

# 平成23年度JAMCA 全国統一模擬試験

## 〔二級ジーゼル自動車〕

平成24年1月14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】 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)～(ロ)にあ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。

直接噴射式は渦流室式に比べて空気渦流が(イ)ので燃料噴射圧力を(ロ)する必要がある。

(イ) (ロ)

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

【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) アルミニウム合金メタルは、アルミニウムに10～20%の鉛を加えた合金である。
- (2) トリメタル(三層メタル)は、銅に40～50%の錫(すず)を加えた合金(ケルメット・メタル)を鋼製裏金に焼結し、その上に鉛と錫の合金、又は鉛とインジウムの合金をめっきしたものである。
- (3) アルミニウム合金メタルで錫(すず)の含有率が高いものは、低いものに比べてオイル・クリアランスを大きくする必要がある。
- (4) クラッシュ・ハイトが大き過ぎると、ベアリング・ハウジングとベアリングとの密着が悪くなり、熱伝導性が低下し、焼き付きの原因になる。

【No. 4】 ピストン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。

オフセット・ピストンは、ピストン・ヘッドを上としたとき、ピストン・ピンの位置をピストン中心に対して、(イ)へわずかにオフセットしたもので、ピストンの(ロ)防止の効果がある。

(イ) (ロ)

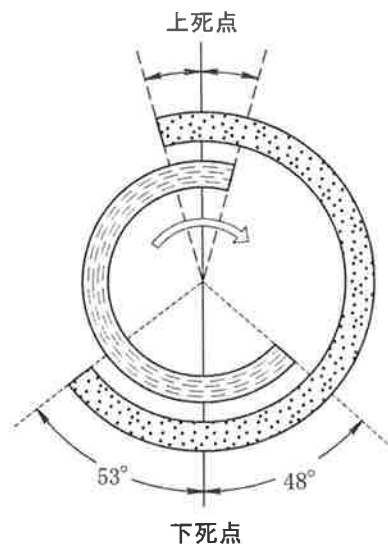
- (1) 右又は左 しゅう動音
- (2) 上又は下 スラップ音
- (3) 右又は左 スラップ音
- (4) 上又は下 しゅう動音

【No. 5】 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・バルブの聞いている角度 247°

エキゾースト・バルブの聞いている角度 245°

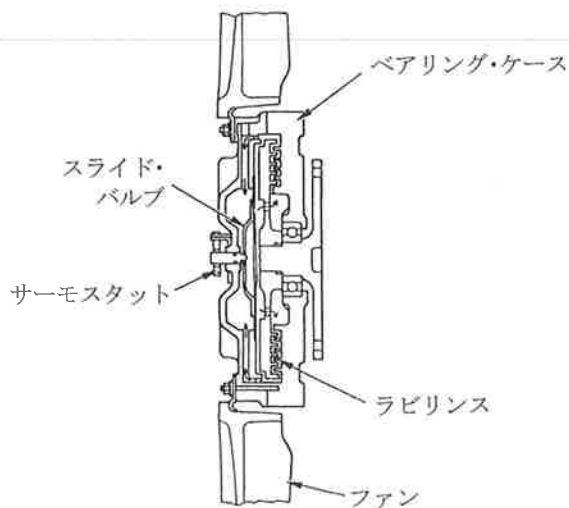
- (1) 18°
- (2) 25°
- (3) 31°
- (4) 45°



【No. 6】 図に示す粘性式ファン・クラッチの作動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。

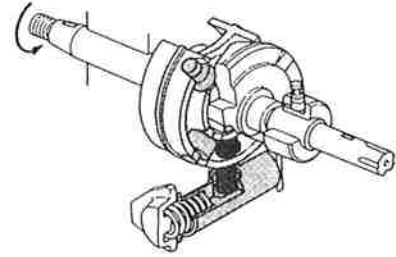
ラジエータ通過後の空気温度が高温から下がって規定値以下になると、サーモスタットと一体のスライド・バルブが流入口を(イ)。その結果、遠心力の作用によってラビリンス内の粘性油が(ロ)なり、ベアリング・ケースに伝わるトルクが減少してファンの回転速度は低くなる。

- |         |     |
|---------|-----|
| (イ)     | (ロ) |
| (1) 閉じる | 少なく |
| (2) 閉じる | 多く  |
| (3) 開く  | 多く  |
| (4) 開く  | 少なく |



【No. 7】 図に示す分配型インジェクション・ポンプのハイドロリック・タイマについて、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。  
 ハイドロリック・タイマは、ポンプ・ハウジング内の燃圧が上昇すると、タイマ・ピストンが移動し(イ)を介して(ロ)を回転させることにより、噴射時期を調整する。

- | (イ)              |  | (ロ)     |  |
|------------------|--|---------|--|
| (1) タイマ・ハウジング・ピン |  | ローラ・ホルダ |  |
| (2) ローラ・ホルダ・ピン   |  | タイマ・ホルダ |  |
| (3) タイマ・ハウジング・ピン |  | タイマ・ホルダ |  |
| (4) ローラ・ホルダ・ピン   |  | ローラ・ホルダ |  |

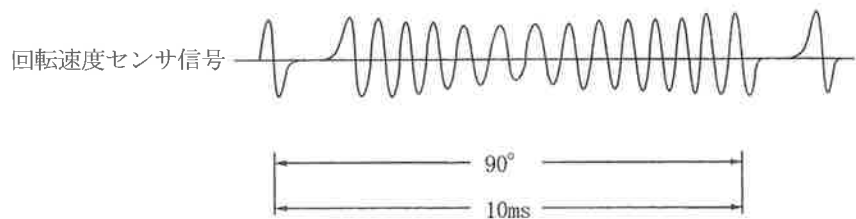


【No. 8】 電子制御式列型インジェクション・ポンプ及びセンサに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (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ため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)  $3000\text{min}^{-1}$



ポンプのドライブ・シャフト・ギヤの回転角度と時間

【No. 10】 電子制御式列型インジェクション・ポンプの構成部品として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) プリストローク・アクチュエータ
- (2) リニアACモータ
- (3) コントロール・ロッド・アクチュエータ
- (4) 燃温センサ

【No. 11】 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. 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】 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、適切なものは次のうちどれか。

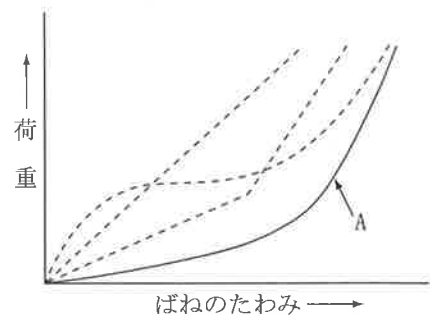
- (1) パイロット・バルブは、オイル・ポンプで発生する油圧を走行状態に応じた最適な圧力（ライン・プレッシャ）に調整する。
- (2) シャトル・シフト・バルブは、スロットル・バルブ開度により3-2タイミング制御及びオーバラン・クラッチ制御のための油路を切り替えている。
- (3) プレッシャ・レギュレータ・バルブは、運転席のシフト・レバーを操作することにより作動し、レバーの動きに応じてライン・プレッシャをクラッチなどに導き各レンジの切り替えを行っている。
- (4) オーバラン・クラッチ・コントロール・バルブは、4速でエンジン・ブレーキ作動時にオーバラン・クラッチが作動しないように油路を切り替えている。

【No. 14】 A/Tのオイル・プレッシャ・テストに関する記述として、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) ストール・テストの実施時間は、油圧が安定する6秒以上、10秒以下の短時間で行う。
- (3) テストは、オイルの温度がその使用状態（約70～80℃）にして行なうこと。
- (4) ストール・テストの結果、全体的に低い場合は、該当するクラッチ、ブレーキ及びブレーキ・バンドなどの滑り、同系統のオイル漏れなどである。

【No. 15】 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) ベローズ型エア・スプリング
- (3) 二段式リーフ・スプリング
- (4) ダイヤフラム型エア・スプリング



【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) レベリング・バルブのレバーが水平状態で、荷重とエア・スプリングの圧力とが平衡状態のときは、レベリング・バルブのインレット・バルブとエキゾースト・バルブは共に閉じている。
- (2) 荷重が大きくなると、エア・スプリングのばね定数は小さくなる。
- (3) レベリング・バルブのCONNECTING・RODの長さを変えても、車高は変わらない。
- (4) スプリングのばね定数が荷重に比例して変化しないため、空車時、積車時の乗り心地の差が少ない。

【No. 17】 反力制御式のラック・ピニオン型電子制御式パワー・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) 反力制御式は、車速センサ、コントロール・ユニット、ギヤ・ボックス内に設けられている油圧制御部などで構成されている。
- (2) ソレノイドにコントロール・ユニットからエンジン回転速度に応じた電流が送られると、ソレノイド・プランジャには、エンジン回転速度に応じた推力が発生する。
- (3) 据え切り時及び低速走行操舵時は、ソレノイドの電流が増大し、インプット・シャフトを押し付ける力が無いため、操舵力はトーション・バーのねじれ特性によって決まる。
- (4) 中高速走行時に車速が増加すると、ソレノイドへの電流が減少し、ソレノイド・プランジャへの推力が低下する。

【No. 18】 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. 19】 ホイール・ナットに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 走行中のホイール・ナットに働く力の方向は、ホイールの回転方向と逆である。
- (2) 走行中のホイール・ナットに働く力の大きさは、ホイール・ナットに掛かる遠心力が大きいほど大きくなる。
- (3) 大型車と小型車の一部に、左側のホイールに右ねじを用いる理由は、ホイールの回転で生じる遠心力の影響をホイール・ナットの回転方向の締まる方向に働かせて、緩みを防止するためである。
- (4) 自動車の右側のホイール・ナットには、一般に左ねじが使用されている。

【No. 20】 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) タイヤの動荷重半径は、静荷重半径より小さい。
- (2) タイヤに荷重が加わって発生する「たわみ」には、縦たわみ、前後たわみ、横たわみの3種類がある。
- (3) タイヤの転がり抵抗のうち、最も小さいものは、タイヤが回転するとき起きるタイヤの変形による抵抗である。
- (4) タイヤ自身に寸法的な狂いがなくても、タイヤとリムの組み付け不良などにより振れが生じることがある。

【No. 21】 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) キング・ピン軸中心線の延長線が路面と交差する点を、キャスト・トレールという。
- (2) プラス・キャンバの場合、キャンバ・スラストはキャンバ角が大きくなるに伴って減少する。
- (3) スピンドル・オフセットの値が大きいほど、キング・ピン軸回りのモーメントは大きくなる。
- (4) トーインは主として、プラス・キャンバのために、前進時にホイールの前側が、内側に狭くなるのを防いでいる。

【No. 22】 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. 23】 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、過熱によりブレーキの効きが悪くなる現象をいう。
- (2) 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低下する。
- (3) ディスク式ブレーキは、ドラム式ブレーキに比べて放熱効果が良い。
- (4) ABSは、滑りやすい路面での急制動時などの方向安定性と操舵性の確保を図るため、タイヤのスリップ率を50%前後に収めるように制動力を制御する装置である。



【No. 24】 電子制御式ABSに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) コントロール・ユニットは、ハイドロリック・ユニットなどからの信号を受け、車輪速センサへ作動信号を送り、路面状況に応じた制御を行う。
- (2) 自己診断システムは、ブレーキ液にエアが混入したときにはコントロール・ユニットで異常を検出できず、ウォーニング・ランプも点灯しない。
- (3) ハイドロリック・ユニットは、コントロール・ユニットからの制御信号により、各ホイール・シリンダの油圧を制御する。
- (4) 車輪速センサは、ロータの歯と溝により磁束密度が変化するのを利用し、各ホイールの回転速度を検出する。

【No. 25】 エア・油圧式ブレーキの点検・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。ただし、点検はエアの圧力を規定値まで上げて行うものとする。

- (1) ブレーキ・ペダルを一杯に踏み込んだとき、排気口及びジョイント部からエア漏れがないことを確認する。
- (2) ペダルを踏み込んで離したとき、ブレーキ・バルブの排気口からエアの排出が瞬間的に行われているかどうか、排気音で確認する。
- (3) ブレーキ・ペダルを一杯に踏み込んで、ペダルが床板に当たらないことを確認する。
- (4) ブレーキ・ペダルの遊びの調整は、ブレーキ・バルブのメイン・スプリングの強さを変えることによって行う。

【No. 26】 スタ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。

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. アーマチュア・コイルの断線は、サーキットテストを用いて(ロ)の導通を確かめることで判断できる。

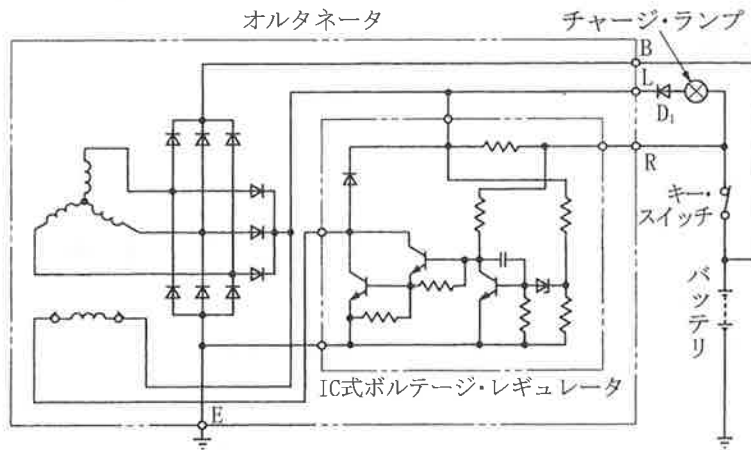
(イ)

(ロ)

- |             |                    |
|-------------|--------------------|
| (1) 電圧と電流   | コンミュテータの各セグメント間    |
| (2) 電流と回転速度 | コンミュテータとアーマチュア・コア間 |
| (3) 電流と回転速度 | コンミュテータの各セグメント間    |
| (4) 電圧と回転速度 | コンミュテータとアーマチュア・コア間 |

【No. 27】 図に示すオルタネータ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。

エンジンが始動すると(イ)に電圧が発生し、オルタネータの回転速度が上昇すると、十分な励磁電流が(ロ)に流れる。このとき、L端子電圧と(ハ)からの出力電圧によりD<sub>1</sub>両端の電位差がなくなるため、チャージ・ランプは消灯する。



- | (イ)          | (ロ)      | (ハ) |
|--------------|----------|-----|
| (1) ロータ・コイル  | ステータ・コイル | R端子 |
| (2) ロータ・コイル  | ステータ・コイル | B端子 |
| (3) ステータ・コイル | ロータ・コイル  | B端子 |
| (4) ステータ・コイル | ロータ・コイル  | R端子 |

【No. 28】 ジェゼル・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を必要としない。
- (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、その内側にコントロール・コイルを用いた構造である。

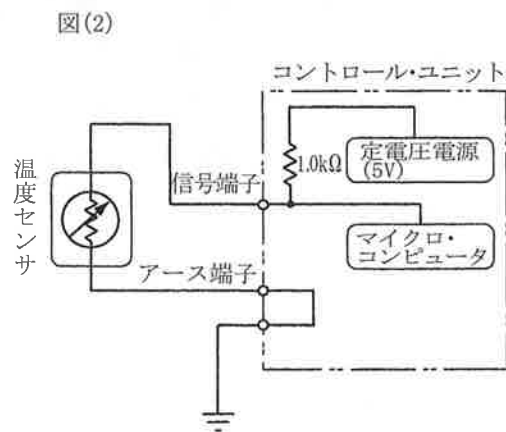
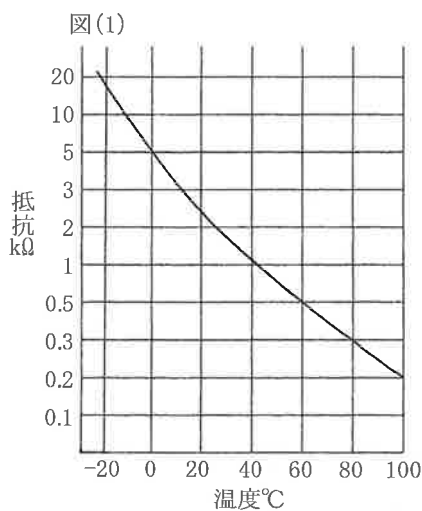
【No. 29】 計器に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ウォータ・テンパレチャ・ゲージのレシーバ・ユニットには、抵抗式(サーミスタ式)が用いられている。
- (2) 交差コイル式スピードメータは、マグネット式回転子の外側に60°ずらして巻いた二つのコイルの合成磁界により回転子を作動させる。
- (3) 車速センサで用いられている磁気抵抗素子(MRE)は、流れる電流の方向に対して、作用する磁力線の方向によって抵抗値が変化する性質をもっている。
- (4) フューエル・ゲージは、燃料の量を検出するレシーバ・ユニットと、燃料の量を表示するセンダ・ユニットの組み合わせとなっている。

【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。

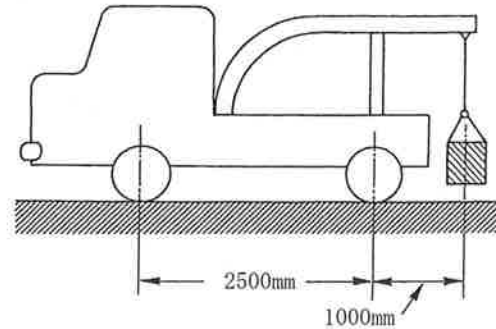
- (1) 電解液は、比重約1.32のものが一番凍結しにくく、その氷点は-60°C付近である。
- (2) バッテリーの起電力は、一般に電解液の温度が高くなると大きくなり、その値は、電解液温度が1°C上昇すると0.002~0.003V程度大きく(高く)なる。
- (3) バッテリーの容量は、電解液温度20°Cを標準としており、電解液温度が50°C以内においては、バッテリーの電解液温度が低いほどバッテリー容量は増加する。
- (4) 電解液の比重は、温度が低いと電解液容積が減少するため大きく(高く)なる。

【No. 31】 図(1)の特性を持つ温度センサを図(2)の回路に用い、コントロール・ユニットに入力される信号端子の電圧値が1.0Vの場合、計測した温度として、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。



- (1) 約5°C
- (2) 約80°C
- (3) 約90°C
- (4) 約100°C

- 【No. 32】 図に示すレッカー車の空車時の前軸荷重が11,000N, 後軸荷重が5,500Nである場合、ワイヤに2,500Nの荷重をかけたときの後軸荷重として、**適切なもの**は次のうちどれか。ただし、吊り上げによるレッカー車の重心の移動はないものとする。



- (1) 6,250N  
(2) 7,750N  
(3) 9,000N  
(4) 12,500N
- 【No. 33】 機械要素に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。
- (1) スタッド・ボルトは、棒の両端にねじが切っており、一方のねじを機械や部品に植え込んで使用する。
- (2) 「M10×1.25」と表されるおねじの「10」は、ねじ部分の長さをmmで表している。
- (3) 割りピンは、セルフロック・ナットの緩み止めとして使用する。
- (4) メートルねじのねじ山の角度は、45°である。
- 【No. 34】 グリースに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。
- (1) グリースは、ちょう度の数値が大きいものほど硬い。
- (2) 一般にグリースは、高温になるに従い硬化する。
- (3) グリースは、空气中に長期間放置されたり、高温で使用しても酸化しない。
- (4) 多量の油分がグリース組織から分離したものは、軸受の寿命を短くするので使用には不適當である。
- 【No. 35】 測定機器及び工具に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。
- (1) リーマは、シリンダ・ヘッドやシリンダ・ブロックの表面仕上げに用いる。
- (2) ダイヤル・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、噴射ポンプの燃料噴射圧力と噴射量の点検などに用いる。
- (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から7MPa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、指定整備記録簿に記載しなければならない事項に該当しないものは次のうちどれか。

- (1) 検査の年月日
- (2) 事業場の認証番号
- (3) 自動車検査員の氏名
- (4) 点検及び整備並びに検査の概要

【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】 「自動車点検基準」に規定された「事業用自動車等の定期点検基準」のうち、3月ごとに行なう走行装置の点検項目として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤの状態
- (2) ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み
- (3) フロント・ホイール・ベアリングのがた
- (4) ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷

【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、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次のうちどれか。

非常信号用具は、(イ)200m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 | 赤 色    |
| (2) 夜間 | 橙色又は黄色 |
| (3) 昼間 | 赤 色    |
| (4) 昼間 | 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、自動車の運転席の側面ガラスの可視光線の透過率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) 50%以上
- (2) 55%以上
- (3) 60%以上
- (4) 70%以上