

# オートバイの法規判定問題

## 分類番号の項目説明

分類番号	分類項目の内容
11	路口の安全（信号のある交差点、信号のない交差点、歩行者優先交差点）
12	曲がります（左折、右折、Uターン）
13	走行中の注意事項（安全な車間距離を保つ、前方車両の状況に注意する）
14	正確な灯火の使用（ヘッドライト、フォグランプ、ウィンカー）
15	大型車の運転と曲がり角に注意（内輪差、視界の死角、並行しない）
16	貨物の積載（落下や漏れを防止する）
17	事故の予防と対処（国道二次事故の予防、応急処置の基礎知識）
18	不適切な行為の禁止（飲酒運転、携帯電話の使用禁止、危険な運転）
19	車両点検（装備、ライト）
20	その他（踏切、強制保険、エコドライブ、特殊な天候、ドライバーの倫理）

## オートバイの法規判定問題

番号	解答	タイトル
001	○	交通事故の最大の原因の一つはスピード違反である。
002	X	睡眠不足で、頭がぼんやりしているが気をつければ運転してもよい。
003	X	車両機能が分からないということと安全運転は関係がない
004	○	道路交通規則を守れば、交通事故は減少する。
005	○	できるだけ合理的で慎重な行為を採取することは交通事故の発生を防止する、防衛運転と呼ばれている。
006	X	車に乗る前に、道路の状況を理解することは、安全運転の役に立たない。
007	X	人や車の少ない深夜はハイスピードで運転してもよい。
008	○	夜間や雨の日に、滑る道を走行するとき、減速して徐行することは、安全運転につながる。
009	X	夜間運転中、対向車が前照灯をつけた場合、こちらが距離灯をつけて、安全性を高める。
010	○	水溜のある道では、減速して徐行する。
011	○	目を上げて目視距離を広げ、安全な車間距離を保つことは交通事故防止の要の一つである。
012	○	事故処理は、責任の所在を明らかにするのではなく、人命救助を最優先する。手遅れで死亡したり負傷者や損失が増大することがないようにする。
013	X	大きな交通事故が発生した場合、早く正常な交通に回復させるために、事故処理関連機関の指示がなくても、現場をきれいに掃除することができる。
014	○	事故の和解交渉は、当事者、法定代理人、監護者又は後継人が行う。

## オートバイの法規判定問題

015	X	事故を起こした責任が相手にあり、その相手が怪我をしているとき、面倒に巻き込まれないように、けが人を病院へ送らなくてもよい。
016	○	バイクがカーブを通過している時、道路反射鏡をよく使い、対向する車に注意して、安全性を増すべきだ。
017	○	バイクがカーブを通過している時、曲がる半径が小さいほど、遠心力が強いので、急に曲がらないよう注意すべきだ。
018	X	バイクがインターセクションを通過している時、減速などせずに、加速して通過していい。
019	X	バイクがうまく曲がるように、カーブに入る時加速すべきだ。
020	X	バイクに乗る時、交通規則を守るなら、「危険予測運転」の概念を持つ必要はない。
021	X	バイク運転時、突然減速したりブレーキをかけることで、バイクの性能やブレーキの効き目を知ることができる。
022	○	バイクに乗る場合、事故を避けるために種々確認をし、突発状況に随時対応できるように準備しなければならない。
023	○	カーブを曲がる場合、遠心力の関係から車体を傾けて曲がらなければならない。体も車体に合わせて傾けると、容易にカーブが曲がれる。
024	○	バイクのブレーキをかける場合、同時に前輪と後輪のブレーキを使用しなければならない。単独で1つのブレーキを使用すると、滑りやすく、車体の安定性を失う。
025	X	バイク運転時に急ブレーキをかける(踏む)と、運転者の体を直立に維持することができ、ブレーキ力が安定して、反応能力が増加する。
026	○	バイクは急ブレーキをかけて(踏んで)はならない。車輪がロックされて、危険だ。

## オートバイの法規判定問題

027	○	バイクのブレーキをかける場合、前後輪同時に作動させなければならない。単独で前輪のブレーキ或いは後輪のブレーキを使用すると、タイヤが滑りやすい。
028	○	バイクは不必要な急ブレーキを避けなければならない。
029	○	バイクを雨天に運転する場合、減速徐行に心がけ、いつでもブレーキがかけられるように準備しなければならない。
030	X	ガタガタ上下に揺れる、でこぼこの道に遭遇した場合、路面状況の変化が大きいため、ハンドルをしっかり握り、スピードを上げて、素早く通過しなければならない。
031	○	バイクの前方物置かごは、ハンドル操作に影響して安全運転に危険が生じないように、たくさんの荷物或いは重い荷物を積載してはならない。
032	○	曲がり角を走行或いは車線を変更する前、方向指示器を点灯させて前後の車両に注意を与え、使用後は直ちに方向指示器を元に戻さなければならない。
033	○	バイクの運転で、突然走行中の自動車前方に割り込むことは、非常に危険な運転行為だ。
034	○	自動車の車軸間距離が長いとカーブを曲がる時に内輪差が大きくなるため、バイクは衝突する危険を避けるため、その内輪差範囲に入らないようにしなければならない。
035	○	自動車のバックミラーの角度は車外の状況を完全には見ることができないため、バイクは事故の発生を防ぐために、長時間死角内での運転を避けなければならない。
036	○	「防衛運転」観念のある運転者は、事前に状況判断の措置を講じて、規則違反の人や車の自身の安全運転に対する危害が予防できる。
037	○	運転者がバイク運転中に過失により人を死傷させた場合、法律に基づいて刑事(刑罰)、民事(賠償)、及び行政(免許取消し)等3種類の責任を負わなければならない。
038	X	運転者が時間を急いでいて赤信号を無視した場合、罰金に処され、規則違反点数の3点は記録されない。

## オートバイの法規判定問題

039	X	車の運転で赤信号を無視して人に重傷を負わせた場合、その運転免許を停止する必要はない。
040	○	運転者が信号のある交差点を走行する時に、赤信号で右折した場合、NT600~1,800 元の罰金に処される。
041	○	運転者はバイク運転中に走行方向を守って運転しなければならない。違反した場合は罰金以外に規則違反点数が記録される。
042	X	交差点に近づいて、走行車線前方の信号が黄色に変わった場合、赤信号で止まっている時間の浪費を避けるため、加速して引き続き運転できる。
043	X	交差点に近づいて、走行車線前方の信号が左折青信号に変わった場合、直ちに内側に車線変更して引き続き左折しなければならない。
044	○	運転時、適切なスピードを維持し、常に前方の交通量に注意することで、運転のプレッシャー及び危険な運転行為を低減することができ、交通安全が高まる。
045	○	トンネル内走行は視線がはっきりしない、距離感が不足する、路面状況が把握しにくい、光線の落差がある等の状況から、ヘッドライトを点灯しなければならない。
046	X	2台の車が異なる方向から同時に信号のない交差点に到達し、2台とも直進する場合、左側の車両を優先通行させなければならない。
047	○	バイクで走り出す前、先に前後左右の交通状況、路面状況を確認し、走行中の車両及び歩行者を通過させた後、アクセルを操作して走り出さなければならない。
048	○	車両の走行中、任意に車線を変更したり、或いは蛇行して遊んだりして、後続車両の正常な運転を邪魔してはならない。
049	○	高速運転中は、後続車の追突を避けるため、急ブレーキをかけてはならない。
050	X	高速運転中、急ブレーキや急加速で、自分の運転技術を自慢できる。
051	○	車両の流れが減速した場合、ほかの車が身をかわす間がなく追突することを避けるため、任意に車線を変更してはならない。

## オートバイの法規判定問題

052	○	路地から幹線道路に出る場合、先に停車して安全を確認した後に、乗り入れなければならない。
053	○	走行方向を変更する場合、方向指示器を点灯し、バックミラーを見るほか、頭を回して確認する良い習慣を身につけて、自身の周囲の車両や歩行者を掌握しなければならない。
054	×	車の運転手は、救急時の常識や技術がなくても、運転技術が優秀であればよい。
055	×	交通事故が起こった場合、意識不明のけが人を早く回復させるために、けが人を叩いたり、揺らしたりする。
056	○	バイクを運転して事故を起こし、故意に人を死傷させた場合、殺人或いは傷害罪に基づいて処理する。
057	×	前方に交通事故による怪我人がいて、誰も世話をしている人がいないのを発見しても、自分は道を急いでいるため、怪我人の苦痛を見た(聞いた)としても、心が痛むだけで関わらない。
058	○	大部分の交通事故は、ほとんどが運転者のうっかり、ミス、及び好ましくない運転習慣によるものだ。
059	○	飲酒後は視力が低下して、運動反射神経が鈍るため、事故発生率が増加する。
060	○	バイク運転で信号が設置されていない横断歩道を横切る場合、減速して徐行しなければならない。
061	×	バイク運転時、交通整理の指揮は無視して、全て信号に従う。
062	×	バイクの性能がよく、運転技術が優れていれば、どんな区間或いは快速道路が走行できる。
063	○	バイクに人を乗せる場合、人命は何物にも代え難く、同乗者の生命は自分の手に握られているため、随所に慎重でなければならない。
064	○	好ましくない運転習慣は、全て不正確、不適當な自然習慣で身につく。例えば、前方の車との車間距離が短い、任意に車線を変更して追い越す、先を争ってカーブを曲がる、スピードオーバー、慌しい運転等だ。

## オートバイの法規判定問題

065	○	運転中は、いつでもどこでも安全に注意する
066	○	突発状況があった場合に素早く対応できないため、バイクはできるだけ大型車両の後方或いは側面に近づいて運転するべきではない。
067	×	ブレーキ時に異常音が発生した場合、正常な現象であるから、点検修理する必要はない。
068	○	ブレーキ時に異常音が発生した場合、不正常的な現象であるから、点検修理しなければならない。
069	○	事故を起こさず、交通安全規則に違反しないことが安全運転の主要条件だ。
070	×	スペースがあれば、バイクはどんな場所でも前進及びユーターンできる。
071	×	バイクで横断歩道を通る時に、歩行者が横断している場合、バイクはその間を縫って通行できる。
072	×	バイクで信号のない横断歩道を通る場合、道路の渋滞を避けるため、減速徐行する必要はなく、快速で通過できる。
073	×	ヘルメットが強い衝撃を受けた後、外観に損傷がなければ交換する必要はない。
074	○	バイクのテールランプやブレーキランプの作用は、後方の車両に走行状況を判断させるもので、見落とされやすい故障の1つだ。運転する前に検査せず、あわてて出発すると、後方の車両に判断ミスをさせて、追突を引き起こしやすい。
075	○	バイクのアクセルがゆるい、或いはきつすぎるのは不正常的な現象で、直ちに点検修理しなければならない。
076	○	バイクを運転する前、特にブレーキシステムを検査しなければならない。異常を発見した場合は急ブレーキを使用せずに、直ちに点検修理しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

077	○	バイク運転中に携帯電話を手を持って操作するのは非常に危険な行為だ。バイク運転のバランスを失ったり、注意力が分散して、事故を起こしやすい。
078	X	バイク運転時或いは赤信号で止まっている時、携帯電話或いはパソコンを使用して情報を送信することは、時間を節約して、即時通信で情報が掌握できる。
079	○	バイクを運転中にブレーキをかける場合、先にアクセルを戻さなければならない。
080	○	“歩行者優先” は、よい運転手の道徳的行為である
081	X	交通規則と秩序を守るのは優良ドライバーではあるが運転道徳とは無関係である。
082	○	譲り合いと寛容さは運転者の美徳である。
083	○	青信号になれば通ることができるが、運転手は信号違反の人や車がないか注意しなければならない
084	○	車の性能を良い状態に保つ為に、運転する前によく点検する。運転中、歩行者や他の車両に注意するのも、運転道徳の一つである。
085	X	後方車に追い越されたが、埃が酷いので自分も又その車を追い越し返した。
086	○	運転者に運転道徳がなければ、運転者自身の不幸であり、回りの人の不幸でもある。
087	X	お年寄りや身体の不自由な人がゆっくり横断していたらクラクションを鳴らして急がせる。
088	○	工場、学校、病院、駅、公会堂、娯楽施設・展示会場・競技場など公共の場所、或いは市内の人込みのあるところに入るときは、道路標識を見て、減速徐行する
089	X	運転中、不注意で歩行者にぶつかり、転ばさせた場合、その人が怪我をしていなければ、面倒なことを避けるために、ハイスピードでその場を立ち去ることができる



## オートバイの法規判定問題

090	X	夜間運転するときは、距離灯を照らして警笛を鳴らし、道を譲ってもらう
091	X	交通警察、交通監査員が行う交通規則違反者の取締りは、余計なお世話だと言える
092	X	交通違反を交通警察に見つかったときは、最高速度以上で現場から逃げる
093	○	交通警察がいてもいなくても、道路標識、標示線、信号を守って走行する
094	○	工業社会では、時は金なりだが、最高速度以上で運転するのは危ない。いのちはお金より大切だということを知らなければならない
095	○	トンネルではライトを点け、減速、徐行し、そして、むやみに車線を変更してはいけない
096	○	運転には落ち着いた気持で臨む。運転中は運転に専念し、道路状況に注意する。
097	X	お酒を飲んだあとは、視力、聴覚、判断力共に鈍くなるが、本人は、気持がいいのだから、飲酒後もバイクに乗ってよい。
098	○	注意力が分散しないように、二車両並んで、喋りながら運転してはいけない
099	○	運転は一分一秒を争うのではなく、一分一秒気を抜かないで行う。
100	X	走行中故障が発生して、安全運転に影響が出ると考えられる場合でも、運転は続行する
101	○	交通規則は交通秩序と交通安全の要である。規則を十分に理解し、遵守することで交通秩序と安全が保たれる。
102	○	パトカー隊に割り込んでオートバイを運転してはいけない
103	X	運転者に求められるのはドライブテクニックで、交通規則の遵守はそれ程重要ではない
104	○	交通事故の事情聴取を受けるのは、運転者の義務である

## オートバイの法規判定問題

105	○	込んでいるところで駐車するときは、駐車時間や場所など地方政府の規定を守らなければならない。勝手に無断駐車をしてはいけない
106	×	巡回中の交通警察が、交通違反者を取り締まるのは、運転手にとって悪いことである。
107	○	右側前方、或いは、向かい側から合流があるときは、追い越してはいけない
108	○	合流、カーブ、交差点を通るときは、特に注意して運転する
109	○	上り急こう配・下がり急こう配では、減速徐行する。転回、停車や追い越しをしてはいけない
110	○	バイクは小さいが、勝手に進行方向を変更してはいけない
111	○	バイクは速度が速いほど、制動距離が長くなる。
112	○	滑る道路で、車を止めるときはまず減速してからブレーキをかける。
113	×	追い越すときは、中央の黄色のダブルの線を越えて、反対側の車線に入ることが出来る
114	○	交通事故を見かけた時は、警察や派出所へ通報し救護に参加する。事故現場で何もせずに見ていてはいけない。事故を起した車両が逃げるのを見たら、派出所に通報する
115	×	反対側から車が合流してきたとき、バイクはそれを追い越してもよい。
116	○	バイクで事故を起したとき、当事者は直ちに派出所に通報すること。
117	×	バイクは小さくて軽いから、並んで走行してもよい
118	○	後の車に追い越されても、安全のために、こちらが追い越し返すことはしない
119	○	やむをえず急ブレーキをかけるときは、後方車の衝突を避け、同乗者の安全に注意しなければならない
120	○	荷物の上げおろしは、右側の道端で行い、交通の妨げになってはいけない

## オートバイの法規判定問題

121	○	バイク運転手の基本的な教養、仁愛、譲り合い、自己制御、責任感は運転道徳の一部である
122	×	バイクはメンテナンスを定期的に行っていれば、時間がない時などは運転の前の部品チェックを省略してもよい。
123	○	バイクの運転で急ブレーキをかけると、倒れやすいため、制限速度に従って運転しなければならない。
124	○	カーブでは他の車と並んで走行したり、追い越したりしてはいけない
125	○	踏み切りでは転倒や故障で事故を起こさないように、追い越したりせず、他の車と先を争わない
126	○	踏み切りで車が故障した時は、直ちに下車し、車を押しながら速やかに踏み切りから離れる。修理はその後行う
127	○	路地や公共の場所の出入り口では、特に歩行者の安全に注意する。
128	○	橋梁（きょうりょう）、トンネル、消火栓、障害物の手前、ロータリー内、踏み切り、交差点、横断歩道、快速道路でバイクが故障したときは、交通に影響しない場所まで速やかに故障車を移動させる
129	○	交差点で赤信号（黄信号）になったとき、或いは交通警察の指示で停車するときは、順番を待って停車線の内側に停車する。
130	×	交差点の近くで、まだ停止線を通っていない時、黄信号になったら速度を上げて、通りすぎる
131	○	信号のない交差点では減速して徐行する
132	×	信号のない交差点では警笛を鳴らせば、速度を上げて通ることができる
133	○	赤信号で右折専用信号がない場合は、車両の右折は禁止である
134	×	運転技術を見せびらかすために、片手ハンドルで喫煙してもよい。
135	×	疲れた状態での運転は、進行速度が遅くなるだけで、安全運転に影響はない
136	○	慎重な運転は、自分への安全保障の一つである

## オートバイの法規判定問題

137	○	縞馬模様の横断歩道帯は歩行者が多い通りの中段に設置される。
138	○	踏み切りに設置された点滅する赤信号は普通の赤信号と考えてよい。車両も歩行者も停止して電車の通過を待つ。
139	○	自転車など遅い車両の運転手や歩行者が、法律で決められた道路交通安全講習会の参加義務を怠った場合、台湾ドル 600 元～1200 元以下の罰金が科せられる。
140	○	大型自動車の内側の車輪差は「軸距」と「曲がる角度」によって決まる。
141	X	アルコールはバイクの運転手の視野を広くする。
142	○	「歩行者優先」とは運転手は歩行者の優先通行する権利を尊重することだ。
143	X	大型自動車は高いので、運転手の死角は少なく、隣にいるバイクがよく見える。
144	X	道路標示線は雨で滑る確率を増やさない。
145	X	バイクの運転手が任務遂行中の特殊車両を見た時、規則により譲る必要はない。
146	X	バイクに乗る時、オイルが足りるかどうかを確認するだけで、一定の時間や距離数で基本的な保養をする必要はない。
147	○	追突を避ける鉄則は、安全な車間距離を保つことだ。
148	○	反応距離とは、運転者が運転中に突発状況を発見して対応するまでの、その反応時間内に車両が走行する距離のことだ。
149	○	後方車両と前方車両の最小安全車間距離は、停車距離を上回らなければならない。
150	○	青信号は走行できる権利ではあるが、走行の安全が十分に確保できるとは言えない。従って交差点では、やはり運転速度を落とさなければならない。

## オートバイの法規判定問題

151	○	交差点に来たら、信号が黄色に変わったら、軽くブレーキを踏み、減速させたほうがよい。ブレーキランプが点灯すれば、後続車両の運転者は反応できるので、追突事故を未然に防ぐことができる。
152	○	中央線のある双方向二車線を運転する際、追い越し時間と距離に注意しなければならない。対向車線に滞る時間が長いほど、事故を引き起こすリスクが高くなる。
153	×	平坦で真っ直ぐな道路区間に黄色の二重線があるが、対向車線に対向車がなければ、その車線に入って追い越しできる。
154	○	追い越す際、左方向指示器を出して、前方車両の左側から 0.5メートル以上の間隔を保って追い越し、安全な車間距離ができた後に、右方向指示器を出して、従来車線に戻らなければならない。
155	○	走行方向を変えたり、他の車両の横を通り過ぎたり、又は追い越したりするときは十分な時間と距離がなければならない
156	○	バイクの運転は手と脳を併用するかなり集中力が必要な、かつ疲れやすい作業のため、規則正しい生活することで、安全な運転が確保できる。
157	○	バイクを運転する前は心身ともに安定に保ち、走行中は運転に集中して運転状況に対応しなければならない。
158	×	運転する前に風邪薬や多量の精神安定剤を服用しても、心身状況に影響しないので、運転を続けることができる。
159	○	視野とは運転者が前方を真っ直ぐ見つめたときに、両側の状況を感じることができる能力又は限界のことをいう。
160	○	施工標識、白い四角い道路変更看板が設置されている、又は施工表示車両が止まっている場所を通過するとき、前方は施工区間であることが分かるので、車両を減速し徐行運転して通過しなければならない。
161	○	車両が上り坂で走行するときは、蛇行してはならない。下り坂を下るときは、エンジンを切ったり、又はクラッチを切って走行してはならない。
162	×	トンネルを通過するときに、トンネル内の照明が明るく、視界も良好な場合は、省エネのためにヘッドライトをつけなくてもよい。

## オートバイの法規判定問題

163	X	トンネル通過中に交通事故が発生したとき、死傷者がなく、且つ車両の走行が可能な場合でも、事故責任を明確にするため、事故現場の完全性を保ち、車両を移動してはならない。
164	○	運転者に運転道徳が内場合は、自分を不幸にし、他人にも不幸も招く。
165	X	車両が快速車線でエンジンをストップを起こした場合、往来する車両が多く渋滞を引き起こしたり、交通の安全に影響するが、自分は道を急いでいるため、早急に車を修理した後に離ればいい。
166	X	運転する前に、車の部品の安全性を検査する必要はない。但し、走行の安全を確保するために、運転中は随時計器板の機能表示に注意しなければならない。
167	○	「安定運転」の方法は、急な発車をしない、左折と右折時の速度を落とす、スピードの出しすぎをしない、勝手に車線を変えない、安全車間距離を保つ、突然非常ブレーキをかけない、他の車両と先を争わない、信号無視しないことである。
168	○	事故を引き起こす主因は前方車両との車間距離が短すぎる、勝手な追い越し、勝手な車線変更、急カーブ、快速車線を走行して時間を争うことだ。
169	○	走行方向を変えるときに、事前に方向指示器を出さなかったり、後続車両に注意を払わずに曲がるのが、事故を引き起こす主因だ。
170	X	運転者が飲酒した後は、反応が鈍くなり、視界がよくなる。
171	X	心身不健全な人でも、バイクの運転が続けられる。
172	○	路上に怪我人が倒れているのを発見した場合、直ちに110番又は119番に電話をして警察に通報する、或いは救急医療機関に処理を要請しなければならない。
173	○	交通事故の摘発又は事故の負傷者を救助した人及び優良運転者に対し、政府は奨励方法を定めてある。
174	○	バイクを押して前進或いは後退し、駐輪位置を調整する場合、エンジンを切らなければならない。両手でハンドルを握り、前後左右の状況に注意しながら操作しなければならない。シートに座ったまま両足で動かして位置を調整してはならない。

## オートバイの法規判定問題

175	○	バイクのエンジンを起動させた後、発車する前にまず方向指示器を標示し、バックミラーで左右両側の様子を檢視しなければならない。後方からの車両及び歩行者のいないことを確認し、振り返って安全に問題のないことを確認できたら、ゆっくり走り出して規定の車線に入る。
176	○	バイクが交差点に来たら、減速して前方の道路状況及び両側の様子に注意しなければならない。信号、標識、道路標示のある交差点では、規定に従って一時停車又は前進を判断しなければならない。
177	X	バイクが「バイク一時停車区域」のある交差点に来た場合、バイクをその道路標示内に停車させなければならない。標示線を超えたり、横向車道に停車してはならない。但し、「左折一時待機エリア」の標示線内に停車することができる。
178	○	バイクは交差点で、赤信号の場合に停止線の前に停止する。青信号に変わり、再び発進するときも、ルール違反の車両との衝突等突発的な事故を避けるために、周りの交通状況によく注意しなければならない。
179	○	バイクの運転者は交差点で赤信号から青信号に変わろうとしている時に、すぐに発進したい気持ちに駆られることが最も危険だ。従って、青信号に変わった後も、急いで発進するのではなく、左右を確認してながらゆっくり前進しなければならない。
180	○	バイクがバス停留所に来た時に、バスに上下車している乗客がいれば、いくら道幅が広くても、気づいていない乗客にぶつからないよう、決してバスの右側から追い越してはならない。
181	○	バイクの走行中に大型車や小型車と競ってはならない。大型車の後方を走行したり、また大型車と小型車の両側に並行して運転してはならない。
182	○	バイクが車道を走行しているとき、大型車が後方にあることに気づいたら、機敏にそれを避けるか、遠ざからなければならない。
183	○	バイクはバランス性が低いので、不良路面、砂利道、泥道、未舗装道路を走行するときは、徐行運転を行い、随時ブレーキ停車ができるよう準備しなければならない。
184	X	バイクが車道を走行しているとき、前方に事故、道路施工又は渋滞がある場合は、加速して通過しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

185	○	バイクがバス停留所に来た時、バスに上下車している乗客がいれば、バスの右側から急な迂回をしないほか、また後方の快速車線で走行中の車両にぶつからないよう、急に左側の快速車線に進入してはならない。
186	○	バイクがカーブを走行しているとき、遠心力が生じないように、又は砂石によって転倒することを避けるために、スピードを落とさなければならない。
187	X	バイク市内の道路を走行中に、2台の車両が並行して前進してはならない。郊外、山地では、道路状況に応じて、2台の車両が並行して前進できる。
188	○	バイクが交差点で曲がる場合、スピードを落とし、かつ自動車と並行とせず、機敏に自動車から離れ、自動車の内輪差範囲内による圧迫される危険に陥ることが避けられる。
189	○	バイクの運転者は安全運転を心がけなければならない。早めに出かけて急がず、安全に到着することが時間通りに到着することより重要だ。
190	○	バイクは便利な交通道具ではあるが、また危険な交通道具でもある。安全運転のコツは交通ルールを遵守し、運転モラルを養い、安全な運転と防衛技能に熟練し、命を大切にし、生命を尊重し、道路使用権利を重視することだ。
191	○	バイクの走行中に前方車両と安全な距離を保つことは、「追突」事故を防ぐ最も効果的な方法だ。
192	○	信号無視は交差点で事故が発生する最大原因の一つであり、また最も重大な規則違反行為だ。
193	○	バイクは所定の場所に駐輪して、他の車両や歩行者の通行の妨げになってはならない。勝手に駐輪すると、追突される危険がある。
194	X	バイクが横断歩道を通過するときは、信号、道路標示、標識の指示に従って減速し、歩行者を優先的に通過させなければならない。歩行者が赤信号を無視して横断した場合は、道を譲らなくてもよい。
195	○	バイク運転中は前方の道路状況や両側の様子に随時注意しなければならず、市内の道路区間では特に道路脇に駐車している車両に注意しなければならない。突然発車し、衝突事故を引き起こす恐れがある。



## オートバイの法規判定問題

196	○	バイクに同乗者を載せているときは、特に運転に専念しなければならない。同乗する人は運転者にしっかりと抱きつき、また運転者は気を散らないよう、決して振り返って同乗者と会話をしてはならない。
197	○	バイクの運転者や同乗者はヘルメットを着用し、色の鮮明な上着を着用しなければならない。ジャケットを着用している場合は、他の車両に引っかからないよう、ファスナーをきちんと締めなければならない。
198	○	バイクを運転する前、先に走行路線及び目的地への道順を確認し、方向を定めて運転に専念しなければならない。車道走行中は後続車両に追突されないよう、突然減速したり、停車して目標を探してはならない。
199	○	バイク運転者は安全走行を心がけなければならない。運転中は随時道路状況に注意し、5秒前後ごとに左右バックミラーで後方車両の状況に注意する。また周囲の交通状況を見落とすことがないように、走行中は一つの目標を2秒以上見つめてはならない。
200	○	バイクを運転するときは、規定の車道を走行しなければならない。雨の日に道路が滑りやすい時は、転倒を防止するため、道路標示の上を走行してはならない。
201	○	高速道路での交通事故は内政部警政署国道公路警察局により受理される。快速道路での交通事故は所属県、市政府の警察機関、または内政部警政署が指定した警察機関により受理される。
202	○	不正手段で運転免許取得試験を受けた者は、受験資格を剥奪され、五年間再受験できない。また、不正手段で入手した免許は取り消される。
203	○	無免許の者に車両を操縦させた運転手は、三ヶ月の免許停止になる
204	X	赤信号無視の運転は、免許取り消し処分になる。
205	○	車両通行区分を指定された場所で指定以外の通行帯を走行した場合、罰金刑と、減点処分が科せられる
206	○	アルコール濃度が規定基準を超える状態で運転して事故を起こし、死傷者を出した場合、罰金刑に加えて、運転免許の取り消し処分になり、二度と運転免許受験に参加することができない。(但し特定の条件を満たし、免許停止処分を受け、欠格期間を満了した者はこの限りではない)

## オートバイの法規判定問題

207	○	オートバイを運転中に、手持ちで携帯電話、パソコンなどの装置を使い、電話を掛ける、通話、通信など、運転に支障をきたすことをした者は、新台幣ドル 1000 元の罰金が科せられる。
208	○	進行方向標示に従わないで運転した場合は罰金と減点処分になる。
209	○	先を争って一方通行を他の車と並行走行するのは大変危険な行為である。処罰は罰金刑と一点の減点処分になる。
210	○	歩道をオートバイで走行した者は、罰金と減点処分になる。
211	X	赤信号無視は罰金だけで、規則違反の 3 点は記録されない。
212	○	左折禁止のところで、転回してはいけない。違反者は、罰金の外に、一点の減点処分になる
213	X	ロータリーでの走行は、直接ユーターンできる。
214	X	前の車が片側へ寄せて徐行し、道を譲る動きをしないのに、強引に追い越した場合、罰金と 1 点の減点処分になる
215	X	運転者の 1 年以内の累計違反点数が 6 点以上となった場合、運転免許が 1 ヶ月間没収となる。
216	○	道路交通管理処罰条例の規定により、バイクの運転者が 10 年以内に 2 回目の飲酒運転で検挙された場合、最高で 9 万台湾ドルの罰金に処される。
217	X	バイク運転者が運転中に携帯電話或いはその他 3C 製品を使用すると、NT3,000 元の罰金に処される。
218	○	バイクのマフラーを故意に取外して騒音を発生させた、またマフラーが損壊して修理せずに運転した場合、いずれも規則違反行為で、前者の罰金が比較的重い。
219	X	飲酒運転で人身事故を起こした者は免許取り消しになり、むこう 3 年間、免許取得試験を受けることができない。
220	X	運転手は、アルコール濃度が規定基準を超えたと発見された場合、二点の減点処分になるが、罰金刑はない。

## オートバイの法規判定問題

221	<input type="radio"/>	十四歳未満の者が、道路交通管理処罰条例に違反した場合は、法定代理人又は監護者が罰せられる。
222	<input type="radio"/>	オートバイの排気量五十CC以上で、二百五十CC以下の自動二輪車は、普通自動二輪車である。
223	<input type="radio"/>	オートバイの排気量五十CC以下は、普通軽量二輪車である
224	<input type="radio"/>	オートバイのカーナンバーを偽造、改造する。或いは偽って受領してはいけない
225	X	オートバイの廃棄処分は、道路監理機関に登録する必要がなく、カーナンバーも自ら保管すればよい。
226	<input type="radio"/>	バイクの抹消並びにナンバープレート取り消しは、道路監理機関に手続きを申請し、ナンバープレートを返還しなければならない。
227	<input type="radio"/>	オートバイの変更、停止、再使用は、何れも道路監理機関に登録申請しなければならない。
228	<input type="radio"/>	オートバイの持ち主が個人名義で、道路監理機関に登録申請するときは、申請書を提出し、照合用国民身分証明書、軍人身分証明書、または居留証書を提示する
229	<input type="radio"/>	ノイローゼ、視力障害者、てんかん患者は、オートバイの免許取得試験に参加してはいけない
230	<input type="radio"/>	オートバイの搭載物は、長さが後部から前へはみ出してはいけない
231	<input type="radio"/>	オートバイの搭載物は、後輪の軸より0.5メートル以上超えてはいけない
232	<input type="radio"/>	オートバイの運転免許停止処分、或いは、運転免許取り消し処分の期間が満期終了するまで、オートバイの運転免許取得試験を受けてはいけない
233	<input type="radio"/>	交通規則を無視して横断歩道を通り、歩行者を死傷させた場合、運転者の刑事責任は50%加算される。
234	<input type="radio"/>	道路交通管理処罰条例は、交通管理を高め、交通秩序を維持し、交通安全を確保することを目的に制定された

## オートバイの法規判定問題

235	○	運転手が死亡した場合、関係者がその運転免許を所在地の監理機関に返納する。
236	○	進行方向指示標示がある区間では、向かい側から来る車の車線へ進入してはならない
237	○	歩道を走行して、歩行者を死傷させた場合、運転者の刑事責任は 50%加算される。
238	X	バイクに装備されている後部シートの同乗者は、横座りできる。
239	○	並んでいる車の列に割り込んだ場合は、罰金刑のうえ減点処分となる。
240	○	バイクは、快速低速車線が区分されていない道路では、最も外側の 2 車線を走行し、一方通行の道路では最も左側、或いは右側の車線を走行しなければならない。
241	○	バイクが快速低速車線が区分されている道路を走行する場合、双方向道路では最も外側の快速車線及び低速車線を走行しなければならない。
242	X	オートバイを発進するときは、前後左右の車両や歩行者に留意しなくてもよい。
243	○	オートバイを発進するときは、進行中の車両や歩行者を優先する。
244	X	オートバイの馬力を上げるためには、マフラーを取り外すとよい。
245	○	横断歩道では、一旦停車してはいけない。
246	X	原動機付き自転車は、運転手の後ろの座席に人を乗せてはいけない
247	○	高速車線・低速車線がある二方向通行道路をオートバイで走るときは、高速車線と低速車線の最も外側を走行する。一方通行道路の場合は低速車線と低速車線に隣接した高速車線を走行する。

## オートバイの法規判定問題

248	○	同じ進行方向の三車線以上の道路を走行するとき、オートバイは二段階左折をする。一方通行の右車線又は低速車線を走行している場合は二段階左折を行い、一方通行の左車線又は低速車線を走行しているときは二段階右折をする。
249	X	原動機付自転車は、時速 20 キロを越えなければ歩道を走ることができる。
250	○	オートバイに乗る運転手は運転前に、車両ライセンスと運転免許証を確認し、携帯しなければならない。
251	○	オートバイの運転は、道路標識、標示線の規定によるが、道路標識、標示線のない道や、高速車線・低速車線がない道を走行する場合は、最も外側の車線を走行する。
252	○	車両がカーブ、急坂、橋、トンネル、交差点標識が設置されている区間、或いは踏切、道路施工区間を走行する場合、追い越ししてはならない。
253	○	オートバイで歩道を走ってはいけない。
254	○	進行方向制限標示、車両通行区分標示のない道路、又は道路状況の悪いところで、二車両が合流するとき、減速徐行しなければならない。
255	○	交通量が多い市内や、工事中の道路を通るとき、追い越ししてはいけない。
256	○	バイクが信号のない交差点を通過する場合、支線道路の車両は幹線道路の車両を優先通行させなければならない。
257	○	バイクが信号のない交差点を通過する時に、幹線道路と支線道路の区別がなく、車線数が同じで、尚且つ互いが直進車か曲がる車の場合、左側の車両が一時停止して右側の車両を先行させなければならない。
258	○	バイクが信号のない交差点を通過する時に、幹線道路と支線道路の区別がない場合、曲がる車が直進者を先行させなければならない。
259	○	ロータリーの入り口では、既にロータリーに入っている車両を優先させる。

## オートバイの法規判定問題

260	○	濃霧、雨・雪、薄暗い場所、或いは、はつきり見えない場所で、オートバイを運転するときは、ヘッドライトをつける。
261	○	空港、駅、波止場、学校、娯楽施設、展示会場、競技場、市場又はその他の公共の場所の出入口や消火栓の前にオートバイを駐停車してはいけない。
262	○	公務執行中の消防車、パトカー、救急車、救助工作車、ゴミ収集車、及び、郵便配達の場合は、駐車する場所を制限されない。
263	○	バイク運転者が病人、アルコールを含む食品飲料を飲用していて、安全運転に影響する場合、運転してはならない。
264	○	電車は左右両側からくる。どちらの電車が先に来ても、もう一方から電車が来ないことを確かめてから渡る。
265	○	濃霧の場合は、昼間でもヘッドライトをつける。
266	X	普通重型バイクが3車線以上の道路を走行する場合、最も内側の車線を走行できる。
267	○	他の車両と合流するとき、相互との距離を0.5メートル以上保つ。
268	X	排気量二百五十CC以上の二輪の原動機付自転車は、大型自動二輪車である。
269	X	オートバイは横断歩道又は交差点に駐停車してもよい。
270	X	前の車を追い越すときは右側から速度を上げて追い越す。
271	○	病院、学校など公共の場所の出入り口近くでは、減速して徐行する。
272	○	縞馬模様の横断歩道に近づいたとき、警笛を鳴らしてはいけない。
273	○	他の車両の後について走行するときは、急ブレーキをかけた時の制動距離を置いて走る。
274	○	対向車両の運転者を眩しくさせないため、夜間に対向車とすれ違う場合は、ヘッドライトを下向きにしなければならない。

## オートバイの法規判定問題

275	X	オートバイは小さくて、軽いので、疲れている時や、病気でも、運転が出来る。
276	○	交差点に特別信号があるときは、その指示に従う。
277	○	大型自動二輪車は運転手のほかに、あと一人だけ乗せることができるが、運転席の前に席をつけてはいけない。
278	○	方向灯は自分の進行方向を予告するものである。
279	X	バイク運転者だけがヘルメットを着用しなければならず、同乗者は着用しなくても良い。
280	○	バイクの運転速度は速度制限標識、或いは道路標示の規定に従わなければならない。速度制限標識或いは道路標示がない場合は、時速 50km を超えて運転してはならない。
281	○	オートバイのカーナンバーが紛失、又は毀損した場合、カーナンバーの再発行を申請する
282	○	運転免許なしで小型自動車や原動機付自転車を運転した者は、罰金が科せられ、その場で運転禁止となる。
283	X	左折禁止では、左折はできないが、転回はできる。
284	○	点滅する交差点の赤信号は、車両も歩行者もまず停止しろという意味である。道路状況を目で確かめてから、進行するか止まるかを判断する。
285	X	オートバイのカーナンバーは、他の車両に貸したり、使用させたりできる。また、他の車両のカーナンバーをかけて運転することもできる。
286	X	オートバイの搭載物は、長さが後部から先へ 0.5 メートルはみ出してもよい。
287	X	オートバイの搭載物が、後部からはみ出す場合は、後輪の軸より 1 メートル以内とする。
288	○	オートバイのカーナンバーを紛失した場合、警察機関にカーナンバー紛失証明書を提出し、道路監理機関にカーナンバーの再発行を申請する。

## オートバイの法規判定問題

289	○	車線が設定されていない、対向車線が区分されていない道路、或いは速度制限区分が設定されている道路の低速車線で、速度制限の標識或いは道路標示がない場合、走行時速は 40km を超えてはならない。
290	X	交通違反による減点処分は、免許証に記録されないから、交通違反をしてもよい。
291	X	運転中、公道人員により道路や橋が封鎖されるところを無視して、邪魔されないよう加速して通るべき。
292	○	バイクが公園、病院、学校に接近する際、運転手は更に注意を高めて、減速し歩行者を優先させるべきだ。
293	X	バイク運転中に任務執行中の消防車、救急車、警察車両、緊急工事車両等に遭遇した場合、規定により道を譲る必要はない。
294	○	交通警察の指揮と信号が両方あるときは、交通警察の指揮に従う。
295	X	免許停止処分期間中でも、運転免許取得試験の受験はできる。
296	X	オートバイの搭載物は、長さが後輪の軸より二メートル以上越えなければよい
297	X	バイクに同乗者を乗せた後、別途荷物が積載できる。
298	X	高速車線・低速車線の区分がない道、又は進行方向区分がない道を走行するオートバイは時速五十キロメートルを越えてはならない。
299	○	オートバイを運転する時は常に運転免許証と車両ライセンスを携帯する。
300	○	行こうとした道路や橋が公道人員により封鎖された場合、公道人員の指示に従い、出来る限り加速してその道路を離脱し、任意にとどまらない。
301	X	道路は 100%安全なので、運転する前に特に道路状況について聞かなくていいし、台風でも土砂降りでも危険はない。



## オートバイの法規判定問題

302	○	中央気象局が豪雨警報を発表した期間、道路に落石や水位の急上昇は道路災害の兆しである。その道路を走行するのを避けて、公路機関や警察ラジオステーションに知らせて、他人の被害を防げる。
303	○	自動車とは道路上でレール或いは電力架線によらずに原動機で走行する車両を指し、バイクも含まれる。
304	○	重型バイクは普通重型バイクと大型重型バイクに分かれる。
305	○	バイクは車両製造メーカー、代理業者或いは輸入業者が発行し、内政部の認可を経た、車両特定のパーツユニットに設置する盗難防止識別コード設置完了証明文書を提出しなければ、新しいナンバープレート登録受領が手続きできない。
306	○	バイクのエンジン設備の規格は変更してはならない。
307	X	バイクのライトはカラー塗装或いはフィルムを貼付できる。
308	X	バイクの排気管数量は変更してはならないが、左右取り付け位置は自ら変換できる。
309	X	軽型バイクの運転免許は満 16 歳で試験し取得できるが、最高年齢は制限を受けない。
310	X	軽型或いは普通重型バイクの運転免許試験を受ける場合、運転学習の経歴がなければならない。
311	X	すでにトレーラー、大型バス、トラック、乗用車の運転免許を取得している者は、重型バイクが運転できる。
312	X	重型バイクの運転免許を取得している者は、大型重型バイクが運転できる。
313	X	小型或いは普通重型バイクの運転免許試験を申請する場合、身体能力試験を受けなければならない。
314	○	体格検査と筆記試験の合格成績有効期間は 1 年間だ。
315	○	バイクに同乗者用を後ろに乗せ、運転手及び同乗者の安全に影響しない場合、別途少量の物品が積載できる。

## オートバイの法規判定問題

316	○	バイクに積載する漏洩、飛散、悪臭を発散しやすい貨物は、その漏洩を防止できる場合、厳密に密封し、適切に装置しなければならない。
317	○	バイクに積載する貨物は安定していなければならず、物品はしっかり梱包し、安定させて積まなければならない。
318	X	ヘルメットはバイク乗車用のヘルメットで、経済部標準検査局の検査に合格していなければならない。ヘルメットに商品検査標識を貼付する必要はない。
319	○	ヘルメットを着用する場合、正面を前に向け、しっかり頭にかぶせて、上下左右に揺れてはならず、且つ視線を遮ってはならない。同時にあご下でしっかり固定しなければならない。
320	○	バイクが右折する場合、先に右側の方向指示器を表示しなければならない。
321	X	同じ方向に向かう2車線から1車線に進入する場合、直進する車線の車両を先行させさせなければならない。直進車道がない場合は、内側車道の車両が外側車道の車両を先行させなければならない。
322	○	交通が滞っている場合、内/外側車道の車両はお互いに譲り合って順次交互に走行し、安全距離及び間隔を維持しなければならない。
323	○	運転開始、停車準備、或いは臨時停車を除き、路面側線を越えてはならない。
324	○	バイクが交差点を曲がる場合は、信号、標識、或いは道路標示の規定に従って通行しなければならない。
325	○	バイクが交差点を曲がる場合は、標識或いは道路標示の規定に従って通行しなければならない。標識或いは道路標示がなく、内側車線にバイク通行禁止の標識或いは道路標示がある場合、2段階方式で左折しなければならない。内側或いはその他の車線から左折してはならない。
326	X	快速3車線以上の一方通行道路で、左側車線或いは低速車線を走行する場合、2段階方式で左折しなければならない。
327	X	快速3車線以上の一方通行道路で、右側或いは低速車線を走行する場合、2段階方式で左折しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

328	○	快速車線と低速車線が区分されている道路で、外側快速車線から右折しようとする場合、交差点の 30～60m 手前で低速車線に入り、交差点に来た時に右折しなければならない。
329	○	バイクが青信号の交差点に来た時に、横向き横断歩道を通行人が規則違反して横断している場合も、通行人の道路横断には道路通行の優先権があるため、減速して一時停止し、通行人を横断させなければならない。
330	X	自転車駐輪施設が設置されていない場所で、自転車は任意に大型重型バイク以外のバイク駐輪表示線内に駐輪してはならない。
331	○	バイク専用車線は青色に、自転車専用車線はレンガの赤色に着色舗装されている。
332	○	バイク待機エリアの道路標示は、大型重型バイク以外のバイク運転者に赤信号点灯時に運転を停止して待機する範囲を指示するもので、その他の車両は待機エリア内に停車できない。
333	X	私は普通重型バイクを運転して低速車 2 段階左折標識が設置されている交差点に来た時、交差点に人や車が少ないので、低速車左折待機の道路標示内で無駄な時間を過ごすのを避け、道を急ぐため直接左折した。
334	○	強制自動車責任保険法が規定する保険加入義務者が保険に加入しない、或いは保険期間満了後に継続加入しない場合、罰金に処せられる。
335	○	車両が事故を起こし、強制自動車責任保険に加入していない場合、道路監理機関は NT6,000 元以上 30,000 元以下の罰金に処し、同時に規定に従って車両のナンバープレートを押さえて、保険加入後に返還する。
336	○	自動二輪免許の保有者が小型車を運転した場合、6,000 台湾ドル以上 24,000 台湾ドル以下の罰金に処するとともに、その場で運転を禁止する。
337	X	偽造、変造、或いは欺いて取得した運転免許でバイクを運転した場合、NT6,000 元以上 12,000 元以下の罰金に処し、その場でその運転を禁止する。その運転免許は自ら廃棄しなければならない、徴収は免れる。
338	○	バイクの運転免許証を所持し、トレーラー、大型バス、大型トラックを運転した場合、所有者及び運転者にそれぞれ NT40,000 元以上 80,000 元以下の罰金を処し、その場でその運転を禁止する。
339	○	普通自動二輪免許の保有者が大型自動二輪車を運転した場合、6,000 台湾ドルの罰金に処するとともに、その場で運転を禁止する。

## オートバイの法規判定問題

340	X	軽型バイクの運転免許を所持して重型バイクを運転した場合、その場でその運転を禁止されるが、罰金には処されない。
341	○	バイクへの人員同乗或いは物品積載が規定に違反している場合、運転者に罰金を処す。
342	○	危険ドラッグ、覚せい剤、麻薬及び類似薬物など規制薬物又は酒類を使用又は飲用してバイクを運転し、人を死亡させた場合、3年以上10年以下の懲役に処し、200万台湾ドル以下の罰金を加えることができる。重傷を負わせた場合、1年以上7年以下の懲役に処し、100万台湾ドル以下の罰金を加えることができる。
343	○	バイクの運転で規則違反をした人は、道路交通管理違反事件の通知書を受取った後、摘発事実には不服がある場合、30日以内に処罰機関に意見を陳述することができる。
344	X	廃棄登録したバイクを運転した場合、車両はその場で移管しなければならず、バイク所有者に期限内の受領を通知する。
345	○	バイクの運転免許停止期間にバイクを運転した場合、そのバイク運転免許を取消す。
346	○	偽造、変造または不正に取得した運転免許を使用して自動二輪車を運転した場合、6,000台湾ドル以上24,000台湾ドル以下の罰金に処するとともに、その場で運転を禁止する。
347	X	飲酒後、アルコール濃度が規定標準を超過してバイクを運転しても、交通事故が発生しなかった場合、罰金だけで、バイクの免許が停止になることはない。
348	○	バイク騎士が警察のアルコール検査を拒否した場合、初犯は18万元の罰金に処すほか、その場でバイクを保管場所に移動し、免許取消及び道路交通安全講習を受ける。
349	○	バイクの運転で3ヶ月以内に規則違反が3回以上記録された場合、そのバイクのナンバープレートは1ヶ月停止する。
350	○	2013年1月1日より、バイクの車検証は更新が免除された。
351	○	バイクに名義変更、変更、運転停止、運転再開、廃棄、ナンバープレートの抹消及び取消しの事情がある場合、異動登記を申請しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

352	○	バイク運転免許証を他人の使用に貸した場合、その運転免許を3ヶ月停止する。
353	X	バイクを運転して横断歩道に来た時に、通行人が横断歩道を横断している場合、交通指揮者の指揮或いは信号の指示がある場合を除き、一時停止して通行人を先に横断させる必要はない。
354	○	バイクを廃棄処分する場合、異動登記書に記入して、道路監理機関で廃棄を登録し、ナンバープレートを返還しなければならない。
355	X	普通軽型バイク及び重型バイクの工場出荷5年未満の車両は、少なくとも毎年1回検査しなければならない。
356	X	18歳未満は運転免許の試験が受けられないため、後見人の同意を得なければバイクが運転できない。
357	○	軽型或いは普通重型バイクの運転免許試験を受ける場合、身体能力試験は免除される。
358	○	バイクの運転免許試験を他人に依頼した場合、試験を依頼した人及び代理で試験をした人はいずれも発覚した日より5年間、試験を受けることができない。
359	○	無人の踏切では、停止して両方から電車が来ないことを見て聞いて確認した後に、通過できる。
360	X	バイク運転者はすでに連続8時間以上運転しても、精神がしっかりしていれば、引き続きバイクを運転できる。
361	X	バイクの後部シートと同乗者がヘルメットを着用していなくても、運転者が罰せられるだけなので、バックシートの同乗者はヘルメットを着用する必要がない。
362	X	現行の道路交通管理処罰条例の規定によると、バイク運転者の飲酒運転罰金の最高額はNT60,000元だ。
363	○	14歳未満の人が道路交通管理処罰条例の規定に違反した場合、その法定代理人或いは後見人を処罰する。
364	X	交差点を曲がる場合、後続車両の注意を促し、事故の発生を防ぐため、曲がる前に方向指示器を表示すれば良い。

## オートバイの法規判定問題

365	○	バイクは体積が小さく、機敏に操作できるが、ラッシュ時であっても規定に従って任意に車線を変更してはならない。
366	○	バイクが正式ナンバープレートを受領する前に、道路監理機関に新しいナンバープレート受領前の検査に運転して行く場合、先に臨時ナンバープレートを申請しなければ運転できない。
367	X	バイクの運転免許試験に合格していないが、自動車運転免許で普通重型バイクが運転できる。
368	X	小型軽型バイク、重型バイク、及び普通軽型バイクの運転席後方に固定の座席がある場合、1人を同乗できる。
369	○	バイクを運転する前、ブレーキ、タイヤ、ライト、クラクション、バックミラー等の設備を検査しなければならない。
370	X	信号で止まっている時、信号待ち時間が長かったら、携帯電話のショートメッセージを検索して、重要な情報の受信漏れを防ぐことができる。
371	○	山道をバイクで走行していて、急カーブに接近して上り坂先端の視界が不良の場合、クラクションを鳴らして対向車に注意を促すことができるが、1回クラクションを鳴らすことを原則とする。
372	○	大雨に遭遇して視界が不良の場合、減速徐行して、いつでも停車できる準備をしなければならない。
373	○	一方通行道路で緊急車両に道を譲る場合、減速し右側に避けて停車準備しなければならない。
374	○	運転者は年齢或いは身体の健康状況を自己評価し、車両運転に適さないと認めた場合、自主的に運転免許を監理機関に返還できる。
375	○	車両運転時、前車とはいつでも緊急停止できる距離を維持し、左右も50cm以上の間隔を維持しなければならない。
376	○	路肩の車両が突然ドアを開けて危害が発生することを避けるため、バイク運転時は路肩の車両と1m(約ドア1つ分)以上の安全間隔を維持して、安全を図らなければならない。
377	X	消火栓、消防車出入り口の10m以内は、交通を妨害しないように、全て任意に車両を停車、或いは一時停車できない。

## オートバイの法規判定問題

378	○	バイクの車検証は更新する必要がないが、処罰を避けるため、強制自動車責任保険及び環境保護の排ガス検査等の手続き期間に注意しなければならない。
379	X	バイク積載物の幅はハンドルの外縁より 15 cm超過してはならない。
380	X	踏切に近づいた時、警報がすでに鳴り、点滅信号が表示され、遮断機が下り始めた場合、加速して通過しなければならない。
381	○	車両が盗難された場合、その自動車燃料使用費は盗難の 1 日前まで徴収する。
382	○	強制自動車責任保険は事故当事者の生命、身体の損害についてのみ賠償を給付するもので、強制保険の不足を補うため、任意保険に加入して保障を引き上げることができる。
383	X	車両運転中、車線を変更或いは曲がる場合、10m手前で方向指示器或いは手信号を表示し、バックミラーで後方の状況を確認した後に、車線変更できる。
384	○	2段階左折標識がある交差点を走行するバイク運転者は、2段階左折の規則を守らなければならない。
385	X	信号待ちの時間を節約するため、バイクを牽引する方式で停止線を通り、向きを換える或いは2段階左折した後、バイクを運転できる。
386	X	運転者が消防車、救急車、警察車両、緊急工事車両の警報を聞き、道を譲らない場合、罰金処分のほか運転免許を3ヶ月停止する。
387	○	歩行者が横断歩道を通行している時、道路優先通行権があり、自動車、バイクの運転者が譲らない場合、罰金処分にできる。
388	○	車両の色或いは車体の型式を変更した場合、検査合格後、道路監理機関に登録を手続きしなければならない。
389	X	バイク運転免許が道路監理機関に取消された後も、自動車運転免許で小型バイクが運転できる。
390	X	疲労は運転者の注意力と判断力を下げるため、長時間運転する場合、規定に従って、連続4時間以上運転してはならない。

## オートバイの法規判定問題

391	X	黄色信号点滅時、車両は減速して近づき、先に交差点前で停車して、幹線道路の車両を優先通過させ、安全を確認した後に、引き続き運転できる。
392	X	赤色信号の点滅は「警告」を表示しているため、車両は減速して接近し、安全に注意して通過しなければならない。
393	X	現在、一般車検証、免許証は定期更新が免除されている、従って運転者は車両運転時に証明書を携行する必要がない。
394	○	前方の車両のブレーキランプが点灯した場合、減速に注意して、停車できる準備をしなければならない。
395	○	工場出荷 5 年以上のバイクは、譲渡名義変更を手続きする場合、臨時検査を実施しなければならない。
396	○	すでに免許証を所持している自動車運転者は、その有効期間内で、運転免許を証拠に道路監理機関に同等車両類の国際運転免許受領が申請できる。
397	○	軽型バイク或いは普通重型バイクの運転免許試験を受ける場合、経歴の制限はない。
398	X	緊急或いは危険状況に遭遇した時にクラクションを鳴らす場合、1 回を原則とするが、緊急状況が解除されるまで連続して鳴らすことができる。
399	X	道路上で試合、宴会、映画撮影、演劇、運動、或いはその他類似の行為を行う場合、全て合法であるため、警察機関の許可を得る必要はない。
400	X	駐車違反が警察に摘発された後、運転者が現場にいない或いは車両を移管できない場合、連続摘発できない。
401	○	バイク所有者が車両を他人の使用に貸し出す場合、運転免許の有無及び身体状況を検査するほか、車両の状況を詳細に告知しなければならない。
402	○	横断歩道に近づき、通行人が横断している場合、交通指揮者の指揮或いは信号指示の有無に関わらず、全て一時停止して通行人を優先通過させなければならない。



## オートバイの法規判定問題

403	X	横断歩道上を歩行者が横断している場合も、車両はゆっくり通過できる。
404	X	交差点で交通指揮者が指揮をし、また信号がある場合、信号の表示を規準にしなければならない。
405	○	信号のない交差点を通過する場合、先に左を、次に右を見て、再度左を見るほうが比較的安全だ。
406	X	普通重型バイクの運転免許を受領している場合、軽型バイクは運転できない。
407	○	黄色の点線が標示されている道路で、前方車両を追い越す場合は、その車両の左側から追い越さなければならない。
408	○	一時停車とは乗客の乗降又は物品の上げ下ろしで、3分以下停車することを指す。いつでも発車できる状態にあり、エンジンを切っても、切らなくても構わない。
409	X	車両とは軌道の電力架設によらず、原動機付の自動車、低速車及びその他の道路を走る動力車両のを指す。原動機付自動車はバイクを含まない。
410	○	公共道路とは国道、省道、市道、県道、区道、郷道、専用道路、及びその他の用地範囲にある各種道路関連施設を指す。
411	X	運転者が飲酒運転をし、且つ12歳未満の児童を同乗させている場合、罰金及び車両の移動管理に処されるほか、運転免許も取り消される。
412	○	車両の所有者或いは運転者が道路交通管理処罰条例の規定に違反し、車両が移動保管された場合、保管理由が消失した後、保管領収書及び車検証を持参して車両を引き取ることができる。飲酒運転の規定に違反した場合は、同時に罰金納付領収書を提出しなければならない。
413	X	シリンダーの排気量が550CC以上のバイクの全長は3メートルを超えてはならない。
414	X	シリンダーの排気量が550CC以下のバイクの全長は2メートルを超えてはならない。

## オートバイの法規判定問題

415	○	バイクの幅は、障害者運転補助装置付車を除き、重型バイク及び普通軽型バイクは1.3メートルを超えてはならず、小型軽型バイクは1メートルを超えてはならない。
416	○	軽型バイクに危険物品を載せてはならない。重型バイクに載せる液化石油気の正味重量は60キロを超えてはならない。
417	○	民国103年1月1日より、ナンバープレート申請の検査及び定期検査の項目に、タイヤの摩耗検査が含まれる。
418	○	バイクが2段階左折規定のない交差点で左折する場合、交差点の30メートル手前で方向指示器をつけ、内側の車線又は左側の車線に入り、交差点の中心点まで走行してから左折をするが、対向車線を占有して左折してはならない。
419	○	大型重型バイク以外のバイクは赤信号が点灯している場合、バイク専用の一時的停車待機の道路標示がある区間では、その待機範囲に停車しなければならない。バイクの一時的停車待機の道路標示が内場合は、停止線前で停車しなければならない。
420	○	ナンバープレートの抹消登録をした車両は、改めてナンバープレートを申請することができる。
421	○	運転免許を受領していない者が、道路交通管理処罰条例の規定に違反した場合、免許停止処分を受けなければならない。最長の免許停止期間中は運転免許の試験を受けることができない。
422	X	永久資格停止又は免停処分を受けた者は、1ヶ月間の講習を受ければ、運転免許の試験を受けることができる。
423	○	運転免許は運転者が道路監理機関に対して試験を申し込み、合格後に発行される。
424	○	運転者は運転免許試験に合格しても、免許を受領する前に、バイクを運転してはならない。
425	○	業務執行中の消防車、救急車、パトロールカー、及び工事救助車の走行速度は規定の制限を受けない。
426	○	横断歩道とは、歩行者が道路を安全に横断するために、枕木状或いは縞模様の道路標示がある区域のことだ。

## オートバイの法規判定問題

427	X	歩道橋や地下道、横断歩道等は、やむを得ないときに歩行者が使用する。
428	○	公務執行中の消防車、救急車、パトロールカーと工事救助車が同方向2車線以上の道路を走行する際、内側と外側の車線の両方とも走行できる。
429	X	双方向二車線を運転する際、中央線追い越し禁止区間で、対向車線に入ることができる。
430	○	双方向二車線を運転する際、所定車線内で運転しなければならない。
431	X	車線を変更したり、曲がったりするときは、時間を節約するため、方向指示器を出さずに、直ちに車線に入ったり、曲がったりすることができる。
432	○	山道で対向車とすれ違う場合は、山側の車両が崖側の車両を優先して通過させなければならない。
433	○	同じ車線にある前方車両を追い越す際、まずクラクションを2回鳴らすかウインカーを1回出すか、前方車両が減速して路肩側に寄る、又は手信号の合図を行ってから、はじめて追い越すことができる。
434	○	バイクの走行中に、追い越し禁止線、走行方向制限線、車線変換禁止線が標示されている区間、又は踏切で、追い越し或いはUターンしてはならない。
435	X	前方に公務執行中の救急車が走行していても、道を譲る必要はなく、また追い越すこともできる。
436	○	走行方向制限線、追い越し禁止車線、車線変更禁止線が標示されている区間で、車両をUターンしてはならない。
437	○	駐車時間、位置、方法及び車種について、道路又は警察機関による特別な規定がある場合、その規定に従わなければならない。
438	○	明らかに他の車両の通行の妨げるような場所では駐車してはならない。
439	○	カーブ、坂道、隘路、導流帯或いは道路補修区間に駐車してはならない。

## オートバイの法規判定問題

440	X	駐車禁止区間は、別途規定がない場合を除き、原則として1日24時間駐車禁止だ。
441	○	通行規制が行われている道路を走行する場合、当該道路の管制規定に従って運転しなければならない。
442	X	バイクには異なる音色を出すクラクションを取り付けることができる。
443	○	夜間に照明設備がない、或いは暗い道路に車両を駐車する場合は、駐車灯をつけなければならない。
444	X	夜間又は霧、雨や雪、又は砂嵐、或いは暗い時は、車両を道路脇に駐車させ、駐車灯の表示を避ける。
445	○	夜間運転、或いはトンネル、暗渠、地下道を通過するときは、ヘッドライトを付けなければならない。また霧、大雨、暗い場所又は視界が悪い時にもやはりヘッドライトを付けなければならない。
446	X	夜間運転で対向車とすれ違う場合は、ハイビームにしなければならない。
447	X	路肩に停車してから再発車するときは、とりあえず方向指示器をつけなくてもよく、車両の左右前後の動向に注意しなければならない。
448	○	同じ車線を走行しているとき、前方車両が減速して一時停車する場合は、運転者が先に方向指示器を示して、後続車両に知らせなければならない。
449	○	トンネル区域内では任意の駐車、一時駐車、又は追い越しをしてはならない。
450	○	自動車等の運転により人を死傷させた場合は、その場で直ちに救助措置を採取して、規定通りに対応し、同時に警察機関に通報しなければならない。但し、事故関係者全員が同意した場合、事故原因のバイク箇所をマークした後、交通の通行に支障しない場所に移動することができる。
451	○	道路とは自動車道、街道、路地、広場、アーケード、歩道及び歩行者が通行する場所を指す。

## オートバイの法規判定問題

452	○	狭い坂道で、下り坂の車両が上り坂の車両を優先させない、又は坂下に位置しまだ発進していない上り坂の車両が途中まで下った車両に道を優先せず、先を争って上ろうとする、又は山道を走行中に、山側に位置する車両が道路外縁を走行する車両に優先通行させない場合は、すべて罰金処罰の対象になる。
453	○	バイクの運転者が規定通りのヘッドライトを使用しない場合は、罰金に処される。
454	○	エネルギー節減二酸化炭素排出削減のため、停車中車両のアイドリングは、排ガスによる大気汚染を避けるために、3分間を超えてはならない。違反した場合は、大気汚染防止法に基いて罰金に処される。
455	○	規定に違反して事故を起こし、運転免許の停止処分を受けた場合、道路交通安全講習を受けなければならない。
456	○	運転者が交通事故を起こした場合、死傷者が出ていなくても、規定に従って処置しなければならない。逃走した場合は罰金に処されるほか、免許停止処分も受ける。
457	X	運転者が交通事故を起こした場合、死傷者がなくても、規定に従って処理しなければならない。逃走した場合は罰金に処されるほか、運転免許も取り消される。
458	○	警察官の交通検問を拒否したり、又は法令に依る交通取り締まり係官の取締り執行を拒否したことにより、死傷事故を引き起こした場合、罰金に処され、運転免許が取り消されるほか、運転免許の再受験資格が永久になくなる。但し、特定の条件を満たし、かつ免許取消の処分期間が過ぎた場合は、これに限らない。
459	○	バイクの保有者が、運転者のアルコール濃度が基準値を超えていること、危険ドラッグ・覚せい剤などを使用していることを知りながら、運転を制止しなかった場合、バイク保有者を罰金処分とするほか、バイクの車両免許を2年間停止する。
460	X	運転者がアルコール濃度測定の呼気検査を拒否した場合、NT30,000 元の罰金に処される。
461	X	アルコール濃度が基準値を超える運転者が死傷事故を起こした場合、その免許を取消し、同時に1年間運転免許試験の授権を停止する。

## オートバイの法規判定問題

462	○	危険ドラッグ、覚せい剤、麻薬及び類似薬物など規制薬物又は酒類を使用又は飲用し、安全運転が確保できない状態で車両を運転した場合、3年以下の懲役に処し、30万台湾ドル以下の罰金を加えることができる。
463	○	法の執行者が、携帯電話、コンピューター、その他の類似の機器を手を持って送受信、通話、データ通信、或はその他安全運転の邪魔になる行為を臨検する場合、交通秩序及び安全通行を妨害しないことを原則として、必要にはビデオ撮影や写真撮影による証拠を採取することができる。
464	○	罰則条例に違反して処罰を受ける人がその処分裁決に不服がある場合、元の処罰機関を被告として、管轄地方裁判所の行政訴訟法廷に訴訟を提起しなければならない。
465	○	運転者が規定通りの車線で運転していない行為があつたときに、その場で止めて摘発することができない場合、直接摘発処分を行うことができる。
466	X	児童専用車、スクールバス、障害者運転補助装置付き車両、或いは教習車に遭遇した場合は、道を譲らなくてもよい。
467	X	緊急の事情により急いでいる場合は、公務執行中の消防車やパトロールカーの後ろについて走行することができる。
468	○	バイクに載せる人や物品が規定通りでない場合、運転者はNT300～600元の罰金に処される。
469	○	普通重型バイク又は軽型バイクが高速、快速道路を走行した場合、NT3,000～6,000元の罰金に処される。
470	○	バイクが規定の車道を走行しない場合、NT600～1,800元の罰金に処される。
471	○	意識不明になっている人を発見した場合、直ちに患者の意識状態、呼吸、及び心拍を評価しなければならない。
472	X	重傷の傷口を洗浄する場合、感染の発生を防ぐため、傷口の凝固血塊を除去しなければならない。
473	○	やけどの患者に対してまず行うのは、大量の水をかけることだ。

## オートバイの法規判定問題

474	X	強酸中毒の患者に対しては、直ちに強アルカリを使用して、酸性とアルカリ性を中和させる。
475	○	CPR(心肺蘇生法)を行う場合、2分ごとに患者が脈拍を回復したか否か、評価しなければならない。
476	○	効果的な成人の人工呼吸法は口対口だ。
477	○	患者に骨折がある場合、先に骨折箇所を固定した後に、患者を移動できる。
478	X	心肺蘇生法を始めた後、30秒以上中断してはならない。
479	○	事故発生現場では、先に患者の傷の程度と意識を評価する。
480	X	ショック患者に呼吸困難或いは頭部に外傷がある場合、平らな場所に仰向けに寝かせ、足を高く上げたほうがいい。
481	○	心肺蘇生法の順序は、呼びかける→呼びかける→C→A→B→Dで、呼呼吸 CABD の「D」は細動除去(俗に言う電気ショック)だ。
482	X	怪我人が交通の頻繁な交差点で倒れている場合、そのけが人の安全を維持するため、私たちは迅速にサポートを使わずに怪我人を路肩に移動しなければならない。
483	○	成人 CPR(心肺蘇生法)の心外マッサージの、1サイクルの圧迫と呼気の割合は 30:2 だ。
484	X	CPR(心肺蘇生法)を実行する場合、まず腕の動脈を 7 秒触り、患者に拍動があるか否かを確認しなければならない。
485	X	CPR(心肺蘇生法)の胸部圧迫位置は、両乳首を結んだ中心のやや左だ。
486	○	成人 CPR(心肺蘇生法)の胸部圧迫は少なくとも 5 cm 押し下げる。
487	X	CPR(心肺蘇生法)を実行する場合、力をひじに集中して下に向けて圧迫しなければならない。
488	X	患者が鼻血を流した場合、直ちに頭部を後ろに傾けなければならない。

## オートバイの法規判定問題

489	X	人工呼吸を始めた場合、2分間に200回連続で圧迫しなければならない。
490	X	呼吸道に異物が詰まった患者を救急する場合、最優選の処置は手で取り除くことだ。
491	○	CPR(心肺蘇生法)で口対口の人工呼吸を行う場合、成人は1分間に10~12回、1秒息を吹き込む。
492	○	CPR(心肺蘇生法)で口対口の人工呼吸を行う場合、横目で胸部が起伏するか否かを観察しなければならない。
493	○	CPR(心肺蘇生法)を行う前、近くの人にAED(自動体外式除細動器)を持ってきてもらい、119番への通報を依頼する。
494	X	水におぼれた、創傷或いは任意の急病の患者に対して、救急前にCPR(心肺蘇生法)を1分間施した後、救急車を呼ぶ。
495	X	CPR(心肺蘇生法)を実行する場合、患者を平らな床或いは平板の上に寝かせ、頭部は心臓よりやや高くする。
496	X	患者の頸椎が受傷している場合、頭部後屈下顎挙上法を使用して、気道を確保しなければならない。
497	○	CPR(心肺蘇生法)を実施して救急が成功した場合、患者を蘇生した姿勢のまま、救急人員の現場到着を待たなければならない。
498	○	呼吸、心拍がいずれも停止した場合、直ちに処理しなければ脳が酸欠になり、わずか4~6分で脳が損傷する恐れがある。
499	X	喉に物を詰らせていて、意識がはっきりし且つ立っている患者には、救急時に救急人員の拳をへその下方に置いて、ハイムリッヒ法を行う。
500	○	正常な成人の血液量は体重の約8%で、男性は女性よりやや多い。失血が1,500ccを超えるとショックを起こしやすく。大動脈が著しく失血すると、1分以内に死亡することがある。
501	○	止血帯による止血法は、その他の止血法で出血を制御できない時に使用しなければならない。



## オートバイの法規判定問題

502	○	AED はまた簡単電気ショック器とも呼ばれ、2013 年 1 月より政府は公共場所に設置するように強制した。
503	X	車両のタイヤ圧が高いと、タイヤの両側が著しく摩損する。
504	X	調査不公開の原則に基づき、道路交通事故事件の当事者或いは利害関係者は、警察機関に対して現場図、現場写真の閲覧或いは提供を申請できない。
505	X	下り坂を運転する場合、燃料節約を達成する目的で、スイッチを切り、ニュートラルで滑走できる。
506	○	バイクのブレーキの停止距離は、反応距離とブレーキ距離を含む。
507	X	バイクは良好な性能を維持して、空気汚染物の排出を減少し、燃料消費を減少しなければならない。日常の点検修理を行う必要はなく、故障時に修理工場で修理すれば良い。
508	○	エンジンが古くなった、或いは磨耗して燃費が悪くなった場合、直ちにシリンダーコーティング、及び摩損した部品の点検修理を行うことで、燃料消費が節約でき、汚染が減少する。
509	○	運転時、アクセル操作を緩め、急加速や急ブレーキを避けることで、燃料が節約でき、汚染が減少する。
510	X	現在車両の設計はヒューマン化されていて、停車する場合は直ちに停車でき、事前に減速する必要がない。
511	○	バイクは使用マニュアルの定期点検表が指定している時間或いは走行距離に従って、定期点検を実施しなければならない。
512	○	バイク運転は確認を多くすれば危害が減少できる。また突発状況を随時処理できる準備をして、突発状況の発生に対応しなければならない。
513	X	バイク後部シートと同乗者は両足をフットレストの上に置き、排気管によるやけどを避けなければならない。下車時はフットレストを元に戻して、次回の使用に提供でき、また通行人の安全に影響しないようにする。

## オートバイの法規判定問題

514	○	バイク運転後は排気管の温度が非常に高いため、停車は通行人或いは子供が接触しない適当な場所を慎重に選び、やけど事故の発生を避けなければならない。
515	○	バイクを運転する姿勢は安全運転に大きな影響があるため、体を自然にリラックスさせることで、突発状況に対して適時に必要な反応ができる。
516	○	バイクを運転する姿勢は、体の重心をシート中央に置かなければならない。重心を後ろにかけすぎると前輪の負荷が軽くなり、ハンドルが容易に揺れて、安全運転に不利だ。
517	X	バイク運転時、左右のブレーキを同時にかけても、車両を安全に減速して停止させるためのブレーキ強化にはならない。
518	○	バイク運転時にブレーキをかける場合、左右のブレーキを同時に使用しなければならない。単一のブレーキを使用して片滑りし、車両の安定性が失われることを避ける。
519	X	バイクが急ブレーキをかけると、運転者の体の直立及びブレーキ力の安定が維持できる。
520	○	バイクの運転でブレーキをかける場合、車輪がロックする危険発生を防ぐため、急ブレーキを使用してはならない。
521	○	雨天の走行は減速して、早めにブレーキの準備をしなければならない。
522	○	バイクの運転でカーブを曲がる場合、車輪がロックする危険発生を防ぐため、急ブレーキを使用してはならない。
523	○	バイク運転でカーブを曲がる場合、接触の危険を避けるために、並行走行してはならない。
524	X	バイク運転中に雨が降り、すでに目的地に接近している場合、加速前進して雨合羽を着る面倒を省くことができる。
525	○	改造バイクは車両の構造や性能に影響するだけでなく、車両の操作性に悪影響したり騒音が大きくなって、車両の寿命が短縮する違反行為だ。

## オートバイの法規判定問題

526	X	バイク計器盤の速度計は走行距離の累積数を表示し、距離単位は km だ。
527	X	バイク計器盤の距離計は走行速度を表し、単位は km/時だ。
528	X	メインスイッチをオンにして、バイク計器盤の燃料計が E を表示したら、燃料が満タンで給油する必要がないことを示している。
529	X	夜間にバイクを運転する場合、先にヘッドライトをつけてからエンジンをかけなければならない。
530	X	バイクのエンジンをかける前、オイル及び燃料量を検査する必要はない。
531	X	バイクのエンジンをかける前、先にアクセルを回し、その後始動スイッチを押してエンジンをかけなければならない。
532	○	バイクのエンジンをかける場合、後輪にブレーキをかけた状態で始動して、車両が前に突進する状況を防がなければならない。
533	○	バイクのエンジンを始動させた後、始動モーターの損壊を避けるため、決して再び始動スイッチを押してはならない。
534	○	バイクのエンジン始動は、始動モーターの損壊を避けるため、毎回連続 10 秒以上始動モーターを押してはならない。
535	○	バイクのエンジンを始動させた後、排気ガスには有害ガスが含まれているため、通風の良い場所でエンジンを始動させなければならない。
536	○	バイクの給油は、車両走行時の異常発生を防ぐ及び空気汚染物排出制御システムへの影響を避けるため、過量の給油をしてはならない。
537	○	エンジン始動時、排気管から青白い煙が排出されたら、オイルが燃焼していることを示している。
538	○	定期的にエンジンオイルを交換すると、エンジンの使用寿命が延長できる。

## オートバイの法規判定問題

539	○	エンジンオイルが多すぎると、スパークプラグにカーボンが溜まる、燃費が悪くなる、馬力が低下する等の不良現象が起きる。
540	X	バイクを傾けた或いは停車してエンジンを切った時に、オイル量を計測するのが最も正確だ。
541	X	バイクオイルの検査は、エンジンを切って2～3分後、サイドスタンドを使用し、オイルゲージを抜き取ってきれいに拭いた後に再度挿入する。その後再びゲージを抜き出して、オイル量がゲージの上下目盛りの間にあるか否かを検査する。
542	○	オイル検査でオイル量が下限に近いことを発見した場合、上限まで補充し、油漏れがないか検査しなければならない。
543	○	バイクオイルの量が上限を超過すると、オイル面が高すぎるために燃焼室のオイルが上昇して、カーボンが溜まりやすくなり、混合ガスの燃焼に影響して、エンジンのパワー不足、燃費が悪くなって、空気汚染を引き起こす。
544	○	車両を長時間使用しない場合、バッテリーのマイナス端子を外すことで、バッテリーの自己放電を防ぐとともに、漏電が減少して、バッテリーを保護できる。
545	○	エンジン始動中は、電子部品の損壊を防ぐため、バッテリーのプラス/マイナス端子を外してはならない。
546	○	タイヤを検査、或いはタイヤに空気を充填する場合、エンジンを止め、キーを抜いた状態で行わなければならない。
547	○	タイヤ空気圧ゲージを使用してタイヤを検査する場合、タイヤが冷えている状態で検査しなければならない。
548	○	車両が積水路面を快速で通過すると、水が楔状にでタイヤと地面の接触面に侵入する。車両の速度が速いほど水量の侵入が多くなり、最終的にタイヤが完全に地面から離れて水面に浮いてしまう。これがハイドロブレーニング現象だ。
549	○	車両の速度が速いほど、タイヤの溝が浅くなり、ハイドロブレーニング現象が起きやすい。
550	X	バイクのタイヤの空気圧は、高ければ高いほどいい。

## オートバイの法規判定問題

551	○	運転前のタイヤ検査は、タイヤの溝深さとタイヤ圧を検査しなければならない。
552	○	タイヤ圧は定期的に検査しなければならないが、各車両のタイヤ圧標準は同じではないため、使用マニュアルの規定に従って、規定標準に空気を充填しなければならない。
553	X	タイヤ圧は高ければ高いほど燃費が良く、しかもブレーキ性能に影響しない。
554	○	タイヤ圧が不足していると、燃費が悪いだけでなく、高速の長時間運転でパンクが発生しやすい。
555	○	長時間タイヤ圧が高すぎると、ショックアブソーバーの寿命に影響する。
556	○	高速運転の状況下で、タイヤは高熱を発生して波形に変形しやすいため、タイヤの溝深さが十分ありタイヤ圧が正常なタイヤを使用して、タイヤのパンクを防止する必要がある。
557	○	スパークプラグの電極を検査して、汚染物、カーボン等が付着している場合、ワイヤブラシで電極間の汚染物を除去し、ディーゼルオイルで洗浄した後、乾いた布で拭き取る。
558	○	スパークプラグの性能が悪くなったら交換しなければならない。交換しないと電気抵抗が大きく、火花が小さくなって、燃料の不完全燃焼を引き起こす。即ち燃費が悪くなり、パワーが不足して、空気を汚染することになる。
559	○	雨天時の路面は滑りやすく、急カーブや急ブレーキは車体が滑るため、減速運転しなければならない。
560	X	バイクの左右ブレーキは同時に使用しないほうがいい。
561	○	バイクが坂を下る時、前輪ブレーキだけを強くかけると、転倒しやすい。
562	X	現在、バイクの製造は大きく進歩していて、運転中に水に触れても、ブレーキの性能は変わらない。
563	X	バイクにブレーキをかけた時、うるさくない異音がした場合、それは正常な現象で、点検修理する必要はない。

## オートバイの法規判定問題

564	○	運転には良好な習慣を養成して、早めにブレーキを使用し、後方車両の追突を避けるため、できるだけ急ブレーキをかけないようにする。
565	○	新車は各 부품の慣らし運転期間内で、高速運転や急ブレーキを避けなければならない。
566	X	運転時、急加速や急ブレーキは、燃費が悪くなるだけでなく、タイヤやブレーキパッドの磨耗が比較的大きくなり、しかも事故発生率も高くなるが、排ガス汚染とは関係がない。
567	X	エネルギー節減二酸化炭素排出削減のため、バイクが坂を下る場合、エンジンを切って燃料の消費を減少することができる。
568	○	安全及びエネルギー節減二酸化炭素排出削減のため。運転速度を安定させて、急加速や急ブレーキをせず、且つ安全距離を維持しなければならない。
569	X	運転で急速発進は低速ギアの走行時間を節約できるため、相対的に燃費がいい。
570	X	運転時、速度が速ければ速いほど燃費がいいため、エンジンの回転数はできるだけ上げたほうがいい。
571	○	運転時、可減速の回数が多いほど、排ガスの汚染がひどくなる。
572	○	運転前に車両を検査すると、安全運転に役立つ。
573	X	現在、バイクの生産は大きく進歩していて、運転時に計器盤を見るだけで運転状況が理解できるため、運転前の検査を省略できる。
574	○	バイクのアクセルグリップを検査して、アクセルワイヤが引っかかって自在に操作できない現象がある場合、運転時に暴走の発生を防ぐために、すぐにアクセルワイヤを交換しなければならない。
575	X	バイクのハンドルを検査して、ブレーキワイヤがきつい現象がある場合、安全には問題がない。
576	○	バイクの電気系統のヒューズが焼け切れた場合、指定規格のヒューズに交換しなければならず、電気系統の焼け切れを防ぐため、指定規格以上或いはその他銅線を代わりに使用してはならない。

## オートバイの法規判定問題

577	○	電気回路の負荷が大きくなってショートが発生を防ぐため、バイクは自分で改造或いは電気回路システム以外の部品を追加してはならない。重大な場合は車両が燃えることもある。
578	X	バイクの各部品は電気回路システムを除き、全て自分で改装できる。
579	○	エアフィルターは通りを良くしなければならない。詰っている場合は、通風量不足により燃費が悪くなったり空気汚染を避けるため、交換しなければならない。
580	X	バッテリーの端子は直径の大きい方がマイナス極で、小さい方がプラス極である。
581	○	バッテリー液は希釈硫酸で、腐食性があるため、不注意で皮膚や目、衣服などに触れた場合は、すぐにきれいな水で洗い流さなければならない。
582	X	暗い場所でバッテリーの端子、バッテリー液添加状況を検査する場合、必要時には直接ライターの火を照明にして良い。
583	○	エンジンを始動した後、車両各部分の電器の使用電力は、発電機が発電して供給する。
584	X	車両運転中、車両各部分の電器の使用電力は、バッテリーが供給するため、定期的に交換する必要がある。
585	X	バイクを運転する前、サイドスタンドを収納する必要はなく、また危険も発生しない。
586	○	バイクのサイドスタンドは主に平坦ではない路面で或いは臨時停車に使用し、駐車時はハンドルを左側いっぱい回して、停車の安定性を増加しなければならない。
587	○	バイクがガソリンスタンドで給油する場合、危険発生を防ぐため、エンジンを切らなければならない。また喫煙したり、携帯電話を送受信してはならない。
588	○	給油が終わったら、燃料タンクの蓋を標準に従ってしっかり閉めて、燃料の蒸発損失を減少させ、燃料の清潔を維持しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

589	○	バイク運転に着用するヘルメットは経済部標準検査局の検査合格シールが貼付されていなければならない。
590	○	バイク運転時の着用に適するヘルメットは、頭の形に符合し且つ完全にこめかみと後頭部を覆うことができなければならない、シールドが装置できるものが良い。
591	○	ヘルメットを着用する場合、頭部が自由に動き、頸部に圧迫感がないことを原則とする。
592	X	経済部標準検査局の検査合格シールが貼付されているヘルメットの、強度は全て標準に符合していて、衝突した場合も、割れ目がなければ引き続き使用できる。
593	○	ヘルメット着用は、ヘルメットのホックをかけた後、頭を前後に動かして、ヘルメットが滑らなければ、頭に適している。
594	X	適切なヘルメットの選択は、色を含まない。
595	○	適切なヘルメットの選択は、通風性の良いものが良い。
596	X	バイク運転の姿勢はバイク運転の快適性に関係するが、安全運転には影響しない。
597	○	バイク運転時、腰部を楽に直立できることを原則とし、50分連続で運転した後、少なくとも10分休憩して、脊椎の受傷を避ける。
598	○	バイク運転で合羽を購入する場合、上着とズボンが分かれているものが良く、しかも体にフィットして、色は鮮明なものを優先しなければならない。また雨靴或いは靴カバーを合わせて使用したほうが良い。
599	○	上下一体型の合羽は比較的風の抵抗を受けて、バイクの操作に影響する。また車両の外に露出する部分が大型車の車輪に巻き込まれる可能性もあり、使用を勧めない。
600	○	バイク運転時に容易に脱げる靴を履いている場合、足で車体のバランスを動作を行う時に操作が不便で、足を怪我することがある。
601	○	運転前に車両のランプを検査しなければならない、ブレーキランプが点灯しない場合、後方車両の追突を引き起こす可能性がある。



## オートバイの法規判定問題

602	○	バイクのテールランプが点灯しないと、夜間に追突されやすく、非常に危険だ。
603	○	運転前に車両を検査しなければならない。ブレーキの検査内容は主にブレーキレバーの遊びが正確かどうか、ブレーキワイヤに傷がないか或いは切れていないか、潤滑は十分か、ブレーキ作動がどうかを検査する。
604	X	タイヤの検査内容は、主にタイヤの溝深さが十分かどうかだけだ。
605	X	タイヤの表面に亀裂があるが、溝の深さが十分な場合、スピードを超過しない状況で安心して使用できる。
606	○	バッテリーの検査内容は主に、バッテリーがぐらついていないか、電解液は十分か、バッテリー端子が腐食していないか、通気口の通りは良いかなどだ。
607	X	ランプの検査内容は主にヘッドライト、テールランプが正常かどうかを検査するだけだ。
608	○	車両運転中にタイヤがパンクした場合、運転者は直ちにアクセルを緩め、ハンドルをしっかりと握って走行をコントロールしなければならない。決して急ブレーキをかけてはならない。
609	X	バイクの運転は道の端を走行しなければならない。前車を追い越す場合は、前車の右側から追い越さなければならない。
610	○	規則違反の追い越しは常に交通事故の重大な要素の1つであるため、必要がない場合は絶対に追い越してはならない。
611	X	赤色信号或いは黄色信号が点滅している交差点を通過する場合、赤色信号点滅に優先権がある。
612	○	バイクを運転して交差点を通過する場合、たとえ青信号でも防御を考慮して、ブレーキをかける準備をしなければならない。

## オートバイの法規判定問題

613	○	バイクが道路上で車の間を縫って走行することは、その他道路使用者の迷惑になるだけでなく、視線も前方の車両に制限されて、突発状況が発生した場合、反応が及ばずに事故になる可能性が極めてある。
614	X	バイクの運転は道の端を走行しなければならない、危険の発生を防ぐため、路面側線の外側を走行するのが良い。
615	○	ブレーキのパワー制御は、経験と道路状況の判断に基づくため、車体の安定とバランスを維持できれば効果的な減速ができる、最も良いブレーキ方法だ。
616	○	運転していて停車地点に接近した場合、30m手前で方向指示器を点灯して後方の車両に注意を促し、その後減速して右側に寄せる。
617	○	前方の自動車が路肩駐車した場合、自動車がドアを突然開けて、衝突事故が発生することを防ぐため、バイクはその車に接近して走行するべきではない。
618	○	カーブを走行する場合はタイヤが滑りやすく、決してブレーキをかけてはならない。
619	○	体が疲れていても引き続き運転することが、常に交通事故が発生する最大原因の1つだ。
620	○	車両部品の中で、ブレーキシステム、ランプシステム、及びタイヤ等は直接安全運転に影響するため、毎日確実且つ詳細に検査して安全運転を確保しなければならない。
621	○	夜間バイクを運転する際は、光反射設計の衣服を着用し、車体の適切な場所に反射シールを貼付すると、安全運転が向上できる。
622	○	道徳は人としての道理や態度を指し、運転道徳とは車両運転者が運転する時にあるべき合理的な態度を指す。
623	○	白いステッキを持っている或いは目の不自由な人が路上を通行或いは道路を横断する場合、手を取ってサポートするか、その優先通行を譲らなければならない。

## オートバイの法規判定問題

624	○	路上の事故発生を発見し、警察がすでに現場処理を行っている場合、遠回りをして離れなければならない、現場に留まって好奇心で見物するべきではない。
625	○	車両運転者にとって最も重要なことは、生命を尊重する道徳観念だ。
626	○	任意にクラクションを鳴らして、騒音を引き起こすことは、一種の不道徳且つ違法な行為だ。
627	X	交通事故を発見して自分と関係がない場合、影響を受けることを免れるために、迅速に現場を離れなければならない、警察に通報する必要はない。
628	○	バイクが車線表示線を越えて追い越しする行為は他車の走行を邪魔し、交通の混乱を招くため、運転道徳に欠け且つ違法行為だ。
629	○	夜間の運転で他車に追従し、ハイビームを直接前車に照射することは、前車の運転者が後方からの強い光が眩しくて視力に影響する運転妨害操作で、運転道徳にかけ且つ違法行為だ。
630	○	ぬかるんだ積水区間を走行する場合、減速して低速運転或いは迂回して避けずに、歩行者の衣服や履物を濡らしたり汚すことは、運転道徳に著しく違反し、且つ違法行為だ。
631	X	車両が信号のある交差点で夜間に人影がまばらな時に、警察が現場にいないため、赤信号を無視或いは黄色信号で強行通行する行為は、運転道徳の範囲に過ぎない。
632	○	前車が故障で停車していて、後車の運転者が辛抱できずにクラクションを鳴らす或いは車両の間隙を走行することは、運転道徳に欠け且つ違法行為であるだけでなく、危険な行為だ。
633	○	バイク運転者が静かな地区を運転、或いは深夜に路地に入り、むやみにクラクションを鳴らすことは、運転道徳にかけ且つ違法な行為だ。
634	○	バイク運転者が便宜のために歩道を走行し、歩行者の安全に影響することは、運転道徳にかけ且つ違法行為だ。
635	○	道徳に欠ける行為は、常に交通事故の主要原因の1つだ。
636	○	バイク運転者が登校、下校の時間帯に、学校指導員の指揮を無視することは、運転道徳に欠ける行為だ。

## オートバイの法規判定問題

637	○	運転中、負けず嫌いで規則が分からない運転者に遭遇した場合、決して彼らに腹を立てたり、口論或いは優劣を争ったりせずに、心穏やかに忍従し適応することが、穏当な方法だ。
638	X	交通事故の責任が明らかでない場合、当事者は警察機関或いは道路監理機関に鑑定の申請をしなければならない。
639	○	無段変速型バイクの右側レバーは前輪ブレーキを、左側レバーは後輪ブレーキを制御する。
640	○	前輪がディスクブレーキである場合は、突然に圧力をかけてはならない、前輪がロックしてしまう恐れがある。
641	○	濡れたタイルや細かい砂利の路面を通過する場合、なるべく後輪ブレーキを使用し、前輪ブレーキは気をつけて軽く使用しなければならない。
642	○	メーターのKMはキロメートル、PMはマイルで、1マイルは約1.6キロメートルで換算する。
643	X	地面とタイヤの摩擦係数が小さいほど、車両の運転が安全である。
644	○	地面とタイヤの摩擦係数が大きいほど、車両の運転が安全である。
645	○	車両は下り坂でエンジンブレーキを使用し、これによりブレーキライニング及びタイヤの摩耗を減らすことができる。
646	○	ブレーキはタイヤと地面の摩擦抵抗を利用して減速するので、タイヤの摩耗が加速する。
647	X	ブレーキはブレーキ面とタイヤホイールの摩擦抵抗によって減速するので、タイヤが摩耗しない。
648	○	自動車や二輪車のオイルパイプは老朽化によりオイル漏れが生じるため、車両が出火する主因の一つとなっている。
649	○	バッテリーカバーを開けてバッテリー液を確認する場合、バッテリーの破裂を防ぐため、バッテリーの中に異物を落とさないよう注意しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

650	○	長時間駐輪する場合はメインスタンドを使用し、短時間駐輪の場合はサイドスタンドを使用する。
651	○	直線でバイクのブレーキをかけるときは、前後のブレーキを同時にかけるようにする。直線でのブレーキは偏りが少なく、ブレーキ距離も短縮できる。
652	○	バイクの前輪ブレーキをかける場合、ロックされて前輪ダンパーが過度に押され、後輪が浮き上がることによる転倒を避けるため、急ブレーキをかけてはならない。
653	○	個人の運転経験及び道路法規の認識不足は、学習を強化することで、事故の発生を未然に防止することができる。
654	○	カーブに入る前に安全にコーナリングできる速度まで減速し、カーブを曲がる時はアクセルを一定にして、後輪に駆動力を与えれば安全に曲がることことができる。
655	○	バイクで山道を運転するときは、カーブに入る前にスロットルを緩めて安全なスピードまで落とし、曲がるポイントをよく判断する。体と車体を同じ方向に前倒し、アクセルを保ち、後輪の駆動力で曲がる。
656	○	バイクで山道を運転するときに体の動きの要領は、カーブに入る前に臀部を動かすことによつて、体とバイクを同じ方向に前傾させる。左に曲がるときは、左肩、左肘、左腕をリラックスさせ、右に曲がるときは右肩、右肘、右腕をリラックスさせ、右手でバイクを制御し、アクセルを制御しながら、後輪の駆動力で曲がる。
657	○	バイクで山道を運転するとき、カーブで遠心力により車両が外側に投げ出されると感じたら、直ちにスロットルを固定して、体をバイクと同じ方向に傾ける。スロットルを緩めたりブレーキをかけてはならない。
658	X	バイクで山道を運転するとき、カーブで遠心力により車両が外側に投げ出されると感じたら、直ちにアクセルを緩め、ブレーキをかけなければならない。
659	○	バイクで山道を運転するとき、カーブでアクセルを完全に緩めると、後輪の駆動力がなくなり、遠心力が発生して、バイクが外側に投げ出される。

## オートバイの法規判定問題

660	○	カーブを走行中に、アクセルを完全に緩めて、ブレーキをかけると、直線ブレーキ停車になってしまい、走行動線が変わり、曲がることができなくなるため、事故が起きやすい。
661	○	バイクで山道を運転するとき、カーブで強い遠心力により外に投げ出されそうな感じがするのは、曲がるポイントが間違っているか、又はスピードの出し過ぎがその主な理由だ。
662	○	バイクで山道を運転するときに、遠心力によりバイクが投げ出されそうな感じがするのは、曲がるポイントが間違っているからだ。危機解除をするにはアクセルを保ちつつ、体がバイクと同じ方向に傾けなければならぬ。
663	○	バイクの運転中に前方路面の窪みを避ける時間がない場合、その窪みに近づく前にバイクを減速し、バランスを保もつ。窪みを通過するときは、ブレーキを緩め、体をリラックスさせて、太ももでその跳ね上がりを支える。また前輪ダンパーが急ブレーキのために押し下り機能を失わないように、窪みを通過する場合は決して急ブレーキをかけてはならない。
664	X	無段変速機のバイクには、エンジンブレーキがない。
665	○	バイクが水たまりを通過する場合、ドラムブレーキはドラムに水が入って、ドラムブレーキが効かなくなることがある。水たまり通過後、ブレーキをかけ、ブレーキパッドの摩擦を利用して水を除去しなければならない。
666	○	バイクの正しい減速方法は、先にスロットルを緩めてエンジンブレーキを働かせ、次に前後のブレーキで減速させる。
667	○	マニュアルバイクで急ブレーキをかける場合、クラッチを切らず、前後のブレーキだけで急停車させる。
668	○	マニュアルバイクの走行中にクラッチを切ると、バイクは慣性で滑走する。
669	X	マニュアルバイクの走行中にクラッチを切ると、バイクは突然減速する。
670	○	マニュアルバイクで走行している時、不当にシフトダウンするとエンジンにロックがかかり、後輪が滑ってしまうことがある。

## オートバイの法規判定問題

671	X	常に砂利路面或いは汚染汚染の嚴重な場所を走行する場合、空気洗淨機の洗淨回数を増やさなくても、エンジンの寿命に影響がない。
672	○	良好な路面でバイクのブレーキをかけるとき、前輪ブレーキレバーを握る右手の力は、後輪ブレーキレバーを握る左手の力より多少強くてもよい。但し、路面の状況に応じて、ブレーキのかけ加減を調整しなければならない。路面条件が悪い時は、前輪のブレーキ力を若干軽くする必要がある。
673	X	バイクを洗車するとき、トランクに湿気を受けやすいものを置いてある場合は、損壊を避けるために取り出さなくても良い。
674	X	メインスイッチの鍵を○ON 或いは○OFF にした場合、バイクの指示計器盤のガソリンメーターが表示される。
675	X	バイクのエンジンを起動していない時に、ヘッドライト、テールライト及び計器の照明をつけることができる。
676	○	スターターモーターのボタンを 3~5 秒押し続けても、バイクのエンジンが始動しない場合は、アクセルを 1/8~1/4 回せば、エンジンがかかりやすくなる。
677	X	スターターのボタンを 10 秒以上押し続けてもバイクのエンジンが起動しない場合、10 秒の間隔を置かなくても、押し続けることができる。その場合、スターターが損傷しない。
678	○	長期間バイクを放置していた場合は、又はガソリンが全くなくなつてから注入する場合は、エンジンがかかりにくくなることもある。アクセルを少し回してから、何回かスターターモーターを押せば、始動できるようになる。
679	○	冷えたエンジンを起動させた後、暖気運転を長くしないほうがよい。
680	○	バイクの運転中、他の車両に傷付けないように、ヘルメットをフックにかけてはならない。
681	○	エンジンの高温により、バイクのシート下の収納ボックスの温度が上がるため、損傷を避けるために、電子製品や生鮮食品、揮発性物品など熱の影響を受けやすい物品を収納してはならない。

## オートバイの法規判定問題

682	X	バイクが完全に止まってから、方向指示器スイッチを元の位置に戻して、メインキーを“ON”に回せば、エンジンが止まる。
683	X	バイク運転中、事故や危険の発生を避けるために、メインキーを随時ON/OFFに回しても良い。
684	○	バイクが止まった後、運転者は左側から降り、交通の妨げにならない、かつ平坦な路面でバイクのメインスタンドを立てる。
685	○	盗難防止のため、バイクを駐輪した後、ハンドルロックをかけてからキーを抜かなければならない。
686	○	バイクのオイルを確認する際、平坦な地面でメインスタンドを立て、エンジンを消してから2~3分後、オイルゲージをきれいに拭いてからオイルタンクに入れ、再度ゲージを取り出して、オイルの残量がゲージの上限と下限の間にあることを確認しなければならない。
687	○	定期的にバイク販売店或いはサービスセンターでブレーキライニングの摩耗状況を検査しなければならない。ブレーキライニングの摩耗が警告線に達している場合、交換しなければならない。
688	○	バッテリー端子が腐食し、白い粉末状のものが付着している場合は、温水でよく拭いてから、潤滑油を塗布して防護を図る。
689	○	バイクの夜間走行中にライトが突然つかなくなった場合は、ヒューズが切れた可能性がある。
690	○	エアフィルターの役目はシリンダーに吸い込まれるゴミやほこりをろ過することにある。ホコリがたまる、或いは湿気を帯びることにより、空気がスムーズに流れなくなると、ガソリンと空気の混合比率が濃くなり、不完全燃焼、エンジンのパワー不足、ガソリンの浪費を招く。
691	X	バイクのハンドル・カバーをつければ、風雨を避けることができ、防寒効果もあり、走行安全への影響はない。
692	○	暖機していないエンジンを高速運転すると、エンジンの寿命を短縮する。
693	○	運転者は運転マニュアルの説明を参考して、適切なオクタン価のガソリンを使用しなければならない。



## オートバイの法規判定問題

694	○	低オクタン価ガソリンを使うと、不正常燃焼や爆発が発生する、又は燃費が悪くなる、パワーが落ちるなどの現象を引き起こす。
695	○	ガソリン給油口の回転蓋を開けるときは、オイルタンクの中に圧力がある可能性があるため、残余ガソリンの噴出による傷害を防ぐために、反時計回りに蓋を半分を開け、”スースー”という音がしなくなってから、完全に開けなければならない。
696	○	バイクのエンジンオイルは、走行する前に一度検査して、エンジンオイル残量が検油ゲージの範囲内にあることを確保したほうがいい。オイル残量が多い場合は、エンジンの負荷となり、ガソリンを浪費することになる。
697	○	エンジンオイルの残量を確認するときは、車両を水平な地面に停車させなければならない。
698	X	エンジンオイル残量及びエンジンオイル品質の確認作業は、エンジンを始動させるときに行わなければならない。
699	X	エンジンを止めた後、直ちにエンジンオイル残量を確認することができる。
700	X	タイヤの摩耗がひどくても、走行安全には影響がない。
701	X	天気が寒い時、左手を上着のポケットに入れて片手で運転できるが、速度を落とし右側に寄って走行しなければならない。
702	X	運転者が規則違反して踏切を強行通過して、事故を起こさなかった場合、罰金のほかに規則違反のポイント記録が免れる。
703	○	踏切の手前で前方に車両がある場合、前車が踏切を渡り終えて適当な安全距離を走行したのを確認してから、後車は踏切を渡らなければならない。
704	○	運転者が踏切を強行通過しようとして事故を起こした場合、罰金のほかに免許が取消され、終生運転免許試験が受けられない。

## オートバイの法規判定問題

705	X	運転者が踏切監視人の指示に従わず、或いはすでに警報が鳴り点滅信号が表示されている、或いは遮断機が下り始めていても強行通過した場合、NT15,000元以上30,000元以下の罰金に処す。
706	X	運転者が監視人がいない、或いは遮断機、警報、点滅信号が設置されていない踏み切りで、警告標識或いは凹凸路面標識が設置されていて、規定の一時停止をせず、直接通過した場合、NT15000元以上20,000元以下の罰金に処す。
707	○	ドライバーが踏み切りで追い越し、Uターン、バック或いは一時停車をした場合、1万5千元以上9万元以下の罰金に処すと同時に、免許を停止する。上記の原因で事故になった場合は免許を取り消す。
708	X	踏切ではユーターン、バック、或いは臨時停車をしてはならず、必要時には追い越しできる。
709	○	踏切に故障車両が止まっているのを発見した場合、直ちに踏切の「緊急ボタン」を押さなければならない。
710	○	踏切に遮断機が設置されている、或いは監視人がいて、監視人が停止を表示しない場合も、鉄道の両方向からの列車が来ないことを見て、聞いて確認した後に通過しなければならない。
711	X	踏切に遮断機が設置されている、或いは監視人がいて、遮断機が下がっていない場合、時間を把握してスピーディに通過しなければならない。
712	○	踏切に警報、点滅信号が設置されていて、まだ警報が鳴らず、点滅信号が表示されていない場合も、鉄道の両方向からの列車が来ないことを見て、聞いて確認した後に通過しなければならない。
713	○	踏切に監視人がいない、或いは警報、点滅信号の設備がない場合、運転者はレールの外側3~6mで前で一時停止し、鉄道の両方向からの列車が来ないことを見て、聞いて確認した後に通過できる。
714	○	運転中運転者が踏切の標識或いは道路標示を見た後、直ちに速度を時速15km以下に減速しなければならない。
715	○	車両が踏切内でエンジンをストップを起こした、或いは渋滞によって移動できなくなった、またはその他の障害物を発見した場合は、速やかに非常ボタンを押さなければならない。

## オートバイの法規判定問題

716	○	踏切の非常ボタンは命を守るための装置であり、一旦押されると、列車の通行に多大な影響を与えるので、非常事態でない限り、勝手に押ししてはならない。
717	X	踏切を通過する時、緊急状況時に失効することを防ぐため、非常ボタンが正常に作動するか否か、非常ボタンを押してその機能をテストすることができる。
718	○	踏切脇の警報機の柱にある赤い非常ボタンを押して、確実に作動した場合、赤い円形ランプが点滅し続ける。
719	○	踏切内に障害物を発見し、立ち往生している車両を押しも動かさない、または障礙物を取り除くことができずに、警報機が鳴り始めた場合、速やかに踏切から離れる。
720	○	自動車が踏切で立ち往生した場合、無駄な生命や財産の損失を避けるため、運転者又は通行人は踏切の遮断機の横にある赤い非常ボタンを押して、列車の運転手にがブレーキかけさせるか、減速徐行させることができる。
721	○	車両がエンジンストップを起こした或いは渋滞等で踏切内で立ち往生した場合、運転者又は通行人は直ちに非常ボタンを押し、車両を踏切内より押し出さなければならない。 車両を動かさず、非常ボタンから「列車がまもなく来ます、直ちに踏切から出てください」というアラームが聞こえたら、速やかに踏切から離れなければならない。
722	X	車両がエンジンストップを起こし踏切内で立ち往生した場合、速やかに車両を踏切内から押し出す。押し出せない場合は、衝突を避けるため、非常ボタンを押して、列車の運転手にブレーキをかけさせなければならない。
723	○	踏切の非常ボタンが作動した後、踏切から 800 メートルの箇所で、列車の運転者に前方に異常状況がある信号を発して、徐行運転を促す。
724	X	踏切を通過する際、前方車両が安全のために一時停止、左右確認せずに通過したので、自分も一時停止、左右確認せずに通過できる。
725	○	バイクを廃棄処分して、強制自動車責任保険の有効期間が満了していない場合、被保険者は返金の手続きができる。

## オートバイの法規判定問題

726	X	バイクを廃棄処分して、強制自動車責任保険の有効期間が満了していない場合、保険は無効になるだけで、返金の手続きはできない。
727	X	強制自動車責任保険は過失責任制を採取していて、事故を起こした運転者に過失がある場合に保険金給付が申請できる。
728	○	強制自動車責任保険は無過失責任制を採取していて、事故を起こした運転者に過失責任があるかないかに関わらず、いずれも規定に従って保険金給付が申請できる。
729	X	強制自動車責任保険で給付を申請する保険金の賠償範囲は、生命及び身体の傷害、事故車両及びその他財産の損失を含む。
730	○	強制自動車責任保険で給付を申請する保険金の賠償範囲は、生命及び身体の傷害に限られ、事故車両及びその他財産の損失は含まれない。
731	X	バイク運転者が自ら雨天で道路が滑りやすいことにより不注意で起こした擦り傷は、強制自動車責任保険の賠償が申請できる。
732	○	強制自動車責任保険法は、義務人が保険に加入しない或いは保険期間が満了して保険に継続加入しない場合、主管機関が監査を経て罰金処理が摘発できることを規定している。
733	○	強制自動車責任保険法は、保険に加入せずに事故を起こした場合、主管機関が監査を経て罰金処分にし、合わせて車両のナンバープレートを支差押さえできることを規定している。
734	X	強制自動車責任保険法は義務人が保険に加入しなければならないことを規定していない。
735	○	バイクのナンバープレート受領は、規定に従って強制自動車責任保険に加入しなければならない。
736	X	強制自動車責任保険法が規定する給付項目には、バイクの盗難による損失賠償が含まれる。
737	○	交通事故が発生して受けた財産の損失及び医療費は、いずれも相手方に賠償が請求できる。
738	○	路傍の排気ガス検査を回避、妨害、或いは拒否した場合、罰金に処される。

## オートバイの法規判定問題

739	X	規定の期限内に排ガス空気汚染物の定期検査を実施しない場合、自動車所有者は罰金処分を受けないが、当該車両に規則違反1回が記録される。
740	○	原産メーカーの推奨に従って適当な燃料を使用しなければならず、不当な燃料を使用した場合、エンジンの損壊を引き起こす、或いは燃料消費が増加する。
741	○	適切なタイヤ圧は安全、燃費のサポートになるだけでなく、タイヤの寿命を延長できる。
742	○	エコ運転は一種の安全で経済的、且つ環境保護のバイク運転方式だ。
743	X	一定速度の運転はバイクの点検修理コストが増加するため、エコ運転の表現ではない。
744	○	バイクの排気ガスは地球温暖化をもたらす主要ガスの二酸化炭素だ。
745	X	バイクは良好な性能を維持し、空気汚染物の排出を減少し、燃料を節約するため、通常何ら点検修理をする必要はない。
746	○	バイクが古くなった、或いは摩損して燃料、オイルを浪費する場合、直ちに摩損した部品を修理することで、燃料が節約でき、汚染が減少する。
747	○	運転時、アクセル操作は和らげて、急いではならず、一定速度の運転を維持して、理由のないアクセル操作をしなければ、燃料が節約でき、汚染も減少する。
748	○	バイクは使用マニュアルの定期点検表が指定する時間或いは走行距離に従って、定期点検を実施しなければならない。
749	○	交差点の手前で、遠方の信号が赤に変わったのを見た場合、車両のスピードと車間距離を考慮して、任意に加速或いはブレーキをかけてはならず、できるだけ車両を滑走前進させて、燃料消費を節約し、エネルギー節減二酸化炭素排出削減の効果を達成しなければならない。

## オートバイの法規判定問題

750	○	一定速度の運転は車両の点検修理コストを減少させる、エコ運転の表現だ。
751	X	運転時、常に急加速、急ブレーキを行うことは、速度及び距離を増加させ、且つ早く目的基地に到着でき、環境汚染を減少する。
752	○	バイクが MRT と共用する車道を走行する際、MRT が近づく音声信号或いはライトを見聞きした場合、直ちに規定に基づき車線変更して道を譲ることとし、その後を追従して近づけてはならない。但し道路主管機関が別途に定める規定がある場合は、この限りではない。
753	X	バイクが MRT と共用且つ音声・光信号を設ける交差点にまで走行し、サイレンが既に鳴り、閃光信号が既に表示しても、運転手は一時停止して MRT が通過するのを待つ必要がなく、左右から MRT が近づいていないのを目で耳で確認してから直接加速して通過する。
754	X	バイク運転手がライト信号によって制御する MRT と共用する交差点を通る場合、赤信号で右折すると、新台幣ドル 600～1,800 元の罰金に処す。
755	X	時間の節約や一時の便利を図るため、バイクに乗って公園に入ることには、運転道德の範疇だけであり、運転の技術が良ければ、なんの危険もない。
756	○	運転者は周りの状況を常に把握しながら、交通規則を守って運転し、自転車運転者を発見した場合、安全な車間距離を保ちながら走行するほか、手信号による進路変更の合図には特に注意しなければなりません。
757	○	ライトレールの軌道（レール）に差し掛かった時は迅速に通過し、レール内に絶対にとどまってははいけません。
758	X	電動自転車を運転する場合、時速 25 キロ以下のゆっくりした速度なら、ヘルメットを着用しなくてもいいです。
759	○	2023 年 6 月 30 日から、新たに試験を受けて取得した自動車運転免許で原動機付自転車を運転することはできない。