







平成20年度第1回自動車整備士技能検定学科試験

〔二級ジーゼル自動車整備士〕

20. 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. 試験時間は、9時30分から10時50分までとなります。ただし、自動車整備士技能検定規則第6条第6項表第3号の規定により学科試験の一部が免除される者の試験時間は、9時30分から10時00分までとなります。
3. 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。
4. 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。
5. 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。
6. 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。
7. 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。
8. 試験会場から退場するとき、問題用紙は持ち帰ること。
9. その他、試験員の指示に従って受験すること。

【No. 1】 ジーゼル・ノックに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 着火遅れ期間に燃焼室へ噴射された燃料が、早期に自己着火し、急激に燃焼することによって発生するジーゼル・エンジンの一般的な燃焼騒音をジーゼル・ノックという。
- (2) ジーゼル・ノックは着火遅れ期間中の燃料噴射量が多過ぎたり、冷間始動時などで自己着火が遅れた場合などに発生しやすい。
- (3) セタン価の低い燃料を用いることは、ジーゼル・ノックを防止する方法の一つとして有効である。
- (4) ジーゼル・ノックは燃料噴射時期が遅過ぎるときや、シリンダ内の圧縮圧力が高いときに発生しやすい。

【No. 2】 ジーゼル・エンジンの燃焼室に関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

燃焼室の形式には大別して2種類あり、直接噴射式は渦流室式に比べてシリンダ・ヘッドの構造が(イ)で空気渦流が(ロ)ので、燃料噴射圧力を(ハ)する必要がある。

- | | イ | ロ | ハ |
|-----|----|----|----|
| (1) | 簡単 | 強い | 高く |
| (2) | 複雑 | 強い | 低く |
| (3) | 簡単 | 弱い | 高く |
| (4) | 複雑 | 弱い | 低く |

【No. 3】 ファン・クラッチの点検に関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

エンジンが(イ)の状態において、次の点検を行う。

- ・ファン・クラッチ全体を(ロ)に動かしてベアリングのがたを点検する。
- ・ファンを手で回して、抵抗なく空転(一般に2～3回転以上)した場合は、(ハ)である。

- | | イ | ロ | ハ |
|-----|----|------|----|
| (1) | 冷間 | 軸方向 | 異常 |
| (2) | 冷間 | 回転方向 | 正常 |
| (3) | 暖機 | 軸方向 | 正常 |
| (4) | 暖機 | 回転方向 | 異常 |

【No. 4】 ジーゼル・エンジンのインジェクション・ノズルに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 噴口が一つで、噴射初期に噴射量を絞る機構を設けたノズルをホール・ノズルという。
- (2) 数個の噴口を設け、直接噴射式エンジンに用いられるノズルをピントウ・ノズルという。
- (3) インジェクション・ポンプから圧送された燃料を微細な霧状にすることや、燃焼室の隅まで確実に到達させるなどの特性をもっている。
- (4) 点検において異常によりノズルを交換する場合、ニードル・バルブ又はノズル・ボデーの異常がある方のみを交換すればよい。

【No. 5】 ターボ・チャージャに関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

タービン・ホイール及びコンプレッサ・ホイールは、最高毎分 20 数万回転するため、ジャーナル・ベアリングには、(イ)・ベアリングを使用している。

このベアリングでは、シャフトのわずかなアンバランスによって発生する(ロ)回転時の振動が吸収されると共に、ベアリングの周速はシャフトの(ハ)となる。

- | | イ | ロ | ハ |
|---------------|---|----|-------|
| (1) スラスト | | 低速 | 約 1/2 |
| (2) フルフローティング | | 低速 | 約 2 倍 |
| (3) スラスト | | 高速 | 約 2 倍 |
| (4) フルフローティング | | 高速 | 約 1/2 |

【No. 6】 ジーゼル・エンジンの予熱装置に用いられるグロー・プラグに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) グロー・プラグは直接噴射式エンジンに使用されるもので、渦流室式エンジンには使用されない。
- (2) グロー・プラグはインレット・マニホールドに設けて圧縮空気を加熱し、エンジンの始動性を向上させるものである。
- (3) 自己温度制御型グロー・プラグは保護金属管の内側にヒート・コイルであるプレーキ・コイルと、温度の上昇に伴って電流量を抑えるラッシュ・コイルとを直列に接続したものである。
- (4) セラミックス型グロー・プラグは発熱部自体に導電性セラミックスを用いたものや、発熱部自体は金属コイルで、外側をセラミックスで被覆したものなどがある。

【No. 7】 プリストローク電子制御式インジェクション・ポンプを装備したジーゼル・エンジンの回転速度とプリストローク、噴射時期、送油率の関係を示した次表の(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。

表

エンジン回転速度	プリストローク	噴射時期	送油率
高速 ⇕ 低速	小 ⇕ 大	(イ) ⇕ (ロ)	(ハ) ⇕ (ニ)

- | | | | | |
|-----|----|----|----|----|
| | イ | ロ | ハ | ニ |
| (1) | 早い | 遅い | 高い | 低い |
| (2) | 早い | 遅い | 低い | 高い |
| (3) | 遅い | 早い | 高い | 低い |
| (4) | 遅い | 早い | 低い | 高い |

【No. 8】 吸気系装置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。

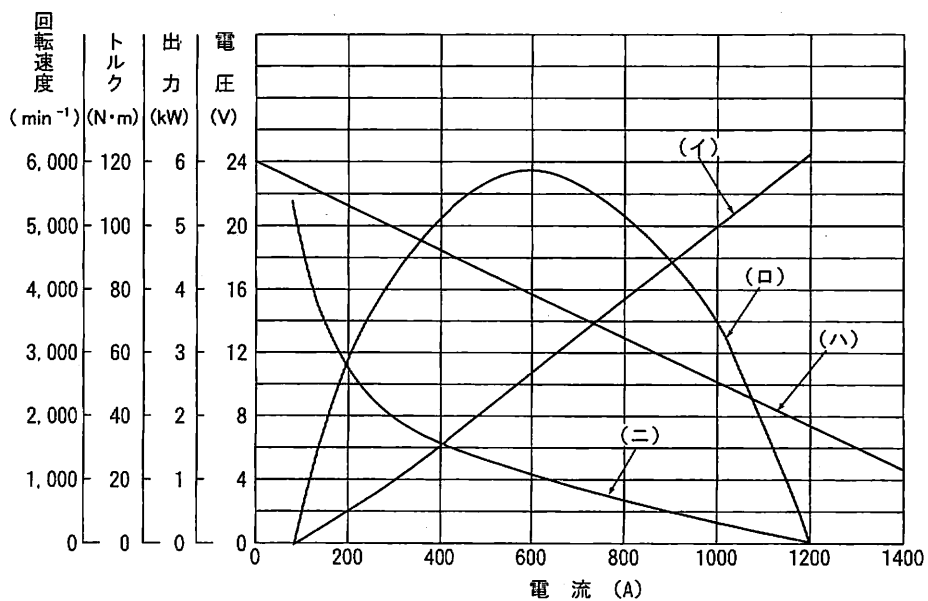
ターボ・チャージャ付きジーゼル・エンジンでは、(イ)でのターボ・チャージャの回転速度が上がりにくく、吸入空気量が(ロ)となるため、低速トルクが不足する。これを補う装置として、エンジン吸入行程時に発生する圧力波を利用して吸入空気の慣性効果と脈動効果により、主に(イ)の吸入空気量を(ハ)させるのが(ニ)である。

- | | | | | |
|-----|-------|------|----|---------|
| | イ | ロ | ハ | ニ |
| (1) | 高速回転域 | 不足気味 | 増大 | 慣性過給装置 |
| (2) | 低速回転域 | 過剰 | 減少 | 過給圧制御装置 |
| (3) | 高速回転域 | 過剰 | 減少 | 過給圧制御装置 |
| (4) | 低速回転域 | 不足気味 | 増大 | 慣性過給装置 |

【No. 9】 直巻式スタータの出力特性に関する次の文章を読み、図の(イ)～(ニ)にあてはまる線図の名称の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

スタータは、回転速度及び出力がゼロ、駆動トルクが $120\text{N}\cdot\text{m}$ 、電流が 1200A 付近から回転を始める。エンジンが回転し始めて回転抵抗が減少すると、スタータの駆動トルクの方が大きいので回転速度は上昇するが、逆起電力が増えるのでアーマチュアに流れる電流が減少する。このためスタータの駆動トルクも減少してエンジン回転抵抗と等しくなった時点で、エンジンを一定の回転速度で駆動する。

図



- | | イ | ロ | ハ | ニ |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| (1) | 回転速度 | 電圧 | 出力 | 駆動トルク |
| (2) | 駆動トルク | 出力 | 電圧 | 回転速度 |
| (3) | 出力 | 駆動トルク | 回転速度 | 電圧 |
| (4) | 電圧 | 回転速度 | 駆動トルク | 出力 |

【No. 10】 バッテリ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。

バッテリー容量は(イ)が大きいほど小さくなるが、これは化学反応に必要な硫酸基の補給速度が遅れて、早く(ロ)に到達するためである。

イ ロ

- (1) 放電電流 定格電圧
- (2) 放電電流 放電終止電圧
- (3) 放電率 定格電圧
- (4) 放電率 放電終止電圧

【No. 11】 ジーゼル・エンジンの排気ガスに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) PMの成分の一つである黒煙は、高負荷時等に気化不十分となった燃料中の炭素が分離して、すすとなって排出されたものである。
- (2) PMを低減する方法の一つとして、酸化触媒やDPF(ジーゼル微粒子除去装置)などの後処理装置が用いられる。
- (3) CO及びHCは不完全燃焼が原因で発生するが、ジーゼル・エンジンでは十分な空気の中で燃焼が行われるので一般にその発生は少ない。
- (4) NO_xは燃焼効率が低く、燃焼ガス温度が低いほど多く発生するため、NO_xの発生を抑えるには燃焼効率を高くして燃焼ガス温度を高くする必要がある。

【No. 12】 分配型インジェクション・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) インジェクション・ポンプに^{内蔵}内蔵されたタイマにより、噴射時期を制御する。
- (2) 4シリンダのジーゼル・エンジンに装備されたインジェクション・ポンプには、プランジャは2本内蔵されている。
- (3) 電磁スピル・バルブで噴射量を制御しているインジェクション・ポンプのプランジャには、スピル・ポート及びコントロール・スリーブは取り付けられていない。
- (4) 小型で高速型の渦流室式ジーゼル・エンジンに多く装備されるが、直接噴射式エンジンにも装備されている。

【No. 13】 走行中にエキゾースト・パイプから黒煙を排出する原因として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) サーモスタットの開弁温度が規定温度よりも高い。
- (2) エア・クリーナが目詰まりを起こしている。
- (3) バルブ・クリアランスが不良である。
- (4) 燃料噴射時期が早過ぎる。

【No. 14】 励磁式オルタネータに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) デルタ結線を用いることにより、中性点が利用でき、結線が簡単である。
- (2) スター結線を用いることにより、最大出力電流は劣るが、低速特性で優れている。
- (3) 三相交流の場合、任意の時間における三つの電圧の大きさは、電圧の向きを考えて合計すると常にゼロとなる。
- (4) オルタネータの出力の制御は、ロータ・コイルに流れる電流を断続させて行っている。

【No. 15】 ピストン・リングに起こる異常現象に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

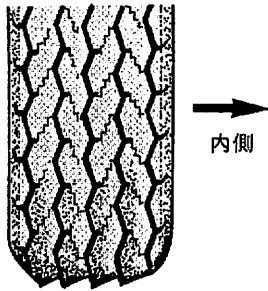
- (1) コンプレッション・リングやシリンダ壁が摩耗した場合などに、ピストン・リングが上下に振動(ばたつき)を起こすことをフラッタ現象という。
- (2) リング溝にカーボンやスラッジ(燃焼生成物)が固まって、ピストン・リングが動かなくなることをスティック現象という。
- (3) エンジンが高速で回転しているときコンプレッション・リングの拡張力低下により、ピストン・リングが異常振動を起こすことをフェード現象という。
- (4) シリンダ壁の油膜が切れてピストン・リングとシリンダ壁が直接接触し、ピストン・リングの表面に傷ができることをスカッフ現象という。

【No. 16】 前輪2軸車の軸スリップに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 軸スリップは、前2軸の各々のキャンバの値が異なるときに生じる。
- (2) 軸スリップは、前2軸の各々のトーインの値が異なるときに生じる。
- (3) 軸スリップの修正は、リンク・ロッドの長さを調節して行う。
- (4) 軸スリップの修正は、タイロッドの長さを調節して行う。

【No. 17】 図に示すタイヤの偏摩耗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。

図



- (1) アーム取り付け部でタイヤの内側への傾きを小さくする。
- (2) アーム取り付け部でキング・ピン傾角を小さくする。
- (3) タイロッドでトーイン側に調整する。
- (4) タイロッドでトーアウト側に調整する。

【No. 18】 ショック・アブソーバに関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

ストラット型サスペンションに用いられているガス封入式ショック・アブソーバ(複筒式)は、一般に細長い二本の円筒(内筒と外筒)を組み合わせたもので、内筒には(イ)を、外筒にはリザーバ及び(ロ)を設けており、内筒と外筒とは(ハ)によって通じている。

- | イ | ロ | ハ |
|----------|------|-----------|
| (1) ガス室 | オイル室 | ベース・バルブ |
| (2) オイル室 | ガス室 | ワンウェイ・バルブ |
| (3) ガス室 | オイル室 | ワンウェイ・バルブ |
| (4) オイル室 | ガス室 | ベース・バルブ |

【No. 19】 インタ・アクスル・ディファレンシャルに関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

インタ・アクスル・ディファレンシャルは、後二軸駆動の二軸間に装着される差動機構で、旋回時に発生する二軸間の回転速度差や(イ)の差による二軸間に回転速度差が生じたときに作動して、タイヤの摩耗防止や(ロ)の均等配分を行う。また、路面状態によって二軸の一方が空転をした場合、インタ・アクスル・ディファレンシャルの差動機能を停止させるための(ハ)装置も設けられている。

	イ	ロ	ハ
(1) 二軸間の距離	コーナリング・フォース	ディファレンシャル・ロック	
(2) 二軸間の距離	駆動力	シフト・ロック	
(3) タイヤ外径	駆動力	ディファレンシャル・ロック	
(4) タイヤ外径	コーナリング・フォース	シフト・ロック	

【No. 20】 次表のバッテリーの電解液温度及び比重計による測定値をもとに、電解液の標準温度に換算した比重値として、適切なものは次のうちどれか。

表

電解液温度：40℃ 比重計による測定値：1.250

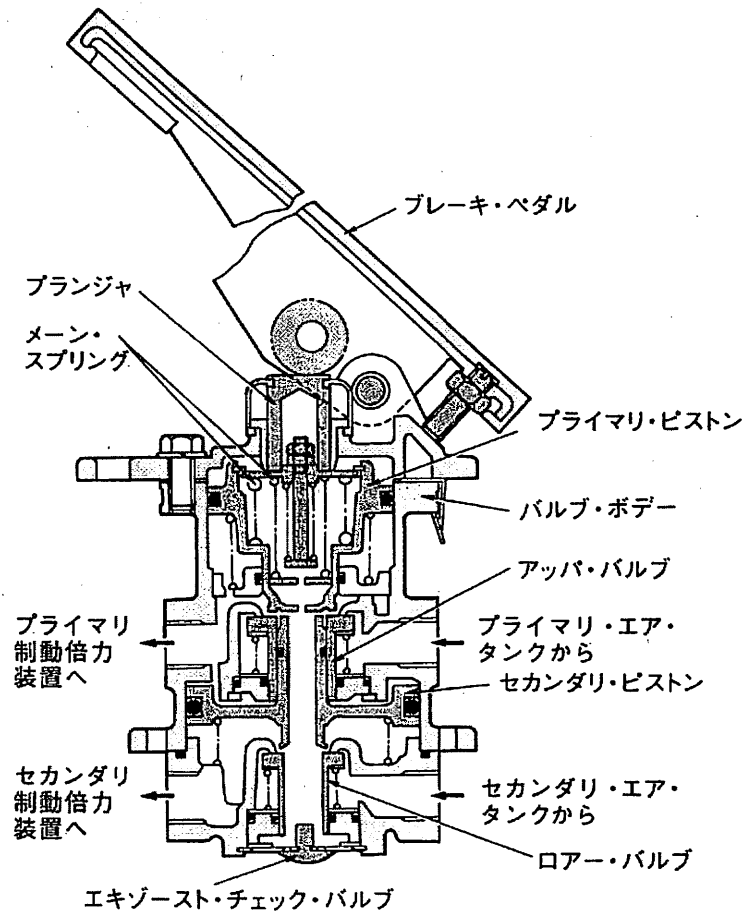
- (1) 1.390
- (2) 1.355
- (3) 1.264
- (4) 1.260

【No. 21】 エア・ブレーキのリレー・バルブに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ブレーキ・バルブからの指示圧によって作動する。
- (2) ブレーキ・バルブからのエアをブレーキ・チャンバへ送る。
- (3) ブレーキ・ペダルを放したとき、ブレーキ・チャンバのエアはリレー・バルブを介して、ブレーキ・バルブの排出口から速やかに排出する。
- (4) エア・タンクからブレーキ・バルブへ送られるエアを制御する。

【No. 22】 図に示すエア・油圧式ブレーキのデュアル型ブレーキ・バルブに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

図



- (1) セカンダリ側の配管系統が破損したときには、プライマリ側のエアは、セカンダリ・ピストン中央の通路を通してセカンダリ側へ供給される。
- (2) ブレーキ・ペダルを踏み込むと、プライマリ側のエアは、セカンダリ制動倍力装置に流れ、制動倍力装置からの油圧がフロント・ホイール・シリンダのピストンに流れる。
- (3) ブレーキ・ペダルを踏み込んだとき、ロアー・バルブが開くのは、セカンダリ・ピストンがプライマリ・ピストンによって押し下げられることによって行われる。
- (4) ブレーキ・ペダルを踏み込むと、プランジャが押し下げられ、メーン・スプリングを介してプライマリ・ピストンを押し下げ、これによりアッパ・バルブが押し開かれる。

【No. 23】 タイヤ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。

タイヤの一部が他の部分より重い場合、ゆっくり回転させると重い部分が下になって止まる。このときのアンバランスを(イ)といい、タイヤの回転中はこの部分に遠心力が余分に働き、タイヤが(ロ)する。

- | | イ | ロ |
|-----|---------------|-------|
| (1) | スタチック・アンバランス | 上下に振動 |
| (2) | スタチック・アンバランス | 横振れ |
| (3) | ダイナミック・アンバランス | 上下に振動 |
| (4) | ダイナミック・アンバランス | 横振れ |

【No. 24】 車両振動に関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

- ・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(イ)という。
- ・ホイールが路面の突出部を乗り越えた場合などに起こるボデーの縦揺れを(ロ)という。
- ・ボデーの横揺れのことを(ハ)という。

- | | イ | ロ | ハ |
|-----|--------|--------|--------|
| (1) | ヨーイング | ワンダリング | ピッチング |
| (2) | ピッチング | ヨーイング | ワンダリング |
| (3) | ローリング | ワンダリング | ヨーイング |
| (4) | ワンダリング | ピッチング | ローリング |

【No. 25】 インテグラル型パワー・ステアリング(ロータリ・バルブ式)のトーション・バ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) ねじれを利用して、コントロール・バルブの切り替えを行う。
- (2) ハンドルの操作力は、ウォーム・シャフトからトーション・バーを介してスタブ・シャフトへ伝えている。
- (3) ねじれによる反力を、かじ取り感覚(操舵抵抗)として利用している。
- (4) エンジン停止時や、故障により油圧が発生しない場合は、ハンドルを回転させると、トーション・バーがねじられ、手動操舵が可能である。

【No. 26】 エアコンのエキスパンション・バルブに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エバポレータ内における冷媒の気化状態に応じて冷媒量を調節する。
- (2) ダイアフラム室の冷媒ガス封入部圧力は、エバポレータ出口付近の冷媒温度が高いときは小さく、低いときには大きくなる。
- (3) レシーバを通過してきた高温・高圧の液冷媒を、噴射させることにより、急激に膨張させ低温・低圧の霧状の冷媒にする。
- (4) 冷媒量を調節する仕組みは、ダイアフラム室とそれに直結されたニードル・バルブの開閉によって行われる。

【No. 27】 トルク・コンバータ及びオートマチック・トランスミッションに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) インヒビタ・スイッチは、シフト・レバーの操作により接点が切り替わる。
- (2) シフト・レバーをPレンジにすると、セレクト・レバーの回転によってパーキング・ギヤにパーキング・ポールがかみ込みアウトプット・シャフトが固定される。
- (3) ロックアップ締結状態は、ロックアップ・ソレノイドがONすることによって、トルク・コンバータのカバーとロックアップ・ピストン間への油圧が掛からない状態にしロックアップ・ピストンをカバーに押し付ける。
- (4) キー・インターロック機構は、セレクト・レバーがPレンジの位置にあるときにイグニッション・キーがハンドル・ロック位置に回せないようにしたものである。

【No. 28】 エキゾースト・ブレーキに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エキゾースト・ブレーキはエンジンのインテーク・マニホールド内にバルブを設け、これを閉じて吸入行程における抵抗を増大し、エンジン・ブレーキの制動効果を増すものである。
- (2) エキゾースト・ブレーキ作動時に、エンジン回転速度が規定回転速度よりも低くなったときは、コントロール・リレーにより作動を解除して、エンジンが停止するのを防いでいる。
- (3) エキゾースト・ブレーキ作動時のエキゾースト・マニホールド内の圧力は、エキゾースト・バルブ・スプリングのばね力によって決まる。
- (4) エキゾースト・ブレーキ作動時には、エキゾースト・ブレーキ・スイッチ、アクセル・スイッチ及びクラッチ・スイッチはONになっている。

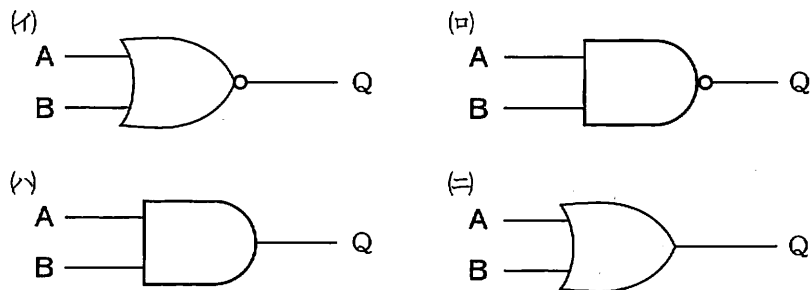
【No. 29】 SRS エア・バッグ・システムに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) エア・バッグ・アセンブリを取り外すときは、バッテリーのマイナス及びプラス端子を外して、規定時間以上経過してから行う。
- (2) エア・バッグ・アセンブリを取り外したときは、必ず、パッド面を上に向けて保管すること。
- (3) エア・バッグのワイヤ・ハーネスを外し、ショート・カブラをエア・バッグ側カブラに取り付けたときは、静電気による誤作動を防止するため、バッテリーのケーブルは接続しておくこと。
- (4) エア・バッグ・アセンブリを取り付けるときは、トルクス・ボルトは新品のものを使用すること。

【No. 30】 フロント・ホイール・アライメントのうち、キング・ピン傾角に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) キング・ピン軸を進行方向に対して後方に傾けた角度をいい、直進安定性を向上させている。
- (2) キング・ピン・オフセットを小さくして、制動時の車両安定性を向上させている。
- (3) キング・ピン軸を傾斜させてハンドルの復元力を確保している。
- (4) キング・ピン軸を傾斜させて路面からの衝撃を緩和している。

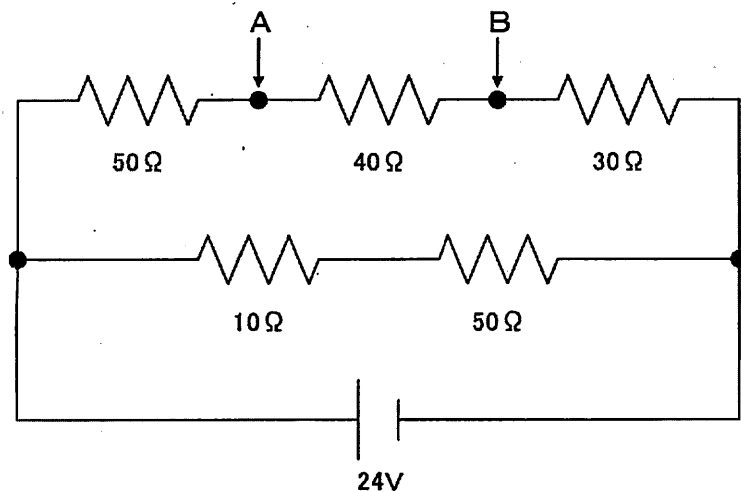
【No. 31】 次の図記号の論理回路において、各々の論理回路のAに“0”，Bに“1”の信号を入力したときの出力Qの組み合わせとして、**適切なものは次の(1)～(4)のうちどれか。**



	(イ)	(ロ)	(ハ)	(ニ)
(1)	1	0	0	1
(2)	0	1	1	0
(3)	1	0	1	0
(4)	0	1	0	1

【No. 32】 図の回路において、A B間の電圧として、適切なものは次のうちどれか。ただし、図の回路は、バッテリー及び配線等の抵抗はないものとして計算すること。

図



- (1) 0.48 V
- (2) 0.6 V
- (3) 8 V
- (4) 16 V

【No. 33】 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) 熱の伝導率は、鉄の約3倍である。
- (2) 電気の導電率は、銅の約1.2倍である。
- (3) 比重は、鉄の約1/3である。
- (4) 線膨張係数は、鉄の約2倍である。

【No. 34】 グリースに必要な性状の説明として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 高温箇所では、比較的ちょう度の小さい機械的安定性の高い(軟化しにくい)ものを用いる。
- (2) グリースは使用中にせん断を受け、一般に軟化する傾向にある。
- (3) 空気中に長期間放置したり、高温で使用したりすると酸化する。
- (4) 高温箇所で使用時、グリース組織から油分が多量に分離するので軸受の寿命が長くなる。

【No. 35】 車両総重量8トン以上の自動車に使用されるホイール・ボルト及びホイール・ナットに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ディスク・ホイールを車両に取り付ける際には、ホイール・ボルトのねじ部、ホイール・ナットのねじ部等を清掃し、さび、ゴミ、泥、追加塗装等の異物を取り除く。
- (2) ディスク・ホイールを車両に取り付ける際には、JIS方式及びISO方式ともに、ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部並びにホイール・ナットの当たり面に、規定の油類を薄く塗布する。
- (3) ダブル・タイヤの締め付け方法として、インナー・ナットとアウター・ナットとでそれぞれ締め付けている方式は、JIS方式である。
- (4) ダブル・タイヤの締め付け方法として、1本のホイール・ボルトに対し、一つのホイール・ナットで締め付けている方式は、ISO方式である。

【No. 36】 「道路運送車両法」に規定されている自動車の種別として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (2) 普通自動車、小型自動車、二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (3) 大型自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- (4) 大型自動車、小型自動車、二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車

【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、巻込防止装置に関する次の文章の(イ)及び(ロ)にあてはまる数値の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

車両総重量20トンの貨物自動車(平成19年7月製作)に備える巻込防止装置は、空車状態において、その下縁の高さが地上(イ)mm以下、その上縁の高さが地上(ロ)mm以上となるように取り付けられていること。

- | | イ | ロ |
|-----|-----|-----|
| (1) | 450 | 650 |
| (2) | 450 | 600 |
| (3) | 550 | 650 |
| (4) | 550 | 600 |

【No. 38】 「道路運送車両法施行規則」に照らし、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。

自動車分解整備に従事する従業員(整備主任者を含む。)の人数が(イ)の自動車分解整備事業の認証を受けた事業場に必要自動車整備士の人数は(ロ)以上であること。

- | | イ | ロ |
|-----|-----|----|
| (1) | 4人 | 2人 |
| (2) | 7人 | 3人 |
| (3) | 9人 | 3人 |
| (4) | 19人 | 6人 |

【No. 39】 「自動車点検基準」に規定された「事業用自動車等の定期点検基準」のうち、3月ごとに行う走行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) タイヤの状態
- (2) ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み
- (3) フロント・ホイール・ベアリングのがた
- (4) ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷

【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、大型後部反射器に関する基準として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 車両総重量が7トン以上の貨物の運送の用に供する普通自動車に取り付けること。
- (2) 取り付ける数は、4個以下であること。
- (3) 反射光の色は、黄色であること。
- (4) 取付位置は、上縁の高さが地上2.0m以下であること。