

■ 本書について

◎本書は、過去11年（令和7年～平成27年）約11回分の日本自動車整備振興会連合会（以下、日整連）・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○×式問題（一部、選択式問題や記述式問題）に編集し、問題集にしたものです。

◎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。そこで本書では、教科書（学習）の進捗状況と平行して使用できるように、教科書の構成順に沿って、問題を収録しています。

◎また、本書のそれぞれのページに、教科書の参照ページを掲載しました。学習の参考にしてください。

◎この問題集は教科書に沿って「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。本書の最後に正解一覧を掲載しています。

法令編につきましては、教科書の参照ページを弊社発行の「法令教本 令和7年版」に合わせています。

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
エンジン編	エンジン電子制御装置	平成30年3月 第五版
シャシ編	シャシ電子制御装置	平成29年1月 第五版
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7年版（公論出版）	令和7年3月 発行

◎弊社発行の自動車整備士シリーズの参考書と併せて本書をご使用ください。

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]	3,850円 (セット価格)	A5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	A4判
1級小型口述 問題と解説 [毎年11月]	2,200円	A5判
法令教本 [毎年3月]	1,800円	B5判
自動車整備用語辞典	2,600円	B6判

令和7年6月 公論出版 編集部

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 ₂ 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 ₂ センサ系統1	80
79 O ₂ センサ系統2	81
80 カム角センサ系統	82
81 ISCV 系統	83
82 イグニタ系統1	84
83 イグニタ系統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

4 サークット・テスト1 (教P24～52)

【1】 デジタル式サーキット・テスト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。

〔真の実効値方式&平均値整流実効値校正方式〕

- ☒ 1. 真の実効値方式は、実効値演算回路又はマイコンによるAC・DCコンバータを構成しているため、入力された交流電圧の波高率で計算し、実効値の算出を行うので、正弦波以外の交流電圧に対しても精度の高い測定を行うことができる。
- ☒ 2. 平均値整流実効値校正方式のデジタル式サーキット・テストにおいて、交流電圧測定時に表示される実効値は、測定する交流電圧が正弦波であることを前提にしているため、正弦波の平均値として測定した値に正弦波の波形率（実効値／平均値＝1.1107）を乗じている。
- ☒ 3. 平均値整流実効値校正方式のAC・DCコンバータにおいて、入力された交流電圧を直流電圧（平均値）に変換する際は、正弦波であることを前提にしており、正弦波の波高率から算出した波形率（1.11倍）を乗じて計測するため、正弦波以外の交流電圧の測定時には計測誤差が大きくなる。

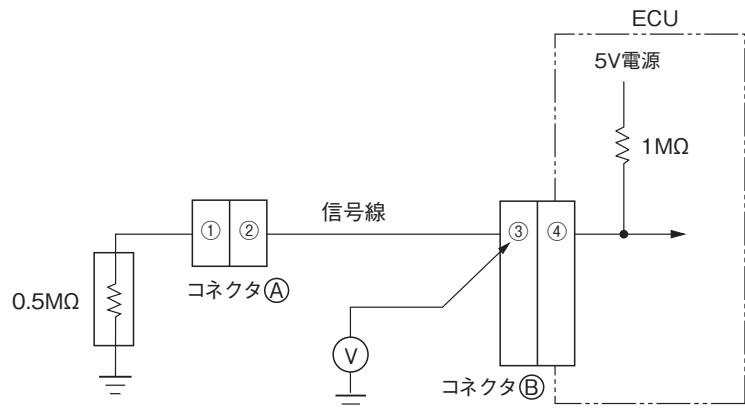
〔確 度〕

- ☒ 4. テスタの直流電圧表示値が2.0000Vのとき、直流電圧計の性能表に記載の確度が5Vレンジで「0.025＋5」と表記されたテストの実際の測定値は、1.999V～2.001Vの範囲になる。
- ☒ 5. テスタの直流電圧表示値が2.0000Vのとき、直流電圧計の性能表に記載の確度が5Vレンジで「0.025＋5」と表記されたテストの実際の電圧値は、1.9995V～2.0005Vの範囲になる。
- ☒ 6. テスタの直流電圧表示値が4.0000Vのとき、直流電圧計の性能表に記載の確度が5Vレンジで「0.025＋5」と表記されたテストの実際の電圧値は、3.9995V～4.0005Vの範囲になる。
- ☒ 7. テスタの直流電圧表示値が4.0000Vのとき、直流電圧計の性能表に記載の確度が5Vレンジで「0.025＋5」と記載されたテストの実際の電圧値は、3.9985V～4.0015Vの範囲になる。
- ☒ 8. テスタの直流電圧表示値が12.494Vのとき、直流電圧計の性能表に確度が50Vレンジで「0.03＋2」と記載されていた場合の実際の電圧値は、12.488V～12.500Vの範囲になる。
- ☒ 9. テスタの直流電圧表示値が20.000Vのとき、直流電圧計の性能表に確度が50Vレンジで「0.03＋2」と記載されていた場合の実際の電圧値は、19.992V～20.008Vの範囲になる。
- ☒ 10. テスタの直流電圧表示値が30.000Vのとき、直流電圧計の性能表に確度が50Vレンジで「0.03＋2」と記載されていた場合の実際の電圧値は、29.989V～30.011Vの範囲になる。
- ☒ 11. テスタの直流電圧表示値が40.000Vのとき、直流電圧計の性能表に確度が50Vレンジで「0.03＋2」と記載されていた場合の実際の電圧値は、39.986V～40.014Vの範囲になる。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

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			
5 V	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=1 k Ω)
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

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

Ⅰ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	DC ブラシ・モータ 1	114
21	DC ブラシ・モータ 2	115
22	DC ブラシレス・モータ	116
23	EPS 制御 1	117
24	EPS 制御 2	118

Ⅰ第 2 章 高度故障診断技術

25	故障診断全般	119
26	モード切り替えスイッチ回路 1	120
27	モード切り替えスイッチ回路 2	121
28	モード切り替えスイッチ回路 3	122
29	車載故障診断装置に表示されない不具合	123

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

30	車輪速センサ (パルス・ジェネレータ式)	124
31	車輪速センサ (磁気抵抗素子式)	125
32	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 1	126
33	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 2	127
34	FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 3	128
35	モジュレータ・バルブ駆動回路 1	129
36	モジュレータ・バルブ駆動回路 2	130

Ⅰ第 2 章 高度故障診断技術

37	コード別の故障診断 1	131
38	コード別の故障診断 2	132
39	モータ OFF・ON 故障診断 1	133
40	モータ OFF・ON 故障診断 2	134

Ⅱ[IV] オート・エア・コンディショナ

Ⅰ第 1 章 高度整備技術

41	各種センサ 1	135
42	各種センサ 2	136
43	半導体式圧力センサ	137
44	日射センサ	138
45	リサーキュレーション・アクチュエータ 1	139
46	リサーキュレーション・アクチュエータ 2	140
47	エア・ミックス・アクチュエータ	141
48	プロア・モータ (リニア駆動)	142
49	パス・ラインを用いたアクチュエータ	143
50	オート・エアコン ECU	144

Ⅰ第 2 章 高度故障診断技術

51	車載故障診断 他	145
52	エア・ミックス・モータ	146
53	モード・モータ 1	147
54	モード・モータ 2	148
55	内外気切り替えモータ	149

Ⅱ[V] 振動・騒音

Ⅰ第 1 章 高度整備技術

56	振動の表し方	150
57	音圧レベル	151
58	振動・騒音の防止	152
59	計測機器 1	153
60	計測機器 2	154
61	エンジン関係 / トランスミッション	155
62	プロペラ・シャフト 1	156
63	プロペラ・シャフト 2	157
64	ドライブ・シャフト	158
65	サスペンション / ブレーキ	159
66	タイヤ 1	160
67	タイヤ 2	161
68	タイヤ 3	162
69	振動現象のまとめ 1	163
70	振動現象のまとめ 2	164
71	騒音現象のまとめ	165

Ⅰ第 2 章 高度故障診断技術

72	振動の故障診断 1	166
73	振動の故障診断 2	167
74	騒音の故障診断 1	168
75	騒音の故障診断 2	169



3 半導体式油圧センサ (教 P27 ~ 30)

【1】 図1に示す異常検知範囲をもつ図2の半導体式油圧センサ回路の異常検知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

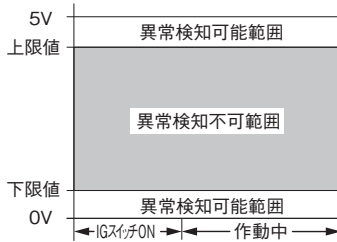
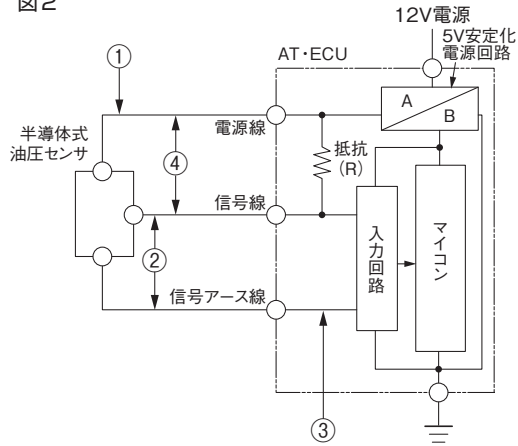


図2



- ☒ 1. ①の箇所で断線が発生した場合、半導体式油圧センサが起動せず、入力回路に0Vが入力されるため、マイコンは下限値の閾値をダウン・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。
- ☒ 2. ①の箇所で断線が発生した場合、5V安定化電源回路から抵抗(R)を経由した信号電圧5Vが入力されるため、マイコンは、上限値の閾値をアップ・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。
- ☒ 3. ③の箇所で断線が発生した場合、5V安定化電源回路から抵抗(R)を経由した信号電圧5Vが入力されるため、マイコンは、上限値の閾値をアップ・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。
- ☒ 4. ③の箇所で断線が発生した場合、半導体式油圧センサが起動せず、入力回路に0Vが入力されるため、マイコンは下限値の閾値をダウン・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。
- ☒ 5. ④の箇所で線間に短絡が発生した場合、入力回路に電源電圧の5Vが入力されるため、マイコンは上限値の閾値をアップ・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。
- ☒ 6. 半導体式油圧センサ内部(信号線系統)で断線が発生した場合、センサからの信号電圧が遮断され、入力回路に0Vが入力されるため、マイコンは下限値の閾値をダウン・エッジする信号電圧を検出して異常検知を行う。

1	2	3	4	5	6

32 FSR 駆動回路 / PMR 駆動回路 1 (教 P170 ~ 178)

【1】 図1に示すFSR（フェイルセーフ・リレー）駆動回路の異常検知範囲と、図2に示すPMR（ポンプ・モータ・リレー）駆動回路の異常検知範囲をもつ図3のABS回路の異常検知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 FSR 駆動回路の異常検知範囲

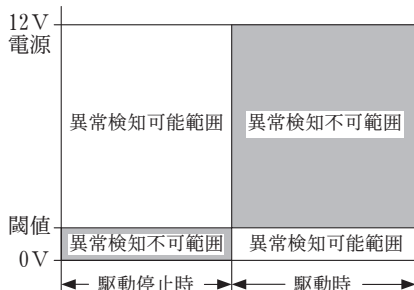


図2 PMR 駆動回路の異常検知範囲

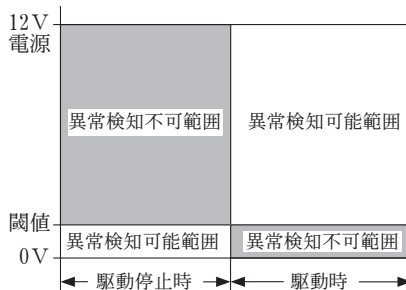
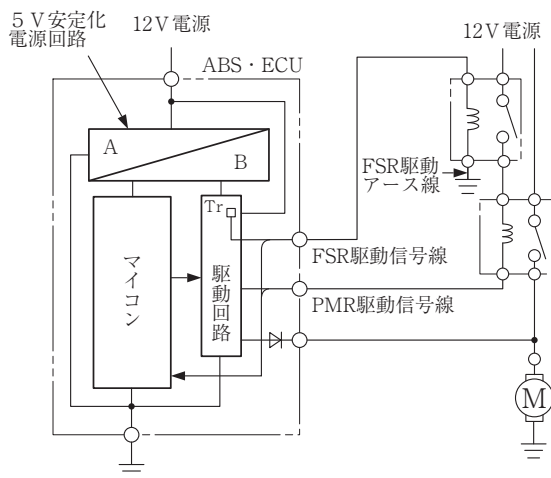


図3



- ☒ 1. FSRのコンタクト・ポイントがONのPMR駆動条件時、PMR駆動信号線に短絡（地絡）がある場合、マイコンは閾値をダウン・エッジする診断信号電圧を検出するが、正常・異常の判別ができず異常検知は行わない。
- ☒ 2. FSR駆動停止条件時、FSR駆動信号線に短絡（地絡）がある場合、マイコンは閾値をダウン・エッジする診断信号電圧を検出するが、正常・異常の判別ができず異常検知は行えない。
- ☒ 3. FSRのコンタクト・ポイントがONのPMR駆動停止条件時、PMR駆動信号線に短絡（地絡）がある場合、マイコンは閾値をダウン・エッジする診断信号電圧を検出するが、正常・異常の判別ができず異常検知は行わない。
- ☒ 4. FSR駆動条件時、FSR駆動アース線に断線がある場合、マイコンは閾値をアップ・エッジする診断信号電圧を検出するが、正常・異常の判別ができず異常検知は行えない。そのため、PMR回路側で異常検知を行っている。

1	2	3	4

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	171
2 構造・機能 2	172
3 構造・機能 3	173
4 構造・機能 4	174
5 動力分割機構及びギヤ・トレーン	175
6 システム・メイン・リレー	176
7 点検・整備 1	177
8 点検・整備 2	178

I 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	179
10 構造・機能 1	180
11 構造・機能 2	181
12 点検・整備	182

I 第3章 筒内噴射式ガソリン・エンジン

13 概要&構造・機能 1	183
14 構造・機能 2	184
15 構造・機能 3	185
16 構造・機能 4 & 点検・整備	186

I 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	187
18 構造・機能 2	188
19 燃料噴射制御	189

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	190
21 コントロール・バルブ 1	191
22 コントロール・バルブ 2	192
23 電子制御機能	193

I 第2章 車両安定制御装置

24 ABS	194
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	195
26 トラクション・コントロール & VSCS 1	196
27 VSCS 2	197

I 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	198
29 構造・機能 2	199
30 整備等	200

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	201
-----------------	-----

I 第2章 資源の有効利用

32 資源有効利用の要件	202
33 再利用部品の活用	203

I 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	204
35 自動車リサイクル法 2	205
36 産業廃棄物の適正処理	206

I 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	207
--------------	-----

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	208
---------	-----

I 第3章 災害防止

39 整理・整頓	209
40 作業上の注意事項 1	210
41 作業上の注意事項 2	211
42 防火の知識	212
43 危険物の取り扱い 1	213
44 危険物の取り扱い 2	214
45 危険物の取り扱い 3	215
46 応急手当についての心得	216

II 法令 / [I] 道路運送車両法

47 第1章 自動車の種類 1	217
48 第1章 自動車の種類 2	218
49 第4章 点検整備制度 1	219
50 第4章 点検整備制度 2	220
51 第4章 点検整備制度 3	221
52 第4章 点検整備制度 4	222
53 第5章 検査制度	223

II 法令 / [II] 道路運送車両の保安基準

54 第6章 認証制度	224
55 第7章 指定制度	225
56 第1章 自動車の構造 1	226
57 第1章 自動車の構造 2	227
58 第2章 自動車の装置〔原動機及びシャシ関係〕	228
59 第3章 自動車の装置〔車体関係〕	229
第4章 自動車の装置〔公害防止関係〕	229
60 第5章 自動車の装置〔灯火関係〕 1	230
61 第5章 自動車の装置〔灯火関係〕 2	231
62 第5章 自動車の装置〔灯火関係〕 3	232
63 第5章 自動車の装置〔灯火関係〕 4	233
64 第6章 自動車の装置〔運転操作〕	234

10 構造・機能1 (教P41～44)

【1】圧縮天然ガス（CNG）自動車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。

〔CNGボンベ〕

- ☒ 1. CNG ボンベ（容器）のうち「継目なし容器」に分類されるものは、アルミニウム合金製のため軽量である反面、「金属ライナ製複合容器」に分類されるものに比べ外力による損傷を受けやすい。

〔CNGレギュレータ〕

- ☒ 2. CNG レギュレータは、CNG ボンベから高圧で送られてきたCNGを適正噴射圧へ調整減圧するもので、一次側レギュレータ室（高圧室）と二次側レギュレータ室に分かれており、それぞれの室に減圧用のレギュレータ・バルブ（圧力調整弁）が設けられている。

〔燃料遮断弁〕

- ☒ 3. エンジン側の燃料遮断弁は、CNGレギュレータとCNGインジェクタ間に取り付けられており、エンジンへの燃料供給装置及び安全装置としての役割を持っている。エンジン停止時は、燃料遮断弁内のソレノイド・バルブをOFFして燃料を遮断している。
- ☒ 4. エンジン側の燃料遮断弁は、CNGレギュレータの上流に取り付けられており、エンジンへの燃料供給装置及び安全装置としての役割を持っている。エンジン停止時は、燃料遮断弁内のソレノイド・バルブをOFFにして燃料を遮断している。

〔燃料充てん口〕

- ☒ 5. CNG 燃料充てん口は、燃料の充てん時に充てんノズルがノズル挿入部へ装着されると、逆止弁が押され充てん可能となる。また、安全性確保の観点から、フィラ・リッドが開いているときには、スタータ・モータが回せないシステムとなっている。

〔燃料配管コネクタ〕

- ☒ 6. 燃料配管コネクタのうち4ウェイ・コネクタは、燃料充てん口とCNGボンベとの間に切り替えバルブ付きで設けられており、切り替えバルブはCNGボンベの脱着時などに燃料配管内のCNG燃料を抜くときに使用する。

〔手動燃料遮断弁〕

- ☒ 7. 手動燃料遮断弁は、燃料フィルタの下流に取り付けられており、整備性の向上及び車両を長期間使用しないときなどを考慮し、燃料配管の途中で手動にてCNG燃料の遮断ができる。

〔圧力（燃料）計〕

- ☒ 8. CNG 燃料圧力計（置針式）は、エンジン側の燃料遮断弁より上流の圧力を表示しており、CNGの充てん直後は、圧縮に伴うガス温度上昇により、ガス圧力が高く表示されるが、ガス温度の低下と共に圧力は低下する。

1	2	3	4	5	6	7	8

50 第4章 点検整備制度2 (教P42～82)

〔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、自家用貨物自動車等の定期点検基準に基づき「点検時期が6月ごと」と定められているものとして、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

- ☐ 1. 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「ベルトの緩み及び損傷」
- ☐ 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. 制動装置のリザーバ・タンクの液量
- ☐ 5. 制動装置のブレーキ・ドラム及びブレーキ・シューの「ドラムとライニングとのすき間」
- ☐ 6. 緩衝装置のショック・アブソーバの「油漏れ及び損傷」
- ☐ 7. 原動機の本体の「低速及び加速の状態」
- ☐ 8. 原動機の潤滑装置の「油漏れ」
- ☐ 9. 原動機の燃料装置の燃料漏れ
- ☐ 10. 原動機の冷却装置の「水漏れ」
- ☐ 11. エグゾースト・パイプ及びマフラの「マフラの機能」
- ☐ 12. シャン各部の給油脂状態

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

【2】「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1年ごと」のものとして、適切なものには○を、不適切なものには×を記入しなさい。

- ☐ 1. 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ベルトの緩み及び損傷
- ☐ 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. 原動機の潤滑装置の油漏れ
- ☐ 8. 原動機の「燃料装置」の「燃料漏れ」

1	2	3	4	5	6	7	8

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



本書籍に関するお問い合わせ

メール



問合せフォーム



FAX



03-3837-5740

必要事項

- ・お客様の氏名とフリガナ
- ・FAX 番号 (FAX の場合のみ)
- ・書籍名 ・該当ページ数 ・問合せ内容

※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 教科書ぴったりドリル 1 級小型 令和 7 (2025) 年版

■発行日 令和 7 年 6 月 20 日

■定 価 2,200 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