

平成 18 年度第 1 回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第 73 回〔二 級 2 輪 自 動 車〕

平成 18 年 10 月 1 日

24 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(%)の計算機能だけをも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。解答は答案用紙に記入して下さい。
 4. 答案用紙の「受験地」、「回数」、「番号」、「生年月日」、「氏名(フリガナ)」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) 「受験地」、「回数」、「番号」の空欄には、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」の空欄は、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。
 5. 「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。なお、「修了した養成施設等」欄の「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①、②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、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。
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〕 ピストンに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) シリコン含有量の多いアルミニウム合金ピストンは、ローエックス・ピストンと呼ばれる。
- (2) スリッパ・スカート・ピストンのスカート部が切り欠いてあるのは、ピストンの熱膨張を防止するためである。
- (3) ピストンのボス方向の径は、その直角方向の径よりも大きく造られている。
- (4) オフセット・ピストンは、ピストン・ピンの位置がピストン中心に対してわずかにオフセットしているため、ピストンの打音(スラップ音)防止の効果がある。

〔No. 2〕 コンロッドのプレーン・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) プレーン・ベアリングに用いられているアルミニウム合金メタルは、アルミニウムに10～20%の亜鉛を加えた合金である。
- (2) 肉厚は、一般にベアリング中央部(上下方向)に対して端部の合わせ面(水平方向)を厚くしてある。
- (3) クラッシュ・ハイトが小さすぎると、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悪くなるので、焼き付きなどを起こす原因となる。
- (4) 張りは、ベアリングを組み付ける際、ベアリングが内側に曲がり込むのを防ぎ、シャフトに対する密着をよくするために必要である。

〔No. 3〕 クランクシャフトに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 軸心に対するアンバランスをなくすため、クランク・ピン側のクランク・アーム部分に穴を開けてバランス調整をしている。
- (2) 材料は、一般的にアルミニウム合金が用いられる。
- (3) クランク・ジャーナル及びクランク・ピンは、耐摩耗性を向上させるため、一般的に研磨したあと高周波焼入れによって表面硬化されている。
- (4) クランク・ピン及びクランク・ジャーナルの端部の丸みは、力の集中を避けるためのものである。

〔No. 4〕 OHC型4サイクル・エンジン搭載の2輪自動車における全流ろ過圧送式潤滑装置等に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) オイルは、オイル・パンからオイル・ストレーナを介してオイル・ポンプにより吸い上げられ、オイル・フィルタでろ過されたのち、各潤滑部へ圧送される。
- (2) エンジン回転速度が上昇して油圧が規定値以上になるとオイル・ポンプのリリーフ・バルブが開き、オイルの一部をオイル・パンに戻す。
- (3) オイル・フィルタのエレメントが詰まり、吸入側と吐出側の圧力差が規定値以上になるとバイパス・バルブが閉じて、オイルはエレメントを通らずに潤滑部へ供給される。
- (4) オイルの潤滑性は、温度が125～130℃以上になると急激に低下する。

〔No. 5〕 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、一般に各部は熱伝導のよい薄い黄銅板又はアルミニウム合金で造られており、一部樹脂も用いられている。
- (2) エンジンに適温とされる冷却水の温度は、一般に80～90℃位とされている。
- (3) 電動ファンで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開き、電動ファンが作動する。
- (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、水温がある温度以上になると、サーモスタットが開いてラジエータ内へ循環し放熱が行われる。

〔No. 6〕 スタータ式始動系統を備えたピストン・バルブ式キャブレータに関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 燃料は、ベンチュリを通る空気の流れによって発生する圧力で押し出され、霧状となって噴出する。
- (2) スロー系統のエア・スクリュは、スロー・エア・ジェットからの燃料の量の微調整を行う。
- (3) ピストン・バルブ開度 $\frac{1}{4} \sim \frac{3}{4}$ の状態では、ジェット・ニードルのテーパ部分で燃料の流量を規制している。
- (4) エンジン始動とともに、スタータ本体に電流が流れてサーモワックスが加熱され、ワックスが膨張し、スタータ・バルブが徐々に開く。

〔No. 7〕 4サイクル・エンジンの排気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) エキゾースト・パイプの長さや直径(断面積)は、排気の脈動を変化させエンジンの出力性能に大きな影響を与える。
- (2) マフラの内部は数層の隔壁と細い連結パイプで構成され、排気音は排気ガスが連結パイプを通過するときに膨張して消音される。
- (3) 一般にマフラの外板は三層構造となっており、2枚の鋼板の間には吸音材が挟み込まれ、排気音の中の周波数の低い成分を吸収している。
- (4) 排気可変バルブは、バルブ・オーバーラップ時の排気圧力波をコントロールして吸気効率を高め、高速域の出力向上及び燃料消費量の改善を図っている。

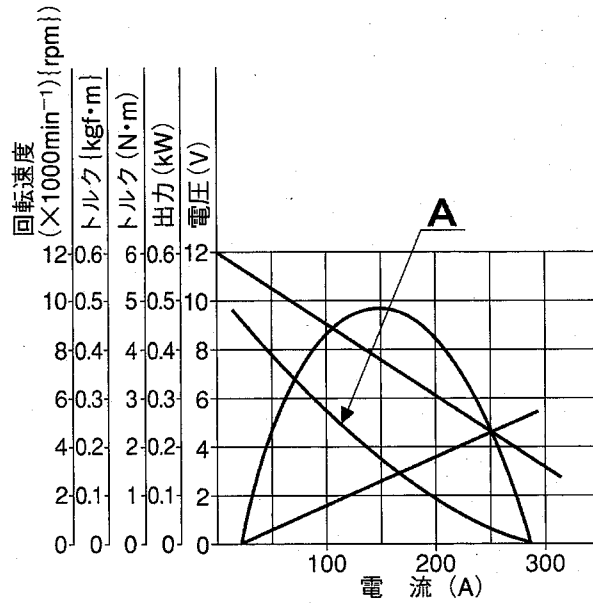
〔No. 8〕 電解液の比重(20℃)が1.15のとき、12Vの鉛バッテリーの起電力として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 11.70 V
- (2) 12.00 V
- (3) 12.30 V
- (4) 12.60 V

〔No. 9〕 完全充電された鉛バッテリー(比重1.28)を電解液温度45℃で測定したときの容量が55(Ah)であった場合、標準温度25℃における容量として、適切なものは次のうちどれか。ただし、温度係数は0.008とする。

- (1) 約44(Ah)
- (2) 約47(Ah)
- (3) 約50(Ah)
- (4) 約53(Ah)

[No. 10] 図に示すフェライト式スタータの出力特性の A が表すものとして、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 回転速度
- (2) トルク
- (3) 出力
- (4) 電圧

[No. 11] IC イグナイ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) 点火信号の周期から一番適した点火時期を算出し、イグニッション・コイルに通電を始める通電開始時期と、スパーク・プラグへの点火時期を決定している。
- (2) イグニッション・コイルの二次側に誘起される起電力の大きさは、遮断時の一次電流の大きさによって変化する。
- (3) 一次電流が定常電流になるまでの立ち上がりの程度は、時定数(タイム・コンスタント)で表され、この値が大きいほど一次電流の立ち上がりがよい。
- (4) エンジン回転速度が高くなると、一次電流の通電時間が少なく、電流が増加する途中で遮断されるので、二次誘起電圧が低下する。

〔No. 12〕 マイクロ・コンピュータ式イグナイタに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) マイクロ・コンピュータは、エンジン回転速度に応じた最適な点火時期を記憶回路から選択し、マイクロ・コンピュータの出力回路の端子から、直接、外部のイグニッション・コイルへ通電する。
- (2) 波形整形回路は、バッテリー電圧のようなアナログ値をデジタル信号に変換して、マイコンに入力する。
- (3) A/D 変換回路は、ピックアップ・コイルからの波形信号を受けると、マイコンが解析可能な波形に適した矩形波を造り、マイコンに入力する。
- (4) 電源回路は、バッテリー電源を基に、イグナイタの電子回路が正常に作動するように安定した電源を供給する。

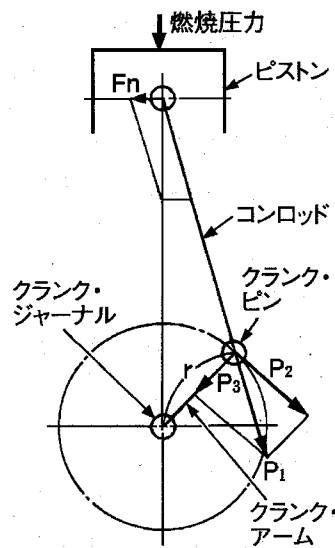
〔No. 13〕 スパーク・プラグに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) プレイグニッション温度とは、がいし表面に付着したカーボンが焼き切れるときの中心電極の温度をいう。
- (2) スパーク・プラグの使用上の温度として、下限温度にはプレイグニッション温度があり、上限温度には自己清浄温度がある。
- (3) 自己清浄温度とは、電極が熱源となって火花が飛ぶ前に混合気に着火し始めるときの中心電極の温度をいう。
- (4) 電極の消炎作用とは、電極の冷却作用で電極付近の火炎核の熱を吸収して、火炎核の成長を妨げようとする作用をいう。

〔No. 14〕 燃焼に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) デトネーションは、点火後の燃焼過程において燃焼室内の混合気が自然発火して、異常かつ急速な燃焼をすることで、ガソリンのオクタン価や点火時期又は圧縮比などが適切でない場合に発生しやすい。
- (2) デトネーションが発生したときの火炎伝播速度は、毎秒数十メートルである。
- (3) プレイグニッションの熱源として、過熱されたエキゾースト・バルブ、赤熱されたスパーク・プラグの先端及びたい積カーボンの過熱部分などが考えられる。
- (4) ノッキングが発生する条件の一つとして、オーバヒートがある。

[No. 15] 図に示す記号を用いて軸トルクを表す場合の式として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) $r \times F_n$
- (2) $r \times P_1$
- (3) $r \times P_2$
- (4) $r \times P_3$

[No. 16] 乾式シュー式自動遠心クラッチに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) クラッチ容量とは、クラッチ・シューのライニングがクラッチ・ハウジングに接触して伝達されるトルクの最大値をいう。
- (2) クラッチ・イン回転速度とは、エンジン回転速度を上げたとき、クラッチ容量とエンジン・トルクが等しく釣り合って、一定の回転速度になる回転速度をいう。
- (3) クラッチ・ストール回転速度とは、エンジン回転速度を徐々に上げたとき、クラッチ・シューがクラッチ・ハウジングに接触して、トルクを伝え始めるエンジン回転速度をいう。
- (4) クラッチ・スプリングには、ダイヤフラム・スプリングが使用されている。

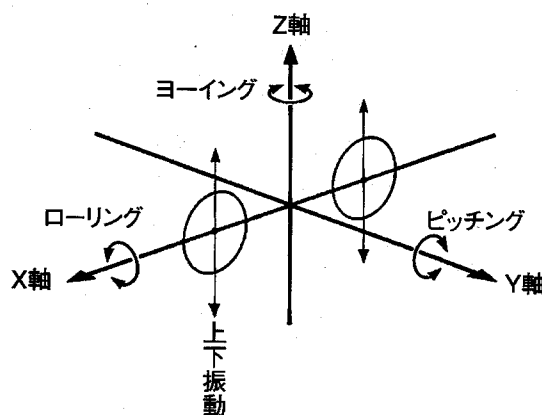
[No. 17] ベルト式自動無段変速機の構成部品に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジンの回転速度が高いときに比べ、低いときはドライブ・プーリの回転半径は大きくなる。
- (2) ドリブン・プーリは、ムーバブル・ドリブン・フェース、フィクスト・ドリブン・フェース及びウェイト・ローラなどから構成されている。
- (3) ドライブ・プーリのムーバブル・ドライブ・フェースとドリブン・プーリのムーバブル・ドリブン・フェースは、同じ向きに配置されている。
- (4) キック・ダウン時、ドリブン・プーリのムーバブル・ドリブン・フェースは、トルク・カムの働きでフィクスト・ドリブン・フェース側に押し出され、ドリブン・プーリの回転半径が大きくなる。

〔No. 18〕 シャフト駆動車でトランスミッションの変速位置に関係なく、車速に比例した高いなり音が発生しているときの推定原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ドライブ・ベベル・ギヤとドリブン・ベベル・ギヤの歯当たり調整不良
- (2) ベアリング・ケースの取り付けボルトの緩み
- (3) ドライブ・ピニオンとリング・ギヤの歯面の摩耗又は損傷
- (4) プロペラ・シャフトのユニバーサル・ジョイントの摩耗

〔No. 19〕 車体の振動と揺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) 上下振動の固有振動数は、スプリングのばね定数と車体の質量(重量)によって決まる固有の振動数をいう。
- (2) ピッチングは、Y軸回りの回転運動で、一般に後輪の振動数は前輪に比べ若干少なくなるようにばね定数が設定されている。
- (3) ローリングは、X軸回りの回転運動で、ロール・センタはタイヤの接地点となる。
- (4) ヨーイングは、Z軸回りの回転運動で、ローリングと組み合わさって高速走行時にウォブリングとなって発生する。

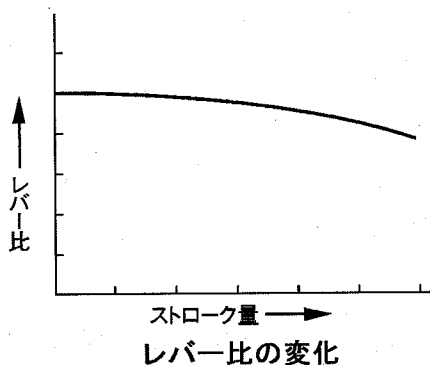
〔No. 20〕 車体振動のキック・バックに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 路面から受ける強い衝撃により、ステアリングが強く振れることをいう。
- (2) フロント回りから出る細かな振動で、低・中速の惰性で走行したときに顕著に現れる。
- (3) 緩やかなコーナを高速走行したときに発生するリヤ回りのローリングとヨーイングの合成振動で、振動数1～4 Hzの緩やかな振動である。
- (4) 高速走行時に起こるリヤ回りが原因の車体の振れで、ステアリングも振れる振動数3～10 Hzの振動である。

[No. 21] サスペンションに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) ガス封入式ショック・アブソーバは、ガス圧力を利用してばね力を補っている。
- (2) ガス封入式ショック・アブソーバは、空気室に圧縮窒素ガスを封入してオイルに圧力をかけ、オイル中に空気の泡を作りやすくしている。
- (3) 単動型のショック・アブソーバの減衰力は、伸張時のみ発生する。
- (4) 圧縮コイルばねは、荷重とたわみ量は比例する性質をもっている。

[No. 22] リンク式リヤ・サスペンションのレバー比の変化の図を基に、後輪のばね定数に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**



- (1) 後輪のストローク量が大きくなるに従い、レバー比が小さくなるので、スプリング自体のばね定数は変化しなくても、後輪のばね定数は大きくなる。
- (2) 後輪のストローク量が大きくなるに従い、レバー比が小さくなるので、スプリング自体のばね定数は変化しなくても、後輪のばね定数は小さくなる。
- (3) 後輪のストローク量が大きくなるに従い、レバー比が大きくなるので、スプリング自体のばね定数は変化しなくても、後輪のばね定数は大きくなる。
- (4) 後輪のストローク量が大きくなるに従い、レバー比が大きくなるので、スプリング自体のばね定数は変化しなくても、後輪のばね定数は小さくなる。

[No. 23] 旋回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) 旋回中に生じるコーナリング・フォースは、サイド・フォースとキャンバ・スラストを合わせたものである。
- (2) コーナリング・フォースは、常にタイヤの接地面の中心より前寄りに発生する。
- (3) スリップ・アングルが約 5° 以下の範囲では、コーナリング・フォースはスリップ・アングルに反比例する。
- (4) キャンバ・アングルがある起点より大きくなると、それまで増加してきたキャンバ・スラストは増加しなくなる。

〔No. 24〕 タイヤに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤの動荷重半径は、静荷重半径より幾分小さくなる。
- (2) 静的縦ばね定数の値が大きいほど、路面から受ける衝撃を吸収しやすく、乗り心地がよい。
- (3) タイヤは回転するごとに路面により圧縮され再び原形に戻る変形を繰り返しているが、この変形による抵抗は、タイヤの転がり抵抗のうちで最も小さい。
- (4) タイヤのゴムの厚さの部分的な違いやカーカスの継ぎ目などの剛性のアンバランスは、タイヤによる振動の原因となる。

〔No. 25〕 適正空気圧時のタイヤ寿命を 100 % とした場合、タイヤ空気圧が適正空気圧の 80 % になったときの寿命として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 適正空気圧時のタイヤ寿命の約 120 %
- (2) 適正空気圧時のタイヤ寿命の約 100 %
- (3) 適正空気圧時のタイヤ寿命の約 85 %
- (4) 適正空気圧時のタイヤ寿命の約 65 %

〔No. 26〕 ディスク式油圧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) 4 ポット・キャリパ(4ピストン式)は、2 ポット・キャリパ(2ピストン式)に比べピストンをディスク外周側に配置してディスク(キャリパ)有効径を増大させ、制動力の向上を図っている。
- (2) 異径 4 ポット・キャリパは、ディスクの回転方向に対してリーディング側のピストン径を小さくトレーリング側のピストン径を大きくして、パッド前後での動的面圧のバランスを向上させている。
- (3) 4 ポット・キャリパのブレーキ・パッドは回転方向に長いため、トレーリング側のブレーキ・パッドはリーディング側に比べ、セルフ・サーボ効果により強く押し付けられる。
- (4) 浮動式ディスクは、制動時にディスクが熱変形を生じたとき、円周方向にゆがみが逃げるように、ディスクとブラケットを分離してすき間をもたせて組み付けられている。

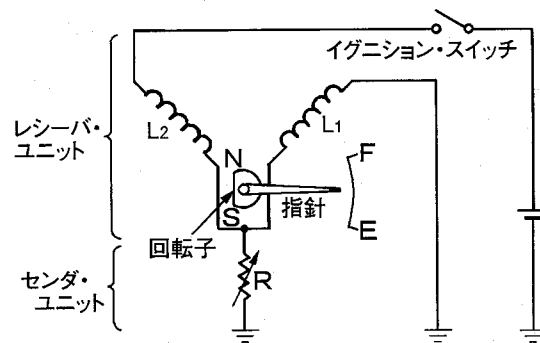
〔No. 27〕 ブレーキに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ブレーキを頻繁に用いたとき、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ことをフェード現象という。
- (2) ドラム・ブレーキはディスク・ブレーキよりも放熱効果が良いので、フェード現象は起きにくい。
- (3) フェード現象を防ぐために、ブレーキ・ドラムの外側にフィンを設けて放熱効果を良くしたものもある。
- (4) ディスクは、制動時の摩擦熱が放熱しやすいように、中空となっているものもある。

[No. 28] 油圧式ブレーキで引きずりがある場合の原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 油圧系統にエアの混入
- (2) ディスクとパッドとのすき間不足
- (3) マスタ・シリンダのリターン・ポートの詰まり
- (4) ディスクのひずみ又は偏摩耗

[No. 29] 図に示すコイル式レシーバ・ユニットと抵抗式センダ・ユニットの回路で、抵抗式センダ・ユニットの抵抗(R)が少し大きくなったときの記述として、適切なものは次のうちどれか。

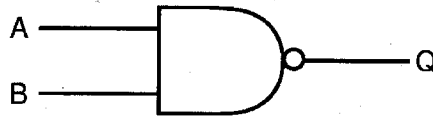


- (1) コイル(L₂)に流れる電流が増加するので、指針の指示は変化する。
- (2) 両方のコイルの作る磁界は同じ割合で変化するので、指針の指示は変化しない。
- (3) コイル(L₁)に流れる電流が減少するので、指針の指示は変化する。
- (4) 両方のコイルの作る磁界の割合が変化するので、指針の指示は変化する。

[No. 30] 計器類に関する記述として、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、ダイヤフラム式が用いられている。
- (2) 各種ゲージは、測定値を検出するレシーバ・ユニットと、測定値を運転者に表示するセンダ・ユニットの組み合わせとなっている。
- (3) 置き針式レシーバ・ユニットを用いたフューエル・ゲージは、給油後にイグニション・スイッチを入れた場合、指示値はすぐに給油後の値を示す。
- (4) スピードメータの指針は、メータ内のヘア・スプリングのばね力と回転磁石の磁力でひきつけられた誘導板の回転力が釣り合った位置で停止する。

〔No. 31〕 図に示す電気用図記号の名称として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) AND(アンド)回路
- (2) NOT(ノット)回路
- (3) NAND(ナンド)回路
- (4) NOR(ノア)回路

〔No. 32〕 ギヤ・オイルの添加剤に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 泡立ち防止剤は、ギヤ・ケース内においてかき混ぜられたときなどの泡立ちを防止する。
- (2) 油性剤は、摩擦係数を減少させ、滑りの多い歯車に対して重要な役割を果たす。
- (3) 流動点降下剤は、低温流動性を向上させる。
- (4) 極圧添加剤は、耐圧性の向上、摩擦の防止などの役割があり、低荷重・低速の歯車に重要な役割を果たす。

〔No. 33〕 燃焼と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) 一般に理論空燃比よりやや大きい空燃比域(約 16)で燃焼すると、CO、HCは減少し、NO_xは増加する。
- (2) 理論空燃比より大幅に大きい空燃比域(約 18 以上)で燃焼すると、失火により HC が急増する。
- (3) 点火時期を遅らせた場合、最高燃焼温度が下がるので、NO_xは減少する。
- (4) 点火時期を遅らせた場合、膨張時の燃焼温度を低く保つことができるので、酸化が促進されて HC が減少する。

〔No. 34〕 総質量 150 kg の 2 輪自動車は、5 m/s² で加速しているときの加速力として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 77 N
- (2) 750 N
- (3) 800 N
- (4) 7350 N

[No. 35] 前軸荷重 400 N, 後軸荷重 600 N, ホイールベースが 1.5 m の 2 輪自動車で, 重心位置を後軸からの水平距離で表した値として, 適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.5 m
- (2) 0.6 m
- (3) 0.7 m
- (4) 0.8 m

[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, 長さ 2.03 m, 幅 0.84 m, 高さ 1.12 m で原動機の総排気量が 0.225 ℓ の二輪車(側車付のものを除く)の種別として, 適切なものは次のうちどれか。

- (1) 第一種原動機付自転車
- (2) 第二種原動機付自転車
- (3) 軽二輪自動車
- (4) 小型二輪自動車

[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) 自動車登録番号
- (2) 分解整備の概要
- (3) 分解整備時の総走行距離
- (4) 整備主任者の氏名

[No. 38] 「自動車点検基準」の「二輪自動車の定期点検基準」に照らし, 12 月ごとにだけ必要な点検項目として, 適切なものは次のうちどれか。

- (1) ブレーキ・ドラムとブレーキ・ライニングのすき間
- (2) タイヤの状態
- (3) 点火プラグの状態
- (4) スプロケットの取付状態及び摩耗

〔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、最高速度が 100 km/h の二輪自動車の制動装置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) 2 系統以上の制動装置を備えていること。
- (2) 主制動装置は、雨水の付着等により、その制動効果に著しい支障を生じないものであること。
- (3) 主制動装置は、回転部分及びしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。
- (4) 主制動装置は、繰り返して制動を行った後においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。

〔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、最高速度が 100 km/h の二輪自動車の前照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) 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 100 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ものであること。
- (2) 走行用前照灯の最高光度の合計は、225,000 cd を超えないこと。
- (3) 走行用前照灯の数は、1 個でなければならない。
- (4) 走行用前照灯及びすれ違い用前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯している構造であること。

平成18年度第1回登録試験 二級2輪自動車 解答

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	3	4	3	3	3	1	2	2	1
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
3	4	4	2	3	1	4	4	2	1
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	1	4	4	3	3	2	1	4	4
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
3	4	4	2	2	3	1	4	3	3