

2026 年 8 月 18 日

【AXCR/アジアクロスカントリーラリー2026 / タイ】 三菱トライトンの田口・保井組が日本人クルー初の総合優勝、ヨコハマタイヤ装着車として2連覇達成



総合優勝したチーム三菱ラリーアート の三菱トライトン



ドライバーの田口勝彦選手（左）と、コ・ドライバーの保井隆宏選手

今年で 31 回目を数える、アジア最大級のクロスカントリーラリーである「アジアクロスカントリーラリー (AXCR)」。“アジクロ”の愛称で親しまれている一戦は 8 月 9 日 (日) にタイのパタヤで催されたセレモニースタートで大会が幕を開け、翌 10 日 (月) から 15 日 (土) までの 6 日間でおよそ 2,000km を走って競われた。

横浜ゴムは 12 チーム・20 台に SUV・ピックアップトラック用マッドテレーンタイヤ「GEOLANDAR M/T G003」を供給。タフな長丁場の戦いを支え、田口勝彦選手／保井隆宏選手組 (チーム三菱ラリーアート／三菱・トライトン) が史上初の日本人クルーによる総合優勝を飾った。

競技はフラットなハイスピードダートから、ランテーションの中で“道無き道”を進むロケーションに、泥濘路や岩場など多種多様なステージが選手たちを待ち受ける。速さはもちろんだが、いかなる場面でも確実に前へ進む走破性や耐久性がマシンやタイヤに求められる過酷な一戦だ。また、主催者が配布するロードブックに従っての走行ではあるが、木々の成長などによる景色の変化や森の中で生じる GPS の誤差もあるため、マシンを走らせるクルーは正しいルートを実際にトレースしなければならない。ミスコースは大きなタイムロスにつながるため、スタックなどとあわせてポジションを大幅に下げってしまう要因となるからだ。

そんな長丁場のタフな戦いとなる AXCR は、初日の Leg1 からタイの大自然が容赦なく牙を剥き壮絶な展開となった。ランテーションの中を走るコースだが、午後からの豪雨によって路面状況が悪化。そんな中で 3 番手タイムをマークして、上々の滑り出しを見せたのが田口選手組。11 日 (火) の Leg2 は当初予定の半分ほどに距離が短縮されたが、ここには過酷な岩場が待ち受けている。難所を慎重な走りでクリアした田口選手組は、2 日目を終えてポジションは 3 番手で変わらないものの、トップとの差を 2 分 30 秒詰めて追いついていく。

戦いが中盤に入った 12 日(水)の Leg3 は、ひとつの大きな勝負どころとなった。視界の開けた田園地帯を走るが、ミスコースを誘発しやすいシチュエーションである。田口選手組を含む上位陣もこの“罠”に翻弄されたが、コ・ドライバーの保井選手がいち早くミスコースに気付くと的確なアジャストで本来のルートへ復帰、後半のハイスピード区間で快走を見せてベストタイムを奪い、総合順位でトップへ躍り出た。

前日のベストタイムを受けて、田口選手組が出走順の 1 番でスタートした 13 日(木)の Leg4。グラベル(未舗装路)ラリーでは出走 1 番手の宿命とも言える“砂利かき役”となり、路面の浮き砂利が影響して滑りやすいコンディションだ。このため、砂利が掃けて走りやすい後続車が群を抜く速さを見せたが、田口選手組は Leg4 の 4 番手タイムで総合トップの座をキープ。2 位との差を、3 分 18 秒に広げることになった。



戦いは残り 2 日、14 日(金)の Leg5 はトップを争っていた前日までの 2～4 位勢を田口選手組が引き離れた一方で、Leg4 を終えて 9 分 17 秒差の 5 番手だったライバルが猛追を仕掛けてきた。しかし田口選手もこれにしっかり応戦、セカンドベストでフィニッシュして総合トップを守りつつ、ステージベストを刻んで入れ替わりって 2 位に浮上したライバルとの差は 5 分 21 秒となった。

5 分というマージンは大きいように見えるが、ミスコースやスタック、パンクなどで失いかねない差である。勝負を決する最終日の Leg6、この日は岩場があり、道のコンディションも非常にタフなものだった。ただ、そこはマージンを背景にリスクを避けるドライビングを行った田口選手組。対して全開で追い上げてくるライバルは中盤で田口選手組をかわして先行するも、保井選手のシミュレーションでは十分にトップのままフィニッシュできる計算であり、これを受けて田口選手もステディな走りで攻略してフィニッシュへとマシンを進めていく。

結果、終始安定した走りを見せてノートラブルでマシンをフィニッシュへ運んだ田口選手／保井選手組が総合優勝、保井選手は日本人コ・ドライバーとして初めて大会を制し、史上初の日本人クルーによる総合優勝を実現。YOKOHAMA/GEOLANDAR は、昨年に続いて AXCR 二連覇を達成した。

また、ディサポン・マナーイン選手／アティキット・シーモンコン選手組(いすゞ・スパン・トレーン・チタニウム・ヨコハマ・ネクスター・ラリー・チーム／いすゞ・D-MAX)が総合 3 位／T1D クラス 3 位を獲得。新田正直選手／染宮弘和選手組(トラス・パワー135 TRD ハイラックス／トヨタ・ハイラックス)が総合 6 位／T1D クラス 5 位、番場彬選手／藤田めぐみ選手組(クスコ・レーシング／三菱・トライトン)が総合 8 位／T1D クラス 6 位、青木拓磨選手／イティポン・シマラック選手／ソノウット・ダンピパトラクーン選手組(ジオランダー・フォーチュナー takuma-gp／トヨタ・フォーチュナー)が総合 10 位／T2A-D クラス 3 位でフィニッシュし、総合トップ 10 のうち半数を「GEOLANDAR」装着車が占める結果となった。

さらに日本から参戦した女性ペア、羽根田琴選手／槻島もも選手組(ジオランダー CTS ラリーチーム／スズキ・ジムニーシエラ)も総合 19 位／T1G クラス 2 位で過酷な一戦を走りきり、レディースクラスの 1 位を獲得した。

■ 田口勝彦 選手（チーム三菱ラリーアート／ドライバー）

中盤でトップに立ち、「優勝しなければ」という思いを一層強くして戦い抜いた一戦でした。初日からワイパーが間に合わないほどのスコールに見舞われた中で3番手、悪くないペースで2日目もトップとの差を詰めて良い流れを掴みました。3日目にはミスコースがあったものの、コ・ドライバーの保井選手の“スーパーナビゲーション”のおかげもあって早い段階で正しいコースへ復帰できたことが大きく、ベストタイムでトップに立てました。トップに立ったことでプレッシャーもありましたが、一方で過去3回の出場経験から5分差というのがひとつの鍵という思いを持っていました。5日目で2位と5分差に出来たので、流れが自分たちに来ているという感じがしましたね。最終日は、この差を背景にトップを守る“オトナの走り”に徹したわけですが、結果的には6日間を通じてトラブルと言えば倒木の下をくぐった際に屋根をひっかけて弾みでフロントガラスにヒビが入ったことくらいで、マシンはノートラブル、タイヤもパンクすることなく、チームに支えられて勝つことが出来ました。全体的なペースが良かったこと、自分と保井選手の実力、そしてマシンのパフォーマンスと、全てが高次元でバランスしていたことが勝因だと思います。

■ 保井隆宏 選手（チーム三菱ラリーアート／コ・ドライバー）

序盤の2日間は自分の中でミスが多かったというか、自分を信じきれていないところがありました。ルートに迷う場面では、それまで走ってきた道のコマ図を正確にクリアしてきたかを再確認しつつ、目標物や周囲の地形も参照していきます。初日などはライバル勢もミスコースが多くて右往左往しているような状況でしたが、その中で堪えて上位につけられました。

そして3日目ではトップタイムを刻めたのですが、この時は前半にジャングルのエリアがあって自分たちも少し道に迷いました。ただ、ここも早い段階でアジャスト出来て、後半のハイスピード区間で田口選手がタイムを稼いであげたことでトップを獲れました。トップに立ってからも全然気を抜けなくて、最終日は5分ほどのリードがあったものの道は岩場でリスクだったこともあり、ワンミスで簡単に逆転されてしまう可能性が高いので、コ・ドライバーとしても難しい戦いでした。

これほどにプレッシャーと緊張感を覚えたことも無い過酷な戦いを終えて“脱け殻”のようになった自分ですが(笑)、日本人コ・ドライバーとして初めての優勝を飾れたことを嬉しく思っています。

■ 増岡浩 総監督（チーム三菱ラリーアート／総監督）

今年も「チーム三菱ラリーアート」のトライトンは横浜ゴムの「GEOLANDAR M/T G003」を装着してAXCRに臨みました。今回、タイヤのパンクはチャヤポン車に1本出ただけでしたが、パンクが一度起きるとドライバーはその後なかなか自信を持って攻められなくなり、ラリーの流れにも大きく影響します。そうした過酷な戦いの中で、田口選手／保井選手組が最後までパンクなく安定した走り続け、総合優勝を果たせたことは非常に大きかったと思います。「GEOLANDAR M/T G003」が安定したパフォーマンスを発揮し、今回の勝利を足元から支えてくれました。