

〔No. 1〕 金属材料の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) 鉄鋼材料の硬さは、簡便な方法としてヤスリ掛けによってある程度の硬さを判定できる。
- X (2) 材料に引っ張り荷重を加えたとき、その材料が破断したときの応力を材料の引っ張り強さという。
破断されないで耐える最大応力を引っ張り強さという P 22
- (3) 実際に用いられて安全であると考えられる応力を、許容応力または使用応力といい、材料の基準強さ(極限強さ)と許容応力の比を安全率という。
- (4) 硬い材料ほど、塑性に乏しく加工も困難になるが、耐摩耗性があり、一般に熱処理が施されていることもあるので、加熱加工には十分留意する必要がある。

〔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) アルミニウムは、比重が 2.7 と軽く、塑性に富み耐食性がよく、熱伝導性や電導性にすぐれている。
- (2) アルミニウムの溶融点は約 660℃ で、加熱すると引っ張り強さは急激に減少する。
- X (3) アルミニウムの表面にカドミウム・メッキすることを、アルマイト処理という。
酸化被膜を生成させるのがアルマイト処理 P 35
- (4) アルミニウムは、溶接による補修が可能である。

〔No. 3〕 合金に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- X (1) 鉄を主成分とする合金には、ジュラルミンがある。**ジュラルミンの主成分はアルミ P 18**
- (2) 鉄を主成分とする合金には、炭素鋼がある。
- (3) 銅を主成分とする合金には、黄銅がある。
- (4) 鉛や錫を主成分とする合金には、ハンダがある。

〔No. 4〕 次の合成樹脂のうち、ほとんどの溶剤に対し耐溶剤性があるものの組み合わせとして、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(複合)、ポリエチレン、ポリ塩化ビニール
- (2) ポリアミド(ナイロン)、ポリカーボネート、ポリブチレンテレフタレート
- O (3) ポリプロピレン、ポリブチレンテレフタレート、ポリエチレン **P 37**
- (4) ガラス繊維強化プラスチック(複合)、ポリアミド(ナイロン)、ポリカーボネート

[No. 5] 熱処理に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 熱処理とは、鉄鋼などの金属に所要の性質を与えるために行う加熱及び冷却の操作をいい、これには、焼き入れ、焼き戻し、表面硬化処理などがある。
- (2) 高周波焼き入れは、高周波電流で鋼の表面層を加熱処理する焼き入れ操作である。
- (3) 焼き入れは、鋼の硬さと強さを増すために、ある温度まで加熱した後に水や油などで急冷却する操作をいい、炭素の含有量の多い鋼ほど効果は大きく、材質はもろくなる。

X (4) 焼き戻しは、粘り強さを増すため、ある温度まで加熱した後、すばやく冷却する操作をいう。

焼き入れした鋼の靱性を増加または硬さを減ずるため変態点以下の適当な温度に加熱した後、冷却する操作
講師用指導書 P 68

[No. 6] 高張力鋼板に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 固溶体強化型は、鉄の結晶中に炭素、けい素、マンガン、リンなどの原子を固溶させて、鋼を強化したものである。
- (2) 複合組織型は、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。

X (3) 析出強化型は、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。
記述は複合組織型の説明 P 29

- (4) 析出強化型は、鉄に微量のチタン、ニオブ、バナジウムなどを添加して、これらが微細な炭化物や窒化物として鋼中に析出、分散することにより鋼を強化したものである。

[No. 7] 横置き FF 車のエンジンの配置と支持方式に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ボデー・ダイレクト・マウント方式とは、エンジンと平行に 2 本のクロス・メンバを設け、これをフロント・ボデーの前後に配置して、エンジンの主支持部材とする方式である。 ?
- (2) クロス・メンバ方式とはエンジン、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、ボデーに対して独立した補助的フレームを設けて、支持部材とする方式である。
記述はサブフレーム方式の説明 P 64
- (3) サブ・フレーム方式とは、フロント・ボデーのサイド・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。
独立した補助フレームを設けて支持部材とする P 64
- (4) センタ・メンバ方式とは、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。 P 65

〔No. 8〕 モノコック・ボデーのプレス加工法に関する次の文章の（イ）～（ロ）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。

ゆるい曲面や急激な曲面をドア・アウト・パネルなどに作って、全体的な剛性が向上するプレス加工法を（イ）といい、平板あるいは形成された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を（ロ）という。

（イ）

（ロ）

- (1) バーリング ヘミング
- (2) クラウン ビーディング **P 60**
- (3) フランジング ビーディング
- (4) クラウン バーリング

〔No. 9〕 モノコック・ボデーの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、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン・ルームと客室を区分するパネルで、上部はカウル・トップ、下部はフロント・フロア、左右端はフロント・ピラーと、それぞれ強固に溶接されている。
- (2) フロント・フェンダ・エプロン、フロント・サイド・メンバの最後端部が接合され、前輪などから伝達される各種負荷や振動を、カウル・トップ、フロント・フロアと共に、効率よく分担・分散している。
- X (3) 一般に、閉断面を形成していて、ボデーの曲げやねじりに抵抗すると共に外気を客室内に導入したり、ワイパ・リンクを内蔵している。 **説明はカウルパネルのもの P 69**
- (4) ステアリング・コラムの貫通孔を有し、エンジン・ルーム側にはブレーキ・マスタ・シリンダなどが装着されている。

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

- (1) ウィンド・レギュレータには、アーム式やワイヤ式などがあり、いずれも、車外からガラスを押し下げたりすることができない逆転防止機構が設けられている。 **P 92**
- (2) ウィンド・レギュレータは、ドア・ガラスを昇降させる装置として、ドア・アウト・パネルに取り付けられている。 **インナパネルに取り付けられる**
- (3) エンジン・フードの前開き式は、前方にフード・ヒンジを取り付け、後方中央にロック機構を設けており、客室内からロックの開錠が可能なアン・ロック機構のものが一般的である。 **前方中央に取り付けられる P 89**
- (4) ドアには、窓部の状態によりサッシ・ドアとサッシ・レス・ドアがあり、サッシ・ドアはサッシ・レス・ドアに比べて側面衝突に不利である。

サッシュレスドアはサッシドアに比べて側面衝突に不利 P 91

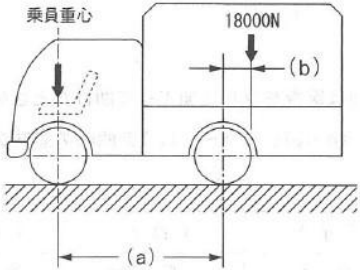
[No. 11] 乗用車のモノコック・ボデーの特徴に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 車高を低くし、車両重心を下げることができる。
- (2) 車両質量が軽く、剛性が高い。
- X (3) パワー・トレインやシャシが直接的に車体に取り付けられないので、騒音、振動などの影響を受けにくい。
- (4) 一体構造のため、高速衝突の際には損傷が複雑になる傾向がある。

騒音、振動などの影響を受けやすい P 58

[No. 12] 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、積車状態の後軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員 1 人は 550 N でその荷重は前車軸の中心に作用し、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(a)		3200 mm
空車状態	前軸荷重	16000 N
	後軸荷重	14000 N
最大積載荷重		18000 N
乗車定員		2 人
荷台オフセット(b)		800 mm



- (1) 12600 N
 - (2) 21600 N
 - (3) 32000 N
 - O (4) 36500 N
- $3200 \times X = 18000 \times (3200 + 800)$
 $X = 22500$
 $14000 + 22500 = 36500$

[No. 13] リヤ・サスペンションがリジッド・アクスル方式の4リンク式であるモノコック・ボデー乗用車について、次の文章の(イ)～(ロ)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。

リヤ・サスペンションからの(イ)方向の負荷は、リヤ・サスペンションのロアー・コントロール・アームとアップバ・コントロール・アームのボデー側の支持部であるリヤ・サイド・メンバで受け、(ロ)方向の負荷は、ラテラル・ロッドのボデー側の支持部であるリヤ・サイド・メンバで受ける。

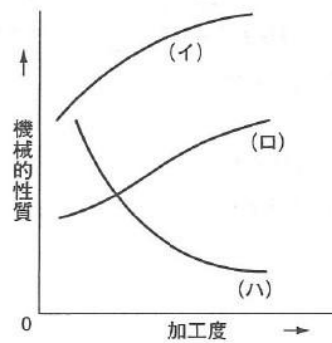
(イ) (ロ)

- (1) 左 右 前 後
 ○ (2) 前 後 左 右 **P 78**
 (3) 上 下 前 後
 (4) 左 右 上 下

[No. 14] 図は鋼板をプレス加工して曲げたときの加工度と機械的性質の関係を表したものであるが、図中の(イ)～(ハ)の曲線の意味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)	硬 さ	引っ張り強さ	伸 び
(2)	伸 び	硬 さ	ねじり強さ
(3)	引っ張り強さ	伸 び	強 さ
(4)	ねじり強さ	伸 び	引っ張り強さ

P 61 図2-II-10



〔No. 15〕 トラックのティルト・キャブ、フル・フローティング式・キャブ・サスペン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) フル・フローティング式・キャブ・サスペンションは、キャブとシャシ・フレームの間にスプリングを設けて、浮動状態にしたものである。
- (2) ティルト・キャブのキャブを傾けるための補助装置には、コイル・スプリングやトーション・スプリングが採用されている。
- (3) ティルト・キャブのキャブ・フック機構には、走行中にフックが外れないように、セーフティ・ロックが設けられている。
- X (4) ティルト・キャブのアンダ・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ている。

強度・合成はこの部分によって確保される P 112

〔No. 16〕 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。

- X (1) ハンマ・オン・ドリリー作業でほぼ修正を完了した後、損傷面に残っている細かい凸凹を平滑に仕上げる作業をハンマ・オフ・ドリリー作業という。オフドリリーで修正を完了しオンドリリーで仕上げる P 141
- (2) ハンマ・オフ・ドリリー作業は、ハンマでたたく面とドリリーをあてがう適切な位置を、目視で瞬間に判断することが要求される。
- (3) ハンマ・オン・ドリリー作業では、最初は強くたたくが、損傷面が復元するにしたがって、ハンマとドリリーの力を弱くする。
- (4) ハンマは、柄の端のほうを小指に力を入れて握り、中指と薬指は軽く支える程度に握り、親指と人差し指はハンマの横ぶれを防ぐため、柄の側面に軽く押し当てる。

〔No. 17〕 板金作業の仕上げに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- X (1) ならし作業の仕上がり程度を触手で点検する場合、手のひらは、手前に引きながら判断するよりも、前方に押しながらのほうが判断しやすい。押すより引きながらのほうが判断しやすい P 149
- (2) 作業効率の観点等から、ハンマリングによるならし作業の後に防せい処理を行い、板金パテで仕上げる方法が一般的である。
- (3) パテ仕上げ工程では、板金パテを塗布後、十分に乾燥してからオービタル・サンダなどで研磨し、更にサンド・ペーパーを使って手研ぎで仕上げる。
- (4) ならし作業は、炙すえ整形後に残っている微細な凸凹を、ハンマ・オン・ドリリーで仕上げていく作業である。

〔No. 18〕 加熱と冷却による絞りに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 加熱と冷却による絞りは、加熱すると膨張し、それを急冷すると収縮する鋼板の性質を利用して、伸びた鋼板を絞る方法である。
- X (2) 加熱は、時間がかかれば広い範囲に熱が伝わり全体が膨張するため、作業は素早く行い、時間をかけて冷やす。素早く冷やす P 147
- (3) 炙すえ法では、1回の炙の大きさは平均すると直径は15 mm から 25 mm 程度が適当で、加熱温度は700℃から750℃程度がよいとされている。
- (4) 加熱と冷却の原理を応用して絞る方法では、電気絞りによる方法が一般的である。

〔No. 19〕 防せい、防水、防塵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) 板金作業のために塗膜を剥離し、鋼板素地が出ている箇所には、防せい処理を行う。
- X (2) 各接合部品の継ぎ合わせ部の周囲は、防水や防湿のため、すき間がないようにスプレ式防食剤
(車体防食剤)を塗布する。 **シーラーを塗布する P 152**
- (3) シーリング作業は、部品の組み付けと同時に実施するものと、組み付け完了時に実施するものに
分けられる。
- (4) 溶接組み付けをする新部品の取り替え作業の場合、その接合部は塗膜や汚れを完全に除去し、平
滑仕上げを行った後に必ずスポット・シーラを塗布してから溶接する。

〔No. 20〕 トラック・フレームに関する次の文章の(イ)～(ハ)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。

フレームに生じるき裂のうち、(イ)はフレームの(ロ)の端から発生し、負荷が増すにつれて
(ロ)を横切って(ハ)まで進んでいく。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|------------|-----------|-----------|--------------|
| (1) 火花状き裂 | ウェブ・セクション | フランジ部 | |
| (2) 火花状き裂 | フランジ部 | ウェブ・セクション | |
| (3) 直線き裂 | ウェブ・セクション | フランジ部 | |
| O (4) 直線き裂 | フランジ部 | ウェブ・セクション | P 232 |

〔No. 21〕 トラック用フレームの補強板に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) フランジ部を平板補強する場合は、300～400 mm 間隔で栓溶接する。 **150～200mm間隔 p 235**
- O (2) □型(チャンネル型)断面補強では、サイド・メンバと同じ形状のチャンネル型の補強板を、サイ
ド・メンバの外側又は内側に取り付ける方法が最も一般的である。 **P 234**
- (3) フレームのすみ角と補強板の曲り角は、Rをそろえて互いに密着させて取り付ける。 **Rを変えて取り付ける P 236**
- (4) 補強材の材質は、自動車用フレーム鋼板、またはそれと同等のものを使用し、板厚はフレーム母
材より厚いものを使用する。 **厚いものを使用してはならない P 235**

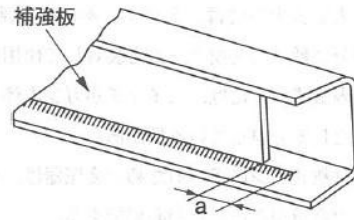
〔No. 22〕 トラック・フレームの整備に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) フレームの菱曲がりの修正後は、クロス・メンバとサイド・メンバとの結合部のリベットがゆる
んでいる場合が多いので、必ずリベットの点検を行う。
- (2) ホットリベットの取替作業で加熱しすぎたりリベットは、強度が低下するので使用してはなら
ない。
- X (3) ほとんどのフレーム材質は、引っ張り強さ 540 MPa 級の高張力鋼板を使用しているので、修正
時には、赤熱脆性の 800～950 ℃ に加熱する **A1変態点である723℃以下に加熱する P 232**
- (4) サイド・メンバのフランジ部には、付属品取り付けのために穴を開けてはならない。

〔No. 23〕 図のように、トラック・フレームの□型(チャンネル型)断面を□型(箱型)断面に補強する場合、次の文章の(a)に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

補強板取り付け時の溶接は、端部で止めないで(a)延長する。

- (1) 1 ～ 5 mm
 (2) 20 ～ 30 mm **P 235**
 (3) 50 ～ 60 mm
 (4) 80 ～ 90 mm



〔No. 24〕 ガス溶接に使用する装置等に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

アセチレンの比重は空気より小さく、酸素の比重は空気より大きい P 177

- (1) アセチレン・ガスの比重は空気より大きく、酸素の比重は空気より小さい。
 (2) ホース・チェック・バルブは、ホースと溶接トーチの接合部に取り付ける安全装置(逆流防止弁)で、**アセチレン側のみに取り付けられている。酸素、アセチレンの両方に取り付けられている P 180**

- (3) 自動逆流防止装置(アレスタ)は、高圧ガスに対する自動安全バルブで、酸素及びアセチレン・ガスのいずれのボンベにも用いることができる。
 (4) 溶接棒は作業効率の観点から、**母材に合わせて使い分けが必要がないように、軟鋼、銅やアルミニウムなどの母材に共通に使えるものとなっている。母材と同じものを使う P 183**

〔No. 25〕 ガス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) アセチレン・ガスの出し過ぎ、又は酸素不足で不完全燃焼を起こし、黒い煙を出して燃える炎の状態を炭化炎という。
1体1が一番高くなる P 181
 X (2) 燃焼させたときの温度が一番高いのは、アセチレン・ガスと酸素を2対1の混合比で供給して燃焼させたときで、炎のダーク・ブルー(溶接帯)の部分の温度は約3,500℃に達する。
 (3) 標準炎の状態から、更に酸素の供給を増やしていくと、過酸化炎となり、炎の色は暗い紫色となり、燃焼状態は不安定になる。
 (4) 炭化炎の状態から更に酸素を加えると炎の長さは縮まり、中心の点は丸くくつきりと輝く。この状態を標準炎という。

(No. 26) 電気抵抗スポット溶接の溶接ガ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) トランス分離式ガンは、大型のトランスと制御装置が一体となっており、本体から二次ケーブルが2本取り出されている。
- (2) トランス内蔵式ガンには、トランス本体の前部に二次電流を通電する溶接アーム・ホルダがあり、この部分に種々の交換アームを装着して使用する。
- (3) トランス内蔵式ガンには、スイッチがガン本体と一体になっている型と、スイッチ及びタイマが別の制御盤として分離している型がある。
- X (4) トランス分離式ガンに用いるための変圧器は、作業者が手で持って作業するため、小型軽量で十分な二次出力容量があることが必要である。 **記述はトランス内蔵式の説明 P 160**

(No. 27) 電気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) アーク溶接の電源には、交流と直流の両方が使われているが、使用条件、使用目的によって選択される。
- (2) 溶接棒には、フラックス(溶剤)を塗布してあり、これは、一般に被覆溶接棒と呼ばれている。
- X (3) アーク溶接には、金属アーク溶接と炭素棒を用いたカーボン・アーク溶接があり、現在では、一般に、炭素棒を用いたカーボン・アーク溶接が用いられている。 **溶接棒を消耗電極としたのが金属アーク溶接が用いられている P 183**
- (4) 金属アーク溶接の原理は、電流が電極と溶接部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。

(No. 28) 電気アーク溶接の欠陥のうち「アンダ・カット」に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 溶接時の高熱で水蒸気が発生して起きる欠陥である。 ?
- (2) 溶接棒が湿気をもっていると発生の原因となる。 ?
- (3) 母材が十分に溶け込まないところに、溶接メタルが盛り込まれ、外側に流れだしてしまい、溶け込み不足になる。 **記述はオーバーラップの説明**
- (4) 溶接電流が高すぎると起きる現象で、過剰な電流が母材のビードに沿って溝を残し、著しく溶接強度が落ちる。 **P 186**

(No. 29) 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) アークが起動して電圧が低下した状態を無負荷電圧という。 **アーク電圧という P 184**
- (2) ケーブルが長すぎたりして電源からの距離が遠くなり、電圧が低くなって電流を十分に送り出す力が弱くなる現象を電圧降下という。 **P 183**
- (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。 **適した電圧に下げ電流を大きくする P 184**
- (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、それが冷えて固着して溶接結合部を作る。

フィラメタル(溶加材)が溶けて加わる 10 **P 183**

◇M10(350—124)

〔No. 30〕 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) 片面ミグ・アーク・スポット溶接は、2枚の板の加圧密着が十分にできないため、あらかじめ密着をよくするため、ならし作業を行い、クランプで固定する必要がある。
- X (2) スプレ・アーク法は、薄板の溶接に最も適したメタル移行である。 **厚板用の溶接に適している P 170**
- (3) ガス・シールド方式のため、溶接ビードにスラグが残らず溶接後のかき落とし作業が不要である。
- (4) 溶加材は、長いワイヤ形状で自動送りになっているので、連続溶接作業ができる。

〔No. 31〕 大型車用平行 H 型(はしご型)フレームを使用した自動車の車体整備に使用する計測器に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- O (1) トラム・トラッキング・ゲージを用いてクロス・メンバごとの対角線を測定し、対角線の長さの差があることでフレームの左右曲がりを確認できる。 **P 207**
- (2) フレーム・センタリング・ゲージの中央部にダイヤモンド・アタッチメントを直角に取り付け、センタ・ピンとダイヤモンド・アタッチメントのサイト・ピンのずれを見てつぶれが確認できる。 **?**
- (3) トラム・トラッキング・ゲージは、左右の幅が調節できる水平バーの中心にセンタ・ピンがあり、伸縮するバーの端にはハンガ・ロッドが備えられている。 **記述はフレームセンタリングゲージの記述 P 209**
- (4) フレーム・センタリング・ゲージは、オフセット物差しであり、伸縮式又は継手式の長いバーと、これと直角に取り付けたポインタで構成されている。 **?**

〔No. 32〕 パテと硬化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) 一般的にパテは、用途別に板金パテ、中間パテ、ポリパテ、ラッカ・パテ、その他特殊な用途に用いられるものがある。
- (2) パテは、缶の中で顔料、樹脂、添加剤、溶剤などが分離した状態になっている場合が多いので、容器から取り出す前によくかき拌する。
- X (3) 硬化剤は、主剤であるパテに対し、一般には 10～15 % の比率で混入するが、容器内で分離する場合が多いので、使用前に手でチューブ容器などを十分に押しまぜてから使用しなければならない。 **1～3%の比率で混入する P 289**
- (4) パテの硬化剤は、その量の過不足があると、付着性不良や硬度不足の原因となる。

〔No. 33〕 空研ぎ(機械研ぎ)の用途に応じた使用機器の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。

	用 途	使用機器	
O	(1) 旧塗膜の剥離、錆の研磨	回転サンダ、ディスク・サンダ	P 291
	(2) フェザ・エッジング	ストレート・サンダ	
	(3) 板金パテの研磨	回転サンダ、ディスク・サンダ、ダブル・アクション・サンダ	
	(4) ポリパテの研磨	ストレート・サンダ、オービタル・サンダ、ダブル・アクション・サンダ	

(No. 34) 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。

- X** (1) 前処理剤の脱脂剤は、金属素地表面に薄いリン酸被膜を形成することにより、化学的に錆の発生を止めると共に、金属表面を荒して塗料の付着性能を高めるものである。 **記述は金属表面処理剤の説明 P 269**
- (2) 上塗り塗料は、一般にトップコートと呼ばれ、塗装の仕上り外観を向上させて塗膜に光沢と耐候性を与えるものである。
- (3) 中塗り塗料のプライマ・サーフェサ類は、プライマとしての防せい、付着性と、サーフェサとしての平滑性、吸い込み防止性などの特長を備えた塗料である。
- (4) 下塗り塗料のうちプライマ類は、次に塗装する塗料との付着性を高めるもので、通常は薄く塗装するが、種類により厚膜に塗装するものもある。

(No. 35) 下塗り塗料のプライマ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) エポキシ系プライマは、主成分がエポキシ樹脂、防せい顔料、ポリアミド樹脂などで、一般鋼板、アルミ合金などへの付着性に優れ、長期にわたり防せい力と耐薬品性を維持する。
- X** (2) ウォッシュ・プライマは、金属素地表面に薄い耐蝕性のある被膜を形成し、防せい効果を高めるもので、ステンレスや亜鉛鋼板に対する付着力はよいが、アルミ素材に対する付着力はわるいので効果が無い。 **アルミに対する付着力は特に良い P 269**
- (3) 樹脂用プライマは、樹脂バンパやスボイラ等を使用される専用プライマで、樹脂素材と中塗り塗料や上塗り塗料との付着性を高める。
- (4) ラッカ・プライマは、主成分がニトロセルロース(硝化綿)とアルキド樹脂で、ラッカ補修用に使われる。

(No. 36) 下塗り塗料のパテ類のうち、「板金パテ」に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- O** (1) 不飽和ポリエステル樹脂を主剤とし、有機過酸化物を硬化剤とする二液形のパテで、3 mm 以上の深い凹みを充てんする場合に使用する。 **P 270**
- (2) 速乾性のラッカ・パテで、上塗り塗装前に 0.2 mm 以下の浅い傷などを充てんする場合に使用するもので、グレージング・パテとも呼ばれる。 **記述は拾いパテの説明**
- (3) 油変性不飽和ポリエステル樹脂を主剤とし、有機過酸化物を硬化剤とする二液形のパテで、主として 2 mm 以下の浅い凹みやペーパー目を充てんする場合に使用する。 **記述はポリパテの説明**
- (4) 不飽和ポリエステル樹脂と顔料を主成分とする二液形のパテで、パテ付けの困難な部位や 1 mm 程度のスクラッチ傷の補修に有効である。 **記述はスプレパテの説明**

〔No. 37〕 乗用車のウィンド・ガラ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) フロント・ウィンド・シールド・ガラスの取り付け方式のうち接着方式は、取り付けが強固で衝突時の乗員の車外放出防止などの安全確保に効果がある。
- (2) 熱線吸収ガラスは、板ガラスの成分に、微量のコバルト、鉄などの金属を含ませて着色させ、防げん性をもたせたガラスである。
- X (3) 合わせガラスは、通常、ガラス、中間膜、ガラスの順に3枚の層の組み合わせからできていて、板ガラスは、強化ガラスと同じように熱処理を行っている。**強化ガラスではない P 96**
- (4) 合わせガラスのうち、特に衝突時の頭部貫通に対する強度が大きいものを HPR 合わせガラスと呼んでいる。

〔No. 38〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、小型四輪自動車の分解整備に該当しないものは次のうちどれか。

- (1) かじ取り装置のギヤ・ボックス、リンク装置の連結部を取り外して行う自動車の整備
- (2) 走行装置のリア・アクスル・シャフトを取り外して行う自動車の整備
- (3) 制動装置のマスタ・シリンダを取り外して行う自動車の整備
- X (4) 緩衝装置のコイルばねを取り外して行う自動車の整備 **法令 P 42**

〔No. 39〕 「道路運送車両の保安基準」に照らし、自動車の長さ、幅及び高さに関する次の文章の()に当てはまるものとして、適切なものは次のうちどれか。

自動車(セミトレーラを除く。)は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ 12 m、幅

()m、高さ 3.8 m を超えてはならない。

- (1) 2.0
- O (2) 2.5 **法令 P 208**
- (3) 2.8
- (4) 3.0

〔No. 40〕 「道路運送車両の保安基準」に照らし、最高速度 100 km/h、車幅 1.69 m の四輪の小型自動車の構造、装置等の基準に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 運転者室及び客室には、乗降口を設けなければならない。
- (2) 自動車の後面には、番号灯を備えなければならない。
- (3) 自動車には、非常点滅表示灯を備えなければならない。
- X (4) 自動車の前面には、前部霧灯を備えなければならない。

備えることができる 法令 P 148