

ブラジル損害保険市場の動向 —2012年の自動車保険を中心に—

目 次

- | | |
|-------------------|-----------------|
| I. はじめに | IV. 自動車保険の課題と対策 |
| II. ブラジル損害保険市場の概況 | V. おわりに |
| III. 自動車保険市場の概況 | |

研究員 加藤 麻衣

要 約

I. はじめに

本レポートでは自動車保険を中心にブラジル損害保険市場の概況を2012年のデータに基づいて整理する。また、ブラジル損害保険市場の主要種目である自動車保険については、現在抱えている課題とその対策について考察する。

II. ブラジル損害保険市場の概況

2012年の元受保険料は前年比12.9%増加し、479.4億レアル（約2.1兆円）となった。損害率は年によってバラツキはあるものの低下傾向にあり、2012年は前年からおよそ1%改善し、56.9%となった。ブラジルでは代理店を通じた保険販売は認められておらず、全てブローカーを通じて販売される。その中でもとりわけ銀行系ブローカーの影響力は大きく、広大な国土全土に支店を有するという強みを活かして、積極的に保険販売に取り組んでいる。

III. 自動車保険市場の概況

ブラジルの自動車保険制度は被害者・加害者を問わずに補償する傷害保険制度である強制保険部分と任意保険部分とに区分される。2012年の強制保険部分の元受保険料は約35億レアル（約1,539.5億円）、同保険の損害率は悪化傾向が続いており、88%となった。任意保険についてみると、経済成長に伴って自動車の走行台数が増加するにつれて市場は拡大しており、2012年の元受保険料は前年比15.9%増加して248億レアル（約1.1兆円）、損害率は65.2%となった。しかしながら、任意保険は資産保全の意味合いが強く、保険料の7割を車両保険が占めており、加入率は3割程度と低い水準にある。

IV. 自動車保険の課題と対策

自動車保険の最大の課題は高い盗難発生率である。これに対抗するために保険業界はアンダーライティングの精緻化や盗難車両の追跡などの対策を講じている。盗難による損害が増加し、保険料が高騰していることから自動車保険はますます庶民の手の届かないものになり、普及を阻害する要因となっている。

V. おわりに

これまで保険普及率の伸びは緩慢でありながらも、景気の加熱に伴って元受保険料は増加してきた。しかしながら、景気が停滞し始めている現状で保険業界が引き続き成長していくためには、保険産業の裾野を広げていくことが不可欠である。

I. はじめに

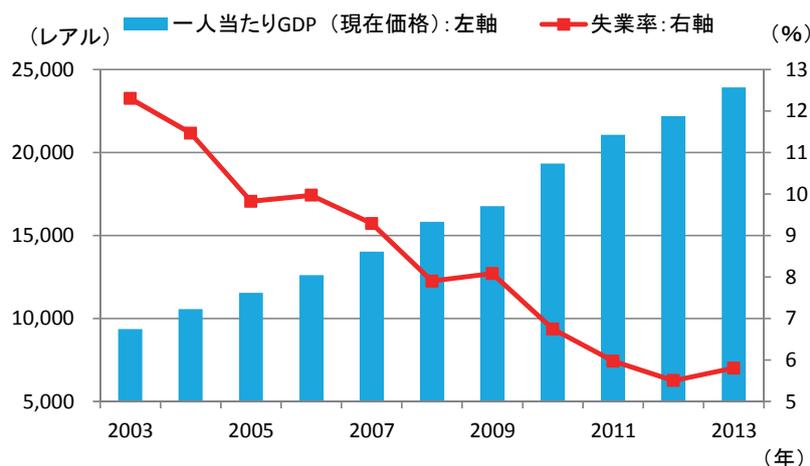
本レポートでは 2012 年の実績に基づいて、ブラジル損害保険市場で最大の種目である自動車保険を中心に、保険市場の概況を紹介したい。第 II 章でブラジル損害保険市場の概況について、第 III 章で自動車保険市場の全体像について、第 IV 章で自動車保険における現在の課題と今後の対策について、第 V 章では今後の展望について述べていく。

《図表 1》 ブラジル基本データ

人口	1億9,924万人
面積	8,515,767平方キロメートル
首都	ブラジリア
大統領	ジルマ・ルーセフ(2011年より現職)
通貨	ブラジルレアル、補助通貨センターボ
公用語	ポルトガル語

(出典) ブラジル地理統計院などより損保ジャパン総合研究所作成

《図表 2》 ブラジルにおける経済指標の推移



(出典) IMF, “Economic Outlook database 2013年10月版” より損保ジャパン総合研究所作成

保険について見る前にまずは経済状況について確認したい。中南米最大の経済規模を誇るブラジルは今年 2014 年に FIFA ワールドカップ、2016 年に五輪の開催が予定されており、世界的に注目を集めている。《図表 1》にはブラジルの基礎情報を記した。日本のおよそ 22.5 倍という広大な土地には鉄鉱石や油田といった天然資源を豊富に有しており、農業についてもコーヒーやサトウキビの生産量は世界一位、大豆やトウモロコシについても世界二位を誇る。

ブラジル経済はこれまで内需と資源輸出のツインエンジンで成長してきた。中国などの資源需要の高まりを背景にコモディティブームが巻き起こると、資源価格は急騰し、2003 年には 1992 年以来で初めて経常収支が黒字に転換した。厳格な財政規律を順守しながら、天然資源の輸出によって得た富で対外債務を削減し、対外的信用度を上昇させて海外からの直接投資も増加させた。その結果、国内で雇用が創出されて《図表 2》のように失業率が低下したことによって国民が安定的な収入を得られるようにな

ると、続いて消費が拡大した。同国は約2億人と中国・インド・米国・インドネシアに次ぐ世界5位の人口を抱えている¹。今後も人口は増える見込みで、ブラジル地理統計院によると2042年の2億2,840万人がピークとなると推計されている。2億の民に支えられた内需拡大はブラジルの成長を一段と後押しした。GDPは2012年にはイタリアやカナダを抜き世界7位の2兆2,530億ドル(約230.5兆円)²にまで達した。

しかしながら、ブラジル経済が盤石な状態にあるわけではない。金融危機後の2008年には貿易収支の黒字は維持していたが、欧米企業が本国への送金を増加させたこと等によって所得収支が大幅な赤字になると、経常収支も赤字に転じ、レアルは大幅に下落した。その後、金融危機に対応して米国連邦準備制度理事会(以下、FRB)が大胆な金融緩和を進めると、ブラジルに資金流入が起り、レアルは再び上昇した。BRICSの一つとして成長が期待された新興国であることと、資源国であることの安心感が市場に好感されたのだ。つまり、ブラジルレアル(以下、レアル)は通貨高と通貨安のどちらにも傾きやすい特徴を有しており、通貨の安定が大きな課題となっている。平時は資源国であるブラジルは資源輸出によって通貨高になりがちで、コモディティブームに沸いた近年までレアルは力強く上昇した。この間に必要な投資を怠り社会保障に傾斜した同国は、製造業が輸出競争力を失い政府赤字が拡大して国家が衰退してしまう「オランダ病」に陥り、外国からの借入に依存する構造が出来あがった。その結果、海外からの投資が逃避し始めると一気に通貨安へと進んでしまう。2013年にはFRBが緩和縮小のシグナルを送ると、投資家はブラジルから逃げ出しレアルなどの新興国通貨は軒並み急落した。モルガン・スタンレーはFRBのテーパリング(緩和縮小)に伴って下落が進みやすい通貨を総称して「フラジャイル・ファイブ(脆弱な5通貨)」と称しており、そのうちの一つとしてレアルは名を連ねている³。

II. ブラジル損害保険市場の概況

1. 監督制度

ブラジルで保険業の監督は《図表3》に示すとおり、CNSP(保険審議会: Conselho Nacional de Seguros Privados)とSUSEP(保険監督庁: Superintendência de Seguros Privados)の2つが主に担っている。CNSPは保険業務に関する基本指針やガイダンスを策定し、SUSEPはそれに基づいて具体的な監督を行う行政機関である。これらの設置については1966年11月21日に定められたDecreto-Lei N° 73による。

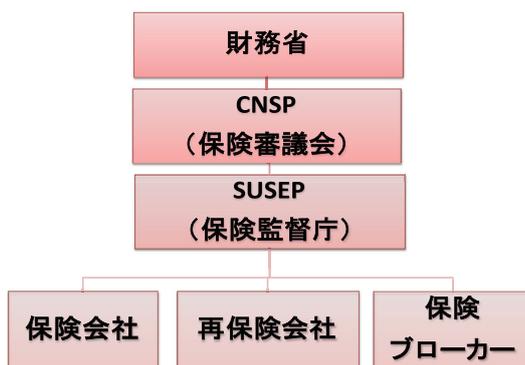
なお、ブラジルでは生損兼営が認められているが、2001年から健康保険については別会社を設立して引き受けなくてはならないという法律が定められた。健康保険会社の監督は保健省が所管するANS(国家民間補充医療保健サービス監督庁: Agência Nacional de Saúde Suplementar)が担い、CNSPやSUSEPの監督の対象外となっている。

¹ IMF, "World Economic Outlook Database Oct. 2013"

² 本レポートでは1レアル=43.7円、1ドル=102.3円で換算している。

³ その他の4通貨はインドルピー、インドネシアルピア、トルコリラ、南アフリカランド。

《図表 3》 ブラジル保険業界の監督体制

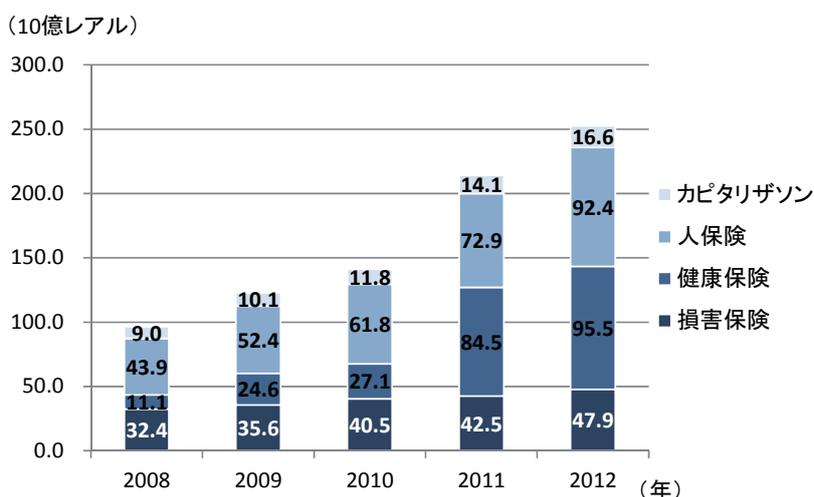


(出典) ブラジル保険業協会ウェブサイトより損保ジャパン総合研究所訳出

2. 保険市場概況

《図表 4》は FenSeg（ブラジル損害保険協会：Federação Nacional de Seguros Gerais）が公表しているブラジルの保険市場全体の直近 5 年間の推移である⁴。《図表 4》に記載のあるカピタリザソン（Capitalização）とは抽選が付された貯蓄を目的とする個人向け債券の一種であるが、法規制上は保険に分類され、SUSEP の監督下に置かれている。人保険には生命保険・年金の他、傷害保険や学資保険、旅行保険等が含まれる⁵。また、健康保険に関しては保険会社以外が運営する会員制の医療サービス等への拠出金も含めて算出しているため、実際の保険市場よりも大きく算出されている。次節以降では《図表 4》における SUSEP が監督を担う損害保険を対象として論を進めたい。

《図表 4》 ブラジルにおける保険市場規模



(出典) FenSeg, “O Mercado Brasileiro de Seguros em evolução” より
損保ジャパン総合研究所訳出

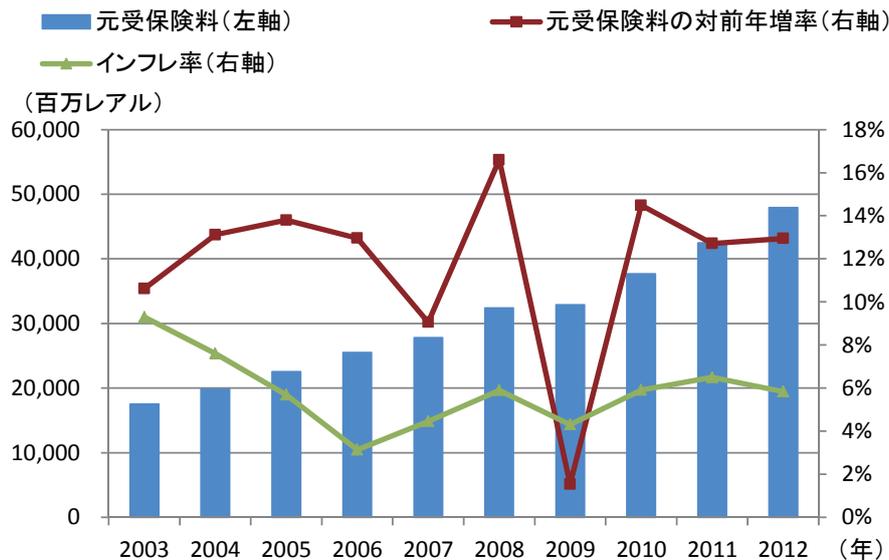
⁴ 本レポートでは SUSEP が prêmio de seguro（共同保険調整後、再保険調整前）として公表している数値を元受正味保険料として使用している。

⁵ ただし、自動車保険の傷害補償は損害保険に算入されている。

3. 損害保険市場概況

ブラジルの損害保険における元受正味保険料の推移を《図表 5》に示した⁶。元受保険料は堅調な経済成長に支えられ右肩上がりに伸びている。2012 年は前年比 12.9%増加し、479.4 億レアル（約 2.1 兆円）となった。ただし、ブラジルは今なお恒常的にインフレ下にあり、2012 年のインフレ率が 5.8%であったことを考慮すれば、元受保険料の実質的な成長率は 6.7%となる。2009 年には市場の成長率がインフレ率を下回ったものの、概ねインフレ率を上回る成長率を達成している。

《図表 5》 ブラジル損害保険市場における元受保険料の推移



(出典) SUSEP 等より損保ジャパン総合研究所作成

Swiss Re によれば保険料の支出が GDP に占める割合でみた保険普及率は、ブラジルは 1.7%と、欧米の先進国はもちろん、一人当たり GDP ではほぼ同水準である隣国アルゼンチンの 2.6%と比較しても非常に低い⁷。今後、引き続き経済発展が進み、安定した雇用が確保されることによって、国民の保険に対する意識のより一層の高まりが期待される。損害率は年によってバラツキはあるものの低下傾向にあり、2012 年は前年の 57.9%から 1%改善し、56.9%となった⁸（《図表 6》参照）。

損害保険の元受保険料の種目構成を《図表 7》に示した⁹。前述のとおり、傷害保険は人保険というカテゴリーに分類されているためこの図中には含まれていない¹⁰。最大の種目である自動車保険は強制保険部分 (DPVAT) と任意保険部分とを合計すると全体の約 6 割を占める。自動車保険については次章以降で詳細に見ていきたい。米国など先進国では自動車保険に次ぐ種目として住宅保険が挙げられるが、ブラジルは地震や風水災などの異常災害の発生が比較的少ない地域であることもあり、住宅保険の普及

⁶ 以下、特に表記のない場合は元受正味保険料を元受保険料と記載する。

⁷ Swiss re, "SIGMA No.3/2013 World insurance in 2012 Progressing on the long and winding road to recovery" Swiss Re の算出した損害保険のみの普及率を示している。

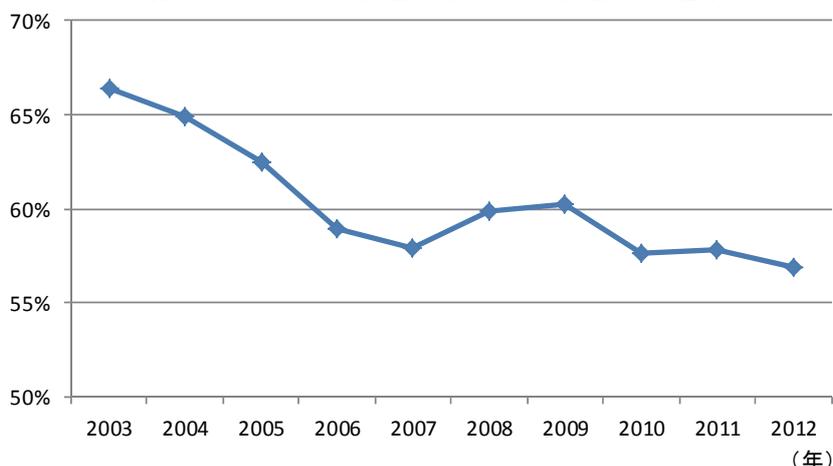
⁸ 本レポートでは SUSEP の算出した損害率を用いている。

⁹ 種目構成は人保険に含まれる傷害保険と SUSEP の監督の対象とならない健康保険は含まずに算出している。

¹⁰ ただし自動車保険の傷害補償部分は含まれる。

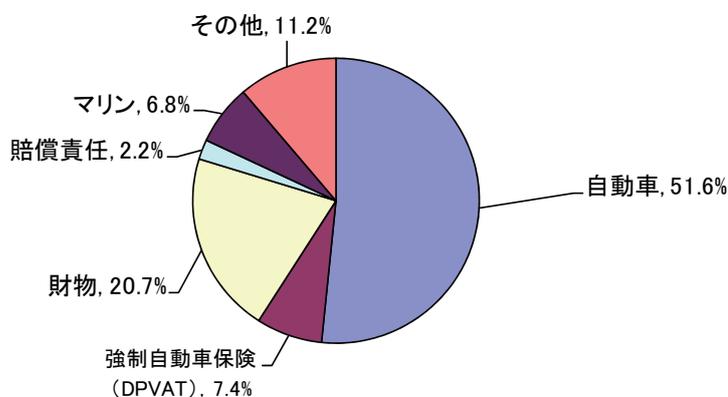
が進んでおらず、住宅保険を契約しているのは全体の 10%程度に留まっているとのことである¹¹。しかし、不動産購入のための融資は 2010 年に 1,000 億リアル(約 4.4 兆円)に達しており、2014 年には 5,000 億リアル(約 21.9 兆円)程度まで拡大すると見込まれることから、これから保険需要が伸びると期待する意見もある¹²。

《図表 6》 ブラジル損害保険市場の損害率の推移



(出典) SUSEP より損保ジャパン総合研究所作成

《図表 7》 元受保険料の種目別内訳 (2012 年)



(出典) FenSeg 統計資料より損保ジャパン総合研究所作成

《図表 8》に主要プレーヤーを示した。2012 年末時点で、元受保険会社 109 社が損害保険事業を行っており、上位 5 社で全体の 43.8%を占める。多くの保険会社が銀行を中心とする金融コングロマリットに属していたり、銀行と販売提携を行っている（《図表 9》参照）。これは同国において銀行が主要な保険販売チャネルであることに由来する。

資産総額で国内首位の銀行である Banco do Brasil は 2010 年にスペインの保険会社 Mapfre と長期にわたる戦略的提携を締結した。国内 2 位の銀行である Itaú unibanco は 2009 年に業界 2 位の Porto Seguro の株式約 30%を約 95 億リアル(約 4,152 億円)で取得し、保険事業において提携を開始した。

¹¹ FenSeg, “O Mercado Brasileiro de Seguros em evolução”, 23rd. Aug. 2013

¹² Deloitte, “The insurance industry in Brazil Transformation and growth in a country of opportunities”, 2011 p.36

《図表 8》 ブラジル損害保険市場の主要プレーヤー（2012年）

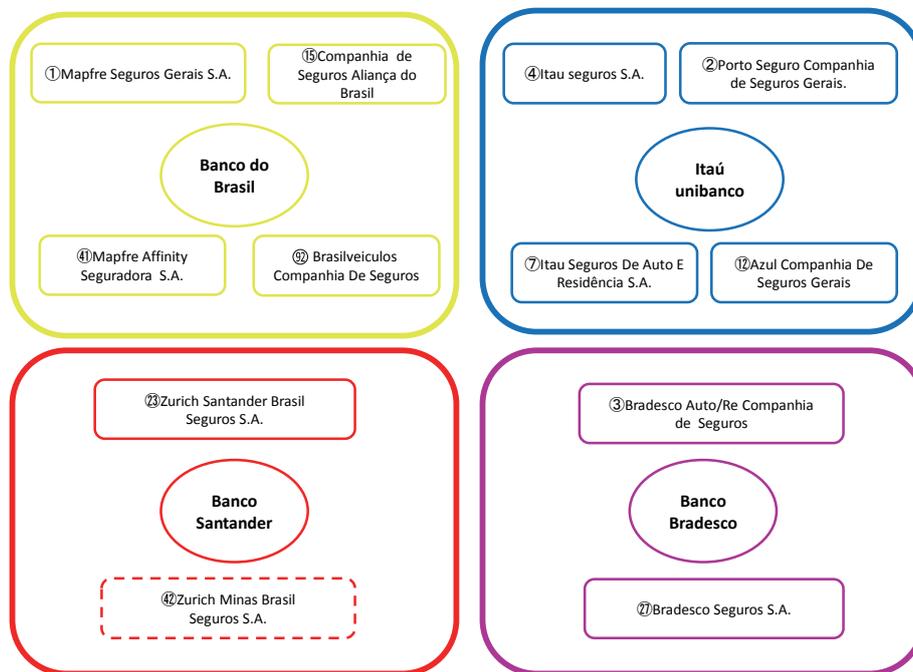
	会社名	収入保険料 (百万リアル)	特徴
1	Mapfre Seguros Gerais S.A.	5,290.8	外資系(スペイン) 銀行(Banco do Brasil)と提携。
2	Porto Seguro Companhia de Seguros Gerais	4,489.7	銀行系(Itaú unibanco) 2009年にItaú unibancoの出資を受け業務提携。
3	Bradesco Auto/Re Companhia de Seguros	4,488.0	銀行系(Bradesco)
4	Itaú Seguros S.A.	3,780.1	銀行系(Itaú unibanco)
5	Allianz Seguros S.A.	2,940.2	外資系(ドイツ)
6	Sul América Companhia Nacional de Seguros	2,717.4	独立系
7	Itaú Seguros de Auto e Residência S.A.	2,099.9	銀行系(Itaú unibanco) Porto Seguroの子会社。
8	HDI Seguros S.A.	1,936.4	外資系(ドイツ)
9	Liberty Seguros S.A.	1,735.8	外資系(米国) 1996年にPaulista Segurosを買収して設立。
10	Caixa Seguradora S.A.	1,640.5	銀行・外資系(フランス) 2001年にCNPが銀行系保険会社を買収。

(注 1) 《図表 4》の損害保険に算入される種目の合計値。個社ベース。

(注 2) S.A は株式会社の意。

(出典) 《図表 6》に同じ

《図表 9》 ブラジルの 4 大銀行系保険会社



(注 1) 実線は子会社・関連会社、点線は提携関係のある保険会社、数字は損害保険の元受保険料の個社順位を表す。

(注 2) グループ内の主要保険会社を抜き出しており、全てを記載しているわけではない。

(出典) 各種資料より損保ジャパン総合研究所作成

この提携の下で Itaú Seguros de Auto e Residência S.A. を設立し、Itaú unibanco 系列の Itaú Seguros が保有する自動車保険・火災保険契約を全て移転した。この提携によって Porto Seguro グループの保険会社 3 社はブラジルおよびウルグアイの Itaú unibanco の窓口での保険販売が可能になった¹³。このように 2009 年頃から業界再編が進んだ。

また、ブラジルには各国から保険会社が参入しており、上位 10 社のうち半数が外資系保険会社である。外資系保険会社の支店開設は認められておらず、新たに免許を取得するには制限を受けることから、現地の保険会社を買収して参入するケースが多く見られる。

4. 販売チャネル

ブラジルでは保険販売チャネルとして代理店は認められておらず、全てブローカーである。1964 年に発令された Lei Ordinária Nº 4594 で、保険契約はライセンスを有するブローカーを通じて販売することが規定されている。ブローカーとして活動するには、FUNENSEG (ブラジル国立保険学校: Fundação Escola Nacional de Seguros) ¹⁴の主催する試験に合格し、登録する必要がある。2012 年末時点で、ブラジル国内で登録されているブローカーの数はおよそ 7 万とのことである¹⁵。

ブローカーは専属ブローカー、独立ブローカーの 2 つに大別できる。専属ブローカーの多くは銀行系ブローカーである。銀行はブラジルの広大な国土全土に支店を有するという大きな強みを活かして、積極的に保険ビジネスに取り組んできたため、ブラジルではバンカシュランスが非常に発達している。特に生命保険種目では銀行系ブローカーが圧倒的な販売力を誇り、2012 年の生命保険の保険料収入全体の 9 割が銀行系ブローカーを通じて販売されたという推計もある¹⁶。

損害保険でも同様に銀行の持つ影響力は非常に大きい。新興市場での事業拡大を狙う Zurich は同じく 2011 年にスペイン最大の銀行 Santander のブラジルおよびメキシコ、チリ、アルゼンチン、ウルグアイにおける保険・年金事業の権益 51%をおよそ 17 億ドル (約 1,739 億円) で取得し、保険販売に関する長期提携契約を締結した。これによって、Zurich は当該地域における Santander の 5,600 を超える支店を通じて、同行の当該地域の顧客 3,600 万人へアプローチすることが可能になったと発表している¹⁷。

独立ブローカーの多くは個人、ないし従業員 3 名程度の小規模な法人である。銀行系ブローカーが比較的注力していない自動車保険などの種目では、独立ブローカーもプレゼンスを発揮しており、ブラジルにおける保険販売の基盤となっている。

その他に近年ではオンラインブローカーも登場している。オンラインブローカーは複数の保険会社の見積もり比較を提示し、保険契約が成立した場合に保険会社から手数料を得る。現時点ではまだオンラインブローカーを通じた保険販売は限定的であるが、世界銀行の推計によれば、2012 年時点でブラジル

¹³ Porto Seguro, Itaú Seguros de Auto e Residência, Azul の 3 社。Itaú seguros は個人向けの自動車保険や火災保険の引き受けは行っていない。

¹⁴ FUNENSEG は 1971 年に保険研究や消費者の保険教育の促進を目的に設立された。

¹⁵ この数字は生保損保併せた数である。

¹⁶ Fitch, "2014 Outlook: Brazilian Insurance Sector", 3rd Dec. 2013

¹⁷ Zurich Insurance Group, News Release "Zurich and Santander announce long-term alliance in Latin America", 22nd Feb. 2012

のインターネット利用率は 49.8%まで伸びてきており¹⁸、今後の拡大が期待される。

前述のとおり、法律で保険販売はブローカーを通じて行われなければならないと定められているが、同法では FUNENSEG にブローカー手数料と同額を納めればダイレクト販売も可能としている。しかしながら、ブラジルの法制度ではブローカーが優遇されており、保険販売がブローカーに大きく依存していることやブローカーの政治的影響力が大きいことなどから、保険業界がダイレクト販売に乗り出しにくい状況となっており、現在までのところ米国などで行われているようなオンラインやダイレクトメール、電話のみを介したダイレクト販売を行う保険会社は登場していない。保険会社が将来的に新契約費率を低減させるためには、インターネット、バンカシュアランス以外の自動車修理業者、ガソリンスタンド、薬局のような革新的な低コスト代替販売チャネルを活用する必要があると指摘する意見もある¹⁹。実際に《BOX.1》に述べるマイクロインシュアランスでは新しい販売チャネルの活用が始まっている。

《BOX.1》 ブラジルにおけるマイクロインシュアランス

マイクロインシュアランスについての国際的に統一された保険料水準等の厳密な定義はないが、ILO はこれを「低所得者向けにリスクに対する補償（保障）を提供する商品」と定義している²⁰。新興国の例に漏れずブラジルでも経済成長を続ける中で大きな社会格差が生じている。2013 年に日本でもデモが大きく報道されたが、その大きな要因として格差はブラジルの大きな社会問題となっている。格差是正の一環として、ブラジルは政府主導でマイクロインシュアランスの導入に踏み切り、バングラデシュやインド等の南アジア地域で発展してきたマイクロインシュアランスをブラジルでもスタートさせている。

2004 年以降 CNSP を中心にマイクロインシュアランスに本格的に取り組み始め、2006 年には IAIS と共同で調査を開始した。さらに 2008 年 4 月には SUSEP 主導で官民合同のマイクロインシュアランス協議委員会が設立され、規制や商品開発に向けて動き始めた。これによって、種目に応じてマイクロインシュアランスと定義づけられる保険金額の上限が設定された²¹。例えば、死亡保障では 24,000 レアル（約 104.9 万円）、居住用財産では 30,000 レアル（約 131.1 万円）などである。この制限の枠内の保険商品については、募集規制が緩和されている。通常のブローカーよりも資格要件が緩和されたマイクロインシュアランス・ブローカーが販売することが可能である。さらに保険販売は行わずに、契約事務などを請け負うための資格として別途「マイクロインシュアランス・コレスポンダント」が置かれた。これは従来ブラジルではブローカー免許を有さない小売店などを通じた実際の保険販売がしばしば見られており、ブローカー規制の抜け穴となっているとの指摘に対応するものである。このように 2011 年から 2012 年にかけてマイクロインシュアランスに関する法整備が進められ、一連の法律は 2013 年 2 月 27 日から施行されている。

¹⁸ World Bank ウェブサイト<<http://data.worldbank.org/indicator/IT.NET.USER.P2>> (visited, 28th Feb. 2014)

¹⁹ Capgemini, “ワールドインシュアランスレポート 2013”, 27th Feb. 2013

²⁰ ILO, “Protecting the poor A microinsurance compendium Volume II”, Jan. 2010

²¹ SUSEP Circular, 440, June 27, 2012

ブラジルの4大金融コングロマリットの一つである Bradesco は ILO と共同で“Bradesco Projection Easy”という生命保険のプロジェクトを 2012 年 8 月から 3 年間の予定で実施している。このプロジェクトでは通常の保険と同様に系列の Bradesco の支店²²の他、モバイル技術を活用し、低所得者が生活するコミュニティ内にある美容室、薬局などからの加入も可能となった。2012 年末時点で保有契約数は 10,000 件に達したとのことである。一般的にマイクロインシュアランスでは生命保険が主要な商品であることが多く、ブラジルでも現時点における主力商品は生命保険商品である。しかしながら、ブラジルは現在官民一体となってマイクロインシュアランスの普及に取り組んでおり、最近では自動車保険の商品も投入されている。自動車保険のマイクロインシュアランスについては IV. 2 (4) で紹介する。

5. 運用

保険会社の資産運用について、国家通貨審議会 (CMN: Conselho Monetario Nacional) が 2005 年に CMN Resolução Nº 3,308 によって基準を示しており、2010 年の CNSP Resolução Nº 226 などで補完されている。この基準は安全性や利益性、支払能力、流動性を確保することを目的としたもので、非常に制限的である。例えば、海外投資は一部の例外を除いて禁じている。このような規制の影響もあって、ブラジル保険業界の保有資産は国債を中心に構成されている²³。現在ブラジル国債は Moody's の格付けで Baa2 となっている。通常保険会社はリスク資産へのエクスポージャーを限定的にしようとする行動するものであり、リスク回避が自然である。ただ、自国のソブリンリスクを回避するには、国際的な資金移動と再保険の自由が前提となるが、ブラジルではその両者とも制限が残っている。もっとも、ブラジル国内で保険事業を営むうえでの前提となる制度等の執行はブラジルの国家権力の下で行われるので、国外逃避は現実的ではない。

6. 再保険

従来、ブラジルでは半官半民の IRB (ブラジル再保険公社: Instituto de Resseguros do Brasil) が再保険事業を独占的に担い、再保険の監督機関も兼ねていた²⁴。国内再保険市場の競争を促進し、発達させるために 2005 年に再保険市場への国内外保険会社の自由参加を認める Lei complementar Nº126 が 2007 年に提出・認可され、2008 年 4 月に施行されたことにより、1939 年から続く IRB による独占が幕を閉じた。これによって進出が可能になった保険会社は以下の 3 つに分類される。①Local (現地の: ブラジル法に基づいて設立された保険会社)、②Admitido (認可を受けた: 外国法に基づいて設立され、ブラジル国内に SUSEP の認可を受けた子会社を有する保険会社)、③Eventual (一時的な: 外国法に基づいて設立され、ブラジル国内に子会社を有さず、SUSEP に登録した特別法人)。この分類に応じて、それぞれ求められる資本金や格付け等の要件が異なる。3 つのカテゴリー合計で 100 社を超える再保険会社が市場に参入した。

開放から 1 年半後に SUSEP が実施した調査の結果、Local の再保険会社の保険料収入の割合が大幅

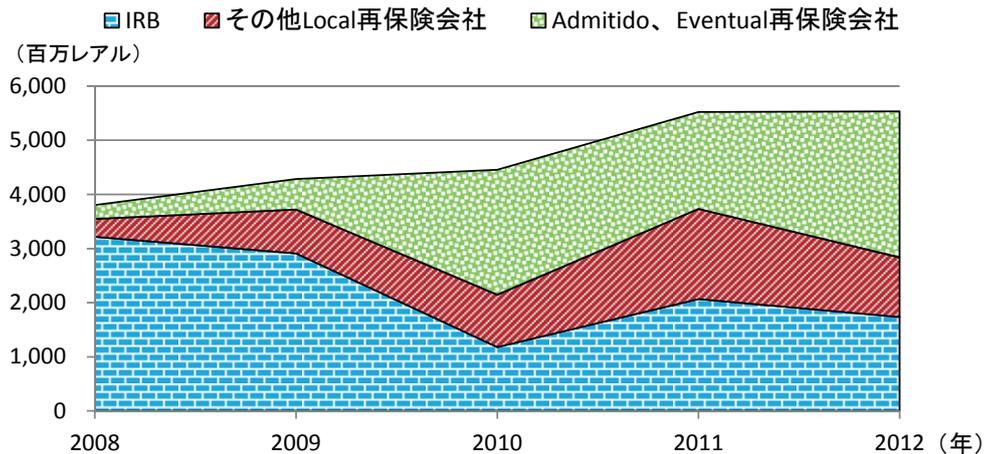
²² Bradesco は銀行と保険の両方の業務をグループ内で行っている。

²³ Moody's, “Brazilian Insurance: Industry Scorecard”によると 2011 年末時点で保有資産全体の 30%が国債である。

²⁴ 1997 年の No 9,482/97 法によって再保険公社が政府 51%保有、民間 49%保有の再保険会社になった。

に減少し、2010年にはシェアの半分以上を Admitido と Eventual が占めるようになった（《図表 10》参照）。このような事態に対して、2010年には再保険料のうち40%以上の Local 再保険会社への出再や、グループ内の再保険契約の禁止といった制限的な規制が策定された。その結果、一旦は再保険市場が開放されたものの、再び IRB の市場での存在感は際立つ結果となっている。このような事態に対して、IMF は報告書の中で保護主義的な出再規制は市場アクセスや経済成長、健全なリスク移転を阻害するものであると指摘し、市場を開放することが望ましいと述べている²⁵。

《図表 10》再保険会社のタイプ別シェア（2012年）



(注) Admitido、Eventual 再保険会社のシェアについては元受保険会社が支払った出再保険料から IRB、Local 再保険会社の受再保険料を除いて算出した。

(出典) 《図表 6》に同じ

Ⅲ. 自動車保険市場の概況

1. 自動車販売台数の増加

前述のとおり、自動車保険は損害保険市場における最大の種目である。これは経済成長によって中間層が増大し、車両数が大きく増加したためであると考えられる。《図表 11》に 1990 年以降のブラジルにおける新車登録台数の推移を示した。2010年には350万台を突破し、ドイツを上回り、中国・米国・日本に次ぐ世界4位の自動車市場となっている。2012年には政府が景気刺激策の一環として工業製品税の減免措置をとったことにより、登録台数は前年比で4.6%増加し、過去最高の約380万台となった。

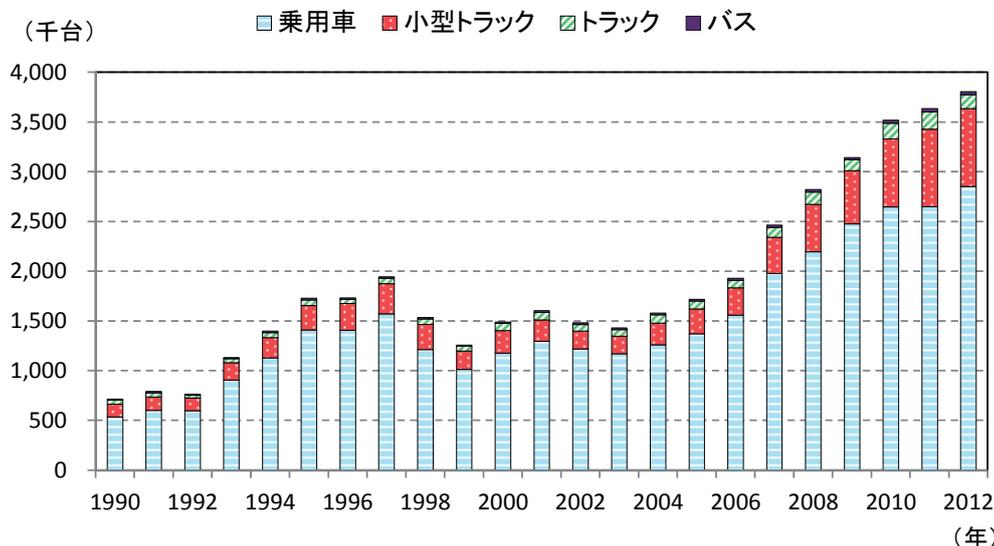
しかしながら、当初4か月を期限としていた減免措置は複数回にわたって延長されたものの、2014年1月にはこれが撤廃されることになり、販売価格が約7%増加することとなった。さらに、政府は2014年から国内で販売するすべての車両にエアバッグおよびアンチロックブレーキの装着を義務付けることを決めており、その結果、販売価格が4~8%増加する見込みであるとの報道がされている²⁶。また、これまでは自動車ローンが拡大を続けていたが、年々その貸倒れ率が高まっており、2012年には過去最高

²⁵ IMF, "Brazil: Detailed Assessment of Observance of Insurance Core Principles of the International Association of Insurance Supervisors", Dec.2012

²⁶ Wall Street Journal, "Brazil to Boost Car Sales Tax Next Year.", 25th Dec. 2013

の6%に達した²⁷。これを受けて金融機関は貸出に対して慎重な姿勢を採るようになってきている。減免措置の終了と安全規制の導入による2014年から車両販売価格の上昇、貸付審査の厳格化と中間層の車の購入のハードルが高くなる要素が並んでおり、今後も登録台数の増加が継続するかは不明である。

《図表 11》 ブラジルにおける新車登録台数の推移



(出典) ANFAVEA, “Anuário da Indústria Automobilista Brasileira”より損保ジャパン総合研究所作成

《BOX.2》 台頭する中間層

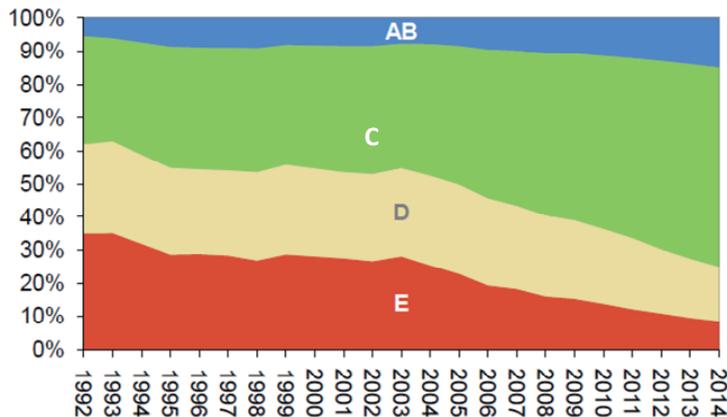
ブラジル経済は長きに渡ってインフレと格闘してきた。1985年、21年続いた軍事政権から文民政権に移行した。その後の脆弱な政権下で財政規律が緩み、1980年代末から1990年代初頭にかけてハイパーインフレに陥り、1990年には年率2,948%というインフレ率を記録し、経済は混乱した。80年代は平均成長率が2%台と低迷し、「失われた10年」と呼ばれ、その後カルドゾ政権(1995年～2002年)はハイパーインフレ対策に乗り出し、クルゼイロをリアルに変更し、1リアル=1ドルの固定相場制を中心とした「新リアルプラン」という物価安定策を取った。

これにより物価は安定したが、今度は社会的格差が問題となった。次のルーラ政権(2003年～2010年)は所得格差是正政策を推進し、4,000万人を貧困層から「中間層」へと引き上げた。ただし、ブラジルにおける中間層とは、先進国よりも幅広い概念で使用されていることに留意する必要がある。所得が高い順にA～Eと5つの層に分類され、一般的に中間層とはクラスCのことを指す。クラスCとは、2011年時点で家計所得が月あたり1,734～7,475リアル(約7.6万円～32.7万円)の層を指す。民間研究機関であるジェットウリオ・バルガス財団によると、2003年時点では総人口の38%だったクラスCが、今や半分以上にまで膨らんでいると推測されている(《図表12》参照)。

²⁷ Financial Times, “Brazil car loan default surge”, 28th Jun.2012

ブラジルで個人が車を購入するには現金による一括払い、コンソルシオと呼ばれる伝統的な頼母子講、ローンのいずれかを利用するのが一般的である。全国自動車金融協会²⁸によると、自動車購入を目的とするローンの貸付残高は2007年の668億レアル（約2.9兆円）から2012年には938億レアル（約4.1兆円）と5年間で1.4倍に膨らんでいる。従来ローンを組むことが出来なかった層にまでサービスが拡大したことは、クラスCの自動車購入を大きく後押ししただろう。

《図表 12》 ブラジルにおける社会階層の人口分布



(注) 2010～2014年の数値については予測値を用いている

(出典) ジェットゥリオ・バルガス財団 “Back to the country's future”

クラスCの増加は内需を押し上げ、サンパウロ州商業連盟によると中間所得層の外出や電化製品、住宅、携帯電話などへの支出が大きく増加しているとのことである²⁹。2010年のGDPに占める個人消費の割合は60%と我が国の57%を上回り、5～7割とされる先進国の水準に達している。ただし、クラスCの底辺の層は月収1,734レアル（約7.6万円）程度と決して余裕のある生活が出来ているわけではない。先進国の自動車保険では事故を起こした時の相手方への賠償資力確保というのが第一の加入動機である。ブラジルにおいてはようやく車を保有することができるようになった層が自らの資産を保全することが大きな加入動機の一つとなっている。

2. 自動車保険の構成

(1) 強制自動車保険 (DPVAT)

ブラジルの自動車保険制度はDPVAT³⁰と呼ばれる強制自動車保険と任意自動車保険とに区分できる。DPVATは1974年に連邦法6,194条に基づいて開始されており、自動二輪を含むエンジンを搭載するすべての車両について、その付保が車両登録の条件となっている。その後2008年1月1日からはDPVATを専門に引き受けを行う保険会社である“Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT”（以下、

²⁸ ANEF (Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras), “Boletim anual 2012”

²⁹ FECOMERCIO SP “A EVOLUÇÃO DA CLASSE MÉDIA E O SEU IMPACTO NO VAREJO”, Feb. 2012
<http://www.fecomercio.com.br/arquivos/arquivo/economico/estudoclassemidiafa35e192.pdf>

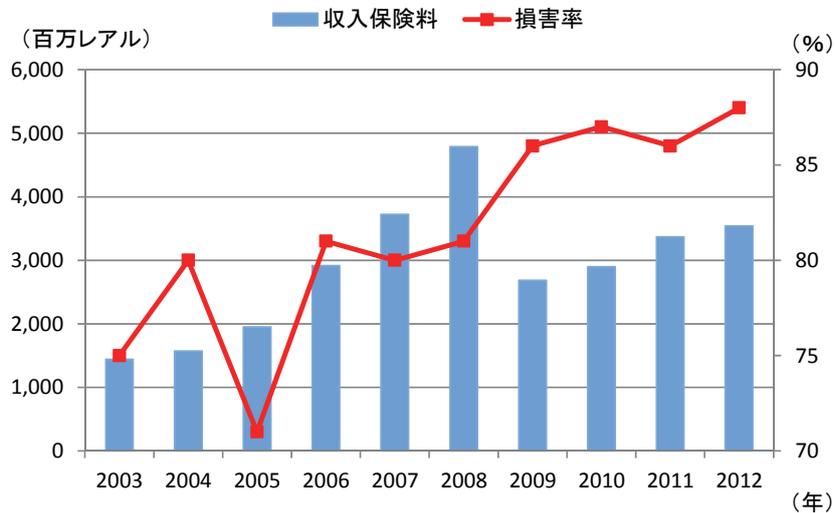
³⁰ Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres: 自動車事故による傷害、の頭文字から成る

Seguradora Líder) を中心として引き受けを行っている³¹。

DPVAT は被害者、加害者を問わずに補償する傷害保険制度であり、ブラジル国内で交通事故によって生じた人身傷害全てを対象とする。補償額は一人当たり死亡・後遺障害で 13,500 レアル(約 60 万円)、傷害で 2,700 レアル(約 11.8 万円)である。我が国の自賠責制度と比較すると、物価の違いを考慮してもこの金額は不十分であるように思えるが、インフレ下でも引き上げは行われていないとのことである。保険期間は 1 月 1 日から 12 月 31 日までで固定されている。保険料については自家用乗用車・タクシー・バス・マイクロバス・自動二輪車・タクシーの 6 つのカテゴリーに応じて定められており、2014 年の料率では自家用乗用車で 105.7 レアル(約 4,617 円)となっている³²。このうち、DPVAT の保険料部分に相当するのは 50%である。残りの 45%は公的医療制度に、5%は交通局の安全活動に活用される³³。

《図表 13》に DPVAT の元受保険料および損害率の推移を示した。2012 年の元受保険料は約 35 億レアル(約 1,539.5 億円)となっている。2008 年から 2009 年にかけて大幅に減少しているのは Seguradora Líder を設立し、制度の運営に変更があったためと思われる。損害率については年による変動はあるものの全体的なトレンドとしては悪化している。DPVAT で保険金支払が最も多いのは自動二輪車が加害者となる交通事故で、全体の保険金支払の 69%を占めている(《図表 14》参照)。北東部を中心に自動二輪車が急激に増加したために、事故防止の対策が追い付いていないことや、危険運転が横行していることなどが原因となっていると考えられる。自動二輪車による事故が多いため、前述のように乗用車の保険料が 105.7 レアルなのに対して、自動二輪車では 292.0 レアル(約 1.3 万円)と乗用車の 3 倍近くになっている。

《図表 13》 DPVAT の成績推移



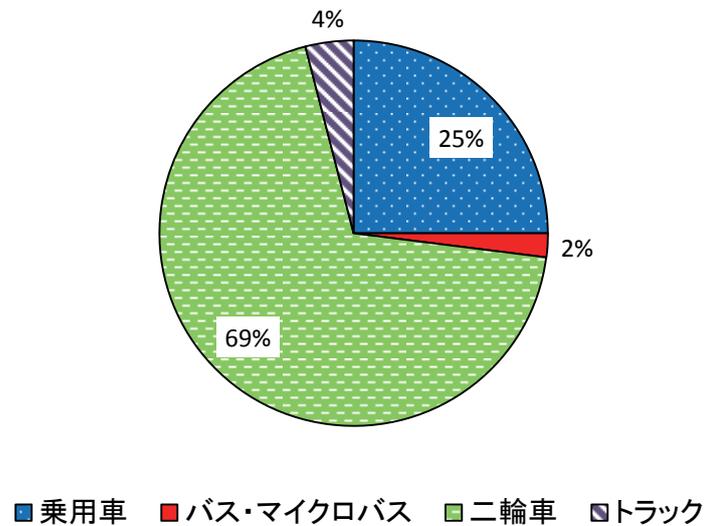
(出典) 《図表 6》に同じ

³¹ Seguradora Líder の HP (<http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/a-empresa-seguradoras.aspx>) によると、現在 Seguradora Líder には 76 社が加盟している。

³² 一括払いの場合の保険料を示している。

³³ 公的医療制度は交通事故との関係の有無を問わない。

《図表 14》 DPVAT の支払保険金の加害者別内訳（2012 年）



（出典）DPVAT 資料より損保ジャパン総合研究所訳出

（2）任意自動車保険

任意自動車保険は DPVAT の上乗せ補償を提供する。しかしながら保険料を支払う余力がない、保険制度が国民全体に行き渡っていないなどの理由から、いまだ全登録車両の 3 割程度しか任意自動車保険に加入していない³⁴。劇的な変化は起こっていないものの、この 15 年間で加入率は緩やかに上昇している。任意自動車保険は自動車という資産の保全の意味合いが強く、2012 年時点で自動車保険の収入保険料の 7 割は車両保険が占めており、損害率の変動も車両保険の損害率に左右される部分が多い。長期的視点で見れば国民所得が上昇し、中間層が一層台頭してくるようになれば、3 割の加入率が 6～7 割まで高まるといった市場の拡大が期待でき、開拓余地の大きな市場と言える。

3. 任意自動車保険の成績概況

本節以降は任意自動車保険について述べていく。全体的に成長を続けるブラジル損害保険市場の中でも、自動車保険は特に順調に伸びており、2012 年の元受保険料は名目で前年比 15.9%増の 248 億リアル（約 1.1 兆円）、損害率は前年から 0.7 ポイント改善し、65.2%となった（《図表 15》参照）。インフレ率を考慮した実質成長率で見ると 9.5%となる。これは車両数の増加と自動車保険の保険料引き上げの両方によるものである。2012 年には自動車保険の料率が 9%程度引き上げられたとみられており³⁵、これはインフレ率を上回る引き上げ幅である。

³⁴ FenSeg, “Comparativo entre a quantidade de veículos segurados e DPVAT”, 16th Sep. 2013

³⁵ Marsh, “MARKET PERSPECTIVE LATIN AMERICA AND CARIBBEAN INSURANCE MARKET REPORT 2013”

《図表 15》 任意自動車保険の成績推移



(出典) 《図表 6》 に同じ

4. 自動車保険の主要プレーヤー

《図表 16》に任意自動車保険における主要プレーヤーを示した。自動車保険の上位 5 社はいずれも損保市場全体で 10 位以内にランクインしている保険会社である。2 位の Porto Seguro はグループ内に 7 位の Itaú Seguros de Auto e Residência、9 位の Azul Companhia de Seguros Gerais と 3 つのブランドを抱えている³⁶。3 社を合計すると、自動車保険市場全体の 26%を占めている (《図表 17》参照)。自動車保険のリーディングカンパニーとして、さまざまな先進的な取り組みを行っている。例えば、2012 年には Porto Seguro Conecta を設立して、ブラジル初の MVNO³⁷として通信サービスの提供を開始しており、2013 年 5 月末までに 61,000 名以上の利用者を獲得している³⁸。Porto Seguro の契約者で Porto Seguro Conecta のネットワークを契約した場合には、保険料とネットワーク利用料の両方に割引が適用される³⁹。

《図表 16》 ブラジル自動車保険市場の主要プレーヤー (2012 年)

	会社名	収入保険料 (百万リアル)	特徴
1	Mapfre Seguros Gerais S.A.	3,718.9	外資系(スペイン)
2	Porto Seguro Companhia de Seguros Gerais	3,488.7	銀行系(Itaú unibanco)
3	Bradesco Auto/Re Companhia de Seguros	3,063.0	銀行系(Bradesco)
4	Sul América Companhia Nacional de Seguros	2,286.7	独立系
5	HDI Seguros S.A.	1,698.7	外資系(ドイツ)

(注) 任意自動車保険のみの元受保険料の個社ベースでの順位

(出典) 《図表 6》 に同じ

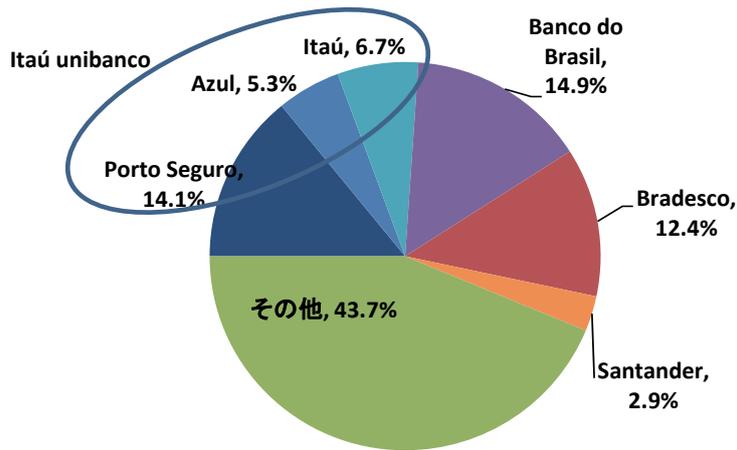
³⁶ Porto Seguro は 2009 年に Itaú Seguros と提携し、Itaú Seguros が保有する自動車保険・火災保険契約を全て移転する形で Itaú Seguros de Auto e Residência を立ち上げた。現在、同社は Porto Seguro の子会社となっている。Azul は 2003 年に AXA から買収。

³⁷ MVNO (仮想移動体通信事業者) とは無線通信インフラを自社では有さず、他社から借り受けてモバイル通信サービスを提供する事業者のことを指す。

³⁸ International Telecommunication Union, "Brazilian MVNO Porto Seguro had nearly 62k subscribers at end-May", 24th Jul.2014

³⁹ Porto Seguro Conecta ウェブサイト (visited 1st Feb.2014)

《図表 17》4 大銀行系保険会社の任意自動車保険のシェア（2012 年）



(注1) 各グループに含まれる保険会社については《図表 9》参照。

(注2) Itaú は Itaú Seguros de Auto e Residência の、Santander には販売提携を行っている Zurich Minas Brasil の数値を示した。

(出典) 《図表 6》に同じ

5. 販売チャネル

(1) 従来型ブローカー（バンカシュランス、独立ブローカー）

前述のとおり、保険はブローカーを通じて契約される必要があり、自動車保険でも同様にブローカーを介した販売が行われている。銀行系ブローカーの他、自動車保険については自動車ディーラー系ブローカーも存在する。ただし、自動車ディーラーに支払う手数料が別途生じるため、一般的に自動車ディーラー系ブローカーを通じた保険加入は割高になる。また、伝統的に保険は保険ブローカーを通じて購入するものとの意識が根付いていることから、自動車ディーラー系ブローカーを通じた保険加入は主流とはなっていない。

(2) オンラインブローカー

自動車保険におけるオンラインブローカーの主なターゲットは、これまでに他の自動車保険ブローカーとのつながりを持っていない初めて自動車を購入するクラス C とされる中間層の人々である（《BOX.2》参照）。ブラジルではまだ全体のインターネット普及率は 50%に満たないものの、近年インターネットが急速に普及し始めており、保険に馴染みがないクラス C 層にとってまず最初に保険についてインターネットで検索してみるというのは自然な行動である。利用者はオンラインブローカーのサイトに必要項目を入力すると、ブローカーの提携する保険会社数社の見積もりが得られる。クラス C 層はどの保険商品を購入するかというだけでなく、そもそも自分に保険が必要であるという認識が薄いため、オンラインブローカーは見積もりを取得した利用者に対して、電話などを通じてアフターフォローを行う⁴⁰。利用者にとってはオンラインブローカーの手数料は従来型ブローカーと比較して安いので保険料が抑えられ、情報を即時に得られるというメリットがある。

⁴⁰ 現地インタビュー先による。

ブラジルでは 2000 年頃にオンラインブローカーは登場したものの、一旦は衰退した。その後 2010 年頃から再びオンラインブローカーが登場し始め、徐々にではあるが規模を拡大している。あくまでもブローカーであるので、証券の確認作業や更改時の契約者への働きかけなど、従来型ブローカーと同様の役割を果たしている。

6. 付帯サービス

日本と同様、自動車保険にレッカーやタイヤ修理などの 24 時間事故アシスタンスサービスを組み合わせ提供されることが多い。各保険会社はアシスタンス会社と提携して、事故連絡を直接行うことのできる自社専用アプリを開発するなど、サービス向上に努めている。ブラジルでは 24 時間事故アシスタンスサービスは顧客満足度に大きな影響を及ぼすと考えられている。

IV. 自動車保険の課題と対策

1. 課題

(1) 高い盗難発生率

ブラジルにおける自動車保険の最大の課題は高い盗難発生率である。その盗難発生率は米国の 4 倍にもなるという推計もある⁴¹。ブラジル国内でも特に都市部は発生率が高くなっており、リオ・デ・ジャネイロにおける盗難発生率はニューヨークの 19 倍にも達し、10 万台に約 7 台が毎日盗まれていることになる。サンパウロもリオ・デ・ジャネイロほどではないものの、盗難発生率は非常に高いエリアである⁴²。車両保険のコストのおよそ半分は盗難被害によるとも言われている。盗難による被害が大きいため結果的に車両保険の料率を引き上げざるを得ない状況になり、ますます自動車保険が手の届かなくなるという状況に陥っている。サンパウロでは 2012 年 1 月から 5 月にかけてインフレ率を上回る料率の引き上げが行われており、その一因は盗難など犯罪行為の増加にあると報じられている⁴³。

(2) 修理部品に関する規制

ブラジルには保険を用いた車両の修理には純正部品を使用しなければならないという規制があり、車両保険の損害率を押し上げる要因の一つになっている。業界ではこの規制を撤廃し、アフターパーツの利用が可能になるように働きかけを続けている。この緩和が実現すれば車両保険の料率を引き下げる事が可能になると期待されている。

(3) 低い保険普及率

高い盗難発生率や修理部品に関する規制等によって保険料が高騰し、保険加入を阻害する要因になっている。その結果、ブラジルでは自動車保険の普及率が約 3 割と低くなっている。他にも伝統的に保険文化が浸透しておらず、保険の必要性を実感できないことも普及が進まない理由として挙げられる。ま

⁴¹ C.J. Driscoll Associates, "2010-11 Latin American Vehicle Tracking Systems Market Study"

⁴² Telematics Update, "Telematics in Brazil", 23rd Oct. 2012

⁴³ Folha de São Paulo 紙, "Preço de carros zero-quilômetro caiu, mas seguro está mais caro", 29th Jul. 2012

サンパウロ州内の犯罪件数については Governo do estado São Paulo SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA 参照

た、消費者が保険に不慣れであることに付け込んだ保険請求の代行サービス詐欺などの犯罪が横行している。

バイクではさらに普及率の低さが際立っている。DPVAT の統計によるとバイクによる事故発生件数は非常に多い。その一方で任意保険の普及率は 2012 年時点で 2.4% と極めて低い⁴⁴。これは一般的にバイクを購入する層は自動車を購入する層よりも所得が低く、保険を購入するだけの資力を有さない、あるいは前述のように保険の必要性を理解できないことが理由であると推測する。

2. 対策

(1) 保険引受の精緻化

高い車両保険料への対策として、リスクに応じた保険料を提示するため、ブラジル保険業界は料率算出の精緻化に取り組んでいる。料率算出におけるリスクの細分化が非常に進んでおり、料率見直しの頻度も高い⁴⁵。保険料算出の基礎はクレジットスコアや性別、年齢、過去の事故歴、離婚歴など多岐にわたる。支払保険金の中でも非常に大きな割合を占める車両盗難の発生率は地域差がとて大きいと、とりわけ居住地や駐車場の住所については重要視されており、郵便番号単位で管理される。住所のわずかな違いも保険料には明確に反映され、時には近接した地域であっても保険料が倍になることもある⁴⁶。契約者は自身が申告したくない内容については伝えなくても加入は出来るが、リスクが高いと見なされ、高い保険料が提示されることになる。

(2) 盗難車両追跡サービス

ブラジルには車両盗難が発生した際に追跡し、車両を回収するサービスを提供する企業がある。保険会社は自動車保険の収支改善を目的として、盗難車両追跡のためのデバイスを設置した車両に対して割引を提供する、あるいは高額車両についてはデバイスを設置しない場合には引き受けないといった対応をとっている。盗難車両の捜索は GPS やラジオ電波を用いて実施する。現地大手サービス提供会社によると、盗難発生から 1 時間以内に通報があった場合の車両回収成功率は 95% 以上だという⁴⁷。保険会社にとって損害率の低下という利点があるだけでなく、顧客にとっても将来の保険料引き上げを免れるなどの大きなメリットがある。大手保険会社の中には、盗難車両追跡ソリューションを独自に構築している会社もある。

盗難率の改善と保険料の圧縮を目的として、工場から出荷される全ての新車に盗難車両追跡デバイスを搭載することを義務付ける法案が 2007 年に可決された。これに対し、GPS の設置を強制化することからプライバシーの問題を取り上げる意見も根強く、高等裁判所も違憲との見解を示すなど混乱が生じている。このため、2013 年 9 月までに複数回にわたって施行が延期されてきた。2013 年末から車種等に応じて段階的にスタートしているようだが、計画どおりに運用されるかは不透明である。また、デバイスの搭載が義務化されても、実際の車両追跡サービスを受けるためには契約者が追加費用を支払う必

⁴⁴ Fenseg, "Tickets DPVAT x 2012 Vehicles Insured", 16th Sep. 2013

DPVAT を付保している二輪自動車のうち、任意自動車も加入している台数の割合。

⁴⁵ 一般的には月単位で見直しを行うことが多いとのことである。

⁴⁶ 現地インタビューによる。

⁴⁷ 同上

要があり、価格感応度の高いブラジル市場で盗難被害の抑制につながるかは懐疑的な意見もある。

(3) テレマティクスの活用

現在までのところ、ブラジルではテレマティクスを活用した保険商品は投入されていないようである。一部では GPS を備えた盗難車両追跡デバイスの設置義務化を機に保険会社が PAYD（走行距離連動型）や PHYD（運転性向連動型）の商品に関心を寄せるようになるのではないかとの見方もされている⁴⁸。ただし、現在においても強制化を疑問視する見方も根強く、保険事故の大半が車両盗難からもたらされること、料率算出のノウハウを有している保険会社がないことなどからこれまでのアンダーライティングの仕組みを刷新するほどのインパクトを有するかどうかには疑問が残る。

(4) マイクロインシュアランス

自動車を購入したが保険に加入していない中間層への対策として、マイクロインシュアランスの枠組を活用しようと試みられている。その前身として SUSEP は Circular 306/2005 で 2005 年 11 月に対象を貧困層に限定していない「自動車民衆保険 (Seguro Popular de Automôvel)」について制定した。SUSEP によると、マイクロインシュアランスと民衆保険はいずれも補償額と保険料を抑えている商品であるが、マイクロインシュアランスが対象を貧困層に絞っているのに対して、民衆保険は全ての層を対象としている点で異なる⁴⁹。枠組は整備されたが、当時これに該当する保険引受は行われていなかったようである⁵⁰。

その後、2006 年に IAIS のマイクロインシュアランスに関するワーキンググループへ参加、2011 年から 12 年にかけてマイクロインシュアランスに関する一連の法律が成立した。その後、保険料を抑えた自動車保険のマイクロインシュアランスも登場している。自動車保険をその枠組に組み込んでいることから、ブラジルにおけるマイクロインシュアランスの対象となる層は、他国での想定よりも裕福な層であると思われる。ただし、マイクロインシュアランスでは自動車保険のうち、傷害保険や賠償責任保険部分のみを想定しており⁵¹、契約者が必要とする車両保険についてはマイクロインシュアランスの定義の中には含まれていない⁵²。

V. おわりに

ここまでブラジル保険市場の動向を紹介してきた。ブラジル損害保険業界が直面する課題は多い。これまで保険普及率の伸びは緩慢でありながらも、景気の加熱に伴って元受保険料は増加してきた。しかしながら、景気が停滞し始めている中で保険業界は岐路に立たされており、引き続き成長していくためには保険産業の裾野を広げていくことが不可欠である。

自動車保険の加入率を上昇させるためには、車両保険の保険料上昇に歯止めをかけることと適当な保

⁴⁸ SBD ジャパン「テレマティクス保険の自動車業界への影響」2012 年 8 月

⁴⁹ SUSEP ウェブサイト

⁵⁰ SUSEP の統計データ中に種目別引受の中に「自動車民衆保険」欄が設けられたが、2005 年から 2011 年にかけて、保険料は一度も計上されていない。

⁵¹ SUSEP CIRCULAR 440, Jun. 27th, 2012

⁵² 財物への補償の対象は住居等に限定されている。

険教育の場が必要だろう。クラス C 層にも手の届く商品を提供するためには、盗難による被害を抑えることが肝要で、治安の改善が急務であると考えられる。そのためには保険業界に留まらず、政府等と協調した包括的な対応が求められる。ワールドカップや五輪といったメガイベントの開催に向けて政府が行う治安改善活動は保険業界にとっても大きくプラスに働くだらう。保険教育の場としてはすでに一部ブローカーで活用を始めている Facebook や Twitter のような SNS などが新たな役割を果たしていくことに期待される。同国の損害保険市場が増加する中間層をいかに上手く取り込み、保険による便益を提供していくのか今後も注視していきたい。