

令和5年度 JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ガソリン自動車〕

令和6年1月13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、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
5. 答案用紙の「修了した養成施設等」の欄には、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。

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。
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・リングに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ピストン・リングには、耐摩耗性、強じん性、耐熱性及びオイル保持性などが要求されるため、一般にコンプレッション・リングの材料はアルミニウム合金で、オイル・リングはケルメット又はアルミニウム合金で作られている。
- (2) スカッフ現象は、オイルの不良や過度の荷重が加わったとき、あるいはオーバーヒートした場合などに起こりやすい。
- (3) フラッタ現象が起きると、ピストン・リングの機能が損なわれ、ガス漏れによるエンジン出力の低下、オイル消費量の増大、リング溝やリング上下面の異常摩耗などが促進される。
- (4) アンダ・カット型のコンプレッション・リングは、外周下面がカットされた形状になっており、一般にセカンド・リングに用いられている。

[No. 2] 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・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、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。
- (3) 耐食性とは、酸などにより腐食されにくい性質をいう。
- (4) なじみ性とは、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. 3] クランクシャフトにおけるトーショナル・ダンパの作用に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) クランクシャフトの軸方向の振動を吸収する。
- (2) クランクシャフトのバランス・ウェイトの重さを軽減する。
- (3) クランクシャフトのねじり振動を吸収する。
- (4) クランクシャフトの剛性を高める。

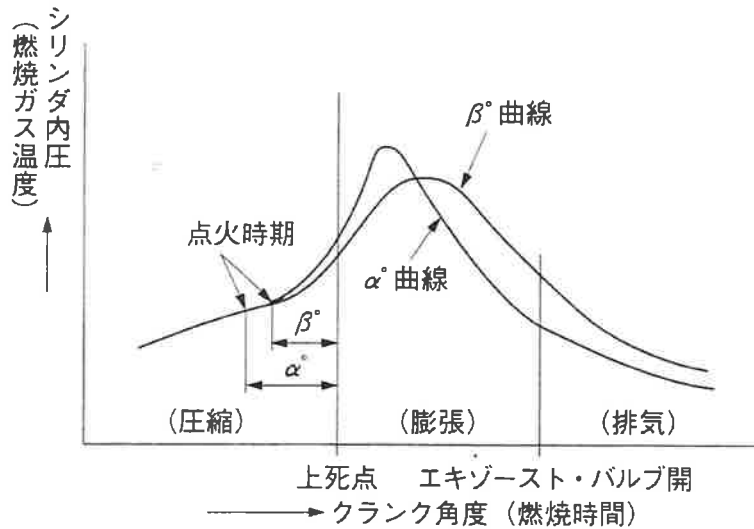
[No. 4] シリンダ・ヘッドとピストンで形成されるスキッシュ・エリアに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 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り、強い渦流の発生が得られる。
- (2) スキッシュ・エリアの面積が大きくなるほど混合気の渦流の流速は高く(速く)なる。
- (3) 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高く(速く)なる。
- (4) スキッシュ・エリアによる渦流は、燃焼行程における火炎伝播の速度を低く(遅く)し、混合気の燃焼時間を延長することで最高燃焼ガス温度の上昇を促進させる役目を担っている。

[No. 5] 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) 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。
- (2) 体積効率と充填効率は、平地ではほとんど同じであるが、高山など気圧の低い場所では差を生じる。
- (3) 熱効率のうち図示熱効率とは、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。
- (4) 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。

[No. 6] ガソリン・エンジンの点火時期を、図に示す α° から β° に遅らせた場合の NO_x 及びHCの発生量に関する記述について、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。



1. 最高燃焼ガス温度が下がるので、(イ)が減少する。
2. 膨張時の燃焼ガス温度を高く保つことができるので、酸化が促進されて(ロ)が減少する。
3. 排気ガス温度が高温を持続するため、酸化が促進されて(ハ)が減少する。

	(イ)	(ロ)	(ハ)
(1)	NO_x	HC	HC
(2)	HC	NO_x	HC
(3)	HC	NO_x	NO_x
(4)	NO_x	HC	NO_x

[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2シリンダが吸入下死点にあり、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3シリンダの圧縮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) 60°
- (2) 300°
- (3) 660°
- (4) 720°

[No. 8] 全流ろ過圧送式の潤滑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) オイル・ポンプは、オイル・ストレーナとオイル・フィルタの間に設けられている。
- (2) 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、エンジンの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。
- (3) ガソリン・エンジンに装着されている水冷式オイル・クーラは、始動直後の冷間時にはオイル・ウォーマとして機能している。
- (4) エンジン・オイルは、一般に油温が 125℃～130℃以上になると、**急激**に潤滑性を失う。

[No. 9] インテーク側に用いられる油圧式の可変バルブ・タイミング機構に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 進角時は、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。
- (2) 遅角時は、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) 油圧制御によりカムの位相は一定のまま、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。
- (4) エンジン停止時には、ロック装置により最遅角状態で固定される。

[No. 10] 吸排気装置の過給機に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャでは、ロータ 1 回転につき 1 回の吸入・吐出が行われる。
- (2) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャでは、過給圧が規定値になると、過給圧の一部を吸入側へ逃がし、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。
- (3) ターボ・チャージャに用いられるコンプレッサ・ホイールの回転速度は、タービン・ホイールの回転速度と同回転である。
- (4) ターボ・チャージャの特徴として、小型軽量で取り付け位置の自由度は高いが、排気エネルギーの小さい低速回転域からの立ち上がりに遅れが生じ易い。

[No. 11] エンジン・オイルの消費量が多くなる推定原因として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) エンジン本体のバルブ・ステム及びバルブ・ガイドの摩耗。
- (2) 潤滑装置のオイル・パンの取り付けの緩み。
- (3) エンジン本体のバルブ・タイミングの狂い。
- (4) 附属装置の P C Vバルブの不良。

[No. 12] 電子制御装置に用いられるスロットル・ポジション・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) ホール素子式のスロットル・ポジション・センサは、ISCV開度の検出にホール効果を用いて行っている。
- (2) スロットル・ボデーのスロットル・モータと同軸上に取り付けられている。
- (3) センサ信号は、燃料噴射量、点火時期、アイドル回転速度などの制御に使用している。
- (4) ホール素子に加わる磁束の密度が小さくなると、発生する起電力は大きくなる。

[No. 13] 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) バッテリーの容量では、電解液温度 25℃を標準としている。
- (2) コールド・クランキング・アンペアの電流値が大きいほど始動性が良いとされている。
- (3) 電解液は、比重約 1.320 のものが一番凍結しにくく、その凍結温度は-73℃付近である。
- (4) バッテリーの容量は、放電電流が大きいほど小さくなる。

[No. 14] 直巻式スタータの出力特性に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 始動時のアーマチュア・コイルに流れる電流の大きさは、ピニオン・ギヤの回転速度がゼロのとき最小である。
- (2) スタータの回転速度が上昇すると、アーマチュア・コイルに発生する逆向きの誘導起電力が増えるので、アーマチュア・コイルに流れる電流が減少する。
- (3) スタータの駆動トルクは、ピニオン・ギヤの回転速度の上昇とともに大きくなる。
- (4) 始動時のスタータの駆動トルクは、ピニオン・ギヤの回転速度がゼロのとき最小である。

[No. 15] 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) 高熱価型プラグは、低熱価型プラグと比較して、火炎にさらされる部分の表面積及びガス・ポケットの容積が小さい。
- (2) 空燃比が大き過ぎても(薄過ぎる)、また、逆に小さ過ぎても(濃過ぎる)燃焼が円滑に行われず、着火ミスが発生する。
- (3) 着火ミスは、消炎作用が弱過ぎるとき又は、吸入混合気の流速が低過ぎる場合に起きやすい。
- (4) 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ともに着火性も向上する。

[No. 16] AT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、Pレンジ及びNレンジのみのシフト位置を検出するものである。
- (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、セレクト・レバーをPレンジの位置からほかの位置に操作できないようにしたものである。
- (3) キー・インタロック機構は、セレクト・レバーをPレンジの位置にしないと、イグニッション(キー)・スイッチがハンドル・ロック位置に戻らないようにしたものである。
- (4) R(リバース)位置警報装置は、セレクト・レバーがRレンジの位置にあるときに、音で運転者に知らせるものである。

[No. 17] トルク・コンバータ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) トルク比は、ポンプ軸トルクをタービン軸トルクで除して求めることができる。
- (2) トルク・コンバータは、遊星歯車式(プラネタリ・ギヤ・ユニット)のATに使用され、無段変速式(CVT)では使用されていない。
- (3) トルク比は速度比がゼロのとき最大である。
- (4) 速度比がゼロからクラッチ・ポイントまでの間をカップリング・レンジという。

[No. 18] マニュアル・トランスミッションのクラッチの伝達トルク容量に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

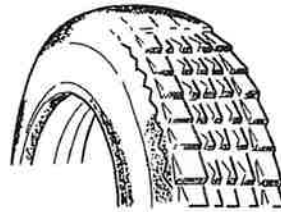
- (1) 一般にエンジンの最大トルクの1.2~2.5倍に設定されており、ディーゼル車よりもガソリン車の方が余裕係数は大きい。
- (2) エンジンのトルクに比べて過大であると、クラッチ・フェーシングの摩耗量が急増しやすい。
- (3) クラッチ・スプリングによる圧着力及びクラッチ・フェーシングの摩擦係数、摩擦面の有効半径、摩擦面の面積に関係する。
- (4) エンジンのトルクに比べて過小であると、クラッチの操作が難しく、接続が急になりがちでエンストしやすい。

[No. 19] C V T (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、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) Dレンジ時は、プーリ比の最 Low から最 High までの変速領域で変速を行う。
- (2) プライマリ・プーリは、動力伝達に必要なスチール・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。
- (3) スチール・ベルトは、動力伝達を行うエレメントと摩擦力を維持するスチール・リングで構成されている。
- (4) Lレンジ時は、変速領域をプーリ比の最 Low 付近にのみ制限することで、強力な駆動力及びエンジン・ブレーキを確保する。

[No. 20] 図に示すタイヤの段差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・ベアリングのがた
- (2) 左右フロント・ホイールの切れ角の不良
- (3) エア圧の過大
- (4) ホイール・バランスの不良



[No. 21] 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) コラム・アシスト式では、ステアリング・シャフトに対してモータの補助動力が与えられる。
- (2) コイルを用いたスリーブ式のトルク・センサは、インプット・シャフトが磁性体でできており、突起状になっている。
- (3) ラック・アシスト式では、ステアリング・ギヤのピニオン部にトルク・センサ及びモータが取り付けられている。
- (4) トルク・センサは、操舵力と操舵方向を検出している。

[No. 22] 回転速度差感応式差動制限型ディファレンシャルに内蔵されたビスカス・カップリングについて、次の文章の(イ)と(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。

ビスカス・カップリングは、左右の駆動輪に回転速度差が生じると、プレート間にある(イ)による抵抗が生じ、(ロ)へトルクが伝達される。

(イ)

(ロ)

- | | |
|------------------|------------|
| (1) ハイポイド・ギヤ・オイル | 高回転側から低回転側 |
| (2) シリコン・オイル | 低回転側から高回転側 |
| (3) ハイポイド・ギヤ・オイル | 低回転側から高回転側 |
| (4) シリコン・オイル | 高回転側から低回転側 |

[No. 23] サスペンションのsprings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・springsは、金属springsと比較して、荷重の変化に対してばね定数が自動的に変化するので、固有振動数は比例して大きくなる。
- (2) 金属springsは、最大積載荷重に耐えるように設計されているため、車両が軽荷重のときはばねが硬すぎるので乗り心地が悪い。
- (3) 軽荷重のときの金属springsは、最大積載荷重のときに比べて固有振動数が低くなる。
- (4) エア・springsのばね定数は、荷重が大きくなるとレバリング・バルブなどの作用により小さくなる。

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

- (1) 車輪速センサの車輪速度検出用ロータは、各ドライブ・シャフトなどに取り付けられており、車輪と同じ速度で回転している。
- (2) ECUは、各車輪速センサ、スイッチなどからの信号により、路面の状況などに応じて、ハイドロリック・ユニットに作動信号を出力する。
- (3) ABSは、制動力とコーナリング・フォースの両方を確保するため、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。
- (4) ECUは、センサの信号系統、アクチュエータの作動信号系統及びECU自体に異常が発生した場合に、ABSウォーニング・ランプを点灯させ運転者に異常を知らせる。

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

- (1) モノコック・ボデーは、1箇所に力が集中すると比較的簡単にひびが入ったり、割れてしまうなどの弱点がある。
- (2) フレームの亀裂部分に電気溶接をする場合は、フレームの板厚、溶接電流の大きさなどに関係なく、溶接棒はできるだけ太いものを選ぶ必要がある。
- (3) モノコック・ボデーは、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) ボデーの安全構造は、衝突時のエネルギーを効率よく吸収し、客室を最大限に変形させることにより、衝突エネルギーを軽減している。

[No. 26] 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って増大する。
- (2) プラス・キャスト・トレールは直進復元力を向上させ、ホイールの動きを不安定にする力を抑える作用がある。
- (3) 旋回時に車体が傾斜した場合のキャンバ変化は、車軸懸架式ではほとんど変化しないが、独立懸架式では大きく変化する。
- (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マイナス・キャストという。

[No. 27] CAN通信システムに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) CAN-Hが3.5V、CAN-Lが1.5Vの状態をレセシブという。
- (2) CANは、1つのECUが複数のデータ・フレームを送信したり、バス・ライン上のデータを必要とする複数のECUが同時にデータ・フレームを受信することができる。
- (3) バス・オフ状態とは、エラーを検知し、リカバリ後にエラーが解消し、通信を再開した状態をいう。
- (4) 一端の終端抵抗が断線した場合、耐ノイズ性には影響はないが、通信速度に影響を与え、ダイアグノーシス・コードが出力されることがある。

[No. 28] SRSエアバッ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) 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。
- (2) エアバッグ・アセンブリの点検をするときは、誤作動を防止するため、抵抗測定は短時間で行う。
- (3) 規定値を越えた衝撃をインパクト・センサ、ECU内のGセンサ及び判断/セーフィング・センサが検出すると、作動する構造になっている。
- (4) インフレーターは、電気点火装置(スクイブ)、着火剤、ガス発生剤、フィルタなどを金属の容器に収納している。

[No. 29] 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

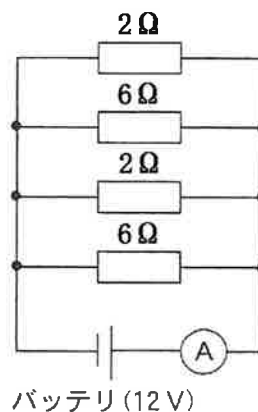
- (1) 外部診断器(スキャン・ツール)でダイアグノーシス・コードの消去作業を行うと、ダイアグノーシス・コードとフリーズ・フレーム・データが消去されるため、時計及びラジオの再設定が必要となる。
- (2) J-OBD IIに対応した車両では、通信規格等が標準化されていることから、どのメーカーの車両も共通の外部診断器(スキャン・ツール)で必要な情報を読み取ることができるようになっている。
- (3) フリーズ・フレーム・データでは、ダイアグノーシス・コードを記憶する以前のデータ・モニタ値を表示することができる。
- (4) 作業サポートは、外部診断器(スキャン・ツール)からECUに指令を出して、アクチュエータを任意に駆動及び停止ができ、機能点検などが容易に行える。

[No. 30] エアコンに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) エキспанション・バルブは、レシーバを通ってきた低温・低圧の液状冷媒を、細孔から噴射させることにより、急激に膨張させて、高温・高圧の霧状の冷媒にする。
- (2) サブクール式のコンデンサでは、レシーバ部でガス状冷媒と液状冷媒に分離して、ガス状冷媒をサブクール部に送る。
- (3) 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。
- (4) エア・ミックス方式では、ヒータ・コアに流れるエンジン冷却水の流量をウォーター・バルブによって変化させることで、吹き出し温度の調整を行う。

[No. 31] 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) 9 A
- (2) 16 A
- (3) 18 A
- (4) 32 A



[No. 32] ボデーやフレームなどに用いられている塗装の成分のうち、溶剤に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 塗膜に着色などを与える。
- (2) 顔料と顔料をつなぎ、塗膜に光沢や硬さなどを与える。
- (3) 顔料と樹脂の混合を容易にする働きをする。
- (4) 塗装の仕上がりなどの作業性や塗料の安定性を向上させる。

[No. 33] 図に示すギヤ(歯車)に関する次の文章の(イ)と(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。

図1は、(イ)と呼ばれ、トランスミッションなどに用いられており、図2は、(ロ)と呼ばれ、ステアリング装置などに用いられている。

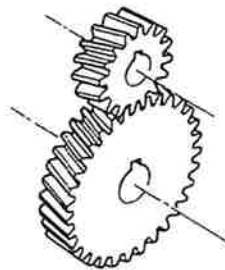


図1

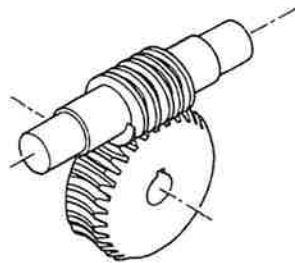


図2

(イ)

(ロ)

- | | |
|-------------|---------|
| (1) スパー・ギヤ | スキュー・ギヤ |
| (2) ヘリカル・ギヤ | スキュー・ギヤ |
| (3) スパー・ギヤ | ウォーム・ギヤ |
| (4) ヘリカル・ギヤ | ウォーム・ギヤ |

[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) 消泡剤は、耐圧性の向上、極圧下での油膜切れや摩擦の防止などをする作用がある。
- (2) 酸化防止剤は、金属の腐食を防止する。
- (3) 油性向上剤は、金属に対する吸着性及び油膜の形成力を向上させ、摩擦係数を減少させる作用がある。
- (4) 極圧添加剤は、オイルに含まれる、ろう(ワックス)分が結晶化するのを抑えて、低温時の流動性を向上させる作用がある。

[No. 35] 次の諸元の自動車がトランスミッションのギヤを第3速にして、エンジンの回転速度 $3,000\text{min}^{-1}$ 、エンジン軸トルク $150\text{N}\cdot\text{m}$ で走行しているとき、駆動輪の駆動力として、**適切なもの**は次のうちどれか。ただし、伝達による機械損失及びタイヤのスリップはないものとする。

- (1) 371.25 N
- (2) 742.5 N
- (3) 1,485 N
- (4) 3,900 N

第3速の変速比	: 1.500
ファイナル・ギヤの減速比	: 3.300
駆動輪の有効半径	: 50cm

[No. 36] 「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、小型四輪乗用自動車(乗車定員5人)の昼間走行灯の基準として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 昼間走行灯の光度は、 $1,440\text{cd}$ 以下であること。
- (2) 昼間走行灯の灯火の色は、白色又は青色であること。
- (3) 昼間走行灯は、レンズ取付部に緩み、がた等がないこと。
- (4) 昼間走行灯の照射光線は、他の交通を妨げないものであること。

[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、かじ取装置において基準に適合しないもの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**はどれか。

4輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テストを用いて計測した場合の横滑り量が、走行1mについて()を超えるもの。ただし、その輪数が4輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テストを用いて計測した場合に、その横滑り量が、指定自動車等の自動車製作者等がかじ取装置について安全な運行を確保できるものとして指定する横滑り量の範囲内にある場合にあっては、この限りでない。

- (1) 4 mm
- (2) 5 mm
- (3) 6 mm
- (4) 7 mm

[No. 38] 「道路運送車両法」に照らし、「自動車予備検査証の有効期間」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。

自動車予備検査証の有効期間は、()とする。

- (1) 15 日
- (2) 30 日
- (3) 3 月
- (4) 6 月

[No. 39] 「自動車点検基準」の「自家用乗用自動車等の定期点検基準」に照らし、1年ごとに必要な点検項目として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 原動機の潤滑装置の油漏れ
- (2) バッテリーの液量が適当であること
- (3) 制動装置のブレーキ・ペダルの遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間
- (4) かじ取り装置のパワー・ステアリング装置のベルトの緩み及び損傷

[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、尾灯の点灯が確認できる距離の基準として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 尾灯は、昼間にその後方 150m の距離
- (2) 尾灯は、昼間にその後方 300m の距離
- (3) 尾灯は、夜間にその後方 150m の距離
- (4) 尾灯は、夜間にその後方 300m の距離