# ENEOS スーパー耐久シリーズ2026

# Empowered by BRIDGESTONE

# 第6戦 スーパー耐久レースin岡山

# ENDLESS SPORTS レースレポート

## #13 ENDLESS GRYARIS

参戦クラス：ST-2クラス

Aドライバー：花里 祐弥

Bドライバー：石坂 瑞基

Cドライバー：伊東 黎明

Dドライバー：岡田 整

監督：斉藤 亮佑

## ＜#13 ENDLESS GRYARIS＞

開幕戦もてぎで4位、第2戦鈴鹿で2位、第3戦富士24時間レースと第4戦SUGOでは連勝を飾った#13 ENDLESS GRYARIS。97.50ポイントを獲得し、シリーズランキング首位で岡山大会を迎えた。2位の#95 SPOON リジカラ CIVICは90.00ポイント、3位の#72 OHLINS CIVIC NATSは65.00ポイント。残り2大会となる中、タイトル争いの行方を左右する重要な一戦に臨む。

今大会では、クラス最大となる70kgのサクセスウエイトを搭載。95号車も同じ70kg、72号車は45kgを積んでの戦いとなる。最終戦の富士スピードウェイはストレートが長く、排気量で勝るシビック勢に対して厳しい展開が予想される。GRヤリス導入後初となるシリーズチャンピオン獲得へ向け、岡山ではなるべく95号車に対してポイント差を広げたい。

＜予選＞

A 花里 祐弥　　1’41.401 クラス5番手

B 石坂 瑞基　　1’41.010 クラス4番手

C 伊東 黎明　　1’41.838 クラス5番手

D 岡田 整　　1’42.934 クラス2番手

→予選結果：5位／7台中

10月24日（土）、ST-2クラスの予選は13時40分からスタート。木曜、金曜の練習走行はすべてドライコンディションだったが、台風30号の影響で週末は激しい雨が予想されていた。土曜日の朝には雨が止んだものの、曇り空の下で路面は乾き切らず、わずかに水分が残る状況。それでもレインタイヤを使用するほどではなく、スリックタイヤでのアタックとなった。

Aドライバーの花里は1分41秒401を記録。72号車、95号車のシビック勢が上位を占め、#7 新菱オートDXL☆MART☆VARISエボ、#6 新菱オートDXLネオグローブEVOXのランサーエボリューション勢が続く中、クラス5番手となった。続く石坂は1分41秒010をマークしてクラス4番手。70kgのサクセスウエイトを背負って健闘したものの、A・Bドライバーの合算では5番手となり、タイトルを争う95号車の後方から決勝レースに臨むこととなった。

Cドライバーの伊東は、燃料を多めに搭載した決勝想定走行でマシンバランスを確認。1分41秒838を記録した。Dドライバーの岡田も、マシンの状態を確かめながら1分42秒934をマーク。マシンチェックを行いレースへの準備を整えた。

## ＜決勝＞

### 決勝結果：2位

10月25日（日）、決勝日の朝は、大雨の予報に反して曇り空となった。しかし、スターティンググリッドにマシンを並べて間もなく、大粒の雨が降り始める。チームはレインタイヤを選択し、不安定な天候の中で3時間の決勝レースを迎えた。

スタートドライバーは石坂が務める。通常は60分の最低乗車時間を消化するため、Aドライバーから走行することが多いが、今回は天候の変化に柔軟に対応する作戦を採用。路面状況の変化に伴いタイヤ交換のタイミングも前後する可能性があるため、第2スティントでAドライバーの花里がドライブする作戦だ。最終スティントは伊東へつなぎチェッカーを目指す。

8時30分、セーフティカー先導で決勝レースがスタート。2週目からレーシングスピードでのレースが始まった。ST-2クラスでは72号車のみがスリックタイヤを選択したが、ウエット路面では1周あたり5～6秒遅く、順位を落とす展開となる。首位の225 KTMS GR YARISを7号車、95号車、6号車、そして#13 ENDLESS GRYARISが追う。石坂は95号車、6号車と接近した状態で周回を重ね、ライバルの前へ出る機会を伺う。

スタート前の雨は止み、路面は徐々に乾き始める。そこでチームは乗車順を変更、2番手に伊東を起用してスリックタイヤで走行する作戦を選んだ。花里が乗車中に再び雨となれば、最低乗車時間の制約からドライバー交代が難しくなる。先に伊東を走らせ、雨が降り始めた場合には早めにピットイン、レインタイヤへの交換と花里への交代を行う作戦とした。

27周目にはコースアウト車両の発生により、1回目のFCY（フルコースイエロー）が導入される。しかし、#13 ENDLESS GRYARISは走行位置の関係でピットインできない。FCY解除後、1コーナーで再びコースアウト車両が発生し、2回目のFCYが導入される。このときもピットインできる位置にはおらず、コース上で走行を続けた。

一方トップを走る225号車は2度目のFCY間際のピットインで大きなアドバンテージを得えた

33周目、1回目のピットインを実施し、石坂から伊東へ交代。タイヤ4本をスリックタイヤに交換し、4位でコースへ復帰した。前方にはまだピットインしていない車両が1台おり、95号車は約8秒先を走行していた。伊東は1分44秒298を記録して追うものの、44周目に1分43秒898をマークする95号車との差は、徐々に広がっていく。

58周目、残り約1時間5分で2回目のピットインを実施。伊東から花里へ交代となるが、メカニックの匠の技でピット時間を短縮して上位浮上を狙う。コースへ戻ると、花里の前方にはランキング争いを行っている95号車が。しかし花里が追い上げを続ける中、残り58分となったところで#95がガレージへ入る。エンジントラブルとみられ、そのままリタイアとなった。

68周目、72号車のピットインにより花里は3位へ浮上。前方の225号車と6号車も、まだ1回しかピットインしていない状況だ。78周目、225号車が最後のピットイン。約1分30秒差が付いていたためトップ浮上はできかったが、6号車とは順位が入れ替わったため2位へポジションアップした。

全車のピットインが終わり、トップの225号車とは約22秒差で、ペースはほぼ同じ。3番手の72号車とも約22秒差を保ちながら、花里は2位を維持する。貴重なシリーズポイント獲得に向け、チェッカーを目指す。

11時30分、花里は2位でチェッカーを受け、#13 ENDLESS GRYARISは5番手グリッドから順位を上げて表彰台を獲得した。難しい路面状況に応じたタイヤ選択と乗車順の変更、そして3名のドライバーの走りをつなぎ、重いサクセスウエイトを背負う中で貴重なポイントを手にした。

今大会終了時点のシリーズランキングは、首位の#13 ENDLESS GRYARISが112.50ポイント、2位の#95が90.00ポイント、3位の#225が80.00ポイント。#95とのポイント差は22.50ポイントへ広がり、シリーズチャンピオン獲得へ向けて大きく前進する結果となった。

【FCY導入】

1回目：09:23'57(27Laps)～09:26'40(28Laps)

2回目：09:27'55(28Laps)～09:32'38(29Laps)

## ＜ドライバー・監督コメント＞

### ●A ドライバー 花里 祐弥

予報では台風の接近により、雨が絡むレースになるという事で準備を木曜日から進めてきました。前戦SUGO大会で優勝出来たこともあり、持ち込みデータは基本そのままでということになりました

岡山はブレーキサーキットとして有名なサーキットですが、止めるブレーキ、曲げるブレーキなど緩急のあるサーキットになっているので、対象が合わない部分もありサスペンションのロースピードバンプを上げる仕様を用意して頂きました。狙いは良かったですが、大きな改善には至らず、次戦はもう少しハイスピード側も上げていいのではと話をしました。

MBR（メイクバンプラバー）に関しては、トラクション方向に潰れた際、ピークでのレートが高い傾向にあったので、最近トライしているディンプル(縦方向の穴)を深くした物へ変更しました。初期レートがマイルドになり、有効ストロークも増える物です。岡山にはこれくらいのスピード感がマッチしていました。

ブレーキパッドに関しては今期開発中の新型セミメタリック材を使用しましたが、岡山の温度レンジが富士、SUGOより全体的に高い傾向で、その際の効き過ぎる症状がありました。路面ミューが低いこともあってABSの介入も早く、荒くなることがわかりました。

なので、予選などは焼結材を使用してコントロール、リリース性を取りました。決勝に関しては、開発テストとしてドライ、ウエット、ロングを確認する為に改めて新型セミメタリック材へ変更しました。予想はしていましたが、少しピーキーな特性で、ウエットでは厳しかったと聞いています。

ドライについては、路面が非常に悪かったことありましたが、しっかりとした制動を感じました。結果としては岡山ではより温度をコントロールする必要がありましたが、お客様へフィードバックが出来るテストが出来たと思います。

レースは難しいコンディションの中、チームが誰一人ミスする事なくフルウェイトながら2位を獲得する事が出来ました。強いエンドレスを皆様にお見せする事が出来、ほっとしております。富士大会まで時間が少ないですが、出来る事を全て行い、チャンピオンを獲りに行きますので、最終戦もよろしくお願い致します。

応援いただき誠にありがとうございました。

## ●B ドライバー 石坂 瑞基

今回の岡山はシリーズがかかった非常に大事な一戦でしたので、なんとしてもランキングを争っている95号車の前でゴールしたいレースでした。クルマに関しては本当にシーズンを通して熟成され、大きな変更をしなくても戦える車になっていました。

ブレーキパッドやMBRの新型を投入して開発のテストも進めました。特に新型のMBRはこれまで以上に潰れた先のリジッド感が無く、タイヤに急な荷重変化が少なく、グリップを拾える良い物となりました。

決勝はスタートを担当し、ウエットコンディションの難しいスティントでしたがライバルに対して安定したペースを刻めたと思います。それでも我々のウエットコンディションでのペースを底上げしなければならないと課題も感じました。

レースは全員ノーミスで走りきり、2位というこれ以上無い結果に嬉しいです。次戦は最終戦ですが、3年前の車両トラブルによってチャンピオンを取れなかったことがあるので、最後まで一切気を抜かずに全力でチャンピオン獲得のために走ります。最後まで応援よろしくお願いします！

## ●C ドライバー 伊東 黎明

3ヶ月以上のインターバルを経て、岡山大会が開催されました。今回を含めて残り2戦。ランキングはトップで2位とは7.5ポイント差で迎え、最終戦に向けても非常に重要な大会となります。シリーズでは1番短い3時間レースとなり我々としては戦略が広いわけではないですが、今年の13号車のパフォーマンスは常に高いため純粋なスピード勝負で挑みました。

木・金曜日の走行は合計4枠。クルマのバランスとしては基本的に良い方向にありながらも、オーバーステアな傾向があったため、土曜日からの雨を考慮しつつアジャストを進めて行きました。土曜日の予選は雨が軽く降ったり止んだりを繰り返す難しいコンディションでしたが、A・B両ドライバーの良いアタックでクラス5番手を獲得し、GRヤリスのパフォーマンスを発揮できた予選となりました。自分はほぼドライ路面で決勝想定のランを行い、そこでもラップタイムの良さや持続性等、十分に戦えることを証明できました。

決勝はスタートから石坂選手、伊東、花里選手の順番で繋いでいく戦略を取りました。自分はまだ少し濡れている路面でのスリックタイヤとなり、序盤はGRヤリスの特性もありピーキーでなかなかタイムアップをしていくことができませんでしたが、タイヤに熱が入ってからは速く、安定したラップを重ねることができ、花里選手に繋ぐことができました。

今回のレースを終え最終戦に向けては有利な形で迎えることができますが油断は禁物。ただただチャンピオン獲得を目指して全力で挑みます。3年前の悔しさを晴らしに行きます。最終戦も応援よろしくお願い致します！

## ●D ドライバー 岡田 整

富士・SUGOの2連勝から3ヶ月の期間が開いた岡山大会。前回のSUGO大会からの好調を維持したい大事な大会でも、チームが用意してくれてドライバーがセットアップしてくれて車両のフィーリングは、フルウェイトを跳ね返すマシンでした。

天候不良でスタート前から、タイヤ選択や戦略面での難しいレースでしたが、チーム・ドライバー共に、ミスなく繋ぎ2位表彰台を獲得。感謝です。チャンピオンが決まる最終戦もすぐですので、チャンピオン目指して、チーム・ドライバーと共にベストを尽くします。いつも沢山の応援ありがとうございます。引き続き応援よろしくお願い致します。

## ●監督 斉藤 亮佑

シリーズランキングトップで迎えたRd6ですが2位の95号車とのギャップは7.5ポイントと大きくありません。また富士24時間でのタイム差を思い返すと、最終戦富士ではまともに勝負できるのか……。ということで岡山ラウンドでは何としても大量ポイントが欲しいところです。

富士、SUGOと連勝し、いい流れではありますが、サクセスウェイトが70kgになりました。ですが、SUGOでサクセスウェイト65kgを搭載しクラス優勝を勝ち取った我々にとって5kgのウェイトは誤差のような物と思いたいところですが、やはりクルマは重いです。

私はウェイトを取り付ける時しか重さを感じませんが、13号車のドライバー達は乗っている間はずっと重さを感じながら走っていたと思います。最近それくらい乗車後の車両へのコメントが細かいです。ドライバーからはパッカー1mmを追加したいなど

の要望があります。それはドライバーのセンサーの凄さと同時に、GRヤリスのセッティングが煮詰まってきていることの証でもあると思います。そういったレースから得たデータをお客様にフィードバックしていくこともレースの重要な要素だと思っております。

レースウィークは台風の影響か天候が安定せず、予選＆決勝の天気も読めないため、雨向けの調整、晴れ向けの調整等いくつかテストを行いました。基本的にはベースセットが良いため、いずれも小変更にとどまりました。

予選は雨が振っていないものの僅かに濡れている路面となりました。路面を気にしながら、タイヤを温めながら、速度差のある車両と混走するコース上で……、と難しい状況でしたが花里選手も石坂選手も良いタイムを出してくれたと思います。

決勝は小雨でのグリッドへの試走となりました。天気予報とにらめっこの中、車両への作業が許される時刻8時25分の5分程前から大粒の雨が降り出しました。各車レインタイヤに履き替えましたが雨は止む予報です。ギリギリまでチームで悩みレインタイヤを選択。メカニックが頼もしいのでギリギリまで判断を遅らせられ助かりました。

石坂選手→伊東選手→花里選手の順番で決勝を戦いました。義務ピットが2回のため岡田選手は決勝での乗車がなくレースウィーク中も乗車時間が僅かでしたが、自ら「ラップチャーター(ラップチャートを記入する係)」を名乗り出てくれるなど、チームのために動いてくれました。

石坂選手のスティントはデータの少ないレインタイヤでの走行。伊東選手は濡れている路面へ冷えたスリックタイヤで走り出し、ドライアップに合わせて毎周ペースを上げていくスティント。花里選手はピット時間短縮のためにドライバー交代と給油のみでタイヤ無交換での走行とスティント毎に難しさのある中での2位でした。

悪天候のなかでも応援いただきありがとうございました。3号車、13号車ともシリーズチャンピオンの可能性がある中で最終戦に臨みます。引き続き応援よろしくお願い致します。