2026 AUTOBACS SUPER GT Round8 MOTEGI GT 250km RACE GRAND FINAL

会期：2026年11月6日（金）-8日（日）
場所：モビリティリゾートもてぎ（栃木県）
観客：第3戦 24,000人 / 第8戦 33,000人
リザルト：第3戦予選 13位、決勝 8位 / 第8戦予選 20位、リタイヤ
獲得ポイント：第3戦 8 Pts
シリーズ順位：19位（38Pts）

長い夏が終わり、秋の空気が感じられはじめた11月初週のモビリティリゾートもてぎで、SUPER GT 2026の最後をしめくくる2つのレースが開催された。この週末は、もともと予定されていた第8戦＝最終戦に加え、延期されていた第3戦セパンの代替レースが開催されることになっていた。
1レースウィークで2つのレースを開催するにあたり、全てのチームは通常より1日早くサーキットに入り、練習走行を金曜日に、第3戦の予選と決勝を土曜日に、日曜日にも第8戦の予選と決勝を行うというスケジュールが組まれた。

SUPER GTのレギュレーションでは、ドライバーポイント1ポイントあたり2kg搭載されるサクセスウェイトが、シーズン7戦目のレースで半分となる1ポイントあたり1kg、8戦目でゼロとすることになっている。つまりこのレースウィークは、土曜日がハーフウェイト、日曜日が全車ウェイト無しのレースとなる。

4号車グッドスマイル初音ミクAMGは、第7戦オートポリスを終えて、ドライバーポイントを合計30ポイントを獲得していた為、土曜日の代替第3戦で積載するサクセスウェイトは、30ポイント×1kgで30kgだ。
そしてこの週末2戦のMercedes-AMG GT3のBoP（性能調整/Balance of Performance）は、エアリストリクターがφ34.5mm×2、車両重量が基本重量1285kgにBoP重量60kgで1345kgとオートポリスと同じ内容とされた。

レースフォーマットも2連戦に併せ、特に予選が大きく異なるものとなった。
第3戦、第8戦とも予選出走ドライバーは1名のみ、タイヤは1セットのみで、20分間の一発勝負となった。
土日両日共に同じドライバーが予選に出走することも許可された。
決勝レースは、両日とも250kmの距離レースだ。

持込タイヤセット数は、金曜の練習走行で2セット、土曜、日曜でそれぞれ3セットずつ、そして土曜に使用しなかったタイヤは1セットに限って日曜に持ち越せるというルールになった。

11月6日（金）【練習走行】

11月とは思えない暖かな日差しが降り注ぐモビリティリゾートもてぎで、午前9時30分に練習走行が始まった。GT300クラスの走行可能時間は10時50分までの1時間20分だ。その時間内で、この週末2レースのセッティングを決める。

4号車には片岡選手が乗り込み、走行開始と共にコースへと向かった。前夜の雨の影響で路面は濡れていたが、日が当たる場所から徐々に乾き始めていた。片岡選手はタイヤとブレーキの熱入れをしながら路面状況を確認すると、アウトインでピットに戻りコンディション改善を待ってしばらく待機した。
他チームも同様に、一度コースへ出てすぐにピットに戻って待機するところが多く、参加台数43台のうち半分程度がピット待機を選んでいた。
チームは10分ほど経ったところで片岡選手を再びコースに送り、持ち込みセッティングとタイヤの確認を開始した。しかし1周を走ったところで、コース修繕の為に赤旗が掲示された為。再びピットへと戻された。
午前10時に走行が再開され、今度こそマシンの確認を開始する。感触は悪くなく、片岡選手は計測2周目に1分47秒650を出して6番手タイムを記録。その後何度かピットに入りセッティングを煮詰め、11週目には1分47秒618を記録し、その時点の6番手に着けた。
午前10時50分、赤旗中断などの為に予定より25分遅れでFCYテストが始まったところで、谷口選手に交代、谷口選手はそのままFCYテストからGT300クラス専有走行枠の終了時間まで走り切ってピットに戻った。
4号車のベストタイムは11周目に片岡選手が記録した1分47秒618で、記録時点から順位も変らずクラス6番手という結果だった。

11月7日（土）【第3戦 予選・決勝】

【AM9：00　予選】
天候：晴れ
コース：ドライ
気温／路面温度

GT300 開始時：15℃／18℃
GT500開始時：21℃／19℃
終了時17℃／22℃

この日は秋らしい肌寒さの朝となったが、昨日に続く快晴の空のもと、気温は上昇を続けた。

午前9時、GT300クラスの予選が始まった。
通常GT300クラスの予選はクラス全体をA組とB組の2つに分けて行う1次予選たるQ1と、Q1の両組上位9台でポールポジションを争うQ2の、合計3つのレースに分けて行うが、この週末の予選はシンプルに全車一斉出走による一発勝負だ。
4号車グッドスマイル 初音ミク AMGには片岡選手が搭乗して予選アタックに向かった。

20分間の予選時間があっても、タイヤがベストな状態でタイムアタックができるのはどのチームも1周かせいぜい2周、そして路面は多くのマシンが走れば走るほどにラバーが載ってグリップが良くなり、いわゆるトラックエボリューションが起きる。
その為、どのチームも路面コンディションが良くなるセッション後半にタイヤをベストの状態に持っていき、そしてタイムアタックを行う作戦を狙うのがセオリーだ。結果、セッション序盤にコースへ向かったのは4号車を含めて5台のみだった。

4号車も勝負のタイムアタックはセッション終了間際を狙っていた。序盤にコースへ出たのはまずブレーキに熱を入れてすぐにピットに戻り、トラックエボリューションを待つ間もブレーキの熱を使って少しずつタイヤの熱入れを行うためだった。コースに向かった5台のうちそのまま走行を重ねていったのは2台のみで、他は4号車と同じ作戦を取っているようだった。

残り時間12分を経過したころからコースへ向かうマシンが増えはじめる。4号車も残り時間10分を切ったところで、再びコースへ車を進めた。
片岡選手はウォームアップを終えると、計測4周目にアタック開始。チェッカー直前に1分46秒555を記録し10番手に立つ。しかし26号車（ANEST IWATA GAINER Z）、7号車（CARGUY Ferrari 296 GT3 EVO）、20号車（SHADE RACING GR86 GT）が次々にタイムを更新したことで13番手まで後退して予選を終えた。

【PM2：00　決勝】

天候：晴れ
コース：ドライ
決勝スタート直前（13:57）18℃／21℃
序盤（14:20）18℃／20℃
中盤（14:58）16℃／21℃
終盤（15:31）16℃／19℃
ゴール後（15:54）15℃／17℃。

午後2時、快晴のもと隊列が動き出すと、セーフティカー先導で2周のフォーメーションラップを経て、この週末1つ目の決勝レースが始まった。

先を走るGT500の隊列がスタートラインを超えてレーシングスピードに入ると、続くGT300の隊列もスタートラインに近づいていく。
バックストレートから90度コーナー、最終コーナーを経て、ホームストレートに隊列が入ってスタートラインを超えると、ポールポジションの11号車（GAINER TANAX Z）がフル加速を始めた。続いて96号車（K-tunes RC F GT3）、88号車
（VENTENY Lamborghini GT3 ）、61号車（SUBARU BRZ R&D SPORT） の3台もスタートラインを超えて加速していく。

しかし、ここで異変が起きる。続いて加速するはずの5番手の31号車（apr LC500h GT）がスタートライン目前で減速してしまい、その後ろの6番手の60号車（Syntium LMcorsa LC500 GT）はスタート前にオーバーテイクするわけにいかずやむを得ず減速、更に後方の全ての車両が減速せざるを得ず、数十台がスタートラインを目の前に低速で過密する混乱状態に陥ってしまったのだ。この混乱の隙に上位4台はあっという間に1コーナーへ進入していった。
31号車はスタートラインを過ぎたところでようやく加速を開始したため、後続車両も一斉にレーシングスピードに入ることができたが、いきなり上位グループに大きなギャップを作られてしまうこととなった。

片岡選手は混乱状態の中、スタートラインを超えた直後に45号車（PONOS FERRARI 296 EVO）、さらに1コーナーで5号車（マッハ車検 エアバスター MC86 マッハ号）をオーバーテイクするが、アウト側から666号車（seven x seven PORSCHE GT3R EVO）に抜かれた。続く2コーナーでは26号車（Anest Iwata Gainer Z）に並ぶが、コーナー脱出時の加速で競り負け、前に出るには至らなかった。

そして大集団のまま飛び込んだ3コーナーで多重クラッシュが発生する。
6番手を走行していた777号車（D'station Vantage GT3） がイン側のタイヤを芝生に落としたことでバランスを崩すと、そのまま前を走る31号車の左リアにヒット、2台はスピンしながらアウト側に飛んでいき、7号車、30号車（apr GR86 GT）も巻き込んでしまう。これが原因となり4台ともリタイアとなった。
片岡選手が操る4号車もこのクラッシュ現場のすぐ近くを走行していた為、あわや巻き込まれたかと心配されたが、コースのアウト側で間一髪でスピン車両を回避しクラッシュを免れた。しかしこの時イン側を走行していた56号車（リアライズ日産メカニックチャレンジGT-R） 、87号車（OPEN HOUSE Lamborghini GT3）の2台には前に行かれてしまい、12番手へと順位を下げた。

停止車両の回収と、クラッシュ車両からコース上にオイルが出てしまった為、FCYが掲示され、すぐにセーフティカーが導入された。

スタート直後のクラッシュで、GT500クラスとGT300クラスが混ざる前だった為にストレート上での整列は行われず8周目からレースが再開された。

レースが再開されると温まりの良いダンロップタイヤを履く11号車、61号車がすぐにギャップを作り始めた。片岡選手は前を行く87号車のテールについてオーバーテイクの機会を窺うが、87号車は10周目の5コーナーで更に前の56号車を抜いて前に出た。
片岡選手は新たなターゲットとなった56号車のオーバーテイクを狙うが、15週目、今度は56号車が60号車（Syntium LMcorsa LC500 GT）を抜き去った。
片岡選手は60号車の背後に着き何度かオーバーテイクを仕掛けるものの、今シーズンから路面舗装が新しくなった影響でブレーキへの負荷が上がっており、この時既にフェード状態に陥っていた為。なかなか抜けずにいた。

16周目、11号車がセーフティカー解除時の手順違反でドライブスルーペナルティが出された4号車の後ろでコースに戻ったので11番手に浮上した。
19周目、ヘアピンでようやく60号車のオーバーテイクに成功し10番手にあがると、チームはそのまま片岡選手をピットに呼び戻した。

ドライバーを谷口選手へと交代すると、チームはここでギャンブルに出る。給油のみを行い、タイヤを交換せずに谷口選手をコースに送り出したのだ。温まりきったタイヤのままでコースインした谷口選手は、先にピットインしていた56号車の前に出ることに成功した。

13番グリッドスタートで、確実に無交換作戦で来るであろうブリヂストン勢や、この週末上位を締めていたダンロップ勢に対抗する為には、我々もタイヤ無交換作戦しか無いと、前半の片岡選手にはタイヤを保たせる走りをオーダーしていたのだ。重量級車両のAMGでタイヤ無交換は非常に困難だが、持ち込みタイヤとコンディションのマッチングから、250kmという短い距離のレースであれば保たせることができるはずという計算だった。

しかしこのレースでの問題はタイヤではなくブレーキだった。谷口選手もタイヤの摩耗よりもブレーキのフェードに苦しむことになる。
22周目、1コーナーで20号車に抜かれてしまい、ピットを終えた組の5番手に後退。
その後、88号車、87号車、96号車、26号車の4台がピットイン後に4号車の前でコース戻り、35周目に全車がピットを終えた段階で、4号車は8番手となっていた。

更にピット戦略で抜かしていた56 号車のペースは後半になるにつれて上がっており、36周目に自己ベストを更新する勢いで後方から徐々にポジションをあげてきており、あわや抜き返されるかというところまできていた。
しかし37周目、56号車に対してピットレーン速度違反でドライブスルーペナルティが課され、56号車は再び後方に沈んだ。

代わって、ポールスタートながらレース前半にペナルティでポジションを下げていた11号車が猛追してくる。ガソリンが減ったZの加速性能は凄まじく、谷口選手は41周目の1コーナーでオーバーテイクされ、9位にポジションを下げた。
その後は後続の5号車からギャップを詰められることもなく、51周を走り切って9番手でチェッカーを受けた。

しかしレース後、2位でゴールした26号車のレース後車検で過給圧に違反が見つかり、失格となった為、正式結果は8位に繰り上がった。

レースはなんとオートポリスに続いての2連勝となる96号車 K-Tunes RC F GT-3が優勝し、新田守男選手、高木真一選手のベテランコンビがSUPER GT優勝最多記録と最年長記録を揃って更新する結果となった。2位には666号車 seven x seven PORSCHE GT3R EVO、3位に88号車 VENTENY Lamborghini GT3が入賞した。

■ 関係者コメント

安藝貴範 代表

しっかり準備して挑んだレースでした。タイヤは2種類の選択肢があったんですが、選択はうまくいったと思ってます。ただ、新しく舗装された路面のもてぎに対応しきれたかというと、ちょっとブレーキが対応しきれなかったかなというところで、レースの強さが少し足りなかったかなと思います。予選も反省点があるので、（明日の）第8戦は反省点をいかして、より良い予選をして、前の方に陣取って、良いレースができるんじゃないかなと思っています。

第3戦は明日に生かせるレースになったと思ってるんで、順位的には残念ですけど満足です。応援ありがとうございました。

片山右京 監督

最後に2連勝するつもりが残念ながら叶わなくなりましたが。第3戦でデータをしっかり取って、万全な状態で明日のレースに臨みます。あとはブレーキのオーバーヒートだけ直せばいけると。明日はいいレースが出来ると思います。頑張ります。

谷口信輝 選手

今回の大会は予選は1人しかやらないってことで、僕は応援に回ってましたが。昨日の専有走行ではそこそこいいのかなと思ったけど、やはり本番が始まってみるとみんな速かったなと。予選は13番手となりました。

決勝のタイヤ選択で、ソフトかミディアムかってところで、ミディアムはオートポリス戦と同様にピックアップがきっと大変だろうという読みで、ソフトの方に賭けることになりました。その作戦自体は良かったと思います。順位は9位（正式結果8位）でしたが、序盤にスタートのごたごたでちょっと順位が落ちた分からすると、多少巻き返せたのかなっていう感じはします。とはいえ、今日はトップ勢には歯が立ちませんでした。明日は我々が今回望んでいる低い気温になりそうなので、明日は条件がバチッと合ってくれることを期待したいなと思います。応援ありがとうございました。

片岡龍也 選手

今回は変則的な2レース制で、予選もQ1、Q2ではない中で、予選を任せてもらいました。今日は手持ちのソフト側のタイヤを使用して予選を走ったんですけど、思ったより気温が下がりきらず、ベストな条件ではなかったと思います。それでも昨日の専有走行よりはタイムを上げられたものの、やっぱり今回はJAF勢が速く、ライバルとの差は大きかったです。

決勝は他のチームも無交換作戦でくるだろうっていう中で、我々も無交換作戦をとりました。スタートの混乱が唯一危ないポイントで、そこは何とか切り抜けられたものの、あそこで順位をもうちょっと上げられていればなっていうところはありました。

明日に向けて色んな情報が手に入ったので、気持ちを切り替えて明日も頑張りたいと思います。

クリスチャン・シック エンジニア

前戦オートポリスに続いて今週末のレースエンジニアを担当しました。

今日の予選結果の13位ですが、もっと前の方で予選通過できると期待していましたので、実は少しがっかりしています。そして1周目からいきなり波乱がありましたが、幸運にも生き残り、車にダメージはありませんでした。その後、集団に飲み込まれていた為、他のマシンと違うタイミングでピットインして別の場所を走る事を考えましたが、TKが前の車をオーバーテイクしてくれたおかげで、ピットイン前にクリーンエアで走ることができました。今回、タイヤ無交換を選択しましたが、これは間違いなく正しい判断だったと思います。ペースはメルセデス勢の中では良かったものの、他車種のペースには追いつけませんでした。ブレーキのフェードに苦しみ、それが今日のレースで一番の問題でした。

最終的に9位（正式結果8位）でフィニッシュできました。ありがとうございました。

11月8日（日）【第8戦 予選、決勝】

【AM9：45　予選】
天候：晴れ
コース：ドライ
気温／路面温度
GT300 予選開始前：15℃／20℃
GT500 予選開始時：14℃／20℃
GT500 予選終了時：14℃／20℃

この日は、曇って前日より気温が低くなるという予報が出ており、他のチームに比べてソフトなコンパウンドのタイヤを選択していた4号車には好条件になると期待されていた。実際、朝の気温は5度と低かったが、予報に反して上空には雲がなく3日目の快晴となっていた。サーキットを包む日差しにより予選が始まる午前9時45分に気温は15℃まで上がり、路面温度は前日以上となる20℃まで上がってしまった。

アタックドライバーはこの日も片岡選手が担当する。片岡選手は、前日の経験からアタックのタイミングをセッション最後に合わせる為、エンジニアと念入りに確認を行っていた。
この日も4号車はセッション開始とともにコースインし、ブレーキの熱入れを済ませてピットに戻る作戦を取った。同様の作戦を狙ってアウトインでピットに戻るマシンが前日より増えていた。

片岡選手は残り時間8分40秒までピットで待機すると、クラス最後尾でコースへと向かった。ここまでは作戦通り。
3周のウォームアップを経て4周目にアタックに入り、順調にセクタータイムを伸ばしていく。しかし、セクター4のバックストレートで4号車の前でアタックをしていた6号車（UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI）にラインを譲った18号車（UPGARAGE AMG GT3）が、そのまま4号車にもラインを譲るかと思いきや、逆に4号車のラインを塞ぐ形で戻ってきてしまったことでアタックに水をかけられてしまう。
それでも、片岡選手はこの周に自己ベストを更新して1分46秒299をマーク、13番手につけた。さらにアタックを続けるが、その後も18号車に前を塞がれ続け、セクター1、セクター2で自己ベストを更新することが出来なかった為、アタックを断念してピットに戻った。
その後、チェッカーまでにライバルのタイム更新が進んだ結果、4号車は前日より更に後ろの20番手までポジションを下げて予選を終了することとなってしまった。

【PM2：00　決勝】
天候：晴れ
コース：ドライ
気温／路面温度 スタート時（14:00）17℃／24℃
序盤（14:31）18℃／24℃
中盤（15:02）17℃／23℃
終盤（15:27）17℃／18℃
ゴール（15:44）16℃／18℃

午後2時、いよいよ2026年シーズン、最後の決勝レースが始まった。
栃木県警先導のパレードラップが開始されると、スタートドライバーの片岡選手がドライブする4号車は20番グリッドを離れた。パレードラップに続いてセーフティカー先導のフォーメーションラップを終えると、昨日と同じフォーマットの250kmレースがスタートした。
片岡選手は予選での遅れを取り戻すべく、得意のオープニングラップで早々に勝負を仕掛ける。まずは3コーナーのブレーキングで25号車（HOPPY Schatz GR Supra GT） をオーバーテイク、さらに26号車（ANEST IWATA GAINER Z） とサイドバイサイドで4コーナーから5コーナーまでバトルをするが、加速の良いZには敵わず、惜しくも前に出られなかった。

そして、チームにとって今シーズン最悪のアクシデントが発生する。
S字コーナーで26号車が前を走る17番手の9号車（PACIFIC ウマ娘 NAC BMW ）のイン側に飛び込むと、2台は接触して9号車がスピンしてしまった。この様子を後ろから冷静に見ていた片岡選手は2台のバトルを避けてアウト側に逃げる判断をしたのだが、スピンした9号車はコース上で突然グリップを取り戻すと、4号車に向かってまっすぐ後ろ向きに飛んできてしまったのだ。9号車はそのまま4号車の右側面に衝突し、2台そろってグラベルに飛び出して停止した。
4号車はこの衝突で右側面のフロントからリアセクションまで大破して走行不能となり、1周も終えることなく2023年第2戦以来のリタイアを余儀なくされた。このクラッシュで9号車も同時にリタイヤした。

レースは88号車 VENTENY Lamborghini GT3が優勝、続いて666号車 seven x seven PORSCHE GT3R EVOが2日連続の2位、3位に11号車 GAINER TANAX Zが入賞した。
そしてSUPER GT 2026 GT300クラスのチャンピオンシップは、56号車 リアライズ日産メカニックチャレンジGT-Rのジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ選手と、木村偉織選手がチャンピオンを獲得してシーズンは幕を閉じた。
2027年からはGT300クラスはダンロップタイヤによるワンメイク化が決定している為、今シーズンがひとまず最後のシーズンとなるYOKOHAMAタイヤとしては、最終戦での1-2フィニッシュ、そしてシリーズチャンピオン獲得と、有終の美を飾る結果で締めくくることがきた。

安藝貴範 代表

予選がうまくいかなかったのですが、レースペースはあると思ってたから期待していました。しかし運悪く、いいレースになりませんでした。いい予選ができなくてリスクの高い後ろからのスタートであったのは、我々も分かっていたことではあるんですけど、より注意してレースを進められれば良かったかなと思っています。

1年間応援ありがとうございました。次に向けて準備ができるように頑張っていくので、よろしくお願いします。

片山右京 監督

表現する言葉が見つからないです。本当予選が全てだったなって感じで、せっかく準備してきてチャンスがあったのに、ベストのタイミングから引っかかってタイム出せなくて後方に沈むとこういうリスクがあるから。こうなるべくして起こっちゃったなって、本当は避けれる可能性もあったかもしれないのに。でも仮にそれを受け入れたとしても、スタートは上手くやってくれたし、他の人のとばっちりが飛んできてたから、運が悪いとしか言いようが

ないけど。本当に今年はこんなことばっかりだったなっていう感じで。とにかく応援してくれてる人に本当に申し訳ないというか、また色々やり直して頑張りますというだけですね。ありがとうございます。

谷口信輝 選手

最終戦もてぎは、昨日に引き続き片岡が予選を担当して。色々と昨日の経験も生かして、今日の方がいい結果、いいタイムが取れるだろうと思ったんですけど。ちょっと他車に引っかかって、満足なアタックができなったみたいで20番手に沈んでしまって。決勝もスタート周に他車にぶつけられてリタイアという形になってしまいました。

非常に残念な最終戦になりましたが、それもこれも、やっぱり若干我々の車のポテンシャルが足りてないから。流れが悪いのもあると思うけど、それだけで済まされない。ちょっと今弱者の判断というか、やっぱり余裕がないから無理をしてしまってああいう感じになっちゃうとこもあると思うんで。やっぱもっとちゃんと我々のポテンシャルというか、強さを持って、そこまで追い詰められずにレースができるようにしないといけないかなと。ここ最近はもう弱者のプランしかないから。前戦のオートポリスもミニマムで入って行くとか、セーフティカーとかそういうレースの何かのイレギュラー待ちとか。弱者のプランしかないんで。それではダメだと思うんで。もっと我々のポテンシャルを上げないといけないと思います。今年は散々な一年でしたが、来年こそは。タイヤのワンメイクという大きな要素が変わる部分があるんで、来年こそはいい流れにしたいと思います。ありがとうございます。

片岡龍也 選手

最終戦は不本意な結果となってしまいました。まず予選ではかなり想定外のスローダウン車両に引っかかって、アタックを満足にすることもできず、その結果下がったポジションからのレーススタート。スタートはかなり決まってポジションを上げれていたんですが、スピンした車両を避けきれず接触し、車両を破損してリタイアとなってしまいました。流れが悪い時ってのはこんな事も起きるかってレースだったんですけど、今年一年を象徴するようなレースになってしまったなと。応援してもらった方達には1年フラストレーションを溜めさせた挙句、こんな終わりになってしまって、本当に申し訳ないなという気持ちです。

クリスチャン・シック エンジニア

今日は昨日と違う新しい一日、新しい幸運を期待していました。しかし残念ながら、予選では運がありませんでした。アタックラップで別のメルセデスに邪魔されてしまい、アタックを中止せざるを得ず、予選は20位となってしまいました。

そして更に不運なことに、オープニングラップで前方のBMWがスピンし、TKはそのクラッシュを避けきれず、我々のレースはそこで終わってしまいました。チームとファンに対して本当に申し訳なく思います。我々は実際

に良い戦略を用意できていると思っていましたし、レースでいくつかポジションを上げて前進できると期待していました。後から考えてみても、おそらくうまくいったはずです。他の車がそうしているのを見ましたから。レースを完走できなかったことが、私にとっては本当に残念です。