

ダブルヘッダーをすることで開催箇所を減らす目的だったのが事実上開催数が増加になっている。
各地区 1 戦で全 8 戦となり、九州が諸事情でその埋め合せとしてのダブルヘッダーと認識していたのに、手を挙げた主催者は全部受け入れて行うと言う事に不満である。
ダブルヘッダー開催を実施する場合は、全競技会場で開催する。
実質開催数を減らせるのであれば、問題はないが 2024 年のようになるなら問題がある
選手側のメリットがわからない
遠征の場合のコストは往復が減る分下がり、予定についてもバラバラで何回もやるよりはいくらか立てやすいと思います。しかしそれによって開催戦数が増えるならダブルヘッダーは賛同できかねます。
参戦費用
不参加とした際に、2 戦落としたこととなる
サラリーマンはよほど自由度がないと事実上参加できない。そのため一部の人の大会になってしまいそうです。速くて実力がある人でも参加不能となるケースは大いに考えられるので質の低下に繋がりそうです。
一回の参加費が高くなる
同じ開催数をまとめて開催して負担が減るなら良いが、2024 年のように開催数が増える方向でダブルヘッダーが行われると、時間・タイヤともに負担が増えて問題とを感じる。
現状の開催規模、市場にそぐわない。主催者側もダブルヘッダーを開催する能力のあるところはほとんど無いと考えます。
ダブルヘッダーでも移動日は変わらないため。但し今後は会場数を減らす方向に期待したい。
1 戦目でトラブルが起きると次戦も欠場のリスクがあります。
参加する難易度を下げするため
タイヤの本数的に宅配 or サポートカー必須になる、連休取らないといけないため会社員には参加のハードルが高い
普通の仕事をしている人は参加できない。
公開練習を無くしてダブルヘッダーであれば良い気がします。
遠方のダブルヘッダーは仕事の休暇が取れない
ダブルヘッダー自体というよりその使い方に問題がある。開催場所を減らして開催回数を維持するという使い方なら一定の理解もあるが開催回数を増やす事は参加者の負担でしかない。
会社員に退職しろとでも言いたいのでしょうか？休み取れるはずがありません。
金曜からの参加、2 戦分のタイヤ用意が時間、金銭的に厳しい。
数多くのコースを走りたいので、ダブルヘッダー無しの年間 7 戦程度が望ましい。
ダブルヘッダー 3 回の年間 10 戦という来年のスケジュールはシリーズ参戦がかなり厳しい。
タイヤ等、当日必要な数量が増えて運搬に困る。トラブル発生時、2 戦失う。
職場休みが取れない、取れたとしても職場で今後不都合が起きる可能性があり休暇取得を申し出にくい。
まとまった休みを確保できない選手は参加しにくくなる。
ジムカーナは一発勝負で在るべき
年間を通しての車両全体の消耗。特に、同日に連続過負荷走行は良くないと思う。
主催者が儲かるだけ。主催者の厳選が必要

<p>ダブルヘッダーは、選手及び観客の移動に対する負荷低減及び費用低減が重要と考える。</p> <p>その為、ダブルヘッダーは、年に1箇所のみ開催、開催戦数を8戦までとし、参加者の費用負担を減らす施策が必要だが、全く考えられていない。ダブルヘッダーは、お客様をよべる環境の会場のみとし、そうでない場所に関しては、ダブルヘッダーはやらないなどの制約が必要。現状、ダブルヘッダーをやっていいのは、タマダくらいだと考える。</p>
<p>選手側の休暇、金銭の負担増</p>
<p>ひとつの週末で2戦分を消化できるのはとても効率的であるため。他の週末の空きも増加する。</p>
<p>一定の公平性を欠いている。対象会場をホームコースとする選手が圧倒的有利になる。エントリー費用が高いのは全日本格式なので納得できるが、ダブルヘッダーを採用することによって金銭的にシリーズを追えない事案が発生する選手がかなりいると思う。</p>
<p>選手目線で、意義のあることだとは思えない。</p>
<p>お金がかかりそう</p>
<p>有効ポイント割合が変わらず全体戦数が変わらない場合、費用・時間的な負担が大きすぎる。</p>
<p>お金がかかるのと有給休暇</p>
<p>2024年シーズン計画は元のダブルヘッダーの意味を見失ってるのでは？</p>
<p>タイヤの本数規制がないと費用が大幅に上昇するため</p>
<p>選手、主催者(特に運営現場)の負担が大きすぎる。また、狙いや目的がしっかり説明されていない。</p>
<p>週休2日(土日)で働いている場合、前々日練から参加するのが困難になるから。有効戦数を考えてシリーズを追う場合、参加するラウンドの自由度が厳しくなるから。</p>
<p>仮に開催数10戦、5会場だとすると移動費が半額と考えられることからすべて参戦するとすればコストが下がると考えられるため。</p>
<p>オフィシャルの負担増</p>
<p>有力選手は木曜から練習して少しでも対等に成る為には4日間も拘束されるため。</p>
<p>開催場所が偏り一部地方の選手が有利になるイベントの質が下がる(ダブルヘッダーでなくてもまともに開催出来てない主催に限ってやりたがっている)</p>
<p>シリーズを通して参戦しようと思うと一般的な社会人ではスケジュールが合わない(有給日数など)</p>
<p>コストアップと地域格差</p>
<p>費用的に軽く済む</p>
<p>経費削減最高</p>
<p>平日に休めない</p>
<p>金曜が休めないと公開練習に参加出来ず、決勝当日の受付や車検なども他選手より大変になる。</p>
<p>トラブル発生時や調子が悪い時の影響が倍増する</p>
<p>新しい行ないは賛成、でも年1~2回で良いかと、練習会も決勝の前日だけにしてほしい</p>
<p>選手の負担はもちろんのこと、オフィシャル確保ができるのか？という問題があると思います。公開練習って主催側としてはリハ的な位置づけになるかと思いますが、金曜から入れる人がどれくらいいるのか、、、土曜日にいきなり来てポストとかやるのはパイロンタッチや脱輪でもめる原因になるのでやめてほしいです。</p>

今のままではただの「2 開催」しかメリットが無い。北海道はまだ理解できなくも無いが、関東付近でやるなら土日で会場を変えるくらいの面白さが欲しい。モテギならマルチと南コース。筑波ならジムカーナ場とコース 1000。どうせやるならこの位のインパクトが欲しい。

参加費、タイヤ代、金曜日から行かないとダメな点

そもそも無理して 10 戦する必要がない

参戦費用

現状では北海道や東北という北日本での開催であり、九州などからの参加者はかなりの肉体的や精神的負荷となる状況での参加となり、ダブルヘッダーとなると公平とは言えない。

タイヤの投入本数、初日のマシントラブルが 2 戦に響クリスク、参戦しにくい立地で 2 戦消化される不公平感。但し、参戦費用自体は効率化される側面もある(総参戦数が増えない場合)

ダブルヘッダーをするならば戦数は減らしてほしい

金銭面の問題 お金がかかりすぎる。

選手の金銭的負担(エントリー費やタイヤの運搬・発送など)が大きい

参加者に過度な負担を強いる

現状のやり方では選手権の総合成績を争う選手にとって金銭的な負担が増えるから。ダブルヘッダー自体を否定はしないが、開催回数が増える事により参加費が増額となる。開催回数を増やすのであれば一選手の参加可能イベント数に制限を設ける事で選手の負担は少なくなる。同じ選手が勝ち続ける事も避けられるので選手権争いも白熱、クオリティの低いイベントは参加者が集まらないので、主催者間の競争も生まれ、全体のレベルアップに繋がると考える。

一時的に出費は大きいですが、一回の遠征費で 2 戦出られるメリットの方が結果的に大きいと思える。

仕事の休暇取得問題と、2 戦分のタイヤ運搬問題。

選手権規定年間開催数 8 戦までという決まりが踏み倒されて、今のままだとさらなる開催数増加が懸念される事。

夏場のオフィシャルは体力が持たない。熱中症になる可能性が非常に高い

2 戦連続は精神的に疲弊する

イベントに参加するにあたり集中して参加したい。ダブルヘッダーとされると集中できない

参加費を抑制できるならあり しかし、劣悪な場所はダメ

実質、金曜日からの 3 日間イベントとなってきた現状で、土日のコース設定に違いを出せるのか？同じようなコースを土日で走るの、競技として楽しさ面白さがあるのか疑問。ダブルヘッダーなら、どちらも決勝 1 本勝負としてはどうか？

コストダウンになんらなっていない。ダブルヘッダーを参加しないと、2 戦分のポイントを得られない訳で、参加できない人の都合を全く考えていないから。

ダブルヘッダーは経済的負担が減るし、仕事の休みも減らせる

現状は、本来の主旨である参加者のコスト削減につながっておらず、主催者の利益拡大に利用されていると思う。前日の公開練習を 4 本にしたり、金曜日に参加できない選手を考慮して、土曜日の午前に練習走行を組み込むなど、工夫した取り組みをして欲しい。コスト削減効果のためには、ダブルヘッダーでのタイヤ使用本数制限などのルールを JAF が決めるべき。また、この様な取り組みは、北海道などの僻地からではなく、参加者、観客が多く見込めて認知度をあげやすい、関東～関西の間メインで、会場環境の整った地域でトライすべき。

参加者が集まらないのが理由なら主催をやめるべき。各地区で開催する必要も無い。それでもダブルヘッダーを開催したいならポイントは半分で良いと思う。

主催のコストが半分になっただけで選手側には何のメリットも見出せません。JAFさんは上納金が倍額になるので主催者と同じなのでしょう。

移動費にかかる経費が削減できるただ開催場所の数が減らなければ意味はないと思う

低コストになっていない、参戦数増えて本末転倒、仕事連続で休む日が増える、年に何度も連続休暇とりにくい、ダブル初日で車両トラブル等発生したら次戦棒に振る可能性、年間タイヤ使用本数増になりかねない。など、ダブルヘッダー開催そもそもの目的や狙いをどこに置いた上でやろうとしているのか？それがないまま実行しているので大いに問題ありと考える。来季カレンダーを見ると開催戦数を増やすためにダブルやるのか？と思ってしまう。

Wヘッダーそのものは肯定派だが、シリーズトータルの戦数は少なくしてほしい(遠征回数の削減によるトータルの参戦費用削減に繋げてほしい)

大会主催者以外のメリットが感じにくいです。応援している側からしても特段ダブルヘッダーで開催していただくことで応援するモチベーションは上がらなかったです。

ポイントの偏り、地域差による選手の負担増など

時間的負荷が勤め人には大きすぎる

そんなに仕事が休めません。

しっかりとしたルール作り・取り決めなどを後回しにし、開催が先行されているため。

コスト増となるから。

ダブルヘッダーを、1会場でも不参加とするとシリーズチャンピオンからかなり遠ざかってします。

ダブルヘッダーにするなら開催会場数を減らして欲しい。

全日本戦である事

ダブル主催はイベント盛り上げ努力が低いクラブが実施している

ダブルヘッダーを含めて、年8戦が望ましい。ダブルヘッダーの場合、2戦合計の参加費は1.2~1.3倍以内が妥当と思う。金曜日に公開練習・車検となるので、休みを1日余計に取得しなければならずキツイ。選手・サービスのことを考えていない。

コスト増。ダブルヘッダーの開催地の偏り。ダブルヘッダーするなら全戦実施とするべき。

タイヤの本数や車両トラブルの時が困る。

規則も決まっていない状態で見切り発車な気がします。

遠方だと休みが取れない

実質木曜日から大勢が参加している。木曜日は週末ではない。

東西でバランス良く開催して欲しい。

サービスカーがないのでタイヤを多く持っていけない

平日休めない人が(今より更に)不利になるので反対。例えば、金曜の公開練習を走れず、土曜の決勝がぶつつけ本番になる。木曜から走る人と大きなハンデになる。公式行事が金曜にあれば、参戦すらできない。選手の大半はサラリーマンなので、自由に休める人の割合は少ないはず。Wヘッダーを増やすことは参加出来る人を減らすこととイコールで、衰退に繋がる。(私自身はこの理由により、やめることを検討中)Wヘッダーではタイヤの本数制限を、、、とか言う話も出てるが、そういう問題ではない。

ダブルヘッダー自体は良いと思いますが、ダブルヘッダーの回数が増えるのは問題かと思います。

ダブルヘッダー自体は賛成だが、人気のない大会のお金稼ぎになっている現状には反対です。

各地区 1 戦の開催が全日本らしい。
準備して決勝に挑む流れが取れないし、本番の立て続けで消耗品の投入ペースにも負担が掛かる。金曜日もイベント日扱いだと2本しか走れなくなり木曜日入りの必要性が出る
全日本がプロ化されれば問題無いが、アマチュア主体では負担が大きすぎる。
多すぎるとエントリー費が嵩む
金銭的に負担が多い、休みが取れない
練習日がズれることにより、実質木曜日から予定をあけなくてはならないこと。また、ダブルヘッダーにより開催数が減るのであれば利点はあるが、そうでなければメリットがほとんどないため。
開催する場所(参加しやすい場所であるべき)会場のキャパ使用可能なタイヤ本数を設けられない参加費が高い
1 週末に 2 イベントやる事に必要性を感じない。参加型モータースポーツであるジムカーナには、一般サラリーマンが多く、基本、日曜日の 1day イベントが望ましいと考えます。
全てダブルヘッダーで 5 大会で 10 戦であれば、週末 5 回潰れるだけで済むので。
ダブルヘッダーは 1 戦目と 2 戦目の主催地区を変えて、遠征数が減るのならと思い賛成しましたが、来年のカレンダーは逆方向です。また、ダブルヘッダーにするのなら公開練習は不要で、金曜日は普通の練習会にすべきです。今年の砂川に金土日に参加しましたが、昨年よりもエントリーフィーが増えて走行本数は減ってます。事前に行けない遠征先でそれは厳しいです。だったら木曜日の練習会、となるのでしょうか、そんなに平日に休みをとれないのが現実です。
ダブルヘッダーやるのはいいんですが、主催者が儲かる感じになるのが嫌です。ダブルヘッダーなりに選手にメリットのある内容にして欲しい。エントリー代を少しだけじゃなく、もっと安くして選手の負担を減らすとか？あと、やるなら日程をしっかり考えた上でやって欲しい。前後の大会の日程が近いとキツイと思います。
そのコースに合ったタイヤや車両が、有利になりやすい。2023年日本ジムカーナ／ダートトライアル選手権規定 第3条 選手権競技会の数 1. 全日本ジムカーナ選手権競技会の最大開催数は8大会 確かに大会としては 8 大会かもしれないが、10 戦と変わらない費用がかかるのはおかしいと思う。