

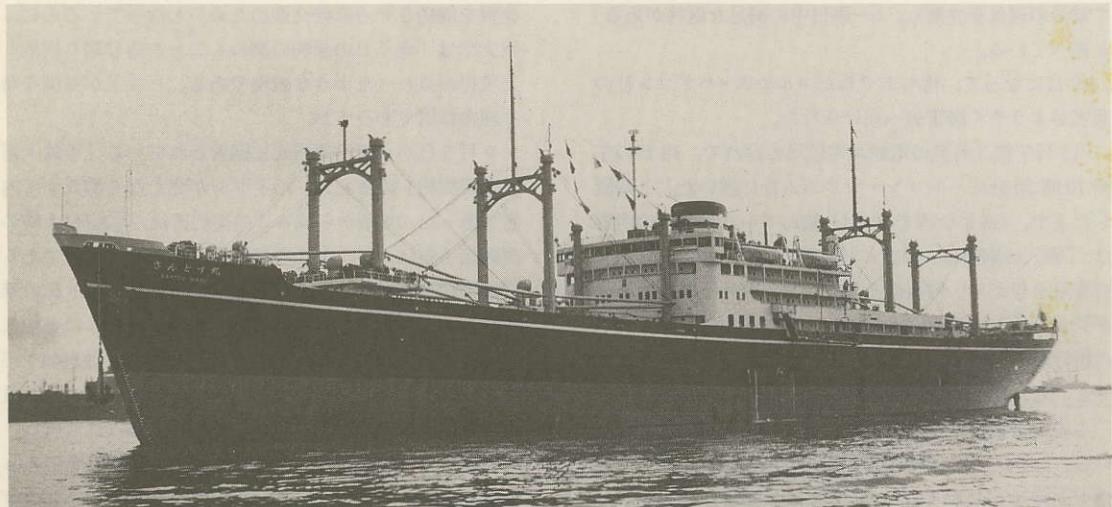
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑯

by Michio Yamada

第19回 戦後の南米移民

山田 迪生 (日本海事史学会理事)



大阪商船の“さんとす丸”（2代）。1952年12月17日夕方、就航披露のため東京湾を訪れた折筆者が撮影したもの。

2代目“さんとす丸”による移民再開

この稿も終わりに近付き、第2次大戦後の移民について述べる段になった。今号と次号をそれに当てたい。

私事にわたるが、戦後の時代は筆者がこの目で見聞しており、大阪商船の移民船群には、国内区間ながら何度も乗船した経験がある。とりわけ1952年（昭和27年）の末、戦後初の新造外航客船として話題をよんだ大阪商船の2代目“さんとす丸”が、就航披露のため東京港に来航した時の情景は忘れられない。

当時、筆者は高校1年。放課後、カメラを片手に竹芝桟橋に駆けつけたら、もう夕方だった。多少囂っていた東京港に“さんとす丸”が姿を現わした瞬間の感動は、筆紙には尽くしがたい。暗くくすんだ戦標船ばかりの港に、同船の清楚な姿がいかに輝いていたことか。筆者はその記憶を、心の宝物として大切にしている。

1945年（昭和20年）8月、第2次大戦が終わった。

敗戦で焦土と化した日本本土に、外地から引揚者や復員軍人が続々と帰ってきた。その数は625万人（厚生省資料）。内訳は引揚者と軍人がほぼ半々である。狭くなつた国土は帰国者でみちあふれ、出生率の上昇とあいまつて

人口が急増。食糧は極端に不足し、闇市には大勢の浮浪者がさまよっていた。

こうした国内の混乱と国民感情の萎縮、そして占領軍の厳しい制約のもとでは、日本人の海外再進出など、夢想もできないことだった。そもそも移民問題を論議することじたい、占領軍に侵略主義の復活と曲解される恐れがあった。明治このかた移民政策を主導してきた外務省も、移民問題をタブー視した。このため戦後の南米移民は、まず民間ベースで進められ、移住が軌道にのつたところで関係国と「移住協定」を締結するというかたちがとられたのである。

1952年の暮れもおしまった12月28日午後4時に神戸を発ち、“さんとす丸”（2代）の処女航海で南ア經由ブラジルへ向かった18家族、54人のアマゾン移民も、2人の民間人の努力によって実現したものだった。その2人とは、「アマゾニア産業研究所」の理事長上塚司と、「アマゾニア産業株式会社」の現地支配人辻小太郎である。

上塚と辻は、その前年の1951年（昭和26年）9月に、時のブラジル大統領G.ヴァルガス（Getulio D. Vargas）と会見し、アマゾン流域のジュート（黄麻）増産のため、日本人移民を導入することを懇請した。2人の計画は、5カ年間に5,000家族の日本人自営農をアマゾン地域に

送り出そうというものがいた。

この申し出に対し、戦前「アマゾニア産業」がアマゾンのジュート産業をリードしていた事実を知る大統領は、これを快く受け入れた。次項で述べるが、この時大統領に受理された計画移民を「辻木」と称している。こうした動きに対応して日本の外務省も、翌1952年9月、アマゾン移民の募集選考を農林省に依頼するとともに、渡航費（船賃）の貸付制度を発足させた。

“さんとす丸”の処女航海でブラジルへ向かったアマゾンへの移住者54人は、この計画の第一陣であり、ジュート栽培で入植を図る自営農民で構成されていた。「辻木」の皮切りとなった彼らは、戦後初の組織的移民であるとともに、国の渡航費貸付方式による最初の移民でもあった。ちなみにこの時の船賃は、日本へリオデジャネイロ間145,800円（405米ドル）である。この金額は、二等運賃（“さんとす丸”は当初一・二等のみ）450米ドルの1割引きという設定となっていた。

記念すべき“さんとす丸”的神戸出航を報じる12月29日付け毎日新聞の記事（上掲）には、一行の壮途を祝って、兵庫県知事とともに、当時参議院議員であった上塚が突堤で見送ったとある。

各種枠や呼寄せなどによる移民

アマゾン入植事業の先覚者上塚司について触れておこう。話は戦前にさかのぼる。

上塚は、昭和の初めに現地の気候風土に合った新しい農作物としてジュートに目をつけた。ジュート繊維は、コーヒーや穀物の袋に加工される。1930年（昭和5年）10月に上塚は、アマゾン川中流のアマゾナス州パリンティンスにジュート耕地を購入し、その地に「アマゾニア産業研究所」を創立した。研究所といつても、実態は農業実習所である。

一方で彼は、同じ年に「國土館高等拓殖学校」を東京に設立し、初代校長に就任した。この学校は、大正期創立の「國土館義塾」（現在の学校法人國土館大学）の一部を構成しており、東京で1年、現地の研究所で1年、合わせて2年の学科



南米移民再開第1船“さんとす丸”的神戸出航を報じる1952年12月29日付け毎日新聞の記事。

と実習によって、開拓の指導者を養成しようというのが建校の目的であった。そして翌1931年（昭和6年）3月には、日本側窓口として「アマゾニア産業研究所」を東京に設立。同年4月に、第1回の拓殖学校研究生42人（ほかに同行者6人）を現地に送った。

当初は困難を極めたジュート栽培は、1934年（昭和9年）に新種育成に成功してからは軌道にのり、「アマゾンジュート」としてブラジルの国内需要はもとより、同国の輸出産業にまで発展した。勢いを得た上塚は、1935年（昭和10年）には「アマゾニア産業株式会社」を東京に設立し、現地に代行機関を置いた。

戦後のブラジル移民は、こういった先人たちが同国に築いてきた礎を土台にして再開されたのである。

さらにヴァルガス大統領は、この「辻木」とは別に、在野時代から親交の深かったサンパウロ州の松原安太郎に対しても、ブラジル中部への自営農民4,000家族の渡航権を与えた。「松原辻木」と呼ばれるこの計画は、「辻木」とともにブラジル移民審議会の議を経て、1952年8月に正式に許可された。そして、これらの移民の送出しには、「辻木」が上塚、「松原辻木」には日伯協会と和歌山県海外協会が当たり、受入れには「辻木」が辻、「松原辻木」は松原が責任をもつた。「辻木」でアマゾンに渡航した実数は、1952年から55年までの4年間に1,980人、「松原辻木」の方は、

移民船晴れの船出

花嫁孤児ら59名乗せて



“さんとす丸”的竣工記念パンフレット。航路図は南アフリカ経由の西航南米東岸航路になっている。

1953年から61年までの9年間に1,036人を数える。

さらに、この「辻枠」と「松原枠」のほか、この時期にブラジル農務省が許可した入国枠に「パウリスタ養蚕組合枠」と「コチア枠」とがある。前者は、サンパウロ州の「パウリスタ養蚕組合」が申請し、1954年（昭和29年）4月に養蚕雇用移民200家族、1959年（昭和34年）に500家族の枠を得たもの。同組合の90パーセントが日系の養蚕農家で占められていたうえ、州の蚕糸生産量が同国の総生産量の100パーセント近くに達していたことから、日本人の養蚕労働力が求められていたのである。

後者は、同国最大の単位農協の「コチア産業組合」が1955年（昭和30年）1月に取得した農業雇用移民枠で、導入数は年間500人ずつ3年間で合計1,500人。この組合は、昭和の初めにサンパウロ近郊のコチア村の日本人農民が作ったものである。

ところで、ブラジルが1934年に「外国人移民二分制限法」を制定し、主として後発の日本人移民の締め出しを画したことは、前回述べた。これによって日本人の移民枠は、年間2,849人に制限されたわけだが、この制限は戦後も生きていた。

すなわち、1945年9月に公布された「ブラジル移植民法」の第3条に、戦前の移民枠がそのまま自由移民の年間割当て制限として規定されたのである。ただし、これには特例条項があり、「ブラジル政府主務機関の統制を受け、募集条件等につき事前に許可を得たものはこの限りでない」（同第39条）とされていた。「辻枠」、「松原枠」、「パウリスタ養蚕組合枠」、「コチア枠」関係の移民は、すべてこの特例条項によって渡航したものである。一般にこの手の移民を「計画移住者」と称している。

一方、こうしたブラジルへの計画移民とは別に、ブラジルやアルゼンチンの日系人による近親者や雇用者の呼寄せが、戦後間もない1946年（昭和21年）から始まっていた。上述の「計画移住者」に対し、これを「自由移住者」といっている。第1表は受入れ国側が集計した「自

第1表 戦後初期の南米への自由移民数

年 度	国 名	ブラジル	アルゼンチン
1946(昭和21)	6	—	
1947(// 22)	1	—	
1948(// 23)	1	33	
1949(// 24)	4	118	
1950(// 25)	33	303	
1951(// 26)	106	653	
1952(// 27)	261	270	
合計	412	1,377	

注) 1. 受入れ国側の集計である。2. アルゼンチンへの自由移民は沖縄からの呼寄せ移民である。3. 「海外移住事業団十年史」（1973年同事業団刊）による。

由移住者」の統計であるが、沖縄からアルゼンチンへの呼寄せの多いのが目立っている。当然ながら呼寄せ移民には、前述の年間2,849人の制限枠が適用された。

呼寄せ移民の移住には、組織的な移民取扱い機関はほとんど介入していない。したがって渡航費も自弁である。そして、彼らの渡航に当たったのは、ロイアル・インター・オーシャン・ラインズ（Royal Inter-ocean Lines, 正式名 Koninklijke Java-China Paketvaart Linjen, 略称

RIL）の客船隊であった。

RIL フリートによる南米移民

RILはオランダの会社だが、本国からの航路を持ったことがないという異色の船会社である。典型的な植民地航路運航会社といえよう。

設立は戦後の1947年（昭和22年）。ジャカルタで活動するKPM(Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1891年開業)とJCJL(Java-China-Japan Line, 1903年創立)の両社が合併し、アムステルダムに設立されたが、実質的な本拠は香港にあった。

KPMは戦前、14,000総トン型の貨客船ボイスヴェーンBoissevain級3隻（ボイスヴェーン、テグルベルグTegelberg、ルイスRuys）を擁して極東～蘭領ジャワ～南アフリカ航路を運航していたが、戦後、RILはいち早くこのルートを復活させるとともに、南ア起点を南米東岸まで延航。日本～南ア～南米東岸航路として経営し、多くの日本人呼寄せ移民を南米に送ったのである。

RILの南米東岸航路は西航ルートであり、往復とも南ア経由だった。横浜を起点に、神戸、那覇、香港、シンガポール、モーリシャス、ロレンソマルケス、ダーバン、ポート・エリザベス、ケープタウン、リオデジャネイロ、サンクト、モンテビデオを経て、ブエノスアイレスに至る。むろんこれは一般例であり、積荷の状況によって寄港地に変動があったことはいうまでもない。所要日数は

第2表 RILの移民船隊

船 名	総トン数	速力(kt)	船客定員	建造年	建造所
ボイスヴェーン	14,271	16.0	一等115、三等A 92、三等B 179	1937	Blohm & Voss(独)
テグルベルグ	14,281	16.0	一等115、三等A 92、三等B 176	1938	Nederlandsche SB(蘭)
ルイス	14,285	16.0	一等115、三等A 96、三等B 177	1938	De Schelde(蘭)
チチャレンカ	10,972	14.0	一等50、二等55、三等A 97、三等B 413	1939	Nederlandsche SB(蘭)
チサダネ	9,284	13.5	一等46、二等92、三等A 90、三等B 450	1931	Nederlandsche SB(蘭)

注) 1. 主要目は1950年代の数字である。2. 就航期間(航海数)および輸送人数は計画移民再開後の移民輸送実績の数字である。3. 主機は5隻ともディーゼルである。4. RILの資料およびArnold Kludas著「Great Passenger Ships of the World」(1977年英Patrick Stephens社刊)により作成。



全航程約55日。ブラジルまでの船賃は、移民の場合113,000円（1953年当時）となっていた。

就航客船は、KPM時代からのボイスヴェーン級3隻と、元JCJLのチチャレンカ Tjitalengka とチサダネ Tjisadane の5隻で、便数は年12航海である。このうちチチャレンカは、韓国からの移民に使われることが多く、釜山にもしばしば寄港した。戦後間もない時期でもあり、日本人と韓国人が同船した際には、感情的なトラブルを避けるため、船側は、ベッドが隣接しないよう、間に中国人移民を挟むなどの配慮をしたという。

5隻の主要目、移民輸送実績などについては、第2表をご覧いただきたい。主力のボイスヴェーン級の場合、スティアリッジの定員は500人ほどであるが、後年の客室の改修工事により定員が180人に減っている。

1952年末の“さんとす丸”出航以降、国の渡航費貸付方式による組織的な移民が始まつてからは、日本政府の要望で、RIL客船隊も、大阪商船の移民船隊とともに「計画移住者」の輸送に当たった。その第一陣は、1953年（昭和28年）5月15日、ルイスで神戸を発った23家族、112人のブラジル移民であった。彼らは「松原粹」の計画移民で、「和歌山県海外協会」が送り出したものである。

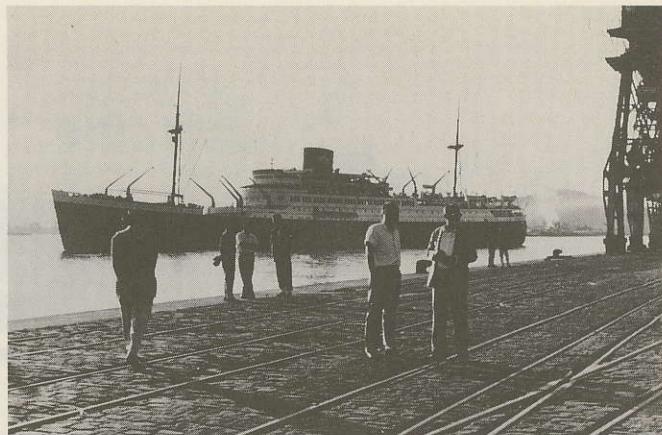
こうした動向に対応してRILは、上述のように客室の向上を図ったほか、ボイスヴェーン級に日本人用の浴室、調理設備などを増設。

司厨員や看護婦にも日本人を当てて万全を期した。RIL客船の移民用和食献立については、第14回の「南米移民船の食事」で紹介したので、参照いただきたい。日本人司厨員に沖縄出身者が多かったことは前に触れたが、チチャレンカには韓国人司厨員が乗っていたという。

大阪商船が東航南米東岸航路を再開

1952年4月に講和条約が発効した（調印は前年）。

ブラジル、アルゼンチンなどへの移民の本格化に伴って、外務省はこの年の10月、戦前の移民収容所の5階立てビルを改装し、「神戸移住あっせん所」として復活させるとともに、翌1953年9月、同省欧米局に移民課



1964年6月9日、サンツに入港するRILのボイスヴェーン Boissoevain。



ボイスヴェーン級の第3船ルイス Ruy's のスティアリッジ（三等B客室）。日本船と比べると室内にゆとりがありベッドの造りも良い。

を設置して移住業務を再開した。相前後して同年8月には、外務大臣の諮問機関である「海外移住懇談会」（民間委員20人で構成）が同省に置かれた。

外務省はさらに、移民行政の整備と並行して、大阪商船に対し、移民輸送の復活を強く要望した。戦後の南米移民船の先駆けとなった2代目“さんとす丸”は、こうした時期、第8次計画造船の一隻として新三菱重工神戸造船所で誕生したのである。

前述のように同船は、戦後生まれの大型外航客船第1船であったが、難をいえば、船客定員が一等12人、二等63人という貨主客従のささやかな客船で、移民輸送には適していなかった。このため同船は後年改装され、500人を越えるスティアリッジを設けている。

1953年4月には「日本アルゼンチン通商協定」が成立、輸出鋼材と輸入小麦などの輸送が見込まれたほか、移民客も着実にふえてきた。こうした情勢から大阪商船は、東航南米東岸航路の再開を決断。同年5月、第1船“さんとす丸”をパナマ経由南米に差し向かた。開戦直前の



改装後の“さんとす丸”。上甲板前部に甲板室を増設し、医療関係施設と三等喫煙室を置いたほか、スティアリッジが船倉に設けられた。



横浜大桟橋に接岸した大阪商船の“あめりか丸”。1955年12月の撮影。本船の前身はニューヨーク航路の貨物船で、1953年南米移民船に改装された。

1941年(昭和16年)6月に最終便“ぶゑのすあいれす丸”が神戸を発って以来、実に12年ぶりの東航航海であったが、この便には移民は乗っていない。

一方、戦前の南米移民基幹ルートであった西航航路は、貨物船だけの配船となった。戦後のブラジル移民が、アマゾンを中心とするブラジル北部に移ったことから、移民輸送は東航航路が担つたのである。

これと並行して大阪商船は、“さんとす丸”1隻だけでは弱体のため、ニューヨーク航路に就航していた“あめりか丸”と同型船“あふりか丸”(2代)を、三等定員520人の移民船に改装。“あめりか丸”を1953年6月より、“あ

ふりか丸”を翌7月から南米東岸航路に投入した。ともに第8次計画造船で建造された貨物船であり、“さんとす丸”と同じ中日本重工神戸造船所(1952年に新三菱重工と改称)で誕生。改装も神戸造船所で施工された。これら3隻の主要目については、第3表を参照いただきたい。

両船の就航に伴い、移民運賃が新たに設けられることになった。新料金は次のとおりで、この額は日本～ペレム間を除き、RILとの協定料金とされた。

日本～ペレム(110,000円)

日本～リオデジャネイロ/サントス(113,000円)

日本～ブエノスアイレス(120,000円)

さらに2年後の1955年4月には、外務省から船賃の1割引き下げを要望された結果、商船とRILは、移民運賃を次

のように改定した。

日本～ペレム(100,000円)

日本～リオデジャネイロ/サントス(102,000円)

日本～ブエノスアイレス(105,000円)

南米東岸航路の再開当初の就航船は、“さんとす丸”“あめりか丸”“あふりか丸”的ほか、貨物船北海丸(7,088総トン、1952年竣工、日本海汽船所属)、月光丸(6,696総トン、1951年竣工、三光汽船所属)の5隻で、年間12航海の定期を行なった。寄港地は次のとおりである。

【往路】神戸、名古屋、横浜、ロサンゼルス、クリストバル、カルタヘナ、キュラソー、ラグアイラ、ペレム、

第3表 南米移民船改装後の“さんとす丸”(2代)と“あめりか丸”級

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造年	建造所	就航期間
さんとす丸(2代)	8,515	134.0×18.8	ディーゼル1基	14.7	一等12、特三50、三等558	1952	三菱神戸(新三菱)	1952年12月～65年7月
あめりか丸	8,343	134.0×18.8	ディーゼル1基	14.5	一等12、三等522	1950	三菱神戸(中日本)	1953年6月～64年4月
あふりか丸(2代)	8,354	134.0×18.8	ディーゼル1基	14.5	一等12、三等524	1950	三菱神戸(中日本)	1953年7月～65年4月

(注)1. 就航期間、航海数および輸送人数は移民輸送実績である。2. 「日本船舶明細書」(日本海運集会所刊)および赤坂忠次「日本～南米東岸航路移住者輸送史」(海外移住事業団刊「移住研究」No.10所収)



リオデジャネイロ、サントス、モンテビデオ、ブエノスアイレス。

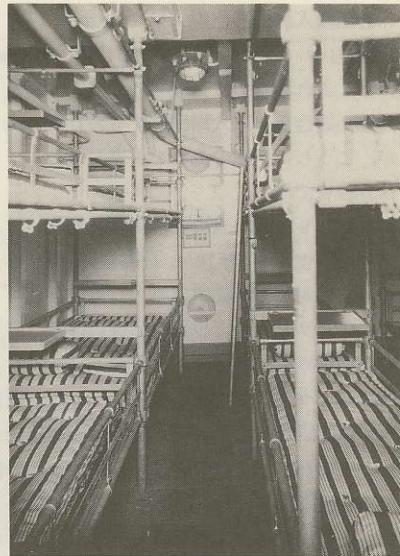
【復航】ブエノスアイレス、サントス、リオデジャネイロ、イレウス、キュラソー、クリストバル、ロサンゼルス、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸。

戦後の南米移民船の船内では、商船、RILとともに、出航後は移民たちによる船内自治委員会が組織され、移民集団の管理や情報連絡に当たった。自治委員会の肝いりで各種の研修会や、運動会、赤道祭、演芸大会などが催された点など、戦前の商船の南米移民船における船内生活と、形はまったく同じである。

商船もRILも、船の設備やサービスにはさほど差はなかったが、RIL客船の方はサービス・クルーへのチップが必要であり、しばしば移民たちを当惑させた。性格上、出さざるをえないわけだが、この問題が自治委員会で紛糾し、会長が辞任したこともあるという。

海外協会の復活と「海協連」の設立

戦前、各府県には「海外協会」があり、移民の推進に



〈左上〉1964年5月11日、ブラジル東岸のヴィトリアに停泊するRILのチチャレンカTjitjalengka（右）と大阪商船の“あめりか丸”。

〈右上〉“あめりか丸”的棚式ベッド。第2、3、5、6船倉に定員522人のスティアリッジを有していた。

当たっていた。第17回の「最盛期のブラジル移民船」で触れたように、これらの海外協会は大正に入ってから各地に誕生し、昭和初期には、ほとんどの府県がこの協会を持つに至った。その中には、長野県の信濃海外協会や熊本・富山・鳥取県海外協会のように独自に入植事業を手掛けたものもあるが、大部分は移民の普及啓蒙と連絡業務を行なう程度であり、法律でいう「移民取扱人」ではなかった。取り扱った移民数も少ない。

第2次大戦中、これらの協会はその活動を停止していたが、名称だけは存続していた。

戦後、移民問題がタブー視され、移民再開が民間ベースで進められたことは前に述べたが、海外移民の復活に向けての組織的な取組みが、皆無だったわけではない。その先駆けは、1947年10月に東京に設立された「海外移住協会」（代表・衆議院議長松岡駒吉）である。そして、この「海外移住協会」の呼びかけにより、かつての長野・熊本・福岡県の海外協会が再生するとともに、「海外移住協会」の支部組織も各県に置かれた。

戦後の海外協会が手掛けた最初の移民は、1953年5月15日にRILのルイスで神戸を出航した前出のブラジル移民23家族、112人である。彼らは和歌山県海外協会が送り出した「松原粹」による計画移民であり、入植地は中部のパラナ州ドーラードスであった。

やがて講和条約が発効、アマゾン移民再開の目処がつくなまで、既存の移民推進団体が結集し、1952年6月に

航海数	輸送人数	備 考
21	5,413	1957年三菱神戸で改装、66年以降貨物船として運航
23	7,841	1953年三菱神戸で改装、65年貨物船に復帰
25	7,787	“あめりか丸”と同型、1953年三菱神戸で改装、65年貨物船に復帰

「社団法人海外移住中央協会」(会長・石橋湛山)が組織された。1954年1月には、これがさらに発展して「日本海外協会連合会」に大同団結するわけだが、こうした一連の流れを推進したのは外務省である。

1953年9月、欧米局に移民課を設置した外務省は、同年10月、「海外移住懇談会」に対して、都道府県の海外協会の中央機関として「日本海外協会連合会」を設立し、移民業務を一元的に行なわせようという案を諮問した。そして同懇談会は、この案に同意するとともに、外務省に移住局を設置すべきであると答申したのである。移住局はその後、1955年7月に設置されている。

ちなみに、この連載の冒頭で触れたように、戦後の行政では「移民」の語を廃し、すべて「移住」と表記している。しかし、移民船史をテーマとするこの稿では、歴史語である「移民」をそのまま使うこととした。

かくして1954年1月、公益法人としての「財団法人日本海外協会連合会」(略称「海協連」)が東京に設立された。初代の会長は、戦前の大阪商船の社長であり、通信大臣を務めた村田省蔵である。副会長には上塙司の名も見える。同年2月には、一つ橋の如水会館で発会式が開催され、「海協連」は本格的な業務を開始した。

以後、1963年(昭和38年)7月に「海外移住事業団」が発足するまでの約10年間、「海協連」は海外移民の中核として、かつての国策移民会社「海外興業」に似た重要な役割を演じた。戦前の南米移民が「海外興業」を推進主体としていたのに対し、戦後の海外移民は、「海協連」を柱として進められた。そして実質的には、この10年間が戦後の南米移民の最盛期となったのである。

移民行政の整備が急速に進む一方、この1953年には、南米移民の送り出しも活発化した。前年暮れの“さんとす丸”による第1回に続き、この年には大阪商船とRIL合わせて6便の南米移民船が就航し、1,414人が新天地を目指している(第4表参照)。すでに述べたように、彼らは国からの貸付け渡航費によって移住したが、「海協連」の設立後は、こうした貸付業務と債権は、「海協連」に引き継がれることになった。

「海協連」による海外移民の本格化

「海協連」は「寄付行為」の中で、“連合会は、海外移住のあっせん及び援助を行い、且つ、海外移住の推進を図ることを目的とする”(第3条)と定めており、その事業として、①海外の移住関連団体との連絡提携、②移住

第4表 戦後初期の計画移民輸送実績

神戸出航年月日	船名	移民数
1952年12月28日	さんとす丸	54
1953年5月15日	ルイス	112
〃 6月18日	チチャレンカ	129
〃 6月25日	あめりか丸	492
〃 7月31日	あふりか丸	477
〃 11月22日	あめりか丸	39
〃 12月23日	あふりか丸	165
合計		1,468

注)「海外移住事業団十年史」(1973年同事業団刊による)。

第5表 「海協連」扱いの移民数と船便数

年度	移民数	便数	1便平均移民数
1952	54	1	54
1953	1,498	7	214
1954	3,741	12	312
1955	3,512	20	176
1956	6,050	26	233
1957	7,439	27	276
1958	7,594	27	281
1959	7,433	24	310
1960	8,316	27	308
1961	6,261	27	232
1962	2,193	23	95
1963	1,516	23	66
合計	55,607	244	228

注) 1. 貸付け渡航費による移民数である。2. 海協連設立以前の数字(7便、1,468人)を含む。3. 1963年度には海外移住事業団の数字(16便、976人)を含む。4. 「海外移住事業団十年史」(1973年同事業団刊)による。

者の募集、選考、教養、輸送、定着、指導援助、③移住者への渡航費その他資金の貸付け、④啓蒙・広報活動、など6項目を掲げている。

これを実施するため、東京の本部のほか、地方会員と海外支部が組織された。地方会員には、前出の都道府県の海外協会ネットワークが活用される一方、移民受入れ機関である海外支部も、戦前からの活動拠点を中心に、1956年(昭和31年)以降、中南米各地に設置された。

第5表は、「海協連」扱いによる移民数の統計で、“さんとす丸”の第1回移民から海外移住事業団が発足するまで12年間の数字である。ご覧のように、この間の移民数は55,607人で、1航海平均228人が渡航している。

この時期になると外務省の外交活動も活発になり、移民業務の円滑化のため、関係国との間で移住協定が次々と結ばれた。発効順に紹介すると、ボリビア(1956年8月発効)、パラグアイ(1959年10月)、アルゼンチン(1963年5月)、ブラジル(1963年10月)となるが、移住先はこれ以外の中南米諸国に及び、当初は農業が主体であった業種も、次第に多様化していった。こうした趨勢から外務省は、1956年3月に、新たに「横浜移住あっせん所」を設置し、従来の神戸の施設と合わせて、多様化した移民への対応を図っている。

農業以外の業種としては商工業、漁業などがあるが、いずれにせよ、母国を出た日本人がこうした事業に進出する場合、最も頼りになるのは金である。

1955年9月に東京に設立された特殊法人「日本海外移住振興株式会社」は、移民たちが企画する事業に対し、資金を貸付けることを主な狙いとして誕生したものである。同社の運営原資には、「移民借款」と通称された米国3銀行からの借入金が当たられたが、この借款の実現には、ロックフェラー3世(John D. Rockefeller III)の尽力があったといわれている。