

第 82 回〔二級ジーゼル自動車〕

平成 23 年 6 月 19 日

22 問 題 用 紙

【試験の注意事項】

1. 問題用紙は、開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 卓上計算機は、計算機能だけのものに限って使用を認めます。違反した場合、失格となることがあります。
3. 試験会場の机の上には、筆記用具と卓上計算機以外のものを置いてはいけません。
4. 答案用紙と問題用紙は別になっています。解答は答案用紙(マークシート)に記入して下さい。
5. 登録試験に関して不正の行為があったときは、当該不正行為に関係ある者について、その試験を停止し、又は、その試験を無効とすることがあります。

この場合において、その者について、3年以内の期間を定めて登録試験を受けさせないことがあります。

6. 携帯電話、PHS 等の電子通信機器類は、試験会場に入る前に必ず電源を切って、カバン等に入れておいてください。
7. 試験時間中(試験会場内)において、携帯電話、PHS 等の電子通信機器類を使用した場合は、不正の行為があったものとみなし、試験を停止し、又は、その試験を無効とすることがあります。
8. 試験終了後、この問題用紙を回収します。

【答案用紙(マークシート)記入上の注意事項】

1. 「受験地」、「回数」、「番号」の欄は、受験票の数字を正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
2. 「生年月日」の欄は、元号は漢字を、年月日はアラビア数字を(1桁の場合は前にゼロを入れて、例えば1年2月8日は、010208)正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
3. 「氏名(フリガナ)」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、正確かつ明瞭に記入して下さい。
4. 「性別」、「修了した養成施設等」の欄は、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。

ただし、「① 一種養成施設」は、自動車整備専門学校、職業能力開発校(職業訓練校)及び高等学校等で今回受験する試験と同じ種類の自動車整備士の養成課程を修了して2年以内の者。

「② 二種養成施設」は、自動車整備振興会・自動車整備技術講習所において今回受験する試験と同じ種類の自動車整備士の講習を修了して2年以内の者。

「③ その他」は、前記①、②以外の者、または、実技試験免除期間(卒業又は修了後2年間)を過ぎた者。

5. 解答欄の記入方法

- (1) 解答は、問題の指示するところに従って、4つの選択肢の中から **最も適切なもの、又は最も不適切なもの等を1つ**選んで、解答欄の1～4の数字の下の○を黒く塗りつぶして下さい。2つ以上マークするとその問題は不正解となります。
- (2) 所定欄以外には、マークしたり記入したりしてはいけません。
- (3) マークは、HBの鉛筆を使用し、黒く塗りつぶして下さい。ボールペン等を使用してはいけません。
良い例 ● 悪い例 ○ ⊗ ⊙ ⊖ ●(薄い)
- (4) 訂正する場合は、プラスチック消しゴムできれいに消して下さい。
- (5) 答案用紙を汚したり、曲げたり、折ったりしないで下さい。

[No. 1] ジーゼル・エンジンの性能の用語に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 体積効率、一般に 0.9 程度である。
- (2) 空気過剰率は、全負荷(最大噴射量)時には 2.5 以上で、低速で負荷が小さい(噴射量が少ない)ときには 1.2～1.4 程度である。
- (3) ネット軸出力とは、エンジンの運転に必要な付属装置だけを装着して、エンジン試験台で測定した軸出力をいう。
- (4) 熱損失とは、冷却水へ失われる冷却損失と排気ガスにもち去られる排気損失の二つだけである。

[No. 2] ジーゼル・ノックに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ジーゼル・ノックを防ぐには、シリンダ内の温度を下げるために、圧縮圧力を低くする方法がある。
- (2) ジーゼル・ノックは、着火遅れ期間中の燃料噴射量が規定より少なくなった場合に発生しやすい。
- (3) ジーゼル・ノックを防ぐ方法の一つとして、セタン価の低い燃料を用いる。
- (4) ジーゼル・ノックとは、自己着火後の燃焼圧力及び燃焼圧力の上昇率が異常に高くなり、衝撃波を発生して、エンジンの機械部分を激しく振動させる甲高い打音を伴う状態をいう。

[No. 3] ジーゼル・エンジンの排気ガスに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) PM (粒子状物質) の低減方法として、軽油の低硫黄化、燃焼の改善及び後処理装置の装着がある。
- (2) 黒煙は、燃焼時に燃料中の炭素が分離して「すす」となって排出されたものである。
- (3) NO_x (窒素酸化物) は、不完全燃焼時に多く発生するため、NO_x の発生を防ぐには最高燃焼ガス温度を上げる必要がある。
- (4) 電子制御式列型インジェクション・ポンプにおいて、関連するセンサやアクチュエータに不具合があると、適正な噴射量及び噴射時期が得られなくなることがあり、黒煙が多くなる場合がある。

[No. 4] ピストン・リングのスティック現象の発生原因に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

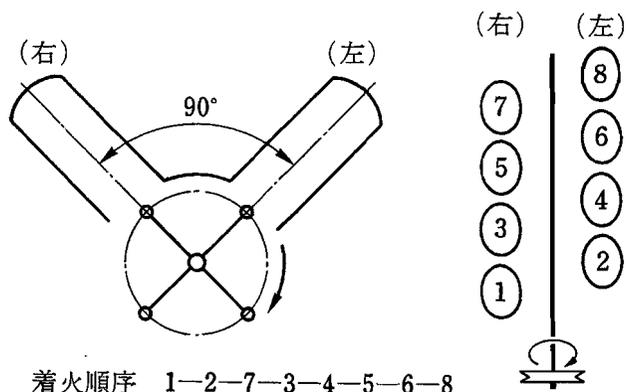
- (1) ピストン・リングの拡張力が低下して起こる。
- (2) ピストン・リングやリング溝にカーボンやスラッジ(燃焼生成物)が固まって起こる。
- (3) シリンダ壁の油膜が切れて起こる。
- (4) ピストン・リングが摩耗し、リング溝との密着が不良となって起こる。

[No. 5] コンロッド・ベアリングに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) アルミニウム合金メタルは、アルミニウムに30～40%の鉛を加えた合金である。
- (2) クラッシュ・ハイトが大きすぎると、ベアリングにたわみが生じて局部的に荷重が掛かるので、ベアリングの早期疲労や破損の原因となる。
- (3) アルミニウム合金メタルで錫の含有率が高いものは、低いものに比べてオイル・クリアランスを小さくする必要がある。
- (4) トリメタル(三層メタル)は、銅に40～50%の錫を加えた合金(ケルメット・メタル)を鋼製裏金に焼結し、その上に鉛と錫の合金、又は鉛とインジウムの合金をめっきしたものである。

[No. 6] 図に示す90° V型8気筒4サイクル・エンジンに関する次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

第2シリンダが排気上死点のとき、吸入行程途中にあるのは(イ)で、燃焼下死点にあるのは(ロ)である。



(イ)

- (1) 第1シリンダ
- (2) 第4シリンダ
- (3) 第5シリンダ
- (4) 第6シリンダ

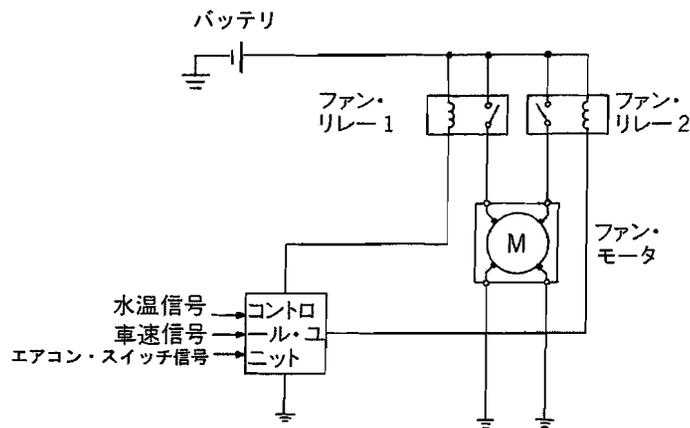
(ロ)

- 第3シリンダ
- 第6シリンダ
- 第7シリンダ
- 第8シリンダ

〔No. 7〕 潤滑装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ジーゼル・エンジンに装着されているオイル・クーラは、一般に水冷式が用いられている。
- (2) オイル・クーラ部のバイパス・バルブは、オイルの流動抵抗が異常に大きくなったときに開いて、直接オイル・パンへオイルを戻す働きをする。
- (3) リリーフ・バルブは、オイル・ギャラリ部に設けられ、オイル・ギャラリの油圧が規定値を超えると開く。
- (4) レギュレータ・バルブは、オイル・ポンプ部に設けられ、エンジンの回転速度が上昇して油圧が規定値を超えるとバルブが開く。

〔No. 8〕 図に示す回路の多段階式電動ファン(停止、低速回転、高速回転)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 冷却水温が規定値よりも高い場合、ファン・リレー1、2はONしてファンは停止する。
- (2) コントロール・ユニットは、水温、車速、エアコンの作動状態等の信号により多段階制御を行う。
- (3) ファン・リレー1、2のうち、どちらか一方が断線するとファンは高速回転する。
- (4) 冷却水温が規定値に達すると、ファン・リレー1、2がOFFしてファンは低速回転する。

〔No. 9〕 電子制御式分配型インジェクション・ポンプに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 噴射時期制御の水温補正では、水温が高く、エンジン回転速度が高いときほど噴射時期を進角側へ補正している。
- (2) 基本噴射量は、ブースト圧センサ及び車速センサ信号で決定される。
- (3) タイミング・コントロール・バルブの開度は、コントロール・ユニットからコイルに通電する電流のON・OFF時間の比(デューティ比)によって制御される。
- (4) 電磁スピル・バルブのメイン・バルブが開くことにより、ポンプ・ハウジングへ燃料が流出するため、インジェクション・ノズルから燃料の噴射が行われる。

[No. 10] 電子制御式インジェクション・ポンプの燃温センサに関する次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち**適切なもの**はどれか。

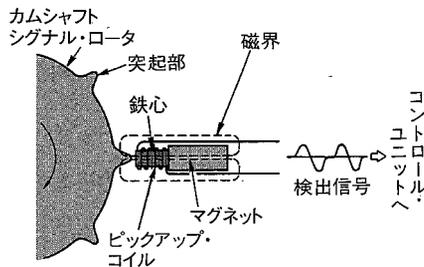
エンジンの出力は燃料の比重で変化するため、燃料の温度が高いときは比重が(イ)分、噴射量(体積)を(ロ)必要があるので、コントロール・ユニットは燃温センサの信号を燃料噴射量の補正に用いている。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 小さい | 減らす |
| (2) | 小さい | 増やす |
| (3) | 大きい | 減らす |
| (4) | 大きい | 増やす |

[No. 11] 電子制御式列型インジェクション・ポンプのインジェクション・ポンプ・タイミング・ギヤ・ケースに設けられた図に示すクランク角センサについて、次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち**適切なもの**はどれか。

8個の突起を等間隔に設けたシグナル・ロータが1回転する間にピックアップ・コイルには(イ)のパルスが発生し、これにより(ロ)ごとのクランク角度を検出することができる。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 4個 | 45° |
| (2) | 4個 | 90° |
| (3) | 8個 | 45° |
| (4) | 8個 | 90° |



[No. 12] 電子制御式分配型インジェクション・ポンプシステムのフェイルセーフ機能に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 回転速度センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、エンジン回転速度を一定値(例：1,000 min^{-1})にし、エンジンの出力を制限する。
- (2) ブースト圧センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、ブースト圧を一定値に制御して、エンジンを運転する。
- (3) 水温センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、水温信号を一定値(例：50°C)として、エンジンを運転する。
- (4) アクセル位置センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、エンジン回転速度を一定値(例：1,000 min^{-1})にして、エンジンを運転する。

[No. 13] スタータに関する次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

1. スタータの無負荷特性テストは、定格容量のバッテリーを用いてピニオンに負荷をかけない状態で電圧を加えそのときの(イ)が規定値を示すことを確認する。
2. アーマチュア・コイルの断線は、サーキット・テスタを用いて(ロ)の導通を確かめることで判断できる。

(イ)

(ロ)

- | | |
|-------------|--------------------|
| (1) 電圧と電流 | コンミュテータの各セグメント間 |
| (2) 電流と回転速度 | コンミュテータとアーマチュア・コア間 |
| (3) 電流と回転速度 | コンミュテータの各セグメント間 |
| (4) 電圧と回転速度 | コンミュテータとアーマチュア・コア間 |

[No. 14] ジーゼル・エンジンの予熱装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) セラミック型グロー・プラグは、発熱部にセラミックスを用いているため、多少温度が上がり過ぎても、発熱部は腐食されない。
- (2) 一般にエア・ヒータは、渦流室式エンジンに使用され、グロー・プラグは直接噴射式エンジンだけに使用される。
- (3) 電熱式インテーク・エア・ヒータの点検は、エンジン冷却水温度に応じて、エア・ヒータが機能することを点検用ランプを用いて確認する。
- (4) 自己温度制御型グロー・プラグは、外側を保護金属管で覆い、その内側にブレーキ・コイルとラッシュ・コイルを直列に接続した構造である。

[No. 15] オルタネータにおけるロータ・コイルの絶縁点検の測定部位として、適切なものは次のうちどれか。

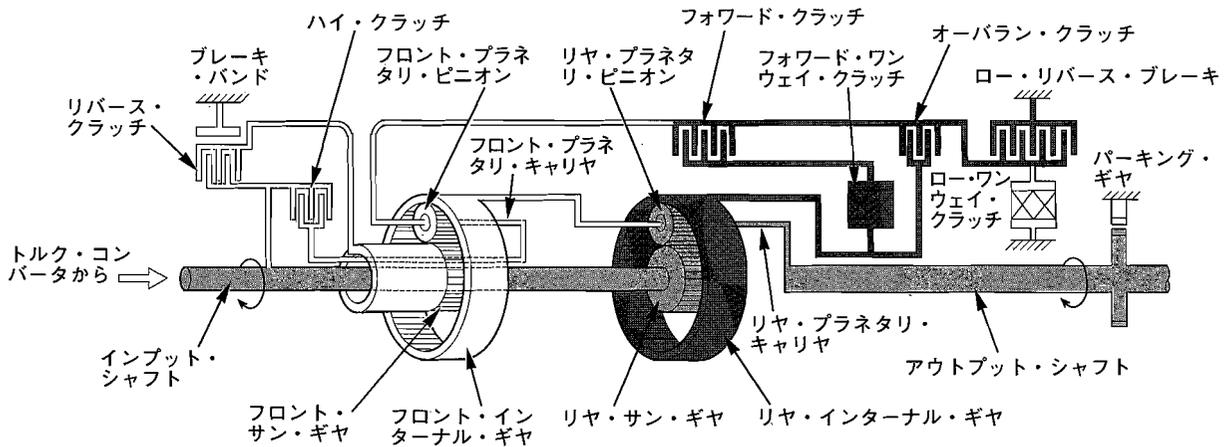
- (1) コンミュテータ間
- (2) スリップ・リング間
- (3) コンミュテータとアーマチュア・コア間
- (4) スリップ・リングとロータ・コア間

〔No. 16〕 オートマティック・トランスミッションの安全装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) インヒビタ・スイッチは、シフト・レバーの位置がPレンジにあるときのみ、スタータの回転を可能にしている。
- (2) シフト・ロック機構は、Pレンジでブレーキ・ペダルを踏み込んだ状態にしないとシフト・レバーを他のレンジに操作できないようにしている。
- (3) キー・インタロック機構は、Pレンジにしないと、イグニション・キーがハンドル・ロック位置に戻らないようにしている。
- (4) リバース位置警報装置は、ブザーなどでシフト・レバーがRレンジの位置にあることを運転者に知らせる。

〔No. 17〕 前進4段の電子制御式A/Tにおいて、図に示す1レンジ第1速の走行状態から、アクセル・ペダルを離して減速したときの動力伝達作動に関する次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

(イ)とオーバラン・クラッチにより(ロ)が常時固定になっているので、減速時は常にエンジン・ブレーキが作用する。



1レンジ第1速の動力伝達経路
 ≡ 直接動力を伝達
 ≡ 回転しない(又は固定)

(イ)

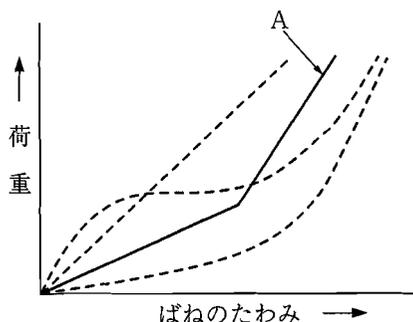
(ロ)

- | | |
|-------------------|----------------|
| (1) ロー・リバース・ブレーキ | リヤ・インターナル・ギヤ |
| (2) ロー・リバース・ブレーキ | リヤ・プランナタリ・キャリア |
| (3) ロー・ワンウェイ・クラッチ | リヤ・インターナル・ギヤ |
| (4) ロー・ワンウェイ・クラッチ | リヤ・プランナタリ・キャリア |

[No. 18] エア・サスペンションに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 荷重が大きくなると、エア・スプリングのばね定数は小さくなる。
- (2) レベリング・バルブのレバーが水平状態で、荷重とエア・スプリングの圧力とが平衡状態のときは、レベリング・バルブのインレット・バルブとエキゾースト・バルブは共に開いている。
- (3) レベリング・バルブのコネクティング・ロッドの長さを変えても、車高は変わらない。
- (4) 荷重の増減に関係なく、ボデーの上下固有振動数をほぼ一定に保つことができる。

[No. 19] サスペンションに使われるスプリングのうち、図の A に示すばね特性をもつスプリングの名称として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 二段式リーフ・スプリング
- (2) ベローズ型エア・スプリング
- (3) 一般的なリーフ・スプリング及びコイル・スプリング
- (4) ダイヤフラム型エア・スプリング

[No. 20] インテグラル型パワー・ステアリング(ロータリ・バルブ式)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 操舵時はトーション・バーのねじれ角に応じてスリーブが回転し、油路を切り替える。
- (2) 油圧が発生していないときは、スタブ・シャフトが直接ウォーム・シャフトのストップ部に当たり回転させる。
- (3) かじ取り感覚(手応え)は、パワー・シリンダにかかる油圧を利用することで得ている。
- (4) 直進時は、スプール・バルブ(ロータ)とスリーブの位置関係が中立にあり、パワー・シリンダへの油路は閉じている。

〔No. 21〕 タイヤの走行音に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) パターン・ノイズは、タイヤのサイド・ウォール部が路面に対して局部的に振動を起こすことにより発生する。
- (2) パターン・ノイズは、急発進、急制動、急旋回などのときに発するキー音をいう。
- (3) スキールは、トレッド・パターンの山または谷が1秒間に通過する数と同じ周波数の音から成っている。
- (4) スキールは、急発進などでタイヤのトレッドが路面に対して局部的に振動を起こすことにより発生する。

〔No. 22〕 独立懸架式サスペンションのホイール・アライメントに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) キング・ピン中心線の延長線が路面と交差する点を、キャスタ・トレールという。
- (2) スピンドル・オフセットの値が大きいほど、キング・ピン軸回りのモーメントは小さくなる。
- (3) 自動車が直進する場合に直進方向を決定する要因は、前側左右輪のトーであり、後輪のトーは関係しない。
- (4) ラック・ピニオン型ステアリングでは、左右のタイロッドの長さを異なって調整した場合、ハンドルのセンタ位置に狂いが生じたりする。

〔No. 23〕 エア・油圧式ブレーキの点検・調整に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。
ただし、点検はエアの圧力を規定値まで上げて行うものとする。

- (1) ブレーキ・ペダルの遊びの調整は、ブレーキ・バルブのメイン・スプリングの強さを変えることにより行う。
- (2) ブレーキ・ペダルを一杯に踏み込んで、ペダルが床板に当たることを確認する。
- (3) ブレーキ・ペダルを踏み込んで離したとき、ブレーキ・バルブの排気口からエアの排出が瞬間的に行われているかどうか、排気音で確認する。
- (4) ブレーキ・ペダルを一杯に踏み込んだとき、ブレーキ・バルブの排気口からエアが出てくることを確認する。

〔No. 24〕 ブレーキ装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) フェードとは、降坂時の連続的制動などの際に、過熱によりブレーキの効きが悪くなる現象をいう。
- (2) ブレーキ液の沸点は、水分の吸収に大きく左右され、水分が吸収されるほど低下する。
- (3) ディスク式ブレーキは、ドラム式ブレーキに比べて放熱効果が良い。
- (4) ABSは、滑りやすい路面での急制動時などの方向安定性と操舵性の確保を図るため、タイヤのスリップ率を50%前後に収めるように制動力を制御する装置である。

〔No. 25〕 電気回路に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) LC 発振器は、コイルとダイオードの共振回路を利用し発振周期を決める。
- (2) CR 発振器は、抵抗とコンデンサを使い、コンデンサの放電時間で発振周期を決める。
- (3) トランジスタの電流増幅率はコレクタ電流をベース電流で除して求める。
- (4) スイッチング増幅回路には、トランジスタによるスイッチング作用と小さい入力電流から大きな出力電流を得る増幅作用がある。

〔No. 26〕 フレーム及びボデーに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) モノコック・ボデーは、衝撃により破損した場合、構造が単純なために修理は容易である。
- (2) フレームのサイド・メンバを補強する場合、必ずフレームの厚さより厚い補強材を使用する。
- (3) 乗用車のボデーには、一般に一体構造のもの(モノコック・ボデー)が用いられているため、曲げ及びねじれ剛性が優れている。
- (4) モノコック・ボデーは、サスペンション等からの振動や騒音が伝わりにくいので、防音及び防振性に優れている。

〔No. 27〕 SRS エア・バッグ・アセンブリの脱着時の注意点に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ワイヤ・ハーネスを取り外した場合は、ショート・カブラ(赤色)を車両側のカブラに取り付ける。
- (2) SRS エア・バッグ・アセンブリを保管する場合は、平坦なものの上にパッド面を上に向けて置いておく。
- (3) イグニション・スイッチを OFF にし、バッテリーの端子を、マイナス、プラスの順に取り外せば、SRS エア・バッグ・アセンブリをすぐ取り外しても良い。
- (4) トルクス・ボルトは、指定のトルクス・ビットを使用して脱着すれば、再使用が可能である。

〔No. 28〕 計器に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ウォータ・テンパレチャ・ゲージのセンダ・ユニットには、抵抗式(サーミスタ式)が用いられている。
- (2) 交差コイル式スピードメータは、マグネット式回転子の外側に 90° ずらして巻いた二つのコイルの合成磁界により回転子を作動させる。
- (3) 車速センサで用いられている磁気抵抗素子(MRE)は、流れる電流の方向に対して、作用する磁力線の方向によって抵抗値が変化する性質をもっている。
- (4) フューエル・ゲージは、燃料の量を検出するレシーバ・ユニットと、燃料の量を表示するセンダ・ユニットの組み合わせとなっている。

[No. 29] カー・ナビゲーション・システムに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) GPS アンテナは、トンネル内では人工衛星からの電波を受信できない。
- (2) 現在主に使われている推測航法は、絶対位置を GPS 方位で、相対位置をジャイロ・センサと車速センサで検出して車両の位置を求める方法である。
- (3) マップ・マッチング航法では、推測航法で算出した車両の走行軌跡と、道路形状を比較することにより、車両の現在位置を求めている。
- (4) ジャイロ・センサは、地磁気により方位を検出している。

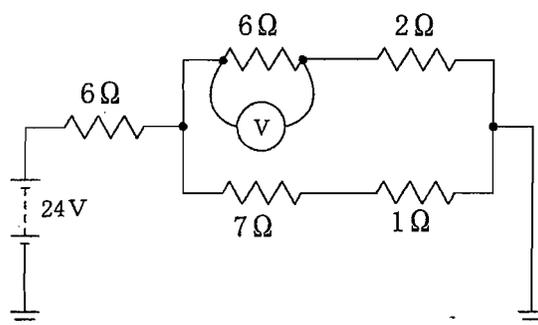
[No. 30] 鉛バッテリーに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 電解液の比重は、温度が高いと電解液容積が増加するため小さく(低く)なる。
- (2) 電解液は、比重約 1.32 のものが一番凍結しにくく、その氷点は -60°C 付近である。
- (3) バッテリーの起電力は、一般に電解液の温度が高くなると大きくなり、その値は、電解液温度が 1°C 上昇すると $0.0002 \sim 0.0003\text{V}$ 程度大きくなる。
- (4) 電解液の比重は、電解液温度 20°C を標準としているので、実測したときの電解液温度が相違する場合は、温度換算をする必要がある。

[No. 31] 自動車が 72km/h の一定速度で走行しているときの駆動力が 600N だった。このときの出力として、**適切なもの**は次のうちどれか

- (1) 6kW
- (2) 10kW
- (3) 12kW
- (4) 24kW

[No. 32] 図に示す電気回路において、電圧計 V が示す値として、**適切なもの**は次のうちどれか。
ただし、バッテリー及び配線の抵抗はないものとし、電圧計 V の内部抵抗は無限大とする。



- (1) 2.4V
- (2) 5.4V
- (3) 7.2V
- (4) 8.4V

〔No. 33〕 非鉄金属に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 銅は銀より電気や熱の伝導がよい。
- (2) アルミニウムは、鉄に比べて熱の伝導率は約3倍と高い。
- (3) 鉛は、空气中で容易に腐食されず、塩酸や硫酸に溶解されない。
- (4) 青銅は、銅に錫すずを加えた合金で、耐摩耗性に優れている。

〔No. 34〕 軽油(燃料)に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) セタン価が高い(大きい)軽油ほど、揮発性が低い。
- (2) セタン価が高い(大きい)軽油ほど、ジーゼル・ノックを起こしやすい。
- (3) 冬季寒冷地用の軽油は、一般に使用されている軽油に比べて流動点が低い。
- (4) 軽油の着火性を示す尺度として、セタン価又はセタン指数が用いられる。

〔No. 35〕 測定機器及び工具に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) リーマは、金属材料の穴の内面仕上げなどに用いる。
- (2) フィーラ・ゲージ(シックネス・ゲージ)は、すき間の測定などに用いる。
- (3) ノズル・テストは、噴射ポンプの燃料噴射圧力と噴射量の点検などに用いる。
- (4) コンプレッション・ゲージは、ジーゼル・エンジン用として、一般に0～7MPaの測定範囲のものを
用いる。

〔No. 36〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、運行
の用に供してはならない自動車として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 小型二輪自動車
- (2) 小型特殊自動車
- (3) 軽自動車
- (4) 普通自動車

〔No. 37〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車分解整備事業の種類に**該当するもの**は次のうちどれか。

- (1) 大型自動車分解整備事業
- (2) 中型自動車分解整備事業
- (3) 小型自動車分解整備事業
- (4) 二輪自動車分解整備事業

[No. 38] 「道路運送車両法」及び「自動車点検基準」に照らし、乗車定員11人の自家用自動車の点検整備記録簿の保存期間として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 1年
- (2) 2年
- (3) 3年
- (4) 4年

[No. 39] 「道路運送車両の保安基準」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に照らし、次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

番号灯は、夜間後方(イ)の距離から自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標の数字等の表示を確認できるものであること。番号灯の灯光の色は、(ロ)であること。

(イ) (ロ)

- (1) 10m 白色
- (2) 10m 白色又は淡黄色
- (3) 20m 白色
- (4) 20m 白色又は淡黄色

[No. 40] 「道路運送車両の保安基準」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に照らし、前部霧灯の灯光の色に関する基準として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 橙色であること。
- (2) 白色又は橙色であり、その全てが同一であること。
- (3) 白色又は赤色であり、その全てが同一であること。
- (4) 白色又は淡黄色であり、その全てが同一であること。