

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、問題用紙は持ち帰して下さい。

【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〕 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) 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。
- (2) エンジンの出力不足や高速不調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。
- (3) 回転速度に応じて伸縮が繰り返されるので、耐疲労性、強じん性などが要求され、かつ、バルブをカムの運動に従い迅速確実に閉じるばね力も要求される。
- (4) 複式スプリングは、スプリング同士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同じである。

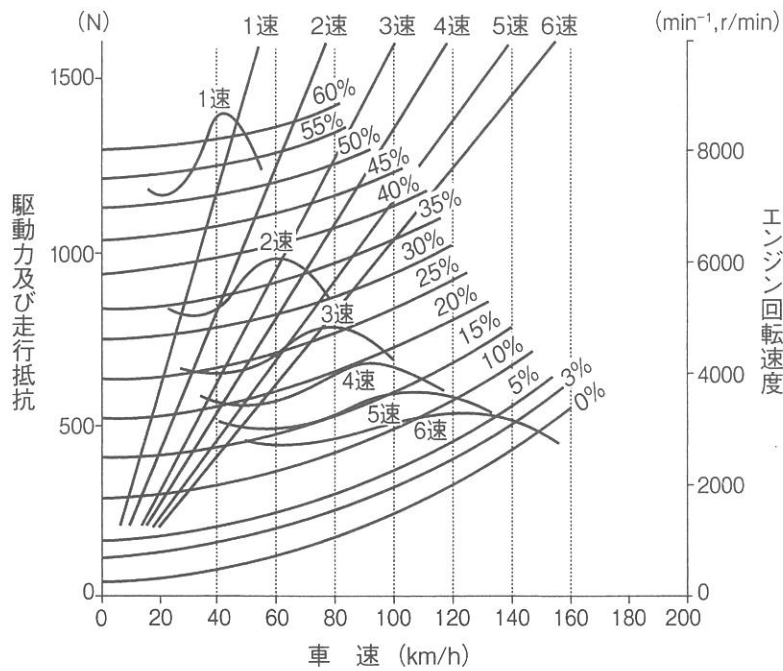
〔No. 2〕 4サイクル・エンジンの排気装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 排気制御装置は、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。
- (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部分を吸収している。
- (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) 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。

〔No. 3〕 ガソリン・エンジンのノッキ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) オクタン価の低い燃料よりも高い燃料を使用した場合に発生しやすい。
- (2) エンジンに高負荷が掛かる急加速、急登坂時などに、エンジンから「キン、キン」という金属音を発生する現象をいう。
- (3) ノッキングが強まるとエンジンの出力低下は招かないが、燃焼室を構成する部品などに有害な影響が生じる。
- (4) ノッキングが発生する推定原因として、燃焼室へのカーボンの堆積は考えられない。

[No. 4] 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関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



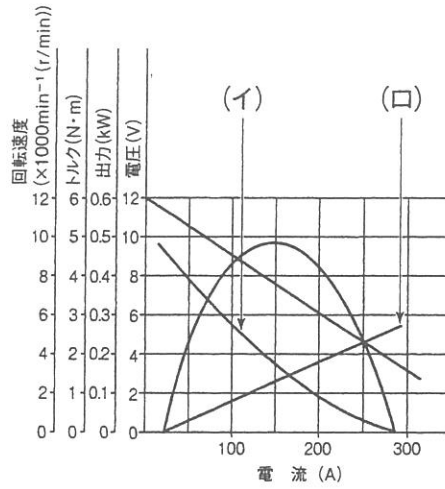
- (1) 1速、車速 40 km/h で走行しているときの駆動力は約 1400 N である。
- (2) 2速、車速 60 km/h で走行しているときのエンジン回転速度は約 8000 min⁻¹ である。
- (3) 3速で平坦な路面を車速 70 km/h で走行しているときの余裕駆動力は約 600 N である。
- (4) 6速で平坦な路面を走行したときの最高速度は約 140 km/h である。

[No. 5] 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) フラッタ現象は、ピストン・リング、ピストン及びシリンダ壁面との気密が損なわれ、ピストン・リングの慣性力による力より、ピストン・リングの上下面に作用する圧縮圧力が上回ると発生する。
- (2) スカッフ現象は、オイルの不良や過度の荷重が加わったとき、あるいはオーバーヒートした場合などに起こりやすい。
- (3) スティック現象により、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。
- (4) フラッタ現象により、ピストン・リングの機能が損なわれ、ガス漏れによるエンジンの出力不足、オイル消費量の増大、リング溝及びリング上下面の異常摩耗などが促進される。

〔No. 6〕 図に示すフェライト式スタータの出力特性において、(イ)と(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) 回転速度 | トルク |
| (3) 電 圧 | 出 力 |
| (4) 出 力 | 回転速度 |



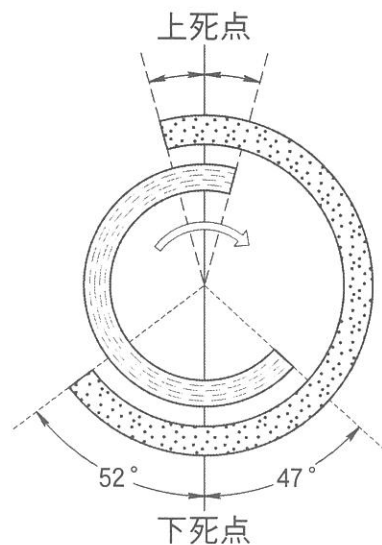
〔No. 7〕 水冷式冷却装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン内部の冷却水温度が上昇し、規定値になると、サーモスタットが水路を閉じる。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (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作られており、一部に樹脂も用いられている。

〔No. 8〕 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	252°
エキゾースト・バルブの開いている角度	249°

- (1) 5°
- (2) 21°
- (3) 35°
- (4) 42°



〔No. 9〕 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) ニードル・ローラ・ベアリングの材料は、耐摩耗性、耐衝撃性、耐食性、耐熱性にも優れることが要求されるため、一般に高炭素クロム鋼(軸受鋼)が用いられる。
- (2) ニードル・ローラ・ベアリングは、分割式コンロッドに用いられ、小端部とピストン・ピンの間、大端部とクランク・ピンの間に組み込まれている。
- (3) プレーン・ベアリングには、一般にトリメタル(三層メタル)が用いられ、アルミニウムの軽量化を生かし、その欠点であるなじみ性、埋没性の悪さなどを、鉛とすずの合金又は鉛とインジウムの合金により補っている。
- (4) プレーン・ベアリングのクラッシュ・ハイトが大き過ぎると、ベアリング・ハウジングとベアリングの裏金との密着が悪くなり熱伝導不良による焼き付きなどを起こす原因となる。

〔No. 10〕 電子制御装置による燃料噴射制御のうち、噴射量制御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。

(イ)時は、バキューム・センサが検出した圧力と(ロ)が検出したエンジン回転速度に応じた基本噴射量に補正を加えて、運転状況に応じた最適な噴射量をプログラム・マップにより決定している。

(イ) (ロ)

- (1) 低負荷 カム角センサ
- (2) 低負荷 クランク角センサ
- (3) 高負荷 カム角センサ
- (4) 高負荷 クランク角センサ

〔No. 11〕 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) バッテリーの1セル当たりの起電力は、電解液の比重値が1.05~1.35の範囲内であれば、 $[0.85 + \text{比重値}]$ の計算式で概略を求めることができる。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

〔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) 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、がたなどがないかを点検する。
- (2) 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。
- (3) ロータは、サーキット・テスト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。
- (4) 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・テスト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。

〔No. 13〕 電子制御装置の ISCV (アイドル・スピード・コントロール・バルブ) によるアイドル回転速度制御に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) エンジン暖機時には、コントロール・ユニットは車速センサからの信号で ISCV のステップ・モータを徐々に駆動させ、バルブを閉じ側に移動させる。
- (2) コントロール・ユニットは、イグニッション・スイッチを ON にしたとき、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。
- (3) 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バルブを基準位置から移動させる。
- (4) コントロール・ユニットは、アイドル時にエンジン暖機完了と判断した場合は ISCV のステップ・モータを駆動させ、ISCV 内の通路を通る吸入空気量を多くすることで安定したアイドル回転速度を維持させる。

〔No. 14〕 エンジン・オイルの消費量が多い場合の診断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。**

車上で診断として、圧縮圧力が規定値より低い場合、低い気筒のスパーク・プラグの取り付け穴からエンジン・オイルを $1\text{ cm}^3 \sim 2\text{ cm}^3$ 注入し、再度測定した圧縮圧力が (イ) 場合はオイル (ロ) が原因と考えられる。

(イ) (ロ)

- (1) 低くなった 下がり
- (2) 高くなった 上がり
- (3) 変わらない 上がり
- (4) 高くなった 下がり

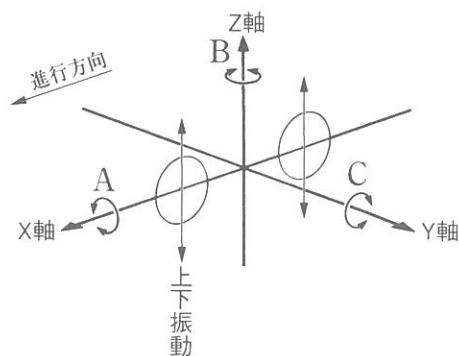
〔No. 15〕 点火装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (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) 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。
- (3) 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なり、電流が増加する途中で遮断されるので低下する。
- (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. 16〕 ベルト式自動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) 動力は、Vベルトの両側面とプーリとの摩擦によって伝えることから、Vベルトには、急加速時に発生する引っ張り強さ、プーリとの耐摩擦性、耐熱性、耐屈曲性などの条件が要求される。
- (2) Vベルトの摩耗又は汚れは、エンジンの回転速度に異常がなければ、加速不良や力不足の原因とならない。
- (3) 通常走行時からスロットル・バルブを一杯に開けるような急加速時へ移行した場合の変速比は、キック・ダウン機構が働くため小さくなる。
- (4) エンジンの回転速度が上昇し、ドライブ・プーリのVベルトの回転半径が大きくなるとドリブン・プーリのベルトの張力が強くなり、フィクスト・ドリブン・フェースを押しているスプリングが押し縮められる。

〔No. 17〕 図に示す車両の振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) 図のAはローリング、Cはピッチングである。
- (2) 図のAはローリング、Bはヨーイングである。
- (3) 図のBはヨーイング、Cはローリングである。
- (4) 図のBはヨーイング、Cはピッチングである。

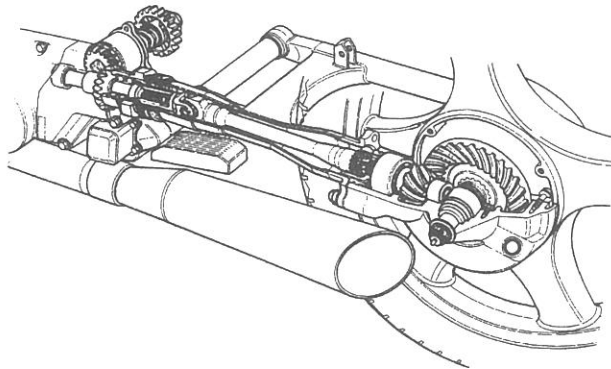
〔No. 18〕 乾式シュー式自動遠心クラッチに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) クラッチ・シューに接着されているライニングの材料は、適切な摩擦係数を有し、耐熱性、耐摩擦性に優れていることが要求される。
- (2) エンジン回転速度が上がると、それに連れてライニングの圧着力が高くなり、伝達トルク容量も増加する。
- (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) 一般にスクータのクラッチ・イン回転速度は、クラッチ・ストール回転速度より高い。

〔No. 19〕 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) プッシュ・ロッド・クリアランスの過大
- (3) クラッチ・レバーの遊びがない
- (4) 低質オイルの厳寒期におけるゲル化

〔No. 20〕 図に示すシャフト駆動の駆動装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

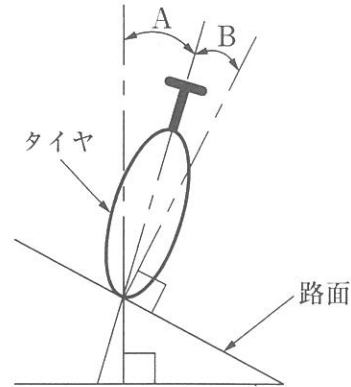


- (1) リヤ・ホイールの上下運動によるシャフトの角度変化に対しては、カップリングが用いられている。
- (2) プロペラ・シャフトの前端にはスプリングがあり、シャフトを常時後方に押すことによって軸方向のがたを防いでいる。
- (3) ダンパ機構は、変速時の急激なトルク変動や後輪からのショックを吸収するため、ドライブ・ベベル・ギヤ部に設けられている。
- (4) ドリブン・ベベル・ギヤにはストレート・ベベル・ギヤが用いられ、トランスミッションからの動力をプロペラ・シャフトに伝えている。

[No. 21] 図に示す旋回性能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。

図のように車両を傾けたときの車両と鉛直線とのなす角度 A を(イ)といい、路面に垂直な線とタイヤとの角度 B を(ロ)という。

- | (イ) | (ロ) |
|---------------|-----------|
| (1) キャンバ・アングル | スリップ・アングル |
| (2) バンク・アングル | キャンバ・アングル |
| (3) キャンバ・アングル | バンク・アングル |
| (4) バンク・アングル | スリップ・アングル |



斜面で車体を傾けたとき、
後ろから見たもの

[No. 22] リンク式リヤ・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) 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、慣性モーメントが大きくなり、乗り心地や操縦安定性に対して優れている。
- (2) 後輪のストローク量が大きくなるに従い、スプリング自体のばね定数が変わらなくてもレバー比が小さくなるので、後輪のばね定数が大きくなるようなばね特性が得られる。
- (3) レバー比を変化させることで、その車両に合致する後輪のストローク量に比例したばね定数が得られる。
- (4) レバー比とは、後輪から受ける衝撃力に対して、リヤ・ショック・アブソーバが受ける力の比をいう。

[No. 23] 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) 車両を側面から見た場合、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。
- (2) 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にあるが、ハンドルの操舵には大きな力が必要となる。
- (3) オフロード車は、オンロード車と比較して、キャスタ、トレールともにやや大きい値を、また、大型車の方がやや大きいトレール値を設定する傾向がある。
- (4) 車両を側面から見た場合、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。

〔No. 24〕 タイヤの寿命に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 適正空気圧に対して空気圧を 20 % 過多にしたときのタイヤの寿命は、適正空気圧に対して空気圧を 40 % 不足にしたときのタイヤの寿命より短い。
- (2) 気温や路面温度が高い場合、タイヤのたわみが生じにくくなるのでタイヤの温度が上昇し寿命が短くなる。
- (3) 速度が高くなると単位時間当たりのたわみ回数が増加するので発熱量も増大し、タイヤの主成分であるゴムに悪影響を及ぼし寿命を短くする。
- (4) ネガティブ比とは、トレッド溝の面積比をいい、未舗装路用タイヤはネガティブ比を小さくして、悪路におけるグリップ性能や泥はけ性を高めている。

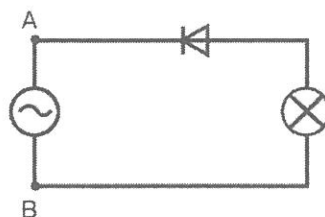
〔No. 25〕 タイヤの特性に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤは、ゴムの厚さの部分的な違いやカーカスの継ぎ目などによって剛性にアンバランスが生じており、高速回転中に円周上の各部分のたわみが衝撃力となりタイヤの振動となって現れる。
- (2) スタティック・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。
- (3) タイヤの緩衝作用は、タイヤの形状、寸法、材料、構造などによって左右されるが、空気圧及び荷重によっても大きく影響される。
- (4) タイヤの転がり抵抗のうち、「タイヤと路面との摩擦による抵抗」は「タイヤの変形による抵抗」よりも大きい抵抗である。

〔No. 26〕 図に示す半波整流回路に関する次の文章の(イ)から(ニ)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。

図の回路に交流電圧を加えたとき、A 点が(イ)、B 点が(ロ)の場合は、ダイオードに(ハ)方向電圧として加わるため、ランプ(負荷)に電流が(ニ)。

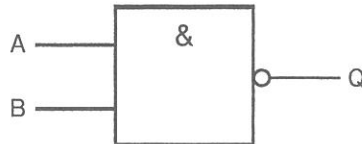
- | (イ) | (ロ) | (ハ) | (ニ) |
|-------|-----|-----|------|
| (1) + | - | 順 | 流れる |
| (2) + | - | 逆 | 流れない |
| (3) - | + | 順 | 流れない |
| (4) - | + | 逆 | 流れる |



〔No. 27〕 ブレーキ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) 異径ピストン式の固定型キャリパ4ピストン式では、トレーリング側のピストン径よりもリーディング側のピストン径を大きくすることで、ブレーキのパッドの温度差を少なくしている。
- (2) アンチロック・ブレーキ・システムの構成部品のうちハイドロリック・ユニットは、コントロール・ユニットからの信号により各車輪速センサを制御している。
- (3) ドラム式ブレーキは、ディスク式油圧ブレーキに比べて放熱性がよいのでフェードは少ない。
- (4) ディスク式油圧ブレーキに用いられている浮動式ディスクは、制動時に熱変形が生じたとき、円周方向にゆがみが逃げるようにディスクとブラケットを分離した構造になっている。

〔No. 28〕 図に示す論理回路の電気用図記号に関する記述として、不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 1 のとき、出力 Q は 1 である。
- (2) A の入力が 0、B の入力が 0 のとき、出力 Q は 1 である。
- (3) A の入力が 1、B の入力が 1 のとき、出力 Q は 1 である。
- (4) A の入力が 1、B の入力が 0 のとき、出力 Q は 1 である。

〔No. 29〕 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・パッドに水又は油脂の付着
- (2) ディスクのひずみ又は偏摩耗
- (3) ブレーキ・ペダル、レバーの戻り不良
- (4) マスタ・シリンダのリターン・ポートの詰まり

〔No. 30〕 図に示すステップ・モータ式メータに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

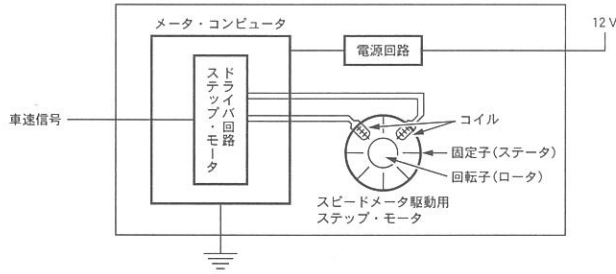


図1 コンビネーション・メータ

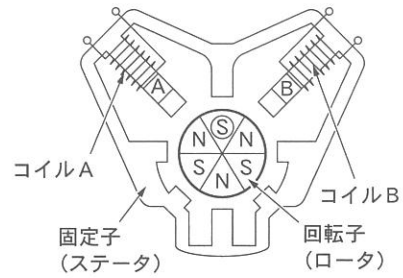
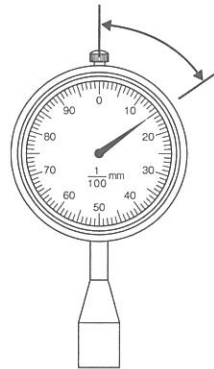


図2 ステップ・モータ

- (1) コイル A 及びコイル B に流れる電流の方向は常に同じ方向である。
- (2) 車速信号をメータ・コンピュータでアナログ信号に変換している。
- (3) 固定子(ステータ)の A 相及び B 相の極(N・S)は常に同じである。
- (4) コイルに電流を流して励磁させることで、回転子(ロータ)が引きつけられ段階的に回転する。

〔No. 31〕 シリンダ・ゲージを用いて測定を行った結果、最小指示値が図に示すような指示の場合の測定値として、適切なものは次のうちどれか。なお、ゼロセット値は 50.00 mm とする。

- (1) 51.50 mm
- (2) 50.15 mm
- (3) 49.85 mm
- (4) 48.50 mm

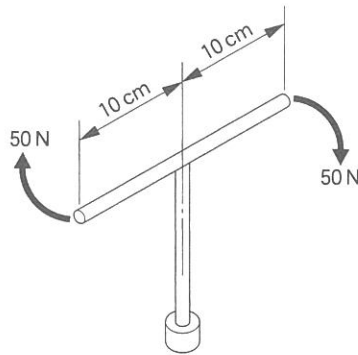


〔No. 32〕 エンジン・オイルの添加剤に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 消泡剤は、気泡のためオイル・ポンプの機能が低下し、オイルが潤滑部に行き渡らなくなることがないように、気泡の発生を防止するものである。
- (2) 流動点降下剤は、エンジン・オイルが冷却された際、オイルに含まれるろう(ワックス)分が結晶化しようとするのを促進させる添加剤である。
- (3) 腐食防止剤は、オイルの金属表面に対するなじみをよくし、強固な油膜を張らせる添加剤である。
- (4) 油性向上剤は、粘度指数を増大させるために用いられる添加剤である。

[No. 33] 図に示すレンチを矢印の方向にナットを締め付ける場合、ナットに掛かるトルクとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) $10 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (2) $15 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (3) $20 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (4) $25 \text{ N}\cdot\text{m}$

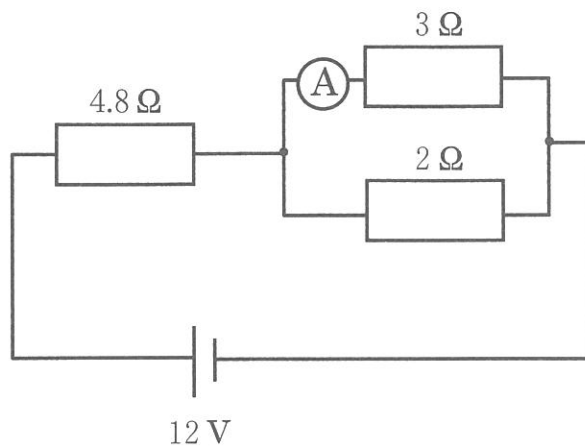


[No. 34] 音量計(騒音計)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) マイクロホンは、反射物や風、電磁場、振動、温度、湿度の高い場所などを避け、検査基準に定められた位置にセットする。
- (2) 測定はA特性で行う。
- (3) マイクロホンに入った音は、表示画面に音圧レベルで示され、単位はHz(ヘルツ)である。
- (4) 測定値は暗騒音に影響されるため、あらかじめその場所の暗騒音を測定し、必要に応じて補正しなければならない。

[No. 35] 図に示す電気回路において、電流計Aが示す電流値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、バッテリー、配線等の抵抗はないものとする。

- (1) 0.5 A
- (2) 0.8 A
- (3) 1.2 A
- (4) 2.0 A



〔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) エグゾースト・パイプ及びマフラーの取付けの緩み及び損傷
- (2) 原動機の潤滑装置の油漏れ
- (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」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) 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) 普通自動車、小型自動車、軽自動車及び大型特殊自動車
- (3) 自動車、原動機付自転車及び軽車両
- (4) 自動車及び軽車両

〔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)と(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、**不適切なものはどれか。**

自動車の特定整備に従事する従業員(整備主任者を含む。)の人数が(イ)の自動車特定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 | 2人 |
| (2) | 9人 | 2人 |
| (3) | 13人 | 4人 |
| (4) | 16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。
- (2) 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。
- (3) 制動灯を後面に 1 個備えればよい。
- (4) 制動灯の灯光の色は、赤色であること。

[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、燃料装置に関する基準について、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()mm 以上離れていること。

- (1) 150
- (2) 200
- (3) 250
- (4) 300