

## 21 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〕 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. 2〕 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) すすの含有率の低いアルミニウム合金メタルは、すすの含有率の高いものに比べて、熱膨張率が大きいので、オイル・クリアランスを大きくする必要がある。
- (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) コンロッド・ベアリングに要求される性質のうち耐疲労性とは、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。
- (4) トリメタル(三層メタル)は、アルミニウムに10～20%のすすを加えた合金である。

〔No. 3〕 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) 熱効率のうち図示熱効率とは、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。
- (2) 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。
- (3) 一般にガソリン・エンジンの体積効率は0.8程度で、体積効率と充てん効率は、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。
- (4) 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。

〔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。

〔No. 5〕 NO<sub>x</sub>の低減策に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 空燃比制御装置により、理論空燃比付近の狭い領域に空燃比を制御し、理論空燃比領域で有効に作用する三元触媒を使って排気ガス中のNO<sub>x</sub>を還元する。
- (2) 燃焼室の形状を改良し、混合気に渦流等を与えることで燃焼を遅くして、最高燃焼ガス温度の時間を長くする。
- (3) EGR(排気ガス再循環)装置を使って、不活性な排気ガスを一定量だけ吸気側に導入し、最高燃焼ガス温度を下げる。
- (4) エンジンの電子制御化を図り、エンジン回転速度及びインレット・マニホールド負圧に的確に対応する空燃比制御及び点火時期制御を行うことで最高燃焼ガス温度を下げる。

〔No. 6〕 吸排気装置における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) ルーツ式のスーパ・チャージャでは、ロータ1回転につき4回の吸入・吐出が行われる。
- (2) 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。
- (3) ルーツ式のスーパ・チャージャでは、過給圧が高くなって規定値以上になると、過給圧の一部を排気側へ逃がし、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。
- (4) 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・ベアリングの周速は、シャフトの周速と同じである。

〔No. 7〕 点火順序が1—4—2—6—3—5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( )に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

エンジンの第2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300°回転させたとき、燃焼行程の下死点にあるのは( )である。

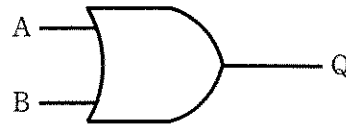
- (1) 第1シリンダ
- (2) 第2シリンダ
- (3) 第4シリンダ
- (4) 第6シリンダ

〔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) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

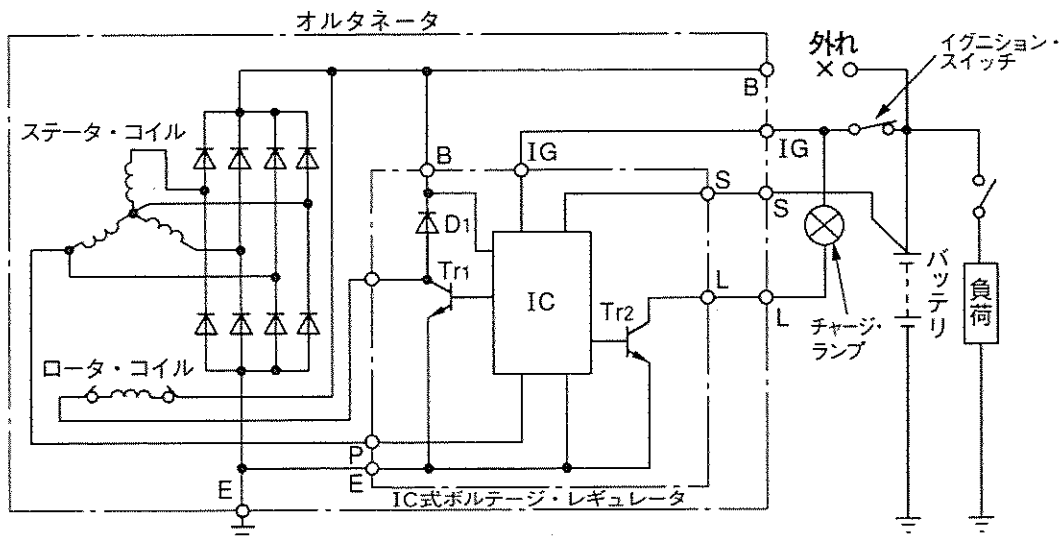
[No. 9] 図に示す電気用図記号において、A と B の入力に対する出力 Q の組み合わせとして、不適切なものはどれか。

	入 力		出 力
	A	B	Q
(1)	1	1	0
(2)	1	0	1
(3)	0	1	1
(4)	0	0	0



[No. 10] 図に示すオルタネータ回路において、B 端子が外れたときの次の文章の(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。

オルタネータ回転中に B 端子が開放状態(外れ)になると、バッテリー電圧(S 端子の電圧)が徐々に低下し、S 端子電圧が調整電圧以下になると、Tr<sub>1</sub> が(イ)する。そして S 端子電圧より B 端子電圧が(ロ)、IC がこれを検出し、Tr<sub>2</sub> を(ハ)させ、チャージ・ランプを点灯させると共に、B 端子の電圧を約 17.5 V に制御する。



- | (イ)     | (ロ)             | (ハ) |
|---------|-----------------|-----|
| (1) ON  | 約 2.5 V 以上高くなると | ON  |
| (2) ON  | 約 2.0 V 以上低くなると | ON  |
| (3) ON  | 約 2.5 V 以上高くなると | OFF |
| (4) OFF | 約 2.0 V 以上低くなると | ON  |

〔No. 11〕 冷却装置における直結ファンと比較したときの粘性式ファン・クラッチ付きファンの利点に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ファン駆動に消費される動力を節減できる。
- (2) ラジエータ通過後の空気温度に関係なく、エンジンの回転速度に比例してファンの回転速度が上昇する。
- (3) ファンによる冷却が不要なときのファン騒音を低減できる。
- (4) エンジンが適温に達するまでの暖機時間を短縮することができる。

〔No. 12〕 電子制御式燃料噴射装置の燃料噴射補正のうち、出力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噴射量の増量、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噴射量を増量する。
- (4) エンジンの始動時に、冷却水温に応じて噴射量を補正し、始動直後のエンジン回転速度の安定化を図っている。

〔No. 13〕 電子制御式点火装置の点火時期の補正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) ノック補正は、ノック・センサがノッキングを検出すると進角させ、ノッキングがなくなると遅角させる。
- (2) 暖機進角補正は、冷却水温が低いときは運転状態に応じて点火時期を遅角し、運転性を向上させている。
- (3) 加速時補正は、加速時に一時的に点火時期を遅角することにより、運転性の向上を図っている。
- (4) アイドル安定化補正は、アイドル回転速度が低くなったときに点火時期を遅角し、高くなったときに進角してアイドル回転速度の安定化を図っている。

〔No. 14〕 スタータのトルクが  $15 \text{ N}\cdot\text{m}$ 、回転速度が  $1800 \text{ min}^{-1}$  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( $\pi$ ) = 3.14 として計算しなさい。

- (1) 0.707 kW
- (2) 1.413 kW
- (3) 2.826 kW
- (4) 5.652 kW

〔No. 15〕 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。
- (2) 容量は電解液温度 20℃ を標準としている。
- (3) 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 1.75 V である。
- (4) 電解液の比重を一定とすると、電解液の温度が 0℃ の場合より 20℃ の方が起電力は大きい。

〔No. 16〕 ダイヤフラム・スプリングを用いたクラッチ・スプリング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。

ダイヤフラム・スプリングを用いたクラッチ・スプリングは、コイル・スプリングを用いたクラッチ・スプリングと比較して、クラッチ・ディスクの摩耗によるばね力の変化が(イ)、高速回転時の遠心力によるばね力の減少が(ロ)などの特長がある。

(イ) (ロ)

- (1) 多 く 少ない
- (2) 多 く 多 い
- (3) 少 なく 多 い
- (4) 少 なく 少 ない

〔No. 17〕 前進 4 段のロックアップ機構付き電子制御式 AT のロックアップ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) ロックアップ・ピストンには、エンジンからのトルク変動を吸収、緩和するダンパ・スプリングが組み込まれている。
- (2) ロックアップ機構とは、トルク・コンバータのポンプ・インペラとタービン・ランナを機械的に連結し、直接動力を伝達する機構をいう。
- (3) ロックアップ・ピストンは、スプラインによってタービンのハブにかん合されている。
- (4) ロックアップ・ピストンがトルク・コンバータのカバーから離れると、カバー(エンジン)の回転がタービン・ランナ(インプット・シャフト)に直接伝えられる。

〔No. 18〕 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、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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・プーリの溝幅は広がる。
- (2) スチール・ベルトは、エレメントの引っ張り作用によって動力が伝達されている。
- (3) プーリ比(変速比)は、プライマリ・プーリの可動シープ背面の油圧室に油圧を掛け、プーリの溝幅を変化させることで制御している。
- (4) スチール・ベルトは、多数のエレメントと多層のスチール・バンド 2 本で構成されている。

〔No. 19〕 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) “バス・オフ”状態とは、エラーを検知し、リカバリ後にエラーが解消し、通信を再開した状態をいう。
- (2) CAN には、2 個の終端抵抗を用いているが、そのうち一端の終端抵抗が破損した場合はすべての通信が停止する。
- (3) CAN\_H が 3.5 V、CAN\_L が 1.5 V の状態をレセプシブとよんでいる。
- (4) 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。

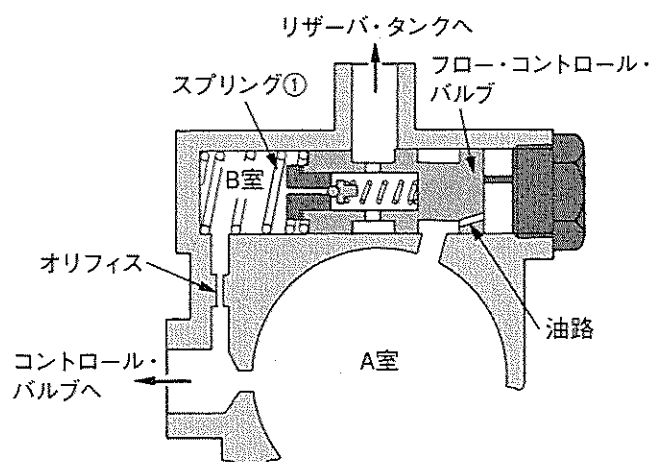
〔No. 20〕 電動式パワー・ステアリングに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) コイル式のスリーブ・タイプのトルク・センサは、センサ・スリーブのスリットの位置が変化することでコイルと突起部間の磁力線密度を変化させ、操舵力と操舵方向を検出している。
- (2) 低速時における車速感応制御では、パワー・ステアリングのモータに流す電流を少なくしてモータの駆動力を大きくし、操舵力を軽減している。
- (3) コラム・アシスト式は、ステアリング・ギヤのピニオンに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。
- (4) コイル式のリング・タイプのトルク・センサでは、インプット・シャフトが磁性体でセンサ部はスプライン状になっている。

〔No. 21〕 図に示す油圧式パワー・ステアリングのオイル・ポンプのフロー・コントロール・バルブの作動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。ただし、図の状態はフロー・コントロール・バルブの非作動時を示す。

オイル・ポンプの吐出量が規定値以上になると、A 室の油圧が大きくなり、フロー・コントロール・バルブの油路を通して油圧がバルブの(イ)に掛かる。そして A 室の油圧が B 室の油圧とスプリング①のばね力の合計の圧力より(ロ)なったとき、フロー・コントロール・バルブは(ハ)に移動し、パワー・シリンダへの送油量は減少する。

- | (イ)    | (ロ) | (ハ) |
|--------|-----|-----|
| (1) 右側 | 大きく | 右側  |
| (2) 右側 | 小さく | 左側  |
| (3) 右側 | 大きく | 左側  |
| (4) 左側 | 大きく | 右側  |



〔No. 22〕 粘性式差動制限型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) 左右輪に回転速度差が生じたときは、ビスカス・カップリングの作用により、高回転側の駆動トルクが大きくなる。
- (2) ビスカス・カップリングには、 $50\sim 3000\text{ cm}^2/\text{s}$ の高粘度のシリコン・オイルが充てんされている。
- (3) インナ・プレートとアウト・プレートの回転速度差が大きいほど、大きなビスカス・トルクが発生する。
- (4) 差動回転速度がゼロのときは、ビスカス・トルクは生じない。

〔No. 23〕 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) 一般に、剛性、寸法、質量などすべてを含んだ広義のタイヤの均一性(バランス性)をユニフォミティと呼ぶ。
- (2) ダイナミック・アンバランスがあるとシミーが発生しやすい。
- (3) タイヤの偏平比を小さくすると、旋回性能及び高速時の操縦性能は向上するが、駆動性能及び制動性能は悪化する。
- (4) タイヤの一部が他の部分より重い場合、タイヤをゆっくり回転させたとき、重い部分が下になって止まり、このときのアンバランスをスタティック・アンバランスという。

〔No. 24〕 サスペンションのスイッシュ音に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 低温時に発生しやすく、ダンパ内の油漏れやガス抜けなどにより不正な振動が発生し、「コロコロ」、「ポコポコ」など車体のパネル面で発生する音をいう。
- (2) 未舗装路などの走行時に、足回りが上下に振動して「ブーン」、「ビーン」などスプリングが振動して発生する音をいう。
- (3) ダンパ内部の異常により、狭いバルブ穴をオイルが高速で通過する際、スムーズに流れないときにダンパ自体から発生する「シュツ、シュツ」というオイルの流動異音をいう。
- (4) かなり荒れた路面などの走行時に、サスペンションが大きく上下にストロークする際、スプリングが反り返りを起こし、スプリングどうしが接触するために起こる金属音をいう。

〔No. 25〕 サスペンションのスプ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) エア・スプリングのばね定数は、荷重が変わると変化する。
- (2) 金属スプリングを用いた自動車のボデーの上下固有振動数は、荷重が変わっても変化しない。
- (3) 金属スプリングのばね定数は、荷重が変わっても変化しない。
- (4) ばね定数大きいスプリングは、小さいスプリングに比べてばねが硬い。



〔No. 26〕 ブレーキ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) フェードとは、降坂時の連続的制動などの際に、ブレーキ・ライニングが過熱して、材質が一時的に変化し、摩擦係数が下がり、ブレーキの効が悪くなる現象をいう。
- (2) ベーパー・ロックとは、ブレーキ液が沸騰して配管内及びマスタ・シリンダやホイール・シリンダなどに気泡が生じ、ブレーキの効が著しく悪くなる現象をいう。
- (3) ディスク式ブレーキは、ドラム式ブレーキと比較して放熱効果がよい。
- (4) ブレーキ液の沸点は、水分の吸収に大きく左右され、水分が吸収されるほど上昇する。

〔No. 27〕 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) 外部診断器は、ダイアグノーシス・コードを読み取り、画面表示することができる。
- (2) 外部診断器でダイアグノーシス・コードの消去を行うと、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、時計やラジオの再設定が必要となる。
- (3) フリーズ・フレーム・データには、故障時の制御データの値が記憶されている。
- (4) ダイアグノーシス・コードは、ISO 及び SAE(アメリカ自動車技術会)の規格に準拠した表示となっている。

〔No. 28〕 エア・コンディショナ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・コンデンサ・システムとは、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るものである。
- (2) エキスパンション・バルブは、レシーバを通ってきた低温・低圧の液冷媒を、小さな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) コンプレッサは、室内の熱を奪ったガス状冷媒を圧縮し、低温・高圧の液状冷媒にしている。
- (4) 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冷媒量を調節する。

〔No. 29〕 カー・ナビゲーション・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) 電波航法は、車両自体に搭載された方位センサと車速センサ(または車輪速センサ)を組み合わせ、自車位置を検出する航法である。
- (2) 現在使われている推測航法は、相対位置を GPS 方位で、絶対位置をジャイロ・センサと車速センサで検出して車両の位置を求める航法である。
- (3) 自立航法は、絶対位置の検出ができるため、フェリーなどで移動した後の位置修正は必要ない。
- (4) 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。

〔No. 30〕 ボデー及びフレームに関する記述として、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本のクロス・メンバが平行に配列されている。
- (2) モノコック・ボデーは、1箇所に力が集中すると比較的簡単にひびが入ったり、割れてしまう弱点がある。
- (3) モノコック・ボデーが衝撃により破損した場合、構造が簡単なため修理が容易である。
- (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、質量を小さくすることができない。

〔No. 31〕 合成樹脂と複合材に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) FRM(繊維強化金属)は、エンジンのピストンやコンロッドの一部に使用されている。
- (2) FRPのうち、GFRP(ガラス繊維強化樹脂)は、不飽和ポリエステルをマット状のガラス繊維に含浸させて成形したものである。
- (3) 熱硬化性樹脂は、加熱すると硬くなり、急激に冷却すると軟らかくなる樹脂である。
- (4) 熱可塑性樹脂は、加熱すると軟らかくなり、冷えると硬くなる樹脂である。

〔No. 32〕 こう配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) こう配抵抗は、自動車総質量と、こう配角度及び車速によって決まる。
- (2) こう配抵抗は、自動車総質量と、車速によって決まる。
- (3) こう配抵抗は、自動車総質量と、こう配角度及びエンジンの最大軸トルクによって決まる。
- (4) こう配抵抗は、自動車総質量やこう配角度によって変化する。

〔No. 33〕 次の諸元を有するトラックの最大積載時の前軸荷重について、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員1人当たりの荷重は550 Nで、その荷重は前車軸の中心に作用し、また、積載物の荷重は荷台に等分布にかかるものとする。

ホイールベース	5,000 mm	乗車定員	3人
空車時前軸荷重	30,900 N	荷台内側長さ	6,000 mm
空車時後軸荷重	25,400 N	リヤ・オーバハング (荷台内側まで)	1,500 mm
最大積載荷重	30,000 N		

- (1) 32,550 N
- (2) 41,550 N
- (3) 46,050 N
- (4) 59,550 N

〔No. 34〕 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) 浸炭とは、鋼の表面層に窒素を染み込ませ硬化させる操作をいう。
- (3) 窒化とは、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) 焼き戻しとは、焼き入れた鋼をある温度まで加熱した後、徐々に冷却する操作をいう。

〔No. 35〕 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す数値である。
- (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. 36〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、運行の用に供してはならない自動車に、該当しないものは次のうちどれか。

- (1) 小型特殊自動車
- (2) 普通自動車
- (3) 二輪の小型自動車
- (4) 大型特殊自動車

〔No. 37〕 「自動車点検基準」の「自家用乗用自動車等の日常点検基準」に照らし、日常点検の点検内容として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) バッテリーのターミナル部の接続状態が不良でないこと。
- (2) ウインド・ウオッシュャの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。
- (3) 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。
- (4) 原動機の低速及び加速の状態が適当であること。

(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、  
小型四輪自動車の騒音防止装置に関する次の文章の( )に当てはまるものとして、適切な  
ものはどれか。

自動車は、「定常走行騒音の測定方法」に定める方法により測定した定常走行騒音を dB で表した値  
が( )を超える騒音を発しない構造であること。

- (1) 65 dB
- (2) 85 dB
- (3) 96 dB
- (4) 100 dB

(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、  
前部霧灯に関する基準の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 前部霧灯は、同時に 3 個以上点灯しないように取り付けられていること。
- (2) 前部霧灯は、白色又は淡黄色であり、その全てが同一であること。
- (3) 前部霧灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示する装置を備えること。
- (4) 前部霧灯の照明部の最外縁は、自動車の最外側から 600 mm 以内となるように取り付けられていること。

(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、  
方向指示器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、適切なものはどれか。

自動車には、方向指示器を自動車の車両中心線上の前方及び後方(イ)の距離から照明部が見通す  
ことのできる位置に少なくとも左右(ロ)ずつ備えること。

(イ) (ロ)

- (1) 30 m 1 個
- (2) 45 m 2 個
- (3) 60 m 1 個
- (4) 100 m 2 個