



2026 AUTOBACS SUPER GT ROUND7 AUTOPOLIS GT 3HOURS RACE



SUPER GT 2026 第7戦 AUTOPOLIS 3Hours レースレポート

開催日：公式予選 10月17日(土)／決勝 10月18日(日)
開催地：大分県 オートポリス

<予選レポート>

前戦の第6戦SUGO大会では、前々戦の鈴鹿でチーム創設以来初となるポール・トゥ・ウィンを達成したことにより、52kgのサクセスウェイトに加え、チームとして初めて給油リストラクターの調整というハンディキャップを背負っての戦いとなった。

さらに、NAC(中日本自動車短期大学)の学生メカニックを新たなメンバーとして迎えるなど、チーム体制にも変化があった。しかし、さまざまな新しい環境に対応しながらも、27番手から追い上げ、15ポジションアップを果たして貴重な4ポイントを獲得。チーム一丸となって結果を掴み取ることができた。

チャンピオンシップでは、トップと39ポイント差のランキング13位につけており、さらなる上位進出を目指していく。

迎えた第7戦の舞台は、大分県のオートポリス。今回は通常の300kmレースとは異なる3時間レースとなり、富林勇佑選手、藤原優汰選手に久保凜太郎選手を加えた3名体制で挑む。

長丁場となるレースでは、ドライバーの走りはもちろん、戦略やピットワークを含めたチームの総合力が重要となる。

これまで積み重ねてきた経験をさらなる結果につなげるべく、PACIFIC RACING TEAMは10月17日・18日に開催された「2026 AUTOBACS SUPER GT Round7 AUTOPOLIS GT 3Hours RACE」へと挑んだ。

・公式練習

阿蘇の山々に囲まれた高地に位置するオートポリスは、空気が薄く、過給によって出力低下を補いやすいターボ車に有利な側面を持つ一方、山間部特有の変わりやすい天候でも知られている。

9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」は、60kgのサクセスウェイトに加え、給油リストラクターの調整も科されており、前戦SUGOに続いて厳しい条件での戦いが予想されていた。

それでも、どのようなコンディションにも柔軟に対応できるように、チームは公式練習から入念に準備を進めていた。

迎えた走行初日は、朝から気持ちのよい秋晴れが広がり、気温21℃、路面温度23℃と、10月としては比較的暖かいコンディションで公式練習がスタートした。

まずは富林勇佑選手がステアリングを握り、車両の状態を確認しながら周回を重ねていく。

ドライバーからのフィードバックを基にエンジニアやメカニックもセットアップの変更を施し、ポテンシャルを最大限に引き出すべく調整を進めていた。

しかし、セッション開始から約10分後に赤旗が提示され、コース上の車両回収に時間を要したことから、約10分間の中断を余儀なくされた。

走行再開後は限られた時間を有効に使いながら、積極的にセットアップを煮詰めていく。

富林選手は計15周を走行し、自己ベストとなる1分45秒988を記録した。

チームとしては一発のタイムだけを追い求めるのではなく、3時間に及ぶ決勝レースで安定したペースを発揮できるクルマを仕上げることに重点を置いた。

ロングランでのフィーリングやタイヤの状態も確認しながら、着実に準備を進めていった。

続いてステアリングを握ったのは藤原優汰選手。

富林選手と同じく15周を走り込み、車両の状態を確認しながら細かな調整を重ねていく。



そして13周目には自己ベストとなる1分47秒291をマークした。

藤原選手は「最適解はまだ見つけられていないですね」と、セットアップにさらなる改善の余地があることを口にしていました。

今回は決勝を重視したタイヤ選択を行っていたこともあり、チームとしても必要以上に悲観する状況ではなかった。

予選での一発の速さには課題を残しているものの、ロングランでのペースには一定の手応えを感じており、3時間レースに向けて着実に準備を進めることができていた。

さらに、公式練習後のサーキットサファリでは久保凜太郎選手もステアリングを握り、限られた走行時間の中でフィーリングを確認。

3名のドライバーそれぞれの視点から得られたフィードバックを共有し、決勝を見据えた車両の完成度をさらに高めていった。

あくまでも照準を合わせるのは、長丁場となる決勝レース。

それでも、少しでも前方のグリッドを獲得することが、その後の展開を有利に進めるうえで重要となる。

チームは公式練習で得られたデータを基に最後の調整を施し、9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」とともに公式予選へと臨んだ。

・公式予選

公式予選Q1は、気温23℃、路面温度29℃というコンディションでスタートした。

A組に出走した9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」は、冨林勇佑選手にアタックを託した。

じっくりとタイヤを温めながら周回を重ね、4周目に最初のアタックへと入る。

すると、1分45秒144という現状においては好タイムを叩き出し、一気に7番手へと浮上。一時はQ2進出圏内に食い込む力走を披露した。



公式練習でのフィーリングやタイムから、予選では厳しい戦いになることも覚悟していたチームにとって、このアタックは想定を上回るものだった。

ピットにもQ2進出への期待が高まり、チーム全員がライバルたちの動向を見守った。

しかし、その後はライバル勢が次々とタイムを更新し、順位も徐々に後退。

最終的には11番手となり、Q2進出圏内までわずか0.146秒届かず、惜しくもQ1敗退となった。

富林選手は「公式練習から予選に向けてセットアップを施してフィーリングも良くなり、タイムも上がりましたが、予選では少し足りませんでした。ですが、想定よりも惜しい感じもあったので、決勝では戦えると信じています」と前向きにコメントした。

あと一步でQ2進出を逃した悔しさは残ったものの、60kgのサクセスウェイトと給油リストラクターという厳しい条件を背負いながらも、予想以上の一発の速さを発揮できたことはチームにとって大きな収穫となった。

もともと今大会は3時間に及ぶ決勝レースを見据えてマシンを仕上げてきただけに、ここからが本当の勝負となる。

予選で得られた収穫も活かしながら、長丁場のレースで訪れるチャンスを確実に掴み取るべく、PACIFIC RACING TEAMは気持ちを切り替え、決勝に向けた最後の準備を進めていった。

<決勝レポート>

変わりやすい天候でも知られるオートポリスだが、決勝日は朝から青空が広がり、絶好の秋晴れとなった。

今大会は前売り券が完売するほどの盛況ぶりを見せ、2日間で延べ3万人ものファンが来場した。

サーキットは朝から多くの観客で賑わい、決勝レースに向けて期待と熱気が高まっていた。

そんな中、決勝前に行われたウォームアップ走行では、富林選手、藤原選手、久保選手の3名全員がステアリングを握り、車両の最終確認を実施。

ドライバー交代の練習も入念に行い、3時間という長丁場に向けて最後の準備を整えていった。



ひとつでも多く順位を上げ、1ポイントでも多く持ち帰るために、PACIFIC RACING TEAMはチーム全員で気持ちをひとつにし、決勝レースへと臨んだ。

22番手からスタートする9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」のステアリングを託されたのは、今シーズン幾度となくスタートドライバーを務めてきた藤原選手。

これまでの経験を活かして序盤から着実にポジションを上げていきたいところだったが、オープニングラップではひとつ順位を落とし、23番手へと後退した。

その後はタイヤの状態を見極めながら慎重に周回を重ね、挽回のチャンスをうかがっていた。

しかし、レース序盤から想定以上にタイヤの摩耗が進み、思うようにペースを維持できない苦しい展開となった。

14周目にはさらに2つポジションを落とし、25番手まで後退。

周囲のライバル勢との攻防が続く中、藤原選手は残されたタイヤを労わりながら懸命に走行を続けた。

5周目から早くも最初のピット作業に向かうチームが現れ始めたものの、PACIFIC RACING TEAMは当初から約1時間を目安に最初のピットインを行う戦略を組み立てていた。

タイヤの摩耗という想定外の課題に直面しながらも、藤原選手は集団の中で粘り強く周回を重ね、チームも状況を見極めながらピットインのタイミングを探っていく。

そんな中、22周目にはアクシデントによってSC(セーフティカー)が導入され、約6周にわたって先導走行が続くこととなった。

タイヤライフに苦しむ9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」にとっては、タイヤへの負担を一時的に抑えられる機会となったものの、レース再開後も厳しい状況に変わりはない。

それでも藤原選手は最後まで自身の役割を果たし、32周目にピットへと帰還した。

ここでチームは正確なピットワークを遂行し、藤原選手から富林選手へと交代。

28番手でコースへと復帰した富林選手は、ファーストスティントで得られたデータやタイヤの摩耗状況を踏まえ、序盤から無理にペースを上げるのではなく、タイヤライフを最大限に引き延ばす走りに徹した。



その後もレース中には2度目のSCが導入されるなど、展開が目まぐるしく変化する中、富林選手は冷静に対応しながら安定したラップを刻み続けた。

他車のピットタイミングとの兼ね合いもあり、50周目には23番手まで浮上。

しかし、後方集団の中でタイヤを温存しながらポジションを守ることは容易ではなく、ライバルに先行を許す場面もあった。

それでも、長丁場のレースを最後まで戦い抜くために、無理なプッシュを避けながら粘り強く周回を重ねていく。

そして残り約50分となった66周目、2度目のピットインを敢行。

チームは最後のドライバー交代を確実に遂行し、9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」のステアリングを久保選手へと託した。

久保選手にとっては、第2戦富士以来の決勝レース。

それでも藤原選手、富林選手が走行した際のデータやクルマの状況を確認しながら、残された周回を確実に走り切るべく、落ち着いてレースを進めていった。

しかし、残り20分を切ったところで、さらなる試練が襲う。

75周目にFCY(フルコースイエロー)が導入された際、規定速度への減速がわずかに遅れたことで、FCY中の減速違反としてドライブスルーペナルティが科されてしまった。

久保選手はペナルティが出た翌周に速やかにペナルティを消化し、24番手でコースへと復帰した。

しかし、前方を走るライバルとのギャップは大きく広がり、ほぼ単独走行という厳しい状況となっていた。

それでも、最後まで決して諦めることなく走行を続け、チェッカーフラッグを目指して懸命に周回を重ねていく。



久保選手は最後までマシンを無事に走らせ、3時間の長丁場を走り抜いた。

最終的にはトップから2周遅れとなる91周を走破し、23位でチェッカーフラッグを受けた。

その後、他車に科されたペナルティによって順位が繰り上がり、最終的な決勝結果は21位となった。

今大会は9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」にとって、今シーズンの中でも特に厳しい戦いとなった。

60kgのサクセスウェイトと給油リストラクターというハンディキャップに加え、想定以上に進んだタイヤの摩耗によって、本来のポテンシャルを十分に発揮することができなかった。

前戦までのような追い上げを見せることは叶わず、悔しさの残る結果となったものの、3名のドライバーがそれぞれ難しい状況に向き合い、チームも最後まで最善を尽くして戦い抜いた。

いよいよ2026年シーズンも残すは最終戦。

当初、第3戦としてマレーシアで開催される予定だった大会が延期となり、その代替レースが最終戦として今大会に組み込まれたことで、今季の締めくくりは2レース制で争われる。

第3戦代替レースではハーフウェイト、第8戦ではノーウェイトの戦いとなるため、これまでとは異なる条件で戦うことができる。

9号車「PACIFIC ウマ娘 NAC BMW」が本来持つポテンシャルを最大限に引き出し、再び上位争いへと加わるためにも、チームにとって大きなチャンスとなるはずだ。

鈴鹿大会で掴んだチーム創設以来初のポール・トゥ・ウィン、前戦SUGOで見せた後方からの力強い追い上げ、そして今回のオートポリスで突きつけられた課題。

そのすべてを糧に、2026年シーズンを最高の形で締めくくるために。

PACIFIC RACING TEAMはもう一度チーム全員の力を結集し、最終戦もてぎ大会へと挑んでいく。





総監督 小林弘和

今回は60kgのサクセスウェイトと給油リストリクターという厳しい条件の中、予選では想定以上のタイムを出すことができましたが、決勝ではタイヤの摩耗が予想以上に早く、非常に苦しいレースとなりました。

3人のドライバーはそれぞれ難しい状況の中で最後まで粘り強く走ってくれましたし、チームもできる限りの対応をしてきましたが、結果につなげられなかったことは悔しく思っています。

それでも、今回のレースで見えた課題をしっかりと分析し、最終戦に向けて改善していきたいと思います。

次戦もてぎは2レース開催となり、サクセスウェイトも軽減されるため、もう一度本来のパフォーマンスを発揮できるよう、チーム全員でしっかりと準備を進めていきます。

今大会も現地や各地から温かいご声援をいただき、本当にありがとうございました。

最後まで全身全霊で戦い抜きますので、最終戦も引き続きPACIFIC RACING TEAMへのご声援をよろしくお願いいたします。



富林勇佑 選手

予選ではタイムをしっかりと出すことができず、Q2進出には届きませんでした。自分としてはいいアタックができたと思います。

ただ、ウェイトの影響もあって厳しい状況には変わりなく、一発の速さよりもロングランにおけるペースを期待していました。

ですが、決勝が始まると藤原選手のスティントでのタイヤの落ち方を見てみると、厳しい状況というのをすぐに理解しました。

なので、自身のスティントでは最初から無理にペースを上げず、特に左フロントタイヤを労わることを徹底しました。

自分のところでタイヤを使い切ってしまうと、ピットストップが増えてしまうので、とにかく最後まで持たせることを意識して走ることに専念していました。

決して速いペースではありませんでしたが、自分のできることはやり切れましたし、個人的には納得のいくスティントだったと思います。

最終戦はチームとさらに連携を深め、ミシュランにとってもSUPER GTではラストレースになると思うので、そういった意味でももう一度ポイントを獲得し、そして表彰台を目指して頑張ります。



藤原優汰 選手

公式練習ではセットアップをいろいろと試しながら、決勝を見据えたタイヤ選択を進めていました。

予選では一発の速さという面で難しい部分もありましたが、富林選手が予選でQ2進出まであとわずかというところまでタイムを縮めることができたので、クルマにおいても着実に前進できていたと思います。

決勝ではタイヤのコンディションを見極めながら、周囲のペースに合わせて走行していましたが、想定していた以上にタイヤマネジメントが重要になる展開でした。

序盤の走り方やペース配分については、もう少し工夫できる部分もあったと思います。

それでも、後半を担当した富林選手と久保選手がうまくタイヤをマネジメントしてくれたことで、こうした難しい状況での走り方についても、自分自身で新たな発見がありました。

今回得られた経験を最終戦にもしっかりと活かしていきたいと思います。

ミシュランタイヤにとってもSUPER GTでの最後のレースになりますし、チーム全員で力を合わせて、少しでも上の順位を目指して頑張りたいと思います。



久保凖太郎 選手

レースにおいては、第2戦富士以来のドライブとなりましたが、その間にチームは鈴鹿大会で優勝し、SUGO大会でもポイントを獲得していたので、今回もポイント圏内で戦えることを期待していました。

それだけに、思うような結果に繋がらなかったことは悔しいですね。

ただ、実際に走ってみると、以前と比べてクルマのフィーリングは良くなっている部分もありましたし、終盤には前方の集団と同じようなペースで走ることができました。

順位としては厳しいものでしたが、まだポテンシャルがあると感じられたことは収穫だったと思います。

FCY中の減速については、自分自身の経験不足からペナルティを受けることになってしまいましたが、今回の経験をしっかりと今後に向けて活かしたいと思います。

最終戦もてぎに向けては、今回見えた課題をチーム全体で改善し、もう一度上位争いができるように尽力していきたいです。



PARTNER



© Cygames, Inc.



Motorsport



SPONSOR

