令和元年度第２回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第100回〔二級ガソリン自動車〕　　令和２年３月22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〕 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，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 吸入混合気に渦流を与えて，燃焼時間を短縮することで最高燃焼ガス温度の上昇を抑制する。

(2) スキッシュ・エリアの厚み(クリアランス)が小さくなるほど，発生する混合気の渦流の流速は高くなる。

(3) 吸入混合気に渦流を与えることで，燃焼行程における火炎伝播の速度を高めている。

(4) 斜めスキッシュ・エリアは，斜め形状であることで吸入通路からの吸気がスムーズになり，渦流の発生を防いでいる。

〔No. 2〕 エンジンの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) 平均有効圧力は，行程容積を1サイクルの仕事量で除したもので，排気量や作動方式の異なるエンジンの性能を比較する場合などに用いられる。

(2) 実際にエンジンのクランクシャフトから得られる動力を正味仕事率又は軸出力という。

(3) 熱損失は，ピストン，ピストン・リング，各ベアリングなどの摩擦損失と，ウォータ・ポンプ，オイル・ポンプ，オルタネータなどの補機駆動の損失からなっている。

(4) 熱効率のうち図示熱効率とは，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。

〔No. 3〕 コンロッド・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) 耐食性とは，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。

(2) 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。

(3) なじみ性とは，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。

(4) 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。

〔No. 4〕 クランクシャフトにおけるトーショナル・ダンパの作用に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) クランクシャフトの軸方向の振動を吸収する。

(2) クランクシャフトの剛性を高める。

(3) クランクシャフトのねじり振動を吸収する。

(4) クランクシャフトのバランス・ウェイトの重さを軽減する。

〔No. 5〕 吸排気装置における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・チャージャは，小型軽量で取り付け位置の自由度は高いが，排気エネルギの小さい低速回転域からの立ち上がりに遅れが生じ易い。

(2) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャには，過給圧が高くなって規定値以上になると，過給圧の一部を排気側へ逃がし，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。

(3) 2葉ルーツ式のスーパ・チャージャでは，ロータ1回転につき2回の吸入・吐出が行われる。

(4) 一般に，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・ベアリングの周速は，シャフトの周速と同じである。

〔No. 6〕 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) コンプレッション・リングは，シリンダ壁面とピストンとの間の気密を保つ働きと，燃焼によりピストンが受ける熱をシリンダに伝える役目をしている。

(2) ピストン・ヘッド部には，圧縮圧力を高めるため，バルブの逃げを設けている。

(3) バレル・フェース型のコンプレッション・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い。

(4) 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よりシリコンの含有量が多いものをローエックス・ピストンと呼んでいる。

〔No. 7〕 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5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) 600°

〔No. 8〕 全流ろ過圧送式の潤滑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) ガソリン・エンジンに装着されているオイル・クーラは，一般に空冷式のものが用いられている。

(2) 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，一般にエンジン回転速度が上昇して油圧が規定値に達すると開く。

(3) エンジン・オイルは，一般に油温が200℃でも潤滑性は維持される。

(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. 9〕 インテーク側に用いられる油圧式の可変バルブ・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) カムの位相は一定のまま，油圧制御によりバルブの作動角を変えてインテーク・バルブの開閉時期を変化させている。

(2) 進角時は，インテーク・バルブの開く時期が遅くなるので，オーバラップ量が多くなり中速回転時の体積効率が高くなる。

(3) 保持時は，バルブ・タイミング・コントローラの遅角側及び進角側の油圧室の油圧が保持されるため，カムシャフトはそのときの可変位置で保持される。

(4) エンジン停止時には，ロック装置により最大の進角状態で固定される。

〔No. 10〕 電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) CR 発振器は，コイルとコンデンサの共振回路を利用し，発振周期を決めている。

(2) 発振とは，入力に一定周期の交流電流を流し，出力で直流の電流が流れている状態をいう。

(3) NAND 回路とは，二つの入力がともに“1”のときのみ出力が“1”となる回路をいう。

(4) ダイオードは，一方向にしか電流を流さない特性をもっているため，交流を直流に変換する整流回路などに用いられている。

〔No. 11〕 オルタネータのステータ・コイルの結線方法において，スター結線(Y 結線)とデルタ結線(三角結線)を比較したときの記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) スター結線の方が低速時の出力電流特性に優れている。

(2) スター結線の方が最大出力電流の値が小さい。

(3) スター結線の方がステータ・コイルの結線は複雑である。

(4) スター結線には中性点がある。

〔No. 12〕 電子制御式燃料噴射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) インジェクタの応答性をよくする方法には，ソレノイド・コイルの巻数を多くして線径を小さくする方法がある。

(2) インジェクタの噴射信号が ON になり，電流が流れ始めてインジェクタが完全に駆動されるまでの燃料が噴射されていない時間を無効噴射時間(無効駆動時間)という。

(3) 吸気温度補正とは，吸入空気温度の違いによる吸入空気密度の差から空燃比のずれが生じるため，吸気温センサからの信号により噴射量を補正することをいう。

(4) 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。

〔No. 13〕 スタータのトルクが 15 N･m，回転速度が 1,200 min^{-1} のときのスタータの出力として，**適切なもの**は次のうちどれか。ただし，円周率(π) = 3.14 として計算しなさい。

(1) 0.907 kW

(2) 1.884 kW

(3) 3.826 kW

(4) 6.652 kW

〔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) コールド・クランキング・アンペアの電流値が大きいほど始動性が良いとされている。

(2) バッテリの容量は，放電電流が大きいほど大きくなる。

(3) 電解液は，比重約 1.320 のものが一番凍結しにくく，その凍結温度は − 60 ℃ 付近である。

(4) バッテリの容量は，電解液温度 20 ℃ を標準としている。

〔No. 15〕 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) 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・ポケットの容積が大きい。

(2) 空燃比が大き過ぎる(薄過ぎる)場合は，着火ミスの発生はしないが，逆に小さ過ぎる(濃過ぎる)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又は，吸入混合気の流速が低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ともに着火性も向上する。

〔No. 16〕 トルク・コンバ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) 速度比がゼロのときの伝達効率は 100 % である。

(2) コンバータ・レンジでは，全ての範囲において速度比に比例して伝達効率が上昇する。

(3) 速度比は，タービン軸の回転速度をポンプ軸の回転速度で除して求める。

(4) カップリング・レンジにおけるトルク比は，2.0～2.5 である。

〔No. 17〕 マニュアル・トランスミッションのクラッチの伝達トルク容量に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) エンジンのトルクに比べて過小であると，クラッチの操作が難しく，接続が急になりがちでエンストしやすい。

(2) クラッチ・スプリングによる圧着力，クラッチ・フェーシングの摩擦係数，摩擦面の有効半径，摩擦面の面積に関係する。

(3) エンジンのトルクに比べて過大であると，クラッチ・フェーシングの摩耗量が急増しやすい。

(4) 一般にエンジンの最大トルクの1.2～2.5倍に設定されており，ジーゼル車よりもガソリン車の方が余裕係数は大きい。

〔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) プライマリ・プーリの油圧室に掛かる油圧が低くなると，プライマリ・プーリの溝幅は狭くなる。

(2) 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。

(3) スチール・ベルトは，多数のエレメントと多層のスチール・リング1本で構成されている。

(4) プライマリ・プーリの油圧室に掛かる油圧が高くなると，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大きくなる。

〔No. 19〕 トラクション・コントロール・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) 駆動輪がスリップしそうになると，駆動輪に掛かる駆動力を小さくしてスリップを回避する。

(2) エンジンの出力制御は，燃料噴射装置で行い，インジェクタの作動を停止することで出力を低下させている。

(3) 駆動輪のブレーキ制御及びエンジンの出力制御を併用して適切な駆動力に制御する。

(4) ぬれたアスファルト路面，雪路などの滑りやすい路面で，発進又は加速時に過度なアクセル・ペダルの操作により駆動輪がスリップすることを防止する。

〔No. 20〕 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。

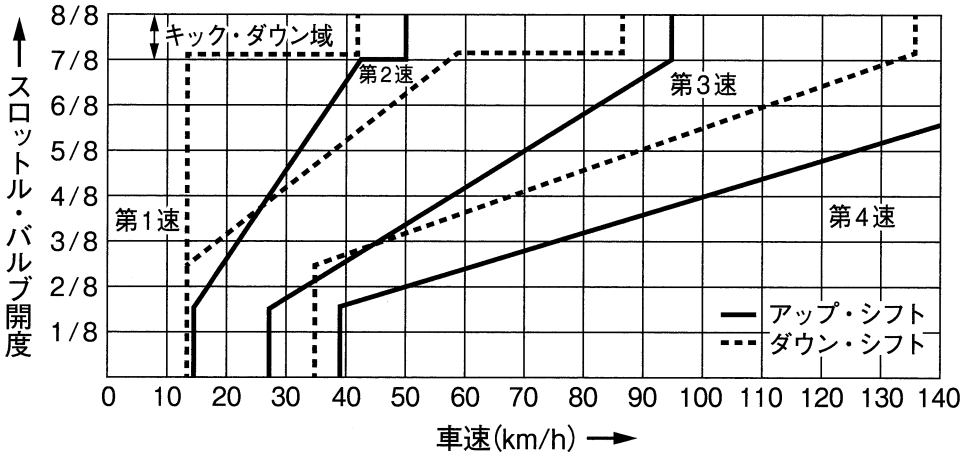
(1) CAN-H，CAN-L ともに 2.5 V の状態をドミナントという。

(2) CAN は，一つの ECU が複数のデータ・フレームを送信したり，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。

(3) 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。

(4) 一端の終端抵抗が断線していても通信は継続され，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. 21〕 図に示す前進 4 段の電子制御式 A/T の自動変速線図に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。



(1) 車速 60 km/h で走行時，スロットル・バルブ開度を 4 / 8 から全開（8 / 8）にしたときは，第 3 速から第 2 速にキック・ダウンする。

(2) 第 4 速で走行中，スロットル・バルブを全閉にしたとき，第 3 速にダウン・シフトする車速は約 35 km/h である。

(3) 第 3 速で走行中，スロットル・バルブ開度 3 / 8 を保ちながら減速したとき，第 2 速へダウン・シフトする車速は約 30 km/h である。

(4) スロットル・バルブ開度 5 / 8 を保ちながら加速したとき，第 2 速から第 3 速へアップ・シフトする車速は約 70 km/h である。

〔No. 22〕 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) コラム・アシスト式では，モータがステアリング・コラムに取り付けられ，ステアリング・シャフトに対して補助動力を与えている。

(2) スリーブ式のトルク・センサは，検出コイルとインプット・シャフトの突起部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。

(3) ピニオン・アシスト式では，ステアリング・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，ステアリング・ギヤのピニオンに対して補助動力を与えている。

(4) ホールIC式のトルク・センサを用いたものは，トーション・バーにねじれが生じると検出リングの相対位置が変位し，検出コイルに掛かる起電力が変化する。

〔No. 23〕 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) ピッチングとは，ボデー・フロント及びリヤの縦揺れのことをいう。

(2) 一般にロール・センタは，車軸懸架式サスペンションに比べて，独立懸架式サスペンションの方が高い。

(3) 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。

(4) 車軸懸架式サスペンションは，左右のホイールを1本のアクスルでつなぎ，ホイールに掛かる荷重をアクスルで支持している。

〔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) 静的縦ばね定数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。

(2) タイヤに10 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。

(3) 静荷重半径とは，タイヤを適用リム幅のホイールに装着して規定のエア圧を充塡し，静止した状態で平板に対して垂直に置き，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。

(4) タイヤの回転に伴う空気抵抗とは，タイヤが回転するごとに路面により圧縮され，再び原形に戻ることを繰り返すことにより発生する抵抗をいう。

〔No. 25〕 差動制限型ディファレンシャルに関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

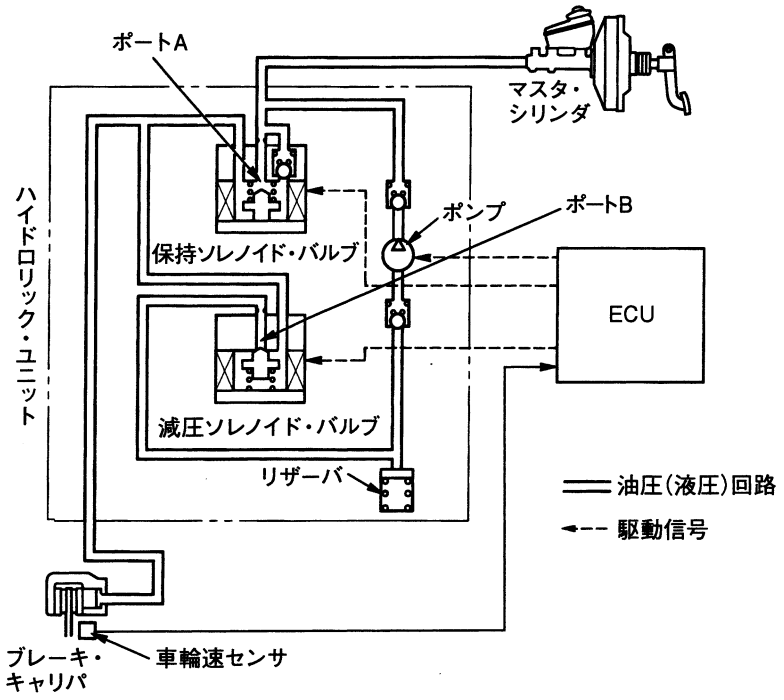
(1) ヘリカル・ギヤを用いたトルク感応式では，ピニオンの歯先とディファレンシャル・ケース内周面との摩擦により差動制限力が発生する。

(2) 回転速度差感応式で左右輪の回転速度に差が生じると，低回転側から高回転側にビスカス・トルクが伝えられる。

(3) トルク感応式のディファレンシャル・ケース内には，高粘度のシリコン・オイルが充塡されている。

(4) 回転速度差感応式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。

〔No. 26〕 図に示す電子制御式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) 減圧作動時は，保持ソレノイド・バルブが通電OFFとなり，ポートAは開く。

(2) 保持作動時は，減圧ソレノイド・バルブが通電ONとなり，ポートBは開く。

(3) 保持作動時は，保持ソレノイド・バルブが通電ONとなり，ポートAは閉じる。

(4) 増圧作動時は，減圧ソレノイド・バルブが通電ONとなり，ポートBは閉じる。

〔No. 27〕 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 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・データのみ消去することができ，時計及びラジオなどの再設定の必要がない。

(2) 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につながる。

(3) データ・モニタとは，ECUにおけるセンサからの入力値やアクチュエータへの出力値などを複数表示することができ，それらを比較・確認することで迅速な点検・整備ができる。

(4) アクティブ・テストでは，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. 28〕 フレーム及びボデー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・メンバが配列されている。

(2) モノコック・ボデーは，ボデー自体がフレームの役目を担うため，質量(重量)を小さく(軽く)することができる。

(3) フレームのサイド・メンバを補強する場合は，フレームの厚さ以上の補強材を使用する。

(4) モノコック・ボデーは，サスペンションなどからの振動や騒音が伝わりにくいので，防音や防振に優れている。

〔No. 29〕 エアコ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) コンデンサは，コンプレッサから圧送された高温・高圧のガス状冷媒を冷却して液状冷媒にする。

(2) エア・ミックス方式では，ヒータ・コアに流れるエンジン冷却水の流量をウォータ・バルブによって変化させることで，吹き出し温度の調整を行う。

(3) エキスパンション・バルブは，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) サブクール式のコンデンサでは，レシーバ部でガス状冷媒と液状冷媒に分離して，液状冷媒をサブクール部に送る。

〔No. 30〕 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・アセンブリを保管する場合は，パッド面を下に向けて置いておく。

(2) 規定値を超えた衝撃が，車両後部に検知された場合に作動する構造となっている。

(3) エアバッグ・アセンブリを交換する際に，他の車両で使用されたものを取り付けてもよい。

(4) ケーブル・リールは，ECUと運転席エアバッグ(インフレータ)との電気接続をケーブルで直接行うものである。

〔No. 31〕 フレミングの左手の法則について，次の文章の（ イ ）と（ 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。

フレミングの左手の法則とは，左手の親指，人差し指及び中指を互いに直角に開き，人差し指を（ イ ）の方向に，中指を（ ロ ）の方向に向けると，電磁力は親指の方向になることをいう。

	（イ）	（ロ）
(1)	磁力線	電　流
(2)	電　流	磁力線
(3)	誘導起電力	電　流
(4)	磁力線	誘導起電力

〔No. 32〕 エンジン回転速度 6,000 min^{-1}，ピストン・ストロークが 100 mm のエンジンの平均ピストン・スピードとして，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 20 m/s

(2) 10 m/s

(3) 4 m/s

(4) 2 m/s

〔No. 33〕 ばね定数の単位として，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) N/mm

(2) N

(3) N・m

(4) Pa/mm^2

〔No. 34〕 ギヤ・オイルに用いられる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) 酸化防止剤は，温度変化に対する粘度変化を少なくする作用がある。

(2) 流動点降下剤は，オイルに含まれる，ろう（ワックス）分が結晶化するのを抑えて，低温時の流動性を向上させる作用がある。

(3) 極圧添加剤は，耐圧性の向上，極圧下での油膜切れや摩耗の防止などをする作用がある。

(4) 油性向上剤は，金属に対する吸着性及び油膜の形成力を向上させ，摩擦係数を減少させる作用がある。

〔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，配線等の抵抗はないものとする。

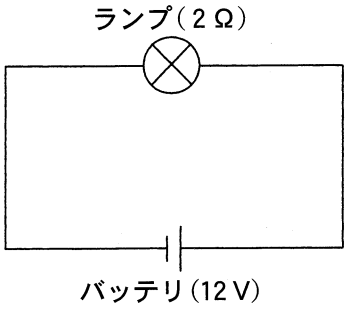
12 V 用のランプを 12 V の電源に接続したときの抵抗が 2 Ω である場合，この状態で 2 時間使用したときの電力量は(　　)である。

(1) 6 Wh

(2) 24 Wh

(3) 72 Wh

(4) 144 Wh



〔No. 36〕 「自動車点検基準」の「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，**適切なもの**は次のうちどれか。

(1) 冷却装置のファン・ベルトの緩み及び損傷がないこと。

(2) 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。

(3) ショック・アブソーバの油漏れ及び損傷がないこと。

(4) バッテリのターミナル部の接続状態が不良でないこと。

〔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，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) 検査対象軽自動車

(3) 四輪の小型自動車

(4) 普通自動車

〔No. 38〕 「道路運送車両法施行規則」に照らし，次の文章の（ イ ）と（ 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)	8人	3人
(3)	15人	4人
(4)	21人	5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，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。
(2) 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。
(3) 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。
(4) 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。

〔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，車幅が1.69 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（ イ ）と（ 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。

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（ イ ）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り，かつ，その走行用前照灯の数は，（ ロ ）であること。

	（イ）	（ロ）
(1)	100 m	2個以下
(2)	200 m	2個
(3)	100 m	2個又は4個
(4)	200 m	4個

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