

平成19年度JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ジーゼル自動車〕

平成20年1月12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。ボールペン等に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。

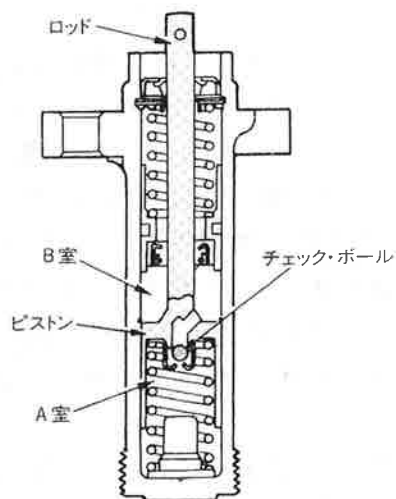
【No. 1】 ピストン・リングに起こる異常現象とその防止策に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) スカッフ現象とは、リングが慣性力、圧縮圧力、燃焼圧力などを受けて上下に振動することをいう。
- (2) スティック現象とは、カーボンやスラッジが固まってリングが動かなくなることをいう。
- (3) フラッタ現象とは、油膜切れからリングやシリンダ表面に引っかき傷ができることをいう。
- (4) フラッタ現象を防止するために、コンプレッション・リングのリング幅を広くして面圧を増している。

【No. 2】 図に示すタイミング・ベルトの自動調整式テンショナ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。

エンジン回転速度の上昇時などベルト張力に変動が生じ、ロッドに高い負荷が発生した場合、(イ)の圧力が高くなり、チェック・ボールがA室とB室を(ロ)し、ロッドが押し込まれることを防いでいる。

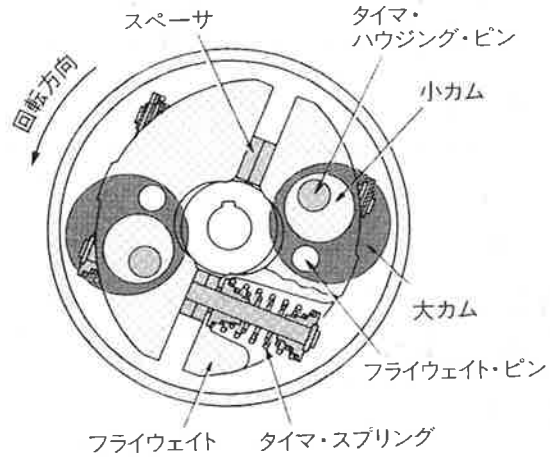
- | | イ | ロ |
|-----|-----|----|
| (1) | A 室 | 開放 |
| (2) | A 室 | 遮断 |
| (3) | B 室 | 開放 |
| (4) | B 室 | 遮断 |



【No. 3】 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、(イ)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(イ)が外側にリフトする。この結果、(ロ)に挿入されている大カムが回転方向へ移動し、同時に(ロ)が回転方向に回転するため、噴射時期は早くなる。

- | イ | ロ |
|-------------|---------|
| (1) スペーサ | 小カム |
| (2) スペーサ | タイマ・ホルダ |
| (3) フライウエイト | 小カム |
| (4) フライウエイト | タイマ・ホルダ |



【No. 4】 電子制御式分配型インジェクション・ポンプのフェイルセーフ機能に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 回転速度センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、エンジン回転速度を一定値にして、エンジンを運転する。
- (2) ブースト圧センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、ブースト圧を一定値に制御して、エンジンを運転する。
- (3) 水温センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、水温信号を一定値として、エンジンを運転する。
- (4) アクセル位置センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、エンジン回転速度を一定値にして、エンジンを運転する。

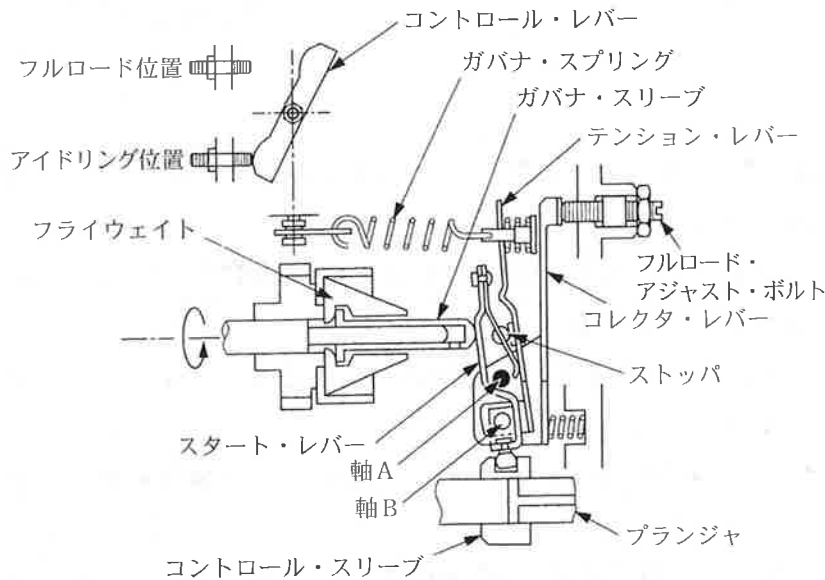
【No. 5】 列型インジェクション・ポンプのRFD型ガバナの調整に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (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. 6】 電子制御式分配型インジェクション・ポンプに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイミング・コントロール・バルブは、コントロール・ユニットの出力信号により、デューティ制御される。
- (2) 噴射時期の水溫補正とは、水溫が高いときには低いときに比べて進角側に補正することをいう。
- (3) パイロット・バルブ式の電磁スピル・バルブのメイン・バルブが開くことによりインジェクション・ノズルから燃料が噴射される。
- (4) ブースト圧センサは、エキゾースト・マニホールドの圧力を電気信号に置き換えて、コントロール・ユニットへ送る。

【No. 7】 図に示す分配型(VE型)インジェクション・ポンプのガバナに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (1) アイドル回転時は、ガバナ・スプリングのばね力と、フライウエイトの遠心力の釣り合いで燃料噴射量を制御する。
- (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. 8】 インジェクション・ノズルに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

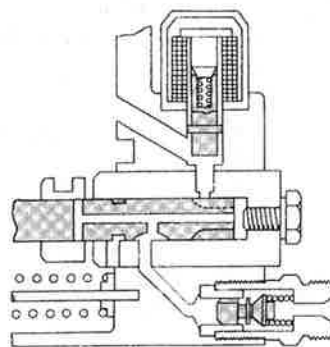
- (1) スロットル型ノズルは、ジゼル・ノックの低減や着火遅れを小さくするため、燃料噴射初期の噴孔面積を大きくしてある。
- (2) 噴射開始圧力(開弁圧)を調整する場合は、一旦アジャスト・スクリュを緩めてから徐々にスクリュを締め込み、規定の噴射開始圧力になったところでスクリュをロックする。
- (3) スプリング・ノズル・ホルダを用いたノズルの第1開弁圧の調整は、プリストロックを調整した後に行う。
- (4) 2スプリング・ノズル・ホルダを用いたノズルは、スロットル・ノズルにホール・ノズルと同じ機能をもたせるために用いられる。

【No. 9】 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) プレシヤ型ラジエータ・キャップのプレシヤ・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. 10】 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(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) ディストリビュータ・ヘッド側 | スピル・ポート |
| (2) カム・ディスク側 | インレット・ポート |
| (3) ディストリビュータ・ヘッド側 | ディストリビュータ・スリット |
| (4) カム・ディスク側 | インレット・スリット |

【No. 11】 ジーゼル・ノックが発生する原因として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 吸入空気温度が高い。
- (2) 噴射時期が遅い。
- (3) 圧縮圧力が高すぎる。
- (4) 噴射初めの燃料噴射量が多すぎる。

【No. 12】 分配型インジェクション・ポンプのオール・スピード・ガバナの調速作用について、誤っている個所について**適切なもの**はどれか。

分配型インジェクション・ポンプのオール・スピード・ガバナの調速作用は、コントロール・レバーの位置によって決まる ① ガバナ・スプリングの張力と、フライウエイトの ② 求心力により広がろうとする力とが ③ 釣り合ったところでガバナのレバー類の位置が定まるので、コントロール・スリーブの ④ 位置が変化することにより有効ストロークが決まり燃料の噴射量を制御している。

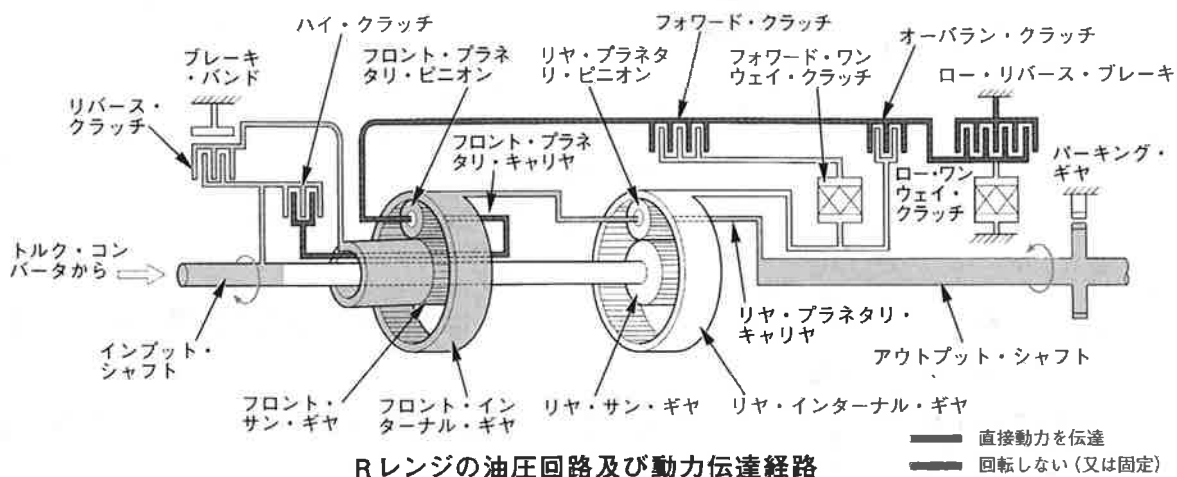
- (1) ①
- (2) ②
- (3) ③
- (4) ④

【No. 13】 トルク・コンバータ及びA/Tに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 各種のクラッチは、ピストンに油圧が作用してドライブ・プレートとドリブン・プレートが圧着されることにより、動力が伝達される。
- (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) ロックアップ機構のロックアップ・ピストンは、トルク・コンバータのカバーに圧着されることで、カバーの回転を直接アウトプット・シャフトに伝達する。
- (4) バンド・ブレーキ機構は、リバーズ・クラッチ・ドラムを介してフロント・サン・ギヤを固定する。

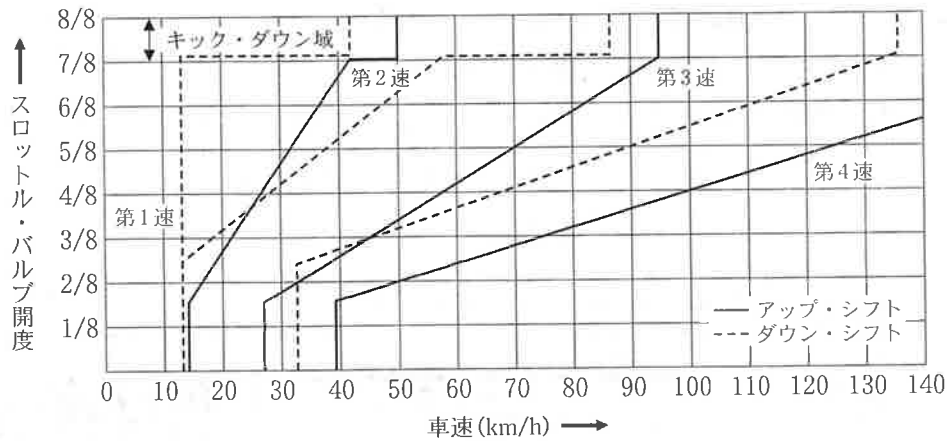
【No. 14】 前進4段式A/Tにおいて、図に示すRレンジの走行状態から、アクセル・ペダルを離して減速したときの動力伝達作動に関する次の文章の()に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

アクセルOFFの減速時には、アウトプット・シャフトからの回転が(イ)に伝達され、(ロ)が固定されているため、エンジン・ブレーキは(ハ)。



- | イ | ロ | ハ |
|--------------------|-----------------|-------|
| (1) リヤ・サン・ギヤ | フロント・プラネタリ・キャリア | 作用しない |
| (2) リヤ・サン・ギヤ | フロント・サン・ギヤ | 作用する |
| (3) フロント・インターナル・ギヤ | フロント・サン・ギヤ | 作用しない |
| (4) フロント・インターナル・ギヤ | フロント・プラネタリ・キャリア | 作用する |

【No. 15】 図に示すA/T車の自動変速線図に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**



- (1) 第4速で90km/hで走行中にスロットル・バルブを全開にすると、第3速にキック・ダウンする。
- (2) 第3速でスロットル・バルブ開度4/8を保ちながら、車速が約28km/hに減速したとき、第2速にダウン・シフトする。
- (3) 第4速で走行中、スロットル・バルブを全閉にしたとき、第3速にダウン・シフトする車速は約32km/hである。
- (4) スロットル・バルブ全開で加速走行したとき、第2速から第3速にアップ・シフトする車速は約87km/hである。

【No. 16】 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。**

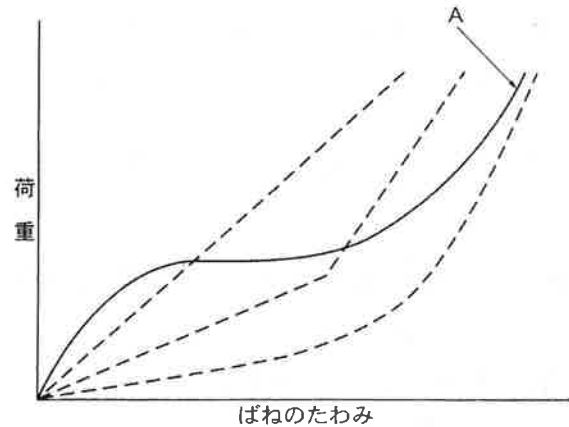
- (1) エア・スプリングのばね定数は、荷重が変化しても変わらない。
- (2) レベリング・バルブのレバーが水平状態のときは、レベリング・バルブのインレット・バルブとエキゾースト・バルブは共に開いている。
- (3) レベリング・バルブのコネクティング・ロッドの長さを変えることにより、エア・スプリングの高さの調整ができる。
- (4) レベリング・バルブのレバーが水平状態にあるときは、走行中などの微妙な車体変化に対して敏感に反応し、エア・スプリングの高さを一定に保つようにエア圧を調整する。

【No. 17】 独立懸架式サスペンションと比較したときの車軸懸架式サスペンションの特徴に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 車高(重心)が低くできる。
- (2) 構造が簡単で強度も高い。
- (3) 路面の凹凸による車の振動が少ない。
- (4) ばね下質量を軽くして乗り心地を良くすることができる。

【No. 18】 サスペンションに使われるスプリングのうち, 図のAに示すばね特性をもつスプリングの名称として, 適切なものは次のうちどれか。

- (1) 一般的なリーフ・スプリング及びコイル・スプリング
- (2) ダイヤフラム型エア・スプリング
- (3) 二段式リーフ・スプリング
- (4) ベローズ型エア・スプリング



【No. 19】 インタ・アクスル・ディファレンシャ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) 後二軸駆動の二軸間に装着される差動機構で, タイヤの摩耗防止や駆動力の均等配分を行うものである。
- (2) この機構は後後軸のディファレンシャル・キャリア後部に取り付けられている。
- (3) インタ・アクスル・ディファレンシャルが作動している場合, 路面状態によっては二軸の一方がスリップ(空転)した場合, 走行が困難となる。
- (4) 差動機能を停止させるためのディファレンシャル・ロック装置のピストンは, 圧縮空気力で作動する。

【No. 20】 粘性式自動差動制限型ディファレンシャルに用いられるビスカス・カップリング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。

左右輪の回転速度に差が生じると, ビスカス・カップリングのインナ・プレートと(イ)の回転速度にも差が生じる。このとき, (ロ)から(ハ)にビスカス・トルクが伝達され, (ハ)に大きな駆動トルクが発生する。

- | | イ | ロ | ハ |
|-----|----------|-------|-------|
| (1) | インナ・シャフト | 低速回転側 | 高速回転側 |
| (2) | インナ・シャフト | 高速回転側 | 低速回転側 |
| (3) | アウト・プレート | 低速回転側 | 高速回転側 |
| (4) | アウト・プレート | 高速回転側 | 低速回転側 |

【No. 21】 ボデーの振動及び揺動に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ピッチングとは、ローリング・アキシスを中心としたボデーの横揺れのことである。
- (2) ロール・センタの高さが一定の場合、重心が高いほどローリングの角度は小さくなる。
- (3) ヨーイングとは、ボデーの前部と後部が上下動するボデーの縦揺れのことである。
- (4) ワンダリングとは、路面のわだちで車がふらつき、真っすぐに走行できない不安定な状態をいう。

【No. 22】 エア・油圧式及び圧縮空気式制動倍力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) 圧縮空気式制動倍力装置のハイドロリック・ピストンのバルブの密着が悪いと、ブレーキの効きが悪くなる。
- (2) ブレーキ作動時に圧縮空気式制動倍力装置のリレー・バルブのエア・ピストンとバルブ・シートとの密着が悪いと、ブレーキの効きが悪くなる。
- (3) 圧縮空気式制動倍力装置のリレー・バルブのエア・ピストンの戻りが悪いと、ブレーキの効きが悪くなる。
- (4) デュアル型ブレーキ・バルブのセカンダリ・ピストンの動きが悪いと、ブレーキの効きが悪くなる。

【No. 23】 エア・ブレーキの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) デュアル型ブレーキ・バルブは、リレー・バルブへ供給する圧縮空気を断続、調整する。
- (2) ブレーキ・チャンバは、フロント系統に3個、リヤ系統に5個設けられている。
- (3) ウェット・タンクのセーフティ・バルブは、水分がコンプレッサ側に逆流するのを防いでいる。
- (4) エア・タンクのチェック・バルブは、故障などによりエア・タンク内の圧力が規定値以下になると、閉じてエアの放出を防ぐ。

【No. 24】 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、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・リレーによりエキゾースト・ブレーキの作動を解除して、エンジンが停止するのを防いでいる。
- (2) エキゾースト・ブレーキ・バルブに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。
- (3) 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。
- (4) 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、未燃焼ガスの発生を抑えるために設けられている。

【No. 25】 ホイール・ナットに左ねじが用いられている場合の記述として、**適切なものは次の**うちどれか。

- (1) 左右のフロント・ホイールに左ねじが用いられる。
- (2) 左右のリヤ・ホイールに左ねじが用いられる。
- (3) 車両右側のフロント・ホイールとリヤ・ホイールに左ねじが用いられる。
- (4) 車両左側のフロント・ホイールとリヤ・ホイールに左ねじが用いられる。

【No. 26】 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) 電解液の比重及び温度が高いほど、自己放電の程度は大きくなる。
- (2) 電解液の比重は、放電量に比例して大きくなる。
- (3) 放電率を小さくすると、容量は大きくなる。
- (4) 電解液温度を高くすると、容量は小さくなる。

【No. 27】 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(イ)が規定値を示すことを確認する。

2. 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、(ロ)の断線がある。

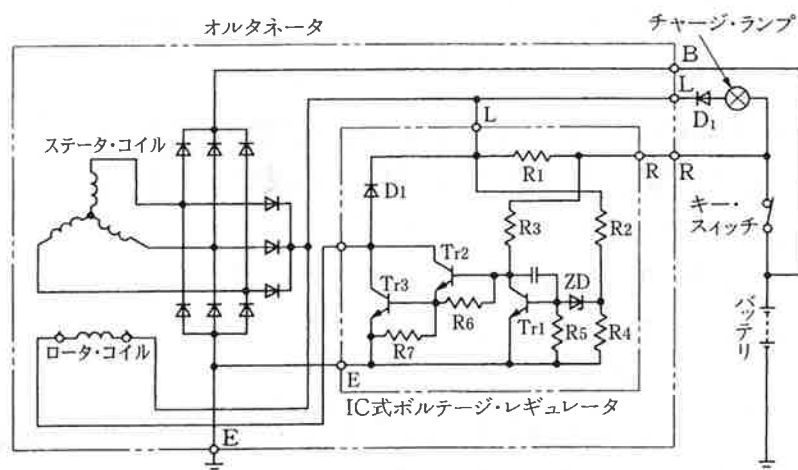
- | イ | ロ |
|-------------|-------------|
| (1) 電圧と電流 | プルイン・コイル |
| (2) 電流と回転速度 | プルイン・コイル |
| (3) 電流と回転速度 | ホールディング・コイル |
| (4) 電圧と電流 | ホールディング・コイル |

【No. 28】 予熱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) グロー・プラグが1本断線した場合にも、残りのグロー・プラグには通電する。
- (2) 自己温度制御型グロー・プラグのブレーキ・コイルとラッシュ・コイルは、直列に接続されている。
- (3) 電熱式インテーク・エア・ヒータには、エンジン始動後も引き続き予熱を行う機構を設けているものがある。
- (4) 電熱式インテーク・エア・ヒータは、インレット・マニホールドを暖めることにより吸入空気温度を上げて、始動を容易にするものである。

【No. 29】 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) R端子 | R ₁ |
| (2) B端子 | ZD |
| (3) B端子 | D ₁ |
| (4) R端子 | D ₂ |

【No. 30】 電気回路に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 定電圧回路は、出力電圧を一定の電圧に保とうとする回路である。
- (2) スイッチング増幅回路には、トランジスタによるスイッチング作用と小さい入力電流から大きな出力電流を得る増幅作用がある。
- (3) 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る。
- (4) オルタネータの整流回路は、ダイオードの作用により交流を直流に整流する。

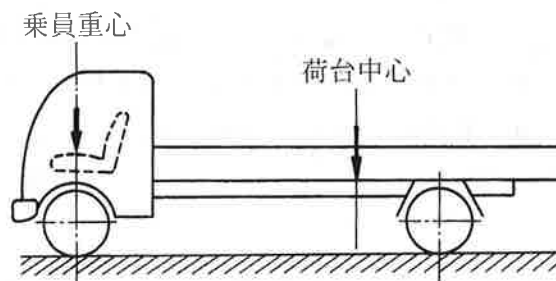
【No. 31】 ローラ駆動型ブレーキ・テストで制動力を測定するときの記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ホイールがロックする直前の指示値を読み取る。
- (2) ホイールがロックした直後の指示値を読み取る。
- (3) ホイールがロックして、指針の振れが安定したときの指示値を読み取る。
- (4) ホイールがロックして、タイヤがスリップしているときの指示値を読み取る。

【No. 32】 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30000N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。

- (1) 5000N
- (2) 35000N
- (3) 36650N
- (4) 39410N

ホイールベース	5400mm
空車時前軸荷重	30000N
空車時後軸荷重	24000N
乗車定員	3人
荷台内側長さ	6600mm
リヤ・オーバハング (荷台内側まで)	2400mm



【No. 33】 右に示す諸元の自動車が、トランスミッションのギヤを第4速に入れて、速度50km/hで走行しているとき、駆動輪の回転速度として**適切なもの**は次のうちどれか。ただし、タイヤのスリップはないものとし、円周率は3.14とします。

- (1) 約39min⁻¹
- (2) 約43min⁻¹
- (3) 約221min⁻¹
- (4) 約442min⁻¹

第4速の変速比	:1.4
ファイナル・ギヤの減速比	:5.5
駆動輪の有効半径	:60cm

【No. 34】 フレーム及びボデ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) 乗用車のボデーには、一般に一体構造のもの(モノコック・ボデー)が用いられている。
- (2) 合わせガラスは、薄い合成樹脂膜を2枚の板ガラスで挟んで張り合わせたものである。
- (3) 強化ガラスは、急冷強化処理により強度を向上させたものであり、割れた場合には細片となる。
- (4) フレームを補強するときは、フレームの厚さより厚い補強材を用いなければならない。

【No. 35】 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(℃)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. 36】 「道路運送車両法」及び「自動車点検基準」に照らし、「事業用自動車等の定期点検基準」に該当する自動車として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 車両総重量8t未満の貨物運送用の自家用普通・小型自動車
- (2) 乗車定員10人以下の幼児運送専用の自家用普通・小型自動車
- (3) 乗車定員11人以上の自家用バス
- (4) 貨物運送用の自家用検査対象軽自動車

【No. 37】 「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) 整備管理者
- (2) 整備主任者
- (3) 整備監督者
- (4) 自動車検査員

【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、長さ4.68m、幅1.65m、高さ1.87mで原動機の総排気量が2.89ℓのジーゼル自動車の該当する自動車の種別として、適切なものは次のうちどれか。

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

【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、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。
番号灯は、夜間後方()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を確認できるものであること。

- (1) 10m
- (2) 15m
- (3) 20m
- (4) 25m

【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、自動車の最小回転半径の基準値として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 最外側のわだちについて10m以下
- (2) 最外側のわだちについて11m以下
- (3) 最外側のわだちについて12m以下
- (4) 最外側のわだちについて13m以下