

◆ 자동차보험시장 성장원인 분석과 시사점(2000년대를 중심으로)

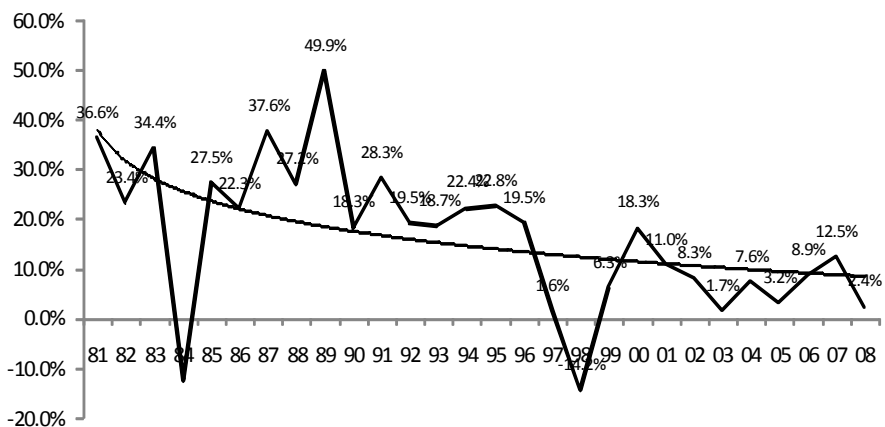
기승도 전문연구위원

1. 연구배경 및 목적

자동차보험시장은 1980년대 연평균 26.2%, 1990년대 13.1%로 성장한 이후, 2000년대에 들어서는 연평균 6.8% 성장에 그쳐 성장세가 둔화되는 모습임. 2000년대를 중심으로 자동차보험시장의 성장에 영향을 주는 주요 요인들의 분석을 통해 향후 성장 가능성에 대한 전망과 보험회사의 대응방안에 관하여 논하고자 함.

- 자동차보험시장은 1980년대 까지 높은 성장추세를 보였으나 1990년대를 지나 1998년 외환위기 이후 2000년대로 이어지면서 성장률이 점점 둔화되는 모습임.
- 시장규모가 1980년대에 연평균 26.2%, 1990년대에 연평균 13.1%로 성장하였으나, 최근 2000년대에 들어서는 연평균 6.8% 성장에 그치고 있음.

<그림 1> 자동차보험시장 연도별 성장률 추이



자료 : 보험개발원, 보험감독원, 『보험통계연감』, 각연도

<표 1> 연대별 수입보험료 연평균 성장률

구 분	1980년대	1990년대	2000년대
연평균성장률	26.2%	13.1%	6.8%

자료 : 보험개발원, 보험감독원, 『보험통계연감』, 각연도

- 과거 자동차보험시장의 고성장은 경제성장과 더불어 자동차등록대수와 자동차 보험 가입을 의무화(또는 유도)한 각종 법률 제도의 영향으로 판단됨.
 - 1990년대까지는 높은 경제성장의 영향으로 자동차등록대수는 급격히 늘어나면서, 이에 비례하여 자동차보험 가입대수도 크게 증가함.
 - 자동차보험 가입대수가 늘어난 것은 자동차보험 가입을 유도하는 각종 법률 등 정책의 영향이 컸 던 것으로 판단됨.
 - 예를 들면, 자동차손해배상보장법(이하 ‘자배법’이라함)에 따른 대인배상 I 및 대물배상(가입한도 1000만원)의 가입의무화 및 대인배상II의 가입을 유도한 교통사고처리특례법 등이 있음.
 - 이와 더불어 자동차사고로 인한 피해자 보호를 강화한 각종 담보를 개발하여 공급한 손해보험회사의 노력도 자동차보험시장의 성장 원인 중 하나였음.
- 2000년대 들어 자동차보험시장의 성장률이 둔화되고 있는 것은 자동차대수 증가율 및 기타 여러 요인들이 과거와 다른 방향으로 변화되고 있기 때문으로 판단됨.
 - 자동차등록대수 및 증가율의 둔화, 보험금원가의 증가 둔화(특히 인적담보) 등의 여러 요인들이 복합적으로 작용한데 따른 것으로 보임.
- 따라서 현재는 자동차보험시장의 성장률 둔화 현상이 향후에도 지속될 지 여부를 파악해볼 시점으로 판단됨.
 - 이에 따라 본 연구에서는 자동차보험시장 성장에 영향을 주는 요인들을 규명하고, 이 요인들이 향후 어느 방향으로 진행될지 전망하여 보험회사들의 대응방안을 살펴보고자 함.

2. 자동차보험시장의 성장¹⁾요인 분석

자동차보험시장의 성장에 영향을 주는 주요 요인으로 자동차대수, 시장경쟁도, 사고발생률, 보험금원가(고가자동차 비중 등) 등이며, 이중 자동차대수, 사고발생률, 보험금원가는 자동차보험시장 성장요인, 시장경쟁도 증가는 보험료 감소요인(자동차보험 시장 억제요인)으로 작용한 것으로 분석됨.

가. 자동차보험시장 성장요인

- 자동차보험의 수입보험료에 영향을 주는 요인은 환경요인과 내부요인(또는 자동차 사고 관련 요인)으로 구분할 수 있음.
- 대표적 환경요인인 자동차대수는 경제성장률 등 경제 관련 변수, 인구(인구증가율 및 고령화)변수의 영향을 받으며, 시장의 경쟁정도는 정책적 결정에 따라 영향을 받는 환경변수임.
 - 개인의 보험료 수준(또는 전체 보험료 규모)에 영향을 주는 내부요인으로서는 자동차 사고발생률, 보험금원가(임금, 의료비, 치료비, 임금, 공임 및 부품가격)등이 있음.
 - 사고발생률은 유가, 주행거리, 운전자특성(예, 저연령자 및 고령자)²⁾ 등 다양한 요인의 영향을 받음.
 - 사고원가에는 피해자 소득(임금), 부품가격 및 공임(수리공의 인건비), 차량가격 등이 영향을 미침.

<표 2> 자동차보험시장 성장의 영향요인

구 분		세부항목
환경요인	자동차대수	경제성장, 인구규모, 고령화 등
	시장경쟁도	정책·제도 변화 등
내부요인	사고발생률	유가, 주행거리, 운전자특성 등
	보험금원가(사고심도)	임금, 인건비, 공임, 부품가격, 차량가격 등

- 1) 자동차보험시장 규모의 판단은 수입보험료를 기준으로 하는 것이 일반적이므로, 본 연구에서도 수입보험료를 기준으로 자동차보험시장 성장에 영향을 주는 요인을 분석함.
- 2) 기승도, 『자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안』, 보험연구원, 2009, p.104.

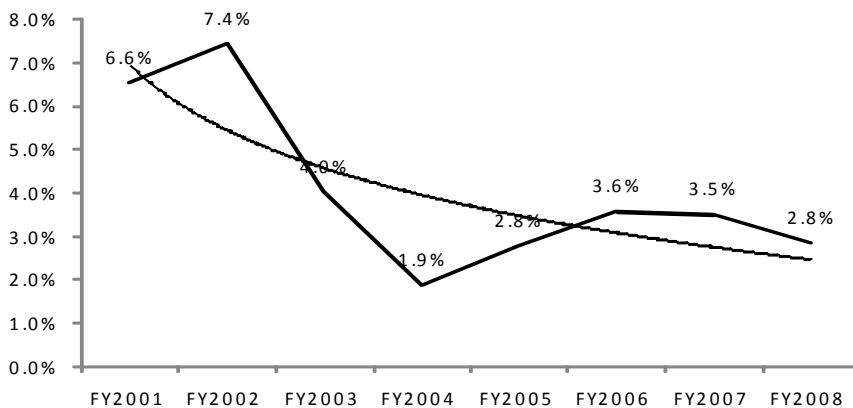
- 따라서 본 장에서는 FY2000 ~ FY2008 동안 환경요인(자동차대수, 시장경쟁도)과 내부요인(사고발생률, 보험금원가)의 변화 및 자동차보험시장 성장에 대한 영향력을 분석하고자 함.

나. 주요 요인별 성장추세 분석

1) 자동차대수³⁾

- 자동차대수는 2000년대 초반에는 연평균 5%이상 증가하였으나 이후에는 약 3%수준으로 증가율이 둔화되는 모습임.
- 전년대비 자동차대수 증가율은 2001년에는 6.6%, 2002년에는 7.4%였으나, 2007년에는 3.5%, 2008년에는 2.8%로 하반기로 갈수록 줄어드는 추세임.
 - 2008년 하반기 세계적 금융위기의 영향을 감안하더라도 향후 자동차대수 증가율의 추세는 3%수준을 크게 웃돌 가능성은 낮은 것으로 판단됨.

<그림 2> 연도별 자동차대수(평균유효대수) 성장률 추이



자료 : 업계 자료

3) 자동차대수는 '평균유효대수' 또는 '자동차등록대수'라고도 함. 여기서 자동차등록대수는 일정한 시점에 국가에 등록된 경우를 의미하며, 평균유효대수는 일정 통계기간 동안 위험에 노출된 자동차대수를 의미함. 본 연구에서는 보험료 수준과 연관된 평균유효대수로 자동차대수 증가추이를 살펴보았으나 분석의 목적에 따라 자동차등록대수도 활용함.

- FY2000년대에 있어서 담보별로 자동차대수의 연평균 증가율을 살펴보면, 무보험차상해(6.7%), 대물배상(6.2%)이 상대적으로 높고, 대인배상 I (4.1%), 대인배상 II(5.1%)은 상대적으로 낮은 편임.

<표 3> 평균유�효대수의 연도별 추이

(단위 : 천대)

구 분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08	연평균 증가율
대인배상 I	11,629	12,391	13,314	13,850	14,110	14,503	15,024	15,552	15,994	4.1%
대인배상 II	9,944	10,760	11,776	12,460	12,771	13,278	13,820	14,304	14,779	5.1%
대물배상	9,905	10,720	11,738	12,426	13,100	14,452	14,995	15,517	15,972	6.2%
자기신체 사고	9,246	10,122	11,175	11,911	12,266	12,827	13,425	13,938	14,435	5.7%
자기차량 손해	5,689	6,213	6,921	7,461	7,592	7,858	8,235	8,456	8,737	5.5%
무보험차 상해	8,195	9,274	10,497	11,353	11,771	12,307	12,866	13,349	13,781	6.7%

자료 : 업계 자료

- 자동차대수 증가가 자동차보험시장 성장에 어느 정도 영향을 주었는지 확인해보기 위해 <표 3>의 담보별 자동차대수 증가율을 FY2008수입보험료 구성비로 가중평균해본 결과, 대수증가율로 인한 보험료 증가효과는 약 5.2% 수준인 것으로 추정됨.

<표 4> 담보별 대수증가율 평균(효과)

(단위 : 10억원)

구 분	FY2008 보험료		연평균증가율
	수입보험료	구성비	
대인배상 I	3,378	33.7%	4.1%
대인배상 II	1,135	11.3%	5.1%
대물배상	2,607	26.0%	6.2%
자기신체사고	362	3.6%	5.7%
자기차량손해	2,443	24.4%	5.5%
무보험차상해	102	1.0%	6.7%
합 계	10,026	100.0%	5.2%

자료 : 업계 자료

2) 시장경쟁도

- 2000년부터 자동차보험시장의 진입장벽이 낮아지고⁴⁾ 자동차보험 가격자유화가 되면서, 손해보험회사들은 자동차보험시장을 놓고 치열한 경쟁을 벌여왔음.
- 과거 9년 동안의 시장경쟁도를 보면, HHI⁵⁾가 감소하고 있어 자동차보험시장의 경쟁정도가 증가하고 있는 것으로 나타남.
 - 경쟁증가는 2000년 이후 자동차보험시장의 진입장벽이 낮아져 새로운 경쟁자(특히, 온라인 자동차보험 전업사)가 시장에 진입하였기 때문으로 판단됨.

<표 5> 자동차보험시장 집중도(HHI) 변화추이

구분	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08
HHI	0.1641	0.1620	0.1553	0.1531	0.1465	0.1489	0.1473	0.1430
차이	0.0073	-0.0021	-0.0068	-0.0021	-0.0067	0.0024	-0.0016	-0.0043

주 : 일반물건 기준임.

자료 : 업계 통계

- 온라인 자동차보험의 성장은 온라인 상품과 경쟁하는 오프라인 자동차보험 회사의 보험료 인상을 억제하는 요인, 온라인 상품 자체의 저렴한 가격 등으로 자동차보험시장의 규모 확대를 억제하는 요인으로 작용하고 있음.
- 온라인 자동차보험회사 또는 온라인 자동차보험상품의 시장점유율은 매년 약 3%p씩 성장하여 FY2008(상반기)에는 17.8%를 시현함.
- 온라인 자동차보험 상품의 보험료는 통상 오프라인 자동차보험 상품보다 평균 10%~15%수준 저렴한 것으로 알려져 있어 온라인 자동차보험 시장규모 확대는 자동차보험시장 규모 증가와 역(-)의 관계가 있음.
 - 온라인 자동차보험의 보험료 수준을 감안하면, 온라인자동차보험의 시장점유율

4) 2000년 1월 보험사업 최저자본금 기준이 완화되었으며, 2003년 5월 보험종목별 허가제도와 통신판매전문회사의 최저 자본금이 완화됨.

5) HHI(Herfindahl Hershiman Index)는 수입보험료 기준 회사별 시장점유율을 곱하여 모두 합한 값으로, HHI가 낮아질수록 시장집중도가 완화(경쟁이 심화)된 다는 것을 의미함.

확대로 전체보험료 감소효과가 FY2008(상반기)기준으로 약1.8%~2.7%⁶⁾인 것으로 분석됨.

<표 6> 온라인 판매방식의 자동차보험료 수입보험료 및 시장점유율 추이

(단위 : 억원, %)

구분	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08
온라인	6,171	9,009	12,832	17,762	9,836
점유율	7.2	10.3	13.3	16.4	17.8
(전년대비p)	(-)	(3.1)	(3.0)	(3.1)	(1.4)

주 : 1) 일반물건 기준임.

2) FY'08은 반년 실적임.

자료 : 금융감독원 보도자료, 2009.2.

3) 사고발생률

□ 물적담보의 사고발생률 증가는 자동차보험료 증가의 주요 요인이었던 것으로 분석됨.

- 인적담보별 FY2000년대 연평균 사고발생률은 대인배상Ⅰ이 2.7%, 대인배상Ⅱ는 -7.0%, 자기신체사고는 -4.1%, 무보험차 상해는 -3.8%인 것으로 나타나 인적담보의 사고발생률로 인한 자동차보험시장의 성장은 없었던 것으로 분석됨.
- 반면에 대물배상 및 자기차량손해 등은 3~4%가 증가하여 물적담보의 사고발생률 증가가 전체 수입보험료 증가에 영향을 준 것으로 판단됨.

6) FY2008시장점유율(17.8%)×보험료인하율(10%~15%)

<표 7> 연도별 자동차보험 사고발생률 추이

구 분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08	연평균증가율
대인배상Ⅰ	4.8%	4.6%	4.8%	5.3%	5.2%	5.7%	5.9%	6.0%	5.9%	2.7%
대인배상Ⅱ	2.1%	1.5%	1.3%	1.6%	1.4%	0.9%	1.0%	1.1%	1.2%	-7.0%
대물배상	9.7%	10.0%	11.0%	11.8%	12.4%	12.1%	12.6%	13.3%	13.3%	4.0%
자기신체사고	0.8%	0.6%	0.7%	0.7%	0.6%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	-4.1%
자기차량손해	15.7%	15.7%	18.3%	19.4%	17.9%	18.8%	19.5%	20.0%	20.6%	3.4%
무보험차상해	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	-3.8%

자료 : 업계 자료

- 자동차보험 사고발생률 증가가 자동차보험시장 성장에 어느 정도 영향을 주었는지 확인해보기 위해 <표 7>의 담보별 자동차 사고발생률 증가율을 FY2008수입보험료 구성비로 가중평균해본 결과, 사고발생률 증가율로 인한 보험료 증가효과는 약 1.8% 수준인 것으로 추정됨.

<표 8> 담보별 사고발생률 평균(효과)

(단위 : 10억원)

구 분	FY2008보험료		연평균증가율
	수입보험료	구성비	
대인배상 I	3,378	33.7%	2.7%
대인배상 II	1,135	11.3%	-7.0%
대물배상	2,607	26.0%	4.0%
자기신체사고	362	3.6%	-4.1%
자기차량손해	2,443	24.4%	3.4%
무보험차상해	102	1.0%	-3.8%
합계	10,026	100.0%	1.8%

주 : 수입보험료는 FY2008자료
 자료 : 업계자료

4) 보험금원가(사고심도)

- 보험금 원가에 해당되는 사고 1건당 손해액 추이를 보면, 인적담보인 대인배상 I, 대인배상 II, 자기신체사고 및 무보험차상해 담보는 감소 또는 둔화된 것으로 나타남.
- 대인배상 I 은 FY2000년대 연평균 -2.3% 증가하였고, 대인배상 II는 1.5%, 자기신체사고 및 무보험차 상해담보는 각각 -1.1%, -1.9% 증가한 것으로 나타남.
 - 인적담보의 1사고당 손해액이 감소한 것은 최근 자동차대수가 많아지면서 대형사고(1사고당 손해액이 큰 사고)보다는 소형사고의 비중이 커졌고, 임금 등이 줄었기 때문으로 판단됨.
- 반면에 물적담보인 대물배상과 자기차량손해 담보의 경우에는 각각 연평균 2.9%, 1.3%씩 늘어나 보험금증가(또는 보험료 증가)에 영향을 미친 것으로 판단됨.
- 물적담보의 건당 보험금이 늘어난 것은 물적담보 보험금에 영향을 주는 자동차 가격(또는 자동차 부품가격) 및 공임 등이 늘어났다는 것을 의미함.

<표 9> 사고건당 손해액 추이

(단위 : 천원)

구 분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08	연평균 증가율
대인배상 I	3,013	3,051	2,944	2,856	2,791	2,838	2,780	2,616	2,500	-2.3%
대인배상 II	4,184	5,929	5,029	4,455	4,804	5,873	5,880	5,394	4,718	1.5%
대물배상	713	703	730	732	671	769	829	858	895	2.9%
자기신체 사고	2,771	2,599	2,385	2,346	2,478	2,390	2,520	2,520	2,539	-1.1%
자기차량 손해	854	836	843	896	854	891	902	927	946	1.3%
무보험차 상해	4,726	5,584	5,676	4,802	5,600	4,853	6,025	5,921	4,054	-1.9%

자료 : 업계자료

- 자동차보험 1사고당 손해액 증가가 자동차보험시장 성장에 어느 정도 영향을 주었는지 확인해보기 위해 <표 9>의 담보별 자동차 1사고당 손해액 증가율을 FY2008수입보험료 구성비로 가중평균해본 결과, 1사고당 손해액 증가로 인한 보험료 증가효과는 약 0.4% 수준인 것으로 추정됨.

<표 10> 담보별 1사고당 손해액 평균(효과)

(단위 : 억원)

구 분	FY2008보험료		연평균증가율
	수입보험료	구성비	
대인배상 I	3,378	33.7%	-2.3%
대인배상 II	1,135	11.3%	1.5%
대물배상	2,607	26.0%	2.9%
자기신체사고	362	3.6%	-1.1%
자기차량손해	2,443	24.4%	1.3%
무보험차상해	102	1.0%	-1.9%
합계	10,026	100.0%	0.4%

주 : 1) 수입보험료는 FY2008자료임.

2) 담보별 FY2008수입보험료 구성비로 가중 평균하여 담보별 평균증가율을 산출함.
자료 : 업계 자료

3. 자동차보험시장의 성장가능성

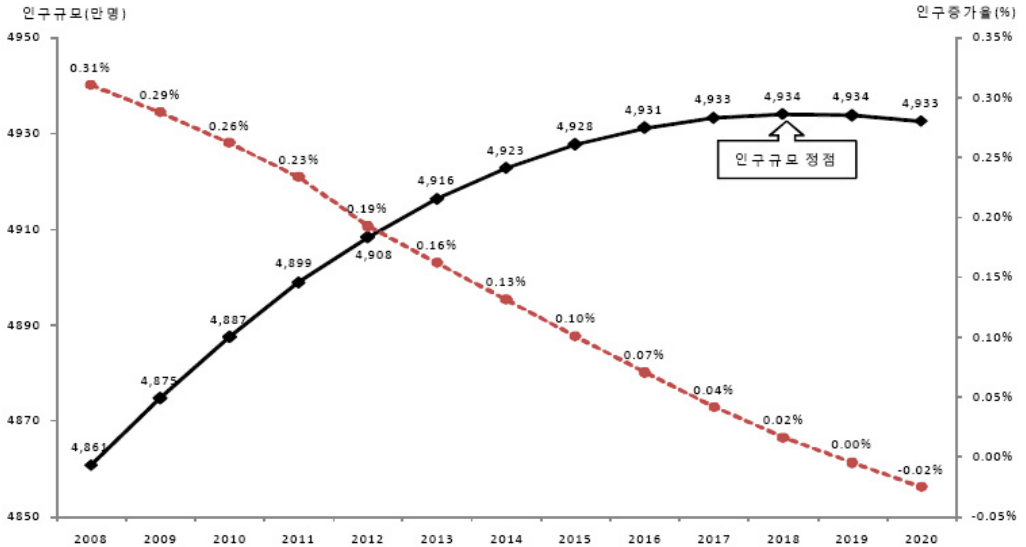
향후 자동차보험시장은 자동차대수 둔화, 사고발생률 감소, 고령자 비율 증가 및 인구증가둔화(또는 감소)로 성장률의 정체 또는 하락 압력에 직면할 것으로 판단됨.

가. 자동차대수

- 자동차보험시장 성장과 양(+)의 관계에 있는 자동차대수는 인구감소 및 고령화의 영향 등으로 과거의 증가세를 지속하기는 어려울 것으로 판단됨.
- 우리나라의 인구수 변화 추이를 보면, 2018년부터 감소하는 것으로 추정되고 있어, 향후 인구증가율 정체 또는 인구 감소는 자동차대수의 증가를 억제하는 요인으로 작용할 개연성이 큼.
- 통계청 장래인구추계에 의하면, 인구증가율은 2008년 현재 0.3%에서 점차 둔화되고, 2018년 기점으로 인구규모 자체가 감소할 전망이다.
- 고령자의 비중은 2008년에 14.5%에서 2020년에는 23.1%로 크게 증가한 것으로 예상됨에 따라 고령화는 자동차대수 증가를 억제하는 요인으로 작용할 것으로 판단됨.

<그림 3>국민 총인구추계 추이

(단위 : 만명)



자료 : 통계청(<http://www.kostat.go.kr/>)

- 2007년 기준으로 각 연령대별 인구수 대비 자동차대수의 비율(자동차소유 비율)은 20대가 0.1%이고 21세부터 25세는 3.8%, 60세~64세는 22.7%, 65세 이상은 8.7%수준임.

<표 11> 인구대비 자동차대수 비교(2007년)

(단위 : 천명, 천대)

구 분	추계인구 (A)	평균유효대수 (B)	구성비(C=B/A)
20세 이하	1,849	2	0.1%
21~25세	3,562	136	3.8%
26~59세	25,581	8,417	32.9%
60~64세	1,950	442	22.7%
65세 이상	4,574	398	8.7%

주 : 1) 통계청자료는 2006년 11월에 작성한 2007년 추계자료이며, 평균유효대수는 FY2007의 자동차등록대수 통계와 정확하게 일치하는 자료는 아니지만 구성비의 시사점을 얻는 것이 목적으로 두 통계를 동시에 사용하였음.

2) 자동차대수는 개인용자동차보험의 평균유효대수 기준임.

자료: 1) 기승도, 『자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안』, 보험연구원, p.90

2) 통계청, 장래인구추계, 2006.

- 자동차 소유비율이 낮은 고연령계층의 구성비는 2008년 14.5%에서 2020년에 23.1%로 12년 동안 약 8.6%p 증가할 것으로 추정됨.

<표 12> 고령자 구성비 증가추이

	2008년	2012년	2018년	2019년	2020년
60~64세	4.1%	4.7%	6.8%	7.2%	7.5%
65세 이상	10.3%	11.7%	14.3%	14.9%	15.6%
합계	14.5%	16.4%	21.1%	22.1%	23.1%

자료 : 통계청(<http://www.kostat.go.kr/>), 연령별 추계인구

- 인구증가율 둔화 및 고령화의 급진전을 고려할 때, 향후 경제성장의 가속에 따른 국민소득의 증대로 국민이 두 번째 자동차(second car)를 소유하는 경향이 나타나지 않는다면, 자동차대수의 감소 압력을 피하기는 어려울 것으로 판단됨.
- 우리나라 가구당 자동차대수, 자동차가 운행되는 도로연장거리 등 기타 여건을 볼 때, 자동차등록대수가 늘어날 여건은 한계가 있는 것으로 판단됨.
 - 가구당 자동차대수 측면을 보면, FY2008의 평균유효대수 약1,600만대를 가구기준으로 환산해보면 1가구당 1.28대이며, 이는 1가구당 1대7 이상의 수준에 도달한 것임.
 - 도로여건을 보면, 연평균 도로증가율(2000년 이후 2008년까지)이 2.0%에 지나지 않으며, 이는 FY2000년부터 FY2008년까지 자동차대수 연평균 증가율 4.1%보다 낮은 수준으로, 도로여건은 상대적으로 악화되는 추세인 것으로 판단됨.

7) 우리나라의 도로여건, 운전행태 등을 감안하여 자동차 소유의 기준을 가구당 1대 수준으로 설정하여 분석함.

<표 13> 도로연장거리 추이(연도별)

(단위 : 1000km)

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	연평균 증가율
도로거리 (1000km)	88.8	91.4	96.0	97.3	100.3	102.3	102.1	103.0	104.2	2.0%
증가율(%)	1.4	3.0	5.1	1.3	3.1	2.0	-0.2	0.9%	1.2%	

자료 : 경찰청, 『2009 교통사고통계』, 2009.12, p.10

- 향후 우리 경제의 성장 잠재력은 4%대 초반 또는 그 이하로 하락할 가능성을 배제하기 어려운 상황에서, 경제성장으로 인한 자동차대수 증가도 쉽지 않을 것으로 추정됨.
- 3~5년 전 국내 주요 전망기관들은 우리 경제의 잠재 성장률이 1990년대 6%대에서 2000년대 4%후반, 2010년대는 4%초반으로 점차 둔화되는 것으로 전망한 바 있음.
- 더욱이 최근 글로벌 금융위기로 인한 경기침체 영향을 고려할 경우 4%대 미만으로 하락할 가능성도 존재함.

<표 14> 주요 기관들의 잠재 성장률 전망

(단위 : %)

		1991~2000	2001~2010	2011~2020
한국개발연구원 (2004)	고성장	6.8	5.2	4.9
	저성장		4.7	4.3
한국은행 (2005)		6.1	4.8 (‘01-‘04)	4.6 (‘05-‘14)
산업연구원 (2006)		6.1 (‘91-‘04)	4.9 (‘05-‘10)	4.0
삼성경제연구소 (2009)		7.0 (‘91-‘97)	4.5 (‘98-‘07)	3.8 (‘08-09)

- 자료 : 1) 한국개발연구원 외, 「인구구조 고령화의 경제·사회적 파급효과와 대응과제」, 2004.
 2) 박양수·문소상, “우리 경제의 성장잠재력 약화 원인과 향후 전망”, 한국은행 조사월보 9월호, 2005.
 3) 산업연구원, 「한국산업의 발전비전 2020」, 2006.
 4) 황인성, “잠재성장률 추이와 부진의 원인”, SERI 경제포커스 제254호, 삼성경제연구소, 2009.

나. 경쟁정도

- 온라인 자동차보험시장 성장추이가 지속될 것으로 예상되므로, 온라인자동차보험 성장은 자동차보험시장의 성장을 제약하는 요소가 될 것으로 판단됨.
- 영국⁸⁾ 등 해외의 온라인 자동차보험 시장 구성비, 자동차보험의 주요 경쟁수단이 가격인 점 그리고 온라인 자동차보험 시장의 성장추이 등을 볼 때, 온라인 자동차보험시장의 규모는 현재(FY2008년 상반기 17.8%)보다 증가할 것으로 추정됨.

<표 15> 영국의 개인자동차보험 판매채널별 비중현황

(단위 : %, %p)

구 분	2001	2005	2006	2007	2008e	차이08-04
직판	41	41	41	41	41	0
중개사	32	31	30	30	31	-1
제휴채널	16	17	18	17	17	+1
은행/주택조합	6	6	6	7	7	+1
임직원	3	3	3	3	2	-1
기타회사대리점	2	2	2	2	2	0

자료 : Datamonitor(2009), UK Personal Insurance Distribution 2009.

- 또한 현재 자동차보험 진입장벽의 수준과 현재 농협의 자동차보험 사업 준비 등을 종합적으로 감안할 때, 향후 자동차보험시장은 새로운 경쟁자의 진입으로 경쟁정도는 더 증가할 가능성이 큰 것으로 판단됨.
- 2000년대 초에 자동차보험시장 진입규제가 완화되어, 현재 자동차보험시장에는 언제든지 경쟁력 있는 보험회사가 진출할 수 있는 여건이 마련되어 있음.
- 그리고 자동차보험 상품 특성⁹⁾ 및 2000년대 이후 온라인 자동차보험의 진출로 자동차보험시장에서 가격인하 경쟁(또는 가격인상 자제경쟁)이 있었던 점을 볼 때, 새로운 회사가 자동차보험시장에 진입하는 경우는 자동차보험시장 성장둔화 또는 영업수지 악화의 원인이 될 개연성이 있음.

8) 직판시장 성장추세가 우리나라와 매우 유사하여, 본 연구의 사례로 제시하였음.

9) 모든 보험회사가 유사한 보장내용으로 자동차보험 상품을 개발·판매하고 있음. 이처럼 상품 내용이 표준화되어 있어서 보험회사는 상품특성에 따른 마케팅 전략을 수행하기 어려움.

다. 사고발생률

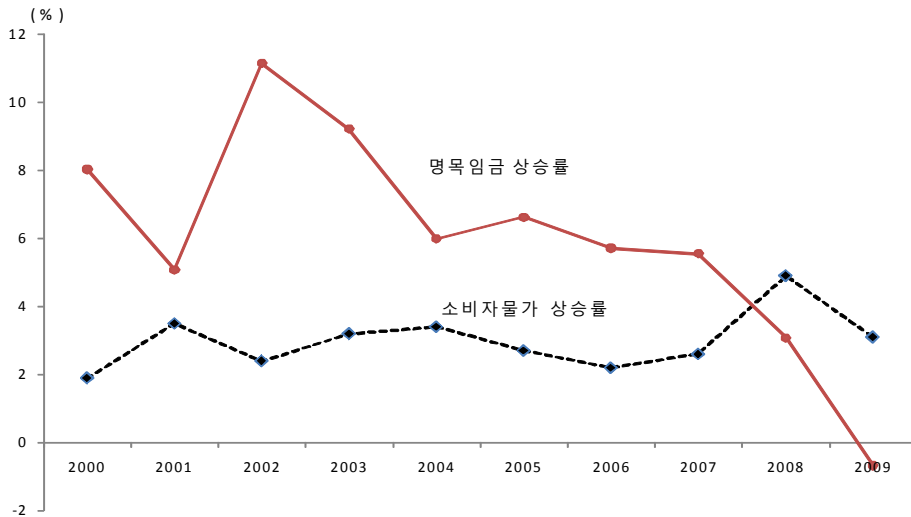
- 자동차보험시장의 성장과 양(+)의 관계에 있는 '자동차 사고발생률 추이 측면'을 보면, 자동차사고를 줄이는 정책 시행으로 사고발생률은 지속적으로 감소할 것으로 판단됨.
- 자동차사고를 줄이기 위한 도로개선사업 또는 교통신호 개선사업의 지속, 도심 지역에서 자가용 등의 운행을 줄이도록 유도하는 정책 시행 등이 시행되고 있음.
- 이외에도 운전자의 운전행태를 변화시키는 제도인 교통법규위반자에 대한 처벌 강화(음주운전자 처벌강화 등), 교통법규위반자에 대한 단속강화, 요일제 자동차 보험제도¹⁰⁾ 또는 주행거리연동 제도의 도입 등의 정책이 계속 추진되고 있음.

라. 1사고당 손해액

- 자동차보험시장 성장과 양(+)의 관계에 있는 1사고당 손해액(보험금원가)은 소비자 물가지수 증가, 임금상승률 추이 등을 종합적으로 감안할 경우 증가추세에 있으나, 그 정도는 적은 수준이 될 것으로 예상됨.
- 소비자물가 및 인건비 등의 상승률이 과거와 같이 높은 수준을 유지하기 힘들 것으로 예측되므로 보험금 원가 구성항목인 인건비, 공임 및 부품가격의 상승효과는 크지 않을 것으로 판단됨.
- 2000년 이후 소비자물가지수 증가율과 명목임금상승률을 보면, 소비자물가는 약 2%~4%수준에서 유지되고 있으나 보험금원가에 해당되는 임금수준은 증가율이 둔화되고 있는 것으로 나타남.
- 즉, 명목임금의 감소 추세는 인적사고의 보험금원가가 감소의 원인이며, 소비자물가지수 상승은 물적사고의 보험금원가인 공임 및 부품가격 증가의 원인인데, 두 요인이 서로 다른 방향으로 움직임으로써 전체 보험금원가 증가율이 둔화된 원인이 되었으며, 이러한 현상은 향후에도 지속될 것으로 예측됨.

10) 2010년 상반기 중에 시행할 예정에 있음.

<그림 4> 소비자물가 및 명목임금 추이



<표 16> 소비자물가 및 명목임금 상승률 추이

(단위 : %)

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
소비자물가	1.9	3.5	2.4	3.2	3.4	2.7	2.2	2.6	4.9	3.1
명목임금	8.0	5.1	11.2	9.2	6.0	6.6	5.7	5.6	3.1	-0.7

주 : 명목임금은 전사업 5인이상 사업장 대상의 자료임.

자료 : 1) 통계청, 소비자물가지수, 각호

2) 노동부, 사업체임금근로시간, 각호

□ 고가자동차¹¹⁾의 구성비 증가로 자동차보험 시장은 보험금 증가로 인한 자동차보험료 총규모가 늘어날 가능성이 있는 것으로 나타남.

11) 고가자동차의 증가는 최근 자동차보험시장에 나타나고 있는 특징적 현상이고, 2000년대 이후 1사고당 손해액의 담보별 연평균 증가율을 보면 인적담보는 감소한데 반해 물적담보는 증가한 것으로 나타남. 따라서 자동차사고 손해액 증가의 주요 요인인 물적담보의 원가를 설명할 수 있는 주요 요소인 고가자동차 증가추이를 본 절에서 세부적으로 살펴 보았음.

- 최근에 생산·판매되고 있는 고가의 자동차(국산차 및 외제차)의 구성비 증가로 평균 차량가액이 증가되고 있는 것으로 나타남.
- 평균 차량가액 증가추이를 보면, 연평균 4.2%씩 증가한 것으로 나타났으며, 이러한 자동차가격 증가 추세는 계속될 것으로 예상되며, 평균차량가액 증가는 보험금 증가 및 보험료 증가의 원인임.

<표 17> 평균 차량가액 추이

(단위 : 천 대, 천 원)

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	연평균 증가율
평균차량가액	7,311	7,954	7,982	8,095	8,629	4.2%
지수	100	109	109	111	118	-

자료 : 기승도, “자동차보험 물적담보 손해율관리방안”, 『CEO-Report, CR2008-01』, 2008, p.7

- 보험금원가 또는 보험료 증가의 원인인 고가차(최근 내수자동차 및 수입차)의 등록대수 추이를 보면, 고가 자동차의 구성비가 높아지는 추세인 것으로 나타남.
- 과거 9년 동안 등록된 자동차 구성비가 전체의 74.9%(구성비 2)인 것으로 나타난 점을 볼 때, 우리나라 자동차의 약 절반이상이 10년 이내에 구입한 자동차(상대적으로 비싼 자동차)인 것으로 추정됨.

<표 18> 국산차와 수입차 시장점유율 추이

(단위 : 천대)

연도	총등록 대수(A)	국산차				수입차			
		내수 대수(B)	국산차 누적(C)	구성비 1(D)	구성비 2(E)	내수 대수(F)	수입차 누적(G)	구성 비2(H)	구성 비3(I)
2000년	7,798	1,058	1,053	13.6%	13.5%	4	4	0.4%	0.1%
2001년	8,588	1,065	2,111	12.4%	24.6%	8	12	0.8%	0.1%
2002년	9,414	1,225	3,320	13.0%	35.3%	16	28	1.3%	0.3%
2003년	9,942	1,002	4,302	10.1%	43.3%	19	48	1.9%	0.5%
2004년	10,274	858	5,137	8.4%	50.0%	23	71	2.7%	0.7%
2005년	10,759	914	6,019	8.5%	55.9%	31	102	3.4%	0.9%
2006년	11,219	936	6,915	8.3%	61.6%	41	143	4.4%	1.3%
2007년	11,674	986	7,848	8.4%	67.2%	53	196	5.4%	1.7%
2008년	12,026	959	8,745	8.0%	72.7%	62	258	6.5%	2.1%

주 : 1) $D=B/A$, $E=C/A$, $H=F/B$, $I=G/A$

2) 내수대수는 자가용 승용차 기준임.

자료 : 1) 국토해양부

2) 한국수입자동차협회(<http://www.kaida.co.kr/>)

4. 성장률 정체시 문제점과 향후 개선방안

자동차보험시장이 성장 정체기에 접어들면, 가격경쟁 및 시장상황에 적응하지 못하는 보험회사의 경우 경영위험이 가중되는 현상이 나타날 것으로 예상됨. 이에 따라 자동차보험 시장의 성장정체를 벗어나거나 정체시기를 늦추기 위한 대응방안으로 ‘대당 보험료가 큰 자기차량손해담보 가입률을 제고할 수 있는 상품개발’ 및 ‘기계적 고장을 보장해주는 상품 개발과 같은 새로운 위험(서비스)을 발굴하는 노력’이 필요함. 이와 더불어 현재와 같은 가격경쟁을 지양하고 손해율에 부합한 요율 적용과 고품질 서비스 제공전략을 병행할 필요가 있음.

가. 자동차보험시장 성장률 정체시 문제점

1) 경영위험 가능성 증가

- ☐ 손해보험회사들은 규모의 경제(시장점유율 확대)를 확보하는 경쟁전략을 취할 것으로 예상됨.

- 즉, 시장이 축소될 경우 비용(주로 고정사업비)을 충당하는데 문제(또는 영업수지 적자의 고착화 문제)가 발생할 수 있으므로 보험회사들은 규모의 경제를 확보하기 위하여 시장점유율 확대 전략에 주력할 가능성이 큼.

□ 규모의 경제를 확보하지 못한 보험회사에게는 경영의 어려움이 가중될 수 있음.

- 특히, 자동차보험시장의 진입장벽이 낮아진 상태에서 경쟁력 있는 자동차보험 회사가 시장에 추가로 진입할 경우, 기존 경쟁력이 낮은 보험회사는 더욱 큰 경영상 어려움을 겪을 수 있을 것임.

2) 보험회사의 가격경쟁 심화(영업수지 악화)

□ 자동차보험 상품은 가격결정요소 및 보장내용에 큰 차이가 없는 것으로 인식되고 있으므로, 보험회사들은 이미지 제고전략 및 가격경쟁력 확보 전략을 마케팅 전략에 중요하게 활용하고 있음.

- 이러한 보험회사의 마케팅 전략은 고령화진전, 인구감소, 경제성장을 정체 현상이 현실화는 경우에 가격경쟁, 손해율 증가, 영업수지 적자의 악순환이 되풀이될 수 있음.

- 예를 들면, 보험회사들은 다른 회사의 우량고객을 끌어들이기 위해 낮은 가격 정책을 실시함으로써 결과적으로 자동차보험시장 전체적으로 충성도 높은 우량고객이 감소할 것임.

3) 설계사 등 자동차보험 종사자 고용감소

□ 자동차보험시장 규모가 정체 또는 축소된다면, 시장참여자 및 보험업 종사자의 실적이 예상됨.

- 자동차보험시장의 규모 정체 또는 축소에 영향을 미치는 요소 중에서 온라인의 영향력이 커질 경우 자동차보험 설계사들의 소득감소, 실직 가능성이 있음.

4) 소비자 서비스 축소 가능성

□ 경영위험 가중 및 자동차보험가격 인하경쟁으로 소비자에게 제공되는 서비스의 양과 질이 줄어드는 현상이 나타날 수 있음.

- 가격인하 경쟁이 발생할 경우, 손해보험회사들은 적정 손해율 유지 또는 영업수익을 확보하기 위하여 보상기준 강화를 통한 보상규모 축소, 손해율이 높은 긴급출동서비스 축소 등 소비자에게 제공했던 기존 서비스를 축소하는 행동을 취할 개연성이 큼.

나. 개선방안

- 본 절에서는 자동차보험시장의 성장 정체 또는 축소가 발생할 경우에 나타날 수 있는 문제점을 해소하기 위해서 ‘자동차보험시장 성장정체의 지연 방안’ 또는 ‘성장 정체기의 보험회사 대응방안’을 간략하게 검토하였음.

1) 자기차량손해담보 가입률 제고 필요

- 현재 자동차보험 담보별 부보율을 보면, 대부분 80%를 상회하고 있으나 자기차량손해담보의 가입률은 50%수준으로 낮은 수준임.
- 대당보험료가 큰 자기차량손해담보의 가입률을 기타 담보 수준으로 올릴 수 있다면, 소비자에게 위험보장 서비스를 제공하면서 자동차보험시장을 성장시키는 방안이 될 것으로 판단됨.

<표 19> 자동차보험 담보별 부보율(FY2008)

구 분	대인 II	대물	자손	차량	무보험
부보율	88.4%	92.4%	86.8%	52.6%	82.8%

주 : 자동차등록대수 대비 부보율로서, 공제부분의 실적은 포함되어 있지 않음.
자료 : 업계 통계

- 자기차량손해담보 가입률이 낮은 이유는 중고자동차를 유지하기 위해 보험료를 내는 것을 아깝게 생각하는 중고차 소유자들의 성향도 일부 원인인 것으로 판단됨.
- 따라서 보험회사들은 이러한 소비자들의 니즈(저렴한 차량담보 보험료)를 충족시킬 수 있는 상품개발을 통해 소비자들이 자기차량손해담보에 가입할 수 있는 여건을 조성하는 것이 필요한 것임.
- 예를 들면, 충돌담보, 분손담보 등으로 자기차량손해담보 위험을 세분화하여 세

분위험별 보장상품을 만들고, 가입자는 자신에게 필요한 차량담보상품을 선택하는 것과 같은 방법도 생각할 수 있을 것임.

2) 새로운 자동차 운행 위험을 자동차보험 담보로 제공

- ☐ 순수하게 자동차사고만을 대상으로 보장해주는 자동차보험시장의 성장 동력은 약화되고 있는 상태로 판단되므로, 기존 자동차보험 사고만이 아닌 새로운 위험을 자동차보험 영역으로 끌어들이는 방안을 검토할 필요가 있음.
- ☐ 방안의 하나로 ‘자동차 고장위험’을 담보로 하는 자동차보험 상품개발을 연구해볼 필요도 있음.
 - 자동차를 운행하는 운전자가 직면한 위험은 ‘자동차 사고위험’과 ‘자동차 고장위험’이 있으며, 자동차보험에서 보장해주는 위험은 ‘자동차 사고위험’에 한정됨.
 - 자동차사고 위험뿐만 아니라 ‘자동차 고장위험’도 공신력 있는 기관 또는 보험회사에서 보장받을 수 있다면 자동차운전자의 만족도는 커질 것이며, 이는 손해보험회사의 성장 동력이 될 수도 있을 것임.
 - 자동차 고장위험과 관련하여 현재 손해보험회사들이 제공하고 있는 상품으로는 ‘긴급출동서비스’가 있는데, 외국에서는 이외에 자동차의 기계적 고장을 보장해주는 상품(예를 들면, Mechanical Breakdown Insurance)이 개발·제공되고 있음.
 - 유럽 및 미국에서는 이러한 상품을 자동차 정비공장 등에서 개발하여 판매하고 있으나, 보험회사가 판매하고 있는 경우(GEICO)도 있는 것으로 조사됨.
 - 따라서 우리나라의 경우에도 자동차보험 성장 동력을 확보하는 방안의 일환으로 ‘자동차 고장위험’을 담보하는 상품개발도 연구해볼 가치가 있다고 판단됨.

3) 타 보험종목 판매역량 강화

- ☐ 자동차보험시장의 성장이 정체될 경우, 자동차보험만 전문으로 영업을 하는 경우 또는 다른 보험종목상품의 경쟁력이 떨어진 전보험종목 영위 보험회사는 장기적으로 경영상 위험에 직면할 가능성이 큼.
- ☐ 따라서 자동차보험시장의 비중이 큰 보험회사들은 위험헛지 차원에서 성장기능성이 높은 다른 보험상품 판매역량을 강화하는 경영전략을 마련해야 할 것으로 판단됨.

4) 적정 손해율 유지 노력 필요

- 자동차보험시장의 정체시에는 가격경쟁으로 만성적인 영업수지 적자 현상이 고착화될 수 있으므로, 보험시장이 건전하게 발전하기 위해서 적정 손해율에 부합한 요율 적용이 이루어지는 풍토가 마련되어야 함.
- 즉, 보험회사는 지나친 가격경쟁을 지양하고 적정 보험료를 부과하되 고급 서비스(계약유지서비스와 보상서비스의 고급화)를 제공하는 경영정책이 필요함.