



2016년 11월 말 기준 자동차보험 손해율 분석과 시사점

기승도 수석연구원, 한성원 연구원

여약

2016년 1월부터 11월까지의 자동차보험 손해율은 82.6%로 2014년보다 약 6.2%p 개선되었지만, 예정손해율(약 78% 수준으로 추정)에 비해 여전히 높은 수준임. 실적 손해율 개선 효과는 사고발생률 감소와 보험료 인상의 영향을 받은 것으로 분석됨. 보험료 인상효과는 보험금 원가인 1사고 당 손해액을 상쇄하는 수준이었음. 예정손해율보다 높은 현 실적 손해율 82.6%는 여전히 적자가 예상되는 수준임. 따라서 운행행태별 요율차등 화제도 도입, 운전 중 핸드폰 사용 단속 강화 등 사고감소를 위한 여러 정책적 노력이 지속되어야 할 필요가 있음.

■ 2016년 1월부터 11월까지 자동차보험 손해율은 82.6%로 2014년보다¹⁾ 약 6.2%p 개선되었지만, 예정손해율(약 78% 수준으로 가정)에 비해 여전히 높은 수준임.

〈표 1〉 2014년 대비 2016년 11월 자동차보험 손해율 및 증감률

(단위: %, %p)

구분	2014년 12월 (A)	2016년 11월 (B)	증감률 (C=B-A)
손해율	88.9	82.6	-6.2

주: 개인용, 업무용, 영업용 자동차보험 실적임.
자료: 금융감독원 업무보고서, 2014년 12월 말 및 2016년 11월 말 기준.

■ 자동차보험 사고발생률 감소와 보험금 원가(1사고 당 손해액) 증가 수준을 대체하는 정도의 보험료 인상이 복합적으로 작용하여 2014년보다 2016년 손해율이 낮아졌음.

● 2016년부터 시행된 보복운전 처벌 강화, 1차선 주행단속 강화, 고속도로 통행료 인상 등 달라진

1) 최근 자동차보험 손해율 개선 추이는 손해율이 가장 높았던 2014년의 사회적 논란을 해소하기 위한 제도개선 효과가 반영된 결과임. 이러한 손해율 변화에 영향을 준 요인을 세부적으로 규명함으로써 향후 자동차보험 제도개선 방향의 시사점을 도출할 수 있을 것으로 예상됨. 이러한 이유로 본 자료의 분석 기준 시점을 2014년으로 정하였음.

교통법규 제도의 영향으로 사고발생률은 손해율 감소에 6.4%p 영향을 주었음.

- 자동차보험산업 적자규모가 가장 컸던 2014년 이후, 실적 손해율에 부합하도록 점진적으로 인상된 보험료 효과가 반영되어 대당보험료 증가는 손해율 감소에 8.7%p 영향을 주었음.
- 반면 보험금 지급 월가(수리비 단가, 인건비 등)의 인상효과가 반영된 1사고 당 손해액은 손해율 증가에 8.9%p 영향을 주었음.

〈표 2〉 2016년 11월 말 자동차보험 손해율 증감 요인별 분석

(단위: 천 원, %, %p)

구분	2014년 12월 말 (A)	2016년 11월 말 (B)	증감률 (C=B-A)
손해율	88.9	82.6	-6.2
사고발생률	45.5	42.2	-6.4
대당보험료	639	702	-8.7
1사고 당 손해액	1,249	1,374	8.9
기타 복합요인	-	-	0.0

- 주: 1) 전체 보험종목을 합산한 손해율 분석임.
 2) 사고발생률, 대당보험료 및 1사고 당 손해액의 값은 전제담보를 단순 합산한 값으로, 실제 값이 아니며 손해율에 영향을 주는 정도를 파악하는데 도움이 되는 임의의 수치임.
 3) 서영길(1992), 「자동차보험 손해율 구조변화 분석모형」, 『보험개발연구』, 제6호, 보험연구원에서 제시한 아래의 계산식에 따라 분석함.

$$\begin{aligned}
 \text{당기손해율} - \text{전기손해율} = & \text{전기손해율} \times \frac{-(\text{당기대당경과보험료} - \text{전기대당경과보험료})}{\text{당기대당경과보험료}} \\
 & + \text{전기손해율} \times \frac{\text{당기사고발생률} - \text{전기사고발생률}}{\text{전기사고발생률}} \\
 & + \text{전기손해율} \times \frac{\text{당기1사고당손해액} - \text{전기1사고당손해액}}{\text{전기1사고당손해액}} + \text{기타 복합요인}
 \end{aligned}$$

■ 담보별로 손해율 변화 추이를 분석해 보면, 대인배상 I 및 대인배상 II를 제외한 전체 담보의 손해율이 개선된 것으로 나타났으며, 특히 대물배상 및 차량손해담보의 손해율 개선이 두드러짐.

- 모든 담보에서 사고발생률은 줄어든 것으로 나타났으나 특히, 전체 보험금에서 차지하는 비중이 큰 대물배상, 자기차량손해담보와 자기신체사고담보의 사고발생률이 크게 줄어듦.
- 1사고 당 손해액은 무보험차상해를 제외한 모든 담보에서 증가하였으며, 특히 자기차량손해와 대인배상 II에서 크게 늘어남.
- 대당보험료는 전체적으로 증가하였으며 특히, 대물배상 및 자기차량손해 등 물적담보의 보험료 인상이 전체적인 손해율 개선에 큰 영향을 주었음.

〈표 3〉 담보별 손해율 변화 지수

구분	손해율	사고발생률	1사고 당 손해액	대당보험료
대인배상 I	1.086	0.880	1.078	0.873
대인배상 II	1.012	0.997	1.241	1.223
대물배상	0.892	0.947	1.073	1.140
자기신체사고	0.792	0.829	1.057	1.107
자기차량손해	0.815	0.741	1.207	1.098
무보험차상해	0.617	0.907	0.737	1.083
전체	0.930	0.928	1.100	1.098

주: 1) 비율은 2016년 11월 실적(A) / 2014년 12월 실적(B)으로 계산함.

2) 개인용, 업무용, 영업용 자동차보험 실적임.

자료: 금융감독원 업무보고서, 2014년 12월 말 및 2016년 11월 말 기준.

■ 2016년 11월 말 현재 자동차보험 손해율 82.6%는 예정손해율(약 78% 수준으로 추정)에 비해 여전히 높기²⁾때문에 손해율 개선을 위한 여러 정책적 노력이 향후에도 지속될 필요가 있음.

- 보험제도와 사회 전체 수준의 제도운영 효율화를 통해 사고발생률이 줄어들 수 있도록 노력할 필요가 있음.
 - 예를 들면, 보험제도 측면에서 운행행태별 요율차등화제도 도입 등과 같이 운전자의 운전습관을 개선할 수 있는 여러 보험제도 도입을 검토할 필요가 있음.
 - 사회 전체적 측면에서는 운전 중 핸드폰 사용 단속 강화, 음주단속 강화, 교통법규위반 단속 강화 등을 통해 사고발생률을 줄이는 노력도 지속되어야 할 것임.
- 이외에도 법률제도 및 보험약관 중에서 운전자 및 피해자의 모럴해저드를 유발할 수 있는 규정 정비 등을 통한 보험금 원가 증가요인을 완화시키는 노력도 병행되어야 할 것임. [kiri](#)

2) 실적손해율이 예정손해율보다 높다는 것은 현 수준의 보험료로 자동차사고 보상금(또는 배상금)을 충당하지 못한다는 의미 또는 자동차보험 산업의 적자가 예상된다는 뜻임.