

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

4WD・SUVカスタムを通じて“人生の冒険”を提案

Vol.08
2025 SPRING



2024 SCORE World Desert Championship

57th **BAJA 1000**

Finish and Class Victory



The Journey to the Finish Line



- P04 About BAJA 1000 世界一過酷なオフロードレース
- P06 TEAM JAOS 2022-2023 経験を積み重ねながら耐え抜いた2年間
- P08 BAJA 1000 3rd Challenge 1000 miles All Complete 参戦3年目にして初完走・クラス優勝を掴む
- P14 THE IRONMAN たったひとりでステアリングを握り続けた“鉄の男”
- P16 TEAM JAOS Crew List 共に働き、喜びを分かち合う精鋭部隊
- P18 Photo Gallery 写真で見る2024年のBAJA 1000
- P20 LEXUS LX600 “OFFROAD” Overview 2024年車両紹介
- P26 Shake Down ハード/ソフト両面での最終調整
- P28 LEXUS OVERTRAIL PROJECT レクサスが発信する新しいライフスタイル提案
- P30 TOKYO AUTO SALON 2025 / JAOS 40th Anniversary



TEAM JAOSのBAJA 1000参戦は、目標としていた完走とクラス優勝を共に叶える形で2024年の戦いを終えた。それは素晴らしい仲間たちと勝ち取った成果でもある。

PROLOGUE

常に挑戦することを忘れずに、 いつまでも走り続けたい

2024年のBAJA 1000において、ゴール直後の赤星(右)とドライバーの能戸。

2015年に株式会社ジャオスの創立30周年を記念して設立されたモータースポーツチーム“TEAM JAOS”は、2019年にAsia Cross Country RallyでT1Gクラス優勝を勝ち取った後、その活動の舞台を“世界一過酷なオフロードレース”と称されるSCORE BAJA 1000へと移し、2022年から参戦を続けています。



当初から「初年度は参加、2年目で完走、3年目でクラス優勝」という目標を掲げておりましたが、2024年のBAJA 1000では“完走”だけでなく“クラス優勝”も同時に達成するなど、当初掲げた目標を満願で叶えることができました。

この結果は、TEAM JAOSに関する関係企業、スタッフの多大な協力があったのもであり、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

株式会社ジャオスにとって40周年を迎える2025年度は、あらたにLEXUS GX550hを導入し、次なる挑戦への準備を始めています。

「Experience a New Adventure」(新たな冒険の体験)をテーマに掲げ、レースの結果だけを追うことなく、挑戦する姿勢を大切にしながら、次なる目標に向けてアクセルを踏み続けていきます。これからも、株式会社ジャオスならびにTEAM JAOSの活動を応援していただければ幸いです。

株式会社ジャオス 代表取締役 赤星大二郎



SCORE BAJA 1000

世界一過酷なオフロードレース



メキシコの北西に広がるバハ・カリフォルニア半島は、豊かな自然に恵まれた美しい海と砂漠が織りなす絶景から、数多くのツーリストが“人生で一度は訪れたい場所”と考える、世界でも有数の観光地のひとつだ。

カリフォルニア湾と太平洋に挟まれたこの半島は、南北におよそ1,250キロと、ほぼ日本の本州に匹敵する長さを誇る。内陸部には標高3,000メートルに達するシエラ・サンペドロ・マルティル山脈があり、ティファナからカボ・サン・ルーカスへ至る地形は、九州北部から沖縄・南西諸島とほぼ同じ緯度に広がっている。

このため冬でも平均気温は10°Cから15°Cと温暖な上、夏でも25°Cから30°C程度と過ごしやすい気候を特徴とし、西海岸には避暑を楽しむリゾートエリアが連なっている。

そんなバハ・カリフォルニア半島を舞台に毎年11月に開催されているのが「BAJA 1000」だ。

BAJA 1000は1967年10月31日、NORRA (National Off-Road Racing Association=全米オフロードレース協会) が主催する形でその記念すべき第1回が開催された。

当初の名称は「MEXICAN 1000」とされ、68台の車両が4つのクラスに

分かれて競い、849マイル(約1,366キロ)の距離を27時間38分で走り切ったVic Wilson / Ted Mangels組が総合優勝を獲得。彼らがステアリングを握ったメイヤーズ・マンクス(バギー)の名が永遠に刻まれることになった。

その後、MEXICAN 1000は1973年までNORRAによって開催され、インディ500の勝者として知られるパーネリ・ジョーンズや映画俳優のジェームズ・ガーナーなどが参加することで知名度を高めていった。やがてこのレースは草創期にレーサーとしても活躍したミッキー・トンプソンにより設立されたSCORE Internationalが引き継ぎ、1975年に「BAJA 1000」へと改名、以来2024年で57回を数える。

当初100台にも満たなかったレースは年々エントリーを増やし、2024年度は4輪・2輪の合計38クラスに5つの大陸から合計284台の車両が参加するなど、世界的にも知られるオフロードレースのひとつに数えられるようになった。現在は「SCORE World Desert Championship」の最終戦としても位置づけられている。

この間に参戦車両も様変わりし、1990年代まではフォルクスワーゲン・タイプIを改造したバハバグやパイ



人間の背丈よりもはるかに大きなサボテンが自生するバハ・カリフォルニア半島。成長速度の遅いサボテンがここまで育つには長い年月が必要になる。

プフレームにRRレイアウトを用いたバギーが中心だったが、現在は鋼管フレームにNASCARばりのV型8気筒ガソリンエンジンをフロントやリアミッドシップに搭載した「Trophy Truck」がトップカテゴリーとされている。

一方で、BAJA 1000には市販車をベースにしたクラスも用意されている。TEAM JAOSが日本から3年連続で参戦する「Stock Full」は2輪駆動または4輪駆動のトラックまたはSUVをベースにした車両で競うもので、ルール上改造可能な範囲に大幅な制限が与えられているのが大きな特徴だ。エンジンはもちろん、サスペンションからドライブトレインまで基本的には市販されている車両のままであり、ベース車両も年間1,000台以上が生産される市販車であることが求められる。

もちろん、1,000マイルものオフロードを競技スピードで走り切るのとはどんなに優秀な市販車であっても簡単なことではない。TEAM JAOSはレギュレーションで許される範囲で、自らが作り出した製品を装着し「市販車」で戦うことに意義を見出しながら、参戦を続けてきた。

2024年11月15日、LEXUS LX600「OFFROAD」をベースにした車両と共に、TEAM JAOSは3度BAJA 1000のスタートラインに並び、1,000マイル先のゴールに何があるのか、その答えを確かめるために。



観光地として知られるエンセナダには、大型のクルーズ船も寄港する。船旅を楽しむツーリストが世界中からこの街へやってくるのだ。

About BAJA 1000

History

Since 1962

1962年にUSホンダが行った同社初のオフロードモデル、新型CL72スクランブラーのプロモーションとして企画された冒険的なチャレンジが発端。ティファナからラパスまで約950マイル(1,530キロ)の未舗装路を、スクランブラーは39時間56分で走り切った。

Number of Events

57th

1967年10月31日、NORRAの主催で開催された「MEXICAN 1000」が競技形式で開催された初のイベント。その後1974年の中止を挟み、1975年からSCORE Internationalが主催者となり「BAJA 1000」として開催されている。2024年で57回。

Location

Baja California

バハ・カリフォルニア半島は面積約143,000平方キロ。南北に約1,250キロの長さを誇り、乾燥した亜熱帯気候が特徴となる。海岸沿いは温暖だが、BAJA 1000のコースの多くは山岳地帯を含む内陸部であり、昼は暑く、夜は氷点下近くまで気温が下がる砂漠気候。

Distance

1000 miles (approx.)

バハ・カリフォルニア半島を開催地としているが、コースは毎年度変更される。2024年度は半島北部のエンセナダからスタートし、半島の西側を南下。チャバラの手前で折り返して東側を北上して再びエンセナダを目指す左回りの864.13マイル(1,390.68キロ)となった。

Time Limit

36hours

BAJA 1000には毎回コース設定に合わせた制限時間が設定されている。時間以内にゴールに辿り着いたものだけが、記録上「完走」したことになる。2024年は36時間と設定され、もっとも速くゴールしたLuke McMillin / Rob MacCachren組は15時間54分37秒でゴールしている。

2022

2022 TEAM JAOS RESULT

Vehicle	Driver	Co-Driver	Position
LEXUS LX600 "OFFROAD"	能戸 知徳 (JAOS)	CANGURO Racing	DNF (Did not finish)

SCORE BAJA 1000

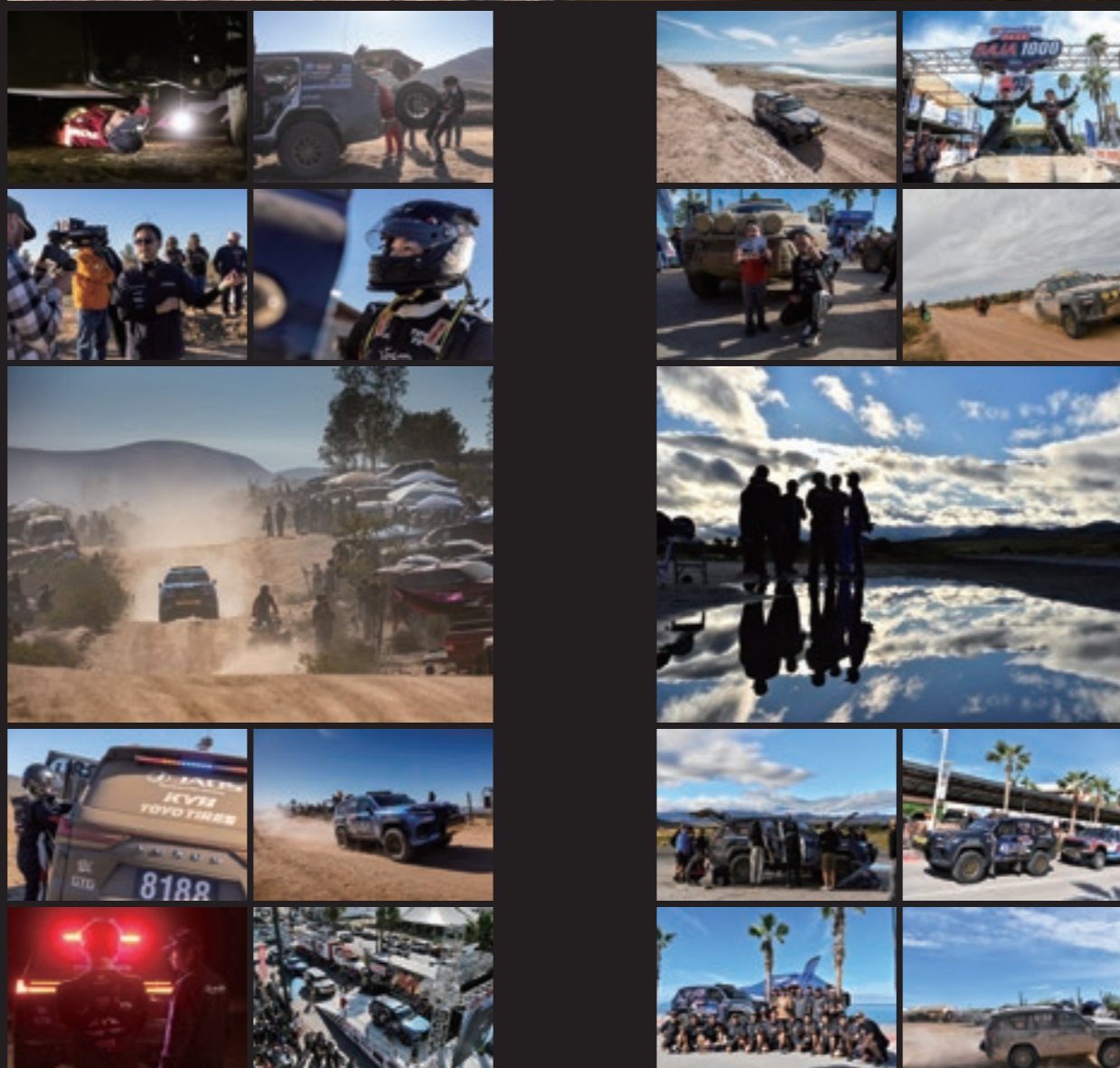
苦々しい経験を積んだ参戦1年目 ゴールはまだまだ遥か遠くにあった

2 019年にAsia Cross Country Rallyでクラス優勝を果たしたTEAM JAOSは、2022年にBAJA 1000に初参戦。完走率50%以下という世界でも稀にみる過酷なオフロードレースへの挑戦を始めた。

ドライバーはJAOS開発部に所属し、パーツ開発を行っている能戸知徳。監督には代表の赤星大二郎、サポートチームには群馬トヨタグループのメカニックが加わった。サスペンションはカヤバ、タイヤはTOYO TIRESがサポートし、LEXUS LX600 "OFFROAD"をベースにした車両を万全に準備して挑んだが、その結果はほろ苦いものとなった。

同年のBAJA 1000は、エンセナダを出発して828.25マイル(約1,333キロ)を走った後、再びエンセナダへ戻るという右回りのループコース。レースは現地時間の11月18日正午にスタートしたが、間もなく電気系統のトラブルが発生。なんとかピットまで辿り着き、懸命な作業を経て再スタートを切ったが、トラブルはすぐに再発。制限時間が迫り、この時点でチームは無念にもリタイヤを選択することになった。

TEAM JAOSのBAJA 1000初挑戦は、こうして大きな成果を挙げることなく、あっけなく終わった。チームを代表する赤星は「今年はまずはバハの舞台に上がることが重要。その上で、次に生かせる知見を深めるつもりで挑みました。もちろん悔しさは残りますが、やらなければいけないことが明確になったという意味では前進しました」とレースを振り返った。



2023 TEAM JAOS RESULT

Vehicle	Driver	Co-Driver	Position
LEXUS LX600 "OFFROAD"	能戸 知徳 (JAOS) CANGURO Racing	CANGURO Racing	DNF (Did not finish)

SCORE BAJA 1000

長く過酷な1,311マイルを走破するも 制限時間をわずかに超過して終えた2年目

T EAM JAOSにとってBAJA 1000参戦2年目となった2023年は、1,311マイル(約2,110キロ)という過去2番目に長い距離で競われた。この年の完走率は52.8%。なんと約半数のマシンがコース途中でのリタイヤや、制限時間内にゴールすることができなかった。

TEAM JAOSにとって試練の一日となったレースは、11月16日午前11時にバハ・カリフォルニア半島南端の町ラパスをスタート。メインドライバーは能戸知徳。さらにコ・ドライバーとサブドライバーをTEAM JAOSをサポートしてくれている、米ユタ州のCANGURO Racingのメンバーが交代しながら務めた。

LEXUS LX600はスタート直後こそ順調に走ったが、やがて粒子の細かい砂が堆積した"シルトベッド"と呼ばれる地形に苦戦を強いられ始める。スタート順の早い前走車たちが走った道は、轍が深くただでさえ走りにくい。その上、膝まで埋まってしまうような深い砂地が、前年より大径化した37インチタイヤでさえもスタックさせてしまう。その都度手作業で砂をかいて脱出を試みる能戸。それでもなんとか前進を続けたが、今度は足まわりに細かなトラブルが頻発し、ピット作業に時間を費やされた。

この結果、TEAM JAOSはエンセナダに設けられたゴールまで辿り着けたものの、50時間の制限時間を40分ほど超えてしまった。公式記録上はDNFと記された参戦2年目。ただし、全コースを走り切ったという結果は、大きな前進だったといえるだろう。



1000 miles All *Complete*

TEAM JAOS、
3年目のBAJA 1000挑戦で
初完走・クラス優勝を飾る！

2024年11月16日17時。日本から1万キロも離れたバハ・カリフォルニア半島北部のエンセナダでは、BAJA 1000のゴールがスポットライトの光に照らし出されていた。トップチームのフィニッシュからは14時間以上もの時間が経っていたが、街はゴールを待ちわびる観客たちで溢れ返っていた。チェッカーフラッグの向こうから、黄色いライトの明かりが見えてくる。逆光の中、ステアリングを握る能戸知徳の影が映った。そのまま、滑り込むようにゴールへと吸い込まれていくLEXUS LX600に、沿道からは長く過酷なレースを走り切ったチームを祝福する歓喜の声が湧き上がった。ドライバーも、そしてエンジニアも。一生忘れることのできない、栄光のゴールをTEAM JAOSは駆け抜けた。正式記録は28時間47分26秒076。その長く過酷な戦いを、振り返る。

PHOTO & TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利

TEAM JAOS BAJA 1000 3rd Challenge

2024年11月16日、BAJA 1000ゴール後のTEAM JAOS。エンセナダの市街地に設けられたステージの前で、念願の初完走・クラス優勝に沸く男たち。





エンセナダの会場に設けられたセレモニアルスタート用のステージで、スタートを待つLEXUS LX600 "OFF ROAD" TEAM JAOS 2024 ver.。あくまでもお披露目的な儀式で、正式なスタートは街の郊外まで走った場所にある計測用スタート地点から、タイムがカウントされる。

スタートしてから20時間ほど経過した16日。ビット4へと向かうLEXUS LX600。コースを順調に通過していき、重度なマシントラブルも発生しなかった。3年目に向けて仕上げてきた車両の完成度は確実に高くなっていった。



TIMELINE DAY 01

11/15 11:44 START

「スタートしました!」とドライバー能戸から連絡。
タイム計測開始

11/15 14:24 TROUBLE

走行中に異音発生。
緊急ピットインして点検するも、異常なし

11/15 16:51 PIT STOP 01

150マイル地点で最初の計画ピット。
所定の作業を終え、6分でピットアウト

11/15 23:31 PIT STOP 02

310マイル地点で深夜の計画ピット。
下まわりの重点確認を経て、17分でピットアウト

苛烈なレーススケジュールと難度の高いコース設定から “世界一過酷なオフロードレース”と呼ばれるBAJA 1000

1967年に初開催され、今回で57回目を迎えるBAJA 1000は、極端に乾燥した不毛の大地を舞台に1,000マイル（約1,600キロ）という途方もない距離を競うオフロードレースだ。“シルトベッド”と呼ばれる粒子の細かい砂状の路面から、拳大の岩がゴロゴロと転がる路面まで変化に富んだコースを、毎年300台近い車両がゴールを目指して競い合う。しかも、勢いよく飛び出したマシンのうち、半数はゴールまで辿り着くことすらできず、荒野の中でひっそりと土埃に埋もれていく。

このBAJA 1000は一度走り出したらゴールまで休まなくレースが続く、ロン

グディスタンスかつスプリントレースであることも特徴のひとつだ。複数の日程を使ってコースをなぞっていくラリーレイドやクロスカントリーラリーとは性格が異なり、不眠不休で一気に1,000マイルもの距離を走り切る。BAJA 1000が“世界一過酷”と呼ばれる所以は、このように苛烈なレーススケジュールも理由のひとつとなっている。

2019年にAsia Cross Country Rallyでクラス優勝を遂げたTEAM JAOSは、参戦の場をこのBAJA 1000へと変え、2022年から「STOCK FULL」と呼ばれる市販車クラスにエントリーしている。

2023年はラパスからエンセナダまでの1,311マイル（約2,110キロ）という過去2番目に長いコース設定で開催され、TEAM JAOSは走破したものの、制限時間（50時間）をわずかにオーバーしたことから記録上では「完走」と認められなかった。そんな悔しい結果を糧に、チームは1年にわたって車両をブラッシュアップしてレースへと挑んだ。

57回目を迎えた2024年のBAJA 1000は、エンセナダをスタートして半島西側を南下、折り返して半島東側を北上して再びエンセナダに戻るという869.13マイル（約1,359キロ）のルー

プコースで競われた。勝敗は別にして、36時間と設定された制限時間内にゴールに辿り着ければ「FINISHER(完走者)」として記録される。

レースは2024年11月15日の昼頃にスタート。観客が見守るセレモニースタイルのスタート台を出発し、山中に設けられたタイム記録用のスタートラインから正式なタイム計測が始まる。

競技は全車一斉にスタートするのではなく、平均速度の高いカテゴリーから1台ずつスタートしていく。競技車両の多くはチューブラーフレームに大排気量のV8エンジンを搭載した競技専用車や4

輪バギーで、TEAM JAOSのように市販車を改造した車両はごくわずかだ。このためスタート順は遅く、結果的に前走者が掘り返した深い轍を避けながら走ることになる。

BAJA 1000といえば、派手なジャンプシーンを思い出す人もいるだろうが、それはこのレースにおけるほんの一部でしかない。毎年変わるコースは、いずれも起伏に富んでおり、車両1台がやっと通れるような狭く、曲がりくねった箇所も少なくない。舞い上がる土埃で常に視界が悪い中、前後の車両にも注意しながら丁寧に走るラインを見定めていく技量

がドライバーには求められる。飛んだり、跳ねたりする派手なセクションよりも、路面をしっかりと掴みながら、確実にクルマを前進させていく地道な努力が必要になるのだ。

しかも、スタートして数時間も走ると、コースは完全に闇に閉ざされる。ドライバーはこの暗闇の中、ライトの明かりだけを頼りにコースを一瞬にして見分けながら進むことになる。

TEAM JAOSのドライバーを務める能戸知徳は、こうした状況の中でも冷静にクルマを走らせ、終始スムーズにレースを進めていった。

TEAM JAOS BAJA 1000 3rd Challenge 1000 miles *All Complete*

TIMELINE DAY 02

11/16 05:51 PIT STOP 03

470マイル地点。
バハ・カリフォルニアの美しい夜明け。6分でピットアウト

11/16 09:40 TROUBLE

走行中に、燃圧が急激に低下。
セカンダリーに燃料ラインを変えて復調

11/16 11:33 PIT STOP 04

720マイル地点で最終ピット。
各部を念入りに点検し、12分でピットアウト

11/16 16:31 FINISH

ドライバーの能戸から「ゴールしました!」の声。
正式記録となるゴールラインに到達

11/16 17:00 COMPLETE

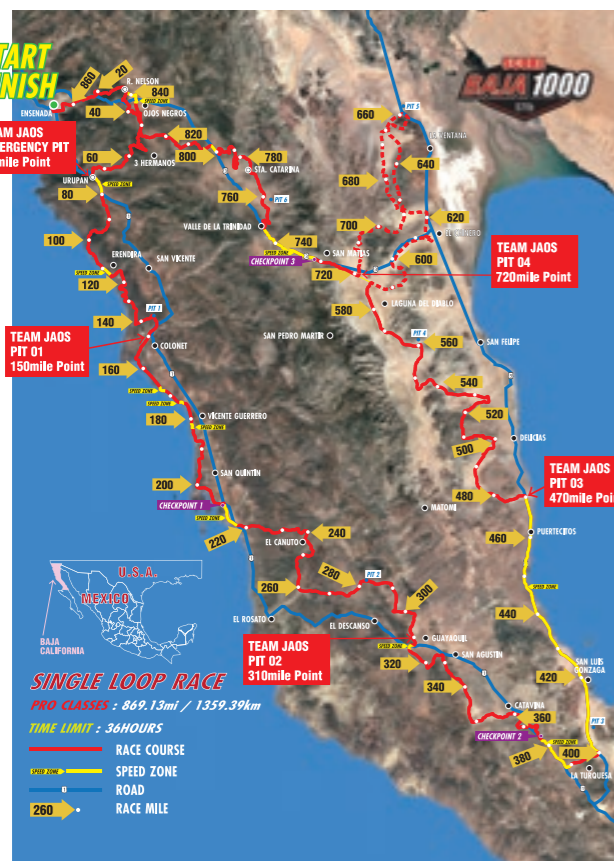
エンセナダの町に設けられたセレモニー用の
ゴールに到着。ファンから祝福の声がある



不用意に歩くと膝まで埋まってしまうほど深いシルトベッド。2024年はタイヤをTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAILへと変更。普通ならスタックしてしまいそうな路面でも、しっかりとしたトラクションを確保できた。

日中は日差しが強く、気温も高いバハ・カリフォルニアだが、夜間になると急激に気温が低下する。レースデーは特に風が強かったこともあり、体感気温は5°C程度に感じられた。写真は寒風吹き荒ぶ中で素早くマシンを整備するエンジニアと給油を担当したCANGURO Racing。

TEAM JAOS
BAJA 1000 3rd Challenge
1000 miles All Complete



思い焦がれてきた、栄光のゴールへ向けて

2023年のレースではメカニカルトラブルに見舞われ、ピットのたびに修復作業を繰り返したが、今回は車両のトラブルがほとんどなく、4回のピットはいずれも速やかに終えることができた。走行中に燃圧が落ちる事態が発生した際も、リカバリー用のセカンダリーシステムに切り替えるとすぐに復調。ピットには安堵の声が広がった。何よりも懸念していたサスペンションが、今回は期待通りの動きをしてくれたのが幸いした。サスペンションは過去2年の実戦経験を基に進化させたものだ。カヤバとJAOSが共同開発したショックアブソーバーは前回のφ75ミリからφ100ミリへ本体を拡大させ、ピストンバルブも強化。リザーバータンクへつながる油圧回路を新開発してオイルの冷却効果を高めるなど、強化や耐久性の向上に向けた工夫を随所に盛り込んでいる。その効果が今回は確実に表れていた。レース終盤では突然の降雨と滑りやすい岩盤の路面が続くなど、ドライビン

グに気を使う展開となったが、能戸はここでも巧みにマシンをコントロールし、ゴールへと向かった。最後のセクションではランドクルーザーの元チーフエンジニアである小鍵貞嘉氏がコ・ドライバーとして乗り込み、その能戸を鼓舞した。長い距離を走るBAJA 1000ではコ・ドライバーとの連携が欠かせない。TEAM JAOSでは長年BAJA 1000に参戦を続けるCANGURO Racingがサポート体制を敷き、緊密な協力関係を築いてきた。今回も複数のメンバーが交代しながらパッセンジャーシートに乗り込み進路を示してきたが、小鍵氏はこのCANGURO RacingとTEAM JAOSを引き合わせるなど体制構築に尽力。2022年のBAJA 1000参戦から毎年足を運んでいる。その小鍵氏と能戸を乗せたLEXUS LX600が、夕暮れに包まれるバハ・カリフォルニア半島を淡々と走っていく。LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.がエンセナダの町に戻



日本から派遣された7名のエンジニアたち。普段はトヨタ車の販売店で一般的な市販車の作業を担当しているスタッフを中心に構成されている。ドライバー同様、彼らも不眠不休でレースを支えた。

ってきたのは、すっかりと陽が落ちた11月16日の夕刻だった。ゴールエリアで車両を待っていると、観客や運営スタッフたちから何度も声をかけられた。「俺は知っているぞ。昨年は本当に残念だったな。でも、今回はよくやった。お前たちは紛れもなく勝者だ」。そんな声が耳元で繰り返された。そう、彼らは知っている。日本からBAJA 1000へ挑み続けてきたTEAM JAOSを。そして、このレースがいかに過酷なものなのか。だからこそ、レース

を走り切ったチームを心から祝福してくれるのだ。土埃で真っ白になったLEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.が、スポットライトを浴びながらチェッカーフラッグをくぐり抜けると、ゴールエリアでは一段と大きな歓声が湧き上がった。全行程を走り切ったタイムは28時間47分26秒076。TEAM JAOSは見事にこのBAJA 1000で初完走を遂げ、同時にクラス優勝という栄冠を手に入れた。



念願のゴールに沸くTEAM JAOS。左から赤星監督、ドライバーの能戸、最後のステージでコ・ドライバーを務めた「ミスターランドクルーザー」こと小鍵氏。

TEAM JAOSのBAJA 1000参戦は、「1年目は参戦」「2年目に完走」「3年目にクラス優勝」という目標を掲げてチャレンジを続けてきたが、その計画は宣言通りに完遂することができた。

この結果はレースを支え続けてきたJAOSはもちろん、エンジニアを派遣しチーム運営の基盤を作った群馬トヨタグループやショックアブソーバーを開発・供給したカヤバ、タイヤ供給を担った

1000miles Drive

TEAM JAOS
BAJA 1000 3rd Challenge

THE



ゴールへと辿り着き、セレモニー用のステージでインタビューを受ける能戸。首にかけられた「FINISHER」のペンダントは、BAJA 1000参戦を決めて以来、待ち焦がれてきたものだ。

PROFILE | 能戸知徳 Tomonori NOTO

TEAM JAOSのドライバーである能戸は、1999年に陸別道新オフロードバトルへの参戦でドライバー人生をスタートさせた。18歳で父が営む4WDプロショップ・パドックに入社。営業と開発を担当しながらもレース活動を継続し、Asia Cross Country Rally 2006（以下AXCR）では赤星と組んでバジェロで完走。翌年の同大会では日本人最高位である総合4位を獲得した。さらにジムニースーパートライアルチャンピオンシップ北海道DVでは3年連続シリーズ優勝するなど、数々の戦歴を誇る。AXCR 2015ではメカニックとしてTEAM JAOSを支え、同年12月に株式会社ジャオスに入社。翌AXCR 2016にはドライバーとしてチームを総合5位入賞へと導引。2019年には念願のT1Gクラス優勝を果たしている。2021年、2022年には全米最長のオフロードレースBest In The Desert Vegas to Renoにも参戦しながら、BAJA 1000にも3年連続で出場している。2021年よりTOYO TIRES オープンカントリー・ブランドアンバサダーを務める。

IRONMAN

過酷な仕事を成し遂げたドライバーを讃える“IRONMAN”という称号

—— たったひとりでステアリングを握り続けたドライバー、能戸知徳 ——

ロングディスタンスのコースを不眠不休で走るBAJA 1000では、複数のドライバーが交代しながら走るのが定石だが、TEAM JAOSのドライバーを務めた能戸知徳は、本人の“強い意志”により今回無交代のままひとりでステアリングを握り続けた。BAJA 1000では、彼のようにたったひとりで走り切ってしまう強靱な体力と精神力を持つドライバーを“IRONMAN”と呼び、その功績を称える。常人には計り知れない、まさに“鉄の男”という意味だ。

TOYO TIRES、さらに現地でのサポート体制を敷いたCANGURO Racingなど、数多くのサポーターの力で掴み取ったものであることは間違いない。

しかしながら、このTEAM JAOSの中心として、実際に戦いの場で先頭を走ってきた能戸知徳について触れることなく、レースを振り返ることはできないだろう。

車両の開発からドライバーまで務める能戸は、普段はJAOS開発部の一員として業務をこなしている。BAJA 1000との関係は、その能戸が幼い少年時代まで遡る。

父は北海道で4輪駆動車専門店を営みながら、オフロードレースに参加するような生粋の4輪駆動マニアであり、1997

年にオフロードレーサーの塙郁夫選手のサポートクルーとしてBAJA 1000に初参加。その後、能戸は2000年に父と共にバハ・カリフォルニア半島を訪れた。

幼い能戸は砂煙を舞い上げながら疾走していく競技車両に魅せられ、「いつかは自分もこの荒野を走ってみたい」と思い続けてきたそうだ。

その能戸を株式会社ジャオスへ誘ったのは代表取締役の赤星大二郎である。

2019年にAsia Cross Country Rallyでクラス優勝を遂げた後、TEAM JAOSが戦いの場をBAJA 1000へと舵を切ったのは、そんな能戸の想いを汲み取ったという部分もある。

こうして、幼い頃から憧れてきた夢の舞台へと立つことができた能戸だが、じつはもうひとつこだわってきたことがある。それが「IRONMAN STYLE（アイアンマンスタイル）」だ。

BAJA 1000では通常複数のドライバーが交代しながらレースを進めていく

のが定石とされている。1,000マイルもの距離を、競技速度のまま何十時間も走り続けることなどできないからだ。

ところが、BAJA 1000ではひとりで走り切ってしまうドライバーがごく稀に存在している。アメリカのオフロードレーシング界で“IRONMAN”として知られる伝説的なレーサーのアイヴァン・スチュワートもそのひとりだった。

BAJA 1000で何度もクラス優勝を飾っている彼は驚異的な技術と体力で、過酷なレースを戦い抜いてきた。そして、トヨタ製ピックアップトラックのステアリングは、常に彼だけのものだった。

能戸がこだわった「IRONMAN STYLE」とは、スチュワートに代表されるように全コースをひとりで走り切るという非常に難度の高い試みだったが、2024年のBAJA 1000で、彼は強い意志を持って果敢に挑み、そしてこの難しいミッションをやり遂げたのである。

能戸は「今年のコースはかなりテクニ

カルな設定で、難度の高いセクションをわざわざ遠回りして通過させるような部分が多かった。スタックした車両がコースを塞いでいる箇所もあり、昨年と比べて距離は短くなったものの、非常に厳しいレースでした」と振り返る。

夜を徹して走るレースだけに、暗闇の中でのドライブはさぞ辛かっただろうと尋ねると、「辛かったのはむしろ翌日の昼間。特に最後のセクションでは、雨で視界が余計に悪くなり、ヘルメットのシールドを何度も閉じたり開けたりしながら、目を細めてコースを確認していました。でも、目を細めていると自然と眠気が襲ってくるんですね（笑）」。

市販車にこだわったチームと、たったひとりで走り抜くことにこだわったドライバー。TEAM JAOSのBAJA 1000初完走・クラス優勝は、ただ勝つことだけを目的にしたものではなく、自らの信念を貫きながら果敢に挑戦してきた結果でもある。



共に働き、喜びを分かち合う精鋭部隊 “TEAM JAOS”

JAOSを中心に、群馬トヨタグループやカヤバ、さらにアメリカのCANGURO Racingなど、総勢40名を超えるクルーで構成されるTEAM JAOS。車両のメンテナンスを担うエンジニアはもちろんだが、チームには他にも数多くのサポーターが必要だ。移動距離が長く、不眠不休でレースが続けられるBAJA 1000では、ピットを設置するためにコースを先回りする必要があり、クルーたちが移動するチェイスカーの運営も重要な役割となる。

TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利

TEAM JAOS 2024 Crew List

Director	赤星大二郎 (株式会社ジャオス 代表取締役)
Driver	能戸知徳 (株式会社ジャオス 開発部)
Co-Driver	小鍵貞嘉 CANGURO Racing (Kurt WILLIAMS、Steve PROSISE、Jackson PHILBY、Ryan NAKAYA)
Chief Engineer	二宮 亮 (群馬トヨタ自動車株式会社 特車部)
Engineer	宮崎 毅 (株式会社ジャオス 管理部) 深澤 拓 (ネットトヨタGTGくま株式会社 サービス部) 小畑士朗 (群馬トヨタ自動車株式会社 サービス部) 中村龍也 (群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス高崎) 桑原和也 (群馬トヨタ自動車株式会社 伊勢崎つなとり店) 笹本雅斗 (群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス太田) 櫻井善康 (ネットトヨタGTGくま株式会社 サービス部)
Machine Director	岸 好昭 (株式会社ジャオス 設計部)
Suspension Director	田村裕一郎 (株式会社ジャオス 専務取締役)
Suspension Engineer	田中一弘 (カヤバ株式会社 AC事業部 サスペンション事業部 技術部)
PR Manager	吉田哲也 (株式会社ジャオス 企画宣伝部)
Team Photographer	柴塚邦彦 (群馬トヨタグループ株式会社 経営企画部)
Production & Maintenance	群馬トヨタ自動車株式会社 ユナイテッドサウンド
Adviser	横田 衛 (群馬トヨタグループ 代表)

株式会社ジャオス

Director

監督

赤星大二郎

株式会社ジャオス 代表



Driver

ドライバー

能戸知徳

株式会社ジャオス 開発部



Engineer

エンジニア

宮崎 毅

株式会社ジャオス 管理部



2019年入社。Asia Cross Country Rallyへ参戦していた競技車両ハイラックスの製作からチームに携わっている。BAJA 1000には2022年から3回連続で参加。「スケールの大きな舞台で自分たちが作ったクルマが走っている姿を見ると感激しますね」と語る。

群馬トヨタグループ

Adviser

アドバイザー

横田 衛

群馬トヨタグループ 代表



Asia Cross Country Rally参戦時からTEAM JAOSとの協働関係を構築。現在も毎年エンジニアを派遣してチームを支える、群馬トヨタグループの代表。クルーと共に不眠不休でレースをサポートし、全員が安全で楽しく働ける環境づくりに動いた。

Engineer

エンジニア

小畑士朗

群馬トヨタ自動車株式会社 サービス部



普段は技術トレーナーとしてエンジニアたちを指導・教育する立場。そのため豊富な知識と経験を生かして活躍。レース中も他のメンバーをしっかりとサポートした。「BAJA 1000にはぜひ参加したいと思っていたので、メンバーに選出された時は本当に嬉しかったです」。

Engineer

エンジニア

笹本雅斗

群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス太田



普段はレクサス太田でサブワークショップリーダーとして勤務。整備の受付業務を担っている。「前回のレースで後輩エンジニアが参加、その健闘する姿を見て自分のことのように嬉しく感じていました。今回は自分が同じ立場に立てたので、負けないように精一杯頑張りました」。

Chief Engineer

チーフエンジニア

二宮 亮

群馬トヨタ自動車株式会社 特車部



2023年からチームに帯同。BAJA 1000には2年連続参加。「今回は国内で車両製作にあてられる時間が十分にとれたこともあり、車両の完成度がグッと高まりました」と答えてくれた。現地ではエンジニアたちをまとめるリーダー役として活躍した。

Engineer

エンジニア

中村龍也

群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス高崎



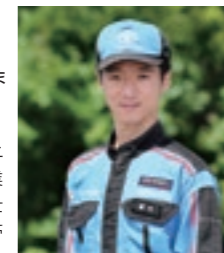
レクサス高崎のテクニカルスタッフとして幅広い業務を担当。「ワクワクする気持ちと、私で大丈夫かな、という不安の両方を抱えながら参加しましたが、結果的に非常に大きな経験を積むことができました。普段の仕事でもより自信を持って働けるようになりそうです」。

Engineer

エンジニア

櫻井善康

ネットトヨタGTGくま株式会社 サービス部



日頃はサービス部でエンジニアたちの研修業務などに携わる事務仕事を中心。チームに帯同するのは今回初。「せっかく与えられたチャンスなので、しっかりと楽しみながら、チームの目標である完走とクラス優勝を達成できるように頑張りました」。

Engineer

エンジニア

深澤 拓

ネットトヨタGTGくま株式会社 サービス部



BAJA 1000への帯同は2022年から3回目。普段は群馬トヨタグループでエンジニアたちからの技術相談を受け持つ“先生”的な立場を担っている。電装系やシステム系に強く、BAJA 1000でも時間の限られるピットワークでその高い能力を發揮してみせた。

Engineer

エンジニア

桑原和也

群馬トヨタ自動車株式会社 伊勢崎つなとり店



ハイラックスを愛車とする四駆好き。「メンバーに選ばれた時は本当に驚きました！レースでは普段の仕事以上に、現場で即座に判断を求められることが多かったのですが、エンジニア歴15年という経験を生かして最後まで頑張りました」。

Team Photographer

柴塚邦彦

群馬トヨタグループ株式会社 経営企画部



群馬トヨタグループの経営企画部に所属し、日頃から定型化されていないさまざまな業務を担当。今回はチームの広報・カメラマンとして帯同、エンジニアたちの活躍などチームを支える大切な仕事を動画や静止画で収録して記録。事後の広報活動にも尽力した。

カヤバ株式会社

Suspension Engineer

田中一弘

カヤバ株式会社 AC事業部 サスペンション事業部 技術部

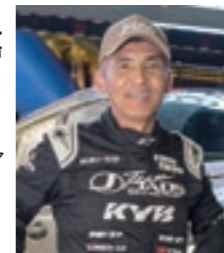


2015年からサスペンションのスペシャリストとして参加。2017年から2019年にかけてはAsia Cross Country RallyでTEAM JAOSのコ・ドライバーも務めた。過去2回のBAJA 1000での経験を経て、ドライバーの能戸と共にサスペンションの開発にも努めてきた。

Co-Driver

小鍵貞嘉

元トヨタ自動車株式会社 製品企画本部 ZJ チーフエンジニア



ランドクルーザーのチーフエンジニアという重責を全うした今も、世界中のファンから“Mr.ランクル”と称えられる。BAJA 1000では赤星からの要請を受けてCANGURO Racingとの橋渡し役として尽力。3年連続でチームに帯同し、2024年は最終セクションでコ・ドライバーとしても活躍した。

Co-Driver / Supporter

CANGURO Racing

モータースポーツチーム



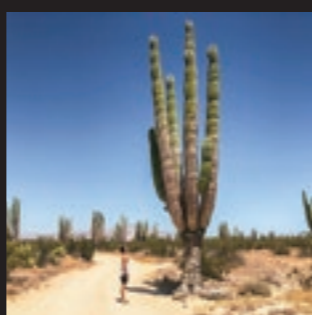
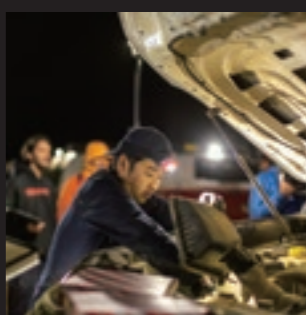
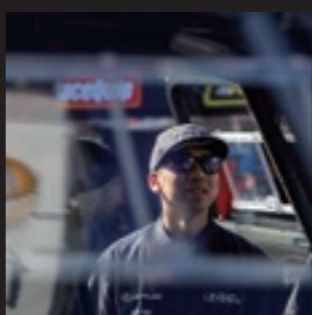
ランドクルーザーを愛するメンバーによって結成された、アメリカ・ユタ州を拠点とするモータースポーツチーム。BAJA 1000参戦経験が豊富なことから、ピットの選定や燃料補給などのレース戦略全般、さらにクルーたちが移動するチェイスカーの運営など、TEAM JAOSを幅広くサポートする。

57th SCORE BAJA 1000



Little Fans

BAJA 1000参戦3年目ということ。さらに注目度の高いLEXUSでの参戦ということから、TEAM JAOSを応援してくれる地元のファンも少なくない。写真はレースデーの朝、出走の準備をしている際に訪れてくれたちびっこファン。能戸との写真撮影の後、ちいさな手で握っていたランドクルーザーのミニカーを能戸にプレゼントしてくれた。能戸はかわいいファンから贈られたミニカーを「お守りにします」といって車両のセンターコンソールに大切に仕舞い、スタートエリアへと向かっていった。



Ensenada

今回のスタートおよびゴールとなったエンセナダはハイ・カリフォルニア半島屈指のリゾート地。BAJA 1000の開催期間中はセレモニー会場の目の前にある港に超大型のクルーズ船が2隻も停泊し、BAJA 1000を観戦する観光客たちが街へと繰り出していた。



Scheduled Pit Stops

レース中に設けたピットは合計4カ所。869.13マイルをおおよそ5つに分けて、エアフィルターの交換や給油、マシンチェックなどのルーティン作業を行う。今回はいずれもスムーズに作業を完了。早い時は5〜6分でピットアウトしていった。



2024 UP DATE

タイヤ ▶ 前年同サイズのまま銘柄変更
 サスペンション ▶ ショックアブソーバーの耐久性・冷却性向上
 ガード類 ▶ リサイズおよびリロケート
 スペアタイヤ ▶ 2本から1本に変更

LEXUS LX600 "OFFROAD"

TEAM JAOS 2024 ver.

キーワードは原点回帰。 引き算から始まった2024年の車両製作

海岸線から、内陸部の山岳地帯まで標高差約1,200メートル以上。太平洋岸から山岳・砂漠地帯まで多様な地形を走ることから、ドライバーはもちろん車両への負担も非常に大きいBAJA 1000。そんな過酷な環境を1,000マイルも競技スピードで走り続けることが求められるのが、ここで紹介するLEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.だ。

TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利

Overview

車両概要

BAJA 1000の主催者であるSCORE Internationalが定めるレギュレーションは、じつに細かい。2輪・4輪を合わせると、その合計は33クラス。4輪は特にクラス分けが細かく、合計24のクラスが設けられている。このうちTEAM JAOSが参戦する「Stock Full」は、量産される市販車を対象にしたもので、基本的には市販された車両のままであることが求められる。一方で安全タンクやロールオーバーなどの安全装備は必須。つまり、ルール通りに車両を製作すると“重量増”は避けられないのだ。

もっとも、まったくの市販車のままで1,000マイルもの過酷なコースを走り切ることは難しいため、耐久性の向上を目的とした最低限の改造は許されている。例えばサスペンションは純正の位置および取り付け方法を維持していれば、アフターマーケット製のショックアブソーバーへ交換することができる。ブレーキも純正システムのままであればパッドの変更は可能だ。エンジンの内部改造は不可だが、フロントウィンドウやバックゲートの撤去も選択できる。

TEAM JAOSが製作するLEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.は、こうしたレギュレーションを基に設計されており、2024年に向

けてさらに細部を煮詰め直している。

特に参戦3年目となる今回は、車両の完成度もより高くなり、初完走・クラス優勝へとつながる要因になった。

車両製作にあたっては、“2023年の全コース走破”という結果も大きな経験となった。制限タイムを超過したことから、記録上はDNF（未完走）となったが、1,311マイル（2023年のコース）を走り切ったことから得たものは非常に多かった。

2024年の車両はショックアブソーバーの強化とタイヤの変更が中心で、これに前年の経験をもとに不要だと判断したガード類の排除やリサイズを行うなど、軽量化も達成している。

前回までは過酷な環境を想定してある意味必要以上に備えていた部分を見直したともいえる。これまでは2本載せていたスペアタイヤも「一度もパンクしなかった」という理由から1本に変更するなど軽量化を優先した事項も多い。

それはまさに“原点回帰”といってもいい判断だった。車体やタイヤなど、市販されている製品をこれまで以上に信頼し、本来のポテンシャルのまま、本当に必要な改造・補強だけを施す。これが、結果的に市販車両・製品の能力を極限まで研ぎ澄ますものとなった。

ORAFOL製のグラフィックフィルムを採用しカラーリングを一新、モノトーンを中心に変更されたLEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.



About SCORE Stock Full

SCORE Internationalが認定するフルサイズの市販SUVおよびユーティリティ車両を基にした競技クラス。エンジンやコンピューターなど、基本的な構造はすべて純正状態のままであることが定められており、一部の改造が許可されるにとどまる。

LEXUS LX600 "OFFROAD"

TEAM JAOS 2024 ver.

Detail
車両詳細

サスペンション

Suspension

耐久性の向上だけでなく、環境へも配慮
カヤバと共同開発したショックアブソーバー

サスペンションはSCOREのレギュレーションに合わせて基本的な構造は市販車のままとしているが、ショックアブソーバーの変更は可能になっている。

このため、TEAM JAOSでは総合油圧機器メーカーとして世界的にもよく知られるカヤバの協力を得て開発したワンオフのスペシャルモデルを採用している。前回のレースでは、BAJA 1000の長い歴史の中でも極めて長距離のコース設定となったことから、想定以上にショックアブソーバーへの負荷がかかり、メカニカルトラブルが発生。ピットでの修復作

業に時間を要した。

この反省を踏まえ、2024年はより耐久性を向上させることを目的に改善を施している。

フロント側は凸凹が激しく、しかも長時間にわたってショックアブソーバーへ過大な入力が続くというBAJA 1000の特殊なコースに合わせて再設計。具体的にはバンプ着地した際にショックを吸収するハイドロバンプの構造を見直すことで、よりしなやかに着地できるように改善されている。

リア側はさらにショックアブソーバー

本体をφ75ミリからφ100ミリへと大型化し、ピストンバルブも強化。リザーバータンクへつながる油圧回路を新開発して、オイルの流動性を高めることで冷却性能の向上を図っている。

さらに2024年度は天然由来のベースオイルを採用した生分解性作動油「サステナブル™」を使用しているのも大きな特徴。これは仮にトラブルが発生し、オイル漏れが生じるようなことがあっても、バハ・カリフォルニアの大地へ長期間の環境インパクトが生じないように配慮したものである。



Front Suspension フロントサスペンション

フロント側はJAOSとカヤバが共同開発したワンオフのスペシャル・ショックアブソーバーに、JAOSとニッパツで共同開発したBATTLEZコイルスプリングの組み合わせ。ブレーキはホイールを小径化していることからプロジェクトミュー製のスリット入りローターに変更し、併せてブレーキパッドも同社製に変更、ホース類も強化されている。



Rear Suspension リアサスペンション

リア側のショックアブソーバーは構造上シングルのままだが、直径を拡大し、内部のピストンバルブなどが強化されている。さらにショックアブソーバー本体とリザーバータンクへつながる油圧回路を新開発して、従来よりも冷却性・耐久性を向上させるなど、細かな工夫を加えている。アクスルとフレームをつないでいるのは、サスペンションストラップだ。



BAJA 1000において足まわりはもっとも負荷を受けやすい場所といえる。サスペンションでは前回トラブルが発生したリアまわりを中心にアップデートが行われた。フレームもレインフォースを追加したり、溶接を追加するなど強度を高める工夫を加えている。

2024年で使用したTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAILはディープパッドレスデザインの採用により耐久性・対外傷性、耐パンク性を向上させた他、オフロードでのトラクション性能の向上にも寄与している。



左からTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL、同A/TIII、同R/T。R/T TRAILとR/Tのトレッドパターンの違いから、性能面でもやや性格が異なるモデルになっている。

Tire & Wheels

タイヤ&ホイール

タイヤ&ホイールは共に市販品をレースに使用している。タイヤはTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL (37×12.5R17)、ホイールはJAOSがENKEIと共同開発したJAOS TRIBE CROSS (チタニウムゴールド) を組み合わせる。

タイヤ

Tire

低圧下でもビード落ちせず、
粒子の細かな砂地にも対応
どんな地形でも前に進む
OPEN COUNTRY R/T TRAIL

2024年の車両製作にあたり、タイヤの銘柄も変更している。

初年度はTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T (35×12.5R17) を装着して走ったが、前走車が掘り返した轍がひどくステアリングを取られるなど苦戦。このため2年目は外径を35から37インチに拡大することで、グラウンドクリアランスを確保しつつ、同時に高いトラクションを得られるように変えている。

2024年度は、前年同サイズながらも国内でも発売開始されたばかりのOPEN COUNTRY R/T TRAIL (37×12.5R17※国内未導入サイズ) へとモデルを変更。このR/T TRAILは、砂や泥、雪道などで高い性能を発揮するのが特徴で、

ショルダーとサイドウォールのラグが深く、柔らかい地形でもしっかりとグリップできる。さらに耐衝撃性や耐パンク性も高く、過酷な路面が続くコースには特に適しているとして、今回採用された。

BAJA 1000では不用意に歩くと膝まで埋まってしまうような、粒子の細かい砂状の路面「シルトベッド」と呼ばれるエリアも多い。また、コース前半部には数多くの車両がスタックしてしまう急勾配のロックセクションもあったが、R/T TRAILはこうした場面でも最後までグリップを失わず、LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver. を確実に前進させてくれた。

ドライバーの能戸は「レース本番では

空気圧を1.8psiくらいまで落としたんですが、R/T TRAILはこうした低圧下でもビード落ちすることがなく安心して走れました。過酷な地形を舞台とするBAJA 1000では、タイヤの性能が結果を大きく左右します。今回の初走走・クラス優勝も、OPEN COUNTRYの優れた性能が貢献した部分が大きかったと思います」とレースを振り返る。

2024年はBAJA 1000を最終戦とするSCORE World Desert Championshipにおいて、TOYO TIRESを使用するAlan Ampudia選手がTrophy Truckクラスのシリーズチャンピオンに輝くなど、TEAM JAOSと共にTOYO TIRES装着車両の活躍が注目を浴びる結果となった。

LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.

Detail 車両詳細



Driving Seat ドライビングシート

シートは能戸知徳の体型にフィットさせたトヨタ紡織製のスペシャルメイド。Gのかかる横方向だけではなく、縦方向の揺れにも対応したオフロード向けの設計になっている。



Cockpit コックピット

市販モデルのレイアウトのまま、必要な装備を加えたコックピット。ナビゲーションシステムや無線機などが追加されている。重量面で軽減効果が期待できるフロントウインドウも、そのまま残されているため、レース中もエアコンが使用できる。

車両詳細 Specifications

LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.

Length	5,480 mm
Width	2,090 mm
Height	2,100 mm
Engine	3.5-liter V6 Four Cam 24-valve twin-turbo
Transmission	Direct Shift-10AT
Drive System	Full-time 4WD
Exterior	JAOS オーバーフェンダー TYPE-R 20MM (CFRP製) JAOS アンダーガード (競技仕様) JAOS フロントチューブバンパー (競技仕様) JAOS リヤチューブバンパー (競技仕様) JAOS マッドガード III ブラック (競技仕様) IPF エクストリーム LED スポーツ 900XLST 2 IPF LEDライトバー 600シリーズ インテリア オクヤマ スチールロールケージ トヨタ紡織 スポーツシートMSH-001 & MSH-002 ICE FUSE ヒューズ、ワイヤー、ボルト、ターミナル LOWRANCE HDS-9 LIVE PCI レースラジオ PCI レースエア
Tire & Wheels	TOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL 37×12.50R17LT JAOS TRIBE CROSS by ENKEI 17×8.0J+20 (競技仕様)
Suspension	BATTLEZ コイルスプリング Ti-W by NHK SALES (競技仕様) BATTLEZ ダンパー-VF-R by カヤバ (競技仕様)
Other	Moty's モーターオイル Projectμ ブレーキシステム ATL フェーエルセルRR200 (200L=52.8gal) ファイナルドライブギア (4,300) リアデフロック

車体 Body

市販車としてのポテンシャルを信頼し徹底的に研ぎ澄まされた LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.

TEAM JAOS

SCOREのレギュレーションにより、基本的にオリジナルのシルエットを残すLEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.だが、下まわりは特に念入りにガード類を配している。特に前回までの2年間は過酷な路面状況を想定し、保護性能を優先してきた。しかしながら、前回の全コース走破という経験から、実際に車体にダメージを与えそうな部位をおおよそ掴むことができた。

そこで2024年の車両製作にあたっては、不要だと思われるガード類を極力省いている。さらに取り付けるガード類も形状や大きさを再考。パイプ1本分取り付ける場所を変更するなど、微調整を続けてきた。この結果、車両重量を100キログラム減らすことができた。

軽量化は特に足まわりへの負担を軽減することにも貢献した。事実、2024年度は一度も足まわりのトラブルが発生せず、タイムの短縮につながった。

一方でチームとしての方針から、あえて軽量化に着手しなかった部分もある。それがフロントウインドウとバックゲートだ。

前述した通り、SCOREのレギュレーションではこの2カ所を取り外し、軽量化してもいいと記されている。実際にランドクルーザー200で同じ「Stock Full」クラスへエントリーする車両は、フロントウインドウもバックゲートも取り外され、軽量化を最優先している。

その点について監督の赤星大二郎は「市販車向けのアフターパーツを生業としているJAOSにとって、勝ち負けに直結するようなことでも譲れない部分にはこだわりがあります。フロントウインドウやバックゲート

を外してしまうと、LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2024 ver.の美しいシルエットを崩してしまう。ある意味、この2カ所は「勝負」よりも優先して、「こだわって」きた部分です」と語る。もちろん、フロントウインドウやバックゲートが残っていることで、レース中も空調を利かせることができるなどメリットもあるが、市販車の形状を維持するという考え方は、TEAM JAOSとして譲れない「価値観」によって判断されているのだ。



Under Protector

アンダープロテクター

下まわりのガード類も一新されている。フロントのアンダーガードには新たに大きめのスリットを2つ配置して温度対策を施すなど、細かな改善を加えている。





ハード/ソフト両面での最終調整を伴うシェイクダウン

JAOSや群馬トヨタグループのファクトリーで製作が行われてきたLEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver.。

完成から3年目を迎えた車両は、年々完成度を上げてきたが、本格的な走行テストを実施できる機会は限られる。

シェイクダウンはBAJA 1000へ向けて車両を送る前に、協力企業を招聘した調整およびテスト走行、さらにチームクルーたちの習熟度を高めるなど、ハード、ソフトの両面での調整を行う最後のチャンスだ。

TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利



タイヤ供給面でTEAM JAOSをサポートするTOYO TIRESは、SCOREが主催するオフロードレースで何度も優勝に輝いており、BAJA 1000を知り尽くす豊富な経験を有している。シェイクダウンではTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL(写真左から)と、お馴染みのA/T IIIやR/Tなど、3モデルが試された。

2024年7月末、BAJA 1000参戦に向けての国内最終テストを兼ねたシェイクダウンが、群馬県「浅間サーキット」および長野県「モーターランド野沢」で開催された。例年よりも長い日程となったこの機会を利用し、サスペンションの調整やタイヤの最終テスト、ライティング関係のチェックなどを実施。車両を輸出する前の最後の調整タイミングということで入念な試走が行われた。

BAJA 1000は海外のレースということもあり、国内で似たような環境を探すのは難しいが、コースの起伏など「浅間サーキット」は部分的にバハ・カリフォルニア半島に近い路面を見つけることができる。このため夜間のライトテストなども含め、「浅間サーキット」では日没後も調

整作業が続けられた。

もっとも、このシェイクダウンの目的は車両製作におけるハード面での調整というだけでなく、現地に赴くエンジニアたちが一堂に集結し、2024年度の参戦車両に対する習熟度を上げるといったソフト面での調整も兼ねている。

BAJA 1000のレース現場でピット作業を行うエンジニアたちは、普段は群馬トヨタグループの各拠点で整備やメンテナンスを担っている。そのため普段はレースに参戦する車両の製作に充てられる時間や機会も限られている。シェイクダウンではレース当日に現地で活躍するスタッフ全員が参加、これに各種サポート企業が加わる形で、BAJA 1000に向け、ある意味チームの結束を図るという目的も有しているのだ。

国内テストでは写真のように派手なジャンプシーンも見せてくれた。再設計されたショックアブソーバーは車重約3トンもの車両が飛び跳ねた後も、まるで何事もなかったかのようにスムーズに車体を着地させるなど、終始安定した動きをみせた。



普段は群馬トヨタグループ各店のサービス担当として腕を振るうエンジニアたち。シェイクダウンは、普段の業務から離れ、TEAM JAOSの一員として車両に対する習熟度を高める絶好の機会となる。



レギュレーションで認められているブレーキの変更は使用するパーツの交換にとどまる。ブレーキパッドやローター、ホース類などはプロジェクトミュー製品を使用し、アップグレードされている。粒子の細かな砂地が多いBAJA 1000を安全に走り切るための“要”ともいえるパーツだ。



ルーフおよびフロントに装着されたIPF製ライト類は、夜間を走る時間の長いBAJA 1000では生命線ともいえるパーツ。照射範囲の微調整など、深夜までセッティングが続いた。



LEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver.のショックアブソーバーを共同開発するカヤバは、現地に赴くエンジニアの田中氏がシェイクダウンに参加。最後まで細かな調整を繰り返し、入念なチェックを行った。



LEXUS OVERTRAIL PROJECTで協力関係にあるLEXUSからは、レクサスインターナショナル製品企画チーフエンジニアの横尾氏が参加。車両設計をしたエンジニアの立場から、貴重なアドバイスをいただいた。



国内でも有数のサスペンションパーツメーカーであるニッパツからは、製造工場である東北日発株式会社の橋本社長が参加。特注されたコイルスプリングに関して、現地で能戸と綿密な打ち合わせを行った。



能戸の体型に合わせて細かくセッティングされたシートはトヨタ紡織の特注品。助手席には複数のコ・ドライバーが交代で乗り込むため、サイズにはゆとりを残している。写真はトヨタ紡織株式会社シート実験部 試験室の成河氏。

長丁場となるBAJA 1000へ向けて調整を繰り返すシェイクダウン。特に足まわりに関しては、ドライバーの能戸が納得するまでセッティングが続けられた。



Shake Down

Unveil

LEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver.をGPS:群馬パーツショーで初披露

2024年のBAJA 1000で使用するLEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver.は、2024年7月5日から7日にかけて開催された「群馬パーツショー」で初披露された。

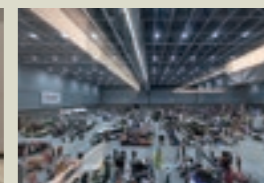
このイベントはTEAM JAOSと協働する群馬トヨタグループが主催する自動車部品やアクセサリの展示・販売イベントで、2000年に「RVパーツショー」として初開催。2014年からは「群馬パーツショー」と名称を変更、その後も年々規模を拡大し、2021年からは高崎市のGメッセ群馬を会場としている。

最新のパーツやカスタム製品、関連アクセサリを一堂に集め、その場でパーツを購入することもできる大規模イベントであり、JAOSも毎年ブースを出展している注目の催しだ。

2024年度は会場内にTEAM JAOSとしての特設ブースを設置して、完成したばかりのLEXUS LX600 “OFFROAD” 2024 ver.を初披露。監督の赤星大二郎、ドライバーの能戸知徳が終日ブースを訪れる来場者をもてなした。



特設会場には群馬トヨタグループが制作した「GTG BAJA 1000 3rd CHALLENGE」の特設ボードも設置され、撮影ポイントとしても利用された。



会場となった群馬県高崎市のGメッセ群馬。全国から集まったパフォーマー、ブランドが一堂に会する大規模な展示・販売イベントである。



会場では監督の赤星、ドライバーの能戸が代わる代わる訪れるファンの方々と記念撮影に応じた。



LEXUS OVERTRAIL PROJECT

LEXUSが提案するライフスタイルに TEAM JAOSのドライバー能戸知徳が登場

LEXUSが展開する取り組みのひとつ「LEXUS OVERTRAIL PROJECT」は、冒険やアウトドアに焦点をあてた新しいライフスタイルの提案。その第1弾コンテンツにTEAM JAOSのドライバーである能戸知徳がフィーチャーされた。

TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利

GX550“OVERTRAIL+”やNX450h+“OVERTRAIL”など、クロスオーバーSUVやオフロード向けの車両をベースにしながら、その性能やデザインをさらに進化させたモデルをラインナップするLEXUS。これらの車両名に用いられている“OVERTRAIL”を共通のキーワードとして使いながら、新しいライフスタイルの提案として展開するのが「LEXUS OVERTRAIL PROJECT」だ。

上質なアウトドア体験だけにとどまることなく、自然環境との調和や共生など多様なテーマを掲げており、さまざまなコンテンツを展開している。そのひとつとしてYouTube上で公開されている映像に、TEAM JAOSとそのドライバーである能戸知徳が取り上げられている。

コンテンツ内では2024 ver.として新装されたLX600“OFFROAD”や、2024年の東京オートサロンでデビューを果たしたGX550“OVERTRAIL” JAOS styleなどの車両を能戸がドライブするシーンが収録されており、スピード感あふれるドライビングシーンが楽しめる。さらに後半部にはハンドドリップコーヒーを嗜む能戸のオフショットなども収められている。約5分間にわたる映像を通して、LEXUSが提案するクルマを使った新しいライフスタイルが展開されているのだ。

単なる移動手段としてのクルマではなく、ライフスタイルを豊かにするモビリティとしての提案を、ぜひ皆さんも確かめてほしい。



コーヒーを嗜む能戸知徳のオフショット。じつはプライベートでもコーヒーにはこだわりがあり、休日はハンドドリップコーヒーを楽しむことも少なくない。





JAOS創立40周年記念ブースにおいて初披露されたLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver. (左)とLEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver. (右)。LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.は、現段階ではあくまでもプロトタイプである。



東京オートサロン2025 / JAOS 創立40周年記念ブース

SCORE BAJA 1000参戦に向けての 新たな3ヵ年計画が始動 LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.を初公開

2025年4月に創立40周年を迎えるJAOSは、1月10日(金)から12日(日)にかけて開催された世界最大級のカスタムカーの祭典「東京オートサロン2025」に出展。LEXUS GX550h “OVERTRAIL”をベースとしたTEAM JAOS 2025 ver.を初披露した。同時にSCORE BAJA 1000参戦に向けての新3ヵ年計画を発表し、“The Challenge of Going Carbon Neutral”というスローガンの下で、新たな挑戦へと取り組むことをアナウンスした。

TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利



58th SCORE BAJA 1000 日程発表

「58th SCORE BAJA 1000」は例年同様メキシコ・バハカリフォルニア半島を舞台にして、本年11月に開催される予定。

場所≫メキシコ・バハカリフォルニア半島
期日≫2025年11月10日(月)～16日(日)



渡辺プレジデントへは、赤星と能戸から新型のLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.の概要を説明。これまで同様にLEXUSからの技術的なサポートを依頼し、“カーボンニュートラル”というテーマを掲げたTEAM JAOSの挑戦に引き続き緊密な協力をいただけるという嬉しい返答を得ることができた。



ハイブリッドモデルのLEXUS GX550h “OVERTRAIL”をベースとしたTEAM JAOS 2025 ver.。BAJA 1000参戦マシンとしては稀有なハイブリッド4WDであり、TEAM JAOSとしては未知の領域に踏み込むチャレンジとなる。



TOYO TIRESのプレスカンファレンスでは、TEAM JAOSの能戸(写真左から3人目)をはじめ、2024シーズンのサポートを受けたチームが壇上にあがり、TOYO TIRE株式会社 代表取締役社長&CEOの清水隆史氏から激励された。



TEAM JAOSのサポーター企業であるTOYO TIRES ブースでは、「#たかうオープン Special Talk Session」が開催され、能戸知徳が登場。BAJA 1000での戦いがスクリーンに広がる会場は大きく響めき、川畑真人選手、竹岡圭選手、藤野秀之選手と共に2024年のレース活動を振り返った。

2022年から3年をかけて、BAJA 1000参戦における目標を満願で叶えることができたTEAM JAOSは、「東京オートサロン2025」の開幕とともに、新たな3ヵ年計画を発表した。

今回発表した内容は“The Challenge of Going Carbon Neutral”というスローガンの下、新型LEXUS GX550hをベースにしたLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.を製作し、ハイブリッドシステムを搭載した車両でSCORE BAJA 1000への参戦を行うというもの。環境への負荷低減を考慮しながら、“世界一過酷”と称されるBAJA 1000へ挑戦す

るのは、TEAM JAOSにとってはもちろん初めての経験。さらにBAJA 1000においても極めて珍しいハイブリッドモデルでの参戦となる。この新たな挑戦に使用される車両は直列4気筒2.4Lターボエンジンと電気モーターシステムで構成されており、SCOREの“市販車”クラスに適合するよう改良が加えられるが、基本的には市販車に安全装備を追加した程度に留まる。特にパワートレインに関しては市販車のままであることから、過酷なレースの中で、TEAM JAOSにとっても未知の領域であるハイブリッドシステムが、果たしてどこまでその性能を発揮できるの

か、難易度の高い戦いとなることが予想される。

LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.が持つ高い性能と耐久性が、過酷なBAJA 1000の舞台でどのような結果を導くのか、そしてTEAM JAOSはカーボンニュートラルを目指す新しいモータースポーツの可能性をどのように切り拓くのか。チーム監督の赤星大二郎は「Carbon Neutral (カーボンニュートラル) は我々自動車用品メーカーとしては避けては通れないテーマです。この活動によって得られる経験・知見によって更なる高みを目指したいと思います」と抱負を語った。



PARTNERS

