

2026 AUTOBACS SUPER GT Round2 FUJI GT 3H RACE GW SPECIAL

Round 2 富士スピードウェイ

apr GR86 GT

apr

Racing Constructor

apr

Racing Constructor

2026 AUTOBACS SUPER GT Round2

開催地：富士スピードウェイ（静岡県）／4.563km

5月3日（予選）

天候：曇り/雨 コースコンディション：ドライ/ウェット 観客数：33000人

5月4日（決勝）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：50300人

速さは本物。3時間レースで見たロングランへの課題

毎年恒例、ゴールデンウィーク開催の第2戦富士は多くのファンがスタンドを埋め尽くす。今年は2日間で8万3500人、昨年を上回る観客が集まった。

1.4km超のロングストレートを備える富士スピードウェイは「特殊なサーキット」とされている。タイム、リザルトへの最高速の影響は大きく、一方で、高速コーナー区間のセクター2ではダウンフォースが必要であり、低速コーナー主体のセクター3では空力よりもメカニカルグリップが重視される。今大会は3時間という長丁場のレースで給油をともなう2回のピットが義務づけられており、セッティングも戦略も難しい一戦だ。

なお、今大会にはGTワールドチャレンジ・アジアに参戦する永井宏明が欠場、平良響と織戸学が#30 apr GR86 GTのステアリングを握ることになった。

公式練習／4位 5月3日(日) 10:30～12:05

公式練習は平良のドライブでスタート。気温22度、路面温度34度のドライコンディションだ。

平良は持ち込みのタイヤとセットアップを確認しつつ、5周目に1分36秒804を記録してタイミングモニター最上位につける。翌周ピットに入り、確認走行して9周目に再びピットインした。

10周目からステアリングを握ったのは織戸。経験豊富な織戸ではあるが、今季は第3ドライバー登録となるため、オフシーズンのテストも含めて走行機会が少ない。さらに今季、30号車はタイヤをヨコハマにスイッチ。日進月歩のコンペティションタイヤへの慣れも必要だ。FCY練習、GT300専有、さらにサーキットサファリの時間帯まで、織戸の習熟を優先した。

公式練習のリザルトは、平良が5周目にマークしたタイムが30号車のベストとなり、結果は4位。クルマとタイヤは乗り始めからバランス良く、有意義な公式練習を終えた。



<公式予選>

公式予選 5月3日(日)

Q1 B/10番手 14:38~14:48

総合結果/20番手

予選のコンディションは曇りで、Q1 A組の開始時の気温は21度、路面温度は27度。30号車はQ1 B組に出走する。

Q1のアタッカーは織戸。GT300でトップクラスのスピードがある平良をQ2に温存し、上位グリッドを狙う作戦だ。

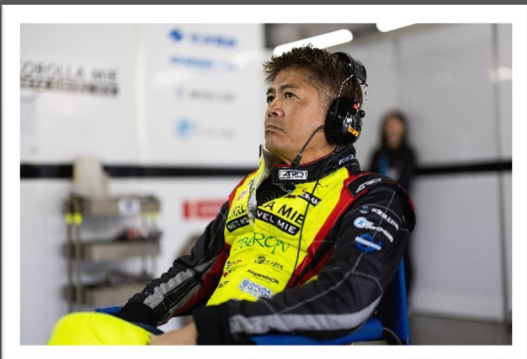
織戸は計測4周目に1分36秒992を記録して、タイミングモニター上で4番手につける。ライバルもアタックするなかで、5周目には1分36秒532に更新。Q1通過ラインの9番手でピットに戻った。しかし、その後1台が織戸のタイムを上まわり10番手に後退。Q1通過にわずか0.042秒届かず、Q2に進むことができなかった。





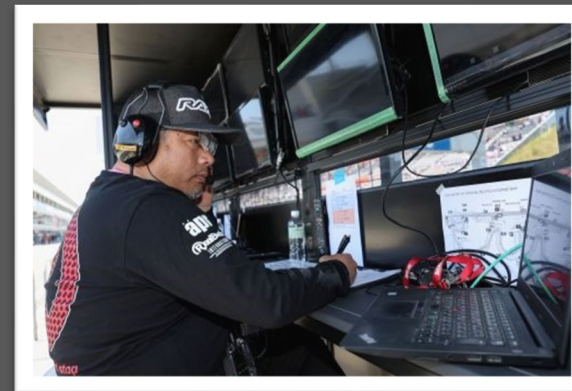
平良 響選手

富士での公式テスト、開幕戦岡山を経て持ち込んだセットアップとタイヤは、乗り始めから速かったし乗りやすかったですね。ただ、タイヤの持ち込み数に制限があるなかで、織戸選手はGT300専有時間に予選では履かないスペックのタイヤで予選シミュレーションせざるを得ませんでした。それでフィーリングが違ってしまったのだと思います。決勝に向けては3時間のロングレースでタイヤの摩耗が厳しくなりますが、良いセットを見つけて臨みたいですね。



織戸 学選手

クルマとタイヤは公式練習のときからすごく良かった。予選は、平良選手ならポールポジションも狙えるので僕がQ1を担当しました。予選で履いたスペックのニュータイヤで走るのは初めてで、公式練習から路面温度が下がっていたというのがありますが、僕が行き切れなかった。Q1突破まであとほんの少しだったけど、そのほんのちょっとがいけませんでした。申し訳ないです。



金曾 裕人監督

公式練習での流れは良かったですね。クルマとタイヤのバランスも取れているし、ランプランもしっかりとこなせました。これなら予選もQ2に進めるだろうと、織戸選手にQ1を託しましたが、やっぱり今年はレギュラードライバーではないということでマイレージが足りなかったし、公式練習から予選に向けて路面温度も下がりすぎてしまったのも難しくさせたと思います。クルマには自信があるので、決勝は追い上げていきたいですね。

決勝レース(107周)／3位 5月4日(月)14:06～17:07

決勝開始時の気温は24度、路面温度は43度。前日の公式練習、予選から大きく上昇したこともあり、セットアップを変更して決勝に臨むことにした。

14時00分に静岡県警察車両の先導によるパレードラップが始まり、その後1周のフォーメーションラップを経て3時間レースがスタート。第1走者は平良だ。20番手スタートから、オープニングラップで18番手にポジションアップ。早々に持ち前の速さを示す。しかし、想定以上にタイヤのグリップダウンが早かった。10周目には22番手まで後退してしまう。そして26周目、予定よりもかなりのショートステントで1回目のピットに入った。

ドライバーは平良のまま、タイヤを交換して給油。2回目のピットまでに、ライバルとのピットタイミングの違いもあって一時は入賞圏内の15番手を走行する時間帯もあったが、第1ステント同様にタイヤのタレでペースが上げられず、平良は62周でピットに入った。

最終ステント担当は織戸。給油とタイヤ交換して、コースには26番手で戻った。時に平良のベストタイムに近い1分39秒前半を出すラップもあり、79周目には18番手まで挽回したが、やはりタイヤがコンディションにマッチしていない。さらに、100周目には左フロントタイヤがバースト。緊急ピットを強いられ、結果は21位となった。

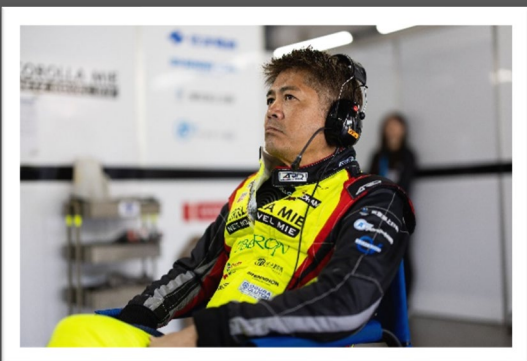
第3戦マレーシア大会は、現在の世界情勢を鑑みて2027年以降への延期が発表されている。次戦は8月1～2日開催の第4戦富士。速さは示しつつも、課題は決勝でのロングランペース。3カ月後のリベンジを誓う。





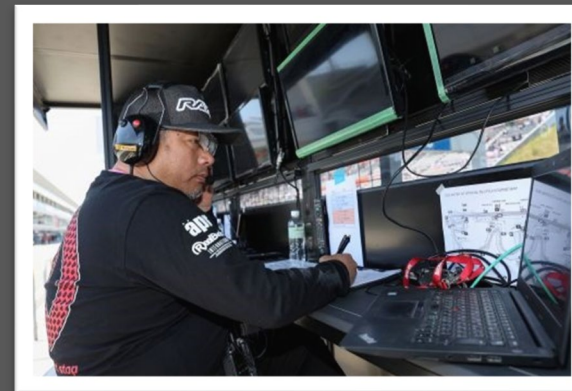
平良 響選手

決勝前の20分間のウォームアップの時間も使ってセットアップを変更しましたが、短い時間では確信を持ってない状況でした。僕はスタートからダブルステントを担当して、同じスペックのタイヤを履きましたが、いずれもタイヤのグリップダウンによってペースを上げることができませんでした。でも、路面温度が上がった決勝を走り切れたことで、今後暑くなっていくなかでのデータを得ることができました。クルマのセットアップの方向性もだいぶ絞れてきたので、次の富士が楽しみです



織戸 学選手

決勝に向けてセットアップを変更しましたが、タイヤとのマッチングは公式練習、予選のほうが良かった感じですね。前日の良い雰囲気、今日はなくなっていました。ただ、レース全体を見てもヨコハマタイヤ勢が苦しんでいる状況にあったのかなと思います。左フロントタイヤのバーストは、その直前から異変を感じていて、残り10分もつかなと思っている最中に起きました。ロングランになるとアンダーステアの症状が出てしまい、それもタイヤに強い負荷をかけたのかなと思います。そこが今後の課題ですね



金曾 裕人監督

スタートから集団のなかを走っていたのとタイヤに厳しい状況だったので、第1ステントは早めにピットに入れました。それもあって織戸選手にはMAXのロングステントを強いることになってしまいました。持ち込んだタイヤと決勝セットは、ロングランには適していなかったですね。タイヤもセットアップも、速さ重視のほうにちょっと振り過ぎていたかもしれない。今後は、速さとロングランのバランスが取れた強いGR86を、お見せしたいと思います