

2024 AUTOBACS SUPER GT

Round 2 FUJI GT 3 HOURS RACE



日産愛知自動車大学校 日産京都自動車大学校
学生広報作成 レースレポート



日産神奈川 日産東京 日産大阪 日産プリンス福島 埼玉日産 日産プリンス埼玉 岐阜日産 愛知日産 日産プリンス名古屋 滋賀日産 京都日産 兵庫日産 愛媛日産 鹿児島日産
帯広日産 日産青森 日産サテライト弘前 日産プリンス宮城 秋田日産 日産プリンス秋田 福島日産 栃木日産 日産プリンス栃木 群馬日産 長野日産 松本日産 日産サテライト埼玉 千葉日産 日産プリンス千葉 日産自動車販売
三重日産 日産プリンス三重 静岡日産 日産プリンス静岡 浜松日産 日産プリンス兵庫 奈良日産 和歌山日産 日産プリンス和歌山 日産プリンス広島 日産プリンス山口 香川日産 日産福岡 日産サテライト佐賀 長崎日産
日産プリンス長崎 日産プリンス大分 旭川日産 北見日産 岩手日産 盛岡日産モーター 日産プリンス岩手 日産サテライト秋田 新潟日産 日産サテライト新潟西 甲斐日産 日産プリンス山梨 日産サテライト千葉 日産サテライト湘南 富山日産 日産サテライト富山
石川日産 福井日産 岡山日産 宮崎日産 日産サテライト宮崎

KONDO RACING Car No.56

レース結果

“予選” 3位

富士山が鮮明に見えるほどの快晴のもとで行われた予選。56号車は3番手という、先頭集団からスタートを切ることができる順位を獲得しました。良いタイムが出たとき、ピット内は拍手と歓声に包まれていました。

“決勝” 2位

晴天に恵まれた決勝レース。56号車はライバルとの手に汗握る熱い激戦を制し、見事2番手でチェッカーを受けることができました！重たい車両をものともしない両ドライバーのいぶし銀の走りに、心を打たれるレース展開となりました。

目次

P3 BoP (Balance of Performance) について

P4 監督&ドライバー プロフィール

P5 KONDO RACING 近藤真彦監督 インタビュー

P6 KONDO RACING 佐々木大樹選手 インタビュー

P7 KONDO RACING ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ選手 インタビュー

P8 日産販売会社 テクニカルスタッフ インタビュー

P10 日産自動車大学校 学生 インタビュー

P14 富士スピードウェイ 特設ページ

P15 あとがき

BoP (Balance of Performance) について



BoP とは **Balance of Performance** (バランス・オブ・パフォーマンス) の略称で日本語では**性能調整**の意味になります。GT300 クラスには「FIA 規格」や「GT300 規格」、「GT300 Mothers Chassis」という規格違いがあります。これらの規格の違う車両の性能を同じような性能にするために行っています。この BoP は毎戦、サーキットによって変わっています。

第 1 戦の岡山での車両重量は「BoP」と「追加重量」、「最低車両重量」を足して“Nissan GT-R NISMO GT3”は 1402kg と重たく苦しい戦になってしまいました。

第 2 戦富士では「BoP」と「追加重量」、「最低車両重量」を足して、“Nissan GT-R NISMO GT3”は 1372kg と第 1 戦岡山と比べ軽くなりました。しかし、GT300 クラスで最も重たいため苦しい戦いになると思います。参考に第 2 戦富士でのライバルの車体重量は、第 1 戦岡山で優勝した“TOYOTA GR86”は 1333kg、準優勝の“Mercedes AMG GT3”は 1359kg、3 位の“BMW M4 GT3”で 1366kg 一番軽い車両で“TOYOTA 86 MC”1208kg となっています。

その他の詳しい内容は右下の QR コードから SUPER GT 公式ホームページでご確認ください！

第 2 戦富士 参加条件 [【https://supergt.net/news/single/23299】](https://supergt.net/news/single/23299)

担当：井上・山口



監督&ドライバー プロフィール

近藤真彦 監督

1964年7月19日生まれ、神奈川県出身。SUPER FORMULA Rd.4の予選日の前日に還暦を迎えます。

1978年に民放ドラマの生徒役で芸能界デビューしたのち、1980年には歌手としてもデビューを果たしました。モータースポーツの世界に飛び込んだのは1984年のことで、富士スピードウェイで行われた富士フレッシュマンがデビュー戦です。その後は全日本GT選手権（現SUPER GT）やル・マン24時間、フォーミュラ・ニッポン（現SUPER FORMULA）などの名だたるレースにも出場しました。2000年に自身のチームであるKONDO RACINGを立ち上げ、選手だけでなく監督としても活動を開始。SUPER GTには2006年よりGT500クラスに参戦し、2019年からは先述の通りGT300クラスにも参戦しています。監督業に専念している現在もツアーなどを行っており、芸能活動とレース活動の両立というスタイルをレースデビュー当時から貫き通しています。

佐々木大樹 選手

1991年10月15日、埼玉県出身。

1998年からカートにてレースを始め、その後はフォーミュラカーレースなどにも参加しました。レーサーになった今でもカートは続けているそうです。SUPERGTには2012年から参戦し、2012年は第3ドライバーとして1戦のみのスポット参戦となったが、翌年からはフル参戦を果たし、GT300クラスでGT-R NISMO GT3をドライブしました。2014年からはGT500クラスへと活躍の場を移し、激闘を繰り広げてきました。今季からはGT300クラスでの参加となり、12年ぶりにGT-R NISMO GT3を相棒として迎え入れることとなりました。また、オリベイラ選手とのコンビも2017年以来となります。

ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ 選手

1981年7月13日、ブラジルの生まれ。

1997年からカートを始め、海外でフォーミュラカーレースなどの経験を積んだ後、2004年に初来日。2006年から2018年までSUPER GT GT500クラスに参戦し、2019年からはGT300クラスに戦いの場を移し、2020年より56号車のドライバーとなりました。56号車へ加入の初年度である2020年にGT300クラスを制し、見事チャンピオンの座を獲得しました。さらに2022年にも二度目となるチャンピオンを獲得しました。また、自転車が趣味で、自転車の大会でも優秀な成績を収めています。」

担当：井上・中野



「目の前の戦いを大切に」

富士スピードウェイの近くにある有名な遊園地には、絶叫系の花形ともいえるジェットコースターが数多く存在します。強烈なGや高い速度域など、GTカーと似ている部分が多い一方で、高い所から一気に駆け下りていくシーンはジェットコースター特有のもの。どちらのほうが怖いのかお聞きしてみました。

「GTカーでのクラッシュの怖さを味わうと、ジェットコースターは安全に敷かれたレールがあるから全く怖くないね。人によって違うだろうけど、僕は怖さを感じないタイプの間人かな。それと、若い時に番組とかで海外に行って210m以上あるバンジージャンプを飛んだり、スカイダイビングをやったりしたから、高所に対する感覚が麻痺してるっていうのもあるかもね。だから、スカイツリーや東京タワーから下を見るのは全然平気。むしろ、ビルの5階くらいの中途半端な高さの方が逆に怖い。だけど、高いところが苦手な方がなんか賢く見えるよね」と、冗談を交えた回答が。また、今回のレースについても聞いてみたところ「今回は3時間レースだからいつもの450kmレースより距離が長くなる。このチームは長距離レースが得意だから、長ければ長いほどいいと思ってよ。だから、今回しかないっていう思いで臨みたいけど、やっぱり車重の問題があるよね。少し軽くなったけど厳しいね。そんな中で、水を得た魚のように走るドライバーを見るとプロのすごさを感じるよ。去年みたいにポルトゥウィン出来たら嬉しいな。」と不安と期待が混ざった表情で語られました。

担当：井上

KONDO RACING 佐々木大樹 選手



「ON と OFF の切り替え」

ジェットコースターとGTカーを比べるとGTカーの方が怖くないです。GTカーは自分でGをコントロールできますが、ジェットコースターは、Gのかかり方が特殊なので面白いですが、何が起きるか分からないのでGTカーの方が怖くないです。ですが、人の運転だとブレーキポイントが違ったりするため怖いかもしれません。そのため、もしかするとGTカーの方がある意味怖いかもしれません。

富士はセクター3というBコーナーから最後のコーナーが得意です。しかし、Bコーナーや1コーナーなどのハードブレーキコーナーは嫌いです。富士の長いホームストレートでは基本はリラックスしています。何故なら1時間半集中は無理だからです。なので、他の車と争っている時は、その車のことを考えていますが、いない時は、成績が良かったらあと何周とか考えていたりします。稀にその日の夜ご飯を考えたりします。

最高速300km/hに達するサーキットなのでブレーキングでリヤタイヤをロックさせたりしないようにするのは難しいですが、総合的に考えると富士は得意なコースです。

担当：山口

KONDO RACING

ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ 選手



「常に最高のドライビング」

富士スピードウェイといえば、1,475mの長さを誇るメインストレートが有名です。

そんな区間を250km/h以上の速さで駆け抜ける時、ドライバーは一体何を考えているのでしょうか。「周りにライバルがいないときは、あまり何も考えていないかな。常に最善を尽くしたいから、完璧なシフト操作や速く走ることを維持することに集中しているね。ただただ車の性能を考えることだけに重点を置いているよ。だけど、ピットにいるエンジニアと情報を交換する必要があるときは、この区間をうまく利用している。ギヤを6速に入れてから1コーナーまでの15秒くらいが唯一のタイミングかな。そこから先はシフトアップやシフトダウン、ブレーキングなどでとても忙しいから、そうしたことを行うのは難しいんだ」と、ストイックなオリベイラ選手らしい返答が返ってきました。

レース中のドライバーの過酷さというものが垣間見えました。

担当：中野

松本日産自動車株式会社 テクニカルスタッフ

小郷彰敏 さん



「お客様の喜び」

好きな整備は簡単なことですがお客様に喜んでもらえる整備をすることです。

お客様によって違うのですが、例えば、いつも遠出をするお客様に「タイヤの空気圧を多めにさせていただいていますよ」だったり、エアコンの匂いが気になるお客様には「エアコンフィルター交換させていただきましたよ」など、他にも様々なことがあります。お伝えした時のお客様の反応を聞いていてやりがいを感じます。

当たり前かもしれませんが、嫌いな整備は汚れる仕事です。例えば、オイル交換や、クラッチ交換時の落ちてくる鉄粉などでオイルまみれになることです。

担当：山口

日産東京販売株式会社 テクニカルスタッフ

佐藤清司 さん



「対価に見合う以上の」

好きな整備は、診断系の整備になります。例えばお客様が気になられている音などのトラブルシューティングです。人間は、一度気になったからこの先ずっと気になるので、それを解消することです。そして、音がなくなった時、お客様と確認するこの一連の作業が好きです。

部品交換で済むようなもの、例えばブレーキの異音は、ブレーキパッドの交換で治りますが、そんな感じのものではなく、人間の感覚でしか分からない整備の方が好きです。

それから、アリアやエクストレイルなどの新機構が搭載されている車の整備も好きです。本部とのやり取りや技術に関する資料などを通して、構造に対する理解を深めていき、問題を解決していく。この過程が好きですね。

担当：山口

学生統括 愛知校3年生 佐藤遼河



「お客様に寄り添う接客を」

今回は、学生統括として2回目の参加でした。

前回までは、自分たちがどうしたいのか、お客様をどうおもてなしするのかを考えて動いていました。

しかし、今回は「お客様主体」を意識し、どう動けばお客様にとってよりよい接客ができるのかを自分がお客様の立場になって考えて動きました。その結果、お客様を笑顔にすることができ、自分自身とても嬉しくなりました。

次回の第3戦鈴鹿では更に笑顔での対応を増やせるように学生全員で精進していきます。また、今年はお客様対応の資格を取得する予定です。その際に、この活動で得た接客の経験がとても活かされると感じました。

担当：大石



「成長の糧に」

1年生のときの鈴鹿戦から参加し、今回で6回目という皆勤記録を持つ安藤さん。この活動のプロフェッショナルともいえる彼ですが、なぜこの活動に参加しようと思ったのでしょうか。その理由についてお聞きしてみたところ、「正直に言うと、僕は初対面の人とコミュニケーションをとるのが苦手でした。なんとかしてそれを変えたいという思いと、自分を成長させたいという思いが重なり、参加しようと思えました。参加する回数が重なるにつれて初めて会う人に対する抵抗感も薄れてきたので、かなり自分にとってプラスになっていると思います。ここでそうした経験を積んでいなかったら学生フォーミュラの活動にも参加していなかったと思います」と、時折笑顔を見せながら、爽やかな表情で語られました。

担当：中野



「コミュニケーションの大切さ」

今回プロの作業を間近で学びたいと思いテクニカルを選びました。

初めての参加ということもあり、最初は緊張で KONDO Racing のメカニックのかたとコミュニケーションが取れず、動き方が全くわかりませんでした。

しかし、日が経つに連れてコミュニケーションが取れるようになり、動き方も分かるようになってきました。

そして、いろいろな作業をするなかでタイヤの脱着のコツや情報を伝達する大切さなどを学び、今後の実習や学校生活で活かせるようなことも教えて頂きました。また、グリッドに立ったときは、会場の盛り上がりやメカニックの緊張感を肌で感じることができました。

今回は雰囲気になれるのが遅く、自分がやりたい作業ができないこともありました。そのため、次回もテクニカルとして参加し、悔いが残らないよう積極的に仕事をもらいに行きたいです。

担当：大石

ドライバーサポート領域 京都校国際科3年生

ガルヘナ ラジカ ラクシャニ



「経験と自信」

前々回、前回とホスピタリティ領域を経験したラジカさん。今回彼女が参加するのは、ドライバーと密接に関わることができるドライバーサポート領域（以下ドラサポ）。初めての場でどのようなことを感じ、経験したのか。それについてお聞きしてみました。「初めてのドラサポだったのでとても緊張しましたが、やるべきことをしっかりとこなすことができましたし、積極的に、何かできることはないかとチームの人に聞きに行くこともできました。これは岡山戦での経験が私に自信を与えてくれたからできたのだと思います。それに、決勝日の朝、オリベ이라選手がパートナーに『彼女は私たちのチームの一員なんだよ』と、私のことを紹介してくれたことが本当に嬉しかったです。他の人から見ればそんなに喜ぶようなものではないのかもしれませんが、私にとっては忘れられない瞬間でした」と、満面の笑みを浮かべながら語られました。

担当：中野

富士スピードウェイ 特設

Q&A IN KONDO RACING

今回は富士スピードウェイにて行われているママチャリ GP について聞いてみました！

Question

富士スピードウェイで開催されるママチャリ GP に出場してみたいですか？

Answer

近藤真彦監督

「昔に片山右京さんとロードレース GP っていうロードバイクで富士スピードウェイを走るレースに出たことがあるのよね。『100R ってこんなに上る！？』って思ったよ。B コーナーから最終コーナーまでは上りだからね。大変だったよ」「マラソンで走ったこともあるね。イイコトチャレンジっていうイベントでね。やっぱり車が一番楽だなって思ったよ」 「キツさでいうと実はマラソンより自転車の方が楽なんだよね。自転車はラインが自由だからさ。また走ってみたいよね～。だけど、今はみんな本気すぎていやだね。もっと和気あいあいとした雰囲気で行きたいかな」

佐々木大樹選手

「あまり出たいとは思わないかな。JP さんは自転車が好きだから出たいっていうかもしれないけど、ママチャリだから怒るかも」「そもそも僕は自転車は得意ではなくて。乗るなら車のほうが良い。トレーニングも自転車に乗るよりマラソンのほうが好きかな。自転車は交通事故が怖いんだよね」

ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ選手

「ママチャリにはあまり興味が湧かないね。ママチャリでレースの練習はしたことないし、なにより経験を積んだことがないからね。それに、ギヤを変えて速く走りたいから出場したいとは思わないかな」「ママチャリでもギアチェンジはできるんだね。24 速くらいは欲しいかな。とにかく、あまり面白いとは思わないね」

このように、全員出場したくないという答えが返ってきました！

近藤監督は楽しい雰囲気が良いそうですね。私もそう思います！

オリベイラ選手は回答からギヤが多く速く走れる自転車が好きだということが伝わってきました。

逆に佐々木選手は自転車が好きではないようです。

やはり、回答は同じでも理想は違いますね！

担当：井上

あしがき



第1戦岡山に続き、自動車メディアのベストカーWeb編集長の指導の下で、プロの仕事を身近に体験出来る機会を作っていただいています。昨年からの様々な指導のおかげで良いものが作れるようになりました。『もう僕から教えることはないよ!』とお褒めの言葉をいただくこともあります。しかし、「プロ」の“動き”や“考え”は私たちには真似できないものがたくさんありました。

繰り返しになりますが、この経験ができること、この機会を作ってくださった KONDO Racing 様やスポンサー様、ファンの皆様、広報支援部の方々を始め日産自動車、ベストカー様など多くの応援により、成り立っていることを学生一同、心より深く感謝いたします。本当にありがとうございます!

担当：井上

広報学生スタッフ

愛知校広報学生統括	3年	大石達也
愛知校広報学生	4年	團圭太郎
京都校広報学生統括	3年	井上颯太
京都校広報学生	3年	山口雄貴
京都校広報学生	2年	中野嘉人