

SEJARAH KERETA API DI JEPANG

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Sarjana Sastra

Oleh:

ARISTA ADHITYA PRASTUTY

NIM. 03110062

Jurusan Sastra Jepang



FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS DARMA PERSADA
JAKARTA

2007

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS DARMA PERSADA
JAKARTA

HALAMAN PENGESAHAN

SEJARAH KERETA API DI JEPANG

Skripsi Sarjana ini diajukan guna
Memenuhi syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Sastra

Telah Disahkan
Pada hari : Kamis
Tanggal : 2 Agustus 2007

Dekan Fakultas Sastra



(Dr. Hj. Albertine S. Minderop, MA)

Ketua Jurusan

Bahasa dan Sastra Jepang

(Syamsul Bahri, SS)

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS DARMA PERSADA
JAKARTA

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi Sarjana yang berjudul
SEJARAH KERETA API DI JEPANG

Oleh:

Arista Adhitya Prastuty

NIM : 03110062

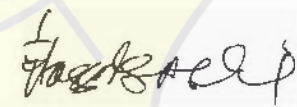
Disetujui untuk diajukan dalam Sidang Ujian Skripsi Sarjana, oleh :

Ketua Jurusan
Bahasa dan Sastra Jepang

Pembimbing




(Syamsul Bahri, SS)



(M. Mossadeq Bahri, M.Phil)

Pembaca



(Nani Dewi Sunengsih, SS, Mpd)

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS DARMA PERSADA
JAKARTA

HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI

Skripsi yang berjudul

SEJARAH KERETA API DI JEPANG

Telah Diterima dan Diuji Oleh Tim Penguji Skripsi


Fakultas Sastra Jepang


Pada hari : Kamis

Tanggal : 2 Agustus 2007

Pembimbing/ Penguji

Ketua Panitia/ Penguji


(M. Mossadeq Bahri, M.Phil)


(Syamsul Bahri, SS)

Pembaca/ Penguji


(Nani Dewi Sunengsih, SS, Mpd)

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan syukur yang mendalam kepada Allah SWT, atas berkat-Nya, penulis dapat menyusun skripsi ini dan menyelesaikannya.

Skripsi yang berjudul "Sejarah Kereta api di Jepang" ini ditulis untuk memenuhi syarat menempuh ujian Sarjana Sastra Jepang fakultas Sastra Universitas Darma Persada.

Selama proses penulisan dan penyusunan skripsi ini, penulis sadari masih banyak kekurangan dan jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun akan penulis terima dengan senang hati.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat dukungan moral dan materi serta bimbingan yang berharga dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. M. Mossadeq Bahri, M. Phil, selaku Dosen Pembimbing utama yang telah banyak memberikan bimbingan dan pengarahan terbaik yang sangat berguna.
2. Nani Dewi Sunengsih, SS, selaku Dosen Pembaca, yang telah banyak memberikan masukan-masukan dan nasehat.
3. Syamsul Bachri, SS, selaku Ketua jurusan Sastra Jepang Universitas Darma Persada merangkap sebagai Ketua penguji Sidang Skripsi ini.
4. Zainur Fitri, SS, selaku dosen Pembimbing Akademik
5. Ayahanda W. Dodo Subadra dan Ibunda RR. Endang Sulastri, kedua orang tua tercinta, saya mengucapkan terimakasih untuk semua yang telah diberikan, kasih sayang dan perhatiannya, sehingga saya bisa menjadi seperti ini.

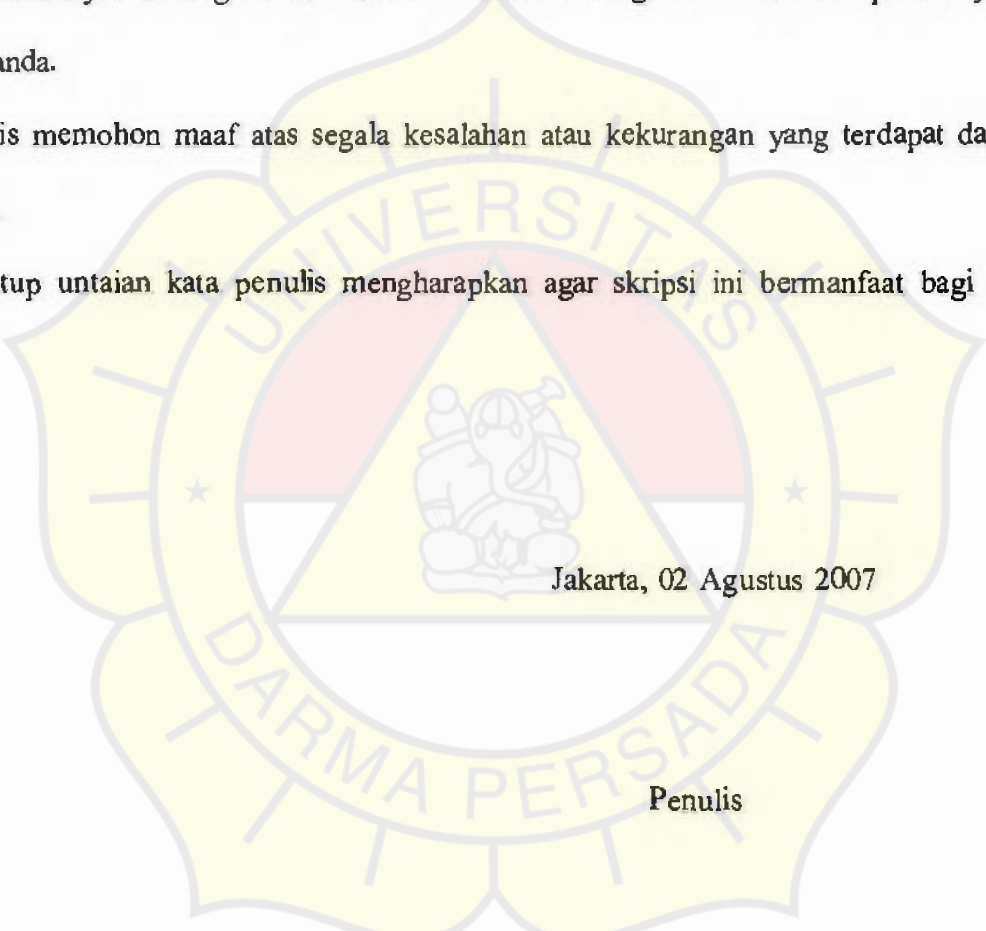
6. Teman-teman, Falen, Mila, Riri, Evi, Nani, Wiwit, Pae, Lina, Tanti, Uul, terima kasih buat dukungannya.

7. Mbak Puni, Mbak Pipit dan Eyang Lili di Cikarang, terima kasih buat pinjaman komputernya.

Semua pihak yang tidak bisa disebutin satu persatu, terimakasih buat dukungan dan segala bantuannya. Semoga Allah SWT membalas dengan rahmat dan pahala yang berlipat ganda.

Penulis memohon maaf atas segala kesalahan atau kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini.

Menutup untaian kata penulis mengharapkan agar skripsi ini bermanfaat bagi kita semua.



Jakarta, 02 Agustus 2007

Penulis

ABSTRAK

Arista Adhitya Prastuty, 03110062, Sejarah Kereta Api di Jepang, dibawah bimbingan M. Mossadeq Bahri, M. Phil, fakultas Sastra Jepang Universitas Darma Persada 2007, 50 halaman.

Sejarah awal masuknya kereta api di Jepang dimulai pada pemerintahan Meiji, karena alasan keamanan dan keterbelakangan ekonomi Jepang maka pemerintah memutuskan untuk membuat jalur kereta api. Pembangunan dan perluasan jalur tersebut pada awalnya banyak didukung oleh modal dan teknologi dari Inggris. Namun dalam waktu singkat, Jepang kemudian mampu mengatasi ketergantungan tersebut.

Dampak yang dibawa oleh kereta api cukup nyata, antara lain berkembangnya daerah-daerah industri utama, terbukanya wilayah-wilayah terpencil dan lancarnya sistem transportasi pengangkutan barang dan penumpang antar kota. Seiring dengan kemajuan teknologi, sistem kereta api Jepang mengalami kemajuan pesat. Kereta api menjadi sarana transportasi yang paling handal dalam menunjang kegiatan sehari-hari masyarakat Jepang saat ini, terutama masyarakat di kota-kota besar.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Masalah	5
1.3 Tujuan	6
1.4 Ruang Lingkup	6
1.5 Sistematika Penulisan	7
1.6 Metode Penulisan	7
BAB II SEJARAH KERETA API DI JEPANG	
2.1 Perkembangan Kereta Api di Jepang	8
2.2 Jalur Utama Tokaido	17
2.3 Nasionalisasi Perkeretaapian Jepang	19
2.4 Jaringan Kereta api Bawah Tanah	23
2.5 Kereta Listrik	26

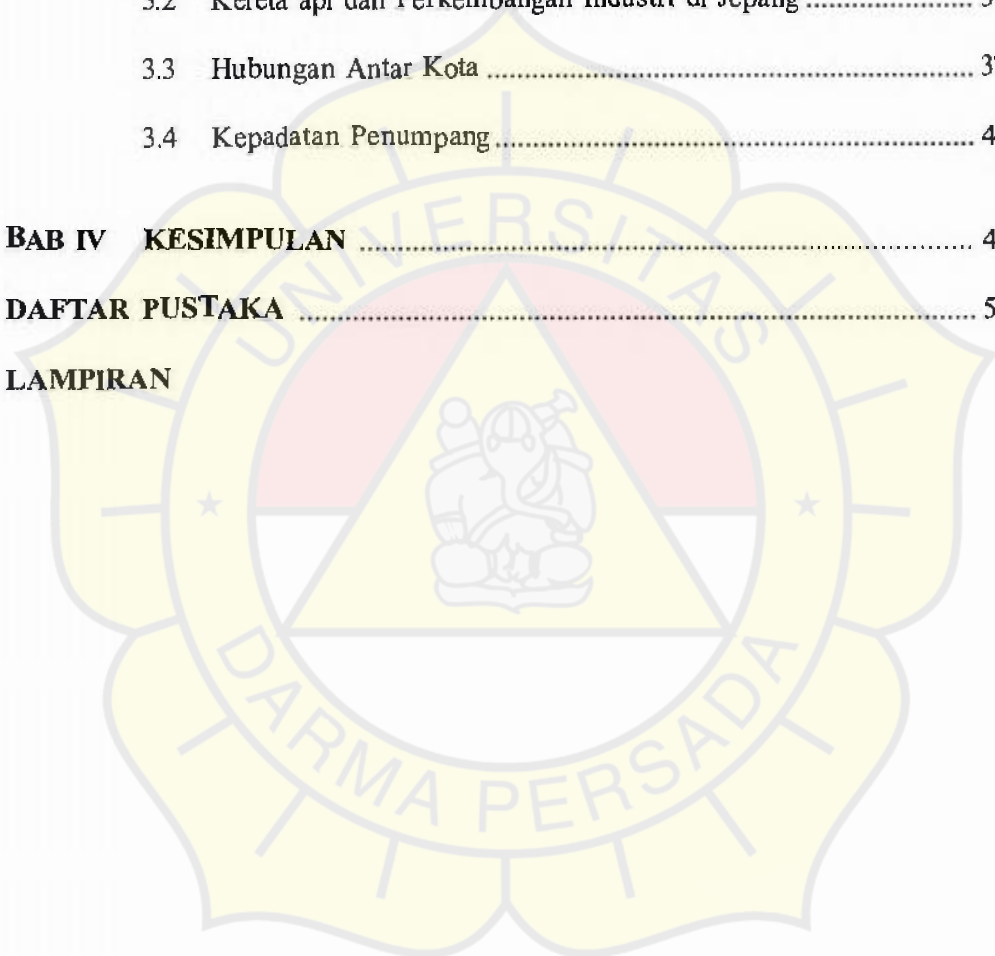
**BAB III KERETA API MENJADI TRANSPORTASI PENTING BAGI
PERKEMBANGAN JEPANG**

3.1	Transportasi Darat yang Paling Efisien.....	29
3.2	Kereta api dan Perkembangan Industri di Jepang	31
3.3	Hubungan Antar Kota	37
3.4	Kepadatan Penumpang.....	44

BAB IV KESIMPULAN	47
--------------------------------	-----------

DAFTAR PUSTAKA	50
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN



BABI

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jepang adalah sebuah negara kepulauan di Samudra Pasifik, lepas pantai Asia Timur. Berbatasan langsung dengan Rusia, RRC dan Republik Korea. Negeri Jepang terdiri lebih dari 6.800 pulau. Empat pulau mencakup 96% luas negeri ini, yakni Hokkaido (83.520 km²), Honshu (230.940 km²), Shikoku (89.166 km²), dan Kyushu (36.554 km²). Wilayah daratan seluruh Jepang luasnya hampir 378.000 km², atau sekitar 4% wilayah Amerika Serikat. Di sisi lain, wilayah negara ini didominasi oleh pegunungan yang sulit untuk dihuni. Sejak tahun 1868, Tokyo menjadi ibu kota Jepang, dengan luas wilayah 2.183 km². Pada tahun 1994 tercatat Tokyo adalah kota besar dengan jumlah penduduk 11.833.962¹ terbesar sedunia, mengalahkan New York dan berbagai kota besar di manca negara. Meskipun sebuah negara kecil bila diukur dari luas daratannya, dengan 125,6 juta orang penduduk, Jepang merupakan negara berpenduduk terbanyak ke-7 di dunia.

Jepang memiliki 1.152.207 km jalan raya, termasuk jalan negara, jalan daerah, dan jalan bebas hambatan/jalan tol yang menghubungkan kota-kota utama di Honshu, Shikoku, dan Kyushu. Transportasi di Jepang didominasi oleh

¹ "Japan Profil of Nation", (Kodansha International: Tokyo, 1994) hal.13

angkutan publik, baik bus, kereta (lokal, ekspres, super ekspres), shinkansen, dan pesawat terbang (antar wilayah). Kereta dan shinkansen (kereta antar kota super ekspres) mendominasi moda transportasi di Jepang. Khususnya di kota-kota besar seperti Tokyo, Osaka, Kyoto, Kobe dan lain-lain. Keadaan geografis Jepang yang terdiri dari pulau-pulau dan kepadatan penduduknya membuat kereta api merupakan pilihan alat transportasi yang paling tepat. Disamping lebih cepat dari kapal laut, kereta api lebih aman dan murah dibandingkan dengan pesawat terbang.

Secara umum kereta api merupakan alat transportasi darat yang paling efektif. Ia dapat menempuh jarak yang jauh dengan kecepatan tinggi, tanpa gangguan lalu lintas dan dapat mengangkut penumpang, serta barang, sekaligus dalam jumlah besar. Kereta api beroperasi menurut jadwal yang ketat dan tiba pada waktunya. Yang utama menyediakan angkutan Kereta Api Nasional Jepang (JNR-Japanese National Railways). Didirikan sebagai perusahaan umum tahun 1949, JNR mengambil alih sistem yang tadinya dijalankan langsung di bawah pengawasan pemerintah. Sumbangannya kepada pembangunan ekonomi Jepang ditahun-tahun pasca perang dan periode pertumbuhan pesat yang berikut, cukup besar. Kebutuhan akan kereta api cepat semakin meningkat sejak Jepang memperkenalkan kereta api peluru *Shinkansen* pada tanggal 1 Oktober 1964, yang menandai dibukanya Olimpiade yang pertama di Asia. Kereta Api Peluru

membuktikan bukan hanya mengagumkan saja, tetapi juga layak dipasarkan sebagai kereta api tercepat.

Shinkansen menghubungkan beberapa kota besar utama di Jepang, dari Hakata di Kyushu ke Morioka di bagian utara Honshu. Selain kereta api super cepat, terdapat jaringan ramai kereta api ulang-alik serta lintasan kereta api bawah tanah ke dalam dan keluar kota besar. Per 1995, terdapat sekitar 36 lintasan kereta api bawah tanah yang beroperasi di sepuluh kota besar di Jepang. Sekitar lebih dari 9 juta orang mempergunakan kereta api bawah tanah setiap hari. Jaringan kereta api bawah tanah Tokyo yang panjang totalnya mencapai 218,9 km, merupakan nomor empat terbesar di dunia sesudah New York, London dan Paris. Jepang telah dapat menyediakan semua syarat yang diperlukan bagi jaringan kereta api yang canggih. Jepang yang ketinggalan hampir setengah abad dari negara-negara Eropa dan Amerika dalam pembukaan jalan kereta api. Saat ini telah menunjukkan keunggulannya dalam teknologi kereta api. Tujuh buah perusahaan regional kereta api Jepang atau yang disebut Japan Railways, meliputi hampir sebagian besar kota dan desa di Jepang. Selain Japan Railways, terdapat juga perusahaan kereta api swasta, pemerintah daerah dan patungan swasta dengan pemerintah daerah. Panjang total rel kereta api di Jepang sekitar 23.670 km, sebagian besar dilengkapi aliran listrik. Fukuoka, Kobe, Kyoto, Nagoya, Osaka, Sapporo, Sendai, Tokyo dan Yokohama memiliki sistem metro, yaitu sistem kereta api untuk mengangkut para penumpang yang

sebagian besar komuter. Jepang merencanakan memasyarakatkan kereta Maglev untuk menghubungkan kota-kota dan pelabuhan udara yang ada. Pertimbangan utama karena sistem transportasi baru itu tidak menimbulkan polusi suara maupun polusi lainnya.

Angkutan udara di Jepang telah berkembang baik dalam pasok maupun permintaan. Kenaikan tingkat pendapatan telah memberikan lebih banyak kesempatan bagi rakyat untuk melakukan perjalanan. Kira-kira 5,5 juta orang Jepang berpergian keluar negeri pada tahun 1986, hampir dua kali lipat tahun 1975. Angkutan udara juga semakin banyak digunakan untuk perjalanan dalam negeri. Di sektor usaha, permintaan sedang meningkat dengan sangat cepat, karena waktu transit yang singkat mempunyai efek langsung pada hasil bisnis. Faktor lain yang menguntungkan perjalanan udara dalam negeri adalah pengurangan tarif. Tarif udara antara Tokyo dan Osaka sekarang hanya 10% lebih mahal dari biaya jalan dengan *Shinkansen*. Jepang juga mempunyai banyak bandar udara internasional, dengan rata-rata 1.681 penerbangan internasional antara Jepang dan negara-negara lain setiap minggu. Banyak bandar udara domestik juga ramai, dengan rata-rata 1.857 penerbangan masuk mendarat setiap hari. Perusahaan penerbangan utama di Jepang adalah All Nippon Airways, Japan Air Lines, Japan Air System. Ketiganya didirikan sebagai perusahaan swasta tetapi 1953 JAL diubah menjadi perusahaan semi-pemerintah, supaya dapat bersaing dengan penerbangan luar negeri. Sejak itu

JAL menikmati monopoli untuk rute-rute internasional dan dilindungi serta diawasi oleh pemerintah. Kemudian JAL menjadi salah satu perusahaan penerbangan terbesar di dunia. Dengan tujuan meningkatkan pelayanan penumpang melalui persaingan bebas dalam industri penerbangan, pemerintah menswastakan JAL pada bulan November 1987. Prioritas utama untuk industri penerbangan Jepang sekarang terletak pada peningkatan dan perluasan bandara internasional baru Tokyo di Narita, Propinsi Chiba, yang merupakan gerbang internasional utama bagi Jepang, maupun di Osaka, bandara internasional yang kedua pentingnya. Sekarang sedang diadakan upaya keras untuk melengkapi program pengembangan bandara Narita dan membangun bandara internasional Kansai yang akan mengambil alih semua fungsi bandara internasional yang sekarang disediakan oleh bandara internasional Osaka.

Untuk menghubungkan kota-kota pelabuhan di Jepang, dan juga untuk menghubungkan pulau-pulau kecil dengan pulau lainnya, digunakan feri dan kapal laut. Ada 22 pelabuhan utama yang ditetapkan sebagai pelabuhan penting oleh Kementerian Lahan, Infrastruktur dan Transportasi Jepang termasuk Chiba, Fushiki/Toyama, Himeji, Hiroshima, Kawasaki, Kitakyushu, Kobe, Kudamatsu, Muroran, Nagoya, Niigata, Osaka, Sakai/Senpoku, Sendai/Shiogama, Shimizu, Shimonoseki, Tokyo, Tomakomai, Wakayama, Yokkaichi, dan Yokohama.

1.2 Masalah

1. Sejarah asal mula kereta api di Jepang
2. Teknologi kereta api dan perkembangannya di Jepang
3. Pengaruh kereta api bagi perkembangan industri dan masyarakat Jepang

1.3 Tujuan

Tujuan penulisan skripsi ini adalah mencoba menguraikan secara garis besar sejarah kereta api di Jepang sejak pertama hingga kedudukannya menjadi transportasi yang paling modern di Jepang dan dunia. Di dalamnya akan dibahas tentang kereta api yang menjadi faktor utama transportasi di Jepang.

1.4 Ruang Lingkup

Meskipun skripsi ini berupa uraian secara garis besar sejarah perkembangan kereta api Jepang sejak pertama hingga kini, namun pembahasan akan lebih menitikberatkan pada momentum-momentum sejarah, dan perkembangan serta pengaruhnya dalam kehidupan masyarakat Jepang.

1.5 Sistematika Penulisan

- Bab I Berisi dengan Pendahuluan, latar belakang, masalah, Tujuan, Ruang lingkup, Sistematika penulisan, Metode penulisan.
- Bab II Menguraikan tentang sejarah kereta api, awal mula perkembangannya di Jepang, jalur utama Tokaido, nasionalisasi perkeretaapian Jepang, jaringan kereta api bawah tanah, kereta listrik.
- Bab III Membahas tentang kereta api menjadi transportasi penting bagi perkembangan Jepang, transportasi darat yang efisien, perkembangan industri, hubungan antar kota, kepadatan penumpang.
- Bab IV Merupakan kesimpulan dari seluruh penguraian dalam skripsi ini.

1.6 Metode Penulisan

Penguraian dalam skripsi ini dilakukan dengan pendekatan historis dan deskriptif analisis berdasarkan studi kepustakaan.