

自賠責保険 制度の推移

年月日	事項	摘要
1955年7月29日	自動車損害賠償保障法（自賠法）公布	自賠法が公布された。ただし、施行については1955年8月から翌1956年2月までの間、段階的に行われた。
1955年12月1日	自賠責保険の引受開始	自賠責保険契約に関する規定の施行に伴い、各損害保険会社が、自賠責保険事業の免許ならびにその普通保険約款および保険料率の認可を受け、自賠責保険の引受を開始した。
	共同査定事務所の開設	共同査定事務所は、自賠責保険の損害査定を行う機関として、1955年12月から翌1956年1月末までの間に、全国主要都市53か所に設置された（1964年2月1日、自動車保険料率算定会（当時）の設立に伴い同会に継承されるとともに、「査定事務所」と改称された。その後、1972年1月には「調査事務所」へ、さらに2002年7月には「自賠責損害調査事務所」へと改称された。）。
1956年2月1日	自賠責保険契約の締結強制の実施（自賠法第5条の施行）	乗合、営業用乗用、自家用乗用および普通貨物等の8車種について、自賠責保険の締結強制が実施された。小型貨物車3車種については2月11日から、小型二輪自動車、軽自動車、その他については2月21日から実施された。
1962年8月1日	保険期間と車検証有効期間とのリンク	自賠責保険の付保率向上のため関係法令が改正され、自動車登録および自動車検査を受ける際には、自動車検査証の有効期間をカバーする自賠責保険証明書の提示を必要とする制度が設けられた。
	軽自動車へのステッカー制度の導入	軽自動車には自動車検査制度が導入されていなかったため、保険契約締結車に保険期間を表示した保険標章（保険ステッカー）を貼付させ、自賠責保険付保の有無を一目で判別できるようにした。
1964年2月1日	後遺障害保険金額の別建	被害者救済を保険給付面から一層充実させることを目的として、後遺障害による損害について、傷害の保険金額とは別枠で、後遺障害の程度に応じ第1級～第12級までの保険金額が新設された。また、死亡の保険金額とは別枠で、死亡に至るまでの傷害による損害の保険金額が新設された。 なお、傷害の保険金額には重傷・軽傷の区分があったが、その区分の基準が不明確であるなどの理由から、この区分は廃止された。
1966年4月1日	内払制度の実施	保険金は総損害額が確定してから支払われるが、傷害事故で治療期間が長期にわたるような場合、請求者（被害者・加害者の双方）に経済的負担が生じる。この負担を少しでも軽減し、被害者救済ならびに被保険者保護を図るため、保険会社の自主的サービスとして、既に発生した損害額が10万円以上であることが確認された場合に、10万円を単位として保険金の内払が実施されることとなった。
1966年7月1日	農耕用小型特殊自動車の自賠法適用除外	農耕用小型特殊自動車は、道路上を運行することが比較的少なく、構造・性能の上からも事故発生の可能性が極めて小さい等の理由により、自賠法の対象から除外された。
	離島料率の新設	離島地区は、自動車数が少なく、事故率も離島以外と比較して低いとの理由により、新たに離島料率が設けられた。

年月日	事項	摘要
1966年8月1日	自賠責共済の実施	自賠法が改正され、農業協同組合および同組合の連合会の自賠責共済制度が実施された。これにより、農業協同組合および同組合の連合会が保有するすべての自動車ならびに農業協同組合の組合員および組合に関係する者が保有する軽自動車、原動機付自転車については、農業協同組合または同組合の連合会が取扱う自賠責共済に加入すれば、自賠責保険の強制付保の対象から除外されることとなった。
	原動機付自転車への自賠法適用	自賠法制定当初は、原動機付自転車は自賠法の対象となる「自動車」の定義の中に含まれていなかったが、原動機付自転車の普及および高性能化に伴ってその事故件数が増大し、被害者救済の面で問題となった。このため自賠法が改正され、新たに原動機付自転車が同法の対象となる「自動車」に含められ、自賠責保険の対象車種とされた（締結強制が実施されたのは同年10月1日）。 なお、原動機付自転車には自動車検査制度が適用されないため、保険標章（保険ステッカー）を貼付することとなっている。
1967年8月1日	後遺障害等級区分の改定	1964年の後遺障害保険金額の新設以来、12等級区分であった後遺障害等級区分が14等級区分に改定された。
1969年11月1日	自賠責共済適用車種の拡大	1966年の自賠責共済の実施以来、農業協同組合の組合員および組合に関係する者が自賠責共済契約を締結できる車種は、軽自動車および原動機付自転車に限定されていたが、全車種に拡大された。
1970年1月1日	医療費支払の適正化措置	一部医師の過剰診療による不適正な医療費が生じていたため、被害者に対し適正な保険給付が行われるよう、医療費支払の適正化措置を講じる必要があるとの自賠責保険審議会の答申に基づき、自動車保険料率算定会（当時）内に医療費調査室が新設された。これにより、過大な医療費のチェックを行う等、医療費支払の適正化が図られることとなった。
1970年10月1日	休業補償費1日当たり限度額の設定	自賠責保険は最低保障の確保を目的とするものであること、また死亡および後遺障害の保険金について限度が設けられていることから、休業補償費についても1日当たりの最高限度額を設けるべきであるとの自賠責保険審議会の答申に基づき、自賠法が改正され、休業による損害については1日当たりの限度額が3,000円に設定された。
	自家保障制度の廃止および自賠責保険の締結強制除外範囲の縮小	自家保障制度については、従来、200台以上の自動車所有者で賠償資力がある者に認められ、自賠責保険の締結強制から除外されていたが、被害者間の賠償金額の均衡、自動車所有者間の保険料負担の公平の見地から廃止された。 また、国、3公社（日本電信電話公社、日本専売公社、日本国有鉄道）、都道府県、地方自治法に規定する指定都市、在日外交官等の自動車は、自賠責保険の締結強制から除外されていたが、やむを得ないものを除き原則として当該制度は廃止すべきであるとの自賠責保険審議会の答申に基づき、自賠法が改正され、これらの自動車についても自賠責保険締結強制の対象に加えられた。その結果、自賠責保険締結強制の除外範囲は縮小され、次のとおりとなった。 1. 専ら道路以外の場所で運行する自動車 2. 自衛隊法により道路運送車両法の適用が除外される自動車 3. アメリカ合衆国の軍隊の自動車 4. 国連軍の自動車

年月日	事項	摘要
1970年10月1日	重複契約の免責規定の新設	最低保障の確保を目的とする自賠責保険の性格上、重複支払は廃止すべきであるとの自賠責保険審議会の答申に基づき、自賠法が改正され、1台の自動車に2以上の自賠責保険契約または自賠責共済契約が重複している場合は、契約締結時が最も早い契約のみが有効で、他は免責とする規定が設けられた。
	死亡事故に対する追加保険料の徴収制度の新設	自賠法制定以来、自賠責保険は保険期間中に何回事故を起こしても、保険金の支払によって契約が失効することなく、自動復元することになっていたが、契約者間に不公平が生じることから、契約の自動復元を廃止し、契約失効させることが妥当であるとの自賠責保険審議会の答申が出された。しかしながら自動復元を廃止し契約を失効させると、無保険車が発生するおそれがあることから、これに代わる方法として、自動車の運行によって他人を死亡させた場合に保険契約者にその日以降の残存期間に対応する追加保険料の支払義務を負わせる制度が新設された。
1972年5月15日	沖縄料率の新設	沖縄復帰に伴い、同地域の約20万台の自動車が、新たに自賠法に基づく自賠責保険の対象となったため、沖縄本島料率と沖縄離島料率が新設された。
1973年8月1日	一括払制度の導入	対人賠償事故にかかわる自動車保険が自賠責保険および任意自動車保険の二本建てになっているため、被保険者または被害者は、両保険のそれぞれに保険金請求手続等が必要であり、また自賠責保険の支払額が確定しなければ任意自動車保険の保険金支払が受けられないという問題があった。これらの問題を改善し、被害者救済の迅速化を図るために「自動車保険（任意）・自賠責保険の一括払」制度が導入された。これにより、保険金請求者は、任意自動車保険を引受けている保険会社から自賠責保険分も含めて一括して支払を受けることが可能となった。
1973年10月1日	軽自動車への自動車検査制度の導入および料率区分の新設	道路運送車両法の改正により、軽自動車の大半を占める三輪以上の軽自動車に自動車検査制度が導入され、経過措置が終了する1975年10月以降は、当該車両について付保漏れの解消が期待できることとなった。これに伴い、自賠責保険上の軽自動車料率が検査対象軽自動車と検査対象外軽自動車に区分された。
1974年2月1日	原動機付自転車および検査対象外軽自動車への2年および3年契約料率の新設	自動車検査制度のない原動機付自転車および検査対象外軽自動車の付保率向上策の一環として、2年および3年契約料率が新設された。
1975年9月1日	後遺障害等級表の一部改正	労働者災害補償保険法施行規則別表の改正に伴い、歯牙、聴力、神経系統の機能、精神および胸腹部臓器の機能に係る後遺障害等級が一部改正された。
1981年2月1日	後遺障害等級表の一部改正	労働者災害補償保険法施行規則別表の改正に伴い、神経系統の機能、精神および胸腹部臓器の機能に係る後遺障害等級が一部改正された。
1983年7月1日	自家用乗用車への3年契約料率の新設	道路運送車両法の改正により、初めて自動車検査証を交付された自家用乗用車については、その有効期間が3年に延長されたため、自家用乗用車（検査対象軽自動車を含む。）に3年契約料率が新設された。

年月日	事項	摘要
1992年8月1日	親族間事故による減額制度の廃止	自賠責保険制度を前提に他人性を拡大解釈する判例が出されるなど被害者有利の社会動向にあったことから、親族間事故による慰謝料の減額制度が廃止された。
1995年1月1日	商品自動車への4か月から6か月契約料率の新設	道路運送車両法の改正に伴い、商品自動車の回送運行許可証の有効期間が3か月以内から6か月以内に延長されたため、商品自動車に4か月から6か月契約料率が新設された。
1995年4月1日	原動機付自転車および検査対象外軽自動車への4年および5年契約料率の新設	原動機付自転車の1993年度末における自賠責保険の付保・加入率が73.9%に止まっていたため、原動機付自転車および検査対象外軽自動車の付保率向上策の一環として、4年および5年契約料率が新設された。
1996年12月1日	協同組合等の自賠責共済事業への参入措置施行	自賠法の改正により、消費生活協同組合法に基づく消費生活協同組合等および中小企業等協同組合法に基づく事業協同組合等が自賠責共済事業を行うことができるようになった。 また、次の事項等についても共済に適用されるよう改正がなされ、保険会社と協同組合のイコールフットィングが確保されることとなった（農業協同組合については、一部に経過措置が設けられた。）。 1. ノーロス・ノープロフィットの原則の適用 2. 準備金の積立 3. 共同プール事務の義務付け 4. 料率団体へのデータ報告義務 5. 政府再保険対象車種の統一
1997年4月1日	全労済グループによる自賠責共済事業開始	全国労働者共済生活協同組合連合会（全労済）等の消費生活協同組合8団体が、自賠責共済事業を開始した。
1998年4月1日	全自共による自賠責共済事業開始	全国自動車共済協同組合連合会（全自共）ならびに会員事業協同組合の7団体が自賠責共済事業を開始した。
2000年5月1日	普通貨物自動車および小型貨物自動車への2年契約料率の新設	道路運送車両法の改正により、初めて自動車検査証を交付された車両総重量8トン未満の貨物車について、その有効期間が2年に延長されたことに伴い、普通貨物自動車および小型貨物自動車に2年契約料率が新設された。
2001年10月1日	交協連による自賠責共済事業開始	全国トラック交通共済協同組合連合会（交協連）ならびに会員事業協同組合の16団体が自賠責共済事業を開始した。
2002年4月1日	政府再保険制度の廃止	自賠法制定以来、政府はリスクヘッジおよび被害者保護の観点から、再保険により自賠責保険の責任の6割を負担していたが、保険会社の経営基盤が強化されたこと等から、政府再保険制度は廃止されることとなった。
	保険金等の支払基準の法定化	自賠法制定以来、支払基準は、国土交通省からの通達において、政府再保険制度の中で再保険金等の支払方針として定められており、保険会社ではそれを自社の損害査定要綱として事業方法書に反映し、内閣総理大臣の認可を得る形式がとられていた。しかしながら、政府再保険制度廃止後は、再保険金等の支払段階において支払基準への適合性をチェックできなくなることから、支払基準の被害者保護に果たしてきた役割に鑑み、その位置付けを改め、自賠法上に支払基準の根拠規定が設けられ、保険会社は国土交通大臣および内閣総理大臣が定める支払基準に従って保険金等を支払わなければならないこととなった。

年月日	事項	摘要
2002年4月1日	被害者等に対する保険金等の支払に関する情報提供の義務化	保険金等が適正に支払われているか否かを被害者または被保険者が自ら判断できるようにするため、被保険者または被害者への情報提供が保険会社に義務付けられた。これにより、保険金等の請求があったとき、保険金等の支払を行ったとき、保険金等を支払わないこととしたときは、保険会社から書面によって情報提供が行われることとなった。
	重要事案の保険金等の支払に関する国土交通大臣への届出の義務化	政府再保険制度の廃止に伴い、国による支払案件の全件チェックは廃止されたが、保険金等の支払の適正化を図る必要性が特に高い死亡事案等の重要事案については、保険金等の支払に関して国土交通大臣への事後の届出が保険会社に義務付けられた。
	保険金等の支払に関する紛争処理の枠組の整備 および「(財)自賠責保険・共済紛争処理機構」の業務開始	被保険者または被害者と保険会社との間の保険金支払の適正性をめぐる紛争解決のため、通常の裁判による救済に比べて迅速な対応が可能であり、かつ、公正中立で専門的な知見を有する第三者機関による紛争処理の仕組みが設けられた。これを受け、「(財)自賠責保険・共済紛争処理機構」が自賠法に基づく指定紛争処理機関として業務を開始した。
	自動車事故対策計画の作成および保険料等充当交付金の交付	政府再保険制度の廃止に伴い、自賠責再保険特別会計の累積運用益は下記の2つの用途に充てられることとなった。 ・自動車事故対策計画に基づく被害者保護増進対策事業および自動車事故発生防止対策事業の実施(累積運用益の20分の9) ・保険料の負担軽減を通じたユーザー還元としての保険料等充当交付金の交付(累積運用益の20分の11)
	死亡事故に対する追加保険料徴収制度の廃止	1970年に導入された死亡事故追加保険料制度は、事故抑制効果としての実効性が上がっているとは言い難かったこと、また、追加保険料を徴収するための事務負担が大きかったことから廃止し、2002年4月1日以降の死亡(被害者の死亡日を基準とする。)については追加保険料を徴収しないこととなった。
	介護を要する後遺障害保険金額の改定	介護を要する重度の後遺障害については、介護に多額の費用を要するため、死亡した場合よりも損害額が高額となることから、介護を要する後遺障害を従来の後遺障害等級表から切り離し、その保険金額を1級4,000万円、2級3,000万円へ引き上げる改定が行われた。
2004年7月1日	後遺障害等級表の一部改正	労働者災害補償保険法施行規則別表の改正に伴い、手指、視力に係る後遺障害等級、および後遺障害等級表上の用語が一部改正された。
2005年5月25日	商品自動車への7か月から12か月契約料率の新設	道路運送車両法の改正に伴い、商品自動車の回送運行許可証の有効期間が6か月以内から12か月以内に延長されたため、商品自動車に7か月から12か月契約料率が新設された。
2006年4月1日	後遺障害等級表の一部改正	労働者災害補償保険法施行規則別表の改正に伴い、胸腹部臓器の障害に係る後遺障害等級表が改正された。
2007年4月1日	小型二輪自動車、緊急自動車および特種用途自動車の小型二輪自動車への3年契約料率の新設	道路運送車両法の改正により、初めて自動車検査証を交付された小型二輪自動車については、その有効期間が3年に延長されたため、小型二輪自動車、緊急自動車および特種用途自動車の小型二輪自動車に3年契約料率が新設された。

年月日	事項	摘要
2008年3月31日	保険料等充当交付金の交付終了	2002年度から2007年度までの間は、政府再保険制度の廃止（2001年度末）に伴い、自賠償再保険特別会計の累積運用益の20分の11が保険料等充当交付金として交付されてきたが、2007年度末の契約に係る保険料等充当交付金の交付をもって終了した。
2008年10月1日	内払制度の廃止	内払制度は治療期間が長期にわたる場合に請求者に生じる経済的負担を軽減するために設定されたが、実務として治療継続中でも本請求を認めており、本請求の方が請求者の利便性が高く被害者救済に資することから、2008年10月1日より廃止された。
2010年4月1日	自賠償保険普通保険約款の改正	保険法の施行及び自賠法の一部改正に伴い、自賠償保険普通保険約款の告知義務、保険給付の履行期、請求権代位等の規定が改定された。
2011年5月2日	後遺障害等級表の一部改正	労働者災害補償保険法施行規則別表の改正に伴い、外貌の醜状障害に係る後遺障害等級が改正された。（2010年6月10日以降発生 of 事故に適用）
2016年4月1日	商品自動車への13か月から60か月契約料率の新設	道路運送車両法の改正に伴い、商品自動車の回送運行許可証の有効期間が1年以内から5年以内に延長されたため、商品自動車に13か月から60か月契約料率の新設された。
2020年4月1日	自賠償保険支払基準の改正	2020年4月の改正民法の施行に伴い法定利率が3%に見直され、この利率を基に算出したライプニッツ係数（支払基準別表）が適用された。また、社会・経済情勢の変化を踏まえ、水準算出の基礎となる最新の数値（貸金水準、物価水準、平均余命）に基づく金額に改正された。
2023年4月1日	賦課金の新設	2023年4月の改正自賠法施行に伴い、被害者支援や事故防止を目的とした被害者保護増進等事業に充当するための賦課金が新設され、基準料率に含まれた。
2024年4月1日	原動機付自転車への特定小型原動機付自転車料率の新設	道路交通法の一部を改正する法律の施行及び道路運送車両の保安基準の改正に伴い、原動機付自転車に特定小型原動機付自転車の区分が新設されたため、特定小型原動機付自転車料率が新設された。