



## 2025 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,8-Rd,10 OTG Motorsports REPORT

9月20日 - 21日 (Rd.8-10) 天候: 晴れ コース: スポーツランドSUGO

2025年シーズンも全14戦がSUPER GTのサポートレースとして開催されている「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP(FIA F4選手権)」。同シリーズは、フォーミュラレースの入門カテゴリーとして2015年にスタートし、昨年からジェネレーション2と呼ばれる安全規定を高めたMCS4-24のマシンで競われている。

5月に富士スピードウェイで開幕した今季のFIA F4選手権は、3ヶ月のインターバルを経て同じく富士スピードウェイで第2大会、鈴鹿サーキットで第3大会が開催され、今回が第4大会のスポーツランドSUGOになる。レースウィークは9月18日(木)のDUNLOPトレーニングから始まり、20日(土)に予選と第8戦、第9戦、21日(日)に第10戦の決勝レースが実施された。

OTG MOTORSPORTSの母体となる大阪トヨペットグループは、FIA F4選手権の若手育成という理念に共感し、シリーズの設立当初からスポンサーとして支援。2017年からは自チームを結成していて、60号車には昨年に引き続き6代目のFIA F4 JAPANESE CHALLENGEドライバーとなる熊谷憲太選手、80号車にはKYOJO CUPなどでも活躍する翁長実希選手を起用している。

熊谷選手は前戦の鈴鹿サーキットで2レースとも5位で入賞を果たしていて、調子は上向き。一方の翁長選手は1年目のシーズンで苦戦するシーンもあるが、富士スピードウェイではトップ10圏内の選手とも遜色ない走りを見せていて、予選がまとまれば上位に進出することも可能なポテンシャルを持っている。



# 予選

#60熊谷憲太選手

第8戦／4位／1分32秒893

第9戦／5位／1分33秒114

今大会は1大会3レース制となっていて、予選のベストタイムが第8戦、セカンドベストタイムが第9戦の決勝レースでのスタートインググリッドとなり、第10戦は第8戦の決勝レースで計測されたラップタイム順に並ぶこととなる。

練習走行は2日ともにドライコンディションとなったが、予選日は早朝から雨が降りウェットコンディションとなる。チャンピオンクラスは予定された8時にコースオープン。熊谷選手は2周目までをウォームアップに充てると3周目からアタックするが、開始から8分の時点でコースオフしたマシンを回収するために赤旗が提示されて中断となる。4分の中断を経て予選は残り7分で再開。計測5周目には1分33秒台をマークし、タイミングモニターの上位に名前が表示される。翌周もタイムアップすると、7周目に1分33秒114、8周目には1分32秒893までタイムを伸ばし、第8戦は4番手、第9戦は5番手と2戦ともに好位置のスタートインググリッドを得た。

#80翁長実希選手

第8戦／21位／1分33秒896

第9戦／18位／1分33秒943

翁長選手も熊谷選手と同じタイミングでコースに入り、計測3周目には1分35秒台を記録し、さらにタイムアップを図ろうとしたところで赤旗が提示される。予選が再開すると計測5周目には1分34秒564をマークし、このタイミングでは16番手となった。翌周も1分34秒台での周回となり、計測7周目には1分33秒896、最後の計測8周目はタイムアップを図りたかったがコースの一部で黄旗が振られていたこともあり、1分33秒943とタイムを伸ばしきれなかった。

結果としてベストタイムが採用される第8戦は21番手、第9戦は18番手で、中団グループからのスタートとなった。



# Rd.08

●第8戦 9月20日(土)11時50分スタート

#60熊谷憲太選手

スタート4位、フィニッシュ3位

予選終了から約3時間のインターバルを挟み第8戦の決勝レースが実施された。

予選は直前の降雨によってウェットコンディションになったが、その後はSUPER GTの公式練習があり多くのマシンが走行したことによって路面は回復。17周の決勝レースは11時50分に幕が切られた。

FIA F4選手権の通常のスタートはスタンディングだが、ストレートのアウトとイン側の路面状況が異なるためセーフティカーが隊列を先導し、2周目に正式なスタートとなる。4番手の熊谷選手は、スタート直後の1コーナーで2番手のマシンがコースオフしたことでの3番手に浮上。序盤は後続に迫られるが、5周目には4番手とのギャップを1.1秒まで拡大した。ただ、上位2台はペースが速く周回を重ねるごとに差が拡がり、レースが折り返しとなる9周目には5秒ほどの差となった。レース後半はポジションを守ることに専念すると、14周目にはコースオフしたマシンを回収するためにセーフティカーが導入される。レースは最後までセーフティランが続き、17周目にチェックカーが振られた。結果として熊谷選手は3位となり、FIA F4選手権に参戦して2年目で初の表彰台となった。

#80翁長実希選手

スタート21位、フィニッシュ20位

21番手スタートとなった翁長選手は、正式なレーススタートとなった2周目に1台にパスされて22番手に後退。スポーツランドSUGOはコース幅が狭く抜きにくいコースとされていて、序盤はポジションキープが続く。7周目には1台が後退したために21番手に順位を戻し、12周目には自己ベストタイムの1分24秒576をマーク。第10戦のスタートティンググリッドは、この第8戦のベストタイムによって決められるため重要となる。13周目にはポジションを20番手まで上げたが、最後の3周はコースオフしたマシンを回収するためにセーフティランとなり、20位でチェックカーを受けた。

ただ、ベストタイムはチャンピオンクラスの29台中9番手だったため、第10戦の決勝レースは9番手のスタートポジションを得ることとなった。

**OTGII**  
MOTOR SPORTS



# Rd.09

## ●第9戦 9月20日(土)16時00分スタート

#60熊谷憲太選手

スタート5位、フィニッシュ9位

今大会は3回の決勝レースを実施するため、2レース目となる第9戦は20日(土)の16時から行なわれた。

第9戦も第8戦の決勝レースと同じく、ホームストレートの路面コンディションが左右で異なるためにセーフティカーの先導でスタート。2周目にはセーフティカーがピットに戻り正式なスタートとなると、熊谷選手は上位集団の混戦で5番手からポジションを下げてしまう。3周目のコントロールラインを6番手で通過すると、その後はポジションをキープする。6周目には先行しているマシンが遅れたために、スタートポジションの5番手に復帰。7周目には自己ベストタイムを更新して、4番手のマシンに迫る。10周目にはその差を0.3秒まで縮めたが、最終コーナーで走行ラインが膨らみコース外まで出てしまう。このアクシデントによって4台にパスされて10番手まで後退。終盤は粘ってポジションを上げようとしたが抜けずに10位でチェックターを受けた。正式結果は、先行したマシンのペナルティにより9位となっている。

#80翁長実希選手

スタート18位、フィニッシュ23位

18番手からスタートした翁長選手は熾烈なポジション取りに巻き込まれ、2周目に2台に、3周目も1台、4周目にも4台にパスされて25番手まで後退してしまう。それでも、中盤からは徐々にペースを上げていき6周目に1台、終盤に16周目にも1台をパスしてファイナルラップには自己ベストタイムを更新。最後は23位でゴールしたが、スタートポジションからは順位を下げるレース展開となった。



# Rd.10

## ●第10戦 9月21日(日)9時15分スタート

#60熊谷憲太選手

スタート5位、フィニッシュ5位

レースウィークの3戦目となる第10戦は、9月21日(日)の9時にスタート進行が始まる。予選日の20日(土)は明け方に雨が降ったが、この日は陽が差し込むなかで秋らしい気候となり、多くの観客がスポーツランドSUGOを訪れた。

この第10戦もセーフティカーが隊列を引っ張ることとなり、第4大会は3レースともにローリングスタートとなった。5番手からスタートした熊谷選手は、先行するマシンを追いたいところだが付いていくペースがなく、後続からプレッシャーを受けられる。つねにテールトゥノーズの状態で追われるが、要所を押さえてポジションを守る。10周目にはチームメイトの翁長選手が接触したアクシデントのためにセーフティカーが導入され、13周目までセーフティカーランとなる。残り4周でレースは再開し、ここでも後続から迫られるが最後までポジションを守り切り5位でゴール。3レースともにポイントを獲得し、ポイントランキングは9位に浮上した。

#80翁長実希選手

スタート9位、DNF

翁長選手は第8戦の決勝レースで好タイムマークしたため、第10戦は9番手のスタートグリッドを得た。

セーフティカー先導によってスタートし2周目にレースが始まると、ポイント圏内の9番手を走行。4周目に入ると8番手のマシンとややギャップができる一方で、後続のマシンにプレッシャーを受けられる。2台のバトルは5周以上にわたって続くが、翁長選手は隙を見せずにポジションをキープ。しかし、10周目の馬の背コーナーの進入で、イン側に入られると2台はクリッピングポイント付近で接触してしまう。翁長選手はコースサイドにマシンを止めて、ここでリタイヤとなった。

10戦にしてポイント圏内の9番手を走行したものの、最後は悔しい結果となった。

# ドライバーコメント

## #60熊谷憲太選手



今大会に向けて8月にスポーツランドSUGOで事前テストを行なってもらい、そのときから手応えを掴んでいました。レースウィークに入ってもフィーリングは良く、上位陣とは0.2–3秒の差がありましたが、予選でまとめられれば五角に戦える感覚がありました。ただ、予選前に雨が降ったことによってウェットコンディションになりました。スポーツランドSUGOでの雨は初めてだったのですが、4番手と5番手のタイムがマークでき、課題はありますがそれなりに良い内容だと思っています。

決勝レースは、前戦の鈴鹿サーキットで学んだことや感じたことを活かせば上位で走れる自信がありました。第8戦は4番手のスタートで先行していたマシンがオーバーランしたことから3番手に上がり、その後はポジションをキープしました。FIA F4選手権に参戦して2年目で初の表彰台となり、率直に嬉しかったです。第9戦も同じような展開を希望しましたが、11周目の最終コーナーで先行するマシンに近づき過ぎてダウンフォースが抜けて、コースオフしがちになりました。調子は良かっただけに仕掛け方に課題が残りました。第10戦は苦しい展開のなかでもポジション守り切れ、上位陣と遜色ない戦いができました。今回は予選と決勝レースともに課題としてきたところがクリアできたところもあり、調子が上向きになっています。残り2大会でもしっかりと結果を残せるように準備したいです。

## #80翁長実希選手



スポーツランドSUGOをフォーミュラカーで走行するのはレースウィークが初となりました。それでも練習走行ではチームメイトの熊谷選手と同等のペースで走ることができ、予選で1周をまとめ切れれば上位に入ることが可能だと感じていました。ただ、予選はウェットコンディションになってしまい、セッション中断や黄旗の影響などでまとめ切れませんでした。走行後にデータを確認したらブレーキで詰め切れていないところがあり課題が見えました。

第8戦、第9戦は後方からのスタートとなり、集団での走行を強いられたことで本来のペースを発揮できませんでした。後方のポジションだとどうしても荒れがちで、仕掛けるにも守るにもリスクが伴います。順位を上げたかったのですが、結果としてはスタートとほぼ変わらない位置でチェックを受けました。ただ、第10戦のグリッドを決めるラップタイムでは9番手となり、マシンの速さは確かめられました。

第10戦はポイント圏内の9番手からのスタートで、今までとは異なる位置でのレースとなり学ぶことが多かったです。レースは接触でリタイヤとなり悔しいですが、バトル中の駆け引きや先の展開を考えることなどの重要性を改めて知りました。現状で足りてないところがはっきりしたので、この経験を次戦以降に活かしていきます。