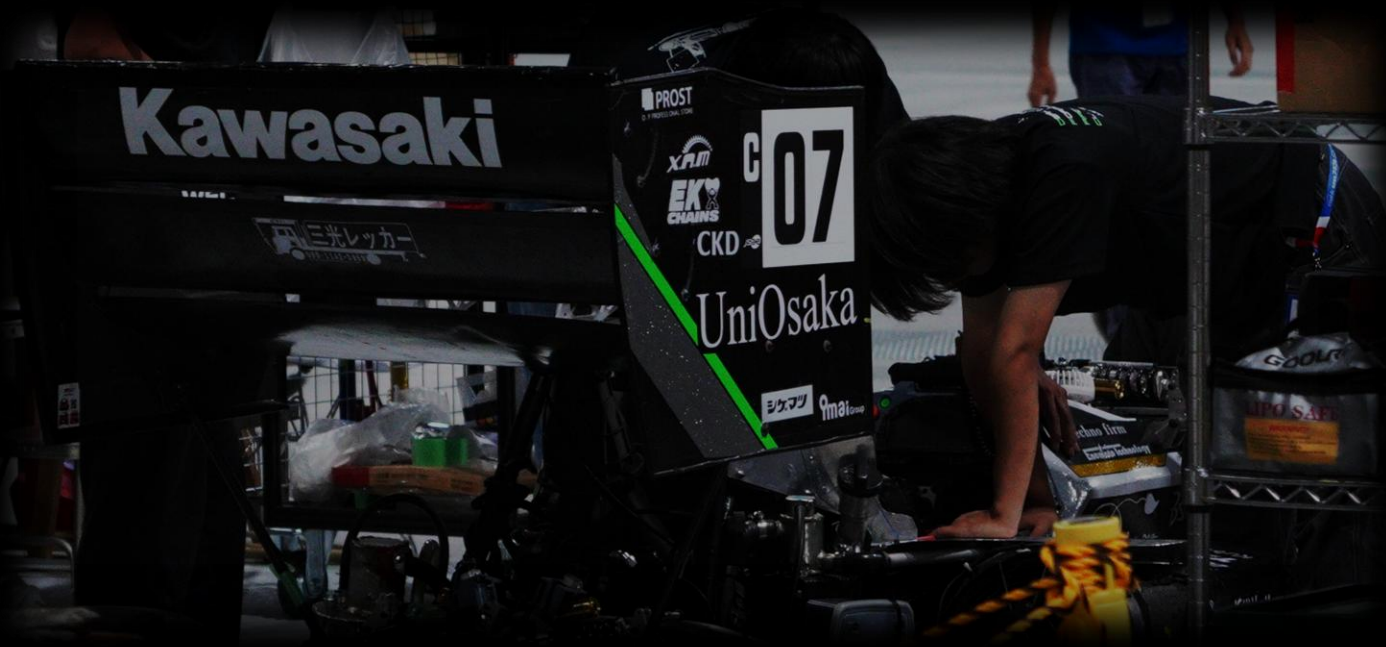




OFFRAC

FORMULA SAE TEAM

2026 Project Proposal



目次

1. 学生フォーミュラとは

- 1.1 学生フォーミュラ日本大会
- 1.2 学生フォーミュラ大会概要
- 1.3 学生フォーミュラ競技内容



2. OFRACについて

- 2.1 チーム理念・活動指針
- 2.2 OFRAC活動沿革
- 2.3 大会以外の活動・表彰実績



3. 2026年度プロジェクト

- 3.1 2025年度プロジェクト反省
- 3.2 2026年度プロジェクト目標
- 3.3 2026年度車両
- 3.4 メンバー構成



4. スポンサーシップ

- 4.1 スポンサーシップのお願い
- 4.2 スポンサーの皆様ご紹介



1. 学生フォーミュラとは

1.1 学生フォーミュラ日本大会

1981年、米国で実践的な学生教育プログラムの一環として「Formula SAE®」が始まり、学生が主体となってレーシングカーを製作・運営・競技する場が誕生しました。現在は米国で100校以上が参加し、企業のリクルーティングの場としても機能しています。この流れは欧州やオーストラリア、ブラジルなど世界各地に広がり、今では500以上の大学が参加する世界規模の競技へと発展しています。

日本でも公益社団法人自動車技術会・自動車業界・大学が中心となって、2003年に静岡県にて、第1回大会が開催されました。この大会は、産業界の発展を担う学生を「**実践的なものづくり**」を通して教育していくことを目的としています。第23回大会となる2025年大会は愛知国際展示場にて、90を超える国内外のチームが参加し、学生たちは一年以上をかけて準備した成果を披露しました。エンジ

ン車のICV部門、電気モーター車のEV部門が開催され、両部門とも国内外のチームが参加しており、**アジアを代表する国際的な大会**です。

また、本大会は産学連携の交流拠点としての側面も大きく、スポンサー企業や来場者との直接的な対話を通じ、最新の技術動向や業界の課題を学生が学ぶと同時に、企業側にとっては若い世代の優秀な人材と早期に出会う貴重な機会であり、さらに自社の開発製品を車両に搭載し、実走環境での性能検証や訴求に活用できる大きな宣伝効果も得られます。これにより、**人材発掘**、**社会貢献**にとどまらず、**技術開発**や企業の**ブランディング**といった多角的な効果が期待できます。

学生フォーミュラを通してより一層高いレベルで**世界と戦える人材**の育成が期待されています。



1. 学生フォーミュラとは

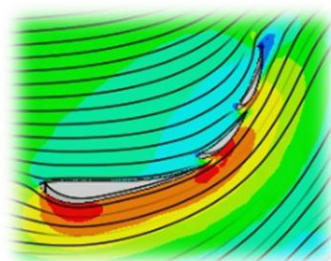
1.2 学生フォーミュラ大会概要

学生フォーミュラとは、学生が自ら企画・設計・製作したフォーミュラカーを持ち寄り、技術力や総合的なプロジェクト遂行力を競うものづくり教育コンペティションです。競技は、設計の妥当性やコスト分析、プレゼンテーション能力を評価する静的審査と、加速・定常旋回・耐久走行・効率などを車両性能を競い合う動的審査で構成されます。

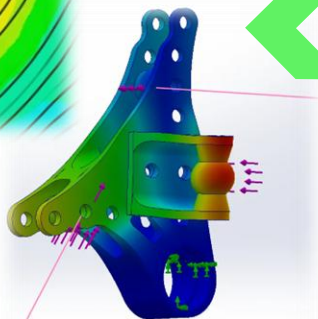
本大会の最大の特徴は、学生の知識や独創性、構想力を最大限に発揮できるよう車両レギュレーションの自由度が高い点です。そのため、F1やWRCといったトップカテゴ

リの車両とは異なり、学生ならではの独創的な車両が誕生する可能性を秘めています。

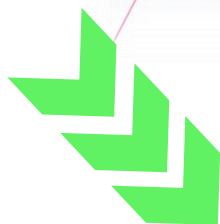
学生は限られた予算と時間の中で設計・製造・調達・運営を自ら行い、チームマネジメント、資金調達、プレゼンテーションに至るまで、実社会さながらの経験を積み、ものづくりの本質やそのプロセスを学ぶとともにチーム活動やものづくりの厳しさ、面白さ、喜びを実感できる、そんな環境づくりを通じて、創造性に満ちた将来の技術者・研究者・経営者の成長を促す機会となっています。



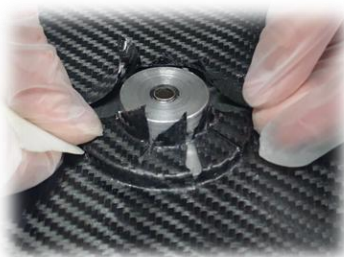
設計



評価



製作



1. 学生フォーミュラとは

1.3 学生フォーミュラ競技内容



競技内容	点数	内容
車検	0	・車両の安全・設計要件の適合, ・ドライバーテスト (5秒以内脱出, フラッグテスト) ・ブレーキ試験 (4輪ロック) ・騒音試験 (アイドリング: 103dB, 10000rpm108dB以下) ・チルトテーブル試験
コスト製造審査	100	・量産生産を想定し, 各チームの製造コスト・精度に関する審査 ・実際の製造可否を問う口頭試問も行う
プレゼンテーション審査	75	・「製作した車両を用いたビジネスプランを示し, 製造委託を行う」という仮想シチュエーションのもとでの車両をアピールするプレゼンテーション審査
デザイン審査	150	・車両のコンセプト, 設計の適切さ, 革新性, 美観を評価 ・設計コンセプト, 要点をまとめたデザインレポート, 口頭試問で評価
アクセラレーション	100	・0-75mの加速性能評価. ・各チーム2名のドライバーが2回ずつ, 最大4回走行可能
スキッドパッド	75	・8の字コースによるコーナリング性能評価. ・各チーム2名のドライバーが2回ずつ, 最大4回走行可能
オートクロス	125	・直線・ターン・スラローム・シケインなどによる約900mのコースを1周走行しタイムを競う ・各チーム2名のドライバーが2回ずつ, 最大4回走行可能
エンデュランス	250	・オートクロスとほぼ同等の1周約1000mの周回路を20周する ・車の全体性能と信頼性を評価
燃費	100	・エンデュランス時の燃料消費量

2. OFRACについて

2.1 チーム理念・活動指針

私たち大阪大学フォーミュラレーシングクラブ(OFRAC)は、全日本学生フォーミュラ大会出場を通し、将来活躍するエンジニアとして知識や技術を身に着けることを主目的として活動しています。この目的を達成するため、チームの行動の方針として、「OFRACチーム理念」及びこれに基づく「OFRAC活動指針」を定めています。

チーム理念

大阪大学の学生が主体となって実際にチーム運営を行い、自分たちで見て、触って、考え、悩みながら、組織として1年をかけてフォーミュラカーを作ることで、「モノづくりに対する価値観」、「組織で課題に挑戦する際の責任感、喜び、それに伴う達成感」や「先人の考え方の伝承と昇華」について自分なりの答えを見つける。そして、弊団体の活動を通して、多くの人々にモータースポーツのすばらしさや、それ自体の持つ何物にも代え難い興奮、感動を伝え、身近に感じていただく。さらに、本大会の意義や本大会に出場する私達学生の活動と成長を、既存に大会スポンサーだけでなく、数多くの企業の方々に知っていただく。

活動指針

1. 本質を追求し深く考え抜く姿勢
2. 実現現象の分析と自らの考えの徹底的な検証
3. 現状分析による目標設定および目標達成
4. 持続的な成長ができるチーム体制

2. OFRACについて

指針1：本質を追求し深く考え抜く姿勢

車両は多くの要素で構成され、高性能かつコストに優れた設計解は一つではなく、その到達には多様なアプローチが存在します。しかし効率的に優れた解へ辿り着くのは容易ではありません。

OFRACは「**真に優れた車両**」とは何か、その実現に不可欠な要素は何かを深く考える姿勢を重視します。本質を捉えることで、理論的かつ効率的に優れた設計を導くことを目指します。過去の設計や他チーム、市販車やモータースポーツの知見、自動車工学の文献など参考資料は数多く存在しますが、OFRACはそれらを鵜呑みにせず、「**真に優れた車両**」につながる要素を見極めるために**本質を追及**します。

また、この姿勢は設計に限らず、チーム方針や役割配置といった継承事項にも及びます。本質的な意義を徹底的に考え、本当に必要なマネジメントを実現することで体制を築き、**あらゆる場面で「本質」を重視**します。



指針2：実現現象の分析と自らの考えの徹底的な検証

近年はシミュレーションを用いた効率的な設計手法が主流となっており、我々OFRACも**ソフトウェアを援用した設計**を行っています。しかし、実際の現象と、理論やソフトウェアによる計算結果の間には乖離が発生します。この乖離を「誤差」という一言でまとめるのではなく、実現現象を分析し、乖離が生じた原因を**自らで徹底的に考え検証**を行います。

テスト走行や実験で各種データの実測を行い、計算結果との乖離を確認し、計算で再現できていない実現現象を自らで考え計算モデルの修正を行い、再度、**実現象と計算結果の検証**を行います。

以上によりシミュレーションによる設計実現性を可能な限り高め、「**真に優れた車両**」の開発を行います。

2. OFRACについて

指針3：現状分析による目標設定および目標達成

多人数で構成されるチームをまとめるには、**全員でひとつの同じ目標を共有する**ことが重要です。目標が形骸化しないよう理想ではなく、現実的に達成可能な目標であるべきと考えています。

そのためにOFRACでは、自らの成績、車両性能、人材、資金、他チーム状況などの現状分析を丁寧に行い、それらをもとに現実的な目標の設定を心がけました。

具体的な目標が定まれば、それを達成するために必要な車両性能、静的資料のクオリティをトップダウン的に検討し、それらを実現するスケジュール、人員配置、予算の振り分けを行い、確実に目標達成を実現するように活動指針を定めています。

指針4：持続的な成長ができるチーム体制

学生フォーミュラチームは学生によって構成される団体であるため、メンバーの引退・卒業に伴い2-3年で主要メンバーが入れ替わります。これにより培われてきた技術やノウハウが引き継がれることなく失われ、結果大会で好成績を収めたチームであっても、数年後には成績が伸び悩むという自体がしばしば起こります。

そこで、OFRACでは「持続的な成長ができるチーム」を目指し、次のような施策を行います。

■上回生にタスクを集中させることなく、若手メンバーに対して積極的に主要パーツのポストを与える。

e.g. パートリーダーは2回生が中心に担当

■技術伝承を重視する。先輩側には「後輩に技術を与える義務」を課し、後輩側には「自分で考え学ぶ姿勢」を求めることで活発なコミュニケーションを取り、メンバー間でお互いに成長の促進を図る。

■技術伝承資料の作成及び改良を積極的に行い、また膨大な資料管理を行うデータベースを整備し、書面資料資産の拡充を図る。

■安全管理規約を作成し、メンバー全体で共有することで、事故や危険を未然に防止する。年度ごとに更新と改良を行い、形骸化を防止する。



2. OFRACについて

2.2 OFRAC活動沿革



2009 4位/80校

特徴	受賞	コメント
- ラップタイムシミュレーション - 車両パラメータのタイム寄与度をもとに開発	- コスト1位 - 静的総合5位 - 燃費3位 - 総合4位	シミュレーションによる効率的な開発を実施した。



2010 1位/88校

特徴	受賞	コメント
目標達成へのステップを明確化したプロジェクト進行	- コスト1位 - アクセラ1位 - スキッドパッド3位 - エンデュランス3位 - 総合優勝	基本に忠実な車両開発と着実なチーム力の向上を目指し、総合3位を目標とした。初の総合優良を果たした。



2011 3位/87校

特徴	受賞	コメント
- 大会2連覇を目標 12月にオーストラリア大会参加	- デザイン2位 - 総合3位 - オーストラリア大会8位	目標タイムから各性能へ目標値を落とし込む着実な車両開発で、大会2連覇を目指す。



2012 2位/82校

特徴	受賞	コメント
- 大会2連覇を目標 12月にオーストラリア大会参加	- 静的総合3連覇 - 総合準優勝 - OFRAC史上最高得点	限界性能だけでなく、扱いやすさを重視した車両。コース走では課題を残す結果に。



2013 2位/77校

特徴	受賞	コメント
- トップダウン式设计 - エアロデバイス初搭載	- デザイン1位 - 静的総合4連覇 - 総合準優勝	エンジニアリング的アプローチで、最高得点を獲得できるプロジェクトを目指す。

2. OFRACについて



2014 16位/90校

特徴	受賞	コメント
10インチタイヤ - DRS搭載 - ベルト駆動開発	- デザイン2連覇 - 静的5連覇 - オートクロス歴代最高タイム(当時) - 総合16位	速さという指標を高次元で達成。エンデュランスリタイヤにより総合16位だったものの、OFRAC史上最多の9つのトロフィーを獲得



2015 5位/86校

特徴	受賞	コメント
信頼工学の視点からの車両評価	- デザイン3位 - コスト3位 - 総合5位	リタイヤの無念の晴らすべく、車両性能を追求しつつ完走を狙った。



2016 13位/92校

特徴	受賞	コメント
あいまいな車両全体コンセプト	- コスト1位 - 総合13位	メンバー転換期の中でも各々が尽力し、育成面では次世代につながる結果となった。



2017 13位/94校

特徴	受賞	コメント
- トップダウン式设计 - 走行量の確保	- コスト4位 - デザイン4位 - 総合13位 - OFRAC史上最も早いシェイクダウン	優勝を目指していたが、頻発した車両トラブルで結果が伸びず、マネジメント面では大きな飛躍を果たした。



2018 1位/93校

特徴	受賞	コメント
- トップダウン式设计 - 定量的評価手法 - 重量・重心高の削減	- コスト2位 - デザイン5位 - オートクロス2位 - エンデュランス3位 - 総合優勝	トラブルを防ぐため、毎走行後の点検を徹底。大会では悪天候の中ベストパフォーマンスを発揮し悲願の総合優勝。

2. OFRACについて



2019 13位/98校

特徴

- ・ トップダウン式設計
- ・ 実測データの充実
- ・ 低ハイトタイヤ, センターロック式ホイールの採用

受賞

- ・ コスト1位
- ・ デザイン2位
- ・ オートクロス2位
- ・ 袋井市長賞(静的審査1位)
- ・ 総合13位

コメント

大会2連覇を目標に掲げプロジェクトを進めた。静的審査では全種目で得点向上を達成したが、動的審査ではポテンシャルを発揮することができず悔しい結果となった。



2020 No Contest

特徴

- ・ 19マシンのコンセプトを踏襲

受賞

大会中止

コメント

COVID-19の影響のため大会中止。



2021 2位/92校

特徴

- ・ 応答性と脱出安定性の高次元のバランス
- ・ ドライバビリティ重視した設計

受賞

- ・ コスト1位(二連覇)
- ・ デザイン5位
- ・ プレゼン5位
- ・ 準優勝

コメント

20マシンから再設計を行い,更なる軽量化を図った.昨年に引き続きCOVID-19の影響により大会は静的審査のみ。ペナルティがなければ…



2022 26位/63校

特徴

- ・ フロントボディのモノコック化
- ・ 転舵時の輪荷重移動を考えた車両運動設計

受賞

- ・ デザイン2位
- ・ プレゼン3位
- ・ ベストコンポジット賞
- ・ ベスト三面図賞
- ・ 総合26位

コメント

OFRAC史上初となるフロントボディのモノコック化に成功。しかしCOVID-19の影響も重なり,走行回数を確保できず動的審査までたどり着けず。

2. OFRACについて

2023 28位/69校



特徴	受賞	コメント
- フロントモノコックのブラッシュアップ - 車両整備性の向上	- デザイン5位 - プレゼン21位 - コスト6位 - 総合28位	22大会での反省をもとに各パーツのブラッシュアップを図った。動的種目では走行中に部品が地面と接触し、タイム抹消となった。

2024 8位/75校



特徴	受賞	コメント
- 設計流用により少人数ながら歴代最速時期のシェイクダウン - 小さいパワーウエイトレシオ - 広い調整幅	- オートクロス2位 - デザイン6位 - プレゼン4位 - コスト8位 - 総合8位	チームの方針を見直し、動的完走を目標に掲げる。完走を達成するも、トラブルもあり、上位には一步届かない結果となった。

2025 3位/75校



特徴	受賞	コメント
- 可変ダンパー - ウレタンシート - 新しいCFD 3Dプリンター多用	- オートクロス5位 - アクセラ5位 - エンデュランス7位 - デザイン2位 - プレゼン2位 - コスト9位 - 総合3位	多くの新規設計を投入し、車両のポテンシャル向上。最後まで優勝争いしていたものの、エンデュランス途中から雨が...

OFRAC

FORMULA SAE TEAM

2. OFRACについて

2.3 大会外での活動・表彰

2008年度

- ・ 学生チャレンジプロジェクト(2ヶ年) 採択
(大阪大学大学院工学研究科付属フロンティア研究センター (frc) 主催)
- ・ 長年の実績を評価され、単年の学生チャレンジプロジェクトから移行)
- ・ 課外研究奨励費 採択
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」出展
- ・ 大阪大学大学院 工学研究科長表彰 受賞
- ・ 小型エンジン技術国際会議 参加



2009年度

- ・ 課外研究奨励費 採択
- ・ 大阪大学大学院 工学研究科長表彰 受賞
- ・ 毎日放送ラジオ 「どんなんな阪大工学部」 出演
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」出展
- ・ 大阪大学 課外活動総長賞 受賞
- ・ 日本機械学会 第18回設計工学・システム部門講演会D&S コンテスト参加



2010年度

- ・ 大阪大学創立80周年記念事業 「課外研究奨励費テーマA」 採択
- ・ 大阪大学大学院 工学研究科長表彰 受賞
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」 出展
- ・ 高知県佐川町の小学校にて科学体験教室を主催。
- ・ 三栄書房 モーターファン・イラストレーテッド
(自動車関連雑誌) Vol.49 掲載
- ・ 総合優勝に関して、大阪大学 総長と懇談会
- ・ 日経MONOist (HP) に優勝に関するインタビュー掲載
- ・ 大阪大学 課外活動総長賞 特別賞 受賞



2011年度

- ・ 課外研究奨励費 採択
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」 出展
- ・ 自動車技術会主催 キッズエンジニア2011 出展
- ・ 三栄書房 モーターファン・イラストレーテッド (自動車関連雑誌) Vol.61 掲載
- ・ 小型エンジン技術国際会議 参加 (Small Engine Technology Conference)

2012年度

- ・ 学生推進プロジェクト(2ヶ年) 採択
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」 出展
- ・ 課外研究奨励費 採択
- ・ 大阪大学大学院 工学研究科長表彰 受賞
- ・ お台場学園祭 (自動車関連会社主催) 出展
- ・ 三栄書房 モーターファン・イラストレーテッド (自動車関連雑誌) Vol.73 掲載

2013年度

- ・ 課外研究奨励費 採択
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」 出展
- ・ Angel Student Grant 2013 採択
- ・ 第43回東京モーターショー2013 (自動車工業会主催) 車両
- ・ 関西テレビ 「よ〜いドン！」出演
- ・ 三栄書房 モーターファン・イラストレーテッド (自動車関連雑誌) Vol.85 掲載



2. OFRACについて

2014年度

- ・ 課外研究奨励事業 採択・課外研究奨励事業成果発表会 金賞獲得
- ・ 機械学会関西支部学生会主催「メカライフの世界展」出展
- ・ 大阪大学 課外活動総長賞 特別賞 受賞
- ・ 日刊自動車新聞 記事掲載
- ・ 大阪大学大学院研究科長表彰 受賞

2015年度

- ・ 自主研究奨励事業採択・優秀賞受賞
- ・ 日本機械学会 第24回設計工学・システム部門講演会D&Sコンテスト 参加

2016年度

- ・ 自主研究奨励事業採択
- ・ 日本機械学会 第25回設計工学・システム部門講演会D&Sコンテスト 参加

2017年度

- ・ 自主研究奨励事業採択

2018年度

- ・ 自主研究奨励事業採択
- ・ 全学選抜自主研究成果発表会 優秀賞 受賞
- ・ 三井不動産と大阪大学の教育、研究、共創事業等に向けた連携協定
- ・ EXPOCITY 車両展示



2019年度

- ・ 自主研究奨励事業採択
- ・ READY FOR クラウドファンディング 目標達成
- ・ 三栄書房 モーターファン・イラストレーテッド(自動車関連雑誌) Vol.156 掲載

2020年度

- ・ 自主研究奨励事業採択

2021年度

- ・ 安全規約刷新
- ・ 学生チャレンジプロジェクト特別枠採択
- ・ 活動場所移転(HANDAIクラフトベース)
- ・ 大阪大学 第23回課外活動総長賞 特別賞 受賞



2022年度

- ・ 自主研究奨励事業採択

2023年度

- ・ 日本機械学会 第33回設計工学・システム部門講演会D&Sコンテスト 参加
- ・ 自主研究奨励事業採択
- ・ COPPA CENTRO GIAPPONE 2023 出展

2024年度

- ・ 三栄 auto sport 2024年12月号掲載

2025年度

- ・ 日本機械学会 iDECON/MS 2025 参加
- ・ Innovative Design Contest Encourage Award受賞



3. 2026年度プロジェクトについて

3.1 2025年度プロジェクトの反省点

2025年度プロジェクトは「総合優勝」という目標を掲げ、その目標を基に、大幅な車両の設計変更を行いました。その結果、車両自体のポテンシャルは全局面にて底上げが為されており、課題であった「動的種目」の得点向上に繋がりました。

アクセラレーションではギア比の検討に吸気系の見直し、そして今まで失敗していたローンチコントロールを成功させるなど、多くのアップデートを行い、5位を獲得することができました。オートクロスでも走行距離の増加によりドライバーの習熟を進めたことが功を奏し、2年連続Final6に進出することができました。

一方、人数が増えたことにより、チームメンバーに対するマネジメントに課題を残してしまいました。2026年度ではこうしたマネジメントに関しても、改良を加えていき、「強い阪大」を目指していきます。



	目標	2025
コスト製造審査	65	37.51
プレゼンテーション審査	70	74.16
デザイン審査	135	145
アクセラレーション	95	88.22
スキッドパッド	60	51.12
オートクロス	120	122.82
エンデュランス	255	229.11
燃費	60	30.17
合計	850	768.11

3. 2026年度プロジェクトについて

3.2 2026年度プロジェクト目標

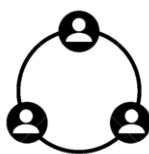
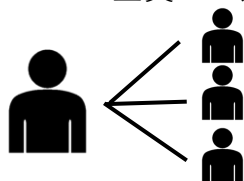
3年連続表彰台

2026年度プロジェクトは今まで引っ張ってきた主力メンバーが抜け、代替わりの年でもあります。そういう時だからこそ継続的に「強い阪大」を目指すための一歩として、「3年連続表彰台」という目標を立てました。そしてこの目標を達成するために「マネジメント」、「静的審査」、「動的審査」の3つにおいて以下の取り組みを実施します。

マネジメント

メンバー増員による管理体制の一新

- ・ 下回生のタスクを上回生が管理するシステムの構築
- ・ メンバー全員が一定の知識・技術を持てるような教育システムの構築



静的審査

上位入賞常態化の基礎固め

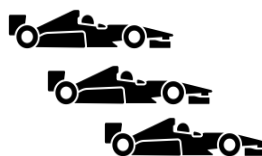
- ・ 提出期限に余裕を持ったスケジュール
- ・ チェック、添削回数の増加



動的審査

「強い阪大」を未来永劫に

- ・ 誰が乗っても速いマシン作り
- ・ 今後も見据えた車両設計、計画



3. 2026年度プロジェクトについて

動的審査

アクセラレーション目標タイム4.0 sec ～再現性向上のための電装の改良～

アクセラレーションで目標タイム4.0 sec台を達成するには、マシンスペックを活かした駆動力伝達が重要です。昨年度はシミュレーションにより最適ギア比を選定しましたが、算出タイムと実走行タイムに乖離が残りました。2026年度はその主因をドライバー操作の再現性にあると分析し、**オートマティックギアチェンジ**と**オートクラッチ**を実装。これにより操作のばらつきを抑え、マシンの性能を安定して引き出し、**タイムの再現性向上**を図ります。



スキッドパッド 目標タイム5.0 sec ～限界性能と安定性の向上～



スキッドパッドは旋回時の限界性能を評価する競技です。2025年度では定常円旋回時の性能の向上を図った設計をしたものの明確な原因が特定できず順位を思うように伸ばすことができませんでした。

2026年度では、エアロデバイス性能の向上と旋回性能の向上を目指したジオメトリ設計を行うことで性能を向上させるだけでなく、**ドライバー練習の時間を十分に確保し、車両性能を十分に引き出すセッティング**を探ることでタイムの向上を目指します。

オートクロス, エンデュランス, 燃費 目標得点140点 ～車両のポテンシャルをフルに活用～

2025年度では車両にタイヤやホイールベースといった諸元から大幅な設計変更を加え、車両性能の大幅な底上げに成功いたしました。その一方で、大会1か月前にホイールベースを変えたり、セッティングの方向性がなかなかまとまらなかったりと、今後に向けて課題も明確になりました。

2026度は4気筒エンジンそして4輪のタイヤの**性能を十分に活用できるようなセッティングを進め、誰でも速く走れるような車両**目指します。



3. 2026年度プロジェクトについて

目標点数

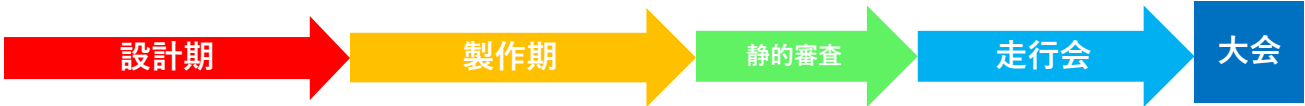
	2025	目標
コスト製造審査	37.51	60
プレゼンテーション審査	74.16	75
デザイン審査	145	140
アクセラレーション	88.22	90
スキッドパッド	51.12	60
オートクロス	122.82	120
エンデュランス	229.11	235
燃費	30.17	20
合計	768.11	800

「3年連続表彰台」という目標達成のためには、すべての審査において一定以上の成績を安定して出す必要があります。

そのため、2026年度は2025年度で得点が低かった「コスト製造審査」と「スキッドパッド」の得点向上を課題に設定し、プロジェクトを進めていきます。

スケジュールに関しても例年より1ヶ月大会開催が早い中、課題であった静的審査の本格的に取り組む時期を3月中旬と早めに設定し、時間のかかるコストレポートの作成に時間を充てます。

スケジュール



9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
---	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---

予算

ボディ	¥ 792,550
エアロ	¥ 59,208
サス	¥ 1,206,331
エルゴ	¥ 38,000
パワトレ	¥ 106,180
走行会合計	¥ 471,305
その他合計	¥ 541,000
支出	¥ 3,214,574

2026年度は、例年より大会の開催が1ヶ月早まったこともあり、走行会の回数が必然的に減少。減少した分、予算を他に割くことができます。

そこで2026年度では「評価」に重点を充てるため、計測機器の購入に予算を割きます。これにより、マシンの素性を把握することができ、より定量的で性能向上に繋がる設計をすることができます。また疲労の関係上、再製作の部品が多く、例年以上に製作費が増加する見込みです。

最終的に2025年度の収支を基に走行会費用の減少、製作費の増加を照らし合わせ、約320万円の支出が予想されます。

3. 2026年度プロジェクトについて

3.3 2026年度車両について

Overall ～評価と熟成の強化と弱点の解消～

2025年度では、新規設計が多く、その分トラブルは多かったものの、大きなポテンシャルを引き出すことができました。

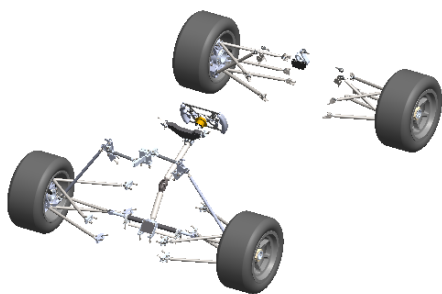
2026年度では、時間が限られていることから**新規設計パーツの評価と熟成**に重点を置き、設計を行います。また、2025年度では車両の特性上、加速性能を犠牲にするセッティングとなっていました。そこで、加速性能を生かすべくコーナーでしっかり向きを変えられるように設計方針を定め、**加速性能と旋回性能の両立**を目指します。



Suspension ～タイヤ接地角度の見直し、応答&脱出性能の再考～

2025年度では定常円旋回の性能の向上を目指し設計しました。しかし大会の旋回の性能を競うスキッドパッドでは思うようにタイムが出せず、コースでもオートクロスやエンデュランスのコースではコーナーに苦戦しオートクロスでは順位はよかったものの満足はいく車両にはなりませんでした。

2026年度では、**旋回時での性能**を向上させるためのジオメトリーを設計することでスキッドパッド、オートクロス、エンデュランスでより良い結果を残すことを目指します。また、2025年度の動的審査の結果は技術と経験のあるドライバーによるところが大きかったためどのドライバーが乗っても結果が出せるように**操舵性の優れた車両**を作ることを目指します。



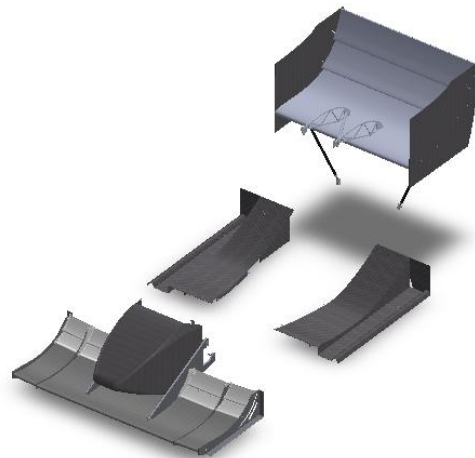
3. 2026年度プロジェクトについて

3.3 2026年度車両について

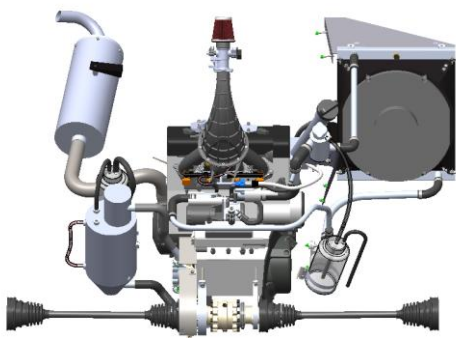
Aero device ～信頼性と性能の両立～

2025年度では旋回解析を行うなど、車両運動を意識した空力設計を深化させた一方、実測によるDFのデータ等が不足していました。

2026年度ではより車両運動と密接した空力設計を行うべく、計画・試験・評価・改善の循環プロセスを丁寧に行うことを目標とします。具体的な方法としては、**実際のダウンフォース量を正確に計測**し解析の値の有用性を検証するため、風洞実験や走行会での風速計を用いた空力性能の実測を行います。また、**3Dプリンターを活用**して治具などを製作することによって**解析との誤差が少なくきれいなパーツの製作**を目指します。



Powertrain ～ドライバビリティと解析精度の深化～



一昨年まで課題であったデザイン審査では、ほぼ全パーツを見直した結果、昨年度はデザインファイナル進出と2位を獲得しました。しかし、厳しいスケジュールでのチェック不足により走行会でエラーが発生し、走行距離の確保に苦戦しました。

今年度はエラーをデータベース化して優先度をつけ、積極的に故障を防止します。また、**設計期に試作パーツを導入**することで、設計目標・数値目標の妥当性を検証します。また、その実測データを活かした**冷却・潤滑系の再評価、アクセラシミュレーションの深化やドライバビリティの追求**を進めます。加えて、班員全員の基礎力向上と知識共有を図り、強い阪大を継続的に体現できるよう努めます。

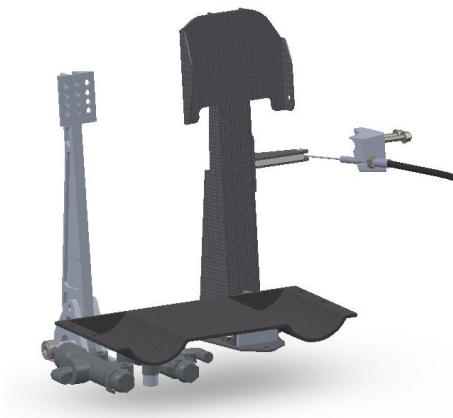
3. 2026年度プロジェクトについて

3.3 2026年度車両について

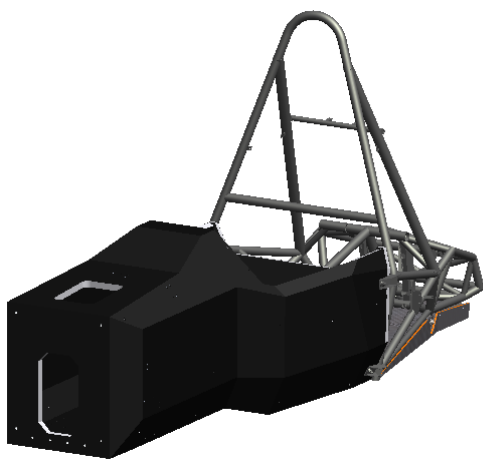
Ergonomics ～ドライバー負担軽減，操作性の向上～

2025年度の設計では24年度の大きな課題であった視認性の極端な悪化への対策として視野の確保に重きを置いたドライバーポジションの設計を行いました。また，ステアリングホイールやクラッチレバーなどドライバーが触れる部品に対して「ストレスがない」を最優先とした設計を行い，継続的な開発を行ったこともあり，ベストエルゴノミクス賞3位を受賞しました。しかしながらドライバビリティを意識する余り軽量化がおろそかになってしまい，当初の目標重量を達成できませんでした。

2026年度では，現在のドライバビリティを保ちつつ**各パーツの軽量化を推進します**。また，材料選定を見直すことで，軽量化を実現しつつ，**製作コストの軽減**にも取り組んでまいります。



Body ～評価と試験の充実と整備性～



2025年度では，成熟してきたCFRP製のフロントモノコックの形状最適化や，積層方向の工夫などにより軽量化設計等を行うことによりブラッシュアップしました。

2026年度では，軽量のボディを維持しつつも他のパーツの部品との関係を見直し，**十分なスペースを確保した設計**を心がけ走行会でのトラブルを防止するように努めます。また剛性試験の見直しを行い，モノコック，フレームの性能の測定・評価にも力を入れます。

3. 2026年度プロジェクトについて

3.4 メンバー構成



久木原 優真(B4)
Project Leader
エアロ・プレゼンLeader
Track Engineer



池田 匠(B4)
Chief Engineer
ボディLeader



小野 光宙(B4)
Project Manager
エルゴLeader



加藤 陸(B4)
サスペンションLeader



新井 絆(B3)
パワトレGr.
電装Leader



秋田 祥太郎(B2)
エアロGr.
Driver



伊藤 遥人(B2)
サスペンションGr.



指宿 柊真(B2)
サスペンションGr.



上田 智晴(B2)
パワトレLeader
プレゼン



木藤 弘弥(B2)
エアロGr.
Driver



中村 勇太(B2)
パワトレGr.



福島 颯太(B2)
サスペンションGr.



坂口 弘明(B2)
パワトレGr.



愛新 悠(B1)
パワトレGr.



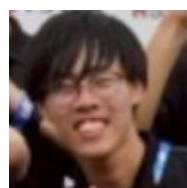
穴山 巧(B1)
エアロGr.



小川 大地(B1)
ボディGr.



川竹 孝佳(B1)
エアロGr.



衣川 善基(B1)
パワトレGr.



小阪 龍生(B1)
エアロGr.



田頭 侑二郎(B1)
サスペンションGr.



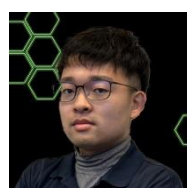
森口 翔(B1)
サスペンションGr.



安川 海青(B1)
電装Gr.



野口 竜作(M2)
電装R&D



田上 貫太(M2)
エルゴR&D



中田 修斗(M1)
パワトレ&電装R&D
Driver



高岡 竜翔(M1)
サスペンションR&D



田中 航平(M1)
サスペンションR&D



飯田 海地(M1)
電装R&D
Driver



河野 純大(M1)
ボディ・コストR&D



東良 航太(M1)
プレゼンR&D

4. スポンサーシップ

4.1 スポンサーシップのお願い

私たちOFRACは2026年8月に開催される学生フォーミュラ日本大会に「3年連続表彰台」という目標を基に出場します。しかし、学生中心の活動であるため、製作や評価、走行会での費用や物資を私たちだけで確保するのは困難であります。そこで資金面、物資面での企業様、個人様のスポンサーシップを広くお願いしております。

企業の皆様

貴社からのスポンサーシップにつきましては、ご支援金額（物資につきましては金額に換算）に応じて、いくつかの区分を設けさせていただいております。

この区分は、賜りましたご支援の内容に応じて、より適切かつ価値ある特典をご提供申し上げるための仕組みでございます。区分ごとに異なる形で感謝の意を表すことで、貴社のご厚意に見合った還元を実現し、今後のより良いパートナーシップの構築につなげてまいりたいと考えております。

スポンサーランク別特典

	-	+¥5万	+¥10万	+¥30万	+¥50万
	ブロンズ	シルバー	ゴールド	プラチナ	ダイヤモンド
企画書・報告書	○	○	○	○	○
ホームページ・パネル ロゴ掲載	○	○	○	○	○
ステッカー	○	○	○	○	○
イベント招待	○	○	○	○	○
アクリルスタンド		○	○	○	○
チームタオル			○	○	○
スポンサーTシャツ			○	○	○
ドライバースーツ ワッペン				○	○
報告書広告掲載				○	○
ロゴ大 ステッカー位置希望				○	○
大会のぼり				○	○
ロゴ特大 動画での御社PV等					○

4. スポンサーシップ

企業様の物資や資金の支援に対し、弊チームでは以下のような広告や特典といった形で返礼させていただきます。（ランクごとに異なります、次ページを参照）



企業訪問



SNSでのご支援の報告



大会時のスポンサーのぼり



車両へのロゴ掲載



返礼品贈呈

個人の皆様

私たちの活動ならびに学生フォーミュラ大会趣旨にご賛同いただける個人の皆様、何口からでも結構ですので下記講座にお振込みお願いいたします。また、お振込みいただいた際には、下記連絡先までメールまたはお電話にて一報いただければ幸いです。支援いただいた個人の皆様のお名前は、OFRACのWebサイト(<https://ofrac.net>)にて掲載させていただくほか、各種イベントや大会会場にてスポンサー様一覧の掲示をさせていただきます。

お振込先	ソニー銀行 店番号001
口座番号	普通 4169985
口座名	飯田 海地 イイダ カイチ
一口	4000円より

連絡先

OFRAC 2026年度プロジェクトリーダー 久木原優真
大阪大学工学部応用理工学科 機械工学専攻 小林研究室
E-Mail : y.kukki.ofrac@gmail.com
TEL : 080-8848-1861

スポンサーシップ

4.2 スポンサーの皆様ご紹介



株式会社 アスク

KOMATSU



個人スポンサー

4.2 スポンサーの皆様ご紹介

青木 寿之 様	赤松 史光 先生	浅井 徹 先生	足田 八洲雄 様	安達 佳津見 様	飯島 茂 様	井岡 誠司 先生	生原 尚季 様	池内 祥人 様	池田 州平 様
池田 雅夫 先生	石田 拓人 様	石田 礼 様	石原 尚 先生	和泉 恭平 様	泉 太悟 様	伊藤 益三 様	伊藤 英樹 様	稲井 麻美子 様	稲葉 大樹 様
井上 豪 様	井上 久男 様	岩崎 信三 先生	上野 功 様	浦島 一郎 様	大浦 大地 様	大塩 哲哉 様	大曲 一総 様	大路 清嗣 様	大山 裕基 様
岡田 博之 様	小川 徹 様	萩原 智久 様	奥西 晋一 様	折戸 康雄 様	梶井 省吾 様	片岡 勲 先生	片山 聖二 先生	香月 正司 先生	川口 寿裕 先生
北市 敏 様	北子 雄大 様	北田 義一 先生	北野 裕太郎 様	木下 真由美 様	木村 照 様	桐村 祐貴 様	久木原 健雄 様	久堀 拓人 様	クマノアツオ 様
倉田 宏郎 様	黒住 靖之 様	桑原 正宣 様	慶田 達哉 様	後藤 明之 様	小西 亮 様	小林 廣 様	小林 義典 様	阪上 隆英 先生	崎原 雅之 先生
佐々木 真吾 様	佐藤 俊明 様	四宮 庸子 様	芝池 雅樹 様	芝原 正彦 先生	渋谷 梓 様	清水 實 様	白井 達郎 様	白井 良明 様	城阪 哲哉 様
城野 政弘 様	沈 光宇 様	新宮 義規 様	神社 洋一 様	杉山 幸久 様	鈴木 真由美 様	鈴木 光雄 様	住中 真 様	瀬尾 健彦 先生	関 亘 様
芹澤 毅 様	高橋 亮一 先生	高橋 良太 様	竹下 吉人 様	竹田 太四郎 先生	田谷 要 様	多谷 大輔 様	田中 智 様	田中 慎也 様	田中 誠一 先生
田中 敏嗣 先生	田淵 堅大 様	津島 将司 先生	時野谷 拓己 様	長瀬 功児 様	中塚 善久 様	長野 城昌 様	長光 左千男 様	中村 龍世 様	中山 光治 様
中山 喜萬 先生	名島 哲郎 様	二川 曉美 様	西村 博顕 様	西谷 大祐 様	根岸 学 様	野里 照一 様	野田 浩男 様	野間口 大 先生	橋爪 和哉 様
長谷川 徹 様	早川 修平 様	原田 勢那 様	原田 結衣 様	伴野 学 様	東森 充 先生	久角 喜徳 先生	平方 寛之 先生	藤井 卓 様	藤田 喜久雄 先生
槇野 様	松井 太一 様	松浦 實 様	松岡 裕介 様	松下 純一 様	松元 開 様	松本 忠義 先生	松本 優作 様	松本 佳幸 様	水野 恵太 様
溝口 考遠 様	三津江 憲一郎 様	宮腰 久司 様	宮田 大輔 様	村井 貞雄 様	村山 慎一郎 様	森田 悦子 様	森本 清 様	森山 重信 先生	矢倉 得正 様
安岡 雅弘 様	山崎 圭治 様	山田 克彦 先生	山田 圭一 様	山本 修三 様	山本 恭史 様	山本 丈夫 様	吉井 理 様	芳川 晴彦 様	吉田 健一 様
吉田 憲司 先生	吉田 駿司 様	義田 遼太郎 様							

大阪大学
工学部学生実習工場

大阪大学 工学部機械工学科昭和32年卒同期会

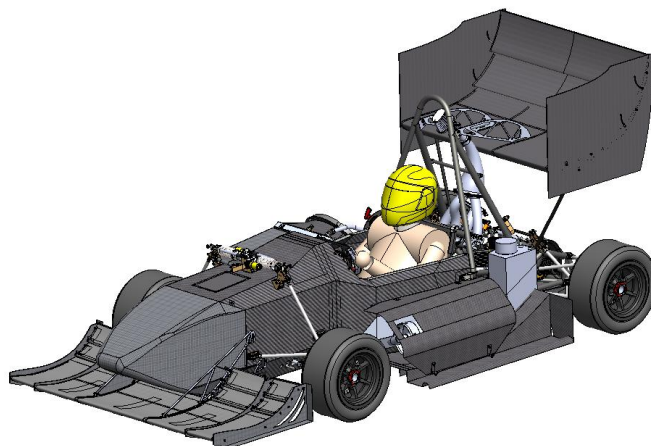
大阪大学 機械工学専攻
赤松研究室

平成18年度博士前期課程卒業生一同

大阪大学 機械工学専攻
津島研究室

大阪大学 創造工学センター

たくさんのご支援・ご声援
誠にありがとうございます！

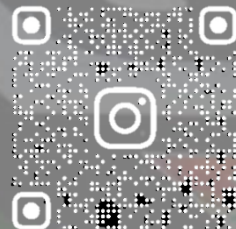




Web



X (旧 Twitter)



OFRAC_FSAE

HP : <http://ofrac.net/>

Facebook : OFRAC Osaka-univ. Formula Racing Club

Twitter : https://twitter.com/ofrac_FSAE

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