

2022年12月13日

横浜ゴム、サステナブル素材を33%活用したレーシングタイヤを 2023年全日本スーパーフォーミュラ選手権に供給

横浜ゴム（株）は2023年から「全日本スーパーフォーミュラ選手権（以下、スーパーフォーミュラ）」にサステナブル素材を活用したADVANレーシングタイヤをコントロールタイヤとして供給します。ドライ用はすでに開発が完了し、ウェット用も2023年からの供給を目指し開発を継続しています。

供給するドライ用タイヤは天然ゴム、アブラヤシの実やオレンジの皮から生成したオイルなど各種自然由来の配合剤を活用するとともに、リサイクル鉄や廃タイヤから再生したリサイクルゴム、さらにマスバランス方式[※]の合成ゴムを採用することで原材料全体の約33%をサステナブル素材としながら、2022年の現行タイヤと同等の性能を維持しています。

※原料から商品への加工・流通工程において、使用したバイオマス由来の原料と同じ重量だけ商品へバイオマス由来という特性を割り当てることができる手法。バイオマス由来の原料を割り当てられた商品については、実際のバイオマス由来原料の含有量とは関係なく、バイオマス由来商品とみなされる。

サステナブル素材を活用したレーシングタイヤの供給は、スーパーフォーミュラを統括する（株）日本レースプロモーションが昨年10月に発表したプロジェクト「SUPER FORMULA NEXT50（ゴー）」に賛同して実施するものです。同プロジェクトではSDGsやカーボンニュートラルなど自動車、モータースポーツ業界を取り巻く環境変化に対応するため、サステナブルなモータースポーツ業界づくりを目的として様々な企業とともに推進しています。

横浜ゴムはレーシングタイヤにおいて、走行性能を損なわずにサステナブル素材を採用していくことを目標とし、今シーズンのスーパーフォーミュラ各大会の前後に設定された次期フォーミュラカーの開発テストに合わせてタイヤテストを実施してきました。2023年以降も更なるサステナブル原料比率の引き上げに向け、タイヤ開発を継続していきます。

横浜ゴムは2021年度から2023年度までの中期経営計画「YX2023」のタイヤ消費財事業において、高付加価値商品の主力であるグローバルフラッグシップタイヤブランド「ADVAN」、SUV・ピックアップトラック用タイヤブランド「GEOLANDAR」、そして「ウィンタータイヤ」の販売構成比率最大化を掲げています。その中で、モータースポーツ活動を先行技術開発および「ADVAN」「GEOLANDAR」ブランド強化の場と位置付け、トップカテゴリーからグラスルーツカテゴリーまで国内外の多岐にわたるモータースポーツ競技で培った技術を高性能・高品質な新車用および市販用タイヤの開発にフィードバックしています。また、サステナビリティ経営において「未来への思いやり」をスローガンに掲げ、事業活動を通じた社会課題への貢献を持続的な企業価値向上に繋げていきます。サーキュラーエコノミーではサステナブル素材の使用率を2030年に30%以上、2050年に100%とすることを目指しています。



2023年からスーパーフォーミュラに供給する
ADVANレーシングタイヤ（ドライ用）



スーパーフォーミュラ 2023 年車両

このリリースに関するお問い合わせ先
横浜ゴム（株）経営企画部 広報室 担当：池田
TEL：03-5400-4531 FAX：03-5400-4570

■ サステナブル素材を活用した ADVAN レーシングタイヤ開発経緯

第 1 回 : 4 月 6 日～7 日 (富士スピードウェイ)

タイヤの骨格を形成するケーシングおよびコンパウンドにおいて、サステナブル素材比率の異なる 4 種類ずつのタイヤをテストしました。サステナブル素材比率を上げたタイヤでも 2022 年シーズンで使用されている現行タイヤと同等程度の性能を確認しました。



開発車両である白寅(ホンダ)と赤寅(トヨタ)

第 2 回 : 4 月 25 日～26 日 (鈴鹿サーキット)

サステナブル素材比率の異なる 8 種類のテストタイヤと、2022 年シーズンで使用されている現行タイヤとの比較テストを実施。テクニカルな高速コーナーを有しタイヤへの負荷が特に高い本コースでのロング走行において、次期フォーミュラカーの新たな空力とのマッチングと耐久性を確認しました。



ダウンフォース量を軽減した SF19 ベースのテスト車両

第 3 回 : 5 月 18 日～19 日 (オートポリス)

これまでのテストで評価の良かったケーシングとコンパウンドの組み合わせで試作したタイヤを前回と異なるコース特性で評価したほか、コンパウンドは今回までの 2 仕様に加え、改良版 3 仕様を新たに評価しました。予定していたテストメニューを全て実施し十分なデータを得たほか、ロングランテストにおいても実戦に近い距離の走行を実施しました。



テストドライバーを務めた塚越広大大選手

第 4 回 : 6 月 20 日～21 日 (スポーツランド SUGO)

前回のテスト結果から絞り込んだケーシング仕様およびコンパウンド仕様をテストし、異なるサーキットでのフィーリングの違いを再確認しました。仕様の絞り込みが順調に進んでいることからロングランテストを重点的に実施し、高温環境下での摩耗評価を実施しました。



ロングランテストの様子

第5回：7月18日～19日（富士スピードウェイ）

雨天となった2日目に初めてウェット路面でのテストを実施。午前は雨量の少ないダンプ路面、午後は雨量の多いウェット路面と、異なる条件下での比較をした上でロングランテストも行い、貴重なウェットコンディションでのデータを得ました。



ウェット路面での走行テスト

第6回：10月26日～27日（鈴鹿サーキット）

来シーズンから導入するカーボンニュートラルに対応し、フルアップデートした新型車両「SF23」にこれまでの結果から絞り込んだケーシングテスト仕様およびコンパウンドテスト仕様を持ち込んで臨みました。テストドライバーからは「スーパーフォーミュラ用のコントロールタイヤとして十分な性能を持っている」との評価を得て、新しいドライ用タイヤの最終仕様が決定しました。



テストドライバーを務めた石浦宏明選手（左）と開発者

第7回：11月21日～22日（モビリティリゾートもてぎ）

初日はウェット用タイヤの仕様の決定に向けて散水テストを行いました。7月に実施した富士スピードウェイで使用したタイヤとその結果を踏まえて準備した改良品の3仕様を持ち込み、2022年シーズンで使用されている現行タイヤとの比較を実施。今後、2023年向けウェット用タイヤの仕様開発を更に煮詰めていきます。2日目はドライ用タイヤの更なるサステナブル原料比率の引き上げに向けた先行開発品の評価も実施しました。



ウェットタイヤテスト品