第８回専門家会議フォローアップ後の確認状況（第11回専門家会議）※第11回会議での回答は赤字（回答の更新があったものについて記載）

資料１

分野	業務区分	議論回	特定技能評価試験の改善 ※対応方針については第８回専門家会議ページに掲載の「専門家会議における検討結果について（報告）」の項番に対応しています。	専門家会議での指摘	対応
建設	土木 ※第11回では育成就労評価試験のみ議論	③6/30	対応方針：②、③を全て実施する方向で検討	【全分野指摘事項】 １　試験問題のルビは漢字の上に付すこと。真偽法の試験では「正しいか誤りか」で聞くのではなく、「○か×」で聞くこと。 ２　特定技能1号評価試験については、○×や二択ではなく、少なくとも三択や四択以上とすべき。 ３　三択問題などで、２つの選択肢が明らかに誤りであるものが散見される。選択肢の設定に工夫を行うこと。 ４　技術の進展が著しい分野では、現場では新技術を取り入れている一方、技能評価試験が基礎的な内容である場合、試験内容と実習内容に乖離が生じる。試験内容にも新技術を取り入れるべき。 ５　労働安全衛生の試験問題を作成する場合には、労働安全コンサルタントや労働衛生コンサルタントのような労働安全衛生の専門家を活用すべき。 ６　特定技能評価試験について、学科試験、実技試験、それぞれに合格点を設定すべき。 ７　特定技能評価試験の合格証明書の有効期限が10年間となっている場合、５年程度でよいのではないか。また、育成就労評価試験についても合格証書の有効期限を設けるのであれば、初級、専門級ともに３年程度でよいのではないか。 【個別分野指摘事項】 ○　試験時間と問題数を他の特定技能評価試験に合わせ、減らしたとの説明があったが、他の特定技能評価試験の試験時間や試験問題数が決して十分であるとはいえない中、他の特定技能評価試験に合わせて試験問題数を減らす必要はないのではないか。	【全分野指摘事項】 １　ご指摘を踏まえ、「正しい（○）」「誤り（×）」のように併記する形で対応する。 →（管路更生）試験問題に漢字はなく、真偽法の問題は、○と×を併記した。 →（鉄筋継手）ご指摘を踏まえ、「正しい（○）」「誤り（×）」のように併記する形で対応した。 ２　三択以上にする方向で検討する。 ３　ご指摘を踏まえ、再度試験問題を精査した結果、一部の問題について、選択肢を修正する。 →（管路更生）選択肢が明らかに誤りである問題がなかったため修正なし。 →（鉄筋継手）ご指摘を踏まえ、「正しい（○）」「誤り（×）」のように併記する形で対応した。 ４　すでに一部の試験では新技術を踏まえた問題を出題しており、今後も、広く現場で活用されている新技術がある職種については、これを踏まえて試験問題を作成する。 ５　ご指摘を踏まえ、労働安全衛生の試験問題を作成する場合は専門家等を活用する。 →（管路更生）労働安全コンサルタントを試験委員に選任し、試験問題の見直しを行った。 →（鉄筋継手）ご指摘を踏まえ、鉄筋継手試験委員に労働安全衛生の専門家を選任した。 ６　対応済。 ７　制度所管省庁から指針が示された場合には、対応する。 【個別分野指摘事項】 ○　今般の試験時間の見直しは、単に他分野との平仄を取る観点から行うものではなく、受験者から建設分野の試験時間が長いとの苦情等が多く寄せられていることを踏まえて行おうとするもの。見直し後の試験については、試行試験を実施し、適正な技能を測る試験となっていることを確認している。
	建築 ※第11回では育成就労評価試験のみ議論	③6/30			

第８回専門家会議フォローアップ後の確認状況（第11回専門家会議）※第11回会議での回答は赤字（回答の更新があったものについて記載）

資料１

分野	業務区分	議論回	特定技能評価試験の改善 ※対応方針については第８回専門家会議ページに掲載の「専門家会議における検討結果について（報告）」の項番に対応しています。	専門家会議での指摘	対応
自動車運送	トラック運転者	③6/30	対応方針：２ 【特定技能評価試験受験前】 ・海外の自動車運転免許の取得 【特定活動期間】 ・日本の第一種運転免許の取得（トラック） 上記に加え、②～③を全て実施 ②については、判断等試験のみではなく、受験者に現場における実際的な課題等を表、グラフ、図面、文章等によって提示し、計算、計画立案、予測等を行わせる計画立案等作業試験を実施する。 →自動車運送業において計画立案は、運行管理者（国家資格保有者）が担っており、ドライバーが実施するものではない事情を踏まえ、イラストを用いた実際の状況判断等の問題を出題しているが、合格率７割程度と試験水準に概ね一致した結果が得られており、難易度の適正化が図られている。 なお、当分野の制度運用上、必要な技能は下記の内容により別途確認が可能である。 ・【試験受験前】海外の自動車運転免許の取得 ・【特定活動期間中】日本の運転免許の取得（トラック：第一種、バス・タクシー：第二種）、新任運転者研修の受講（バス・タクシー） ③については、労働安全衛生の専門家（運行管理者など）が関わり作問している。 →労働安全衛生の専門家が関わり作問している。 具体的には、厚生労働省が設置した本分野の労働安全衛生に係る検討会（交通労働災害防止専門家検討会）の座長として参画、報告書等とりまとめの実績を有する者が当分野の技能評価試験有識者委員会に参画している。	【全分野指摘事項】 １　試験問題のルビは漢字の上に付すこと。真偽法の試験では「正しいか誤りか」で聞くのではなく、「○か×」で聞くこと。 ２　特定技能1号評価試験については、○×や二択ではなく、少なくとも三択や四択以上とすべき。 ３　三択問題などで、２つの選択肢が明らかに誤りであるものが散見される。選択肢の設定に工夫を行うこと。 ４　技術の進展が著しい分野では、現場では新技術を取り入れている一方、技能評価試験が基礎的な内容である場合、試験内容と実習内容に乖離が生じる。試験内容にも新技術を取り入れるべき。 ５　労働安全衛生の試験問題を作成する場合には、労働安全コンサルタントや労働衛生コンサルタントのような労働安全衛生の専門家を活用すべき。 ６　特定技能評価試験について、学科試験、実技試験、それぞれに合格点を設定すべき。 ７　特定技能評価試験の合格証明書の有効期限が10年間となっている場合、５年程度でよいのではないか。また、育成就労評価試験についても合格証書の有効期限を設けるのであれば、初級、専門級ともに３年程度でよいのではないか。 【個別分野指摘事項】 （トラック） １　学科試験や判断等試験の内容を見ても、荷役業務に関する問題数が少なく、運転業務に関する問題数の比重が多い。荷役作業もトラック運転に関し重要な業務であるため、製作等作業の試験の実施や問題数の適切な設定をすべき。 ２　試験問題の内容が日常的、常識的な問題となっており、専門性が乏しい。横断歩道の歩行者優先を問う問題などは、常識的なものである。 （バス・タクシー） 特になし	【全分野指摘事項】 １　試験配信の都合上、「漢字の上にルビをふる」対応が困難であり「漢字の後ろに括弧書きで読みを書く」対応となる。次回の試験問題改訂時に、「正しい／誤り」及び「○／×」を併記する。 ２　試験は正誤二択式30問・三肢択一形式20問の計50問で実施しており、合格率７割程度という試験水準に概ね一致した結果が得られている。 ３　現在の問題では、そのような問題はないと考えるが、試験問題改訂時に、ご指摘事項を念頭に作問する。 ４　新技術が多くの事業所で取り入れられるようになった際には、試験問題改訂時に、ご指摘事項を念頭に作問する。 ５　労働安全衛生の専門家（運行管理者など）が関わり作問している。 →労働安全衛生の専門家が関わり作問している。具体的には、厚生労働省が設置した本分野の労働安全衛生に係る検討会（交通労働災害防止専門家検討会）の座長として参画、報告書等とりまとめの実績を有する者が当分野の特定技能評価試験有識者委員会に参画している。 ６　学科試験および実技試験それぞれに合格点を設定している。 ７　制度所管省庁から指針が示された場合には、速やかに見直しを行う。 →他分野との整合を図りつつ、制度運用上の影響を踏まえ、10年間が適当と考えている。 【個別分野指摘事項】 （トラック） １　自動車運送業分野特定技能評価試験有識者委員会において、業界の実態を反映しつつ適切に設定していると考えるが、今後の当該分野の受入れ事例等も確認しつつ、更なる適正化を目指していく。 ２　日本国内で日常的にトラック輸送や宅配サービスに接している立場からは、設問が容易に感じられる場合もあるかもしれないが、実際には日本特有の業務慣行や事業運営に関する設問が含まれており、外国人受験者にとっては決して容易な内容ではないと認識しているところ。今後、ご指摘事項を念頭に、更なる表現の適正化を目指していく。（なお、専門家会議の事前質問では「日本では「横断歩道では歩行者を先に通す」交通ルールだが、海外にはそのような交通ルールでない（車優先）国もある。そういった点から、試験問題に日本の交通ルールに関する問題を出題することは賛成。」というご意見も頂戴しているところ。）
	バス運転者	⑦10/29	対応方針：２ 【特定技能評価試験受験前】 ・海外の自動車運転免許の取得 【特定活動期間】 ・日本の第二種運転免許の取得（タクシー、バス） ・新任運転者研修の受講（タクシー、バス） 上記に加え、②～③を全て実施 ②については、判断等試験のみではなく、受験者に現場における実際的な課題等を表、グラフ、図面、文章等によって提示し、計算、計画立案、予測等を行わせる計画立案等作業試験を実施する。 →自動車運送業において計画立案は、運行管理者（国家資格保有者）が担っており、ドライバーが実施するものではない事情を踏まえ、イラストを用いた実際の状況判断等の問題を出題しているが、合格率７割程度と試験水準に概ね一致した結果が得られており、難易度の適正化が図られている。 なお、当分野の制度運用上、必要な技能は下記の内容により別途確認が可能である。 ・【試験受験前】海外の自動車運転免許の取得 ・【特定活動期間中】日本の運転免許の取得（トラック：第一種、バス・タクシー：第二種）、新任運転者研修の受講（バス・タクシー） ③については、労働安全衛生の専門家（運行管理者など）が関わり作問している。 →労働安全衛生の専門家が関わり作問している。 具体的には、厚生労働省が設置した本分野の労働安全衛生に係る検討会（交通労働災害防止専門家検討会）の座長として参画、報告書等とりまとめの実績を有する者が当分野の特定技能評価試験有識者委員会に参画している。		
	タクシー運転者	⑦10/29			