2015年11月8日

障害学会第12回大会

**荒木義昭・オーラルヒストリー**

**――無免許運転・走行距離68,000キロが意味するもの――**

深田耕一郎（立教大学社会学部）

**1．研究の目的――荒木裁判闘争は何を訴えたのか**

本研究の目的は、戦後日本の障害者自立生活運動の重要な担い手であり、全国障害者解放運動連絡会議（全障連）副幹事、全国公的介護保障要求者組合委員長を務めた、荒木義昭氏のオーラルヒストリーを聞き取り、彼が実践した社会運動の意味を再考することである（以下、敬称略）。

彼の「運動」のはじまりは1960～70年代における「荒木裁判闘争」に求められる。これは、走行距離68,000kmに及ぶ荒木の無免許運転を審理する裁判であったが、全国から彼を支援する障害当事者や学生らが集まり、障害者の社会参加のあり方を問う異議申し立て運動の性格を持った。1972（昭和47）年9月11日の東京高等裁判所における第13回公判で述べた「最終意見陳述」が、荒木の意志を明確に伝えている。

私の心からほと走り出る言葉を述べます。言葉は乱暴かもしれませんが、ご勘弁を願います。

私がこのような裁判にかけられていることは怒りそのものである。この世に生まれた以上人間として生きることが悪いのか。なぜ、このように生活を奪われねばならないのか。

裁判官、あなたは歩くことができる。にもかかわらず、もしも不当に歩くことを禁じられたらどうなりますか。座ったままで、やがて足は萎え、歩くこともできなくなり、精神も肉体もだめになるでありましょう。

私は運転できる。車は私の足であり、生活そのものである。（荒木1972:4）

自分の「足」とでもいうべき自動車の運転を否定され、人間として生きる生活を奪われた、そのことへの強い「怒り」が表明されている。この強い感情が彼を裁判闘争へと駆り立てた。では、その背景にあった事実とはどのようなものだろうか。この闘争を通じて彼が訴えようとしたことは何か。本研究は、荒木裁判闘争の展開過程を、残された史資料とオーラルヒストリー・インタビューによって明らかにし、この闘争が持つ意味を考察するものである。

**2．研究の方法――インタビューと史資料分析による質的研究（＊報告では割愛）**

　はじめに本研究の方法について述べる。裁判闘争の過程と意味を明らかにするためには、インタビューや史資料の分析による、質的研究が適切であると判断した。特に当事者である荒木本人の語りを聞き取ることが重要であると考え、オーラルヒストリーの方法を採用した。そのため、第1に荒木へのインタビューを6回実施した（注１）。また、第2に荒木の介護にかかわった介護者から裁判闘争に関する史資料を譲り受け、それらを読み込んだ。

なお、倫理的配慮として、オーラルヒストリーにもとづいた質的研究を実施するにあたり、荒木氏には研究の趣旨を説明し、調査への協力を承諾していただいた。また、知り得た情報は研究の目的のみに用いることを確約し、報告原稿は事前に内容の確認を得ることとした。また、実名での報告を了承してもらった。

**3．調査の結果――社会参加としての自動車運転**

**3.1　三輪自転車がもたらした自由――家族と光明養護学校の経験**

次にインタビュー結果や史資料にもとづきながら、荒木の生活史を振り返ろう。その生活史を読み解くことで、彼にとっての自動車運転の意味が明らかになるからだ。

荒木は1942（昭和17）年、東京生まれの脳性麻痺者である。1960年代後半から「青い芝の会」や「練馬在宅障害者の保障を考える会（在障会）」、「全障連」、「要求者組合」などの活動に中心的にかかわり、1991（平成3）年には自身が代表を務める「練馬区介護人派遣センター」を設立している（派遣センターに関する記述として深田［2013］）。

荒木の父と母はどちらも高校の理系の教員だった。「うちの両親が変わってた」と本人が書いているように（荒木2001:230）、両親は荒木の行動を抑えることがなかったという。きょうだいには姉が2人と弟が1人おり、「障害者がいる家は外に連れて行かないのがほとんど」だが、きょうだいとはいつも一緒で、彼らも荒木の存在を嫌がることはまるでなかった。

両親は荒木の教育に熱心だった。1949（昭和24）年、当時、日本で唯一の養護学校であった光明養護学校への入学を希望する。しかしADL自立の高い障害児のみを受け入れていた当校は、常時介護を必要とする荒木の入学を認めなかった。それでも両親はあきらめず、住居のある杉並区から学校のすぐ近くに転居し、学校生活で必要となる介護は自費で雇った家政婦が行うことを条件に、1年後の入学を果たす。

荒木は、学校ではすべて家政婦に付き添われた生活で、「一人での友達との付き合いはできず、学校に行って腰かけているだけで、学校が終わると直ちに家に帰る生活」だった（荒木1972:25）。だから、小学校時代は自分でも「何をやっていたのかわからない」のだという。

その生活が一変したのは小学校5年のときである。先輩が利用していた三輪自転車に憧れ、自分もそれに乗りたくてたまらなくなった。すると、工業高校に勤めていた父が、知人に相談し、改造した三輪自転車を作ってくれた。三輪自転車を得た荒木は水を得た魚のように自己の活動圏を広げる。インタビューで「行ったなぁ。多摩川のあたりまで」と語っていたが、この移動手段を獲得することで、彼は友人と遊ぶことができるようになり、交友関係を広げていく。そして、中学に進学してからは家政婦の手からも離れ、この自転車で完全にひとりで通学するようになる。荒木は「その時から自己というものに目覚めた」と回想しているが、三輪自転車は彼に大きな自由をもたらした（荒木1972:25）。

**3.2　テクノロジーへの親しみ――ラジオ・テレビ・オートバイ**

中学・高校時代は、友人とともに鉱石ラジオを製作するのに熱中した（注２）。また、親しい友人と自動車クラブをつくり、高校3年のときには側車付きオートバイの練習を校庭で繰り返した。三輪自転車の行動圏をさらに広げたいと考え、原動機付自転車（原付）免許の取得に思い至る。校庭での猛練習のすえ、府中自動車免許試験場に試験を受けに行く。当初なかなか許可されなかったが、1年間数十回にわたって通い続け、ついに免許を取得する。インタビューでも「原付の免許やっと取れたときはうれしかったなぁ」と語ったように、その後6年間、彼は原付オートバイを「自分の足として」利用し毎日乗りまわすようになる。

1962年の卒業後、荒木は父の勧めもあり国立身体障害者更生指導所のラジオテレビ科に入る（注３）。ここでも当初、入所を拒否されたが、子どもの頃から培った鉱石ラジオ製作の技術と高校3年次に働いた電気部品工場での技術が役立ち、配線やハンダ付けが「一番出来る熱心な生徒だ」といわれ、センターに迎えられた。

センターには自動車クラブがあり、荒木も参加したが障害が重度であったため、教官からはなかなか運転を認められなかったという（注４）。センター修了に近いころにはラジオテレビ科の教官とともに近所のテレビの修理に出かけ、修了後の1965（昭和40）年には自営の修理会社「共立テレビサービス」を開業している。

テレビ修理業には移動がつきものである。最初オートバイを利用していたが、電気部品の買い出しや得意先への出張には不便を感じるようになる。また、電気部品は濡れると使い物にならず、雨の日は営業ができないため収益が下がる。そんなときかつて光明養護学校の校庭で親しんだ自動車は、オートバイよりもはるかに危険性も疲労感も小さいことに思い至る。彼は職業＝生活上の必要から、何としても自動車免許を取得しようと考えた。

**3.3　生きられた法――無免許運転・走行距離68,000キロ＝日本13周**

荒木は四輪自動車免許を取得するために試験場に通った。小学校時代から身につけた運転技術によって「この人は運転の神様だ」といわれるほど、運転は申し分なかった（荒木2001:226）。だが、「首が振れて前方注視ができない。コースではよくても街頭では危ない」として適性審査の段階で不合格とされた。以後20数回通っても、受験すら拒否されてしまう。医師に所見を書いてもらったり、教習所の貸しコースで練習を繰り返したりして、あらゆる努力を払ったが許可は下りなかった。

しかし、自動車がなければ営業を続けられない。そのことは収入の途絶を意味する。生活上、欠かすことができないのだ。何度そのように訴えても受験を認められない憤りから、「職業に生きるために、やむなく法律を破る立場」となった。つまり、無免許運転をはじめた。

彼の運転技術と無免許運転は、子どもの頃から「長い年月をかけ、やっと運転できるようになった」ものであり、決して「突発的なものではない」という（荒木1972:33）。だが、こうした経験的な知はいくら「運転できるんだ」と訴えても、科学的な根拠を示すことが難しい。であれば、何ら支障なく運転ができるという事実を証明するしかない。こうして荒木は運転の実績を積み上げるかのように、日本全国を無免許で駆けめぐるようになる（注５）。

彼が自動車を走らせたのは、テレビ修理の得意先や部品の仕入れ先である秋葉原だけでなく、荒木の語ったところでは日光、大阪、阿蘇など日本中が舞台になっている。四国の徳島へ、友人に付き添ってもらい、東久留米園の友人とともに運転して出かけたことがあった。四国へ何をしに行ったのか、荒木に聞いた。

＊＊：四国に行かれたときはどうでしたか。

荒木：ものすごくたいへんだった。何がたいへんだったかというと、行くときは全部（自分が）運転して。四国にわたって「代わろうか」と介護者がいってくれて。

そしたらぶつけてとんでもないことになった！わりとけっこうな事故だった。それでぶつけられた人が「これが直るまで帰さない」と。しょうがないから、お金を送ってもらって、現金書留で。

＊＊：ぶつけた罰金を払えと。そのとき荒木さんたちはどこに泊まられたんですか？

荒木：ぶつけられた人の家に泊めてもらって。

＊＊：えー！ぶつけられた人の家に泊めてもらった！？はははは。

荒木：笑いごとじゃないんだけど。もうたいへんだった。

友人の運転する車が衝突事故を起こし、その被害者が賠償を求めたが、返済するまでのあいだ被害者が家に泊めてくれたという。四国では自身の置かれた問題をアピールするために出かけたそうだが、どこかロードムービーのようでユーモラスな感じがする。

また、伊豆に行ったさいはダンプカーにぶつけられてフロントガラスが割れてしまったが、そのまま運転して無事帰ってきたという（荒木1974:21）。大分県では、別府の障害者用の自動車教習所であれば免許取得ができると聞いて50日間、滞在した。試験官には「運転がうまい。教えることは何もない」といわれ教習所で運転の練習をしたりしながら「温泉に入ってた」という（しかし免許取得は叶わなかった）。こうして全国を移動してまわり積算された走行距離が68,000キロであり、それは日本13周分に相当するらしい（荒木1974:21）。

このように、荒木にとって自動車運転とは物理的な移動を意味するだけでなく、様々な人と出会い、経験を共有する契機となるものであった。それはまぎれもなく社会参加のための手段であり、そのことを通じて彼は生の歓びを感受していただろう。

彼の無免許走行は3年間にも及ぶ。荒木の自宅は北沢警察署から70メートルほどの距離にあり、警察は彼の無免許運転を知らないはずがなかった。また、テレビ修理で警察署の寮にも出向いていた。しかし、警察は無免許と知っても「見て見ぬふりをしていた」という。

＊＊：6万8,000キロを3年間は目をつぶっていたということですか？

荒木：そうだよ。

＊＊：地元警察は。

荒木：北沢警察署は学校の校庭で運転しているのを知っていた。免許を持ってないことも知っていた。「捕まえたってしょうがない」と思っていた。捕まえるのは他の警察署。「『なんでおたくは捕まえないんだ』といわれているんだよ」といっていた。他のお客さんもいたから。困るから。「捕まえたってしょうがない」。

荒木は無免許で計8回検挙されているが、いずれも一斉取り締まりのときであり、事故や違反があったわけではない。検挙されたさいは警察署に出頭したが、荒木は警察で「いつもがんばった」らしく、「やむを得ないものとして許されるのみか、帰途につく場合にはそこのお巡りさんに黙認されたまま、自動車に乗り自分で運転して帰っていた」という（荒木1972:47）。このように警察官らは荒木の現実を斟酌しながら、独自の論理を持って法の運用にあたっていたことがわかる（注６）。つまり、公的には非合法とされる行為であっても、法が実践される現場では、合法とも非合法ともいいがたい行為としてパフォーマティブに構築され、固有の意味を持って「生きられて」いた（金菱2008）。荒木はこうした「生きられた法」の領域に自身の生の充実を見出していたのである。

**3.4　自立生活運動としての荒木裁判闘争――社会構造への問い**

荒木が無免許走行を続けていたあいだ、府中試験場から適性不合格の理由文書が届く。文書には荒木は「道路交通法第88条第1項第2号」にある「口がきけない者」にあたり、また、ハンドル等の装置を随意に操作できないことから「第88条第1項第3号、同法施行令第33条第4号」に該当すると回答されてあった（当時）。つまり、道交法が定める「免許の欠格事由」に該当する者という判断である。

7回目の検挙後、荒木は検察庁に書類送検される。検事に「今後絶対に運転しないならば罰金で勘弁するが、今後も運転するならば起訴する」と迫られる。自分の主張を述べようとしたが「あんたの言うことなど聞く必要はない。やるかやらないかを答えろ」と問われ、はっきりと「しなければならない」と答える。その後、ただちに起訴された（荒木1972:36）。

そして1969（昭和44）年9月16日より東京地方裁判所で公判がはじまる。これは荒木の無免許運転をめぐって争われた刑事訴訟であり、被告として立たされた荒木は法の論理に徹底的に抵抗する。

彼が問題にしたのは次の3点である。第1に障害者への無理解であり、第2に差別であり、第3に責任回避である。つまり、荒木が置かれた社会構造上の問題を何ら理解せず、差別的な欠格条項によって一律に免許取得を否定し、個人の人権を保障する責任を放棄した社会の態度（具体的には試験官・裁判官）を問題化している。事実、地裁の判決は、荒木の無免許運転に関して、自動車を利用せずに「旅客運送機関、四肢の補助手段を利用して外出すべき」であるとか、テレビ修理の業務は原付オートバイでも可能であるとし「経営規模を小さくして営業する」とか「私的、公的な扶助」を受けて生計を維持すべきだと述べているが（1970年4月25日・東京地裁判決）、荒木にいわせれば、この主張は1970年代の障害者が置かれた社会状況をまったく理解していない。いったいこの社会のどこに障害者が自由に利用できる交通機関、介護制度があるのか。経営規模を小さくして障害者が生計維持できる賃金・収益が得られるのか。それを支える公的扶助があるのか。これらどれをとっても障害者の自立が可能になる社会環境が存在していないのである。そうした社会環境下で自立生活を果たそうとした実践が自動車運転であり、荒木は「私がテレビの技術と車の運転能力をかみ合わせて自力更生することは私にできる唯一の方法であり、これができるか否かは私を精神的・肉体的・社会的に殺すか生かすかの問題であります」と訴えている（荒木1971:10）。このように荒木裁判闘争は明確に自立生活運動としての性格を持ち、「障害者を社会関係から締め出す」社会の構造を根本から問い直すものだった（荒木1971:28）。

だが、裁判において荒木の主張が顧みられることはなかった。地裁の判決を不服として行った東京高等裁判所の控訴審（注７）、さらにその上告審である最高裁判所においても判決の内容は変わらず、最終的に懲役3か月、執行猶予2年の有罪が確定している。柔らかくしたたかな「生きられた法」の領域は、大文字の法によって浸食され、自由な領域が奪われたといえる。

**4．おわりに――生の価値を求めて**

オーラルヒストリー・インタビューと史資料の読み込みによって、荒木裁判闘争の意味が明らかになっただろう。現在の視点から見るとおよそ不可解に思える、無免許走行6万8千キロという距離は、第1には数年間、無事故で運転を続けた彼の運転技術を証明し、「公共の福祉」に反せず、「公衆の安全」を守る能力を有することを実証するためのものだった。これは彼が幼少期から親しんだ、三輪自転車、原付オートバイなどの運転技術が素地となっているだろう。また、鉱石ラジオの製作やテレビの修理など、早い段階から自己の能力を見出し、それを社会参加の契機としてきたことが、彼の強い自立欲求の礎ともなったと考えられる。

第2に、自動車運転は荒木の職業生活上の必要を訴えるものであったことはいうに及ばず、人間として自立して生きる権利の保障を主張するものだった。彼自身の言葉では自動車運転とは、「肉体の機能の維持、発達、自由な行動の確保から自営業の継続、拡大、財産、自立した生活、結婚まで、人間としての最も基本的な権利の確保から始まって自由と幸福の獲得まで――『生の価値』を得ること」であった（荒木1974:41）。荒木裁判闘争とは、欠格条項の廃止を求め、重度障害者の自動車運転の可能性を拡大することによって、障害者の社会参加の機会を広げ「生の価値」を見出そうとした社会運動であったといえる。

　インタビューで荒木は「裁判に負けたときは悔しかった」とポツリとつぶやいたが、自身の主張が一顧だにされず「生の価値」が否定された判決には相当の怒りを抱いただろう。だが、彼のなした実践は確実に多くの賛同者を生み、後の自立生活運動を形成する大きな流れの一潮流となっていく。彼に刺激され、自己の可能性を探求する取り組みが活性化したことを考えれば、荒木裁判闘争が果たした社会的意義はきわめて大きい。

**注**

（1）2015年7月19日、7月26日、8月2日、8月16日、9月8日、9月18日の計6回それぞれ2時間弱のインタビューを行った。荒木は言語障害が重く発話内容を聞き取ることが困難である。介護者の方の協力を得ながら、一語ずつ意味を確認し語りを聞き取った。なお、本文のトランスクリプトで示す＊＊は筆者を表している。

（2）鉱石ラジオを作りに没頭する者のメンタリティについて、作家の小林健二は「通信するこころ」に根ざした「少年技師の夢的なもの」と説明している。そのようなテクノロジーを媒介としたコミュニケーションに心動かされる経験を、鉱石ラジオ少年であった荒木もしたのではないか（小林1997）。

（3）国立身体障害者更生指導所は、1964年に国立身体障害センターに改称、現・国立障害者リハビリテーションセンターである。

（4）当時センターの指導員であった中村雄が自動車クラブの顧問を務めていたが、中村による荒木裁判への言及として小川・中村・安田［1994］がある。

（5）なお、荒木が使用した自動車は、東洋工業（現・マツダ自動車）が1960年に発売した「マツダR360クーペ」である。これは日本ではじめて生産されたオートマチック車であり、重度身体障害者の自動車運転を可能にし、「障害者の夢を現実のものとした車」として熱烈に受け入れられた（遠藤1994:76）。実際にこれを機に運転免許取得者が飛躍的に増える。

（6）秋葉原の万世橋警察署も荒木の自動車に注目しながら、交通整理上、彼を「援助こそすれ、とがめようとしたことはない」という（荒木1972:47）。

（7）東京高裁での公判は、青い芝の会の寺田純一や若林克彦、八木下浩一、木村浩子といった当事者とともに、光明養護学校校長の松本保平、外科医の和田博夫、社会福祉研究者の一番ケ瀬康子、小倉襄二、小川政亮らが証人に立って荒木を弁護した。また、荒木裁判はマスコミの関心を集め、新聞各社が報道している。記事はいずれも荒木に同情的な論調であった（友清1970ほか新聞報道）。また、新聞の投書欄にも読者から意見が寄せられており、これらも同情的で「責められるべきは政治の無策」といったことが語られている。

**参考文献**

荒木義昭,2001,「いろいろやってきた結果として今がある」全国自立生活センター協議会編『自立生活運動と障害文化――当事者からの福祉論』現代書館:225-230.

荒木義昭編,1971,『資料 荒木裁判闘争 その1』.

――――,1972,『資料 荒木裁判闘争 その2』.

――――,1974,『上告趣意書』.

遠藤光二,1994,「身体障害者用自動車の基礎知識」国立身体障害者リハビリテーションセンター監修:71－106.

深田耕一郎,2013,『福祉と贈与――全身性障害者・新田勲と介護者たち』生活書院.

金菱清, 2008,『生きられた法の社会学――伊丹空港「不法占拠」はなぜ補償されたのか』新曜社.

小林健二,1997,『ぼくらの鉱石ラジオ』筑摩書房.

国立身体障害者リハビリテーションセンター監修,1994,『身体障害者・高齢者と自動車運転　――その歴史的経緯と現状』中央法規出版.

小川剛・中村雄・安田憲吾,1994,「座談会――身体障害者と運転免許について」国立身体障害者リハビリテーションセンター監修:232－245.

友清祐治,1970,「無免許運転に生きる荒木青年　ある重度身障者の道交法違反裁判」『アサヒグラフ』1月30日号:59-63.

**新聞**

1970年4月10日『毎日新聞』「身障者に厚い法の壁」

1970年4月11日『読売新聞』「身障者の無免許運転　“心を鬼”の懲役求刑」

1970年4月17日『読売新聞』「投書／身障者の生活奪う　非情すぎる無免許求刑」

1970年4月17日『読売新聞』「投書／責められるべきは政治の無策」

1970年4月28日『読売新聞』「無免許身障者有罪　東京地裁　生活権の訴え実らず」

1970年4月28日『朝日新聞』「私は運転できるのに　無免許運転の身障者有罪」

1970年9月13日『朝日新聞』「身障者に運転免許を　被告支援会がデモ」

1974年9月29日『朝日新聞』「身障者の上告を棄却」

1974年9月29日『読売新聞』「身障者の無免許運転　最高裁が上告棄却」

**参考資料（＊報告では割愛）**

**表1．荒木義昭・略歴と裁判闘争の経過**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **年** | **日** | **出来事** |
| 1942（昭和17） | 11月25日 | 東京に生まれる。 |
| 1950（昭和25） | 4月1日 | 1年遅れで光明養護学校に入学 |
| 1961（昭和36） | 9月4日 | 光明養護学校在学中（高校）に受験申請12回目にして第一種原動機付自転車免許試験に合格。 |
| 1962（昭和37） | 10月1日 | 国立身体障害者更生指導所ラジオ・テレビ科に入所し、テレビ修理を習得。クラブ活動で自動車運転の練習をする。 |
| 1963（昭和38） | 10月 | 軽四輪自動車の免許申請をするが、適性検査をせずに口頭で審査を拒否される。「受験申請なし」と処理される。 |
| 1965（昭和40） | 2月1日  7月  9月15日 | 共立テレビサービス開業。  試験官が同乗して試験場のコースを走る。コースではよいが街頭では危ない、首が振れて前方注視が充分できないとして受験を拒否される。  府中自動車免許試験場に第一回受験申請を陳情するが、口頭で拒否される。 |
| 1967（昭和42） | 7月2日  8月2日  8月7日 | 関東労災病院副院長、伊藤京逸博士の医学的所見「首振り運動を抑圧することは四肢の痙道を誘発するばかりで、害有り益無きものといわねばならない。自動車の運転のさしたる悪影響ありとは思惟しない」が府中試験場に提出される。  原付免許証は四輪車切換申請陳情等で二回目更新を行わなかったため自然資格喪失。  厚生車輌協会長より府中試験場に免許行政に関して申言。 |
| 1968（昭和43） | 4月  6月19日  7月30日  8月5日  10月18日  11月15日  12月1日 | 四国（徳島）－東京間を往復。  無免許運転で検挙される（杉並区永福町28番地付近）。  検挙される（杉並区永福町378番地付近）。  検挙される（杉並区南2丁目23番地付近）。  府中試験場長によって適性不合格の文書回答がある。「道路交通法第88条第1項第2号該当の言語障害者と認定する。ハンドルその他の装置を随意に操作することができず、第88条第1項第3号、同法施行令第33条第4号該当者と認定する」というもの。  検挙される（世田谷区烏山町872番地付近）。  検挙される（杉並区荻窪3丁目101番地付近）。 |
| 1969（昭和44） | 2月9日  5月17日  6月14日  9月16日 | 検挙される（北多摩郡狛江町和泉2036番地付近）。  検挙される（目黒区柿ノ木坂3丁目8番地付近）。  道交法違反検挙7件で東京地方検察庁より起訴される。  東京地方裁判所で第1回公判開かれる。 |
| 1970（昭和45） | 2月14日  3月20日  4月27日  5月6日  9月12日  9月14日  10月19日  12月5日 | 検挙される（足立区大谷田新町2丁目65番地付近）。  第6回公判で、2月14日の無免許運転を追加起訴される。  判決、懲役3か月、執行猶予2年。  東京高等裁判所に控訴申し立て。  荒木裁判闘争を支援する会　結成大会  東京高等裁判所で第1回公判開かれる。  第2回公判。証人：青い芝の会・寺田純一、大分教習所長・花岡安治。  第3回公判。証人：父・荒木義雄、青い芝の会・若林克彦。 |
| 1971（昭和46） | 3月1日  6月23日  8月9日  10月4日 | 第4回公判。証人：母・荒木恵美。  第5回公判。証人：国立身体障害者センター・田中豊、遠藤滋、八木下浩一。  第6回公判。証人：八木下浩一、外科医・和田博夫、光明養護学校長・松本保平。  第7回公判開かれる。証人：宮下正俊医師、木村浩子。 |
| 1972（昭和47） | 9月11日 | 第13回公判。  判決、一審通り、懲役3か月、執行猶予2年。 |
| 1973（昭和48） | 3月1日 | 東京高裁判決を不服とし、最高裁に上告。 |
| 1974（昭和49） | 9月28日 | 最高裁判決、上告を棄却。一審、二審通り有罪が確定。 |