

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】

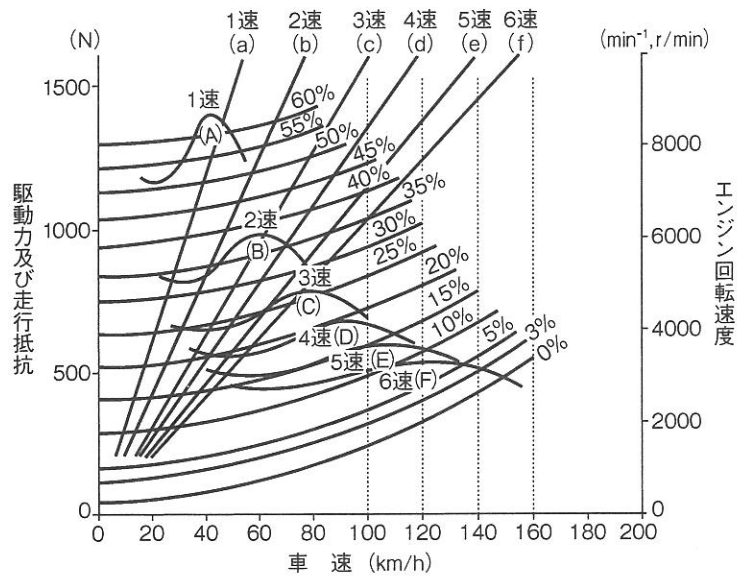
1. 「受験地」、「回数」、「番号」の欄は、受験票の数字を正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
2. 「生年月日」の欄は、元号は漢字を、年月日はアラビア数字を(1桁の場合は前にゼロを入れて、例えば1年2月8日は、010208)正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
3. 「氏名(フリガナ)」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、正確かつ明瞭に記入して下さい。
4. 「性別」、「修了した養成施設等」の欄は、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
ただし、「① 一種養成施設」は、自動車整備専門学校、職業能力開発校(職業訓練校)及び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。

【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] 図に示す前進6段変速の二輪自動車の走行性能曲線図において、平坦な路面を6速で走行したときの最高速度として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 約 100 km/h
- (2) 約 120 km/h
- (3) 約 140 km/h
- (4) 約 150 km/h



[No. 2] 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) シリコン含有量の多いアルミニウム合金ピストンをローエックス・ピストンと呼んでいる。
- (2) ピストン・リングにスティック現象が起これると、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。
- (3) 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。
- (4) テーパー・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。

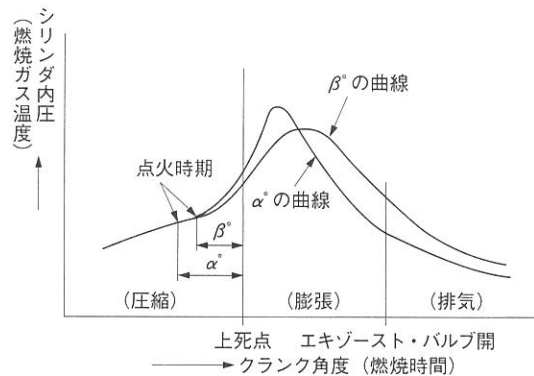
[No. 3] コンロッド・ベアリングに用いられるプレーン・ベアリングに要求される性質のうち、「耐疲労性」に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 異物などをベアリングの表面に埋め込んでしまう性質
- (2) 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
- (3) 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
- (4) 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

〔No. 4〕 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) 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図示熱効率という。
- (2) 熱機関において、仕事に変化した熱量と供給した燃料の熱量との比を、その熱機関の熱効率という。
- (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) 正味熱効率とは、一般に内燃機関の熱効率のことをいい、正味仕事率から算出した仕事を熱量に換算したものと、動力を得るために使った燃料の総熱量との割合をいう。

〔No. 5〕 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 | HC |
| (2) NOx | HC | NOx |
| (3) HC | NOx | HC |
| (4) HC | NOx | NOx |

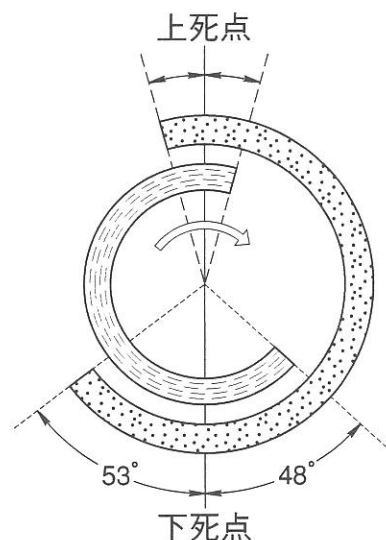
〔No. 6〕 ガソリン・エンジンの排出ガスに関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) CO₂ は、ガソリンが不完全燃焼したときに多く発生する。
- (2) 混合気は、完全燃焼すると大部分が CO になる。
- (3) ガソリンが燃焼するとき、HC の発生量は、混合気空燃比が理論空燃比よりも小さく(濃く)なるほど、少なくなる。
- (4) NOx は、混合気空燃比が理論空燃比よりもやや大きい(薄い)空燃比領域でガソリンを燃焼したときに多く発生する。

[No. 7] 図に示す4サイクル・エンジンのバルブ・タイミング・ダイヤグラムにおいて、下表に示す諸元のオーバーラップの角度として、適切なものは次のうちどれか。

| | |
|--------------------|------|
| インテーク・バルブの開いている角度 | 250° |
| エキゾースト・バルブの開いている角度 | 247° |

- (1) 18°
- (2) 25°
- (3) 36°
- (4) 54°



[No. 8] 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) 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。
- (2) 一般に電動ファン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。
- (3) エンジンのオーバーヒートの原因として、サーモスタットの不良は考えられない。
- (4) サーモスタットは、冷却水温度が高くなったとき、ラジエータ内の冷却水をサブタンクに送る働きをしている。

[No. 9] 半導体の発振回路のうち、LC発振器に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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) 水晶片を使い、水晶片のもっている固有振動を電気振動に変換している。
- (3) コンデンサと水晶片の共振回路を利用し、発振周期を決めている。
- (4) 抵抗とコンデンサを使い、コンデンサの放電時間で発振周期を決めている。

[No. 10] 4サイクル・エンジンの排気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) 一般的にエキゾースト・パイプやマフラは、鋼管や成形した鋼板で作られている。
- (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、音波の中でも不快音とされている周波数の高い部分を吸収している。
- (3) マフラの中には数層の隔壁があり、その中を排気ガスが通過するごとに熱のエネルギーは音のエネルギーに変換され、高い音となって外部へ放出される。
- (4) エキゾースト・パイプは、長さや断面積によって排気の脈動が変化し、エンジンの出力性能に大きな影響を与える。

〔No. 11〕 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) 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、二次誘起電圧は低下する。
- (3) 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) イグニッション・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. 12〕 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) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

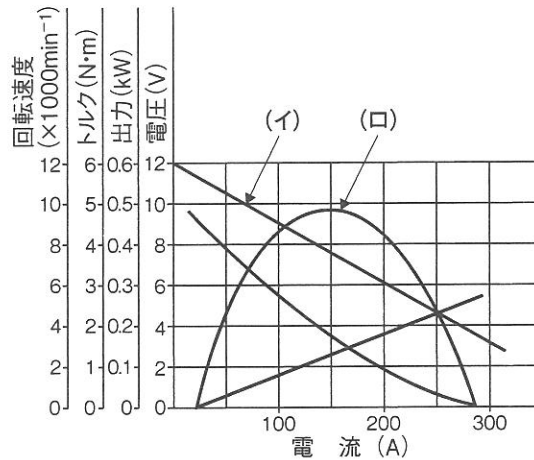
〔No. 13〕 鉛バッテリーに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 充電されたバッテリーの自己放電量は、電解液の比重及び温度が低いほど、又は不純物の混入量が少ないほど増加する。
- (2) バッテリーの容量は、電解液の比重・温度・量などに左右されるが、極板の寸法や枚数には左右されない。
- (3) 電解液の比重値が 1.05～1.35 の範囲内において、バッテリーの 1セル当たりの起電力は、「0.85 + 比重値」の計算式で起電力の概略を知ることができる。
- (4) 電解液の凍結温度は、電解液の比重が 1.22 のときが最も低い。

〔No. 14〕 オルタネータのステータ・コイルの結線方法について、デルタ結線(三角結線)と比較したときのスター結線(Y 結線)の特徴として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 最大出力電流に優れている。
- (2) 結線が簡単である。
- (3) 低速特性に優れている。
- (4) 端子間の電圧が高い。

[No. 15] 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、適切なものは次のうちどれか。



- | | |
|-------------|---------|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 電 圧 | 出 力 |
| (2) トルク | 出 力 |
| (3) 電 圧 | 回 転 速 度 |
| (4) 回 転 速 度 | ト ル ク |

[No. 16] 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・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。
- (2) 伝達トルクは、クラッチ・イン回転速度に到達すると、エンジンの回転速度が上がっても一定である。
- (3) 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。
- (4) 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。

[No. 17] ベルト式自動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。

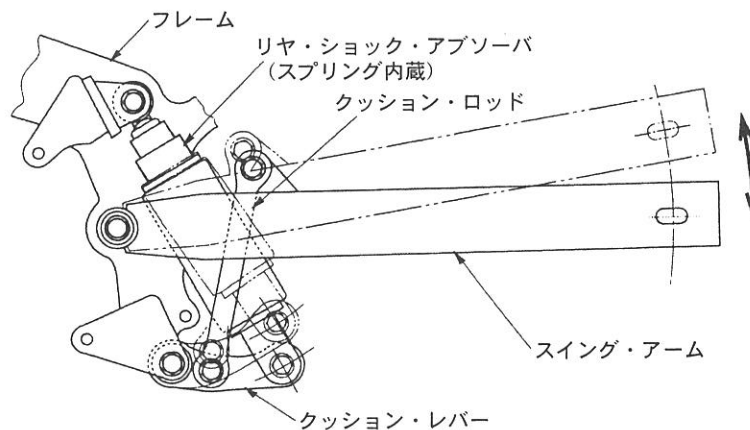
- (1) エンジンの回転速度が低いときのドライブ・プーリの回転半径は、高いときに比べて小さい。
- (2) ドリブン・プーリは、ムーバブル・ドリブン・フェース、フィクスト・ドリブン・フェース及びウェイト・ローラなどで構成されている。
- (3) ドライブ・プーリのムーバブル・ドライブ・フェースは、エンジンの回転速度が上昇すると、フィクスト・ドライブ・フェース側へ移動する。
- (4) キック・ダウン時、ドリブン・プーリのムーバブル・ドリブン・フェースは、トルク・カムの働きでフィクスト・ドリブン・フェース側に押し出され、ドリブン・プーリの回転半径が大きくなる。

[No. 18] ドッグ式トランスミッションのギヤが入りにくい場合の推定原因として、**不適切なものは**次のうちどれか。

- (1) ギヤの歯部の摩耗
- (2) チェンジ・ペダルの取り付け角度不良(セレーションの調整不良)
- (3) シフト・フォークの摩耗
- (4) ギヤのドッグ部の損傷

[No. 19] 図に示すリンク式リヤ・サスペンションについて、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。

リヤ・ショック・アブソーバを車両の重心近くへ配置できるので、慣性モーメントが(イ)なり、乗り心地や操縦安定性に対して優れている。また、レバー比を変化させることで、後輪のストローク量に、ほぼ(ロ)したばね定数が得られる。



- | | |
|---------|-----|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 大きく | 反比例 |
| (2) 小さく | 比例 |
| (3) 大きく | 比例 |
| (4) 小さく | 反比例 |

[No. 20] 車体振動のシミーに関する記述として、**適切なものは**次のうちどれか。

- (1) 高速走行時に起こる車両の振れで、よろよろしながら、あるいはぐらぐらしながら走行することで、それに伴ってステアリングも振れる現象である。
- (2) 一般に高速走行の緩やかなコーナーで発生し、リヤ回りのローリングとヨーイングの合成振動である。
- (3) 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いう。
- (4) フロント回りから出る細かな振動で、低・中速の惰性で走ったり、手放し走行すると顕著に現れる現象である。

〔No. 21〕 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) 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。
- (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つれて、ばね定数が大きくなるばね特性が要求される。
- (3) アンチ・ノーズ・ダイブ機構は、ばねのコイル・ピッチを二段階にした二段スプリングや複雑なものでは、精密な機構で前輪のブレーキの液圧を利用したものなどがある。
- (4) フロント・フォークの最圧縮時と最伸張時の空気室の体積比(圧縮比)は、通常 8～10 である。

〔No. 22〕 キャスタとトレ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) キャスタ角を変えないで、トレールだけを大きくすると、走行時の安定性が増す傾向があるが、ハンドルの操舵に大きな力を必要とする。
- (2) 一般的に、キャスタを大き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。
- (3) オンロード車は、オフロード車と比較して、キャスタ、トレール共に、やや大きい値を、また、大型車の方が小さいトレール値を設定する傾向がある。
- (4) ハンドル回転軸の中心とフロント・フォークの中心までの距離をフォーク・オフセットという。

〔No. 23〕 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) 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。
- (2) スリップ・アングルが約 5° ～ 10° の範囲では、コーナリング・フォースはスリップ・アングルの比例して増加する。
- (3) 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。
- (4) 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。

〔No. 24〕 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、摩擦係数は最大となる。
- (2) スリップ率が 0 % のとき、摩擦係数は最小となる。
- (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. 25] 油圧式ブレーキにおいて、ブレーキの引きずりがある場合の推定原因として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ブレーキ・ペダルの戻り不良
- (2) マスタ・シリンダのリターン・ポートの詰まり
- (3) 油圧(液圧)回路にエアの混入
- (4) ディスクのひずみ又は偏摩耗

[No. 26] ディスク式油圧ブレーキの4ポット・キャリパ(固定型キャリパ4ピストン式)のうち、異径4ポット・キャリパ(異径ピストン式)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**。

異径4ポット・キャリパ(異径ピストン式)は、ディスクの回転方向に対して、入口のリーディング側のピストン径を(イ)、トレーリング側のピストン径を(ロ)することにより、パッド前後での動的面圧のバランスを向上させ、パッドの温度差を(ハ)し、安定した制動力を発揮させている。

- | | | |
|---------|-----|-----|
| (イ) | (ロ) | (ハ) |
| (1) 小さく | 大きく | 少なく |
| (2) 大きく | 小さく | 少なく |
| (3) 小さく | 大きく | 多 く |
| (4) 大きく | 小さく | 多 く |

[No. 27] 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) 静的縦ばね定数の値が小さいほど、路面から受ける衝撃を吸収しやすく、乗り心地がよい。
- (2) タイヤの動荷重半径は、静荷重半径より幾分大きい。
- (3) タイヤの「たわみ」には、縦たわみ、幅たわみ、横たわみの3種類がある。
- (4) タイヤは回転するごとに路面により圧縮され再び原形に戻る変形を繰り返すが、このタイヤの変形による抵抗は、タイヤの転がり抵抗のうちで最も小さい。

[No. 28] 二輪自動車のタイヤの使用限度の点検について、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**。

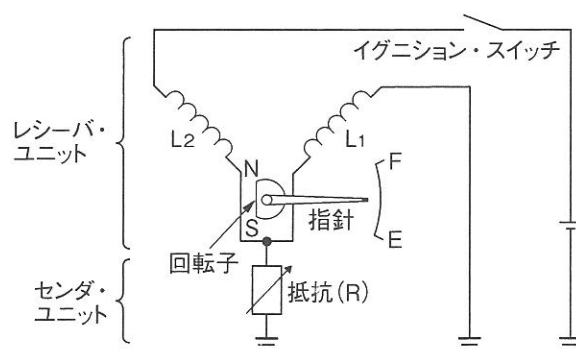
タイヤの摩耗による使用限度を示すウェア・インジケータ(スリップ・サイン)の位置をタイヤの側面に△印で示しており、タイヤの残り溝の基準である()mmに近付くと、表面に帯状に現れる。

- (1) 0.6
- (2) 0.8
- (3) 1.0
- (4) 1.2

〔No. 29〕 集光式ヘッドライト・テスト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) 床面が水平であること。
- (2) 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。
- (3) テスタと車両を正対させること。
- (4) テスト中は、エンジンを停止させておくこと。

〔No. 30〕 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(L₁, L₂)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。
- (2) コイル(L₁)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(L₁, L₂)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。
- (4) コイル(L₂)に流れる電流が変化するので、指針の指示は変化する。

〔No. 31〕 エンジン・オイルの消費量が多い場合の推定原因として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) バルブとバルブ・シートの当たり不良
- (2) バルブ・ガイドの摩耗
- (3) ピストン・リングの摩耗
- (4) バルブ・ステム・オイル・シールの不良

〔No. 32〕 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。

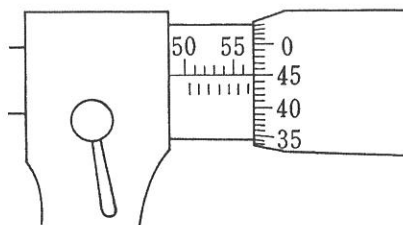
- (1) 二硫化モリブデンなどの特殊な固体物質を摩擦面間に介在させることによって、摩擦や摩耗を低下させる潤滑方法である。
- (2) 潤滑油の中の油性剤が接触部に吸着して、極めて薄い油膜を形成したときの潤滑状態である。
- (3) 油膜が破れた場合、直接、金属どうしが接触することを防いでいる状態をいう。
- (4) 摩擦面間に十分な厚さの流体膜が介在する状態での潤滑で、一般に、摩擦力も低く摩耗もほとんどない潤滑状態である。

[No. 33] 初速度 36 km/h の二輪自動車が、10 秒後に 54 km/h の速度になったときの加速度として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.5 m/s^2
- (2) 1.0 m/s^2
- (3) 1.8 m/s^2
- (4) 3.0 m/s^2

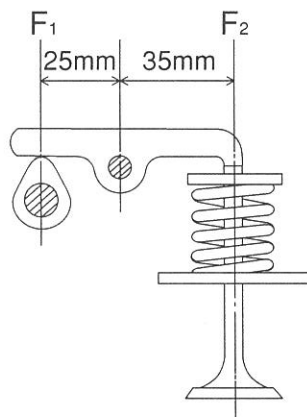
[No. 34] 図に示す最小目盛りが 100 分の 1 mm のマイクロメータにおいて、シンブルを 1 回転させたとき、スピンドルが移動する距離として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.1 mm
- (2) 0.25 mm
- (3) 0.5 mm
- (4) 1 mm



[No. 35] 図に示すバルブ機構において、バルブを全開にしたときに、バルブ・スプリングのばね力(荷重)が 350 N (F_2) とすると、そのときのカムの頂点に掛かる力 (F_1) として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 250 N
- (2) 490 N
- (3) 500 N
- (4) 525 N



[No. 36] 「道路運送車両法施行規則」に照らし、二輪の軽自動車(大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの)の大きさや排気量について、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。

長さは(イ)m 以下、幅は 1.30 m 以下、高さは 2.00 m 以下であり、内燃機関を原動機とする自動車にあっては、その総排気量が(ロ)ℓ 以下のものに限る。

- | | |
|----------|-------|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 2.50 | 0.125 |
| (2) 3.40 | 0.250 |
| (3) 2.50 | 0.250 |
| (4) 3.40 | 0.125 |

〔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、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・ドラムを取り外して行う自動車の整備
- (3) かじ取り装置のかじ取りホーク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. 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。

小型自動車及び軽自動車(二輪自動車に限る。)は、「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値が()を超える騒音を発しない構造であること。

- (1) 85 dB
- (2) 94 dB
- (3) 97 dB
- (4) 100 dB

〔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の二輪自動車の尾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) 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。
- (2) 尾灯を後面に1個備えればよい。
- (3) 尾灯の灯光の色は、赤色であること。
- (4) 尾灯は、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。

〔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) 独立に作用する2系統以上の制動装置を備えていること。
- (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) 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。

