

自動運転AIチャレンジ2026 徹底解剖！

自動運転AIチャレンジ 公式ガイドブック

公益社団法人自動車技術会
自動運転AIチャレンジ実行委員
競技運営WGリーダー

田中大貴

3時間だけ来られる方へ — オススメの来場時間

9/19 SIM決勝 / 9/20 実車両決勝

両日とも 15:00 – 18:00

両日とも、この3時間に「決勝」と「表彰・交流」が集中します。1日1回しか行わない頂上決戦を、待ち時間なく続けて観られる時間帯です。

Day 1 9/19 (土) シミュレーション決勝



東京国際交流館

300名

おすすめ 15:00-18:00

10:00 12:00 14:00 16:00 18:00

練習走行 / SW 一般選抜戦 / SW 学生選抜戦 / E2E AI 選抜戦 / E2E 決勝戦 / 交流会

この3時間で観られるもの

15:35・16:15・16:55頃 End to End AI部門 選抜戦 (第2~4試合の走行)

17:10 - 17:40 End to End AI部門 決勝戦 — この日の頂点

18:00 - 交流会 (ホワイエ)

※ 各試合は前半にセットアップとプレゼン、終盤に試合走行 (7分) を行います。

Day 2 9/20 (日) 実車両決勝



シティサーキット東京ベイ

150名

おすすめ 15:00-18:00

10:00 12:00 14:00 16:00 18:00

準決勝 一般クラス / 準決勝 学生クラス / 決勝 クラス別 / 決勝 クラス混在 / 閉会・表彰

この3時間で観られるもの

15:00頃 準決勝 学生クラス 第2試合の試合走行

15:50頃 / 16:30頃 決勝 一般クラス / 決勝 学生クラス

17:10頃 → 17:30 決勝 クラス混在 → 閉会・順位発表

※ 試合走行 (7分) は各試合枠の終盤、枠終了の約30分前から始まります。

午前しか

来られない場合

9/19 (土)

10:30 - 13:20

開会・対戦表発表 → Sim to Real SW部門 一般クラス選抜戦 (20分ごとに全4試合)

9/20 (日)

09:10 - 11:50

開会 → 準決勝 一般クラス 2試合 (試合走行は10:00頃・11:20頃)

※ スケジュールは暫定です。試合開始時刻は当日の会場アナウンスおよび配信・案内ページでお知らせします。9/19の交流会は参加者・スポンサーは招待、一般来場者は有料です。

End to End AI部門発表一覧

タイトル（暫定）	チーム名	所属
VADからの応用展開 — 強化学習への拡張とデータ戦略	TeamCRES Cendo	株式会社クレスコ
2D BEV模倣学習プランナー×ローカルMPC	Sunday Drivers	—
自己位置と LiDAR 情報に基づく E2E 強化学習モデル — ルールベース走行の軌道知見を LiDAR SLAM の自己位置経由で入力 —	ガイオの朝駆け	ガイオテクノロジー株式会社
AWSIMを同定した環境で学ぶEnd-to-End走行	dal-rookies	データアナリティクスラボ株式会社
モデルベース強化学習で複数車レースを学習するEnd-to-End AI	Aizu AI's Aces	会津大学奥山研究室
コース専用の教師からコース非依存の蒸留へ	KSK	豊田工業高専
事前学習RLモデルをCPUで走らせる — 実採点環境での軽量推論	株式会社丸防	株式会社丸防
LiDAR観測とEnd2End制御 — モルフォが挑む自動運転AIの軽量・高速化戦略—	モルフォ	株式会社モルフォ
拡張TinyLidarNet×自己位置非依存MPPI縦制御 — 位置多様性への対応	MadTex	株式会社先進モビリティ
公式SACをベースに — モデル比較と報酬設計で伸ばす	S式E2E研究科	スズキ株式会社
TinyLidar×カメラ模倣学習とMDN-RNN World Model — 2案で挑む模倣学習—	ひでちゅん	—
自作シミュレータ×独自モデル×出力ゲート設計	tatami Racer	dSPACE Japan株式会社
しゃべる代わりに、ハンドルを切る。 — LLMに着想を得た再帰型Transformerの運転制御—	ウィンナーコーヒー	東京理科大学
カメラ画像から操舵を出すEnd-to-End 自動運転モデル	居眠り運転	—
TransFuser Lite E2E自動運転 — 軌道主導の学習モデル × 独立Safety Supervisorで完走・他車両回避・危険時停止を狙う—	Smart_implement_A	スマートインプリメント
走行ログから世界モデルを復元し、その中で3台レースを学習する — 単独で速い方が、混走で壊れる問題を解く—	ペーパー	奈良先端科学技術大学院大学

初観戦でも楽しめる実況中継



実況が伝えるのは、ラップタイムだけではない。

挑戦
失敗
手応え

初めて触れる自動運転への驚き
実機で初めて見えた限界
もっと速くしたいという目標

速さだけでなく、挑戦と成長の物語がリアルタイムで語られる

DEVELOPMENT CYCLE

1

Upload File

Comment

Online Submission RELEASE

Submit Your Code

開発したソフトウェアのコードをアップロード

2

Web操縦環境でシミュレーションが実行

3

Deploy DEPLOY

Test with real vehicle

Webシステムから直接実車にデブロー

4

Deploy REAL

Test with real vehicle

コース上を自動走行

5

Documentation CODE

Code — 実装

走行中のデータを解析して実装コードを改善

! シミュレーションと実車走行を結びつけた開発サイクルを体験

同じ環境で「書く→試す→走らせる→改善する」が一周する。これが実車を持つ大会でしか得られない経験です。

知見を共有し合うコミュニティ



予選大会で工夫したポイントの共有

新たな取り組みを伝授

創意工夫の共有

ライバルも増える

ディスカッションが白熱する

教え合うことで、個々のチームの改善がより速く進む

競争と共創が共存するコンピテンシー設計



初参加でも、最前線で戦える

知見はオープン

勝負はシビア

0.1秒を削る、新しいEスポーツ

決め手は

「理解力×実装力×改善スピード」

知見共有発信を評価する「プレゼンテーション貢献賞」「OSS貢献賞」設置

自動運転AIチャレンジとは — なぜ開催するのか

自動車技術会が2019年から主催し、2026年で8年目。予選はシミュレーション、決勝は実車両で競います。

主催

公益社団法人 自動車技術会

歴史

2019年に初開催、2026年で8年目

競技

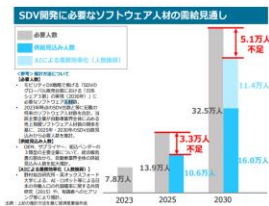
予選：シミュレーション／決勝：実車両（レーシングカート）

2026年

4台同時走行と End to End AI 部門を新設

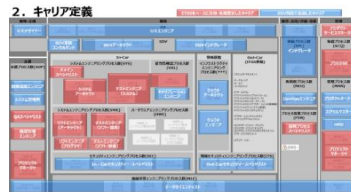
開催する3つの理由

1 SDV化でソフトウェア人材が足りない



業界の外にいる SW / AI エンジニアに、「自分のコードで実車が動く」という入口を用意する。

2 自動車業界を牽引する技術者の発掘育成



SDVスキル標準を軸に設計した競技が自動車業界を牽引するSDVスキルにつながる。学習と競技の切れ目がない設計にしている。

3 産学官が同じ場所に集まる

2050年 チャレンジ宣言

自動車技術会は日本における唯一の自動車関係の学術団体として2050年までに予測される課題を解決するために、世界一の自動車技術の研究を推進するとともにそれを担う人材の育成に尽力する。

また本会の特徴を活かし、産と学、更には官と連携したオープンイノベーションの場を提供し、更には新しい技術分野にも広げ、質を高め、新たな課題に積極果敢に挑戦する。

人材育成のあり方そのものを、産学官の業界全体で実証する場にする。

「速いクルマを決める大会」ではありません。自動車業界にソフトウェア人材の入口と実践の場をつくる取り組みです。

大会が目指すもの — 人材像と、3者への価値

目指す人材像

ポテンシャル人材

ソフトウェア・データ・UX・デザインを横断し、インテグレーションと AI の両方を理解して実践できる次世代エンジニア。

レベルアップ →

実践レベル

参加者の出発点

応用レベル

予選上位

発展レベル

決勝進出

参加者

PARTICIPANTS

● 実車で試せる実践経験

シミュレーションで磨いたコードを、実際の車両で走らせる機会には他にほとんどない。



● スキルが可視化される

順位という客観的な結果と、習得スキルの体系が結びつく。



● キャリアにつながる接点

表彰者のスキルを公開し、就職・転職での活用を支援する。

企業・スポンサー

SPONSORS

● 採用と技術広報の接点

自動車業界の外にいる SW/AI 人材と、実務レベルで直接出会える。



● 自社技術を実証する場

ツール・環境・サンプルコードを提供し、実際に使われる形で訴求できる。



● コミュニティへの継続関与

単発の露出ではなく、育成の場に継続的に関わる立場をとれる。

業界・社会

INDUSTRY

● SW/AI人材の裾野拡大

入口を広げ、業界外から新しい人材の流入をつくる。



● 評価基準に基づく人材輩出

SDVスキル標準やAIスキルに基づいて評価した人材を送り出す。



● 育成モデルの実証

産学官が連携した人材育成の進め方そのものを検証し、共有する。

勝敗だけを評価しない コミュニティ貢献賞・OpenSourceSoftware貢献賞を設け、知見の共有や情報発信といった「共助」も表彰の対象としています。

目指す姿 — 2つの大方針と、FY30のゴール

DIRECTION

入口を広げながら、頂点を高くする。この2つを同時に進めます。

大方針 1

裾野を広げる

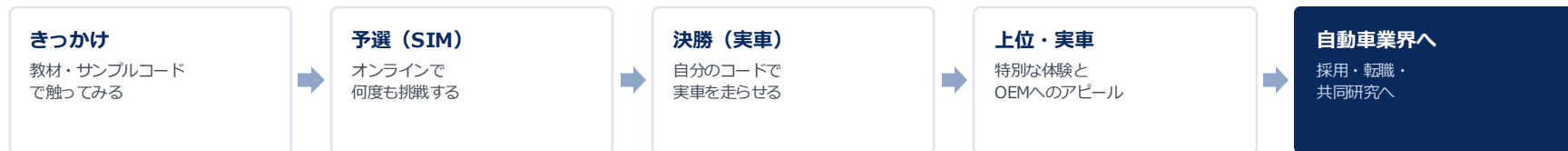
入門的な階級を設け、業界外のSW/AI・ロボティクス人材が入ってこられる入口を増やす。難易度を上げるだけでは参加障壁になる。

大方針 2

頂点を高くする

上位層には実車をはじめとする特別な体験を用意し、OEM・スポンサーへアピールできる水準まで引き上げる。

参加者の成長ストーリー



FY30 のゴール

1,000名

年間参加者数

FY26は628名見込

SDVスキル獲得

発展レベル人材の輩出

スキル基準に基づく評価

コミュニティ拡大

自立した大会運営

スポンサー拡大と運営費削減

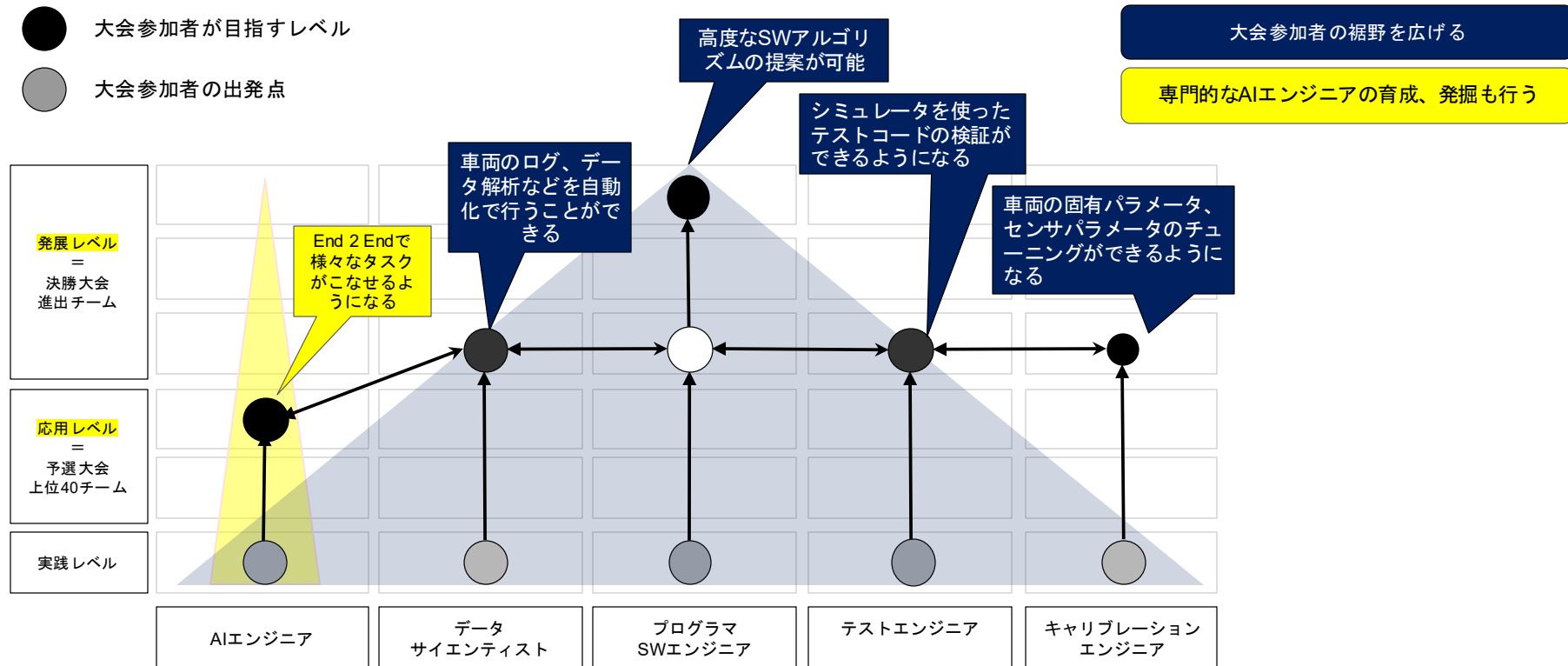
指標化

業界外からの参加比率

入口の広がり測る

進め方の原則：①難易度を上げるだけでなく入口も同時に広げる ②毎年の成果と課題を踏まえて方針から見直す ③産学官の連携で継続的に運営する

SDVスキル標準を軸とした人材発掘育成方針



自動車業界の課題解決に必要な素養を持つ人材の育成・発掘を行う

この資料の全体構成

01

OVERVIEW

大会の全体像

構成・スケジュール・会場と、参加までの導線。

02

CHECK

見どころ一覧

2部門制・Sim決勝・サンプルコード・複数台走行・シナリオ作成。

03

SKILLS

身につくスキル

実装力 / 解析力 / 評価と、現場で試される様々な実力

04

VIEW

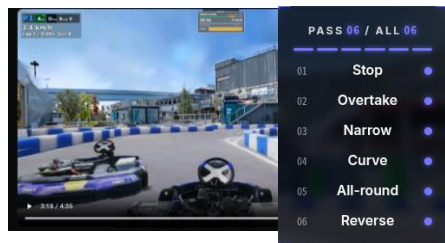
大会ガイド

ルール設計とチャレンジを見渡す

全体像①大会の概要

■ **Sim to Real SW部門** ルールベース／Autoware・ROS2

■ **End to End AI部門** 機械学習／2026 新設



Sim to Real SW部門 安全検証



会津大学 奥山研究室提出資料



1年を通じて、挑戦と成長の機会が続きました

全体像②社会実装されている関連技術



NAV

自己位置推定・経路計画

GNSS / IMU を統合し、高精度な自己位置推定とナビゲーションを実現。

GNSS・IMU・Fusion



ACC

アダプティブ・クルーズ

目標速度を追従しつつ、急加減速でも滑らかな制御。

PID・Odometry



LKA

車線維持支援

経路への高精度な追従と、先読み制御を構築。

MPC・Steering



PCS

衝突被害軽減ブレーキ

前方車両を検知し、車間に応じて安全に停止。

Perception・AEB

New 2026



LCA

追い越し支援

干渉を避けつつ追い越し、安全な軌道を生成。

Planning・Trajectory

New 2026



FSD

完全自動運転 / レース戦略

周回全体で勝ち筋を組み立てる戦略を設計。

Decision・Strategy

New 2026

今年は複数台走行（障害物停止・追い越し・戦略構築）が加わります

大会のアップデート



01

NEW DIVISION

2部門制への進化

従来の SW 競技に加え、機械学習で挑む End to End AI 部門 を新設。参加者は得意領域で勝負できます。



02

NEW STAGE

シミュレーション決勝新設

予選 → Sim 決勝 (9/19 オンサイト) → 実車決勝 (9/20) の3ステップへ。オンサイト体験を最大化します。



03

COLLAB

研究機関とのコラボ企画

産業技術総合研究所、東京大学 UTmobl と連携。AI 品質マネジメント/V2X 体験など、本選以外の学びの場も用意。

この後、①豊富なサンプルコード ②オンライン複数台同時走行 ③シナリオ作成 を詳しくご紹介します。

アップデート① 豊富なサンプルコード

VAD

VLM

Vectorized Scene Representation を活用した自動運転制御を学ぶ。



2025 練習教材として提供済み（要アップデート）

Tiny Lidar Net

E2E AI

LiDAR 点群から走行制御を直接推論。CPU のみでも実行可能。



岐阜大学チームによる OSS 貢献

Multi Purpose MPC

制御

モデル予測制御による車両制御・障害物回避学ぶ。



GMO Various RoboticsチームによるOSS貢献

SAC

LLM

報酬の最大化と方策（ポリシー）のランダム性（エントロピー）の最大化を同時に行い、安定した探索を実現するオフポリシー型の深層強化学習アルゴリズムです。

会津大学 奥山研究室の学生がサンプルコード化

Pilot Net

E2E AI

カメラ画像からステアリング角度を直接推論するするアルゴリズムです。



競技運営WGリーダーの田中がサンプル実装

Simple Pure Pursuit

制御

幾何ベースの経路追従。ルールベース制御の基礎を学ぶ。



Autoware 標準実装

End to End AI を含む、すぐ試せるサンプルコード（QR）を多数提供します。

アップデート② オンライン複数台同時走行

オンライン予選



オンサイト決勝 (9/19)



<https://aichallenge-board.jsae.or.jp/public/live>

観戦者含む3,512名のアクティブユーザーと160,875回のpage view、314,395回のクリックなどのアクションと過去例を見ない反響がありました

アップデート③シナリオ作成と安全ゲート

①障害物停止



②前方車両追い越し

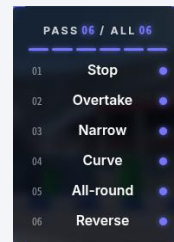


③狭路走行



予選ではレースによる競争を重視。決勝では安全性にも配慮します。

走る、止まる、追い越す、曲がる、避ける、バックするといった基本的な動作ができるかどうかの検証を行います。



身につくスキル①：技術力の評価

↑レベルアップ

発展レベル

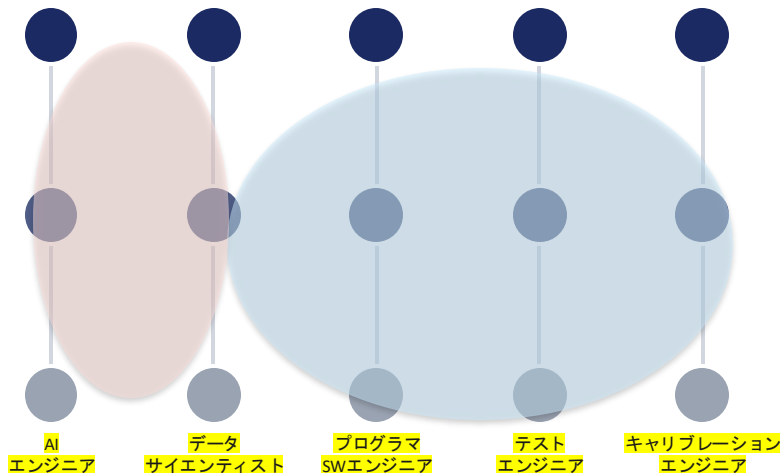
決勝大会 進出チーム

応用レベル

予選大会 上位40チーム

実践レベル

大会参加者の出発点



1. スキルセットの明確化

参加者が習得する具体的なスキル体系を定義・可視化します。



2. スキルレベルの定量化

大会の順位結果に基づき、技術レベルを客観的に評価します。



3. キャリア活用の促進

表彰者のスキルを公開し、就職・転職活動に活用できるよう支援します。

自動車業界の課題解決に必要な素養を持つ人材の育成・発掘を行います。

身につくスキルが明確になり、実力が数値で示され、キャリアにそのまま使える。

身につくスキル②：2部門で体験できる職種

End to End AI 部門



Data Engineering Specialist

データ収集・構造化・管理基盤の設計（ODD 準拠）



Annotation / Auto-Labeling Engineer

ラベル品質設計と自動化、アノテーションツール開発



Machine Learning Engineer

モデル設計・学習・評価、ML パイプライン構築



Test Engineer

テスト設計・実行、安全性の評価指標を自ら設計

Sim to Real SW 部門



Software Engineer

要件分析・アーキ設計・結合。スタックを組み立てる



Test Engineer

シナリオテスト設計・実行、AWSIM でテスト自動化



Calibration Engineer

センサ・制御定数のチューニング（職人技）



Data Scientist

走行ログ分析で課題解決、Python でログ分析力 UP



「自動運転でAIを実装できる人材」は業界でも希少。競技を通じた実装経験は、転職・採用シーンで直接的に効きます。

身につくスキル③：End to End AIのフロー

1



データ収集

AWSIM で運転し、rosvbag でログ取得（カメラ+2D LiDAR）

2



学習データ作成

rosvbag から教師データ（センサ入力 ↔ 制御値）を生成

3



学習

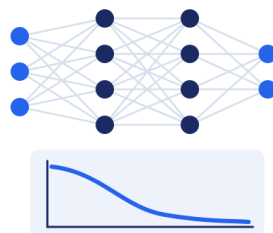
PilotNet / Tiny LiDAR Net 等を学習。“運転のクセ”を再現

4



推論・実行

学習済みモデルで Sim → 実機を自律走行



大会ガイド①：得意を持ち寄れば、強い

全部をひとりで背負う必要はありません。データ・学習・制御・テスト、補い合うほどチームは強くなる。



データ整備

収集・構造化・管理



機械学習・E2E

モデル設計・学習



制御・Planning

軌道生成・車両制御



テスト・評価

安全性検証・指標設計



推進・まとめ

計画・進行・連携



データから制御・テストまで——補い合うチームが、最後まで伸び続ける。

チームの歴史を今体感しよう

大会ガイド②Sim to Real SW部門

全部をひとりで背負う必要はありません。データ・学習・制御・テスト、補い合うほどチームは強くなる。



Safety Operator (SO)

ソフトウェア操作者



Safety Driver (SD)

安全運行管理者



Recorder (R)

記録係



Director (D)

統括管理者
OperationBoothApp管理者



Guest Speaker (GS)

チーム紹介者



決勝大会ではそれぞれの役割を分担し、高速に戦略を立案し実行します





大会ガイド③End to End AI部門

タイトル（暫定）	チーム名	所属
VADからの応用展開 — 強化学習への拡張とデータ戦略	TeamCRES Cendo	株式会社クレスコ
2D BEV模倣学習プランナー×ローカルMPC	Sunday Drivers	—
自己位置とLiDAR情報に基づくE2E強化学習モデル — ルールベース走行の軌道知見をLiDAR SLAMの自己位置経由で入力 —	ガイオの朝駆け	ガイオテクノロジー株式会社
AWSIMを同定した環境で学ぶEnd-to-End走行	dal-rookies	データアナリティクスラボ株式会社
モデルベース強化学習で複数車レースを学習するEnd-to-End AI	Aizu AI's Aces	会津大学奥山研究室
コース専用の教師からコース非依存の蒸留へ	KSK	豊田工業高専
事前学習RLモデルをCPUで走らせる — 実採点環境での軽量推論	株式会社丸防	株式会社丸防
LiDAR観測とEnd2End制御 — モルフォが挑む自動運転AIの軽量・高速化戦略 —	モルフォ	株式会社モルフォ
拡張TinyLidarNet×自己位置非依存MPPI縦制御 — 位置多様性への対応 —	MadTex	株式会社先進モビリティ
公式SACをベースに — モデル比較と報酬設計で伸ばす	S式E2E研究科	スズキ株式会社
TinyLidar×カメラ模倣学習とMDN-RNN World Model — 2案で挑む模倣学習 —	ひでちゅん	—
自作シミュレータ×独自モデル×出力ゲート設計	tatami Racer	dSPACE Japan株式会社
しゃべる代わりに、ハンドルを切る。 — LLMに着想を得た再帰型Transformerの運転制御 —	ウィンナーコーヒー	東京理科大学
カメラ画像から操舵を出すEnd-to-End自動運転モデル	居眠り運転	—
TransFuser Lite E2E自動運転 — 軌道主導の学習モデル×独立Safety Supervisorで完走・他車両回避・危険時停止を狙う —	Smart_implement_A	スマートインプリメント
走行ログから世界モデルを復元し、その中で3台レースを学習する — 単独で速い方が、混走で壊れる問題を解く —	ペーパー	奈良先端科学技術大学院大学

部門比較 — 何が違うのか

同じCCTBコースを走りながら、使えるセンサーと最終ステージが根本的に異なります

項目	Sim to Real SW部門	End to End AI部門
参加条件	全参加チーム必須	希望者が追加参加（S2R参加が前提）
アプローチ	ルールベース制御	機械学習モデル（End to End AI）
入力センサー	IMU / GNSS / Steer Angle / Wheel Odometry / Gear Status / V2X	Camera / LiDAR / Steer Angle / Wheel Odometry / Gear Status
クラス区分	社会人・学生の2クラス（別ランキング）	統一クラス（一般・学生混在）
GPU	使用不可	使用可
最終ステージ	SIM決勝（9/19）・実車両決勝（CCTB・9/20）	SIM決勝（9/19）・実車両走行なし

共通：AWSIM上のCCTB模擬コース／4台同時・6周のレース形式／速度・ペナルティ・安全ゲート・禁止事項は両部門で同じ

共通ルール① 走行方式と速度制約

全車が同じ物理制約の下で走る。速度差ではなく戦略と制御精度を競う設計です

4台

同時走行

決勝は4台のシミュレーション

6周

レース周回数

SIM予選・SIM決勝／完走順で順位

約1.0 m/s²

加速度上限

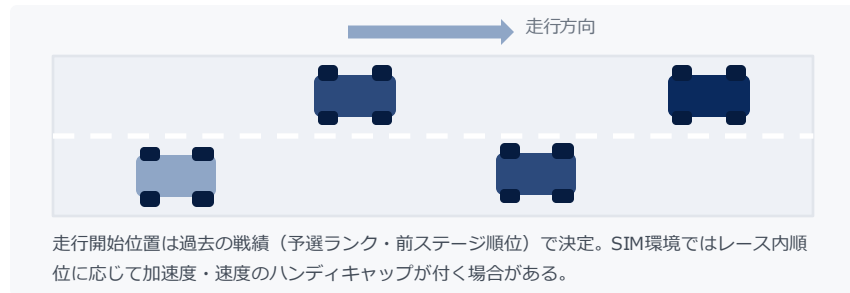
上限1.37 – 転がり抵抗0.37

約25 km/h

実車両の速度上限

SIMは物理モデルに従う

レース形式（模式図）



走行環境

SIM予選・SIM決勝

AWSIM上でシティサーキット東京ベイ（CCTB）を模した環境を走行

実機決勝

CCTB現地をカート実機で走行。カート搭載PCで各チームのコードを実行

ハンディキャップ

SIM環境のみ、レース内順位に応じて加速度・速度を調整

従来はタイムアタック形式。2026年からは複数車両の同時走行となり、速さに加えて追い抜きの技術が問われる。

図はルール説明のための模式図であり、実際のコース形状・車両外観を示すものではありません。

共通ルール② ペナルティ（SIM環境）

違反すると一定時間 5 km/h に速度制限。制限時間は「危険度」に比例して設定されます

5 km/h

ペナルティ発動中の速度上限

HUDの速度表示の横に種別が赤字で表示され、判定は自動で行う。

補足ルール

- 追突は追突した側が罰せられ、追突された側は免除されない
- 接触が続いている間、CRASH の制限時間は更新され続ける
- 後退中の車両が後方車に衝突した場合、後退した側にも CRASH が科される

種別と条件

CRASH

10秒

自車の前バンパーが他車の後バンパーに接触したとき。後退中は自車の後バンパーと他車の前バンパーの接触でも発火

WALL

5秒

壁に接触したとき。車両同士の接触は CRASH として扱い、WALL では数えない

OVER

2秒

過加速。クランプ前の加速度入力が 3 m/s^2 を超えたとき、または入力周期が 250 Hz 以上のとき

BLOCK

20秒

オーバートイクレインの違反（次ページ参照）／もっとも長い速度制限

ペナルティは禁止事項に当たる走行を防ぐための仕組み。他車を妨害する走行がもっとも長く、自車だけに影響する過加速がもっとも短い。

ペナルティを避ける走りが、そのまま順位につながります

共通ルール③ オーバーテイクレーン

後方車の進路を塞ぐ走行を抑えるための指定区間（Sim to Real部門のSIM決勝のみ）

オーバーテイクレーン（水色の長方形として路面に描画）



レーン外の車両

27km/h未満での進入も違反

レーン内の低速車

27km/h以下 → 3秒以内に完全退出

アタッカー

車体全体がレーン内 + 27km/h以上

アタッカーがいる間、レーンはオレンジ色に脈動して表示される。違反した車両にはBLOCK ペナルティ（20秒間・5 km/h の速度制限）が科され、HUD に残り秒数が表示される。判定はAWSIMが自動で実施。

レーンに進入しなければ制約はない

判定ルール

27 km/h 以上

車体全体がレーン内でこの速度を超えるとアタッカーになる

3 秒以内

アタッカーがいる間、27km/h以下でレーンに触れている車は完全退出が必要（加速しても義務は消えない）

20 秒 / 5 km/h

違反時のBLOCK ペナルティ

適用範囲

Sim to Real部門のSIM決勝のみ。SIM予選・実機決勝、および End to End AI部門には適用しない。

低速車が進路を塞ぐと追い抜きが成立しない。指定区間だけ「道を譲る」義務を課し、追い抜きの技術を正當に評価できる競技にしています。

Sim to Real SW部門 — 3ステージの進み方

オンライン予選のレート戦から、SIM決勝の選抜戦、そしてCCTBでの実車両決勝へ

1 SIM予選

7/1 - 9/1

全参加チーム

- 参加チームが行うのはコードの提出のみ。提出後は自動でビルド・走行・順位付け
- 3台同時・6周（自チーム+近ランクの対戦相手+運営NPC）
- レース結果でレートが増減し、レートが高いほど上位ランク
- 1日に提出できるコードの回数には上限あり

2 SIM決勝

9/19

上位32チーム

- 決勝会場の運営PC上でリアルタイム同時対戦（4台同時・6周）
- 各クラス4試合を実施し、各試合の上位2チームが実機決勝へ進出
- 順位は完走順による勝ち上がり
- SIM決勝順位による表彰はなく、実機決勝の走行位置を決める「選抜戦」

3 実機決勝

9/20

上位16チーム

- CCTBで4台同時の時間内自由走行（規定時間の例：8分）
- 順位は ①反則回数が少ない順 ②周回数が多い順 ③SIM決勝順位
- 安全を考慮し、走行間隔はSIMよりも長く設定
- スタック時も運営による復帰サポートは行わない（遠隔・物理介入なし）

実機決勝における「反則」の定義（意図的か偶発的か、不具合によるものかを問わない）

- 著しく低速で走行、または途中で理由なく停止する（消極的走行の防止）
- 他車両の進路を妨害しながら走行する／コース復帰時に他車を妨害する
- コース端以外で停車する
- 例外（追い抜き時のかすり、前方車の急減速・復帰・危険運転時の後方からの衝突）以外の衝突

順位決定の考え方

速さよりも「安全に走り切ること」を優先。SIM決勝・実機決勝ともに、ペナルティ／反則の少なさが第一の評価基準となる。

End to End AI部門 — 審査と選抜戦

GNSSを断ち、カメラとLiDARだけで走る。走行結果だけでなく取り組みの中身も評価されます



使用可能なセンサー

- Camera
- LiDAR
- Steer Angle
- Wheel Odometry
- Gear Status

GNSS は使用不可

End to End AI の取り組みを重視するため、Sim to Real 部門で使っていたセンサーは使用できない。

予選（7/1 – 9/1）：取り組みの審査

プレゼン書類 + 走行動画 を提出し、審査員による採点を行う（上位16チームがSIM決勝へ）

SIM決勝（9/19）：選抜戦 → 決勝戦

選抜戦

16チーム

- 一般・学生混在で4試合
- 4台同時・6周
- 開始位置は予選の審査結果で決定

総合評価

4チーム選出

- 書類審査・プレゼン・走行結果の総合点
- 走行結果が上位でも決勝進出は確定しない

決勝戦

4チーム

- 選抜戦から進出した4チームで実施
- 開始位置は選抜戦の順位で決定
- レースの完走順で最終順位が決まる

End to End AI部門への参加チームは Sim to Real部門への参加も必須。
本部門では実車両での走行はなく、最終ステージは SIM決勝です（速度・ペナルティ・禁止事項は Sim to Real部門と同様）。

オーバーテイクレーンは End to End AI部門には適用しない。

安全ゲートと禁止事項

決勝以降はコードチェックを実施。安全性を満たさない走行は競技として認めません

安全ゲート（決勝以降、すべてクリアを推奨）



障害物停止



NPC 追い越し



車線維持

禁止事項（決勝以降はコードチェックを実施）

- 意図的に危険な走行を行うこと
- 意図的に蛇行走行・他車を邪魔するような走行を行うこと
- V2Xで得た後方車両の情報を使って進路を妨害すること（幅寄せ・蛇行・不要な減速を含む）
- 環境そのものをハックすること（他車の通信の盗み見、偽データの送信など）

※ リバースでのコース復帰時など、安全確認のために後方情報を参照することは禁止しない

走行当日の運営ルール

強制スタート

走行開始時刻になったら強制的に走行を開始。セットアップ未完了のチームは途中参加を目指すかリタイア

復帰サポートなし

クラッシュ・スタック時も運営による復帰は行わない（運営が危険と判断した場合の緊急停止・車両移動は例外）

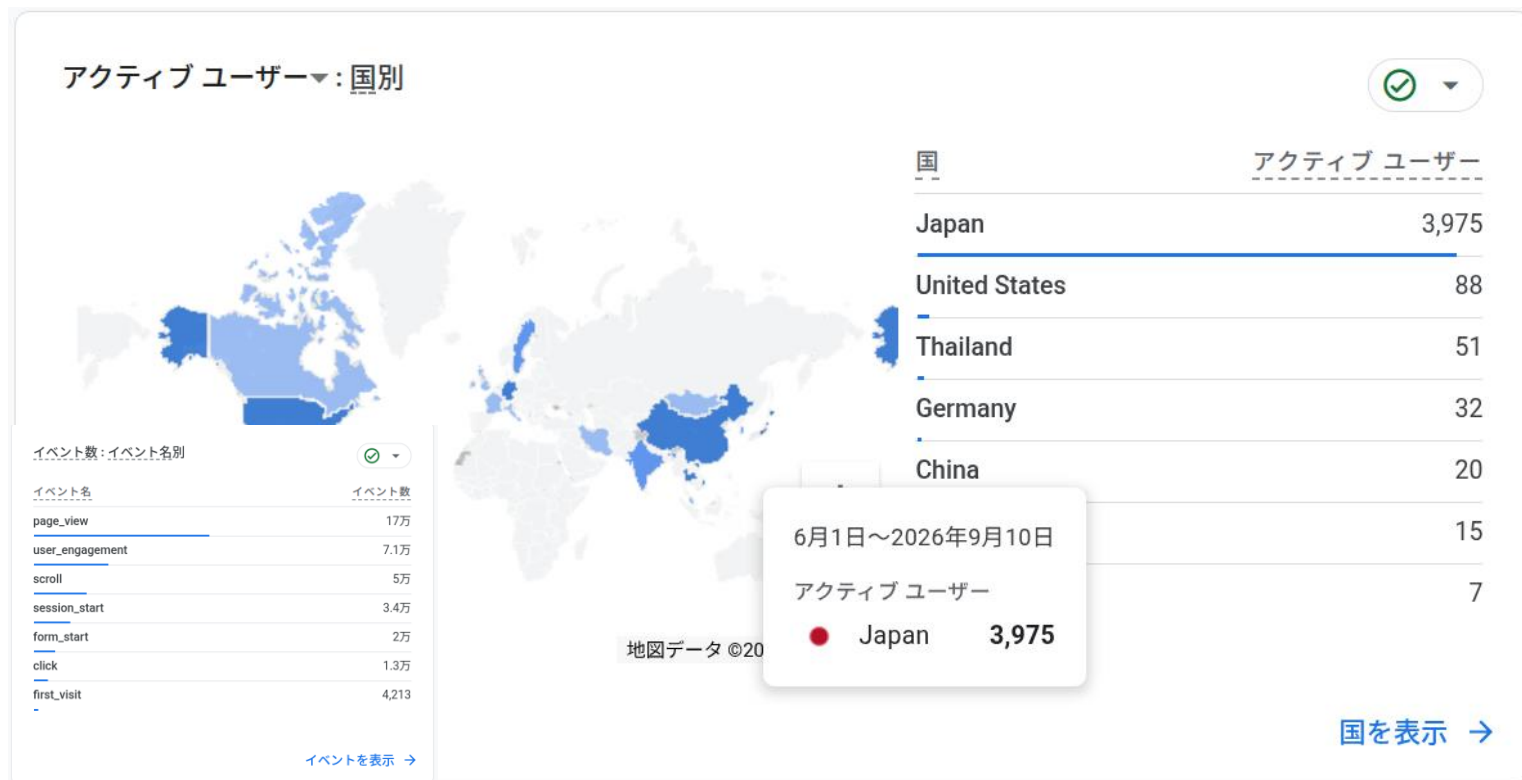
操作は事前申告制

Autoware再起動・自己位置再設定・手動移動・ros2コマンドによるギア切替／ターボ発行は、操作前に運営へ申告

影響範囲の制限

手動運転の多用は禁止。自身の車両以外に影響を及ぼす操作も禁止

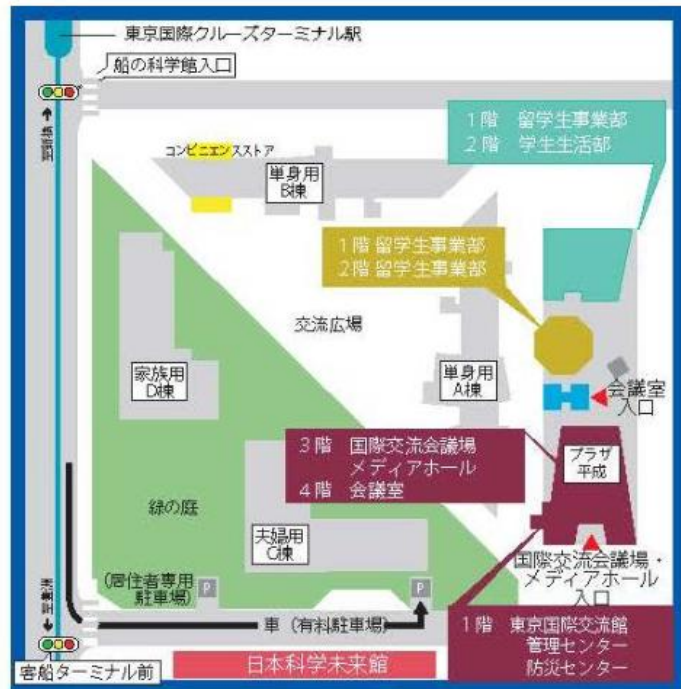
PageView数 17万回突破！この熱狂を体感せよ！！



プラザ平成地下には、会議等の参加者及び来訪者用として有料駐車場を用意しています。
駐車場入口は、プラザ平成正面（日本科学未来館）側です。
駐車場の管理運営は、タイムズ24株式会社が運営しています。

利用時間・利用料金等については、タイムズ東京国際交流館をご覧ください。

▶ タイムズ東京国際交流館



タイムズ東京国際交流館

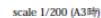
<https://times-info.net/P13-tokyo/C108/park-detail-BUK0036509/>

タイムズ東京国際交流館

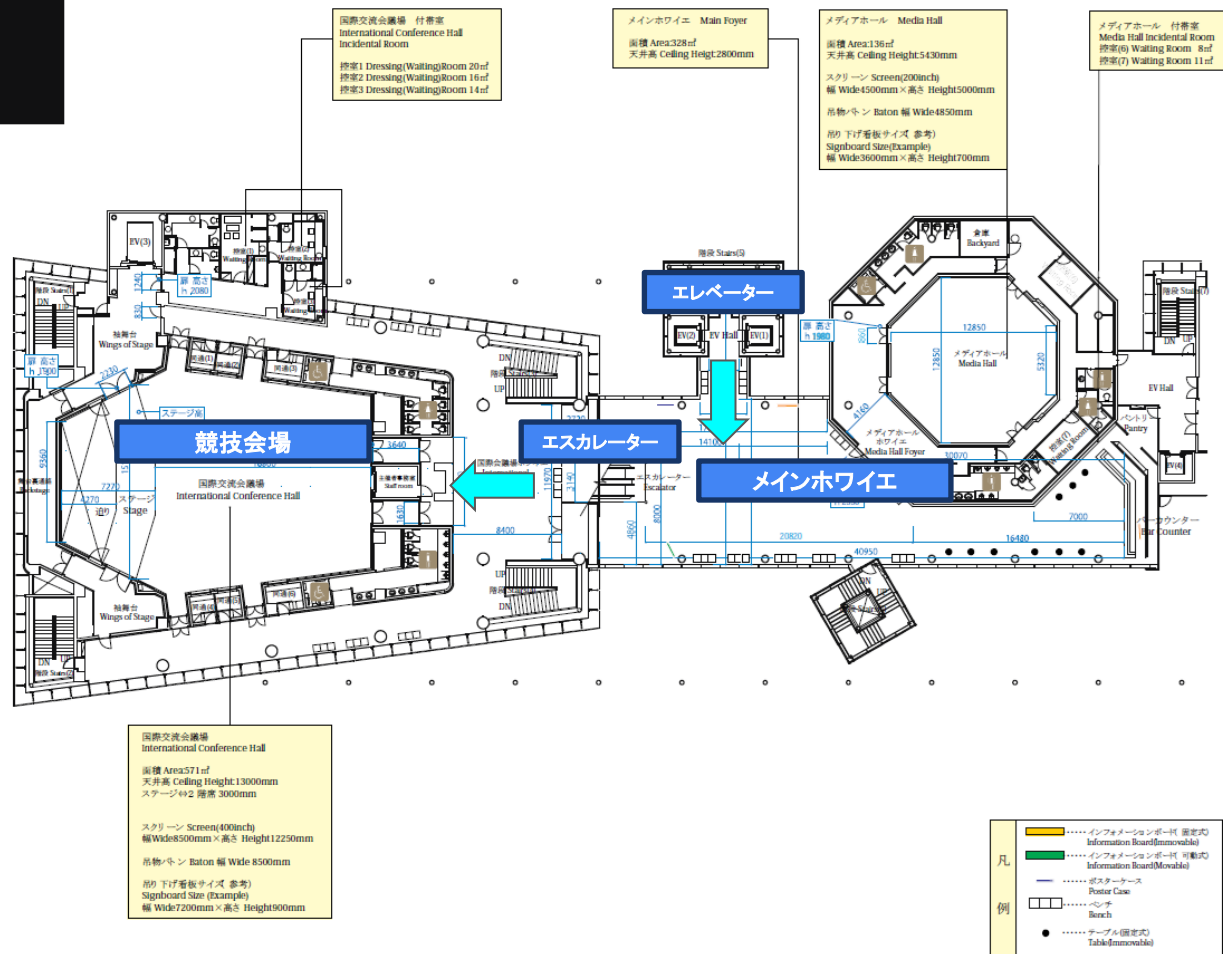
住所	東京都江東区青海2-2
台数	51台
車両制限	全長5m、全幅1.9m、全高2.1m、重量2.5t
入出庫可能時間	07:00～23:00 入出庫時間にご注意ください
料金	最大料金(繰り返し適用) 当日1日最大料金1650円(24時迄) 通常料金: 07:00-23:00 60分 440円

<https://maps.app.goo.gl/DCSXqXqNMsjW1Rv26>





3階—全体平面図



実車両決勝 会場（シティサーキット東京ベイ）

会場アクセス



電車の場合

- ゆりかもめ「青海駅」直結
- りんかい線「東京テレポート駅」徒歩4分

お車の場合

- 無料駐車場完備(30台分)。満車の場合は、下記近郊駐車場をご利用ください (近郊駐車場をご利用の場合は、通常の駐車料金が発生します)
- 「青海東臨時駐車場」徒歩2分(7:00～21:00)
- 「青海北臨時駐車場」徒歩4分(24時間営業)