

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] ピストン・リングに起こる異常現象のうち、スティック現象に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ピストン・リングがリング溝と密着せずに浮き上がる現象をいう。
- (2) シリンダ壁の油膜が切れる現象をいう。
- (3) カーボンやスラッジによりピストン・リングが固着する現象をいう。
- (4) ピストン・リングやシリンダの表面に引っかき傷ができる現象をいう。

[No. 2] 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。

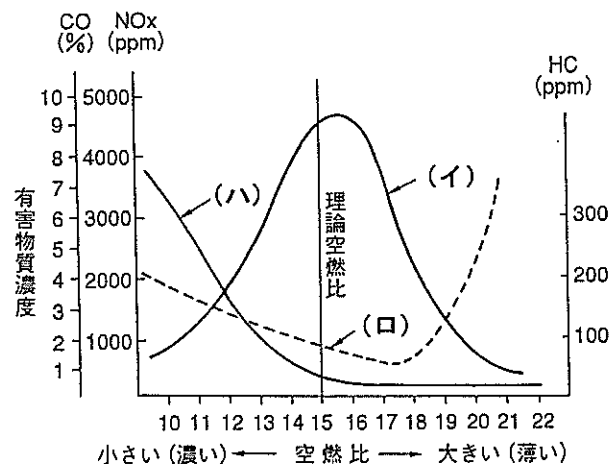
- (1) 燃焼室にカーボンがたい積している。
- (2) 適正なオクタン価の燃料に対してオクタン価の低い燃料を使用している。
- (3) 点火時期が進み過ぎている。
- (4) 適正なスパーク・プラグに対して熱価の高いプラグを使用している。

[No. 3] 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) アルミニウム合金メタルで、すずの含有率の低いものは、高いものに比べてオイル・クリアランスを大きくする必要がある。
- (2) トリメタル(三層メタル)は、鋼製裏金にケルメット・メタルを焼結し、その上に鉛とすずの合金又は鉛とインジウムを合金をめっきしたものである。
- (3) アルミニウム合金メタルは、アルミニウムに40～50%のすずを加えた合金である。
- (4) クラッシュ・ハイトが大き過ぎると、ベアリング・ハウジングとベアリングの裏金との密着が悪くなり、熱伝導が不良となるので焼き付きなどを起こす原因となる。

[No. 4] 図に示す空燃比と排気ガス中の有害物質濃度の関係として、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) NOx | HC | CO |
| (3) HC | NOx | CO |
| (4) HC | CO | NOx |



[No. 5] 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、空気密度を低くす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、圧縮空気としてシリンダへ送る。
- (3) 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。
- (4) 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。

[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5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) 240°
- (2) 360°
- (3) 480°
- (4) 540°

[No. 7] 直巻式スタータの出力特性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。

スタータにより、エンジンが回り始めて回転抵抗が減少すると、スタータの駆動トルクの方が(イ)ので回転速度は上昇するが、逆起電力が(ロ)ので、アーマチュアに流れる電流が(ハ)し、エンジンは一定の回転速度で駆動される。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 大きい | 減る | 増加 |
| (2) | 小さい | 減る | 減少 |
| (3) | 大きい | 増える | 減少 |
| (4) | 小さい | 増える | 増加 |

[No. 8] 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}

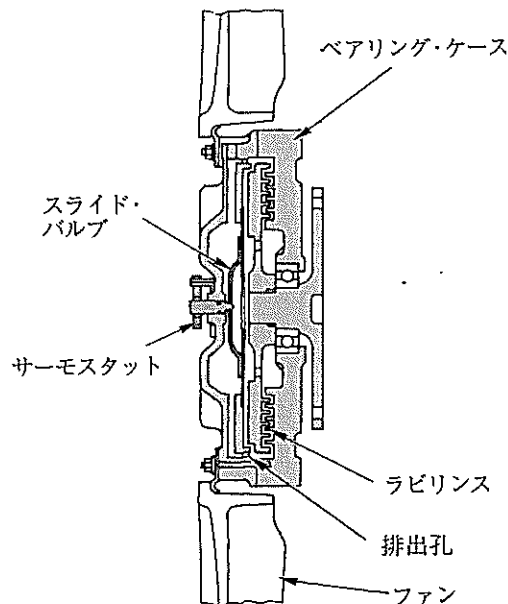
[No. 9] 全流ろ過圧送式の潤滑装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (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. 10] 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)～(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。

ラジエータ通過後の空気温度が高温から下がって規定値以下になると、サーモスタットと一体のスライド・バルブが流入孔を(イ)。その結果、遠心力の作用によってラビリンス内の粘性油が(ロ)なり、ベアリング・ケースに伝わるトルクが(ハ)してファンの回転速度は低くなる。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|---------|-----|-----|
| (1) 閉じる | 少なく | 増加 |
| (2) 閉じる | 多く | 減少 |
| (3) 開く | 多く | 増加 |
| (4) 閉じる | 少なく | 減少 |



[No. 11] オルタネータのコイルに発生する三相交流の整流に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ロータ・コイルに三相交流が誘起されるので、ダイオードを 3 個用いて三相全波整流を行っている。
- (2) ロータ・コイルに三相交流が誘起されるので、トランジスタを 3 個用いて三相全波整流を行っている。
- (3) ステータ・コイルに三相交流が誘起されるので、トランジスタを 6 個用いて三相全波整流を行っている。
- (4) ステータ・コイルに三相交流が誘起されるので、ダイオードを 6 個用いて三相全波整流を行っている。

[No. 12] Lジェトロニック方式の電子制御式燃料噴射装置において、始動時噴射時間を決定するために必要なセンサとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 水温センサ
- (2) O₂センサ
- (3) エア・フロー・メータ
- (4) スロットル・ポジション・センサ

[No. 13] 電子制御装置に用いられるアクセル・ポジション・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) アクセル・ポジション・センサは、抵抗体の上をアクセル・ペダル開度可動接点が動くことで、アクセル・ペダルの踏み込み量と踏み込み速度の信号をコントロール・ユニットに入力する。
- (2) アクセル・ポジション・センサは、主に電子制御式スロットル装置に用いられ、スロットル・ポデーに取り付けられている。
- (3) アクセル・ポジション・センサの信号は、燃料噴射制御、点火時期制御、アイドル回転速度制御 (ISC)などに使用されている。
- (4) アクセル・ポジション・センサには、二つのセンサが設けられ、コントロール・ユニットがそれぞれの出力電圧の差を監視し、その差に変化が生じて異常と判断した場合はダイアグ・コードが出力される。

[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^{がいし}碍子脚部が短い。
- (2) 冷え型と呼ばれる。
- (3) 低熱価型に比べてガス・ポケットの容積が大きい。
- (4) 低熱価型に比べて中心電極の温度が上昇しにくい。

[No. 15] 鉛バッテリーを普通充電電流で完全に充電されるまでの経過状態によって行う点検に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 充電終期の端子電圧が、15.0 V 以上であれば良好であるが、15.0 V 未満の場合は、内部ショートや不純物の混入の疑いがある。
- (2) 充電終期のガスの発生が、全セルともほぼ同様に発生している場合は、一部のセルに内部ショート^トの疑いがある。
- (3) 充電終期の電解液の比重が、1.270 (20℃) 以上であれば良好であるが、1.240 (20℃) 以下の場合には、サルフェーション又はショート^トの疑いがある。
- (4) 充電開始から 30 分後の電圧が、12.6 V 以下の場合には、内部ショート^トやサルフェーションの疑いがある。

〔No. 16〕 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、自動車の総質量と、こう配角度によって決まる。
- (2) こう配抵抗は、自動車の総質量と、こう配角度及び車速によって決まる。
- (3) こう配抵抗は、自動車の総質量と、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、自動車の総質量と、車速によって決まる。

〔No. 17〕 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。

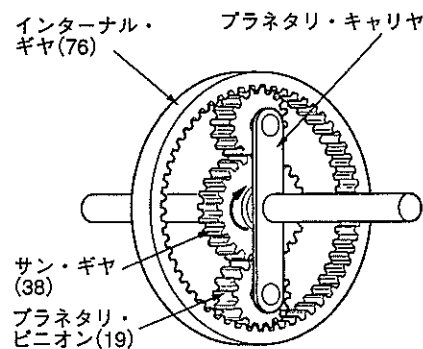
- (1) ビスカス・カップリングには、 $50\sim 3000\text{ cm}^2/\text{s}$ の高粘度のシリコン・オイルが充てんされている。
- (2) 左右輪に回転速度差が生じたときは、ビスカス・カップリングの作用により、高回転側の駆動トルクが大きくなる。
- (3) 左右輪に回転速度差がないときは、ビスカス・トルクは生じない。
- (4) インナ・プレートとアウト・プレートの回転速度差が大きいほど、大きなビスカス・トルクが発生する。

〔No. 18〕 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、不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ない。
- (3) クラッチ・ポイントの速度比は、一般に $0.8\sim 0.9$ 程度である。
- (4) トルク比は、タービン・ランナが停止(速度比ゼロ)しているときに最大である。

〔No. 19〕 図に示すプラネタリ・ギヤ・ユニットでプラネタリ・キャリアを固定し、サン・ギヤを矢印の方向に1,200回転させたときのインターナル・ギヤの回転方向と回転数の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。ただし、図中の()内の数値はギヤの歯数を示す。

- (1) 矢印と同じ方向に300回転
- (2) 矢印と逆の方向に300回転
- (3) 矢印と同じ方向に600回転
- (4) 矢印と逆の方向に600回転



〔No. 20〕 ベルト式無段変速機(CVT)を用いたロックアップ機構付き電子制御式AT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・プーリ及びセカンダリ・プーリには、それぞれ傾斜面をもつシャフトと可動シーブ及び可動シーブ背面に油圧室を設けている。
- (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・プーリの可動シーブ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. 21〕 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) 一般にキング・ピンは、内側に傾けて取り付けられており、その中心線と鉛直線のなす角度をセット・バック角という。
- (2) プラス・キャストの角度を大きくしていくと、ハンドルの操舵は軽くなる。
- (3) キャンバ・スラストは、キャンバ角が大きくなるに伴い増加する。
- (4) フロント・ホイールを横方向から見て、キング・ピンの頂部が、進行方向(前進)に対して後方に傾斜しているものをマイナス・キャストという。

〔No. 22〕 サスペンションのサージング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。

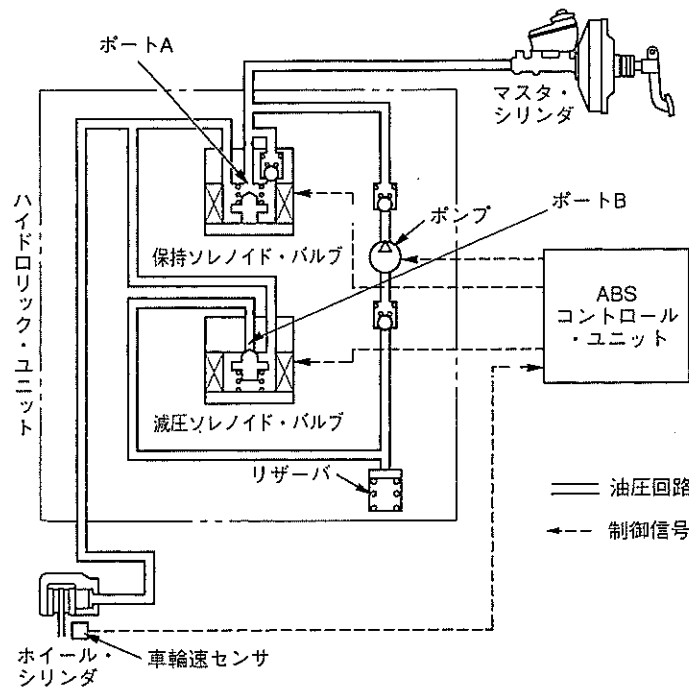
〔No. 23〕 タイヤに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤとリムの組み付け不良により、タイヤの振れが発生することがある。
- (2) タイヤの走行音は、一般にラグ型パターンよりもリブ型パターンの方が小さい。
- (3) 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。
- (4) スタティック・アンバランスとは、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)である。

[No. 24] 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) フェード現象とは、ブレーキ液が沸騰して配管内などに気泡が生じ、ブレーキの効が悪くなることをいう。
- (2) ブレーキ液の沸点の低下は、ベーパー・ロックを起こす原因になる。
- (3) ベーパー・ロック現象とは、ブレーキ・ライニングの過熱により、摩擦係数が小さくなり、ブレーキの効が悪くなることをいう。
- (4) ブレーキ液は、走行期間が増すにつれて、含まれる水分が蒸発するため、ブレーキの液量は減少する性質がある。

[No. 25] 図に示す ABS の油圧回路において、保持ソレノイド・バルブと減圧ソレノイド・バルブに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。ただし、図の油圧回路は、通常制動時を表す。



- (1) 減圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流が OFF となり、ポート A は開く。
- (2) 増圧作動時には、保持ソレノイド・バルブへの電流が ON となり、ポート A は閉じる。
- (3) 増圧作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流が ON となり、ポート B は開く。
- (4) 保持作動時には、減圧ソレノイド・バルブへの電流が OFF となり、ポート B は閉じる。

〔No. 26〕 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。
- (2) トルク・センサは、操舵力と操舵方向を検出している。
- (3) コラム・アシスト式は、ステアリング・シャフトに対して補助動力を与えている。
- (4) 車速感応制御は、据え切り時または低速時では電流を多く流してモータの駆動力を大きくし、高速時では電流を少なくして駆動力を小さくしている。

〔No. 27〕 SRS エア・バッグ・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) 電気式と機械式があり、機械式は一般に運転席のみに使用されている。
- (2) 機械式センサは、リード・スイッチを用いたもので、点火回路に並列に配置し、設定値以上の衝撃では、接点を閉じてインフレータ回路を OFF にする。
- (3) 半導体 G センサは、半導体素子に圧力を加えたときに、電気抵抗が変化することを利用して、加速度を連続的に検出している。
- (4) シート・ベルト装着を前提としたシート・ベルトの補助拘束装置である。

〔No. 28〕 CAN 通信システム(コントローラ・エリア・ネットワーク)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) CAN には、2 個の終端抵抗を用いているが、そのうち 1 個の終端抵抗が破損した場合はすべての通信が停止する。
- (2) CAN は、ISO で国際的に標準化されたシリアル多重通信の規格である。
- (3) 各 ECU は、各種センサの情報をデータ・フレームとして、定期的に CAN バス上に送信している。
- (4) 複数の ECU を CAN で結ぶことで、ワイヤ・ハーネスの省線化(削減)及びダイアグノーシスの充実等を図ることができる。

〔No. 29〕 エア・コンディショナに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 斜板式コンプレッサは、複数のピストンが、シャフトに斜めに固定されている斜板にセットされている。
- (2) レシーバは、コンデンサで冷された冷媒中のガスと液とを分離する役目をしている。
- (3) コンデンサの冷却に用いられる電動ファンの回転速度は、一般的に、冷凍サイクル内の圧力、あるいは、冷却水温に応じて 2～3 段階に制御されている。
- (4) エキспанション・バルブは、レシーバを通過してきた低温・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。

〔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・ボデーで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) 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。
- (2) 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。
- (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) 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。

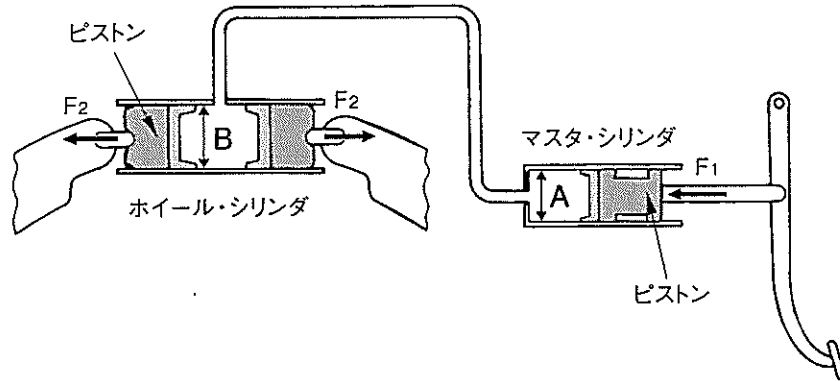
〔No. 32〕 重量300 Nの物体を、1秒間に60 mの速さで持ち上げた場合の仕事率として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 5 kW
- (2) 18 kW
- (3) 5000 kW
- (4) 18000 kW

〔No. 33〕 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) グリースは使用中にせん断を受け、一般に硬化する傾向がある。
- (2) 空気中に長期間放置したり高温で使用したりすると酸化し、その結果、軟化又は硬化する。
- (3) 高温の箇所で使用すると、グリース組織から多量の油分が分離するので軸受の寿命が長くなる。
- (4) 高温の箇所には、比較的ちょう度が大きく、機械安定性の低い(軟化しやすい)ものを用いる。

[No. 34] 図に示す油圧式ブレーキの油圧回路において、マスタ・シリンダの内径 A が 23 mm、ホイール・シリンダの内径 B が 46 mm の場合、マスタ・シリンダのピストンを 300 N の力 (F_1) で押したとき、ホイール・シリンダのピストンにかかる力 (F_2) として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 600 N
- (2) 1,200 N
- (3) 2,400 N
- (4) 3,450 N

[No. 35] ねじに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) メートル並目ねじは、一つの直径に対してピッチが決まっている。
- (2) 「M 16」と表されるおねじの「16」は、ねじ部分の長さを mm で表している。
- (3) 「M 16 × 1.5」と表されるおねじの「1.5」は、ねじの外径を cm で表している。
- (4) メートルねじのねじ山の角度は 45° 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〕 「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、長さ 4.20 m、幅 1.50 m、乗車定員 5 人の小型四輪自動車の後退灯に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 後退灯の数は、1 個又は 2 個。
- (2) 後退灯は、その照明部の上縁の高さが地上 1.2 m 以下、下縁の高さが 0.25 m 以上となるように取り付けられなければならない。
- (3) 後退灯の灯光の色は、白色又は赤色であること。
- (4) 後退灯は、昼間にその後方 100 m の距離から点灯を確認できるものであり、かつ、その照射光線は、他の交通を妨げないものであること。

〔No. 38〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、分解整備に該当する作業は次のうちどれか。

- (1) 前輪独立懸架装置のストラットを取り外して行う自動車の整備
- (2) 車輪を取り外して行う自動車の整備
- (3) 燃料装置の燃料タンクを取り外して行う自動車の整備
- (4) 緩衝装置のリーフ・スプリングを取り外して行う自動車の整備

〔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」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)の車輪を通じ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 | 1 t |
| (2) 1 個 | 5 t |
| (3) 2 個 | 10 t |
| (4) すべて | 20 t |