

Analisis Sejarah dan Perkembangan Perkeretaapian di Jepang

Farrell Hamzah Syuhada^{1*}, Oktaviana Putri²⁾

Program Studi Studi Kejepongan, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga,
Surabaya, Indonesia

¹[farrell.hamzah.syuhada-2021@fib.unair.ac.id] ²[Oktaviana.Putri-2021@fib.unair.ac.id]

History and Development of Japan's Railways

Abstract

This research discusses the history of Japanese railways and the factors causing the progress of railways in Japan. The research method used in this research is descriptive qualitative. The data collection technique used in this research is a literature study or literature review. The data in this research were taken from journals, books, documentation, internet and literature that discussed the topic being researched. The results of this study are the history of Japanese railways starting in 1872 at the beginning of Japan's new era, namely the Meiji era. Japan learned the rail system from England. Initially, the railroads in Japan were under the auspices of one company, namely JNR, due to go into liquidation, Japan was forced to make JNR a private company, JNR changed its name to JR and is divided into 9 companies to this day. While the factor for the advancement of Japanese railways is Japan's long experience in the world of railways, which is more than 150 years, Japan dares to take risks in the development of railways, Japan is able to overcome competition with private railroad companies, and finally, the Japanese people are disciplined and punctual.

Keywords: *History, Railways, Japan*

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang sejarah perkeretaapian Jepang serta faktor-faktor penyebab majunya perkeretaapian di Jepang. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi literatur atau *literatur review*. Data dalam penelitian ini diambil dari jurnal, buku, dokumentasi, internet dan pustaka yang membahas tentang topik yang sedang diteliti. Hasil dari penelitian ini adalah sejarah perkeretaapian Jepang dimulai pada tahun 1872 pada masa awal zaman baru Jepang, yaitu zaman Meiji. Jepang belajar sistem perkeretaapian dari Inggris. Awalnya perkeretaapian di Jepang dinaungi oleh satu perusahaan yaitu JNR, dikarenakan terancam bangkrut, Jepang terpaksa menjadikan JNR perusahaan swasta, JNR berubah nama menjadi JR dan terbagi dalam 9 perusahaan sampai hari ini. Sedangkan faktor majunya perkeretaapian Jepang adalah pengalaman Jepang yang panjang di dunia perkeretaapian, yaitu lebih dari 150 tahun, Jepang berani mengambil resiko dalam pembangunan perkeretaapian, Jepang mampu mengatasi persaingan dengan

perusahaan kereta api swasta, dan yang terakhir adalah masyarakat Jepang disiplin dan tepat waktu.

Kata kunci: Sejarah, Perkeretaapian, Jepang

1. Pendahuluan

Jepang merupakan salah satu destinasi wisata yang cukup populer di dunia. Menurut World Economic Forum dari 117 negara, Jepang berhasil menduduki peringkat pertama setelah masa COVID-19 untuk kebudayaan dan juga infrastruktur (Imada, 2022). Tidak heran akhirnya Jepang berhasil menjadi negara populer untuk berwisata. Selain wisata, para pekerja dan pelajar juga turut datang ke Jepang guna mencari pengalaman yang lebih baik. Terdapat 2,89 juta penduduk asing yang tinggal di Jepang (Statista, 2021). Bahkan pada tahun 2021 terdapat 60 ribu warga Indonesia yang tinggal di Jepang yang terdiri dari berbagai macam keperluan seperti pemegang, pelajar, permanent maupun temporary resident, dan lain-lain (Kominfo, 2022). Hal tersebut menjadi pertanyaan tersendiri mengapa banyak warga asing yang menginginkan pergi ke Jepang untuk belajar, bekerja, maupun sekedar wisata saja.

Warga asing baru mulai berdatangan setelah perang dunia dua selesai. Jepang merupakan salah satu negara yang aktif berperang selama perang dunia kedua dan sebagai anggota blok poros, Jepang harus melawan AS (Amerika Serikat) dan negara-negara Barat (Wedagama dan Budiana, 2022:276). Akibat dari peperangan tersebut, Jepang harus mengalami kekalahan pada perang dunia kedua. Kekalahan Jepang tersebut membuat Jepang kehilangan kedaulatannya dan mengakibatkan Jepang mengalami kerugian yang sangat banyak dan harus bertanggung jawab atas apa yang telah Jepang perbuat selama masa perang. Setelah usai perang dunia kedua pihak sekutu tidak tinggal diam. Pihak sekutu mengadakan sebuah konferensi yang diikuti oleh tiga negara, yakni Amerika Serikat, Inggris, dan Tiongkok. Konferensi tersebut dinamakan sebagai Deklarasi Postdam yang berisikan 13 pasal untuk menetapkan syarat-syarat penyerahan bagi Jepang (Greenwood Press, 1969:38). Pihak sekutu membuat GHQ (*General Headquarter*) yang salah satu tujuannya adalah membantu Jepang dari keterpurukan setelah perang dunia kedua. Jepang pun mulai membangun dan menata negaranya kembali dan merubah citra buruk negaranya. Negara

Jepang mulai bangkit sedikit demi sedikit memperbaiki keadaan negaranya, yang salah satunya adalah memperbaiki perekonomiannya dengan orientasi kebijakan ekonomi yang baru (Magdalena, 2022:4). Pembangunan terdiri dari bermacam-macam bidang seperti agrikultur, infrastruktur, perikanan, dan lain-lain. Beberapa hal lain juga perlu direformasi. Pada bagian infrastruktur salah satunya adalah perkeretaapian dan transportasi umum di Jepang. Sebelum perang dunia kedua berakhir pun, Jepang sudah memiliki perkeretaapian yang baik, akan tetapi Jepang mulai melakukan modernisasi terhadap infrastruktur perkeretaapian mereka seperti membangun jalur lebih banyak lagi untuk kereta api sebagai sarana transportasi umum mereka. Berkat keberhasilan mereka dalam membangun kembali negerinya dan melakukan modernisasi di beberapa sektor, warga asing pun mulai berdatangan ke Jepang untuk belajar, bekerja, atau berwisata.

Pada penelitian kali ini akan menganalisis mengenai transportasi umum yang populer di Jepang, yaitu adalah kereta api. Di Jepang kereta api menjadi salah satu transportasi umum yang paling diminati dikarenakan mudahnya akses dan banyaknya stasiun dan jalur yang dapat dilewati oleh kereta api. Hal yang akan diteliti adalah sejarah perkeretaapian Jepang dari Restorasi Meiji, zaman perang dunia, pasca perang, saat olimpiade, dan zaman modern sekarang. Dalam penelitian ini akan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yang juga akan menggunakan teknik pengumpulan data literatur review yang akan membuat penelitian ini akurat hasil akhirnya.

Pada bagian pembahasan, peneliti akan membahas mengenai sejarah dan beberapa faktor yang membuat perkeretaapian Jepang dapat menjadi yang terbaik. Mulai dari kereta api pertama pada zaman Meiji di mana jalur kereta api pertama di Jepang di bangun pada tahun 1872 di Yokohama dan Shimbashi, Tokyo yang hanya berjarak 29 kilometer (Ondi, 2022:3). Hingga kereta cepat pertama di dunia yang dibangun di Jepang saat olimpiade. Kemudian Data akan diambil dari beberapa sumber jurnal, artikel, situs web, dan sebagainya yang kemudian akan diteliti dan dibahas sesuai dengan tujuan awal penelitian ini dibuat yakni untuk mengetahui sejarah beserta faktor-faktor majunya perkeretaapian di Jepang sebagai sarana transportasi umum dan industri.

2. Metode dan Teori

2.1 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara utama yang digunakan peneliti untuk mencapai tujuan dan menentukan jawaban atas masalah yang diajukan (Arikunto, 2019:136). Sedangkan menurut Darmadi, metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan kegunaan tertentu (Darmadi, 2014:153). Dari kalimat di atas dapat disimpulkan bahwa metode penelitian adalah suatu cara peneliti mendapatkan jawaban dari penelitian yang sedang ditelitinya.

Dalam penelitian ini menggunakan salah satu metode penelitian yaitu deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Penelitian deskriptif kualitatif bertujuan untuk menggambarkan, melukiskan, menerangkan, menjelaskan dan menjawab secara lebih rinci permasalahan yang akan diteliti dengan mempelajari semaksimal mungkin seorang individu, suatu kelompok atau suatu kejadian (Sugiyono, 2016:9)

Instrumen penelitian adalah alat pengukur yang merupakan faktor penting dalam menghimpun data yang diharapkan dalam suatu penelitian (Indrawan dan Yaniawati, 2014:122). Dalam penelitian ini instrumen penelitian yang digunakan merupakan data kualitatif dengan pengambilan data dari jurnal, skripsi dan beberapa situs terpercaya yang membahas tentang perkeretaapian di Jepang. Data yang telah diambil akan dimasukkan ke dalam penelitian dan dijelaskan kembali secara lebih lengkap dan terperinci sehingga lebih mudah untuk dipahami.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode studi literatur atau *literatur review*. Literature review merupakan ikhtisar komprehensif tentang penelitian yang sudah dilakukan mengenai topik yang spesifik untuk menunjukkan kepada pembaca apa yang sudah diketahui tentang topik tersebut dan apa yang belum diketahui, untuk mencari

rasional dari penelitian yang sudah dilakukan atau untuk ide penelitian selanjutnya (Denney & Tewksbury, 2013). Studi literatur bisa didapat dari berbagai sumber baik jurnal, buku, dokumentasi, internet dan pustaka. Hasil dari penelitian ini berfokus pada topik dan variabel penulisan.

Pada metode analisis data, pertama-tama peneliti menjabarkan secara umum data-data yang telah diperoleh dari berbagai sumber, kemudian mengkaji lebih dalam data-data yang telah diperoleh, kemudian mengambil kesimpulan dengan mempertimbangkan pendapat dari berbagai sumber data. Tujuan dari penelitian ini adalah menjabarkan sejarah perkeretaapian di Jepang beserta faktor-faktor yang mempengaruhi majunya perkeretaapian di Jepang.

2.2 Teori

Penelitian ini memaparkan sejarah dan perkembangan perkeretaapian yang ada di Jepang, sehingga pendekatan yang digunakan pun dari berbagai sumber berdasarkan kebijakan yang berlaku pada masa pemerintahan saat itu.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Restorasi Meiji Sebagai Awal Kejayaan Jepang

Awal kemunculan perkeretaapian di Jepang dapat ditelusuri jejaknya mulai pada tahun 1872 pada masa awal zaman baru Jepang, yaitu zaman Meiji. Sebelumnya Jepang adalah sebuah negara feodal yang tertutup dari dunia luar dengan menerapkan kebijakan *Sakoku* yang secara harfiah berarti isolasi negara (Mega 2020:1). Kebijakan tersebut berlangsung lebih dari 250 tahun lamanya. Jauh sebelum masa *Sakoku* dimulai, telah terjadi juga sistem feodal di mana terdapat sistem kelas sosial yang terjadi di Jepang. Feodalisme sendiri adalah sistem sosial dan juga politik yang memberikan kekuasaan besar kepada golongan bangsawan yang mengagung-agungkan jabatan dibandingkan prestasi (Situmorang, 1995). Sistem feodal sendiri sudah ada di Jepang jauh lama sejak tahun 1192 di mana terdapat sistem stratifikasi sosial yang terdiri dari *Shinokosho* yaitu *Shi (bushi)* berarti samurai, *No (nomin)* berarti petani, *Ko (kosakunin)* berarti pengrajin, dan *sho (shonin)* yang berarti pedagang (Mawar, 2017:1). Hal ini membuat kasta tertinggi di Jepang adalah

seorang samurai, sedangkan kasta terendah adalah seorang pedagang. Samurai pada masa feodalisme tersebut sangat dihormati oleh seluruh masyarakat Jepang layaknya seorang bangsawan, sementara pedagang menjadi kasta terbawah dikarenakan pedagang hanyalah orang biasa yang tidak menghasilkan apa-apa. Berbeda dengan petani dan pengrajin, meskipun mereka berada di posisi bawah, mereka masih memproduksi barang-barang untuk keperluan, sedangkan pedagang dianggap tidak dapat membuat atau pun memproduksi. Kebijakan *sakoku* sendiri dimulai oleh shogun Tokugawa Iematsu yang mulai membuat kebijakan tersebut dan menutup negara Jepang dari negara-negara luar terutama negara barat. Bukan tanpa alasan Tokugawa Iematsu melakukan hal tersebut, beberapa alasan yang menjadikan munculnya kebijakan *sakoku* sendiri dikarenakan oleh masuknya agama Kristen dan kekhawatiran Tokugawa akan adanya penjajahan dan kolonialisme di Jepang (Mawar, 2017:1). Hal ini dikarenakan pernah terjadi suatu pemberontakan oleh orang-orang Kristen yang didalangi oleh Ordo Jesuit di Nagasaki serta penyerangan ke kuil Shinto kala itu yang menyebabkan sebuah peristiwa yang dikenal dengan nama Pemberontakan Shimabara yang terjadi pada tahun 1637 sampai 1639 (Paris, 2011:25). Selain itu akibat adanya pengaruh orang-orang Kristen membuat sistem dan budaya feodalisme di Jepang sempat luntur di mana para masyarakat kelas bawah sempat lupa akan sistem strata yang masih berlangsung di Jepang pada masa tersebut. Alhasil shogun Tokugawa Iematsu harus memberlakukan kebijakan *Sakoku* tersebut dengan dalih keamanan negara dari dunia luar terutama negara-negara barat.

Meskipun begitu Jepang tidak benar-benar menutup kontak dari dunia luar. Jepang masih berinteraksi dengan beberapa negara yang tidak ikut membawa ajaran agama Kristen ke dalam Jepang. Salah satu negara yang masih aktif berkontak dan berdagang dengan Jepang pada masa *Sakoku* adalah negara Belanda yang menjadi satu-satunya negara dari Eropa yang diperbolehkan berkontak dan berdagang dengan Jepang. Belanda dengan V.O.C miliknya sering berdagang dan berbagi informasi mengenai dunia luar. Meskipun begitu kapal-kapal milik Belanda dan V.O.C hanya diperbolehkan singgah di satu daerah saja, yaitu Pulau Dejima di Prefektur Nagasaki. Akibatnya meskipun pemerintah Jepang mengisolasi negaranya dari dunia luar, mereka masih dapat mengetahui informasi-informasi yang disebarkan oleh pelaut dan pedagang-pedagang Belanda di Pulau Dejima tersebut.

Pada tahun 1850 Jepang mendapatkan tekanan dari Amerika Serikat untuk berdagang. Utusan presiden Amerika Serikat saat itu menyuruh Komodor Matthew C. Perry untuk datang ke Jepang dan memaksa Jepang untuk berdagang (Fitria, 2019). Jepang pun sadar bahwa negaranya ternyata sangat jauh tertinggal dibandingkan dengan negara-negara barat. Jepang pun mulai melakukan restorasi dengan dimulai dari meruntuhkan kekuasaan shogun Tokugawa dari pemerintahan Jepang dan mengembalikan kekuasaan Jepang kepada kaisarnya. Shogun terakhir yakni Tokugawa Yoshinobu pun akhirnya memberikan kekuasaannya kepada Kaisar Meiji pada tahun 1867. Namun semua tidak berjalan mulus, satu tahun kemudian perang saudara pun sempat pecah antara pro-shogun dan anti-shogun yang kemudian perang tersebut dikenal dengan nama Perang Boshin. Perang Boshin baru berakhir pada tahun 1869 akibat terdapat laksamana angkatan laut Keshogunan Enomoto Takeaki yang lari ke Hokkaido dan mendirikan negara sendiri bernama Republik Ezo. Hingga pada akhirnya Republik Ezo berhasil dikalahkan dan Perang Boshin dinyatakan selesai (Verrelladevanka, 2022). Negara Jepang yang baru pun mulai memasuki masa-masa Restorasi Meiji di mana Kaisar Mutsuhito sebagai kaisar Jepang. Kebijakan *Sakoku* dan sistem feodalisme dihapus dari Jepang yang membuat kapal-kapal dagang dari benua Eropa dapat memasuki pelabuhan Jepang bagian mana saja untuk berdagang. Pada masa Restorasi Meiji, Kaisar Mutsuhito juga mengumumkan falsafah negara yang baru yang terdiri dari lima dasar, antara lain adalah (Ong, 2019:1):

1. Melibatkan publik dalam diskusi dan pengambilan keputusan
2. Seluruh elemen masyarakat bersatu dan aktif mengejar cita-cita masing-masing
3. Seluruh rakyat aktif mengejar cita-cita masing-masing
4. Membuang tradisi lama yang menghambat kemajuan dan segala hal harus diputuskan berdasarkan hukum keadilan universal
5. Kejar ilmu pengetahuan ke seluruh penjuru dunia demi kejayaan negara

Dari ke lima falsafah yang telah diumumkan tersebut satu-persatu mulai terwujud. Pasalnya Jepang memperbolehkan seluruh rakyatnya menjadi apapun sesuai cita-citanya karena telah dihapusnya sistem kelas. Pada poin kelima pemerintah Jepang pun juga melakukan sebuah misi untuk menjadikan negaranya modern, salah satunya adalah dengan Misi Iwakura pada tahun 1871 sampai 1873 yang dipimpin oleh Iwakura Tomomi. Pada misi

ini pemerintah Jepang mengirimkan cendekiawan dan pelajar ke banyak negara khususnya Eropa dan Amerika. Tujuan dari Misi Iwakura tersebut adalah untuk memperkenalkan kepada dunia bahwa Jepang telah membuka isolasi negaranya dan berniat berubah dengan melakukan modernisasi terhadap negaranya. Tujuan awal dari misi Iwakura ini adalah untuk membatalkan beberapa perjanjian yang pernah ada antara Amerika Serikat dan Jepang yang ternyata berakhir gagal, tetapi pihak Jepang tidak pulang dengan tangan kosong. Mereka juga mempelajari gaya hidup, pendidikan, infrastruktur, dan militer di Amerika Serikat. Sehabis dari Amerika Serikat mereka juga bertolak ke Eropa dan beberapa negara di Asia sebelum mereka akhirnya kembali ke Jepang pada tahun 1873. Mereka pulang dengan membawa ilmu yang banyak mengenai dunia luar yang akan ditiru oleh Jepang agar dapat menyaingi ketertinggalan mereka.

3.2 Kereta Api Pertama Jepang

Kereta api pada awalnya dikembangkan di Inggris dan masih menggunakan sistem uap. Kereta api diciptakan oleh Richard Trevithick pada tahun 1804 di dalam sebuah pabrik besi Penydarren (Nabil, 2022). Tujuan awalnya tentu saja untuk membantu pekerja dikarenakan saat itu Inggris sedang mengalami revolusi industri yang membutuhkan banyak tenaga kerja yang mumpuni dan tenaga uap. Namun kereta tersebut hanya digunakan untuk keperluan perusahaan. Pada tahun 1825 George Stephenson menghubungkan kota di Inggris dari Stockton dan Darlington di mana kereta tersebut difungsikan untuk membawa batu bara dan juga penumpang di belakangnya. Enam puluh delapan tahun setelah kereta pertama di Inggris dibuat, Jepang juga mulai membangun jalur perkeretaapiannya dengan tujuan untuk menghubungkan pusat ekonomi dan juga pemukiman-pemukiman penduduk Jepang. Rute yang dipilih untuk dibangun rel kereta api antara lain adalah Tokyo hingga Kyoto, Tokyo hingga Yokohama, dan Kyoto hingga Osaka.

Sir Henry Parkes, perdana menteri Inggris pada saat itu sering mengadakan pertemuan tidak resmi dengan Menteri Luar Negeri Jepang dan membahas potensi-potensi bagus jika terdapat jalur kereta api di negara Jepang. Okuma Shigenobu, ahli politik yang bekerja di Departemen Hubungan Luar Negeri bertanggung jawab atas pertemuan tersebut, kemudian ia dipindahkan ke Departemen Keuangan sebagai wakil menteri dan sempat

mendiskusikan mengenai potensi perkeretaapian tersebut kepada Ito Hirobumi, kepala Departemen Keuangan pada saat itu. Okuma dan Ito akhirnya bekerja sama untuk membangun rel kereta api, meskipun begitu ada beberapa pertikaian dengan faksi lain yang tidak menyetujui rencana Okuma tersebut untuk membangun perkeretaapian dikarenakan adanya pihak yang lebih mementingkan untuk membangun kapal perang dibandingkan perkeretaapian (Kawai, 2022). Pada tanggal 12 Desember 1869, pemerintah secara resmi mulai membangun perkeretaapian pertama di Jepang, tetapi akibat masalah biaya, rute yang ingin dibangun antara Tokyo hingga Kyoto ditunda dan dibangun rute Tokyo hingga Yokohama terlebih dahulu. Horatio Nelson Lay kemudian ditunjuk sebagai orang yang mensuplai dana untuk pemerintah Jepang dan Edmund Morel sebagai kepala insinyur untuk pembangunan perkeretaapian di Jepang. Beberapa dana yang dipakai untuk membangun perkeretaapian juga dihasilkan dari hutang Jepang ke negara Inggris. Akibatnya jalur kereta api di Jepang menggunakan standar dari Inggris, tetapi ternyata jalur tersebut jauh lebih sempit dibandingkan dengan jalur yang ada di Inggris, jalur tersebut ternyata sama kecilnya dengan jalur-jalur yang ada di negara koloni milik Inggris. Alhasil kereta yang diimpor oleh Inggris kepada Jepang pun juga lebih sempit dibandingkan dengan yang ada di Inggris.

Saigou Takamori selaku pemimpin dari Departemen Militer keberatan dengan ide pemerintah membangun perkeretaapian untuk kepentingan warga sipil. Bagi Saigou Takamori, perkeretaapian seharusnya dipakai untuk keperluan militer dan menjadikan kepentingan sipil nomor dua. Saigou Takamori juga menolak keras keputusan pemerintah untuk berhutang kepada Inggris untuk membangun perkeretaapian di Jepang, ia berpendapat bahwa jika berhutang kepada negara seperti Inggris maka dikhawatirkan Inggris dapat menjajah negara Jepang dengan mudah. Edmund Morel selaku kepala insinyur ternyata meninggal di tengah-tengah pengerjaan proyek perkeretaapian sedang berlangsung, ia mati akibat tuberkulosis di usia yang masih muda, yaitu 30 tahun. Asisten Morel, John Diack akhirnya mengambil alih pembangunan, dibantu oleh Inoue Masaru yang menjadikannya orang Jepang pertama yang mengetuai pembangunan perkeretaapian tersebut. Inoue Masaru sebelumnya pernah bersekolah di Inggris pada tahun 1863 dan mempelajari mengenai perkeretaapian dan batu bara. Ia kembali pada tahun 1868. Inoue Masaru kemudian juga menjadi orang penting dalam perkeretaapian Jepang karena sehabis proyek jalur kereta

Tokyo-Yokohama, Inoue menjadi kepala direksi perkeretaapian di Jepang dan mulai membangun jalur-jalur lainnya dengan bantuan minim dari orang asing.

Pembangunan jalur kereta api pertama di Jepang pun selesai pada tanggal 14 Oktober 1872. Masyarakat dan pemerintah ikut antusias dengan hasil kerja keras selama ini dalam pembangunan jalur rel tersebut hingga diadakan sebuah upacara pembukaan di stasiun Shinbashi di Tokyo. Kaisar Mutsuhito atau lebih dikenal dengan Kaisar Meiji pun turut ikut datang ke stasiun Shinbashi untuk melihat langsung upacara pembukaan tersebut. Ia sempat memberikan pidato mengenai jalur kereta api pertama tersebut. Upacara selesai dengan para anggota pemerintahan dan Kaisar Meiji mencoba menaiki kereta tersebut untuk bertolak ke Yokohama langsung. Perjalanan ditempuh dengan jarak 23,8 kilometer dari Tokyo hingga Yokohama.

Harga tiket kereta api pada saat itu masih termasuk sangat mahal, dari Tokyo hingga Yokohama dijual seharga 1 yen, 12 sen, 5 rin untuk kelas pertama, dan 37 sen, 5 rin untuk kelas ketiganya. Jika dilihat dari harga zaman sekarang, tiket untuk penumpang kelas tiga sendiri bahkan dapat mencapai ¥5000. Harga tersebut termasuk mahal dan hanya kalangan-kalangan orang kaya saja lah yang benar-benar dapat menikmati rasanya menaiki kereta.

Setelah jalur kereta api Tokyo-Yokohama dibuka, pada tahun 1874 jalur Kobe hingga Osaka juga telah usai. Kemudian jalur Kyoto dan Osaka telah usai pada tahun 1877. Semua dilakukan berkat Inoue Masaru. Berkat keahlian yang didapatkan di sekolah Inggris mengenai penambangan batu bara, Inoue Masaru juga membuat sebuah terowongan sepanjang 665 meter yang dilalui kereta dari bukit Osakayama untuk menghubungkan Kyoto dan Otsu (Onoda 2015:1). Hal ini menjadikan Inoue Masaru sebagai orang pertama yang membuat terowongan untuk perkeretaapian yang dilakukan oleh orang Jepang sendiri. Sebelumnya terdapat beberapa terowongan untuk jalur kereta api di Kobe, tetapi terowongan tersebut dibangun oleh insinyur dan arahan dari pihak Inggris. Pemerintah Jepang juga sudah menolak beberapa tawaran bantuan dari Inggris dan mulai mandiri mengerjakan proyek-proyek perkeretaapian mereka. Pekerja yang melakukan proyek terowongan tersebut juga diambil dari pekerja Jepang, di mana mereka adalah para pekerja tambang perak di Ikuno dari Prefektur Hyogo. Teknik yang digunakan oleh pekerja tambang juga menggunakan teknik-teknik tradisional Jepang. Setelah Terowongan Osakayama, pada tahun 1884

terowongan sepanjang 1,3 kilometer berhasil dibangun dan dinamakan sebagai Terowongan Yanagase untuk jalur Hokuriku. Terowongan tersebut adalah terowongan melebihi satu kilometer pertama di Jepang.

3.3 Menswastakan Perusahaan Kereta Api

Tahun 1877 juga, Saigou Takakomori mendeklarasikan pemberontakan terhadap pemerintahan Meiji. Ia yang awalnya adalah pahlawan Restorasi Meiji akibat membantu melawan klan Tokugawa mulai membangkang dari pemerintahan Meiji. Pemberontakan tersebut dikenal dengan nama Pemberontakan Satsuma yang menjadikannya perang saudara Jepang terakhir dan juga terbesar selama 11 bulan lamanya. Beberapa faktor dari pemberontakan tersebut dikarenakan adanya perubahan pada sistem pemerintahan yang membuat dirinya kecewa seperti menggeser fungsi samurai dari militer, dan juga idenya untuk menginvasi Korea yang direkrut dari para mantan samurai agar mereka tidak menganggur juga ditolak oleh pemerintah. Akhirnya Saigou Takakomori mengumpulkan mantan-mantan samurai yang kecewa dengan pemerintahan baru tersebut dan mulai melakukan pemberontakan (Aritonang, 2017:3). Akibat dari peperangan tersebut, pemerintah tidak mempunyai biaya lagi untuk dapat melanjutkan perkeretaapian di Jepang. Namun pemerintah tidak tinggal diam, Jepang tetap bertekad untuk melanjutkan proyek perkeretaapiannya agar merata di seluruh Jepang, pemerintahan Jepang pun akhirnya memutuskan untuk mengizinkan perusahaan-perusahaan kereta api swasta di Jepang. Perusahaan kereta api swasta pertama di Jepang adalah Nippon Railway yang didirikan oleh kaum bangsawan Jepang pada tahun 1881. Nippon Railway mulai membangun jalur seperti jalur yang menghubungkan Ueno dan Kumagaya di Prefektur Saitama dan mulai merencanakan untuk membangun lebih banyak rel kereta api lagi di bagian utara. Hingga akhir tahun 1899, terdapat 45 perusahaan kereta api swasta yang beroperasi di Jepang, meskipun pada tahun 1906 hanya tersisa 43 perusahaan akibat masalah keuangan (Prastuty, 2007:20).

3.4 Jepang dan Kereta Api di Masa Perang

Jepang yang semakin berkembang pesat dalam hal industri dan militer mulai berani melawan negara-negara tetangganya. Pada tahun 1894, Jepang memulai perang dengan

Dinasti Qing (sekarang Tiongkok), yang lebih dikenal dengan nama Perang Tiongkok-Jepang Pertama yang menghasilkan kemenangan Jepang yang mengharuskan Dinasti Qing memerdekakan semenanjung Korea dan dianeksasinya wilayah Dinasti Qing, beberapa diantaranya adalah Pulau Formosa (Taiwan) dan Semenanjung Liaodong (Britannica, 2022). Kemenangan atas Jepang tersebut sangat menguntungkan Jepang dikarenakan Dinasti Qing yang diharuskan membayar ganti rugi peperangan dan kekalahan mereka kepada Jepang. Keuntungan yang didapat oleh Jepang akhirnya digunakan untuk membuat industri, militer, dan negara mereka jauh lebih baik lagi. Setelah mereka mendapatkan Taiwan, mereka mulai membangun wilayah jajahan mereka dengan perkeretaapian untuk memudahkan logistik. Pada tahun 1904, Jepang mulai mendeklarasikan perang kepada Kekaisaran Rusia. Akibat dari peperangan tersebut dikarenakan terdapat dua kekuatan besar di Asia Timur. Kekalahan Dinasti Qing di awal perang dengan Jepang membuat Dinasti Qing harus memberikan wilayah Semenanjung Liaodong kepada Jepang, di mana di dalam semenanjung tersebut terdapat sebuah wilayah bernama Port Arthur yang telah lama dimiliki oleh Kekaisaran Rusia. Alhasil terdapat intervensi tiga negara, yaitu Prancis, Jerman, dan Rusia yang memaksa Jepang untuk memberikan kembali Port Arthur. Selain itu, Kekaisaran Rusia juga menyewa pelabuhan-pelabuhan dari Dinasti Qing dan juga membuat sebuah aliansi dengan Dinasti Qing untuk dapat melawan Jepang. Kekaisaran Rusia dan Jepang saling memiliki ketertarikan kepada Asia Timur, terutama di Korea. Jepang yang gagal mendapatkan keuntungan dari perjanjian dengan Kekaisaran Rusia mengirimkan ultimatum pada akhir tahun 1903. Pada 6 Februari 1904 Jepang memutuskan hubungan diplomatik dari Kekaisaran Rusia. Dua hari setelahnya, Jepang mulai melancarkan serangan kepada Port Arthur dan mulai berperang tanpa mendeklarasikannya. Pada tanggal 10 Februari 1904, barulah terjadi deklarasi perang secara resmi oleh Jepang kepada Rusia (Britanica, 2022).

Setelah kemenangan Jepang pada pertempuran tersebut membuat Jepang menjadi negara Asia pertama yang dapat mengalahkan bangsa barat (Hikmah, 2012:5). Pada tahun 1906 pemerintah Jepang belajar dari peperangan tersebut dan memutuskan untuk menasionalisasikan perusahaan-perusahaan perkeretaapian swasta di Jepang. Hal tersebut guna untuk mengirimkan logistik dan juga militer agar lebih cepat dan efisien. Bahkan pemerintah pun membuat undang-undang untuk menasionalisasikan perusahaan-perusahaan

kereta api swasta dan membuat nama perusahaan mereka menjadi *Nihon Kokuyou Tetsudou* yang lebih dikenal dengan nama *Japanese National Railway (JNR)*. Meskipun begitu tidak semua perusahaan swasta dinasionalisasikan, namun hal itu berdampak buruk bagi perusahaan swasta dikarenakan kalah dengan perusahaan kereta milik Jepang yang membuat banyak dari perusahaan swasta mengalami kerugian dan bangkrut (Prastuty, 2007:22). Alasan mengapa perusahaan swasta masih diizinkan beroperasi meskipun setelah undang-undang tersebut adalah untuk membantu membangun jalur-jalur kecil yang ada di pedalaman Jepang, sementara perusahaan kereta api pemerintah fokus membangun jalur-jalur besar.

Perkeretaapian Jepang pun semakin berkembang pesat. Pada tahun 1914, pemerintah juga membuka Stasiun Tokyo. Jalur kereta tidak hanya dibangun di dalam negeri, tetapi juga di tanah-tanah jajahan Jepang untuk mempermudah logistik dan mobilisasi pasukan. Jalur kereta dan kereta api adalah hal yang krusial di masa tersebut bagi Jepang. Wilayahnya yang semakin luas akibat aneksasi yang dilakukan oleh Jepang membuat jalur kereta adalah hal yang tidak boleh dilupakan. Pada tahun 1931, Jepang melancarkan invasi ke bagian Timur Laut Tiongkok, yaitu wilayah Manchuria dengan mengkambing hitamkan Tiongkok sebagai dalang dari penyerangan jalur kereta api Jepang yang berada di wilayah Mukden (sekarang Shenyang) (Kingston, 2016). Insiden ini dikenal dengan nama Insiden Mukden. Hal ini membuat Jepang mempunyai alibi untuk menginvasi wilayah Manchuria, Tiongkok dan mengambil sumber daya minyak yang ada di daerah tersebut untuk keperluan industri Jepang. Akibatnya, Chiang Kai Shek selaku pemimpin Republik Tiongkok pada masa tersebut tidak punya pilihan dan menghindari perang skala besar dengan memberikan wilayah Manchuria ke Jepang dengan sia-sia. Jepang pun akhirnya mendirikan negara boneka bernama Manchukuo (滿洲国) dan mengangkat mantan kaisar Dinasti Qing yang pernah diturunkan takhtanya oleh pihak Republik Tiongkok, yaitu Aisin Gioro Puyi (Pamungkas, 2018:4).

Akibat dari keberhasilan Jepang mendapatkan wilayah Tiongkok secara mudah, Jepang masih belum puas dan ingin mendapatkan lebih banyak lagi wilayah Tiongkok. Jepang mengetahui bahwa umur Republik Tiongkok yang masih sangat muda belum menjadi negara kuat dan adidaya, ditambah lagi terdapat perang sipil antara pihak nasionalis dan komunis di dalam Tiongkok Daratan yang membuat negaranya masih dalam keadaan kacau. Jepang yang sudah kuat secara militer dan industri tidak ingin melewatkan kesempatan emas

menguasai Tiongkok hingga terjadi sebuah insiden yang dikenal dengan nama Insiden Jembatan Marco Polo yang memulai Perang Tiongkok-Jepang Kedua pada tahun 1937. Peperangan berjalan lancar untuk Jepang pada awalnya. Wilayah demi wilayah Tiongkok dikuasai oleh Jepang. Namun wilayah Tiongkok yang sangat besar membutuhkan waktu yang sangat lama sekali untuk menaklukkan keseluruhannya. Jepang yang berencana akan menaklukkan seluruh Tiongkok dalam waktu enam bulan ternyata belum juga usai hingga tahun 1939. Jepang pun kehabisan sumber daya alam terutama bahan karet dan timah yang juga ternyata diperparah oleh Amerika Serikat akibat kebijakannya mengembargo minyak kepada Jepang akibat Jepang tidak menghentikan perang dengan Tiongkok dan malah mengambil wilayah Indochina pada tahun 1940. Jepang pun mempunyai dua opsi, yaitu menghentikan peperangan dengan Tiongkok yang sudah sejauh ini dijalankan atau menginvasi Hindia Belanda Timur (sekarang Indonesia) dan Malaya Britannia (sekarang Malaysia) untuk mengambil minyak, timah, dan karet. Tidak ingin menyiakan usahanya untuk mengambil Tiongkok, Jepang pun akhirnya memilih untuk menginvasi Asia Tenggara untuk sumber daya alamnya (Cho, 2020). Namun Jepang memiliki satu tantangan lagi, yakni jika mereka benar-benar ingin melakukan rencana invasinya kepada Asia Tenggara, maka mereka harus melewati Filipina terlebih dahulu juga dikarenakan Filipina adalah negara yang memiliki kekuatan dan pelabuhan Amerika Serikat di Asia. Akibatnya Jepang menyerang Pearl Harbour, yaitu pelabuhan militer terbesarnya Amerika Serikat di wilayah Pasifik untuk mendapatkan Asia Tenggara. Untuk mengirim material-material tersebut dari Asia Tenggara, tentu Jepang membutuhkan kereta api yang banyak untuk memobilisasi logistik mereka. Pabrik dan tempat industri yang lebih mementingkan memproduksi peralatan perang tidak memberikan Jepang pilihan, yakni mengambil rel-rel dan juga kereta api yang telah ada sebelumnya di Asia Tenggara dan juga mengambil rakyat-rakyat lokal untuk dipekerjakan oleh Jepang untuk membangun rel kereta api yang baru. Jepang pun melaksanakan keduanya dan mulai membangun jalur kereta api yang menghubungkan logistik-logistik mereka untuk peperangan.

3.5 Restorasi Perkeretaapian

Usaha demi usaha dilakukan Jepang agar tetap bisa menguasai Tiongkok dan memenangkan Perang Pasifik, tetapi akibat serangan yang mengakibatkan Amerika Serikat ikut berperang melawan Jepang membuat Negeri Matahari Terbit tersebut harus mengakhiri mimpinya dan menyerah pada Agustus, 1945 tanpa syarat kepada lawan-lawannya. Untuk mengurus dan memulihkan keadaan sehabis perang, Amerika Serikat membangun sebuah kepengurusan yang bernama *Supreme Commander for the Allied Powers*, atau *General Headquarters (GHQ)* di mana salah satu jenderal Sekutu, yakni Douglas MacArthur menjadi ketuanya. GHQ berfungsi untuk menduduki Jepang sehabis kekalahan dalam perang. Tujuan GHQ sendiri yakni untuk menghilangkan militer yang menyebabkan perang, menyita peralatan perang, mengadili penjahat perang, membersihkan Jepang dari pemimpin yang bertanggung jawab atas peperangan, dan juga mengubah politik, ekonomi, dan pendidikan Jepang (Magdalena, 2022:15) Perekonomian Jepang yang semakin hari semakin memburuk akibat kekalahan perang tentu membuat banyak industri bangkrut. Meskipun begitu rakyat Jepang tetap mempunyai ambisi untuk pulih dari kehancuran perang tersebut. Layaknya zaman Restorasi Meiji di mana Jepang berhasil menjadi negara yang hebat, Jepang sekali lagi bertekad untuk bangkit. Hingga GHQ yang menduduki Jepang hanya bertahan sampai tahun 1952.

MacArthur mengirimkan sebuah telegram pada Juli 1948 dengan sebuah perintah untuk membangun ulang jalur kereta api mereka yang rusak akibat peperangan. Jepang pun menyetujui ide MacArthur dan meresmikan perusahaan kereta mereka dengan nama *Japanese National Railway (JNR)* (Imashiro, 1997:46). Perusahaan tersebut juga banyak membuka lapangan pekerjaan baru. Selain itu JNR juga membuat jenis-jenis kereta api seperti *Futsuu*, *Kaisoku*, *Kyukou*, dan lain-lain untuk memudahkan masyarakat Jepang bertransportasi. Masa-masa paling berjaya bagi JNR adalah pada tahun 1960an di mana JNR memulai sebuah proyek kereta cepat yang bernama *Shinkansen* dengan dana dari bank dunia. Kereta tersebut akhirnya direalisasikan pada tahun 1964 bersamaan dengan pelaksanaan Olimpiade Tokyo dengan jalur pertamanya yaitu Tokyo hingga Osaka. Para penumpang hanya membutuhkan waktu tiga hingga empat jam perjalanan dari Tokyo menuju Osaka

(Maction Planet, 2017). Selain *Shinkansen*, terdapat juga proyek beberapa tipe kereta lainnya seperti Kereta Malam dan juga *Limited Express* yang juga menjadikan perkeretaapian di Jepang menjadi populer. Hal ini tentu menjadi nilai lebih terutama bagi para pengunjung yang datang ke Jepang untuk melihat Olimpiade juga dapat menaiki sensasi kereta cepat pertama di dunia tersebut. Jumlah penumpang yang menaiki kereta di Jepang juga mencapai angka yang fantastis, yakni 150 juta penumpang per tahunnya (Jordan, 2019).

JNR pun berhasil menguasai Jepang dengan jalur kereta mereka. Kereta cepat yang dibangun dan direalisasikan pada tahun 1964 pun juga mendapatkan sambutan hangat dari warga Jepang dan penjuru dunia. Meskipun berhasil, tetapi dalam internal perusahaannya JNR mengalami kerugian yang sangat hebat. Sejak tahun 1964 JNR tidak pernah mendapatkan keuntungan dan terus menerus merugi. Penyebab dari kerugian yang dialami JNR biasanya dikaitkan dengan hal-hal seperti biaya pengoperasian jalur kereta yang tidak menguntungkan, upah pekerja yang mahal, dan lain-lainnya. Pada kenyataannya kebangkrutan yang dialami oleh JNR yakni akibat kesalahan skema finansial perusahaan tersebut. Pada tahun 1965 JNR memiliki rencana yang disebut *Third Long-term Plan* yang seharusnya dijalankan selama tujuh tahun kedepan, tetapi ternyata rencana tersebut gagal bahkan sebelum tahun pertamanya. JNR pun harus mengubah rencana awal mereka menjadi *financial rehabilitation plan* (rencana rehabilitasi finansial) guna mencegah dari kebangkrutan (Takahashi, 2019:4). Selain itu perusahaan-perusahaan kereta api swasta di Jepang mulai menaikkan harga tiket Meskipun begitu, JNR tetap di harga yang sama guna menangkali inflasi. Bagaimana pun juga pada tahun 1987 pemerintah memutuskan untuk menswastakan JNR akibat hutangnya yang semakin tinggi. JNR pun berubah nama menjadi *Japanese Railways (JR)* dan membaginya menjadi sembilan perusahaan berbeda. Perusahaan-perusahaan tersebut adalah JR Hokkaido, JR East, JR Central, JR West, JR Shikoku, JR Kyushu, JR Freight, JR Research Institute, dan JR Information Technology. Dari kesembilan perusahaan tersebut, enam perusahaan JR adalah perusahaan kereta api penumpang dengan pembagian wilayah-wilayah yang berbeda seperti JR Hokkaido yang dikhususkan di wilayah Hokkaido, atau JR West untuk wilayah Kansai dan sekitarnya. Sementara JR Freight sendiri adalah perusahaan yang berfokus pada perkapalan di seluruh wilayah Jepang. Hingga hari ini perusahaan JR merupakan perusahaan kereta api swasta yang

tersebar di seluruh wilayah Jepang dengan jaringan perkeretaapian mencapai 70% di seluruh Jepang.

3.6 Jenis-Jenis Kereta Api Jepang

Secara umum, Jepang memiliki lima jenis kereta api yang masih digunakan sampai hari ini, kereta api tersebut antara lain kereta lokal, kereta rapid, kereta express, kereta limited express, dan yang terakhir adalah kereta super express. Berikut ini merupakan penjelasan lengkap dari jenis-jenis kereta api tersebut.

A. Kereta Lokal (普通) Futsuu

Futsuu dalam bahasa Indonesia memiliki arti “biasa” sehingga dapat diartikan bahwa kereta Futsuu adalah kereta biasa atau kereta lokal. Kereta ini biasanya berhenti di setiap stasiun. Penumpang yang naik kereta ini biasanya memiliki tujuan yang tidak terlalu jauh dan tidak sedang terburu-buru. Hal ini dikarenakan dari segi kecepatan kereta ini merupakan yang paling lambat. Jika dilihat dari segi harga, maka kereta ini adalah yang paling murah. Kereta jenis ini ada yang melaju di atas permukaan tanah dan ada juga yang di bawah tanah, tidak jarang juga kereta ini sering berbagi jalur atau menggunakan jalur yang sama. Karena itu hanya orang yang sudah terbiasalah yang menggunakan kereta ini. Dalam satu kereta api jenis ini, biasanya hanya memiliki gerbong yang sedikit, yaitu sekitar delapan sampai sepuluh gerbong. Di jalur pedesaan ada juga yang hanya memiliki dua gerbong. Di setiap stasiun, biasanya kereta ini hanya berhenti tidak sampai satu menit. Kecuali jika stasiun tersebut dilewati oleh kereta ekspres, maka biasanya kereta jenis ini akan berhenti lebih lama.

B. Kereta Rapid (快速) Kaisoku

Tipe kereta ini merupakan tipe menengah. Mirip seperti kereta jenis *Futsuu*, namun lebih cepat, tetapi tidak lebih cepat dari kereta *Kyukou* karena berhenti di stasiun lebih banyak jika dibandingkan dengan *Kyukou*. Kelebihan dari kereta ini adalah tidak dikenakan biaya tambahan lagi seperti kereta jenis *Kyukou*, penumpang dapat menaiki kereta ini seperti menaiki kereta *Futsuu*, namun lebih cepat tiba.

C. Kereta Express (急行) Kyukou

Kereta ini merupakan jenis kereta ekspres, namun dari segi kecepatan kereta ini masih di bawah limited express. Dari segi harga, sebenarnya kereta ini tidak jauh berbeda dengan lokal dan rapid. Jika dilihat rutenya, sebenarnya kereta ini memiliki rute yang sama dengan Futsuu, namun yang membedakan adalah kereta ini hanya berhenti di stasiun-stasiun besar yang ramai. Sriastuti mengatakan bahwa kereta jenis ini hanya bisa dijumpai di kota-kota besar (Tokyo, Osaka) (Sriastuti, 2015 :32). Kereta ini memiliki dua belas hingga lima belas gerbong, sehingga cukup mengangkut banyak penumpang. Kereta ini biasanya dinaiki oleh penumpang yang ingin menghemat waktu. Karena termasuk dalam golongan kereta ekspres, jika menaiki kereta ini maka penumpang harus membayar *base fare* dan *express fare*. *base fare* merupakan biaya dasar yang dikenakan pada semua jenis kereta Jepang. Tiket ini mengcover biaya perjalanan penumpang dari suatu destinasi menuju destinasi yang lain. Biasanya, besarnya biaya yang dikenakan bergantung dengan jarak, setiap kilometer biasanya dikenakan harga sebesar 20 Yen. Sedangkan *express fare* adalah biaya tiket tambahan untuk menaiki kereta *Express* atau biasa disebut dengan *Express Fee (Kyukoken)*. Harga tiket yang dikenakan sekitar 500 Yen sampai 1,500 Yen, sangat bergantung pada jarak destinasi yang dituju. Biasanya nama kereta api jenis ini diawali dengan EXP.

D. Kereta Limited Express (特急) Tokkyu

Kereta ini merupakan jenis kereta ekspres atau kereta cepat, walaupun tidak secepat shinkansen, namun kereta ini lebih cepat daripada jenis lokal, rapid, ataupun kereta ekspres. Kereta jenis ini hanya berhenti di stasiun-stasiun besar yang merupakan stasiun utama di Jepang. Biasanya kereta ini disingkat LTD.EXP. dan memiliki nama sesuai dengan rute keretanya. Contohnya adalah Super Azusa, Limited Express Nanki, dan masih banyak lagi lainnya. Jika menaiki kereta jenis ini, maka penumpang dikenakan dua biaya tiket, yaitu *base fare (basic ticket)* dan *limited express fare*. *limited express fare* merupakan tiket tambahan untuk naik *limited*

express ataupun Shinkansen. Biayanya tergantung jarak dekat dan jauh serta jenis kereta yang dinaiki. Untuk *limited express* biaya yang dikenakan adalah 500 Yen sampai 4,000 Yen.

E. Kereta Super Express (新幹線) Shinkansen

Shinkansen atau Kereta Super Express adalah kereta tercepat kebanggaan Jepang yang berada di bawah naungan Japan Railway. Kereta ini menggunakan trek dan platform terpisah. Shinkansen tidak bisa dinaiki di sembarang stasiun, karena kereta jenis ini hanya bisa diakses di stasiun tertentu yang menyediakan rute dan platform khusus shinkansen. Biasanya, nama stasiun yang menyediakan rute untuk shinkansen terdapat kata ‘shin’ di depannya. Contohnya Stasiun Shin-Osaka, Shin-Asahikawa, Shin-Aomori, dan masih banyak lagi. Shinkansen sangat cepat, sehingga jarak Tokyo - Osaka yang biasa ditempuh dalam waktu 7 hingga 8 jam perjalanan darat, bisa ditempuh dalam waktu 3 jam saja. Kecepatan minimal kereta ini sekitar 250 Km/Jam, dan yang paling cepat hingga 500 Km/Jam (Sriastuti, 2015 :33). Karena kecepatannya, suara bising kereta ini seperti pesawat. Saat kereta ini melewati terowongan, bisa menyebabkan telinga terasa sakit seperti saat naik pesawat. Kecepatan kereta ini sebanding dengan harganya. Harga tiket kereta ini tentunya lebih mahal dibandingkan dengan tiket kereta lainnya. Sama halnya dengan menaiki *limited express*, ketika naik shinkansen penumpang harus membayar *base fare (basic ticket)* dan *limited express fare*. Bedanya *limited express fare* yang harus dibayarkan untuk Shinkansen sejumlah 800 Yen sampai 8,000 Yen.

3.7 Faktor Penyebab Majunya Perkeretaapian di Jepang

Perkeretaapian Jepang merupakan yang terbaik di dunia. Mulai dari ketepatan waktu, kebersihan, ketenangan, dan keselamatannya. Perusahaan kereta api di Jepang juga membuat banyak inovasi yang baik untuk para penumpangnya agar dapat merasa selalu nyaman saat menaiki keretanya. Hal ini tentu terdapat faktor yang membuat perkeretaapian di Jepang menjadi maju.

A. Pengalaman

Jepang yang sudah 150 tahun berpengalaman dengan kereta api tentunya sudah mendapatkan banyak sekali pelajaran. Dari awal berdirinya perkeretaapian pada tahun 1872 di Jepang, pemerintah dan masyarakat tentu sudah berpengalaman menghadapi manis dan pahitnya cobaan-cobaan yang menimpa mereka. Pengalaman yang panjang akan perkeretaapian ini lah yang tentunya menjadi salah satu penyebab mengapa perkeretaapian di Jepang dapat maju.

B. Keberanian

Awal berdirinya perkeretaapian di Jepang adalah akibat dari pertemuan-pertemuan tidak resmi Perdana Menteri Inggris dengan Menteri Luar Negeri Jepang pada masa awal Restorasi Meiji. Dari pembicaraan tersebut tercetuslah sebuah ide untuk membangun kereta api di negaranya. Meskipun pada fase awal pembangunan dilakukan oleh insinyur dan pekerja-pekerja dari Inggris, tetapi pihak Jepang tidak ingin diam dan sekedar melihat pembangunan tersebut. Jepang pun mencoba untuk berani mengambil risiko membangun sendiri perkeretaapian mereka dan menghentikan bantuan-bantuan negara asing yang ingin membantu mereka membangun perkeretaapiannya. Hal ini menjadikan bangsa Jepang mandiri dalam membangun infrastrukturnya.

C. Saingan

Meskipun perusahaan *Japanese Railways* adalah perusahaan kereta terbesar dengan jalur kereta api terpanjang di Jepang, tetapi tidak membuat perusahaan tersebut menjadi satu-satunya. Pasalnya selain JR, masih banyak perusahaan-perusahaan kereta swasta di Jepang, bahkan yang hanya mempunyai satu kilometer jalur kereta api saja. Hal ini tentu membuat sebuah saingan yang berat. Banyak perusahaan kereta yang berlomba-lomba menjadi yang terbaik agar dapat bersaing di Jepang.

D. Masyarakat

Selain perusahaan perkeretaapian yang berlomba menjadi yang terbaik, mental dan gaya hidup masyarakat Jepang juga lah yang mampu membuat perusahaan-perusahaan kereta di Jepang menjadi yang terbaik. Perkeretaapian di Jepang terkenal oleh ketepatan waktunya, hal ini tentu didukung oleh masyarakatnya yang terbiasa tepat waktu. Masyarakat Jepang yang menyukai kebersihan juga membuat suasana kereta api menjadi bersih, Selain karena perusahaan kereta api yang saling berlomba menjadi yang terbaik, gaya hidup masyarakat Jepang juga menjadikan kereta api mereka menjadi yang terbaik.

4. Simpulan

Berdasarkan pemaparan yang telah diberikan, dapat diambil kesimpulan bahwa sejarah perkeretaapian Jepang di mulai pada tahun 1872 pada masa awal zaman baru Jepang, yaitu zaman Meiji. Pada saat itu Jepang belajar sistem perkeretaapian dari Inggris. Jepang bisa membangun negaranya, beserta jalur kereta api, dari keuntungan yang dihasilkan setelah perang. Mulai saat itu kereta api di Jepang terus berkembang, hingga Jepang membentuk perusahaan kereta api di bawah naungan negara yang bernama *Japanese National Railway (JNR)*. Namun dikarenakan masalah internal, JNR terancam bangkrut, hingga Jepang terpaksa merubah JNR menjadi perusahaan swasta dan berubah nama menjadi *Japanese Railway (JR)*. Kini JR terbagi menjadi 9 perusahaan, yaitu JR Hokkaido, JR East, JR Central, JR West, JR Shikoku, JR Kyushu, JR Freight, JR Research Institute, dan JR Information Technology. Kesembilan perusahaan tersebut masih beroperasi di Jepang sampai hari ini.

Berdasarkan Faktor penyebab majunya perkeretaapian di Jepang yang telah dipaparkan diatas, dapat ditarik beberapa kesimpulan mengapa Perkeretaapian di Jepang bisa begitu maju, yaitu 1.) Jepang memiliki pengalaman yang panjang di dunia perkeretaapian, yaitu lebih dari 150 tahun. 2.) Jepang berani mengambil resiko dalam pembangunan perkeretaapian. 3.) Jepang mampu mengatasi persaingan dengan perusahaan kereta api swasta. 4.) Masyarakat Jepang disiplin dan tepat waktu. Semua hal itulah yang mendorong perkeretaapian di Jepang terus maju dan dapat menjadi yang terbaik di dunia.

5. Daftar Pustaka

- Adlani, Nabil (September 23, 2022) '*Di Mana Jalur Kereta Api Pertama di Dunia?*'. Retrieved from <https://adjar.grid.id/read/543492097/di-mana-jalur-kereta-api-pertama-di-dunia?page=all> (December 18, 2022)
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Aritonang, N.A.K. (2017). "*Berakhirnya Kejayaan Para Samurai*". Jakarta: Universitas Darma Persada
- Darmadi, H. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Denney, A. S., & Tewksbury, R. (2013). *How to write a literature review*. Journal of criminal justice education
- Hikmah, W. (2012). "*Kamikaze: Strategi Militer Jepang di Akhir Perang Dunia II*". Jakarta: Universitas Indonesia.
- Imada, K (May 25, 2022) "Survey: Japan is the number one tourist destination in the world". Retrieved from <https://www.timeout.com/tokyo/news/survey-japan-is-the-number-one-tourist-destination-in-the-world-052522> (December 9, 2022)
- Indrawan, R. & Yaniawati R.P. (2014). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Bandung: PT Refika Aditama
- Jeff, K (September 17, 2016) "Memories of 1931 Mukden Incident remain divisive". Retrieved from <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2016/09/17/commentary/memories-1931-mukden-incident-remain-divisive/> (December 20, 2022)
- Kawai, Atsushi (October 13, 2022) *Express Train to Industrialization: Japan's First Railway Line*. Retrieved from <https://www.nippon.com/en/japan-topics/b06911/> (December 18, 2022)
- Kominfo (September 26, 2022) *Wapres Harapkan Diaspora Indonesia di Jepang Jadi Duta Negara untuk Jaga Hubungan Baik Indonesia – Jepang*. Retrieved from <https://www.kominfo.go.id/content/detail/44556/wapres-harapkan-diaspora-indonesia-di-jepang-jadi-duta-negara-untuk-jaga-hubungan-baik-indonesia-jepang/> (December 9, 2022)
- Magdalena. (2022). "Peranan Pemerintah Jepang Dalam Membangkitkan Ekonomi Jepang Pasca Kekalahan Perang Dunia II". Jakarta: Universitas Darma Persada

- Mega, I.D. (2020). “Restorasi Meiji Modernisasi Kehidupan Masyarakat Jepang”. Jakarta: Universitas Darma Persada
- Ondi, S.M. (2022). *Pemilihan Transportasi Kereta Api dan Mobil Pribadi di Jepang*. Sumatera:
- Ong, S. (2019). *Seikatsu Kaizen*. Jakarta: Gramedia
- Onoda, S. (2015). *A History of Railway Tunnels in Japan. Tanpa Kota: A History of Railway Tunnels in Japan*.
- Pamungkas. G.R.(2018). *Invasi Jepang ke China (1937-1945)*. Jakarta: Universitas Darma Persada
- Paris, E. (2011). *The Secret History of The Jesuits*. USA: Chick Publications
- Quin Cho (July 14, 2020). *Why Did Japan Attack So Many Southeast Asian Countries in World War II?*. Retrieved from <https://www.pacificatrocities.org/blog/why-did-japan-attack-so-many-southeast-asian-countries-in-world-war-ii> (December 20, 2022)
- Sriastuti, D. A. N. (2015). *KERETA API PILIHAN UTAMA SEBAGAI MODA ALTERNATIF ANGKUTAN UMUM MASSAL*. Bali: Paduraksa
- Start, J (March, 2019) *A History of Japanese Railways. Part 2: Post-WW2 Recovery*. Retrieved from <https://www.gaugemasterretail.com/magento/rightlines-article/history-of-japanese-railways-pt2.html> (December 20, 2022)
- Statista Research Department (April 25, 2022) *Number of registered foreign residents living in Japan from 2011 to 2020*. Retrieved from <https://www.statista.com/statistics/687809/japan-foreign-residents-total-number/> (December 9, 2022)
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Takahashi, N. (2019). *Japanese National Railways' Financing Schemes and Bankruptcy*. Tokyo: J-STAGE
- Tryvina, M. (2017). *Pengaruh Politik Sakoku Jepang Terhadap Nasionalisme Masyarakat Jepang*. Jakarta: Universitas Darma Persada
- Verelladevanka, Adryamarthanino (January 15, 2022) *Perang Boshin: Latar Belakang, Pertempuran, dan Akhir*. Retrieved from <https://www.kompas.com/stori/read/2022/01/15/120000279/perang-boshin-latar-belakang-pertempuran-dan-akhir?page=all> (December 18, 2022)

Wahyudi, A.H & Sutanto, M.R. (2021). *Pengembangan Karakter Ikari Shinji Dalam Anime Neo Genesis Evangeliom*. Bali: Jurnal SAKURA

Wedagama, I.D.R & Budiana, I.M. (2022). “Faktor Keterlibatan Jepang Dalam Perang Dunia II Pada Film Rengou Kantai Shirei Choukan Yamamoto Isoroku”. Jurnal Sakura, Agustus 2022 V.4(2)