
금융안정 현안 분석

Ⅰ. 최근 가계대출 차주의 채무상환능력 변화	103
Ⅱ. 코로나19 장기화가 기업 경영에 미치는 영향	114
Ⅲ. 경기회복 지연과 금융불균형 조정의 부문별 영향 분석	124

1. 최근 가계대출 차주의 채무상환능력 변화

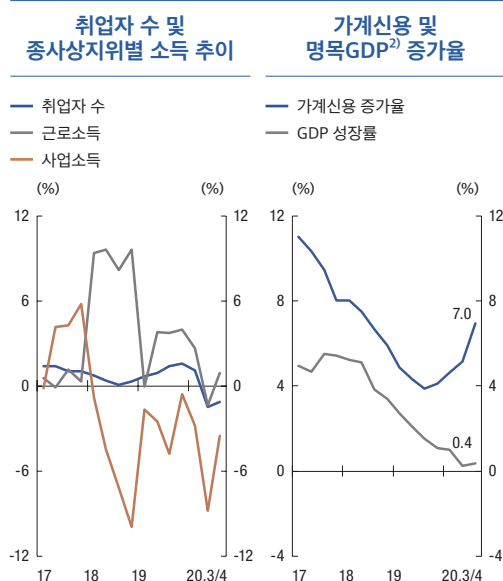
1. 검토 배경
2. 가계부채 현황
3. 차주의 채무상환능력
4. 종합 평가

1. 검토 배경

최근 코로나19 팬데믹 장기화에 따른 고용불안과 자영업의 매출 감소 등으로 가계의 소득 여건이 악화된 가운데 가계부채 증가세가 확대되고 있다. 2020년 3/4분기중 취업자 수는 임시일용직을 중심으로 전년동기대비 1.1% 감소하였다. 근로소득은 같은 기간 0.9% 늘어나 전년(2.8%)보다 증가세가 둔화되었고, 자영업자의 사업소득은 사회적 거리두기 시행 등의 영향으로 3.5% 감소하였다(그림 I-1). 이에 반해 가계부채(가계신용 기준)는 2020년 3/4분기말 1,682.1조원으로 전년동기대비 7.0% 늘어나 지난해 말 이후 증가폭이 확대되고 있다. 이러한 가계부채 상황 변화는 가계대출 차주의 채무상환능력에 대한 우려를 증대시키고 있다.

본고에서는 최근 가계의 소득여건 악화 및 부채 증가세 확대에 따른 가계대출 차주의 채무상환능력 변화를 가계부채DB 등을 이용하여 살펴 보았다.

그림 I-1. 가계의 소득여건 및 부채 증가율¹⁾



주: 1) 전년동기대비

2) 해당 분기 및 직전 3분기 명목GDP의 합

자료: 한국은행, 통계청

2. 가계부채 현황

가. 소득수준별¹⁾ 부채 비중

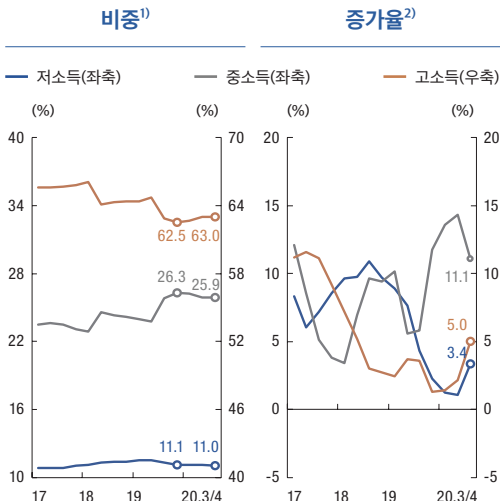
고소득 및 중소득 차주의 부채 비중이 2020년 3/4분기말 각각 63.0%, 25.9%로 대부분을 차지하는 가운데 고소득 차주 비중은 추세적으로 하락세를, 중소득 차주 비중은 상승세를 나타내고 있다. 다만 금년 들어서는 고소득 차주의 비중이 소폭(+0.5%포인트) 상승하였다. 저소득 차주의 부채 비중은 11.0%로 낮은 수준을 유지하고 있다(그림 I-2).

중소득 차주의 부채 비중 상승은 2018년 이후 중소득 차주의 부채 증가세가 고소득 및 저소득 차주에 비해 크게 확대된 데 따른 것이다. 차주

1) 고소득은 소득 상위 30%, 저소득은 하위 30%이며 그 중간 40%는 중소득으로 분류하였다. 한편 가계부채DB 상의 차주 소득정보는 증빙소득 또는 신용조회회사(NICE)의 소득 추정치이다.

당 평균 부채액이 완만하게 증가하고 있는 것으로 보아 중소득 차주의 부채 비중 상승은 중소득 차주 수의 증가에 주로 기인하는 것으로 보인다(표 1-1).

그림 1-2. 소득수준별 부채



주: 1) 전체 부채액 대비 소득수준별 부채액 비중
 2) 전년동기대비(2분기 이동평균)
 자료: 한국은행(가계부채DB)

표 1-1. 차주 소득수준별 평균 부채보유액¹⁾

	2017	2018	2019	2020.3/4
저소득	4,481	4,741	5,142	5,414
중소득	5,145	5,350	5,556	5,819
고소득	11,585	12,050	12,396	12,845

주: 1) 기말 기준
 자료: 한국은행(가계부채DB)

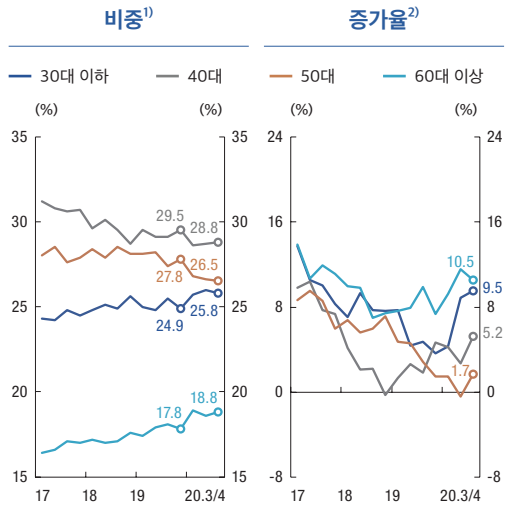
나. 연령대별 부채 비중

연령대별 부채 비중은 40대가 28.8%로 가장 높으나 추세적으로는 점차 낮아지고 있다. 반면 30대 이하 및 60대 이상의 비중은 이들의 부채

증가율이 여타 연령층에 비해 높아 점차 상승하고 있다(그림 1-3).

한편 평균 부채보유액을 보면 30대 이하의 증가세가 두드러지며 60대 이상은 완만한 증가세를 보이고 있다(표 1-2). 30대 이하의 경우 주택관련대출 등을 중심으로 한 1인당 부채규모의 확대²⁾가, 60대 이상은 고령화에 따른 차주수 증가가 해당 연령층 부채 비중 상승의 주요인으로 작용하였다.

그림 1-3. 연령대별 부채



주: 1) 전체 부채액 대비 연령대별 부채액 비중
 2) 전년동기대비(2분기 이동평균)
 자료: 한국은행(가계부채DB)

표 1-2. 차주 연령대별 평균 부채보유액¹⁾

	2017	2018	2019	2020.3/4
30대 이하	5,801	6,174	6,427	7,020
40대	9,081	9,435	9,687	10,169
50대	9,272	9,400	9,476	9,773
60대 이상	8,346	8,406	8,484	8,655

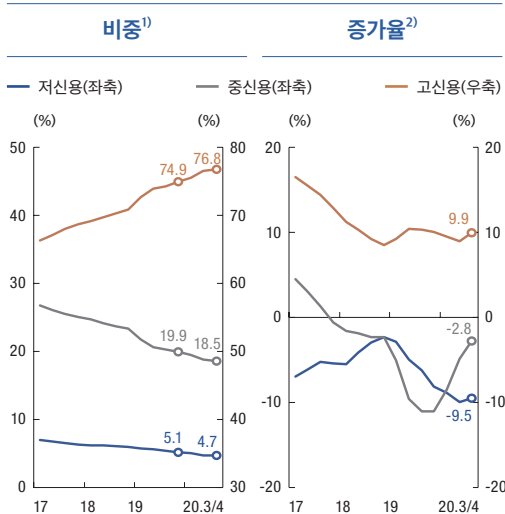
주: 1) 기말 기준
 자료: 한국은행(가계부채DB)

2) 30대 이하 청년층의 가계부채 증가에 대한 보다 자세한 분석은 <참고 1> 「최근 청년층의 가계대출 현황 및 평가」(22쪽)를 참조하기 바란다.

다. 신용등급별³⁾ 부채 비중

고신용 차주의 부채 비중이 2020년 3/4분기말 76.8%로 대부분을 차지하고 있으며 상승세를 지속하고 있다. 반면 중신용 및 저신용 차주의 비중은 각각 18.5%, 4.7%로 점차 낮아지고 있다. 특히 중·저신용 차주의 총부채가 감소하고 있는 데 반해 고신용 차주는 증가세를 지속하고 있다(그림 I-4). 이는 그간의 가계대출 연체율 하락, 정부의 개인신용회복 지원노력⁴⁾, 금융기관의 리스크관리 강화 등으로 차주의 신용등급이 전반적으로 개선되어 온 현상을 반영하는 한편 최근의 가계부채 증가가 고신용 차주에 의해 주도되고 있음을 보여준다.

그림 I-4. 신용등급별 부채



주: 1) 전체 부채액 대비 신용등급별 부채액 비중

2) 전년동기대비(2분기 이동평균)

자료: 한국은행(가계부채DB)

표 I-3. 차주 신용등급별 평균 부채보유액¹⁾

(만원)

	2017	2018	2019	2020.3/4
저신용	3,607	3,665	3,622	3,645
중신용	6,646	6,647	6,284	6,451
고신용	9,635	9,894	10,180	10,593

주: 1) 기말 기준

자료: 한국은행(가계부채DB)

라. 신규차주

2020년 1/4~3/4분기중 신규차주는 전체 차주의 6.7%를 차지하며 그 비중이 점차 하락하고 있다. 그러나 이들의 부채 비중은 금년중 3.7%로 지난해(3.3%)보다 소폭 상승하였는데 이는 신규차주의 평균 대출규모가 지난해보다 커진 데 기인한다⁵⁾(그림 I-5).

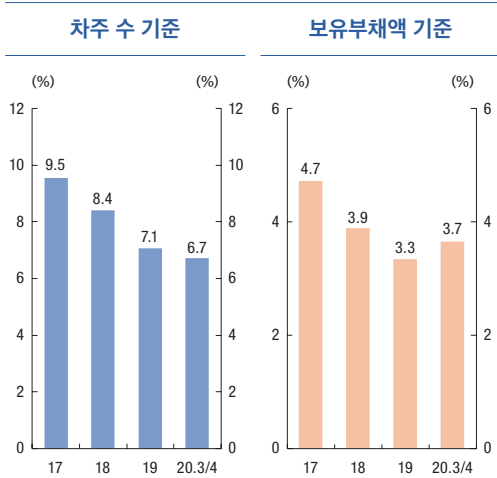
신규차주의 연령대별 구성을 보면 2020년 1/4~3/4분기중 30대 이하의 비중이 58.4%로 절반 이상을 차지하면서 그간의 상승세를 이어간 반면 여타 연령층 차주의 비중은 지속적으로 낮아졌다. 이들이 보유한 부채의 비중도 30대 이하가 55.3%로 가장 컸다(그림 I-6). 특히 30대 이하의 평균 대출액이 타 연령층에 비해 빠르게 증가하고 있다(표 I-4). 이는 청년층이 취직 등으로 생애 최초 대출이 많은 데다 최근 들어 주택구입 증가 등으로 대출규모도 확대된 데 주로 기인한 것으로 보인다.

3) 고신용은 신용 1~3등급, 중신용은 4~6등급, 저신용은 7~10등급으로 구분하였다.

4) 정부는 국민행복기금 출범(13년 3월) 이후 채무조정 및 전환대출(고금리 → 저금리) 등을 통해 개인의 신용회복을 지원하는 한편 차주의 신용평가요소에서 부정적 정보 활용을 줄이고 우량정보의 활용 비중을 확대하는 등 개인신용평가체계를 개선하였다.

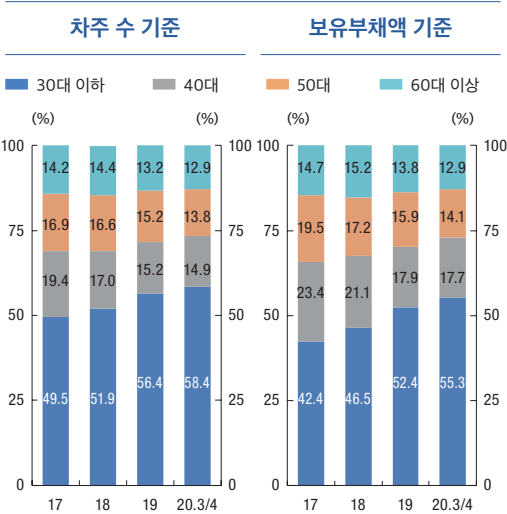
5) 신규차주의 평균 대출액: 2017년 3,856만원 → 2018년 3,723만원 → 2019년 3,909만원 → 2020년 1/4~3/4분기중 4,584만원

그림 1-5. 신규차주 비중¹⁾



주: 1) 전체 차주 수 및 부채액 대비 신규차주 수 및 부채액 비중(연도별 평균)
 자료: 한국은행(가계부채DB)

그림 1-6. 신규차주 연령대별 비중¹⁾



주: 1) 전체 신규차주 수 및 부채액 대비 비중
 자료: 한국은행(가계부채DB)

표 1-4. 신규차주 연령대별 평균 부채보유액

(만원)

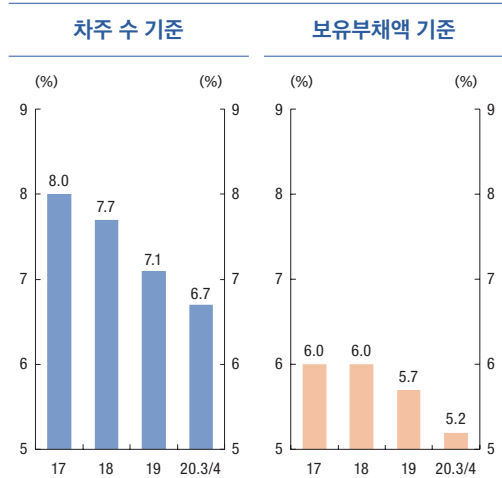
	2017	2018	2019	2020.3/4
30대 이하	3,307	3,333	3,632	4,355
40대	4,656	4,618	4,614	5,393
50대	4,445	3,845	4,087	4,677
60대 이상	3,978	3,928	4,074	4,601

자료: 한국은행(가계부채DB)

마. 취약차주

다중채무자이면서 저소득 또는 저신용이어서 채무상환능력이 매우 취약한 차주(취약차주)는 2020년 3/4분기말 전체 차주 중 6.7%로 하락세를 이어갔다. 취약차주의 부채 비중은 전체 가계부채의 5.2%로 낮아졌다(그림 1-7). 그동안 부채가 소득보다 빠르게 늘어난 상황에서 취약차주 비중이 낮아진 것은 차주의 신용등급이 지속적으로 개선되면서 저신용 차주 비중이 낮아져 온 현상과 상당부분 관련되어 있을 것으로 추정된다.

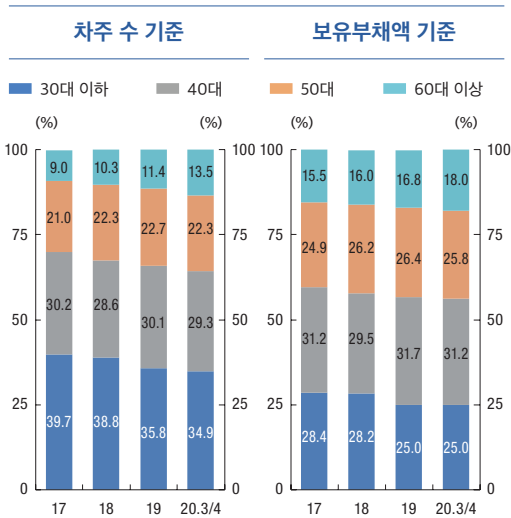
그림 1-7. 취약차주 비중¹⁾



주: 1) 전체 차주 및 부채액 대비 취약차주 수 및 부채총액 비중. 기말 기준
 자료: 한국은행(가계부채DB)

취약차주의 연령대별 비중을 보면 차주 수 기준으로는 30대 이하가 34.9%로 가장 높았으나 점차 낮아지는 추세를 보인 반면 60대 이상은 완만히 상승하고 있다. 소득기반이 취약한 60대 이상의 취약차주가 보유한 부채의 비중은 18.0%로 여타 연령층에 비해 낮지만 지속적으로 높아지고 있는 점에 유의할 필요가 있다(그림 I-8).

그림 I-8. 취약차주의 연령대별 비중¹⁾



주: 1) 전체 취약차주 수 및 부채액 대비 비중. 기말 기준
자료: 한국은행(가계부채DB)

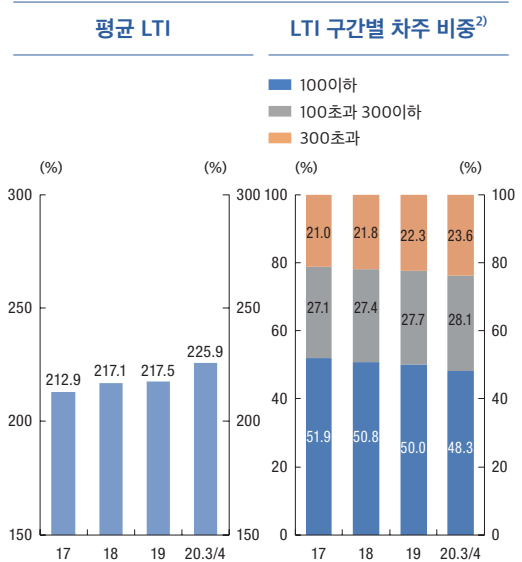
3. 차주의 채무상환능력

이하에서는 가계대출 차주의 채무상환능력 변화를 소득 대비 부채비율(LTI: Loan to Income), 소득 대비 원리금상환비율(DSR: Debt Service Ratio) 및 연체율 등 세 가지 측면에서 살펴보고자 한다.

가. 소득 대비 부채비율(LTI)

전체 차주의 평균 LTI는 2020년 3/4분기말 225.9%로 지난해 말보다 상승(+8.4%포인트)하여 대체로 채무상환부담이 커진 것으로 나타났다. LTI 구간별 비중을 보면 100% 이하 구간은 48.3%로 소폭 하락한 반면 300% 초과 구간은 23.6%로 전년말보다 1.3%포인트 상승하였다(그림 I-9).

그림 I-9. 전체 차주 LTI¹⁾



주: 1) 전체 차주 부채 합계 / 전체 차주 소득 합계. 기말 기준

2) 전체 차주 수 대비 비중. 기말 기준

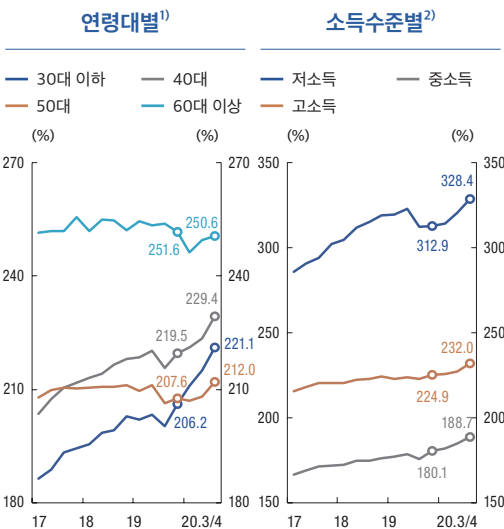
자료: 한국은행(가계부채DB)

(연령대별) 60대 이상의 LTI가 250.6%로 가장 높은 수준을 유지하는 가운데 30대 이하 및 40대의 LTI가 빠르게 상승하였다. 30대 이하는 221.1%로 전년말 대비 14.9%포인트 상승하였고 40대는 229.4%로 9.9%포인트 높아졌다(그림 I-10). 이는 금년 들어 30대 이하 및 40대의 부채 증가율이 소득 증가율을 크게 상회한 데 기인한다.⁶⁾

6) 2020년 3/4분기 평균 소득은 30대 이하 및 40대의 경우 전년말 대비 각각 1.8%, 0.4% 증가한 데 반해 부채 증가율은 각각 9.2%, 5.0%로 소득 증가율을 크게 상회하였다.

(소득수준별) 저소득 차주의 LTI가 328.4%로 가장 높은 가운데 전년말 대비 상승폭도 15.5%포인트로 가장 컸다. 중소득 차주는 전년말 대비 8.6%포인트 상승하였으나 여전히 가장 낮은 수준(188.7%)을 나타내었으며 고소득 차주(232.0%)는 7.1%포인트 상승하였다(그림 I-10).

그림 I-10. 차주 특성별 평균 LTI



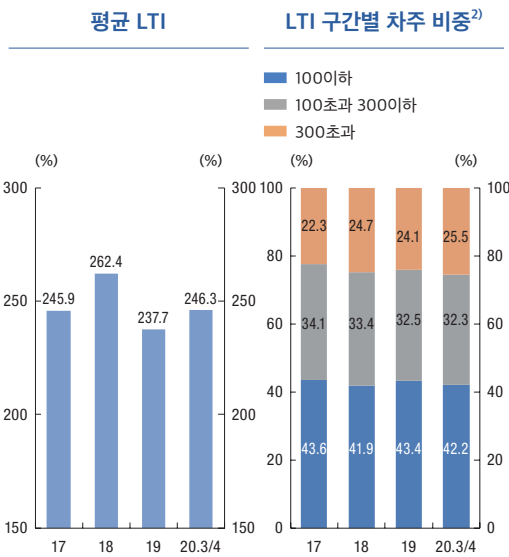
주: 1) 연령대별 차주 부채 합계 / 연령대별 차주 소득 합계
 2) 소득수준별 차주 부채 합계 / 소득수준별 차주 소득 합계
 자료: 한국은행(가계부채DB)

(취약차주) 다중채무자이면서 저신용 또는 저소득인 취약차주의 LTI는 2020년 3/4분기 246.3%로 전년말보다 소폭 높아졌으나 저소득층의 LTI(328.4%)보다 낮은 수준이다(그림 I-11). 이는 저신용인 다중채무자의 LTI(142.8%)가 차입제한 등으로 저소득층의 LTI(328.4%)보다 크게 낮은 데다 전체 취약차주에서 이들 차

주가 차지하는 비중(52.9%)이 상대적으로 높은 데 기인한다.

한편 취약차주의 LTI 구간별 차주 수 비중을 보면 300% 초과 차주의 비중이 25.5%로 소폭(+1.4%포인트) 상승하였다(그림 I-11).

그림 I-11. 취약차주 LTI¹⁾



주: 1) 취약차주 부채 합계 / 취약차주 소득 합계. 기말 기준
 2) 전체 취약차주 수 대비 비중. 기말 기준
 자료: 한국은행(가계부채DB)

나. 소득 대비 원리금상환비율(DSR)⁷⁾

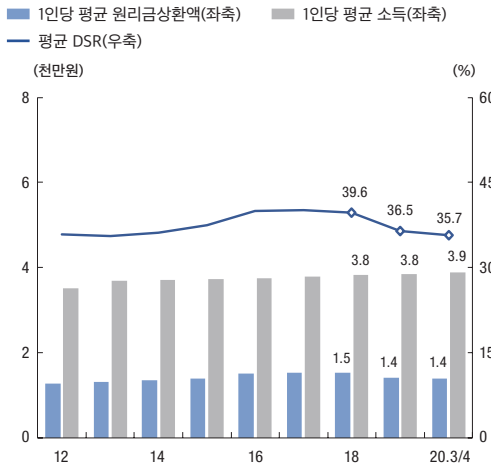
(DSR 수준)

전체 차주의 평균 DSR은 2020년 3/4분기 35.7%로 2018년말(39.6%) 이후 소폭 하락하는 모습을 보이고 있다(그림 I-12). 차주의 평균 LTI가 높아졌음에도 불구하고 DSR이 낮아

7) 「금융회사 여신심사 선진화 방안(금융위, 17년 11월)」 등 DSR 관련 규제 시행 등을 계기로 규제 가이드라인에 근거한 표준방식을 이용하여 DSR을 시산하였다. 구체적으로는 이자지급액은 해당 기간의 실제 대출금리를 원금잔액에 적용하여 산출하였으며 원금상환액은 주택담보대출의 경우 만기 정보를 감안하여 분할상환액을 추산하되 만기 정보가 없는 경우 15년, 신용대출 및 비주택담보대출은 10년 분할상환하고 전세자금대출은 이자만 납입하는 것으로 가정하여 산출하였다.

진 것은 동 기간중 대출금리가 지속적으로 하락한 데다 만기전 원금상환부담이 없는 전세자금대출⁸⁾이 크게 늘어나고 주택담보대출의 만기장기화⁹⁾ 등이 복합적으로 작용한 것으로 보인다.¹⁰⁾

그림 1-12. DSR¹⁾ 추이



주: 1) 전체 차주 원리금상환액 합계 / 전체 차주 소득 합계, 기말 기준
자료: 한국은행(가계부채DB)

실제로 2018년 DSR 대비 2020년 3/4분기 DSR 하락폭(-3.9%포인트)에 대한 기여도를 요인별로 살펴보면, 대출원금 증가가 3.6%포인트로 DSR 상승 요인으로 작용한 반면 평균만기 장기화, 평균 대출금리 하락 및 소득 증가의 기여도는 각각 -3.6%포인트, -1.9%포인트 및 -2.1%포인트로 나타났다(표 I-5).

표 I-5. DSR 변동요인 분해

	DSR	대출 원금	평균 만기 ¹⁾	대출 금리	소득
변화 ²⁾	-3.9%p	+10.0%	+12.9%	-0.7%p	+5.7%
기여도 (%p)	-3.9	+3.6	-3.6	-1.9	-2.1

주: 1) 대출원금/원금상환액으로 추정된 수치로 개별 대출의 만기 변화 및 전체 대출 중 개별 대출이 차지하는 비중 변화 등에 영향을 받음

2) 2018년말 대비 2020년 3/4분기말

자료: 한국은행(가계부채DB)

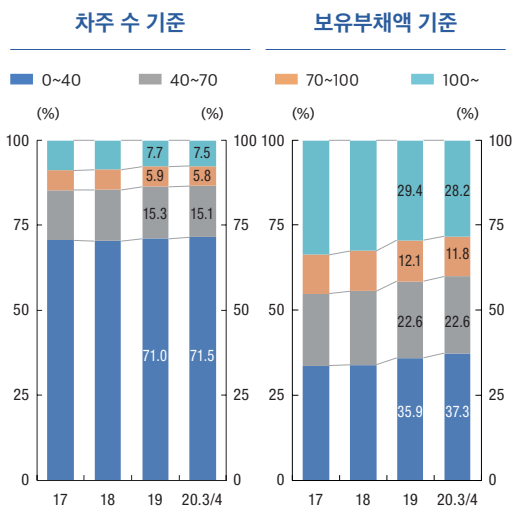
한편 차주의 DSR 수준별 분포를 보면 2020년 3/4분기말 DSR이 40% 이하로 비교적 상환부담이 작은 차주가 전체의 71.5%를 차지한 가운데 소폭 상승세를 보였다. 이들이 보유한 부채 비중은 전체의 37.3%로 차주 수 비중보다 낮지만 상승세는 유지하였다. 반면 채무상환부담이 매우 클 것으로 인식되는 DSR 70% 초과 차주(고 DSR 차주)의 부채 비중은 40.1%로 나타나 차주 수 비중(13.4%)을 크게 상회하였다. 이는 DSR이 높은 차주일수록 보유 부채 규모가 크을 시사한다(그림 I-13).

8) 연도별 전세자금대출 비중 : 2017년말 4.5% → 2018년말 5.9% → 2019년말 7.7% → 2020년 3/4분기말 9.2%

9) 연도별 주담대 평균만기 : 2017년말 18.1년 → 2018년말 19.1년 → 2019년말 20.5년 → 2020년 3/4분기말 21.3년

10) 한편 BIS의 조사에 따르면 전체가구 기준 우리나라의 DSR 수준은 2020년 2/4분기말 12.6%로 가계부채 비율이 높은 북부 유럽(노르웨이 15.9%, 네덜란드 14.8%) 및 호주(14.2%)보다는 낮으나 미국(7.5%), 일본(7.2%) 등 여타 국가에 비해서는 높은 편이다.

그림 I-13. DSR 수준별 분포¹⁾

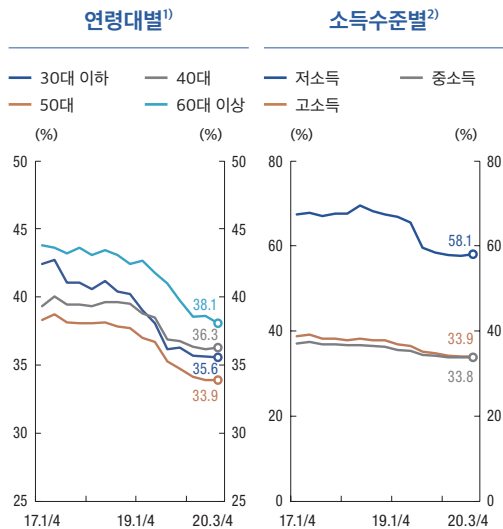


주: 1) 전체 차주 수 및 부채액 대비 비중. 기말 기준
 자료: 한국은행(가계부채DB)

(연령대별 DSR) 전 연령층의 DSR이 2018년 이후 점차 낮아진 가운데, 은퇴자가 많은 60대 이상 차주의 DSR이 38.1%로 비교적 높게 나타난 반면 50대 차주의 DSR은 33.9%로 전 연령대 중 가장 낮은 수준이다. 30대 이하의 경우 LTI는 빠르게 상승하고 있지만 DSR은 소폭 하락하였다(그림 I-14). 이는 전술한 DSR 하락 요인 이외에 30대 이하 차주의 경우 비교적 금리수준이 낮은 은행권 대출비중¹¹⁾이 높은 데다 이자만 납입하는 전세자금대출 비중이 높아지고 있는 점도 영향을 미친 것으로 보인다. 실제로 30대 이하의 주택관련대출 중 전세자금대출 비중은 33.7%로 여타 연령층(10.1%)을 크게 상회하며 상승세를 지속하고 있다.

(소득수준별 DSR) 저소득 차주의 평균 DSR이 2020년 3/4분기 58.1%로 나타나 원리금 상환부담이 소득의 절반 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 고소득 및 중소득 차주는 각각 평균 DSR이 33.9% 및 33.8%로 비슷한 수준을 유지하면서 전체 평균을 하회하였다(그림 I-14). 한편 저소득 차주의 DSR은 2018년까지 거의 70%에 근접하였으나 이후 중·고소득 차주에 비해 소득 증가율이 상대적으로 컸던 데 힘입어 상당폭 낮아졌다.¹²⁾

그림 I-14. 차주 특성별 평균 DSR



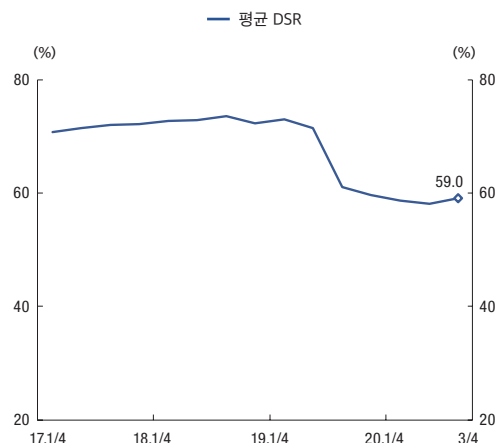
주: 1) 연령대별 원리금상환액 합계 / 연령대별 소득 합계
 2) 소득수준별 원리금상환액 합계 / 소득수준별 소득 합계
 자료: 한국은행(가계부채DB)

(취약차주의 DSR) 취약차주의 DSR은 2020년 3/4분기 중 59.0%로 전체 평균(35.7%)을 크게 상회하고 있다. 다만 2018년 3/4분기 중 73.6%으로 최고치를 기록한 이후 상당폭 낮아졌는데

11) 연령대별 가계대출 중 은행권 대출이 차지하는 비중은 30대 이하의 경우 2020년 3/4분기말 70.3%로 여타 연령층(55.4%)보다 높다.
 12) 2018년 대비 2020년 평균 소득 증가율을 보면 저소득 차주가 10.7%로 고소득 3.3% 및 중소득 1.8%를 크게 상회하였는데 이는 동 기간중 신용회복대상자들의 소득 추정치를 새롭게 반영하기 시작한 것도 영향을 미친 것으로 보인다(19년 2/4분기까지는 신용회복대상자들의 소득은 '0'으로 간주).

이는 최고금리 인하 등으로 저소득·저신용 차주의 이용도가 높은 제2금융권의 대출금리가 큰 폭 하락한 가운데 2019년 6월부터 제2금융권에 DSR 규제가 도입¹³⁾되면서 이들 차주의 대출 접근성이 낮아진 데 일부 기인했을 가능성이 있다(그림 I-15).

그림 I-15. 취약차주 평균 DSR¹⁾



주: 1) 취약차주 원리금상환액 합계 / 취약차주 소득 합계
자료: 한국은행(가계부채DB)

(DSR 70% 초과 차주)

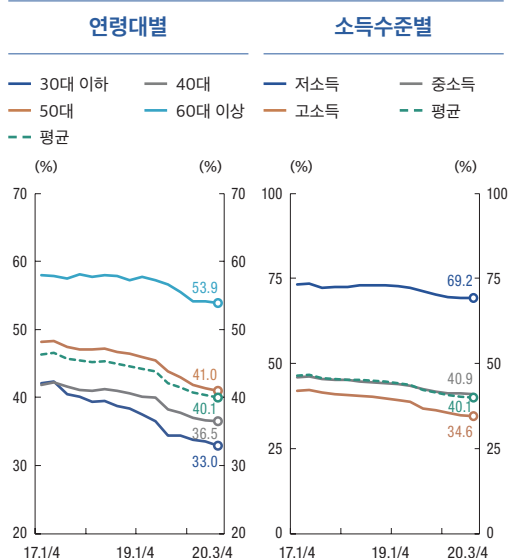
소득 대비 채무상환부담 정도가 매우 큰 DSR 70% 초과 차주의 부채 비중은 2020년 3/4분기 말 40.1%로 전년말(41.5%)보다 소폭 낮아졌다.

(연령대별 고 DSR) 60대 이상에서 DSR 70% 초과 차주의 부채 비중이 53.9%로서 가장 높은 수준을 보인 가운데 여타 연령대도 30%를 상회하는 것으로 나타났다. 이는 모든 연령대에서

상당수의 차주가 높은 상환부담에 직면해 있음을 시사한다. 다만 전 연령대에 걸쳐 DSR 70% 초과 차주의 부채 비중이 점차 낮아지는 모습은 긍정적이다¹⁴⁾(그림 I-16).

(소득수준별 고 DSR) 저소득층의 경우 DSR 70% 초과 차주의 부채 비중은 2020년 3/4분기 69.2%로 나타났는데 이는 저소득층 부채 대부분을 채무상환부담이 큰 차주가 보유하고 있음을 의미한다. 고소득 및 중소득층의 경우에도 DSR 70% 초과 차주의 부채보유 비중은 각각 34.6%, 40.9%로 높게 나타났다(그림 I-16).

그림 I-16. 고 DSR¹⁾ 차주의 부채 비중



주: 1) DSR 70% 초과 차주가 보유한 부채의 비중
자료: 한국은행(가계부채DB)

13) 정부의 「가계부채 종합대책」(17년 10월)에 따라 DSR 규제가 2018년 10월말부터 은행권에서 먼저 도입된 이후 비은행권에서도 2019년 6월부터 관리지표로 시행되었다.

14) 일반적으로 소득에 비해 부채상환부담(DSR)이 크더라도 금융 및 실물 자산 보유가 많을 경우 실질적인 부채상환능력에는 큰 문제가 없을 수 있다. 실제로 우리나라의 경우 DSR 70% 초과 가구의 총자산 대비 금융부채 비율은 27.9%로 보유자산을 고려한 부채상환능력은 양호한 편이다(19년 가계금융·복지조사 이용 시산).

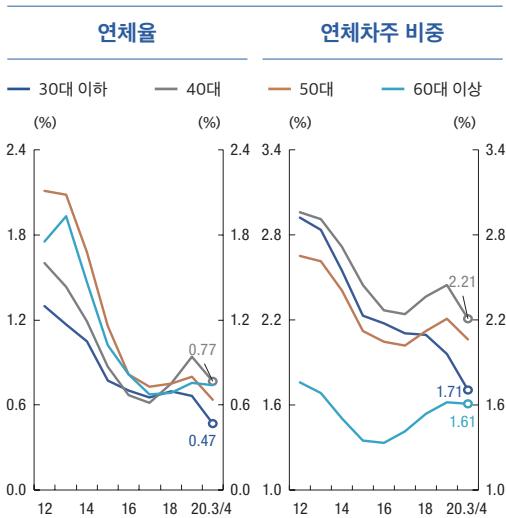
다. 연체율

차주의 연체율은 2012년 이후 전반적으로 하락 추세를 보이다 2017년부터 횡보 내지 소폭 상승 전환하는 모습을 보이고 있다.

(연령대별) 40대의 경우 2017년 0.6% 정도로 가장 낮은 수준을 보였으나 2020년 3/4분기말 0.77%로 전 연령대에서 가장 높은 수준으로 상승했다. 50대 및 60대 이상의 연체율도 2017년 이후 대체로 상승하고 있는 반면 30대 이하는 하락세를 이어가면서 0.47%로 가장 낮은 수준을 보였다(그림 I-17).

한편 각 연령대 내에서 연체차주의 비중을 보면 40대가 2.21%로 가장 높은 가운데 30대 이하는 1.71%로 그간의 하락세를 지속하였다. 반면 60대 이상의 경우 연체차주 비중이 1.61%로 가장 낮지만 최근 4~5년간 점차 높아지고 있는 점에 유의할 필요가 있다(그림 I-17).

그림 I-17. 차주의 연령대별 연체율¹⁾

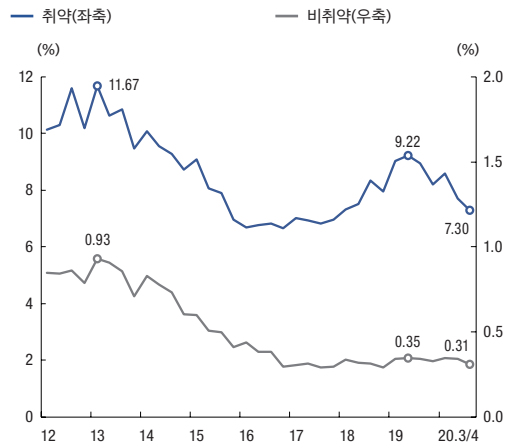


주: 1) 금융기관 업무보고서 상 집계된 연체액, 연체기간, 가계대출 포괄범위 등에서 차이가 있음에 유의(기말 기준)

자료: 한국은행(가계부채DB)

(취약차주) 2020년 3/4분기말 취약차주의 평균 연체율은 7.30%로 비취약차주(0.31%)보다 크게 높았다. 다만 2019년 중반(9.22%) 이후 연체율이 상당폭 하락하는 모습이다(그림 I-18).

그림 I-18. 취약차주의 연체율



주: 1) 기말 기준

자료: 한국은행(가계부채DB)

4. 종합 평가

금년 들어 가계대출의 증가세가 확대되면서 차주의 LTI가 30대 및 저소득 차주를 중심으로 소폭 상승하였다. 그러나 DSR은 대출의 평균만기 장기화 등 구조적 요인과 대출금리 하락 등으로 소폭 낮아진 것으로 나타났다. 이는 최근 차주의 부채 증가와 소득여건 악화에 따른 채무상환 능력 저하가 당초 우려했던 것만큼 커지지 않았음을 시사한다. 이러한 상황을 반영하여 가계대출의 연체율도 일부 차주의 상승 움직임에도 불구하고 전반적으로는 아직 낮은 수준을 유지하고 있다.

그러나 코로나19 장기화로 경기회복이 지연되는 상황에서 최근과 같은 빠른 부채 증가세가 지속될 경우 채무상환능력이 악화되면서 가계 부문의 부실이 늘어날 가능성이 여전히 상존하고 있다. 채무상환부담이 매우 큰 DSR 70% 초과 차주가 전체 부채의 40% 정도를 보유하고 있는 가운데 특히 저소득층과 60대 이상의 경우 DSR 70% 초과 차주가 전체 부채의 절반 이상을 보유하고 있는 점에 유의해야 한다.

아울러 그간 DSR 하락의 주된 요인이 되었던 금리 하락, 평균 대출 만기 장기화¹⁵⁾ 등의 영향이 점차 축소될 것으로 예상되는 점에 유의할 필요가 있다. 지금처럼 가계부채의 증가세가 소득 증가세를 크게 상회하는 한 DSR은 상승 전환할 가능성이 크다.¹⁶⁾ 뿐만 아니라 DSR의 하락에도 불구하고 연체율이 완만하나마 상승 움직임을 보이고 있는 점, 코로나19에 대응한 원리금 상환유예 및 신규대출 공급 등 적극적인 금융지원의 영향으로 가계의 부실위험이 이연되고 있는 점, 주택담보대출에 비해 부실위험이 큰 신용대출¹⁷⁾의 가파른 증가세 등을 고려하면 중장기적으로 가계부채의 부실위험은 커지고 있는 것으로 보인다.

따라서 가계부채의 과도한 증가를 억제하기 위해 가계대출에 대한 리스크관리를 강화하는 한편 엄격한 거시건전성 정책기조를 일관되게 유지할 필요가 있다.

15) 가계대출의 평균만기는 분할상환 및 고정금리 대출 비중 확대 등 금융당국의 대출구조 개선 노력에 힘입어 점차 길어졌으며(12년 6.6년 → 20년 3/4분기 8.0년, 한국은행 시산), 은행의 분할상환 주담대 비중(19년말 52% 내외 추정)이 목표수준(20년말 57.0%)에 근접하였다.

16) 향후 가계부채의 높은 증가세가 이어지고 금리가 상승할 경우의 평균 DSR을 시산해보면(여타 조건은 현재와 동일한 것으로 가정) ① 2020년 3/4분기 가계부채와 소득 증가율(7.0%, 0.3%)이 향후 1년간 지속될 경우 DSR은 현재의 35.7%에서 38.1%로 상승하고 ② 여기에 금리가 100bp 상승하는 경우를 추가할 경우 DSR은 40.5%로 상승하는 것으로 추산되었다.

17) 은행 신용대출 연체율은 2020년 3/4분기말 0.37%로 주담대 연체율(0.16%)의 약 두 배 수준이며, 비은행의 경우도 신용대출을 포함한 기타대출의 연체율이 1.98%로 주담대 연체율(1.16%)을 큰 폭 상회하고 있다.