2024 年 10 月 10 日

アメリカの自由と平等を守った日系アメリカ人

主席研究員　廣岡 信也

【要旨】

世界を震撼させたアメリカ同時多発テロ。ニューヨーク・マンハッタンにそびえ立つ 110 階建てのワールドトレードセンターが崩壊するという衝撃のあまりの大きさに、アメリカ全土はパニックとなり、テロの実行者に近い人種や民族に対する憎悪の気持ちが噴出した。恐怖によって正常な判断力は失われ、憲法が保障している人権をも蔑ろにする機運が広まっていた。この危機的な状況に敢然と立ち向かった一人の日系アメリカ人がいた。彼は自身の体験をもとに、社会の圧力に屈することなく正義を貫いた。彼の努力の結果、航空保安に関して平等で実効性のある新しい枠組みが創設された。また、社会に蔓延し始めていた、人種により取り扱いを変えることに合理性があるという意識も、大勢を占めることはなかった。なぜ彼が信念をもって立ち向かっていったのか、彼の人生における経験をもとに紐解いていきたい。

＜目次＞

はじめに 2
１．強制収容の実態 2
２．名誉回復への取り組み 7
３．アメリカ同時多発テロ 9
４．TSA による成果 12
おわりに 13

本稿中に記載したデータ・数値等は、筆者が信頼できると判断した各種データに基づき作成・加工したものですが、その正確性・確実性を保証するものではありません。

はじめに

2022 年 5 月 3 日にアメリカメリーランド州で一人の日系アメリカ人がその生涯を静かに閉じた。彼は 1931 年にカリフォルニア州サンノゼで、静岡県出身の日本人移民の息子として出生し、日系アメリカ人としてのみではなく、アジア系アメリカ人として初めてアメリカ合衆国の閣僚になった人物である。彼の名前はノーマン・ヨシオ・ミネタ（Norman Yoshio Mineta）、日本名は峯田良雄（みねた よしお）と言う。彼がいなければ、アメリカの社会は今よりも人種間の分断が悪化し「自由と平等」が失われていたかも知れない。シリコンバレーに近い彼の地元であるサンノゼの空港は「ノーマン・Y・ミネタ・サンノゼ国際空港」[1]と命名され彼の功績を称えている。日系アメリカ人としてアメリカの空港に名前が冠されたのは、彼が初めてである。

筆者は 2001 年に「アメリカ同時多発テロ」事件が起きた際に、運航再開初便の救援機に搭乗してニューヨークに現地入りし、被害にあわれた方のご家族や、日本への帰国便に搭乗される旅客の対応をした経験を持つ。また、その後アメリカ・カリフォルニア州ロサンゼルス駐在中にノーマン・ミネタ氏にもお会いし、マンザナー強制収容所跡も訪問したことがあることから、ミネタ氏の人生と、その功績についてレポートとして纏めてみたいと思い立った。

１．強制収容の実態

彼のようなアメリカに住む日系アメリカ人や日本人移民の人生は、1941 年の日本軍のアメリカ・ハワイ真珠湾攻撃によって大きく変わることとなった。緒戦での連合国側の敗北に焦ったアメリカは、日本軍によるアメリカ本土攻撃に怯え反日感情は大きく膨れ上がった。特にアメリカ西海岸に住む日系人及び日本人移民に関しては、「敵性外国人」として憎悪の対象となっていった。1942 年 2 月 19 日にはルーズベルト大統領が「大統領令 9066 号」[2]に署名を行い、軍が国防上の必要がある場合に強制的に一般人を隔離することを承認した。その結果、カリフォルニア州、ワシントン州、オレゴン州、アリゾナ州などに住む特定者 12 万 313 人の日系アメリカ人と日本人移民が強制収容所に収容されることになった。その当時の日本人移民である一世は「帰化不能外国人」[3]としてアメリカ国籍取得が認められていなかったが、アメリカ生まれの二世はアメリカ国籍を有するアメリカ国民だった[4]にもかかわらず強制収容の対象となった。アメリカ国籍を有する二世は「non-aliens」として通常のア

---

[1] アメリカ合衆国カリフォルニア州サンノゼにある国際空港。
[2] この大統領令により、特定地域を軍管理地域に指定する権限が陸軍長官へ与えられた。
[3] 1922 年米国最高裁は日本人の帰化権を否認、1924 年排日移民法を制定して日本人の移民を完全に禁止した。
[4] アメリカ合衆国は、自国で生まれた子に自国の国籍を与える生地主義を採用している。尚、日本は血統主義（父母両系血統主義）を採用している。

メリカ国民とは敢えて区別されたのである。同じく第二次世界大戦の交戦国として「敵性外国人」であったドイツ系やイタリア系に対して同様の処置は取られておらず、人種差別的な思想が根底にあることは明白であった。「敵と同じ人種」が排斥の対象となったのである。

収容所はNHK大河ドラマ[5]の舞台になるなど有名なマンザナー（Manzanar）収容所をはじめとして、多くは住環境に適さない砂漠地帯に10か所設置された。急ごしらえの無機質なバラックが整然と建設され、その周りは有刺鉄線付きのフェンスで囲まれ、一定間隔で銃を所持した監視員により敷地外への出入りを厳しく禁じられた。多くの日系アメリカ人と日本人移民は、急な移動命令を受け殆ど時間的猶予も与えられず、血の滲むような努力の結果得た幾ばくかの財産も放置したまま、行先も開示されない状況で辺境の強制収容所に連れてこられた。11歳のノーマン・ミネタも1942年に家族と共にワイオミング州のハートマウンテン強制収容所に収容されることとなった。

[5] 第22作「山河燃ゆ」1984年。原作「二つの祖国」山崎豊子。

＜図表１＞収容所一覧

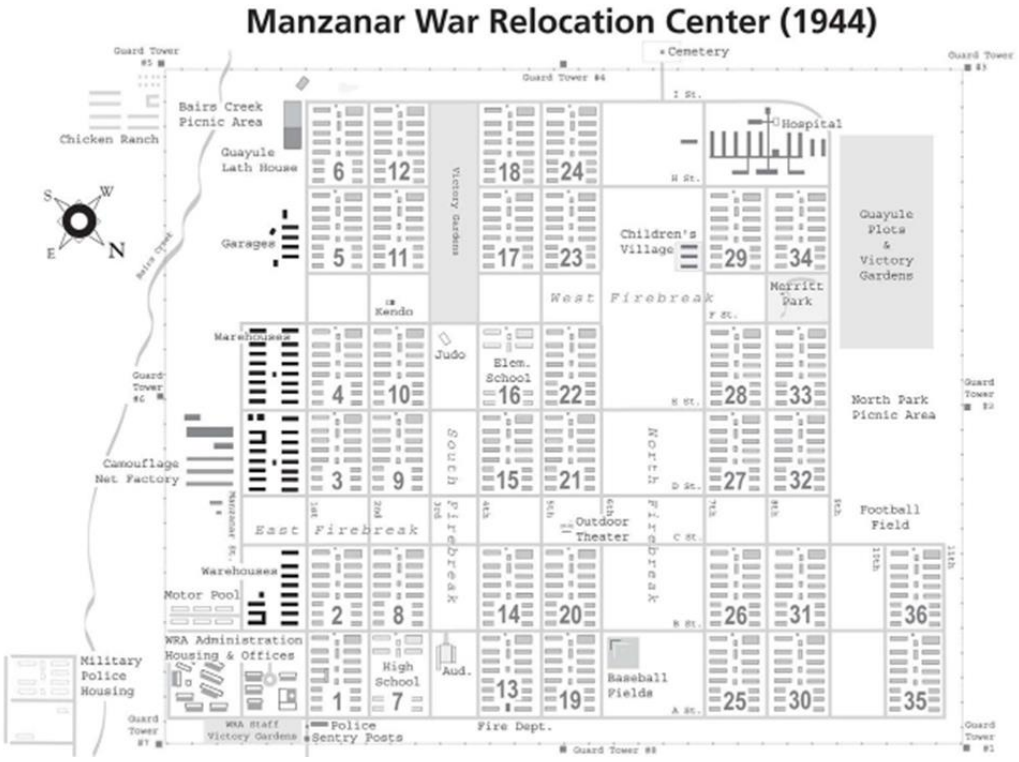
	名称	場所	環境	面積	最大人口	収容者が居住していた地域
1	マンザナー	カリフォルニア州 インヨー郡	オーエンズ・バレーのシエラネバダ山脈の東麓、標高約1,200m位置する。夏には気温が40度を超え、冬には氷点下に達する。強風や砂嵐が頻繁に発生。	24km²	10,046人 1942年9月	ほとんどの人はロサンゼルス地域、ターミナル島、サンフェルナンドバレーから。その他はワシントン州サンホアキンバレーやベインブリッジ島から。
2	ツールレイク	カリフォルニア州 モードック郡	標高 1200mの砂質土壌の平らで木のない地形にあった。冬は長くて寒く、夏は暑くて乾燥している。植生はまばら。	30km²	18 ,789人 1944年12月	当初はサクラメントなどの一時収容所から3,000 人以上が連れてこられた。その後「敵性外国人」の収容施設となり、他の収容所から対象者が移送された。
3	トパーズ	ユタ州 ミラード郡	標高 1400m、セビア砂漠内－強風が吹き、気温は夏 41度から冬 -34 度まで及ぶ高地の砂漠の藪にあった。	80km²	8,130人 1943年3月	主にサンフランシスコ ベイエリアから。
4	ハートマウンテン	ワイオミング州 パーク郡	標高 1430mのショショーニ川の段丘に位置する。地形は開けた低木砂漠だった。	81km²	10,767人 1943年1月	ほとんどの人は、カリフォルニア州のロサンゼルス郡、サンタクララ郡、サンフランシスコ郡、ワシントン州のヤキマ郡、ワシントン郡から。
5	ミニドカ	アイダホ州 ジェローム郡	標高1,200m－高地の砂漠。気温は夏には約40度から冬には-36度までの範囲だった。秋に雨が降るとキャンプ全体がぬかるみになり、多くの場合膝までの深さになった。	134km²	9,397人 1943年3月	主にワシントン州シアトル、オレゴン州ポートランド、およびその周辺地域から。
6	グラナダ	コロラド州 パウワーズ郡	標高1067mの丘の頂上に位置するグラナダは、乾燥しており、埃っぽい場所だった。	42km²	7,597人 1942年10月	ほとんどの人は、ロサンゼルス、ソノマ、ヨロ、スタニスラウス、サクラメント、マーセド郡から。
7	ヒラリバー	アリゾナ州南部	砂漠に位置し気温は51度に達した。夏の気温は常に40度を超え砂嵐も頻繁に発生した。	不明	13,348人 1942年11月	主にフレズノ、サンタバーバラ、サンホアキン、ソラノ、コントラコスタ、ベンチュラ、ロサンゼルスの各郡から。
8	ポストン	アリゾナ州 (当時はユマ郡)	標高100m 。コロラド川近くのソノラ下流砂漠 にあり、 おそらくすべてのキャンプの中で最も暑い。	287km²	17,814人 1942年9月	カーン郡、フレズノ、モントレーベイエリア、サクラメント郡、アリゾナ州南部、カリフォルニア州南部から。
9	ローワー	アーカンソー州 デシャ郡	ミシシッピ川の西 8 マイル、運河や小川が入り組んだ湿地帯に位置していた。かつては森林に覆われていたが、1940 年までに農地に変わった。標高43m。	41km²	8,475人 1943年3月	ほとんどの人はカリフォルニア州ロサンゼルス郡とサンホアキン郡から。
10	ジェローム	アーカンソー州 チコット郡及び ドリュー郡	ミシシッピ川から 30km、標高 12mの場所にあった。この地域はかつては森林に覆われていたが、当時は主に農地となっていた。大きく曲がった小川が収容所の中央部と東部を北から南に流れていた。	40km²	8,497人 1942年11月	ほとんどの人はカリフォルニア州のロサンゼルス、フレズノ、サクラメント郡から。ハワイからもコミュニティーのリーダーとみなされた人々とその家族811名が収容された。

出所：Explore the National Park Service を基に著者作成

収容所は基本的に居住用のバラックを中心に構成され、図表 2、3 のマンザナーの場合には、居住用のバラックは 4 部屋に区切られて 20 フィート四方の 1 部屋に 8 人が居住させられていた。バラック 14 棟（56 部屋）に、集会所（食堂）、洗濯所、男女別のトイレ、シャワーが各 1 か所で、1 ブロックを成していた。1 ブロックには 400 人以上が居住し、1 万人規模の収容所であれば 25 ブロック程度で構成されていた。その他には、病院・学校・協会・ホールなどの施設や野球場や店舗なども建設されて、最低限の生活はできるようになっていた。しかしながら、建物は板一枚でできた簡易なものであり、多くの収容所は砂漠地帯に建設されたため夏は摂氏 40 度以上、冬は氷点下となり、生活は熾烈を極めた。プライバシーは完全に無視され基本的な人権も尊重されない、およそ「自由の国アメリカ」とは思えな

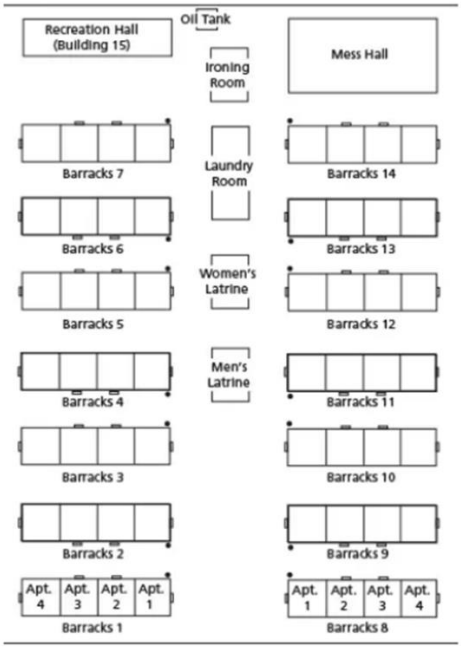
い生活を余儀なくされた。日系アメリカ人および日本人移民ということだけで、無実の人々が囚人同様の監視下に置かれることになったのである。

＜図表 2＞マンザナー収容所レイアウト



出所：Explore the National Park Service

＜図表 3＞マンザナー収容所 1 ブロックの詳細図



出所：Explore the National Park Service

1943 年には、18 歳以上の収容者全員に対していわゆる「忠誠登録」[6]が日系人強制収容所を管轄していた戦時転住局（War Relocation Authority：WRA）によって実施された。多様な項目に答えるアンケートであり、特に以下の 2 つの質問が強制収容者を大いに悩ませることになった。実施時にはこのアンケートの目的は明示されなかったが、実際には以下の 3 点であった。それは、内陸部の地区に転出許可を誰に出すのか[7]を見極めること、二世の男性に兵役を課すこと、そしてアメリカ政府に不忠実とみられる人物を隔離すること、である。

第 27 問　あなたは合衆国軍隊に入り、命令されるいかなるところにおいても、戦闘任務につくことを誓いますか。
第 28 問　あなたはアメリカ合衆国に対し、無条件の忠誠を誓い、外国ないし国内勢力によるいかなる攻撃からも、誠意を持って合衆国を防衛することを誓いますか。また、日本国天皇やほかの外国政府・権力・組織に対して、いかなる形であれ忠誠心を抱いたり命令に服従したりしないことを誓いますか。

6 忠誠審査・忠誠テストとも呼ばれる。
7 強制収容所の運営コストが掛かるため、無害な者は収容所から退所させ、海岸部から離れた地域に移住させた。

移民である一世は「帰化不能外国人」としてアメリカ人になろうとしてもなれないにもかかわらず、このアンケートに答えなければならなかった。アメリカ政府は一世をアメリカ人としては認めないが、背くことは許さないという理不尽な状況に追い込んだ。また、彼らの中には第 28 問に「イエス」と答える事で、どちらの国籍も有しない無国籍状態のなるのではないか[8]と、大きな不安を持つ者も多かった。二世を中心とした多くは両質問に「イエス」と回答したが、「ノー」と回答した者は「敵性外国人」の隔離収容を開始したツールレイク収容所に移送された[9]。また、忠誠を誓った二世の中にはアメリカ軍に志願し、「第 442 連隊」[10]という日系人部隊に参加し、ヨーロッパ戦線で大きな戦功を挙げた者もいた。

多くの混乱をもたらした強制収容も、第二次世界大戦の終盤には終了し[11]、1945 年初頭から収容者は解放され西海岸に戻ることになった。しかし、収容前の経済基盤が全て失われるなど損失は大きく、また精神的な打撃はそれ以上の影響を与えた。アメリカ国家や近隣住民との信頼関係も崩れ、日系アメリカ人や日本人移民としてのアイデンティティも大きく変質することになったのである。

２．名誉回復への取り組み

ミネタも強制収容から解放されカリフォルニア州に戻り、1953 年にカリフォルニア大学バークレー校を卒業した。その後は軍隊に入り朝鮮戦争では情報将校として活躍をした。日本滞在を経て、除隊後には父の生業であった保険業に従事した。ほどなくして周囲の勧めから政治活動を開始しサンノゼ市の市議会議員となり、1971 年にはサンノゼ市の市長となった。これはアジア系として初めてのアメリカ主要都市の市長であった。また、1975 年からは中央政界に進出し 20 年間にわたり民主党の下院議員を務めた。

彼は第二次大戦中に強制収容された日系人の名誉回復に取り組み、政府による公式の謝罪と生存者への補償を定めた 1988 年の「強制収容補償法（市民の自由法）」[12]成立に尽力した。この法案成立には対抗勢力である共和党の協力が不可欠だったが、ミネタに協力したのはワイオミング州選出の共和党上院議員アラン・シンプソン[13]だった。強制収容所では野球や武道などと共に、ボーイスカウト活動が行われていたが、強制収容前からボーイスカウトに参加していたミネタは収容所でもスカウト活動を行い、地元のスカウトとして収容所で

---

8 帰化不能外国人である一世は日本国籍しか所有しておらず、この回答により日本国籍を失うことになるのではないかと恐れていた。
9 1943 年にツールレイク収容所内に隔離センターが作られると、アメリカに不忠誠とみなされた人々が他の収容所から同所に移送された。
10 殆どの隊員が日系アメリカ人で構成され、ヨーロッパ戦線で活躍し多くの勲章を得た。
11 強制収容所の閉鎖命令と西海岸からの強制立ち退き命令の解除は 1944 年 12 月 18 日に発令された。
12 Civil Liberties Act of 1988。
13 ミネタと同じ 1931 年生まれ。1979 年から 1997 年まで上院議員を務めた。

開催されたジャンボリー[14]に来ていたシンプソンと出会っていたのである。彼らは一緒にテントを張ったりしながら親交を深めており、そのような人間関係が当該法の成立を陰で支えることになった。運命とは数奇なものである。

第二次大戦が終わった後も、収容所経験をした多くの日系人は揉め事を起こすことを好まず、強制収容の実態について進んで語ろうとはしなかったが、1960 年代の公民権運動[15]の盛り上がりに伴って、人権団体「日系米国人市民連盟」（JACL）[16]や、補償・賠償を求める全国連合（NCRR）[17]などが中心となり、米政府に人種差別に対する謝罪と賠償を求める運動が活発になっていた。彼らはミネタやダニエル・イノウエ[18]などの 5 人の議員と連携し議会への提案を試みた。1981 年には強制収容が正しかったか否かを調べる委員会が開かれ、ここで初めて 750 人の強制収容経験者などが重い口を開くことになった。無実の人々に対して行われた数々の非人道的行為など、赤裸々に語られた強制収容の真実は、活動に大きな力をもたらすものであった。

2 年間にわたる委員会の活動の結果、強制収容は、歴史的な人種差別、戦時中のヒステリー、政治的リーダーシップの脆弱さに起因すると結論づけられた。そして、「442 号法案」[19]が提出され、強制収容により影響を受けた人々に対してアメリカ国民を代表して議会が謝罪決議を行うことと、一人当たり 2 万ドルの賠償金を支払うことが勧告された。

ミネタ自身も 1987 年 9 月 17 日に日系人を代表して議会でこう訴えた。「私たちは、家を失い、ビジネスを失い、農場を失いましいた。そして、失った最たるものは、我々の基本的な人権でした。国が命じた強制収容の屈辱に私たちが異義を唱えなければ、悲劇の亡霊は再び世に現れます。不法行為は繰り返されます」と。この日は、アメリカ合衆国憲法公布 200 年の記念日であり、この日の開催をミネタが望んでいたのである。

1988 年 8 月 10 日、この勧告により成立した「市民の自由法」にレーガン大統領が署名し、アメリカ政府による謝罪文と一人 2 万ドルの補償金が 1990 年 10 月から約 8 万人の被強制収容者に渡されることになった。レーガンは「この法案で最も重要なのは、財産よりも名誉です。ここで私たちは過ちを認め、法の下で平等な正義を実現するという国家としての約束を再確認するのです」と述べた。これにより、日系アメリカ人および日本人移民に対する強制収容問題は一つの区切りをつけることになり、過去の重しが取れ新たな時代を迎えることになった。

---

14 ボーイスカウトのキャンプ大会。
15 米国の黒人が、人種差別の撤廃と、憲法で保障された諸権利の適用を求めて展開した運動。
16 Japanese American Citizens League「同盟」「協会」とも訳される。
17 National Coalition for Redress/Reparations。
18 ハワイ出身のアメリカ合衆国の軍人、政治家（1924 年～2012 年）。
19 日系人部隊の 442 連隊を記念し名付けられた。

３．アメリカ同時多発テロ

ミネタはその後、2000 年 7 月から 2001 年 1 月まで民主党のビル・クリントン政権で第 33 代アメリカ合衆国商務長官を務め、2001 年 1 月から 2006 年 7 月まで今度は共和党のジョージ・W・ブッシュ政権で第 14 代アメリカ合衆国運輸長官を務めるなど、党を超えて信頼される存在となっていった。2001 年 9 月 11 日、ミネタがベルギーの副首相と朝食をとっている時に、民間航空機 1 機がニューヨーク・マンハッタンにそびえ立つ 110 階建てのワールドトレードセンターに衝突した。続けて 2 機目が突入し、彼はホワイトハウス地下の大統領緊急対策センター[20]に呼び出されることになった。本来、核爆弾攻撃に対する核シェルターとして用意された場所で、彼は運輸省や連邦航空局司令部と電話で連絡を取りながらワシントン DC に向かっている航空機の位置情報を追跡した。3 機目はペンタゴン（アメリカ国防総省本庁舎）に墜落したという情報が入った。民間航空機 3 機がミサイル代わりに利用されたため、ミネタは意図的なものだと判断し、直ちにすべての民間航空機を着陸させる必要があると考えた。その時、米国内では 5,148 機[21]が飛行していたが、カナダ政府の協力なども得て 3 時間以内にすべての航空機が各地の空港に着陸した。その間テロリストに乗っ取られた 4 機目の航空機は、勇気をもってテロリストに抵抗した乗客乗員によって、ペンシルベニア州シャンクスビル近くに墜落した。この 4 機目はは未遂に終わったが、おそらくホワイトハウスか国会議事堂を狙ったものだった。

＜図表 4＞アメリカ同時多発テロ時系列

米国における同時多発テロ発生当日のクロノロジー

9月11日（時間は現地時間）

08：45	世界貿易センタービル（WTC）（北棟ビル）に一機目の航空機（ボストン発ロサンゼルス行アメリカン航空AA11便）が衝突
09：03	WTC（南棟ビル）に二機目の航空機（ボストン発ロサンゼルス行ユナイテッド航空UA175便）が衝突
09：20	ブッシュ大統領は、訪問中のフロリダで、WTCへの航空機衝突事故はテロ攻撃と見られると発言
09：40	連邦航空局が全国の空港を閉鎖、飛行中の旅客機には着陸命令
09：45	国防総省ビルに航空機（ワシントンDC発ロサンゼルス行アメリカン航空AA77便）が衝突
10：05	WTC南棟ビルが崩壊
10：10	国防省ビルの一部が崩壊
10：10	ペンシルバニア州ピッツバーグ近郊に、航空機（ニュージャージー州ニューアーク発サンフランシスコ行ユナイテッド航空UA93便）が墜落
10：28	WTC北棟ビルが崩壊

出所：外務省ホームページから抜粋

[20] Presidential Emergency Operations Center。
[21] 飛行機数については諸説ある。

予想もしなかった見えない敵からの攻撃に対し、アメリカ全土はパニックとなった。この「アメリカ同時多発テロ事件」の実行者は、パイロットの訓練を受けたイスラム原理主義者と推定され、アメリカ国内ではアラブ系・イスラム系の人物への恐怖から排斥感情が生まれていた。「人種プロファイリング」という人種を基準として調査や選別をする考え方が台頭し、多くの記者や政治家が搭乗者に対する保安検査の方式も人種によって変更し、状況によっては搭乗を拒否するべきだと唱えていた。メディアの中には、そのような人々を収容所に隔離すべきだと唱えるものもあった。これに真っ向から反対したのが、運輸長官のミネタであった。「人種プロファイリング」によるあらゆる対策に対して、強制収容経験者として絶対にやってはならない方策だと断固反対した。当時の大統領であったジョージ・W・ブッシュも「1942 年にミネタに起こったことが今日起こらないようにしたい。」とミネタの考えを強力に支援した。彼はその年の春に大統領保養地のキャンプ・デービッドにおいて、ミネタから強制収容の体験を詳細に聞いていたのだ。

「人種プロファイリング」に反対するミネタの態度は、マスコミからも徹底的にバッシングを受ける事になったが、ミネタは全ての若いアラブ系の男性が疑わしいわけではないと主張した。彼自身が外見や肌の色で判断された実体験者として、テレビ番組のインタビューにおいても、「誰もが外見で差別されることは無いと憲法でも保障されている」として一歩も怯むことは無かった。更にミネタは、アメリカの航空会社が既に人種によって対応を変えていることに対して警鐘を鳴らし、同年 9 月 21 日に以下のように通達した。

・航空会社が、人種・肌の色・国籍・民族・宗教・乗客の氏名・衣服の特徴をもとに、特定の乗客を差別の対象としないように警告する。
・連邦法では、人種・肌の色・国籍・宗教・性別・祖先をもとに、航空会社が航空輸送の際に差別する事を禁じている。
・人種、民族、宗教に基づいて人々を差別することは間違っているだけでなく、違法であることを従業員に理解させるための措置を講じるよう強く推奨する。

この通達により、人種や信仰に基づいた当局による捜査や、航空会社による保安検査は回避されることになった。

＜図表 5＞米国運輸省から航空会社に宛てた通達

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
OFFICE OF AVIATION ENFORCEMENT AND PROCEEDINGS
WASHINGTON, DC

This message was e-mailed to major airlines and aviation associations on September 21, 2001. It concerns the aftermath of the attacks on the World Trade Center and the Pentagon on September 11, 2001.

Since the terrorist hijackings and events of September 11, we have seen several reports of airlines apparently removing passengers from flights because the passengers appeared to be Middle Eastern and/or Muslim. We caution airlines not to target or otherwise discriminate against passengers based on their race, color, national or ethnic origin, religion, or based on passengers' names or modes of dress that could be indicative of such classification. Various Federal statutes prohibit air carriers from subjecting a person in air transportation to discrimination on the basis of race, color, national origin, religion, sex, or ancestry. At DOT, we are and will continue to be vigilant in ensuring that the airport security procedures, mandated by FAA and implemented by the airlines, are not unlawfully discriminatory.

We strongly encourage each airline to take steps to ensure that its employees understand that, not only is it wrong, but it is also illegal to discriminate against people based on their race, ethnicity, or religion. Recently, the President and Chief Operating Officer of Delta Airlines sent a letter to all of the airline's employees worldwide requesting tolerance of all people and cultures, and explaining that its employees must comply fully with civil rights laws. A copy of this letter is attached.

Norman Strickman
Assistant Director for Aviation Consumer Protection
Office of Aviation Enforcement and Proceedings
Office of the General Counsel
U.S. Department of Transportation

Delta letter

Sent to:

Alaska Airlines
America West Airlines
American Airlines
American Trans Air
Continental Airlines
Delta Air Lines
Northwest Airlines
Southwest Airlines
Trans World Airlines
United Airlines
US Airways

Air Transport Association
International Air Transport Association
Regional Airline Association
Air Carrier Association of America

出所：U.S. Department of Transportation（米国運輸省）

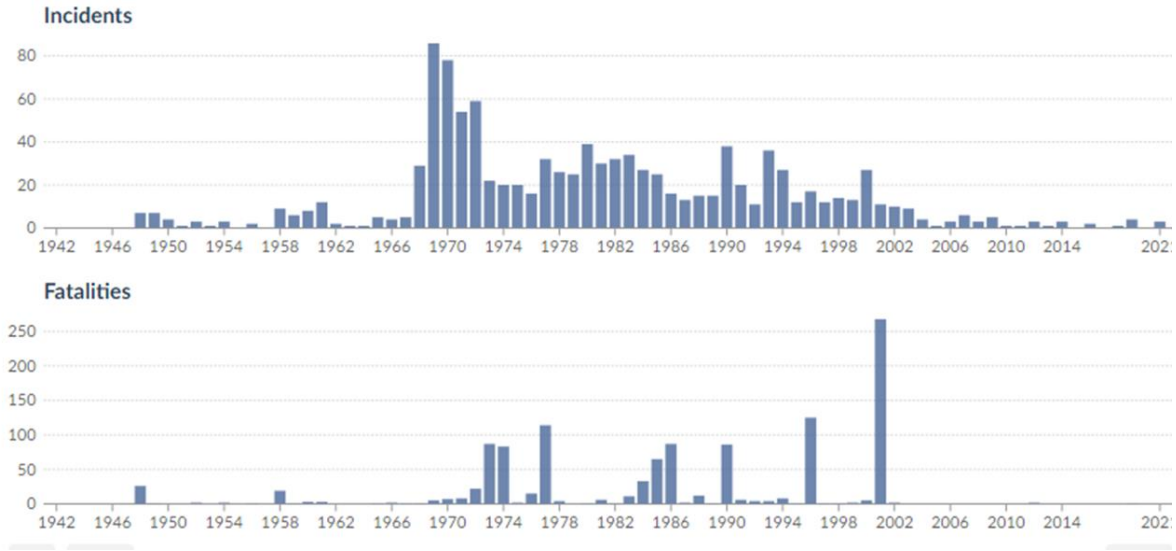
ミネタは今後の保安体制の拡充のために、運輸省の中に運輸保安庁（Transportation Security Administration, TSA）を発足させることを発表した。それまで安全検査は航空会社や航空会社のグループが実施しており、各航空会社が安く契約した警備会社における賃金水準は低く高離職率で、統一された検査基準も無かった。ミネタはアメリカ合衆国連邦政府が運輸保安業務を実施した方が効果的であると主張し、FBI と麻薬取締局と国境警備隊を合わせたものより大きな新組織をゼロから作り、手荷物と乗客の安全検査のために何万ものアメリカ国籍の職員を雇い訓練すると宣言した。TSA の設立は、大規模な組織を短期間で整備することに成功した代表的なケースであるとともに、「人種プロファイリン

グ」ではなくすべての乗客に対して保安検査が実施されたことに大きな意義があった。この時にアメリカ政府が社会の雰囲気に同調し、アラブ系・イスラム系の人物にのみ保安検査を強化する手段を選んでいれば、第二次大戦時の教訓を活かせず「悲劇の亡霊」が現れ憎しみと分断を生んでいたと思われる。ミネタ自身の経験をもとにした絶対的な信念が、アメリカの「自由と平等」を守ったのである。

４．TSA による成果

保安体制が強化されている現在から考えると信じられない事であるが、半世紀前にはハイジャックは頻繁に起こる出来事であった。航空の黎明期、航空会社は旅客の利便性に配慮し、殆ど体系的な保安検査を実施していなかった。記録に残る最初のハイジャックは 1931 年であるが、以後 1968 年までは 1 年間に 10 件以下の発生に留まっていた。

＜図表 6＞ハイジャック発生件数と死者数



出所：Our World in Data

しかし、1968 年から突如としてアメリカでハイジャックが急増する。1968 年から 1972 年は「ハイジャック黄金時代」と呼ばれ、年間に 100 機近くの旅客機がハイジャックされ、一日に複数のハイジャックが起きる事さえあった。ハイジャック犯は、キューバなど定期便が就航していない地域への運航を要求したり、身代金として多額の金銭を要求したりすることが多かった。これは当時のアメリカとキューバの国際関係や、ベトナム戦争の影響による反戦・親共思想の高まりにより、共産圏への亡命を試みる層が存在したからである。亡命や身代金が目的であったため、「ハイジャック黄金時代」の 5 年間に世界中で

305 件のハイジャックが発生したものの、そのほとんどで死者を出すことはなかった。アメリカ連邦航空局（FAA）も手を拱いていたわけではなく、1973 年には旅客機搭乗前にすべての乗客と手荷物の検査を義務づける規則を導入したことで、「ハイジャック黄金時代」は終わりを告げることになった。これは今日では当たり前の措置であるが、それだけ多くのハイジャックを経験するまでは、航空会社も当局も手荷物検査を導入して乗客の不評を買うことを避けていたのである。

FAA の措置が講じられて以降、ハイジャックは年間 20 件前後で推移した。しかし、まだまだ牧歌的な雰囲気は残っており、アメリカでは搭乗旅客でなくても保安検査さえ受ければ、搭乗券を持たない見送りの家族が搭乗ゲートまで行くことも可能であった。また前述のように保安検査は各航空会社に委ねられており、空港の保安検査員は低所得職種で離職率も高く、アメリカの空港で従事していた約 28,000 人の保安検査員のうち、25%にあたる約 7,000 人が米国籍を持たない南米からの移民で占められていたといわれている。保安検査を受託している警備会社の中には、採用時に犯罪歴や自己破産歴などのバックグラウンドチェックをしっかりと行わず、移民を安い賃金で働かせている会社もあった。

TSA の創設以降はこの状況は大幅に改善された。ハイジャックは以前のような亡命目的や身代金目的の行為ではなく、「アメリカ同時多発テロ」以降は航空機を利用したテロ攻撃の可能性が高い行為であり、保安検査には一切の妥協も許されないと認識されることになったのである。その結果は数字ではっきりと現れ、2000 年代半ば以降の発生率は年間 5 件以下で推移しており、ハイジャックに起因した死亡事故の発生は皆無となっているのである。

おわりに

アメリカ政府も公式に間違いを認めた第二次大戦時の強制収容であったが、その強制収容を経験した者がその後に同様の人種差別的な対応を阻止するとは、誰が想像できたであろうか。アメリカ同時多発テロ発生時に、ミネタ以外の人物が運輸長官であったら、世論に押され「敵と同じ人種」に対して差別的な対応を実施していたのかもしれない。ミネタは固い決意をもって正義を貫き、アメリカの「自由と平等」を守ったのである。

彼の出身地にあるサンノゼ国際空港は、彼の功績を称えて 2001 年 11 月に「ノーマン・Y・ミネタ・サンノゼ国際空港」[22]と改称し、その功績を長く後世に伝えることとなった。彼はその後 2006 年 12 月にアメリカ政府から「大統領自由憲章」を受章した。第 32 代アメリカ大統領のルーズベルトは彼を「non-aliens」として通常のアメリカ国民として認めなかったが、第 43 代大統領のブッシュは彼を愛国者として称賛したのである。また、2007

[22] 2013 年 1 月 11 日、ANA の成田－サンノゼ直行便の初便にはミネタ自身も搭乗した。（現在は休止中）

年には日本国政府から「旭日大綬章」を受章し、日米の両国政府からその功績を称えられた。

歴代アメリカ合衆国運輸長官の肖像画がワシントン DC にある運輸省内に掲げられているが、ミネタはその背景にハートマウンテン強制収容所のバラック前に立つ自分と両親の姿を描かせた。これには、彼の原点がハートマウンテンにあることと、同様の過ちを再び繰り返さないことへの強い決意が表れている。

＜図表 7＞アメリカ運輸省に掲げられているノーマン・ミネタの肖像画

出所：Biographical Directory of the United States Congress

＜図表 8＞マンザナー収容所跡の慰霊碑

出所：著者撮影

【参考文献】
「渡辺謙　アメリカを行く“9.11 テロ”に立ち向かった日系人」 NHK
Reaffirmed Commitment: A Conversation with Norman Y. Mineta, Japanese American National Museum
Redress and Reparations for Japanese American Incarceration, The National WW2 Museum
Norman Mineta: A Lifetime of Public Service, Discover Nikkei
How memories of Japanese American imprisonment during WWII guided the US response to 9/11, USC Dornsife
War Relocation Centers, National Park Service

【協力】
全米日系人博物館（Japanese American National Museum）
南カリフォルニア日系企業会（Japan Business Association of Southern California）

株式会社ＡＮＡ総合研究所
ANA STRATEGIC RESEARCH INSTITUTE CO.,LTD.
〒105-7140 東京都港区東新橋 1-5-2 汐留シティセンター
mailto　info@ana-ri.co.jp