

平成25年度JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ガソリン自動車〕

平成26年1月11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】 熱効率に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

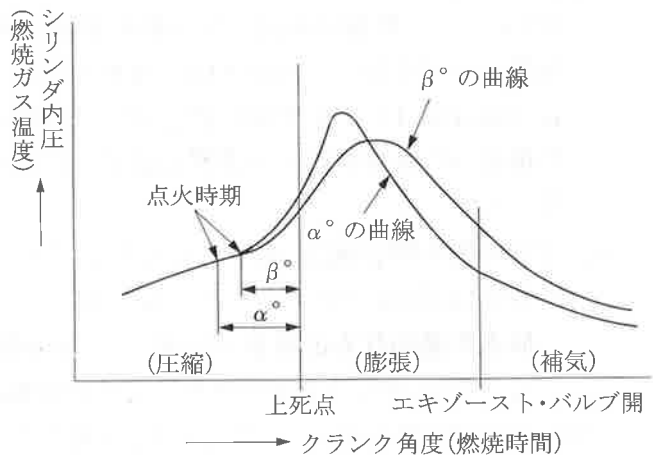
- (1) 理論熱効率とは、理論サイクルにおいて仕事に変えることのできる熱量と、供給する熱量との割合をいう。
- (2) 図示熱効率とは、実際にエンジンのクランクシャフトから得られる軸出力をいう。
- (3) 図示仕事とは、シリンダ内の作動ガスがピストンに与えた仕事をいう。
- (4) 正味熱効率とは、一般に内燃機関の熱効率のことをいい、正味仕事率から算出した仕事を熱量に換算したものと動力を得るために使った燃料の総熱量との割合をいう。

【No. 2】 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NOx及びHCの発生量に関する記述について、次の各文の(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) | NOx | HC | NOx |
| (2) | HC | NOx | HC |
| (3) | NOx | HC | HC |
| (4) | HC | NOx | NOx |



【No. 3】 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. 4】 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) 適正な熱価のスパーク・プラグに対して熱価の高いスパーク・プラグを使用している。

【No. 5】 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) 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。
- (3) 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。
- (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. 6】 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3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回転させ、第6シリンダのバルブをオーバーラップ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) 180°
- (2) 240°
- (3) 480°
- (4) 540°

【No. 7】 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) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

【No. 8】 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。
- (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。

【No. 9】 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) プレッシュャ型ラジエータ・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. 10】 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) 一般にオイル・クーラには、オイルが流れる通路と冷却水が流れる通路を交互に数段積み重ねて一体化した水冷式が用いられている。
- (2) エンジン・オイルは、油温が125～130℃以上になると急激に潤滑性を失う。
- (3) 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、エンジン回転速度が上昇して油圧が規定値になると、バルブが開き、オイルの一部をオイル・パンに戻して油圧を制御している。
- (4) オイル・フィルタは、オイル・ストレーナとオイル・ポンプの間に設けられている。

【No. 11】 燃料噴射制御のフューエル・カットに関する記述(イ)～(ハ)について、下の組み合わせのうち、**適切なものはどれか。**

(イ)減速時フューエル・カットは、スロットル・バルブ全開で、車速が規定値以上のとき、燃料噴射を停止し、触媒の過熱防止及び燃費の向上を図っている。

(ロ)エンジン過回転速度時フューエル・カットは、エンジンの回転速度が規定値以上になったとき、燃料噴射を停止し、エンジンのオーバーランを防いでいる。

(ハ)走行速度過多時(過走行速度時)フューエル・カットは、車速が規定値を超えたとき、燃料噴射を停止し、走行速度を制限している。

	(イ)	(ロ)	(ハ)
(1)	正	誤	正
(2)	誤	正	誤
(3)	誤	正	正
(4)	正	正	正

【No. 12】 電子制御式燃料噴射装置の暖機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) 加速、減速などの過渡時に増量、減量を行い、運転性及び燃費の向上を図っている。

(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増量する。

(4) エンジンの始動時に、吸気温センサからの信号により噴射量を補正する。

【No. 13】 スタータのトルクが $15\text{N}\cdot\text{m}$ 、回転速度が 1000min^{-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) 1.57 kW

(3) 3.14kW

(4) 3.925 kW

【No. 14】 高熱価型スパーク・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) 低熱価型に比べて碍子(がいし)脚部が短い。

(2) 冷え型と呼ばれる。

(3) 低熱価型に比べてガス・ポケットの容積が小さい。

(4) 低熱価型に比べて中心電極の温度が上昇しやすい。

【No. 15】 スター結線式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、中性点電圧が出力電圧を超えたとき、及び中性点電圧がアース電圧を下回ったときの電圧(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) 交流出力 | 高速回転時 | 出力電圧 |
| (2) 直流出力 | 高速回転時 | 出力電流 |
| (3) 直流出力 | 低速回転時 | 出力電流 |
| (4) 交流出力 | 低速回転時 | 出力電圧 |

【No. 16】 前進4段の電子制御式ATのトルク・コンバータに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) コンバータ・レンジでは、速度比に比例して伝達効率が上昇する。
- (2) カップリング・レンジでは、トルクの増大作用は行われぬ。
- (3) クラッチ・ポイントの速度比は、一般にゼロである。
- (4) トルク比は、タービン・ランナが停止(速度比ゼロ)しているときに最小である。

【No. 17】 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATに用いられる部品に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 油温センサは、トランスミッションのオイル(ATフルード)の温度と油圧を検出してコントロール・ユニットに入力する。
- (2) ロックアップ・ソレノイドは、コントロール・ユニットからの出力信号により走行状態に応じてロックアップの締結及び解除を行うために、ロックアップ・コントロール・バルブを制御している。
- (3) インヒビタ・スイッチは、シフト・レバー(セレクト・レバー)の位置を検出(検知)してコントロール・ユニットに入力する。
- (4) エンジン回転センサは、エンジン回転速度を検出してコントロール・ユニットに入力する。

【No. 18】 ユニバーサル・ジョイ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) 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。
- (2) バーフィールド型ジョイントは、フック・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。
- (3) FF車のドライブ・シャフトには、等速ジョイントが用いられる。
- (4) プロペラ・シャフトには、フック・ジョイントが用いられる。

【No. 19】 FR車のファイナル・ギヤ及びディファレンシャルに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ファイナル・ギヤには、歯と歯の接触面積が大きく、強度の大きいスパイラル・ベベル・ギヤやハイポイド・ギヤが用いられている。
- (2) 直進時には、ピニオンはディファレンシャル・ケースと共に公転する。
- (3) ドライブ・ピニオンの軸受けには、駆動時に大きなスラスト荷重が発生するので、つば付き半割り形プレーン・ベアリングが用いられている。
- (4) リング・ギヤが500回転しているとき、右輪が550回転なら左輪は450回転である。

【No. 20】 ステアリング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) 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、高速走行時は低速時に比べて軽くしている。
- (2) 電動式パワー・ステアリングのコラム・アシスト式は、ピニオン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. 21】 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) 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。
- (2) ラジアル・タイヤは、バイアス・タイヤに比べてキャンバ・スラストが大きいので、ワンダリングによる移動距離が少ないため、ワンダリングに対しては有利である。
- (3) 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。
- (4) ヨーイングとは、ボデーの縦揺れのことである。

【No. 22】 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. 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】 トラクション・コントロールに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 滑りやすい路面での発進時や加速時に駆動輪がスリップすることを抑制する。
- (2) 駆動輪がスリップすると、エンジンの出力を大きくしてスリップを回避する。
- (3) エンジンの出力制御と駆動輪のブレーキ制御を併用して適切な駆動力に制御する。
- (4) エンジンの出力制御は、主にスロットル・バルブ開度を制御して行われる。

【No. 25】 ホイール及びタイヤに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) アルミニウム合金製ホイールの2ピース構造は、絞り又はプレス加工したリム部を二つに分け(表側リムと裏側リム),それを鋳造又は鍛造したディスクに溶接し、更にボルトを締め付けて強化したものである。
- (2) タイヤの動荷重半径は、適用リムを用いてタイヤを自動車に装着し、規定の空気圧及び荷重を掛け、定速度で走行させたときのタイヤの1回転当たりの走行距離を 2π で除した値をいう。
- (3) タイヤの扁平比を小さくすると、旋回性能、高速時の操縦性能、駆動性能及び制動性能が向上する。
- (4) マグネシウム・ホイールは、アルミ・ホイールに比べて軽量、かつ、寸法安定性、耐衝撃性に優れている。

【No. 26】 ボデーの揺動のうち、ロー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) シャシ・スプリングのばね定数を小さくするほど、ローリングの角度は小さくなる。
- (2) ロール・センタを一定とした場合、重心が低い自動車に比べて高い自動車の方がローリングの角度は小さくなる。
- (3) 一般に、車軸懸架式のサスペンションに比べて独立懸架式のサスペンションの方が、ロール・センタの位置は低い。
- (4) 左右のシャシ・スプリングの取り付け位置の間隔を狭くするほど、ローリングの角度は小さくなる。

【No. 27】 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・オフセットを大きくするほど、ハンドルが取られにくくなる。
- (2) キャスタ・トレールを小さくするほど、直進性がよくなる。
- (3) マイナス・キャンバには、旋回時の外側のタイヤのグリップ力を高める働きがある。
- (4) トーインを大きくするほど、キング・ピン・オフセットは大きくなる。

【No. 28】 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) 電解液の比重を一定とすると、電解液の温度が20℃の場合より0℃の方が起電力は大きい。
- (2) 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1セル当たり1.75Vである。
- (3) 容量は、電解液温度25℃を標準としている。
- (4) 電解液の温度を一定とすると、電解液の比重が1.200の場合より1.300の方が起電力は大きい。

【No. 29】 インジケータ・ランプとサーミスタ(負特性)を用いたフューエル・レベル・インジケータでフューエル・タンク内の燃料が多いときの記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) サーミスタの温度が低く抵抗が小さいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (2) サーミスタの温度が高く抵抗が大きいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (3) サーミスタの温度が低く抵抗が大きいのでインジケータ・ランプは点灯しない。
- (4) サーミスタの温度が高く抵抗が小さいのでインジケータ・ランプは点灯しない。

【No. 30】 オート・エアコンのブロワ遅動風量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) 吹き出し口がFACE(フェイス)モードで、コンプレッサをONにした直後、温風吹き出しによる顔面への不快感をなくすための風量制御である。
- (2) ブロワ・モータ起動後、約2秒間はLoで制御し、起動電流からパワー・トランジスタを保護させる制御である。
- (3) キー・スイッチON後、エアコン・スイッチONのブロワ自動制御時に、ブロワ・モータとコンプレッサを約8秒間OFFにし、その後、ブロワ・モータをLoで起動させる風量制御である。
- (4) 外気温度、設定温度、車室内温度などの条件によって、コントロール・ユニットが吹き出し温度に見合った風量を決定し、ブロワ・モータを無段階に変速させる風量制御である。

【No. 31】 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 2000min^{-1} 、エンジン軸トルク $100\text{N}\cdot\text{m}$ 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) 975N
- (2) 1950N
- (3) 2950N
- (4) 4680N

第3速の変速比	: 1.3
ファイナル・ギアの減速比	: 4.5
駆動輪の有効半径	: 0.3m

【No. 32】 ガソリンのオクタン価に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ガソリンの揮発性を示している。
- (2) 直留ガソリンと分解ガソリンの混合割合をいう。
- (3) ガソリンに含まれるイソオクタンの混合割合をいう。
- (4) ガソリン・エンジンの燃料のアンチノック性を示す数値である。

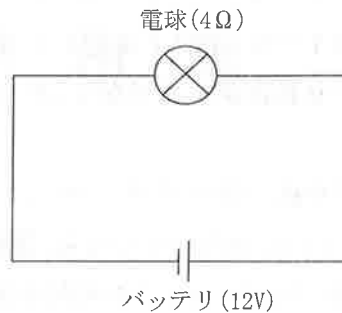
【No. 33】 自動車に働く空気抵抗に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自動車の前面投影面積及び速度(対気速度)の2乗に比例する。
- (2) 加速度及び自動車の前面投影面積の2乗に比例する。
- (3) 自動車の前面投影面積及び自動車の総重量(総荷重)に比例する。
- (4) 自動車の前面投影面積とエンジンの最大軸トルクによって決まる。

【No. 34】 図に示す電気回路において、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。ただし、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとする。

12V用の電球を12Vの電源に接続したときの抵抗が 4Ω である場合、この状態で45分間使用したときの電力量は()である。

- (1) 16.2Wh
- (2) 27Wh
- (3) 54Wh
- (4) 81Wh



【No. 35】 自動車の材料に用いられる鉄鋼に関する記述として、**不適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 普通铸铁は、破断面がねずみ色で、フライホイールやブレーキ・ドラムなどに使用されている。
- (2) 合金铸铁は、普通铸铁にクロム、モリブデン、ニッケルなどの金属を一種類又は数種類加えたもので、カムシャフトやシリンダ・ライナなどに使用されている。
- (3) 球状黒鉛铸铁は、普通铸铁に含まれる黒鉛を球状化するためにマグネシウムなどの金属を加えたもので、クランクシャフトなどに使用されている。
- (4) 炭素鋼は、硬鋼と軟鋼に大別され、硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。

【No. 36】 「道路運送車両法」に照らし、運行の用に供する場合に登録を必要とする自動車として、**不適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 大型特殊自動車
- (2) 普通自動車
- (3) 四輪の小型自動車
- (4) 軽自動車

【No. 37】 「道路運送車両法」に照らし、登録自動車について移転登録の申請が必要なときとして、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 使用者の住所に変更があったとき
- (2) 使用者に変更があったとき
- (3) 所有者に変更があったとき
- (4) 使用の本拠の位置に変更があったとき

【No. 38】 「自動車点検基準」に照らし、「自家用乗用自動車等の日常点検基準」に規定されている点検内容として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 原動機の冷却水の量が適当であること。
- (2) ブレーキのブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキのききが十分であること。
- (3) 走行装置のホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩みがないこと。
- (4) 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。

【No. 39】 「道路運送車両の保安基準」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**はどれか。

「輪荷重」とは、自動車の(イ)の車輪を通して路面に加わる鉛直荷重をいう。自動車の輪荷重は、(ロ)を超えてはならない。

- | | |
|--------|-----|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 1個 | 1t |
| (2) 1個 | 5t |
| (3) 2個 | 5t |
| (4) 2個 | 10t |

【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、近接排気騒音に関する次の基準の()内に入る数値として、**適切なもの**は次のうちどれか。

専ら乗用の用に供する乗車定員5人の小型自動車(平成25年10月製作のFF車)について、近接排気騒音を定められた方法により測定した場合の測定値は、()dB以下でなければならない。

- (1) 94
- (2) 96
- (3) 100
- (4) 103