

Formula SAE Japan 2026

Aichi Sky Expo

参戦企画書



KRT

KOGAKUIN RACING TEAM

目次

1. 管理職挨拶
2. 学生フォーミュラとは
 - 2-1. 大会概要
 - 2-2. 審査内容
3. 昨年度大会結果
 - 3-1. 2025 年度大会結果
 - 3-2. KRT25 車両紹介
4. 2026 年活動予定
 - 4-1. チーム活動方針
 - 4-2. マシン開発指針
 - 4-3. パワートレイン
 - 4-4. 足回り
 - 4-5. シャシ
 - 4-6. エアロ
 - 4-7. 広報
5. メンバー紹介
6. スポンサー様一覧
7. 連絡先

1. 管理職挨拶



**チームリーダー
石井侖奈**

今年度、弊チームは最終目標である学生フォーミュラ日本大会ICVクラスにおける優勝へ向けて、着実に歩みを進めて参ります。これまでに培った基盤をさらに発展させ、車両開発と運営の両面で相乗効果を発揮できる体制を構築し、組織としての成果最大化を図るとともに、次世代への技術・知見の確実な継承を進めることで、持続的に成長できるチーム運営を実現する所存です。

これまで多大なるご支援を賜りました関係各位に心より感謝申し上げますとともに、今後とも変わらぬご指導・ご声援のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。



**テクニカルディレクター
松本悠暉**

今年度は、昨年度の経験を糧にデータドリブンでのマシン開発を徹底し、車両の速さ・正確さ・耐久性に妥協することなく、チームメンバーと一丸となって取り組んで参ります。

私たちの目標は、2027年度マシンにつなげるための確実な準備と、日本大会ICVクラス優勝に向けた布石を築くことです。そのために、何ができるかを常に問い続け、データの取得・解析・改善のサイクルを着実に回してまいります。

至らぬ点も多々あるかと存じますが、目標達成に向けて貪欲に取り組んでまいりますので、今後とも変わらぬご支援・ご声援のほど、何卒よろしくお願いいたします。

チームに所属して半年が経過し、チームの現状・課題について考えてきました。チームリーダー補佐としてそれらの解決のために何をすべきか考え続け、総合優勝の狙えるチームの運営に力を注ぐ所存です。

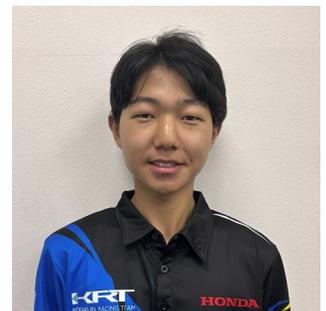
より良いチームの作り方を学び、いずれチームの円滑な活動を支える柱となるべく、努力してまいります。



**チームリーダー補佐
千葉天翔**

昨年度の動的審査では一定の成果を収めることができたものの、目標達成には至らず、悔しい思いをしました。

今年度はテクニカルディレクターのもとで車両全体について学び、昨年の課題を改善するとともに、チームの目標達成に貢献できるよう日々精進してまいります。



**テクニカルディレクター補佐
奥村洋介**

2. 学生フォーミュラとは

2-1. 大会概要



1981年に米国で、『ものづくりによる実践的な学生教育プログラム』としてFormula-
SAEが開催され、日本においても自動車業界の発展に寄与すべく、学生の『ものづくりの
場』として全日本学生フォーミュラ大会が開催されるようになりました。近年、本国は少
子化に加え、若者の理系離れが深刻化し、将来の自動車産業の国際競争力、企業競争力の
低下、優秀な人材不足に悩まされる恐れがあります。また、欧米と比較しましても、もの
づくりの機会が減っているなかで、習得した技術を発揮できる学生フォーミュラの活動は
良い機会であり、企業に対しては将来の有能な人材発掘の場となります。海外チームも多
く参加しており、他大学や海外チームとの交流も盛んに行われています。世界的に見ても
イギリス、ドイツ、イタリア、ブラジル、オーストラリア、インド大会が開かれるなど、
近年は非常にグローバルな学生活動となっております。

この大会は国際レギュレーションを採用し、規定を満たさなければ車両走行はできませ
ん。安全面に関しては非常に厳しい制約が設けられていますが、学生たちの独創性と発想
力を発揮できるようそれ以外の点に関しては最小限となっています。また、学生フォー
ミュラではただ車両を製作するだけでなくコストや設計に関するレポートの提出が義務付
けられ、それらも審査対象となっていることが特徴です。大会会場でははじめに車検が行
われ、レギュレーションを満たされているかがチェックされます。その後静的審査として、
プレゼンテーション審査、コスト審査、デザイン審査が行われ、動的審査として、アクセ
ラレーション（加速性能）、スキッドパッド（旋回性能）、オートクロス（総合的な走行
性能）、エンデュランス（耐久性&燃費）が行われます。

3. 昨年度結果

3-1. 2025年度大会結果

2025年9月8日から13日に開催された学生フォーミュラ日本大会2025の結果と歴代順位及び点数の推移を表1表2として記載いたします。

なお、コストについては資料不足により10点のペナルティを受けています。

表1 学生フォーミュラ日本大会2025参戦結果

	種目	順位[位]	得点[点]	タイム[s]	ペナルティ[点]
静的審査	コスト	22	23.61		10.00
	デザイン	20	66.00		
	プレゼンテーション	20	50.83		
動的審査	アクセラレーション	12	72.15	4.394	
	スキッドパッド	9	60.21	5.056	
	オートクロス	2	123.99	1"04.979	
	エンデュランス	8	226.97	15"09.441	
	燃料効率	27	22.63		
総合		12	636.39		

表2 歴代順位及び得点の推移



3. 昨年度結果

3-2. KRT25 車両紹介

昨年度製作いたしました「KRT25」は、車両コンセプトは維持しつつ、Aichi Sky Expo(以下 ASE)に合わせて改良を行いました。

昨年度からのコースにおいて「パワフル・キビキビ・誰が乗っても速い」を達成するため、エンジンとタイヤ径の変更の2点のアップデートにより、大幅な戦闘力アップを達成しました。タイヤ変更については、コーナリング中にASE特有のグレーチングにより、跳ねの収まりが悪い課題がありました。そこでタイヤ外形を小さくすることで、ばね下重量の軽量化に繋がり、マシンの操縦性の向上及びタイムアップを達成しました。エンジン変更については、本田技研工業株式会社様より、パワーバンドが低回転寄りである新エンジンをご提供いただきました。これにより、ASEの特徴である低速コーナーの立ち上がり加速の向上に繋がりタイムアップに貢献しています。オートクロスではICVクラス2番手のタイムを記録することができました。

表3 車両諸元表

Length × Width × Height [mm]	2967 × 1506 × 1180
Wheelbase [mm]	1680
Tread[Front/Rear] [mm]	1300/1280
Gronud clearance [mm]	30
Weight [kg]	221.5
Weight distribution[Front/Rear]	46:54
Frame structure	Steel Tubular Space Frame
Engine	RH17E
Displacement [cc]	649
Max.output [PS]	73.1
Max.torque [kgf]	6.29
Intale type	NA
Trasmission	6speed sequential mecahincal paddles
Drive type	Chain Drive
Differential	Drexler LSD
Suspention type	Double Wishbone
Wheel	BRAID 10inch 8.0j+10
Tire	Hoosier16.0 × 7.5 - 10 R20



4. 2026年度活動予定

4-1 チーム活動方針

昨年度は例年にも増して多数の大会経験者を迎えた中、24年度に日程管理や情報共有が不十分だったという反省を生かして、日程管理ツールとしてワンドライブの共有機能で活動場所にいる日を可視化、また連絡ツールとしてディスコードを導入することで、改善を目指しました。その結果、適切なリソースの分配を効率的に進めることができるようになり、多くのチームメンバーが車両製作に参加することができました。

大会優勝に少しでも近づくためには、速い車両を製作し、静的審査を含めた、大会審査に耐え抜く、強いチーム力が必要だと考えております。今のチームは速い車両を作る最低限の土台が完成していると考えております。そのため、今年度は複数人体制の構築に注力し、チームメンバー・活動の増加に対して長期的に対応できるよう、人数体制からアプローチしていきます。また、これに加えて財政や対外関係上のリスクを常に把握し、ゆくゆくは、風洞試験などチームの挑戦したい取り組みを、各担当者が自由かつ安心して進められる環境を整えられるよう、基盤づくりを進めてまいります。

最終目標である学生フォーミュラ日本大会ICVクラスにおける優勝へ向けて、これまでに培った基盤をさらに発展させ、車両開発と運営の両面で相乗効果を発揮できる体制を構築し、組織としての成果最大化を図るとともに、次世代への技術・知見の確実な継承を進めることで、持続的に成長できるチーム運営を実現する所存です。

これまで多大なるご支援を賜りました関係各位に心より感謝申し上げますとともに、今後とも変わらぬご指導・ご声援のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。



4. 2026年度活動予定

4-2 マシン開発方針

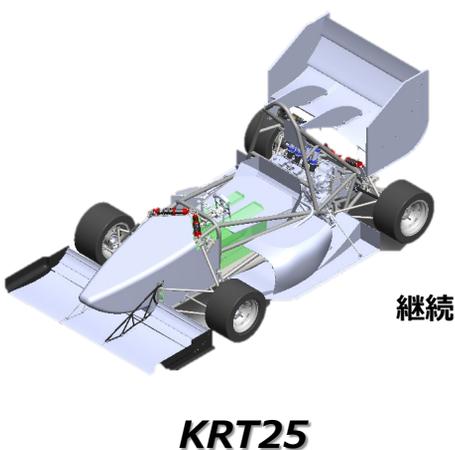
今年度の開発方針は「データドリブンによる継承と深化」です。KRT25で得た実測データや検証結果をもとに、車両の性能を数値的に把握し、2027年度車両「KRT27」の方向性を見据えた開発を行います。2026年度車両「KRT26」はKRT27のプロトタイプとして位置づけ、設計から実測・解析までの流れを確立することを目標とします。

車両コンセプトは昨年度に引き続き、「パワフル・キビキビ・誰が乗っても速い」としました。ドライバーの個性に依存せず、安定して高いパフォーマンスを発揮できる車両を追求します。そのため、KRT25で確立したパッケージを大きく変えずに継承し、基礎性能の信頼性を高めながら各要素をブラッシュアップしていきます。

パワートレインでは冷却性能・耐久性の強化、ECU制御の最適化を図り、エンデュランス完走を見据えたアップデートを実施します。足回り・エアロは実測データとの整合性を重視し、数値に基づいた改良を進めます。シャシーは剛性とドライバビリティの両立を目指し、走行時の応答性と安定感を高めます。

また、データ取得体制の確立を目的に、2月の早期シェイクダウンを計画しています。シーズン序盤から実走データを収集し、セットアップや解析を重ねることで、車両理解をより深め、翌年以降の設計へ確実に反映させていきます。

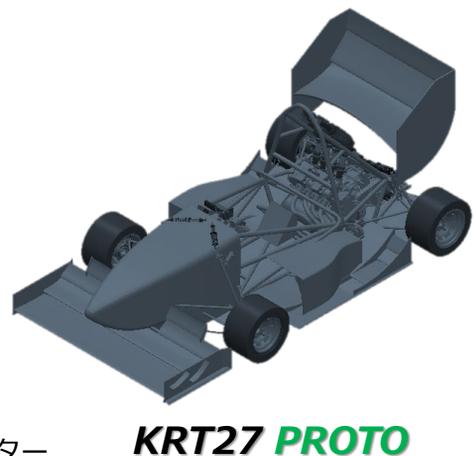
「挑戦」と「実証」をチームの原動力とし、2026年度は未来の総合優勝、そして強いチームづくりへの確かな一歩を踏み出します。



継続



- ・フルエアロ
- ・POU
- ・16インチタイヤ
- ・ウェットサンブ
- ・ツインラジエーター



4. 2026年度活動予定

4-3. パワートレイン



**セクションリーダー
朝日大介**

昨年度はパワートレインの不調もなく、周回走行の速さを遺憾なく発揮することができました。しかし、大会全体で見れば静的審査など順位を上げるうえで様々な難題があります。今年度はより安定感のある車両作りと静的部門に力を入れ、更に高順位を目指してまいります。

昨年度大会では、24年度大会から大きく飛躍した成績を残すことができました。KRT25の製作で培った確かな技術を活かしながら、パワフル・キビキビ、そして安定したパワートレインの開発を目指して精進して参ります。



**セクションリーダー補佐
志村陽平**

4月に所属して以来、現セクションリーダーのもとで技術・マネジメント力を学んでまいりました。まだまだ未熟者ではございますが、安全、安定した車両を作れるよう精進してまいります。



**セクションリーダー補佐
松島文季**

担当内容

エンジン、吸排気、燃料系、駆動系、冷却系、潤滑系

昨年度は低・中回転域のトルクを増加させるため、エンジンを変更いたしました。(PC40E 599cc → RH17E 649cc)変更に伴い、パーツのレイアウト変更と吸排気的大幅な形状変更を行いました。他にも、スプロケットのギヤ比をワイド化することでコーナーの多い大会コースにアジャストすることができました。しかしながら、熱害やパワートレインの不安定さ、そもその設計値との乖離などを実測出来ず様々な問題点が浮き彫りになりました。具体的には、真夏日に5周ほどコース走行をすると冷却水温が105度を上回ります。水漏れも多々あり、対処療法の繰り返しになっておりました。今年は騒音試験を通過することができましたが、カーボンマフラーの耐久値が低く修復を重ねていたことも短所になります。

4. 2026年度活動予定

4-3. パワートレイン

これらを踏まえた今年度開発指針として、パワートレイン班は車両の安定性と実測という2つを重視することに決定しました。

車両の安定性ではいつでも車両の速さを引き出せる状態を目指します。パワートレインは車両を走らせるうえで、最重要の役割を持ちます。昨年度の試走会においてパワートレインのトラブルで走行ができないという場面がありました。この走行できない時間はセッティングを出すうえで課題になるため、開発指針に取り入れました。

続いて実測についてです。チームの課題の1つに静的審査のデザイン審査が弱いことが挙げられます。私達はデザイン審査が弱い理由に、数値的な設計に落とし込んでいる部分が少ないことと分析しました。そして、26年度大会の開催は8月であるため、準備期間が1か月短くなります。

これらの要素から今年度はデータをとることを重視し、大きな変更は加えずに設計・開発を進めてまいります。

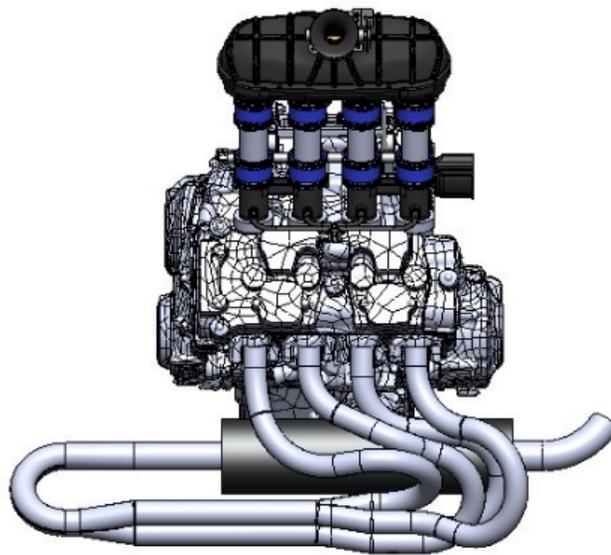


図1 昨年度のパワートレイン部品

4. 2026年度活動予定

4-4. 足回り



セクションリーダー
高橋真育

昨年度は足回り班の多くが1年生ながらマシン本来の速さを引き継ぎつつ、速さ磨きをかけることができました。KRT26ではより定量的にパーツのアップデートを施し、日本一のコーナリングマシンを目指して参ります。

今年度からのリーダー就任で、至らない点もあるかと思われませんが、チームの成功のために日々精進してまいります。これからは班全体の責任を負う立場となったことを自覚し、チーム目標である総合3位に向け活動していく所存です。

昨年度大会ではFinal6に進み速さを見せることができました。これまで以上に更に多くを学び、速さに磨きをかけてチーム目標達成を目指し尽力します。



セクションリーダー補佐
中西直毅

所属以来、先輩方から教えていただいた様々な知識技術をもとにマシンにさらなる強化を施し、勝利を目指していく所存です。



セクションリーダー補佐
千葉天翔

担当内容

車両諸元、サスペンションジオメトリー、スプリング、ダンパー、A-arm、アップライト、タイヤ&ホイール、ハブ、ブレーキ

昨年度は、足回り班の多くが1年生主体の体制で設計を行ったため、大きな変更を加えず「確実に走るマシン」を製作することを最優先としました。その結果、安定した走行性能を実現できた一方で、フロントのメカニカルグリップ不足が課題として明確になりました。

今年度は、これまでに得た走行データやドライバーフィードバックをもとに、定量的な設計へと発展させることを目標としています。特に、フロントのPOU (Pushrod-On-Upright) による

4. 2026年度活動予定

4-4. 足回り

荷重移動特性やロール時のキャンバー変化を重点的に解析・最適化することで、低速コーナーでのフロントグリップ向上を図ります。昨年度のPOUは目標としていた荷重移動量を達成しましたが、今年度はその変化の仕方や立ち上がり特性にも着目し、より安定した前輪の接地感を実現します。

また、足回りのロッドのカーボン化を二か年計画で進める方針です。初年度である本年度は、製作方法・剛性評価・取付構造の検討を中心に行い、次年度に実装を目指します。これにより、ばね下重量の軽減と応答性の向上を両立させることを狙います。

さらに、大会開催時期が例年より約1か月早まることから、設計期間・試走期間の短縮を考慮し、今年度は大幅な設計変更を行わず、パーツ単位での改良とセットアップ精度の向上を重視します。昨年度に得た基礎設計を継承しつつ、走行再現性の高い足回りの確立を目指して活動していきます。



4. 2026年度活動予定

4-5. シャシ



**セクションリーダー
結解和宏**

昨年度は、班員の大半が1年生という体制でのスタートとなりました。そのため、まずは基盤づくりを最優先とし、車両の大幅なアップデートに挑戦するよりも、これまで先輩方が築き上げてくださった技術・知見を丁寧に引き継ぎ、確実に習得することに注力いたしました。

今年度はこれまでに培った経験と知識をさらに発展させ、ドライビリティ向上を目的としたパーツのブラッシュアップに取り組み、更なる高順位を目指して活動してまいります。

昨年度は右も左もわからず、満足のいくフレームを作れなかったと感じております。今年度は、得た知識を糧に「キビキビ」を実現できるよう、高剛性化と軽量化に意識して設計に臨みたいと考えております。また、リーダーの右腕として不足のないよう精進してまいります。

今年度は、昨年度の経験やドライバーからのフィードバックを活かし、より高剛性かつドライバーが運転しやすい車両の設計・製作に努めてまいります。自らの活動に責任を持ち、チーム目標であるICVクラス3位という目標を達成できるよう、精進してまいります。

昨年度では経験の少なさから経験出来なかった新規スポンサーの獲得や担当パーツの形状の見直しを行い、去年の失敗から成長していきけるチームを作っていきます。

シャシ班に必要な知識と技術を身に付け、これからのチームを引っ張っていく1人として努力を重ねていく所存です。



**セクションリーダー補佐
松田健汰**



**セクションリーダー補佐
柳澤泰良**



**セクションリーダー補佐
渡辺航太**



**セクションリーダー補佐
山本琉生**

4. 2026年度活動予定

4-5. シャシ

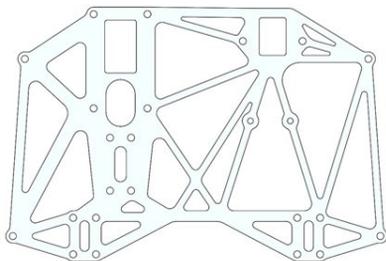
担当内容

フレーム、ステアリングホイール、ドライバーシート、ファイアウォール、クラッチ、シフター、フロアパン、サイドパネル、ヘッドレスト、インパクトアッテネータ

昨年度は、「ドライバーが実力を出し切れるパーツ製作 ロストテクノロジーにしない～全知見の吸収と継承～」というコンセプトのもと、信頼性の高い開発を進め、ドライバーが実力を出し切れるパーツ製作を行いました。このコンセプトを設定した背景として、班員の大半が当時1年生であり、経験や知識の面で未熟な部分が多かったことが挙げられます。そのような状況下の中でも、ステアリングの位置の見直し、ペダルマウントの形状の見直しなど、各部品の小規模な改良を積み重ね、確実な技術継承と開発力の向上ができました。しかし、シフターのガタつきは解消できず、ペダルフィーリングの改善、ドライバー姿勢など、解決すべき問題も明らかになりました。

そこで、今年度のシャシ班では各パーツの課題の解消を行い、より高いドライバビリティを有する車両の開発を進める方針としています。ドライバーが運転しやすい車両を製作することがラップタイムの向上につながると考えます。具体的には、シフターのガタつきに対しては、使用部品と構造を大幅に見直し、剛性を向上させることで改善を図ります。また、ペダルの設計を一新して操作性およびフィーリングの向上を目指します。今年度は、ドライバーが意図通りに操作できる設計・製作を推進してまいります。

24車両ペダルマウント



25車両ペダルマウント

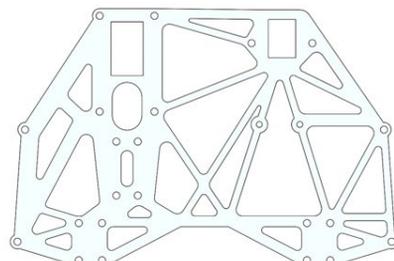


図2 一昨年度・昨年度のペダルマウント

4. 2026年度活動予定

4-6. エアロ



セクションリーダー
菊地祐汰

今年のエアロ班の目標は、エアロの現在位置を正確に把握すること、ダウンフォース・ドラッグ・機能性などを科学的に評価し理解することです。

私の個人目標は、勝つためのエアロを準備すること、そして勝てるチームのエアロ班の基盤を築くことです。そのために、徹底したデータ収集と風洞・CFD・走行試験の反復、素材・構造の最適化、作業精度の追求、チームとの密なコミュニケーションを重視します。

共に挑み、限界を突破するエアロを創り上げましょう。どうぞよろしくお願いたします。

昨年度は一年を通じて、設計・解析から製作に至るまでエアロ班の業務を一通り経験することができました。

今年度は、その知識と経験を活かし、設計・解析においても製作においてもさらにレベルアップできるよう、一層精進してまいります。



セクションリーダー補佐
深井琢真

まだまだ知識・経験ともに不足していますが、先輩方からのアドバイスをしっかり聞き、よりよいエアロパーツの設計・製作するために精一杯精進していきます。またセクションリーダー補佐としての役割も全うします。



セクションリーダー補佐
川田享

担当内容

カウル、フロント・サイド・リアウイング、アンダーパネル、サイドポンツーンなど、GFRP（ガラス繊維強化プラスチック）およびCFRP（炭素繊維強化プラスチック）を用いたエアロパーツの設計・製作

昨年度、私たちは「日本一のエアロ」をコンセプトに掲げ、高剛性かつ軽量のパーツの設計・製作に取り組みました。これまでの試行錯誤を通じて、チームとしての設計・製作技術は着実に向上しています。しかしながら、昨年度は設計段階における構造および強度の検討が不十分であり、試走会に

4. 2026年度活動予定

4-6. エアロ

おいてパーツの脱落が発生してしまいました。その結果、走行時間が大幅に減少し、チーム全体のパフォーマンスにも影響を及ぼしました。また、当初シェイクダウン時にフロントウイングおよびリアウイングの搭載を予定していましたが、製作の遅れにより実際の搭載が約3か月遅れる結果となりました。これらの遅延は大会における総合順位に直結する課題であり、深く反省すべき点です。

今年度は、これらの反省を踏まえ、「期日を守ること」および「最低限必要とされる要求性能を確実に達成すること」を最優先の目標として活動を進めてまいります。そのうえで、さらなる性能向上を目指し、車両姿勢（ピッチ・ロール）に応じたエアロマップの作成および実測による性能評価を実施します。具体的には、簡易的な車両モデルを用いて設計したエアロパーツのCFD解析を行い、得られた空力特性を基に設計の精度を高めます。さらに、試走会においてパーツを実車に搭載し、さまざまなセンサーを用いて計測を行うことで、実際のダウンフォース量およびドラッグ量を定量的に把握し、解析結果との比較・検証を行います。これにより、解析と実測の差異を明確にし、データに基づいた設計改善を図ります。このように、昨年度は「確実なスケジュール管理」と「設計精度の向上」を両立し、より信頼性が高く、性能面でも優れたエアロパーツの開発を推進します。過去の経験とデータを活かしながら、チーム全体の戦闘力向上に貢献できるエアロパッケージを実現してまいります。



4. 2026年度活動予定

4-7. 広報

昨年度は、X(旧Twitter)やHPの運用を中心に広報を行ってまいりました。X(旧Twitter)では、スポンサー様からのご支援のご報告や大会の様子の発信を中心に行いました。昨年度に引き続き新入生歓迎会に向けての投稿やチーム紹介などを行い、また新入生歓迎会での車両展示を通して多くの人に興味を持っていただき、結果として17人の新入生に入部していただくことができました。また、昨年度はインタープロト最終戦・新宿にて行われたFUN MORE TIME SHINJUKUで車両展示を行いました。特にFUN MORE TIME SHINJUKUでは、外国人観光客の方にも車両に興味を持っていただき、チームの発信を行うことができました。

今年度はより昨年度同様に車両展示を行うほか、各種SNS投稿にもより力をいれ、新たなジャンルの投稿も視野に精進してまいります。YouTubeにて試走会での走行映像の投稿、ショート動画やInstagramのリールにて、製作の進捗や試走会の様子などの動画投稿も行おうと考えております。X(旧Twitter)では昨年度に引き続き新入生歓迎会に向けての投稿やチーム紹介などを行い、多くの方々にチームの魅力などを発信できるように努めてまいります。

今年度も変わらぬご支援・ご声援のほど、よろしくお願いいたします。



... 🔍 📧 🔄 フォロー中

工学院大学 学生フォーミュラプロジェクト「KRT」
 @kogakuinrace フォローされています

工学院大学 学生プロジェクト 学生フォーミュラプロジェクト
 工学院レーシングチーム「KRT」公式アカウントです！
 活動、進捗状況についてつぶやきます。
 Instagram: [Instagram.com/krt_fsae/](https://www.instagram.com/krt_fsae/)
 mail: krtsubdrive@gmail.com

📍自動車 📍八王子キャンパス 17号館 1F 夢づくり工房
 🌐 ns.kogakuin.ac.jp/www1032/ 📅 誕生日: 2004年9月3日
 📅 2018年3月からTwitterを利用しています

krt_fsae

フォロー メッセージ

投稿227件 フォロワー761人 フォロー中186人

工学院大学学生フォーミュラプロジェクト KRT
 工学院大学 学生フォーミュラプロジェクト
 工学院レーシングチーム「KRT」の公式アカウントです。
 中野町2665-1 工学院大学八王子キャンパス17号館, Hachioji, Tokyo 192-0011
 🌐 www.ns.kogakuin.ac.jp/~www1032

2024年大会

2023年大会

2022年大会

KRT23 試走会

11/27 エコパ...

10/31 公式記...

Kogakuin Racing Tube

@KogakuinRacingTube

チャンネル登録者数 1060人・49本の動画

We participate FSAE competition in Japan ...さらに表示

[ns.kogakuin.ac.jp/~www1032](https://www.youtube.com/channel/UC...) · 他3件のリンク

5. メンバー紹介

Bachelor 4



メンバー能力
の底上げを
実現する

エアロ班
片岡亮太

Bachelor 3



陰徳陽報

足回り班
阪本豊



高品質な
エアロをつく
ります

エアロ班
伊澤佑晟



壊れなくて
効果がある
エアロパーツ
を設計製作し
ます！

エアロ班
井澤拓己



エアロで
魅せます！

エアロ班
永澤慶太



きれいなカウル
作ります

エアロ班
藤原智瑛

5. メンバー紹介

Bachelor 2



みんなを支えられる人になる

パワートレイン班
小酒部開斗



安全第一で速い車両を作ります

パワートレイン班
飯田真衣



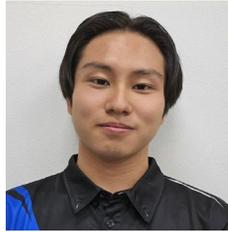
技術向上、継承に精進していきます

足回り班
福田桜雅



材料の特性を理解し、軽くて剛性のあるパーツ設計を目指す

足回り班
穂刈俊希



去年の結果に満足せず、更なる高みを目指します。

足回り班
志村春樹



RWの制作と設計頑張ります

エアロ班
北村直一

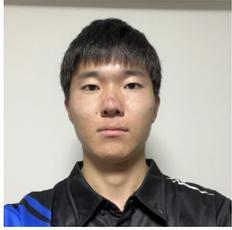


エアロ班の一人として悔いのない一年を過ごします

エアロ班
安田光毅

5. メンバー紹介

Bachelor 1



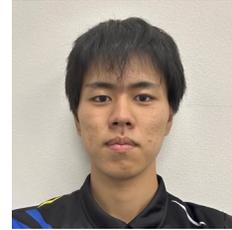
班の一員
として
頑張ります

パワートレイン班
長松司



吸排気一丸と
なって頑張ります

パワートレイン班
日景凧咲



電装を
変えていく

パワートレイン班
橋本達矢



電装関連の
製作を頑張ります

パワートレイン班
高井滋瑛



精一杯頑張ります

足回り班
坂本航太



経験と学習を
積んで、先輩
を超える車を作る

足回り班
楊雲川



頑張ります

エアロ班
柴原優輝



軽いフレーム
を作る

シャシ班
東峰遥樹



安心して走れる
シャシを作ります

シャシ班
森下碧斗



フォーミュラ
にコミットします

シャシ班
三浦壮司



シャシ班として
頑張ります

シャシ班
杉谷健太

6. スポンサー一覧

HONDA

Tools by Sanjo Niigata

KYOWA

ONOSOKKI

VI-GRADE

digiCraft

SOLIDWORKS

IDAJ
Integrated digital advancement solutions

JARI
JAPAN AUTOMOBILE RACING ASSOCIATION

ThreeBond

NATS 学校法人 日栄学園
日本自動車大学校



KIMURA HEXA JAPAN



株式会社
日研製作所

sgl carbon

enable

SANYO 株式会社 三陽
SANYO.Inc.

シケマツ

HKS

WAKOS

HTFT
Honda Techno Fort



住友電装

Anker
Innovations
JAPAN

Fomo Japan

KYOWA JAPAN

ATJ

ST-LINK

株式会社 エステーリンク

ANA Tech

LECOFRAME

OUTISTA
RACING EQUIPMENT

BUSYU
BUSYU KOGYO CORPORATION

THK
The Mark of Linear Motion

NSK

ねじのハマン

HI-LEX

TESEC

FUKAI

3.peaks

ANEX
Action-able & excellent



MATUI

NIFCO

U-KART CIRCUIT
Tokyo / Akitama

ハイランテータ



XAM

XENOVA

TTS
TOTAL TECHNICAL SOLUTIONS

DIXCEL
ADVANCED BRAKE TECHNOLOGY

southco

Astemo

Mobility Beyond

igus
precision for longer life

WD-40

FESTiKa
CIRCUIT TOCHIGI

K's Design & Paints
SHOW THE ORIGINALITY!

Knokami
PERFORMANCE PRODUCTS

三陽工業株式会社
SANYO KABUKI CO., LTD.

公進ケミカル株式会社

GH CRAFT Art & Science Composite
Design, Engineering & Manufacture

BILLION

EK CHAIN

NOK



STF
high quality tuning shop

NDC NHKニツパツ



Daido Die & Mold Steel Solutions



(有) 斉藤塗装

工学院大学校友会 工学院大学機械系同窓会 工学院大学学生フォーミュラOB会

工学院大学 自動制御研究室

7.連絡先

工学院大学 学生フォーミュラプロジェクト
 工学院レーシングチーム (KRT)

顧問

工学部 機械工学科

自動車音響振動研究室 山本崇史 教授

メールアドレス : takashi_yamamoto@cc.kogakuin.ac.jp

2025年度チームリーダー

工学院大学 先進工学部 環境化学科 2年 石井伶奈

メールアドレス : s324006@ns.kogakuin.ac.jp

住所 : 〒:192-0015

東京都八王子市中野町2665-1

工学院大学八王子キャンパス17号館1階夢づくり工房

WEB page: <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/www1032/>

Facebook: <https://www.facebook.com/KogakuinRacingTeam>

Twitter: <https://x.com/kogakuinrace>

Instagram: https://www.instagram.com/krt_fsae/

