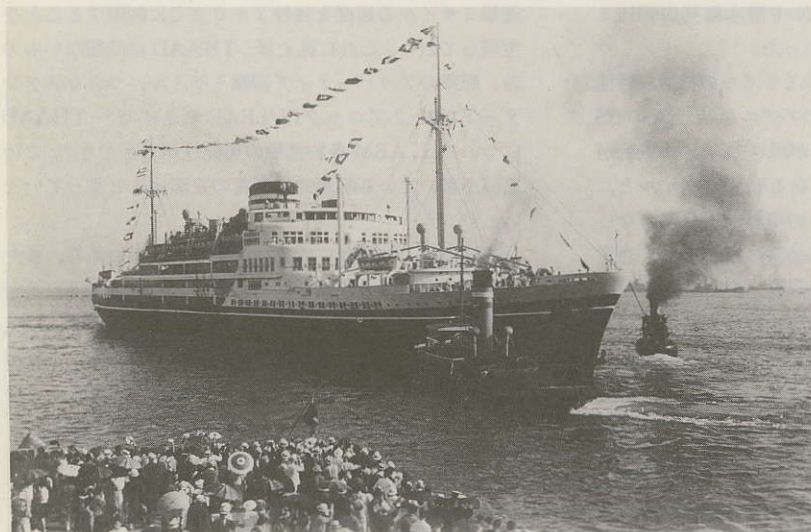


日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑱

by Michio Yamada

第18回 戦前型ブラジル移民の終焉



山田 廸生

(日本海史学会理事)

神戸を出航して処女航海に就く大阪商船の“あるぜん丸”。戦雲が近づく1939年(昭和14年)7月の撮影である。(大阪商船三井船舶)

排日と「移民二分制限法」の実施

大量移民と排日とは因果関係にある。日本人移民が勢力をのびた結果、先住の欧州系移民から手ひどく排斥された歴史は、この稿でも、ハワイと北米への移民のところで見てきたところである。こうした排日の動きは、当然のことながらブラジルにもあった。

1923年(大正12年)10月に、日本人をはじめとする有色人種の移民を制限する法案が、議員立法により同国連邦議会に提出されて以来、日本人移民が政治問題あるいは社会問題として論議的になった。この法案は成立には至らなかったが、その主張は欧州系先住移民をおおいに刺激し、排日意識を高揚させる結果をまねいた。

法案が提起した日本人排斥の理由は、以下の4点であった。①日本人移民はブラジルの基本的な人種統一の見地から好ましくない、②日本人移民の言語や風俗習慣はブラジル先住移民のそれと著しく異なっており、同化性に乏しい、③このような人種が国内随所に集団入植地を形成すると、国の将来に禍根を残すことになる、④日本人は軍国主義者である。

ずいぶん理不尽な項目が並んでいるが、その根底にあ

るのは有色人種に対する人種差別である。

こうした活動は、昭和に入ってから執念深く続けられた。そして、当初は排日を焦点としていたものが、次第にアジア・アフリカ系移民を排除する運動に変わり、最後は十把ひとからげで、各国の移民を一律制限してしまおうという主張にまでエスカレートした。

ブラジルでは1930年(昭和5年)に政変があり、独裁政府が実権を握ったが、良質な労働力確保の見地から、日本人移民に対しては好意的であった。とはいっても、排日が一律制限というかたちに変貌してくると、新政府としても、内政上、先住移民の意向を無視できなくなった。その結果、1934年(昭和9年)7月16日に公布された同国新憲法において、「外国人移民二分制限法」と通称される規定が定められたのである。

“移民は、人種の統一および移民の体質、生活能力の保障を有するものに限り入国することができる。ただし各国移民の入国者数は、その国の移民が最近50年間に定着した総数の2パーセントの範囲を超えてはならない”(社会および経済編第121条6項)。

つまり、各国の年間移民数をそれぞれ、1934年以前50年間の移民数の2パーセント(二分)に制限しようというのが、規定の骨子である。



この新制度によって最もダメージを受けたのは、後発組の日本だった。規定中、定着数というのは実質的には知るのが難しいため、入国数をもってこれに当てることにしたが、それによると日本の移民数は、年間2,849人に制限される。前回の「最盛期のブラジル移民船」の第1表で、1935年(昭和10年)以後、ブラジルへの日本人移民数が激減しているのは、こうした事情による。

事態を憂慮した日本政府は、1935年6月に遣伯経済使節団を送り、移民数制限の緩和とブラジル綿花の買い付けを商議させた。新制度下の最初の3年間、移民数が2,849人をオーバーしているのは、この商議の成果によるものであるが、基本的な解決には至らなかった。

“あるぜんちな丸”級の誕生

初代“あるぜんちな丸”と姉妹船“ぶらゑる丸”は、南米航路客船の中で、最大最高速の豪華客船としてその名が高いが、実は両船の建造が計画されたのは、ブラジルへの移民が激減してからのことであった。

両船の建造所は、“さんとす丸”級や“ぶゑるのすあいれす丸”級と同じ三菱重工長崎造船所。発注された時期は、戦時色が高まりつつあった1937年(昭和12年)5月である。

しかし、計画そのものはその前年から進められていたことが、和辻春樹工学博士の論文「世界一周航路貨客船あるぜんちな丸」(「造船協会々報」1939年12月号所載)に記されている。周知のように和辻博士は、“さんとす丸”級以降の南米航路客船の設計に携わった技術者であり、この当時大阪商船の工務課長を務めていた。

明治以後の移民船の歴史をひもとくと、移民輸送の下降が予測されていながら、型破りの客船が新造された実例が2度あった。一つは、明治末年に画期的な大型国産客船の天洋丸級が建造された時である。天洋丸級が米国への日本人移民が激減するなかで太平洋航路にデビューしたことについては、第7回の「排日問題と北米航路客船」で詳述した。そしてもう一つが、この初代“あるぜんちな丸”級である。

天洋丸級の建造目的は今ひとつ不明瞭だが、一般に説明されているように、ライバルである米国客船の大型化に対抗すべく計画された、と考えるのが妥当であろう。結果として、このクラスは経営的には成功したとはいえなかった。一方、“あるぜん

ちな丸”級の建造目的については、これはかなり明白と思われる。一に軍事用、二に国威発揚であろう。いいかえれば国策客船ということであり、それに見合った建造費助成を国から得ていたことは後述べる。

軍事目的であったことは、たとえば船客定員を見ても分かる。この時期、大阪商船の南米東岸航路は、アフリカ東岸航路の延航便を加えて年間24航海を実施していた。ところがブラジルへの日本人移民は、前述のように「移民二分制限法」によって年間2,849人に制限されていたから、1航海あたりの移民輸送数は120人となる。

ということは、“あるぜんちな丸”級の特三を含む三等定員は、せいぜい200人で十分だったわけだ。しかし、実際にはブラジル移民全盛期の“さんとす丸”級を上回る800人もの三等キャパシティを持っていた。軍部からの要請で、そのようになったのであろう。

前述の和辻博士の論文を読むと、当初計画では12,500総トン、航海速力16ノットだった貨主客従船が、国策助成船の指定を受けた結果、大幅な設計変更を余儀なくされ、客主貨従船に変貌した経緯が述べられている。

国から特に要望された条件は、①最高速力を21ノットとする、②三等定員を800人にふやし、必要の場合1,000人に改装可能とする、③長さ10メートル以上の貨物ハッチを備える(第2ハッチにそれが設けられた)、④一等客室設備をグレードアップする、この4点だったようだ。このうち①～③は軍事、④は国威発揚を意図したものであったと考えられる。

それではいったい緩急の際に、軍部はこの2隻をどのように使おうとしたのだろうか。福井静夫氏の論文「應召した日の丸船隊」(「船舶」1951年10月号所載)によると、“あるぜんちな丸”級は特設空母予定船舶10隻の中にリストアップされている。現実には、1番船は大戦中空母に改装されたわけだが、公室が多く、医療施設の完備したこの船の内装を見ると、空母よりもむしろ病院船や



ロサンゼルス港に並んで停泊する“あるぜんちな丸”(右)と“ぶらゑる丸”の珍しい写真。(大阪商船三井船舶)

潜水母艦に適していたと思われる。

ともあれ、この2隻の建造についての話題は、この程度にとどめよう。申すまでもなく“あるぜんちな丸”級は、わが国の客船史上では天洋丸級や“浅間丸”級と並んで評価の高い有名船であり、どの史書をひもといても、多くの頁が費やされている。しかしながら、“あるぜんちな丸”級を移民船として見た場合、前述のように移民激減後に登場した船であることに加え、近付く大戦の暗雲の中では、運航実績も数えるほどしかなかった。したがって、少なくとも日本の移民船史のうえでは、盛名ほど重要な船ではない。

むしろ、このクラスの実存意義は、1934年に公布された「船舶安全法」の体系下で計画された最初の大型遠洋航路客船であること、ハード面において戦後の南米移民船の範となる着想が見られること、この2点にあったと考えるべきであろう。

南米東岸航路に対する国の助成

“あるぜんちな丸”級2隻は、1937年4月に実施をみた「優秀船舶助成施設」の第1種船（貨客船）として新造されたものだ。戦時色の濃いこの補助制度は、建造助成と遠洋航海補助の二本立てで構成されていたが、航海補助の方は、日華事変のため取り止めとなった。

2隻が三菱へ発注されたのは、前述のように翌5月。船価は1隻930万円（乗出し船価約1千万円）で、そのうちの34パーセントにあたる316万8,000円を国が助成した。この「助成施設」の対象は、6,000総トン、速力19ノット以上の船ということであり、大阪商船はこの2隻のほか、アフリカ東岸航路用の報國丸級を同施設の適用船として申請している。

報國丸、愛國丸、興國丸（建造中に護國丸と改名）から成る報國丸級貨客船3隻は、10,500総トン、最高速力21ノット、船客定員400人（一等48、特三48人、三等304）のディーゼル貨客船で、開戦前後に三井の玉造船所で建造された。三等の客室施設は南米延航用に設けられたものであるが、報國丸がわずか1回就航しただけで、3隻とも特設巡洋艦に变身、短い一生を終えている。

「優秀船舶助成施設」は、1932年（昭和7年）施行の「船舶改善助成施設」を発展させた制度である。その中身は、老朽船解体と新船建造をリンクさせたもので、日本商船隊の体質改善を図るのが目的であった。造船助成であって、航海助成ではない。しかしながら、資本集約型＋労働集約型の客船業を経営する船会社としては、建造と運航双方に対する国の手厚い援助がないと、航路の維持は至難の業だ。

とくに南米東岸航路の場合は、大正末年以後、移民用

三等運賃（全額補助）が長い間固定されていたので、運航に対する助成は必須のものであった。この航路の神戸～サントス間の三等運賃は、1921年（大正10年）に海外興業と大阪商船および日本郵船が協定して200円として以来、第2次大戦で休航になるまで、実に20年にわたり据え置かれたのである。

わが国の船に対する助成は、日清戦争後の1896年（明治29年）に「航海奨励法」と「造船奨励法」が成立して以後、大体において航海補助と造船補助の二本立てで行なわれてきた。日本郵船が「航海奨励法」による助成を背景に、欧州、豪州、シアトル航路の開設に踏み切ったことや、この3航路と東洋汽船の北米航路などが「特定助成航路」として「航海奨励法」の枠を越える強力な国の援助を得たことは、すでに述べた。

さらに1910年（明治43年）には、「航海奨励法」と「特定助成航路」を折衷修正した「遠洋航路補助法」が実施され、郵船、商船、東洋汽船の北米航路、郵船の欧州航路と豪州航路、そして東洋汽船の南米西岸航路の6本が、この新助成制度による国の保護を受けることになった。新制度による補助金は、1総トンにつき航海距離1,000海里ごとに50銭以内（原則）。就航船の資格として、国産船であることのほか、3,000総トン以上、最高速力12ノット以上、船齢15年未満という条件が付けられた。

大正に入って、日本人移民の渡航先が北米からブラジルに移行したことに伴い、大阪商船は上の北米航路への航路補助を辞退する一方、南米東岸航路を遠洋航路補助法の対象とするようお願い出ていたが、1920年（大正9年）10月にこれが認められた。この時期から第2次大戦までの20年間、同社は「遠洋航路補助法」による助成および郵便定期航路補助などを合わせて、年平均約120万円の助成金を国から交付されている。

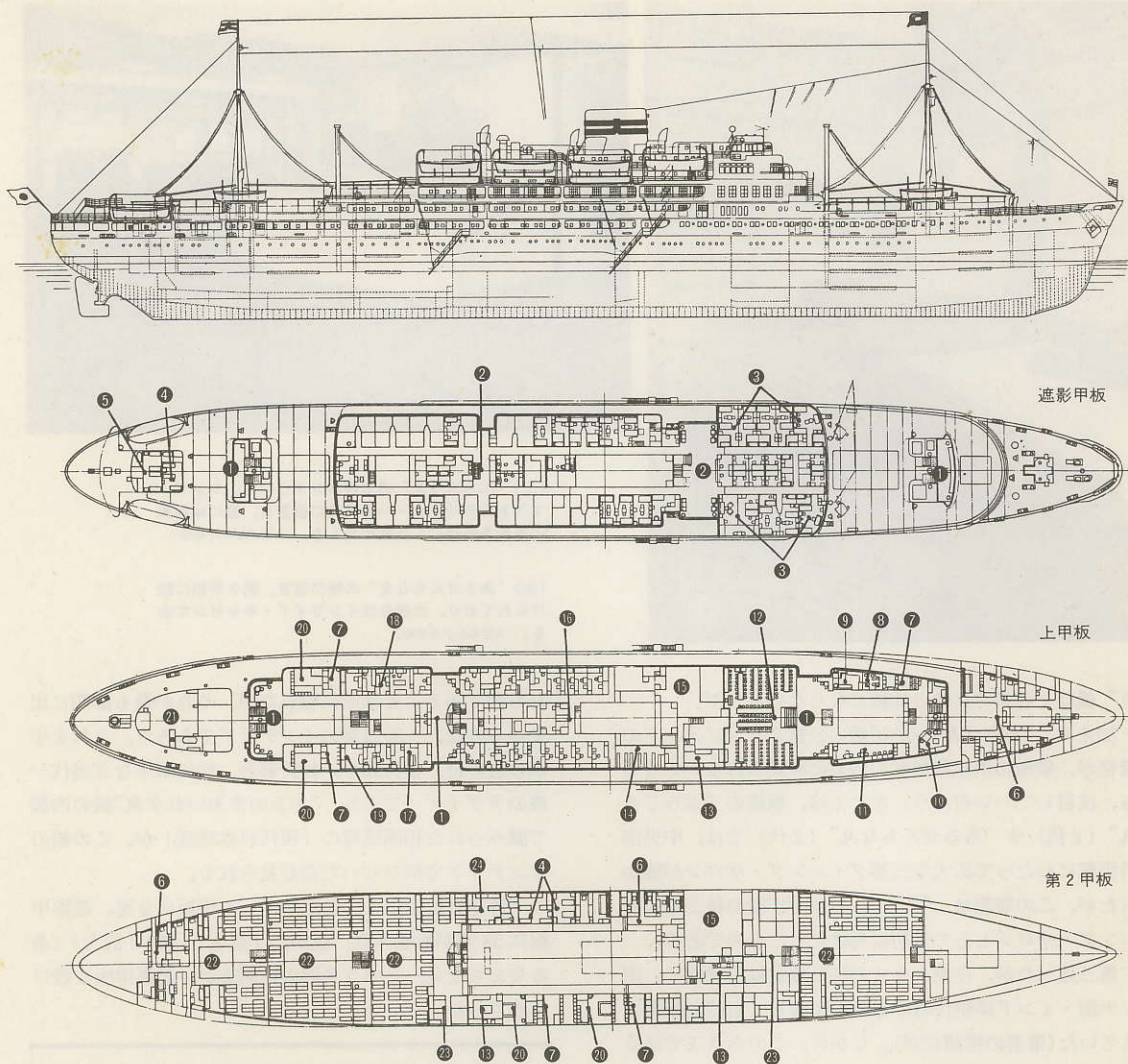
南米東岸航路をはじめとする移民航路は、こうした航路助成と渡航費全額助成を柱とする国のバックアップ、そして貨物収入を主体に維持されたのである。

“あるぜんちな丸”級の客室エリア

“あるぜんちな丸”級は、遮影甲板、上甲板、第2甲板の3層の甲板から成る遮影甲板船で、竣工時の主要目は次のとおりである。

総トン数12,755トン、重量トン数7,769トン、全長166.0メートル、垂線間長155.0メートル、幅21.0メートル、深さ12.6メートル、吃水8.8メートル、主機ディーゼル（三菱M.S.）2基、2軸、出力16,500馬力、最高速力21.5ノット、航海速力17ノット、船客定員一等101人、特別三等138人、三等662人、乗組員数199人。

定員662人のステイアリッジ（三等客室）は、在来ク



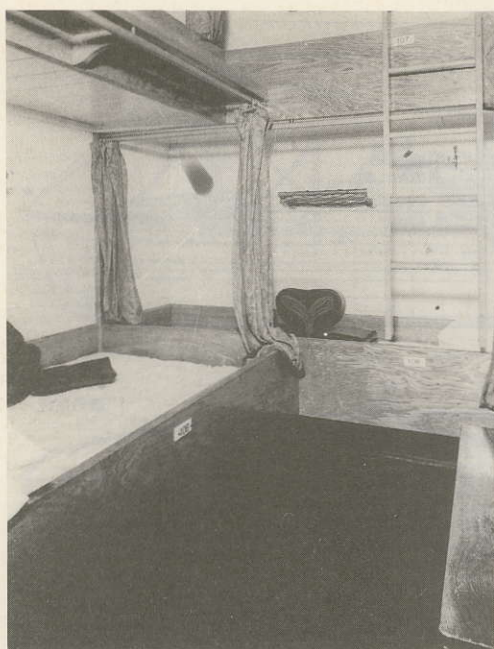
初代「あるせんちな丸」客室配置図

①三等エントランス、②一等客室エリア、③一等特別室、④普通病室、⑤隔離病室、⑥下級船員居住区、⑦便所・洗面所(三等用)、⑧バー(三等用)、⑨売店、⑩郵便局、⑪読書室(三等用)、⑫特三食堂(ダイニング・サロン)、⑬配膳室、⑭士官食堂、⑮調理室、⑯士官居住区、⑰事務室、⑱医療関係エリア(診療室、医師居室、看護婦居室等)、⑲理髪室(三等用)、⑳浴室エリア(三等用)、㉑洗濯室エリア、㉒ステアリッジ、㉓特三客室エリア、㉔出産室

ラスと同じく4室(区画)で構成され、すべて第2甲板に位置している。ただしその配置は、船首寄りの前部(第2船倉)に1室、船尾寄りの後部(第3～5船倉)に3室となっており、後部に集中している点が在来クラスと異なる。第1船倉には客室が設けられていないが、非常時の際は、このスペースに200人を追加収容するつもりだったのであろう。これらの位置関係については、上掲の客室配置図を参照いただきたい。

特三客室は第二甲板の前部ステアリッジの後方に位置し、一部は同甲板の後部にも設けられていた。2～6人の部屋が合わせて29室。定員は138人である。

三等全体の公室エリアには、その上層の上甲板が当てられ、エントランス、特三食堂(ダイニング・サロン)、読書室、バー、売店、郵便局、理髪室などの施設が並んでいた。公室面積が広いこと、種類が多岐にわたっていることなど、その設備の充実ぶりは、“ぶゑのすあいれす



(上)「ぶらぶる丸」の三等エントランス。フォア・マストのデリック・ハウス内に位置し、壁には南米の景色を題材にした絵が見える。(大阪商船三井船舶)

(左)「あるぜんちな丸」の特三客室。第2甲板に設けられており、大部分はインサイド・キャビンである。(大阪商船三井船舶)

丸」級など、在来クラスと比較にならないほどだ。

加えて、「あるぜんちな丸」級の公室アレンジメントの骨格が、戦後の南米移民船の内装に踏襲されていることも、注目していただろう。たとえば、戦後の「ぶらぶる丸」(2代)や「あるぜんちな丸」(2代)では、中央部の両舷にわたって広大な三等ダイニング・サロンが置かれたが、この着想は、「あるぜんちな丸」級の特三用ダイニング・サロンとして最初に具体化したものである。

再三述べたが、在来クラスの特三食堂は伝統的に、南シナ海・インド洋航行時の日照を配慮して右舷に配置されていた(筆者の推測だが)。しかし、このクラスではそうっていない。その理由は、特三食堂の面積と機能が拡大し、中央部に置かざるをえなくなったこと。アマゾン地域入植者の増加に伴い、南米東岸航路の主流が、酷暑海域航海の長い西航から、太平洋を横断する東航に移行する傾向にあり、日照の影響が少なくなったこと、この2点によるものであろう。

一等客室についても簡単に触れておこう。

一等エリアは上層から順に、ポート甲板、遊歩甲板、遮影甲板の3層にわたっている。公室スペースには上2層が当てられており、現代のクルーズ客船なみの贅沢なアレンジメントになっていた。そして、エントランス・ホール、ラウンジ、ダイニング・サロン、喫煙室、カード・ルーム、ベランダ、読書室、屋外プールなどが、ゆとりをもって配置されていた。最上甲板にプールが設けられたのは、新造船ではこれが日本で最初である。

「あるぜんちな丸」級の建造が、国威発揚を意図とし

たものであることは前に触れたが、それが最も鮮明に出ているのは、一等公室のインテリアであろう。これを手がけたのは、中村順平、村野藤吾、松田軍平など当代一流のデザイナーであり、「ぶるのすあいえす丸」級の内装で試みられた和風感覚の「現代日本様式」が、この船のインテリアで華ひらいた姿が見られる。

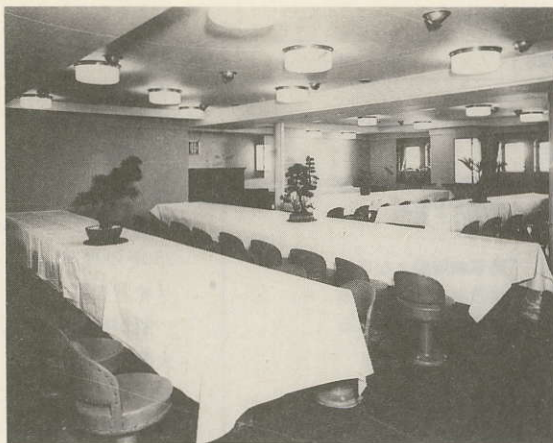
一等定員は101人。船室はポート甲板に9室、遮影甲板に58室が配置され、ほかに「富士」「桜」「武士」(あるぜんちな丸)という名称の特別室が、遮影甲板に設けられていた。

船舶安全法体系下で誕生した大型客船

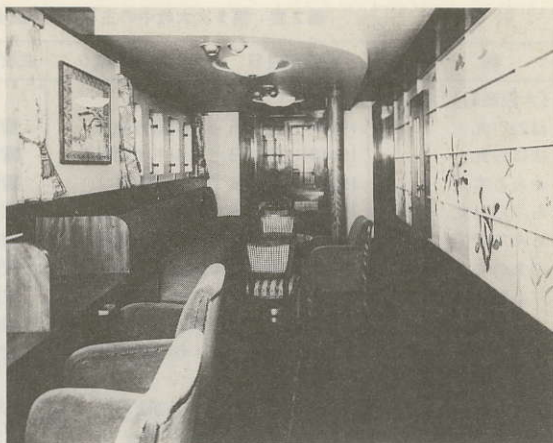
船の安全性などについての国際間のルールが確立したのは、前回述べたように、「1929年 SOLAS 条約」が発効した1933年(昭和8年)以降のことである。

わが国はこの条約に加盟していたので、ほぼ同時期に採択された「国際満載吃水線条約」と併せて、それらの理念と取り決めに具体化すべく、国内法を整備する必要があった。かくして1933年3月、「船舶安全法」が制定公布された。さらに翌1934年には、「船舶安全法施行規則」「船舶設備規程」などの関係政省令も整えられ、一連の「船舶安全法」体系の成立を見たのである。

「29年 SOLAS」の内容は、船の構造、機関、安全衛生などすべての分野にわたっていたので、新法体系も広範囲なものとなった。「あるぜんちな丸」級が計画されたのは1936年(昭和11年)であるから、当然ながら新法



“ぶらぶる丸”の特三食堂(ダイニング・サロン)。上甲板中央部の兩舷にわたる広いスペースを占めている。(大阪商船三井船舶)



“ぶらぶる丸”の三等読書室。上甲板船首寄りの三等公室エリアの一角にあるが、三等の公室とは思えないほど豪華な内装である。(大阪商船三井船舶)

のもとで設計が進められ、この法体系における最初の大型遠洋航路客船として誕生したのである。

今ここで、こうした新法関連のハードについて詳述する紙幅を持たないし、またその必要もないだろうが、たとえば、南米東岸航路に関係のある客室の通風についていえば、この時代から機械通風が導入され、ステアリッジの居住性が向上している。酷暑を緩和するこの設備は、以下の「船舶設備規程」第112条(1936年改正)で義務づけられたものである。

“移民ヲ搭載スル移民船ノ上甲板下ニ於ケル雑居客室ニ対シテハ適當ナル機械的通風装置ヲ設クベシ”。

このほか医療衛生施設も、新法体系下で改善されたものの一つである。和辻博士は、前出の「造船協会々報」所載の論文の中で、“あるぜんちな丸”級の医療施設は、関係政省令のほか、南米諸国および寄港国の諸規定を満たすよう設計に完璧を期したことを強調している。「船舶設備規程」が要求する医療設備については、第16回の「蒼氓の船旅④-伝染病の発生」で詳述したのでここでは省略するが、第1表で、このクラスと在来船の医療衛生施設を比較対照させたので参照いただきたい。

ご覧のように、診療室2室、普通病室3室、隔離病室2室、出産室1室が医療施設の主なもので、診療室には手術設備も整備されている。隔離病室のベッド数は、伝染病の発生の減少に伴って減る傾向にあり、監禁室にも転用できるような造りになっていた。

診療室の位置は上甲板左舷の船尾寄り。第2

甲板左舷の普通病室のすぐ上層であり、船尾甲板室の病室エリア(隔離病室2室、普通病室1室)にも近い。「船舶設備規程」では、“移民船ニハ上甲板以上ノ場所又ハ上甲板直下ノ甲板間ノ場所ニ於テ成ルベク旅客室及船員室ヨリ隔離シタル箇所ニ病室ヲ設ケ・” (第118条) となっていたが、在来船のように診療室と病室が離れ過ぎていることは問題が多く、医療スタッフの負担も大きかった。こうした“あるぜんちな丸”級の医療関連施設の配置は、戦後の南米移民船に継承されている。

そのほか衛生設備としては、通常のトイレ、浴室、洗

第1表 “あるぜんちな丸”級と“ぶるのすあいらす丸”級の医療衛生施設

	あるぜんちな丸級	ぶるのすあいらす丸級
病室数とベッド数		
普通病室 男子用	2室(18)	1室(6)
女子用	1(12)	1(10)
隔離病室 男子用	1(4)	1(3)
女子用	1(4)	1(4)
予備用	0(0)	1(22)
出産室	1(2)	1(2)
計	6(40)	6(47)
医療衛生施設の面積		
診療室	14.4	14.7
出産室	17.3	16.1
洗濯室	68.9	67.0
浴室	49.8	60.9
三等用大便所(ブース)の数		
男子用	10	18
女子用	13	16
計	23	34

注) 1. 岡田正三「移民船の変遷について」(『船の科学』1958年12月号所載)、和辻春樹「世界一周航路貨客船あるぜんちな丸」(『造船協会々報』1939年12月号所載)および両船の一般配置図により作成。2. 面積の単位は平方メートル。

第2表 第2次大戦中の主な南米移民船の戦没状況

船名	沈没年月日	沈没海域	沈没理由	備考
[大阪商船]				
はわい丸	1944年12月2日	九州南方沖	雷撃	1943年南洋海運に売却
まにら丸	1944年11月25日	ボルネオ北西沖	雷撃	
さんとす丸	1944年11月25日	バシー海峡	雷撃	満珠丸と改名、特設潜水母艦となる
らぶらた丸	1945年1月12日	サイゴン港	空爆	干珠丸と改名
もんでびでお丸	1942年7月1日	ルソン島北西沖	雷撃	
ぶゑのすあいれす丸	1943年11月27日	西カロリン諸島沖	空爆	陸軍病院船となる
りおでぶやねろ丸	1944年2月17日	トラック島	空爆	特設潜水母艦となる
あるぜんちな丸	1945年7月24日	別府湾	触雷	特設空母海鷹となる
ぶらゑる丸	1942年8月5日	トラック島北方	雷撃	
[日本郵船]				
安洋丸	1945年1月8日	台湾海峡	雷撃	1943年南洋海運に出資
樂洋丸	1944年9月12日	南シナ海	雷撃	1943年南洋海運に出資
銀洋丸	1943年12月16日	台湾南西沖	雷撃	1943年南洋海運に出資
平洋丸	1943年1月17日	トラック島沖	空爆	

注)「日本商船隊戦時遭難史」(1962年、海上労働協会刊)などにより作成。

面所、洗濯室のほかに、理髪室（一等用と三等用）も設けられていた。このうちの三等のトイレについてであるが、大便所（ブース）の数が、このクラスに至って、女子用の方が男子用を初めて上回ったことは、ささいなこととはいえ、注目していただろう。

男中心の出稼ぎ移民時代には、移民船の大便所は当然、男子用の方が多かったが、大正末期以降の家族渡航主体の移民では、むしろ女子用を手厚くする必要があった。しかし、実態はなかなかそうはならず、“ぶゑのすあいれす丸”級でも、男子用の方が多かった。男女が同数の場合、大便所数は女子用の方をふやす必要があることは、常識的にも理解できよう。

戦前型ブラジル移民の終焉

“あるぜんちな丸”は、戦雲が近づく1939年（昭和14年）5月、“ぶらゑる丸”は同年12月に完成し、西航南米東岸航路に就航した。だが、同年9月に第2次大戦が勃発。1940年（昭和15年）9月に日独伊三国軍事同盟が結ばれてからは、米英の対日経済圧迫が強化されるとともに、戦域の拡大によって航行の危険も増加した。

そのため、“あるぜんちな丸”は4航海、“ぶらゑる丸”は3航海（3次航は後述の東航南米東岸航路）行なっただけで大連航路に転配され、結局、1940年7月発航の“あるぜんちな丸”をもって、西航航路は休航となった。休航とはいっても、戦後の同航路には、“さんとす丸”（2代）の処女航海を除いて、貨物船隊が投入されたから、移民輸送ルートとしての西航南米東岸航路は、この航海が最後だったわけだ。

かくして1917年（大正6年）6月、開設第3船“あゐ

とる丸”が63人の移民を乗せて横浜を出航して以来、ブラジル移民に大きな航跡を残した西航南米東岸航路の旅客サービスは、23年の歴史にピリオドを打った。

話が前後するが、大阪商船は、“あるぜんちな丸”級が西航航路に入ったことから、1940年度の航路助成申請の際に、南米東岸航路を往復パナマ

経由の東航航路と従来の西航航路の二つに分け、東航航路に対しては「遠洋航路補助法」による補助、西航航路には通信省の新規受命航路としての補助申請を行なった。そして、東航航路が“ぶゑのすあいれす丸”級2隻による年間6航海、西航航路は“あるぜんちな丸”級2隻による同じく年間6航海とし、合わせて年間12航海の定期を実施することにした。だが現実には、戦火の拡大に伴い、この新構想が挫折したことは前述のとおりである。

西航航路に続いてアフリカ東岸航路の南米延航便も、1941年（昭和16年）5月発航の“まにら丸”の航海を最後に打ち切られた。米国の方針で、この年の7月16日以降、外国船のパナマ運河通航が禁止されたため、同船は遠路マゼラン海峡経由で帰国した。日本政府からも、パナマ以東にあった邦船に対し、この時点までに運河を通過して帰国するよう指示が出ていた。

残る東航航路は、1941年6月に神戸を出航した“ぶゑのすあいれす丸”が最終便となった。同船も上の事情から、往航はパナマ経由だったが、復航は南米の南端回りで太平洋に脱出、開戦間近い10月に帰国している。

そして開戦後は、南米移民船として活躍した多くの船ぶねは徴用され、軍籍に入って海軍の特設艦船に変身し、あるいは商船のまま軍事輸送に従事した。あたかも民間人が応召して戦地におもむいたり、作業服を着て軍需生産に従事するのと似ていた。そして全船が戦火の犠牲となり、海底に没し去った。主な南米移民船の戦没状況は、第2表のとおりである。

こうして日本人のブラジル渡航はまったく途絶え、戦後、オランダのRIL (Royal Inter-ocean Lines) の客船群や大阪商船の“さんとす丸”（2代）による移民輸送が再開されるまで、長い空白期間を迎えたのである。