

## 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たときは、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〕 ピストン及びピストン・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) コンプレッション・リングは、シリンダ壁面とピストンとの間の気密を保つ働きと、燃焼によりピストンが受ける熱をシリンダに伝える役目をしている。
- (2) ピストン・ヘッド部には、騒音の低減を図るため、バルブの逃げを設けている。
- (3) バレル・フェース型のピストン・リングは、しゅう動面がテーパ状になっており、シリンダ壁面と線接触するため、なじみやすく気密性が優れている。
- (4) ピストン・スカート部に条こん(すじ)仕上げをし、さらに樹脂コーティング又はすずめっきを施しているのは、混合気に渦流を発生させるためである。

〔No. 2〕 エンジンの性能に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 体積効率と充填効率は、平地ではほとんど同じであるが、高山など気圧の低い場所では差を生じる。
- (2) 平均有効圧力は、行程容積を1サイクルの仕事で除したもので、排気量や作動方式の異なるエンジンの性能を比較する場合などに用いられる。
- (3) 熱効率のうち図示熱効率とは、理論サイクルにおいて仕事に変えることのできる熱量と、供給する熱量との割合をいう。
- (4) 実際にエンジンのクランクシャフトから得られる動力を図示仕事率という。

〔No. 3〕 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で、すずの含有率の低いものは、熱膨張率が大きいのでオイル・クリアランスを大きくとる必要がある。
- (2) コンロッド・ベアリングに要求される性質のうち耐疲労性とは、異物などをベアリングの表面に埋め込んでしまう性質をいう。
- (3) トリメタル(三層メタル)は、アルミニウムに10%~20%のすずを加えた合金である。
- (4) クラッシュ・ハイトが大き過ぎると、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。

〔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、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。
- (2) スキッシュ・エリアの厚み(クリアランス)が小さくなるほど、混合気の渦流の流速は低くなる。
- (3) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼行程における火炎伝播の速度を高めている。
- (4) 斜めスキッシュ・エリアは、斜め形状により吸入通路からの吸気がスムーズになることで渦流の発生を防ぐことができる。

〔No. 5〕 電子制御式燃料噴射装置のセンサに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ジルコニア式 O<sub>2</sub> センサのジルコニア素子は、高温で内外面の酸素濃度の差がないときに起電力が発生する性質がある。
- (2) 空燃比センサの出力は、理論空燃比より小さい(濃い)と低くなり、大きい(薄い)と高くなる。
- (3) バキューム・センサの出力電圧は、インテーク・マニホールド圧力が高くなるほど大きくなる(増加する)特性がある。
- (4) ホール素子式のアクセル・ポジション・センサは、制御用センサと異常検出用センサの二重系統になっており、ECUは二つの信号の電圧差により異常を検出している。

〔No. 6〕 鉛バッテリーに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) バッテリーの電解液温度が 50℃ 未満におけるバッテリーの容量は、電解液温度が高いほど減少し、低いほど増加する。
- (2) バッテリーから取り出し得る電気量は、放電電流が大きいほど小さくなる。
- (3) バッテリーの放電終止電圧は、一般に放電電流が大きくなるほど、高く定められている。
- (4) 起電力は、一般に電解液の温度が高くなると小さくなり、その値は、電解液温度が 1℃ 上昇すると 0.0002 V~0.0003 V 程度低くなる。

〔No. 7〕 電子制御装置に用いられるスロットル・ポジション・センサに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ホール素子式のスロットル・ポジション・センサは、スロットル・バルブ開度の検出にホール効果を用いて行っている。
- (2) スロットル・ボデーのスロットル・バルブと同軸上に取り付けられている。
- (3) センサ信号は、燃料噴射量、点火時期、アイドル回転速度などの制御に使用している。
- (4) ホール素子に加わる磁束の密度が小さくなると、発生する起電力は大きくなる。

〔No. 8〕 NO<sub>x</sub> の低減策に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) EGR (排気ガス再循環) 装置や可変バルブ機構を使って、不活性な排気ガスを一定量だけ吸気側に導入し最高燃焼ガス温度を上げる。
- (2) 空燃比制御により、理論空燃比付近の狭い領域に空燃比を制御し、理論空燃比領域で有効に作用する三元触媒を使って排気ガス中の NO<sub>x</sub> を還元する。
- (3) インテーク・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) エンジンの運転状況に対応する空燃比制御及び点火時期制御を的確に行うことで、最高燃焼ガス温度を上げる。

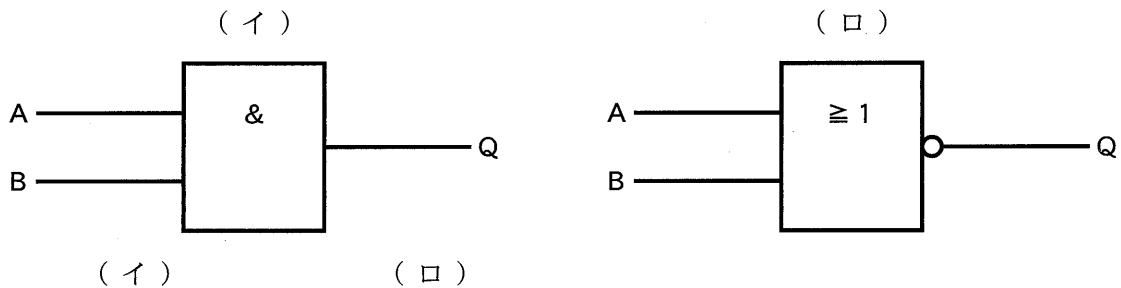
〔No. 9〕 点火順序が1—5—3—6—2—4の4サイクル直列6シリンダ・エンジンに関する次の文章の(イ)と(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

第6シリンダが吸入下死点にあり、この位置からクランクシャフトを回転方向に回転させ、第3シリンダのバルブをオーバーラップの上死点状態にするために必要な回転角度は(イ)である。

その状態から更にクランクシャフトを回転方向に180°回転させたとき、圧縮行程途中にあるのは(ロ)である。

- |          |        |
|----------|--------|
| (イ)      | (ロ)    |
| (1) 420° | 第3シリンダ |
| (2) 540° | 第1シリンダ |
| (3) 420° | 第5シリンダ |
| (4) 540° | 第6シリンダ |

〔No. 10〕 図に示す論理回路用の電気用図記号として、下の(イ)と(ロ)の組み合わせのうち、適切なものはどれか。



- |                 |           |
|-----------------|-----------|
| (1) NAND(ナンド)回路 | NOR(ノア)回路 |
| (2) AND(アンド)回路  | OR(オア)回路  |
| (3) NAND(ナンド)回路 | OR(オア)回路  |
| (4) AND(アンド)回路  | NOR(ノア)回路 |

〔No. 11〕 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) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャでは、過給圧が規定値になると、過給圧の一部を吸入側へ逃がし、過給圧を規定値に制御するエア・バイパス・バルブが設けられている。
- (2) ターボ・チャージャは、タービン・ハウジング、タービン・ホイール、コンプレッサ・ハウジング、コンプレッサ・ホイール及びドライブ・ギヤなどで構成されている。
- (3) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャでは、ロータ1回転につき1回の吸入・吐出が行われる。
- (4) ターボ・チャージャに用いられるコンプレッサ・ホイールの回転速度は、タービン・ホイールの回転速度の2倍である。

〔No. 12〕 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) ハイブリッド・バッテリーは、正極にアンチモン(Sb)鉛合金、負極にカルシウム(Ca)鉛合金を使用している。
- (2) アイドリング・ストップ車両用のカルシウム・バッテリーは、深い充・放電の繰り返しへの耐久性を向上させている。
- (3) カルシウム・バッテリーは、低コストが利点であるが、メンテナンス・フリー特性はハイブリッド・バッテリーに比べて悪い。
- (4) 電気自動車やハイブリッド・カーに用いられているニッケル水素バッテリーは、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が用いられている。

〔No. 13〕 インテーク側に用いられる油圧式の変換バルブ・タイミング機構に関する記述として、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 進角時は、インテーク・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。
- (2) 遅角時は、インテーク・バルブの閉じる時期を早くして高速回転時の体積効率を高めている。
- (3) 油圧制御によりカム<sup>の</sup>の位相は一定のまま、バルブの作動角を変えてインテーク・バルブの開閉時期を変化させている。
- (4) エンジン停止時には、ロック装置により最進角状態で固定される。

〔No. 14〕 スター結線式オルタネータに関する次の文章の(イ)から(ハ)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。

中性点ダイオード付きオルタネータは、中性点電圧が出力電圧を超えたとき、及び中性点電圧がアース電位を下回ったときの電圧(交流分)を(イ)に加算し、(ロ)における(ハ)の増加を図っている。

- |     | (イ)  | (ロ)   | (ハ)  |
|-----|------|-------|------|
| (1) | 交流出力 | 高速回転時 | 出力電圧 |
| (2) | 交流出力 | 低速回転時 | 出力電圧 |
| (3) | 直流出力 | 低速回転時 | 出力電流 |
| (4) | 直流出力 | 高速回転時 | 出力電流 |

〔No. 15〕 高熱価型スパーク・プラグに関する記述として、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) ホット・タイプと呼ばれる。
- (2) 低熱価型に比べて中心電極の温度が上昇しやすい。
- (3) 低熱価型に比べてガス・ポケットの容積が小さい。
- (4) 低熱価型に比べて碍子脚部<sup>がいし</sup>が長い。

〔No. 16〕 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATのトルク・コンバータに関する次の文章の(イ)と(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。速度比がゼロのときのトルク比は(イ)となる。また、(ロ)でのトルク比は「1」となる。

(イ) (ロ)

- (1) 最大 コンバータ・レンジ
- (2) 最大 カップリング・レンジ
- (3) 最小 コンバータ・レンジ
- (4) 最小 カップリング・レンジ

〔No. 17〕 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式AT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) シフト・ロック機構は、ブレーキ・ペダルを踏み込んだ状態にしないと、セレクト・レバーをPレンジの位置からほかの位置に操作できないようにしたものである。
- (2) インヒビタ・スイッチは、セレクト・レバーの位置がPレンジ又はNレンジにあるときのみ、エンジンの始動を可能にしている。
- (3) R(リバース)位置警報装置は、セレクト・レバーがRレンジの位置にあるときに、運転者にはインジケータの表示のみで知らせ、歩行者には後退灯及び外部のブザーで知らせるものである。
- (4) キー・インタロック機構は、セレクト・レバーをPレンジの位置にしないと、イグニッション(キー)・スイッチがハンドル・ロック位置に戻らないようにしたものである。

〔No. 18〕 回転速度差感応式の差動制限型ディファレンシャルに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) インナ・プレートとアウト・プレートの回転速度差が小さいほど、大きなビスカス・トルクが発生する。
- (2) 左右輪の回転速度差が一定値を超えたときには、ビスカス・トルクを解除する。
- (3) ビスカス・カップリングには、ハイポイド・ギヤ・オイルが充填されている。
- (4) 左右輪に回転速度差が生じたときは、ビスカス・カップリングの作用により、低回転側に大きな駆動力が発生する。

〔No. 19〕 電動式パワー・ステア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) コイルを用いたスリーブ式のトルク・センサは、インプット・シャフトが磁性体でできており、突起状になっている。
- (2) コラム・アシスト式では、ステアリング・シャフトに対してモータの補助動力が与えられる。
- (3) トルク・センサは、操舵力と操舵方向を検出している。
- (4) ラック・アシスト式では、ステアリング・ギヤのピニオン部にトルク・センサ及びモータが取り付けられている。

〔No. 20〕 アクスル及びサスペンショ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) 一般にロール・センタは、車軸懸架式サスペンションに比べて、独立懸架式サスペンションの方が高い。
- (2) ピッチングとは、ボデー・フロント及びリヤの縦揺れのことをいう。
- (3) 車軸懸架式サスペンションは、左右のホイールを1本のアクスルでつなぎ、ホイールに掛かる荷重をアクスルで支持している。
- (4) 全浮動式の車軸懸架式リヤ・アクスルは、アクスル・ハウジングだけでリヤ・ホイールに掛かる荷重を支持している。

〔No. 21〕 サスペンションの springs に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

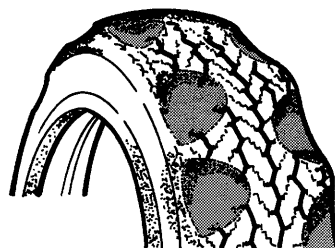
- (1) 軽荷重のときの金属スプリングは、最大積載荷重のときに比べて固有振動数が小さくなる。
- (2) 金属スプリングは、最大積載荷重に耐えるように設計されているため、軽荷重のときはばねが硬すぎるので乗り心地が悪い。
- (3) エア・スプリングは、金属スプリングと比較して、荷重の変化に対してばね定数が自動的に変化するので、固有振動数は比例して大きくなる。
- (4) エア・スプリングのばね定数は、荷重が大きくなるとレベリング・バルブなどの作用により小さくなる。

〔No. 22〕 CVT(スチール・ベルトを用いたベルト式無段変速機)に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) Dレンジ時は、プーリ比の最 Low から最 High までの変速領域で変速を行う。
- (2) プライマリ・プーリは、動力伝達に必要なスチール・ベルトの張力を制御し、セカンダリ・プーリは、プーリ比(変速比)を制御している。
- (3) スチール・ベルトは、動力伝達を行うエレメントと摩擦力を維持するスチール・リングで構成されている。
- (4) Lレンジ時は、変速領域をプーリ比の最 Low 付近にのみ制限することで、強力な駆動力及びエンジン・ブレーキを確保する。

〔No. 23〕 図のように、タイヤのトレッド部が全周にわたってピット状(くぼみ状)に摩耗する主な原因として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 左右フロント・ホイールの切れ角の不良
- (2) 急激な制動
- (3) 空気圧の過大
- (4) ホイール・バランスの不良



〔No. 24〕 CAN 通信に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 一端の終端抵抗が断線していても通信はそのまま継続され、耐ノイズ性にも影響はないが、ダイアグノーシス・コードが出力されることがある。
- (2) “バス・オフ”状態とは、エラーを検知した結果、リカバリが実行され、エラーが解消されて通信を再開した状態をいう。
- (3) CAN 通信では、バス・ライン上のデータを必要とする複数の ECU は同時にデータ・フレームを受信することができない。
- (4) CAN-H, CAN-L ともに 2.5 V の状態をレセプティブといい、CAN-H が 3.5 V, CAN-L が 1.5 V の状態をドミナントという。

〔No. 25〕 タイヤに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤ(ホイール付き)の一部が他の部分より重い場合、タイヤをゆっくり回転させると重い部分が下になって止まり、このときのアンバランスをダイナミック・アンバランスという。
- (2) スキール音とは、タイヤの溝の中の空気が、路面とタイヤの間に圧縮され、排出されるときに出る音をいう。
- (3) 一般に寸法、剛性及び質量などすべてを含んだ広い意味でのタイヤの均一性(バランス性)をユニフォミティと呼ぶ。
- (4) タイヤの扁平率を大きくすると、タイヤの横剛性が高くなり、車両の旋回性能及び高速時の操縦性能は向上する。

〔No. 26〕 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) ECU は、各車輪速センサ、スイッチなどからの信号により、路面の状況などに応じて、ホイール・シリンダに作動信号を出力する。
- (2) 車輪速センサの車輪速度検出用ロータは、各ドライブ・シャフトなどに取り付けられており、車輪と同じ速度で回転している。
- (3) ECU は、センサの信号系統、アクチュエータの作動信号系統及び ECU 自体に異常が発生した場合に、ABS ウォーニング・ランプを点灯させ運転者に異常を知らせる。
- (4) ABS は、制動力とコーナリング・フォースの両方を確保するため、タイヤのスリップ率を 20 % 前後に収めるように制動力を制御する装置である。

〔No. 27〕 SRS エアバッグに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) エアバッグ・アセンブリの交換時は、必ず新品を使用し、他の車で使用したものは絶対に使用しない。
- (2) 車両の変形量が規定値を超えた場合に作動する構造となっている。
- (3) インフレーターは、電気点火装置(スクイブ)、着火剤、ガス発生剤、ケーブル・リール、フィルタなどを金属の容器に収納している。
- (4) エアバッグ・アセンブリの点検をするときは、誤作動を防止するため、抵抗測定は短時間で行う。

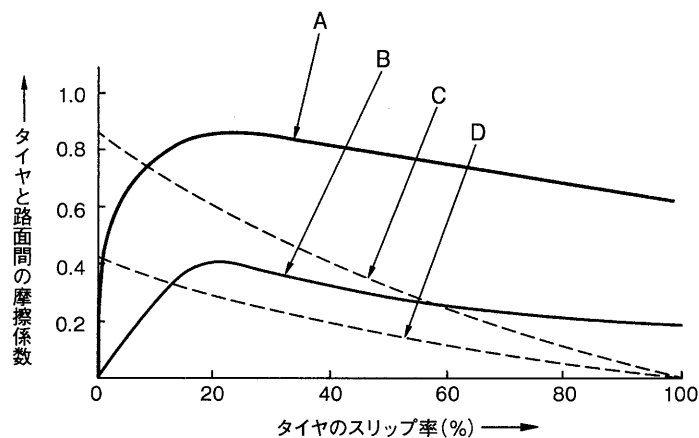


〔No. 28〕 オート・エアコンの吹き出し温度の制御に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 外気温センサは、室外に取り付けられており、サーミスタによって外気温度を検出してECUに入力している。
- (2) エバポレータ後センサは、エバポレータを通過後の空気の温度をサーミスタによって検出しECUに入力しており、主にエバポレータの霜付きなどの防止に利用されている。
- (3) 内気温センサは、室内の空気をセンサ内部に取り入れて、室内の温度の変化をサーミスタによって検出しECUに入力している。
- (4) 日射センサは、日射量によって出力電流が変化する発光ダイオードを用いて、日射量をECUに入力している。

〔No. 29〕 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 から D のうち、**適切なものは次のうちどれか。**

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



〔No. 30〕 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) フリーズ・フレーム・データを確認することで、ダイアグノーシス・コードを記憶した原因の究明につながる。
- (2) 外部診断器でダイアグノーシス・コードの消去作業を行うと、ダイアグノーシス・コードとフリーズ・フレーム・データのみ消去することができ、時計及びラジオなどの再設定の必要がない。
- (3) アクティブ・テストでは、整備作業の補助やECUの学習値を初期化することなどができ、作業の効率化が図れる。
- (4) データ・モニタとは、ECUにおけるセンサからの入力値やアクチュエータへの出力値などを複数表示することができ、それらを比較・確認することで迅速な点検・整備ができる。

〔No. 31〕ばね定数の単位として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) N
- (2) N/mm
- (3) Pa/mm<sup>2</sup>
- (4) N・m

〔No. 32〕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 3,000 min<sup>-1</sup>、エンジン軸トルク 160 N・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) 234 N
- (2) 936 N
- (3) 2,340 N
- (4) 3,744 N

第3速の変速比	: 1.300
ファイナル・ギヤの減速比	: 4.500
駆動輪の有効半径	: 40 cm

〔No. 33〕ギヤ・オイルに用いられる添加剤に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ギヤ・オイルには性能を向上させるため、種々の添加剤が加えられており、ギヤ・オイル特有の添加剤には、油性向上剤と極圧添加剤がある。
- (2) 腐食防止剤は、高荷重・高速の歯車に重要な役割を果たしており、耐圧性の向上、極圧下での油膜切れや摩耗の防止などの作用がある。
- (3) 酸化防止剤はオイルに含まれる、ろう(ワックス)分が結晶化するのを抑えて、低温時の流動性を向上させる作用がある。
- (4) 粘度指数向上剤は、温度変化に対して粘度変化を大きくする作用がある。

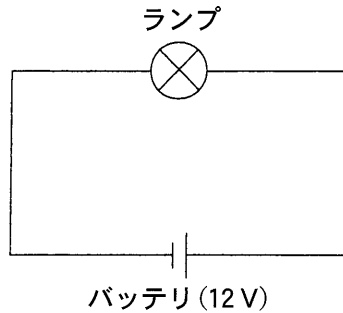
〔No. 34〕ポデーやフレームなどに用いられる塗料の成分に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 添加剤は、顔料と樹脂の混合を容易にする働きをする。
- (2) 樹脂は、顔料と顔料をつなぎ、塗膜に光沢や硬さなどを与える。
- (3) 溶剤は、塗膜に着色などを与えるものである。
- (4) 顔料は、塗装の仕上がりなどの作業性や塗料の安定性を向上させる。

[No. 35] 図に示す電気回路において、次の文章の( )に当てはまるものとして、適切なものはどれか。ただし、バッテリー、配線等の抵抗はないものとする。

ランプを12Vの電源に接続したときの電気抵抗が $4\Omega$ である場合、この状態で3時間使用したときの電力量は( )である。

- (1) 36 Wh
- (2) 48 Wh
- (3) 108 Wh
- (4) 144 Wh



[No. 36] 「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、長さ4.69m、車幅1.69m、乗車定員5人である四輪小型自動車の後退灯の基準に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 後退灯の灯光の色は、白色又は淡黄色であること。
- (2) 後退灯の数は、1個又は2個であること。
- (3) 後退灯は、その照明部の上縁の高さが地上1.8m以下、下縁の高さが0.2m以上となるように取り付けられなければならない。
- (4) 後退灯は、昼間にその後方200mの距離から点灯を確認できるものであり、かつ、その照射光線は、他の交通を妨げないものであること。

[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、かじ取装置において基準に適合しないものに関する次の文章の( )に当てはまるものとして、適切なものはどれか。

4輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テストを用いて計測した場合の横滑り量が、走行1mについて( )を超えるもの。ただし、その輪数が4輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テストを用いて計測した場合に、その横滑り量が、指定自動車等の自動車製作者等がかじ取装置について安全な運行を確保できるものとして指定する横滑り量の範囲内にある場合にあつては、この限りでない。

- (1) 4 mm
- (2) 5 mm
- (3) 6 mm
- (4) 7 mm

〔No. 38〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車の種別として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 大型自動車、小型自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (2) 大型自動車、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (3) 普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (4) 大型自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車

〔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、  
尾灯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) 尾灯は、昼間にその後方 150 m の距離
- (2) 尾灯は、夜間にその後方 150 m の距離
- (3) 尾灯は、昼間にその後方 300 m の距離
- (4) 尾灯は、夜間にその後方 300 m の距離

〔No. 40〕 「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) バッテリーの液量が適当であること
- (2) 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
- (3) 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
- (4) 原動機の潤滑装置の油漏れ