

平成29年度JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ガソリン自動車〕

平成30年1月13日

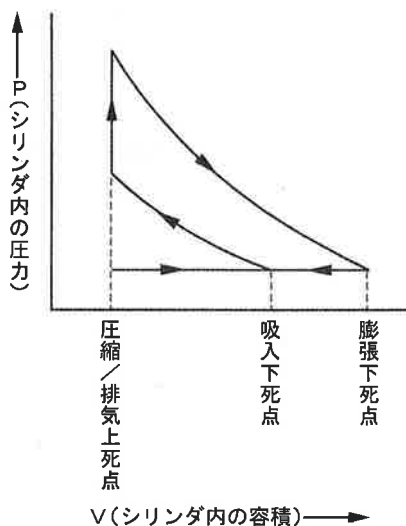
21 問題用紙

〔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、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**を一つ選んで、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。
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〕 右図のP-V線図においてサイクル名として、適切なものはどれか。

- (1) クラーク・サイクル
- (2) オットー・サイクル
- (3) アトキンソン・サイクル
- (4) ジーゼル・サイクル



〔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) 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。
- (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) 熱損失は、ピストン、ピストン・リング、各ベアリングなどの摩擦損失と、ウォータ・ポンプ、オイル・ポンプ、オルタネータなどの補機駆動の損失からなっている。
- (4) 熱効率のうち理論熱効率とは、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。

〔No. 3〕 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) スティック現象は、オイルの不良や過度の荷重が加わったとき、あるいはオーバーヒートした場合などに起こりやすい。
- (2) アンダ・カット型のコンプレッション・リングは、外周下面がカットされた形状になっており、一般にトップ・リングに用いられている。
- (3) フラッタ現象が起きると、ピストン・リングの機能が損なわれ、ガス漏れによるエンジン出力の低下、オイル消費量の増大、リング溝やリング上下面の異常摩耗などが促進される。
- (4) ピストン・リングには、耐摩耗性、耐熱性及びオイル保持性などが要求されるため、一般にコンプレッション・リングの材料はアルミニウム合金で、オイル・リングはケルメット又はアルミニウム合金で作られている。

〔No. 4〕 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) 埋没性とは、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。
- (2) 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。
- (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、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。

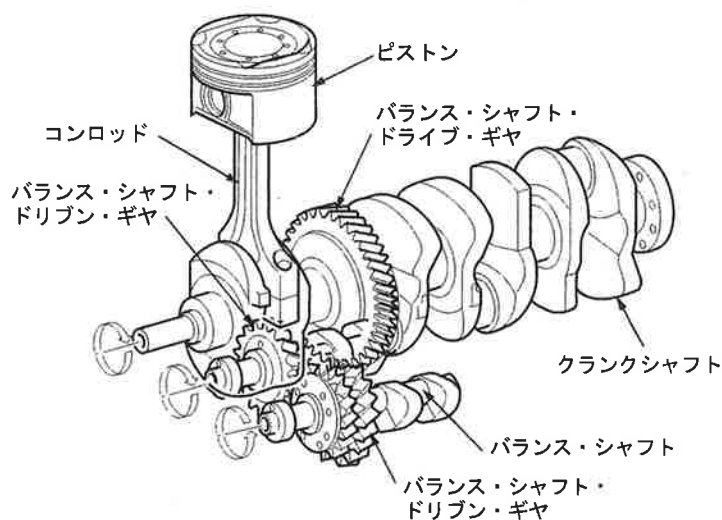
〔No. 5〕 エンジンから発生するノッキングの推定原因として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 燃焼室にカーボンが堆積している。
- (2) 点火時期が進み過ぎている。
- (3) 適正なオクタン価の燃料に対してオクタン価の低い燃料を使用している。
- (4) 適正なスパーク・プラグに対して熱価の高いプラグを使用している。

〔No. 6〕 図に示す 4 サイクル直列 4 シリンダ・エンジンのバランス機構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。**

バランス・シャフトの回転速度は、クランクシャフトの()である。

- (1) 1/2 の回転速度
- (2) 同じ回転速度
- (3) 2 倍の回転速度
- (4) 4 倍の回転速度



〔No. 7〕 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回転させ、第 1 シリンダのバルブをオーバーラップ上死点状態にするために必要な回転角度として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 240 °
- (2) 360 °
- (3) 480 °
- (4) 600 °

〔No. 8〕 電子制御式スロットル・システムの制御等に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 通常モードのとき、スロットル・バルブ開度とアクセル・ペダルの踏み込み角度は比例しない。
- (2) スロットル・モータには、応答性がよく消費電力の少ない DC モータが使用されている。
- (3) スロットル・ポジション・センサは、スロットル・バルブ・シャフトの同軸上に取り付けられ、アクセル・ペダルの踏み込み角度を検出している。
- (4) 電子制御式スロットル装置が用いられている車両には、ISC V (アイドル・スピード・コントロール・バルブ) は取り付けられていない。

〔No. 9〕 インテーク側に用いられる油圧制御の可変バルブ・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) 可変バルブ・タイミング機構は、油圧制御によりカム有位相は一定のまま、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。
- (2) 進角時は、インテーク・バルブの閉じる時期を遅くして高速回転時の体積効率を高めている。
- (3) 遅角時は、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。
- (4) インテーク側カムシャフト前部のカムシャフト・タイミング・スプロケットに、バルブ・タイミング・コントローラが設けられている。

〔No. 10〕 気筒別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) 通電時間制御は、エンジン回転速度が低くなるに連れて、トランジスタがONする時期（一次電流が流れ始めるとき）を早めている。
- (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) 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。
- (4) 一次電流が遮断されると二次コイルに高電圧が発生し、スパーク・プラグに火花が飛ぶ。

〔No. 11〕 電子制御式燃料噴射装置のセンサに関する記述として、**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) ジルコニア式O₂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小さいと起電力を発生する性質がある。
- (3) 空燃比センサの出力は、理論空燃比より大きい（薄い）と低くなり、小さい（濃い）と高くなる。
- (4) バキューム・センサは、インテーク・マニホールド圧力が高くなると出力電圧は小さくなる特性がある。

〔No. 12〕 NO_x（窒素酸化物）の低減対策に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 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_xを還元する。
- (2) エンジンを電子制御することで、的確に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行い最高燃焼ガス温度を下げる。
- (3) 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下げる。
- (4) 燃焼室の形状を改良し、燃焼時間を長くすることにより最高燃焼ガス温度を低くする。

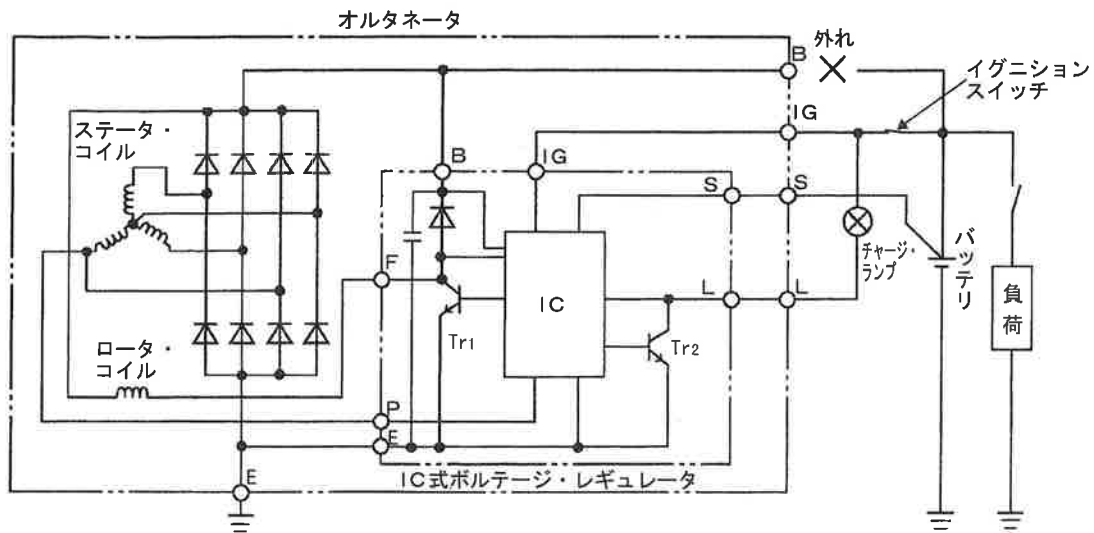
〔No. 13〕 直巻式スタータの出力特性に関する次の文章の（イ）～（ハ）に当てはまるものとして下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

スタータにより、エンジンが回り始めて回転抵抗が（イ）すると、スタータの駆動トルクの方が（ロ）ので回転速度は（ハ）するが、逆向きの誘導起電力が増えるので、アーマチュアに流れる電流が減少し、エンジンは一定の回転速度で駆動される。

- | | （イ） | （ロ） | （ハ） |
|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 減少 | 小さい | 低下 |
| (2) | 減少 | 大きい | 上昇 |
| (3) | 増加 | 小さい | 低下 |
| (4) | 増加 | 大きい | 上昇 |

〔No. 14〕 図に示すオルタネータ回路において、B端子が外れたときの次の文章の（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。

オルタネータが回転中にB端子が解放状態（外れ）になり、バッテリー電圧（S端子の電圧）が調整電圧以下になると、Tr1が（イ）する。そしてS端子の電圧よりB端子の電圧が規定値より（ロ）、IC内の制御回路が異常を検出し、チャージ・ランプを点灯させると共に、B端子の電圧を調整電圧より高めになるように制御する。



- | | （イ） | （ロ） |
|-----|-----|-------|
| (1) | ON | 低くなると |
| (2) | OFF | 高くなると |
| (3) | ON | 高くなると |
| (4) | OFF | 低くなると |

〔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) 低熱価型に比べて碍子脚部が長い。
- (3) 低熱価型に比べて中心電極の温度が上昇しやすい。
- (4) 低熱価型に比べてガス・ポケットの容積が小さい。

〔No. 16〕 ダイヤフラム・スプリングを用いたクラッチ・スプリングの特長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。

コイル・スプリングを用いたクラッチ・スプリングと比較して、クラッチ・ディスクの摩耗によるばね力の変化が(イ)、プレッシャ・プレートに作用するばね力が(ロ)。

(イ) (ロ)

- (1) 多 く 変化する
- (2) 少 なく 変化する
- (3) 多 く 均一である
- (4) 少 なく 均一である

〔No. 17〕 前進 4 段のロックアップ機構付き電子制御式ATのトルク・コンバータに関する次の

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。

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. 18〕 プラネタリ・ギヤ・ユニット式ATの構成部品に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) リバース・クラッチは、2種類のプレート（ドライブプレートとドリブンプレート）が数枚交互に組み付けられており、ピストンに油圧が作用すると両プレートが分離している。
- (2) バンド・ブレーキ機構は、ブレーキ・バンドやロー・リバース・ブレーキなどで構成されている。
- (3) バンド・ブレーキ機構は、リバース・クラッチ・ドラムを介してフロント・サン・ギヤを固定する。
- (4) スプラグ式のワンウェイ・クラッチは、インナ・レースとアウト・レースとの間に設けたローラの働きによって、一定の回転方向にだけ動力が伝えられる。

〔No. 19〕 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) Lレンジ時は、変速領域をプーリ比（変速比）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。
- (2) 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（バンド）で構成されている。
- (3) 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。
- (4) 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。

〔No. 20〕 粘性式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) ビスカス・カップリングには、 $50 \sim 3000 \text{ cm}^2/\text{s}$ の高粘度のギヤ・オイルが充てんされている。
- (2) サイド・ギヤとピニオン・ギヤの回転速度差が大きいほど、大きなビスカス・トルクが発生する。
- (3) 左右輪の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、高回転側の駆動トルクが大きくなる。
- (4) 差動回転速度がゼロのときは、ビスカス・トルクは生じない。

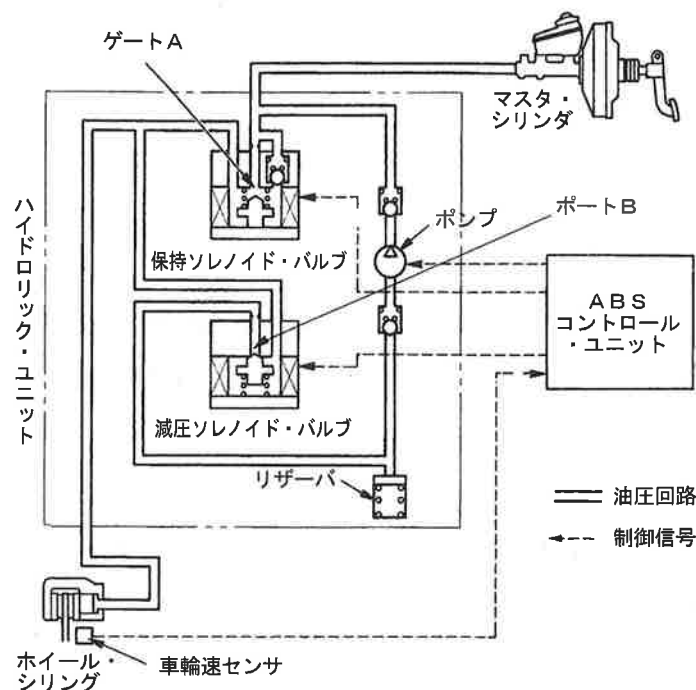
〔No. 21〕 油圧式パワー・ステアリングのペーン型オイル・ポンプに関する記述として、**不適切なものは**次のうちどれか。

- (1) ハンドルの操舵抵抗が大きくなると、オイル・ポンプの吐出圧力(負荷)も増大する。
- (2) 吐出圧力により軸受に掛かる荷重が平均化されるので、**平衡型**オイル・ポンプとも呼ばれている。
- (3) 規定値以上の送油量及び送油圧力にならないように、フロー・コントロール・バルブ及びプレッシャ・リリーフ・バルブを備えている。
- (4) オイル・ポンプの吐出量が規定値以上になると、オイル・ポンプからのオイルはすべてコントロール・バルブへ送られる。

〔No. 22〕 トラクション・コントロールに関する記述として、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) エンジンの出力制御及び駆動輪のブレーキ制御を併用して適切な駆動力に制御している。
- (2) 駆動輪がスリップしそうになると、エンジンの出力を大きくすることで、タイヤのグリップ力を向上させている。
- (3) 滑りやすい路面での制動時に駆動輪がスリップすることを抑制する。
- (4) エンジンの出力制御のみで適切な駆動力に制御する。

〔No. 23〕 図に示す電子制御式ABSの油圧回路において、保持ソレノイド・バルブと減圧ソレノイド・バルブ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、図の油圧回路は、通常制動時を表す。



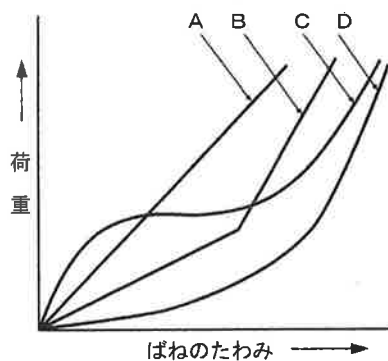
- (1) 増圧作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流がONとなり、ポートBは開く。
- (2) 増圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流がONとなり、ポートAは閉じる。
- (3) 保持作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流がOFFとなり、ポートBは閉じる。
- (4) 減圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流がOFFとなり、ポートAは開く。

〔No. 24〕 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) ローリングする角度を小さくするためには、シャシ・スプリングのばね定数を大きくすることと、左右のスプリングの取り付け位置の間隔を広くすることが必要である。
- (2) ピッチングとは、ボデー・フロントおよびリヤの縦揺れのことである。
- (3) フロントが独立懸架式、リヤが車軸懸架式のアクスルで、前後のロール・センタを結んだ直線をローリング・アキス（ローリングの軸）という。
- (4) 独立懸架式フロント・アクスルは、左右のホイールを1本のアクスルでつなぎ、フロント・ホイールに掛かる荷重をアクスルで支持している。

〔No. 25〕 図に示すシャシ・スプリングのばね特性線図において、「一般的なリーフ・スプリング及びコイル・スプリング」を表すものとして、A～Dのうち、適切なものはどれか。

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

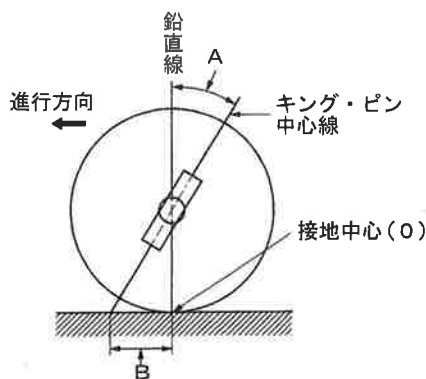


〔No. 26〕 タイヤに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤの静荷重半径は、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。
- (2) タイヤの転がり抵抗のうちタイヤと路面との摩擦による抵抗は、一般に5～10%程度であり、路面の状況やタイヤの構造、トレッド・パターンなどの影響を受ける。
- (3) スタティック・アンバランスとは、一般に、剛性、寸法、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）である。
- (4) 静的縦ばね定数が大きいほど路面から受ける衝撃を吸収しやすく、乗り心地がよい。

〔No. 27〕 図に示すホイール・アライメント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。

フロント・ホイールを横方向から見たAを(イ)といい、Bの(ロ)は、直進復元力とホイールを不安定にする力を抑える作用がある。



(イ)

(ロ)

- | | |
|---------------|----------------|
| (1) キング・ピン傾角 | キング・ピン・オフセット |
| (2) プラス・キャンバ | マイナス・キャンバ |
| (3) マイナス・キャスト | マイナス・キャスト・トレール |
| (4) プラス・キャスト | プラス・キャスト・トレール |

〔No. 28〕 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、ブレーキ・パッドおよびブレーキ・ライニングが過熱して、材質が一時的に変化し、摩擦係数が下がり、ブレーキの効きが悪くなる現象をいう。
- (2) ベーパー・ロックとは、ブレーキ液が沸騰してブレーキの配管内及びマスタ・シリンダやホイール・シリンダなどに気泡が生じ、ブレーキの効きが著しく悪くなる現象をいう。
- (3) ディスク式ブレーキは、ドラム式ブレーキと比較して放熱効果がよい。
- (4) 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上昇する。

〔No. 29〕 エア・コンディショナに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 斜板式コンプレッサでは、シャフトが回転すると、斜板によってピストンが円運動を行う。
- (2) コンデンサは、コンプレッサから圧送された高温・高圧のガス状冷媒を冷却して液状冷媒にする働きをしている。
- (3) エキспанション・バルブは、エバポレータ内における冷媒の液化状態に応じて冷媒量を調節している。
- (4) エア・ミックス方式の温度調整は、ヒータ・コアに流れる温水の量をウォータ・バルブによって制御し、冷風をどれだけ温めるかという方法で行っている。

〔No. 30〕 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) コールド・クランキング・アンペア（CCA）の電流値が大きいほど始動性が良いとされている。
- (2) バッテリーの容量は、電解液温度 20 °C を標準としている。
- (3) バッテリーの容量は、放電電流が大きいほど大きくなる。
- (4) 電解液は、比重約 1.320 のものが一番凍結しにくく、その氷点は -60°C 付近である。

〔No. 31〕 初速度 54 km/h の自動車が、8 秒後に 90 km/h の速度になったときの加速度として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 0.32 m/s²
- (2) 1.25 m/s²
- (3) 4.50 m/s²
- (4) 5.00 m/s²

〔No. 32〕 集光式ヘッドライト・テストの測定時における注意事項について、**不適切なものは次のうち**どれか。

- (1) スプリングの衰損などにより車体に傾きがないこと。
- (2) 各タイヤの空気圧は規定値であること。
- (3) テスト中は、エンジンを停止させておくこと。
- (4) テスタと自動車を正対させること。

〔No. 33〕 ねじとベ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) ローリング・ベアリングのうち、ラジアル・ベアリングには、ボール型、ニードル・ローラ型、テーパ・ローラ型があり、トランスミッションなどに用いられている。
- (2) セルフロックング・ナットは、ナットの一部に戻り止めを施し、ナットが緩まないようにしている。
- (3) プレーン・ベアリングのうち、つば付き半割り形プレーン・ベアリングは、ラジアル方向(軸と直角方向)とスラスト方向(軸と同じ方向)の力を受ける構造になっている。
- (4) 「M10×1.25」と表されるおねじの外径は 10mm である。

〔No. 34〕 電子制御式 4 サイクル 6 シリンダのエンジンを動力計で試験したところ、エンジン回転速度 3000 min^{-1} で 65 kW の軸出力が得られ、燃料消費率が $280 \text{ g}/(\text{kW}\cdot\text{h})$ のとき、1 シリンダあたりの 2 分間の燃料消費量として、**適切なものは次のうち**どれか。
ただし、答は少数点以下を切り捨てた値とする。

- (1) 101 g
- (2) 210 g
- (3) 303 g
- (4) 606 g

〔No. 35〕 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) 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。
- (3) 燃料生成物及びオイルの劣化物による、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。
- (4) 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。

〔No. 36〕 「道路運送車両法」に照らし、変更登録の事由に該当しない事項は次のうちどれか。

- (1) 車台番号の変更
- (2) 原動機の型式の変更
- (3) 所有者の変更
- (4) 使用の本拠の位置の変更

〔No. 37〕 「自動車の点検基準」に照らし、自家用乗用自動車の日常点検の内容として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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が適当であること。
- (2) ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。
- (3) ディスク・ホイールの取付が不良でないこと。
- (4) エンジン・オイルの量が適当であること。

〔No. 38〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、分解整備に該当するものは次のうちどれか。

- (1) 乗用自動車のストラット式前輪独立懸架装置を取り外して行う自動車の整備
- (2) 原動機付自転車の原動機を取り外して行う自動車の整備
- (3) 小型貨物自動車のリーフ・スプリングを取り外して行う自動車の整備
- (4) 軽自動車のハンドルを取り外して行う自動車の整備

〔No. 39〕 「道路運送車両法の保安基準」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、最高速度が100 km/hの小型四輪自動車の前照灯等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) すれ違い用前照灯の数は、1個または2個であること。
- (2) すれ違い用前照灯の数は、2個または4個であること。
- (3) 走行用前照灯の数は、1個または2個であること。
- (4) 走行用前照灯の数は、2個または4個であること。

〔No. 40〕 「道路運送車両法」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、方向指示器に関する次の文章の（イ）～（ロ）に当てはまるもののうち、下の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

自動車には、方向指示器を自動車の車両中心線上の前方及び後方（イ）の距離から照明部が見通すことのできる位置に少なくとも左右（ロ）ずつ備えること。

- | | （イ） | （ロ） |
|-----|-------|-----|
| (1) | 30 m | 1 個 |
| (2) | 45 m | 2 個 |
| (3) | 60 m | 1 個 |
| (4) | 100 m | 2 個 |