

J A R I

城里テストセンター テストコース使用ガイドライン

一般財団法人 日本自動車研究所
城里テストセンター



本ガイドラインは、設備施設の更新などにより予告なく変更することがあります。J A R I の H P 等にて常にご確認ください

改定：2025.4.3

ガイドラインの基本運用について

本ガイドラインは、一般財団法人日本自動車研究所（以下「JARI」という）城里テストセンター（以下「STC」という）において、テストコースを安全に使用するための基本的な指針を定めたものである。テストコースを利用するすべての関係者は、本ガイドラインの内容を十分に理解し、これを遵守すること。ただし、本ガイドラインは規定ではなく、テストコース使用方法の指針であり、使用者責任において試験手順書が用意され、安全管理体制が構築されている場合はこの限りではない。

1. 安全管理について

使用者は、テストコース使用に際して、安全の確保及び危害防止について万全の策を講ずるものとする

（１）安全全般

- ① テストコース使用申込書等には、安全管理責任者名を記載し当日の安全管理体制を明記するとともに、入場人員への安全配慮を確実にすること。また安全管理責任者は、テストコース使用に対して全責任を取れる者が担当するか、その者に権限委譲された者が対応すること
- ② 特に、イベントや競技等を目的としたテストコース使用においては、参加者の安全を確保するため、主催者は適切な安全管理措置（例：安全装備の着用、事前講習の実施、緊急対応体制の整備等）を講じるものとする
- ③ 安全管理責任者は安全性を十分配慮し、各テストコースの走行台数、走行速度、車間距離及び走行方法などについて、運転者等に適切な指示を行うこと。施設の使用内容に応じて適切な監視体制を設けるものとする
- ④ 構内の連絡道路は一般公道と同じ通行状況にあり、移動に際しては指示速度を守り安全に通行すること。したがって連絡道路における試験走行は厳禁とする
- ⑤ ドライバーの健康管理や気象変化に応じた対応を講ずること

（２）利用者が必要とする資格について

- ① 試験に供する車両の有効な運転資格であること。テストコースはそれぞれの目的に応じて設計されているため、使用者は、社内等の基準を満足するだけでなく当該テストコース走行に対して適切なドライバーを選任すること
- ② 設備やフォークリフト等を取り扱う場合は、当該施設設備の操作運転資格保有者であること
- ③ 燃料補給には、危険物取扱者資格が必要
- ④ 当該車両の運転免許証を持たずにテストコースを使用する場合、その者の運転技量を担保する団体組織等の資格を保有していること。例えば F I A , M F J , 各種団体、組織発行のライセンス(自動車メーカー等、各社内資格を包含)等

（３）防具

- ① 四輪走行時はヘルメット・シートベルト・ドライバーシューズなどを着用すること。なお、限界およびこれに準ずる走行には、難燃素材のドライビングスーツを着用すること
- ② 四輪走行用ヘルメットは JIS 規格品または相当品であること。ただし限界性能とこれに準ずるテストについては SNELL 規格品相当であることが望ましい
- ③ 二輪についてはライダー用ヘルメット・二輪用ウェア（革ツナギが望ましい）・ブーツ・グローブを着用すること
- ④ 上記を逸脱する場合には、安全管理責任者が内容に応じて判断すること

(4) 天候による使用制限

テストコースが次の①, ②, ③に該当する際は, STC 施設運用部署長の判断により, テストコースの使用を制限又は中止することがある

- ① コース上に走行上の支障, 欠損が生じた場合
- ② 気象条件の面でテストコースの使用に支障があると判断されるとき
 - ・強風の場合 () 数値は二輪車, ワンボックスカー等
 - 風速【瞬間最大風速】10m/s 未満 速度制限なし
 - 風速 10m/s 以上～15m/s 未満 120km/h 以下に 速度制限(100km/h 速度制限)
 - 風速 15m/s 以上～20m/s 未満 100km/h 以下に 速度制限(80km/h 速度制限)
 - 風速 20m/s 以上 走行中止
 - ・雨天時の場合は, 試験車両別, 試験内容等により走行速度を総合的に判断する
 - 雨天時で路面に水膜がない 150km/h 以下に速度制限 (同じ)
 - 走行路面部分的に水膜 100km/h 以下に速度制限 (同じ)
 - 走行路面全体が水膜 80km/h 以下に速度制限 (同じ)
 - ・濃霧や大雨で, 視界が 100m 以下の場合
 - ・降雪及び積雪の場合
 - ・路面凍結及びそのおそれがある場合
- ③ その他、上記以外で STC 施設運用部署長が必要と判断した場合

(5) 消火器

緊急時、テストコース使用者判断において各テストコース備え付けの消火器を使用すること。消火器使用後には S T C への連絡を確実に実施すること。各控室の外壁消火器収納箱には、CO2 消火器と ABC 粉末消火器が備えられている。ABC 消火器を使用した後で、CO2 系消火器を使用すると、抑制剤が吹き飛び抑制効果が減少してしまうため、使用順番を間違えないこと

- ・最初に使う消火器 : CO2 ガス消火器 (CO2 ガスによる、窒息消火)
- ・CO2 ガス消火器で消せなかった場合 : ABC 消火器を使用 (薬剤による抑制消火)

(6) その他

- ① 構内に入出入りする際は、STC 守衛所において所定の手続きを行うこと
- ② 当該使用施設及びこれに至る通路以外の場所には立ち入らない
- ③ 構内において写真撮影を行う場合は、別に定めるところによる
- ④ 安全確認のために JARI は定時的な巡視を行うことができる。なお、その場合は事前に立ち入りする旨の連絡を行なうものとする

2. 各テストコース使用について

テストコース使用時は、他者の誤侵入を防ぐために基本的にはテストコース入口ゲートを閉じること。また STC 管理棟とテストコース使用者間の無線機は常時つながる状態にしておくこと。原則タイヤ痕をつけるような走行は禁止しており (旋回試験場および総合試験路の一部のみを除外) , タイヤ痕発生可能性がある場合は事前に STC に確認すること。タイヤ痕や走路外走行など発生した場合速やかに S T C に連絡すること (状況により報告書の提出を求める場合がある)

(1) 高速周回路

高速周回路は、最高速、動力性能、走行抵抗、燃費計測、前照灯評価、車車間通信などで使用されることが多い

- ① 同時最大走行台数は、20台までとする。250km/hを超えるような高速走行は原則1台の専有使用とすること。曲線部（バンク）走行時のタイヤ許容荷重に、十分な安全マージンが図られていること
- ② 高速周回路は、原則反時計回りとし以下の区分を目安に走行車線を使用する
- ③ 旋回試験場との併用使用の場合は、原則旋回試験場内の走行車両を1台限定とする
- ④ 車速や走行内容に応じ必要十分な車間距離を設定し遵守する
- ⑤ 曲線部バンク内の駐停車は原則禁止とする
- ⑥ 計測などで停止が必要な場合は、直線部の第一緩速車線とし、テストコース使用者間で十分な情報共有を行う
- ⑦ トラブルなどやむを得ない理由により曲線部で停車せざるを得ない場合は、左側の退避路かグリーン帯に停車させる
- ⑧ 冬季などグリーン帯が枯れている場合は、排気熱などによるグリーン帯の類焼に十分留意すること

走路区分	推奨速度	同時走行台数
第一緩速車線	0～80 km/h	10以下
第二緩速車線	30～80 km/h	10以下
低速車線	60～120 km/h	10以下
中速車線	100～180 km/h	6以下
高速車線	150～250 km/h	4以下

(2) 旋回試験場

旋回試験場では様々な方向からの走行が可能であるため、複数車両を同時に走行する場合は、特に各々の車両間隔や試験領域を区分し、十分な安全管理体制を取ること

- ① 定位置に戻り繰り返しが必要な走行は、各車の走行ラインから十分な距離を確保し、直近の対面走行をしないこと
- ② 高速周回路との併用で、かつ旋回試験場を退出する場合は、高速周回路から離れた旋回試験場路側線外側を使用するか、高速周回を同一周回方向で経由し戻ること
- ③ 横転や転覆の恐れがある限界試験等の場合、アウトリガーの取り付けなど横転転覆防止を講じること

(3) 外周路

外周路では乗り心地評価、ACC、前照灯評価、車載機器性能、試乗会、馴らし走行などでの利用が可能である

- ① 同時最大走行台数は、20台とする
- ② 走行方向は原則左側対面通行とする
- ③ Uターンは、直線部に設けられた転回場で行うこと
- ④ 制限速度は、車種により下表を基本とする、南曲線部は曲率に合わせ使用社判断とする

制限速度並びに指示速度を上回る走行が必要な場合、周回方向の統一など必要な安全対策を講ずること

車種	直線部 (km/h)	北曲線部 (km/h)	南曲線部
普通自動車	100	80	左同 合流部は曲率に合 わせ利用社判断
大型自動車	90	60	
二輪車	120	80	

- ⑤ 停止を伴う走行は、直線部など見通しの良い所とする。この時は方向指示器などにより、後続車への意思表示を確実にすること。またこれを追い越す場合は、停止車両並びに対向車両への安全を確保すること。曲線部での停止が必要な場合は、必要な安全対策と無線機などによる情報共有を必須とする

- ⑥ 自動運転試験は十分な準備と、試験方法について意思統一を確実にすること

(4) NV・多用途試験路

NV・多用途路試験路には、N 路、V 路、走行音試験路面および直線走行路で構成されており、振動、I S O 騒音計測、乗り心地、Dry・Wet 制動、AEBS 試験等が可能

- ① N 路および V 路は、トレッド幅および耐許容荷重の点において乗用車専用試験路である
- ② 走行音試験路面は、騒音試験利用の場合を除き、定速の通過のみとし、転舵や加減速は禁止する
- ③ N 路および V 路面での急ブレーキ、急発進、急ハンドル操作、駐停車は禁止する。上記路面は両端部での進入退出とし、途中から進入退出はしないこと
- ④ タイヤ痕可能エリアは、中央最深部とし詳細は控所のガイドライン図を参照のこと
- ⑤ 試験路終端部は遮蔽盛土となり、オーバーラン時は横転や転覆の危険性があるため、十分な車両の点検と慣熟運転を行い、試験速度は徐々に上げること。試験路終端部までの残距離に十分注意しブレーキングポイントなど、具体的な走行方法を取り決めておくこと
- ⑥ 車両の機械的失陥などがないよう、十分な点検とリスク管理を行うこと

(5) 低 μ 路

低 μ 路では、Wet・Dry 制動、走行安定性、LDWS の評価が行われることが多い。加速路のみを使って白線認識試験が可能である

- ① 低 μ 路のタイル路面、排水性試験路面では、乾燥状態では通過のみとし、『急ブレーキ、急発進、急ハンドル操作』は厳禁とする
- ② 試験路終端部は遮蔽盛土となり、オーバーラン時は横転や転覆の危険性があるため、十分な車両の点検と習熟運転を行い、試験速度は徐々に上げること。また試験路の残距離に十分注意し、減速ポイントなど具体的な試験手順を取り決めておくこと
- ③ 車両の操舵装置ならびに制動装置に機械的失陥などがないよう、十分な点検整備とリスク管理を行うこと。

(6) 総合試験路

総合試験路では、全域タイヤ痕をつけることが可能である。動力性能、Dry 制動、走行安定性、AEBS、灯火器、運転支援性能、白線認識試験等が実施可能である

- ① 試験路終端部が遮蔽盛土となるため十分な車両の点検と習熟運転を行い、試験は徐々に速度を上げること。
- ② 試験路終端部は遮蔽盛土による飛び出し防止を兼ねている、このため終端部までの残距離に十分注意し減速ポイントなど、具体的な試験方法を取り決めておくこと。ブレーキポイント目印のカラーコーン利用を勧める。ドライバーが計測器などを注視しなくてすむよう試験方法、手順を設定すること
- ③ 車両の操舵装置ならびに制動装置に機械的失陥などがないよう、十分な点検整備とリスク管理を行うこと

(7) 第2 総合試験路

第2 総合試験路は、総合試験路とは異なり AEBS 試験でやむなく生じるタイヤ痕のみ可能である

- ① コース終端部手前 100m で走行速度 80 km/h 以下とする
- ② AEBS 試験時での若干のタイヤ痕は可能であるが、搬入トラックでのすえ切りによるタイヤ痕がつかないように注意すること

(8) 悪路試験場

全面碎石路で各種オフロード機能試験が可能

- ① 周回方向は任意とする
- ② 走行台数は原則 1 台とする。複数台数走行試験の場合は、同一周回方向とし、無線機等により相互の安全確保を確実にとること。また埃発生時には視界不良を考慮した安全対策を必須とする

（９）ＡＤＡＳ試験場

ADAS 試験場では AEBS 試験でやむなく生じるタイヤ痕のみ可能とし、先進運転支援関連の実車及び関連部品試験が実施

- ① 試験実施中に他の準備用等の車両出入りがある場合は安全な動線を確認すること
- ② 試験用備品の搬入設置は試験路上ではなく、整備場前スペースにて準備積み下ろしのこと。また整備場までの動線は、可能な限り試験路縁を周り試験路交差点を横切らないこと

（１０）その他

・**共用施設エリア**：共用施設エリアは、利用者の治具類等を一時的に保管する場所として使用が可能であるが、必要な場合には S T C 施設運用部署長の許可を得ること

・**マルチエリア**：駐車場として利用できる他、外周路利用時の乗り換えポイントなどテストコース使用とあわせた利用が可能。ただし安全を確保するために連絡路との境界において安全バーを設置すること

３．事故発生時について

使用者は、事故等が発生した場合の人的損害、車両損害等、施設の使用にともない発生した損害についてすべて使用者の責任において処理するものとし、JARI に対して責任を追及したり、これらの損害賠償を一切請求したりしないものとする

（１）事故発生時

緊急連絡用無線機あるいは電話で、以下の手順で速やかに救護要請すること

- ・事故発生 ⇒ 状況確認 ⇒ 救急車を直接要請する
- ・使用者 ⇒ STC 管理棟へ連絡 ⇒ STC にて事情概要確認
- ・使用者と STC とで協力して対応にあたる。後日、事故報告書を提出すること

（２）トラブル発生時（事故でない場合）

- ・トラブル発生 ⇒ 状況確認 ⇒ チームで共有 ⇒ 代表者が STC に連絡する
- ・STC 担当者が現場確認（同行）⇒ 事情概要確認
- ・トラブル処理範囲により当事者への協力要請を行う。重大なトラブルの場合、事故報告書の提出を要請する場合がある

（３）事故・トラブルの定義

・事故とは：生命財産に被害損害などが発生することを云い、労働災害に該当する場合や交通事故の物損に該当する場合、を言う

・トラブルとは：設備財産への影響があり、禁じられている事（規定違反）などが起きることを言う

以上