

平成16年度第1回JAMCA 全国統一模擬試験

〔自動車車体〕

平成17年1月15日

43 問題用紙

〔注意事項〕

1. 問題用紙は、試験開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 卓上計算機は、四則演算、平方根($\sqrt{\quad}$)、百分率(%)の計算機能だけを持つ簡易な電卓のみ使用することができます。違反した場合、失格となることがあります。
3. 答案用紙と問題用紙は別になっています。解答は必ず答案用紙に記入して下さい。
4. 答案用紙の「受験地」、「番号」、「氏名(フリガナ)」及び「生年月日」の欄は、次により記入して下さい。これらの記入がなければ失格となります。
 - (1) 答案用紙の「受験地」、「番号」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) 答案用紙の「氏名(フリガナ)」及び「生年月日」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、数字はアラビア数字で正確に、かつ明瞭に記入して下さい。
 - (3) 答案用紙の「性別」欄及び「生年月日」の元号欄は、該当するものに○印を記入して下さい。
5. 答案用紙の「修了した養成施設等」の欄には、該当するものの番号に○印を記入して下さい。

なお、「1. (一種養成施設)」は自動車整備学校、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た者、「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た者が該当し、前記以外の者は「3. (その他)」に該当しません。
6. 答案用紙の解答欄は、次により記入して下さい。
 - (1) 解答は、問題の指示するところに従って、適切なもの、不適切なもの等の一つを選んで、解答欄の1～4の数字の下の○を黒く塗りつぶして下さい。二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。
 - (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。

良い例 ● 悪い例 ● ✕ ☹ ⊖
7. 試験開始後30分を過ぎれば退場することができますが、その場合は答案用紙を机の上に伏せて静かに退場して下さい。一度退場したら、その試験が終了するまで再度入場することはできません。
8. 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。

【No. 1】 アルミニウ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) 融点は約660℃である。
- (2) アルミニウムは、鉄より熱伝導率が低い。
- (3) 比重が約2.7と軽い。
- (4) 表面に傷がつきやすく、溶接及び塗装に対する特性が普通軟鋼板とは異なる。

【No. 2】 次の鉄鋼材料に関する下の組み合わせのうち**適切なものはどれか。**

鉄鋼材料のうち、炭素の含有量が0.035～(イ)%の範囲のものを鋼といい、それ以上の炭素を含むものを(ロ)という。

低炭素鋼にニッケル又はクロムとニッケルを加えたものを一般に(ハ)といい、耐食性に優れている。

アルミニウムを主成分とし、銅、マグネシウム、マンガン、けい素、鉄などを加えた合金を一般に(ニ)といい、自動車の部品、車体関連部材に用いられている。

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	1.7	純鉄	ジュラルミン	ステンレス鋼
(2)	6.67	鋳鉄	ステンレス鋼	ジュラルミン
(3)	1.7	鋳鉄	ステンレス鋼	ジュラルミン
(4)	6.67	純鉄	ジュラルミン	ステンレス鋼

【No. 3】 車体用鋼板のうち表面処理鋼板の記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 亜鉛メッキ鋼板は電気亜鉛メッキ鋼板と浸漬亜鉛メッキ鋼板に分類される。
- (2) 有機複合鋼板は、ジंकロメタル鋼板やメッキ鋼板の表面に有機塗料を塗布したものである。
- (3) ジंकロメタル鋼板は塗装鋼板である。
- (4) 合金化亜鉛メッキ鋼板は、鋼板の表面に亜鉛メッキ後、熱処理により銅と亜鉛合金の二層メッキしたものである。

【No. 4】 鋼の熱処理に関する下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

焼きなましは、鋼の加工硬化したものを元に戻すため、これを加熱した後(イ)する操作をいう。

焼きならしは、鋼の組織の均一化を図るために、これを加熱した後(ロ)する操作をいう。

焼入れは、鋼の硬度を増すため、これを加熱した後(ハ)する操作をいう。

焼き戻しは、焼入れした鋼の靱性を増すため、これを(ニ)にする操作をいう。

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	大気中(常温)で冷却	炉中でゆるやかに冷却	水又は油で急冷	再加熱した後冷却
(2)	炉中でゆるやかに冷却	大気中(常温)で冷却	再加熱した後冷却	水又は油で急冷
(3)	大気中(常温)で冷却	炉中でゆるやかに冷却	再加熱した後冷却	水又は油で急冷
(4)	炉中でゆるやかに冷却	大気中(常温)で冷却	水又は油で急冷	再加熱した後冷却

【No. 5】 自動車車体の合成樹脂に関する記述として、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

イ. 熱硬化性樹脂で耐衝撃性、剛性、耐熱性がよいため、ボデー外板、スポイラ等に用いられる。

ロ. 熱可塑性樹脂で耐衝撃強度が高く、透明性や耐熱性があるので、ランプ・レンズやメータ・カバー等に用いられる。

ハ. 熱可塑性樹脂で機械的強度、耐衝撃性などが大きく、耐薬品性や成形性もよいので、ボデー外板、ヘッドランプ・カバー等に使用される。

ニ. 熱可塑性樹脂で成形性、耐衝撃性がよく、ボデー外板、ラジエータ・グリル等に用いられる。

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	PBT	ABS	FRP	PC
(2)	FRP	PC	PBT	ABS
(3)	FRP	PC	ABS	PBT
(4)	PBT	ABS	PC	FRP

【No. 6】 次に示す、はりのつり合いの条件に関する記述として、不適切なものはどれか。

- (1) はりに荷重が作用すると、支点には、はりを支えようとする反力が生じる。
- (2) はりに作用する外力(荷重及び反力)の総和は、0になる。
- (3) はりに作用する外力の総和は、0にならない。
- (4) 力のモーメントの総和は、どの点についても、0になる。

【No. 7】モノコック・ボデーに関する記述として、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

モノコック・ボデーは、乗員保護と(イ)という相反する課題を解決するために、キャビン部を(ロ)等によって堅牢にし、反面フロント及びリヤ部につぶれしを設けて、衝撃の(ハ)をする構造となっている。つぶれしを構成しているウィーク・ポイントは(ニ)で配慮してある。

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	軽量化	補強材	吸収緩和	形状の急変部
(2)	運転の安全化	補強材	分散	補強材
(3)	軽量化	板厚のアップ	分散	補強材
(4)	運転の安全化	板厚のアップ	吸収緩和	形状の急変部

【No. 8】ストラット型フロント・サスペンションについて、フロント・ホイール・アライメントのキャストに影響する要因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) フロント・ボデーのねじれ。
- (2) フロント・クロス・メンバの取り付けボルト前後方向の位置。
- (3) サスペンション・アッパ・サポート取り付け穴の前後方向の位置。
- (4) サスペンション・ロア・アーム取り付けボルトの左右方向の位置。

【No. 9】モノコック・ボデーの各部の構造に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) サスペンションやパワートレインをボデーに直接車体に取り付けるため、防振、防音に対する設計上の配慮を必要としない。
- (2) モノコック・ボデーはトラス構造体であるが、トラスとは建造物の各部材の節点が滑節点(すべりのある節点)で構成されている構造体のことである。
- (3) モノコック・ボデーは、簡単な断面形状のプレス成形部品組み合わせのため、事故等で変形しても修理に時間が掛からない特徴がある。
- (4) 一体構造のため軽量で曲げやねじり剛性が高く、衝撃吸収性に優れている。

【No. 10】エンジン横置きFF車に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) フロント・フェンダ・エプロンのストラット・タワー部がFR車に比べて後方にある。
- (2) エンジン・ルームは縦方向に短い。
- (3) データム・ラインに対するフロント・サイド・メンバの位置がFF車よりFR車のほうが高い。
- (4) 一般に車両重量の軽量化が計られ、車室スペースが広くとれることができる。

【No. 11】衝突と損傷に関する記述で、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

イ.外力を受けた部位に生じる損傷

ロ.外力が部材を経由していく過程で、その経由部位に生じる損傷

ハ.一つの部材が損傷を受けることによって、別の部材に押し、引きが加わるために発生する損傷

ニ.衝突時の急激な速度変化により、固定されていない人や物が客室内部のぎ装品等と衝突して起きる損傷

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	直接損傷	波及損傷	誘発損傷	慣性損傷
(2)	波及損傷	直接損傷	慣性損傷	誘発損傷
(3)	直接損傷	波及損傷	慣性損傷	誘発損傷
(4)	波及損傷	直接損傷	誘発損傷	慣性損傷

【No. 12】FF車のエンジンの配置と支持方式に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) サブ・フレーム方式は、エンジン、フロント・サスペンション、ステアリング等を支持するため補助的フレームを設ける方式で、車体への振動の遮断性に優れているが、質量が増加する。
- (2) センタ・メンバ方式は、エンジン中央下部のフロント・ボデー前端部から後端部にかけて、エンジンと直角にセンタ・メンバを縦断配置させ、これをインシュレータなどを介し、ボデー側に固定して、支持部材とする方式である。
- (3) クロス・メンバ方式は、エンジンと平行の2本のクロス・メンバを設け、これをフロント・ボデーの左右に配して、主支持部材とする方式である。
- (4) ボデー・ダイレクト・マウント方式は、フロント・ボデーのセンタ・メンバ、ダッシュ・ローア・メンバなどの強度部材に、マウンティング・インシュレータを介して、エンジンを直接支持する方式である。

【No. 13】ボデーのプレス加工法の名称と説明に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ビーディングは、平板をほぼ直角に折り曲げるプレス加工法である。
- (2) パーリングは、フェンダなど平板や成形されている材料の一部に補強と装飾の目的で、ひも状の隆起又はくぼみをつけるプレス加工法である。
- (3) ヘミングは、ドアのアウト・パネルとインナ・パネルをはぜ組させる加工法である。
- (4) フランジングは、穴の周囲が張り出すように成形することにより、その部分の強度を増すプレス加工法である。

【No. 14】トラックのリヤ・ボデ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) トラックのプラットホーム・ボデーとは、荷台にあおり板が装着されていない床面のみのものをいう。
- (2) トラックのステーキ・ボデーとは、積み荷が落ちないようにあおりの上に柵を取り付けたボデーである。
- (3) 鳥居は、荷台に載せた積み荷が外部に落下しないようにするための支えである。
- (4) 高床式5方開きボデーとは、荷台が長いので、側方あおりを前部と後部に分けた方式で、側方あおりの中間には中間柱が設置されている。

【No. 15】トラックのキャブやバスの構造に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) ティルト・キャブのシャシ・フレームへの取り付けは、前部はロック可能なフック機能によって、後部はヒンジ機構によって支持されている。
- (2) フル・フローティング・チルト・キャブのリヤ・マウント部に設けられているラテラル・ロッドは、キャブにかかる左右方向の力を受けるために取り付けられている。
- (3) フィックスド・キャブは、シャシ・フレームにインシュレータなどを介して取り付けるキャブで、アンダ・ボデーの強度・剛性は、主としてシャシ・フレームによって確保される。
- (4) 大型バスのスケルトン構造は、ねじり剛性の高い角型鋼管を鳥かご状に骨組みを形成して組み合わせたものをいい、骨組みによって大部分の荷重を負担するため、外板は大きな寸法の化粧板として取り付けられている。

【No. 16】板金作業に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 板金作業では、修正しようとするパネルのへこみが大きく広がっているときは、へこみの周辺から中心に向かってハンマリング作業を進めるとよい。
- (2) 溶着引き出し法は、パネル面に穴を開けることなく、また裏側を切開することなく引き出せるために、最近多用されている。
- (3) ワッシャ・ピンとスライド・ハンマで行う溶着引き出し作業は、パネルの弾性ひずみを多く含んだ変形の復元に適している。
- (4) ゴム製カップを使用する吸い付け引き出し作業は、単純な損傷で、かつ、弾性領域の多い箇所での損傷の復元に適している。

【No. 17】ハンマ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) オイル缶現象とは、過度のハンマリングにより、パネルが伸びてひずみ、手で押すと簡単にへこんでしまう状態をいう。
- (2) シュリンキング・ハンマは、灸すえ法で鋼板の絞り作業を行うときに使用するハンマである。
- (3) オン・ドリー・ハンマリングは、ドリーを当てる箇所とハンマを当てる箇所が同じで、主として細かい凹凸を平滑にする作業をいう。
- (4) パネルにライン加工がされている箇所の損傷は、まざラインを修正してから他のパネルの部分の修正を行う。

【No. 18】板金作業の工程で整形作業に含まれる種類として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) たたき出し作業
- (2) 絞り作業
- (3) サンダー掛け作業
- (4) 充填作業

【No. 19】パテ付け作業に関する記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) はく離した金属表面は、十分にエアー・ブローし、きれいなウエスと脱脂剤で入念に脱脂する。
- (2) パテは容器から取り出す前によく攪拌し、硬化剤は、主剤であるパテに対し、一般に5～10%の比率で混入し素早く混ぜる。
- (3) あらかじめ旧塗膜との境目を段落としするフェザ・エッジングをし、パテは旧塗膜からできるだけ薄くしごき付けをする。
- (4) 不飽和ポリエステル樹脂を主成分とする重合乾燥形のパテ類は、15℃以下の気温では硬化が促進できない状態になるので、強制乾燥が必要である。

【No. 20】 鋼板の方向性と曲げに関する記述で、下の組み合わせのうち適切なものは次のうちどれか。

圧延方向と直角方向では、伸びや引張り強さなど機械的性質に差異が生じ、これを方向性という。この方向性により圧延方向の伸びは(イ)、圧延方向と直角方向の伸びは(ロ)なる。したがって、折り曲げのとき圧延方向と(ハ)に曲げると鋼板の伸びが小さいため、割れが発生することがあるので、折り曲げ線は圧延方向と(ニ)にする。

	イ	ロ	ハ	ニ
(1)	大きく	小さく	平行	直角
(2)	小さく	大きく	直角	平行
(3)	大きく	小さく	直角	平行
(4)	小さく	大きく	平行	直角

【No. 21】 板金作業に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 板金作業では、修正しようとするパネルのへこみが大きく広がっているときは、へこみの周辺から中心に向かってハンマリング作業を進めるとよい。
- (2) ゴム製カップを使用する吸い付け引き出しは、単純な損傷で、かつ、弾性領域の多い箇所損傷の復元に適している。
- (3) ワッシャ・ピンとスライド・ハンマで行う溶着引き出し作業は、パネルの弾性ひずみを多く含んだ変形の復元に適している。
- (4) シュリキング・ハンマとシュリキング・ドリーは一緒に使用してはならない。

【No. 22】 ガス溶接に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 薄板のき裂の溶接には、アーク溶接よりもガス溶接の方が適している。
- (2) ガス溶接に使用する可燃性ガスには、アセチレン・ガスのほか液化石油ガス(LPG)や液化天然ガス(LNG)等がある。
- (3) ガス溶接の完了後、溶接部を埋めたビードが表面より幾分低くなっている場合は、溶接棒の溶かし込みが適切なことを示している。
- (4) アセチレン・ガスのボンベは褐色に塗られ、口金は右ねじである。

【No. 23】 アセチレンと酸素を1:1の混合比で燃焼させたときのトーチ先端の炎の色と温度に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 赤色の部分は約2,400℃
- (2) 黄色の部分は約2,400℃
- (3) ライト・ブルーの部分は約3,200℃
- (4) ダーク・ブルーの部分は約3,200℃

【No. 24】 スポット溶接に関する次の文章の()の中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)溶接では重ね合わせた二枚の鋼板を(ロ)製の電極チップではさみ、加圧し密着したうえで電極間に電流を通じると、鋼板と鋼板の接触部の抵抗が(ハ)ので、この部分が発熱して二枚の鋼板が溶け合う。

	イ	ロ	ハ
(1) 電気抵抗スポット		ニッケル・クロム鋼	小さい
(2) ミグ・アーク・スポット		クロム銅合金	小さい
(3) 電気抵抗スポット		クロム銅合金	大きい
(4) ミグ・アーク・スポット		ニッケル・クロム鋼	大きい

【No. 25】 電気抵抗スポット溶接に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 厚さ1mmの鋼板を2枚溶接する場合、650A程度の溶接電流を必要とする。
- (2) 損傷した部材を取り外して新品を再びスポット溶接で取り付けるには、スポットの位置は旧スポットの位置と同じでなければならない。
- (3) スイベル・チップは、片面2点打ちの短絡電流を小さくするためのものである。
- (4) 電極チップの加圧力が低いと、中ちりが発生しやすくなる。

【No. 26】 ミグ・アーク溶接に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 連続して吹き出すシールド・ガスで溶接部を完全に覆って溶接するので空気中の酸素に影響されない。
- (2) 溶接部は、熱の発生が大きく、かつ広がるため、ひずみの発生が多い。
- (3) 溶加材は、長いワイヤ形状で自動送りになっているので連続溶接作業が行える。
- (4) ガス・シールド方式のため、溶接ビードにスラグが残らない。

【No. 27】 板厚が1.5mmの鋼板2枚を電気抵抗スポット溶接する場合の電極チップの先端の直径として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 5mm
- (2) 6mm
- (3) 7mm
- (4) 8mm

【No. 28】 電気抵抗スポット溶接とミグ・アーク・スポット溶接を比較した記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 溶接時間は、電気抵抗スポット溶接の方が短い。
- (2) 溶接温度は、ミグ・アーク・スポット溶接の方が高い。
- (3) 使用電力は、電気抵抗スポット溶接の方が少ない。
- (4) 両方とも溶接ワイヤ等の溶接材料が不要である。

【No. 29】 はんだ付けとろう付けに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

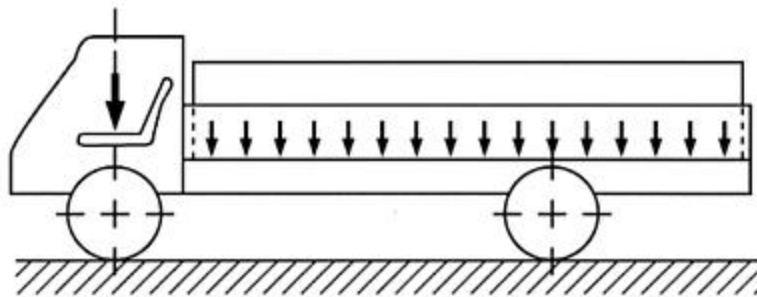
- (1) 黄銅ろう付けは、鉄と銅など2種の異なった金属の接合が不可能である。
- (2) 黄銅ろう付けでは、フィラ・メタルが2枚の接合部の間に毛細管現象により流れ込み、これに母材の一部が溶け込んで丈夫な接合部を作る。
- (3) ハンダに少量のアンチモニを加えると溶融温度が低くなる。
- (4) ろう付けは、強度を必要とする部位の接合には適さない。

【No. 30】 ストラット型フロント・サスペンションについて、ホイール・アライメントのキャンバに影響する要因として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) サスペンション・ロア・アーム取り付けボルトの左右方向の位置のずれ。
- (2) サスペンション・アッパ・サポート取り付けボルトの前後方向の位置のずれ。
- (3) フロント・ボデーのねじれ。
- (4) フロント・サイド・メンバの上下の曲がり。

【No. 31】 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて積載状態の後軸荷重と積載状態の、前軸重の車両総荷重に対する割合は何%か、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。ただし、乗員1人は550Nでその荷重は前車軸の中心に作用し、積載物の荷重は荷台に等分布にかかるものとして計算しなさい。

ホイールベース		4400 mm
空車状態	前軸荷重	36000 N
	後軸荷重	28000 N
最大積載荷重		80000 N
乗車定員		2人
荷台内側長さ		5000 mm
リヤ・オーバハング(荷台内側まで)		1400 mm



- | | |
|-------------|------------------------|
| [積載状態の後軸荷重] | [積載状態の前軸重の車両総荷重に対する割合] |
| (1) 73000 N | 42 % |
| (2) 80500 N | 40 % |
| (3) 88000 N | 39 % |
| (4) 95500 N | 39 % |

【No. 32】 下塗り又は中塗り塗料に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ラッカ・プライマは速乾性の下塗り塗料で、塗装後1時間位経過すると次の上塗りが可能な状態となる。
- (2) プライマ・サーフェサは、下塗り塗料と中塗り塗料の両方の働きを兼ねた塗料である。
- (3) プライマは金属素地に直接塗装して、防錆と上に塗る塗料の付着性を良くする役目をする。
- (4) シーラは下塗り塗料である。

【No. 33】 塗装の欠陥に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) ランニングは、乾燥の遅い塗料を一度に厚塗りしたときに多く発生する。
- (2) ブラッシングは、高温多湿時に蒸発が早めのシンナーを使用したときに多く発生する。
- (3) チョーキングは、蒸発の早すぎるシンナーを用いたときに多く発生する。
- (4) リフティングは、旧塗膜や下地塗料が上塗り塗装の溶剤で侵され、表面が歪んだり縮んだりしてシワになることをいう。

【No. 34】 ウレタン・バンパとポリプロピレン・バンパの判別方法に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 樹脂素材の一部にカッター・ナイフ等で切り込みを入れ、割った面が白くなればポリプロピレン、黒いままならウレタンである。
- (2) ハンダこてを熱してバンパの裏に当てると、発泡したようになるのがウレタン、溶けて西洋ローソクのような臭いがするのがポリプロピレンである。
- (3) バンパの裏側の一部に、少量のはくり剤を塗布し数分放置して、ウエスで拭くとヌルヌルするのがウレタン、変化がないのがポリプロピレンである。
- (4) ウレタンは比重が軽く水に浮き、ポリプロピレンは反対に沈む。

【No. 35】 ウィンド・ガラス、ドア及びSRSエア・バッグ・システ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) 接着式のウィンド・シールド・ガラスを取外す場合、一般にカッター・ナイフ又はスチール・ワイヤで接着剤を切り取る。
- (2) ドアのチェック・アンド・ストップ機構は、上部ヒンジと一体となっている。
- (3) ドア・インパクト・ビームは、側面衝突においてドアが客室内部に侵入するのを防ぐ。
- (4) 電気式SRSエア・バッグを取り外すときは、イグニッション・スイッチをOFFにするとともに、バッテリー電源を遮断し、さらに配線等に残っている電気を完全に放電してから行わなければならない。

【No. 36】 検査・点検に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) キャンバ・キャスト・キング・ピン・ゲージでキャストを測定するときは、ターニング・ラジラス・ゲージを使用しなくてもよい。
- (2) サイド・スリップ・テストでリジッド・アクスル車のフロント・ホイールの横滑り量を測定したら、テストの踏板が内側に移動した。この場合、横滑り量を小さくするには、トーインの方向に調整すればよい。
- (3) フレームの対角線測定法では、フレームの左右曲がり及びねじれの有無を調べることができるが、菱曲がりの検出はできない。
- (4) 乗用車のボデー・チャートのアンダ・ボデー側面図に示されている高さの寸法は、床面が車の基準線として定められている。

【No. 37】 検査・点検に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 磁気探傷法は、アルミニウムの部材の表面に現れていない内部のき裂を検査することができる。
- (2) 点検ハンマで、リベット締めの状態を点検する場合、そのリベットに指を当てていると、軽微なゆるみが発見しやすくなる。
- (3) サイド・スリップ・テストで検出されるフロント・ホイールの横すべり量は、キャストで修正できる。
- (4) 集光式前照灯試験機の光軸計は、前照灯の1 m前方における主光軸の振れの量を、100 m前方の振れの量に換算して、これをcmで表すようになっている。

【No. 38】 「道路運送車両法」に定められている自動車の検査に該当しないのは次のうちどれか。

- (1) 継続検査
- (2) 分解検査
- (3) 新規検査
- (4) 臨時検査

【No. 39】 「道路運送車両法の保安基準」又は「道路運送車両法の保安基準の細目を定める告示」に照らして、すれ違い前照灯に関する基準として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 普通自動車に取り付ける数は、2個又は4個であること。
- (2) 照明部の上縁の高さは、地上1.2m以下となるように取り付けること。
- (3) 照明部の最外縁は、自動車の最外側から400mm以内に取り付けること。
- (4) すべてを同時に照射したときに、夜間に前方40mの距離にある障害物を確認できる性能を有すること。

【No. 40】「道路運送車両法施行規則」に定められている分解整備に該当する作業は次のうちどれか。

- (1) フロント・サスペンションのストラットを取り外して行う車体の修理。
- (2) 荷台を取り外して行う車体の修理。
- (3) リーフ・スプリングを取り外して行う車体の修理。
- (4) 車輪を取り外して行う車体の修理。