

平成24年度JAMCA 全国統一模擬試験

[二級ガソリン自動車]

平成25年1月12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】 エンジンから発生するノッキングの推定原因として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 燃焼室にカーボンがたい積している。
- (2) 適正なオクタン価の燃料に対してオクタン価の低い燃料を使用している。
- (3) 点火時期が進み過ぎている。
- (4) 適正なスパーク・プラグに対して熱価の高いプラグを使用している。

【No. 2】 エキゾースト・パイプから排出されるNOxの低減策に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 減速時、排気系統へ空気導入により、未燃焼ガスの燃焼を促進させると共に、触媒により酸化促進を図る。
- (2) バルブ・タイミングの変更や、EGR 装置を使って、不活性な排気ガスを一定量だけ吸気側に導入し、最高燃焼ガス温度を下げる。
- (3) 燃焼室の形状を改良し、混合気に渦流等を与えて燃焼を速め、最高燃焼ガス温度の時間を短くする。
- (4) 空燃比制御装置により、理論空燃比付近の狭い領域に空燃比を制御し、理論空燃比領域で有効に作用する三元触媒を使って排気ガス中のNOxを還元する。

【No. 3】 点火順序が 1-4-2-6-3-5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420° 回転させたとき、(イ)～(ハ)の行程で各シリンダの組み合わせが**適切なものは次のうちどれか。**

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|--------|--------|--------|
| | 吸入中 | 燃焼下死点 | 圧縮中 |
| (1) | 第2シリンダ | 第3シリンダ | 第1シリンダ |
| (2) | 第5シリンダ | 第4シリンダ | 第6シリンダ |
| (3) | 第6シリンダ | 第5シリンダ | 第4シリンダ |
| (4) | 第1シリンダ | 第2シリンダ | 第3シリンダ |

【No. 4】 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) インレット・バルブの閉じる時期を早くし、高速回転時の体積効率を高めている。
- (2) インレット・バルブの閉じる時期を遅くし、高速回転時の体積効率を高めている。
- (3) エキゾースト・バルブの閉じる時期を遅くし、アイドル回転の安定化を図っている。
- (4) インレット・バルブの開く時期を早くし、アイドル回転の安定化を図っている。

【No. 5】 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) スキッシュ・エリアの厚み(クリアランス)が大きくなるほど、渦流の流速は速くなる。
- (2) スキッシュ・エリアの面積が大きくなるほど、渦流の流速は速くなる。
- (3) 吸入混合気に渦流を与えて燃焼時間の短縮を図ることで、最高燃焼ガス温度の上昇を抑制する。
- (4) 吸入混合気に渦流を与えて、火炎伝播速度を速くする。

【No. 6】 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) 非焼き付き性とは、ベアリングとクランクシャフト・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。
- (2) 埋没性とは、ベアリングをクランクシャフト・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シャフト・ピンになじむ性質をいう。
- (3) 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。
- (4) 耐食性とは、酸などにより腐食されにくい性質をいう。

【No. 7】 エンジン・オイルが潤滑部に供給されない原因として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) オイル・プレッシャ・スイッチの接点が故障したとき
- (2) カートリッジ式オイル・フィルタのエレメントが目詰まりを起こしたとき
- (3) オイル・ポンプにリリーフ・バルブを組み付けなかったとき
- (4) オイル・ポンプのリリーフ・バルブ・スプリングのばね力が強すぎるとき

【No. 8】 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) プレシヤ型ラジエータ・キャップは、冷却系統内の圧力を冷間時には大気圧よりも高く保ち温間時には大気圧に近づける働きをする。
- (2) 薄型のラジエータでは、フィン・ピッチを狭くしてフィンを多くすることで、放熱面積を大きくしている。
- (3) ワックス・ペレット型サーモスタットでは、ワックスが漏れるとバルブは開いたままになる。
- (4) ワックス・ペレット型サーモスタットは、冷却水温の上昇によりペレット内のワックスが収縮することを利用してバルブを開く。

【No. 9】 吸排気装置における過給機及びインタ・クーラに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) インタ・クーラは、圧縮された空気を冷却して温度を下げ、空気密度を下げることで過給機本来の充てん効率の向上維持を補完する装置である。
- (2) ターボ・チャージャは、排気ガスでタービン・ホイールが回されることにより同軸上のコンプレッサ・ホイールが回転し、圧縮空気をシリンダへ送る。
- (3) 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流れる。
- (4) 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・ベアリングは、シャフトの周速と同じ速度で回転する。

【No. 10】 過給機のルーツ式スーパ・チャージャに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ドリブン・ロータとドライブ・ロータの回転方向は逆である。
- (2) エア・バイパス・バルブは、過給圧を規定値に抑制するためのものである。
- (3) エンジン負荷の小さい時は、燃費の向上を図る為、過給をさせる事が出来るように電磁クラッチが設けられている。
- (4) ロータ1回転につき4回の吸入・吐出が行われる。

【No. 11】 電子制御式燃料噴射装置の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) カム角センサは、基本信号となるクランク角度基準位置を検出して、点火信号を直接イグナイタへ送っている。
- (2) バキューム・センサは、インレット・マニホールドの圧力と大気圧との圧力差を電圧値に置き換えている。
- (3) 熱線式エア・フロー・メータの温度補償抵抗体は、発熱抵抗体の温度が規定値を超えないようにする働きをする。
- (4) O₂ センサに用いられるジルコニア素子は、高温で作動し大気と排気ガスの酸素濃度差が大きいときには、小さいときに比べて大きな起電力を発生する。

【No. 12】 電子制御式燃料噴射装置の燃料噴射補正のうち、出力増量補正に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

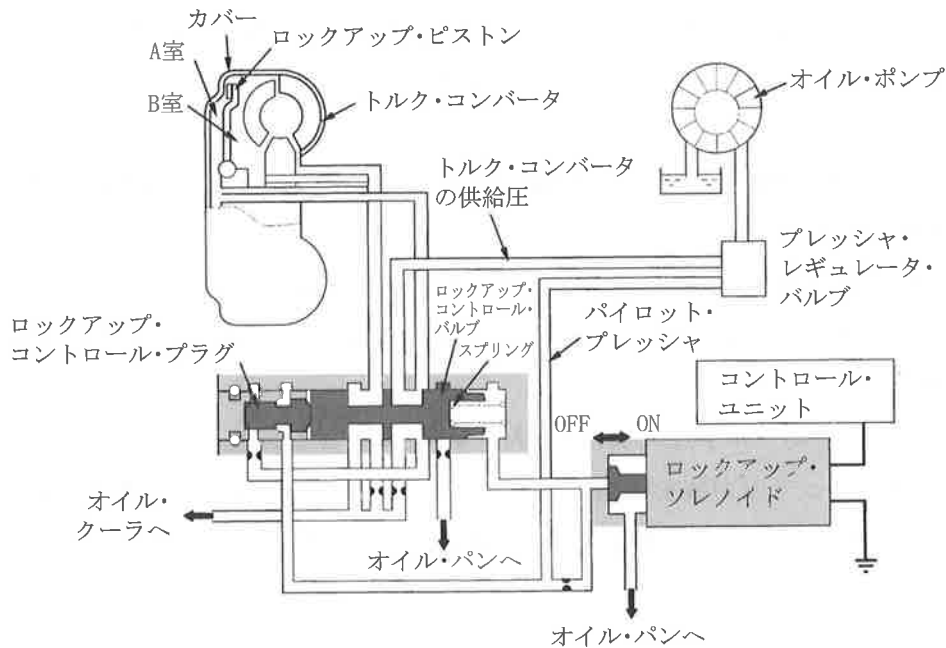
- (1) 冷間時の運転性確保のため、冷却水温に応じて噴射量を補正する。
- (2) エンジンの始動時に、冷却水温に応じて噴射量を補正し、始動直後のエンジン回転速度の安定化を図っている。
- (3) インレット・マニホールド圧力又は、吸入空気量、エンジン回転速度及びスロットル・バルブの開度によって出力域を検出し、エンジンの運転状態に応じて噴射量を増量する。
- (4) 加速、減速などの過渡時に噴射量の増量、減量を行い、運転性及び燃費の向上を図っている。

【No. 13】 オートマティック・トランスミッション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) インヒビタ・スイッチは、シフト・レバーが N 又は P レンジのみでエンジンの始動を可能にしている。
- (2) 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、シフト・レバーを P レンジから他のレンジに操作できないようにしている。
- (3) キー・インタロック機構は、シフト・レバーを P 又は N レンジにしないと、イグニション・キーをハンドル・ロックの位置にできないようにしている。
- (4) R (リバース)位置警報装置は、シフト・レバーが R レンジにあることをブザーやチャイムで運転者に知らせている。

【No. 14】 図に示すロックアップ機構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。

ロックアップ・ソレノイドがONになると、パイロット・プレッシャがオイル・パンに逃げ、ロックアップ・コントロール・バルブが(イ)に移動する。トルク・コンバータ内の(ロ)は、油がオイル・パンへ排出されるため油圧が掛からなくなるので、(ハ)のトルク・コンバータの供給圧によりロックアップ・ピストンをカバーに押し付け、ロックアップが締結される。



- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 右側 | A室 | B室 |
| (2) | 左側 | A室 | B室 |
| (3) | 右側 | B室 | A室 |
| (4) | 左側 | B室 | A室 |

【No. 15】 ユニバーサル・ジョイ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) トリポード型ジョイントは、ホイールの上下運動によるドライブ・シャフトの伸び縮みを吸収するため、ローラがハウジングの溝に沿って軸方向に移動できるようになっている。
- (2) プロペラ・シャフトには、等速ジョイントが用いられる。
- (3) バーフィールド型ジョイントは、ホイールの上下運動によるドライブ・シャフトの伸び縮みを吸収するため、ローラがハウジングの溝に沿って軸方向に移動できるようになっている。
- (4) フック・ジョイントは、バーフィールド型ジョイントに比べて、駆動軸と受動軸が作る角度の大きい部分に用いられる。

【No. 16】 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) ヨーイングとは、ボデーの縦揺れのことである。
- (3) フロントが独立懸架式、リヤが車軸懸架式のアクスルで、前後のロール・センタを結んだ直線をローリング・アキシス(ローリングの軸)という。
- (4) ローリングの角度を小さくするためには、シャシ・スプリングのばね定数を小さくすることと、左右のばねの取り付け位置の間隔を狭くすることが必要である。

【No. 17】 ステアリング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) 一般に、ラック・ピニオン型電子制御式パワー・ステアリングのハンドルの操舵力は、低速時及び据え切り時は軽く、高速走行時は低速時に比べて重くしている。
- (2) 電動式パワー・ステアリングのコラム・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) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのギヤ機構には、ラック・ピニオン型が採用されている。
- (4) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのコントロール・バルブには、ロータリ・バルブ式を採用しているものがある。

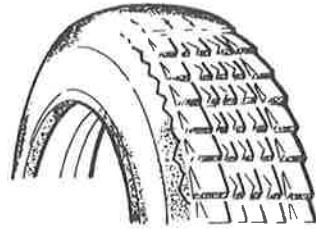
【No. 18】 ベルト式無段変速機(CVT)を用いたロックアップ機構付き電子制御式ATに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) プライマリ・プーリ及びセカンダリ・プーリには、それぞれ傾斜面をもつシャフトと可動シーブ及び可動シーブ背面に油圧室を設けている。
- (2) スチール・ベルトは、エレメントの引っ張り作用によって動力が伝達されている。
- (3) プーリ比(変速比)は、プライマリ・プーリの可動シーブ背面の油圧室に油圧を掛け、プーリの溝幅を変化させることで制御している。
- (4) 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 2 本で構成されている。

【No. 19】 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) キャンバ・スラストは、キャンバ角が大きくなるに伴い増加する。
- (2) プラス・キャストの角度を大きくしていくと、ハンドルの操作力(操舵力)は大きくなる。
- (3) キング・ピン軸中心線の路面交点とタイヤ・トレッド中心の距離をスピンドル・オフセットという。
- (4) 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プラス・キャストという。

【No. 20】 図に示すタイヤの異常摩耗の主な原因として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

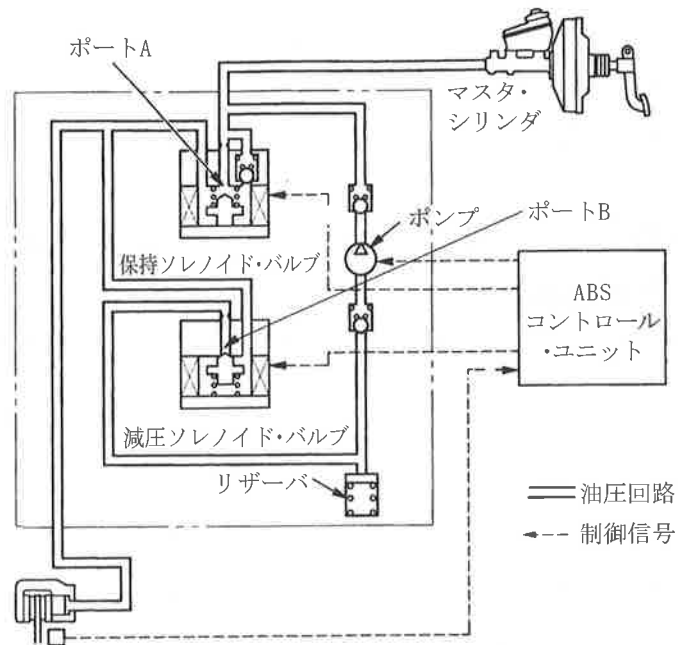


- (1) ホイール・バランスの不良
- (2) 左右フロント・ホイールの切れ角の不良
- (3) 空気圧の過大
- (4) ホイール・ベアリングのがた

【No. 21】 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) エンジン始動後の発進時(6km/h位)に静かな場所で、エンジン・ルームからABSモータの作動音が聞こえる場合があるが、これは一般に、ABSの作動チェック音である。
- (2) バッテリー電圧が低下した状態で、ブースタ・ケーブルを使用してエンジンを始動した場合に、一時的にウォーニング・ランプが点灯する場合があるが、これはバッテリーの電圧不足によるものである。
- (3) 自己診断システムにより、ABSの電子制御機構に起因する故障が検出されると、ウォーニング・ランプが点灯し、運転者に故障の発生を知らせる。
- (4) ABSの電子制御機構に断線や短絡などの故障が発生した場合でも、ABSの電子制御機構は継続して作動する。

【No. 22】 図に示す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、**不適切なもの**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) 減圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流が ON となり、ポート A は閉じる。
- (2) 増圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流が OFF となり、ポート A は開く。
- (3) 増圧作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流が ON となり、ポート B は開く。
- (4) 保持作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流が OFF となり、ポート B は閉じる。

【No. 23】 真空式制動倍力装置において、ブレーキ・ペダルを踏んでいないときの記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) バキューム・バルブ、エア・バルブ共に開いている。
- (2) バキューム・バルブが開き、エア・バルブは閉じている。
- (3) バキューム・バルブ、エア・バルブ共に閉じている。
- (4) バキューム・バルブが閉じ、エア・バルブは開いている。

【No. 24】 SRSエア・バッグ・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) 電気式と機械式があり、機械式は一般に運転席のみに使用されている。
- (2) 機械式センサは、リード・スイッチを用いたもので、点火回路に並列に配置し、設定値以上の衝撃では、接点を閉じてインフレーター回路をOFFにする。
- (3) 半導体 G センサは、半導体素子に圧力を加えたときに電気抵抗が変化することを利用して、加速度を連続的に検出している。
- (4) シート・ベルト装着を前提としたシート・ベルトの補助拘束装置である。

【No. 25】 自動車の旋回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。

オーバステアの自動車は、旋回速度が増すにつれて(イ)の横滑り量が多くなって旋回半径が(ロ)なる。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|----------------------|-----|
| (1) | リヤ・ホイールに比べてフロント・ホイール | 大きく |
| (2) | リヤ・ホイールに比べてフロント・ホイール | 小さく |
| (3) | フロント・ホイールに比べてリヤ・ホイール | 大きく |
| (4) | フロント・ホイールに比べてリヤ・ホイール | 小さく |

【No. 26】 スタータのトルクが $20\text{N}\cdot\text{m}$ 、回転速度が 3000min^{-1} のときのスタータの出力として、**適切なもの**は次のうちどれか。ただし、円周率(π)=3.14として計算しなさい。

- (1) 0.785kW
- (2) 1.57kW
- (3) 3.14kW
- (4) 6.28kW

【No. 27】 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。

中性点ダイオード付きオルタネータは、中性点に発生する電圧の交流分を(イ)に加算し、(ロ)における(ハ)の増加を図っている。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|------|-------|------|
| (1) | 直流出力 | 高速回転時 | 出力電流 |
| (2) | 直流出力 | 低速回転時 | 出力電流 |
| (3) | 交流出力 | 高速回転時 | 出力電圧 |
| (4) | 交流出力 | 低速回転時 | 出力電圧 |

【No. 28】 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) 低熱価型プラグは、高熱価型プラグと比較して、火炎にさらされる表面積及びガス・ポケットの容積が大きい。
- (2) 空燃比が大き過ぎる場合でも燃焼は円滑に行われるため、着火ミスは発生しない。
- (3) スパーク・プラグの中心電極を細くすると、飛火性が向上すると共に着火性も向上する。
- (4) 着火ミスは、消炎作用が強すぎるとき、あるいは吸入混合気の流速が高過ぎる場合に起きやすい。

【No. 29】 エア・コンディショナにおいて、冷凍サイクル内の「ゴミ」や「水分」を取り除く役目をする部品として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) コンプレッサ
- (2) エバポレータ
- (3) レシーバ
- (4) エキスパンション・バルブ

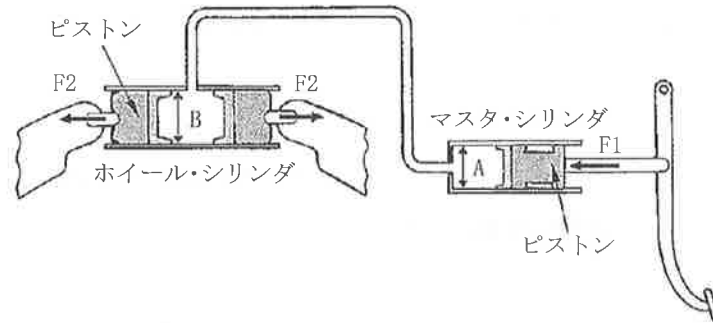
【No. 30】 鉛バッテリーに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 起電力の値は、電解液温度が1℃上昇すると0.002～0.003V程度高くなる。
- (2) 自己放電による容量の減少率は、アンチモン・バッテリーより、カルシウム・バッテリーの方が少ない。
- (3) 放電終止電圧は、5時間率放電電流で放電した場合、一般に、10.5V（1セル当たり1.75V）である。
- (4) バッテリーの容量は、電解液温度25℃を標準としている。

【No. 31】 こう配抵抗に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) こう配抵抗は、自動車の総重量(総荷重)と、こう配角度によって決まる。
- (2) こう配抵抗は、自動車の総重量(総荷重)と、車速によって決まる。
- (3) こう配抵抗は、自動車の総重量(総荷重)と、こう配角度及びエンジンの最大軸トルクによって決まる。
- (4) こう配抵抗は、自動車の総重量(総荷重)と、こう配角度及び車速によって決まる。

【No. 32】 図に示す油圧式ブレーキの油圧回路において、マスタ・シリンダの内径Aが23mm、ホイール・シリンダの内径Bが46mmの場合、マスタ・シリンダのピストンを600Nの力(F1)で押したとき、ホイール・シリンダのピストンにかかる力(F2)として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 1200N
- (2) 2400N
- (3) 4800N
- (4) 6900N

【No. 33】 エンジン・オイルの添加剤のうち、粘度指数向上剤に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) オイルの金属表面に対するなじみをよくし、強固な油膜を張らせる添加剤である。
- (2) 粘度指数を増大するために用いられ、温度変化に対しても適正な粘度を保って潤滑を完全にし、寒冷時のエンジンの始動性も良好にする添加剤である。
- (3) エンジン・オイルが冷却された際、オイルに含まれるろう(ワックス)分が結晶しようとするのを抑えるための添加剤である。
- (4) 燃料生成物及びオイルの劣化物のために、シリンダ壁やその他の摩擦部の腐食を防止するための添加剤である。

【No. 34】 重量600Nの物体を、2秒間に60mの速さで持ち上げた場合の仕事率として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 5kW
- (2) 18kW
- (3) 5000kW
- (4) 18000kW

【No. 35】 合成樹脂と複合材に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) FRM (繊維強化金属)は、エンジンのピストンやコンロッドの一部に使用されている。
- (2) 熱硬化性樹脂は、加熱すると硬くなり、急激に冷却すると軟らかくなる樹脂である。
- (3) FRP のうち、GFRP (ガラス繊維強化樹脂)は、不飽和ポリエステルをマット状のガラス繊維に含浸させて成形したものである。
- (4) 熱可塑性樹脂は、加熱すると軟らかくなり、冷えると硬くなる樹脂である。

【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、普通乗用自動車の分解整備に**該当するものは、次のうちどれか。**

- (1) 緩衝装置のトーションバー・スプリングを取り外して行う整備
- (2) 制動装置のブレーキ・ドラムを取り外して行う整備
- (3) ストラット式の前輪独立懸架装置を取り外して行う整備
- (4) パワー・ステアリング・ホースを取り外して行う整備

【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、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) 小型特殊自動車
- (2) 大型特殊自動車
- (3) 二輪の小型自動車
- (4) 普通自動車

【No. 38】 「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」の点検項目に**該当しないものは次のうちどれか。**

- (1) ブレーキ・ドラムの摩耗及び損傷
- (2) バッテリーの液量
- (3) パワー・ステアリング装置のベルトの緩み及び損傷
- (4) 冷却装置のファン・ベルトの緩み及び損傷

【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」に照らし、平成18年1月に製作された専ら乗用の用に供する乗車定員8人の普通自動車の近接排気騒音に関する次の文章の()に当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。

車両の前部に原動機を有するものの近接排気騒音の大きさは、(イ)db以下でなければならない。また、車両の後部に原動機を有するものの近接排気騒音の大きさは、(ロ)db以下でなければならない。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 96 | 102 |
| (2) | 96 | 100 |
| (3) | 98 | 102 |
| (4) | 98 | 100 |

【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()に当てはまるものとして、**適切なもの**は次のうちどれか。
側方灯は、夜間側方()の距離から点灯を確認できるものでなければならない。

- (1) 50m
- (2) 100m
- (3) 150m
- (4) 300m

21 答 案 用 紙 (2 級ガソリン)

受験地	回 数		種 類		番 号				生 年 月 日				フリガナ			
									元号	年	月	日	氏	名		
	1	3	2	1												
①	①	●	①	①	●	①	①	①	①	③昭和 ④平成	①	①	①	①	修了した養成施設等 ① 一種養成施設 ② 二種養成施設 ③ その他	
②	②	②	②	●	②	②	②	②	②		②	②	②			
③	③	③	●	③	③	③	③	③	③		③	③	③			
④	④	④	④	④	④	④	④	④	④		④	④	④			
⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤		⑤	⑤	⑤			
⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥		⑥	⑥	⑥			
⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦		⑦	⑦	⑦			
⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧		⑧	⑧	⑧			
⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨		⑨	⑨	⑨			
⑩	⑩	⑩	⑩	⑩	⑩	⑩	⑩	⑩	⑩		⑩	⑩	⑩			

No.1	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.2	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.3	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.4	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.5	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.21	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.22	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.23	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.24	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.25	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.6	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.7	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.8	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.9	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.10	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.26	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.27	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.28	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.29	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.30	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.11	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.12	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.13	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.14	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.15	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.31	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.32	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.33	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.34	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.35	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.16	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.17	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.18	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.19	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.20	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.36	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.37	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.38	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.39	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.40	1	2	3	4
	○	○	○	○

注 意 事 項

1. 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。
2. マークは、HBの鉛筆を使用し、黒く塗りつぶして下さい。
3. 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。
4. この答案用紙を汚したり、曲げたり、折ったりしないで下さい。

良い例 ●
 悪い例 ○~~○~~ ○~~○~~ ○~~○~~ ○~~○~~ ●(薄い)