

2026 AUTOBACS SUPER GT Round7

AUTOPOLIS GT 3Hours RACE

会期：2026年10月17日（土）、18日（日）

場所：オートポリス（大分県）

観客：予選12,000人、決勝18,000人

予選：20位

決勝：19位

獲得ポイント：0Pt

シリーズ順位：17位（30Pts）

秋の気配が漂いはじめた10月の第3週、大分県と熊本県の県境近くに位置するオートポリスで、SUPER GT 2026第7戦が開催された。

今シーズンは第3戦セパン大会が中東情勢の影響を受けて延期となり、その代替戦は最終戦もてぎのレースウィークに開催されることが決まっている為、この第7戦オートポリスは実質6戦目のレースとなる。SUPER GTのレギュレーションにより、そのシーズンの7回目のレースではサクセスウェイトを本来の半分の「獲得ポイント×1kg」にして積載することになっている為、例年第7戦であるオートポリスのレースは「ハーフウェイトレース」になるのがお馴染みだった。

しかし今年は6回目のレースになったことによりフルウェイトが積載されることになった。つまりこのレースはシーズン中で最も重いサクセスウェイトを載せて走るレースになる。路面の攻撃性が高くタイヤに厳しいと言われるオートポリスでの「フルウェイトレース」は、いつも以上に難しいレースになることが予想された。

谷口選手/片岡選手はここまでに30ポイントを獲得している為、グッドスマイル 初音ミク AMGには、60kgのサクセスウェイトが搭載される。ただし、実際のウェイト積載上限は50kgまでで、超過分は超過重量に応じた給油リストラクター装着によって代替される。今回1

0kgの超過ウェイトになった4号車には、3段階中の1段階目のリストラクターが装着された。

今大会のMercedes-AMG GT3のBoP（性能調整/Balance of Performance）は、前戦SUGOから変更はなく、エアリストラクターがφ34.5mm×2、車両重量が基本重量1285kgにBoP重量60kgで1345kgとされた。

そしてレースフォーマットは第2戦富士に続いて今シーズン2回目の3時間レースで行われる。通常より長いレースのために持ち込みタイヤセットはドライ、ウェットともに2セットずつ追加され、ドライ6セット、ウェット8セットとなる。

ピット作業は、5周目からチェッカーまでの間に2回の給油義務（SC中を除く）が課されていた。

4号車は今シーズン、チームのミスだけでなく、マシントラブルや、4号車にとって不運なレース展開など様々な原因で結果として一度も上位入賞できていない。この時点でのドライバーズランキングは14位と振るわず、既にシリーズチャンピオン獲得は実質的に不可能になっていた。チームは、残りの3レースで上位入賞を獲得して、せめてこの悪い流れを断ち切りたいと考えていた。

10月17日（土）【公式練習、公式予選】

天候：晴れ

コース：ドライ

気温／路面温度

GT300 Q1開始前：23℃／29℃

GT300 Q2開始時：23℃／31℃

終了時22℃／30℃

予選の朝、天気予報通り、サーキットの上空には高く澄み渡る秋空が広がった。日が昇り切ると気温は20℃を超え、この時期のオートポリスとは思えぬ暖かい陽気となった。

午前10時30分、公式練習が始まった。オートポリスは活火山である阿蘇山の火山灰が日常的に路面に積もる上に、大きなレースが頻繁には開催れないので、他のサーキットに比べて路面が汚れがちである。そのため毎年このレースでは、練習走行開始直後はライバルに走行させて路面の汚れを取り除かせることを狙って、ピットで待機するチームが現れる。4号車もピット待機することが多いのだが、今シーズンはこのセッションの走行時間が前年に比べて25分も短縮された為、4号車だけでなく多くのチームが時間を惜しんでセッション開始とともにコースインした。

公式練習は片岡選手のドライブでスタートした。セッション開始後、路面が出来上がっていない序盤の時間帯は、多くのチームがタイヤのスクラブ（皮むき）に充てていた。4号車も計測1周でピットに戻り、素早くタイヤを交換し、すぐにコースへと復帰した。

しかし、セッション開始から10分ほど経ったところで、62号車がマシントラブルで12コーナーで止まってしまい、動き出すことが出来ず赤旗となった。

午前10時57分にセッションが再開されると、引き続き片岡選手がステアリングを握りコースへと戻った。片岡選手は7周目の最初のアタックで1分45秒141を記録、その時点で5番手につけた。

その後ピットに戻ると、谷口選手とのドライバー交代練習を行い、そのまま谷口選手にステアリングを譲って、満タンでのロングラン性能の確認を行った。

午前11時30分からのFCYテストも谷口選手がステアリングを握り、周回を重ねた際のタイヤの性能変化の確認を行った。その後、11時45分からのGT300専有走行に向けて一度ピットに戻り、再び片岡選手が乗り込み予選シミュレーションを行った。

今大会、チームは2種類のコンパウンドを持ち込んでおり、ここでは序盤にタイムを出した方ではないタイヤでアタックへと向かった。計測3周目に1分45秒278を記録したものの、序盤のベストタイムには届かなかった為、予選では最初のタイヤを使うことが決定された。この結果、公式練習は7周目に片岡選手が記録した1分45秒141が記録され、8番手でセッションを終えた。

午後2時30分、公式予選が始まった。

29台がエントリーするGT300クラスのQ1は、チームランキングを元にA組とB組の2組に分けて行われ、各組の上位9台がQ2へ進出できる。4号車は今回A組で出走した。

4号車「グッドスマイル 初音ミク AMG」のQ1アタックドライバー谷口選手は、セッション開始と共にコースインした。一方、ダンロップやブリヂストンを装着するマシンを中心に、8台がしばらくピットで待機してからコースへと向かった。

谷口選手は3週のウォームアップを行うと4周目にアタック、公式練習のタイムを上回る1分45秒003を記録し、その時点の7番手となった。しかし、あとからコースへ向かったライバルたちがタイムを出していくとカットラインを割る10番手まで後退してしまう。谷口選手は5周目もアタックを続け、セクター2までは9位のタイムを上回っていたが、すでにタイヤのピークは過ぎており、自己ベストを更新することが出来なかった。

この結果、9位のマシンに0.005秒差でわずかに届かず、惜しくもQ2進出を逃してしまい、翌日の決勝レースは20番グリッドと後方からスタートすることとなった。4号車の予選Q1での敗退は2023年の第3戦以来だ。

10月18日（日） 【決勝】

天候：晴れ

コース：ドライ

気温／路面温度

スタート前（13:00） 25℃／33℃

序盤（13:35） 26℃／34℃

中盤（14:30） 27℃／35℃

終盤（15:30） 25℃／33℃

ゴール（16:20） 23℃／31℃

土曜日に続いてこの日も青空が広がり、正午頃の気温は25℃、路面温度は33℃まで上がっていた。

午後1時10分、大分県警の車両による先導でパレードラップの隊列が動き出した。警察車両が抜けた後もセーフティカー先導で隊列を整えると、午後1時16分33秒に3時間の決勝レースが始まった。

4号車グッドスマイル 初音ミク AMGのスタートドライバーは片岡選手だ。4号車は20番グリッドからのスタートだったが、16番グリッドからスタート予定だった26号車が、ウォームアップ走行中にタイヤが外れるトラブルに見舞われピットスタートとなったため、実質19番手からのスタートとなっていた。

片岡選手は、レーススタート直後はポジションをキープし、すぐ前の30号車、777号車のオーバーテイクを狙っていたが、その時23番手からポジションを上げてきた48号車にバトルを仕掛けられた。勢いのある48号車に4コーナーで一瞬前に出られるが、切り返しとなる第1ヘアピンでは抜き返す。しかし、続く100Rで再び前に出られて20番手に後退してしまった。

5周目になり給油を伴うピットインが可能になると、5号車が早速ピットへと向かった。4号車も隊列の後方にGT500が追いついてきた6周目でピットイン。給油のみを行い片岡選手ドライブのまま最後尾29番手でコースへと復帰した。GT500と交錯してタイムが落ちる前に1回目のピットを済ませ、集団とは外れた場所で走って自分たちのペースでタイムを稼いでアンダーカットを狙う作戦だ。

コースに戻ると、ライバルたちが1分50秒台で周回していく中、片岡選手は狙い通りペースを上げて1分49秒台を連発していった。

12周目、32号車がピットイン。こちらは給油とタイヤ交換を行い、4号車の後方でコースに復帰した。

21周目、31号車がセクター3のブリッジを超えた16コーナーでクラッシュ。FCYが宣言されたが、すぐにセーフティカー導入へと切り替わった。このFCYになる直前に、777号車はピットへと飛び込んでおり、FCYでコース上のスピードが落ちている間にピット作業を終え32号車の背後でコースに戻った。

28周目にレースが再開されると、片岡選手は9号車が第2ヘアピンで膨らんだところをオーバーテイクした。この時ちょうどスタートから1時間が経過し、レースの1/3が終わるタイミングだったため、多くのマシンがピットへと向かっていった。

29周目、フレッシュタイヤで迫ってきた777号車に抜かれたものの、ピットインした車両もいたため22番手。さらに32号車とのテール・トゥ・ノーズのバトルが始まり、片岡選手はしばらくポジションを守っていた。しかし、一度目のピットでタイヤ交換をしていた32号車の勢いが良く、30周目の3コーナーで抜かれてしまった。そしてスタートからタイヤ無交換でレースを進めてきた4号車は、残り時間が1時間48分、37周を過ぎた頃からタイヤが限界に近づき、ライバルより数秒遅い1分52秒から53秒台で周回をするようになってしまった。しかしMercedes-AMG GT3が燃料満タンで走り切れるのはおよそ1時間半のため、後半スティントを担当する谷口選手には残り時間が1時間半を切るまで交代できない。片岡選手には忍耐の時間が続いた。

そんな中、レース序盤から上位を走っていた2号車が37周目に1度目のピット作業を終え、後方からフレッシュなタイヤでハイペースで迫ってきており、37周目に24秒あったギャップは40周目には10秒を切っていた。さらに同じく上位を走っていた52号車が41周目にピットに入り、タイヤ無交換で4号車の真後ろに出てきた。この2台のブリヂストン装着車両はレースペースが良く、42周目に抜かれてしまった。

46周目によりやくレースの折り返しとなる残り1時間半を切り、ペースの落ちていた4号車は2回目のピットインを行った。後半を担当する谷口選手は給油とタイヤ交換のフルサービスを受けてクラスで最初に2回のピット作業を終えた状態でコースへと戻った。

その直後、2号車とバトルをしていた52号車がスピンを喫してコンクリートウォールに激しく当たるクラッシュが発生。すぐにFCYからセーフティカー導入となった。2回目のピット作業を終えトップに1周遅れの46周目を周回中だった谷口選手にとって、このセーフティカーは最悪の結果を生む。この時のトップはまだ一度もピットに入らずステイアウトしていた56号車で47周目周回中、そして谷口選手はその数台後ろを46周目で走行していた。その為、セーフティカーがトップ車両である56号車を抑えた際、4号車の後ろを走っていた4

7周目周回中の全てのライバルが4号車に追いつく事になってしまい、周回遅れ状態をむしろ固定してしまったのだ。SC直前のピットインをあと少し遅くできていれば同一周回の下位に居られた可能性があるが、先陣を切って2回目のピットインをした事が裏目に出てしまった。

クラッシュ車両の回収が済み、53周目からレースが再開され、56号車はすぐにピットに向かい1度目のピット作業を行った。他のマシンも続々とピットに向かい2回目の義務を消化していった。

4号車は2回目のセーフティカーで大きくロスをして20番手となっており、そこから少しでも上位を目指すものの、他のチームに比べて先にピットイン後の周回数の多いタイヤで、ピックアップにも悩まされペースを上げられない。

78周目には2回のピットを済ませて同一周回になっていた56号車に再び抜かれ、21番手に後退。

79周目、25号車がピット作業違反によって受けたドライブスルーペナルティを消化したため、4号車は20番手に戻った。

85周目、60号車がマシントラブルでスロー走行しているところをかわして19番手に浮上。その後、ペナルティで後退していた25号車が再び迫ってくると、それをなんとか防ぎ続けるも、91周目の最終コーナーでGT500車両と交錯した際にコース外に押し出され、20番手に後退した。

そしてついに3時間が経過し、谷口選手は92周目に20番手でチェッカーを受け、トップの1周遅れでレースを終えた。

優勝は96号車の新田選手と高木選手で、最多勝利数記録を更新する快挙となった。2位は巧みな作戦がハマり、運も味方に付けた360号車が28番グリッドから26台抜きを成し遂げた。3位は65号車だった。

尚、レース後、777号車にペナルティが出された為、4号車グッドスマイル 初音ミク AMGは順位を1つ繰り上げて19位となった。

レース前半では、他車とピットのタイミングをずらしてアンダーカットを狙う作戦が奏功して少し順位を上げられたが、レース後半はペースに苦しみ、セーフティカーのタイミングでもツキに見放されて順位を上げられず、今シーズン2回目のノーポイントレースとなった。これによりシリーズランキングは18位と、更に下位に沈むこととなった。

次戦の舞台となるもてぎは、レースウィーク中に2レースが行われる予定だ。チームは最後のレースウィークにせめて一矢報いるレースをするべく、万端の準備をして臨む覚悟だ。

■ 10月23日追記

レース後の10月23日に、GT300決勝正式リザルトの修正が発表された。

前述の通りこのレースは給油を伴う2回のピットが義務付けられていたが、SC中のピットは義務ピットにカウントしないものとされていた。

しかし666号車と88号車は2回目のピット作業がセーフティカー出動中だったにも関わらず、これを義務ピットの1つとして解釈しそのままチェッカーを受けていた。この結果に対し、666号車はピット回数不足、88号車はSC中のピットインに伴うドライバー交代を理由に100秒加算のペナルティが発表されていた。しかし、本来のルールではピット回数不足は失格と定められていたためこの結果に対して抗議の声が上がっていた。

これを受けてGTアソシエーションは、10月23日に正式結果の改定を発表し、該当の2台のリザルトを失格に変更した。この改訂を受けて、4号車グッドスマイル 初音ミク AMGの順位は2つ繰り上がり、17位になった。

■ 10月23日追記

レース後の10月23日に、GT300決勝正式リザルトの修正が発表された。

前述の通りこのレースは給油を伴う2回のピットが義務付けられていたが、SC中のピットは義務ピットにカウントしないものとされていた。

しかし666号車と88号車は2回目のピット作業がセーフティカー出動中だったにも関わらず、これを義務ピットの1つとして解釈しそのままチェッカーを受けていた。この結果に対し、666号車はピット回数不足、88号車はSC中のピットインに伴うドライバー交代を理由に100秒加算のペナルティが発表されていた。しかし、本来のルールではピット回数不足は失格と定められていたためこの結果に対して抗議の声が上がっていた。

これを受けてGTアソシエーションは、10月23日に正式結果の改定を発表し、該当の2台のリザルトを失格に変更した。この改訂を受けて、4号車グッドスマイル 初音ミク AMGの順位は2つ繰り上がり、17位になった。

関係者コメント

安藝貴範代表

予選でQ1敗退となってしまったため、決勝に向けて様々な作戦を考え、レースではそれを忠実に実行することができました。後方から追い上げる作戦自体はナイスチャレンジでしたし、決して悪くなかったと思います。もう少しタイヤがもってくれてタイムの落ち幅が少なければ、2回目のピット作業後に出たセーフティカーも、我々にとって非常に良い状況で活かされたはずです。

今回は少しツキがなかった部分もありますが、次戦も同じような気温のレースになると思うので、次回に向けてもう少しタイヤを機能させられるようなセットアップをチームで研究していきたいと思います。結果こそ出ませんでした。が、チームとして良いチャレンジができたレースでした。次戦も応援よろしくお願いします

片山右京監督

今回は本当にコメントが難しいレースでした。結果的な大きな要因としては、ピットを引っ張っていた56号車にセーフティカーのタイミングで抑えられてしまい、周回遅れになってしまった不運があります。

ただ、そもそもその後方に沈んでしまった根本的な原因は、タイヤのピックアップ問題でした。それがタイヤの構造から来ているのか、他に要因があるのか、調査するところですが、ペースが秒単位で落ちてしまうほど酷い状況で…。

ピックアップが起きるまでのペースはすごく良かったですが、セーフティカーやピットでの交代後など、ゆっくり走ってから温めようとするとかスを拾ってしまうので、もうどうにもならない状況でした。

タイヤに起きていることが原因でタイムが落ち、ドライバーの2人には厳しい戦いをさせてしまったことが申し訳なく、チームとして必ず原因を見つけ出して、もてぎに挑みたいと思います。

谷口信輝選手

今回はフルウェイトの最後のレースということで、ライバル勢はウェイトが重かったり厳しい給油リストラクターがついたりしていました。その中で我々は比較的サクセスウェイトが軽く、給油リストラクターはまだ1段階だったため、なんとしても上位を獲る意気込みで乗り込みました。

しかし、走り始めから我々が選んだタイヤとマシンのセットアップがあまり合っていない感触で、ピックアップにも悩まされました。基本的に一発のタイムもロングランのペースもないという苦しい状態で、それでも作戦でなんとか一矢報いようと挑み、レース展開的にはその作戦自体はうまくいっていた部分もあったと思います。ただ、結果的にすべてがうまく噛み合わず、20位（※他車のペナルティで正式結果は19位）という結果に終わってしまい非常に残念です。

オートポリスはそもそもタイヤの摩耗に厳しいサーキットなので各チームそれぞれ苦労していたようですが、そこをうまく突いて上にいきたかったですね。残るは最終戦のもてぎになります。今年はまだ良いところが全くお見せできていないので、最後のもてぎくらいは良い結果を出して締めくくりたいと思います

片岡龍也選手

今回は後方グリッドからのスタートだったこともあり、奇襲に近いトリッキーな作戦で挑みました。タイヤさえもてば上位を狙えるという、元々ギャンブル要素の強い作戦だったのですが、自分のスティントの残り10周から15周というところで、想像以上にタイヤのピックアップが進んでしまいました。ほぼグリップがなくなり、全くペースを上げられない状態に陥ったのが厳しかったです。

その後、谷口さんに交代してセーフティカーが出たところまではラッキーかと思ったのですが、ステイアウトしていた56号車に引っかかって影響を受けてしまい、結果的には逆に不運な展開になってしまいました。

今週は作戦も失敗に終わり、リスクを背負ってトライした結果とはいえ、何もかもが上手くいかないレースでした。シーズン残り戦数も少なくなりましたが、次戦のもてぎではなんとかこの鬱憤を晴らせるようなレースにしたいと思います

Christian Schickエンジニア

レース全体の戦略としては、後方グリッドからのスタートだったので、他のチームは異なるアプローチを採りました。1度目のピットストップではタイヤを交換せず、給油ストップだけを行い、トラフィックを抜けてクリーンエアの中で走るという作戦でした。戦略自体はうまくいっていましたが、残念ながら第2スティントの後半、想定よりも早くラップタイムの落ち込みが始まってしまい、順位を下げる結果となってしまいました。想定タイムから大きく離れてしまった原因をデータから確認する必要があります。

次戦に向けてより良くできる部分がないか、マシンのセットアップをしっかりと調査します。

次戦のもてぎでのレースを楽しみにしています