

dCR
Regulations

2026 年 10 月 6 日 改訂版制定

目次

C1 dCR 競技規定	3
C1 dCR 車両規定	8

C1 dCR 競技規定

第1条 大会

大会名称は、「C1 dCR “大会格式” “年度” “ラウンド” “場所”」(以下、「C1 dCR」)とする。C1 dCRは、C1株式会社(以下、「C1(株)」)が発行するC1 dCR 競技規定、C1 dCR 車両規定に従って開催される。

第2条 競技種目

1/10サイズの公道仕様の無人車両によるレース。

第3条 組織

C1 dCRは、C1(株)の主催により運営される。主催者は、競技委員会を組織し、大会名称を付したレースを開催する。

第4条 主催者

C1(株)

代表取締役：林 佑樹

本社所在地：千葉県柏市若柴178番地4柏の葉キャンパス148街区2 ショップ&オフィス棟6F

メールアドレス：info@c1race.com

第5条 規則の熟知と遵守

1. 参加者はレースの諸規則を熟知し、これを遵守すると共に、競技委員会の指示に従う義務を負うものとする。
2. 参加者は秩序ある行動をとること。そして相互に、また競技委員会を含む全ての関係者に対して攻撃的または侮辱的な行動をとることは厳に慎まなければならない。暴言を発する行為や威嚇的な振る舞いを行い、この条項に違反した場合は訓戒から失格までの罰則が与えられる。

第6条 開催概要

C1公式ウェブサイトにて公示する。

事前にパーツコストリスト承認の上、当日は、参加受付&ブリーフィング、走行前車両検査、フリー走行、公式予選、レース、走行後車両検査(実施しない場合有り)、表彰式、の流れを基本として実施する。

参加者数が一定数を下回る場合は、開催時間が短縮となる場合がある。その際はC1公式ウェブサイトにて公示する。

第7条 競技の追加・変更、延期または中止

1. 開催種目は、追加・変更する場合がある。追加・変更する場合はC1公式ウェブサイトにて公示する。
2. 参加者数が一定数を下回る場合は、大会が短縮・延期・中止する場合がある。短縮・延期・中止する場合はC1公式ウェブサイトにて公示する。

第8条 チームの参加条件

1. C1 dCR Regional が同一年度で複数回開催される場合、C1 dCR Japan への出場権を確定させているチームは、同一年度内でその後に開催される、C1 dCR Regional に出場することができない。
2. C1 dCR Japan へは、C1 dCR Regional で上位入賞したチームのみが出場できる。
3. C1 公式ウェブサイトでの車両、チーム代表、エンジニア、パイロットの登録が済んでいること。
4. 満 18 歳未満の参加者は、親権者による競技参加出場の承諾を必要とする。
5. チーム代表は、自身を含むチームメンバー、ゲスト等の行動に責任を持たなければならない。
6. チームが無線を使用する場合は、法律に規定された資格を所持していなければならない。(アマチュア無線技士資格等)

第9条 参加車両

参加車両は、C1 dCR 車両規定に合致したものでなければならない。

第10条 エントリー

1. エントリー方法
C1公式ウェブサイトにて行うこと。
2. エントリー先

C1公式ウェブサイト「Entry」ページ：<https://c1race.com/r-entry/>

第11条 エントリーフィー

¥6,000-(税込)

但し、以下のチームは、エントリーフィーを無料とする。

- ・前回のC1 dCR 優勝チーム、2位チーム、3位チーム
- ・前回のC1 dCR 以降に開催された、Physical AI Academy 優勝チーム
- ・前回のC1 dCR 以降に開催された、KAIT Racer GP 優勝チーム
- ・前回のC1 dCR 以降に開催された、MAGP 優勝チーム

他は、大会ウェブサイトにて公示する。

上記に当てはまらない、前回のC1 dCR 出場チームは、¥5,000-(税込)とする。

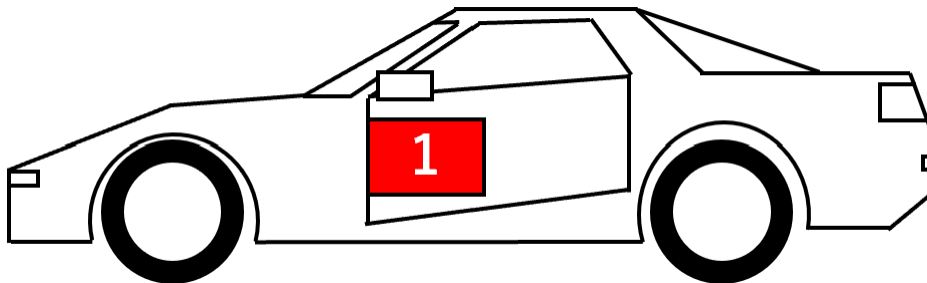
エントリー受付期間終了後も、エントリーフィー増額の条件で、エントリーを受け付ける場合がある。詳しくは、C1公式ウェブサイトにて公示する。

第12条 ゼッケン番号

1. C1公式ウェブサイトでのエントリー後、エントリーフィー入金完了順に、希望の1桁-3桁のゼッケン番号を取得する。前回のC1 dCRに出場したチームが、前回大会と同じゼッケン番号を希望する場合は、それを優先する。取得後、参加者当事者間での合意及びC1(株)の承認に基づき、番号の交換をすることができる。
2. ゼッケン(ゼッケン番号およびゼッケンベースが一体のもの)は、C1(株)支給のものを使用し、参照図 ゼッケン位置の通りの位置および角度で貼付しなくてはならず、その他の場所には貼付しないこと。

マシン左右のカウルまたはサイドバンパーに対し、各1枚ゼッケンを貼付 W45mm×H30mm

参照図 ゼッケン位置



支給されたゼッケンへの装飾等の加工は不可とする。参加者に支給するゼッケンは原則として1セットまでとする。それ以上の枚数が必要となった場合、C1(株)にその旨申し出を行い、必要と認められた場合に限り、そのゼッケン費用の支払を条件として配布される。

3. ゼッケンの色は、以下の通りとする。

FPV：赤色

AI：青色

第13条 車両仕様の申請・承認

1. 車両のパーツ構成、コスト等、別掲「パーツコストリスト」の内容を、C1(株)へ申請し、C1(株)より承認を受けること。
2. 参加者は、C1ウェブサイトにて公示の期限までに、C1(株)によるパーツコストリストの承認取得を完了していること。
3. 参加者提出のマシン情報は、C1公式ウェブサイトにてC1 dCR開催1週間前を目途に公開する。

第14条 参加受付

1. 参加申し込みが正式に受理された参加者には、参加受付場所で、カーナンバーステッカーが交付される。
2. 免許が必要な無線帯域を使用するチームは、使用する無線帯域を使用できる無線技士免許証及び無線局の免許状を、参加受付時に提示しなければならない。

第15条 プリーフィング

チーム代表、エンジニア、パイロットはブリーフィングに出席しなければならない。なお、ブリーフィングをWEB方式で実施する場合がある。その場合は視聴方法等の詳細を公式通知に示す。

第16条 車両検査

1. すべての競技車両は、車両規定を満たすものであるか競技前に車両検査が行なわれ、規定に反する部分がある場合は、修正されない限り競技への参加は認められない。
2. 競技委員会は、規則違反の可能性のある車両に対し、競技中はいつでも再車検を指示できるものとする。
3. 競技中の再車検において競技車についての規定に反する部分が発見された場合は、それまでの競技記録はすべて無効とし、違反部分が修正されない限り、競技への参加は認められない。競技車両の違反についてはチームがその責任を負う。

第17条 車両整備

1. 大会期間中、別の車両への交換は原則として認められない。但し、事前にパーツコストリスト承認及び走行前車両検査に通ったパーツと同一仕様のパーツへの交換は可能とする。
2. 車両検査後の車両仕様の変更は認められない。但し、申請により競技委員会が承認した場合はこの限りではない。

第18条 タイム計測方式

C1 TMS(光電センサにより通過検知するタイムモニタリングシステム)を使用する為、車両に取り付ける機器は不要である。

第19条 走行規定

1. FPV Carのパイロットは、コースに背を向けて着席し操縦すること。
2. 原則、動力によるバック走行は禁止され、前進のみとする。但し、予選に限り、スタックした際には、動力によるバック走行も可とする。なお、バック走行をした周回のタイムは、無効となる。
3. 走行中にマシンのパーツ等が脱落した場合は速やかにピットインすること。修理が完了していないマシンは走行することができない。
4. 混信などの電波トラブルの申告は予選・レーススタートの前に行うこと。予選・レースがスタートした後の申告は受け付けない。

第20条 旗規定

以下の旗を、競技委員会の競技長、コースマーシャルが掲示する。

形式	状態	旗種類	担当・方法	
			競技長	コースマーシャル
予選	予選開始前・コースクリア	緑	-	○(競技長が開始可否の確認をした際に上げる)
	ウォールに接触したマシンが当該周走行中	黄	-(接触確認は実施しアナウンス)	○(対象の周回が終わるまで上げる)
	予選中断(予選時間の進行を止める場合)	赤	-	○
	予選終了	チェッカー	○(コントロールライン上で振る)	-
レース	レース開始前・コースクリア	緑	-	○(競技長が開始可否の確認をした際に上げる)
	レース開始	開催国の国旗	○(コントロールライン上で振る)	-
	前方にスロー走行のマシン有り	白	-	○(コーナー手前で後続車両へ提示)
	前方で事故・スタック車両有り	黄	-	○(コーナー手前で後続車両へ提示)
	レース中断(レース時間の進行を止める場合)	赤	-	○
	レース終了	チェッカー	○(コントロールライン上で振る)	-

第21条 予選形式

予選は、1チームずつ、制限時間10分の中で走行し、ベストタイムにより順位を決定する。

予選のタイムは以下の3通りに区別して扱う。

VALID

有効

参考/無効に該当しない場合。
この記録が1つ以上ある場合は、この中の最も速いタイムが、タイムトライアルの記録となる。

REFERENCE

参考

ウォールに接触した場合、
コースマーシャルが補助した場合。
有効記録が無いときは、参考記録の中の最も速いタイムが、タイムトライアルの記録となる。

INVALID

無効

予選スタートからコントロールラインまでのタイム、直接目視の手動操作をした場合、バックギアを使用し走行した場合、コースアウト/ピットインした場合。
タイムトライアルの記録対象外。

第22条 レース形式

1. レースは時間制とする。2台でレースの上、勝ち上がる1台を決定する、トーナメント式とする。予選順位により、トーナメント配置を決定する。詳しくは、C1公式ウェブサイトにて公示する。以下にトーナメントの例を示す。



2. レースのスタートは、スタートブザーもしくは競技委員の合図によるスタンディングスタートとする。
3. マシンがスタックした場合、コースマーシャルは、マシンを持ち上げ、他車が次に当該地点を通過する際に、その後ろで復帰させる。その際、AI Carは、AIモードから手動モード等に切り替え動かないようにしておき、走行再開時にAIモードへ切り替えることはOKとする。
4. 決勝順位は周回数によって決定する。
5. 予選順位の決定は、各競技車両の最も良い成績によって決定され、その成績が同一であった場合には次位の成績によって上位を決める。
6. 決勝での成績が同一であった場合には予選の成績の上位者を上位とする。
7. 以上によって決定できない場合には、主催者の決定によるものとする。

第23条 レースの時間及び最大出走台数

1. レース時間：決勝は5分、3位決定戦・準決勝以下は3分
2. 最大レース出走台数(1組当たり)：2台
3. レース出走全台数：12台(予選タイム13位以下は予選落ちとなる)

第24条 レースの終了及び順位認定

1. レース終了
レース時間が完了した瞬間に、ブザーブザーもしくは競技委員の合図により終了が知らされる。
2. 勝敗判定
レース時間が完了した後、次にコントロールラインを通過したところまでの周回数が多い車両の勝利とする。

第25条 レースの成立・不成立

天候または参加者の人数により、レースを行うことが困難と判断された場合、レース不成立として中止となる。

第26条 レースリタイア

以下の項目にあてはまるチームは、リタイアとする。

- ・競技委員会以外の人がマシンに触れた場合。主にそのマシンのチーム員が触れることを想定しており、観客等、チーム員以外が触れてしまった場合は、競技委員会にて判断する。
- ・コース外にマシンを出した場合。バッテリー交換やマシンメンテナンス等のピット作業をする場合を含む。
- ・単独走行中に、ウォールハードクラッシュ(目安：4輪のうち2輪以上が路面から浮く)をした場合。
- ・単独走行中に、ウォールに当たってウォールを乗り越えた場合。越えた先がコースである場合も含む。

・マシンが一回転して着地した場合。そのまま走行が可能な場合も含む。

第27条 違反行為

C1 dCRでは参加車両の安全性を最大限確保するという観点から、違反行為に対するペナルティを設ける。

1. レースにおいて、以下の項目に該当する事態が発生した場合には、競技を中断し改めて減算した競技時間で再スタートする。その際、違反行為を行った車両は後方のグリッドからの再スタートとする。
 - ・フライングスタートを行った場合。(ただし直後に後続車の妨げにならずに後位まで降格した場合を除く)
 - ・ショートカット走行や他車との接触により、他車に対してアドバンテージを得た状態を維持し続けた場合。
2. 以下の項目にあてはまるチームは、失格とする。
 - ・車検後に競技車についての規定に違反する車両仕様の変更を行ってレースに出場した場合。
 - ・接触により、他車にウォールを乗り越えさせたり、他車を横転させたり、他車を壊した場合。その場合、他車側は、当該接触事故をもってレースリタイヤとなることはない。
 - ・その他フェアプレイの精神に反し、他のレース参加者に不快の念をおこさせる行為のあった場合。

第28条 プロモーション協力

参加チームおよびチームに帰属する全ての者(パイロット、スポンサー含む)は本大会における自己の氏名、写真、映像、音声、活動の記録等(それらを含むがそれらに限らない)の肖像権をC1(株)に預託し、C1(株)が当該肖像権を使用して商品化することを承諾する。ただしC1(株)は特定の肖像のみを対象に商品化することは原則として行わず、例外的にある場合は、C1(株)は対象者に対して事前許可を得ることとする。

第29条 免責事項

1. 主催者の判断で、天候・その他の事情により大会の開催を中止する場合がある。
2. 主催者は大会開催期間内において発生した一切の事故や怪我・病気などの責任を負いかねることをあらかじめ了承のこと。参加選手および保護者または付き添い者については、自己責任において保険へ加入のこと。
3. 大会中止時における参加費、その他補填日について
 - 1) 大会が中止となった場合、主催者に支払った参加費以上の返金・補償はできない。
 - 2) 天候・その他の事情により、競技が開催途中で中止された場合、参加費の返金は参加が成立していない選手に対してのみ行うものとし、参加が成立している選手への返金はない。
4. 貴重品は選手の責任で管理するものとし、大会の会場で発生した盗難・紛失について、主催者は一切の責任を負わない。
5. 大会へ参加するに当たっての往路・帰路等移動途中の事故・怪我・病気等に対しても責任を負わない。
6. 主催者は、何ら通知することなく、C1公式ウェブサイトに掲載した情報の訂正、修正、追加、中断、削除等をいつでも行うことができるものとする。

第30条 本規定に記載されていない項目

本規定に記載されていない全ての項目は、公式通知により示される。なお、本規定の変更や解釈は、公式通知としてC1公式ウェブサイトにて公示される。

以上

C1 dCR 車両規定

第1条 出場可能車両分類

- ・FPV Car : VRゴーグルやARグラス等を装着したパイロットが、プロポ、ステアリングコントローラ、その他の操縦デバイスにより遠隔操作する、1/10スケール以下の車両
- ・AI Car : 搭載された人工知能(学習機能を持たない制御も可)により走行する、1/10スケール以下の車両

第2条 基本理念

道路運送車両の保安基準において定義される外形・部品寸法の1/10を満たすものでなければならない。本競技規定・車両規定に定められていない項目は、競技中においても保安基準に合致する状態でなくてはならない。

保安基準の代表的寸法規定を以下に例示する。

- ・外形寸法 : 全長1,200mm以下、全幅250mm以下、全高380mm以下
- ・最低地上高 : 9mm以上
- ・ウイングの翼端位置 : 最外側から16.5mm以上内側

室内開催の場合は、CO2等の排気ガス、水等の液体をマシン外へ排出するマシンは不可とする。

第3条 安全規定

リチウムポリマーバッテリー充電時は、耐火バッグを使用のこ。その他、改造および付加物の取り付けなどにより当該大会競技委員会が安全ではない車両と判断した場合、その指示に従わなければならない。

第4条 改造規定

本車両規定第2条に合致する限り、車両の仕様変更(改造)は自由とする。外装の角Rに関する保安基準は1/10サイズではなく、保安基準そのままの寸法とする。

第5条 タイヤ

1. タイヤの溝は必要であるが、溝の深さについては適用除外とする。
2. タイヤに対しグリップ剤、その他のものを塗布や添付は認められない。タイヤウォーマーの使用も禁止する。

第6条 灯火類

ヘッドライト、テールランプは、灯火類(LEDランプ等)を設置するか、ボディの色とは別色で塗装するかシールを貼り、ヘッドライト、テールランプと認められるようにしなければならない。

第7条 操作方法

1. パイロットやAIの情報取得方法は車載装置のみによるものとし(車両を外部から目視しての操作や、コースに設置したカメラによる制御は禁止)、遠隔操作デバイス(プロポ、ステアリングコントローラ等)は自由とする。また、パイロットを自動運転機能やスポッターによりサポートするか否かも自由とする。パイロットへのスポッターによるサポートと同様に、音声によるAI Carへの指示も可とする。
2. 衛星測位システム等、既に社会インフラとして使用できるデータの使用は自由とする。自前の測位システムを設置して使用したいチームは、パーツコストリストにて、C1(株)から事前承認を受けることを条件に、使用を認められる場合がある。但し、複数チームの測位システムが設置された場合で、相互に影響し動作不良が起こる懸念がある場合は、先に、パーツコストリストにて承認を受けたチームの測位システムに限定して使用を認める場合がある。

第8条 操作機器

1. 操作信号送信機
場内で使用される無線通信機器類は、日本国内の電波法に適合するものに限られる。
2. 搭載カメラ
車載カメラは保安基準に適合する寸法、位置で搭載すること(車外装着含め)。
3. 映像送信機

場内で使用される無線通信機器類は、日本国内の電波法に適合するものに限られる。5.8GHzの業務用無線・アマチュア無線帯を使用する場合、最大2台の映像送信機の搭載を可能とする。但し、レースにて、2台の映像送信機を搭載した2車両が争う場合は、2車両とも、1台の映像送信機のみを使用して競技するものとする。これは、5.8GHzの業務用無線・アマチュア無線帯にて、電波干渉なく同時使用できる送信機の最大数に起因する。

以上