



Team JAOS
MOTOR SPORT PROJECT

LEXUS
OVERTRAIL PROJECT

KYB
Our Precision, Your Advantage

TOYO TIRES

GTG
GUMINA TOYOTA GROUP

群馬トヨタ

NETZ

トヨタレンタリース群馬

TOYOTA
L&F群馬

RIKISO

MEXLOG

TOYOTA
Baja California

SANGURA

トヨタ車体

トヨタ紡織

MTG
Mitsubishi Toyota Group

WEINS
ワインストレーサー

NIPPAN

東北日産株式会社

IPF

ENKEI

Moty's

Project **μ**

KTC

ICE FUSE

4WD

Cal

NANGA

JINS

SINCE 1886
永井通造株式会社

4WD・SUVカスタムを通じて“人生の冒険”を提案

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

Vol.09
2026 SPRING

SCORE

BAJA 1000

2025 SCORE World Desert Championship 58th BAJA 1000

THE FIRST HYBRID TO CONQUER

LEXUS

GX550h

“OVERTRAIL”

TEAM JAOS 2025 ver.



[2025], [2026], [2027]

— The Challenge of Going Carbon Neutral —

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

- P04 About BAJA 1000 / 世界一過酷なオフロードレースとは
- P06 58th BAJA 1000 / ハイブリッドモデルにおけるBAJA 1000史上初完走
- P12 TEAM JAOS Crew List / 最後まで走り切ったことを諦めなかったチームメンバーたち
- P14 Special Supporters / TEAM JAOSの激闘を支えたトヨタ・バハカリフォルニア工場
- P16 Photo Gallery / 写真で見る2025年のBAJA 1000
- P18 LEXUS GX550h "OVERTRAIL" 2025 TEAM JAOS ver. / 2025年車両概要
- P24 Final Test Run / 新車両の限界性能を探る実戦投入前の最終テスト
- P26 Domestic Events / 国内で開催されたTEAM JAOS関連イベント
- P28 Interview About Key Personnel / JAOS × LEXUS × GTGが挑むBAJA 1000とは
- P30 TOKYO AUTO SALON 2026 / 東京オートサロン2026



PROLOGUE



2025年11月に開催された58th SCORE BAJA 1000を走り切った LEXUS GX550h TEAM JAOS 2025 ver.と監督の赤星大二郎。泥だらけの車両が激戦の跡を物語る。

ハイブリッドモデルで挑む新たな挑戦

新たな挑戦が始まりました。

TEAM JAOSは、「The Challenge of Going Carbon Neutral」というテーマのもと、メキシコ・バハカリフォルニア半島で行われる「SCORE World Desert Championship 58th SCORE BAJA 1000 (以下、BAJA 1000)」に挑む、新たな3ヵ年計画をスタートさせました。

これまでの3年間、我々はLEXUS LX600 “OFFROAD”で参戦し、多くの困難を乗り越え、2024年には念願のクラス優勝を果たすことができました。それはチーム全員の努力、そして支えてくださった皆様のおかげです。しかし、我々の挑戦はここで終わりません。カーボンニュートラルという避けては通れないテーマに真正面から向き合う決意を固め、ハイブリッドモデルの新型LEXUS GX550hをベースとしたレースカーで参戦することを決意したのです。

また、この活動は単なるレース参戦に留まりません。TEAM JAOSはBAJA 1000におけるレース活動を通じ、新しい技術を磨き、人材を育て、そして未来のモータースポーツの在り方を切り拓くのも目的のひとつです。我々ドライバーがどこまで戦えるのか、それこそが私たちの挑戦であり、存在意義だと思っています。

この物語はまだ始まったばかりです。これからの3年間、TEAM JAOSの挑戦と成長を、ぜひ温かく見守っ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

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE NEW ADVENTURE Vol.09

「4WD&SUV CULTURE MAGAZINE NEW ADVENTURE」は、4WD&SUVを軸とした「新たな冒険の体験」を提案するカルチャーマガジンとして2017年10月に創刊しました。

発行人 赤星 大二郎 (JAOS)

企画 株式会社ジャオス

群馬県北群馬郡榛東村広馬場3586-1
https://www.jaos.co.jp
TEL. 0279-20-5511 (代表)

発行 株式会社文友舎

東京都千代田区一番町29-6
https://4wdsuv.auto-g.jp/letsgo4wd/
TEL. 03-3222-5326 (編集部)

Director 吉田 哲也 (JAOS)

Editor 能戸 知徳 (JAOS)
内田 悦哉 (JAOS)
秋元 一利 (CLASSIX)

Photographer 高橋 学
谷井 功 (STUDIO TORUKA)
Art EUGENIO (GETSOMEphoto)
秋元 一利 (CLASSIX)
野口 義憲 (nomad-works)

Design 黄色い鳥

Management 柳原 信広
(LET'S GO 4WD)

Special Thanks
Lexus International
Toyota Motor Manufacturing de
Baja California (TMMBC)

※掲載情報は、
2026年2月現在のものです。
※JAOS公式ウェブサイトも
ご覧ください。
https://www.jaos.co.jp

©JAOS 2026 無断転載禁止

TEAM JAOS
Official Site
(2025)



https://www.jaos.co.jp/teamjaos/2025/

BEYOND LIMITS! BAJA 1000



世界一過酷なレース“BAJA 1000”とは

メキシコ北西部に位置するバハ・カリフォルニア半島は、太平洋とカリフォルニア湾に挟まれた美しい海と砂漠が共存する自然豊かな地域だ。この地で毎年11月に開催されるのが、“世界一過酷なオフロードレース”と称される「BAJA 1000」である。ここではBAJA 1000を理解するためのキーワードを中心に、この偉大なるオフロードレースの概要をご紹介します。

1967

BAJA 1000は、1967年10月31日にNORRA（National Off-Road Racing Association）が主催した「MEXICAN 1000」を起源としている。ティファナからラパスまでの849マイルで競われたこのオフロードレースでは4つのクラスに合計68台が参加。バギーで参加したVic Wilson と Ted Mangels組が優勝した。

SCORE

現在「BAJA 1000」を主催しているのはSCORE International（Southern California Off Road Enthusiasts）だ。1973年に設立されたSCOREは、前身であるNORRAからレース運営を引き継ぐと同時に、レースの名称を「BAJA 1000」へと改め、以来この偉大な大会を牽引し続け、2025年で58回目の開催を迎えた。

WORLD DESERT CHAMPIONSHIP

BAJA 1000は、SCORE WORLD DESERT CHAMPIONSHIPの最終戦として位置付けられている。2025年は4月に開幕し、全4戦が開催された。もちろん、シリーズチャンピオンを競うチームもいるが、BAJA 1000は特別な存在であるがゆえに、この一戦に照準を定めて世界中から多くのチームが集結する。

Course layout

バハ・カリフォルニアの多様な地形を活かすために、BAJA 1000では毎年異なるコースが設定されている。スタートとゴールが同じ「シングルループ」と、異なる地点を結ぶ「ポイント・トゥ・ポイント」があり、年によって使い分けられる。2025年はエンセナダ発着のシングルループが採用された。

36 hours

BAJA 1000では、ただ1000マイルを走り切るだけでは“完走”とは認められない。毎回、コースに応じた制限時間が設けられており、ゴールに到達するのがその時間内でなければ記録には残らないのだ。2025年は、その制限時間が「36時間」と設定され、各チームが時間内にゴールすることを競った。

34 classes

最高峰とされる「Trophy Truck」から、バイクやATVまで、BAJA 1000にはじつに多様なクラスが設けられている。2025年は4輪・2輪あわせて計34クラスが設定され、合計235台の車両が参戦した。TEAM JAOSが参戦するのは、この内、市販車を対象にした「Stock Full Size」クラスである。

CHASING GLORY! TEAM JAOS



コロナ禍を経て過酷な戦いに挑んだ、TEAM JAOS 3年間の記録

2019年、Asia Cross Country Rallyでクラス優勝を果たしたTEAM JAOSは、2022年から“世界一過酷”と称されるBAJA 1000への挑戦を開始した。初参戦ではリタイア、翌年も完走は叶わなかったが、車両の改良とチーム体制の強化を重ね、3年目の2024年にはついに初完走とクラス優勝を達成。挑戦の軌跡が確かな成果へと結実した。

2022 初挑戦の壁

— TEAM JAOS、BAJA 1000への第一歩

TEAM JAOSがさらなる挑戦の場として選んだのは、世界屈指の過酷なオフロードレースとして知られる「BAJA 1000」だった。完走率50%以下という極限のレースに挑むため、チームはLEXUS LX600 “OFFROAD”をベースに競技車両を製作、カヤバやTOYO TIRESのサポートを得てBAJA 1000への初参戦に臨んだ。

チームはドライバーの能戸知徳、監督の

赤星大二郎を中心に、群馬トヨタグループのエンジニアが加わって構成され、現在のチーム体制の礎が築かれた。

もっとも、初めて挑んだBAJA 1000は、想像以上に過酷なレースだった。TEAM JAOSのLEXUS LX600はレース序盤に電気系トラブルが発生。復旧を試みるも解決できず、惜しくもリタイア。初陣は悔しさを残す結果となった。



2022 TEAM JAOS RESULT

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

2023 走り切った証し

— 記録に残らずとも初の全コース走破

2023年のBAJA 1000は、全長1,311マイル（約2,110km）という長距離設定となり、完走すること自体が難しい過酷なレースで、TEAM JAOSにとっても厳しい戦いとなった。レースは11月16日、バハ・カリフォルニア半島南端のラパスをスタート。ドライバーは能戸知徳に加え、コ・ドライバーおよびサブドライバーに米国ユタ州のCANGURO Racingのメンバーが加わった。

LEXUS LX600は順調にスタートを切ったものの、深く柔らかい砂が堆積する“シルトベッド”に苦戦。さらに足回りのトラブルも重なり、修理に時間を要した。最終的に車両はゴールのエンセナダに到達したものの、制限時間を約40分超過し、記録上はDNF（未完走）と判断された。しかし、全コースを自力で走破した意義は大きく、2年目の挑戦は、TEAM JAOSにとっては確かな前進となった。



2023 TEAM JAOS RESULT

Vehicle	LEXUS LX600 “OFFROAD”
Driver	能戸知徳(JAOS) / CANGURO Racing
Co-Driver	CANGURO Racing
Position	DNF (Did not finish)

2024 3年目の挑戦

— 全員で掴み取った初完走・クラス優勝

2024年のBAJA 1000は、メキシコ・バハ・カリフォルニア半島北部のエンセナダを起点とする869マイル（約1,359km）のシングルループを舞台に開催された。3年目の挑戦となったTEAM JAOSは、前年・前々年同様に、LEXUS LX600 “OFFROAD”で「Stock Full Size」クラスに参戦。カヤバと共同開発したφ100mmショックアブソーバーを搭載するなど、過去2回の経験

を活かした車両でレースに臨んだ。

11月15日、レースはスタート。例年同様、過酷なコース設定に手こずりながらも、ドライバーの能戸知徳は巧みに車両をコントロール。途中、マイナートラブルがいくつか発生したものの、サポートエンジニアの迅速な対応で解決。結果、TEAM JAOSは28時間47分26秒076でゴール。初完走と共にクラス優勝を果たした。



2024 TEAM JAOS RESULT

Vehicle	LEXUS LX600 “OFFROAD”
Driver	能戸知徳(JAOS)
Co-Driver	CANGURO Racing
Position	1st (Stock Full Size)

First-Ever HYBRID TO FINISH

the BAJA 1000



今回のBAJA 1000では
4輪部門に168台がエントリー。
うち36時間の制限時間内に
完走したのは94台となり、
完走率は55%となった。
写真はエンセナダをスタートする
GX550h。



TEAM JAOSは4年連続の参戦となり、今回は車両を「LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.」に変更。ハイブリッドモデルとしては極めて難易度の高い挑戦だったが、見事に完走を果たし、GX550hの耐久性と走破性能の高さを証明した。

SCORE World Desert Championship 58th SCORE BAJA 1000

開幕期間	2025年11月10日～16日
チーム名	TEAM JAOS
参戦クラス	Stock Full Size
クラス順位	2位
タイム	31時間23分5秒
参戦車両	LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.
ドライバー	能戸知徳

BAJA 1000では2輪と4輪の混走を避けるため、2輪部門が先行する形で現地時間11月14日（金）の深夜0時にスタート。4輪部門は同日朝9時にトロフィートラッククラス（Trophy Truck Class）から順次スタート。制限時間「36時間」以内に再びエンセナダのゴール地点に戻れば、記録上「完走」だ。



ゴール後の能戸。通常は複数ドライバーで交代しながら走行するBAJA 1000だが、TEAM JAOSでは今回も能戸単独で完走。これにより2大会連続で“アイアンマン（Ironman）”の称号を獲得した。

TEAM JAOSがBAJA 1000で 2年連続の快挙 ハイブリッドモデルによる“完走”は大会史上初！

2025年で第58回を迎えたSCORE BAJA 1000（以下BAJA 1000）は、バハ・カリフォルニア半島北部の町エンセナダをスタートおよびゴールとするシングルループコースを舞台に開催された。今回は伝統の「エンセナダウォッシュ（川床）」セクションの復活など話題も多かったが、降雨による一部ルートの短縮・変更など、天候の悪化からその過酷さは例年以上のものとなった。TEAM JAOSとしては4度目の挑戦。前年に初完走・クラス優勝を飾ったLX600から、新たにハイブリッドモデルのGX550hを用いて挑んだ新たな戦いは、やはり困難を伴うものとなった。

First-Ever **HYBRID TO FINISH** **BAJA 1000**容赦なき自然環境が立ちはだかる
過酷さを極めるBAJA 1000

“世界一過酷なオフロードレース”というキャッチフレーズは、決して大袈裟なものではない。その証拠に、今年もBAJA 1000では4割以上のエントラントが完走を果たせなかった。スタート直後のトラブルでリタイアした者もいれば、854マイルを走破しながらも、SCOREが設定した制限時間を超えてしまい

「DNF（未完走）」となった者もいる。

大きな岩がゴロゴロと転がるロックセクションや、粒子の細かな砂が堆積したまるで“底なし沼”のようなシルトベッドも存在する。今回はレース後半に嵐にも見舞われ、泥沼化したコースに苦戦するシーンも随所で見られた。BAJA 1000のコースには、常に行く手を阻む“悪魔”

が潜んでいる。

一方のTEAM JAOSは、序盤から順風満帆。4度目の挑戦となるクルーたちに支えられ、初めてバハ・カリフォルニアを走るLEXUS GX550h“OVERTRAIL”TEAM JAOS 2025 ver.(以下GX550h)は、誰もが想像しなかったほど順調にレースを進めていた。

市販車クラスにおける最大のライバルは、大会スポンサーでもあるフォードだ。彼らは4台のラプターを投入。最高出力700馬力を誇るF-150ラプターに対し、GX550hはシステム出力約330馬力。ともに戦っても勝ち目は薄いのが、BAJA 1000のコースはパワーだけで勝てるほど甘くない。

何より、3度の参戦を経た能戸は、BAJA 1000の地形に対する巧みなドライビングスキルをすでに身につけていた。それは助手席に座るコ・ドライバーですら驚くほどだった。轍の深い部分ではステアリングを左右に動かしながら、常に轍の縁にタイヤを乗せてトラクションを確保するなど、クルマ1台がやっと通れ

るような狭いコースの中でも確実に前へ進んでいた。この結果、スタートから20時間を超える頃には、ライバルのフォード3台を抜き去り、同クラスで先行するクルマは1台のみ。その差も、わずか数マイルまで詰めていた。

ところが、やはりBAJA 1000には魔物が潜んでいた……。



GX550hはハイブリッドモデルの恩恵により前後の重量バランスがよく、高い走破性を誇った。今回は新設計のサスペンションも功を奏し、荒れた岩場やシルトベッドといった難所でも安定した走行が可能となった。



BAJA 1000のスタート、ゴールとなるエンセナダにはトヨタ自動車関係者も数多く訪れた。GX550hは総勢60名以上に見守られながら、過酷なレースを戦った。

事前に心配されたハイブリッドシステム特有の制御課題は露呈しなかった。GX550hは過酷な環境下でも高い運動性能・耐久性を誇ることを証明し、ハイブリッド車の新たな境地を開拓した。

TIMELINE

11/14 10:42

エンセナダ市内に設けられた
セレモニアルスタートを
ハイブリッドモデルらしく無音で発進

ENSENADA WASH

11/14 10:44

6年ぶりに復活したエンセナダウオッシュ。
満員の観客に見守られながら
GX550hが走り抜けていく

PIT 0.5 (RM 146miles)

11/14 15:59

給油とタイヤ、サスペンションのチェック。
車両は順調にレースを進める

PIT 01 (RM 183miles)

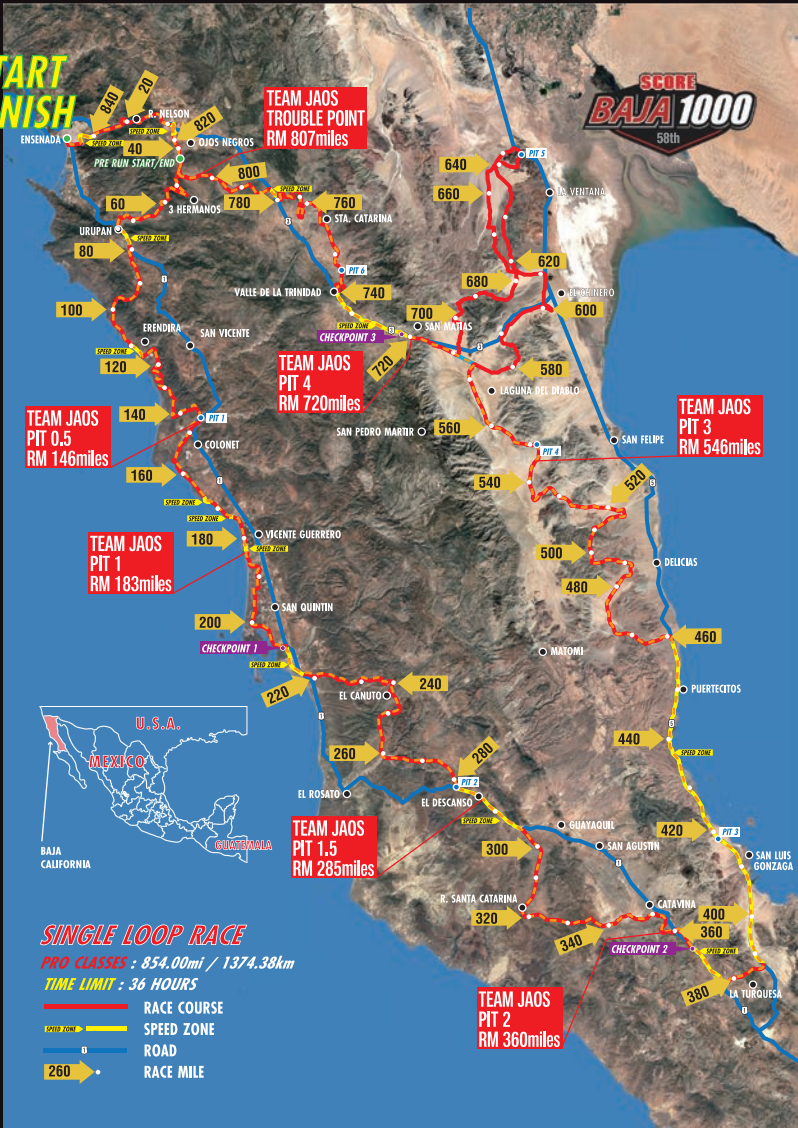
11/14 16:53

マイナートラブルがあったものの、
最初のフルピットを無事に完了

PIT 1.5 (RM 285miles)

11/14 20:28

2回目の給油。
一方で、クルーを乗せた車両がガス欠。
近隣住民に燃料を分けてもらい、ピット4へ向かう



First-Ever HYBRID TO FINISH BAJA 1000

チーム全員で掴み取った、泥まみれのフィニッシュライン

ドライバーの能戸から「ごめんさい、たぶんリタイヤです」という連絡が届いたのは、スタートから24時間が経過し、ゴールまでわずか46マイルという地点でのことだ。800マイル以上を走り、最後のピットも終え、先行するフォードをまもなく捕まえようかという時だった。じつは、この時GX550hの足まわりには重大なトラブルが発生していた。昨年ひ

とりでBAJA 1000を走破し、“人生の夢”としてこのレースに恋焦がれてきた能戸は、普通のことでは決して諦めることはない。ところが、その能戸ですら一瞬、弱音を吐いた。しかし、その言葉に敏感に反応したのはクルーたちだった。能戸の言葉は、逆にチームを奮い立たせた。「いまどこにいる?」「状況は?」「エンジニアを行かせるから、そのまま待て」。

監督の赤星は即座に対応策を検討し、百戦錬磨という言葉が相応しい、このレースを知り尽くしたCANGURO Racingのメンバーと、現地サポートのTMMBC(※)メンバーがGX550hを修理するための溶接機を持って現場に駆けつけた。そこからの修理にチームは約4時間半を費やしたが、なんと、一時はリタイヤも覚悟した車両は見事に復活を果たした。

2025年のBAJA 1000は半島北部のエンセナダをスタートして半島西岸を南下、チャバラの手前で折り返し、東岸を北上してエンセナダに戻るコースが採用された。このレイアウトは2024年と酷似しており、設定距離も同等の854mi(約1,374km)となった。



今回、イベントを盛り上げた仕掛けのひとつが、6年ぶりに復活した「エンセナダ・ウォッシュ」。これは水のほとんど流れていない川底を利用した特設セクションで、途中にはジャンプ台も設けられ、車両が宙を舞うたびに沿道から歓声が上がった。



今回もタイヤはTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAILを装着。全行程でパンクゼロという高い信頼性を示し、全地形対応性能を証明した。



コースには一部「スピードゾーン (Speed Zone)」と呼ばれる制限速度付きの一般公道が含まれるが、その大半は非常に激しいオフロード。スタックしている車両を避けながら、狭いコースを縫うように進んでいく必要があり、高レベルのドライビングスキルが求められる。



右：Stock Full Sizeで優勝したフォードF150 ラプター。フォードは市販車クラスに4台のラプターシリーズを投入。能戸は一時3マイル差まで猛追したが、惜しくもクラス2位に終わった。下：LEXUSのエンジニアもレースに帯同。チームの一員として30時間を共にし、マシントラブル発生時には的確なアドバイスをし、エンジニアの作業をサポートしてくれた。



ゴール直前で大きなトラブルに見舞われたものの、無事に2年連続の完走を果たしたTEAM JAOS。BAJA 1000史上初となるハイブリッドモデルによる完走は、チーム全員の手で掴み取ったものだ。

LEXUSが培ってきた技術は、やはり本物だった。過酷な環境によりダメージを受けても、的確な対応さえ施せば再び走り出せる。それは最新のハイブリッドシステムを搭載したGX550hにも脈々と受け継がれていた。復活したGX550hを能戸は慎重に操り、雨で泥濘んだ路面を着実に進んでいた。日が落ちたエンセナダにGX550h

の姿が現れたのは、スタートから31時間を超えた夜6時過ぎのことだ。フィニッシュラインの照明に照らされた車両は、全身泥まみれだった。茶色く染まったウィンドウの隙間から、能戸の安堵した表情がのぞく。彼は今年もまた、BAJA 1000をひとりて走り切ったのである。TEAM JAOSは2年連続の完走、なによりも大会史上初となる“ハイブリッド

モデルによる完走”という快挙を成し遂げた。残念ながらフォードの牙城を崩すことは叶わなかったが、市販車クラス (Stock Full Size) での成績はF-150ラプターに次ぐ2位となった。しかも、このクラスで完走できたのは、能戸がステアリングを握り続けたGX550hを含め、“たった2台だけ”だった。



2025年は降雨によってコースコンディションが悪化、気温も低下した。さらに泥濘んだコースが完走への難易度をさらに高めることにつながった。

能戸は“ハイブリッドでのBAJA 1000完走”という歴史的第一歩を刻んだ。もちろん、次回はクラス優勝が明確な目標として掲げられる。車両・戦術ともに更なるブラッシュアップに期待して欲しい。



TIMELINE

11/14 23:28

Stock Full Size クラスで2番手。追走するフォードまでの距離はたった3マイルまで迫る

11/15 05:54

最小限のエンジニアでのピット作業。公道を走るリタイヤ車両を乗せた積載車が頻繁に走り抜けていく

11/15 07:42

最後のフルピット。路面ヒットによる足まわりのダメージを応急処置

11/15 10:53

ドライバーの能戸からトラブル発生 の報告。修理のため、エンジニアが溶接機を持って現場へ

11/15 15:25

4時間30分をかけての修理が完了。GX550hがコースに復帰

11/15 17:57

雨の中、GX550hがフィニッシュラインを通過。2年連続の完走を達成!



TEAM JAOS
最後まで走り切ることを諦めなかった
その原動力となった心強いチームメンバーたち

One Team, One Family

過酷なオフロードレースBAJA 1000に挑むTEAM JAOSは、ジャオスをはじめGTG（群馬トヨタグループ）、カヤバ、アメリカのCANGURO Racingなど国内外から60名以上のメンバーで構成されている。エンジニアによる車両整備に加え、広大なコースを支えるロジスティクスであるチェイスカーの運用など、1台のクルマをゴールさせるためには、チーム内で多岐にわたる専門的な役割が求められる。

TEAM JAOS 2025 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 営業企画部）
Co-Driver	Ryan NAKAYA（CANGURO Racing） Steve PROSISE（CANGURO Racing） William CARROLL（CANGURO Racing）
Co-Driver / 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）
Team Management	須永昌寿（群馬トヨタ自動車株式会社 取締役）
Management	尾内靖章（群馬トヨタ自動車株式会社 サービス部）
Chief Engineer	二宮 亮（群馬トヨタ自動車株式会社 特車部）
Engineer	小畑士朗（群馬トヨタ自動車株式会社 サービス部） 高橋健司（ネットトヨタGTGぐんま株式会社 やじま店） 須藤 渉（群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス高崎） 田神 亮（群馬トヨタ自動車株式会社 レクサス太田） 大久保良太（群馬トヨタ自動車株式会社 前橋天川大島店） 吉田将真（ネットトヨタGTGぐんま株式会社 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）
PR Manager	吉田哲也（株式会社ジャオス 営業企画部）
Photographer	野口義憲（nomad-works）
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 GTG（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
営業企画部



PR Manager
PRマネージャー
吉田哲也
株式会社ジャオス
営業企画部

チーム監督 赤星大二郎の視点

新体制・新車両による新たな挑戦 “One Team, One Family”が完走へと導いてくれた



2022年からスタートしたBAJA 1000挑戦プロジェクトも、今回で4回目となり、体制的にも新たなフェーズに突入しました。今回は車両の変更とチーム体制の再編を経て、新しいチャレンジの年となりました。チームは従来のカングロレーシングに加え、トヨタ自動車、特にTMMBCの支援により、輸送面での課題を解決できた点が大きいと感じています。地元メキシコのローカルスタッフも積極的に関わっていただき、自発的に楽しみながら、多大な協力を提供してくれました。レースでは終

盤にトラブルが発生しましたが、日本・アメリカ・メキシコのメンバーが協力して現場対応を行い、困難を乗り越えることができました。まさに“One Team, One Family”という理想的な体制による成果だと思います。来年に向けて、車両の耐久性向上を図ると共に、輸送・運営面の効率化、そして3カ国合同チームとしてのさらなる体制強化を目標に準備を進め、強敵のワークスチームに対して、“Giant killing”といわれるような存在になるように努めたいと思います。

GTG（群馬トヨタグループ）



Adviser
アドバイザー
横田 衛
GTG（群馬トヨタグループ）代表

今回は日本、アメリカ、メキシコの混成チームによる初の取り組みということでしたが、全員が明確な役割を持ち、協力体制で臨んだことが大きな変化となりました。エンジニアチームにマネージャーを2名加えたことで、体調管理を含めて全体の統率が取れたと思います。レースではドライバーの技術はもちろん、チーム全体の現場での対応力が発揮でき、結果的に完走することができました。次回はスリルあるレース展開を目指して、しっかり準備を進めていきたいと思います。



Team Management
チームマネジメント
須永昌寿
群馬トヨタ自動車株式会社
取締役 サービス部担当



Management
マネジメント
尾内靖章
群馬トヨタ自動車株式会社
サービス部



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



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



Engineer エンジニア
高橋健司
ネットトヨタGTGぐんま株式会社
やじま店



Engineer エンジニア
須藤 渉
群馬トヨタ自動車株式会社
レクサス高崎



Engineer エンジニア
田神 亮
群馬トヨタ自動車株式会社
レクサス太田



Engineer エンジニア
大久保良太
群馬トヨタ自動車株式会社
前橋天川大島店



Engineer エンジニア
吉田将真
ネットトヨタGTGぐんま株式会社
サービス部

CANGURO Racing



No.1
Co-Driver
コドライバー
Ryan NAKAYA
CANGURO Racing



No.2
Co-Driver
コドライバー
Steve PROSISE
CANGURO Racing



No.3
Co-Driver
コドライバー
William CARROLL
CANGURO Racing

カヤバ株式会社



Suspension Engineer
サスペンションエンジニア
No.4
Co-Driver
コドライバー
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。

Toyota's Unwavering Support Fuels Team's Success



TMMBCの社屋前に飾られたGX550hとTEAM JAOS、そしてTMMBCのスタッフたち。
BAJA 1000における“ハイブリッドモデル史上初の完走”という快挙には、トヨタ自動車、ならびにTMMBCのサポートが欠かせなかった。

TEAM JAOSの激闘を支えたトヨタ・バハ・カリフォルニア工場

海外からBAJA 1000へ参戦するのは決して簡単なことではない。
参戦4年目を迎えるTEAM JAOSにおいても、
克服すべき課題はまだ山積している。
もっとも、今回はトヨタ自動車の支援により解決したことも多い。
中でもレース開催地のメキシコに生産拠点を置くバハ・カリフォルニア工場の存在は、
チームにとって非常に心強いものだった。



TMMBCにはいわゆるメーカーオプション
装備を装着するための専用スペースも設け
られている。従来は工場出荷後に別拠点に
て行われていたアフターマーケットパーツの
装着を、工場出荷前に実施することで、高
い品質を確保することが目的のひとつだ。



場内エントランスには工場創業当時の生産
モデルが展示されている。タコマは北米で
販売されているピックアップトラックの中
でも極めて人気が高く、長年トップセラーの
地位を保っている。



TMMBCはトヨタがメキシコに初めて拠点を設け
た生産工場で、グアナファト工場と共にアメリカ国
内向けのタコマの生産を行っている。

トヨタ・モーター・マニュファクチャリ
ング・バハ・カリフォルニア (TMMBC)
は、2002年にメキシコ初のトヨタ工
場として設立され、コンパクト・ピッ
クアップトラック「タコマ」の生産を
担っている。

タコマは、北米市場において長年に
わたりトップセラーとして高い評価
を受けており、その堅牢性と機能性か
ら、幅広いユーザーに支持されてきた。
TMMBCでは、その需要の高さに応
えるため、24時間体制の三直生産に
より、年間約16.7万台を製造している。
場内で働く作業員は5,500人に上り、



工場のエントランスで開催されたサイン会。24時間稼働・三直生産のため、
会場を訪れることができたのは一部の従業員だけだったが、会場は常に熱気に溢れていた。
BAJA 1000で活躍したドライバーや車両は、彼らにとっても憧れの対象なのだ。



TMMBCのエントラ
ンスには泥だらけのま
まのGX550hが展示
され、車両とのツー
ショットを楽しむ工場
従業員たちが列を作
った。



工場内のお昼休みを使って実
施されたサイン会。ドライバー
能戸の等身大パネルが用意さ
れ、ランチを終えた従業員たち
が次々と会場を訪れた。



トヨタ独自の生産方式とメキシコの勤
勉な労働文化を融合させることで、高
い生産性を誇っているのが特長だ。

また、従業員の生活基盤である地域
社会との結びつきに対しても積極的な
活動を行っている。TEAM JAOSへ
の支援を決めたのも、地元で開催さ
れるモータースポーツイベントへ協力
することで、従業員にも“一緒に参加
している”“戦っている”という気持ち
を醸成し、結果としてモチベーション
の向上や、ハビネスの実現を目指した
ものだ。

レース終了後には、工場内でドライ

バー能戸によるサイン会も開催され、
従業員たちが長い列を作った。レース
を走り切ったLEXUS GX550hも、泥
だらけのままエントランスに展示され、
記念撮影を楽しむ姿も多く見られた。

こうした交流を通じ、モータース
ポーツと地域、生産現場が一体となる
貴重な機会が生まれたのだ。ハイブリ
ッドモデルとして史上初の完走を果
たしたTEAM JAOSの活躍の陰には、
TMMBCをはじめとするトヨタ自動
車の協力が欠かせなかったといっても、
過言ではないだろう。

志賀武文

Toyota Motor North America (TMNA)
Executive Vice President ※役職は2025年時点のものです。



北米にある14の工場を統括する志
賀氏は「工場とも相談して今回のプ
ロジェクトに参加することを決めまし
た。従業員や関係者が車両の製作
に関わっていたり、レースに出場して
いたり、聞けば聞くほどメキシコで
はBAJA 1000の存在がいかに大き
いのかを実感しましたね。このイベ
ントへ一緒に参加すること自体が大き
な成果です」と語った。

久我高輝

Toyota Motor de México(TDM)
President



トヨタ・メキシコの代表を務める久
我氏は、「TEAM JAOSと一緒に
活動できるのは、メキシコ国内にお
けるLEXUSの認知拡大にもつな
がりそうです。過酷なレースを通じて、
燃費性能だけじゃない、ハイブリッ
ド車の運動性能の高さにも関心を
持ってもらえるといいですね」と期待
を寄せた。

横尾貴己

Lexus International
Chief Engineer



チーフエンジニアの横尾氏は、レー
ス前に同乗試乗し「日本とは路面
コンディションがまったく違うことに
驚きました。今日乗った場所は岩盤
層の上に砂が堆積しており、サスペ
ンションに対する入力がとても大き
い。この環境下で完走できる車両
を作るのは、本当に大変ですね」と
感想を述べた。

Oscar VILLARREAL

Toyota Motor Manufacturing de Baja California
(TMMBC)
President



T M M B C の 代 表 を 務 め る
VILLARREAL氏は「従業員の多く
がBAJA 1000に強い関心を持って
おり、会議室には過去の写真やサイ
ンも飾られています。今回TEAM
JAOSを支援することで、“私たちも
レースの一部だ”という誇りを従業
員が持ってくれると思います」と、チ
ームを支援する理由を語った。

河野 稔

Toyota Motor Manufacturing de Baja California
(TMMBC)
Vice President



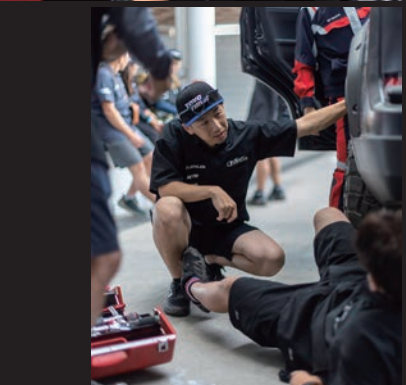
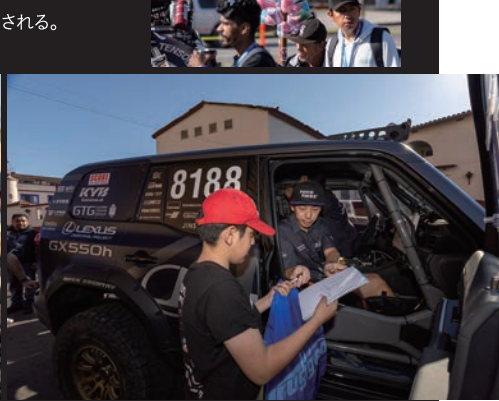
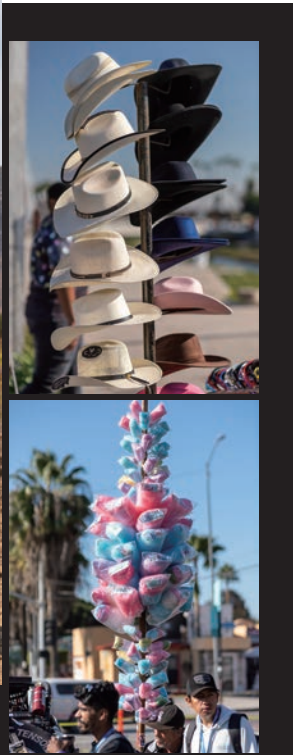
TMMBCに駐在する数少ない日本人
スタッフの河野氏は、工場のスタッ
フと連携をとり、レースの準備段階
からTEAM JAOSの活躍を陰で支えて
くれた。「TEAM JAOSと一緒にBAJA
1000に参加できたことで、工場の
従業員のモチベーション向上やハビ
ネスの実現にもつながったと思います」と、
レースを振り返った。



メキシコ・バハ・カリフォルニア州の港町エンセナダは、美しい太平洋の景観とワイン産業で知られる観光地でもある。
新鮮なシーフード、賑やかな市場、そして国際的な観光地としても発展している活気ある町だ。



58TH SCORE BAJA 1000



エンセナダにはクルーズ船やフェリーが定期的に寄港する港が整備されている。
特にBAJA 1000の時期には、数多くの観光客が訪れ、町は活気にあふれる。

Overview

車両概要



2025年のBAJA 1000参戦車両
ハイブリッドモデルをベースに製作された

BAJA 1000でのクラス優勝という自らの課した目標を昨年達成したTEAM JAOS。2025年からは過酷なこのレースにハイブリッド車両で挑み、カーボンニュートラルを目指した新しいモータースポーツの可能性を探っていく。

TEXT_Manabu TAKAHASHI 高橋 学

モータースポーツの世界においても今や環境への負荷低減は必須の課題となっている。そんな時代のニーズを念頭に新たに開発されたマシンがLEXUS GX550h "OVERTRAIL" TEAM JAOS 2025 ver.だ。

その名の通りこの車両はLEXUS の新型GX550hをベースとしている。多種多様なマシンが参戦するBAJA 1000においても極めて珍しいハイブリッドモデルで、もちろんTEAM JAOSにとっても初めての挑戦となる。各所に配置されたセンサーの情報を元に高度にマシンを制御するハイブリッドシステムにとって“世界一過酷”といわれるデザートレースBAJA 1000のコースはもちろん想定外の舞台だ。この未来を見据えた新型マシンの開発においては、これまでメキシコの地で培ってきたTEAM JAOSの知見を余すことなく投入してもなお、国内での開発テストにおいてそのハードルの高さを感じるシーンは少なくなかったという。ドラステックな改造が許されない「Stock Full Size」クラスでの参戦車両だからこそその難しさともいえよう。

一方でこれらの問題は市販車に向けた自動車用品メーカーであるJAOSにとっても、これからの時代のオフロードモータースポーツを切り開くためには避けて通れないテーマでもある。もちろんマシンを支える各パーツメーカーの進化の歩みも止まらない。“The Challenge of Going Carbon Neutral”を掲げ、新たな挑戦となるTEAM JAOSの新型マシンの詳細を解説していこう。

2025 POINT	Tire&Wheels	TOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL 37×12.5R17LT JAOS TRIBE CROSS RACING Spec. 17×8J+20 by ENKEI
	Suspention	JAOS BATTLEZ COIL SPRING Ti-W RACING Spec. by NHK SALES JAOS BATTLEZ VF-R RACING Spec. by KYB
	Powertrain	T24A-FTS,i-FORCE MAX 2.4L turbocharged inline 4-cylinder hybrid powertrain

About SCORE Stock Full Size

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ベースとし、エンジンやコンピューターなど基本構造は純正状態のまま参加しなければならない市販車無改造クラス。



2025年に創立40周年を迎えたJAOSは両サイドに40thの文字をデザインした「40周年記念カラーリング」のLEXUS GX550h "OVERTRAIL" TEAM JAOS 2025 ver.で戦う。シックなマットグレーとネイビーを基調としたカラーリングはORAFOL製のグラフィックフィルムを使用している。

LEXUS GX550h "OVERTRAIL"

TEAM JAOS 2025 ver.

車両詳細 Detail

LEXUS GX550h "OVERTRAIL" TEAM JAOS 2025 ver.

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

BAJA 1000では市販車無改造のStock Full Sizeクラスにおいてもショックアブソーバーの変更は可能となっている。開発・製造は2015年のTEAM JAOS発足時から足元を支えてきたカヤバが担当する。

サスペンションエンジニアはカヤバ株式会社の田中一弘氏。2017～2019年のASIA CROSS COUNTRY RALLYの他、国内ラリーにおいても能戸のコ・ドライバーとして共に参戦してきたメンバーでもある。国内での開発テストではこれまで積み上げてきた知見を基に、能戸のドライビングスタイルや新しいマシンに最適化されたショックアブソーバーを作り上げた。

リアは基本的に2024年のLEXUS LX600を踏襲しながら、フロントはサイズを拡大してピストンバルブも強化。2024年より導入したカヤバの天然由来のベースオイルを使用した作動油「サステナブル」は、その製造過程はもとより万が一の漏洩時にも環境にダメージを与えないもので、TEAM JAOSが掲げるスローガン”The Challenge of Going Carbon Neutral”にもマッチしたものだ。

能戸は、この新しい作動油のフィーリングについて、「激しい入力絶え間なく続くオフロード用のショックアブソーバーとの相性の良さを感じる」と評する。



Front Suspension フロントサスペンション



カヤバと共に開発してきたショックアブソーバーはBAJA 1000に向けた専用品。リザーバタンクを備えたビギンバック構造で、ダンパサイズを最大限に拡大し新規設計している。また、2025年は、前回のBAJA 1000でリアに使用した新開発の油圧回路をフロントにも採用。ニッパツと共同開発したBATTLEZコイルスプリングと組み合わせられる。

Rear Suspension リアサスペンション



リアのショックアブソーバーは2024年のLEXUS LXと同仕様のものが使用されている。コイルスプリングはフロント、リアともJAOSとニッパツによりLEXUS GX向けに新規開発された。オリジナルながら製造を担当する東北日発の量産モデルと同じ材質、製造工程で生産されている。

Brake System ブレーキ



ブレーキシステムはホース、フルード、スリット入りローター、パッドともにプロジェクトミュー製。キャリパーはノーマルを使用する。パッドはマシンの重量バランスなどの変更に伴い入念なテストが繰り返された。

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

タイヤはLXEUS LX600で参戦してきた経験から、高い走破性と信頼性、好フィーリングな乗り味を理由にTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAILを採用している。

LEXUS LX600にも使用してきたものだが、今回は重量や前後バランスの異なる新しいマシンとなるため、A/TIIIやM/Tのテストも繰り返し行った。この結果、岩場、砂地、泥が混在し、高い次元でのトータルバランスが求められるBAJA 1000のコースではR/T TRAILが最適と判断した。サイズも37×12.5R17LTと前年と同じサイズだ。

ちなみに、このTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAILは高硬度ビードフィラーに再生素材を採用するなど、この点においてもTEAM JAOSが目指すサステナブルな世界への挑戦と理念を共有している。

組み合わせるホイールは昨年に引き続きエンケイと共同開発したJAOSオリジナルモデル JAOS TRIBE CROSS RACING Spec. (17×8J+20)。積み重ねてきた実績をふまえた選択が2025年のBAJA1000へ挑む能戸の足元を支える。

Tire & Wheels タイヤ&ホイール

タイヤは新しいマシンでの走行テストを繰り返しTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL。サイズは37×12.5R17LT。ホイールはJAOS TRIBE CROSS RACING Spec.17×8J+20 by ENKEIという組み合わせ。



車両詳細 Detail LEXUS GX550h "OVERTRAIL" TEAM JAOS 2025 ver.

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 GX550h “OVERTRAIL”
TEAM JAOS 2025 ver.

SCOREの定める市販車無改造クラスだけにLEXUS GX550h"OVERTRAIL"TEAM JAOS 2025 ver.のフォルムはベースモデルのLEXUS GX550hそのものだ。部分的には軽量化に有効な改造が認められている箇所もあるがオリジナルの美しさを活かすマシンにこだわりを持つJAOSは外観への改造を最小限に留めている。それは市販車向けアフターパーツを生業とするメーカーならではの譲れない「価値観」なのだ。

一方、走行性能に目を向けると、元々GX550hは3.5LV型6気筒のLX600に比べ軽い2.4L直列4気筒エンジンを搭載しているため、後方配置のハイブリッド用バッテリーと合わせて前後重量のバランスがよく走りの素性がいい。このベースモデルの素性をさらに活かすために各部のパーツの取り付け位置や、後方に置かれるスペアタイヤやジャッキ、各種工具など室内の配置にこだわり、重量配分の適正化を図っている。

子供の頃からオフロードレースの世界で生き、TEAM JAOSのドライバーとして走り続ける能戸にとっても、譲ることのできないテーマだ。

Cockpit コクピット



ロールケージに包まれたコクピットは無線機やナビゲーションシステム、専用シートを備えるものの、レギュレーションで変更ができないステアリングやスイッチ類、そして内装に至るまでほぼノーマルのまま。LEXUSが提唱する「Tazuna Concept」を反映したシンプルで上質な空間だ。

Driving Seat ドライビングシート



ドライバーズシートはトヨタ紡織のMSH-001をベースに能戸のリクエストを盛り込んだ専用品。国内テストにはトヨタ紡織の技術者が帯同し実際のマシンに装着した状態で走行テストを行いながら調整を繰り返した。パッセンジャーシートは同社のMSH-002を採用している。

Power Train パワートレイン



パワユニットはターボチャージャー付き直列4気筒ガソリンエンジンのT24A-FTS型に40KWを発生するモーターを組み合わせたもので、トランスミッションは電子制御の8速AT。TEAM JAOSは市販車と同じユニットのままでBAJA 1000に挑む。

Lighting ライト



バハカリフォルニアの夜はまさに漆黒の闇。ドライバーを支えるナイトステージの命綱、ライト類はバータイプのLEDライト「IPF LIGHT BAR 600series」をフロント、ルーフに採用する。



Specifications

LEXUS GX550h "OVERTRAIL" TEAM JAOS 2025 ver.

Length	5,500mm
Width	2,100mm
Height	2,100mm
Engine	T24A-FTS,i-FORCE MAX 2.4L turbocharged inline4-cylinder hybrid powertrain
Drive System	Full-time 4WD
Exterior	JAOS FENDER GARNISH TYPE-X 9MM JAOS UNDER GUARD JAOS FRONT TUBE BUMPER JAOS REAR TUBE BUMPER JAOS MUD GUARD III BLACK (H=5.0mm) JAOS REAR DOOR & QUATER & BACK WINDOW PANELS TAKUMI Carbone Fiber Back Door Panel JAOS TOWING HOOK IPF LED LIGHT BAR 600series ORAFOL Wrapping film ORACAL 970series
Tire & Wheels	TOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T TRAIL 37×12.5R17LT JAOS TRIBE CROSS RACING Spec.17×8J+ 20 by ENKEI
Suspension	JAOS BATTLEZ COIL SPRING Ti-W RACING Spec. by NHK SALES JAOS BATTLEZ VF-R RACING Spec. by KYB
Other	OKUYAMA STEEL ROLL CAGE TOYOTA BOSHOKU SPORTS SEAT MSH-001 Driver Tomonori Noto Special Version Seat & MSH-002 Moty's MOTER OIL Project μ BRAKE System





READY FOR BAJA 1000! Final Test Run



シェイクダウンでは昨年まで使用していたLEXUS LX600 “OFFROAD”（右）と、新型のLEXUS GX550h “OVERTRAIL”（左）の比較走行を行った。ちなみに海外では車両に女性名の愛称をつけるのが慣例。TEAM JAOSではLX600をLayla（レイラ）と呼んでいたが、GX550hにはGina（ジーナ）という愛称が与えられた。

新車両の限界性能を探る実戦投入前の最終テスト

BAJA 1000への挑戦を続けるTEAM JAOSにおいて、2025年はまさに第二章の幕開けとなった。むろん、新たに投入されたLEXUS GX550h “OVERTRAIL”は、実戦初投入のチャレンジャーであり、その完成度を確保するべく、群馬と長野の2拠点で国内最終テスト「シェイクダウン」が行われた。

2025年7月下旬、群馬県「浅間サーキット」と長野県「モーターランド野沢」において、TEAM JAOSによる国内最終テストとなるシェイクダウンが実施された。このテストは、新型車両が実際の走行環境下で想定どおりの性能を発揮できるかを確認するとともに、細部の調整や課題の洗い出しを行う、車両製作における最終かつ重要なプロセスである。

今回テストに投入されたのは、従来のLX600に代わって新たに開発された

LEXUS GX550h “OVERTRAIL”。2.4L直列4気筒ターボエンジンとモーターを組み合わせたハイブリッドシステムに対応するため、例年以上に綿密な検証が求められた。

7日間にわたるテストでは、ハイブリッドシステムの動作確認をはじめ、新設計のショックアブソーバーやコイルスプリング、さらにタイヤやブレーキといった各コンポーネントの性能を総合的に検証。「浅間サーキット」は、BAJA 1000の開催地であるバハ・カリフォルニア半島の地形に近

いとされ、重点的な走行テストが行われた。

テスト中にはハイブリッド特有のマイナーなトラブルも見受けられたが、過去3年間のレース活動で蓄積された豊富なデータを活用したことで、大きなトラブルは回避され、車両の完成度は目論見通りの水準に達した。

このテストを通じて、EV走行や回生ブレーキといった先進技術における耐久性や制御精度の知見もさらに深まり、今後の改良に向けた重要な基盤が築かれたのだ。



大型のバッテリーを搭載しながらも、じつはLEXUS LX600 “OFFROAD”よりも軽量に仕上がっているというGX550h。シェイクダウンでは、重量級SUVとは思えない軽快な走りを見た。



シェイクダウンは車両のテストだけではなく、エンジニアを含めたスタッフ全体のトレーニングも兼ねている。ハードだけでなく、ソフト面での検証も実施項目のひとつである。



ドライバーの体型に合わせて製作されたシートはトヨタ紡織のスペシャルモデル。助手席はコ・ドライバーが交代で乗り込むため余裕のあるサイズに仕立てている。



車両はさまざまな企業の協力を得て製作されている。シェイクダウンでは実際に車両へ同乗してもらいながら、各部のセッティングを細部まで煮詰めていった。



昨年までのLEXUS LX600 “OFFROAD”で培ってきた経験を基に新設計されたサスペンションやブレーキ。国内テストではこうした各部の作動検証が繰り返された。



シェイクダウンでは夜間の照明チェックも実施され、実戦さながらの環境での検証が進められた。ライト類は今年もIPF製を採用している。



BAJA 1000 2025 CHALLENGE *Send-off Party*

2025年のキックオフイベントを開催！ GTG (群馬トヨタグループ) 主催 BAJA 1000 壮行会

「群馬から世界へ」をスローガンに、過酷なオフロードレース・BAJA 1000への挑戦を続けるTEAM JAOS。その新たなシーズンの幕開けとして、「2025 BAJA 1000 壮行会」が群馬県高崎市で開催された。主催は、車両開発から現地サポートまでを担うGTG (群馬トヨタグループ)。会場では関係者と来場者が一体となり、2025年シーズンへの士気を高めた。

2025年5月27日、群馬県高崎市のエテルナ高崎に於いて、「2025 BAJA 1000 壮行会」が開催された。TEAM JAOSをハード、ソフトの両面からサポートするGTGが主催したこのイベントは、2025年シーズンにおけるTEAM JAOS初の公式イベントでもあり、イベント内では帯同するエンジニアたちの紹介も行われた。司会はラジオパーソナリティやDJとして活躍する内藤 聡氏が担当し、GTGの代表を務める横田 衛氏の挨拶で始まり、同副社長の長門 功氏による挨拶で締めくくられた。TEAM JAOSの監督を務める赤星大二郎、ドライバーの能戸知徳も壇上に立ち、それぞれが2025シーズンに向けて

乾杯の音頭はTEAM JAOSの sponsorでもある永井酒造の代表、永井則吉氏が担当。2025年シーズンの活躍を祈り、高らかな発声と共に参加者全員で2025年の活躍を祝った。



の抱負を語った他、GTGサービス部が企画したクイズ大会も開催。珍問難問の続出し、参加者たちが奮闘するなど、終始和やかなムードに包まれながらの2時間となった。なお、この日発表されたGTGのエンジニアは合計7名。2024年にも参加した二宮 亮氏、小畑士朗氏に加え、初参加の5名が加わり、GTGにおける2025 BAJA 1000参戦体制が正式に表明された。この壮行会は、TEAM JAOSとGTGが共同で歩みを進める「群馬から世界へ」の第一歩となる、2025年初のイベントとなった。



2025 BAJA 1000に帯同するGTGの帯同エンジニア。前列左が二宮 亮氏、右が小畑士朗氏。後列左から大久保良太氏、須藤 渉氏、田神 亮氏、吉田将真氏、高橋健司氏。



場内には2025年の応援フラッグも用意され、参加者それぞれがコメントを残した。なお、この応援フラッグは2025 BAJA 1000のレース会場にも持参された。



2024年度の初完走、クラス優勝を振り返り、改めて2025 BAJA 1000に向けての抱負を語るTEAM JAOS監督の赤星大二郎。



会場にはBAJA 1000ではお馴染みのタコスも用意され、パハ・カリフォルニア半島の雰囲気を楽しんだ。

BAJA 1000 2025 CHALLENGE

Gunma Parts Show



過去最多の来場者で賑わった群馬パーツショー GX550h“OVERTRAIL”も一般向けに初公開

GTG (群馬トヨタグループ) が主催する年に一度の自動車パーツの展示・販売イベントが“GPS”こと「群馬パーツショー (Gunma Parts Show)」だ。2025年は7月11日～13日の3日間、群馬県高崎市のGメッセ群馬にて開催され、TEAM JAOSの新型車両LEXUS GX550h “OVERTRAIL”もカラーリングが初公開された。

「群馬パーツショー (以下GPS)」は、自動車ファンとパーツメーカー、販売店などが一体となって楽しめる展示・販売イベントだ。入場無料ということもあり、毎年多くの来場者で賑わうこのイベントは、最新のカスタムパーツを実際に見ながら、メーカー担当者と直接対話できる貴重な機会として親しまれてきた。また、地域の特産品や名産品を紹介する地元ブースや、子ども

向けの体験型コンテンツも用意されており、家族連れでも楽しめる構成となっている。このGPSは、1991年に群馬トヨタの周年イベントとしてスタート。当初はアフターパーツの展示ブースを設けた小規模な催しだったが、回を重ねるごとに人気を集め、2025年には90社以上のパーツメーカーが出展、過去最多となる1万4000人余りもの来場者を記録するまでに成長した。

そんなGPSの会場で、カラーリングが初披露されたのが、LEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.だ。会場内に設けられた特設ブースでは、ドライバー・能戸知徳自らが車両を解説する場面もあり、ファンとの距離が近い交流を実現。普段なかなか見る機会のない、本物のBAJA 1000車両に興奮するファンも多く見られるイベントとなった。



BAJA 1000特設ブースには新型のLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.を展示。左からGTG代表の横田 衛氏、TEAM JAOS監督の赤星大二郎、同ドライバーの能戸知徳、レクサスのチーフエンジニアを務める横尾貴己氏、レクサス事業企画部の大塚健太氏。

GPS (Gunma Parts Show) は、単なる展示会に留まらず、地域と自動車ファンを結び架け橋としての役割を果たしてきた。現在ではメーカー・販売店とファンとの交流やファン同士の情報交換の場として定着。群馬県下はもちろん、全国でも有数の自動車イベントとなっている。



GPS会場でカラーリングが初公開されたLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.。BAJA 1000特設ブースではドライバーの能戸知徳が自ら車両を解説、ファンとの交流も楽しんだ。

BAJA 1000 2024 CHALLENGE

Debriefing Session

2024シーズンを締めくくる 参戦報告会を開催

2025年2月18日、群馬県太田市のレクサス太田にて、TEAM JAOSの2024年参戦報告会が実施された。当日はBAJA 1000でクラス優勝を遂げた参戦車両の展示の他、報道関係者に向けて結果報告を行なった。

「2024年BAJA 1000参戦報告会」では、LEXUS LX600 “OFFROAD” TEAM JAOS 2024 ver.の実車展示の他、現地で活躍したエンジニアなどチーム関係者が一堂に集結、新聞社・雑誌社などの報道関係者に向けて2024年BAJA 1000の結果報告が行われた。当日は同時に

TEAM JAOS 2025シーズンの参戦車両&発表も行われるなど、終始賑わいをみせた。GTGの横田 衛氏は「2024年はたくさんの支援を頂き、3年目にして完走もできた。頑張れば何事も達成できると感じたシーズンになった」と振り返った。

2024年のBAJA 1000と一緒に戦ったTEAM JAOSのメンバーたち。左端は株式会社ジャオス会長の赤星嘉昭。



2025年BAJA 1000参戦車両であるLEXUS GX550hを前に、新シーズンへの抱負を語る横田衛氏。

Together with LEXUS

LEXUS GX550hで挑む 新章へ――



JAOS × LEXUS × GTGが挑むBAJA 1000とは

横尾貴己

Takami YOKOO

レクサス統括部
チーフエンジニア



北米を中心に高い人気を誇るLEXUSで挑戦すること、大きな意義を感じているという横尾氏。「北米生まれの車両での参戦だけに、LEXUSとしてもファン層の拡大や認知向上につながると思っています」。

能戸知徳

Tomonori NOTO

TEAM JAOSドライバー



ジャオス営業企画部に所属しつつTEAM JAOSのドライバーを務める。BAJA 1000は幼少期からの夢。2024年には、完走・クラス優勝に加え、全行程を一人で走破し“IRONMAN”の称号を獲得した。

横田 衛

Mamoru YOKOTA

TEAM JAOS
アドバイザー



自動車販売を主軸とするGTG代表。2022年からTEAM JAOSのアドバイザーを務め、「TEAM JAOSは大人の部活動。安全に、楽しく戦える雰囲気づくりを大切にしていきたい」と語る。

赤星大二郎

Daijiro AKAHOSHI

TEAM JAOS監督



株式会社ジャオス代表。TEAM JAOSでは監督として指揮を執る。2025年はカーボンニュートラルにつながるハイブリッド車での参戦を決めた。新たな挑戦に「しっかりと結果を残せるように頑張りたい」と抱負を語る。

世界屈指の過酷なオフロードレース「BAJA 1000」に挑み続けてきたTEAM JAOS。その挑戦の背後には、LEXUSやGTG（群馬トヨタグループ）というパートナー企業との“絆”があった。2024年には悲願の「完走」と「クラス優勝」を達成し、2025年にはハイブリッドモデル、LEXUS GX550h“OVERTRAIL”を駆り、新たなフェーズへと突入する。ここでは、レース前のシェイクダウンにおいて、チームのキーパーソンたちが語った、レースへの意気込みを、あらためてまとめてみた。

3年にわたる挑戦を振り返って

編集部 まず、この3年間のBAJA 1000参戦を振り返っての感想をお願いします。

赤星 2024年は無事に「完走」「クラス優勝」という目標を達成できました。結果を出せたのはパートナー企業の支えがあってこそ。レースで得た経験が製品開発にも活かされ、企業としても良い成果につながっています。

横尾 LEXUSを選んでもらえたことが本当にうれしかったです。市販車を使って過酷な環境で競うのは貴重な経験です。レースの現場で何が起って、それをどう克服していくのか。この出来事を今後のクルマづくりに活かしていきたいですね。

横田 この3年間、経験を重ねることでチームの一体感も高まってきました。BAJAを経験したエンジニアは累計20名を超え、人材育成の面でも大きな成果が出ています。

能戸 BAJA 1000参戦は幼い頃からの夢でした。TEAM JAOSを支えてくださる皆さんに感謝し、結果で恩返ししたいと思います。

新型車両への期待と不安

編集部 2025年は新たにハイブリッドモデルでの参戦となります。新しい車両に対する期待や不安は？

横尾 昨年までのLX600“OFFROAD”は完成度が高く、GX550h“OVERTRAIL”にはその経験がしっかり活かされています。国内テストでは想定外の課題もありましたが、いい学びになりました。軽量な車体の軽快さは、きっと実戦でも大きな強みになると期待しています。

横田 今回は車両をゼロから製作しましたが、パワートレインの違いはもちろんです。実際に車両作りを始めると細かな部分での差異が顕著で、パワートレインの違いに加え、細部の調整にも時間がかかりました。ようやく納得できる仕上がりにりましたね。

赤星 克服すべき課題は多かったものの、パートナー企業の協力で十分戦えるクルマに仕上がってきました。ハイブリッドでの挑戦が、カーボンニュートラルの実現に向けた一歩となり、次世代の自動車社会において、なにかしらのヒントになると信じてます。

横尾 LEXUSとしても、カーボンニュートラルの実現に向けて、さまざまな取り組みを始めています。特にパワートレインの電動化は非常に有効な手段のひとつですが、一方でこうした高度に電子化された車両は、常に“安全”を最優先して設計されているため、時にそれがラリーやオフロードレースのような“非日常”的な場面では足枷になる場合もあるんです。BAJA 1000のような



国内テスト「シェイクダウン」では、LEXUSからは横尾氏に加え、3名のエンジニアが参加。車両の最終的な調整にあたり、チームと情報を共有した。

過酷な環境下で、市販車であるが故のこうした設計が、どのように働くか不安な部分でもありますね。

能戸 GX550hは加速がとてもリニアで、運動性能の高さを感じます。ただし、電気モーターを多用すると電力の消費も早まるため、今回は安定したペースを維持することが重要だと考えています。

横尾 回生ブレーキがBAJAのような環境でどこまで機能するかは未知数ですね。私たち開発側にとっても新しい挑戦です。

2025年のBAJA 1000に向けて

編集部 最後に、2025年への抱負をお願いします。

横田 ハイブリッドモデルを用いての新たな挑戦ですし、エンジニアも大半を入れ替えたので、そういう意味でも2025年のBAJA 1000は“ファーストアタック”だと

考えています。スタッフの結束を高めながら、レースをしっかりと楽しんでいきたいですね。

横尾 GXは北米市場では特に人気の高いクルマなので、BAJA 1000という舞台で活躍することに大きな期待を寄せています。過酷な環境であるが故に、予想外の出来事もあるかと思いますが、発生した事象のすべてを貴重な経験と考え、次のステップにつなげられるように考えていきたいと思っています。

能戸 たくさんの方々のご協力を得て作り上げたクルマですから、トラブルなく無事に完走し、少しでも良い結果を残せるように頑張りたいと思っています。

赤星 BAJA 1000の参戦を通じて、海外でのレース経験は、関わる人間はもちろん、パートナー企業にとっても視野を広げるいい機会になるということを改めて感じて

います。パートナー企業の皆さんには、これまで多大な協力をいただけてきましたが、今回のBAJA 1000で培ってきた経験を、しっかりとフィードバックできる機会にしていきたいと思います。結果はもちろんですが、何よりも“挑戦する”という姿勢も大切にしながら、レースを楽しもうと思っています。



2025年7月に開催された国内テスト「シェイクダウン」でのインタビュー風景。TEAM JAOSのスタッフ全員が顔を揃える貴重な機会となった。

Lexus International

俵 真弘

レクサスパワトレ性能開発部

Masahiro TAWARA



レクサス パワートレイン性能開発部。トランスミッションやハイブリッドモーターの開発を担当。「過酷な環境で30時間以上、高負荷が続くテストは初めての経験です。どんなトラブル起きるか予測できませんが、その場で迅速に対応できる態勢を整え、限界環境でのデータを今後の開発に活かしていきたいと考えています」と語る。

川端直人

レクサス車両性能開発部

Naoto KAWABATA



川端氏は車両の性能評価を担当し、レースで得たデータを開発現場へフィードバックする役割を担う。「市販車が想定していない過酷な環境でのレースだからこそ、得られるデータは非常に貴重です。取得した情報を開発チームと共有し、次のステップにつなげていけるよう取り組んでいきたいです」と語る。

住本 柊

レクサス電子システム設計部

Shu SUMIMOTO



住本氏はメーターやヘッドアップディスプレイの設計を担当。「電装系トラブルが発生した際、どう回避するかが重要なテーマです。レース中にアラートが出た場合の対処や、そもそもアラートが発生しないよう配線を調整するなど、ドライバーの負担を減らすことを最優先に作業を進めています」と語る。



会場では58th SCORE BAJA 1000に参戦し、大会史上初となるハイブリッドモデルでの完走およびクラス2位を獲得したLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.が特別展示された。

BAJA 1000を走破したGX550hを東京オートサロンで特別展示

世界最大級のカスタムカーの祭典「東京オートサロン2026」。JAOSブースでは、BAJA 1000での激闘を終えたばかりのGX550hが特別展示され、数多くのファンに取り囲まれた。

PHOTO & TEXT_Kazutoshi AKIMOTO 秋元一利



メインブースではRAV4 Adventure、デリカD:5、エクストレイルの3台をJAOS独自のカスタマイズパーツで仕上げた車両を展示。いずれも注目の人気モデルだけに数多くの来場者が足を止めて見入っていた。

JAOSブースには、トヨタ自動車の佐藤恒治社長（写真右）も激励に訪れた。



左：JAOSブースでは58th SCORE BAJA 1000で授与されたStock Full Sizeクラス2位のトロフィーも展示された。上：今回は、GX550hの精密ペーパークラフトが制作され、無料配布された。その完成度とユニークさから、こちらも高い人気を博した。



TEAM JAOSの活動に多大な協力をいただいたLEXUSの渡辺プレジデント（写真左）がJAOSブースを訪。横尾チーフエンジニア（写真右から2人目）と共に激戦を戦ったチームに労いの言葉をいただいた。

BEYOND LIMITS! BAJA 1000

JAOSは、58th SCORE BAJA 1000の締めくくりとして、また、2026年の活動始動を告げる場として、今年も「東京オートサロン」に出展。BAJA 1000に参戦し、ハイブリッド車として史上初の完走を果たしたLEXUS GX550h “OVERTRAIL” TEAM JAOS 2025 ver.を披露。過酷なオフロードレースを走り切ったGX550hは終始注目の的となり、激戦を戦い抜いた車両を数多くのファンが取り囲んだ。

BAJA 1000においてさまざまな面からチームをサポートしてくれたLEXUSからは、渡辺プレジデントがブースに来訪。2年連続で完走を果たしたTEAM JAOSの奮闘を称え、労いの言葉を贈る場面も見られた。

一方、ドライバーの能戸知徳は、さまざまなイベントに出演。TOYO TIRESブースにて開催されたトークショーでは、SCORE World Desert ChampionshipのシリーズチャンピオンであるAlan Ampudia選手らと共に、BAJA 1000の過酷さを自らの言葉で語りかけ、観客を魅了した。

東京オートサロン2026におけるJAOSブースは、過酷な挑戦に挑み続ける姿勢と、独自のカスタムスタイルの実現を改めて示したもの。2026年もJAOSは、こうした取り組みを通じて4WD&SUVカスタマイズの可能性を追求していく。



LEXUSの渡辺プレジデント（写真右から二人目）は「これまでのTEAM JAOSの活動を参考に、もっとモータースポーツを楽しめるような環境づくりに貢献していきたいと思います」と語ってくれた。



TEAM JAOS能戸知徳が世界有数のドライバーたちと共演



TEAM JAOSのドライバーを務めた能戸は、さまざまなイベントに登場。写真左上はTOYO TIRESのプレスカンファレンス。左下はTOYO TIRESのトークショー。レース中の“トイレ事情”など、普段は語られる機会の少ない話題に会場が大いに沸いた。上はLEXUSのYouTube撮影。