

平成21年度JAMCA 全国統一模擬試験

〔自動車車体〕

平成22年1月9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、4つの選択肢の中から**最も適切なもの、又は最も不適切なもの等**を一つ選んで、解答欄の1～4の数字の下の○を黒く塗りつぶして下さい。2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。ボールペン等を使用してはいけません。
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。
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】 非鉄金属に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 錫は、空気中では酸化しにくいので、鋼板のめっきやハンダの合金素材として使われる。
- (2) 亜鉛は、空気中では酸化しにくいので、鋼板のめっきや銅などを加えて亜鉛合金として使われる。
- (3) 青銅は、銅に亜鉛を加えた合金で、耐摩耗性に優れているので、ブッシュなどに使われる。
- (4) ケルメットは、銅と鉛の合金で、軸受けに使われる。

【No. 2】 高張力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) 複合組織型は、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。
- (2) 複合組織型は、鉄の結晶中に炭素、けい素、マンガン、リンなどを固溶させて、鋼を強化したものである。
- (3) 析出強化型は、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。
- (4) 固溶体強化型は、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. 3】 金属の機械的性質、金属に働く荷重に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 金属材料に作用する動荷重のうち、一定の方向に連続的に繰り返して働く荷重を、交番荷重という。
- (2) 脆性とは、強さは大きい延性のない性質をいう。
- (3) 靱性とは、引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質をいう。
- (4) 伸び(%)は、試験材料を引っ張って破断したときの伸びた長さを、もとの長さで除した値を百分率で表したものである。

【No. 4】 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、加熱すると引っ張り強さが急激に減少し、伸びは温度の上昇につれて減少する。
- (2) 工業用アルミニウムで焼きなまししたものは、冷間加工したものより引っ張り強さは小さい。
- (3) アルミニウムの比重は、約2.7である。
- (4) アルミニウム溶融点は約660℃である。

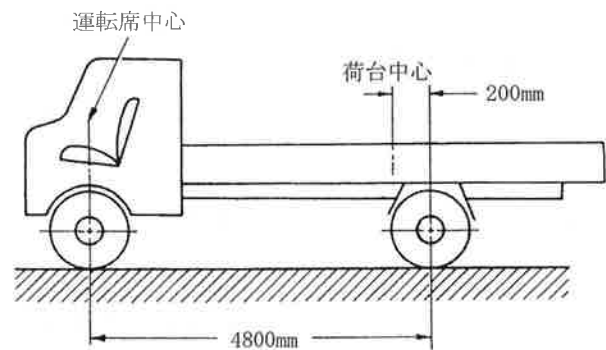
【No. 5】 プラスチックに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ガラス繊維強化プラスチック (FRP) は、熱硬化性樹脂で耐衝撃性、剛性、耐熱性がある。
- (2) 不飽和ポリエステル樹脂 (UP) は、熱可塑性樹脂で不燃性、耐薬品性がある。
- (3) ポリプロピレン (PP) は熱硬化性樹脂で軽量かつ耐薬品性、耐疲労性がある。
- (4) ポリ塩化ビニール (PVC) は、熱硬化性樹脂で機械的強度、寸法安定性がある。

【No. 6】 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550N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 | 4800mm | |
| 空車状態 | 前軸荷重 | 17000N |
| | 後軸荷重 | 13000N |
| 最大積載荷重 | 60000N | |
| 乗車定員 | 2人 | |
| 荷台オフセット | 200mm | |



- (1) 20600N
- (2) 19500N
- (3) 70500N
- (4) 57500N

【No. 7】 モノコック・ボデーのFR車のフロント・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・サスペンションがストラット・タイプのもは、前輪に受ける前後方向の負荷は、ストラット・バーを介して、ストラット・バー・ブラケットに伝わり、フロント・サイド・メンバ先端部とフロント・クロス・メンバで受けている。
- (2) ラジエータ・サポートは、ラジエータの支持板であり、左右両端はフロント・フェンダ・エプロン先端部に、下部はフロント・クロス・メンバに接合されている。
- (3) フロント・クロス・メンバは、一般に2枚の薄鋼板を組み合わせた箱型閉断面構造の強度部材であり、ストラット・タワーが装着されている。
- (4) フロント・サスペンションがストラット・タイプのもは、前輪に受ける左右方向の負荷は、ローアームを介して、フロント・サスペンション・クロスメンバに伝わり、フロント・サイド・メンバの中間部付近で受けている。

【No. 8】 車体の損傷及び衝撃吸収に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 2台の自動車の側面衝突の形態が偏心衝突の場合は、一般に向心衝突よりも損傷が大きい。
- (2) 後方から衝撃力を受けた場合、その衝撃力の全てをリヤ・サイド・メンバのキック・アップ部で吸収する。
- (3) フロント・ボデーのセンタ・メンバは、中央部を巾広にして剛性を強化し、前部からの衝撃を後部に波及しないようにしている。
- (4) キャブ・オーバ・タイプのトラックは、前面衝突の衝撃力をフロント・パネルで直接受けやすく、フロント・パネルの内側の損傷状態やキャブ内部の損傷に注意する必要がある。

【No. 9】 モノコック・ボデーのダッシュ・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) フード・レッジ・パネルとも呼ばれ、エンジンなどの各種の補器、電装品や各種の配線などが取り付けられている。
- (2) フロント・フロアとの接合部付近は、前席乗員の脚部が位置するので、トー・ボードと言われることがある。
- (3) 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。
- (4) 客室の最先端部に位置するため、客室側にはアスファルト・シートやダッシュ・インシシュレータを設けて防音や防振が図られている。

【No. 10】 モノコック・ボデーの三要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) ギ装部品は、主として客室内部に装着されるもので、衝突時の乗員の安全性確保のため、衝撃吸収化の採用や各部の突起物をなくすような配慮がなされている。
- (2) 外装部品は、主としてボルト・オン・パーツと称されるもので、強度よりもデザイン的要素が強いものや照明部品などで構成される。
- (3) 骨格部品の各部の名称は、自動車メーカーの伝統や考え方から、各自動車メーカーで不統一の呼称が用いられている。
- (4) ギ装部品は、強度・剛性を確保するためにラーメン構造となっており、各部材は、スポット溶接によって強固に接合されている。

【No. 11】 車体の損傷診断に必要な基礎知識に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 自動車の衝突は、弾性衝突よりも塑性衝突にきわめて近い。
- (2) 偏心衝突では、向心衝突と比較すると損傷の発生は小さくなる傾向がある。
- (3) 運動エネルギーは、自動車の速度が2倍になると2倍になる。
- (4) 同じ運動量をもった車両質量の異なる2台の自動車が衝突した場合、車両質量の軽い方が重い方より大きな速度変化を生じる。

【No. 12】 バスのボデー構造に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 応力外皮構造は、前構造、側構造、屋根構造、後構造及び床構造に区分されて組み立てられている。
- (2) 応力外皮構造は、骨格部材とこれに直交する部材を配置させて、外板をリベット又は溶接によって全周を接合している。
- (3) スケルトン構造は、現在の大型バスのボデーの主流となっている。
- (4) スケルトン構造のボデー外板は、化粧板としての働きとともに、骨組みと一体となって、主要強度部材の働きをしている。

【No. 13】 トラックのフル・フローティング・キャブのサスペンションにおいて、キャブの横揺れ防止の目的で配置されている部品名として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) キャブ・スタビライザ
- (2) ラテラル・ロッド
- (3) ショック・アブソーバ
- (4) トーション・バー

【No. 14】 加工硬化を起こした鋼板の加工度と機械的性質に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さは小さくなり、引っ張り強さと伸びは大きくなる。
- (2) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さと引っ張り強さは大きくなり、伸びは小さくなる。
- (3) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さは大きくなり、引っ張り強さと伸びは小さくなる。
- (4) 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さ、引っ張り強さ及び伸びは大きくなる。

【No. 15】 板金作業の仕上げ作業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。

仕上げ作業は、(イ)と、(ロ)に分けられる。

イ

ロ

- | | |
|----------------------|-------------------|
| (1) ハンマリングによるたたき出し作業 | 灸すえ法などによる絞り作業 |
| (2) ハンマリングによるならし作業 | 板金パテなどによる充てん作業 |
| (3) ハンマリングによる絞り作業 | スライド・ハンマなどによる引き作業 |
| (4) ハンマリングによる絞り作業 | 板金パテなどによる充てん作業 |

【No. 16】 板金作業の引き作業のうち「つかみ引き出し」に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) ゴム製のカップを損傷面に吸い付かせて引き出す。
- (2) 損傷部位等の形状を利用してプル・クランプを掛け、ボデー・ジャッキとチェーンにより引き出す。
- (3) 損傷面にワッシャ・ピンなどを溶接し、スライド・ハンマで引き出す。
- (4) フェンダなどのエッジ部やコーナー部などに先端の金具を引っ掛けて、スライド・ハンマで引き出す。

【No. 17】 板金作業のハンマリング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。

ハンマリングの基本は、(イ)ハンマの柄の端のほうを握り、親指と人指し指はハンマの横ぶれを防ぐため、柄の側面に(ロ)押しあてる。

イ

ロ

- | | |
|------------------|-----|
| (1) 小指は、軽く支える程度に | 軽 く |
| (2) 小指は、軽く支える程度に | 強 く |
| (3) 小指に力を入れて | 軽 く |
| (4) 小指に力を入れて | 強 く |

【No. 18】 板金作業の充てん剤による仕上げ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。

板金パテの1回に塗布できる厚みは、約()mmまでとされている。

- (1) 2
- (2) 5
- (3) 10
- (4) 20

【No. 19】 シーリング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) 各接合部品の継ぎ合わせ部の周囲は、防水及び防湿のため、すき間がないようにシーリング剤を塗布する。
- (2) ドア・パネル、インナー・ピラーなどの内側サービス・ホールは、外気音を遮断するため、塗装終了後に布製粘着テープ等を貼り付ける。
- (3) 閉鎖断面形状のピラー、ロッカ・パネルなどの補修を行い、内部からの腐食発生が見込まれる場合は、水抜き穴などを利用してスプレ式防食剤を塗布する。
- (4) 溶接組み付けをする新部品の取り替え作業では、接合部は、塗膜や汚れを完全に落とし、平滑仕上げを行った後、溶接してからスポット・シーラを塗布する。

【No. 20】 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) 酸素ボンベは、直射日光や高温の場所には置かないようにし、40℃以下での保管が必要である。
- (2) 油やグリースは、高圧酸素に触れても、化学反応による発火や爆発の原因にならない。
- (3) 溶解アセチレン・ガスは、アセチレンがアセトンに溶解する性質を利用してアセチレンを溶解させ、ボンベに充てんされている。
- (4) アセチレン・ガスの比重は、空気より小さい。

【No. 21】 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) アセチレン・ガス・ボンベは褐色に、酸素ボンベは緑色に色別されている。
- (2) アセチレン・ガス・ボンベの口金は右ねじで、酸素ボンベの口金は左ねじである。
- (3) カルシウム・カーバイドと水が反応してできた炭化水素をアセチレンという。
- (4) アセチレン・ガスは、銅とは化学反応しないので、爆発する危険性はない。

【No. 22】 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) 溶接部は、熱の発生が大きく、かつ広がるため、ひずみの発生が極めて多い。
- (2) 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行える。
- (3) 連続して吹き出すシールド・ガスで溶接部を覆って溶接するので、空気中の酸素に影響されない。
- (4) ショート・アーク法(短絡移行)は、薄板の溶接に最も適したメタル移行法である。

【No. 23】 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) 溶接機の制御装置は、正確に制御された溶接電圧を一定の量と一定の時間で電極チップ先端に供給する。
- (2) 板厚の異なる鋼板を溶接する場合、電極チップの選択などの溶接条件は、厚い板の方の板厚に溶接条件を合わせる。
- (3) 電極チップは、加圧力に耐える強度と溶接面の熱に簡単に溶けない耐久性を確保するため、クロム銅合金が一般に使われている。
- (4) 電極チップ先端の直径が大きくなると、鋼板を溶かすための電流密度は高くなる。

【No. 24】 板厚が2mm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、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 3mm
- (2) 5mm
- (3) 7mm
- (4) 9mm

【No. 25】 電気アーク溶接の溶接欠陥のうちアンダ・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) 溶接電流が高すぎて起きる現象で、外見ではビード幅があるが、溶け込み不足になっている。
- (2) 溶接電流が高すぎて起きる現象で、母材のビードの両側に溝が残る。
- (3) 溶接電流が低すぎて起きる現象で、外見ではビード幅があるが、溶け込み不足になっている。
- (4) 溶接電流が低すぎて起きる現象で、母材のビードの両側に溝が残る。

【No. 26】 電気アーク溶接の交流アーク溶接機(変圧器型)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 非鉄金属の溶接が容易である。
- (2) 電流調整機は、ハンドルを操作することで変圧器の可動鉄心を移動させ、溶接電流を調整する。
- (3) 使用電圧は、直流のものより低い。
- (4) 機械本体の変圧器は、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。

【No. 27】 車両の計測に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 幅の計測は車両の横軸方向の計測をいい、高さの計測は一般にデータム・ラインと呼ばれる計測基準点からの高さの計測をいう。
- (2) 自動車メーカーが発行する寸法図による計測は、計測基準点と寸法が設定されているので、損傷の大きい車両でも精度の高い計測が可能である。
- (3) 作業前の計測は、損傷の状態、程度を量的に把握するために行う計測で、この計測によりボデー・フレーム修正機で行う引きの方向などの修理手順が決定される。
- (4) 寸法比較計測は、自動車メーカーから発行される寸法図など、あらかじめ基準点と寸法が設定されているなかで行われる計測をいう。

【No. 28】 板厚が4mmの鋼板2枚を10mm径のリベットで接合する場合のリベットの長さとして**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 15～17mm
- (2) 19～21mm
- (3) 23～25mm
- (4) 27～29mm

【No. 29】 トラック・フレームの狂いに関する記述として、**不適切なもの**はどれか。

- (1) 片側サイド・メンバに前後方向の衝撃を受けた場合は、ロング・フレームの大型車よりショート・フレームの小型車の方が菱曲がりを生じやすい。
- (2) 左右曲がりとは、通常、衝突事故などにより水平荷重が作用した場合に生じる。
- (3) 車両搭載クレーン付の自動車は、クレーンの自重と吊り荷の荷重によるフレームの疲労や急激に荷重が偏った場合に、フレームにねじれが生じる。
- (4) キャブ・オーバ型トラックのフレームの狂いの原因となる積車状態による曲げモーメントは、リヤ・リーフ・スプリング後部取り付け部よりも、フロント・リーフ・スプリング前部取り付け部の方が大きい。

【No. 30】 トラック・フレーム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)はフレームの(ロ)にある穴から放射状に発生する。

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

【No. 31】 可搬式油圧ラム・ユニットを構成するものとして、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) アタッチメント
- (2) タワー
- (3) スピード・カップラ
- (4) ポンプ

【No. 32】 塗料の樹脂に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 樹脂は、顔料を均一に分散させて塗膜に光沢や耐久性、硬さ、柔軟性などを与える。
- (2) 天然樹脂は、主として植物から析出されるもので、ワニス、ラッカなどに使用される。
- (3) 合成樹脂は、主として石油化学原材料から化学反応で合成される。
- (4) ロジン、セラックは、合成樹脂である。

【No. 33】 プライマ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、防錆顔料、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、長期にわたり防錆力と耐薬品性を維持する。
- (2) ウォッシュ・プライマは、主成分がビニル・ブチラール樹脂、クロム酸亜鉛、リン酸で、樹脂素地表面に薄い耐食性のある被膜を形成し、特に樹脂素材に対する付着力がよい。
- (3) 樹脂用プライマは、樹脂バンパやスポイラ等に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、ラッカ補修用に使用される。

【No. 34】 塗装設備、塗装機器、研磨機器に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 自動圧力開閉式のエア・コンプレッサは、圧力が設定値に達したとき、自動的にモータを停止させ、圧力が一定値に下がると自動的に圧縮運転にもどる。
- (2) 自動アンローダ式のエア・コンプレッサは、圧力が設定値に達したとき、アンローダ・パイロット弁が作動して空運転となる。
- (3) エア式の研磨機器のうちオービタル・サンダは、研磨紙が往復運動をして研磨するものである。
- (4) エア・トランスホーマは、エア・コンプレッサから送られてきた圧縮空気を適した圧力に減圧する装置である。

【No. 35】 上塗り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) 硝化綿ラッカは、無黄変性で耐候性、耐摩耗性、耐溶剤性、耐汚染性に優れる。
- (2) ストレート・アクリル・ラッカは、速乾性で作業性がよく、耐水性に優れるが、耐候性や耐黄変性がやや劣る。
- (3) 熱硬化アクリルは、メタリックやパールなどに使用される。
- (4) 速乾ウレタンは、硝化綿の代わりに合成された繊維素を使用しているため黄変が極めて少ないが、ラッカと混合できない。

【No. 36】 パテ付けとパテ研磨等に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ダブル・アクション・サンダの空研ぎでフェザ・エッジングをする場合、使用する研磨紙はP80, P120, P180, を使用する。
- (2) パテは、一度に厚塗りするとパテの中に巻き込んだ空気をそのまま塗り込めてしまい、素穴やフクレ、ハガレの原因となりやすい。
- (3) 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く拌する。
- (4) パテを同一の番手の研磨紙を使用して研磨する場合、手研ぎで研磨するよりもエア・サンダなどの機械研ぎの方が研磨傷は深くなる。

【No. 37】 乗用車のドアに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ドア・パネルは、薄鋼板製のアウト・パネルにインナ・パネルの前端、後端、下端の3辺をビーディング加工した上で溶接などを併用して箱状に組み立てる。
- (2) ドア・ロックのラッチとストライカの噛み合わせ方式は、ラック・ピニオン式とフォーク・ピン式が一般的である。
- (3) ウインド・レギュレータは、ドア・ガラスを昇降させる装置であり、ドア・アウト・パネルに取り付けられている。
- (4) ドアのヒンジは、安価でプレス成形性が良く量産に適する、鋳鉄製ヒンジが主流である。

【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するものは、次のうちどれか。

- (1) 緩衝装置のトーションバー・スプリングを取り外して行う整備
- (2) 走行装置のフロント・アクスルを取り外して行う整備
- (3) 前輪独立懸架装置のストラットを取り外して行う整備
- (4) 緩衝装置のコイル・スプリングを取り外して行う整備

【No. 39】「道路運送車両の保安基準」に照らし、用語の定義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。

「」とは、道路運送車両が、原動機及び燃料装置に燃料、潤滑油、冷却水等の全量を搭載し及び当該車両の目的とする用途に必要な固定的な設備を設ける等運行に必要な装備をした状態をいう。

- (1) 車両総重量
- (2) 積車状態
- (3) 空車状態
- (4) 軸重

【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、小型四輪自動車の空気入ゴムタイヤの接地部の滑り止めの溝の深さに関する基準として、**適切なもの**は次のうちどれか。

- (1) 1.0mm以上の深さを有すること。
- (2) 1.6mm以上の深さを有すること。
- (3) 2.0mm以上の深さを有すること。
- (4) 2.6mm以上の深さを有すること。