Les fondations régionales de la Révolution industrielle japonaise : la première ouverture internationale du port charbonnier de Moji (1885-1886)

The regional foundations of Japan's Industrial Revolution: The opening of the Moji coal port (1885-1886)

Alexandre Roy

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cipango/4868>

DOI : 10.4000/cipango.4868

ISSN : 2260-7706

Éditeur

INALCO

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2021

Pagination : 237-276

ISBN : 9782858313969

ISSN : 1164-5857

Référence électronique

Alexandre Roy, « Les fondations régionales de la Révolution industrielle japonaise : la première ouverture internationale du port charbonnier de Moji (1885-1886) », *Cipango* [En ligne], 24 | 2021, mis en ligne le 11 octobre 2021, consulté le 09 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cipango/4868> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cipango.4868>

Cipango est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Les fondations régionales de la Révolution industrielle japonaise : la première ouverture internationale du port charbonnier de Moji (1885-1886)

*The regional foundations of Japan's Industrial Revolution:
The opening of the Moji coal port (1885-1886)*

Alexandre ROY

Inalco – IFRAE

Pour expliquer le développement économique du Japon depuis l'ère de Meiji (1868-1912), il est habituel de faire appel aux considérations générales sur l'action de l'État central et des grands groupes capitalistes (*zaibatsu* 財閥) ainsi que sur le mouvement commercial de l'Empire, particulièrement les exportations de soie. Cette manière de poser et voir les choses est effectivement persuasive au premier abord : compatible avec les poncifs du paradigme néoclassique et de nombreux travaux marxistes, elle met en scène une « économie moderne », pour les premiers, ou un « régime capitaliste » pour les seconds, autour de quelques grands acteurs – l'État et les grandes entreprises – se nourrissant des échanges commerciaux avec les puissances occidentales. Depuis une vingtaine d'années, de nouvelles approches sont développées, parmi lesquelles deux nous semblent d'un intérêt particulier : le travail de Sugihara Kaoru soulignant l'importance croissante

du commerce intra-asiatique¹ et celui de Nakamura Naofumi montrant la nature d'abord régionale de l'essor industriel japonais, notamment dans sa première phase forte entre 1886 et 1889 (le dit « boom des entreprises », *kigyō bōkkō* 企業勃興)². Nous intéressant au port de Moji (門司, à la pointe nord de l'île de Kyūshū), nous avons déjà été amené à approfondir le premier axe en montrant la constitution d'une « première Asie orientale japonaise » par le charbon dès la décennie 1890³. Nous allons ici nous rapprocher du second axe pour mettre en exergue les fondations locales et régionales de cette expansion si fulgurante de la nouvelle puissance économique japonaise, en interrogeant les origines de l'ouverture du port de Moji aux exportations internationales de charbon.

L'image décrite plus haut d'une industrialisation japonaise réalisée « par le haut » a ses déclinaisons locales. Ainsi du port de Moji : « un petit village perdu » (*ichishōkanson* 一小寒村), selon la formule consacrée, avant d'être ouvert par décret gouvernemental à l'exportation internationale en 1890 et de devenir en quelques années le cœur naval et charbonnier de l'empire pour constituer avec le bassin houiller du Chikuhō 筑豊 (voir carte 2) et les aciéries d'État de Yahata (ouvertes en 1901) la structure principale de la fameuse « ceinture industrielle de Kyūshū-Nord » (*kitakyūshū kōgyō chitai* 北九州工業地帯). Or, une première ouverture du port fut réalisée dès 1885 à l'initiative d'acteurs régionaux pour exporter le charbon du bassin du Chikuhō. L'échec précoce de cette entreprise après un an explique son « oubli » par une historiographie avide de “*success stories*”, mais il fait aussi tout l'intérêt historique de cette expérience : pourquoi l'exportation internationale du charbon depuis Moji échoua-t-elle si vite en 1885-1886 alors qu'elle réussit avec éclat dès 1890 ?

En dehors de quelques travaux d'histoire locale très descriptifs ou allusifs, seul un récent et bel ouvrage scientifique – américain – évoque nommément l'affaire⁴. Néanmoins, s'appuyant sur l'historiographie locale, il ne fournit qu'une explication trop rapide pour être satisfaisante (« les prix étaient bien trop bas⁵ »).

1. SUGIHARA, 1996.

2. NAKAMURA, 2010. Traduction à paraître en 2021 aux Belles Lettres, Paris.

3. ROY, 2016

4. PHIPPS, 2015.

5. “(...) prices were much too low”, *Ibid.*, p. 127-128.

Malheureusement, les acteurs de l'ouverture de 1885 n'ont laissé aucun document, mais un célèbre contemporain a laissé un témoignage intéressant. Il s'agit d'un des plus grands exploitants du bassin du Chikuhō, Yasukawa Keiichirō 安川敬一郎 (1849-1935). Touché par le destin du principal instigateur de l'ouverture de Moji en 1885, Yoshida Chitaru 吉田千足 (1846-?), qu'il avait connu personnellement, il se remémorait à la fin de sa vie que « devant l'inexorable développement des exportations de charbon depuis Moji [à partir de 1890], il lui [Yoshida] est arrivé un jour de me confier, très ému : "Il n'y avait pas une once de folie dans ma manière d'envisager les choses⁶..." ». Yasukawa poursuivait en soulignant l'importance du coût du fret et le manque d'infrastructures à Moji à l'époque : « même pour un navire desservant Shanghai cela ne coûtait pas beaucoup plus cher de partir depuis Kōbe plutôt que depuis Moji, si bien que tous préféraient partir de Kōbe où tout était si commode⁷ ». Le problème du fret est aussi souligné dans une brève note biographique de Yoshida publiée en 1902, évoquant une hausse du cours du fret maritime à partir de l'été 1885⁸. Toutefois, dans ses mémoires, Yasukawa pointait un autre problème : les aléas rencontrés par Yoshida et ses associés au niveau de l'extraction minière⁹... Les explications sont donc aussi rares que diverses, et ne s'appuient sur aucune source primaire vérifiable. Nous allons ici tenter de combler ce manque en mobilisant les archives du gouvernement et du groupe Mitsui, ainsi que la presse spécialisée de l'époque. Après avoir présenté les acteurs de l'ouverture, nous étudierons l'attitude des autorités à leur sujet et analyserons les conditions du marché et leur évolution, au niveau intérieur comme extérieur.

---

6. 門司港の石炭積出の益々隆昌に赴くのを見て「自分の前途を見る眼に狂ひは無かつた」と如何にも感慨深そうに語ったことがある。Cité dans KUBOYAMA, 1942, p. 30.

7. 上海航路の船としても門司からでも神戸からでも費用に大した相違が無かつたので、いづれも便利な神戸に發つてみたのである。Cité dans *idid.*, p. 30.

8. KOKYŌSHA 国境社 (dir.), 1902, p. 24-25.

9. YASUKAWA, 1935, p. 553-554.

CARTE 1. LE PORT DE MOJI ET SA SITUATION EN ASIE ORIENTALE

CARTE 2. LES GRANDS CHARBONNAGES DE L'ÎLE DE KYŪSHŪ
ET LEURS PORTS

Une entreprise transrégionale entre le Chikuhō, Moji et Ōsaka

Moji fait face à Shimonoseki sur le détroit de Kanmon, carrefour maritime entre le continent, l'île de Kyūshū et le Japon central (carte 1). Sa baie, célébrée depuis la haute antiquité, constitue le meilleur site de mouillage entre Nagasaki et Ōsaka et est restée un port de première importance jusqu'à être éclipsée pendant le règne des Tokugawa (1603-1867). Ces derniers en dépossédèrent leurs grands ennemis du clan des Mōri et, sous le coup de leur politique de restriction commerciale, le site ne fut plus que l'ombre de lui-même, tandis que Shimonoseki, resté territoire des Mōri, connut un développement important. La donne changea à partir de l'avènement du nouveau régime impérial en 1868 et à chaque avancée dans la région de projets industriels Moji retrouva une place centrale. Ainsi, les grands navires desservant la ligne postale internationale passant officiellement par Shimonoseki à partir de 1876 jetaient l'ancre en réalité dans le port de Moji où, dès 1879, la Marine impériale établit un dépôt de charbon pour ses canonnières... Trois ans plus tard, la préfecture faisait de Moji la tête du chemin de fer régional qu'elle projetait pour desservir le bassin houiller du Chikuhō (voir carte 2).

Dans le Chikuhō, l'abolition du régime féodal en 1872 avait mis un terme aux monopoles seigneuriaux, mais les grands marchands associés à ces monopoles conservèrent un temps leur mainmise sur les producteurs. Ces derniers, à la faveur de la rapide croissance et diversification de la demande, tentèrent alors de se défaire de leur emprise en créant collectivement leurs compagnies commerciales. Deux compagnies furent ainsi montées dans le Chikuhō en 1880 et 1882, mais elles ne survécurent pas à la forte déflation des années 1881-1883¹⁰. Dès que la chute générale des prix cessa, au cours de 1884, une nouvelle combinaison d'affaires vit le jour. Cette fois, la structure innovait à tout point de vue : technique avec la navigation à vapeur, organisationnel avec une compagnie transrégionale, commercial avec l'exportation internationale. La *Kōtan shōten* 廣炭商店 (« Compagnie commerciale des Charbons Hirooka » ou, par un jeu d'homographie, Compagnie commerciale des Gros charbons ») vit ainsi le jour.

La *Kōtan* était une émanation de la Maison Kajima (*kajima-ya* 加島屋), ancienne et puissante maison d'affaires d'Ōsaka tenue par la famille Hirooka. La

---

10. VOIR SUGIYAMA, 2003.

Kōtan était pour elle un premier essai dans l'industrie. Le patriarche Hirooka, Hirooka Shingorō 広岡信五郎, était une des plus grandes fortunes du pays, mais c'est en réalité son épouse qui dirigeait les affaires de manière générale (voir plus loin). Ainsi le retrouve-t-on comme président de la Kōtan, mais c'est le directeur-général, Yoshida Chitaru, qui gérât la compagnie. Yoshida, originaire du département de Saitama, au nord de Tōkyō, avait mené une belle carrière judiciaire dans la région d'Ōsaka au cours des années 1870, avant de se consacrer à la vie économique¹¹. Fort de ses relations, il fut nommé à la tête de la Bourse d'Ōsaka (*ōsaka kabushiki torihikijo* 大坂株式取引所), devenant le deuxième président de son histoire, entre 1882 et 1883. Son intérêt pour le charbon du Chikuhō remontait probablement aux années 1874-1875, alors qu'il exerçait en tant que juge à Wakamatsu (le port fluvial du bassin du Chikuhō, voir carte 2)¹², ce qui semble attesté par le fait que dès 1882 il tenta de développer – sans succès toutefois – un charbonnage à Amakusa (voir carte 2) en association avec le premier grand exploitant minier de l'histoire du Chikuhō, Hoashi Yoshikata 帆足義方 (1839-1920)¹³. Originaire de Tōkyō¹⁴ ou Himeji¹⁵ selon les sources, Hoashi servit dans l'armée au moment de la guerre civile du Sud-Ouest (1877) et fut affecté à cette occasion à Kokura (entre Wakamatsu et Moji, voir carte 2). Il se porta alors acquéreur de la mine de Babayama 馬場山 (octobre 1879) avant de prendre possession de celle de Katsuki 香月 (constituée de trois concessions en janvier et

---

11. KOKYŌSHA, 1902, p. 24-25.

12. Selon le document publié sur le site de la Compagnie d'assurances Daidō Seimei 大同生命, page très bien documentée mais qui ne mentionne pas sa référence pour ce point... adresse URL : <http://kajimaya-asako.daido-life.co.jp/asako/02-02.html> (encore valide le 26 juin 2018).

13. KOKYŌSHA, 1902, p. 25.

14. OGINO, 1992, p. 14-15, citant le récit autobiographique de Kaijima Tasuke (*Kaijima tasuke-den* 貝島太助伝), or nous avons retrouvé le renseignement en question non ici mais dans TAKANOE, 1915, p. 36.

15. KAIJIMA, août 1927, p. 744. Pour exploiter ses mines il se lia à la famille locale des Kaijima 貝島 (cf. OGINO, 1992, p. 14) dont un des membres (Tasuke 太助) devint l'agent *de facto* du groupe Mitsui dans le Chikuhō à partir de la fin des années 1880, faisant fortune.

octobre 1880, puis deux autres en décembre 1883¹⁶, un des sites étant aussi appelé Shiba 斯波¹⁷, du nom du frère de Hoashi qui en était le directeur¹⁸). Hoashi était alors devenu le plus grand producteur du Chikuhō, détenant seul plus du quart de la production recensée en 1883¹⁹. En 1885, il tenait aussi la fameuse mine de Shin.nyū²⁰, pour laquelle la préfecture avait esquissé en 1882 son projet de chemin de fer régional aboutissant à Moji... Il était le meilleur fournisseur de charbon possible pour la Maison Kajima et Yoshida, et ils s'associèrent tous au sein de la Kōtan.

La nature transrégionale de la Kōtan se retrouve dans son implantation géographique : en décembre 1884 son siège social était sis à Wakamatsu et elle possédait déjà deux points de vente à Kōbe et Ōsaka (ses bureaux « n° 2 » et « n° 4 »). Son bureau « n° 3 » était selon toute vraisemblance situé à Moji, avec des tâches limitées à la logistique et au transbordement du charbon. Les ambitions étaient grandes et, dès décembre 1884, Yoshida parcourait le Chikuhō en personne afin d'y acquérir directement une concession minière²¹. La démarche n'aboutit pas mais elle montre la volonté d'assurer à l'entreprise un approvisionnement pérenne en charbon. Car en termes de débouchés aussi l'entreprise voyait grand : dès l'été 1885 elle menait une campagne publicitaire dans la presse tokyoïte²² et

---

16. OGINO, 1992, p. 11. Sur ce régime des concessions, voir IMANO & BOYNS, 2015.

17. Selon les titres de concessions minières (*tankō-satsu* 炭坑札) datant de 1885 conservés à la bibliothèque de l'université de Fukuoka (*fukuoka daigaku* 福岡大学) et consultables à l'adresse URL suivante : http://www.lib.fukuoka-u.ac.jp/e-library/tenji/tankousatu/collection_img/syosai/kurate/kurate03_003.html. Voir aussi *Fukunichi*, 8 décembre 1885.

18. Cf. OGINO, 1992, p. 15.

19. *Ibid.*, p. 14.

20. *Fukunichi*, 3 novembre 1885.

21. *Fukuoka nichinichi shinbun* 福岡日々新聞, dorénavant *Fukunichi*, 2 décembre 1884. Nous avons consulté les copies microfilmées conservées à la bibliothèque de l'université de Kyūshū (département des Lettres) et à la bibliothèque centrale de la ville de Kitakyūshū ; le journal *Nishi-nihon* 西日本 conserve aujourd'hui les originaux.

22. Publicités parues dans le quotidien *Tōkyō yokohama mainichi shinbun* 東京横浜毎日新聞, 15 juin, 21 juin, 25 juillet, 28 juillet, 29 juillet 1885 (reprod. dans *Yokohama mainichi shinbun* 東京横浜毎日新聞, 1994, Fuji Shuppan, t. 12, Tōkyō).

Yoshida avait déposé sa demande d'autorisation d'exporter à l'étranger directement depuis Moji²³, idéalement situé entre Tōkyō et Shanghai (voir carte 1). Le marché extérieur était le plus rémunérateur, surtout depuis que le conflit franco-chinois au sujet du Tonkin avait éclaté au printemps 1884, soulevant la demande tout au long de l'année²⁴. L'opportunité était belle, mais il fallait pouvoir en profiter rapidement.

Le projet de la Kōtan suscita l'intérêt du milieu marchand de Nagasaki, le grand port charbonnier du pays, plus grande ville et seul port international de l'Ouest japonais. La presse y signala dès le mois de mai 1885 que « la Maison Kajima » avait amoncelé « à Shimonoseki » (en réalité à Moji) près de cinq cent tonnes de charbon « dans la perspective prochaine des exportations directes à faire depuis ce port vers l'étranger²⁵ ». Au mois d'août, l'intérêt était tel qu'un homme d'affaires de Nagasaki proposa à un grand marchand de Kokura (Nakahara Kasō 中原嘉左右, ancien gérant du monopole seigneurial sur le charbon) de s'associer afin de profiter de l'ouverture annoncée de Moji. Ce dernier déclina, sachant que l'ouverture ne concernerait que « Hirooka Kuzaemon²⁶ ». En ce mois d'août, justement, le gouvernement achevait de statuer sur la demande déposée par Yoshida...

---

23. Aucun document de sa demande initiale ne semble avoir été conservé, mais comme sa demande était traitée fin avril à Tōkyō, il est probable que Yoshida démarcha l'État *via* la préfecture en mars, qui démarcha elle-même le Trésor en avril. L'histoire des « Quatre-vingt ans des Douanes à Moji » évoque elle-même la possibilité que l'autorisation fût donnée en mars mais c'est là manifestement une confusion avec la date du traitement du dossier à la préfecture, qui – en effet – soutint la demande de Yoshida. Cf. MOJI ZEIKAN SŌMU-BU, 1989, p. 5.

24. Dix jours avant de rapporter la mission de prospection de Yoshida dans le Chikuhō, le *Fukunichi* faisait état de cette excitation sur le marché du charbon à Shanghai (*Fukunichi*, 22 novembre 1884).

25. 追々當地より海外へ直輸出をする見込みあるよし。 *Chinzei nippō* 鎮西日報, 22 mai 1885. Copies microfilmées consultées à la bibliothèque de la Diète à Tōkyō (*kokkai toshokan* 国会図書館).

26. 廣岡久左衛門. 左 est une erreur de transcription pour 右, Hirooka Shingorō étant aussi prénommé Kuemon 久右衛門. NAKAHARA, YONEZU & HIDEMURA, 1977, p. 140, entrée du 8 août 1885.

Les conditions contraignantes imposées par Tōkyō aux exportations depuis Moji

La requête de Yoshida reçut rapidement l'appui du ministre du Trésor, Matsukata Masayoshi 松方正義 (1835-1924), recommandant au chef de gouvernement, Sanjō Sanetomi 三条実美 (1837-1891), d'y répondre favorablement selon l'argumentaire suivant²⁷ :

Depuis peu, la production charbonnière augmente rapidement et excède la demande intérieure. Dans ce contexte, ouvrir une voie pour un débouché extérieur est de la première importance. Or, passer par Nagasaki implique des opérations coûteuses comme le transbordement des marchandises, cela génère de très importantes, comme le surenchérissement du coût du fret, et des délais importants nuisant aux opportunités commerciales. Ce qui devait produire des profits provoquent alors des pertes et finit par condamner le débouché. Les craintes à ce sujet ne sont pas négligeables.

近來右石炭産出額大ニ増加シ内國ノ需用ニ供給スルモ尚餘贏有之候ニ付擴ク海外ニ販路ヲ開キ候儀ハ緊要ニ候處制規ニ依リ之ヲ長崎港ニ回漕シ更ニ輸出船積換ル等ノ手續ヲ履行セシメ候時ハ運賃其他冗費寛大相掛且回漕ニ幾分ノ日子ヲ費シ為メニ商機ヲ誤リ利益ノ當サニ得ヘキアルモ損失ニ歸シ終ニ販路ヲ壅塞スルニ至リ其利害ノ關スル所不尠候

Matsukata précisait en outre que l'exportateur prenait à sa charge le coût de l'installation d'un bureau des douanes à Moji et que l'autorisation d'employer des navires étrangers était à discuter ultérieurement. Dans ces conditions, les exportations furent autorisées le 4 mai, après visa des Affaires étrangères, des

---

27. Matsukata Masayoshi à Sanjō Sanetomi, 30 avril 1885. Archives nationales japonaises à Tōkyō (*Kokuritsu kōbunsho-kan* 国立公文書館), dorénavant KKK : *kōbun-roku* M18 *gojū kan* 五十卷 *gogatsu ōkura-shō dai ichi* 五月大蔵省第一 ; microfilm n° 546, p. 1060.

Travaux publics et de l'Armée de Terre. Il s'agissait d'une première victoire pour la Kōtan, mais elle laissait en suspens la question de l'emploi des navires étrangers. Yoshida adressa donc une nouvelle demande à ce sujet à la préfecture²⁸ :

Pour l'envoi du charbon, nous voudrions utiliser de solides navires occidentaux de propriété japonaise, mais selon l'évolution de la demande en charbon à Shanghai et Hong Kong il arrive qu'il faille envoyer des chargements supplémentaires ou employer exceptionnellement des navires à vapeur pour un seul jour. Or, les navires japonais ne conviennent pas à ce type d'opérations. Il peut en outre nous arriver d'être obligés d'employer des navires étrangers en raison de la différence en termes de coût du fret. En un tel cas, s'il nous faut à chaque embauche ponctuelle d'un navire étranger solliciter la préfecture pour qu'elle renvoie l'affaire au ministère des Affaires étrangères et que celui-ci nous délivre ensuite une autorisation, cela créera des délais compromettant nos opportunités dans les affaires et entravera leur bon déroulement. Ce serait fort regrettable. Pour de tels cas, nous demandons à ce que la Préfecture [puisse] nous délivrer directement une autorisation pendant qu'elle sollicite le ministère des Affaires étrangères.

石炭運送船ノ義内國人所有ノ西洋型堅牢ノ船舶雇入運送可仕存候エ共上海香港ノ商況需用ノ如何ニヨリ臨時運送ノ高ヲ増加シ或ハ日ヲ限リ汽船ヲ以テ運送ス可キ場合ニ當リ恰好ノ内国船無之カ又ハ運賃ノ差等ニヨリ止ムヲ得ス外国船ヲ以テ運送仕度場合モ可有之然ルニ緊急之此臨時機緊急ニ際シ其都度外国船雇入ノ条約書ヲ以テ御廳エ願出テ外務省エ御回シ相成御免許ヲ得然ル後着手仕然様ニテハ此レカ為メ時日ヲ移シ商機ヲ誤リ目途ヲ失シ遂ニ充分利算ノ商業モ躊躇行レサルニ至ル實ニ遺憾ノ事ニ

28. Yoshida Chitaru à Watanabe Kiyoshi (directeur administratif, *dai-shokikan* 大書記官, auprès du préfet de Fukuoka), 29 juin 1885. Archives du ministère des Affaires étrangères du Japon à Tōkyō (*Gaimushō shiryōkan* 外務所資料館), 3mon-1rui-1kō-6gō-2kan 外務省史料館3門1類1項6号2卷 ; dorénavant présenté ainsi : GS 3.1.1.6-2).

■被候就テハ豫メ右等ノ事情ヲ外務省エ御開申被求下外国
船雇入出願ノ都度御廳ニ於テ直ニ許可ノ御指令相成候様
御稟議被求下置度此段議ヲ上願仕候也

Pour réussir, l'entreprise devrait pouvoir réagir rapidement sur les marchés extérieurs, y proposer des envois réguliers au meilleur prix, ce pour quoi il fallait des navires à vapeur étrangers. Or, l'emploi de tels navires nécessitait pour chaque course de solliciter l'autorisation des Affaires étrangères, procédure chronophage « compromettant [les] opportunités dans les affaires et entrav[ant] leur bon déroulement ». Yoshida voulait donc que le seul dépôt d'une demande auprès de la préfecture vaille une autorisation de principe, le temps que les Affaires étrangères se prononcent. La préfecture fit suivre la demande au ministre des Affaires étrangères, Inoue Kaoru 井上馨 (1836-1915)²⁹. Le ministre du Trésor intervint à nouveau, soutenant la demande de Yoshida, assurant qu'« il n'y a pas lieu de redouter dans cette affaire la moindre fraude, d'autant plus qu'il y a les précédents de Kuchinotsu et Karatsu³⁰ ». Les « précédents » en question concernaient les autorisations accordées à Mitsui depuis 1878 pour exporter le charbon de la mine d'État de Miike *via* le port de Kuchinotsu et à deux marchands du port de Karatsu pour exporter le charbon local, depuis 1882³¹. La demande de Mitsui ne souleva aucune controverse. La première demande concernant Karatsu fut quant à elle traitée en plein incident nippon-coréen (incident d'Imo, juillet-août 1882) : Inoue était alors trop occupé et c'est son premier adjoint (*dayū* 大輔) qui traita le dossier,

29. Watanabe K. à Inoue K., 10 juillet 1885 (*ibid.*).

30. 取締上聊掛念ノ筋モ無之且口ノ津及唐津ノ先例モ有ノ候. Matsukata M. à Inoue K., 28 août 1885. KKK, microfilm N-kō 公 n° 551.

31. Voir le dossier « Yatōi gaikoku-sen fukaikōjō kaikō tokkyō ikken » 雇外国船不開港場開港特許一件 [Demandes d'autorisation spéciale d'ouverture de ports non ouverts aux navires étrangers], vol. 1 et 2 (GS 3.1.1.6). Pour Miike, voir le volume 1 (« Miike sekitan jiki-yushutsu kankei » 三池石炭直輸出関係 [Au sujet des exportations directes de charbon de Miike] GS 3.1.1.6-1). Pour Karatsu, voir le volume 2 (entrée n° 36 : « Saga-ken karatsu-kō yori sekitan yushutsu no tame yatōi-gaikoku-sen dōkō e kaikō no ken » 佐賀縣唐津港ヨリ石炭直輸出ノ為メ雇外國船同港へ回航ノ件 [Au sujet de la mise en circulation de navires étrangers en direction de Karatsu (département de Saga) pour l'exportation directe de charbon depuis ce même port]).

lui donnant une suite favorable. La seconde demande fut déposée en des termes parfaitement identiques quelques mois plus tard et fut autorisée directement par le chef du gouvernement, Sanjō Sanetomi, en décembre 1882. Apprenant la chose, Inoue protesta vigoureusement : l'emploi de navires étrangers par des particuliers dans un port non ouvert aurait « des conséquences concernant [la question d] es Traités³² ». Sanjō Sanetomi refusa néanmoins de revenir sur sa décision³³... Deux ans plus tard, lors du traitement de la demande d'un marchand du port d'Otaru (Hokkaidō) en décembre 1884³⁴ puis celle de Yoshida six mois plus tard, Inoue s'opposa encore à l'avis favorable de Matsukata³⁵. Mais ces fois-là, Sanjō ne put trancher contre lui : trop occupé à préparer la réforme gouvernementale établissant le régime du cabinet (*naikaku* 内閣) il n'examina pas personnellement les dossiers. Inoue parvint ainsi à interdire l'emploi de navires étrangers à Moji.

Entretemps, sur le port, la préparation de l'ouverture avait bien avancé³⁶ : un inspecteur des douanes visita le site pour préparer l'aménagement d'un poste douanier³⁷ et Yoshida obtint un terrain de 4 000 m² sur la baie pour y établir son dépôt³⁸. Dès août, la Marine impériale effectua des mesures hydrographiques dans la baie, la construction du dépôt commença et le poste des douanes fut aménagé³⁹. Yoshida put même récupérer un ponton aménagé sur place pour le débarquement de l'empereur quelques mois auparavant⁴⁰. L'entreprise pouvait

32. 條約面ニ差響候義. Inoue K. à Sanjō S., 31 décembre 1882. GS 3.1.1.6-1.

33. Sanjō S. à Inoue K., 30 avril 1883. *Ibid.*

34. Inoue K. à Hijikata Hisamoto 土方久元 (directeur administratif du Cabinet *naikaku shokikan-chō* 内閣書記官長), 28 février 1885. GS 3.1.1.6-2.

35. Inoue K. à Matsukata M., 7 septembre 1885 (KKK : microfilm N-ki 記 n° 549).

36. Le 2 juin, l'autorisation des exportations était annoncée dans le *Fukunichi*.

37. *Fukunichi*, 23 juin 1885.

38. Cf. *Fukunichi*, 1^{er} juillet 1885.

39. *Fukunichi*, 8 août 1885.

40. Nous ne savons pas si l'empereur s'est effectivement rendu à Moji, les éditions du *Fukunichi* des mois de mars et avril 1885 n'étant pas conservées, mais l'édition du 26 août évoquait « la Descente à terre » (*o-rikuage* 御陸上) de manière si révérencieuse que nous n'hésitons pas y lire l'évocation de la personne de l'empereur. *Fukunichi*, 26 août 1885. À cette occasion il fut proposé à l'assemblée régionale de financer l'aménagement de la route de Dairi à Moji, arguant des multiples allers-retours des administrateurs sur place.

dès lors commencer ses exportations internationales, mais sans utiliser de navires étrangers. Quelles conditions commerciales trouva-t-elle ?

Le marché à Shanghai et Hong Kong : une dynamique *a priori* favorable, mais très concurrentielle

Le marché du charbon en Asie orientale au début des années 1880 était dynamique mais restait embryonnaire, reposant sur la demande croissante de la navigation à vapeur, principalement occidentale. Pour éviter de devoir importer à prix d'or les charbons britanniques ou australiens, les navigateurs et marchands occidentaux cherchèrent tôt à s'approprier les gisements intéressants de la région, notamment au Japon (les Britanniques dans le Sud, sur l'île de Kyūshū, les Russes dans le Nord, sur l'île de Hokkaidō⁴¹). Ainsi de la mine de Takashima, près de Nagasaki (voir carte 2), dont le cas poussa le gouvernement japonais à déclarer sa propriété des sous-sols du pays en 1873. Nationalisée, Takashima fut ensuite confiée à Mitsubishi, en 1881⁴². Son charbon, d'un très bon rapport qualité/prix, remporta un succès fulgurant : dès 1875 il satisfaisait plus de la moitié de la demande à Shanghai⁴³. Fort de cette réussite, l'État développa un charbonnage voisin, à Miike (voir carte 2), confiant en 1878 à la Compagnie des Produits Mitsui (*mitsui bussan kaisha* 三井物産会社) la tâche d'exporter le plus de minerai possible, même à prix coûtant⁴⁴. Mitsui réussit rapidement à s'imposer à Shanghai, puis à investir le marché de Hong Kong (tableau 1).

---

41. Pour un aperçu des demandes et plaintes occidentales au sujet du charbon, voir GAIMU-SHŌ, 1937.

42. Pour une analyse dénonçant les « combines » japonaises visant à pousser *Jardine Matheson* à renoncer à la mine, voir McMASTER, 1963.

43. Voir SUGIYAMA, 1978.

44. Voir notamment les déclarations de Masuda Takashi 益田孝 (1840-1930 ; président fondateur des Produits Mitsui) dans la revue spécialisée *Sekitan jihō* 石炭時報, août 1935, cité dans SUMIYA, 1968, p. 199. Cet objectif était même inclus en 1885 dans le contrat « ordonné » à Mitsui par le gouvernement pour écouler le charbon de la mine de Horonai (Hokkaidō), quitte à les vendre à prix coûtant. Voir HORONAI SEKITAN TORIATSUKAI MEIREISHO, 1^{er} juin 1885 (conservé aux Archives Mitsui, *mitsui bunko* 三井文庫, cote : *bussan* 物産 n° 236). Le volume des exportations de Horonai resta néanmoins négligeable, à peine une dizaine de milliers de tonnes en 1887 (SUMIYA, 1968, p. 266).

TABEAU 1. LE CHARBON JAPONAIS SUR LES MARCHÉS DE SHANGHAI ET HONG KONG (1884-1887)

	Shanghai					Hong Kong				
	Miike	Takashima	autres	Japon (%)	Total	Miike	Takashima	autres	Japon (%)	Total
1884	70 740	42 458	72 142	185 340 (79)	233 427	51 678	69 229	19 093	140 000 (44)	320 000
1885	79 514	44 581	90 775	214 870 (86)	249 506	65 357	67 802	48 841	182 000 (50)	366 139
1886	48 951	63 784	97 321	210 056 (86)	244 802	110 583	93 250	44 069	247 902 (65)	379 498
1887	54 688	83 287	93 437	231 412 (86)	268 534	123 589	113 610	45 748	282 947 (76)	371 022
1884-85	75 127	43 520	81 459	200 105 (83)	241 467	58 518	68 516	33 967	161 000 (47)	343 069
1886-87	51 820	73 536	95 379	220 734 (86)	256 668	117 086	103 430	44 909	265 425 (71)	375 260

Unité : tonne

Sources : Shanghai : SUMIYA, 1968, p. 186. Hong Kong, Takashima et Miike (sauf 1887) : MITSUBISHI KŌGYŌ SEMENTO KABUSHIKI GAISHA TAKASHIMA TANKŌ-SHI HENSAN IIN-KAI, 1989, p. 150 ; Miike 1887 : NIHON KEIEI-SHI KENKYŪ-JO, 1978, p. 117 ; Japon, total 1886-1887 : « Honkon sekitan shōkyō » 香港石炭商況 [L'état du commerce du charbon à Hong Kong], Tsūshō hōkoku 通商報告, n° 2319, 24 janvier 1891 (reprod. dans GAIMU-SHŌ TSŪSHŌ-KYOKU, 1988, p. 262-263) ; total et Japon 1884 : estimation d'après SUGIYAMA, 1982, p. 68 ; 1888, p. 183, et la série d'articles "The Coal Trade between Australia and the East", Sydney Morning Herald, 16 septembre, 8 octobre, 10 et 28 décembre 1887 (consultables via le moteur de recherches de la National Library of Australia : <http://trove.nla.gov.au/>) ; Japon 1885 : SUGIYAMA S., 1982, p. 68 ; total 1885 : « Honkon shichi nenkan kakushu sekitan sōha shōkō ichiranhyō » 香港七年間各種石炭相場昇降一覽表 [Table de l'évolution des cours des différentes sortes de charbon sur les sept dernières années à Hong Kong], Tsūshō hōkoku, n° 2342, 30 mars 1891 (reprod. dans GAIMU-SHŌ TSŪSHŌ-KYOKU, 1988, p. 206).

La crise puis la guerre franco-chinoise autour de la question du Tonkin eurent un effet négatif sur les affaires générales à Shanghai entre les printemps 1884 et 1885⁴⁵, à Hong Kong cela dura jusqu'à la fin de cette dernière année. Le conflit stimula néanmoins le marché du charbon, la demande militaire faisant augmenter les cours⁴⁶, particulièrement à Hong Kong où la marine française stationnait. En outre, la crainte de l'imminence d'une guerre entre la Grande-Bretagne et la Russie sur les premiers mois de 1885 fit encore augmenter les commandes de charbon par la marine britannique, entraînant une embellie à tendance spéculative⁴⁷. Dès la fin du conflit tonkinois, au printemps 1885, les cours déclinèrent (voir tableau 2) et la demande finit par se contracter légèrement, à Shanghai en 1886, à Hong Kong en 1887 (voir tableau 1). Malgré ces péripéties la demande avait globalement bien augmenté entre 1884-1885 et 1886-1887 (+ 8 %).

Cette dynamique bénéficia aux charbons japonais puisqu'ils consolidèrent leur présence à Shanghai (de 83 % à 86 % de parts de marché entre 1884-1885 et 1886-1887) et en vinrent à dominer le marché de Hong Kong (de 47 % à 71 % de parts de marché). Les gagnants furent surtout les deux grandes mines de Takashima et Miike. Leurs gains furent considérables à Hong Kong, où Mitsui décida d'expédier massivement le charbon de Miike au cours de 1886, réduisant même pour cela ses envois à Shanghai⁴⁸. Ce vide à Shanghai fut comblé par Takashima aux deux tiers, le reste le fut par les charbons de petites mines japonaises. Ces petites mines étaient alors principalement celles de la région de Karatsu. Leur

45. BREDON, 1892.

46. La dépêche de Shanghai publiée à Fukuoka dans le *Fukunichi* du 22 novembre 1884 évoquait « le marasme commercial continu » 商況ハ相變えず不活潑 contrastant avec le marché du charbon : « la valeur du charbon augmente de manière générale, même le prix à la criée du Miike augmente de jour en jour » 石炭の價值一般に騰貴し三池石炭の如きも日を逐ふて穀價を増し.

47. *Sydney Morning Herald*, 8 octobre 1887, « The Coal Trade between Australia and the East » (consultable sur internet *via* le moteur de recherches de la National Library of Australia : <http://trove.nla.gov.au/>).

48. Voir les documents suivants : « Meiji jūkyū-nen miike sekitan unsō chōsho » 明治十九年三池石炭運遭調書 [Étude sur les envois de charbon de Miike en 1886] et « Meiji jūkyū-nen miike sekitan saikutsu hanbai yosan » 明治十九年三池石炭採掘販売予算 [Budget des ventes et de la production de charbon de Miike pour 1886], reprod. dans TANAKA, 1973, p. 212-213.

production était surtout exportée au plus près, à Shanghai, mais elles avaient su profiter de la dynamique à Hong Kong au cours de 1885 pour y capter les deux-tiers de la croissance (+ 29 748 t sur un total de + 46 139 t). Cet essor remarquable des petits charbons fut toutefois brisé au cours de 1886 et 1887 par les expéditions massives décidées par Mitsui depuis Miike et, surtout, par le doublement des envois depuis Takashima entre 1885 et 1887. Au cours de ces années, les grandes mines s'appuyèrent tout particulièrement sur le marché extérieur, absorbant les deux-tiers de la production de Miike et près des trois quarts de celle de Takashima, un record historique pour chacune d'elles.

Ainsi, avec la croissance globale de la demande (+ 11 %) et celle des ventes des petits charbons (+ 53 %) au cours de 1885, on comprend bien l'enthousiasme de Yoshida dans son entreprise. Nous voyons aussi que la concurrence fut redoutable : celle des petites mines de Karatsu en 1885, puis celles des grandes mines en 1886 et 1887. Comment la Kōtan affronta-t-elle ces difficultés ?

Les débuts difficiles de la Kōtan et son alliance « paradoxale » avec Mitsui

La méthode la plus pratiquée pour l'exportation de charbon à l'époque était celle du *tramping*, « vagabondage » en anglais. Il s'agissait de charger du charbon sur un navire indépendant, un « vagabond », s'appêtant à quitter le port de chargement avec plus ou moins de place libre en soute. Les navires partant à vide ou trop peu chargés étaient particulièrement friands de charbon, le pondéreux stabilisait leur flottaison et sa vente générait un minimum de recettes. Moji était idéalement placé pour intéresser de tels navires partant de Kōbe ou Yokohama en direction de Shanghai ou Hong Kong. Néanmoins, l'escale représentait un coût car les navires n'avaient à y charger que du charbon. C'est le problème évoqué par Yasukawa dans son souvenir : les navires avaient tout intérêt à charger leur charbon à Kōbe en même temps que leurs autres marchandises. En outre, seuls les navires japonais pouvaient desservir Moji, or la flotte marchande japonaise de niveau international appartenait alors à quelques grandes compagnies et ne comptait que de rares indépendants.

Dans ces conditions, exporter via le *tramping* était difficile à Moji, alors même que les concurrents de la Kōtan pouvaient jouir de ce mode de transport librement

à Nagasaki et *via* une procédure simplifiée à Karatsu... La Kōtan a éprouvé ces difficultés : pour ses premiers envois en novembre et décembre 1885 elle ne trouva que trois navires à employer, pour des chargements de quantité décroissante (voir tableau 3). L'irrégularité et la faible quantité des chargements confirment qu'il s'agissait de *tramping*. Ainsi limité à de trop rares « vagabonds » japonais, ce mode n'était pas viable. Il fallait obtenir un service régulier de la part d'une compagnie navale japonaise desservant ces ports. À cette époque, il n'y en avait qu'une : les « Messageries maritimes du Japon » (*nihon yūsen kaisha* 日本郵船會社), tout juste créée en juillet 1885 à l'initiative de l'État par la fusion des activités navales de Mitsubishi avec les Transporteurs Réunis (*kyōdō un-yu gaisha* 共同運輸會社), mais comment obtenir d'une telle compagnie les services d'un de ses navires ?

La Kōtan obtint, paradoxalement, la chose des mains de son plus grand concurrent, les Produits Mitsui. Par un contrat daté de décembre 1885⁴⁹, Mitsui lui garantissait la location d'un navire, le *Ecchū-maru* 越中丸 (clause 12 du contrat), que le groupe avait importé pour le compte des Transporteurs Réunis lors de leur création et qui faisait donc alors partie de la flotte des Messageries maritimes du Japon⁵⁰. Mitsui devait aussi pouvoir avancer à la Kōtan jusqu'à 80 % du montant des ventes des chargements lui parvenant, tout en prenant au passage une commission de 2,5 %. En échange, la Kōtan lui cédait l'exclusivité des ventes de son charbon à l'étranger, elle ne pouvait donc plus exporter *via* les navires de passage comme elle avait pu le faire en novembre et début décembre et devenait entièrement dépendante de Mitsui.

Par ce contrat, la Kōtan pouvait certes espérer écouler quelques dix mille tonnes à l'année sur un marché *a priori* plus intéressant que le marché intérieur, mais elle confiait son avenir à son plus grand concurrent... Pourquoi, dès lors, une telle association ? Il faut d'abord savoir que Hirooka Shingorō était marié à une

---

49. Le contrat est conservé aux Archives de Mitsui à Tōkyō : « Kaigai ni-oite sekitan hanbai ni kan suru yakujō-sho » 海外ニ於テ石炭販売ニ関スル約定書 [Contrat de vente de charbon à l'étranger], 5 août 1886. *Mitsui bunko*, cote : *bussan*, n° 235). Voir aussi YAMAGUCHI, 1992, p. 100.

50. Voir la liste détaillée dressée par Nagasawa Fumio des navires importés au Japon au cours de l'ère de Meiji, adresse URL (encore active le 18 juin 2018) : http://jpnsnships.g.dgd.jp/meiji01/meiji01_yunyusen03.htm

filles Mitsui, Asako. Cette dernière est réputée avoir dirigé les affaires de son mari⁵¹, ce que nous vérifions dans notre affaire : elle était l'interlocutrice identifiée par le président des Produits Mitsui dès septembre 1885⁵² et c'est même sa signature – son seul prénom – que nous trouvons sur le contrat liant la Kōtan aux Produits Mitsui. Du côté des Produits Mitsui, on avait intérêt à mettre la main sur un nouveau concurrent ressemblant fort à ces petits charbons qui avaient si bien réussi au cours de 1885 à Hong Kong... marché dynamique où Mitsui envisageait dès la fin de l'été 1885 de se concentrer. La compagnie venait d'y obtenir un contrat important avec Jardine Matheson (célèbre compagnie britannique)⁵³ et préparait l'ouverture d'un bureau sur place pour janvier 1886 afin de développer ses ventes de charbon⁵⁴. Le président des Produits Mitsui, Masuda Takashi 益田孝 (1848-1938), indiquait ainsi en septembre 1885 au bureau de Shanghai « vouloir s'occuper au plus vite aussi du Chikuzen et retourner à Ōsaka prochainement pour la signature du contrat » avec « l'épouse Hirooka », confiant à son interlocuteur la charge de cette affaire « doublement compliquée par le fait qu'il ne sera pas possible de traiter à Shimonoseki avec les navires étrangers⁵⁵ ». Masuda comptait manifestement limiter la Kōtan à Shanghai et l'éloigner du marché de Hong Kong, plus dynamique. Cela est confirmé par un autre courrier qu'il adressa au bureau de Shanghai en janvier 1886, accusant directement le charbon

---

51. Voir SOFUE, 2016.

52. Masuda évoque ainsi « l'épouse Hirooka » 広岡之細君 dans une missive adressée à son bureau à Shanghai. Masuda Takashi à Ueda Yasusaburō, 14 septembre 1885, reprod. dans TANAKA, 1973, p. 218.

53. Masuda Takashi à Ueda Yasusaburō, 14 septembre 1885, reprod. dans TANAKA, 1973, p. 218, voir aussi p. 204.

54. Masuda Takashi à Ueda Yasusaburō, 14 septembre 1885, reprod. dans TANAKA 1973, p. 218.

55. 筑前も弥速カニ着手いたし度と而約定調印之為メ一旦帰坂相成候、広岡之細君再ヒ出京相成候由ニ御座候、就而ハ是又貴地ノ苦勞ものなり、下ノ関江外国船扱ノ出来ルもの一人差置キ不申而ハ差支可申、是ニも困却致候。
Ibid.

du Chikuhō (« Chikuzen ») d'être de trop, exerçant une pression néfaste sur le marché intérieur et déstabilisant le marché extérieur⁵⁶ :

La situation du charbon japonais est au plus bas. Il est difficile d'estimer la quantité de charbon amené sur Tōkyō et les autres [grands marchés]. La production du Chikuzen augmente dans de grandes proportions et c'est autant de charbon en trop à l'heure actuelle qui, évidemment, n'a d'autre possibilité que de chercher un débouché à Hong Kong et Shanghai.

日本石炭之景況ハ最慘状ヲ極メ申候、東京杯へ持込ム
もの実ニ其数難斗、筑前之産出大ニ相増、少々此節之処
ニ而ハ超過スべく、自然香港上海へ販路ヲ求ムル之外無
之様可相成

Un tel constat fait comprendre que les Produits Mitsui, malgré l'implication personnelle d'Asako, ne pouvaient être sincèrement bien disposés à exporter le charbon de la Kōtan. Pour autant, la donne à Shanghai pouvait toujours évoluer favorablement au cours de 1886... qu'en fut-il ?

Le marché à Shanghai et l'action de Mitsui : une trappe piégeant la Kōtan

Le temps que la demande d'autorisation déposée par Yoshida fût traitée, le conflit franco-chinois avait déjà pris fin et l'embellie qu'il avait causée sur les marchés de Shanghai et Hong Kong s'était évanouie. Comme la fin de la guerre coïncida avec la réouverture des routes maritimes du Nord suite au dégel des eaux littorales, la demande en combustible se maintint néanmoins à un bon niveau au printemps. Puis, à l'été, des inondations frappèrent la mine de Miike⁵⁷ et la peur de la pénurie stimula de nouvelles importations. L'activité du marché demeurait soutenue. Cette

---

56. Masuda Takashi (président de la Compagnie des Produits Mitsui) à Ueda Yasusaburō 上田安三郎 (directeur du bureau des Produits Mitsui à Shanghai), 21 janvier 1886, reprod. dans TANAKA, 1973, p. 222-223.

57. *North China Herald* (consulté à la bibliothèque centrale de l'université Keiō à Tōkyō), 24 juillet 1885.

conjoncture particulière prit fin dès septembre et le marché devint soudainement « très calme » (*very quiet*⁵⁸). La situation se dégrada en novembre, alors que le premier arrivage de charbon depuis Moji était signalé à Shanghai. Le *North China Herald* remarquait que « le fret bon marché que l'on peut dorénavant obtenir depuis Nagasaki permet d'importants chargements de charbon de qualité moyenne, dont les arrivées ont été et continuent d'être excessives⁵⁹ ». Tout le mois de décembre, le constat fut le même : des arrivages de charbon « principalement d'une qualité moyenne, déposés à un coût très bas dû au fret exceptionnellement bon marché ces derniers temps⁶⁰ », constituant d'« énormes » réserves⁶¹. La baisse du coût du fret en question était due à l'avancée des glaces hivernales dans le Nord de la Chine, repoussant les navires plus au sud⁶², vers Nagasaki, d'où les charbons de Karatsu étaient souvent expédiés. Dès janvier 1886, la saturation du marché était flagrante : « des réserves excessives⁶³ », une offre japonaise « surchargée de toutes sortes de charbons moyens »... laissant présager qu'« aucune amélioration n'est à attendre pour un bon moment⁶⁴ ». Le marasme dura effectivement longtemps : en mars encore le marché était « surchargé⁶⁵ », « très mou⁶⁶ » avec « très peu

---

58. *Ibid.*, 5 septembre 1885.

59. "(...) the cheap freight now obtainable from Nagasaki to this, has induced large shipments of common coal, the arrivals of which have been, and continue to be, excessive", *ibid.*, 18 novembre 1885.

60. "(...) principally of common kinds which, with the exceptionally cheap freights now ruling lays it down at a very low cost", *ibid.*, 30 décembre 1885. Voir aussi l'édition du 16 décembre.

61. "Common coal continues to arrive in large quantities, the stock on hand being enormous, and mostly of very inferior quality", *ibid.*, 2 décembre 1885.

62. GAIMU-SHŌ, 1988 [1885].

63. *North China Herald*, 13 janvier 1886.

64. "overloaded with all kinds of common coal, and no improvements for price can be expected for a long time", *ibid.*, 27 janvier 1886.

65. "market overstocked", *ibid.*, 10 mars 1886.

66. "very dull", *ibid.*, 24 mars 1886.

de demande⁶⁷ » et l'évolution des cours du marché montre bien cette dynamique (voir graphique 1).

Dès novembre 1885, le cours du charbon le moins réputé, celui d'Imabuku 今福 (au sud de Karatsu), fut la première victime du retournement de situation, mais les charbons de bonne qualité furent ensuite eux aussi touchés : l'australien de Sydney en mars 1886, le Miike en avril et même le Takashima, en juin⁶⁸. De manière générale, la moyenne des valeurs sur le marché s'affaissa durablement à partir de février-mars 1886, puis à nouveau en juin et en septembre (cf tableau 2). Cet état de fait perdura sur toute l'année 1886. Le contrat de la Kōtan avec Mitsui l'empêchant de trouver un débouché autre que celui voulu par Mitsui et cette dernière continuant à n'envoyer le charbon de Moji qu'à Shanghai, la Kōtan se trouva piégée dans la morosité du marché shanghaien.

Un autre facteur explique la forte poussée générale des petits charbons japonais à Shanghai : la dégradation du marché intérieur japonais. Les cours du charbon chutèrent à Tōkyō dès décembre 1885 et à Ōsaka à partir de mars 1886, jusqu'à l'été, perdant d'un tiers à presque la moitié de leur valeur (cf. graphique 2)⁶⁹. Dans ce contexte, on vit même un marchand de Nagasaki (Ōura Shigeharu 大浦重治) ouvrir en janvier 1886 son propre bureau de représentation à Shanghai en quête de nouveaux débouchés⁷⁰. Néanmoins, comme nous allons le voir, la dynamique intérieure se redressa à partir de la seconde moitié de l'année, changeant la donne pour Yoshida et ses associés.

---

67. "very little enquiry", *ibid.*, 7 avril 1886.

68. Les fluctuations des valeurs des charbons de Cardiff, Keelung (île de Taiwan), Sydney et Newcastle répondaient à des phénomènes plus particuliers, échappant globalement à la tendance générale : leur qualité était particulièrement excellente (Cardiff, Sydney, Newcastle) ou médiocre (Keelung) et les quantités concernées étaient faibles (particulièrement pour le Keelung).

69. Cf. SUMIYA, 1968, p. 196 et 206.

70. *Chinzei nippō*, 30 janvier 1886.

TABEAU 2. LA VALEUR MOYENNE DU CHARBON SUR LE MARCHÉ DE SHANGHAI
(AOÛT 1885-DÉCEMBRE 1886)

1885						1886											
07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
5,32	5,12	5,13	5,13	5,16	5,18	5,21	5,11	5,09	5,14	5,13	5,06	5,08	5,07	4,64	4,84	4,92	4,95

Unité : dollar /tonne
Source : notre calcul à partir du North China Herald (copies microfilmées conservées à la bibliothèque centrale de l'université Keiō à Tōkyō).

TABEAU 3. LES EXPORTATIONS DE CHARBON DEPUIS MOJI À SHANGHAI (1885-1886)

	voyages	tonnes	valeur (en yen)			cours à Shanghai
			exports	usage naval	Total	
1885	novembre	2	909	ND	ND	
	décembre	1	196	ND	ND	
	janvier	1	1 200	108	2 124	
	février	2	1 756	2 936	4 952	
	mars	1	1 132	108	2 124	
1886	avril	1	1 158	?	?	
	mai	1	1 170	540	4 400	
	juin	1	1 178			
	octobre	1	500	?	?	
	TOTAL	11	9 199	3 692	13 600	(1,31 yen/t)

Sources : tonnes : *North China Herald*, chaque édition ; valeur à l'export (franco de port) : *Chinzei nippō*, 27 février, 6 mars, 30 mars, 7 avril, 27 mai, 11 juin, 18 juin, 26 juin, 11 juillet 1886 ; cours à Shanghai : Masuda Takashi 益田孝 (président) à Ueda Yasusaburō 上田安三郎 (directeur du bureau de Shanghai), 18 mars 1886, reproduit dans TANAKA Yasuo 田中康雄, 1973, « Mitsui bussan kaisha shanghai 'shiten naijō' » 三井物産会社上海支店「内状」 [Le « courrier interne » du bureau de la Compagnie des Produits Mitsui à Shanghai], *Mitsui bunko ronsō* 三井文庫論叢, n° 7, p. 226 ; contrats : documents conservés aux Archives de Mitsui (*mitsui bunko* 三井文庫) à Tokyo, cote : *bussan* 物産 n° 243.

GRAPHIQUE 1. LES COURS DU CHARBON À SHANGHAI
(JUILLET 1885-DÉCEMBRE 1886)

NB : les valeurs données sont celles sur contrat régulier.

Source : North China Herald, chaque édition.

Le tournant de l'été 1886 : la reprise du marché intérieur

En juin 1886, alors que le charbon japonais était toujours « difficile à écouler » à Shanghai⁷¹, une dernière calamité vint frapper l'entreprise de Yoshida : « les grands charbonnages de M. Hoashi Yoshikata⁷² » subirent des inondations, comme la mine de Miike un an auparavant, et l'activité fut suspendue⁷³. Cela impliqua la cessation des envois vers Shanghai entre juin et octobre (cf. tableau 3). Cet épisode, dont Yasukawa Keiichirō garda le souvenir (voir notre introduction), porta le coup de grâce à la Kōtan, qui fut néanmoins refondée en une nouvelle entreprise, la « Compagnie des Charbons japonais » (*nihon sekitan gaisha* 日本石炭會社⁷⁴). Cette « grande compagnie » (*sekitan dai-kaisha* 石炭大會社), dotée d'un capital effectivement important pour une compagnie commerciale (300 000 yens⁷⁵), était présidée par Yoshida Chitaru ; Hoashi Yoshikata et Hirooka Shingorō étaient ses directeurs exécutifs (*torishimari-yaku* 取締役)⁷⁶. La compagnie avait son siège à Tōkyō, deux bureaux (*bunten* 分店) à Moji et Kōbe, une antenne (*shucchōjo* 出張所) à Wakamatsu et une « Direction des affaires minières » (*kōmu sōmusho* 坑務總務所) à Nōgata⁷⁷. L'objectif de la compagnie était réputé être « évidemment l'exportation de charbon vers Shanghai et Hong Kong⁷⁸ ». Elle reprenait les activités mal en point de la Kōtan et signa le 4 août 1886 le même contrat d'exclusivité commerciale avec Mitsui⁷⁹ qui, pour

---

71. “difficult to sale” (*North China Herald*, 11 juin 1886) ; “difficult to dispose of” (*ibid.*, 9 juillet 1886).

72. 帆足義方氏の大炭坑. *Fukunichi*, 27 juin 1886.

73. *Ibid.* Cet aléa s'est avéré catastrophique pour la mine et est resté comme un exemple célèbre de la vulnérabilité des investissements miniers face aux éléments naturels, voir SUMIYA, 1968, p. 230.

74. *Fukunichi*, 13 août 1886.

75. *Ibid.*

76. La compagnie comptait deux autres directeurs exécutifs : Takahama Tadahiro 高濱忠恕 et Nakazawa Hikokichi 中澤彦吉, dont nous ne savons rien.

77. *Ibid.*

78. 勿論上海香港に直輸出をなす, *ibid.*

79. Le contrat est reproduit dans YAMAGUCHI, 1992, p. 103-104.

cinq ans, s'engageait à exporter le charbon « au prix fort » (*kōka* 高價 ; art. 4) et à informer la compagnie des Charbons japonais de l'état du marché (art. 9). La nouvelle compagnie comptait bien ne plus se trouver « piégée » par Mitsui à Shanghai, mais le contrat ne garantissait pas l'emploi d'un navire pour les chargements... Le nouveau partenariat, empreint de méfiance mutuelle, reposait sur des bases fragiles.

Dans les faits, malgré la publicité donnée, les exportations vers l'étranger depuis Moji cessèrent : un seul chargement parvint à Shanghai, en novembre 1886, cinq cents petites tonnes contre plus de mille auparavant (voir tableau 3⁸⁰). Le marché y restait morne : le bon charbon de Takashima se négociait à « prix réduits » (*reduced rates*⁸¹) et les concurrents « même étrangers [britannique et australien] ne se vendent qu'en petites quantités pour constitution de réserves⁸² ». Le bilan de l'année 1886 dressé par la presse à Nagasaki faisait état d'un « marasme général » (*ittai no fushin* 一体の不振⁸³), toujours d'actualité en janvier 1887 pour un marché littoral chinois surchargé dans son ensemble, où « les productions japonaises et étrangères s'accumulent et le désespoir sévit⁸⁴ ». Cette donne détourna durablement Yoshida et ses associés du marché extérieur et les douanes officialisèrent la fermeture de leur poste à Moji à la fin de l'année 1887⁸⁵.

La Compagnie des Charbons japonais se concentra alors sur le marché intérieur dès le mois d'août 1886, continuant d'employer pour cela le port de Moji et le *Ecchū-maru*, notamment vers Tōkyō⁸⁶. Ce tournant s'explique d'une part par la stabilisation générale des cours dès août 1886 après plusieurs années de baisse continue (voir graphique 2). Il s'explique aussi, et surtout, par la croissance particulièrement forte de la demande intérieure pour les charbons du Chikuhō,

80. *North China Herald*, 3 novembre 1886.

81. *Ibid.*

82. 石炭ハ外國品も蔵渡しの小口売れに止まりて (...). *Chinzei nippō*, 2 novembre 1886.

83. *Ibid.*, 4 janvier 1887.

84. 内外の國産堆積して頗ぶる失望の模様なり, *ibid.*, 13 janvier 1887.

85. MOJI ZEIKAN SŌMU-BU, 1989, p. 5.

86. Un chargement de 1200 tonnes de charbon fut ainsi signalé dans la presse. *Chūgai bukka shinpō* 中外物価新報, 17 août 1886.

bon marché et disponibles en masse pour nourrir le « boom des entreprises » saisissait l'archipel. La demande pour eux (notamment ceux exportés par Yoshida à Moji, Shin.nyū et Shiba sur le graphique 2) fut telle entre 1886 et 1887 que leur cours à Ōsaka s'apprécia au point d'être sur le point de rattraper celui des charbons de Karatsu (pourtant grevé de coûts du fret plus importants) : ce dernier dépassait le premier de 44 % au printemps 1886 mais à l'été 1887 l'écart n'était plus que de 13 %. Fort d'une telle dynamique, Yoshida songea même à diversifier et renforcer son offre, prospectant la région de Karatsu en mai 1887⁸⁷. Un an plus tard, la compagnie, alors basée à Wakamatsu, faisait publier un encart publicitaire dans la presse de Fukuoka pour mettre en garde contre les vendeurs de faux poussier (*funtan* 粉炭) de la mine d'Urano 潤野⁸⁸ à Ōsaka⁸⁹, signe que la compagnie continua ses activités sereinement. De tous les associés, il semble que ce fût Hoashi Yoshikata qui paya l'échec de la Kōtan : les inondations frappant sa mine d'Urano en juin 1886 le poussèrent à la céder à Hirooka⁹⁰ (qui avait les capitaux nécessaires aux réparations), puis il dut vendre aussitôt celle de Shin.nyū. Celui qui fut le premier grand exploitant du Chikuhō se retira définitivement en 1889.

---

87. *Fukunichi*, 12 mai 1887.

88. *Ibid.*, 21 octobre 1887.

89. *Ibid.*, 6 septembre 1888.

90. SOFUE, 2016, p. 52-54.

GRAPHIQUE 2. LES COURS DU CHARBON À ŌSAKA (JUN 1885 À JUN 1888)

Notre simulation est basée sur l'évolution du cours du Karatsu, admettant que la valeur du Shiba était exactement égale à celle du Hondō en septembre 1885.

Source : données compilées par MIYAMOTO et al., juin 1979, p. 163-165.

Dévoiler la “face cachée” de la Révolution industrielle japonaise

À l'issue de notre étude, nous sommes en mesure de mieux faire la part des choses concernant les causes de l'échec de cette première ouverture commerciale à l'exportation internationale de charbon depuis Moji, en 1885 et 1886. Les facteurs évoqués dans les documents rétrospectifs cités en introduction, le coût du fret et les inondations dans les mines, ont bien eu un rôle, mais nous avons constaté que c'est surtout l'intensité de la concurrence, malgré une conjoncture commerciale *a priori* favorable, et, par-dessus tout, l'impossibilité de recourir à des navires étrangers qui furent décisives. Alors que la concurrence pouvait librement exporter son charbon à bord de navires étrangers, la Kōtan se vit interdire la chose par le gouvernement. Placée en position défavorable, la compagnie régionale dut confier ses ventes à Mitsui... qui les limita à Shanghai, marché en berne. Yoshida et ses associés préférèrent alors se replier sur le marché intérieur, en phase de reprise à partir de l'été 1886.

Le refus gouvernemental fut donc bien la cause-maîtresse de l'échec des exportations depuis Moji. Ce refus ne tint qu'à la farouche opposition d'Inoue Kaoru. Comprendre cette position d'Inoue n'est pas évident : politiquement elle était si fragile que les autres ministres impliqués (Matsukata, Sanjō) ne la soutinrent pas. Sur le terrain personnel, par contre, on peut comprendre l'action d'Inoue : il avait été associé en affaires à la fin des années 1870 avec les fondateurs de la compagnie des Produits Mitsui... et en tant que ministre il s'est *de facto* toujours opposé à ce qu'une autre entreprise que Mitsui pût employer des navires étrangers pour l'exportation depuis des ports non ouverts. L'action d'Inoue a indéniablement favorisé les intérêts de Mitsui, poussant la Kōtan dans ses bras, vers l'échec. Or, cet échec eut d'importantes conséquences, entravant le développement précoce des forces régionales du bassin du Chikuhō, la plus grande réserve de houille du pays.

Privés de la manne du marché extérieur entre 1885 et 1889, les producteurs du Chikuhō furent fragilisés, à commencer par Hoashi Yoshikata, et lorsqu'en 1888 l'État redécoupa le bassin en grandes concessions, l'entrée des grands capitalistes tokyoïtes s'en trouva favorisée. Ces derniers prirent alors pied dans la région tandis que Hoashi, le plus grand producteur régional, devait se retirer. Une fois cette réforme minière menée, l'État décréta l'ouverture de Moji aux exportations

de charbon et aux navires étrangers à partir de 1890, autorisant à grande échelle ce qu'il avait refusé à la Kōtan quatre ans auparavant. Sous ce jour, nous comprenons mieux la profondeur des regrets exprimés par Yasukawa Keiichirō au sujet de l'échec de Yoshida. Pour Yasukawa, le seul grand exploitant minier du Chikuhō à avoir réussi à tenir tête aux *zaibatsu*, la réussite de Yoshida aurait permis le développement du bassin sur ses fondations strictement régionales, en dehors du giron de Mitsui et Mitsubishi.

Cette réalité nous pousse à interroger la « face cachée » du boom des entreprises de la seconde moitié des années 1880, au-delà de son image de vague de *success stories*, pour reconsidérer les nombreux « échecs » qui en ont été partie prenante. Non seulement faut-il voir, avec Nakamura Naofumi, que les « provinces » ont joué un rôle majeur dans le déclenchement et le développement du *boom*, mais aussi que l'action du « centre » (le gouvernement associé aux plus grands groupes capitalistes) a pu *s'opposer* à cet extraordinaire dynamisme régional. Multiplier les études de tels « échecs » nous aiderait à mieux comprendre les ressorts de la Révolution industrielle au Japon et permettrait d'esquisser de nouvelles perspectives à l'échelle mondiale.

Bibliographie

BREDON R. E., 1892, "Shanghai", in CHINA IMPERIAL MARITIME CUSTOMS (ed.), *Decennial Reports on the trade, navigation, industries, etc. of the ports open to foreign commerce in China and Korea and on the condition and development of the treaty port provinces, 1882-1891*, China Imperial Maritime Customs, Shanghai, p. 317.

CHINZEI NIPPŌ 鎮西日報, 22 mai 1885

CHINZEI NIPPŌ, 30 janvier 1886

CHINZEI NIPPŌ, 27 février 1886

CHINZEI NIPPŌ, 6 mars 1886

CHINZEI NIPPŌ, 30 mars 1886

CHINZEI NIPPŌ, 7 avril 1886

CHINZEI NIPPŌ, 27 mai 1886

CHINZEI NIPPŌ, 11 juin 1886

CHINZEI NIPPŌ, 18 juin 1886

CHINZEI NIPPŌ, 26 juin 1886

CHINZEI NIPPŌ, 11 juillet 1886

CHINZEI NIPPŌ, 2 novembre 1886

CHINZEI NIPPŌ, 4 janvier 1887

CHINZEI NIPPŌ, 13 janvier 1887

CHŪGAI BUKKA SHINPŌ 中外物価新報, 17 août 1886

FUKUNICHI 福日, 22 novembre 1884

FUKUNICHI, 2 décembre 1884

FUKUNICHI, 23 juin 1885

FUKUNICHI, 1^{er} juillet 1885

FUKUNICHI, 8 août 1885

FUKUNICHI, 26 août 1885

FUKUNICHI, 3 novembre 1885

FUKUNICHI, 8 décembre 1885

FUKUNICHI, 27 juin 1886

FUKUNICHI, 13 août 1886

FUKUNICHI, 12 mai 1887

FUKUNICHI, 6 septembre 1887

FUKUNICHI, 21 octobre 1887

GAIMU-SHŌ 外務省 [Ministère des Affaires étrangères] (dir.), 1937, *Nihon gaikō monjo* 日本外交文書 [Documents diplomatiques japonais], t. 2, vol. 3, Gaimushō, Tōkyō.

GAIMU-SHŌ (dir.), 1988 [1885], *Tsūshō iben* 通商彙編 [Recueil de rapports commerciaux], vol. 4, 不二出版 [Fuji Shuppan], Tōkyō.

GAIMU-SHŌ TSŪSHŌ-KYOKU 外務省通商局 [Bureau des rapports commerciaux du Ministère des Affaires étrangères] (dir.), 1988, *Tsūshō isan* 通商彙纂 [Recueil des rapports commerciaux], vol. 14, Fuji Shuppan, Tōkyō, p. 262-263.

HORONAI SEKITAN TORIATSUKAI meireisho 幌内石炭取扱命令書 [Ordre de gestion commerciale du charbon de Horonai], 1^{er} juin 1885

IMANO Takashi & BOYNS Trevor, 2015, “The role of the state and private enterprise in the development of the Japanese coal industry in the Meiji era (1868-1912)”, in APRILE Sylvie et al. (dir.), *Les Houillères entre l'État, le marché et la société. Les territoires de la résilience (xviii^e-xxi^e siècles)*, PUS, Villeneuve d'Ascq, p. 171-188.

KAIJIMA Yoshizō 貝島嘉藏, août 1927, « Omoi-dezuru mama. ryūryū shinku no ato » 思ひ出づるまゝ——粒々辛苦の跡—— [Souvenirs : la trace de la sueur sur notre front], *Sekitan jibō* 石炭時報, vol. 2, n° 8, p. 744.

KOKYŌSHA 国境社 (éd.), 1902, *Risshin shifu shinyō-roku* 立身致富信用録 [Ceux qui se sont pris en main et ont réussi. Un registre fiable], vol. 5, Tōkyō, p. 24-25.

KUBOYAMA Yuzō 久保山雄三 (dir.), 1942, *Sekitan taikan* 石炭大観 [L'encyclopédie du charbon], 公論者 [Kōronsha], Tōkyō, 837 p.

McMASTER John, 1963, "The Takashima Mine: British Capital and Japanese Industrialization", *Business History Review*, vol. 37, n° 3, p. 217-239.

MITSUBISHI KŌGYŌ SEMENTO KABUSHIKI GAISHA TAKASHIMA TANKŌ-SHI HENSAN IIN-KAI 三菱鉱業セメント株式会社高島炭礦史編纂委員会 [Mitsubishi Mines et Ciment - Comité de compilation sur l'histoire du charbonnage de Takashima] (dir.), 1989, *Takashima tankō-shi* 高島炭礦史 [L'histoire du charbonnage de Takashima], 三菱鉱業セメント [Mitsubishi kōgyō semento], Tōkyō, 535 p.

MIYAMOTO Matao 宮本又郎 *et al.*, juin 1979, « Meiji zenki ōsaka oroshiuri bukka shiryō » 明治前期卸売物価資料 [Données sur la valeur des marchandises à Ōsaka au début de l'ère Meiji], *Ōsaka daigaku keizaigaku* 大阪大学経済学 [Université D'Osaka - Économie], vol. 29, n° 1, p. 163-165.

MOJI ZEIKAN SŌMU-BU 門司税関総務部 [Bureau des affaires générales des douanes de Moji] (dir.), 1989, *Moji zeikan hachijū-nen no ayumi* 門司税関80年のあゆみ [Le parcours des quatre-vingt ans des Douanes à Moji], Kitakyūshū, 76 p.

PHIPPS Catherine L., 2015, *Empires on the Waterfront: Japan's Ports and Power, 1858-1899*, Harvard University Asia Center, Cambridge (MA), xvi p. + 292 p.

NORTH CHINA HERALD, 24 juillet 1885

NORTH CHINA HERALD, 5 septembre 1885

NORTH CHINA HERALD, 18 novembre 1885

NORTH CHINA HERALD, 2 décembre 1885

NORTH CHINA HERALD, 16 décembre 1885

NORTH CHINA HERALD, 30 décembre 1885

NORTH CHINA HERALD, 13 janvier 1886

NORTH CHINA HERALD, 27 janvier 1886

NORTH CHINA HERALD, 10 mars 1886

NORTH CHINA HERALD, 24 mars 1886

NORTH CHINA HERALD, 7 avril 1886

NORTH CHINA HERALD, 11 juin 1886

NORTH CHINA HERALD, 9 juillet 1886

NORTH CHINA HERALD, 3 novembre 1886

NAKAHARA Kasō 中原嘉左右 (auteur), YONEZU Saburō 米津三郎 (transcripteur) et HIDEMURA Senzō 秀村選三 (dir.), 1977, *Nakahara kasō nikki* 中原嘉左右日記 [Le journal de Nakahara Kasō], t. 7, 西日本文化協会 [Nishi-nihon Bunka Kyōkai], Fukuoka.

NAKAMURA Naofumi 中村尚史, 2010, *Chihō kara no sangyō kakumei* 地方からの産業革命 [Les fondations régionales de la Révolution industrielle], 名古屋大学出版会 [Nagoya Daigaku Shuppankai], 名古屋 [Nagoya], x p. + 368 p. + 20 p.

NIHON KEIEI-SHI KENKYŪ-JO 日本経営史研究所 [Centre de recherche sur l'histoire de la gestion au Japon], 1978, *Kōhon mitsui bussan hyakunen-shi* 稿本三井物産百年史 [Les Produits Mitsui : cent ans d'histoire], p. 117.

OGINO Yoshihiro 荻野喜弘, 1992, « Sekitan kōgyō » 石炭鉱業 [L'industrie houillère], in KITAKYŪSHŪ SHISHI HENSAN-IINKAI 北九州市史編さん委員会 (dir.), *Kitakyūshū shishi kindai gendai sangyō keizai* 北九州市史 近代・現代産業・経済 [Histoire de la Ville de Kitakyūshū. Période contemporaine. Économie et industrie], vol. 2, 北九州市役所 [Kitakyūshū Shiyakusho], 北九州 [Kitakyūshū], p. 14-15.

ROY Alexandre, 2016, « La formation d'une première Asie orientale japonaise à l'aube du Vingtième siècle : une analyse des exportations de charbon japonais à partir du port de Moji (1890-1905) », in GALAN Christian & OLIVIER Jean-Marc (dir.), *L'histoire du Japon et l'histoire au Japon (de 1853 à nos jours)*, Privat, Toulouse, p. 175-201.

SOFUE Yōichi 祖父江陽一, mars 2016, « Kōgyōka — hoashi yoshikata » 鉱業家-帆足義方 [Hoashi Yoshikata, exploitant minier], *Enerugi-shi kenkyū* エネルギー史研究 [Recherches en histoire de l'énergie], 九州大学 [Kyūshū Daigaku], n° 31, p. 48-52.

SYDNEY MORNING HERALD, 16 septembre 1887

SYDNEY MORNING HERALD, 8 octobre 1887

SYDNEY MORNING HERALD, 10 décembre 1887

SYDNEY MORNING HERALD, 28 décembre 1887

SUGIHARA Kaoru 杉原薫, 1996, *Ajia kan bōeki no keisei to kōzō* アジア間貿易の形成と構造 [La formation et la structure du commerce intra-asiatique], ミネルヴァ [Mineruva], 京都 [Kyōto], 410 p.

SUGIYAMA Kenjirō 杉山謙二郎, 2003, « Chikuhō sekitan ikkatsu hanbaisho nitsuite » 筑豊石炭一括販売所について [Au sujet de Bureau de vente exclusive du charbon du Chikuhō], Chiba shōdai ronsō 千葉商大論叢 [Revue de l'université de commerce de Chiba], vol. 40, n° 4, p. 145-164.

SUGIYAMA Shin.ya 杉山伸也, mars 1978, « Bakumatsu meiji shoki niokeru sekitan yushutsu no dōkō to shanghai sekitan shijō » 幕末、明治初期における石炭輸出の動向と上海石炭市場 [Le mouvement des exportations de charbon [japonais] et le marché du charbon à Shanghai au cours de la fin de la période shogunale et au début de l'ère Meiji], *Shakai keizai shigaku* 社会経済史学 [Histoire sociale et économique], vol. 43, n° 6, p. 19-41.

SUGIYAMA Shin.ya, avril 1982, « Nihon sekitangyō no hatten to ajia sekitan shijō » 日本石炭業の発展とアジア石炭市場 [L'industrie houillère japonaise et le marché asiatique du charbon], *Kikan gendai keizai* 季刊現代経済 [Publication périodique Économie contemporaine], n° 47, numéro spécial « Keizaishi e no atarashii sekkin » 経済史への新しい接近 [Une nouvelle approche de l'histoire économique], p. 68

SUGIYAMA Shin.ya, 1988, *Japan's Industrialization in the World Economy. 1859-1899: Export Trade and Overseas Competition*, Athlone Press, London, xv p. + 315 p.

SUMIYA Mikio 隅谷三喜男, 1968, *Nihon sekitan sangyō bunseki* 日本石炭産業分析 [Une analyse du secteur charbonnier japonais], 岩波書店 [Iwanami Shoten], Tōkyō, 12 p. + 418 p. + 10 p.

TAKANOE Kitarō 高野江基多郎, 1915, *Honpō sekitan jijō* 本邦石炭事情 [La situation de notre charbon], 福岡 [Fukuoka], autoédition, 546 p.

TANAKA Yasuo 田中康雄, 1973, « Mitsui bussan kaisha shanghai shiten 'naijō' » 三井物産会社上海支店「内状」 [Le « courrier interne » du bureau de la Compagnie des Produits Mitsui à Shanghai], *Mitsui bunko ronsō* 三井文庫論叢 [Journal de l'Institut Mitsui de recherche en histoire sociale et économique], n° 7.

TŌKYŌ YOKOHAMA MAINICHI SHINBUN 東京横浜毎日新聞, 15 juin 1885

TŌKYŌ YOKOHAMA MAINICHI SHINBUN, 21 juin 1885

TŌKYŌ YOKOHAMA MAINICHI SHINBUN, 25 juillet 1885

TŌKYŌ YOKOHAMA MAINICHI SHINBUN, 28 juillet 1885

TŌKYŌ YOKOHAMA MAINICHI SHINBUN, 29 juillet 1885

YAMAGUCHI Kazuo 山口和雄, décembre 1992, « Mitsui bussan wo chūshin to suru meiji zenki no shōhin torihiki » 三井物産を中心とする明治前期の商品取引 [Les transactions commerciales de la Compagnie des Produits Mitsui au cours du début de l'ère Meiji], *Mitsui bunko ronsō*, n° 26, p. 100.

YASUKAWA Keiichirō 安川敬一郎 [alias Bushō], 1935, Bushō yoin 撫松余韻 [L'écho de Bushō], 松本健次郎 [Matsumoto Kenjirō], 戸畑 [Tobata], 2 814 p.

Archives

Archives du Ministère des Affaires étrangères du Japon à Tōkyō (*Gaimushō shiryōkan* 外務省資料館), 3mon-1rui-1kō-6gō 外務省史料館3門1類1項6号 ; GS 3.1.1.6

Archives de Mitsui (*mitsui bunko* 三井文庫) à Tōkyō, « Kaigai ni-oite sekitan hanbai ni kan suru yakujō-sho » 海外ニ於テ石炭販売ニ関スル約定書 [Contrat de vente de charbon à l'étranger], 5 août 1886, *bussan* 物産, n° 235

Archives de Mitsui à Tōkyō, « Horonai sekitan toriatsukai meireisho » 幌内石炭取扱命令書 (traduction à mettre), 1^{er} juin 1885, *bussan* 物産, n° 236

Archives de Mitsui à Tōkyō, *bussan* 物産 n° 243

Archives nationales japonaises à Tōkyō (*Kokuritsu kōbunsho-kan* 国立公文書館), dorénavant KKK, *kōbun-roku* M18 *gojū kan* 五十卷 *gogatsu ōkura-shō dai ichi* 五月大蔵省第一 ; microfilm n° 546, p. 1060.

KKK, microfilm N-kō 公 n° 551.

KKS , microfilm N-ki 記 n° 549

Sites web

<http://kajimaya-asako.daido-life.co.jp/asako/02-02.html>

http://jpnships.g.dgdg.jp/meiji01/meiji01_yunyusen03.htm

http://www.lib.fukuoka-u.ac.jp/e-library/tenji/tankousatu/collection_img/syosai/kurate/kurate03_003.html

Résumé : Entre les années difficiles de la « déflation Matsukata » (années 1881-1884) et le « boom des entreprises » (années 1887-1889) considéré comme le début de la Révolution industrielle au Japon, l'histoire économique japonaise est comme marquée par un vide. En étudiant le port de Moji, à la pointe Nord de Kyūshū, on peut *a priori* vérifier cette vision générale : un endroit réputé « perdu » avant que le gouvernement décrète en 1889 son ouverture aux exportations internationales, ouvrant la *success story* de ce port devenant à partir des années 1890 le poumon industriel de l'Asie du Nord-Est... Or, nous montrons ici que les années 1885-1886 ne furent en réalité pas « vides » mais qu'elles furent au contraire celles de la première ouverture du port au commerce international,

à l'initiative d'une combinaison d'acteurs régionaux et locaux, associant les milieux marchands d'Ôsaka et miniers du Chikuhô sur le port de Moji. Étudiant la structure et la stratégie de l'entreprise, le traitement administratif par le gouvernement de sa demande d'action internationale et l'évolution du marché intérieur et extérieur, nous montrons que l'élément majeur qui explique l'échec des exportations internationales de charbon depuis Moji fut le refus du ministre des Affaires étrangères, Inoue Kaoru d'autoriser à l'entreprise d'employer des navires étrangers. Cela nous amène à interroger les raisons profondes d'Inoue et ses liens bien connus avec le groupe Mitsui, montrant que si les forces fondatrices de la Révolution industrielle japonaise ont bien été régionales, elles ont pu être très tôt contraintes par l'action de certaines forces gouvernementales liées aux grands groupes (zaibatsu) en formation.

Mots-clés : Histoire économique, Révolution industrielle, Japon, régions, commerce international, Asie, marché du charbon, port, Moji, Chikuhô.

Abstract: There is an apparent gap in Japanese economic history between the difficult years of the "Matsukata deflation" (1881-1884) and the "enterprise boom" (1887-1889) considered as the beginning of the Japanese Industrial Revolution. This general vision seems confirmed by the study of the port of Moji, located in northern Kyûshû: a place known as "lost" before the government opened it to international exportations in 1889, triggering the success of this port, which became, in the 1890s, the industrial heart of North-East Asia... Yet, this paper shows that 1885-1886 were in fact not "empty" years, but that they were quite the opposite in fact: the years of the first opening of the port to international trade, in light of the initiatives of a set of regional and local actors, connecting Ôsaka merchants and the Chikuhô mining industry. By studying the structure and the strategy of the company, the government's administrative answer to its demand for international action, and the evolution of domestic and international markets, we show that the main factor explaining the failure of international exportations of coal from Moji was the Foreign Minister Inoue Kaoru's refusal to allow the company to use foreign ships. Consequently, we investigate Inoue's motivations and his well-known connections with the group Mitsui, revealing that, even though the Japanese Industrial Revolution was indeed triggered by regional forces, those have been, early in history, limited by the action of certain government forces linked with the emerging conglomerates (zaibatsu).

Keywords: Economic history, Industrial Revolution, Japan, regions, international trade, Asia, coal market, port, Moji, Chikuhô.

キーワード： 国際貿易、産業革命、日本、地方、経済史、アジア、石炭市場、門司港、筑豊