

バリアフリーの推進に関する行政評価・監視

—交通バリアフリーを中心として—

資 料

目 次

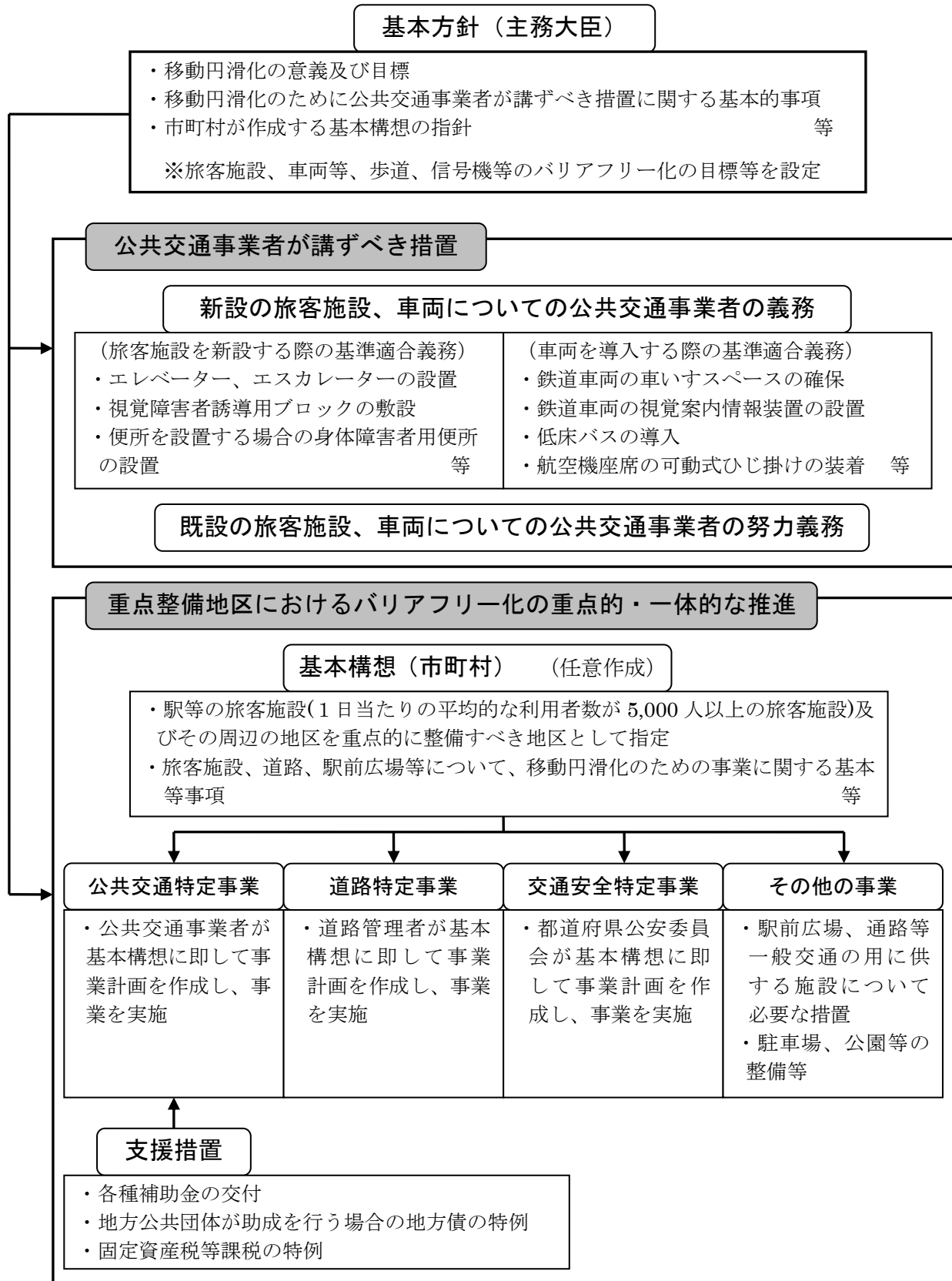
- 資料 1 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号）の趣旨・概要
- 資料 2 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号）の仕組み
- 資料 3 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成 12 年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第 1 号）の概要
- 資料 4 移動円滑化基準の概要
- 資料 5 社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）（抜粋）
- 資料 6 「社会資本整備重点計画」（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）（抜粋）
- 資料 7 基本構想の作成状況
- 資料 8 特定旅客施設、道路、歩行者用信号機の移動円滑化の目標と現状
- 資料 9 色覚障害について
- 資料 10 日本の色覚障害者及び身体障害者の数

資料1 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号）の趣旨・概要

- 法律の趣旨
高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、
 - I 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進
 - II 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進
- 法律の概要
 - 1 基本方針
国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定
(基本方針の内容)
 - ・移動円滑化の意義及び目標
 - ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
 - ・市町村が作成する基本構想の指針 等
 - 2 公共交通事業者が講ずべき措置
公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付け
既存の旅客施設・車両については努力義務
(基準例)
 - ・エレベーター、エスカレーター等の設置、誘導警告ブロックの敷設 等
 - 3 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進
 - I 市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道路のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成
(一定規模の旅客施設の例)
鉄道駅については、1日の利用者数が5千人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等
(基本構想の内容)
 - ・目標時期
 - ・重点的に整備すべき地区（鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域）
 - ・整備を行う経路、整備の概要 等
 - II 公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施
(事業例)
 - ・エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入
 - ・歩道の段差解消
 - ・視覚障害者用信号機の設置 等
 - III 地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施
 - 4 その他
国、地方公共団体の支援措置、必要な情報の提供等

(注) 国土交通省の資料による。

資料2 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号）の仕組み



(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 交通バリアフリー法第20条において、国は、移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならないとされ、また、地方公共団体は、国の施策に準じて、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

資料3 「移動円滑化の促進に関する基本方針」(平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号)の概要

1 バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

(1) バリアフリー化の意義

- ・ 高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること
- ・ すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進
- ・ 移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要

(2) バリアフリー化の目標

・ 旅客施設

平成22年(2010年)までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の原則としてすべての旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル)について、

- ① 段差の解消
- ② 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ③ 身体障害者用のトイレの設置

等のバリアフリー化を実施する。

・ 車両等

平成22年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約51,000	約15,000(約30%)
乗合バス車両	約60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス)約12,000～15,000(約20～25%)
旅客船	約1,100	約550(約50%)
航空機	約420	約180(約40%)

・ 一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として平成22年までに、バリアフリー化を実施する。

・ 信号機等

平成22年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路表示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

2 交通事業者等が講ずべき措置

(1) ハード面

- ・ 旅客施設のバリアフリー化(出入口からすべての乗降場まで移動円滑化された経路を確保)
- ・ 車両等のバリアフリー化(高齢者、身体障害者等の乗降、車内移動が容易な設備)

(2) ソフト面

- ・ 案内情報の適切な提供(視覚情報、聴覚情報により情報を分かりやすく適切に提供)
- ・ 職員に対する教育訓練(研修、マニュアルの整備等による職員教育の一層の充実)

3 基本構想の指針

- ・ 重点整備地区におけるバリアフリー化事業の重点的・一体的な推進の重要性及び地区の設定要件
- ・ 市町村が主体の基本構想の作成に公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が積極的に協力することによる事業の効果的推進
- ・ 高齢者、身体障害者等の参画による意見の反映
- ・ 目標の明確化、事業の連携と集中実施、既存計画等との調査の必要性
- ・ 基本構想に記載する特定事業に関する事項

4 バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力

(1) 国及び地方公共団体が講ずべき措置

- ・ 設備投資等に対する支援、調査及び研究開発の促進
- ・ 移動円滑化の状況に関する情報を利用しやすい形で提供
- ・ 心のバリアフリーの重要性から、国民の理解を深めるための啓発、教育活動

(2) 国民の協力

- ・ 高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、手助け等積極的な協力

(注)「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき当省が作成した。

資料4 移動円滑化基準の概要

1 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成12年運輸省、建設省令第10号）

旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準は、公共交通事業者等が駅などの旅客施設を新設・大改良の際に車両を新たに導入する際に適合が義務付けられている基準である。

また、既設の旅客施設や車両等についても、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準への適合について努力義務が課せられている。

さらに、公共交通事業者等が、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、公共交通特定事業計画を作成し、これについて主務大臣の認定を受ける場合には、旅客施設及び車両等の移動円滑化基準に照らして適切なものであることが必要とされている。

また、主務大臣の認定を受けた公共交通特定事業計画については、交通バリアフリー法第14条に基づく地方債の特例等の対象となるほか、税制上の特例措置が行われることとなる。

(1) 旅客施設

① 鉄軌道駅

- i) 駅の出入口からプラットホームへ通ずる経路について、原則としてエレベーター及びスロープにより高低差を解消すること（移動円滑化された経路）
- ii) 車いすが通るための幅を確保すること
 - ・ 一以上の出入口の幅は、車いすが一点通過できる80cm以上とすること。ただし、円滑な旅客流動を確保する必要がある、公共通路へ直接通ずる出入口の幅は、車いすが通行できる90cm以上とすること
 - ・ 一以上の通路の幅は、車いすが転回できる140cm以上とすること
- iii) プラットホームと鉄軌道車両の床面とは、できる限り平らにすること。また、プラットホームと鉄軌道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること
隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障があるときは、車いす使用者の乗降を円滑にする乗降設備を一以上備えること
- iv) プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること
- v) エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等について、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造とすること
 - ・ エレベーターは車いすが中で転回できる140cm×135cm以上の大きさとする
 - ・ エレベーターの昇降方向、到着階及び出入口の閉鎖について音声で案内すること
- vi) その他、視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること
 - ・ 出入口からプラットホームまで視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること
 - ・ 階段、スロープ、エスカレーターの上下に点状ブロックを敷設すること
 - ・ トイレの男女の別と内部の構造を音、点字等で示すこと
- vii) 階段の両側に手すりを設置すること

② バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについても鉄軌道駅に準じた基準とする。

(2) 車両等

- ① 鉄軌道車両、乗合バス、船舶、航空機には、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること
- ② 乗合バス
 - i) 低床バス（ノンステップバス、ワンステップバスレベル）とすること
 - ii) 車いすスペースを設置すること
 - iii) 車外用放送装置を設置すること
- ③ 鉄軌道車両
 - i) 車いすスペースを設置すること
 - ii) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること
 - iii) 列車の連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること
- ④ 船舶
 - i) バリアフリー化された客席及び車いすスペースを設置すること
 - ii) トイレについて、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること
 - iii) 客席等からトイレ、食堂等の船内旅客用設備へ通ずる1以上の経路について、エレベーターの設置等により、高齢者、身体障害者が単独で移動可能な構造とすること
- ⑤ 航空機
 - i) 通路側座席の半数以上に可動式ひじ掛けを装着すること（客席数が30以上の航空機）
 - ii) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること（通路が2以上の航空機）
 - iii) 航空機内で利用できる車いすを備え付けること（客席数が60以上の航空機）

2 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成12年建設省令第40号）

道路に関する移動円滑化基準は、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、道路管理者が、歩道、道路用エレベーター等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の道路特定事業を実施する

際に適合を義務付けられた基準である。

- ① 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な道路には、歩道(自転車歩行者道を含む。)を設置し、自動車と分離した通行空間を確保すること
- ② 歩道
 - i) 車いす使用者のすれ違いを可能とするために、2m以上の幅員を連続して確保すること
 - ii) 車両を乗り入れさせるために歩道を切り下げる場合であっても、幅員2m以上の平坦部を連続して確保すること
 - iii) 視覚障害者の安全な通行を確保するために、高さ15cm以上の縁石により区画すること
 - iv) 歩道面の高さは5cmを標準とし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて植樹帯、並木又はさくを設置すること
 - v) 舗装は、原則として、透水性舗装とすること
 - vi) 勾配は、原則として、縦断方向については5%以下、横断方向については1%以下とすること
 - vii) 歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は、2cmを標準とすること
- ③ 案内施設
 - i) 主要な交差点等においては、病院等の主要施設、エレベーター等の移動支援施設等を標識や視覚障害者誘導用ブロックで案内すること
 - ii) 上記の案内には、必要に応じて点字又は音声等により案内する設備を設けること
- ④ 立体横断施設
 - i) 垂直方向の移動等を少なくするよう、立体横断施設の設置に配慮すること
 - ii) 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な立体横断施設には、原則として道路用エレベーターを設置すること
- ⑤ その他
 - i) バス停、路面電車停留場、自動車駐車場等は、移動円滑化に必要な構造とすること
 - ii) 積雪寒冷地においては、必要な箇所に融雪施設等を設置することにより、冬季における移動円滑化を確保すること

3 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する信号機等に関する基準を定める規則(平成12年国家公安委員会規則第17号)

信号機等に関する移動円滑化基準は、都道府県公安委員会が、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、信号機、道路標識等の整備を行う交通安全特定事業を実施する際に適合が義務付けられた基準である。

- ① 信号機について、音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備すること等により道路の横断の安全を確保するための措置を講ずること
- ② 道路標識及び道路標示について、見やすく分かりやすいものとする

- (注) 1 国土交通省等の資料を基に当省が作成した。
2 下線は当省が付した。

資料5 社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）（抜粋）

（目的）

第1条 この法律は、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画の策定等の措置を講ずることにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発を図り、もって国民経済の健全な発展及び国民生活の安定と向上に寄与することを目的とする。

（定義）

第2条 この法律において、「社会資本整備重点計画」とは、社会資本整備事業に関する計画であつて、第4条の規定に従い定められたものをいう。

2 （略）

（重点計画）

第4条 主務大臣等は、政令の定めるところにより、重点計画の案を作成しなければならない。

2 主務大臣等は前項の規定により作成された重点計画の案について、閣議の決定を求めなければならない。

3～8 （略）

（社会資本整備事業に係る政策の評価）

第7条 主務大臣等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成13年法律第86号）第6条第1項の基本計画を定めるときは、同条第2項第6号の政策として、第4条第3項第2号の規定によりその概要が重点計画に定められた社会資本整備事業を定めなければならない。

2 主務大臣等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第7条第1項の実施計画を定めるときは、前項の社会資本整備事業に係る同条第2項の事後評価の方法として、第4条第3項第1号の規定により重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う旨を定めなければならない。

（注）下線は当省が付した。

資料6 「社会資本整備重点計画」（平成15年10月10日閣議決定）（抜粋）

1 （略）

2 重点計画の活用とその意義

（略）

今後の社会資本の整備においては、目標の達成度を定期的に評価・分析して、事業・施策のあり方に反映していくことが必要である。重点計画はこの観点から積極的に活用されるべきものであり、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実に行うものとする。

第1章 （略）

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

（重点目標）

(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

（指標）

・ 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物（注1）及び住宅のバリアフリー化（注2）の割合

【旅客施設の段差解消 39%（H14）→7割強（H19）】

【視覚障害者誘導用ブロック 72%（H14）→8割強（H19）】

【道路 17%（H14）→約5割（H19）】

【信号機 約4割（H14）→約8割（H19）】

【建築物 約3割（H14）→約4割（H19）、住宅 H19に約1割】

（注1）（略）

（注2）バリアフリー化：旅客施設及び道路については、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等がなされたもの

（以下略）

（注）下線は当省が付した。

資料7 基本構想の作成状況

(単位：市町村、%)

区 分	市町村数		
	平成17年10月調査	16年10月調査	16年1月調査
基本構想を作成済みの市町村	182 (33.8)	162(29.1) 【172】	137(24.4) 【146】
基本構想の作成に着手、又は平成16・17年度中に作成に着手する予定がある市町村	32 (5.9)	54(9.7)	68(12.1)
基本構想の作成を予定しているが、その時期は未定としている市町村	163 (30.2)	167(30.0)	192(34.2)
基本構想の作成予定がない市町村	162 (30.1)	173(31.1)	165(29.4)
合 計	539 (100)	556(100)	562(100)

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 「市町村数」欄の【 】内は、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人未満の旅客施設がある市町村で基本構想を作成している市町村を含む数を示す。

3 「市町村数」欄の()内は構成比(%)を示す。

資料8 特定旅客施設、道路、歩行者用信号機の移動円滑化の目標と現状

① 特定旅客施設

a 段差の解消

(単位：施設、%)

区分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条(段差の解消)に適合している施設数				社会資本整備重点計画に定める平成19年度までの達成目標	移動円滑化の促進に関する基本方針に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,742	2,739	2,735	2,758	902 (32.9)	1,068 (39.0)	1,200 (43.9)	1,343 (48.7)	7割強	原則として100%
バスターミナル	44	45	43	43	30 (68.2)	32 (71.1)	31 (72.1)	33 (76.7)		
旅客船ターミナル	8	9	8	9	3 (37.5)	5 (55.6)	6 (75.0)	7 (77.8)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (5.0)	7 (31.8)		
合 計	2,815	2,814	2,806	2,832	935 (33.2)	1,105 (39.3)	1,238 (44.1)	1,390 (49.1)		

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設である。

3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に適合している施設数の割合(%)を示す。

b 視覚障害者誘導用ブロックの設置

(単位：施設、%)

区 分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）に適合している施設数				社会資本整備重点計画に定める平成19年度までの達成目標	移動円滑化の促進に関する基本方針に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,742	2,739	2,735	2,758	1,776 (64.8)	1,988 (72.6)	2,048 (74.9)	2,222 (80.6)	8割強	原則として100%
バスターミナル	44	45	43	43	24 (54.5)	26 (57.8)	26 (60.5)	28 (65.1)		
旅客船ターミナル	8	9	8	9	3 (37.5)	4 (44.4)	4 (50.0)	5 (55.6)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	7 (33.3)	7 (33.3)	9 (45.0)	18 (81.8)		
合 計	2,815	2,814	2,806	2,832	1,810 (64.3)	2,025 (72.0)	2,087 (74.4)	2,273 (80.3)		

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設である。
 3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条に適合している施設数の割合(%)を示す。

c 身体障害者対応型便所の設置

(単位：施設、%)

区 分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第12条、13条及び14条（身体障害者対応型便所の設置）に適合している施設数				社会資本整備重点計画に定める平成19年度までの達成目標	移動円滑化の促進に関する基本方針に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,601	2,607	2,605	2,631	64 (2.5)	326 (12.5)	540 (20.7)	858 (32.6)	定めなし	原則として100%
バスターミナル	25	34	35	35	3 (12.0)	14 (41.2)	15 (42.9)	15 (42.9)		
旅客船ターミナル	7	8	8	9	0 (0.0)	1 (12.5)	3 (37.5)	4 (44.4)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	3 (14.3)	5 (23.8)	8 (40.0)	16 (72.7)		
合 計	2,654	2,670	2,668	2,697	70 (2.6)	346 (13.0)	566 (21.2)	893 (33.1)		

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上で、かつ、便所を設置している旅客施設である。
 3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第12条、13条及び14条に適合している施設数の割合(%)を示す。

② 道路及び歩行者用信号機

(単位：%、割)

区 分	現 状			社会資本整備重点計画に定める平成19年度までの達成目標	移動円滑化の促進に関する基本方針に定める平成22年までの達成目標
	平成14年度	15年度	16年度		
特定旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化率	17%	25%	31%	約5割	100%
特定旅客施設の周辺等の主な信号機のバリアフリー化率	約4割	未公表	51%	約8割	100%

- (注) 国家公安委員会・警察庁及び国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

資料9 色覚障害について

○ 色覚障害とは

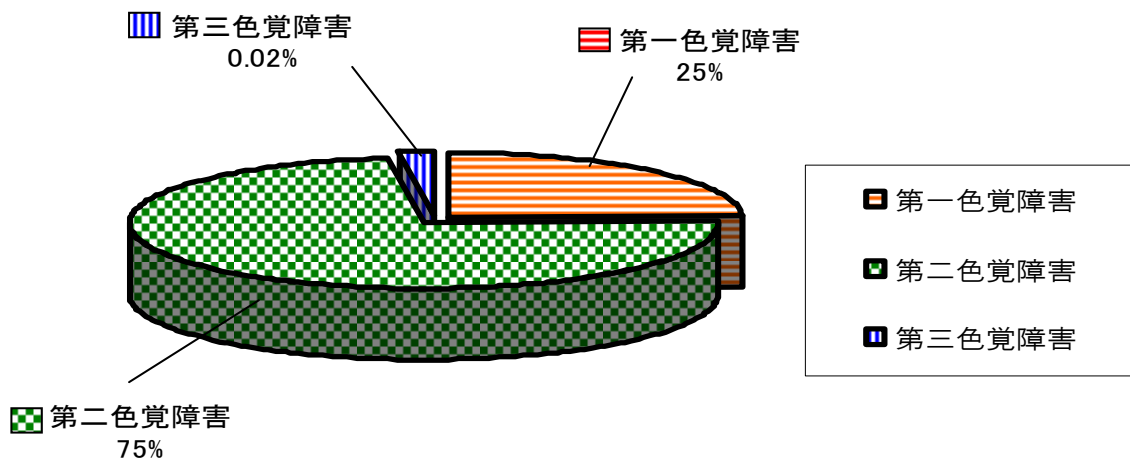
人間の目の網膜には3種類の錐体細胞があり、それぞれ赤、緑、青を感じる視物質を持っている。このうちどれかの機能が損なわれた状態が「色覚障害」である。

色覚障害の人の大多数は、赤感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第一色覚障害」（色覚障害全体の約25%）か、緑感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第二色覚障害」（色覚障害全体の約75%）である。赤と緑の視物質はどちらが失われても似た症状になり、赤～緑の波長域で色の差を感じにくくなるため「赤緑色覚障害」と総称されている。

青感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第三色覚障害」は色覚障害全体の約0.02%とまれで、黄～青の波長域で色の差を感じにくくなるため「青黄色覚障害」と呼ばれている。

2つ以上の視物質に変異を生じた人は色を見分けることができないので、「全色盲」と呼ばれているが、「全色盲」も「第三色覚障害」同様にまれである。

色覚障害者全体に占める種類別割合



○ 色覚障害のある人の割合

色覚障害の人の割合は、日本人の場合、大体、男性の20人に1人、フランスや北欧の男性ではもっと多く10人に1人、逆にアフリカ系の人では2～4%と少なくなっている。女性でも、日本では500人に1人、欧米では200人に1人くらいの割合で存在する。全世界の人口を65億人と仮定すると色覚障害をもつ人は約2億人、A B型の血液型の男性が世界では約2億人で大体その数に匹敵する。また、小中学校の40人学級（男子20人）の各クラスに必ず1人、男女100人の講演会場では2～3人、色覚障害の方がいるという計算になる。色覚障害がこのように珍しくはない現象であることを理解しておく必要がある。

○ 色覚障害がある人の見え方（大多数を占める赤緑色覚障害（第一色覚障害、第二色覚障害）の特徴）

- ・ 第一色覚障害では、最も長波長側の視物質に変異があるため、赤が暗く感じられる。そのため「濃い赤」はほとんど「黒」に見える。
- ・ 彩度の高い色に比べ、彩度の低い色ではさらに識別が難しくなる。「水色とピンク」「灰色と薄い水色、薄緑」などがそれぞれ同じように見える。
- ・ 赤と緑の一方の視物質がない分、色の識別において青視物質に依存する割合が高いため、青色への感度はむしろ高い面がある。赤と緑や黄色と黄緑はほとんど同じ色に見えるが、緑と青緑は全然違う色に見える。

(注) 1 神奈川県資料（「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン（平成16年3月）」）に基づき当省が作成した。

2 下線は当省が付した。

資料 10 日本の色覚障害者及び身体障害者の数

(単位：千人、%)

区 分	男 性	女 性	計
人 口	62,295	65,392	127,687
色覚障害者数(推計)	3,115 (5%)	131 (0.2%)	3,246 (2.5%)
身体障害者数(在宅)	-	-	3,245

(注) 1 人口は、総務省統計局の「平成 16 年 10 月 1 日現在推計人口」による。

2 身体障害者数(在宅)は、厚生労働省の「身体障害児・者実態調査」(平成 13 年)結果による。

3 「色覚障害者数」欄の()内は、色覚障害者数の割合を示す。