

出るクラスに応じて変更するので。
問題として上がる課題は常に大勢に影響がないものを感じるため。
主旨や理念、目的が良くわからない
使用タイヤの線引きが曖昧
SA→B となり改造費用増の割にレギュレーションがフェアでない。
新規参入にとっては難解です。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は低くなると感じました
各地区のタイヤ規定がマチマチで複雑
PN で許されて N で許されていない規則が謎。ブレーキディスクも純正が高いので社外品が使えるようにしてほしい。
参加している b 車両に関してはあまり問題に感じは部分は少ない。
クラス区分と同様
PN クラスに参加していますが、とくに不満な所が無いから。
新しい車を買いつける必要があるのは、参加者に負担になると思えるから。
特に PN 車両規定のコンセプトと実際の規定とのアンマッチが見受けられる(タイヤ、ピロアッパーなど)のが気になる程度。特例なら理由も添えて規定化してほしい。
PN の純正部品縛りにより、割高な消耗部品の使用が必須(ブレーキローター)
B 車のエンジン変更について、変更すると自動的にクラスが上がってしまう。
BC 車両はナンバーの有無でクラスを分けた方が良く思う。
トヨタ車優遇やめて欲しい。
現状、特に不満は無いため
タイヤの扱いが曖昧である。
タイヤの規制については明確な判断が難しいため、参加者の立場からもこれと言った明確なアイデアが出しづらい。
「どちらとも言えない」と選択したが、一応意見を。PN 車両で参加しているが、そもそも初心者においては PN 車両なんぞや？って感じなので、初心者にとっては狭き門になってしまっているように感じた。県戦に至っては、もっとシンプルに B 車両一択でもいいのでは？と思った。
特に気にしたことがないし、問題は生じていない。
BSC クラスで車両重量の規定が B 車両と SC 車両で違いすぎる。
SA/B で参加できるクラスが設定されているから
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が異なる点が不平等
特に困ったことがないから
なし崩し的に A 車や N 車と同じ道を辿っている。

B 車や PN のピロアッパーなど概ねよい方向に向かったと思う。
B 車両が取り入れられていることで、改造範囲が難しくなく、これまでジムカーナをしたことがない方でも十分参戦できる規則であるため
ジムカーナ車両を譲り受けたので、車両規則はあまり気にしたことはありません。でも、車両規則は難解だなあと感じます。。。県戦レベルでも「JAF の規定による」みたいなことが書いてあって結局難解な規定を読むはめになるのです。。。。
車両規則をもう少し簡易に理解しやすい表現に変えるべきかと。もしくは、改造認定部品としてメーカーと製品を指定すると分かりやすいと考える。その代わりに、独自の加工等は認めない形となるが...
改造範囲が次第に広く成って居る事。
PN クラスの車両規定はお金がかかる割には上達しにくいクルマしか作れない
B 車両のため特段の不自由はしていないから
s2000 だと横 G でオイルを吹いてしまうのですが SA 車両でオイルキャッチタンクを追加してはいけないというのが辛いです。
上記のように異なる車両規則の車両が混走する場合、全日本規則で不釣り合いなハンデが出ると参戦が危うくなる
タイヤ規則は全車共通でいいと思う
車検があるとはいえ、内部構造やコンピュータを触っていたら確認が出来ない。簡単に目視出来るもの以外はレギュレーションがあってもないようなもの。
質問の意図がわからない。JAF スピード車両規則の中身のことなのか、参戦するシリーズにおけるクラス区分のことなのか(PN クラスは不要とか、SA クラスが必要とか)
PN 車両の改造範囲が広くなり改造費も高額化することが新規参入者増加の障壁となると考えられるため
タイヤ代増とメーカー毎の性能差
B 車両の改造基準が曖昧
β11 が速すぎて高過ぎる。
社外シャフト使用、強度アップとコスト削減が出来るから
PN クラスにおいて社外ブレーキローターは許可されていないが、純正同等形状に限り許可して欲しい。純正ブレーキローターは高く(ディクセルのような社外の純正同等品)、負担が大きい。
直線のパワーはお金がないと差がありすぎます。
4 点ベルトのフロア穴あけ等は抵抗があり、それも参加者が増えない原因の一つと考えます。
楽しむには十分だから
クラス内で大きなタイム差がないため
オープンカーにロールバーは必要なのか？車輛作成にハードルが上がる。4 点シートベルトとフルフェイスでよいのでは？
ピロアッパーもクラッチセットも解禁となり昔の N 車規定を超えたから

PN クラスのタイヤグリップは更なる規制の必要を感じる
恐らく既存ジムカーナ選手の多くはサイドブレーキを使用したターンをしたいと思っているし、華麗なサイドターンを見て憧れてジムカーナを始める人も多いでしょう。肝心のサイドブレーキが装備されない車両が増えているので油圧式サイドブレーキの装着はどの様な車両にも解禁する事が車両レギュレーション的にジリ貧を解消する最も簡単経済的な解決法であると確信しています。
参戦費用の抑制を謳いながら高額な車両購入費用が必要などバランスが悪い
純正部品を手に入れることが困難(来年からは B 車両クラスに移るので解決)
タイヤの縛りは分かりやすく、もう少し厳しくても良いと思う
現状に即している
守れ(ら)ない規則がある
全日本直下でない
B 車の安全規定と SC 車の車重
PN 車両の ECU チューニングはいっそのこと解禁にしては？車検で判定できる規則のみ規制しないとインチキをやったもの勝ちになっており、競技会としての魅力がなくなっている。
PN 車両は長く乗ると不利。買い替えられる財力が必要
ピロアッパーやフライホイールを変えなければならない理由がわからない。改造は個人判断だが OK になると変えざるを得ない場合があるので無闇に改造範囲を拡大して欲しくない。
中古車を買うと既に車高調(キャンバー調整付)、マフラーが交換されているケースがあり、これからジムカーナを始めようとする人が PN で出れないと断念するケースがあると思う。PN 車両が B 車に近くなるのも困るので悩ましいが、車検対応マフラーで速くなるわけでもないのに認めても良いのではないかな。
PN の改造範囲が広がった
きちんとした車両規制になってるから
道路運送車両法を基本とする B 車両は古いクルマも長く使えてありがたいです。また、PN 車両など改造範囲を絞ったクラスでは、一般人には触ることができない部分(ECU のフラッシュ書き換えや車両 OEM 様しか知りえない情報の利用等)をもしも大手ショップ様やパーツメーカー様が手を出していても一般人にはどうすることもできない不安感が残ります。実際、私が若いころに A 車両で全日本を追っていた先輩が、スタートからの直線だけで数秒引き離されてしまい悔い泣きしながらやめてしまいました。あれは忘れることができません。当時は C 車両のノウハウを紛れ込ませた A 車両が混じっていたと聞きます。一方、B 車両の場合ですが「君のクルマえらいパワー出てるなあ」「うん 85ps 出るようにしてん」「マジかー楽そうやけどどうなん？」「いやーかえってあつかいにくくなってもうたわ(笑)」「それあかんやつやん(笑)」といった感じです。
高年式車 or 多額のメンテ費用がかかる車が主役となり、安く楽しむことが難しい
勝つことだけを目的としていないため
オープンカーのロールバー取り付け義務は不要だと思います。特に ND

チャンピオン戦までの NT クラスの様な B 車両ラジアルタイヤクラスが全日本まで通してあると嬉しい。各メーカーS タイヤの供給は先が見えている。
クイックリリース式のステアリングボスが使用不可となっているが安全面の観点で問題のない製品であれば使用して もいいと思う。
出られるクラスがあるから
車両規定(特にタイヤ)の発表が遅い。シーズン開始 6 か月以前に確定させるべき、無理な事案は翌々年に持ち越 すべき。
全日本ルールに囚われ過ぎていること。参加者の大多数が全日本を向いていないのにルールを合わせることで事態 に疑問を感じる。参加者が減少すると主催するところが無くなっていくことを部会が理解していると感じない。
タイヤ幅は純正サイズで良い。PN 車両にピロアッパーは不要と考える。
参戦車両出力差がありすぎる。参加者数が少ない為現状仕方ない認識。
これ以上の車両パーツ規制緩和となった場合は「問題は有る」としたい。
多少の不公平をは受け入れないと Formula クラスにしなければならなくなるから。
まだまだ選択の自由があるから
前回の問題で回答済
特に問題を感じていないから
好きなクルマで競技会へ参加することが楽しいので
道路運送車両法の改正に対し車両規則の改定が追い付いていない。
若い方でもやりやすい様続けやすい様な価格帯が良いとおもう。違法改造車と走らされる。
PN なので改造費が最低限で収まる。
全日本では問題あるとしていますが、地区戦ではショップデモカーなどは参加していないので。
PN クラスが設立当初の意図に反して結局費用が大きくなっている