

平成 23 年度第 1 回自動車整備技能登録試験〔学科試験〕

第 83 回〔二級 2 輪自動車〕

平成 23 年 10 月 2 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. 卓上計算機は、計算機能だけのものに限って使用を認めます。違反した場合、失格となる場合があります。
3. 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。
4. 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。
5. 登録試験に関して不正の行為があったときは、当該不正行為に関係ある者について、その試験を停止し、又は、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、その者について、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。
6. 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。
7. 試験時間中(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、不正の行為があったものとみなし、試験を停止し、又は、その試験を無効とすることがあります。
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。

【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。

〔No. 1〕 クランクシャフトに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) クランク・ピン及びクランク・ジャーナルの端部は、力の集中を避けるために丸みを付けている。
- (2) 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、一般に研磨を行った後、高周波焼き入れによって表面を硬化させている。
- (3) 一般に鍛造のものが用いられ、加工方法は鍛造した後、機械加工されている。
- (4) クランクシャフトに働く力として、往復運動部分の慣性力及び回転運動部分の遠心力などもある。

〔No. 2〕 エンジン本体のバルブ開閉機構のバルブ・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) エンジン出力不足や高速不調(アイドリング・低速は正常)の原因の一つとして、バルブ・スプリングの衰損又は折損が考えられる。
- (2) 複式スプリングは、スプリングどうしのかみ込みを防ぐためと、座りを安定させるために、一般に、外側と内側のスプリングの巻き方向が逆になっている。
- (3) 不等ピッチ・スプリングは、質量が大きいピッチの狭い方をシリンダ・ヘッド側に向けて組み付けられている。
- (4) 不等ピッチ・スプリングを使用する目的は、スプリングのばね定数を大きくするためである。

〔No. 3〕 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。
- (2) 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。
- (3) 冷却損失、排気損失、ふく射損失から成っている損失をいう。
- (4) 摩擦損失と補機駆動の損失から成っており、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。

〔No. 4〕 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2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540°回転させたとき、吸入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. 5〕 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) 肉厚は、一般にベアリングの中央部分(上下方向)よりも端部の合わせ面部分(水平方向)の方が薄い。
- (2) クラッシュ・ハイトが小さ過ぎると、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) 張りは、ベアリングを組み付ける際、圧縮されるにつれて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。
- (4) 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%の垂鉛を加えた合金である。

〔No. 6〕 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) 耐食性とは、酸などにより腐食されにくい性質をいう。
- (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) 埋没性とは、ベアリングをシャフト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シャフトになじむ性質をいう。
- (4) 非焼き付き性とは、ベアリングとシャフト間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。

〔No. 7〕 水冷式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) 電動ファンに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閉じ、電動ファンを作動させている。
- (2) 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ている。
- (3) サーモスタットは、水路を開閉し、冷却水の温度が50～60℃になるように調整している。
- (4) ラジエータは、一般に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、一部に樹脂も用いられている。

[No. 8] 鉛バッテリーの放電特性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。

バッテリーの放電終止電圧は、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 | 1.65 | 高く |
| (2) | 5 | 1.75 | 低く |
| (3) | 10 | 1.65 | 高く |
| (4) | 10 | 1.75 | 低く |

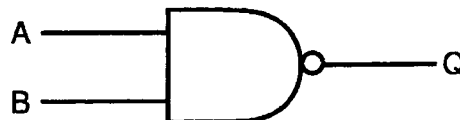
[No. 9] 排気管から排出される、CO、HCの低減方法に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 理論空燃比より空燃比を小さく(濃く)する。
- (2) 常に良好な混合気が供給できるよう、キャブレタを改良する。
- (3) バルブ・タイミングを変更して、オーバーラップ時の未燃焼ガスの排出を防止する。
- (4) 燃焼室の形状を変更して、燃料を燃えやすくする。

[No. 10] キャブレ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) スロー系統のエア・スクリュは、スロー・エア・ジェットからの空気量の微調整を行うためのものである。
- (2) ピストン・バルブ開度3/4～全開の状態では、吸入空気量が最大になり、吸い上げられる燃料の量も多くなる。
- (3) フューエル・タンクから送られてきた燃料は、フロート・バルブを通りフロート・チャンバに入る。
- (4) スロー系統の燃料は、スロー・エア・ジェットで計量され、スロー・ジェットからの空気と混合し、バイパス・ポートから霧状になって噴出する。

[No. 11] 図に示す論理回路の電気用図記号に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) Aの入力が0、Bの入力が0のとき、出力Qは1である。
- (2) Aの入力が0、Bの入力が1のとき、出力Qは0である。
- (3) Aの入力が1、Bの入力が0のとき、出力Qは0である。
- (4) Aの入力が1、Bの入力が1のとき、出力Qは1である。

〔No. 12〕 フェライト式スタータの出力特性について、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。

エンジンの回転抵抗が大きく、スタータの回転速度が低いときは、アーマチュアの逆起電力が(イ)、アーマチュア・コイルに流れる電流が(ロ)するので、発生トルクは(ハ)なる。

(イ) (ロ) (ハ)

- (1) 小さく 減少 小さく
- (2) 小さく 増加 大きく
- (3) 大きく 増加 大きく
- (4) 大きく 減少 小さく

〔No. 13〕 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) 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隔壁と連結パイプを通過するときに膨張と収縮を繰り返して消音される。
- (2) 一般に、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。
- (3) 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。
- (4) エキゾースト・パイプは、シリンダ・ヘッドの排気ポートに直接取り付けられているため、長さや断面積による排気の脈動の変化は小さく、エンジンの出力性能への影響は小さい。

〔No. 14〕 ICイグナイタを用いた点火装置について、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。

ICイグナイタは、通電時間制御機能によってエンジン回転速度が高くなったときには、一次電流の通電開始時期を(イ)することによって、通電時間を(ロ)している。

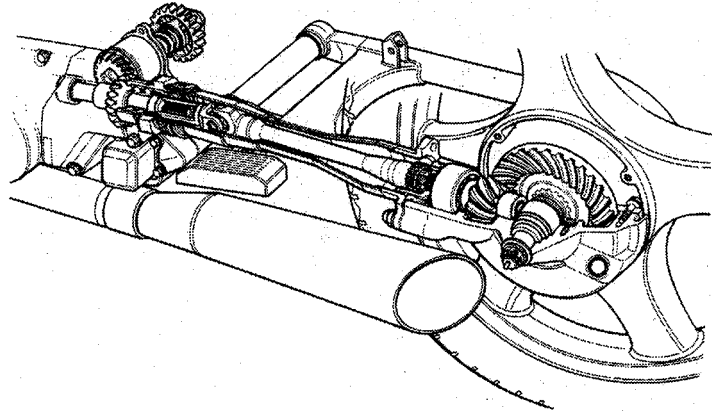
(イ) (ロ)

- (1) 遅く 長く
- (2) 遅く 短く
- (3) 早く 長く
- (4) 早く 短く

〔No. 15〕 ガソリン・エンジンのノッキ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) 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をデトネーションという。
- (2) 圧縮比に対して、燃料のオクタン価が高過ぎる場合に発生しやすい。
- (3) プラグの位置や数、燃焼室の形状及び冷却、圧縮比などもノッキングの発生に関係がある。
- (4) 圧縮された混合気がスパーク・プラグの火花で点火される前に、それ以外の熱源によって自然に燃焼し始めることをプレイグニションという。

〔No. 16〕 図に示すシャフト駆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) プロペラ・シャフト後端にはスプリングがあり、シャフトを常時前方に押しつけて軸方向のがたを防いでいる。
- (2) ドリブン・ベベル・ギヤには、スパイラル・ベベル・ギヤが用いられ、トランスミッションからの動力をプロペラ・シャフトに伝えている。
- (3) 変速時の急激なトルク変動や後輪からのショックを低減するために、ドライブ・ベベル・ギヤ部にダンパを設けている。
- (4) リヤ・ホイールの上下運動によるシャフトの角度変化に対しては、カップリングが用いられている。

〔No. 17〕 シャフト駆動のギヤのバックラッシュ及びスプライン部のがたの点検を次の文章のとおり実施したとき、回転方向に大きながたがあった場合の原因として、**不適切なものはどれか。**

エンジンを止め、センタ・スタンドを立ててリヤ・ホイールを浮かせた状態で、トランスミッションを1速に入れた後、リヤ・ホイールを手で回転方向に軽く動かし、がたがないか点検する。

- (1) ダンパの損傷
- (2) ユニバーサル・ジョイント、プロペラ・シャフト、カップリングなどのスプライン部の固着
- (3) ドライブ・ベベル・ギヤとドリブン・ベベル・ギヤのバックラッシュの過大
- (4) ユニバーサル・ジョイントの摩耗及び損傷

〔No. 18〕 ドッグ式トランスミッションの不具合に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) ギヤの歯部に摩耗がある場合は、ギヤが入りにくい原因となる。
- (2) シフト・フォークに摩耗がある場合は、ギヤ抜けの原因となる。
- (3) ギヤのドッグ部に摩耗がある場合は、ギヤ抜けの原因となる。
- (4) リンク機構連結部に摩耗がある場合は、ギヤが入りにくい原因となる。

〔No. 19〕 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) 一般に、剛性、寸法、質量(重量)などすべてを含んだ広義の均一性(バランス性)をユニフォミティという。
- (2) 動荷重半径とは、適用リムを用いてタイヤを自動車に装着し、規定の空気圧及び荷重を掛け、定速度で走行させたときのタイヤ1回転当たりの走行距離を 2π で除した値をいう。
- (3) 二輪自動車のスピードメータは、静荷重半径とタイヤの回転速度を基準にして、速度と走行距離を表示している。
- (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に充てんし、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. 20〕 一般に、オフロード車や質量(重量)の大きい大型のオンロード車のハンドル回転軸部の軸受けに使用され、高荷重に耐えられるベアリングとして、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) ニードル・ローラ・ベアリング
- (2) テーパ・ローラ・ベアリング
- (3) プレーン・ベアリング
- (4) ボール・ベアリング

〔No. 21〕 車体の振動と揺動に関する記述として、**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、ショック・アブソーバの減衰力と車体の質量(重量)によって決まる固有の振動数をいう。
- (2) ウォブリングとは、ヨーイングとローリングが組み合わさり、高速走行時に車体の振れとなる現象をいう。
- (3) 不整地走行でサスペンションが一気に縮んだときに、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キック・バックという。
- (4) ピッチングがすぐに消滅するように、一般に後輪の固有振動数は、前輪に比べて若干少なくなるようにばね定数が設定されている。

〔No. 22〕 ベルト式自動無段変速機構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) | 内側 | ドリブン・プーリ | 小さく |
| (2) | 内側 | ドライブ・プーリ | 小さく |
| (3) | 外側 | ドリブン・プーリ | 大きく |
| (4) | 外側 | ドライブ・プーリ | 大きく |

〔No. 23〕 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) 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、ストロークに対するスプリングの反力は、エア・スプリングが最も大きい。
- (2) 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。
- (3) 単動型のショック・アブソーバの減衰力は、伸張時のみに発生する。
- (4) 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できにくくしている。

〔No. 24〕 湿式多板式クラッチに滑りがあ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) クラッチ・レバーの遊びがない
- (2) クラッチ・ドライブ・プレートの焼損
- (3) クラッチ・スプリングの高さの不ぞろい
- (4) プッシュ・ロッド・クリアランスの過小

〔No. 25〕 旋回性能に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 旋回中に生じるサイド・フォースは、コーナリング・フォースとキャンバ・スラストの力を合わせたものである。
- (2) 前輪のスリップ・アングルが後輪のスリップ・アングルより大きくなり、旋回半径がしだいに大きくなることをオーバステアという。
- (3) コーナリング・フォースは、タイヤの接地面の中心より後ろ寄りに発生する。
- (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. 26〕 油圧式ディスク・ブレーキに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 4ポット・キャリパでは、ブレーキ・パッドが前後に長いため、セルフ・サーボ効果(自己倍力作用)により、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強く押し付けられる。
- (2) 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の中心に近い位置(内側)に配置してディスク有効径を増大させ、制動力の向上を図っている。
- (3) 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。
- (4) 浮動式ディスクは、ディスクの放熱効果を良くするために、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〕 灯火及び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) 置き針式レシーバ・ユニットを用いたフューエル・ゲージにおいて、燃料給油後にイグニッション・スイッチをONにした場合、ゲージの指示値が安定するには少しの時間(約2分)を必要とする。
- (2) インジケータ・ランプを用いたオイル・プレッシャ・ゲージのセンダ・ユニットには、バイメタル式が使用されている。
- (3) 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表示するセンダ・ユニットの組み合わせとなっている。
- (4) スピードメータの指針は、スピードメータ・ケーブルによって回される誘導板により、磁石に生じる回転力と、ヘア・スプリングのばね力が釣り合った位置で停止する。

〔No. 28〕 フレー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) 直進走行している二輪自動車の運転者が旋回を始めるために車体を傾けると、回転している前後の車輪には、ジャイロ・モーメントが発生する。
- (2) 剛性(横剛性)の高いフレームを用いて車体を旋回させようとするとき、後輪に発生したジャイロ・モーメントにより、フレームは一度たわんだ後に旋回し始める。
- (3) アルミ軽合金製のフレームは、日字状及び目字状の箱型断面をもつ角管やアルミ軽合金板を溶接で張り合わせたボックス形状(中空構造)により、軽量化と高剛性を両立させている。
- (4) 後輪は、スイング・アーム、アクスル・シャフトによりフレームに固定されている。

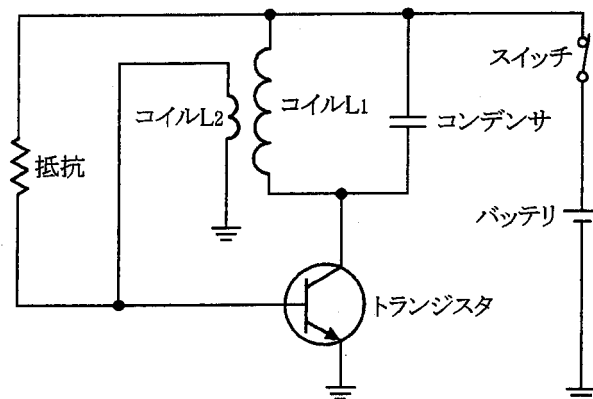
〔No. 29〕 タイヤの走行音に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) スキールとは、タイヤのトレッド・パターンの中の溝の中の空気が路面との間で圧縮され、排出されるときに出る音をいう。
- (2) 一般にタイヤの走行音は、ラグ型パターンの方がリップ型パターンより小さい。
- (3) パターン・ノイズとは、タイヤのトレッドが路面に対して局部的に振動を起こすことで発生する音をいう。
- (4) 一般にタイヤの走行音は、ラジアル・タイヤの方がバイアス・タイヤより小さい。

〔No. 30〕 ギヤ・オイルに使用される添加剤のうち、耐圧性を向上させる作用の添加剤として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 極圧添加剤
- (2) 粘度指数向上剤
- (3) 油性剤
- (4) 流動点降下剤

〔No. 31〕 図のような LC 発振器の発振周波数に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



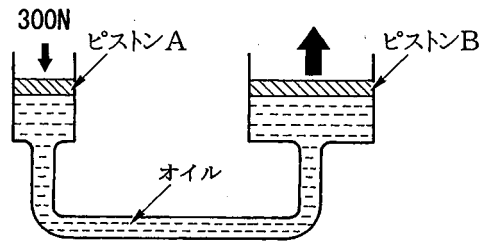
- (1) コンデンサの容量が大きいほど周波数は低くなる。
- (2) コイル (L_1) のインダクタンスが小さいほど周波数は低くなる。
- (3) コイル (L_1) に流れる電流の立ち上がりの早さによって決まる。
- (4) コンデンサの充放電する早さによって決まる。

〔No. 32〕 グリー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) 貯蔵中又は高温使用の際に多量の油分が分離したものは、そのまま使用しても差し支えない。
- (2) ナトリウム石けん基のグリースは、水に接触すると溶解する。
- (3) 高温の箇所では、比較的ちょう度の小さい軟化しにくいものが必要である。
- (4) 酸化すると悪臭を放ち、腐食性の酸化生成物を生じ、軟化するか又は硬化する。

〔No. 33〕 図に示す油圧装置でピストン A の直径が 25 mm、ピストン B の直径が 75 mm の場合、ピストン A を 300 N の力で押したとき、ピストン B にかかる力として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.9 kN
- (2) 1.8 kN
- (3) 2.7 kN
- (4) 5.4 kN

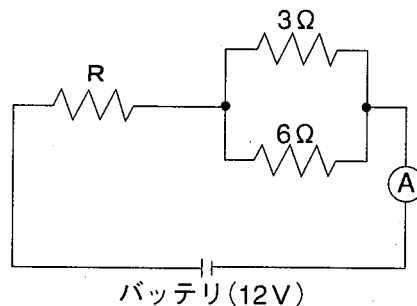


〔No. 34〕 燃焼又は燃料の発火点及び引火点に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 発火点の高い燃料ほど自然発火しやすい。
- (2) 石油が燃えるときに炎を出すのは、石油の蒸発ガスが燃えるため、これを蒸発燃焼という。
- (3) 発火点とは、燃料の温度を上げていき、炎を近づけたときに燃え始める最低温度をいう。
- (4) 引火点とは、燃料の温度を上げていき、炎を近づけなくても自ら発火する最低温度をいう。

〔No. 35〕 図に示す電気回路において、電流計 A が示す電流値が 2.5 A の場合、抵抗 R の抵抗値として、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) 1.4 Ω
- (2) 2 Ω
- (3) 2.8 Ω
- (4) 4.8 Ω



〔No. 36〕 「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、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 原動機の潤滑装置の油漏れ
- (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) 制動装置のロッド及びケーブル類の緩み、がた及び損傷
- (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. 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) 分解整備を開始した年月日
- (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〕 「道路運送車両法」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。**

「道路運送車両」とは、()をいう。

- (1) 自動車及び軽車両
- (2) 自動車、原動機付自転車及び軽車両
- (3) 普通自動車、小型自動車、軽自動車及び大型特殊自動車
- (4) 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

〔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) 制動灯の灯光の色は、赤色であること。
- (2) 制動灯は、その照明部の中心が地上2 m以下となるように取り付けられていること。
- (3) 尾灯と兼用の制動灯は、同時に点灯したときの光度が尾灯のみを点灯したときの光度の5倍以上となる構造であること。
- (4) 制動灯は、夜間にその後方300 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。

〔No. 40〕 「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、**適切なものは次のうちどれか。**

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 | 3人 |
| (3) 17人 | 4人 |
| (4) 21人 | 5人 |