

BAB II

PERKEMBANGAN INDUSTRI TRANSPORTASI PADA MASA KAISAR MEIJI TAHUN 1872-1912

2.1 Awal Mula Lahirnya Industri Transportasi di Jepang

Kaisar Matsuhito atau Kaisar Meiji (Lihat Gambar 2.1) memegang pemerintahan secara resmi pada 25 Januari 1868 sampai 30 Juli 1912. Selama ia memimpin dilakukan pemulihan kekuasaan yang kemudian dikenal dengan “Restorasi Meiji”. Restorasi Meiji bertujuan untuk pembangunan dan pembaharuan kembali yang sebelumnya Jepang dikuasai oleh Shogun. Restorasi ini meliputi dalam bidang politik, bidang perekonomian, bidang pendidikan, dan bidang militer. Sejarah periode Meiji sering diceritakan dengan slogan-slogan seperti tentara yang kuat, negara yang makmur, peradaban, dan pencerahan.¹

Restorasi di bidang perekonomian dilakukan revolusi ekonomi dari sistem ekonomi feodal ke sistem ekonomi kapitalis modern. Kaisar Meiji berusaha untuk menguasai kembali sumber-sumber perekonomian. Jalan yang ditempuh yaitu dengan cara membangun rel-rel kereta api, kapal-kapal asing diperbolehkan masuk, dan mendirikan bank-bank. Hal tersebut bertujuan demi mendapatkan penghasilan nasional yang berguna bagi kepentingan militer Jepang.

Kaisar Meiji mengembangkan ekonomi Jepang dengan cara belajar pengetahuan perekonomian Barat, bekerjasama dengan bangsa-bangsa Barat, dan membuka pabrik-pabrik. Terdapat tiga bidang dalam pembangunan perekonomian

¹ Morris Low, *Building a Modern Japan Science, Technology, and Medicine in the Meiji Era and Beyond*. New York: Palgrave Macmillan, 2005, hlm.161.

yaitu bidang pertanian, bidang perindustrian, dan bidang perdagangan. Bidang perindustrian dan perdagangan adalah bidang yang paling berhasil dalam memajukan perekonomian Jepang.

Kaisar Meiji membangun industri semaksimal mungkin, walaupun kekuatan modal saat itu masih terbatas. Jepang tidak mau bergantung pada bantuan negara Barat. Maka dari itu, pemuda-pemuda Jepang dilatih untuk mendapatkan keahlian dan kecakapan. Mereka diizinkan pergi ke Eropa dengan tujuan mempelajari berbagai keahlian. Salah satunya yaitu keahlian teknologi, dengan sifat dan sikap para pemuda yang semangat sehingga mencapai kemajuan yang diinginkan. Para pemuda yang bekerja diberi sebutan pengrajin atau *shokko* dan pada tingkatan lanjut mereka disebut *giko* yang berarti insinyur.²

Pemerintah memulai persiapan untuk membangun jalan kereta api pada tanggal 12 Desember 1869, perencanaan ditetapkan dengan rute Tokyo-Yokohama dan Osaka-Kobe. Pada tahap selanjutnya pemerintah memfokuskan penyelidikan rute Tokyo-Yokohama pada tanggal 17 April 1870. Jepang mengimpor mesin-mesin yang bertujuan sebagai media belajar. Para pemuda mengamati, merawat, dan memelihara mesin-mesin itu. Mereka juga membongkar pasang untuk diteliti lebih lanjut dan meniru membuat mesin-mesin tersebut. Kesuksesan yang dicapai dilalui dengan usaha mempelajari kegagalan sebelumnya. Sehingga pada tahun 1872 peniruan mesin lokomotif berhasil, jalan rel kereta api pertama di Jepang dibuka dengan rute Tokyo-Yokohama.³

² *Ibid*, hlm.178.

³ Leo Agung S, *Sejarah Asia Timur 1*. Yogyakarta: Ombak, 2012, hlm.122.

Pada tanggal 14 Oktober 1872 upacara pembukaan jalan kereta api Tokyo-Yokohama diresmikan, dipimpin oleh Edmud Morell seorang kepala masinis berkebangsaan Inggris. Pelayanan untuk penumpang umum dilaksanakan satu hari setelah upacara pembukaan. Pada tahap selanjutnya, pemerintah telah menyelesaikan jalur Osaka-Kobe pada tanggal 11 Mei 1874 dan jalur tersebut diperpanjang sampai ke kota Kyoto pada tanggal 5 Februari 1877. Dalam pembangunan jalur kereta api pemerintahan Meiji menghubungkan pusat ekonomi dan pusat kepadatan penduduk, pemerintah mempunyai motivasi ekonomi dan politik termasuk memperkuat kekuasaan.⁴

Perkembangan selanjutnya pada industri transportasi kereta api pemerintah telah mendirikan program latihan pada tahun 1905. Program latihan memberlakukan peraturan bagi yang akan bekerja di pabrik-pabrik lokomotif kereta api nasional, pemerintah membuat kebijakan hanya menerima minimal lulusan sekolah menengah atas dan lulusan universitas. Perusahaan kereta api milik swasta berkembang pesat dari tahun 1880-1890, sehingga pemerintah mengeluarkan undang-undang untuk menasionalisasikan kereta api swasta. Undang-undang nasionalisasi perkeretaapian akhirnya diberlakukan sebanyak 17 perusahaan milik swasta menjadi milik negara pada tahun 1906 dan pada tahun yang sama jaringan kereta api diperluas hingga ke seluruh negeri.⁵

Jaringan kereta api milik negara dikenal sebagai *Nihon Kokuyu Tetsudo* atau *Japanese National Railway* (JNR). Pada tahun 1909 JNR bekerjasama dengan

⁴ Elisa Puspasari, *Sistem Transportasi Darat di Jepang*. Jakarta: Universitas Darma Persada, 2012, hlm.11.

⁵ Elisa Puspasari, *Op.cit*, hlm.20.

Tokyo Technical College untuk melatih teknisi-teknisi kereta api. Program belajar bahasa Inggris selama 6-11 bulan dilaksanakan untuk melatih tenaga kerja yang bertugas melayani penumpang asing. Para calon insinyur dan administrator dikirim belajar hingga ke luar negeri. Pembelajaran tersebut meliputi program administrasi stasiun, mengemudi lokomotif, pemeliharaan rel, manajemen produksi lokomotif, dan lain-lain.⁶

Pada masa pemerintahan Meiji Jepang berusaha memperluas wilayah kekuasaannya dan mulai menjadi negara imperialis, seperti perang Jepang dan China yang melibatkan Korea pada tahun 1894. Politik imperialis pada masa Meiji, bertujuan untuk menguasai negara lain dengan membentuk jajahan supaya bisa menguasai segala aspek kehidupan dalam masyarakat, baik politik, ekonomi, sosial, budaya, dan militer. Adapun hal tersebut terjadi karena dampak dari adanya perkembangan industri yang begitu pesat. Negara industri membutuhkan banyak bahan-bahan mentah, daerah pemasaran, dan lahan supaya proses industrialisasi Jepang dapat terus berlangsung. Industri berat seperti transportasi banyak membutuhkan modal dan keahlian teknologi yang mumpuni.

Peristiwa tersebut sejalan dengan teori industrialisasi karena pemerintah Jepang pada masa Meiji sudah berfokus dalam merencanakan dan menciptakan negara industri. Jepang sampai menjadi negara imperialis dengan menjajah China pada awalnya demi mendapatkan bahan baku yang murah dan lahan industri yang luas. Tenaga manusia sudah digantikan oleh mesin-mesin yang terdapat dalam

⁶ *Ibid*, hlm.21.

pabrik. Hal tersebut mengakibatkan Jepang dengan cepat menjadi negara yang mampu bersaing dengan negara-negara barat dalam bidang industri transportasi.

2.2 *Imperial Japanese Navy (IJN) dalam Industri Transportasi pada Masa Meiji*

Imperial Japanese Navy (IJN) atau dikenal juga sebagai Angkatan Laut Kekaisaran Jepang dibentuk pada tahun 1868. Pada awal masa perang Rusia-Jepang Angkatan Laut Kekaisaran Jepang mengklaim menjadi angkatan laut terbesar keempat di Dunia. Angkatan Laut Kekaisaran Jepang dengan buas menghancurkan armada perang milik Rusia dan mendapatkan kemenangan terbesarnya. Dalam beberapa tahun sebelum perang Rusia-Jepang terjadi, Angkatan Laut Kekaisaran terbukti mahir membangun armada yang seimbang, memilih teknologi yang tepat dan memesan kapal dari luar negeri.⁷

Pada tahun 1870-an dan 1880-an Kekaisaran Angkatan Laut merupakan kekuatan pertahanan pantai yang difasilitasi koleksi kapal kecil dan korps perwira profesional. Pada perkembangannya untuk membangun kekuatan maritim Jepang mengadopsi teknologi dari ide Barat. Pada tahun 1869 Jepang membentuk Akademi Angkatan Laut di Tokyo dan pada tahun 1888 akademi dipindahkan ke Etajima dekat dengan kota Hiroshima. Pada tahun 1870 pemerintah menerapkan Angkatan Laut Kerajaan Inggris sebagai acuan Angkatan Laut Kekaisaran Jepang. Sejak saat itu, Angkatan Laut Jepang memesan kapal perang bertenaga uap dari Inggris. Pada awal 1890-an Angkatan Laut Kekaisaran telah berkembang dan memiliki kekuatan

⁷ Mark Stille, *The Imperial Japanese Navy of the Russo-Japanese War*. Oxford: Osprey Publishing, 2016, hlm.4.

yang tangguh dengan memiliki sejumlah kapal dan persenjataan yang lengkap. Pemerintahan Jepang mencurahkan sebagian besar pendapatan ekonomi negara untuk membangun angkatan laut.⁸

Tantangan pertama Angkatan Laut Kekaisaran dimulai ketika terjadinya perang China-Jepang pada tahun 1894-1895. Jepang cukup percaya diri dengan membeli kapal asing dengan harga mahal buatan Jerman untuk melawan Angkatan Laut China dengan jumlah kapal dua kali lipat lebih banyak. Persenjataan kapal milik Angkatan Laut Kekaisaran memiliki keunggulan terutama dapat menembak dengan cepat dan pelatihan awak kapal yang andal. Sampai menjelang akhir perang tidak ada kapal milik Jepang yang hilang dan hanya satu yang mengalami kerusakan. China akhirnya mengakui bahwa Jepang adalah kekuatan Asia yang unggul dan menuntut perdamaian.

Jepang mengalami kegagalan dalam manajemen mesin teknologi karena permintaan besi dan baja yang tiba-tiba meningkat pada saat perang China-Jepang terjadi. Pemerintahan Meiji mengambil langkah dengan meminta bantuan insinyur asal Inggris. Pada tahun 1896 pemerintah mendirikan pabrik Yawata Mill untuk memproduksi besi dan baja yang merupakan komponen dari kendaraan seperti pembuatan rel kereta api dan galangan kapal. Pabrik ini mulai beroperasi pada tahun 1901, mesin produksi pabrik diimpor dari luar negeri dan mempekerjakan insinyur dari Jerman.

Industri berat berkembang pesat menjelang akhir periode, pembuatan kapal sangat dipromosikan dengan gencar selama 15 tahun terakhir. Dari pertengahan

⁸ *Ibid*, hlm.46.

tahun 1890-an pemerintah mendukung penuh produksi besi dan baja untuk pembuatan kapal. Perusahaan milik pemerintah memperoleh keuntungan besar sebanyak 75%. Sepanjang periode Meiji pemerintah memainkan peranan penting dalam mengembangkan ekonomi dan memelihara hubungan dunia bisnis.

Di bawah kepemimpinan Yamamoto Gombei selaku menteri angkatan laut Jepang kemajuan Angkatan Laut Kekaisaran mengalami pertumbuhan yang pesat pada tahun 1895 sampai 1906. Angkatan Laut Kekaisaran merencanakan program pertamanya pada tahun 1895 untuk membuat 4 kapal perang, 8 kapal penjelajah, 23 kapal perusak, dan 63 kapal torpedo. Pada tahun 1902 Jepang menandatangani aliansi dengan Inggris untuk pembangunan angkatan laut secara besar-besaran.⁹ Angkatan Laut Kekaisaran Jepang menaruh minat awal pada kapal torpedo. Pada tahun 1879, Jepang memesan kapal torpedo dari Inggris, Perancis, dan Jerman. Pada tahun 1898, Angkatan Laut Kekaisaran Jepang berhasil membangun sendiri kapal torpedo yang lebih besar dari Inggris. Kapal-kapal ini memainkan peran penting dalam perang melawan Rusia pada tahun 1904 sampai 1905.¹⁰

Perang Rusia-Jepang memfokuskan Jepang untuk mengalahkan Rusia di wilayah laut karena Rusia memiliki pasukan militer yang kuat di Pasifik dan Jepang berusaha merebut Korea dan Manchuria dari Rusia. Dalam persiapan perang melawan Rusia, Angkatan Laut Kekaisaran Jepang menyiapkan armada laut dengan

⁹ *Ibid*, hlm.5.

¹⁰ Mark Stille, *The Imperial Japanese Navy in The Pacific War*. Oxford: Osprey Publishing, 2014, hlm.237.

matang pada bulan Desember 1903. Pada garis pertempuran Angkatan Laut Kekaisaran dilengkapi dengan enam kapal perang dan empat kapal penjelajah.¹¹

Dua kapal perang pertama milik Angkatan Laut Kekaisaran Jepang diberi nama Fuji dan Yashima yang dibangun di Inggris, dilengkapi dengan senjata yang lebih kuat dan juga memiliki laju tembakan yang lebih besar. Kapal Fuji dan kapal Yashima digunakan sebagai tulang punggung armada perang untuk melawan Rusia. Akan tetapi, kapal-kapal tersebut belum memiliki perlindungan bawah air yang baik. Sehingga pada tahun 1904 kapal Yahima tenggelam. Tiga kapal milik Angkatan Laut Kekaisaran Jepang berikutnya dibangun di Inggris. Kapal-kapal tersebut diberi nama Shikishima, Hatsuse, dan Asahi yang desainnya ditingkatkan seperti memiliki daya tembak yang jauh lebih baik. Terdapat penambahan empat senjata sebesar 6 inci serta dilengkapi baterai besar yang dapat menembak dengan cepat.¹²

Laksamana Togo Heihachiro sebagai pemimpin komando armada gabungan mengandalkan kapal Mikasa pada perang Rusia-Jepang di Port Arthur pada tahun 1904. Kapal Mikasa adalah kapal perang terakhir yang dibangun di Inggris dan memiliki skema perlindungan yang paling canggih (Lihat Gambar 2.2). Kapal Mikasa dimuseumkan pada tahun 1926 serta menjadikannya salah satu kapal Angkatan Laut Kekaisaran Jepang yang paling terkenal.¹³ Pada tahun 1909 Angkatan Laut Kekaisaran Jepang membuat kapal perang pertamanya yang

¹¹ Mark Stille, *The Imperial Japanese Navy of the Russo-Japanese War. Op.cit*, hlm.6.

¹² *Ibid*, hlm.16.

¹³ *Ibid*, hlm.17.

dibangun di Jepang dengan nama *Settsu* dan kapal perang *Kawachi* dibuat empat bulan setelahnya pada tahun yang sama.

Pada masa perang Rusia-Jepang, produksi pabrik Yawata Mill beroperasi dengan baik. Produksi besi dan baja mulai tumbuh perlahan tapi konsisten. Pabrik-pabrik milik swasta mulai berkembang. Salah satunya perusahaan swasta Mitsubishi dikenal juga sebagai *Zaibatsu*. *Zaibatsu* muncul sebagai golongan baru yang berperan terhadap bidang perindustrian di Jepang. Terdiri dari keluarga Mitsui, Mitsubishi, Sumitomo, dan Yassuda.¹⁴

2.3 Peran *Zaibatsu* dalam Industri Transportasi di Jepang pada Masa Meiji

Zaibatsu berasal dari kata *zai* memiliki arti uang atau kekayaan dan *batsu* yang berarti klan, jika didefinisikan *Zaibatsu* adalah klan kaya atau kelompok dagang konglomerat yang menguasai industri. Perusahaan dan organisasi besar yang dimiliki oleh *Zaibatsu* yaitu seperti kereta api, industri pembuatan kapal, tambang, industri tekstil, bank, dan perusahaan asuransi. Terdapat empat besar perusahaan yang tersukses yaitu Mitsubishi, Mitsui, Sumito Group, dan Yasuda. Selain empat besar tadi ada juga *Zaibatsu* dalam tingkatan kedua diantaranya yaitu Taiheyo Cement, Fujita, Fuji Electric, Showa Denko, Kawasaki Heavy Industries, Nakajima Aircraft Company, Chisso, Nissan Group, Nippon Soda Co, Nomura Group, Taisei Corp Okura, Riken, dan Shibusawa Eichi.¹⁵

Mitsubishi menjadi salah satu dari empat besar perusahaan *Zaibatsu* dibidang industri transportasi yang didirikan oleh Iwasaki Yataro tahun 1870. Perusahaan

¹⁴ Leo Agung S, *Op.cit*, hlm.115.

¹⁵ Habib Al Badawi, *Birth of the Zaibatsu: Meiji Industrial Modernization*. Jurnal Of Afro-Asian Studies Vol.1 No.13. 2022, hlm.22.

perkapalan ini didirikan di Osaka dengan nama awalnya Mitsukawa (tiga sungai) dan pada tahun 1873 nama perusahaannya diganti menjadi Mitsubishi Shokai (tiga berlian). Tahun 1874 kantor pusat perusahaan pindah ke Tokyo. Keberhasilan Mitsubishi tidak lain karena Iwasaki Yataro yang memiliki kepribadian yang cakap. Para pelanggan disambut dengan pelayanan yang baik, selain itu Iwasaki Yataro juga jenius dan pandai dalam berpolitik sehingga usaha perkapalannya berhasil dan menjadi sangat maju.¹⁶

Ciri dari modernisasi Jepang berusaha membangun ekonomi negaranya. Rencana utamanya adalah untuk membangkitkan industri sebesar mungkin. Pemerintah Jepang di bidang kewirausahaan ikut andil atas kegiatan bisnis yang dilakukan oleh *Zaibatsu*. Perusahaan yang mendapat campur tangan pemerintah mendapatkan lisensi eksekutif untuk bekerja sama dengan negara lain, pendanaan modal, dan hak istimewa lainnya.¹⁷

Iwasaki Yataro selaku pendiri Mitsubishi menjalin hubungan baik dengan pemerintahan Meiji. Perusahaan Mitsubishi diminta langsung untuk menyediakan alat transportasinya demi kebutuhan ekspedisi militer Jepang ke Taiwan. Perusahaan Mitsubishi menyetujui dan bersedia melayani jasa layanan dan kapalnya kepada pemerintah Meiji. Sebagai timbal balik atas kerjasama tersebut pemerintah memberikan perlindungan, bantuan, dan juga dukungan kepada perusahaan Mitsubishi.¹⁸

¹⁶ Rahardi B. Sri Handayani, *Zaibatsu's Role in Development of Japan in the Meiji's Emperor Period of Year 1868-1912*. Jurnal Historica Vol. 2 No. 2. 2018, hlm.71.

¹⁷ Habib Al Badawi, *Op.cit*, hlm.23.

¹⁸ Rahardi B. Sri Handayani, *Loc.cit*, hlm.72.

Kontribusi *Zaibatsu* dalam industri transportasi Jepang berusaha menghasilkan barang-barang ekspor untuk menambah keuangan negara. Selain memperoleh keuntungan pemerintah Meiji juga memanfaatkan *Zaibatsu* untuk kebutuhan militer. Perkembangan ekonomi Jepang pada masa kaisar Meiji berhasil meningkat sehingga Jepang memegang peranan penting dalam perekonomian dunia. Banyaknya pertumbuhan perusahaan-perusahaan yang didirikan berhasil menanggulangi masalah penerimaan tenaga kerja atau pengangguran yang semakin sedikit.

2.4 Meningkatnya Industri Transportasi pada Awal Periode Modern Jepang

Kawasaki pada masa awal kepemimpinan Meiji menjadi salah satu pelopor industri transportasi. Pada tahun 1878 perusahaan Kawasaki didirikan oleh Shozo Kawasaki. Kawasaki menciptakan 80 awak kapal dalam kurun waktu 1886-1897, diantaranya 6 kapal baja yang bernama Tamamaru 570 GT dan kapal Iyomaru 727 GT yang berfungsi sebagai kapal penumpang dan barang. Dengan pencapaian tersebut Kawasaki berhasil dinobatkan menjadi industri perkapalan modern di Jepang yang pertama.

Pada sektor kendaraan lain seperti produksi sepeda, Jepang masih mengandalkan perusahaan Inggris untuk memasok fasilitas produksi beberapa suku cadang seperti rem dan ban yang berasal dari Dunlop Corporation. Produksi sepeda membutuhkan banyak penggunaan suku cadang atau onderdil untuk komponen pembuatan mesin sepeda. Jepang akhirnya mendirikan perusahaan sepeda sendiri pada tahun 1899 oleh Okazaki Kyujiro. Inggris mengusulkan untuk membuka

perusahaan sepeda di Jepang dengan nama Premier Bicycle Company, tetapi Jepang mendirikan perusahaan sendiri bernama Nichibeji Fuji Cycle Company.¹⁹

Keberhasilan Kawasaki dalam membangun industri transportasi di Jepang menyebabkan meningkatnya motivasi orang Jepang untuk menciptakan transportasi lain. Pada tahun 1902, Komanusuke Uchiyama belajar dari Amerika Serikat untuk membuat mobil berbahan bakar bensin pertama. Setelah dua tahun berikutnya tepatnya pada tahun 1904 Komanusuke akhirnya berhasil menciptakan kendaraan roda empat seutuhnya. Tahun 1907 Komanusuke Uchiyama memberikan nama brand mobil buatannya yaitu Takuri.

Pada tahun yang sama seperti pembuatan mobil berbahan bakar bensin yang dibuat oleh Komanusuke pada tahun 1904, Pendiri Yamaha yang bernama Torao Yamaha membuat bus dengan daya tampung 10 orang, kendaraan tersebut bertenaga uap. Kendaraan ini tidak bertahan lama banyak mengalami kesalahan teknis pada bagian desain. Terutama masalah pada ban padat yang sering keluar dari pelek menjadi alasan yang utama. Kondisi jalanan yang belum semulus zaman sekarang juga menjadi kendala.

Pada awal tahun 1900-an infrastruktur jalanan Jepang masih tertinggal dibandingkan dengan Eropa dan Amerika. Jepang mulai meningkatkan jalanan seperti membangun jembatan, penegakan lalu lintas yang diperlukan di pusat-pusat perkotaan seperti Tokyo. Jalanan tersebut digunakan oleh orang Jepang yang berkendara menggunakan kuda, kendaraan yang ditarik sapi, gerobak, sepeda, dan

¹⁹ Masayuki Tanimoto, *The Role of Tradition in Japan's Industrialization*. New York: Oxford University Press, 2006, hlm.81.

pejalan kaki. Selain itu, kendaraan beroda juga ikut memadati jalanan Jepang seperti mobil-mobil dan bus. Semakin populernya transportasi beroda, menyebabkan Jepang menciptakan undang-undang lalu lintas jalan modern untuk pertama kalinya.²⁰

Aturan lalu lintas tersebut berisi larangan pengendara yang bepergian pada malam hari tanpa penerangan lampu. Bahkan ada aturan yang unik pada saat musim panas di Jepang, pengendara dilarang bepergian ke jalan raya dalam keadaan telanjang. Pengendara dilarang mengemudi pada saat keadaan mabuk dan orang-orang dilarang bermain di jalan raya, karena pada saat itu banyak orang yang bermain layangan dan bermain *battledore* atau sejenis bulu tangkis. Selain kendaraan beroda empat, kini Jepang memasuki untuk membuat kendaraan beroda dua.

Pada awalnya Jepang belum mampu memproduksi kendaraan beroda dua. Gottfried Daimler selaku pendiri perusahaan motor asal Jerman memperkenalkan produknya ke Jepang dengan nama Hildebrand dan Wolfmuller. Sepeda motor di Jepang disebut sebagai *jidojitensha* (sepeda otomatis), *tetbusa* (besi kuda), dan *nirinsha* (kendaraan roda dua). Masuknya sepeda motor asing di Jepang menyebabkan banyak munculnya balapan motor.²¹ Terkesan dengan mesinnya, beberapa insinyur Jepang berambisi untuk mencoba menciptakan sepeda motor sendiri.²²

²⁰ Jeffrey W. Alexander, *An Industry History Japan's Motorcycle Wars*. Vancouver: UBC Press, 2008, hlm.22.

²¹ Sepeda motor pertama kali masuk ke Jepang yaitu buatan Jerman pada tahun 1895. Balapan motor diselenggarakan di taman Ueno Tokyo pada 3 November 1901, balapan motor tersebut merupakan awal mula dari adanya balapan motor di Jepang.

²² *Ibid*, hlm.24.

Orang Jepang pertama yang merancang dan memproduksi sepeda motor adalah Narazo Shimazu lahir di Osaka pada tahun 1888. Awalnya Narazo membeli sepeda bekas dari Gudang Toyoda, kemudian dipasangkan mesin dengan terpal logam. Narazo Shimazu akhirnya berhasil membuat kendaraan roda dua atau motor pada tahun 1908. Narazo belajar dari buku berbahasa Inggris yang berjudul “*Motor Cycling Manual*”. Motor tersebut menghasilkan tenaga sebesar 800cc dengan bahan bakar bensin dan bermesin 2 piston 1 silinder.

Pada tahun 1911 menjelang perang Dunia 1, Kawasaki memproduksi empat unit lokomotif uap kereta api yang diperuntukan untuk perusahaan kereta api Jepang. Pembuatan lokomotif uap Kawasaki sebagai lanjutan dari pembangunan rel kereta api yang pertama di Jepang pada tahun 1872. Jalur rel kereta api diperpanjang sebelumnya 29 kilometer pada tahun 1872 menjadi 6.480 kilometer.²³

2.5 Faktor Keberhasilan Jepang dalam Membangun Negara Industri

Keberhasilan Jepang dalam membuka berbagai sektor industri dipengaruhi juga oleh faktor pemikiran manajemen Jepang. Disebut dengan nama *Onjooshugi* atau *warm hearted* diterjemahkan sebagai paternalism, yang memiliki arti hubungan timbal balik antara anak dengan orang tua dan atasan dengan bawahan. Memberikan efek kepatuhan dan saling berlingung satu sama lain. Perusahaan diwariskan melalui garis keturunan dalam keluarga, dari orang tua ke anak, dan dari anak kepada cucu.²⁴

²³ Yukiko Fukasaku, *Technology and Industrial Development in Pre-war Japan Mitsubishi Nagasaki Shipyard 1884-1934*. London: Routledge, 1992, hlm.20

²⁴ Akira Hayami, *Japan's Industrious Revolution Economic and Social Transformations in the Early Modern Period*. Tokyo: Springer, 2015, hlm.103.

Para pengusaha memiliki sifat semangat yang tinggi serta patuh terhadap berbagai peraturan yang ada. Sehingga ketika menjalankan bisnisnya pengusaha Jepang bisa berjalan dengan sesuai keinginan dan memperoleh kesuksesan. Orang Jepang memiliki sifat etos kerja yaitu rajin jujur dan hemat. Semangat terhadap berbisnis bukan serta merta mencari keuntungan ekonomi, Jepang juga mempertimbangkan nilai-nilai moral. Sehingga secara khusus menjadi karakter nasional atau dalam bahasa Jepang dikenal dengan *kokuminsei*.²⁵

Jepang menganut Konfusiusme yang mengajarkan masyarakatnya untuk memperoleh kesempurnaan untuk mencapai keinginan. Konfusiusme memberikan penanaman moral, harus berbakti, dan menghormati orang tua. Pemerintah Jepang menerapkan konfusiusme yang berarti metode pemerintah yang akan memperkuat rakyat melalui moralitas. Ajaran konfusiusme berarti kebajikan, keadilan, upacara (norma adat-istiadat), pengetahuan dan iman, kebajikan yang paling penting harus berada di hati manusia konfusius percaya bahwa sifat manusia pada dasarnya baik.²⁶

Pada abad ke-19 industri transportasi telah menyumbang 10 persen Produk Nasional Bruto (PNB) pendapatan negara Jepang. Penemuan mesin-mesin mobil berasal dari Eropa, tetapi produksi secara massal dikembangkan dan didirikan di Amerika Serikat. Jepang belajar bagaimana memproduksi transportasi massal dan kemudian berhasil. Keberhasilan industri transportasi di Jepang disebabkan karena

²⁵ *Ibid*, hlm.95.

²⁶ Michiho Morishima, *Why has Japan 'succeeded'? Western Technology and the Japanese Ethos*. New York: Cambridge University Press, 2001, hlm.8.

pemerintah berhasil menyeimbangkan antara lembaga keuangan, produsen, tenaga kerja dan manajemen.²⁷

Manajemen industri Jepang menerapkan sistem Ford yang didirikan pada 1913. Sistem tersebut menjadi dasar sistem produksi kemudian di transfer ke negara-negara lain termasuk Eropa dan Jepang. Sistem ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana memproduksi industri transportasi secara massal. Perusahaan Toyota melakukan pengembangan sistem produksi menjadi sistem *manufactur Just in Time* (JIT). Sistem JIT memiliki arti untuk berkomitmen pada produksi tepat waktu dan melakukan sinkronisasi produksi dengan menghilangkan proses yang tidak diperlukan yang dianggap boros.²⁸

Industri transportasi di Jepang terkenal canggih dan praktis. Moda transportasi baik dari jalur darat, laut, dan udara di negara tersebut sangat aman, nyaman, dan teratur. Terdapat berbagai nama merek dagang transportasi seperti Mitsubishi, Honda, Yamaha, Suzuki, Hino, Daihatsu, Isuzu, Toyota dan lainnya. Melalui industri transportasi yang dimilikinya, Jepang mampu membuktikan eksistensinya di dunia internasional.²⁹

Jepang dalam membangun industri transportasi memadukan gaya tradisional dan modern. Hal tersebut memiliki arti bahwa Jepang mulai memikirkan materialisme, mengejar keuntungan dan mempunyai sifat individualisme. Tetapi

²⁷ Steven K. Vogel, *Japan Remodeled How Government and Industry are Reforming Japanese Capitalism*. New York: Cornell University Press, 2006, hlm.1.

²⁸ Koichi Shimokawa, *Japan and the Global Automotive Industry*. United Kingdom: Cambridge University Press, 2010, hlm.2.

²⁹ Arwini Putri Nur, *Analisis Kerjasama Indonesia-Jepang dalam Kerangka IJEPA (Indonesia Japan Economic Partnership Agreement) di Bidang Otomotif (Studi Kasus: Toyota)*. Makassar: Universitas Hasanuddin, 2019, hlm.4.

manajemen Jepang tetap mempertahankan pola kekeluargaan dalam menjalankan bisnisnya. Sehingga keberlangsungan perusahaannya terjalin hingga dalam jangka waktu yang panjang.

Globalisasi dari industri transportasi dunia mulai tumbuh pada tahun 1990-an. Pesaing produsen-produsen mobil di negara-negara Barat patut diperhatikan. Pembangunan jalan raya ataupun jalan tol semakin gencar, sehingga mobilitas masyarakat semakin meningkat. Maka dari itu, perlunya transportasi dalam jumlah yang cukup banyak. Melalui inovasi teknologi yang cepat Jepang berhasil mengembangkan kemampuan memproduksi mobil hingga mencapai puncak dunia.³⁰

³⁰ Koichi Shimokawa, *Op.cit*, hlm.3.