



ダブルヘッダーとなった第8 & 9戦SUGOでの72号車は2戦とも2位フィニッシュ。第8戦は最後尾スタートだったが、金井が意地でボディウムまでポジションアップ。今季は第9戦SUGOまでに2勝を挙げている。

サスペンションアーム、ウイングやカウル類などの機能パーツの自作も認められているが、NATSではこうしたパーツも学生たちが作ってしまふ。「たとえばアームはスチールのオーバル管（精円パイプ）から切削と溶接をし、ジョイント部も学生たちが製作し



VOICES モータースポーツ科学生たちの声



3年 神明大輝 さん

作業精度をさらにアップしたい

「72号車の班長を務めています。レースでは走行後の各部トルクチェックやセッティング変更時のバネ交換など、学校ではマシンの分解や組み上げなどが担当です。SUGOでは確認ミスがあったので、再確認を全員で徹底したいですね」／好きなクルマ：ホンダ・フィット3



3年 井戸田葉月 さん

筋トレが目下の課題です！

「72号車を担当しています。レース中は主にフロントのジャッキアップ／ダウンを受け持ち、学校ではパーツをよく作っています。力仕事ではまだできないところが多いので、そこは悔しいですね。今夏の課題は筋トレです（笑）」／好きなクルマ：ホンダS2000（初代）



3年 岸野隼弥敦 さん

ものづくりに積極的に取り組んでいます

「レースでは0号車のトルクチェック全般やジャッキアップ／ダウンを担当し、学校ではものづくりに積極的に取り組んでいます。チームの動きもどんどん良くなってきているので、さらに改善していきたいですね」／好きなクルマ：ニッサン・フェアレディZ（Z33）

ています。『金属加工理論』という授業があり、金属製品を作る理論を学んでから、旋盤加工やTIG溶接といった実践にも取り組みます。FRPやカーボンの実習もありますので、カウル加工もやはり学生たちによるものです」もちろん、実経験が浅いうちはモータースポーツ科の教員の指導下でパーツの製作・加工やメンテ作業に臨むが、シーズンが進むにつれ、効率も含めてクオリティが向上していき、ひととおりのことがこなせるようになるという。「レースですから、マシントラブルが起きることもあります。そうなると学

パーツ製作やマシンメンテも 学生たちが担うことで大きく成長

生たちも責任を感じることに become と思います。こういう環境でやっているからこそ、しっかりした知識や技術が身につくし、いいリザルトを残せばそれが自信につながると考えています」今季のF・BeでのチームNATSは、金井がドライバーを務める72号車と渡邊義人の0号車という2台体制。それを8人の学生（3年生）で、基本的に1台4人ずつがメンテにあたる。先に担当パートを固定したり、ローテーションをしたりするといったことはしておらず、個々の希望や得意不得意などによって徐々に分かれていくという。そのあたりはかなりフレキシブルな態勢としているようだ。

こうして巣立っていった卒業生たちは、高い資質とポテンシャルを持つ戦力として有力レーシングチームなどを筆頭に活躍がおおいに期待される存在となってきた。スーパーGT、スーパーフォーミュラなどで戦うチームにもOBが増えた。海外では、今年のインディ500で佐藤琢磨のメカニック

実戦で珠を磨く。

NATSモータースポーツ科の取り組み@F・Be



Formula Beat
2025 F-Be CHAMPIONSHIP

PADDOCK NEWS Vol.3

国内唯一開発競争のある
ミドルフォーミュラF-Beの魅力を探る

「サ」キット現場でのレースオペレーションとレース車両のメンテナンス作業は、エンジンチューナーさんにお任せしている領域以外、すべて当校のモータースポーツ科の学生たちが行なっています」（NATSモータースポーツ科科长金井亮忠）

Formula Beat（以下「F・Be」）に前身のJAF F4時代から「チームNATS」として参戦を続け、2010年には当時のグランドチャンピオン（東西シリーズ統一チャンピオン）、18年にはコンストラクターとしてオリジナル車両でもシリーズチャンピオンに輝くなど、F・Beの有力チームとして確たる存在感を示しているNATS（日本自動車大学校）自動車専攻を専門とする教育機関としてサキット現場を学生たちの実習授業の場として活用するというカリキュラムを導入したさきがけのひとつでもあるが、学校自体がエントラントとしてレースに参戦し、そのチームでの実作業

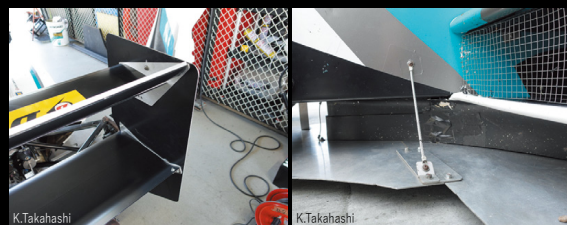
F-Beでの金井はあくまで「72号車のドライバー」という立場で、実際の指導には別の教員があたる。学生たちが製作したパーツを装着したマシンゆえ、「リザルトが大事です」（笑）。



を学生たち自らが担うという点で、取り組み方がほかとは大きく異なっていることが最大の特徴だ。要するに、作業はプロのレースメカニックと同じ。専門性が高く、授業として深く踏み込んだものとなっている。エアロパーツなど外板パーツの脱着、ダンパーのスプリング交換、サスペンションアームの組み付けやホイールのアライメント出し、マシンへのエンジン脱着など、全領域で学生たちが作業に当たる。「エンジンの載せ下ろしなどは日常の作業です。通い箱でのチューナーさんへの荷造りと出荷、開梱も学生たちが行なっています」

F・Beはほかのミドルフォーミュラシリーズに比べて改造範囲が広く、

クを務めた須藤翔太もOBだ。「日本のレースメカニックは何でもできる」とよく言われますが、我々もそれを目指して授業展開をしています。コンペティションの現場で「育てながら、結果を出す」。理想の環境を整備したのがNATSと言えそうです。（敬称略）



リヤウイング翼端板は井戸田さんが製作。「設計（図）はもともとありましたので、アルミを切って削って。設計どおりにできたと思います（笑）」。アンダーパネルの固定方法はそれまでのステー式から、第8 & 9戦SUGOに向けてワイヤー式に変更した。「主に振動対策です。メンテナンス性アップも狙っています」と担当した岸野さん。



F-Beはダンロップタイヤの
ワンメイクレースです。

