

論文

誰にでも乗れる地下鉄にする運動を いかに評価すべきか

——今日からみた意義——

廣野俊輔[†]

要約：本研究の目的は、誰にでも乗れる地下鉄にする運動を再評価することである。誰にでも乗れる地下鉄にする運動とは、京都市営地下鉄の建設時に、身体障害者が中心となってエレベーターの設置を求めた運動のことである。この運動に関する先行研究はあるが、運動の根拠となる資料が乏しかった。本研究ではこの運動で共有された資料を入手し、運動の過程を明らかにした。

現在、障害者の移動・移送をめぐる問題は深刻化している。その中で、本稿で取り上げた運動の事例は、障害者だけでなく、高齢者や女性など他のマイノリティを運動に巻き込んだ点、運動の過程で、より重度な障害者の存在を意識していた点で、現在でも意義があるものとして再評価された。

キーワード：京都市、地下鉄、障害者運動、エレベーター

目次

1. なぜこのテーマなのか
2. 先行する研究の何が課題なのか
3. いかなる背景で運動は起こったのか
4. 運動はいかに展開していったのか
 - 4-1. 運動の経緯（1）エレベーター設置が確約されるまで
 - 4-2. 運動の経緯（2）設置は確約されたが、全駅の設置は未決定の段階
 - 4-3. 運動の経緯（3）全駅のエレベーター設置が約束され運動が終結していく段階
5. 運動の特徴はどこにあるのか
 - 5-1. 運動の価値観と多様な参加者
 - 5-2. 参加した障害者のエンパワメント
 - 5-3. 大阪への伝播
6. 運動をどう評価するか
7. 残された研究課題

[†]同志社大学社会学部准教授

*2023年12月15日受付、2023年12月16日掲載決定

1. なぜこのテーマなのか

京都市営地下鉄が開通して久しい。2021年に40周年を迎え多くの人の移動手段として定着している。ところで、この地下鉄に設置されているエレベーターを利用したことがあるだろうか。障害者運動の働きかけによって、先駆的に設置されたものである。本稿ではこのエレベーター設置までの過程を取り上げる。

地下鉄のエレベーターをなぜわざわざテーマにするのかと思う向きもあろう。たしかに障害者が自由に移動できる環境は、物理的にも人々の意識の面でも制度の面でも進展し、障害者が公共交通機関を利用することは珍しくなくなった。障害者の権利条約を批准したことに伴い、合理的配慮も拡がりを見せている。エレベーターの存在は珍しくはないだろう。

他方で、かつてと比べても状況が深刻化している側面もある。たとえば、鉄道会社の合理化によって、駅の無人化が急速に進み、結果として障害者のアクセシビリティが著しく低下ことが懸念される。地方では特に深刻であるし、都市部においても、合理化に伴い、駅員の滞在時間が限定され、それ以外は必要に応じてインターフォン等で対応する駅も増えている（鼠入昌史 2023: 146-147）⁽¹⁾⁽²⁾。

その上、状況の改善を求める障害者に対して、インターネット上でしばしば「障害者の要求はわがままである」とか「(合理化は)しかたがない」といった否定的な言葉が投げかけられている。これらをふまえると、移動や交通をめぐる問題は、障害者や関係者にとって今なお重要なテーマである。

以上の問題意識をふまえて、本稿の目的は、誰にでも乗れる地下鉄にする運動（以下では、必要に応じて単に「運動」と表記）を再評価し、現在につながる意義を示すことにある。以下では、この運動に関連した重要な研究の到達点と課題を示し（2）、運動の時代背景を検討し（3）、運動の内容を一次資料に基づきながら要約する（4, 5）。続いて、今日的な課題との関係で運動の評価を試みる（6）。最後に残された研究課題を示す（7）。

2. 先行する研究の何が課題なのか

誰にでも乗れる地下鉄にする運動を主題とした研究は少ないが、唯一、詳しく紹介しているのは森田の論文である（森田久男 1981）。森田は地下鉄にエレベーターが設置される経緯をまとめており、運動の概要を知ることのみを目的とするならば、この論文で事足りる。ただし、同論文には見逃せない課題が3つある。

第1に、根拠となる資料が一切示されておらず内容について全く検証できない。森田は佛教大学の教員になる前に京都市職員だったことから、おそらく行政の資料にアクセスできたのではないかと思われるが（森田久男 1989）、詳細は不明である。したがって、後続の研究は、森田の研究を検証することが困難である。本論文はこの収集した資料を積極的に示し、今後の研究の手がかりになることを目指す。

第2に森田の視点が不明確である。障害者運動に一定の共感をもっていることは見てとれるものの、運動側の視点は強くない。それだからといって京都市等の自治体の立場に焦点を当てているわけでもなく、できごとを淡々と叙述している。本稿では、この運動の中心となった協議会のニュース等を用いることで、運動が参加する障害者にとってどういうインパクトをもっていたのかにも目を配りつつ運動史を記述したい⁽³⁾。

第3に運動をいかに評価するかである。検討を通して、これからの障害者運動が福祉政策を外在的に批判するだけではなく、自らも福祉政策の担い手となりつつあるというのが森田による評価である。この評価は間違いではないが、運動の意義はこれに尽きるだろうか。特に、障害者自身が障害福祉事業所の中心となることが珍しくなくなっている現在では、この評価から得られる示唆は少ないように思える。もっとも、森田論文は地下鉄開通の直後に執筆されており、作成時間を考慮すれば、運動が目標を達成して間もない時期に執筆されたと考えるのが自然だ。そのため運動をじっくりと評価することが難しいのもやむを得ない面もある。本稿では、今日の障害者の移動の課題に立脚した際に運動をどう評価すべきかを議論する。

3. いかなる背景で運動は起こったのか

運動の背景のうち注目すべき点を挙げたい。というのも、この運動の原動力や進展は時代背景と密接に結びついているからである。

最初に指摘すべきは経済成長に伴う都市化とモータリゼーションである。都市化はドーナツ化を進行させ、遠距離通勤を増加させた。モータリゼーションは、市電の乗客の減少をもたらし、やがて市電は交通の障壁とみなされた。京都市交通局の野村が述べるように、これらは市電を廃止して地下鉄を建設する背景でもある（野村隆一 1978）。他方でモータリゼーションは、地下道や歩道橋の増設の要因ともなる⁽⁴⁾。障害者からすれば、こうした設備の増加は移動が制限されることを意味し、健常者が便利になればなるほど、それによって自分たちの行動範囲は狭まっていくように体感されたといえる。

もちろん、いくら街中に段差が増えていこうとも、障害者がそもそも家から出る手段や意欲がなければ問題にはならない。大阪市の地下鉄にエレベーターを設置する運動を

推進した牧口は、当時車いすを屋外で使用するという発想はなく障害者が単独で移動していると「どこの施設から逃げてきた」と声をかけられることさえあり、外出すれば必ず周囲とトラブルになったという（牧口一二 1997）。そんな状況でも外に出たいと考える障害者は増えていった。牧口によれば、その背景にはパラリンピックがあるという（牧口一二 1997）。地下鉄の構想が具体化されていったのは、まさにそのような時期だった。

行政も障害者の移動問題に全く無策だったわけではない。仙台市に始まったまちづくり運動を受けて、厚生省は、障害者が移動しやすい環境を作るために、1973年から3年にわたって、全国53都市を身体障害者福祉モデル都市に指定し、これにより各市でバリアフリー化や車いす利用者のための環境の改善が実施された（日比野正巳 1978: 85）。京都市も、初年度にこのモデル都市に指定され、福祉の風土づくり推進協議会が設置された（福富 1976）⁽⁵⁾。また、この協議会より以前に京都市に障害者のためのモデル街づくり懇談会が設置されており、会長の大塚達雄を中心に市内のバリアを除去することが目指され、地下鉄もその対象となっていた（大塚達雄 1988）。

4. 運動はいかに展開していったのか

では、運動はどのように進展していったのか。筆者が収集した史・資料をもとに年表を作成したので運動の全体像については、それを参照されたい（表1）。本文では運動の大まかな流れをいくつかの段階に分けて概要を説明する。

表1 誰にも乗れる地下鉄にする運動年表（とりわけ重要な項目に下線）

1968年4月30日	京都市交通対策審議会の設置（京都市交通局 1986: 309）
1968年11月19日	「将来の本市交通体系の基本構想及びこれに伴う近代的輸送機関の建設計画について」（市長への答申）（京都市交通局 1986: 309）
1971年12月8日	都市交通審議会答申（運輸大臣へ）「大阪圏における高速鉄道網の整備増強計画」（京都市交通局 1974）
1972年頃	「自動車に乗り、運動にも参加するようになった昭和47年ごろ、そろそろ地下鉄の具体的話が出てきました」（長橋 1986: 19）。
1972年12月	誰にでも乗れる地下鉄にする運動協議会発足（京都新聞 1973年1月13日）
1972年12月22日	車イス利用者4人を含む協議会代表が9人で市役所を訪れる。また市会に請願書を提出（第1回 陳情・請願行動）【ニュース1号】
1973年12月	「誰にでも乗れる地下鉄にする運動についての要望」提出【資料（1）】
1973年1月7日	第一回代表者会議 当分の間代表者は置かない等決定
1973年1月12日	車いす利用者7名含む22名で市長と面会予定だったが、市長が体調不良のため助役、民生局長、課長、高速鉄道技術部長が出席【ニュース1号、京都新聞 1973年1月13日】
1973年1月18日	車イス利用者5名を含む代表者12名、交通局長に面会【ニュース1号】
1973年2月24日	第三回代表者会議 今後の運動方針は運営委員会で協議することを決定

1973年3月1日請願を市会が受理、京都市会に地下鉄のエレベーター設置等を請願→交通水道委員会で審議【毎日新聞（京都版）1973年12月6日】、（森田1981: 7）、（京都市会1973a: 7）

1973年3月21日 第二回運営委員会で嶋田啓一郎への依頼を決定⇒快諾。

1973年3月24日 四条河原町高島屋前で街頭活動

⇒以後、土曜日、休日等に街頭活動を行う【資料（9）・（10）】

1973年4月 京都市が身体障害者モデル都市の指定を受ける⇒「福祉の風土づくり推進協議会（奥田東会長）が発足（森田1981）

1973年5月2日 午前11時から短時間だが市長との直接面会が叶う【ニュース第3号】

1973年7月8日 京都市最初の車いすによるデモ行進参加者 300人以上かつ車イス利用者86人【ニュース第4号】

1973年9月20日から3日間の仙台市で車いす市民集会開催

1973年10月18日 京都市交通局の話し合い

エレベーターについては、希望に沿う方向で進めているが、現在確約できるのは、北大路駅のみ、京都、四条は交渉中。すべてに設置できなくても地下鉄は開業する。この回答には納得いかず、改めて全駅にエレベーターを設置する旨の要求

1973年11月7日 10月18日の受けた要望書の解答に対するさらなる要求書（3項目の要望）【資料（11）】

1973年12月4日 京都市地域婦人会連絡協議会からも協議会と趣旨の請願（京都市会1973b: 4）

1974年3月6日 船橋市長が市議会本会議で地下鉄駅へのエレベーター設置を明言（京都新聞1974年3月6日 夕刊）

1974年5月1日嶋田、伊吹ら高速鉄道建設本部を訪問し進捗の説明を受ける【ニュース第5号】。

1974年9月5日高速鉄道建設促進委員会が交通水道委員会に請願を採択する旨、回答（森田1981: 7）

1974年9月26日 市会が2つの請願を採択（京都市会1974a: 9）、（森田1981: 7）、

1974年10月31日 京都市交通局、高速鉄道建設本部副本部長との懇談会

全駅は目標。できなくても開業したい。課題は土地の確保。

1974年11月29日 京都会館にて地下鉄烏丸線起工式

1974年12月6日 定例会本会議で地下鉄について質問、大橋交通局長はエレベーター設置のために相対式で計画していた駅を島式にした」等と答弁（京都市会1974b: 135-136）、（森田1981: 7）。

1980年9月1日 京都市交通局と協議会の話し合いで、近い将来すべての地下鉄駅にエレベーターを設置する旨を約束

出所：筆者作成

4-1. 運動の経緯（1）エレベーター設置が確約されるまで

協議会の始まりは、1972年12月である。中心となったのは長橋栄一と伊吹功一郎の2人の障害者だった。長橋は自身の自動車免許取得をめぐる要求活動を展開していた。また、車いす利用者の集まりである車いすと仲間の会を結成するなど、すでにいくつかの活動の中心となっていた。

伊吹は子羊会のメンバーである。「京都教区時報 カトリック」（1963年）で彼自身による子羊会の説明によれば、子羊会は1956年に結成された高野教会を拠点とした障害をもつカトリック信者の障害者の集いであり、「不自由な体であっても社会に奉仕し

たい」という理念にもとづき活動している。彼らの運動としては、身体障害者療護施設こひつじの苑の設立や運営を支援する活動がある【資料(2)】。

長橋によれば1972年の夏頃から地下鉄建設に関する具体的な情報が明らかになり始めた。協議会では、最初から幅広い団体に呼びかけをしており、障害に関連した団体だけでなく数多くの市民団体が参加もしくは協賛した。

この段階が最も運動が活発であったと言ってよい。京都市交通局や市長への陳情、街頭署名活動、カンパ集め、そして運動が大きく盛り上がったのが車いす参加者によるデモ行進である⁽⁶⁾。これらの諸活動は、もともとエレベーター設置に反対はしていない京都市交通局の背中を強く押すだけではなく、そこに参加した障害者を勇気づけることになった。

4-2. 運動の経緯(2) 設置は確約されたが、全駅の設置は未決定の段階

1973年10月18日の協議会と交通局の話し合いの席上、エレベーターの設置を現時点で確約できるのは、烏丸車庫(当時)に建設予定の北大路駅だけであり、京都駅、四条駅で土地確保の交渉中であると交通局側から示された。これらは、1973年の12月ごろに提出された要望書【資料(1)】への回答でもあった。他の駅でエレベーターの設置が確約できない理由としては、用地の確保の問題とされ、確保ができれば設置する。また努力を続けるが、見通しが立たない場合でも地下鉄を開設し、後日設置するか、エレベーターに代わる方法を考えるとされた。これに運動側は納得できず、1973年11月7日付で交通局の姿勢を批判し、再度要求を突きつけている【資料(11)】。

4-3. 運動の経緯(3) 全駅のエレベーター設置が約束され運動が終結していく段階

1974年の3月6日には、市長が地下鉄にエレベーターを設置する旨明言したが、再要求への返答はなされないままだった。1974年5月に嶋田らが京都市交通局を訪問し、高速鉄道建設本部の職員と懇談している。嶋田の記録によれば、問題は土地の確保であり、交通局側の前向きな姿勢が伝わってきたという(嶋田啓一郎1979)。続く、10月31日、協議会は交通局の高速鉄道建設部副本部長との懇親会を開いた。その席上で副本部長からエレベーター全駅設置が目標であるものの、この時点で設置が決定しているのは、3駅だと回答される。協議会側はここで、全駅につけられなくても開業するのかと問いただし、全駅につける方針であり、開業時につけられない駅についても将来設置できる準備をしているとの回答を引き出した。さらに、着工式直前の11月20日、交通局長が可能な駅から設置していくと発言している。これらの諸事実から着工前の時点で、エレベーター全駅設置への見通しは立っていたと評価できる。

最終的には、1980年9月1日に両者が話し合いをもち、「近い将来すべての駅にエレ

ベーターを設置する」ことで合意を得た。なお、1974年に着工した地下鉄だが、発掘調査等の事情で完成が遅れ⁽⁷⁾、開業したのは、1981年5月29日である。最初からエレベーターが設置されたのは、北大路・今出川・京都・四条の4駅であった（最初の走行区間は京都駅－北大路駅であり、駅は全8駅）。

5. 運動の特徴はどこにあるのか

5-1. 運動の価値観と多様な参加者

運動の背景にある価値観として初期から一貫しているのが、エレベーターが設置されるなどすれば、障害者だけでなく高齢者や妊婦等にとっても社会参加が可能もしくは容易になるというものである。1つ具体例を挙げると、会長の嶋田啓一郎は「子どもであった経験をもちやがて必然的に老い、またいつ交通事故に遭うかも知れぬすべての市民にとってまさにこれは自分自身の課題なのである」と述べている（嶋田啓一郎1973：表面）。

かかる理念から必然的に障害者以外のさまざまな団体を巻き込んで運動は展開された。やや断片的であるがその様子がわかる資料を3つ示したい。

1つ目は、ニュースの第1号に示されているカンパと署名集めの様子である。当時、カンパと署名集めの第一次締め切りにむけての会員が活動していた。その様子は、たとえば「左京区岡崎の田中さんは、ご近所の商店や旅館などをまわって、多くの方の署名とカンパをいたゞき『ガンバってください。私達も応援します』と励まされたと、事務局へ市民の皆様の手紙を伝えていただきました」とある（【ニュース第1号：表面】）。さらに各地の婦人会、キリスト教会、労働組合等の組織が協力してくれているとした（【ニュース第1号：表面】）。

2つ目は、京都市会に対して、駅にエレベーターを敷設し、環境を整備する旨の請願を会が行った後、同様の請願を京都市地域婦人会連絡協議会も行っている点である。婦人団体が署名集めに協力していることから、偶然同じ請願を行ったとは考えにくく、会の活動への共感した結果とみるべきだろう（京都市会1973b）。

3つ目は、協議会に参加している団体のリストである。1973年の7月8日に開催された市民集会への参加を呼びかけるビラに記載されている。

表2 誰もが乗れる地下鉄にする協議会参加団体一覧【1973年6月8日時点】

社会福祉研究会 学生ボランティア子羊の会 京都心身障害（児）者親の会協議会、老人福祉友の会、社会奉仕団体「銀河クラブ」、京都筋ジストロフィー協会、京都スモンの会、京都市肢体不自由者協会、京都府患者同盟、子羊の会、護憲連合京都地方本部、左京区肢体障害者協会、呉竹養護学校同窓会、子羊友の会、日本身体障害者友愛会、京都障害児者の生活と権利を守る連絡会

これらの諸団体の中にはその活動内容が詳らかでないものもある。しかし、少なくとも幅広い当事者団体、関係者の団体、またボランティアグループや高齢者の団体などが参加していたことは明らかである。

5-2. 参加した障害者のエンパワメント

多くの当事者にとって運動に参加し、自分の権利を主張することは初めてのことで不安もあったに違いない。しかし、彼らは運動に参加する中で次第に自信をもっていく。その代表的な情景をいくつか史料から引用する。

以後、休日返上で活動、更に本格的な署名活動は事務局総掛りで、昭和48年3月24日から四条河原町の高島屋で開始され、20万署名を目標に休日・祝祭日を返上し一回2時間の署名活動となった。その折に配ったチラシは毎回3,000枚、活動が終了した街角に、チラシが一枚も捨てられていないのが大変うれしく自慢であった。あのころ、車いす使用者にとって、外出は困難な時代。まして街頭署名活動の経験などあるはずもない。初めの間は座っているだけ、ピラ配りもへたで署名を願う声は悲しくも震えた（長橋栄一 1981: 81）。

長橋の記述には、障害者が外出することさえ難しい時代に街頭に立つことへの緊張感と達成感が示されている。次の引用は、デモ行進の様子を聞かれた参加者の声である。

どこかの記者の質問、「初めてですか？デモ参加は？」、「はい」/「どうしてでしたか？」、「何かとっても楽しかったわ」/「デモがどうして楽しいのですか？」、「はあ？さあーどうして楽しいのか知ら（ママ）、こんなにたくさんの障害者の方と一緒に歩いて大きな声出して、私達はじめてだから？/記者君、「デモが楽しい」というのが、不思議なのか変な顔をしていました（無記名 1973：裏面【ニュース第4号】）。

運動への参加は障害者に新しいつながりや体験をもたらした。さまざまな制約の中で暮らしていた障害者にとっては、運動の参加そのものが「楽しみ」であり、新しい仲間を運動に引き入れることへと進展していく。

5-3. 大阪への伝播

エレベーターの設置という具体的な課題を目標の1つとしていた協議会の運動は、他の地域での運動を活発化させた。明らかに京都の影響を受けているのは、牧口らによる大阪での運動である。牧口が大熊との対談で述べているところによれば、運動のきっかけは以下のようなものであった⁽⁸⁾。

それでいろんな活動をしていく中で、「京阪電車の三条とか四条とかその辺の京都の駅は車いすで乗れるようになったのに大阪の天満橋とかそういうところに着いたら降りられへ

ん、せっかく京都で運動をして車いすで乗れるようになったのに大阪が運動してくれへんから大阪でおりれへんやないが(ママ)」と、そのように非常に具体的で、私達大阪から参加した者が二の句が継げないような問題提起がなされたわけです(牧口一二 1983: 24-25)。

大阪の運動については、史資料が少ない状況であるが、現時点で分かっていることをまとめると以下の通りである。大阪ボランティア協会を拠点として、運動が始まったのが、1976年7月である(亀田裕久 1988: 37)。誰でも乗れる地下鉄をつくる会として「駅にエレベーターを」と申し入れたのは1977年1月25日である。牧口が回顧しているところによれば、大阪市交通局との交渉で話し合えば、担当者の考えは変えられるが、時間をあけて再開すると彼らの態度は元に戻っている。そのため、より職位の高い者に交渉に来よう要求し、車いす利用者の状況と気持ちを知ってもらうために、新聞社等にも声をかけ、試乗会を開催した(大熊由紀子 2002)。亀田によれば、地下鉄にエレベーターをと主張すれば、周囲は気持ちはわかるが、難しいと反応することが普通であり、大阪ボランティア協会には運動の性質を調べるための大阪市による問い合わせさえあったという(亀田裕久 1988: 37)。

牧口らは納得したわけではないが、1980年11月27日に大阪市営地下鉄谷町線の喜連瓜破(きれうりわり)駅でエレベーターが設置されたことが節目となった。最後まで、牧口らが不満を残していたのは、エレベーター設置は障害者のための福祉施策であって、特殊な事情をもつ人のために行う措置だという姿勢だったからである【資料12】⁽⁹⁾。ただし、「障害者のため」を強調しないと市議会の支持を得にくいという市側の事情もあり、結果として運動側が譲る形となった。

大阪での運動は、そもそも多くの障害者が外出できないために運動に参加できないという事態を参加者に認識させ、結果として介助者確保の活動へとつながっていき、1979年2月11日におおさか行動する障害者応援センターが発足した。外出したい障害者と有償ボランティアをマッチングすることがこのセンターの主な役割である。

6. 運動をどう評価するか

これまで記述してきた運動をどう評価すべきだろうか。今日の状況を踏まえて評価する際に、背景の相違に留意しなければならない。運動が活発化した時期には、モータリゼーションの弊害が社会的にも意識されていた。行政側も対応の必要は感じており、最初から京都市も地下鉄のエレベーター設置に反対していたわけではない。1971年に京都市では、日本社会党と日本共産党の推薦を受けて船橋求己が市長に当選した。京都市以外にも京都府や東京都、横浜市等の大規模な自治体の首長が革新系政党の推薦を受け

ていた。そもそも革新自治体が躍進した背景には高度経済成長期における経済優先の施策への反省を求める住民運動がある。したがって、革新市政であったことは障害者等マイノリティの意見を一定尊重する姿勢が市政にあったこと、住民に運動を理解しようとする状況があったという意味で運動が展開しやすい状況であったと評価できる。

さらに、この運動がめざしたのがエレベーターという具体的な成果物であり、しかも地下鉄の新設に伴って起こった運動であることも考慮に入れておく必要がある（大阪の場合も路線延伸に伴って新設）。かかる条件は、いわば運動への大きな追い風であって、今日では実現しにくいものである。その意味で、今日への教訓を導き出す上では限界がある。一方で、運動を開始するタイミングが重要であることを示唆しているとも言える。

状況の相違にも関わらず、運動を評価できる点はどこにあるだろうか。まずは、現在ではかなり普及したエレベーターも多くの人の長い時間にわたる運動の成果物という点だ。この点はしばしばその普及に伴って忘れられがちだ。もちろん、車いす利用者が移動できて当たり前という状況を目指して運動をしてきた障害者からすれば、その状況は1つの運動の成果ではある。ただし、他方で存在することが当然視されれば、それを維持することは意識されなくなっていく。移動や交通だけでなく、他の分野でも観察される運動のジレンマである。本稿が対象とした運動史をひも解くことによって、成果物の存在が当然ではないことを私たちに気づかせてくれる。

次にあらゆる市民に関係する運動として展開した点がある。かかる理念は同時代に展開した障害者解放運動が、健常者中心の社会を差別された者の痛みを突きつける方法で問題化したのと対照的である。言い換えれば、障害者解放運動が両者の置かれている圧倒的な差異に着目したのに対し、彼らは、障害者と非障害者の共通性・連続性に着目したといえる。いずれの方向を運動がもつかは運動の理念と関連し、どちらが有利なのかは目指す成果物や運動がおかれている状況によって異なるので、両者に優劣があるわけではない。ただし、1970年代の障害者運動に関する先行研究では、告発的な運動がより注目されていると言ってよい。そのため本稿では、後者の理念が広範な市民を運動に巻き込んだ点を強調しておく。

続いて運動が障害者にもたらしたエンパワメントに注目したい。障害者運動が参加者にエンパワメントをもたらすことはある意味当然である。ただし、一般的には、運動に参加し、他の障害者と協力したり達成したりすることを通してエンパワメントがもたらされると考えがちである。実際、長橋のビラ配りや署名集めに関する引用は、その一例となっている。他方で、これとは異なり、他の障害者と一緒に歩いたり、声を出したりすることそのものが本人に明確に自覚されないままにエンパワメントになり得ることも運動は示している。この点は、ソーシャルワークの文脈でなされるエンパワメント研究

にも示唆を与え得る。

最後に、運動が進展する中で別の運動課題を発見する力をもっている点である。大阪での活動に示されるように、運動の中で、そもそも家から出られない障害者の存在が浮き上がり、やがて外出のための介助を可能にする仕組みづくりにつながっている。こうしたプロセスは「要求はわがまま」といった批判に応答するための手がかりを与えてくれている。彼らは外出や移動を求めたからこそ、自分とは異なった状況にいる障害者の存在に気づき、それを解消するための新たな活動を始められたのである。

7. 残された研究課題

今後の研究課題は以下の3点である。まず本研究では、運動に参加した団体のうち限られた範囲の資料のみに依拠している。特に中心となった2人の障害者のうち伊吹と彼が所属した子羊会については、わかっていないことが多い。この点は大きな欠落である。

次に他地域との関係についてである。本稿では京都市から大阪市への運動の伝播を扱ったが、他の地域でも駅にエレベーターを設置して欲しいといった要望が出されたり、そのための運動が開始されたりしていた。これらの実態はほとんどわかっていない。

最後に、交通や移動の問題に限らず運動に関する資料は保存されないことが珍しくなく、仮に保存されていたとしても断片的であることが多い。今回、矢吹氏から提供を受けた資料をはじめ、運動に関する資料を保存・維持していくことも課題である。

注

- (1) 鼠入によれば、コロナ禍で利用客が減少するという単純な側面だけでなく、鉄道客全体の利用客減少傾向がずっと続いていることに注意する必要があるという。つまり、かつて、ローカル線の赤字を補填していた新幹線や都市部の路線でも利用者減少に歯止めがかからず、駅の無人化どころではなく廃線がさらに進むとしている（鼠入2023）。
- (2) たとえば、大分県では障害者と支援者がJR九州の無人化に対抗すべく、裁判を進めている。駅舎にエレベーター等の設備が設置されていない駅の無人化は、車いす利用者の鉄道利用を実質的に不可能にしてしまう。
- (3) 資料の収集にあたっては京都市の日本自立生活センターの矢吹文敏氏に協力を得た。同センターではこの運動についての貴重な資料を保存している。同氏は、2021年2月2日に逝去された。研究結果の報告が間に合わず申し訳なく思う。なお、京都新聞に追悼記事が出されている（京都新聞2021年2月2日）。
- (4) 廣野が新聞記事を参照しながら述べているところによれば、約半数の歩道橋が1972年以前に設置されている。また朝日新聞によれば、日本で初めて設置された歩道橋は1959年に愛知県名古屋市枇杷島に設置されたものである。したがって、日本の歩道橋の半数は、この期間にできたと判断できる（廣野俊輔2016）。
- (5) 福祉の風土づくり協議会に関する資料は、京都府総合資料館で閲覧することができる。
- (6) このデモ行進に関連して付言しておきたいエピソードがある。このデモ行進の準備にあたって協議会

は、京都府立体育館で車いすを借りようとしたが断られ、強く抗議し、最終的に体育館側が謝罪した。貸与を断った背景には、「車いすは室内で使うもの」という意識があった。このエピソードは運動が激しい側面ももっていたことを物語っている【資料(8)】。

- (7) 京都市交通局によれば、1974年9月2日に発掘調査を開始、終了したのは、1980年の1月14日であった(京都市交通局1986:87)。
- (8) 牧口は、大熊による大阪大学での講義にゲストで参加した際にも同様に当時の状況を語っている。
 僕たちが京都にこのこのこ行きますと、京都の連中がですね、「僕ら今、地下鉄にエレベータつける運動やってるんよ。交通機関にエレベータを全部設置させて、車椅子のまま電車に乗れるように運動やとるんです。京都がその運動が実って、その電車に乗れて、例えば京阪電車とか阪急電車で、大阪につくやろ。大阪エレベータあれへんやろ。ほんなら、そのまま京都に帰らなあかんのか?」(笑い)って言われたのね。ほんで、「そらそやー」って思ったんですよ。これは大阪も運動起こさな、最低限京都の人に申し訳ないと思ったのね(大熊由紀子2002)。
- (9) 大阪市営地下鉄第1号のエレベーター設置駅が喜連瓜破であるのも、近隣にリハビリテーションセンターが設置される予定だったからである。

参考文献

- 福富敬治(1976)「京都市における『福祉の風土づくり』-障害者生活環境づくりの視点から(実践報告)」『社会福祉研究』第18号, 73-76.
- 日比野正巳(1978)『福祉のまちづくり』水曜社.
- 廣野俊輔(2016)「自立生活運動としての『車いす市民全国集会』-1970年代後半から1980年代にかけての運動」『福祉社会科学』6, 17-41.
- 廣野俊輔(2017)「第6章 障害者運動」山村りつ編著『入門障害者政策』ミネルヴァ書房, 179-205.
- 亀田裕久(1988)「地下鉄活動はV協会から」大阪ボランティア協会『なにわに拓く-大阪ボランティア協会20年史』大阪ボランティア協会, 37.
- 京都市会(1973a)『昭和48年第1回(定例会)京都市會會議録』京都市会.
- 京都市会(1973b)『昭和48年第7回(定例会)京都市會會議録』京都市会.
- 京都市会(1974a)『昭和49年第7回(定例会)京都市會會議録』京都市会.
- 京都市会(1974b)『昭和49年第10回(定例会)京都市會會議録』京都市会.
- 京都市交通局(1974a)『市民と築く地下鉄烏丸線』リーフレット.
- 京都市交通局(1974b)『京都市高速鉄道烏丸線起工記念』パンフレット.
- 京都市交通局(1986)『京都市高速鉄道烏丸線建設小史』京都市交通局.
- 長橋栄一(1981)「誰でも乗れる地下鉄建設運動」『社会福祉研究』第29号, 79-81.
- 長橋栄一(1986)「第1章第1節私と『福祉の風土づくり』」京都市社会福祉協議会・京都市民生児童委員連盟『京のまちづくりと障害者』法律文化社, 15-28.
- 牧口一二(1983)「おおさか・行動する障害者応援センター 二年半の運動と問題点」車いす市民全国集会編『第5回 車いす市民全国集会報告書』18-23. 『第5回 車いす市民全国集会報告書』24-30.
- 牧口一二(1997)「障害者問題とのかかわり」巡静一・早瀬昇『第5章 ボランティアの理論と実際』中央法規, 80-97.
- 牧里毎治(1981)「第4章 アクション型ボランティア活動の実際」大阪ボランティア協会編『ボランティア参加する福祉』ミネルヴァ書房, 147-186
- 野村隆一(1978)「将来の京都の交通体系」『さよなら京都市電-83年のあゆみ』京都市交通局.
- 中井敬二(1983)「特別報告 誰でも乗れる地下鉄にする運動」車いす市民全国集会編『第5回 車いす市民全国集会報告書』18-23.
- 森田久男(1981)「障害者運動と福祉政策-京都市地下鉄をめぐって」『佛教大学学报』31号, 4-10頁.
- 森田久男(1989)「恒川武敏先生と京都市民生行政」『佛教福祉』15号 146-156.
- 大塚達雄(1998)『福祉と心の出会い-社会福祉実践の歩みから』ミネルヴァ書房.
- 嶋田啓一郎(1973)「『車椅子で乗れる地下鉄』運動は全市民の課題である」『誰でも乗れる地下鉄にする運

動 協議会ニュース』第3号 表面

嶋田啓一郎 (1974) 「徐々に進展する地下鉄運動－ほんとうのうんどうはこれからだ」『誰でも乗れる地下鉄にする運動協議会ニュース』第5号, 表面.

鼠入昌史 (2023) 「都市部でも増える無人駅 人口減少時代の鉄道とは」『文芸集住オピニオン 2023年の論点100』文芸春秋社, 146-147.

無記名 (1973) 「市民集会のデモに参加して」『誰もが乗れる地下鉄にする運動協議会ニュース』第4号, 裏面.

大熊由紀子 (2002) 「『違うことこそえこっちゃ』と説く 松葉杖のおっちゃん 2002. 5. 22 (午前)」

(<http://www.yuki-enishi.com/guest/guest-020522am.html>, 2023年1月28日閲覧).

新聞

京都新聞 1973年1月13日「車イスで乗れるよう 地下鉄建設, 京都市に訴え 身障者の会」

京都民報 1973年7月15日「誰でも乗れる地下鉄に 身障者が車イスでデモ」

毎日新聞 (京都版) 1973年12月6日「車イスでも乗れるように (豊かな未来のために 二三〇万府民の選択 第五部)」

京都新聞 1974年3月6日 (夕刊)「専用エレベーター設置 車イスでもどうぞ 地下鉄烏丸線 船橋市長が表明」

京都新聞 1974年11月20日「着工控えた烏丸線 福祉地下鉄に 大橋京都市交通局長語る」

京都新聞 1980年9月2日 「全駅にエレベーター 京都市が設置約束 身障者らの願い実った」

協議会ニュース

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第1号 (1973年1月30日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第2号 (1973年3月1日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第3号 (1973年5月24日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第4号 (1973年10月25日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第5号 (1974年5月30日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第6号 (1974年7月8日)

誰もが乗れる地下鉄にする運動 協議会ニュース 第7号 (1975年5月8日)

ニュース以外の資料

(1) 「誰でも乗れる地下鉄にする運動についての要望」(日付なし, 1972-1973年12-1月提出か。13項目の要求が列挙されている)

(2) 『京都教区時報 カトリック』第13号 (1963年6月1日発行)

(3) 「誰でも乗れる地下鉄にする運動への参加 (協力) のお願い」(運動への団体の参加, キャンパや署名, 介助の協力を求めるチラシ, 配布日不明)

(4) 「誰でも乗れる地下鉄運動への参加 (協力) のお願い」(日時不明, 1973年ごろ?) 協力団体の募集

(5) 「すべての人が乗れるみんなの地下鉄に!!!」(1973年6月ごろ)

(6) 「デモ行進の注意」(1973年7月8日のデモ行進に向けての注意, 配布日不明)

(7) 「市民集会プログラム」((1973年7月8日のプログラム)

(8) 「タイトルなし (京都府立体育館への抗議文)」(1973年7月12日)

(9) 「だれでも乗れる地下鉄にする運動署名活動計画についての一考察」(作成日不明, 1973年? 手書き会議資料)

(10) 「道路使用許可申請書」(1973年9月17日, 28日, 10月20日)

(11) 「誰でも乗れる地下鉄にするための要求書」(1973年11月7日)

(12) 「《誰でも乗れる地下鉄をつくる会》は『当たり前のこと』を主張し、『無理のない』要求しかしていません。にもかかわらず大阪市交通局は……」(大阪の運動で配布されたビラ, 作成日, 配布日不明)

- (13) 「市民の皆様 ご支援ありがとうございます！！」(ビラ, 1980年5月1日の京都市交通局との会合を告知)
- (14) 「障害者のためのモデル街づくり推進懇談会・誰にでも乗れる地下鉄にする運動協議会地下鉄試乗会」
(1981年試乗会のプログラム, 手書き)

How Should We Evaluate the Movement to Make the Subway Accessible to All?:

Significance from Today's Perspective

Shunsuke Hirono

The purpose of this study is to reevaluate the movement to make the subway accessible to all. The movement to make the subway accessible to all refers to the movement led by physically disabled people who demanded the installation of elevators during the construction of the Kyoto Municipal Subway. Although there have been previous studies on this movement, the data for the basis of the movement were weak. In this study, we obtained documents that were shared in the movement and clarified the process of the movement.

Currently, problems surrounding the mobility and transportation of people with disabilities are becoming more serious. In this context, the case of the movement discussed in this paper was reevaluated as being significance even today in that it involved not only disabled people but also other minorities such as the elderly and women in the movement, and in the process of the movement, there was awareness of the existence of people with more severe disabilities.

Key words: Kyoto City, Subway, Disabled movement, Elevator

