

〔一級自動車整備士 エンジン電子制御装置〕

奥付：第四版から第五版で変更した箇所（平成 26 年 5 月）

頁	箇所	内容
91	上から 6 行目 (傍線部分を削除)	源線、電源線の異常(断線、短絡など)、センサ、信号線の異常(短絡)、及び信号アース線、ECU アー
144	図 2-219	<p>図中の 部を変更</p> <p>(変更後) (変更前)</p>
	上から 14 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	閾値をアップ・エッジする駆動作動診断信号電圧を検出して異常検
165	上から 3 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	フイールドロータ・コイルの代わりにパーマネント・マグネット(永久磁石)を用いたものが多く使用され、スロット
	上から 6 行目 (網掛け部分を追加)	を制御できるため、高い精度の制御を可能にするモータで、バイポーラ駆動方式とユニポーラ駆動方式があり、
210	下から 4 行目 (傍線部分を削除)	低速 CAN 通信では、この電圧差(信号電圧=CAN-L=CAN-H)を用いてデジタル信号を作り、ドミナント

〔エンジン電子制御装置〕 (第三版一訂正表 2 号)

変更頁	変更行	変更内容	
136 頁	下から 4 行目	網掛け部分を追加	① 図 2-191 及び図 2-192 の V1 に 12V (LED では 2V) の電圧が発生し、～
163 頁	図 2-287	図の名称を変更	図の名称を訂正 (正) 図 2-287 駆動時の点検 <u>(3)</u> (誤) 図 2-287 駆動時の点検 <u>(2)</u>
264 頁	上から 1 行目と 2 行目の間	追加	ここでは、第 2 章で説明したバキューム・センサの異常検知と異なるバキューム・センサ (電源線断線時に 0V となる) について説明する。

〔エンジン電子制御装置〕 (第三版一訂正表 1 号)

変更頁	変更行	変更内容	
210 頁	上から 12～15 行目	傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正	信号の「0」の領域は、 メッセージの送受信の作動が行われている状態で ドミナ ントといい、反対に「1」の領域は、 メッセージの送受信の作動なしの状態を ～
211 頁	下から 5～3 行目	傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正	⑥ アック・フィールド・・・ 正常受信信号を表す。「1(レセシブ)」が書き込まれて送 信され、正常に受信できたときに受信したユニットが 「0 (ドミナント)」を書き込んで返信する。受信の確 認のための領域を表す。