

メキシコの損害保険事情

主席研究員 内藤 正人

目 次

1. はじめに

2. メキシコの概要

- (1) 基本情報
- (2) わが国との関係
- (3) 市場としての潜在力
- (4) 自動車生産国としての著しい発展
- (5) メキシコ固有のリスク

3. メキシコの損害保険市場の概要

- (1) 沿革
- (2) 市場規模
- (3) 元受保険料の推移
- (4) 収支状況
- (5) 損害保険種目・商品の状況
- (6) 損害保険会社の特徴
- (7) 損害保険販売チャネル

4. 規制・監督制度の概要

- (1) 法規制
- (2) 規制・監督官庁
- (3) 事業免許規制
- (4) 資本規制
- (5) 外資参入規制
- (6) 付保規制
- (7) 出再規制
- (8) 募集規制

5. 損害保険諸制度

- (1) 料率制度
- (2) 約款制度
- (3) 強制保険制度
- (4) 自然災害プール、原子力プール制度など
- (5) キャプティブ
- (6) 証券発行、保険料領収など

6. 損害保険関連団体等

- (1) 損害保険協会等
- (2) 保険オンブズマン

7. おわりに

要旨

メキシコは、2011年以降日本の主要自動車メーカーが相次いで新工場建設などの増産計画を発表し、それを境に急速に日本企業の投資先として脚光を浴びるようになってきた。人口大国としての国内消費市場の潜在力と、近年中国やブラジル等の新興国の人件費が高騰する中で、北米・中南米圏を中心とする巨大市場向けの生産拠点として、相対的にコスト競争力を増してきたためである。

メキシコにおける損害保険業界では、1990年にタリフ制度が廃止され、1994年に北米自由貿易協定（NAFTA）が締結されて以降、段階的に外資規制が緩和され、欧米系を中心に大手損害保険会社が進出している。また、規制・監督当局も2005年までに保険監督者国際機構（IAIS）が定めた監督基準をクリアし、2015年4月施行予定の新保険業法においては、欧州のソルベンシーIIの原則に合わせた新しいソルベンシー基準や、企業統治・内部統制のルールなどの導入も決めており、国際標準に近い保険制度が整いつつある。

現在のメキシコにおける保険浸透率（損害保険料収入のGDPに対する比率）は1.2%と低く、1億人を超える人口や、今後の経済成長と国民の所得水準の向上を考えると、自然災害リスクや貧富の差の拡大に伴う治安の悪化等の課題はあるものの、保険市場の潜在力や将来性は大きいものと思われる。特に、2013年の法律改正による2014年以降の自動車賠償責任保険への加入義務化は、消費者に保険をより身近なものとして利用する機会を増やし、保険の大衆化が進む契機になるものと期待される。このようなメキシコの損害保険市場の現状および課題等を理解することは、わが国の損害保険業界にとっても有益であると考えられる。



(出典： <http://www.freemap.jp/> をもとに作成)

1. はじめに

中南米諸国は、わが国から見た場合、物理的な遠隔地であり、これまでアジア諸国と比べて関心は低かったと言えよう。2008年のグローバル金融危機の後、中南米においてはBRICs¹のひとつであるブラジルが注目されたが、メキシコの注目度は相対的に低かった。そのような中で、2011年以降、わが国の主要自動車メーカーが相次いで新工場建設などによる増産計画を発表し、それを境に多くの関連日系企業の進出ラッシュが始まることとなり、近年急速に投資先として脚光を浴びるようになった。

メキシコが注目される主な理由としては、自由貿易政策により、世界44カ国と自由貿易協定（FTA）や経済連携協定（EPA）を締結する「通商大国」であること、米国や中南米などの巨大市場へのアクセスが良いこと、中国やブラジル等の新興国の人件費が高騰する中、相対的にコスト競争力が高まってきたことなどが挙げられる。

一方、損害保険市場に目を向けてみると、保険浸透率は1.2%と低く²、1億人を超える人口や、将来の経済成長と国民の所得水準の向上を考えると、市場としての潜在力は極めて大きいと判断される。また、メキシコはOECDのメンバー国でありながら、先進国では一般的な自動車賠償責任保険への加入義務化が十分に進んでいなかったが、政府は2013年に法律を改正し、2014年から5年間をかけて順次自動車賠償責任保険への加入を進めることとした。この点においても保険市場の成長が期待できるところである。

本稿では、メキシコの概要と市場としての潜在力や将来性等を紹介したあと、損害保険市場の現状等について紹介する。

なお、本稿における意見・考察は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

2. メキシコの概要

本項では、メキシコの概要として、基本情報、わが国との関係、市場としての潜在力、自動車生産国としての発展状況を説明する。また、併せてメキシコへの進出にあたり注意すべき固有のリスクについても説明する。

(1) 基本情報

メキシコ合衆国（The United Mexican States：以下「メキシコ」）の国土面積は196万平方メートルで、わが国の5倍の広大な国土を持つ。2013年の人口は1億1,800万人を超え、ロシア、わが国に次いで世界第11位の人口大国である。民族は、欧州系（スペイン系等）と先住民との混血、先住民、白人などから構成される。言語はスペイン語で、国民の9割はカトリック信者である（図表1参照）。

¹ ブラジル、ロシア、インド、中国の4カ国の英文の頭文字をつなげた総称。南アフリカを加えた5カ国を対象にして最後のsを大文字として“BRICS”と表示する場合もあるが、本稿では前者に統一する。

地理的には、北米と中南米の間に挟まれ、東西は、大西洋と太平洋に面している。1つの連邦区と31の州から構成され、経済的に密接な関係にある米国とは、米国側の4つの州とメキシコ側の6つの州が接しており、国境線は全長3,000キロメートルにも及ぶ。

2012年12月に就任したペニャ・ニエト大統領は、政権発足後、与野党合意「メキシコのための協約」に基づき、マクロ経済安定、自由貿易推進、外資導入促進などの基本経済政策を維持しつつ、労働、教育、通信、エネルギー、財政、政治などの構造改革に取り組んでおり、安定した政権運営により成果を挙げつつある。

図表1 メキシコ基本データ

項目	内容	備考
国名	メキシコ合衆国	
国土面積	196万平方キロメートル	日本の5倍
人口	1億1800万人(2013年)	世界第11位
首都	メキシコ市(連邦区)	
言語	スペイン語	
宗教	カトリック(約9割)	
民族構成	欧州系混血60%、先住民30%、白人9%、その他	
非識字率	7.6%(2010年)	
政体	立憲民主制による連邦共和国	1連邦区、31州から構成される
元首	ペニャ・ニエト大統領	2012年12月就任。任期6年
通貨	1ペソ=8.2円	2014年9月30日現在

(出典：外務省ウェブサイト、その他資料をもとに作成)

(2) わが国との関係

歴史的には、2009年に交流400周年³を迎えるなど友好国であり、一般的なメキシコ人の対日感情は良好である。2013年4月にはペニャ・ニエト大統領がわが国を訪問、2014年7月には安倍首相がメキシコを訪問するなど、首脳同士の関係も良好である。

日本企業のメキシコ進出は、2005年の「日本・メキシコ経済連携協定(EPA)」締結以降増加し、2013年現在では、在メキシコ日本大使館届出日系企業数679社、在留邦人数8,387人、日系人約2万人となっている⁴。

最近の動きとして、2011年以降、主要日系自動車メーカー4社(マツダ、ホンダ、日産、トヨタ)が、相次いで新工場建設などによる増産計画を発表した。また、これらの動きを受けて、多くの関連する企業が相次いで進出を決めており、日系企業の新たな投資先として急速に脚光を浴びている。自動車業界の投資関連の動きについては、

² わが国の保険浸透率は2.3%(2013年)であり、メキシコの約2倍である(後記3.(2)参照)。

³ わが国とメキシコの交流は、1609年、千葉県御宿沖でスペイン領メキシコの船が難破し、乗組員らを日本人が救助したことに始まる。1613年から1614年には、支倉常長慶長遣欧使節団がメキシコを訪問している。

⁴ 2010年時点の日系企業数は428社、在留邦人数は6,937人であったが、日系企業の新規進出により、2013年までの3年間でそれぞれ250社、1,000人以上増加している。

後記 2.(4)を参照願う。

(3) 市場としての潜在力

本項では、メキシコの市場としての潜在力について、人口、国内消費市場、天然資源、自由貿易政策などの観点から説明する。

a. 人口大国、若年層の厚み

2013年のメキシコの人口は、1億1,800万人であり、今後の人口増加により、2020年までに1億3,000万人を突破してわが国を超え、2030年には1億4,000万人に達しロシアも超えるものと予想されている⁵。人口構成比では、人口の約5割が24歳未満の若年層で占められており、今後、これら若年層が豊富な労働力となり、国内消費やメキシコの成長を支えていくものと期待されている。

b. 大きな国内消費市場

2013年のGDPは1兆2,590億ドルで、旧宗主国のスペインに次いで世界第14位であり、韓国(15位)を上回る規模である。1人あたりのGDPも1万ドルを超え、BRICsとの比較ではロシア、ブラジルの次に続く水準であり、中国の1.5倍、インドの7倍の規模である(図表2参照)。一般的にモータリゼーションが進むとされる3,000ドルの水準も超えており、人口1,000人あたりの自動車保有率は269台で、わが国の約4割程度、ロシアの8割程度の規模である(図表3参照)。2010年以降、新車販売台数は年平均9%で増加しており、今後も経済成長とともに自動車保有率は更に上昇していくものと思われる。

図表2 2013年GDP関連指標 メキシコ・ブラジル・ロシア・中国・インド、日本比較

指標	メキシコ	ブラジル	ロシア	中国	インド	日本
名目GDP (10億ドル)	1,259	2,243	2,118	9,181	1,870	4,902
1人あたりGDP (ドル)	10,630	11,311	14,819	6,747	1,505	38,491
実質GDP成長率 (%)	1.1	2.3	1.3	7.7	4.4	1.5
インフレ率(%)	3.8	6.2	6.8	2.6	9.5	0.4
失業率(%)	4.9	5.4	5.5	4.1	—	4.0
人口(百万人)	118	198	143	1,361	1,243	127

(出典：IMFウェブサイト“World Economic Outlook Database, April 2014”，その他資料をもとに作成)

⁵ 総務省統計局「世界の統計2014」。

図表 3 2013 年 自動車保有台数の比較（トラック・バスを含む四輪車）

国	千人あたりの保有台数	保有台数合計(千台)	国内販売台数(千台)
日本	599	76,126	5,376
ロシア	317	45,383	2,950
メキシコ	269	32,843	1,100
ブラジル	186	12,865	3,767
中国	79	37,271	21,984
インド	23	109,440	3,241
(参) タイ	192	18,004	1,331
(参) インドネシア	72	29,354	1,219

(出典：日本自動車工業会ウェブサイト、その他資料をもとに作成)

c. 豊富な天然資源

メキシコは 114 億バレルの原油埋蔵量を持つ産油国であり、2011 年の石油産出量はアラブ首長国連邦に次いで世界第 8 位であった。ペニャ・ニエト大統領は、憲法改正により 1938 年以來の国家独占体制を改め、国内石油事業への民間参入を認めたことから、中長期的に外資石油メジャーなどの民間投資と石油輸出拡大が見込まれる。

d. 自由貿易政策と地理的優位性

1982 年の累積債務危機以降、メキシコ政府は国際通貨基金 (IMF) や米国の指導を受けて、財政収支改善、国営企業民営化、貿易自由化などの政策に取り組み、先進国の仲間入りを目指して、1986 年に関税および貿易に関する一般協定 (GATT) に加盟し、1994 年には米国・カナダとの間で北米自由貿易協定 (NAFTA) を締結した。また、同年には、経済協力開発機構 (OECD) にも加盟している。その後、2014 年 1 月までに世界 44 カ国との間で自由貿易協定 (FTA) や経済連携協定 (EPA) を結んでおり、米国、EU、中南米などの巨大な市場へのアクセスを確保している⁶。

現在ではアジア太平洋経済パートナーシップ (TPP) 交渉も進めており、アジア市場にも目を向けている。また中南米においては、コロンビア、チリ、ペルーと太平洋同盟の交渉を進めている。

地理的には、経済面で密接な関係にある米国と陸路で接しており、また中南米諸国にも隣接している。東西の大西洋・太平洋側にはそれぞれ複数の港湾施設があり、交易上も有利である。特に、中南米については同じスペイン語、カトリック圏であり、高い GDP 成長率、市場規模の大きさ、域内複数国への展開のし易さなどの点で、メキシコは他国との比較において優位性を有している。

⁶ わが国との間では、2005 年に日本・メキシコ経済連携協定 (EPA) を締結している。

e. 競争力のある製造コスト

中国やブラジル等の新興国での人件費が高騰する中、メキシコの人件費の上昇率は低位に推移している⁷。また、米国向けの輸出を考えた場合、遠路アジアからよりも、隣接するメキシコから輸送した方が輸送コストを抑えることができ、総合的にメキシコの製造コストが競争力を増している。

(4) 自動車生産国としての著しい発展

2013年におけるメキシコの四輪自動車の生産台数は310万台であり、2005年から約1.8倍の規模に増えている。BRICsとの比較では、大国である中国、インド、ブラジルには及ばないが、人口が多いロシアを上回り、世界第8位の生産規模である(図表4参照)。これは、前述のNAFTA締結以降、米国経済との一体化が進み、米国市場向けの輸出が増加しているためである。生産台数の約8割は輸出向けで、そのうち約7割は米国市場向けである。

2011年時点でメキシコにおいて自動車生産を行っていた日系メーカーは、日産、ホンダ、トヨタの3社⁸であったが、2011年6月にマツダが新工場建設計画を発表して以降、既存3社も相次いで新工場建設などによる増産計画を発表した⁹。これらの増産計画により日系自動車メーカーの生産台数は、2015年までに80万台から150万台にアップする。また、これらの動きに合わせて、関連する190社以上の日系企業(部品、鋼材、機械、物流など)が相次いで進出を決めている。その中には、従来あまり見られなかった2次下請などの中小企業も含まれている¹⁰。

欧米メーカーは、中低級車種の生産拡大に加えて、高級車種の追加投入計画も発表しており、メキシコ全体の生産台数は今後さらに拡大することが見込まれる。

⁷ 2007年~2010年における新興国各都市の賃金上昇率は、ブラジル23%、中国51%、インド37%に対し、メキシコはわずかに11%であった。(在メキシコ日本国大使館資料「メキシコ経済・自動車産業概況(2013.11)」)

⁸ 日系自動車メーカー3社は、日産(1966年)、ホンダ(1995年)、トヨタ(2004年)の順に、メキシコでの生産を開始している。2013年の3社の生産台数は、日産68万台(メキシコ全体の生産台数の23.2%)、ホンダ6.3万台(同2.2%)、トヨタ6.4万台(同2.2%)であった。(中畑貴雄「メキシコ経済の基礎知識(第2版)」日本貿易振興機構)

⁹ マツダ、ホンダ、日産の順に自社新工場建設計画を発表し、トヨタはマツダ新工場への生産委託方式による増産計画を発表している。

¹⁰ 中畑貴雄「メキシコ経済の基礎知識(第2版)」日本貿易振興機構。

図表 4 世界の各国における自動車生産台数の推移比較

2005年			2013年			
順位	国	台数 (百万台)	順位	国	台数 (百万台)	増減率 (%)
1位	アメリカ	11.9	1位	中国	22.1	288
2位	日本	10.8	2位	アメリカ	11.0	▲8
3位	ドイツ	5.8	3位	日本	9.6	▲11
4位	中国	5.7	4位	ドイツ	5.7	▲2
5位	韓国	3.7	5位	韓国	4.5	22
6位	フランス	3.5	6位	インド	3.9	144
7位	スペイン	2.8	7位	ブラジル	3.7	48
8位	カナダ	2.7	8位	メキシコ	3.1	82
9位	ブラジル	2.5	9位	タイ	2.5	127
10位	イギリス	1.8	10位	カナダ	2.4	▲11
11位	メキシコ	1.7	11位	ロシア	2.2	57
12位	インド	1.6	12位	スペイン	2.1	▲25
13位	ロシア	1.4	13位	フランス	1.7	▲51
14位	タイ	1.1	14位	イギリス	1.6	▲11
15位	イタリア	1.0	15位	インドネシア	1.2	140

(出典：グローバル・ノートウェブサイト、国際自動車工業会データ、その他資料をもとに作成)

(5) メキシコ固有のリスク

これまでメキシコ市場を潜在力や将来性の視点から説明したが、本項ではメキシコ市場での事業等を行なう上で無視できない固有のリスクについて説明する。

a. 自然災害

(a) 地震、火山

メキシコは、環太平洋地震・火山帯にあり、わが国と同様に地震・火山国¹¹である。主な近年の巨大地震は図表 5 のとおりである。近年で最大の地震は、1985年に南西部メキシコ市で発生した巨大地震（マグニチュード 8.1）で、犠牲者は 9,500人に達している。また、火山活動としては、1993年以降、首都メキシコ市の南東約 70km に位置するポポカテペトル山の活動が活発化しており、2000年の噴火では周辺住民の約 5 万人が避難した。また、2013年には 2 度の噴火があり、火山灰が上空 4km に舞上がり、周辺への被害をもたらしている。

¹¹ メキシコ半島は、北米プレートの南西の縁に位置し、南方のココスプレート、西方のリベラプレートが、それぞれ北米プレートに向かって沈み込んでいる。このため、ポポカテペトル山（5,426m）や、オリサバル山（標高 5,636m）などの火山を含む火山帯も生まれている。

図表 5 メキシコにおける近年の主な地震

発生日月	マグニチュード	主な被災地または震源地	津波	死者数(人)
1985.9.19	8.1	南西部メキシコ市	有	9,500
1995.10.9	7.4	中西部ハリスコ州	有	58
1999.9.30	7.5	南部オアハカ州	—	35
2003.1.22	7.6	中西部コリマ州	有	29
2010.4.4	7.2	北部バハ・カリフォルニア州	—	2
2014.4.18	7.2	南部ゲレロ州	—	—

(出典：国際地震工学センター「世界の被害地震の表」、その他資料をもとに作成)

(b) 風水災

6月から11月はハリケーン¹²が発生しやすい時期である。近年では、2013年9月に2つのハリケーン「マヌエル」と「イングリッド」がそれぞれ太平洋側、大西洋側からほぼ同時に接近・上陸し、国土の7割に及ぶ範囲で洪水や土砂崩れが発生し、住宅等の損壊のほか、死者130人以上、行方不明者50人以上¹³に及ぶ大きな被害をもたらしている。

b. その他固有のリスク

(a) 交通事故

一般的に乱暴な運転や飲酒運転が多いため、事故に巻き込まれる可能性が高い¹⁴。自動車賠償責任保険への加入義務化が進んでおらず、無保険車も多い¹⁵。メキシコの交通事故死亡者数は人口10万人あたり17.5人であり、わが国の4.5人¹⁶に比べて交通事故のリスクがかなり高い。

また、一部の地域では、劣悪な道路状況から輸送トラックの横転事故なども多い。

(b) 治安

ジェトロがまとめた「2012年中南米日系進出企業経営実態調査」の結果によると、多くの日系企業が、メキシコの治安の悪化を経営上の問題点として挙げている。

世界の2011年の殺人事件発生件数¹⁷を比較してみると、メキシコの人口10万人あたりの発生件数は23.7件で、発生件数の高い40カ国の中で26位となっている。

この数字は、中南米ラテン諸国の中では比較的良い方の順位¹⁸ではあるが、世界の

¹² カリブ海、メキシコ湾を含む北大西洋、北太平洋等で発生した熱帯低気圧のうち、最大風速が毎秒約33メートル、毎時約119メートル以上のものをいう。

¹³ 気象庁「2013年の世界の天候（速報）－主な異常気象と気象災害」

¹⁴ 外務省「海外安全ホームページ」

¹⁵ メキシコの自動車保険の現状については、後記3.(5).c.アを参照願う。

¹⁶ グローバル・ノート「交通事故死亡率・国際比較統計・推移」による。上記データは、メキシコは2010年、わが国は2011年の数字である。

¹⁷ UNODC, “Global Study on Homicide 2012”

¹⁸ ホンジュラス91.6件（1位）、エルサルバドル69.2件（2位）、ベネズエラ45.1件（4位）、ペリズ41.4件（5位）など、上位10カ国中8カ国を、中南米ラテン諸国が占めている。なお、日本は0.4件、

都市別の比較では、ゲレーロ州アカプルコ（143件、2位）、コアウィア州トレオン（95件、5位）、タマウリバス州ヌエボラレド（73件、8位）など、メキシコだけで3都市が10位以内を占めている¹⁹。これは、麻薬犯罪に関連する殺人事件が多発しているためである。

(c) 盗難、誘拐、騒擾、テロなど

組織的な車両盗難や、国内輸送中の貨物盗難事件などが多発している。また、誘拐事件も多発しているが、多くは営利目的で、麻薬組織が関与している事件が多いと言われている。誘拐や麻薬組織犯罪のほかは、社会的に大きな問題となる騒じょうや、一般人が巻き添えとなるようなテロ組織による犯罪等はみられない。また、日系企業で過去に労働争議のあった例は少ない²⁰。

3. メキシコの損害保険市場の概要

損害保険市場の概要として、沿革、市場規模、元受保険料の推移、収支状況、損害保険種目・商品の状況、損害保険会社の特徴、および販売チャネルについて説明する。

(1) 沿革

メキシコ経済は、1982年の累積債務危機、1994年の「テキーラショック」と呼ばれる通貨危機などの経済危機を経て、IMFや米国などの経済再建指導のもと、国営企業の民営化や外資規制の緩和が進められてきた。損害保険を含む金融市場については、1994年の北米自由貿易協定（NAFTA）締結以降、段階的に外資参入規制が緩和されてきた。

この大きな流れの中で、損害保険業界に関しては、1990年にタリフ制度が廃止され、各社による保険当局への自社料率の届出後使用制（File & Use）に移行している。また、金融機関設立の相互自由化を認めた国際相互協定²¹を締結している国の金融機関のメキシコへの新規参入について、2000年に外資出資比率規制が撤廃されている。さらに、2014年1月には、外資法の改正により外資出資比率規制は完全に撤廃されている²²。

この外資出資比率規制の緩和の動きに合わせて、欧米の主要な保険会社グループ²³

中国 1.0 件、韓国 2.6 件、米国 4.7 件、ロシア 9.7 件、ブラジル 21 件、南ア 31.8 件である。

¹⁹ 2014年9月時点の外務省海外安全ホームページの「メキシコに対する渡航情報（危険情報）の発出」では、これらの地域を中心に「渡航是非の検討」や「十分に注意」を呼びかけている。

²⁰ 外務省安全ホームページによると、最近では、日系企業進出に伴う日本人の急増に合わせて日本人を狙った強盗、車上荒らし、空き巣などの犯罪が増えている。

²¹ 北米自由貿易協定（NAFTA）、自由貿易協定（FTA）や経済連携協定（EPA）などの国際相互協定を指す。

²² 国際相互協定を締結していない国の金融機関については、外資法により外資出資の上限は49%に制限されていた。

²³ （米国）AIG、Chubb、FM Global、（イギリス）RSA、（ドイツ）Allianz、HDI Gerling、（フランス）

が、メキシコ保険市場に参入している。日系損保では、損保ジャパン日本興亜社、東京海上日動社が現地法人を設立している²⁴。

(2) 市場規模

スイス再保険会社が発行している「シグマ 2014 年第 3 号『2013 年世界の保険』」によれば、メキシコ損害保険市場における 2013 年度の元受収入保険料は 1,899 億ペソ（1 兆 5,572 億円）²⁵であり、わが国の損害保険市場の約 7 分の 1 の規模に相当する。世界の損害保険市場に占めるシェアは 0.73%で、世界第 18 位である²⁶。近年経済発展が著しい BRICs との比較では、中国（3 位）、ブラジル（11 位）、ロシア（15 位）、インド（21 位）の順番であり、メキシコは、ロシアとインドの間に位置する。

メキシコの損害保険料収入の GDP に対する比率（浸透率）は、わが国の約 2 分の 1 であり、ロシアと同水準の 1.2%である。また、国民 1 人あたりの損害保険料は 121 ドルであり、ブラジル（197ドル）、ロシア（180ドル）、南アフリカ（181ドル）を下回っている（図表 6 参照）。

図表 6 1人あたり損害保険料、浸透率（2013 年）

国	市場規模 世界順位	人口 (単位：百万人)	1人あたり保険料 (単位：ドル)	浸透率(%)
米国	1	316	2,296	4.3
中国	3	1,381	91	1.4
日本	4	126	861	2.3
ブラジル	11	201	197	1.8
ロシア	15	143	180	1.2
メキシコ	18	123	121	1.2
アルゼンチン	19	42	336	2.9
インド	21	1,265	11	0.8
トルコ	24	75	143	1.3
南アフリカ	28	53	181	2.7
タイ	32	70	96	1.7
インドネシア	42	240	18	0.5

(出典：Swiss Re, “sigma No3/2014 World insurance in 2013” steering towards recovery (2014.6)、その他資料をもとに作成)

(3) 元受保険料の推移

2013 年の元受損害保険料は、前年比 9.8%増の 1,899 億ペソ（1 兆 5,572 億円）を計上した(図表 7 参照)。なお、2013 年 6 月に更改されたメキシコ国営石油会社(PEMEX)

AXA、(スイス) ACE、Zurich、(スペイン) Mapfre、(アイルランド) XL、(オーストラリア) QBE などが進出している。

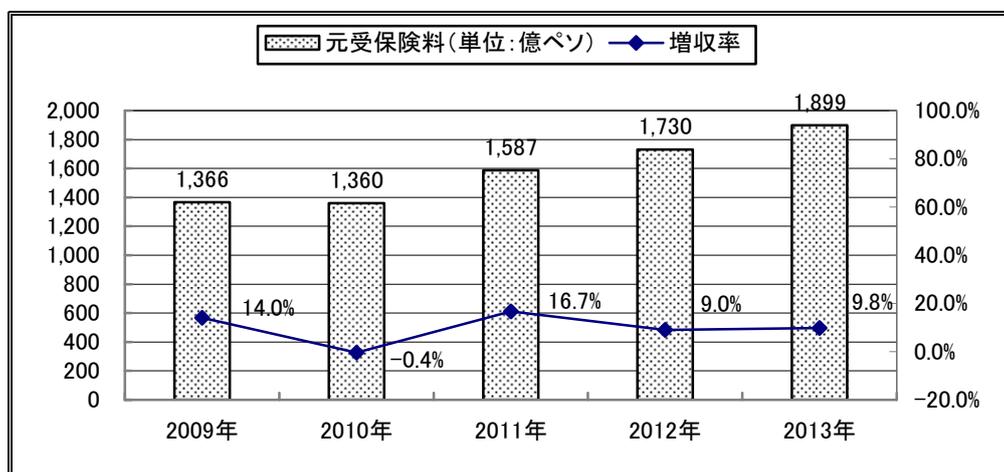
²⁴ 三井住友海上社は、MapfreTepeyac 社と提携して営業を行っており、日系大手 3 社が進出している。

²⁵ 2014 年 9 月 30 日現在の換算レート（1ペソ=約 8.2 円、1ドル=約 109 円）。

²⁶ わが国の元受収入保険料は 1,087 億 7,300 万ドル(第 4 位)で、世界損害保険市場に占めるシェアは 5.35% である。

の2年長期火災保険契約の保険料（約4.3億ドル）²⁷が含まれており、同契約の保険料を除くと、前年比増収率は8%である。

図表7 損害保険元受収入保険料および増収率の推移（2009年～2013年）



（出典：Swiss Re, “sigma, World insurance in 2010, 2011, 2014” をもとに作成）

(4) 収支状況

メキシコにおける損害保険会社の当期損益の推移は、図表8のとおりである。

2011年までの3年間は、いずれの年も保険引受利益のマイナスを資産運用益でカバーし、税引前利益で黒字となっている。保険引受利益がマイナスであった主な理由としては、全保険料の約5割を占める自動車保険の2007年以降の保険料引上の効果が十分に現れていなかったこと、工事（2009年）、火災・海上（2010年）などの種目で単年度成績が悪化したことなどが考えられる。2012年は保険引受利益も黒字に転じたが、その大きな理由として、自動車保険の2007年以降の保険料引上効果がようやく現れてきたことが考えられる（種目別損害率については、3.(5).bを参照願う）。

図表8 損害保険会社 当期損益の推移（2009年～2012年）（単位：百万ペソ）

	2009年	2010年	2011年	2012年
全種目損害率(%) ^(注)	52.1	61.0	50.2	46.6
保険引受利益	▲561	▲1,575	▲1,142	4,165
税引前利益	6,169	4,400	5,843	12,391

（注）全種目損害率はリトン・ペイド・ベースである。

（出典：AXCO Global Statistics をもとに作成）

²⁷ BNamericas ウェブサイト “Pemex Renews insurance policy with Inbursa” (2013.6.20)。PEMEXの長期火災保険契約の内容については、(5).c.i.(i)も参照願う。

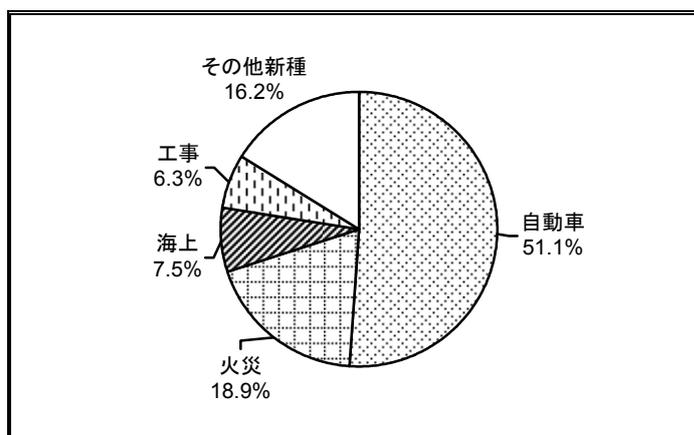
(5) 損害保険種目・商品の状況

本項では、元受損害保険料の種目別構成割合を示した上で、主要保険種目の損害率および主要商品の概要について説明する。

a. 収入保険料の種目別内訳

2012年の損害保険の収入保険料の種目別構成割合は、図表9のとおりである。自動車の割合が最も大きく51.1%を占め、火災18.9%、海上7.5%²⁸が続いている。

図表9 損害保険収入保険料の種目別内訳（2012年）



(出典：AXCO Global Statistics をもとに作成)

b. 種目別損害率

図表10のとおり、過去5年間（2009年～2013年）の全種目合計のリトン・ペイド・ベースの5年平均損害率は51.4%である。直近2年間では、2012年、2013年ともに全種目計の損害率は50%以下となっている。全保険料の約5割を占める自動車保険について、2007年以降の保険料引上効果がようやく現れて損害率が大幅に改善されたこと、他種目においても損害率が50%を下回ったことなどが主な理由である。

図表10 種目別損害率（2009年～2013年）

(単位：%)

保険種目	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	5年平均
自動車	73.1	71.3	64.2	59.6	60.8	65.1
火災	25.2	62.4	35.7	27.8	41.0	37.5
海上	43.4	70.8	42.7	47.0	41.9	48.2
工事	62.2	39.9	42.3	21.7	38.0	38.3
その他	36.1	27.8	33.5	37.0	33.2	33.7
全種目	52.1	61.0	50.2	46.6	49.5	51.4

(注) リトン・ペイド・ベース損害率による。

(出典：AXCO Global Statistics をもとに作成)

²⁸ 海上には、船舶、貨物、航空機が含まれる。

c. 主要商品の概要

主要種目である自動車保険、火災保険（家計および企業）、工事保険、賠償責任保険、労災・使用者賠償責任保険、および特徴的な保険としてマイクロ・インシュアランスについて説明する。

ア. 自動車保険

イギリスの市場調査会社アクスコの調査によれば、自動車保険は、①第三者賠償、車両衝突、火災、地震、盗難、搭乗者傷害、緊急アシスタンス等を補償する総合補償タイプ、②第三者賠償、盗難のみ補償するタイプ、③第三者賠償のみ補償するタイプの3種類に分けられる。

料率はタリフ制度²⁹が廃止され、各保険会社が当局に自社料率算出方法書を届出後に使用する制度（File & Use）となっている。2007年以降各保険会社は保険料率の引上を行ってきたが、2012年の損害率が1998年以降で最低となったことから、現在では保険料比較サイトなどの参入もあって、保険料引下競争が進行している。損害率低下の理由としては、警察の窃盗団への取締り強化による車両盗難件数の減少や、盗難車両の回収率の上昇等が挙げられている。

メキシコでは、1989年以降の当局や保険業界の取組にもかかわらず、危険品運搬車両やバスなどの公共交通車両、およびいくつかの州³⁰を除いては、自動車賠償責任保険への加入が義務化されていなかった。このため、メキシコ全体での自動車保険加入率は30%を下回っている状況³¹であり、無保険車両が多く存在し、また悪績契約プールなどの制度がないことから保険加入できない車両も存在している。

このような中、2013年5月改正の「連邦橋梁・高速道路法³²」により、対人・対物自動車賠償責任保険への2014年9月以降の加入義務化が決定された。義務化となっても直ぐには全ての車両が一斉に保険加入することは現実的には難しいことから、まず2014年9月から2018年までの4年間に、車両登録年の比較的新しいものや、車両価格の大きいものから順次対人賠償責任保険への加入を進め、さらに2019年から対物賠償責任保険への加入を進めていくこととしている。最低付保金額は、対人賠償額10万ペソ（約82万円）、対物賠償額5万ペソ（約41万円）とされている³³。なお、加入義務化された自動車賠償責任保険は、わが国の自賠責のような単独商品としての販売ではなく、自動車保険の補償の一部として販売される。

²⁹ メキシコの料率制度については後記5.(1)を参照願う。

³⁰ International Law Office, “Compulsory car insurance for federal highways and roads”(2013.9.17)によれば、バハ・カリフォルニア、ハリスコ、ユカタン、チワワ、モレーロスの各州は州法によりこれまで自動車賠償責任保険の加入が義務付けられていた。また、メキシコ市では、過去に加入義務化の導入を試みたが、タクシー業者などの反対に合い頓挫している。

³¹ IMF Country Report No. 12/67 (2012.3)

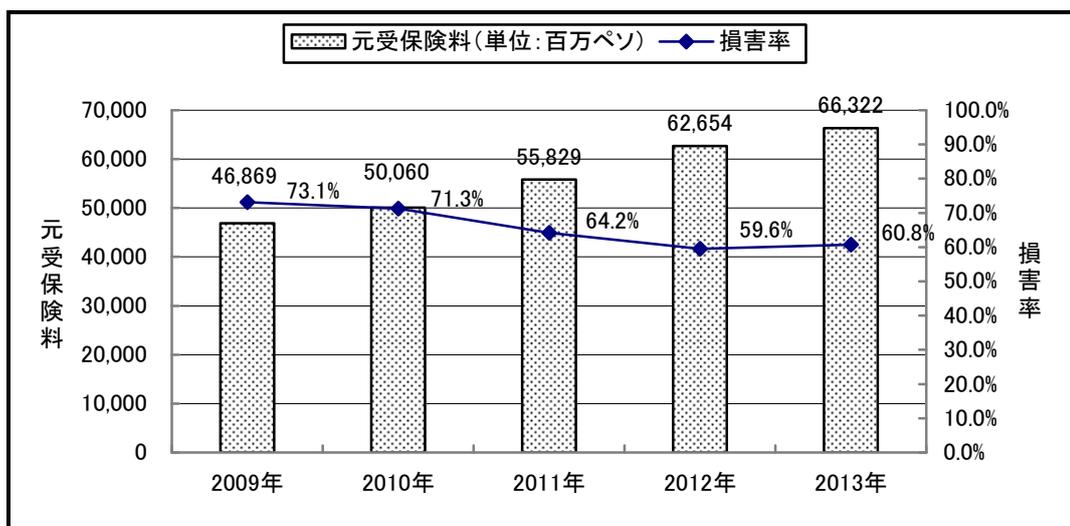
³² Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Federal Bridge and Highway Law)

³³ AXCO Insurance Market Report, “Mexico: Non-Life (P&C)”

現在の自動車保険の加入率の低さを考えると、この自動車賠償責任保険への加入義務化と、今後の国民所得水準上昇に伴うマイカー取得者の増加により、自動車保険市場の大きな伸びが期待される。

自動車保険の販売チャネルは、個人契約は保険代理店扱が中心である。フリート契約は保険ブローカー扱が多い。その他は、バンカシュアランス（銀行窓口で販売される自動車ローン関連契約）などである。

図表 11 自動車保険の収入保険料・損害率推移（2009年～2013年）



(出典：AXCO Global Statistics をもとに作成)

イ. 火災保険

本項では、メキシコにおける火災保険について、家計分野、企業分野に分けて説明する。

(ア) 家計分野

家計分野における火災保険種目の主要な商品は、火災、落雷、爆発、地震、風水災等をオールリスクでカバーする住宅総合保険である。盗難リスクは、特約で保険の目的を明記し、追加保険料を払えば補償の対象とすることができる。現金・貴重品類の盗難リスクも、同様である。個人賠償責任保険を特約として付保することも可能である。一部の保険会社は、特約でペットの死亡補償、医療費等の引受を行っている。住宅火災保険における発生頻度の高いリスクは、盗難と自然災害である。元受会社によっては、ハリケーン多発地域であるメキシコ東部のユカタン半島に所在する物件や、海岸線に所在する物件の引受を見合わせることもある。

免責金額（自己負担額）は、一般的に火災、落雷、爆発については設定せず、

その他のリスクについて保険金額の1%程度で設定することが多い。地震リスクについては、リスク所在地に応じて保険金額の2%~5%の範囲で免責金額が設定されるほか、さらに10%~30%の自己負担割合が設定される³⁴。風水災リスクについては、リスク所在地に応じて保険金額の1%~2%の範囲で免責金額が設定されるほか、10%の自己負担割合が設定される。

2002年におけるメキシコの家計分野の火災保険加入率は5.5%程度である。加入率が低い理由としては、経済的に保険料負担が難しい階層が多いことや、地震や風水災部分の保険料計算が所在地によって異なるなど複雑で手間がかかるため、保険代理店が販売に消極的であること等が挙げられている。

家計分野の火災保険の販売チャネルは、約4割が保険代理店扱である。そのほかは、バンカシュアランス（銀行窓口で販売される住宅ローン関連契約）や保険ブローカー扱が占めている³⁵。

(イ) 企業分野

企業分野における火災保険の主な商品は、家計分野における火災保険と同様に、火災、落雷、爆発、地震、風水災等をオールリスクでカバーする保険である。火災保険とセットで利益保険の引受も行われている。

免責金額（自己負担額）は、一般的に火災、落雷、爆発については設定せず、その他のリスクについては、大規模物件を中心に保険金額の1%程度で設定することが多い。なお、地震リスクについては所在地に応じて保険金額の2%~5%の範囲で免責金額を設定するほか、10%~30%の自己負担割合の設定を行うことが多い。大規模物件の地震リスクの引受条件や免責金額は、再保険者が提示する条件に従う場合も多い。風水災リスクについては、リスク所在地に応じて保険金額の1%~2%の範囲で免責金額が設定されるほか、10%の自己負担割合が設定される。

なお、保険金額が5,000万ドル（約55億円）を超える物件や、全体の保険金額が1億ドル（約110億円）を超える企業グループ契約については、当局に届出した料率の適用が免除される。現在、メキシコ最大の企業契約は、メキシコ国営石油会社（PEMEX）の火災保険で、2年間の長期契約である³⁶。直近では2013年6月に更改となり、2年間の保険料が約4.3億ドル（約470億円）と規模が極めて大きいことから、更改翌年のメキシコの全体の火災保険料の大幅な減収要素となる。

³⁴ 実際に地震による損害があった場合には、まず損害額から免責金額を差し引き、さらにその差額から「差額×自己負担割合」の相当額を控除した金額を、地震保険金として支払う。

³⁵ 前掲脚注33。

³⁶ 前記3.(3)。

企業分野の火災保険の販売チャネルは、6割以上が保険ブローカー扱である³⁷。

ウ. 工事保険

建設工事保険や組立工事保険は、他の国と同様にミュンヘン再保険 (Munich Re) のオールリスク・ベースの標準約款を使用するが多い³⁸。任意再保険などが必要な場合には、多くの場合、ロンドンをはじめとする国際再保険市場に手配されている。

工事業者は単発工事毎に保険に加入するか、年間包括方式で工事保険に加入する。建物工事の瑕疵をカバーする瑕疵保証保険や、職業人賠償責任保険への加入は、現在の法律では工事業者に義務付けられていない。

工事期間中のリスクで最も発生可能性の高いものは、風水災や地震などの自然災害である。このため、複数年に及ぶ土木工事などの場合には、工事内容や工事金額、特約、リスク内容等に基づいて免責金額 (自己負担額) を適切に設定するなど、慎重な引受判断を行っている。

工事保険の販売チャネルは、ほとんどが保険ブローカー扱である。

エ. 賠償責任保険

特定業種ごとの関連業法によって保険加入が義務化されている賠償責任保険 (詳細については後記 5.(3)「強制保険制度」を参照願う) を除いては、メキシコ特有の賠償責任保険の種類はなく、一般的な施設賠償責任保険、生産物賠償責任保険、役員賠償責任保険 (D&O) などが中心である。

メキシコにおいては、一般的に国民の賠償意識は、隣国の米国ほど高くはないといわれている。国内リスクを対象とする賠償責任保険の条件は、発生 (Occurrence) ベース、訴訟費用外枠などが一般的である。

メキシコには製造物賠償責任法がなく、製造責任に関して無過失責任制度は導入されておらず、民法の範囲において過失責任を問われることになる。2012年、クラスアクション (集団訴訟) 法が制定され、それまでは連邦消費者保護機関にのみ請求権が与えられていたが、新法により被害を共有する集団 (クラス) の代表者による損害賠償請求が可能となった。

また、2012年の連邦労働法の改正により、死亡事故の際の補償基準額が日給の730日分から5,000日分に増額されたことから、死亡事故の賠償金はその影響を受けて増額している。このため、近年保険業界では、賠償責任保険のてん補限度額の引き上げを推奨している³⁹。

³⁷ 前掲脚注 33。

³⁸ 引受条件や料率計算ツールなども、ミュンヘン再保険やスイス再保険 (Swiss Re) などの再保険会社が提供したものが、一般的な引受ガイドラインとして使用されている。

³⁹ 前掲脚注 33。

オ. 労災、使用者賠償責任保険

メキシコの社会保障制度の一部として労災保険がある。労災保険は、メキシコ社会保険公社⁴⁰が運営をしているため、民間保険会社はその上乗せとなる使用者賠償責任保険の引受を行っている⁴¹。一般的にメキシコの雇用者は、労災保険で十分な補償が得られていると考えており、その上乗せとなる使用者賠償責任保険に加入するケースは少なく、外国系企業を中心に加入するケースが多いといわれている⁴²。

d. その他の特徴的な保険（マイクロ・インシュアランス）

中南米地域においてメキシコは、ブラジルと並んでマイクロ・インシュアランス⁴³の普及が進んでいる国である。2011年のデータ⁴⁴によると、これまでにメキシコの1,470万人が加入し、1人あたりの平均保険料は、194ドル（約2万円）であった。この加入者数は、2009年の人口1億1,300万人に対して、約13%に相当する数字である。また、国際通貨基金（IMF）の2010年のデータ⁴⁵によると、2006年から2010年の5年間で、加入者数は12倍に増加している。

具体的な保険商品の中心は、いわゆるマイクロ・ファイナンス（小口融資）に付帯した生命保険商品が中心で、全体の9割以上を占めている。残りの1割弱が傷害保険などの損保商品であり、生保商品の割合に比べて小さい。

メキシコのマイクロ・インシュアランスの特徴点のひとつとして、保険当局である連邦保険保証委員会（CNSF）が低所得者層の支援対策の一環として法整備を行い、普及促進に積極的に取り組んでいる点が挙げられる。具体的には、①補償額の上限を連邦区（Federal District）の最低年収の4倍に抑える、②自己負担額、配当などの諸条件を制限する、③30日の保険料支払猶予期間を設ける、④保険金支払手続を簡略化し、保険金請求受付から5日以内の支払を義務付ける、などを2008年に定めている⁴⁶。

バナメクス（Banamex）、マフレ（Mapfre）、アズテカ（Azteca）、アトラス（Atlas）、チューリッヒ（Zurich）など、生損保合わせて約30社がマイクロ・インシュアランスの引受を行っている。

⁴⁰ メキシコ社会保険公社（Instituto Mexicano de Seguro Social：IMSS）は、労災保険の他、傷害、疾病、退職金・高齢者失業・託児サービスなどの給付を行っている。

⁴¹ メキシコでは、通勤途上や帰宅中の事故も労災保険で対象となるため、その上乗せとなる使用者賠償責任保険でも対象になる。

⁴² 前掲脚注33。

⁴³ マイクロ・インシュアランスは、低所得者層を対象に、低価格な保険料で提供される保険商品である。

⁴⁴ Micro Insurance Centre, “Landscape of Microinsurance in Latin America and the Caribbean” (2012.10)

⁴⁵ IMF Country Report No. 12/67 (2012.3)

⁴⁶ Inter-American Development Bank, “Microinsurance in Brazil, Colombia, Mexico, and Peru”(2012.6)

(6) 損害保険会社の特徴

本項では、メキシコにおける損害保険会社の特徴として、損害保険会社数、主な損害保険会社とマーケット・シェア、および日系損害保険会社について説明する。

a. 損害保険会社数

2013年12月現在の損害保険会社数は、生損保兼業会社⁴⁷、再保険専門会社も含めて合計で58社である（図表12参照）。

図表12 損害保険会社数（2013年12月現在）

会社分類		会社数	備考
国営	損保	1社	Agroasemex（農業保険）
民間	損保	27社	
	生損兼業	28社	
	再保険専門	2社	Patria、QBE de Istmo México
合計		58社	

（出典：連邦保険保証委員会（CNSF）ウェブサイトをもとに作成）

b. 主な損害保険会社とマーケット・シェア

メキシコにおける損害保険会社の上位10社のマーケット・シェアは、図表13のとおりである。上位10社合計でメキシコ全体の保険料収入の約77%を占めている。また、上位10社のうちメキシコ資本は5社であるが、5社合計の保険料収入はメキシコ全体の保険料収入の約44%を占めている。

図表13 元受損害保険会社マーケット・シェア（2013年）

順位	会社名	マーケット・シェア(%)	特徴
1	Inbursa	14.1	最大の財閥カルソ・グループの中核インブルサ銀行グループに属する保険会社（メキシコ資本）。
2	AXA Seguros	13.6	2001年INGはコメルシアル・アメリカーナを買収。その後、2008年にAXAが買収した。
3	Quálitas	12.0	1993年設立の自動車専門会社（メキシコ資本）。
4	G.N.P.	8.7	大手財閥BALグループ傘下の保険会社（メキシコ資本）。
5	Mapfre Tepeyac	6.4	1944創業。2000年にスペインのマフレが100%買収した。
6	Banorte	5.6	バノルテ金融グループ。イタリアのジェネラリは2014年7月に株式を売却。社名はSeguros Banorteに変更された（メキシコ資本）。
7	ABA	4.9	2013年12月にACEが買収した。
8	Zurich（Compañía）	4.4	2006年設立。Zurichはこれ以外にも、2011年にスペインのサン

⁴⁷ イギリスの市場調査会社アクスコの調査によれば、現在では、既存の生損保兼業会社を除き、新規の生損保兼業会社設立は認められていない。持株会社方式で傘下に生保、損保子会社を別個に設立することは認められている。

順位	会社名	マーケット・シェア(%)	特徴
			タンデール銀行系の保険会社 (Santander Seguros) の株式 (51%) も買収している。
9	BBVA Bancomer	4.0	1932 年創業。2000 年にスペインの BBVA 銀行と合併したバンコメール銀行の保険部門。
10	Atlas	3.1	1941 年創業。生損兼業会社 (メキシコ資本)。
—	その他 民間保険会社	23.2	—
—	合計	100.0	—

(出典：Lloyd's、AXCO、その他の資料をもとに作成)

c. 日系損害保険会社

日系損保では、損保ジャパン日本興亜、東京海上日動、三井住友海上の 3 社が進出しており、それぞれの営業体制に基づいて保険サービスの提供を行っている。

図表 14 日系損害保険会社の営業体制

会社名	営業体制
損保ジャパン日本興亜	現地法人による営業
東京海上日動	現地法人による営業。国内に 3 支店あり
三井住友海上	Mapfre Tepeyac 社内に三井住友海上部を設置して営業

(出典：各社ウェブサイト、その他資料などをもとに作成)

(7) 損害保険販売チャネル

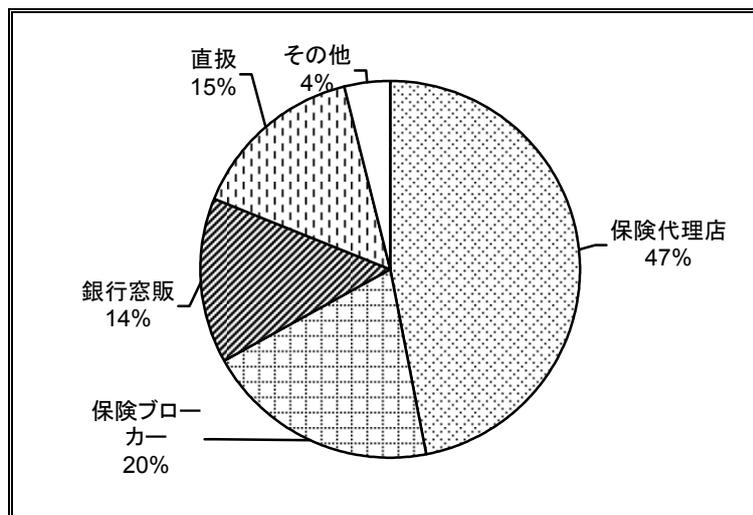
本項では、メキシコ損害保険市場における保険販売チャネルの概況について説明したあと、銀行窓販 (バンカシュアランス) および価格比較サイトについて説明する。

a. 保険販売チャネルの概況

メキシコ損害保険市場における主な販売チャネルとして、①保険代理店、②保険ブローカー、③銀行窓口販売 (バンカシュアランス)、④直扱 (保険会社営業職員による直接販売、インターネット・電話等による通販) がある。図表 15 のとおり、2010 年の各チャネルのおおよそのマーケット・シェアは、保険代理店 47%、保険ブローカー 20%、銀行窓口販売 14%、直扱 15%である⁴⁸。

メキシコにおいては、直扱はあまり一般的ではないが、一部の保険会社が専門の営業部門を持ち、直接販売を行っている。政府系プロジェクトなどは、直扱による場合が多い。また、主要な保険会社は、ウェブで個人契約 (自動車、住宅火災、傷害、医療等) の見積提示サービスを提供しているほか、自動車保険についてはウェブでの申込が可能となっている。

図表 15 販売チャネル別のマーケットシェア（2010年）



(出典：IMF 資料をもとに作成)

b. 銀行窓口販売（バンカシュアランス）

損害保険種目の銀行窓口販売（バンカシュアランス）は、個人住宅ローン、個人自動車ローンに関連した保険契約（住宅火災保険、自動車保険）が中心である。

メキシコにおいては、銀行と保険会社との間の株式の持合が禁止されていないため、株式を持合する銀行と保険会社との関係は強い。損害保険会社の上位 20 社中、5 社（図表 16 参照）が銀行系保険会社である。

図表 16 メキシコにおける銀行系損害保険会社

	会社名	特徴など
1	インブルサ (Inbursa)	インブルサ金融グループ (メキシコ資本)
2	バノルテ (Banorte)	バノルテ金融グループ (メキシコ資本)
3	BBVA バンコメール (BBVA Bancomer)	スペインの BBVA 銀行グループ
4	インテルアクシオネス (Interacciones)	インテルアクシオネス金融グループ (メキシコ資本)
5	チューリッヒ・サンタンデール (Zurich Santander)	スペインのサンタンデール銀行グループ (2011年、スイスのチューリッヒ保険が 51%の株式を買収)

(出所：連邦保険保証委員会(CNSF) “Formas Estadísticas de Seguros 2013”をもとに作成)

c. 価格比較サイト

イギリスの市場調査会社アクスコの調査によれば、銀行系保険会社のサンタンデール社 (Santander Seguros) は、2011 年から自動車保険料比較サイトを立ち上げ、サービスを開始した。同比較サイトを通じて保険申込がされると、実際に商品が選択された保険会社は、サンタンデール社と共同保険での引受を行う仕組となっている。その場合、サンタンデール社の共同保険シェアは 5%程度である。

⁴⁸ IMF Country Report No.12/67 (2012.3)

その他、消費者保護団体⁴⁹が、メキシコ保険協会（Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros：以下「AMIS」）との間で自動車保険の価格比較サイトを立ち上げるなどしており、同様の価格比較サイトが広がりつつある。

4. 規制・監督制度の概要

本項では規制・監督制度の概要につき説明する。

(1) 法規制

メキシコの損害保険に関する主たる法律として「保険会社と相互保険会社に関する一般法（Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros：以下「LGISMS」）」、「保険契約法（Ley sobre el Contrato de Seguro：以下「LCS」）」がある。なお、LGISMSは2015年4月から施行される予定の新しい保険業法「保険・保証会社法（Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas：以下「LISF」）」に置き換わる予定である。

a. 保険会社と相互保険会社に関する一般法（LGISMS）

1935年に制定された連邦法で、全ての元受保険会社、再保険会社、代理店等に適用される基本法である（主な規定内容については図表17を参照願う）。なお、後記4.(1).cのとおり、2015年4月以降、新しい保険業法に置き換わることが決定している。

図表 17 保険会社と相互保険会社に関する一般法（LGISMS）の主な規定内容

条文	規定内容	条文	規定内容
	総則	46条～59条	準備金
1条	法律の目的	60条	ソルベンシー
2条	保険当局の役割等	61条～62条	資産運用
3条	保険業の定義、付保規制等	65条	事務所移転、支店開設等
5条	事業免許	66条	ポートフォリオ移転、統合等
7条～8条	保険種目認可	70条	他社への出資等
10条	共同保険、再保険等の定義等	71条	宣伝広告
12条	強制保険	73条～74条	異常危険準備金等
16条～22条	保険会社設立	75条	事業免許の取消
23条	保険代理店	76条～77条	再保険営業
26条	再保険ブローカー	第2節	相互会社
27条	認定再保険者	78条～97条	(省略)
28条	外国再保険会社の事務所	第3節	経理、検査、モニタリング
第1節	保険会社	99条～105条	経理、外部監査人起用等
29条	最低払込資本、株主総会、取締役会、取締役や幹部の資質規定等	106条～115条	当局検査、当局の権限等
33条	外国金融機関の子会社認可等	116条～117条	監査人任命等

⁴⁹「金融サービスの利用者の保護と防衛のための国家委員会（Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros：「CONDUSEF」）」

条文	規定内容	条文	規定内容
36条	商品認可（料率、約款）	第4節	倒産
37条	保有	119条～131条	倒産、清算手続等
38条	標準約款適用種目	第5節	罰則
41条～42条	代理店手数料	132条～147条	罰則規定等

（出典：連邦保険保証委員会（CNSF）ウェブサイトをもとに作成）

b. 保険契約法（LCS）

1935年に制定された連邦法で、すべての保険契約に適用される。保険証券上に表記すべき基本項目（契約者、被保険者、保険期間、保険金額、保険料、保険条件ほか）を規定するなど、保険契約締結の際に従わなければならない実務的な事項を定めている。

c. 新しい保険業法（LISF）の制定

2010年以降、当局を中心に、1935年制定のLGISMSに代わる新しい保険業法の制定作業を行った結果、2013年4月に新保険法案が政府により可決された。同新法は、2015年4月から「保険・保証会社法（Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas：以下「LISF」）」として施行される予定である。

新法制定の目的は、80年前に制定されたLGISMSを現在の市場実態に即して改正することのほか、保証専門会社に適用されていた別業法と保険業法とを一本の法律に集約することを企図したものである。新法の主な特徴点は、次のとおりである。

- ① 2009年のEUソルベンシーII枠組指令（2009/138/EC）が定めた新しいソルベンシー規制（ソルベンシーII）の原則に合わせて、新しい資本および準備金規制、企業統治（コーポレート・ガバナンス）、リスク管理等のルールを規定した。
- ② 保険会社の許認可権などを財務省（Secretaria de Hacienda y Crédito Público：以下「SHCP」）から連邦保険保証委員会（Comisión Nacional de Seguros y Fianzas：以下「CNSF」）に委譲した。
- ③ 保証保険を損害保険会社の認可種目の対象の1つとして追加した。

d. その他

商業上の支払不能や倒産については、LGISMS（119条～131条）の他、倒産法（Ley de Concursos Mercantiles）においても規定されている。なお、保険会社の倒産の際の保険契約者保護制度（保護基金の設置等）は、現時点では存在していない。

（2）規制・監督官庁

メキシコにおける規制・監督官庁は、財務省（SHCP）と、その傘下組織の連邦保険保証委員会（CNSF）である。財務省（SHCP）は、主に保険政策の企画、主要な

法律の制定、保険会社の許認可等を行う。連邦保険保証委員会（CNSF）は、財務省の下部機関として保険会社の業務・市場行為の監督、検査等を行う。

財務省（SHCP）ならびに連邦保険保証委員会（CNSF）は、2005年までに保険監督者国際機構（IAIS）が定めた監督基準をクリアし、2010年にはIAISとの間で、国際保険当局情報交換のための覚書に調印している。

(3) 事業免許規制

LGISMS（16条）により、保険会社の登録に必要となる要件が定められている。保険会社の登録申請にあたっては、財務省（SHCP）に対して会社定款、発起人情報、取締役やコンプライアンス・オフィサー等の詳細情報、資本金、組織運営や内部統制、ターゲット市場、販売種目、事業計画などを提出する他、資本金の10%相当金額を預託しなければならない。連邦保険保証委員会（CNSF）は申請内容を事前審査し、その結果を財務省（SHCP）に意見具申する。保険会社は、財務省（SHCP）からの認可取得後3カ月以内に事業を開始しなければならないとされている（LGISMS 97条）。

なお、2015年4月以降は、新保険業法（LISF）により、登録申請先が現在の財務省（SHCP）から連邦保険保証委員会（CNSF）に変更される予定である（新保険業法の概要については前記4.(1).cを参照願う）。

(4) 資本規制

メキシコ損害保険市場における最低払込資本規制、ソルベンシー・マージン規制、その他の資本に関する規制について説明する。

a. 最低払込資本規制

LGISMS 29条により、保険会社の最低払込資本（capital mínimo pagado）が定められている。具体的には、図表18のとおり各営業種目毎に必要とされる金額が定められている⁵⁰。保険会社の払込資本金（Paid up capital）は、授權資本金の50%以上とし、かつ図表18の最低払込資本を充足しなければならない。再保険会社については、図表18の金額の50%が必要とされている。

⁵⁰ 最低払込資本の金額は、毎年第1四半期に財務省（SHCP）により見直しされる。

図表 18 最低払込資本の金額（2014 年）

営業種目	最低払込資本の金額（単位：UDI） ^(注)
生保	6,816,974（2.9 億円）
傷害および疾病	1,704,243（0.7 億円）
住宅保証	12,200,000（5.1 億円）
保証	33,200,000（13.9 億円）
その他種目 1 種目につき	5,112,730（2.1 億円）
2 種目につき	6,816,974（2.9 億円）
3 種目以上	8,521,217（3.6 億円）

(注) UDI 単位は、インフレ圧力を相殺するため、1995 年、メキシコ政府が投資、債権又は商業取引の価額を表示するために創設した勘定の単位のことである。UDI の価額は全国消費者物価指数に基づき、メキシコ銀行が毎月 1 回計算する(UDI の当初の価値は 1995 年 4 月 4 日の 1.00 ペソに等しい)。メキシコ銀行が発表した 2014 年 9 月 10 日現在の換算レートは 1 UDI=5.189 ペソ（約 42 円）である。

(出典：Thomson Reuters Legal Solution、その他資料などをもとに作成)

b. ソルベンシー規制

LGISMS 60 条は、保険会社のソルベンシー・マージン（支払余力）を、最低保証資本（Capital Mínimo de Garantía）として定めている。同条では、将来発生しうるシナリオに基づき、保険料、保険金、再保険回収、事業費、資産運用などについてのストレステストを毎年 1 回行うことなどを規定している。

2015 年 4 月施行の新保険業法 (LISF) においては、2009 年 EC 指令 (2009/138/EC) が定めた新しいソルベンシー規制（ソルベンシー II）の原則に合わせて、①保険会社の抱えるリスクをより正確に計量化するための定量的要件（毎月のソルベンシー・マージン計算、年 1 回のストレステスト、アクチュアリーによる確認等）、②企業統治（コーポレート・ガバナンス）やリスク管理等の定性的要件および当局の検証・介入、③ソルベンシー情報等の当局報告と一般への開示を定めている⁵¹。

c. その他の資本に関する規制など

保険会社の株式の 5%以上を取得しようとする者、または保険会社の経営権を得ようとする株主は、LGISMS 29 条に基づいて、事前に財務省（SHCP）の承認を得なければならない。また、2%以上の株式の取得・売却をした者は、3 日以内に財務省（SHCP）に届出しなければならない。

(5) 外資参入規制

2014 年 1 月 10 日付の外国投資法 (Ley de Inversión Extranjera) 改正により、保険会社設立に関しての外資出資比率の上限率（49%）は撤廃⁵²された。

⁵¹ 格付機関のムーディーズやスタンダード・アンド・プアーズなどは、新保険業法が導入する新ソルベンシー・マージン基準や、企業統治（コーポレート・ガバナンス）、リスク管理態勢等の高い要求水準が負担となり、業界内で小規模保険会社を中心に統廃合が進むのではないかとの見解を示している。

⁵² 金融機関設立の相互自由化を認めた国際相互協定を締結している国の金融機関のメキシコへの新規参

(6) 付保規制

LGISMS 第3条により、営業認可を得ていない保険会社によるメキシコ国内での保険引受活動は禁止されている。また、以下の保険については、メキシコ国内で営業認可を得ていない海外所在の保険会社に国外付保することも禁止されており、国内保険会社への付保が義務付けられている。付保規制に違反した場合には、処罰の対象となる⁵³。なお、メキシコ国内で保険カバーが得られない場合には、連邦保険保証委員会（CNSF）の認可を前提に国外付保が認められるが、実際にはほとんどの保険カバーが現地で得られるため、特認事例は少ないようである。

- ① 保険契約締結時にメキシコに居住する「人」に関する保険
- ② メキシコ籍、またはメキシコ居住者所有の船舶、航空機、自動車の輸送・移動のリスクに関する保険
- ③ 被保険者がメキシコ法の適用を受ける場合の信用保険、住宅信用保険、その他金融保証保険
- ④ メキシコ国内の事故に起因して発生する第三者に関する賠償責任保険
- ⑤ メキシコ国内で生じる可能性のある危険に関する保険（ただし、非居住者がメキシコ訪問の際に国外で付保する保険を除く）

なお、外航貨物海上保険については、1994年1月に国外付保の禁止規定はなくなり、メキシコの港までの輸入輸送リスクについて国外付保が可能となった。輸入の場合のメキシコの港から国内最終仕向地までの輸送中リスク、輸出の場合のメキシコ国内の港までの輸送中リスクについては、実務的には、貿易条件の範囲内で国外付保が行われている。

(7) 出再規制

強制出再規制、海外認定再保険者の登録義務、保有率の規制、海外出再保険料に対する送金税について説明する。

a. 強制出再規制

再保険専門会社や再保険プールなどへの強制出再などの規制はない。

b. 海外認定再保険者の登録義務

メキシコの保険会社は海外へ出再する場合、連邦保険保証委員会（CNSF）に届出・

入については、2000年に外資出資比率規制が撤廃されている。

⁵³ 同法141条2項により、3年から10年以下の禁固および罰金（200日から2,000日以下の法定最低賃金相当額）が、関与した保険契約者、保険会社の役職員、仲介業者等に科せられると定められている。

登録された再保険者（以下「認定再保険者⁵⁴⁾）に出再しなければならない。認定されていない海外の再保険者に出再した場合には、連邦保険保証委員会（CNSF）は、元受会社への罰則とともに、元受保険料からの当該出再保険料部分の控除を認めず、責任準備金や資本積増を要求できる。

c. 保有率の規制

出再割合の規制はないが、保有率については規制が存在する。1危険（per risk）の保有上限額は、当該種目の責任準備金の5%相当額に、最低払込資本（前記4.(4).aを参照願う）の金額を加えた合計額を超えてはならないとされている。

d. 海外出再保険料に対する送金税

海外への出再保険料の送金に対して、一律2%の送金税が課せられる。なお、自由貿易協定や二重課税防止条約等の締結国に所在する再保険者への出再については、免除される。いわゆる租税回避地（タックス・ヘイブン）への出再には、出再保険料に送金税（40%）が課せられる⁵⁵（タックス・ヘイブンへの出再については、後記5.(5)「キャプティブ」を参照願う。）

(8) 募集規制

本項では、保険代理店に適用される資格要件および手数料について説明する。

a. 資格要件

保険代理店の資格・登録要件等は、LGISMS 23条、ならびに「保険・保証代理業者に関する規則（Reglamento de Agentes de Seguros y Fianzas：以下「RASFI」）に定められている。保険代理店を新規登録する場合には、保険会社等が行う講習を受講した上で、連邦保険保証委員会（CNFS）に登録しなければならない。代理店登録後18か月は仮登録期間とされ、取扱可能な保険種目は個人種目などに制限される。個人代理店の場合には登録の有効期限は3年間とされ、継続の際には講習を受講する等の更新手続を行う必要がある。なお、法人代理店の場合には同様の制限はない。さらに、代理店登録要件として、取扱保険料の多寡に応じて法律の定める支払限度額⁵⁶で、職業人賠償責任保険（Error & Omission）への加入が義務付けられている。代理店乗合

⁵⁴ 海外の再保険者が認定再保険者として認定を受けるためには、過去3年間の損益計算書、国際的な格付機関（AM Best、S&P他）の格付証明書、その国の法令に基づく事業者であることを証明する宣誓書などを提出して、当局（連邦保険保証委員会）の認定を受ける必要がある。イギリスの市場調査会社アクスコの調査によれば、2013年9月現在で360社の海外認定再保険者が登録されている。

⁵⁵ 前掲脚注33。

⁵⁶ 前年の扱い保険料の5%相当金額か、UDI単位で法人代理店の場合UDI15万（約600万円）、個人代理店の場合UDI2.5万（約100万円）のいずれか高い方の支払限度額で、職業人賠償責任保険への加入が義務付けられている。UDI単位については、前掲図表18の注釈を参照願う。

登録は、認められている。

b. 代理店手数料

代理店手数料については、手数料率等の規制はないが、保険会社は連邦保険保証委員会（CNSF）への届出を行う必要がある。主要な種目についての標準的な代理店手数料水準は図表 19 のとおりであるが、取扱保険料成績、個別契約の保険料規模、任意再保険手配がある場合の出再手数料水準等により、これらの水準と異なる場合もある。

図表 19 保険代理店に対する平均的な手数料水準

保険種類	平均的な手数料水準
火災保険、拡張危険（大規模物件を除く）	12.5%～15%
地震、ハリケーン	4.5%～5%
自動車 個人／フリート	10%/8%
傷害 個人／団体	20%/10%
賠償責任	15%
盗難	12%
工事・組立	15%
外航貨物	12%～15%

（出典：AXCO ウェブサイトをもとに作成）

5. 損害保険諸制度

本項では損害保険諸制度として、料率制度、約款制度、強制保険制度等について説明する。

(1) 料率制度

1990年のタリフ制度廃止とともに、各保険会社が連邦保険保証委員会（CNSF）に対して自社料率算出方法書を届出後に使用する制度（File&Use）⁵⁷に変更となった。十分な統計データの無い小規模の保険会社等は、メキシコ保険協会（AMIS）が提供するアドバイザー料率と標準約款にもとづき、連邦保険保証委員会（CNSF）に届出を行っている。

地震や風水災リスクについては、メキシコ保険協会（AMIS）が制定した標準料率⁵⁸が使用されているが、現在では多くの保険会社がそれを下回る料率での引受を行っている。

⁵⁷ 連邦保険保証委員会（CNSF）は、保険会社が届出した自社料率算出方法書等の点検を行い、数理、法制面等の問題があれば、届出後 30 日以内に指摘を行う。30 日以内に特段の問題指摘がなければ、保険会社は届出した料率を使用することができる。

⁵⁸ 損害保険料率算出機構「海外地震保険制度～メキシコ 2006 年調査」によると、メキシコの地震保険の料率は、リスクゾーン（郵便番号を使用）、建物用途（住宅他）、建物階数に応じて定められているとのことである。

(2) 約款制度

保険会社は、次の場合を除き、自社料率算出方法書および保険約款を連邦保険保証委員会（CNSF）に電子データで届出する必要がある。生保、傷害保険、医療保険、自動車賠償責任保険については、標準約款の使用が義務付けられている。

- 補償内容が特殊な場合などで再保険者が提示した料率や条件を適用する場合
- 前決算年度における特定種目の保険料規模が元受保険料の5%を下回る場合

使用する約款は、スペイン語とし、かつ平易で読みやすい表現としなければならない。保険契約者が書面です承した場合には、外国語訳を裏書きや付録として使用することができる。

(3) 強制保険制度

メキシコでは、以下に示す様々な業種において、それぞれの業種の関連業法が定める賠償責任保険等への加入が義務付けられているのが特徴である。

漁船、船主、港湾、税関、航空、運送業者、乗客輸送業者、危険有毒貨物輸送、危険廃棄物処理、ホテル業者、空港・駅・貨物ターミナル運営業者、旅行者、国際民事協定に基づく油濁、保険代理業、託児所、銀行などの公共サービス機関、修理業者、ジム、公共駐車場 など

自動車保険については、1989年以降の当局や保険業界の取組にもかかわらず、危険品運搬車両や公共交通車両、およびいくつかの州を除いては、自動車賠償責任保険への加入が義務付けられていなかったが、2013年5月改正の「連邦橋梁・高速道路法」により、対人・対物賠償責任保険への加入義務化が決定された。これにより、2014年9月以降2019年までの間に、車両の登録年、車両価格等により順次自動車賠償責任保険への加入が進められていくことになる（詳細は、前記3.(5).c.ア「自動車保険」を参照願う）。

(4) 自然災害プール、原子力プール制度など

現在、メキシコにおいては、自然災害プールや原子力プールなどは存在しない。メキシコ国内にあるラグナ・ヴェルデ（Laguna Verde）原子力発電所のリスクは、国際再保険市場に任意再保険が手配されている⁵⁹。

なお、メキシコにおいては、連邦政府が運営する国家災害基金(Fondo de Desastres Naturales : FONDEN)により、大規模自然災害時の公共施設および被災者の住宅等

⁵⁹ 前掲脚注 33。

の補修、再建を支援する制度がある⁶⁰。

(5) キャプティブ

現在、メキシコ国内においては、キャプティブ保険会社の設立を奨励するような税制面の優遇制度等はないため、キャプティブ設立のメリットはない。また、いわゆる租税回避地（タックス・ヘイブン）への出再にも、出再保険料に海外送金税（40%）が課せられるなど、海外のキャプティブ保険会社との取引も抑制されている⁶¹。

(6) 証券発行、保険料領収など

本項では、保険契約締結時に伴う実務的な対応として、証券発行、保険料領収、保険料付加価値税、証券発行手数料について説明する。

a. 証券発行

保険契約成立後の保険証券発行期限を定める規則等はない。実務的には通常 30 日以内を目途に発行することが多い。自動車保険や医療保険など契約締結時に保険証券発行が間に合わない場合には、保険証券とは別に付保証明書が発行されている。

また、保険証券上の表示通貨は、一般的にはメキシコの通貨であるペソ建であるが、保険目的が輸入品などの場合には、外貨建とすることもできる。外貨建契約の場合、保険金の支払時には、メキシコ国内の場合にはペソに換算するが、海外あて支払の場合には当該外貨で支払うことができる。

b. 保険料領収

保険契約法（LCS）により保険料即収の原則が定められているが、実務的には始期後 30 日以内の支払が求められるのが一般的である。自動車保険については、2011 年頃から大手保険会社を中心に 30 日から 14 日に短縮する動きが見られる。これは、保険危険開始後に、契約者が他の保険会社との間で有利な条件を求めて契約交渉することを防ぐ目的からとされる。契約者から期日までに保険料の支払が無い場合には、支払期日到来後、保険会社は 12 時間以内に契約を解約することができる。

保険料支払方法は、銀行振込による保険会社への直接送金かブローカー経由の

⁶⁰ 国家災害基金（FONDEN）の特徴は、同基金で補償する地震、ハリケーンの 2 つの自然災害リスクを、世界銀行（World Bank）が提供するキャット・ボンド（大災害債権）の仕組みを活用する形で小口債権化し、世界の資本市場に移転させている点にある。同基金は、自然災害発生時の地震のマグニチュードやハリケーンの風速等が約定した基準値を上回った場合に、災害支援活動に必要な資金を債権市場から回収できる。同債権の有効期間中（2012 年から 3 年間）に、①地震発生時 1.4 億ドル、②太平洋側のハリケーン発生時 1 億ドル、大西洋側のハリケーン発生時 7,500 万ドルの資金調達ができる。

⁶¹ 海外の租税回避地のキャプティブ保険会社から、メキシコの元受会社との間に特別な資本関係が無いことを証明する書状を取り付けた場合には、出再保険料に課せられる海外送金税は特別に 2% に減額される。

支払がほとんどで、一般的に保険料未収などの大きな問題はないとされている⁶²。

保険料分割払の場合には保険料が割増となるが、割増率は分割回数によって異なる。強制保険、職業人賠償責任保険、スポットの貨物保険、輸送保険や傷害保険などの保険種目は、保険料分割払が禁止されている。

c. 保険料付加価値税、証券発行手数料

全ての損害保険種目について、契約時に一律 16%の付加価値税（VAT）が課せられる。同 VAT は、保険会社が契約者から徴収し、税務当局に納付する。

また、通常、証券作成費として証券発行手数料が課せられる。例えば、保険料が 500 ペソ（約 4,100 円）までの場合、証券発行手数料は 100 ペソ（約 820 円）、保険料が 100 万ペソ（約 820 万円）を超える場合は、同手数料は 3,000 ペソ（約 2 万 4,600 円）などである⁶³。同手数料は税金等ではなく、保険会社ごとに手数料体系が異なるようである。

6. 損害保険関連団体等

本項ではメキシコの主な損害保険関連団体等について説明する。

(1) 損害保険協会等

メキシコ損害業界団体として、メキシコ損害保険協会（AMIS）がある。ほとんどの損害保険会社が、AMIS の会員メンバーとなっている。主な活動内容としては、AMIS の会員会社や消費者への情報提供、会員会社の従業員への保険教育等のほか、ソルベンシー II の研究、地震・風水災リスク等の研究も行っている。

独立系保険代理店や保険ブローカーの団体組織として、メキシコ保険保証代理店協会（Asociación Mexicana de Agentes y Fianzas :「AMAF」）がある。

(2) 保険オンブズマン

1999 年金融サービス消費者保護法（Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros）により設けられた金融サービス消費者保護委員会（CONDUSEF）⁶⁴が、同法に基づき、契約者からの相談に応じて法的助言や苦情処理を行うとともに、契約者の権利保護、契約者と保険会社との間の調停などを行っている。なお、保険会社の倒産の際の契約者保護制度（保護基金の設置等）は、現時点では存在していない。

⁶² 前掲脚注 33。

⁶³ 前掲脚注 33。

⁶⁴ 金融サービス消費者保護委員会"Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros"

7. おわりに

メキシコの損害保険市場は、過去の大きな経済危機を経て外資参入規制の緩和などの市場開放が進められている。また、規制・監督当局も国際標準に近い保険制度を整えつつある。地震やハリケーンなど、保険会社の経営に大きな影響を与えるリスクはあるが、主要な欧米保険会社グループがメキシコに進出している理由は、保険市場の潜在力や将来性を評価したからであろう。

現在のメキシコ損害保険市場にとっての最大の課題は、「保険浸透率の向上」にあると考えられる。これまで自動車賠償責任保険への加入義務化が進んでいなかったこともあり、自動車保険加入率は30%に達していない。また、家計分野の住宅火災保険の加入率も5.5%程度と低い。メキシコは、1人あたりのGDPが1万ドルを超え、ブラジルなどに比べても失業率が低い。実際には就労者の6割が納税せず社会保障にも加入していないといわれており、所得の二極化が進んでいる。メキシコではこのような社会環境などを背景に、保険浸透率が低迷していると考えられる。これらの貧富の差や二極化を解消していくことは、広大な国土や多くの人口を抱える中、なかなか容易でなく、長い時間軸の中で見ていく必要がある。法律改正により2014年以降順次実施される自動車賠償責任保険への加入義務化は、保険の大衆化が進む大きなステップになるものと思われる。また、経済発展にともなう低所得者層の所得増加に至る過程では、マイクロ・インシュアランスの果たす役割は大きく、保険普及・浸透の促進に有効と思われる。

2015年4月施行予定の新保険業法により、EUのソルベンシーIIの原則を反映させた規制・監督が行われることになるが、業界関係者の一部の間には、新しいソルベンシー・マージン基準、内部統制およびリスク管理等を含む企業統治（コーポレート・ガバナンス）態勢の高い要求水準への対応が負担となり、業界内で保険会社の統廃合が進むのではないかとの見方もある。

以上のように、中南米圏で第2位の規模を誇る大国メキシコの損害保険市場は、将来に向けての転機を迎えているように見受けられ、今後の市場動向について引き続き注視していきたい。

<参考資料>

- ・ インターリスク総研「海外の PL 関連情報」（インタリスクレポート、2011.11）
- ・ 気象庁「2013年の世界の天候（速報）～主な異常気象と気象災害」
- ・ グローバル・ノート「交通事故死亡率・国際比較統計・推移」
- ・ 経団連タイムス「メキシコにおける構造改革の動向や今後の経済見通し聞く」（2014.3.20）
- ・ 国際協力銀行「メキシコ、MIST のリーダーとなり得るか」（2013.7）
- ・ 国際協力銀行メキシコシティー駐在員事務所「メキシコ自動車産業の現状と展望」（2012.11.28）
- ・ 国際地震工学センター「世界の被害地震の表」
- ・ 在メキシコ日本国大使館「メキシコ経済・自動車産業概観－相次ぐ日系企業の進出」（2013.11）
- ・ ジョーンズ・デイ「メキシコにおける M&A 及び合弁事業－主要な考慮事項」（2012）
- ・ 総務省統計局「世界の統計 2014 年」
- ・ 損害保険料率算出機構「海外地震保険制度～メキシコ 2006 年調査」
- ・ 高橋秀行『メキシコのビジネスチャンスと課題』日本貿易振興機構（JETRO）メキシコ事務所
- ・ 東京海上日動リスクコンサルティング「メキシコの概況とビジネスリスク」（リスクマネジメント最前線、2014 No.26）
- ・ 中畑貴雄『メキシコ経済の基礎知識（第2版）』日本貿易振興機構（JETRO）
- ・ みずほ銀行「日系自動車部品産業におけるメキシコ進出の捉え方～日系素形材メーカーが取るべき方策」（2014.3.10）
- ・ みずほ総合研究所「停滞局面を脱するメキシコ経済」（2014.9.4）
- ・ 三井物産戦略研究所「中南米：再び成長軌道を描けるか？」（戦略研レポート、2013.12.3）
- ・ 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング「メキシコ経済の現状と今後の展望」（調査レポート、2012.12.27）
- ・ Acoasiacion Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) 2012 Report
- ・ AXCO Insurance Market Reports, “Mexico: Non-life (P&C)”
- ・ Baker & McKenzie, “New insurance and surety institution law, Mexico” (2013.4.8)
- ・ Clyde & Co, “Key components of insurance and reinsurance. Law and practice in Latin jurisdictions. A practical guide”
- ・ Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF), “Implementing A New Solvency Regime: The Mexican Experience” (2014.9.9)
- ・ Ernst & Young, “New Insurance and Surety Institution Law (Mexico)” (2013)
- ・ Fundación Mapfre, “The Latin American insurance market 2010-2011” (2011.12)
- ・ The Geneva Association Progres e-Newsletter No.56, “Modernization of the Mexican Insurance Regulatory Framework, Towards a Solvency II-type System” (2013.1)
- ・ GFDRR, “Mexico MultiCat Bond” (2013.2)
- ・ IMF Country Report No.12/67 (2012.3)
- ・ Inter-American Development Bank, “Micro-insurance in Brazil, Colombia, Mexico, and Peru” (2012.6)

- ・ International Law Office, “Compulsory car insurance for federal highways and roads” (2013.9.17)
- ・ Johnson Cornell University, “New Regulation in the Mexican Insurance Market” (2014.8)
- ・ Law Business Research Ltd, “Insurance & Reinsurance 2009”
- ・ Law Business Research Ltd, “Insurance and Reinsurance Law Review” (2013.4)
- ・ Law Business Research Ltd, “Product Liability” (2011)
- ・ Micro Insurance Centre, “Landscape of Micro-insurance in Latin America and the Caribbean” (2012.10)
- ・ Munich Re, “Insurance Market Outlook” (2014.5)
- ・ OECD, “Global Insurance Market Trends 2013”
- ・ Swiss Re, “Sigma World insurance” (2010/2011/2012/2013)
- ・ Thomson Reuters, “Insurance and reinsurance in Mexico: Overview” (2014.5.1)
- ・ Towers Watson Casualty Actuarial Society’s Ratemaking and Product Management Seminar, “Personal Lines Insurance Pricing and Product Issues in Latin American” (2012.3.21)
- ・ UNODC, “Global Study on Homicide 2012”

<参考サイト>

- ・ 外務省ウェブサイト <http://www.mofa.go.jp/mofaj/index.html>
- ・ 気象庁ウェブサイト <http://www.jma.go.jp/jma/index.html>
- ・ 経済産業省ウェブサイト <http://www.meti.go.jp/>
- ・ 国際自動車工業会ウェブサイト <http://www.oica.net/>
- ・ 在メキシコ日本国大使館ウェブサイト <http://www.mx.emb-japan.go.jp/mekishiko-jouhou.htm>
- ・ 世界銀行ウェブサイト <http://www.worldbank.org/>
- ・ 損害保険評議会（GIC）ウェブサイト <http://www.gicouncil.in/>
- ・ トヨタ自動車ウェブサイト <http://www.toyota.co.jp/>
- ・ 日産自動車ウェブサイト <http://www.nissan.co.jp/>
- ・ 日本自動車工業会ウェブサイト <http://www.jama.or.jp/>
- ・ 日本貿易振興機構（JRTRO）ウェブサイト <http://www.jetro.go.jp/indexj.html>
- ・ 本田技研工業ウェブサイト <http://www.honda.co.jp/>
- ・ マツダウェブサイト <http://www.mazda.co.jp/>
- ・ メキシコ保険協会（AMIS）ウェブサイト <http://www.amis.com.mx/amis/index.html>
- ・ 連邦保険保証委員会（CNSF）ウェブサイト <http://www.cnsf.gob.mx/Paginas/Inicio.aspx>
- ・ BNamericas ウェブサイト <http://www.bnamericas.com/>
- ・ IMF ウェブサイト <http://www.imf.org/>
- ・ Insurance Information Institute ウェブサイト <http://www.iii.org/>
- ・ Lloyd’s ウェブサイト <http://www.lloyds.com/>
- ・ Swiss Re ウェブサイト <http://www.swissre.com/>