

PN はコストが掛からない方向(ツインプレートクラッチ、ピロアッパー解禁等)に変わってきたので良い方向。改造車も B 車で参加しやすくなった。
SC 車両規定の一部が全く時代に合っておらず、JAF が改善する気もないのが残念。B 車両と SC 車両の混走クラスはもっと盛り上がる可能性を秘めていると感じているだけに本当に残念でならない
全日本走るならルールに合わせます。
新規参入する人にとっては非常に難解です(地区戦以下も含め)理解できれば問題ないと思います。RIGID 製品のように規定対応を謳ってる製品があることで敷居がある程度低くなりわかりやすいと思いました。
PN クラスの JAF 登録年制限。ジムカーナ走行に適した新型車が増えない現状で、年次制限を厳しくしていく必要はないと思います。
N 車より改造範囲の広い PN 車規定には違和感を感じる。
PN 規定の改造範囲が広がってきて、はじめの趣旨を逸脱していると思う。
PN 車両の規則があつてないようなものになっているように感じます。
BC クラスにおいて最低重量の観点から、SC 車両へのアドバンテージが大きく、ナンバー付き車両で上位を目指すハードルが高い。B 車両の最低重量規制を緩和、撤廃して欲しい。
コントロールタイヤを希望する。
ノーマルラジアルタイヤの扱いが曖昧になってしまっている。
PE1・PE2 クラスの P 車両規定は、LSD を使用可能にした方が良い。そうすれば国産車も勝利の可能性が出てくる。現状では高級車の戦いで、参加しようと思えない。また、PN 車両の ECU 書き換えを含めた車両違反がかなり疑わしい。規則を破って見つからなければ(見つけられない)これも実力という実情を放置していると、地区戦から全日本に出場しようと思えない。この厳格化が出来ないとあきらめるなら、ECU だけは書き換えを認めることも逆に必要かもしれません。が、本意ではありません。
タイヤの年間本数規制を導入すべき。例えば 8 本にすれば、消耗品のトータル金額が読め、安心してジムカーナを楽しむことができる。
PN 車両がマイナーチェンジ等で速くなれば乗り換え必須となり経済的に厳しいため
全日本だから許される的な風潮をなくせる、規則と検査構造。たとえば、毎戦ではなくても、ランダムに年一回だけ踏み込んだ検査のある大会があることが周知されると、効果があるかと。そのための費用でエントリー代が上がるのなら、かまわない。
B 車両と SC 車両が同じクラスであるにも関わらず最低重量に大きな差がある点が不平等だと感じるため。
重量規定と排気量区分
クラス区分と同じ理由
B 車両は SA に比べて改造範囲が広くパワーが出るのにも関わらずロールケージが不要であることに安全性への矛盾を感じる
わかりやすくわかられていると感じるため。
B 車、C 車が同一クラスというのはだいたいまいち。参加者が集まらないためと思われるがそれであれば改造車は C/D クラスでよいのではないかとと思われる。
PN クラスはもう少し改造を許しても良いのでは？ミニサーキット走ってる方たちとの隔たりが大きい。改造範囲が狭すぎて取り込み難い。

PN 車両の改造範囲が広がっている点
一部の激速 PN 車両
B 車両の改造可能範囲が不透明
限定車や旧車などの入手困難な車両が戦闘力を持つ場合、新規参入意欲が削がれる。
B 車の規定は要改善
全日本に限らず、現場での遵法性の確認が難しい規定は規定として成り立っていないと思います。現状の規定って参加者にだけ遵法性の証明を求めています、それってなんか違いますよね。
車の改造を一般的に見て欲しい。やっとならアッパーが解禁になったが、車高調でノーマルアッパーなんて売ってませんよ。また、エアクリ、マフラー、タワーバーも有りにして欲しい。エンジンマウントやデフマウント変える人なんか一般では一握りです。参加者を増やしたいのであればマウントよりも一般的な改造品を認めて欲しい。
市販車高調整でも参加出来るように聞いたが、市販品はスタビリンク交換前提なのでほぼ意味なし。pn 車両なのに、会場で OBD 繋いで何がしてる方がたまに見受けられます。車検も緩くて意味なし。
規則が有っても守られていない。
B 車両の最低重量の緩和をしてほしい
タイヤ規定が無いに等しいので、サイズの大型化で金銭的に無理
参戦費用の抑制を謳いながら車体価格を考慮しないなどバランスが悪い
B 車両の 900kg の壁は撤廃した方が良い。このおかしな規則のお陰で知合いが全日本出場を断念しました。
タイヤゴム部分のフェンダーはみ出しは、陸運局車検での規則に従う形としたほうが、参戦にあたって特別な事を気にする必要がなくなり良いと思う。
B 車の 900kg 規定が整備不足。カタログモデルであること、ドアの有無や材質、自動車メーカーの縛り等整備しなければならぬ事はあると思います。
旧 SA1 クラスが無くなった事や実情に合っていない
ナンバー付改造車にロールゲージや牽引フックなど、ほぼ無駄な装備が必要
いまだ『全日本仕様』という言葉が存在すると思う。ジムカーナをするために、様々な電子デバイスや制御を規制するのであれば、それを明文化すべきだと思う。
B 車規定と SC 車規定に差があるし安全規定のロールゲージを外せて、軽くできるのがよくわからない。SC の車重制限をなくして欲しい。
クラス区分と同じ。規則があっても、守らない人達がいなくなる仕組み作りが先決では？
いい加減 TOYO さんの R1R は使用解禁にしませんか？ 昨年末の β11 を巡る時間稼ぎからの戦績は公平な競走を阻害しています。
上記のとおり
全日本限定レギュレーションを制定しては？
普段は地区戦に出ているが車両差がありすぎてスポット参戦しても大金をドブに捨てた気分になる
BC と言う中途半端なクラス。
改造車範囲を絞り、コストを掛けたもの勝ちにならない様にするべき。
交換して良い部品がココは良くてココはダメみたいなものの趣旨が適切でない部分がある

PN クラスを除く、PE クラス・BC クラスは実際の選手層との解離、クラス内での重量規定などを含めた規則に疑問があるため。

BC ができたことで、勝負できる車種も増えて、また華やかになり、ギャラリーにも楽しんでもらえるのではないのでしょうか。

B 車両規定は不明確な部分が多い。

B 車両は改造費掛かりすぎる

前項で述べている。

大手ショップ様や大手パーツメーカー様等が優位な改造箇所が存在し得る点が問題かもしれないが証拠はない。例: ECU のプログラムや、車両 OEM から得られる情報で ECU の制御を有利に利用できる等問題点があるとしたら、タイヤのように一般に入手可能な情報しか利用してはいけないと明記すべきな点

高級車専用クラスとなっている場所がある。新車で入手できる車両は新車価格でクラスを分割する方がいいと思う。

規定に関しては不満はないが PN クラスにおける改造禁止部位に関する取り締まり方をどうにかしてほしい。

ナンバー付きの SA の改造範囲が広すぎる点。

一般向けクラスは今の PN 規定程度で良いが、速さに関わらない部分(社外品の補修パーツの使用等)は緩和して欲しい。B 車両は際限なくお金がかかるので、今からでもある程度の制限をかけた方が良い。

クラス区分と同意見です。

AT クラスに参加したくても車種が高価な車しかなく参加出来ない。

練習会やレッスン等で助手席に人を乗せる事が多いので PN の助手席も変更可能にして欲しい。

特になし

タイヤのグリップ制限の仕方を考え直して欲しい。特に PN クラス。

AT クラスの LSD が駄目

レギュレーションを掻い潜っている、との噂もありますが、PN は良いと思います。BSC 車輛は、昨今の PE クラスを強く意識したコース設定ですと、ショップデモカーなど資金を投入した車が速い事がわかったので、個人参加が減ると思います。

上にも書きましたが成立しないクラスの規定の改善を早急にした方がいいと思います！また B 車の基準もあいまいな気がします。今後えげつないのが出てきそうで心配です...