

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] 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) 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。
- (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) 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。

[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、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、吸入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。
- (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、混合気の渦流の流速は低くなる。

[No. 3] ピストン・リングに起こる異常現象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。

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(イ)現象といい、シリンダ壁の油膜が切れてリングとシリンダ壁が直接接触し、リングやシリンダの表面に引っかき傷ができることを(ロ)現象という。

- | (イ) | (ロ) |
|-----------|-------|
| (1) フラッタ | スカッフ |
| (2) スティック | フラッタ |
| (3) スカッフ | スティック |
| (4) スティック | スカッフ |

〔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) 耐食性とは、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) 耐疲労性とは、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。

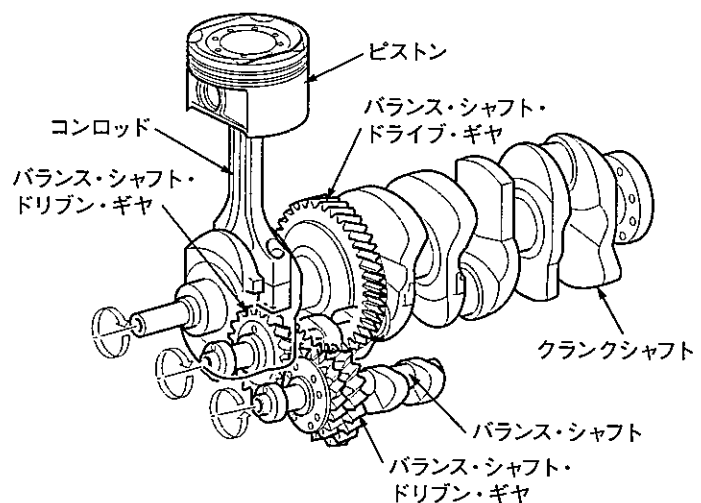
〔No. 5〕 吸排気装置における過給機に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (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. 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の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〕 全流ろ過圧送式の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) 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、エンジン回転速度が上昇して油圧が規定値に達すると、バルブが閉じる。
- (2) 水冷式オイル・クーラは、一般にオイルが流れる通路と冷却水が流れる通路を交互に数段積み重ねて一体化した構造になっている。
- (3) エンジン・オイルは、一般に油温が200℃を超えても潤滑性は維持される。
- (4) オイル・フィルタは、オイル・ストレーナとオイル・ポンプの間に設けられている。

〔No. 9〕 インテーク側に用いられる油圧制御の変バルブ・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) 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) 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。
- (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. 10〕 電気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) CR発振器は、コイルとコンデンサの共振回路を利用し、発振周期を決めている。
- (2) 変抵抗は、一方向にしか電流を流さない特性をもっているため、交流を直流に変換する整流回路などに用いられている。
- (3) NAND回路とは、二つの入力のAとBが共に“1”のときのみ出力が“1”となる回路をいう。
- (4) NOR回路は、OR回路にNOT回路を接続した回路である。

〔No. 11〕 電子制御式燃料噴射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) D ジェトロニック方式の基本噴射時間は、エア・フロー・メータで検出した吸入空気量と、クランク角センサにより検出したエンジン回転速度によって決定される。
- (2) 高抵抗型インジェクタでは、寿命を長く保つために、ソレノイド・コイルに抵抗の大きい導線を使用し、電流を小さくして発熱を防止している。
- (3) インジェクタの噴射信号が ON になり、電流が流れ始めてインジェクタが完全に駆動されるまでの燃料が噴射されていない時間を無効噴射時間(無効駆動時間)という。
- (4) 吸気温度補正は、吸入空気温度の違いによる吸入空気密度の差から空燃比のずれが生じるため、吸気温センサからの信号により噴射量を補正する。

〔No. 12〕 低熱価型スパーク・プラ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) 高熱価型に比べて^{がいし}碍子脚部が長い。
- (2) 冷え型と呼ばれる。
- (3) 高熱価型に比べてガス・ポケットの容積が大きい。
- (4) 高熱価型に比べて中心電極の温度が上昇しやすい。

〔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減少すると、スタータの駆動トルクの方が(イ)ので回転速度は上昇するが、逆向きの誘導起電力が(ロ)ので、アーマチュアに流れる電流が(ハ)し、エンジンは一定の回転速度で駆動される。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 小さい | 減る | 減少 |
| (2) | 大きい | 減る | 増加 |
| (3) | 小さい | 増える | 増加 |
| (4) | 大きい | 増える | 減少 |

〔No. 14〕 オルタネータのステータ・コイルの結線方法において、スター結線(Y結線)とデルタ結線(三角結線)を比較したときの記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) スター結線の方が最大出力電流の値が大きい。
- (2) スター結線には中性点がある。
- (3) スター結線の方がステータ・コイルの結線は簡単である。
- (4) スター結線の方が低速時の出力電流特性に優れている。

〔No. 15〕 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) 起電力は、一般に電解液温度が高くなると低くなり、その値は、電解液温度が1℃上昇すると0.0002～0.0003 V 程度低くなる。
- (2) バッテリーから取り出し得る電気量は、放電電流が大きいのほど小さくなる。
- (3) 自動車用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) 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。

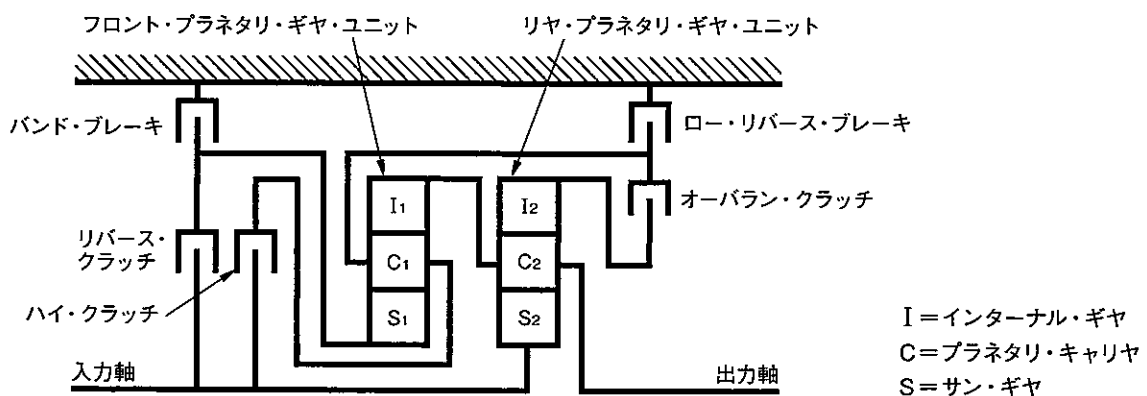
〔No. 16〕 ダイヤフラム・スプリングを用いたクラッチ・スプリングの特長に関する次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

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〕 図に示す前進4段のロックアップ機構付き電子制御式AT(4速時がオーバ・ドライブ状態)の各段におけるクラッチとブレーキの締結の仕方に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 1速時は、リバース・クラッチ、ロー・リバース・ブレーキが締結される。
- (2) 2速時は、ハイ・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。
- (3) 3速時は、オーバラン・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。
- (4) 4速時は、ハイ・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。

〔No. 18〕 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) 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。
- (2) ステータが空転し始める点をクラッチ・ポイントという。
- (3) 速度比がゼロのときの伝達効率 η 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. 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、適切なものは次のうちどれか。

- (1) スチール・ベルトは、多数のエレメントと多層のスチール・バンド1本で構成されている。
- (2) プライマリ・プーリに掛かる作動油圧が高くなると、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。
- (3) プライマリ・プーリは、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) プライマリ・プーリに掛かる作動油圧が低くなると、プライマリ・プーリの溝幅は狭くなる。

〔No. 20〕 CAN通信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) 各ECUは、各種センサの情報などをデータ・フレームとして、CANバス上に送信している。
- (2) CANは、ISOで国際的に標準化されたシリアル多重通信の規格である。
- (3) 終端抵抗を2個用いているCANの場合、そのうち1個の終端抵抗が破損した場合はすべての通信が停止する。
- (4) 複数のECUをCANで結ぶことで、ワイヤ・ハーネスの省線化(削減)及びダイアグノーシスの充実等を図ることができる。

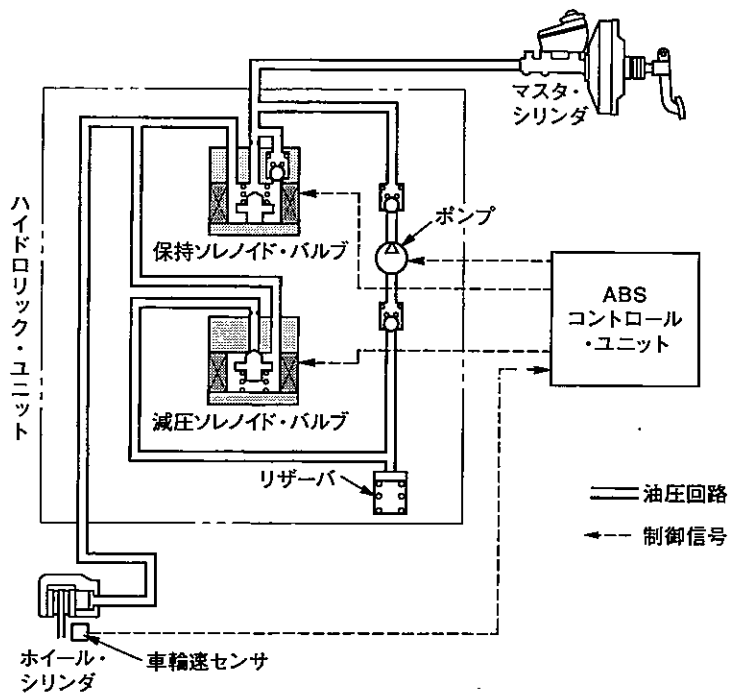
〔No. 21〕 トラクション・コントロールに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (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. 22〕 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) パターン・ノイズは、タイヤのトレッドが路面に対して局部的に振動を起こすことにより発生する。
- (2) タイヤの偏平比を小さくすると、旋回性能及び高速時の操縦性能は向上するが、駆動性能及び制動性能は悪化する。
- (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義のタイヤの均一性(バランス性)である。
- (4) シミーとは、路面の凹凸によるキックバックなどがきっかけとなって生じる自励振動である。

〔No. 23〕 図に示す ABS の油圧回路において、油圧状態及び ABS コントロール・ユニットからの保持ソレノイド・バルブと減圧ソレノイド・バルブへの制御信号の組み合わせとして、適切なものはどれか。ただし、図の油圧回路は、増圧作動時を示す。



	油圧の制御状態	保持ソレノイド・バルブ	減圧ソレノイド・バルブ
(1)	保持作動時	通電 OFF	通電 ON
(2)	保持作動時	通電 ON	通電 OFF
(3)	減圧作動時	通電 OFF	通電 ON
(4)	減圧作動時	通電 ON	通電 OFF

〔No. 24〕 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) 低速時における車速感応制御では、パワー・ステアリングのモータに流す電流を少なくしてモータの駆動力を大きくし、操舵力を軽減している。
- (2) ピニオン・アシスト式は、ステアリング・ギヤのピニオンにモータが取り付けられ、ステアリング・ギヤのピニオンに対して補助動力を与えている。
- (3) コイル式のスリーブ・タイプのトルク・センサでは、インプット・シャフトが磁性体でセンサ部はスプライン状になっている。
- (4) コイル式のスリーブ・タイプのトルク・センサは、インプット・シャフトの突起部とコイル間の磁力線密度の変化により、操舵力と操舵方向を検出している。

〔No. 25〕 アクスル及び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) 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。
- (2) 一般にロール・セントは、独立懸架式のサスペンションに比べて、車軸懸架式のサスペンションの方が低い。
- (3) ヨーイングとは、路面のわだちで車がふらつき、真っすぐに走らない不安定な状態をいう。
- (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. 26〕 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) 粘性式に用いられているビスカス・カップリングは、インナ・プレートとアウト・プレートの差動回転速度が小さいほど大きなビスカス・トルクが発生する。
- (2) 粘性式で左右輪の回転速度に差が生じた場合、低回転側から高回転側にビスカス・トルクが伝えられる。
- (3) 摩擦式のディファレンシャル・ケース内には、 $50\sim 3000\text{ cm}^2/\text{s}$ の高粘度のシリコン・オイルが充てんされている。
- (4) 摩擦式は、ディファレンシャル・ケース内のサイド・ギヤとピニオンにヘリカル・ギヤを用いている。

〔No. 27〕 ボデー及びフレー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) フレームのサイド・メンバを補強する場合、フレームの厚さ以上の補強材は使用しない。
- (2) サイド・メンバの片方だけにき裂が発生した場合、強度上のアンバランスを防ぐため、左右のサイド・メンバに同じような補強を施す。
- (3) モノコック・ボデーは、フレームを用いたボデーと比較して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) モノコック・ボデーは、ボデー自体がフレームの役目を担っているため、フレームを用いたボデーと比較して質量を小さくすることができる。

〔No. 28〕 SRSエア・バッグ・アセンブリの脱着時の注意点に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) イグニッション・スイッチをOFFにし、バッテリーの端子を、マイナス、プラスの順に取り外して10分以上放置する。
- (2) エア・バッグ・アセンブリを保管する場合は、平坦なものの上にパッド面を下に向けて置いておく。
- (3) 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。
- (4) エア・バッグ・アセンブリの分解は、絶対に行わない。

〔No. 29〕 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・データには、故障時の制御データの値が記憶されている。
- (2) ダイアグノーシス・コードは、ISO(国際標準化機構)及びSAE(アメリカ自動車技術会)の規格に準拠した表示となっている。
- (3) 外部診断器でダイアグノーシス・コードの消去を行うと、ダイアグノーシス・コードとフリーズ・フレーム・データが消去されるため、時計やラジオの再設定が必要となる。
- (4) 外部診断器は、ダイアグノーシス・コードを読み取り、画面表示することができる。

〔No. 30〕 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) エア・ミックス方式の温度調整は、ラジエータ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。
- (4) エキスパンション・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。

[No. 31] フレミングの左手の法則について、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。

フレミングの左手の法則とは、左手の親指、人差し指及び中指を互いに直角に開き、人差し指を(イ)の方向に、中指を(ロ)の方向に向けると、電磁力は親指の方向になることをいう。

(イ) (ロ)

- | | |
|-----------|-----|
| (1) 誘導起電力 | 電 流 |
| (2) 誘導電流 | 磁力線 |
| (3) 磁力線 | 電 流 |
| (4) 電 流 | 磁力線 |

[No. 32] 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	1500 mm
最大積載荷重	40000 N	(荷台内側まで)	

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

[No. 33] 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。

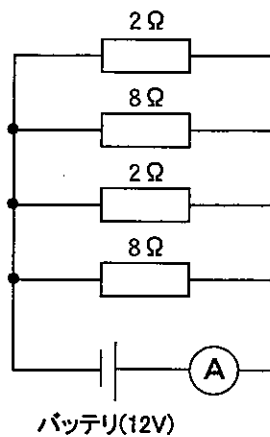
- (1) 普通鑄鉄は、熱間圧延板を更に常温で圧延し、表面が平滑処理されたものである。
- (2) 炭素鋼は、硬鋼と軟鋼に大別され、硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。
- (3) 合金鑄鉄は、炭素鋼にニッケル、クロム、モリブデンなどの金属を一種類又は数種類を加えたものである。
- (4) 球状黒鉛鑄鉄は、普通鑄鉄に含まれる黒鉛を球状化するためにマグネシウムなどの金属を加えたものである。

〔No. 34〕 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) 酸化防止剤は、低温流動性を向上させる作用がある。
- (2) 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は油性剤と極圧添加剤である。
- (3) 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、摩擦の防止などの作用がある。
- (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. 35〕 図に示す電気回路において、電流計 A が示す電流値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとする。

- (1) 1.2 A
- (2) 15 A
- (3) 30 A
- (4) 120 A



〔No. 36〕 「自動車点検基準」の「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、適切なものは次のうちどれか。

- (1) バッテリーのターミナル部の接続状態が不良でないこと。
- (2) ショック・アブソーバの油漏れ及び損傷がないこと。
- (3) ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキのききが十分であること。
- (4) 冷却装置のファン・ベルトの緩み及び損傷がないこと。

[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、最高速度が 100 km/h の小型四輪自動車の尾灯の基準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。

尾灯は、夜間にその後方()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。

- (1) 100 m
- (2) 200 m
- (3) 300 m
- (4) 400 m

[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、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るものでなければ、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) 二輪の小型自動車
- (2) 普通自動車
- (3) 小型特殊自動車
- (4) 大型特殊自動車

[No. 39] 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場ごとに必要な分解整備及び分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理する者として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 整備監督者
- (2) 整備管理者
- (3) 自動車検査員
- (4) 整備主任者

[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、非常信号用具の基準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。

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

解 答

平成29年3月26日実施

12 (1小)	21 (2ガ)	22 (2ジ)	23 (2シ)	31 (3シ)	32 (3ガ)	33 (3ジ)
[No. 1] : 2	[No. 1] : 2	[No. 1] : 3	[No. 1] : 1	[No. 1] : 1	[No. 1] : 4	[No. 1] : 1
[No. 2] : 3	[No. 2] : 3	[No. 2] : 4	[No. 2] : 3	[No. 2] : 1	[No. 2] : 1	[No. 2] : 2
[No. 3] : 1	[No. 3] : 4	[No. 3] : 3	[No. 3] : 4	[No. 3] : 3	[No. 3] : 1	[No. 3] : 4
[No. 4] : 4	[No. 4] : 1	[No. 4] : 1	[No. 4] : 2	[No. 4] : 2	[No. 4] : 2	[No. 4] : 1
[No. 5] : 1	[No. 5] : 2	[No. 5] : 4	[No. 5] : 3	[No. 5] : 2	[No. 5] : 2	[No. 5] : 2
[No. 6] : 3	[No. 6] : 3	[No. 6] : 2	[No. 6] : 1	[No. 6] : 1	[No. 6] : 2	[No. 6] : 3
[No. 7] : 2	[No. 7] : 3	[No. 7] : 3	[No. 7] : 2	[No. 7] : 1	[No. 7] : 3	[No. 7] : 1
[No. 8] : 4	[No. 8] : 2	[No. 8] : 4	[No. 8] : 3	[No. 8] : 4	[No. 8] : 3	[No. 8] : 4
[No. 9] : 3	[No. 9] : 3	[No. 9] : 1	[No. 9] : 3	[No. 9] : 1	[No. 9] : 1	[No. 9] : 3
[No. 10] : 3	[No. 10] : 4	[No. 10] : 3	[No. 10] : 3	[No. 10] : 2	[No. 10] : 2	[No. 10] : 4
[No. 11] : 4	[No. 11] : 1	[No. 11] : 1	[No. 11] : 2	[No. 11] : 2	[No. 11] : 4	[No. 11] : 4
[No. 12] : 2	[No. 12] : 2	[No. 12] : 1	[No. 12] : 4	[No. 12] : 4	[No. 12] : 2	[No. 12] : 3
[No. 13] : 4	[No. 13] : 4	[No. 13] : 4	[No. 13] : 4	[No. 13] : 2	[No. 13] : 3	[No. 13] : 2
[No. 14] : 2	[No. 14] : 1	[No. 14] : 3	[No. 14] : 1	[No. 14] : 1	[No. 14] : 4	[No. 14] : 2
[No. 15] : 1	[No. 15] : 2	[No. 15] : 1	[No. 15] : 2	[No. 15] : 4	[No. 15] : 1	[No. 15] : 4
[No. 16] : 1	[No. 16] : 1	[No. 16] : 1	[No. 16] : 3	[No. 16] : 2	[No. 16] : 4	[No. 16] : 1
[No. 17] : 2	[No. 17] : 4	[No. 17] : 4	[No. 17] : 1	[No. 17] : 3	[No. 17] : 3	[No. 17] : 4
[No. 18] : 3	[No. 18] : 2	[No. 18] : 1	[No. 18] : 3	[No. 18] : 1	[No. 18] : 2	[No. 18] : 3
[No. 19] : 3	[No. 19] : 2	[No. 19] : 2	[No. 19] : 4	[No. 19] : 3	[No. 19] : 1	[No. 19] : 2
[No. 20] : 2	[No. 20] : 3	[No. 20] : 1	[No. 20] : 2	[No. 20] : 1	[No. 20] : 3	[No. 20] : 4
[No. 21] : 2	[No. 21] : 1	[No. 21] : 2	[No. 21] : 1	[No. 21] : 3	[No. 21] : 2	[No. 21] : 2
[No. 22] : 4	[No. 22] : 4	[No. 22] : 2	[No. 22] : 3	[No. 22] : 4	[No. 22] : 3	[No. 22] : 2
[No. 23] : 2	[No. 23] : 2	[No. 23] : 1	[No. 23] : 2	[No. 23] : 1	[No. 23] : 2	[No. 23] : 4
[No. 24] : 1	[No. 24] : 1	[No. 24] : 3	[No. 24] : 2	[No. 24] : 4	[No. 24] : 3	[No. 24] : 1
[No. 25] : 4	[No. 25] : 4	[No. 25] : 4	[No. 25] : 1	[No. 25] : 2	[No. 25] : 1	[No. 25] : 3
[No. 26] : 4	[No. 26] : 4	[No. 26] : 2	[No. 26] : 3	[No. 26] : 4	[No. 26] : 4	[No. 26] : 2
[No. 27] : 4	[No. 27] : 3	[No. 27] : 2	[No. 27] : 1	[No. 27] : 3	[No. 27] : 2	[No. 27] : 3
[No. 28] : 2	[No. 28] : 2	[No. 28] : 4	[No. 28] : 1	[No. 28] : 3	[No. 28] : 4	[No. 28] : 1
[No. 29] : 1	[No. 29] : 3	[No. 29] : 1	[No. 29] : 3	[No. 29] : 4	[No. 29] : 2	[No. 29] : 3
[No. 30] : 4	[No. 30] : 2	[No. 30] : 2	[No. 30] : 3	[No. 30] : 3	[No. 30] : 3	[No. 30] : 3
[No. 31] : 3	[No. 31] : 3	[No. 31] : 3				
[No. 32] : 1	[No. 32] : 2	[No. 32] : 2				
[No. 33] : 4	[No. 33] : 4	[No. 33] : 2				
[No. 34] : 3	[No. 34] : 2	[No. 34] : 3				
[No. 35] : 4	[No. 35] : 2	[No. 35] : 1				
[No. 36] : 1	[No. 36] : 3	[No. 36] : 4				
[No. 37] : 1	[No. 37] : 3	[No. 37] : 3				
[No. 38] : 2	[No. 38] : 3	[No. 38] : 2				
[No. 39] : 4	[No. 39] : 4	[No. 39] : 4				
[No. 40] : 3	[No. 40] : 2	[No. 40] : 2				
[No. 41] : 4						
[No. 42] : 4						
[No. 43] : 1						
[No. 44] : 3						
[No. 45] : 3						
[No. 46] : 4						
[No. 47] : 4						
[No. 48] : 3						
[No. 49] : 2						
[No. 50] : 1						