

平成 15 年度第 1 回自動車整備技能認定試験〔学科試験〕

〔自動車車体〕

平成 15 年 10 月 5 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) 鉄鋼の種類で、炭素の含有量を基準とする分類の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 炭素鋼は、炭素を 0.035～1.7 % 含んだ鉄と炭素の合金をいう。
- (2) 合金鋼(特殊鋼)は、炭素鋼に他の成分を加えた合金をいう。
- (3) 鋳鉄は、炭素を 3.7～6.67 % 含んだ鉄と炭素の合金をいう。
- (4) 純鉄は、炭素 0.035 % 以下の鉄をいう。

(No. 2) 自動車用圧延鋼板に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

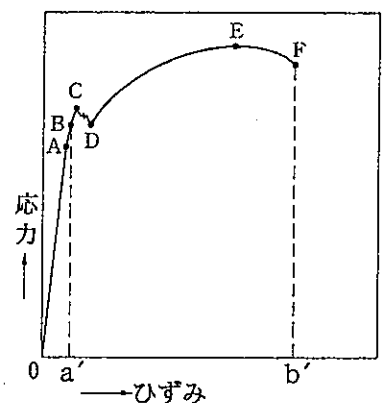
- (1) 合金化亜鉛メッキ鋼板は、鋼板の表面に亜鉛を浸漬メッキしたものである。
- (2) 冷間圧延鋼板は、軟鋼を 0℃ 以下に冷却した状態で圧延したものである。
- (3) 高張力鋼板は、高炭素鋼を高温の状態で圧延したものである。
- (4) ジンクロメタル鋼板は、鋼板の表面に亜鉛クロム系塗料を焼き付けたものである。

(No. 3) 鋼の熱処理に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 加工硬化を生じて硬度を増した鋼材に、熱を加え元に戻す熱処理を焼ならしという。
- (2) 鋼の組織の均一化を図るため、適当な温度に加熱した後大気中で冷却する熱処理法を焼なましという。
- (3) 鋼を急加熱し徐々に冷却して硬さを増す熱処理法を焼入れという。
- (4) 焼入れした鋼に粘り強さを増すため、再度加熱した後、徐々に冷却する熱処理法を焼戻しという。

(No. 4) 図の応力ひずみ線図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点を比例限度といい、0点からA点まではフックの法則により応力とひずみが正比例し直線となる。
- (2) 0～a'を弾性ひずみといい、a'～b'間を塑性ひずみという。
- (3) B点とC点は降伏点といい、B点(下降伏点)からC点(上降伏点)までは応力とひずみが不規則的に進行するが弾性限界内のため、応力がなくなるとひずみは消滅する。
- (4) 降伏点を過ぎ、さらに応力を増すとひずみの割合が進み、E点に達する。これを最大応力点という。



[No. 5] 自動車車体の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) ガラス繊維強化プラスチック (FRP) は熱硬化性樹脂の種類に属する。
- (2) アルミニウムの融点約 660 °C である。
- (3) 不飽和ポリエステル樹脂 (UP) は熱可塑性樹脂で剛性、耐衝撃性に優れボデー外板等に使用される。
- (4) ポリウレタンは熱硬化型と熱可塑性があり、成形性、耐衝撃性に優れているので、バンパ等に使用される。

[No. 6] 高張力鋼板に関する次の文章の()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。

高張力鋼板は、従来からの冷間圧延鋼板と比較して、(イ)冷延鋼板をいう。従って、従来からの冷間圧延鋼板と同じ強さのボデーであれば、肉厚を薄く出来るので、結果として軽量化を図ることができる。

また、析出強化型高張力鋼板及び(ロ)型高張力鋼板は、厳密な熱処理によって強度が増加されているので、これらを利用した部材の補修に際しては、(ハ)に注意する必要がある。

(イ)	(ロ)	(ハ)
(1) 延性が大きい	複合組織	加工硬化による強度劣化
(2) 引っ張りが強い	固溶体強化	加熱修正による熱影響
(3) 延性が大きい	固溶体強化	加工硬化による強度劣化
(4) 引っ張りが強い	複合組織	加熱修正による熱影響

[No. 7] モノコック・ボデーのフロント部に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フロント・サイド・メンバは、直接ボデーに溶接されている。
- (2) ラジエータ・サポートは、ラジエータのみをサポートするもので、強度部材ではない。
- (3) ストラット・タイプのフロント・サスペンションを持つフロント・フェンダ・エプロンには、主として車輪の左右方向の負荷が加わるため、リインホースメントが取り付けられ剛性を高めている。
- (4) フロント・クロス・メンバはストラット・タワー部が取り付けられ、上下方向の荷重を受け止めている。

〔No. 8〕 乗用車の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) フロント・フェンダは、モノコック・ボデーの強度部材としてはそれほど重要な役割を果たしていない。
- (2) リヤ・フェンダは、モノコック・ボデーの強度部材として重要な役割を果たしている。
- (3) フロント・サイド・メンバに部分的に屈曲を付けてあるのは、メンバ自体の剛性を増すためである。
- (4) ルーフ・ボア(ルーフ・リインホースメント)は、ルーフ・パネルのたわみを防いでいる。

〔No. 9〕 モノコック・ボデーの各部の構造・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) ダッシュ・パネルは、エンジン・ルームと客室を区分するパネルで、強度、剛性を保つための重要な部材である。
- (2) ドア・インパクト・ビームは、主に正面衝突時に車室が進行方向につぶれないようにする部材である。
- (3) フロア・パネルのプロペラ・シャフト・トンネルは、フロア・パネルの剛性を上げるために役立っている。
- (4) サイド・シル(ロッカ・パネル)は、サイド・ボデーの土台であり、重要な強度部材である。

〔No. 10〕 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) サスペンション・メンバ方式は、クロス・メンバでエンジンを縦置きに固定するもので、従来のFR車のエンジンが共用でき、エンジン支持が比較的容易であるため、全体として、FR車に近いボデー構造となっている。
- (2) 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。
- (3) センタ・メンバ方式は、エンジンの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、これにインシュレータを介してボデー側に固定して、主支持部材とする方式である。
- (4) クロス・メンバ方式は、フロント・ボデーのクロス・メンバ、ダッシュ・ロアー・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、直接エンジンを支持する方式である。

[No. 11] ボデーの損傷とその説明の記述の組み合わせで、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 直接損傷：外力を受けた部位に生じた損傷
- (2) 波及損傷：外力を受けた部材以外の部材に波状にできた損傷
- (3) 誘発損傷：一つの部材が損傷を受けることにより、別の部材に押し、引きが加わるために発生した損傷
- (4) 慣性損傷：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などと衝突して起きた損傷

[No. 12] 衝突に関する次の文章の()に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なのはどれか。

衝突車両は接触した部位の車体などが変形し、これによって衝突前に持っていた(イ)が消費される。生じる変形は、なるべくボデーの(ロ)のように乗員の生存空間を確保する配慮がなされている。

(イ)

(ロ)

- | | |
|-------------|-----------------------|
| (1) 運動エネルギー | 局部だけに限定され、他の大部分は原型を保つ |
| (2) 位置エネルギー | 局部だけに限定され、他の大部分は原型を保つ |
| (3) 運動エネルギー | 全体が少しずつ変形する |
| (4) 位置エネルギー | 全体が少しずつ変形する |

[No. 13] ボデーのプレス加工法の名称とその説明の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ヘミングは、ドア・アウト・パネルとインナ・パネルをはぜ組みさせるプレス加工法である。
- (2) クラウンは、パネルの曲率を意味し、フェンダやドア・アウト・パネルに緩い曲面を作り、全体として剛性を保つプレス加工法である。
- (3) ビーディングは、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。
- (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) フレームのクロス・メンバは、左右のサイド・メンバをつないで枠組みを形成するもので、さらにフレームのねじれ及び菱曲がりを防ぐ役目もはたしている。
- (2) フレームのサイド・メンバは、高床式ボデーにはストレート・サイド・メンバが、低床式ボデーにはキック・アップ・サイド・メンバが主に採用されている。
- (3) サイド・メンバの側面に穴をあける場合、穴の位置を中心線から上又は下に遠ざけるほど強度の低下が少なくなる。
- (4) フレームに当てる補強板の両端部を先細りの形にするのは、そこに応力が集中するのを避けるためである。

(No. 15) トラックのフル・フローティング式・キャブ・サスペンションに関する次の文章の()
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。

構造の概要は、キャブと(イ)の間にスプリングを設けて浮動状態にしていることである。スプリングは、一般に(ロ)・スプリングを使用するが、同時にショック・アブソーバを備え、後部には横揺れ防止のため、(ハ)・ロッドを装着している。

(イ)	(ロ)	(ハ)
(1) フロント・アクスル	コイル	ラジアル
(2) シャシ・フレーム	リーフ	ラテラル
(3) フロント・アクスル	リーフ	ラジアル
(4) シャシ・フレーム	コイル	ラテラル

(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) 粗出し作業とは、損傷したパネルを元の輪郭あるいは元の寸法に戻すため最初に行う作業である。
- (2) サンダ掛け作業は、仕上げ作業の一つである。
- (3) 仕上げ作業のうち、ならし作業は絞り作業後の鋼板表面をより滑らかに仕上げるために行うハンマリング作業である。
- (4) たたき出し作業は、損傷したパネルをおおよそ元の形に修正したあと、形を整えるためハンマとドリー又はスプーンを使用して行うハンマリング作業で整形作業の一つである。

(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) オフ・ドリー・ハンマリングとは、ドリーを使用しないでハンマ打ちする作業をいう。
- (2) オン・ドリー・ハンマリングとは、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。
- (3) パネルにライン加工がされている箇所の損傷は、まずラインを修正してから他の部分の修正を行う。
- (4) オイルカン現象とは、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。

[No. 18] 板金作業に関する次の文章の()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。

鋼板を直角に折り曲げたときに折れ線に沿ってそりを生じる。これは、折り曲げる際に鋼板の曲げ部の外側が折れ線と直角方向に(イ)るので狭まろうとし、内側は(ロ)るので広がろうとするからである。

- | | | |
|-----|-------|-------|
| | (イ) | (ロ) |
| (1) | 引っ張られ | 圧縮され |
| (2) | 圧縮され | 引っ張られ |
| (3) | 引っ張られ | 引っ張られ |
| (4) | 圧縮され | 圧縮され |

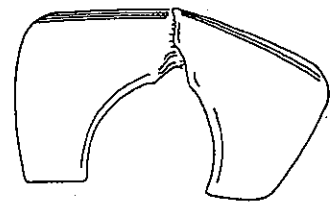
[No. 19] 板金作業に関する次の文章の()に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち適切なものはどれか。

薄手のスプーンをパネルにあてがって、その上からハンマ打ちする手法をスプリング・ハンマリングという。この手法は、パネルの変形をそのパネル自身の(イ)を利用して修復しようとするもので、ドアヤルーフ等(ロ)形状を有するパネルの(ハ)なへこみの修正に用いる。

- | | | | |
|-----|-----|---------|------|
| | (イ) | (ロ) | (ハ) |
| (1) | 弾性 | ハイ・クラウン | 複雑 |
| (2) | 塑性 | ハイ・クラウン | 複雑 |
| (3) | 延性 | ロー・クラウン | ゆるやか |
| (4) | 弾性 | ロー・クラウン | ゆるやか |

[No. 20] 板金作業に関する次の文章の()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。

乗用車のフロント・フェンダが、正面衝突によって図のような損傷を受けたとき、鋼板の内部組織は折れ曲がった部分の外側では(イ)、内側では(ロ)る。折れ曲がった部分は(ハ)して他の部分より(ニ)なる。



- | | | | | |
|-----|-------|-------|------|------|
| | (イ) | (ロ) | (ハ) | (ニ) |
| (1) | 圧縮され | 引っ張られ | 弾性変形 | 柔らかく |
| (2) | 引っ張られ | 圧縮され | 加工硬化 | 硬く |
| (3) | 圧縮され | 引っ張られ | 加工硬化 | 硬く |
| (4) | 引っ張られ | 圧縮され | 弾性変形 | 柔らかく |

〔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の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) シュリンキング・ハンマとシュリンキング・ドリルは一緒に使用してはならない。

〔No. 22〕 灸すえ法による絞りに関する次の文章の()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。

鋼板のある一点を急加熱するとそこは(イ)する。それが周辺に広がりある距離までくると、周辺は冷たくて硬いため、伸びが止まり、さらに、逆に冷たい周辺から加熱部を(ロ)しようとする力が働く。この(ロ)力は伸びを厚さ方向に転換し(イ)して消滅する。この状態で加熱部を鍛圧すると、鋼板は圧縮される。それをさらに水などで急冷すると、周りを引っ張り込みながら(ハ)する。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|--------|-----|-----|
| (1) 膨張 | 圧縮 | 収縮 |
| (2) 収縮 | 圧縮 | 収縮 |
| (3) 収縮 | 伸長 | 膨張 |
| (4) 膨張 | 伸長 | 膨張 |

〔No. 23〕 ガス溶接に使用する可燃性ガスの種類の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 液化石油ガス
- (2) アセチレン・ガス
- (3) 酸素
- (4) 水素

〔No. 24〕 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) ガス溶接のトーチに点火するときは、最初に酸素バルブを開け、次いでアセチレン・バルブを開ける。
- (2) ガス・トーチによる鋼板の切断は、標準炎で鋼を溶解させて分断する。
- (3) 薄鋼板の亀裂の溶接には、ガス溶接よりも電気アーク溶接の方が適している。
- (4) アセチレン・ガスのボンベは褐色に塗られている。

〔No. 25〕 電気アーク溶接に関する次の文章の()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。

電気アーク溶接には、一般に溶接棒を消耗電極とした(イ)アーク溶接が用いられている。これは、電流が電極と(ロ)の間でアークを発生し、アークによる強い熱が溶接部の金属を溶かし溶接を行うものである。使用する溶接棒は、溶接される母材と(ハ)材質の溶接棒を用いなければならない。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|------|-------|------|
| (1) | カーボン | 溶接部 | 異なった |
| (2) | カーボン | 電極ホルダ | 同じ |
| (3) | 金属 | 溶接部 | 同じ |
| (4) | 金属 | 電極ホルダ | 異なった |

〔No. 26〕 電気抵抗スポット溶接に関する次の文章の()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。

電気抵抗スポット溶接は、2枚の鋼板を電極チップで両側からはさみ、加圧してそこに電流を流すと、(イ)の接触面のうち、一番抵抗の(ロ)鋼板と鋼板の合わせ目から発熱する。発熱による温度の上昇で合わせ目部分は溶け、一定時間後に電流を遮断すると、両側からの加圧によって溶けた部分は一体となり、冷却し固着する。この固着部分を(ハ)という。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|-----|-----|------|
| (1) | 三つ | 高い | ナゲット |
| (2) | 二つ | 高い | スケール |
| (3) | 二つ | 低い | ナゲット |
| (4) | 三つ | 低い | スケール |

〔No. 27〕 板厚が2 mm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先端の直径として、最も適切なものは次のうちどれか。

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

〔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] 黄銅ろう付けの特徴に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

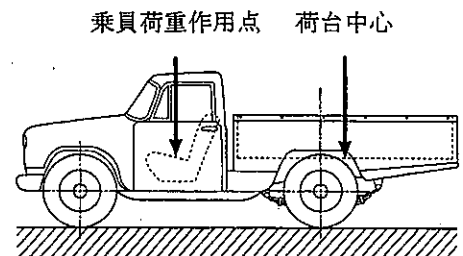
- (1) 比較的高い温度(1000℃以上)で作業する。
- (2) 2種の異なる金属の接合ができる。
- (3) 結合作業がはやく、きれいに仕上がる。
- (4) クロム・メッキを必要とする部分の肉盛りに適する。

[No. 30] トラック・フレームの狂いの種類のうちトラム・ゲージで測定できないものは次のうちどれか。

- (1) 左右曲がり
- (2) つぶれ
- (3) ねじれ
- (4) 菱曲がり

[No. 31] 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550 Nでその荷重は前車軸から1000 mm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	2500 mm	
空車状態	前軸荷重	5000 N
	後軸荷重	3000 N
最大積載荷重	10000 N	
乗車定員	2人	
荷台オフセット	-250 mm	



〔積車状態の後軸荷重〕 〔車両総荷重〕

- (1) 13000 N 18100 N
- (2) 14440 N 19100 N
- (3) 12440 N 18100 N
- (4) 14000 N 19100 N

[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] 塗料の乾燥に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 下塗りに焼付け乾燥の塗料を使用した場合は、上塗りのときに自然乾燥の塗料を使用してはならない。
- (2) 塗装の加熱乾燥を行う場合、セッティングが不十分だと塗装面にピン・ホールを生じる原因となる。
- (3) 塗装の加熱乾燥は、塗装後 10～15 分位時間を経ってから行う。
- (4) 塗料の乾燥形態のうち溶剤揮発形乾燥は、塗料中の溶剤が蒸発するだけで塗膜になり、塗膜になるときに樹脂の変化は起こらないものをいう。

[No. 34] 塗料の顔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) M・I・O 顔料は、酸化鉄に酸化チタンをコーティングしたもので、表面が特に滑らかで立体的な強い輝きを発する。
- (2) グラファイト顔料は、ガラス片を粉砕したもので、他の顔料と併用することにより鈍い独特の深みのある発色をする。
- (3) アルミ顔料は、アルミ片を粉砕したもので、メタリック色に使用される。
- (4) マイカ顔料は、雲母の周囲に酸化チタンをコーティングしたもので、パール塗色に使用する。

[No. 35] ウインド・ガラス、シート・ベルト及び SRS エア・バッグ・システムに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) HPR 合わせガラスは、衝突時の耐頭部貫通強度が低い。
- (2) シート・ベルトのエマージェンシ・ロック・リトラクタは、緊急時にベルトのロックを開放する装置である。
- (3) SRS エア・バッグ・システムは、横転や転覆した時にも作動する構造となっている。
- (4) SRS エア・バッグ・アセンブリを取り外した状態で保管する場合は、パッド面を上に向けて置かなければならない。

[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) 染色探傷法は、鋼の表面に表れていない内部の損傷まで検出することができる。
- (2) 板金の表面の凹凸の状態を手のひらの感触で調べる場合には、素手よりも薄い布製の手袋を着用したほうが感じ取りやすい。
- (3) 点検ハンマでリベットの締め状態を点検する場合、そのリベットを強くたたかなければ、軽微なゆるみを発見できない。
- (4) サンプル・テスト・ピースによってスポット溶接のはく離テストを行う場合には、ナゲット部をねじるようにしてはがすとよい。

[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] 「道路運送車両法施行規則」に定められている分解整備に該当しない作業は次のうちどれか。

- (1) ブレーキ・パイプを取り外して行う車体の修理
- (2) エンジンを取り外して行う車体の修理
- (3) 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
- (4) ステアリング・ホイールを取り外して行う車体の修理

[No. 40] 「道路運送車両の保安基準」又は「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に照らして、尾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) 夜間にその後方 300 m の位置から点灯を確認できること。
- (2) 後面の両側に備えるものにあつては、最外側にあるもの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) 灯光の色は、赤色であること。
- (4) 後面が左右対称の自動車の後面の両側に備えるものにあつては、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。

平成15年度第1回自動車整備技能認定試験の採点について

平成15年度第1回自動車整備技能認定試験の一部に不適切な出題がありました。これにつきましては、次のように取り扱うこととしましたのでお知らせ致します。

1. 種 目 43(自動車車体)
2. 不適切な箇所 問題〔39〕
3. 取 扱 い 3, 4が正解となるため全員に得点を与える。

以 上