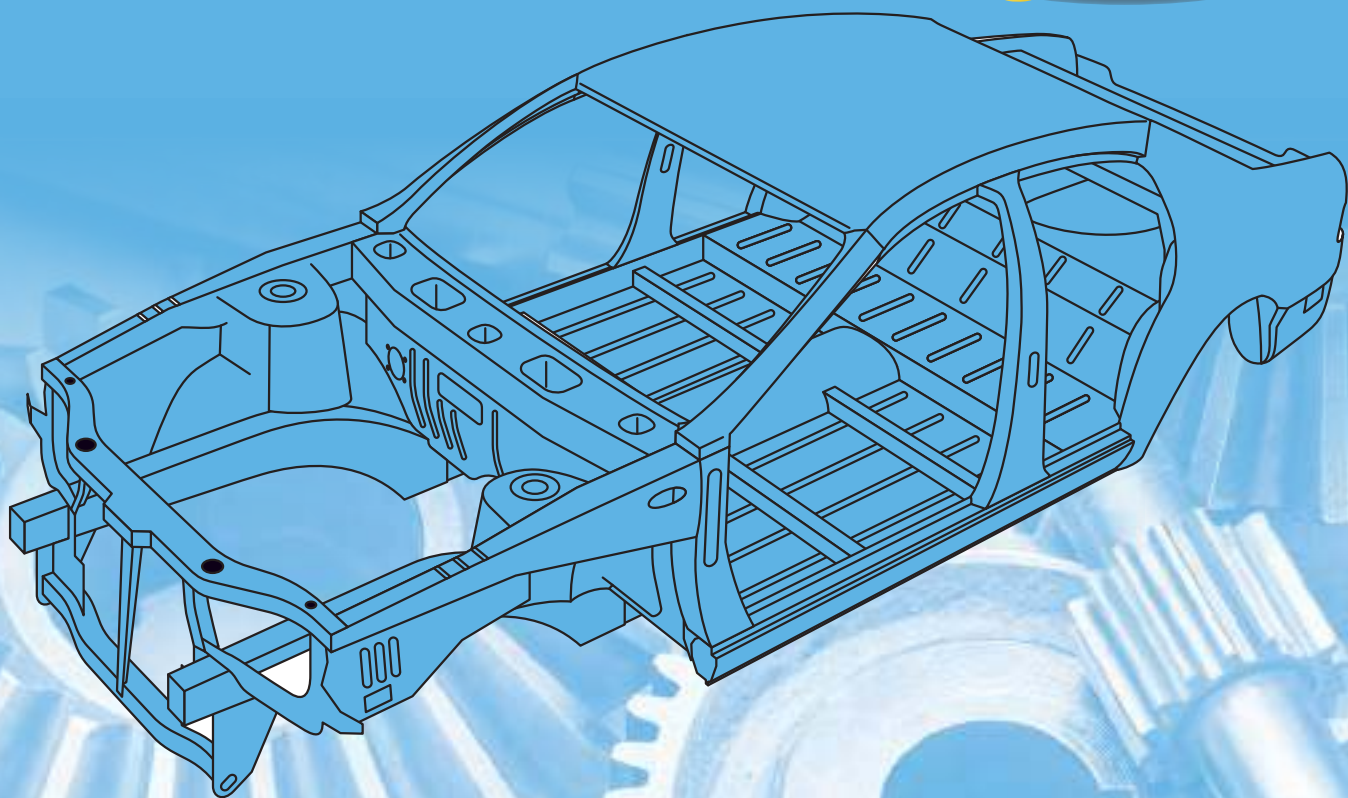


車両見極め実車研修

Ju



一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
日本中古自動車販売商工組合連合会

はじめに

車両見極め初級研修では、修復歴車の定義、車両製造工程、パネル交換歴の見極め方など、一物一価である中古車の状態を基礎から正しく理解し、お客様に対して分かりやすく説明・翻訳できる、お客様との接点強化の1つとすることを目的とした座学での研修となりました。

本研修では、初級で学んだ基礎知識を基に修復歴発見の糸口となる補修や交換歴のあるパネル等を自らの目で確認し、基礎知識の理解を深めていただく内容としています。またオークション検査の現場で使われている検査手順についても現車を使って学んでいただき検査の効率化向上も図ることができる研修としています。

検査技能の上達には基礎知識をしっかりと備え、多くの車両検査をこなす以外に近道はありませんが、皆様には本研修を基礎として自らの検査技能の研鑽に励んでいただきたいと思います。

一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
日本中古自動車販売商工組合連合会
検査委員会

CONTENTS

I. 検査の基礎知識	2
II. 修復歴基準	4
III. 検査の手順	6
IV. 修復歴車発見のポイント	20
パネル接合の種類	21
ネジ止めパネルの交換確認ポイント	22
溶接止めパネルの交換確認ポイント	26
V. 参考資料	
鈹金作業の工程	29
再塗装の見分け方	32
JUオークション検査基準	33

I. 検査の基礎知識

検査とは

中古車における検査とは、現在の車両状態と新車時の車両状態を比較し違いを見極める作業を行い、商品の価値を判断することをいいます。

確認項目

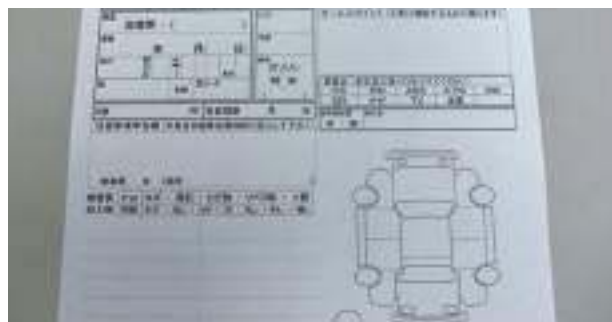
検査時の確認項目は複数ありますが、主に内・外装の状態、機関、機構の状態、重大瑕疵の有無（メーター改ざん・修復歴・盗難など）、改造の有無を確認します。

オークション評価基準

オークションに出品される車両は、オークション検査員が検査を実施し10段階のランク付けを行います。このランクは上記の確認項目等から算出され、オークション参加者の車両品質の目安となっています。



検査風景



JUオークション出品申込書

修復歴基準

修復歴とは、過去に交通事故やその他の災害により、車体の骨格部位を損傷し、「修正」あるいは部品「交換」により修復したものをいいます。また流通過程での未修復の現状車も同様の判定基準を適用しています。

修復歴に該当する骨格部位は大きく8つに分類され、外部又は外板を介して波及した損傷があるもの、またはその損傷を修理、交換したものになります。また骨格部位は溶接接合されている部分のみをさし、ネジ止めによる部位は骨格として扱いません。



修復歴判定マニュアル



骨格車両

重大瑕疵

検査の中でも絶対に見落としは避けたいものとして重大瑕疵があります。重大瑕疵は、商品価値を大きく下落させる要因であり、基本的に修復は不可能なものが多いです。

その中でも修復歴車は最も流通台数が多いですが、その他にも次のような重大瑕疵があります。

冠水車

集中豪雨や洪水などで一定の被害があった車両を冠水車といいます。冠水車は主に電気系の故障、サビや臭いが発生します。

オークション評価では1点（最低点）に固定されています。

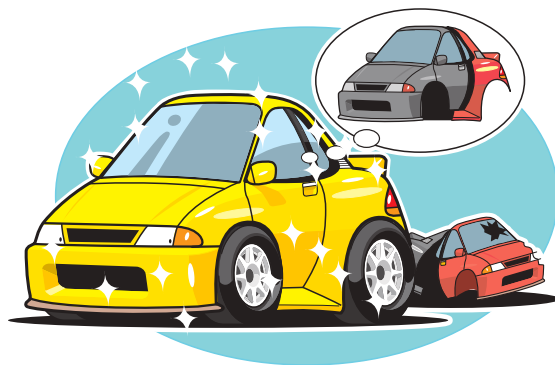
**消火剤散布跡車**

消火剤が車内に散布された車両を消火剤散布跡車といいます。消火剤散布跡車は火災時の消火、盗難車両等の証拠隠滅などを理由に発生します。

オークション評価では1点（最低点）に固定されています。

**接合車(ニコイチ)**

複数台の車を1つにした車両をいいます。ニコイチとも呼ばれています。接合車は、強度はもちろんですが、盗難車などの疑いもありますので注意が必要です。オークションでは出品できないこともあります。

**盗難車**

文字通り盗難された車両をいいますが、そのままの状態では流通することは極めて少なく、他の車両にすり替えるためになんらかの工作がされています。

工作は車台番号にされるため、車台番号の車検証との照合や打刻に違和感がないか確認する必要があります。



II. 修復歴基準

修復歴とは

過去に交通事故その他災害により、車体の骨格部位を損傷し、「修正」あるいは部品「交換」により修復したものをいいます。

流通過程での未修復の「現状車」も同様の判定基準を適用します。

修復歴基準

1. 下記の骨格部位に損傷があるもの又は修復されているものは修復歴とします。
2. 但し、骨格は溶接接合されている部位(部分)のみとし、ネジ止めの部位(部分)は、骨格としません。

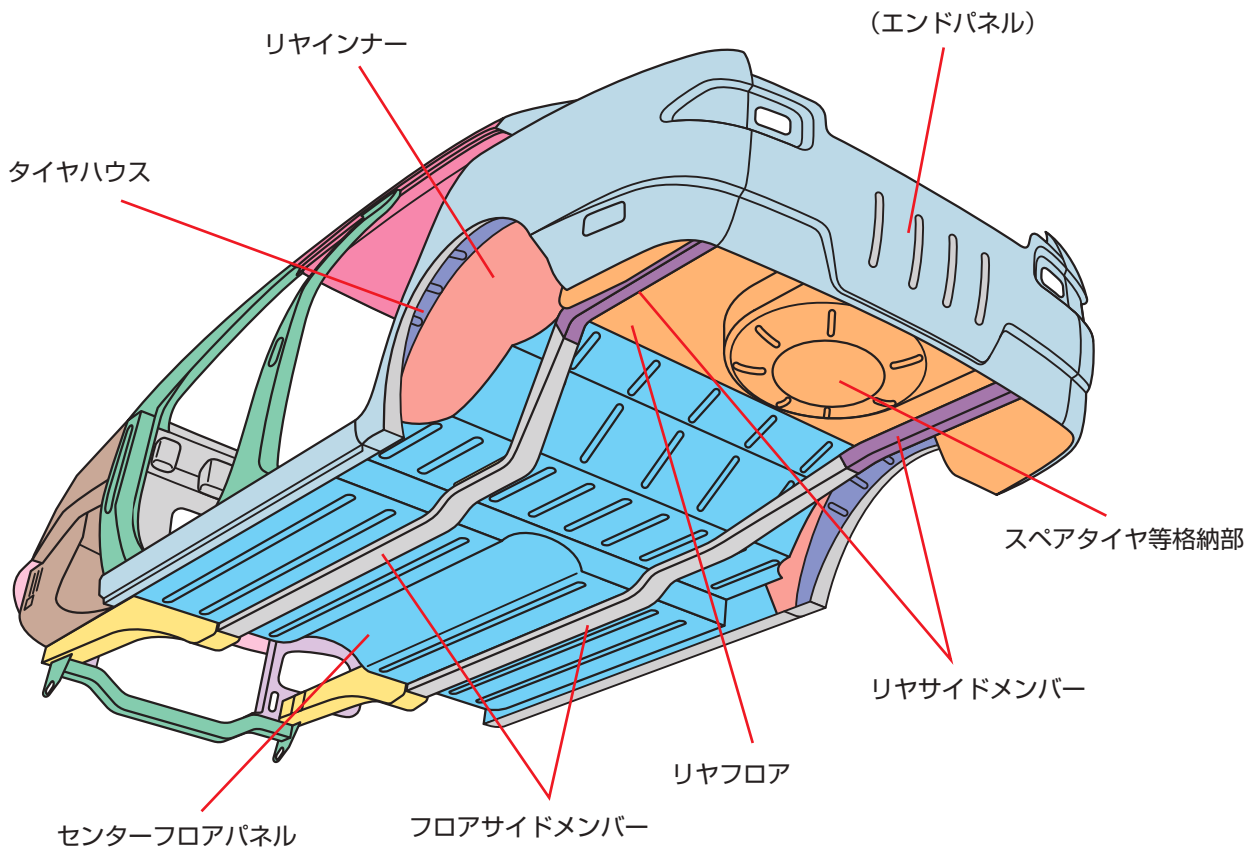
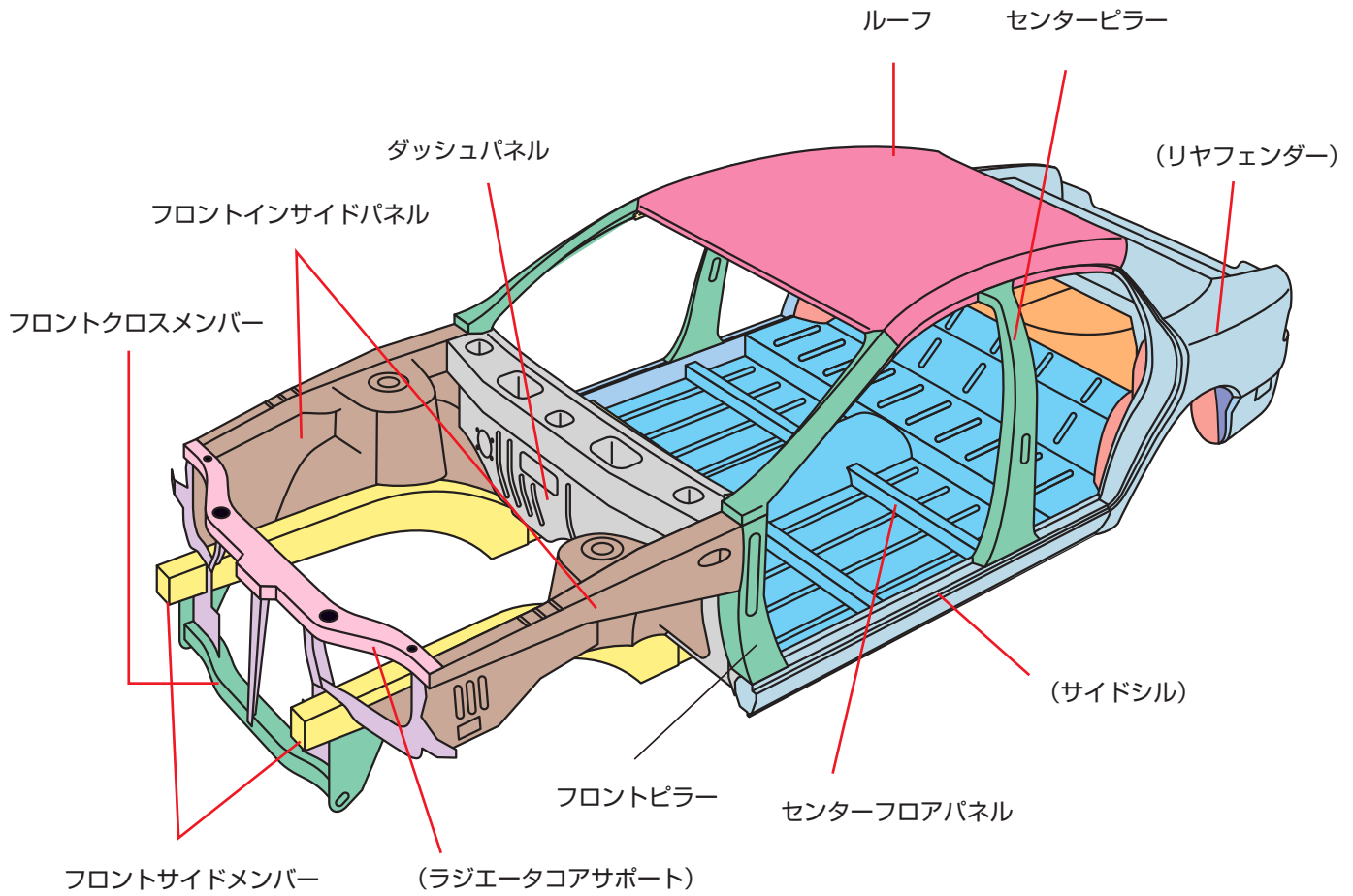
No.	骨格部位	修復歴判定基準
1	クロスメンバー (フロント・リヤ)	1) 交換されているもの 2) 曲がり、凹み又はその修理跡があるもの
2	サイドメンバー (フロント・リヤ)	1) 交換されているもの 2) 曲がり、凹み又はその修理跡があるもの
3	インサイドパネル (フロント) ダッシュパネル	1) 交換されているもの 2) 外部又は外板を介して波及した凹み又はその修理跡があるもの
4	ピラー (フロント・センター・リヤ)	1) 交換されているもの 2) スポット打ち直しがあるもの 3) 外部又は外板を介して波及した凹み又はその修理跡があるもの
5	ルーフ	1) 交換されているもの 2) ピラーから波及した凹み又はその修理跡があるもの 3) ルーフ周囲のインナー部に凹み、曲がり又はその修理跡があるもの
6	センターフロアパネル フロアサイドメンバー	1) 交換されているもの 2) パネル接合部に、はがれ又は修理跡があるもの 3) 破れ(亀裂)があるもの 4) 外部又は外板を介してパネルに凹み、メンバーに曲がり又はその修理跡があるもの
7	リヤフロア (トランクフロア)	1) 交換されているもの 2) パネル接合部に、はがれ又は修理跡があるもの 3) 破れ(亀裂)があるもの 4) 外部又は外板を介して波及した凹み又はその修理跡があるもの

クランプ跡があっても上記判定基準に該当しない場合は修復歴としない

修復歴の判定はボディ形状・構造(フレーム付き車など)や損傷の度合い等により異なる場合がある

骨格を中心とした部位名称

※()は修復歴に該当しない部位



Ⅲ. 検査の手順

オークション検査では、あらかじめ検査する手順を決めています。手順を固定していれば効率を上げるだけでなく、見落としの防止にも役立ちます。

一般的な手順は、運転席側（右）からスタートし、時計周り1周で検査を終えますが、この1周で修復歴の糸口を確認し、かつ外装や内装の状態を記録していきます。もちろん、修復歴の糸口を発見できたら、事故の大きさ、衝突の種類や方向を推測し、疑わしいところは重点的に確認します。

⑳ 右側全体と右フロントフェンダー周り

① 車台番号・コーションプレート

㉗ 車両前方下廻り

② 車両全体の雰囲気

㉖ エンジン本体・エンジン周り付属品

③ 内装状態

㉕ エンジンルーム内

④ エンジン・ミッション・内装装備品

㉔ ボンネット周り

⑤ 右フロントドア

㉓ 車両前方下廻り

⑥ 右フロントドアピラー類

㉒ 左側全体と左フロントフェンダー周り

⑦ 右側全体の外装と下廻り

㉑ 左側全体の外装と下廻り

⑧ 右リヤドア

㉐ ルーフ交換

⑨ 右リヤドアピラー類

㉏ 左フロントドアピラー類

⑩ 右側全体と右リヤフェンダー周り

㉍ 左フロントドア

⑪ 車両後方下廻り

㉌ 左リヤドアピラー類

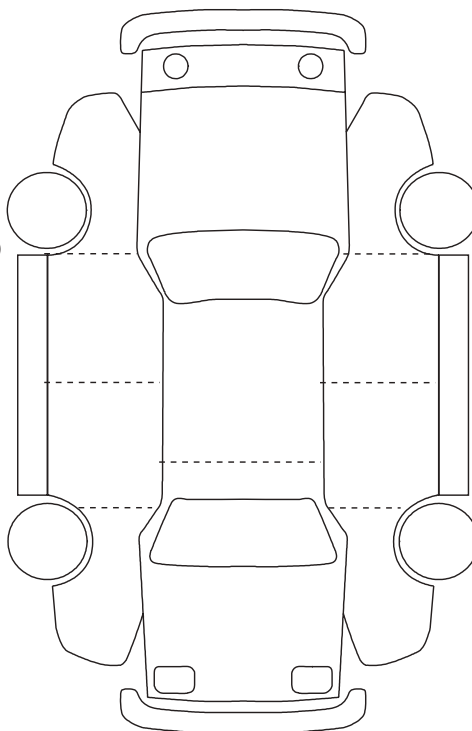
⑫ トランク周り

㉋ 左リヤドア

⑮ 左側全体と左リヤフェンダー周り

⑬ トランク内

㉑ 車両後方下廻り



検査の手順

手順1 車台番号・コーションプレートの確認

車台番号、コーションプレートは、車検証等と一致するか車両の同一性を確認します。車台番号は、盗難車などで不正な工作がされているケースがあるため、打刻状態に違和感がないか厳重なチェックが必要です。コーションプレートからはカラー番号や車両の仕様が確認できます。



手順2 車両全体の雰囲気把握

車両の周りを1周して、今から検査する車両がどのような状態であるのか車のイメージを掴みます。ここでは大まかな状態把握だけで問題なく、主に以下の状態確認をします。



確認事項

- ・車両に傾きはないか
- ・ナンバープレートに曲がりはないか、封印はついているか
- ・タイヤとフェンダーの隙間に違和感はないか
- ・欠品部品、社外パーツの装着状況
- ・外装のキズ、凹み、サビ等の全体的な状況（気になる箇所）

手順3 内装状態の確認

1 室内全般

乗り込む前に、フロアカーペット、シートの汚れや焦げ、ヘッドレストの有無などを確認します。



2 フロントガラス

運転席に座り、フロントガラスの状態を内側から確認します。ワイパーキズやリペア跡などは外側から見るよりわかりやすいことがあります。



3 車検ステッカー・点検ステッカー

整備を受けているかなどの目安として見ておきます。



検査の手順

4 天張り

天張りに汚れ、キズ、焦げ、破れなどがないか確認します。たばこヤニなどの汚れ具合は、サンバイザーを下して比較するとわかりやすくなります。



5 整備手帳

グローブボックスには整備手帳などが入っていることが多いので、時間があれば中身を確認し、メーター交換や整備記録などを可能な範囲で確認します。



6 ダッシュボード・コンソール

ダッシュボード周りにキズ、歪みなどがないか確認します。ダッシュボードはオンダッシュナビやETC、その他パーツの取り付け跡として、糊跡、ネジ穴などがあることがあるので注意します。



検査の手順

手順4 エンジン・ミッション・内装装備品の状態確認

1 各チェックランプ

エンジン始動前にイグニッション（IG スイッチ）オン時に点灯する各チェックランプ（エンジンチェックランプ、ABS ランプ、SRS ランプなど）を確認します。その後、車の周りに人がいないか確認してエンジンを始動します。IG スイッチオン時に点灯していた各チェックランプは通常エンジン始動後にしばらくして消えますが、点灯したままであると異常があります。



2 走行距離

走行距離計の確認をします。トリップメーターとオドメーターの間違えに注意します。また、液晶のドット欠け（8が3に見えるなど）は、メーター改ざん車扱いになる場合がありますので注意が必要です。



3 ステアリング

ハンドルを左右に振り、操作感や異音がないか確認します。



4 パワーウィンドウ・集中ロック・ドアミラー

パワーウィンドウは操作音など耳も使って確認します。運転席側のオート機能は、故障が多く見られるので注意が必要です。また、集中ロック機能、電動ドアミラーの動作も確認します。



検査の手順

5 エアコン・オーディオ・ナビ等

エアコン機能のON/OFF時、コンプレッサーの作動音、アイドルアップ、冷却状態を確認します。
オーディオ、ナビ、その他(電動ドア、サンルーフ、HID等)は可能な範囲で正常に作動するか確認します。



6 エンジン・補機類

エンジンの状態(異音・煙・臭い等)や補機類の異音等を確認します。



7 ミッション

各レンジにシフトできるか、またシフト時のショックなどを確認します。



8 ボンネット・トランク開操作

降車前にボンネット、トランクを開け、オープナーの操作感、音などに違和感はないか確認します。



検査の手順

手順5

右フロントドア状態の確認

ドア交換の判断要素となるシーラント塗布状態、特に角部の塗布状態を注意深く見ます。

また、内張りの汚れ、損傷なども確認します。



手順6

右フロントドアに隠れているピラー等の状態確認

右フロントドアに隠れている部位は、フロントピラー、ルーフレール、サイドシル、センターピラーですが、これらの部位にキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。特にフロントピラーとセンターピラーは、ドアヒンジ、ドアストッパー、フロントフェンダーがありますので、パネル交換要素となるネジの回し跡やワッシャーのズレなどを注意深く見る必要があります。これらに異常が見られれば交換した可能性が高まります。

また、ルーフパネルの見える部分もここで見ておくと効率的な検査ができます。



手順7

右側全体と下廻りの状態確認

右センターピラーあたり(右側の中心あたり)に屈んで、右側全体の外装状態を確認します。また、膝をついて下から覗き込み、センターフロアパネル、フロアサイドメンバーなど下廻りのキズ、凹み、補修跡、交換、サビ、腐食などの状態を確認します。



検査の手順

手順8

右リヤドアの状態確認

フロントドアと同様に、ドア交換の判断要素となるシーラント塗布状態、特に角部の塗布状態を注意深く見ます。

また、内張りの汚れ、損傷なども確認します。



手順9

右リヤドアに隠れているピラー等の状態確認

右リヤドアに隠れている部位は、ルーフレール、センターピラー、サイドシル、リヤフェンダー取付け部ですが、この部位にキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。特にセンターピラーは、ドアヒンジ、ドアストッパーがありますので、パネル交換要素となるネジの回し跡やワッシャーのズレなど注意深く見る必要があります。手順3で確認しづらい内装箇所(リヤシート、リヤ側の天張り、右フロントシート裏側ポケットなど)も確認します。また、ルーフパネルの見える部分もここで見ておくと効率的な検査ができます。



手順10

右側全体と右リヤフェンダー周りの状態確認

右リヤタイヤやホイールの状態、タイヤハウスに補修跡がないか確認します。ここでリヤガラスの状態を確認しておきます。

右後方角まで移動したら、屈んで右側全体の外装状態とリヤバンパーの状態を確認します。また、右テールレンズを軽く叩いて損傷がないか確認します。



検査の手順

手順11

車両後方下廻りの確認

車両右後方から車両下廻りの確認をします。膝をついて下から覗き込みトランクフロア、エンドパネル接続部、リヤサイドメンバーにキズ、凹み(突き上げ)、補修跡、交換等がないか確認します。また、マフラーの状態、リヤデフ(オイル漏れなどないか)も確認します。



手順12

トランク周りの状態確認

トランクフードはゆっくりと開けながら角度を変えて、キズ、凹み、補修跡等を確認します。そして、交換の判断要素となるシーラント塗布状態(特に角部)、トランクフードヒンジ部を確認します。また、リヤフェンダー、エンドパネル、コーナーパネルなど各パネルとの接合部などにキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。



手順13

トランク内の確認

トランクフロア、エンドパネル、リヤインサイドパネルをトランク内側から見て、キズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。



検査の手順

手順14

車両後方下廻りの確認

車両左後方から車両下廻りの確認をします。右側同様に膝をついて下から覗き込みトランクフロア、エンドパネル接続部、リヤサイドメンバーにキズ、凹み(突き上げ)、補修跡、交換等がないか確認します。また、マフラーの状態、リヤデフ(オイル漏れなどないか)も確認します。



手順15

左側全体と左リヤフェンダー周りの状態確認

左後方角に屈んで、左側全体の外装状態とリヤバンパーの状態を確認し、左テールレンズは軽く叩いて損傷がないか確認します。そして、左リヤタイヤやホイールの状態、タイヤハウスに補修跡がないか確認します。ここでリヤガラスの見える部分の状態を確認しておきます。



手順16

左リヤドアの状態確認

ドア交換の判断要素となるシーラント塗布状態、特に角部の塗布状態を注意深く見ます。また、内張りの汚れ、損傷なども確認します。



検査の手順

手順17

左リヤドアで隠れている ピラー等の状態確認

左リヤドアに隠れている部位は、ルーフレール、センターピラー、サイドシル、リヤフェンダー取付け部ですが、この部位にキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。特にセンターピラーは、ドアヒンジ、ドアストッパーがありますので、パネル交換要素となるネジの回し跡やワッシャーのズレなど注意深く見る必要があります。また、内装の状態（リヤシート、リヤ側の天張り、左フロントシート裏側ポケットなど）も確認します。そして、右側同様にルーフパネルの見える部分もここで見ておくと効率的な検査ができます。



手順18

左フロントドアの状態確認

リヤドアと同様に、ドア交換の判断要素となるシーラント塗布状態、特に角部の塗布状態を注意深く見ます。また、内張りの汚れ、損傷なども確認します。



検査の手順

手順19

左フロントドアで隠れている ピラー等の状態確認

左フロントドアに隠れている部位は、フロントピラー、ルーフレール、サイドシル、センターピラーですが、この部位にキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。特にフロントピラーとセンターピラーは、ドアヒンジ、ドアストッパー、フロントフェンダーがありますので、パネル交換要素となるネジの回し跡やワッシャーのズレなどを注意深く見る必要があります。これらに異常が見られれば交換した可能性が高まります。また、ルーフパネルの見える部分もここで見ておくと効率的な検査ができます。



手順20

ルーフ交換の確認

助手席側から、天張りの前方をめくりルーフ周囲のインナーに補修跡などがいないか確認します。



手順21

左側全体と下廻りの状態確認

左センターピラーあたり(左側の中心あたり)に屈んで、左側全体の外装状態を確認します。また、膝をついて下から覗き込み、センターフロアパネル、フロアサイドメンバーなど下廻りのキズ、凹み、補修跡、交換、サビ、腐食などの状態を確認します。



検査の手順

手順22

左側全体と左フロントフェンダー周りの状態確認

左フロントタイヤやホイールの状態、タイヤハウスに補修跡がないか確認します。フロントガラスの状態はワイパーを立てて確認します。

左前方角まで移動したら、屈んで左側全体の外装状態とフロントバンパーの状態を確認します。また、左ヘッドライトは軽く叩いて損傷がないか確認します。



手順23

車両前方下廻りの確認

車両左前方から車両下廻りの確認をします。

膝をついて下から覗き込み、クロスメンバー、コアサポートのキズ、凹み(突き上げ)、補修跡、交換跡などを確認します。これらは、グリルやバンパースリットなどからも見える場合があります。

また、バンパー、エンジン下部、ドライブシャフトのキズ、凹み、補修跡も併せて確認します。



検査の手順

手順24

ボンネット周りの状態確認

ボンネットフードはゆっくりと開けながら角度を変えて、キズ、凹み、補修跡等を確認します。そして、交換の判断要素となるシーラント塗布状態(特に角部)、ボンネットフードヒンジ部のネジの回し跡やワッシャーのズレを確認します。



手順25

エンジンルーム内の状態確認

エンジンルーム内から見えるフロントインサイドパネル、ラジエーターコアサポート、クロスメンバー、フロントサイドメンバー、ダッシュパネルのキズ、凹み、補修跡、交換等がないか確認します。車両前部の事故が原因で修復歴車となる確率が一番高いため、ここでの骨格状態の確認は非常に重要になります。

また、エアコンコンデンサー、ラジエーターの取り付け状態も確認します。



検査の手順

手順26

エンジン本体、エンジン周り付属品 (電装関係など)の状態確認

エンジンオイル漏れ、冷却水漏れ、吹き上げ跡、付属品の欠品、社外パーツの取り付け状況を確認します。



手順27

車両前方下廻りの確認

車両右前方から車両下廻りの確認をします。

右側同様に膝をついて下から覗き込み、クロスメンバー、コアサポートのキズ、凹み(突き上げ)、補修跡、交換跡などを確認します。これらは、グリルやバンパースリットなどからも見える場合があります。

また、バンパー、エンジン下部、ドライブシャフトのキズ、凹み、補修跡も併せて確認します。



手順28

右側全体と右フロントフェンダー周りの状態確認

右前方角に屈んで、右側全体の外装状態とフロントバンパーの状態を確認し、右ヘッドライトは軽く叩いて損傷がないか確認します。そして、右フロントタイヤやホイールの状態、タイヤハウスに補修跡がないか確認します。左側同様にフロントガラスの状態はワイパーを立てて確認します。



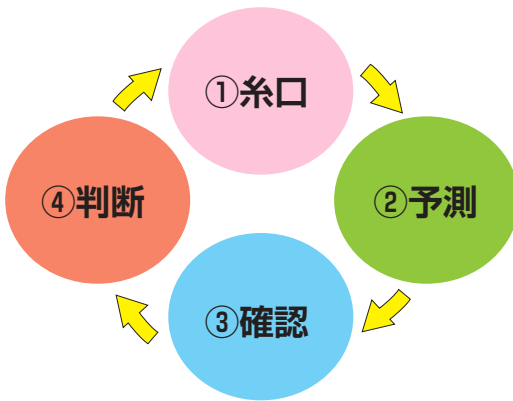
IV. 修復歴車発見のポイント

交通事故などで車体に衝撃を受けると、外側から内側へとその力は伝わっていきます。

衝撃の弱いものは外板パネルのみの損傷にとどまりますが、衝撃の強いものは骨格にまで損傷を与えます。そして、外板からの強い衝撃により骨格部位に損傷をきたしたものが修復歴車として扱われます。

外板パネルが損傷したままの状態であれば、入念に骨格部位を確認して修復歴車か否か判断できますが、大抵は钣金や交換等で修理が行われていますので、その修理跡や交換跡を見抜くことが修復歴を発見するための近道となります。

修復歴発見の流れ



①新車時との違い、違和感を見つける

②事故等の衝撃による損傷具合を予測

③予測した箇所の修理、交換状況を確認（外板・骨格）

④修復歴判定基準に沿って修復歴の有無を判断

損傷程度の判断

損傷の程度	状態	修理方法
小	キズ	塗装
↑	凹み	钣金
↓	ひどいキズ・凹み	交換



自分の車であればいくらでも時間をかけて検査をすることが可能ですが、お客様からの買取り等では検査時間は限られてきます。

したがって効率的な検査は、あらかじめ定められた確認ポイントのみチェックを行い、チェックした中で疑わしい箇所は重点的にチェックを行います。そのためにも修復歴発見の糸口となるパネル交換の発見は大変重要です。

パネル接合の種類

損傷が大きく钣金や塗装での補修が不可能な場合に、あらたに交換部品を使って修理がされます。自動車のパネル接合方法は、大きく分けて「ネジ止め」と「溶接止め」があり、交換の確認ポイントはそれぞれ次のようになります。

ネジ止めパネル



(交換の確認ポイント)

1. ネジの回し跡
2. シーラントの硬さ・形状
3. パネルの下地色

溶接止めパネル



(交換の確認ポイント)

1. 溶接跡
2. シーラントの硬さ・形状
3. パネルの下地色

ネジ止めパネルの交換確認ポイント

①ネジの回し跡

ネジ止めのパネルは主にドア、ボンネットフード、トランクフード、フロントフェンダーですが、それらの交換作業等では一度ネジを取り外す必要があります。新車時のネジの多くはボディと同色である場合が多いですが、工具を使うことによりネジ角の塗装剥がれ、ワッシャーにズレ等新車時にはない症状が現れます。



新車時



新車時



ネジ角の塗装はがれ



ネジのズレ



タッチペン跡



塗装はがれによるサビ

ネジ止めパネルの交換確認ポイント

②シーラントの硬さ・形状

シーラントはドア、ボンネットフード、トランクフードなどに施されていますが、シーラントを見ることで新車時からのものか修理後に充填したものか判別することができます。新車時からのシーラントは「硬く、均一な形状」ですが、パネル交換後に後塗りしたものは「やわらかく、不均一な形状」が多いです。



新車時トランクフードシーラント



交換状態



新車時ドアシーラント



交換状態

POINT

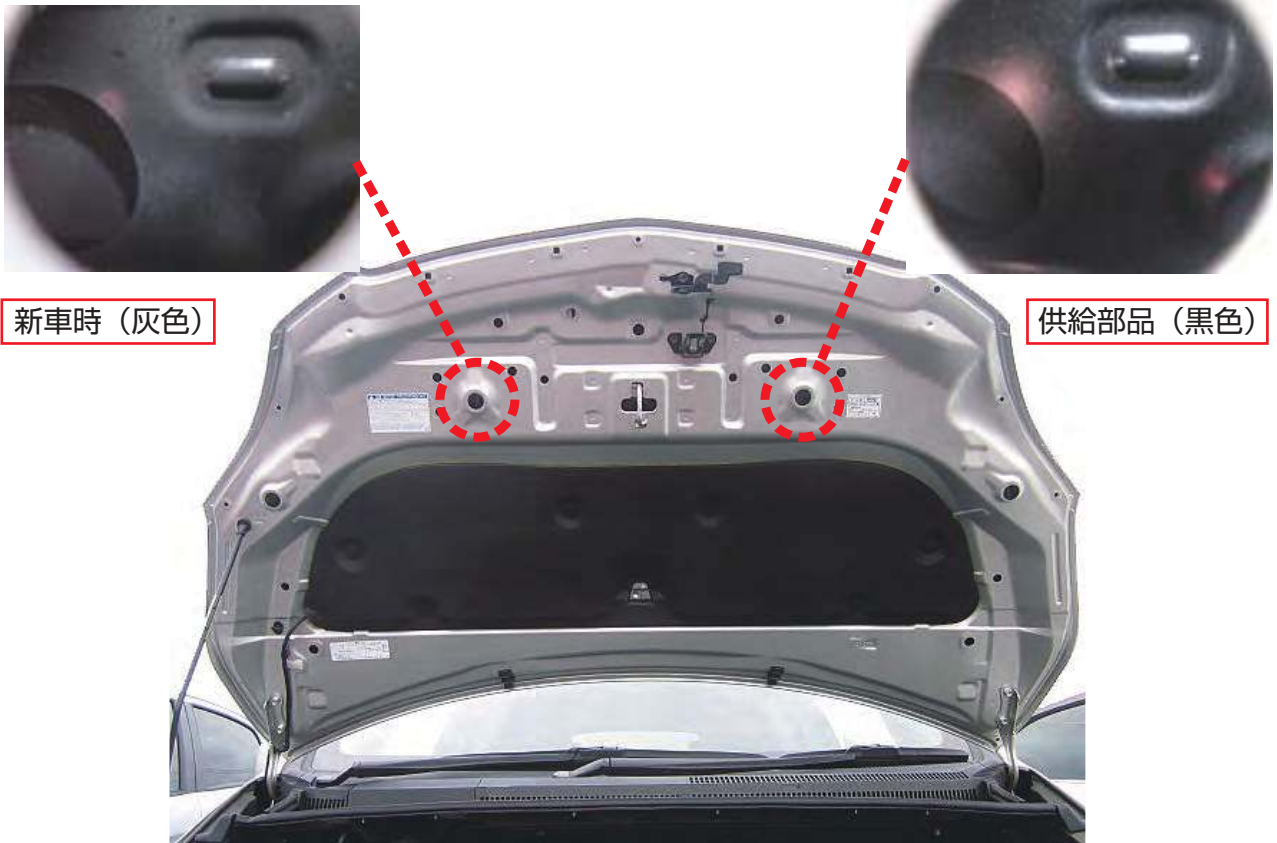
後塗りシーラントは「やわらかく」、「形状、厚さが不均一」な状態が多く、爪で押すと「プチッ」と塗装が割れる音があります。



ネジ止めパネルの交換確認ポイント

③パネルの下地色

新車時の下地色の多くは灰色であるのに対し、供給部品の下地色のほとんどが黒色になっています。そのため下地色の違いを確認することで交換の有無を判別することができます。



POINT

簡単な下地色の確認方法

ドアエッジなどは塗装が剥がれやすく、剥がれている場合は穴を覗かなくても下地色が確認できる場合があります。



新車時 (灰色)



供給部品 (黒色)

ネジ止めパネルの交換確認ポイント

その他確認ポイント

フロントフェンダーとフロントインサイドパネルの色調

フェンダーのミミとフロントインサイドパネルの色、艶の具合で交換が判別できる場合があります。ただし、新車時から色調が異なる場合が稀にありますので注意が必要です。



新車時



交換状態

ヒンジと取付け部の色違い、汚れ

ボンネットやトランク、ドアのヒンジと取付け部の色違いで交換を確認できる場合があります。



新車時



交換状態

ドアヒンジとピラーの隙間

ドアヒンジとピラー（フロント、センター）に隙間が生じていることがあります。原因はピラーの歪みなどで、ドア損傷による交換が考えられます。



正常な状態



ピラーとドアヒンジの隙間

溶接止めパネルの交換確認ポイント

①溶接跡

溶接止めの外板パネルは主にリヤフェンダー、サイドシル、エンドパネルですが、ネジ止めと違い損傷等で交換を行う場合は溶接部分を一度剥がさなくてはなりません。一度剥がしたものは再溶接をすることになりますが、新車時の溶接と钣金工場などで行う溶接は溶接機械の性能に差があり溶接跡が異なってきます。したがって、再溶接していることが確認できれば交換している可能性が高くなります。

スポット溶接とは

スポット溶接とは重なったパネル同士を電極チップで挟み、加圧して電流を流し発生した熱で鉄板を溶かして融合させることをいいます。

そして、スポット溶接を施すとナゲットと呼ばれる溶接跡がつきます。

新車時のナゲットの特徴と再スポット溶接のナゲットの特徴は下記の違いが出てきますので、違いを見極めることでパネル交換の発見ができます。



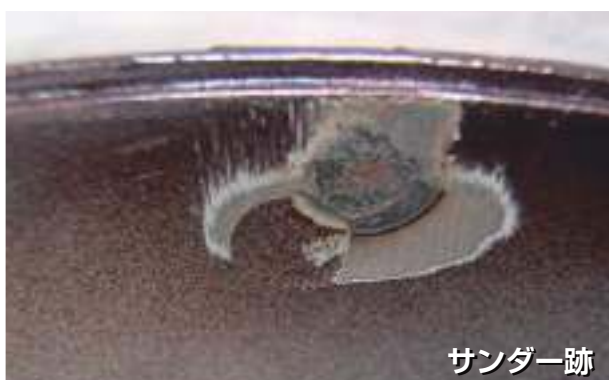
ナゲットの特徴

新車時

- ・比較的綺麗な円を描いている
- ・直径が7～8ミリ程度
- ・深さが浅い

再スポット時

- ・直径が小さい(4～5ミリ程度)
- ・サンダー跡、焦げ跡、錆がある
- ・新車時より深い



溶接止めパネルの交換確認ポイント

②シーラントの硬さ・形状

溶接パネルの接合部にもシーラントが塗布されています。それらの形や状態の違いを見極めることでパネル交換を発見することができます。



リヤフェンダー接合部のシーラント



交換状態



新車時



エンドパネルとトランクフロア接合部のシーラント



新車時



交換状態

溶接止めパネルの交換確認ポイント

③ 下地色

溶接止めパネルの供給部品もネジ止めパネル同様に下地色の多くが黒色ですので、下地色の確認をすることで交換の有無を判別することができます。



新車時（灰色）



供給部品（黒色）

契約の関係で表示できません。

契約の関係で表示できません。

契約の関係で表示できません。

契約の関係で表示できません。

JUオークション検査基準

評価点および評価基準

評価点	走行距離	初年度登録後の経過月数	内容	内装	外装
S点	10,000kmまで	12ヵ月まで	内外装とも良好な状態	A	A
6点	30,000kmまで	36ヵ月まで	傷凹等が少々あるが加修対象とならないもの	A	A
5点	50,000kmまで	*****	・傷凹等があるが軽微な加修で済むもの ・内外装に軽微な補修跡があるもの	B以上	B以上
4.5点	100,000kmまで	*****	・傷凹等があるが多少の加修で済むもの ・内外装に多少の補修跡があるもの	C以上	B以上
4点	150,000kmまで	*****	・傷凹錆等の加修が必要なもの ・内外装に補修跡があるもの	C以上	C以上
3.5点	*****	*****	・傷凹錆等の加修が必要なもの ・内外装に多少雑な補修跡あるもの	D以上 (どちらか一方がC以上)	
3点	*****	*****	・傷凹錆等の加修が必要なもの ・内外装の補修跡が雑なもの	D以上	D以上
2点	*****	*****	・傷凹錆腐食等の全体的な加修が必要なもの ・内外装の補修跡が雑で再仕上げを要するもの ・上記3点評価車を上回る減点要因があるもの	E以上	E以上
1点	*****	*****	冠水車、消火剤散布跡車	×	×
R点	*****	*****	修復歴車、未修復車	E以上	E以上
ブランク	*****	*****	粗悪車、多大な加修費用を要する事故現状車	*****	*****
注	①修復歴車で冠水車、または修復歴車で消火剤散布跡車の場合は「R 1」とする。 ②検査不可能車（ボンネットフード、トランクフード、ドア等が開かないもの）は、検査不可能箇所を明記し、評価点を付与する（車台番号が確認できない車両は出品不可）。 ③メーター交換車、ひょう害車は「持ち点車」（2点以上）扱いとする。 ④登録月の申告がない場合は、1月登録車とみなし評価点を算定する。 ⑤初年度登録後の経過月数は、初年度登録月を含む。				

内・外装補助評価点

外装評価

補助評価	内容	目安
A	加修の必要がないもの	小傷、小凹、良好な補修跡が少々あるもの
B	軽微な加修が必要なもの	<ul style="list-style-type: none"> ・軽微な加修を必要とする傷、凹があるもの ・多少の補修跡があるもの ・軽微な錆等が少数まで ・ガラスにヒビ割れ、小傷があるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
C	加修を必要とするもの	<ul style="list-style-type: none"> ・加修を必要とする傷、凹があるもの ・補修波があり色ムラ、ボケが多少あるもの ・錆、腐食が多少あるもの ・交換を要するガラスの割れ、目立つ傷があるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
D	大きな加修を必要とするもの	<ul style="list-style-type: none"> ・加修を必要とする大きな傷、凹が多数あるもの ・加修を必要とする錆、腐食が多数あるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
E	再生が容易でないもの	上記以上のもの

内装評価

補助評価	内容	目安
A	加修の必要がないもの	<ul style="list-style-type: none"> ・軽微な清掃で戻るもの ・目立たない小スレ、小傷まで
B	軽微な加修が必要なもの	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃で目立たなくなる汚れがあるもの ・小さな破れ、コゲ、ビス穴等があるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
C	加修を必要とするもの	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃が必要なシミ、汚れがあるもの ・傷、破れ、コゲ、コゲ穴、ビス穴 ・ペイントがあるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
D	大きな加修を必要とするもの	<ul style="list-style-type: none"> ・主要部品の交換が必要なもの ・欠陥部品が多数あるもの ・目立つ傷、破れ、コゲ、コゲ穴等が多数あるもの ・ペンキが付着しているもの ・異臭があるもの ・全体に錆が多数あるもの ・上記項目が複数ある場合は、評価が下がる場合がある
E	再生が容易でないもの	上記以上のもの

評価点の上限基準

	基準	補足
5点上限	職権打刻車	国産車だけに適用
4点上限	色替え車	元色と異なる全塗装の場合だけに適用
3.5点上限	メーター改ざん車（*）	
	走行不明車（#）	
	骨格部位以外の溶接部位交換車	リヤフェンダー、サイドシル、リヤエンドパネル等の交換車両に適用
	修復歴としなかった骨格損傷車両	骨格の軽微な損傷で修復歴としない場合、ラジエーターコアサポート単体交換の場合に適用

検査表示記号

部位	表記記号	適用レベル	
ボディ バンパー	キズ	A 1	カードサイズ程度のキズ
		A 2	20cm程度のキズ
		A 3	30cm程度のキズ
		A 4	上記（A 3）を超えるキズ
	エクボ	E	500円玉未満の小さな凹み
	凹み	U 1	カードサイズ程度の凹み
		U 2	20cm×20cm程度の凹み
		U 3	30cm×30cm程度の凹み
		U 4	上記（U 3）を超える凹み
	キズを伴う 凹み	UA 1	カードサイズ程度のキズを伴う凹み
		UA 2	20cm×20cm程度のキズを伴う凹み
		UA 3	30cm×30cm程度のキズを伴う凹み
		UA 4	上記（UA 3）を超えるキズを伴う凹み
	補修跡	W 1	仕上がりが良好なもの
		W 2	加修波が若干目立つもの
		W 3	加修波が大きく目立つもの、または、再仕上げを要するもの
	サビ (外板)	S 1	小さなサビ
		S 2	目立つサビ
		S 3	大きなサビ
	腐食 (外板)	C 1	小さな腐食・ウキ
		C 2	目立つ腐食
		C 3	大きな腐食
		C 穴	腐食穴があるもの
塗装	P	塗装に関する用語	
要交換	×	交換を要する損傷	
交換済	××	交換済みのもの	
ガラス	キズ	目立つキズ	
	飛石	ボールペン先ぐらいのもの	
	ヒビ割	500円玉程度のもの	
	リペア跡		
	× 要	交換を要する損傷	

Memo

The image shows a memo template. At the top, there is a dark blue horizontal bar containing the word "Memo" in white text. Below this bar, the rest of the page is white and contains numerous horizontal blue dotted lines, which serve as a guide for writing the memo's content.

車両見極め実車研修

2014年9月 初版発行

2016年7月 第2版 1刷

執筆 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

日本中古自動車販売商工組合連合会

検査委員会

担当副理事長 問谷 功三

委員長 鹿野 利徳

副委員長 京塚 啓司

副委員長 正木 秀樹

副委員長 松田 治男

副委員長 宮谷 英志

副委員長 梶間 敏幸

副委員長 黒木 嘉興

検査ワーキング

委員 竹生 博美

委員 桜井 憲

委員 大川戸 豊

委員 後藤 真人

委員 磯部 敏光

委員 平山 厚法

委員 船越 一輝



Jw

一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
日本中古自動車販売商工組合連合会