

Ⅱ

인구 고령화 현황 및 전망

1. 국내외 인구 고령화 현황

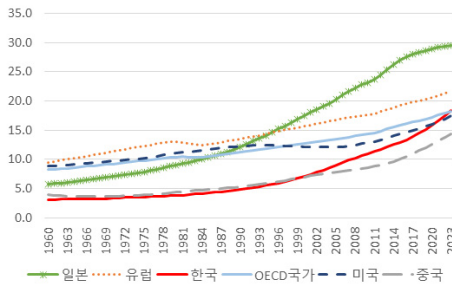
인구 고령화란 일반적으로 전체 인구에서 65세 이상의 고령층 비율이 증가하는 현상을 의미한다. 고령인구의 비율에 따라 보다 구체적으로 고령화를 구분하기도 한다. 65세 이상 인구의 비중이 7~14%인 경우 고령화 사회(Aging society), 15~20%는 고령사회(Aged society), 20% 이상을 초고령 사회(Super-aged society)로 구분한다(UN·ESCAP 2022).

고령화의 주요 원인은 의료기술의 발전으로 인한 수명 연장과 출산율 감소로 보고 있다. 먼저, 전 세계적으로 사람들의 기대수명이 증가하여 대부분의 사람들이 60세 이후까지 생존할 것으로 기대되고 있다. 이에 따라 과거 대비 거의 모든 국가에서 고령 인구의 규모와 비율이 증가하고 있는 것으로 보인다. 실제로 2024년 기준 전 세계의 기대수명은 73.3세로 1995년보다 8.4세 증가한 것으로 나타났으며, 60세 이상 인구는 2023년 11억 명에서 2030년 14억 명까지 증가할 것으로 전망되고 있다.¹⁾ 출산율 또한 전반적으로 감소된 것으로 나타났다. 가족의 규모가 축소되면서 젊은 인구의 비율이 줄어들어 고령인구의 비중은 상대적으로 늘어날 수밖에 없는 것이다. 또한, 2차 세계대전 이후 베이비붐 세대의 고령화가 고령인구의 급증을 촉진하고 있다는 분석이 있다. 이에 따라 전 세계적으로 고령인구의 비중이 증가하고 있는 것으로 보인다. World Bank 통계에 따르면, OECD 국가들의 전체 인구 중 65세 이상이 차지하는 비중인 고령화율은 2010년 14.4%에서 2023년 18.2%로 증가한 것으로 나타났다.

1) WHO, Newsroom

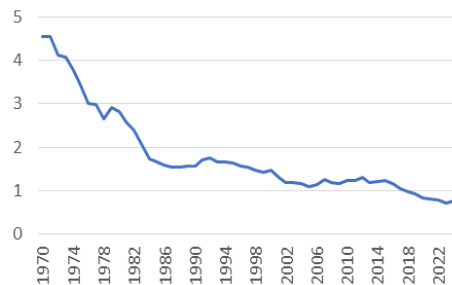
〈그림 II-1〉 국가별 고령화율

(단위: %)



〈그림 II-2〉 국내 출산율 추이

(단위: %)



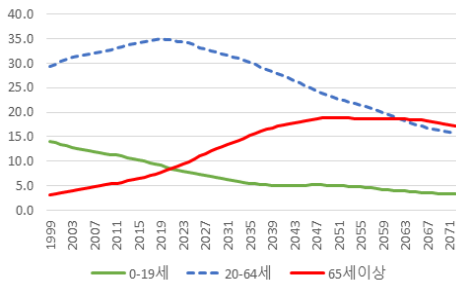
주: 고령화율은 전체 인구 대비 65세 이상 인구 비율을 의미함
자료: World Bank

자료: 통계청 국가통계포털(KOSIS)

국내의 고령화 문제는 전 세계 추세보다 심각한 것으로 보인다. 고령화의 속도가 매우 빠르게 진행되고 있는 것으로 보이기 때문이다. 한국의 기대수명은 1990년 71.7세에서 2023년 83.5세로 11.8세 증가한 것으로 나타났다. 이와 함께 한국의 출산율은 급격히 감소하였는데, 출산율은 1990년 1.57명에서 2024년 0.75명으로 절반 가까이 줄어든 것으로 나타났다. 1990년 이미 출산율이 2명을 크게 하회하였는데, 그마저도 크게 감소한 것이다. 한 세대가 다음 세대를 자연스럽게 대체할 수 있는 수준의 출산율을 대체출산율(Replacement level)이라 하며, 일반적으로 여성 1인당 2.1명으로 알려져 있다. 한국의 경우 1983년에 2.06명의 출산율을 기록한 이후로 2명을 상회하지 못하고 있다. 또 다른 인구 고령화 주요 요인은 전 세계의 흐름과 마찬가지로 베이비붐 세대의 고령화를 들 수 있다. 〈그림 II-3〉에서는 국내 연령별 인구 추이 전망을 보여주고 있다. 베이비붐 세대는 국가마다 다른데, 한국의 경우 일반적으로 1955년부터 1974년에 태어난 세대를 의미한다. 이 세대는 2020년을 기점으로 만 65세에 도달하기 시작하였는데, 그 이후로 65세 이상 인구가 빠르게 증가하는 모습을 보여준다. 동시에 낮은 출생률로 인해 20세 미만 및 20~64세 젊은 층의 인구는 지속적으로 하락하고 있다. 이에 통계청 추계 인구 전망치 기준으로 국내 고령화율은 초고령사회에 진입한 2025년 현재 20.3%에서 2050년 40.1%까지 두 배로 대폭 확대될 것으로 예상되고 있다.

〈그림 II-3〉 국내 연령별 인구 추이 전망

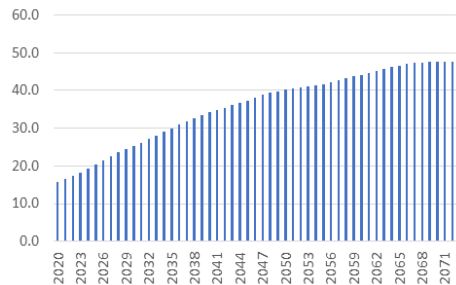
(단위: 백만 명)



자료: 통계청, 장래인구추계

〈그림 II-4〉 한국 고령화율 전망

(단위: %)



주: 고령화율은 전체 인구대비 65세 이상 인구 비율로 계산함

자료: 통계청, 장래인구추계

2. 국내 고령운전자 추이 분석

한국의 급격한 인구 고령화에 따라 자연스럽게 국내 고령운전자의 비중 또한 증가할 것으로 보인다. 본 절에서는 고령운전자 현황을 알아보고 인구 구성비 변화에 따른 향후 고령운전자 비중 추이 변화를 분석해본다.

가. 고령운전자 현황

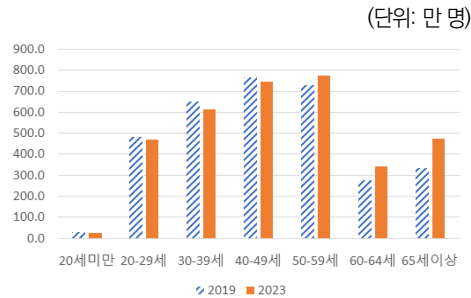
우리나라 2023년 기준 총인구는 약 5천만 명이다. 총인구 중 3,443.7만 명인, 66.6%가 운전면허를 소지하고 있다. 운전면허를 소지하고 있다고 해서 실제로 운전을 하고 있다고 단언할 수는 없지만, 법적으로 운전을 할 수 있는 운전자의 비중은 인구의 절반을 상회하고 있는 것이다.

운전면허소지자 현황을 연령별로 살펴보면 30~60세 사이의 연령이 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 2023년 전체 운전면허소지자 중 50대가 22.5%, 40대가 21.6%, 30대가 17.9% 순으로 높은 비중을 차지한다. 주로 고령층으로 분류되는 기준인 65세 이상의 경우 2023년 그 비중은 13.8% 수준이다. 특징적인 것은 고령층의 운전면허소지자 비중이 과거 대비 크게 증가한 것이다. 2019년 전체 인구 대비 운전면허소지자 비중은 약 63.1%에서 2023년 66.6%로 다소 증가하였는데, 연령별로 보면 고령층의 비중이 크게 증가한

데 기인한 것으로 보인다. 특히 65세 이상은 같은 기간 10.2%에서 13.8%로 그 증가 폭이 가장 큰 것으로 나타났다. 20대, 30대, 40대는 오히려 각각 1.2%p, 2.0%p, 1.8%p 감소한 반면, 50대 이상은 증가하는 모습을 나타내는 등 상반된 모습을 보였다.

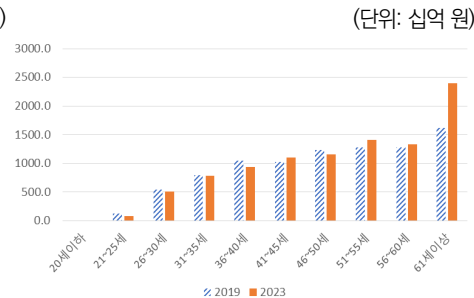
고연령 운전자의 비중 증가는 자동차보험 손해액의 변화에도 일부 영향을 미친 것으로 보인다. 개인용 자동차보험의 2019년 대비 2023년 손해액을 비교해 보면 국내 연령별 운전 면허소지자와 비슷한 모습을 보인다. 2023년 개인용 자동차 손해액은 9.7조 원으로 2019년 9.0조 원에서 0.7조 원 증가하였다. 이 중 50세 이상의 연령별 손해액 증가가 1.0조 원으로 전체 증가 폭을 상회하였다. 반면 40세 이하에서는 모두 손해액이 감소하는 모습을 보였다. 이는 앞서 살펴본 연령별 운전면허소지자 흐름과 비슷한 흐름인 것으로 보여진다. 또한 손해액의 경우, 인플레이션을 감안하면 실질적인 증가 폭은 크지 않을 수 있으나, 젊은 층의 손해액은 줄어든 반면 고연령층의 손해액이 크게 늘어난 점은 고령화가 심화되는 상황에서 시사하는 바가 크다. 향후 인구의 연령 구조 변화에 따라 운전 가능 연령 층의 구성 역시 자연스럽게 바뀔 것으로 예상되며, 이는 자동차보험 손해액 구성에도 영향을 미칠 수 있다. 이에 따라 다음 절에서는 향후 손해액 구성에 어떤 변화가 있을지 가늠해보고자 인구 변화에 따른 고령 운전면허소지자 규모를 분석해 본다.

〈그림 II-5〉 국내 연령별 운전면허소지자 현황



자료: 경찰청, 운전면허소지자 현황(KOSIS 재인용함)

〈그림 II-6〉 국내 연령별 자동차보험(개인용) 손해액 변화



자료: 보험통계조회서비스(INCOS)

나. 고령운전자 규모 전망

본 절에서는 통계청의 장래인구추계 및 경찰청의 운전면허소지자 현황 통계를 통해 65세 이상 고령자를 중심으로 운전면허소지자 규모를 분석하여 향후 고령운전자 비중 및 규모

를 추정해본다.

〈표 II-1〉은 연령별 전체 인구 대비 운전면허소지자 비율을 보여준다. 65세 미만 비고령층의 운전면허 소지자 비율은 약 80% 내외인 반면, 65세 이상 고령층은 약 50% 수준으로 상대적으로 낮다. 데이터의 한계로 장기적 시계열 분석은 어렵지만, 최근 5년간의 추이를 보면 두 집단 모두 비율이 다소 증가하는 양상을 보인다. 이는 경제 발전에 따라 운전과 차량 보유가 보편화된 결과로 해석된다. 특히 65세 이상 고령층에서 증가 추세가 더욱 두드러지는데, 이는 면허 취득 비중이 점차 확대되는 동시에, 운전면허증의 경우 취소나 반납을 제외하면 대부분 갱신되기 때문에 연령별로 늘어난 면허 취득 비중이 그대로 유지되는 데 기인한 것으로 추정된다. 한편, 〈그림 II-7〉에서 연령을 보다 세분화해 살펴보면, 40세 이상에서는 과거 세대의 비율이 유지되는 코호트 효과가 비교적 뚜렷하게 나타나는 반면, 저연령층 및 80세 이상 초고령층에서는 그 효과가 미미하게 관찰된다.

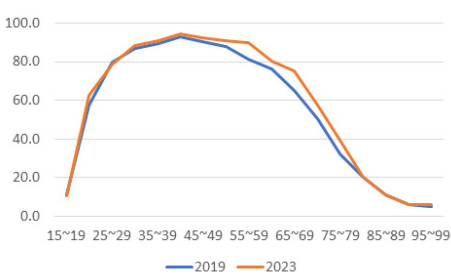
〈표 II-1〉 고령층·비고령층 운전면허소지자 비율
(단위: %)

구분	65세 미만	65세 이상
2019	77.9	43.4
2020	78.9	45.2
2021	80.2	46.9
2022	81.0	48.9
2023	81.2	50.3

주: 운전면허소지자 비율은 각 연령 및 연도별 운전면허소지자 수를 해당 총인구 수(15세 이상)로 나누어 산출하였음. 다만, 65세 미만 연령대의 경우 운전면허소지자 수는 16~64세 인구를 기준으로 함

자료: 통계청, 장래인구추계; 경찰청, 운전면허소지자 현황 (KOSIS 재인용함)

〈그림 II-7〉 연령별 운전면허소지자 비율 변화
(단위: %)



주: 운전면허소지자 비율은 각 연령 및 연도별 운전면허소지자 수를 해당 총인구 수(15세 이상)로 나누어 산출하였음. 다만, 15~19세 연령대의 경우 운전면허소지자 수는 16~19세 인구를 기준으로 함

자료: 통계청, 장래인구추계; 경찰청, 운전면허소지자 현황 (KOSIS 재인용함)

운전면허소지자 비율의 증가가 경제 발전과 운전 필요성 확대에 기인한다면, 향후에도 일정 부분 상승할 여지가 있다. 그러나 이미 차량 운행이 보편화된 상황에서, 1% 미만의 잠재성장률²⁾을 고려할 때, 차량 보유 증가에 따른 전반적 면허 소지 비율 상승은 제한적일

2) 한국은행(2024)은 한국의 잠재성장률이 지속적으로 하락하여 2030년대 1%대, 2040년대 후반에는 연평균 약 0.6% 수준이 될 것으로 전망하고 있음

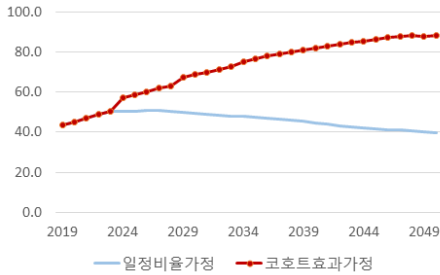
가능성이 크다. 한편, 고령층의 경우 일본과 같이 초고령사회에 진입한 국가에서 나타나는 자발적 면허 반납 사례가 제한적이거나 운전자 증가를 제약하는 요인으로 작용할 것이다. 이에 본 연구는 향후 고령운전자 규모를 전망하기 위해 두 가지 가정을 적용한다. 첫째, 한국의 생애주기별 면허 소지 비율이 현 수준에서 유지된다고 가정한다. 이 경우 연령별 인구 전망치에 2023년 5세 단위 각 연령별 운전면허소지자 비율을 적용하여 향후 면허소지자 수를 추정한다. 이는 향후 고령인구 증가분을 반영해 고령운전자 규모를 산출하는 것으로 운전자 비중의 시간에 따른 증가분은 고려하지 않는다. 둘째, 코호트 효과를 고려한 가정이다. 최근 5년간 운전면허소지자 통계 기준으로, 대부분의 연령에서 연령 증가에 따라 면허 소지 비율이 유지되는 경향이 확인된다. 따라서 면허는 그대로 유지된 채 연령의 증가를 고려하는 것이다. 예컨대 2019년 30~34세의 면허 소지율(87.1%)을 기준으로, 5년 후인 2024년 35~39세에도 동일한 87.1%를 적용하는 방식이다. 5년 단위로 이전 연령대의 면허 소지율이 유지된다고 가정하고, 장래인구 추계를 반영해 최종적으로 고령층의 운전면허소지자 수를 추정한다. 다만, 이는 중·장년층에서는 과소 추정, 고령층에서는 과대 추정의 가능성이 있다. 실제로 40대까지는 연령별 면허취득 비중이 조금씩 상승하며, 초고령층에서는 코호트 효과가 미미한 것으로 관찰되었기 때문이다. 따라서 첫 번째 가정에 따른 전망치는 고령운전자 규모의 최소값, 두 번째 가정의 전망치는 최대값에 가까운 것으로 해석할 수 있다.

연령별 면허 소지 비율이 일정하다고 가정하는 경우 현재 초고령층일수록 면허 소지 비율이 낮고 고령화는 심화되기 때문에, 장기적으로 65세 이상 운전면허 소지 비율은 점차 감소하는 것으로 나타났다. 반면 코호트 효과를 고려하면 연령대별 소지 비율이 유지되므로 시간이 지날수록 고령층의 면허 소지 비율은 크게 증가하는 것으로 추정된다. <그림 II-8>에서도 확인할 수 있듯, 두 가정에 따른 고령층 비율 추정치는 상반된 흐름을 보인다.

그러나 모든 가정에서 공통적으로 고령층의 면허소지자 수는 크게 증가하는 것으로 나타났다(<그림 II-9>). 이는 면허 소지 비율이 현 수준에 머물더라도 고령인구 자체가 지속적으로 늘어나기 때문이다. 특히 코호트 효과를 반영할 경우, 소지 비율 상승과 인구 증가가 동시에 작용하면서 고령운전자 수를 대변하는 면허소지자 수가 급격히 증가하는 것으로 나타났다. 이에, 2023년 약 475만 명 수준이던 고령 운전면허소지자 수는 2050년까지 749만~1,672만 명 규모로 1.6~3.5배 증가할 것으로 예상된다.

〈그림 II-8〉 고령층 운전면허소지자 비율 추정치

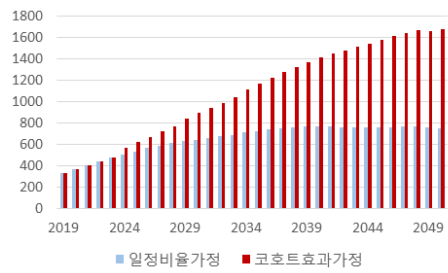
(단위: %)



주: 연령비율 가정은 2023년 5세 단위 연령별 운전면허소지자 비율이 유지된다는 가정하의 장래인구추계를 반영한 향후 추정치, 코호트효과 가정은 5년 단위로 이전 연령별 면허 소지 비율이 유지된다는 가정하에 장래인구추계를 반영한 추정치임

〈그림 II-9〉 고령층 운전면허소지자 수 추정치

(단위: 만 명)



주: 연령비율 가정은 2023년 5세 단위 연령별 운전면허소지자 비율이 유지된다는 가정하의 장래인구추계를 반영한 향후 추정치, 코호트효과 가정은 5년 단위로 이전 연령별 면허 소지 비율이 유지된다는 가정하에 장래인구추계를 반영한 추정치임

한편, 한국 인구는 2020년 이후 감소세에 접어들었으며, 향후 고령인구의 사망 증가로 전체 인구가 줄어들 전망이다. 이에 따라 운전면허 소지 비율이 증가하지 않는다고 가정할 경우, 고령 운전면허소지자 수의 증가는 점차 정체되는 것으로 나타났다. 또한 자율주행차의 보급이나 고령층 이동권 보장을 위한 사회적 시스템의 구축은 면허 보유가 실제 운전으로 이어지지 않을 가능성을 높일 수 있다. 고령자의 자발적 면허 반납 역시 고령 운전자의 비중 확대를 제한하는 요인으로 작용할 수 있다.

그럼에도 불구하고 모든 가정에서 고령운전자의 수는 크게 증가하는 것으로 추정된다. 이는 자동차보험 손해액의 구성에도 일정 부분 영향을 미쳐, 고령화가 심화될수록 고령층이 차지하는 손해액 비중이 점차 확대될 가능성이 높음을 시사한다. 따라서 고령운전자의 사고 위험과 그 특성을 면밀히 분석하고, 이에 대응할 수 있는 정책 및 보험산업의 대응 방안을 마련할 필요가 있다.