
Ⅲ. 국내 인적사고 보상제도의 문제점

1. 일시금지급의 문제점

가. 보상금의 본래 기능 미흡

제3자 인적사고 보험금을 대부분의 의무보험에서 채택하고 있는 일시금으로 지급할 경우 보험금이 유가족이나 피해자의 생활비용 및 치료비용으로 제대로 활용되지 못하고, 조기 소진되거나 부적절하게 사용되어 건전한 가정유지가 곤란해지는 등 사회문제가 될 수 있다.

교통안전공단과 보건사회연구원의 2006년 조사 결과, 교통사고 보험금의 주 사용용도로 전체의 41.5%가 생활자금으로 사용하였다고 응답하였으며, 이어서 치료비 23.0%, 부채상환 18.2%의 순서로 나타났다. 사망보험금이 향후 생활비에 미치지 못하는 경우가 많다는 점과 생활자금과 치료비, 부채상환 등의 주 사용용도를 고려했을 때, 전체 보상금 중 대부분이 이미 소진된 상태로 판단된다.

이러한 보상금의 사용은 해외도 유사한 것으로 나타났다. 미국의 경우 일시금보상을 받은 자의 30%가 2개월 이내에 소진하고 5년이 지나면 받은 자의 90% 이상이 전부 소진(The Rutter Group, California Practice Guide: Personal Injury, 2006)하는 것으로 조사되고 있다. 호주의 경우에도 일시금보상을 받은 자의 75%가 6년 이내에 전부 소진하며(Bass 1983), 보상금을 받은 후 1년 이내에 투자를 한 사람은 32%에 불과하고, 17%는 사치성물품을 구입하는 것(Neave&Howell 1992)으로 조사되는 등 일시금지급이 보험금의 조기소진으로 이어진다는 사실을 뒷받침하고 있다.

따라서 현재의 손해배상 수준과 방법으로는 보험 본래의 목적인 피해가정의 소득보상원칙이 훼손될 가능성이 높다고 할 수 있다. 더욱이 사회보장체계가 잘 갖추어진 선진국과 달리 우리나라의 경우에는 손해배상금의 조기 소진으로 인한 경제적 문제가 더욱 심각할 것으로 생각된다.

교통안전공단이 시행하고 있는 자동차사고 피해지원사업의 2009년 실적을 보더라도 III장 2절에서 추정한 교통사고 유자녀 수 33,283명의 17.9%에 달하는 5,948명이 교통안전공단으로부터 장학금을 지원받고 있으며, 장학금 이외에도 생활자금대출 7,186명, 피부양보조금 1,311명 등이 지원을 받고 있다.

이는 지원 대상자의 소득 기준이 매우 낮고 지원액이 매우 적은 점과 지원 대상자가 되더라도 신고를 해야만 지원을 받을 수 있다는 점을 고려했을 때, 사고 피해자 대다수의 경제 환경이 매우 열악함을 알 수 있다.

〈표 III-1〉 2009년 자동차사고 피해가족 지원 실적

(단위: 명, 백만 원)

구분	계	재활 보조금	생활자금 대출	장학금	피부양 보조금
인원	21,920	7,475	7,186	5,948	1,311
금액	34,398	12,464	14,995	4,861	2,078

자료: 교통안전공단 내부자료.

나. 가정파괴 현상 지속

교통안전공단과 보건사회연구원의 2006년 교통사고 유자녀 조사결과에 의하면, 교통사고 유자녀가구가 지니고 있는 가정 내 문제(복수응답)는 경제문제가 전체 가구의 94.4%로 가장 높았으며, 이어서 자녀양육 및 교육문제가 89.0%, 가족의 건강문제 61.9%로 나타났다. 또한 교통사고 유자녀가구는 주거관련문제 49.8%, 부부관계문제 42.8%, 가족 공동의 시간 부족 및 가족갈등 27.2%, 부모부양문제 20.2%, 배우자 및 자녀에 대한 가정폭력 6.1% 등의 순서로 가정 내 문제를 현재 경험하고 있는 것으로 나타났다.

이러한 가정 내 문제가 교통사고와 관련이 어느 정도 있는가에 대한 질문에 90% 이상이 높은 관련이 있다고 응답하여 교통사고 유자녀가구가 현재 경험하고 있는 가정 내 문제는 부모의 교통사고가 직·간접적인 영향을 끼친 것으로 볼 수 있다.

이와 같이 인적사고는 생활비나 교육비 등의 경제적 문제에만 국한되지 않고 부부관계문제, 부모부양문제, 가정폭력문제 등 가정파괴의 원인이 되고 있다.

다. 정부의 복지예산 증가

위에서 살펴본 인적사고 가정의 경제적 빈곤과 가정문제는 정부의 복지비용을 증가시키는 원인도 되고 있다. 사고 가정에 대한 보험금의 부족 또는 조기 소진으로 인하여 피해 가정이 기초생활수급대상이 됨으로써 발생하는 복지비용은 상당할 것으로 예상된다. 더욱이 경제적 빈곤으로 인한 교육 기회의 박탈은 청소년 문제로 이어지고 이는 빈곤의 악순환을 일으켜 이로 인한 정부의 복지예산은 더욱 증가하게 될 것이다. 2009년의 경우 건설교통부가 주관하는 교통관리공단의 자동차사고 피해지원사업이 343억을 지급하였다는 사실만 보더라도 피해 가정의 빈곤화로 인한 전체 복지예산의 증가는 적지 않을 것으로 예상된다.

라. 사회적 리스크 증가

인적사고로 인한 피해는 피해가정에 영향을 미치는 것에 그치지 않고, 사회적 리스크를 증가시키는 결과를 초래하기도 한다. 위의 논의를 통하여 알 수 있듯이 교통사고 유자녀가구의 생활수준은 매우 열악하며, 이로 인해 유자녀 또한 성장과정 및 학업 수행에 많은 어려움을 겪고 있다. 교통사고 유자녀가구의 대부분은 부의 사망 또는 부의 중상으로 인해 유자녀의 모가 가구의 생계를 책임지는 여성 가구주 가구이며, 이는 유자녀가구의 경제적 어려움을 더욱 심화시키고 있다고 할 수 있다. 게다가 교통사고로 인한 보상금의 대부분은 조기 소진되어 유

자녀의 학업수행에 거의 도움이 되지 못하고 있는 실정이다. 교통사고 보상금의 조기 소진 및 이에 따르는 경제적 빈곤은 유자녀의 정상적인 발달 및 안정적인 학업 수행이 이루어지지 못하게 하는 주된 요인으로 작용하고 있다.

가정의 빈곤과 이로 인한 교육 기회의 박탈은 청소년 문제로 이어지고, 이는 빈곤의 악순환과 함께 범죄 등 사회적 리스크를 증가시키는 요인으로 작용할 수 있다.

2. 사고유자녀 현황

인적사고로 인한 피해는 모든 유가족에게 영향을 미치지만 특히 (미성년)유자녀에게 미치는 영향이 매우 크다고 할 수 있다. 이 장에서는 현재 몇 명 정도의 유자녀가 있으며 한 해 어느 정도의 유자녀가 발생하는지를 추정하고자 한다. 이는 사고유자녀와 관련된 모든 논의의 기반이 되는 정보라고 할 수 있다.

이를 위해 먼저 비교적 상세한 정보를 확보할 수 있는 교통사고 통계자료를 기반으로 교통사고 유자녀 수를 추정하고, 전체 사고에서 교통사고가 차지하는 비중을 고려하여 전체 사고유자녀를 추정하고자 한다.

가. 교통사고 유자녀의 정의

본 연구에서 교통사고 유자녀란 자동차사고로 사망하거나 중증후유장해를 입은 사람의 18세 미만 자녀를 말한다. 이 정의는 영유아보육법에 따른 영유아(6세미만의 취학 전 아동)와 초등학교 재학 시기(6세부터 12세 미만까지)의 아동 그리고 중고등학교 재학 시기(12세부터 18세 미만까지)의 청소년인 미성년자 중 부모가 교통사고를 당한 자를 대상으로 하는 것이다.

나. 교통사고 유자녀 수 추정 방법

교통사고 유자녀 수 추정을 위해서는 교통사고로 인한 사망 또는 중증후유장해에 대한 자료와 모의 연령별 출산에 대한 자료 및 부와 모의 연령차에 대한 자료가 필요하다. 따라서 다음과 같은 자료를 기반으로 교통사고 유자녀 수를 추계하였다.

1. 1992~2009년 각 연도의 연령별 교통사고 사망자 수(도로교통공단)
2. 1997~2009년 각 연도의 자동차보험 대인배상 I 사고 중 성별 · 연령별 사망자 수(보험개발원)
3. 1997~2009년 각 연도의 모(母)의 연령별 신생아 수(통계청)
4. 1992~2009년 각 연도의 성별 평균 초혼연령 자료(통계청)
5. 1997~2009년 각 연도의 자동차보험 보상자 중 중증후유장해자(장해등급 1~5급) 수(보험개발원)

먼저 연령별 교통사고 사망자 수는 5세 단위의 자료이므로 각 연령구간에 해당하는 사망자 수는 동일하다고 가정하여 연도별 · 연령별 교통사고 사망자 수를 구하고, 연도별 · 연령별 교통사고 사망자 수의 성(性)비는 각 연도별 · 연령별 자동차보험 보상자 중 사망자의 성비와 같다고 가정하여 연도별 · 연령별 · 성별 교통사고 사망자 수를 구하였다.

다음 단계로 각 연도의 모(母)의 연령별 신생아 수 자료가 5세 단위 자료이므로 각 구간에 속하는 모의 연령에 해당하는 신생아 수는 동일하다고 가정하여 연도별 · 모연령별 평균 신생아 수를 구하고, 이를 이용하여 연도별 · 모연령별 각 연령의 평균 자녀 수를 구하였다. 또한 1992년부터 2009년까지 성별 평균 초혼연령의 차이는 3세를 크게 벗어나지 않으므로 연도별 · 부연령별 각 연령의 평균 자녀 수는 부연령에 비해 3세가 적은 모연령에 해당하는 연도별 · 모연령별 각 연령의 평균 자녀 수와 같다고 가정하였다.

이러 위에서 구한 연도별·연령별·성별 교통사고 사망자 수, 연도별·부연령별 각 연령의 평균 자녀 수, 연도별·모연령별 각 연령의 평균 자녀 수를 이용하여 교통사고 사망자의 연도별·연령별·성별에 따른 유자녀연령별 유자녀 수를 구하고, 이를 유자녀연령이 같은 경우끼리 합하여 연도별·유자녀연령별 유자녀 발생 수를 구하였다.

마지막으로 사망으로 인한 유자녀 수에 사망자 수 대비 중증후유장해자 수의 비율인 0.15를 곱하여 부모의 중증후유장해로 인한 유자녀 수를 구하였다.

이 보고서에서 사용한 사고유자녀 수 추정 방법은 첫째로는 중증후유장해자를 후유장해자 중 장애등급 1-5급(평균 노동력 상실을 50% 이상)으로 가정하였으나, 이들 중 노동능력이 있을 수 있고 6급 이하의 장애자도 노동능력을 상실할 수 있다는 점에서 한계를 가진다. 또한 연령별 후유장해 발생자 수에 대한 자료를 구할 수 없어, 연령별 후유장해 발생 수는 연령별 사망자 수의 비율과 같다고 가정한 점에서 연령별 후유장해자 수의 추정에는 다소 미흡한 면이 있다.

그러나 각 연도의 모 연령별 출생자 수 자료와 성별 평균 초혼연령 자료를 사용하여 출산율의 감소와 출산연령의 증가 추세를 반영한 교통사고 유자녀 수를 추정하였다는 점과 자동차보험 보상자 중 성별·연령별 사망자 수 자료를 이용하여 부의 사망 또는 후유장해로 인한 유자녀 수와 모의 사망 또는 후유장해로 인한 유자녀 수를 따로 산출한 점에서 기존의 방법들과는 차별되는 장점을 가진 방법이다.

다. 교통사고 유자녀 수 추정 결과

위의 방법으로 교통사고 유자녀 수를 추정한 결과 2009년 말 현재 총 3만 3,283명(〈표 Ⅲ-2〉 참조)의 교통사고 유자녀가 있는 것으로 추정된다.

〈표 Ⅲ-2〉 2009년 말 현재 교통사고 유자녀 수 추정 결과

(단위: 명)

유자녀 연령	부사망	부중상	모사망	모중상	계
1	61	9	15	2	88
2	127	19	33	5	184
3	204	31	55	8	297
4	252	38	66	10	366
5	316	47	80	12	455
6	422	63	107	16	608
7	534	80	137	20	771
8	634	95	162	24	915
9	841	126	218	33	1,218
10	1,154	173	305	46	1,678
11	1,299	195	341	51	1,887
12	1,542	231	405	61	2,240
13	1,899	285	503	75	2,762
14	2,223	333	592	89	3,237
15	2,476	371	665	100	3,612
16	2,714	407	734	110	3,966
17	2,947	442	804	121	4,313
18	3,195	479	881	132	4,687
합계	22,840	3,426	6,102	915	33,283

또한 이 추정에 의하면 부(父)의 사망이나 중증후유장해로 인한 유자녀 수가 모(母)의 사망이나 중증후유장해로 인한 유자녀 수의 3.74배에 달하는 것으로 나타나고 있다. 이는 많은 유자녀들이 주 소득원인 가장의 사고로 인한 경제적 어려움을 겪고 있다는 것을 간접적으로 시사한다고 할 수 있다.

같은 방법으로 한 해 동안 발생한 교통사고 유자녀 수를 추정해 보면 2009년에 2,057명(〈표 Ⅲ-3〉 참조) 정도의 교통사고 유자녀가 발생한 것으로 나타났다. 여기서 흥미로운 부분은 연령이 낮은 유자녀 수가 연령이 높은 유자녀 수에 비해 매우 적다는 것이다. 이러한 현상은 현재 나타나고 있는 저출산 및 고령출산의 영향이 반영된 결과라고 할 수 있다.

〈표 Ⅲ-3〉 2009년 교통사고 유자녀 발생 수 추정 결과

(단위: 명)

연령	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
유자녀 수	87	90	94	85	82	88	90	92	104	120
연령	11	12	13	14	15	16	17	18	합계	
유자녀 수	117	122	134	140	146	152	157	159	2,057	

라. 전체 사고유자녀 수 추정 결과

이제 교통사고 유자녀 수 추정결과와 전체 사고사망자 중 교통사고 사망자가 차지하는 비중이 79%에 달하고 전체 사고부상자의 97%가 교통사고에 기인하는 점을 감안하면, 2009년 말 현재 총 36,635명의 사고유자녀가 있는 것으로 추정된다.

3. 사고유가족의 자녀 양육비

사고유자녀로 인해 발생하는 양육비용을 알기 위해서는 연령별 자녀 양육비 추계가 필요하다. 따라서 이 장에서는 한국보건사회연구원에서 2010년 발행한 신윤정·김지연의 『자녀 양육비용 추계와 정책방안 연구』에서 추계한 자녀 양육비용을 소개하고, 이를 이용하여 사고유가족의 자녀 양육비를 산출해 보고자 한다.

위의 보고서에서 저자들은 자녀양육비를 부부가 사는데 드는 비용과 자녀가 늘어남에 따라 드는 한계비용의 차이로 계산하는 한계비용 추계방법론은 여러 가지 문제점들이 많음을 설명하고 있다. 또한 두당 비용 접근법, 지출항목별 추계방법, 미국 USDA 추계방법 등을 이용하여 분석한 결과, 서로 큰 차이를 보이지는 않으나 지출항목별 추계방법이 보다 현실에 가까운 방법이라고 주장하고 있다. 따라서 본 보고서에서는 지출항목별 추계방법의 결과를 소개하기로 한다. 자세한 내용은 위 보고서를 참고하기 바란다.

가. 자녀 양육비 추정 방법

『자녀 양육비용 추계와 정책방안 연구』에서 사용한 지출항목별 자녀 양육비 추계는 2009년도 가계 동향 조사의 소비지출항목을 성인지출항목, 자녀지출항목, 공동지출항목으로 구분하여 성인지출항목을 제외하고 자녀지출항목과 공동지출항목을 자녀에 대한 지출로 간주하고 자녀지출항목을 자녀 수로 나누고 공동지출항목을 가구원 수로 나누어 1인당 자녀 양육비를 산출하였다.

여기서 성인지출항목은 주류 및 담배, 성인학원교육비, 평생교육비, 유흥비로, 자녀지출항목은 분유, 이유식, 교복, 아동용외의, 아동용내의, 아동화, 유아용 학습교재, 초등학생 학습교재, 중고생 교재, 중고생 참고서, 초등교육비(유치원, 초등학교), 중등교육비(중학교, 고등학교), 전문대학·국공립대학·사립대학 교육비, 보습교육비(성인 미포함), 학교보충교육비, 국내교육연수비, 보육료 등으로 간주하였다. 성인지출항목과 자녀지출항목을 제외한 나머지 지출항목은 공동지출항목으로 보았다.

나. 자녀 양육비 추정 결과

지출항목별 추계방식에 따라 자녀 양육비를 추계한 결과 한 달 평균 자녀 1인당 양육비는 한 자녀 가구의 경우 950,677원, 두 자녀 가구의 경우 804,092원, 세 자녀 가구의 경우 635,974원으로 산출되었다. 또한 자녀 1인당 총양육비는 평균 828,261원으로 산출되었으며, 가구당 총 양육비는 평균 1,507,396원으로 산출되었다.

〈표 Ⅲ-4〉 월평균 자녀 양육비 추계 결과: 전체

(단위: 원, 명)

첫째아이의 교육상태	자녀 수별 양육비			평균 양육비	
	한 자녀	두 자녀 (1인당)	세 자녀 (1인당)	자녀 1인당	한 가구당 (평균 자녀 수)
취학 전 (유치원 포함)	848,895	678,968	572,857	754,601	1,193,976 (1.58)
초등학교 재학	975,203	762,543	633,847	775,534	1,552,161 (2.00)
중학교 재학	1,059,950	827,542	682,410	836,821	1,691,133 (2.02)
고등학교 재학	1,158,209	922,869	603,479	965,027	1,741,669 (1.80)
대학교 재학	957,563	859,855	694,218	885,900	1,498,448 (1.69)
평균	950,677	804,092	635,974	828,261	1,507,396 (1.82)

자료: 통계청(2009), 『가계동향조사』를 이용하여 산출함.

자녀에게 특수하게 지출하는 비용 추계액과 가구 공통으로 지출하는 비용 추계액을 구분하여 분석한 결과는 다음과 같다. 자녀에게 특수하게 지출하는 비용은 대부분 자녀 교육과 관련된 비용이다. 따라서 이는 자녀 연령이 증가함에 따라 증가하고 자녀가 고등학교에 재학하는 가정에서 가장 높은 비용 지출 추계액을 보이는 것으로 나타났다.

자녀 1인당 양육비에서 차지하는 교육비의 비중을 살펴보면 초등학생의 경우 38.7%, 중학생인 경우 38.3% 고등학생인 경우는 42.3%로 전체 양육비에서 차지하는 교육비의 비중이 매우 높다는 것을 알 수 있다.

〈표 Ⅲ-5〉 월평균 자녀 양육비 추계 결과: 자녀 지출

(단위: 원, 명)

첫째아의 교육상태	자녀 수별 양육비			평균 양육비	
	한 자녀	두 자녀 (1인당)	세 자녀 (1인당)	자녀 1인당	한 가구당 (평균 자녀 수)
취학 전 (유치원 포함)	221,967	229,573	222,296	225,312	356,502 (1.58)
초등학교 재학	378,888	294,604	248,137	300,576	601,576 (2.00)
중학교 재학	377,211	323,091	258,919	320,594	647,889 (2.02)
고등학교 재학	491,331	390,090	247,521	408,565	737,373 (1.80)
대학교 재학	299,726	325,000	238,563	310,762	525,636 (1.69)
평균	313,083	311,251	245,084	305,079	555,230 (1.82)

자료: 통계청(2009), 『가계동향조사』를 이용하여 산출함.

가구 공동비용에 있어서는 자녀 연령 증가에 따라 자녀 1인당 비용에 별다른 차이를 보이지 않아 대부분 1인당 평균적으로 약 50만 원 내외를 지출하는 것으로 나타났다. 가구 공통비용은 교육비용을 제외한 항목에 지출하는 비용이다. 따라서 이러한 분석결과는 자녀양육비 중 교육비용을 제외한 비용은 자녀 연령에 상관없이 비슷한 액수를 지출하는 것을 나타낸다고 하겠다.

〈표 Ⅲ-6〉 월평균 자녀 양육비 추계 결과: 공통 지출

(단위: 원, 명)

첫째아이의 교육상태	자녀 수별 양육비			평균 양육비	
	한 자녀	두 자녀 (1인당)	세 자녀 (1인당)	자녀 1인당	한 가구당 (평균 자녀 수)
취학 전 (유치원 포함)	626,928	449,395	350,562	529,289	837,474 (1.58)
초등학교 재학	596,315	468,329	386,261	475,592	951,855 (2.00)
중학교 재학	682,739	504,805	427,109	517,729	1,046,279 (2.02)
고등학교 재학	666,878	531,634	360,044	557,122	1,005,487 (1.80)
대학교 재학	657,837	531,761	448,477	575,906	974,111 (1.69)
평균	637,594	491,774	390,891	523,253	952,296 (1.82)

자료: 통계청(2009), 『가계동향조사』를 이용하여 산출함.

다. 사고유가족의 자녀 양육비

먼저 사고유자녀 양육비의 규모를 살펴보면, 2009년 말 현재 추정 유자녀 수가 36,635명이고 월 평균 한 자녀 당 양육비가 83만 원 정도이므로, 2009년 기준 연 3,650억 정도에 이른다.

이를 가구별로 살펴보면 한 자녀 가구의 경우는 연 1,141만 원, 두 자녀 가구의 경우는 연 1,930만 원, 세 자녀 가구의 경우는 연 2,290만 원의 자녀 양육비가 필요한 것으로 나타났다. 〈표 Ⅲ-7〉은 인적사고 가정의 첫째아이가 성인(19세)이 될 때까지의 지불해야 하는 가구당 총 양육비를 산출하여 정리한 것이다.

이 표에 의하면 아이가 성인이 될 때까지, 유자녀의 나이가 1세인 한자녀 가구의 경우 약 2억 1,100만 원, 유자녀의 나이가 6세인 한자녀 가구의 경우 약 1억 6,000만 원 정도의 양육비가 필요하다. 또한 두 자녀 가구의 경우에는 첫째 아이가 10세인 경우 약 1억 8,100만 원, 세 자녀 가구의 경우에는 첫째아이가 10세인

경우 약 2억 1,700만 원 정도의 양육비가 필요하다.

〈표 Ⅲ-7〉 사고유자녀가 성인(19세)이 될 때까지 필요 양육비
(단위: 억 원)

사고유자녀 연령 (첫째아의 연령)	한 자녀 가구	두 자녀 가구	세 자녀 가구
1	2.11	—	—
2	2.01	3.17	—
3	1.91	3.01	3.68
4	1.81	2.85	3.47
5	1.70	2.68	3.27
6	1.60	2.52	3.06
7	1.50	2.36	2.86
8	1.38	2.18	2.63
9	1.27	1.99	2.40
10	1.15	1.81	2.17
11	1.03	1.63	1.94
12	0.92	1.44	1.71
13	0.80	1.26	1.49
14	0.67	1.06	1.24
15	0.54	0.86	1.00
16	0.42	0.66	0.75
17	0.28	0.44	0.50
18	0.14	0.22	0.25

반면 2009년 자동차사고 사망보험금 자료에 의하면 유자녀가 있을 가능성이 많은 남자 26세부터 50세까지의 경우 평균보험금이 1억 6,100만 원, 어린 자녀가 있을 가능성이 많은 남자 26세부터 40세까지의 경우 평균보험금이 1억 7,700만원으로 나타나고 있다. 따라서 유자녀가 아주 어리거나 자녀의 수가 많은 경우 사망보험금이 총 양육비 보다 적어 충분한 보험금을 받는다고 보기는 어렵다고 할 수 있다. 여기에 양육비는 부모의 생활비가 포함되지 않은 금액이므로 사망보험금이 유가족의 향후 생계비 보다 적을 가능성은 더욱 높다고 할 수 있다.

그러나 현재의 지급보험금이 손해배상액으로 적절한가는 본 보고서의 논의 대상이 아니므로 더 이상의 논의는 전개하지 않겠다.

다만, 자녀 1인당 양육비에서 차지하는 교육비의 비중이 40% 정도인 점, 매해 발생하는 유자녀의 75% 정도가 초등학생 이상 재학 중인 점을 고려하면 현재의 보상금으로도 유자녀의 교육비는 충당할 수 있을 것으로 보인다.