

自賠責保険の改定について

主査 石田 満 氏 (上智大学法学部教授 法学博士)

西谷 浩明 氏 (自動車工業会)

斉藤 正巳 氏 (自動車保険料率算定会)

伊藤 文夫 氏 (自動車保険料率算定会)

高崎 尚志 氏 (弁 護 士)

伊藤 正博 氏 (安田火災海上保険株式会社)

自賠責保険の改定について

石田 満 氏	上智大学法学部教授 法学博士
西谷 浩明 氏	自動車工業会
斉藤 正巳 氏	自動車保険料率算定会
伊藤 文夫 氏	自動車保険料率算定会
高崎 尚志 氏	弁護士
伊藤 正博 氏	安田火災海上保険株式会社

本書は、昭和60年3月9日に上智大学法学部教授法学博士 石田満氏を主査として開催された「自賠責保険の改定について」を題目とする座談会を収録したものです。

昭和60年3月

財団
法人 安田火災記念財団

も く じ

は じ め に	1
I 自賠責保険審議会答申（昭和59年12月19日）の内容とその背景	1
II 自賠責保険制度をめぐる諸問題の改善	15
1. 医療制度の改善	15
2. 後遺障害の認定	25
3. 滞留資金の活用	30
4. 交通事故防止対策	33
III 残された問題	37
<資料> 自動車損害賠償責任保険審議会答申 昭和59年12月19日	42

はじめに

石田 自動車賠償責任保険の改定の問題について座談会を開催したいと思います。本日はご多忙のところ、ご出席いただきましてありがとうございます。安田記念財団では昭和56年3月に、私が主査としまして、「自動車保険の変遷とその法律上の問題－自賠責保険を中心として－」と題して座談会を開催しました。それは安田火災記念財団叢書のNo.17に収録されております。今回の座談会はメンバーを一部変更しまして、いわばその継続というべき自賠責保険の改定を中心に活発に議論を展開していただきたく、お願い申し上げます。

今回の自賠責保険制度の改定は、医療費制度の改善、後遺障害の認定、自動車事故防止対策等の問題がございます。実際に医療費制度や後遺障害の認定につきまして、それに係わっていらっしゃる自動車保険料率算定会の斎藤さんのほうから、そういった点を中心に問題を提起していただきたいと思います。自動車工業会の西谷さんからは、保険料率の引き上げがとくに自動車産業に対してどういうインパクトを与えるかという点から問題を提起していただきたいと思います。ユーザー、あるいは訴訟法上の面から、今回の限度額の引き上げ等がどのような影響を及ぼすのかという点を中心に、高崎さんから議論を展開していただきたいと思います。安田火災の伊藤さんからは、今回の自賠責保険の改定につきまして、保険会社の立場から何か問題があれば提起していただきたいと思います。

自動車保険料率算定会の伊藤さんからは、全般的な問題について、いろいろと問題を提起していただきたいと思います。

Ⅰ 自賠責保険審議会答申（昭和59年12月19日）の内容とその背景

石田 私のほうから少し説明させていただきます。

まず最初の自賠責保険審議会答申の背景の問題であります。昭和59年12月19日に、自賠責保険の保険金額および保険料率の改定等について大蔵大臣に答申した

のであります。これは収支改善策を中心とするものです。なぜ収支改善策が要求されたかという、二つの問題が指摘されております。一つは保険料率が昭和45年からほぼ据え置かれたという問題。二つは交通事故発生件数の増加。この二点が挙げられて、それが自賠責保険収支を悪化させた。自賠責保険というのはノーロス・ノープロフィットを原則としているわけですから、その改善を図らなければ自賠責保険の運営が危機に瀕するという面があります。そういうことで、今回の答申は収支改善策を中心とするのであります。しかし収支改善策だけにとどまらないで、医療費制度の改善等々、これも重要な問題かと思えます。

自賠責保険収支が赤字に陥った二つの理由が挙げられているわけですが、そのあたりから議論していただきたいと思えます。

伊藤文 自動車社会において不可避免的に生じる交通事故と、それから生じる被害者の救済について、昭和31年に自賠法ができ、自賠責保険ができて、わが国の自動車事故被害者の救済制度の中核になって歩んできたわけですが、その間、昭和44年前後に制度の危険な状態が生じたわけです。それは今回のような収支の極端な悪化で、急激なモータリゼーションの発展の中から起きたわけです。その時もやはり自賠責保険審議会が開かれて、かなり大々的な制度の改定がなされました。そのあたりの事情については、先ほど石田先生からご紹介がありましたが、前に安田火災記念財団の主催による「自動車保険の変遷とその法律上の問題」という座談会で詳細に検討されていますので、それを御覧になっていただきたいと思えます。

昭和44年に大きな料率の改定がありまして、2倍になった。しかし、そのころから交通事故は漸減傾向になってきた。従って自賠責保険の収支は、かなり長期にわたって赤字を解消すべきところが、急激に改善されていったという経緯があります。

そういう事情がありまして、昭和44年から今日まで、自賠責保険の保険料率の大きな改定はなされなかった。しかしその間、賃金や物価水準の上昇に応じて、保険金の限度額はどんどん上げていった。それに伴って支払い基準もほぼ2年サ

イクルで上げていったということから、収入保険料に対する支払保険金のバランスが非常に悪くなってきた。それに追い打ちをかけるように、昭和54年前後から交通事故が再び増加傾向に入っていた。

そういう事情があって、このところ自賠責保険の急激な収支悪化が生じてきているわけです。このまま放置しておくと、自賠責保険制度それ自体が危機に瀕してしまう。そのことは必然的に被害者の救済上、大きな問題を生むということがあって、昭和59年に、大蔵大臣から自賠責保険審議会に対して、なんらかの改善策の諮問がなされたわけです。

しかし自賠責保険の収支悪化は、単純に交通事故の増加等々のみではなく、自賠責保険の運営上の一つの病理的現象を内包していたとの見方がかなり有力で、事実、そのようなことが指摘されています。ここ数年来、後遺障害、なにかんづく14級の、他覚的所見の伴わないムチ打ち症等々が急激な増加を示しています。それが収支悪化に大きな影響を与えているのではないか。

また、自賠責保険審議会答申の中でも指摘されていますが、本来なら、すべての医療行為が健康保険でできるはずなのに、日本医師会等々の主張があったためか、今日まで、交通事故医療は自由診療があたかも当然のごとくなされていて、さらには一部の悪徳医師による乱診乱療がなされ、それによる医療費の増加等々が保険収支の悪化を基礎づけているのではないか。従って、単なる収支改善だけではなく、そのような自賠責保険制度の運用上の改善もしなければ、今後の自賠責保険の健全な運営はなされないのではないかという議論がかなり深刻になされています。

また、単純な赤字幅からだけ料率の改定をすることは国民の経済生活に対してかなり悪影響を与えるでしょうし、自動車産業サイドからは販売量に対する悪影響等々も懸念されて、かなりの論争が引き起こされたわけです。

石田 収支が赤字になった理由としては二つあって、もちろん自賠責保険制度をめぐる病理現象という問題も関係があるわけですが、交通事故の増加傾向があります。自動車の保有台数が増加していますから、当然、交通事故発生件数も増

えていくことは予想されるわけですが、損害率はどういうふうになっているのかしら。

西谷 損害率も急激に悪化しています。

事故率は上がってないと思います。昭和44年以降は下がってきて、このところ微増の感じになってますね。

伊藤文 昭和53年度あたりから事故率は微増ですが、支払い単価が上がったので。

石田 さっきの二点目の、交通事故が増加の傾向にあるということは、それほど大きな影響を与えていないという…。

西谷 事故件数は多くなって、死者数も増えていますが、自賠責保険に入る金も大きくなってはるはずなんです。そのへんの分析は、今回の場合、どこもあまりしなかったということですね。

伊藤文 保有台数の増加に伴って収入保険料は大きくなるのは事実なんですけど、支払い保険金が従来よりでかくなってくるから、収入保険が100増加すると、支払保険金が120になる、110入ると140になるという逆相関が出てきちゃうわけです。

西谷 よく普通の経済現象などでやりますね、因子に分けて。1万台あたりの事故率の増加によるものと、支払い単価の上昇によるものとに分けて、この支払い単価の上昇が医療費によるのか何によるのか。事故件数よりもむしろ支払い件数のほうが増えているが、それは被害者が申請してくることが多くなったためかとか、因子分析ができるんですが、今回は、そういうところまであまり議論がなかったということだと思います。自算会さんのほうではあったのかもしれませんが。

高崎 ジュリストに先生がお書きになっているのでは（石田満「自動車損害賠償責任保険の改定について」ジュリスト83号43頁以下）、発生件数は昭和53、54、55年と、わずかながら増えてますね。

伊藤正 事故発生件数自体は、保有台数が多くなりますから、絶対量は多くな

りますね。

西谷 保有台数を分母とした数字を出しておかないと分からない。絶対数だけでは。

石田 一般的に交通事故の増加傾向ということも関係がある。それが医療費の高騰という問題に結びついていく。むしろそのあたりが収支を悪化させる大きなポイントになるのかね。

斎藤 保険金の内訳としては医療費もあり、休業損害もあり、慰謝料もありますね。そのウエイトの問題なんですけど、昭和53年では、自賠責保険で59.4%ぐらいが治療費だったんです。それが57年では53.9%で、全体の保険金に占める医療費のウエイトはだんだん下がってきています。

伊藤文 それは医療費適正化対策などの影響が出てきてることもありますね。大きい原因というのは、支払単価の限度の改定、それから支払基準の影響が決定的なんでしょうね。

高崎 医療費は増えてないんですか。

斎藤 保険金の中のウエイトとしては減ってきています。絶対額は増えてますけど。

伊藤正 事故率の件ですけど、絶対数では年々上昇しているんですけど、保有台数とか、人口10万人あたりの事故率ということで見ないといけないんで、それで見ますと、昭和44年までは、第一次交通戦争ということで、上がってきたんですね。その後、ずっと下がってきまして、56、57、58年ぐらいが上がり傾向で、現在は安定的な傾向に入っているというカーブが描けます。事故率というのは自算会さんの料率検証では大きなメルクマールになってますんで、これを将来どう読むかということで、今回、審議会でも議論になったところではなかったかと思います。

石田 警察のほうで精いっぱいやっても、保有台数が増えれば、それに応じて発生件数も増えざるをえないというのは否定できないでしょうね。

伊藤正 道路事情などに比べて、車の量が多くなった。以前は高度成長してい

て、道路もどんどんできて、ハード面で大きくなったわけだけど、安定成長期に入って、それが大きくなる。その中で保有台数が多くなっている。最近の交通事情は、そのへんが背景にあるのかなという気がします。

高崎 重症者が増えてきたということはないんですか。自動二輪などが増えてきますと、重症が増えるという傾向はないんですか。

伊藤文 前に、植物状態患者についての座談会で議論したんですけど、昔だったら死んでしまったような患者が、医療機器の発達によって、かなり長期間にわたって生きている。それによる支払保険金増というのは、統計には表れないような微々たるものですね。

斎藤 それが治療費が増えるということにつながる。治っても、何か障害を残す。死亡からそこにかわるだけで、絶対的な保険金額は変わらない。

西谷 ここに自賠責審議会の資料があるんですが、これが自賠責保険での事故率です。事故率は二つありまして、警察統計で言う事故率と、保険金請求という形での事故率があります。交通事故統計の事故率より保険金請求の事故率のほうが高くなっています。これは、よく言えば権利意識なんですね。今までだったら、もうやめとこうというのが、いただけるもんならいただきに行きましょうかというものがあるわけですかね。

伊藤文 警察の統計では、死亡というのは24時間以内でしょう。24時間以内にぜんぶ死ぬわけじゃないですから。

石田 だから厚生省統計とは違うんです。

西谷 これで見ますと、このところ死亡の事故率は下がっていて、障害は横ばいです。後遺障害の事故率が昭和55年ぐらいから上がってきています。しかもその中の軽度のものが非常に増えていることが、全体を押し上げることになっています。

斎藤 14級10号が1万件増えたとしても、あれは75万円ですので、そんなに大きな金額ではないんですね。何千億の中の75億ですか。それにまつわる治療費だなんだという、全体のふくらみということなんでしょうね。今まではそれが発生

しなかったのかどうかは分かんないんですけど、そういうものがどんどん表れてきてますね。

高崎 12級は増えてるんですか。

石田 14, 12が多いんですよ。それは後で討論しましょう。そういう背景のもとで、今回、まず保険金額の改定が行われたのであります。保険金額の改定としまして、死亡および後遺障害1級の保険金額について、現行の2,000万円から2,500万円に引き上げるのが適当であると決定しました。前回の改定時、昭和53年以降における賃金、物価水準の動向を勘案して、上記の結論にいたったわけです。賛否両論の意見がありました。

この件についてはいろんな意見が出まして、日本損害保険協会からも、「自動車損害賠償責任保険収支の是正について」という意見を公表しています。その中で、自賠責保険収支を早急に是正する必要があるということを訴えながらも、他方、支払限度額の引き上げについて、他の公的保障制度とのバランス、料率引き上げ幅が一般に大きくなること等の問題があるということで消極的な意見が出されました。しかし賃金、物価水準の動向から、2,500万円とするということではいちおう決着を見ました。これが一つです。

後遺障害の14級の保険金額を75万円に据え置くことが妥当である。2級から13級についても比例的に引き上げをしないということで、引き上げ率を抑えるという方法を講じたわけです。ムチ打ち症を理由とする保険金請求の中にも怪しいものがあるんじゃないかということで、具体的な施策が実現されるまでは、75万円に据え置くことが妥当な意見ではなかろうかと思えます。

第三点は傷害の問題ですが、これも120万円に据え置くことにしたわけです。昭和53年に120万円に引き上げられて今日にいたっているわけですが、これはやはり医療費の適正化の議論があります。そういうことで、120万円に据え置くことが適切であるという結論に達したわけです。これも妥当な意見だと思います。

四番目は仮渡金の問題ですが、死亡の仮渡金額に限って、160万円から200万円に引き上げをするということでは落ちついたわけです。

限度額については各方面からいろんな意見が出されています。ぜひ2,500万円にせよという意見もありますし、料率の引き上げに影響を及ぼすから引き上げるべきではないという意見も出て、紛糾したところです。

次に保険料率の改定ですが、これは保険金額の引き上げにも関連するわけです。累積運用益が約6,570億円、これについて昭和60年契約年度から64年契約年度までの5年間にわたる保険収支の改善に充当するというので、できるだけ保険料率の引き上げ幅を圧縮して行って、全車種平均の保険料率の引き上げ幅は29%に落ちついたということです。それに基づいて政府は、昭和60年1月22日に、自動車損害賠償保障法施行令等の一部を改正する政令を公布しています。これは4月1日から施行されます。

大蔵省は自賠責保険料の改定について、自算会の申請に基づいて、本年1月22日付けで認可し、4月15日から実施されることになりました。これが自賠責保険の改定の問題ですが、保険金額の改定と保険料率の改定は無関係ではない問題です。とくに2,000万円から2,500万円に引き上げるという問題については各方面からいろんな意見が出されたわけですが、自動車工業会のほうからも週刊誌に意見を出した。七不思議でしたか。

西谷 あれはうちの意見というよりも、取材なんです。

石田 そういことですが、西谷さんのほうで何か補足することはございますか。

西谷 今回の自賠責保険料率の引き上げ問題についていろいろ意見を申し上げたんですが、基本的には行政側の態度に不信感があるということです。自動車にはいろんな形での税が課せられていまして、自動車ユーザーの負担感は非常に大きいものがあります。自動車関係の税金が9種類あります。その税額を全部合わせると、国と地方の全租税収入の9.1%ぐらいになります。もともと負担感があるわけなんです。こういう税の取られ方は、ほかのものにはないんですね。取りやすいところから取るという形で取られていまして、その上、自賠責保険は強制的なもので、税に近い感じがする。その自賠責保険に今回料率の引き上げが出た

んですが、それが私どもにはいかにも唐突であったという感じがするわけです。

昭和58年度予算を決めるときも、累積運用益の2分の1、2,560億円でしたか、それを無利子で政府の一般会計に流用するという話がありました。その後、それが国会で論議されたんですが、その時の説明では、単年度収支では確かに自賠責保険は赤字だが、累積収支残ではなお黒字であるので、この段階で累積運用益を一般会計に流用しても、自賠責保険収支に特に問題があるとは思われないという発言をしておきながら、1年3カ月後の自賠責審議会で自賠責問題を答申された時には、全く違う数字になっていた。たしかに保険収支というものは1年1年で見直せば、傾向は狂ってくると思うんですが、それがいかにも常識はずれのものになっている。企業経営の観点から言えば、こんなことをしてたら会社はつぶれますよ、というのが偽らざる心情だったわけです。そのへんに政府側の態度に基本的に不信感があったということです。

同じようなことが、医療費の問題についてもあるわけです。これも44年の自賠責審議会の答申等で、しっかりやりなさいと言いながら、それに対して行政側はなんらお手伝いをしてないということですね。所管官庁として、どういうことであろうかというような不信感もあったということです。その点が基本にありまして、一つには、これ以上、ユーザーの負担を増やしたくない、それから行政の反省を求めるということで、私どもは反対意見を表明したわけです。

石田 今の西谷さんのご発言に対して、何かご意見はありませんか。

伊藤文 たしかにユーザーサイドから見たら、料率のアップが唐突であったという感じはしないでもないと思いますが、われわれとして痛いところを西谷さんはおっしゃったわけです。収支検証結果が去年と今年では大幅に違うんだと。たしかにその通りで、それを突かれると、まったくうちのほうの読み違いであると言わざるをえないんですけど、すでに西谷さんのほうに公式には弁明していることですが、後遺障害の読み違い問題が一つあります。それから3年車検の導入時期をいつに見るか、そこの見込み違いがあった。それに伴う収入保険料の増大が支払単価の増大にはね返ってきて、ちょっと大きくなりすぎた。その乖離があま

りにも大きすぎるんじゃないかということは、われわれの間でも問題にしていますけど。

西谷 私どもは自算会さんについてとやかく申したことはないわけですし、行政に対する不信感が強いということですね。保険契約者の財産であるべき運用益に対して、役所同志で簡単に無利子で貸し借りをポンとしてしまう。そして保険契約者の利益を損なうということが基本的にいかなものか。一般会計に流用するのであれば、もう少し慎重にいろんな角度から検討すべきであると考えているわけです。

高崎 石田先生のこのジュリストを見ますと、自賠責保険は昭和53年からずっと赤字になっていますね。

石田 単年度ではね。残があったわけです。

高崎 52年までの蓄えですか。

石田 そういうことです。昭和44年に2倍にした時に取りすぎたんですよ。取りすぎたというと語弊がありますが、交通事故が激減したもんですから、収支残がずっとあって、53年度から赤字だったんだけど、それを食いつぶしてきた。西谷さんが言われるように自賠責保険料の引き上げは税の引き上げと同じような感覚がもたれるから、できるだけ1年1年、辛抱していくということで、収支残を食いつぶしてきたわけです。ところが一挙に雪崩現象みたいなことが起きたということがあるんでしょう。

高崎 59年度で、6,570億、残ってるわけですね。

石田 見込み違いという問題ですけど、いま自賠責保険の加入件数はどのくらいですか、5,000万ぐらい？

西谷 原付を入れると5,000万を超えますね。

石田 保有台数が多いと、ちょっとの見込み違いが膨大になるという面もあるんじゃないかと思うんです。

伊藤文 もう一つは、今後、自賠責審議会が毎年定期的にかかれることとの関連もあるんですが、昭和44年以来、全くいじってこないで、いよいよになって一

気にやってしまうということに問題があるように思うんです。黒字の時には吐き出すなり、なんらかの弾力的な手当ても必要なんじゃないでしょうか。

石田 収支残がある時には、できるだけそれを食いつぶして辛抱してというような、とくに政治的な影響が大きいからね。そういう意味で、保険料率の改定を渋ったんでしょうね。今回の答申の最後で、見直しをできるだけ早くやると言ってますから、今後は定期的にやっていくんじゃないかと思うんです。

伊藤文 僕も車を持って運転していますけど、これだけ上がると、ちょっと痛いんです。

高崎 どのくらい上がったんですかな。

伊藤文 24カ月で4万1,850円。前が3万2,650円ぐらいですね。

伊藤正 全体では29%上がるんですが、乗用車はそれほど上がらない。原付とか軽自動車は、過去の損害率からして、大幅に上がったわけです。

伊藤文 1万円を超えるアップを消すとか、政策的な配慮があります。

伊藤正 石田先生がおっしゃるように、昭和44年の大幅改定のあと、よくもってきたという感じなんですよ。よく収支がもってきたもんで、保険金額の限度額アップがなんとかされた。補償の枠は伸びてきたけど、料率アップをしないで16年間きたという感じなんですよ。それが昨年、どっと値上げに踏み切らざるをえなかった。国民に対する影響ということからすると、将来的には、小刻みな、微調整的なことをやっていかないと、納得が得られないと思います。

石田 自動車工業会の、自賠責保険の引き上げの影響試算というのがあります。20%上がると、新車需要への影響が6万台ということは、減産ということですか。

西谷 販売減ということですね。

石田 雇用への影響は7,000人。これは細かい計算をしてるわけですか。

西谷 少ししたんですが、一つの試算であって、必ずしもそうなるかどうかというのはあまり詰めてないんです。たしかに影響はあると思いますが、私どもはそのことよりも、今回のやり方が変な形でユーザーに負担になってはいかんとい

うことのほうが中心だったわけです。

斎藤 それは保険の中でも言えますね。自賠責保険と任意保険がありますが、自賠責保険金額が上がると任意保険が影響を受けて、契約が少なくなるだろうという論議があるんです。

高崎 自賠責内でおさまる事故というのは全体の何%ぐらいですか。

斎藤 ほぼ40%ぐらいじゃないですか。

石田 自動車産業に影響を与えるだけでなく、物価上昇の要因にもなるでしょうね。

西谷 そうですね。ユーザー負担を必要以上に大きくすることはどうかという感じが大きいわけです。現在、税金も世界で最も高いんじゃないかとわれわれは試算してるわけですが、その上にもっと負担がかかってくるのはどうかな、という感じが強いわけですね。

石田 従来は、自動車を贅沢品と考えていたんですね。欧米ではまさに下駄なのに、日本では贅沢品として税金がかけられているから、負担が大きいんでしょうね。もう必需品だという考え方に変えなくてはいかんでしょうね。

西谷 税務当局にとっては、自動車の税金は取りっぱぐれがないという大きなメリットがあります。日本の場合、自動車はみんな登録されていて、メーカーの数が13しかない。従って、どのような形で税金を取っても絶対に取りっぱぐれがなく、微税コストが極めて安い。そこへもってきて生活必需品になってきますから、代替財がない。東京とか大阪の都市の中心部だったら公共交通機関も発達してますから、あまり税金が高くなれば、やめようかという感じが起こらなくもないんですが、大都市圏でも、駅から遠いところでは、やめられないんですね。それを見込んで税金をかけてくるんですね。

高崎 私は神奈川ですけど、自動車を持ってないと恥ずかしい感じがしますよ。子供にも、どうしてないのかと言われるし。

西谷 家庭環境にもよるでしょうけど、お子さんが小さい方などは、車がないと、スーパーの買い物ひとつでも不便みたいですね。家に置いとけば危険ですし、

自転車で連れていくのも危ないし。

伊藤正 今回、当初でしたら、5割以上の値上げというようなアドバルーンも上がりましたが、14級を据え置くなどしてかなり圧縮し、最終的には29%になったわけですけど、それでも高いという感じがあるかと思いますが、今後、審議会でも定期的に見直して、適切な手を打っていただきたい。あまりドラスティックでない方向でということでは、今回、一つの成果だったのかと思っています。

西谷 簡単に割り切ってしまうと、現在ある累積赤字の問題は、今の累積運用益をポンと放り込めば大体終わってしまう。これは一面保険契約者のお金ですから。今後の状態が心配なら、とりあえず保険料率を1割ぐらい上げておいて、交通安全対策の成果とか何かを見ればいいじゃないか。一方、医療費のほうも政府が先頭に立って医師会と交渉して、責任をもってやっていく。こういうことをすれば、あまりユーザーの負担にならないのではないかというのが基本的な考え方なんです。結局、29%でやむをえなかったのかなというのが偽らざる感じですよ。医療費の問題とか、長期的な課題という問題もまだ残ってまして、このへんについてはこれからどうするのか注目していかなくてはいかんという感じですね。

高崎 29%に決まる前にはいろんな数字があったようですが、この数字はどうやって計算したんですか。

石田 最初、新聞等には49%と出たんですけど、これは純率の問題でして、付加率を計算すると42.3%ぐらいでいいんです。ある程度ゆとりをもった計算をしたわけですよ。料率を引き下げる項目がいろいろありまして、それを削りに削って29%で落ちついたわけですよ。ある程度ゆとりをもったほうがいいのではないかという感じが僕はなきにしもあらずなんでね。例えば支払基準の改定というのは今後ちょっとできないだろうと思うんですが、そういう項目もカットしたわけですよ。これでうまくやっていければ万々歳だと思うんですけど、ちょっとゆとりがないんじゃないかということですね。そうすると、また引き上げという問題が出てくる。いま西谷さんが言われた、次に出てくる問題がどのていど改善されるかということと密接な関係があるわけですよ。2,500万円に引き上げられたことが、裁

判に対して影響を与えるかね。

高崎 裁判の場合、従来は、自賠責保険の後遺障害の1級が、死亡の場合の慰謝料との関係で、満掛けにするとか8掛けにするとか、そういう形でやってますよね。そういう意味で、少しタイムラグが生ずるかもしれませんが、やはり影響を受けていくんじゃないでしょうか。慰謝料につきましても。前回は自賠責が上がりましたよね。あれには、しばらくは付いていかなかったようです。

伊藤文 あの時は、慰謝料の上がりすぎに対する批判があったでしょ。

高崎 後遺障害についても、自賠責は上がったけど、前の後遺障害の等級をしばらく使っていたように思います。

伊藤文 その当時から、東京三弁護士会の基準と日弁連の基準が乖離しはじめたでしょ。だから自賠責の保険金額の改定がストレートに反映しづらくなってきたんじゃないですか。

高崎 裁判所の考え方がまた日弁連と東京三弁護士会と違うでしょ。日弁連や東京三弁護士会は、自賠責が変わるとスルスッと基準を上げて出してますけど、裁判の場合は、自賠責が変わったからといって、すぐスルスッと変えるというもんでもないでしょうからね。

石田 自賠責が変わるといのは支払基準のほう？

伊藤文 限度額です。昭和44年以降は、限度額が改定されると、それに応じて連動するように慰謝料がフォローしていきますよね。

高崎 昭和45年ごろまでは、自賠責保険は死亡が500万円だったんですよ。死んだ場合は、慰謝料が400万円だったと思います。それが定着してたのが、500万円から1,000万円に上がりましたね。

伊藤文 一時期、死亡の慰謝料が800万円という裁判所の基準がありましたよね。

高崎 昭和48年から、出さなかったんじゃないでしょうか。

伊藤文 裁判官などが言ってるのは、いま死亡で1,500万円ぐらいでしょ。8掛けじゃなくなってますからね。8掛けよりちょっと落ちてるでしょ。

高崎 そうですね。2,000万円の8掛けだと1,600万円ですから。2,000万円になっ

