

平成19年度第1回自動車整備士技能検定学科試験

〔二級ガソリン自動車整備士〕

19. 7. 23

問題用紙

〔注意事項〕

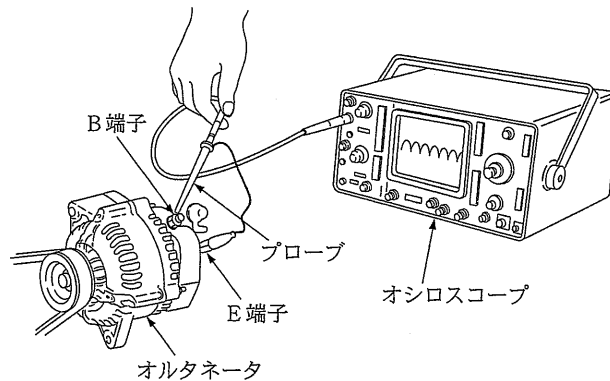
1. 問題用紙は、試験開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 問題用紙と答案用紙は別になっています。解答は答案用紙に記入すること。
3. 答案用紙の「受験地」、「種類」、「番号」、「氏名(フリガナ)」、「生年月日」の欄は、次により記入しなさい。これらの記入がない場合又は正しくない場合は、失格とします。
 - (1) 「受験地」、「種類」の空欄には、黒板等に記載された数字を正確に記入するとともに、該当する○で囲んだ数字を黒く塗りつぶしなさい。
 - (2) 「番号」の空欄は、受験票の数字を正確に記入するとともに、該当する○で囲んだ数字を黒く塗りつぶしなさい。
 - (3) 「氏名(フリガナ)」の欄は、漢字は楷書で、フリガナはカタカナで、正確かつ明瞭に記入すること。
 - (4) 「生年月日」の欄は、該当する元号を○で囲み、年月日はアラビア数字で、正確かつ明瞭に記入すること。
4. 答案用紙の「実技試験」の欄は、該当する言葉の上の○を黒く塗りつぶしなさい。
5. 答案用紙の解答欄は、次により記入しなさい。
 - (1) 解答は、各問題ごとに**最も適切なものを1つ**選んで、答案用紙の注意事項に従い、答案用紙の解答欄の①～④の数字を黒く塗りつぶしなさい。2つ以上マークするとその問題は不正解とします。
 - (2) 所定欄以外には、記入したり、マークしたりしないこと。
 - (3) マークは、HBの鉛筆を使用し、黒く塗りつぶすこと。ボールペン等は使用できません。
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すこと。
 - (5) 答案用紙を汚したり、曲げたり、折ったりしないこと。
6. 簡易な卓上計算機(四則演算、平方根($\sqrt{\quad}$)及び百分率(%))の計算機能だけを持つものの使用は認めますが、それ以外の計算機を使用してはいけません。
7. 試験会場から退場するとき、問題用紙は持ち帰ること。
8. その他、試験員の指示に従って受験すること。

【No. 1】 点火順序が1—5—3—6—2—4の4サイクル直列6シリンダ・ガソリン・エンジンの第3シリンダがオーバーラップの上死点にあるとき、インレット・バルブが閉じてエキゾースト・バルブが開いているシリンダとして、適切なものは次のうちどれか。

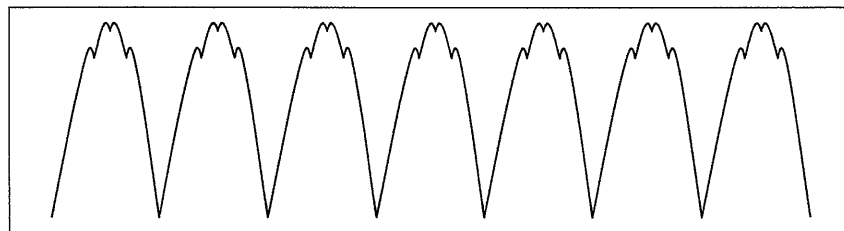
- (1) 第1シリンダ
- (2) 第4シリンダ
- (3) 第5シリンダ
- (4) 第6シリンダ

【No. 2】 図のようにオシロスコープのプローブ測定端子をオルタネータのB端子に接続し、アース端子をE端子に接続して測定をしたとき、次のような電圧波形が表示された。この場合の故障内容として、適切なものは次のうちどれか。

図



電圧波形



- (1) ダイオード一つが短絡
- (2) ダイオード一つが断線
- (3) ステータ・コイル一相が短絡
- (4) ステータ・コイル一相が断線

【No. 3】 エンジンの冷却装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 粘性式ファン・クラッチは、直接冷却水温を検出しており、冷却水温が低いときにファンを低速で回転させ、冷却水温が高くなるとファンを高速で回転させる。
- (2) 粘性式ファン・クラッチは、粘性油を流入又は排出させ、ファンの回転速度を自動的に制御している。
- (3) 電動ファンの制御として、電動ファンを回転させる水温は停止させる水温より低く設定している。
- (4) 電動ファンには、水温信号のみで制御されるものと、これにエアコン作動信号、外気温信号を加えて、ファンの回転速度を多段階に制御するものがある。

【No. 4】 電子制御式 LPG 燃料装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) LPG ボンベから送り出された燃料は、フィルタで不純物がろ過され、スロー・カット・ソレノイド・バルブを経てベーパーライザに入る。
- (2) LPG ボンベに装備されている緊急遮断バルブは、燃料充てん量が規定値に達すると注入口を閉じ過充てんを防止する。
- (3) LPG ソレノイド・バルブは、イグニッション・スイッチなどと連動してエンジン停止時の燃料の遮断を行う。
- (4) ベーパーライザは、燃料を加圧して液体から気体にする。

【No. 5】 ターボ・チャージャに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フル・フローティング・ベアリングは、ベアリングの周速がシャフトの周速の約3倍となるため耐久性に優れている。
- (2) インタ・クーラで冷却された吸入空気を、ターボ・チャージャで圧縮することにより、充てん効率が向上する。
- (3) ウエスト・ゲート・バルブの開閉は、コンプレッサ・ホイールで発生した負圧をアクチュエータに作用させることで行う。
- (4) センタ・ハウジングに冷却水通路を設けているものは、ハウジングを冷却するとともに、オイル通路の冷却も行う。

【No. 6】 スパーク・プラグにおける着火性向上を図るための構造上の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

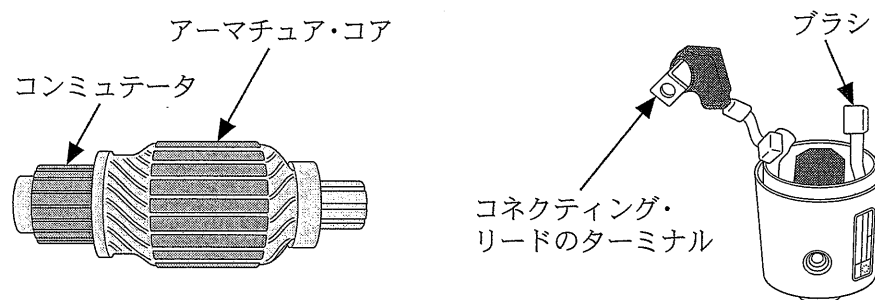
- (1) 中心電極の突き出し量を大きくする。
- (2) 中心電極を太くする。
- (3) スパーク・プラグのギャップを広くする。
- (4) 電極に溝を設ける。

【No. 7】 ノッキングを防止する方法として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 燃焼室形状を工夫し、混合気に渦流などを与え、火炎伝播速度を高める。
- (2) 吸排気経路の形状の改良により、冷却の能力を高め未燃焼ガスの過熱防止を図る。
- (3) 吸気冷却装置により、吸入温度の上昇防止を図る。
- (4) スパーク・プラグの熱価が低いホット・タイプ・プラグを使用する。

【No. 8】 図を参考に、スタータ本体の点検に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

図



- (1) アーマチュア・コイルの断線の有無は、サーキット・テストの抵抗測定レンジを用いて、コンミュテータの各セグメント間を測定し、導通の可否で点検する。
- (2) コンミュテータとアーマチュア・コア間の絶縁状態は、サーキット・テストの抵抗測定レンジを用いて、導通の可否で点検する。
- (3) フィールド・コイルの断線の有無は、サーキット・テストの抵抗測定レンジを用いて、コネクティング・リードのターミナルと各ブラシ間を測定し、導通の可否で点検する。
- (4) フィールド・コイルとポール・コア及びヨーク間の絶縁状態は、メガーを用いてブラシとヨーク間の絶縁抵抗を測定し点検する。

【No. 9】 トロコイド式オイル・ポンプ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・ポンプのオイルの吸入作用は、インナ・ロータとアウト・ロータの歯と歯の間にできる空間の変化により発生する負圧を利用している。
- (2) オイル・ポンプに設けられたリリーフ・バルブは、エンジンの回転速度が上昇して油圧が規定値になるとバルブが開きオイルの一部をオイル・パンに戻して油圧を制御している。
- (3) オイル・ポンプのクリアランス点検で、チップ・クリアランスが限度値を超えている場合はポンプ・ボデー及びインナ・ロータとアウト・ロータを組で交換しなければならない。
- (4) オイル・ポンプのロータをポンプ・ボデーに組み付ける場合は、インナ・ロータ及びアウト・ロータの全面にオイルを塗布し、マークのある面をポンプ・ボデー側に向けて組み付ける。

【No. 10】 ガソリン・エンジンの電子制御装置の自己診断システムが「水温センサ系統」を異常として表示した。この場合に行う点検として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) イグニッション・スイッチを ON にし、水温センサの信号端子とアース端子間の電圧が適正かどうか電圧点検を行う。
- (2) コントロール・ユニット及び水温センサのコネクタを外し、ハーネスの導通状態及び絶縁状態の点検を行う。
- (3) 水温センサのコネクタを外し、水温センサの信号端子とアース端子間の抵抗が適正かどうか単体点検を行う。
- (4) コントロール・ユニットのコネクタを外し、コントロール・ユニットの水温センサ信号端子とアース端子間の抵抗点検を行う。

【No. 11】 ガソリン・エンジンから排出される排気ガスの浄化対策として、NO_x の低減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) 減速時にスロットル・バルブが急激に閉じないようにして、空気量不足による不完全燃焼を防止する。
- (2) EGR (排気ガス再循環) 装置を使って、不活性な排気ガスを一定量だけ吸気側に導入し、最高燃焼ガス温度を下げる。
- (3) エンジンの電子制御化を図り、空燃比制御及び点火時期制御を行うことにより、最高燃焼ガス温度を下げる。
- (4) 空燃比制御装置により理論空燃比付近の狭い領域に空燃比を制御し、三元触媒を使って排気ガス中の NO_x を還元する。

【No. 12】 電子制御装置を採用したガソリン・エンジンについて、エンジンが始動困難という不具合が発生した。この場合に推定できる制御系統の故障箇所として、不適切なものは次のうちどれか。

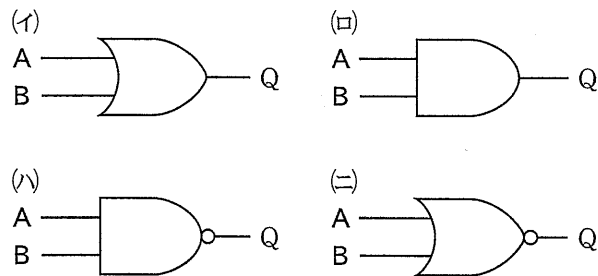
- (1) O₂ センサの不良
- (2) クランク角センサの不良
- (3) 水温センサの不良
- (4) アイドル・スピード・コントロール・バルブ (ISCV) の不良

【No. 13】 バッテリに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 電解液の比重は約 1.290 のものが一番凍結しにくく、その凍結温度は -73℃ 付近である。
- (2) 充電開始から 30 分後の電圧が、12.6 V 以下の場合には、内部ショートやサルフェーションの疑いがある。
- (3) 各セルの電解液の比重差が 0.04 以上の場合には、ショートや液面調整の誤りが考えられる。
- (4) 電解液の比重は温度により変化をするため、正確な比較判断をするには、標準温度の 25℃ に換算する必要がある。

【No. 14】 図の論理回路に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

図



- (1) 回路(イ)において、入力 A が 1、入力 B が 0 の場合、出力 Q は 1 となる。
- (2) 回路(ロ)において、入力 A が 1、入力 B が 1 の場合、出力 Q は 1 となる。
- (3) 回路(ハ)において、入力 A が 1、入力 B が 0 の場合、出力 Q は 1 となる。
- (4) 回路(ニ)において、入力 A が 0、入力 B が 1 の場合、出力 Q は 1 となる。

【No. 15】 電子制御式燃料噴射装置の吸入空気量を計測するために用いられているセンサに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) バキューム・センサは、インレット・マニホールド圧力を電気信号として検出し、コントロール・ユニットに入力する。
- (2) 絶対圧を検出しているバキューム・センサは、大気圧の変化による影響を受ける特性がある。
- (3) 熱線式のアエ・フロー・メータは、エンジンの吸入空気量を電気信号として検出し、コントロール・ユニットに入力する。
- (4) 熱線式のアエ・フロー・メータは、発熱抵抗体(熱線)と温度補償抵抗体などにより構成されている。

【No. 16】 エア・スプリング式サスペンションに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 荷重の変化に対しばね定数が一定に保たれるため軽荷重、高荷重とも乗り心地がよい。
- (2) 軽荷重になっても固有振動数がほぼ一定なので、振動数が増加せず乗り心地がよい。
- (3) 最大積載量に耐えうるように設計するため、軽荷重のとき、ばね定数が硬すぎ、金属ばねに比べ乗り心地が悪くなる。
- (4) 荷重の増加に伴い、ばね定数が増加するため、乗り心地の差が大きくなる。

【No. 17】 4輪ステアリング機構の旋回特性に関する次の文章の(イ)～(ニ)にあてはまる語句の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

車速感応型の制御は後輪の操舵方向を、低速領域では(イ)に、中・高速域では(ロ)にする。また、舵角速度応動型の制御は、中速域でハンドルを素早く操舵したときに作用するもので、一瞬(ハ)にした後で(ニ)にする。

- | | イ | ロ | ハ | ニ |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 同位相 | 逆位相 | 同位相 | 逆位相 |
| (2) | 同位相 | 逆位相 | 逆位相 | 同位相 |
| (3) | 逆位相 | 同位相 | 逆位相 | 同位相 |
| (4) | 逆位相 | 同位相 | 同位相 | 逆位相 |

【No. 18】 カー・クーラに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) コンプレッサで圧縮されて高温・高圧のガスとなった冷媒は、^{エバポレータ}~~エバポレータ~~に送られ、外気によって冷やされて液化する。
- (2) 液化した冷媒は、レシーバ内にあるドライヤ、ストレーナを通り、水分やごみを取り除かれてからエキスパンション・バルブへ流れる。
- (3) 冷媒は、エキスパンション・バルブから低圧のコンデンサ内へ噴霧され、急激に膨張して気化し、コンデンサのフィンを通して周囲の空気から熱を奪い冷却する。
- (4) 冷媒には、フロン・ガス HFC 134 a が使用されていたが、オゾン層を破壊することが判り、現在は代替フロンとして CFC 12 (R 12) が使用されている。

【No. 19】 タイヤの構造・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) タイヤに荷重が加わって発生する「たわみ」は、縦たわみ、前後たわみ、横たわみの 3 種類がある。
- (2) 動荷重半径とは、タイヤを自動車に適正に装着した状態で、定速度で走行させたときのタイヤの一回転当たりの走行距離を π で除した値をいう。
- (3) タイヤ製造上のアンバランスをユニフォミティと呼んでおり、スキール発生の原因となっている。
- (4) タイヤの扁平比が小さくなるほど路面のグリップ力は向上するが、乗り心地は悪くなる。

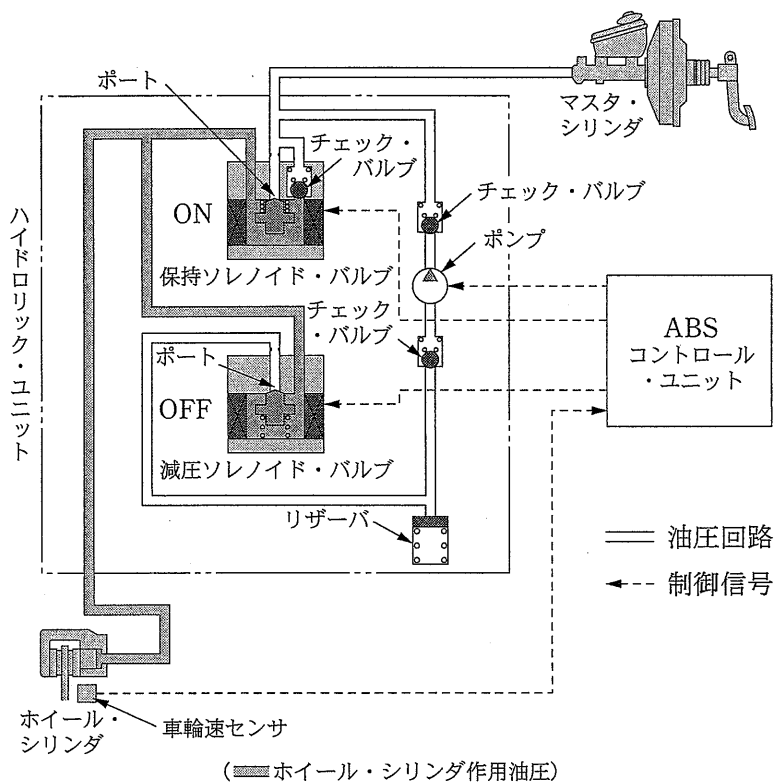
【No. 20】 ダイヤフラム・スプリング式クラッチのクラッチ・スプリングに関して述べた文章の正誤の組み合わせとして、適切なものは次の(1)~(4)のうちどれか。

- (イ) クラッチ・ディスクの摩耗によるばね力の変化が大きい。
- (ロ) 高速回転時、遠心力によるばね力の減少が大きい。
- (ハ) プレッシャ・プレートに作用するばね力が均一である。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|-----|-----|-----|
| (1) | 正 | 正 | 誤 |
| (2) | 正 | 誤 | 正 |
| (3) | 誤 | 誤 | 正 |
| (4) | 誤 | 正 | 誤 |

【No. 21】 図は、ABSの油圧系統の一部を表したものである。この図を参考に、保持ソレノイド・バルブと減圧ソレノイド・バルブの各作動状態について、表の(イ)～(ニ)にあてはまる語句の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

図(保持作動時)

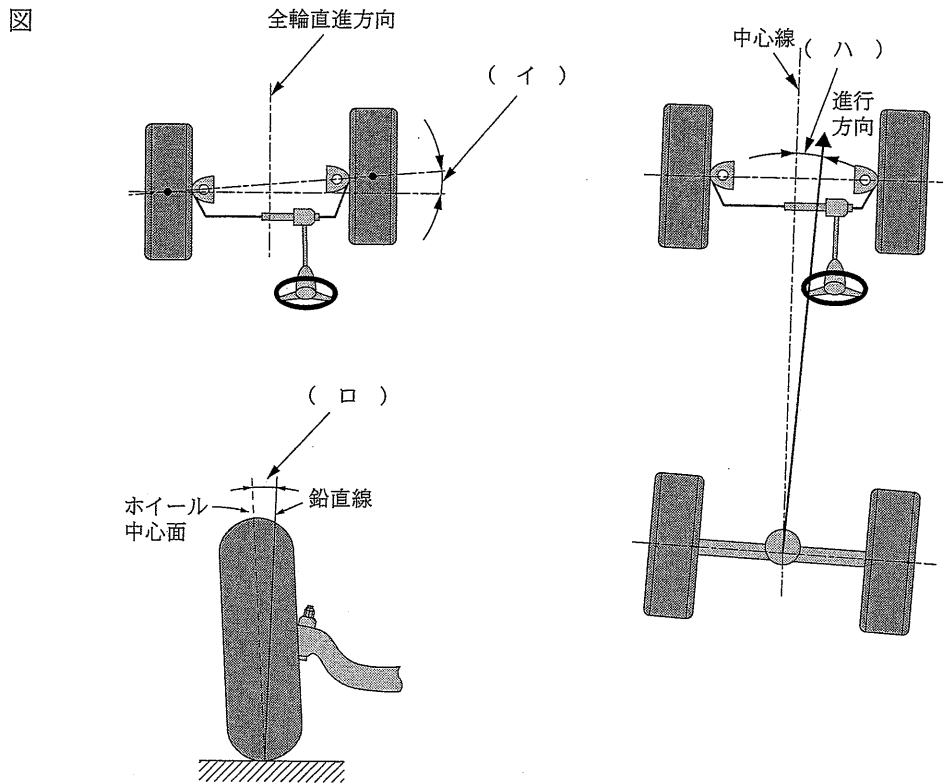


表

	バルブの作動状態	
	保持ソレノイド・バルブ	減圧ソレノイド・バルブ
増圧作動時	(イ)	(ロ)
減圧作動時	(ハ)	(ニ)
保持作動時	ON	OFF

- | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| | イ | ロ | ハ | ニ |
| (1) | OFF | OFF | ON | ON |
| (2) | OFF | OFF | OFF | ON |
| (3) | OFF | ON | ON | OFF |
| (4) | ON | OFF | OFF | ON |

【No. 22】 図は、ホイール・アライメントに関するものである。図中の(イ)～(ハ)にあてはまる名称の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。



イ

ロ

ハ

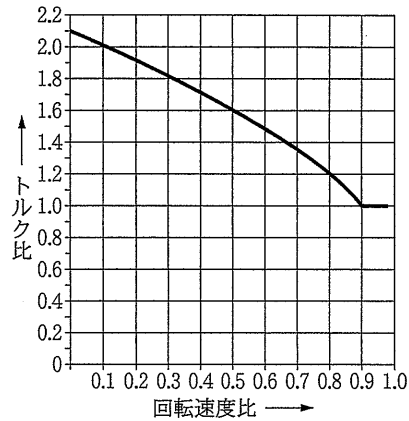
- | | | |
|------------------|-----------|-----------|
| (1) キング・ピン・オフセット | キャンバ・スラスト | セット・バック角 |
| (2) セット・バック角 | キャンバ | スラスト角 |
| (3) ホイール・オフセット | キャンバ・スラスト | スラスト角 |
| (4) セット・バック角 | キャンバ | キャスト・トレール |

【No. 23】 タイヤのトレッドの内側が外側に比べて摩耗する場合の原因として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤ空気圧の不足
- (2) トーインの過大
- (3) マイナス・キャンバの過大
- (4) ホイール・バランスの不良

- 【No. 24】 図のような特性を持つトルク・コンバータでポンプ軸の回転速度が $3,000 \text{ min}^{-1}$ 、トルクが $300 \text{ N}\cdot\text{m}$ で回転し、タービン軸の回転速度が $2,400 \text{ min}^{-1}$ で回転しているとき、タービン軸にかかるトルクとして、適切なものは次のうちどれか。ただし、機械損失はないものとする。

図



- (1) $240 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (2) $250 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (3) $360 \text{ N}\cdot\text{m}$
- (4) $375 \text{ N}\cdot\text{m}$

- 【No. 25】 電動式パワー・ステアリングのコラム・アシスト式に関する次の文章の(イ)及び(ロ)にあてはまる語句の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

トランスミッションに取り付けられた(イ)及びステアリング・コラムに取り付けられた(ロ)から送られる信号を基に、モータに流す電流をコントロール・ユニットで制御している。

イ

ロ

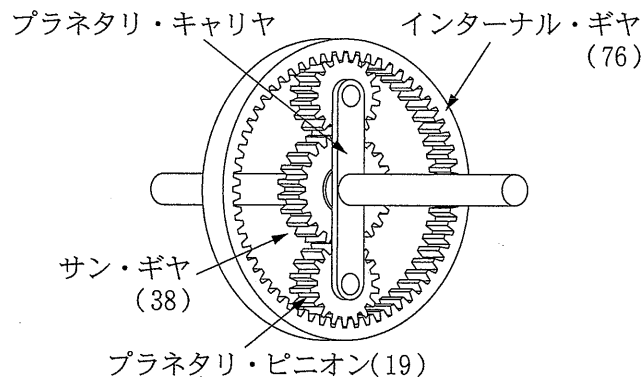
- | | |
|-----------|---------|
| (1) 車速センサ | 舵角センサ |
| (2) 車速センサ | トルク・センサ |
| (3) 油圧センサ | 舵角センサ |
| (4) 油圧センサ | トルク・センサ |

【No. 26】 電気装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 電気式 SRS エア・バッグを取り外す場合は、誤作動を防止するため、バッテリー端子を取り外した後、できるだけ早くエア・バッグを取り外す。
- (2) プリテンショナ・シート・ベルトは衝突時に乗員への衝撃を緩和するため、瞬時にベルトを緩める装置である。
- (3) 多重通信(MPX)システムとは、車両の故障部位、故障状態をコード表示するシステムである。
- (4) カー・ナビゲーション・システムの推測航法には、絶対位置を GPS 方位で、相対位置をジャイロ・センサと車速センサで検出する方法がある。

【No. 27】 図のプラネタリ・ギヤにおいて、インターナル・ギヤを固定し、プラネタリ・キャリアの回転数が 600 回転のとき、サン・ギヤの回転数として、適切なものは次のうちどれか。
なお、図中の()内の数字はギヤの歯数を示す。

図



- (1) 200 回転
- (2) 300 回転
- (3) 1,200 回転
- (4) 1,800 回転

【No. 28】モノコック・ボデー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) 構造上、床面が低くできるので、室内空間が広い。
- (2) ボデー自体がフレームの役目を担うため、車両重量を軽くすることができる。
- (3) 一体構造のため、曲げ及びねじれ剛性に優れている。
- (4) サスペンションなどから振動や騒音が伝わりにくい。

【No. 29】制動力の制御に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 一般に、車輪がロックすると制動力が低下し、制動距離が長くなるとともに、コーナリング・フォースが失われて操縦安定性、方向安定性が損なわれる。
- (2) 乾燥路面における一般的なタイヤと路面間の摩擦係数は、およそスリップ率が40%前後で最大となる。
- (3) スリップ率が100%とはタイヤが完全にロックしている状態である。
- (4) ABSは、制動力とコーナリング・フォースの両方を確保するため、タイヤのスリップ率が目標範囲になるように制動力を制御する装置である。

【No. 30】ボデーの振動及び揺動に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ボデーは、シャシ・スプリングで支えられているので、スプリングのばね定数とボデーの質量によって決まる固有の振動周期を持っている。
- (2) ボデーの上下振動は、振動数が多いと不快感を強く与え、また、余りに少ないと船酔いの現象を起こすので、一般に固有振動数は、1.3~2.5ヘルツ程度になるようにばね定数が設定されている。
- (3) 一般に、自動車のフロント部の固有振動数をリヤ部よりも高くなるように設定すると、ピッチングは早く消滅する。
- (4) ワンダリングとは、路面のわだちで車がふらつき、真っすぐに走らない不安定な状態をいう。

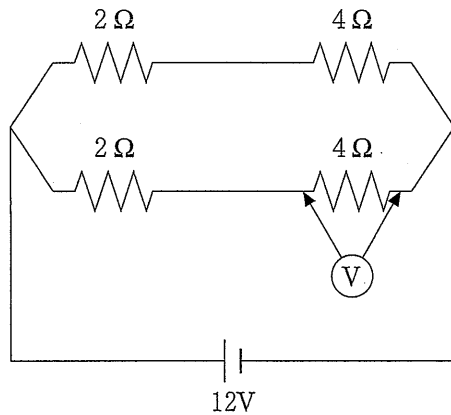
【No. 31】 表に示す諸元のガソリン・エンジンの総排気量及び圧縮比の値の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。ただし、円周率は 3.14 として計算しなさい。

表

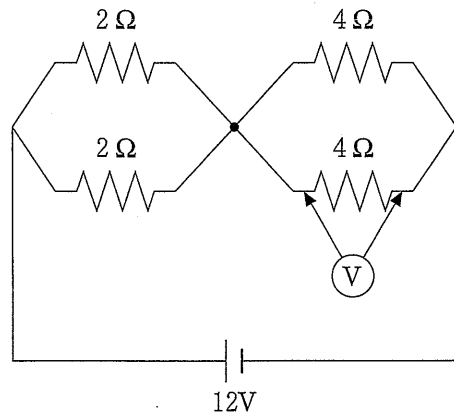
4 サイクル直列 4 シリンダ・エンジン
シリンダ内径：75.0 mm
ピストン・ストローク：84.7 mm
燃焼室容積：39.3 cm ³

	総排気量	圧縮比
(1)	1,496 cm ³	9.5
(2)	1,496 cm ³	10.5
(3)	1,653 cm ³	9.5
(4)	1,653 cm ³	10.5

【No. 32】 次に示す図 A 及び図 B の回路において電圧 V の値の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。ただし、図 A 及び図 B の回路は、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとし、電圧計の内部抵抗は無限大とする。




図A



図B

	図A	図B
(1)	4 V	4 V
(2)	4 V	8 V
(3)	8 V	4 V
(4)	8 V	8 V

【No. 33】 製図に使用される線の種類による用法の記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 細い破線(-----)は、破断線として用いられる。
- (2) 細い一点鎖線(- - - - -)は、基準線として用いられる。
- (3) 細い二点鎖線(- - - - -)は、かくれ線として用いられる。
- (4) ジグザグ線()は、切断線として用いられる。

【No. 34】 1 W(ワット)に相当するものとして、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 1 J/s(ジュール毎秒)
- (2) 1 N・m(ニュートン・メートル)
- (3) 1 N/m²(ニュートン毎平方メートル)
- (4) 1 N・mm(ニュートン・ミリメートル)

【No. 35】 潤滑剤に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン・オイルの粘度が高いほうが、油膜が切れやすく、潤滑作用が十分に行われなくなる。
- (2) 摩擦が発生する接触面に油膜をつくることによって摩擦を少なくする。
- (3) エンジン・オイルには、ごみや金属粉などを分散浮遊させて、油路にたい積させない作用がある。
- (4) ボール・ベアリング等にかかる集中した大きな圧力を分散させるとともに、衝撃力を吸収する。

【No. 36】 「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、4サイクルのガソリン・エンジンを搭載した小型四輪乗用自動車(平成16年製作)のアイドリング時における排気ガスの一酸化炭素及び炭化水素濃度の基準値の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

	一酸化炭素(%)	炭化水素(ppm)
(1)	1.0 以下	300 以下
(2)	1.0 以下	500 以下
(3)	2.0 以下	500 以下
(4)	4.5 以下	7,800 以下

【No. 37】 「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、タイヤに関する次の文章の()の中に入る数値として、適切なものは次のうちどれか。

小型四輪乗用自動車に装着する空気入ゴムタイヤの滑り止めのために施されている溝(サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。)の深さは、いずれの部分においても()mm 以上でなければならない。

- (1) 0.8
- (2) 1.6
- (3) 2.4
- (4) 3.2

【No. 38】 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に定められている自動車分解整備事業者の遵守事項として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 自動車分解整備事業者は、整備主任者を変更したときは30日以内に運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。
- (2) 自動車分解整備事業者は、分解整備をしたときは分解整備記録簿に記載するとともに、その記載の日から2年間保存しなければならない。
- (3) 自動車分解整備事業の認証を受けた事業場においては、分解整備に従事する従業員(整備主任者を含む。)の人数が8人である場合、必要な自動車整備士の人数は3人以上である。
- (4) 自動車分解整備事業者は、事業場ごとに、分解整備に従事する従業員であって、二級又は三級の自動車整備士の技能検定に合格した者のうち少なくとも1人は、分解整備及び分解整備記録簿の記載に関する事項を統括^{管理}させなければならない。

【No. 39】 「自動車点検基準」に規定された「自家用乗用自動車等の定期点検基準」のうち、1年ごとに行う制動装置の点検項目として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ブレーキ・ペダルの遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間
- (2) 駐車ブレーキの引きしろ
- (3) ブレーキ・ホースからの液漏れ
- (4) ブレーキ・ディスクの摩耗及び損傷

【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として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 緩衝装置のコイル・スプリングの交換作業
- (2) 制動装置のブレーキ・ホースの脱着作業
- (3) 動力伝達装置のトランスミッションの交換作業
- (4) 原動機の交換作業