

財団 法人 全国商業高等学校協会主催

第2回パソコン入力スピード認定試験問題 (20.2.9)

日本語部門

(制限時間 10分)

試験委員の指示があるまで、下の事項を読みなさい。

[書式設定]

1. A4縦長用紙
2. 1行の文字数を30字、1ページの行数を30行に設定しなさい。
3. ヘッダーに試験実施校名、受験番号を入力しなさい。
4. ページ番号を答案用紙の下に入れること。
5. プロポーショナルフォントは使用しないこと。

[注意事項]

1. 問題のとおり、すべて全角文字で入力しなさい。
2. 長音は必ず長音記号で入力しなさい。
3. 入力したものの訂正や適語の選択などの操作は制限時間内に行いなさい。
4. 問題は、文の区切りに句読点を用いているが、句点に代えてピリオドを、読点に代えてコンマを使用することが許されています。

試験終了後

1. 答案用紙が2枚以上になった場合、左端上をステープラー(ホッチキス)でとめなさい。
2. 答案用紙、試験問題を提出しなさい。

第2回パソコン入力スピード認定試験 (20.2.9)
【日本語部門】

わが国で利用されている列車や自動車、船などの乗り物は、そのほとんどが国産のものである。これに対して、現在運航されている旅客機は、すべて海外から輸入したものだ。それは、国産の飛行機が2006年9月に、国内の全路線から引退したためである。	30
国産の旅客機が初めて日本の空を飛んだのは、1962年8月のことであった。それから3年後に、さまざまな困難を乗り越えて、ようやく国内の路線で営業を始めることができた。これまで同じ型の旅客機は、全部で182機造られた。その後、30年以上という長い期間に渡り、使われ続けてきた航空機は他に例をみない。	60
初めての国産機であったため、機体は丈夫に造られた。それが、長寿な旅客機になった一因である。すでに、国内の路線から引退したが、その造りが丈夫なため、海外に輸出された機体には、現役で飛び続けているものも少なくない。タイやフィリピンなどでは、多くの機体が今も活躍している。	90
わが国は、1945年に第二次世界大戦で敗戦すると、連合国軍の総司令部（GHQ）により飛行機の運航や製造など、すべてについて禁止された。その後1956年になると、この制約から解放され、中型の輸送機を製造する計画を打ち出した。翌年には、基本的な構想をまとめたため、輸送機を設計する協会が設立された。	119
当時、国家プロジェクトとして優先順位の高いものには、新幹線や高速道路があった。それらには、多額の予算が投じられていた。一方、輸送機の製造に投入された予算は少額であった。その条件でも担当者の努力により、旅客機が完成した。これが、YS-11と呼ばれる機種である。YとSは、協会の名称である輸送機・設計のイニシャルを使用した。また最初の数字1は、搭載されるエンジンの第1案で、次の1も機体設計の第1案に由来する。	149
YS-11の特徴は、定員が64人のプロペラ機で、中型の大きさを保持しながら、1200m級の短い滑走路に離着陸が可能な点である。これは、大型プロペラが地面近くまで伸び、大きくせり出すフラップを利用することにより、短距離での離着陸を実現した。	179
	209
	239
	268
	298
	328
	358
	388
	403
	433
	463
	493
	523
	552
	582
	612
	642
	672
	702
	732
	757
	787
	817
	847
	877

第2回パソコン入力スピード認定試験 (20.2.9)
【日本語部門】

平地が少なく離島が多いために、長い滑走路を建設するのが困難な日本の土地柄を考えた性能である。これが最大のセールスポイントで、海外の航空会社へも輸出された。	907
	937
	955
また主翼は、整備し易く、着水時に機体が浮いている時間が長くなることを考慮し、胴体下に翼がつく形状にした。巡航高度は通常約3300mと、大型ジェット機の3分の1程度しか上昇しないので、窓側の座席から地上の景色を良く眺めることができた。	985
	1015
	1045
	1073
その反面、YS-11は大型機に比べると、揺れる飛行機としても知られていた。気流の乱れに弱く、悪天候時には大きく揺れることがあった。特に、着陸時に低空を飛行する間は激しく揺れた。またプロペラ機の特性で、機内は騒音が激しく、前方の座席付近では相当なものであった。さらに、荷物の収納棚は座席上部にあるが、上着や帽子などの軽い荷物しか収納できない。大きな荷物は搭乗前に手荷物として預けるか、座席の下に置く必要があった。	1103
	1133
	1163
	1193
	1223
	1253
	1280
飛行機の寿命は、20~25年といわれているが、30年以上も大空を飛び続けたYS-11には、現在多くのファンがいる。しかし、日本ではこの飛行機以後、旅客機は製造されず、最後の国産の旅客機となった。	1310
	1340
	1370
	1380
このYS-11は、昨年7月に機械遺産へ認定された。機械遺産の目的は、歴史に残る機械技術やそれに関連する遺産を大切に保存し、文化的な遺産として次の世代に伝えることである。機械技術の発展史上において、重要な成果を示すもので25件が選定された。乗り物では、初代の新幹線車両やタンク式蒸気機関車などが含まれている。	1410
	1440
	1470
	1500
	1530
	1535
これらが認定された理由は、機械技術として長い間に渡って国民の生活や文化、社会に対して貢献したからである。そして、初めて開発されたもの、現存する最古のもの、以前に使われた機械で使用されている最後のもの、という基準に合致する。YS-11に関しては、地方空港や離島への運航で、引退までに多くの利用客を運んだ功績が評価されたといえる。	1565
	1595
	1625
	1655
	1685
	1700

第2回パソコン入力スピード認定試験 (20.2.9)
【日本語部門】

このような時代の流れを背景にしながら、日本は40年ぶりに、
国産旅客機の研究開発を推進している。従来のエンジンよりも燃料
の効率が格段に高く、低コストを実現し環境にも適合する、次世代
に向けた小型航空機用の純国産エンジンを開発中である。研究して
いるのは、宇宙航空研究開発機構（JAXA）の国産旅客機チーム
である。

このチームは、民間航空機の基盤技術プログラムに、共同研究と
して参加協力している。この研究では、保有している大型の風洞や
エンジン試験設備などを供用し、直接的な技術支援を行っている。
さらに、国産旅客機及び、国産エンジン技術の高度化のために研究
を進めている。

現在開発中である小型旅客機は、70～90人乗りが想定されて
いる。このクラスは、地方の空港間を結ぶ路線に適しており、これ
からも世界的な需要が多くなると予想されている。新しい国産機の
特徴は、すでに世界で運用されている競合機と比較しても、抜きん
出た快適性と運航による経済性が両立した点である。製造コストを
抑えることにより機体の価格を下げ、燃費においては競合する機種
と比べ20%以上も改善されるという。さらに、快適性の工夫は、
客室内の設計や座席の配置に多くみられる。

YS-11以来、国産旅客機を製造したことのない日本は、欧米
のメーカーに部品を提供するに過ぎなかった。しかし、飛行機を飛
ばすことは、日本のエンジニアたちの夢であり、悲願であった。こ
れが実現できれば、この分野でも、日本は技術先進国の仲間入りが
できる。そして、世界的にも最先端の技術を提供し、世界の熾烈な
市場に参入できる技術力を兼ね備えて欲しい。今後は、YS-11
の後継機として、国産旅客機が日本だけでなく、世界の大空で活躍
することを期待している。