

## 道路交通技術必携演習問題集 II

### 『道路交通技術必携 2024』対応 修正一覧

編	章	問題番号	修正箇所	修正文
1	3	4	本文中 C	パーソントリップ調査は、訪問留置・訪問回収により調査を行ってきたが、郵便配布、郵送回収、Web 回収による調査が実施されるようになった。
2	2	1	(7)	設計時間交通量時の交通量の多い方向が往復交通量に対する比率を D 値という。
3	5	1	(1)	既存交差点を改良する場合は原則として実測値に基づく交通需要を用いる必要がある。
4	4	1	(5)	歩行者用信号機の設置は、横断歩行者需要、歩行者の横断時の安全性、自動車交通量などを考慮して検討する。
4	4	2	(1)	到着交通流率、青時間スプリットを一定とするとサイクル長に比例して信号待ち行列長は長くなる。
5	1	1	(1)	警察統計*における 24 時間死者数とは、事故発生から 24 時間以内に死亡したものの数をいう。
5	2	1	(3)	削除
6	1	1	(1)	道路事業については、平成 10 年度より・・・
6	1	6	本文	いわゆるバリアフリー法（2006 年）に関する次の記述の空欄 A～D に当てはまる語句の組み合わせのものを選び。 この法律は、高齢者、（ A ）等の円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に促進するためのもので、（ B ）の対象地区（ C ）として旅客施設を含まない地域も設定可能となった。
6	1	6	(1)	障害者 基本構想 重点整備地区
6	6	1	本文	・・・内閣府による我が国の平成 26 年度の交通事故についての・・・
6	6	1	(3)	人的損失 物的損失 4.0
6	6	1	(4)	物的損失 WTP 値を使って計測される金額 4.0

\*編・章は道路交通技術必携演習問題集 II のものですので、道路交通技術必携 2024 のものとは異なります。

\*過去の修正も確認してください。

## 道路交通技術必携演習問題集Ⅱ

### 『道路交通技術必携 2024』対応 参照箇所一覧

編	章	問題番号	道路交通技術必携 2024 参照箇所
1	1	1	第1編 1.1 1.2 1.3 2.1
	2	1	第1編 2.1
		2	第1編 2.1
		3	第1編 2.1 2.2
		4	第1編 2.2
		5	第1編 2.3
	3	1	第1編 3.1
		2	第1編 3.1
		3	第1編 3.2
		4	第1編 3.2
	4	1	第1編 4.2
		2	第1編 4.2
		3	第1編 4.3
2	1	1	第2編 2.2
		2	第2編 2.2
		3	第2編 2.2
		4	第2編 2.2
		5	第2編 2.3
		6	第2編 2.3
		7	第2編 2.3
		8	第2編 2.5
		9	第2編 2.3 2.4 2.5
		10	第2編 2.5
		11	第2編 2.4
	2	1	第7編 4.2
		2	第2編 2.2 第7編 4.2
		3	第2編 2.3 2.5 2.6
		4	第2編 3.1
		5	第2編 3.1
		6	第2編 2.3 3.1
		7	第2編 3.2

編	章	問題番号	道路交通技術必携 2024 参照箇所
2	3	1	第2編 1.1
		2	第2編 1.2
		3	第2編 1.2
		4	第2編 1.3
3	1	1	第3編 1.1
		2	第3編 1.2
	2	1	第3編 2.1
		2	第3編 2.1
		3	第3編 1.1 2.2 2.3 2.4 2.5 3.3
		4	第3編 2.5
	3	1	第3編 3.2
		2	第3編 3.2
		3	第3編 3.3
	4	1	第3編 4.1
		2	第3編 4.1 4.2
		3	第3編 4.3
		4	第3編 4.3 4.4
	5	1	第3編 5.2
		2	第3編 5.1 5.2
		3	第3編 5.3
	6	1	第3編 6.2
		2	第3編 6.2
		3	第3編 6.3 6.4 6.5
4	1	1	第4編 1.2
		2	第4編 1.1 1.2
		3	第4編 1.1 1.2
4	2	1	第4編 2.1
		2	第4編 2.1
		3	第4編 2.2
		4	第4編 2.2
		5	第4編 2.2
	3	1	第4編 3.1
		2	第4編 3.1
		3	第4編 3.2

編	章	問題番号	道路交通技術必携 2024 参照箇所
4	4	1	第4編 4.1 4.2
		2	第4編 4.3 4.6 第2編 2.1
		3	第4編 4.6 第1編 3.1
		4	第4編 4.6
		5	第4編 4.2 4.3 4.4 4.6
		6	第4編 4.2
		7	第4編 4.2 4.6 4.7
		8	第4編 4.4
		9	第4編 4.4
		10	第4編 4.5
		11	第4編 4.3
		12	第4編 4.7
		13	第4編 4.5 4.7 4.9
	5	1	第5編 1.1 1.2 1.3 第2編 2.5
		2	第5編 2.1
		3	第5編 2.1
	6	1	第4編 5.1 5.3
	7	1	第4編 6.1 6.2 6.3
	8	1	第4編 7.1 7.2 7.3
5	1	1	第6編 1.1
		2	第6編 1.2
		3	第6編 1.2
		4	第6編 1.2
	2	1	第6編 2.1 2.2 2.5
		2	第6編 2.2
	3	1	第6編 3.1
		2	第6編 3.1 3.3 3.7
		3	第6編 3.4
	4	1	第6編 4.3
		2	第6編 3.2 4.2 4.3 4.4
		3	第6編 4.2 4.3 4.4 4.5 4.6

編	章	問題番号	道路交通技術必携 2024 参照箇所
6	1	1	第7編 2.1
		2	第7編 2.2
		3	第7編 2.3
		4	第7編 2.4
		5	第7編 2.5
		6	第7編 2.7
	2	1	第7編 3.3 3.4 3.5 3.6 3.7
		2	第7編 3.3
		3	第7編 3.7
	3	1	第7編 4.2
		2	第7編 4.3
	4	1	第7編 5.1 5.2
	5	1	第5編 3.1 3.2
		2	第5編 3.2
	6	1	第7編 6.3
		2	第7編 6.5
		3	第7編 6.5
	7	1	第7編 7.1 7.2
		2	第7編 7.2
		3	第7編 7.4 7.5
付録		1	付録

# 道路交通技術必携演習問題集Ⅱ

## 『道路交通技術必携 2024』対応 追加問題

演習問題集Ⅱの中の問題は過去に出題された問題から採られているので新しい必携に追加された項目は含まれていません。そのような項目についての問題を以下に挙げます。

### 問題1 (第1編 2.4)

道路交通に関するビッグデータに関する次の記述のうち、誤っているものを選べ。

- (1) ビッグデータとは、様々なデータソースから得られた膨大なサンプルを有する巨大データを意味し、最近では Variety (多様性), Velocity (速度), Veracity (正確性), Versatility (多才), Value (価値) の 5V を特徴とするデータを指すことが多い。
- (2) 固定観測におけるビッグデータの一つとして、ループ式および超音波式車両感知器などの専用計測機器を利用して自動計測する交通量データがある。
- (3) 固定観測機器から得られるデータは、調査機器の観測精度に依存するが全数に近い値を精度高く取得できる。
- (4) GPS を活用したプローブ調査によって、従来の方法では困難であったネットワーク全体での空間的な交通データが取得可能となっている。
- (5) 最近では多くの車両が電子制御されているため、エンジン回転数やアクセル・ブレーキ操作量、ワイパー挙動などのデータ収集・記録・蓄積することが可能となっている。

### 問題2 (第3編 5.2、5.5)

ラウンドアバウトに関する次の記述のうち、誤っているものを選べ。

- (1) ラウンドアバウトとは、環道交通流に優先権があり、かつ環道交通流は信号機や一時停止などにより中断されない平面交差部の構造と運用方式のことをいう。
- (2) ラウンドアバウトのうち、環状交差点とは 2014 年に改正された道路交通法により右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。
- (3) 日本においても、ラウンドアバウトの導入にあたって考慮すべき幾何構造や交通規制等による制御手法が検討され、ラウンドアバウトの計画と設計に関するマニュアルも整備されている。
- (4) ラウンドアバウトに必要な用地の大きさは、右折車線を有する信号交差点に必要な用地と同程度かそれ以上となる。
- (5) 法やマニュアルの整備が進んでおり、また無信号で安全かつ円滑な交通制御が可能にもかかわらず、日本でのラウンドアバウトの導入は遅々として進んでいない。

### 問題3 (第5編 4.2、4.4)

交通シミュレーションに関する次の記述のうち、誤っているものを選べ。

- (1) 交通シミュレーションは、車の動かし方によって、大きくマイクロモデルとメソモデルの2種類に分けられる。
- (2) 交通シミュレーションには「動的経路選択モデル」と「静的経路選択モデル」がある。
- (3) マイクロモデルでは、交通容量を明示的に指定するパラメータはなく、個々の車両挙動が集約した結果として交通容量が再現される。
- (4) メソモデルは、交通流基本特性式 (FD: Fundamental Diagram) に基づいて、個別車両を逐次移動させるものであり、適用場面によるモデルの相違はあまりない。
- (5) 交通シミュレーションによる評価の対象となる場所が実際にある場合には、現況再現性を検証したうえで将来ケースの評価を行うべきである。

## 解答

問題 1 : (1)

問題 2 : (5)

問題 3 : (4)