

※表示しているレポートはサンプルです。また、レポートの内容・デザインは変更になる場合があります。

1

計測期間の開始日について

ドライブカウンタを車に設置してから、運転時間の合計が約1時間になるとデータ計測が開始されます。このため、計測期間の開始日は車にドライブカウンタを設置した日付と異なる場合があります。

2

計測期間の終了日について

計測期間の終了日は、ドライブカウンタで計測結果の「申告」の操作をした日付となります。

なお、「申告」の操作を行っていない場合で、かつドライブカウンタの本体をホルダにセットしたまま弊社にご返送いただいた場合、返送中の振動等が計測され、計測期間の終了日がドライブカウンタを車から取外した日付と異なる場合や、点数に影響を与える場合があります。

やさしい運転
キャッシュバック型

お名前: ●●様

登録番号 ※1: **34

ソニー損保

やさしい運転 診断レポート

ご自身の運転傾向を知ることは、「やさしい運転」への第一歩です。
ぜひご自身の運転を振り返ってみてください。

1

計測期間 ※2

2014年4月1日 ~ 2014年9月30日

2

総運転時間 ※3

145時間

3

1日の平均運転時間 ※4

01:23

ドライブカウンタ ※5 の点数 ※6

ドライブカウンタの計測データから総合的に算出した点数です。

0102030405060708090100

85点

100点

点数と保険料のキャッシュバック率 *

* 59点以下の場合は、キャッシュバックされません。

60~69点

5%

70~79点

10%

80~89点

15%

90~100点

20%

キャッシュバック額の計算の際には、一部対象外となる特約があります。

総 評

●●様

全体的に「やさしい運転」で、80点台の高評価となりました。この調子で、今後も「やさしい運転」を続けてください。

次ページからは「急アクセルの傾向」と「急ブレーキの傾向」を表示しています。点数の高低に関わらず、計測データに基づく運転傾向をお知らせしていますので、ご自身の運転を振り返ってみてください。

※ 1: 登録番号は下 2 桁のみの表示としています。

※ 2: 計測期間は、ドライブカウンタが「計測中」になった日付から、データが計測された最後の日付までの期間をいいます。
ドライブカウンタの本体がホルダにセットされている状態でデータが計測されます。

※ 3: 総運転時間は、計測期間内に運転された時間の合計をいいます。

※ 4: 1日の平均運転時間は、総運転時間を運転日数で割ったものをいいます。

※ 5: ドライブカウンタの点数は、計測期間の最終日時時点の点数を記載しています。

※ 6: キャッシュバックの適用にあたっては、所定の条件があります。評価結果等によっては、キャッシュバックされない場合があります。
詳しくは約款・重要事項説明書等をご参照ください。

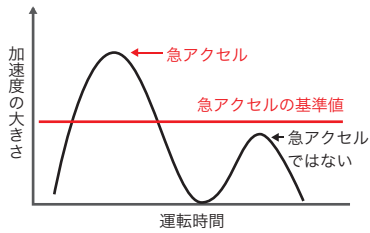
「ドライブカウンタ」はソニー損保の登録商標です。

P.1

PDFファイルを下方方向にスクロールして2ページ目以降をご覧ください。

3 「急アクセル」とは

運転中に発生したアクセルの中で、当社の定める基準値を超えたものを「急アクセル」としています。



※図はイメージです。

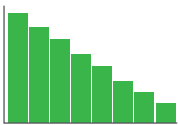
4 「月別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

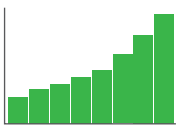
ポイント解説

右下がりの場合



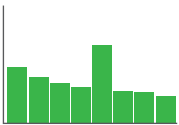
計測開始から、時間の経過とともに急アクセルの発生頻度が低くなり、「やさしい運転」に近づいていることが読み取れます。

右上がりの場合



計測開始から、時間の経過とともに急アクセルの発生頻度が高くなっていることが読み取れます。

特定の月が高い場合



特定の月に、急アクセルの発生頻度が高くなっていることが読み取れます。

《よくある理由の例》

- 旅行や遠出など、普段と異なる場所で運転した。
- 家族や友人など、普段主に車を運転される方とは異なる方が運転した。

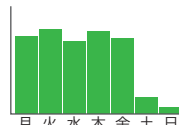
5 「曜日別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

ポイント解説

曜日によって発生頻度が異なる場合

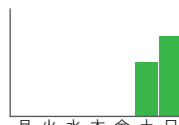


たとえば、土日と比べて月～金に急アクセルの発生頻度が高くなっている場合は以下のような理由が考えられます。

《よくある理由の例》

- 月～金に通勤で急いで運転していることが多い。
- 月～金と土日、主に車を運転される方が異なる。

特定の曜日のグラフがない場合



たとえば、お車を土日しか運転されない場合には、左図のように月～金にグラフが表示されません。

※日曜の深夜に運転されたケースで24時を超えた場合には、月曜の運転時間として集計します。

【注】 以下はあくまで運転傾向を示すもので、ドライブカウンタの点数と直接紐づくものではありません。

急アクセルの傾向 (急加速)

用語の解説

- 3 急アクセル
発進時や走行中の加速時に、一定以上の大きさ*の加速度を検知したものを急アクセルとしています。
*車の挙動をもとに、当社基準で判定します。ドライブカウンタでは加速度の大きさが基準を上回った場合に、原則として音でお知らせしています。
- 急アクセルの発生頻度
計測時間あたりの急アクセルの回数をもとに算出、評価しています。
- 急アクセルのときの踏みこみ
急アクセル1回あたりの「加速度の大きさ」をもとに評価しています。

まとめ

急アクセルの発生頻度は「標準的」でした。
また、発生時の踏みこみは「やや強め」でした。
日頃からふんわりとしたアクセル操作と、速度変動の少ない運転を心がけましょう。なお発進時は、ジワッと踏みこむと良いでしょう。

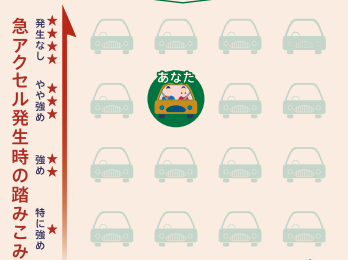
急アクセルの発生頻度



急アクセル発生時の踏みこみ



星の数4つが、急アクセルの「発生なし」で最高評価です。



急アクセルの発生頻度

【注】 評価基準は当社が定めるもので、蓄積された計測データの実績に基づき適時見直します。

急アクセルの発生頻度

急アクセルの発生頻度を、月別・曜日別・時間帯別にグラフにしています。

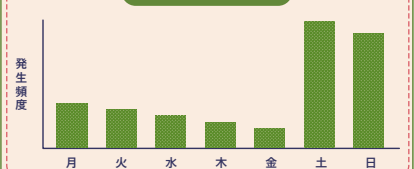
4

月別



5

曜日別



6

時間帯別



急発進の割合



「急発進」とは、「急アクセル」のうち「発進」時に発生したものだけを指します。
3秒間以上停止した後車が動き出した場合を、「発進」としています。



※図はイメージです。

発進回数

54,321回

急発進回数

123回

急発進の割合

0.23%

急発進の割合 みんなとの比較 ※7



「急発進の割合」が0.00%の場合に、最高評価(「あなた」の位置が右端)となります。

※7: ●年●月●日時点までに蓄積した計測データに基づく相対的な評価です。

P.2

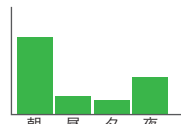
6 「時間帯別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

ポイント解説

特定の時間帯が高い場合



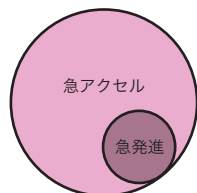
たとえば、昼や夕に比べて、朝や夜に急アクセルの発生頻度が高くなっている場合は以下のような理由が考えられます。

《よくある理由の例》

- 朝は、通勤で急いで運転していることが多い。
- 周囲の交通状況が見えにくい夜道を運転することが多い。

7 「急発進」とは

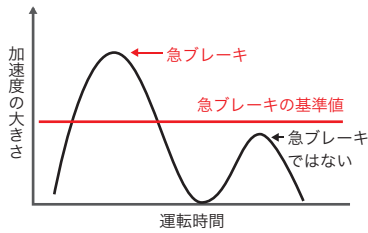
「急発進」とは、運転中に発生した「急アクセル」のうち「発進」時に発生したものだけをいいます。なお、「急アクセル」には、「急発進」を含みます。



※図はイメージです。

8 「急ブレーキ」とは

運転中に発生したブレーキの中で、当社の定める基準値を超えたものを「急ブレーキ」としています。



※図はイメージです。

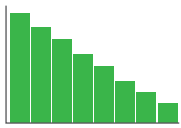
9 「月別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

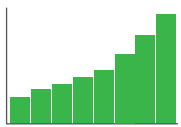
ポイント解説

右下がりの場合



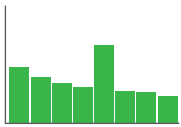
計測開始から、時間の経過とともに急ブレーキの発生頻度が低くなり、「やさしい運転」に近づいていることが読み取れます。

右上がりの場合



計測開始から、時間の経過とともに急ブレーキの発生頻度が高くなっていることが読み取れます。

特定の月が高い場合



特定の月に、急ブレーキの発生頻度が高くなっていることが読み取れます。

《よくある理由の例》

- ・旅行や遠出など、普段と異なる場所で運転した。
- ・家族や友人など、普段主に車を運転される方とは異なる方が運転した。

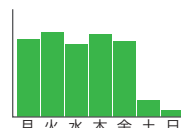
10 「曜日別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

ポイント解説

曜日によって発生頻度が異なる場合

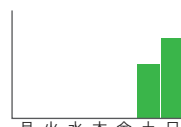


たとえば、土日と比べて月～金に急ブレーキの発生頻度が高くなっている場合は以下のような理由が考えられます。

《よくある理由の例》

- ・月～金に通勤で急いで運転していることが多い。
- ・月～金と土日、主に車を運転される方が異なる。

特定の曜日のグラフがない場合



たとえば、お車を土日しか運転されない場合には、左図のように月～金にグラフが表示されません。

※日曜の深夜に運転されたケースで24時を超えた場合には、月曜の運転時間として集計します。

【注】 以下はあくまで運転傾向を示すもので、ドライバカウンタの点数と直接紐づくものではありません。

急ブレーキの傾向

8

急ブレーキ

停止の際や走行中の減速時に、一定以上の大きさ*の加速度を検出したものを急ブレーキとしています。

*車の挙動をもとに、当社基準で判定します。ドライバカウンタでは加速度の大きさが基準を上回った場合に、原則として音でお知らせしています。

急ブレーキの発生頻度

計測時間あたりの急ブレーキの回数をもとに算出、評価しています。

急ブレーキのときの踏みこみ

急ブレーキ1回あたりの「加速度の大きさ」をもとに評価しています。

用語の解説

まとめ

急ブレーキがありました。発生頻度は「低め」でした。ただし、発生時の踏みこみは「強め」でした。十分な車間距離とエンジンブレーキの活用で、急ブレーキを減らすことができます。

【注】 安全のため必要なときは強くブレーキを踏んでください。

急ブレーキの発生頻度

★★★★☆

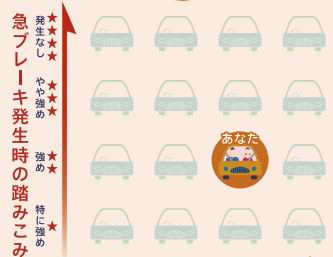
低め

急ブレーキ発生時の踏みこみ

★★★☆☆

強め

星の数4つが、急ブレーキの「発生なし」で最高評価です。



急ブレーキの発生頻度

【注】 評価基準は当社が定めるもので、蓄積された計測データの実績に基づき適時見直します。

急停止の割合



「急停止」とは、「急ブレーキ」のうち「停止」時に発生したものを指します。走行後3秒間以上停止した場合を、「停止」としています。



※図はイメージです。

停止回数

54,321回

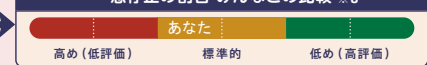
急停止回数

456回

急停止の割合

0.84%

急停止の割合 みんなとの比較 ※8



「急停止の割合」が0.00%の場合に、最高評価(「あなた」の位置が右端)となります。

※8: ●年●月●日時点までに蓄積した計測データに基づく相対的な評価です。

P.3

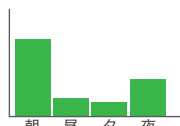
11 「時間帯別」のグラフの見方

ご自身のグラフのタイプと照らし合わせてご確認ください。

グラフのタイプ

ポイント解説

特定の時間帯が高い場合



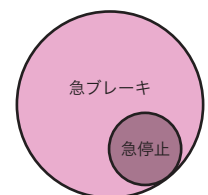
たとえば、昼や夕に比べて、朝や夜に急ブレーキの発生頻度が高くなっている場合は、以下のような理由が考えられます。

《よくある理由の例》

- ・朝は、通勤で急いで運転していることが多い。
- ・周囲の交通状況が見えにくい夜道を運転することが多い。

12 「急停止」とは

「急停止」とは、運転中に発生した「急ブレーキ」のうち「停止」に至ったものをいいます。なお、「急ブレーキ」には、「急停止」を含みます。



※図はイメージです。