

CEO Report

보험산업 진단과 과제 (Ⅱ) - 사회안전망

정성희·송윤아·강성호·기승도·장윤미



CEO Report

CEO Report는 보험산업과 관련된 현안과제를 집중 분석하여 보험회사 최고경영자의 의사결정에 도움을 드리고자 작성되었습니다.

이번 호는 한국 보험산업을 분야별로 되돌아보고 향후 경영 및 정책과제를 제시하는 “보험산업 진단과 과제” 두 번째 시리즈입니다.

보험산업은 사적연금과 실손의료보험을 통해 노후소득보장과 국민 의료비 부담 경감을 위해 노력해 왔으며, 자동차보험과 재난보험을 통해 자동차사고와 재난 피해자의 구제에 기여해 옴. 최근 고령사회에 진입한 가운데 코로나19와 이상기후 등 재난 발생이 확대됨에 따라 소득 안전, 건강 안전, 재난 안전에 대비한 보험산업의 역할도 확대됨

그러나 사적연금은 OECD 평균에 비해 가입률이 낮고, 수령자 대부분이 일시금으로 수령하고 있어서 노후소득보장 기능이 약한 편임. 고령화 진행과 전염병 확대로 질병 치료는 물론 예방 수요도 크게 늘고 있으나, 국민의 건강 안전 서비스 제공과 관련한 장애를 해소하는 데에는 상당한 어려움이 있음. 자동차보험은 치료비·수리비 제도의 미비로 보험료 인상 요인이 발생하고, 최근 플랫폼 기반의 배달업종 확산 및 새로운 개인형 이동수단의 보급·이용 확대에 따라 관련 사고발생도 증가함. 또한, 기후변화와 감염병 확산에 따라 재난 안전 민감도 역시 크게 높아졌으나, 사회 전반적으로 재난보험의 가입률은 낮은 수준이고, 감염병과 미세먼지 피해는 보험사각지대로 남아 있음

따라서 보험산업의 사회안전망 역할 강화를 위해서는 ① 사적연금 가입 확대·연금수령 강화, ② 헬스케어 사각지대 해소·파트너십 강화, ③ 실손의료보험 상품구조 개편·심사체계 마련, ④ 자동차보험 보장체계 강화, ⑤ 재난관리 파트너십 강화가 필요함. 퇴직연금의 자동가입제도 도입 및 원칙적인 연금 수령을 제도화하고, 헬스케어서비스 제공 확대를 위해 법령상의 사각지대 해소 및 보험회사의 건강 증진·질병예방 사업에 민간파트너로 참여 노력이 요구됨. 실손의료보험의 의료 이용과 연계한 상품구조 개편과 국민의료비 낭비 요소 예방을 위한 전문심사체계 구축 추진이 필요함. 또한, 자동차보험의 치료비와 수리비 기준을 합리화하고, 유상운송 이륜차와 개인형 이동수단의 사고 피해자 구제를 위한 보험제도 개선이 필요함. 마지막으로 보험회사는 감염병 등 신종 재난에 대비하여 보험시장을 활용하는 공·사협력 모델을 개발하고, 재난 위험의 보험사각지대를 줄이는 노력을 지속해야 함

I

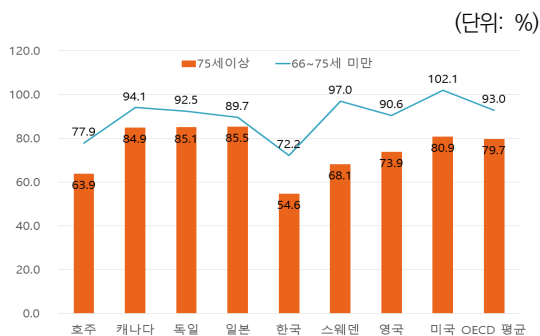
환경변화와 보험산업의 역할

1. 고령사회 진입

○ 베이비부머 은퇴 및 저소득 고령층 확대로 고령자의 소득지원 강화가 요구되고, 만성질환에 대한 우려와 관심이 확대됨에 따라 건강증진·질병예방이 중요해짐

- 베이비부머(1955~1963년생)¹⁾의 은퇴가 2021년부터 가속화 될 것으로 예상되고, 베이비부머 임금노동자²⁾의 과반수가 2024년 이내로 은퇴할 예정임³⁾
- 고령자의 낮은 고용률과 가구 분화로 인한 가구 내 분배 기능 약화로 저소득계층 고령자가 증가하는 추세임⁴⁾
- 만성질환은 생활환경이나 일상적인 건강·위생관리와 관련된 위험으로 라이프스타일 변화를 통한 예방 의료에 대한 관심이 확대되는 추세임
 - 고령자 진료비는 전체 인구 평균 진료비의 3배 수준으로 평생 의료비 절반 이상을 노후에 지출함

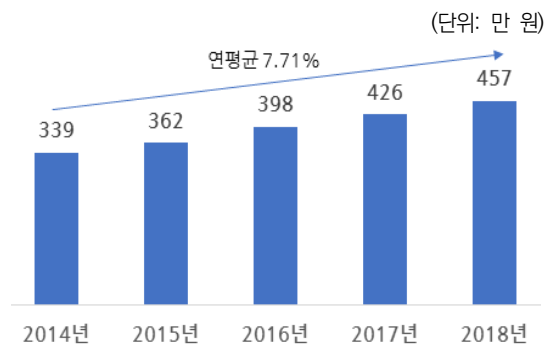
〈그림 I-1〉 고령자의 소득 비중 국제비교



주: 전체 인구의 평균소득 대비 고령자 소득 비율임

자료: OECD(2019)

〈그림 I-2〉 고령자 1인당 연평균 진료비



자료: 건강보험심사평가원(2019)

1) 베이비부머의 고용률은 2019년 8월 기준 67%임

2) 베이비부머 취업자의 약 60%임

3) 윤정혜(2019), 『베이비부머의 은퇴와 재취업 현황 분석』

4) 소득 하위 1분위(20%) 중 70세 이상 가구주 비중은 2003년 13.7%에서 2019년 2분기 43.4%로 확대됨

2. 위험 다변화

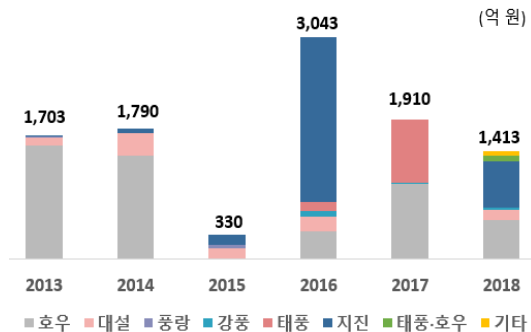
○ (이동위험 다변화) 플랫폼 기반의 배달업종 확산과 새로운 이동수단의 보급 확대로 사고발생이 증가함

- 온라인 플랫폼에 기반한 배달업종이 빠르게 확산됨에 따라 유상운송 이륜차 운전자의 보험접근성 및 보장공백이 사회적 이슈가 됨
- 새로운 개인형 이동수단(Personal Mobility)⁵⁾이 증가함에 따라 관련 사고도 급증함
 - 전동킥보드 사고는 2018년 57건에서 2019년 117건으로 105% 증가함

○ (재난위험 확대) 기후변화, 국가 간 이동 증가, 도시화, 인구밀도 증가 등으로 인해 자연재난 및 사회재난이 증가할 것으로 예상됨

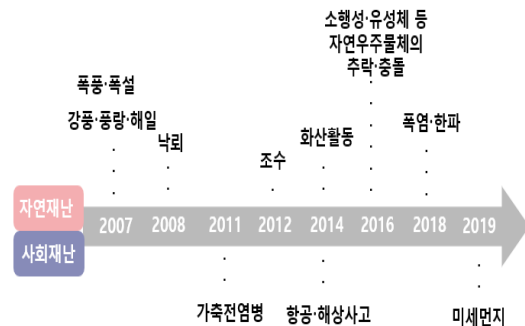
- 최근 3년 동안 자연재난으로 인한 피해액은 6,366억 원이며⁶⁾ 기후변화로 인한 불확실성 증가로 자연재난 피해는 더욱 증가할 것으로 예상됨
- 미세먼지, 가축 전염병·글로벌 감염병 등 사회재난의 확대로 재난의 범위가 지속적으로 넓어지고 있음
 - 특히, 국가 간 이동 증가, 도시화 및 인구밀도 증가 등으로 글로벌 감염병 위험에 대한 사회경제적 민감도가 증가함

〈그림 I-3〉 우리나라 자연재난 발생 현황



자료: 행정안전부 재난연감

〈그림 I-4〉 우리나라 재난범위 확대 현황



자료: 국회예산정책처(2019)

5) 1인 또는 2인의 이동을 목적으로 하는 교통수단을 의미하는데, 일반적으로 전기를 동력으로 하는 것을 의미함

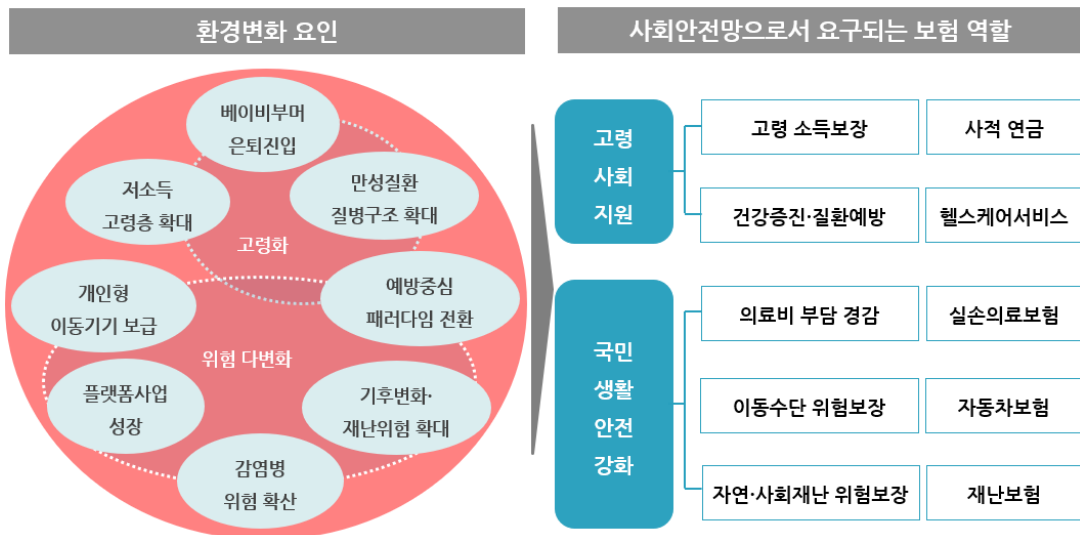
6) 피해액은 공공시설, 주택 및 건물, 농경지, 비닐하우스, 축사, 어망 및 어구, 비닐하우스, 농작물, 가축, 수산증·양식 등을 포함함

3. 사회안전망으로서 보험산업의 역할

○ 보험산업은 사회안전망 역할을 수행해 왔으며, 최근 고령사회 진입과 위험의 다변화에 따라 고령자의 소득·건강 지원 및 국민 실생활 안전을 위한 역할 강화가 요구됨

- 퇴직연금은 2005년 도입 이후 IRP 도입(2012년), 가입범위 확대(2017) 등 제도의 내실화를 기해왔으며, 개인연금(세제적격 1994년 도입)과 함께 사적 노후소득보장 기능을 담당해 옴
- 정부의 지속적인 건강보험 보장성 강화 정책에도 보장률이 60%대 초반에 정체된 가운데, 실손의료보험은 전 국민의 60% 이상 가입한 국민보험으로서 공보험의 추가적인 보장을 제공하면서 성장해 옴
- 자동차보험은 자동차손해배상보장법에 따른 의무보험으로 자동차사고 피해자 구제의 실효성 제고를 위해 의무보험 보상한도를 지속적으로 인상해 옴
 - 현재 대인배상(1억 5천만 원) 및 대물배상(2천만 원) 의무가입 보상한도는 자동차사고로 인한 인적·물적사고 피해액 대부분을 배상할 수 있는 수준으로 평가됨
- 보험산업은 정부의 자연재난 복구지원제도를 정책성보험제도로 포용함으로써 국민의 자율방재의식을 제고하고, 재난안전의무보험 운영을 통해 각종 사회재난 피해자의 피해회복에 기여해 옴

〈그림 1-5〉 환경변화 요인과 보험산업의 사회안전망 역할



II

보험산업 진단

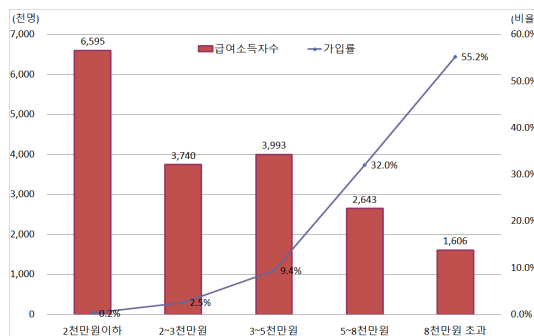
1. 고령사회 지원

가. 사적연금

○ 사적연금의 가입률은 주요국에 비해 낮은 편으로, 연금수령자 대부분이 일시금으로 수령하며 세액공제 전환 이후 세제혜택이 감소하여 개인의 연금 가입 유인을 낮추고 있음

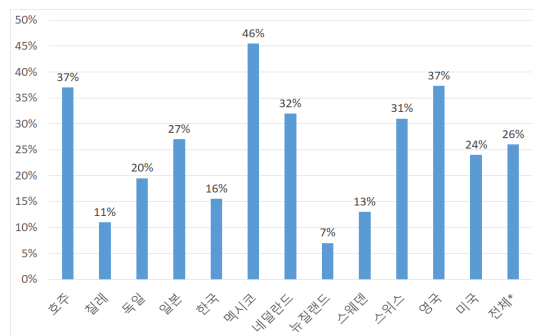
- (가입률) 우리나라 사적연금 가입률은 16.9%로 OECD 평균(67.5%)보다 낮으며, 특히 소규모 기업 및 저소득층의 가입이 매우 저조함
 - (퇴직연금) 2018년 가입률 51.3%(5인 미만 11.3%, 300인 이상 68.5%)
 - (연금저축) 2018년 전체 11.9%(2천만 원 이하 0.2%, 8천만 원 초과 55.2%)
- (연금 수령) 퇴직연금 수급대상자 대부분(98%)이 일시금으로 수령하고 있으며, 연금저축의 경우 연금 형태 수령자(57.3%)의 수령기간은 평균 6.4년에 불과함
- (세제지원) 사적연금의 세제혜택은 주요국 및 OECD 평균과 비교하여 낮은 편으로, 특히 소득 공제에서 세액공제로 전환됨⁷⁾에 따라 사적연금 세제혜택이 전반적으로 감소함

〈그림 II-1〉 연금저축 가입현황(2018년)



자료: 국세청(2019)

〈그림 II-2〉 주요국 사적연금 세제혜택



주: 보험료 대비 세제혜택 비율임

자료: OECD(2016); 강성호 외(2017)

7) 2014년부터 소득공제에서 세액공제 방식으로 전환됨

나. 헬스케어서비스

○ 헬스케어서비스의 의료·비의료 영역 간 사각지대가 존재하고, 국민의 능동적 참여 유도를 위한 정책적 지원이 적어 보험회사의 헬스케어서비스 사업 확대가 어려움

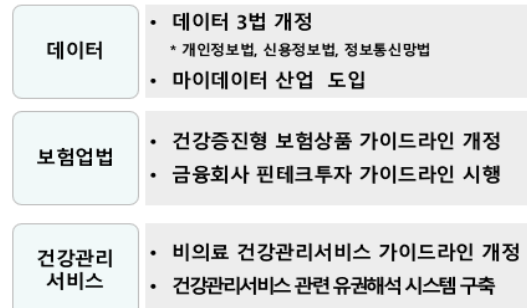
- (사각지대) 복지부가 ‘비의료 건강관리 서비스 가이드라인(2019. 5)’을 제정하였으나, 비의료기관이 건강검진 결과 등을 토대로 건강상태 평가 및 발병위험도 예측서비스 제공 시 의료법 위반소지 등 의료 영역으로 간주되는 사각지대는 여전히 넓음
- (활용 의사) 국민들은 건강관리의 중요성은 높게 인식하고 있으나, 헬스케어서비스를 직접 실천하거나 사용에 대한 비용을 지불하려는 의사는 낮은 것으로 조사됨
- (법·규제) 보험회사는 데이터법, 의료법, 보험업법 간의 모호성으로 인한 규제 저촉 우려 등으로 헬스케어서비스의 직접 제공 혹은 영역 확대를 기피함
 - 건강 관련 상담·정보 제공, 진료 예약, 건강증진활동 시 인센티브(보험료 할인, 포인트 지급) 제공 등과 같이 수동적인 비의료 서비스를 제공하는 수준임

〈그림 II-3〉 비의료 헬스케어서비스 영역



자료: KPMG(2019)

〈그림 II-4〉 헬스케어서비스 법·제도 추진



2. 국민 실생활 안전강화

가. 실손의료보험

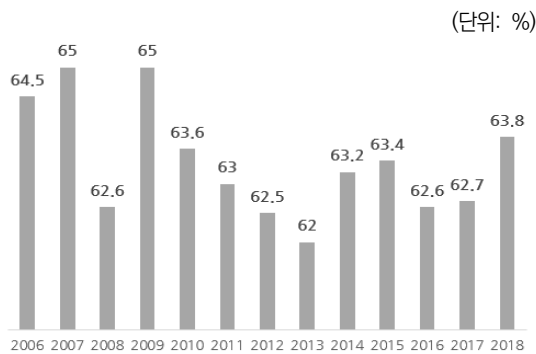
○ 실손의료보험은 공보험 보완형으로 도입되어 대표보험으로 성장하였으나, 최근 실손의료보험 손해율이 큰 폭으로 상승하면서 제도의 지속성에 대한 우려가 제기됨

- (요율 구조) 가입자의 실제 의료 이용량과 상관없이 동일한 보험료를 부담하는 구조로, 일부 가입자의

과다 의료 이용이 대다수 가입자의 보험료 부담으로 전가됨

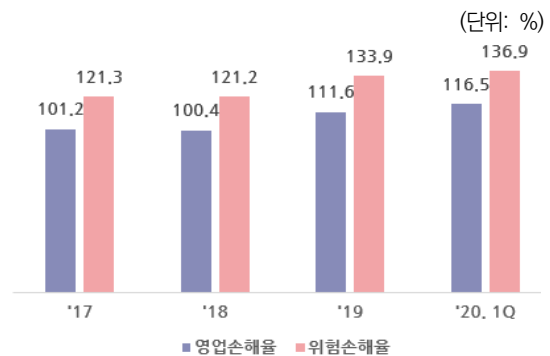
- 전체 가입자의 90% 이상이 무청구자이고, 연간 100만 원 이상 청구자는 2% 미만 수준임
- (보장 구조) 실손의료보험은 공보험이 보장하지 않는 영역을 포괄적으로 보장하고 있어 도덕적 해이에 취약하여 불필요한 의료 이용 및 의료 공급에 쉽게 노출되는 구조임
 - 몇몇 보장하지 않는 항목을 제외한 모든 항목을 보장하는 방식(Negative)임
- (보유계약) 보유계약의 80% 정도가 20년 이상 보험기간이 남아 있어 신계약에 대한 요율 및 보장구조 개선만으로는 한계가 있음
 - 보험료 갱신·재가입 과정을 통해 최장 100세까지 유지 가능함
- (보험금) 실손보험 지급보험금의 상당부분을 차지하는 비급여에 대한 적정성 심사체계가 마련되어 있지 않아, 오·남용 진료 발생에 취약함
 - 국민건강보험 급여와 자동차보험의 경우 진료비 적정성 운영근거 및 관리체계 마련이 필요함

〈그림 II-5〉 국민건강보험 보장률



자료: 건강보험정책연구원(2019)

〈그림 II-6〉 실손의료보험 손해율



자료: 보험회사 실적통계

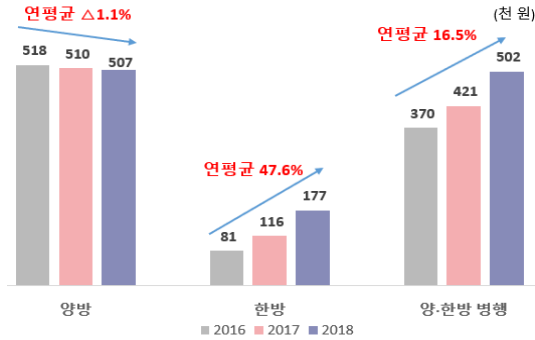
나. 자동차보험

○ (자동차보험) 대인사고의 진료비 지급제도 및 고가차량 수리제도 미비에 따른 보험금 누수가 자동차 보험 보험료 인상으로 이어짐

- 한방진료(47%)와 양·한방 병행진료(16%) 증가로 치료비 지급규모가 크게 증가하고 있는데, 주로 경미 사고 환자에서 이러한 경향이 두드러짐
- 수입자동차와 같은 고가차량이 매년 증가하면서 불공정한 차량수리비로 인한 보험금 누수 가능성이 증가하고 있음
 - 국산차와 수입자동차 제작사 모두 다빈도 수리부품 가격을 급격히 인상하는 경향을 보이고 있으며, 이는 보험금 증가 및 보험료 상승의 요인으로 작용하고 있음

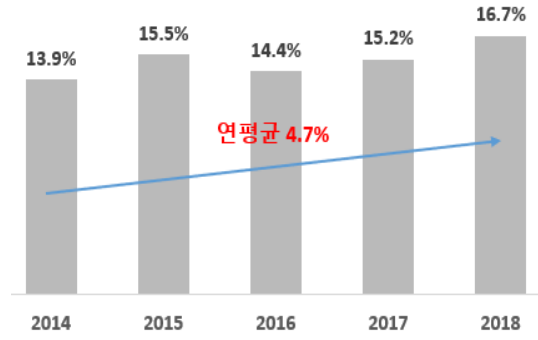
- 제작사 인증 부품(OEM)과 동일한 품질이지만 가격이 저렴한 품질인증 부품 사용 활성화를 통해 물적담보 수리비 급증 현상을 억제할 필요가 있음

〈그림 II-7〉 자동차보험 진료비 변화



주: 자동차사고 환자 1인당 연평균 진료비임
자료: 자동차보험 상위 4개 손해보험회사 실적

〈그림 II-8〉 수입자동차 시장점유율



자료: 한국수입자동차협회 통계

○ (유상운송 이륜차 위험) 온라인 플랫폼에 기반한 배달업종이 빠르게 확산됨에 따라 유상운송 이륜차 운전자의 보험⁸⁾ 미가입·부정가입이 심각하며 배달원의 업무상재해 위험에 대한 보장공백이 큼

- (보험 미가입·부정가입) 2019년 기준 보험가입 유상운송 이륜차는 2.5만 대로, 이륜차 배달원이 30만 명을 넘는다는 점을 감안하면 보험 미가입·부정가입이 심각할 것으로 추정됨
 - 2019년 법인소유 유상운송 중형 이륜차의 보험료는 209만 원으로, 가정용 이륜차(15만 원)보다 10배 이상 높아 보험 미가입·부정가입의 유인이 존재함
 - 2019년 기준 배달 플랫폼에 해당하는 법인소유 유상운송 이륜차의 손해율은 127.4%로, 전체 이륜차 보험 손해율(85.2%)의 약 1.5배 수준임
- (배달원의 업무상재해 보장공백) 이륜차 배달원의 교통사고는 업무상재해이지만 산재보험의 보호를 받지 못하며, 보험료가 높아 자동차보험 자기신체담보 가입도 어려운 실정임

○ (개인형 이동수단 사고 피해자 보호) 개인형 이동수단이 도로교통법에서는 이륜자동차로 분류되고 있으나, 자동차관리법에서는 자동차로 분류되지 않아 사고피해자 보호문제가 상존함

- 개인형 이동수단(전동킥보드, 전동휠 등)은 도로교통법에 따라 이륜자동차로 분류되어 일반 자동차도로에서 운행하도록 하고 있어 사고위험이 매우 높은 상황이나 개인형 이동수단에 대한 명시적인 법률 규정이 없는 상태임
 - 정부는 저속·소형 개인형 이동수단에 대한 통행방법·규제범위 등에 대하여 검토 중임

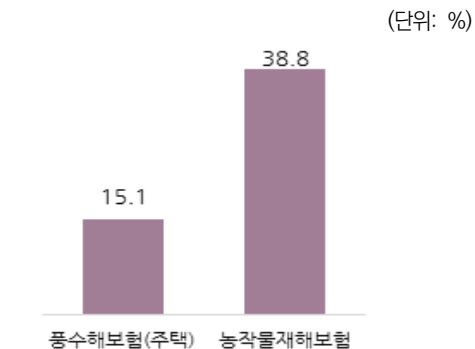
8) 현행법상 이륜차에 대해 일반 자동차와 동일하게 책임보험에 의무적으로 가입하도록 함

- 개인형 이동수단은 자동차관리법에서 차종구분이 되어 있지 않아 자동차로 취급되지 않음으로써 동 운송 수단으로 인한 사고 피해자 보호문제가 대두되고 있음
 - 정부는 전동킥보드 공유업체를 대상으로 배상책임보험 의무화 등을 검토 중임

다. 재난피해복구 보험

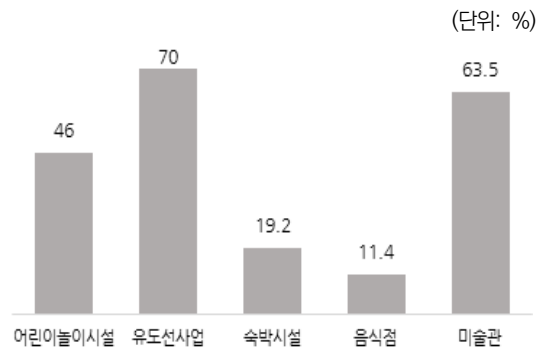
- 자연재난의 경우 재난지원금은 피해액에 훨씬 못 미치며 자연재해보험 가입률이 낮고, 인적 재난의 경우 이에 대비한 재난안전의무보험 가입률이 낮아, 재난유형에 상관없이 보장공백이 큼
 - 정부는 자연재해로 인한 이재민 구호와 사유시설 피해 복구를 위해 최저수준의 재난지원금을 지급하고 자연재해보험 가입 시 보험료 일부를 지원하나, 보험가입자의 재난지원금 수령을 금지함
 - 보험료 및 재난지원금 중복지원 금지, 재난지원금을 둘러싼 사마리아인 딜레마, 정치권의 재난지원금 확대 요구 등으로 인해 자연재해보험 가입 유인이 낮음
 - 인적 재난으로 인한 제3자의 인적·물적 피해보상을 위해 재난안전의무보험을 운영하고 있으나, 가입 관리가 체계적으로 이루어지지 않음
- 감염병 또는 미세먼지로 인한 피해는 법상 사회재난으로 분류되나 위험의 성격이 자연재난과 유사하며, 자연재난 및 인적 재난과 달리 완전한 보험사각지대임

〈그림 II-9〉 자연재해보험 가입률(2019년)



자료: 행정안전부; 농업정책보험금융원

〈그림 II-10〉 재난안전의무보험 가입률(2014년)



자료: 국민안전처 연구용역보고서(2016)

III

보험산업 과제

1. 고령사회 사적연금

- 퇴직연금 자동가입제도 및 소규모 사업자의 조기도입 유도를 통해 가입 확대를 도모하고, 원칙적인 연금 수령을 제도화할 필요가 있음
 - (가입 확대) 퇴직연금에 선택적 탈퇴(Opt-out) 방식의 자동가입제도를 도입하고, 소규모 사업자의 퇴직 연금 가입 유도를 위해 조기 도입 시 인센티브를 제공할 필요가 있음
 - (연금화 유도) 사적연금의 종신연금화를 의무화한 주요국 사례를 참고하여 지급단계에서 특별한 의사 표현이 없을 시 원칙적인 연금 수령을 제도화할 필요가 있음
 - (지원 강화) 사적연금 세제지원·보조금 확대를 통해 가입을 유도하고, (가칭)공사연계연금(한국형 리스터 연금) 및 세액공제금을 연금계좌로 환류하는 제도(계좌환류제)를 도입할 필요가 있음

2. 국민건강증진을 위한 헬스케어서비스

- 보험회사의 헬스케어서비스 제공에 있어 법·제도의 모호성 해소가 필요함
 - (데이터 활용 확대) 개인 건강데이터의 활용 확대를 위해 가명조치·절차, 제공 방법 등을 포함하여 구체적인 의료데이터의 활용 가이드라인 마련이 필요함
 - (서비스 범위 명확화) 헬스케어서비스의 의료·비의료 영역에 대한 사각지대 해소를 위해 '비의료 건강 관리 서비스 가이드라인'의 지속적인 개정이 필요함
- 보험회사는 전통적 보험상품에 헬스케어서비스를 연계하여 선제적이고 능동적인 위험인수자로서의 변화를 모색함
 - (개인 맞춤형) 개인 및 유병자 맞춤형 헬스케어서비스 제공을 위해서는 의료 빅데이터 분석 역량 및 활용체계 수립이 필요함
 - (공공부문 협력) 정부·지자체가 추진하는 국민·사회취약계층 대상의 헬스케어서비스 정책사업(치매환자·고령자 대상 요양서비스 사업 등)에 협업자로서 동참하는 방안을 검토함

3. 국민건강강화를 위한 실손의료보험

- 실손의료보험 가입자의 의료 이용량(청구 실적)과 연계한 보험료 차등제를 도입하고, 보장구조의 급여·비급여 분리 운영, 재가입주기 단축 등 상품구조 개편을 검토함
 - (보험료 차등제) 실손가입자 대부분을 할인 대상으로 하여 보험료 할증에 따른 의료접근성 저하를 최소화 하고, 불필요한 의료 이용을 자제하도록 고액 의료 이용자에게 할증을 적용함
 - (보장구조 개편) 현재 포괄 보장구조를 실질적인 의료비 기준인 급여와 비급여로 구분하고, 빠르게 변화 하는 의료환경 변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 재가입주기 단축을 검토함
- 실손보험금의 비급여 진료에 대한 가이드라인 및 전문심사기관 구축을 검토함
 - (보험금 지급관리) 의료기관·보험회사 간 협의하에 비급여 진료의 적정 가이드라인 수립 및 제3의 전문 심사기관을 구축하여, 실손보험금 지급 관련 분쟁 발생 및 국민의료비 낭비를 예방함

4. 안전한 이동 보장을 위한 보험

- 자동차보험 환자의 비합리적 의료 이용을 개선하고 대물사고 수리비를 합리화할 필요가 있음
 - (치료비) 한의과 이용 및 병용 환자 증가는 환자의 선호뿐만 아니라 비합리적 의료 이용이 복합적으로 작용한 것으로, 한의과 진료에 대한 수가기준 세분화 및 구체화가 필요함
 - (정비공임) 국토부가 공표하는 정비공임을 일반자동차·수입자동차 정비공장에 동일하게 적용함으로써 수입자동차에 대한 과도한 정비공임 부과를 방지함
 - (품질인증 부품) 대물사고 수리 시 OEM 부품과 품질이 동등한 품질인증 부품을 사용한 경우 보험료 할인 및 차량연식을 감안한 감가상각 적용 등 제도개선이 필요함
- 유상운송 이륜차에 대한 적정 보험료 부과기반을 마련하기 위해서는 자동차관리법 개정으로 이륜차 관리체계를 강화하고 이륜차에 적합한 상품을 개발할 필요가 있음
 - (이륜차 관리) 유상운송 이륜차의 보험 미가입·부정가입을 방지하고 적정 보험료 부과기반을 마련하기 위해서는 이륜차도 등록 및 정기검사 대상으로 관리하고, 용도를 구분하여 등록·관리해야 함
 - (상품개발) 유상배달업무를 수행하는 시간에만 위험을 보장하는 온오프 방식의 상품 출시 및 자기부담금 특약 도입을 통해 보험료 부담 경감 방안을 검토함
- 개인형 이동수단의 사고로 인한 피해자 보호미비 문제를 해결하기 위해 보험제도 개선을 검토함
 - (자동차보험 적용) 일정 최고속도 이상인 개인형 이동수단에 대해 자동차관리법상 자동차의 일종으로

분류하여 책임보험에 의무가입하도록 함

- (상해보험) 개인형 이동수단을 이용하는 자의 상해사고가 빈번히 발생하므로 개인형 이동수단 전용의 상해보험 개발 및 보급 활성화 방안을 검토함

5. 보험산업의 재난관리

○ (담보위험⁹⁾ 확대) 감염병의 경우 자연재해보험과 유사한 형태의 정책보험 구축을 고려할 수 있음

- 자연재난과 인적 재난에 대해서는 정책보험이 운영되고 있는 반면, 감염병에 대해서는 보험 측면의 공·사협력 모델이 아직 없는 실정임
- 자연재난의 경우 정부에서 보험료를 지원하거나 재보험을 제공하는 방식으로 보험시장에 개입하고, 인적 재난의 경우 가해자의 배상자력 확보를 위한 보험가입을 강제하는 방식으로 시장에 개입함
- 감염병의 경우 재난발생 예측이 어렵고, 피해범위가 자연재해보다 광범위할 수 있어 자율적인 보험시장 형성이 어려워 정부 개입이 불가피함

○ (부보위험¹⁰⁾ 확대) 재난으로 인한 1차적인 재물손해뿐만 아니라 그로 인한 조업중단손해, 나아가 감염병 처럼 재물손해를 동반하지 않은 조업중단손해 등으로 부보위험을 확대할 필요가 있음

- 재난으로 인해 사업장 내 물적 손해가 발생할 경우 조업을 중단할 가능성이 높다는 점을 감안해 볼 때 기업은 기업휴지보험 가입을 통해 조업중단손해에 대비할 필요가 있음
- 보험회사는 기업휴지보험에 대한 전문가 양성을 통해 보험회사의 위험평가·인수심사 역량을 강화하고 기업휴지보험 특약·가입한도 등을 다양화한 상품개발을 모색해야 함

○ (부보목적물 확대) 자연재해보험과 재난안전의무보험의 부보목적물을 확대해야 함

- (자연재난) 풍수해보험은 2019년부터 소기업 중 상시근로자 수가 10인 이하인 소상공인의 공장 및 상가의 피해를 보장하고 있으나, 이를 전체 소기업으로 확대 운영할 필요가 있음
- (인적 재난) 「재난 및 안전관리기본법」 및 「시설물 안전관리에 관한 특별법」 등에서 재난관리 시설물로 지정하고 있음에도 불구하고 의무보험 가입대상에 해당하지 않는 시설물이 다수 존재함

9) 보험의 대상이 되는 피보험(Insured) 위험을 의미함

10) 보험회사가 보험계약을 통해 인수 가능한(Insurable) 위험을 의미함

저자약력

정 성 희 서울대학교 통계학 박사 / 연구위원(총괄)
E-mail : shchung71@kiri.or.kr

송 윤 아 Indiana Univ. at Bloomington 경제학 박사 / 연구위원
E-mail : knuckleball@kiri.or.kr

강 성 호 성균관대학교 경제학 박사 / 연구위원
E-mail : ksh0515@kiri.or.kr

기 승 도 한국외국어대학교 통계학 박사 / 수석연구원
E-mail : kaebi@kiri.or.kr

장 윤 미 멕시코국립자치대학교 경제학 석사 / 연구원
E-mail : yunmi.jang@kiri.or.kr

CEO Report 2020-06호

보험산업 진단과 과제 (Ⅱ) - 사회안전망

발 행 일 2020년 9월

발 행 인 안 철 경

발 행 처 보험연구원

주 소 서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38 화재보험협회빌딩

문 의 손해보험연구실 (3775-9024)

인 쇄 소 경성문화사 (786-2999)