

FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP DREAM CUP ソーラーカーレース鈴鹿 2010

特別規則

FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP
DREAM CUP ソーラーカーレース鈴鹿 **2010**
2010年7月30日～8月1日

* エントリー

開始：2010年6月1日（火）
締切：2010年6月11日（金）

* 公式車検

日時：2010年7月30日（金）
場所：Aパドック

* フリー走行・公式予選

2010年7月31日（土）

* ヒート/スタート

<u>2010年7月31日（土）</u>	OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラス（8時間耐久レース） ENJOY II クラス（4時間耐久レースを同時開催） 決勝第1ヒート スタート
<u>2010年8月1日（日）</u>	ENJOY I クラス（4時間耐久レース） OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラス（8時間耐久レース） 決勝第2ヒート スタート

* 表彰式

日時：2010年8月1日（日） 各レース終了後
場所：コントロールタワー2階 ポディウム

競技会組織

本大会は国際モータースポーツ競技規則（ならびにその付則）、FIA 代替エネルギーカップ競技会（サーキットおよびヒルクライム）に適用される一般規定、FIA 代替エネルギーカップ競技規則、FIA 規則に準拠した JAF 国内競技規則（ならびにその付則）およびここに定める特別規則に従い、国際格式競技として開催される。

I 競技会組織

1.1 定義

競技会名称

FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP
DREAM CUP ソーラーカーレース鈴鹿 **2010**

オーガナイザー

読売新聞東京本社（代表取締役社長 老川 祥一）
東京都千代田区大手町1-7-1 TEL: 03-3242-1111
株式会社 モビリティランド（取締役社長 **大島 裕志**）
三重県鈴鹿市稲生町 7992 TEL: 059-378-1111
社団法人 日本自動車連盟（会長 田中 節夫）

東京都港区芝大門 1-1-30 TEL: 03-3436-2811

ASN

社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

1.2 組織委員会

構成: 組織委員長 荒木 正和
組織委員 樋山 良毅
組織委員 古谷 隆昭
組織委員 土屋 一正

大会事務局: ソーラーカーレース鈴鹿事務局
〒104-8325 東京都中央区京橋 2-9-2 読売新聞東京本社
スポーツ事業部内
TEL: 03-5159-5880 FAX: 03-5159-5876

1.3 競技役員

競技会審査委員会: Carlos FUNES
: 小野 昌朗
: 木村 吉次 (組織委員会任命)

FIA オブザーバー: FIA 派遣

競技長: 近藤 幾夫

FIA テクニカルデレゲート: Georg Brasseur

技術委員長: 神谷 和潤

計時委員長: 栗山 隆史

事務局長: 藤岡 良一

広報委員長: 上野 禎久

総則

II 競技種目および称号

ソーラーカーによる耐久レース

2.1 FIA OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラスによる 8 時間耐久レース。

FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP の 1 戦として開催される。

2.2 ENJOY クラスによる 4 時間耐久レース。

ENJOY I クラス (メンバーの 5 名以上が 18 歳未満 (2010 年 4 月 1 日現在) の高校または高等専門学校在学中の生徒であるチームを対象)

ENJOY II クラス (上記以外)

III 競技の概略

3.1 競技は鈴鹿サーキットにおいて開催される。

3.2 コース全長: 5.81km

3.3 レース周回方向: 右回り (時計周り)

3.4 ヒート

8 時間耐久レース: 4 時間 × 2 ヒート

4 時間耐久レース: 4 時間 × 1 ヒート

IV 参加車両

4.1 競技への参加資格を有する車両は、FIA 代替エネルギー車両技術規則および本大会技術規則に合致した下記のソーラーカーに限定される。

4.1.1 FIA オリンピアクラス車両規則に従って製作された車両。

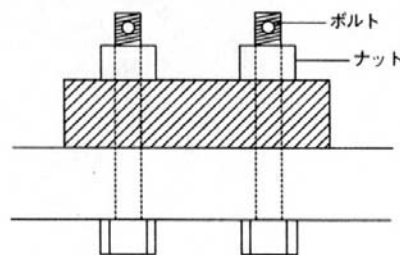
(1) FIA オリンピアクラス車両規則については FIA/JAF 発行の同規則（FIA 代替エネルギー車両技術規則第 8 条）を参照のこと。

(2)2009 年 12 月 31 日以前に製作された車両(2009 年 12 月 31 日以前のオリンピック規則に適合する車両)に限り、2010 年 1 月 1 日から適用されたオリンピック車両規則に適合していない場合でも主催者の判断により条件付きで出場を認めることがある。

(3)FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUPの得点は、2010 年 1 月 1 日より適用されたオリンピック車両規則に従って製作された車両を使用するエントラントに対し与えられ、前項に該当する車両を使用するエントラントには与えられない。

(4) FIA オリンピアクラスの車両に搭載できる駆動用バッテリーの最大重量は、スプリントレースの場合の最大重量（同車両規則 4.1.1 参照）が適用される。

(5) FIA オリンピアクラスの車両で、同車両規則が定める最低重量に満たないものについては、以下に示すバラストの搭載により、これを満たすことが義務付けられる。車両の重量測定は車検時に行われバラストとともに測定、封印するものとし封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の管理下におかれる。バラストは参加者により準備され、材質は自由であるが、液体および、バラスト以外に機能するものであってはならない。また、あらかじめバラストを車両に固定する場合には、競技役員により、封印を施せるように図に示す要領で、参加者により処置するものとする。ただし、この場合のバラスト固定のために使用する部品（ボルト、ナット等）はバラストの重量に含まれない。



(6) FIA オリンピアクラス車両規則に定められたドライバー最低重量に満たないドライバーは前項に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが義務付けられる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の管理下におかれる。安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行な

てはならない。

4.1.2 FIA 代替エネルギー車両技術規則に規定されるカテゴリー I および本大会技術規則に従って製作された車両。

(1) 乗員最低重量

競技会期間中いかなる時も、ドライバーは公式車両検査（体重測定）において、規定の衣服、ヘルメット等を着用した状態で、70kg以上の重量を満たさなければならない。

(2) バラスト

(1)に満たないドライバーは 4.1.1(5)に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが義務付けられる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の管理下におかれる。

なお、安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行ってはならない。

4.1.3 上記車両は、本大会において以下の通り区分される。

4.1.1 による車両：8時間耐久レースにおける FIA OLYMPIA クラス

* FIA OLYMPIA クラスの参加台数が 2 台に満たなかった場合、当該クラスは成立せず、当該車両はオーガナイザーの判断により他のクラスに編入される。

4.1.2 による車両：本大会技術規則に従い以下の通り区分される。

8時間耐久レースにおける DREAM クラスまたは CHALLENGE クラス、もしくは 4 時間耐久レースにおける ENJOY クラス。

4.2 公式車検に合格した車両を、レース終了まで使用しなければならない。

4.3 予備車両（スペアカー）の登録使用は認められない。

4.4 全ての車両に装備される安全装置は、FIA 技術規則ならびに本大会技術規則に合致していなくてはならない。

4.5 技術規則に合致していない車両はいずれも参加を認められず、大会から除外となる。競技会期間中を通じて、参加者は自己の車両の適合性について責任を持たなければならない。

V エントリーフォーム

5.1 エントリーフォームの受付期間

開始： 2010 年 6 月 1 日(火)

締切： 2010 年 6 月 11 日(金)

送付先：ソーラーカーレース鈴鹿事務局

〒104-8325 東京都中央区京橋 2-9-2 読売新聞東京本社スポーツ事業部内

TEL：03-5159-5880

FAX：03-5159-5876

5.2 参加者数の上限

公式予選の出場台数に関しては制限なし。

5.3 参加申し込みの際には、下記の書類を提出しなければならない。

a) 参加申込書（誓約書と親権者承諾書および印鑑登録証を含む）

b) MS 共済会加入申込書（チームメンバー登録申請書を兼ねる）

c) チームメンバー5名以上の学生証のコピー（ENJOY I クラスにエントリーの場合）

5.4 組織委員会はその決定に関する理由を示すことを条件に、いかなるエントリーをも拒否する権利を有するものである。

VI エントリー料金および保険

6.1 エントリー料金

a) ENJOY I クラス出場のチーム（メンバーの5名以上が18歳未満（2010年4月1日現在）の高校または高等専門学校在学中の生徒であるチーム：5,000円（消費税込み）

b) 上記以外のチーム：20,000円（消費税込み）

6.2 上記料金の全額が支払われないとエントリー申請は受け付けられない。

6.3 エントリー料金は、下記の場合全額返還される。

6.3.1 エントリーが受け付けられなかった場合。

6.3.2 競技会が中止された場合。

6.4 MS 共済会

6.4.1 全ての参加者は、MS 共済会に加入しなければならない。

6.4.2 申し込みは指定の用紙に必要事項を記入のうえ、会費を添えて参加申し込み時に事務局へ申し込むものとする。

6.4.3 会費はドライバー1名につき7,000円、ピット要員1名につき500円とし、本競技会期間中のみ有効とする。

6.4.4 MS 共済会の詳細は、本規則の付則を参照のこと。

VII ゼッケン番号および広告

7.1 参加者は、競技番号と大会ステッカーを貼付するため、車両の視認性の良い場所左右2カ所に、それぞれ縦30cm×横80cmのスペースを提供しなければならない。

7.2 車両に貼付する広告は、公序良俗に反するものであってはならない。また、オーガナイザーの都合により、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知しなければならない。

VIII 抗議

8.1 抗議

- 8.1.1 オーガナイザー、競技役員、他のエントラント、ドライバーまたは競技会関係者の決定、行為あるいは過誤によって、自分が不当に処遇されていると判断したエントラントは、これに対して抗議する権利を持つ。
- 8.1.2 抗議申し立ての権利を行使することができるのは、指名登録されたエントラント、もしくは書面にてその委任（委任状の原本のある）を受けた代理人に限られる。
- 8.1.3 抗議を行うエントラントは、書面により、抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載しなければならない。
- 8.1.4 技術委員の判定に対する抗議は決定直後に行わなければならない。
- 8.1.5 各ヒート中の規則違反、不正行為に対する抗議は、そのヒート終了後の 30 分以内に行わなければならない。レースの最終結果に対する抗議は、暫定結果発表後 30 分以内に行わなければならない。
- 8.1.6 抗議の申し立ておよびその提出の受付時間は、国際モータースポーツ競技規則および JAF の定める国内競技規則に準拠していなくてはならない。
- 8.1.7 抗議料は 101,900 円（消費税込）とし、現金にて支払われるものとする。この料金は抗議が正当と裁定された場合に限り払い戻されるものとする。
- 8.1.8 競技会審査委員会の裁定結果は、関係当事者のみに口頭で通知される。
- 8.1.9 審査後ただちに裁定が下されない場合、競技会審査委員会はその裁定発表を日時と場所を明らかにして延期することができる。

IX 順位

順位認定の区分は下記の通りである。

- 9.1 8 時間耐久レースの総合順位
 - 8 時間耐久レースの FIA OLYMPIA クラスにおける順位
 - FIA ALTERNATIVE ENERGIES CUP の得点が与えられる
- 9.2 8 時間耐久レースの CHALLENGE クラスにおける順位
 - 4 時間耐久レース（ENJOY I・II 各クラス）における順位

X 賞典

下記の区分ごとにトロフィーおよび副賞が与えられる。

a) 8 時間耐久レース

総	合	1~3 位
	FIA OLYMPIA クラス	1~3 位
	CHALLENGE クラス	1~3 位

b) 4 時間耐久レース

ENJOY I クラス	1～3 位
ENJOY II クラス	1～3 位

参加台数により、J A F の賞典を除き賞典の制限を行う場合がある。この場合の正式な賞典内容は、公式通知にて明示される。

XI 賞の授与

日時：2010年8月1日（日）各レース終了後

場所：コントロールタワー2階 ポディウム

大会細則

X II 規則

- 12.1 すべてのエントラントおよびドライバーは、エントリーフォームの提出をもって本競技会に適用されるすべての規則に従うことに合意したものとされる。
- 12.2 本規則の変更・追加、競技運営上の細則、参加者に対する指示、その他本規則発表後に生じた必要事項は、日付および連番を付した書面（公式通知）によってエントラントに通知される。
 - a) 公式通知は2010年7月28日(水)まではエントラントの住所に郵送され、以後は競技会事務局により、鈴鹿サーキットコントロールタワー横に掲示される。
 - b) 上記のほか、公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて召集されるドライバーズブリーフィングで指示が出される。
 - c) 緊急の場合は、場内放送で指示が伝達される。
- 12.3 本規則のいずれにも規定されていない事項については、競技会審査委員会が決定を下すものとする。

X III ドライバーの安全装備

- 13.1 ドライバーは走行中、4点式以上のワンタッチ式フルハーネスタイプのシートベルトを装着しなくてはならない。（該当の車両規則を参照）
- 13.2 すべてのドライバーは、公式車両検査時に下記の装備品を携行もしくは着用して技術委員の点検を受けなければならない。また、走行中はこれらを正しく着用しなければならない。
 - a) 下記のいずれかの規格に適合したクラッシュヘルメット。
 - ・ SNELL : SA95. M95、SA2000. M2000 または SA2005. M2005
 - ・ FIA8860-2004
 - ・ BSI : BS6658-85 type A/FR
 - ・ SFI : 31.1A または 31.2A
 - ・ JAF 公認ヘルメット

- ・ JIS:T8133・2000 …フルフェイス型、オープンフェイス（ジェット）型に限る。
ハーフ型、スリークォーターズ型は使用不可能。
 - ・ JIS:T8133・2007 2種
- ※ 内装、緩衝材等に著しい劣化、改造が認められる物は、競技会の参加を認めない場合がある。製造後「10年」を経過したものを使用してはならない。
- b) レーシングスーツ（FIA 公認のものを強く推奨する。少なくとも木綿等の耐酸性素材で全身を覆うツナギであること）
 - c) グローブ（指先まで覆うもの）、シューズ、バラグラバス、ソックス、アンダーウェアについても、FIA 登録品の使用を強く推奨する。（バラグラバスの使用は任意とする。）

XIV エントラントおよびドライバー

- 14.1 すべてのエントラントは、各自が所属する ASN によって発行された国際エントラントライセンスを所持しなければならない。
- すべてのドライバーは、国際ソーラーカー競技に有効なドライバーライセンス（JAF 発給の限定国際ソーラーカー競技運転者許可証を含む）を所持しなければならない。
- 14.2 FIA OLYMPIA クラス、DREAM クラスおよび CHALLENGE クラスに参加するエントラントで、FIA カップの表彰対象となるためには、国際エントラントライセンスを発行した ASN によって発行された「リサーチグループライセンス」（以下、「RGライセンス」という。）を国際エントラントライセンスと同時に所持しなければならない。
- 14.3 ライセンスは、今年度有効のものでなければならない。エントラントならびにドライバーはライセンスの停止を受けている者であってはならない。
- 14.4 ドライバーは、本年度有効なメディカルサーティフィケートを所持していること。
- 14.5 20 歳未満のドライバーは、参加申し込み時に親権者の承諾書および印鑑登録証を提示しなければならない。
- 14.6 海外からのエントラントおよびドライバーは、そのライセンスを発行した ASN により、本競技会への参加を書面にて許可されていなくてはならない。
- 14.7 チームメンバー、車両の登録
- 予選通過台数がコースライセンスにより認められている台数を上回る場合、競技長は公式予選中のタイム記録に基づきスタート位置を割り当てることができるものとする。
- 14.7.1 1 エントラントにつき 1 台の車両が登録できる。
 - 14.7.2 チームメンバーは、エントラント、ドライバー 2 名～3 名、ピット要員で構成され、最大 8 名までとする。
 - 14.7.3 エントラントは参加申し込みに際して、所定の手続きによってドライバーおよ

ピット要員を指名登録しなければならない。

14.7.4 エントラントは20歳以上でなければならない。

14.7.5 エントラントおよびドライバーは、参加申し込みの際にかならず誓約書に署名しなければならない。

14.7.6 ドライバーの登録

a) ドライバーは、2名～3名まで登録することができる。

b) 8時間、ENJOY IIクラスへのダブルエントリーは認められない。

c) 8時間、ENJOY Iクラスへのダブルエントリーをする場合、その旨を参加申し込み書に記載しなければならない。

14.7.7 ドライバー変更

ドライバー変更は、書類検査（選手受付）時まで可能とし、以下の手続きにより実施されるものとする。

ドライバー変更用紙を記入後競技会事務局に提出する。

a) 書類検査（選手受付）終了までは無料。

b) やむをえない理由により書類検査（選手受付）終了以降に、ドライバー変更を行う場合は、変更ドライバーの共済会費、必須書類、変更用紙を競技会事務局に提出し、競技会審査委員会の承認を受けなければならない。

c) ドライバー変更が行われた場合、もとのドライバーが再度ドライバー変更を行って運転に復帰することは認められない。

14.7.8 ピット要員登録

a) 本競技会に参加が許されるピット要員は、15歳以上（中学生は不可）でエントラントによって指名登録されたものでなければならない。

b) エントラントはピット要員の中から1名をピット責任者に選任して指名登録しなければならない。

c) ピットで作業できる者は、チームメンバーに限る。

d) ピット要員は、他チームとの二重登録は認められない。

XV エントラントおよびドライバーの義務

15.1 エントラントの責任

15.1.1 エントラントにはその参加に関わるすべての者に、すべての規則を遵守させる責任がある。

15.1.2 エントラント、ドライバー、ピット要員およびゲストは、書類検査時に発行される身分証明書を常時正しく着用しなければならない。

15.1.3 競技車両、運営車両およびオーガナイザーが特に認めた車両を除き、レース場のいかなる場所においても登録ナンバーのない車両の使用は禁止される。

15.1.4 その他の通行証：

- a) オーガナイザーは、各チームに対して、ゲストパス（ピットまで入場可）を10枚まで無料で発行する。ただし、1枚につきMS共済会会費500円を書類検査（選手受付）時に支払うものとする。
また、これ以上のゲストパスを希望する場合には、有料にて発行する。
(1枚 1,600円 7/30~8/1まで有効 共済会適用外)
- b) サービスカーは、競技会事務局が交付する通行証ステッカーを貼付していなければ、パドックへの通行ができない。(事前送付)
- c) パドック通行が許される参加者のサービスカーは競技車両1台につき2台とする。また、競技車両および部品、工具を運搬するために必要な通行や積み降ろし作業は、公式通知および競技役員の指示に従って行わなければならない。

15.2 無線機の使用

- 15.2.1 参加者が競技会期間中において無線通信設備を使用する場合は、日本の電波法に定められた無線通信設備を使用しなければならない（電波法上、アマチュア無線の使用は一切禁止となる）。ドライバーが無線通信設備を使用する場合には、ハンズフリー装置等を用いなければならない。
- 15.2.2 無線通信設備を使用する場合には、競技会事務局に用意した所定の申請用紙に記入し、公式車両検査において検査に合格しなければならない。
(特定小電力無線機、携帯電話、PHSは除く)
- 15.2.3 上記設備を使用し、レース運営に支障をきたす場合は使用停止を命ずることもある。

15.3 ピットの使用

ピットの競技会期間中以外の使用は許されない。

15.4 ブリーフィング

ドライバー又は、エントラントはブリーフィングに出席しなければならない。ブリーフィングに遅刻、欠席した場合、失格になることもある。

15.5 信号旗およびコース上での行為

競技会期間中コース上では、随時、下記の各種信号旗が使用されることがある。いずれの提示に際しても指示に従わなければならない。

- a) 競技長によりスタート／フィニッシュライン上で示される信号
 - ・日章旗：スタート信号
 - ・白黒チェッカーフラッグ：予選または決勝レースの終了
 - ・赤旗：予選または決勝レースの中断
 - ・対角線を境に白と黒半々に色分けされた旗とゼッケン番号：黒旗提示の最終警告
 - ・黒旗とゼッケン番号：次の周回でのピットストップ通告（反則行為あり）
 - ・黒地にオレンジ色の円の旗とゼッケン番号：次の周回でのピットストップ通告
(車両に機械的欠陥あり)

- ・ 緑旗：コースクリア／ウォームアップ開始
- b) コースサイドの各ポストにおいて提示される信号
 - ・ 黄旗：危険。要減速。追い越し厳禁
 - ・ 赤の縦線の入った黄旗：コース表面が滑りやすい、コース状況が悪化
 - ・ 緑旗：コースクリア、危険を示す黄旗区間の終了
 - ・ 青旗：他車に追い越されようとしていることの通告
 - ・ 赤旗：決勝レース中断（フィニッシュライン上に赤旗が表示されている。細心の注意を払いフィニッシュラインもしくはピットに進まねばならない）

15.6 一般安全規定

- 15.6.1 競技中は登録されたドライバー以外の者が車両を運転してはならない。
- 15.6.2 ドライバーは、緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車等のサービス車両がコースを走行したり、作業を行うため停止したり、競技役員がコースに立ち入る場合があることを承知していなければならない。原則として、速度の遅い車両はコースの右側を走行し、速度の速い車両はコースの左側を走行しなければならない。
- 15.6.3 公式予選および決勝レース各ヒートを通じて、コース上およびセーフティゾーンにおいて車両を押して移動させた場合は、その周回数とタイムを無効とする。この場合は、必ずピットインしなければならない。また、長時間、長距離にわたりコース上を押して移動してはならない。ただし、ストップ車両の安全な位置への移動や、再スタートさせるための短距離の移動はこの限りではない。この判定は競技役員により決定され、判定に対する抗議は受け付けられない。
- 15.6.4 競技長に指示される場合を除き、車両がレース方向に逆行したり、横断したりすることは厳密に禁止される。この規則に反した場合、少なくとも競技除外に処されるものとする。
- 15.6.5 機械上の故障やその他事故により車両を停止せざるを得ないドライバーは、コース外に車両を停止させた上、速やかに車両から離れなくてはならない。ドライバーは競技役員のいかなる指示にも従わねばならない。
- 15.6.6 いかなる場合もコースをショートカットしてはならない。ただし、東ショートカットを通過しピットインする場合を除くが、この場合の周回数とタイムは記録として採用されない。

XVI 書類検査および車両検査

16.1 書類検査

- 16.1.1 エントラントもしくは、エントラントに指名された代理人は、書類検査に立ち会わなければならない。
- 16.1.2 エントラントおよびドライバーは、今年度有効な次の必須書類を書類検査時に

提示しなければならない。

- ・国際ライセンス（エントラント、ドライバー）
- ・運転免許証（所持する者のみ）
- ・メディカルサーティフィケート

競技長あるいは医師団長が必要と判断する場合には、同日あるいは翌日にドライバーの身体検査を行うことができる。

16.1.3 書類検査の日時は、タイムスケジュールにて公示される。

16.2 車両検査

16.2.1 車両検査は、タイムスケジュールに示される時間に行われるものとする。

16.2.2 車両はその照合と安全性の点検のために車両検査に提示されなくてはならず、合格しない場合は競技に出場できない。

16.2.3 要請に応じ、車両に関する有効な書類を提示しなくてはならない。この提示を怠った場合、車両検査に不合格となることがある。

16.2.4 車両検査への車両の提示が予め定められた時間に遅れたエントラントに対しては、競技会審査委員会の裁量において決定される罰則が課されるが、罰則の適用範囲には失格が含まれるものとする。しかし、エントラント／ドライバーがその遅延を不可抗力によるものであると証明できる場合、競技会審査委員会は当該車両の車両検査を認めることができる。

16.2.5 公式車両検査において、登録ドライバーの体重測定とバラスト検査を行う。

16.2.6 検査を行った部品等を元の状態に組み直すのは参加者の責任とする。

16.2.7 技術委員長から改善指導を受けた車両については、当該改善箇所の確認を必ず受けなければならない。

XVII バッテリーの管理

17.1 競技会期間中（フリー走行、予選、決勝）に使用するすべての駆動用バッテリーは、公式車両検査時に登録されなければならない。仕様の確認後、競技役員により封印されるものとする。

17.2 予備のバッテリーを登録する場合は、下記に従うものとする。

a) 予備のバッテリーの種類は、車両に搭載される駆動用バッテリーと同一でなければならない。

b) 予備のバッテリーの最大重量は、該当の車両規則に従うものとする。

※17.3 駆動用バッテリーの運用参照。

c) 車両に搭載される駆動用バッテリーと予備のバッテリーのメーカーは異なってもよいが、車両に搭載される駆動用バッテリーは、同一メーカー／同一型番で構成されなければならない。

17.3 駆動用バッテリーの運用について

車両に搭載される駆動用バッテリーの運用は、公式車両検査合格後、競技会期間中（フリー走行、予選、決勝）を通して、下記に従うものとする。

- a) 公式車両検査で登録されたものとする。
- b) フリー走行、予選、決勝で車両に搭載される駆動用バッテリーと予備のバッテリーの重量差は、5%以下（小数点2桁以下切捨て）とするが、該当の車両規則が定める最大重量を超えてはならない。
- c) 上記b)の重量差が5%を超える場合は、その重量差をバラストで補うものとする。この場合のバラストは参加者が準備し、公式車両検査時に登録する（本規則4.1.1(5)に準ずる）。
- d) 車両に搭載される駆動用バッテリーは、同一メーカー/同一型番で構成されなければならない。

17.4 バッテリー収納箱の封印

4時間耐久レース決勝および8時間耐久レース決勝第1ヒートのスタート60分前より、競技役員により各車両に搭載されている駆動用バッテリーを収納する蓋付きの箱がシールにより封印される。

17.5 バッテリーの交換

駆動用バッテリーの交換は、あらかじめ車両検査時に予備バッテリーとして登録されたものに限り認められるが、交換時間帯により、下記の2つのうち、どちらかの手続きに従わなければならない。

- a) 4時間耐久レースおよび8時間耐久レース決勝第1ヒートのスタート60分前までは、競技役員立ち会いのもと、割り当てられたピットにおいてのみ交換作業が許される。
- b) 4時間耐久レースについては決勝スタート60分前から決勝終了まで、8時間耐久レースについては決勝第1ヒートのスタート60分前から第2ヒート終了までの間、上記a)と同様の手続きに従い、交換作業が許されるが、次の計算式により算出された周回数が、対象となるヒートの競技結果の周回数より減算される。

【計算式】

交換蓄電池重量 / 搭載蓄電池重量 × 20 + 1 周

（小数点以下切り上げ）

例 搭載蓄電池重量：80kg、交換蓄電池重量：40kg の場合

$[(40 \div 80) \times 20] + 1 = 11$ 周

【減算対象ヒート】

- ・ 第1ヒートスタート60分前から第1ヒート終了までの間に交換した場合：第1ヒートの競技結果から減算
- ・ 第1ヒート終了後から第2ヒート終了までの間に交換した場合：第2ヒ

ートの競技結果から減算

17.6 駆動用バッテリーの充電

4 時間耐久レースについては決勝スタート 60 分前から決勝終了まで、8 時間耐久レースについては決勝第 1 ヒート開始 60 分前から第 2 ヒート終了までの間に太陽光及び回生制動以外のエネルギーを用いての車両に搭載した駆動用バッテリーへの充電は厳重に禁止される。

ピットもしくは、作業可能な場所に停止中、駆動用バッテリーを充電する場合、ソーラーパネルの面の向きを変えたり、車両をジャッキで持ち上げることが許される。
※太陽光によって充電を行う際、カガミ・銀板等を使用して充電を補助する事は禁止する。

17.7 駆動用バッテリーの保管

8 時間耐久レース決勝第 1 ヒート終了後、第 2 ヒートスタートまでの間、各車両に搭載されている駆動用バッテリーがバッテリーを収納する蓋付きの箱ごと保管される。保管場所と時間の詳細は、タイムスケジュールにより示される。

XVIII レース進行

18.1 公式予選

- 18.1.1 登録されたドライバーのうち 1 名は、公式車両検査に合格した車両によって、タイムテーブルに従って行われる公式予選に必ず出場しなければならない。
- 18.1.2 公式予選の義務周回数は 1 車両につき 1 計測周とする。
- 18.1.3 公式予選結果の順位は、義務周回数を満たしたそれぞれの車両が走行中に記録した最高ラップタイム順に決定される。2 台以上の車両が同一の最高ラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを出した車両が優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。
- 18.1.4 各決勝レース出場台数は、下記のように選抜される。
- 8 時間耐久レース 公式予選成績順 45 台 (さらにオガナイザ-推薦が最大 5 台まで追加されることがある)
- 4 時間耐久レース (ENJOY II クラス) 公式予選成績順 32 台
- 4 時間耐久レース (ENJOY I クラス) 公式予選成績順 72 台 オガナイザ-推薦 5 台
- 18.1.5 競技終了旗が表示された周回に計測されたタイムは予選資格に有効とみなされる。
- 18.1.6 8 時間耐久レースのエントリー台数が 45 台を超えた場合は下記の手順により決定される。
- なお、各クラスの決勝出場車両は、それぞれ公式予選の結果順に選出される。
- a) FIA OLYMPIA クラス 11 台、DREAM クラス 11 台、CHALLENGE クラス 11 台

- b) 残り 12 台の FIA OLYMPIA、DREAM、CHALLENGE の 3 クラスの台数配分は、公式車検合格車両のクラス別台数をもとに比例配分する。(小数点以下四捨五入)

	クラス別 予選結果順	OLY・DRE・CHA 公式車検比例配分枠	合計
FIA OLYMPIA	11		
DREAM	11		
CHALLENGE	11		
計	33	12	45

- c) a) の台数を下回るクラスがあった場合、その空席分は予選結果に基づき他クラスへ比例配分する。
- d) エントリー台数が 45 台以下の場合、公式予選の結果順とする。
- e) 8 時間耐久レースのオーガナイザー推薦は、4 時間耐久レース (ENJOY II クラス) の決勝出走台数が 32 台に達した場合は行われぬ。

- 18.1.7 公式予選は、別途公示されるスケジュールにより分けて行う。
- 18.1.8 公式予選中に赤旗が表示された場合には、即時タイムアタックを中止し、安全速度で各自のピットに戻らなければならない。
- 18.1.9 天候や、コース上のトラブル等により、公式予選の時間が短縮される場合でも、ドライバーおよび車両の予選通過資格に関連する影響についての抗議は受け付けられない。
- 18.1.10 他に定めがない限り、すべての予選期間中、ピット内やコース上および安全規則に関する罰則は、レース中と同じものとする。

18.2 スターティング・グリッド

- 18.2.1 スターティング・グリッドは、公式予選中に達成されたベストタイム順に並べられた 2 列の車両により構成される。ポールポジションは、最前列左側グリッドとする。
- 18.2.2 スターティング・グリッドにつくことのできなかった車両の位置は、そのまま空席とする。
- 18.2.3 オーガナイザー推薦 5 台のスターティング・グリッドは、最後尾より 5 つのグリッドとし、その順位は競技会審査委員会により決定される。

18.3 各ヒートのスターティング・グリッド

- 18.3.1 ENJOY II クラスによる 4 時間耐久レース決勝および 8 時間耐久レース決勝第 1 ヒートのスターティング・グリッドは、それぞれの公式予選の結果をあわせた成績順とする。
- 18.3.2 8 時間耐久レース決勝第 2 ヒートのスターティング・グリッドは、第 1 ヒートの結果によるものとする。
- 18.3.3 ENJOY I クラスによる 4 時間耐久レース決勝のスターティング・グリッドは、公

式予選の成績順とする。

18.4 決勝レース

18.4.1 決勝レースは、8時間耐久レース2ヒート制と、4時間耐久レースが行われる。ENJOY IIクラスによる4時間耐久レースの決勝は8時間耐久レース第1ヒートと同時に開催される。

18.4.2 決勝レースの各ヒートは、レース中の天候変化などの理由による赤旗中断で、競技会審査委員会の決定により走行時間が短縮されることがある。

18.5 出走前検査

公式予選および決勝レースの各ヒートにおいてトラブルが発生した車両は、次のレーススタートまでに出走前検査を受けなければならない。

18.6 決勝レース出場車両のコースイン

公式車検および出走前検査に合格した車両は、競技役員の指示に従い車両を押し定められたスターティング・グリッドに着かなければならない。

18.7 スタート

18.7.1 灯火信号+日章旗によるスタンディング・スタートとする。

18.7.2 スタート時刻の進行は表示板で知らされる。これらの表示は警告音とともに表示される。

a) スタート5分前の表示板：(秒読み開始)

グリッドへの侵入は禁止される。グリッドの位置に着けなかった車両は、競技役員の指示に従いピットからスタートする。

b) スタート3分前の表示板+リーダータワーカウントダウン表示：

ドライバーおよび競技役員を除き、いかなる者もグリッドから立ち退くこと。

c) スタート1分前の表示板+リーダータワーカウントダウン表示：

ドライバーはスタート態勢をとること。

18.7.3 スターティング・グリッドで何らかのトラブルによりスタートできない車両のドライバーは、左右どちらかの方向指示器を点灯させて、競技役員および後列のドライバーに対して合図をしなければならない。その車両は競技役員によってグリッドから排除される。

18.7.4 スタート合図は、下記の方法で表示される。合図の詳細は、当日配布されるスタート進行表に記載される。

・コース上に設置されたスタートシグナルの灯火信号（メインのスタート合図）

・ピット出口フラッグ台での日章旗表示

・ピット出口に設置されたリーダータワーの表示

・グリッド列中頃のコースサイドでグリーンフラッグ表示

18.7.5 スタートの遅延

スタートの手順進行中、何らかの理由により安全にスタートができないと判断

された場合、「スタート遅延」(START DELAYED)の表示板をスタートライン上で表示する。条件が許されたならば、スタート手順は“スタート 5 分前”の表示以後の進行手順で再度進められる。

- 18.7.6 スタート合図がなされてから、スタートできない車両は競技役員の指示によって、ピット要員がピット前に移動させ、ピット要員による修理を受けた後、レースに復帰することができる。
- 18.8 反則（フライング）スタート
フライングスタートは反則スタートとして競技会審査委員会の決定による罰則が適用される。審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受入れられない。
反則スタートに対する罰則は、競技結果に1分加算される。
- 18.9 ピットストップ(車両修理)
 - 18.9.1 シャシーやモノコック構造体の交換は禁止され、これに違反した場合は失格とする。
 - 18.9.2 各車両のピットアウト後、メカニックはその都度ピット前に置いたものをすべて取り除かねばならない。
 - 18.9.3 ドライバーが車両の停止前にそのピットを通り過ぎた場合、その車両はそのメカニックが押し戻すことによってのみピットに戻ることができる。
 - 18.9.4 ピットレーンでの車両の後退走行は厳重に禁止されている。後退走行した場合は競技会審査委員会の決定による罰則が適用される。
 - 18.9.5 ピットアウトは、競技役員の指示のもとに行うことができる。
- 18.10 ピットインおよびピットアウト（巻末図1・2参照）
 - 18.10.1 ピットレーンに区画された、ホワイトライン①とホワイトライン②の間はピットインおよびピットアウト専用のファストレーン、ホワイトライン②とグレーラインAの間は補助レーン、グレーラインAとホワイトライン④までの間はピット作業のための作業エリアとして区別される。
 - 18.10.2 ピットインする車両のドライバーは、シケイン出口よりコース右側ラインに車両を寄せ方向指示器でピットインの合図を行った後、安全を確認してピットイン専用路を徐行しなければならない。補助レーンや作業エリアを走行してピットインしたり、ピットアウトしたりすることは禁止される。
 - 18.10.3 ピットアウトしてコースに復帰するドライバーは、ファストレーンを出て第2コーナーに達するまでコース右側ラインに沿って走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。また、ピットアウトの際は、ピット要員の補助を受けてスタートしてはならない。
 - 18.10.4 ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置のファストレーンから作業エリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。

- 18. 10. 5 ピットインして作業エリアに入った車両および当該車両のドライバーやピット要員は、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。
- 18. 10. 6 ピットアウトしようとする車両は、ファストレーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。
- 18. 10. 7 ピットレーンに入った車両は必ず自ピットで停車しなければならない。
- 18. 10. 8 ピットレーン通過速度は 60km/h を上限とする。

※速度超過による罰則

- ・フリー走行時：注意
- ・公式予選時：ベストタイム削除とし、セカンドベストタイムを適用する
(計測周回としてはカウントされる)。

ただし、計測周回が1周の場合は、当該タイムに1分加算とする。

- ・決勝レース時：ペナルティーエリアにてピットストップ10秒
(ただし、各決勝レース終了30分前に速度違反が起こった場合は、上記を適用せず、競技結果に1分加算とする。)

- 18. 10. 9 ピット出口から第1コーナーにかけて引かれているホワイトラインの運用は以下のとおりとする。

- a) ピットを離れピット出口からコースに入る車両は、ラインの進行方向の左端より右側(ライン上を含む)を走行しなければならない。車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を超えてはならない。
- b) コース上を走行中の車両は、ラインを横切ってラインの進行方向の左端より右側を走行することが許される。

※ホワイトラインカット規則違反の罰則は、18. 10. 8 速度超過による罰則と同様とする。

18. 11 ピットサイン

- 18. 11. 1 走行中のドライバーに対し、ピットサインを送るピット要員は、1チーム2名以内とし、書類検査時に発行された身分証明書(ピットサインマン)を携帯しなければならない。
- 18. 11. 2 ピットサインを送るためにプラットホームまで出入りする際には、ピットインおよびピットアウトする車両に十分注意するとともに車両の走行を妨げてはならない。
- 18. 11. 3 使用するサインボードの大きさは、100cm×60cmの長方形を超えるものであってはならない。
- 18. 11. 4 プラットホームへの立ち入りは、全車スタート後に可能となる。

18. 12 ドライバー交代

- 18. 12. 1 競技中のドライバー交代は、指名登録されたドライバーの範囲内において、各

チームのピットにおいてのみ自由に行うことができるが、搭載されたバラストは競技終了まで車両に確実に固定し、取り外しをしてはならない。

- 18.12.2 各決勝ヒートにおいて最低1回以上のドライバー交代を実施しなければならない。交代の1周前までにピットマーシャルに申告するものとする。しかし何らかの理由により各決勝ヒートが3時間未満で終了した場合はこの限りではない。ドライバー交代が実施できなかった場合、罰則として当該ヒートの競技結果より1周減する。ただし、故意にドライバー交代をしないと判定された場合、競技会審査委員会の決定による罰則が適用される。

XIX 競技の中断と再開

19.1 レースの中断

通常の安全な状態が保たれなくなった場合、レースは赤旗により中断される。

- 19.1.1 事故によりサーキットが塞がれた場合、または天候その他の理由でレース継続が不可能となったためにレースを中断する必要がある場合は、赤旗がコントロールラインで競技長の指示により表示され、同時にすべての監視ポストにおいても赤旗が表示される。
- 19.1.2 レース中断の合図と同時に、全車両はただちに競技走行を中止し、何時でも停止できるスピードで競技役員の指示に従い、赤旗ラインに戻り停止しなければならない。この場合にドライバーは、下記の事項を了解しているものとする。
- a) 各ヒートにおけるレース中断時の順位は、中断の合図が提示された時点で先頭車両が完了していた周回の1周前の周回完了時点の順位となっていること。
 - b) 救急車両およびサービス車両が、コース上に出動しているかもしれないこと。
 - c) サーキットは、事故のために完全に塞がれているかもしれないこと。
 - d) 天候の状態から、レース速度での走行は不可能になっているかもしれないこと。
 - e) 競技車両が、ピットレーンに入れられないかもしれないこと。
 - f) レースの中断時間は、赤旗が出された各ヒートの時間から減算され、実質上の走行時間が短縮されるものとし、当該ヒートの終了時間が変更されることはない。
- 19.1.3 レースの中断から再スタート5分前までの間、駆動用バッテリーの交換と太陽光以外のエネルギーを用いての充電を除く、すべての作業が許される。

19.2 レースの再スタート

レースが中断された場合、競技長は、競技会審査委員会と協議のうえ、以下の条件でレースを再開することができる。

レースの再スタートの手順はレース中断の合図が出される前に、先頭車両が何周回終了していたかによって異なる。

- ・ ケース A) : 2 周回に満たない場合
 - a) 最初のスタートは無効と見なされる。
 - b) 予選を通過した全ドライバーは元の車両（スタートした時の車両を指す）で再びスタートすることができる。
 - c) レースは、不可抗力の場合を除き、最初のスタートと同じグリッドを使用する。
- ・ ケース B) : 2 周回以上満たしている場合
 - a) ヒートは 2 つのパートに分けられると見なされ、順位は第 1 / 第 2 パートでの周回数を合算し、同一周回数の場合は、それらの車両が達成した 2 つのパートの合計走行時間の少ないものから順に順位が決定される。
 - b) 第 1 パートの順位は、レース中断の合図が出された時点で先頭車両が完了した周回の 1 周前の周回完了時点の順位とする。
 - c) 第 2 パートのグリッドは、第 1 パート終了の車両の順位により、配列される。
 - d) 最初のスタートに参加した車両で、レースが中断したときに公式にリタイアしておらず、自力で赤旗ラインに戻った車両、および赤旗でレースが中断されている間にピットで作業中の車両だけが、再スタートの資格を有する。
 - e) 赤旗中コース上に残っている車両は、すべて回収されるものとする。回収された車両は、第 2 パートのグリッドにはつけずピットスタート扱いとする。
 - f) ヒートの終了予定時刻が間近であり、再スタートの進行ができない場合、赤旗の出された時間が、そのヒートの終了時間となることがある。
- ・ ケース A) とケース B) の共通要項 :
 - a) 天候によるレース中断など、レース再開に時間が必要な場合、競技会審査委員会の決定により、赤旗ラインで停車後、全車両とも直接ピットへ誘導される場合がある。
 - b) 再スタートの手順は、第 XVIII 項 18.7 条に示される通常のスタートの方法による。
 - c) レース再開時にグリッドにつけない車両がある場合、その当該グリッドは空席となる。
 - d) ドライバーの変更はできない。

19.3 リタイア（棄権）

- 19.3.1 競技中、事故あるいは故障などにより、以後のすべてのヒートの走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置の競技役員に報告しなければならない。
- 19.3.2 リタイアの報告は、原則として、ドライバーまたはエントラントが所定の用紙に署名して行われなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、競技役員の判定で棄権と見なされる。

XX 各ヒートの終了と順位決定

- 20.1 チェッカーフラッグは、4時間耐久レース及び8時間耐久レース各決勝ヒートの所定の走行時間経過後、トップの車両の位置に関係なく提示される。
- 20.2 4時間耐久レース及び8時間耐久レース各決勝ヒートの順位決定は、チェッカーフラッグ提示後の時点で最も長い距離（周回数）を走破した車両が第1位として順位が決定される。以下これに準じて順位が決定される。同周回の場合には、チェッカーフラッグが提示された時間までに完了している最後のコントロールライン通過順によるものとする。
- 20.3 8時間耐久レースの優勝者と順位決定は、2つのヒートの合計走行時間内に最も長い距離（周回数）を走破した車両が優勝となり、以下の順位もこれに準じて決定される。ただし、同周回数の車両が複数ある場合は、それらの車両が達成した2つのヒートの合計走行時間の少ないものから順に順位が決定される。
- 20.4 チェッカーフラッグが提示された時点で走行中の車両は、最後のコントロールラインを通過し、チェッカーフラッグを受けることによりその周回を完了するものとする。チェッカーフラッグを受けずにピットインした場合はその周回とタイムを無効とする。
- 20.5 チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーは、前車を追い越すことなく東コースを1周し、競技役員の指示に従い、ショートカットしてピットレーンに入る。ただし、8時間耐久レース第1ヒート終了のチェッカーフラッグを受けた車両で、東コースを1周するに耐えられないものは、後方を十分に注意し、安全を確認したうえで停車後、競技役員の指示に従う。この場合、最終週の周回数とタイムを無効とする罰則が適用される。
- 20.6 チェッカーフラッグが提示された時点でピットレーン出口は閉鎖され、ピットインしていた車両の出走は禁止される。
- 20.7 チェッカーフラッグが当初のレース時間が達成される前に誤って表示された場合、そのレースはその時点で終了したものとみなされる。競技結果はチェッカーフラッグが提示されている間に最後のコントロールラインを通過した車両順に基づき決定される。
- 20.8 チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、競技結果は当初の時間が達成された時点における車両の順位をもとに決定される。
- 20.9 チェッカーフラッグは10分間提示される。この時間内に本コース上のコントロールラインを通過した場合のみ当該周回のタイムが有効となる。

XX I 車両保管ならびに再車検

- 21.1 各レースおよび各ヒート終了後、すべての車両は競技役員の監督の下に所定の車両保管場所に入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示があるまで、その場所に

保管され、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に手を触れることはできない。

21.2 入賞した車両は競技役員による再車検を行う。再車検において規則違反があった車両は失格となる場合がある。

21.3 各レースおよび各ヒートの終了後にドライバーの体重測定を行うことがある。測定の結果、各クラスの所定の乗員最低重量を満たしていない（車両に搭載されたバラストを含む）ことが明らかになった場合、当該ドライバーの所属するエントラントは失格となることがある。

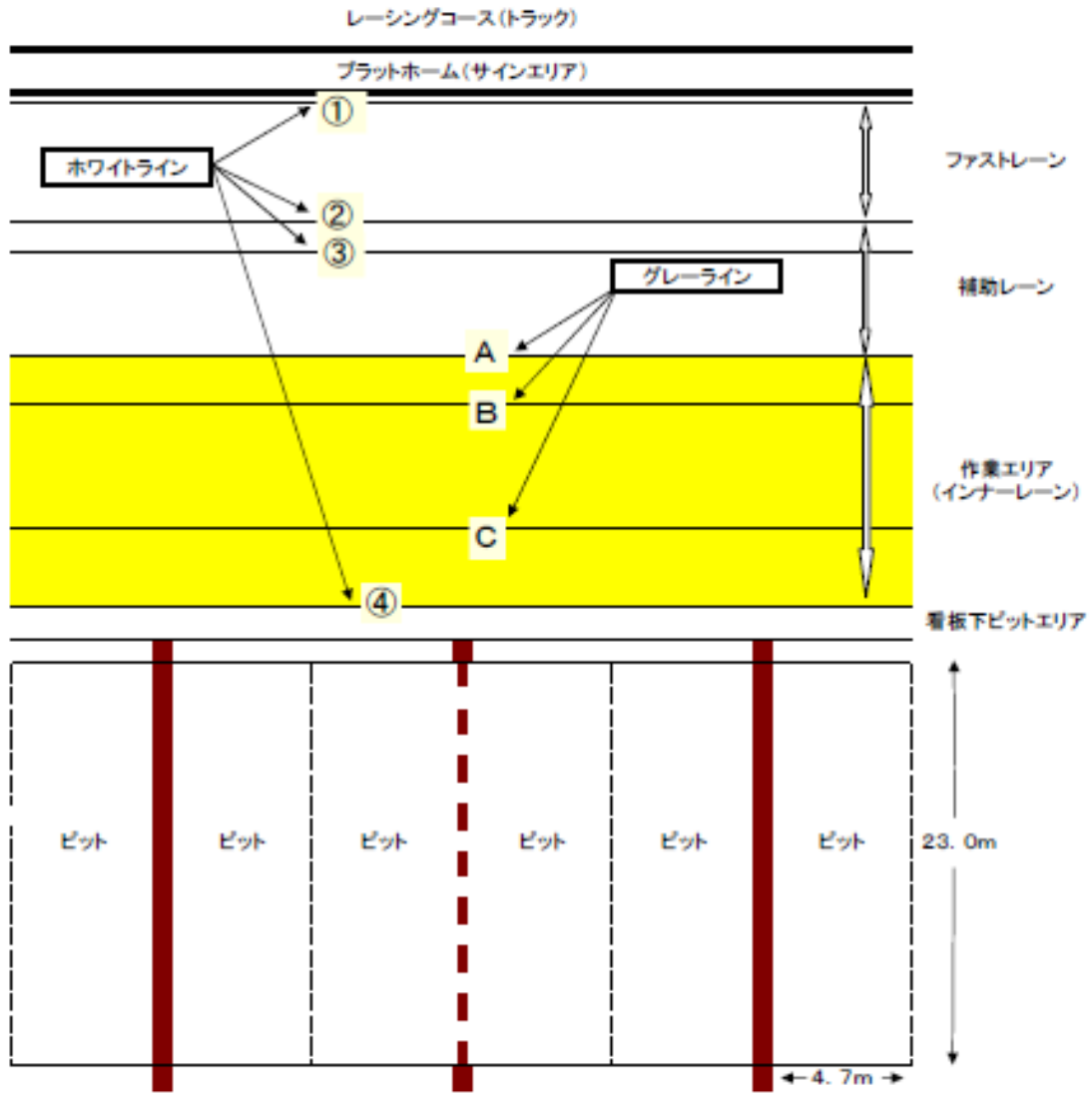
XXII オーガナイザーの権限

オーガナイザーは次の権限を有するものとする。

- 22.1 参加者数が不十分な場合、あるいは不可抗力による、または予期されぬ出来事が発生した場合、オーガナイザーは一切の賠償責任を負うことなく競技会を中止または中断する権利を有するものである。競技会が中止された場合、エントリー料金は返還される。
- 22.2 各レース区分において、参加申込み台数が10台に満たない場合、そのレース区分を他のレース区分との混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取りやめる権利を有する。また決勝レース出場台数が6台に満たない場合も同様とする。
- 22.3 すべてのエントラント、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。

巻末図1 省略

巻末図 2



付 則

もてぎ・鈴鹿共済会（MS共済会）保険金支払い規定（抜粋）

3. 本会が保険会社と締結する保険内容及び保険金額は次の通りとする。
下記に記載されていないものは、保険契約約款に従う。
 - (1) 死亡保険金 : 事故の日から180日以内にその事故による負傷が原因で死亡した場合、3,000万円の支払いを受けるものとする。
 - (2) 後遺障害保険金 : 事故の日から180日以内にその事故が原因で身体の一部をなくしたり、その機能をなくした場合、保険会社の定める約款の支払区分に記載された率に応じ、3,000万円を限度として後遺障害保険金の支払いを受ける。
 - (3) 入院保険金および手術保険金 : 事故が原因で傷害を被り、その直接の結果として、日常生活に支障をきたし、かつ、病院または診療所に入り医師の治療を受けた場合、次の入院保険金の支払いを受ける。また、入院保険金を支払うべき傷害の治療を直接の目的として、保険会社の定める約款に記載された手術を受けたときは、次の手術保険金の支払いを受ける。
入院の場合…1日につき1,500円
手術の場合…保険会社の定める約款の支払区分通り。
 - (4) 通院保険金 : 事故が原因で傷害を被り、その結果として日常生活に支障をきたし、かつ、医師の治療を要した為、病院または診療所に通い、医師の治療を受けた場合、次の通院保険金の支払いを受ける。
実治療日数…1日につき1,000円
通院とは、事故により平常の生活または業務に従事することに支障をきたした期間内で、実際に医師の治療を受けたことをいう。したがって治療を行っている場合でも、平常の生活または業務に従事することに支障のない程度に回復したときは、それ以降の通院は保険金の支払いを受ける対象にはならない。
4. 個人会員は、事故により負傷した場合、必ず本会指定の鈴鹿サーキット／ツインリンクもてぎ内医務室にて事故記録を残さなければ保険金の請求は出来ない。ただし、生命に関わるような緊急時にはこの限りでない。
5. 保険金受取のための必要書類
 - (1) 傷害保険金請求書
 - (2) 傷害の程度を証明する医師の診断書もしくは、全治した時の医師の治療証明書（ただし、医師を指定する場合もある）
※保険金請求金額が10万円未満の場合は、治療費領収書で代用可能。
 - (3) 同意書
 - (4) その他、本会が契約した保険会社が指定する書類
6. 保険金の支払いは、本会が契約した保険会社を通じて行う。

保険金は、健康保険、労災保険には関係なく支払われる。