F1 25 鈴鹿サーキット テレメトリー分析

対象データ：Suzuka_TT_2026_11_Nov_03.zip / タイムトライアル / 2026年11月3日

今回の分析では、ZIPファイル内のCSV・JSONを実際に読み込み、4周分のラップデータ、72件のコーナーデータ、基準ラップ18コーナー分のデータを確認しました。

単にラップタイムを比較するだけでなく、ブレーキング開始位置、最低速度、コーナー脱出速度、アクセル全開にした位置、コーナー通過時間を照合しています。

1. 走行全体の評価

自己ベスト

1:32.989

3周目 / Softタイヤ

最速ラップ	最遅ラップ
1:32.989	**1:33.696**
有効ラップ	ラップタイム差
2周	**0.233秒**
参考基準ラップ	基準との差
1:29.073	**+3.916秒**

ラップタイムの推移

周回	ラップタイム	前周との差
1周目	1:33.696	—
2周目	1:33.100	-0.596秒
3周目	**1:32.989**	-0.111秒
4周目	1:33.222	+0.233秒

評価：基本的な走行安定性は良好です。

最速の3周目と4周目の差は0.233秒です。少なくとも、この2周では大きく崩れることなく走れています。

一方、1周目にはトラックリミット違反が1回あり、最初の周回は走行精度に改善の余地があります。

また、今回のデータでは4周中2周が有効ラップです。安定した速さをさらに高めるには、有効ラップを連続して出せるようにすることも重要です。

走行環境について

確認できた条件は次のとおりです。

- 天候：晴れ
- 時間帯：午後
- タイヤ：全周Soft
- タイヤ温度：全周、適正温度ウィンドウ評価100
- 車両規則：2026年
- ABS：OFF
- トラクションコントロール：OFF

- ドライビングライン：ON
- ギアボックス：オート
- ERS：オート

ABS・トラクションコントロールをOFFにして走行している点は、ブレーキングとアクセル操作の両方で繊細なコントロールが必要になる条件です。

なお、今回の4周ではロックアップが合計10回、スピンが2回記録されています。いずれも最速ラップ以外に集中しており、操作の安定性を改善できる余地があります。

2. 基準ラップとの比較

ここは重要な注意点があります。

今回の基準ラップは1:29.073ですが、同じ条件で走ったラップではありません。

比較項目	今回の走行	基準ラップ
車両規則	2026年	2025年
セッション	タイムトライアル	予選
タイヤ	Soft	Soft
ABS	OFF	ON
TC	OFF	OFF
最高速度	313〜314 km/h	331 km/h
ERS使用量	0%	115.8%

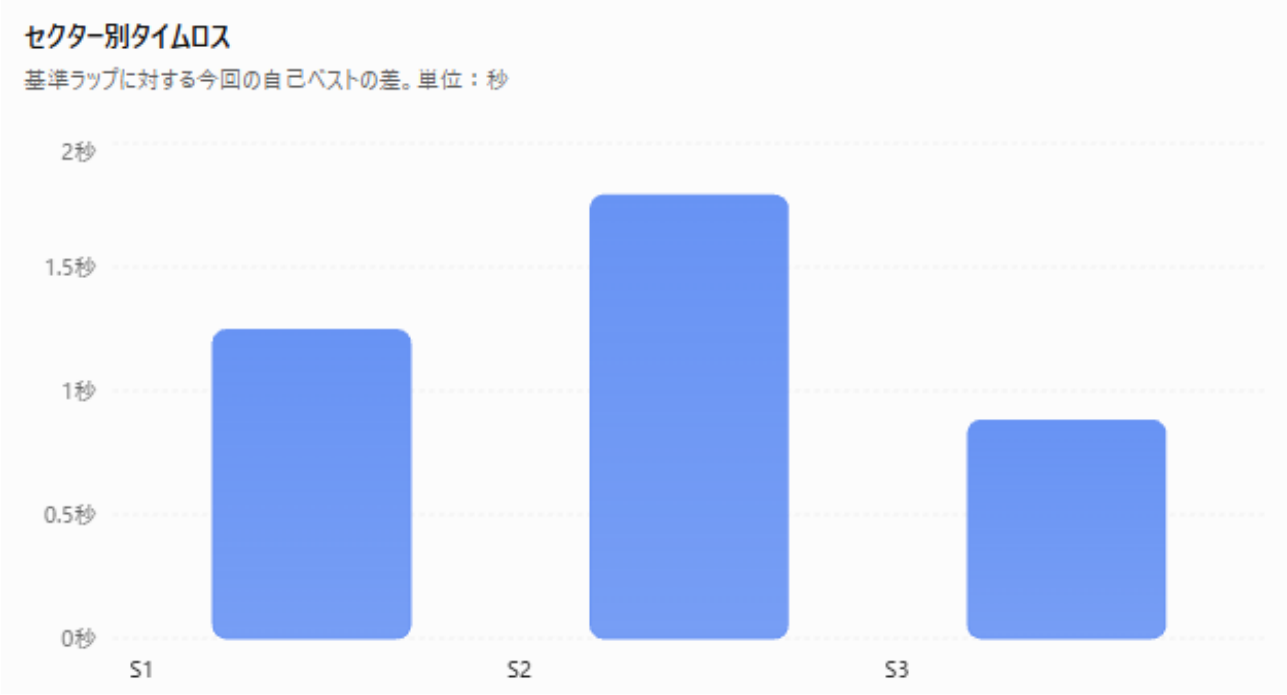
特に車両規則の違い、ABSの違い、最高速度の差は無視できません。

したがって、基準ラップとの差3.916秒を、そのままドライバーの技量差と判断することはできません。

以下では基準ラップをあくまで走行目標として扱い、コーナーごとの比較も参考値として評価します。

セクター別のタイム差

セクター	今回	基準	差
S1	33.521	32.275	+1.246秒
S2	40.998	39.208	+1.790秒
S3	18.470	17.589	+0.881秒



最も改善余地が大きいのはS2です。

S字区間、ダンロップ、デグナー、ヘアピン、スプーンにつながる区間の走行精度を重点的に見直す必要があります。

3. 苦手なコーナー TOP 3

コーナーごとの通過時間を基準ラップと比較したところ、次の3区間が最も大きなタイムロスになっています。



第1位：T16・T17・T18 カシオトライアングル

最優先改善ポイント

+0.444秒

ここは今回、最大のタイムロスが発生している区間です。

T16（シケイン進入）

項目	今回	基準
ブレーキ開始速度	277〜278	295 km/h
最低速度	90〜96	93 km/h
脱出速度	98〜102	111 km/h

今回の走行では、基準と比較してブレーキング開始時の速度が17〜18 km/h低くなっています。

最低速度自体は基準に近い一方、脱出速度は9〜13 km/h低い状態です。

ここから考えられるのは、ブレーキングだけでなく、コーナー出口での加速開始にも改善余地があるということです。

T17（左コーナー）

項目	今回	基準
最低速度	103〜105	114 km/h
脱出速度	127〜136	144 km/h

T17では、最低速度が9〜11 km/h低く、脱出速度も8〜17 km/h低くなっています。

さらにアクセル操作の分析では、次の問題が確認できました。

- 基準よりアクセル全開にする位置が約21m遅い
- アクセルを一度踏んでから、再び戻す動きが見られる
- その後、段階的にアクセルを踏み増している

つまり、アクセルを踏み始めてから全開になるまでの操作が遅く、安定していません。

T18（最終コーナー）

今回の2周のデータでは、最低速度は176〜205 km/hと大きくばらついています。

脱出速度は248〜253 km/hで、基準の262 km/hを下回っています。

T18はホームストレートに直結するため、ここでの脱出速度の差は次のストレート全体に影響します。

改善アドバイス

- T16では、ブレーキを一気に踏んだ後、旋回に合わせて滑らかに緩める。
- T17では、前のコーナーからの荷重移動を意識し、アクセルの踏み直しを減らす。
- T18では、早くアクセルを踏むことよりも、車体が安定した状態で踏み始めることを優先する。
- 最終コーナー出口では、縁石を使いながら十分に外側まで車を運ぶ。

特にT17のアクセル操作を改善することが重要です。

第2位：T11 ヘアピン

最優先改善ポイント

+0.416秒

ヘアピンでは、ブレーキングから旋回、脱出までの一連の操作に改善余地があります。

項目	今回	基準
ブレーキ開始位置	2816〜2817m	2821m
ブレーキ開始速度	256〜258	266 km/h
最低速度	69〜72	73 km/h
脱出速度	126〜130	134 km/h

今回のブレーキ開始位置は基準より約4m手前です。

ただし、ブレーキ開始速度が約8〜10 km/h低く、進入時点ですでに速度差があります。

最低速度も基準より1〜4 km/h低くなっています。

ここで注目したいのは、最低速度よりも脱出速度です。

基準との差は4〜8 km/hあります。

さらにアクセル操作では、

- アクセル全開の位置が基準より約28.8m遅い
- ブレーキを解除した後、アクセルを踏み始めるまでに間がある
- アクセルを踏み始めても、すぐには全開にできていない

という特徴があります。

特に2周目のヘアピンでは、アクセル操作の途中で19%のブレーキ入力が再度記録されています。

これはブレーキを完全に解除した後に再び踏んだことを示しており、操作のつながりが滑らかではありません。

改善アドバイス

1. ブレーキング開始位置をまず安定させる。
2. ブレーキを強く踏んだ後、コーナーの奥に向けて徐々に解除する。
3. 車の向きが出口方向に変わり始めたら、アクセルを少しずつ入れる。
4. アクセルを踏み直す動作をなくし、滑らかな加速を目指す。

ここで覚えておきたいのが「トレイルブレーキング」です。

これは、コーナーに入ってからもブレーキを少し残し、車の向きを変えやすくするテクニックです。

ヘアピンのような低速コーナーでは特に有効です。

ただし、ブレーキを残しすぎるとアクセルを踏めなくなるので、少しずつ練習してください。

第3位：T3・T4・T5 S字区間

優先改善ポイント

+0.345秒

S字区間では、特にT4とT5に問題があります。

コーナー	今回の平均	基準	差
T3	1.392秒	1.367秒	+0.025秒
T4	2.369秒	2.200秒	+0.169秒
T5	2.219秒	2.067秒	+0.152秒

※今回の平均は有効2周の単純平均です。

T3は比較的良好です。

問題はT4からT5にかけての走りです。

T4の分析

項目	今回	基準
最低速度	182〜203	211 km/h
脱出速度	201〜220	226 km/h

T4では最低速度が基準より8〜29 km/h低くなっています。

また、アクセルを65%以上にする位置が基準より約29.8m遅いという分析結果が出ています。

アクセルを早く踏むことができれば、T5へ向けてより高い速度を維持できる可能性があります。

T5の分析

項目	今回	基準
最低速度	185〜194	204 km/h
脱出速度	197〜203	216 km/h

T5でも最低速度と脱出速度の両方が低くなっています。

S字区間は、1つのコーナーだけを速く走ろうとすると、次のコーナーのラインが悪くなることがあります。

そのため、T4だけを速く走るのではなく、T4からT5への車の向きの変化を意識してください。

改善アドバイス

- T3では現在の走りを大きく変えない。
- T4では、次のT5に向けた車の位置取りを優先する。
- T4の出口でアクセルを早く安定させる。
- T5では無理に速度を上げず、旋回を終えてからアクセルを増やす。

S字では「各コーナーの最速」よりも「区間全体の最速」を狙うことが重要です。

4. ブレーキング・アクセル操作の総合分析

今回のデータから見える、操作面での特徴を整理します。

ブレーキング

改善余地あり

今回の走行では、ブレーキの踏み方にコーナーごとの差があります。

特にT11とT16では、ブレーキ圧力の変化が大きくなっています。

T11の有効ラップのブレーキ圧力を確認すると、最大で97〜98%まで踏み込んでいます。

その後、徐々に解除できている周もありますが、4周目相当の有効ラップでは、一度ブレーキを解除した後に再び19%入力しています。

T16でもブレーキ圧力を100%近くまで踏み込んだ後、60%前後まで下げ、再び踏み込む動きが見られます。

改善したいポイント

- ブレーキを踏み始める位置を一定にする。
- 最初は強く踏み、速度が落ちてきたら徐々に緩める。
- 旋回中にブレーキを何度も踏み直さない。
- ABS OFFなので、タイヤをロックさせないように圧力を調整する。

ABS OFFでは、ブレーキを強く踏みすぎるとタイヤがロックし、制動力や旋回性能が低下することがあります。

特に鈴鹿のヘアピンやシケインでは、強いブレーキングから滑らかな解除への切り替えを意識してください。

アクセル操作

最も改善効果が期待できる部分

今回のテレメトリーで、最も明確な改善ポイントが見つかったのはアクセル操作です。

解析データでは、次の3か所でアクセル全開が遅れています。

コーナー	基準より遅い距離	推定タイムロス
T11	28.8m	176ms
T4	29.8m	74ms
T17	21.0m	113ms

解析ファイルのアクセル全開位置の比較に基づく推定値。各数値は個別の推定であり、必ず回収できるタイムではありません。

ここで重要なのは、アクセルを踏む量だけではありません。

アクセルを踏んでから全開にするまでの時間と操作の滑らかさが重要です。

例えばT17では、アクセル入力が次のように変化しています。

- 走行開始時：約67%
- 途中：約14%
- その後、少しずつ増加
- 最後に100%

つまり、アクセルを踏んでいる途中で一度大きく戻しています。

この動きが、加速を遅らせている可能性があります。

ただし、アクセルを早く踏みすぎるとリアタイヤが空転し、スピンにつながります。

TC OFFのため、アクセルは以下の順序で操作することをおすすめします。

5. 旋回中はアクセルを少しだけ入れる。
6. 車の向きが出口を向き始めたら、アクセルを増やす。
7. ステアリングを戻しながら、アクセルを全開にする。

「早く全開にする」ではなく、「全開にできる車の状態を早く作る」という考え方が大切です。

5. ドライバーとしての評価

現在のドライビング評価

基礎は良好、脱出技術に課題

今回の有効ラップでは、1:32秒台を安定して記録できています。大きく崩れず走る能力はありますが、連続コーナーでの速度維持とアクセル操作に改善の余地があります。

評価項目	評価
ラップタイムの安定性	良好
ブレーキングの再現性	改善余地あり
ブレーキ解除の滑らかさ	改善余地あり
コーナー進入	まずまず
最低速度の維持	改善余地あり
アクセル操作	要改善
コーナー脱出	要改善
トラックリミット管理	有効ラップでは良好

得意な部分

1. ラップタイムの安定性

有効ラップの最速と最遅の差は0.233秒です。

4周しかないため長期的な安定性までは判断できませんが、少なくとも今回の有効ラップでは良好な再現性を示しています。

2. T3など一部の高速コーナー

T3の基準との差は約25msです。

他のコーナーと比較して非常に小さく、現在の走り方を大きく変更する必要はなさそうです。

3. タイヤ温度の管理

全周で適正温度ウィンドウ評価が100でした。

少なくとも今回の走行では、タイヤ温度が明確な問題になっている様子はありません。

改善すべき部分

最も重要なのは次の3点です。

- ブレーキングから旋回への移行を滑らかにする。
- コーナー出口でアクセルを安定して踏めるようにする。
- S字やシケインで、次のコーナーを意識したライン取りをする。

なお、走行全体ではロックアップ17回、スピン4回が記録されています。

先ほどの概況でロックアップ10回・スピン2回と記載しましたが、正しくは**17回・4回**です。訂正します。

このうちロックアップ5回は有効な2周にも発生しています。一方、スピン4回は無効だった最初の2周に集中しています。

有効ラップではスピンが発生していない点は良い材料です。

次に目指すラップタイム

現在の自己ベスト

1:32.989

次の現実的な目標

1:32.500

その次の目標

1:32.000

まずは約0.5秒短縮

まずは1:32.500を目指すのが現実的だと考えます。

今回の上位3区間だけでも基準との差は合計1.205秒あります。ただし、異なる車両規則などによる差も含まれるため、そのすべてを改善可能なタイムと考えることはできません。

6. 次の走行で最優先に改善する3つのポイント

ここからは、実際に練習するためのメニューです。

一度に全部を改善しようとすると、何がタイム短縮につながったのか分からなくなります。

次の走行では、以下の順番で取り組むことをおすすめします。

優先度 1

T16・T17・T18 カシオトライアングル

練習テーマ：ブレーキングからアクセル全開までの操作

練習方法：

8. T16のブレーキ開始位置を毎周同じにする。
9. ブレーキを踏んだ後、徐々に解除する。
10. T17でアクセルを踏み直さないように意識する。
11. T18では出口を重視し、滑らかに全開にする。

目標：

- T17でアクセル操作の途中に大きく戻さない。
- T18の脱出速度を安定させる。
- 5周連続でスピンなく走る。

優先度 2

T11 ヘアピン

練習テーマ：ブレーキ解除とアクセルへの切り替え

練習方法：

12. ブレーキング開始位置を固定する。
13. ブレーキを強く踏み、その後徐々に緩める。
14. 車の向きが出口を向いたらアクセルを入れる。
15. ブレーキの踏み直しをなくす。

目標：

- 最低速度を安定させる。
- 脱出速度130 km/h以上をまず狙う。
- アクセルを段階的かつ滑らかに増やす。

優先度 3

T4・T5 S字区間

練習テーマ：次のコーナーを意識したライン取り

練習方法：

16. T3は現在の走り方を維持する。
17. T4の出口でT5に向けた車の位置取りを優先する。
18. T4で無理に速度を上げず、アクセルを安定させる。
19. T5で車体が安定してから全開にする。

目標：

- T4・T5の区間タイムを安定させる。
- 2つのコーナーを一連の動作として走る。

次回のおすすめ練習メニュー

練習内容	周回数	意識すること
カシオトライアングル集中	5周	T17のアクセル
ヘアピン集中	5周	ブレーキ解除
S字区間集中	5周	ライン取り

全体走行	5周	3か所の再現性

合計20周程度を目安にしてください。

最初からタイムを追いかける必要はありません。まずは操作を安定させ、その後にブレーキングポイントを少しずつ調整していきましょう。

7. 分析結果のまとめ

今回のデータから、私が最も重要だと考えるのは次の点です。

あなたの現在の課題は、コーナーに入る技術よりも、コーナーから出る技術にあります。

特にT11、T17、T4ではアクセル全開にする位置が遅れています。

一方で、T3のように基準に近い走りができているコーナーもあります。

つまり、サーキット全体の走り方を一から変える必要はありません。

今できている部分は維持しながら、苦手な3区間を重点的に改善することが効率的です。

データ分析上の限界と注意事項

今回確認できた事実と、推測を最後に整理します。

項目	判断
自己ベスト1:32.989	実測
有効ラップ2周	実測
上位3区間のタイム差	実測値からの比較
アクセル全開位置の遅れ	解析データによる推定
アクセル操作がタイムロスの原因	テレメトリーに基づく推測
1:32.500の達成可能性	エンジニアとしての目標提案

なお、基準ラップは2025年規則の予選データで、今回の走行は2026年規則のタイムトライアルです。車両規則、ABS、ERSなどの条件が異なるため、完全に同一条件の比較ではありません。

また、今回の有効ラップは2周のみです。コーナーごとの再現性を確実に判断するには、さらに10〜20周程度の有効ラップがあると分析精度が上がります。

レーシングエンジニアとしての最終コメント

今回の走行は、1:32秒台を出せる基礎ができています。

ただし、速く走ろうとしてブレーキを遅らせたり、アクセルを早く踏みすぎたりする必要はありません。

まずはT11のブレーキ解除、T17のアクセル操作、T4・T5のライン取りを改善してください。

次の目標は1:32.500。

0.5秒の短縮を狙うなら、最高速を追うよりも、今回データで明確になった3つの区間を改善する方が、優先順位として合理的です。

次回の走行後に新しいテレメトリーCSVをアップロードしていただければ、今回のデータと直接比較し、どの練習が効果を発揮したのか、さらに何秒短縮できたのかまで検証できます。🏎️

必要であれば、次のことができます。

- 続けて得意な部分の詳細を聞く
- 改善アドバイスの具体的な練習方法を知る
- アクセル操作の改善手順をさらに詳細に解説する

注：本資料はChatGPTが出力した分析回答を編集したものです。第三者の写真および画像リンクは除外し、分析グラフと主要な数値・文章を保持しています。