

JAC 毎月レポート (保存版)

2015年12月号 (通算第63号)

2015年12月発行



《イルミネーション》

イルミネーションといえば、かつてはクリスマスツリーに豆電球をつけて飾ったものですが、最近は発光ダイオードの普及のお蔭で巨大なイルミネーションが各地で誕生し、年末年始に限らず訪れた人々に感動を与えてくれます。また消費電力が少ないので各地駅前や商店街、一般家庭でも庭やベランダに飾り付けをして通行人の目を亡くませてくれる風景が良く見られるようになりました。全国イルミネーションランキング 20 なる記事が載っていたので披露します。

①神戸ルミナリエ ②時之栖冬のイルミネーション(御殿場)③読売ランドジェルミネーション(東京)④丸の内イルミネーション⑤昭和記念公園 Winter Vista(東京)⑥OSAKA 光のルネサンス⑦京都イルミエール⑧ミドタウンクリスマス(東京)⑨相模湖イルミリオン(神奈川)⑩東京ドイツ村⑪西武園イルミージュ(埼玉)⑫まんのう公園(香川)⑬足利フラワーパーク⑭横浜赤レンガ倉庫⑮ドイツクリスマスマーケット(大阪)⑯仙台光のページェント⑰恵比寿ガーデンプレイス(東京)⑱ハウステンボス(長崎)⑲神戸イルミナージュ⑳榛名湖イルミネーションフェスタ(群馬)

ぜひ、最寄のスポットに出かけてはいかがですか？煌びやかな光のページェントに感動すること請け合いです。ただし、混雑はご覚悟を！(写真は神戸ルミナリエ)

Japan Agency Consortium の理念

- | | |
|------------------|---------------|
| 1. アクティブ に | 常に前向き、プラス思考 |
| 2. シンプル に | 常に物事を単純に捉える |
| 3. ポジショニング をお客様に | お客様のためにお役立ちする |

わたしたちは偉大なことはできません。偉大な「愛」で小さなことをするのです。

(マザーテレサ)

そう考えて、行動すれば、お客様に信頼されます。 そうです！

プロ代理店はお客様を「幸せにする専門家」なのです。

<目次>

	ページ
1. プロ代理店経営を磨く 「苦労と生きがい」	3
2. 次世代保険代理店の経営課題 「次世代代理店経営のための CRM」 その2	4
3. 2015年10月末 損保各社一般種目成績速報	6
4. 「自動運転」どこまで進んだ？	7
5. 「自動運転車」は超高齢社会に安心と安全をもたらすか？	9
6. ロボット事故は誰の責任？ 法律の課題整理へ新学会	12
7. 東京海上、保険金不払いが2000倍超に増えた「理由」	13
8. 損保ジャパン、海外損保を巨額買収か＝最終交渉 海外展開先行の東京海上への焦り	14
9. 高齢者の運転・・・注意点は	16
10. 月額590円「痴漢冤罪保険」に申込殺到 首都圏在住者に人気	18
11. 保険会社と銀行が激突する日がやって来る 保険の世界に銀行という「黒船」が到来したら？	19
12. <パリ同時テロ>もし海外で「テロ」に遭ったら「旅行保険」は補償してくれるのか？	22
13. 火災への備え 高い物件なら保険、安ければ共済	24
14. 日本の生命保険業績動向 ざっくり30年史(1) 生命保険会社数の変遷	26
15. 霞が関番記者レポート 保険大手に資本規制負債の計算方式変更自己資本積み増しも——金融庁	30
16. 保険料の支払いに保険を掛ける愚	31
17. 「お客様と会話が弾む」・・・ためになるお話	
● アクセルとブレーキはなぜ踏み間違えるの？	34
● 中古住宅購入者の4割以上が利用する「建物検査」とは	35
● 迷惑「歩きスマホ」の実態、どんな危険があるのか？	37
● 医師が宣告する「余命」の7割は当たらない	41
● 進歩した抗がん剤治療では体がボロボロになることはない	42
● ビール腹は肥満より危険？ 男性の死亡リスク2倍に 米研究	44

1. プロ代理店経営を磨く 「リーダーになる人に知っておいてほしいこと」 松下幸之助

Vol. 14 「仕事の苦勞と困難」

多少の苦勞、困難のない人生はさびしい。だから苦勞は買ってでもする方がいい。成功した時の自分の人生を語る上でも、苦勞の物語があったほうがいい。

ぼくから見たら健康であり、人並みの学問をして、人並みの知恵さえあれば、何一つ不足はないはずや。そやから諸君は幸福が一身に集まっているようなもんや。そういうふうを考えないといかんな。

むしろ、多少の苦勞がないとさびしいな。皆さんの一生を通じて、こういうようなことに難儀したとかいうものがないとさびしいやろ。少々の苦勞とか迷い、そういうものはあったほうがええな。今の世の中やったら、自分でご飯を食べていけるかどうかの心配はいらない。この塾にいるあいだも適当に食べていけるし、適当の勉強させてもらえるし、まあ苦勞も何もない。「いや、そんなことないです、苦勞はあります」と言うかも知れんけど、それは勝手に苦勞しているんや(笑)。しかし、多少思案に余ることがあったほうが、あとの人生を飾るのに飾りができていい。あんまり淡々といったら面白くないな。

昔、ぼくの子供に時分には、苦勞は買ってでもせいというたわけや。みずからのお金を出して買ってでも、苦勞をやれと。それほど苦勞というものは必要やというていた。成功したときに、人生を語るうえにおいても、それがものをいうしな。あんまり無事平安にいくと後日物語がない。後日物語がある方がええわけや。だから、少々の苦勞は買ってでもしないとかん。そういうつもりでおるのやったら、もう言うことはあらへん。最前からの皆さんの返事をきいていただいたい当を得てるから、心配ないとぼくは思う。

(1983年11月)

2. 次世代保険代理店の経営課題

■次世代代理店経営

～そもそも経営とはなにか～

生損保代理店において保険会社は専属代理店に対し手数料など様々な点で優遇してきた。逆に複数社乗り合っている代理店に対しては、数字が出ている時は手をすり合わせているが、減収したり、反発したりすると手のひらを返して容赦ない対応をしてきた。金融庁も乗合代理店の比較募集を禁じてきたし、乗合代理店制度の充実には一歩も二歩も引いた対応をしてきた。保険審議会のワーキンググループの報告でも乗合代理店は手数料の大小が保険選択の大きな要素になっているとし、乗合代理店に対して批判的な立場を取って来た。その一連の流れに業界を取り巻く環境変化が加わり、改正保険業法に至ったといっても過言ではない。結果として改正保険業法による募集ルールは専属代理店と乗合代理店のダブルスタンダードが誕生することになった。これは11月から金融庁の代理店直接入検代理店(地方は財務局)60店が決して大型代理店ではないにもかかわらず、すべて乗合代理店であることから解かる。

しかしながら、一見乗合代理店に不利と思える改正保険業法に業界変化からめて裏読みすると、違った考えが見えてくる。それはこれまで曖昧な存在で、保険会社から差別的対応？をされていた乗合代理店のものが定義され、かつ比較推奨募集をすることを正式に認められたことである。金融庁の監督指針によれば保険会社と代理店は並列の関係なのだから、保険代理店の地位は大幅にアップしたことになる。

ただし、この正式に評価された乗合代理店にはクリアしなければならない大きな条件がある。改正保険業法に係る態勢整備、就業規則や各種諸規定(法令遵守規定、保険募集管理規定、内部監査規定、顧客管理規定、など)が完備し、PDCAサイクルがまわっていることは当然として、そもそも企業として「きちんと経営されている」ということが必須になる。

では、「経営」とは何か？と聞かれてすぐ答えられる中小企業経営者は少ないと思うが、セールスマンの延長で代理店を営み、登記上法人にしているが実態は個人事業である保険代理店が保険会社と同等に地位に昇格した以上なおさらのこと経営について深く認識し、金融庁や保険会社から企業として評価される存在にならねばならない。

以下に中小企業創業・再生支援グループのHPに掲載されている文章が分かりやすいので転載する。

“経営とは、「経営理念」を追求し続け、経営資源を活かしながら「(適正な)利益と資金を創出する組織力」と「企業価値」を高めていくことである。”

1. 経営とは、
 - ①人を活かし育てることである。
 - ②経営資源の配分バランスを維持しながら、経営資源を活かし、成果を出すことである。
 - ③意思決定の連続である。

④不確実なものである。故に「選択と集中・スピード・勇気ある決断」の3点を経営思考の中核におき物事を明確にしていく。

⑤交換行為である。故に経営(ビジネス)には相手が存在する。

⑥顧客の問題解決に役立つものを提供することである。

⑦自己実現欲求が満たされる企業環境(社風)を創ることである。

2. 経営者には、
- ①ビジョンを語り、方向を示し、明快な意思決定、が出来ること。
 - ②豊かなコミュニケーション能力と強いリーダー・シップが不可欠。カリスマ性は必要ない。
 - ③高い倫理観と公共観が必要にして最小限の条件。
 - ④先ず内から信頼され尊敬されるだけの資質があること。
 - ⑤企業を組織体と自覚し、組織の主体である人を活かし育てることの重要性を、十分に理解されていること。
 - ⑥企業は、自分の思いとは離れて「生きている！」と実感できるか。そして企業自体からの息吹を感じ取れるか。

3. 経営を考える

(1)企業経営の基本使命

社会から企業存続が認められるよう、継続性(ゴーイング・コンサーン)を維持し発展させることである。

(2)企業経営の目的

企業の継続性を維持し発展させるために、ライバルに対する競争力を強化し、社会(顧客)からの信頼に応えられる商品・サービスを提供し続けることで、(適正な)利益と資金を、自らの力で創出していくことである。

(3)企業再生とは

企業が存続することを、社会から認められるだけの企業価値を創り出すように、経営戦略を再構築し、戦略を進めるに必要な経営資源を測り、組み替えることである。

企業再生の場合、究極の目的は「(適正な)利益と資金の創出力を高める」の一点にある。

代理店大淘汰の時代が忍び寄ってくることは、言を待たない。大変化の時代に何もしない、現状維持はすなわち敗退に向かう大リスクである。業界が求める態勢整備は当たり前であるが、そこにしっかりした「経営」が備わっていてはじめて、金融庁や保険会社から一目置かれる存在になる。もちろんお客様や社員からも評価され、そこに成長のシナリオが描ける。“できている”できていない“の格差は大きい。“できている代理店”はこれから“旬”を迎え、輝かしい時代がそこに待っている。老婆心ながら付け加えるが、保険会社と深くコミュニケーションを取ったところで、彼らはその答えを導いてはくれない。なぜなら、保険会社社員ほとんどが「経営」の経験がなく、何も知らないからである。これに関しては保険会社とは無関係に独自に構築しなければならないが、その“師”はお客様という身近なところに存在するかもしれない。(おわり)

3. 2015年10月末 損保各社一般種目成績速報

(単位百万円 増収率%)

2015 10月 単月										
	自動車		火災		新種		傷害		合計	
損保J日本興亜	92,394	1.8	31,806	15.8	22,348	3.4	15,065	-1.1	221,982	2.8
東京海上日動	86,256	2.2	28,393	-0.3	31,354	10.5	25,758	12.2	196,828	3.1
三井住友	51,703	1.9	20,968	-5.7	17,746	16.8	11,403	78.9	192,145	5.6
あいおいニッセイ同和	53,001	0.7	18,166	19.0	10,452	11.7	3,483	-11.7	129,962	2.7
富士	11,734	2.2	4,679	-20.5	1,131	3.1	2,344	2.3	29,745	-4.2
合計(共栄・日新含む)	307,784	1.7	107,916	4.4	89,133	9.2	60,240	13.6	797,065	3.0
2015 4月～10月累計										
	自動車		火災		新種		傷害		合計	
損保J日本興亜	622,277	2.8	229,603	20.6	187,946	1.6	112,262	0.9	1,377,157	4.7
東京海上日動	603,995	4.1	206,360	17.4	207,500	6.3	110,853	4.6	1,335,499	6.3
三井住友	382,080	3.6	203,157	31.1	147,683	14.0	73,624	-5.4	977,906	9.9
あいおいニッセイ同和	391,385	2.4	147,697	29.8	82,693	10.9	29,359	-10.9	758,326	6.4
富士	85,191	1.9	51,296	21.8	8,053	0.4	19,737	-0.5	184,059	6.2
合計(共栄・日新含む)	2,171,366	3.2	866,793	23.2	657,572	6.8	365,492	-0.5	4,818,327	6.4

火災保険が前年比200%を超えた、先月の異常数字から一転、例月並みの増収率に落ち着いた。火災保険の前年割れの保険会社が一部にあるものの、全社で4.4%増は大きな反動がなかったとみられる。ただし決算期であった富士火災は前年比20.5%のマイナス、富士火災独特の悪しき文化がまだ残っているのか？お得意の作成契約の調整と思われる。合計でも各社増収の中、富士火災のみ前年実績を大幅に下回った。

4. 「自動運転」どこまで進んだ？

(毎日新聞)



車の自動運転は今後どう進化？

自動車メーカーやIT企業による自動運転車の開発が熱を帯びてきました。先月末～11月上旬の東京モーターショーではエコカーとともに各メーカーが自動運転の試作車も公開し、来場者の注目を集めました。安倍政権も東京五輪・パラリンピックが開催される2020年までに自動運転技術の実用化と普及を実現させる方針を示すなど、国も後押ししています。自動運転技術はどこまで進み、どこに向かうのでしょうか。課題とともに探りました。

◆そもそもどういう技術なの？

◇アクセルなど操作、車任せに

自動運転技術ってどんなものなの？

記者 「認知 (にんち)」「判断 (はんだん)」「操作 (そうさ)」など、これまでドライバーが行ってきたことを車に任せる技術です。自動車の開発競争は安全性や乗り心地などとともに「賢 (かしこ) さ」を競 (きそ) う時代に入ってきたといえます。信号や人、対向車などの認知はセンサーが行い、加速、減速などの判断はコンピューターに任せ、操作はアクセルやブレーキの自動化で実現します。

Q どうして開発が進められるようになったの？

A 交通事故を減らすためです。交通事故は90%以上がドライバーのミスによるものといわれ、13年には世界で年間約125万人が亡くなっています。国内でも14年に約4100人が亡くなり、運転の自動化で交通事故を減らすことができると考えられています。

Q 高齢者（こうれいしゃ）にとっても便利になりそうですね。

A 車が生活の必需品（ひつじゅひん）となっている地方を中心に、高齢者の負担軽減につながりそうです。また、少子高齢化で、今後も人口減少が続くような日本では、トラックやバスのドライバーなどの人手不足も深刻化しそうで、こうした問題の解決策の一つになりそうです。

Q 開発はどの程度進んでいるの？

A 日産自動車は歩行者や信号もある一般道を使った自動運転を報道陣に公開しました。人や車、信号などを認識するカメラが前後左右に12個、遠くの物体との距離を測るレーダーが5個、近くの物体との距離を測るレーザースキャナーを4個取り付け、集めた情報をトランクに積んだコンピュータで判断して動かす特別な車です。赤信号の交差点にさしかかると車の判断で自動停止しました。約17キロを走りましたが、ハンドルから手を離しても問題はなく、車線をはみ出ることもありませんでした。

縦列（じゅうれつ）駐車技術は、ドライバーのブレーキ操作は必要ですが、日産、トヨタ自動車などが開発済みです。ただ、対向車線をまたぐ右折や車線変更はまだ確立されていないようです。

◆実用化されるのはいつ？

◇2020年代後半には「乗るだけ」

Q 自動運転はいつ実用化されるの？

A 政府は自動運転技術の目標を4段階で設定しています。加速、ハンドル操作、ブレーキの3操作のいずれかを自動化するのが「レベル1」で、すでに自動ブレーキなどの技術で実用化されています。「レベル2」は3操作のうちの複数を自動化するもので、これは17年の実現を目指しています。20年代前半を目標とする「レベル3」は3操作すべてを自動化し、緊急時だけドライバーが対応します。ドライバーが何もしなくてもいい「レベル4」は20年代後半が目標です。

Q 米グーグルなども自動運転の自動車を開発していると聞いたよ。

A 自動運転の技術は情報技術（IT）産業に強みがある分野で、グーグルはすでに公道での実験を始めたほか、アップルも開発を進めています。国内でもパナソニックや三菱電機なども開発に力を入れています。将来はIT企業製の自動車も登場し、業界を超えた競争になるかもしれません。

Q 自動車メーカーはどうなるの？

A 自動運転技術は人工知能（じんこうちのう）（AI）やロボットの技術と重なる部分が多いため、他の産業分野でビジネスを拡大するチャンスになりそうです。実際、トヨタは16年1月にAI研究の新会社を米シリコンバレーに設立することを発表しました。ここではAIを活用した自動運転技術に加え、介護ロボットや物資の輸送管理などへの応用も視野に入れています。

◆課題は何かあるの？

◇事故責任、車か運転手か議論も

Q 今後の課題は？

A 事故が起こった場合の責任がドライバーにあるのか、それとも自動車にあるのかといった議論が必要になってきます。実際、大学が開発を進める自動運転車が公道での走行実験中に自損事故を起こしたケースも出ています。

実用化後は、ドライバーのミスではなく自動運転システムの不具合が事故原因となることも想定され、メーカー側が法的責任（ほうてきせきにん）を問われることになるかもしれません。その場合の保険金の算定をどうするかといった課題もあります。

現在の道路交通法はドライバーの判断、操作が前提です。すべてが自動化された後も、運転免許が必要かといった議論もあり得ます。警察庁は来年度に有識者による検討委員会を設置し、自動運転の実用化に向けた法整備の議論を本格化させる考えです。メーカーの開発競争にあわせてこうした議論も深めていく必要があります。（経済部）

5. 「自動運転車」は超高齢社会に安心と安全をもたらすか？

有田美津子 有限会社ヒューマン・マエストロ取締役（保険ジャーナル）

2015年の東京モーターショーは、日本の超高齢社会に内在する認知症患者の増加という社会問題と自動運転が結びつく形となりました。

『モーターショー 自動運転も人間主役で』：モーターショーの報道向け公開が始まった初日、宮崎市中心部で軽乗用車が歩道を暴走し、歩行者ら七人が死傷する痛ましい事故が起きていた。運転者は七十三歳の男性。因果関係ははっきりしないが、認知症の症状もあったという。

認知症の方に免許を返納してもらい、ご家族が車を運転しないように目を配るということはもちろん重要です。しかし、介護をするご家族も高齢であり、若い世代は仕事や学校に外出していると、常に目を配っていることは難しい状況でしょう。特に車がないと生活が不便な地方では、車を手放す勇気を持ってない高齢者やそのご家族も多いのではないかと思います。

今回は、こうした高齢者とその家族にとって自動運転車が事故防止につながるのかどうかを考えてみたいと思います。

■ 自動運転の分類は5段階

自動運転は米運輸省国家道路交通安全局（NHTSA）により自動化のレベルが5段階に分類されていま

APROSite

掛川新聞

JACインフォメーション
Japan Agency Consortium



アプロスのホームページはこちら：apros.jp

続きをご覧になりたい方は下記へメールにてご連絡ください。

運営会社：(株) 信 東京都品川区東五反田

メールアドレス：kkzo49@hp.catv.ne.jp

※内容については細心の注意をはらっておりますが、お気づきの点などございましたらご一報ください。