

航空従事者学科試験問題

P41

資格	操縦教育証明(飛)(回)(滑)(船)	題数及び時間	40題 2時間
科目	操縦教育一般〔科目コード：15〕	記号	G1CC151730

◎ 注 意 (1) 「航空従事者学科試験答案用紙」(マークシート)の所定の欄に、「受験番号」、「受験番号のマーク」、「科目」、「科目コード」、「科目コードのマーク」、「資格」、「種類」、「氏名」及び「生年月日」を記入すること。

「受験番号」、「受験番号のマーク」、「科目コード」及び「科目コードのマーク」の何れかに誤りがあると、コンピュータによる採点処理が不可能となるので当該科目は不合格となります。

(2) 解答は「航空従事者学科試験答案用紙」(マークシート)に記入すること。

◎ 配 点 1問 1点

◎ 判定基準 7割以上正解した者を合格とする。

問 1 人間の行動は、ある種の欲求を満たすための試みと定義することもでき、この欲求は人が正常に成長していくためには欠かせないものであり、多くの心理学者が研究し、その分類を行っている。操縦教員は練習生の学習環境を整備し、学習意欲を高めるための欲求を満足させる配慮が必要となる。この学習意欲を高める欲求として (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 承認の欲求
- (b) 安全の欲求
- (c) 生理的欲求
- (d) 孤独の欲求

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 2 社会心理学者のダグラス・マクレガーの提唱する人間の性質と動機に関するXY理論は操縦教員にも有益であるとされている。そのうちX理論の考え方は間違いであると指摘しY理論の考え方を正しいものとし展開している。この展開されているY理論の考え方のうち正しいものはどれか。

- (1) 低次元の欲求をもつ人間の行動モデルとして捉えた考え方である。
- (2) 人間は本質的に仕事が嫌いで暇さえあればサボると捉えた考え方である。
- (3) 人間は罰則で脅かさなければ目的を達成しないと捉えた考え方である。
- (4) そもそも人は怠惰ではなく、平均的な人間は仕事を嫌ってなどいなく人には可能性があると捉えた考え方である。

問 3 練習生と堅固で健全かつ有意義な関係を築けるかは、操縦教員が人間の行動と欲求に関してどれほど知識を有しているかに関わるとされ、また、学習過程を妨げる要因を知ることも有益であるとされている。この学習過程を妨げる要因の防衛機制の現象とその説明として (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 抑圧 (Repression) : 不快なできごとを無意識のエリアに押し込み思い出せないようにすること。
- (b) 否認 (Denial) : 練習生は、しばしば不安をあおる事実を認める代わりに、本心とは反対の行動をとる。
- (c) 合理化 (Rationalization) : 練習生は、不得手なものを得意とするもので補い精神のバランスを取ろうとする。
- (d) 空想 (Fantasy) : 練習生は想像力を働かせて現実を離れ架空の世界、すべてうまくいく世界、喜びの世界へと逃げ込む。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 4 練習生の「不安 (心配)」に対する感情反応 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) やってはいけないことをやってしまう。
- (b) 固まってしまう不安の原因となっている状況を正すことができない。
- (c) 合理的な考えや理由なく行動してしまう。
- (d) 不安は恐怖心から生まれてくるものであり、この恐怖に打ち勝つ教育をすることで不安は改善されてくる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 5 練習生に精神病の疑いがあると判断した場合、操縦教員として望まれる対処
(a)～(d)のうち、正しいものはいくつあるか。(1)～(5)の中から選べ。

- (a) 訓練を中止する。
- (b) 単独飛行の許可を与えてはいけない。
- (c) 実地試験成績報告書に操縦教員として署名を行ってはならない。
- (d) 当該練習生と直接関係のない他の操縦教員にもフライト評価を依頼し二人で協議し更なる検査や処置について話し合う。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 6 「学習」の定義について (a)～(d)のうち、正しいものはいくつあるか。
(1)～(5)の中から選べ。

- (a) 経験と直接影響を受けた行動を通して認識に永続的な変化をもたらすこと。
- (b) 行動は身体的で誰の目にも明らかな場合と知性や態度の変化の場合がある。
- (c) 経験が行動に永続的な変化をもたらす過程である。
- (d) 学習、経験、教育を通して知識や技術を習得する過程のことである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 7 シナリオに基づいた訓練 (SBT: Scenario-Based Training) に関する記述 (a)～
(d)のうち、正しいものはいくつあるか。(1)～(5)の中から選べ。

- (a) 現実世界を想定したシナリオに基づく訓練システムである。
- (b) この訓練は航空機を運航しているような設定の中でタスクをこなすため、そこでの意思決定はより現実に近い。
- (c) 教員は使用する航空機の飛行特性、飛行環境などを考えたシナリオを用意し、現実的な設定の中で即時に意思決定を迫る。
- (d) この訓練メリットは学習者が系統立てて解決策を考え、どの解決策がふさわしいかを評価し、最善と思うものを決定する。さらにその解決策が適切であったのかを判断し、最後に問題解決に至った思考過程を振り返ることができる点にある。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 8 学習は知覚から始まるとされ、視覚、聴覚、触覚、臭覚、味覚など複数の感覚器官から情報を得ている。人は主に二つの感覚により約88%の情報を得ているといわれている。その二つの感覚の組み合わせで正しいものはどれか。

- (1) 聴覚と触覚
- (2) 触覚と臭覚
- (3) 臭覚と味覚
- (4) 味覚と視覚
- (5) 聴覚と視覚

問 9 教育によって知覚の関係性を教えると学習速度があがり、結果、練習生の洞察力の発達を促すことができるとされている。この洞察力について (a)～(d)のうち、正しいものはいくつあるか。(1)～(5)の中から選べ。

- (a) 知覚した個々のものをまとめて、そこから意味を引き出すことである。
- (b) 関連性のある知覚事項を頭の中で関連づけたりグループ化したりすることである。
- (c) 洞察力の養成は教員の仕事のひとつである。
- (d) 経験の長さとは関係はなく、教育の有無と密接に関係する。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 10 教育心理学者であるE.L.ソーンダイクが提唱する学習の法則には「準備の法則」「効果の法則」「練習の法則」「初頭効果の法則」「鮮烈性の法則」などがあるが、それらの説明 (a) ~ (e) のうち、正しいものはいくつあるか。
(1) ~ (6) の中から選べ。

- (a) 準備の法則 (Readiness) : 学ぶ準備が整っている状態は「教えどき」と呼ばれることもあり、教育の良い機会である。
- (b) 効果の法則 (Effect) : 満足の得られる状況に対する反応は強められ不満足な場合には弱められる。
- (c) 練習の法則 (Exercise) : 学んだことを理解し覚えるためには練習が欠かせない。練習は学習の関連性を強め、使わなければ弱くなる。
- (d) 初頭効果の法則 (Primacy) : 最初に教わったことは強い印象を残すことを指す。
- (e) 鮮烈性の法則 (Intensity) : 現実世界と結びついた直接的なワクワクするようなドラマチックな学習は定型的学習経験からは得られないものを教えてくれる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) 5 (6) なし

問 11 Fitts & Posner によって提案されたモデルによると、練習生は、いくつかの段階を経て初心者から熟達者へ成長するといわれている。その段階のうち認知段階 (Cognitive Stage) と連合段階 (Associative Stage) について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 認知段階 (Cognitive Stage) : 学習は知識にその基礎を置く。練習生は飛行に関する知識がないため教員はまず基本的なスキルを紹介する。
- (b) 認知段階 (Cognitive Stage) : 練習生にタスクを行わせるには順を追って進む分かりやすいサンプルを使用するのが最善である。
- (c) 連合段階 (Associative Stage) : やりかたの手本を示しても練習生のスキルには結びつかないことがある。練習で視覚や伝わってくる感触から筋肉をどう使えばいいかを学ぶ。
- (d) 連合段階 (Associative Stage) : 練習を通じてスキルが蓄えられてくると、パフォーマンスの個々のステップがどういう結果をもたらすかを想像できるようになる。そうすると自分の成長を評価できるようになる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 12 学習の高原について、誤りはどれか。

- (1) 学習の高原は、正常な学習プロセスの一部であり、一時的なものにすぎない。
- (2) 練習のしすぎで学習高原に入ることはない。
- (3) 成長が止まったように見えてもそれは学習がストップしたのではない。
- (4) 学習の高原に達したと判断される場合は、他の練習科目に変更するののも一つの方法である。

問 13 学習したスキルは練習し定着させることが大切であるが、Anders Ericssonの研究によると練習の仕方が学んだことを保持する能力に強い影響を与えることが報告されている。この練習の仕方 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。
(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 集中練習
- (b) 過剰練習
- (c) ブロック練習
- (d) ランダム練習

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 14 エラー (Errors) を減少させる方法 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。
(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) エラーは自分のペースで慎重に行うことで少なくすることができる。
- (b) チェック機能を持つことでエラーを減らすことができる。
- (c) 見えるところにリマインダーがあるとエラーを減らすことができる。
- (d) 標準化された手順を使うことでエラーの発生を少なくすることができる。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 15 効果的な「学習の定着」を促す方法について、正しいものはどれか。

- (1) 研究によれば15回程度の繰り返しが最も効果的で、それ以上の回数になると記憶保持の確率が急速に低下してしまうとされている。
- (2) 意味づけした学習は、経験の中に原理が組み込まれるので理解が深まる。
- (3) 前向きになれる目標や見返りのある目標と学習の定着とは関連性がない。
- (4) 褒めるよりは叱りつけ、否定するやり方が効果があるとされている。

問 16 「学習の転移」について誤りはどれか。

- (1) 練習生が学習をするときに、以前に学んだことが役に立つことが多い、たまに前に学んだことが現在学んでいるタスクを妨害することがある。
- (2) 以前の学習が現行の学習に役立つ場合は、負の転移が行われたといい、現行の学習を阻害するものは、正の転移が行われるという。
- (3) 全ての学習に、ある程度の転移が存在する。新規の学習は以前に学んだ経験に基づくものである。人は新しいことを以前の知識で解釈する。
- (4) 操縦教員はレスンプランやシラバスを作成するにあたって、練習生の過去の経験や今まで学んできたことなどを考慮した方がよい。

問 17 練習生と効果的なコミュニケーションを行う場合に操縦教員が考慮すべき事項 (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 似たような経験 (身体的、精神的、感情的) を有すること。
- (b) 操縦教員の意図を正確に表現するため、言葉とそれが意味するものが曖昧にならないようにすること。
- (c) 具体的な表現、特定の用語を用いて抽象度合いを小さくすること。
- (d) 生理的な干渉 (身体的病気など)、環境的な干渉 (航空機のノイズレベル) 精神的な干渉 (教員と練習生のいずれかがコミュニケーションに乗り気でない。) など干渉の影響等に考慮すること。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 18 練習生を評価するうえで、操縦教員が思慮深く、効果的な評価を行うための要素とされているもので誤りはどれか。

- (1) 自尊心、認知、人に認められるなど練習生の欲求を考慮する。
- (2) 操縦教員は練習生の尊厳や価値を損ねてはならない。
- (3) 操縦教員は率直かつ正直であるべきであり、どのような内容であっても隠さず全ての練習生の前で伝えたほうがよい。
- (4) 批判的な内容であれば、練習生の感情を傷つけない配慮も求められる。

問 19 練習生の成長を評価する方法を決める時に役立つ4つのステップについて、誤りはどれか。

- (1) 学習目標のレベルを決定する。
- (2) 望まれる行動のリストを作成する。
- (3) 目標の基準を設定する。
- (4) 自己評価を基準とした評価を行う。

問 20 「適切な質問により期待される結果」で (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 練習生が学んだことをどれほど覚えているかを確認できる。
- (b) 練習生にすでに教えた内容をレビューできる。
- (c) もっと強調すべきポイントが明らかになる。
- (d) 練習生の活発な参加を促すことができる。それは効果的な学習には重要な要素である。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問 21 飛行訓練に共通する学習障害として誤りはどれか。

- (1) 練習生が不安を抱えていること。
- (2) 練習生が心配事を抱えていること。
- (3) 練習生が操縦教員から公平に取り扱われていると感じること。
- (4) 練習生が不十分な教育であると感じ無関心になること。

問 22 操縦練習と練習生の疲労の関係について誤りはどれか。

- (1) 練習による急性疲労には身体的なものもあれば、精神的なものもある。
- (2) 一般的には、複雑な操作であるほど疲労度は小さい。
- (3) 練習による疲れは身体の頑丈さや精神の鋭敏さとは必ずしも関係がない。
- (4) 練習量と疲労度の関係は、練習生によって異なる。

問 23 説明と実技技法 (telling-and-doing technique) の各ステップについて (a) ~ (d) の組み合わせで正しいものはどれか。

- 第1ステップ : (a) が説明し教官が実技する。
第2ステップ : (b) が説明し (c) が実技する。
第3ステップ : (d) が説明し練習生が実技する。
評価 : 練習生が実技し教官が評価する。

- | | (a) | (b) | (c) | (d) |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 教官 | 練習生 | 教官 | 練習生 |
| (2) | 教官 | 教官 | 練習生 | 練習生 |
| (3) | 練習生 | 教官 | 練習生 | 練習生 |
| (4) | 練習生 | 教官 | 練習生 | 教官 |
| (5) | 教官 | 練習生 | 教官 | 教官 |

問 24 訓練シラバスの構成又は使い方について誤りはどれか。

- (1) 訓練シラバスは効果的な訓練を行うために適切な学習ブロックの積み上げにより構成されている。
- (2) 訓練シラバスは訓練コースの目標達成のためにロードマップとしてデザインされている。
- (3) 訓練シラバスは柔軟性に富み、主としてガイドとして用いるべきである。
- (4) 担当する操縦教員はシラバスを厳格に遵守すべきであり、柔軟的に行うべきではない。

問25 飛行訓練のレッスン・プランの使い方について (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) レッスン・プランをガイドとして利用する。
- (b) 教育を成功させる方法は適切なレッスン・プランを持っていることである。
- (c) レッスン・プランは練習生に応じて変える必要はない。
- (d) 状況によっては飛行中にレッスン・プランを修正することも必要である。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問26 航空におけるリスクマネジメントについて (a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) リスクマネジメントの主たる目標は事故防止であり、安全を脅かす危険因子を特定し、評価し、排除もしくは容認できるレベルにまで抑えることである。
- (b) リスクマネジメントは、何かが起きてから行動するのではなく先回りして対処するというアプローチである。
- (c) リスクマネジメントは、リスクに対する考え方を公式化したもので、リスクの管理に掛かるコストと、リスクを放置した場合の利益とを比較する論理的なプロセスのことである。
- (d) リスクマネジメントは系統立てて危険因子を特定し、リスクの度合いを評価し最善の行動を意思決定することである。

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問27 飛行中の状況認識の維持を妨げるもので、(a) ~ (d) のうち、正しいものはいくつあるか。(1) ~ (5) の中から選べ。

- (a) 疲労及び過労
- (b) 睡眠不足
- (c) 自己満足
- (d) ストレス

(1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問28 航空従事者技能証明を有さない者が航空法第22条（航空従事者技能証明）及び同施行規則第42条（技能証明の申請）第1項により航空従事者技能証明申請書を提出した場合、同施行規則別表第二に掲げる飛行経歴その他の経歴を有する書類を国土交通大臣に提出しなければならない定めで、正しいものはどれか。

- (1) 学科試験の全科目に合格した航空従事者技能証明申請書の提出日（官報公示による締切日）から2年以内に提出すること。
- (2) 学科試験の受験申請を行うときに同時に提出すること。
- (3) 実地試験受験日に同時に提出すること。
- (4) 学科試験の全科目について合格の通知があった日から2年以内に提出すること。

問29 航空法第35条（航空機の操縦練習）で定める「航空機操縦練習許可書」の有効期間で正しいものはどれか。

- (1) 1年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (2) 2年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (3) 3年以内において国土交通大臣の指定する期間
- (4) 操縦技能証明を取得するまでの期間

問30 航空法第35条（航空機の操縦練習）第1項第1号の航空機操縦練習許可に係る審査基準で正しいものはどれか。

- (1) 身体条件は、航空法施行規則別表第4の第1種身体検査基準を参考とする。
- (2) 身体条件は、航空法施行規則別表第4の第2種身体検査基準を参考とする。
- (3) 身体条件は、航空法施行規則別表第4の第3種身体検査基準を参考とする。
- (4) 身体条件の審査基準については定められていない。

問31 操縦教育を行う操縦教員が、一定の期間内において有しなければならない一定の飛行経験で正しいものはどれか。

- (1) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に、6時間以上の操縦の教育を行った飛行経験（滑空機にあつては2時間以上及び6回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経験）を有しなければならない。
- (2) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に、10時間以上の操縦の教育を行った飛行経験（滑空機にあつては2時間以上及び10回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経験）を有しなければならない。
- (3) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に、4時間以上の操縦の教育を行った飛行経験（滑空機にあつては1時間以上及び10回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経験）を有しなければならない。
- (4) 操縦の教育を行う日からさかのぼって1年までの間に、8時間以上の操縦の教育を行った飛行経験（滑空機にあつては1時間以上及び4回以上の操縦の教育を行った滑空の飛行経験）を有しなければならない。

問32 航空法第92条の国土交通省令で定める航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行で、誤りはどれか。

- (1) 航空機の姿勢をひんぱんに変更する飛行
- (2) 失速を伴う飛行
- (3) 音速を超える速度で行う飛行
- (4) 航空機の高度を急激に変更する飛行

問33 実技試験において、実地試験を中止する場合について（a）～（d）のうち正しいものはいくつあるか。（1）～（5）の中から選べ。

- (a) 科目が判定基準に達しないときは、いかなる場合であっても中止する。
- (b) 航空法等に違反する行為があったときは、いかなる場合であっても中止する。
- (c) 危険な操作を行ったときは、いかなる場合であっても中止する。
- (d) 不正な行為を行ったときは、いかなる場合であっても中止する。

- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし

問34 麻酔薬を使用した場合または内視鏡検査を実施した場合について、航空業務上の取扱いについて正しいものはどれか。

- (1) 局所麻酔後6時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (2) 部分麻酔（歯科用麻酔を含む）後6時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (3) 全身麻酔後48時間以内は航空業務を行ってはならない。ただし、航空業務再開に先立ち、麻酔薬を使用する原因となった疾病に関して検討を行わなければならない。
- (4) 内視鏡検査時、麻薬性・非麻薬性鎮痛薬を使用した場合、内視鏡操作から12時間の経過観察期間を置かなければ航空業務に従事してはならない。

- 問35 過呼吸症（ハイパーベンチレーション）について正しいものはどれか。
- (1) 過呼吸症は、低酸素症と初期の兆候が明らかに異なる。
 - (2) 過呼吸症の兆候が現れたら、自分で意識的に呼吸の速さと深さを調整すれば30分程度で回復できる。
 - (3) 過呼吸症は、飛行中に緊迫した状態に陥り、必要以上に体内の酸素を排出するために起こる。
 - (4) 過呼吸症は、飛行中に緊迫した状態に陥り、必要以上に体内の炭酸ガスを排出するために起こる。
- 問36 飛行中の錯覚について誤りはどれか。
- (1) 通常より狭い幅の滑走路に進入するときは、飛行機が実際の高さよりも低い高度にあると錯覚し、進入パスが高くなりやすい。
 - (2) 内耳器官の働きが止まってしまうほどの長い時間の定常旋回中に頭を急に動かすと、まったく異なった軸で旋回しているように錯覚しやすい。
 - (3) 上り勾配の滑走路への進入では、実際の高さよりも高くあると錯覚し、進入パスが低くなりやすい。
 - (4) 地上物標のない場所では、実際の高度よりも高く飛んでいるように錯覚しやすい。
- 問37 飛行中の視覚で誤りはどれか。
- (1) 暗闇では視覚は明るさに対して一層鋭敏になる。
 - (2) 暗順応を得るためには真暗闇の中で少なくとも10分を要する。
 - (3) 赤色の照明は偏色性が強い。
 - (4) 過度の明るさは、げん惑を生じる。
- 問38 ウェイクタービュランスの回避要領について誤りはどれか。
- (1) 大型機に続いて着陸する場合は、先行機のフライトパスよりも高いパスを維持し先行機の接地点を超えたところに接地する。
 - (2) 大型機の離陸に続いて着陸する場合は、先行機の浮揚点より十分手前に接地する。
 - (3) 大型機に続いて離陸する場合は、先行機の浮揚点より手前で浮揚させ、先行機のウェイクタービュランスを回避するまで、先行機のパスの上方を風上に向けて上昇する。
 - (4) VFRで航行中、前方に大型機を視認した場合は、大型機の後方下方を飛行する。
- 問39 空中衝突について誤りはどれか。
- (1) 相手機が旋回している場合、衝突回避は難しい。
 - (2) 人の目は移動している物体は見つけにくい、停止しているものは見つけやすい。
 - (3) 相手機との相対方位が常に変わらずに近づく場合、両機は衝突コース上にある。
 - (4) 航空機同志の相対速度が大きいと、相手機の見え具合に著しい変化が生じる。
- 問40 航空機の搜索救難に関する内容（a）～（d）のうち、正しいものはいくつあるか。（1）～（5）の中から選べ。
- (a) 日本における航空機の搜索救難体制は国土交通省航空局、海上保安庁、防衛省、警察庁および消防庁が協力して、ICAO ANNEX 12 に準拠した手順に従って実施にあたっている。
 - (b) 搜索救難活動を一元的に調整し救難活動を実施する機関として救難調整本部が東京空港事務所に設けられている。
 - (c) 航空機の搜索救難を必要とする緊急状態を 1) 不確実の段階 2) 警戒の段階 3) 遭難の段階 の3段階に分けた搜索救難発動基準が設けられている。
 - (d) フライトプランは航空機が遅延していることを知るうえで最も重要な手掛りであり、搜索計画および搜索を実行するための基本的な情報となるものである。
- (1) 1 (2) 2 (3) 3 (4) 4 (5) なし