

2025 年度

東京都市大学 Mi-Tech Racing

学生フォーミュラ日本大会 参戦企画書



MI-TECH
Racing

目次

1. はじめに.....	2
2. 学生フォーミュラとは.....	3
3. 日本大会	3
4. 競技概要	4
5. 沿革	
6. 2025年度チーム目標	7
7. 車両コンセプト.....	7
8. 各種目における目標	8
9. 車両諸元	11
10. チーム体制.....	12
11. メンバー・指導教員紹介	13
12. 年間予定	15
13. 予算計画	16
14. ご支援いただいている企業様.....	17
15. スポンサーシップのお願い.....	19

1. はじめに

貴社ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

この度、私たち東京都市大学 F-SAE チーム Mi-Tech Racing へのご支援をご検討くださいますことを心より御礼申し上げます。

2024 年度は「旋回性の向上」を車両コンセプトとし、学生フォーミュラ日本大会において「ファイナル 6 出場」を目標に 1 年間活動してまいりました。

大会では、車検に時間を要してしまいアクセラレーション、スキッドパッドには出走できませんでした。オートクロスには出走でき、2 年連続でエンデュランス出走権を獲得いたしました。しかし、エンデュランスにおいてサスペンショントラブルによりリタイアする結果となりました。

順位としては、総合 37 位となり、去年より 4 位下げる結果となりました。

2025 年度では「信頼性の獲得」を目標に掲げ、チーム一丸となって活動しております。

どうか Mi-Tech Racing へご支援くださいますようお願い申し上げます。

東京都市大学 学生フォーミュラチーム

Mi-Tech Racing 一同



2. 学生フォーミュラとは

学生のみで組織されたチームが、1年間でフォーミュラスタイルのレーシングマシンを設計・製作し、その性能と企画力、技術力などを総合的に競うもので、学生の自主的なものづくりの総合力を育成するために1981年にアメリカで始まった競技会です。

その後世界各国で開催されるようになり、現在はアメリカのほかイギリス、オーストラリア、イタリア、ドイツ、日本でも開催され、相互に海外遠征が行なわれるなど国際的な競技に発展しています。2023年度日本大会では、中国、台湾、タイ、インドネシア、バングラデシュなど、多数の国からのエントリーがありました。



3. 日本大会

2003年に第1回大会が開催されて以降、徐々に参加チームが増え、現在は90チーム以上が参加する大きな大会になりました。今年度大会からは、エコパ(小笠原総合運動公園・静岡県)を離れ、セントレア(中部国際空港 Aichi Sky Expo・愛知県)で開催されます。学生フォーミュラ日本大会は自動車業界だけでなく産業界全体で広く認知されており、多くの企業様から部品のご提供や製作のご指導など様々なご支援をいただいております。



2024年度学生フォーミュラ日本大会集合写真

4. 競技概要

競技は動的審査と静的審査に二分されます。動的審査では実際に車両を走行させて加速・旋回等、車両の性能を評価します。静的審査では車両の販売戦略、設計コンセプト、製造コスト等を多角的に評価します。よって、この競技で優秀な成績を収めるためには、車両の企画・設計・製作等エンジニアとしての能力はもとより渉外、コスト管理、チームマネジメントといった幅広い能力が要求されます。



	種目	概要	配点
車 検	技術検査	車両の安全性や、設計要件の適否を厳しく確認する。	
	チルト	車両を傾け、燃料やオイル漏れが無いか確認する。	
	騒音(ICV クラス)	排気音が 110dBC 以下か確認する。	
	ブレーキ	4 輪がロックするか確認する。	
	ドライバー脱出	ドライバーが車両から 5 秒以内に脱出できるか確認する。	
静 的 審 査	コストと製造	製造コストの妥当性や知識、理解度を審査する。	100
	プレゼンテーション	製造、販売をするためのプレゼンテーション能力を審査する。	75
	デザイン	設計や革新性、加工性、整備性、組み立て性を審査する。	150
動 的 審 査	アクセラレーション	0-75m の加速性能を競う。	100
	スキッドパッド	8 の字コースにおけるコーナリング性能を競う。	75
	オートクロス	1 周約 800m メインコースを走行し、タイムを競う。	125
	エンデュランス	メインコースを 20 周し、車両の走行性能や信頼性を競う。	275
	効率	エンデュランス走行時の燃費を競う。	100
合計			1,000

5.沿革

年	概要	
2001年	<ul style="list-style-type: none"> 工学部機械工学科内燃機関工学研究室の学生有志5名により発足。 自動車技術会 F-SAE 合同チームにエンジン担当として参加。 	
2002年	<ul style="list-style-type: none"> ツインリンクもてぎの合同走行会に参加。 第1回全日本学生フォーミュラ大会に向け「武蔵工業大学 F-SAE チーム」を結成。 	
2003年	第1回全日本学生フォーミュラ大会に参戦。総合13位(17チーム中)	
2004年	<ul style="list-style-type: none"> チーム名を「Mi-Tech Racing」に改名。 キックスターターの始動性が評価され、「住友 3M ユニークデザイン特別賞」を受賞。総合9位(26チーム中) 	
2009年	<ul style="list-style-type: none"> 単気筒エンジン最終年。車両コンセプトは「コーナー・スラロームをクイックに走る」。各パーツを最適化し、歴代の単気筒車両の集大成となった。 スキッドパッド3位、省エネ賞1位、総合6位(80チーム中) 	
2010年	<ul style="list-style-type: none"> 4気筒エンジン移行初年度。車両コンセプトは「コーナー脱出速度を速く」。エンジンを4気筒に変更したことにより、出力が36PSから88PSに大幅増加。 スキパ1位、アクセラ9位、オートクロス5位、エンデュランス9位、省エネ賞2位、コスト5位、総合4位(85チーム) 	
2017年	<ul style="list-style-type: none"> 車両コンセプトは「メリハリのある動き」。前年度から導入したエアロデバイスを進化させ、更なるエアログリップを得た。エンジンは低回転時のトルクを充実させるセッティングに変更。車重は前年度より20kg軽量化。 アクセラ4位、コスト2位、総合15位(94チーム中) 	
2019年	<ul style="list-style-type: none"> 車両コンセプトは「ゴキブリ」。前年度車両よりも高い旋回性能を追い求めた。オートクロスでチーム創立以来最速の58.572秒というタイムを記録するもエンデュランスは4周目に右リアサスペンションのブラケットが破断しリタイヤ。総合33位(98チーム中) 	

2023 年	<ul style="list-style-type: none"> ・車両コンセプトは「旋回性能の向上」。ブレーキテストに難航する中、ブレーキバランスバーの破損が発生し、アクセラレーション及びスキッドパッドの出走が叶わず。5年ぶりにエンデュランス完走。 ・デザイン 9 位、総合 33 位(90 チーム中) 	
2024 年	<ul style="list-style-type: none"> ・車両コンセプトは「蛇」。技術車検に時間を要したため、アクセラレーション及びスキッドパッドの出走は叶わず。2年連続でエンデュランスに出走したが、3周目に左リアサスペンションのアームが破断したためにリタイア。 ・総合 37 位 (75 チーム中) 	

6. 2025 年度チーム目標

全種目完走

今年度のチームの第一目標として「全種目完走」を掲げました。全種目完走とは、アクセラレーション、スキッドパッド、オートクロス、エンデュランスからなる全ての動的種目で出走、完走することを指します。弊チームは 2018 年を最後に 6 年間、全種目完走することができておりません。そのため、今年度は地盤固めとしてチーム目標を「全種目完走」に設定しました。2024 大会では ICV 部門で 54 チーム中 21 チームしか果たせておらず、これを達成するには高い技術と信頼性が求められます。

今年度の車両はメンバー同士での Design Review を重ね、一体感のある車両を作ることにより信頼性の獲得を目指します。また、メンバー同士でのやり取りを活性化することにより全種目完走において必要な「大会期間中の早期の車検突破」のためのチームとしての連携力を高め、信頼性の高い車両を開発します。

7. 車両コンセプト

車両コンセプト「信頼性の獲得」

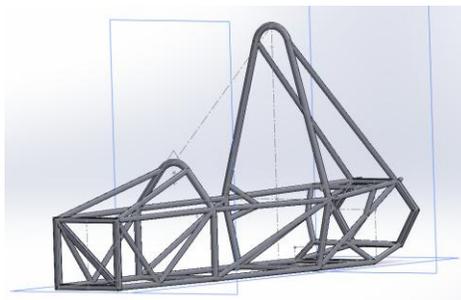
2025 年度車両 M2025 では、車両コンセプトとして「信頼性の獲得」を掲げました。今年目標である「全種目完走」において、条件の違う諸種目を走り切ることが求められ、安定した走りを実現するのは必要不可欠です。

M2025 では M2024 コンセプトの「旋回性能の向上」を踏襲し、M2024 の課題であった信頼性の低さを改善することでドライバーを必ずスタートからゴールまで送り届けるような絶対的な信頼性を有した壊れない車両を作り上げます。

初のセントレアで苦戦した M2024 のリベンジとなる今年度ですが、今一度速さだけにとらわれず、チームの飛躍のきっかけとなるような信頼性の高い車両作りを何よりの指針として励んでいきたいと思えます。



モノコック作成



M2025 フレーム案

8. 各種目における目標

昨年度の車両が本来の性能を発揮したと仮定したうえで、何を改善すべきか議論を重ね、昨年度の反省や過去大会結果をもとに下記目標を設定しました。

	種目	目標ポイント	目標順位
静的 審査	コスト	45pt/100pt	12位
	プレゼンテーション	56pt/75pt	26位
	デザイン	90pt/150pt	12位
動的 審査	アクセラレーション	38pt/100pt (time:4.8 s)	24位
	スキッドパッド	20pt/75pt (time:5.8 s)	31位
	オートクロス	50pt/125pt (time:80 s)	35位
	エンデュランス	121pt/275pt (time:1868 s)	18位
	効率	5pt/100pt	25位

静的審査

コスト審査

目標ポイント: 45pt/100pt 目標順位: 12位

昨年度はシェイクダウンの遅れから静的審査にかかる時間が少なくなっており、十分に準備することができず、点数を下げる結果となりました。

また、Discussion スコアも獲得することができませんでした。今年度は時間に余裕を持った作成を重視し、ダブルチェックの実施と OB の方々への添削依頼によりミスを限りなく減らし、Discussion スコアの獲得も狙います。

デザイン審査

目標ポイント: 90pt/150pt 目標順位: 12位

各評価項目において 55% の点数獲得を狙います。昨年度は車両構想時における設計要件定義が不十分であったことから各セクションの設計方針に差異が生じました。そこで、各パートが V プロセスに沿ったコンセプトを反映した設計要件を定義するとともに、走行機会を増加させて実測データを取得することにより設計の評価を定量的に行うことで、更なる高得点を目指します。

プレゼン審査

目標ポイント: 56pt/75pt 目標順位: 20 位

評価シートの各項目を1点ずつ増加させることを狙います。昨年度はアイデアとしては評価されましたが、現状分析から踏まえた事業案の実現性の低さと根拠の不十分さが目立ちました。そこで今年度は事業案の全体を通しての流れと要求されている事象の把握、事業案の実現性に重点を置き、事前の入念な発表練習やOBの方々に添削していただく機会の増加により実現して参ります。

動的審査

アクセラレーション

目標ポイント: 38pt/100pt (time:4.8 s) 目標順位: 24 位

車両の適正化、エンジン出力とトルクの最適化により4気筒エンジンの特性を活かした車両とし、好タイムを狙います。昨年度はアクセラレーションに出場できなかったため、事前の走行会で計測したタイムから目標タイムを4.8sと設定しました。2023年度と2024年度の大会結果を比べた結果、2024年度はEVチームのタイム向上が見受けられました。しかし、引き続き4気筒エンジン搭載チームも強さを見せているので、昨年度大会の結果から目標ポイントを38ptと設定しました。成果を上げられるように取り組んでいきます。

スキッドパッド

目標ポイント: 20pt/75pt (time:5.8 s) 目標順位: 31 位

車両コンセプトより高い旋回性能を生かしてスキッドパッドの好タイムを目指します。スキッドパッドでは車両において「曲がる」性能が重視される種目です。アクセラレーションと同様に、昨年度は出走することができなかったため、大会での走行データを保持していません。そこで、事前の走行会で計測したタイムから目標タイムを5.8sと設定しました。このタイムを記録するには車両性能だけでは不可能であるため、走行会の回数を増やし、ドライバーの育成を重ねて実現してまいります。また、昨年度大会の結果から目標ポイントを20ptと設定しました。

オートクロス&エンデュランス

オートクロス 目標ポイント:50pt/125pt (time:80 s) 目標順位: 35 位

エンデュランス 目標ポイント:121pt/275pt (time: 1868s) 目標順位: 18 位

前年度車両は大会前の走行会では各パートでトラブルが多発し、万全ではない状態で大会に挑むことになってしまいました。その結果、大会本番でもサスペンショントラブルやシフターの不具合、駆動系の連動の悪さなどのトラブルがあったため、車両本来の性能を出すことができませんでした。全種目完走を達成するために大会前までに走行を重ね、各パートの不具合を出し切ることで、大会期間中でのトラブル発生リスクを低減します。

目標タイムについて、昨年度の大会結果をもとにオートクロスとエンデュランスのタイムを設定しました。昨年度大会の結果を分析した結果、大会で1本のみ走れたオートクロスのタイムと全チームのエンデュランスとオートクロスのタイム差の平均からオートクロスの目標タイムを80sと設定しました。また、エンデュランスのトラブルが発生する前の周までの周回タイムの平均からエンデュランスの目標タイムを1868sとしました。

効率

目標ポイント:5pt/100pt 目標順位: 25 位

今年度は本項目において得点を確実に獲得することを目指します。

前年度大会ではエンデュランスリタイヤに終わってしまったため、計測できませんでした。大会結果を分析した結果、燃費スコア上位はEVチームが占めており、エンデュランスを完走したICVのチームは5pt~20pt付近に集中して分布しています。また、走行会による燃料調整が十分に行えていなかったことが、燃費が向上しなかった原因と考えています。

そこで、シャシーダイナモを用いたエンジン計測や走行会の回数を増やして燃料調整に時間をかけることで効率の向上を目指します。

9. 車両諸元

エンジン	PC40E(CBR600RR)
総排気量(cc)	599
最大出力(ps/rpm)	75PS/12500rpm
最大トルク(kgf・m)	5.3kgf-m/7600rpm
ホイールベース(mm)	1700
トレッド(mm)	1290
タイヤサイズ(inch)	Fr : 10-18×7.5 Hoosier Rr : 10-16×7.5 Hoosier
車両重量(kg)	260
重心高(mm)	290

今年度車両目標諸元

エンジン	PC40E(CBR600RR)
総排気量(cc)	599
最大出力(ps/rpm)	82PS/12500rpm
最大トルク(kgf・m)	5.5kgf-m/8700rpm
ホイールベース(mm)	1700
トレッド(mm)	1290
タイヤサイズ(inch)	Fr : 10-18×7.5 Hoosier Rr : 10-16×7.5 Hoosier
車両重量(kg)	265
重心高(mm)	290

昨年度車両諸元

車両重量は、昨年度の車両諸元から 5kg の軽量化を目標にしました。主な軽量化指針としては、エキゾーストマニホールドの肉厚を t 2.0→t 1.5、マフラーの素材・大きさ、燃料タンクの容量を変更、フレームのパイプ本数の削減により実現を目指します。

また、M2023、M2024 ドライバーからの指摘があったため今年度はモックアップを作成し、ドライビングポジションが適切かどうかを見定め、ドライバビリティの向上を目指します。

昨年度車両においてエンジン班では、複雑形状の実現のために 3D プリンターを利用したサージタンクの製作や配線をコンパクトにするなどの取り組みがありました。しかし、意図に沿った設計がなされず破損や断線、圧迫などが起こり、十分な性能を引き出すに至りませんでした。

これらを踏まえて、今年度のエンジン班では昨年度のエンジン班の目標である「トルク特性の適正化によるドライバビリティの向上」を踏襲しつつ、十分な強度と他パーツとの連携による配置のすり合わせを重視しすることで実現性を高め、信頼性の獲得を図ってまいります。

また、燃料調整を合わせドライバーの感覚とエンジンとの遅れを少なくすることで、ドライバーの意図がそのまま反映されるような安定した走りを可能にします。

さらに、エンデュランスでは昨年度大会におけるエンジン回転数を分析したところ、6000～9000rpm を使う割合が 6 割を占めることが判明しました。このため、その領域の回転数で最高トルクを出すことを考え、エキゾーストマニホールドを 4-1 集合から 4-2-1 集合へ設計変更します。さらに、9000rpm 以降もトルクを維持することを目的として可変ファンネルを採用します。これにより回転域を広げ、アクセラレーション、スキッドパッドなど各種目に合わせたマシン性能を実現させます。

10. チーム体制

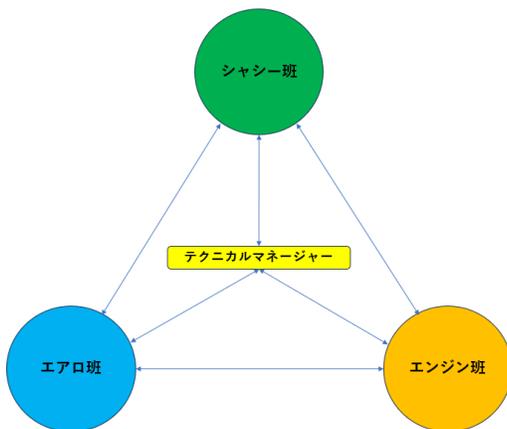
2025 年度は、メンバー全員が 1 つのコンセプトに沿って車両作成を行えるような統率の取れたチーム作りを第一の指針とします。

シャシー班、エンジン班、エアロ班のそれぞれに設けたパートリーダーによる平生からの進捗把握と、毎週行われるミーティングでのチーム全体での進捗把握により、各メンバーの設計に対し客観的な指摘を行い、メンバーそれぞれの設計方針を随時統一します。

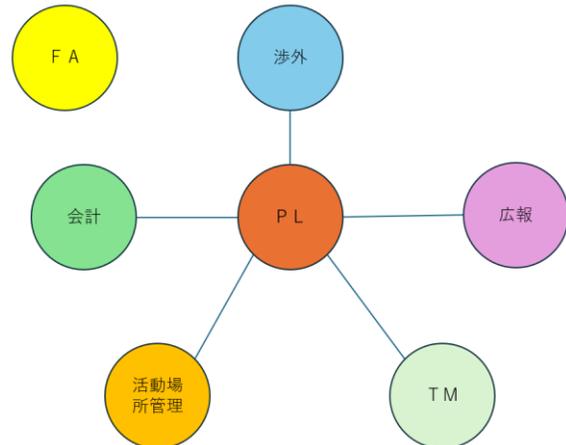
また、進捗の遅れを生まないように余裕を持たせたスケジューリングをし、Excel によりチーム全体の進捗を管理することで進捗に遅れが発生した際に早急にリスケジュールが出来るようにします。

また事務におけるマネジメントとしては、プロジェクトリーダーの他に「会計」「渉外」「広報」「活動場所管理」を配置し、チームの運営を行います。また、活動場所管理者がチーム内ルールを管理し、メンバー一人一人が安全に活動できるよう努めてまいります。

テクニカルマネジメント



事務



11. メンバー・指導教員紹介

指導教員

三原 雄司 (Mihara Yuji)	ファカルティアドバイザー 機械工学科内燃機関工学研究室 教授
及川 昌訓 (Oikawa Masakuni)	ファカルティアドバイザー 機械工学科内燃機関工学研究室 准教授

メンバー

名前：木下 斐唯稜 (Kinoshita Hiiro)	名前：関 祥太郎 (Seki Shotaro)
所属：機械工学科 2年 担当：プロジェクトリーダー/電装/燃料	所属：機械工学科 2年 担当：エアロ/冷却/エアロ班リーダー/会計責任者
名前：佐々木 隆成 (Sasaki Ryusei)	名前：松下 陽翔 (Matsushita Haruto)
所属：機械工学科 2年 担当：排気/エンジン班リーダー/工房管理責任者	所属：機械工学科 2年 担当：吸気/活動場所管理責任者
名前：平田 大悟 (Hirata Daigo)	名前：伊林 大汰 (Ibayashi Daita)
所属：機械工学科 2年 担当：フレーム/シャシー班リーダー	所属：機械工学科 2年 担当：アップライト

名前：松野 稜 (Matsuno Ryo)	名前：波田野 祥大 (Hatano Shota)
所属：機械工学科 1年 担当：1年生統括/アップライト/デフ	所属：機械工学科 1年 担当：1年生統括/ブレーキ

<p>名前：高橋 利祈 (Takahashi Toshiki)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：1 年生統括/吸気</p>	<p>名前：井垣 陸斗 (Igaki Rikuto)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：サスペンション</p>
<p>名前：磯野 隼士 (Isono Hayato)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：電装/燃料</p>	<p>名前：尾山 美桜 (Oyama Mio)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：排気</p>
<p>名前：北迫 慶士 (Kitasako Keito)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：エアロ</p>	<p>名前：佐伯 優太 (Saeki Yuta)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：ドライバー周り</p>
<p>名前：田中 翔太郎 (Tanaka Shotaro)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：サスペンション</p>	<p>名前：田中 佑翼 (Tanaka Yusuke)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：電装/燃料</p>
<p>名前：永井 大晴 (Nagai Taisei)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：サスペンション</p>	<p>名前：平田 智大 (Hirata Tomohiro)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：フレーム</p>
<p>名前：平原 勇利 (Hirahara Yuuri)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：デフ/ステア</p>	<p>名前：松田 波留 (Matsuda Naru)</p> <p>所属：機械工学科 1 年 担当：ステア</p>

名前：宮田 貴弘 (Miyata Takahiro) 所属：機械工学科1年 担当：アップライト	名前：山田 修史 (Yamada Shuji) 所属：機械工学科1年 担当：エアロ
名前：吉田健人 (Yoshida Kento) 所属：機械工学科1年 担当：排気	名前：吉田侑弥 (Yoshida Yuya) 所属：機械工学科1年 担当：吸気

12. 年間予定

		活動予定	
9月	分析	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 昨年度大会分析 コンセプト・パッケージレイアウト決定 </div>	
10月			
11月	設計 ・ 製作	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 車両設計 講習会・交流会参加 </div>	
12月		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 車両製作準備 </div>	
1月	車両 製作	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 車両製作 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> デザイン・コスト レポート作成準備 </div>
2月			
3月			
4月			
5月	試走	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> シェイクダウン </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> デザイン・コスト レポート作成 </div>
6月		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 走行練習・計測走行 </div>	
7月			
8月			
9月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 第23回大会参戦 </div>		

13. 予算計画

昨年度の収支は以下のようになっております。

収入		支出	
会費	¥4,046,038	製作費	¥896,427
前年度繰越金	¥317,743	大会費	¥1,649,156
OB 会費	¥60,000	走行会費	¥1,188,029
支援金	¥160,000	運営費	¥307,560
-	-	予備費	¥412,436
-	-	次年度繰越金	¥130,173
合計	¥4,583,781	合計	¥4,583,781

今年度の収支見積もりは以下のようになっております。

収入		支出	
会費	¥2,460,000	製作費	¥800,000
前年度繰越金	¥130,173	大会費	¥1,000,000
OB 会費	¥0	走行会費	¥540,173
支援金	¥150,000	運営費	¥200,000
-	-	予備費	¥200,000
合計	¥2,740,173	合計	¥2,740,173

収入： 熱心な新歓活動が功を奏し、2024 年度新入部員の増加に伴う会費収入の増加がありました。OB 会費収入に関して、会費収入増加により徴収する必要性が低いと考え、当初見積もっていた金額から削減しております。2025 年度の OB 会費収入に関しては現段階では徴収しないものとしています。

今年度も引き続き 1 部員につき年 120,000 円の会費徴収を行います。今年度の収支見積もりに関して、2025 年度新入部員からの会費収入は加味しておりません。2025 年度新入部員から得られた会費を追加走行会費および次年度繰越金に充てようと考えております。

支出： 昨年度の目標の 1 つであった「走行会への参加回数の増加」、2024 年度新入部員の積極的な本大会参加が達成されたことにより、走行会費と大会費においての支出が大幅に増加しています。また想定外の支出が発生し、予備費においての支出も大幅に増加しています。よって、繰越金に関して昨年度と比べ 126,906 円の減額となりました。

よりしっかりと余裕をもった予算管理を行うことで、万が一の支出が発生した際に揺らぐことのない、安定した会計運営を行ってまいります。

14. ご支援いただいている企業様

※敬称略(50音順)

IPG Automotive 株式会社	スズキ株式会社
イグス株式会社	住友電装株式会社
株式会社 IDAJ	3D Connexion
株式会社 アネブル	積水化成品工業株式会社
株式会社 ウィングス	ソリッドワークス・ジャパン株式会社
株式会社 エイ・ピー・ジェイ	ディープレスト ビジネスレンタカー
株式会社 エッチケース	デュポン・スタイロ株式会社
株式会社 F.C.C	東京工科大学自動車大学校世田谷校
株式会社 オートリーダーズ	東洋電業株式会社
株式会社 オリジナルボックス	日本フレックス工業株式会社
株式会社 共和電業	内燃機関工学研究室
株式会社 重松製作所	中村鉄工株式会社
株式会社 JHI	富士加飾株式会社
株式会社 城南キー	日産自動車株式会社
株式会社 ソケットセンター	日本軽金属株式会社
株式会社 東京アールアンドデー	日本発条株式会社
株式会社 トミタ	NOK 株式会社
株式会社 日研製作所	パーソル R&D 株式会社
株式会社 羽生田鉄工所	浜名部品工業株式会社
株式会社 深井製作所	日立 Astemo 株式会社
株式会社 富士精密	本田技研工業株式会社
株式会社 ミノルインターナショナル	マイスターズクラブ

株式会社ランドマークテクノロジー
株式会社和光ケミカル

機親会

京葉ベンド株式会社

協和工業株式会社

サイバネットシステム株式会社

サウスコジャパン株式会社

ジュニアモーターパーククイック羽生

MAHLE ジャパン株式会社

三菱ガス化学株式会社

モンスターエナジージャパン株
式会社

有限会社平山自動車工業

有限会社丸山ラジエーター工作
所

有限会社ヤマダ

横山機工株式会社

15. スポンサーシップのお願い

私たちは、「学生が自ら構想、設計、製作した車両により、ものづくりの総合力を競う」ことを大前提として学生フォーミュラ日本大会への参戦をしておりますが、スポンサー様のご協力なしには活動を成し遂げることができません。そのため、資金のご提供、パーツや技術のご提供をしていただける企業・個人のスポンサー様を募集しております。

● 企業の皆様

スポンサー企業様の物資、資金によるご支援に対しまして、以下のような広告、宣伝活動を行います。

- ・ 車両カウルへのロゴステッカーの貼付
- ・ ホームページへのロゴ及びリンクの掲載
- ・ 各種 SNS における広報活動

その他、ご要望がございましたら私どもができる限りのご協力をさせていただき所存でございます。

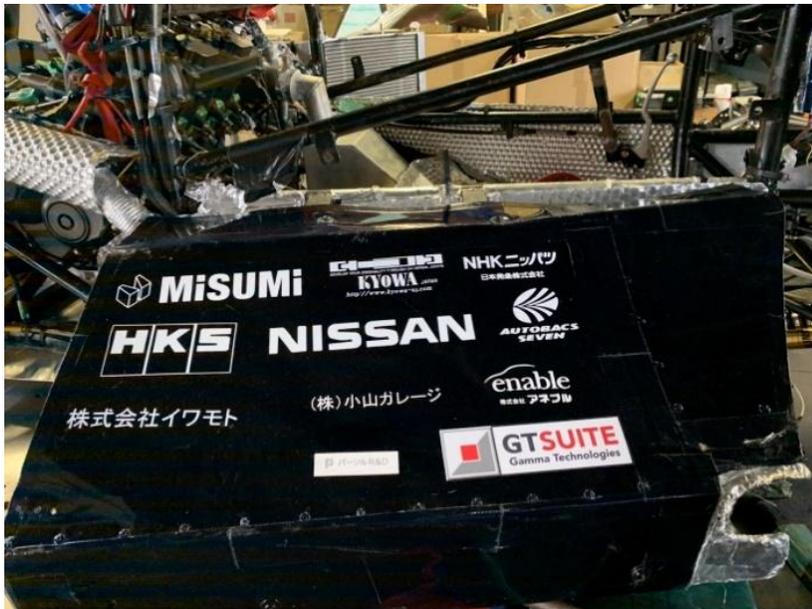
<ステッカー掲載例>

 <p>東京都市大学 学生フォーミュラチーム Mi-Tech R @MITechRaci · Jul 29 ... 株式会社三陽(@sanyo0528817857)様より、ラジエーター、エキマニ、マフラーにHDP加工のご支援をいただきました！ この度はご支援ありがとうございます！ #東京都市大学 #学生フォーミュラ #学生エフ</p> <p>東京都市大学 学生フォーミュラチーム Mi-Tech R @MITechRaci · Jul 29 ... 株式会社三陽様は主に一般塗装や粉体塗装を行っていらっしゃいます。今回ご支援頂いたHDP(Heat Dominator Paint)はセラミック塗料のコーティングにより断熱/放熱効果をもたらします。 HP: sanyo-coat.jp 株式会社三陽 名古屋市瑞穂区の塗装会社 塗りの力が世界を変える！が信条の株式会社三陽は粉体塗装・一般金属塗装・特殊金属塗を得意としてい...</p>	
公式 SNS 掲載例	ステッカー掲載例

<協賛金額と車両へのロゴ掲載に関して>

10万円相当までのご支援を頂ける団体

小ステッカー(サイズ目安:100×20mm)をサイドポンツーンなどに掲載



20万円相当までのご支援を頂ける団体

中ステッカー(サイズ目安:150×30mm)をリアウイング翼端板などに掲載



30万円相当までのご支援を頂ける団体

大ステッカー(サイズ目安:200×35mm)をフロントウイング翼端板、フロントカウル側面などに



掲載

50万円相当までのご支援を頂ける団体

特大ステッカー(サイズ目安:270×40mm)をフロントウイングの全面、フロントカウル前面などに掲載



● 個人の皆様

私たちの活動に賛同していただける個人の皆様、何口からも可能ですので下記口座へお振込みをお願いいたします。また、お振込み頂いた際には、下記連絡先まで E メールまたは電話にてご一報いただければ幸いです。

個人スポンサー様の物資または資金によるご支援に対して、以下の項目を主とした広告・宣伝活動を行います。

- 各種 SNS における広報活動
- 大会報告会の開催
- ホームページでの個人名の掲載※
- 車両へのステッカー貼付※

※ご了承いただいた方のみ

東京都市大学 Mi-Tech Racing
スポンサー様お申込み・お問い合わせ

お振込先	三菱 UFJ 銀行 尾山台支店
口座番号	普通 0104389
口座名	マイテックレーシング ミハラ ユウジ
一口（企業様）	50,000 円
一口（個人様）	10,000 円

所在地

〒158-8557

東京都世田谷区玉堤 1 丁目 28 番 1 号

東京都市大学理工学部機械工学科内燃機関工学研究室内

学生代表 木下 斐唯稜（キノシタ ヒイロ）

E-mail mitechofficial@gmail.com

電話 070-3126-1020

学校 03-5707-2100 (内線 2564)