

# 平成24年度JAMCA 全国統一模擬試験

## 〔自動車車体〕

平成25年1月12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)」に該当します。
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**を一つ選んで、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。ボールペン等を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。
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】 高張力鋼板のうち固溶体強化型に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 降伏点が低く、加工硬化の能力が大きく、また焼付塗装時の時効硬化により高い降伏強度が得られる。
- (2) 特殊な熱処理法により、強度と加工性を共に高めたものである。
- (3) 代表的なものに、リン添加型高張力鋼板(Rタイプ)と呼ばれるものがある。
- (4) 軟らかくしかも延性のよいフェライト地鉄相に、硬く強靱なマルテンサイト組織を適量分布させたものである。

【No. 2】 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) 常温加工されたアルミニウムを焼きなましすると、温度が100～150℃から軟化が始まる。
- (2) アルミニウムは、比重が鉄の1/5で、線膨張係数は鉄の約半分(1/2)である。
- (3) アルミニウムは、熱伝導性や電導性にすぐれているが、純粋なものは軟らかすぎる。
- (4) アルミニウム合金は、鋳物、ダイカスト及び展伸材に大別される。

【No. 3】 非鉄金属に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 銅は、電気や熱の伝導が銀に次いで高い。
- (2) 銅は、延性及び展性が小さいので加工しにくく、電気の伝導率はアルミニウムの約60%である。
- (3) 亜鉛は、空気中では酸化しにくいので、鋼板のメッキや、銅などを加えて亜鉛合金として使われる。
- (4) ケルメットは、銅と鉛の合金で、軸受けに使われる。

【No. 4】 プラスチックに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

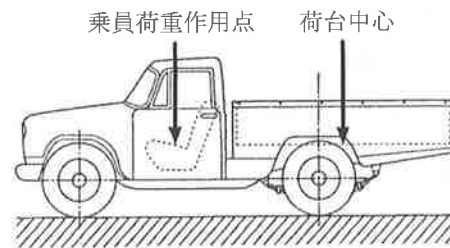
- (1) ポリエチレン(PE)は、熱可塑性樹脂なので、溶接で補修ができる。
- (2) ポリプロピレン(PP)は、熱可塑性樹脂なので、溶接で補修ができる。
- (3) プラスチックは、一般的に防振、防音、絶縁、断熱性をもっている。
- (4) プラスチックは、一般的に比重が2.0～2.5程度である。

【No. 5】 鉄鋼材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) 軟鋼の融点は、約1530℃で比重は約7.8である。
- (2) 炭素鋼は、炭素の含有量が1.0%に達するまでは、引っ張り強さと硬度は増加するが伸びと衝撃値は減少する。
- (3) 鋳鉄(銑鉄)は、鍛錬成形できないが鋳造性がよい。
- (4) 純鉄は、炭素を0.05%以上含んだ鉄で材質的に軟らかい。

【No. 6】 下表に示す諸元を有する図のようなボンネット型のトラックについて、積車状態の後軸荷重及び車両総荷重として、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から1000mmの位置に作用し、積載物による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	2500mm	
空車 状態	前軸荷重	5000N
	後軸荷重	3000N
最大積載荷重	10000N	
乗車定員	2人	
荷台オフセット	-250mm	



- |     |             |         |
|-----|-------------|---------|
|     | [積車状態の後軸荷重] | [車両総荷重] |
| (1) | 13000N      | 18100N  |
| (2) | 14440N      | 19100N  |
| (3) | 12440N      | 18100N  |
| (4) | 14000N      | 19100N  |

【No. 7】 モノコック・ボデーFR車のフロント・ボデーのうち、ダッシュ・パネルの構造・機能に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フード・レッジとも呼ばれ、エンジンなどの各種の補器、電装品や各種の配線などが取り付けられている。
- (2) 前端部、はフロント・クロス・メンバの左右端部と連絡させ、後部はフロント・フロアに接合されている。
- (3) フロント・ボデー下部の左右端の前後間を縦通する、重要な強度部材である。
- (4) 客室の最先端部に位置するため、客室側にはアスファルト・シートやダッシュ・インシュレータを設けて防音や防振が図られている。

【No. 8】 モノコック・ボデーの三要部に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 骨格部位は、強度・剛性を確保するためにラーメン構造となっており、各部材は、スポット溶接によって強固に接合されている。
- (2) ぎ装部品は、主として客室内部に装着されているもので、衝突時の乗員の安全性確保のため、衝撃吸収化の採用や各部の突起物をなくすような配慮がなされている。
- (3) 骨格部位は、主としてボルト・オン・パーツと称されるもので、各部の名称は各自動車メーカーで不統一の呼称が用いられる。
- (4) 外装部品は、強度よりもデザイン的要素が強いものや照明部品などで構成される。

【No. 9】 モノコック・ボデーの構造・機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) カウル・トップは、左右のフロント・ピラーと左右のフロント・フェンダ・エプロンが接合され、フロント・ボデーの上部構造と客室部のクロス・メンバ的役割を果たしている。
- (2) FF車のリヤ・ボデーには、駆動系がなく、一般的に燃料タンクがリヤ・シート下部に装着されることなどから、リヤ・サイド・メンバの位置はFR車より低い。
- (3) ドア・アウト・パネルのクラウンやビーディングは、外観上の形をよくするだけでなく、パネルの強度を高める効果もある。
- (4) メーン・フロア・サイド・メンバは、サイド・シルと接合されているが、衝突時の客室の安全性を確保する役目はもっていない。

【No. 10】 乗用車の外装部品に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) グリルとは、元来「格子」を意味するもので、素材的には、ABS樹脂製のものが多い。
- (2) エンジン・フードは、開錠と同時にフードが開かないように、セーフティ・キャッチを備えている。
- (3) ドアのインナ・パネルには、修理作業性への配慮から大型サービス・ホールが設けられている。
- (4) サッシ・レス・ドアは、サッシ・ドアに比べて側面衝突には有利だが、質量が大きくなるので採用が少ない。

【No. 11】 プレス加工法の「フランジング」に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 平板などの一部に、補強と装飾の目的でひも状の隆起、くぼみを付ける加工法である。
- (2) クラウンより強度を持たせることができ、平板をほぼ直角に折り曲げる加工法である。
- (3) フロア・パネルなどの水抜き穴の周囲などに採用される加工法である。
- (4) ドアのアウタ・パネルとインナ・パネルをはずれ組みさせる加工法である。

【No. 12】 車体の損傷診断に必要な基礎知識に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 力の分解とは、「一つの力を、これと同じ効果を与える二つ以上の力に分けること」をいい、分解によって求められた力を「合力」という。
- (2) 同じ運動量をもった車両質量の異なる2台の自動車が発生した場合、車両質量の軽い方が重い方より大きな速度変化が生じる。
- (3) 運動エネルギーは、自動車の速度が2倍になると4倍になる。
- (4) 向心衝突では偏心衝突に比べて、衝突した両車両の損傷は大きくなり、かつ、深部にまで達する傾向がある。

【No. 13】トラックのフレームに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) サイド・メンバに穴をあける場合、フランジ部分にあけるのが強度の低下が最も少なくてすむ。
- (2) サイド・メンバが直線材(ストレート・タイプ)のものは、主に低床式ボデーのトラックに採用される。
- (3) サイド・メンバに補強板を当てる場合に補強板の端部を先細りの形にするのは、補強板端部への応力の集中を防ぐためである。
- (4) フレームの片側サイド・メンバを単純なはりとして考えると、サイド・メンバのホイール・ベース間では、サイド・メンバの中立軸から下側は圧縮され、上側は引っ張られる。

【No. 14】バスのボデーのうち、スケルトン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) スケルトン構造は、骨格部材とこれに直交する部材を配置させて外板をリベットや溶接により全周を接合しているもので、ボデー外皮を主強度部材とするものである。
- (2) スケルトン構造は、骨組みによって大部分の荷重を負担している。
- (3) スケルトンとは骨組みを意味しており、床下フレームとボデー構造をねじり剛性の高い角型鋼管を採用して「鳥かご」状に骨組みを形成して組み合わせたものをいう。
- (4) スケルトン構造は、現在の大型バスのボデーの主流となっている。

【No. 15】シュリンキング・ハンマ、シュリンキング・ドリルを使用する絞り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) 修正するひずみが大きい場合は、シュリンキング・ハンマとシュリンキング・ドリルと一緒に使用する。
- (2) 通常、比較的浅くて広い損傷面に使用すると効果がある。
- (3) シュリンキング・ハンマは、打撃面にピラミッド型のギザギザをつけた特殊なハンマである。
- (4) シュリンキング・ハンマで鋼板をたたくと、微小の伸びを伴いながらも、全体としては収縮して修正される。

【No. 16】加工硬化を起こした鋼板の加工度と機械的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) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さは、大きくなる。
- (2) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の伸びは、小さくなる。
- (3) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の引っ張り強さは、小さくなる。
- (4) 加工度を大きくするほど、加工硬化の傾向は大きく表れ、結局、鋼板が破断する直前が最も硬化する。

【No. 17】 板金作業の引き作業のうち「つかみ引き出し」に関する記述として、**適切なものは次**のうちどれか。

- (1) 損傷面にワッシャ・ピンなどを溶接し、スライド・ハンマで引き出す。
- (2) 損傷部位等の形状を利用してプル・クランプを掛け、ボデー・ジャッキとチェーンにより引き出す。
- (3) ゴム製のカップを損傷面に吸い付かせて引き出す。
- (4) フェンダなどのエッジ部やコーナー部などに先端の金具を引っ掛けて、スライド・ハンマで引き出す。

【No. 18】 板金作業を実施するに当たっての基本的な要件、鋼板の損傷に関する記述として、**不適切なものは次**のうちどれか。

- (1) 鋼板が折れ曲がるように損傷している場合と、引っ張られた結果として伸びが発生している場合とでは、板金作業の手法が異なってくる。
- (2) 衝突によって車体に発生する損傷には、周辺の拘束条件を取り除くと元の形状に復元する塑性変形と永久ひずみが残る弾性変形がある。
- (3) 一般的に使用される打ち出し作業用の器具として、ハンマ、ドリー、スプーンなどの手工具があるが、これらの使用方法について知識と訓練が必要である。
- (4) 板金作業を実施するに当たっては、構造や損傷状態の関連から、作業手法や使用器具の選定をして作業を進める必要がある。

【No. 19】 加熱と冷却による絞りに関する記述として、**適切なものは次**のうちどれか。

- (1) 灸すえ法の1回の灸の大きさは、平均すると直径15mmから25mm程度である。
- (2) 作業は素早く行い、加熱はできるだけ広い範囲を高温にする。
- (3) 加熱温度は、灸すえ法では800℃から950℃程度がよい。
- (4) 電気絞りは、ミグ・アーク溶接機の絞り用電極を使用する。

【No. 20】 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) パネル交換作業には、電気抵抗スポット溶接よりもガス溶接の方が適している。
- (2) 電気抵抗スポット溶接は、一般の溶接とは異なり、表皮融接法である。
- (3) 電気抵抗スポット溶接は、1点の通電時間が1～2秒間という短い時間で処理される。
- (4) ボデー修理用のスポット溶接ガンには、トランス内蔵式とトランス分離式がある。

【No. 21】トラックのフレームの狂いの修正、亀裂の修正に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フレームのサイド・メンバを補強する場合、必ずフレームの厚さより厚い補強材を使う。
- (2) サイド・メンバに補強板を当てる場合に補強板の端部を直角に仕上げるのは、補強板端部への応力の集中を防ぐためである。
- (3) フレームに複合して狂いが生じた場合は、上下曲がり、左右曲がりの修正を先に行い、その後ねじれ、菱曲がりの修正を行う。
- (4) フレームの亀裂の溝の修理の際には、ガス溶接を使用する。

【No. 22】溶接の種類に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ろう付けは、ろう接法である。
- (2) ガス溶接は、融接法である。
- (3) スポット溶接は、圧接法である。
- (4) ミグ・アーク溶接は、圧接法である。

【No. 23】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) 酸素・アセチレンガス溶接器の使用中に、一時的に使用を中止するときは、吹管のアセチレン・バルブ、酸素・バルブの順に閉じる。
- (2) ガス溶接機の圧力調整時、圧力調整器の正面を避けて調整作業を行った。
- (3) ガス・ホースには、気体専用の無気孔ゴムをキャンバスで補強した耐圧ホースを用い、赤色は酸素用、青色(黒色)はアセチレン用と区別されている。
- (4) アセチレン・ボンベは、直射日光や高温を避け50℃以上にならないように保管する。

【No. 24】スポット溶接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) 溶接部分は、表裏ともその塗膜をはがし、パネルの重なる内側には事前に水性のスポット・シーラを塗布しておく。
- (2) スポット溶接作業やサンダ掛け作業を行う場合は、車両を保護するためガラス、シートなどを防護用のシートなどでカバーする。
- (3) 連続している溶接箇所は、端から順にではなく、間隔を開けて溶接し、その後間を埋めていくように溶接する。
- (4) スポット溶接で、必要な点数だけ溶接するが、外板パネル交換の場合は、新車時の打点数と同じでよい。

【No. 25】 電気アーク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) 金属(被覆)アーク溶接で使用する被覆溶接棒の被覆材は、溶接時のアーク熱によって分解されたガスとスラグになり、溶接部の酸化や窒化と接合部の急冷を防ぐなどの役割がある。
- (2) アーク溶接作業時に火花による火災を防ぐため、作業エリアに水を撒いておく。
- (3) 交流アーク溶接機本体の変圧器は、入力電源をアーク溶接機に適した電流に下げて、電圧を大きくする。
- (4) 電気アーク溶接は、アークによる熱が母材を溶かしてメルティング・プールを作り、そこに溶接棒のフラックス(溶剤)が溶けて加わり溶接結合部を作る。

【No. 26】 炭酸ガス・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) 炭酸ガス・アーク溶接の利点は、同一条件で板厚の異なっているものの溶接が可能な点である。
- (2) 炭酸ガス・アーク溶接のアークは、溶け込みが浅いため、電気アーク溶接の方が優れた強度が得られる。
- (3) 炭酸ガス・アーク溶接は、独特なショート・アーク方式によって母材側への入熱が制限されているため、薄板の溶接に適している。
- (4) 炭酸ガス・アーク溶接は、アークを炭酸ガスの雰囲気の中で発生させ、外気を遮断して溶接するので、炭酸ガスの流量が少なくなればブロー・ホールが生じやすくなる。

【No. 27】 炭酸ガス・アーク溶接機に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 炭酸ガス・アーク溶接機のホース・アセンブリは、溶接トーチに芯線、ガス、電流を供給する役割を持つ。
- (2) ガス・ボンベは、充てんガスの種類が容易に識別できるように塗装してあるが、炭酸ガスは緑色に塗られている。
- (3) 炭酸ガス・アーク溶接機で使用しているワイヤを  $\phi 0.6$  から  $\phi 0.8$  に取り替えた場合、チップもワイヤ径に適したものに置き換える。
- (4) アルミニウム合金パネルの溶接を行うときは、炭酸ガス・アーク溶接機でワイヤにアルミ合金を使用すれば行える。



【No. 28】 電気抵抗スポット溶接作業に関する記述として、次の文章の( )に当てはまるものとして、下の組み合わせにのうち**適切なもの**は次のうちどれか。

スポット溶接の強度を左右させる要因で、主なものには溶接電流、(イ)、通電時間の三つがあげられ、これをスポット溶接の三大条件と呼んでいる。また、溶接中に電極先端が熱変形により(ロ)なると電流密度が低くなり、溶接強度は(ハ)する。

- |          | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|----------|-----|-----|-----|
| (1) 加圧力  | 小さく | 低   | 下   |
| (2) 加圧時間 | 大きく | 向   | 上   |
| (3) 加圧力  | 大きく | 低   | 下   |
| (4) 加圧時間 | 小さく | 向   | 上   |

【No. 29】 修理技法に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 事故車の修理は「新車の状態に復元する」ことが基本であり、保安基準や走行安全性等も維持されていることが必要である。
- (2) 事故車を復元修理する場合の要件は、品質の確保(美観の回復、機能の回復、強度の維持、耐久性の確保等)にある。
- (3) 骨格部位の粗出し作業では、油圧装置やチェーンをセットして損傷箇所を固定し寸法計測を行いながら変形や歪みを修正する。
- (4) 力の分解を立体的に考えると、衝撃力は、水平、垂直両面から見て、常に垂直分力と水平方向の二つに分けて考えることができる。

【No. 30】 車両の計測に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ボデーの寸法計測とは、ボデー修理書に掲載している基準寸法と比較して、どれだけ変形しているかを把握することである。
- (2) ボデー寸法図において対角線の一方だけ記入してある場合、反対側の対角線は同寸法である。
- (3) ボデー寸法図において測定基準点の基準穴の穴径が  $\phi 17 \times 29.5$  と表記されていた。これは隣り合った 17 mm と 29.5 mm の穴の中間が測定点であることを示している。
- (4) ボデー寸法図で平面寸法は、ボデーの測定基準点を仮想の基準線上に投影したときの寸法を示したものであるが、この仮想基準線は車種ごとにより異なる。

【No. 31】 フレーム修正機に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか

- (1) ジグ式フレーム修正機では、ジグにより 2 次元で正確な位置を把握しながら、引き作業ができる。
- (2) 一般にフレーム修正機は、計測、固定、引きの 3 つの装置がセットになっている。
- (3) フレーム修正機を利用して、フロント・フレームの損傷箇所を下方方向に引っ張って修正する場合、フロント・メンバ類の二次的損傷を防ぐため、修正箇所付近を支える等の対策が必要である。
- (4) モノコック・ボデーの損傷部をフレーム修正機で引っ張り修正する場合は、通常は基準位置より少しオーバー気味に引っ張った状態で必要な部位をハンマリングする。

【No. 32】 塗装材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) 樹脂は、一般に粘りがある透明の液体であり、塗料に使用される樹脂を大別すると天然樹脂と合成樹脂があり、合成樹脂は熱可塑性樹脂と熱硬化性樹脂に分けられる。
- (2) ウレタン・プラサフは、乾燥が早く作業性が良いが、防錆性、吸い込み性、付着性等の性能面でラッカ・プラサフ二比べて劣っている。
- (3) 塗料の希釈に用いるシンナは季節別、気温別に設定されているが、これは、乾燥時に塗料中の溶剤の蒸発速度をコントロールして、肌荒れ、ピンホールなどを発生させないためである。
- (4) アクリル・ウレタン塗料は、二液重合乾燥タイプの塗料で、硬化剤により化学反応を起こして、ち密な網目構造を作る。

【No. 33】 塗装時の要領に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) プラサフ塗装時にペーパー又はテープを折り返して貼ることをトンネルマスキングというが、この目的はプラサフの端に段差がつかないようにするためである。
- (2) 全塗装で使用する塗料は、一般に乾燥の速い速乾アクリル・ウレタンが適している。
- (3) 一般にクリヤを塗装すると、色は塗装する前より濃く鮮やかになる。特に、濃色より淡色ほど色の変化が大きい。このため、メタリック色は必ずクリヤをかけて比色する必要がある。
- (4) 赤系、黄系原色のように隠ぺい力の低い塗料で上塗りする場合は、下塗りに同色系、または明度の高い塗料で塗面を均一に塗っておく。

【No. 34】 塗装欠陥に関する記述として、**不適切なものはどれか。**

- (1) ブリスタの発生の原因は、塗装面にパテ粉、ホコリ、汗、水分、油分などの不純物が付着した状態で上塗り塗装した場合、高湿度時に塗膜が防湿膨潤することにあるので、塗装前には十分な清掃が必要である。
- (2) ブラッシングの原因は、高温多湿である、蒸発速度の早すぎるシンナを使用した、エア・スプレ・ガンのエア圧力が高過ぎた等の条件下に発生しやすい。
- (3) 塗膜の表面が平滑でなく、凹凸状になっている現象をチヂミという。原因は、塗料粘度が高過ぎた、スプレ・ガンの距離が遠い等である。
- (4) 塗料の粘度調整は正確に行うことが必要で、これをいい加減にすると、流やツヤ引け等塗装欠陥を生じさせるだけでなく、仕上がり肌にも大きく影響を与える。

【No. 35】 塗装設備、塗装機器に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) エア・フィルタと減圧弁を兼ね備えたエア・トランス・ホーマは、圧縮エアを一定圧に調整すると同時に、エア中の水分、ホコリなどを除去する機器である。
- (2) 有機溶剤を使用する塗装作業場で用いるマスクは、防毒マスクでなければならない。
- (3) エア・ホースを通る圧縮エアは、ホースの長さと同径によってエア圧が変わる。そのときのホースが長く、内径が大きいものほど圧力低下は大きい。
- (4) プッシュプル型塗装ブースの特徴は、ブース内を正圧に保つことができるので、ほこりが侵入しにくい。

【No. 36】 安全装置に関する記述として、**不適切なものは次のどれか。**

- (1) プリテンショナ・シート・ベルトは、SRS エア・バックと連動して作動する。
- (2) SRS ユニットの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を内蔵している。
- (3) プリテンショナ・シート・ベルトは、作動時にはシート・ベルトを瞬時に引き込むと、直ちに逆転歯が作動しシート・ベルトの引き込みを戻す機構を備えている。
- (4) SRA エア・バック・アッセンブリを取り外して保管する場合は、平坦なものの上にパッド面を上に向けて保管するように注意する。

【No. 37】 大型車用平行H型(はしご型)フレームを使用したトラックのフレームをフレーム・センタリング・ゲージのみを用いて測定する場合の記述として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) フレームのねじれは、測定できない。
- (2) フレームの左右曲りは、測定できない。
- (3) フレームの上下曲りは、測定できない。
- (4) フレームのつぶれは、測定できない。

【No. 38】 「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、前部霧灯に関する基準の記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 前部霧灯は、同時に3個以上点灯しないように取り付けられていること。
- (2) 前部霧灯の照明部の最外縁は、自動車の最外側から300 mm以内となるように取り付けられていること。
- (3) 前部霧灯は、白色又は淡黄色であり、その全てが同一であること。
- (4) 前部霧灯の点灯操作状況を運転者席の運転者に表示する装置を備えていること。

【No. 39】 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、分解整備に**該当する作業**は次のうちどれか。

- (1) パワー・ステアリング・ホースを取り外して行う自動車の整備
- (2) 前輪独立懸架装置のストラットを取り外して行う自動車の整備
- (3) 緩衝装置のトーションバー・スプリングを取り外して行う自動車の整備
- (4) 緩衝装置のリーフ・スプリングを取り外して行う自動車の整備

【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、前方に備える方向指示器野の点灯が確認できる距離の基準として、**適切なものは次のうちどれか。**

- (1) 昼間において、方向の指示を表示する方向100 m
- (2) 昼間において、方向の指示を表示する方向150 m
- (3) 夜間において、方向の指示を表示する方向100 m
- (4) 夜間において、方向の指示を表示する方向150 m

# 43 答 案 用 紙 (自動車車体)

受験地	回 数	種 類	番 号	生 年 月 日				フリガナ	
				元号	年	月	日	氏 名	
	1343								
①	①	①	①	①	①	①	①	③昭和 ④平成	① ① ② ② ③ ③ ④ ④ ⑤ ⑤ ⑥ ⑥ ⑦ ⑦ ⑧ ⑧ ⑨ ⑨
②	②	②	②	②	②	②	②		
③	③	③	③	③	③	③	③		
④	④	④	④	④	④	④	④		
⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤	⑤		
⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥	⑥		
⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦		
⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧		
⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨	⑨		
○	○	○	○	○	○	○	○		

	修了した養成施設等
	① 一種養成施設
	② 二種養成施設
	③ その他

	性別
	① 男
	② 女

No.1	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.2	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.3	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.4	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.5	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.21	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.22	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.23	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.24	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.25	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.6	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.7	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.8	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.9	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.10	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.26	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.27	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.28	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.29	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.30	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.11	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.12	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.13	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.14	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.15	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.31	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.32	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.33	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.34	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.35	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.16	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.17	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.18	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.19	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.20	1	2	3	4
	○	○	○	○

No.36	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.37	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.38	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.39	1	2	3	4
	○	○	○	○
No.40	1	2	3	4
	○	○	○	○

注 意 事 項

1. 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。
2. マークは、HBの鉛筆を使用し、黒く塗りつぶして下さい。
3. 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。
4. この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 ○~~○~~ ○~~○~~ ○~~○~~ ○~~○~~ ●(薄い)