

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、0 1 0 2 0 8)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。ボールペン等は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たときは、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・エンジンの排出ガスに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) ジーゼル・エンジンは、空気過剰率が大きく、空気を十分に供給して燃焼が行われるため、COの発生は極めて少ない。
- (2) 一般に SOF(可溶有機成分)は、燃料中の硫黄分が酸化して生成された硫黄化合物である。
- (3) 排気管から排出される NO_x は、燃料が不完全燃焼して、未燃焼ガスがそのまま排出されたものである。
- (4) コモンレール式高圧燃料噴射装置では、メイン噴射の前に少量の燃料を噴射するプレ噴射を行い HC の排出を低減している。

〔No. 2〕 ジーゼル・エンジンの性能の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) 機械損失は、ピストンなどの摩擦損失やウォーター・ポンプなどの補機駆動の損失からなっており、冷却水の温度の影響は受けない。
- (2) 体積効率と充填^{てん}効率は、平地ではほとんど同じであるが、高山などの気圧の低い場所では差を生じる。
- (3) 空気過剰率は、全負荷(最大噴射量)時において 1.2～1.4 程度で、負荷が小さい(噴射量が少ない)ときは 2.5 以上である。
- (4) 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であり、理論熱効率よりその値は低い。

〔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)軽油を使用し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〕 ジーゼル・エンジンに用いられているピストン及びピストン・リングに関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) トラックやバスなどの大型車のターボ・チャージャを装着したエンジンでは、アルミニウムを鋳造したピストンを用いて耐久性を確保している。
- (2) ピストン・リングに起こる異常現象のうちスカッフ現象とは、カーボンやスラッジ(燃焼生成物)が固まってリングが動かなくなることをいう。
- (3) インナ・カット型のピストン・リングは、燃焼ガス圧力が加わるとシリンダ壁面に全面で接触するが、圧力が加わらないときは、シリンダ壁面と線接触して、オイルをかき落とす作用もしている。
- (4) ピストン・スカート部にグラファイトや二硫化モリブデンなどの固体潤滑剤を含むクロムめっきを施すのは、耐焼き付き性の向上やフリクション低減のためである。

〔No. 5〕 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 2 シリンダが圧縮行程の上死点にあり、この位置からクランクシャフトを回転方向に 420° 回転させたとき、吸入行程の下死点にあるのは(イ)である。その状態から第 5 シリンダのバルブをオーバーラップの上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 | 300° |
| (2) 第 2 シリンダ | 420° |
| (3) 第 6 シリンダ | 300° |
| (4) 第 6 シリンダ | 420° |

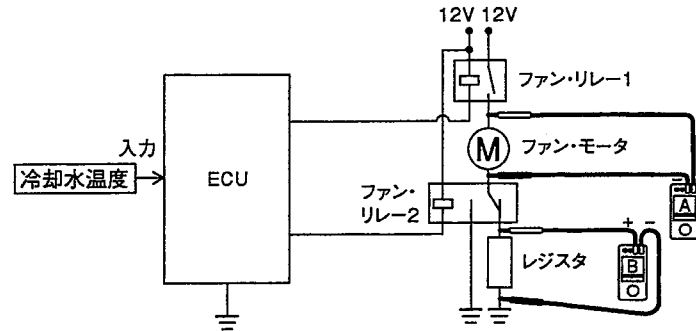
〔No. 6〕 エンジンのバルブ開閉機構に用いられているバルブ・スプリングに関する次の文章の(イ)と(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。

バルブ・スプリングのうち、複式のスプリングは、ばね定数が(イ)内側(インナ)と外側(アウト)の二つのスプリングを用いて、内側と外側のスプリングの巻き方向は(ロ)になっているのが一般的である。

(イ) (ロ)

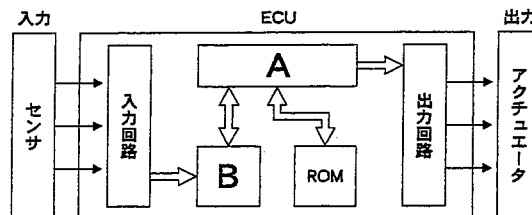
- | | |
|---------|-----|
| (1) 同 じ | 逆 に |
| (2) 異なる | 逆 に |
| (3) 同 じ | 同じと |
| (4) 異なる | 同じと |

〔No. 7〕 図に示すファン・モータの回路に接続されている電圧計 A、B に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。ただし、図の回路は停止時のファン・モータを示し、配線の抵抗はないものとする。



- (1) ファン・モータの停止時、電圧計 A は 0 V を表示する。
- (2) 低速回転時、電圧計 A は 12 V を表示する。
- (3) 高速回転時、電圧計 A は 12 V を表示する。
- (4) 高速回転時、電圧計 B は 0 V を表示する。

〔No. 8〕 図に示すコモンレール式高圧燃料噴射装置の ECU に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

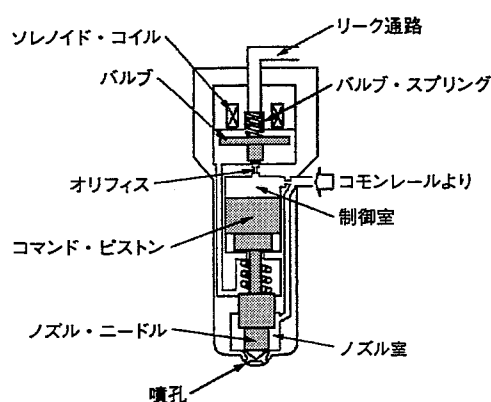


- (1) ECU 内の A は、演算処理を行う CPU(セントラル・プロセッシング・ユニット)に該当し、B はデータ記憶部となる RAM(ランダム・アクセス・メモリ)に該当する。
- (2) インジェクタには製造公差があり、各気筒間に噴射量のバラツキが発生してしまうため、インジェクタ交換時には、外部診断器(スキャン・ツール)によるインジェクタ補正值登録を行わなければならない。
- (3) 噴射量制御は、インジェクション・ポンプで用いられるガバナの機能に代わるもので、基本的にエンジン回転速度とアクセル開度の信号をもとに、最適な噴射量となるようにインジェクタを制御している。
- (4) 噴射圧力制御(コモンレール圧力制御)は、コモンレール内の圧力を制御することにより噴射圧力を制御するもので、コモンレール圧力センサの値が、エンジン回転速度とアクセル開度から算出される目標値に等しくなるように ECU が制御している。

〔No. 9〕 コモンレール式高圧燃料噴射装置のセンサに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

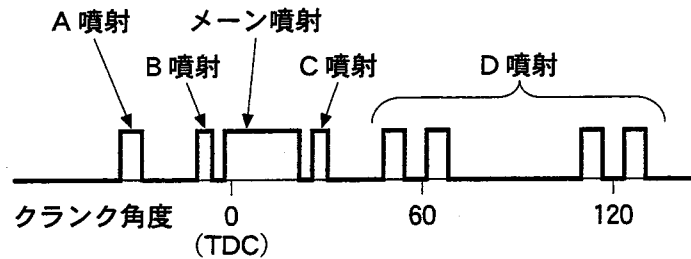
- (1) 水温センサは、サーミスタが受ける温度が高くなるほど、抵抗値は低くなる特性を備えている。
- (2) ピックアップ・コイル式の回転センサは、マグネット(永久磁石)、コイル、コア(鉄心)から構成されている。
- (3) 熱線式エア・フロー・メータは、発熱抵抗体と温度補償抵抗体との温度差が常に一定に保つように発熱抵抗体への電流を制御している。
- (4) プースト圧センサは、大気圧に保たれたセンサ・ユニット内に四つの可変抵抗によってブリッジ回路を形成したシリコン・チップが取り付けられている。

〔No. 10〕 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) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) ソレノイド・コイルへ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. 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(分割噴射制御)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) A 噴射はプレ噴射であり、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、噴射した燃料と空気をあらかじめ混合された状態にできる。
- (2) B 噴射はポスト噴射であり、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ができる。
- (3) C 噴射はアフタ噴射であり、メイン噴射後の近接した時期に噴射することで、拡散燃焼の活発化、触媒の活性化や排気ガス後処理装置の作動補助ができる。
- (4) D 噴射はパイロット噴射であり、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、触媒の活性化や排気ガス後処理装置の作動補助ができる。

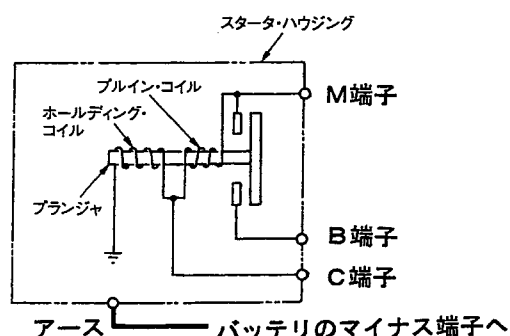
〔No. 12〕 吸排気装置に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) インタ・クーラは、ターボ・チャージャで圧縮された空気を冷却して温度を下げ、空気密度を高めている。
- (2) ターボ・チャージャのタービン・ホイール及びコンプレッサ・ホイールの軸受には、スラスト・ベアリングが使用されている。
- (3) ターボ・チャージャの過給圧を制御するウェスト・ゲート・バルブは、過給圧が高くなり規定値に達すると開いて、過給圧が規定圧以上にならないようにしている。
- (4) 可変容量式の過給圧制御装置は、エンジン回転速度が低い低・中速域の場合、排気ガス流量が少ないので、可変ノズルの隙間を狭めてタービン・ホイールに作用する排気ガスの流速を制御している。

〔No. 13〕 図に示すスタータのマグネット・スイッチ回路における、プランジャの吸引及び吸引保持の点検に関する次の文章の（イ）から（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。

プランジャの吸引及び吸引保持の点検では、バッテリーのマイナス端子はスタータ・ハウジングと（イ）に接続し、バッテリーのプラス端子を（ロ）に接続したときにスタータのピニオンが飛び出し、この状態で（ハ）の配線を離してもピニオンが飛び出した状態を保持することを確認する。

- | （イ） | （ロ） | （ハ） |
|----------|------|------|
| (1) C 端子 | M 端子 | M 端子 |
| (2) M 端子 | C 端子 | C 端子 |
| (3) C 端子 | M 端子 | C 端子 |
| (4) M 端子 | C 端子 | M 端子 |



〔No. 14〕 オルタネー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) 一般に自動車用のオルタネータでは、結線が簡単で、中性点を利用できるスター結線が採用されている。
- (2) 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との差が非常に大きければ正常である。
- (3) オルタネータ回転中にオルタネータ B 端子が外れると、バッテリーへの充電が行われなくなり、制御回路は異常を検出しチャージ・ランプを点灯する。
- (4) 充電系統に異常が生じたとき、IC 内の制御回路がチャージ・ランプを点灯させているが、過放電などによる規定値以下の低電圧状態を制御回路が検出した場合、チャージ・ランプは点灯しない。

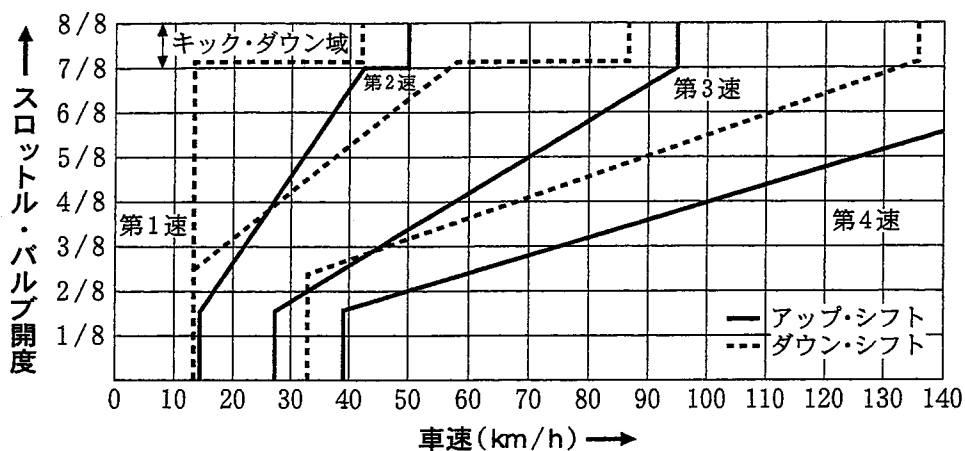
〔No. 15〕 ジーゼル・エンジンの予熱装置に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 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る。
- (2) 電熱式インテーク・エア・ヒータは、エンジン始動時の吸入空気温度に応じて、エア・ヒータを用いて吸入空気を暖める方式である。
- (3) 自己温度制御型グロー・プラグのセラミック式は、温度の上昇に伴って抵抗値は小さく、電流量が多くなるコントロール・コイルが用いられ、グロー・プラグ自体の温度を上昇させている。
- (4) 自己温度制御型グロー・プラグのメタル式は、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。

〔No. 16〕 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・ピストンは、スプラインによってトルク・コンバータ内のステータのハブにかん合している。
- (2) ロックアップ・ピストンには、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。
- (3) タービン・センサはAT本体に取り付けられ、アウトプット・シャフトの回転速度を検出し、その信号をECUに入力している。
- (4) 車速センサはAT本体に取り付けられ、インプット・シャフトの回転速度を検出し、その信号をECUに入力している。

〔No. 17〕 図に示すAT車のDレンジにおける自動変速線図に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) 第1速状態で走行中、スロットル・バルブを全開で加速走行したとき、第2速にアップ・シフトする車速は約42 km/hである。
- (2) 第2速状態で走行中、スロットル・バルブを全閉にして減速したとき、第1速にダウン・シフトする車速は約13 km/hである。
- (3) 第3速状態で走行中、スロットル・バルブ開度4/8を保ちながら加速走行したとき、第4速にアップ・シフトする車速は約70 km/hである。
- (4) 第4速の80 km/hで走行中、スロットル・バルブ開度2/8の状態から、スロットル・バルブ開度7/8に踏み込んだとき、第2速にダウン・シフトする。

〔No. 18〕 油圧式パワー・ステアリングのペーン型の定容量型オイル・ポンプに関する記述として、
不適切なものは次のうちどれか。

- (1) ペーン型オイル・ポンプは、吐出圧力により軸受に掛かる荷重が平均化されるので、^{へいこう}平衡型オイル・ポンプとも呼ばれている。
- (2) 規定値以上の送油量及び送油圧力にならないように、フロー・コントロール・バルブ及びプレッシャ・リリーフ・バルブを備えている。
- (3) オイル・ポンプの吐出量が規定値以上になると、オイル・ポンプからのフルードはすべてパワー・シリンダへ送られリザーブ・タンクへの油路は遮断される。
- (4) ステアリング・ホイール(ハンドル)の操舵抵抗が大きくなるとオイル・ポンプの吐出圧力(負荷)も増大するが、無制限に上昇しないように、プレッシャ・リリーフ・バルブが油圧の制御を行っている。

〔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・タンク内のエア圧を検出し、その信号を ECU に入力している。
- (2) ハイト・センサは、フレームとアクスルの相対位置をレバーの角度として検出し、その信号を ECU に入力している。
- (3) レベリング制御では、各ハイト・センサの信号から車高を検出しており、基準車高値から規定範囲以上外れた場合は、プロテクション・バルブを作動させて基準車高に調整する。
- (4) ベローズ型のエア・スプリングは、ストロークに応じてベローズ(ゴム層)が反転する構造のため、必要なばね定数やばね特性は得られるが、耐久性はダイヤフラム型より劣る。

〔No. 20〕 ホイ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) 一般的に、ホイール質量の 1 kg の軽量化は、ばね下荷重の 20 kg の軽量化に匹敵するといわれている。
- (2) 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、規定トルクで締め付け後は 500 km の走行を目安に増し締めをする必要がある。
- (3) ホイールに用いられる材質のうちマグネシウムは、比重が 1.7 でアルミニウムより軽く、強度は鋼よりも固くて強い。
- (4) アルミ・ホイールは、スチール・ホイールに比べて比較的リム幅を大きくとることができるので、リム幅の増加分がコーナリング・フォースの増大につながる。

〔No. 21〕 タイヤ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。

タイヤのエア圧が(イ)ほど、タイヤの変形が(ロ)ので、転がり抵抗係数は小さくなる。

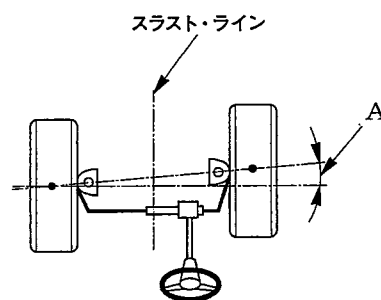
(イ) (ロ)

- (1) 高 い 小さい
- (2) 高 い 大きい
- (3) 低 い 小さい
- (4) 低 い 大きい

〔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()に当てはまるものとして、適切なものはどれか。

図中の A は、()と呼ばれ、車軸の取り付け位置が進行方向に対して、前後方向にずれる角度のことで、4 輪ホイール・アライメント・テストなどで測定する。

- (1) スラスト角
- (2) セット・バック角
- (3) キング・ピン傾角
- (4) キャスタ・トレール



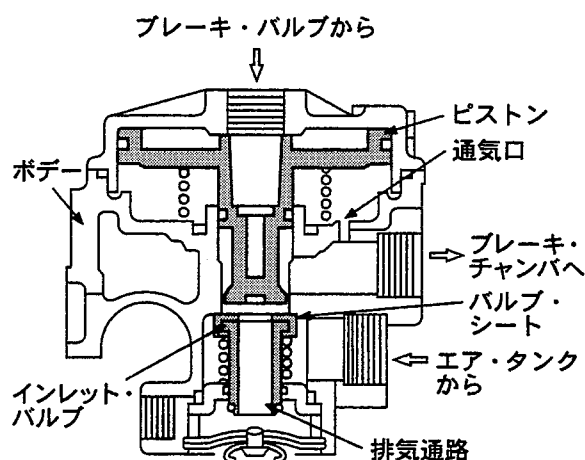
〔No. 23〕 電気空気式エキゾースト・ブレーキに関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。

- (1) コントロール・シリンダは、負圧によってエキゾースト・ブレーキ・バルブの開閉を行う。
- (2) マグネティック・バルブは、コントロール・シリンダへの圧縮エアの供給及び排出を行う。
- (3) エキゾースト・ブレーキ作動時には、エキゾースト・ブレーキ・スイッチ、アクセル・スイッチ及びクラッチ・スイッチは ON になっている。
- (4) エキゾースト・ブレーキ・カット・リレーは、通常時は ON となって回路が接続されているが、ABS 作動時には、ブレーキ ECU により OFF となって回路が断たれる。

〔No. 24〕 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、サスペンションなどからの振動や騒音は伝わりにくいため、防音、防振のための工夫は不要である。
- (2) フロント・バンパ・リーインフォースメントは、衝突エネルギーを効率よく左右のフロント・サイド・メンバに分散させる働きをする。
- (3) フレームに亀裂が発生すると、どんな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が推奨される。
- (4) スケルトン構造は、フレームとボデーを組み合わせた骨格構造で応力を保持し、ボデー外板に作用している応力についても全て許容応力以下の大きさになるように作られている。

〔No. 25〕 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。

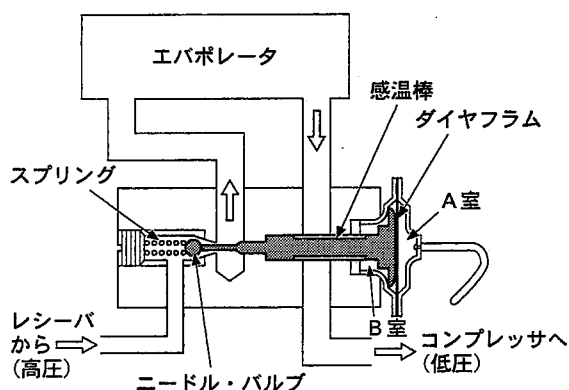


- (1) リレー・バルブは、ブレーキ・ペダルの踏み込み量に応じてエア・タンクのエアをブレーキ系統に供給する。
- (2) インレット・バルブがピストンにより押し下げられ、ボデーのバルブ・シートとインレット・バルブに隙間ができると、エア・タンクからのエア圧がブレーキ・チャンバへ供給される。
- (3) ブレーキ・ペダルを踏み込むとブレーキ・バルブからのエア圧（指示圧）が流入し、ピストンが下方に移動して、インレット・バルブに着座し、排気通路を閉じる。
- (4) ブレーキ・ペダルを離すとブレーキ・バルブからのエア圧（指示圧）がなくなり、ピストン下端部がインレット・バルブから離れ、エア・タンク内のエアを中央の排気通路から大気に排出する。

〔No. 26〕 安全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) SRSエアバッグ関係のワイヤ・ハーネスは、他のワイヤ・ハーネスと区別するためにコネクタも含め色が黄色である。
- (2) SRSエアバッグのECUは、衝突時の衝撃を検出する「Gセンサ」及び「判断/セーフィング・センサ」を内蔵している。
- (3) SRSエアバッグのインフレーターは、電気点火装置(スクイブ)、着火剤、ガス発生剤、フィルタなどを金属の容器に収納している。
- (4) フォース・リミッタ(ロード・リミッタ)機能は、前面衝突時にシート・ベルトのたるみを瞬時に取り、前席の乗員をシート・バックに固定してシート・ベルトの効果を一層高めるものである。

〔No. 27〕 図に示すエキスパンション・バルブの作動に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。



- (1) A室の圧力は、エバポレータ出口付近の冷媒温度が高いときに小さく、低いときは大きくなる仕組みとなっている。
- (2) 高温・高圧の霧状の冷媒を、細孔から噴射させることにより、急激に膨張させて、低温・低圧の液状冷媒にしている。
- (3) 冷媒量を調節する基本的な仕組みは、ダイヤフラム室とそれに直結されたニードル・バルブの開閉によって行われており、A室には液状冷媒が封入されている。
- (4) エバポレータ出口で冷媒の気化が完了するような状態を常に保たなければならないため、室内温度(冷房負荷)の変動及びコンプレッサ回転速度の変動に応じて冷媒量を自動的に調節している。

〔No. 28〕 ツイスト・ペア線を用いた CAN 通信に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

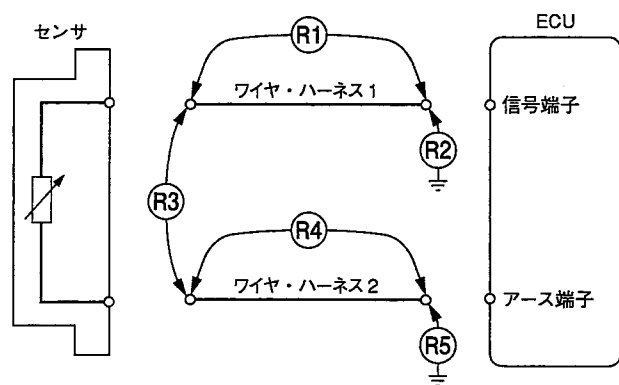
- (1) 受信側 ECU は、受信した CAN-H と CAN-L の電位差から情報を読み取るようになっており、CAN-H、CAN-L の電圧値がともに 2.5 V の状態をレセシブという。
- (2) ネットワーク・ゲートウェイ機能は、異なるバス・ライン間のデータを中継しており、CAN 通信全体で制御信号や情報を共有することができる。
- (3) バス・オフ状態とは、ECU が自らの通信に関わるエラーを検知し、リカバリしてもエラーが解消しない場合に通信を停止する状態のことをいう。
- (4) 各 ECU が同時にデータ・フレームの送信を始めた場合は、複数のデータ・フレームが衝突することから、コントロール・フィールドにより大容量データのものを優先する。

〔No. 29〕 鉛バッテリ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) バッテリーの容量は、放電電流が大きいほど小さくなる。
- (2) 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、容量は減少する。
- (3) 電解液の比重は、電解液温度が高いと電解液容積が増加するため小さく(低く)なる。
- (4) 電解液の比重を測定することによって、放電量を知ることができる。

〔No. 30〕 図に示すセンサ回路における、ワイヤ・ハーネスの故障診断結果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。**

各測定箇所の測定値が下表の通りであった場合の診断結果としては、() が考えられる。なお、ECU のコネクタとセンサのコネクタは外しているものとする。

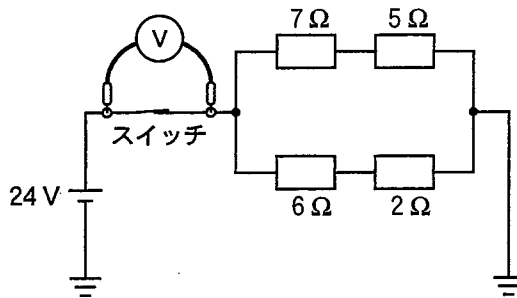


測定箇所	測定値
R 1	0 Ω
R 2	∞Ω
R 3	∞Ω
R 4	0 Ω
R 5	∞Ω

- (1) 各ワイヤ・ハーネスに不具合がないこと
- (2) ワイヤ・ハーネス 1 とボデー・アース間の短絡
- (3) ワイヤ・ハーネス 2 とボデー・アース間の短絡
- (4) ワイヤ・ハーネス 1 とワイヤ・ハーネス 2 間の短絡

〔No. 31〕 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 15 V を示す場合、スイッチの接点の接触抵抗値として、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) 2.4Ω
- (2) 3.0Ω
- (3) 3.2Ω
- (4) 8.0Ω



〔No. 32〕 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) 鉛は、空气中で容易に腐食されず、塩酸や硫酸に溶解されない。
- (2) 青銅は、銅に^{すず}錫を加えた合金で、耐摩耗性に優れている。
- (3) アルミニウムは、鉄に比べて熱の伝導率が約 3 倍高い。
- (4) 銅は、銀より電気や熱の伝導がよい。

〔No. 33〕 自動車が 27 km/h の一定速度で走行しているときの駆動力が 1,800 N だった。このときの出力として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 0.66 kW
- (2) 8.75 kW
- (3) 13.5 kW
- (4) 66.6 kW

〔No. 34〕 軽油(燃料)に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

- (1) 冬季寒冷地用の軽油は、一般に使用されている軽油に比べて流動点が低い。
- (2) 軽油は、燃料装置の潤滑や排気ガス後処理装置の浄化効率を高めるため、硫黄分を多くする必要がある。
- (3) セタン価が低い(小さい)ほど、低温での始動性が良い。
- (4) セタン価が高い(大きい)ほど、揮発性が高い。

〔No. 35〕 測定機器及び工具に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) バキューム・ゲージは、インテーク・マニホールド圧力などの負圧の測定に用いる。
- (2) 台付スコヤは、長片に薄い鋼板を用い、短片に厚い鋼製の台を用いている。
- (3) ジーゼル・エンジン用のコンプレッション・ゲージは、一般に 0 ～ 2.5 MPa の測定範囲のものが用いられる。
- (4) 黒煙測定器(スモーク・メータ)は、ろ紙を用いて黒煙を採取し、汚染度(%)を測定する。

〔No. 36〕 「道路運送車両の保安基準」に照らし、自動車の輪荷重に関する基準として、**適切なものは次のうちどれか。**ただし、^{けん}牽引自動車のうち告示で定めるものは除く。

- (1) 5 t を超えてはならない。
- (2) 8 t を超えてはならない。
- (3) 10 t を超えてはならない。
- (4) 20 t を超えてはならない。

〔No. 37〕 「道路運送車両法」に照らし、自動車特定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) 特定整備記録簿には、特定整備を開始した年月日を記載しなければならない。
- (2) 緩衝装置のコイルばねを取り外して行う自動車の整備は、特定整備に該当する。
- (3) 自家用乗用自動車の特定整備記録簿は、その記載の日から 1 年間保存しなければならない。
- (4) 小型自動車特定整備事業では、最高速度が 100 km/h、長さ 5 m の四輪の自動車の特定整備を行うことはできない。

〔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、貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が 3.5 t を超えるものに備える突入防止装置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) 積車状態において、その下縁の高さが地上 550 mm 以下となるように取り付けられていること。
- (2) 振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。
- (3) その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。
- (4) その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側 100 mm までの間にあるよう取り付けられていること。

〔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、
補助制動灯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) 補助制動灯の数は、1 個であること。
- (2) 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 15 人未満のものの後面には、補助制動灯を備えなければならない。
- (3) 貨物の運送の用に供するバン型の自動車であって車両総重量が 3.5 t 以下のものの後面には、補助制動灯を備えなければならない。
- (4) 補助制動灯は、その照明部の下縁の高さが地上 0.85 m 以上又は後面ガラスの最下端の下方 0.15 m より上方であって、制動灯の照明部の上縁を含む水平面以上となるように取り付けられていること。

〔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、
側方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。**ただし、制動灯等と一体構造又は兼用のものを除く。

側方反射器は、夜間にその側方（イ）の距離から走行用前照灯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。また、側方反射器による反射光の色は（ロ）であること。

（イ） （ロ）

- | | |
|-----------|-------------------|
| (1) 100 m | 橙 ^{とう} 色 |
| (2) 100 m | 橙色及び赤色 |
| (3) 150 m | 橙 色 |
| (4) 150 m | 橙色及び赤色 |