平成26年度第1回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第89回〔二級2輪自動車〕　平成26年10月5日

24　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。

◇M3(734—29)

〔No. 1〕 ピストン及びピストン・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) ピストン・リングにスティック現象が起こると，気密性や油かき性能が悪くなり，オイル上がりや出力低下を起こす。

(2) アルミニウム合金ピストンのうち高けい素アルミニウム合金ピストンは，ローエックス・ピストンよりもシリコンの含有量が少ない。

(3) テーパ・フェース型のピストン・リングは，しゅう動面が円弧状になっており，初期なじみの際の異常摩耗が少なく，一般にトップ・リングに用いられている。

(4) オフセット・ピストンとは，質量を軽くするためにボス方向のスカート部を切り欠いた構造のものである。

〔No. 2〕 点火順序が1―2―4―3の4サイクル直列4シリンダ・エンジンにおいて，第3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360°回転させたとき，排気行程の下死点になるシリンダとして，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 第1シリンダ

(2) 第2シリンダ

(3) 第3シリンダ

(4) 第4シリンダ

〔No. 3〕 コンロッドのプレーン・ベアリングに要求される性質に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 非焼き付き性とは，ベアリングとクランク・ピンとに金属接触が起きた場合に，ベアリングが焼き付きにくい性質をいう。

(2) 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。

(3) 耐食性とは，酸などにより腐食されにくい性質をいう。

(4) 埋没性とは，ベアリングをクランク・ピンに組み付けた場合に，最初は当たりが幾分悪くてもすぐにクランク・ピンになじむ性質をいう。

〔No. 4〕 エンジンのバルブ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) バルブ・スプリングは，バルブをカムの運動に従い迅速確実に閉じるばね力が要求され，かつ，回転速度に応じて伸縮が繰り返されるので，耐疲労性，強じん性なども要求される。

(2) 不等ピッチ・スプリングは，ばね定数の異なる内外(インナ及びアウタ)二つのスプリングを設けている。

(3) カムシャフトの材料には，一般にニッケル，クロムなどを添加した特殊鋼の鍛造品又は特殊鋳鉄の鋳造品が用いられている。

(4) バルブは，作動中，高温にさらされるため，熱伝導性，耐熱性，耐食性，耐摩耗性及び耐衝撃性に優れていることが要求される。

〔No. 5〕ガソリン・エンジンの排出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) NOx 低減のための対応の一つとして，燃焼室の形状を改良し，混合気に渦流などを与えて燃焼を速め，最高燃焼ガス温度の時間を短くするという方法がある。

(2) 混合気が完全燃焼すると，大部分は N_2，CO_2，H_2O になる。

(3) CO，HC の低減策として共通していえることは，理論空燃比よりやや薄めの混合気を安定して燃やすことである。

(4) HC は，燃料が未燃焼状態で排出される成分で，発生傾向は CO と似て，空燃比が薄くなればなるほど減少するのが特徴である。

〔No. 6〕水冷式冷却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) サーモスタットは，水路の切り替えや，冷却水の流量を制御することなく，エンジン内部の冷却水の温度を調整する。

(2) エンジンに適温とされる冷却水の温度は，一般に約 100 ℃ とされている。

(3) 一般に電動ファン用のサーモスイッチは，冷却水温が低いときはスイッチの接点が開き，水温が上がると，ワックス又はバイメタルが熱を受けて接点が閉じるようになっている。

(4) サーモスタットの不良は，エンジンのオーバヒートの原因として考えられない。

〔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・パイプは，シリンダ・ヘッドのエキゾースト・ポートに直接取り付けられているため，長さや断面積によって排気の脈動は変化するが，エンジンの出力性能への影響は小さい。

(2) 一般的にマフラの外板は，三層構造となっており，二枚の鋼板の間に挟み込まれている吸音材（グラス・ウールなど）によって，排気音の中の周波数の低い成分を吸収している。

(3) 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，排気音は隔壁と連結パイプを通過するごとに膨張と収縮を繰り返し消音される。

(4) 排気制御装置は，バルブ・オーバ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〕 エンジンの電子制御装置に用いられる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) 転倒センサ(傾斜角センサ)は，車両の傾斜を検出するもので，車両が設定角度以上傾くとエンジン・ストップ・リレーへの通電がONとなり，フューエル・ポンプなどの電子制御装置の電源がOFFとなる。

(2) バキューム・センサの出力電圧は，インテーク・マニホールド内の圧力が高くなるほど低くなる。

(3) コントロール・ユニットは，クランク角センサの信号を用いて点火時期及び燃料噴射タイミングの制御を行っている。

(4) コントロール・ユニットは，スロットル・ポジション・センサの信号により，加速増量補正とアイドル開度の判定は行うが，基本噴射量の決定は行っていない。

〔No. 9〕 エンジンの諸損失のうち，ポンプ損失に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 燃焼ガスの排出及び混合気を吸入するための動力損失をいう。

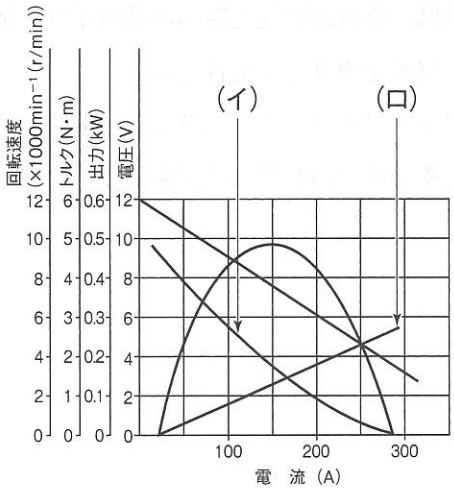
(2) 燃焼ガスの熱量が冷却水や冷却空気などによって失われる損失をいう。

(3) 摩擦損失と補機駆動の損失からなっており，冷却水の温度，潤滑油の粘度のほかに回転速度の影響が大きい。

(4) 冷却損失，排気損失，ふく射損失からなっている損失をいう。

〔No. 10〕 図に示すフェライト式スタータの出力特性において，(イ)～(ロ)の組み合わせのうち，**適切なもの**はどれか。

	(イ)	(ロ)
(1)	トルク	電　圧
(2)	出　力	回転速度
(3)	電　圧	出　力
(4)	回転速度	トルク



〔No. 11〕 鉛バッテリの放電特性について，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。

バッテリの放電終止電圧は，二輪自動車では（ イ ）時間率放電で表され，1セル当たり（ ロ ）V であり，放電電流が大きくなるほど放電終止電圧は（ ハ ）定められている。

	（イ）	（ロ）	（ハ）
(1)	5	1.75	低く
(2)	5	1.65	高く
(3)	10	1.75	低く
(4)	10	1.65	高く

〔No. 12〕 励磁式オルタネータの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) ブラシは，ブラシが円滑にブラシ・ホルダ内をしゅう動するかどうかを軽く指先で押して点検する。

(2) ダイオードは，ステータから出ている各相間の導通を，サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いて確認し，次にメガーを用いてステータ・コイルとステータ・コア間が絶縁されているかを点検する。

(3) ベアリングは，ベアリングを指先で軽く回したとき，動きが滑らかで，引っ掛かり，異音，がたなどがないか点検する。

(4) ロータは，サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いてスリップ・リング間に導通があることを確認し，次にメガーを用いてスリップ・リングとロータ・コア間が絶縁されているかを点検する。

〔No. 13〕 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) 自己清浄温度とは，碍子の表面に付着したカーボンが焼き切れる現象を起こし始めるときの温度をいい，その温度は約 450 ℃ である。

(2) 低熱価型プラグは，高熱価型プラグに比べて碍子脚部が短く，火炎にさらされる表面積及びガス・ポケットの容積が小さい。

(3) 熱を放熱する度合の大きいプラグを高熱価型プラグと呼んでいる。

(4) スパーク・プラグのギャップが狭いと，電極の消炎作用のため火炎核が成長しにくくなり，着火ミスが発生しやすくなる。

〔No. 14〕 電子制御装置のアイドル回転速度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) コントロール・ユニットは，アイドリング時にエンジン暖機完了と判断した場合はステップ・モータを駆動させ，エンジン暖機時よりも更にISCV(アイドル・スピード・コントロール・バルブ)のバルブを閉じ側に移動させる。

(2) エンジン暖機時には，水温の上昇に応じてISCV内の通路を通る吸入空気量を徐々に少なくすることで，安定したエンジン回転速度を維持する。

(3) コントロール・ユニットは，イグニション・スイッチをONにしたとき，ISCVのバルブを全開になるまでステップ・モータを駆動させ，バルブの基準位置を決める。

(4) エンジン始動時には，水温センサの信号に関係なく，必要な吸入空気量を確保できる開度までISCVのバルブを基準位置から移動させる。

〔No. 15〕 点火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) 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。

(2) 二次誘起電圧は，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低下する。

(3) 点火信号発生器のシグナル・ロータの回転によってピックアップ・コイルに発生する電圧は，磁束の変化量が小さいほど高い電圧になる。

(4) イグニション・コイルの二次側に誘起される起電力の大きさは，遮断時の一次電圧の大きさに比例する。

〔No. 16〕 二輪自動車が移動するときの空気抵抗に関する記述として，**不適切なもの**はどれか。

(1) 揚力は，車両に対し上向きに，垂直に働く力をいい，車両の上下面の空気の流れにより圧力差が生じ，車両を持ち上げるように作用する力が発生する。

(2) 自然風がない直進時には，横力，ヨーイング・モーメント及びローリング・モーメントが作用する。

(3) 抗力は，車両の後向きに働く力で，車両前部で空気を受ける正圧と後部の空気の剥離による負圧が，車両を後方へ引くように作用する力として働く。

(4) 横力は，車両の横向きに働く力で，横風の方向(偏揺角)に比例して大きくなる。

〔No. 17〕 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・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，ライニングがクラッチ・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。

(2) クラッチ・スプリングには，均一なばね特性をもった複数のコイル・スプリングが使用されている。

(3) クラッチ・イン回転速度とは，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到達し，それ以上上昇しなくなる回転速度をいう。

(4) 自動遠心クラッチの伝達トルク容量は，湿式多板式クラッチと同様にスプリングのばね力，ライニングの面積と摩擦係数，油温などの一定の条件下で決まる。

〔No. 18〕 ベルト式自動無段変速機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。

エンジンの回転速度が上昇し，ウェイト・ローラが遠心力で（ イ ）方向へ動くと，ムーバブル・ドライブ・フェースがフィクスト・ドライブ・フェース側へ移動するので，（ ロ ）の回転半径が（ ハ ）なる。

	（イ）	（ロ）	（ハ）
(1)	外　側	ドライブ・プーリ	大きく
(2)	外　側	ドリブン・プーリ	大きく
(3)	内　側	ドリブン・プーリ	小さく
(4)	内　側	ドライブ・プーリ	小さく

〔No. 19〕 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，空気室に圧縮窒素ガスを封入してオイルに圧力を掛ける方式のもので，激しいしゅう動によりオイル中に空気の泡を作ることなく，安定した減衰力が得られる。

(2) 減衰力は，ショック・アブソーバに設けられたバルブやオリフィスをオイルが通過するときの抵抗によって発生する。

(3) 圧縮コイルばねは，圧縮力に対してたわみ量が比例する性質をもっている。

(4) ストロークに対するスプリングの反力は，エア・スプリング，金属スプリング，合成スプリングの3種類のスプリングのうち，エア・スプリングが最も大きい。

〔No. 20〕 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) スリップ・アングルが 10° 以上の範囲では，コーナリング・フォースはスリップ・アングルに比例して増加する。

(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) キャンバ・アングルがある起点以上に大きくなると，キャンバ・スラストはそれ以上増加しなくなる。

(4) 旋回中に生じるサイド・フォースは，コーナリング・フォースとセルフ・アライニング・トルクを合わせたものである。

〔No. 21〕 タイヤの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) ダイナミック・アンバランスとは，タイヤの一部が他の部分より重い場合，ゆっくり回転させると重い部分が下になって止まる場合のアンバランスをいう。

(2) タイヤの動荷重半径とは，適用リムを用いてタイヤを車両に装着し，規定の空気圧及び荷重を掛け，一定速度で走行させたときのタイヤの 1 回転当たりの走行距離を 2π で除した値をいう。

(3) タイヤの静的縦ばね定数とは，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いい，この値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。

(4) タイヤの縦たわみとは，縦荷重を加えたときに発生する縦方向のたわみで，適当な接地面積を与え，路面からの衝撃を和らげるが，限度を超すとタイヤの疲労，摩耗を招く。

〔No. 22〕 乾燥した舗装路面で，制動時におけるタイヤと路面間の摩擦係数とタイヤのスリップ率に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) スリップ率が 0 % のとき，摩擦係数は最小となる。

(2) スリップ率が 0 % のとき，摩擦係数は最大となる。

(3) スリップ率が 100 % のとき，摩擦係数は最小となる。

(4) スリップ率が 100 % のとき，摩擦係数は最大となる。

〔No. 23〕 湿式多板式クラッチの切れ不良の推定原因として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

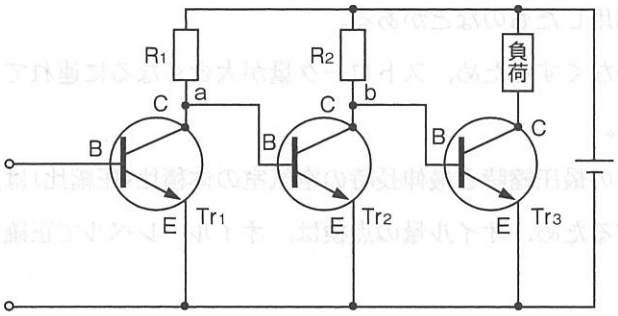
(1) クラッチ・スプリングの高さの不ぞろい

(2) 低質オイルの厳寒期におけるゲル化

(3) クラッチ・レバーの遊びがない

(4) プッシュ・ロッド・クリアランスの過大

〔No. 24〕 図に示すトランジスタのスイッチング増幅回路に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。



(1) 入力信号が Tr_1 のベース（ B ）に入ると，Tr_2 は ON となり，Tr_3 にはベース電流が流れるため，Tr_3 は ON となる。

(2) 入力信号が Tr_1 のベース（ B ）に入らないと，Tr_1 は OFF となり，Tr_3 にはベース電流が流れないため，Tr_3 は ON となる。

(3) 入力信号が Tr_1 のベース（ B ）に入ると，Tr_1 は ON となり，Tr_3 にはベース電流が流れるため，Tr_3 は OFF となる。

(4) 入力信号が Tr_1 のベース（ B ）に入らないと，Tr_2 は ON となり，Tr_3 にはベース電流が流れないため，Tr_3 は OFF となる。

〔No. 25〕 シャフト駆動のギヤのバックラッシュ及びスプライン連結部のがたの点検について，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。

エンジンを止め，センタ・スタンドを立てて（ イ ）を浮かせ，トランスミッションを（ ロ ）に入れた後，（ イ ）を手で回転方向に軽く動かし，がたがないか点検する。

	（ イ ）	（ ロ ）
(1)	フロント・ホイール	1速(ロー)
(2)	リヤ・ホイール	ニュートラル
(3)	フロント・ホイール	ニュートラル
(4)	リヤ・ホイール	1速(ロー)

〔No. 26〕 フロント・フォークのばね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) アンチ・ノーズ・ダイブ機構は，ばねのコイル・ピッチを二段階に変えた二段スプリングや前輪のブレーキの液圧を利用したものなどがある。

(2) ノーズ・ダイブを少なくするため，ストローク量が大きくなるに連れて，ばね定数が大きくなるばね特性が要求される。

(3) フロント・フォークの最圧縮時と最伸長時の空気室の体積比(圧縮比)は，通常 8 ～10 である。

(4) 適正なばね特性にするため，オイル量の点検は，オイル・レベルで正確に測定を行う。

〔No. 27〕 集光式ヘッドライト・テスタの二輪自動車の測定時における注意事項について，**不適切なもの**は次のうちどれか。

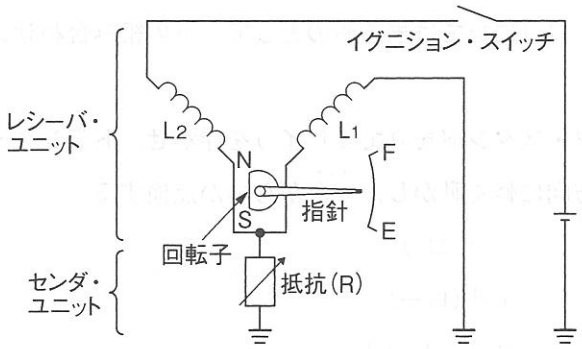
(1) サスペンションのスプリングの衰損などにより車両に傾きがないこと。

(2) テスタと車両を正対させること。

(3) テスト中は，エンジンを停止させておくこと。

(4) 床面が水平であること。

〔No. 28〕 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，イグニション・スイッチ ON 後に電源電圧が変動した場合の記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。



(1) 両方のコイル(L_1，L_2)のつく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。

(2) コイル(L_1)に流れる電流が変化するので，指針の指示は変化する。

(3) 両方のコイル(L_1，L_2)のつくる磁界の割合が変化するので，指針の指示は変化する。

(4) コイル(L_2)に流れる電流が変化するので，指針の指示は変化する。

〔No. 29〕 キャスタ及びトレール等に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) ハンドル回転軸の延長線が地面と交わる点から車輪の接地面の中心までの距離をキャスタという。

(2) オンロード車はオフロード車と比較して，キャスタ及びトレール共に，やや大きい値を設定する傾向がある。

(3) キャスタ角を変えないで，トレールだけを大きくすると，安定性は増す傾向にあるが，ハンドル操舵が重くなる。

(4) 一般的に，キャスタを小さくするとトレールが大きくなり，走行時の安定性が向上する。

〔No. 30〕 電気式平型ホーン(警音器)の音量不足及び音質が悪い原因として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 接点の焼損又は接触不良がある。

(2) ホーンのコイルが断線している。

(3) ダイヤフラムに亀裂がある。

(4) エア・ギャップが不良である。

〔No. 31〕 自動車の諸元に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 転がり抵抗は，自動車が走行するときの空気による抵抗をいう。

(2) 自動車の燃料消費率は，燃料消費量÷軸出力で表し，その単位にg/(kW・h)を用いる。

(3) 駆動力は，アクスル・シャフトのトルクが大きいほど，また，ホイールの半径が小さいほど大きくなる。

(4) エンジンの燃料消費率は，1ℓの燃料で走行できる距離を表し，km/ℓの単位を用いる。

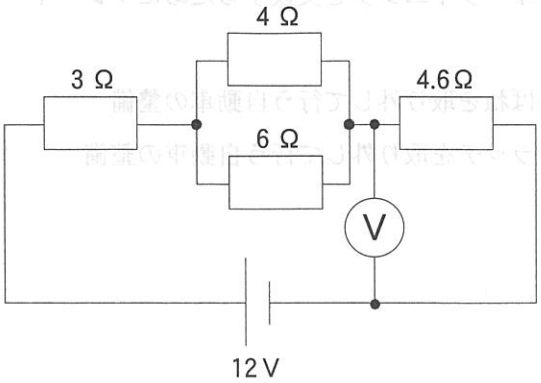
〔No. 32〕 図に示す電気回路において，電圧計Vが示す電圧値として，**適切なもの**は次のうちどれか。ただし，バッテリ及び配線等の抵抗はないものとし，電圧計の内部抵抗は無限大とする。

(1) 2.88 V

(2) 5.52 V

(3) 6.48 V

(4) 8.4 V



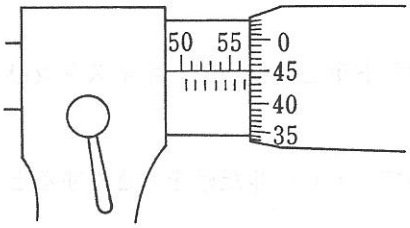
〔No. 33〕 図に示す最小目盛りが100分の1 mmのマイクロメータにおいて，シンブルを2回転させたとき，スピンドルが移動する距離として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 0.1 mm

(2) 0.25 mm

(3) 0.5 mm

(4) 1.0 mm



〔No. 34〕 潤滑剤の境界潤滑に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 油膜が破れた場合，直接，金属同士が接触することを防いでいる状態をいう。

(2) 摩擦面間に十分な厚さの流体膜が介在する状態での潤滑で，一般に，摩擦力も低く摩耗もほとんどない潤滑状態である。

(3) 潤滑油の中の油性剤が接触部に吸着して，極めて薄い油膜を形成したときの潤滑状態である。

(4) 二硫化モリブデンなどの特殊な固体物質を摩擦面間に介在させることによって，摩擦や摩耗を低下させる潤滑方法である。

〔No. 35〕 初速度36 km/hの二輪自動車が，一定加速度で10秒後に54 km/hの速度になったとき，この10秒間に走った距離として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 50 m

(2) 100 m

(3) 125 m

(4) 250 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，二輪の小型自動車の分解整備に**該当するもの**は次のうちどれか。

(1) 走行装置のリア・アクスル・シャフトを取り外して行う自動車の整備

(2) 制動装置のブレーキ・ライニングを交換するためにブレーキ・シューを取り外して行う自動車の整備

(3) 緩衝装置のコイルばねを取り外して行う自動車の整備

(4) 動力伝達装置のクラッチを取り外して行う自動車の整備

〔No. 37〕 「自動車点検基準」の「二輪自動車の定期点検基準」に照らし，１年ごとに必要な点検項目として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) かじ取り装置のハンドルの操作具合

(2) エグゾースト・パイプ及びマフラの取付けの緩み及び損傷

(3) 電気装置の電気配線の接続部の緩み及び損傷

(4) 緩衝装置のサスペンション・アームの連結部のがた及びアームの損傷

〔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，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。

自動車の分解整備に従事する従業員（整備主任者を含む。）の人数が（ イ ）の自動車分解整備事業の認証を受けた事業場には，一級，二級又は三級の自動車整備士の技能検定に合格した者が（ ロ ）以上いること。

	（ イ ）	（ ロ ）
(1)	５人	１人
(2)	９人	２人
(3)	13人	３人
(4)	15人	４人

〔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) 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。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 基準に適合する独立に作用する２系統以上の制動装置を備えなければならない。

〔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の二輪自動車の尾灯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) 尾灯の灯光の色は，赤色であること。

(2) 尾灯は，その照明部の中心が地上２m以下となるように取り付けられていること。

(3) 尾灯は，夜間にその後方200 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。

(4) 尾灯を後面に１個備えればよい。

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