

22 問題用紙

【試験の注意事項】

1. 問題用紙は、開始の合図があるまで開いてはいけません。
2. 答案用紙と問題用紙は別になっています。解答は答案用紙(マークシート)に記入して下さい。
3. 試験会場から退場するとき、問題用紙は持ち帰して下さい。

【答案用紙(マークシート)記入上の注意事項】

1. 「受験地」、「回数」、「番号」の欄は、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. 「生年月日」の欄は、元号は漢字を、年月日はアラビア数字を(1桁の場合は前にゼロを入れて、例えば1年2月8日は、010208)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。
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して下さい。
4. 「性別」、「修了した養成施設等」の欄は、該当する数字の○を黒く塗りつぶして下さい。
ただし、「① 一種養成施設」は、自動車整備専門学校、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て2年以内の者。
「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て2年以内の者。
「③ その他」は、前記①、②以外の者、または、実技試験免除期間(卒業又は修了後2年間)を過ぎた者。

5. 解答欄の記入方法

- (1) 解答は、問題の指示するところから、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1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。

【不正行為等について】

1. 携帯電話等の電子通信機器類は、試験会場に入る前に必ず電源を切って、カバン等に入れておいて下さい。試験時間中に試験会場内において、携帯電話等の電子通信機器類を使用した場合は、その理由にかかわらず、不正の行為があったものとみなすことがあります。
2. 試験会場の机の上には、筆記用具と卓上計算機以外のものを置いてはいけません。ただし、卓上計算機は、計算以外の機能をもったものを使ってはいけません。
3. 1., 2. で禁止されているような不正行為を行った者に対しては、試験監督者において、その者の試験を停止することがあります。1., 2. の例に当てはまらない場合であっても、試験監督者において、登録試験に関して何らかの不正の行為があると認めるときは、同様の措置を執ることがあります。
4. 試験会場において試験を停止され又は何らかの不正の行為を行った者については、その試験を無効とすることがあります。
この場合においては、その者に対し、3年以内の期間を定めて登録試験を受けさせないことがあります。
5. 試験後において、登録試験に関して何らかの不正の行為があったことが明らかになった場合にも、4.と同様に、その試験を無効とし、3年以内の期間を定めて登録試験を受けさせないことがあります。

〔No. 1〕 ジーゼル・エンジンの性能などに用いられている用語に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 図示熱効率とは、シリンダ内の作動ガスがピストンに与えた仕事を熱量に換算したものと、供給した熱量との割合をいう。
- (2) 正味仕事率とは、エンジンのクランクシャフトから実際に得られる動力をいう。
- (3) 空気過剰率とは、実際に吸入した空気の質量と噴射された燃料を完全燃焼させる理論空気質量との割合をいう。
- (4) ネット軸出力とは、エンジンの運転に必要な付属装置だけを装着してエンジン試験台で測定した軸出力である。

〔No. 2〕 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) 尿素 SCR システムは、エンジンから排出される NO_x を浄化し、低減している。
- (2) 尿素 SCR システムに用いる尿素水は、塩水に尿素を溶かしたものである。
- (3) DPF は排気ガス経路に装着され、排気ガス中の PM をフィルタで捕集・除去する。
- (4) コモンレール式高圧燃料噴射装置は、燃料噴射圧力を高圧化することで良い燃焼状態となるため、PM の発生を大幅に低減することができる。

〔No. 3〕 ジーゼル・ノックに関する次の文章の(イ)と(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。

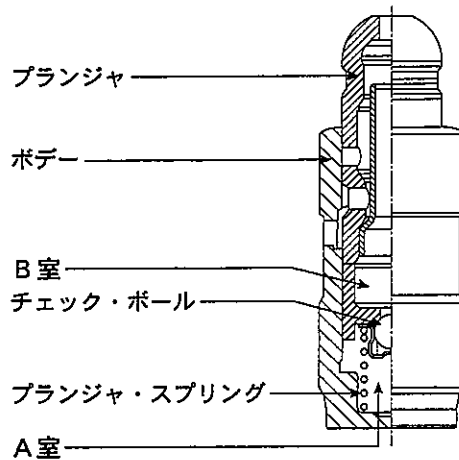
ジーゼル・ノックは、着火遅れ期間中の燃料噴射量が規定より(イ)なった場合や、セタン価の(ロ)軽油を用いた場合に発生しやすい。

- | | |
|----------|-----|
| (イ) | (ロ) |
| (1) 多 く | 低 い |
| (2) 多 く | 高 い |
| (3) 少 なく | 低 い |
| (4) 少 なく | 高 い |

〔No. 4〕 ピストン・リングに起こる異常現象のうち、フラッタ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) ピストン速度が速いほど起こりやすい。
- (2) コンプレッション・リングやシリンダ壁面が摩耗した場合に起こりやすい。
- (3) ピストン・リングの拡張力が小さいほど、ピストン・リング幅が厚いほど起こりやすい。
- (4) 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現象である。

〔No. 5〕 図に示すエンジンのバルブ・クリアランス自動調整機構に用いられているラッシュ・アジャス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) バルブ開弁前は、プランジャ・スプリングのスプリング力によってプランジャがロッカ・アームを押し上げ、バルブ・クリアランスをゼロに保っている。
- (2) A室へ供給することで減ったB室のオイルは、シリンダ・ヘッドのオイル通路から補給される。
- (3) プランジャに荷重が掛かると、A室の油圧が上昇しチェック・ボールが油路を閉じることにより、A室のエンジン・オイル体積は変化しなくなる。
- (4) プランジャへの荷重がなくなると、プランジャ・スプリングがプランジャを押し上げることによりチェック・ボールが開いて、A室からB室へエンジン・オイルが流入する。

〔No. 6〕 コモンレール式高圧燃料噴射装置に関する次の文章の(イ)と(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。

ECUによる噴射時期制御は、インジェクション・ポンプで用いられる(イ)の機能に代わるもので、基本的には(ロ)と噴射量から、最適な噴射時期になるようにインジェクタを制御する。

(イ) (ロ)

- | | |
|---------|----------|
| (1) ガバナ | エンジン回転速度 |
| (2) タイマ | エンジン回転速度 |
| (3) ガバナ | アクセル開度 |
| (4) タイマ | アクセル開度 |

[No. 7] 着火順序 1—5—3—6—2—4 の 4 サイクル直列 6 シリンダ・エンジンに関する次の文章の(イ)と(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。

第 3 シリンダがオーバーラップの上死点にあり、この位置からクランクシャフトを回転方向に 600° 回転させたとき、圧縮行程上死点にあるのは(イ)である。

その状態から第 6 シリンダのバルブを吸入行程の下死点状態にするためには、クランクシャフトを回転方向に(ロ)回転させる必要がある。

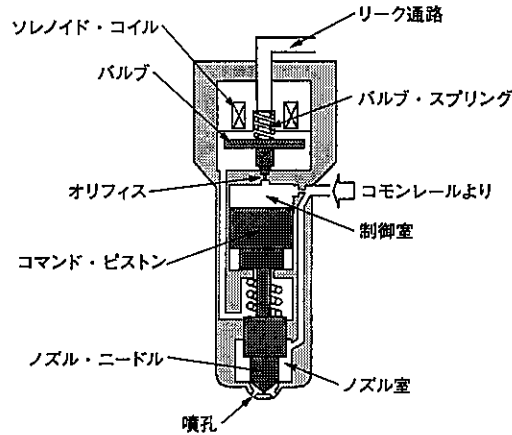
- | | (イ) | (ロ) |
|--------------|------|-----|
| (1) 第 2 シリンダ | 360° | |
| (2) 第 2 シリンダ | 420° | |
| (3) 第 6 シリンダ | 360° | |
| (4) 第 6 シリンダ | 420° | |

[No. 8] 電動ファンの回転制御に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。なお、次に示す表は、ECU による電動ファンの回転制御(条件)を表している。

エアコンの状態		冷却水温度	
		規定値未満	規定値以上
エアコン OFF		停止	高速回転
エアコン ON	冷媒圧力 低	低速回転	高速回転
	冷媒圧力 高	高速回転	高速回転

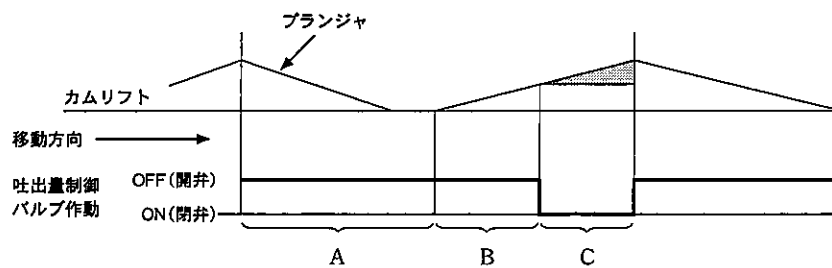
- (1) 冷却水温度が規定値未満で、エアコンを OFF から ON にすると電動ファンは回転する。
- (2) 冷却水温度が規定値未満で、エアコンを ON から OFF にすると電動ファンは停止する。
- (3) 電動ファンが停止しているときに、エアコンを OFF から ON にすると、電動ファンは低速又は高速回転になる。
- (4) 電動ファンが高速回転のときに、エアコンを ON から OFF にすると、電動ファンは低速回転になる。

〔No. 9〕 図に示すコモンレール式高圧燃料噴射装置のソレノイド式インジェクタに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



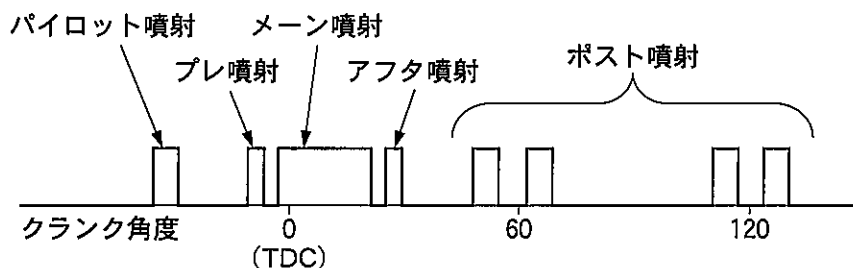
- (1) コモンレールからの高圧燃料が、同圧力の状態で制御室及びノズル室に流入すると、ノズル・ニードルを押し上げ燃料を噴射する。
- (2) オリフィスが開くと、制御室の燃料は次第に流出し制御室の圧力が下がるので、ノズル・ニードル下面に掛かっていた圧力との圧力差により、ノズル・ニードルが上昇し燃料を噴射する。
- (3) ソレノイド・コイルへの通電を止めると、コモンレールからの高圧燃料が一気にノズル室に流入することで、ノズル・ニードルを押し上げ、燃料を噴射する。
- (4) ソレノイド・コイルに通電が開始されると、電磁力によりノズル・ニードルが直接引き上げられて燃料の噴射が終了する。

〔No. 10〕 図に示すコモンレール式高圧燃料噴射装置における吐出量制御式(バーチカル式)サプライ・ポンプの作動について、吐出量制御バルブのON・OFFに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (1) A は吸入行程であり、プランジャの下降行程では吐出量制御バルブはOFF(開)しており、吐出量制御バルブを経由して低圧の燃料が圧送部(プランジャ室)に吸入される。
- (2) Bは無圧送(プリストローク)行程であり、吐出量制御バルブがOFF(開)している間は、吸入した燃料は吐出量制御バルブを経て昇圧されることなくリターンされる。
- (3) Cは圧送行程であり、必要吐出量に見合ったタイミングで吐出量制御バルブがON(閉)すると、リターン通路が断たれプランジャ室内は減圧される。
- (4) 吐出量制御バルブは、プランジャの上昇行程の途中において、バルブをOFF(開)からON(閉)に制御しサプライ・ポンプの吐出量を制御する。

〔No. 11〕 図に示すコモンレール式高圧燃料噴射装置における分割噴射について、ECUが行う噴射率制御に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。



- (1) パイロット噴射は、メイン噴射に対して大きく進角した時期に噴射することで、急激な燃焼圧力の上昇を抑えられるためPM及び燃焼騒音の低減ができる。
- (2) プレ噴射は、メイン噴射に先立ち噴射することで、メイン噴射の着火遅れの短縮により、PM及び燃焼騒音を低減できる。
- (3) アフタ噴射は、メイン噴射後の近接した時期に噴射することで、拡散燃焼を活性化させてPMを低減するとともに、排気ガスの温度上昇により触媒を活性化させることができる。
- (4) ポスト噴射は、メイン噴射に対して大きく遅角した時期に噴射することで、排気ガスの温度上昇や還元成分の供給により、触媒の活性化や、排気ガス後処理装置の作動を補助することができる。

〔No. 12〕 吸排気装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ターボ・チャージャは、排気ガスのエネルギーでタービン・ホイールを回し、その回転力を利用して同軸上のコンプレッサ・ホイールを回転させ、圧縮空気を多量にシリンダ内へ供給している。
- (2) インタ・クーラは、ターボ・チャージャで圧縮された吸入空気を冷却して温度を下げ、空気密度を低くし充填効率を高めている。
- (3) ターボ・チャージャの軸受に用いられているフル・フローティング・ベアリングの周速は、シャフトの周速の約2倍で回転している。
- (4) ターボ・チャージャの過給圧を制御するウエスト・ゲート・バルブは、過給圧が高くなって規定値に達すると開き、圧縮空気の一部をマフラ側に排出して過給圧が規定圧以上にならないように制御している。

[No. 13] リダクション式スタータの点検に関する次の文章の(イ)と(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。

図1に示すリダクション式スタータのプランジャの点検で、C端子とバッテリーの(+)端子を接続したとき(イ)が飛び出すこと。また、この状態でM端子の配線を離すと(イ)が飛び出した状態(ロ)ことを確認する。ただし、テスト時間は3～5秒間で行う。

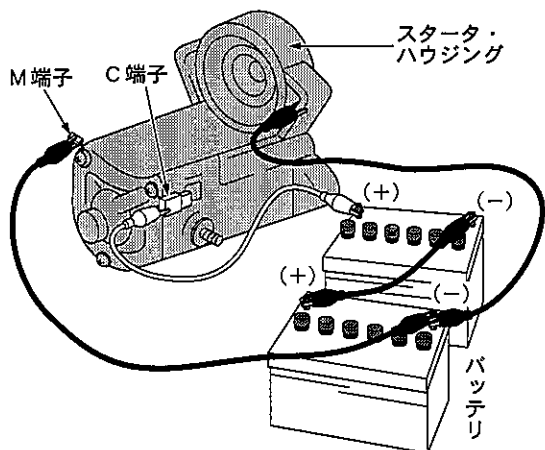


図1

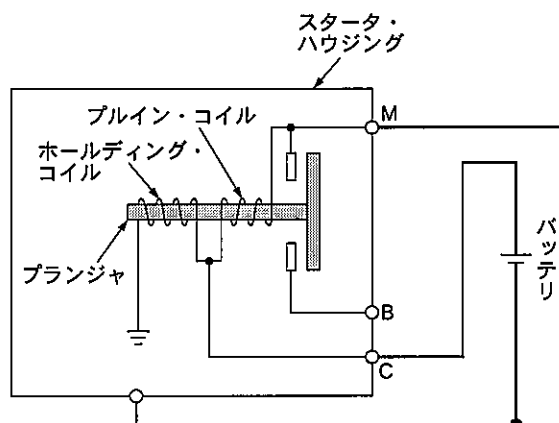


図2

- | (イ) | (ロ) |
|-------------|-------|
| (1) ピニオン | を保持する |
| (2) クラッチ・ギヤ | を保持する |
| (3) ピニオン | から戻る |
| (4) クラッチ・ギヤ | から戻る |

[No. 14] 中性点ダイオード付きオルタネータの点検に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ステータの点検の一つに、メガーを用いたステータ・コイルとステータ・コア間の絶縁点検がある。
- (2) ロータの点検の一つに、スリップ・リングとロータ・コア間の導通点検があり、サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いて、導通があることを確認する。
- (3) オルタネータのB端子電圧波形は、オルタネータに負荷が掛かっても、ボルテージ・レギュレータの制御作用により波形は一定で波打つことはない。
- (4) ダイオードの点検では、サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いてダイオードの端子側に(+)、ホルダ側に(-)のテスト棒を当てたときと、逆に当てたときの抵抗値が同じであれば正常である。

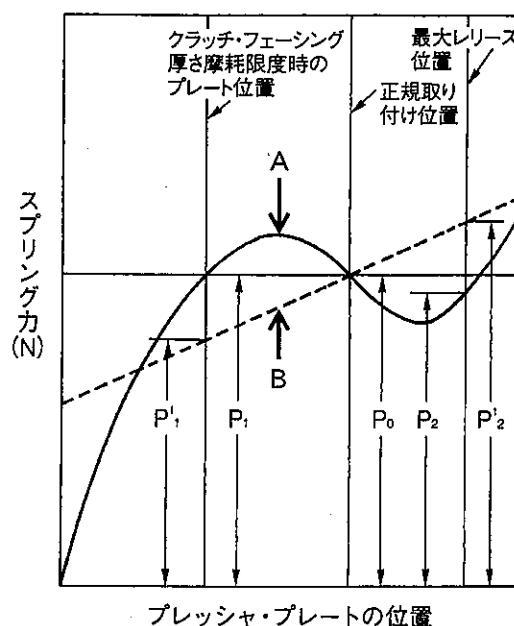
[No. 15] ジーゼル・エンジンの予熱装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) 電熱式インテーク・エア・ヒータは、ECUにより始動時のエンジン冷却水温度に応じて予熱時間を制御し、吸気の通路の途中に設けたエア・ヒータで、吸入空気を適正温度まで暖めている。
- (2) 一般にエア・ヒータは、小型車のエンジンに用いられ、グロー・プラグは大型車のエンジンに用いられている。
- (3) メタル式の自己温度制御型グロー・プラグは、外側を保護金属管で覆い、その内側にラッシュ・コイルとブレーキ・コイルを直列に接続した構造である。
- (4) セラミック式の自己温度制御型グロー・プラグは、発熱部が発熱体(導電性セラミックス)と絶縁体(絶縁性セラミックス)で構成されている。

[No. 16] クラッチ・スプリングに用いられる A と B の特性に関する次の文章の(イ)と(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。

図中の実線 A は(イ)・スプリングの特性を示しており、クラッチ・フェーシングが摩耗限度まで摩耗すると、スプリングのばね力は正規取り付け位置と比較して(ロ)

- | (イ) | (ロ) |
|------------|-------------------|
| (1) コイル | A は減少して B は同じである。 |
| (2) ダイヤフラム | A は減少して B は同じである。 |
| (3) コイル | A は同じで B は減少する。 |
| (4) ダイヤフラム | A は同じで B は減少する。 |



〔No. 17〕 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATに用いられる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) ロックアップ・ソレノイド・バルブには、エンジンからのトルク変動を吸収、緩和するダンパ・スプリングが組み込まれている。
- (2) ロックアップ・ピストンは、スプラインによってトルク・コンバータ内のタービン・ランナのハブにかん合している。
- (3) 車速センサは、インプット・シャフトの回転速度を検出して、その信号をAT・ECUに入力している。
- (4) タービン・センサは、アウトプット・シャフトの回転速度を検出して、その信号をAT・ECUに入力している。

〔No. 18〕 後二軸駆動のインタ・アクスル・ディファレンシャルに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ディファレンシャル(差動)作用により、タイヤの摩耗防止や駆動力の均等配分を行っている。
- (2) 差動機能を停止させるために、ディファレンシャル・ロック機構が設けられている。
- (3) フロント側のサイド・ギヤには、後後軸に動力を伝達するドライブ・ヘリカル・ギヤが直接噛み合っている。
- (4) 後前軸のギヤ・キャリア前部に取り付けられている。

〔No. 19〕 電子制御式エア・サスペンション(エア・スプリング制御式)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) プレッシャ・センサは、エア・コンプレッサの吐出圧力を検出し、その信号をECUに入力している。
- (2) プロテクション・バルブは、エア・タンク内の圧力が規定値以上に上昇した場合、エア・タンク内の圧縮されたエアを大気中に放出する。
- (3) セーフティ・バルブは、エア・サスペンション系統にエア漏れが発生したとき、ブレーキ装置などの他の系統のエア圧が失われないようにしている。
- (4) マグネティック・バルブは、ECUからの信号により、エア・スプリングのエアを供給又は排気して、エア・スプリングの全長を制御している。

[No. 20] 電動式パワー・ステアリングの制御に関する記述として、次の文章の(イ)と(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。

ECUは、トルク・センサからの操舵情報、車速センサからの車速情報などをもとに(イ)を演算し、モータに掛かる(ロ)を制御することで、必要な(イ)を発生させている。

- | (イ) | (ロ) |
|----------|-----|
| (1) 補助動力 | 電 流 |
| (2) 補助動力 | 電 圧 |
| (3) 操舵力 | 電 流 |
| (4) 操舵力 | 電 圧 |

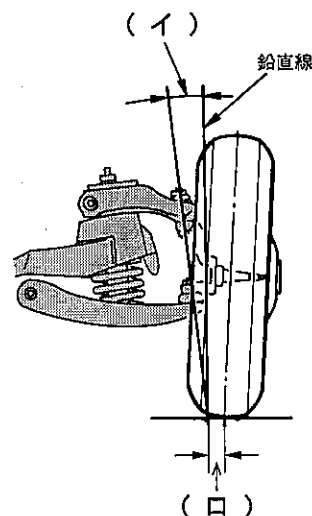
[No. 21] ホイール及びタイヤに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) タイヤのトレッド部の両肩が摩耗する場合は、エア圧の過大が考えられる。
- (2) 一般的に、ホイール質量の1 kgの軽量化は、ばね上荷重の20 kgの軽量化に匹敵するといわれている。
- (3) 大型車では、ホイール・ナット(ボルト)を締め付けたあとの初期なじみによりホイール・ナット(ボルト)の緩みが発生することがあるため、締め付け後500 kmの走行を目安に増し締めをする。
- (4) 走行中の屈伸作用のエネルギーの一部により発生するタイヤの内部温度の上昇は、セパレーションやバーストを起こす原因とならない。

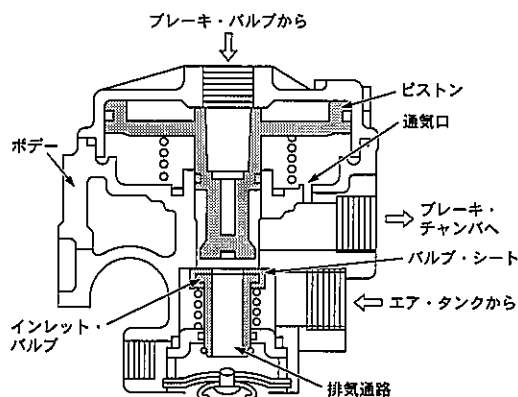
[No. 22] 図に示すホイール・アライメントに関する次の文章の(イ)と(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

ボール・ジョイントの中心を結ぶ直線と鉛直線によって作られる角度を(イ)といい、ボール・ジョイントの中心を結ぶ直線の路面交点とタイヤ接地中心点の距離を(ロ)という。

- | (イ) | (ロ) |
|--------------|---------------|
| (1) セット・バック角 | プラス・キャスト・トレール |
| (2) セット・バック角 | キング・ピン・オフセット |
| (3) キング・ピン傾角 | プラス・キャスト・トレール |
| (4) キング・ピン傾角 | キング・ピン・オフセット |



〔No. 23〕 図に示すフル・エア式ブレーキのリレー・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) リレー・バルブは、ブレーキ・ペダルの踏み込み量に応じてエア・タンクのエアをブレーキ系統に供給する。
- (2) ブレーキ・ペダルを踏み込むとブレーキ・バルブからのエア圧(指示圧)が流入し、ピストンが下方に移動して、インレット・バルブに着座し、排気通路を閉じる。
- (3) インレット・バルブがピストンにより押し下げられ、ポデーのバルブ・シートとインレット・バルブに隙間ができると、エア・タンクからのエア圧がブレーキ・チャンバへ供給される。
- (4) ブレーキ・ペダルを離すとブレーキ・バルブからのエア圧(指示圧)がなくなり、ピストン下端部がインレット・バルブから離れ、エア・タンク内のエアを中央の排気通路から大気に排出する。

〔No. 24〕 補助ブレーキに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) エンジン・リターダは、ピストンが圧縮上死点付近になると、油圧でエキゾースト・バルブを開き、次の膨張行程において、ピストンを押し下げようとする圧縮圧力を逃がすことで、エンジン・ブレーキ力を高めている。
- (2) エキゾースト・ブレーキの制動効果は、エキゾースト・パイプ内の圧力を高くするほど増大するが、エキゾースト・バルブのバルブ・スプリングの強さは関係しない。
- (3) 電磁式リターダ(エディ・カレント・リターダ)は、粘性のある流体を循環させて発生する流動抵抗を用いて車両を減速させている。
- (4) 電磁式リターダは、エンジンやアクスル・シャフトなどに取り付けられている。

〔No. 25〕 フレーム及びボデー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、曲げ及びねじれ剛性に優れているが、質量を小さくすることはできない。
- (2) フロント・ドア・サイド・インパクト・プロテクション・ビームは、フロント・サイド・メンバー部の強度を確保している。
- (3) スケルトン構造は、フレームにボデーが角形鋼管で組み立てられるため、外板面に応力が掛からないことから、大きな開口部が取りやすい。
- (4) フレームに亀裂が発生すると、どんなに小さなものでも次第に大きくなるので部分的に補強材(当て板)を当てるだけの修正を行う。

〔No. 26〕 外部診断器(スキャン・ツール)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ダイアグノーシス・コード〔C 0051〕の表示のうち〔C〕は、ABSなどのシャシに関する異常の発生と考えられる。
- (2) 外部診断器を用いてダイアグノーシス・コードの消去を行った場合は、ダイアグノーシス・コードが消去され、フリーズ・フレーム・データは消去されない。
- (3) 作業サポートでは、本来の作動条件でなくてもアクチュエータを強制的に駆動することができるため、アクチュエータの機能点検などが容易に行える。
- (4) アクティブ・テストでは、ECUの学習値を初期化することができ、作業の効率化が図れる。

〔No. 27〕 エアコンに関する次の記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) リヒート方式は、エバポレータを通った冷風が全てヒータ・コアに流れるようになっており、温度調整はヒータ・コアに流れるエンジン冷却水の流量をウォータ・バルブによって変化させることで、吹き出し温度の調整を行っている。
- (2) ハイブリッド自動車や電気自動車(EV)などのコンプレッサは、モータで駆動される電動のものが用いられている。
- (3) エバポレータ後センサは、エバポレータを通過後の空気の温度をサーミスタによって検出しており、霜付きなどの防止に利用されている。
- (4) 代替フロン R 134 a (HFC 134 a) は、オゾン層の破壊がなく、温室効果ガスとして地球温暖化に影響しない。

〔No. 28〕 CAN 通信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) CAN-H, CAN-L とともに 2.5 V の状態をレセシブという。
- (2) 受信側 ECU は、受信した CAN-H の電圧変化から情報を読み取るようになっている。
- (3) 送信側 ECU は、CAN-H, CAN-L の 2 本のバス・ラインに CAN-H 側は 2.5~3.5 V, CAN-L 側は 2.5~1.5 V の電圧変化として出力(送信)する。
- (4) 各 ECU は、各種センサの情報をデータ・フレームとして、定期的にバス・ライン上に送信している。

〔No. 29〕 鉛バッテリーに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 電解液の比重は、放電量に比例して高くなる。
- (2) 電解液の比重は、電解液温度が高いと電解液容量が増加するため小さく(低く)なる。
- (3) バッテリーから取り出すことのできる電気量は、放電率を小さく(放電電流を大きく)すると多くなる。
- (4) バッテリーの容量(%)は電解液温度 25℃ を標準としており、電解液温度が 50℃ 未満においては、電解液温度が高くなると、容量は小さくなる。

〔No. 30〕 SRS エアバッグ・アセンブリ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) エアバッグ・アセンブリの抵抗測定は、絶対に行ってはいけない。
- (2) エアバッグ・アセンブリを保管する場合は、パッド面を上に向けて置いておく。
- (3) SRS エアバッグの脱着は、バッテリーのマイナス・ターミナルを外したあと、規定時間放置してから行う。
- (4) 他の車で使用したエアバッグ・アセンブリを取り付ける場合は、必ずシステムが正しく作動することを確認する。

〔No. 31〕 測定機器及び工具に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

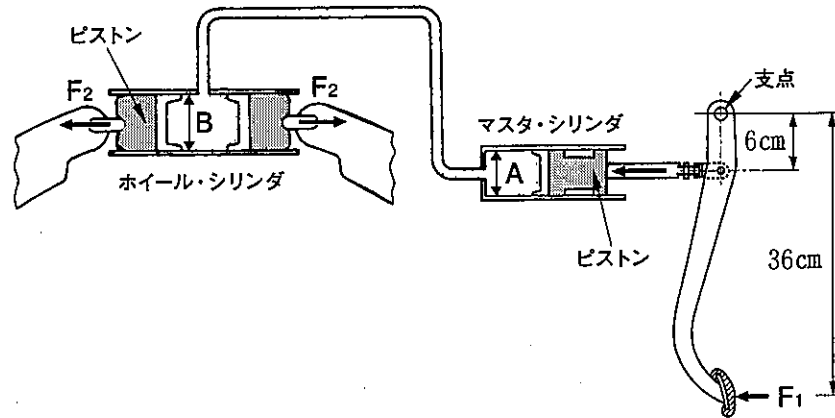
- (1) バキューム・ゲージは、エンジンの圧縮圧力の測定に用いる。
- (2) 台付スコヤは、コイル・スプリングなどの直角度の点検に用いる。
- (3) プラスチ・ゲージは、シリンダとピストンの隙間の測定などに用いる。
- (4) リーマは、シリンダ・ヘッドとシリンダ・ブロックの組み付け面の仕上げに用いる。

[No. 32] 合成樹脂と複合材に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) FRM(繊維強化金属)は、繊維と金属を結合成形させたもので、強度を向上させるために繊維には炭素繊維などが、金属にはアルミニウムなどが用いられている。
- (2) FRP(繊維強化樹脂)のうち、GFRP(ガラス繊維強化樹脂)は、不飽和ポリエステルをマット状のガラス繊維に含浸させて成形したものである。
- (3) 熱可塑性樹脂は、加熱すると軟らかくなり、冷えると硬くなる樹脂である。
- (4) 熱硬化性樹脂は、加熱すると硬くなり、急冷すると軟化する樹脂である。

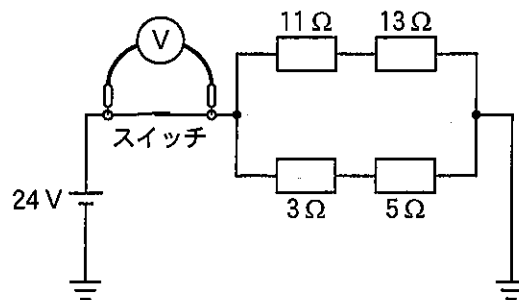
[No. 33] 図に示す油圧式ブレーキの油圧回路において、マスタ・シリンダの内径Aが16 mm、ホイール・シリンダの内径Bが32 mmの場合、ブレーキ・ペダルを矢印の方向に80 Nの力(F_1)で押したとき、ホイール・シリンダのピストンにかかる力(F_2)として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 480 N
- (2) 1,440 N
- (3) 1,920 N
- (4) 2,400 N



[No. 34] 図に示す電気回路において、スイッチの接点が閉じたときに電圧計Vが12 Vを示す場合、スイッチの接点の接点抵抗値として、適切なものは次のうちどれか。ただし、バッテリー、配線等の抵抗はないものとし、電圧計Vの内部抵抗は無限大とする。

- (1) 2 Ω
- (2) 4 Ω
- (3) 6 Ω
- (4) 8 Ω



〔No. 35〕 潤滑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) ATF の性状には、トルク・コンバータ内では空気が混入して泡が立ちやすいため優れた消泡性が必要である。
- (2) グリースは、高温になるに従い軟化するので、高温箇所では比較的ちょう度の大きい機械的安定性の高いものが必要である。
- (3) PSF の性状で低温流動性の良否は、ステアリング・ホイールの操作性に大きく影響し、オイル・ポンプの吸入によるキャビテーション音の発生にも影響する。
- (4) ビスカス・カップリングに用いられるジメチル・シリコン・オイルには、大きいトルクを伝達するためにオイル粘度が高いことが要求される。

〔No. 36〕 「道路運送車両法」に照らし、次の文章の(イ)と(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。

新規登録を受けた自動車について所有者の変更があったときは、新所有者は、その事由があった日から(イ)に、国土交通大臣の行う(ロ)の申請をしなければならない。

- | | (イ) | (ロ) |
|-----|--------|------|
| (1) | 15 日以内 | 変更登録 |
| (2) | 15 日以内 | 移転登録 |
| (3) | 30 日以内 | 変更登録 |
| (4) | 30 日以内 | 移転登録 |

〔No. 37〕 「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、自動車分解整備事業者が分解整備を行った場合に、分解整備記録簿に記載しなければならない事項として、該当しないものは次のうちどれか。

- (1) 分解整備の概要
- (2) 分解整備を完了した年月日
- (3) 登録自動車にあつては車台番号
- (4) 依頼者の氏名又は名称及び住所

〔No. 38〕 「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、
昼間走行灯に関する次の文章の（イ）と（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。

昼間走行灯の灯光の色は、（イ）であり、光度は（ロ）以下で、かつ、その照射光線は、他の交通
を妨げないものであること。

- | | （イ） | （ロ） |
|-----|--------|----------|
| (1) | 白 色 | 1,440 cd |
| (2) | 白 色 | 2,440 cd |
| (3) | 白色又は青色 | 1,440 cd |
| (4) | 白色又は青色 | 2,440 cd |

〔No. 39〕 「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、
運行記録計を備えなければならない普通自動車（緊急自動車及び被牽引自動車を除く。）に関
する次の文章の（ ）に当てはまるものとして、適切なものはどれか。

貨物の運送の用に供する普通自動車であって、（ ）以上又は最大積載量が5t以上のものには、
運行記録計を備えなければならない。

- (1) 車両重量が8t
- (2) 車両総重量が8t
- (3) 車両重量が7t
- (4) 車両総重量が7t

〔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、
後部反射器に関する次の文章の（イ）と（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。

後部反射器は、夜間にその後方（イ）の距離から（ロ）で照射した場合にその反射光を照射位置か
ら確認できるものであること。

- | | （イ） | （ロ） |
|-----|-------|----------|
| (1) | 150 m | すれ違い用前照灯 |
| (2) | 150 m | 走行用前照灯 |
| (3) | 250 m | すれ違い用前照灯 |
| (4) | 250 m | 走行用前照灯 |