자동차사고의 무과실(No-Fault)보험제도 도입방안에 관한 연구 -보상제도의 선호도 실증분석을 중심으로-*

(A study on the introduction of no-fault insurance system of a car accident : Focused on empirical analysis of preference for compensation system)

백주민** · 이정호***
Jumin Baek Jeongho Lee

<국문초록>

자동차사고로 인한 인적, 물적, 정신적 피해는 우리 사회의 가장 중요한 문제로 인식되고 있고 자동차사고가 발생하는 경우를 대비해서 보험은 가해자와 피해자 모두를 동시에 보호할 수 있다. No-Fault 보험제도는 자동차사고로 인해 인신사고가 발생한 경우에 피해자가 자신의 과실여부와 상관없이 자신이 가입한 보험회사로부터 일정한 범위 내에서 보험금을 수령 할 수 있도록 보장하는 제도이다.

실증분석 결과에 의하면 과실여부 판정에 대한 공정성이 낮을수록 No-Fault 보험제도에 대한 선호도가 상승하는 경향이 있었고, 자동차사고 피해자의 경우가 동 제도를 더 선호하는 것으로 나왔다. No-Fault 보험제도는 사고 시 현행 보험제도가 가지고 있는 비효율성을 해소하고 생활 안정에 큰 기여를 위해 홍보방안과 한국 실정에 맞는 제도 연구들이 계속적으로 진행되어야 하며, 이 연구도 이러한 차원에서 앞으로 진행될 No-Fault보험제도 연구에 도움이 되기를 바라는 바이다.

※ 국문 주제어 : 자동차사고, 무과실, 보험제도, 보상제도, 무과실 보험제도

* 본 연구는 백주민 박사학위논문 '자동차사고의 무과실(No-Fault)보험제도 도입방안에 관한 연구 -보상제도의 선호도 실증분석을 중심으로-' 를 요약 수정 작성한 논문임.

** 주저자, 목원대학교 부동산금융보험융합학과 겸임교수
*** 교신저자, 목원대학교 부동산금융보험융합학과 교수

투고일: 2023. 09. 30. 심사일: 2023. 10. 05. 게재확정일: 2023. 10. 15.

Ⅰ. 서론

자동차사고는 소유자 및 운전자, 피해자 등에게 상당한 인적·물적·정신적 피해를 발생시킨다. 자동차 소유자가 자동차보험에 가입하고 있는 경우 피해자는 가해운전자의 보험자에게 직접 보험금을 청구할 수 있지만, 가해자와 피해자 사이의 과실비율 산정과 책임에 관한 분쟁은 여전히 계속해서 남는다고 할 수 있다(마승렬, 2000). 도로교통공단의 2013년 통계에 따르면 한 해 동안 발생된 교통사고는 1,119,280건으로 이중 5,092명이 사망하고 1,782,594명이 부상한 것으로 집계되었다.[1] 이와 같은 통계지표에 의하면 1일 평균 3,066건의 교통사고로 인해 약 14명이 사망하고 약 4,884명이 부상을 당한 셈이며, 약 18초당 1명의 사상자가 발생하고 있음을 알 수 있다.

이와 같이 많은 자동차사고가 발생하고 있고, 피해자에 대한 신속하고 합리적인 보상을 위해서는 각종 사고처리를 위한 법률과 보험제도 및 정책들이 관여하게 된다. 우선 자동차사고가 발생하면 「민법」에 의한 책임을 물을 수 있다. 하지만 민법에 따른 불법행위책임은 과실책임주의에 근거하여 가해자가 고의 또는 과실에 의하여 타인에게 손해를 끼친 경우에만 손해배상책임을 부담하게 된다(한기정, 2008).

다음으로 자동차사고로 인한 인적손해의 경우 「자동차손해배상보장법(이하, ‘자배법’ 이라함)」의 규정이 「민법」에 우선하여 적용된다. 자배법 제3조에 의하면 손해배상책임의 주체를 운행자로 규정하여 「민법」상 불법행위책임 보다 배상책임주체를 확대하고 있으며, 승객이외의 자에 대해서는 운행자에게 조건부 무과실책임을 부여하고 있고 나아가 운행자는 승객이 사상한 경우에는 승객의 고의 또는 자살행위로 기인한 사상이 아닌 이상 손해배상책임을 지게 되는 절대적 무과실책임주의를 채택하고 있다. 문제는 과실책임주의에 입각한 현행 책임보험제

1) 학위논문 작성 당시 통계이며. 도로교통공단 2022년도 교통사고 사망자수가 전년대비 6.2%(-181명) 감소한 2,735명으로 교통사고 통계관리(1970년) 이후 최저 사망자수를 기록했다고 밝혔다. 교통사고 사망자수는 1970년 3,069명에서 1991년 최고점(13,429명)을 지나 2013년 이후부터는 10년째 매년 감소하는 추세이다.

도로서는 보상의 공정성(equity)과 신속성(promptness) 및 효율성(efficiency)의 세 가지 측면에서 볼 때 완벽하지 않다는 점이다(Cummins, 2000).

나아가 자동차사고에 관하여 운전자 측의 손해배상책임이 발생하여 손해액을 보상받을 수 있는 피해자의 경우일지라도 손해배상 책임의 정도 및 금액을 산정함에서는 피해자의 과실을 참작하게 된다.

그러나 자동차사고의 경우 가해자와 피해자 사이의 과실비율 또는 피해자의 과실비율을 공평하게 정한다는 것은 녹록지 않으며 때로는 사실과 다른 사고조사결과에 따라 가해자와 피해자가 변경되는 경우도 발생하며 사고내용이 조작될 경우의 수도 고려해야 하는 것이다(마승렬, 2000).

이같이 과실상계를 피해자의 손해배상액 산정문제에 적용하게 되면 동일한 손해를 입은 피해자인 경우에도 과실의 정도에 따라 배상받을 수 있는 금액은 차이가 발생하게 된다고 할 수 있다(오승종, 2012).

이러한 여러 문제점으로 인하여 자동차사고에 대한 여러 가지 정책이 수립되고 법규가 제정되고 있지만, 실제 자동차사고를 감소시키기 위해서는 운전자 스스로의 사고예방 노력이 필요하다.

외국의 사례를 살펴보면, 자동차사고로 인한 인적피해를 신속하게 구제하기 위해 미국 뉴욕주 등 18개 주에서는 No-Fault 보험제도를 채택하고 있으며(김주동, 1998), 뉴질랜드 및 캐나다 퀘벡주에서도 No-Fault 보험제도를 채택하여 시행하고 있다.

이 연구는 자동차사고와 관련된 손해배상과 관련하여 자동차보험의 근간이 되고 있는 과실책임제도 및 대인배상책임보험을 중심으로 문제점을 분석하여, 현행 책임보험제도의 법적 구조에서 자동차사고 시 신속하고 효율적인 인신사고 보상을 위한 새로운 보상제도로서 뉴질랜드의 순수 No-Fault 보험제도를 국내에 도입하는 것에 대해 실증분석을 하였다. 이에 이 연구는 최근 5년 이내에 교통사고 유경험자 500명을 대상으로 하는 설문조사를 통해 실증분석을 하였으며, 이를 통해 우리나라에 도입 가능한 새로운 자동차사고 보상제도로서 뉴질랜드의 순수 No-Fault 보험제도에 대한 검토로 마무리하였다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 자동차사고의 보상제도

사고로 인한 피해발생시 손해배상체계는 크게 불법행위 법리에 따른 과실책임주의와 사보험(특히, 책임보험) 및 사회보장제도 등으로 구분할 수 있다. 이 중에서 전통적 기본원리는 불법행위 법리이다. 우리 민법 제750조는 “고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다” 라고 규정하고 있는데 이는 일반불법행위책임이 과실책임 원칙에 기초하고 있음을 보여주고 있다. 따라서 자동차사고에 있어서 자배법이 적용되지 않는 물적손해나 타인이 아닌 자의 손해배상책임 등에 대하여는 민법상의 과실책임주의에 손해배상책임의 근거를 둔다(박세민, 2007).

과실책임주의의 기능으로서는 억제적 기능과 징벌적 기능을 들 수 있다. 즉, 행위자에게 자기의 과실에 대한 책임을 부담시킴으로써 사회 일반에 대하여 주의를 환기시켜 불법행위를 진압, 예방하는 효과를 거둘 수 있을 뿐만 아니라, 아울러 행위자의 과실을 매개로 하여 손해배상책임을 지움으로써 가해자에 대한 제재적 기능도 수행하게 된다(김상묵 & 안근, 2008).

자동차보험은 여러 종류의 보험을 포괄하는 것이어서 인보험과 손해보험, 손해보험에서도 물건보험과 책임보험 등의 다양한 형태가 모두 포함된 보험이다. 구체적으로 살펴보면, 배상책임보험으로 타인의 신체에 가한 인적손해를 보상하는 대인배상Ⅰ·Ⅱ, 담보와 타인의 재물에 가한 물적 손해를 보상하는 대물배상담보, 그리고 피보험자 본인과 그 가족(배우자, 부모, 자녀)의 신체에 생긴 상해를 보상하는 자기신체사고 담보와 뺑소니사고 및 무보험자동차에 사상된 피보험자의 손해를 보상하는 무보험차에 의한 상해담보, 피보험자동차에 생긴 손해를 보상하는 자기차량손해 담보로 구성되어 있다(장덕조, 2011; 김광국, 2014).

Fault 제도하에서는 피해자 중 상당수가 전혀 보상을 받지 못하거나 보상을

받더라도 실제 입은 손해액의 전부를 보상받지 못하는 경우가 종종 있다(마승렬, 2000). 또한, 경미한 부상에 대하여 보험회사는 소송비용을 축소시키기 위해 과대보상을 하는 경우도 있고, 반대로 심각한 부상자들이 피해 정도에 비해 낮은 보상을 받을 수 있는 문제점이 있다.

보상금의 지급면에 있어서도 Fault 제도하에서는 피해보상을 받는 절차가 복잡하다. 이러한 내용은 손해배상액의 산정에 있어 사고조사 비용발생, 소송의 증가, 정신적 위자료 산정의 어려움, 과실판정의 불만 등의 여러 문제점을 내포하고 있다.

2. 외국의 NO-Fault 보험제도

미국 No-Fault 보험제도는 매사추세츠주에서 시작된 후 1995년까지 총 26개 주가 여러 가지 형태로 도입하여 새로운 자동차보험 제도로 시행하였으며, 10개 주는 부분적 무과실책임을 인정하고 있으며 8개주가 제1당사자 보험(first party insurance)을 채택하고 있다. 부분적 No-Fault 보험제도는 교통사고 피해자에 대한 구제를 위해 일정한 기본보상을 정하고, 이러한 한도 내에서 사고당사자의 과실과 관계없이 피해자의 손해를 보상하는 제도이다(Davies, 1971).

뉴질랜드는 1974년부터 약 40년 동안 순수 No-Fault 보험제도를 시행하고 있다. 제도의 취지는 피해자에 대한 공평 · 신속 · 효율적인 보상이며 인적손해에 대하여 불법행위 법리를 적용하지 않는 것으로 불법행위로 인한 손해의 배상이라는 관점에서 탈피한 것이라고 평가할 수 있다(Hitzhusen, 2005). 이 제도는 인적손해에 해당하는 사항은 사고유형과 관련 없이 모든 인적손해에 대해 과실 등 귀책사유를 문제 삼지 않고 법령상 보상범위에 해당하면 정부가 보상하는 방식이다.

뉴질랜드의 특징은 피해자는 불법행위로 인한 손해배상청구권을 가지지 못하고 가해자 또한 민사책임으로부터 면책되는 순수 No-Fault 보험제도라고 할 수 있다. 따라서 뉴질랜드의 보상체계는 인적손해에 불법행위 법리를 적용하지 않는 것으로 불법행위의 배상이라는 관념에서 탈피하여 보험을 활용한 보상이라는 방식을 유지하는 것이다(Brown, 1985).

3. 자동차보험의 만족도 및 선호도

(1) 서비스품질

서비스는 타인을 위한 정신적, 육체적인 노무의 제공을 뜻하는 것으로 고객의 문제해결을 위하여 서비스 제공자의 인적, 물적 자원을 이용하는 과정 및 행동의 수행으로 볼 수 있다(고재건, 2006). 서비스 품질은 서비스의 본질적인 특수성으로 인하여 그 측정과 개념규정이 어려운 부분이다. 따라서 서비스 품질에 대한 정의는 실무자들이나 학자들에 따라서 다양한 의미로 사용되고 있다.

Grönroos는 소비자의 지각된 서비스와 기대 서비스의 비교 평가의 결과를 서비스 품질이라고 정의하고, 서비스 품질은 소비자의 기대, 기술적・기능적 특징, 이미지와 같은 다양한 변수와 함수관계에 있다고 주장하였다(Grönroos, 1984).

(2) 보험서비스

보험서비스는 보험 가입이나 가입 권유 시점에서 시작되지만 실제로 소비자가 느끼는 서비스 품질은 사고가 발생한 시점이다. 따라서 보험권유나 보험에 가입할 서비스 시작 시점에서는 보험서비스 품질에 대한 만족을 전혀 예측할 수 없다는 단점이 있다. 소비자가 예측할 수 있는 서비스 품질은 정확하게는 약관에 의하지만 보험 상품이 매우 복잡하게 구성되어 있기 때문에 일반 소비자로서는 약관의 내용을 정확하게 이해하기 힘든 점이 많다. 따라서 대부분의 소비자가 기대하는 보험서비스 품질은 보험회사 영업직원의 설명에 의존할 수 밖에 없는 게 실정이다.

보험 소비자가 사고시 인지할 수 있는 보험서비스의 만족은 세 가지 측면이 있다.

첫째는 사고시 과실 판정의 공정성 여부이다. 과실판정의 공정성은 보상이나 피해액 지급의 결정적 요소이기 때문에 소비자가 가장 예민하게 반응하는 부분이다. 그러나 이 과실판정은 경찰이나 법원에 의해 최종 결정되기 때문에 보험회사나 보험회사 직원의 서비스 품질이 직접적으로 관여하는 부분이 아니

다. 과실여부 판정에 필요한 정보를 충실히 제공하였는지, 관련 사항에 대해 소비자에게 충분한 설명을 하였는지 등 간접적으로 관여하고 있다.

둘째는 비용 문제이다. 자신이 지불한 보험금에 해당하는, 또는 약관이나 보험회사 직원이 설명한 약속에 해당하는 보상을 충분히 받았는지에 달려 있다. 보험금이나 약관에 의해 약속된 혜택이 높을수록 서비스에 대한 기댓값도 높아져 오히려 사고시 보험서비스에 대한 만족도가 떨어질 수 있다. 마지막으로 과실판정 부분이나 비용 부분 또는 사고처리 절차에 대해서 보험회사나 보험회사 직원이 소비자에게 충분한 지식을 가지고 관련 사항을 적절하게 설명하였는지에 대한 절차적 만족도가 있다.

(3) 선호도

선호도의 사전적 의미는 좋아하는 정도를 의미하는데 제품의 경쟁력은 기본적으로 시장에서 존재하는 다양한 제품에 대한 소비자의 선호도에 따라 결정된다. 선호도란 좋아하는 정도를 의미하고 제품이나 서비스가 제공하는 만족, 즐거움, 또는 유틸리티, 이에 따른 최적의 '선택'의 결과나 프로세스를 의미한다. 이때 만족이란 수준의 평가는 개인의 경제적 문화적 사회적 환경, 개인적 취향에 따라 다르며 고객이 선택한 상품과 지불한 가격에 대한 최대의 만족한 상태 또는 지불할 비용에 대한 최대의 주관적 기대치를 의미한다.

선택이론은 일반적인 소비자 행동(consumer behavior) 이론에 따른다. 소비자 행동은 개인 및 집단이 상품이나 서비스의 구매와 관련하여 행하여지는 모든 행동 및 의사결정 과정을 말하는 것으로 소비자는 제품이나 서비스를 소비하는 과정에서 돈, 시간, 노력 등을 배분하여 구매에 관련된 정보를 수집 분석하여 소비를 결정하게 된다(이정희, 2003).

소비자의 의사결정 과정을 상세히 살펴보면 다음과 같다. 소비자는 자신의 채워지지 않는 욕구를 충족시키기 위하여 제품을 구매한다. 제품을 구매하겠다는 문제 인식은 내부동기와 외부자극 등 두 가지 원천에서 발생한다. 소비

자가 문제를 인식하게 되면 소비자들은 행동을 위한 선택 가능한 대안을 비교하여 평가한다.

이 과정에서 내부적 탐색과 외부적 탐색을 하여 대안 평가에 사용될 정보를 충분히 수집한다. 일단 정보가 수집되어 여러 가지 대안 중 최종 선택안을 결정하기 위해 자신만의 기준을 세운다. 수집된 각 대안들에 대한 평가가 이루어지면 소비자들은 각 대안 중에서 최종 대안을 행하게 된다. 이와 같이 개인이나 조직의 소비자가 제품이나 서비스를 사용하고, 구매하고, 지불하는 것을 결정하거나 행동하는 정신적이고 신체적인 활동을 소비자 행동이라 한다.

Ⅲ. 연구설계

1. 연구모형 및 연구가설

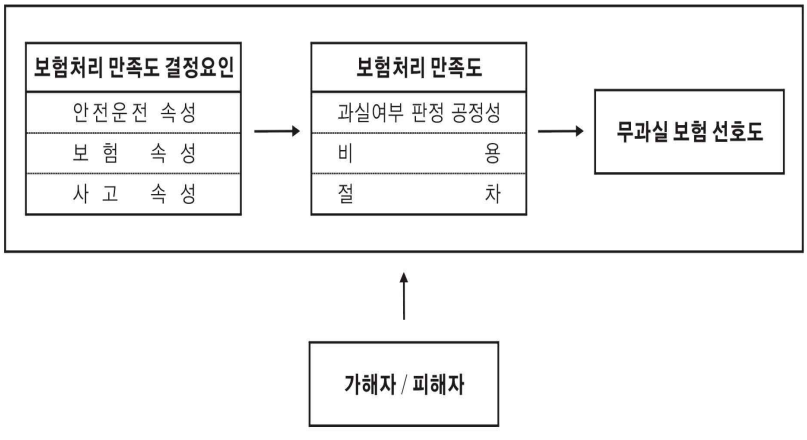
No-Fault 보험제도를 도입하기 위해선 현행 자동차사고 보험처리에 대한 만족도 분석이 필요하다. 그래서 현행 자동차 보험제도의 문제점에 대한 대안으로 No-Fault 보험제도의 도입 여부를 가늠할 필요가 있다. 자동차사고 보험처리는 자동차사고에 따른 손실보전을 목적으로 한다.

손실보전 과정에서 자동차사고 가해자나 피해자는 본인의 의사와 관계없이 과실 여부 판정에 대한 불만이나 보전 보상액에 대한 불만, 절차 과정에서 시간의 낭비, 본인의 일상생활 피해 등 다양한 불만족 요인에 직면하게 된다.

그래서 자동차사고 시 보험처리 과정에서 겪는 서비스에 대한 만족도를 첫째, 과실 여부 판정의 공정성 만족도, 둘째, 비용만족도, 셋째, 절차만족도 등 3가지로 설정하였다. 위와 같이 만족도를 3가지 요인으로 분류한 이유는 본 설문 항목의 구성을 3개의 요인으로 분류한다고 가정했을 때 가장 적합한 공통요인이 공정성, 비용, 절차에 대한 만족도라고 판단되었기 때문이다.

현행 자동차사고 보험처리에 대한 만족도에 영향을 미치는 요인으로 안전운전 속성, 보험속성, 사고속성 등 3가지로 설정하였는데, 이는 운전자 개인의 성향에 따라 보험처리 만족도가 달라진다고 가정했을 때 운전자 개인의 안전운전 습관과 자동차 보험료 등 보험특성, 사고의 경중정도가 가장 큰 요인이라고 판단하였기 때문이다. 또한, 보험처리에 불만이 많은 사람일수록 No-Fault 보험제도 도입에 긍정적일 것이라는 가설 아래 다음의 [그림3-1]의 연구모형을 제시하였다.

이러한 인과관계는 자동차사고 가해자와 피해자에 따라 영향력에서 차이가 있을 것으로 판단하여 자동차사고 가해자, 피해자 여부를 조절변수로 설정하였다.



[그림3-1] 연구 모형

이러한 연구 모형을 바탕으로 설정한 연구 가설은 다음과 같다.

가설 1. 안전운전, 보험, 사고 속성은 보험처리 만족도에 영향을 미친다.

가설 2. 보험처리 만족도는 무과실 보험 도입에 대한 선호도에 영향을 미친다.

가설 3. 안전운전, 보험, 사고속성이 사고 보험처리 만족도에 미치는 영향력은 가해자와 피해자 여부에 따라 달라질 수 있다.

가설 4. 사고 보험처리 만족도가 무과실 보험 도입 선호도에 미치는 영향력은 가해자와 피해자 여부에 따라 달라질 수 있다.

2. 자료수집 및 분석방법

설문의 시행을 위해 연구조사의 가설을 설정 및 설문조사 통해 이를 검증하기 위해 설문조사 내용과 대상자를 선정하였다. 이후 제시된 가설 검증을 위해 설문을 준비하였으며, 설문대상은 전국지역에 거주하고 있는 교통사고 피해자 및 가해자로 실제 교통사고에 대한 경험이 있는 사람을 대상으로 하였다.

기존의 선행연구를 참조하여 설문지를 작성한 후 50명을 대상으로 예비조사(Pilot Test)를 하였으며, 예비조사에서 설문문항의 신뢰도와 타당도 등을 분석하고 인과관계를 검증한 결과를 토대로 설문문항을 수정한 후 최종 설문문항을 결정하였다. 이러한 설문을 위한 준비기간은 약 2개월 동안 진행되었으며, 이후 1개월 동안의 설문과정을 거쳐 전국에 거주하고 있는 교통사고 유경험자에게 설문을 시행하였다.

설문방법은 서면과 온라인을 활용하여 설문을 시행하였으며, 설문의 참여인원은 총 500명으로 설정한 후 선착순으로 설문을 받고 500명에 도달하였을 때 설문을 최종 마감하였다. 설문응답은 설문응답자가 자기 기재방법으로 하였으며, 설문을 실시 전 설문조사의 취지를 충분히 설명하였다. 기초통계에 관한 질문 이후 최근 5년간 본인이 겪은 자동차사고 유경험자에 한한 후 가해자인지 피해자인지 대상을 확정하였으며, 자동차사고 무경험자는 설문대상에서 제외하였다.

회수한 총 500부를 대상으로 연구목적에 맞게 통계처리 하였다. 자료처리는 SPSS 18과 AMOS 15.0을 사용하여 통계처리 하였다. 구체적인 통계 방법론은 다음과 같다. 첫째, 설문응답자의 특성별 빈도와 백분율을 구하기 위해 빈도분석을 하였다. 둘째. 연구주제의 가설 검증을 위하여 구조방정식 모형(SEM)을 적용하였다. 셋째, 현행 자동차사고 보험처리와 No-Fault 보험제도에 대한 현황과 인식이 가해자와 피해자 간의 차이가 있는지 검증하기 위해 교차분석(Crosstabs Analysis)와 t 검증(t-test)를 실시하였다.

Ⅳ. 연구결과

1. 기술적 통계분석

기술통계 분석결과, 남자는 전체 500명 중 78.8%, 여자가 21.2%로 나와 남자가 여자보다 압도적으로 많았다. 연령별로 보면 40대가 40.6%로 가장 많았고, 그다음으로 30대가 34.8%로 나왔다. 직업별로 보면 자유직/자영업자가 전체의 38.8%로 가장 많았고, 그다음이 기타가 21.6%, 사무직이 20.6%로 나왔다.

혼인여부별로 보면 미혼이 18.8%, 기혼이 81.2%로 기혼이 압도적으로 많았다. 거주지별로 보면 서울이 29%, 경기도가 21%, 전라도가 15%, 경상도가 14%, 충청도가 11.2%로 나왔다. 사고 가해여부별로 보면 가해자가 23.6%, 피해자가 76.4%로 피해자가 가해자보다 압도적으로 많이 나왔다.

[표4-1] 연구대상의 인구사회학적 특성

N=500명

구분	분류	빈도	백분율(%)
성별	남자	394	78.8%
	여자	106	21.2%
연령	20대	23	4.6%
	30대	174	34.8%
	40대	203	40.6%
	50대	86	17.2%
	60대 이상	14	2.8%
직업	대학(원)생	10	2%
	사무직	103	20.6%
	생산/서비스직	50	10%
	자유직/자영업	194	38.8%
	주부	35	7%
	기타	108	21.6%
혼인여부	미혼	94	18.8%
	기혼	406	81.2%

구분	분류	빈도	백분율(%)
거주지	서울	145	29%
	경기도	105	21%
	강원도	49	9.8%
	경상도	70	14%
	충청도	56	11.2%
	전라도	75	15%
사고가해 여부	가해자	118	23.6%
	피해자	382	76.4%

연구대상의 주요 변수인 보험처리 만족도 결정요인, 보험처리 만족도와 보험 선호도의 최소값, 최대값, 평균, 표준편차 등 기초 기술통계를 정리한 표이다. 표에 의하면 안전운전속성은 5점 만점에 평균 4.22로 매우 높게 나온 반면 사고속성은 5점 만점에 평균 2.42로 매우 낮게 나왔다.

보험속성은 6점 만점에 평균 3.37로 중간보다 약간 높게 정도로 나왔다. 보험처리 만족도에서는 5점 만점에 비용만족도가 평균 3.10으로 '보통이다' 보다 약간 높게 나온 반면 과실처리 판정공정성은 평균 2.82, 절차만족도는 평균 2.89로 '보통이다' 보다 약간 낮게 나왔다. 보험처리 만족도 전체를 보면 평균 2.93으로 '보통이다' 보다 약간 낮게 나왔다. No-Fault 보험제도 선호도는 평균 3.39로 '보통이다' 와 '조금 그렇다' 의 중간 정도로 나왔다.

[표4-2] 주요 변수 기술통계

구분	변수	최소값	최대값	평균	표준편차
보험처리 만족도 결정요인	안전운전속성	1.83	5.00	4.22	0.55
	보험속성	1.00	6.00	3.37	0.82
	사고속성	1.00	5.00	2.42	1.06
보험처리 만족도	과실처리 판정공정성	1.00	5.00	2.82	1.02
	비용만족도	1.00	5.00	3.10	0.86
	절차만족도	1.00	5.00	2.89	1.00
	전체	1.00	5.00	2.93	0.82
무과실 보험 선호도		1.00	5.00	3.39	1.02

2. 상관관계 분석

연구대상 변수 간의 상관관계를 분석하기 위해 Pearson 상관계수를 구해 정리하였다([표4-3]). 분석결과 안전운전속성은 과실처리 판정공정성과 r=0.17(p<.001), 보험속성은 과실처리 판정공정성과 r=0.08(p<.05), 비용만족도와 r=0.23(p<.001), 절차만족도와 r=0.23(p<.001), No-Fault 보험제도 선호도와 r=0.10(p<.05)로 유의적인 정(+)의 상관관계가 있었다.

과실처리 판정공정성은 비용만족도와 r=0.52(p<.001), 절차만족도와 r=0.56(p<.001), 비용만족도는 절차만족도와 r=0.63(p<.001), No-Fault 보험제도 선호도와 r=0.2(p<.001)로 유의적인 정(+)의 상관관계가 있었다.

[표4-3] 연구대상 변수 상관관계

변수	안전운전속성	보험속성	사고속성	과실처리 판정 공정성	비용 만족도	절차 만족도	무과실 보험 선호도
안전운전속성	1 (.)						
보험속성	0.01 (0.844)	1 (.)					
사고속성	-0.03 (0.518)	0.14 (0.002**)	1 (.)				
과실처리 판정공정성	0.17 (0.000***)	0.08 (0.048*)	0.06 (0.167)	1 (.)			
비용만족도	0.08 (0.075)	0.23 (0.000***)	0.12 (0.009)	0.52 (0.000***)	1 (.)		
절차만족도	0.06 (0.189)	0.23 (0.000***)	0.02 (0.672)	0.56 (0.000***)	0.63 (0.000***)	1 (.)	
무과실 보험 선호도	-0.01 (0.748)	0.10 (0.038*)	0.05 (0.228)	0.06 (0.174)	0.17 (0.000***)	0.2 (0.000***)	1 (.)

[표4-4] 연구대상 전체 구조방정식 모형 회귀계수

독립변수	종속변수	회귀계수	표준편차	표준회귀계수	t 값	p 값
안전운전속성	과실여부 판정공정성	-0.163	0.187	-0.073	-0.871	0.384
	비용만족도	-0.351	0.16	-0.245	-2.196	0.028*
	절차만족도	-0.611	0.228	-0.269	-2.684	0.007**
보험속성	과실여부 판정공정성	1.588	0.182	0.752	8.733	0.000***
	비용만족도	1.403	0.170	1.043	8.243	0.000***
	절차만족도	2.028	0.215	0.952	9.410	0.000***
사고속성	과실여부 판정공정성	-0.061	0.062	-0.068	-0.976	0.329
	비용만족도	-0.026	0.052	-0.045	-0.496	0.620
	절차만족도	-0.127	0.074	-0.141	-1.721	0.085
과실여부 판정공정성	무과실 보험 선호도	-0.170	0.085	-0.157	-2.008	0.045*
비용만족도		0.426	0.309	0.25	1.379	0.168
절차만족도		0.13	0.158	0.121	0.823	0.411

3. 구조방정식 검증

표는 교통사고를 당한 전체 500명을 대상으로 연구모형을 적용한 결과이다. 분석결과 안전운전속성은 비용만족도에 b=-0.351, t=-2.196(p<.05), 절차만족도에 b=-0.611, t=-0.219(p<.01)로 유의적인 부(-)의 영향력이 있었으나 과실여부 판정공정성에는 유의적인 영향력이 없었다.

즉 안전운전을 하는 사고자일수록 보험처리 만족도의 비용만족도나 절차만족도는 유의적으로 낮아지나 과실여부 판정공정성에는 유의적인 변화가 없었다. 표준회귀계수를 보면 안전운전속성이 절차만족도에 미치는 영향력이 비용만족도에 미치는 영향력보다 약간 큰 것으로 나왔다.

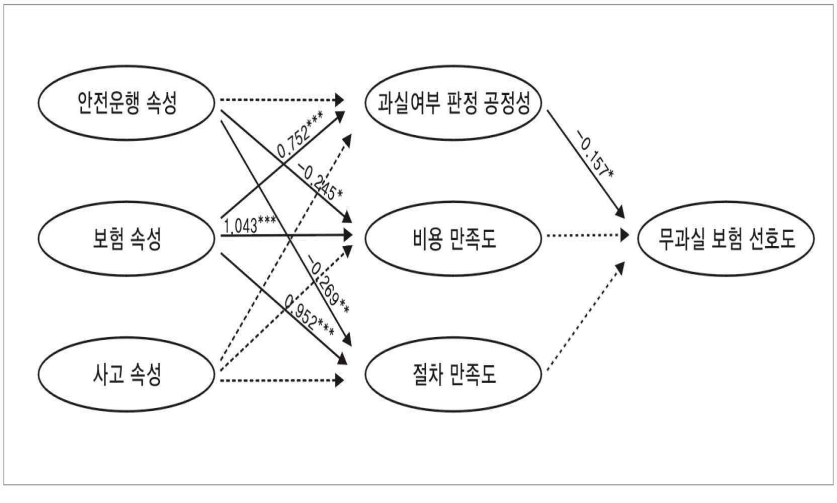
보험속성이 보험처리 만족도에 미치는 영향력을 보면 과실여부 판정공정성은

b=1.588, t=8.733(p<.001), 비용만족도는 b=1.403, t=8.243(p<.001), 절차만족도는 b=2.028, t=0.9410(p<.001)로 보험속성은 보험처리 만족도의 과실여부 판정공정성, 비용만족도, 절차만족도에 모두 유의적인 정(+)의 영향력이 있는 것으로 나왔다.

즉 보험의 혜택이 큰 경우일수록 보험처리 만족도의 과실여부 판정공정성, 비용만족도, 절차만족도가 모두 유의적으로 상승하는 경향이 있었다. 표준회귀계수를 보면 보험속성이 비용만족도에 미치는 영향력이 가장 크게 나왔고, 그다음으로 과실여부 절차만족도, 판정공정성의 순으로 나왔다. 사고속성이 보험처리 만족도의 과실여부 판정공정성, 비용만족도, 절차만족도에 미치는 영향력은 유의수준 0.05에서는 유의적인 영향력이 없었다.

보험처리 만족도가 No-Fault 보험제도 선호도에 미치는 영향력에서는 과실여부 판정공정성이 No-Fault 보험제도 선호도에 미치는 영향력에서 b=-0.170, t=-2.008(p<.05)로 유의적인 부(-)의 영향력이 있었다.

즉 과실여부 판정공정성이 커질수록 No-Fault 보험제도 선호도가 유의적으로 낮아지는 경향이 있었다. 유의적인 영향력이 있는 경우는 다음의 [그림4-1]에서 확인할 수 있다.



[그림4-1] 전체 대상 구조방정식 결과

[표4-5] 교통사고 전체, 가해자, 피해자 구조방정식 결과 비교

독립변수	종속변수	전체	가해자	피해자
		표준 회귀계수	표준 회귀계수	표준 회귀계수
안전운전속성	과실여부 판정공정성	.	.	.
	비용만족도	-0.245*	.	-0.329*
	절차만족도	-0.269**	.	-0.305**
보험속성	과실여부 판정공정성	0.752***	0.703***	0.740***
	비용만족도	1.043***	0.923***	1.063***
	절차만족도	0.952***	1.008***	0.951***
사고속성	과실여부 판정공정성	.	-0.445***	.
	비용만족도	.	-0.399*	.
	절차만족도	.	-0.593***	.
과실여부 판정공정성	무과실 보험 선호도	-0.157*	.	-0.290*
비용만족도		.	.	.
절차만족도		.	.	.

이 연구의 연구모형에서 교통사고 가해자와 피해자 여부에 따른 영향력의 차이를 분석하기 위하여 전체 교통사고 대상자 경우, 가해자 경우, 피해자 경우로 구별하여 영향력이 있는 경우만 표로 정리하였다.

안전운전속성이 보험처리 만족도에 미치는 영향에서는 비용만족도와 절차만족도에서 피해자의 경우만 부(-)의 영향력이 있었고, 가해자의 경우는 유의적인 영향력이 없었다. 과실여부 판정 공정성에서는 가해자, 피해자 모두 유의적인 영향력이 없었다.

보험속성이 보험처리 만족도에 미치는 영향에서는 과실여부 판정공정성, 비용만족도, 절차만족도 모두 가해자나 피해자나 모두 정(+)의 유의적인 영향력이 있었다. 한편 사고속성이 보험처리 만족도에 미치는 영향에서는 가해자의 경우 과실여부 판정공정성, 비용만족도, 절차만족도에 모두 부(-)의 유의적인 영향력이 있었으나 피해자의 경우 유의적인 영향력이 없었다.

보험처리 만족도가 No-Fault 보험제도 선호도에 미치는 영향에서는 과실여부 판정공정성에서만 피해자의 경우 부(-)의 유의적인 영향력이 있었고 가해자는 유의적인 영향력이 없었다. 한편 비용만족도와 절차만족도가 No-Fault 보험제도 선호도에 미치는 영향에서는 가해자나 피해자 모두 유의적인 영향력이 없었다.

Ⅳ. 결론

자동차사고로 인한 인신사고 피해자에게 가장 필요한 것은 적절한 보상에 의한 경제적 원상회복이고 제도적으로 향후에는 자동차사고가 발생하지 않도록 사고유발요인의 통제를 통한 사고억제기능을 모색하는 방안을 찾아야 할 것이다. 이러한 관점에서 본다면 현행 과실책임주의에 입각한 책임보험제도는 피해자에 대한 보상제도로서 완벽하게 기능을 다 하고 있다고 평가할 수 없다고 본다.

특히 자동차 사고라는 것이 복잡다기한 사회적·환경적 요인에 의해 발생하는 사회적 위험이기에 이를 가해자와 피해자 사이의 개인적인 책임문제로 파악하는 한 효율성이 제한적일 수밖에 없다. 따라서 지금은 No-Fault 보험제도의 국내도입이 시급한 시점이라 할 수 있지만, 오랜 기간 책임보험제도와 과실책임주의에 익숙해져 있는 국민들이 No-Fault 보험제도가 지닌 내재적 철학과 구체적 제도 내용에 익숙하지 않아 국내도입 여론 형성에는 어려움을 겪고 있다 하겠다.

이에 이 연구는 2013년도 기준으로 5년간 자동차사고를 당한 자동차 운전자 500명을 대상으로 현행 책임보험제도 하에서 보상과정에 대한 만족도와 No-Fault 보험제도의 도입에 대한 선호도와 관계를 규명하고, 또 현 보상과정의 만족도에 영향을 미치는 요인에 대해서 규명하였다.

이를 통해 국민들의 No-Fault 보험제도 국내도입에 관한 여론을 형성하기 위한 홍보 전략과 또 국내 도입시 국내 사정에 맞는 No-Fault 보험제도의 제도 수립에 필요한 기초적 자료를 제공하고자 노력하였다.

실증분석 결과를 보면 과실여부 판정 공정성이 높을수록 No-Fault 보험제도에 대한 선호도가 상승하는 경향이 있었고, 또 이 경우에 교통사고 피해자에게 유의적인 영향력이 있는 것으로 나왔다. 이러한 결과값을 토대로 No-Fault 보험제도를 국내에 도입한다면 교통사고 피해자를 대상으로 No-Fault 보험제도 도입시 과실판정을 할 필요성이 없다는 것을 집중적으로 홍보해서 여론 형성을 할 필요가 있다.

나아가 교통사고 가해자인 경우에도 사고가 심각할수록 과실여부 판정에 대한 불만이 유의적으로 높아지는 것으로 조사되었는바, 교통사고 피해자나 교통사고로 인한 부상정도가 심각한 경우 가해자에게도 No-Fault 보험제도의 장점을 홍보한다면 큰 효과를 얻을 수 있다고 본다.

또 과실여부 판정 공정성에는 보험속성이 긍정적인 영향력이 있는 것으로 조사되었다. 즉, 우리나라의 경우 과실여부 판정 공정성에 대한 만족도가 높기 위해서는 다양하고, 높은 질의 보험서비스 혜택을 약속하는 보험을 계약해야 하고 또 이에 상응하는 높은 보험료를 지불해야 한다는 것을 의미한다. 그러나 No-Fault 보험제도가 도입되면 과실판정을 할 필요가 없기 때문에 높은 보험료를 소비자가 부담할 필요가 없다는 점을 강조하면 좋을 것이다.

이로 인해 보험료는 절감되는 효과를 볼 수 있을 것이며, 이러한 보험료 절감 효과는 No-Fault 보험제도의 실현을 위한 재원확보에도 큰 도움이 될 것이다.

결론적으로 이 연구는 No-Fault 보험제도에 대한 국민들의 선호도와 이와 관련된 현행 과실책임주의에 입각한 책임보험제도에 대한 만족도, 또 현행보험제도에 대한 만족도에 영향을 미치는 요인에 관해 일련의 인과관계를 실증적으로 분석하여 No-Fault 보험제도의 국내도입을 위한 기초적 자료를 제시하는데 그 의의가 있다. 그럼에도 다음과 같은 연구의 한계점이 있다.

먼저 설문조사의 범위를 5년간 자동차사고를 겪은 사람들로 제한을 하였기 때문에 그 이전에 사고를 겪은 사람이나 사고경험이 없는 사람들 또는 주부나 여성들과 같이 자동차 운전을 하지 않는 경우가 많은 계층의 사람들의 No-Fault 책임보험제도에 관한 인식은 정확히 알 수가 없다. 또한, 최근 5년간 자동차사고

를 겪은 사람들을 연구대상으로 하였기 때문에 사고경험에 대한 본인의 기억력에 의존하고 있으므로 설문조사 응답에서 어느 정도 편의가 존재할 수 있다.

그 외에도 일반인의 경우 No-Fault 보험제도에 대한 구체적인 내용에 대해서 정확히 알고 있는 경우가 드물기 때문에 이에 대한 충분한 교육을 한 후 No-Fault 보험제도에 대한 선호도를 조사할 필요가 있었다.

No-Fault 보험제도는 자동차 사고시 현행 책임보험제도가 가지고 있는 비효율성을 해소하고 국민들의 생활안정에 큰 기여를 할 수 있는 획기적인 제도이기 때문에 국민들에게 효율적인 홍보방안과 한국 실정에 맞는 제도 연구들이 계속적으로 진행되어야 할 것이며 본 연구도 이러한 차원에서 앞으로 진행될 No-Fault보험제도 연구에 도움이 되기를 바라는 바이다.

〈참고문헌〉

고재건. (2006). 서비스품질 경영론. 제주대학교 출판부.

김광국. (2014). 자동차보험의 이론과 실무. 보험연수원.

김상묵・안 근. (2008). 자동차사고시 보험자에 대한 피보험자의 보험금 직접청구권에 대한 소고. 지역발전연구.

김주동. (1998). 미국의 No-Fault 자동차보험 제도에 관한 소고. 대구대학교 사회과학연구소.

마승렬. (2000). 자동차보험 No-Fault 제도의 효율성 연구: 확률지배이론적 접근. 보험개발원.

박세민. (2007). 자동차보험법의 이론과 실무. 세창출판사.

오승종. (2012). 법정손해배상제도에 관한 연구. 문화체육부.

이정희. (2003). 프랜차이즈 레스토랑 선택행동에 관한 연구. 경기대학교 박사학위논문.

장덕조. (2011). 보험법. 법문사.

한기정. (2008). 자동차손해배상보장법상의 운행의 개념에 관한 연구. 서울대학교 법학연구소.

Brown, C. (1985). “Deterrence in tort and no-fault: the New Zealand experience”. Calif. L. Rev., 73, 976.

Cummins, J. D. (2000). “Allocation of capital in the insurance industry”. Risk Management and Insurance Review, 3(1), 7-27.

Davies, J. (1971). “No-Fault: Pure, Partial or Paltry”. Cath. UL Rev., 21, 361.

Grönroos, C. (1984). “A service quality model and its marketing implications”. European Journal of marketing, 18(4), 36-44.

Hitzhusen, M. (2005). “Crisis and Reform: Is New Zealand’s No-Fault Compensation System a Reasonable Alternative to the Medical Malpractice Crisis in the United States”. Ariz. J. Int’l & Comp. L., 22, 649.

King, J. Y. (1984). "State No Fault Systems-Attorney's Guide to Statutory Provisions-The Statutory Architecture of State (No Fault Systems Survey)". Pace Law Review, 4(2), 297.

Abstract

The association, physical, and outskirts caused by car accidents are recognized as the most important problem in our society, and contrasting when a car accident occurs can protect both the perpetrator and the driver at the same time.

The no-fault claim system is a system that allows you to dispose of your gold from theft protection from your own owner and the company you subscribe to without any worries in the event of a personal injury due to a car accident. Empirical analyzes show that, in cases where this is likely, lower fairness tends to lead to higher preferences for no-fault systems, and in the case of car accidents, there is a tendency to prefer them more.

The no-fault system has a problem-solving system in the event of an accident, so it is inefficient, and research into the system suitable for public relations projects and Korean partnerships should continue to be conducted to greatly help stabilize livelihoods, and this research should also move forward from such costs. We will do our best to help you research the no-fault insurance system.

Key words : the principle of liability with fault, No-Fault insurance policy, satisfaction, preference, claim adjustment.