

【No. 1】 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) 比重が 2.7 と軽い。
- (2) 軟鋼版に比べ、一般に伸びが小さくヘミング加工性に劣る。
- (3) 表面に傷がつきやすく、溶接及び塗装に対する特性が普通軟鋼板とは異なる。
- (4) 酸及びアルカリに対して腐食しにくい。

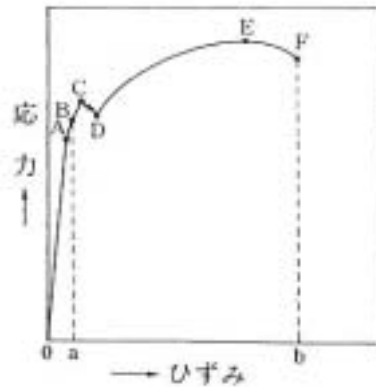
【No. 2】 自動車用圧延鋼板に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 有機複合鋼板(デュラスチール)は、メッキ鋼板に有機塗料を塗布して、防錆効果を高めたものである。
- (2) 高張力鋼板は、炭素の含有量の少ない鋼を高温に加熱、圧延した鋼板で、表面があまり美しさを必要としない部分に使用される。
- (3) 自動車のボデーに小石などが当たってくぼみができにくいことを、耐デント性に優れているという。
- (4) JIS 規格の三種冷間圧延鋼板(SPC E)は、複雑な絞りや、深絞り性に優れ、プレス加工中の材料の表面に凸凹のひずみ模様が発生する現象を防ぐ特性を有している。

【No. 3】 図の応力ひずみ線図に関する文章の () の中にあ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。

B 点を (イ), C 及び D 点を降伏点, E 点を最大応力点という。A 点を (ロ) といい、0~a 間を (ハ) ひずみという。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|------|------|-----|
| (1) | 比例限度 | 弾性限度 | 弾性 |
| (2) | 比例限度 | 弾性限度 | 塑性 |
| (3) | 弾性限度 | 比例限度 | 弾性 |
| (4) | 弾性限度 | 比例限度 | 塑性 |



【No. 4】 自動車車体の材料に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 熱可塑性樹脂は、加熱し軟化流動させて成形したもので加工・成形は容易であるが、一度硬化すると加熱などによる補修が不可能である。
- (2) 樹脂部品は鋼板部品に比べて、温度上昇が遅く伝熱性も悪い。従って、樹脂部品の乾燥は熱風炉よりも、近年出回っている近赤外線乾燥機を使用した方がよい。
- (3) ポリ塩化ビニールは、熱硬化性で機械的強度が大きく、バンパやグリルなどに使用される。
- (4) ポリカーボネート(PC)は、熱可塑性樹脂で耐衝撃強度が高く、透明性や耐熱性があるので、ランプ・レンズやメータ・カバーなどに用いられる。

【No. 5】 高張力鋼板に関する次の文章の（ ）の中にあ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。

固溶体強化型高張力鋼板は、鉄の結晶中に炭素、ケイ素、（イ）、りんなど、鉄と原子半径の異なる原子を固溶させ、鋼を強化させたもので、伸びが大きく、特に（ロ）加工性に優れている。析出強化型高張力鋼板は、鉄に微量のチタン、ニオブ、バナジウムなどを添加し、鋼を強化したものであり、強度が高く、（ハ）、バンパ・ステー、などに用いられている。

- | | （イ） | （ロ） | （ハ） |
|-----|------|-----|---------------|
| (1) | 鉛 | 絞り | エンジン・フード |
| (2) | 鉛 | 曲げ | バンパ・リインホースメント |
| (3) | マンガン | 絞り | バンパ・リインホースメント |
| (4) | マンガン | 曲げ | エンジン・フード |

【No. 6】 モノコック・ボデーのフロント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) モノコック・ボデーのストラット・タワー部は、フロント・サイド・メンバとフロント・クロス・メンバを強固に接合する強度部材である。
- (2) モノコック・ボデーはフロント・サイド・メンバが直接ボデーに溶接されている。
- (3) フロント・ボデー前端部のラジエータ・サイド・サポートはモノコック・ボデーの補強部材として重要な役割を持っている。
- (4) フロント・サイド・メンバは、前面からの強い衝撃を受けた場合にそれ自体が変形して衝撃を緩和するよう、部分的に屈曲をつけた形状のものが多い。

【No. 7】 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) ルーフ・レールは、ボデーの剛性を高める働きをしていない。
- (2) フロア・パネルに設けてあるプロペラ・シャフト・トンネルは、フロア・パネルの剛性を高めるのに役立っている。
- (3) ボデーの外板にクラウンやビーディング・ラインをつけるのは、単に外観上の形をよくするためだけでなく、パネルの強度を高める効果も持たせている。
- (4) サイド・シル（ロッカ・パネル）は重要な強度部材である。

【No. 8】 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、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) モノコック・ボデーは、ボデー全体が剛体となっているため、直接車体に取り付けられたパワー・トレーンなどの騒音、振動の影響を受けにくく、防音、防振対策は簡単である。
- (2) モノコック・ボデーはラーメン構造体であるが、ラーメンとは構造物の各部材の節点が滑節点(すべりのある節点)で構成されている構造体である。
- (3) モノコック・ボデーは、中央客室の乗員の安全性を確保するため、ボデーの前部や後部の骨格部位にウイーク・ポイントを設け、衝突時の衝撃力を吸収できるようになっている。
- (4) モノコック・ボデーは、ボデー自体がフレームの役目を担っており、車両重量は軽くすることができ、一体構造のため、曲げやねじれ剛性に劣っている。

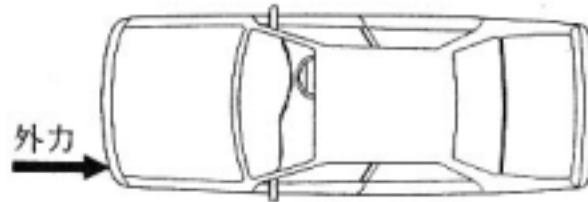
【No. 9】 F F車に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 横置きエンジンの支持がクロス・メンバ方式のものでは、エンジンを支持するメンバをエンジンと直角に縦断配置し、これをボデーに固定している。
- (2) フロント・フェンダ・エプロンのストラット・タワー部がF R車に比べて後方に位置している。
- (3) データムラインに対するフロント・サイド・メンバの位置はF R車よりF F車の方が高い。
- (4) F F車のフロント・ボデーは、駆動反力の大半を負担する。

【No. 10】 衝突と損傷に関する記述で、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 事故車両の修正作業方法を決定するには、力の三要素、波及範囲などで損傷状態を把握することが大切である。
- (2) 左フロント部が損傷した車両の損傷診断を行ったところ、左センター・ピラー上部付近のルーフ・パネルにひずみが生じていた。これは、事故時の衝撃がルーフ・パネルまで波及したことを示している。
- (3) 衝突形態が偏心衝突の場合、同じ衝撃力であれば、着重点が重心から離れているほど、損傷は大きくなる。
- (4) 誘発損傷は、一つの部材が直接損傷を受けることによって、別の部材に押し、引きが加わるために発生する損傷である。

【No. 11】モノコック・ボデーの乗用車が衝突し、図のように左側のフロント・バンパ及びフェンダに正面から大きな外力が加わった場合の影響について、次の文章の（ ）にあ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。

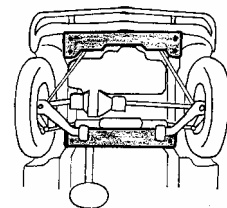


バンパに加わった衝撃力の主な伝達経路は、（イ）を経てダッシュ・パネルに伝わる。又、フェンダに加わった衝撃力は、ラジエータ・コア・サポート、（ロ）を経てフロント・サイド・メンバに伝わる。このため、主として（ハ）がつぶれやねじれ等による変形を起こし、さらにラジエータ・コア・サポートやフェンダ・エプロンも変形する。これらの変形が（ニ）ほど車室の方へ伝わる衝撃力は緩和される。

	(イ)	(ロ)	(ハ)	(ニ)
(1)	フロント・クロス・メンバ	フェンダ・ライナー	フロント・サイド・メンバ	小さい
(2)	フロント・サイド・メンバ	フェンダ・エプロン	フロント・サイド・メンバ	大きい
(3)	フロント・クロス・メンバ	フェンダ・ライナー	センタ・ピラー	小さい
(4)	フロント・サイド・メンバ	フェンダ・エプロン	センタ・ピラー	大きい

【No. 12】右図のエンジン横置きFF車のエンジン支持方式として、**適切なもの**は次のうちどれか。

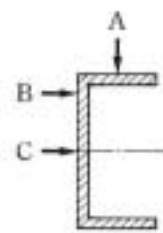
- (1) センタ・メンバ方式
- (2) クロス・メンバ方式
- (3) サブ・フレーム方式
- (4) ボデー・ダイレクト・マウント方式



【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・メンバでストレート・タイプのもは主として高床式ボデーのトラックに採用される。
- (2) 大型トラック用フレーム材には、冷間圧延鋼板が用いられている。

- (3) 図の断面を有するフレーム・サイド・メンバについて A, B, Cのいずれかの位置に穴をあける場合、強度の低下が最も少ないのは、Bの位置である。



- (4) フレームのサイド・メンバのウェブ・セクションにある穴に発生する火花状き裂は、フレームに極端に大きな曲げモーメントが発生することにより生じることが多い。

【No. 14】 フレームのき裂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。

フレームに生じるき裂のうち、(イ)き裂はフレームのフランジ端から発生し、負荷が増すにつれて、フランジ部を横切ってウェブ・セクションまで進んでいく。又、(ロ)き裂は、フレームのウェブ・セクションにある穴から放射状に発生する。これはブラケットあるいはクロス・メンバの取り付け部などに、(ハ)負荷が部分的に作用した場合や、取り付け部がゆるんでいた場合などに多く発生する。

(イ)	(ロ)	(ハ)
(1) 火花状	直線	大きな
(2) 直線	火花状	小さな
(3) 火花状	直線	小さな
(4) 直線	火花状	大きな

【No. 15】 フレーム修正作業に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 移動式ボデー・フレーム修正機は、同時に多方向への引き作業が容易にできる。
- (2) 床式フレーム修正機は、あらゆる方向からの引き作業はできるが、押し作業はできない。
- (3) 可搬式油圧ボデー・ジャッキ(ポート・パワー)で行う引き作業のうち、オフセット引きにはブル・ラムを用いる。
- (4) モノコック・ボデーのフレーム修正では、車両の固定は一般的にロック・パネルが利用される。

【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、損傷したパネルをもとの輪郭あるいはもとの寸法に戻すため最初に行う作業である。
- (2) ゴム製カップとスライド・ハンマで行う吸い付け引き出し作業は、パネルの弾性を含んだ比較的単純な変形の修復に適している。
- (3) 板金作業中、サンダ掛け作業は整形作業の一つである。
- (4) 絞り作業は粗出し作業のひとつである。

【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。

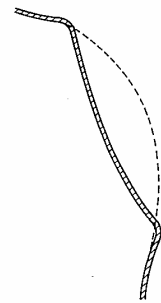
- (1) 板金用ハンマやドリーはパネル修正以外の用途に使ってもよい。
- (2) ディンキング・ハンマは、精密仕上げ用のならしハンマである。
- (3) オン・ドリーはオフ・ドリーでほぼ修正を完了した損傷面に残っている細かい凹凸を、平滑に仕上げるための作業である。
- (4) オフ・ドリー作業は、へこみの低い面の真下にドリーをあてがい、周りの高い面をハンマでたたく作業である。

【No. 18】 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) 電気式板金収縮機は、鋼板の伸びの状態にある部分を電気で急過熱し膨張させ、これを水で急冷することにより収縮させて鋼板を絞るものである。
- (2) 灸すえ方による一回の灸の大きさは、20mm前後で仕上げ段階でさらに大きくする。
- (3) シュリンキング・ハンマとシュリンキング・ドリーは一緒に使用してはならない。
- (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. 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。

乗用車のボデーのパネルが外力によって図のように大きいへこみを生じた場合、へこみの(イ)に向かってハンマリングをする。これにより変形部に生じている応力が順次無くなり、あとは、パネル自体の(ロ)により原形近くに復元することができる。



- | (イ) | (ロ) |
|-------------|-----|
| (1) 中心から周辺に | 弾 性 |
| (2) 周辺から中心に | 塑 性 |
| (3) 中心から周辺に | 塑 性 |
| (4) 周辺から中心に | 弾 性 |

【No. 20】 板金パテに関する文章の()の中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。

パテの主剤と硬化剤の混合はパテを塗布する(イ)に行う。この場合、混入する硬化剤の割り合いは重量比で(ロ)位である。板金パテの一回に塗布できる厚みは約(ハ)までとされている。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----------|------|------|
| (1) 直前 | 5～6% | 10mm |
| (2) 30分位前 | 2～3% | 3mm |
| (3) 直前 | 2～3% | 10mm |
| (4) 30分位前 | 5～6% | 3mm |

【No. 21】 各溶接の特長と不具合に関する下の組み合わせのうち、**適切なもの**はどれか。

- イ. 電気アーク溶接の溶接電流が不足している。
- ロ. 電気アーク溶接の溶接電流が過剰である。
- ハ. 湿気を帯びた溶接棒を使用した。
- ニ. 電気抵抗スポット溶接の溶接ピッチが小さすぎる。

(イ)

(ロ)

(ハ)

(ニ)

- | | | | |
|-------------|---------|---------|---------|
| (1) アンダ・カット | オーバ・ラップ | 短絡分流 | ブロー・ホール |
| (2) アンダ・カット | オーバ・ラップ | ブロー・ホール | 短絡分流 |
| (3) オーバ・ラップ | アンダ・カット | ブロー・ホール | 短絡分流 |
| (4) オーバ・ラップ | アンダ・カット | 短絡分流 | ブロー・ホール |

【No. 22】 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) ホース・チェック・バルブは、炎がガス・ホースを通過してボンベ内に逆流するのを防ぐ役目をしている。
- (2) トーチを消すときには、最初に酸素バルブを閉じ、次いでアセチレン・バルブを閉じる。
- (3) トーチの炎は、アセチレンと酸素の割合が1：1のときに温度が最高となり、溶接に最適な標準炎となる。
- (4) 切断用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。

【No. 23】 可燃性ガスの種類とその充てんボンベの塗色の組み合わせとして、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 酸素：黒色
- (2) アセチレンガス：褐色
- (3) 炭酸ガス：緑色
- (4) アルゴンガス：赤色

【No. 24】 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) 厚さ1mmの鋼板を2枚溶接する場合、650A程度の溶接電流を必要とする。
- (2) 損傷した部材を取り外して新品を再びスポット溶接で取り付けるには、スポットの位置は旧スポットの位置と同じでなければならない。
- (3) スイベル・チップは、片面2点打ちの短絡電流を小さくするためのものである。
- (4) 電極チップの加圧力が低いと、中ちりが発生しやすくなる。

【No. 25】 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) 極薄板 (0.6mm 厚) の突き合わせ溶接が可能である。
- (2) 空気中の酸素に影響されず、又、熱の発生が局部的なため、ひずみの発生が少ない。
- (3) スプレ・アーク法は、薄鋼板の溶接に適している。
- (4) フレキシブル・コンジエット・ライナーは溶接ワイヤをコンタクト・チップ先端まで運ぶための接続ラインである。

【No. 26】 炭酸ガス・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。

炭酸ガス・アーク溶接を普通ミグ溶接と呼んでいるが、(イ)ガス溶接のことで、母材の間にアークを発生させ、外気を遮断する。シールド・ガスは(ロ)などの不活性ガスを使用する。炭酸ガス・アーク溶接用芯線は、被覆アーク溶接棒に比べて細径であり、表面には(ハ)と供給を容易にするため、銅メッキが施してある。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|----------------|------|-----|
| (1) メタル・イナート | アルゴン | 防 錆 |
| (2) メタル・イルミナイト | カリウム | 潤 滑 |
| (3) メタル・イルミナイト | アルゴン | 防 錆 |
| (4) メタル・イナート | カリウム | 潤 滑 |

【No. 27】 溶接に関する次の文章の()の中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。

一般の溶接のほとんどが融接法であるのに対し(イ)溶接は圧接法である。アーク溶接において(ロ)といわれるのは、溶接電流が低過ぎると起き、溶接メタルが外側へ流れ出てしまう現象をいう。電気抵抗スポット溶接の電極チップの直径は、溶接しようとする鋼板の板厚が各々1.5mmの場合には(ハ)が適当である。

- | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|--------------|---------|------|
| (1) 電気抵抗スポット | オーバ・ラップ | 6 mm |
| (2) 電気アーク | オーバ・ラップ | 3 mm |
| (3) 電気抵抗スポット | アンダ・カット | 3 mm |
| (4) 電気アーク | アンダ・カット | 6 mm |

【No. 28】 燃料タンクなどの溶接に適している電気抵抗溶接として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) シーム溶接
- (2) プロジェクション溶接
- (3) スポット溶接
- (4) バット溶接

【No. 29】 はんだ付けとろう付けに関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) リベット締めと溶接を併用する場合には、先にリベット締めに完了してから溶接をする。
- (2) 自動車ボデーの盛りハンダに用いられているハンダは、すず 70%、鉛 30%に若干のアンチモニを加えたものである。
- (3) ろう付けは、比較的低い温度で接合するので板のひずみの発生が少なく、母材そのものは溶け込まないので、引っ張り強さは溶接に比べて低い。
- (4) 黄銅ろう付けでは、フィラ・メタルが 2 枚の接合部の間に毛細管現象により流れ込み、これに母材の一部が溶け込んで丈夫な接合を作る。

【No. 30】 大型トラック用フレームの補強板に関する次の文章の（ ）の中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。

板厚はフレーム母材と同じか幾分（イ）であること。補強板の端部は応力を（ロ）させるため、（ハ）にしなければならない。

- | | (イ) | (ロ) | (ハ) |
|-----|------|-----|-----|
| (1) | 薄いもの | 分散 | 先細り |
| (2) | 厚いもの | 分散 | 直角 |
| (3) | 薄いもの | 集中 | 先細り |
| (4) | 厚いもの | 集中 | 直角 |

【No. 31】 塗料に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 溶剤は顔料を溶かして樹脂と混ぜ合わせやすくする役目をしている。
- (2) 体質顔料とは、さびの発生を防止するもので、主成分がジクロメートや亜酸化鉛などである。
- (3) マイカ顔料は、アルミ片を粉砕したもので、メタリック色に使用する。
- (4) 真溶剤は、単独で樹脂を溶解する性質があるものをいう。

【No. 32】 溶剤や調色に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 有機溶剤の比重は一般の空気より重く、空気の動きの少ない場所で発散した蒸気は高濃度のまま床に滞留することが多い。
- (2) 有機溶剤による中毒は、一般に蒸気を吸入して起こることが多いが、皮膚に触れてもその原因になることがある。
- (3) 比色するときには、他の色の影響を受けない場所で行う必要があるが、調色室の壁等は無彩色(灰色)が適している。
- (4) 希釈シンナは、スロータイプ、クイックタイプ、スタンダードタイプ等があり、これらを外気温に応じて使い分けるが、この場合、異なるシンナを混合して使用してはいけない。

【No. 33】 ウインド・ガラス、シート・ベルト及び **SRS** エア・バック・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。

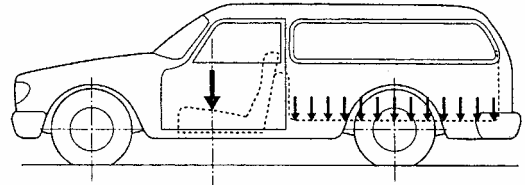
- (1) ウインド・シールド・ガラスの取り付け方法のうち、接着式はウエザ・ストリップ式に比べボデーとの接合力が強く、開口部の剛性を上げる役割もあり、外れにくい特徴がある。
- (2) プリテンショナ付シート・ベルトは、**ELR** シート・ベルトの基本性能のほか、**SRS** エア・バックと同時に作動し、衝突時にシート・ベルトのたるみを瞬時に巻き取ることにより、乗員に対する拘束タイミングを早めて、乗員の移動量の低減を図るシステムである。
- (3) **SRS** エア・バック・システムは、前面衝突したとき及び追突されたときに作動する。
- (4) 板金作業のため、あらかじめエア・バック関連部品を取り外す場合、作業前と作業後に必ず自己診断機能による点検を行い、エア・バック・システムが正常であることを確認しなければならない。

【No. 34】 フレーム修正機に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) モノコック・ボデーの損傷を修正する場合の固定箇所は、一般にフロント・クロス・メンバが利用される。
- (2) 移動式フレーム修正機（ドーザ・タイプ）は、同時に多方向への引き作業が困難である。
- (3) 床式フレーム修正機は、修理車両を保持し固定するプラット・ホームを備えている。
- (4) 定置式フレーム修正機は、多方向への押しや引き作業を同時にすることはできない。

【No. 35】 下表に示す諸元を有する図のようなライト・バン型のトラックについて積載状態の車両総荷重及び後軸荷重として、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でその荷重は前軸から1000 mmの位置に作用し、積載物の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	5500 N
	後軸荷重	5000 N
最大積載荷重		4500 N
乗車定員		2人



〔車両総荷重〕	〔積載状態の後軸荷重〕
(1) 15600 N	9440 N
(2) 16100 N	9940 N
(3) 16600 N	10440 N
(4) 17100 N	10940 N

【No. 36】 検査・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。

- (1) キャスタ又はキング・ピン傾角を測定する場合はフット・ブレーキをかけない状態で行う。
- (2) サイド・スリップ・テストは、かじ取り車輪の走行1 m当たりの横滑り量をmmで指示する。
- (3) トラックのはしご型フレームの各クロス・メンバ・セクションごとの対角線を測定した結果、一部のセクションのみ対角線に差があれば、フレームに左右曲がりがあることが分かる。
- (4) フレームのねじれは、フレーム・センタリング・ゲージで測定できる。

【No. 37】 検査・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。

- (1) トラム・トラッキング・ゲージは、段差や途中に突起物のあるものの2点間の距離を測定する道具である。
- (2) 乗用車のボデー・チャートのアンダ・ボデー平面図において、中心線化からの振り分け寸法の表示がないものは、左右が対象になっていることを示している。
- (3) 対角線測定法でフレームの左右曲がりや菱曲がりは検出できるが、上下曲がりやねじれは検出できない。
- (4) ストラット型サスペンション車両のフロント・ホイール・エプロン・ダンパ取り付け部穴中心の位置が前後方向に移動すると、キャンバ角が狂う。

【No. 38】 「道路運送車両法施工規則」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) ドライブ・シャフトを取り外して行う修理
- (2) トランスミッションを取り外して行う修理
- (3) 原動機を取り外して行う修理
- (4) ステアリング・ホイールを取り外して行う修理

【No. 39】 「道路運送車両の保安基準」等に照らして、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 尾灯は、夜間後方 300 m の距離から点灯を確認できるものでなければならない。
- (2) 後退灯の灯火の色が黄色であった。
- (3) 後部反射器は夜間後方 150 m の距離から走行用前照灯で照射したとき、その反射光を照射位置から確認できるものでなければならない。
- (4) 大型後部反射器の色は、黄色でなければならない。

【No. 40】 「道路運送車両法施工規則」に定められている分解整備事業に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 自動車分解整備事業の種類は、普通自動車分解整備事業、小型自動車分解整備事業、軽自動車分解整備事業及び二輪自動車分解整備事業の四つである。
- (2) 普通自動車分解整備事業の認証を受けた工場では、四輪の小型自動車の分解整備を行うことができる。
- (3) 自動車の点検や整備のうち、分解整備に該当するものについては、自動車整備士の資格を持つものでなければ整備を行うことができない。
- (4) 自動車運送事業の用に供する自動車を分解整備したときの分解整備記録簿は、その記載の日から 1 年間保存しなければならない。