

## ■ 本書について

◎本書は、過去11年分（令和8年～平成28年）の日本自動車整備振興会連合会（以下、日整連）の登録試験（筆記）に出題された問題を、日整連発行の教科書ごとに分け、更に出題ジャンルごとに分類し、○×式問題（一部、選択式又は記述式）に編集した問題集です。

◎本書は教科書ごとに、「第1節 エンジン編」、「第2節 シャシ編」、「第3節 自動車新技術他編（自動車新技術／総合診断・環境保全・安全管理／法令）」の全3節構成となっています。

自動車整備士 教科書ぴったりドリル 1級小型	教科書名 (一級自動車整備士)	教科書の発行年
第1節エンジン編	エンジン電子制御装置	平成30年3月 第五版
第2節シャシ編	シャシ電子制御装置	平成29年1月 第五版
第3節自動車新技術他編	自動車新技術	平成30年2月 第八版
	総合診断・環境保全・安全管理	平成31年3月 初版
	法令教本 令和8年版（公論出版）	令和8年3月 発行

◎登録試験は、4つの選択肢の中から求められる正解を1つ選んで解答します。出題される4つの選択肢は、教科書の様々な箇所から集められていることが多く、教科書のある程度読み込み、学習していないと解けない場合があります。

◎そこで本書は、教科書（学習）の進捗状況と並行して使用できるように、教科書の構成に沿って、問題を収録しています。それぞれのページに、教科書の参照ページを掲載しているので、学習の参考にしてください。また、各問題の  マークは正解したものにチェックを入れるなど、習熟度の目安として活用してください。

◎正解は本書の最後に一覧を掲載しています。

◎法令問題については、弊社発行の「法令教本 令和8年版」の参照ページを掲載しています。

◎弊社発行の自動車整備士シリーズの参考書も併せてご活用ください。

詳細は、弊社ホームページをご確認ください。

書籍名 [新刊の発売時期]	定価(税込)	サイズ
1級小型筆記 問題と解説 上巻 [毎年7月]	3,960円 (セット価格)	A 5判
1級小型筆記 問題と解説 下巻 [毎年7月]		
1級小型 練習問題集 [毎年8月]	2,640円	A 4判
1級小型口述 問題と解説 [毎年11月]	2,310円	A 5判
法令教本 [毎年3月]	1,800円	B 5判
自動車整備用語辞典	2,600円	B 6判

※版の更新により、定価等が変更する場合があります。

# 1 節 エンジン編

## 第1章 電気回路

1	電気回路の故障1	3
2	電気回路の故障2	4
3	電気回路の故障3	5
4	サーキット・テスト1	6
5	サーキット・テスト2	7
6	サーキット・テスト3	8
7	サーキット・テスト4	9
8	サーキット・テスト5	10
9	サーキット・テスト6	11
10	オシロスコープ1	12
11	オシロスコープ2	13
12	オシロスコープ3	14
13	オシロスコープ4	15
14	外部診断器	16

## 第2章 高度整備技術

15	電源回路	17
16	論理信号センサ	18
17	リニア信号センサ	19
18	温度センサの計算問題1	20
19	温度センサの計算問題2	21
20	バキューム・センサ	22
21	エア・フロー・メータ	23
22	スロットル・ポジション・センサ1	24
23	スロットル・ポジション・センサ2	25
24	スロットル・ポジション・センサの計算問題1	26
25	スロットル・ポジション・センサの計算問題2	27
26	スロットル・ポジション・センサの計算問題3	28
27	パルス・ジェネレータ式センサ1	29
28	パルス・ジェネレータ式センサ2	30
29	磁気抵抗素子式(半導体式)	31
30	光学式(半導体式)1	32
31	光学式(半導体式)2	33
32	ノック・センサ	34
33	O <sub>2</sub> センサ	35
34	各種センサ	36
35	プランジャ式ソレノイド・バルブ 〔プラス駆動回路〕1	37
36	プランジャ式ソレノイド・バルブ 〔プラス駆動回路〕2	38
37	プランジャ式ソレノイド・バルブ 〔プラス駆動回路〕3	39
38	フューエル・ポンプ用リレー	40
39	ボルテージ・ドライブ式インジェクタ 〔外部レジスタ〕1	41
40	ボルテージ・ドライブ式インジェクタ 〔外部レジスタ〕2	42
41	ボルテージ・ドライブ式インジェクタ 〔外部レジスタ〕3	43
42	ボルテージ・ドライブ式インジェクタ 〔外部レジスタ〕4	44

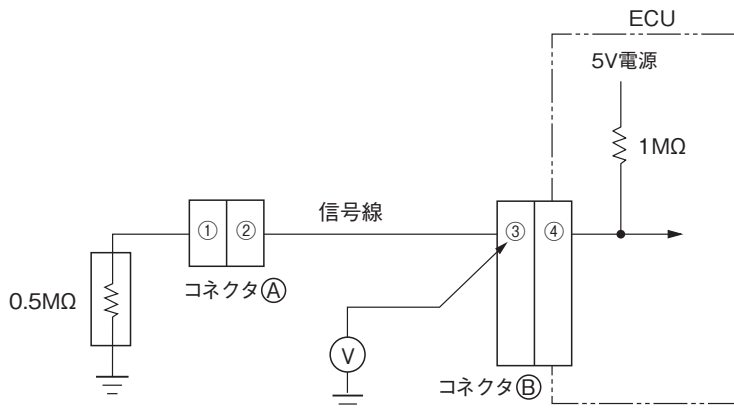
43	イグニション・コイル〔マイナス駆動回路〕1	45
44	イグニション・コイル〔マイナス駆動回路〕2	46
45	イグニション・コイル〔マイナス駆動回路〕3	47
46	リニア駆動アクチュエータ	48
47	リニア DC ブラシ・モータ	49
48	リニア DC ブラシレス・モータ1	50
49	リニア DC ブラシレス・モータ2	51
50	CAN 通信システム1	52
51	CAN 通信システム2	53
52	CAN 通信システムの点検	54
53	CAN 通信システムの信号波形1	55
54	CAN 通信システムの信号波形2	56
55	ECU の制御 ガソリン・エンジン1	57
56	ECU の制御 ガソリン・エンジン2	58
57	ECU の制御 ガソリン・エンジン3	59
58	ECU の制御 ガソリン・エンジン4	60
59	ECU の制御 ガソリン・エンジン5	61
60	ECU の制御 ガソリン・エンジン6	62
61	ECU の制御 ガソリン・エンジン7	63
62	ECU の制御 ジーゼル・エンジン1	64
63	ECU の制御 ジーゼル・エンジン2	65

## 第3章 高度故障診断技術

64	電子制御装置の故障診断	66
65	再現手法	67
66	エンジンの故障診断全般	68
67	バキューム・センサ系統1	69
68	バキューム・センサ系統2	70
69	水温センサ系統1	71
70	水温センサ系統2	72
71	水温センサ系統3	73
72	吸気温センサ系統1	74
73	吸気温センサ系統2	75
74	スロットル・ポジション・センサ系統1	76
75	スロットル・ポジション・センサ系統2	77
76	スロットル・ポジション・センサ系統3	78
77	スロットル・ポジション・センサ系統4	79
78	O <sub>2</sub> センサ系統1	80
79	O <sub>2</sub> センサ系統2	81
80	カム角センサ系統	82
81	ISCV 系統	83
82	イグナイタ系統1	84
83	イグナイタ系統2	85
84	フューエル・ポンプ制御系統1	86
85	フューエル・ポンプ制御系統2	87
86	フューエル・ポンプ制御系統3	88
87	エンジン不調〔正常コード〕	89
88	アイドル回転速度が高い〔正常コード〕	90
89	CAN 通信系統1	91
90	CAN 通信系統2	92
91	故障診断全般	93

**8** サークット・テスト5 (教P24～52)

【1】表にある直流電圧計の性能を有するサーキット・テストを用いて、図の電圧Vを測定した。次の各設問に答えなさい。ただし、電圧レンジは最も適切なレンジを使用したものとする。



表

レンジ	分解能	確度	入力抵抗	最大入力電圧
50mV	0.001mV	0.05 + 10	100MΩ	1000V DC
500mV	0.01mV	0.02 + 2		
2400mV ※	0.1mV			
5V	0.0001V	0.025 + 5	11MΩ	1000V rmsAC
50V	0.001V	0.03 + 2		
500V	0.01V			
1000V	0.1V			

NMRR : 80dB以上 50/60Hz ※2400mVレンジの最大有効表示 24000

ただし50mVレンジは70dB以上 50/60Hz ±0.1%

CMRR : 120dB以上 50/60Hz (Rs=1kΩ)

応答時間 : 1秒以内

- 1. 図の電圧計Vは約何mVを表示するか。答えは小数点第2位以下を切り捨てるものとする。
- 2. 図の状態からコネクタAを外した場合、電圧計Vは何Vを表示するか。答えは小数点第5位以下を切り捨てるものとする。
- 3. 電圧計Vの表示が3.2000Vであったと仮定した場合、真の電圧は何V～何Vの範囲にあるか。
- 4. 電圧計Vの表示が4.9500V～4.9504V間で変動している場合は、何Vを測定値として用いるか。

1	2	3	4
約	mV	V	V
		V ~	V
			V

36 プランジャ式ソレノイド・バルブ〔プラス駆動回路〕2 (教P126～129)

【1】 パージ・コントロール・ソレノイド・バルブなどに用いられている図1の駆動信号電圧特性をもつ図2のプランジャ式ソレノイド・バルブ回路に関する記述として、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

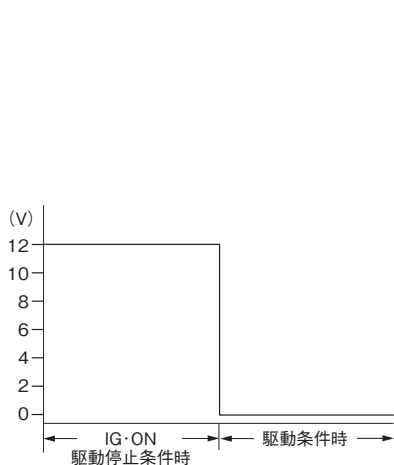


図1 駆動信号電圧特性  
(図2のV1で測定)

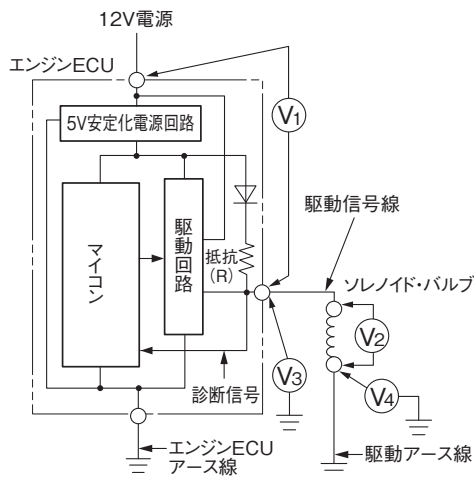


図2 ソレノイド・バルブの駆動回路構成

- 1. 駆動条件時、V<sub>2</sub>に12Vが発生するにも関わらずソレノイド・バルブが作動しない場合は、エンジンECUの不良、エンジンECUアース線の断線及び駆動アース線の断線が考えられる。
- 2. 駆動時、V<sub>2</sub>に12Vが発生するにも関わらずソレノイド・バルブが作動しない場合は、ソレノイド・バルブの異常（断線、接触抵抗などの増大）が考えられるが、駆動アース線の断線は考えられない。
- 3. 駆動条件時、V<sub>2</sub>に12Vが発生するにも関わらずソレノイド・バルブが作動しない場合は、ソレノイド・バルブの断線、駆動アース線の断線が考えられるが、ソレノイド・バルブの接触抵抗などの増大は考えられない。
- 4. 駆動条件時、V<sub>3</sub>が0Vの場合は、駆動信号線の短絡（地絡）、ソレノイド・バルブの短絡（地絡）、エンジンECUの不良が考えられる。
- 5. 駆動時、V<sub>3</sub>が0Vの場合は、駆動信号線の短絡（地絡）、ソレノイド・バルブの短絡（地絡）及びエンジンECUの不良が考えられるが、駆動アース線の断線は考えられない。
- 6. 駆動条件時、V<sub>3</sub>が0Vの場合は、駆動信号線の短絡（地絡）、ソレノイド・バルブの短絡（地絡）、駆動アース線の断線、エンジンECUの不良が考えられる。
- 7. 駆動条件時、V<sub>4</sub>が0Vよりも高い場合は、ソレノイド・バルブの断線、ソレノイド・バルブの短絡（地絡）が考えられる。
- 8. 駆動条件時、V<sub>4</sub>が0Vよりも高い場合は、ソレノイド・バルブのアース系統の異常（断線、接触抵抗などの増大）が考えられるが、ソレノイド・バルブの断線は考えられない。
- 9. 駆動条件時、V<sub>4</sub>が0Vよりも高い場合は、ソレノイド・バルブの断線が考えられるが、ソレノイド・バルブのアース系統の異常（断線、接触抵抗などの増大）は考えられない。
- 10. 駆動時、V<sub>4</sub>が0Vよりも高い場合は、駆動アース線の異常（断線）が考えられるが、ソレノイド・バルブの断線、駆動アース線の異常（接触抵抗などの増大）は考えられない。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

# 2 節 シャシ編

## II [I] 電子制御式 AT

### I 第 1 章 高度整備技術

1	センサ信号の異常検知等	95
2	機械式油圧センサ	96
3	半導体式油圧センサ	97
4	ECU の制御	98
5	フェイルセーフ機能 1	99
6	フェイルセーフ機能 2	100

### II 第 2 章 高度故障診断技術

7	スロットル・ポジション・センサ	101
8	油圧センサ	102
9	シフト・ポジション・センサ	103
10	変速パターン選択スイッチ	104
11	オーバドライブ・スイッチ	105
12	車載故障診断装置に表示されない不具合 1	106
13	車載故障診断装置に表示されない不具合 2	107

## II [II] 電動式パワー・ステアリング

### I 第 1 章 高度整備技術

14	センサ全般	108
15	電子式モード切り替えスイッチ 1	109
16	電子式モード切り替えスイッチ 2	110
17	MRE センサ (半導体式トルク・センサ)	111
18	差動トランス式トルク・センサ 1	112
19	差動トランス式トルク・センサ 2	113
20	差動トランス式トルク・センサ 3	114
21	DC ブラシ・モータ 1	115
22	DC ブラシ・モータ 2	116
23	DC ブラシレス・モータ	117
24	EPS 制御 1	118
25	EPS 制御 2	119

### II 第 2 章 高度故障診断技術

26	故障診断全般	120
27	モード切り替えスイッチ回路 1	121
28	モード切り替えスイッチ回路 2	122
29	モード切り替えスイッチ回路 3	123
30	車載故障診断装置に表示されない不具合	124

## II [III] アンチロック・ブレーキ・システム

### I 第 1 章 高度整備技術

31	車輪速センサ (パルス・ジェネレータ式)	125
32	車輪速センサ (磁気抵抗素子式)	126
33	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 1	127
34	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 2	128
35	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 3	129
36	モジュレータ・バルブ駆動回路 1	130
37	モジュレータ・バルブ駆動回路 2	131

## II 第 2 章 高度故障診断技術

38	コード別の故障診断 1	132
39	コード別の故障診断 2	133
40	モータ OFF・ON 故障診断 1	134
41	モータ OFF・ON 故障診断 2	135

## II [IV] オート・エア・コンディショナ

### I 第 1 章 高度整備技術

42	各種センサ 1	136
43	各種センサ 2	137
44	半導体式圧力センサ	138
45	日射センサ	139
46	リサーキュレーション・アクチュエータ 1	140
47	リサーキュレーション・アクチュエータ 2	141
48	エア・ミックス・アクチュエータ	142
49	ブロー・モータ (リニア駆動)	143
50	バス・ラインを用いたアクチュエータ	144
51	オート・エアコン ECU	145

### II 第 2 章 高度故障診断技術

52	車載故障診断 他	146
53	エア・ミックス・モータ	147
54	モード・モータ 1	148
55	モード・モータ 2	149
56	ブロー・モータ	150
57	内外気切り替えモータ	151

## II [V] 振動・騒音 / 他

### I 第 1 章 高度整備技術

58	振動の表し方	152
59	音圧レベル	153
60	振動・騒音の防止	154
61	計測機器 1	155
62	計測機器 2	156
63	エンジン関係 / トランスミッション	157
64	プロペラ・シャフト 1	158
65	プロペラ・シャフト 2	159
66	ドライブ・シャフト	160
67	サスペンション / ブレーキ	161
68	タイヤ 1	162
69	タイヤ 2	163
70	タイヤ 3	164
71	振動現象のまとめ 1	165
72	振動現象のまとめ 2	166
73	騒音現象のまとめ	167

### II 第 2 章 高度故障診断技術

74	振動の故障診断 1	168
75	振動の故障診断 2	169
76	騒音の故障診断 1	170
77	騒音の故障診断 2	171
78	ヘッドライト回路図	172

**5 フェイルセーフ機能 1** (教 P66 ~ 68)

【1】 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATのフェイルセーフ機能に関する記述として、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

〔車速センサ〕

- 1. 走行中、車速センサ1と車速センサ2の両方に異常が発生した場合は、フェイルセーフ機能が働き、Dレンジ、2レンジ及び1レンジのすべての前進モードで、3速固定での走行が可能である。
- 2. 走行中に車速センサ1と車速センサ2の両方に異常が発生した場合は、Dレンジと2レンジでは3速固定に制御し、1レンジでは2速固定に制御する。

〔スロットル・ポジション・センサ〕

- 3. スロットル・ポジション・センサに異常が発生すると、スロットル・バルブ・スイッチのアイドル接点とフル接点のON・OFFによりスロットル開度を3段階で検知するため、4速（オーバドライブ）への変速が禁止となり、また、常にライン・プレッシャが最高圧となるので、変速ショックが大きくなる。
- 4. スロットル・ポジション・センサに異常が発生すると、AT・ECUは、スロットル・バルブ・スイッチのアイドル接点とフル接点のON・OFFによりスロットル開度を検知しており、ライン・プレッシャを常に最高圧としている。
- 5. AT・ECUは、スロットル・ポジション・センサに異常が発生した場合、アイドル接点とフル接点の両方がOFFのときはライン・プレッシャを最小油圧に、アイドル接点がOFFでフル接点がONのときはライン・プレッシャを最大油圧に制御する。

〔シフト・ポジション・センサ〕

- 6. ECUにシフト・ポジション・センサ信号のうち、Dレンジ信号と2レンジ信号が同時に入力された場合は、電氣的にD > 2 > 1の優先順の制御に基づき、2レンジであっても1～4速（オーバドライブ）まで変速する。
- 7. AT・ECUは、1レンジから2レンジへのシフト時に2レンジ信号が入力されず無信号となる場合、1レンジ信号を入力信号とみなすが、実際の変速は、マニュアル・バルブとの関係から2<sub>1</sub>となる。
- 8. 走行中のDレンジから2レンジへのシフト時において、2レンジ信号がAT・ECUに入力されない場合、Dレンジとみなして走行できるよう制御する。また、AT・ECUにシフト・ポジション・センサの複数の信号が入力した場合は、電氣的には、D > 2 > 1の優先順の入力信号となり、1～4速（オーバドライブ）まで変速する。

1	2	3	4	5	6	7	8

**48** エア・ミックス・アクチュエータ (教 P250 ~ 256)

【1】 図に示すオート・エアコンに用いられるモータ・リダクション式のエア・ミックス・アクチュエータ回路の点検に関する記述として、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

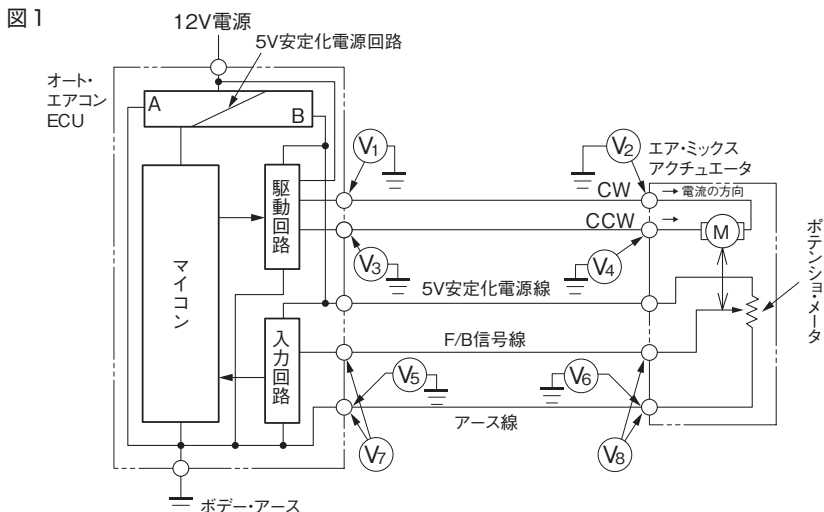


図2 エア・ミックス・アクチュエータ駆動電圧特性

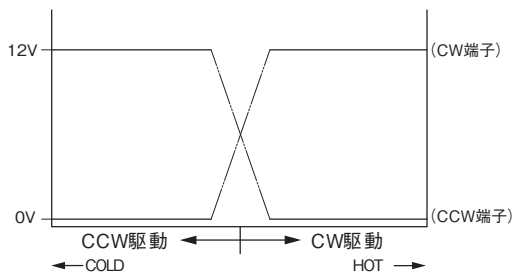
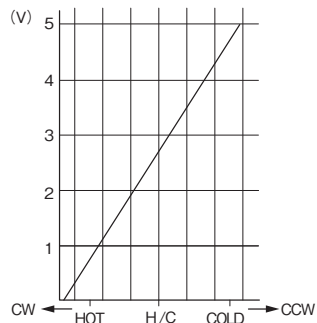


図3 F/B センサ信号電圧特性



- 1. マニュアル操作でHOTモードからCOLDモードを選択した場合の、エア・ミックス・アクチュエータ駆動条件時、V1とV2の両方に12Vの電圧が発生している場合は、オート・エアコン ECU 本体の異常が考えられる。
- 2. マニュアル操作でHOTモードからCOLDモードを選択した場合の、エア・ミックス・アクチュエータ駆動条件時、V3とV4の両方に電圧が発生しない場合は、エア・ミックス・アクチュエータ内部の異常が考えられるが、オート・エアコン ECU 本体の異常は考えられない。
- 3. F/Bセンサが図3のH/Cの位置にあるエア・ミックス・アクチュエータの停止時に、V5とV6の両方に5Vが発生している場合は、エア・ミックス・アクチュエータ内部の異常が考えられるが、オート・エアコン ECU 本体の異常は考えられない。
- 4. F/Bセンサが図3のH/Cの位置にあるエア・ミックス・アクチュエータの停止時に、V7とV8の両方に電圧が発生しない場合は、オート・エアコン ECU 本体の異常及び5V安定化電源線の断線が考えられるが、ボデー・アースの不良は考えられない。

1	2	3	4

第2節  
シャシ編

# 3 節 自動車新技術 他編

**II 自動車新技術 / [I] エンジン**

**I 第1章 ハイブリッド車**

1 構造・機能1 ..... 174  
 2 構造・機能2 ..... 175  
 3 構造・機能3 ..... 176  
 4 構造・機能4 ..... 177  
 5 動力分割機構及びギヤ・トレーン ..... 178  
 6 システム・メイン・リレー ..... 179  
 7 点検・整備1 ..... 180  
 8 点検・整備2 ..... 181

**II 第2章 圧縮天然ガス自動車**

9 天然ガスの特性と天然ガス自動車の種類 ..... 182  
 10 構造・機能1 ..... 183  
 11 構造・機能2 ..... 184  
 12 点検・整備 ..... 185

**III 第3章 筒内噴射式ガソリン・エンジン**

13 概要&構造・機能1 ..... 186  
 14 構造・機能2 ..... 187  
 15 構造・機能3 ..... 188  
 16 構造・機能4&点検・整備 ..... 189

**IV 第4章 コモン・レール式高圧燃料噴射システム**

17 概要&構造・機能1 ..... 190  
 18 構造・機能2 ..... 191  
 19 燃料噴射制御 ..... 192

**II 自動車新技術 / [II] シャシ**

**I 第1章 無段変速機 (CVT)**

20 構造・機能 ..... 193  
 21 コントロール・バルブ1 ..... 194  
 22 コントロール・バルブ2 ..... 195  
 23 電子制御機能 ..... 196

**II 第2章 車両安定制御装置**

24 ABS ..... 197  
 25 ブレーキ・アシスト・システム&  
 プリチャージ機能付き真空式制動倍力装置 ..... 198  
 26 トラクション・コントロール& VSCS 1 ..... 199  
 27 VSCS 2 ..... 200

**III 第3章 SRS エア・バッグ及び  
 プリテンショナ・シート・ベルト**

28 構造・機能1 ..... 201  
 29 構造・機能2 ..... 202  
 30 整備等 ..... 203

**II 総合・環境・安全 / [II] 環境保全**

**I 第1章 地球規模の環境保全とその必要性**

31 自動車に関わる環境問題等 ..... 204

**I 第2章 資源の有効利用**

32 資源有効利用の要件 ..... 205  
 33 再利用部品の活用 ..... 206

**II 第3章 産業廃棄物処理の影響と対応**

34 自動車リサイクル法1 ..... 207  
 35 自動車リサイクル法2 ..... 208  
 36 産業廃棄物の適正処理 ..... 209

**III 第4章 整備事業場などにおける環境保全**

37 整備工場の環境対応 ..... 210

**II 総合・環境・安全 / [III] 安全管理**

**I 第2章 災害のあらまし**

38 災害全般 ..... 211

**II 第3章 災害防止**

39 整理・整頓 ..... 212  
 40 作業上の注意事項1 ..... 213  
 41 作業上の注意事項2 ..... 214  
 42 防火の知識 ..... 215  
 43 危険物の取り扱い1 ..... 216  
 44 危険物の取り扱い2 ..... 217  
 45 危険物の取り扱い3 ..... 218  
 46 応急手当についての心得 ..... 219

**II 法令 / [I] 道路運送車両法**

47 自動車の種類1 ..... 220  
 48 自動車の種類2 ..... 221  
 49 点検整備制度1 ..... 222  
 50 点検整備制度2 ..... 223  
 51 点検整備制度3 ..... 224  
 52 点検整備制度4  
 検査制度1 ..... 225  
 53 検査制度2 ..... 226

**II 法令 / [II] 道路運送車両の保安基準**

54 認証制度1 ..... 227  
 55 認証制度2  
 指定制度 ..... 228  
 56 自動車の構造1 ..... 229  
 57 自動車の構造2 ..... 230  
 58 自動車の装置〔原動機及びシャシ関係〕 ..... 231  
 59 自動車の装置〔車体関係〕1 ..... 232  
 60 自動車の装置〔車体関係〕2  
 自動車の装置〔公害防止関係〕 ..... 233  
 61 自動車の装置〔灯火関係〕1 ..... 234  
 62 自動車の装置〔灯火関係〕2 ..... 235  
 63 自動車の装置〔灯火関係〕3 ..... 236  
 64 自動車の装置〔灯火関係〕4 ..... 237  
 65 自動車の装置〔運転操作〕 ..... 238

**13 概要&構造・機能1** (教 P65 ~ 72)

【1】電子制御式スロットル装置を用いた筒内噴射式ガソリン・エンジンに関する記述として、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

〔概要〕

- 1. 成層燃焼とは、層状燃焼と同義であり、部分的に濃淡の混合気の層を作り出して、薄い部分から燃焼させるようにした燃焼方法をいう。
- 2. 均質燃焼とは、層状燃焼と同義であり、部分的に濃淡の混合気の層を作り出して、濃い部分から燃焼させるようにした燃焼方法をいう。
- 3. 均質燃焼とは、混合気の濃度にむらがなく、一様に混ざり合っている状態での燃焼方法であり、成層燃焼とは、部分的に濃淡の混合気の層を作り出して、濃い部分で燃焼させるようにした燃焼方法である。この均質燃焼と成層燃焼の切り替え時には、均質リーン燃焼が行われている。

〔高圧フューエル・ポンプ〕

- 4. カム駆動のプランジャ式フューエル・ポンプにおいて、ポンプの入口及び出口には、それぞれ逆方向にリード・バルブが取り付けられており、燃料の吸入・吐出を制御している。

〔高圧スワール・インジェクタ〕

- 5. スリット・ノズルを内蔵したインジェクタのスリットは、噴霧燃料を扇状に広げる働きをしており、大気圧雰囲気下（吸気行程噴射時）では、均質燃焼に適すように広く分散した噴霧パターンで噴射している。

〔吸気装置〕

- 6. タンブル流方式は、直立吸気ポートと湾曲頂面ピストンを用いてタンブル流を作り出すもので、吸入空気は真上からシリンダの中流れ込み、シリンダの吸気側の壁面に沿って下降した後、ピストン頂面で方向を変えてタンブル流を生成する。
- 7. スワール流方式では、スワール・コントロール・バルブと深皿型頂面ピストンを用いてスワール流を制御しており、成層燃焼時には、スワール・コントロール・バルブが開くため、吸入空気はストレート・ポートから燃焼室内に流れ込み、スワール流を作り出す。
- 8. スワール流方式では、スワール・コントロール・バルブと深皿型頂面ピストンを用いてスワール流を制御しており、成層燃焼時には、スワール・コントロール・バルブを閉じるため、吸入空気はヘリカル・ポートから燃焼室内に流れ込み、スワール流を作り出す。

〔電子制御式スロットル装置〕

- 9. アクセル及びスロットルの各センサ信号は二重系統になっており、また、異常を検出したときは、退避走行が可能となる程度に吸入空気の流量を制御している。
- 10. アクセル及びスロットルの各センサ信号が二重系になっているため、エンジンECUとスロットルECUがアクセル系統もしくはスロットル系統の異常を検出したときでも、すべての故障状況で通常と同じ走行が可能である。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

第3節 自動車新技術他編

**51 点検整備制度3** (教P41～81)

〔定期点検整備〕

【1】「道路運送車両法」及び「自動車点検基準」に照らし、自家用乗用自動車等の定期点検基準に基づき、「点検時期が2年ごと」と定められている点検箇所の組み合わせとして、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。ただし、前回の点検以降の走行距離が1年間当たり5千km以下の自動車を除く。

- 1. かじ取り装置のハンドルの操作具合
- 2. かじ取り装置のパワー・ステアリング装置の油漏れ及び油量
- 3. 制動装置のホース及びパイプの漏れ、損傷及び取付状態
- 4. 制動装置のマスタ・シリンダ、ホイール・シリンダ及びディスク・キャリパの液漏れ
- 5. 緩衝装置の取付部及び連結部の緩み、がた及び損傷
- 6. 緩衝装置のショック・アブソーバの油漏れ及び損傷
- 7. 動力伝達装置のトランスミッション及びトランスファの油漏れ及び油量
- 8. 動力伝達装置のデファレンシャルの油漏れ及び油量
- 9. 電気装置のバッテリーのターミナル部の接続状態
- 10. 電気装置の電気配線の接続部の緩み及び損傷
- 11. 原動機の潤滑装置の油漏れ
- 12. 原動機の燃料装置の燃料漏れ

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

【2】「道路運送車両法」に照らし、道路運送車両の検査及び自動車検査証に関する記述として、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

- 1. 自動車の使用者は、原動機の型式に変更があったときは、その事由があった日から15日以内に臨時検査を受けなければならない。
- 2. 自動車の所有者は、当該自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日から15日以内に当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならない。
- 3. 継続検査の結果、当該自動車が保安基準に適合しないと認める場合に、当該自動車の使用を停止する必要があると認めるときを除き、当該自動車の使用者に交付する限定自動車検査証の有効期間は、15日とする。
- 4. 車両番号の指定を受けていない検査対象軽自動車の所有者は、国土交通大臣の行う予備検査を受けることができる。また、自動車予備検査証の有効期間は、15日とする

1	2	3	4

〔特定整備の定義〕

【3】「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、特定整備の定義として、適切な場合は○を、不適切な場合は×を記入しなさい。

- 1. 特定整備のうち電子制御装置整備の対象となる装置は、運行補助装置と自動運行装置である。

1

## 書籍の訂正について

本書の記載内容について正誤が発生した場合は、弊社ホームページに正誤情報を掲載しています。

株式会社公論出版 ホームページ

書籍サポート/訂正

URL : [https://kouronpub.com/book\\_correction.html](https://kouronpub.com/book_correction.html)



## 本書籍に関するお問い合わせ

メール



問合せフォーム



必要事項

- ・お客様の氏名とフリガナ
- ・書籍名
- ・該当ページ数
- ・お問い合わせ内容

※お問い合わせは、本書の内容に限ります。また、回答までにお時間をいただく場合がございます。ご了承ください。

## 自動車整備士 実力判定問題集 1級小型筆記 令和8(2026)年版

■発行日 令和8年6月

■定 価 2,310円(税込)

■発行所 株式会社 公論出版

〒110-0005 東京都台東区上野3-1-8

《TEL》03-3837-5731

《FAX》03-3837-5740