

22年の共闘が育てたGT500タイヤ NAKAJIMA RACINGと歩んだ「走る実験室」

2026年シーズンをもって、SUPER GTの象徴でもあった「タイヤマルチメイク」が幕を閉じようとしています。その22年間を、NAKAJIMA RACINGとともに歩んできたダンロップ。今回は、モータースポーツ部の現部長・斉脇さんと、前部長の竹内さんに、これまでの歩みと最終年への思いを語ってもらいました。

—お二人の役割とキャリア

まず、お二人の現在の役割からうかがいました。斉脇さんは、ダンロップ モータースポーツ部の部長として、レース活動全体をマネジメントしています。NAKAJIMA RACINGとの直接の関わりは2005年に始まり、当時は担当のエンジニアとしてサーキットに立っていました。その後、他部門への異動や別カテゴリーの担当も経験しながら、2005～2009年、2013～2016年と断続的にタッグを組み、2024年に部長として現場に復帰。「最初と最後のシーズンを一緒にできた」と振り返ります。当時は、松田次生選手やアンドレ・ロツテラー選手がステアリングを握っていた時代です。一方の竹内さんは、2020年から2023年末までモータースポーツ部の部長を務めました。技術畑出身で、評価や実験、営業などを経験し、2004～2008年には設計としてモータースポーツ部に在籍。当時はサーキット走行用の溝付きタイヤ（いわゆるSタイヤ）など別カテゴリーを担当しており、「中嶋さんが2005年から来ていたというのをあまり覚えていない」と笑います。現在は定年を迎え、再雇用で主幹（課長級）として引き続きモータースポーツに関わっていて、NAKAJIMA RACINGとの本格的な関係は2020年からだといいます。設計時代に同じフロアで机を並べていたこともあり、お二人は、役職が入れ替わりながらも、長く同じ現場を支えてきた戦友同士です。

—ミッドシップ車との「初期開発」の苦労

タイヤ開発の初期、特に苦労した点について尋ねると、斉脇さんは「ミッドシップ車ならではの難しさ」を挙げました。NAKAJIMA RACINGと組む前、斉脇さんはトヨタ・スープラというFR車を担当していました。駆動方式が変われば、クルマの重量配分も大きく変わります。ミッドシップ車はフロントタイヤにかかる荷重が小さいため、それまでのタイヤをそのまま流用することはできませんでした。「専用のフロントタイヤを一から作る必要があった」と当時を振り返ります。サイズもコンパウンドも前後で大きく変えなければならず、GTの現場で本格的にミッドシップ車用タイヤを開発するのは初めてのチャレンジでした。マシンもドライバーも速いからこそ、タイヤで足を引っ張るわけにはいきませんでした。2005年の営生ではポールポジションを獲得したものの、給油に関するレギュレーションの解釈により最終的には2番手スタートに変更さ

れるなど、印象的な出来事も多くありました。それでも「上位争いができるレベルまでは仕上げられた一方で、車両に合わせ込む部分ではかなり苦労した」と話します。

—「技術開発の場」としてのGT500

GT500クラスのタイヤ開発で大切にしてきたことを尋ねると、お二人の答えは共通していました。斉脇さんは、まず「壊れないこと」「グリップが高く、かつ長く持つこと」というタイヤの基本性能に触れたうえで、「GT500は何よりも技術開発の場だ」と強調します。サーキットにいる開発メンバーだけでなく、工場や実験部門も含めて、新しい技術に挑戦し続けること。そのための実験の場としてGT500を活用してきた姿勢が、最も大切なポイントだと言います。竹内さんも「トップカテゴリーのレースだからこそ、自分たちの技術力を高め続けなければならない」と語ります。レースは2～3週間のスパンで次の戦いがやってくる世界であり、そこで求められる開発スピードと結果の明確さは、社内の技術力を磨く絶好の機会になってきました。マルチメイクという環境も、それを後押ししてきました。



「自分たちが良いと思って開発したものが、レースという場で他社のタイヤと直接比較され、その結果がすぐに分かるのは、とてもいいこと」と竹内さん。

シビアな競争環境の中で開発サイクルを早め、仮説とロジックの正しさを検証し続ける。この22年間、ダンロップはそのプレッシャーをあえて楽しみながら、技術を磨いてきました。

—市販タイヤへつながる「走る実験室」

タイヤマルチメイクとGT500の技術開発は、レースの世界だけにとどまりません。実は、市販タイヤにも確かな形でフィードバックされています。その一例が、現在展開しているオールシーズンタイヤです。季節を問わず使える利便性を打ち出したこのタイヤの内部には、GT500で培われた技術が活かされています。もちろん、レース用タイヤとまったく同じ材料や構造を、そのまま市販品に採用できるわけではありません。量産性や供給能力、コストなどの制約があるためです。それでも「ゴムの配合の考え方」や「タイヤが路面に均一に接地し続けるか」といった思想やノウハウは、確実に市販タイヤへとつながっています。

竹内さんは「GT500のタイヤ開発は、まさに走る実験室だ」と表現します。レース用タイヤでは比較的少量の材料で新しい挑戦ができ、その知見が時間差で市販タイヤに活かされていきます。社内では「あれって、10年くらい前にレースで試していた技術だよな」と話題になることもあるそうです。

表には出にくい部分ですが、GT500のチャレンジは、私たちの足元を支えるタイヤにも息づいています。

—マルチメイク最終年への思いと、チームへの感謝

タイヤマルチメイク最終年を、ダンロップはどのような思いで迎えているのでしょうか。斉脇さんは「一つの区切りとして、やはり寂しさは大きい」と率直に話します。NAKAJIMA RACINGとともに歩んだ22年。そ

の集大成として、今年のタイヤには、これまで積み上げてきた技術をすべて盛り込み、「GT500における最高のタイヤ」を目指して開発していると言います。

「これからは、コンペティションを知らない若い世代が増えていく。だからこそ、この22年で培った技術や考え方を、しっかり受け継いでいかなければならない」と、次の世代への責任も口にしました。

竹内さんも、「最終年だからこそ、できることはすべてやる。先送りできる来年はもうない」と語ります。自分たちも、そしてチームも、気持ちよく最終戦を迎えられるように。そんな思いを胸に、この一年に全力を注いでいます。

最後に、お二人からNAKAJIMA RACINGへのメッセージを伺いました。竹内さんは、「開発という意味では一区切りかもしれないが、仕事としてのつながりはこれからも続いていくはず。GT500に残るのであれば、ぜひトップを目指してほしいし、これからも応援したい」とエールを送ります。

斉脇さんは、まず「22年間、本当にありがとうございました」と感謝の言葉を口にしました。「こんなに長く一緒に戦うことになるとは、始まった頃には想像もしていませんでした。中嶋代表やチームのみなさんのおかげで、我々も技術を進歩させることができ、若いメンバーも育ってきました」と振り返ります。

GT500での共闘はいったん区切りを迎えますが、「別のフィールドでまた一緒に開発ができればうれしい。そのときは、今回の22年を超える“23年以上”の付き合いを目指したい」と、未来に向けた言葉で締めくくりました。

常に前向きに、新しいチャレンジを促し続ける私たちのチームと、それに真っ向から応えてくれるタイヤメーカー。22年にわたるパートナーシップは、技術以上に「挑戦し続けるマインド」を双方にもたらしたのかもしれない。

タイヤマルチメイク最終年は、その感謝とリスペクトを結果で示す舞台です。「今年は速いよ!」と笑顔で語るお二人の言葉が証明するのは、ただのタイムではなく、ともに積み上げてきた22年分の信頼です。