

無理でしょうけどワンメイクが助かります

出る大会によって使えるものが限られると、潜在ユーザーに対しての敷居はどんどん高くなるだけだと思います。

A052 を排除したのは問題だと思います。ヨコハマを排除したに等しいです。

ジムカーナ専用タイヤではなく、一般スポーツタイヤで戦えるようにして欲しい。最近多いウエット路面での走行や、一般道での移動もあるため、縦溝規制を強化して欲しい。

ライフよりもグリップレベルが近いところで統一してほしい。メーカーによって低いグリップしか使えないのであれば選択肢が狭まって独占市場ができて公正ではない。

β11 は溝深さが実は規定に達していないという話を聞く、それならば A052 は使用して良いと思う。

タイヤのレーティングをしっかりとやり、銘柄指定をすればもう少し公平性が保たれるのでは？と感じます。FORMURA DRIFT JAPAN では各タイヤメーカーが参戦していますが、特定のメーカーに上位者が固定するような状況は起きていません

全日本は S タイヤのみで良い。

PN1 の横転リスク、純正駆動系への負荷の観点で現在の PN タイヤはやりすぎてる気がします。

一部のタイヤメーカーは、新規のタイヤ開発を行わないため、特定メーカーのタイヤは、現在の PN クラスでは、勝負にならない状態になっています。公に利用されているトレッドウェアなどの基準で規定を設ければ、これを防ぐことができるのではないかと考えます。

タイヤメーカーが開発する必要がある規定ではいずれタイヤメーカーさんが見切りをつけかねない。タイヤメーカーさんも参加者も双方共に予算の掛けずに勝負出来る規定にすべき

メーカーは、ジムカーナに合わせてタイヤを作ってくれるので、非常にありがたいが、単価がどんどん上がってしまい、続けていけない。

ヨコハマタイヤが圧倒的不利という状況に危機を感じている。

コントロールタイヤにして欲しい。

ハイグリップのSタイヤと変わらない寿命のノーマルラジアルが次から次へと出てくるのは、規制する側が大変。

ややこしすぎ

TW に関しては、曖昧な基準のため、今年全日本で設定された基準で良いと思います

タイヤメーカーにより、現状性能差が大きすぎると感じます。性能横並びは無理だとしても、UTQG 制限なのが良いのかわかりませんが、現状の規制だとタイヤの性能で成績が決まってしまう場面が多いです。このままでは撤退するタイヤメーカーも出てきそうな気がします。

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。銘柄指定は JAF が数名のドライバーと車両と持ち込みタイヤを決め、公開でタイム計測を行い、そのタイムで採用する銘柄を決定する。(ヨーロッパの GT3 車両の性能調整決定方法に近い手法)

以前は TW280 を希望していたが、今年タイヤ規定が変わり 1 年使ってみてかなりロングライフに改善されていたため、このままでも良いかと思いました

メーカーのジムカーナ向け S タイヤ開発が下火になりつつある現状と参戦コストの低減を考えると BC クラスにも PN クラスのタイヤ規則を適応するのも有効だと思う

O52 を使えるようにして欲しい

ワンメイクタイヤ(タイヤ指定)でもよいのではないだろうか？ ※全クラスとも

S タイヤの廃盤も多くなってきたので、改造車クラスも PN と一緒にしてほしい

速くて高いタイヤはやめて欲しい。(β11 など)

現状のタイヤ規制で言えば A052 を解禁しても良いと思う タイヤの絶対的なグリップアップはこの辺りにしてほしい

サイズラインナップを規定に入れて欲しい (特定のサイズだけのタイヤではやったもん勝ちになる、設定されたタイヤを使える車両しか出れなくなり出場出来る車両が絞られてしまう)

いくら改造してパワーを出してもタイヤがブアだと速くは走れない。つまり、勝敗にかかるファクターとしてタイヤが一番大事で、コストも掛かる。反対に言うと、タイヤを規制すれば車両の改造はそれほど気にしなくても良くなるはずだと思う

UTQG でもラベリングでも何でも良いので、もっと厳しい超エコタイヤの戦いにしていかないと、将来につながらないと考えます。

メーカーごとに性能差があるのはなんといえない

A052 が使えないのはちょっともったいないですよ、現行規定に通らないから仕方ないといえば仕方ないんですが。現状では耐久性とパフォーマンスのバランスは取れてるんじゃないかなと思います。今後数年でどう変わるかわかりませんが、、、

あまりグリップ力の無いタイヤでモータースポーツはやりたくないです。我慢して走るのはフラストレーションが溜まります。

摩耗は早すぎますね。年間 6 セットはキツイです。

メーカー小売希望価格で縛ってみてはどうか。今の PN はクラスができた当初のローコストコンセプトから外れている。

PN 車両規定の思想との不整合から

BC クラスも PN に準じた規定にして欲しい(S タイヤ廃止)

メーカーや銘柄を指定しての禁止あるいは許可が必要

PN クラスのタイヤは上記のように TW280 以上のものにして選択肢を増やしてもらいたい。何なら TW300 でも 400 でも良い。一番お金の掛かるタイヤ代を安く抑えたい。BSC クラスもやはりタイヤ代が一番コストが掛かるので制限を設けてもらいたい。もちろん S タイヤの使用は OK なのだが、幅の制限をして高額なタイヤの使用を制限してもらいたい。例えば車重 1t 未満はタイヤ幅 235 まで、1100kg 未満は 245 まで、1200kg 未満は 255 まで、以降 100kg 増す毎に 1cm 幅を増やす等の制限でコストを抑えたい。

まず、現状の全日本選手権に UTQG の概念は無いと思うので、上記設問に違和感を覚えました。(選びたい選択肢がありませんでした。私はどちらかというと、禁止銘柄で縛ると言うよりは、現状の許可されたタイヤが使用できる方が良いと感じます。)その上で、β11 は現状の規則に完全に準拠したタイヤであり、耐摩耗もかなり向上したことから、今回の規制は一定の効果があったように思います。一方で、現行 71RS は特例で現規則の中で走っていると聞くので、それであれば規則はそのままに A052 も特例で許可すれば、ADVAN ユーザーを守り、全日本ならではの国産 3 社によるコンペ状況を維持できたように思います。A052 はある程度の耐摩耗性があり、減り方もキレイで、タイム的にも他 2 社のタイヤと近いタイムが出るタイヤであるように思います。それと、UTQG のトレッドウェアは、タイヤメーカーがある程度独自に値を過小評価して記載することが可能であり、また UTQG の表示が義務付けられている本国では、値が小さいほどグリップの良いタイヤというイメージが浸透していることから、販売戦略上本来のトレッドウェアよりも少なめに表記している場合もあるということを知るので、それをそのまま日本の競技レギュレーションの指標として持ってくるのは、やや乱暴であると感じます。

現在の規定に満足している

UTQG の数値が万能では無い。また転がり抵抗やらなんやらの企業からの数値報告も完璧では無いです。そもそも縛る必要はありますがある程度の選択肢は有ると楽しめると思いますので銘柄によって規制する必要が有ると思っております

規制をかけても意味がない。全日本は何でもあり。地区戦は指定タイヤで安価に購入できる仕組みが良いかも

歴史は繰り返す。どんな規定にしても誰もがハイグリップタイヤを追い求める。一般の選手にとってタイヤに金がかかりすぎる。いずれ競技参加人口がへる。このループを抜け出るには、タイヤ銘柄指定しかないでしょう。
規制の仕方が微妙で、タイヤメーカーの対応の差が大きい。何がイコールコンディションなのかわからないし、TWも正直あてにならない。タイヤの銘柄をある程度指定して、規定して欲しい。
新品じゃなくても新品同様にタイムが出せるようなタイヤ規制が好ましい
TWで規制しても、結局ハイグリップの専用タイヤが作れると思うので、結果はタイヤ戦争になると思う。現状はある意味銘柄指定だが、クラス毎にメーカー指定などにしないとイコール条件で解決しないのでは？
少なくとも、タイヤ団体であるジャトマ加盟メーカーに絞るべき。アジアンタイヤ煽ってにおいて、国内メーカーにイベント協賛は虫が良すぎます。
年間タイヤのセット数を練習含め規制した方が年間参戦している人はタイヤの管理をしながらいつとどのタイミングで勝負するのか、スポットの人は新品タイヤの有利を活かして戦うことで今回は誰が勝つのかな？や、大どんでん返しのようなお、このひとが勝った！？みたいな驚きがあって面白いような気がする
年間使用本数制限を導入すべき、現状の通称PNタイヤなら性能面では可能と考える。
ワンメイク化希望
TWで判断するのも釈然としない そもそも海外の規格でしたか？
色々なタイヤメーカーさんが参入できる環境になれば良いと思います。
現在のルールで充分高寿命となっている
毎年どの銘柄を選択するのか、最大の悩み。ある一定期間、同一規定で運営してほしい。プライベートは、金銭的に苦しいのでそうなれば、中期計画等が立てやすく参加継続が可能ではないか。
クラスごとにワンメイクとしてほしい
タイヤはなんでも使えるようにして、代わりに年間使用本数を制限するのが良いと思う。
決めた規定を何年までは貫くと一貫性が欲しい。
熱心なタイヤメーカーがドンドン参入できる様な規則にするべき。
規則をどうしようが、タイヤメーカーが頑張ってしまったら一強になるだけ。速く走りたならみんな同じタイヤを使えば良い。
本物のプロがやっているレースシリーズでさえ費用低減のためにワンメイクのコントロールタイヤになってるのに、何でアマチュア競技のジムカーナにタイヤの開発競争があるのか疑問。今年の規定変更で少しマシンになったが、相変わらず摩耗は早い。1人が年間何十本もタイヤを消費/廃棄するのはエコの観点でも問題が多く、今後も継続していけることでは無いと思う。もっとロングライフで性能にシビアでは無いタイヤで、そのまま付けて会場入りして、走って帰ってくる。そういうスタイルがスマートで良いと思う。駆動系の負担も減るし、経費も減るし、滑るタイヤで走るのは楽しい。
メーカー同士の話し合いも行った上で決めるのもありだと思います。
タイヤメーカーによる技術的なグリップの制限と思われるので変な逃げ道がなさそう。タイヤを登録してくれるメーカーが逃げ出すような状況にならなければ問題ない。
選択肢に無いため使用禁止タイヤの銘柄指定で規制と回答しましたが、全日本のPNクラスはタイヤ規制必要無し。どんな規制かけても無駄。地区戦選手があおりを受けるだけです。
もうSタイヤの時代ではないのでは？
新しいレギュレーションに合わせたメーカーが一人勝ちとなってしまった このレギュレーションでの背反検証が甘いとか考えられない

タイヤサイズ設定が 30 種類以上ある、一般スポーツラジアルタイヤ、TW200～以上での規定が良いと思う。

現状でよいと回答していますが、もちろん現状が良いとは思っていません。ジムカーナ競技の性格上、季節やタイヤによってパフォーマンスを発揮出来る温度まで上がらないまま走り終わる事が多々あります。そのため、コンパウンドが柔らかいタイヤが有利ですが、柔らかいと早く減ります。また、タイヤの温め行為じゃないの？と思われる行為もパドックで見かけます。火気厳禁として、温め行為を OK にしてしまった方が良いでしょう。例えば、スタートの前に温めエリアを設けるなどすれば、パドックや通路のブラックマークも減ると思います。

全日本の規定に寄せている北海道では現状、このタイヤの棲み分けが上手くいっているので、このままでもいいのかな？と思っています。昨年までの減りやすさとかも緩和され全日本メインに出ている方々は、かなりやりやすくなったのかな？と思います。TW280 もかなり魅力的ですが、ジムカーナ人口が他地区より少ない北海道としては、あまり細分化されてしまうと 1 クラスあたりの人数が減ってしまうので現状維持な方向で選びました。