『表彰台が見えたが展開に恵まれず 10 位でチェッカー』

シリーズ名：2026 AUTOBACS SUPER GT シリーズ
大会名：2026 AUTOBACS SUPER GT Rd.7「AUTOPOLIS GT 3HOURS RACE」
レース距離：1 周 4.674km×98 周（3 時間）

10 月 17 日（土）予選　天候：晴 コース状況：ドライ
公式予選：GT500 クラス 3 位：1:32.885

晴天に恵まれた大分・オートポリスで開催される第 7 戦。本来であれば、サクセスウェイトがハーフウェイトの戦いとなるはずが、第 3 戦セパンの開催延期のため、この戦いはサクセスウェイトのフルウェイトでの 3 時間レースという例年とは違う戦いとなった。

■公式練習　：終盤の赤旗中断により唯一アタック出来た 19 号車が 1 位
午前中に行われた公式練習は、前半の混走時間帯では国本選手ドライブで、予選に向けたチェックを主体として走行。混走時間終了時は、10 番手のタイムで終了。
後半の 500 クラス占有時間では、1 分 34 秒後半のタイムで各車周回していく中、終盤、阪口選手のアタックで 1 分

34 秒 168 の暫定 1 位を獲得し、他車も最後のアタックに入るところで、16 号車のコースアウトよる赤旗が提示されて、その段階で 19 号車以外が占有走行時間でのベストラップを計測すること無く、練習走行が終了となりました。公式練習でのトップは 19 号車となりました。

■予選　：阪口選手、国本選手が繋ぎ、3 位にて決勝へ

午後も天気は晴天のまま。予選開始段階での気温/路面温度は 23 度/29 度とベストコンディションの中、行われた予選は、Q1 のアタックドライバーは阪口選手が担当となる。

開始 1 分半が経ち、36 号車とともに同じタイミングで出た 19 号車は、3 周周回を行い、他車より早く残り 2 分で一発のアタックに入ると、1:33.297 を出し、暫定 1 位を奪取。他車のアタック結果を待つこととなる。各車タイムアタックを行いタイム更新の結果、19 号車は 5 番手のタイムとなり、Q1 を突破することとなりました。

Q1 の結果は 64-100-38-12-19-37-17-36-16-23-（以上 Q1 突破）-24-8-14-39 となりました。

Q2 は国本選手がアタック。開始直後にコースインする車両は無く、残り 7 分を切ったあたりで 19 号車が 23 号車とともに先陣を切ってコースイン。ほぼ同時に全車がコースインしていく。

3 周周回をし、残り 1 分にて 1 発のアタックに入る。各車がセクションごとのタイム更新が目まぐるしく変わる中、国本選手が渾身のアタックにてセクター3 で全体ベストを出してチェッカーを受けたタイムは 1:32.885 と暫定トップのタイムを出す。結果、2 台のプレリュードにトップの座を明け渡したものの、3 位にて Q2 を終え、明日の決勝は 3 番手からのスタートとなりました。

Q2 の結果は 64-17-19-100-12-38-16-36-23-37 となります。

予選コメント

【坂東監督】

『前回の予選と 4 位まで全く同じ順位でした。
GR 勢の中でトップは取れたので満足ですが
ここ最近の HONDA が速いのでもっと速さを次戦は出せるようにしたいと思います。
菅生と全く同じ 2 列目からのスタートとなります。
選手権は終盤を迎え、調子が上向いてきております。19 号車は表彰台の頂上を目指し、明日の決勝は 3 時間の長丁場の中、爆走を誓います。
皆様の応援、よろしくお願いいたします。』

10 月 18 日（日）天候:晴 コース状況: ドライ
決勝 10 位

昨日に引き続き、秋晴れの大分 AUTOPOLIS で開催される SuperGT Round.7 AUTOPOLIS 決勝。選手権最大の各車フルウェイトでの 3 時間の長丁場のレースとなり、予選では、3 番手をもぎ取った 19 号車は、前戦の菅生の無念を取り返しに行くべく、表彰台の真ん中を目指して爆走を誓う。

■ ウォームアップ走行
決勝前に行われたウォームアップ走行では決勝に向けて、チェックに終止し、9 周走行し、ベストラップは 1'40.145 の 13 番手のタイムとなりました。

■ 決勝
スタートドライバーは国本選手。決勝直後の気温/路面温度は 25 度/33 度。
13 時 15 分、予定通りに大分県警の警察車両が先頭のパレードランが開始された。一周のパレードランの後、一周のフォーメーションラップを経て、レースのスタートが切られた。
抜群のスタートを切った 19 号車が、前の 17 号車に襲いかかるも、2 位の座を奪取することが出来なかったものの、4 位の 12 号車との 3 位を守って 1 コーナーに入り、オープニングラップも 3 位で戻ってこられた。各所で順位が入れ替わる場面もあったものの、大きく順位が変わらない状態で周回を重ねていく。
19 号車は序盤からペースを上げて、前の 17 号車との間隔を縮めていくも、6 周目あたりで 300 クラスに追いつくと、後ろの 12 号車と 100 号車の猛追を受ける形となる。コース幅が狭いオートポリスは 300 クラスとの絡みで順位が目まぐるしく変わる。そのため、7 周目にトップの座を明け渡した 64 号車に、9 周目に入るメインストレートで追いつくと、後ろの 12 号車とともに激しい 2 位争いが始まる。
11 周目から 300 クラスのトラフィックがなくなり、17 号車に肉薄していく 19 号車も、17 号車がペースを取り戻し少しずつ離されていく。さらに後ろは 4 位の 12 号車、そして 5 位の 100 号車も追いつき 19 号車を先頭の 3 番手争いが始まることとなる。
15 周目、第二ヘアピンでインに飛び込まれ 4 位に後退。さらに背後には 100 号車が迫ってくるも、トップの 17 号車がピットに入ったため、19 号車の順位は 3 位となり、100 号車との 3 位争いがさらに激化し、ペースの良い 5 位の 24 号車も加わり、さらに激しいレース展開となっていく。
19 号車は早めのタイヤ交換を含むピット作業のため、18 周目に入ると、ドライバー交代以外のフルサービスを行い、早めの給油作業でコースに送り出し、暫定 13 位で復帰。後ろにはすでに 1 回目のピットを終えた 17 号車が迫るものの、アウトラップで抑え込んだ上、17 号車を引き離しに行く。
レース開始 35 分経過の 22 周目、19 号車は暫定 13 位。トップとの差は約 55 秒。
先にピットに入った暫定 12 位の 16 号車との差は約 5 秒の差となり、国本選手は 19 号車を単独で見えないトップ集団との差を意識しながら周回を重ねていく事となる。22 周目に 39 号車がピットに入ったため、19 号車は暫定 12 位

に上がる。
24 周目、300 クラスのクラッシュでセーフティカーが入ることとなり、ピットが閉鎖されてしまうが、この段階では 500 クラスが入れず、そのまま周回を重ねていく形となったため、各車の戦略が大きく変わることとなってしまった。
SC が入った段階での 19 号車の順位は暫定 12 位、すでに一回のピットを終えた車両 4 台のうちの 2 番手となっている。27 周目でクラス別に順位通りに整列され、さらに SC 先頭で周回を重ねていく。
29 周目に再開し、上位 2 台がピットに入るも、大半はコースに残る形となるも 17 号車にパスされて 11 位に、さらに後ろから 39 号車との追撃を受け、30 周目の第二ヘアピンで 39 号車にさされ、次のストレートで並ぶものの、順位を一つ落とすことになる。とはいえ、暫定 9 位の 16 号車を先頭に 17、39 そして 19 号車との 4 台による 9 位争いが激しくなる。さらに暫定 7 位の 8 号車、14 号車にも追いつき、大きな 7 位争いに発展していく。まだピットに入っていない車両が続々とピットに入る中、まだ入ってない 14 号車を先頭とした 5 台の争いの最後尾の 19 号車をドライブする国本選手は、少し間を開け、前の 4 台の争いを一歩引いて隙あらばと伺うドライブとなる。
5 台による争いは、先頭の 14 号車が 38 周目にピットに入ったことにより、16,17 号車のプレリュードが抜き出て、2 台に付いていけていない 39 号車に抑えられている 19 号車という形となる。19 号車は 40 周目で暫定 5 位。
41 周目に 17 号車が 16 号車をパスし、コースアウトした 17 号車がコース復帰した背後に 39, 19 号車が追いつき、暫定 3 位争いもさらに激しくなる。最後まで 1 回目のピットを行ってなかった 100 号車が 45 周目にピットに入り、19 号車は 4 位となり、46 周目にはいったメインストレートで 39 号車のサイドに出ると、1 コーナーをアウトから被せて暫定 4 位の座を奪うと、前の 16 号車、そして 17 号車を追撃することとなる。
レースは半分が過ぎた 50 周目。300 クラスの車両がコースアウトしたため、FCY となり、のち、51 周目に二度目の SC が入ることとなった。19 号車は 3 位。前の 16 号車そして 17 号車の差がリセットされるも、後続との差も同様にリセットとなってしまう。
56 周目に SC が解除となり、直後に 19 号車が 2 度目のピットに入る。阪口選手のドライバーチェンジを含めてのフルサービスでピットを出ると、同時に入った 17 号車の背後でコースイン。暫定 14 位で復帰となるも、翌周に入るチームも出てきて、順位が目まぐるしく変わる。
62 周目に 9 位だった 14 号車に 16、17 そして 19 号車が追いつくと、16 号車にパスされた 14 号車に引っかかった 17,19 号車が抜けず、さらに、64、24 号車も追いつき 10 番手争いが加熱していく。71 周目に前の 14 号車をパスして 11 位になるも、前の 17 号車との差は 4 秒以上となってしまう。
79 周目にコース上のデブリを回収するために FCY が入り、回収後、FCY が解除され、レースが再開。19 号車は 80 周目には前の 17 号車との差は約 3 秒の 11 位。阪口選手は前の 17 号車に追いつくべく 19 号車に鞭を入れるが、タイム差が縮まらなかったが、残り 1 分を切るあたりで 17 号車がコース外で止まったため、19 号車は 10 番手に上がり、そのまま 3 時間レースが終了となりました。
レースは、前半はレース開始 20 分前後でピットに入るチームと、そうでないチームとでの見えないポジション争いとなるも、24 周目の SC によりタイム差がなくなり、29 周目にレース再開となると、早めにピットに入った車両に有利となり、2 台のプレリュードを、19 号車を含む 2 台のスープラが追いかける展開となるも、2 度目の SC で 1 回目のピットタイミングの有利不利までリセットされ、各車の 2 度目のピット終了時にトップに出た 100 号車がチェッカーを受けて優勝。以下、38-

23-37-12-8-39-36-16-19-24-64-14-17 となりました。

決勝コメント【坂東監督】

『結果は結果です。
申し訳ないです。
SC が入った時、チャンスがまわってきたのですが、２回目の SC が入った時、チャンスは逃げました。
『悔しい』しか言葉見つかりません。
しかし反省点的には、幅広い作戦、戦略、ライバルのピットインや戦略、ラップタイムをみないと駄目ですね。
100 号車は昨年と同じ戦い方でしたが素晴らしい戦略でした。
僕らは 2 回目の SC が入った時（49-53LAP）には、17-16-19 の順で TOP3 でしたが、2 回目の PIT　IN を終えているわけではなかったのでマージンはなく、給油時間も他車よりかかってしまいました。
次戦は、モビリティリゾートもてぎで開催される第三戦および最終戦となります。レースの

フォーマットがまだ確定しておりませんが、2 日間連続のガチンコ勝負となります。ここ 2 戦の予選の好調さをそのままぶつけ、ヨコハマタイヤとの最後の戦いを誓い、表彰台トップを目指し、爆走していきます。皆様の応援、誠にありがとうございました。』

【国本選手】

『2 度のセーフティーカー導入により、状況が大きく変化する難しいレースでした。
チャンスが巡ってくる場面もありましたが、最終的には不運な方向にいってしまい悔しい結果となりました。
残念な結果ではありましたが、週末通して上位で戦える速さはありましたし、良い方向に向かえていると思っています。
最終戦茂木ではしっかりとまとめて、良いレースが出来るように準備していきます。』

【阪口選手】

『決勝は 10 位でした。前半はセーフティカーが優位に働き、表彰台が見えるレースでした。しかし 2 回目のセーフティカーで逆に不運に働きポイント圏外となる悔しいレースでした。レース中のパフォーマンスも厳しい時間帯もありなかなかどの時間帯でもスピードを発揮するのが難しかったです。ただ今回は戦略にかなり支配される難しいレースでした。ラストの大会となるもてぎでは今年の集大成のレースができるよう 19 チームのみなさんと準備していきます。』

マルチメイクタイヤレギュレーション最終年 2026
必ず皆様を笑顔にする事をお約束致します。
皆様の応援、誠にありがとうございました。
次戦は 11 月 7，8 日（2DAYS 決勝）
モビリティーリゾート MOTEGI（栃木県）で開催されます。
SUPERGT
https://supergt.net/pages
BANDOH
http://www.bandohracing.com/