

厚生労働大臣
田村 憲久 様

(公社) 大分県人権・部落差別解消教育研究協議会
しきかく学習カラーメイト

学校を通じて推奨される色覚検査において進路指導が行われることに対する意見

現在、日本全国で学校を通じての色覚検査の推奨が行われ、「少数色覚（「色覚異常」）者」が「自身の色覚の特性を知らないまま不利益を受けることのないよう」にするために、「異常」と判定された児童生徒に対し「進路指導・進路アドバイス」が医師や教員により行われています。学校での配慮のためという従来の色覚検査を行う目的から、それまで行うべきではないとされてきた「進路指導」を行う問題点につきましては、これまでも大分から提起をしてきたところです。

本年は、その中でも「進路指導・進路アドバイス」に欠くことのできない『欠格条項の明記』について課題提起いたします。この『明記』がされず、医師や教員が『明記されるべき内容』を知らなければ、適切な指導・アドバイスができないだけでなく、非常に危険な指導を行ってしまうことになりかねません。

つきましては以下、具体的に説明いたします。

- 1 希望者に色覚検査を行い伝えられる「職業制限の周知」については、誤った伝達が行われている可能性が非常に高いと考えます。雇入時健康診断から色覚検査廃止に至った趣旨をふまえ、鉄道関係、警察関係、消防関係、警察関係等、色覚のちがいによる制限を行っている関係機関に対し、貴省から一律「色覚が正常であること」や「職務執行に支障がないこと」などと提示するのではなく具体的に職務の内容との関連を示し、色覚検査を行うのであれば『**具体的な検査方法と判定、合否基準をだれもがわかるように明示**』されることを求めます。

現状では、試験等において「合格」と判定される少数色覚者（「色覚異常者」）までも「不適」と指導されることになっています。＜資料＞

- 2 上記『**具体的明示**』については、同職種であれば採用側が制限を自由に定められるものではなく統一されるべきです。例えば消防吏士のように各消防本部ごとに異なる合否基準が定められることは、希望する新規学卒者等の混乱を招いています。さらにその合否基準が①に述べた『**具体的な検査方法と判定、合否基準をだれもがわかるように明示する**』ものでなければなおさらです。
- 3 『**具体的明示**』については、色覚に関わっては航空関係及船舶関係が明示されているのに対し、軌条無軌条運転士免許関係は、どの事業所も「動力車操縦者運転免許に関する省令」にある「色覚が正常であること」とあるのみです。同じ国土交通省関係の航空関係及び船舶関係の明示と比べ全く明確ではありません。国として何らかの統一した指導等がされていればその内容を示していただきたいと思います。



しきかく学習カラーメイト
代表 お いえ 尾 家 宏 昭 (別府大学非常勤講師)

<https://color-mate.net/>  info@color-mate.net

<資料>職業制限の周知に関しては誤った伝達が行われている可能性が非常に高い

以下に掲げるのは、「希望者は色覚検査が学校で行うことができる」数日前に学校保健会のホームページに公開された学校（特に養護教員）向け資料「学校における色覚に関する資料」の一部（P11）です。

◆色覚による制限が設けられている主な資格

※掲載中の情報は、平成28年3月現在のものです。

航空機乗組員：（航空法施行規則）航空業務に支障を来すおそれのある色覚の異常がないこと。

航空大学校：航空業務に支障を来すおそれのある色覚の異常がないこと。

航空管制官：（航空交通管制職員試験規則）色覚が正常であること

航空保安大学校学生：色覚が正常であること

海技士（航海）：石原色覚検査表による検査で正常又はパネルD-15をパス

海技士（機関・通信・電子通信）：上記又は特定船員色識別適正確認表を識別できること

小型船舶操縦士：夜間において船舶の灯火の色が識別できること。
※夜間の識別が不可でも、昼間に航路標識の彩色を識別できれば、昼間の時間帯に限定された免許を受有することは可能

動力車操縦者（鉄道・軌道及び無軌条電車の運転士）：色覚が正常であること

自衛官：色盲又は強度の色弱でないもの（但し、飛行要員は色覚正常なもの）

防衛（医科）大学校学生：色盲又は強度の色弱でないもの

（H28.3 作成／公益財団法人日本学校保健会 児童生徒の健康診断マニュアル改訂委員会・色覚啓発資料作成小委員会）

これを見ると「異常の疑い」がある児童生徒は上記の職業等に不適格、あるいは就くことが困難と解釈され、児童生徒本人や保護者にその旨が伝えられる結果が予想されます。

なぜなら、学校で行われる石原式検査表の「誤読」を「異常である」と認識され、「色覚が正常であること」という欠格条項に該当すると判断することにつながるからです。

航空関係について

例えば、航空関係の「航空業務に支障を来すおそれのある色覚の異常」や「色覚が正常であること」という説明は、石原表を「誤読する」児童生徒やその保護者、また教員や医師に至っても「門前払い」と受け取れることが予想されますが、実際は、航空法で提出が義務づけられている「身体検査証明書」の中の色覚欄の扱いはワク内のようになっています（傍点、提起者）。

- 1 身体検査基準航空業務に支障を来すおそれのある色覚の異常がないこと
- 2 不適合状態 石原色覚検査表で正常範囲と認められないもの
- 3 検査方法及び検査上の注意
 - 3-1 色覚検査は、石原色覚検査表（学校用色覚異常検査表を除く。）を用い、原則として初回の航空身体検査時に行うこと。
 - 3-2 色覚検査表は、変色又は褪色していないものを用いること。
 - 3-3 検査時の照明は、自然光又はそれに準じた人工光線を用いること。
 - 3-4 後天色覚異常の有無に注意すること。
- 4 評価上の注意

上記2、不適合状態の者が、パネルD-15 検査結果においてパス判定の場合は、適合とする。
この場合において、眼科専門医の診断により確認を行うこと。
- 5 備考
 - 5-1 上記2、不適合状態の者が、国土交通大臣の判定を受けようとする場合は、パネルD-15の検査結果を付して申請すること。
 - 5-2 上記5-1の者のうち、航空業務に支障を来すおそれがなく、病態等が進行しないと認められるものについては、国土交通大臣の指示により、以後指定医で適合することを許可される。

つまり、石原表が「誤読」であっても、パネルD-15 テストをパスすればよいわけです。それは、上記の「資料」からは読み取れません。仮に「航空業務に支障がない…」がその説明だとすると、検査方法等を熟知していない者に対しては甚だ不十分な説明といわざるを得ません。5の備考による説明では、医学的診断の「強度異常」が「なれない」きまりとなり、中等度や軽度の「異常」は別途証明をそえて申請すれば合格になることを示しています。また、自衛官・防衛（医科）大学校学生の「色盲又は強度の色弱でないもの」も同様でと考えられますが、「色盲」「強度」をどこでどう判定するのかなどが明確ではありません。

鉄道関係について

同様に「動力操縦者運転免許に関する省令」にある「色覚が正常であること」の記載も全く不十分で、具体的判定基準にはならず、石原表誤読者が「辞退」を求められるか、自主的な「辞退」につながるおそれがあります。これらは「学校における色覚に関する資料」の不十分さもさることながら、それぞれ募集にあたって示されるべき内容が、2001年の「雇入時健康診断項目の改正」の留意事項が反映されておらず、特に

色覚検査は現場における職務遂行能力を反映するものではないことに十分な注意が必要。
検査を行う場合も、各事業場で用いられている色の判別が可能か否かを確認することで十分。

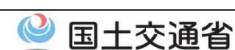
に対し、職務遂行能力を色覚検査で判断しようとする誤りが是正されていない面もあります。

鉄道関係の採用要件も「航空法」や後述の「海技者免許」のように明記されることを強く望みます。

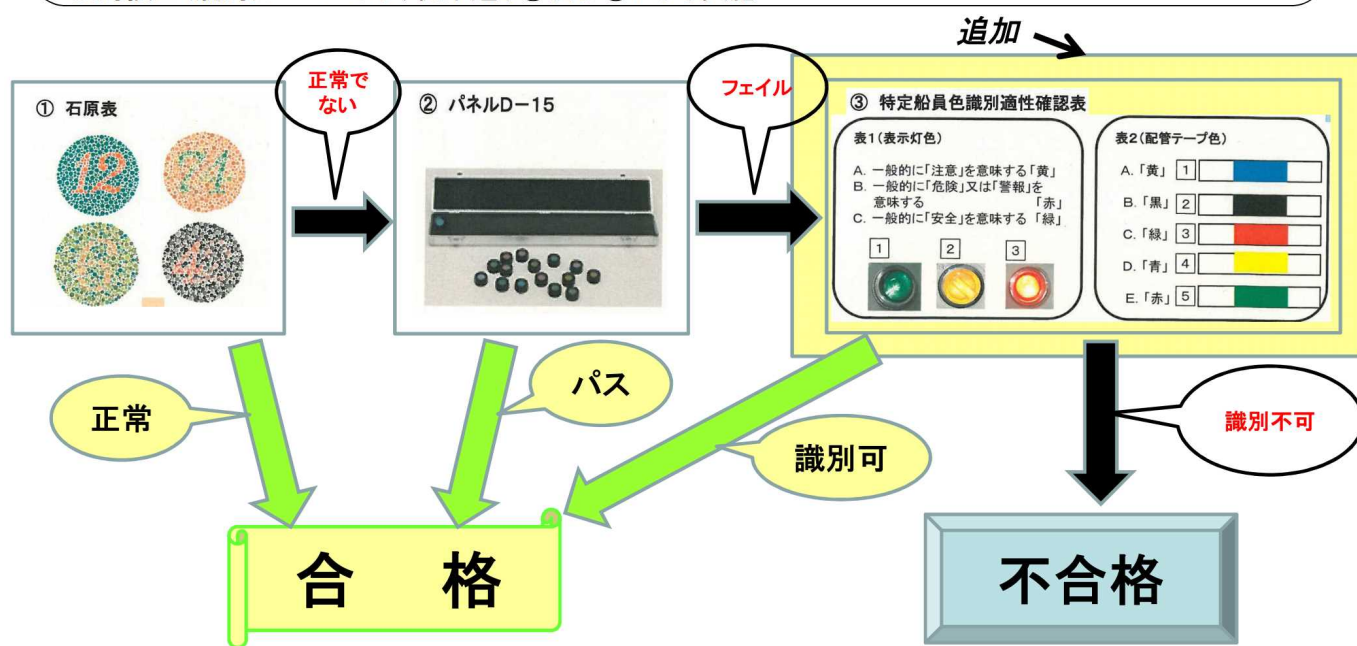
船舶関係について

一方、海技関係では次のようなフローチャートが国土交通省から示されています。

機関士、通信士に係る色覚検査の方法について



- ① 石原色覚検査表国際版38表(以下「石原表」という。)により正常か否かを判定。
 - ② 石原表により正常でないと判定された場合は、パネルD-15により合否を判定。
 - ③ ②のパネルD-15で不合格と判定された場合は、「特定船員色識別適性確認表」により、業務上必要な色の識別が行えるか否かを確認。(海技士(機関)、海技士(通信・電子通信)の身体検査のみ実施)
- ※海技士(航海)については、従来通り①及び②により実施



(<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/sennin/henkou.pdf> 140127 地方課長会議説明資料(職員法規則改正に伴う取扱い)より)

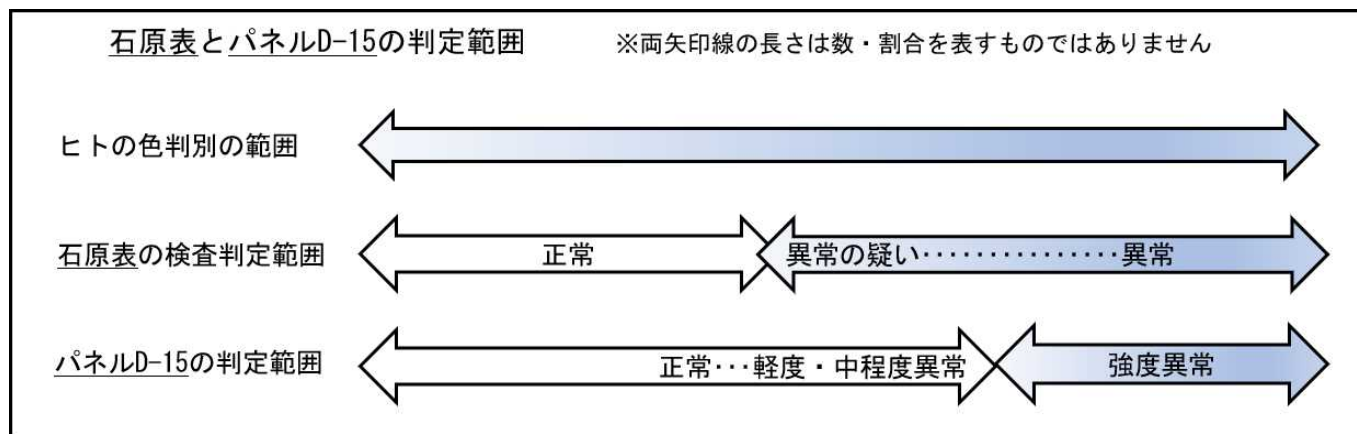
航空機と同様に石原表において「異常」判定であり、かつパネルD-15でフェイルしても、特定船員色識別適性検査確認表で信号の色や配管テープの色が識別できれば合格になります。一方、小型船舶免許は『夜間において船舶の灯火の色を識別できること。また、灯火の色が識別できない場合は、日出から日没までの間において航路標識の彩色を識別できれば、航行する時間帯が限定された免許を取得できる』と規定されているため、試験当日に「灯色識別検査」「塗色識別検査」が行われ、「身体検査証明書」の弁色力結果欄が「正常」ではない「その他」の人でもその検査を受けることができます。

また「灯色識別検査」が判別できなければ、「塗色識別検査」が行われ、判別できれば昼間の「航行時間限

定」で許可されます。これらの検査は、受験前にあらかじめ「小型船舶操縦士試験機関／操縦免許証更新講習機関」の身体適性相談コーナーにおいて試すことができるようになっていて、資格取得をめざす人にとっては事前に自分が求められる適性に合致するかどうか確認できるたいへん有意義な提示だといえます。

「合格」範囲の概念

下に示したのは、一般にあまり知られていない石原表とパネル D-15 の「色判別能」判定範囲です。



ご承知のように石原表は非常に鋭敏に「異常の疑い」を検出します。それは「正常の疑い」でもあるので矢印をダブらせています。パネル D-15 は、異常の程度を「強度」か「中程度以下、軽度」かを判定をします。パネル D-15 が正常者の検査には使えないのは、上記のような判定範囲があるからで、「正常」と「異常」の区別はできないためです。航空及び船舶の判定方法とこの判定範囲を照らし合わせると、いずれも問題になっているのが「パネル D-15 テストで『強度異常』の判定」だということがわかります。

石原表による検査の意味

こう考えると、石原表の検査結果で「指導」や「アドバイス」をすることは、軽度～中程度までの「異常の疑い」の児童生徒にも「自分にあてはまらない指導・アドバイス」が行われることになり、制限を受ける必要のないのに「辞退を促す」結果になることとなります。これは、憲法に保障された職業選択の自由を奪う重大な違法行為と言ってもよい非常に問題のある行為です。

また反面、航空や船舶で「強度異常」のみを抽出するのであれば、石原表による検査は何のために行うのかという疑問が浮かびます。石原表による検査抜きでパネル D-15 だけで強度異常の判定はできるはずだからです。

全消防本部調査結果（2018 消防庁調査）

1 採用試験における色覚検査等の実施状況（母数 732）

・ 検査（石原色覚検査表等。診断書提出含む。）実施	376本部（51.4%）
・ 簡易検査（赤青黄三色の識別等）実施	20本部（2.7%）
・ 運転免許の有無を確認	96本部（13.1%）
・ 口頭で異常の有無を確認	6本部（0.8%）
・ 検査未実施	234本部（32.0%）

2 色覚異常を有する職員の有無（母数 726）

・ 色覚異常を有する職員がいる	133本部（18.3%）
・ 色覚異常を有する職員がいない	322本部（44.4%）
・ 色覚異常を有する職員の有無が不明	271本部（37.3%）

3 色覚異常に起因する消防業務への支障の有無（母数 729）

・ そういったことがあると考える	8本部（1.1%）
・ そういったことがないと考える	721本部（98.9%）

平成22・23年度における先天色覚異常の受診者に関する実態調査(続報)

(2012 日本眼科医会学校保健部)

同調査に掲載の「エピソード(トラブル)の内容」498例の分析を大分でカテゴリーごとに再分析した結果

【日常生活・214】

家族の理解に課題があるもの（本人の見え方がわからない、理解できない、心配で受診など）

（このカテゴリー中の割合、以下同じ）

遺伝に関する心配や不安	23.4%
【学校生活・81】	12.6%
「 図工の時間 」のこと	
「 黒板・板書 」に関すること	35.8%
【進学・就職・92】	25.9%
警察関係	
進学	32.1%
鉄道関係	11.1%
船舶・消防関係	9.9%
【仕事・36】	各 8.6%
部署変更	(2年間で全国4件)
事業所指示で受診	(同上5件) 4.9%
【その他・75】 遺伝情報（70.7%）、眼科医の受診理由（22.7%）	6.2%
トラブルではない	