

平成18年度第1回JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ジーゼル自動車〕

平成19年1月13日

22 問 題 用 紙

〔注意事項〕

1. 問題用紙は、試験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、四則演算、平方根($\sqrt{\quad}$)、百分率(%)の計算機能だけを持つ簡易な電卓のみ使用することができます。違反した場合、失格となることがあります。
3. 答案用紙と問題用紙は別になっています。解答は必ず答案用紙に記入して下さい。
4. 答案用紙の「受験地」、「番号」、「氏名(フリガナ)」及び「生年月日」の欄は、次により記入して下さい。これらの記入がなければ失格となります。
 - (1) 答案用紙の「受験地」、「番号」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) 答案用紙の「氏名(フリガナ)」及び「生年月日」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、数字はアラビア数字で正確に、かつ明瞭に記入して下さい。
 - (3) 答案用紙の「性別」欄及び「生年月日」の元号欄は、該当するものに○印を記入して下さい。
5. 答案用紙の「修了した養成施設等」の欄には、該当するものの番号に○印を記入して下さい。

なお、「1. (一種養成施設)」は自動車整備学校、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た者、「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た者が該当し、前記以外の者は「3. (その他)」に該当します。
6. 答案用紙の解答欄は、次により記入して下さい。
 - (1) 解答は、問題の指示するところに従って、適切なもの、不適切なもの等の一つを選んで、解答欄の1～4の数字の下の○を黒く塗りつぶして下さい。二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。
 - (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。

良い例 ● 悪い例 ● ⊗ ⊙ ⊖
7. 試験開始後30分を過ぎれば退場することができますが、その場合は答案用紙を机の上に伏せて静かに退場して下さい。一度退場したら、その試験が終了するまで再度入場することはできません。
8. 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。

【No. 1】 自動車が54km/hの一定速度で走行しているときの出力が60 kWだった。このときの走行抵抗として、適切なものは次のうちどれか。

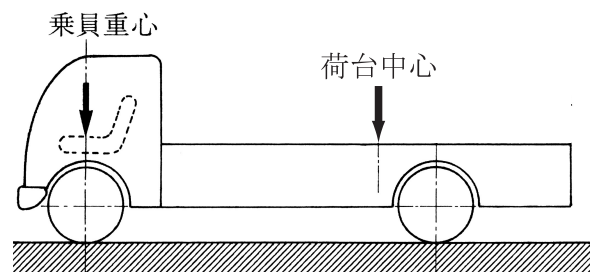
- (1) 40 N
- (2) 400 N
- (3) 4000 N
- (4) 40000 N

【No. 2】 アルミニウムに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 鉄に比べて、比重や線膨張係数は小さい。
- (2) 鉄に比べて、比重は小さく、線膨張係数は大きい。
- (3) 比重は、鉄の約 $1/5$ である。
- (4) 比重は、鉄の約 $1/2$ である。

【No. 3】 次の諸元の図のようなトラックにおいて、3人乗車(1人当たり550N)で、荷台中心に28000Nの荷物を積載したときの前軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。

ホイールベース	5600mm
空車時前軸荷重	31000N
空車時後軸荷重	25000N
乗車定員	3人
荷台内側長さ	6200mm
リヤ・オーバハング (荷台内側まで)	2400mm



- (1) 35600N
- (2) 36150N
- (3) 36650N
- (4) 37300N

【No. 4】 軽油に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) JIS2号軽油の流動点(°C)は、3号軽油よりも低い。
- (2) 完全燃焼すると、炭酸ガスと水になる。
- (3) 排気ガス中に含まれる炭化水素は、軽油の燃え残り(生ガス)がそのまま排出されたものである
- (4) セタン価の高いものほど着火性が良く、ジーゼル・ノックを起こしにくい。

【No. 5】 制動距離に関する次の文章の()にあ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。

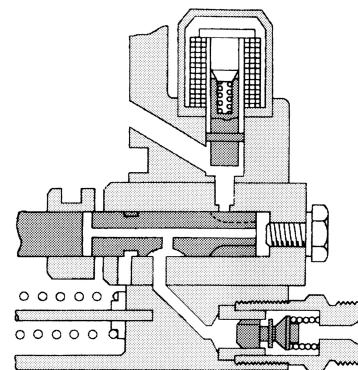
制動距離とは、ブレーキが作用して減速し始めてから停止するまでに走行した距離で、(イ)及び自動車の質量に比例し、(ロ)に反比例する。

- | イ | ロ |
|-----------|--------|
| (1) 速度 | 自動車の重量 |
| (2) 速度 | 制動力 |
| (3) 速度の二乗 | 自動車の重量 |
| (4) 速度の二乗 | 制動力 |

【No. 6】 図に示す分配型インジェクション・ポンプについて、次の文章の()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。

図は噴射行程を示しており、プランジャが図の(イ)へ移動中に(ロ)がアウトレット・ポートと重なるとデリバリ・バルブへ燃料が圧送される。

- | イ | ロ |
|---------|----------------|
| (1) 右方向 | スピル・ポート |
| (2) 左方向 | インレット・ポート |
| (3) 右方向 | ディストリビュータ・スリット |
| (4) 左方向 | インレット・スリット |

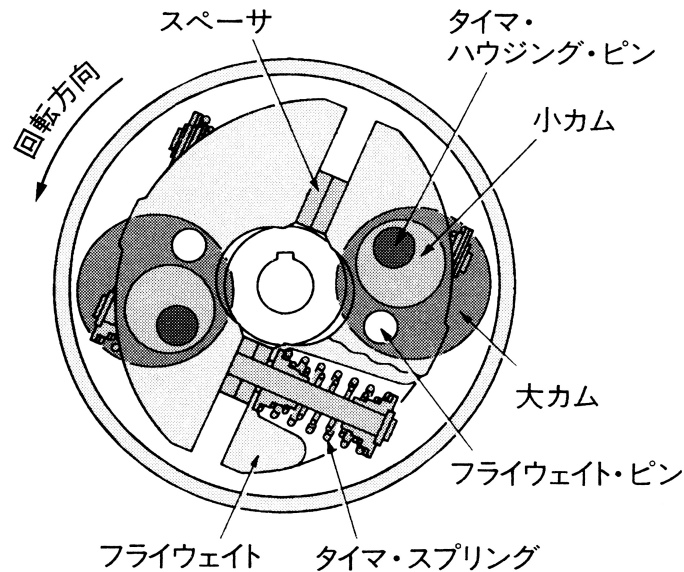


【No. 7】 ターボ・チャージャに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 過給圧が規定値を超えると、ウエスト・ゲート・バルブが開いて排気ガスの一部が吸気系統へバイパスされる。
- (2) 排気ガスでタービン・ホイールが回されることにより同軸上のコンプレッサ・ホイールが回転し、空気を圧縮してシリンダへ供給する。
- (3) フルフローティング・ベアリングは、シャフトの周速の約2倍の周速で回転する。
- (4) インタ・クーラは、ターボ・チャージャで圧縮される前の吸入空気を冷却して、空気密度を高めることにより、充てん効率を向上している。

【No. 8】 図に示す偏心カム型タイマに関する次の文章の()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。

エンジン回転速度が上昇し、フライウエイトの遠心力がタイマ・スプリングのばね力より大きくなると、フライウエイトが外側にリフトし、フライウエイト・ピン中心は(イ)を支点として移動し、同時にタイマ・ホルダに挿入されている大カムは(ロ)を支点としてタイマ中心の円周上を回転方向へ移動するため、噴射時期は早くなる。



イ

- (1) 大カム中心
- (2) 小カム中心
- (3) タイマ中心
- (4) タイマ・ハウジング・ピン中心

ロ

- タイマ・ハウジング・ピン中心
- フライウエイト・ピン中心
- 小カム中心
- 大カム中心

【No. 9】 列型インジェクション・ポンプのRFD型ガバナの調整に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

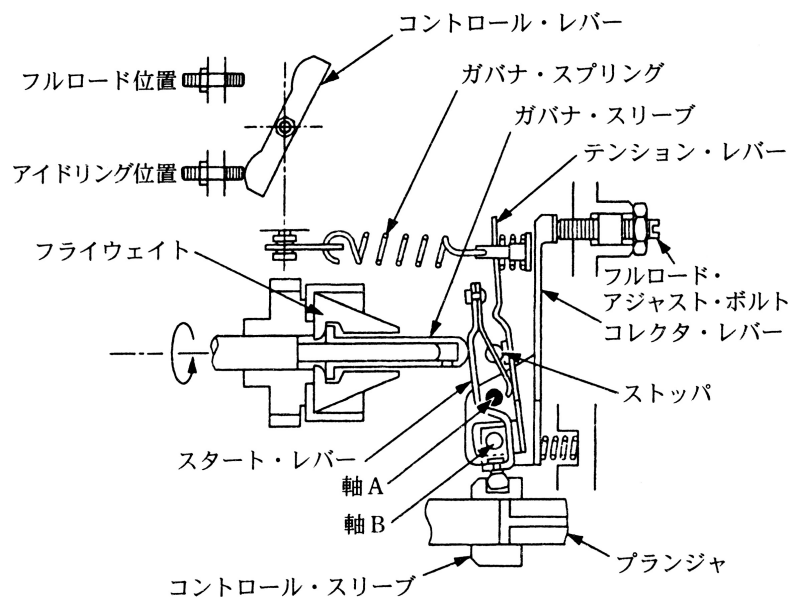
- (1) ガバナのフライウエイトのリフト量は、高速制御と低速制御とに振り分けて調整する。
- (2) ガバナのフライウエイトのリフト量の振り分けは、ダンパ・スプリング・アジャスト・ボルトを調整して行う。
- (3) ダンパ・スプリングの調整不良は、エンスト、ハンチング、減速不良等の原因となる。
- (4) 高速制御開始点の調整は、スピード・アジャスト・ボルトで行う。

【No. 10】 ピストン・リングのコンプレッション・リングに関する次の文章の()にあ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。

コンプレッション・リングは、シリンダ内壁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の受ける(イ)をシリンダに伝える役目をしている。 バレル・フェース型は、しゅう動面が(ロ)になっており、初期なじみの異常摩耗が少なく、シリンダ壁との(ハ)を一定に保ち、ひっかき傷の発生を防止している。

	イ	ロ	ハ
(1)	圧力	円弧状	気密
(2)	熱	円弧状	油膜
(3)	圧力	テーパ状	気密
(4)	熱	テーパ状	油膜

【No. 11】 図に示す分配型(VE型)インジェクション・ポンプのガバナの記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。



- (1) スタート・レバーは、ストップよりも図の右方向へ傾くことはできない。
- (2) ガバナ・スプリングのばね力は、コントロール・レバーの位置によって変わる。
- (3) テンション・レバーとスタート・レバーは、軸Bで支持されている。
- (4) コレクタ・レバーは、スプリングにより軸Aを支点として、フルロード・アジャスト・ボルトに押し付けられている。

【No. 12】 クランクシャフトのトーショナル・ダンパについて、次の文章の()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。

クランクシャフトのトーショナル・ダンパは、(イ)によってクランクシャフトの(ロ)を減衰させる。

イ

ロ

- | | |
|--------------|-------|
| (1) ラバー部分の変形 | トルク変動 |
| (2) 硬質ラバーの質量 | トルク変動 |
| (3) ラバー部分の変形 | ねじり振動 |
| (4) 硬質ラバーの質量 | ねじり振動 |

【No. 13】 次の表に示す諸元の4サイクル直列6シリンダ・エンジンに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

インレット・バルブ	開	上死点前13°
	閉	下死点后45°
エキゾースト・バルブ	開	下死点前48°
	閉	上死点后13°
着火順序 1 - 4 - 2 - 6 - 3 - 5		

- (1) 第4シリンダが排気上死点にあるとき、圧縮行程にあるシリンダは第6シリンダである。
- (2) エキゾースト・バルブが開いている間に、クランクシャフトは238° 回転する。
- (3) インレット・バルブが開いている間に、クランクシャフトは241° 回転する。
- (4) インレット・バルブとエキゾースト・バルブの両方が閉じている間にクランクシャフトは267° 回転する。

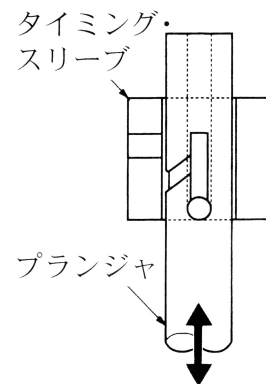
【No. 14】 インジェクション・ポンプのデリバリ・バルブ・スプリングが衰損したときに起きる現象として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 燃料噴射量が不均一になる。
- (2) 燃料噴射開始圧力が低くなる。
- (3) 燃料噴射開始圧力が高くなる。
- (4) 噴射時期が遅くなる。

【No. 15】 次の文章の()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。

電子制御式列型インジェクション・ポンプにおいて, 図のタイミング・スリーブが下方に移動すると, プリストロークは(イ), 噴射時期は(ロ)なり, 燃料噴射量は(ハ)。

- | | イ | ロ | ハ |
|-----|-----|----|-------|
| (1) | 小さく | 早く | 変化する |
| (2) | 小さく | 早く | 変化しない |
| (3) | 大きく | 遅く | 変化する |
| (4) | 大きく | 遅く | 変化しない |



【No. 16】 冷却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) 粘性式ファン・クラッチは, ラジエータ通過後の空気温度が規定以上になると, スライド・バルブが作動し, ディバイダ・プレートの流入口が閉じて粘性油がラビリンスを満たすことにより回転トルクが伝達される。
- (2) 電動ファンは, ファン・クラッチをコントロール・ユニットの信号で制御している。
- (3) プレッシュャ型ラジエータ・キャップのプレッシュャ・バルブは, 冷却水温が上昇しラジエータ内の圧力が規定値を超えると開く。
- (4) サーモスタットのジグル・バルブは, 冷却水をエア抜き口からラジエータ側へ流す役目をする。

【No. 17】 全流ろ過圧送式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) オイル・ポンプのリリーフ・バルブ・スプリングが衰損すると, 制御される油圧は規定値よりも低くなる。
- (2) オイル・クーラのバイパス・バルブは, オイル・クーラが詰まったときに, 直接オイルをオイル・パンに戻す働きをする。
- (3) オイル・ギャラリのレギュレータ・バルブが閉じたままになると, 潤滑部へオイルの供給が十分に行われなくなる。
- (4) オイル・フィルタのバイパス・バルブが固着すると, アイドリング時のオイル・ポンプの吐出量が増加する。

【No. 18】 油圧制御式のオートマティック・トランスミッションのプラネタリ・ギヤを車速及びエンジンの負荷に応じて切り換える働きをする部品として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) スロットル・バルブ
- (2) ガバナ・バルブ
- (3) シフト・バルブ
- (4) マニュアル・バルブ

【No. 19】 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、エンジンの始動を可能にしている。
- (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、イグニッション・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、ブザー等でシフト・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. 20】 プロペラ・シャフトに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 軽量、かつ、ねじれ強度、曲げ剛性が大きく、高回転にも優れた特性を持つ鋼管が用いられる。
- (2) トランスミッションから駆動軸までの距離が長い大型車には、一般に2～3本に分割されたものが使用される。
- (3) 軸方向の長さの変化に対応するためのスリーブ・ヨークは、トランスミッション側に取り付けられている。
- (4) プロペラ・シャフトに使用されるフック・ジョイントは、ヨーク、スパイダとボール・ベアリングなどで構成されている。

【No. 21】 インタ・アクスル・ディファレンシャルに関する次の文章の()にあ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。

インタ・アクスル・ディファレンシャルは、後二軸駆動の二軸間に装着される差動機構で、旋回時に発生する二軸間の回転速度差や(イ)の差による二軸間に回転速度差が生じたときに作動して、タイヤの摩耗防止や(ロ)の均等配分を行う。

また、路面状態によって二軸の一方が空転をした場合、インタ・アクスル・ディファレンシャルの差動機能を停止させるための(ハ)装置も設けられている。

	イ	ロ	ハ
(1)	二軸間の距離	コーナリング・フォース	ディファレンシャル・ロック
(2)	二軸間の距離	駆動力	シフト・ロック
(3)	タイヤ外径	駆動力	ディファレンシャル・ロック
(4)	タイヤ外径	コーナリング・フォース	シフト・ロック

【No. 22】 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) エア・スプリングのばね定数は、荷重が変化しても変わらない。
- (2) レベリング・バルブのレバーが水平状態のときは、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CONNECTING・RODの長さを変えることにより、エア・スプリングの高さの調整ができる。
- (4) レベリング・バルブのレバーが水平状態にあるときは、走行中などの微妙な車体変化に対して敏感に反応し、エア・スプリングの高さを調整する。

【No. 23】 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、キャスト・トレールという。
- (2) スピンドル・オフセットが小さいほど、ハンドルの振れが起こりやすい。
- (3) プラス・キャンバの場合、キャンバ・スラストは、キャンバ角が大きくなるに伴って増す。
- (4) トーインは主として、マイナス・キャンバのためにホイールの前側が内側に縮もうとするのを防いでいる。

【No. 24】 インテグラル型パワー・ステアリングのかじ取り感覚(手応え)に利用している力として、**適切なもの**は次のうちどれか。

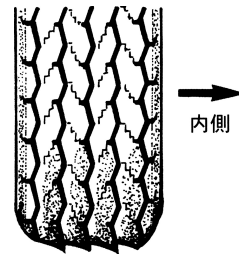
- (1) ウォーム・シャフトが回転するときの摩擦力
- (2) 油圧室にかかる油圧
- (3) トーション・バーのねじれによる反力
- (4) ロータ(スプール・バルブ)にかかる油圧

【No. 25】 パワー・ステアリングのベーン型オイル・ポンプに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

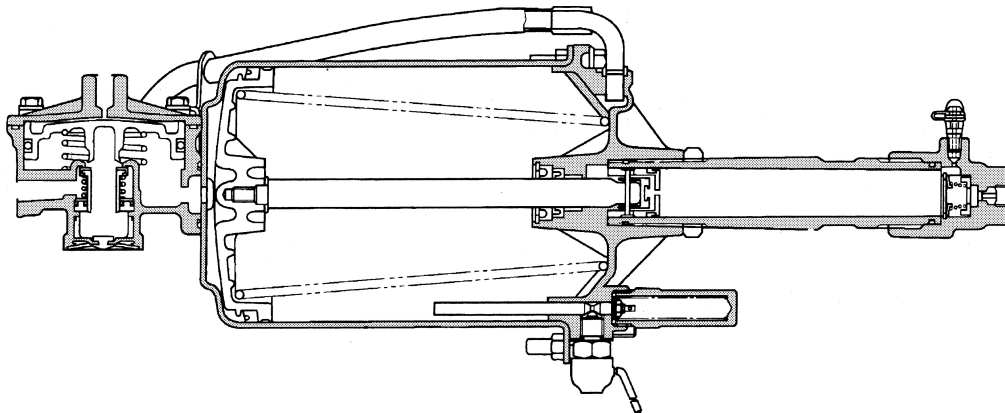
- (1) 2回転あたり1回分のポンプ作用を行うため、軸受にかかる圧力が平均化される。
- (2) ロータが回転し、ロータとベーン及びカム・リングで構成される容積の変化で吸入、吐出が行われる。
- (3) フロー・コントロール・バルブはアイドル回転時には作動していない。
- (4) プレシヤ・リリーフ・バルブはステアリング機構に無理な力がかからないように油圧を制御する。

【No. 26】 図に示すタイヤの偏摩耗の修正法として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) タイヤ前方の左右間の距離を小さくする。
- (2) タイヤ前方の左右間の距離を大きくする。
- (3) キャンバを小さくする。
- (4) キング・ピン傾角を小さくする。



【No. 27】 エア・油圧式ブレーキでブレーキの効きが悪い場合、図に示す圧縮空気式制動倍力装置で考えられる不具合として、**適切なもの**は次のうちどれか。



- (1) リレー・バルブのエア・ピストンの戻りが悪い。
- (2) ハイドロリック・ピストン部のバルブの密着が悪い。
- (3) パワー・ピストンの右側(右室)が大気圧である。
- (4) リターン・スプリングが衰損している。

【No. 28】 電気空気式エキゾースト・ブレーキに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) エキゾースト・ブレーキ作動時に働くインレット・マニホールド・バルブは、吸入空気を制限して、未燃焼ガスの発生を抑えるために設けられている。
- (2) エキゾースト・ブレーキ作動時に、エンジン回転速度が規定回転速度よりも低くなったときは、コントロール・リレーにより作動を解除して、エンジンが停止するのを防いでいる。
- (3) エキゾースト・ブレーキ・バルブに小さな穴を設けているのは、エキゾースト・ブレーキを作動させたとき、バック・プレッシャによるバルブの踊りを防ぐためである。
- (4) エキゾースト・ブレーキ作動時には、エキゾースト・ブレーキ・スイッチ、アクセル・スイッチ及びクラッチ・スイッチはONになっている。

【No. 29】 電子制御式ABSについて、次の文章の()にあ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。

ABSのコントロール・ユニットは、各車輪速センサ、スイッチなどからの信号を入力し、コントロール・ユニットでプログラム処理を行い、アクチュエータである(イ)に作動信号を出力する。

センサ信号、アクチュエータ作動信号及びコントロール・ユニット自体に異常が発生した場合は、ハイドロリック・ユニットへ(ロ)を供給するバルブ・リレーが(ハ)して、通常のブレーキ機能を確認すると共に、ABSウォーニング・ランプが点灯する。

	イ	ロ	ハ
(1)	ホイール・シリンダ	電 源	作動開始
(2)	ホイール・シリンダ	油 圧	作動停止
(3)	ハイドロリック・ユニット	油 圧	作動開始
(4)	ハイドロリック・ユニット	電 源	作動停止

【No. 30】 フレーム及びボデー等に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) フレームのサイド・メンバとクロス・メンバの結合方法は、一般に大型車には溶接やリベットが用いられている。
- (2) モノコック・ボデーは一体構造のため、曲げ及びねじれ剛性に劣っている。
- (3) 合わせガラスは、板ガラスの両面に薄い合成樹脂膜を張りつけたものである。
- (4) 強化ガラスは、2枚の板ガラスの間に薄い合成樹脂膜を張り合わせたものである。

【No. 31】 次の文章の()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・スイッチをONにしたとき、マグネット・スイッチのメイン接点がON, OFFを繰り返してばたつく原因には、(イ)の断線がある。
- 2 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(ロ)が規定値を示すことを確認する。

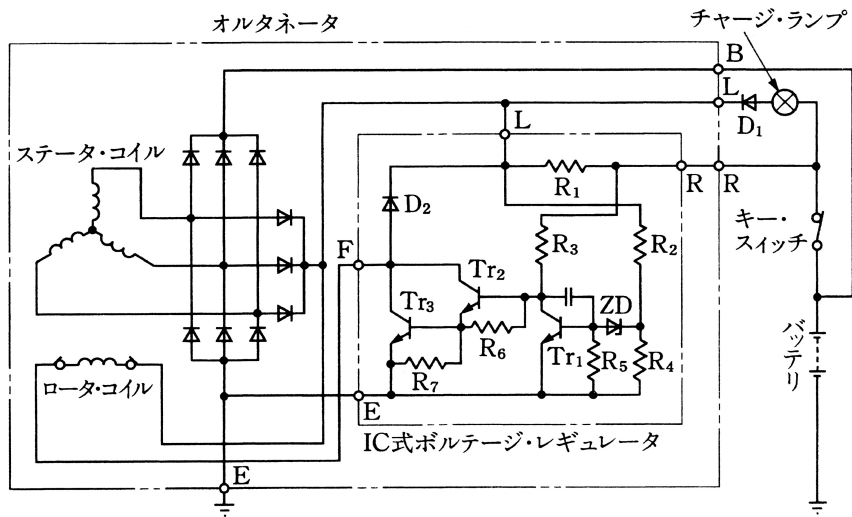
イ

ロ

- | | |
|-----------------|---------|
| (1) ホールディング・コイル | 電流と回転速度 |
| (2) ホールディング・コイル | 電圧と電流 |
| (3) プルイン・コイル | 電圧と電流 |
| (4) プルイン・コイル | 電流と回転速度 |

【No. 32】 次の文章の()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。

図に示すオルタネータの充電回路において、エンジン回転速度の上昇によりチャージ・ランプが消灯し、(イ)電圧が高くなると、バッテリーへの充電が始まる。また、レギュレータのL端子を通り(ロ)にかかる電圧が規定値を超えるとこれが導通して、各トランジスタの働きでロータ・コイルの励磁電流が断たれて発生電圧が制御される。

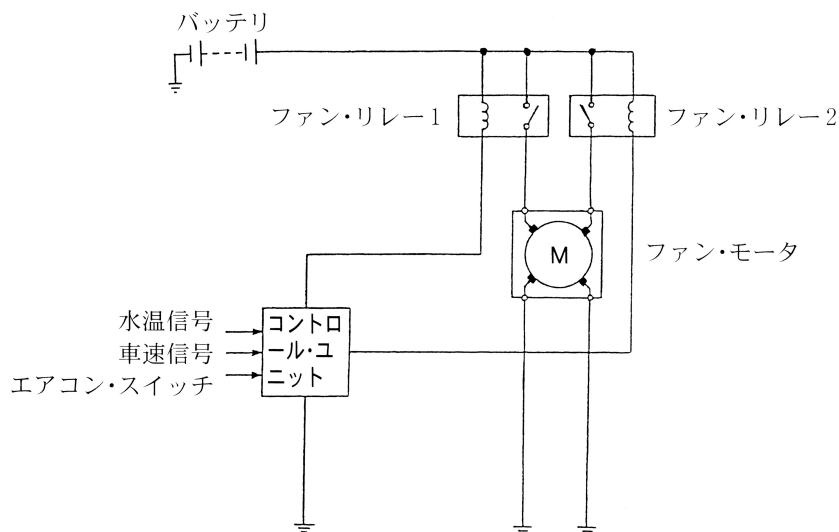


イ

ロ

- | | |
|----------|-----|
| (1) B 端子 | D1 |
| (2) B 端子 | Z D |
| (3) R 端子 | D2 |
| (4) R 端子 | Z D |

【No. 33】 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, 不適切なものは次のうちどれか。



- (1) 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情報により多段階制御を行う。
- (2) ファン・リレー1, 2のうちどちらか一方が断線すると高速回転ができなくなる。
- (3) 冷却水温が規定値よりも低い場合, ファン・リレー1, 2はOFFになりファンは停止している。
- (4) 冷却水温が規定値に達すると, ファン・リレー1, 2がONになり, 低速回転する。

【No. 34】 「80D26L」のバッテリーの「26」の意味として, 適切なものは次のうちどれか。

- (1) 長さ×箱高さをインチで表している。
- (2) 箱高さをcmで表している。
- (3) 幅をcmで表している。
- (4) 長さをcmで表している。

【No. 35】 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) エア・ミックス・ダンパの開度は, 各種センサの信号が制御回路に入力されることにより必要吹き出し温度を算出し, サーボ・モータで制御される。
- (2) ブロワ遅動風量制御は, 吹き出し口がFOOTモードでコンプレッサをONにした直後の温風吹き出しによる不快感をなくすために風量を弱めている。
- (3) 内気センサの空気温度検出方法には, アスピレータを用いてヒータ・ユニットの風の流れを利用するものと, 専用のファン・モータで空気を取り入れるものなどがある。
- (4) 温度設定を抵抗で行うものは, 運転者が設定した温度の抵抗値を電圧に置きかえてコントロール・ユニットへ入力する。

【No. 36】 「道路運送車両法」に照らし、運行の用に供する場合に登録を必要としない自動車として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 大型特殊自動車
- (2) 四輪の小型自動車
- (3) 二輪の小型自動車
- (4) 普通自動車

【No. 37】 「道路運送車両法」に照らし、自動車の使用者は、当該自動車について一時抹消登録があったとき、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならないが、その期限として**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) その事由があった日から5日以内
- (2) その事由があった日から10日以内
- (3) その事由があった日から15日以内
- (4) その事由があった日から20日以内

【No. 38】 「自動車点検基準」に照らし、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) 自家用乗用自動車は、3年間である。
- (2) 小型貨物自動車は、2年間である。
- (3) 乗車定員11人以上の自家用自動車は、2年間である。
- (4) 自動車運送事業用自動車は、1年間である。

【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、すれ違い前照灯に関する基準として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 普通自動車に取り付ける数は、2個又は4個であること。
- (2) すべてを同時に照射したときに、夜間に前方40mの距離にある障害物を確認できる性能を有すること。
- (3) 照明部の上縁の高さは、地上1.2m以下となるように取り付けること。
- (4) 照明部の最外縁は、自動車の最外側から400mm以内に取り付けること。

【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、自動車の燃料装置に関する基準として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 燃料タンクの注入口及びガス抜口は、自動車の動揺により燃料が漏れない構造であること
- (2) 燃料タンクの注入口及びガス抜口は、排気管の開口部になく、かつ、排気管の開口部から250mm以上離れていること
- (3) 燃料タンクの注入口及びガス抜口は、露出した電気端子及び電気開閉器から200mm以上離れていること
- (4) 燃料タンクの注入口及びガス抜口は、座席又は立席のある車室の内部に開口していないこと