

BAB III

PERKEMBANGAN INDUSTRI TRANSPORTASI PADA MASA KAISAR TAISHO TAHUN 1912-1926

3.1 Kaisar Taisho dalam Industri Transportasi

Kaisar Matsuhito atau Kaisar Meiji meninggal pada tanggal 30 Juli 1912 karena penyakit diabetes. Pasca meninggalnya Meiji terdapat peninggalan penting yang telah diawasi dikenal dengan “Modern Myth” yang berarti kaisar Meiji adalah inti dari kemakmuran negara Jepang. Kepemimpinannya digantikan oleh kaisar Taisho atau kaisar Yoshihito yang naik takhta pada tahun 1912-1926 (Lihat Gambar 3.1). Nama Taisho memiliki arti kebenaran yang agung, menandakan era baru untuk meneruskan kemakmuran negara, kepercayaan diri, kebijaksanaan dan keadilan.¹

Pendidikan pada masa kaisar Taisho jauh lebih baik dan lebih terpelajar daripada era sebelumnya. Sekolah kejuruan mempersiapkan kaum muda untuk meraih pekerjaan yang berguna dalam masyarakat. Budaya barat banyak masuk dengan bebas di Jepang, buku, majalah, koran, novel, dan film barat beredar bebas di Jepang. Dosen-dosen perguruan tinggi di Jepang pun ada yang berasal dari Amerika dan literatur bahasa asing sudah diterjemahkan dalam bahasa Jepang.²

Pengembangan fasilitas komersial mengalami pertumbuhan seiring bertambahnya populasi penduduk di Jepang. Rel kereta api menyatukan daerah-daerah pinggiran kota, penduduk desa dengan mudah mengakses untuk menuju ke tempat kerja dan berbelanja ke kota. Terdapat juga terminal angkutan umum di

¹ Kenneth G. Henshall, *A History of Japan from Stone Age to Superpower, 2nd edition*. New York: Palgrave Macmillan, 2004, hlm.106.

² Chistopher Goto Jones, *Modern Japan a Very Short Introduction*. New York: Oxford University Press, 2009, hlm.72.

setiap distrik di penjuru kota. *Department store* berada dekat dengan stasiun-stasiun kereta karena banyaknya penduduk yang pulang pergi untuk berbelanja ataupun sekedar berekreasi, pada tahun 1914 Jepang secara mandiri gencar dalam memproduksi lokomotif uap.³

Fasilitas *Comuter Line* kereta Yamate yang sudah dibangun sejak 1885 yang dahulu hanya digunakan untuk mengangkut barang-barang kebutuhan dagang ke pelabuhan Yokohama. Pada masa kepemimpinan kaisar Taisho tahun 1910-1920-an jalur komuter Yamate adalah pusat transportasi umum untuk masyarakat Jepang. Shibuya dan Shinjuku merupakan distrik kota Tokyo yang menjadi pusaran jalur komuter Yamate yang berperan penting untuk orang-orang yang pulang pergi bekerja atau berwisata di pusat kota.⁴

Populasi Jepang tumbuh dari sekitar 44 juta pada tahun 1900 menjadi 56 juta pada tahun 1920. Kota Kobe dan Yokohama adalah kota pelabuhan yang dekat dengan pusat kota Tokyo dan Osaka. Kota Tokyo dan Osaka merupakan kota pertama di Jepang yang sudah melayani transportasi umum modern dan kereta api. Kota pelabuhan Yokohama bahkan menjadi pemimpin dalam perdagangan luar negeri.⁵

Urbanisasi di Jepang membawa budaya baru, variasi sosial jauh lebih besar dan lebih terbuka untuk dunia luar. Jalanan di kota Tokyo mulai ramai sehingga terjadi kemacetan. Tidak hanya di Tokyo kota-kota besar lain seperti Kobe, Osaka,

³ Marius B. Jansen, *The Making of Modern Japan*. Cambridge: Harvard University Press, 2002, hlm.531.

⁴ *Ibid*, hlm.569.

⁵ *Ibid*, hlm.556.

dan Nagoya menjadi kota dengan tujuan penduduk desa karena jalur kereta api yang kini sudah memadai. Selama tahun 1912-1926 terjadi peningkatan konsumen kereta api dalam jumlah besar.⁶

3.2 Industri Transportasi di Jepang saat Perang Dunia I

Jepang terlibat perang Dunia I, bergabung atas permintaan sekutunya Inggris pada tanggal 23 Agustus 1914. Kawasaki menjadi pemasok Jepang untuk memenuhi kendaraan perang. Adapun kendaraan perang produksi Kawasaki terdiri dari 10 kapal perang diantaranya yaitu kapal perang medium, kapal perang jumbo, kapal pertahanan pantai, kapal penjelajah yang dilengkapi senjata, kapal pertahanan, kapal penjelajah ringan, kapal perang yang dilengkapi pesawat, kapal perusak, dan kapal selam. Kapal produksi perusahaan Kawasaki digunakan oleh angkatan laut kekaisaran yang mengirim 17 kapal untuk membantu mengawal Inggris menduduki kepulauan Marshall dan melawan Jerman.⁷

Kendaraan perang lain seperti tank, jeep, dan truk tentara pada masa itu masih buatan negara barat. Keterlibatan Jepang dalam perang Dunia I memegang peranan penting dalam mengamankan jalur laut di samudra hindia dan pasifik barat. Maka dari itu, Jepang hanya fokus terhadap produksi kapal perang saja. Pada masa perang Dunia I Jepang berperan sebagai perantara perdagangan luar negeri seperti memenuhi kebutuhan galangan kapal, besi, dan baja.⁸

⁶ *Ibid*, hlm.526.

⁷ Chistopher Goto Jones, *Op.cit*, hlm.74.

⁸ David Flath, *Japan's Business Groups*. New York: Oxford University Press, 2000, hlm.1.

3.2.1 *Imperial Japanese Navy (IJN)* dalam Industri Transportasi pada Masa Perang Dunia I

Pada tahun 1913 kementerian angkatan laut meminta dana untuk pembuatan tiga kapal perang baru yang kemudian diberi nama Yamashiro. Dua tahun berikutnya, Tomosaburo selaku menteri angkatan laut pada tahun 1915 mengajukan kembali permintaan dana untuk pembangunan sebanyak empat kapal perang namun permohonannya ditolak. Pada tahun selanjutnya 1916 permohonan dana akhirnya diberikan untuk pembangunan satu kapal perang dan dua kapal penjelajah yang diberi nama Amagi dan Akagi. Kapal perang yang disetujui pada 1916 memiliki perlengkapan senjata sebesar 16 inci yang merupakan senjata paling besar yang pernah digunakan angkatan laut di Dunia. Pada tahun 1917 kapal perang selanjutnya dibuat dengan kapasitas sebesar 38.500 ton dibuat dengan kecepatan yang lebih tinggi.⁹

Kapal perang dengan jenis kapal penjelajah milik Jepang selesai dibuat pada tahun 1910, kapal ini dilengkapi dengan mesin turbin dan senjata utama meriam sebesar 6 inci, dirancang untuk bertindak sebagai pengintaian dalam armada pertempuran. Tahun 1916 Angkatan Laut Kekaisaran merancang pembangunan kapal penjelajah sebanyak dua kapal. Kapal ini direncanakan hanya berbobot 3.500 ton dan dirancang untuk menjadi pemimpin armada kapal perusak milik Angkatan Laut Kekaisaran Jepang. Pada tahun 1917 sebanyak sembilan kapal penjelajah

⁹ Mark Stille, *The Imperial Japanese Navy in The Pacific War*. Oxford: Osprey Publishing, 2014, hlm.99.

diproduksi seberat 5.500 ton dan 1918 tiga kapal penjelajah seberat 5.000 ton juga dibuat.¹⁰

Rencana Angkatan Laut Kekaisaran Jepang mengembangkan kapal secara bertahap mengikuti konsep Angkatan Laut Amerika Serikat. Pada tahun 1913, Jepang cukup terkesan dengan potensi penerbangan angkatan laut Amerika, kemudian kapal kargo Wakamiya Maru membawa dua kapal pesawat amfibi.¹¹ Pada tahun 1914, ketika Jepang terlibat pada perang Dunia I pesawat dari kapal kargo Wakamiya Maru mengambil bagian dalam penyitaan Jepang atas wilayah Jerman di Tiongkok.¹²

Jepang menyadari pentingnya kapal induk, kapal induk adalah kapal yang mengangkut pesawat tempur yang bertugas sebagai pendukung operasi-operasi Angkatan Laut Kekaisaran untuk memindahkan kekuatan udara ke dalam armada angkatan laut dalam jumlah yang besar. Dengan demikian pada tahun 1918 dan 1920 Angkatan Laut Kekaisaran Jepang merencanakan program pembangunan kapal induk. Pada tahun 1920, Jepang meminta bantuan teknisi dari Inggris untuk mengembangkan program penerbangan angkatan laut mereka. Semua aspek penerbangan angkatan laut ditingkatkan, mulai dari pelatihan dan detail desain untuk kapal induk Jepang pertama hingga desain dan konstruksi pesawat angkatan laut.

¹⁰ *Ibid*, hlm.191.

¹¹ Mark Stille, *Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921-45*. Oxford: Osprey Publishing, 2005, hlm.3.

¹² *Ibid*, hlm.4.

Kapal induk milik Angkatan Laut Kekaisaran Jepang memiliki peran untuk pengintaian, pratoli, dan pengantaran untuk mengangkut tentara, akomodasi perang ataupun persenjataan perang ke wilayah pertempuran. *Flying Phoenix* atau *Hosho* adalah kapal induk pertama Angkatan Laut Kekaisaran yang diluncurkan pada November 1921 dan mulai beroperasi pada Desember 1922 (Lihat Gambar 3.2). Kapal induk ini menampung 21 pesawat amfibi kemudian pada perkembangannya kapal hanya bisa memuat 11 pesawat saja karena ukuran pesawat yang bertambah besar.¹³ Angkatan Laut Kekaisaran merencanakan untuk membuat kapal induk dengan kapasitas pengangkutan pesawat yang lebih besar setelah pengalamannya dengan *Hosho*. Pada tahun 1927 kapal induk Akagi selesai diproduksi dan memperbaharui kapasitas angkutannya sebesar 60 pesawat.¹⁴

Ketertarikan Angkatan Laut Kekaisaran Jepang pada kapal selam dimulai pada tahun 1904. Kapal selam pertama milik Jepang adalah kapal selam buatan Amerika sebanyak 5 unit. Setelah itu, Jepang meniru pembuatan kapal selam dengan desain yang sama dengan Amerika. Kapal selam Jepang terus berkembang dengan pembelian unit dari Inggris dan Perancis. Keterlibatan Jepang dalam perang Dunia I, Angkatan Laut Kekaisaran menerima 7 unit kapal selam *U-boat* bekas buatan Jerman karena pada masa itu Jerman merupakan standar di bidang teknologi kapal selam.

Ketujuh unit kapal selam Jerman dipelajari secara intensif oleh Angkatan Laut Kekaisaran Jepang. Bahkan Jepang mengundang ratusan perancang teknisi

¹³ *Ibid*, hlm.10.

¹⁴ *Ibid*, hlm.12.

dan mantan pekerja kapal selam *U-boat* asal Jerman. Mereka dikontrak untuk merancang kapal selam demi keperluan Angkatan Laut Kekaisaran selama perang Dunia I. Pada tahun 1928 Jepang sepenuhnya menjadi mahir dalam desain dan konstruksi kapal selam.¹⁵

Perang Dunia I kapal selam adalah kunci komponen kekuatan bagi Angkatan Laut Kekaisaran Jepang. Pada awalnya kekuatan kapal selam hanya dimanfaatkan untuk pertahanan perang melawan Amerika Serikat. Pada tahun 1920 Jepang mendirikan sekolah kapal selam pertama di Kure. Laksamana Muda Suetsugu Nobumasa memimpin pelatihan pembuatan kapal selam Jepang. Kapal selam Jepang berkekuatan dengan kecepatan dan jangkauan yang luar biasa. Jenis kapal selam pertama diberi nama *kaigun-dai* disingkat *kadai* bertenaga 20 knot (37km/jam) dengan jangkauan sejauh 20.000 mil atau 32.187 km. Pada tahun 1920 *kadai* tipe 2 diluncurkan dengan pembaharuan pada bagian mesin dan pembuatan kapal selam jenis ini dibangun sampai pada masa perang Dunia II.¹⁶

Pasca Perang dunia I Jepang mengalami depresi ekonomi, inflasi naik yang mengakibatkan harga kebutuhan pokok seperti beras melonjak. Harga kebutuhan konsumen angkutan transportasi dan krisis kekurangan tenaga kerja yang terampil juga merupakan dampak dari terjadinya perang. Hal tersebut menyebabkan tenaga kerja Jepang yang kemampuannya cerdas mau tidak mau harus diupah dengan gaji

¹⁵ Mark Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines*. Oxford: Osprey Publishing, 2007, hlm.3.

¹⁶ *Ibid*, hlm.4.

yang sepadan. Pada tahun 1917 terjadi pemogokan kerja karena perusahaan tidak mampu membayar mereka.¹⁷

Pada tahun 1921, masa sulit pasca perang banyaknya buruh pekerja kehilangan mata pencaharian. Salah satunya pekerja dari perusahaan galangan kapal perusahaan Kawasaki dan Mitsubishi. Pekerja melakukan demonstrasi besar-besaran turun di jalan Kobe sebanyak 35.000 massa diselenggarakan oleh pemimpinnya yang bernama Sodome. Mereka menuntut hak pekerja dan mengumumkan rencana untuk merebut pabrik.¹⁸

Bukan hanya mengalami krisis ekonomi, sesudah perang Dunia I pada tahun 1923 Jepang dilanda bencana alam berupa gempa besar di Kanto. Memakan korban jiwa sebanyak 150.000 jiwa serta setengah juta tempat tinggal di Tokyo rata dengan tanah.¹⁹ Kaisar Taisho melakukan pembatasan anggaran belanja pemerintah untuk menghemat dan memperbaiki infrastruktur yang rusak. Pertumbuhan di bidang ekonomi, transportasi, dan militer di Jepang mengalami kelumpuhan, sehingga disebut juga sebagai salah satu momen tergelap dari kepemimpinan kaisar Taisho.²⁰

Upaya yang dilakukan Jepang dalam memulihkan di bidang transportasi adalah harus membuka pasar impor kendaraan. Perusahaan transportasi Jepang dan pasar lokal Jepang pada masa itu masih belum mampu untuk sepenuhnya mengatasi kebutuhan kendaraan. Transportasi penting karena merupakan salah satu dari roda bergeraknya kembali ekonomi di Jepang. Akhirnya Amerika Serikat melakukan

¹⁷ Thomas C. Smith, *Native Sources of Japanese Industrializations 1750-1920*. California: University of California Press, 1988, hlm.255.

¹⁸ Marius B. Jansen, *Op.cit*, hlm.560.

¹⁹ Chistopher Goto Jones, *Op.cit*, hlm.74.

²⁰ Kenneth G. Henshall, *Op.cit*, hlm.108.

ekspor dan bekerjasama dengan membuka produksi mobilnya di Jepang seperti perusahaan Ford dan General Motors.

3.3 Kerjasama Industri Transportasi Amerika dengan Jepang Tahun 1920

Perusahaan mobil Ford asal Amerika Serikat yang didirikan oleh Henry Ford pada 16 Juni 1903. Keluarga Ford mempertahankan perusahaan dengan organisasi yang terstruktur. Ford pada awalnya memproduksi mobil dengan fasilitas produksi terbatas dan modal yang kecil. Perusahaan berusaha mengubah bisnis otomotif industri kecil menjadi industri massal yang mengincar pasar Jepang. Strateginya adalah membuat mobil dengan skala besar yang efisien dengan menawarkan harga eceran yang lebih rendah dan produksi yang tinggi dengan memfokuskan pada operasi perakitan.²¹

Perusahaan Ford akhirnya berhasil memasuki pasar otomotif di Jepang. Pengembangan produksi kemudian dikenal dengan sistem Ford. Sistem ini berjalan dengan mengatur teknologi mesin dengan proses produksi yang cepat untuk mengurangi biaya. Ford juga dikenal dengan operasinya yang terampil sehingga produksi dapat berjalan dengan singkat dan berurutan berpindah dari satu proses ke proses lainnya. Mereka juga meningkatkan fleksibilitas fasilitas produksi dalam merespon permintaan konsumen.

Selain perusahaan Ford muncul juga perusahaan General Motors pada tahun 1908 yang didirikan oleh William Durant. Selain menjalankan bisnis perusahaan mobilnya di Jepang General Motors juga membuat strategi untuk mengakuisisi

²¹ Robert E. Cole dan Taizo, *The American and Japanese Auto Industries in Transition*. Tokyo: Technova Inch, 1984, hlm.27.

perusahaan Ford yang mengalami berbagai krisis penurunan pasar pada akhir tahun 1920-an dan 1930-an. Mitsubishi menjadi pelopor produksi mobil secara massal pada tahun 1917. Mobil buatannya dipengaruhi oleh mobil perusahaan General Motors produksi Amerika yang sudah menyebar ke pasar Jepang. Produknya sudah lebih modern dilengkapi dengan kaca depan dan atap serta berbahan bakar bensin, Mitsubishi menamai mobilnya dengan Mitsubishi Model A.

Mobil penumpang produksi Ford Jepang dan GM Jepang hampir mengambil alih pasar Jepang pada tahun 1920-an. Pemerintah dengan cepat memberlakukan dua undang-undang khusus pembinaan industri manufaktur kendaraan bermotor dan pengaturan pengesahan suku cadang dan material otomotif. Tindakan yang dilakukan pemerintah tidak lain demi memperkuat industri otomotif asli buatan Jepang dan mencegah Amerika untuk menguasai pasar otomotif di Jepang.²²

Nissan adalah salah satu perusahaan mobil yang dikembangkan oleh Yoshisuke Ayukawa dahulu bernama Datsun. Ayukawa sangat terinspirasi oleh strategi produksi massal Henry Ford. Nissan pada awalnya merakit mobil penumpang. Pendekatan produksi massal mobil Nissan kurang lebih mirip dengan Ford Jepang dan GM Jepang sehingga Nissan mengambil alih bisnis mobil penumpang di Jepang.

Jepang melakukan upaya untuk mengembangkan sumber daya manusia, khususnya pada pekerja produksi di bidang otomotif. Orientasi, pendidikan, latihan pekerja semua diupayakan untuk membiasakan pekerja dengan lingkungan organisasi perusahaan. Mengadopsi dan meningkatkan teknologi dari Amerika

²² *Ibid*, hlm.31.

Serikat dan Eropa, Jepang belajar bentuk baru produktivitas, manajemen, dan pengembangan staf. Kualitas produk transportasi ditingkatkan serta memastikan fleksibilitas yang tinggi adalah langkah-langkah utama perusahaan Jepang dalam mengejar ketertinggalan.²³

Pada tahun 1920-an perusahaan Isuzu menjadi perusahaan yang pertama kali memproduksi truk untuk keperluan angkutan barang-barang. Desain mobil truck kemudian disempurnakan oleh perusahaan UD dengan bermesin diesel. Truck buatan Jepang berhasil menguasai pasar global karena kebutuhan angkutan barang yang sangat tinggi. Keberhasilan Jepang dalam melatih sumber daya manusia telah membuat produksi mobilnya diminta oleh Amerika Utara dan Eropa Barat.²⁴

Popularitas motor dan mobil dalam industri transportasi Jepang mulai meningkat baik di pasar lokal maupun pasar global. Pengusaha otomotif Jepang berbondong-bondong untuk menciptakan nama mereknya sendiri yang diantaranya Japans Motors Manufacture, Mazda, Toyota, dan Hino. Japans Motors Manufacture yang didirikan oleh Narazo Shimazu menjadi perusahaan motor pertama yang berhasil memproduksi produk buaatannya secara massal. Pada tahun 1926, ia memproduksi motor dan berhasil terjual sebanyak 700 unit dengan tipe mesin 250cc 1 silinder dalam kurun waktu 3 tahun.

Perusahaan Mazda melakukan hal yang sama dengan memproduksi motor modern yang diberi nama 3 *wheel truck* karena motor produksinya dilengkapi dengan bak. Daihatsu yang awalnya pengusaha mesin tenun mengikuti jejak

²³ Rene Haak dan Markus Pudelko, *Japanese Management The Search for a New Balance between Continuity and Change*. New York: Palgrave Macmillan, 2005, hlm.216.

²⁴ *Ibid*, hlm.215.

keberhasilan produksi transportasi. Daihatsu mencontoh perusahaan Mazda dengan ikut memproduksi motor 3 *wheel truck* dan berhasil membuat sebanyak 5.122 unit.

Mitsubishi kembali menciptakan mobil penumpang yang kini dikenal dengan sebutan bus dan diberi nama Fuso. Bus ini memiliki panjang 7 meter, bermesin bensin dengan tenaga 100hp. Bus Fuso sudah dilengkapi ban serep yang terletak di samping kap mesin. Fitur busnya tertutup dengan adanya kaca depan, samping, dan belakang serta jendela yang dikelilingi hordeng. Kawasaki dan Hino hadir sebagai saingan dari bus modern Mitsubishi, Rokkogo adalah nama bus produksi perusahaan Kawasaki sedangkan TGE-MP nama dari bus Hino dengan fasilitas bus yang sama seperti bus Fuso milik Mitsubishi.

Toyota memproduksi mobil modern tertutup dilengkapi dengan empat pintu. Produksi mobil pertamanya diberi nama Toyota AA berbahan bakar bensin terdapat kaca di sisi kanan dan kiri. Suzuki pada awalnya sama dengan perusahaan Daihatsu dengan hanya memproduksi mesin tenun. Melihat keberhasilan Toyota, Suzuki ikut menciptakan mobil modern pada tahun dengan nama mobilnya *prototype*, tetapi dalam segi desain masih unggul mobil buatan perusahaan Toyota. Toyota berhasil meningkatkan kekuatan perusahaannya, perencanaan produk yang matang, dan kemampuan pemasaran hingga ke luar negeri.²⁵

²⁵ Chris Lin, *The Japanese Automotive Industry: Recent Developments and Future Competitive Outlook*. Ann Arbor: The University of Michigan Transportation Research Institute, 1994, hlm.17.