

21 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. 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。
3. 試験会場から退場するとき、問題用紙は持ち帰って下さい。

【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から、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。ボールペン等は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。

【不正行為等について】

1. 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下さい。試験時間中に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、その理由にかかわらず、不正の行為があったものとみなすことがあります。
2. 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。ただし、卓上計算機は、計算以外の機能をもったものを使ってはいけません。
3. 1., 2. で禁止されているような不正行為を行った者に対しては、試験監督者において、その者の試験を停止することがあります。1., 2. の例に当てはまらない場合であっても、試験監督者において、登録試験に関して何らかの不正の行為があると認めるときは、同様の措置を執ることがあります。
4. 試験会場において試験を停止され又は何らかの不正の行為を行った者については、その試験を無効とすることがあります。
この場合においては、その者に対し、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。
5. 試験後において、登録試験に関して何らかの不正の行為があったことが明らかになった場合にも、4.と同様に、その試験を無効とし、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。

〔No. 1〕 エキゾースト・パイプから排出される CO, HC の低減方法に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 減速時にスロットル・バルブが急激に閉じないようにして、空気量不足による不完全燃焼を防止する。
- (2) バルブ・タイミングを変更して、オーバーラップ時の未燃焼ガスの排出を防止する。
- (3) インレット・マニホールドの形状を改良して、各シリンダへの混合気配分の均質化を図る。
- (4) 減速時に吸気系統への空気導入により、未燃焼ガスの燃焼を促進させると共に、触媒による酸化促進を図る。

〔No. 2〕 電子制御式燃料噴射装置の燃料噴射補正のうち、出力増量補正に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 冷間時の運転性確保のため、冷却水温に応じて噴射量を補正する。
- (2) エンジンの始動時に、冷却水温に応じて噴射量を補正し、始動直後のエンジン回転速度の安定化を図っている。
- (3) インレット・マニホールド圧力又は吸入空気量、エンジン回転速度及びスロットル・バルブの開度によって出力域を検出し、エンジンの運転状態に応じて噴射量を増量する。
- (4) 加速、減速などの過渡時に噴射量の増量、減量を行い、運転性及び燃費の向上を図っている。

〔No. 3〕 コンロッド・ベアリングに要求される性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 非焼き付き性とは、ベアリングとクランク・ピンとに金属接触が起きた場合に、ベアリングが焼き付きにくい性質をいう。
- (2) 埋没性とは、ベアリングに繰り返し荷重が加えられても、その機械的性質が変化しにくい性質をいう。
- (3) なじみ性とは、ベアリングをクランク・ピンに組み付けた場合に、最初は当たりが幾分悪くてもすぐにクランク・ピンになじむ性質をいう。
- (4) 耐食性とは、酸などにより腐食されにくい性質をいう。

〔No. 4〕 シリンダ・ヘッドとピストンで形成されるスキッシュ・エリアに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 吸入混合気に渦流を与えて、吸気行程における火炎伝播の速度を高めている。
- (2) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼時間を長くすることで最高燃焼ガス温度の上昇を促進させている。
- (3) 斜めスキッシュ・エリアは、斜め形状による吸入通路からの吸気がスムーズになり、強い渦流の発生が得られる。
- (4) スキッシュ・エリアの厚み(クリアランス)が大きくなるほど渦流の流速は速くなる。

〔No. 5〕 油圧制御の可変バルブ・タイミング機構(インレット・バルブ側)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 遅角時は、オーバーラップ量が少なくなるので、アイドル回転時の安定化が図られる。
- (2) 進角時は、インレット・バルブの開く時期が早くなるので、オーバーラップ量が多くなり中速回転時の体積効率が高くなる。
- (3) バルブ・タイミングの切り替えは、コントロール・ユニットからの信号により制御されるオイル・コントロール・バルブによって油圧を制御することにより行っている。
- (4) エンジン停止時には、ロック装置により最大進角状態で固定されている。

〔No. 6〕 点火順序が1—4—2—6—3—5の4サイクル直列6シリンダ・エンジンに関する次の文章の()に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

エンジンの第4シリンダが圧縮上死点にあり、この位置からクランクシャフトを回転方向に300°回転させたとき、燃焼行程の下死点にあるのは()である。

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

〔No. 7〕 エンジンの始動困難(スタータは正常)の推定原因として、不適切なものは次のうちどれか。

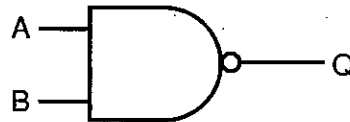
- (1) シリンダ、ピストン及びピストン・リングの摩耗又は損傷。
- (2) フューエル・フィルタ、フューエル・パイプの詰まり及びき裂。
- (3) 吸気系統からのエアの吸い込み。
- (4) ノック・センサの不良。

〔No. 8〕 吸排気装置の過給機に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ルーツ式スーパ・チャージャのドリブン・ロータとドライブ・ロータの回転方向は同じ方向である。
- (2) ターボ・チャージャに用いられるコンプレッサ・ホイールは、タービン・ホイールの2倍の速さで回転する。
- (3) スーパ・チャージャは、回転速度の増加と共に、駆動損失が増大する。
- (4) ターボ・チャージャの過給圧が規定値以上になると、ウエスト・ゲート・バルブが開いて吸入空気の一部がコンプレッサ・ホイールをバイパスして流れる。

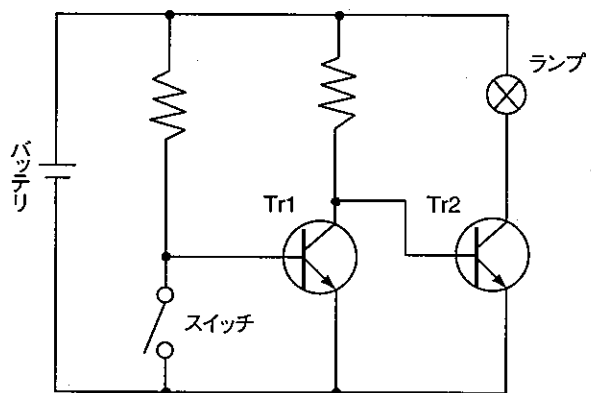
〔No. 9〕 図に示す電気用図記号において、AとBの入力に対する出力Qの組み合わせとして、適切なものはどれか。

	入 力		出 力
	A	B	Q
(1)	0	0	0
(2)	1	0	1
(3)	1	0	0
(4)	1	1	1



〔No. 10〕 図に示す回路において、スイッチを閉じたときの各 부품の作動状態として、適切なものは次のうちどれか。

	(Tr1)	(Tr2)	(ランプ)
(1)	OFF	ON	点 灯
(2)	ON	OFF	点 灯
(3)	OFF	OFF	消 灯
(4)	ON	ON	消 灯



〔No. 11〕 スタータのトルクが $15 \text{ N} \cdot \text{m}$ 、回転速度が 2000 min^{-1} のときのスタータの出力として、適切なものは次のうちどれか。ただし、円周率(π) = 3.14 として計算しなさい。

- (1) 0.785 kW
- (2) 1.57 kW
- (3) 3.14 kW
- (4) 3.925 kW

〔No. 12〕 オルタネータのステータ・コイルの結線方法について、スター(Y)結線とデルタ(三角)結線を比較したときの記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) スター結線には中性点がない。
- (2) スター結線の方が結線は複雑である。
- (3) スター結線の方が端子間の電圧(線電圧)は低い。
- (4) スター結線の方が最大出力電流は劣るが、低速特性に優れている。

〔No. 13〕 電子制御式燃料噴射装置のアイドル回転速度の制御に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) フィードバック制御は、暖機後のアイドル回転速度が目標回転速度と差がある場合に、ISCVに信号を送り、目標アイドル回転速度に制御する。
- (2) 暖機時制御は、始動時制御終了後、吸入空気温度に応じてISCVを徐々に閉じ、ファースト・アイドル回転速度を制御する。
- (3) 予測制御は、エンジンに掛かる負荷により回転変動が生じる以前に、あらかじめISCVに信号を送り、必要な空気量を予測してISCV開度を変えてアイドル回転速度を適正に制御する。
- (4) 始動時制御は、エンジン始動と同時に、そのときの冷却水温に応じたISCVの開度を決めている。

〔No. 14〕 独立点火方式のイグナイタ(イグニッション・コイル一体型)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 過電流保護回路は、一次電流が規定値以上流れないように、ドライブ回路を介してトランジスタに流れるベース電流を制御している。
- (2) 一次電流の通電・遮断にはトランジスタが用いられている。
- (3) 一次電流を遮断するトランジスタがOFFすると、二次コイルに高電圧が発生する。
- (4) 通電時間制御は、エンジン回転速度が高くなるに連れて、トランジスタがONする時期(一次電流が流れ始めるとき)を遅くしている。

〔No. 15〕 バッテリに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自動車用バッテリーには、ペースト式鉛バッテリーが使用されている。
- (2) 自動車用バッテリーは、異なった二つの電極板(陽極板と陰極板)と電解液などから構成されている。
- (3) 自動車用バッテリーには、陽極板の格子体に鉛カルシウム合金、陰極板の格子体に低アンチモン鉛合金を使用したハイブリッド・バッテリーが多く用いられている。
- (4) 電気自動車やハイブリッド・カーのバッテリーには、電極板にニッケルの多孔質金属材料や水素吸蔵合金などを用いたニッケル水素バッテリーなどが使用されている。

〔No. 16〕 トルク・コンバータに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ステータが空転し始める点をクラッチ・ポイントという。
- (2) カップリング・レンジにおけるトルク比は、2.0～2.5である。
- (3) 速度比がゼロのときの伝達効率は100%である。
- (4) 速度比は、タービン軸の回転速度にポンプ軸の回転速度を乗じて求めることができる。

〔No. 17〕 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATのロックアップ機構に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ロックアップ・ピストンがトルク・コンバータのカバーから離れると、カバー(エンジン)の回転がタービン・ランナ(インプット・シャフト)に直接伝えられる。
- (2) ロックアップ・ピストンには、エンジンからのトルク変動を吸収、緩和するダンパ・スプリングが組み込まれている。
- (3) ロックアップ・ピストンは、スプラインによってタービンのハブにかん合されている。
- (4) ロックアップ機構とは、トルク・コンバータのポンプ・インペラとタービン・ランナを機械的に連結し、直接動力を伝達する機構をいう。

〔No. 18〕 インジケータ・ランプとサーミスタ(負特性)を用いたフューエル・レベル・インジケータでフューエル・タンク内の燃料が多いときの記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) サーミスタの温度が低く抵抗が小さいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (2) サーミスタの温度が高く抵抗が大きいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (3) サーミスタの温度が高く抵抗が小さいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (4) サーミスタの温度が低く抵抗が大きいのでインジケータ・ランプは点灯しない。

〔No. 19〕 サスペンションのスプリングに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ばね定数が大きいスプリングは、小さいスプリングに比べてばねが硬い。
- (2) 金属スプリングを用いた自動車のボデーの上下固有振動数は、荷重が変わっても変化しない。
- (3) 金属スプリングのばね定数は、荷重が変わっても変化しない。
- (4) エア・スプリングのばね定数は、荷重が変わると変化する。

[No. 20] ボデーの振動及び揺動に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 旋回時におけるローリングの角度は、一般に、重心が低いほど、また、ロール・センタが高いほど大きくなる。
- (2) ボデーの上下振動の固有振動数は、一般に 20～35 ヘルツ程度になるようにばね定数が設定されている。
- (3) バイアス・タイヤは、ラジアル・タイヤに比べてキャンバ・スラストが小さく、ワンダリングによる移動距離が少ないので、ワンダリングに対しては有利である。
- (4) 一般に、ロール・センタの位置は、車軸懸架式のサスペンションに比べて独立懸架式のサスペンションの方が低い。

[No. 21] ボデー及びフレーム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、ボデー自体がフレームの役目を担うため、質量(重量)を小さく(軽く)することができる。
- (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以上の補強材を使用する。
- (3) モノコック・ボデーは、サスペンションなどからの振動や騒音が伝わりにくいので、防音や防振に優れている。
- (4) トラックのフレームは、トラックの全長にわたって貫通した左右 2 本のクロス・メンバが配列されている。

[No. 22] 粘性式差動制限型ディファレンシャルのビスカス・カップリングについて、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。

ビスカス・カップリングは、左右の駆動輪に回転速度差が生じて、プレート間に回転速度差が生じると、(イ)の働きで(ロ)へトルクが伝達される。

(イ)

(ロ)

- | | |
|------------------|------------|
| (1) シリコン・オイル | 低回転側から高回転側 |
| (2) シリコン・オイル | 高回転側から低回転側 |
| (3) ハイポイド・ギヤ・オイル | 高回転側から低回転側 |
| (4) ハイポイド・ギヤ・オイル | 低回転側から高回転側 |

[No. 23] 自動車の旋回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。

オーバステアの自動車は、旋回速度が増すにつれて(イ)の横滑り量が多くなって旋回半径が(ロ)なる。

(イ)

(ロ)

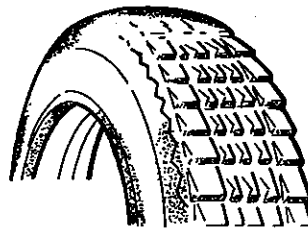
- | | |
|--------------------------|-----|
| (1) リヤ・ホイールに比べてフロント・ホイール | 大きく |
| (2) リヤ・ホイールに比べてフロント・ホイール | 小さく |
| (3) フロント・ホイールに比べてリヤ・ホイール | 大きく |
| (4) フロント・ホイールに比べてリヤ・ホイール | 小さく |

[No. 24] ステアリング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) 一般に、ラック・ピニオン型電子制御式パワー・ステアリングのハンドルの操舵力は、低速時及び据え切り時は軽く、高速走行時は低速時に比べて重くしている。
- (2) 電動式パワー・ステアリングのコラム・アシスト式は、ステアリング・シャフトの回転に対して補助動力を与えている。
- (3) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのギヤ機構には、ラック・ピニオン型が採用されている。
- (4) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのコントロール・バルブには、ロータリ・バルブ式を採用しているものがある。

[No. 25] 図に示すタイヤの異常摩耗の主な原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ホイール・バランスの不良
- (2) 左右フロント・ホイールの切れ角の不良
- (3) 空気圧の過大
- (4) ホイール・ベアリングのがた

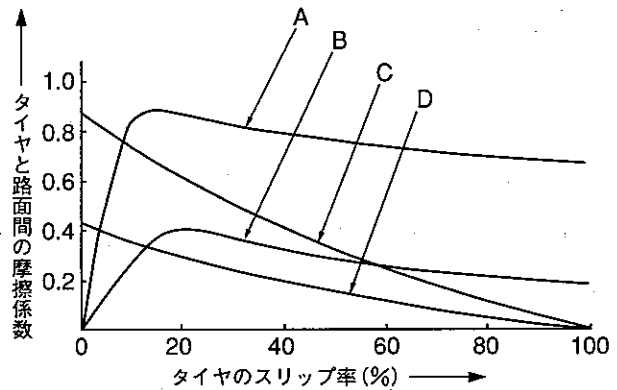


[No. 26] ホイール及びタイヤに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) アルミニウム合金製ホイールの2ピース構造は、絞り又はプレス加工したリム部を二つに分け(表側リムと裏側リム)、それを鋳造又は鍛造したディスクに溶接し、更にボルトを締め付けて強化したものである。
- (2) タイヤの動荷重半径は、適用リムを用いてタイヤを自動車に装着し、規定の空気圧及び荷重を掛け、定速度で走行させたときのタイヤの1回転当たりの走行距離を 2π で除した値をいう。
- (3) タイヤの扁平比を小さくすると、旋回性能、高速時の操縦性能、駆動性能及び制動性能が向上する。
- (4) マグネシウム・ホイールは、アルミ・ホイールに比べて軽量、かつ、寸法安定性、耐衝撃性に優れている。

[No. 27] 図に示すタイヤと路面間の摩擦係数とタイヤのスリップ率の関係を表した特性曲線図において、「路面の摩擦係数が低いブレーキ特性曲線」として、A～Dのうち、適切なものはどれか。

- (1) A
- (2) B
- (3) C
- (4) D



[No. 28] 電子制御式ABSに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン始動後の発進時(6 km/h 位)に静かな場所で、エンジン・ルームからABSモータの作動音が聞こえる場合があるが、これは一般に、ABSの作動チェック音である。
- (2) バッテリ電圧が低下した状態で、ブースタ・ケーブルを使用してエンジンを始動した場合に、一時的にウォーニング・ランプが点灯する場合があるが、これはバッテリの電圧不足によるものである。
- (3) 自己診断システムにより、ABSの電子制御機構に起因する故障が検出されると、ウォーニング・ランプが点灯し、運転者に故障の発生を知らせる。
- (4) ABSの電子制御機構に断線や短絡などの故障が発生した場合でも、ABSの電子制御機構は継続して作動する。

[No. 29] エア・コンディショナにおいて、冷凍サイクル内の「ゴミ」や「水分」を取り除く役目をする部品として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) コンプレッサ
- (2) エバポレータ
- (3) レシーバ
- (4) エキспанション・バルブ

〔No. 30〕 オート・エアコンに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 一般に日射センサは、日射の影響を受けやすいインストルメント・パネル上部に取り付けられている。
- (2) 風量制御のオート制御は、ブロワ・モータ起動後、約2秒間はLoで制御し、起動電流からパワー・トランジスタを保護している。
- (3) 温度設定抵抗は、温度設定レバーに連結され、ユーザが設定した温度の抵抗値を電圧に変えてコントロール・ユニットへ入力する。
- (4) 風量制御のブロワ遅動風量制御は、吹き出し口がFACE(フェイス)モードで、コンプレッサをONにした直後、温風吹き出しによる顔面への不快感をなくすための風量制御である。

〔No. 31〕 自動車に働く空気抵抗に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 加速度及び自動車の前面投影面積の2乗に比例する。
- (2) 自動車の前面投影面積及び速度(対気速度)の2乗に比例する。
- (3) 自動車の前面投影面積及び自動車の総重量(総荷重)に比例する。
- (4) 自動車の前面投影面積とエンジンの最大軸トルクによって決まる。

〔No. 32〕 自動車の材料に用いられる鉄鋼に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 炭素鋼は、硬鋼と軟鋼に大別され、硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。
- (2) 普通鋳鉄は、熱間圧延板を更に常温で圧延し、表面が平滑処理されたものである。
- (3) 合金鋳鉄は、炭素鋼にニッケル、クロム、モリブデンなどの金属を一種類又は数種類を加えたものである。
- (4) 球状黒鉛鋳鉄は、普通鋳鉄に含まれる黒鉛を球状化するためにマグネシウムなどの金属を加えたものである。

〔No. 33〕 エンジン・オイルの添加剤のうち、粘度指数向上剤に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) オイルの金属表面に対するなじみをよくし、強固な油膜を張らせる添加剤である。
- (2) 粘度指数を増大するために用いられ、温度変化に対しても適正な粘度を保って潤滑を完全にし、寒冷時のエンジンの始動性も良好にする添加剤である。
- (3) エンジン・オイルが冷却された際、オイルに含まれるろう(ワックス)分が結晶しようとするのを抑えるための添加剤である。
- (4) 燃料生成物及びオイルの劣化物のために、シリンダ壁やその他の摩擦部の腐食を防止するための添加剤である。

[No. 34] ガソリンに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) オクタン価とは、そのガソリンに含まれているイソオクタンの重量割合をいう。
- (2) 改質ガソリンは、高オクタン価のガソリンを標準オクタン価のガソリンに転換したものである。
- (3) 直留ガソリンは、原油から直接蒸留して得られるガソリンで、オクタン価が高く自動車用として最も適している。
- (4) 分解ガソリンは、灯油及び軽油などを、触媒を用いて化学変化を起こさせて熱分解した後、再蒸留してオクタン価を高めている。

[No. 35] 次の諸元の自動車がトランスミッションのギヤを第3速にして、エンジンの回転速度 2000 min^{-1} 、エンジン軸トルク $120 \text{ N} \cdot \text{m}$ で走行しているとき、駆動輪の駆動力として、適切なものは次のうちどれか。ただし、伝達による機械損失及びタイヤのスリップはないものとする。

- (1) 1170 N
- (2) 2340 N
- (3) 4340 N
- (4) 4680 N

第3速の変速比	: 1.3
ファイナル・ギヤの減速比	: 4.5
駆動輪の有効半径	: 0.3 m

[No. 36] 「道路運送車両法」及び「道路運送車両の保安基準」に照らし、次の文章の()に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

車両総重量は、車両重量、最大積載量及び()に乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。

- (1) 50 kg
- (2) 55 kg
- (3) 60 kg
- (4) 65 kg

[No. 37] 「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、前方に備える方向指示器の点灯が確認できる距離の基準として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 昼間において、方向の指示を表示する方向 100 m
- (2) 昼間において、方向の指示を表示する方向 150 m
- (3) 夜間において、方向の指示を表示する方向 100 m
- (4) 夜間において、方向の指示を表示する方向 150 m

〔No. 38〕 「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()に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

前部霧灯は、同時に()点灯しないように取り付けられていること。

- (1) 2個以上
- (2) 3個以上
- (3) 4個以上
- (4) 5個以上

〔No. 39〕 「自動車点検基準」の「自家用乗用自動車等の定期点検基準」に照らし、1年ごとに必要な点
検項目として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) かじ取り装置のパワー・ステアリング装置のベルトの緩み及び損傷
- (2) 制動装置のブレーキ・ペダルの遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間
- (3) バッテリーの液量が適当であること
- (4) 原動機の潤滑装置の油漏れ

〔No. 40〕 「道路運送車両法」に照らし、国土交通大臣が行う自動車の検査の種別として、該当しない
ものは次のうちどれか。

- (1) 予備検査
- (2) 臨時検査
- (3) 構造等変更検査
- (4) 分解整備検査