

目次

ジャンル別

1	基礎工学 [1] (計算問題) ————— 3	17	乗用車の整備／トラックの整備 [1] ——— 35
	[前軸荷重]		[可搬式油圧ラム・ユニット]
2	基礎工学 [2] (計算問題) ————— 5		[フレーム修正機] [フレームの狂い]
	[後軸荷重] [はり]		[フレームの狂いの修正] [フレームのき裂]
3	車体の材料 [1] ————— 7		[フレームの補強板]
	[金属材料の機械的性質] [応力とひずみ]	18	トラックの整備 [2] ————— 37
	[鋼の熱処理] [鉄鋼材料の種類]		[フレームの補強板] [リベット]
4	車体の材料 [2] ————— 9	19	損傷診断／塗装 [1] ————— 39
	[高張力鋼板] [その他の自動車用鋼板]		[基礎知識] [損傷の種類]
	[アルミニウム]		[トラックの損傷診断] [塗装材料] [前処理剤]
5	車体の材料 [3] ————— 11		[下塗り塗料]
	[アルミニウム] [非鉄金属] [合成樹脂]	20	塗装 [2] ————— 41
6	乗用車のボデー [1] ————— 13		[下塗り塗料] [中塗り塗料] [塗装設備・機器]
	[フレームの形状] [モノコック・ボデーの特長]		[補修塗装]
7	乗用車のボデー [2] ————— 15	21	塗装 [3] ————— 43
	[プレス加工] [加工硬化]		[補修塗装] [塗膜の欠陥と原因]
	[モノコック・ボデーの各部構造]		[安全と衛生]
	[FR車のフロント・ボデー構造]	22	車両法／保安基準 [1] ————— 45
8	乗用車のボデー [3] ————— 17		[車両法 (自動車の種別)]
	[FR車のフロント・ボデー構造]		[車両法 (登録・検査制度)]
	[サイド・ボデー及びリヤ・ボデーの構造]		[車両法 (特定整備事業)]
	[メーン・フロア] [ミニ・バン]		[車両法 (特定整備の定義)] [保安基準 (一般)]
9	乗用車の外装部品／ぎ装部品 ————— 19	23	保安基準 [2] ————— 47
	[ドア等] [ウィンド・ガラス]		[保安基準 (灯火装置)]
	[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]		
12	板金 [2] ————— 25		
	[ハンマリング] [絞り]		
13	板金 [3] ————— 27		
	[絞り] [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] [溶接欠陥]		
	[アーク溶接の安全衛生]		

模擬試験

24	模擬試験 第1回 ————— 49
25	模擬試験 第2回 ————— 57
■	正解一覧 ————— 65

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／装飾部品、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。[R6.3]であれば、令和6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6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	令和2年度第2回	令和2年度第1回	令和元年度第2回	令和元年度第1回
実施年月	R6.3	R5.10	R5.3	R4.10	R4.3	R3.10	R3.3	R2.10	R2.3	R1.10
受験者数	599人	334人	755人	226人	664人	179人	790人	81人	724人	202人
合格率	92.5%	79.9%	92.8%	83.6%	95.9%	86.0%	97.1%	88.9%	96.0%	87.6%

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。

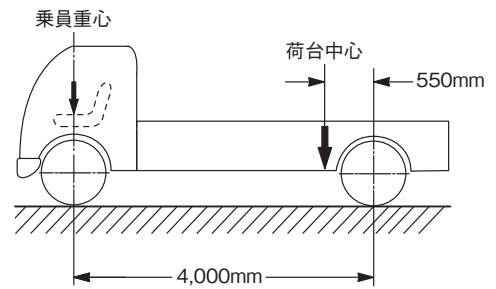
4. 効率的な学習方法

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。

【4】 下表に示す諸元を有する図のようなトラックについて、最大積車時の前軸荷重として、適切なものは次のうちどれか。ただし、乗員1人は550Nでその荷重は前車軸の中心に作用し、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。[R3.3]

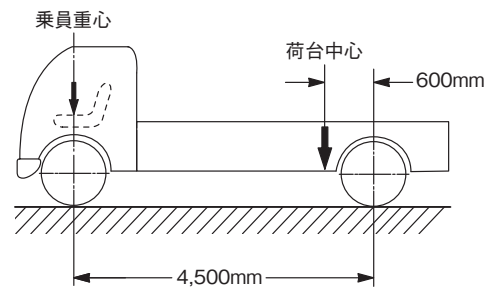
ホイールベース		4,000mm
空車状態	前軸荷重	21,000N
	後軸荷重	16,000N
最大積載荷重		40,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		550mm



1. 22,600N
 2. 26,500N
 3. 27,050N
 4. 27,600N

【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人は550Nでその荷重は前車軸上に作用し、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。[R2.3]

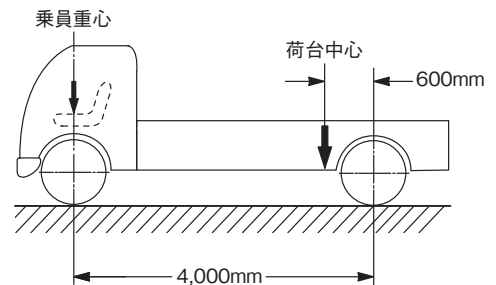
ホイールベース		4,500mm
空車状態	前軸荷重	15,000N
	後軸荷重	9,000N
最大積載荷重		20,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		600mm



1. 17,666N
 2. 18,766N
 3. 26,334N
 4. 32,666N

【6】 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人は550Nでその荷重は前車軸の中心に作用し、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。[R1.10]

ホイールベース		4,000mm
空車状態	前軸荷重	18,000N
	後軸荷重	14,000N
最大積載荷重		40,000N
乗車定員		2人
荷台オフセット		600mm



1. 21,100N
 2. 24,000N
 3. 24,550N
 4. 25,100N

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】

■ [プレス加工] ▶ 問解 第2章 車体の構造と機能 1. 乗用車のボデー ■ 3 ■ プレス加工

【1】ボデーのプレス加工法に関する次の文章の()に当てはまるものとして、適切なものはどれか。
[R6.3/R5.3/R4.10/R3.3/R1.10]

()とは、平板あるいは形成された材料の一部に補強と装飾の目的でひも状の隆起又はくぼみをつけるプレス加工法をいう。

1. ビーディング 2. ヘミング
3. バーリング 4. クラウン

【2】モノコック・ボデーのプレス加工に関する次の文章の(イ)と(ロ)に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。[R5.10/R4.3/R2.10]

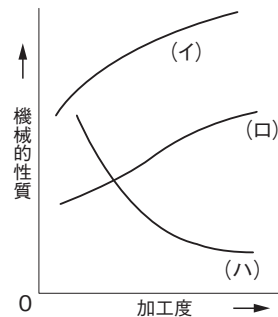
平板あるいは形成された材料の一部に補強と装飾の目的で、ひも状の隆起又はくぼみをつけるプレス加工を(イ)といい、ゆるい曲面や急激な曲面を作って、全体的な剛性が確保されるプレス加工を(ロ)という。

- | | |
|-----------------------------------|--------|
| (イ) | (ロ) |
| <input type="checkbox"/> 1. バーリング | クラウン |
| 2. ヘミング | バーリング |
| 3. ビーディング | クラウン |
| 4. ビーディング | フランジング |

■ [加工硬化] ▶ 問解 第2章 車体の構造と機能 1. 乗用車のボデー ■ 4 ■ 加工硬化 [プレス加工]

【3】図は鋼板をプレス加工して曲げたときの加工度と機械的性質の関係を示したものであるが、図中の(イ)から(ハ)の曲線の意味の組み合わせとして、適切なものは次のうちどれか。[R5.10/R4.3/R2.10]

<input type="checkbox"/>	(イ)	(ロ)	(ハ)
1	硬さ	引っ張り強さ	伸び
2	引っ張り強さ	伸び	強さ
3	ねじり強さ	伸び	引っ張り強さ
4	伸び	硬さ	ねじり強さ



【4】加工硬化を起こした鋼板の加工度と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/R4.10/R3.10/R2.3]

1. 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の伸びは小さくなる。
2. 加工度を大きくするほど、加工硬化の傾向は大きく表れ、鋼板が破断する直前が最も硬化する。
3. 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の鋼板の硬さは小さくなる。
4. 加工度を大きくすると、加工硬化を起こした部分の引っ張り強さは大きくなる。

【5】鋼板に加工硬化が起きやすい場合の記述として、次の(イ)から(ニ)のうち適切なものはいくつあるか。
[R5.3/R3.3/R1.10]

- (イ) プレス加工した場合
(ロ) ハンマで強くたたいた場合
(ハ) ハンマで長時間たたいて板金した場合
(ニ) 衝突によって折れたり、曲げられた場合

1. 1つ 2. 2つ
3. 3つ 4. 4つ

16	溶接 [3]	番号	氏名	点数 / 10問	車体
-----------	---------------	----	----	----------	----

■ [ガス溶接] ▶ 問解 第3章 車体整備 2. 溶接 ■ 7 ■ ガス溶接 [炎]

【1】 ガス溶接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改/R2.10改]

1. アセチレン・ガスに対して酸素が不足している場合、不完全燃焼を起こし、黒い煙を出して燃える炎の状態を炭化炎という。
2. 燃焼させたときの温度が一番高いのは、アセチレンと酸素を2対1の混合比で供給したときで、炎のダーク・ブルーの部分（溶接帯）の温度は約3,500℃に達する。
3. 炭化炎の状態からさらに酸素を加えると炎の長さは縮まり、中心の点は丸くくっきりと輝く。この状態を標準炎という。
4. 標準炎の状態から、さらに酸素の供給を増やしていくと、過酸化炎となり、炎の色は暗い紫色で、燃焼状態は不安定になる。

■ [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

【2】 電気アーク溶接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. アンダ・カットは、溶接電流が高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るが、非鉄金属の溶接は難しい。
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。

【3】 電気アーク溶接に関する記述として、**不適切なもの**は次のうちどれか。[R5.10/R4.3/R2.10]

1. 電源には、交流と直流の両方が使われているが、使用条件、使用目的によって選択される。
2. 金属アーク溶接の原理は、電流が電極と溶接部の間でアークを発生し、アークによる強い熱が溶接部の金属を溶かし、溶接を行うものである。
3. ケーブルの細過ぎ、長過ぎは、電圧降下を起こす原因となるため、溶接機に合った適正なケーブルを利用することが必要である。
4. アーク溶接には、金属アーク溶接とカーボン・アーク溶接があり、現在では、一般に、カーボン・アーク溶接が用いられている。

【4】 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。[R5.3/R3.10/R2.3]

1. 金属アーク溶接で使用する電極棒には、溶接される母材と異なる材質の溶接棒を使用できる。
2. 金属アーク溶接で使用する溶接棒には、主にフラックス（溶剤）が塗布されていないものが使用される。
3. アークが起動して電圧が低下している状態を無負荷電圧という。
4. アーク溶接の容量は、一般に、一次側入力をもって溶接機の基準容量として表示される。

【5】 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。

【6】 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。[R3.3/R1.10]

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. 溶接棒のフラックスの作用は、フィラ・メタルやメルティング・プールの酸化防止、酸化物の溶解分離、不純物の混入防止など、溶接効果を高めるはたらきをしている。
4. 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。

18	トラックの整備 [2]	番号	氏名	点数 / 11問	車体
-----------	--------------------	----	----	----------	----

■ [フレームの補強板] ▶ 問解 第3章 車体整備 5. トラックの整備 ■ 5 ■ フレームの補強板

【1】トラック・フレームの補強板に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。[R2.10]

1. フレームのすみ角と補強板の曲り角は、Rをそろえて互いに密着させて取り付ける。
2. フランジ部を平板補強する場合は、300～400mm間隔で栓溶接する。
3. ㄱ型（チャンネル型）断面補強では、サイド・メンバと同じ形状のチャンネル型の補強板を、サイド・メンバの外側又は内側に取り付ける方法が最も一般的である。
4. 補強材の材質は、自動車用フレーム鋼板又はそれと同等のものを使用し、板厚はフレーム母材より厚いものを使用する。

【2】トラック・フレームの補強板取り付け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. サイド・メンバのフランジ端部と補強板の端は、そろえてはならない。
2. フランジ部を平板補強する場合は、約150mm～200mm間隔で栓溶接する。
3. フレームのすみ角と補強板の曲がり角は、Rをそろえて相互に密着するように加工する。
4. 補強板の端部の形状は、端部における集中応力を避け、き裂や折損を防ぐため先細り形状に仕上げる。

【3】トラック・フレームの補強板取り付け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. サイド・メンバのフランジ端部と補強板の端は、そろえてはならない。
2. フランジ部を平板補強する場合は、約300mm～400mm間隔で栓溶接する。
3. フレームのすみ角と補強板の曲がり角は、Rをそろえて相互に密着するように加工する。
4. 補強板の端部の形状は、端部における集中応力を避け、き裂や折損を防ぐため直角に仕上げる。

【4】トラック・フレームの補強板取り付けに関する記述について、適切なものは次のうちどれか。

[R5.3/R3.3/R1.10]

1. フレームのすみ角と補強板の曲がり角は、Rをそろえて相互に密着するように加工する。
2. サイド・メンバのフランジ端部と補強板の端は、そろえてはならない。
3. 補強板の端部の形状は、端部における集中荷重を避け、き裂や折損を防ぐため直角に仕上げる。
4. 補強板がフランジ部で重なり合う場合は、必ず20mm以上のオーバーラップをとる必要がある。

【5】トラックのフレームの狂いの修正、亀裂の修理に関する記述として、適切なものは次のうちどれか。

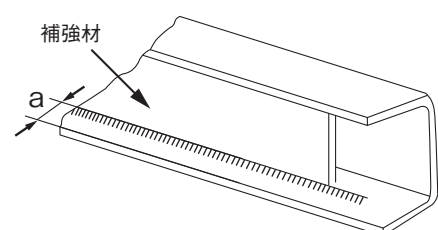
[R3.10/R2.3]

1. 補強板の形状は、集中応力を避けるため、端部を直角に仕上げる。
2. 引っ張り強さ540MPa級の高張力鋼板を使用しているフレームを修正するときは、A1変態点の900℃に加熱して行う。
3. フランジの平板補強などで行われる栓溶接は、溶接する部材の一方に穴をあけ、そこから溶接して他方と接合する方法である。
4. フレームに複合して狂いが生じた場合は、ねじれ、菱曲がりの修正を先に行い、その後に上下曲がり、左右曲がりの修正を行う。

【6】図のように、トラック・フレームのㄱ型（チャンネル型）断面を□型（箱型）断面に補強する場合の、次の文章の（a）に当てはまるものとして、適切なものはどれか。[R5.10/R4.3]

溶接時の補強材は、フランジ部の端から（a）以上内側に入れること。

1. 3mm
2. 6mm
3. 8mm
4. 12mm



19	損傷診断／塗装 [1]	番号	氏名	点数	／9問	車体
-----------	--------------------	----	----	----	-----	----

■ [基礎知識] ▶ 問解 第4章 損傷診断 1. 損傷診断 ■ 1 ■ 衝突の種類

【1】車体の損傷診断に必要な基礎知識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、適切なものは次のうちどれか。[R5.3/R3.10/R2.3]

- (イ) 偏心衝突では、向心衝突にくらべて損傷は大きくなる傾向がある。
(ロ) 一次元衝突とは、衝突前後の運動の変化が全てひとつの軸上で起こる衝突をいう。
(ハ) 損傷診断の際には、衝突相手物からの外力によって生成された損傷だけではなく、乗員やエンジンなどの重量物の慣性運動によって生じた損傷にも、注意する必要がある。

- (イ) (ロ) (ハ)
1. 誤 正 正
2. 正 誤 誤
3. 誤 正 誤
4. 正 誤 正

■ [損傷の種類] ▶ 問解 第4章 損傷診断 1. 損傷診断 ■ 2 ■ 損傷の種類

【2】損傷の種類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。

[R5.3/R3.10/R2.3]

- (イ) 誘発損傷とは、衝突によって、その外力を直接受けた部位（着力点）に生じる損傷をいう。
(ロ) 波及損傷とは、外力が部材を経路として波及していく過程で、その経路部位に生じる損傷をいう。
(ハ) 直接損傷とは、ある部材が損傷を受けることにより、別の部材にも押し、引きが加わるために生じる損傷をいう。
(ニ) 慣性損傷とは、衝突によって生じる慣性により、乗員や積荷、エンジンなどが客室内やエンジン・ルーム内を移動し、ぎ装品などに衝突して生じる損傷をいう。

1. 1つ 2. 2つ
3. 3つ 4. 4つ

■ [トラックの損傷診断] ▶ 問解 第4章 損傷診断 1. 損傷診断 ■ 3 ■ トラックの損傷診断

【3】トラックの損傷診断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]

1. キャブ・オーバ型トラックの場合、前面衝突の際に衝撃力をフロント・パネル部分で直接受け止めることになるため、フロント・パネルの内側の損傷状態やキャブ内部の損傷に注意が必要である。
2. 一般にキャブは、乗用車のモノコック・ボデーと同じような薄鋼板製であるが、モノコック・ボデーに対する損傷診断手法は参考にできない。
3. 一般的な平ボデーの場合、リヤ・ボデーの損傷診断で注意しなければならない点は、前面衝突や後部衝突における積載物の慣性運動による損傷である。
4. フレームの破損や狂いの原因としては、衝突、転落などの事故、極端な曲げモーメントの発生、部分的な集中応力の発生などが挙げられる。

■ [塗装材料] ▶ 問解 第5章 塗装 1. 塗装材料 ■ 1 ■ 塗料の構成

【4】塗装材料に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R3.10改/R2.3改]

1. 塗膜に使用される樹脂には、天然樹脂と合成樹脂があり、合成樹脂は熱可塑性樹脂と熱硬化性樹脂に分類される。
2. 顔料は、水や油、溶剤などに溶ける粉末で、樹脂や溶剤などに溶解することにより、塗膜の着色や硬さなどの機能を与えるものである。
3. 添加剤は、塗料及び塗膜の性能を向上、安定させるために塗料に少量添加されるもので、可塑剤、乾燥剤、沈降防止剤などがある。
4. 自動車補修用の2液タイプ塗料では、アクリルウレタン塗料が主に使用され、硬化剤としてはイソシアネート系、非イソシアネート系などがある。

22	車両法／保安基準 [1]	番号	氏名	点数 / 10問	車体
-----------	---------------------	----	----	----------	----

■ [車両法 (自動車の種別)] ▶ 問解 第6章 法令 1. 車両法 ■ 1 ■ 自動車の種別

【1】「道路運送車両法」に照らし、自動車の種別として、適切なものは次のうちどれか。[R3.3/R1.10]

1. 大型自動車、普通自動車、小型自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
 2. 大型自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
 3. 普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車
 4. 普通自動車、小型自動車、二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車

■ [車両法 (登録・検査制度)] ▶ 問解 第6章 法令 1. 車両法 ■ 2 ■ 登録・検査制度

【2】「道路運送車両法」に照らし、次の文章の () に当てはまるものとして、適切なものはどれか。

[R5.10/R4.3/R2.10]

(), 自動車の車台番号又は原動機の型式の打刻を塗まつし、その他車台番号又は原動機の型式の識別を困難にするような行為をしてはならない。

1. 自動車整備事業者は
 2. 何人も
 3. 自動車の所有者は
 4. 自動車の使用者は

【3】「道路運送車両法」に照らし、次の文章の (イ) と (ロ) に当てはまるものとして、下の組み合わせのうち、適切なものはどれか。[R5.3/R3.10改/R2.3改]

自動車の (イ) は、自動車検査証記録事項について変更があったときは、その事由があった日から (ロ) に、当該変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の変更記録を受けなければならない。ただし、その効力を失っている自動車検査証については、これに変更記録を受けるべき時期は、当該自動車を使用しようとする時とすることができる。

- | | | | |
|--|-----|-------|-----|
| | (イ) | | (ロ) |
| <input checked="" type="checkbox"/> 1. 使用者 | | 30日以内 | |
| 2. 使用者 | | 15日以内 | |
| 3. 所有者 | | 30日以内 | |
| 4. 所有者 | | 15日以内 | |

■ [車両法 (特定整備事業)] ▶ 問解 第6章 法令 1. 車両法 ■ 3 ■ 特定整備事業

【4】「道路運送車両法」及び「道路運送車両法施行規則」に照らし、「自動車特定整備事業」に関する記述として、不適切なものは次のうちどれか。[R5.10]

1. 特定整備のうち電子制御装置整備の対象となる装置は、運行補助装置と自動運行装置である。
 2. 屋内作業場及び電子制御装置点検整備作業場の床面は、平滑に舗装されていること。
 3. 自動車特定整備事業者は、事業場において、公衆の見やすいように、国土交通省令で定める様式の標識を掲げなければならない。
 4. 特定整備記録簿は、その記載の日から1年間保存しなければならない。

【5】「道路運送車両法」に照らし、自動車特定整備事業者の義務に関する次の文章の () に当てはまるものとして、適切なものはどれか。[R6.3]

自動車特定整備事業者は、特定整備を行う場合においては、当該自動車の特定整備に係る部分が () に適合するようにしなければならない。

1. 点検基準
 2. 保安基準
 3. 認証基準
 4. 指定基準

車体	正解一覧
-----------	-------------

1 基礎工学 [1] (計算問題)

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】
2	4	2	4	2	4

2 基礎工学 [2] (計算問題)

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】
1	1	4	3	2

3 車体の材料 [1]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】	【9】	【10】
2	4	4	3	3	4	2	4	3	3

4 車体の材料 [2]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】	【9】
1	3	1	3	2	3	1	2	3

5 車体の材料 [3]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】	【9】	【10】	【11】
2	4	3	3	4	2	2	4	4	1	1

6 乗用車のボデー [1]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】	【9】	【10】
3	4	1	2	3	3	3	4	3	1

7 乗用車のボデー [2]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】	【9】
1	3	1	3	4	3	4	1	4

8 乗用車のボデー [3]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】	【8】
1	2	2	1	3	3	2	3

9 乗用車の外装部品／ぎ装部品

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】
1	2	4	1	4	3	4

10 トラック／バスのボデー

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】
2	4	3	4	3

11 板金 [1]

【1】	【2】	【3】	【4】	【5】	【6】	【7】
4	4	4	4	1	2	2

令和6年版
車体整備士 練習問題集

定価 990円 / 送料 300円 (共に税込)

■発行日 令和6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 (編集)
03-3837-5745 (販売)
FAX : 03-3837-5740
HP : <https://www.kouronpub.com/>