平成24年度第2回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第86回〔二級ガソリン自動車〕　　平成25年3月24日

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。

   (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。
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たときは，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〕 熱効率に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

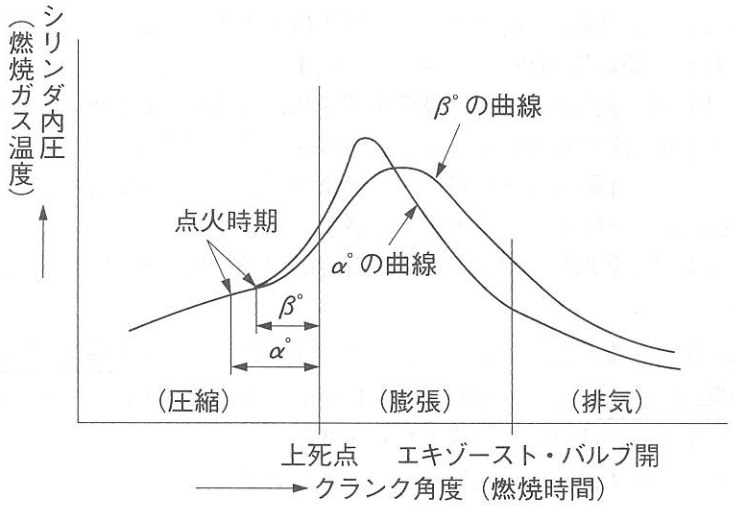
(1) 理論熱効率とは，理論サイクルにおいて仕事に変えることのできる熱量と，供給する熱量との割合をいう。

(2) 一般に，内燃機関の熱効率のことを正味熱効率という。

(3) 図示仕事とは，シリンダ内の作動ガスがピストンに与えた仕事をいう。

(4) 図示熱効率とは，実際にエンジンのクランクシャフトから得られる軸出力をいう。

〔No. 2〕 ガソリン・エンジンの点火時期を，図に示すα°からβ°に遅らせた場合のNOx及びHCの発生量に関する記述について，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。



1. 最高燃焼温度が下がるので，(イ)が減少する。
2. 膨張時の燃焼ガス温度を高く保つことができるので，酸化が促進されて(ロ)が減少する。
3. 排気ガス温度が高温を持続するため，酸化が促進されて(ハ)が減少する。

	(イ)	(ロ)	(ハ)
(1)	NOx	HC	NOx
(2)	HC	NOx	HC
(3)	NOx	HC	HC
(4)	HC	NOx	NOx

〔No. 3〕 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) 点火装置の改良により，点火時期の進み過ぎの防止を図る。

(2) 燃焼室形状を工夫し，混合気に渦流を与え，火炎伝播速度を低く(遅く)する。

(3) 冷却装置の改良により，冷却水温度の上昇防止を図る。

(4) 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。

〔No. 4〕 ピストン・リングに起こる異常現象のうち，フラッタ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) ピストン速度が遅いほど起こりやすい。

(2) シリンダ壁の油膜が切れてリングとシリンダ壁が直接接触し，リングやシリンダの表面に引っかき傷ができる。

(3) カーボンやスラッジ(燃焼生成物)が固まってピストン・リングが動かなくなる。

(4) コンプレッション・リングやシリンダ壁が摩耗した場合に起こりやすい。

〔No. 5〕 吸排気装置の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) ターボ・チャージャに用いられるコンプレッサ・ホイールは，タービン・ホイールの2倍の速さで回転する。

(2) ターボ・チャージャは，タービン・ハウジング，タービン・ホイール，コンプレッサ・ハウジング，コンプレッサ・ホイール及びドライブ・ギヤなどで構成されている。

(3) ルーツ式のスーパ・チャージャでは，過給圧が規定値になると，過給圧の一部を吸入側へ逃がし，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) ルーツ式のスーパ・チャージャでは，ロータ1回転につき1回の吸入・吐出が行われる。

〔No. 6〕 電子制御装置の空燃比フィードバック補正が停止する条件として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) エンジン完全暖機後のアイドル時

(2) 冷却水温が低いとき

(3) フューエル・カット時

(4) 高負荷時

〔No. 7〕 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，**不適切なもの**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点火時期を遅角し，ノッキングがなくなると進角する。

(2) 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。

(3) 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進角し，運転性を向上させている。

(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. 8〕 点火順序が1―5―3―6―2―4の4サイクル直列6シリンダ・エンジンに関する次の文章の（ イ ）～（ ロ ）に当てはまるものとして，**適切なもの**はどれか。

第6シリンダが圧縮上死点のとき，燃焼行程途中にあるのは（ イ ）で，この位置からクランクシャフトを回転方向に480°回転させたとき，オーバラップの上死点状態にあるのは（ ロ ）である。

	（ イ ）	（ ロ ）
(1)	第3シリンダ	第5シリンダ
(2)	第3シリンダ	第2シリンダ
(3)	第5シリンダ	第5シリンダ
(4)	第5シリンダ	第2シリンダ

〔No. 9〕 電子制御式燃料噴射装置のセンサに関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) バキューム・センサは，インレット・マニホールドの圧力と大気圧との圧力差を電圧値に置き換えている。

(2) 熱線式エア・フロー・メータの温度補償抵抗体は，発熱抵抗体の温度が規定値を超えないようにする働きをする。

(3) カム角センサは，エンジン回転速度を検出している。

(4) O_2センサに用いられるジルコニア素子は高温で作動し，大気と排気ガスの酸素濃度差が大きいときには，小さいときに比べて大きな起電力を発生する。

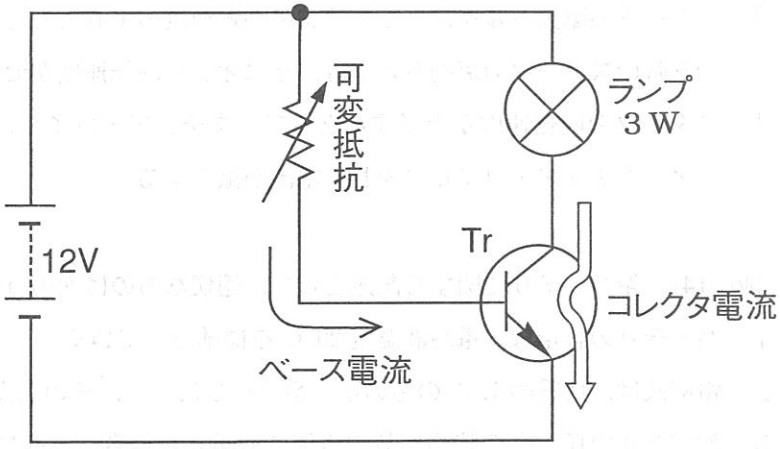
〔No. 10〕 図に示すトランジスタの電流増幅回路において，電流増幅率が 50 のとき，定格電圧 12 V のランプを定格点灯させるために必要なベース電流の最小値として，**適切なもの**は次のうちどれか。ただし，バッテリ及び配線等の抵抗はないものとする。

(1) 0.2 mA

(2) 2.5 mA

(3) 5 mA

(4) 12.5 mA



〔No. 11〕 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) スパーク・プラグの中心電極を細くすると，飛火性が向上すると共に着火性も向上する。

(2) 空燃比が大き過ぎる場合は，着火ミスの発生はしないが，逆に小さ過ぎる場合は，燃焼が円滑に行われないため，着火ミスが発生する。

(3) 着火ミスは，消炎作用が弱過ぎるとき，あるいは吸入混合気の流速が低過ぎる場合に起きやすい。

(4) 高熱価型プラグは，低熱価型プラグと比較して，火炎にさらされる表面積及びガス・ポケットの容積が大きい。

〔No. 12〕 電子制御式スロットル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) スロットル・モータには，応答性がよく消費電力の少ない直流モータが使用されている。

(2) 一般に電子制御式スロットル・システムのアイドル回転速度制御は，ISCV（アイドル・スピード・コントロール・バルブ）で行っている。

(3) 電子制御式スロットル・システムのスロットル・ポジション・センサは，スロットル・バルブ・シャフトの同軸上に取り付けられ，スロットル・バルブの開度を検出している。

(4) 制御モードがスノー・モードのときは，滑りやすい路面でも良好な操縦性を確保するため，アクセル・ペダルを踏み込んでもスロットル・バルブが大きく開かないように制御している。

〔No. 13〕 直巻式スタータの出力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) 始動時のアーマチュア・コイルに流れる電流の大きさは，ピニオンの回転速度がゼロのとき最小である。

(2) スタータの駆動トルクは，ピニオンの回転速度の上昇とともに小さくなる。

(3) 始動時のスタータの駆動トルクは，ピニオンの回転速度がゼロのとき最大である。

(4) 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大きくなるので，アーマチュア・コイルに流れる電流が減少する。

〔No. 14〕 鉛バッテリに関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) バッテリの容量は，電解液温度 20 ℃ を標準としている。

(2) 電解液は，比重約 1.32 のものが一番凍結しにくく，その氷点は－ 60 ℃ 付近である。

(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 10.5 V（1 セル当たり 1.75 V）である。

(4) バッテリの容量は，放電率を小さく（放電電流を大きく）するほど，大きくなる。

〔No. 15〕 スター結線式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。

中性点ダイオード付きオルタネータは，中性点電圧が出力電圧を超えたとき，及び中性点電圧がアース電圧を下回ったときの電圧（交流分）を（ イ ）に加算し，（ ロ ）における（ ハ ）の増加を図っている。

	（ イ ）	（ ロ ）	（ ハ ）
(1)	交流出力	高速回転時	出力電圧
(2)	直流出力	高速回転時	出力電流
(3)	直流出力	低速回転時	出力電流
(4)	交流出力	低速回転時	出力電圧

〔No. 16〕 油圧式パワー・ステアリングのベーン型オイル・ポンプに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 吐出圧力により軸受に掛かる荷重が平均化されるので，バランス型オイル・ポンプとも呼ばれている。

(2) 規定値以上の送油量及び送油圧力にならないように，フロー・コントロール・バルブ及びプレッシャ・リリーフ・バルブを備えている。

(3) ハンドルの操舵抵抗が大きくなるとオイル・ポンプの吐出圧力（負荷）も増大する。

(4) オイル・ポンプの吐出量が規定値以上になると，オイル・ポンプからのオイルはすべてコントロール・バルブへ送られる。

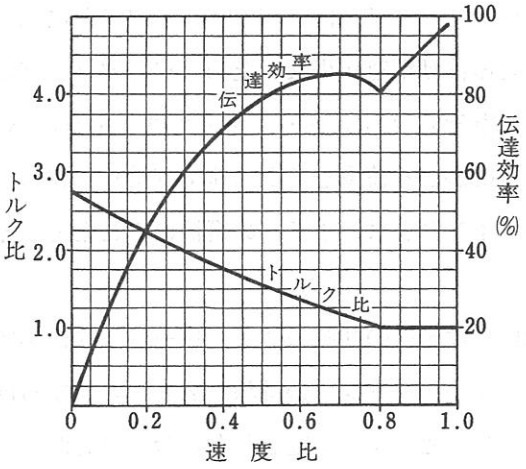
〔No. 17〕 図に示す特性のトルク・コンバータにおいて，ポンプ・インペラが回転速度 2,000 min^{-1}，トルク 80 N･m で回転し，タービン・ランナが 600 min^{-1} で回転しているときの記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) トルク比は 1.75 である。

(2) 速度比は 0.4 である。

(3) 伝達効率は 45 % である。

(4) タービン軸トルクは 160 N･m である。



〔No. 18〕 前進 4 段のロックアップ機構付き電子制御式 AT に用いられる部品に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 油温センサは，トランスミッションのオイル(AT フルード)の温度と油圧を検出している。

(2) エンジン回転センサは，エンジン回転速度を検出している。

(3) インヒビタ・スイッチは，セレクト・レバーの位置を検出している。

(4) ロックアップ・ソレノイドは，トランスミッション・コントロール・ユニットからの出力信号により，走行状態に応じてロックアップ・コントロール・バルブを制御している。

〔No. 19〕 CVT(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) 可動シーブは，ボール・スプラインの軸上をしゅう動し，プーリの溝幅を変える働きをしている。

(2) CVT は，プラネタリ・ギヤ・ユニット式 AT より更にコンタミネーション(ゴミ)を嫌うので，点検時等にゴミをユニット内に入れ込まないように十分注意する必要がある。

(3) プライマリ・プーリはスチール・ベルトの張力を制御し，セカンダリ・プーリはプーリ比(変速比)を制御している。

(4) スチール・ベルトは，動力伝達を行うエレメントと摩擦力を維持するスチール・バンドで構成されている。

〔No. 20〕 アクスル及び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) フロントが独立懸架式，リヤが車軸懸架式のアクスルで，前後のロール・センタを結んだ直線をローリング・アキシス(ローリングの軸)という。

(2) ラジアル・タイヤは，バイアス・タイヤに比べてキャンバ・スラストが大きいので，ワンダリングによる移動距離が少ないため，ワンダリングに対しては有利である。

(3) 独立懸架式フロント・アクスルは，左右のホイールを1本のアクスルでつなぎ，フロント・ホイールに掛かる荷重をアクスルで支持している。

(4) ヨーイングとは，ボデーの縦揺れのことである。

〔No. 21〕 ボデーの揺動のうち，ロー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) シャシ・スプリングのばね定数を大きくするほど，ローリングの角度は小さくなる。

(2) ロール・センタを一定とした場合，重心が低い自動車に比べて高い自動車の方がローリングの角度は大きくなる。

(3) 一般に，車軸懸架式のサスペンションに比べて独立懸架式のサスペンションの方が，ロール・センタの位置は高い。

(4) 左右のシャシ・スプリングの取り付け位置の間隔を広くするほど，ローリングの角度は小さくなる。

〔No. 22〕 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) 軽荷重のときの金属スプリングは，固有振動数が多くなる。

(2) エア・スプリングのばね定数は，荷重が大きくなるとレベリング・バルブの作用により小さくなる。

(3) エア・スプリングは，金属スプリングと比較して，荷重の変化に対する固有振動数の変化が少ない。

(4) 金属スプリングは，最大積載荷重に耐えるように設計されているため，軽荷重のときはばねが硬過ぎるので乗り心地が悪い。

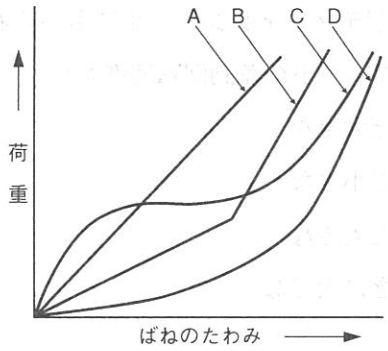
〔No. 23〕 図に示すシャシ・スプリングのばね特性線図において，「ダイヤフラム型エア・スプリング」を表すものとして，A～D のうち，**適切なもの**はどれか。

(1) A

(2) B

(3) C

(4) D



〔No. 24〕 タイヤの用語に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 静的縦ばね定数が小さ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。

(2) 動荷重半径は，静荷重半径より小さい。

(3) タイヤに 1 mm の縦たわみを与えるために必要な静的縦荷重を静的縦ばね定数という。

(4) 静荷重半径とは，タイヤを適用リムに装着した状態で規定の空気圧を充てんし，静止した状態で平板に対し垂直に置き，規定の荷重を加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。

〔No. 25〕 CAN 通信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) バス・オフ状態とは，エラーを検知し，リカバリしてもエラーが解消しない場合に通信を停止している状態をいう。

(2) CAN は，一つの ECU が複数のデータ・フレームを送信したり，CAN バス上のデータを必要とする複数の ECU が同時にデータ・フレームを受信することができる。

(3) 各 ECU は，独立してデータ・フレームを CAN バス上に送信しているため，ID コードにより優先度が高いデータ・フレームを優先して送信する。

(4) 一端の終端抵抗が破損すると，通信はそのまま継続され，耐ノイズ性にも影響はないが，ダイアグノーシス・コードが出力されることがある。

〔No. 26〕 粘性式差動制限型ディファレンシャル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。

粘性式差動制限型ディファレンシャルに用いられているビスカス・カップリングは，インナ・プレートとアウタ・プレートの差動回転速度が(　　)ビスカス・トルク(差動制限力)が発生する。

(1) 大きいときほど大きな

(2) 大きいときほど小さな

(3) 小さいときほど大きな

(4) なくなったときに大きな

〔No. 27〕 電子制御式ABSに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) コントロール・ユニットは，各車輪速センサ，スイッチなどから入力した信号をプログラム処理し，ハイドロリック・ユニットに作動信号を出力する。

(2) ハイドロリック・ユニットは，コントロール・ユニットからの制御信号により，各ホイール・シリンダの油圧の制御とエンジンの出力制御を行っている。

(3) 車輪速度検出用ロータは，各ホイール・ハブなどに取り付けられており，ホイール・ハブと同速度で回転している。

(4) 永久磁石を用いたスピード・センサは，コイル及び電極などで構成されている。

〔No. 28〕 ブレーキのフェード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) 配管内のエア抜きが不完全なためにブレーキの効きが悪くなることをいう。

(2) 熱のためブレーキ・ドラム内周面の摩擦係数が大きくなり，ブレーキの効きが悪くなることをいう。

(3) 熱のためライニング表面の摩擦係数が小さくなり，ブレーキの効きが悪くなることをいう。

(4) 熱のためブレーキ液に気泡が生じ，ブレーキの効きが悪くなることをいう。

〔No. 29〕 オート・エアコンの吹き出し温度制御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) 内気センサは，車室内の空気を取り入れ，その温度をサーミスタによって検出し，抵抗値に置き換えている。

(2) 温度設定抵抗は，温度設定レバーに連結され，ユーザが設定した温度の抵抗値を電圧に変えてコントロール・ユニットへ入力する。

(3) 外気センサは，サーミスタによって外気温度を抵抗値に置き換えている。

(4) 日射センサは，日射量によって抵抗値が変化するサーミスタを使用している。

〔No. 30〕 オート・エアコンのブロワ遅動風量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) 吹き出し口がFACE(フェイス)モードで，コンプレッサをONにした直後，温風吹き出しによる顔面への不快感をなくすための風量制御である。

(2) ブロワ・モータ起動後，約2秒間はLoで制御し，起動電流からパワー・トランジスタを保護させる制御である。

(3) キー・スイッチON後，エアコン・スイッチONのブロワ自動制御時に，ブロワ・モータとコンプレッサを約8秒間OFFにし，その後，ブロワ・モータをLoで起動させる風量制御である。

(4) 外気温度，設定温度，車室内温度などの条件によって，コントロール・ユニットが吹き出し温度に見合った風量を決定し，ブロワ・モータを無段階に変速させる風量制御である。

〔No. 31〕 ガソリ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) オクタン価は，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。

(2) 分解ガソリンは，灯油及び軽油などを，触媒を用いて化学変化を起こさせて熱分解した後，再蒸留してオクタン価(90～95)を高めている。

(3) 直留ガソリンは，原油から直接蒸留して得られるガソリンで，オクタン価(65～70)が低く，このままでは，自動車用の燃料としては不適当である。

(4) 改質ガソリンは，高オクタン価のガソリンを低オクタン価のガソリンに転換したものである。

〔No. 32〕 自動車の材料に用いられる鉄鋼に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 合金鋳鉄は，普通鋳鉄にクロム，モリブデン，ニッケルなどの金属を一種類又は数種類加えたもので，カムシャフトやシリンダ・ライナなどに使用されている。

(2) 普通鋳鉄は，破断面がねずみ色で，フライホイールやブレーキ・ドラムなどに使用されている。

(3) 炭素鋼は，硬鋼と軟鋼に大別され，硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。

(4) 球状黒鉛鋳鉄は，普通鋳鉄に含まれる黒鉛を球状化にするためにマグネシウムなどの金属を加えたもので，クランクシャフトなどに使用されている。

〔No. 33〕 ボデーやフレームなどに用いられる塗料の成分のうち，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) 塗装の仕上がりなどの作業性や塗料の安定性を向上させる。

(2) 塗膜に着色などを与える。

(3) 顔料と樹脂の混合を容易にする働きをする。

(4) 顔料と顔料をつなぎ，塗膜に光沢や硬さなどを与える。

〔No. 34〕 ねじとベ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) セルフロッキング・ナットは，ナットの一部に戻り止めを施し，ナットが緩まないようにしている。

(2) ローリング・ベアリングのうち，ラジアル・ベアリングには，ボール型，ニードル・ローラ型，テーパ・ローラ型があり，トランスミッションなどに用いられている。

(3) プレーン・ベアリングのうち，つば付き半割り形プレーン・ベアリングは，ラジアル方向とスラスト方向(軸と同じ方向)の力を受ける。

(4) 「M 10 × 1.25」と表されるおねじの外径は 10 mm である。

〔No. 35〕 図に示す電気回路において，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。ただし，バッテリ及び配線等の抵抗はないものとする。

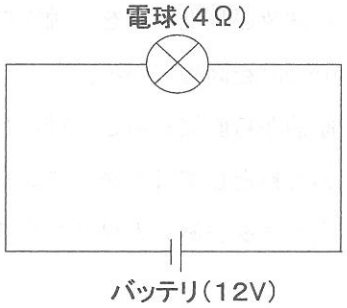
12 V 用の電球を 12 V の電源に接続したときの抵抗が 4 Ω である場合，この状態で 2 時間使用したときの電力量は(　　)である。

(1) 6 Wh

(2) 18 Wh

(3) 36 Wh

(4) 72 Wh



〔No. 36〕 「道路運送車両法」に照らし，自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ運行の用に供してはならない自動車として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 小型特殊自動車

(2) 二輪の小型自動車

(3) 小型四輪自動車

(4) 軽自動車

〔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，方向指示器の点滅回数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) 毎分 50 回以上 100 回以下の一定の周期で点滅するものであること。

(2) 毎分 50 回以上 120 回以下の一定の周期で点滅するものであること。

(3) 毎分 60 回以上 100 回以下の一定の周期で点滅するものであること。

(4) 毎分 60 回以上 120 回以下の一定の周期で点滅するものであること。

〔No. 38〕 「自動車点検基準」に照らし，「自家用乗用自動車等の日常点検基準」に規定されている点検内容として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 原動機の冷却水の量が適当であること。

(2) かじ取り装置のパワー・ステアリング装置の油漏れがなく，油量が適当であること。

(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) 原動機のかかり具合が不良でなく，かつ，異音がないこと。

〔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 の小型四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) 走行用前照灯の数は，1 個又は 2 個であること。

(2) 走行用前照灯の数は，2 個又は 4 個であること。

(3) すれ違い用前照灯の数は，1 個又は 2 個であること。

(4) すれ違い用前照灯の数は，2 個又は 4 個であること。

〔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，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，露出した電気端子及び電気開閉器から（　　）以上離れていること。

(1) 150 mm

(2) 200 mm

(3) 250 mm

(4) 350 mm

平成24年度第2回登録試験　二級ガソリン自動車　解答

№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9	№10
4	3	2	4	3	1	4	2	4	3
№11	№12	№13	№14	№15	№16	№17	№18	№19	№20
1	2	1	3	2	4	4	1	3	1
№21	№22	№23	№24	№25	№26	№27	№28	№29	№30
3	2	3	2	4	1	2	3	4	1
№31	№32	№33	№34	№35	№36	№37	№38	№39	№40
4	3	1	2	4	3	4	2	2	2