

제공일자	2009. 3. 2(월)	담당자	산업연구실 기승도 전문연구위원
홍보담당	김 진 역 선임(368-4413)	연락처	02-368-4443 총 3 매

제 목 : 2007 년 자동차사고의 사회적 비용이 약 15 조원으로 추정(GDP 의 1.61% 수준)

보험연구원(원장: 나동민)은 『자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안』이라는 주제로 연구보고서를 발간하였다.

보험연구원 기승도 전문연구위원은 이번 자료에서, FY'07 자동차보험 산업통계를 사용하여 추정해본 결과 자동차사고의 사회적 비용이 약 15 조원(2007 년 GDP 대비 1.61%)으로 추정되고, 자동차사고의 사회적 비용 발생원인은 다음과 같다고 주장하였다.

첫째, 저연령계층(25 세 이하)과 고연령계층(65 세 이상)의 자동차사고의 사회적 위험 발생가능성이 주요계층(26~59 세)보다 높은 것으로 분석되었다.

20 세 이하의 저연령계층은 88%, 21~25 세 계층이 28%, 고연령계층은 12.7% 정도 주요 연령계층보다 자동차사고의 사회적 위험도가 높은 것으로 분석되었다. 저연령계층의 사회적 위험도가 높은 것은 혈기가 왕성하여 다소 거칠게 운전하는 경향이 반영되었기 때문으로 보이며, 고연령계층의 사회적 위험도가 높은 것은 이들 계층의 운전자가 신체적 운전능력 저하되어 자동차사고에 대한 대처능력이 다소 떨어진 때문으로 보인다.

둘째, 운전경력이 짧을수록 자동차사고 발생가능성과 자동차사고로 인한 사회적 비용 위험도가 높은 것으로 분석되었다.

운전경력 1 년 미만의 운전자는 운전경력 4 년이상의 운전자보다 사고발생률이 76.8%높고, 사회적 위험도는 99%높은 것으로 분석되었다. 운전경력이 적은 운전자의 사회적 비용 가능성이 높은 것은 운전경력이 적은 초보운전자가 도로 운전에 대한 충분한 경험을 쌓지 않은 상태에서 운전을 하였기 때문으로 보인다.

셋째, 여성운전자가 남성운전자보다 사고발생 위험도가 다소 높은 것으로 분석되었다.

사고발생률은 여성운전자가 남성운전자보다 24.4%높은데 반하여, 1 사고당

위험인 사고심도는 남성보다 15.3% 낮은 것으로 분석되었다. 사고발생률과 사고심도를 모두 감안한 사회적 비용은 여성이 남성보다 5.4%정도로 약간 높은 것으로 분석되었다. 여성운전자의 경우 사고발생률은 높는데 반해 사고심도가 낮은 것은 여성운전자가 소극적으로 운전하는 경향 때문에 경미한 사고가 많지만 대형사고를 적게 내는 특성이 반영된 결과로 보인다.

넷째, 과거에 교통법규를 위반하는 경우 및 과거에 사고를 많이 낸 운전자는 향후에도 자동차사고를 많이 낼 개연성이 높은 것으로 분석되었다.

중대교통법규를 위반하는 경우에 교통법규를 위반하지 않은 경우보다 사회적 비용위험도가 20%이상 높은 것으로 분석되었다. 또한, 과거 자동차사고를 낸 경험이 있는 사람은 사고건수가 많아질수록 자동차사고로 인한 사회적 비용의 발생위험도가 비례하여 증가하는 것으로 나타났다. 즉 과거에 자동차사고를 내지 않은 운전자보다 1 건의 사고를 낸 운전자는 약 7.2%, 2 건의 사고를 낸 운전자는 35.4%, 6 건의 사고를 낸 운전자는 114.7% 수준으로 자동차사고의 사회적 위험도가 높아지는 것으로 분석되었다.

보험연구원의 기승도 전문연구위원은 이상의 분석결과를 바탕으로 우리나라 자동차사고의 사회적 비용을 최소화하기 위하여 다음과 같은 제도개선을 제안하였다.

첫째, 체험적 운전교육제도를 도입할 필요가 있다.

정부차원에서 체험적 운전교육제도를 마련할 필요가 있다. 체험적 운전교육은 자동차운행 중 발생할 수 있는 다양한 상황에 운전자가 대처할 수 있는 요령을 체득할 수 있도록 하는 내용으로 구성되어야 한다. 초보 운전자 등이 체험적 운전교육제도를 이수한 경우에 자동차보험료를 할인해주는 등 운전교육제도와 보험제도를 연계하는 프로그램도 개발할 필요가 있다.

둘째, 고령자에 대한 운전 면허제도를 탄력적으로 운영하여야 한다.

고령자의 운전면허 적성검사 주기를 단축하고, 고령자에게 부합된 운전면허 적성검사방법을 마련하여야 한다. 이와 더불어 고령자의 운전기능 중 일부가 기준에 부합하지 않을 경우에 부족한 운전기능을 보완하는 장치를 부착한 후 운전을 할 수 있도록 하는 등 고령자 운전자면허제도를 탄력적으로 운영할 필요가 있다.

셋째, 교통법규위반자에 대한 제제를 강화하여 한다.

음주운전자를 포함한 일반교통법규위반에 대한 단속을 강화하여야 한다. 특히 음주운전의 경우는 심각한 자동차사고의 원인이 될 수 있으므로, 음주운전자에 대한 단속과 재발방지 방안을 마련해야 할 것이다. 음주운전 교통법규위반자에

대하여 ‘자동차보험료 할증 평가기간 확대(기존 2 년에서 3 년)’, ‘벌금 상향조정’, ‘자동차보험 면책 확대’, ‘상습 음주운전 교통법규위반자에게 시동제한장치(ignition interlock)의무설치’, ‘대통령 특별사면 금지’등의 제도개선 방안을 검토할 수 있을 것이다.

넷째, 자동차사고의 사회적 비용을 유도할 수 있는 자동차보험 제도인 ‘교통법규위반 경력요율제도’ 및 ‘할인할증제도’를 강화할 필요가 있다.

교통법규위반 경력요율제도의 경우에는 현행 평가대상기간 2 년을 3 년으로 확대할 필요가 있다. 현재에는 일반교통법규위반은 보험료를 할인하지도 않고 할증하지도 않는 대상이나, 일반교통법규위반 항목 중 자동차사고발생과 밀접한 항목은 할증항목으로 변경할 필요가 있다. 예를 들면 운전 중 휴대전화 사용의 경우에 ‘운전 중 휴대전화를 사용하면 사고발생위험도가 매우 높아진다’는 외국의 연구결과들이 있다. 따라서 운전 중 휴대전화를 사용한 교통법규위반의 경우를 교통법규위반 경력요율제도의 할증항목으로 포함시키는 방안도 검토할 수 있을 것이다.

할인할증제도의 경우를 보면, 자동차사고로 인한 사회적 비용감소를 위한 제도로는 현행 내용(점수)별 할인할증제도보다 건수별 할인할증 제도가 더 효과가 있을 것으로 분석되었다. 따라서 현행 할인할증제도 중 일부를 건수별 할인할증제도로 전환하는 등을 고려할 수 있을 것이다.

다섯째, 지역별 요율차등화제도의 도입을 검토할 필요가 있다.

운전자의 인적요인을 제외한 순수한 지역별 사고위험도를 분석해본 결과 2003 년 지역별 요율차등화제도 도입추진 이후 5 년이 지났으나 아직도 지역별로 자동차사고 위험도에 차이가 있는 것으로 분석되었다. 이는 지역별 도로여건 등의 차이 때문으로 파악된다. 따라서 자동차사고 위험도가 높은 지역이 자발적으로 교통여건을 개선하려고 노력하도록 유도하기 위하여 지역별 요율차등화제도의 도입을 검토할 필요가 있을 것으로 판단된다.

☞ 본 자료를 인용하여 보도할 경우에는 출처를 표기하여 주시기 바랍니다.

<http://www.kiri.or.kr>