

Zeitschrift:	Asiatische Studien : Zeitschrift der Schweizerischen Asiengesellschaft = Études asiatiques : revue de la Société Suisse-Asie
Herausgeber:	Schweizerische Asiengesellschaft
Band:	77 (2023)
Heft:	2
Artikel:	Naufragés aux portes du Japon d'Edo (1603-1867) : des frontières "infranchissables" et un espoir de retour
Autor:	Kashkin, Danila
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1061922

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Danila Kashkin*

Naufragés aux portes du Japon d'Edo (1603–1867) : Des frontières « infranchissables » et un espoir de retour

<https://doi.org/10.1515/asia-2022-0032>

Received September 28, 2022; accepted June 26, 2023

Abstract: It is often surmised that the Tokugawa shogunate (1603–1867) was obsessed with the notion of rigorous border control. During the first half a century of its existence, it had expelled from the country all Westerners but the Dutch, prohibited the Japanese from ever setting foot on foreign soil and banned the return of those abroad. Though, were the borders as impenetrable as they seemed to be? Historians agree nowadays that the *bakufu* maintained relations with the outside world and, even if international trade was restricted to certain nations and ports, it prospered still. The archipelago as well was far from lifeless. It was undergoing an intense urbanisation, centred mainly on the cities of Edo and Ōsaka. Before long, hosts of transport craft became a crucial part of the booming Japanese economy. However, shipwrecks were extremely common, and several hundred castaways ended up in Europe, in the United States or in their colonies in Asia, a fate that they viewed as worse than death, since they were theoretically forbidden from coming back. Many shipwrecked sailors chose to remain abroad, but some did return to their home country. This paper examines how they tried to cross a border that was reputed to be impossible to cross.

Keywords: borders; castaways; Edo; Japan; shipwreck

Durant la période d'Edo (1603–1867), l'idée d'un archipel hermétique et protégé de toute influence étrangère néfaste semble obséder les autorités japonaises. Alors que l'envoi en 1613 d'une mission diplomatique en Europe, conduite par Hasekura Tsunenaga 支倉常長 (1571–1622),¹ vassal chrétien du seigneur Date Masamune 伊達政宗 (1567–1636), aurait pu signaler une éventuelle volonté d'ouverture vers le monde occidental, déjà en 1616, à peine une décennie après la nomination de Tokugawa Ieyasu 德川家康 (1543–1616) comme shogun par la cour impériale, le *Ni kō*

¹ Les dates de naissance et de décès sont données si au moins l'une d'entre elles est connue.

*Corresponding author: Danila Kashkin, Université de Genève, Département des Langues et littératures méditerranéennes slaves et orientales, Boulevard des Philosophes 22, 1205, Geneva, Switzerland, E-mail: kashkin.danila@gmail.com

seigen-rei 二港制限令 (Édit sur la limitation à deux ports), restreint la circulation des vaisseaux européens aux seuls ports de Hirado et de Nagasaki. Les Portugais, quant à eux, perdent le droit de résidence permanente dans le pays, bien que certains hauts responsables réussissent à rester au Japon.² Or, ce n'est qu'un début.

1 Vers un contrôle progressif des frontières

En 1621, le gouvernement des Tokugawa interdit aux Japonais de se rendre à Manille. Promulgué en 1633 et réitéré en 1635, le *Kaigai tokō kinshi-rei* 海外渡航禁止令 (Édit sur l'interdiction des voyages à l'étranger) étend cette directive et leur défend de quitter le pays ou d'y retourner, d'abord après un séjour à l'étranger de plus de cinq ans, ensuite de manière générale. Les Portugais non engagés dans des activités commerciales sont renvoyés de l'archipel en compagnie de leur épouse et de leurs enfants en 1636. Quelques privilégiés se voient confinés sur l'île artificielle de Dejima dont l'aménagement a débuté deux ans plus tôt.

Malgré ces restrictions, les échanges avec les Européens se poursuivent tant bien que mal jusqu'en 1639, date à laquelle Tokugawa Iemitsu 德川家光 (1604–1651) expulse tous les Portugais du Japon et leur interdit de revenir.³ Seuls les Néerlandais sont encore tolérés sur l'archipel puisqu'ils sont protestants et ont passé de longues années à construire une relation privilégiée avec les autorités nippones, les conseillant en matière d'une possible incursion à Macao, à Keelung ou à Manille,⁴ les assurant que la Compagnie unie des Indes orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie* ou VOC) peut sans difficulté combler le vide laissé sur le marché japonais par le départ des commerçants lusitaniens.⁵ Le pays s'apprête à mettre l'Occident à distance.

Le shogunat prend des mesures aussi drastiques pour trois raisons principales. Premièrement, il voit la montée du christianisme au Japon comme une menace, le nombre de prosélytes sur l'archipel atteignant quelque 300 000 personnes dans les années 1600,⁶ et craint surtout que les paysans mécontents ne se rassemblent sous l'égide de missionnaires et ne mènent ainsi le pays dans une nouvelle ère de révoltes populaires.⁷ L'expulsion de tous les catholiques se présente alors comme une solution valable. Deuxièmement, confronté aux exportations massives d'argent vers la Chine, près de 10 000 tonnes de ce métal précieux quittant le Japon entre 1560 et

² Boxer 1990 : 32–33.

³ Hayashi et al. 1940a : vol. V, 26.

⁴ Boxer 1933 : 22.

⁵ Carré 2009 : 605 ; Siary 2020 : 244.

⁶ Beasley 1995 : 18–19.

⁷ Toby 1991 : 96.

1640,⁸ le *bakufu* souhaite à la fois limiter l'influence considérable⁹ que les Portugais exercent sur le marché et contrôler les importations de soie grège, un commerce hautement lucratif.¹⁰ Sa nouvelle politique étrangère devient ainsi une forme de protectionnisme.¹¹ Enfin, troisièmement, le jeune régime des Tokugawa cherche à réaffirmer sa position géopolitique dans le monde sinisé durant les premières décennies de son existence. Dans cette optique, la mainmise sur les échanges avec l'étranger et sur la liberté de circulation de ses propres sujets n'a pas pour but véritable d'isoler l'archipel du reste du monde, mais de renforcer le prestige du *bakufu* à l'intérieur et à l'extérieur du pays.¹² Autrement dit, en prenant exemple sur les empereurs Ming (1368–1644) et les restrictions maritimes – *haijin* 海禁 en chinois – qu'ils ont implémentées entre 1371 et 1567 pour combattre la piraterie et la contrebande, le shogunat transforme lui aussi l'accès à l'archipel à la fois en arme diplomatique et en récompense ultime réservée à ceux qui respectent son nouveau statut de centre symbolique du monde.¹³

À première vue, la rupture de la plupart des contacts avec les Européens paraît définitive et non négociable.¹⁴ En 1639, le capitaine-major Vasco Palha de Almeida, comme de nombreux prédécesseurs, convoie deux galiotes à Nagasaki, mais au lieu de recevoir la permission de débarquer à Dejima, il se voit signifier que les navires portugais ne sont plus bienvenus et qu'il doit repartir sur-le-champ. En juin 1640, le sénat de Macao envoie une mission diplomatique à Nagasaki afin de demander le rétablissement des relations commerciales. Nommés plénipotentiaires, Luís Pais Pacheco (?–1640), Rodrigo Sanches de Paredes (?–1640), Gonçalo Monteiro de Carvalho (?–1640) et Simão Vaz de Paiva (?–1640) arrivent au Japon un mois plus tard. Du préfet de Nagasaki Baba Toshishige 馬場利重 (?–1657), ils apprennent à leurs dépens l'erreur de jugement commise par ceux qui les ont envoyés :

六十一人は西城にて斬罪被成付、船は同日西泊前すゞれの沖にて被焼沈 [...] 相殘十三人は、小唐船一艘被下、七月十七日歸唐仕、尤飯米酒希薪迄被下¹⁵

8 Yamamura/Kamiki 1983 : 356.

9 Kobata 1981 : 273.

10 Cooper 1972 : 423.

11 Macé/Macé 2022 : 156, 158 ; Souyri 2010 : 343–344.

12 Carré 2009 : 599, 601.

13 Carré 2009 : 600 ; Siary 2020 : 243–244.

14 Boxer 1967 : 383–385.

15 Hayashi et al. 1940a : vol. V, 27. Cet extrait est tiré d'un rapport officiel contenu dans un recueil de sources primaires préparé sur ordre spécial du shogunat à la fin de la période d'Edo. L'original de cette compilation comprend quelque 350 volumes manuscrits couvrant les contacts du Japon avec les étrangers entre 1566 et 1825.

Soixante-et-une personnes ont été décapitées à Nishi-shiro, leur vaisseau a quant à lui brûlé au large de Nishi-domari où nous l'avions halé le même jour. [...] Les treize survivants ont été placés à bord d'un petit bateau chinois, approvisionné bien sûr en riz, en alcool et même en bois à brûler, puis renvoyés en Chine le 17^e jour du 7^e mois.¹⁶

Avant que le commodore Matthew Calbraith Perry (1794–1858) et ses navires noirs (*kurofune* 黒船) ne mettent en pratique la diplomatie de la canonnière à Uraga en 1853, aucune ambassade occidentale n'a pu convaincre les Tokugawa de modifier leur politique étrangère, même si les réponses n'ont par la suite jamais été aussi brutales que dans le cas de la délégation de Macao.

2 Un archipel clos ?

Durant la majeure partie du XX^e siècle, le paradigme dominant dans l'historiographie japonaise était celui du « pays enchaîné » (*sakoku* 鎖国) : le consensus des spécialistes insistait donc sur la vision d'un archipel coupé du monde extérieur, ce qui correspondait à la perception occidentale de la politique étrangère des Tokugawa. Toutefois, déjà dans les années 1970, des voix demandant une réévaluation de l'isolement imposé au pays par le *bakufu* se sont fait entendre, en particulier dans le contexte de l'étude de mesures similaires prises au XVII^e siècle par les Qing (1636–1912) en Chine et par les rois Chosōn (1392–1897) en Corée.¹⁷ Au fur et à mesure que l'image d'un Japon fermé commençait à se fissurer sous la pression exercée par la nouvelle génération d'historiens¹⁸ qui démontraient l'un après l'autre que le shogunat avait maintenu des liens commerciaux et même diplomatiques avec certains pays limitrophes, on a vu s'installer le paradigme actuel des « restrictions maritimes » (*kaikin* 海禁), le terme étant lui-même issu de la tradition sinisée.

Aujourd'hui, de nombreux travaux sont consacrés non seulement aux différents aspects des relations officielles du shogunat avec l'étranger,¹⁹ mais aussi à des contacts beaucoup plus informels et illégaux,²⁰ et il est généralement admis que le Japon d'Edo était loin d'être hermétiquement clos et qu'il maintenait un réseau d'échanges avec ses voisins, librement inspiré du système des rapports tributaires entretenus par la Chine avec les pays vassaux. Le modèle dit des « quatre fenêtres » (*yottsu no kuchi* 四つの口) est souvent proposé à titre d'illustration. Ces quatre fenêtres vers le monde extérieur étaient constituées par la ville de Nagasaki, par la province de Tsushima (Tsushima-no-kuni 対馬国), qui occupait l'intégralité de l'île éponyme, par

¹⁶ Le 2 septembre 1640 selon le calendrier grégorien.

¹⁷ Carré 2009 : 598–599 ; Roberts 2015 : 84.

¹⁸ Arano 1988 ; Kamiya 1997 ; Kanemitsu 2006 ; Tashiro 1982.

¹⁹ Clulow 2014 ; Hesselink 2002 ; Howell 1994 ; Lewis 2010 ; Toby 1986.

²⁰ Hellyer 2010 ; Howell 2014 ; Wilson 2010 ; Wilson 2015.

le domaine de Matsumae (Matsumae-han 松前藩) sur l'île de Hokkaidō et, pour finir, par le domaine de Satsuma (Satsuma-han 薩摩藩) qui englobait alors le territoire des provinces de Satsuma (Satsuma-no-kuni 薩摩国) et d'Ōsumi (Ōsumi-no-kuni 大隅国), ainsi qu'une partie de la province de Hyūga (Hyūga-no-kuni 日向国), ces trois provinces se situant au sud de l'île de Kyūshū.

Par le biais de Nagasaki, le *bakufu* interagissait avec les Néerlandais, désormais cloîtrés sur Dejima à la suite de l'expulsion des Portugais, ainsi qu'avec les marchands chinois, les Qing n'entretenant pas de relations officielles avec l'archipel. De fait, le Japon n'avait plus besoin des commerçants lusitaniens. Les passages réguliers de vaisseaux hollandais et d'une cinquantaine de bateaux chinois par an satisfaisaient largement la demande en produits étrangers. Déjà en 1637, les bénéfices obtenus à Hirado constituaient près de 70 % du profit global de toute la VOC et, un an plus tard, le chiffre d'affaires réalisé au Japon par les Néerlandais a surpassé les résultats obtenus par les Portugais, ce qui a convaincu les autorités shogunales qu'elles pouvaient se passer des services de ces derniers.²¹ Même si, au XIX^e siècle, le comptoir de Dejima n'affichait plus des performances aussi exceptionnelles,²² il a néanmoins fait partie des plus lucratifs et des plus stables pendant les quelque deux cents ans de son existence.²³

Peu après leur débarquement, les co-directeurs du comptoir, présents en alternance au Japon une année sur deux, transmettaient à Edo des *Oranda fusetsu-gaki* 和蘭風説書 (Rapports hollandais),²⁴ à savoir des comptes-rendus hautement formalisés informant les autorités shogunales des derniers événements à l'étranger et de la situation internationale. Outre ces rapports présentés aux fonctionnaires du *bakufu*, les responsables du comptoir avaient aussi pour tâche de tenir des journaux détaillant leur quotidien professionnel et leurs interactions avec les locaux – une source primaire devenue inestimable pour les historiens modernes.²⁵

Quant aux commerçants chinois, ils devaient eux aussi fournir aux autorités de Nagasaki des comptes-rendus réguliers sur les événements survenant dans le monde sinisé, appelés *Tōsen fusetsu-gaki* 唐船風説書 (Rapports des navires « chinois »).²⁶ Toutefois, les marins qui soumettaient ces rapports aux fonctionnaires portuaires n'étaient pas toujours chinois à proprement parler. À côté des nombreux vaisseaux arrivant à Nagasaki depuis différentes régions de Chine se trouvaient également des bateaux en provenance des pays d'Asie du Sud-Est, parfois officiellement affrétés par la cour royale de Cochinchine ou par celle du Siam.²⁷ Le terme *tōjin* 唐人, employé

21 Matsui 2018 : 140–142.

22 Dennett 1922 : 256.

23 Souyri 2010 : 349.

24 Iwao et al. 1976–1979.

25 Blussé et al. 1992–2004.

26 Ura 1958–1959.

27 Ishii 1998 : 2–3.

pour les désigner, avait à l'époque une double signification : « Chinois », certes, mais aussi « étranger », peu importe leurs origines. L'écrasante majorité des membres de l'équipage de ces navires était sinophone,²⁸ à l'exception de rares personnes qui étaient probablement des émissaires vietnamiens, khmers, thaï ou encore javanais.²⁹ De fait, ces commerçants ne construisaient pas leur propre identité de groupe selon des critères ethnogéographiques et linguistiques, mais en fonction de leur allégeance aux empereurs Ming.³⁰ Ainsi, même vivant hors de la Chine des Qing, mais se revendiquant toujours comme sujets d'une dynastie déchue, ils avaient tendance à se définir comme « Chinois ».

À travers les trois « fenêtres » restantes, le clan Sō (Sō-shi 宗氏), seigneurs de Tsushima, le clan Shimazu (Shimazu-shi 島津氏) de Satsuma et le clan Matsumae (Matsumae-shi 松前氏) administrant le domaine éponyme jouissaient du monopole du commerce respectivement avec la Corée de la dynastie Chosŏn, le royaume des Ryūkyū et les Aïnous – les populations indigènes habitant Hokkaidō, Sakhaline et les îles Kouriles. Cependant, seuls les Coréens étaient au bénéfice de liens diplomatiques officiels d'égal à égal, les Sō jouant le rôle d'intermédiaires. Considérés comme inférieurs, les deux autres peuples se voyaient imposer des relations tributaires.

S'il se réservait le droit de gérer le commerce avec la VOC et les « Chinois », le shogunat laissait une certaine autonomie aux seigneurs administrant les domaines frontaliers du pays auxquels incombaient également la responsabilité du maintien de l'ordre dans les régions tributaires et de la résolution des incidents diplomatiques.³¹ En revanche, même si le *bakufu* envisageait visiblement un système de contacts limités et contrôlés, celui-ci n'était pas sans faille. Ainsi, les Shimazu avaient accès au marché chinois par le biais des îles Ryūkyū et les Matsumae faisaient indirectement du commerce avec les Qing, tout comme avec les Russes dès les années 1750,³² grâce aux Aïnous.

Comme le suggèrent les « quatre fenêtres », la vision d'un archipel nippon inaccessible, cadenassé de l'intérieur, ne correspond donc plus au consensus historiographique, et on peut se demander s'il y avait d'autres exceptions à la politique des restrictions maritimes. Quand bien même l'édit de 1635 prévoyait notamment la peine de mort pour ceux qui, bravant les interdictions, quitteraient le pays, était-il dans les faits impossible de retourner au Japon après un séjour outre-mer?

Nous tâcherons de répondre à cette question à travers l'analyse des cas de naufrages survenus durant la période d'Edo et, plus précisément, entre les années

²⁸ Ishii 1998 : 3.

²⁹ Bachelet 2022 : 266.

³⁰ Bachelet 2022 : 263–264.

³¹ Souyri 2010 : 348–351.

³² Motoki 1961 : 200 ; Takakura 1960 : 36–38.

1680, à un moment où les restrictions maritimes sont déjà bien en place, et les années 1850 – époque où le *bakufu* a été contraint de les lever sous la pression militaire et diplomatique exercée par plusieurs délégations étrangères. Nous nous intéresserons pour ce faire surtout aux marins japonais qui se sont retrouvés en Occident à la fin de leur dérive, l'Occident étant entendu ici comme les États-Unis d'Amérique, l'Empire russe et les colonies européennes sur le continent asiatique.

La dynastie fondée par Tokugawa Ieyasu est, certes, restée au pouvoir pendant plus de 250 ans, mais, une fois définitivement établie par Tokugawa Iemitsu, la politique extérieure et intérieure du shogunat est demeurée essentiellement inchangée du milieu du XVII^e siècle et jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle.³³ Ce constat nous autorise donc à mener notre enquête sur le temps long de la période d'Edo, tout en prenant en compte les évolutions au sein de ce cadre général. En effet, les dirigeants du pays ont maintenu de façon ininterrompue les restrictions maritimes, mais en introduisant parfois des durcissements : en 1791, après l'apparition du navire britannique *Argonaut* au large de l'archipel,³⁴ ou en 1825, notamment par suite d'un assaut russe sur les territoires revendiqués par le clan Matsumae en 1806–1807³⁵ et de l'incursion du vaisseau anglais *Phaeton* à Nagasaki en 1808.³⁶ Un retour au *statu quo* s'est à chaque fois avéré inévitable, comme par exemple en 1842, l'année où les mesures supplémentaires prises en 1825 ont été abrogées.³⁷ De plus, le Japon créé par les Tokugawa était fondé à la fois sur un système rigide de classes sociales et sur un modèle économique principalement agricole, une vision confucianiste de l'agrarianisme faisant presque office d'idéologie officielle.³⁸ Un tel régime peinait à s'adapter à l'évolution de la société japonaise et aux nombreux défis qui accompagnaient son développement. Ainsi, même les réformes les plus radicales, dont notamment celles proposées par le penseur Ogyū Sorai 荻生徂徠 (1666–1728) et partiellement implémentées par Tokugawa Yoshimune 德川吉宗 (1684–1751) entre 1716 et 1745, ou encore celles entreprises par le haut conseiller shogunal Tanuma Okitsugu 田沼意次 (1719–1788) entre 1772 et 1786, de même que celles entamées par son successeur Matsudaira Sadanobu 松平定信 (1759–1829) entre 1787 et 1793,³⁹ ont été le plus souvent mises en œuvre à la suite de catastrophes naturelles ou de périodes de famine et n'ont jamais remis en question les principes fondamentaux de l'organisation politico-économique du Japon d'Edo.⁴⁰

33 Siary 2020 : 241.

34 Hayashi et al. 1940b : vol. VIII, 444 ; Howay 1940 : 242–249 ; Sakamaki 1940 : 174–175.

35 Cherevko 1999 : 167–169 ; Davydov 1994 ; Hayashi et al. 1940b : vol. VII, 217–218.

36 Hayashi et al. 1940a : vol. VI, 400 ; Souyri 2010 : 403–404.

37 Hirakawa 2008 : 180–182 ; Souyri 2010 : 422–423.

38 Amino 1995 : 256.

39 Siary 2020 : 260–263.

40 Macé/Macé 2022 : 144 ; Nakai/McClain 2012 : 204–205.

Enfin, étant donné que le nombre de cas de naufrages pertinents pour notre étude s'élève à 31 sur une période de plus de 170 ans, il nous paraît tout à fait envisageable de poser que, malgré leur importance incontestable pour notre compréhension de l'histoire politique, économique et sociale du Japon, les nombreux changements qu'a connus le pays sous le régime des Tokugawa n'ont pas forcément eu de répercussions significatives sur le quotidien de marins ordinaires. Les causes des naufrages pendant la période d'Edo sont, quant à elles, complexes, et il est difficile d'imputer ces désastres à un seul facteur, qu'il s'agisse des décisions prises par les autorités, de l'état des infrastructures locales, du niveau technologique des vaisseaux impliqués ou des conditions météorologiques.

3 Les Tokugawa face aux *daimyō*

Dès l'établissement de la dynastie Tokugawa, les notions de sécurité nationale et de paix deviennent rapidement les éléments clés de la politique du gouvernement qui en fait la base pour renforcer son propre pouvoir au détriment de celui des grands seigneurs (*daimyō*). Dans ce but, le shogunat ne peut pas se permettre d'ignorer ce qui constitue à ses yeux la base de l'économie nationale : la riziculture.

Le *bakufu*, ses alliés proches et vassaux immédiats contrôlaient entre un cinquième et un quart de toutes les terres arables de l'archipel. On appelait ces territoires *tenryō* 天領 (domaines directs). Des propriétaires locaux ayant juré fidélité à d'autres *daimyō* ou au shogun administraient les terrains restants.⁴¹ Afin de se prémunir contre les insurrections éventuelles, les Tokugawa redistribuaient périodiquement le patrimoine agricole de façon stratégique, un domaine cédé à des feudataires douteux avoisinant toujours au moins une parcelle confiée à des vassaux à la fidélité irréprochable.⁴² Le shogunat se réservait le droit de percevoir des redevances en riz des *tenryō*. Les seigneurs quant à eux bénéficiaient d'une relative autonomie et touchaient librement un revenu de leur domaine. Les taxes ainsi prélevées représentaient une part non négligeable du budget des grands clans guerriers et du *bakufu*.⁴³

Même si le shogunat ne percevait pas d'impôts directs des *daimyō*, les Tokugawa ont mis en place une série de mesures plus discrètes pour les affaiblir sur le plan économique.⁴⁴ Par exemple, les seigneurs doivent dès 1603 financer les travaux de construction publique en fournissant les matériaux nécessaires en proportion de la

⁴¹ Macé/Macé 2022 : 134.

⁴² Carré 2009 : 629–630, 633.

⁴³ Furushima 2012 : 47–48.

⁴⁴ Carré 2009 : 628–629.

taille de leur domaine dans le cadre de ce que l'on appelle *tenka-bushin* 天下普請 (construction participative). S'ils ne disposent pas de chantiers de pierres ou de scieries, ils pourvoient à la main-d'œuvre. À l'occasion de chaque projet de rénovation de château ou de pavage d'une nouvelle route, le *bakufu* réquisitionne la participation financière des *daimyō*, ce qui a pour effet de les affaiblir sur le plan financier.

Le système dit *sankin kōtai* 参勤交代 (résidence alternée) sert le même dessein.⁴⁵ D'abord introduit de façon ciblée en 1635, puis élargi à la majorité des seigneurs à quelques exceptions près en 1642, il les oblige à vivre tantôt à Edo dans une résidence secondaire près du palais shogunal, tantôt dans leur propre domaine, mais en laissant à la capitale certains membres de leur famille en otages pendant leur absence. D'une part, cela permet aux Tokugawa d'affaiblir financièrement les grands feudataires, puisque ceux-ci ne sont pas libres de décider des dimensions et de l'aménagement de leur résidence secondaire, car ces paramètres dépendent de la législation shogunale et varient en fonction du rendement du domaine concerné. Ces mêmes règlements déterminent l'importance du cortège qui accompagne le *daimyō* lors des déplacements entre son château et Edo. D'autre part, leurs absences prolongées rendent plus difficile la gestion de leurs propres terres, nécessitant l'emploi d'administrateurs supplémentaires ou de messagers de confiance.

En quoi ces mesures mises en place par le shogunat influent-elles sur le nombre de naufrages durant la période d'Edo ?

Les seigneurs, tout comme le *bakufu*, perçoivent principalement les redevances en riz, une pratique remontant aux temps de Toyotomi Hideyoshi 豊臣秀吉 (1537–1598). Désireux de mettre en place une fiscalité qui ne dépendrait pas du numéraire largement importé de Chine, ce dernier avait fait du riz la base de son système fiscal et établi les premiers cadastres estimant le *kokudaka* 石高, à savoir la capacité agricole de chaque domaine du pays équivalente à un « montant en riz » théorique.⁴⁶ Malgré sa nature périssable,⁴⁷ du fait de sa fonction fiscale cette céréale est néanmoins demeurée associée à une forte valeur symbolique et institutionnelle durant toute la période d'Edo.⁴⁸

La plus importante des taxes annuelles dues aux Tokugawa porte le nom de *nengu-mai* 年貢米 et les paysans de chaque *tenryō* s'en acquittent. Le pourcentage réellement prélevé par les représentants shogunaux dépend de plusieurs facteurs tels que l'abondance de la moisson ou les particularités du domaine en question,⁴⁹

45 Souyri 2010 : 339.

46 Carré 2009 : 555–556.

47 Schaede 2012 : 300.

48 Howell 2012 : 124.

49 Carré 2009 : 678.

mais les autorités récupèrent en moyenne entre 40 % et 50 % de récolte. Étant donné que les *tenryō* sont éparpillés à travers l'archipel, une telle distribution présente, certes, des avantages stratégiques, mais aussi un inconvénient logistique majeur. La production nationale annuelle de riz s'élève à quelque 18 millions de *koku*⁵⁰ vers 1600, avant d'atteindre environ 25 millions de *koku* un siècle plus tard.⁵¹ Compte tenu de la superficie totale des terres sous contrôle direct des Tokugawa, il faut acheminer chaque année entre 1,5 million et 2 millions de *koku* à Edo dès 1700. Entre les mois d'octobre et de décembre, un grand nombre de bateaux prennent donc la mer pour livrer cette cargaison à la capitale, trois navires sur cinq faisant naufrage.⁵²

En outre, obligés d'entretenir deux résidences à la fois et de participer à des projets de construction coûteux, les *daimyō* habitant les régions reculées du pays n'avaient que deux choix : ils devaient soit fournir ce qui était dû de leur propre grenier, engageant des vaisseaux supplémentaires pour transporter les biens en question, soit se procurer les ressources manquantes sur le marché interrégional, indispensable pour eux à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle.⁵³

Cependant, cette particularité du transport de marchandises pendant l'époque des Tokugawa ne relève plus de la vie politique du Japon d'Edo, mais de son fonctionnement économique.

4 Edo et Ōsaka

Grâce à la stabilité et à la paix relative imposées par le *bakufu*, le Japon vit une période de deux cents ans d'essor économique et d'urbanisation intense. La ville d'Edo – le nouveau centre politique du pays – se transforme en véritable métropole et devient au XVII^e siècle la plus grande ville du monde avec une population d'environ 1,1 million d'habitants.⁵⁴ En revanche, les diverses industries régionales ne se développent pas au même rythme et sont incapables d'anticiper la demande accrue en nourriture, textiles et autres articles du quotidien. Même si les paysans et pêcheurs habitant la plaine du Kantō parviennent à satisfaire les besoins locaux en crudités ou en marée, de nombreux grossistes et marchands font venir dans la capitale shogunale d'autres produits plus sophistiqués tels que des huiles, des spiritueux ou de la sauce soja, provenant pour la plupart de la région du Kansai où la production industrielle est plus développée.⁵⁵ La ville d'Ōsaka bénéficie plus que

⁵⁰ Un *koku* équivaut à environ 180 litres.

⁵¹ Souyri 2010 : 375.

⁵² Kawai 2004 : 308–310 ; Miyanaga 2013 : 189.

⁵³ Flershem 1964 : 407 ; Nakai/McClain 2012 : 156–157.

⁵⁴ Siary 2020 : 256.

⁵⁵ Nakai/McClain 2012 : 178.

d'autres de cette relation privilégiée et s'impose dès le XVII^e siècle comme la principale base de ravitaillement pour la capitale shogunale.⁵⁶ Grâce à la position géographique favorable de ce port,⁵⁷ la plupart des fabricants locaux y acheminent leurs produits avant de les livrer dans le Kantō. La ville devient ainsi sous les Tokugawa une véritable plaque tournante pour le commerce intérieur.⁵⁸ Toutes sortes de marchandises transitent donc par ses entrepôts en attendant leur envoi par le biais d'innombrables bateaux à Edo ou ailleurs.

En quête de ressources nécessaires pour assurer les corvées imposées par le *bakufu*, d'articles indisponibles à proximité immédiate ou de produits de luxe, les seigneurs se tournent eux aussi vers le port le plus animé du Kansai, ce qui densifie d'autant plus le trafic maritime. Bien qu'autorisés à frapper leur propre monnaie ou à recourir aux paiements en riz sur le territoire de leur domaine, les *daimyō* ont besoin d'une devise plus forte pour leurs transactions avec l'extérieur.⁵⁹ Les marchands des provinces de l'ouest préférant l'argent, ceux de l'est ne jurant que par l'or, seules les pièces en cuivre émises par les Tokugawa ont cours légal à travers l'intégralité de l'archipel.⁶⁰ Ainsi, la revente des céréales perçues des paysans constitue l'une des sources principales de numéraires pour les feudataires, et le quartier de Dōjima à Ōsaka devient l'épicentre de ce commerce au début du XVIII^e siècle, un marché dynamique qui échappe largement aux tentatives de contrôle gouvernemental.⁶¹ Des navires affrétés ou directement bâtis sur l'ordre des autorités seigneuriales y livrent du riz, stocké dans des *kurayashiki* 蔵屋敷, des résidences spéciales qui remplissent également les fonctions de dépôts, avant que des commerçants agréés ne se chargent de le réexpédier dans les quatre coins du pays.⁶² De plus, ces mêmes *kurayashiki* assurent le réapprovisionnement des demeures secondaires dans le cadre du *sankin kōtai*. Effectivement, faire venir à Edo les articles manquants depuis certaines régions lointaines s'avère coûteux et prend trop longtemps. L'établissement d'infrastructures supplémentaires dans le Kansai facilite l'acquisition et l'acheminement de divers biens jusqu'au Kantō, tout en permettant aux *daimyō* de promouvoir et de commercialiser les produits issus de l'économie de leur domaine.⁶³

56 Flershem 1966 : 182.

57 Macé/Macé 2022 : 75–76.

58 Carré 2009 : 692.

59 Nakai/McClain 2012 : 139.

60 Macé/Macé 2022 : 159–161 ; Siary 2020 : 248, 254–255.

61 Schaede 2012 : 304–305.

62 Schaede 2012 : 300–301.

63 Kawai 2004 : 263.

5 Le développement des infrastructures maritimes

Étant donné que les autorités shogunales et les grands seigneurs, de même que les commerçants privés avaient tous un intérêt particulier à maintenir une circulation ininterrompue de marchandises vers la capitale des Tokugawa et vers Ōsaka, ainsi qu'entre ces deux villes, le moyen de transport considéré comme le plus efficace et le plus rentable a supplanté sans surprises les alternatives existantes, le choix de tous ces acteurs se portant sur les navires de grand tonnage, la législation du pays reflétant *de facto* cette réalité économique.

En revanche, beaucoup de chercheurs surestiment l'influence des édits shogunaux sur le monde des navigateurs et des charpentiers de marine.⁶⁴ Ces spécialistes⁶⁵ suggèrent, par exemple, que les lois promulguées par le *bakufu* interdisaient la construction de grands navires, restreignaient l'arsenal des techniques mises à disposition des marins et n'autorisaient que le cabotage. Certains⁶⁶ vont même jusqu'à affirmer que les vaisseaux japonais étaient intentionnellement conçus de façon à ne pas pouvoir naviguer dans les « zones interdites d'accès » dont aucune définition formelle n'est d'ailleurs donnée.

Il semble pourtant que cela est loin d'avoir été le cas. Le malentendu trouve ses origines dans un ouvrage⁶⁷ paru en 1927 et dont l'auteur prétend qu'une loi datant de 1635 interdisait non seulement la construction de bateaux d'un tonnage supérieur à 500 *koku*, mais aussi la construction de navires dotés de plus de deux mâts ou d'une quille.⁶⁸

En effet, en 1635, à l'occasion de la réédition des *Buke shohatto* 武家諸法度 (Règlements pour les familles guerrières), Tokugawa Iemitsu prohibe de construire des vaisseaux d'un tonnage supérieur à 500 *koku*, mais sans faire une quelconque mention des quilles ou des mâts. Trois ans plus tard, en 1638, les navires commerciaux sont exemptés de cette restriction. Lorsque les *Buke shohatto* sont de nouveau révisés en 1663, cette fois par Tokugawa Ietsuna 德川家綱 (1641–1680), cet assouplissement est maintenu.⁶⁹

Autrement dit, aucune restriction durable n'a jamais été imposée aux charpentiers de marine civile ou aux armateurs privés, et pour cause : le pays avait besoin de plus en plus de vaisseaux de tonnage important, car ils étaient indispensables au

⁶⁴ Wood 2009 : 30.

⁶⁵ Ayuzawa 1966 : 1–2 ; Fajnberg 1959 : 226 ; Katō 1990 : 428–429 ; Kita 2017 : 47 ; Yoshioka 1944 : 50–51.

⁶⁶ Plummer 1984 : 34 ; Siary 2004 : 22.

⁶⁷ Unekawa 1927.

⁶⁸ Adachi 1995 : 11–14.

⁶⁹ Kobayashi 1993 : 110–111.

transport de marchandises de toute sorte, à commencer par des céréales. Par exemple, près de 90 vaisseaux chargés de riz entraient chaque jour dans la baie d'Edo durant la seconde moitié du XVIII^e siècle.⁷⁰

En soi, ce n'est pas étonnant : quelles que soient la période historique et la région du globe concernée, le transport maritime se révèle toujours supérieur au transport terrestre lorsqu'il s'agit de marchandises pondéreuses, et le cas japonais n'a pas fait exception à cette constante.⁷¹

S'il a été pendant longtemps impossible de se passer de l'un et de l'autre, les routes les plus empruntées comprenant un mélange de tronçons terrestres et maritimes,⁷² le développement des connexions par bateau entre la plupart des ports de l'île de Honshū au XVII^e siècle a cependant permis de réduire le temps de livraison, rendant progressivement obsolète le ravitaillement par voie terrestre. Même si les premières initiatives pour l'établissement de ces routes alternatives ont été le fait de différents clans seigneuriaux,⁷³ à la suite du grand incendie d'Edo survenu en 1657 (Meireki no taika 明暦の大火) et de plusieurs périodes de disette successives dues à de mauvaises récoltes, les Tokugawa prennent le relais, cherchant des solutions plus efficaces pour faire venir le riz des redevances à la capitale.⁷⁴ Ainsi, l'entrepreneur et magnat Kawamura Zuiken 河村瑞賢 (1618–1699) trace sur mandat shogunal deux grandes voies entre 1671 et 1672 : la *nishi-mawari kōro* 西廻り航路 (route de navigation occidentale), reliant les ports de la mer du Japon à Ōsaka, et la *higashi-mawari kōro* 東廻り航路 (route de navigation orientale), assurant le trafic entre le nord du pays et Edo. Desservant les baies entre Edo et Ōsaka, la *nankairo* 南海路 (route maritime méridionale) complète le circuit.

Les divers acteurs locaux et interrégionaux ne peuvent pas ignorer ces nouvelles artères, plus rapides et moins onéreuses à exploiter.⁷⁵ Même les risques inhérents de la navigation autour de l'archipel ne les dissuadent pas de la justesse de leur choix.⁷⁶ Si, dans les années 1600, la majorité des navires commerciaux appartiennent encore à quelques grandes familles marchandes bénéficiant du patronage des seigneurs intéressés, le marché des services logistiques ne cesse de se développer.⁷⁷ Des centaines de petites entreprises spécialisées dans le transport de marchandises ou de passagers ouvrent ainsi leurs portes, un seul vaisseau constituant souvent l'entièreté

70 Keene 1984 : 46.

71 Souyri 2010 : 379.

72 Wood 2009 : 42–43.

73 Flershem 1966 : 183–184.

74 Nakai/McClain 2012 : 164–165.

75 Flershem 1966 : 186–187

76 Macé/Macé 2022 : 153.

77 Ishii 1968 : 869.

de leur flotte,⁷⁸ et de plus en plus de bateaux se dirigent vers les mers de Kumano (Kumano-nada 熊野灘) et d'Enshū (Enshū-nada 遠州灘) que ni ces bâtiments ni leur équipage ne sont prêts à affronter.

6 Les dangers de la navigation

Au début de la période d'Edo, chaque région du pays dispose de navires adaptés à sa géographie et aux particularités de son économie. Des *Ise-bune* 伊勢船 et des *futanari-bune* 二成船 circulent entre la province d'Ise (Ise-no-kuni 伊勢国) et le Kantō, des *saika-bune* 雜賀船 et des *bezai-sen* 弁才船 traversent la mer intérieure de Seto (Seto naikai 濑戸内海), alors que des *hokkoku-bune* 北国船, des *hagase-bune* 羽ヶ瀬船 et des *maze-bune* 間瀬船 sillonnent l'ouest de l'archipel.⁷⁹

Toutefois, à partir du XVIII^e siècle, le *bezai-sen* s'impose aux dépens des autres types de bateaux. Le *bezai-sen* ou *sengoku-bune* 千石船 se prévaut en effet d'un avantage majeur par rapport aux concurrents, un atout qui contribue à sa popularité et à sa reconnaissance comme nouveau standard dans le métier : la voile constitue son unique moyen de propulsion, contrairement aux autres navires de l'époque dont l'équipage doit faire force de rames lorsque le vent tombe ou change.⁸⁰ Un *bezai-sen* peut prendre une telle vitesse qu'il n'y a plus besoin de compenser la perte de temps engendrée par un calme plat soudain, ce qui permet de réduire en conséquence le nombre de matelots à bord du navire.⁸¹

Le *sengoku-bune* est en outre réputé à l'époque pour sa coque dotée d'une grande résistance latérale,⁸² tandis que son gouvernail et son mât constituent un autre point fort de sa conception. Tous deux rétractables et rabattables, ils augmentent la manœuvrabilité et l'agilité du navire pendant les amarrages et les démarrages, puisque la plupart des ports japonais se trouvent le long des côtes ou dans des lagunes aux eaux peu profondes.⁸³ En ce qui concerne le pont d'un *bezai-sen*, le platelage de sa partie médiane est amovible, l'équipage pouvant de ce fait accéder directement aux cales et manipuler plus aisément la cargaison.⁸⁴

En somme, le navire peut facilement manœuvrer à l'intérieur de baies ou caboter et son rendement économique lui permet d'écraser toute concurrence.⁸⁵ Or,

78 Flershem 1964 : 407–408.

79 Kawai 2004 : 289.

80 Ishii 1968 : 870.

81 Ishii 1968 : 877.

82 Ishii 1968 : 870–871.

83 Ishii 1968 : 873, 875 ; Kawai 2004 : 293.

84 Ishii 1968 : 872.

85 Plummer 1984 : 34–35 ; Wood 2009 : 43.

étant initialement conçu pour la navigation côtière dans la mer intérieure de Seto, il n'est pas adapté à la haute mer.⁸⁶ Ses nombreux atouts se transforment en inconvénients graves si un *sengoku-bune* est pris dans une tempête. La partie du gouvernail submergée dans l'eau est disproportionnellement longue et son mécanisme est suspendu à travers une fente dans la coque et ne comporte aucune charnière, ce qui le rend particulièrement fragile, surtout quand la mer devient houleuse.⁸⁷ Bien que le pont du *sengoku-bune* soit très pratique pour la manutention, il n'est pas complètement étanche et sa partie amovible constitue une voie d'eau lors des intempéries.⁸⁸ De plus, les équipages ont l'habitude de surcharger leur bateau et de couvrir la cargaison avec des paillassons, ce qui augmente la perméabilité des cales.⁸⁹

Chaque *bezai-sen* court donc le risque de faire naufrage dès qu'il s'aventure en haute mer.⁹⁰ Alors qu'aucune loi ne leur interdit de construire des vaisseaux plus adaptés, les armateurs, tout comme les bâtisseurs de navires, n'ont cependant pas l'air de se soucier du danger auquel s'exposent les marins et cela pour des raisons d'ordre économique. Un meilleur bateau nécessitant plus de matelots et disposant d'un volume de chargement réduit,⁹¹ les commerçants qui font construire et exploitent les *sengoku-bune* négligent probablement les pertes liées à un naufrage éventuel au regard des profits potentiels.

Les équipages ne disposent pas non plus des connaissances nécessaires pour sortir en toute sécurité des eaux maigres. Contrairement à leurs prédécesseurs qui se rendaient dans les ports d'Asie du Sud-Est à bord de vaisseaux marqués du sceau vermillon (*shuin-sen* 朱印船) pour y faire du commerce au début du XVII^e siècle, une pratique interdite par les Tokugawa peu après la mise en place des restrictions maritimes,⁹² les marins cabotant entre les îles de l'archipel dans les années 1600–1630 ne connaissent pas les techniques de navigation hauturière, car elles sont à l'époque considérées comme inutiles.⁹³ Les armateurs ne voient selon toute vraisemblance aucun intérêt à investir dans la formation des équipages, composés pour la plupart de non-professionnels.⁹⁴

Les marins qui traversent la mer intérieure de Seto ou longent les côtes utilisent donc depuis toujours une méthode de navigation similaire à celle développée par leurs confrères chinois et malais, à savoir le *yamami* 山見, littéralement « regarder la

86 Miyanaga 2013 : 191.

87 Ishii 1968 : 875–876 ; Kawai 2004 : 293–294.

88 Kawai 2004 : 293.

89 Ishii 1968 : 877.

90 Kobayashi 1993 : 111.

91 Ishii 1968 : 877 ; Kobayashi 2000 : 54.

92 Amino 1995 : 255–256.

93 Kawai 2004 : 272–273.

94 Plummer 1984 : 36 ; Siary 2004 : 22–23.

montagne ».⁹⁵ Les équipages se servent de repères visibles tels que caps, baies, villages, temples ou sanctuaires pour déterminer la position de leur navire et estimer la distance qui leur reste encore à parcourir. Pour des raisons évidentes, ils évitent de naviguer la nuit et font souvent halte dans des ports, une pratique que les marins eux-mêmes appellent *jinori* 地乗り ou « chevaucher la terre ». Cependant, afin de réduire le temps passé à quai et donc gagner en rentabilité, de plus en plus d'équipages adoptent une nouvelle façon de naviguer appelée *okinori* 沖乗り ou « chevaucher la mer » : au lieu d'attendre un vent arrière près des côtes (*chi* 地), les navires jettent l'ancre au large (*oki* 沖) dans l'espoir qu'elle s'accroche à un récif ou à un écueil. Si cette pratique permet de raccourcir les trajets, elle a l'inconvénient d'exposer les vaisseaux aux dangers de la haute mer.⁹⁶

Même leurs équipements ne sont pas adaptés aux traversées qu'ils entreprennent.⁹⁷ Les marins disposent d'outils permettant d'estimer la distance jusqu'au littoral ou le moment de la journée, mais ils ne peuvent calculer ni la longitude ni la latitude. Ils n'ont pas l'habitude d'utiliser de véritables cartes nautiques, se servant plutôt de descriptions orales et de schémas des côtes transmis par des confrères. En outre, la précision d'une boussole traditionnelle japonaise baisse drastiquement en cas de mer houleuse puisqu'elle nécessite une surface plate et stable pour fonctionner correctement.

Enfin, les routes le plus souvent empruntées par les *sengoku-bune* impliquent du cabotage à l'est de l'île de Honshū et s'avèrent très dangereuses en hiver, autrement dit pendant la période de l'année où un nombre important d'équipages prennent la mer.⁹⁸

En effet, les masses d'air se déplacent des régions de haute pression vers des régions de basse pression. Puisque des zones de pression variable se forment ça et là à des moments précis de l'année, les mouvements de certaines masses d'air deviennent eux aussi saisonniers : les vents appelés « moussons » soufflent par exemple de la terre vers la mer en hiver et de la mer vers la terre en été. Il s'agit d'un phénomène météorologique majeur pour les territoires qui se situent à la charnière entre les continents et les océans, dont le Japon, pays insulaire à la fois proche du plus grand continent (l'Asie ou l'Eurasie, comme il est désigné dans certains systèmes géographiques) et du plus grand océan du monde (l'océan Pacifique).⁹⁹

En hiver, un fort vent du nord-ouest amène l'air froid depuis la Sibérie et la Chine vers l'archipel. Cependant, étant donné que la différence de températures entre la terre et la mer est moins importante qu'en été, la direction de cette mousson

⁹⁵ Miyanaga 2013 : 191.

⁹⁶ Kawai 2004 : 273–274.

⁹⁷ Kobayashi 2000 : 54–55 ; Miyanaga 2013 : 189.

⁹⁸ Arakawa 1964 : 188, 192 ; Kurashima 1968 : 864.

⁹⁹ Arakawa 1964 : 14.

est variable. En général, un tiède vent du sud souffle avant le passage de la dépression qui, à son tour, provoque un vent de secteur nord accompagné d'une composante ouest particulièrement forte. Les marins de la période d'Edo redoutaient cette composante ouest qu'ils appelaient *ōnishi-kaze* 大西風 (grand vent occidental), le passage irrégulier des dépressions provoquant une dégradation rapide et imprévisible des conditions météorologiques.¹⁰⁰

Les mers entourant l'archipel, quant à elles, ne sont pas moins dangereuses indépendamment des moussons. Le Kuroshio (黒潮), le deuxième plus grand courant océanique de la planète après le Gulf Stream, joue un rôle semblable : le Gulf Stream amène des eaux chaudes tropicales vers les régions polaires depuis le golfe du Mexique vers l'océan Atlantique en suivant la côte est des États-Unis, tout comme le Kuroshio qui prend sa source au large des côtes taiwanaises et se dirige vers le nord-est. Son nom signifie en japonais « courant noir », et il le doit à la couleur indigo de ses eaux, cette teinte particulière étant due à leur température élevée et à leur haute salinité. Cependant, ce courant portait aussi un autre nom plus expressif : Kurose-gawa 黒瀬川 ou « Rapides noirs ». Bien qu'en général sa vitesse n'excède pas quelque cinq kilomètres par heure, elle peut par endroits atteindre le double.¹⁰¹ S'emparant des navires japonais endommagés pour ensuite les faire dériver en direction du continent nord-américain,¹⁰² le courant représentait un danger non négligeable pour les vaisseaux qui cabotaient au sud de l'archipel, notamment dans les mers d'Enshū et de Kumano dont les bassins connaissaient annuellement beaucoup de naufrages.¹⁰³

7 Après le naufrage

Pour la plupart des *bezai-sen*, toute rencontre avec les éléments déchaînés peut s'avérer fatale. Rishichi 利七 (1829–1869), l'un des membres de l'équipage de l'*Eiriki-maru* 永力丸 naufragé en 1851, la décrit ainsi : « 此時柱なしの船二艘其外大小船の津所々流る¹⁰⁴ À ce moment, des restes de bateaux, petits et grands, flottaient partout, en plus de deux navires sans mât. »

Malmenés par l'*ōnishi-kaze*, ces navires peu étanches perdent rapidement leur gouvernail, mais se révèlent parfois suffisamment solides pour rester à flot, quoique sans moyens de lutter contre le Kuroshio qui les emporte dans le Pacifique.¹⁰⁵ Les

100 Arakawa 1964 : 18 ; Kurashima 1968 : 865.

101 Kurashima 1968 : 864.

102 Brooks 1876 : 18.

103 Kawai 2004 : 307, 309–310 ; Kobayashi 1993 : 110.

104 Okuda 1968 : 671. Cet extrait est tiré du récit de naufrage qu'un fonctionnaire du domaine de Tottori (Tottori-han 鳥取藩) a rédigé à la suite de l'interrogatoire subi par Rishichi peu après son retour au Japon en 1854.

105 Kurashima 1968 : 864.

hyōryūmin 漂流民 (naufragés) ont peu de chances de s'en sortir et beaucoup succombent à la faim ou à la soif. Quelques marins parviennent néanmoins à s'échouer sur un rivage inconnu ou à attirer l'attention d'un navire, ce qui n'est pas toujours synonyme de salut.

Ne parlant pas la même langue, les *hyōryūmin* n'ont d'autre solution que de se fier aux capitaines de ces vaisseaux. Si nombre d'entre eux se préoccupent du sort de leurs protégés et font tout leur possible pour les aider, certains ont moins de scrupules, n'hésitant pas à profiter de l'ignorance et de la crédulité des naufragés. Les baleiniers notamment manquent souvent de bras et engagent des travailleurs temporaires pour remplacer les membres de l'équipage qui décident de quitter le navire.¹⁰⁶ Ce même déficit de main d'œuvre pousse souvent les capitaines à réduire presque en esclavage les marins japonais qu'ils secourent,¹⁰⁷ comme dans le témoignage suivant :

此處にて四年前のことなりし、日本の漂船あり。其船人等悉く死亡し、唯一名余見しを
「イシパニシ」の船ニ助命られ、終に此に止りしが、其人其驅使れるの苦しきを厭ひ、
獨り小船を盜乗、其終処を知るものなし¹⁰⁸

Quatre ans auparavant, un navire japonais a fait naufrage ici. Tous les membres de l'équipage sont morts à l'exception d'une seule personne qui a été sauvée par un navire espagnol. Pour finir, il a été amené ici, mais, tourmenté et obligé de travailler beaucoup, il a volé un petit bateau et est parti avec. Nul ne sait où son voyage a pris fin.

Une éventuelle rencontre avec des locaux n'est pas toujours bienvenue non plus. Ainsi, en juin 1729, le navire *Wakashio-maru* 若潮丸 atteint après avoir dérivé pendant six mois le sud du Kamtchatka où les 17 membres de son équipage croisent le chemin d'Andrej Shtinnikov¹⁰⁹ (Андрей Штинников, ?–1732), chef cosaque à la tête d'un ost de Kamtchadales.¹¹⁰ Le soulagement des Japonais se croyant enfin sortis d'affaire est de courte durée, car Shtinnikov donne l'ordre de les massacrer :

106 Nakaguni/Kitadai 2003 : 66.

107 Kawai 2004 : 159.

108 Kawada vol. III: 13. Cet extrait est tiré du récit de naufrage qu'un lettré du domaine de Tosa (Tosahan 土佐藩) a terminé en 1853 à la suite d'une série d'entretiens personnels avec le *hyōryūmin* Nakahama Manjurō 中浜万次郎 (1827–1898), alias John Mung. Il sera de nouveau question de ce personnage dans la dernière partie du présent article.

109 Tous les noms et mots russes ont été retranscrits selon le standard GOST R 7.0.34-2014.

110 Kanmura 2014 : 127–128.

Японцы [...] въ началѣ стали ублажать и умилостивлять поклонами, но какъ вмѣсто склонности увидѣли пускаемыя стрѣлы, то иные помешались въ воду, а остальные отъ части копьями переколоты, отчасти собственнымими своими саблями, которые подарили Штинникову, въ знакъ своей покорности, перерублены¹¹¹

Les Japonais [...] ont au dÃ©but commencé à les amadouer avec des courbettes, mais quand ils ont vu des flèches décochées en lieu et place de bienveillance, certains d'entre eux se sont jetés dans l'eau et les autres ont quant à eux été tués à coups de piques ou avec les sabres qu'ils avaient eux-mêmes offerts à Shtinnikov pour faire acte de soumission.

Seuls deux naufragés, Sōzō 宗蔵 (1693–1736) et Gonzō 権蔵 (1718–1739), survivent à la tuerie et voient leur tourmenteur puni pour ses actes.¹¹²

La terre ferme, quant à elle, s'avère souvent inhabitée et invivable. Par exemple, pas moins de dix groupes de Japonais se retrouvent dans des circonstances similaires sur l'île de Torishima (鳥島), au sud-est de la péninsule d'Izu (Izu hantō 伊豆半島).¹¹³ L'un d'eux, le naufragé Nakahama Manjirō y passe plusieurs mois aux côtés de ses quatre compagnons avant d'être secouru en juin 1841 par le baleinier américain *John Howland*. Durant leur séjour sur l'île, les *hyōryūmin* font une curieuse découverte, comprenant qu'ils ne sont pas les premiers à avoir accosté dans ces lieux déserts : « 或日五右衛門・万次郎打連、磯より上江狩廻り、嶮岨を攀、三四丁登り候処、広き平地有之、石を畳ミたる古井の如き物御座候¹¹⁴ Un jour, Goemon, accompagné par Manjirō, est parti chasser loin de la plage. Ils ont gravi le col et, à la hauteur de quelque 3–4 *chō*,¹¹⁵ ont vu une large plaine où il y avait un empilement de pierres qui ressemblait à un vieux puits. »

Enfin, même si certains naufragés survivent, finissant leur périlleux voyage aux États-Unis ou en Russie continentale, ils savent que les édits shogunaux leur interdisent techniquement de revenir au Japon. Beaucoup se résilient à leur sort, à l'image de Sōzō et de Gonzō qui deviennent professeurs à l'école de langue japonaise de Saint-Pétersbourg,¹¹⁶ ou de Toraemon 寅右衛門, l'un des compagnons de Manjirō, qui se construit une nouvelle vie à Hawaï comme charpentier, époux et père de famille.¹¹⁷ D'autres n'abandonnent toutefois pas l'espoir de rentrer chez eux.

111 Krasheninnikov 1755 : 223–224. Cet extrait est tiré de la première monographie scientifique en langue russe dont l'auteur a passé quatre ans au Kamtchatka entre 1737 et 1741. Durant son séjour sur la péninsule, il a réuni une vaste collection de données géographiques, historiques et ethnographiques.

112 Hori 1920 : 32.

113 Haruna 1988 : 70–73.

114 Yoshida 1962 : 134. Cet extrait est tiré du récit de naufrage qu'un fonctionnaire du domaine de Tosa a rédigé à la suite de l'interrogatoire subi par Nakahama Manjirō un an après son retour au Japon en 1851.

115 1 *chō* équivaut à environ 109 mètres.

116 Harima 1922 : 47–48 ; Kisaki 1991 : 29–31.

117 Arakawa 1964 : 141–142 ; Bernard 1992 : 110–111, 115.

8 Les chemins du retour

Tout comme il existe quatre « fenêtres » pour faire du commerce avec le Japon des Tokugawa, les naufragés disposent aussi de plusieurs routes pour revenir dans l'archipel, dont la plus spectaculaire est d'entrer dans un port japonais à bord d'un navire occidental faisant partie d'une ambassade officielle. Nombre de marins ont été rapatriés de la sorte pendant la période d'Edo.

Quelques-unes de ces missions diplomatiques, telles que celle du voilier portugais *São Paulo* parti de Macao vers Nagasaki en 1685, restent jusqu'à présent relativement inconnues et peu étudiées. Lors de cette dernière tentative de rétablir les échanges commerciaux entre les deux villes, les autorités coloniales lusitaniennes avaient cru qu'en présentant aux fonctionnaires shogunaux Tahei 太兵衛 et ses onze matelots, naufragés en 1684, le capitaine Manuel de Aguiar Pereira pourrait s'attirer les bonnes faveurs du gouvernement japonais,¹¹⁸ mais l'échec du plénipotentiaire a interrompu les rapports nippo-portugais officiels pour presque 180 ans.

D'autres ambassades de plus importante envergure ont changé le cours de l'histoire du Japon, mettant des marins aux origines tout à fait modestes sur le devant de la scène des relations internationales, comme par exemple Daikokuya Kōdayū¹¹⁹ 大黒屋光太夫 (1751–1828), Isokichi 磯吉 (1766–1838) et Koichi 小市 (1747–1793), rapatriés par Adam Laksman (Адам Лаксман, 1766–?) lors de son séjour à Nemuro (根室) en 1792–1793,¹²⁰ ou encore Tsudayū 津太夫 (1744–1814), Gihei 儀兵衛 (1762–1806), Sahei 佐平 (1763–1829) et Tajūrō 太十郎 (1763–1829), ramenés à Nagasaki par Nikolaj Rezanov (Николай Резанов, 1764–1807) en 1804,¹²¹ puis remis aux autorités portuaires en 1805.¹²²

Quelles que soient les raisons qui ont conduit au Japon ces dignitaires, les marins nippons qui les accompagnaient avaient fait un parcours très similaire, vivant à la solde de gouvernements étrangers depuis des mois, voire des années après avoir été secourus. Les Occidentaux finissaient toujours par révéler leurs véritables intentions, les *hyōryūmin* n'étant pour eux que des pions sur l'échiquier diplomatique, et leur présence à bord des navires, un prétexte convenable pour entamer un dialogue avec les Tokugawa.

Les procédures auxquelles les fonctionnaires shogunaux soumettent les naufragés rapatriés, quant à elles, varient considérablement. Lorsque Tahei et ses compagnons quittent le *São Paulo* en 1685, les représentants des autorités portuaires

118 Kawai 2004 : 13–15.

119 Il sera de nouveau question de ce personnage dans la dernière partie du présent article.

120 Kamei 1990 : 65–68 ; Kisaki 1992 : 174–175 ; Preobrazhenskij 1961 : 119–146.

121 Rezanov 1994 : 101.

122 Kisaki 1997 : 167–170, 179–182.

les interrogent minutieusement.¹²³ Jugeant les explications fournies satisfaisantes, ils déclarent l'incident clos et permettent aux *hyōryūmin* de rentrer chez eux.¹²⁴ En revanche, cent ans plus tard, Kōdayū et ses confrères reçoivent un accueil radicalement différent à la suite de leur transfert aux autorités du clan Matsumae. Koichi étant mort entre-temps, les deux marins survivants sont isolés, puis envoyés à Edo.¹²⁵ Questionnés par les plus hauts responsables du régime, y compris par le shogun Tokugawa Ienari 德川家斉 (1773–1841) en personne, les *hyōryūmin* et les connaissances à leur disposition sont jugés trop dangereux pour la stabilité du pays.¹²⁶ Les procès-verbaux de leurs interrogatoires cachetés et interdits de circulation, Kōdayū et Isokichi sont assignés à résidence surveillée dans l'enceinte du palais shogunal et ceci jusqu'à la fin de leurs jours.¹²⁷

De fait, des vaisseaux étrangers arrivent régulièrement dans les ports de l'archipel durant la première moitié du XIX^e siècle afin de rapatrier des marins secourus. Les autorités de l'archipel réagissent alors pour limiter l'influence éventuellement exercée par ces naufragés sur la société japonaise et développent une nouvelle procédure d'accueil des *hyōryūmin*, clairement inspirée des leçons apprises lors du débarquement de Kōdayū et d'Isokichi avec, pour seule différence, une baisse drastique des moyens financiers engagés. Tsudayū et ses trois compagnons sont les premiers à en faire l'expérience en 1804.¹²⁸ Au lieu de couper les naufragés de tout contact avec leur milieu et de les enfermer dans une dispendieuse cage dorée, le shogunat les autorise à rentrer chez eux après avoir obtenu la certitude qu'ils n'ont pas quitté le pays de leur propre initiative, ni adopté la foi catholique pendant leur séjour en Occident.¹²⁹ Les fonctionnaires vérifient scrupuleusement tous les effets des naufragés rapatriés, confisquent notamment les armes et les livres, et échangent les pièces de monnaie étrangère contre de l'argent japonais.¹³⁰ Une fois rentrés dans leur village, les *hyōryūmin* se voient appliquer une panoplie de mesures supplémentaires : leur liberté est drastiquement restreinte, ils ne doivent plus jamais évoquer leur vécu en Occident, déménager, prendre la mer ou quitter leur domicile sans autorisation, leur décès faisant l'objet d'une déclaration officielle.¹³¹

123 Kawai 2004 : 16–18.

124 Kawai 2004 : 21–22.

125 Kisaki 1992 : 179.

126 Yamashita 2004 : 212–216.

127 Keene 1984 : 55–57.

128 Kawai 2004 : 244–245.

129 Kisaki 1997 : 183–184, 188.

130 Kisaki 1997 : 185.

131 Kawai 2004 : 245.

Néanmoins, ce nouveau système de surveillance s'avère souvent défaillant. La communication entre les îles ou même certaines régions à l'intérieur de Honshū étant défaillante ou trop lente, les différentes instances locales ne parviennent pas toujours à contrôler les déplacements des anciens naufragés d'une ville à l'autre ou ne sont pas assez vigilantes dans l'application des directives shogunales. Nombre de *hyōryūmin* réussissent donc à contourner ces restrictions. Par exemple, Oguri Jūkichi 小栗重吉 (?–1853), le capitaine du *Tokujō-maru* 督乘丸, naufragé en 1813 et de retour au Japon en 1816, quitte plusieurs fois le territoire du domaine d'Owari (Owari-han 尾張藩) où il est assigné à résidence. En outre, il organise des expositions d'objets qu'il a rapportés de Russie¹³² et publie même un livre¹³³ afin de financer la construction d'une stèle commémorant ses compagnons décédés à l'étranger.¹³⁴

Dans la mesure où, d'après les sources existantes, aucun rapatriement après un séjour en Occident n'a eu lieu entre 1685 (retour de Tahei et de ses compagnons depuis Macao) et 1792 (retour de Daikokuya Kōdayū, Isokichi et Koichi depuis l'Empire russe), on ne peut qu'émettre des hypothèses sur les raisons du changement d'attitude des Tokugawa à l'égard des naufragés.

Étant donné que l'apparition de Tahei et de ses compagnons dans la baie de Nagasaki constituait une première, nous pourrions supposer que le *bakufu* ne s'est pas rendu compte en 1685 du danger potentiel que représentaient les naufragés ayant interagi avec des Occidentaux, et que, par conséquent, les autorités ne disposaient pas encore de procédure spécifique pour traiter ce type de cas. Toutefois, il se peut que la décision apparemment précipitée des Tokugawa de relâcher aussitôt les *hyōryūmin* en 1685 se soit inscrite en réalité dans une démarche beaucoup plus complexe et dûment réfléchie.

D'une part, les douze naufragés avaient dérivé jusqu'à Macao et ne revenaient donc pas d'Europe ou des États-Unis. Même s'il s'agissait d'un territoire colonial portugais, cette région restait malgré tout sinisée et largement peuplée de Chinois, ce qui limitait les contacts des marins japonais avec les Lusitaniens. D'autre part, les Japonais n'y avaient séjourné que quelques mois, une période beaucoup trop courte pour leur permettre d'apprendre quoi que ce soit du monde extérieur. Enfin, il ne faut pas oublier que le rapatriement de *hyōryūmin* depuis l'Occident a toujours constitué un événement extraordinaire proportionnellement au nombre de naufragés rapatriés au Japon depuis la Chine ou la Corée.

En effet, si les aléas de la navigation ont assez régulièrement entraîné des marins en détresse vers d'autres continents, pas moins de 13 bateaux japonais dérivant par

132 Kawai 1964 : 211–212.

133 Kawai 1964 : 218–219.

134 Kawai 1964 : 231–233.

exemple jusqu'au territoire russe entre 1696 et 1850,¹³⁵ un nombre beaucoup plus important de *hyōryūmin* sont rentrés au Japon depuis des régions sinisées. Quelque 90 cas de dérives de marins japonais jusqu'à la péninsule coréenne sont ainsi signalés entre 1618 et 1872.¹³⁶ Ce « trafic des naufragés » est de fait multidirectionnel entre les trois pays. Ainsi, plus de 180 navires chinois ont dérivé jusqu'aux côtes japonaises entre 1750 et 1850.¹³⁷ Quant aux vaisseaux coréens, 35 cas sont documentés entre 678 et 1079, 50 entre 1289 et 1591 et plus de 970 entre 1599 et 1872.¹³⁸ Le phénomène est si ordinaire que deux termes signifiant « naufrage » coexistent dans la langue japonaise à l'époque : *hyōryū* 漂流, qui désigne les naufrages et la dérive de Japonais, et *hyōchaku* 漂着, mot alors réservé aux cas de naufrages d'étrangers qui parviennent à atteindre l'archipel nippon. Dans le cas des *hyōchakumin* 漂着民, les courants jouent un rôle non négligeable. Peu de navires chinois et coréens dérivent vers le continent américain ou jusqu'en Russie parce que les courants de Liman et de Tsushima les emportent naturellement vers le Japon où les autorités locales accueillent les équipages.¹³⁹

Au fur et à mesure que le paradigme des « restrictions maritimes » s'est imposé dans l'historiographie japonaise, notre compréhension de la place occupée par les *hyōryūmin* dans les rapports que les Tokugawa entretenaient avec le monde extérieur a elle aussi évolué.¹⁴⁰ Si, à un stade antérieur de la recherche, chaque cas de naufrage était perçu comme exceptionnel et allant à l'encontre des lois promulguées par le *bakufu*, des spécialistes¹⁴¹ suggèrent aujourd'hui que ces événements étaient au contraire tout à fait banals et qu'il existait une procédure officielle de rapatriement des naufragés survivants, cet ensemble de formalités faisant partie du cadre des relations du Japon d'Edo avec la Corée de la dynastie Chosōn, de même que lors des échanges commerciaux avec la Chine des Qing.

Autrement dit, quand Tahei et ses compagnons sont arrivés de Macao à bord d'un vaisseau portugais en 1685, les autorités portuaires ont suivi le protocole existant. Ce n'est qu'en 1792 que, recueillant le récit de Kōdayū et d'Isokichi, les fonctionnaires shogunaux ont compris le danger représenté par les *hyōryūmin* rapatriés d'Occident et ont décidé de mettre en place un double système d'accueil et d'isolement destiné à perdurer sous diverses formes jusqu'à la fin du régime.

135 Hirakawa 1998 : 199.

136 Ikeuchi 1998 : 26–27.

137 Zhang 2006 : 26.

138 Ikeuchi 1998 : 12–13.

139 Brooks 1876 : 7.

140 Wood 2009 : 58–60 ; Xing 2019 : 7–8.

141 Arano 1983 ; Arano 2000 ; Haruna 1994 ; Haruna 1995.

9 Un espoir de retour

Il apparaît des sources documentant le parcours des naufragés qu'ils se retrouvaient souvent privés de leur liberté, livrés aux décisions de capitaines, fonctionnaires ou diplomates occidentaux. On peut se demander ce qu'il en était de leur propre point de vue : ces *hyōryūmin* voulaient-ils vraiment rentrer au Japon ? Certains cas semblent le suggérer.

Par exemple, il ne fait pas de doute que Nakahama Manjirō cherche à retourner dans son pays natal pendant les quelque dix ans qu'il passe aux États-Unis : engagé comme mousse à bord du baleinier *Franklin* de 1846 à 1849, le jeune naufragé tente à deux reprises de rejoindre les côtes japonaises, une fois en passant par les Ryūkyū,¹⁴² puis par le biais du domaine de Sendai (Sendai-han 仙台藩).¹⁴³ À la suite de son retour à New Bedford, il travaille comme orpailleur en Californie en 1850, ce qui lui permet de réunir en quelque 70 jours suffisamment d'argent pour financer et organiser lui-même son retour en 1851.¹⁴⁴

De plus, si un grand nombre de *hyōryūmin* restent largement inconnus, une vaste documentation produite non seulement lors des interrogatoires officiels, mais aussi à l'occasion d'entretiens avec des lettrés, plus informels et propices à toutes sortes de confessions inattendues, est disponible dans le cas de plusieurs naufragés,¹⁴⁵ dont Daikokuya Kōdayū.¹⁴⁶ En effet, lorsque les autorités tsaristes ont refusé ses demandes de rapatriement tout en lui proposant de rester en Russie au bénéfice d'un poste et d'un salaire confortable ou d'un commerce exempté de redevances, Kōdayū a clairement exprimé en 1790 son désir de rentrer à la maison : « ありがたき御事ながら仕官も商も望なし、帰国をだに御許あらば如何様の高官又は富貴の身に御とり立あらんよりも莫大の御恩恵なるべき¹⁴⁷ Veuillez agréer mes remerciements, mais je ne souhaite point devenir fonctionnaire ou commerçant. Si seulement j'obtenais la permission de retourner dans mon pays, je la prendrais comme un bienfait supérieur à tous les grades, à toutes les richesses et à toute la gloire que vous pourriez m'accorder. »

Il semble donc que, si certains naufragés renonçaient à retourner un jour au Japon et passaient le restant de leur vie à l'étranger, ceux qui acceptaient d'intégrer

¹⁴² Kaneko 1956 : 45–46.

¹⁴³ Bernard 1992 : 87–88.

¹⁴⁴ Bernard 1992 : 107–118.

¹⁴⁵ Kurachi 2005 : 5.

¹⁴⁶ Yamashita 2003.

¹⁴⁷ Kamei 1990 : 49. Cet extrait est tiré du récit de naufrage rédigé en 1794 par le lettré Katsuragawa Hoshū 桂川甫周 (1751–1809) à la suite d'une série d'entretiens avec Kōdayū qui ont eu lieu peu après l'arrivée du naufragé à Edo.

des missions diplomatiques occidentales ou entreprenaient ce long et périlleux voyage de leur propre initiative le faisaient parce qu'un seul et unique espoir les motivait : celui du retour.

Bibliographie

A. Sources primaires

1) Sources primaires originales ou annotées

Blussé, Leonard et al. (1992–2004): *The Deshima Diaries Marginalia*. 2 volumes. Tōkyō: The Japan-Netherlands Institute.

Davydov, Gavriil Давыдов Гавриил (1994): « Iz Zhurnala puteshestviya Amerikanskoy kompanii tendera 'Avos' v 1807-om godu pod komandoyu michmana Davydova » Из Журнала путешествия Американской компании тендера « Авось » в 1807-м году под командою мичмана Давыдова (Extrait du journal de bord de l'enseigne Davydov, commandant du cotre *Avos'* appartenant à la Compagnie russe d'Amérique). In *Rossijsko-Amerikanskaya kompaniya i izuchenije Tikhookeanskogo Severa 1799–1815* Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера 1799–1815 (La Compagnie russe d'Amérique et l'exploration du Pacifique Nord, 1799–1815). Edited by Nikolaj Bolkhovitinov Николай Болховитинов et al. Moscou: Nauka Hayka, 172–182.

Howay, Frederic (ed.) (1940): *The Journal of Captain James Colnett aboard the Argonaut from April 26, 1789 to Nov. 3, 1791*. Toronto: The Champlain Society. 242–249.

Iwao Seiichi 岩生成一 et al. (1976–1979): *Oranda füsetsu-gaki shūsei gekan* 和蘭風説書集成 (Compilation des rapports hollandais). 2 volumes. Tōkyō: Nichiran gakkai 日蘭学会.

Kamei, Takayoshi 亀井高孝 (ed.) (1990): *Hokusa bunryaku* 北槎聞略 (Notes brèves d'une dérive au Nord). Tōkyō: Iwanami shoten 岩波書店.

Kawada, Shōryō 河田小龍: *Hyōson kiriyaku* 漂巽紀略 (Brève description d'une dérive vers le sud-est). 4 volumes. Copie manuscrite non datée. Bibliothèque universitaire de Waseda.

Krasheninnikov, Stepan Крашенинников Степан (1755): *Opisanije Zemli Kamchatki, tom vtoryj* Описание земли Камчатки, томъ второй (Description de la terre du Kamtchatka, second volume).

Saint-Pétersbourg: Imperatorskaya akademiya nauk Императорская академія наукъ.

Preobrazhenskij, Aleksandr Преображенский Александр (ed.) (1961): « Pervoye russkoye posol'stvo v Yaponiyu » Первое русское посольство в Японию (Première ambassade russe au Japon). *Istoricheskij Arkhiv* Исторический архив 4: 113–148.

Rezanov, Nikolaj Резанов Николай (1994): « Iz Zhurnala puteshestviya dvora Yego imperatorskago veličestva dejstvitel'nogo kamergera Rezanova iz Kamchatki v Yaponiju » Из Журнала путешествия двора Его императорского величества действительного камергера Резанова из Камчатки в Японию (Extrait du journal de voyage du Kamtchatka au Japon du chambellan actuel Rezanov de la cour de Sa majesté impériale). In *Rossijsko-Amerikanskaya kompaniya i izuchenije Tikhookeanskogo Severa 1799–1815* Российской-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера 1799–1815 (La Compagnie russe d'Amérique et l'exploration du Pacifique Nord, 1799–1815). Edited by Nikolaj Bolkhovitinov Николай Болховитинов et al. Moscou: Nauka Hayka, 98–111.

- Ura, Ren'ichi 浦廉一 (ed.) (1958–1959): *Kai hentai* 華夷變態 (Métamorphoses en Chine et dans les pays barbares). 3 volumes. Tōkyō: Tōyō bunko 東洋文庫.
- Yamashita, Tsuneo 山下恒夫 (ed.): *Daikokuya Kōdayū shiryōshū* 大黒屋光太夫史料集 (Collection de documents historiques sur Daikokuya Kōdayū). 4 volumes. Tōkyō: Nihon hyōronsha 日本評論社.
- Yoshida, Masayoshi 吉田正譽 (1962): « Hyōkaku danki » 漂客談奇 (Curieuse histoire de naufragés). In *Ikoku hyōryūki shū* 異国漂流記集 (Collection de chroniques de naufrages dans les pays étrangers). Edited by Hidetoshi Arakawa 秀俊荒川. Tōkyō: Kishō kenkyūsho 氣象研究所, 131–158.

2) Sources primaires commentées et/ou traduites

- Hayashi, Fukusai 林復斎 et al. (ed.) (1940a): *Tsūkō ichiran dai go roku kan* 通航一覽第五·六卷 (Revue de passages de navires, volumes V et VI). Tōkyō: Taizansha 泰山社.
- Hayashi, Fukusai 林復斎 et al. (ed.) (1940b): *Tsūkō ichiran dai nana hachi kan* 通航一覽第七·八卷 (Revue de passages de navires, volumes VII et VIII). Tōkyō: Taizansha 泰山社.
- Ishii, Yoneo (ed.) (1998): *The Junk Trade from Southeast Asia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Katō, Takashi 加藤貴 (ed.) (1990): *Hyōryū kidan shūsei* 漂流奇談集成 (Collection d'histoires curieuses de naufrages). Tōkyō: Kokusho kankōkai 国書刊行会.
- Nakaguni, Junya / Kitadai, Junji (ed.) (2003): *Drifting Toward the Southeast: The Story of Five Japanese Castaways*. New Bedford: Spinner Publications.
- Okuda, Masatada 奥多昌忠 (1968): « Nagase murabito hyōryūdan » 長瀬村漂流談 (Récit du naufrage d'un villageois de Nagase). In *Ni-hon shomin seikatsu shiryō shūsei dai go kan* 日本庶民生活史料集成第五卷 (Collection de documents historiques sur les activités quotidiennes des roturiers japonais, volume V). Edited by Akira Ikeda 晴池田 et al. Tōkyō: San-ichi shobō 三一書房, 669–692.
- Siary, Gérard (ed.) (2004): *Naufrage & tribulations d'un Japonais dans la Russie de Catherine II (1782–1792)*. Paris: Éditions Chandeigne.

B. Sources secondaires

1) Monographies et études synthétiques

- Adachi, Hiroyuki 安達裕之 (1995): *Iyō no fune – yōshikisen dōnyū to sakoku taisei* 異様の船—洋式船導入と鎖国体制 (Navires étranges – l'introduction de navires occidentaux et le système du sakoku). Tōkyō: Heibonsha 平凡社.
- Arakawa, Hidetoshi 荒川秀俊 (1964): *Nihonjin hyōryūki* 日本人漂流記 (Récits de naufrages des Japonais). Tōkyō: Jinbutsu ōraisha 人物往来社.
- Arano, Yasunori 荒野泰典 (1988): *Kinsei Nihon to Higashi Ajia* 近世日本と東アジア (Le Japon prémoderne et l'Asie orientale). Tōkyō: Tōkyō daigaku shuppankai 東京大学出版会.
- Ayuzawa, Shintarō 鮎沢信太郎 (1966): *Hyōryū – sakokujidai no kaigaihatten* 漂流——鎖国時代の海外発展 (Naufrage : l'expansion vers l'outre-mer à l'époque de la fermeture du pays). Tōkyō: Shibundō 至文堂.
- Bachelet, Pierre-Emmanuel (2022): *Bateaux-pigeons et quartiers japonais*. Paris: Hémisphères Éditions.
- Beasley, William (1995): *Japan Encounters the Barbarian, Japanese Travellers in America and Europe*. London: Yale University Press.
- Bernard, Donald (1992): *The Life and Times of John Manjirō*. New York: McGraw-Hill.
- Boxer, Charles (1967): *The Christian Century in Japan 1549–1650*. Berkeley: University of California Press.

- Brooks, Charles (1876): *Japanese Wrecks, Stranded and Picked Up Adrift in the North Pacific Ocean*. San Francisco: California Academy of Sciences.
- Carré, Guillaume (2009): « L'époque prémoderne ». In *L'Histoire du Japon des origines à nos jours*. Edited by Francine Hérail. Paris: Hermann Éditeurs, 491–984.
- Cherevko, Kirill Черецко Кирилл (1999): *Zarozhdeniye russko-yaponskikh otnoshenij XVII–XIX veka* Зарождение русско-японских отношений XVII–XIX века (La genèse des relations russo-japonaises aux XVII^e–XIX^e siècles). Moscou: Nauka Hayka.
- Clulow, Adam (2014): *The Company and the Shogun: The Dutch Encounter with Tokugawa Japan*. New York: Columbia University Press.
- Dennett, Tyler (1922): *Americans in Eastern Asia: A Critical Study of the Policy of the United States with reference to China, Japan and Korea in the 19th Century*. New York: The Macmillan Company.
- Haruna, Akira 春名徹 (1988): *Sekai o mite shimatta otokotachi: Edo no ikyō taiken* 世界を見てしまった男たち: 江戸の異郷体験 (Les hommes qui ont vu le monde malgré eux : l'expérience des contrées étrangères à l'époque d'Edo). Tōkyō: Chikuma shobō 筑摩書房.
- Hellyer, Robert (2010): *Defining engagement, Japan and Global Contexts, 1640–1868*. Leiden: Brill.
- Hesselink, Reinier (2002): *Prisoners from Nambu: Reality and Make-Believe in 17th-Century Japanese Diplomacy*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Hirakawa, Arata 平川新 (2008): *Kaikoku he no michi* 開国への道 (Chemin vers l'ouverture). Tōkyō: Shōgakukan 小学館.
- Ikeuchi, Satoshi 池内敏 (1998): *Kinsei Nihon to Chōsen hyōryūmin* 近世日本と朝鮮漂流民 (Le Japon prémoderne et ses marins naufragés en Corée de Chosōn). Kyōto: Rinsen shoten 臨川書店.
- Kamiya, Nobuyuki 紙屋敦之 (1997): *Taikun gaikō to Higashi Ajia* 大君外交と東アジア (Diplomatie shogunale et Asie orientale). Tōkyō: Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館.
- Kaneko, Hisakazu (1956): *Manjiro, the Man who Discovered America*. Boston: Houghton Mifflin Company.
- Kanmura, Tadamasa 上村忠昌 (2014): *Satsuma hyōryūsen to Gonza* 薩摩漂流船とゴンザ (Les vaisseaux naufragés de Satsuma et Gonza). Kagoshima: Minami Nihonshimbun kaihatsu sentā 南日本新聞開発センター.
- Kawai, Hikomitsu 川合彦充 (1964): *Tokujō-maru no hyōryū* 督乗丸の漂流 (Naufrage du *Tokujō-maru*). Tōkyō: Chikuma shobō 筑摩書房.
- Kawai, Hikomitsu 川合彦充 (2004): *Nihonjin hyōryūki* 日本人漂流記 (Récits de naufrages des Japonais). Tōkyō: Shakaishisōsha 社会思想社.
- Keene, Donald (1984): *The Japanese Discovery of Europe, 1720–1830*. Stanford: Stanford University Press.
- Kisaki, Ryōhei 木崎良平 (1991): *Hyōryūmin to Roshia – kita no kurofune ni yureta bakumatsu Nihon* 漂流民とロシア——北の黒船に揺れた幕末日本 (Les naufragés et la Russie – Le Japon de la fin d'Edo, secoué par les bateaux noirs du nord). Tōkyō: Chūō kōron sha 中央公論社.
- Kisaki, Ryōhei 木崎良平 (1992): *Kōdayū to Rakusuman – Bakumatsu nichiro kōshōshi no issokumen* 光太夫とラクスマン——幕末日露交渉史の一側面 (Kōdayū et Laksman : un aspect des négociations russo-japonaises pendant la période de Bakumatsu). Tōkyō: Tōsui shobō 刀水書房.
- Kisaki, Ryōhei 木崎良平 (1997): *Sendai hyōmin to Rezanofu – bakumatsu nichiro kōshōshi no issokumen no 2* 仙台漂民とレザノフ——幕末日露交渉史の一側面 (NO.2) (Les naufragés de Sendai et Rezanov : l'aspect n° 2 des négociations russo-japonaises pendant la période de Bakumatsu). Tōkyō: Tōsui shobō 刀水書房.
- Kobayashi, Shigefumi 小林茂文 (2000): *Nipponjin ikoku hyōryūki* ニッポン人異国漂流記 (Récits de naufrages de Japonais dans les pays étrangers). Tōkyō: Shōgakukan 小学館.
- Kurachi, Katsunao 倉地克直 (2005): *Hyōryū kiroku to hyōryū taiken* 漂流記録と漂流体験 (Les annales du naufrage et l'expérience du naufrage). Kyōto: Shibunkaku shuppan 思文閣出版.
- Lewis, James (2010): *Frontier Contact between Chosōn Korea and Tokugawa Japan*. London: Routledge.

- Macé, François / Macé, Mieko (2022): *Le Japon d'Edo*. Paris: Perrin.
- Plummer, Katherine (1984): *The Shogun's Reluctant Ambassadors – Sea Drifters –*. Tōkyō: Lotus Press.
- Sakamaki, Shunzo (1940): *Japan and the United States, 1790–1853*. Tōkyō: Asiatic Society of Japan.
- Siary, Gérard (2020): *Histoire du Japon, des origines à nos jours*. Paris: Éditions Tallandier.
- Souyri, Pierre-François (2010): *Nouvelle histoire du Japon*. Paris: Perrin.
- Toby, Ronald (1991): *State and Diplomacy in Early Modern Japan: Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu*. Stanford: Stanford University Press.
- Wilson, Noell (2015): *Defensive Positions, The Politics of Maritime Security in Tokugawa Japan*. Cambridge: Harvard University Press.
- Wood, Michael (2009): *Literary Subjects Adrift: A Cultural History of Early Modern Japanese Castaway Narratives, ca. 1780–1880*. Doctoral dissertation. University of Oregon.
- Yamashita, Tsuneo 山下恒夫 (2004): *Daikokuya Kōdayū – Teisei Roshia hyōryū no monogatari* 大黒屋光太夫——帝政ロシア漂流の物語 (Daikokuya Kōdayū, histoire d'un naufrage en Russie impériale). Tōkyō: Iwanami shoten 岩波書店.
- Yoshioka, Nagayoshi 吉岡永美 (1944): *Hyōryūsen monogatari no kenkyū* 漂流船物語の研究 (Recherche sur les histoires de vaisseaux naufragés). Tōkyō: Hokkō shobō 北光書房.

2) Chapitres d'ouvrages, essais et articles de revues

- Amino, Yoshihiko (1995): « Les Japonais et la mer ». Translated by Gérard Siary et al. *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 50.2: 235–258.
- Arano, Yasunori 荒野泰典 (1983): « Kinsei Nihon no hyōryūmin sōkan taisei to Higashi Ajia » 近世日本の漂流民送還体制と東アジア (L'Asie de l'Est et le système de rapatriement de naufragés dans le Japon prémoderne). *Rekishi hyōron 歴史評論* 400: 73–102.
- Arano, Yasunori 荒野泰典 (2000): « Kinsei Higashi Ajia no kokusai kankeiron to hyōryūmin sōkan taisei » 近世東アジアの国際関係論と漂流民送還体制 (La théorie des relations internationales en Asie orientale prémoderne et le système de rapatriement de naufragés). *Shien 史苑* 60.2: 33–49.
- Boxer, Charles (1933): “Notes on the Portuguese trade in Japan during the Kwanei period (1624–1643)”. *Shigaku 史学* 12.2: 1–31.
- Boxer, Charles (1990): “Portuguese Commercial Voyages to Japan Three Hundred Years Ago (1630–1639)”. In *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan, 1543–1640*. Edited by Charles Boxer. Aldershot: Variorum, III, 27–77.
- Cooper, Michael (1972): “The Mechanics of the Macao-Nagasaki Silk Trade”. *Monumenta Nipponica* 27.4: 423–433.
- Fajnberg, Esfir' Файнберг Эсфирь (1959): « Yapontsy v Rossii v period samoizolatsii Yaponii » Японцы в России в период самоизоляции Японии (Les Japonais en Russie pendant la période de fermeture du Japon). In *Yaponiya: Voprosy istorii Япония: Вопросы истории* (Le Japon : questions historiques). Edited by Eydus Haim Эйдус Хaim. Moscou: Nauka Наука, 226–260.
- Flershem, Robert (1964): “Some Aspects of Japan Sea Trade in the Tokugawa Period”. *The Journal of Asian Studies* 23.3: 405–416.
- Flershem, Robert (1966): “Some Aspects of Japan Sea Shipping and Trade in the Tokugawa Period, 1603–1867”. *Proceedings of the American Philosophical Society* 110.3: 182–226.
- Furushima, Toshio (2012): “The Village and Agriculture During the Edo Period”. Translated by James McClain. In *The Japanese Economy in the Tokugawa Era, 1600–1868*. Edited by Michael Smitka. London: Routledge, 32–72.

- Harima, Narayoshi 播磨櫛吉 (1922): « Rokoku ni okeru nihongo gakkō no enkaku » 露国における日本語学校の沿革 (Le développement de l'école de langue japonaise en Russie)". *Shigaku zasshi* 史学雑誌 33.10: 45–54.
- Haruna, Akira 春名徹 (1994) « Kinsei Higashi Ajia in okeru hyōryūmin sōkan taisei no keisei » 近世東アジアにおける漂流民送還体制の形成 (Mise en place du système de rapatriement de naufragés en Asie orientale prémoderne). *Chōfu Nihon bunka* 調布日本文化 4: 1–26.
- Haruna, Akira 春名徹 (1995): « Higashi Ajia in okeru hyōryūmin sōkan seido no tenkai » 東アジアにおける漂流民送還制度の展開 (Expansion du système de rapatriement de naufragés en Asie orientale). *Chōfu Nihon bunka* 調布日本文化 5: 39–77.
- Hirakawa, Arata 平川新 (1998): « Rekishi ni miru Roshia to Nihon no deai – Nihon no hyōryūmin to Roshia no taiō – » (La rencontre entre la Russie et le Japon vue à travers leur histoire : les naufragés japonais et la réponse russe). *Tōhoku Ajia kenkyū* 東北アジア研究 2: 199–210.
- Hori, Takeo 堀竹雄 (1920): « Genroku Kyōhō nenkan Roshia ni okeru Nihonjin » 元禄享保年間ロシアに於ける日本人 (Les Japonais en Russie aux ères Genroku–Kyōhō). *Shigaku zasshi* 史学雑誌 29.12: 15–34.
- Howell David (1994): "Ainu Ethnicity and the Boundaries of the Early Modern Japanese State". *Past & Present* 142: 69–93.
- Howell, David (2012): "Proto-Industrial Origins of Japanese Capitalism". In *The Japanese Economy in the Tokugawa Era, 1600–1868*. Edited by Michael Smitka. London: Routledge, 113–130.
- Howell, David (2014): "Foreign Encounters and Informal Diplomacy in Early Modern Japan". *The Journal of Japanese Studies* 40.2: 295–327.
- Ishii, Kenji 石井謙治 (1968): « Hyōryūsen oboe-gaki » 漂流船覚え書 (Remarques concernant les vaisseaux naufragés). In *Ni-hon shomin seikatsu shiryō shūsei dai go kan* 日本庶民生活史料集成第五卷 (Collection de documents historiques sur les activités quotidiennes des roturiers japonais, volume V). Edited by Akira Ikeda 晴池田 et al. Tōkyō: San-ichi shobō 三一書房, 869–884.
- Kanemitsu, Hideo 兼光秀郎 (2006): « Tokugawa bakufu no taigai seisaku (sakoku) to gendai no kokkyō mondai ni shimeru igi » 德川幕府の対外政策 (鎖国) と現代の国境問題に占める意義 (La politique étrangère dite de « sakoku » du shogunat Tokugawa et sa signification pour la question des frontières actuelles). *Tōsho kenkyū* 島嶼研究 6: 1–19.
- Kita, Masami (2017): "The Japanese acquisition of maritime technology from the United Kingdom". In *Intra-Asian Trade and the World Market*. Edited by Anthony Latham / Heita Kawakatsu. London: Routledge, 46–74.
- Kobata, Atsushi (1981): "Production and Trade in Gold, Silver, and Copper in Japan, 1450–1750". In *Precious Metals in the Age of Expansion*. Edited by Hermann Kellenbenz. Stuttgart: Klett-Cotta, 273–276.
- Kobayashi, Shigefumi 小林茂文 (1993): « Hyōryū to Nihonjin – hyōryūki ni miru ibunka to no sesshoku » 漂流と日本人——漂流記にみる異文化との接触 (Le Naufrage et les Japonais – les contacts avec les cultures étrangères à travers les récits de naufrages). In *Hyōryū to hyōchaku sōsakuin* 漂流と漂着・総索引 (La dérive jusqu'au Japon et ailleurs, index general). Edited by Ken'ichi Tanigawa 健一谷川. Tōkyō: Shōgakukan 小学館, 93–176.
- Kurashima, Atsushi 倉嶋厚 (1968), « Kishōgaku kara mita hyōryūki » 気象学からみた漂流記 (Récits de naufrages considérés du point de vue météorologique). In *Ni-hon shomin seikatsu shiryō shūsei dai go kan* 日本庶民生活史料集成第五卷 (Collection de documents historiques sur les activités quotidiennes des roturiers japonais, volume V). Edited by Akira Ikeda 晴池田 et al. Tōkyō: San-ichi shobō 三一書房, 864–867.
- Matsui, Yoko 松井洋子 (2018): "Japanese-Dutch Relations in the Tokugawa Period". Translated by Dylan Luers Toda. Special issue of *Transactions of the Japan Academy* 72: 139–154.

- Miyanaga, Takashi 宮永孝 (2013): « Hokubei – Hawai hyōryū kidan (sono ichi) » 北米・ハワイ漂流奇談 (その1) (Curieuses histoires de naufrages en Amérique du Nord et à Hawaï, première partie). *Shakai shirin* 社会志林 60.2: 192–114.
- Motoki, Shōgo 元木省吾 (1961): *Hoppō torai* 北方渡来 (Visites au nord). Tōkyō: Jiji tsūshinsha 時事通信社.
- Nakai, Nobuhiko / McClain, James (2012): “Commercial Change and Urban Growth in Early Modern Japan”. In *The Japanese Economy in the Tokugawa Era, 1600–1868*. Edited by Michael Smitka. London: Routledge, 131–207.
- Roberts, Luke (2015): “Shipwrecks and Flotsam: The Foreign World in Edo-Period Tosa”. *Monumenta Nipponica* 70.1: 83–122.
- Schaede, Ulrike (2012): “Forwards and Futures in Tokugawa-Period Japan: A New Perspective on the Dojima Rice Market”. In *The Japanese Economy in the Tokugawa Era, 1600–1868*. Edited by Michael Smitka. London: Routledge, 297–323.
- Takakura, Shin’ichirō 高倉新一郎 (1960): *Chishima gaishi* 千島概史 (Aperçu de l’histoire des Kouriles). Tōkyō: Nanpō dōhō engokai 南方同胞援護会.
- Tashiro, Kazui (1982): “Foreign Relations during the Edo Period: Sakoku Reexamined”. Translated by Susan Downing Videen. *The Journal of Japanese Studies* 8.2: 283–306.
- Toby, Ronald (1986): “Carnival of the Aliens. Korean Embassies in Edo-Period Art and Popular Culture”. *Monumenta Nipponica* 41.4: 415–456.
- Unekawa, Shizuo 畠川 鎮夫 (1927): *Kaiun kōkoku shi* 海運興國史 (Histoire du transport maritime aux pays prospères). Ōsaka: Kaiji ihōsha 海事彙報社.
- Wilson, Noell (2010): « Tokugawa Defense Redux: Organizational Failure in the ‘Phaeton’ Incident of 1808 ». *The Journal of Japanese Studies* 36.1: 1–32.
- Xing, Wanli 邢万里 (2019): « Jūnana – jūkyū seiki, Higashi Ajia ni okeru hyōryū mondai no kenkyū » 17–19世紀、東アジアにおける漂流問題研究 (La recherche sur la question des naufrages en Asie orientale aux 17^e–19^e siècles). *Kyūshū daigaku yōshi ronshū* 九州大学東洋史論集 46: 1–18.
- Yamamura, Kozo / Kamiki, Tetsuo (1983): “Silver Mines and Sung Coins – A Monetary History of Medieval and Modern Japan in International Perspective”. In *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*. Edited by John Richards. Durham: Carolina Academic Press, 329–362.
- Zhang, Xinyun 張新芸 (2006): « Edo jidai ni okeru Nihon hyōchaku chūgokujin no nihonzō – Hitsudan shiryō wo chūshin ni » 江戸時代における日本漂着中国人の日本像——筆談史料を中心に (L’image du Japon dans la communication écrite des Chinois naufragés au Japon durant la période d’Edo). *Wakumon* 或問 12: 25–34.