

# 平成22年度JAMCA 全国統一模擬試験

## 〔二級ジーゼル自動車〕

平成23年1月8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、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。ボールペン等を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】 ジーゼル・エンジンの排気ガスに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 黒煙とは、燃焼中の硫黄分が酸化して生成された硫黄化合物の総称である。
- (2) COとHCは、燃料が完全燃焼したときに多く発生する。
- (3) NO<sub>x</sub>は不完全燃焼時に多く発生するため、NO<sub>x</sub>の発生を防ぐには最高燃焼ガス温度を上げる必要がある。
- (4) PMの低減方法として、軽油の低硫黄化 燃焼の改善及び後処理装置の装着がある。

【No. 2】 ジーゼル・エンジンの燃焼室に関する次の文章の(イ)～(ハ)にあてはまる語句の組み合わせとして、**適切なもの**は次のうちどれか。

燃焼室の形式には大別して2種類あり、直接噴射式は渦流室式に比べてシリンダ・ヘッドの構造が(イ)で空気渦流が(ロ)ので、燃料噴射圧力を(ハ)する必要がある。

(イ) (ロ) (ハ)

- (1) 簡単 強い 高く
- (2) 複雑 強い 低く
- (3) 簡単 弱い 高く
- (4) 複雑 弱い 低く

【No. 3】 バルブ開閉機構において、バルブのステム・エンドが摩耗した場合の記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) バルブ・クリアランスは大きくなる。
- (2) バルブ・リフト量は小さくなる。
- (3) バルブのオーバーラップは変化しない。
- (4) バルブは遅く開いて早く閉じるようになる。

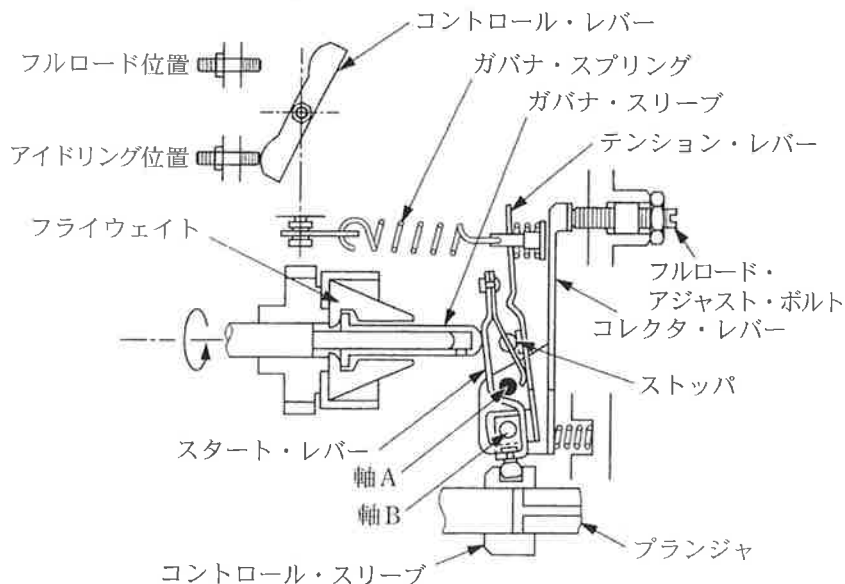
【No. 4】 冷却装置に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 多段階式電動ファンのコントロール・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) 多段階式電動ファンのファン回転制御は、一般に「停止」「低速」「高速」の3段階に制御するものが多い。
- (3) 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値を超えると、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開いて、粘性油が遠心力で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。
- (4) 粘性式ファン・クラッチ付きファンは、直結式に比べてエンジンが適温に達するまでの暖機時間が長くなる。

【No. 5】 列型インジェクション・ポンプのRFD型ガバナ(ミニマム・マキシマム・スピード・ガバナ)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 逆アンブライヒ機構とは高速回転域で噴射量を減少させる方向にコントロール・ロッド位置を補正する機構をいう。
- (2) 正アンブライヒ機構とは高速回転域で噴射量を増加させる方向にコントロール・ロッド位置を補正する機構をいう。
- (3) アイドリングと最高回転速度の调速作用を行うほか、低速又は高速域において噴射量を補正するアンブライヒ機構を一般に設けている。
- (4) アンブライヒ機構が用いられている理由は、エンジンの体積効率が一般に低速回転域では小さく、高速回転域では大きくなるので、噴射量もこれに合わせて変える必要があるからである。

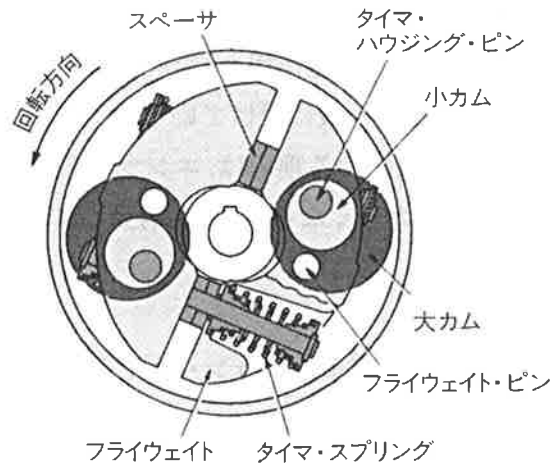
【No. 6】 図に示す分配型(VE型)インジェクション・ポンプのガバナに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (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・ウェ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. 7】 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)

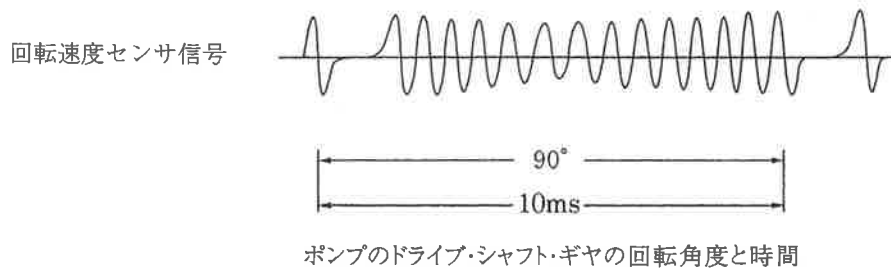
(ロ)

- |               |             |
|---------------|-------------|
| (1) スペーサ      | フライ・ウエイト    |
| (2) タイマ・スプリング | フライ・ウエイト・ピン |
| (3) フライ・ウエイト  | タイマ・ホルダ     |
| (4) 大カム       | タイマ・ハウジング   |

【No. 8】 電子制御式列型インジェクション・ポンプ及び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) ブースト圧センサは、エキゾースト・マニホールド圧力を電圧に置き換えて検出している。
- (2) アクセル位置センサは、アクセル・ペダルの踏み込み量を電圧に置き換えて検出している。
- (3) 一定量の燃料を圧送する場合、プリストロークが変化しても送油率は一定で、最大噴射圧力も一定である。
- (4) エンジンの高速回転域では、タイミング・スリーブが上方にあり、プリストロークが大きいので噴射時期が早くなる。

【No. 9】 4サイクル・エンジン用電子制御式分配型インジェクション・ポンプで用いられている、回転速度センサの波形が下図のような場合、このときのエンジン回転速度として、適切なものは次のうちどれか。



- (1)  $500 \text{ min}^{-1}$
- (2)  $750 \text{ min}^{-1}$
- (3)  $1500 \text{ min}^{-1}$
- (4)  $3000 \text{ min}^{-1}$

【No. 10】 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、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(例： $1,000 \text{ min}^{-1}$ )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、ブースト圧を最大値として、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、オーバヒート防止のため、燃料の噴射を停止する。
- (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(例： $1,000 \text{ min}^{-1}$ )にして、エンジンを運転する。

【No. 11】 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、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 噴射量の増減は、噴射始めの時期を制御することで行われる。
- (2) 始動時の噴射量は、スタータ信号でクランキング中を検出し、基本噴射量をもとに、そのときの吸気温センサ信号に応じて噴射量を決定している。
- (3) クランキングが極低回転時の場合は、電磁スピル・バルブを連続通電して噴射量を増やし、始動性を向上させている。
- (4) 基本噴射量は、ブースト圧センサ及び車速センサ信号で決定される。

【No. 12】 慣性過給に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 一つの吸入行程で発生する正圧波及び負圧波によって起こる吸入効果を慣性効果という。
- (2) 吸入完了後に吸気管内に残留していた正圧波及び負圧波が、次の吸入行程時に作用する吸入効果を脈動効果という。
- (3) 吸入行程時に発生する圧力波を利用し、吸入空気の慣性効果と脈動効果により主に低速回転域の吸入空気量を増大させる。
- (4) インレット・バルブが開く直前又は閉じる直前に吸気管内の正圧波が重なれば吸入空気量は減少し、逆に負圧波が重なれば吸入空気量は増大する。

【No. 13】 前進4段の電子制御式A/Tのコントロール・バルブの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) オーバーラン・クラッチ・コントロール・バルブは、4速でブレーキ・バンド作動時にオーバーラン・クラッチが同時に作動しないように油路を切り替えている。
- (2) シャトル・シフト・バルブは、スロットル・バルブ開度により3-2タイミング制御、及びフォワード・クラッチ制御のための油路を切り替えている。
- (3) マニュアル・バルブは、運転席のシフト・レバーを操作することにより作動し、レバーの動きに応じてライン・プレッシャをクラッチなどに導き、P、R、N、D、2、1の各レンジの切り替えを行っている。
- (4) プレッシャ・レギュレータ・バルブは、オイル・ポンプで発生する油圧を走行状態に応じた最適な圧力(ライン・プレッシャ)に調整する。

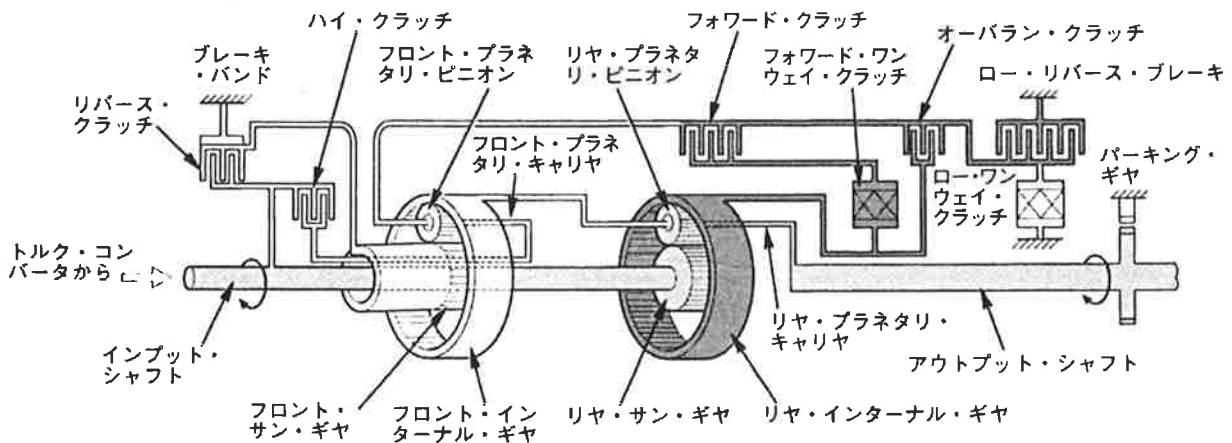
【No. 14】 前進4段の電子制御式A/Tにおいて、図に示す1レンジ第1速の走行状態から、アクセル・ペダルを離して減速したときの動力伝達作動に関する次の文章の( )に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

(イ)とオーバラン・クラッチにより(ロ)が常時固定になっているので、減速時は常にエンジン・ブレーキが作用する。

(イ)

(ロ)

- |                   |               |
|-------------------|---------------|
| (1) ロー・リバース・ブレーキ  | リヤ・インターナル・ギヤ  |
| (2) ロー・リバース・ブレーキ  | リヤ・プラネタリ・キャリア |
| (3) ロー・ワンウェイ・クラッチ | リヤ・インターナル・ギヤ  |
| (4) ロー・ワンウェイ・クラッチ | リヤ・プラネタリ・キャリア |



1レンジ第1速の動力伝達経路  
 直接動力を伝達  
 回転しない(又は固定)

【No. 15】 A/Tのストール・テス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) ストール・テストは、各レンジにおけるトルク・コンバータのトルク比を測定する。
- (2) 各レンジのエンジン回転速度が全体的に低い場合、エンジン出力不足、ステータのワンウェイ・クラッチ作動不良等が考えられる。
- (3) 特定のレンジのみが規定のエンジン回転速度より高い場合、プラネタリ・ギヤ・ユニットの中の該当するクラッチ、ブレーキ及びブレーキ・バンドの滑り、同系統のオイル漏れ等が考えられる。
- (4) ストール・テストの実施時間は5秒以下の短時間で行う。

【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) 荷重が変化しても、レベリング・バルブによりエア・スプリングのばね定数が一定に保たれる。
- (2) アンローダ・バルブには不感帯があり、微妙な車高変化に対して敏感に反応しないようになっている。
- (3) ダイヤフラム型エア・スプリングのダイヤフラムには2～4山のものがあり、変形を防ぐために谷部にリングを入れている。
- (4) エア・コンプレッサのシリンダ・ヘッドには、圧縮空気の吐出部となるデリバリ・バルブが設けられている。

【No. 17】 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) 自動車が進む場合に直進方向を決定する要因は、前側左右輪のトーであり、後輪のトーは関係しない。
- (2) キャスタ・トレールには、直進復元力と、ホイールを不安定にする力を抑える作用とがある。
- (3) キャンバ角とキャスタ角の和をセット・バック角という。
- (4) ラック・ピニオン型ステアリングでは、左右のタイロッドの長さを異なって調整しても、ハンドルのセンタ位置に狂いが生じることはない。

【No. 18】 インテグラル型パワー・ステアリング(ロータリ・バルブ式)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 直進時は、スプール・バルブ(ロータ)とスリーブの位置関係が中立にあり、パワー・シリンダへの油路は閉じている。
- (2) かじ取り感覚(ハンドルにかかる反力)は、パワー・シリンダにかかる油圧を利用することで得ている。
- (3) 操舵時に油圧が発生していないときは、スタブ・シャフトが直接ウォーム・シャフトのストッパ部に当たり回転させる。
- (4) 操舵時はトーション・バーのねじれ角に応じてスリーブが回転し、油路を切り替える。

【No. 19】 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、ハンドルの操舵力と操舵方向を検出している。
- (2) ラック・アシスト式は、ステアリング・シャフトの回転に対して補助動力を与えている。
- (3) エンジン停止時及びシステム異常時には、ステアリングはロックされ作動しなくなる。
- (4) 低速時には、パワー・ステアリングのモータに流す電流を小さくし、モータの駆動力を大きくして操舵力を軽減している。



【No. 20】 エア・油圧式ブレーキ及び圧縮空気式制動倍力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) 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、プライマリ・ピストンの戻りが悪くなる場合がある。
- (2) 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。
- (3) 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・シートの密着が悪いと、ブレーキが引きずる原因となる。
- (4) 圧縮空気式制動倍力装置の hidroリック・ピストンのピストン・カップの不良は、ブレーキの効きが悪くなる原因となる。

【No. 21】 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・ブレーキの制動効果は、エキゾースト・パイプ内の圧力を高くすると増大する。
- (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. 22】 電子制御式のABSで永久磁石を用いたスピード・センサに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) スピード・センサは、各ホイール・ハブに取り付けられており、ホイール・ハブと同速度で回転している。
- (2) コイルの発生電圧の周波数は、タイヤの回転速度に比例する。
- (3) コイルの発生電圧は正弦曲線となる。
- (4) スピード・センサは、永久磁石のほかコイル及び電極などで構成されている。

【No. 23】 タイヤの走行音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、タイヤのサイド・ウォール部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) パターン・ノイズは、急発進、急制動、急旋回などのときに発するキー音をいう。
- (3) スキールは、トレッド・パターンの山または谷が1秒間に通過する数と同じ周波数の音から成っている。
- (4) スキールは、急発進などで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。

【No. 24】 タイヤの構造・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) タイヤの空気圧が一定の場合、タイヤのたわみ量は、タイヤに加わる荷重にほぼ比例して変化する。
- (2) タイヤと路面との摩擦による抵抗は、タイヤの転がり抵抗の内、一般に5～10%程度である。
- (3) タイヤに1mmの横たわみを与えるために必要な静的縦荷重を静的縦ばね定数という。
- (4) タイヤは、走行中に路面との接触により、変形が周期的に繰り返され、この屈伸作用によりエネルギーの一部が変換されて熱となる。

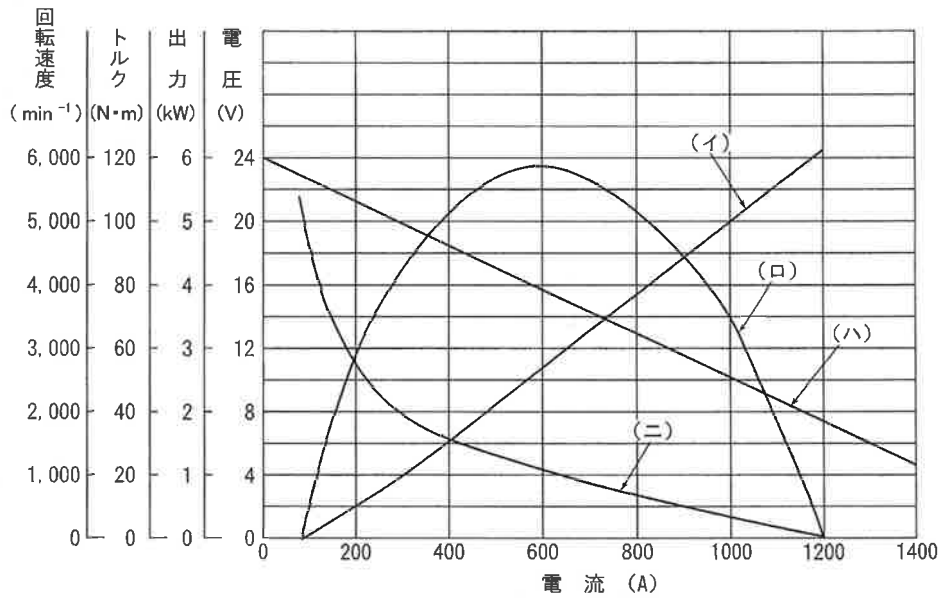
【No. 25】 フレーム及びボデーに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (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) フレームのサイド・メンバを補強する場合、必ずフレームの厚さより厚い補強材を使用する。

【No. 26】 直巻式スタータの出力特性に関する次の文章を読み、図の(イ)～(ニ)にあてはまる線図の名称の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

スタータは、回転速度及び出力がゼロ、駆動トルクが120N・m、電流が1200A付近から回転を始める。エンジンが回転し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大きいので回転速度は上昇するが、逆起電力が増えるのでアーマチュアに流れる電流が減少する。このためスタータの駆動トルクも減少してエンジン回転抵抗と等しくなった時点で、エンジンを一定の回転速度で駆動する。

図



- |           |      |       |       |
|-----------|------|-------|-------|
| (イ)       | (ロ)  | (ハ)   | (ニ)   |
| (1) 回転速度  | 電圧   | 出力    | 駆動トルク |
| (2) 駆動トルク | 出力   | 回転速度  | 電圧    |
| (3) 駆動トルク | 出力   | 電圧    | 回転速度  |
| (4) 電圧    | 回転速度 | 駆動トルク | 出力    |

【No. 27】 ジーゼル・エンジンの予熱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) セラミック型グロー・プラグは、発熱部にセラミックスを用いているため、始動後もグロー・プラグを予熱する回路が必要である。
- (2) 電熱式インテーク・エア・ヒータの点検は、吸入空気温度に応じて、エア・ヒータが機能することを確認する。
- (3) 一般にエア・ヒータは、渦流室式エンジンに使用され、グロー・プラグは直接噴射式エンジンに使用される。
- (4) 自己温度制御型グロー・プラグは、外側を保護金属管で覆い、その内側にブレーキ・コイルとラッシュ・コイルを直列に接続した構造である。

【No. 28】 オルタネータにおけるロータ・コイルの絶縁点検の測定部位として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) スリップ・リングとロータ・コア間
- (2) スリップ・リング間
- (3) コミュテータとアーマチュア・コア間
- (4) コミュテータ間

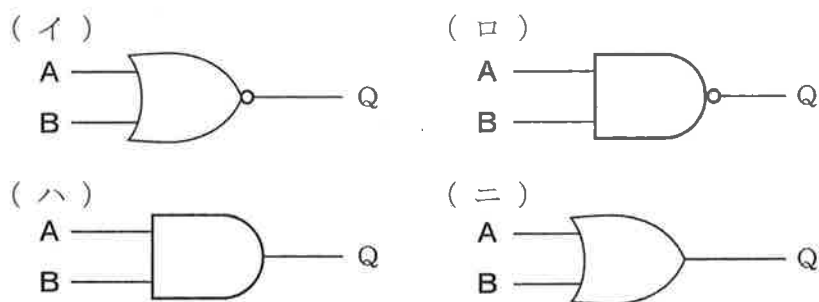
【No. 29】 鉛バッテリーに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 電解液の比重は、電解液温度25℃を標準としているので、実測したときの電解液温度が相違する場合は、温度換算をする必要がある。
- (2) 電解液は、比重約1.29のものが一番凍結しにくく、その氷点は-73℃付近である。
- (3) バッテリーの起電力は、一般に電解液の温度が高くなると大きくなり、その値は、電解液温度が1℃上昇すると0.002～0.003V程度大きくなる。
- (4) 電解液の比重は、温度が高いと電解液容積が増加するため大きく(高く)なる。

【No. 30】 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) 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。
- (2) 温度設定抵抗は、温度設定レバーに連結され 使用者が設定した温度を抵抗値に変えるために用いられている。
- (3) 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OFF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。
- (4) 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。

【No. 31】 次の図記号の論理回路において、各々の論理回路のAに“0”，Bに“1”の信号を入力したときの出力Qの組み合わせとして、適切なものは次の(1)～(4)のうちどれか。



	(イ)	(ロ)	(ハ)	(ニ)
(1)	1	0	0	1
(2)	0	1	1	0
(3)	1	0	1	0
(4)	0	1	0	1

【No. 32】 軽油(燃料)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

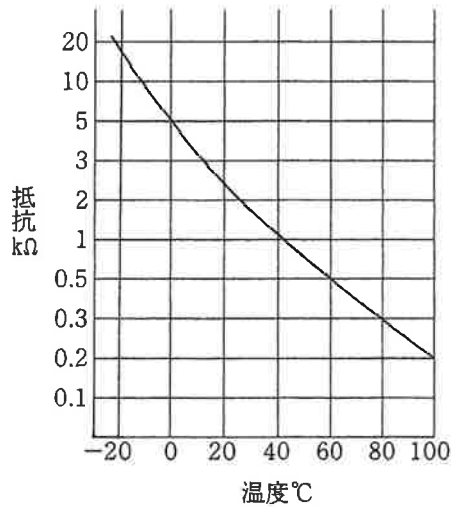
- (1) セタン価が高い(大きい)ほど、揮発性が高い。
- (2) セタン価が低い(小さい)ほど、低温での始動性が良い。
- (3) 冬季寒冷地用の軽油は、一般に使用されている軽油に比べて流動点が低い。
- (4) 軽油には、一般に10～15%程度の硫黄分が含まれている。

【No. 33】 自動車が72km/hの一定速度で走行しているときの駆動力が500Nだった。このときの出力として、適切なものは次のうちどれか。

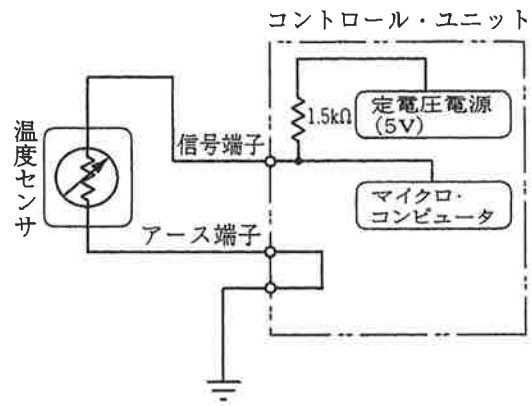
- (1) 5.0kW
- (2) 5.4kW
- (3) 10.0kW
- (4) 100.0kW

【No. 34】 図(1)の特性を持つ温度センサを図(2)の回路に用い、計測した温度が40℃の場合、コントロール・ユニットに入力される信号端子の電圧値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、配線の抵抗はないものとする。

図(1)



図(2)



- (1) 約1.25V
- (2) 約2.00V
- (3) 約3.00V
- (4) 約4.00V

【No. 35】 測定機器及び工具に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) リーマは金属材料の穴の内面仕上げに用いる。
- (2) シックネス・ゲージ(フィーラ・ゲージ)は、シリンダとピストンのすき間の測定などに用いる。
- (3) ノズル・テストは、インジェクション・ノズルの燃料噴射開始圧力と噴霧状態の点検に用いる。
- (4) ジーゼル・エンジン用のコンプレッション・ゲージは、一般に0~2.5MPaの測定範囲のものが用いられる。

【No. 36】 「道路運送車両法」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。

この法律で「道路運送車両」とは、( )をいう。

- (1) 小型自動車, 普通自動車及び軽車両
- (2) 自動車, 原動機付自転車及び軽車両
- (3) 大型自動車, 普通自動車及び小型自動車
- (4) 普通自動車, 小型自動車及び軽自動車

【No. 37】 「道路運送車両法」に照らし、自動車分解整備事業の種類に該当しないものとして、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 大型自動車分解整備事業
- (2) 普通自動車分解整備事業
- (3) 小型自動車分解整備事業
- (4) 軽自動車分解整備事業

【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、自動車分解整備事業者が分解整備をしたとき分解整備記録簿に記載しなければならない事項として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 分解整備時の総走行距離
- (2) 整備主任者の氏名
- (3) 分解整備作業実施者の氏名
- (4) 自動車分解整備者の氏名又は名称

【No. 39】 「道路運送車両の保安基準」又は「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に照らし、補助制動灯の基準として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 補助制動灯の照射光線は、他の交通を妨げないものであること。
- (2) 補助制動灯は、尾灯と兼用することができる。
- (3) 補助制動灯は、制動灯が点灯する場合のみ点灯する構造であること。
- (4) 補助制動灯は、点滅するものでないこと。

【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、次の文章の(イ)～(ロ)に当てはまるものとして、下の組合せのうち適切なものはどれか。

後退灯は、昼間にその後方(イ)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。後退灯の灯光の色は、(ロ)であること。

- |     | (イ)  | (ロ)     |
|-----|------|---------|
| (1) | 100m | 白色      |
| (2) | 100m | 白色又は淡黄色 |
| (3) | 150m | 白色      |
| (4) | 150m | 白色又は淡黄色 |