

平成30年度JAMCA 全国統一模擬試験

〔二級ガソリン自動車〕

平成31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] 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) 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。
- (2) 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。
- (3) 熱損失は、ピストン、ピストン・リング、各ベアリングなどの摩擦損失と、ウォータ・ポンプ、オイル・ポンプ、オルタネータなどの補機駆動の損失からなっている。
- (4) 熱効率のうち理論熱効率とは、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。

[No. 2] 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。

第1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4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は(イ)である。その状態から更にクランクシャフトを回転方向に240°回転させたとき、圧縮行程途中にあるのは(ロ)である。

(イ) (ロ)

- (1) 120° 第2シリンダ
- (2) 120° 第4シリンダ
- (3) 240° 第2シリンダ
- (4) 240° 第4シリンダ

[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、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) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼時間を短縮することで最高燃焼ガス温度の上昇を促進させている。
- (3) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼行程における火炎伝播の速度を遅くしている。
- (4) スキッシュ・エリアの面積が小さくなるほど渦流の流速は高くなる。

〔No. 4〕 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) トリメタル(三層メタル)は、アルミニウムに10～20%のすずを加えた合金である。
- (2) クラッシュ・ハイトが小さすぎると、ベアリングにたわみが生じて局部的に荷重が掛かるので、ベアリングの早期疲労や破損の原因となる。
- (3) アルミニウム合金メタルで、すずの含有率の低いものは、熱膨張率が大きいためオイル・クリアランスを大きくとる必要がある。
- (4) コンロッド・ベアリングに要求される性質のうち埋没性とは、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。

〔No. 5〕 クランクシャフトにおけるトーショナル・ダンパ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。

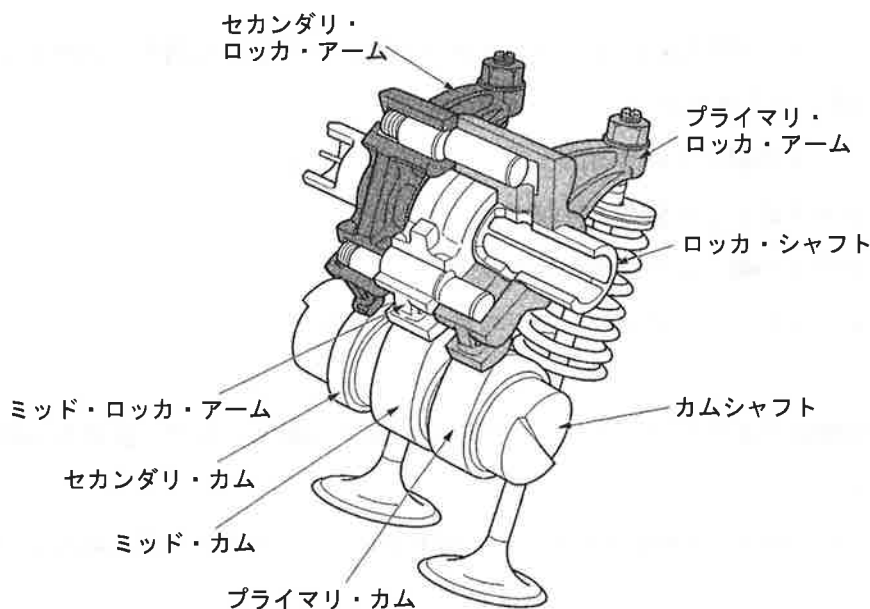
- (1) クランクシャフトの剛性を高める。
- (2) クランクシャフトのねじり振動を吸収する。
- (3) クランクシャフトの軸方向の振動を吸収する。
- (4) クランクシャフトのバランス・ウェイトの重さを軽減する。

〔No. 6〕 油圧制御の可変バルブ・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) 進角時には、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。
- (2) 遅角時には、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。
- (3) インテーク側のカムシャフト前部のカムシャフト・タイミング・スプロケット部には、バルブ・タイミング・コントローラが設けられている。
- (4) 可変バルブ・タイミング機構は、バルブの作動角を変えて、カムの位相は一定のままインテーク・バルブの開閉時期を変化させている。

〔No. 7〕 図に示す 2 本のインレット・バルブを三つのロッカ・アームで開閉し、エンジン回転速度の低・中・高速時に応じて 3 段階に制御する可変バルブ・リフト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) 中速回転時には、1 本のインレット・バルブの駆動を停止し、もう 1 本のインレット・バルブをリフト量「大」で駆動する。
- (2) 低速回転時には、1 本のインレット・バルブは、休止に近い状態になっている。
- (3) 中速回転時には、2 本のインレット・バルブを低速回転時と同じリフト量「小」で駆動する。
- (4) 高速回転時には、2 本のインレット・バルブをリフト量「大」で駆動する。



〔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) 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達すると、バルブが開く。
- (2) 水冷式オイル・クーラは、一般に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構造になっている。
- (3) エンジン・オイルは、一般に油温が 200°C を超えても潤滑性は維持される。
- (4) 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。

〔No. 9〕 エンジンの冷却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) 電動ファンは、ファン、ファン・モータ、ファン・リレー、水温センサなどで構成されている。
- (2) ECUは、走行状態とエアコン作動状態などからモータの回転速度を多段階に制御している。
- (3) 電動ウォーター・ポンプは、ポンプをモータで駆動するもので、ECUによりモータの回転速度を自由に制御することで冷却水の圧力を調整している。
- (4) 電動ウォーター・ポンプを使用する利点には、暖機時間の短縮と冷却損失の低減がある。

〔No. 10〕 吸排気装置の過給機に関する記述として、**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の2倍である。
- (4) ターボ・チャージャは、タービン・ハウジング、タービン・ホイール、コンプレッサ・ハウジング、コンプレッサ・ホイール及びドライブ・ギヤなどで構成されている。

〔No. 11〕 電子制御式燃料噴射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) 始動時噴射時間は、エンジンの冷却水温度によって決定する始動時基本噴射時間と、吸気温度補正及び電圧補正によって決定される。
- (2) Lジェトロニック方式の基本噴射時間は、エア・フロー・メータで検出した吸入空気量と、クランク角センサにより検出したエンジン回転速度によって決定される。
- (3) 暖機増量補正は、冷間時の運転性確保のため、エンジン冷却水温度に応じて噴射量を補正する。
- (4) 高抵抗型インジェクタは、ソレノイド・コイルに抵抗の大きい導線を使用し、電流を大きくして発熱を防止している。

〔No. 12〕 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) 点火時期が進み過ぎている。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 燃焼室にカーボンが堆積している。

〔No. 13〕 スタータ本体の点検に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) フィールド・コイルの点検では、メガーを用いてコネクティング・リードのターミナルとブラシ間が絶縁していることを確認する。
- (2) フィールド・コイルの点検では、サーキット・テストの抵抗測定レンジを用いてブラシとヨーク間が導通していることを確認する。
- (3) オーバランニング・クラッチの点検では、ピニオン・ギヤを駆動方向に回転させたときにロックし、逆方向に回転させたときにスムーズに回転することを確認する。
- (4) アーマチュアの点検では、メガーを用いてコンミュテータとアーマチュア・コア間、コンミュテータとアーマチュア・シャフト間の絶縁抵抗が規定値にあることを確認する。

〔No. 14〕 オルタネータのステータ・コイルの結線方法において、スター結線（Y結線）とデルタ結線（三角結線）を比較したときの記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) スター結線には中性点がある。
- (2) スター結線の方が最大出力電流の値が大きい。
- (3) スター結線の方がステータ・コイルの結線は簡単である。
- (4) スター結線の方が低速時の出力電流特性に優れている。

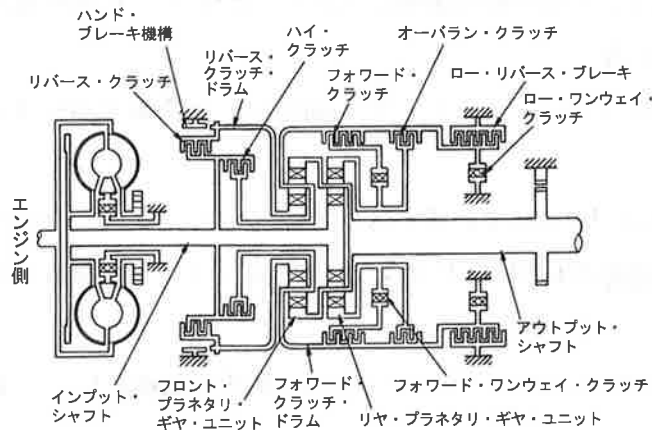
〔No. 15〕 スパーク・プラグに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) スパーク・プラグの中心電極を細くすると、消炎作用が小さくなり、火炎核が成長しやすくなるので、飛火性が向上すると共に着火性も向上する。
- (2) 低熱価型プラグは、中心電極の温度が上昇しやすく、高熱価型プラグに比べて低速回転でも自己清浄温度に達しやすい。
- (3) 混合気の空燃比が小さ過ぎる（濃い）場合は、着火ミスの発生はしないが、逆に大き過ぎる（薄い）場合は、燃焼が円滑に行われなため、着火ミスが発生する。
- (4) 低熱価型プラグは、高熱価型プラグと比較して、火炎にさらされる部分の表面積及びガス・ポケットの容積が大きい。

〔No. 16〕 前進 4 段のロックアップ機構付き電子制御式ATのストール・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) すべてのレンジでエンジンの規定回転速度より高い場合には、ステータのワンウェイ・クラッチの作動不良（滑り）が考えられる。
- (2) エンジンの回転速度が各レンジとも等しく、かつ、基準値内にあれば正常である。
- (3) 各レンジのエンジンの回転速度は等しいが、全体的に低い場合には、フォワード・クラッチの滑りが考えられる。
- (4) 特定のレンジのみがエンジンの規定回転速度より高い場合には、エンジン出力不足が考えられる。

〔No. 17〕 図に示す前進 4 段のロックアップ機構付き電子制御式AT（4 速時がオーバ・ドライブ状態）の各段におけるクラッチとブレーキの締結の仕方に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 1 速時は、リバース・クラッチ、ロー・リバース・ブレーキが締結される。
- (2) 2 速時は、ハイ・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。
- (3) 3 速時は、オーバラン・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。
- (4) 4 速時は、ハイ・クラッチ、バンド・ブレーキが締結される。

〔No. 18〕 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) Lレンジ時は、変速領域をプリー比 (変速比) の最 L o w 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。
- (2) 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。
- (3) プライマリ・プリーの油圧室に掛かる油圧が低くなると、プライマリ・プリーの溝幅は狭くなる。
- (4) Dレンジ時は、プリー比の最 L o w から最 H i g h までの変速領域で変速を行う。

〔No. 19〕 差動制限型ディファレンシャルに関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) トルク感応式は、ディファレンシャル・ケース内のサイド・ギヤとピニオンにヘリカル・ギヤを用いている。
- (2) 回転速度差感応式で左右輪の回転速度に差が生じた場合、低回転側から高回転側にビスカス・トルクが伝えられる。
- (3) トルク感応式のディファレンシャル・ケース内には、高粘度のシリコン・オイルが充てんされている。
- (4) 回転速度差感応式に用いられているビスカス・カップリングは、インナ・プレートとアウト・プレートの差動回転速度が小さいほど大きなビスカス・トルクが発生する。

〔No. 20〕 トラクション・コントロール・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) エンジンの出力制御をするときは、燃料噴射制御のみで行い、インジェクタ作動を一時的に停止させることで出力を低下させている。
- (2) 駆動輪がスリップしそうになると、駆動輪に掛かる駆動力を小さくしてスリップを回避する。
- (3) エンジンの出力制御のみで、駆動輪が適切な駆動力になるように制御する。
- (4) ぬれたアスファルト路面、雪路などの滑りやすい路面での制動時に車輪がスリップすることを防止する。

〔No. 21〕 タイヤの用語に関する記述として、**不適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 静荷重半径とは、タイヤを適用リム幅のホイールに装着して規定のエア圧を充てんし、静止した状態で平板に対して垂直に置き、規定の荷重を加えたときのタイヤの軸中心から接地面までの最短距離をいう。
- (2) タイヤに1 mmの縦たわみを与えるために必要な静的縦荷重を静的縦ばね定数という。
- (3) 静的縦ばね定数が小さいほど路面から受ける衝撃を吸収しやすく、乗り心地がよい。
- (4) 動荷重半径は、静荷重半径より小さい。

〔No. 22〕 電子制御式ABSに関する記述として、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 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40%前後に収めるように制動力を制御する装置である。
- (2) ECU(コントロール・ユニット)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、マスタ・シリンダに作動信号を出力する。
- (3) ECUは、センサの信号系統、アクチュエータの作動信号及びECU自体に異常が発生した場合には、ABSウォーニング・ランプを点灯させる。
- (4) ハイドロリック・ユニットは、ECUからの制御信号により各ブレーキの液圧(油圧)の制御とエンジンの出力制御を行っている。

〔No. 23〕 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、モータがステアリング・コラムに取り付けられ、ステアリング・シャフトに対して補助動力を与えている。
- (2) スリーブ式のトルク・センサは、検出コイルとインプット・シャフトの突起部間の磁力線密度の変化により、操舵力と操舵方向を検出している。
- (3) ホールIC式のトルク・センサを用いたものは、トーション・バーにねじれが生じると検出リングの相対位置が変化し、検出コイルに掛かる起電力が変化する。
- (4) ピニオン・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、ステアリング・ギヤのピニオンに対して補助動力を与えている。

〔No. 24〕 油圧式パワー・ステアリングのベーン型オイル・ポンプに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

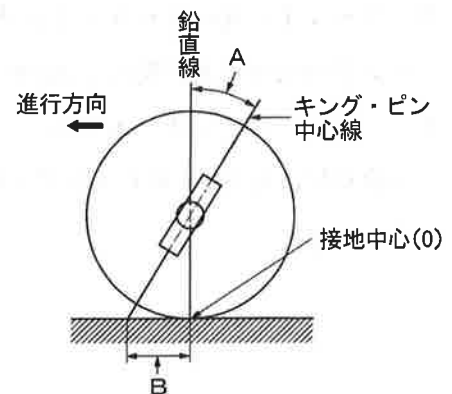
- (1) ハンドルの操舵抵抗が大きくなるとオイル・ポンプの吐出圧力(負荷)も増大する。
- (2) 吐出圧力により軸受に掛かる荷重が平均化されるので、平衡型オイル・ポンプとも呼ばれている。
- (3) 規定値以上の送油量及び送油圧力にならないように、フロー・コントロール・バルブ及びプレッシャ・リリーフ・バルブを備えている。
- (4) オイル・ポンプの吐出量が規定値以上になると、オイル・ポンプからのオイルはすべてコントロール・バルブへ送られる。

〔No. 25〕 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) ヨーイングとは、ボデー・フロントおよびリヤの縦揺れのことである。
- (2) 一般にロール・センタは、独立懸架式のサスペンションに比べて、車軸懸架式のサスペンションの方が低い。
- (3) 全浮動式の車軸懸架式リヤのアクスルは、アクスル・ハウジングだけでリヤ・ホイールに掛かる荷重を支持している。
- (4) 独立懸架式サスペンションは、左右のホイールを1本のアクスルでつなぎ、ホイールに掛かる荷重をアクスルで支持している。

〔No. 26〕 図に示すホイール・アライメント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。

フロント・ホイールを横方向から見たAを(イ)といい、Bの(ロ)は、直進復元力とホイールを不安定にする力を抑える作用がある。



(イ) (ロ)

- | | |
|---------------|----------------|
| (1) プラス・キャスト | マイナス・キャスト・トレール |
| (2) プラス・キャスト | プラス・キャスト・トレール |
| (3) マイナス・キャスト | マイナス・キャスト・トレール |
| (4) マイナス・キャスト | プラス・キャスト・トレール |

〔No. 27〕 ボデー及びフレー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) トラックのフレームは、トラックの全長にわたって貫通した左右 2 本のサイド・メンバが配列されている。
- (2) フレームのサイド・メンバを補強する場合、フレームの厚さ以上の補強材は使用しない。
- (3) モノコック・ボデーは、フレームを用いたボデーと比較してサスペンションなどからの振動や騒音が伝わりやすいので、防音や防振のための工夫が必要である。
- (4) モノコック・ボデーは、ボデー自体がフレームの役目を担っているため、フレームを用いたボデーと比較して質量を小さくすることができない。

〔No. 28〕 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) 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。
- (2) 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 -60℃付近である。
- (3) バッテリーの容量では、電解液温度 20℃を標準としている。
- (4) バッテリーの容量は、放電電流が大きいほど大きくなる。

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

- (1) フリーズ・フレーム・データを確認することで、ダイアグノーシス・コードを記憶した原因の究明が容易になる。
- (2) アクティブ・テストは、外部診断器から 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。
- (3) 外部診断器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になる。
- (4) 作業サポートは、整備作業の補助や ECU の学習値を初期化することなどができ、作業の効率化が図れる。

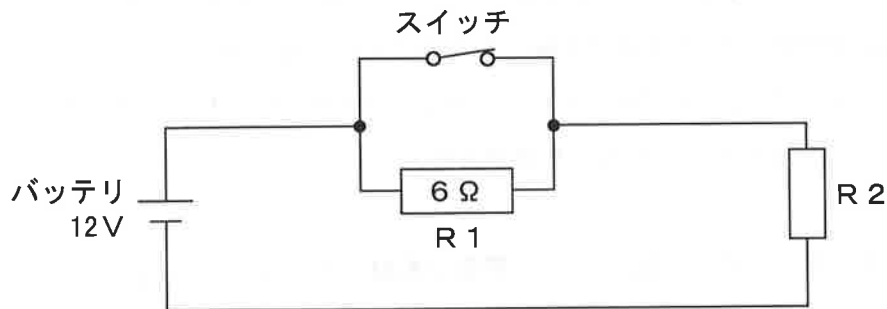
〔No. 30〕 エアコンに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) サブクール式コンデンサは、コンデンサ部から送り出された液状冷媒を、サブクール部でさらに冷却することで冷房性能の向上を図っている。
- (2) 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。
- (3) レシーバは、エバポレータ内における冷媒の気化状態に応じて噴射する冷媒の量を調整する。
- (4) コンプレッサは、室内の熱を奪って気体になった冷媒を吸入・圧縮し、液体になりやすい低温・低圧の冷媒にしている。

〔No. 31〕 図に示す電気回路と抵抗値において、スイッチの接点が閉じたとき、抵抗R2の電力が24 Wである場合、スイッチの接点を開いたときのR2の電力として、適切なものは次のうちどれか。

ただし、バッテリー、スイッチ及び配線の抵抗はないものとする。

- (1) 3 W
- (2) 6 W
- (3) 12 W
- (4) 24 W



〔No. 32〕 鋼の熱処理に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 高周波焼き入れとは、高周波電流で鋼の表面層から内部まで全体を加熱処理する焼き入れ操作をいう。
- (2) 焼き戻しとは、焼き入れした鋼をある温度まで加熱した後、急速に冷却する操作をいう。
- (3) 浸炭とは、鋼を浸炭剤の中で焼き入れ、焼き戻し操作を行う加熱処理をいう。
- (4) 窒化とは、鋼の表面層に炭素を染み込ませ軟化させる操作をいう。

〔No. 33〕 図に示す音量計(騒音計)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

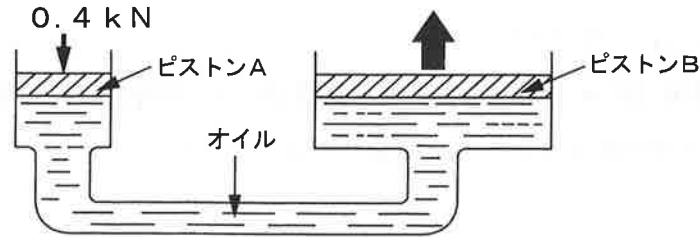
- (1) マイクロホンに入力された音は、表示画面に音圧レベルで表示され、単位は Hz (ヘルツ) である。
- (2) 測定はA特性で行う。
- (3) マイクロホンは、反射物や風、電磁場、振動、温度、及び湿度の高い場所などを避け、検査基準に定められた位置にセットする。
- (4) 測定値は暗騒音に影響されるため、あらかじめその場所の暗騒音を測定し、必要に応じて補正しなければならない。



音量計 (騒音計)

〔No. 34〕 図に示す油圧装置でピストン A の直径が 14 mm、ピストン B の直径が 42 mm の場合、ピストン A を 0.4 kN の力で押したとき、ピストン B にかかる力として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 1200 N
- (2) 2352 N
- (3) 2400 N
- (4) 3600 N



〔No. 35〕 自動車用燃料に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自動車用ガソリンは、揮発性に優れ、引火点が低く、オクタン価が高いことが要求される。
- (2) 自動車用ガソリンは、ガソリン基材の直留ガソリン、分解ガソリン及び改質ガソリンを混合したものである。
- (3) オクタン価は、ノッキングしにくい性質を表すもので、この数値が大きいものほどノッキングを起こしにくい。
- (4) LPG (液化石油ガス) は、ガソリンよりオクタン価が低いため、ノッキングを起こしやすい。

〔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、車幅が 1.7 m、最高速度が 100 km/h の小型四輪自動車の走行用前照灯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。

走行用前照灯の数は、()であること。

- (1) 2 個以下
- (2) 2 個
- (3) 2 個又は 4 個
- (4) 4 個以下

〔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、最高速度が 100 km/h の小型四輪自動車の番号灯の基準に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 番号灯の色は、橙色であること。
- (2) 番号灯は、灯器が損傷し、又はレンズ面が著しく汚損しているものでないこと。
- (3) 番号灯は、点滅しないものであること。
- (4) 番号灯は、夜間後方 20 m の距離から自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標の数字等の表示を確認できるものであること。

〔No. 38〕 「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、非常信号用具の基準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**は次のうちどれか。

非常信号用具は、(イ)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) 昼間 100 m 赤色
- (2) 昼間 200 m 橙色又は黄色
- (3) 夜間 100 m 橙色又は黄色
- (4) 夜間 200 m 赤色

〔No. 39〕 「道路運送車両法」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) ウインド・ウォッシャの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。
- (2) ブレーキ・ディスクに摩耗及び損傷がないこと。
- (3) 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。
- (4) タイヤの空気圧が適当であること。

〔No. 40〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ運行の用に供してはならない自動車として、**該当しないもの**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