

# kiri Weekly

2012.5.7 제181호

## 이슈

FY2011 자동차보험 손해율 개선 원인과 시사점

## 포커스

일본 사회보장 개혁 방향과 시사점

## 금융보험 해설

손해보험의 이해 4: 책임준비금

## 국내금융 뉴스

금융권의 개인정보 수집 등 실태 점검

2012년 경기 회복 불투명

## 해외금융 뉴스

북미 \_ 미국 제조업 상승세, 글로벌 경기회복으로 이어지나

유럽 \_ 유로존 위기 해법, 긴축에서 성장으로 변화 조짐

일본 \_ 2013년부터 사고운전자의 차량보험료 대폭 인상

중국 \_ 중국 자동차책임보험시장 개방

## 금융시장 주요지표

**kiri** 보험연구원  
Korea Insurance Research Institute

이슈와 포커스는 연구자 개인의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.

서울시 영등포구 여의도동 35-4 8층 보험연구원 (문의: 김세환 부장 / 02-3775-9051)



# FY2011<sup>1)</sup> 자동차보험 손해율 개선 원인과 시사점

기승도 수석연구원

## 요약

- FY2011 자동차보험 손해율이 75.5%로 FY2010의 81.1%에서 약 5.6%p 개선된 것으로 나타났음. FY2011의 손해율이 전년도보다 상당 수준 개선되었지만 예정손해율(약 70% 수준으로 가정)에 비해 여전히 높은 수준임. 손해율이 개선된 것은 2010년 12월 자동차보험 제도개선 공청회 이후 자기차량손해 담보의 “비례 공제방식 자기부담금제도” 도입 등으로 자기차량손해담보의 사고발생률이 크게 줄었기 때문으로 분석되었음. 즉, 제도개선으로 자기차량손해 사고발생률은 줄었지만 고급자동차의 증가(또는 평균차량가액의 증가)로 자기차량손해담보 보험료 수준이 높아진 복합적인 효과로 손해율 개선효과가 나타난 것으로 판단됨.

자동차보험 제도개선의 효과가 향후에도 지속된다 하더라도 현재의 손해율 수준(75.5%)이 예정손해율 수준보다 아직 높고, 손해율이 다소 개선되면 자동차보험요율을 인하하라는 사회적 압력 때문에 요율을 내려왔던 과거의 경험 등을 감안할 때(실제로 2012년 4월부터 자동차보험료가 인하됨), 2013년 이후에는 보험료 인상여부를 둘러싼 사회적 논란이 재연될 개연성도 있다고 판단됨.

따라서 손해율 상승으로 인한 자동차보험료 인상 여부를 둘러싼 사회적 갈등을 선제적으로 예방하기 위하여 다음과 같은 제안을 하고자 함.

첫째, 손해보험회사는 향후 자동차보험 손해율 상승에 대비하여 수익성 위주 경영전략이 필요할 것임. 둘째, 2010년 12월 추진된 여러 제도개선 중에서 “비례공제 자기부담금제도” 이외에 자동차보험 수가 일원화 및 보험사기 방지 등과 같은 기타 제도개선을 지속적으로 추진할 필요가 있음. 셋째, 자동차보험에 대한 소비자의 인식에 부합되면서 손해보험회사들이 창의적으로 시장에서 경쟁할 수 있도록 표준약관의 범위를 책임보험으로 한정하고 요율결정 체계를 책임과 임의로 분리하는 방안도 검토할 필요가 있음.

1) 2011년 4월~2012년 1월 자료가 공식적으로 집계된 최근자료이므로, 동 통계기간 자료를 FY2011자료로 간주하여 분석함.

## 1. 검토배경



- 소비자는 자동차보험을 일종의 사회보험으로 인식하는 경향이 있어, 자동차보험료를 둘러싼 논란이 주기적으로 반복되는 경향이 있음.
  - 자동차손해배상보장법에 따라 자동차를 가진 소유자는 의무적으로 자동차보험에 가입해야하므로, 소비자는 자동차보험을 사회보험의 한 종류로 인식하는 경향이 있음.
  - 자동차보험료의 인상요인이 발생하여 손해보험회사들이 자동차보험료를 인상하고자 하는 경우에 자동차보험료 인상 여부에 관한 논란이 주기적으로 반복되고 있는 실정임.
  - 이처럼 자동차보험 손해율 악화로 논란이 발생되었을 때마다 이를 해소하기 위한 제도개선이 있었는데, 대통령의 지시로 실시된 ‘2006년 자동차보험 제도개선’ 및 ‘2010년 12월 자동차보험 제도개선’이 대표적임.
  
- 제도개선 효과에 대한 분석은 손해율 악화 현상의 반복과 같은 자동차보험 운영상 문제점을 해소하는데 기여할 것으로 판단됨.
  - 최근(2010년 12월) 자동차보험 제도개선 이후에 제안된 여러 방안 중에서 어떠한 제도개선안이 손해율 안정에 효과가 있었는지를 분석함으로써 손해율 악화 현상이 반복되는 문제와 같은 자동차보험제도 운영상 문제점을 해소할 수 있는 실마리를 제공할 것으로 판단됨.
  
- 본 연구에서는 손해율에 영향을 주는 요인을 세부적(담보별)으로 분석하여 2010년 12월에 제안된 제도 개선안들이 손해율에 어떤 영향을 주었는지를 추론하고, 손해율 안정화를 위한 자동차보험제도 운영방안, 그리고 손해보험회사들의 경영전략을 제안하고자 함.
  - 손해율에 영향을 주는 세 가지 요인은 사고빈도, 사고심도 및 대당손해액이며 이를 담보별로 분석함.

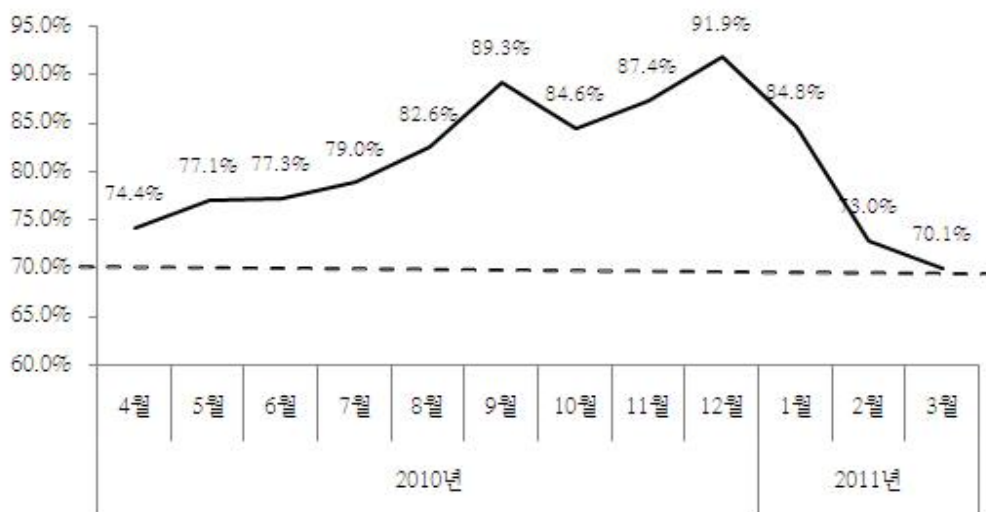
## 2. 최근 자동차보험 손해율 현황



■ FY2010에는 연중 자동차보험 손해율 악화 현상이 지속되면서, 보험회사는 자동차 보험료 인상을 둘러싼 사회적 논란의 중심에 있었음.

- 아래 <그림 1>에서와 같이 FY2010 월별 손해율이 2010년 하반기까지 예정손해율<sup>2)</sup>을 지속적으로 상회하였음.
  - 4월 74.4% 수준에서 매월 상승하여 12월에는 91.9%에 이름.
- 이에 보험회사는 자동차보험료를 인상하고자 하였으나 자동차보험료 인상에 대한 사회의 부정적 여론으로 자동차보험료를 인상하기 쉽지 않았고, 2010년 12월 자동차보험 제도개선<sup>3)</sup>을 통해 보험료 인상 없이 손해율을 개선하는 방안이 논의됨.

<그림 1> FY2010 자동차보험 월별 손해율 추이



주: 손해율은 당월 손해율임.

자료: 보험개발원 월말보고서, FY2010 각 월호.

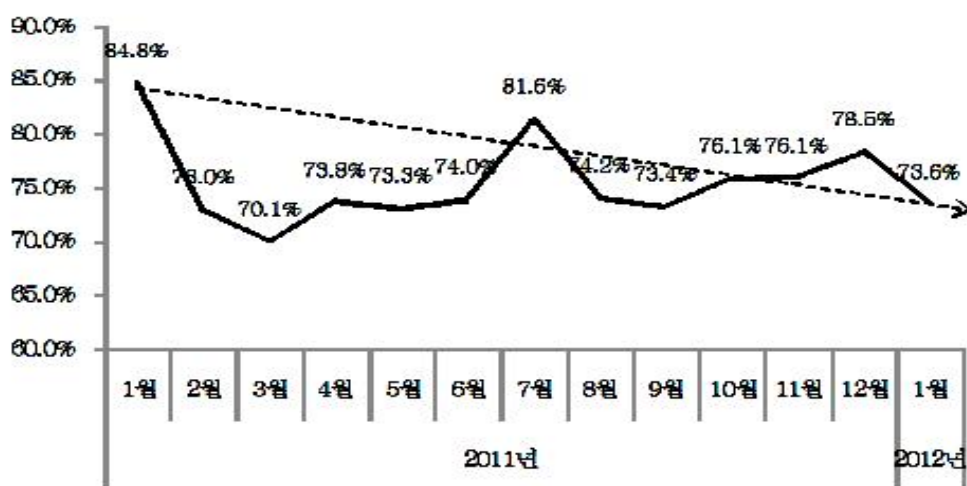
2) 손해보험협회 공시자를 근거로 약 70%로 가정함.

3) 2010년 하반기에 진행된 자동차보험 제도개선 작업 결과를 바탕으로 2010년 12월 자동차보험 제도개선 공청회(보험개발원 주최)가 개최되었고, 공청회 결과를 반영한 최종 제도개선 안이 2011년 2월부터 자동차보험 시장에 본격적으로 적용됨.

■ 2010년 12월 제도개선 공청회 이후, FY2010에 81.1%였던 손해율이 FY2011에 75.5%로 5.6%p 감소하는 등 자동차보험 손해율이 빠른 속도로 개선된 점 등을 볼 때, 동 제도개선이 자동차보험 손해율 안정화에 크게 기여했다고 판단됨.

- 자동차보험 제도개선이 본격적으로 시행된 2011년 2월 이후 2010년 하반기에 90%에 육박하던 월별 손해율이 70% 중반 수준으로 빠르게 개선되기 시작하였고, 2012년 1월까지 70% 중반 수준을 유지(〈그림 2〉 참조)함.

〈그림 2〉 2011년 이후 자동차보험 월별 손해율 추이



- 손해율 변화 흐름을 연간 기준으로 살펴보면, FY2009 75.9% 수준이던 자동차보험 손해율은 FY2010에 81.1%로 급격하게 상승하였고, 2010년 12월 제도개선 이후 75.5% 수준으로 안정화 되는 추세를 보이고 있는데, 그 이유는 2010년 12월 제도개선의 영향 때문으로 판단됨.

〈표 1〉 연도별 자동차보험 손해율

	FY2009	FY2010	FY2011
손해율	75.9%	81.1%	75.5%

주: FY2011는 2011년 4월부터 2012년 1월까지 실적임.  
 자료: 보험개발원 월말보고서, 각 년호.

### 3. FY2011 손해율 개선 원인 분석



#### 가. 개괄적 원인 분석

■ FY2011의 손해율 개선 효과를 개인용 자동차보험의 사고빈도, 사고심도 및 대당보험료의 변화를 통해 살펴본 결과, 사고발생률 감소가 손해율 개선에 가장 큰 영향을 준 것으로 나타남.

- 손해율 감소에 사고빈도는 약 9.2%p, 대당보험료 증가는 약 6.6%p의 영향을 준 반면에 사고심도는 손해율 상승에 7.9%p의 영향을 준 것으로 분석된 점을 볼 때 사고심도 증가에도 불구하고, 2010년 12월 제도개선으로 인한 자동차보험 사고발생률 감소, 그리고 대당경과보험료 증가로 손해율이 안정화된 것으로 분석됨.<sup>4)</sup>

〈표 2〉 손해율에 영향을 준 요인(효과)

(단위: 천 원)

구분	사고빈도	사고심도	대당경과보험료
FY2010	28.3%	1,725	592
FY2011	25.7%	1,861	631
효과	-9.2%p	7.9%p	6.6%p

주: 1) 효과는 자동차보험 손해율에 영향을 미치는 요인(변동효과) 계산식을 이용하여 산출한 것임.

2) 분석 방법은 서영길, “자동차보험 손해율 구조변화 분석모형”에서 제안한 다요인 분석방법을 참조하였음.

자료: 보험개발원 월말보고서, 각 년도.

#### 나. 세부적(담보별) 원인 분석<sup>5)</sup>

■ 개인용자동차보험 자료를 이용하여 담보별로 분석해 본 결과, 자기차량손해 담보에 영향을 준 “비례공제방식 자기부담금제도”의 도입으로 소손해 사고건수(또는 차량담소 사고건수)가 크게 감소한 점 및 대물배상 물적담보 할증기준 확대에 따른 물적담보 기준별 적정보험료 부과가 FY2011 자동차보험 손해율 개선의 가장 주요한 요인으로 작용한 것으로 판단됨.

4) 본 분석은 개괄적, 총괄적 분석이므로 세 가지 요인들이 실제 손해율 감소에 어떠한 영향을 주었는지를 확인하기 위해서는 담보별(세부적)로 이들 세 가지요인의 변화 방향을 분석해보아야 함.

5) 개인용자동차보험은 수입보험료 기준으로 전체 자동차보험의 67.7%를 차지할 정도로 주요 보험종목이므로 개인용자동차보험의 분석결과가 전체자동차보험의 현상을 대표하여 설명한다고 해석할 수 있어, 본 분석에서는 개인용자동차보험의 통계 자료를 이용하였음.

- 2010년 12월 여러 제도개선 사항 중에서 비례공제방식 자기부담금 제도의 영향을 받은 자기차량 손해담보의 손해율 개선이 FY2011 전체 손해율 개선에 영향을 미친 주요 요인인 것으로 판단됨.
  - 자기차량손해담보의 사고발생률이 큰 폭으로 줄어든데 반해 동 담보의 보험료는 증가함.
- 대물담보는 사고심도(건당 손해액) 증가에 비례하여 건당 보험료가 증가되는 상쇄효과가 있었지만 물적담보 할증기준 확대에 따른 손해율 악화(적정 보험료 부과 실패)문제가 해소되는 효과가 있었던 것으로 판단됨.

■ 담보별 사고빈도 감소효과를 보면, 자기차량 손해담보(차량)의 사고빈도 감소효과가 각각 -18.1%로 가장 큰 것으로 나타남.

- 2010년 12월 제도개선으로 자기차량손해담보에 비례공제방식 자기부담금제도가 도입된 것은 자기차량손해담보 사고발생률, 특히 소손해사고를 포함한 전체 자기차량손해담보 발생건수(발생률)<sup>6)</sup>를 크게 감소시켜 전체 자동차보험 손해율 개선효과에 크게 기여한 것으로 판단됨.

〈표 3〉 사고빈도의 영향

구분	FY2010(A)	FY2011(B)	효과(C=B÷A-1)
대 인 I	6.1%	5.9%	-3.4%
대 인 II	1.5%	1.5%	1.6%
대 물	14.5%	14.2%	-2.1%
자 손	0.6%	0.6%	-1.4%
차 량	26.3%	21.5%	-18.1%
무 보 험	0.1%	0.1%	3.9%
증 권 별	28.2%	25.6%	-9.1%

자료: 보험개발원 월말보고서, 각 년호.

■ 담보별 사고심도의 효과를 보면, 대물배상, 자기차량손해담보, 자기신체사고담보 및 무보험차상해의 사고심도가 전년 대비 각각 7.3%, 9.0%, 12.9%, 12.9%씩 크게 증가하여 손해율 악화의 원인으로 작용한 것으로 나타남.

- 인적 담보의 대부분을 차지하는 대인배상 I 및 대인배상 II의 사고심도 감소는 2008년 금융위기 이후 임금 등 실질 소득 정체에서 비롯된 것으로 판단됨.

6) 강기훈·기승도(2011)에 따르면, 분손사고의 손해액 탄력도가 전손사고보다 매우 높은 것으로 분석됨. 따라서 분손사고건수 감소효과는 소손해사고의 감소효과를 의미하고, 이는 전체 자동차보험 손해율 감소효과의 주요 요인이 됨.  
- 분손 사고율 감소효과:  $-17.8\% (= 20.3\%/24.7\% - 1)$ , 전손 사고율 감소효과:  $-10.3\% (= 0.35\%/0.39\% - 1)$ .

- 인적사고인 자기신체사고 및 무보험차 상해담보의 사고심도가 큰 폭으로 증가하였지만, 이 두 담보의 규모가 작고 사고심도의 증감효과(방향)가 연도별로 변화가 심해, 동 담보의 심도증가 효과가 통계적으로 의미 있다고 보기 어려움.
- 물적담보(대물 및 자차)의 사고심도가 증가한 것은 외제차 등 고가자동차 증가(차량가액의 지속적 증가) 등 보험금 원가상승과 대물배상의 물적담보 할증기준의 확대에 따른 손해액 증가가 원인임.
- 사고심도 부분을 사고빈도(사고발생률)와 연계하여 해석하면, 차량담보에서는 사고심도 증가 효과가 사고발생률 감소효과 보다 더 적지만, 대물배상에서는 그 반대로 나타난 점을 볼 때, 차량담보는 손해를 감소에 긍정적 영향을 주었지만 대물배상은 부정적 영향을 주었다고 해석할 수 있음.

〈표 4〉 사고심도의 영향

(단위: 천 원)

	FY2010(A)	FY2011(B)	효과(C=B÷A-1)
대 인 I	2,126	2,123	-0.1%
대 인 II	3,316	3,248	-2.1%
대 물	936	1,004	7.3%
자 손	2,609	2,947	12.9%
차 량	954	1,041	9.0%
무 보 험	4,780	5,399	12.9%
증 권 별	1,725	1,861	7.9%

자료: 보험개발원 월말보고서, 각 년호.

■ 담보별 대당보험료의 효과를 보면, 대물배상, 자기차량손해담보 등 물적담보의 보험료는 각각 11.5%, 12.9% 상승하였으나, 대인배상 등 인적담보는 감소 또는 정체된 것으로 분석됨.

- 담보별 대당보험료가 전체적으로 상승한 것은 대물배상의 물적담보 할증기준의 다양화, 고가자동차의 증가와 같은 물적담보의 대당 보험료 상승이 원인이며, 2010년 하반기 온라인사 등 일부사가 보험료를 소폭 인상하였기 때문으로 판단됨.
  - 보험료가 차량가액에 연동되므로 차량가액이 높아지는 현상에 따라 자연스럽게 대당보험료가 높아졌기 때문인 것으로 판단됨.
- 자기차량손해담보의 사고발생률 감소와 더불어 대당보험료가 상승한 것은 자기차량손해담보의 손해를 개선이 전체 손해를 개선에 큰 영향을 미친 주요 요인으로 작용했다고 판단하는 중요한 근거임.

〈표 5〉 대당보험료의 영향

(단위: 천 원)

	FY2010(A)	FY2011(B)	효과(C=B÷A-1)
대 인 I	171	166	-2.8%
대 인 II	61	61	0.1%
대 물	157	175	11.5%
자 손	23	24	6.2%
차 량	279	315	12.9%
무 보 험	7	7	-6.6%
증 권 별	592	631	6.5%

자료: 보험개발원 월말보고서, 각 년호.

## 4. 시사점



■ 2010년 12월 발표한 자동차보험제도 개선이 자동차보험 손해율 안정에 효과가 있었지만 현재 손해율 수준 75.5%는 여전히 높은 수준이므로, 손해율 안정화를 위해서는 추진되지 못한 제도개선 과제를 계속 추진하는 것이 필요함.

- 자동차보험 손해율 안정화를 통한 보험료 인상 압력 해소를 위해서는 의료수가 일원화, 자동차보험사기 감소 방안과 같은 후속 제도개선이 추진되어야 할 것으로 판단됨.
  - 2010년 12월 제도개선 중에서 “비례공제방식 자기부담금제도” 등 일부만 자동차보험 손해율 개선에 유의한 영향을 미친 것으로 보임.

■ 자동차보험 손해율을 적정 손해율 수준으로 안정화하기 위해서, 그리고 향후 손해율 악화(2013년 이후로 예상)에 대비하여 손해보험회사는 수익성 위주 경영이 필요한 것으로 판단됨.

- 자동차보험 손해율이 일부 개선되는 현상이 나타나고 있으므로 자동차보험료 인하를 요구하는 사회적 압력, 보험회사들의 보험료인하 경쟁<sup>7)</sup> 등으로 자동차보험의 손해율이 다시 악화될 개연성도 존재함.

7) 2000년 자동차보험 가격자유화 및 진입장벽 완화 이후 자동차보험 시장에는 가격인하경쟁을 하려는 시장구조가 형성되어, 저렴한 가격으로 시장점유율을 확보하려는 직판회사와 자동차보험료 가격에 민감한 소비자의 반응이 결합되어 자동차보험 시장에는 가격 인하압력이 상존함.

- 따라서 FY2012 중 자동차보험 손해율이 안정적으로 관리되지 않을 경우, FY2013 이후 손해율 악화에 따른 자동차보험 가격논쟁이 재연될 수 있음.
  - 손해율이 예정손해율 수준으로 안정화되기 전까지는 가격인하 경쟁을 지양하는 등 시장점유율 확대전략보다는 손해율을 관리하는 경영전략이 우선되는 것이 바람직하다고 판단됨.
    - FY2011의 손해율이 이전에 비해 대폭 개선되었다고는 하지만 예정손해율(약 70%로 추정)을 크게 상회하는 75.5% 수준은 자동차보험 영업수지 적자 상태라고 평가할 수 있음.
- 향후 자동차보험 손해율 상승기에 자동차보험료 인상에 대한 사회적 논란이 반복되지 않고 손해보험회 사들이 자동차보험시장에서 창의적으로 경쟁할 수 있는 여건을 확립할 수 있도록, 자동차보험제도를 개편하는 방안을 검토할 필요가 있음.
- 표준약관의 범위를 자동차손해배상보장법과 관련이 깊은 대인배상 I 및 대물배상, 그리고 교통사고 처리특례법과 관련이 있는 대인배상 II로 한정하고, 나머지 담보는 표준약관에서 제외하는 것을 검토할 필요가 있다고 판단됨.
  - 요율 결정이 일원화되어 있는 자동차보험 요율결정체계를 책임보험과 임의보험으로 분리하는 방안도 검토할 필요가 있을 것으로 판단됨.
- 사회·경제 환경 변화가 손해율에 영향을 줄 경우 이를 탄력적으로 보험요율에 반영하려는 노력도 병행되어야 할 필요가 있음.
- 자동차보험 손해율은 자동차보험 제도 이외에 유가 등 사회·경제적 환경의 영향을 많이 받으므로, 유가 급등에 따른 주행거리 감소로 사고발생률이 개선될 수 있음. **kiri**