

## 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】

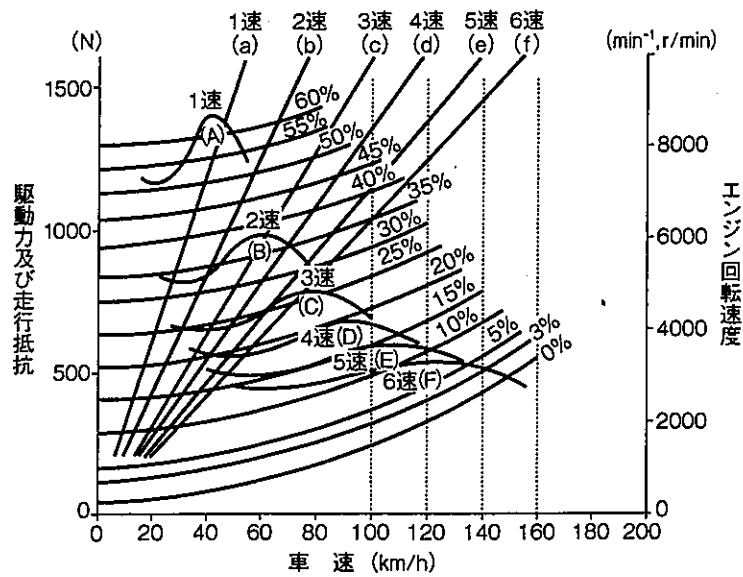
1. 「受験地」、「回数」、「番号」の欄は、受験票の数字を正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
2. 「生年月日」の欄は、元号は漢字を、年月日はアラビア数字を(1桁の場合は前にゼロを入れて、例えば1年2月8日は、010208)正確に記入するとともに、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
3. 「氏名(フリガナ)」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、正確かつ明瞭に記入して下さい。
4. 「性別」、「修了した養成施設等」の欄は、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。  
ただし、「① 一種養成施設」は、自動車整備専門学校、職業能力開発校(職業訓練校)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

- (1) エンジン回転速度
- (2) 走行抵抗
- (3) 最高速度
- (4) 駆動力



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

〔No. 3〕 ガソリン・エンジンの排出ガ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) 混合気が燃焼すると，大部分は  $N_2$ ， $CO_2$ ， $H_2O$  になる。
- (2) HC は，燃料が未燃焼状態で排出される成分で，発生傾向は CO と似て，空燃比が薄くなればなるほど減少するのが特徴である。
- (3)  $NO_x$  低減のための対応の一つとして，燃焼室の形状を改良し，混合気に渦流などを与えて燃焼を速め，最高燃焼ガス温度の時間を短くするという方法がある。
- (4) CO，HC は，理論空燃比よりやや薄めの混合気を安定して燃やすことで低減する。

〔No. 4〕 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) ピストン・リングの上下面及び外周面に硬質クロムめっきを施したリングは、耐摩耗性及び熱伝導性に優れている。
- (2) コンプレッション・リングは、フラッタ現象を防止するためにリング幅を狭く(薄く)して面圧を増す傾向にある。
- (3) テーパー・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く、シリンダ壁面との油膜を一定に保つので、スカッフ現象を防止する働きがある。
- (4) フラッタ現象は、ピストン・リングの拡張力が小さいほど、ピストン・リング幅が厚いほど、また、ピストン速度が速いほど起こりやすい。

〔No. 5〕 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(R)は、力の集中を避けるために丸みを付けている。
- (2) 大きな荷重を受けながら高速で回転するため、強度、剛性及び耐摩耗性が大きく、静的、動的バランスがとれ、円滑に回転することが必要である。
- (3) 一体式クランクシャフトでは、クランク・ジャーナル及びクランク・ピンの耐摩耗性を向上させるために、一般にラッピング処理(研磨)を施した後、熱処理(窒化処理)を行っている。
- (4) 材料には、一般に炭素鋼、特殊鋼あるいは、特殊鋳鉄が用いられている。

〔No. 6〕 エンジン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) ピストンやコンロッドが往復するときに発生する往復運動部分の慣性力は、エンジンの振動源になる。
- (2) クランクシャフトのバランス・ウェイトをピストンの慣性力の50%にすると、クランク角が $0^{\circ}$ と $180^{\circ}$ のときの上下方向のアンバランスは、ピストンの慣性力と同じ値になる。
- (3) クランクシャフトのバランス・ウェイトをピストンの慣性力の50%にすると、クランク角が $90^{\circ}$ と $270^{\circ}$ のときの水平方向のアンバランスは、バランス・ウェイトの慣性力と同じ値になる。
- (4) バランサ・シャフトは、クランクシャフトと並列に配置され、クランクシャフトからの動力をギヤ又はチェーンを介して駆動している。

〔No. 7〕 点火順序が1—3—4—2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180°回転させたとき、バルブがオーバーラップの上死点の状態にあるシリンダとして、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. 8〕 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) 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。
- (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) 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。
- (4) エンジン内部の冷却水温度が上昇し、規定値になると、サーモスタットの水路が閉じる。

〔No. 9〕 電子制御装置の燃料噴射制御に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) コントロール・ユニットは、プレッシャ・レギュレータからの信号を用いて、インテーク・マニホールド内の圧力に応じた燃料噴射量の補正を行っている。
- (2) インジェクタは、コントロール・ユニットからの噴射信号に基づいて燃料噴射を行うが、燃料の噴射量増減は、インジェクタ内のニードル・バルブの開弁時間を変化させて行われる。
- (3) 噴射タイミングは、カム角センサとクランク角センサの信号で決定するが、コントロール・ユニットはカム角センサの信号により気筒の判別を行っている。
- (4) 高負荷時は、スロットル開度とエンジン回転速度に応じた基本噴射量に、各センサからの信号による補正を加えて、運転状態に応じた最適な噴射量をコントロール・ユニットが決定している。

[No. 10] ノック・センサに関する記述として、(イ)から(ニ)のうち、適切なものは(1)から(4)のどれか。

- (イ) ノッキングによる振動を受けると発電する圧電素子が用いられている。
- (ロ) ホール素子を使用したピックアップ部とロータで構成されている。
- (ハ) ノッキングを検出すると電圧信号を発生してコントロール・ユニットに送っている。
- (ニ) センサ内部の圧力センサ素子によって、圧力を電圧に変換している。

- (1) (イ)と(ロ)
- (2) (ロ)と(ニ)
- (3) (イ)と(ハ)
- (4) (ハ)と(ニ)

[No. 11] 電子制御装置のアイドル回転速度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。

コントロール・ユニットが暖機完了と判断した場合、アイドル・スピード・コントロール・バルブ内のステップ・モータを駆動させ、エンジン暖機時よりも更にバルブを(イ)側に移動させ、通路を通る吸入空気量を(ロ)することで安定したアイドル回転速度を維持させる。

- |     | (イ) | (ロ) |
|-----|-----|-----|
| (1) | 閉じ  | 少なく |
| (2) | 閉じ  | 多く  |
| (3) | 開き  | 少なく |
| (4) | 開き  | 多く  |

[No. 12] 鉛バッテリーの放電特性について、次の文章の(イ)から(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   | 1.75 | 低く  |
| (2) | 5   | 1.65 | 高く  |
| (3) | 10  | 1.75 | 低く  |
| (4) | 10  | 1.65 | 高く  |

〔No. 13〕 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) 結線が簡単である。
- (2) 最大出力電流に優れている。
- (3) 端子間の電圧(線電圧)が高い。
- (4) 低速特性に優れている。

〔No. 14〕 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) 低熱価型プラグは、高熱価型プラグに比べて<sup>がいし</sup>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。
- (4) 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。

〔No. 15〕 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・ガイドの摩耗
- (2) バルブ・ステム・オイル・シールの不良
- (3) ピストン・リングの摩耗
- (4) バルブとバルブ・シートとの密着不良

〔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、不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、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ときのクラッチ・ハウジングの回転速度をいう。
- (2) 発生熱量に対して、吸収及び発散能力が十分で、温度が過度に上昇しないことも要求される性能の一つである。
- (3) クラッチ・シューに接着されているライニングの摩擦係数は、一般に0.3~0.4程度である。
- (4) 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。

〔No. 17〕 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。

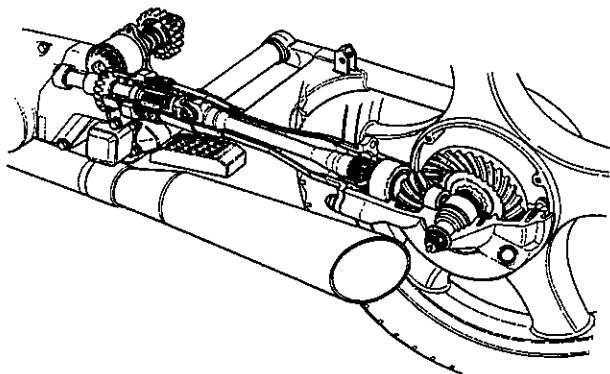
- (1) クラッチ・ドライブ・プレートの焼損
- (2) クラッチ・レバーの遊びがない
- (3) プッシュ・ロッド・クリアランスの過小
- (4) クラッチ・シューの破損

〔No. 18〕 ベルト式自動無段変速機に関する次の文章の(イ)から(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) 外側 | ドリブン・プーリ | 大きく |
| (2) 外側 | ドライブ・プーリ | 大きく |
| (3) 内側 | ドライブ・プーリ | 小さく |
| (4) 内側 | ドリブン・プーリ | 小さく |

〔No. 19〕 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) 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。
- (2) ドリブン・ベベル・ギヤの形状にはストレート・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。
- (3) カップリングは、プロペラ・シャフトとドライブ・ピニオンの連結部にあつて、それぞれスプラインで結合しており、軸方向の長さの変動を吸収している。
- (4) 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・ピニオン部に設けられている。

[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) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

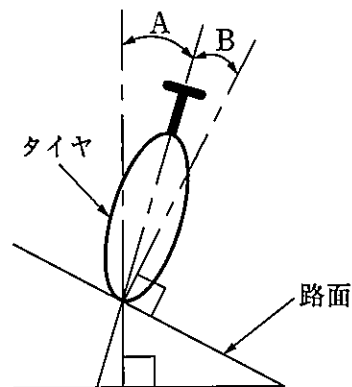
[No. 21] サスペンションに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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。
- (2) 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、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、エア・スプリングが最も大きい。
- (3) 減衰力は、ショック・アブソーバに設けられたバルブやオリフィスをオイルが通過するときの抵抗によって発生する。
- (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掛ける方式のもので、激しいしゅう動によりオイル中に空気の泡を作ることなく、安定した減衰力を得られる。

[No. 22] 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) バンク・アングル  | スリップ・アングル |
| (2) キャンバ・アングル | バンク・アングル  |
| (3) バンク・アングル  | キャンバ・アングル |
| (4) キャンバ・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. 23〕 一般に、オフロード車や質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) シリンダリカル・ローラ・ベアリング
- (3) テーパー・ローラ・ベアリング
- (4) プレーン・ベアリング

〔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) 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。
- (2) 適正空気圧に対して空気圧を 20 % 過多にした場合のタイヤの寿命は、適正空気圧に対して空気圧を 40 % 不足したときのタイヤの寿命より短い。
- (3) 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。
- (4) 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。

〔No. 25〕 ブレーキに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 反応時間とは、運転者が障害物を認め、制動動作を開始したときからブレーキが作用するまでの時間をいう。
- (2) ABS は、制動力とコーナリング・フォースの両方を確保するため、タイヤと路面間の摩擦係数がスリップ率 20 % 前後にタイヤのスリップ率を収めるように制動力を制御する。
- (3) 制動距離とは、ブレーキが作用して減速し始めてから停止するまでに走行した距離をいい、速度の自乗及び二輪自動車の質量に比例し、制動力に反比例する。
- (4) ベーパー・ロックとは、ブレーキ液が沸騰することで配管、マスタ・シリンダ及びキャリパ内部などに気泡が生じ、規定の圧力を伝達できなくなり、ブレーキの効きが著しく悪くなる現象をいう。

〔No. 26〕 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。

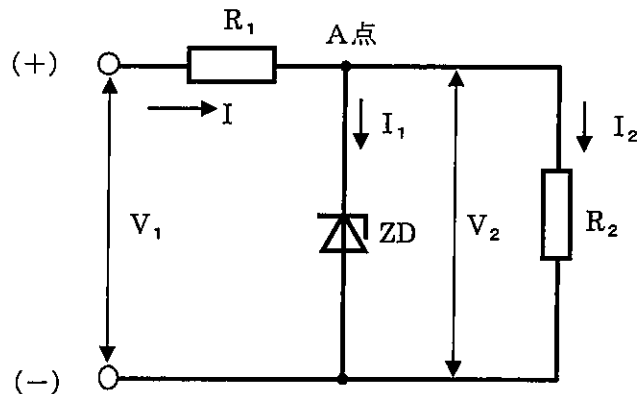
- (1) アンチロック・ブレーキ・システムの構成部品のうちハイドロリック・ユニットは、コントロール・ユニットからの信号により各車輪速センサを制御している。
- (2) 異径ピストン式の固定型キャリパ 4 ピストン式では、トレーリング側のピストン径よりもリーディング側のピストン径を大きくすることで、ブレーキのパッドの温度差を少なくしている。
- (3) ディスク式油圧ブレーキに用いられている浮動式ディスクは、制動時に熱変形が生じたとき、円周方向にゆがみが逃げるようにディスクとブラケットを分離した構造になっている。
- (4) ドラム式ブレーキは、ディスク式油圧ブレーキに比べて放熱性がよいのでフェードは少ない。

〔No. 27〕 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。

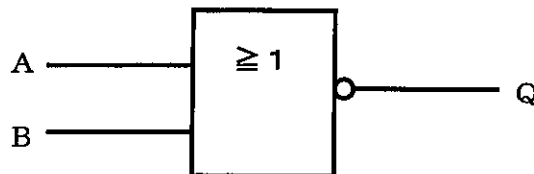
- (1) 剛性(横剛性)の低いフレームより、高いフレームを用いた車両を旋回させるほど、後輪に発生したジャイロ・モーメントにより、フレームが一度たわんだ後に車両が旋回し始める。
- (2) 直進走行している二輪自動車の運転者が旋回を始めるために車両を傾けると、回転している前後の車輪には、ジャイロ・モーメントが発生する。
- (3) アルミニウム合金製のフレームは、箱型断面をもつ角管やアルミニウム合金板を溶接で張り合わせたボックス形状(中空構造)により、軽量化と高剛性を両立させている。
- (4) 後輪は、スイング・アーム、アクスル・シャフトによりフレームに固定されている。

〔No. 28〕 図に示す定電圧回路において、入力電圧  $V_1$  に、ツェナ・ダイオード ZD のツェナ電圧より少し高い電圧を加えたときの記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ZD を流れる電流  $I_1$  は増加する。
- (2) 抵抗  $R_2$  を流れる電流  $I_2$  は増加する。
- (3) A 点の電圧  $V_2$  は一定である。
- (4) 抵抗  $R_1$  を流れる電流  $I$  は増加する。



〔No. 29〕 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 1、B の入力が 1 のとき、出力 Q は 0 である。
- (2) A の入力が 1、B の入力が 0 のとき、出力 Q は 0 である。
- (3) A の入力が 0、B の入力が 1 のとき、出力 Q は 0 である。
- (4) A の入力が 0、B の入力が 0 のとき、出力 Q は 0 である。

〔No. 30〕 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。

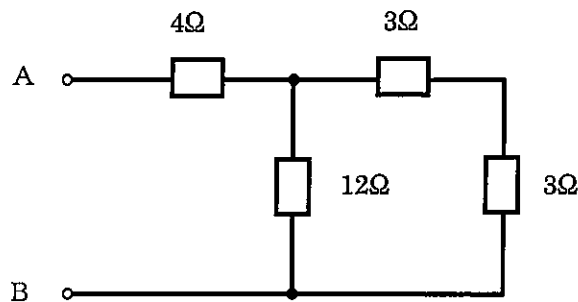
- (1) 置き針式レシーバ・ユニットを用いたフューエル・ゲージにおいて、燃料補給後にイグニッション・スイッチを ON にした場合、ゲージの指示が安定するまでに少しの時間を必要とする。
- (2) 交差コイル式メータでは、車速センサからの信号がスピードメータ内の電子回路に入力されると、電子回路内の IC は信号のパルスをカウントし、車速に応じてマグネットに流す電流を制御する。
- (3) インジケータ・ランプを用いたオイル・プレッシャ・ゲージのセンダ・ユニットには、バイメタル式が使用されている。
- (4) 各種ゲージは、測定値を検出するレシーバ・ユニットと結果を表示するセンダ・ユニットが組み合わされている。

〔No. 31〕 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) 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。
- (2) 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。
- (3) 測定は A 特性で行う。
- (4) 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。

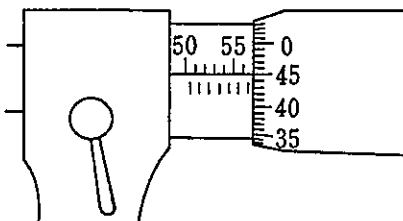
〔No. 32〕 図に示す A—B 間の合成抵抗値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、配線の抵抗はないものとする。

- (1)  $3.2 \Omega$
- (2)  $4 \Omega$
- (3)  $5.4 \Omega$
- (4)  $8 \Omega$



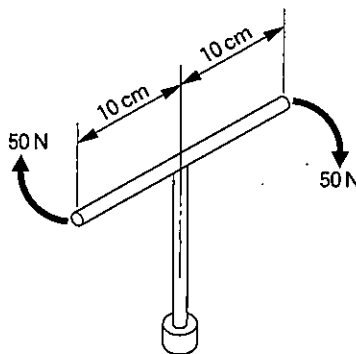
〔No. 33〕 図に示す最小目盛りが 100 分の 1 mm のマイクロメータにおいて、シンプルを 2 回転させたとき、スピンドルが移動する距離として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.1 mm
- (2) 0.25 mm
- (3) 0.5 mm
- (4) 1.0 mm



〔No. 34〕 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) 5 N・m
- (2) 10 N・m
- (3) 50 N・m
- (4) 100 N・m



〔No. 35〕 次の文章が表わす潤滑状態として、適切なものはどれか。

有機化合物を配合した特殊な潤滑剤を用いて、有機化合物が潤滑金属面と化学的に反応し、二次的な金属化合物皮膜をつくり、剥がされてもすぐに修復され、直接、金属同士が接触することを防いでいる潤滑状態。

- (1) 極圧潤滑
- (2) 流体潤滑
- (3) 境界潤滑
- (4) 固体潤滑

〔No. 36〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、原動機付自転車の範囲及び種別に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 定格出力は、内燃機関以外を原動機とするものであって、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあっては、1.00 kW 以下と規定されている。
- (2) 総排気量は、内燃機関を原動機とするものであって、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあっては、0.125 ℓ 以下と規定されている。
- (3) 第一種原動機付自転車とは、原動機付自転車のうち内燃機関を原動機とするものにあっては、総排気量が 0.050 ℓ 以下のものをいう。
- (4) 第二種原動機付自転車とは、原動機付自転車のうち内燃機関以外を原動機とするものにあっては、定格出力が 0.50 kW 以下のものをいう。

〔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自動車の検査に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 新規検査、継続検査、予備検査、臨時検査、構造等変更検査の五つだけである。
- (2) 新規検査、継続検査、限定検査、臨時検査、構造等変更検査の五つだけである。
- (3) 新規検査、継続検査、臨時検査、構造等変更検査の四つだけである。
- (4) 新規検査、継続検査、構造等変更検査の三つだけである。

〔No. 38〕 「自動車点検基準」の「二輪自動車の定期点検基準」に照らし、点検時期が2年ごとの項目として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 原動機の燃料装置の燃料漏れ
- (2) かじ取り装置のハンドルの操作具合
- (3) 動力伝達装置のクラッチ・レバーの遊び
- (4) 制動装置のロッド及びケーブル類の緩み、がた及び損傷

〔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、二輪自動車のすれ違い用前照灯の取り付け位置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。

照明部の中心が地上( )以下となるように取り付けられていること。

- (1) 2 m
- (2) 2.1 m
- (3) 1.2 m
- (4) 1.5 m

〔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) 制動灯の灯光の色は、赤色であること。
- (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) 制動灯を後面に1個備えればよい。