

目次

ジャンル別

1	基礎工学 [1] (計算問題)	3
	[前軸荷重]	
2	基礎工学 [2] (計算問題)	5
	[後軸荷重] [はり]	
3	車体の材料 [1]	7
	[金属材料の一般的性質]	
	[金属材料の機械的性質] [応力とひずみ]	
	[鋼の熱処理] [鉄鋼材料の種類]	
4	車体の材料 [2]	9
	[鉄鋼材料の種類] [高張力鋼板]	
	[その他の自動車用鋼板] [アルミニウム]	
5	車体の材料 [3]	11
	[アルミニウム] [非鉄金属] [合成樹脂]	
6	乗用車のボデー [1]	13
	[フレームの形状] [モノコック・ボデーの特長]	
	[プレス加工]	
7	乗用車のボデー [2]	15
	[プレス加工] [加工硬化]	
	[モノコック・ボデーの各部構造]	
	[FR車のフロント・ボデー構造]	
8	乗用車のボデー [3]	17
	[FR車のフロント・ボデー構造]	
	[サイド・ボデー及びびりヤ・ボデーの構造]	
	[メーン・フロア] [ミニ・バン]	
9	乗用車の外装部品／ぎ装部品	19
	[ドア等] [ウィンド・ガラス]	
	[トリム (内張り)]	
10	トラック／バスのボデー	21
	[キャブ] [リヤ・ボデー] [バス]	
11	板金 [1]	23
	[鋼板の損傷] [板金作業の工程]	
	[ハンマリング]	
12	板金 [2]	25
	[ハンマリング] [揉み出し板金] [絞り]	
13	板金 [3]	27
	[ならし作業とパテ] [防せい、防水作業]	
14	溶接 [1]	29
	[電気抵抗スポット溶接] [ミグ・アーク溶接]	
15	溶接 [2]	31
	[ミグ・アーク溶接] [ガス溶接]	
16	溶接 [3]	33
	[ガス溶接] [電気アーク溶接]	
17	溶接 [4]	35
	[電気アーク溶接] [溶接欠陥]	
	[アーク溶接の安全衛生]	
18	乗用車の整備／トラックの整備 [1]	37
	[可搬式油圧ラム・ユニット]	
	[フレーム修正機] [フレームの狂い]	
	[フレームの狂いの修正]	
19	トラックの整備 [2]	39
	[フレームのき裂] [フレームの補強板]	
	[リベット]	
20	損傷診断	41
	[基礎知識] [損傷の種類]	
	[トラックの損傷診断]	
21	塗装 [1]	43
	[塗装材料] [前処理剤] [下塗り塗料]	
	[中塗り塗料]	
22	塗装 [2]	45
	[塗装設備・機器] [補修塗装]	
23	塗装 [3]	47
	[塗膜の欠陥と原因] [安全と衛生]	
24	法令 (車両法)	49
	[目的] [定義] [登録・検査制度]	
	[特定整備事業] [特定整備の定義]	
25	法令 (保安基準)	51
	[一般] [灯火装置]	
.....		
模擬試験		
.....		
26	模擬試験 第1回	53
27	模擬試験 第2回	61
■	正解一覧	69

本書の使い方

1. 収録問題と構成

「ジャンル別」問題では、過去に実施された日整連の登録試験10回分を収録しています。

収録方法としては、過去の登録試験問題を、①基礎工学、②車体の材料、③乗用車のボデー、④乗用車の外装部品／ぎ装部品、⑤トラック／バスのボデー、⑥板金、⑦溶接、⑧乗用車の整備、⑨トラックの整備、⑩損傷診断、⑪塗装、⑫法令、に区分しました。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。[R8.3]であれば、令和8年3月に実施された登録試験の問題となります。[R5.10/R4.3]のように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。

試験後に教科書の改訂などにより設問が不適切となったものには、編集部で手を加え、出題時期の後に [改] と入れています。教科書については、令和7年4月現在のものを使用しています。

「模擬試験」では、直近の過去2回分の登録試験問題をそのまま収録しました。実力判定に利用できます。

回数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
登録試験	令和 7年度 第2回	令和 7年度 第1回	令和 6年度 第2回	令和 6年度 第1回	令和 5年度 第2回	令和 5年度 第1回	令和 4年度 第2回	令和 4年度 第1回	令和 3年度 第2回	令和 3年度 第1回
実施年月	R8.3	R7.10	R7.3	R6.10	R6.3	R5.10	R5.3	R4.10	R4.3	R3.10
受験者数	563人	186人	668人	293人	599人	334人	755人	226人	664人	179人
合格率	95.4%	76.9%	93.7%	80.2%	92.5%	79.9%	92.8%	83.6%	95.9%	86.0%

2. 正解について

正解は、日整連が公表しているものをそのまま収録しました。

3. 配点・合格基準について

登録試験は全部で40問出題されます。配点は1問当たり1点で、40点満点となります。合格基準は、28点以上となっています。

4. 効率的な学習方法

試験に合格するための最も効率的な学習方法は、やはり過去問題を完全に理解することでしょう。試験では、必ず新しい問題が出題されます。しかし、そうした新規問題は全体から見ると少なく、ほとんどが過去問題を土台にして出題されています。このような意味で、過去問題を繰り返し解き、十分に理解しておく必要があります。

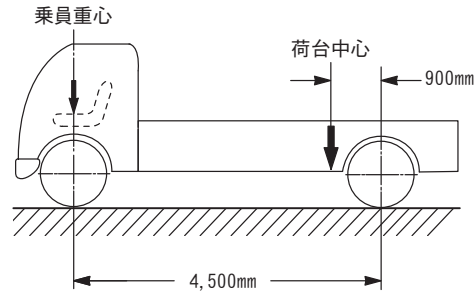
なお、問題の左端の マークは、問題をマスターしたかどうかをチェックする際にご利用下さい。

1	基礎工学 [1] (計算問題)	番号	氏名	点数 / 4問	車体
----------	------------------------	----	----	---------	----

■ [前軸荷重] ▶ 問解 第1章 基礎工学 2. 計算問題 ■ 1 ■ 前軸荷重

【1】 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、積車状態の前軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員1人当たりの荷重は550Nで、乗員の荷重は前軸上に作用し、積載物による荷重は荷台に等分布にかかるものとして計算しなさい。[R8.3/R6.10]

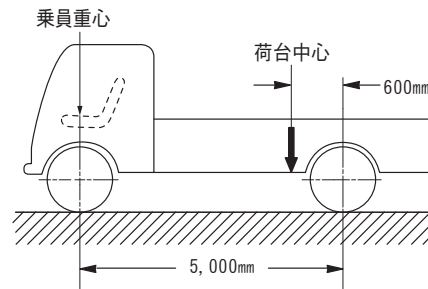
ホイールベース		4,500mm
空車状態	前軸荷重	18,000N
	後軸荷重	11,000N
最大積載荷重		20,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		900mm



1. 21,100N
 2. 22,000N
 3. 22,550N
 4. 23,100N

【2】 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、積車状態の前軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員1人当たりの荷重は550Nで、その荷重は前軸上に作用し、積載物による荷重は荷台に等分布にかかるものとして計算しなさい。[R7.3/R3.10]

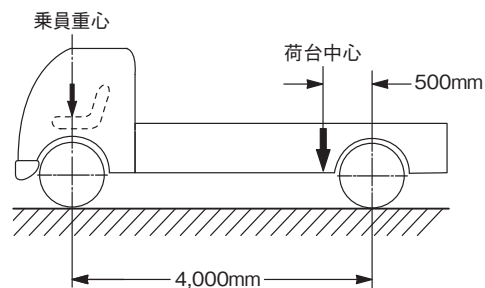
ホイールベース		5,000mm
空車状態	前軸荷重	21,000N
	後軸荷重	12,000N
最大積載荷重		25,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		600mm



1. 22,100N
 2. 24,000N
 3. 24,600N
 4. 25,100N

【3】 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、積車状態の前軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員1人当たりの荷重は550Nで、その荷重は前軸上に作用し、積載物による荷重は荷台に等分布にかかるものとして計算しなさい。[R5.3]

ホイールベース		4,000mm
空車状態	前軸荷重	18,000N
	後軸荷重	11,000N
最大積載荷重		20,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		500mm



1. 20,500N
 2. 21,600N
 3. 24,100N
 4. 29,100N

3	車体の材料 [1]	番号	氏名	点数 / 11 問	車体
----------	------------------	----	----	-----------	----

■ [金属材料の一般的性質] ▶ 問解 第1章 基礎工学 3. 車体の材料 ■ 1 ■ 金属材料の一般的性質

【1】金属材料の一般的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R7.10]

1. 冷間加工又は熱間加工によって、加工硬化又は韌性効果をもたせている。
2. 常温においては、材質を破壊しないで切削、成形を施すことはできない。
3. 熱処理によって、組織を変化させて所要の強度を得ている。
4. 合金することによって、単一金属では得られない性質をもたせている。

■ [金属材料の機械的性質] ▶ 問解 第1章 基礎工学 3. 車体の材料 ■ 2 ■ 金属材料の機械的性質

【2】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R8.3/R6.10/R5.3]

1. 引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質を韌性じんせいという。
2. 材料に引っ張り荷重を加えたとき、その材料が破断したときの応力を材料の引っ張り強さという。
3. 硬い材料ほど、塑性そせいに乏しく加工も困難になるが、耐摩耗性があり、一般に熱処理が施されていることもあるので、加熱加工には十分留意する必要がある。
4. 実際に用いられて安全であると考えられる応力を、許容応力又は使用応力といい、材料の基準強さ（極限強さ）と許容応力の比を安全率という。

【3】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R7.10]

1. 脆性ぜいせいとは、強さは大きい、延性のない性質をいう。
2. 弾性とは、材料に加えた荷重が、弾性限界を超えると、荷重を取り去っても材料に永久ひずみが残る性質をいう。
3. 鉄鋼材料では、一般に硬さと引っ張り強さが大体比例する。
4. 韌性じんせいとは、引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質をいう。

【4】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R7.3/R5.10]

1. 材料が荷重を受けて材料内部に生じる抵抗力を内力という。
2. 引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質を塑性そせいという。
3. 鉄鋼材料では、一般に硬さと引っ張り強さが大体比例する。
4. 材料の塑性又は脆性ぜいせいの度合は、伸びによって比較する。

【5】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R6.3]

1. 脆性ぜいせいとは、強さは大きい、延性のない性質をいう。
2. 塑性とは、荷重を加えるとひずみが生じるが、弾性限界を超えて荷重を取り去った場合であっても、元の寸法に戻る性質をいう。
3. 鉄鋼材料では、一般に硬さと引っ張り強さが大体比例する。
4. 韌性じんせいとは、引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質をいう。

【6】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R4.10]

1. 材料が荷重を受けて材料内部に生じる抵抗力を内力という。
2. 引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質を韌性じんせいという。
3. 材料の塑性又は脆性ぜいせいの度合は、引っ張り強さによって比較する。
4. 鉄鋼材料では、一般に硬さと引っ張り強さが大体比例する。

【7】金属材料の機械的性質に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R4.3]

1. 材料の塑性又は脆性ぜいせいの度合は、伸びによって比較する。
2. 材料が荷重を受けて材料内部に生じる抵抗力を内力という。
3. 鉄鋼材料では、一般に硬さと引っ張り強さが反比例する。
4. 引っ張り強さが大きく粘り強さも大きい性質を韌性じんせいという。

10	トラック／バスのボデー	番号	氏名	点数 / 6問	車体
-----------	--------------------	----	----	---------	----

■ [キャブ] ▶ 問解 第2章 車体の構造と機能 4. トラック ■1 ■キャブ

【1】トラックのキャブ構造に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。** [R7.3/R5.10/R4.3]

1. ティルト・キャブのキャブを傾けるための補助装置には、コイル・スプリングやトーション・スプリングが採用されている。
2. ティルト・キャブのキャブ・フック機構には、走行中にフックが外れないように、セーフティ・ロックが設けられている。
3. ティルト・キャブのアンダ・ボデーの強度・剛性は、主としてシャシ・フレームによって確保されている。
4. フル・フローティング式キャブ・サスペンションは、キャブとシャシ・フレームの間にスプリングを設けて、浮動状態にしたものである。

■ [リヤ・ボデー] ▶ 問解 第2章 車体の構造と機能 4. トラック ■2 ■リヤ・ボデー

【2】トラックのリヤ・ボデーに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。** [R8.3/R6.10]

1. アルミ・バン・ボデーは、接合部にシーラ材を使って、ボルトとナットまたはリベットで組み立てられたモノコック構造である。
2. 平ボデーの高床式の床組みは、主として縦根太、横根太、床枠及び床板などからなっている。
3. 平ボデーの低床式の床組みは、主として横材と床板からなっているが、横材の上部に床板を載せて、ボルトとナットで固定している。
4. 平ボデーのステッキ・ボデーは、あおりが装着されていない床面のみの荷台で、コンテナ車やブルドーザ運搬車などに多く使用される。

【3】トラックのリヤ・ボデーに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。** [R7.10/R6.3/R4.10]

1. 平ボデーを構造的にみると低床式と高床式に大別され、一般に低床式は木材と鋼材で組み立てられており、高床式は鋼材で組み立てられたものが多い。
2. 低床式は、積み荷の積み降ろしの容易性を目的として、荷台床面の地上高を低くしたものであり、小型トラックなどに多く使用されている。
3. 高床式は、荷台とフレームの間に縦根太を取り付け、その上に荷台を載せているので、低床式に比べて床面が平坦で、積み荷を載せやすい。
4. 平ボデーのプラットホーム・ボデーは、あおりが装着されていない床面のみの荷台で、コンテナ車やブルドーザ運搬車などに多く使用される。

【4】トラックのリヤ・ボデーに関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。** [R5.3改]

1. 一般のアルミ・バン・ボデーは、バン・キット式の六面により構成され、接合部にシーラ材を使って、ボルトとナットまたはリベットで組み立てられたモノコック構造である。
2. ダンプは、エンジンから取り出した動力で、オイル・ポンプが駆動されることにより、ホイスト・シリンダがダンプ荷台を押し上げるようになっている。
3. 平ボデーの低床式の床組みは、主として縦根太、横根太、床枠及び床板などからなっている。
4. 平ボデーのプラットホーム・ボデーは、あおりが装着されていない床面のみの荷台で、コンテナ車やブルドーザ運搬車などに多く使用される。

17	溶接 [4]	番号	氏名	点数 / 6問	車体
-----------	---------------	----	----	---------	----

■ [電気アーク溶接] ▶ 問解 第3章 車体整備 2. 溶接 ■ 8 ■ 電気アーク溶接

【1】電気アーク溶接に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。[R4.10]

1. アンダ・カットは、溶接電流が低過ぎると起きる現象である。
2. 溶接棒のフラックスは、吸湿性が低いので、乾燥した場所以外でも保管ができる。
3. 交流アーク溶接機（変圧器型）は、高い電力効果が得られ、非鉄金属の溶接も容易である。
4. 金属アーク溶接では、使用する電極棒は、溶接される母材と同じ材質の溶接棒を用いなければならない。

【2】金属アーク溶接に用いる被覆溶接棒において、フィラ・メタル（溶接棒芯）のまわりにコーティングされたフラックス（溶剤）の働きに関する記述として、次の（イ）から（ニ）のうち、適切なものはいくつあるか。[R7.10]

- （イ）アークの周囲をガスで包み、アークの安定性を維持する。
- （ロ）冷却速度を弱め、急冷によるひび割れを防ぐ。
- （ハ）溶接速度を高め、溶解率を高める。
- （ニ）スラグとなってメルティング・プール表面に浮かび、大気との接触を防ぎ、酸化、窒化を防止する。

1. 1つ
2. 2つ
3. 3つ
4. 4つ

■ [溶接欠陥] ▶ 問解 第3章 車体整備 2. 溶接 ■ 9 ■ 溶接欠陥等

【3】電気アーク溶接の欠陥に関する記述として、次の（イ）から（ニ）のうち、適切なものはいくつあるか。

[R7.3]

- （イ）溶接電流が高過ぎると起きる現象で、過剰な電流が母材のビードに沿って溝を残し、著しく溶接強度が落ちることをアンダ・カットという。
- （ロ）オーバ・ラップは、溶接電流が低過ぎて起きる現象である。
- （ハ）母材が十分に溶け込まないところに、溶接メタルが盛り込まれ、外側に流れ出してしまう、溶け込み不足になる現象をアンダ・カットという。
- （ニ）溶接棒が湿気をもっていると、溶接時の高熱で水蒸気が発生し、ブロー・ホール（素穴）発生の原因となる。

1. 1つ
2. 2つ
3. 3つ
4. 4つ

【4】電気アーク溶接の欠陥に関する記述として、次の（イ）から（ニ）のうち、適切なものはいくつあるか。

[R5.10/R4.3]

- （イ）溶接電流が高過ぎると起きる現象で、過剰な電流が母材のビードに沿って溝を残し、著しく溶接強度が落ちることをオーバ・ラップという。
- （ロ）アンダ・カットは、溶接電流が低過ぎて起きる現象である。
- （ハ）母材が十分に溶け込まないところに、溶接メタルが盛り込まれ、外側に流れ出してしまう、溶け込み不足になる現象をアンダ・カットという。
- （ニ）溶接棒が湿気をもっていると、溶接時の高熱で水蒸気が発生し、ブロー・ホール（素穴）発生の原因となる。

1. 1つ
2. 2つ
3. 3つ
4. 4つ

23	塗装 [3]	番号	氏名	点数 / 9問	車体
-----------	---------------	----	----	---------	----

■ [塗膜の欠陥と原因] ▶ **問解** 第5章 塗装 1. 塗装材料 ■ 7 ■ 塗膜の欠陥と原因

【1】塗膜の欠陥に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。[R8.3/R6.10/R5.3改/R3.10改]

1. 「ちぢみ、しわ（リフティング）」は、旧塗膜や下塗り塗料が、上塗り塗料の溶剤で侵された状態になるもので、耐溶剤性の弱い旧塗膜の上に、ポリパテをオーバラップして付けて上塗りしたときなどに発生する。
2. 「パテ跡（パテマーク）」は、パテを付けた部分の上塗り後に浮きでるもので、パテが乾燥不十分なままで上塗りをしたときなどに発生する。
3. 「クレタリング」は、塗装直後、塗膜にすりばち状のへこみができるもので、一度に厚塗りしたときなどに発生する。
4. 「チョーキング」は、塗膜表面の樹脂分が、光熱、水などにより劣化して顔料が表面に露出し、塗膜が粉状になるもので、ポリパテなどの硬化剤が多すぎたときなどに発生する。

【2】塗膜の欠陥のうち、ゆず肌の原因に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。[R8.3/R6.10]

1. 異種塗料のスプレ・ミストが塗膜に付着した場合に発生する。
2. 蒸発の早すぎるシンナを用いた場合に発生する。
3. クリヤの塗料粘度が低すぎる場合に発生する。
4. 塗装面に手の脂肪分が付着した場合に発生する。

【3】塗膜の欠陥のうち、ゆず肌の原因に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。[R5.3]

1. 塗装面に手の脂肪分が付着した場合に発生する。
2. 蒸発の早すぎるシンナを用いた場合に発生する。
3. 乾燥の遅い塗料を一度に厚塗りした場合に発生する。
4. 異種塗料のスプレ・ミストが塗膜に付着した場合に発生する。

【4】塗膜の欠陥のうち、わき、素穴の原因に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。[R7.10/R6.3]

1. パテが乾燥不十分のまま、上塗りした場合に発生する。
2. 塗り塗装後、急激に乾燥した場合に発生する。
3. 異種塗料のスプレ・ミストが塗膜に付着した場合に発生する。
4. 乾燥の遅い塗料を一度に厚塗りした場合に発生する。

【5】塗膜の欠陥のうち、クレタリングの原因に関する記述として、**適切なもの**は次のうちどれか。[R4.10]

1. 塗り塗装後、急激に乾燥した場合に発生する。
2. パテが乾燥不十分のまま、上塗りした場合に発生する。
3. 異種塗料のスプレ・ミストが塗膜に付着した場合に発生する。
4. 乾燥の遅い塗料を一度に厚塗りした場合に発生する。

■ [安全と衛生] ▶ **問解** 第5章 塗装 1. 塗装材料 ■ 8 ■ 安全と衛生

【6】労働災害を防止するための安全対策として、作業者が注意する事項に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。[R7.3/R5.10/R4.3]

1. 塗料及びシンナ等が付着した廃ウエス類は、高温多湿時による自然発火を防ぐため、金属製の容器に入れて、安全な場所に保管する。
2. 衣服から塗料の浸透を防ぐため、塗装服、帽子、手袋を着用するとともに、ゴーグルや有機ガス用防毒マスクを着用する。
3. 塗装ブース、乾燥設備の保守点検を年1回以上実施し、定期自主検査表に記録して1年間保存しなければならない。
4. 塗料は、使用時以外はしっかりと密閉し、蒸気の発生による引火、中毒などの防止をすること。

【1】合成樹脂部品の共通的特性として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

1. 比重が1.4~1.8程度である。
 2. 防振、防音、絶縁、断熱性をもっている。
 3. 低温で硬化し、高温では熱変形が起こる。
 4. 柔軟性があり、複雑形状の成形性にすぐれている。

【2】鋼板の加工硬化に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

1. モノコック・ボデーの材料として薄鋼板が使用できるのは、加工硬化の原理を応用しているからである。
 2. 冷間プレスで加工して曲げた場合は、曲げられた頂部は加工前の状態よりも伸びやすくなる。
 3. 加工度（変形の割合）を大きくすればするほど、加工硬化の傾向は大きく表れる。
 4. 鋼板は、破断する直前が最も硬化している。

【3】鉄鋼材料に関する記述として、(イ) から (ハ) の文章の正誤の組み合わせとして、**適切なもの**は1から4のうちどれか。

(イ) 鋳鉄（ちゅうてつ 鋳鉄）は、鍛錬成形できないが、鑄造性がよく鑄物用として使用されるほか、製鋼用の原料となり、脱炭精錬して加工性に富んだ鋼が製造される。

(ロ) 炭素鋼は、鉄と炭素0.035%~1.7%を主成分とする合金で、その他にごく微量のけい素、マンガン、りん、いおうなどの元素を含有する。

(ハ) 炭素は鋼の性質に著しい影響を与え、炭素の含有量が1.0%に達するまでは、炭素鋼の引っ張り強さと硬度は増加するが、伸びと衝撃値は逆に減少する。

(イ) (ロ) (ハ)

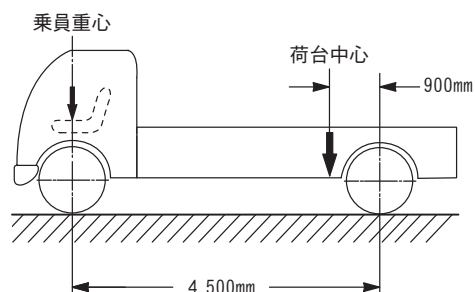
1. 誤 正 正
 2. 正 誤 正
 3. 正 正 誤
 4. 正 正 正

【4】アルミニウムに関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。

1. 融点は約660℃である。
 2. 熱伝導性や電導性にすぐれている。
 3. 溶接及び塗装に対する特性は、鋼板と異なる。
 4. 比重が鉄の約1/5で、線膨張係数は鉄の約半分である。

【5】下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、積車状態の前軸荷重として、**適切なもの**は次のうちどれか。ただし、乗員1人当たりの荷重は550Nで、乗員の荷重は前軸上に作用し、積載物による荷重は荷台に等分布にかかるものとして計算しなさい。

ホイールベース	4,500mm	
空車状態	前軸荷重	18,000N
	後軸荷重	11,000N
最大積載荷重	20,000N	
乗車定員	2人	
荷台オフセット	900mm	



1. 21,100N 2. 22,000N
 3. 22,550N 4. 23,100N

本書に関する訂正とお問い合わせについて

書籍の訂正について

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



本書の内容で分からないことがありましたら、必要事項を明記の上、下記までお問い合わせ下さい。

※電話でのお問合せは、受け付けておりません。

※お問い合わせは、本書の内容に限ります。

※回答までにお時間がかかる場合がございます。ご了承下さい。

※必要事項に記載漏れ等があると、問合せにお答えできない場合がございます。ご注意ください。

※キャリアメールをご使用の場合、「inquiry@kouronpub.com」の受信設定を行ってからご連絡をお願いします。

メール 	お問い合わせフォーム 	必要事項 ・お客様の氏名とフリガナ ・書籍名 ・該当ページ数 ・お問い合わせ内容
FAX 	FAX番号 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 ・お問い合わせ内容

車体整備士 練習問題集 旧制度試験対応版

定価 990円 (税込)

■発行日 令和8年6月 初版

■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
HP : <https://www.kouronpub.com/>