

# 令和元年度 JAMCA 全国統一模擬試験

## 〔二級ガソリン自動車〕

令和2年1月11日

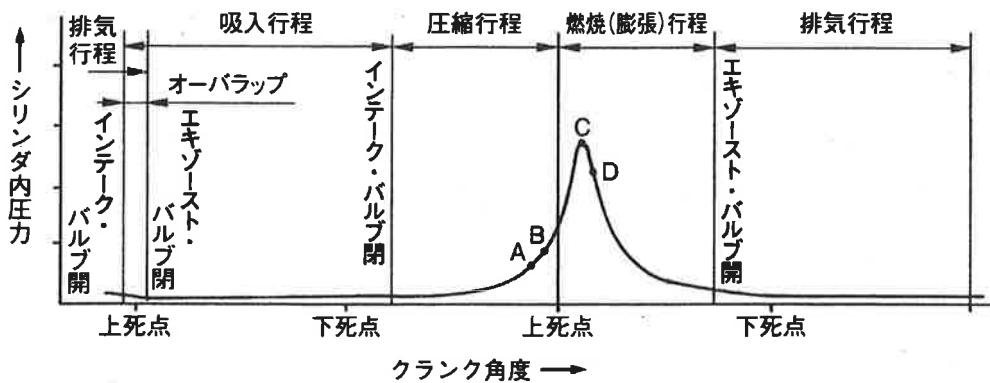
### 21 問題用紙

#### 〔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、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
5. 答案用紙の「修了した養成施設等」の欄には、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。

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。
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] 図に示すガソリン・エンジンにおける燃焼と圧力変化に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (1) 吸入行程で吸入された混合気は、圧縮行程で生じる圧縮熱によって温度が約 400°Cまで上昇し、点火されやすい状態となる。
- (2) A点で点火すると、点火部を中心とする小範囲の混合気が燃焼を起こし、その燃焼熱によってB点から急速に火炎伝播して急激な燃焼が行われる。
- (3) A－B間は点火された部分の混合気が燃焼、拡大して燃焼を継続し得るだけの火炎核を形成する期間である。
- (4) B点から本格的に燃焼が広がり、C点でシリンダ内が最高圧力になると同時に燃焼が終了する。

[No. 2] 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、不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ることで、燃焼行程における火炎伝播の速度を高めている。
- (2) 斜めスキッシュ・エリアは、斜め形状であることで吸入通路からの吸気がスムーズになり、渦流の発生を防いでいる。
- (3) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼時間を短縮することで最高燃焼ガス温度の上昇を抑制する。
- (4) 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、発生する混合気の渦流の流速は高くなる。

〔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) コンロッド・ベアリングに要求される性質のうち、ベアリングとクランク・ピン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耐疲労性という。
- (2) アルミニウム合金メタルで、すずの含有率の高いものは、低いものに比べて熱膨張率が大きいのでオイル・クリアランスを大きくしている。
- (3) トリメタル(三層メタル)には、アルミニウムに 10~20%のすずを加えた合金を用いている。
- (4) アルミニウム合金メタルは、合金(ケルメット・メタル)を鋼製裏金に焼結し、その上に鉛とすず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. 4〕 ピスト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) ピストンの質量を小さくするためにピストンのヘッド部からトップ・リング溝までを短くしたり、ピストン・スカート部を短くしている。
- (2) 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オイルの保持を高め、初期なじみの向上、ピストンの焼き付き防止、騒音、摩擦などの低減を図っている。
- (3) ピストン・ヘッド部に斜めスキッシュ・エリアを設け、混合気の渦流を発生させている。
- (4) 圧縮圧力を高めるため、ピストン・ボス部にバルブの逃げを設けている。

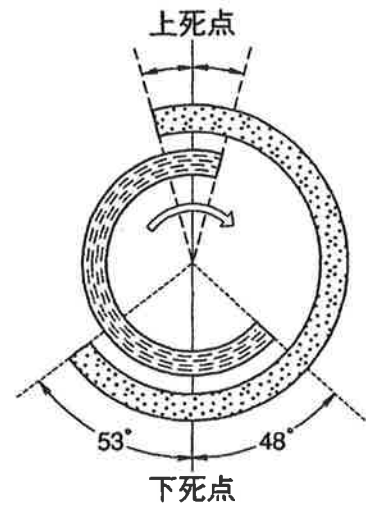
〔No. 5〕 ピストン・リングに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フラッタ現象は、ピストン・リングの拡張力が小さいほど、ピストン・リング幅が厚いほど、また、ピストン速度が速いほど起こりやすい。
- (2) スカッフ現象とは、カーボンやスラッジ(燃焼生成物)が固まってリングが動かなくなることをいう。
- (3) 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。
- (4) テーパー・フェース型は、しゅう動面が円弧状になっており、初期なじみの際の異常摩耗が少ない。

[No. 6] 図に示す4サイクル・エンジンのバルブ・タイミング・ダイヤグラムにおいて、下記に示す諸元のオーバーラップの角度として、適切なものは次のうちどれか。

インレット・バルブの開いている角度	249°
エキゾースト・バルブの開いている角度	245°

- (1) 20°
- (2) 28°
- (3) 33°
- (4) 42°



[No. 7] 全流ろ過圧送式の潤滑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) トロコイド式オイル・ポンプに設けられたリリーフ・バルブは、一般にエンジン回転速度が上昇して油圧が規定値に達すると、バルブが開く。
- (2) ガソリン・エンジンに装着されているオイル・クーラは、一般に水冷式のもが用いられている。
- (3) オイル・フィルタは、オイル・ポンプとオイル・ギャラリの間設けられている。
- (4) エンジン・オイルは、一般に油温が 200°C を超えても潤滑性は維持される。

[No. 8] 電動ウォーター・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) 利点としては、ポンプ駆動に消費されるエンジンの動力節減と軽量化による燃費の低減がある。
- (2) エンジン ECU によりモータの回転速度を自由に制御することで冷却水の圧力を調整している。
- (3) 利点としては、常に最適な冷却水の流量に調整することで暖機時間の短縮と冷却損失の低減がある。
- (4) エンジン ECU は電動ウォーター・ポンプ内のドライバ回路からのモータ回転パルス信号により、電動ウォーター・ポンプの作動状態を監視している。

[No. 9] 電子制御式スロットル装置の制御等に関する記述として、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する。
- (2) アイドル回転速度制御は、一般にISCV(アイドル・スピード・コントロール・バルブ)で行っている。
- (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) 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。

[No. 10] 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) 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。
- (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) 可変バルブ・タイミング機構は、油圧制御によりカム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) 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。

[No. 11] 吸排気装置における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) ルーツ式のスーパーチャージャでは、過給圧が高くなって規定値以上になると、過給圧の一部を排気側へ逃がし、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) スーパーチャージャの特徴として、駆動機構が機械的なため作動遅れは小さいが、各部のクリアランスからの圧縮漏れや回転速度の増加と共に駆動損失も増大するなどの効率の低下があげられる。
- (3) 一般に、ターボチャージャに用いられているフル・フローティング・ベアリングの周速は、シャフトの周速と同じである。
- (4) ターボチャージャは、過給圧が高くなって規定値以上になると、ウエスト・ゲート・バルブが閉じて、排気ガスの一部がタービン・ホイールをバイパスして排気系統へ直接流れる。

[No. 12] エンジン・オイルの消費量が多くなる推定原因として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) エンジン本体のバルブ・ガイドの摩耗。
- (2) 附属装置のPCVバルブの不良。
- (3) エンジン本体のバルブ・タイミングの狂い。
- (4) 潤滑装置のオイル・パンの取り付けの緩み。

[No. 13] スタータの出力を表す式として、**適切なものは次のうちどれか。**ただし単位等は下表を用いること。

- (1)  $P = 2\pi T \times N$
- (2)  $P = 2\pi T/N$
- (3)  $P = 2\pi/T \times N$
- (4)  $P = T \times N/2\pi$

P:出力 W
T:トルク N・m
N:スタータの回転速度 $S^{-1}$

[No. 14] 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) 混合気の空燃比が大き過ぎる場合は、着火ミスは発生しないが、逆に小さ過ぎる場合は、燃焼が円滑に行われないため、着火ミスが発生する。
- (2) 高熱価型プラグは、低熱価型プラグと比較して、火炎にさらされる部分の表面積及びガス・ポケットの容積が大きい。
- (3) 着火ミスは、電極の消炎作用が強過ぎるとき又は吸入混合気の流れが高過ぎる場合に起きやすい。
- (4) スパーク・プラグの中心電極を太くすると、飛火性が向上すると共に着火性も向上する。

[No. 15] 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。
- (2) カルシウム・バッテリーは、メンテナンス・フリー(MF)特性を向上させるために電極(正極・負極)にカルシウム鉛合金を使用している。
- (3) 低アンチモン・バッテリーは低コストが利点であるが、MF特性はハイブリッド・バッテリーに比べて悪い。
- (4) ハイブリッド・バッテリーは、正極にカルシウム(Ca)鉛合金、負極にアンチモン(Sb)鉛合金を使用している。

- [No. 16] ダイアフラム・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)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。

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・フェーシングの摩擦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) 少なく 均一である
- (2) 多く 均一である
- (3) 少なく 変化する
- (4) 多く 変化する

- [No. 17] トルク・コンバータに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) クラッチ・ポイントの速度比は、一般に0.8~0.9程度である。
- (2) コンバータ・レンジでは、全ての範囲において速度比に比例して伝達効率が上昇する。
- (3) カップリング・レンジにおけるトルク比は、1.0である。
- (4) 速度比は、タービン軸の回転速度をポンプ軸の回転速度で除して求める。

- [No. 18] 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、Pレンジ及びNレンジのみのシフト位置を検出するものである。
- (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、音で運転者に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. 19] C V T (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) スチール・ベルトは、圧縮作用により動力伝達を行うエレメントと、それに必要な摩擦力を維持するスチール・リングで構成されている。
- (2) C V Tは、プラネタリ・ギヤ・ユニット式A Tより更にごみを嫌うので、点検時等にごみがユニット内に入り込まないように十分注意する必要がある。
- (3) 可動シーブは、油圧によりボール・スプラインの軸上をしゅう動し、プーリの溝幅を任意に変えられる仕組みになっている。
- (4) プライマリ・プーリに掛かる作動油圧が低いときは、プライマリ・プーリの溝幅が狭くなるため、プライマリ・プーリに掛かるスチール・ベルトの接触半径は大きくなる。

[No. 20] 電動式パワー・ステ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) トルク・センサにより、ステアリング・ホイールの操舵力のみを検出している。
- (2) コイルを用いたリング式のトルク・センサでは、インプット・シャフトは磁性体でできており、突起状になっている。
- (3) ホール I Cを用いたトルク・センサは、インプット・シャフトにヨークを配置し、アウトプット・シャフトには多極マグネットが配置されている。
- (4) ピニオン・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. 21] 油圧式パワー・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) 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] 差動制限型ディファレンシャル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。

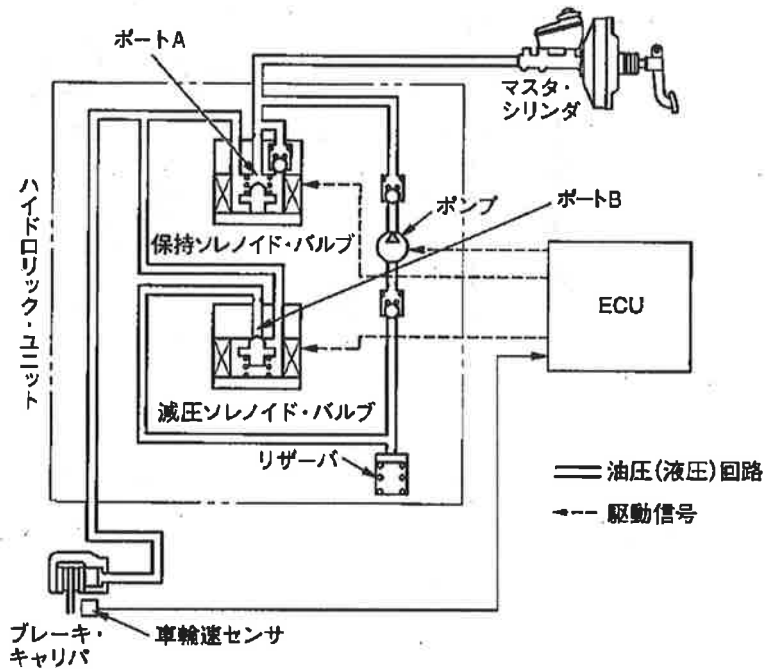
回転速度差感应式に用いられているビスカス・カップリング(粘性式クラッチ)は、インナ・プレートとアウト・プレートの回転速度差が( )ビスカス・トルク(差動制限力)が発生する。

- (1) 大きいほど小さな
- (2) 小さいほど大きな
- (3) 大きいほど大きな
- (4) なくなったときに大きな

[No. 23] トラクション・コントロール・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) 駆動輪がスリップしそうになると、駆動輪に掛かる駆動力を小さくしてスリップを回避する。
- (2) エンジンの出力制御をするときは、燃料噴射制御のみで行い、インジェクタ作動を一時的に停止させることで出力を低下させている。
- (3) ぬれたアスファルト路面、雪路などの滑りやすい路面で、発進又は加速時に車輪がスリップすることを防止する。
- (4) エンジンの出力制御及び駆動輪のブレーキ制御により、駆動輪が適切な駆動力になるように制御する。

[No. 24] 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。



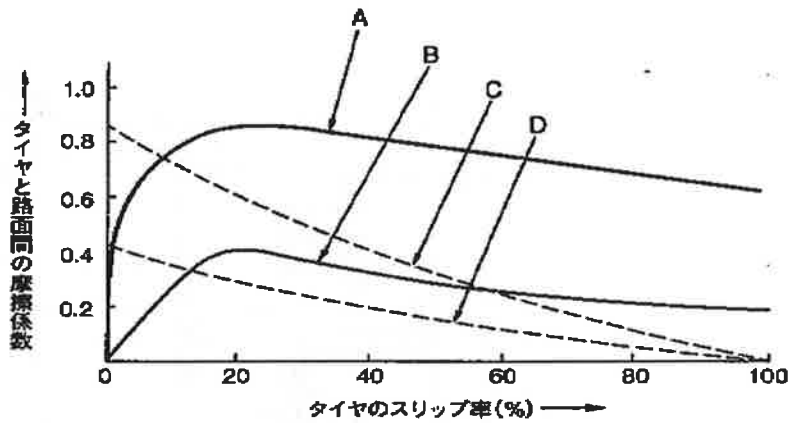
- (1) 増圧作動時は、減圧ソレノイド・バルブが通電ONとなり、ポートBは閉じる。
- (2) 保持作動時は、保持ソレノイド・バルブが通電OFFとなり、ポートAは開く。
- (3) 保持作動時は、減圧ソレノイド・バルブが通電ONとなり、ポートBは開く。
- (4) 減圧作動時は、保持ソレノイド・バルブが通電ONとなり、ポートAは閉じる。

[No. 25] ホイール・アライメン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) プラス・キャスト・トレールは直進復元力を向上させ、ホイールの動きを不安定にする力を抑える作用がある。
- (2) 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大する。
- (3) フロント・ホイールを横方向から見て、キング・ピンの頂部が、進行方向(前進)に対して後方に傾斜しているものをマイナス・キャストという。
- (4) 旋回時に車体が傾斜した場合のキャンバ変化は、車軸懸架式ではほとんど変化しないが、独立懸架式では大きく変化する。

[No. 26] 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、「路面の摩擦係数が高いコーナリング特性曲線」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. 27] サスペンションから発生する異音に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ダンパ打音は、低温時に発生しやすく、ショック・アブソーバ(ダンパ)内のオイル漏れやガス抜けなどにより不正な振動が発生し、「コロコロ」「ポコポコ」などボデー・パネル面で発生する音をいう。
- (2) スウィッシュ音は、ショック・アブソーバ内部の異常により、狭いバルブ穴をオイルが高速で通過する際、オイルがスムーズに流れないときに発生する「シュツ、シュツ」という異音をいう。
- (3) サージング音は、荒れた道路(未舗装路)などの走行時に、足回りが上下に振動して「ブーン」、「ビーン」などスプリング自体が振動して発生する音をいう。
- (4) がた音は、かなり荒れた路面などの走行時に、サスペンションが大きく上下にストロークする際、ピッチ間のクリアランスが減少して、スプリング同士が接触するために起こる金属音をいう。

[No. 28] 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 外部診断器を用いてダイアグノーシス・コードの消去を行った場合は、ダイアグノーシス・コードが消去され、フリーズ・フレーム・データは消去されない。
- (2) ダイアグノーシス・コード「C0051」の表示のうち「C」は、ABSなどのシャシに関する異常の発生と考えられる。
- (3) 作業サポートでは、本来の作動条件でなくてもアクチュエータを強制的に駆動することができるため、アクチュエータの機能点検などが容易に行える。
- (4) アクティブ・テストでは、ECUの学習値を初期化することができ、作業の効率化が図れる。

[No. 29] 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. 30] CAN 通信システムに関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) CAN-H, CAN-L とともに 2.5V の状態をレセシブといい、CAN-H が 3.5V, CAN-L が 1.5V の状態をドミナントという。
- (2) CAN 通信システムでは、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。
- (3) “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。
- (4) 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。

[No. 31] 次の諸元を有するトラックの最大積載時の前軸荷重について、**適切なものは次のうちどれか。**

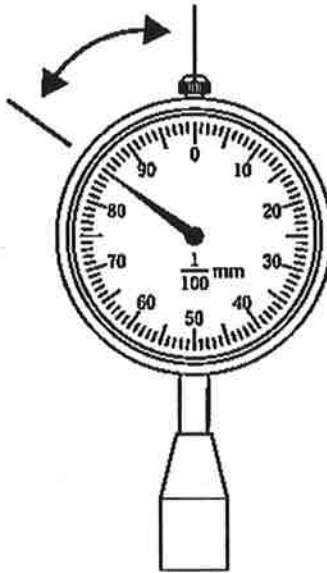
ただし、乗員 1 人当たりの荷重は 550 N で、その荷重は前車軸の中心に作用し、また、積載物の荷重は荷台に等分布にかかるものとする。

ホイールベース	5000 mm	乗車定員	3 人
空車時前軸荷重	30400 N	荷台内側長さ	5500 mm
空車時後軸荷重	26900 N	リヤ・オーバハング (荷台内側まで)	1500 mm
最大積載荷重	40000 N		

- (1) 32050 N
- (2) 42050 N
- (3) 43150 N
- (4) 45480 N

[No. 32] シリンダ・ゲージを用いて測定を行った結果、最小指示値が図に示すような指示の場合の測定値として、適切なものは次のうちどれか。なお、ゼロセット値は60.00とする。

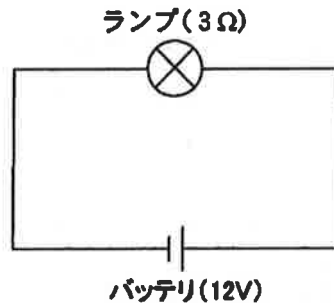
- (1) 58.50 mm
- (2) 59.85 mm
- (3) 60.15 mm
- (4) 61.50 mm



[No. 33] 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。

12V用のランプを12Vの電源に接続したときの抵抗が $3\Omega$ である場合、この状態で1時間15分使用したときの電力量は( )である。

- (1) 45.2 Wh
- (2) 48 Wh
- (3) 55.2 Wh
- (4) 60 Wh



[No. 34] ガソリ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) オクタン価とは、ガソリン・エンジンの燃料のアンチノック性を示す数値であり、一般的にオクタン価が50~55のものが用いられる。
- (2) オクタン価を高めることで、高圧縮比でもノッキングが発生しにくくなる。
- (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、オクタン価が低いため、そのままでは自動車用の燃料としては適していない。
- (4) 改質ガソリンとは、低オクタン価のガソリンを高オクタン価のガソリンに転換したものである。

- [No. 35] 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) 合金鋳鉄は、炭素鋼にクロム、モリブデン、ニッケルなどの金属を一種類又は数種類加えて強度や耐摩耗性を向上させたものである。
  - (2) 普通鋼は、一般に炭素鋼と呼ばれ、軟鋼と硬鋼に分類され、硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。
  - (3) 球状黒鉛鋳鉄は、普通鋳鉄に含まれる黒鉛を球状化させるためにマグネシウムなどの金属を少量加えて強度や耐摩耗性を向上させたものである。
  - (4) 普通鋳鉄は、熱間圧延鋼板を更に常温で圧延し薄板にしたものである。
- [No. 36] 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けていなければ、運行の用に供してはならない自動車に、該当しないものは次のうちどれか。
- (1) 四輪の小型自動車
  - (2) 普通自動車
  - (3) 検査対象軽自動車
  - (4) 小型特殊自動車
- [No. 37] 「自動車点検基準」に照らし、「自家用乗用自動車等の日常点検基準」に規定されている点検内容として、不適切なものは次のうちどれか。
- (1) ブレーキの液量が適当であること。
  - (2) タイヤの空気圧が適当であること。
  - (3) ファン・ベルトの緩み及び損傷がないこと。
  - (4) ワイパーの払拭状態が不良でないこと。
- [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、最高速度が100 km/hの小型四輪自動車の番号灯の基準に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。
- (1) 番号灯の灯光の色は、白色であること。
  - (2) 番号灯は、灯器が損傷し、又はレンズ面が著しく汚損しているものでないこと。
  - (3) 番号灯は、点滅しないものであること。
  - (4) 番号灯は、夜間後方30m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。

- [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、非常信号用具の基準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、適切なものは次のうちどれか。

非常信号用具は、(イ)の距離から確認できる(ロ)の灯光を発するものであること。

(イ) (ロ)

- |              |        |
|--------------|--------|
| (1) 夜間 100 m | 橙色又は黄色 |
| (2) 夜間 200 m | 赤色     |
| (3) 昼間 100 m | 赤色     |
| (4) 昼間 200 m | 橙色又は黄色 |

- [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、小型四輪自動車の安定性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。

空車状態及び積車状態におけるかじ取り車輪の接地部にかかる荷重の総和が、それぞれ車両重量及び車両総重量の( )以上であること。

- (1) 20%
- (2) 25%
- (3) 30%
- (4) 35%