



**千葉大学フォーミュラプロジェクト  
学生フォーミュラ日本大会2024企画書**

## 目次

<b>1. 千葉大学フォーミュラプロジェクトの紹介</b> .....	<b>1</b>
1.1 千葉大学フォーミュラプロジェクトとは .....	1
1.2 活動意義 .....	1
1.3 活動場所 .....	1
<b>2. 学生フォーミュラ日本大会の紹介</b> .....	<b>2</b>
2.1 大会コンセプト .....	2
2.2 日本大会概要 .....	2
2.3 競技種目と配点 .....	3
<b>3. 2024年度活動計画</b> .....	<b>4</b>
3.1 チーム構成 .....	5
3.2 2024年に向けて .....	7
3.2.1 2024年度コンセプト .....	7
3.2.2 2024年度への抱負 .....	7
3.3 年間計画 .....	9
3.4 予算計画 .....	10
3.4.1 2023年度 会計報告 .....	10
3.4.2 2024年度 予算計画 .....	11
<b>4. 2023年度車両「CF23」</b> .....	<b>12</b>
4.1 車両コンセプト .....	12
4.2 出場結果 .....	14
<b>5. 歴代の活動実績</b> .....	<b>15</b>
<b>6. スポンサー様紹介</b> .....	<b>18</b>
2024年度スポンサーシップのお願い .....	20

## 1. 千葉大学フォーミュラプロジェクトの紹介

### 1.1 千葉大学フォーミュラプロジェクトとは

「千葉大学フォーミュラプロジェクト」(以下CUFP)は、千葉大学自然科学研究科材料加工学教育研究室のメンバーを中心に2004年8月に発足しました。大学のカリキュラムの中では体験することのできない、企画から販売までのものづくりの本質を経験することを目的に、毎年行われる自動車技術会主催の「学生フォーミュラ日本大会」に参加し、総合優勝を目指すことはもとより千葉大学としてのオリジナリティを発信することを目的として活動しています。メンバー数は現在学部1年生から修士年生までの19名で、大会参加に向けて活動しています。

### 1.2 活動意義

学生フォーミュラ日本大会は、学生たちがフォーミュラカーを製作し、単に車両性能を競うだけではありません。企画・設計・製作・コスト分析・プレゼンテーション能力等も評価の対象にされるため単に速いマシンを作ったチームが勝つわけではなく、車両製作を通してものづくりの総合力が試されます。よって、車両の企画段階から販売に至るまでの一連のプロジェクトを学ぶことの出来る、疑似体験教育プログラムといえます。

車両を設計するために、機械力学、材料力学、流体力学、熱力学、製図等多くの学問を必要に応じて、学び直し、時には、新たに習得する必要があります。さらに、実際にもものづくりを行うためにこれらは計算のみで終わることなく製品となり実際に動作させるため、学問をより実践的な形で習得することが可能になります。これは、通常の大学カリキュラムでは体験することの出来ない貴重な機会です。

また、工学的知識のほかにも1年間という限られた時間を効率よく使うための企画力、経費を必要最低限で抑えるためのコスト管理能力、計画通りに活動を行う実行力、さらには、車両製作に必要な物資・資金を様々な企業スポンサー、個人スポンサーに出資して頂いて活動が成立しているため、私たちの活動を分かりやすく伝えることの出来るプレゼンテーション能力も必要となります。

### 1.3 活動場所

作業場所につきましては、工学部から19号棟脇の倉庫をお借りして作業スペースとして使用しております。また、ミーティング等の各種会議は自然科学総合研究棟2号棟のゼミ室を使用させていただいております。

各種部品の加工は工学部機械実習工場および創造工学センターの工作機械を使用させていただき、実習工場の教官の方々には技術のご指導もいただいております。



## 2. 学生フォーミュラ日本大会の紹介

### 2.1 大会コンセプト

学生フォーミュラ日本大会は、自動車産業の発展に寄与するために、学生の「ものづくり育成の場」として、学生のものづくりの総合能力を養成し、将来の自動車産業を担う人材を育てる事を目的としています。学生たち自らが企画・設計・製作したフォーミュラスタイルの小型レーシングカーで競技が行われます。この大会は、米国で1981年から毎年開催されている Formula SAE® (SAE international 開催) にならって、日本では2003年より自動車技術会が主催して開催されるようになりました。

学生フォーミュラ大会では、学生が車両を設計・製作し、車両のトータルパッケージを競い合う大会であり、アマチュア週末レーサーに販売することを想定して車両を製作します。したがって、加速性能、ブレーキ性能、操作性能、耐久性能等のレーシングカーとしての運動性能が優れているだけでなく、設計の優秀さや創意工夫、低コスト、安全性やメンテナンス性、またそれらを審査員に伝えるためのプレゼンテーション能力が要求されます。よって、学生には車両の企画、設計、製作等のエンジニアとしての経験はもとより涉外、広報、チームマネジメント、コスト管理等の幅広い知識を身につけることが必要とされ、教室では培うことが難しい貴重な体験を積むことができます。

### 2.2 日本大会概要

第1回大会の参加チーム数17からスタートした日本大会は、近年では100チーム前後の参加で推移するようになりました。国内チームの増加だけでなく、海外チームの参加も増えてきており、中国、タイ、インド、オーストリアからのチームも参戦するようになりました。また、国内の上位チームの中には海外大会へ出場しているチームもあります。新型コロナウイルスの感染拡大により、2020年度大会は中止、2021年度大会は静的審査のみとなりました。そのような状況の中で、2022年度大会は3年ぶりとなるエコパでの現地開催が実現され、2023年度大会では2019年度大会以来となる海外チームが参戦しました。

2024年度大会ではさらなる海外チームの増加が期待されています。また、会場も2006年から使用させていただいていた小笠山総合運動公園(エコパ) から Aichi Sky Expo (愛知県国際展示場) へ変更されるなど、さらに白熱することが予想されます。



## 2.3 競技種目と配点

学生フォーミュラ大会とは、学生自らが車両を設計・製作し、車両のトータルパッケージを競い合う大会です。また、車両製作はアマチュアサンデーレーサーに車を販売することを想定して行います。したがって、加速性能、ブレーキ性能、操作性、耐久性能等のレーシングカーとしての運動性能が優れているだけでなく、設計の優秀さや創意工夫、低コスト、安全性やメンテナンス性、またそれらを審査員に伝えるためのプレゼンテーション能力が要求されます。

競技は静的競技と動的競技の2種類に大別され、静的競技では商品としての車両、動的競技では車両の運動性能が審査されます。

以下、競技及び配点の詳細です。

### 競技説明と配点

競技種目		配点	概要
静的審査	コスト	100	コスト計算は、生産活動を行うにあたり考慮しなければならない重要な要素である。学生は年産1000台を仮定したコストテーブルに基づき事前提出書類を提出し、コストの妥当性を審査する。また、リアルケースシナリオでは指定した部品の製造工程などの口頭試問を行い、それらの知識・理解度を評価する。
	プレゼンテーション	75	学生のプレゼンテーション能力を評価することが狙い。「市場要求に合った車両の製造・販売を含むビジネスプランを会社役員へ納得させる」という仮定のシチュエーションで行う。
	デザイン	150	チームからの事前提出書類と車両をもとに、設計の適切さ、革新性、加工性、整備性、組立性などを口頭試問により審査する。
車両検査 (ICV*)	技術車検	0	ルールに定められた車両の安全・設計要件の適合性を確認する。技術車検は約1時間で行われ、検査が不完全な場合は合格するまで簡易車検や再車検を受けなければならない。
	ETC車検	0	Electronic Throttle Control (電子スロットル)搭載車両はその安全性、ルールへの適合性を確認する。
	脱出テスト	0	全ドライバーが5秒以内で車両から脱出できるかを確認する。タイム計測はドライバーの両足が着地するまでの間で行われる。
	フラッグテスト	0	全ドライバーがフラッグの意味を理解しているか口頭試問によって確認する。
	重量計測	0	車両重量を確認する。車両重量については制限やペナルティは無い。
	チルトテスト	0	車両を45度傾斜していかなる液体の漏れが無いこと、および車両を60度傾斜して転覆しないことを確認する。
	騒音テスト	0	所定の位置に設置したマイクにて計測し、アイドル103dB以下、かつ指定回転数で110dB以下。
	ブレーキテスト	0	4輪がロックすることを確認する。
	排ガス測定	0	オートクロス終了後にアイドル状態の排ガスを測定する。排ガスについては制限やペナルティは無い。
動的審査	アクセラレーション	100	0-75m加速性能を各チーム2名のドライバーがそれぞれ2回、計4回走行し、タイムを競う。
	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を各チーム2名のドライバーがそれぞれ2回、計4回走行し、タイムを競う。
	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800mの複合コースを1周走行する。各チーム2名のドライバーがそれぞれ2回、計4回走行し、タイムを競う。
	エンデュランス	275	直線・ターン・スラローム・シケインなどによる周回コースを約20km走行する。各チーム2名のドライバーが中間点で交代して走行し、走行性能、耐久性等の車の全体性能や信頼性を競う。
	効率	100	エンデュランス走行時の燃料・電力消費量を評価する。
合計		1000	

参考：学生フォーミュラ日本大会2023大会プログラム  
\*EV車両とは検査内容が異なる





### 3. 2024年度活動計画

#### 3.1 チーム構成

CUFPは2024年度、3名のファカルティアドバイザーのもと、学部生を中心に計19名で活動して参ります。以下にチームのメンバー構成、ファカルティアドバイザー一覧を示します。

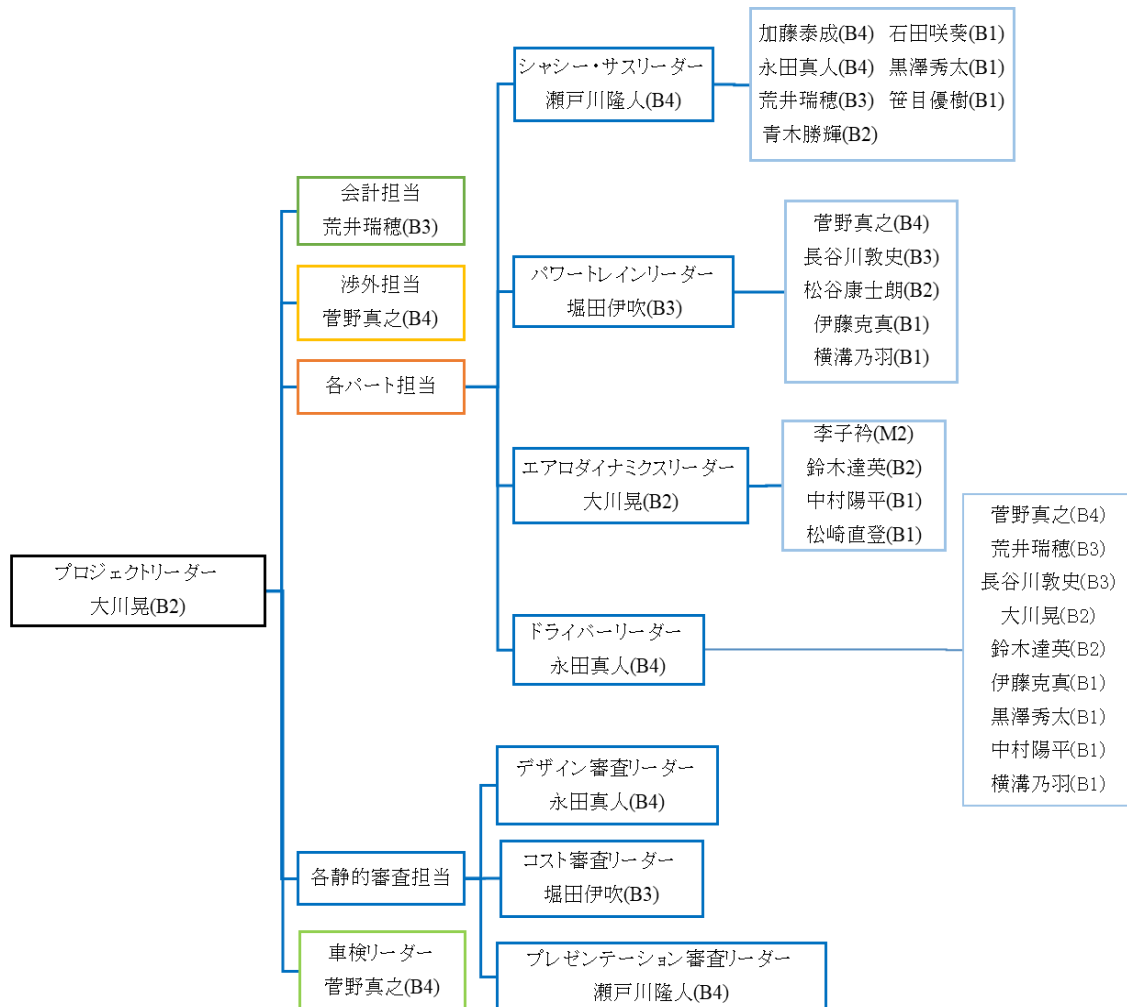
チームメンバー内訳

学年	学部	学科/コース	人数
修士 2 年	融合理工学府	創成工学専攻デザインコース	1
学部 4 年	工	機械工学コース	4
学部 3 年	工	機械工学コース	1
学部 3 年	国際教養	国際教養学科	1
学部 3 年	医	医学科	1
学部 2 年	工	機械工学コース	3
学部 2 年	理	化学科	1
学部 1 年	工	機械工学コース	6
学部 1 年	工	都市工学コース	1
合計			19

ファカルティアドバイザー一覧

名前	所属
森吉泰生 教授	熱流体エネルギー学教育研究分野
河村洋平 技術職員	工学部総合工学科電気電子工学コース
土屋高志 教授	熱流体エネルギー学教育研究分野

<チーム組織図>





## 3.2 2024年に向けて

### 3.2.1 2024年度コンセプト

2023年度に行われた第21回大会では、昨年度車両「CF23」によりオートクロスの校内記録を更新し過去最高の3位を獲得することができました。

静的審査につきましては、デザイン審査では手ごたえも良く得点を伸ばせたものの、準備不足が多く種目で見られ、コスト審査では不備によるペナルティを受けることとなってしまいました。また、プレゼンテーション審査では詰め甘さが露見し、低い順位となり大きく足を引っ張ってしまいました。

車両につきましては、昨年度はシェイクダウンを早期に達成しセッティングに時間をとれたものの、製作を急いだし寄せが大会前に現れ、マシントラブルが多く、修復に追われる事態となってしまいました。また、事前の対策が不十分だったために大会では技術車検を通過する際に時間がかかり、本来の性能を引き出せないまま走行することとなりました。そこで今年度は、細かい部分についても妥協をせず、常に速さを追い求めるという意識のもとに「Always Aim Faster」という活動コンセプトを掲げました。また、このコンセプトは、速さを求める上での思考過程も重視し、静的審査を踏まえた活動を行うことも意味しています。

2024年度車両「CF24」では、「もう一度乗りたくなる楽しさ」を車両コンセプトとし、もう一度乗りたくなるような魅力や特徴を持ち、同時に何度でも気軽に乗ることができる信頼性と安心感の確保を目指しております。また、車両内部のデザインにも着目し、ペダルやレバー等の見直しにより乗車するドライバーへの負担を軽減させ、ドライバビリティの改善を目指します。

これらのコンセプトのもとに、今年度は昨年達成できなかった弊チームの悲願である総合3位の獲得を目標としております。今年度からは大会会場の変更もあり多くの困難が予想されますが、チーム一丸となり上記の目標を達成できるよう活動を行ってまいります。

### 3.2.2 2024年度への抱負

2023年度は2022年度の活動を経験したメンバーが主体となって活動を行ってまいりました。そのために製作も比較的順調に進み、早期のシェイクダウンを達成することができました。一方で細かい部分まで気が回らず、小さなミスが積み重なり大会直前まで修復に追われる事態となってしまいました。また、チームの車検に対する意識の低下のため、大会本番で車検になかなか合格できずに十分な実力を発揮できないまま終わることとなってしまいました。

2024年度は新たに7名が加入し、19名で活動を行ってまいります。昨年度で得た経験をもとに丁寧なものづくりを心がけ、達成することができなかった総合3位を獲得することを目標に定めております。また、車両の統括を行うテクニカルディレクターを採用し、各パート間の懸け橋となり車両を総合的に見ることでより良い状態に仕上げられるよう設計および製作に励んでまいります。

2024年度テクニカルディレクター  
大川 晃

2023年度は、2022年度の車両を元に設計し、改良を行って参りました。2か年計画の最終年として、活動目標を総合で過去最高順位の獲得としていました。そのために製作を早期に終え、車両を実際に動かして多くの評価を行ってきたからこそ、大会での車検で苦戦してしまったことが悔やまれます。

2024年度は、大会目標を昨年達成することが出来なかった総合3位以内と定め、活動に勤しんで参ります。目標を達成するためにも、弊チームは他チームと比べても決して人数が多いとは言えないため、全員が一丸となって活動することが重要だと考えております。

総合3位以内に入賞するには大会のほぼ全種目で今まで以上の点数の獲得が必須となります。そこで、チームリーダーの役割を2人で分割するなど、チーム体制を大きく変更することで、よりレベルの高い、バランスの取れたチームを作りあげ、全種目で万全な対策を講じて参ります。

初めて経験することも多く、戸惑うことも多いですが、目標の達成に向け一丸となって活動して参ります。

2024年度プロジェクトマネージャー  
鈴木 達英

2024 年度開発車両 CF24 主要諸元 (予定)

全長 / 全幅 / 全高	3140mm / 1441mm / 1195mm
ホイールベース	1800mm
前/後トレッド	1200mm / 1200mm
車重	205kg
エンジン	YAMAHA YZF-R6
排気量	599cc
フレーム	スチールスペースフレーム(STKM)
カウル	CFRP
サスペンション	不等長・非平行ダブルウィッシュボーン, プルロッド式
ダンパー	TEIN Damper
ブレーキ	前後対向 4 ポッド / キャリパー : Nissin
変速機	エアシフター
デファレンシャル	DREXLER L.S.D. FS2016
ホイール(Front/Rear)	10inch 8J Braid
タイヤ(Front/Rear)	Hoosier 16.0x7.5-10 R20 / Hoosier 18.0x7.5-10 R20

2024年度マシンの諸元の予定は上記の表のようになっております。現時点では設計段階であり大きく変わる部分もあると予想されますが、大きな変更点としては今年度で断念いたしましたエアシフターの採用が挙げられます。車両コンセプトも踏まえ、目標の性能を引き出せるよう製作活動に励んでまいります。

### 3.3 年間計画

2024年度の年間活動計画は以下のようになります。今年度も早期のシェイクダウンを目指して活動してまいります。また、静的審査を見据えて早期からの対策を行ってまいります。

2022年	10月	11月	12月	2023年1月	2月	3月
プロジェクト	設計期		製作期			
	工場実習	勉強会		フレーム完成	ブラケット完成	シェイクダウン
大会関連					エントリー	静的資料作成
講座・試走会	カースワップ	静的交流会	各種講座			
大学	中間試験	大学祭		期末試験	春季休業	

2023年	4月	5月	6月	7月	8月	9月
プロジェクト	セッティング・修正・追加製作					
	新入生勧誘				ドライバー練習	大会
大会関連	静的資料作成	静的資料提出			静的審査	大会
講座・試走会			支部試走会	合同試走会		
大学	入学式		中間試験	期末試験	夏季休業	

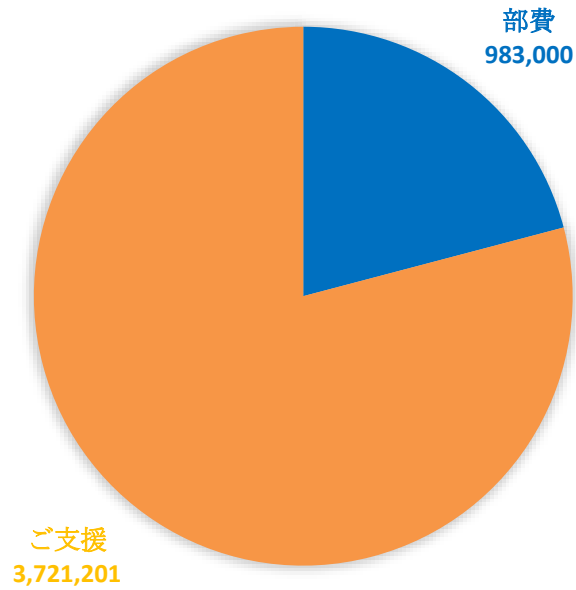


### 3.4 予算計画

#### 3.4.1 2023年度 会計報告

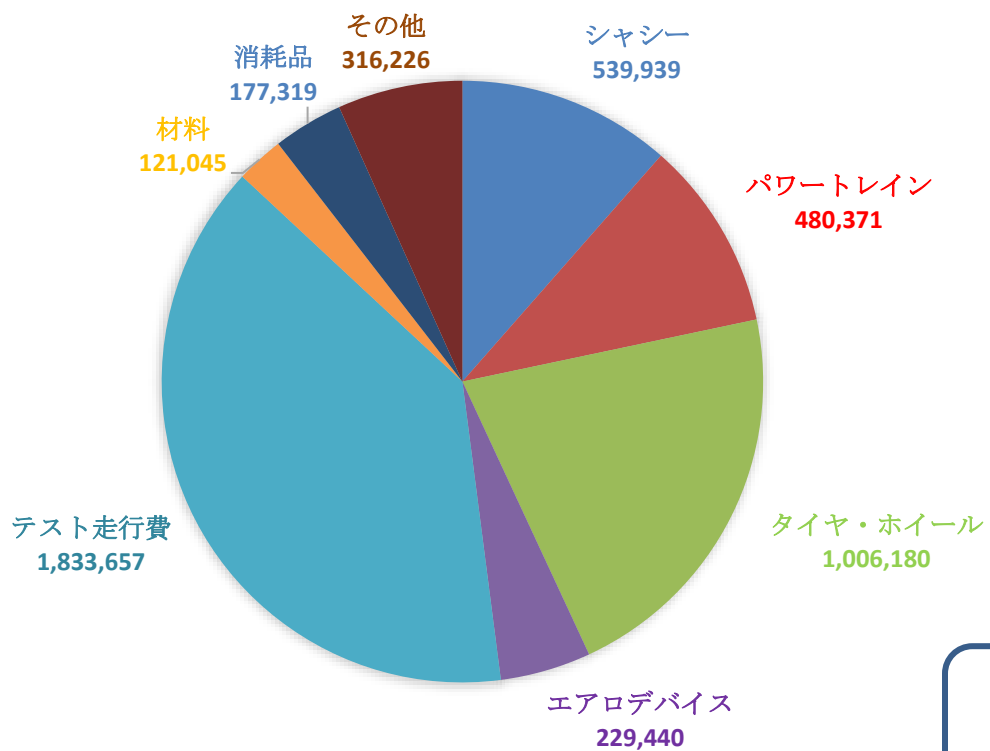
2023年度の会計報告をさせていただきます。2023年度の収入・支出は以下のようになっております。

#### CF23収入



合計  
¥4,740,201

#### CF23支出

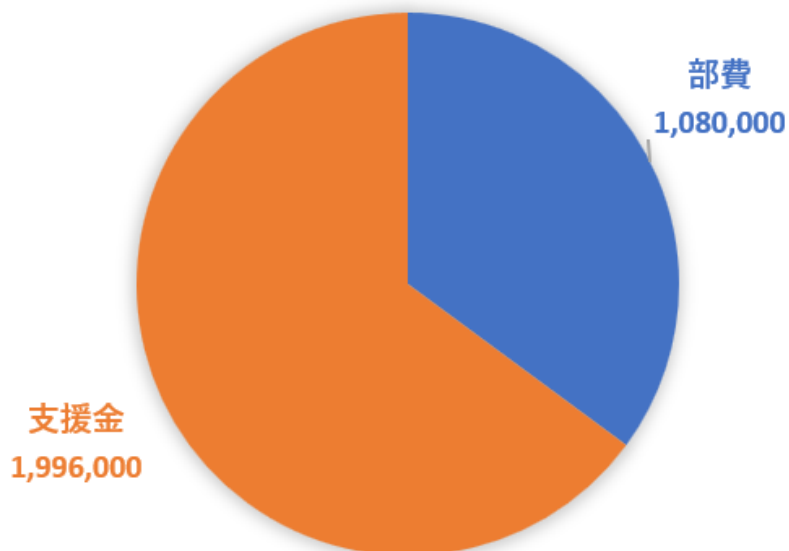


合計  
¥4,740,201

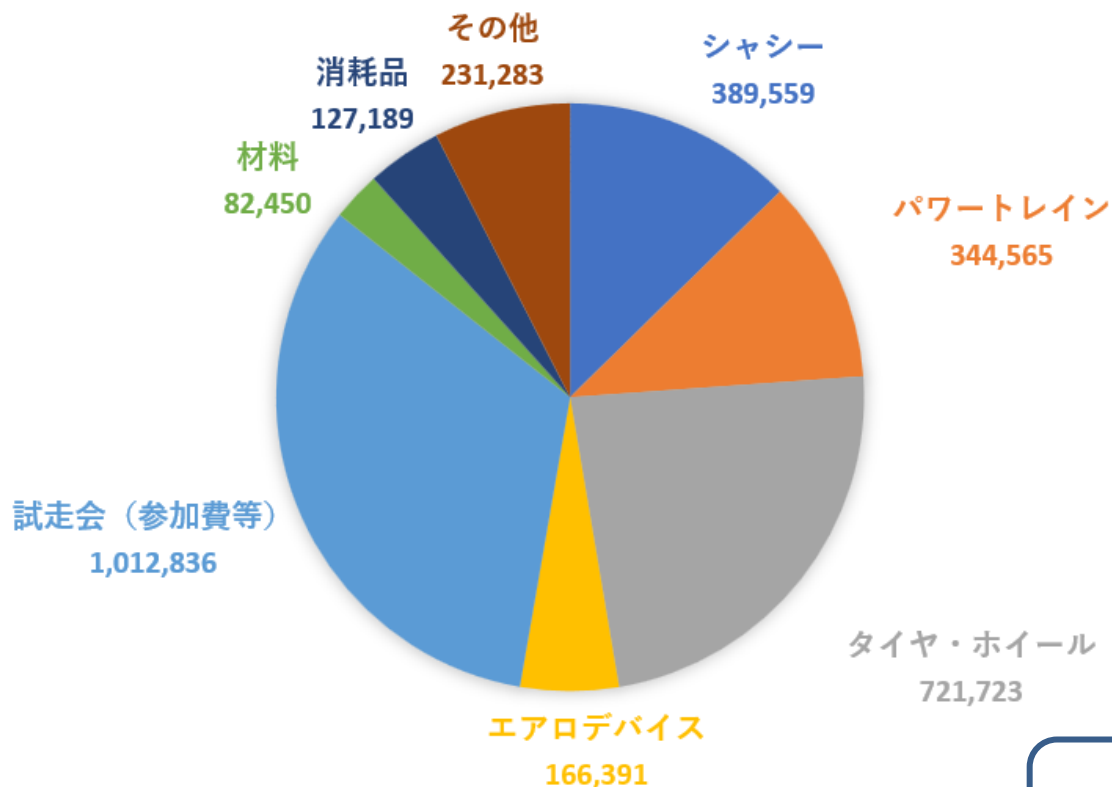
### 3.4.2 2024年度 予算計画

2024年度の予算計画は以下のようになります。限られた予算の中でも無駄を省きながら開発を進めてまいります。

#### CF24収入(暫定)



#### CF24支出(暫定)





## 4. 2023年度車両「CF23」

### 4.1 車両コンセプト

2023年度車両「CF23」では、「**靱+Functional**」という車両コンセプトを打ち立て、信頼性のある車両を目指すと共に、多彩なセッティングと操作性に優れた車両を目指して設計を行いました。パワートレインでは高回転域と中回転域のパワーを両立させるべく可変吸気管長を採用し、機構の動作や二次エア対策、シャシーダイナモによる効果の実測などを行い信頼性のあるシステムの開発に成功しました。またプリロードの変更が可能なデファレンシャルギアを導入してセッティング幅を拡大し、スキッドパッドやオートクロスで旋回性能の向上が見られました。

シャシーではTEIN社製ダンパーを導入し、軽量化しながらもバネレートや減衰比の調整を行ったことで昨年度と同様の性能を発揮させることに成功しました。また、フロントスタビライザーにて設計変更を行い、ロール剛性セッティングに掛かる時間を半分以下へと短縮させ、試走会での試走回数を増加させる事に成功しました。

エアロデバイスでは、アンダーステア傾向を改善するためにフロントウイングで3次元翼を採用。フロントウイングのDFを増加させたことでDF前後バランスの偏りを解消した他、カウルの製作にて新しい手法を取り入れ軽量化に成功しました。

2023年度は4月23日にシェイクダウンを行いました。早期にシェイクダウン出来たことにより昨年度の課題であった車両のセッティング出しと評価も行うことが出来ましたが、大会前に車両トラブルに見舞われてしまったことから車検・騒音対策がおざなりになってしまったと言う課題も見つかりました。この経験を生かし、更なる上位を目指して今後も活動を行って参ります。

2023年度プロジェクトリーダー  
堀田 伊吹



### CF23 主要諸元

全長 / 全幅 / 全高	3106mm / 1415mm / 1175mm
ホイールベース	1800mm
トレッド(前/後)	1200mm / 1200mm
車重	213.0kg
原動機	YAMAHA YZF-R6
排気量	599cc
フレーム	スチールスペースフレーム(STKM)
カウル	CFRP
サスペンション	不等長・非平行ダブルウィッシュボーン, プルロッド式
ダンパー	TEIN Formula Damper
ブレーキ	前後対向 4ポッド
変速機	機械式 LSD
デファレンシャル	DREXLER L.S.D. FS2016
ホイール(前/後)	10inch 8J Braid
タイヤ(前/後)	Hoosier 16.0x7.5-10 R20 / Hoosier 18.0x7.5-10 R20



## 4.2 出場結果

# 総合 7 位 (69チーム参加中)

### 各競技得点と順位

種目		目標点 / 配点	得点	得点率 (%)	順位
静的審査	コスト	45/100	43.72	43.7	11
	プレゼンテーション	65/75	45.65	60.9	41
	デザイン	110/150	85	56.7	12
動的審査	アクセラレーション	100/100	56.23	56.2	7
	スキッドパッド	65/75	63.12	84.2	5
	オートクロス	110/125	113.24	90.6	3
	エンデュランス	265/275	213.44	77.6	5
	効率	45/100	49.56	49.6	19
ペナルティ			-30		
計		805 / 1000	639.96	64.0	7/69

第21回学生フォーミュラ日本大会が、2023年8月28日(月)～9月3日(日)に開催されました。今年度大会は、静的審査はオンラインで行われ、動的審査は昨年度に引き続きエコパスタジアムでの現地開催でした。結果としましては、総エントリーチーム 69 校の内、総合順位 7 位、チーム史上最高となるオートクロス3位を獲得し、2年連続となるエンデュランスの完走も果たすことができました。一方で、技術車検の通過には苦戦し、アクセラレーションやスキッドパッドでは思った結果を残すことができませんでした。この悔しさを忘れず、2024年度は更なる高みを目指してまいります。





## 5. 歴代の活動実績

2005年の初参戦以来、私たちは以下の成績で活動を続けて参りました。

### 参戦成績

年度	順位
2005年度(第3回大会)	総合24位(参加41校)
2006年度(第4回大会)	総合10位(参加50校)
2007年度(第5回大会)	総合24位(参加60校)
2008年度(第6回大会)	総合9位(参加62校)
2009年度(第7回大会)	総合23位(参加63校)
2010年度(第8回大会)	総合20位(参加70校)
2011年度(第9回大会)	総合8位(参加75校)
2012年度(第10回大会)	総合7位(参加76校)
2013年度(第11回大会)	総合47位(参加77校)
2014年度(第12回大会)	総合11位(参加96校)
2015年度(第13回大会)	総合27位(参加90校)
2016年度(第14回大会)	総合10位(参加106校)
2017年度(第15回大会)	総合11位(参加98校)
2018年度(第16回大会)	総合40位(参加98校)
2019年度(第17回大会)	総合28位(参加98校)
2021年度(第19回大会)	総合5位(参加61校)
2022年度(第20回大会)	総合4位(参加69校)
2023年度(第21回大会)	総合7位(参加69校)

### 参戦車両



2005年度開発車両 チフ105



2006年度開発車両 チフ206



2007年度開発車両 チフ307



2008年度開発車両 チフ408



2009年度開発車両 CF09



2010年度開発車両 CF10



2011年度開発車両 CF11



2012年度開発車両 CF12



2013年度開発車両 CF13



2014年度開発車両 CF14





2015年度開発車両 CF15



2016年度開発車両 CF16



2017年度開発車両 CF17



2018年度開発車両 CF18



2019年度開発車両 CF19



2020・21年度開発車両 CF21



2022年度開発車両 CF22



2023年度開発車両 CF23

## 6. スポンサー様紹介

私たち千葉大学フォーミュラプロジェクトの活動は2023年度、以下の企業、団体様よりご支援いただき車両の開発を行うことができました。このような貴重な勉強の場を与えて下さいましたことに、心よりお礼申し上げます。

### 企業・団体スポンサー様

※敬称略(五十音順)

旭化成建材株式会社	株式会社トヨタレンタリース千葉
アンシス・ジャパン株式会社	株式会社中村機材
池田金属工業株式会社	株式会社日本ヴィアイグレイド
出光興産株式会社	株式会社ノウム
HPC システムズ株式会社	株式会社ハイレックスコーポレーション
エヌ・エム・ビー販売株式会社	株式会社橋本屋
エムエスアイコンピュータージャパン株式会社	株式会社深井製作所
学校法人 日栄学園 日本自動車大学校	株式会社富士精密
勝又自動車株式会社	株式会社プロト
株式会社 IDAJ	株式会社ミスミグループ本社
株式会社アネブル	株式会社メタルワークス
株式会社石川インキ	株式会社ユタカ技研
株式会社エイチワン	株式会社レゾニック・ジャパン
株式会社江沼チエン製作所	株式会社ロブテックス
株式会社梶哲商店	株式会社ワークスベル
株式会社キノクニエンタープライズ	株式会社和光ケミカル
株式会社共和電業	協和工業株式会社
株式会社日下製作所	京葉ベンド株式会社
株式会社佐々木工業	サーキットの狼ミュージアム
株式会社玉津浦木型製作所	ZAN 株式会社
株式会社ティン	住友電装株式会社
株式会社ティエムシー	ソリッドワークス・ジャパン株式会社
株式会社デンソー	千葉大学工学部
株式会社東日製作所	千葉大学 工学同窓会
株式会社東洋システム	千葉大学材料加工学研究室

千葉トヨペット株式会社  
東北ラヂエーター株式会社  
日本軽金属株式会社  
日信工業株式会社  
日本精工株式会社 (NSK)  
日本製紙クレシア株式会社  
日本発条株式会社  
日立 Astemo 株式会社  
日野自動車株式会社  
ビルトダメージ  
マーレジャパン株式会社  
マスワークス合同会社  
マレリ株式会社  
ヤマハ発動機株式会社  
合同会社葵不動産  
有限会社斉藤プレス  
有限会社柴田車輛  
有限会社プラスミュー  
有限会社丸忠木型製作所  
有限会社茂原ツインサーキット  
株式会社共和電業  
株式会社日下製作所  
株式会社佐々木工業  
株式会社玉津浦木型製作所  
株式会社テイン  
株式会社デンソー  
株式会社東日製作所  
株式会社東洋システム

## Special Thanks

千葉大学工学部実習工場  
千葉大学工学部附属創造工学センター  
千葉大学自動車部  
ホンダマイスタークラブ  
前澤友作スーパーカープロジェクト  
レーシングガレージ ENOMOTO

## 個人スポンサー様

石塚 祐也	田中 豪
伊藤 貴浩	戸井田 一宣
上野 涼	桐井 理
江澤 成毅	戸塚 雅也
及川 智紀	永島 拓己
岡田 和大	深川 陸
小川 和也	松藤 あかり
兼坂 洋祐	本宮 曜
川越 裕斗	山岸 雅人
河原 万人	山崎 唯華
窪田 十也	湯浅 康治
塩沢 智也	米川 雄大
清水 友博	渡邊 智也
鈴木 明晃	



## 2024年度スポンサーシップのお願い

私たち千葉大学フォーミュラプロジェクト(以下CUFP)は 2024年9月に行われる「第22回学生フォーミュラ日本大会2024 -ものづくり・デザインコンペティション-」に参加するために、広く企業各社様にスポンサーシップのお願いをしております。

### スポンサーシップ概要

#### 1. 支援形態

##### 1.1 資金によるご支援

個人様 1口5,000円

法人様 1口10,000円

##### 1.2 物資によるご支援

物資による支援はその対価を資金でいただいたものとしております。

#### 2. ご支援に対するCUFPの活動

2.1 車両への広告掲載(社名、ロゴ等)

2.2 ヘルメット、ドライバースーツへの広告掲載(社名、ロゴ等)

2.3 CUFPホームページに広告掲載

2.4 イベント(大学祭、学内行事、CUFP活動時 等)での広告掲載

上記以外にも、その他の面でご支援いただける企業各位のご要望に出来る限り応えて参りたいと考えております。

この活動に参加する学生はCUFPを通して、より実践的な技術、知識を身につけ社会に貢献していきたいと考えています。そして、他の大学をもリードできる団体を目指しております。是非私たちの活動理念にご賛同頂き、ご協力して頂けることをお待ちしております。

#### 【お振込先】

千葉銀行 稲毛支店

普通 4403912

チバダイガクフォーミュラプロジェクト

カイケイ ナカムラヨウヘイ

2024年度テクニカルディレクター

千葉大学 理学部 化学科 2年

大川 晃

Email: 22x3041m@student.gs.chiba-u.jp

URL: <https://chiba-formula.xrea.jp>

X(旧Twitter)ID: @Chiba\_Formula