

# 平成20年度JAMCA 全国統一模擬試験

## 〔二級ジーゼル自動車〕

平成21年1月10日

# 22 問題用紙

### 【試験の注意事項】

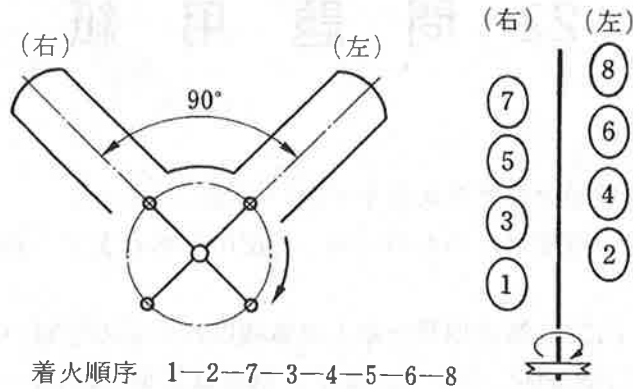
1. 問題用紙は、試験開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 卓上計算機は、計算機能だけのものに限って使用を認めます。違反した場合、失格となることがあります。
3. 試験会場の机の上には、筆記用具と卓上計算機以外のものを置いてはいけません。
4. 答案用紙と問題用紙は別になっています。解答は答案用紙(マークシート)に記入して下さい。
5. 試験会場から退出するとき、問題用紙は持ち帰って下さい。

### 【答案用紙(マークシート)記入上の注意事項】

1. 「受験地」、「回数」、「番号」の欄は、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. 「生年月日」の欄は、元号は漢字を、年月日はアラビア数字を(1桁の場合は前にゼロを入れて、例えば1年2月8日は、010208)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。
3. 「氏名(フリガナ)」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、正確かつ明瞭に記入して下さい。
4. 「性別」、「修了した養成施設等」の欄は、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。ただし、「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。「③その他」は、前記①、②以外の者、また、実技試験免除期間(卒業又は終了後2年間)を過ぎた者。
5. 解答欄の記入方法
  - (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。

【No. 1】 図に示す90° V8気筒4サイクル・エンジン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。

第1シリンダが圧縮上死点のとき、吸入行程途中にあるのは(イ)である。また、クランク・ピンを共有するシリンダが連続して燃焼行程とならない組み合わせは(ロ)である。



(イ)

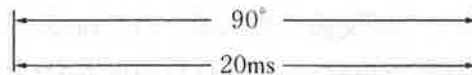
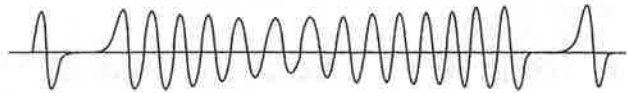
(ロ)

- |            |               |
|------------|---------------|
| (1) 第8シリンダ | 第7シリンダと第8シリンダ |
| (2) 第8シリンダ | 第3シリンダと第4シリンダ |
| (3) 第3シリンダ | 第3シリンダと第4シリンダ |
| (4) 第3シリンダ | 第7シリンダと第8シリンダ |

【No. 2】 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、適切なものはどれか。

- (1)  $750 \text{ min}^{-1}$
- (2)  $1500 \text{ min}^{-1}$
- (3)  $3000 \text{ min}^{-1}$
- (4)  $7500 \text{ min}^{-1}$

回転速度センサ信号



ポンプのドライブ・シャフト・ギヤの回転角度と時間

【No. 3】 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) 噴射時期制御の水温補正では、水温が低く、エンジン回転速度が低いときほど噴射時期を遅角側へ補正している。
- (2) ブースト圧センサは、インレット・マニホールド圧力の変化を電流の変化に置き換えて検出している。
- (3) タイミング・コントロール・バルブの開度は、コントロール・ユニットからコイルに通電する電流のON・OFF時間の比(デューティ比)によって制御される。
- (4) 電磁スピル・バルブのメイン・バルブが開くことにより、ポンプ・ハウジングへ燃料が流出するため、インジェクション・ノズルから燃料の噴射が行われる。

【No. 4】 電子制御式列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) メーン・クランク角センサの信号系統が断線又は短絡した場合には、バック・アップ用のサブ・クランク角センサの信号をもとに通常制御して、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、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(例:1000min<sup>-1</sup>)にして、エンジンを運転する。

【No. 5】 電子制御式インジェクション・ポンプの燃温センサ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。

エンジンの出力は燃料の比重で変化するため、燃料の温度が高いときは比重が(イ)分、噴射率を(ロ)必要があるので、コントロール・ユニットは燃温センサの信号を燃料噴射量の補正に用いている。

- |     | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 小さい | 増やす |
| (2) | 小さい | 減らす |
| (3) | 大きい | 増やす |
| (4) | 大きい | 減らす |

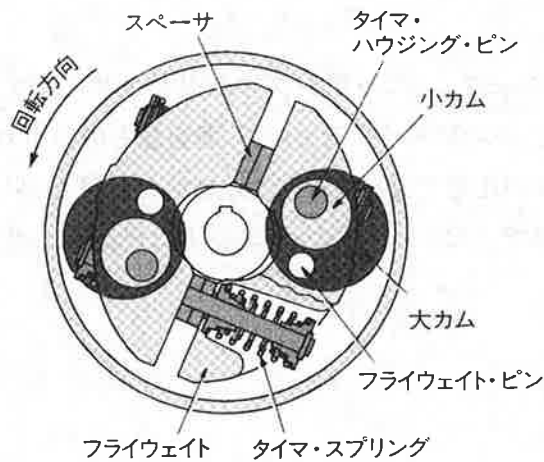
【No. 6】 ジーゼル・ノックに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ジーゼル・ノックとは、自己着火後の燃焼圧力及び上昇率が異常に高くなり、衝撃波を発生して、エンジンの機械部分を激しく振動させる甲高い打音を伴う状態をいう。
- (2) ジーゼル・ノックは、着火遅れ期間中の燃料噴射量が規定より多くなった場合に発生しやすい。
- (3) ジーゼル・ノックは、冷間始動時に自己着火が遅れた場合に発生しやすい。
- (4) ジーゼル・ノックを防ぐには、シリンダ内の温度を下げるために、圧縮圧力を低くする方法がある。

【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    | 小カム     |
| (2) スペーサ    | タイマ・ホルダ |
| (3) フライウェイト | 小カム     |
| (4) フライウェイト | タイマ・ホルダ |



【No. 8】 列型インジェクション・ポンプ(P型)のプランジャに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) プランジャとプランジャ・バレルとのしゅう動部は、油密を保つために精度の高いすり合わせ加工が施されている。
- (2) 左巻きリードのプランジャは、底部から見て右回転させたときに燃料噴射量が増加する。
- (3) プランジャの有効ストロークが長いほど燃料の噴射量が少なくなる。
- (4) プランジャのリード(切り欠き部)がフェューエル・ポートに通じることにより、インジェクション・ノズルへ燃料が圧送される。

【No. 9】 RFD型ガバナについて、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。

RFD型ガバナは、ガバナ・スプリングに連結した( )を操作することにより、オール・スピード・ガバナとして作動する。

- (1) ガイド・レバー
- (2) フローティング・レバー
- (3) ロード・コントロール・レバー
- (4) スピード・コントロール・レバー

【No. 10】 コンロッド・ベ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。

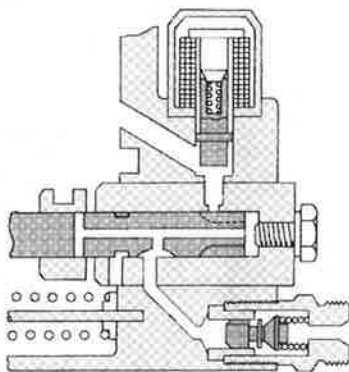
- (1) アルミニウム合金メタルは、アルミニウムに10～20%の錫(すず)を加えた合金である。
- (2) トリメタル(三層メタル)は、銅に20～30%の鉛を加えた合金を鋼製裏金に焼結し、その上に鉛と錫の合金、又は鉛とインジウムの合金をめっきしたものである。
- (3) アルミニウム合金メタルで錫(すず)の含有率が高いものは、低いものに比べてオイル・クリアランスを小さくする必要がある。
- (4) クラッシュ・ハイトが小さ過ぎると、ベアリング・ハウジングとベアリングとの密着が悪くなり、熱伝導性が低下し、焼き付きの原因になる。

【No. 11】 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) ジーゼル・エンジンに装着されているオイル・クーラは、一般に空冷式が用いられている。
- (2) リリーフ・バルブは、オイル・ポンプ部に設けられ、エンジンの回転速度が上昇して油圧が規定値を超えるとバルブが開く。
- (3) レギュレーター・バルブは、オイル・ギャラリ部に設けられ、オイル・ギャラリの油圧が規定値を超えると開く。
- (4) バイパス・バルブは、オイル・フィルタやオイル・クーラ部に設けられ、オイル・フィルタやオイル・クーラが詰まると開く。

【No. 12】 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. 13】 トルク・コンバータ及びオートマティク・トランスミッ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) インヒビタ・スイッチは、運転席メーターのインジケータ部に取り付けられている。
- (2) シフト・レバーをPレンジにすると、パーキング・ギヤにパーキング・ポールがかみ込みアウトプット・シャフトが固定される。
- (3) ロックアップ締結状態は、ロックアップ・ソレノイドがOFFすることによって、トルク・コンバータのカバーとロックアップ・ピストン間への油圧が掛からない状態にしロックアップ・ピストンをカバーに押し付ける。
- (4) シフト・ロック機構は、セレクト・レバーがPレンジの位置にあるときにイグニッション・キーがハンドル・ロック位置に回せないようにしたものである。

【No. 14】 電子制御式A/Tの故障原因探求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。

自己診断コードを確認したところ、ライン・プレッシャ・ソレノイド系を表示したので、( )  
考えられる。

- (1) ライン・プレッシャ・ソレノイドの電気系統は正常であると
- (2) ライン・プレッシャ・ソレノイドの電気系統の断線だけが
- (3) ライン・プレッシャ・ソレノイドの電気系統の短絡だけが
- (4) ライン・プレッシャ・ソレノイドの電気系統の断線又は短絡が

【No. 15】 前輪2軸車の軸スリップに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 軸スリップは、前2軸の各々のキャンバの値が異なるときに生じる。
- (2) 軸スリップは、前2軸の各々のトーインの値が異なるときに生じる。
- (3) 軸スリップの修正は、リンク・ロッドの長さを調節して行う。
- (4) 軸スリップの修正は、タイロッドの長さを調節して行う。

【No. 16】 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) 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。
- (2) スピンドル・オフセットが小さいほど、走行中のハンドルの振れなどが起こりにくい。
- (3) キング・ピン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。
- (4) トーインは、主としてプラス・キャンバのため、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. 17】 エア・サスペンションに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

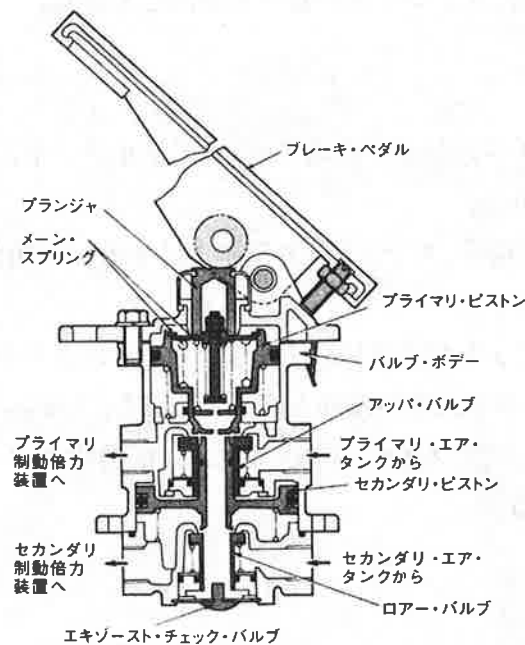
- (1) 荷重の増減に関係なく、ボデーの上下固有振動数をほぼ一定に保つことができる。
- (2) レベリング・バルブには不感帯があり、微妙な車高変化に対して敏感に反応しないようになっている。
- (3) 車高の調整は、レベリング・バルブのコネクティング・ロッドの長さを変えて行う。
- (4) 荷重が小さくなくても、エア・スプリングのばね定数は変わらない。

【No. 18】 ショック・アブソーバ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。

ストラット型サスペンションに用いられているガス封入式ショック・アブソーバ(複筒式)は、一般に細長い二本の円筒(内筒と外筒)を組み合わせたもので、内筒には(イ)を、外筒にはリザーバ及び(ロ)を設けており、内筒と外筒とは(ハ)によって通じている。

- | (イ)      | (ロ)  | (ハ)      |
|----------|------|----------|
| (1) ガス室  | オイル室 | ベース・バルブ  |
| (2) オイル室 | ガス室  | ロータリ・バルブ |
| (3) ガス室  | オイル室 | ロータリ・バルブ |
| (4) オイル室 | ガス室  | ベース・バルブ  |

【No. 19】 図に示すエア・油圧式ブレーキのデュアル型ブレーキ・バルブに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。



- (1) セカンダリ側の配管系統が破損したときには、プライマリ側のエアは、セカンダリ・ピストン中央の通路を通過してセカンダリ側へ供給される。
- (2) ブレーキ・ペダルを踏み込むと、プライマリ側のエアは、セカンダリ制動倍力装置に流れ、制動倍力装置からの油圧がフロント・ホイール・シリンダのピストンに流れる。
- (3) ブレーキ・ペダルを踏み込んだとき、ローア・バルブが開くのは、セカンダリ・ピストンがプライマリ・ピストンによって押し下げられることによって行われる。
- (4) ブレーキ・ペダルを踏み込むと、プランジャが押し下げられ、メーン・スプリングを介してプライマリ・ピストンを押し下げ、これによりアッパ・バルブが押し開かれる。



【No. 20】 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) ブレーキ・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ることを確認する。
- (4) ブレーキ・ペダルの遊びの調整は、ブレーキ・ペダル下部のアジャスト・スクリューで行う。

【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、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) マグネティック・バルブは、コントロール・シリンダへの圧縮空気の供給及び排出を行う。
- (2) コントロール・シリンダは、負圧によってエキゾースト・ブレーキ・バルブ及びインレット・マニホールド・バルブの開閉を行う。
- (3) インレット・マニホールド・バルブには、エキゾースト・ブレーキを作動させた場合のバック・プレッシャによるバルブの踊りを防ぐための穴が設けられている。
- (4) エキゾースト・ブレーキ・バルブは、エキゾースト・ブレーキ作動時に圧縮空気が膨張して発生する特有の騒音を防いでいる。

【No. 22】 タイヤに関する次の文章の(イ)及び(ロ)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。

タイヤの一部が他の部分より重い場合、ゆっくり回転させると重い部分が下になり止まる。このときのアンバランスを(イ)といい、タイヤの回転中はこの部分に遠心力が余分に働き、タイヤが(ロ)する。

- |     | (イ)           | (ロ)   |
|-----|---------------|-------|
| (1) | スタチック・アンバランス  | 上下に振動 |
| (2) | スタチック・アンバランス  | 横振れ   |
| (3) | ダイナミック・アンバランス | 上下に振動 |
| (4) | ダイナミック・アンバランス | 横振れ   |

【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、急発進、急制動、急旋回などのときに発するキー音をいう。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

【No. 24】 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。

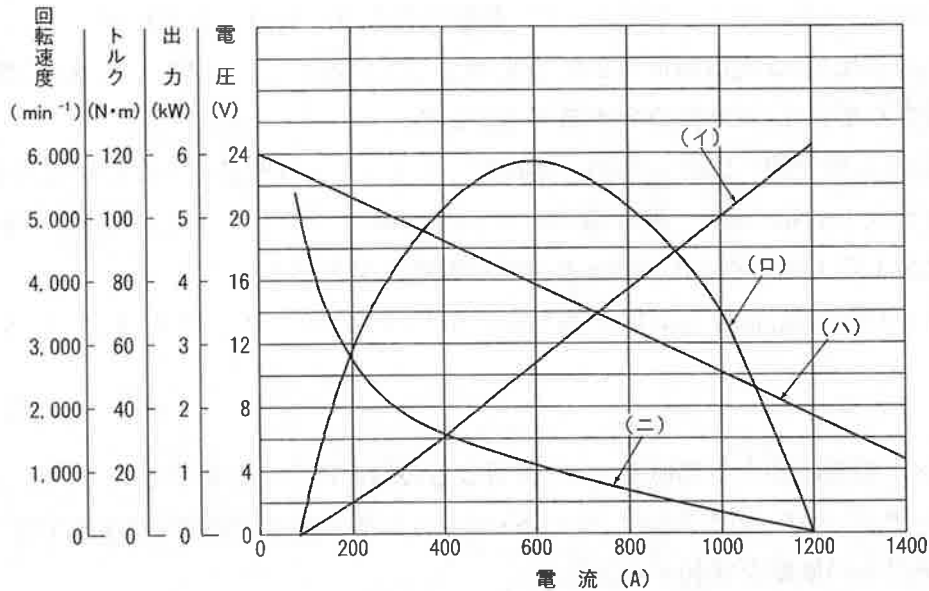
- (1) 乗用車のボデーには、一般に一体構造のもの(モノコック・ボデー)が用いられている。
- (2) 合わせガラスは、板ガラスを2枚の薄い合成樹脂膜で挟んで張り合わせたものである。
- (3) 強化ガラスは、急冷強化処理により強度を向上させたものであり、割れた場合には細片となる。
- (4) フレームを補強するときは、フレームの厚さより薄い補強材を用いなければならない。

【No. 25】 カー・ナビゲーション・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) 現在主に使われている推測航法は、絶対位置をGPSで、相対位置をジャイロ・センサと車速センサで検出して車両の位置を求める方法である。
- (2) マップ・マッチング航法では、推測航法で算出した車両の走行軌跡と、道路形状を比較することにより、車両の現在位置を求めている。
- (3) 方位センサに用いるジャイロ・センサは、角速度を検出している。
- (4) GPSアンテナは、トンネル内でも人工衛星からの電波を受信できる。

【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 $120\text{N}\cdot\text{m}$ 、電流が $1200\text{A}$ 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点で、エンジンを一定の回転速度で駆動する。



- |           |       |       |       |
|-----------|-------|-------|-------|
| (イ)       | (ロ)   | (ハ)   | (ニ)   |
| (1) 回転速度  | 電圧    | 出力    | 駆動トルク |
| (2) 出力    | 駆動トルク | 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】 オルタネータの出力制御に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ロータ・コイルに流れる電流を断続して行っている。
- (2) ステータ・コイルを $120^\circ$ ごとにはずらすことによって行っている。
- (3) 中性点ダイオードで行っている。
- (4) ステータ・コイルに流れる電流を断続して行っている。

【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) コンミュテータ間
- (3) コンミュテータとアーマチュア・コア間
- (4) スリップ・リング間

【No. 29】 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。

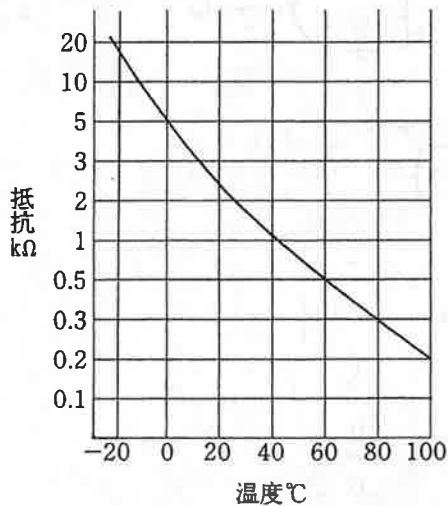
- (1) 電解液の比重は、電解液温度25℃を標準としているので、実測したときの電解液温度が相違する場合は、温度換算をする必要がある。
- (2) 電解液は、比重約1.29のものが一番凍結しにくく、その氷点は-73℃付近である。
- (3) バッテリーの起電力は、一般に電解液の温度が高くなると大きくなり、その値は、電解液温度が1℃上昇すると0.0002～0.0003V程度大きくなる。
- (4) 電解液の比重は、温度が高いと電解液容積が増加するため小さく(低く)なる。

【No. 30】 安全装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

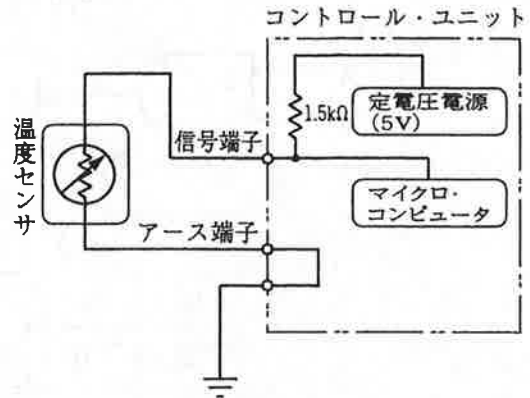
- (1) SRSエア・バッグ・システムは、シート・ベルトの補助拘束装置で、前面衝突時に必ず作動し、乗員への衝撃を緩和する。
- (2) プリテンショナ・シート・ベルトは、作動時にはモーターにより、シート・ベルトを引き込み、前席乗員をシート・バックに固定し、シート・ベルトの効果を高める。
- (3) SRSユニットは、衝突時の衝撃を検知する半導体Gセンサと機械式センサを内蔵している。
- (4) プリテンショナ・シート・ベルトは、SRSエア・バッグの作動とは連動していない。

【No. 31】 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60°C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)

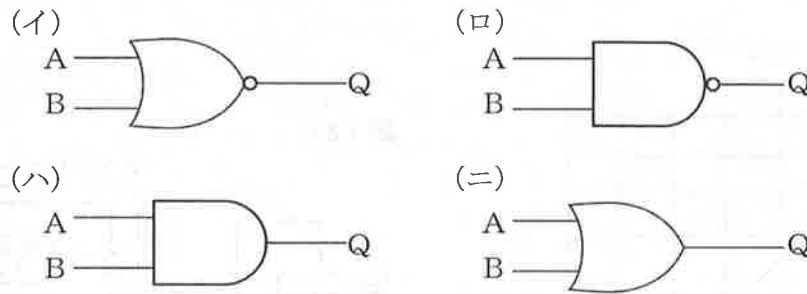


- (1) 約0.83V
- (2) 約1.25V
- (3) 約3.75V
- (4) 約4.16V

【No. 32】 グリースに必要な性状の説明として、不適切なものは次のうちどれか。

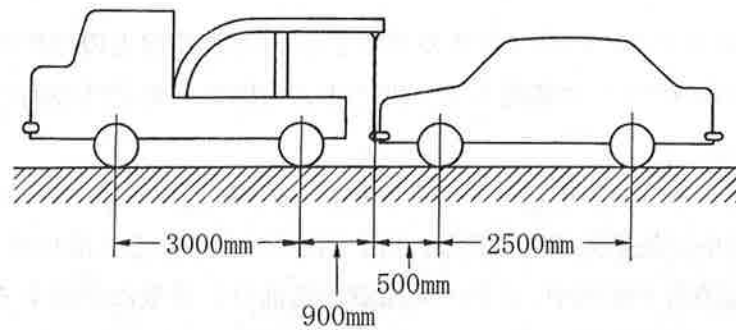
- (1) 高温箇所では、比較的ちょうど度の小さい機械的安定性の高い(軟化しにくい)ものを用いる。
- (2) グリースは使用中にせん断を受け、一般に軟化する傾向にある。
- (3) 空気中に長期間放置したり、高温で使用したりすると酸化する。
- (4) 高温箇所で使用中、グリース組織から油分が多量に分離するので軸受の寿命が長くなる。

【No. 33】 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. 34】 図に示すレッカー車で、諸元のような自動車を吊り上げたときレッカー車の後軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。



	空車時前軸荷重	空車時後軸荷重
レッカー車	10000N	7000N
乗用車	7500N	5300N

- (1) 6250N
- (2) 8125N
- (3) 13250N
- (4) 15125N

【No. 35】 測定機器に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) JIS2号軽油の流動点(°C)は、3号軽油よりも低い。
- (2) ダイヤル・ゲージの目盛り板の最小目盛りは、0.1mmである。
- (3) 台スコヤは、長片に薄い鋼板を用い、短片に厚い鋼製の台を用いている。
- (4) コンプレッション・ゲージは、ガソリン車とジーゼル車では同じものが使える。

【No. 36】 「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. 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. 38】 「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. 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、巻込防止装置に関する次の文章の(イ)及び(ロ)にあてはまる数値の組合せとして、**適切なもの**は次のうちどれか。

車両総重量20トンの貨物自動車(平成19年7月製作)に備える巻込防止装置は、空車状態において、その下縁の高さが地上(イ)mm以下、その上縁の高さが地上(ロ)mm以上となるように取り付けられていること。

- |     | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 450 | 650 |
| (2) | 450 | 600 |
| (3) | 550 | 650 |
| (4) | 550 | 600 |

【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」に規定されている燃料タンクの注入口及びガス抜き口の記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 露出した電気端子及び電気開閉器から200mm以上離れていること。
- (2) 露出した電気端子及び電気開閉器から250mm以上離れていること。
- (3) 露出した電気端子及び電気開閉器から300mm以上離れていること。
- (4) 露出した電気端子及び電気開閉器から350mm以上離れていること。