

22 問 題 用 紙

【試験の注意事項】

1. 問題用紙は、開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 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。
3. 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】

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。
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。

【不正行為等について】

1. 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、その理由にかかわらず、不正の行為があったものとみなすことがあります。
2. 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ったものを使ってはいけません。
3. 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あります。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るときは、同様の措置を執ることがあります。
4. 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。
5. 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〕 ジーゼル・エンジンの性能の用語に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 体積効率、一般に 0.9 程度である。
- (2) 空気過剰率とは、「噴射された燃料を完全燃焼させる理論空気質量」を「実際に吸入した空気の質量」で除して求められる割合をいう。
- (3) ネット軸出力とは、エンジンの運転に必要な付属装置だけを装着して、エンジン試験台で測定した軸出力をいう。
- (4) 熱損失は、冷却水へ失われる冷却損失と排気ガスにもち去られる排気損失の二つだけである。

〔No. 2〕 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) タイマの作動不良は、ジーゼル・ノックが発生する原因の一つとして考えられる。
- (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。
- (4) ジーゼル・ノックは、使用している燃料のセタン価には影響されない。

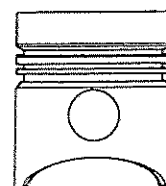
〔No. 3〕 ジーゼル・エンジンの排気ガスに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ジーゼル・エンジンは、空気過剰率が大きく、空気を十分に供給して完全燃焼が行われるため、CO(一酸化炭素)の発生は極めて少ない。
- (2) 黒煙は、燃料の噴射量を多く必要とする急加速時、あるいは、高負荷時には、部分的に気化不十分となった燃料粒が高温の燃焼火炎にさらされ、燃料中の炭素が分離して、排出されたものである。
- (3) 排気ガス中に黒煙が多くなる原因の一つとしては、エア・クリーナの詰まりによる吸入空気の不足に起因する不完全燃焼がある。
- (4) 排気管から排出される NOx(窒素酸化物)は、燃料が不完全燃焼して、燃え残りの生ガスがそのまま排出されたものである。

〔No. 4〕 ピスト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。

オフセット・ピストンは、ピストンを横方向から見たとき、ピストン・ピンの位置をピストン中心に対して、(イ)へわずかにオフセットしたもので、ピストンの(ロ)防止の効果がある。

- | | |
|----------|-------|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 右又は左 | しゅう動音 |
| (2) 右又は左 | スラップ音 |
| (3) 上又は下 | スラップ音 |
| (4) 上又は下 | しゅう動音 |



〔No. 5〕 直列4気筒4サイクル・エンジンの振動低減に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) トーショナル・ダンパは、クランクシャフトのねじり振動を減衰する。
- (2) バランス・シャフトは、クランクシャフトの1/2の回転速度で回転している。
- (3) バランス・シャフトは、ピストンやコンロッドの二次慣性力を打ち消している。
- (4) クランクシャフトに設けられているバランス・ウェイトは、ピストンやコンロッドの一次慣性力を低減している。

〔No. 6〕 次の表に示す諸元の4サイクル・エンジンについて、インレット・バルブとエキゾースト・バルブの両方が閉じている間にクランクシャフトが回転する角度として、適切なものは次のうちどれか。

表中の数値はクランクシャフトの角度を示す。

- (1) 236°
- (2) 250°
- (3) 265°
- (4) 281°

インレット・バルブ	開	上死点前 14°
	閉	下死点後 42°
エキゾースト・バルブ	開	下死点前 53°
	閉	上死点後 17°

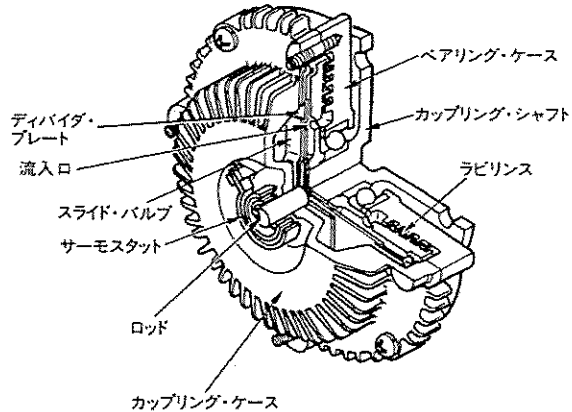
〔No. 7〕 エンジン・オイル及び潤滑装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) オイル・クーラを分解した場合は、取り外したパッキン及びOリングは再使用してオイル・クーラを組み立てる。
- (2) 油圧調整機構のリリーフ・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。
- (3) オイル・クーラ部のバイパス・バルブは、クーラ・エレメントが詰まったときや、オイルの温度が低いときなどで流動抵抗が異常に大きくなった場合に開く。
- (4) エンジン・オイルは、そのオイル自体の温度が80℃以上になると急激に潤滑性が失われるので、オイル・クーラを装着してオイルの冷却を行っている。

[No. 8] 図に示す粘性式ファン・クラッチの作動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。

ラジエータ通過後の空気が規定の温度まで上がると、サーモスタットと一体のスライド・バルブが流入口を(イ)、粘性油が駆動室に入り、遠心力によりラビリンスを満たし、その粘性によってカップリング・シャフトからの回転トルクがベアリング・ケースに伝えられ、ファンの回転速度は(ロ)なる。

- | (イ) | (ロ) |
|--------|-----|
| (1) 閉じ | 低く |
| (2) 閉じ | 高く |
| (3) 開き | 高く |
| (4) 開き | 低く |



[No. 9] 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) 噴射量の増減は、電磁スピル・バルブの開閉時間を制御することで行われる。
- (2) 基本噴射量は、ブースト圧センサ及び車速センサ信号で決定される。
- (3) 噴射量の増減は、噴射始めの時期を制御することで行われる。
- (4) 噴射時期制御の水溫補正では、水溫が高く、エンジン回転速度が高いときほど噴射時期を進角側へ補正している。

[No. 10] 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(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。

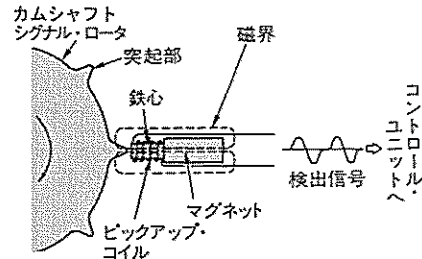
エンジンの出力は燃料の比重で変化するため、燃料の温度が高いときは比重が(イ)分、噴射量(体積)を(ロ)必要があり、このような補正を行うために、燃温センサから燃料の温度の情報をコントロール・ユニットに入力している。

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

[No. 11] 電子制御式列型インジェクション・ポンプのインジェクション・ポンプ・タイミング・ギヤ・ケースに設けられた図に示すクランク角センサについて、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。

8個の突起を等間隔に設けたシグナル・ロータが1回転する間にピックアップ・コイルには(イ)のパルスが発生し、これにより(ロ)ごとのクランク角度を検出することができる。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 4個 | 45° |
| (2) | 4個 | 90° |
| (3) | 8個 | 45° |
| (4) | 8個 | 90° |



[No. 12] 電子制御式分配型インジェクション・ポンプシステム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) 回転速度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：1,000 min⁻¹)にし、エンジンの出力を制限する。
- (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、ブースト圧を一定値に制御して、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(例：50℃)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：1,000 min⁻¹)にして、エンジンを運転する。

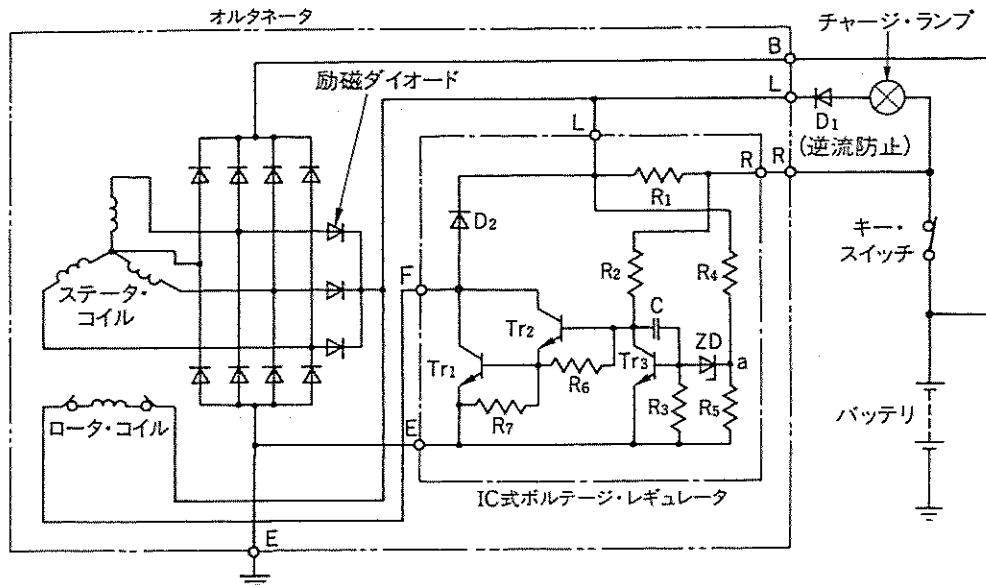
[No. 13] 直巻式スタータに関する次の文章の(イ)~(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

スタータが回転し始め、エンジンの回転抵抗が減少し、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起電力が(イ)のでアーマチュア・コイルに流れる電流は(ロ)する。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 減る | 増加 |
| (2) | 増える | 減少 |
| (3) | 減る | 減少 |
| (4) | 増える | 増加 |

[No. 14] 図に示す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。

エンジン停止時でキー・スイッチがONのとき、トランジスタ Tr_2 にベース電流が流れ Tr_2 が(イ)になると Tr_1 も(イ)となる。これによりチャージ・ランプ及び抵抗 R_1 からの電流は(ロ)を通り(ハ)から Tr_1 を通る回路が形成されチャージ・ランプが点灯する。



- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|---------|----------|------|
| (1) ON | ステータ・コイル | F 端子 |
| (2) OFF | ステータ・コイル | L 端子 |
| (3) ON | ロータ・コイル | F 端子 |
| (4) OFF | ロータ・コイル | L 端子 |

[No. 15] ジーゼル・エンジンの予熱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) セラミックス型グロー・プラグは、発熱部にセラミックスを用いているため、発熱部は始動後も高温を維持する。
- (2) 電熱式インテーク・エア・ヒータの点検は、吸入空気温度に応じて、エア・ヒータが機能することを確認する。
- (3) 一般にエア・ヒータは、渦流室式エンジンに使用され、グロー・プラグは直接噴射式エンジンに使用される。
- (4) 自己温度制御型グロー・プラグは、外側を保護金属管で覆い、その内側にコントロール・コイルを用いた構造である。

〔No. 16〕 CVT(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、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 可動シーブは、プーリの溝幅を変える働きをしている。
- (2) スチール・ベルトは、多数のエレメントと単層のスチール・バンド1本で構成されている。
- (3) プライマリ・プーリに掛かる作動油圧が低くなると、プライマリ・プーリの溝幅は狭くなる。
- (4) スチール・ベルトのエレメントは、引っ張り作用で動力を伝達している。

〔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、速度比がゼロのとき最大である。
- (2) カップリング・レンジにおけるトルク比は、2.0~2.5である。
- (3) 速度比は、タービン軸の回転速度とポンプ軸の回転速度を乗じて求めることができる。
- (4) 速度比がゼロのときの伝達効率は100%である。

〔No. 18〕 電子制御式エア・サスペンション(エア・スプリング制御式)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エア・サスペンション ECU(コントロール・ユニット)は、車高保持機能、車高調整機能、故障診断機能等を備えている。
- (2) ハイト・センサは、フレームとアクスルの相対位置をレバーの角度として検知し、その信号をコントロール・ユニットに送る。
- (3) マグネティック・バルブは、コントロール・ユニットからの信号により、エア・スプリングのエアを供給又は排気して、エア・スプリングの高さをコントロールしている。
- (4) プロテクション・バルブは、エア・サスペンション・システムにエア漏れが発生したとき、漏れている同じ系統のエア・サスペンション・システムのエア圧が失われないようにするためのバルブである。

〔No. 19〕 インテグラル型パワー・ステアリング(ロータリ・バルブ式)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 操舵時はトーション・バーのねじれ角に応じてスリーブが回転し、油路を切り替える。
- (2) 操舵時に油圧が発生していないときは、トーション・バーがねじれスタブ・シャフトのストッパが直接ウォーム・シャフトを回転させる。
- (3) かじ取り感覚(手応え)は、パワー・シリンダにかかる油圧を利用することで得ている。
- (4) 直進時は、スプール・バルブ(ロータ)とスリーブの位置関係が中立にあり、パワー・シリンダへの油路は閉じている。

〔No. 20〕 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。

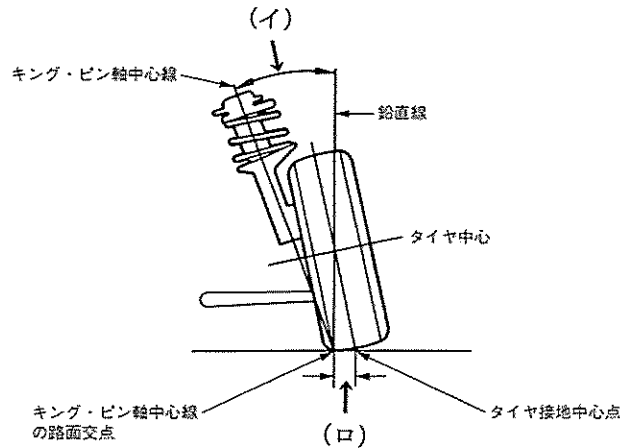
- (1) タイヤの転がり抵抗のうち、最も小さいものは、タイヤが回転するときに起きるタイヤの変形による抵抗である。
- (2) タイヤの動荷重半径は、静荷重半径より幾分大きい。
- (3) タイヤに荷重が加わって発生する「たわみ」には、縦たわみ、幅たわみ、横たわみの3種類がある。
- (4) タイヤ自身に寸法的な狂いがなくても、タイヤとリムの組み付け不良などにより振れが生じることがある。

〔No. 21〕 大型トラック・バスの新・ISO方式ホイ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) 左輪のねじ方向は右ねじである。
- (2) 座金(ワッシャ)のディスク・ホイール当たり面、及びディスク・ホイール側のワッシャ当たり面に油類を塗布して、ホイールを取り付ける。
- (3) ディスク・ホイールの食いつきや固着を防止するため、ホイール・ハブのはめ合い部にグリース(又はメーカー指定グリース)を塗布して、タイヤを取り付ける。
- (4) ディスク・ホイールの取り付け面、ダブル・タイヤの合わせ面、ホイール・ナットの座面への追加塗装はしてはならない。

〔No. 22〕 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。

キング・ピン軸中心線と鉛直線のなす角度を(イ)といい、キング・ピン軸中心線の路面交点とタイヤ接地中心点の距離を(ロ)という。



(イ)

(ロ)

- | | |
|--------------|--------------|
| (1) キング・ピン傾角 | キャスタ・トレール |
| (2) セット・バック角 | キング・ピン・オフセット |
| (3) セット・バック角 | キャスタ・トレール |
| (4) キング・ピン傾角 | キング・ピン・オフセット |

〔No. 23〕 フル・エア式ブレーキに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) リレー・バルブは、ブレーキ・ペダルの踏み込み量に応じてエア・タンクのエアをブレーキ系統に供給する。
- (2) セーフティ・バルブは、エア・タンク内の圧力が規定値以下になると接点が作動し、異常を警告する。
- (3) エア・タンクは、フロント系統、リヤ系統の2系統に分離されている。
- (4) ブレーキ・バルブは、エア・タンクからの圧縮空気を用いてリレー・バルブを制御している。

〔No. 24〕 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) エキゾースト・ブレーキ作動時には、エキゾースト・ブレーキ・スイッチ、アクセル・スイッチ及びクラッチ・スイッチはOFFになっている。
- (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。

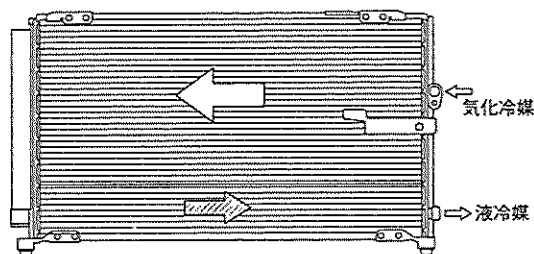
[No. 25] フレーム及びボデーに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) モノコック・ボデーは、衝撃により破損した場合、構造が単純なために修理は容易である。
- (2)トラック・フレームのサイド・メンバを補強する場合、必ずフレームの厚さより厚い補強材を使用する。
- (3) サイド・メンバの片側だけに、き裂が発生した場合にも、左右のサイド・メンバに同じような補強を施す必要がある。
- (4) 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本のクロス・メンバが配列されている。

[No. 26] 計器に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ウォータ・テンパレチャ・ゲージのセンダ・ユニットには、抵抗式(サーミスタ式)が用いられている。
- (2) フューエル・ゲージは、燃料の量を検出するレシーバ・ユニットと、燃料の量を表示するセンダ・ユニットの組み合わせとなっている。
- (3) 車速センサで用いられている磁気抵抗素子(MRE)は、流れる電流の方向に対して、作用する磁力線の方向によって抵抗値が変化する性質をもっている。
- (4) 交差コイル式スピードメータは、マグネット式回転子の外側に90°ずらして巻いた二つのコイルの合成磁界により回転子を作動させる。

[No. 27] 図に示す冷凍サイクルに用いられているサブ・クール・コンデンサ・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) コンデンサから送り出される冷媒を、サブ・クール(過冷却)液にして冷房効率を上げている。
- (2) 従来のレシーバ・サイクル(コンデンサ+レシーバ)に比べ、使用冷媒量や重量が減り、搭載性が向上する。
- (3) コンデンサの中を凝縮部と過冷却部に分け、その間に気液分離器(モジュレータ)を配置している。
- (4) 冷媒の充填では、従来のレシーバ・サイクル同様冷媒ガスの泡消え点で充填を止める。

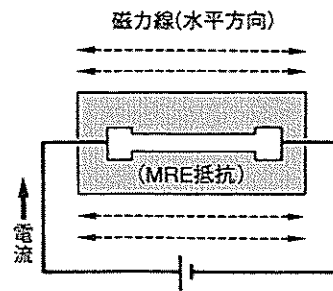
〔No. 28〕 CAN 通信システムに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) CAN_H, CAN_L とも 2.5V の状態のときは、ドミナントとよばれる。
- (2) 一端の終端抵抗が破損した場合は、通信はそのまま継続され、耐ノイズ性にも影響はない。
- (3) 受信側 ECU は、受信した CAN_H, CAN_L の電位差から情報を読み取る。
- (4) サブ・バス・ラインが断線した場合は、メイン・バス・ラインから直接分岐するのではなく、ほかの機器へつながるサブ・バス・ラインから分岐するように修理をする。

〔No. 29〕 図に示す磁気抵抗素子(MRE)の性質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。

電流方向と磁力線方向が水平方向の場合、MRE の抵抗は(イ)となり電流は(ロ)となる。

- | | |
|--------|-----|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 最大 | 最小 |
| (2) 最大 | 最大 |
| (3) 最小 | 最小 |
| (4) 最小 | 最大 |

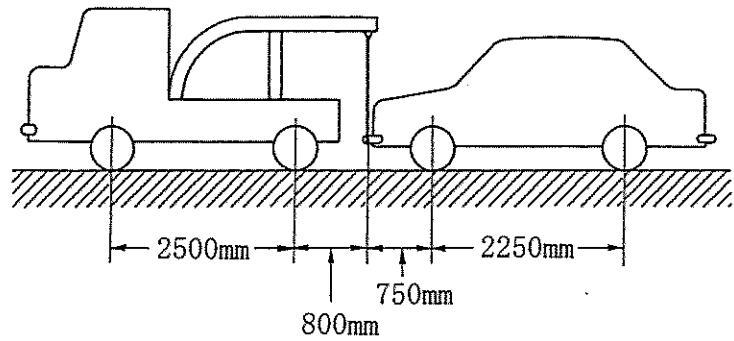


〔No. 30〕 鉛バッテリーに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 電解液の比重は、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。
- (2) 電解液は、比重 1.32 のものが一番凍結しにくく、その氷点は -60°C 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°C 上昇すると $0.0002\sim 0.0003\text{V}$ 程度高く(大きく)なる。
- (4) 電解液の比重は、電解液温度 20°C 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。

[No. 31] 図に示す方法によりレッカー車で乗用車をつ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。なお、レッカー車及び乗用車の諸元は表のとおりとし、つり上げによる重心の移動はないものとする。

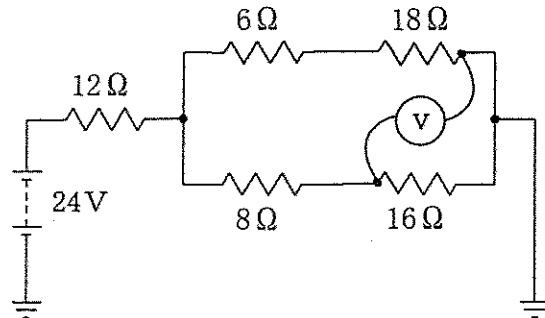
	空車時 前軸荷重	空車時 後軸荷重
レッカー車	10000 N	6000 N
乗用車	5000 N	4500 N



- (1) 9750 N
- (2) 9950 N
- (3) 10950 N
- (4) 11000 N

[No. 32] 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、バッテリー及び配線の抵抗はないものとし、電圧計 V の内部抵抗は無限大とする。

- (1) 3 V
- (2) 4 V
- (3) 6 V
- (4) 8 V



[No. 33] 非鉄金属に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) アルミニウムは、鉄に比べて熱の伝導率は約 3 倍と高い。
- (2) 銅は銀より電気や熱の伝導がよい。
- (3) 鉛は、空气中で容易に腐食されず、塩酸や硫酸に溶解されない。
- (4) 青銅は、銅に錫すずを加えた合金で、耐摩耗性に優れている。

〔No. 34〕 グリースに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 一般にグリースは、高温になるに従い硬化する。
- (2) グリースは、ちょう度の数値が大きいものほど硬い。
- (3) 多量の油分がグリース組織から分離したグリースは、軸受の寿命を短くするので使用には不適當である。
- (4) グリースは、空气中に長期間放置されたり、高温で使用しても酸化しない。

〔No. 35〕 測定機器及び工具に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ノズル・テストは、噴射ポンプの燃料噴射圧力と噴射量の点検などに用いる。
- (2) バキューム・ゲージは、エンジンなどの負圧の測定などに用いる。
- (3) フィーラ・ゲージ(シックネス・ゲージ)は、すき間の測定などに用いる。
- (4) リーマは、金属材料の穴の内面仕上げなどに用いる。

〔No. 36〕 「道路運送車両法」に照らし、普通自動車分解整備事業の対象とする自動車の種類に該当しないものは、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) 検査対象軽自動車

〔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、点検整備記録簿に記載しなければならない事項に該当しないものは、次のうちどれか。

- (1) 整備の概要
- (2) 点検の結果
- (3) 整備を開始した年月日
- (4) 点検の年月日

〔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、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。

燃料タンクの注入口及びガス抜口は、排気管の開口方向になく、かつ、排気管の開口部から()以上離れていること。

- (1) 150 mm
- (2) 200 mm
- (3) 250 mm
- (4) 300 mm

[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、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。

番号灯は、夜間後方(イ)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。番号灯の灯光の色は、(ロ)であること。

- | (イ) | (ロ) |
|----------|---------|
| (1) 10 m | 白 色 |
| (2) 10 m | 白色又は淡黄色 |
| (3) 20 m | 白 色 |
| (4) 20 m | 白色又は淡黄色 |

[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、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。

貨物の運送の用に供する普通自動車であって車両総重量が()以上のものの後面には、大型後部反射器を備えなければならない。

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