

ENEOS スーパー耐久シリーズ2026 Empowered by BRIDGESTONE

第3戦 スーパー耐久 24時間レース
in 富士スピードウェイ



apr

Racing Constructor

ENEOS スーパー耐久シリーズ2026 Empowered by BRIDGESTONE
第3戦 スーパー耐久 in 富士

開催地：富士スピードウェイ(静岡県)/4.563km

6月5日(予選)

天候：曇り コースコンディション：ドライ 観客数：6,600人

6月6-7日(決勝) 天候：曇り一時雨

コースコンディション：ドライ一時ウェット 観客数：31,800人(6日) / 26,500人(7日)



惜まれる6時間前の排気系トラブル。それでも粘り強く走り続けて完走、4位を獲得

2026年もaprは、全7大会で争われるスーパー耐久シリーズに、FIA-GT3で競われるST-Xクラスに臨む。「DENSO LEXUS RC F GT3」をドライブするのは、永井宏明選手と蒲生尚弥選手、小河諒選手、そして嵯峨宏紀選手だ。なお、6月5～7日の富士スピードウェイが舞台のシリーズ第3戦、「NAPAC富士24時間レース」では、永井宏明選手に代わって永井秀貴選手がAドライバーを務め、また昨年に続いて阪口晴南選手が助っ人として起用される。鈴鹿サーキットで行われた第2戦は、3位でフィニッシュ。その前のモビリティリゾートもてぎは2レース開催で、レース1を優勝したものの、レース2でリタイヤを喫したため、目下のランキングは4位ながら、トップとの差は28ポイントでしかない。しかもトップが積むサクセスウェイトは60kgであるのに対し、「DENSO LEXUS RC F GT3」は20kg。この違いは、長丁場のレースであるだけに、展開にも大きな影響を及ぼすはずだ。

公式予選 6月5日（金）13:40～

スポーツ走行が設けられていた水曜日ながら、台風の接近によって早々にスピードウェイは休業を表明。そのため全チーム、走行開始は木曜日からとなった。とはいえ、5月14日に行われた公式テストでは、トップタイムとなる1分41秒502を小河選手が記しており、データは豊富に積み重ねられている。あとはコンディションの違いに合わせ込むだけとなっていた。また、チームにとっては嬉しいサプライズもあった。永井宏明選手が予定の変更で、急きょ出られることになり、Fドライバーとして登録されることになったのだ。木曜日2回の専有走行は、時間を余すことなく使われ、セットアップが入念に進められていった。求められたのは決勝での安定感。1回目は阪口選手が記した1分42秒598で4番手、2回目は蒲生選手が記した1分42秒430で4番手。そしてナイトセッションにおいては蒲生選手が1分42秒720を記録してトップに立つなど、順調そのものだった。

金曜日の午後から、いよいよ予選がスタート。永井秀貴選手にとって1年ぶりのS耐であり、なおかつAドライバーとして登録されるのは初めて。入念にウォームアップを行い、計測3周目からのアタックは1分43秒276、1分42秒308、そして1分41秒814と、週を重ねるごとタイムを縮め続けた結果、上位と近差の3番手につけることとなった。

Bドライバー予選に臨んだ蒲生選手は1分45秒台、1分42秒台でのハイペースなウォームアップを行った後のアタックで、いきなり1分40秒545をマークしてトップに浮上。次の周には1分40秒525にまで短縮するも、その間にタイムアップされトップを譲ることになったが、合算タイムにおいては2番手となり、「DENSO LEXUS RC F GT3」はフロントローから決勝に臨むことが決定！

この後に行われたCドライバー予選では小河選手が1分42秒355でトップ、Dドライバー予選では嵯峨選手が1分43秒809で6番手。いずれもユーズドタイヤで決勝セットを試しながら周回を重ねていた。さらにフリー走行では阪口選手が1分43秒503、永井宏明選手は1分44秒090を記しており、全員が安定のタイム刻みだったことは、決勝に向けた何よりの好材料となった。





永井秀貴選手

アタックは3周目からです。周ごとにセクター1が良かったり、セクター2が良かったり、セクター3が良かったりして、それがバラバラになっちゃって、まとまるともって上位に行けました。まだ、わかりきっていないところがあって合わせきれなかったんですけど、プロが頑張っただけでセットアップしてくれた車が乗りやすく、いいタイム出せたので良かったです。久々のRCFで、ブランクみたいなのはちょっとありましたが、それが昨日までの練習で『こんな感じなんだな』というのがつかめたので、昨日までの練習がすごく良かったと思います。決勝も頑張っただけで、バトンを渡せるように走っていきます。



蒲生尚弥選手

車の状態を確認しながら、あと秀貴さんにウォームアップのフィードバックももらっていて、ちょっと温めた方が良さそうだったので、早めに行きました。予選はそこまで重要じゃないと思っているので、本当にとにかく決勝のラップを上げられるように準備してきたつもりなので、決勝も頑張りたいと思います。ここまでの流れはいい感じです。



小河諒選手

今回、台風の影響で走行時間少なくなってしまっていて、昨日、僕はほとんど乗ってなくて、ナイトセッションでちょっと車を確認しただけだったんです。蒲生選手と阪口選手が、すごくいい状態にまで仕上げられて、まだ足りないところを予選中に仕上げ、明日、6人で淡々と走れる車を作れるテーマでやってきて、僕としては明るい時間に乗るのは今週初めてだったんですけど、クリアじゃなかったんで完璧なラップとは言えないですけど、まとめられました。ベストラップ付近のタイムでずっと走っていたので、そういった意味では少し明るいのかな、と思います。ただ、今回GT-Rがめちゃくちゃ速いので、僕たちは僕たちのレースをして、ミスのないレースをしたいと思います。



嵯峨宏紀選手

長丁場なので、決勝に向けていろいろデータ取りしていて、『いいやつやってみよう、悪いやつやってみよう』って感じで、バック・トゥ・バックでデータを取って、予選中はセッティングに費やして走っていました。でも、蓋を開けてみないとわからないですね、まわりが何をやっているかわからないから。悪くはないと思うんですが、じゃあ、アドバンテージがあるかというと、そうでもないです。決勝は本当にぶつからないように生き残らないと。ぶつからずに壊れずに、トラブルなく、ペナルティなく、それだけ考えています。毎年、それを考えているんですけど、なかなかクリアできないので、そこだけです。



阪口晴南選手

小河さんが加入された以外は、去年とほぼ同じメンバーでやらせてもらっていますし、去年の自分のやってきた経験を取り入れてもらって、いろいろ調整してもらっていたので、今回は入りから、そういう会話をせずに、同じ感覚を共有できたところは2026年の方がいい印象はあるし、そういう考え方ありきで、みんなと話し合っているんで、みんなが今年の方が意見を出してくれているところは、チームが輪になっていると思います。車も速くなって、セットアップも進んでいると思いますし、予選は去年と比べるとかなりいいタイムを、秀貴さんも蒲生さんも出してくれていて、チームとしてはすごくいい位置につけられています。24時間はもちろん、皆さんそうですけど無傷でゴールするのと、ペナルティがないのが一番だと思うので、それができるように。去年はクラッシュとかあって悔しい思いをしたので、今年はきれいな、悔いのないレースをして、みんなで勝てるようにしたいです。



永井宏明選手

急きょ出られることになりました。いつもは最初に走るのが、今回は最後になって、気楽な気持ちというか、アドライバーじゃないので、なんというか責任がなくて、かなりリラックスモードで走っています。ただ、練習を含め、周回はほぼしていません。でも、走り慣れた車なので、そこは問題ないでしょう。セットも順調で、あとはもうミスなく走り抜けば結果はついてくると思います。

金曾裕人監督

順調、順調！ 順調ですけど、しっかりロングディスタンスでしっかり走れる、楽に走れる、アベレージ高めというのを探さないといけないということで、その後の予選も有効に使って全部のセッションを走りました。今回、テスターになってくれている晴南から、いろんな意見を聞けるので、あえていろんなトライをやっています。アドライバーとして登録の秀貴さんが、全然ブランクを感じさせない走り、『今回は秀貴さんが最高に存在感を出している』という感じです。

最低でも表彰台は狙いたいし、今年のスローガンは『優勝したい、チャンピオン獲りたい』じゃなくて、『表彰台を常に獲れればいい』っていうレースを、明日もしていこうと。長いレースでぶつけない、メカトラブルしない。『着実に3位以上になれればいいな』って、そういうレースをする予定です。あとは今回からブレーキパッドをADVICSにしている、それも非常にいい効果が出ていて、ブレーキのフィーリングもずぶる良く耐久力もあるので今回の武器になりそうです。

決勝レース 6月6日(土) 15:00~

それぞれ1分45秒850、1分43秒374を記録し、最終チェックを完了。その後、ピットウォークを挟んで、13時30分からスタート進行が開始され、62台のマシンがグリッドに並べられた。上空には薄い雲がかかっていたが、当面は雨の心配はなさそう。ただ、天気予報によれば、日曜日の午後が怪しいとのことで、なんとかゴールまで保ってほしいと、誰もが祈っていたはずだ。

そして15時に、いよいよレースはスタート。今回もスタート担当の小河選手は、まずはポジションキープの2番手でレースを開始し、トップから離れず続いていく。長丁場なのだから無理をする必要はない。とはいえ、相手に隙があるのなら行くのがドライバーの流儀。14周目に小河選手はトップに浮上。だが、後方からも追ってくる車両が、やはり無理する必要はない。見える範囲で続いていけばいいのだから。

スタートから1時間12分経過した42周目、3番手で永井秀貴選手にバトンが渡された。ピットストップの間にひとつ順位を落としたものの、見える範囲で周回が重ねられていく。そればかりか51周目のダンロップコーナーで1台をパスした後は、コンスタントにタイムを刻みつつ、3番手をキープし続けた。

スタートから2時間37分を経過した86周目に、永井秀貴選手から蒲生選手に交代。やがてあたりは暗くなり、ナイトセッションへと突入。依然3番手はキープされている。そして、間もなく4時間を経過しようというタイミングの130周目、阪口選手が「DENSO LEXUS RC F GT3」に乗り込むことに。175周目に3番手のままピットに戻ってくるが、交代せず早くもWスティントが実施される。

だが、わずか11周後に阪口選手はピットに戻って来たではないか！ しかもガレージイン。「メンテナンスタイムに急遽したのは、エンジンがばらついてパワーダウンしているから」と金曾監督。義務づけられた10分では済まず、40分ほどを要する羽目に……。排気系のトラブルを抱えエキマニが割れていたのだ。復帰時にはまだレースは1/4、6時間を過ぎたばかりだというのに、トップからは致命的な23周もの遅れをとって早々に戦線離脱となってしまった。

7時間30分ほど経過した226周目からは小河選手が再び担当。戦列復帰後は阪口選手もそうだったが、ペースは明らかにトップよりも速い。24時間レースは何が起きてもおかしくない。ならば最後まであがき続けようという、チームの意思の表れなのだろう。そして小河選手も270周目からWスティントを実施。それから間もなく5番手を走行していた車両がストップ。これでひとつポジションが上がる。

スタートから10時間22分、314周目からは蒲生選手が。前のふたり同様、358周目のピットストップを挟んでWスティントを実施。その頃にはクラス5番手に上がっていたばかりか、なんとレースが折り返しを迎えると、総合でも6番手につけていたのだ！ そして13時間目を間近とした403周目に嵯峨選手が乗り込んだ時には、ST-Xクラス以外の車両すべてを抜き返していた。

あたりが明るくなり始めた朝の5時過ぎ、444周目からは再び永井秀貴選手がドライブ。488周目まで1時間12分を走行して蒲生選手に代わる。532周目に阪口選手と交代する間には、3番手の車両にもトラブルが発生、「DENSO LEXUS RC F GT3」は4番手に浮上！

18時間を経過し、レースは3/4を過ぎようとする576周目からは、3度目の永井秀貴選手がドライブ。すると、それまでもセクター3で降っていた霧雨が、ワイパーを動かす小雨に。だが、永井秀貴選手は動じず走行し続けると、やがて雨はやむことに。永井秀貴選手のパフォーマンスには、小雨も関係ないようだ。

そして19時間目を迎えた611周目、Aドライバーに義務づけられた規定時間、3時間36分をクリアしたこともあり、小河選手にバトンタッチ。その後には再び降り始め、瞬く間に路面を濡らしてしまう。そこでチームは迷わず、632周目にウェットタイヤへの交換を決断。逆に650周目には雨が弱くなったのを見計らって、ドライタイヤに戻すフレキシブルな臨機応変な対応も見せていた。

残り3時間を切る頃、631周目に阪口選手がコースイン。737周目まで走り続けて、最終スティントを蒲生選手に託すことに。あとは普通にチェッカーを受けるだけだと思われていたのだが……。なんと残り1時間を切ったところで雨がまた、しかも強く降り出して来たからたまらない。しばらくドライタイヤのまま走り続けるも、確実に4位をキープすることを優先して760周目にウェットタイヤに履き替えたのは、賢明な判断だったと言えるだろう。

8回のFCY(フルコースイエロー)が提示されたが、赤旗はおろか、セーフティカーすら一度も導入されないレース展開において、トップの792周に対し、4位となった「DENSO LEXUS RC F GT3」は774周を走破。ライバルに対してトラブル発生時の差は23周からチェッカー時には19周差にまで詰められたことは、諦めず、24時間真剣に戦った証であり、少なからず胸を張っていいのではないかと。逆に言えば、何もなければ……という悔しい思いも残る。

あらためて今大会の速さを証明するには、残りのレースと、7月上旬に開催されるスポーツランドSUGOシリーズ第4戦での活躍が必要だ。是非、ご期待いただきたい。





永井秀貴選手

自分の走るタイミングには、ミスもなくすごくうまく乗れたと思っています。24時間でRCFを、みんなで優勝に導きたいと思っていましたが……。でも、自分の出せるものはすべて出しきれたと思っています、うまくバトンも渡せたと思っています。今まででいちばん長く乗って、RCFにも想い入れがあって、なんとかいいところでゴールさせたいと思っていましたが、トラブルが出てしまい、、、24時間というのは難しいなと。でも、とても良い経験させてもらいました。皆さんに感謝しています、ありがとうございました。



阪口晴南選手

みんなで力を合わせて走りましたが、仕方ないですね、トラブルなんです。誰かが悪いというわけじゃないので。2025年のリベンジはできなかったですけど、チームのみんなでやり切ったんで、24時間。悔いはないです。時間帯によってはすごくいいペースで走れましたし、そのあたりは去年よりもペースは改善されている部分はあったので、1年の成長を感じられたのは良かったです。また来年も呼んで頂けたら、力を貸したいと思います。



蒲生尚弥選手

なかなか24時間レースは難しいと思いましたね、本当に。しょうがないです。でも、治ってからも、それだけの速いペースで走れることがわかったのは、今後に向けては良かったと思います。まだシリーズは続きますので、ひとつひとつ大切に頑張りたいですね。



永井宏明選手

僕は走らなかつたです、今日は応援団だったので。いろいろありましたけど、完走できたので。ペースは今まででいちばん良かったと思いますし、みんな頑張ったんで、応援のしがいがありました。次のSUGOも残念ながら時間が取れず欠席ですが、蒲生くん達PROが頑張ってくれるということなので、応援しております。



小河諒選手

最悪のところから、車の速さもあり上出来のリカバリーができたのは良かったですと思いますし、僕、個人的にはノーペナルティ、ノー接触でGT3クラスで24時間レースを戦えたので良かったと思います。阪口選手も助っ人に来てくれ頼りになりましたし、今までのメンバーで作り上げて来た車が、本気で戦える速さを出せるようになったことが確認できたので、残り4戦、しっかり戦ってチャンピオン目指したいと思います。

金曾裕人監督

トラブルがなくても、優勝できたかどうかは判りませんが、少なくとも表彰台で、もっと面白いRACEができたと思います。けど助けられたのは今回から入れた純国産ADVICSのブレーキパッド。これがあったから、トラブルの6時間前ぐらいで交換して、その後チェッカーまではずっと同じパッドとローターで走れ、最低限のリカバリーが出来たのはすごく大きかったです。昨年の海外製パッドでは摩耗限界で、もう一度ピットインしてブレーキ交換10分は必要でしたので、4位には届かなかつたです。



嵯峨宏紀選手

まあ、勝てないですね。あのタイミングでこんな事が起きるか、っていうトラブルが起きちゃって……。というか、運のなさを感じています。本当に、たぶんトップとのタイム差を見れば、排気系トラブルが無ければ祈願の優勝も夢では無かつたでした。他は全員、ほぼノーミスで走っていたので、まあ、難しいですね、何かひとつ起きちゃうと。こうやって勝てないというのが、このレースの難しさだし、速さはあったと思うんですけど、それだけでは勝てないですね。

予選までは本当に流れは良かったし、『これは行けるぞ』と思っていたんですが、まさかの排気系トラブル。その理由というのが基本的にライフとかじゃなくて、前回の鈴鹿でエンジンが壊れた、調子悪くなった、あれから脱着を繰り返しているうちに、だいが傷ませてしまったかなと。それがもったいなかった。でも、29位ぐらいまで落ちたのが、それが最終的にここまで取り戻せたのは、全員の『諦めない強い心』だと思います。4位にて、トップとのポイント差も32点で済みましたし、まだ4戦ありますから。全然シリーズは見えています。この後は壊さない、落とさない、常に表彰台を徹底します！