

2020 年度（第 25 回）  
**添乗員能力資格認定試験**  
(解答と解説)

試験実施日：2021 年 1 月 26 日（火）

**一般社団法人 日本添乗サービス協会**

## はじめに

本試験制度は、当協会の正会員および賛助会員である企業に所属する添乗員および添乗業務に従事する準会員に対し、その添乗業務の実施の能力に関し一定以上の水準にあることを資格として認定することにより、添乗員が自主的に添乗業務実施の能力の向上に努めることを目的として、平成8年協会設立10周年を期に、「添乗員能力資格認定試験制度」として導入されたものです。

従来、添乗員の能力については、各派遣会社が自社に所属する添乗員の経験、スキル、得意分野等に応じてランキングを設けていましたが、会社ごとにその基準が異なっているため、各方面から旅行会社が安心して添乗業務を依頼できるように添乗員の能力レベルに関する統一基準を協会で作るべきとの声が高まり、本試験制度によりその能力を認定することとしたものです。

本試験実施以来、その年度によって受験者数には変動があるものの毎年、日本各地に会場を設けて着実に実施してきており、試験問題も回を重ねるごとに充実が図られ、最近では、単なる〇×ではない実務に即したレベルの高い記述問題が出題されているとの評価も各方面から受けるようになっていきます。

協会では、観光庁からこの添乗員能力資格認定試験制度に対する後援も頂いており、更に試験制度を充実させるべく取り組んでおります。また、本試験制度を業界全体にさらに浸透させ、多くの受験者を募るとともに資格を認定された添乗員の方々が多数業界で活躍することによって、本試験による資格制度の認知度を高め、冒頭に述べた発足当初の目的に加えて、添乗員の社会的地位を少しでも向上させることを目指してゆきたいと考えております。

この「解答と解説」には、今年度の試験問題と出題の意図および解説とともに本試験制度の概要も記載されており、これをお読み頂ければ本制度の全体像が解るようになっていきます。

受験された添乗員の方々には、試験を振り返って今後のさらなる能力向上のための資料として、これから本試験を受験しようと考えておられる添乗員及び添乗員を目指しているの方々には事前学習のための有力な参考書として活用して頂ければ幸いです。

また、添乗員派遣会社の幹部の方々には、添乗員のなお一層の能力向上を図るため、この問題・解説を社内研修の副読本の一つとしてご利用頂ければ幸いと存じます。

添乗員各位、添乗員派遣会社幹部各位ならびに旅行業界の皆様はこの「添乗員能力資格認定試験制度」に対するなお一層のご理解とご協力をお願いする次第です。

一般社団法人 日本添乗サービス協会  
会長 三橋 滋子

## I 添乗員能力資格認定試験について

### 1 添乗員能力資格認定制度発足の経緯

この制度は、当協会の発足以来添乗員の能力向上を目指す資格制度として検討されてきた添乗員評価制度に端を発しています。

添乗を専業とする派遣添乗員は、協会が実施する「旅程管理研修」を修了し、旅行業法で定められた「実務の経験」を経て「旅程管理主任者」の資格を取得し、添乗員としてひとり立ちして添乗業務を行っております。

しかしながら、多くの場合、資格取得後は、彼らは具体的な目標感を持ってないまま一定の添乗経験を経た後、自分はいったいどの程度の能力を持った添乗員なのだろうかと自己検証してみても基準となる客観的な尺度がないため、身近な先輩添乗員を見て目標にし、仲間内で難しいとされる仕事をうまくこなした結果、自分の能力はこの辺にあるのかなと手応えを自分なりに感じているのが実態です。

添乗員が所属する派遣会社は、添乗員を経験年数、技能、業務経歴、適性・特技等多くの要素から評価し、その会社独自のランキングを行っております。

このように、派遣会社、旅行会社それぞれの尺度で評価を行っていますが、評価される添乗員にとってみれば、それぞれの評価は自分自身とは関係なくなされているので、自らを向上させる動機付けに結びついているものではありませんでした。

当協会の資格認定制度は添乗員に職業意識の自覚を促すとともに、今日まで身に付けてきた知識・経験を添乗員の能力として評価するとどの段階にあるかを客観的に確認する尺度としてもらうこと及び、添乗員の社会的地位の向上に資することを目標としているものです。

さらに、制度導入当初は「添乗員能力資格認定試験」の受験対象を派遣添乗員のみに絞って実施しておりましたが、現在はこれに加え、旅行会社の社員添乗員やスタッフの方々、添乗員を目指している諸氏も受験できるように窓口を広げております。

また、協会は資格を取得するための「旅程管理研修」、現役の添乗員の方々のレベルアップを目的とした「添乗員ブラッシュアップ研修」を協会発足当時から実施しておりますが、この「添乗員能力資格認定試験」制度を導入することにより協会として一貫した研修体系の確立という面からも意義のある制度であると考えております。

### 2 認定試験の目的

- (1) 添乗員として身に付けてきた知識・経験を添乗員の能力として評価すると、どの段階にあるかを客観的に確認する尺度とすること。
- (2) 添乗員の社会的地位の向上に資すること。すなわち、認定された添乗員が社会的にもそれに相応しい評価を受け、派遣会社及び旅行会社からもそれ相応の待遇を受けられるようにすること。

### 3 認定の区分

- (1) 国内1級、国内2級：国内のみの添乗業務（1、2級の別は後記）
- (2) 総合1級、総合2級：海外を中心に国内も加えた添乗業務（1、2級の別は後記）
- (3) 3級：国内及び海外（但し、国内を主とする）の基本的な添乗業務

### 4 認定の申請・資格

原則として、1、2級については協会の正会員及び賛助会員に所属する従業員及び添乗員で認定を受けようとする下記の（1）又は（2）の資格を有するもの。

- (1) 1級：添乗業務の経験が2年以上、または通算の添乗日数が200日以上

- (2) 2級：添乗業務の経験が1年以上、または通算の添乗日数が100日以上  
(注1) 添乗経験：2021年1月1日時点での添乗経験年数  
(注2) 添乗日数：2021年1月1日時点での添乗日数（国内、海外の行く先別は不問）  
(3) 3級：添乗業務の経験、添乗日数の有無等は問わない（誰でも受けられます）。

## 5 認定の申請料

- (1) 1級：7,000円 (2) 2級：5,000円 (3) 3級：3,000円

## 6 試験日

- 1級一次、2級および3級：2021年1月26日（火）  
1級二次、小論文提出（提出締切日：2021年3月16日（火））

## 7 試験実施地区

- 1級一次、2級、3級：札幌、東京、名古屋、大阪、福岡、那覇

## 8 認定の方法

次の学科試験、小論文により総合的に判断し、その経験を基礎に他の模範となるに相応しく、能力の水準に達していると認められるものに対して行う。

- (1) 学科試験  
「学科試験の範囲・内容」、「学科試験出題のねらい」及び「試験問題概要」は後掲。  
(2) 小論文  
小論文は1級の二次で実施。

## 9 認定者

すべての認定者に対して、「認定証」を授与し、1級の認定者に対しては、認定したことを証する「認定バッジ」を併せて授与する。

## 10 学科試験科目の範囲・内容

### (1) 業務知識（含一般教養）

この科目では旅行関連業務知識及び、一般教養について下記の2点についての理解度、知識について問うようにしています。

- ①旅行業界から求められている観光地理等の旅行関連業務知識及び、契約社会化の進展に対応するための旅行業法・旅行業約款等の内容については十分理解しているか。  
②添乗業務に関係すると思われる、歴史、地理、政治、社会及び、時事に関する事項を中心に出题し、添乗員である前に社会人としての教養が身に付いているか。  
(注) 3級については、添乗員として添乗業務を的確に実施するための基本動作、問題が生じた際に臨機応変な対応が的確に取れるかどうかを出题します。

### (2) 実務

この科目では以下の3点についての能力、理解度を問うようにしています。

- ①旅程管理業務、団体管理業務、旅行サービス受領援助業務、旅行準備業務、旅行終了後業務、資金等管理業務、追加援助業務（旅行の都度特約で基本的な添乗業務以外に付加される添乗業務）を的確に実施することができる添乗員としての基本動作が身に付いているか及び、平常的に起こり得る手配確認・変更・追加等への適切な対応ができるかどうか。  
②交通機関の運行が大幅に遅延した場合、旅行先で災害、戦乱等が発生した場合、旅行団

体の構成員に死傷者が出た場合、その他異常な事態が生じたことにより旅行計画の実施に重大な支障が生じた場合等に臨機応変に適切な対応が取れるかどうか。

- ③添乗員が旅行業務を行う場合の旅行会社、旅行者、旅行サービス提供機関及び、第三者との間における法的な地位と添乗業務を実施する際に生じる法的な責任及び、権利の関係を理解しているかどうか。

### (3) 英語

添乗員が添乗業務を行うにあたり、必要とされる語学力（協会としては、1級は英検準1級程度、2級は英検2級程度の語学力が必要と考えています）を問うようにしています。また、添乗の場で使う英語は、聞いたり話したりする比率が圧倒的に多いという実態に合わせて、リスニングとディクテーションを重視しその比率を高くしています。

- ①リスニングの問題は、シチュエーションを英語で出題しています。  
②ディクテーションは、読まれた文章を聞き取ることにより、1級はその文章のほとんどを、2級はその一部をのみ、解答用紙に記入させるようにしています。  
③その他の問題については、問題の難易度、語彙で各級に格差を設けています。

## 11 学科試験科目別出題のねらい

### (1) 業務知識（含一般教養）

旅行業界から指摘されている添乗員の観光地理等の旅行関連業務知識不足への対応及び、契約社会化の急速な進展に対応するための法令・約款等の業務知識、理解力を問う問題を出題することになっています。また、社会人としての共通の比較的身近な、話題性のある一般教養的なものも選んでいます。

この科目で主として求めるレベルは新聞等の記事の概略程度であり、添乗員としてよりもむしろ社会人の常識として知っていて欲しいということであって、それ以上の専門的あるいは学術的なものまで要求しているものではありません。但し、最近カタカナ用語が頻繁に使われるようになっており、旅行業界の中で仕事をしていく上で知っておく必要のある言葉も増えてきました。情報に敏感になることは添乗員にとって必要であると思います。

なお、3級については、上記10(2)添乗実務の①の範囲内で、添乗員として添乗業務を的確に実施するための基本動作が身に付いているか、また、トラブルが生じた際に臨機応変な対応が的確に取れるかどうかを問う問題もこの科目の中で出題しています。

但し、3級の受験対象者には添乗員を目指している人も含まれていること、また、添乗経験の浅い人は一般的に国内を中心に添乗することが多いと思われること等の理由から、国内添乗を主とした内容の問題を出題することになっています。

### (2) 実務

添乗員として業務を的確に実施するための基本動作が身に付いているか、また異常事態が生じた場合には、臨機応変な対応が的確に取れることがベテラン添乗員に求められる能力であるという考え方にに基づき、この科目の問題を作成しています。

添乗業務を的確に実施してゆくためには、豊かな知識や積極性、旺盛な行動力に加えて、その時々状況に応じて問題点を整理し、分析し、的確に判断して必要とされることを組み立てるといった総合的で知的な作業が必要です。しかも、この一連の作業は旅行という常に刻々と変化する状況下で行われるため、遅滞なく適切な対応をするには実際の日頃の学習や添乗業務で得た知識や積み重ねられた豊富な経験が最も重要となっています。

このような観点から、本試験では添乗の実務経験で培った一定レベル以上の能力を保持しないと問題の本質を捉えがたくかつ、解答を考え難い問題（例えば、日程全体を見据えた対応策の措置等）及び、記述式解答形式の維持を進めて当協会の試験問題としての独自性を維持しつつ、添乗業務の実際に即した内容の出題を心がけています。

実務問題の記述式解答形式での出題は、○×形式や選択形式では得られない解答者の実戦経験に裏打ちされたこの作業過程を見ようという当協会及び、出題者の意図に基づくものであります。

従って、この科目においては、事例研究的な問題の出題により旅行・添乗関連知識を踏まえた添乗実務上の総合的対応力を問うこととしています。

なお、添乗員が旅行に同行しているのは、旅行に参加しているお客様に対して計画通りに確実に旅行を実施することと、参加しているお客様の安全を図ることが第一の目的です。そのために、添乗員には旅行を実施する上での一定の「地位」があり、旅行会社に対して業務を確実に遂行する「責任」を負っています。この責任を果たすということが具体的にどういうことなのかということを経験して頂くこともこの科目における出題目的の一つとなっています。

トラブルを未然に避け、あるいは被害を最少にするために何をどう捉えて判断したら良いのか、旅行会社、お客様、添乗員との関係において添乗員の責任をどのように考えるべきか、またその責任を果たすために添乗員の立場としてどのように対処するべきか、これらは添乗員の能力として極めて基本的であるとともに重要でもあると考えております。

また、添乗員が遂行した業務に対し、状況によってはあるいは、遂行業務の内容によっては過失の有無を添乗員が問われる可能性もあることを認識するとともに、そのような事態に陥らないよう、対応能力の更なる向上を図る必要があることを再認識して頂きたいと考えています。

### **(3) 英語**

リスニング、ディクテーションの問題は、世界各地にわたる広範な旅行歴をもつネイティブ・スピーカーに協力頂き、添乗員が遭遇しやすい状況を良く説明した上で、自然で解り易いものにして出題することとしています。

読解力、語彙力の問題は、前述のように1級については英検準1級のレベル、2級については英検2級のレベルを目安に出題しています。内容は、旅行と添乗業務に関連の深いテーマ、知っていて欲しい表現を中心に選んでいます。

## **12 学科試験問題の出題の考え方**

### **(1) 基本的な考え方**

#### **1) 品位と難易度（レベル）**

一般社団法人日本添乗サービス協会が実施する試験として相応しい品位と一定の難易度（レベル）を維持するよう心がけています。

特に、観光庁から本試験制度に対する後援を頂いていることから、より一層の品位維持と内容の充実に心がけていくことが重要であると考えています。

#### **2) 添乗実務経験の重視**

添乗の実務経験で培った一定のレベル（受験資格を意図）以上の能力を保持していない

と解答が導き出し難い問題作成に努めています。

- ①問題処理の当面の対応に終わらない、日程全体を見据えた対応策が必要な問題及び、些細な徴候から将来の問題発生を予測する問題等。
- ②航空機・列車・バス等の座席、ホテルの部屋等のアサイン、空港・駅ホーム等での誘導等の添乗業務独特の技術に関する問題等。

## (2) 問題作成に配慮すべき事項

- 1) 旅行業法及び、標準旅行業約款（主として募集型企画旅行）の重視
  - ①旅行業務に関連しかつ、添乗員に必要なと思われる項目（例えば、旅程管理、旅程保証、特別補償等）についての出題を継続していきます。
  - ②旅行業法改正時等に新たに追加された、「解除権及び、苦情、条件相違等はその場で申告する、個別申請による旅程保証約款」等についての出題も考慮していきます。
- 2) 本試験制度の拡大
  - ①3級に関しては、添乗員を目指している人をも考慮しつつ、添乗経験1年前後の添乗員が経験する可能性が高いと思われる事例を中心に、かつ、この期間は一般的に国内を中心に添乗することが多いと思われることから、国内添乗を中心とした内容の出題を心がけています。
  - ②さらに専門添乗員の最上級の設定も意識しての問題作りを考えていきます。
- 3) 契約社会化の進展
  - ①契約社会化の進展、消費者の権利意識のより一層の顕在化を意識するとともに消費者保護法の浸透を意識した問題の出題も検討していきます。
  - ②激増する苦情、損害賠償請求等への対応も意識した問題作りを心がけています。

## (3) 問題作成のポイント

- 1) 募集型企画旅行を前提とする問題  
受験者が従事するのはほとんどが募集型企画旅行と思われること及び、手配旅行では旅程管理業務が生じないこと等から試験問題には適当ではないと考えています。
- 2) 旅行業法・旅行業約款を意識した問題  
急増しているお客様と旅行会社のトラブル・苦情等への適切な初期対応能力醸成と苦情処理費用の派遣会社（添乗員）への請求の増加傾向に対応するための添乗員の責任範囲等の自覚のための問題を意識して作成しています。
- 3) 添乗員に要求される基本的な業務知識問題  
旅行会社やお客様から添乗員のミニマムスタンダードとして要求されている観光地理及び、旅行関連業務知識（JR 営業規則、宿泊約款、航空運送約款、時差計算、出入国・検疫規則等）の問題を引き続き重視していきます。
- 4) ビジュアル化した問題
  - ①観光地・観光スポット等の写真の使用等を用いた問題の継続を検討していきます。
  - ②観光地図、時刻表等の使用による問題のビジュアル化も継続を検討していきます。
- 5) 添乗業務に密接に関連のある問題  
現在話題となっている観光地に関する問題は勿論のこと、添乗業務における添乗員の責任が追及された裁判での判例等も出題の検討を行います。
- 6) 実務問題では奥行きのある問題  
単に当日の出来事や当面の事柄だけの問題ではなく、翌日以降の日程にも配慮する必要がある、あるいは、直接的な問題だけではなく他の問題にも波及する等の添乗業務では当たり前の、日程やツアー全体を俯瞰して判断すべき、広範囲で奥行きや深みを感じさせる問題作りを行っていきます。

7) 添乗技術・技能に関する問題

この言葉の定義づけは難しいですが、イメージとして例えば、部屋割り、混雑する空港や駅ホームでの旅客誘導等は添乗業務に関わる技術と言っても良いでしょう。そのような添乗技術に独特の能力や知識に関わる問題作りを行うよう心がけていきます。

8) 社会的に注目を集め、業界でも不祥事が発生している問題

顧客リスト紛失等の個人情報保護やプライバシー侵害等の問題も検討していきます。

9) 問題に沿った日程表の作成

日程表は、出題する問題のイメージがしやすい、問題の意図が受験者に理解できる及び、その問題に奥行きや深みが出てくるシチュエーションになっているかが大変重要であると考えています。

従って、日程表は出題する問題の内容やねらいに呼応して作成するものであり、売れ筋コース、人気観光地等を考慮することは望ましいが、日程表を作成してから出題する問題を考えているのではないということを付け加えておきます。

10) 語学（英語）について

添乗員に不可欠な会話を問うという観点からヒアリングは引き続き重視していきます。

**(4) 今年度の問題の概要**

当協会の人材育成委員会における添乗員能力資格認定試験検討会の出題方針に沿って問題作成をしていますが、特に実務における記述式解答問題については、前年に引き続き国内、総合とも下記事項を重点に盛り込んで内容の充実に心がけました。

①業法・約款の正しい理解を必要とする問題。

業務知識及び、実務の記述式問題での出題に上記のことを重視しています。

②業法・約款・民法の法的背景に焦点を当てた問題。

約款に対する旅行客の認識が高まっている傾向を踏まえ、添乗員に必要な業法・約款のほか、宿泊約款、消費者契約法や社会一般常識（民法、商法等）などの知識の習得を意識してもらうための問題作成に重点をおきました。

③添乗経験を重視するため奥行きのある問題。

実務の記述式問題で、日程表とのリンクで全体の日程を勘案して解答を導き出す必要のある問題作成に重点をおきました。

④旅行客の権利意識が顕著になっている昨今、トラブル発生の際の問題点の把握及び、問題解決に当たる際には一定の法的知識が不可欠であることを認識してもらえるような問題。

⑤添乗員に対し注意義務を喚起する問題。

⑥問題のテーマは過去に出題したものと同様であっても、状況や問題の背景に奥行きを持たせて、受験者の様々な能力を判定することができる問題。

⑦過去の出題の中から類似の問題を出題。「解答と解説」をもとに事前学習される傾向を踏まえて、学習した受験者に対して若干のメリットを与えるとともに、今後の「解答と解説」の活用を図ることをも今年度の目的の一つとしています。

⑧1、2級同一テーマでの出題については、同一設問での出題のほか、設問の仕方、ヒントの出し方により難易度に差を設けるようにしています。

**(5) 1級、2級、3級のレベル格差及び、各級における求められる（望まれる）能力レベルの考え方**

後記参考1「級の難易度（レベル格差）の考え方」（表）を参照のこと。

後記参考2「添乗員の各級における求められる（望まれる）能力レベル」を参照のこと。



参考1

資格認定試験の「級の難易度（レベル格差）の考え方」（英語を除く）

出題の際の級の難易度（レベル格差）は主に下記の各項目を組み合わせ調整する。

1. 業務知識（含一般教養）【選択・穴埋め・〇×・記述式】

考慮すべき項目	1級	2級	3級
① 問題自体の難易度	やや高い	やや高い	基礎的
② 要求される解答は	〇×・選択・記述式	〇×・選択・記述式	〇×・選択・記述式
③ 要求される解答数	普通	普通	普通
④ 解答を導くヒント	少ない	普通	普通
⑤ 問題の深さと範囲	比較的深くて広い	比較的深くて広い	浅く・広く

2. 実務【記述式】

①問題の生じた原因がどちらかと言うと	問題をよく読みこまないと見つけ難い。	比較的判り易い又は明示されている。	添乗員としての経験の浅い人、ないしはこれから添乗員になろうとしている人が、添乗業務を的確に実施するための基本動作を理解しているかを問う問題とする。
②問題の生じた原因はどのようになっているか	複数以上の要因が影響しあっており、時には複雑に絡み合っておりその分析には困難が伴う場合もある。	一つ乃至二つ程度の要因から成り立っており。その解析は比較的容易である。	
③解決に向けての対応方を考える際には	数通りの検討が必要で当面の対応では解決しない。	当面の対応を行えばとりあえずは解決する。	
④適切な対応策を考える際には	判断が分かれがちになり対応策の選択には十分な検証が必要な場合もある。	比較的に判断しやすく、対応策も選択し易い。	
⑤解答を考えるに当たって	考察、考慮すべき要素や背景が多々あり俯瞰すべき範囲も広く当面の処理、対応のみでは要求課題への解答としては不足する。	一定の要素や背景を考慮すれば良い場合が多く、考察の範囲も比較的限定的。主に当面の対応を導き出せば要求される解答を満たす。	
⑥法的背景を踏まえて解答を考える必要のある問題の場合は	その根拠を自らが導き出す時にはその課題についても問題には記述が無い場合自ら発見を求められる場合もある。	注意すればその課題が要求されているのに気づく又は解答を指示されており、根拠等についてはヒントが提示されている場合もある。	

## 添乗員の各級に求められる（望まれる）能力レベル

### 業務知識・実務

**1級：**他の添乗員の模範となる能力を所持している。

- ・幅広い添乗知識、添乗技術、経験、ネットワークを有しており、的確かつ効率的な旅程管理を遂行することができる。
- ・どのようなトラブルに遭遇しても、経験やネットワークを駆使して、的確かつ効率的な対処を行うことができる。
- ・ツアーの形態や旅行先に左右されず、また、あらゆる客層に対しても常に高品質な添乗サービスを遂行することができ、多くのファンを獲得している。

**2級：**状況に応じて柔軟な対応ができる能力を所持している。

- ・基礎的な添乗知識、添乗技術を応用し、的確な判断に基づいた旅程管理を遂行することができる。
- ・難易度の高いトラブルに対して、自らの判断で的確な対処を行うことができる。
- ・多種多様なツアー形態、旅行先、客層に対しても、自らの力で、質の高い添乗サービスを遂行することができる。

**3級：**基本的な添乗が十分に行える能力を所持している。添乗員としての基本的な行動を十分とることができる能力を所持している。

- ・基礎的な添乗知識、添乗技術を有しており、マニュアルにそった旅程管理を遂行することができる（と思われる）。
- ・発生頻度の比較的高い基本的なトラブルに対して、マニュアルや他者のアドバイスを受けることにより対応することができる（と思われる）。
- ・基本的な接客技術を有している。日帰りバス等のツアー形態においては、他者のアドバイスを受けながら、安定した添乗サービスを遂行することができる（と思われる）。

### 語学（英語）

**1級：**相手の言うことを正しく聞き取ることができる。また、こちらの言いたいことを適切に表現することができる会話力を有している。

読解力、語彙については、英検準1級程度のレベルを目安（期待）とする。

**2級：**恥ずかしくない程度の英語で、相手に誤解されることなく自分の言いたいことを相手に伝えることができる等、お互いに意思の疎通ができる会話力を有している。

読解力、語彙については、英検2級程度のレベルを目安（期待）とする。

### 13 2020年度の試験結果及び年度別申請者数・認定者数

年 度		総合1級	総合2級	国内1級	国内2級	3級	計
11年度	申 請	115名	130名	86名	181名		512名
	認 定	20名	59名	14名	80名		173名
12年度	申 請	41名	72名	48名	88名		249名
	認 定	15名	37名	16名	48名		116名
13年度	申 請	80名	78名	35名	45名		238名
	認 定	39名	36名	20名	24名		119名
14年度	申 請	24名	26名	26名	16名		92名
	認 定	20名	16名	15名	12名		63名
15年度	申 請	31名	37名	13名	15名		96名
	認 定	12名	26名	12名	13名		63名
16年度	申 請	27名	16名	7名	16名		66名
	認 定	16名	11名	3名	12名		42名
17年度	申 請	68名	55名	43名	70名		236名
	認 定	26名	33名	17名	47名		123名
18年度	申 請	16名	16名	11名	8名		51名
	認 定	7名	8名	10名	6名		31名
19年度	申 請	35名	21名	22名	22名		100名
	認 定	23名	11名	13名	17名		64名
20年度	申 請	20名	15名	23名	43名		101名
	認 定	7名	9名	10名	19名		45名
21年度	申 請	8名	20名	8名	23名	92名	151名
	認 定	5名	14名	4名	17名	87名	127名
22年度	申 請	22名	13名	18名	37名	56名	146名
	認 定	14名	8名	12名	28名	49名	111名
23年度	申 請	19名	18名	16名	33名	75名	161名
	認 定	6名	13名	10名	17名	67名	113名
24年度	申 請	17名	11名	14名	34名	91名	167名
	認 定	10名	7名	6名	18名	89名	130名
25年度	申 請	25名	9名	26名	25名	87名	172名
	認 定	17名	8名	21名	18名	79名	143名
26年度	申 請	19名	5名	15名	7名	33名	79名
	認 定	10名	4名	11名	5名	28名	58名
27年度	申 請	10名	4名	8名	9名	16名	47名
	認 定	5名	0名	2名	3名	10名	20名
28年度	申 請	4名	3名	8名	7名	10名	32名
	認 定	1名	2名	5名	5名	8名	21名
29年度	申 請	12名	59名	17名	77名	20名	185名
	認 定	5名	29名	4名	44名	13名	95名
30年度	申 請	30名	93名	26名	99名	76名	324名
	認 定	10名	43名	19名	55名	48名	175名
2019年度	申 請	13名	55名	8名	33名	70名	179名
	認 定	5名	25名	6名	22名	51名	109名
2020年度	申 請	24名	62名	18名	46名	40名	190名
	認 定	13名	38名	9名	31名	34名	125名
計	申 請	691名	865名	502名	964名	666名	3,688名
	認 定	303名	470名	241名	566名	563名	2,143名

## II 採点の感想

### (1) 業務知識 (○×、四択、穴埋め、選択式解答等)

- 1) 過去問題と同様、一般教養を加味した「業務知識」として科目編成を行いました。
- 2) 解説書等による事前学習により、出題傾向を把握できている受験者が見受けられ、且つ、コロナ禍により学習する時間が今まで以上にあったことから、従来の解答より向上しています。
- 3) お客様からすると、添乗員はお客様より国内・海外を問わず観光知識があると思っており、特に主要な観光地や地名・温泉などは当然知っていると思っています。また、その観光地や温泉がどこにあるか、何県にあるのかも言わずもがなでしょう。都道府県名を漢字で正確に書けず得点できていない方がいたことも残念です。この仕事に就く以上、国内旅行の添乗員を目指す方は国内の地理・観光地情報を、海外旅行の添乗員を目指す方は海外の地理・観光地情報を完全に把握すべきです。ガイドブック等での勉強はもとより、最近はテレビや雑誌でも新たな観光スポットが取り上げられています。是非、これらからの情報入手に努め、どのようなお客様からの質問にも答えられるよう情報に敏感になって頂きたいと思います。
- 4) 業法・約款については、理解力が身に付いていない、あるいは約款に対する認識が甘い添乗員も散見されました。この仕事をしていく上で法令・約款を理解することは重要です。知らなかったり、或いは間違った理解をしていることで、後々トラブルになることも少なくありません。自らを守るという意味でも、よくある事象については正確に理解して対応することが大切です。
- 5) 日頃から添乗業務に必要な観光地理や、JR・航空会社等の約款・出入国・検疫・時差計算等の基本的な知識を身につけるべく努力している人（正確に記憶している）と、何となく過ごしている人（知っている、聞いたことはあるが正確には覚えていない）との違いが浮き出しています。正確に覚えていないのであやふやな解答を記入したと思われる例も多く見受けられました。
- 6) 特に、地名と場所は正確に把握することが必要です。今回の採点を行い、感じたことは受験者が多分分かっているのだろうということは感じられるものの、正確に把握できていないために点数をとれなかった方が多かったということです。これは、国内・海外問わず感じられました。自分で確実に把握できていないことは、その都度確認をして正確に把握できるよう習慣づけて頂きたいと思います。
- 7) 一般教養的要素の高い問題については、ことさら教養を求めて勉強することを要求しているのではなく、旅行・添乗関連の新聞記事やTVニュースに少し注意をして読み、見て頂ければ、解答可能な問題であると思っております。
- 8) この科目において、今回一般的な知識を問う問題のほか、日本の都道府県や国土の特色、日本の国立公園、日本の世界遺産、或いは時事用語に関する問題等を出題しましたが、全体として、私たちが住んでいる日本国内のことをあまりにも知らなさ過ぎる方が多く、また新聞・テレビ等のニュースを全く見たり、聞いたり、読んだりしていないのではという感じを今回も抱かざるを得ませんでした。
- 9) 国内旅行専門の添乗員はもとより、海外旅行専門の添乗員といえどもお客様の大半は日本人、日本国内（特に都道府県名）のことを知らないでは、「私は海外専門の添乗員なので」と言い訳をしても、添乗員というより一社会人として恥ずかしいのではと思います。
- 10) 総合1・2級、国内1・2級で設問7として今年度は穴埋めの問題を設定いたしました。また、3級についても最新用語を穴埋め問題として出題しました。業界或いは一般的によく使われる言葉なので、ある程度は理解していると思いましたが、得点できている方は非常に少なかったのは残念でした。

仕事の上で、お客様とも色々な話をされるとと思いますが、テレビ、新聞などでニュースや話題になっていることは出来るだけ把握し（専門家ではないので、深く知る必要はないと思いますが）、お客様と話ができるよう前にも述べましたが情報に敏感になって頂きたいと思っています。

- 11) 日常の仕事の中で、お客様と話したり、伝えたり言葉としてやり取りすることは少なくないと思いますが、文章として書いたりすることは少なくなっています。（メモ書き等はたくさんされると思いますが・・・）可能な限り、書く訓練はするべきだと思います。文字を書くことで、漢字や言葉を正確に記憶することができるのではと思っています。

最近では、添乗員に限ったことではなく、ほとんどキーボードで何もかも行っているのが実態で、漢字が書けなくなっている人が増えていますので、書くことも訓練する必要があると思います。

- 12) 業務知識（100点満点）の級別最高点、最低点、平均点は下記の通りです。

・国内1級	：	最高点	85点、	最低点	43点、	平均点	67.3点
・国内2級	：	最高点	87点、	最低点	40点、	平均点	65.7点
・総合1級	：	最高点	88点、	最低点	46点、	平均点	72.9点
・総合2級	：	最高点	88点、	最低点	48点、	平均点	72.2点
・3級	：	最高点	90点、	最低点	52点、	平均点	71.8点

## （2）実務（記述式解答問題）

- 1) 「発生が平常時的なもの及び、異常時的なもの」、「添乗員の地位と責任に関するもの」を一つの科目としてまとめ、「添乗実務」としての科目での出題を継続しています。
- 2) 特に実務問題に関しては、過去問の事前学習の効果でしょうか、全体的に解答の記述方が論理的で精度が向上している人と、そうでない人との差が今年度もかなり明確に点数に反映しているように感じられます。
- 3) 一方、頭の中で整理しないで書き始めた結果でしょうか、記述内容の前半部分と後半部分とで論理的におかしい、すなわち矛盾した記述の解答が今年も何件か見受けられました。
- 4) 誤字、誤記、漢字・かな混在記述、脈絡のない文言の羅列等については、相変わらず今回も多く見受けられました。また、昨年同様、限られた仲間、社会だけで使われる一般的なでない略語、あるいは解答枠内を大きくはみ出した記述や、記述内容を何本もの矢印で移動させたり付け加えたりしたメモ書きのような答案が何件か見受けられました。

総じて、正しい日本語を用い、よい文章を書こうという意欲に乏しいと感じられる添乗員が多いように思われます。

優れた添乗員として信頼され、尊敬されるには、お客様との会話においては勿論のこと、文章作成においても自分の国の言語、文化を大切にすることが重要だと思っております。

- 5) 問題をよく読まない、あるいは理解しないまま解答を考えると当面の問題の処理方に終始することになってしまいます。

問題によっては、今日の昼間に発生した問題がその場の処理だけではなく、明日以降も対応が必要になることは日程表をよく見れば分かるようになっていきます。

日程表も設問文もそのような意図を持たせて作成しているからです。

また、解答も単に当面の対応策を脈絡も無く書き連ねるだけでは間違っていないのですが、この試験の解答としては不足していることとなります。

出題意図に呼応した様々な対応策やその優先順位、結果の想定と影響及び、必要によっては法的背景等も踏まえた記述が求められているからです。

- 6) 旅程保証の意味、債務不履行との違い、旅程保証、特別補償と損害賠償の違いを理解できていない受験者は相変わらず多く見受けられます。一例を挙げれば、

\* 日程表記載事項からの変更と旅程保証との関係

\* 特別補償制度が適用される諸条件

\* 旅程保証が適用となる諸条件

\* お客様への安全配慮義務の意味

\* 添乗員の責任の有無に関する問題

\* 団体管理に関する問題

- 7) 日程表に記載された旅行サービスが提供できなかった場合はすべて旅程保証の対象となり変更補償金を支払わなくてはならない、また自由行動中は特別補償の対象外である、と誤った理解をしている添乗員が相変わらず多いようです。

(免責事項の理解力欠如及び契約不履行の意味についての理解不足)

- 8) 試験結果から判断すると、この試験に受験資格のある添乗員（数名ですが添乗日数 3000 日以上を経験豊富と思われる添乗員）であっても、添乗員の評価が添乗日数の多少及び、お客様のアンケートの良し悪しで行われている現実もあって、多くの人は旅程管理業務、約款の内容等の理解が不正確なまま添乗していることが実態であるように思われます。
- 9) 今年度は過去に出題した問題を若干アレンジした問題を出題していますが、過去の「解答と解説」に記載した解答のポイントを熟読していると思われる解答の記述が特に 1 級の方で数名見受けられました。解説書、あるいは TCSA のホームページによる事前学習が根付きつつあるように思われ、出題者として嬉しく感じています。
- 10) 事故・トラブルが起きた際の当面の処置、対応等についてはまずまずの解答が得られていますが、法令・約款を背景とした問題には明確な解答がなされていないのが実態のように思われます。なお、事故、トラブルに関する問題としては、添乗中に発生したときの心構えを身に付けておいて欲しいという意味で、レアケースと思われることについても敢えて取り上げて出題していますのでご承知おき頂きたいと思えます。
- 11) 添乗員は添乗経験を積むことに専念しており、旅程管理の遂行に必要な不可欠及び、自分の身を守ることに繋がる法令・約款の理解についての学習が大きく不足している添乗員が少なくないことが今年も残念ながら感じました。
- 12) 実務問題（200 点満点）の級別最高点、最低点、平均点は下記の通りです。
- |         |              |           |             |
|---------|--------------|-----------|-------------|
| ・国内 1 級 | ： 最高点 167 点  | 最低点 69 点、 | 平均点 117.9 点 |
| ・国内 2 級 | ： 最高点 180 点、 | 最低点 74 点、 | 平均点 126.6 点 |
| ・総合 1 級 | ： 最高点 190 点、 | 最低点 91 点、 | 平均点 136.7 点 |
| ・総合 2 級 | ： 最高点 179 点、 | 最低点 48 点、 | 平均点 113.4 点 |
- 13) 最後に、「さすがに 1 級、2 級の資格を持っている添乗員は違いますね」、とお客様から言われるような添乗員に一人でも多くなって欲しいと主催者である日本添乗サービス協会として心より願っております。

### (3) 英語

例年同様、旅行および旅行業に関連の深い英文と日常の会話を中心に出题しました。他の一般的な英語の試験問題に比べると、現役の添乗員にとっては取り組み易く、また理解しやすい文章が多かったかと思えます。

#### 成績結果表

1 級：平均得点＝56.0（満点＝100）（最高得点＝71 ～ 最低得点＝34）

< 正答率 >

問題 1	（リスニング）	71 %
	（ディクテーション）	51 %
問題 2	（会話）	37 %

問題 3	(慣用的表現)	43 %
問題 4	(時事)	55 %
問題 5	(観光)	39 %

2 級：平均得点=62.6 (満点 100) (最高得点=85 ~ 最低得点=37)

<正答率>

問題 1	(リスニング)	66 %
	(ディクテーション)	47 %
問題 2	(会話)	60 %
問題 3	(慣用的表現)	48 %
問題 4	(時事)	46 %
問題 5	(観光)	78 %

上記の総合成績結果を見ると、1 級は例年並みの成績となっています。2 級の方は例年より点数が少しよかったです。

#### 問題 1 (リスニング・ディクテーション)

内訳をみると、毎年傾向では、リスニング(聞き取り)力はあるが、ディクテーション(書き取り)能力において劣るという特徴がありましたが、今年も、同様の結果でした。

<1 級>

ディクテーションでは、[SITUATION#3] と [SITUATION#5] と [SITUATION#8] は、ともに正答率は 20% で、最低の正答率でした。「arrangements」(複数として s を語尾につけることも含め)を正確に書けた人が非常に少なかった。「settle」の語が初めて出会ったものなのか、そのため聞き取れなかったことが原因だろうかと推測しています。「settle a problem」(問題を解決する)はこのまま覚えておくと良いと思います。

また、単語としては難しくはないが、「Has she had problems?」を正確に聞き取れなかった人が多かったようです。1 級なら全員が書けるような問題かと思います。

<2 級>

ディクテーションでは、[SITUATION#3] は、「arrangements」の 1 語の問題ですが、1 級同様、複数として s を語尾につけることも含め、「arrangement」を正確に書けた人が非常に少なかった。日本語にもなっている語なので、是非、正確に書けるようにしておきたいものです。

内訳をみると、毎年傾向では、リスニング(聞き取り)力はあるが、ディクテーション(書き取り)能力において劣るという特徴がありましたが、今年も、1 級ではそれが顕著でした。2 級は、ディクテーション(書き取り)能力が良かったと思います。

#### 問題 2 (会話)

<1 級>

(2) 「~になる」の英訳には、ただ「become」だけではなく、状況に応じた表現があることをもう一度<語句の解説>で確認してほしいと思います。また(4) 「濃い」という英訳についても同様で、対象によって形容詞が変わるのだということなどを知ると良いと思います。

<2 級>

(1) 「濃い」も一級と同様ですが、いろいろな表現方法がある中、高い正答率でした。(4)

「私はリンゴもバナナも好きじゃない。」という、二つの目的語を否定する文はなかなか難しいところがあるので、＜語句の解説＞で確認しておいてください。

### 問題3（慣用句）

＜1級＞

（1）「せっかくだから～」という訳しづらい日本語の英訳には、“That’s kind of you.”という慣用句を覚えておくと便利と思います

＜2級＞

（1）“Could you～” “Would you～”の微妙な違いをより良く理解することができたらと思います。（4）「～になる」の3つの例により、相応する英語の語句をもう一度＜語句の解説＞で確認することをお勧めします。

### 問題4（時事英語）

＜1級・2級＞

日本に限らず世界の動き、つまり時事問題に関心を持つことは、プロの添乗員の一般教養としても必要ですし、またお客様との間の話題も広がります。仕事も抱え時間も少なく、英字新聞を読むなどということは本当にしんどいことですが、大きな話題となったときのキーワードぐらいは英語でどう表現するのかと関心を持ち頭に入れておくように努めましょう。今年（2020年）は、中国発の新型コロナウイルスが我が国を含め世界中を震撼させ、その収束が最大の関心事となっています。一刻も早い収束を願うとともに、いろいろな場面でどのような英語表現となるのか、気を付けて見ていきたいものです。

### 問題5（観光）

＜1級＞は正答率の平均が31%、＜2級＞の正答率の平均が65%。

＜1級＞の成績は残念でした。＜2級＞は（1）（29%）だけが全体の足を引っ張りますが、それを除けば良くできました。通常では地理を頭に入れながら観光地の資料に目を通すことになるでしょうが、時に一語が重要な意味を持つ場合もあるので、油断せず自分にとっての新しい語は理解できるようにしておきましょう。

添乗員にとっての英語力とは、まずは相手の言う事を正しく聞き取ることが要求されます。例えば外国の空港に到着後、予定していた飛行便が急に遅延にあったときなど、流されるアナウンスを正確に聞き取らねばツアーの運営に支障を来すことにもなるので、聞き取り能力は非常に重要です。

次にこちらの言いたい事を適切に表現する英語力ということになり、つまり会話力が主となるでしょう。ただ、レベルの高い完璧な英語力というより、相手の言う事もほぼ正しく理解でき、あまり恥ずかしくない程度の英語で相手に誤解なく理解されるというレベルの能力が望ましいところではあります。

しかし、英語という外国語を学ぶ際、その会話力だけを高めることは難しく、文書類を読みこなす力＝読解力も同時に身につけることによってその能力は高まります。実際現地でも、英語で表された標識・展示物・パンフレットなどを理解し、お客様に重要な情報としてご案内をする場合もあるでしょう。読んで理解するための勉強は、にわか仕立てではどうも無理です。語学の基本となる、語彙、文法、構文の知識を高めることです。文法に対する理解は、複雑なものは不要で基本的な部分で十分ですから、苦手な人は、中学時代の教科書・参考書をもう一度復習することを是非お勧めします。きっと得るところが多いはずですよ。



また、語彙が豊富になれば表現も豊かになりますし、ものの考え方も広がっていきます。知らない言葉に出会ったら、同意語や反意語も合わせて覚えると自分の持つ語彙が増えていきます。そして新しい言葉に出会ったら、何度か声に出して発音し同時に紙に綴りを書いて覚えるとより効果的です。

また、慣用句（熟語 idiom）を多く知れば、やはり表現は豊かになりますし、英語の全体のレベルが上がっていきます。大事な語句や慣用句は、一つの文章としてそのまま丸覚えしてしまうのが良い方法です。これらのことは私の経験からも言えることです。

なお、インターネットの旅行関連の英語サイトなど英文の教材には事欠かないので、英文に接する機会を増やし、英語らしい言い方に慣れるようにしましょう。そうすると少しずつ語彙も増え、英語が楽しくなってきた、英語の総合力を一層高めることになります。

そのような意味からも、語句の解説においては、出来るだけ英文での解説も加えました。他の英語ではどのように表現するのか、興味をもって是非参考にしてもらいたいと思います。

みなさんはツアーの運営という重要な任務を遂行する訳ですから、的確な情報収集によってツアーの安全確保に役立てたり、あるいは、現地の人々との接触によってお客様との暖かい交流を演出したりなど、英語力を十分に発揮して大いに活躍していただきたいものです。

最後に、優れた添乗員として信頼され尊敬されるには、英語力だけでなく判断力・説明能力・更には魅力的な人柄など求められることが多く、実に大変な仕事であります。それ故に大いにやり甲斐のある仕事であると言える訳ですが、そのためにも、英語力を高めるとともに、自分の国の言語（日本語）、文化、歴史を良く学び大切にすることが大事になります。自国を誇りに思わぬ人間は、海外でも尊敬されることはありません。

日本語の美しさを大切に、日本の優れた文化・歴史を誇りにし、大切なお客様のため、そして自分自身のために、あきらめず、少しずつ少しずつ努力を積み重ねることです。頑張ってください。

今は、コロナ禍で我が業界も大変苦しい状況です。しかし、人間にとって大切な旅の世界は、必ず、復活します。

そのときには、海外では日本人の代表として仕事をしているのだという気概と誇りをもって、これからも崇高な業務のためにご活躍されることを心からお祈りしています。

## 2020年度「添乗員能力資格認定試験」を終えて

「添乗員能力資格認定試験」は、日頃、事業場外で単独で業務を行っている添乗員の一人ひとりにとって、実務経験で得た知識・能力を客観的に判断すると自分がどの段階にあるのかを確認し、モチベーションの向上につなげるとともに、観光業界全体にこの試験制度を周知することを目的に、平成8年に当協会設立10周年記念事業の一つとして創立されたものです。

25回目に当たる今年の試験は2021年1月26日（火）に全国6地域で行われ、総合1級24名、総合2級62名、国内1級18名、国内2級46名、3級40名の計190名の方々が受験されました。

1級の認定者に対しては、「認定バッジ」を授与し、添乗中に着用することによって、添乗プロフェッショナルの認知度を高め、添乗専門職の社会的地位を少しでも向上させることを目指してゆきたいと考えております。

本試験の問題につきましては、業界の内外から一定の評価が受けられるよう、添乗実態に即した状況設定を行った上で、解答を記述式にする等の工夫を凝らして、一定の添乗業務経験を有していないと解答が導き難い内容となるよう作成しており、また、問題作成、採点および解説の記述等につきましては、添乗業務にも精通している方に執筆して頂いており、状況によっては現役のベテラン添乗員の方々、旅行業界等関係業界の方々の意見も聴取しながら、可能な限り添乗業務の実態に即した問題の作成、解説の執筆を行うよう努力しております。

さらに、昨今の消費者対応の重要性を見据えて、的確な添乗業務の遂行が行われるように各種法令・約款について、しっかりとした実務的知識が修得されているかどうかを問う問題の作成にも努めております。

当協会といたしましては適切で実態に即した問題作りに引き続き傾注するとともに、より多くの添乗員の方々に本試験にチャレンジして頂けるよう、また、当試験制度は観光庁の後援を頂いており、この資格認定制度の認知度を高めるべくPRをしていきたいと考えておりますので、添乗員の方々をはじめ添乗員派遣会社、旅行会社及び観光・旅行専門学校の皆様のなお一層のご理解、ご協力を賜りたく、重ねてお願い申し上げます。

一般社団法人 日本添乗サービス協会  
会長 三橋 滋子