

# 2024 AUTOBACS SUPER GT

## Round 5 SUZUKA GT 300km RACE

### GRAND FINAL



## 専門 日産京都自動車大学校

学校

学生広報作成 レースレポート

この活動は多くのスポンサー様に支援されています

NISSAN REALIZE YOKOHAMA Nihon Mobility Service 日産車体 Logisnext UD TRUCKS ALTA PRESTIGE INTERNATIONAL

株式会社ゼロ 日産モータースポーツ&カスタマイズ ROCK PAINT SYBARS COAT Premium Quick Pro Paint TOPPAN Energywith エムアイスピー UNICO

NGK NTK MAL TOOLS KAWMOTO DëFF SUNTORY 日産 KIRI 7R 日産 PUMA LS1 GT LS KSB Arni AVIDA

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 日産自動車栃原

三原日産 日産プリンス三原 静岡日産 日産プリンス静岡 浜松日産 日産プリンス浜松 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 日産福山 日産サテライト岡山 長崎日産

日産プリンス長崎 日産プリンス大分 高知日産 北沢日産 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 日産サテライト千歳 日産サテライト浦添 富山日産 日産サテライト富山

石川日産 福井日産 福井日産 富山日産 富山日産 日産サテライト富山

# KONDO RACING Car No.56

## レース結果

### “予選” 5位

冷たい風が吹きつける中、行われた予選。まずはQ1で佐々木選手が好タイム(1'56.093)を記録し、6番手の位置に浮上しました。次いで行われたQ2ではオリベ이라選手が1'55.092という驚速ラップを魅せ、Q1で88号車が打ち立てたコースレコードを早くも塗り替えることとなりました。今シーズンはQ1とQ2のタイムを合算したタイムで決勝のグリッドを決定するため、56号車は5番手の位置に就くことができました。

### “決勝” DNF (リタイア)

前日よりもさらに気温が落ち込み、厳しいコンディションとなった決勝レース。56号車は5番手からスタートを切りましたが、なんと7周目にトラブルが発生。その後、メカニックの方が懸命な修復作業を行ったため、コースに復帰することができました。しかし、状況は好転せず、スロー走行やピットインを繰り返しました。最終的に、56号車は22周を走り切ったものの、規定の周回数に満たなかったため無念のリタイア扱いに。

## 目次

P3 新予選方式について

P4 ポイントシステム 概要

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이라選手

P8 日産販売会社 テクニカルスタッフ インタビュー

P12 日産自動車大学校 学生 インタビュー

P17 鈴鹿サーキット 特設ページ

P18 あとがき

# 新予選方式について



今季から予選方式が、従来の「ノックアウト方式」から「タイム合算方式」に変更され、予選中に使用できるタイヤの本数も、Q1で4本、Q2で4本の計8本の使用からQ1とQ2を通して同じタイヤ（計4本）の使用となりました。

しかし、第1戦から第4戦まで上記の方式で行っていましたが、各チームから様々な意見があったため第5戦から予選方式の一部内容が変更となりました。

GT500クラスとGT300クラス共通で予選中に使用できるタイヤの本数に変更され、Q1とQ2を通して同じタイヤ（計4本）の使用となっていました。従来と同じQ1で4本、Q2で4本の計8本の使用が可能となりました。

GT300クラスに関してはその他にも変更がありました。GT300クラスは参戦チーム数が多いため、Q1で組分けを行っていましたが、「タイム合算方式」の場合は走行順により有利不利が発生するため、Q1の組分けが廃止となり、全チームが一斉に走行することになりました。Q1のタイムによりQ2の組分けが決定し、上位14チームはポールポジションを奪い合うアッパー組となり、15番手以降はローワー組となります。

担当：井上

# ポイントシステム 概要



SUPER GT は1年間のシリーズ戦で行われており、GT500 クラスと GT300 クラスのそれぞれでドライバー部門とチーム部門のタイトル（チャンピオン）争いを行っています。

各戦のレース結果に対して、シリーズポイントが与えられ、1年間のシリーズポイントを合計して、最も多く獲得したドライバー、チームがシリーズタイトルを獲得する事となります。

ドライバー（組）のポイントはクラス別、競技車両（ゼッケン単位）別に与えられ、各チーム1台の競技車両となり、決勝順位と走行ラップ数に応じたポイントが与えられます。

また、周回数によってもポイントが獲得できます。

しかし、3人が走行できる決勝レースで走行距離が120km未満のドライバーにはポイントが与えられない。

決勝と予選で得られるポイントは下記の表の通りです

ドライバー部門/チーム部門共通（GT500 クラス/GT300 クラス共通）

決勝順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
ポイント	20	15	11	8	6	5	4	3	2	1
ポイント（距離が700km以上の場合）	25	18	13	10	8	6	5	4	3	2

チーム部門に関しては、ポールポジションを獲得すると「1Pt」獲得できます。

クラス	トップと同一周回	1周遅れ	2周遅れ以上	3周遅れ以上
GT500	3	2	1	
GT300	3	3	2	1

# KONDO RACING 近藤真彦 監督



## 「"最速"の秘密とは」

オリベ이라選手がQ2で痺れるアタックを遂行した結果、なんと56号車がGT300クラスのコースレコードを更新！まずはそのことについてお聞きしてみました。「このタイムが出たのは、ヨコハマタイヤさんに作っていただいたタイヤがすごく良かったということと、夏よりエンジンのパワーが出やすい冬っていうことが大きいと思うんだ」と、タイヤの性能だけでなく、季節によって生じる空気密度の差も理由の一つであると近藤監督は分析します。また、「今回は基本的に全車がノーウェイトだからみんなイコールコンディションなんです(注: 参戦数の都合上、11号車のみ5kg搭載)。つまり、クルマ本来の姿でこの結果を出したということ。クルマ、メンテナンス、ドライバーのすべてが良い、うちのGT-Rが一番速いことが証明されたわけだよね！」と、サクセスウェイトの条件に関してはほぼ全車均一という状況下において、この結果を出せたことに喜びを感じておられるようでした。

担当：中野

# KONDO RACING 佐々木大樹 選手



## 「チームが持つ潜在能力」

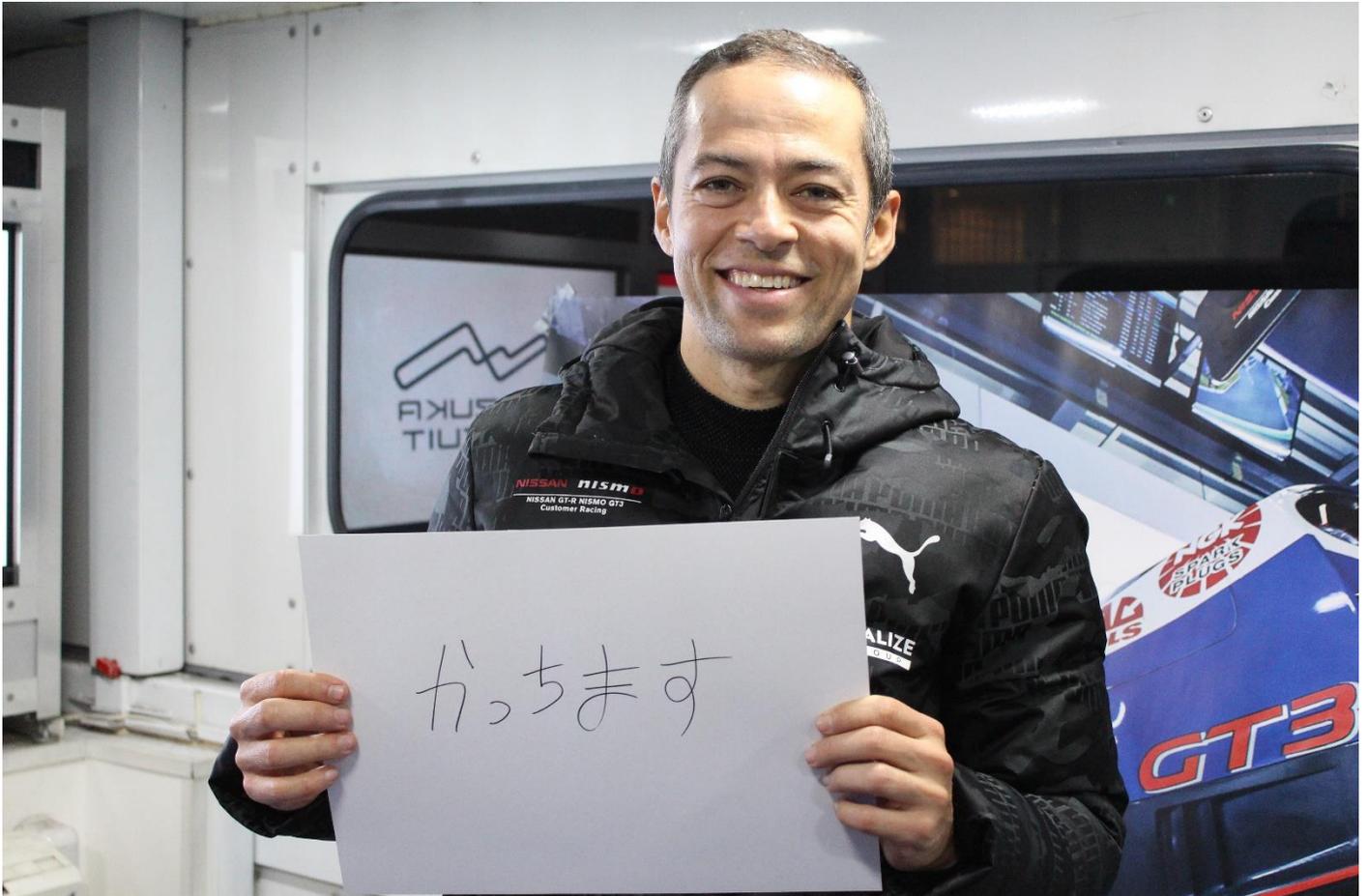
今回の最終戦においては、SUPER GT 特有のルールであるサクセスウェイト制度が基本的に適用されません。つまり、クルマやドライバーが持つ本来の力が問われることとなります。そんな状況の中、56号車は予選にて5番手のポジションを獲得。そのことについてお聞きしてみました。

「Q1は僕としても、チームとしてももっと行けたんじゃないかなとは思いますが。なので、オリベ이라選手にQ2はこうした方がいいよとアドバイスをしました。すると、トップタイムで帰ってきてくれたんです。そのときに、56号車にはポテンシャルがあって、そしてそれを発揮できたことを確認できたのですごく嬉しかったです」と、近藤監督と同じく、GT-Rやチームが持つパフォーマンスの高さを証明できたことに喜びを感じておられる様子でした。

担当：中野

# KONDO RACING

## ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ 選手



### 「日常と非日常のつながり」

時には 200km/h を超えるスピードで駆け抜けることもあり、まさに非日常ともいえる世界がモータースポーツですが、そこと日常につながりを感じることはあるのでしょうか？それについてお聞きしてみました。「もちろんあるよ！モータースポーツと日常生活はさまざまな点でつながっているんだ。レースの中でクラッシュやトラブルといった予期せぬ出来事が起きても、ドライバーはそれを乗り越え、次のレースではもっとうまくやれるように努力しなければならない。普段の生活でも、何かがきっかけで一日が良いものになったり、悪いものになることもあると思う。それでも私たちは次の日が来ると目を覚まさないといけないし、自分自身を信じながら努力しなければならないんだ。まさにモータースポーツと同じだよ」と、20年以上、ドライバーとして活躍し続けてきたオリベイラ選手だからこそ引き出せる、二者の意外な関連性についてお話していただきました。

担当：中野

# 日産大阪 箕面店

## テクニカルスタッフ 神野憧輝さん



整備士という仕事で第一に考えてほしいことは「お客様の命を預かる」ということです。

私は日々重みを感じながら作業をしています。学生たちにはイメージが付きにくいと思います。そのため、緊迫した状況の中行われまた街中で走行している車よりも速いレースを通してより命の重要性を学んでほしいと思います。また、きれいな仕事をするということをモットーにしています。たとえお客様に見えないところであっても、しっかり問題なく作動するという安心を提供するために努力しています。

レース会場に足を踏み入れてきたことがなかった自分ですが、テクニカルスタッフというこの貴重な機会をいただいたということでどんなことでも吸収を

積極的に行動し役に立てよう心の負担となる最終という2文字は頭から捨てレースだけを「精一杯楽しむ」「得るものは得る」ということだけを頭に入れ挑んでいきたいと思っています。

担当：延寿

# 日産大阪 大東店

## テクニカルスタッフ 川上直樹さん



私はチームワークを大切にこの NISSAN MECHANIC CHALLENGE で得たいと思っています。人は一人では基本的に何もできないので集団行動が必須になってきます。そこで大事なのが周りを見る力とコミュニケーション能力です。

「誰が何をしているのか」ということを把握する、また申し送りなどコミュニケーション、周りの見方などをこの活動を通して得たいと思っています。

また、研修で行っていたフロアパネルを 1mm 単位の調整、全てのボルトをトルク締めする、そういった「こだわり」を感じました。レースの世界ではコンマ何秒を争う世界となっています。私も現場での重整備のトルク締めをする際、インパクトを使わずしっかりとトルクレンチを使い行うなどのこだわりを思っ整備しています。

私のこだわりとレースの世界でのこだわりを照らし合わせながら成長を実感していきたいと思っています。

また、最終戦ということで少しのミスも許されない中、車を触らせていただいたため、緊張とプレッシャーはありますが気合を入れて挑んでいきました。

担当：延寿

# 京都日産 宇治東店

## テクニカルスタッフ 方泓嶧さん



横浜研修では、軽い作業や微調整をやらせてもらいました。普段整備している自動車で使っている、工具や測定器よりもかなり精密な機械や、レース車両でしか使わないであろう機械もありました。

様々な経験を積むことができ、この研修を終えて、レース車両は1台の車をたくさんの人でメンテナンスをしているため、チームワークと情報共有が大切だということと、手順通りにやれば絶対に間違っていないということをおぼることができました。

また、この経験によって、自信を持ってお客様に対応できるようになりました。

『私自身の経験ですが、学校の環境と現場の環境は全然違います。そのため、レースのイベントを通して、なぜ命を懸けて好きなことをやるのかという意味を学生の皆さんには、知ってほしいと思います。』と学生へのアドバイスを話していました。

担当：高田

# 滋賀日産 大津店

## テクニカルスタッフ 佐々木邑豪さん



販売会社の整備士も、プロのレースのメカニックの方も、ボルトやナットが1カ所緩むだけで大変なことになるのは同じです。しかし、レースは、勝ちにこだわる非常に厳しい環境であり、普段の作業とは、かなり緊迫した状態で作業しているため、そういったところはたくさん学ぶことができました。共通する作業で代表的なものだと、トルク管理ですが、普段行っている作業よりさらに厳しいチェックがありました。そのようなところは、今後の整備にもしっかり活かしていきたいです。

「学生の皆さんには、今のうちにしか学べないことはあるので、そうしたところをしっかりと学んでほしいと思います。また、どのような緊張感でどのような作業をしているのかなどに注目して、車やレースの楽しさを知って欲しい」と語っていました。

担当：高田

# 日産京都自動車大学校 3年

## 統括 西村慶太郎



1年での初参加の時は自分勝手に行動し、自分だけ成長できれば良いという安易な考えで活動を行っていました。統括になり、後輩ができる身勝手な行動はとらず、一人一人の行動を把握し、場に応じて手本となる振る舞いを行いました。そうすることにより、後輩たちが私の背中を見て真似をするようになったので「子は親を真似る」という言葉を1番肌で感じました。

統括としての活動はとてもプレッシャーがかかる立ち位置でした。人前で話す力、まとめる力、考える力が身についたと思います。第1戦の岡山で話した時と最終戦となった鈴鹿で話した内容を比べてみると、自分自身でも成長できたと感じることができました。統括という役割を全うすることができて良かったです。本当に楽しかったです。3年間という長くも短い活動の中、気がつけば最後の活動となり、まだまだしたいという気持ちが今でもあります。卒業するまでとはいわず、社会人になってもこの活動に招待していただいて最高のおもてなしがしたいです。

### ～後輩へのアドバイス～

新しい挑戦で不安になることがたくさんあると思います。私だってそうです。しかし、この活動に勇気を振り絞って手を挙げたみなさんはとても勇敢な方です。

新しいことに挑戦すると必ず成長します。勇気を出して行動すると必ず見返りはあります。頑張ってください！

担当：井上

# 日産京都自動車大学校 3年

## 副統括 曾束昂祐



1年で初めてこの活動に参加した際は、その迫力と楽しさに魅了されていました。

今回が最後の活動となり、正直なところ寂しさを感じています。最終戦での経験が一層思い出深いものとなり、感慨深い気持ちでいっぱいです。

1年間、副統括として活動する中で、最初は皆をうまくまとめられるか不安でした。しかし、仲間や先輩、先生方の支えのおかげで、無事に活動を終わることができました。この経験は、チームをまとめる難しさや、意見をまとめる難しさを学ぶ貴重な機会となり、とても楽しく、充実した1年でした。振り返ると、たくさんの学びと成長があり、心から参加してよかったと思います。

この経験を活かして、これからも成長し続け、この活動で学んだことを次のステップに繋げていきたいと思っています。

### ～後輩へのアドバイス～

次年度から富士と鈴鹿は合同開催になると思います。合同開催では、意見が食い違うことが多々ありますが、京都校の強みである「コミュニケーション」を活かして、うまく調整しながら進めてください。お互いの意見を尊重し、その時の最善策を考えながら協力していけば、必ず良い結果が生まれるはずです。困難を乗り越えながら成長してください。

担当：井上

# 日産京都自動車大学校 3年

## ホスピタリティ 安藤優輝



初めての参加は1年の夏の鈴鹿で、右も左も分からない状態でとても不安が大きかったです。しかし、3年になり、3回目の鈴鹿ということもあったため不安は少なく、やるべきことをしっかりとこなせたと思います。

この活動に皆勤で参加し、班長を3回経験することができました。そのため、それぞれの能力や性格を理解し、適切な仕事を割り振ることで作業を円滑に進めることができ、その時々でどこに人が足りてないかを考える場面が多くあったため、人に仕事を割り振る能力や周りを見る観察力が成長したためとても充実した活動になりました。ただ、後輩に伝統を伝えられたか不安な部分はあります。

### ～後輩へのアドバイス～

はじめは誰だって知らない状態で活動に参加します。知らないことを積極的に先輩や先生に聞くことで次から自分で行動できることが多くなります。

担当：井上

# 日産京都自動車大学校 3年

## テクニカル 山口雄貴



1年生で何もわからず参加した活動が、気づけば3年で、最後の活動になり、寂しい様な感じがあります。初めての時はコロナ禍だったためピットとホスピタリティエリアを行き来することが出来ませんでした。現在は、行き来することが可能でしたが、ピットに行く機会がありませんでした。今回は、ピットに入ることができ、56号車の整備を見ることができて新鮮でした。

全ての作業が印象に残っていますが、『どの様な場合にブレーキが効かない』『どこを見ていないとレースが完走できない』など、一般車と似ているようで違うことを教えていただいたことが1番印象に残っています。

### ～後輩へのアドバイス～

とりあえずは楽しむそして56号車をみんなで応援することが大切です。何事も初めてから始まるため臆せず行動し、後輩たちの良い手本となるような笑顔溢れる活動をすればきっと楽しい活動になります。

担当：井上

# 日産京都自動車大学校 3年 ドライバーサポート 南虎汰



1年の鈴鹿が初参加の予定でしたがコロナにかかってしまい、2年の岡山が初参加になりました。そのため、同期のメンバーより分からないことが多く、とても差を感じていました。追いつきたい一心で様々なことを学び、今では差を感じなくなりました。

去年はテクニカルとして参加し、その際はTSの方とのコミュニケーションや、仕事を貰うために積極的に作業をしに行くなど考えることが多くありました。

今回はドライバーサポートとして参加しました。サーキットの裏側を案内してもらったり、写真撮ってもらったりと中々経験できないことが多かったため、モータースポーツ好きにはとても楽しい時間でした。ピット内だけでも様々な仕事があり、とても良い経験になりました。

日産学園に入学する決め手がこの活動だったため、終わってしまったと思うと寂しく思いますが、やり切った思いもあり、とても満足しています。この活動に参加してよかったです。

## ～後輩へのアドバイス～

京都校の良さは元気で明るい雰囲気でお客様をおもてなしするところだと思っています。元気の良さを継承して活動を頑張ってください。

担当：井上

# 鈴鹿サーキット 特設ページ



京都校お馴染みの特設コーナー！今回は鈴鹿サーキットが舞台ということで、ドライバーのお二人と近藤監督に、「す」「ず」「か」の3文字であいうえお作文をしていただきました！

## 近藤監督

担当する文字を聞くやいなや、「そんなの簡単じゃん！（笑）」と、どこか余裕さえ感じられる表情を浮かべながら筆を走らせた近藤監督が書き上げた単語は「スッカリ」でした。出来栄えを聞かれた広報学生が、素晴らしいですと答えると、「素晴らしいのかこれが！？（笑）」とつっこむ瞬間も。インタビューを行ったトランスポーター内が笑顔で包まれました。

## 佐々木選手

お題を聞いてすぐに書き始めた近藤監督とは対照的に「ず！？・・・ず！？」と、かなりお悩みの様子でした。熟考の末、佐々木選手が導き出したのは、「ズバットオーバーテイク」でした。「これでオーバーテイクできなかったらなんか恥ずかしい（笑）」と、少しお茶目な一面を見せる瞬間もありました。

## オリベイラ選手

不慣れた日本語ということもあり、悩みながらの挑戦となったオリベイラ選手は「かちます」をチョイス。ひらがなの書き方を忘れてしまい苦戦する場面もありましたが、広報学生との巧みなチームワークにより、一つの作品を作り上げることができました。満面の笑みでボードとの写真撮影に応じていただいたり、ご自身のスマホでもボードの写真を撮られたりと、気に入っていただいたように感じます。

今回の企画で書いていただいたボードは京都校で展示をしております！京都校にお越しになられた際はぜひ、ご覧ください！！

# あとがき



この最終戦で、京都校3年生はこの活動への参加が泣いても笑っても最後となりました。

この記事を書いている私自身も最後の参戦となり、寄る辺のない心持ちです。

広報はこの活動の中でも、特殊な仕事だと思います。難しい作業が多いながらも、他の領域では経験できないことが多く、楽しみながら活動することができました。

この経験ができたこと、この機会を作ってくださった、KONDO RACING TEAM 様や、日産自動車、ベストカー様、そしてこの活動に支援してくださっているスポンサー様、ファンの皆様、そして広報支援部の方々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

今シーズンは悔しい結果で幕を閉じましたが、これもレース。

2025年シーズンも引き続き、「NISSAN MECHANIC CHALLENGE」に

ご声援のほどよろしく願いいたします。

広報統括	3年	井上颯太
	2年	中野嘉人
	1年	延寿伝
	1年	高田真行