

クラス区分に応じて参加を決めているので。どんな区分でも気にしないです。出ようと思えるクラスが無くなれば出ないです。

改造範囲の少ない PN と、多い SB に二極化され、参加者が分散することなくうまく整理できていると感じる。

考え方により適性が異なると思う。希望は全国共通のクラス区分。スポーツなので地域によるルール違いがあるのは違和感がある

PN2 が成立していないので PN3 と合併し PN2WD クラスにしたい

参加台数を考慮すると妥当（台数をもっと増やすことを考えないと）

新旧問わず 86BRZ はクラス分けることで、販売的に最も多い車両の潜在ユーザーを増やせる可能性はあると思います

実質的なワンメイククラスとなっており、ドライバーの技量で競える為。

特に不満点がないので

単一車種ではなくバリエーションがありつつ勝負になっている

成立しそうなクラスがある場合、編入可能なクラス分けがあると良い。

ほぼワンメイクになっているので、腕の勝負になっている

参加台数やクラス内での車両の性能差を考えた時、現状で十分配慮されたクラス分けになっていると考えます

クラス成立を考えると適切

タイヤに囚われ過ぎて、クラスが多い。

いくらクラス区分を工夫されても、有力車種は限られ、タイヤメーカーの優劣も出てきてしまう。『適正』の意味自体が参戦するカテゴリーから個人により変わってしまう。PN クラスが出来てから、色々な『適正』を求めた度重なるクラス区分等の区分に選手側が振り回され疲弊しているように思います。ある一定期間はクラス区分等を変更しないといった明示がないと、ついていけない。

PN3 クラスに、BRZ(旧型)で出場していますが、新型と比べると、パワー、トルク共に劣っているので、勝負にならない。

地方選手権は参加者の状況に応じてクラス編成がされるため。

駆動方式で分けるのではなく、馬力やタイヤサイズで分けて欲しい

PN1、PN2 は特定車種ワンメイク PN3 は車両性能の範囲が大きすぎ

コントロールタイヤクラスはよくできていると思います。

自身の知識範囲では不適切と判断可能なロジックが見当たらないから。

排気量区分の設定がまちまち。例えば、PN3 と PN5

PN3 クラスの排気量無差別状態は低年式小排気量車には酷だと思う。

ジムカーナ専用タイヤはもう要らない。

個人的には参加台数がバラけてしまい、もう少し減らしたほうが良さそうに思えるが、費用的な面からは今くらいがまとまりやすいように感じるため

後輪駆動の SA

特定の車両に偏っているように見えるから。例えば、PN1 だとヤリス、PN2 だとロードスターなど。昨年までのほうが幅広い車種が選択できたのに、今年から 1500cc 区切りにしたのは何故？って思ってしまった。

PN クラスが全日本と違う。ヤリスが ND と同じクラスになるので全日本と合わせるべき

これ以上クラスを増やせば、成立しないクラスが出てしまう。

SC 車両とナンバー付き B 車両の混走の件

PN がタイヤ規格で分けすぎでは？
クラスあたりの台数が少なく不成立大会も出ているため
腕さえあれば勝てるから
全日本に準じている
台数が少ないため現状が最適解
旧型 86. brz を生かして欲しい。
PN3 に参加台数が偏っているため
クラスによっては不遇な車種があるため特に私共 10~20 代が手に入れやすい、安い車両で十分争えるクラスが少ない。勝てる車両が限られている。
TW280 タイヤや、ノーサイドクラスがあるおかげで安いコスト、特別な練習無く走ることができて有り難いです。
参加台数を考慮した上で最大限分けられていると感じるため。
中部は参加者に寄り添ったクラス分けをしてくれているから
北陸は総数が少ないので、あまり細分化するとクラス成立が難しくなる。確かに、細かくしたほうがイコールコンディションに近づけると考えるが、今はその状態ではないかと考える。
同じ選手権なのに参加台数にバラツキが有りすぎる。3 倍差も有るのに完走すればポイントが貰えとか JAF メダルが貰えとか差が有りすぎる。
北海道のミドルシリーズの R-1 クラスが、四駆ターボ以外全部というのはちょっと大雑把すぎる気がします ローパワー車向けのクラスと、四駆以外の無差別級クラス、みたいな感じが良いのかな？と思いました
参加人数が少ないのにクラスを増やす必要を感じない
クローズドクラスなどの安価な初心者(ライセンスの有無を問わない)向けのクラスに熟練者が出ていて、自分の思うそのクラスの目的とは離れている気がするから
ひとクラスあたりの台数を稼げているので。
現状、根本的に成立ギリギリの台数しか車両が存在しない
B 車と SC 車両を混走させるのであれば、重量での制限など、なるべくイコール条件になるようにすべき
B 車両は不要、ナンバーなしも不要
毎戦ボロ負けするわけではなく、かと言って常勝できるわけでもなく、車両とドライバーを足したレベルがちょうどいい
競技人口の少ない東北地区は不成立のクラスが多いため
駆動方式は混在しないようにしてほしい
ある程度新車乗換をしないと難易度が上がる
PN の 2 駆がひとまとめにされており、もう少し細分化してほしい
車両価格の差で順位が決まってしまうクラスがある為。
規定の 14 クラス以内で収めるのが難しい
1.6L と 2.4L が同じクラス
駆動方式および改造車と PN 車の分け方に納得
タイヤ区分が細分化されすぎていると感じる

クラスが多いのは事実だが、ドライバーの参加スタイルを考えると、より安い維持費で参加できるクラスがあるのは望ましいスタイルと考えるから。

1 番安く参加出来るクラスでたまには勝てるから

車輛の改造範囲及び参加者の力量のバランスが取れている

PN クラスを全日本に準じてほしい。近畿は 1500cc 以下 FF、PN 車輛のクラスがありません。

ロードスターは速いがロードスターだけにしてしまうと台数が少ないので盛り上がり欠ける。なのでどちらとも言えません。

駆動方式の違いによる利害は選手権に適さない

結局決められたルールに合わせていくしか無いのが選手ですから、合わせられないなら自分が去るだけです

車両規定には問題があるが、現行の車両規定に基づけばクラス区分は妥当

BSC クラスが少なく、SA で活躍出来なかったクルマが活躍する場所が限られる

車両の戦力に依っているから

現状に即している

台数が少ないクラスが多い

全日本直下でない

現在残っている車にあっていると思います

クラスが多すぎる他地区とのクラス分けがことなる

レディースクラス、二駆と四駆に分けて欲しい

参加台数が少ないので仕方ないと思うが、排気量区分がないのは厳しい。

PN3 クラスは分割してもいいと思う。

全日本選手権とほぼ同一で互換参戦出来るから

クラスが多い。D クラスは毎戦成立していないし、今後増えることはないのも無くて良いのでは。

現在の PN クラスはこれでいい。

いい感じ(ビギナーが活躍できる)のクラスが中国地区にはあるから

車体の性能差が出るため

クラス内でタイム差が車が違っててもが一定

排気量区分が適切だから

部会が成立しないクラスを無くす方針だから

私の愛車の参加するクラスは、軽自動車の B 車両クラスとして設定されていてありがたいが、全体を見渡すと同じ JAF 地方選手権でも地区によってクラス区分が大きく異なる部分もあり、交流戦や遠征、また JAF カップや西日本フェスティバルなどで該当するクラスが無く参加をあきらめる、または「勝ち目は無いが記念参加してみた」という状況を目にします。

細分化しすぎても人が集まらないから。

T28 クラスは B 車規定なので勝とうと思えば勝てる

参加台数とクラス区分で考えると妥当だと思う。公平性という点では、細分化する方が良いとは思いますが、参加台数が少ないクラスでは細分化しようがない。

フレッシュマンクラスはせめてネオバ Z3 以下のタイヤ制限を

同じクラスで 100 馬力程度の差があるのは厳しいと思う

参加台数と一定エントラントが確保されている
参加台数に見合うクラス数ではないから
全日本選手権と異なるクラス区分がある
タイヤ TW を規制したクラスが無い。
地区戦やミドル戦はいろんな車種で楽しめるよう細かくクラス区分するのが望ましい
少数車両クラスも残して頂けたから。
関東選手権 PN3 では、RF が無双しているわけではなく、実力ある人が上位に来ているため「適正」とした。
これまでの経緯と参加台数から見て納得感がある(ベストかはわからないが)
旧型 86/BRZ、D車両のクラスがある。またミドルにはタイヤ価格での規制クラスがあり、参加者への負担が少ない。S1500 クラスが復活してくれると個人的には嬉しく思います...
中部の SA クラスは台数がちょうどよい
特になし
前のアンケートで返答済
PN3 の排気量区分が広すぎる
特に問題を感じていないから
PN と B 車両の区分けは参加しやすく適正と考える
比較的色々な車で勝負できると思う
クラス統合して各クラス台数が多い方が良いと考えます。
クラスが多いと感じる
改造範囲がとても広いクラスがあり、イコールコンディションでの勝負が出来ていない。
クラス毎の参加台数に差がありますが、参加できるクラスはあるので。
クラス分けが二駆と四駆のみ
どちらとも言えないを選びましたが...参加台数が少ないので現状で仕方ないのかな?と思っています。