目　次

ジャンル別

1 基礎工学［１］ 3
［材　料］［潤滑剤］［基礎的な原理・法則］

2 基礎工学［２］ 5
［諸　元］［ベアリング］［警告灯］［整備作業］

3 基礎工学［３］ 7
［整備作業］

4 基礎工学［４］ 9
［速　度］［動力伝達］

5 基礎工学［５］ 11
［トルク］［ブレーキ］［電気回路］

6 基礎工学［６］ 13
［電気回路］

7 動力伝達装置［１］ 15
［クラッチ］［トランスミッションの原理］
［マニュアル・トランスミッション］

8 動力伝達装置［２］ 17
［マニュアル・トランスミッション］
［クラッチ･ディスクの点検］［トルク･コンバータ］

9 動力伝達装置［３］ 19
［プラネタリ・ギヤ］［油圧制御装置］
［プロペラ・シャフト］

10 動力伝達装置［４］ 21
［ドライブ・シャフト］
［ファイナル・ギヤ／ディファレンシャル］

11 アクスル及びサスペンション［１］ 23
［車軸懸架式］［独立懸架式］
［シャシ・スプリング］

12 アクスル及びサスペンション［２］ 25
［シャシ・スプリング］［ショック・アブソーバ］

13 ステアリング装置［１］ 26
［ステアリング・ギヤ機構］

14 ステアリング装置［２］ 27
［ステアリング・リンク機構］
［パワー・ステアリング］

15 ホイール及びタイヤ 29
［ホイール及びタイヤ］

16 ホイール・アライメント 31
［ホイール・アライメント］

17 ブレーキ装置［１］ 33
［油圧式ドラム・ブレーキ］
［油圧式ディスク・ブレーキ］
［タンデム・マスタ・シリンダ］

18 ブレーキ装置［２］ 35
［Ｐバルブ］［制動倍力装置］
［パーキング・ブレーキ］

19 フレーム＆ボデー 37
［フレーム＆ボデー］

20 電気装置［１］ 39
［電気用図記号］［バッテリ］［灯火装置］

21 電気装置［２］ 41
［灯火装置］［冷房装置］

22 電気装置［３］ 43
［ワイパ・モータ］［計　器］［CAN通信］

23 法　令［１］ 45
［車両法］［点検基準］［保安基準］

24 法　令［２］ 47
［保安基準］

模擬試験

25 模擬試験　第１回 49

26 模擬試験　第２回 55

■ 正解一覧 61

はじめに

１．収録問題と構成

過去に実施された日本自動車整備振興会連合会の登録試験を12回分収録してあります。

「ジャンル別」問題では，過去の試験問題を，①基礎工学，②動力伝達装置，③アクスル／サスペンション，④ステアリング装置，⑤ホイール及びタイヤ，⑥ホイール・アライメント，⑦ブレーキ装置，⑧フレーム＆ボデー，⑨電気装置，⑩法令，に区分して配列してあります。また，各区分ごとに，さらに細かく項目を配列してあります。

出題時期は，各問題の最後に［　］で表示しました。[30. 10] であれば，平成30年10月の問題ということになります。複数表示されている場合は，類似問題も含めて過去に複数回出題されていることを示します。

また，各問題には「⧄」マークを付けました。これにチェックを入れることで，問題の習熟度を知ることができます。

教科書改訂又は法改正により設問自体が不適切となっている場合があります。このような場合は，編集部で設問の一部あるいは全部を書き換え，適切なものとなるようにしています。設問の出題時期の後に［改］とあるものが該当します。

「模擬試験」では，試験問題をいったん別々にして，その後に再び実際の試験問題と同じ出題パターンに編集してあります。従って，「ジャンル別」と「模擬試験」の両方を終えれば，合計12回分の問題に取り組んだことになります。

回　　数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
実施年月	30. 10	30. 3	29. 10	29. 3	28. 10	28. 3	27. 10	27. 3	26. 10	26. 3	25. 10	25. 3

２．試験の出題形式及び合格基準について

出題形式は四肢択一式で，解答はマークシート方式です。試験時間は60分です。

試験問題は全部で30問出題されます。採点は１問１点で，合計30点満点です。合格基準は70％以上の成績といわれています。

３．正解について

試験を行う日整連は，問題の正解を公表しています。従って，公表されている正解をそのまま掲載しました。ただし，設問の中には，編集部でも正解を迷うケースがあります。このような場合は，理論的な考え方のほかに，出題者側の出題意図も十分に考慮して判断しました。設問が不適切であっても，出題者側には必ず「正解」が用意されているためです。

■［整備作業］

【１】金属材料の穴の内面仕上げに用いられる工具として，**適切なもの**は次のうちどれか。[25.10]

☑ １．タップ　　２．リーマ
　３．ダイス　　４．たがね

【２】クラッチ・ディスクの振れを測定するときに用いられる測定器として，**適切なもの**は次のうちどれか。[26.10]

☑ １．ノギス　　２．プレロード・ゲージ
　３．ダイヤル・ゲージ　　４．マイクロメータ

【３】リヤ・アクスル・シャフトの振れを測定するときに用いられる測定器として，**適切なもの**は次のうちどれか。[26.3]

☑ １．マイクロメータ　　２．シックネス・ゲージ
　３．ノギス　　４．ダイヤル・ゲージ

【４】ドライバの種類と構造・機能に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[30.10/29.3改]

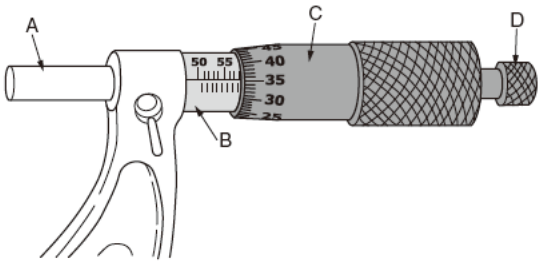
☑ １．貫通形は，軸が柄の途中まで入っており，柄は一般に木又はプラスチックで作られている。
　２．角軸形は，軸が四角形で大きな力に耐えられるようになっている。
　３．スタッビ形は，短いドライバであるが柄が太く強い力を与えることができる。
　４．ショック・ドライバは，強く締め付けられたねじなどを衝撃を与えながら緩めるときに用いる。

【５】プライヤの種類と構造・機能に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[30.3改/28.10改/27.3改]

☑ １．ラジオ・ペンチは，口先が非常に細く，口の側面に刃をもっており，狭い場所の作業に便利である。
　２．ペンチは，支点の穴を変えることによって，口の開きを大小二段にできるので，使用範囲が広い。
　３．ニッパは，刃が斜めで刃先が鋭く，細い針金の切断や電線の被覆をむくのに用いられている。
　４．バイス・グリップは，二重レバーによってつかむ力が非常に強く，しゃこ万力の代用として使用できる。

【６】図に示すマイクロメータにおいて，シンブルを表している記号として，**適切なもの**は次のうちどれか。[29.10]

☑ １．A
　２．B
　３．C
　４．D

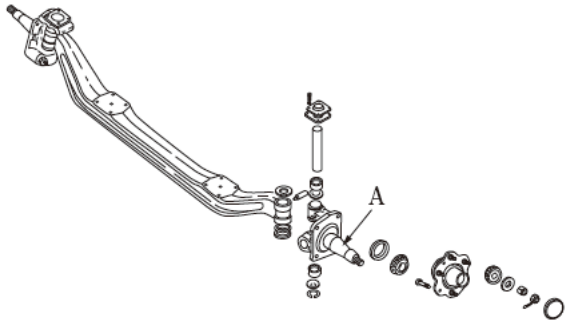


11 アクスル／サスペンション［1］	番号	氏名	問／9問 3C

■［車軸懸架式］

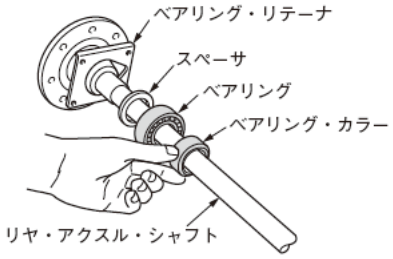
【1】図に示す車軸懸架式フロント・アクスルのAの部品名称として，**適切なもの**は次のうちどれか。[30.3]

☑ 1．アクスル
2．キング・ピン
3．ナックル・スピンドル
4．ハブ



【2】図に示す車軸懸架式リヤ・アクスル・シャフトに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[30.10]

☑ 1．ベアリング・カラーの面取り部はホイール側に向けて組み立てる。
2．ベアリング・カラーは，リヤ・アクスル・シャフトに圧入されている。
3．半浮動式で，リヤ・アクスル・シャフトはホイールに動力を伝えるとともに，荷重を受ける。
4．半浮動式で，小型のトラックに用いられている。



【3】図（【2】と同じ）に示す車軸懸架式リヤ・アクスル・シャフトに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[29.3]

☑ 1．半浮動式で，リヤ・アクスル・シャフトはホイールに動力を伝えると共に，荷重を受ける。
2．半浮動式で，主に乗用車や小型トラックなどに用いられている。
3．ベアリング・カラーは，ベアリングを固定するために使用される。
4．ベアリング・カラーを圧入する場合，面取り部はホイール側に向けて組み立てる。

【4】全浮動式リヤ・アクスルの特徴に関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[25.10]

☑ 1．一般にトラックやバスなどに用いられている。
2．自動車のリヤ側の荷重は，すべてリヤ・アクスル・ハウジングで支えられる。
3．リヤ・アクスル・シャフトは，ホイールに関係なく取り外すことができる。
4．リヤ・アクスル・シャフトとリヤ・アクスル・ハウジングとの間に，ベアリングを1個設けた構造である。

■［独立懸架式］

【5】独立懸架式アクスル及びサスペンションに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。[28.3改]

☑ 1．ホイールは，左右に振り分けられた構造で，左右のホイールが独立に動くことができる。
2．ドライブ・シャフトは，車軸懸架式のアクスル・シャフトに該当する。
3．主に乗用車などに広く用いられている。
4．スプラインでハブにかん合したドライブ・シャフトの外端部は，全浮動式の機構を用いている。

25 模擬試験　第１回	番号	氏名	点／30点 3C

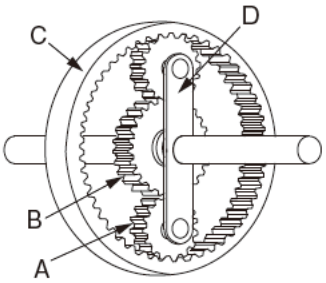
【１】自動車の性能及び諸元に関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

1．自動車の燃料消費率は，一般に１ℓの燃料で走行できる距離をいう。
2．空車状態とは，運転者１名が乗車し，運行に必要な装備をした状態をいう。
3．駆動力は，駆動輪の有効半径の大きさに比例する。
4．勾配抵抗は，自動車が坂道を下るときの勾配による抵抗をいう。

【２】ダイヤフラム・スプリング式クラッチに関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

1．ダイヤフラム・スプリングのばね力は，クラッチ・ディスクが摩耗すると低下してしまう。
2．レリーズ・ベアリングは，アンギュラ式のボール・ベアリングが用いられている。
3．プレッシャ・プレートは，アルミニウム合金製で回転に対してのバランスが取られている。
4．ダイヤフラム・スプリングは，複板式より単板式のほうが，伝達トルク容量を大きくできる。

【３】図に示すプラネタリ・ギヤに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。



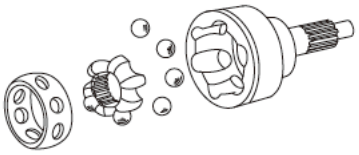
1．Ａはプラネタリ・ピニオンで，Ｄはプラネタリ・キャリヤである。
2．Ｃはインターナル・ギヤで，Ｂはサン・ギヤである。
3．入力をＣ，出力をＤとしてＢを固定した場合，Ｄの回転は増速される。
4．入力をＢ，出力をＣとしてＤを固定した場合，Ｃの回転はＢの回転に対して逆方向となる。

【４】ＦＲ車のシンクロメッシュ式マニュアル・トランスミッションに関する記述として，**適切なもの**は次のうちどれか。

1．カウンタ・シャフトは，常時，プロペラ・シャフトと同じ速度で回転している。
2．シンクロナイザ・ハブ内周のスプラインは，メーン・シャフトとかん合している。
3．ロッキング・ボールは，ギヤ・シフトの際，ギヤ鳴りを防止する働きをする。
4．インタロック機構は，走行中にギヤ抜けを防止する働きをする。

【５】図に示すドライブ・シャフトの固定式等速ジョイントに用いられている，バーフィールド型ジョイントの構成部品として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

1．インナ・レース
2．ボール・ケージ
3．ボール
4．スパイダ



【６】FR車に用いられているファイナル・ギヤに関する記述として，**不適切なもの**は次のうちどれか。

1．ドライブ・ピニオンには，ヘリカル・ギヤが用いられている。
2．リング・ギヤの歯数をドライブ・ピニオンの歯数で除した値を終減速比という。
3．ドライブ・ピニオンとリング・ギヤのバックラッシュは，ダイヤル・ゲージを用いて測定する。
4．ドライブ・ピニオンのプレロードの調整方法には，塑性スペーサを用いているものもある。

お求めは、自動車修理専門書TEBRAへ

http://tebra.jp/

2019年版 自動車整備士
３級シャシ　　練習問題集

■発行日　2018年12月17日　初版

■発行所　株式会社　公論出版