

平成 25 年度第 1 回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第 87 回〔二級 2 輪自動車〕

平成 25 年 10 月 6 日

24 問題用紙

〔試験の注意事項〕

- 問題用紙は、開始の合図があるまで開いてはいけません。
- 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。
- 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。

〔答案用紙(マークシート)記入上の注意事項〕

- 「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。
- 「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、0 1 0 2 0 8)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。
- 「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。
- 「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、自動車整備専門学校、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て 2 年以内の者。
「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て 2 年以内の者。
「③ その他」は、前記①、②以外の者、または、実技試験免除期間(卒業又は修了後 2 年間)を過ぎた者。
- 解答欄の記入方法
 - 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。
 - 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。
 - 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)
 - 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。
 - 答案用紙を汚したり、曲げたり、折ったりしないで下さい。

〔不正行為等について〕

- 携帯電話、PHS 等の電子通信機器類は、試験会場に入る前に必ず電源を切って、カバン等に入れておいて下さい。試験時間中に試験会場内において、携帯電話、PHS 等の電子通信機器類を使用した場合は、その理由にかかわりなく、不正の行為があったものとみなすことがあります。
- 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。ただし、卓上計算機は、計算以外の機能をもつたものを使ってはいけません。
- 1., 2. で禁止されているような不正行為を行った者に対しては、試験監督者において、その者の試験を停止することができます。1., 2. の例に当てはまらない場合であっても、試験監督者において、登録試験に関して何らかの不正の行為があると認めたときは、同様の措置を執ることができます。
- 試験会場において試験を停止され又は何らかの不正の行為を行った者については、その試験を無効とすることがあります。
この場合においては、その者に対し、3 年以内の期間を定めて登録試験を受けさせないことがあります。
- 試験後において、登録試験に関して何らかの不正の行為があったことが明らかになった場合にも、4. と同様に、その試験を無効とし、3 年以内の期間を定めて登録試験を受けさせないことがあります。

[No. 1] ガソリン・エンジンの性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) 平均有効圧力には、理論平均有効圧力、図示平均有効圧力及び正味平均有効圧力の三つがある。
- (2) 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。
- (3) 平均有効圧力は、1サイクルの仕事を行程容積で除したもので、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。
- (4) 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が生じる。

[No. 2] 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・リングの上下面及び外周面に硬質クロムめっきを施したリングは、耐摩耗性及び熱伝導性に優れている。
- (2) コンプレッション・リングは、フラッタ現象を防止するためにリング幅を狭く(薄く)して面圧を増す傾向にある。
- (3) テーパ・フェース型はしゅう動面が円弧状になっており、初期なじみの際の異常摩耗が少なく、シリンダ壁面との油膜を一定に保つので、スカッフ現象を防止する働きがある。
- (4) フラッタ現象は、ピストン・リングの拡張力が小さいほど、ピストン・リング幅が厚いほど、また、ピストン速度が速いほど起こりやすい。

[No. 3] エンジンの諸損失のうち、機械損失に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 燃焼ガスの熱量が冷却水や冷却空気などによって失われる損失をいう。
- (2) 燃焼ガスの排出及び混合気を吸入するための動力損失をいう。
- (3) 冷却損失、排気損失、ふく射損失からなっている損失をいう。
- (4) 摩擦損失と補機駆動の損失からなっており、冷却水の温度、潤滑油の粘度のほかに回転速度の影響が大きい。

[No. 4] クランクシャフ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) 一般に一体式クランクシャフトでは、クランク・ジャーナル及びクランク・ピンの耐摩耗性向上させるために、ラッピング処理(研磨)を施した後、熱処理(窒化処理)を行っている。
- (2) 材料には、一般に炭素鋼、特殊鋼あるいは、特殊鋳鉄が用いられている。
- (3) クランクシャフトに働く力として、燃焼ガス圧力による軸トルクのほかに、往復運動部分の慣性力及び回転運動部分の遠心力などがあるが、これらは騒音・振動のもとになっている。
- (4) クランクシャフトは、大きな荷重を受けながら高速で回転するため、強度、剛性及び耐摩耗性が大きく、静的、動的バランスがとれ、円滑に回転することが必要である。

[No. 5] エンジンから発生するノッキングを防止するための対策として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 点火装置を改良し、点火時期が進み過ぎないようにする。
- (2) プラグの位置を燃焼室の中心付近にすることで、火炎伝播距離の短縮を図る。
- (3) 冷却装置の改良により、冷却水温度の上昇を防止する。
- (4) 燃焼室形状を工夫し、混合気に渦流を与える、火炎伝播速度を低く(遅く)する。

[No. 6] コンロッドに用いられているプレーン・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。

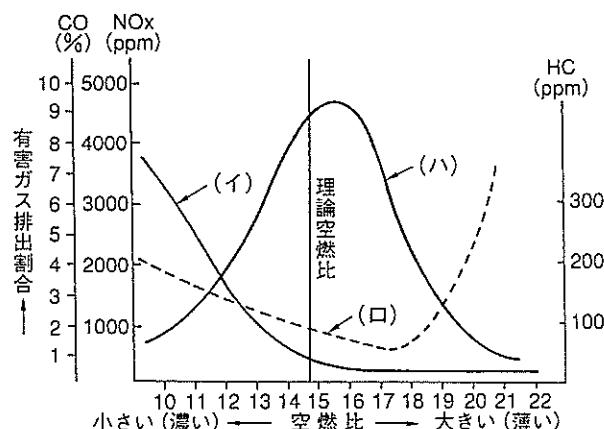
- (1) クラッシュ・ハイトが小さ過ぎると、ベアリングにたわみが生じて局部的に荷重が掛かるので、ベアリングの早期疲労や破損の原因となる。
- (2) トリメタル(三層メタル)は、アルミニウムに20~30%の鉛を加えた合金(ケルメット・メタル)を鋼製裏金に焼結し、その上に鉛とすずの合金又は鉛とインジウムの合金をめっきしたものである。
- (3) 一般にベアリングの肉厚は、中央部よりも端部の合わせ面部の方が薄い。
- (4) 張りは、ベアリングを組み付ける際、圧縮されるにつれてベアリングが内側に曲がり込むのを防ぎ、シャフトに対して密着をよくするために必要である。

[No. 7] 点火順序が1—3—4—2の4サイクル直列4シリンダ・エンジンにおいて、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360°回転させたとき、燃焼行程の下死点になるシリンダとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 第1シリンダ
- (2) 第2シリンダ
- (3) 第3シリンダ
- (4) 第4シリンダ

[No. 8] 図に示す空燃比と排気ガス中の有害ガス排出割合の関係として、下の(イ)~(ハ)の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

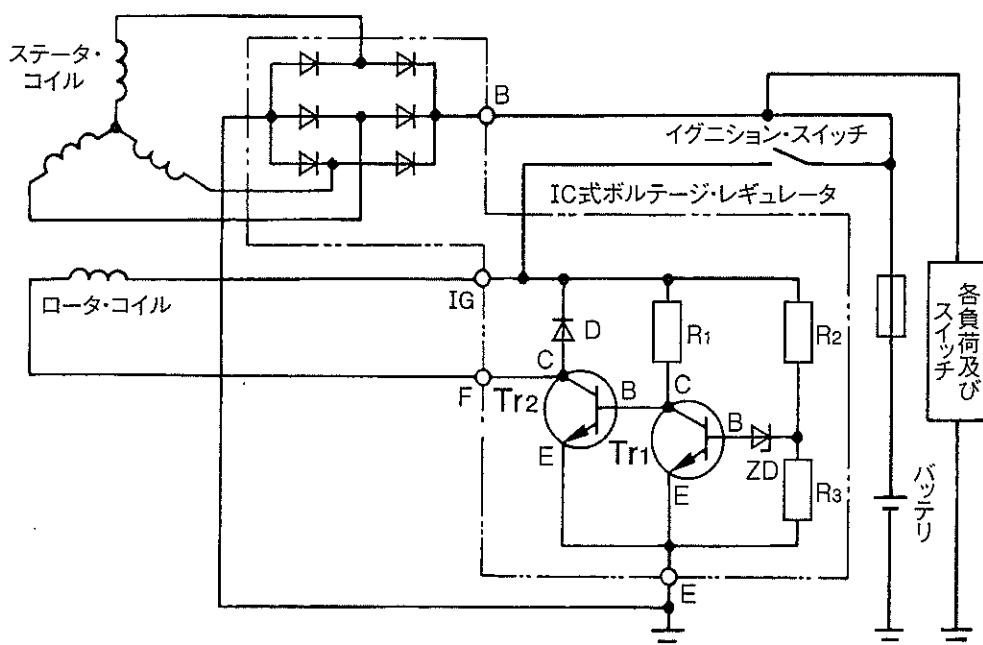
- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|--------|-----|-----|
| (1) CO | HC | NOx |
| (2) CO | NOx | HC |
| (3) HC | NOx | CO |
| (4) HC | CO | NOx |



[No. 9] 鉛バッテリのうち、制御弁式バッテリ(密閉式)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) セパレータは、正極板と負極板の間に挿入され、両極板の短絡を防止するためのものである。
- (2) 不純な電解液を使用すると自己放電が多くなったり、極板の腐食が促進されやすくなる。
- (3) 正極板は暗褐色の海綿状鉛(Pb)、負極板は灰色の二酸化鉛(PbO_2)を活物質としている。
- (4) 電槽の底部にあるぐら(受け台)は、極板の活物質が脱落し、底部に沈殿物としてある程度蓄積しても両極板が短絡しないように設けたものである。

[No. 10] 図に示すオルタネータの出力制御に用いられる IC 式ボルテージ・レギュレータの作動に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (1) エンジンが停止状態でイグニション・スイッチを ON にすると、ツエナ・ダイオード(ZD)に加わる電圧はツエナ電圧に達していないので、Tr₁は OFF の状態になっている。
- (2) エンジンが停止状態でイグニション・スイッチを ON にすると、Tr₂が ON するので、ロータ・コイルに電流が流れロータが磁化される。
- (3) エンジンが回転しているときに、ツエナ・ダイオード(ZD)の電圧が規定値以下になると、ツエナ・ダイオード(ZD)を流れる電流が断たれるので、Tr₁が OFF になり、Tr₂が ON することでロータ・コイルに電流が流れ始め、B 端子電圧は上昇する。
- (4) エンジンが回転するとロータの回転と共にステータ・コイルに電圧が発生し、B 端子電圧が規定値に達するとツエナ・ダイオード(ZD)に加わる電圧がツエナ電圧以上となり、Tr₁は OFF 状態となる。

[No. 11] 排気装置及び排気ガス浄化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) 排気音は、マフラーの中で隔壁と連結パイプを通過するごとに膨張と収縮を繰り返し消音される。
- (2) 触媒コンバータのうち酸化触媒は、酸化作用と還元作用によって CO, HC, NOx を CO₂, H₂O, N₂ に変えて浄化している。
- (3) 排気ガスに含まれる有害物質を人体に直接影響がない成分に変換する割合を転化率といい、転化率は触媒体本体の温度により変化する。
- (4) 二次空気供給装置は、エア・クリーナからの空気をエキゾースト・ポートに送り込み、未燃焼ガスを燃焼させて CO, HC を再燃焼させることを目的とした装置である。

[No. 12] 水冷式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) ラジエータは、一般に熱伝導のよい薄い黄銅板又はアルミニウム合金で作られており、一部に樹脂も用いられている。
- (2) 電動ファンに用いられているサーモスイッチは、冷却水温が上昇すると、スイッチ内のワックス又はバイメタルが熱を受けて接点が閉じ、電動ファンを作動させている。
- (3) エンジン内部の冷却水温度が上昇し、規定値になると、サーモスタットの水路が閉じる。
- (4) 冷却水は、ウォータ・ポンプによってシリンダ・ブロック及びシリンダ・ヘッドのウォータ・ジャケット内を循環している。

[No. 13] 電子制御装置に用いられるセンサに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) バキューム・センサは、エキゾースト・マニホールド内の圧力を検出するもので、センサ内部の圧力センサ素子によって圧力を電圧に変換し、コントロール・ユニットに送っている。
- (2) クランク角センサの信号によりコントロール・ユニットは、点火時期及び燃料噴射タイミングの制御を行うと共にエンジン回転速度を検出している。
- (3) 水温センサに用いられるサーミスターは、冷却水の温度が低いと抵抗値が大きく、逆に冷却水の温度が高いと抵抗値は小さくなる特性をもっている。
- (4) O₂センサに用いられるジルコニア素子は、内外面の酸素濃度差が発生すると起電力を発生する特性がある。

[No. 14] スタータの出力を表す式として、適切なものは次のうちどれか。ただし、単位等は下表を用いること。

- (1) $P = 2\pi T \times N$
- (2) $P = 2\pi/T \times N$
- (3) $P = 2\pi T/N$
- (4) $P = T \times N / 2\pi$

P : 出力 W
T : トルク N·m
N : スタータの回転速度 s ⁻¹

[No. 15] ICイグナイタの通電時間制御機能について、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。

エンジン回転速度が高くなると、一次電流が少なくなるので、通電時間制御機能により、一次電流の通電開始時期を(イ)し、通電時間を(ロ)することで一次電流を定常電流に近付けている。

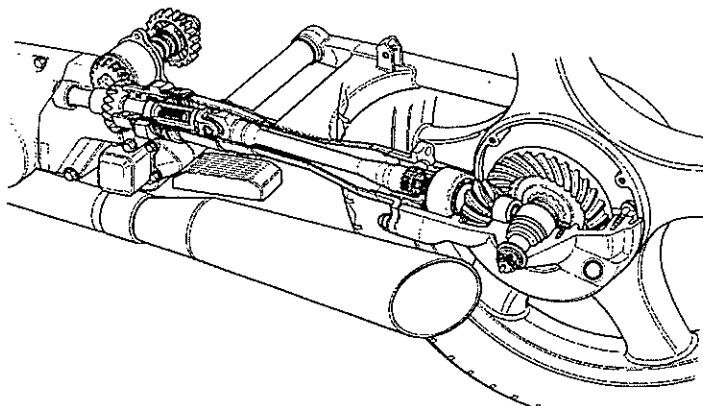
(イ) (ロ)

- (1) 遅く 短く
- (2) 遅く 長く
- (3) 早く 短く
- (4) 早く 長く

[No. 16] 二輪自動車の走行抵抗及び加速力に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) バイアス・タイヤは、ラジアル・タイヤに比べてトレッド面の剛性が高く、また、タイヤ内部の変形による摩擦が小さいため、転がり抵抗係数は小さい。
- (2) 空気抵抗は、二輪自動車の前面投影面積に比例し、速度(対気速度)の2乗に比例する。
- (3) 走行速度を増すための加速力は、自動車総重量から加速度を除して求める。
- (4) 空気抵抗のうち抗力は、車両に対して上向き垂直方向に働く力をいい、車両の上下面の空気の流れにより圧力差が生じ、車両を持ち上げるように作用する力として働く。

[No. 17] 図に示すシャフト駆動の駆動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) 変速時の急激なトルク変動や後輪からのショックを低減するために、ドライブ・ベベル・ギヤ部にダンパーを設けている。
- (2) ドリブン・ベベル・ギヤには、スパイラル・ベベル・ギヤが用いられ、トランスミッションからの動力をプロペラ・シャフトに伝えている。
- (3) リヤ・ホイールの上下運動によるシャフトの角度変化に対しては、カップリングが用いられている。
- (4) プロペラ・シャフト後端にはスプリングがあり、シャフトを常時前方に押して軸方向のがたを防いでいる。

[No. 18] ドッグ式トランスミッションの不具合に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ギヤのバックラッシュの過大はギヤ抜けの原因となる。
- (2) オイルが不足している場合は、異音が出る原因となる。
- (3) ギヤのドッグ部に摩耗がある場合は、ギヤ抜けの原因となる。
- (4) リンク機構連結部に摩耗がある場合は、ギヤが入りにくい原因となる。

[No. 19] シャフト駆動のギヤのバックラッシュ及びスライイン部のがたの点検を次の文章のとおり実施したとき、回転方向に大きながたがあつた場合の原因として、不適切なものはどれか。

エンジンを止め、センタ・スタンドを立ててリヤ・ホイールを浮かせた状態で、トランスミッションを1速(ロー)に入れた後、リヤ・ホイールを手で回転方向に軽く動かし、がたがないか点検する。

- (1) ダンパ機構の損傷
- (2) ユニバーサル・ジョイントの摩耗及び損傷
- (3) ドライブ・ベル・ギヤとドリブン・ベル・ギヤのバックラッシュの過大
- (4) ユニバーサル・ジョイント、プロペラ・シャフト、カップリングなどのスライイン部の固着

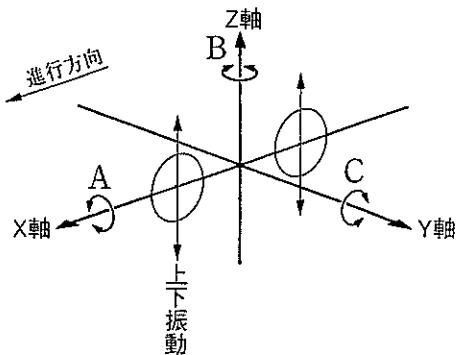
[No. 20] 乾式シュー式自動遠心クラッチに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自動遠心クラッチに要求される性能の一つとして、発生熱量に対して、吸収及び発散能力が十分で、温度が過度に上昇しないことがある。
- (2) 自動遠心クラッチは、エンジン回転速度が上がるとそれに連れてライニングの圧着力が高くなり、伝達トルク容量も増加する。
- (3) 一般にクラッチ・シューに接着されているライニングの摩擦係数は、0.3~0.4程度である。
- (4) クラッチ・イン回転速度とは、エンジン回転速度を徐々に上げたとき、ライニングがクラッチハウジングに接触して、トルクを伝え始めるときのクラッチ・ハウジングの回転速度をいう。

[No. 21] 乾燥した舗装路面で、制動時におけるタイヤと路面間の摩擦係数の値が最大となるときのタイヤのスリップ率として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 5 % 前後
- (2) 10 % 前後
- (3) 20 % 前後
- (4) 40 % 前後

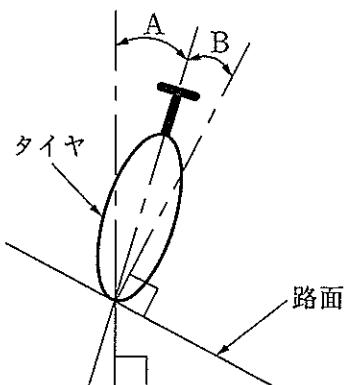
(No. 22) 図に示す車両の揺動に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 図の A はローリング、C はピッキングである。
- (2) 図の A はヨーイング、B はピッキングである。
- (3) 図の A はヨーイング、C はローリングである。
- (4) 図の A はローリング、B はピッキングである。

(No. 23) 図に示す旋回性能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。

図のように車両を傾けたときの車両と鉛直線とのなす角度 A を(イ)といい、路面に垂直な線とタイヤとの角度 B を(ロ)という。



斜面で車体を傾けたとき、後ろから見たもの

- | (イ) | (ロ) |
|---------------|-----------|
| (1) キャンバ・アングル | スリップ・アングル |
| (2) バンク・アングル | キャンバ・アングル |
| (3) キャンバ・アングル | バンク・アングル |
| (4) バンク・アングル | スリップ・アングル |

(No. 24) 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) 中型や大型二輪自動車に用いられているアジャスタブル・ショック・アブソーバには、圧縮側のみ減衰力を調整できるものと、伸び側のみ減衰力を調整できるものがある。
- (2) リンク式リヤ・サスペンションの特徴の一つに、リヤ・ショック・アブソーバを車両の重心近くに配置できるので、慣性モーメントが小さくなり、乗り心地や操縦安定性に優れていることが挙げられる。
- (3) 単動型のショック・アブソーバの減衰力は、伸び側及び圧縮側の両方で発生する。
- (4) フロント・フォークのばね特性には、ストローク量が大きくなるに連れてばね定数が小さくなる特性が要求される。

(No. 25) ブレーキ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) ディスク式油圧ブレーキに用いられている浮動式ディスクは、制動時に熱変形が生じたとき、円周方向にゆがみが逃げるようディスクとブラケットを分離した構造になっている。
- (2) ドラム式ブレーキは、ディスク式油圧ブレーキに比べて放熱性がよいのでフェードは少ない。
- (3) 降坂時の連続制動などの際に、ブレーキのパッド又はブレーキ・ライニングが過熱して一時的に材質が変化し、摩擦係数の低下によりブレーキの効きが悪くなる現象をベーパ・ロックという。
- (4) 異径ピストン式の固定型キャリパ4ピストン式では、トレーリング側のピストン径よりもリーディング側のピストン径を大きくすることで、ブレーキのパッドの温度差を少なくしている。

(No. 26) 一般に、オフロード車や質量の大きい大型のオンロード車のハンドル回転軸部の軸受けに使用され、高荷重に耐えられるペアリングとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) シリンドリカル・ローラ・ペアリング
- (2) プレーン・ペアリング
- (3) ニードル・ローラ・ペアリング
- (4) テーパ・ローラ・ペアリング

(No. 27) 灯火及び計器類に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 置き針式レシーバ・ユニットを用いたフューエル・ゲージにおいて、燃料給油後にイグニション・スイッチをONにした場合、ゲージの指示値が安定するには少しの時間を必要とする。
- (2) インジケータ・ランプを用いたオイル・プレッシャ・ゲージのセンダ・ユニットには、ダイヤフラム式スイッチが使用されている。
- (3) 交差コイル式スピードメータは、車速に応じて交差コイルに流す電流を制御し、それによってできる合成磁界の方向に指針(マグネット)を作動させている。
- (4) ウォータ・テンパレチャ・ゲージは、測定値を検出するレシーバ・ユニットと結果を表示するセンダ・ユニットが組み合わされている。

[No. 28] タイヤの特性に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

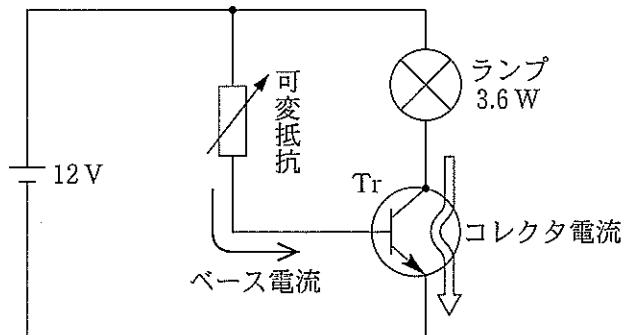
- (1) 静荷重半径とは、タイヤを適用リムに装着し、規定の空気圧で充てんし、静止した状態で平板に對し垂直に置き、規定の荷重をえたときのタイヤの軸中心から接地面までの最短距離をいう。
- (2) 一般に、剛性、寸法、質量などすべてを含んだ広義の均一性(バランス性)をユニフォミティといふ。
- (3) 二輪自動車のスピードメータは、静荷重半径とタイヤの回転速度を基準にして、速度と走行距離を表示している。
- (4) 動荷重半径とは、適用リムを用いてタイヤを車両に装着し、規定の空気圧及び荷重を掛け、一定速度で走行させたときのタイヤの1回転当たりの走行距離を 2π で除した値をいう。

[No. 29] 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) 後輪は、スイング・アーム、アクスル・シャフトによりフレームに固定されている。
- (2) 剛性(横剛性)の高いフレームを用いて車体を旋回させようすると、後輪に発生したジャイロ・モーメントにより、フレームは一度たわんだ後に旋回し始める。
- (3) アルミニウム合金製のフレームは、箱型断面をもつ角管やアルミニウム合金板を溶接で張り合わせたボックス形状(中空構造)により、軽量化と高剛性を両立させている。
- (4) 直進走行している二輪自動車の運転者が旋回を始めたために車両を傾けると、回転している前後の車輪には、ジャイロ・モーメントが発生する。

[No. 30] 図に示すトランジスタの電流増幅回路において、電流増幅率が50のとき、定格電圧12Vのランプを定格点灯させるために必要なベース電流の最小値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、バッテリ及び配線等の抵抗はないものとする。

- (1) 0.3 mA
- (2) 6 mA
- (3) 15 mA
- (4) 300 mA



[No. 31] エンジン・オイルの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、気泡のためオイル・ポンプの機能が低下し、オイルが潤滑部に行き渡らなくなることがないように、気泡の発生を防止するものである。
- (2) 腐食防止剤は、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。
- (3) 流動点降下剤は、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)分が結晶化するのを促進させる添加剤である。
- (4) 油性向上剤は、粘度指数を増大させるために用いられる添加剤である。

[No. 32] 燃焼又は燃料の発火点及び引火点に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 発火点とは、燃料の温度を上げていき、炎を近づけたときに燃え始める最低温度をいう。
- (2) 発火点の高い燃料ほど自然発火しやすい。
- (3) 石油が燃えるときに炎を出すのは、石油の蒸発ガスが燃えるためで、これを蒸発燃焼という。
- (4) 引火点とは、燃料の温度を上げていき、炎を近づけなくとも自ら発火する最低温度をいう。

[No. 33] 重量 300 N の物体を、1 秒間に 60 m 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) 5 kW
- (2) 9 kW
- (3) 18 kW
- (4) 36 kW

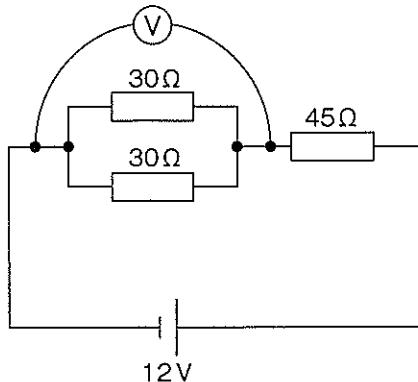
[No. 34] アルミニウムに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 比重は鉄の半分である。
- (2) 鉄に比べ、線膨張係数は約 2 倍である。
- (3) 銅に比べ、電気の伝導率は高い。
- (4) 鉄に比べ、比重と熱の伝導率は大きい。

[No. 35] 図に示す電気回路において、電圧計 V が示す値として、適切なものは次のうちどれか。

ただし、バッテリ及び配線等の抵抗はないものとする。

- (1) 3 V
- (2) 4.8 V
- (3) 6 V
- (4) 9 V



[No. 36] 「道路運送車両法」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。

「道路運送車両」とは、()をいう。

- (1) 自動車及び軽車両
- (2) 自動車、原動機付自転車及び軽車両
- (3) 普通自動車、小型自動車、軽自動車及び大型特殊自動車
- (4) 普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車

[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小型二輪自動車の分解整備をしたときに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) 整備主任者の氏名
- (2) 分解整備の概要
- (3) 分解整備時の総走行距離
- (4) 分解整備を開始した年月日

[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、最高速度が 100 km/h の二輪自動車の前照灯等の基準に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 走行用前照灯は、そのすべてを照射したときには、夜間にその前方 40 m の距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有すること。
- (2) すれ違い用前照灯の数は、2 個又は 4 個であること。
- (3) 走行用前照灯の灯光の色は、白色又は黄色であること。
- (4) すれ違い用前照灯は、その照明部の中心が地上 1.2 m 以下となるように取り付けられていること。

[No. 39] 「道路運送車両法」に照らし、運行の用に供する場合、自動車登録ファイルに登録を必要とする自動車として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 軽自動車
- (2) 二輪の小型自動車
- (3) 四輪の小型自動車
- (4) 小型特殊自動車

[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、最高速度が 100 km/h の二輪自動車の方向指示器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) 方向指示器は、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。
- (2) 方向指示器の照明部の中心は、地上 2.5 m 以下となるように取り付けられること。
- (3) 方向指示器の灯光の色は、橙色であること。
- (4) 方向指示器は、毎分 60 回以上 120 回以下の一定の周期で点滅すること。