

**心理的バリア**

1960～1970年代当時は、社会の物理的バリアと共に障害者に対する心理的バリアもかなり強固なものであった。その一例を紹介する。

**【日本障害者協議会 Web ページより】**

日本の障害者は、長年にわたって電車やバス等の交通機関とは無縁のものとして扱われ続けてきました。車いす使用者だけでなく、視覚障害、聴覚障害等の障害者に対してもほとんど配慮らしいものはないままに、交通機関は発達してきてしまいました。自由に移動することができること、自由に交通手段を使うことができることは、現代社会においては社会生活上の必須の条件であり、人間が生きていく上で最も基本的な人権の一つです。障害のあるなしにかかわらず、行動の自由は保障されなければなりません。しかしながら、交通機関が自由に使えず、自由に目的の移動が出来ないという状況の中で、多くの障害者が社会参加の機会を持ち得ず、社会の外に排除され続けてきました。

**障害者が街へ出る**

1960年代後半から、障害者が街に出たい、仕事や遊びや活動をしたいという欲求が高まりを見せ、電車やバスといった交通機関を利用していき動きが見られ始めました。駅員さんと言ひ争ひ、訴えかけなければならないような利用の動きに対して交通事業者は冷淡な態度をとり続けてきました。1970年代前半、いくつかの都市で車いす使用者を中心にまちの点検、車いすマップの作成等のまちづくりに関する動きが起こり始めました。仙台市から始まった車いす市民全国集会は京都、名古屋、東京と引き継がれ、交通機関の利用も徐々に広がりを見せていきました。各地で車いす使用者の電車利用に向けた取り組みが行われましたが、東京では私鉄の改善を求める動きが最初でした。

**国鉄**

当時の主幹鉄道である国鉄の対応も冷淡でした。車いす使用者を正当な乗客としては扱わず、1960年代前半には貨物車に乗せるという対応もありました。1970年代に入り、車いす使用者の単独乗車を認めるようになりましたが、障害者に対する対応は変わらず、各地でトラブルが発生していました。1980年代には各地の主要駅が新駅となる中で、スロープ設置や車いす対応トイレの設置などは行われたものの、エレベーター設置等、基本的な整備は行われませんでした。国鉄が車いす使用者を含む障害者の対応を、駅員の正式な業務の一部と位置づけたのは1980年代の前半でした。

**バスジャック**

1977年神奈川県川崎市の脳性マヒの障害者たちが、路線バスに乗る権利を主張し、乗車拒否をするバスの前に座り込んで、走行を止めるバスジャック事件を起こし、社会問題化させました。この事件以降、車いす使用者のバス利用に関する検討が行われ、車いすのバス利用に関する運輸

省自動車局の局長通達が出されました。その中に、車いす使用者がバスを利用する際には、介助者の同行を義務付ける条項がありました。この問題については、毎年運輸省交渉での争点となっていました。1999年に運輸省仲介によりバス事業者の協会、バス従業員の組合とDPI日本会議の間で通達撤廃に関する検討の場を設け、論議の結果、介助者の同行義務付けを削除した新しい通達を出し直すことで決着が付き、2000年6月から車いす使用者への対応を変更しました。

以上が当時の障害者を取り巻く社会背景を如実に示したものである。障害者を受け入れない社会環境が至極普通のこととして存在していたのである。

1949年に制定された身体障害者福祉法を基にわが国の障害者施策は展開し、この法律が職業的な更生を目的とするものであるが故に、重度障害者を社会の一員として考えにくい見方があったと考える。

しかし、東京パラリンピック以降、海外の選手たちから刺激を受けたわが国の障害者は大きく変化している。それは、施設や自宅に閉じこもるのではなく、障害者自身がまちへ繰り出し、一般社会にその姿をアピールするなど、各地にその動きが見え始めた。その結果、障害者を閉め出す、わが国の社会構造、都市構造の問題が露呈し、その都市構造の改革を求めた障害者自身による福祉のまちづくり運動が展開している。

**障害当事者運動**

1970年(昭和45)に開催された第11回世界リハビリテーション会議で「まちはすべての人のために配慮したものでなければならない」という考えを示した「国際シンボルマーク」(車いすマーク)が採択された。そのマークを仙台市に在住する車いす使用者と大学生ボランティアが中心となって、市内の公共施設や店舗に取り付ける運動を展開している。2人でスタートした運動はその後グループ化していき、東北新幹線の仙台市乗り入れに伴って新設される新仙台駅を車いすで利用できるようにという要望運動に繋がっていく。1971年(昭和46)には、「身障者生活圏拡張運動実施本部」が設置され、「新仙台駅の身障者利用可能」を求めた署名運動を展開し、同年7月には要望書を宮城県知事、同県議会、新幹線工事局へ提出している。

1973年(昭和48)には、厚生省(現厚生労働省)より身体障害者福祉モデル都市事業の指定を受け、さらに福祉のまちづくり運動が広がっていく。同年9月には、全国から30名の車いす使用者を仙台に集め「車いす市民全国集会」が開催され、車いすで利用可能なトイレ、スロープ等の設置を仙台市に要望し、実現に向けて運動が始まった。

車いす使用者とそのボランティアの2人で始まった運動は、東北新幹線の着工に取りかかる仙台市に影響を与え、当時では画期的ともいえる車いすで利用可能なトイレ等の設置へと導いたのである。これが福祉のまちづくりの原点である。その原動力となった当事者の熱きメッセージを紹介する。

(14頁へ続く)

現代社会と信教の自由・公開講座参加

深谷 忠一

2012年11月30日、新日本宗教団体連合会主催の「第1回現代社会と信教の自由公開講座 憲法施行から65年―激動の現代社会と信教の自由」が東京の國學院大学で開催され、深谷の他に本教から天理やまと文化会議議長の白木原嘉彦氏、委員の上田禮子氏が参加した。

講座では岩下義治委員長のあいさつの後、京都大学大学院教授の大石眞氏が「憲法と信教の自由―憲法施行65年後の課題と展望」と題して基調発題を行った。続いて、玉光神社権宮司で信教委員会副委員長の本山一博氏がコーディネーターを務めてパネルディスカッションが行われ、その中で、石井研士國學院大学教授、平野武龍谷大学名誉教授、そしてフォトジャーナリストの藤田庄市氏がそれぞれに発題した。

コメンテーターには島蘭進東京大学大学院教授が各発題を踏まえて、公共空間での宗教の働きや責任を自覚した信教の自由の発揮について発言した。さらに、政治と宗教の関係やオウム真理教の問題など、信教の自由に関してのさまざまな問題が提起された。

(8頁からの続き)

「市民のみなさんに。

9月30日から10月2日までの3日間、北海道から沖縄まで全国の車いすの仲間と市民が集い、重度障害者の抱える多くの問題について真剣に話し合いました。たとえ寝たきりの仲間でも、ひとりの市民としてゆたかで生きがいのある生活をおくることができる社会こそ“福祉のまち”です。この福祉のまちづくりは、わたしたちに課せられた使命であり、すべての市民にとって早急実現しなければならない課題であることを確認しました。

わたしたちも市民のひとりとして、みなさんの仲間として、みなさんの強い協力と理解のもとに、心ゆたかな“福祉のまち”の実現を果たすよう、努力します。」

(9頁からの続き)

本資料は、北京在住の風車職人である梁俊氏（1933年、北京東部の通州生まれ）の作品である。彼の家は祖父の代から風車制作を生業としてきたが、1970年代以降は異なる仕事で生計を立てていた。長期保存を可能にするため、本来は紙製である風輪の羽根を絹製にするなど多少の細工はあるが、大部分は昔ながらの技法で作られている。

2013年現在、この風車は当館1階中国・台湾コーナーに展示中である。入館者は息を吹きかけて風輪を回し、背後にある太鼓の音を聞いて頂けるので、ぜひお試しください。

(10頁からの続き)

**法王の特別秘書が大司教に**

今年1月6日、主の顕現節の日に、法王は4人の大司教を任命した。そのうちの一人が現法王の個人的秘書としての、ドイツ人ゲオルグ・ゲンスヴァイン (Georg Gaenswein) 神父だ。この日は特別ミサ（顕現節）の行われる日で、ヴァチカンに対する各国大使、外交官が参列している。その日に任命されることは意義も大きいし、喜びも一入だろう。神父はこの10年間法王の「陰」だったが、実質的には法王の右腕でもあり、法王の一番の協力者でもある。この10年間の親身ある挺身の姿が、法王から認められ、表彰されるというかたちになった。この任命によってゲンスヴァイン大司教は、ローマ法王の個人的秘書という立場と共に、法王庁の長官にもなった。元執事の裏切り行為やヴァチカンの銀行の不透明問題とその責任者の更迭問題、司教達の幼児ワイセツ事件等があったが、ゲンスヴァイン大司教はそれらの事件に巻き込まれることもなく、法王に忠誠を誓って来た。大司教のシンボル（紋章）も発表された。紋章の左半分は現法王の紋章を入れ、右半分はエルサレムの星を上置き、その下にドラゴン（忠節のシンボル）を配している。その儀式にはイタリアを代表して首相のモンティ氏が出席した。

**クレジット・カードの使用禁止**

ヴァチカンにも銀行がある。正式には銀行と言わないでIORという。IORは宗教活動協会の頭文字3つをとったものである。独立採算制で、民間人が長官となり、職員も一般人。ヴァチカンは国務長官を中心にして、委員会を構成し、そのIORの動向を見極め、IORの役員任命権、罷免権を有している。ここ数年、IORのエットレ・ゴッティ・テデスキ長官の下、IORにダーティ・マネーが蓄積していた。2010年の時点で2,300万ユーロ（日本円で約25億円）が、ローマ検察庁によって差し押さえられた。ヴァチカンの銀行といえども、イタリア銀行からイタリア市中銀行同様の監視を受けている。IORの取引銀行のナンバーワンはドイツ銀行だ。昨年EUのマネーヴァル (Moneyval) の調査を受け、16人のメンバーのうち9人は問題なしの判定で安堵していたが、やはり不明朗な所が多かったのだ。そのために、イタリア銀行はヴァチカン内部での取引は全て現金で行うこととし、クレジット・カードでの支払いを禁止した。これはヴァチカン内にあるスーパーマーケットでの支払い、ヴァチカン博物館の入場券の購入も一切現金でなければならないと規定した。