

## 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。ボールペン等を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。

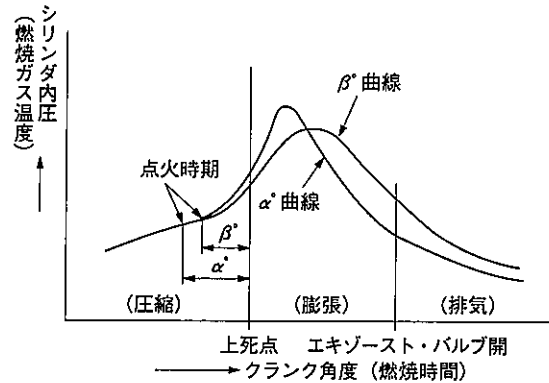
〔No. 1〕 ピストン及びピストン・リングに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) アルミニウム合金ピストンのうち、ローエックス・ピストンよりシリコンの含有量が多いものを高けい素アルミニウム合金ピストンと呼んでいる。
- (2) アンダ・カット型のコンプレッション・リングは、外周下面がカットされた形状になっており、一般にセカンド・リングに用いられている。
- (3) ピストン・リングに起こる異常現象のうちフラッタ現象とは、ピストン・リングがリング溝と密着せずにバタバタと浮き上がることをいう。
- (4) ピストン・ヘッド部にバルブの逃げを設けることで、騒音の低減を図っている。

〔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) トリメタル(三層メタル)は、アルミニウムに10~20%のすずを加えた合金である。
- (2) クラッシュ・ハイトが大き過ぎると、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) アルミニウム合金メタルで、すずの含有率の低いものは、熱膨張率が大きいためオイル・クリアランスを大きくとる必要がある。
- (4) 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、異物などをベアリングの表面に埋め込んでしまう性質をいう。

[No. 3] ガソリン・エンジンの点火時期を、図に示す  $\alpha^\circ$  から  $\beta^\circ$  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. 最高燃焼ガス温度が下がるので、(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 | NOx |
| (3) HC  | NOx | HC  |
| (4) NOx | HC  | HC  |

[No. 4] シリンダ・ヘッドとピストンで形成されるスキッシュ・エリアに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 斜めスキッシュ・エリアは、斜め形状により吸入通路からの吸気がスムーズになり、強い渦流の発生が得られる。
- (2) スキッシュ・エリアの厚み(クリアランス)が大きくなるほど渦流の流速は高くなる。
- (3) 吸入混合気に渦流を与えて、吸入行程における火炎伝播の速度を高めている。
- (4) 吸入混合気に渦流を与えて、燃焼時間を長くすることで最高燃焼ガス温度の上昇を促進させている。

(No. 5) 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、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

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3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は(イ)である。

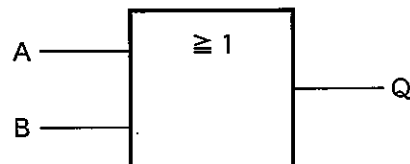
その状態から更にクランクシャフトを回転方向に120°回転させたとき、圧縮行程途中にあるのは(ロ)である。

(イ)                      (ロ)

- (1) 240°            第6シリンダ
- (2) 600°           第5シリンダ
- (3) 240°           第2シリンダ
- (4) 600°           第1シリンダ

(No. 6) 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)	0	1	1
(2)	1	0	1
(3)	1	1	0
(4)	0	0	0



(No. 7) 電子制御式燃料噴射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) 始動時噴射時間は、吸入空気温度によって決定する始動時基本噴射時間と、電圧補正によって決定される。
- (2) Lジェトロニック方式の基本噴射時間は、エア・フロー・メータで検出した吸入空気量と、クランク角センサにより検出したエンジン回転速度によって決定される。
- (3) 吸気温度補正は、冷間時の運転性確保ため、吸入空気温度に応じて噴射量を補正する。
- (4) 高抵抗型インジェクタは、ソレノイド・コイルに抵抗の大きい導線を使用し、電流を大きくして発熱を防止している。

〔No. 8〕 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) ホール素子式が多く用いられ、アクセル・ペダルの踏み込み角度を電気信号に変換する。
- (2) センサ信号は、燃料噴射制御、点火時期制御、スロットル・バルブ開度制御などに使用している。
- (3) 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。
- (4) 制御用と異常検出用の2重系統になっており、ECUは二つの信号の電圧差によって異常を検出している。

〔No. 9〕 油圧制御の可変バルブ・タイミング機構に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) インテーク側のカムシャフト前部のカムシャフト・タイミング・スプロケット部には、バルブ・タイミング・コントローラが設けられている。
- (2) 可変バルブ・タイミング機構は、バルブの作動角を変えて、カムの位相は一定のままインテーク・バルブの開閉時期を変化させている。
- (3) 進角時には、インテーク・バルブの閉じる時期を遅くして、高速回転時の体積効率を高めている。
- (4) 遅角時には、インテーク・バルブの開く時期が早くなるので、オーバーラップ量が多くなり中速回転時の体積効率が高くなる。

〔No. 10〕 吸排気装置におけるターボ・チャージャ及びインタ・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) 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。
- (2) 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填効率の向上維持を補完する装置である。
- (3) 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。
- (4) 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、圧縮した吸入空気をシリンダへ送る。

〔No. 11〕 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(15℃)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) 放電終止電圧は、5時間率放電の場合、一般に12Vバッテリーで1セル当たり1.25Vである。
- (3) バッテリーの容量は電解液温度25℃を標準としている。
- (4) 電解液の比重を一定(1.280)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. 12〕 エンジン・オイルの消費量が多くなる推定原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン本体のバルブ・スプリングの衰損。
- (2) 附属装置のPCVバルブの不良。
- (3) エンジン本体のピストン・リングの摩耗。
- (4) 潤滑装置のオイル・パイプの接続の緩み。

〔No. 13〕 スタータ本体の点検に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フィールド・コイルの点検では、メガーを用いてコネクティング・リードのターミナルとブラシ間が絶縁していることを確認する。
- (2) フィールド・コイルの点検では、サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いてブラシとヨーク間が導通していることを確認する。
- (3) オーバランニング・クラッチの点検では、ピニオン・ギヤを駆動方向に回転させたときにロックし、逆方向に回転させたときにスムーズに回転することを確認する。
- (4) アーマチュアの点検では、メガーを用いてコンミュテータとアーマチュア・コア間、コンミュテータとアーマチュア・シャフト間の絶縁抵抗が規定値にあることを確認する。

〔No. 14〕 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) 電気自動車やハイブリッド・カーに用いられているニッケル水素バッテリーは、電極板にニッケルの多孔質金属材料や水素吸蔵合金などが用いられている。
- (2) カルシウム・バッテリーは低コストが利点であるが、メンテナンス・フリー特性はハイブリッド・バッテリーに比べて悪い。
- (3) アイドリング・ストップ車両用のカルシウム・バッテリーは、深い充・放電の繰り返しへの耐久性を向上させている。
- (4) ハイブリッド・バッテリーは、正極にアンチモン(Sb)鉛合金、負極にカルシウム(Ca)鉛合金を使用している。

〔No. 15〕 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) 混合気の空燃比が大き過ぎる場合は、着火ミスは発生しないが、逆に小さ過ぎる場合は、燃焼が円滑に行われなため、着火ミスが発生する。
- (2) 高熱価型プラグは、低熱価型プラグと比較して、火炎にさらされる部分の表面積及びガス・ポケットの容積が小さい。
- (3) 着火ミスは、電極の消炎作用が強過ぎるとき又は吸入混合気の流速が高過ぎる場合に起きやすい。
- (4) 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。

〔No. 16〕 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATのストール・テストに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) すべてのレンジでエンジンの規定回転速度より高い場合には、ステータのワンウェイ・クラッチの作動不良(滑り)が考えられる。
- (2) エンジンの回転速度が各レンジとも等しく、かつ、基準値内にあれば正常である。
- (3) 各レンジのエンジンの回転速度は等しいが、全体的に低い場合には、フォワード・クラッチの滑りが考えられる。
- (4) 特定のレンジのみがエンジンの規定回転速度より高い場合には、エンジン出力不足が考えられる。

〔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・ピストンは、タービン・ランナのハブにかん合されている。
- (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。
- (4) 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。

〔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、適切なものは次のうちどれか。

- (1) スチール・ベルトは、エレメントの伸張作用(エレメントの引っ張り)によって動力が伝達される。
- (2) プライマリ・プーリに掛かる作動油圧が高くなると、プライマリ・プーリに掛かるスチール・ベルトの接触半径は小さくなる。
- (3) Lレンジ時は、変速領域をプーリ比の最 High 付近にのみ制限することで、強力な駆動力及びエンジン・ブレーキを確保する。
- (4) 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・プーリの溝幅は広くなる。

〔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) CAN は、一つの ECU が複数のデータ・フレームを送信したり、バス・ライン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。
- (2) CAN-H, CAN-L 共に 2.5 V の状態をドミナントという。
- (3) 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。
- (4) 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。

〔No. 20〕 回転速度差感応式の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、高粘度のシリコン・オイルが充填されている。
- (2) インナ・プレートとアウト・プレートの回転速度差が小さいほど、大きなビスカス・トルクが発生する。
- (3) 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小さくなる。
- (4) 差動回転速度がゼロのときは、ビスカス・トルクは発生しない。

〔No. 21〕 アクスル及び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) 全浮動式の車軸懸架式リヤ・アクスルは、アクスル・ハウジングだけでリヤ・ホイールに掛かる荷重を支持している。
- (2) 独立懸架式サスペンションは、左右のホイールが独立して別々に揺動でき、ホイールに掛かる荷重をサスペンション・アームで支持している。
- (3) ローリングとは、ボデー・フロント及びリヤの縦揺れのことである。
- (4) 一般にロール・センタは、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低い。



〔No. 22〕 サスペンションのspringsに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 金属springs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すぎるので乗り心地が悪い。
- (2) エア・springsは、金属springsと比較して、荷重の変化に対してばね定数が自動的に変化するので、固有振動数は比例して大きくなる。
- (3) エア・springsのばね定数は、荷重が大きくなるとレベリング・バルブなどの作用により小さくなる。
- (4) 軽荷重のときの金属springsは、最大積載荷重のときに比べて固有振動数が低くなる。

〔No. 23〕 電動式パワー・steeringに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

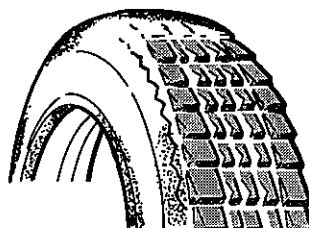
- (1) コラム・アシスト式は、steering・ギヤのピニオン部にトルク・センサ及びモータが取り付けられ、steering・ギヤのピニオンに対して補助動力を与えている。
- (2) リング式のトルク・センサでは、インプット・シャフトが磁性体でできており、突起状になっている。
- (3) ホールICを用いたトルク・センサは、インプット・シャフトにヨークを配置し、アウトプット・シャフトには多極マグネットが配置されている。
- (4) スリプ式のトルク・センサは、インプット・シャフトの突起部とコイル間の磁力線密度の変化により、操舵力と操舵方向を検出している。

〔No. 24〕 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) タイヤの扁平率を小さくすると、タイヤの横剛性が高くなるが、車両の旋回性能及び高速時の縦性能は悪化する。
- (2) タイヤ(ホイール付き)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ると重い部分が下になって止まり、このアンバランスをスタティック・アンバランスという。
- (3) 一般に寸法、剛性、質量など全てを含んだ広い意味でのタイヤの均一性(バランス性)をユニフォミティと呼ぶ。
- (4) ダイナミック・アンバランスがあるとシミの原因になる。

〔No. 25〕 図に示すタイヤの段差摩耗の主な原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ホイール・バランスの不良
- (2) 空気圧の過大
- (3) 左右フロント・ホイールの切れ角の不良
- (4) ホイール・ベアリングのがた

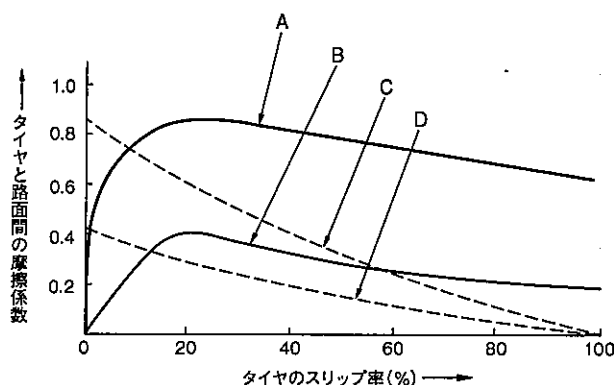


[No. 26] 電子制御式 ABS に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自己診断機能により、ABS の電子制御機構に起因する故障が検出されると、ウォーニング・ランプが点灯して運転者に故障の発生を知らせる。
- (2) バッテリ上がりを起こした際などに、ブースタ・ケーブルを使用してエンジンを始動したあとに、一時的に ABS のウォーニング・ランプが点灯する場合があるが、これはバッテリーの電圧不足によるものである。
- (3) ABS の電子制御機構に断線、短絡、電源の異常などの故障が発生した場合でも、ABS の電子制御機構は継続して作動する。
- (4) エンジン始動後、発進時にゆっくりと加速した場合などに、静かな場所では、エンジン・ルームから ABS モータの作動音が聞こえる場合があるが、これは ABS のイニシャル・チェック音である。

[No. 27] 図に示すタイヤと路面間の摩擦係数とタイヤのスリップ率の関係を表した特性曲線図において、「路面の摩擦係数が高いコーナリング特性曲線」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. 28] SRS エアバッグ・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) エアバッグ・アセンブリを分解するときは、バッテリーのマイナス・ターミナルを外したあと、規定時間放置してから行う。
- (2) インパクト・センサは、衝撃を電気信号に変換してセンサ内の衝突判定回路に入力し、衝突の判定を行う。
- (3) インフレーターは、電気点火装置(スクイブ)、着火剤、ガス発生剤、ケーブル・リール、フィルタなどを金属の容器に収納している。
- (4) SRS エアバッグの ECU は、衝突時の衝撃を検出する G センサと「判断/セーフィング・センサ」を内蔵している。

〔No. 29〕 エアコンに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) サブクール式コンデンサは、コンデンサ部から送り出された液状冷媒をサブクール部で更に冷却することで冷房性能の向上を図っている。
- (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・低圧の液状冷媒を、細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) 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噴射する冷媒の量を調節する。
- (4) コンプレッサは、室内の熱を奪って気体になった冷媒を吸入・圧縮し、液体になりやすい低温・低圧の冷媒にしている。

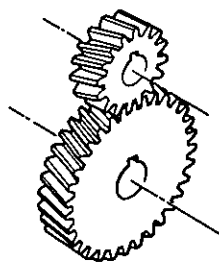
〔No. 30〕 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フリーズ・フレーム・データを確認することで、ダイアグノーシス・コードを記憶した原因の究明が容易になる。
- (2) 作業サポートは、外部診断器から ECU に指令を出して、アクチュエータを任意に駆動及び停止ができ、機能点検などが容易に行える。
- (3) 外部診断器でダイアグノーシス・コードの消去作業を行うと、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、時計及びラジオの再設定が必要となる。
- (4) アクティブ・テストは、整備作業の補助や ECU の学習値を初期化することなどができ、作業の効率化が図れる。

〔No. 31〕 図に示すギヤ(歯車)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。

図1は、(イ)と呼ばれ、トランスミッションなどに用いられており、図2は、(ロ)と呼ばれ、ファイナル・ギヤなどに用いられている。

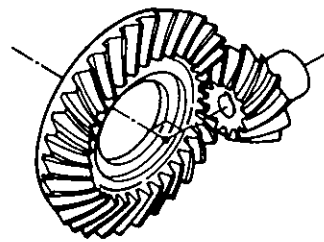
図1



(イ)

- (1) スパー・ギヤ
- (2) ヘリカル・ギヤ
- (3) スパー・ギヤ
- (4) ヘリカル・ギヤ

図2



(ロ)

- スパイラル・ベベル・ギヤ
- ハイポイド・ギヤ
- ハイポイド・ギヤ
- スパイラル・ベベル・ギヤ

〔No. 32〕 次の諸元の自動車がトランスミッションのギヤを第3速にして、エンジンの回転速度  $2,000 \text{ min}^{-1}$ 、エンジン軸トルク  $160 \text{ N}\cdot\text{m}$  で走行しているとき、駆動輪の駆動力として、適切なものは次のうちどれか。ただし、伝達による機械損失及びタイヤのスリップはないものとする。

- (1)  $957.6 \text{ N}$
- (2)  $1596 \text{ N}$
- (3)  $2872.8 \text{ N}$
- (4)  $3192 \text{ N}$

第3速の変速比	: 1.330
ファイナル・ギヤの減速比	: 4.500
駆動輪の有効半径	: 30 cm

〔No. 33〕 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。

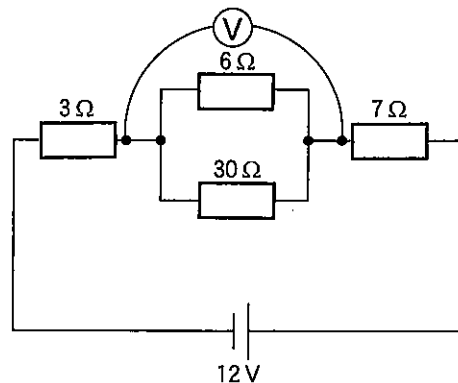
- (1) ガソリンのアンチノック性を示す数値である。
- (2) ガソリンの揮発性を示す数値である。
- (3) ガソリンに含まれるイソオクタンの混合割合をいう。
- (4) 直留ガソリンと分解ガソリンの混合割合をいう。

〔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) 浸炭とは、鋼の表面層に炭素を染み込ませ軟化させる操作をいう。
- (2) 焼き戻しとは、焼き入れし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。
- (3) 高周波焼き入れとは、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。
- (4) 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。

〔No. 35〕 図に示す電気回路において、電圧計  $V$  が示す値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとする。

- (1)  $0.8 \text{ V}$
- (2)  $2.4 \text{ V}$
- (3)  $4.0 \text{ V}$
- (4)  $9.6 \text{ V}$



〔No. 36〕 「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) タイヤの亀裂及び損傷がないこと。
- (2) ウインド・ウォッシ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) 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。
- (4) 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。

〔No. 37〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車の種別として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (2) 大型自動車、小型自動車、軽自動車及び大型特殊自動車
- (3) 大型自動車、普通自動車、小型自動車及び軽自動車
- (4) 大型自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車

〔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、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) 300 mm

〔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、車幅が1.7 m、最高速度が100 km/hの小型四輪自動車の走行用前照灯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。

走行用前照灯の数は、( )であること。

- (1) 2個以下
- (2) 2個
- (3) 2個又は4個
- (4) 4個以下

〔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、後退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) 後退灯は、灯器が損傷し又はレンズ面が著しく汚損しているものでないこと。
- (2) 後退灯の灯光の色は、白色であること。
- (3) 後退灯は、昼間にその後方30 mの距離から点灯を確認できるものであること。
- (4) 後退灯の照射光線は、他の交通を妨げないものであること。

試験問題文の訂正について

(No.7)の選択肢(3)の一行目

運転性確保ため

を

運転性確保のため

に訂正。

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