

【今回の経緯】 鉄道運転免許取得に必要な条件の一つ「色覚が正常であること」が「操縦に支障を及ぼすと認められる色覚の異常がないこと」に改正されました（動力車操縦者運転免許に関する省令の一部を改正する省令・2024年7月1日国土交通省令第76号）。免許取得申請には身体検査医が行った「身体検査診断書」が必要で、身体検査医に指針として示された『身体検査マニュアル』には、「石原式色覚検査表などで正常と判定されなくても、パネルD-15テストでパス(合格)すれば『正常』と判断する」手順も示されました。

これまでは、石原式色覚検査表でフェイル(不合格)であると免許の取得申請はできませんでしたが、改正により「中程度以下の色覚異常（パネル D-15テストをパス）」も免許取得可能という実質制限緩和となりました。「中程度以下」の割合は、石原式色覚検査表で「異常」と判定される人の約半数です。その人たちは「鉄道運転士として操縦に支障を及ぼすと認められる色覚の異常がない」として、門戸が開かれたのです。

【石原式検査表で最終決定をしない】 「航空機操縦士」「(船舶)航海士」はいずれも、以前からパネル D-15テストをパスすれば免許取得可能（航海士以外の船舶乗務員・小型船舶免許は、パネル D-15でパスできなくても、実際必要とされる色判別テストにパスすれば免許取得可能）となっていたため、この改正で**航空機・船舶・鉄道すべてにおいて、免許取得の可否は石原式検査表で判断されないことになりました。**

【改正が周知されない！】 この『身体検査マニュアル』は、2020年に現在と同じ記載となり、同年から実質改正されていました。しかし、身体検査医以外に広く周知されませんでした。鉄道会社でも十分共通理解できず、これまでどおり志願者に「(色覚) 正常」を求め続けている事業所が今も見られます。また、学校関係者へも情報が届けられず、本来採用されるべき志願者が不採用になったり、志願を断念したりする状況が、今も続いています。

【合理的配慮の視点から考える】 日本は、学校で全員に色覚検査を義務化してきた唯一の国です。それは1920年から2002年まで80余年にわたりました。さらに、文科省は一律検査を廃止したにもかかわらず、2014年『色覚異常』者に、自身の『異常』を自覚させ、不相当とされた職業に将来就くことを防ぐために、できるだけ色覚検査を受けることを児童生徒に勧めることを学校に求めました。法と相反する指示ですが、その問題性が論議されることもなく、多くの教育委員会・学校が色覚検査とその指導を勧めています。

2024年4月1日から事業者にも提供が義務化された合理的配慮では、「正当な理由がある」場合を除き「障害がある人」に「障害のない人と異なる取扱い」をすることは禁じられました。しかし、この国は「色覚検査表が読めない人」に対しては「なれない職業を避けさせる」ことが「配慮」だと考えているようです。

医学的色覚検査は、職務上必要とされる色の識別能力を測る適性検査ではありません。そのため、検査をしても医学的診断の結果と、その結果による『色覚異常』なので、〇〇にはなれないとされている」という説明しかできません。本人や保護者が理解し納得できる「〇〇になれない合理的説明」はできないのです。

制限緩和となっている今回の法改正も、医学的検査の判定によるものなので、合理性があるとまでは言えません。

【求められる多様性理解と進路保障】 明治時代から鉄道をはじめ多くの職業から「色覚異常」とされる人の排除を始めた日本。戦後間もない教科書では「就くべきではない職業」が列挙され、『色覚異常』の子どもが生まれなかったために、結婚前に相手女性が「色覚異常」の遺伝子をもっていないか調べるべきという記述までありました。刷り込まれた認識により、優生思想ともいえる『色覚異常』を過度に問題視する結婚差別も起きていますが、それは、けっして少ない数でも、過去だけのことでもないので。

2017年、日本遺伝学会は「色覚多様性」という概念を提唱しました。日本では、男性の20人に一人、女性の500人に一人が「色覚異常」だと言われていますが、ヒトの色覚は個人差が多く、感じ方は人それぞれで、正しいとか間違いとか、優れているとか劣っているとか、「正常」「異常」と分けられるものではない。色覚のちがいは「ヒトの多様性の一つ」だというとらえ方です。

色覚多様性の学習を人権の視点で行えば、だれもが色覚以外にもさまざまな多様性をもっていることに気づくでしょう。その多様性は、お互いが補い合って生きるために必要なのだともいわれます。だれもがちがいを肯定的に受け止めて自己実現につなげていく。すべての子どもたちの進路を保障する取り組みが、いま求められています。