

PN の事しかわかりませんが、同じ車で腕勝負出来るから。

2ペダルクラスの一部のクラスが成立していない現状を、クラス区分設定者の JAF はどう思っているのか？そのほかのクラス設定は適正と思う

一番販売的に良い新型旧型 86BRZ のクラスは、それぞれ分けることで潜在ユーザーを増やせる可能性はあると思います
細分化され過ぎていない為

年間最大9人のチャンピオンが出るのは多すぎると思います。

ほぼ全ての車両を網羅しているが、全てが公平に競うのは難しく、現状ではこれで様子を見るしかないと思う。

2ペダルのクラスはまだ変更の余地があると思うが他のクラスは概ねいいような気がします。

細かくしてもクラス参加台数が減るだけで面白さに欠ける。

オートマクラスが機能していない

2PD 車両が出場できるクラスがありますが、一般的な車ではとても勝負にならない。この状態では、2PD 車両の参加者増加や盛り上がりは期待できないと思います。JAF 登録年の制限によりランサーエボリューション X は、PN クラスを走ることができなくなる可能性があります。JAF 登録年の若いマシンをどんどん購入することは、普通の仕事をしている人には難しいと思います。

AT クラスのクラスと改造範囲は再考の余地有りと思う。

特殊な車しか対応していない。

PN3 の肥大化

B車両の最低重量が重すぎる

不正と思われる車両が PN に多数

全日本の電動パーキングクラスが高価格車両ばかりになっているため。

これ以上クラスを分けるとクラス内台数が少なくなるのが理解できるため。

クラス数が多すぎる PN1 と PN2 は違いが判らない。最大で PN で2クラス、SA で2クラス、改造車で1クラスくらいでよいのでは？

2ペダルクラスが高級スポーツカークラスになってしまっている

昔に比べだいぶまとまった

各クラスの参加台数のアンバランス。同じタイトルなのにクラスの参加台数が3倍とか有るのがおかしい。

2シータの戦闘力が優位となるクラスが多く、参加の手軽さが失われており、入門クラスからのピラミッドを構成するのが困難。

PN1 の年次規制がなぜか厳しい。突然 1600 刻みが、1500 刻みに変わった。

B 車の扱いは正しいのか？隔たりが無さ過ぎないか？

どうせなら新旧入り混じった方が面白い。主力車種が次の年には勝てなくなるクラス区分はどうかと思う。

特に B 車で、お金をかけたもの勝ちになりかねない。

出場できる車両が限られ過ぎてる

B・C 車両が同クラスだとイコールコンディションとは程遠い。

車両規定は適正とは言えないが、現行の車両規定をふまえたクラス区分としては妥当

PE2 クラスは PN 車両も追加した方が良くと思う。B 車両と SC 車両が現在混走していますが、改造範囲や車検方法が違うものと同じ土俵で戦うのはどうかと思う。参加車両の減少で混走にしたのかもしれないが、車両重量や車検方法は同じにしないと問題だと思う。排ガス検査を B 車両がするのなら SC もやる。SC がやらないのなら B もやらないと。車両重量の 900kg 制限も B 車両だけというのもおかしな話で、シティは SC 車は出られてナンバー付きは出られないということになってしまった。JAF の考え方がいかにも安易すぎると思う。

タイム的に拮抗した争いが出来ている。

主に PE のクラスに問題を感じます。ハイパフォーマンスカーは MR、4WD、EV が走れるようにした上で、P 車両規定でも良いかもしれませんが、86BRZ、スイフトスポーツ、ロードスター野 AT 車は、PN 車両として現クラス分けからは独立させたほうが良いと思います。

PE クラスのデフ排除ルールが意味不明ですから。国産車締め出しにしか見えません。

タイヤの規制含めユーザーと主催者の思いとリンクしていない

正直、わからない

ジムカーナに適した車両に限られてきているので、車種限定クラスになっても構わないと思う。一方で、古い車種はクラス区分に不満がでると思う。これはやむを得ないと思う。

クラスが多すぎる 新しいクルマが走れるクラスが少ない

時代と共に常に変わっていくべきもので、有利不利とかで一喜一憂するのは、利己主義と思う。ワンメイクにでもしない限り、なかなか正解は無いのでは

PN 車両の改造範囲を広げすぎ

ジムカーナは所謂普通の人自分の車に乗って参加できるモータースポーツ、その頂点が全日本ジムカーナだと考えると、現状のナンバー無し車とナンバー付車が混走する BC クラスには違和感を感じますナンバー無車要りますか？、B 車両すら適正か？と言われると悩ましい。タイヤサイズ位は制限したほうが良いように思う。PN クラスはクラス区分に違和感無いが（一部クラスの極端な台数増加気になるがやむ無し）車両規則に則った改造をされているのか疑問に思える車両が増えているのではないか。

3、4年前のクラス分けと比較すると中途半端な SA ではなく、B・SC が一緒になったことや、AT、自動 P 車両のクラスができてきていること、むやみやたらに細分化して特定の車両のみにチャンスがあるクラス分けになっていないことは積極的に評価してよいと感じています（もちろんクラスの見直しだけでなく、車両既定・タイヤ規定の見直しは継続すべきと思いますが）。

ただのスーパーカークラス。もちろん、車両価格の高いスーパーカーで盛り上げるのもアリだとは思いますが、AT 車でも参加出来る様に敷居を下げる目的は何処に。改造車クラスにおいても、前輪駆動縛りを無くし色々な車種の参入を出来る様に。古くなった PN 車両をベースに作製して参入しやすくすれば若者も興味を持つかも。

SA 車両が B 車 D 車と混走って...

実際の選手層とのズレが大きく、クラス区分によって、参戦できなかつたり、クラス間での台数の偏りが大きい為。

PN はイコールコンディションのコンペ、BC は各ショップの威信をかけて...という具合に、良い棲み分けができていると思います。

AT クラス、電子パーキングクラスが高級車クラスになってしまっていること

地方で増えない PE1 区分

車両製廃から 10 年迄の車両に限定。

改造範囲の異なる SA,B,SC 車両が混走というのが解せない。将来的には、PE クラスの区分見直しが必要。1 千万円クラスの車しか勝負権がないのはよろしく無い。

車両 OEM 各社のセールスやパーツメーカーのモチベーション(商機)も考えなくてはならない、一方で好きなクルマを長く使いたい気持ちもあるため、一概にはコレと言えないため
PE クラスの偏りが激しいのととも庶民向けのクラスではない。PE1 はただの金持ちのためのクラスと化している。PN クラスと BC クラスに関しては特に不満なし。
N、SA、SC、B、が混走してる点。
B 車両のラジアルクラスがない
SC と B 車両が同じクラスで重量を統一するべき
安く参戦出来るクラスが実質 PN1 しかないが、遅いハッチバック車は万人に好まれない。他は、海外高級車クラス、新車を数年毎に買い替えらクラス、フルチューン車のクラス、のいずれか。どれも一般人には無理。手軽さを狙ったはずの 2 ペダルクラスが高級外車だけになってるのが特に大問題。所有満足度を満たすルックスと、そこそこの性能を持ったスポーツカーを安価に維持して勝負が出来るクラスが必要だと思う。
AT クラスの分け方や改造範囲の縛り方、SC 車両(特に四駆)と B 車両の改造範囲の違いなど。
高価な車だらけになっている PE1 クラスや不成立が続く PE2 クラスは冷めた目で見られている。PN2 や PN3 は 2 座席のスポーツカーが圧倒的に強いので 4 座席と分けて欲しい。
まだまだ選択の自由があるから
クラスにより偏りが非常に大きいため
AE1 クラス:高級車しか勝てないクラスとなり、気軽に始めようと思えないから AE2 クラス:機械式デフが使えない為、FF の AT 車には全くチャンスが無いから B クラス:FF、FR、4 駆の 3 クラス分けとなっているが、小排気量の FF や FR には勝負権が無いから
PN クラスはある程度は悪くないと思うが、PE1 クラスはスーパーカーばかりで、一般所得者には参加し辛く、B、SC クラスは、マシンの改造範囲が広すぎて改造費がかかり過ぎるので、適正とは言えない。
成立しないクラスがある時点でアウトだと思っています。そして成立しないから、仕方ないから適合する別クラスに出る...という選手がいる時点で、おかしい話だと思います。また地方戦にも悪影響だと思います。全日本の規定に寄せている地区が多い中、成立しないクラスがあるのは悪い見本のように感じます。