



N-BLOOD
NISMO Communication Magazine

N-BLOOD
NISMO Communication Magazine
2026 / July
No. **111**



ヨーロッパを舞台に戦った シーズン中盤戦 オリバー・ローランドが 待望の今季初優勝

誰が勝つか分からない接戦が続くフォーミュラE世界選手権
ローランドとナトーがベルリン大会でダブルポイントを獲得
その勢いで挑んだモナコで、ローランドが今シーズン初勝利を手にした

FIA Formula E World Championship Season 12

Rd.6 MADRID Rd.7/Rd.8 BERLIN Rd.9/Rd.10 MONACO

ABB FIA フォーミュラE世界選手権のシーズン12（2025/26 シーズン）は、中盤のヨーロッパラウンドへ。日産フォーミュラEチームは、2台のGEN3 Evoマシン「Nissan e-4ORCE 05」で参戦し、1号車をオリバー・ローランド、23号車をノーマン・ナトーがドライブする。

ヨーロッパラウンドの幕開けとして開催された第6戦マドリッドE-Prix。ウェットコンディションで行われた予選で、両ドライバーが高いパフォーマンスを発揮し、デュエル進出を果たした。ローランドは8番手、ナトーもデュエルのセミファイナルまで進出し、決勝レースを4番手からスタートした。

決勝レース開始時には路面が乾きつつあり、序盤は両車ともにまずまずの走行を続ける。ところが、ローランドはスタート時のパワー超過によりドライブスルーペナルティを科され、16位完走

に留まる。ナトーはスタート直後の接触によりいくつかがポジションを落としたが、すぐに立て直し、レースの大半をポイント圏内で走行する。7番手まで順位を上げる場面もあったものの、終盤にテクニカルトラブルに見舞われ、最終的に11位となった。

決勝の翌日、3月22日に開催されたルーキーテストでは、シミュレーター兼開発ドライバーのアビー・プリングと、アルピーヌ・レーシング所属のピクター・マーティンスが、高い競争力を示すラップタイムを記録。プリングは走行開始直後から好ペースを発揮し、午前のセッションで8番手のタイムを記録すると、その後も安定した走り続け、午後は9番手で一日を締めくくった。一方マーティンスは、午前は新しいマシンへの順応に集中し、午後は一気にペースを引き上げて4番手のタイムをマークする走りを見せた。



第10戦モナコで待望の今シーズン初勝利を手にしたローランド。表彰台ではチームスタッフとともに喜びを爆発させた。

今回、初めてGEN3 Evoマシンのステアリングを握ったマーティンスは「素晴らしいテストになりました。日産フォーミュラEチームで再び走ることができて本当に嬉しいです。予定していたプログラムをすべてこなし、システムへの理解を深めながら限界を探ることができました」と、テスト後にコメントを残している。

昨年タイトルを決めたベルリン 連続ポディウムフィニッシュを果たす

ドイツ、ベルリンのテンベルホーフ・エアポー

ト・ストリート・サーキットで開催された第7戦 / 第8戦ベルリンE-Prix。2025年7月に開催された前回の大会では、ローランドが2戦を残してドライバーズチャンピオンを獲得した思い出の地である。ローランドは2020年にベルリンでフォーミュラE初勝利を挙げており、それ以降もベルリンでは3度の表彰台を獲得した経験を持つ。

第7戦はローランドが予選で好タイムをマーク。デュエルのセミファイナルに進出し、3番手グリッドを獲得。ナトーはグループ予選でトップ4進出をわずか0.2秒差で逃し、20番手スタートとなった。

決勝レースではローランドが好スタートを切り、序盤から先頭集団でレースを進める。25周目のピットブースト後には一時トップに立つなど見せ場を作った。レース終盤はアタックモードを使用して2番手争いを展開したものの、惜しくも3位でフィニッシュ。ナトーは、ピットブースト後すぐにアタックモードを使う戦略を採り、ポジションを上げたが最終的に18位でフィニッシュした。

レース後、翌日の第8戦に向けてチームは夜遅くまで入念な準備を実施。予選ではあえてタイヤを温存し、後方グリッドからスタートするという大胆な戦略を選択した。序盤でエネルギー消費を可能な限り抑え、中盤以降に大きく順位を上げる展開を狙ったのだ。

この戦略が奏功し、16番手スタートのナトーと18番手スタートのローランドは、レース中盤にかけて上位集団へ浮上。一時、それぞれがトップに立つ場面も見せながら、終盤にアタックモードを使用してスパートをかけた。ローランドは首位争いに加わり、最終的に2位でフィニッシュ。ファステストラップを記録したことで、ボーナスポイントも持ち帰った。一方、ナトーは終盤にフルコースイエローが出た影響で追いつけが阻まれたものの、5位でレースを終えた。

第2戦以来のポイント獲得となったナトーは「第8戦に向けてチーム全体で改善に取り組み、

今季初の欧州開催となった第6戦マドリッドE-Prix。予選で好走を披露したローランドとナトーだったが、ノーポイントに終わった。



Rd.6 ハイライト		
Formula E Round 6 (23LAP)		
3月21日 マドリッド		
天候:曇り コンディション:ウェット→ドライ		
Pos	No Drivers/Team	Time/Behind
1	13 アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ(ジャガー)	38'26.706
2	9 ミッチ・エバンス(ジャガー)	+0.386
3	94 バスカル・ウェーレイ(ボルシェ)	+0.799
4	33 ダニエル・ティクトゥム(クブラ・キロ)	+0.985
5	48 エドアルド・モルタラ(マヒンドラ)	+1.570
6	27 ジェイク・デニス(アンドレティ)	+3.760
7	16 セバスチャン・ブエミ(エンヴィジョン)	+3.822
8	51 ニコ・ミュラー(ボルシェ)	+3.884
9	3 ジョセップ・マリア・マルティ(クブラ・キロ)	+4.117
10	14 ジョエル・エリクソン(エンヴィジョン)	+6.576
11	23 ノーマン・ナトー(日産)	+7.182
16	1 オリバー・ローランド(日産)	+26.917

Formula E Round 8 (37LAP)		
5月3日 ベルリン		
天候:晴れ コンディション:ドライ		
Pos	No Drivers/Team	Time/Behind
1	9 ミッチ・エバンス(ジャガー)	39'50.663
2	1 オリバー・ローランド(日産)	+0.822
3	94 バスカル・ウェーレイ(ボルシェ)	+1.111
4	16 セバスチャン・ブエミ(エンヴィジョン)	+1.639
5	23 ノーマン・ナトー(日産)	+4.424
6	27 ジェイク・デニス(アンドレティ)	+5.940
7	48 エドアルド・モルタラ(マヒンドラ)	+6.325
8	25 ジェイク・エリック・ベルニ(シトロエン)	+7.604
9	28 フェリペ・デルゴヴィッチ(アンドレティ)	+8.491
10	14 ジョエル・エリクソン(エンヴィジョン)	+8.965

エンジニアとメカニックが問題解決に尽力してくれました。その結果、フリープラクティスから良いフィーリングを得て、自信を持ってレースに臨めました。決勝ではエネルギーを的確に管理し、適切なタイミングでブッシュできましたね」と、笑顔を見せた。

シーズン最難関のモナコE-Prix ローランドが巧みな戦略で勝利

モータースポーツ界で最も象徴的な舞台のひとつ、歴史あるモナコの市街地コースを舞台に開催される、第9戦 / 第10戦モナコE-Prix。1929年以來ほとんどレイアウトに変更のないモナコの

Rd.7/Rd.8 ハイライト		
Formula E Round 7 (39LAP)		
5月2日 ベルリン		
天候:晴れ コンディション:ドライ		
Pos	No Drivers/Team	Time/Behind
1	51 ニコ・ミュラー(ボルシェ)	41'37.851
2	37 ニック・キャシディ(シトロエン)	+4.798
3	1 オリバー・ローランド(日産)	+5.252
4	48 エドアルド・モルタラ(マヒンドラ)	+5.898
5	27 ジェイク・デニス(アンドレティ)	+8.117
6	9 ミッチ・エバンス(ジャガー)	+8.917
7	3 ジョセップ・マリア・マルティ(クブラ・キロ)	+10.142
8	77 テイラー・バーナード(DSベンスキー)	+10.529
9	21 ニック・デ・フリース(マヒンドラ)	+11.141
10	13 アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ(ジャガー)	+13.051
18	23 ノーマン・ナトー(日産)	+18.138

Rd.9/Rd.10 ハイライト		
Formula E Round 9 (29LAP)		
5月16日 モナコ		
天候:晴れ コンディション:ドライ		
Pos	No Drivers/Team	Time/Behind
1	21 ニック・デ・フリース(マヒンドラ)	51'26.313
2	9 ミッチ・エバンス(ジャガー)	+2.677
3	3 ジョセップ・マリア・マルティ(クブラ・キロ)	+21.115
4	28 フェリペ・デルゴヴィッチ(アンドレティ)	+21.320
5	16 セバスチャン・ブエミ(エンヴィジョン)	+21.839
6	14 ジョエル・エリクソン(エンヴィジョン)	+23.990
7	77 テイラー・バーナード(DSベンスキー)	+24.322
8	11 ルーカス・ディ・グラッシ(ローラ・ヤマハ)	+27.019
9	37 ニック・キャシディ(シトロエン)	+29.004
10	7 マクシミリアン・ギュンター(DSベンスキー)	+29.817
14	23 ノーマン・ナトー(日産)	+1'02.680
15	1 オリバー・ローランド(日産)	+1'22.065

Formula E Round 10 (28LAP)		
5月17日 モナコ		
天候:晴れ コンディション:ドライ		
Pos	No Drivers/Team	Time/Behind
1	1 オリバー・ローランド(日産)	45'43.102
2	28 フェリペ・デルゴヴィッチ(アンドレティ)	+1.165
3	13 アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ(ジャガー)	+3.448
4	9 ミッチ・エバンス(ジャガー)	+10.442
5	48 エドアルド・モルタラ(マヒンドラ)	+10.891
6	51 ニコ・ミュラー(ボルシェ)	+18.073
7	14 ジョエル・エリクソン(エンヴィジョン)	+18.380
8	21 ニック・デ・フリース(マヒンドラ)	+18.950
9	11 ルーカス・ディ・グラッシ(ローラ・ヤマハ)	+19.622
10	22 ゼイン・マロニー(ローラ・ヤマハ)	+19.895
R	23 ノーマン・ナトー(日産)	



ダブルヘッダー開催のベルリンE-Prix。第8戦は的確なエネルギーマネジメントでナトーが5位完走を果たし、ポイントを獲得した。

コースは、カジノスクエア、ホテルヘアピン、ヌーベルシケインなど、名高いコーナーが数多く存在し、タイトなコースは一度のミスも許されない完璧なマシンコントロールが求められる。

今回のモナコE-Prixでは、2日間で異なるレースフォーマットが採用された。第9戦はレース中のピットストップが必須となるピットブーストが導入され、アタックモードの使用は1回のみ。第10戦ではピットストップが必須ではなく、従来どおりのアタックモードを2回使用する形式となった。

第9戦、ローランドとナトーはそれぞれ12番手および14番手からのスタート。モンテカルロの市街地コースに苦しまれたローランドは、序

盤にエネルギーをうまく温存しトップ10圏内に浮上したものの、パンクによりピットインを余儀なくされる。その後、ピットブーストのため再度ピットに入り、良好なペースで周回したが15位でフィニッシュとなった。ナトーはレース序盤にタイヤ内圧違反によるペナルティを受け、懸命に挽回を試みながら、14位でレースを終えた。

第10戦の予選では、どちらのドライバーもパフォーマンスを向上させ、デュエル進出を果たしたローランドが8番手を獲得。ナトーはわずか0.017秒差でデュエル進出を逃したものの、9番手からのスタートとなった。

決勝、ローランドは再び序盤にはエネルギーを温存し、残り9周となった20周目に6分間のアタックモードを使用。この戦略により、起動からわずか3周で首位に立つと、その後はレースを完璧にコントロールし、今シーズン初優勝を飾った。さらにファステストラップもマークし、追加ポイントも手中に収めた。

「今シーズン初勝利を挙げることができ、本当に嬉しいです。第10戦はハイペースで展開する混戦となりましたが、冷静さを保ち、レースプランどおりに進めること、そしてトラブルに巻き込まれないことを考えて走りました。あらためて、モナコで勝てたことには特別な意味があります」と、ローランドは表彰台で喜びを爆発させた。

ナトーは序盤から10番手以内で走行していた

が、5周目の最終コーナーで他車に押し出されウォールに接触。マシンにダメージを負って、リタイヤを余儀なくされた。

チームを率いるトマン・ヴォルペは、モナコを終えて次のように振り返った。

「モナコで2年連続の優勝を達成でき、大変嬉しく思います。第9戦のレースペースは悪くなかったものの、どちらのドライバーも不運に見舞われました。しかし、第10戦はチームとして素晴らしい巻き返しを見せることができましたね。この勝利をきっかけに、シーズン後半に向けてポテンシャルをさらに引き出し、安定したパフォーマンスにつなげていきたいと考えています」

ローランドはこれでドライバーランキング2番手に浮上。7月の中国連戦、そして東京E-Prixへとシーズンは進んでいく。



ベルリンE-Prix、ローランドは3番手スタートの第7戦で3位、第8戦は僅差の2位に入り、両レースで表彰台を獲得した。

モンテカルロの市街地コースを舞台とする第9戦/第10戦モナコE-Prix。ナトーは良いスタートを切りスピードを見せながらもポイントにつなげることはかなわず。悔しい週末となった。



Formula E Rd.14/Rd.15 TDK Tokyo E-Prix 25th-26th July 2026

“夜”の東京E-Prixを見逃すな！

初のナイトレースとして開催される2026年の東京E-Prix
モナコE-Prixでシーズン初勝利を挙げたエースのローランド
一発のスピードを持つナトーが、東京の市街地コースを舞台に凱旋勝利を狙う

2026年のFE第14戦/第15戦東京E-Prixは、シーズンを象徴する注目イベント。今年は7月25日(土)と26日(日)にダブルヘッダーとして開催され、東京では初となるナイトレースが実現する。街の灯がきらめく東京の市街地コースを最新EVマシンが駆け抜ける幻想的な光景は見どころのひとつだ。

予選はフォーミュラE独自のフォーマットを採用する。ドライバーはグループAとBに分かれ、出力300kW・リヤ駆動でのタイムアタックを実施。それぞれのグループの上位4台が一対一で速さを競う『デュエル』へと進出し、出力350kW・全輪駆動での対決でポールポジションを争う。真剣勝負が何度も楽しめる点もFEの魅力だと言えるだろう。

決勝レースは周回数が少ないものの、単なるスプリントレースではない。FEでは限られた電力をいかに効率よく使うかが重要であり、スピードとエネルギーマネジメントが勝敗を左右する。ドライバーはライバルとのバトルだけでなく、残りのエネルギーを計算に入れた戦いが求められるのである。

東京E-Prixでは25日(土)の第14戦で「ピットブースト」が実施される予定。レース中にピットインし30秒間の急速充電を行なうことで戦略の幅が広がり、通常とは異なるレース展開が予想される。ピットブースト実施時はアタックモードの使用が1回6分間となるため、どのタイミングで使うかが戦略の重要なポイントとなる。また26日(日)の第15戦ではピットブーストはなく、

8分間のアタックモードを2回に分けて使うレギュレーションで行われる。

決勝レースではコース上のいたるところで激しいバトルが展開される。特にアタックモードを起動した車両は出力が向上し全輪駆動となるため、上位の車両を次々とオーバーテイクする様子が見られるだろう。最大の見どころは終盤、特に残り10周だ。ここから各車のエネルギー残量の違いが明確になり、エネルギーを温存していたドライバーが一気にペースアップを狙う一方で、エネルギー不足に苦しむドライバーも現れるというわけだ。順位変動が最も激しくなる時間帯だけに、最後まで目が離せない。

日産フォーミュラEチームのエースを務めるオリバー・ローランドは、モナコE-Prixで今季初勝利をマーク。2年連続のチャンピオン獲得に向けて、東京大会での活躍にもぜひ注目を。シーズン中盤からデュエルに残る速さを見せているノーマン・ナトーも虎視眈々と上位進出を狙う。東京E-Prixでの日産フォーミュラEチームによる1-2フィニッシュも決して夢ではない。

夜の東京を舞台に繰り広げられるスピード、戦略、そしてエネルギーマネジメントの戦い。東京E-PrixはフォーミュラEならではの魅力が凝縮されたレースとなること間違いなしだ。

「東京E-Prix」の
詳しい情報はこちらから！
<https://jp.fiaformulae.com/>



Message from Oliver Rowland
「東京E-Prixの段階でタイトルを争っていたい」
——オリバー・ローランド

ここまでのシーズン、表彰台をコンスタントに獲得し、モナコE-Prixでは優勝することもできました。この勝利は、タイトル連覇に向けて、ポジティブな結果です。もちろん運に恵まれなかったレースや悔しい結果に終わったレースもありましたし、改善すべき点もまだあります。それでも私たちは、強力なライバルに対して良い位置につけていると断言できます。

7月に東京に行くことが、今から楽しみです。難しいコースではありますが、これまでいつも良い結果を残してきた場所ですからね。東京E-Prixを迎える段階で、チャンピオンシップを争っていることを願っています。私は焼肉や寿司も大好きなので、東京に戻るのが本当に待ち遠しいです！

日本の日産/NISMOファンの皆さん、いつも応援ありがとうございます。皆さんからいただく応援は信じられないほど大きな力となっています。日産フォーミュラEチームの全員にとって、皆さんは本当に重要な存在です。7月に再び皆さんにお会いするのを心から楽しみにしています。



Message from Norman Nato
「グランドスタンドの日産フラッグを見るのが楽しみ」
——ノーマン・ナトー

私は東京の市街地コースが大好きです。本格的なストリートサーキットで、しかも今回はナイトレースで戦えるのが本当に楽しみです。きっと特別な体験になるでしょう。チームにとって重要な一戦ですし、ドライバーとしてはとても難しいコースですが、私たちのマシンはこのサーキットで高いパフォーマンスを発揮できるはず。オリバーとともに、最高の結果を目指します。

日本のファンの皆さんには、心から感謝を伝えたいです。日本を訪れるた

びに特別な気持ちになりますし、グランドスタンドに掲げられた日産やNISMOのフラッグを見るのは、本当に素晴らしい経験です。いつだって皆さんの応援は私たちに大きな刺激とモチベーションを与えてくれます。東京では最高のパフォーマンスを発揮できるよう、全力を尽くします。故郷とはまったく異なる文化ですが、日本はいつだって素晴らしい経験をもたらしてくれます。そして、日本の皆さんがモータースポーツに対して情熱的で知識が豊富なこともリスペクトしています。

魅力的なアトラクション盛りだくさん
東京ビッグサイトで
「ファンビレッジ」を開催



今年もレースウィークに合わせて、東京ビッグサイト東展示棟1/2/3ホールを舞台に、フォーミュラE「ファンビレッジ」が開催される。サーキットに隣接する広大なスペースには、飲食ブースをはじめ、様々なアトラクションやエンターテインメントが充実しており、無料で楽しむことができる。また、隣接する東京ビッグサイト西展示棟では「TOKYO GX ACTION MUSEUM」を同時開催。2030年の「カーボンハーフ」、2050年の「ゼロエミッション」実現に向けて、グリントランスフォーメーション「GX」技術などを、食やファッション、最新技術を通して体験することができる。こちらも無料のため、ぜひ足を運んでみては。その他、SNSにて直前に公開予定の情報もあるため、Xの@NISMO_JPは要チェックです！

自宅で東京E-Prixを楽しむならば
「J SPORTS」が「BSフジ」で！

現地観戦できなくても、フォーミュラE東京E-Prixは、テレビ中継も実施される。予選や決勝のライブ中継を楽しみたいのであれば、スポーツ専門チャンネル「J SPORTS」で、さらに「BSフジ」では決勝のダイジェスト版が放送される。

J SPORTS

Rd.14	予選	7月25日	15:25~17:30	ライブ中継
	決勝	7月25日	19:15~22:00	ライブ中継
Rd.15	予選	7月26日	15:25~17:30	ライブ中継
	決勝	7月26日	19:15~22:00	ライブ中継

BSフジ

Rd.14	決勝	8月2日	12:00~13:00	ダイジェスト
Rd.15	決勝	8月9日	12:00~13:00	ダイジェスト