

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の数字の下に○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〕 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、シリコンの含有量が多いものを高い素アルミニウム合金ピストンと呼んでいる。
- (2) 騒音の低減を図るために、ピストン頭部にバルブの逃げを設けている。
- (3) フラッタ現象を防止するため、コンプレッション・リングの幅を狭くして面圧を増す傾向にある。
- (4) コンプレッション・リングのうちバレル・フェース型は、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。

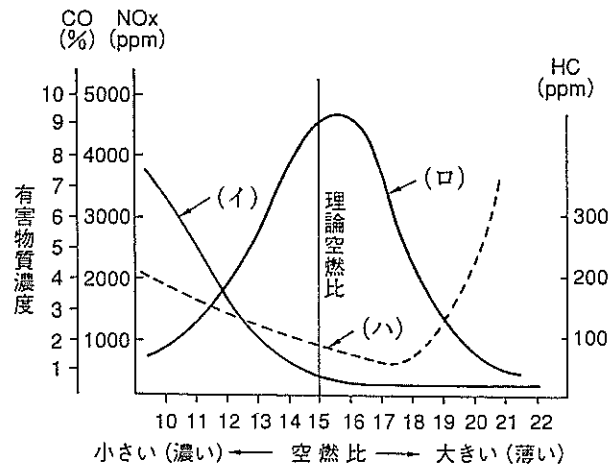
〔No. 2〕 シリンダ・ヘッドとピストンで形成されるスキッシュ・エリアに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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速くなる。
- (2) 吸入混合気に渦流を与えて、吸気行程における火炎伝播の速度を高めている。
- (3) 斜めスキッシュ・エリアは、斜め形状による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。
- (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. 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) 埋没性とは、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) 耐食性とは、酸などにより腐食されにくい性質をいう。
- (4) なじみ性とは、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〕 図に示す空燃比と排気ガス中の有害物質濃度の関係として、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。



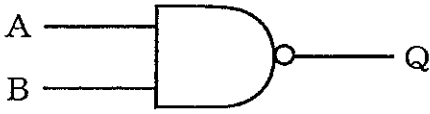
- (1) 図中の(イ)はCOで、(ロ)はHCである。
- (2) 図中の(イ)はCOで、(ロ)はNOxである。
- (3) 図中の(ロ)はNOxで、(ハ)はCOである。
- (4) 図中の(イ)はHCで、(ハ)はCOである。

〔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・エンジンの第6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420°回転させたとき、燃焼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4シリンダ
- (4) 第6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)	1	1	1
(2)	1	0	1
(3)	0	1	1
(4)	0	0	1



〔No. 7〕 電気装置の発振回路に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) CR 発振器は、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る。
- (2) LC 発振器は、コイルとコンデンサの共振回路を利用し、発振周期を決める。
- (3) 水晶発振器は、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する。
- (4) 発振とは、入力に交流の電流を流し、出力で一定の直流電流が流れている状態をいう。

〔No. 8〕 油圧制御の可変バルブ・タイミング機構(インレット・バルブ側)に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン停止時には、ロック装置により最大進角状態で固定されている。
- (2) 進角時は、インレット・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。
- (3) バルブ・タイミングの切り替えは、コントロール・ユニットからの信号により制御されるオイル・コントロール・バルブによって油圧を制御することにより行っている。
- (4) 遅角時は、オーバーラップ量を少なくしてアイドル回転時の安定化を図っている。

〔No. 9〕 電子制御式燃料噴射装置における燃料噴射量の制御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。

燃料噴射量の制御は、インジェクタのソレノイド・コイルの(イ)を変え、ニードル・バルブの(ロ)を変えて行う。

(イ) (ロ)

- (1) 通電時間 開弁時間
- (2) 電 圧 ストローク
- (3) 電 流 開弁圧力
- (4) 通電時間 開弁圧力

〔No. 10〕 エンジンの始動困難(スタータは正常)の推定原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) シリンダ、ピストン及びピストン・リングの摩耗又は損傷。
- (2) フューエル・フィルタ、フューエル・パイプの詰まり及びき裂。
- (3) 吸気系統からのエアの吸い込み。
- (4) ノック・センサの不良。

〔No. 11〕 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) 吸気温度補正は、吸入空気温度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、吸気温度センサからの信号により噴射量を補正する。
- (2) D 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) 電圧制御式の高抵抗型インジェクタでは、寿命を長く保つために、ソレノイド・コイルに抵抗の大きい導線を使用し、電流を小さくして発熱を防止している。
- (4) 電圧制御式のインジェクタは、噴射信号が ON になると、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には、わずかに時間がかかる。

〔No. 12〕 スター結線のオルタネータの整流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。

（イ）に三相交流が誘起されるので、（ロ）用いて三相全波整流を行っている。

（イ）

（ロ）

- | | |
|--------------|-------------|
| (1) ロータ・コイル | トランジスタを 3 個 |
| (2) ロータ・コイル | ダイオードを 3 個 |
| (3) ステータ・コイル | トランジスタを 6 個 |
| (4) ステータ・コイル | ダイオードを 6 個 |

〔No. 13〕 スタータの性能試験に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 無負荷特性テストは、ピニオンに任意の負荷（ブレーキ）を掛けることのできるテストを用い、規定の電流値で規定のトルクが発生するかを点検する。
- (2) 負荷特性テストは、スタータが回転しないようにピニオンをロックし、そのときの電流と駆動トルクが規定値にあるかどうかを点検する。
- (3) 無負荷特性テストの結果、電流が大き過ぎたり、回転速度が低過ぎたりするのは、一般に、回転抵抗が大きくなっていることが考えられる。
- (4) 拘束特性テストは、スタータを固定してピニオンに負荷（ブレーキ）を掛けない状態で、電流と回転速度が規定値を示すかどうかを点検する。

〔No. 14〕 エンジン・オイルの消費量が多くなる原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 潤滑装置のオイル・パンの取り付けの緩み。
- (2) バルブ・タイミングの狂い。
- (3) 附属装置の PCV バルブの不良。
- (4) エンジン本体のバルブ・ステムの摩耗。

〔No. 15〕 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) 自動車用鉛バッテリーは、異なった二つの電極板(陽極板と陰極板)と電解液などから構成されている。
- (2) 自動車用鉛バッテリーは、ペースト式鉛バッテリーが使用されている。
- (3) 電気自動車やハイブリッド・カーのバッテリーは、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を用いたニッケル水素バッテリーなどが使用されている。
- (4) 自動車用鉛バッテリーは、陽極板の格子体に鉛カルシウム合金、陰極板の格子体に低アンチモン鉛合金を使用したハイブリッド・バッテリーが多く用いられている。

〔No. 16〕 前進 4 段の電子制御式 AT のストール・テス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) 特定のレンジのみが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。
- (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) すべてのレンジで規定回転速度より高い場合には、オイル・ポンプの摩耗が考えられる。
- (4) 各レンジの回転速度は等しいが、全体的に低い場合には、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。

〔No. 17〕 トルク・コンバータの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) トルク比は、タービン軸トルクをポンプ軸トルクで除して求めることができる。
- (2) 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。
- (3) 速度比がゼロからクラッチ・ポイントまでの間をコンバータ・レンジという。
- (4) トルク比は、速度比がゼロのとき最大である。

〔No. 18〕 プラネタリ・ギヤ・ユニット式 AT の構成部品に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ハイ・クラッチは、2 種類のプレート(ドライブ・プレートとドリブン・プレート)が数枚交互に組み付けられており、ピストンに油圧が作用すると両プレートが分離するようになっている。
- (2) バンド・ブレーキ機構は、ブレーキ・バンドやサーボ・ピストンなどで構成されている。
- (3) ローラ式のワンウェイ・クラッチは、インナ・レースとアウト・レースとの間に設けたスプラグの働きによって、一定の回転方向にだけ動力が伝えられる。
- (4) バンド・ブレーキ機構は、リバース・クラッチ・ドラムを介してフロント・インターナル・ギヤを固定する。

〔No. 19〕 油圧式パワー・ステアリング(ロータリ・バルブ式)において、かじ取り感覚(手応え)を作り出しているものとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) パワー・シリンダに通じるオイルの油圧
- (2) トーション・バーのねじれによる反力
- (3) パワー・シリンダに通じるオイル通路の面積
- (4) パワー・ピストンの面積

〔No. 20〕 ステアリング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) 電動式パワー・ステアリングのコラム・アシスト式は、ステアリング・シャフトの回転に対して補助動力を与えている。
- (2) 一般に、ラック・ピニオン型電子制御式パワー・ステアリングのハンドルの操舵力は、低速時及び据え切り時は軽く、高速走行時は低速時に比べて重くしている。
- (3) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのコントロール・バルブには、ロータリ・バルブ式を採用しているものがある。
- (4) 油圧式のインテグラル型パワー・ステアリングのギヤ機構には、ラック・ピニオン型が採用されている。

〔No. 21〕 トラクション・コントロール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。

トラクション・コントロールは、(イ)の踏み込み操作により、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(ロ)してスリップを回避するものである。

(イ) (ロ)

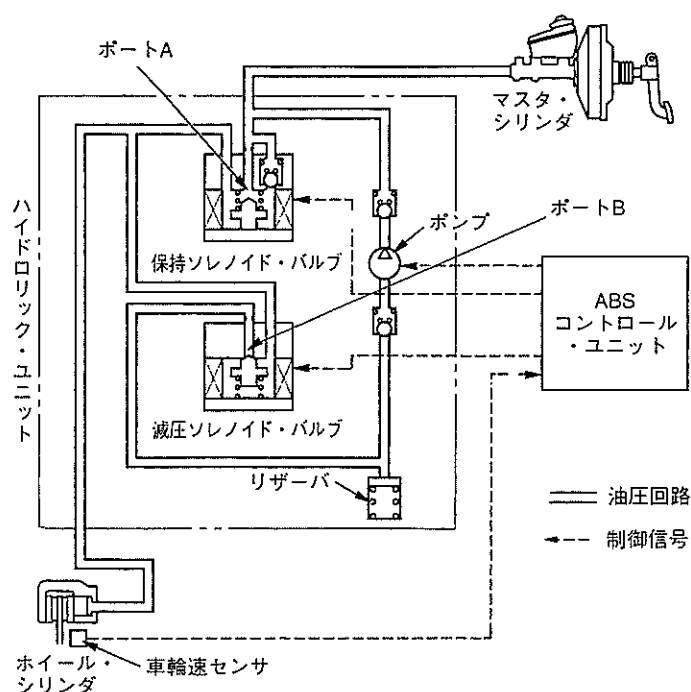
- (1) アクセル・ペダル 大きく
- (2) ブレーキ・ペダル 小さく
- (3) ブレーキ・ペダル 大きく
- (4) アクセル・ペダル 小さく

〔No. 22〕 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) 自己診断システムにより、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、運転者に故障の発生を知らせる。
- (2) エンジン始動後の発進時(6 km/h 位)に静かな場所で、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、これは一般に、ABS の作動チェック音である。
- (3) バッテリ電圧が低下した状態で、ブースタ・ケーブルを使用してエンジンを始動した場合に、一時的にウォーニング・ランプが点灯する場合があるが、これはバッテリの電圧不足によるものである。
- (4) ABS の電子制御機構に断線や短絡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。

〔No. 23〕 図に示す ABS の油圧回路において、油圧状態及び保持ソレノイド・バルブ(ポート A)と減圧ソレノイド・バルブ(ポート B)の組み合わせとして、適切なものはどれか。

ただし、図の油圧回路は、通常制動時を示す。



	油圧状態	保持ソレノイド・バルブ(ポート A)	減圧ソレノイド・バルブ(ポート B)
(1)	増圧作動時	閉じている	開いている
(2)	保持作動時	閉じている	閉じている
(3)	保持作動時	開いている	開いている
(4)	減圧作動時	開いている	閉じている

〔No. 24〕 ホイール・アライメントに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) キャスタ角を大きくし、キャスタ・トレールを長くすると、ハンドル操舵が軽くなる反面、復元力は小さくなる。
- (2) フロント・ホイールを横方向から見て、キング・ピンの頂部が、進行方向(前進)に対して後方に傾斜しているものをプラス・キャンバという。
- (3) 旋回時に車体が傾斜(ロール)した場合のホイールの路面に対するキャンバは、車軸懸架式ではほとんど変化しない。
- (4) 一般にキング・ピンは、内側に傾けて取り付けられており、その中心線と鉛直線のなす角度をセット・バック角という。

〔No. 25〕 ローリング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。

一般に、ロール・センタの位置はボデーの重心より(イ)、また、独立懸架式に比べて車軸懸架式の方が(ロ)。

(イ) (ロ)

- (1) 低 く 高 い
- (2) 低 く 低 い
- (3) 高 く 高 い
- (4) 高 く 低 い

〔No. 26〕 ホイール及び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。

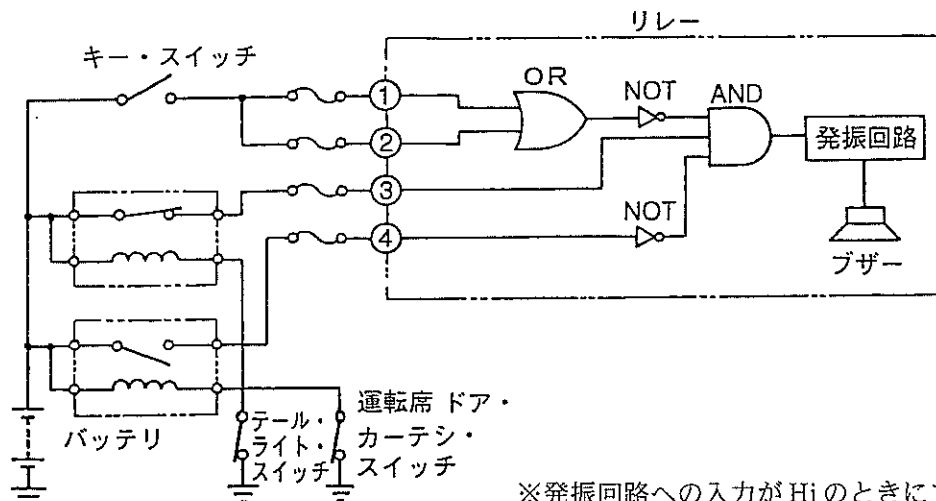
- (1) アルミ・ホイールは、マグネシウム・ホイールに比べて軽量、かつ、寸法安定性、耐衝撃性に優れている。
- (2) アルミニウム合金製ホイールの2ピース構造は、リム部を二つに分け(表側リムと裏側リム)、それを鋳造又は鍛造したディスクに溶接し、更にボルトで締め付けて強化したものである。
- (3) タイヤの転がり抵抗は、タイヤの種類、構造、空気圧の影響を受けるが、路面状況の影響は受けない。
- (4) タイヤの走行音のうちスキールは、タイヤのトレッドが路面に対して局部的に振動を起こすことによって発生する。

〔No. 27〕 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) インフレーターは、電気点火装置(スクイブ)、着火剤、窒素ガス発生剤、逆転防止歯、フィルタなどを金属の容器に収納している。
- (2) 機械式センサは、リード・スイッチを用いたもので、点火回路に並列に配置し、設定値以上の衝撃では、接点を開いてインフレーター回路を OFF にする。
- (3) SRS ユニットには、衝突時の衝撃を検知する半導体 G センサと機械式センサ(セーフィング・センサ)を内蔵している。
- (4) エア・バッグ・アセンブリを分解するときは、誤作動(膨張)防止のため、ショート・カプラ(赤色)をエア・バッグ側カプラに取り付ける。

〔No. 28〕 図に示すライト消し忘れ警報装置回路において、次の文書の(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。

キー・スイッチが OFF の状態で、テール・ライト・スイッチ及びドア・カーテシ・スイッチ(運転席)が図のように ON すると、AND 回路の入力はすべて(イ)、AND 回路の出力は(ロ)となり、ブザーが(ハ)。



※発振回路への入力が Hi のときにブザーが吹鳴する。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|--------|-----|-------|
| (1) Lo | Hi | 吹鳴する |
| (2) Lo | Lo | 吹鳴しない |
| (3) Hi | Hi | 吹鳴する |
| (4) Hi | Lo | 吹鳴しない |

〔No. 29〕 エア・コンディショナに関する記述として、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働きをしている。
- (2) 斜板式コンプレッサでは、シャフトが回転すると、斜板によってピストンが円運動を行う。
- (3) エア・ミックス方式の温度調整は、ラジエータに流れる温水の量をウォータ・バルブによって制御し、冷風をどれだけあたためるかという方法で行っている。
- (4) エキспанション・バルブは、エバポレータ内における冷媒の液化状態に応じて冷媒量を調節している。

〔No. 30〕 集光式ヘッドライト・テスト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) 各タイヤの空気圧は標準値であること。
- (2) スプリングの衰損などにより車体に傾きがないこと。
- (3) テスタからヘッドランプまでの距離を正しくとること。
- (4) テスト中は、エンジンを停止させておくこと。

〔No. 31〕 フレミングの左手の法則について、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。

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) 誘導起電力 | 電 流 |
| (2) 磁力線 | 電 流 |
| (3) 誘導電流 | 磁力線 |
| (4) 電 流 | 磁力線 |

〔No. 32〕 下表に示すアルミニウムの線が0℃から50℃になったときの伸びた長さとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.23 mm
- (2) 1.15 mm
- (3) 11.5 mm
- (4) 23.0 mm

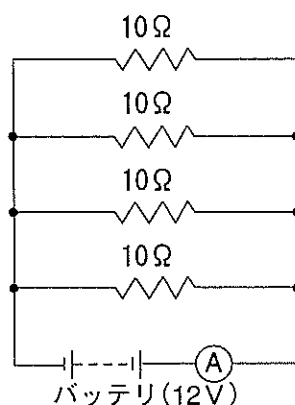
アルミニウムの線の長さ：10 m(0℃のとき)
線膨張係数 : 0.000023[1/℃]

〔No. 33〕 自動車の材料に用いられる鉄鋼に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 球状黒鉛鋳鉄は、普通鋳鉄に含まれる黒鉛を球状化するためにマグネシウムなどの金属を加えたものである。
- (2) 合金鋳鉄は、炭素鋼にニッケル、クロム、モリブデンなどの金属を一種類又は数種類を加えたものである。
- (3) 普通鋳鉄は、熱間圧延板を更に常温で圧延し、表面が平滑処理されたものである。
- (4) 炭素鋼は、硬鋼と軟鋼に大別され、硬鋼は軟鋼より炭素を含む量が少ない。

〔No. 34〕 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、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとする。

- (1) 0.3 A
- (2) 2.5 A
- (3) 4.8 A
- (4) 9.6 A



〔No. 35〕 エンジン・オイルの添加剤のうち、粘度指数向上剤に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 燃料生成物及びオイルの劣化物のために、シリンダ壁やその他の摩擦部の腐食を防止するための添加剤である。
- (2) 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)分が結晶しようとするのを抑えるための添加剤である。
- (3) 粘度指数を増大するために用いられ、温度変化に対しても適正な粘度を保って潤滑を完全にし、寒冷時のエンジンの始動性も良好にする添加剤である。
- (4) 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。

〔No. 36〕 「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) 大型自動車、小型自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (2) 大型自動車、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
- (3) 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
- (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. 37〕 「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、
小型四輪自動車の安定性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
どれか。

空車状態及び積車状態におけるかじ取り車輪の接地部にかかる荷重の総和が、それぞれ車両重量及
び車両総重量の（ ）以上であること。

- (1) 5 %
- (2) 10 %
- (3) 15 %
- (4) 20 %

〔No. 38〕 「道路運送車両法」に照らし、国土交通大臣が行う自動車の検査の種別として、該当しない
ものは次のうちどれか。

- (1) 構造等変更検査
- (2) 分解整備検査
- (3) 予備検査
- (4) 臨時検査

〔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 の小型四輪自動車の番号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) 番号灯は、夜間後方 100 m の距離から自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可
番号標又は車両番号標の数字等の表示を確認できるものであること。
- (2) 番号灯は、点滅しないものであること。
- (3) 番号灯の灯光の色は、白色であること。
- (4) 番号灯は、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。

〔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 の小型四輪自動車の制動灯の点灯を確認できる距離及び尾灯と兼用の
制動灯を同時に点灯したときの制動灯の光度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) 夜間にその後方 100 m、尾灯のみを点灯したときの光度の 2 倍以上となる構造であること。
- (2) 夜間にその後方 100 m、尾灯のみを点灯したときの光度の 3 倍以上となる構造であること。
- (3) 昼間にその後方 100 m、尾灯のみを点灯したときの光度の 4 倍以上となる構造であること。
- (4) 昼間にその後方 100 m、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。