



2023 年 D1Grand Prix Rd.3&4 TSUKUBA 参戦報告書



SHIBATA
RACING TEAM

参戦車両

車両：INFINITI Q60
エンジン：VR38 4100cc 1000hp
タービン：HKS GT2
コンピューター：LINK
ミッション：ALBINS
タイヤ：SHIBATIRE REVIMAX R23 255/35R19(Front)
SHIBATIRE REVIMAX R23 285/35ZR20(Rear)
ホイール：SHIBAHWHEEL 19 インチ off +25(Front)
SHIBAHWHEEL 20 インチ off +12(Rear)
エアロ：SHIBATA
足回り：車高調 JIC ナックル WISEFAB
キャリパー ENDLESS



ドライバー

蕎麦切広大

1996年3月22日生(27歳)

神奈川県出身

身長：165cm

参戦レース：D1GP、Formula Drift Japan

2023年D1GP (Rd.3&4終了時点)
ドライバーズランキング 2位
単走シリーズランキング 2位

実績

2018年9月ドリフトキングダム Rd.6 チャレンジエキスパートクラス 準優勝 D1LIGHTS 出場権獲得

2019年3月MSC チャレンジ Rd.2 エクスパートクラス 優勝 FORMULA DRIFT JAPAN 出場権獲得

2019年D1LIGHTS 年間ランキング13位 D1GP 出場権獲得

2020年D1GP ドライバーズランキング18位 単走シリーズランキング13位 シリーズ新人賞受賞

2021年D1GP ドライバーズランキング14位 単走シリーズランキング9位 第7戦単走優勝

2022年D1GP ドライバーズランキング7位 単走シリーズランキング2位



参戦車両

車両：GR86
エンジン：2JZ 3400cc 940hp
タービン：HKS GT2
コンピューター：LINK
ミッション：ALBINS
タイヤ：SHIBATIRE REVIMAX R23 265/35R18(Front)
SHIBATIRE REVIMAX R23 285/35ZR19(Rear)
ホイール：SHIBAHWHEEL 18 インチ off +25(Front)
SHIBAHWHEEL 19 インチ off +12(Rear)
エアロ：SHIBATA
足回り：車高調 JIC ナックル WISEFAB
キャリパー ENDLESS



ドライバー

日比野哲也

1974年4月10日生(49歳)

愛知県出身

身長：181cm

参戦レース：D1GP、Formula Drift Japan

2023年D1GP (Rd.1&2終了時点)
ドライバーズランキング 9位
単走シリーズランキング 6位

実績

2018年D1CHINA単走シリーズチャンピオン 追走シリーズチャンピオン

2019年DCGP(中国)単走シリーズチャンピオン 追走シリーズ2位

RDS GP(ロシア)総合シリーズ3位

2020年D1GPドライバーズランキング4位 単走シリーズランキング5位

2021年Formula Drift Japanシリーズランキング3位



採点資料

D1 独自の機会採点システム DOSS が採点の基準

発足初年度から審判員による主観採点を採用してきた D1 グランプリシリーズだったが、より公平で公正な採点方法を求めて機械採点システムの開発を進めていた。

そして長い開発期間と試験期間を経て 2013 年からシリーズ戦へと導入されたのが、D1 独自の機械採点システムである『D1 オリジナルスコアリングシステム (通称 :DOSS= ドス)』だ。DOSS では、走行マシンの車速や角度、そして角度の安定性や振り返りの鋭さなどを数値化して得点化。わずかな車速変化や角度の乱れが特典に影響することもあり、これまでよりも繊細かつスムーズなドライビングが要求されるようになった。そして、DOSS の得点化プログラムは最適化されつつ年々進化していき、2019 年からは追走にも導入されることとなった。先行車は単走とおなじようにハイレベルな走りが要求され、後追いもただ接近すればいいだけでなく、DOSS の得点が出せる走りが要求される。追走でも DOSS が導入され、ここがさらに洗練されていくことで、D1 グランプリシリーズは新たなステージへと進化する。

単走 指定ゾーンの追加で視覚的に走りの良し悪しが判別可能に

単走での採点は、競技区間を振り出しや旋回、振替しといった 4~5 つのセクターに分割し、それぞれの重要度によって第 1 セクターは 30%、第 2 セクターは 20% というようには配分が決定され、すべてのセクターの合計が特典となる。

また、2018 年からはコース内であればどのようなラインを通過しても原点されることはなかったが、2019 年からはコース上に数ヶ所の指定ゾーンが設けられ、ここを通過しなければいけなくなった。

つまり、理想的なラインを通過することが高得点を出すことにつながるのはこれまで通りなものの、指定ゾーンを追加することで視覚的にも良し悪しがわかりやすくなった。なお、指定ゾーンを通過できなかった場合の原点はマイナス 1 点 ~3 点。ほかにも、振り出し時の 2 度降りやドリフトアンダーはマイナス 5 点、コース外走行は 1 輪 ~ 2 輪の場合はマイナス 2 点で、3 輪 ~ 4 輪の場合はマイナス 5 点という原点。J1 ~ J3 区間での円滑さを欠く走行やコース上の設置物への接触なども減点の対象となる。選手たちにとってはこれまで以上に繊細なマシンコントロールが要求されるようになった。



DOSS の導入で後追いはよりレベルの高い走りが求められる

追走では、単走とおなじく車速や角度に安定度といった要素が求められる先行車に対し、後追い車はどれだけ合わせつつ接近できるかが求められる。

単走とおなじ要素が評価項目となるため、これまで先行車両には DOSS で算出された得点がベースとなっていたが、2019 年シリーズからは後追いにも DOSS の得点がベースとして採用され、これに接近度といった項目を審判員が主観で判断した得点を合計し、それが後追い車の総合得点となる方式となった。

後追い車は、車速や角度に安定度といった要素を揃えつつ接近しなければいけないということは変わらないものの、DOSS が採用されたことによってその基準がよりシビアに。角度のないまま接近すると、接近ポイントは与えられるものの、DOSS 得点が低くなって勝てないし、DOSS 得点を狙って相手から離れて自分のドリフトをしても、接近加点が取れないので勝てない、となる仕組みだ。

後追い車の接近ポイント(コースにより 6~12 点)は、先行車との距離に応じてセクターごとに付与される。また、後追い車が先行車から離れすぎて接近ポイントがまったく得られなかった場合はノーグッドチャレンジ(先行者に接近できていない状態)と判断されることがあり、その減点はマイナス 2 点となるため、つねに攻めることも要求されるようになったのだ。

No.31 蕎麦切広大

Rd.3 6/23(金) 天候 曇り

公式練習日

2年ぶりの開催となる筑波ラウンドです。2年前よりもコース上のゾーン設定が変わっていて特に1コーナーのゾーンがインクリップだったのがアウトゾーンに変わった事によって難易度がかなり上がりました。練習走行ではアウトゾーンを取りながら DOSS の点数を出せる走りを組み立てていきます。その結果練習の段階では99.6点の走りができ感触も良かったので本番に挑みます。



Rd.3 6/24(土) 天候 晴

単走1本目

まず練習に近い走りをする事が出来て99.1点を出す事が出来ました。2本目に向けて点数を伸ばす事を心掛けて走ります

31		K. SOBAGIRI		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	1
			30.11	159.58 km/h
			19.74	
			9.39	
			20.08	
			19.73	
PENALTY				

99.1

単走2本目

点数を伸ばしつつ迫力のある思い切った走りを目指して走りましたが1コーナーで少しコースアウト等のミスをしてしまい点は伸ばせませんでした。予選結果単走優勝する事ができました。

31		K. SOBAGIRI		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	1
			30.42	168.16 km/h
	S2		19.30	
Z3			9.10	
			20.05	
			19.18	
PENALTY				

94.1

追走 Best 16 先行 対戦相手 植尾選手

まず先行ではミスのない様に単走の走りを行いました。
その結果若干のアドバンテージ植尾選手



追走 Best 16 後追い 対戦相手 植尾選手

先行を走る植尾選手にビタビタに寄って走る事が出来ず敗退してしまいました。



単走では優勝する事は出来ましたが、追走で僕自身が思いっきり走る事が出来ず、何もできないまま敗退してしまい非常に悔しいレースになりました。

リスクなど考えすぎてやりきれない部分があったので、翌日 Rd4では単走は勿論のこと追走も思いっきり走って自分の持っている技術を全て出し切る事を心に誓いました。



No.18 日比野哲也

Rd.3 6/23(金) 天候 曇り

公式練習日

15分×3の練習走行がありました。足回りのセットは、奥伊吹戦のままで走りました。ファイナルギアの変更をして、走りやすいギア比を探しながらの走行となりましたが、2回目の練習でチタンのフロントパイプが割れてしまい練習が終了になってしまいました。その後、友人のお店で修理して直しました。



Rd.3 6/24(土) 天候 晴

朝練習として2周走れました。前日のトラブルは無事に直っていて、単走本番は走れそうでした。

単走1本目

練習の時よりも車速が伸びず、ラインが小さくなってしまいミス。

18		T. HIBINO		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	15
			29.84	156.53 km/h
Z2			19.16	
			9.67	
			19.81	
			18.95	
PENALTY				
				95.4

単走2本目

ラインを重視して走れたが、2ゾーンに届かずミス。

13位で予選通過しました。

18		T. HIBINO		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	13
			29.83	163.95 km/h
Z2			19.66	
			9.91	
			19.83	
			19.75	
PENALTY				
				97.0

追走 Best 16 対戦相手 目桑宏次郎選手

後追いからのスタート、全く付いて行けずアドバンテージ取れませんでした。

先行は問題なく走れましたが、後追いポイント取られ敗退。



終わった後にメンテナンス中、サージタンクのクラックを発見!!

(パワーが出なくなってた)

新品を準備して、交換する。

【結果 15位】



No.31 蕎麦切広大

Rd.4 6/25(日) 天候 晴

Rd3 の筑波戦とコースの違いがあります。それは 2 個目のアウトゾーンと 3 個目のアウトゾーンが 2M 内側になりました。練習走行でそのコース変更の感覚を確かめながら走りました



単走 1 本目

しっかりゾーンを通過する事を意識しつつ走ることができて得点は 99.5 点でした

31 K. SOBAGIRI				RANK
				1
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	157.57 km/h
			30.06	99.5
			19.59	
			9.87	
			19.90	
			20.04	
PENALTY				

単走 2 本目

2 本目は更に点数を伸ばそうと思い攻めて走りましたが所々での走りの甘さが出てしまい得点は 98.3 点となりました。よって単走の最終順位は 1 位となり単走優勝する事が出来ました。

31 K. SOBAGIRI				RANK
				1
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	157.77 km/h
			29.59	98.3
			19.62	
			9.26	
			20.05	
			19.82	
PENALTY				

Rd4 の追走トーナメントではとにかく攻める走りをする事を心掛けて走ります

追走 Best 16 先行 対戦相手 松山北斗選手

まず先行では練習通りの走りを走りをして得点は
蕎麦切:98 松山選手:100.5
でした。



追走 Best 16 後追い対戦相手 松山北斗選手

松山選手は非常に速い選手なので離されないように走りました。その結果、完全なビタビタでは無かったですが後追いポイントを得る事ができ、
蕎麦切:104 松山選手:98
となりまして、勝利しました



追走 Best 8 先行 対戦相手 田中省己選手

先行はどの対戦の時も変わらずに練習通りの走りをしました。田中選手はビタビタでついて来ました。その結果
蕎麦切:99 田中選手:107.5
になりまして大きく田中選手のアドバンテージ



追走 Best 8 後追い対戦相手 田中省己選手

後追いでは DOSS の点数を落とさない様に意識しながらビタビタな追走をする事が出来ました。その結果
蕎麦切:109.5 田中選手:98
よって勝利する事が出来ました



No.31 蕎麦切広大

Rd.4 6/25(日) 天候 晴

追走 Best 4 先行対戦相手 植尾勝浩選手

先行は変わらず走り切ることができました。それに対して植尾選手はビタビタについてくる事が出来ませんでした。そしてこの時に DOSS エラーが発生し人間審査に切り替わりました。10ポイントが満点になります。蕎麦切：9.5 植尾選手：8.5
アドバンテージを得ることが出来ました。



追走 Best 4 後追い対戦相手 植尾勝浩選手

アドバンテージがあったとしてもビタビタで走る作戦でしたが走りのリズムが少しズレてしまいビタビタな走行は出来ませんでした。蕎麦切：8.5 植尾選手：8.75
となり勝利することが出来ました。



追走 決勝 先行対戦相手 日比野哲也選手

決勝戦では DOSS が直ったので DOSS 審査になります。先行は落ち着いて走る事ができまして、日比野選手に少しミスがあり
蕎麦切：98 日比野選手：92



追走 決勝 後追い対戦相手 日比野哲也選手

アドバンテージは取ってますが守りに入らずにビタビタの追走をしようと心掛けて走りました。その結果、息の合った追走をすることができまして、初優勝することが出来ました。



Rd.3 ではとても悔しい思いをして、Rd.4 ではとにかく攻める事だけを考えて走った結果優勝することが出来てとても嬉しいです。

この結果は応援してくれているファンの皆様、スポンサー各社様、チームの皆様、みんなで力合わせて勝ち取った勝利です。

ここまで何年と結果を出す事が出来なかったのですがずっと応援してくれて本当にありがとうございます。

ここから更に優勝回数を増やして今年の最終戦を終える頃にはシリーズチャンピオンになれるよう皆様の気持ちに乗せて全力で走り抜けますので今後ともよろしくお願いいたします。



No.18 日比野哲也

Rd.4 6/25(日) 天候 晴

公式練習日

前日のパワーダウン状態から、直っているのかチェックしました。(パワーが上がってた!!)
単走本番は、勝てそうな気がしました。



Rd.3 6/25(日) 天候 晴

朝練習として2周走れました。前日のトラブルは無事に直っていて、単走本番は走れそうでした。

単走1本目

ラインを重視して減点されない様に走りきりました。

18		T. HIBINO		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	2
			158.44 km/h	
			29.98	
			19.56	
			9.66	
			19.69	
			19.54	
PENALTY				

98.4

単走2本目

一本目で追走確定でしたので、優勝目指して気合いの一発!
蕎麦切選手の 99.46 に及ばず、単走2位で予選通過。

18		T. HIBINO		RANK
ZONE	LINE OFF	JUDGE AREA	Sec. Point	2
			167.97 km/h	
			29.91	
			20.19	
			9.92	
			19.67	
			19.53	
PENALTY				

99.2

追走 Best 16 対戦相手 内海彰乃選手

先行からのスタート、ミスなく走り 99:101.5 で 2.5 のアドバンテージ取られる。後追いは無理せず付いて行き、99:95 で 4 のアドバンテージ取りました。合計 198 : 196.5 で勝ち上がり。



追走 Best 8 対戦相手 川畑真人選手

先行からのスタート、②アウトゾーンで川畑選手からプッシングされて 94:84.5 で 9.5 のアドバンテージ取りました。後追いは無理せず付いて行き、100.5:93 で 7.5 のアドバンテージ取りました。合計 194.5:177.5 で勝ち上がり。



追走 Best 4 対戦相手 横井昌志選手

先行からのスタート、③アウトゾーンで横井選手がスピンで 97:86 で 11 のアドバンテージ取りました。後追いは無理せず付いて行き、98.5:96 で 2.5 のアドバンテージ取りました。合計 195.5:182 で勝ち上がり。



追走 決勝戦 対戦相手 蕎麦切広大選手

後追いからのスタート、②アウトゾーンでアンダー出してしまう 98:92 で 6 のアドバンテージを取られる。先行からのスタート、自分の最高の走りをして 107.5:96 で敗退でした。シバタイヤのワンツーフィニッシュでした!!



今回の3日間でトラブルはありましたが、メカニックがしっかり修理してくだり最後まで走りきれました。

1つ問題があるとすれば、パワステが走る度に重くなってきます。次戦までに直っていると、心配がなくなります。

今回の筑波戦で二人で表彰台に上れて、本当に嬉しいです。あと6戦ありますので、全部優勝狙って頑張りたいと思います。

2023年D1グランプリシリーズランキング

D1GP Driver Rank.							
Rank.	No.	Driver	RD.1	RD.2	RD.3	RD.4	Total
1	70	横井 昌志	28	15	21	20	84
2	31	蕎麦切 広大	-	10	12	29	51
3	15	植尾 勝浩	-	5	25	17	47
4	77	松山 北斗	18	6	21	1	46
5	2	田中 省己	17	4	12	12	45
6	46	末永 正雄	21	9	9	4	43
7	98	ヴィトー 博貴	16	7	11	8	42
8	66	藤野 秀之	12	3	13	11	39
9	18	日比野 哲也	-	12	2	24	38
10	45	Chanatpon Kerdpiam	5	2	6	10	23

D1GP Tanso Rank.							
Rank.	No.	Driver	RD.1	RD.2	RD.3	RD.4	Total
1	70	横井 昌志	16	20	16	15	67
2	31	蕎麦切 広大		15	20	20	55
3	46	末永 正雄	13	14	15	4	46
4	2	田中 省己	20	7	8	8	43
5	66	藤野 秀之	12	5	13	6	36
6	18	日比野 哲也		16	4	16	36
7	98	ヴィトー 博貴	3	13	7	13	36
8	77	松山 北斗	8	11	12	1	32
9	45	Chanatpon Kerdpiam	10	3	11	5	29
10	29	齊藤 悠史	15	12			27

D1GP Team Rank.						
Rank.	Team	RD.1	RD.2	RD.3	RD.4	Total
1	D-MAX RACING TEAM	26	13	15	15	69
2	SHIBATIRE RACING		10	3	26	39
3	VALINO VAZESTRA		3	26	10	39
4	+LenoRacing watanabe	15	3	20	0	38
5	DRIFT STAR Racing × RACING GEAR	10	3	6	3	22
6	SHIBATIRE RACING SEIMI STYLE D	6	2	6	6	20
7	TEAM TOYO TIRES DRIFT	6	2	6	6	20
8	RS Watanabe SPEED MASTER	6	2	6	0	14
9	TMS Racing Team G-meister			10		10
10	CAR SHOP GLITTER × Castle ORANGE × Next Dream	3	3			6
10	TEAM VALINO × N-STYLE	6				6



D1 事務局 イベント報告

正式呼称：2023 GRANTURISMO D1 GRAND PRIX SERIES Round1&2

開催場所：滋賀県・奥伊吹モーターパーク

主催：株式会社サンプロス

競技方式：ドリフト競技

公認：日本自動車連盟 (JAF)

参加者数：D1GP 35 台

天候：24日；ドライ 25日；ドライ

延動員数：合計 4,051 名 (3日間合計、関係者含む)

次戦；8月26 (土)、27日 (日) 福島県、エビスサーキット