

## 요약

- 자동차보험의 사업 실적은 대형사를 중심으로 개선되고 있어, 최근 자동차보험 손해율을 중심으로 변동 요인을 분석하여 지속성 여부를 평가해 볼 필요가 있음
  - 보험료 수입 증가 추이의 지속 가능성, 보험금 지급에 영향을 주는 요소의 방향성 등을 파악해 봄으로써 손해율을 분석해 보고자 함
- 본고에서는 손해율에 영향을 미치는 요소를 ① 대당경과보험료, ② 사고발생률, ③ 사고당 손해액 3가지로 나누어 살펴보고자 함
- 전체 자동차보험의 경우 2022~2023년 대당경과보험료 및 사고심도는 손해율을 악화시키는 요인, 사고빈도는 주로 손해율을 개선시키는 요인으로 작용하였음
  - 최근 2년 연속 보험료 인하 등으로 대당경과보험료는 손해율을 다소 높이는 요인으로 작용하였으며 2024년에도 보험료 인하 효과가 점진적으로 반영될 것으로 보임
  - 차량기술의 발전, 교통안전의식 제고 등으로 사고발생률이 꾸준히 감소하고 있는 경향을 보이고 있으며 향후 지속적으로 개선될 가능성이 큼
  - 사고심도는 대물 등 물적담보를 중심으로 손해율을 악화시키는 요인으로 작용해 왔음
- 보험회사 규모별로 보면, 2022~2023년 대형사의 경우 대당경과보험료 및 사고빈도의 영향으로 손해율이 감소하였으나, 중소형사는 대당경과보험료 및 사고심도가 악화되면서 손해율이 확대되는 등 상이한 모습을 보이고 있음
  - 최근 단행된 보험료 인하가 주로 개인용 자동차보험을 중심으로 이루어짐에 따라 개인용 비중이 비교적 높은 중소형사의 손해율이 더 크게 영향을 받은 것으로 보임
- 향후 보험료 인하 효과가 점진적으로 반영되고, 사고심도 증가 추세가 유지될 경우 전체 손해율은 증가할 가능성이 큰 것으로 보이며, 적정 수준의 손해율 유지를 위해 리스크를 반영한 보험요율 산정, 보험금 누수 억제 등을 위한 환경 및 제도적 뒷받침이 요구될 것으로 보임

## 1. 검토 배경

- 자동차보험은 손해보험에서 약 17.5%를 차지(2022년 원수보험료 기준)하고 있으며, 차량소유자의 가입이 의무화되어 있어 보험료 및 제도 변경 등의 영향력은 비교적 큰 것으로 인식되고 있음
- 자동차보험회사의 손해율은 2019년 92.9%까지 큰 폭 상승한 이후 지속적으로 하락하여 2023년 80.7%를 기록하였고, 합산비율(손해율 + 사업비율)도 3년 연속 100%를 하회하는 등 안정적 수익을 보이고 있음
- 다만 보험회사 규모별로 살펴보면, 대형사의 경우에만 손해율이 개선되면서 안정적인 수익을 보이고 있으며, 중소형사 및 비대면사의 경우에는 손해율 증가와 함께 비교적 높은 수준의 사업비율로 합산비율이 100%를 상회하는 모습을 보임
  - 대형사들의 점유율(2023년 85.3%)이 80%를 상회하는 등 상당히 높은 수준을 보이고 있어 보험회사 전체의 손익 흐름은 대형사의 손익과 유사한 모습을 보임
  - 2023년 합산비율이 1.3%p 개선되어 95.6%를 기록한 대형사와는 달리 중소형사 및 비대면사의 경우 합산비율이 각각 104.6%, 111.6%로 지난 2년간 2.3%p, 5.0%p 악화되는 등 수익성 측면에서 상반된 흐름을 보이고 있어 각각의 특성을 규모별로 접근해 볼 필요가 있음
- 자동차보험의 사업 실적은 대형사를 중심으로 개선되고 있는바, 최근 자동차보험 손해율을 중심으로 변동 요인을 분석하여 지속성 여부를 평가해 볼 필요가 있음
  - 본고에서는 2022~2023년 현황을 바탕으로 보험료 수입 증가 추이의 지속 가능 여부, 보험금 지급에 영향을 주는 요소의 방향성 등을 파악해 보는 등 손해율에 영향을 미치는 요소를 중심으로 분석해 보고자 함

〈그림 1〉 자동차보험회사 손해율 및 사업비율 추이

(단위: %)



자료: 금융감독원

〈그림 2〉 보험회사 규모별 손해율 및 사업비율 비교

(단위: %)



자료: 금융감독원

## 2. 자동차 보험회사 손해율 분석

- 본 절에서는 전체 자동차보험회사의 손해율 및 손해율에 영향을 미치는 요소를 3가지로 나누어 분석해 보고자 함
  - 자동차보험 손해율 구조변화 분석모형<sup>1)</sup>에 따르면 자동차보험 손해율에 영향을 미치는 요소는 ① 대당경과보험료, ② 사고발생률, ③ 사고당 손해액 3가지로 나누어 볼 수 있음
    - 손해율의 정의상 본 절에서는 원수보험료 대신 경과보험료를 이용한 대당경과보험료를 이용하여 분석하고, 사고 빈도 및 사고심도는 사고발생률 및 사고당 손해액을 이용하여 분석함<sup>2)</sup>
- 2023년 전체 자동차보험회사의 손해율은 2022~2023년 보험료 인하에도 불구하고 다소 개선되면서 보험료 인하 이전 시점인 2021년 81.5%에서 1.0%p 감소한 80.5%를 기록하였음

### 가. 대당경과보험료

- 2022~2023년 대당경과보험료는 보험료 인하 등으로 손해율을 0.1%p 높이는 요인으로 작용하였음
  - 보험회사는 2022년 4월 1.2~1.4%, 2023년 2월 2.0~2.5% 자동차보험료를 인하하였음<sup>3)</sup>
- 최근 2년 연속 보험료를 인하함에 따라 대당경과보험료는 손해율을 다소 높이는 요인으로 작용한바, 2024년에도 손해율을 높이는 요인으로 작용할 가능성이 큼
  - 시행시기 기준으로 보험료를 인정한 보험회사의 평균 인하율(개인용)은 2023년 1.4%, 2024년 1.6%로 보험료 인하 효과는 차기년도까지 점진적으로 반영될 것으로 보임

〈표 1〉 연도별 손해율 영향 평가

내용	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022~2023
손해율(%)	86.4	92.9	85.6	81.5	81.4	80.5	-
손해율 변화(%p)	5.4	6.5	-7.3	-4.1	-0.1	-0.9	-1.0
대당경과보험료 영향 <sup>1)</sup>	1.7	0.9	-6.3	-3.6	-0.2	0.3	0.1
사고빈도 영향 <sup>1)</sup>	-5.9	-4.4	-11.3	-2.4	-1.8	0.0	-1.8
사고심도 영향 <sup>1)</sup>	10.3	10.5	11.6	1.8	1.9	-1.2	0.7
복합요인(기타) 영향 <sup>1)</sup>	-0.7	-0.5	-1.3	0.0	0.0	0.0	0.0

주: 1) 대당경과보험료, 사고빈도 및 사고심도 영향은 전기 손해율에 각 요소들의 변동률을 곱하여 산정하였음. 산식으로 설명이 안되는 손해율 변화의 차이는 복합요인(기타)으로 분류함

자료: 금융감독원 업무보고서, 사고 건수는 보험개발원 월말보고서를 이용하여 저자가 직접 작성함

- 1) 서영길(1992), 「자동차보험 손해율 구조변화 분석모형」, 보험개발연구
- 2) (손해율 = 손해액 ÷ 경과보험료), (대당경과보험료 = 경과보험료 ÷ 평균유효 대수), (사고발생률(사고빈도) = 사고 건수 ÷ 평균유효 대수), (사고당 손해액(사고심도) = 발생손해액 ÷ 사고 건수)로 각각 정의함
- 3) 금융감독원 보도자료(2024. 4. 15), "2023년 자동차보험 사업실적"

## 나. 사고빈도

- 사고빈도를 나타내는 사고발생률의 경우 지속적으로 손해율을 감소시키는 요인으로 작용하였으며 2022~2023년에는 손해를 감소에 -1.8%p 영향을 줌
- 코로나19 확진자 수 증가에 따라 2019~2020년 일 평균 주행거리가 약 1.7% 감소한 것으로 나타났으며, 자동차 한 대당 사고율도 다소 줄어든 것으로 나타남
  - 10억km 주행당 교통사고 발생 건수도 2020년과 2021년 각각 9.4%, 9.7% 큰 폭으로 감소한 것으로 나타남
  - 다만, 2020년의 경우 코로나19 확진자 수 증가와 인구 이동량 감소의 상관관계가 높게 나타난 반면, 2021년에는 상관성이 낮아진 것으로 분석됨<sup>4)</sup>
- 차량기술의 발전 등으로 지난 10년간 교통사고 발생 건수는 추세적으로 감소하고 있는 경향을 보임
  - 자동차 1만 대당 사망자 수가 2018년 1.4명에서 22년 0.9명까지 감소했고 OECD 평균수준(18년 1명 → 20년 0.8명)까지 개선되는 등 2013년 이후부터 10년간 지속적으로 감소하고 있음<sup>5)</sup>
  - 차선이탈방지, 전방추돌방지 등 첨단안전장치를 탑재한 차량이 2010년 중후반부터 상용화되기 시작하였으며, 실제로 사고율을 줄이는 데 기여한 것으로 보임
    - 이에 현재 대부분의 자동차보험회사에서 첨단안전장치 탑재에 따른 사고율 감소를 반영한 특약을 출시하고 있음
- 사고발생률은 코로나19의 일시적 영향으로 2020년 더욱 큰 폭으로 감소(-2.2%p)되긴 하였으나, 차량기술의 발전, 교통안전의식 제고 등의 영향으로 꾸준히 감소하는 모습(2017~2023년 평균 -0.9%p)을 보이는바, 향후 지속적으로 개선될 가능성이 큰 것으로 판단됨

〈그림 3〉 자동차 사고발생률<sup>1)</sup> 추이<sup>2)</sup>



주: 1) (사고 건수 ÷ 평균유효 대수) × 100로 사고 건수는 보험증권별 사고 건수 기준임  
 2) 점선은 추세선임

자료: 금융감독원 업무보고서; 보험개발원 월말보고서

〈그림 4〉 10억km 주행당 교통사고 발생 건수 추이<sup>1)</sup>



주: 1) 교통사고 발생 건수는 경찰청 공식통계 기준, 경찰에 신고된 건수만을 포함한 것으로 보험회사 사고 건수와는 차이가 있음  
 자료: 통계청

4) 도로교통공단 보도자료(2022. 7), “사회적 거리두기에 따른 교통사고 빅데이터 분석”

5) 도로교통공단 보도자료(2023. 5), “2022년도 교통사고 사망자수 최소화 경신, 10년 연속 감소”

## 다. 사고심도

- 사고심도를 나타내는 사고당 손해액의 경우 지속적으로 손해율을 악화시키는 요인으로 작용하였으며 2022~2023년도에는 손해율을 0.7%p 상승시키는 방향으로 영향을 미침
- 지출목적별로 보면, 대인1, 대인2, 자손(자기신체사고)인 인적담보의 경우 추세적인 흐름을 보이지는 않으나, 대물 및 자차(자기차량손해)인 물적담보의 경우 대물을 중심으로 증가세를 보이고 있음
  - 인적담보의 경우 뚜렷한 방향성을 보이지 않는 가운데 건당 요양급여비용은 2021~2023. 6월 연평균 약 2% 상승하였음
  - 대물의 경우 그 증가세가 비교적 뚜렷한데, 이는 교통사고에 필요한 수리비 및 렌트비 증가에 따른 영향일 가능성이 큼
    - 실제로 차량 수리비는 2013년 110만 원 수준에서 2022년 161만 원으로 증가하였음<sup>6)</sup>
    - 신규차량의 평균가격의 경우에도 2020년 3,984만 원에서 2023년 4,922만 원으로 크게 상승<sup>7)</sup>하는 등 차량의 가격 또한 꾸준히 상승함(연평균 7.3% 상승)
  - 이에 전체 원수보험금에서 물적담보가 차지하는 비중은 2021년 57.6%에서 2023년 60.2%로 확대되는 등 점차 커지고 있음

〈표 2〉 지출목적별 사고당 보험금 및 증감률 추이<sup>1)</sup>

(단위: 천 원, %)

내용	사고당 보험금			증감률		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
인적담보	7,986.2	8,157.5	8,060.7	-1.5	2.1	-1.2
대인1	1,663.3	1,659.0	1,698.1	-4.6	-0.3	2.4
대인2	3,335.0	3,452.4	3,381.7	1.0	3.5	-2.0
자손	2,987.9	3,046.1	2,980.9	-2.4	1.9	-2.1
물적담보	3,901.8	4,199.1	4,235.4	0.7	7.6	0.9
대물	1,799.1	1,884.7	1,961.2	2.6	4.8	4.1
자차	2,102.7	2,314.4	2,274.2	-1.0	10.1	-1.7

주: 1) 지출목적별 사고당 보험금의 경우 지출목적별 사고 건수를 분모로 계산한 것으로 자동차 사고당 보험금과는 차이가 있음  
 자료: 금융감독원 업무보고서, 사고 건수는 보험개발원 월말보고서 이용하여 저자가 직접 작성함

6) 전용식·홍보배(2022. 12), 「인플레이션과 자동차보험 손해율」, 『KIRI리포트』, 보험연구원  
 7) 한국자동차모빌리티산업협회의 자동차 신규등록 현황분석 자료를 기준으로 함

○ 소비자물가는 건당 수리비를 상승시킬 수 있는 반면, 일반적으로 물가에 따른 보험료 조정은 쉽지 않아<sup>8)</sup> 사고심도 악화에 따른 손해율 상승에 영향을 미칠 수 있음

- 소비자물가\*는 2021년 이후 상승폭을 확대하였으며, 2024년 3%대 상승률을 기록함

- \* 소비자물가(전년동기 대비 증감률): 2020년 0.5% → 2021년 2.5% → 2022년 5.1% → 2023년 3.6% → 2024년 1/4분기 3.0%

○ 사고심도는 향후 차량 및 관련 수리비 증가, 인플레이션 등의 영향으로 대물 등 물적담보를 중심으로 확대되어 손해율에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 큰 것으로 판단됨

### 3. 회사 규모별 손해율 분석

○ 대형사는 시장점유율 확대와 함께 실적이 약간 개선되고 있으나, 중소형사 및 비대면사의 경우 실적이 다소 악화되는 등 상이한 모습을 보이고 있음

- 중소형사 및 비대면사의 경우 2018~2021년에는 대형사와 손해율 변동이 같은 흐름을 보였으나 2021년 이후 대형사는 손해율이 지속적으로 감소한 반면 중소형사 및 비대면사는 손해율이 오히려 다소 상승하는 모습을 보임

- 대형사는 2021년 대비 2023년 손해율이 1.2%p 감소하였으나 중소형사 및 비대면사는 1.7%p 상승함

〈표 3〉 규모별 손해율 영향 평가 비교

(단위: %, %p)

내용	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022~2023
대형사 손해율	86.3	91.6	85.1	81.0	80.5	79.9	-
손해율 변화	5.9	5.3	-6.5	-4.1	-0.5	-0.7	-1.2
대당경과보험료 영향 <sup>1)</sup>	1.3	1.2	-5.6	-3.7	-1.1	0.3	-0.8
사고빈도 영향 <sup>1)</sup>	-5.6	-4.6	-11.2	-2.1	-1.3	0.2	-1.1
사고심도 영향 <sup>1)</sup>	10.9	9.1	11.8	1.8	1.9	-1.2	0.7
중소형사/비대면사 손해율	87.2	99.8	89.0	84.7	85.7	86.4	-
손해율 변화	4.4	12.6	-10.8	-4.3	0.9	0.7	1.7
대당경과보험료 영향 <sup>1)</sup>	3.2	-0.4	-14.0	-2.4	5.5	-1.1	4.3
사고빈도 영향 <sup>1)</sup>	-7.0	-3.7	-7.4	-3.4	-4.4	-0.7	-5.1
사고심도 영향 <sup>1)</sup>	8.9	17.6	12.1	1.5	0.1	2.6	2.7

주: 1) 대당경과보험료, 사고빈도 및 사고심도 영향은 전기손해율에 각 요소들의 변동률을 곱하여 산정하였음

자료: 금융감독원 업무보고서, 사고 건수는 보험개발원 월말보고서를 이용하여 저자가 직접 작성함

8) 전용식·홍보배(2022. 12), 「인플레이션과 자동차보험 손해율」, 『KIRI리포트』, 보험연구원

- 2022~2023년 대형사는 대당경과보험료(-0.8%p) 및 사고빈도(-1.1%p)의 영향으로 손해율이 1.2%p 감소하였음
  - 대형사의 경우 대당경과보험료는 2021년 79.7만 원에서 2023년 80.5만 원으로 0.9% 인하된 반면, 사고발생률은 15.3%에서 15.1%로 다소 개선되면서 손해율이 감소한 것으로 나타남
- 2022~2023년 중소형사 및 비대면사의 경우 사고발생률 감소가 손해율을 낮추도록 작용(-5.1%p)하였으나, 대당경과보험료(4.3%p) 및 사고심도(2.7%p)가 악화되면서 손해율이 1.7%p 확대되었음
  - 2021년 대비 2023년 사고발생률이 15.7%에서 14.8%로 크게 감소하였으나, 같은 기간 대당경과보험료가 64.5만 원에서 61.4만 원으로 4.9% 인하되면서 손해율 악화를 야기함
- 사고발생률은 감소하였으나 사고심도 및 보험료 인하 효과가 중첩되어 개인용 자동차보험 비중이 비교적 높은 중소형사 및 비대면사의 손해율을 악화시키는 결과를 초래함으로써 대형사와는 차별화된 흐름을 보임
  - 2023년 원수보험료를 기준으로 한 보험회사의 개인용 자동차보험 비중은 대형사 약 69%, 중소 및 비대면사가 약 72%로 중소 및 비대면사의 경우 개인용 비중이 더 높은 것으로 나타남
  - 2022~2023년 단행된 보험회사들의 보험료 인하가 주로 개인용 자동차보험을 중심으로 이루어짐에 따라 보험료 인하로 인한 손해율 증가는 중소 및 비대면사가 더 크게 영향을 받은 것으로 보임
  - 사고발생률 감소 및 사고심도 증가폭도 중소 및 비대면사에서의 변동률이 더 큰 것으로 나타나 손해율의 안정적 관리에 대한 필요성이 더 요구될 수 있음

#### 4. 결론 및 시사점

- 대당보험료, 사고발생률(사고빈도) 및 사고당 손해액(사고심도)을 중심으로 살펴본 결과, 최근 보험료 인하, 차량 가격 및 수리비 상승 등에 따른 대당보험료 감소, 사고당 손해액 증가는 손해율 악화 요인으로, 사고발생률의 감소는 손해율 개선 요인으로 작용하였음
  - 중소형사의 경우에는 개인용 자동차보험의 비중이 비교적 높아 보험료 인하 효과가 보다 크게 나타났으며, 사고빈도 및 사고심도 등의 변동성 또한 대형사에 비해 큰 것으로 나타나 최근 손해율은 다소 악화되었음
- 사고발생률은 지속적으로 감소해 왔지만 향후 변동폭은 제한적일 것으로 보이며, 보험료 인하 효과 지속, 인플레이션 상승 등에 따른 사고심도 증가 등으로 손해율은 다소 악화될 가능성이 클 것으로 판단됨
  - 사고발생률의 경우 차량 기술의 발전 등으로 장기적으로 감소 추세를 보일 수 있으나, 코로나19로 인한 이동거리 감축으로 그 효과가 크게 확대된 일시적 요인이 큰 것으로 보임
  - 시행일 기준 2024년 보험료 인하폭이 이전보다 더 크고 대형사가 중소형사에 비해 보험료 인하폭이 다소 큰 점을 고려해볼 때, 향후 대형사의 손해율도 악화될 가능성이 큰 것으로 보임
    - 2024년 개인용 기준 대형사 평균 보험료는 2.6%, 중소형사 및 비대면사는 1.3% 인하되었음

- 소비자물가는 2024년 1/4분기 3%대를 기록하는 등 물가 상승에 따른 사고심도 증가 가능성도 있음
  - 한국은행은 소비자물가 전망을 2.6%로 하였으나 지정학적 리스크, 농산물가격 추이, 국내외 경기흐름 등 불확실성이 큰 것으로 보고 있음<sup>9)</sup>
- 자동차보험 손해율 악화는 향후 보험료 인상으로 이어질 수 있으므로 리스크를 반영한 보험요율 적용, 사고 감소 유도, 보험금 누수 억제 등을 위한 환경과 제도적 뒷받침이 필요할 것으로 보임
  - 저위험 운전자와 고위험 운전자에 대한 차별적 보험료 적용을 강화하고, 도덕적 해이를 유발할 수 있는 지급제도 개선 등으로 선량한 소비자에게 보험금 지급 증대가 전가되지 않도록 앞으로도 지속적인 제도 개선을 위한 노력이 필요할 것임
  - 예를 들면, 2023년 말 대부분의 보험회사들은 주행거리 특약 이외에도 안전운전점수를 반영한 특약을 다양하게 출시하였는데, 안전운전에 따른 보험료 할인은 소비자의 부담을 덜어주고 사고율을 감소시킬 수 있는 유인이 될 수 있음
    - 안전운전 및 주행거리를 반영한 보험 이용 시 급정거가 21% 감소하였음을 보여주는 연구 결과가 있음<sup>10)</sup>
  - 또한, 손해율 증가에 물적담보의 영향이 커지고 있으므로, 향후 물적담보 보험금 지급 관련 불합리한 제도 개선을 위한 노력을 꾸준히 지속해야 할 것임

9) 한국은행 보도자료(2024. 4), “경제상황 평가(2024. 4월)”

10) Ting Zhu(2017), “Sensor Data, Privacy, and Behavioral Tracking: Does Usage-Based Auto Insurance Benefit Drivers?”