

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-057490	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 40 : 60
사고내용	도로 양쪽에 주차된 차량들로 인하여 교행이 어려운 이면도로에서 청구차량과 피청구차량이 교행하다가 발생한 사고임		
참고 인정기준 <b>249-1</b>	<p>좁은 도로 폭이나 도로 양쪽의 주차차량들로 인해 양 차량의 교행이 쉽지 않은 이면도로에서는 양 차량 모두 가상의 중앙선을 넘나들면서 주행하는 경우가 많고, 통상의 차량운전자라면 이러한 사정을 충분히 예상하면서 사고에 대비하여 운전해야 하므로 양 차량 모두 양 보운전의무를 위반한 과실은 동일하다는 점을 고려하여 양 차량의 기본과실률을 50:50으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 50 : 50</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>양 방향에 주차된 차량들이 있는 이면도로에서 청구차량과 피청구차량이 교행하다가 접촉(1차)한 이후 청구차량이 우측에 주차된 피해차량을 접촉(2차)한 사고임</li> <li>사고 장소는 협소한 도로이므로, 상호 양보하며 안전을 확보하고 진행해야 함에도 양 차량 모두 이를 이행하지 않아 발생한 사고이며, 양 차량의 과실비율은 동일함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이면도로에서 피청구차량이 진행 중 교행하던 청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>이면도로에서 좌우에 주차된 차량으로 인하여, 피청구차량이 마주오던 청구차량을 확인하고 피양하던 중 청구차량이 운전부주의로 피청구차량을 접촉한 사고이므로, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(양 차량이 이면도로를 진행하는 모습)
- 동영상(양 차량이 교행 중 서로 충돌하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(피청구차량과 충격하여 운전석 앞 부분이 손상됨)
- 청구차량의 손상 사진(피해차량과 충격하여 조수석 앞 부분이 손상됨)

## 주요 쟁점

- 좁은 도로 폭의 이면도로에서 양 차량이 서로 교행하다가 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 정수요소: 청구차량의 가상의 중앙선 침범

## 결정 근거

- 동영상에 의하면, 주차차량들로 인하여 도로 폭이 좁은 이면도로에서 양 차량이 교행 중 발생한 사고로 확인됨
- 청구차량이 가상의 중앙선을 넘어 교행을 하면서도, 사고 전 일시정지나 서행을 하거나 서행을 하지 않았음

## 결정 이유

- 주차된 차량들로 인하여 도로 폭이 좁은 이면도로에서 양 차량이 교행하다가 발생한 사고로, 양 차량의 운전자 모두에게 양보운전 의무가 있는 점, 양 차량 모두 서행하지 않고 교행하였던 점, 청구차량이 가상의 중앙선을 넘어 교행을 하면서도 사고회피를 위해 일시정지나 서행을 하지 않은 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 249-1은 좁은 도로 폭으로 인하여 교행이 쉽지 않은 이면도로에서는 양 차량 모두 중앙선을 넘나들면서 주행하는 경우가 많고, 통상의 운전자라면 이러한 사정을 충분히 예상하면서 사고에 대비하여 운전해야 하므로, 양 차량 모두 양보운전의무를 위반하였다고 보아야 하고 양 차량의 과실은 동일하다는 점을 고려하여 양 차량의 기본과실률을 50% : 50%로 정하였음
- 본 사례는 도로 폭이 좁은 이면도로에서 양 차량이 교행 중 발생한 사고로, 청구차량이 가상의 중앙선을 넘은 상태에서 일시정지나 서행을 하지 않은 점을 고려하여, 도표 249-1을 기초로 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60%    ● 피청구차량 40%

## 차대차 기타 도로유형 사고



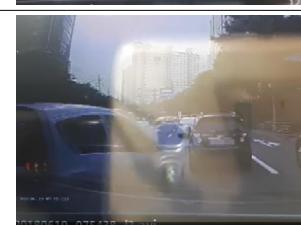
### 사례 개요

심의번호	2018-039510	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 0 : 100
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>후행하던 피청구차량이 버스전용차로를 이용하여 청구차량을 추월 후 다시 직진 차로로 급하게 복귀하면서 청구차량을 충격한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>250</b>	<p>도로교통법 제22조 제3항에 의한 앞지르기 금지 장소에서의 추월행위는 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮기 때문에 추월차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 0:100으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로를 직진 중 피청구차량이 청구차량의 뒤에서 앞으로 추월하는 도중 청구차량을 접촉한 사고로,</li> <li>사고 장소의 왼쪽에는 버스전용차로가 있는데, 피청구차량이 버스전용차로로 추월하여 진행할 것을 청구차량으로서는 예측하거나, 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 선행 청구차량을 추월하며 진로변경을 하다가 청구차량을 접촉한 사고로,</li> <li>사고 장소는 추월이 불가능한 장소가 아니며, 추월 완료 후 진로변경 중 청구차량과 접촉한 사고이므로, 피청구차량의 과실 70%, 청구차량의 과실 30%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(피청구차량이 추월하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 추월 후 청구차량 바로 앞으로 급진로변경하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)

### 주요 쟁점

- 앞지르기가 금지된 도로에서 선행하던 차량과 동일방향에서 후행하다가 선행차량을 추월 후 선행차량의 앞으로 진입하려는 후행차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량은 버스전용차로를 이용하여 추월한 이후 직진차로로 급히 복귀하면서 직진차로에서 직진 중이던 선행 청구차량을 충격한 사고로, 선행하던 청구차량에게 피청구차량의 추월 후 급진로변경을 예견하거나 회피할 가능성이 없는 것으로 판단되어 과실비율을 결정함
- 피청구차량이 추월한 장소는 버스전용차로로 추월이 금지된 장소로 확인됨

### 결정 이유

- 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 좌측의 버스전용차로를 이용하여 청구차량을 추월한 이후 직진차로로 급히 복귀하면서 선행 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고로, 선행하던 청구차량에게 피청구차량의 추월 후 급진로변경을 예견하거나 회피할 가능성이 없는 것으로 판단되어 과실비율을 결정함
- 도표 250은 도로교통법 제22조 제3항에 정한 앞지르기 금지 장소(교차로, 터널 안, 다리 위, 도로의 구부러진 곳 등)에서의 추월행위는 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮기 때문에 추월차량의 일방과실로 보아, 선행 직진차량의 기본과실비율을 0%, 후행 추월차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 버스전용차로를 이용하여 추월 후 청구차량 바로 앞으로 급진로변경하여 발생한 사고이므로, 도표 250을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-034069	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 10 : 90
사고내용	앞지르기가 금지된 교차로에서 후행하던 피청구차량이 선행하던 청구차량을 추월하다가 발생한 사고임		
참고 인정기준 <b>250</b>	<p>도로교통법 제22조 제3항에 의한 앞지르기 금지 장소에서의 추월행위는 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮기 때문에 추월차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실률을 0:100으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량은 선행차량으로서 교차로 유도선을 따라 정상 진행 중 피청구차량이 교차로에서 청구차량을 추월하다가 발생한 사고로,</li> <li>청구차량으로서는 교차로에서 추월하는 피청구차량을 예상하고 피양할 수 없었던 상황이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량은 교차로 진입 전 원쪽으로 진로변경한 것은 맞지만, 교차로 이후 왼쪽에 차로가 하나 더 생기는 도로 구조이기 때문에 피청구차량은 새로 생긴 차로에 진입하고, 오히려 청구차량이 차로를 변경하다가 발생한 사고임</li> <li>따라서 차로를 변경한 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



### 주요 쟁점

- 앞지르기가 금지된 도로에서 선행하던 차량과 동일방향에서 후행하다가 선행차량을 추월 후 선행차량의 앞으로 진입하려는 후행차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량에 대한 청구차량의 인지가능성

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 교차로 내에서 추월하다가 선행하던 청구차량을 충격한 사고임
- 도로구조와 충격부위를 고려하면, 청구차량은 사고 전 선행하여 왼쪽으로 추월 중인 피청구차량을 발견할 수 있었을 것으로 판단됨

### 결정 이유

- 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 교차로에서 왼쪽으로 진입하여 선행하던 청구차량을 추월하다가 발생한 사고로, 후행하던 피청구차량이 교차로에서 추월하여 발생한 사고인 점, 도로구조와 충격부위를 보면, 청구차량으로서도 다소 선행하여 왼쪽으로 추월 중인 피청구차량을 발견할 수 있었을 것으로 보이는 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 250은 도로교통법 제22조 제3항에 정한 앞지르기 금지 장소(교차로, 터널 안, 다리 위, 도로의 구부러진 곳 등)에서의 추월행위는 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮기 때문에 추월차량의 일방과실로 보아, 선행 직진차량의 기본과실비율을 0%, 후행 추월차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 후행하던 피청구차량이 교차로에서 선행 청구차량을 추월하다가 발생한 사고로, 청구차량이 사고 직전 선행하던 피청구차량을 확인할 수 있었을 것으로 판단되는 점을 고려하여, 도표 250을 기초로 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

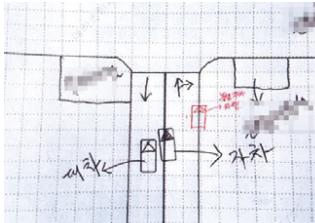
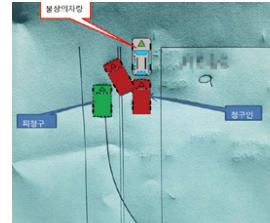
## 차대차 기타 도로유형 사고

양 차량 추월 사고 (앞지르기 금지 장소) (기본과실)	신호등 없음	도로	중앙선 침범 추월(후방)	중앙선 침범 추월(전방)	참고기준 <b>250-1</b>
--------------------------------------	--------	----	------------------	------------------	----------------------

### 사례 개요

심의번호	2018-041713	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
<b>사고내용</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>편도 1차로의 도로에서 후행하던 피청구차량이 중앙선 침범하여 추월 진행 중 선행하던 청구 차량이 중앙선 침범하다가 발생한 사고임</li> </ul>			<p>기본적으로 양 차량 모두 중앙선을 침범한 과실이 있지만, 후방차량이 전방차량에 비하여 주변 시야가 넓게 확보되어 있고 전방의 교통상황을 살피기가 용이하므로 후방차량인 A차량의 과실을 크게 볼 수 있다는 점, 전방차량인 B차량은 후사경을 통해 중앙선을 넘어 역주행하는 A차량을 미리 발견할 수 있었다는 점 및 중앙 선을 넘어 역주행을 하는 경우에는 교통사고를 발생시키거나 대형사고를 유발할 가능성이 매우 큰 위험한 운행이므로 길을 주행이나 버스전용차로 주행과는 달리 보아야 한다는 점을 고려하여, 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정한다.</p>

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>선행 청구차량이 앞에 정차 중이던 불상의 차량을 추월 중 중앙선 넘어 추월을 시도하던 후행 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량으로서는 불법주차된 차량으로 인해 부득이하게 중앙선을 점유하며 진행하였으나, 피청구차량은 무리하게 중앙선을 넘어 추월을 시도하여 사고가 발생하였으므로, 피청구차량의 과실 90%가 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 추월 중 청구차량이 급출발하면서 접촉한 사고로,</li> <li>피청구차량은 후행차량, 청구차량은 선행차량이고, 양 차량 모두 중앙선을 넘어 사고가 발생하였으므로, 청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 사고현장 사진(중앙선이 설치된 편도 1차로의 도로)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량은 운전석 측면이, 피청구차량은 조수석 앞부분이 손상됨)
- 동영상(후행 피청구차량이 중앙선을 침범하여 추월하는 모습)
- 동영상(선행 청구차량이 중앙선을 침범하는 모습)

### 주요 징점

- 동일방향에서 진행하던 선·후행 차량들이 중앙선을 침범하여 추월하다가 발생한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 중앙선을 침범하여 왼쪽으로 추월 중 선행하던 청구 차량이 중앙선을 침범하면서 발생한 사고임

### 결정 이유

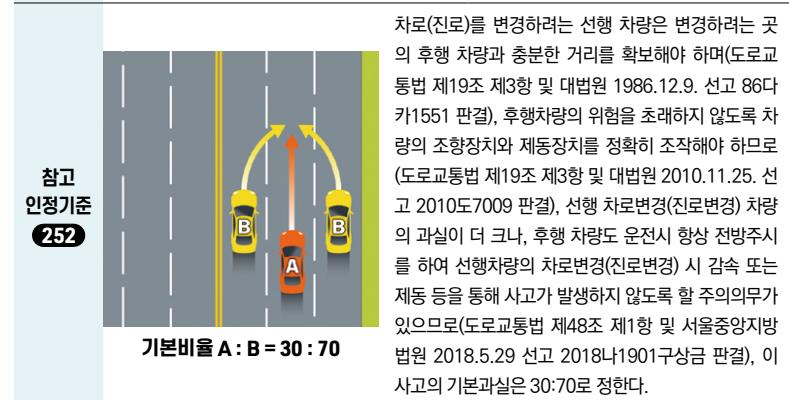
- 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 중앙선 침범하여 추월하던 중 선행하던 청구차량이 중앙선 침범하다가 발생한 사고로, 양 차량 모두 중앙선을 침범하였던 점, 청구차량이 선행차량인 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 250-1은 기본적으로 양 차량 모두 중앙선을 침범하여 진행한 과실이 있지만, 후방차량이 전방차량에 비해 주변시야가 넓게 확보되어 있고 전방의 교통상황을 살피기가 용이하므로 후방차량의 과실을 크게 볼 수 있는 점, 전방차량은 후사경을 통해 중앙선을 넘어 역주행하는 차량을 미리 발견할 수 있는 점 등을 고려하여 전방에서 중앙선을 침범하여 추월하는 차량의 기본과실비율을 40%, 후방에서 중앙선을 침범하여 추월하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 중앙선을 침범하여 왼쪽으로 추월 중 선행하던 청구차량이 중앙선을 침범하여 발생한 사고이므로, 도표 250-1을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-053543	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 30 : 70
사고내용	• 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로를 변경하다가 1차로를 직진하는 청구차량을 충격한 사고임		



### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 직진 중 피청구차량이 횡단보도 앞 실선구간에서 진로변경하여 접촉한 사고로,</li> <li>피청구차량의 횡단보도 앞 실선구간(진로변경 금지구간)에서 진로변경하여 발생한 사고이므로, 청구차량의 무과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 1차로로 진로변경하려는 상황에서 2차로에서 1차로로 선진로변경한 청구차량이 가속하여 진로변경하는 피청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(2차로에서 선행하는 피청구차량의 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로로 진로변경하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 직진하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 진로변경하는 모습)

### 주요 쟁점

- 동일방향에서 선행하여 진행하다가 진로를 변경하는 차량과 후행하여 직진하던 차량이 충돌한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동일방향에 의하면, 선행 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경을 하던 중 1차로에서 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고임

### 결정 이유

- 동일방향에서 피청구차량이 선행하다 2차로에서 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 청구차량과 발생한 사고로, 피청구차량이 선행하다가 진로변경한 것으로 확인되는 점, 양 차량의 손상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252는 차로(진로)를 변경하려는 선행차량은 변경하려는 곳의 후행차량과 충분한 거리를 확보해야 하며, 후행차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로, 선행 차로(진로)변경 차량의 과실이 더 크나, 후행차량도 운전시 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로(진로)변경시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로, 후행 직진차량의 기본과실비율을 30%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 선행 피청구차량이 진로변경 중 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 252를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2017-064915	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 20 : 80
<b>사고내용</b> • 동일방향에서 진행하던 피청구차량이 3차로에서 선행하다가 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고임			

차로(진로)를 변경하려는 선행 차량은 변경하려는 곳의 후행 차량과 충분한 거리를 확보해야 하며(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 1986.12.9. 선고 86다카1551 판결), 후행차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 2010.11.25. 선고 2010도7009 판결), 선행 차로변경(진로변경) 차량의 과실이 더 크나, 후행 차량도 운전시 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로변경(진로변경) 시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로(도로교통법 제48조 제1항 및 서울중앙지방법원 2018.5.29 선고 2018나1901구상금 판결), 이 사고의 기본과실은 30:70로 정한다.

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로에서 정상 직진 중 3→1차로까지 진로변경하는 피청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>청구차량이 3차로에서 1차로까지 진로변경하는 피청구차량을 확인하고 급제동 및 피양하기에는 불가능하므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 진로변경 중 직진하는 청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>과실도표 252를 적용하고, 피청구차량이 2개 차로를 변경한 점 감안하여 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



1. 자동차와 자동차의 사고

1. 자동차와 자동차의 사고

- 동영상(피청구차량이 3차로에서 진로변경을 시작하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

### 주요 쟁점

- 동일방향에서 선행하여 진행하다가 진로를 변경하는 차량과 후행하여 직진하던 차량이 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 다차로 변경

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 선행 피청구차량이 3차로에서 1차로까지 진로변경을 하여 1차로에서 직진 중인 청구차량을 충격한 사고임
- 피청구차량이 3차로에서 1차로까지 연속하여 진로변경한 것으로 확인됨

### 결정 이유

- 피청구차량이 3차로에서 1차로까지 진로변경을 하면서 1차로에서 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량이 다차로 변경한 사실을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252는 차로(진로)를 변경하려는 선행차량은 변경하려는 곳의 후행차량과 충분한 거리를 확보해야 하며, 후행차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로, 선행 차로(진로)변경 차량의 과실이 더 크나, 후행 차량도 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로(진로)변경시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로, 후행 직진차량의 기본과실비율을 30%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 3차로에서 1차로까지 진로변경을 하다가 1차로의 청구차량과 충격한 사고이므로 도표 252를 기초로 하고, 피청구차량이 3차로에서 1차로까지 2개 차로를 이용하여 진로를 변경한 상황이었으므로, 피청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20%    ● 피청구차량 80%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-007380	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 40 : 60
사고내용			



차로(진로)를 변경하려는 선행 차량은 변경하려는 곳의 후행 차량과 충분한 거리를 확보해야 하며(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 1986.12.9. 선고 86다카1551 판결), 후행차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 2010.11.25. 선고 2010도7009 판결), 선행 차로변경(진로변경) 차량의 과실이 더 크나, 후행 차량도 운전시 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로변경(진로변경) 시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로(도로교통법 제48조 제1항 및 서울중앙지방법원 2018.5.29 선고 2018나1901구상금 판결), 이 사고의 기본과실은 30:70으로 정한다.

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 3차로를 진행 중 피청구차량이 4차로의 실선 구간에서 3차로로 진로변경을 하다가 청구차량의 앞범퍼와 피청구차량의 뒷범퍼가 충돌한 사고로,</li> <li>도표 252에 의해 피청구차량은 진로변경 금지 장소에서 진로를 변경하였으므로, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 진로변경을 원료하여 3차로에 진입 후 4차로로 진입하는 불상의 차량을 보고 정차 중 청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 진로변경을 원료한 이후 청구차량이 안전 거리를 확보하지 않아 발생한 청구차량의 후미추돌 사고 이므로, 청구차량의 과실 100%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(피청구차량이 진로변경하는 모습)</li> <li>동영상(피청구차량이 진로변경을 거의 완료하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통사고사실확인원에 피청구차량이 기해차량으로 기재됨</li> <li>동영상(청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌하는 모습)</li> </ul>	

### 주요 쟁점

- 동일방향에서 선행하여 진행하다가 진로를 변경하는 차량과 후행하여 직진하던 차량이 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 3차로 진입 정도

### 결정 근거

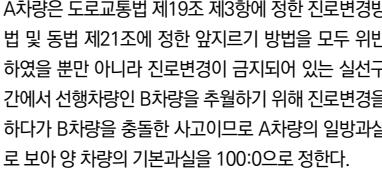
- 동영상에 의하면, 선행 피청구차량이 4차로에서 3차로로 진로변경을 거의 완료한 이후 4차로에서 3차로로 진입하는 심의외 차량으로 인해 급정지하여, 청구차량이 피청구차량의 후미를 충격한 사고로, 피청구차량이 실선구간에서 진로변경을 하였으나, 진로변경을 거의 완료하였던 점, 4차로에서 진행하던 심의외 차량의 진로변경으로 인하여 피청구차량이 정지하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252는 차로(진로)를 변경하려는 선행차량은 변경하려는 곳의 후행차량과 충분한 거리를 확보해야 하며, 후행 차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로, 선행 차로(진로)변경 차량의 과실이 더 크나, 후행차량도 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로(진로)변경시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로, 후행 직진차량의 기본과실비율을 30%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 70%로 정하였음

- 본 사례는 피청구차량이 진로변경을 거의 완료하는 순간 선행차량의 진로변경으로 급정지하여, 직진 중이던 청구차량과 충돌한 사고이므로 도표 252를 기초로 하고, 피청구차량이 진로변경을 거의 완료하였던 사정을 고려하여 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

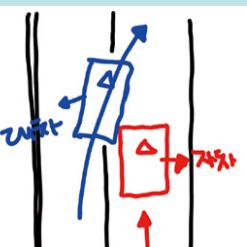
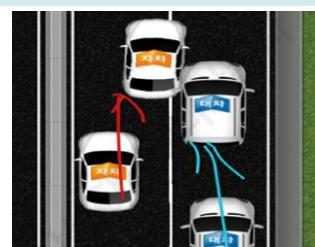
## 차대차 기타 도로유형 사고

실선 추월 사고 (기본과실)					참고기준 <b>252-1</b>
--------------------	---	---	---	---	----------------------

### 사례 개요

심의번호	2019-011881	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>터널 내 실선구간에서 청구차량이 2차로를 진행 중 1차로에서 추월하던 피청구차량이 2차로로 급진로변경하여 청구차량을 충격한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>252-1</b>	 <p>A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법 및 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 실선구간에서 선행차량인 B차량을 추월하기 위해 진로변경을 하다가 B차량을 충돌한 사고이므로 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 터널 내 2차로에서 선행하여 정상 주행 중 1차로에서 후행하던 피청구차량이 추월 후 급진로변경 중 청구차량 충격한 사고로,</li> <li>터널 내 실선구간에서 후속 피청구차량이 급추월 중 발생한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 터널 내에서 1차로에서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 직진중인 청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>피청구차량이 터널 내에서 진로변경하다가 발생한 사고 이므로, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 90%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 2차로에서 선행하여 직진 중인 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로에서 추월 후 2차로로 진입하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)

### 주요 쟁점

- 동일방향에서 진행하던 후행차량이 실선구간에서 추월 후 진로변경하여 선행차량을 충격한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 터널 내 실선구간에서 후행 피청구차량이 왼쪽의 1차로를 이용하여 추월 후 2차로로 진로변경하다가 2차로의 선행 청구차량을 충격한 사고임

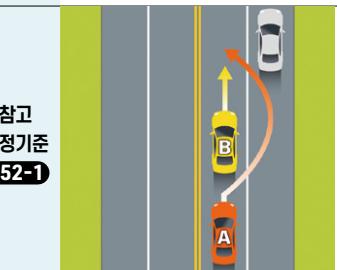
### 결정 이유

- 터널 내 실선구간에서 청구차량이 2차로를 따라 진행하던 중 1차로에서 후행 추월하던 피청구차량이 2차로로 급진로변경하여 청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량은 터널 내 실선구간에서 추월하다가 청구차량을 충격하였던 점과 청구차량이 피청구차량의 추월 후 급진로변경을 피하기 어려웠던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-1은 실선에서 추월한 차량이 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법과 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 실선구간에서 선행차량을 추월하기 위해 진로변경을 하다가 선행직진차량을 충돌한 사고이므로, 실선에서 추월한 차량의 기본과실비율을 100%, 선행하여 직진 중이던 차량의 기본과실비율을 0%로 정하고 있음
- 본 사례는 터널 내 실선구간에서 후행 피청구차량이 선행 청구차량을 추월하다가 발생한 사고이므로, 도표 252-1을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

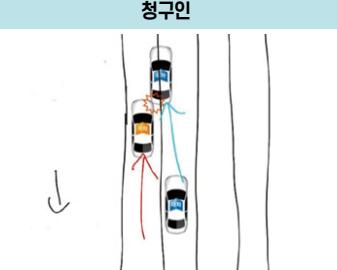
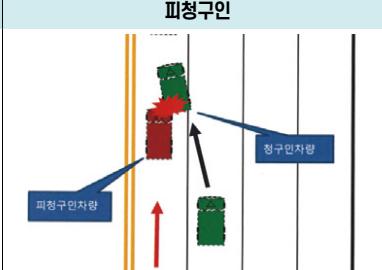
## 차대차 기타 도로유형 사고

실선 추월 사고 (수정과실)					참고기준 <b>252-1</b>
--------------------	---	---	---	---	----------------------

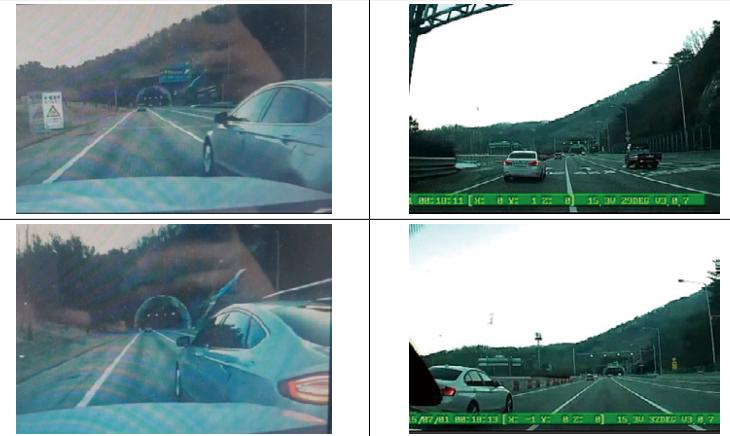
### 사례 개요

심의번호	2019-007495	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 90 : 10
사고내용	• 실선구간에서 청구차량이 1차로를 진행 중 1차로에서 후행하다가 2차로를 이용하여 추월하던 피청구차량이 다시 1차로로 진로변경하여 청구차량을 충격한 사고임		
참고 인정기준 <b>252-1</b>	 <p>A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법 및 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 실선구간에서 선행차량인 B차량을 추월하기 위해 진로변경을 하다가 B차량을 충돌한 사고이므로 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로에서 정상 직진 중 피청구차량이 2차로로 진로변경을 하면서 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>실선구간에서 차로 변경한 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>피청구차량은 진로변경을 거의 완료한 상태였고, 피청구차량의 운전석 후미 부분을 충돌당한 사고이므로, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(후행하던 피청구차량이 청구차량을 추월하기 위해 1차로로 진로변경하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충격하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로에서 후행하다가 2차로로 진로변경하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 2차로에서 추월하는 모습)

### 주요 쟁점

- 동일방향에서 진행하던 후행차량이 실선구간에서 추월 후 진로변경하여 선행차량을 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 진로변경 시간과 정도

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 1차로에서 후행하던 피청구차량이 청구차량을 추월하기 위해 2차로로 진로변경 후 다시 1차로로 진로변경을 하다가 1차로에서 선행하던 청구차량과 충격한 사고임
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 1차로를 상당시간 동안 서서히 진입하였던 것으로 확인됨

### 결정 이유

- 피청구차량이 1차로 후방에서 청구차량을 추월하기 위해 실선구간에서 2차로로 진입 후 다시 1차로의 청구차량 앞으로 급진로변경을 하다가 청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량이 실선구간에서 추월 후 청구차량 앞으로 급진로변경을 하였던 점, 피청구차량은 상당시간 동안 진로변경을 시도하였던 점, 양 차량의 접촉부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-1은 실선에서 추월한 차량이 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법과 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 실선구간에서 선행차량을 추월하기 위해 진로변경을 하다가 선행직진차량을 충돌한 사고이므로, 실선에서 추월한 차량의 기본과실비율을 100%, 선행하여 직진 중이던 차량의 기본과실비율을 0%로 정하고 있음
- 본 사례는 피청구차량이 1차로에서 후행하다가 실선구간에서 선행 청구차량을 추월하여 청구차량 앞으로 진로변경을 하다가 발생한 사고이므로 도표 252-1을 기초로 하고, 피청구차량의 진입시간을 고려하면 피청구차량에 대한 청구차량의 인식기능성이 있는 것으로 보이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

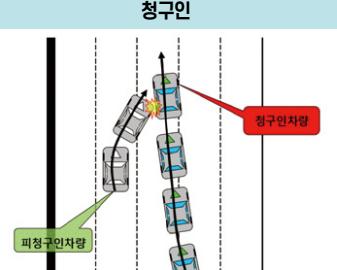
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-078354	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 50 : 50
<b>사고내용</b> • 4차로에서 3차로로 진로변경하는 청구차량과 2차로에서 3차로로 진로변경하는 피청구차량 사이의 사고임			
참고 인정기준 <b>252-2</b>		양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고로서 양 차량 모두 진로변경방법 위반의 과실이 있는 것이므로 양 차량의 기본과실을 동등하게 보아 50:50으로 정한다.	<b>기본비율 A : B = 50 : 50</b>

### 주장 내용

청구인	피청구인
 • 청구차량이 4차로에서 3차로로 선진로변경을 하던 중 2차로에서 3차로로 진로변경하는 피청구차량과 접촉한 사고로, • 동영상에 청구차량의 선진로변경이 확인되므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함	 • 피청구차량과 청구차량의 진로변경 사고로, • 피청구차량이 선진로변경하였으므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 4차로에서 3차로로, 피청구차량이 2차로에서 3차로로 진로변경하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)
- 동영상(청구차량이 4차로에서 3차로로, 피청구차량이 2차로에서 3차로로 진로변경하는 모습)
- 피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

## 주요 쟁점

- 양 차량의 동시 진로변경 사고인지 여부

## 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량은 4차로에서 3차로로, 피청구차량은 2차로에서 3차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고로, 양 차량의 동시 진입 사고로 판단됨

## 결정 이유

- 동영상에 의하면, 양 차량이 거의 동시에 3차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고로 보이므로, 양 차량 책임 비율을 동등하게 평가하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-2는 양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고인 경우 양 차량 모두 진로변경 방법 위반의 과실이 있으므로, 양 차량의 기본과실을 동등하게 보아 왼쪽 차로에서 진로변경한 차량의 기본과실비율을 50% : 오른쪽 차로에서 진로변경한 차량의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 4차로에서, 피청구차량이 2차로에서 진로변경을 하다가 발생한 양 차량의 동시 진로변경 사고이므로, 도표 252-2를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

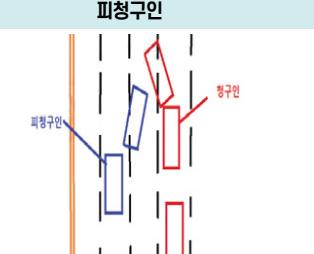
## 차대차 기타 도로유형 사고

동시 차로 변경(진로 변경) 사고(수정과실)	신호등 없음	도로	진로변경	진로변경	참고기준 <b>252-2</b>
-----------------------------	--------	----	------	------	----------------------

### 사례 개요

심의번호	2019-038889	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 40 : 60
사고내용	• 4차로에서 3차로로 진로변경하는 청구차량과 정체차로인 2차로에서 3차로로 진로변경하는 피청구차량 간의 사고임		
참고 인정기준 <b>252-2</b>	 <p>양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고로서 양 차량 모두 진로변경방법 위반의 과실이 있는 것이므로 양 차량의 기본과실을 동등하게 보아 50:50으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 50 : 50</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 4차로에서 3차로로 선진로변경을 원료하였으나, 정체차로인 2차로에서 후진로변경하는 피청구차량과 충격한 사고로,</li> <li>청구차량이 선행진로변경을 원료하였고, 피청구차량은 정체차로에서 급진로변경을 하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 2차로에서 3차로로 진로변경을 원료하였으나, 4차로에서 3차로로 진로변경하던 청구차량이 피청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>동영상에 피청구차량이 3차로에 상당부분 진입한 상황에서 청구차량이 3차로로 급진로변경하여 발생한 사고이므로, 피청구차량의 무과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)</li> <li>피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(피청구차량이 정체차로에서 급진로변경을 시도하는 모습)</li> <li>동영상(양 차량이 진로변경 중 충격하는 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 양 차량의 동시 진로변경 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 정체차로 급진로변경

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량은 4차로에서 3차로로, 피청구차량은 정체차로인 2차로에서 3차로로 진로변경하다가 발생한 사고임
- 피청구차량은 정체차로인 2차로에서 급진로변경하였던 것으로 확인됨

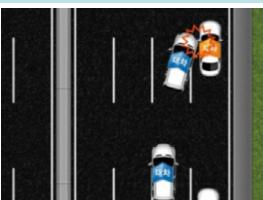
### 결정 이유

- 청구차량이 4차로에서 3차로로, 피청구차량이 2차로에서 3차로로 진로변경 중 접촉한 사고로, 피청구차량이 정체차로에서 급진로변경을 하였던 점, 청구차량이 피청구차량보다 후행하고 있어서, 피청구차량의 급진로변경을 확인할 수 있었던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-2는 양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고인 경우 양 차량 모두 진로변경방법 위반의 과실이 있으므로, 양 차량의 기본과실을 동등하게 보아 왼쪽 차로에서 진로변경한 차량의 기본과실비율을 50% : 오른쪽 차로에서 진로변경한 차량의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 양 차량의 동시진로변경 사고이므로 도표 252-2를 기초로 하고, 피청구차량이 정체 차로에서 급진로변경한 사실이 있으므로, 피청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

## 차대차 기타 도로유형 사고



사례 개요	심의번호	2019-036124	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>동일방향에서 청구차량이 3차로를 직진 중 정체차로인 2차로에서 3차로로 급진로변경하던 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>			
참고 인정기준 <b>252-3</b>	 <p>A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, B차량으로서는 A차량이 좌회전차로에서 대기 중에 갑자기 2차로로 진로변경을 할 것으로 예측하기는 어려운 점, A차량의 오른쪽 앞부분으로 B차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하면, B차량의 불가항력적인 사고라고 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>			

주장 내용	청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 3차로에서 직진 중 2차로에서 3차로로 진로 변경하는 피청구차량과 접촉한 사고로,</p> <p>• 2차로에서 정차 후 출발하는 피청구차량의 급진로변경으로 인한 사고로 판단되므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>		<p>약도 미제출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 피청구차량이 2차로에서 방향지시등 켜고 30미터 이상 주행 후 3차로로 차로변경 중 3차로에서 후행하던 청구 차량이 갑자기 가속을 하여 충돌한 사고로,</li> <li>• 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>

입증 자료



- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)
  - 피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
  - 동영상(피청구차량이 정체차로인 2차로에서 급진로변경을 시도하는 모습)
  - 동영상(피청구차량이 진로변경 중 직진 중이던 청구차량을 충격하는 모습)

## 주요 쟁점

- 동일방향의 정체차로에 있던 차량이 급진로변경하여 직진 중이던 차량을 충격한 사고인지 여부

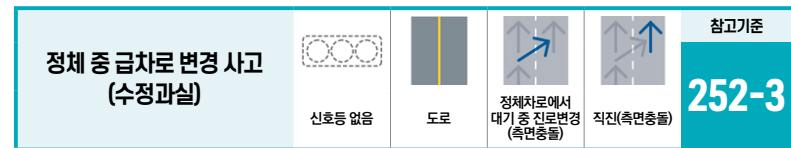
결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 정체차로인 2차로에서 3차로로 급진로변경 중 3차로에서 직진 중이던 청구 차량과 충돌한 사고임

결정 이유

- 편도 3차로의 도로에서 청구차량이 3차로를 직진 중 정체차로인 2차로에 있던 피청구차량이 청구차량과 근접한 거리에서 3차로로 급진로변경을 하여 발생한 사고로, 정체차로에 있던 피청구차량의 급진로변경에 의한 사고인 점, 청구차량의 과속을 인정할 자료가 없는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 252-3은 정체차로에서 진로변경한 차량이 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경 방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, 직진차량으로서는 진로변경 차량이 정체구간 등에서 대기 중 갑자기 진로변경할 것으로 예측하기는 어려운 점, 진로변경차량의 앞부분으로 직진차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하여, 직진차량의 불기항력적인 사고라고 보아, 직진차량의 기본과실비율을 0%, 진로변경차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
  - 본 사례는 정체차로에 있던 피청구차량이 직진 중이던 청구차량과 근접한 거리에서 급진로변경을 하여 청구차량의 운전석 측면을 충격한 사고이므로, 도표 252-3을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-040462	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 90 : 10
사고내용	청구차량이 3차로를 일부 점유한 상태에서 2차로를 직진 중 정체차로인 1차로에서 2차로로 급진로변경하는 피청구차량과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>252-3</b>	<p>A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, B차량으로서는 A차량이 좌회전차로에서 대기 중에 갑자기 2차로로 진로변경을 할 것으로 예측하기는 어려운 점, A차량의 오른쪽 앞부분으로 B차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하면, B차량의 불가항력적인 사고라고 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 2차로를 직진 중 피청구차량이 1차로에서 2차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고로,</li> <li>청구차량으로서는 근접거리에서 급진로변경하는 피청구차량을 피양하는 것이 불가능하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 1차로에서 2차로로 진로변경을 하던 중 청구차량이 3차로에서 2차로로 진로변경하다가 충돌한 사고로,</li> <li>양 차량의 동시 진로변경 사고이지만, 청구차량의 선진입을 인정하여 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(피청구차량이 정체차로인 1차로에서 진로변경하는 모습)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량 운전석 측면, 피청구차량 조수석 앞부분 손상)
- 동영상(양 차량이 충격하는 모습)

### 주요 쟁점

- 동일방향의 정체차로에 있던 차량이 급진로변경하여 직진 중이던 차량을 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 3차로 일부 점유

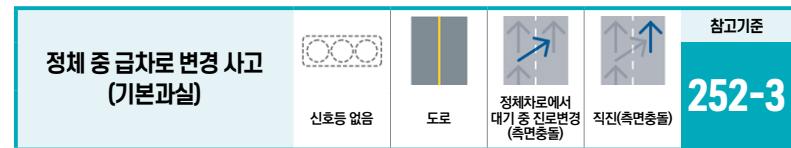
### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 정체차로인 1차로에서 2차로로 급진로변경 중 3차로를 일부 점유하면서 2차로를 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고임
- 청구차량이 3차로를 일부 점유하면서 2차로를 직진한 것으로 확인됨

### 결정 이유

- 피청구차량이 정체차로인 1차로에서 2차로로 급진로변경한 중 2차로를 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 3차로를 일부 점유하면서 2차로를 직진하였던 상황 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-3은 정체차로에서 진로변경한 차량이 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경 방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, 직진차량으로서는 진로변경 차량이 정체구간 등에서 대기 중 갑자기 진로변경할 것으로 예측하기는 어려운 점, 진로변경차량의 앞부분으로 직진차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하여, 직진차량의 불가항력적인 사고라고 보아, 직진차량의 기본과실비율을 0%, 진로변경차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 정체차로에서 급진로변경을 하다가 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고이므로, 도표 252-3을 기초로 하고, 청구차량이 오른쪽 차로를 일부 점유하면서 진행하였던 상황이었으므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

## 차대차 기타 도로유형 사고



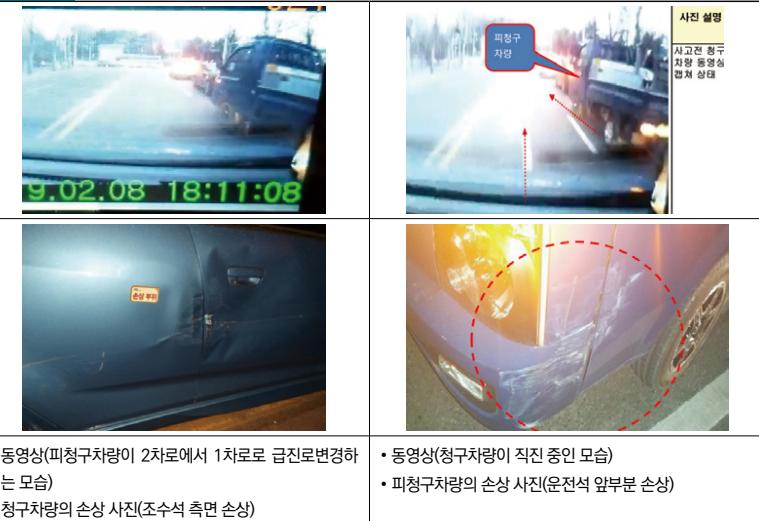
### 사례 개요

심의번호	2019-027681	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로를 직진 중 정체차로인 2차로에서 1차로로 급진로변경하던 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>252-3</b>	<p>A차량은 도로교통법 제19조 항에 정한 진로변경방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, B차량으로서는 A차량이 좌회전차로에서 대기 중에 갑자기 2차로로 진로변경을 할 것으로 예측하기는 어려운 점, A차량의 오른쪽 앞부분으로 B차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하면, B차량의 불가항력적인 사고라고 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로에서 직진 중 정체차로인 2차로에서 1차로로 무리하게 진로를 변경하던 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 1차로로 급진로변경하여 발생한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실에 의한 사고임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 2차로에서 1차로로 서행 진로변경 중 1차로에서 빠르게 직진하는 청구차량의 우측 도어 부분을 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량의 정차 후 출발사고이나, 청구차량도 빠르게 진행하다가 발생한 사고이므로, 청구차량의 과실 20%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



### 주요 쟁점

- 동일방향의 정체차로에 있던 차량이 급진로변경하여 직진 중이던 차량을 충격한 사고인지 여부
- 청구차량의 과속 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 정체차로인 2차로에서 1차로로 급진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 청구 차량과 충돌한 사고임
- 제출된 자료만으로 청구차량의 과속을 확인하기 어려움

### 결정 이유

- 청구차량이 1차로를 직진 중 정체차로인 2차로에서 정차해 있던 피청구차량이 갑자기 1차로로 진로변경하면서 충돌한 사고로, 정체차로에 있던 피청구차량이 지나치게 근접한 거리에서 진로변경한 사실이 인정되는 점, 청구차량의 속도가 과도하게 빠르다고 보이지 않는 점을 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-3은 정체차로에서 진로변경한 차량이 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경 방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, 진진차량으로서는 진로변경 차량이 정체구간 등에서 대기 중 갑자기 진로변경할 것으로 예측하기는 어려운 점, 진로변경차량의 앞부분으로 진진차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하여, 진진차량의 불가항력적인 사고라고 보아, 진진차량의 기본과실비율을 0%, 진로변경차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 1차로를 직진 중 피청구차량이 정체차로에서 급진로변경을 하다가 청구차량의 조수석 측면을 충격하여 발생한 사고이므로, 도표 252-3을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대차 기타 도로유형 사고



## 사례 개요

심의번호 2019-020177

**결정비율 A(청구) : B(피청구) = 100 : 0**

**사고내용**     • 정구차량이 안전시내를 침범하여 1차로로 신입하려던 중 2차로에서 1차로로 신로변경하는 피정구차량을 충격한 사고임



(가) 안전지대를 통과한 자동차는 비록 직진 운행이지만 도로교통법에 의하여 금지된 주행이고, 정상적인 경로로 진로변경을 한 차량은 도로교통법 제13조에 의해 진입이 금지된 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이라는 것을 신뢰하고 운전하기 때문에 후행차량이 이를 위반한 경우 사고를 회피하기 어렵다는 점에서, 안전지대 진입 후행 직진차량인 A차량이 안전지대를 벗어나기 직전이나 직후에 사고가 발생한 경우 후행 직진차량의 기본과실을 100%로 정한다.

기본비율 A : B = 100 : 0

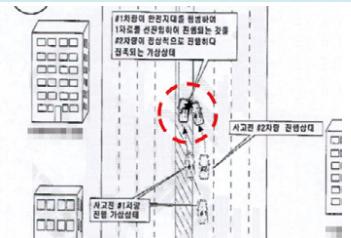
주장 내용

첨구이



- 청구차량이 좌회전차로로 진입하기 위해 안전지대로 진행하고 있는데, 피청구차량이 정차 후 왼쪽으로 진로를 변경하다가 발생한 사고로,
  - 청구차량이 안전지대를 통과한 과실과 피청구차량이 정차 후 출발한 과실이 경합되었으므로, 양 차량의 과실은 동등함

피첨구인



- 피칭구차량이 정상 직진 중 청구차량이 중앙선을 침범하면서 무리한 앞지르기를 시도 중 발생한 사고임
  - 경찰서 조사 결과 청구차량의 '신호 또는 지시위반'으로 처리되었으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



## 1. 자동차와 자동차의 시고

- 동영상(청구차량이 안전지대를 통과하는 모습)
  - 동영상(피청구차량이 진로변경하는 모습)
  - 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
  - 교통사고실무인원의 사고원인에 청구차량의 '신호 또

주요 쟁점

- 동일방향의 후행 차량이 안전지대로 진입하여 직진 중 선행차량이 진로변경을 하다가 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 후행하던 청구차량이 안전지대를 이용하여 추월 중 선행하던 피청구차량이 왼쪽 차로에서 진입하다가 발생한 사고임

결정 이유

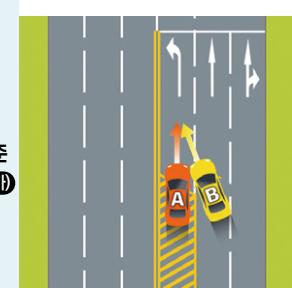
- 후행하던 청구차량이 안전지대를 침범하여 1차로로 진입하다가 2차로에서 1차로로 진로변경하던 피청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 안전지대를 침범하여 직진하였던 점, 피청구차량은 정상적으로 2차로에서 1차로로 진로변경을 하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 252-4의 (7)는 안전지대를 통과하는 후행차량의 경우 도로교통법에 금지된 주행을 한 차량이고, 정상적으로 진로를 변경한 선행차량은 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이라고 신뢰하고 운전하므로, 후행차량이 안전지대 통과하여 진행한 경우 사고를 회피하기 어렵고, 안전지대 통과하는 후행차량이 안전지대 벗어나기 전에 발생한 사고이므로, 안전지대를 통과 중인 후행차량의 기본과실비율을 100%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
  - 본 사례는 청구차량이 안전지대를 침범하여 추월 중 오른쪽 차로에서 진로변경하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 252-4를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 100% ● 피청구차량 0%

## 차대차 기타 도로유형 사고

(가) 차로 변경 사고(안전지대 통과) (A안전지대 벗어나기 전) (수정과실)	신호등 없음	도로	후행 직진	선행 진로변경	참고기준 252-4 (가)
---	--------	----	-------	---------	----------------------

### 사례 개요

심의번호	2019-036580	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 90 : 10
<b>사고내용</b>			



(가) 안전지대를 통과한 자동차는 비록 직진 운행이지만 도로교통법에 의하여 금지된 주행이고, 정상적인 경로로 진로변경을 한 차량은 도로교통법 제13조에 의해 진입이 금지된 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이다를 신뢰하고 운전하기 때문에 후행차량이 이를 위반한 경우 사고를 회피하기 어렵다는 점에서, 안전지대 진입 후행 직진차량인 A차량이 안전지대를 벗어나기 직전이나 직후에 사고가 발생한 경우 후행 직진차량의 기본과실을 100%로 정한다.

**기본비율 A : B = 100 : 0**

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 안전지대를 통과하여 1차로를 직진 중이었고, 피청구차량은 2차로에서 1차로로 진로변경 중 발생한 사고로,</p> <p>• 본 사고는 청구차량이 안전지대를 벗어난 후 진로변경 하는 피청구차량과 충돌하였으므로, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</p>	<p>• 청구차량이 안전지대를 침범하면서 진로변경 중인 피청구차량을 충격한 사고로,</p> <p>• 청구차량의 안전지대 침범은 지시위반이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

## 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 청구차량의 손상 사진(조수석 측면 손상)</li> <li>• 피청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통사고사실확인원의 사고원인에 청구차량의 '신호 또는 지시위반'이 기재됨</li> <li>• 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 청구차량이 안전지대 통과하는 모습이 확인됨</li> </ul>	

### 주요 쟁점

- 동일방향의 후행 직진차량이 안전지대로 진입하여 직진 중 선행차량이 진로변경을 하다가 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 안전지대를 통과한 직후 사고가 발생함

### 결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 안전지대를 벗어난 직후 오른쪽 차로에 있던 피청구차량이 진로변경을 하다가 발생한 사고임
- 청구차량이 안전지대를 벗어난 직후 사고가 발생하여 피청구차량은 청구차량의 진행상황을 확인할 수 있었을 것으로 보임

### 결정 이유

- 청구차량이 안전지대를 통과하여 1차로를 직진 하던 중 2차로에서 1차로로 진로변경한 피청구차량과 충돌한 사고로서, 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 의하면 양 차량의 충돌지점은 청구차량이 안전지대를 통과한 직후로 보이는 점, 피청구차량이 안전지대를 통과하는 청구차량의 동태를 살필 수 있었던 것으로 보이는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-4의 (가)는 안전지대를 통과하는 후행차량의 경우 도로교통법에 금지된 주행을 한 차량이고, 정상적으로 진로를 변경한 선행차량은 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이라고 신뢰하고 운전하므로, 후행차량이 안전지대 통과하여 진행한 경우 사고를 회피하기 어렵고, 안전지대 통과하는 후행차량이 안전지대 벗어나기 전에 발생한 사고이므로 안전지대를 통과 중인 후행차량의 기본과실비율을 100%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 안전지대를 통과하다가 오른쪽 차로에서 진로변경하는 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 252-4를 적용하여 과실을 판단하였고, 청구차량이 안전지대를 통과한 직후 사고가 발생한 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

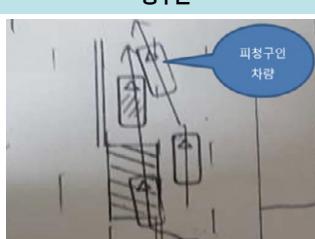
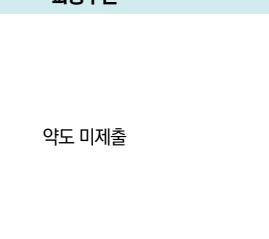
## 차대차 기타 도로유형 사고

(나) 차로 변경 사고(안전지대 통과) (A안전지대 벗어난 후) (기본과실)	신호등 없음	도로	후행 직진	선행 진로변경	참고기준 <b>252-4 (나)</b>
---	--------	----	-------	---------	--------------------------

### 사례 개요

심의번호	2018-079704	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 안전지대를 통과한 후 1차로를 직진하던 중 2차로에서 1차로로 진로변경하는 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>252-4(나)</b>	 <p>(나) A차량이 안전지대를 원전히 벗어난 후 사고가 발생한 경우에는 (기)와 달리 B차량의 예견가능성 및 회피가능성의 정도가 달라 기본과실을 달리할 필요가 있는 반면, A차량이 직진 중임에도 A차량의 불법행위와 사고 발생 사이에 시간적·장소적 근접성이 인정되므로 A차량의 불법행위 효과가 여전히 유지되는 것으로 보아 후행 직진차량의 기본과실을 70%로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 70 : 30</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <p>파청구인 차량</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 안전지대를 원전히 통과한 이후 피청구차량이 진로변경 신호하면서 곧바로 1차로로 진로변경을 하여 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량이 진로변경 신호를 지연하면서 진로변경한 점을 고려하면, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>	 <p>약도 미제출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 중앙선 넘어 선행차량인 피청구차량을 추월하다가 서로 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 중앙선 및 안전지대 침범하여 선행차량인 피청구차량을 추월하였으므로, 앞지르기 금지장소에서 추월한 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



### 주요 쟁점

- 동일방향의 후행차량이 안전지대를 침범한 이후 안전지대를 벗어난 상태에서 진로변경하던 선행차량과 충돌한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 안전지대를 벗어난 상태에서 직진 중 오른쪽 차로에서 진로변경하는 피청구차량과 충돌한 사고임

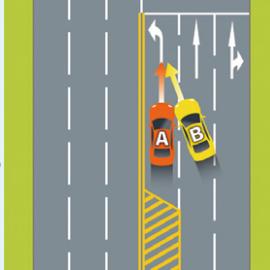
### 결정 이유

- 청구차량이 안전지대를 통과하여 포켓차로(1차로)를 직진 중 2차로에서 1차로로 진로변경하던 피청구차량과 충돌한 사고로, 사고 장소는 안전지대를 지나 포켓차로에서 발생하였던 점, 청구차량은 사고 전 안전지대를 통과하여 포켓차로인 1차로로 진입하였던 점, 피청구차량은 포켓차로가 생성된 이후 진로변경을 하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-4의 (나)는 안전지대를 원전히 벗어난 후 사고가 발생한 경우에는 도표 252-4의(기)와 달리 선행 진로변경차량의 예견가능성과 회피가능성의 정도가 달라 기본과실을 달리할 필요성이 있는 반면, 안전지대 통과 후 직진 중인 차량으로서도 안전지대를 통과한 불법행위와 사고발생 사이에 시간적, 장소적 근접성이 인정되어 안전지대를 통과한 불법행위 효과가 여전히 유지되는 것으로 보아 안전지대를 통과한 후 직진 중인 차량의 기본과실비율을 70%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 안전지대를 통과하여 직진 중 오른쪽 차로에서 진로변경을 하던 선행 피청구차량과 충돌하여 발생한 사고이므로, 도표 252-4의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

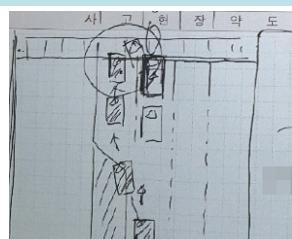
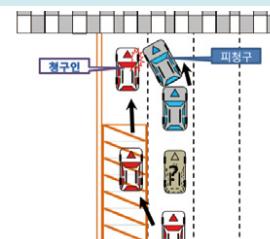
## 차대차 기타 도로유형 사고

(나) 차로 변경 사고(안전지대 벗어난 후) (수정과실)	신호등 없음	도로	후행 직진	선행 진로변경	참고기준 <b>252-4 (나)</b>
------------------------------------	--------	----	-------	---------	--------------------------

### 사례 개요

심의번호	2018-078753	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 안전지대를 통과한 후 1차로(포켓차로)를 직진 중 2차로에서 진행하던 피청구차량이 횡단보도 부근에서 1차로로 진로변경하면서 발생한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>252-4(나)</b>	 <p>(나) A차량이 안전지대를 원전히 벗어난 후 사고가 발생한 경우에는 (가)와 달리 B차량의 예견가능성 및 회피가능성의 정도가 달라 기본과실을 달리할 필요가 있는 반면, A차량이 직진 중임에도 A차량의 불법행위와 사고 발생 사이에 시간적·장소적 근접성이 인정되므로 A차량의 불법행위 효과가 여전히 유지되는 것으로 보아 후행 직진차량의 기본과실을 70%로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 70 : 30</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로를 직진 중 피청구차량이 정체 중인 2차로에서 실선구간을 넘어 1차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량이 정체차로에서 급진로변경을 하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 2차로에서 선행하여 1차로로 진로변경 중 청구차량이 안전지대 통과한 이후 추월하면서 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량으로서는 청구차량이 안전지대를 통과하면서 추월할 것을 예상할 수 없었으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 안전지대를 통과 중인 모습)
- 동영상(피청구차량이 횡단보도 부근에서 진로변경하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)

### 주요 쟁점

- 동일방향의 후행차량이 안전지대를 침범한 이후 안전지대를 벗어난 상태에서 진로변경하던 선행차량과 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 횡단보도 부근 진로변경

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 안전지대 벗어난 상태에서 1차로를 직진 중 2차로에서 1차로로 진로변경하는 피청구차량과 충격한 사고임
- 피청구차량은 정체차로의 횡단보도 부근에서 진로변경을 하였음

### 결정 이유

- 청구차량이 안전지대를 통과하여 포켓차로(1차로)를 직진하던 중 횡단보도 앞에서 진로변경하던 피청구차량과 접촉한 사고로, 청구차량이 안전지대를 통과한 이후 포켓차로에 진입하였던 점, 피청구차량이 진로변경이 금지된 횡단보도 부근에서 진로변경을 하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 252-4의 (나)는 안전지대를 원전히 벗어난 후 사고가 발생한 경우에는 도표 252-4의 (가)와 달리 선행 진로변경차량의 예견가능성과 회피가능성의 정도가 달라 기본과실을 달리할 필요성이 있는 반면, 안전지대 통과 후 직진 중인 차량으로서도 안전지대를 통과한 불법행위와 사고발생 사이에 시간적·장소적 근접성이 인정되어 안전지대를 통과한 불법행위 효과가 여전히 유지되는 것으로 보아 안전지대를 통과한 후 직진 중인 차량의 기본과실비율을 70%, 선행 진로변경차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 안전지대를 통과한 이후 직진을 하다가 진로변경을 하던 선행 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 252-4를 적용하여 과실을 판단하였고, 피청구차량이 횡단보도 부근에서 진로변경을 하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 기준하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

## 차대차 기타 도로유형 사고



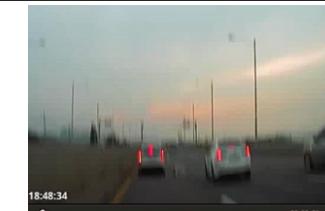
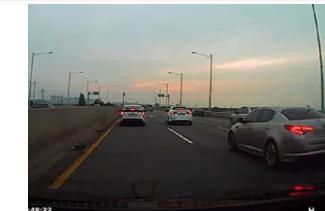
### 사례 개요

심의번호	2019-056480	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 100 : 0
사고내용	• 편도 3차로의 도로에서 청구차량이 1차로를 후행하던 중 1차로에서 선행하던 피청구차량의 후미를 추돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>253</b>	<p>추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 청구차량이 1차로를 주행 중 선행하던 피청구차량이 급 정지하여 청구차량의 앞범퍼 부분으로 피청구차량 뒷범퍼를 추돌한 사고로,</li> <li>• 피청구차량의 이유 없는 급정지로 인해 추돌사고가 발생하였으므로, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 피청구차량이 1차로를 진행 중 도로의 돌발상황으로 선행차량들이 급정지하자, 피청구차량도 급정지하였으나, 청구차량이 안전거리를 미확보하여 피청구차량을 추돌한 사고로,</li> <li>• 안전거리를 미확보하여 추돌한 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 후행 중 선행 피청구차량이 정지하는 모습)
- 동영상(청구차량이 피청구차량을 추돌하는 모습)
- 동영상(도로 전방에 출현한 강아지로 인하여 급정지하는 피청구차량의 모습)
- 동영상(청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌하는 모습)

### 주요 쟁점

- 동일차로의 후행차량이 선행차량의 후미를 추돌한 사고인지 여부
- 피청구차량이 이유 없는 급정지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 후행하던 청구차량이 선행 피청구차량을 후미추돌한 사고로 확인됨
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 도로 전방에 출현한 강아지 때문에 급정지하였으므로, 피청구차량의 이유 없는 급정지는 인정될 수 없음

### 결정 이유

- 동일차로에서 선행하던 피청구차량이 직진 중 도로에 출현한 강아지로 인하여 급정지하자, 후행하던 청구차량이 안전거리를 확보하지 못하여 피청구차량을 후미추돌한 사고로, 청구차량의 후미추돌 사고인 점, 피청구차량은 도로에 출현한 강아지로 인하여 급정지하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 253은 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량에게는 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 사고가 발생하는 점과 뒷차량은 앞차량과의 충돌을 피할 수 있는 차간거리를 확보해야 한다는 도로교통법 제19조를 근거로 추돌차량의 일방과실로 보아 후행 추돌차량의 기본과실비율을 100%, 선행 직진차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로에서 후행하던 청구차량이 선행 하던 피청구차량의 후미를 추돌한 사고이므로, 도표 253을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 100%    ● 피청구차량 0%

## 차대차 기타 도로유형 사고

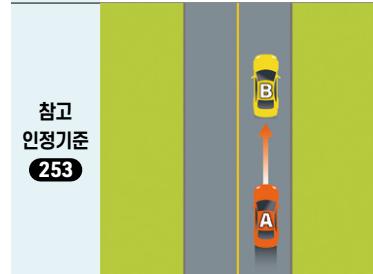


사례 개요

심의번호 2019-039292

**결정비율 A(청구) : B(피청구) = 90 : 10**

사고내용 • 피정구차량이 2자로를 직진 중 오른쪽 노도에서 신입하는 심의외 차량을 피하기 위해 급정시 하자 2차로에서 후행하던 청구차량이 선행 피정구차량을 추돌한 사고임

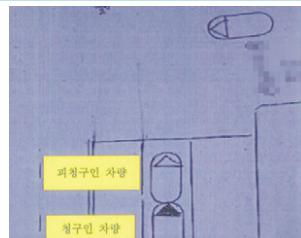


추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량이 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 보아 악 차량의 기본과실을 100:0으로 정하였다.

기본비율 A:B = 100:0

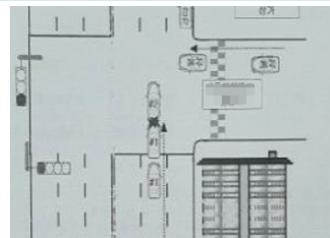
주장 내용

청구인



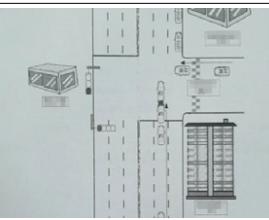
- 청구차량이 2차로를 침진 중 2차로에서 선행하다가 이유 없이 도로에 정지하던 피청구차량의 후미를 충격한 사고로
- 피청구차량의 이유 없는 급정지로 인해 추돌사고가 발생하였으므로, 피청구차량의 과실 30%가 타당함

피청구인



- 피청구차량이 2차로를 진행 중 오른쪽 도로에서 심의외 차량이 급히 나오는 것을 보고 정지하던 중 뒤따르던 청 구차량이 추돌한 사고로,
- 피청구차량의 이유 없는 급정지로 볼 수 있으며, 안전거리를 미확보하였던 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 동영상(피청구차량이 오른쪽 도로에서 진입하는 심의외 차량을 발견하고 정지하는 모습)
- 동영상(정지한 피청구차량을 청구차량이 추돌하는 모습)
- 교통사고사실확인원에 청구차량의 후미주를 사고가 확인됨
- 교통사고사실확인원의 사고현장 악도에 피청구차량이 극지지하여던 상황이 확인됨

주요 쟁점

- 동일차로의 후행차량이 선행차량의 후미를 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피첨구차량의 급정지

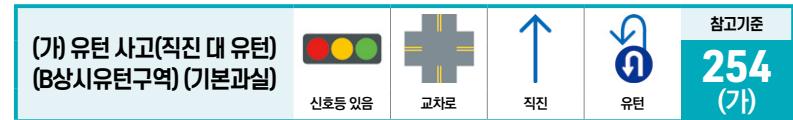
결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일차로에서 후행하던 청구차량이 선행하던 피청구차량의 후미를 추돌한 사고로 확인됨
- 심의와 차량이 3차로 중간에서 정지하였을에도 피청구차량이 급하게 정지하였음

결정 이유

- 후행 청구차량이 급정지하는 선행 피청구차량을 추돌한 사고로, 피청구차량은 오른쪽 도로에서 진입하는 심의와 차량 때문에 정지하였던 점, 다만, 피청구차량이 다소 급하게 정지하였던 점을 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 253은 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량이 피추돌차량에게는 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 사고가 발생하는 점과 뒷차량은 앞차량과의 충돌을 피할 수 있는 차간거리를 확보해야 한다는 도로교통법 제19조를 근거로 추돌차량의 일방과실로 보아 후행 추돌차량의 기본과실비율을 100%, 선행 직진차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 선행 피청구차량을 후미추돌한 사고이므로, 도표 253을 적용하여 과실을 판단하였고, 피청구차량이 다소 급하게 정지하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

## 차대차 기타 도로유형 사고



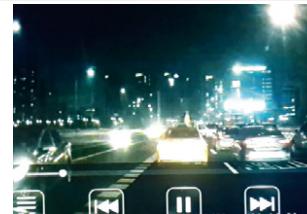
### 사례 개요

심의번호	2018-047086	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 20 : 80
사고내용	• 정체구간에서 1차로를 직진하던 청구차량과 맞은편 도로의 상시유턴구간에서 유턴하던 피청구차량 사이에 발생한 사고임		
참고 인정기준 <b>254(가)</b>	<p>(가) 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 두텁게 보호해 주어야 하지만, 유턴차량은 불법유턴을 한 것은 아니라 유턴이 허용되는 상시유턴구역에서 유턴하였으므로 유턴차량의 일방과실로는 볼 수 없고, 직진차량으로서도 전방에서 유턴 중인 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 20:80으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 20 : 80</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 청구차량이 정상 직진 중 피청구차량이 급유턴을 하다가 충돌한 사고로.</li> <li>• 청구차량이 정차 후 직진함이 명확한데도 피청구차량은 급유턴을 하였으므로, 청구차량의 불가항력 사고임</li> <li>• 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 피청구차량이 정상유턴 신호에 유턴 중 청구차량이 정차 해 있다가 갑자기 출발하면서 발생한 사고로.</li> <li>• 피청구차량이 방향지시등을 켜고 유턴을 시도한 점과 청구차량이 갑자기 출발하였던 점을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 1차로의 정체구간에서 서행으로 진행하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 상시유턴구간에서 유턴을 하면서 청구차량과 충격하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 유턴 중 반대방향의 도로에서 청구차량이 직진 중인 모습)

## 주요 쟁점

- 상시유턴구간에서 유턴하는 차량과 녹색신호에 직진 중인 차량 간의 사고인지 여부

## 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 녹색신호의 정체구간에서 직진 중 반대방향의 상시유턴구간에서 유턴을 하던 피청구차량과 충격한 사고임

## 결정 이유

- 정체구간의 1차로에서 직진하던 청구차량과 맞은편의 상시유턴구간에서 유턴하던 피청구차량이 충돌한 사고로, 동영상에서 확인되는 사고경위와 양 차량의 충돌부위 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 254의 (가)는 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 우선하여 보호해야 하지만, 유턴차량이 유턴이 허용되는 상시유턴구역에서 유턴하였으므로, 불법유턴으로 볼 수 있는 점, 직진차량에게도 전방에서 유턴 중인 차량이 있을 경우 사고방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등의 안전운전의무가 있는 점을 감안하여 직진차량의 기본과실비율을 20%, 상시유턴구역에서 유턴하는 차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 직진신호의 정체 구간에서 직진하는 청구차량과 상시유턴 구간에서 유턴을 하는 피청구차량 사이의 사고이므로, 도표 254의(가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

## 차대차 기타 도로유형 사고



## 사례 개요

심의번호 2018-043681

**결정비율 A(청구) : B(피청구) = 30 : 70**

- 사고내용** • 교차로의 녹색신호에 따라 직진 하던 청구차량과 맞은편 도로의 상시유턴구간에서 서행으로 유턴 하던 피청구차량과 충돌한 사고임

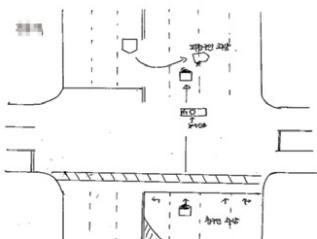


(가) 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 두텁게 보호해 주어야 하지만, 유턴차량은 불법유턴을 한 것은 아니라 유턴이 허용되는 상시유턴구역에서 유턴하였으므로 유턴차량의 일방과실로는 볼 수 없고, 직진차량으로서도 전방에서 유턴 중인 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 20:80으로 정한다.

기본비율 A : B = 20 : 80

## 주장 내용

청구인



- 청구처량이 정상 직진 중 피청구처량이 맞은편 도로에서 유턴하다가 충돌한 사고로,
  - 경찰서 조사결과 피청구처량이 기해자로 확정되었고, 직진처량에 대한 주의를 다하지 못한 점을 고려하면, 피청구처량의 일방과실이 타당함

피청구인



- 피첨구차량이 유던구간에서 유던 중 맞은편 도로에서 직진하는 청구차량이 앞범퍼로 피첨구차량의 조수석 뒷부분을 충격한 사고로,
  - 청구차량의 전방주시 소홀도 사고의 중요 원인으로, 청구차량의 괴실 40%가 타당함

입증 자료



교통사고신고서		고장신고 경찰수정	고장신고 경찰수정
성명	국민등록증 주민등록번호	650-000-00000000	
주소	(동)동네, 주소: 111-1111-1111		
운전면허	운전면허증 면허번호	(소지자)	
사고장소	사고장소 면적: 0.00m <sup>2</sup>	2018.05.20 23:00	
발행장소			
사고형태	<input checked="" type="checkbox"/> 충돌사고 <input type="checkbox"/> 추월사고 <input type="checkbox"/> 회전사고 <input type="checkbox"/> 기타		
사고인	운전면허증수령자		
제작일자	2018.05.21 00:00:00		



- 동영상(청구처량이 1차로에서 신호에 따라 직진 중인 모습)
  - 동영상(상시유턴구간에서 유턴하는 피청구처량의 모습)
  - 교통사고사실확인원에 피청구처량이 기해차량으로 판단됨
  - 피청구처량의 손상 사전(조수석 뒷부분이 손상됨)

주요 쟁점

- 상시유턴구간에서 유턴하는 차량과 녹색신호에 직진 중인 차량 간의 사고인지 여부
  - 과실비율 사정 수정요소 : 피첨구차량의 서행 유턴 및 청구차량의 전방주시 소홀에 누

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 교차로의 녹색신호에 따라 직진 중 맞은편 도로의 상시유턴 구간에서 유턴을 하던 피청구차량과 충돌한 사고임
  - 동영상에 의하면, 피청구차량이 상당거리 이전부터 서행으로 유턴을 하고 있었음에도 청구차량이 전방주시를 소홀히 하여 피청구차량의 조수석 뒷부분을 충돌함

결정 이유

- 교차로의 녹색 신호에 따라 직진하던 청구차량과 맞은편 도로의 상시유턴구간에서 유턴하던 피청구차량 간의 사고로, 피청구차량이 유턴 신호를 하면서 상당거리 이전부터 서행으로 유턴을 하고 있었던 점, 청구차량의 전방주시 소홀의 과실도 상당한 점 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 254의 (7)는 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 우선하여 보호해야 하지만, 유턴차량이 유턴이 허용되는 상시유턴구역에서 유턴하였으므로, 불법유턴으로서는 볼 수 없는 점, 직진차량에게도 전방에서 유턴 중인 차량이 있을 경우 사고방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등의 안전운전의무가 있는 점을 감안하여 직진차량의 기본과실비율을 20%, 상시유턴구역에서 유턴하는 차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
  - 본 사례는 청구차량이 녹색신호에 따라 직진 중 맞은 편 도로에서 유턴을 하던 피청구차량 사이에 발생한 사고이므로, 도표 254의 (7)를 기초로 과실판단을 하였고, 청구차량이 상당 거리 이전부터 유턴을 하고 있던 피청구차량을 발견할 수 있었음에도 감속 없이 직진하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

## 차대차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호 2018-029704

A(피청구) : B(청구) = 100 : 0

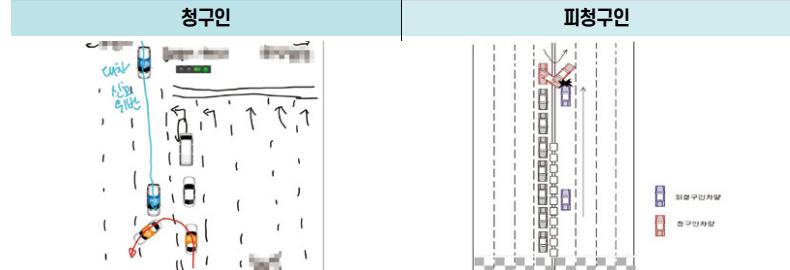
**사고내용** • 유린선호에 따라 유دين 등인 성구사랑과 선호위민아어 직진 등이던 피성구사랑 사이에 일정한 사고임



(나) 유던차량이 신호에 따라 유던을 하는 상황이므로  
필연적으로 직진차량은 적색신호에 직진한 것이고, 신  
호에 따라 유던을 하는 차량으로서는 다른 차량이 신호  
위반을 하여 자신의 진로로 진행하여 올 경우까지 예상  
하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치  
를 강구할 주의의무는 없으므로, 양 차량의 기본과실을  
100:0으로 정하였다.

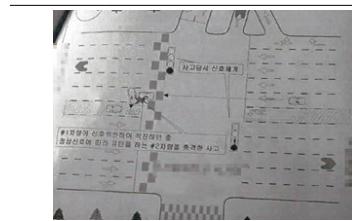
기본비율 A:B = 100:0

주장 내용



- 청구처량이 유던신호에 유던 중 신호위반하여 직진 중이던 피청구처량과 접촉한 사고로,
  - 청구처량이 유던을 거의 완료하였던 상황에서 피청구처량이 신호위반하여 청구처량을 충격한 사고이므로, 피청구처량의 일방과실에 의한 사고임
  - 피청구처량이 정상 직진하여 교차로 통하여 도로를 진입하던 중 청구처량이 유던구역이 아닌 곳에서 중앙선을 침범하여 피청구처량과 충돌한 사고로,
  - 피청구처량으로서는 불가항력적 사고이므로, 청구처량의 일방과실에 의한 사고임

입증 자료



- 교통사고사실확인원에 피첨구차량의 신호위반이 확인됨
  - 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 청구차량이 유턴 신호에 유턴하였던 것으로 확인됨
  - 청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)
  - 피첨구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

## 주요 쟁점

- 유턴신호에 따라 유턴하는 차량과 교차로의 적색신호에 직진하는 차량 간의 사고인지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 유턴신호에 따라 유턴을 하던 중 맞은편 도로에서 진행 중인 피청 구차량이 적색신호에 신호위반하여 직진을 하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량이 신호위반하여 직진하던 중 유턴신호에 따라 유턴 중인 청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량의 신호위반이 사고의 원인인 점, 피청구차량의 신호변경 과정으로 불만한 입증자료는 없는 점 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 254의 (나)는 유턴차량이 신호에 따라 유턴을 하는 상황이므로 필연적으로 직진차량은 적색신호에 직진한 것이고, 신호에 따라 유턴을 하는 차량으로서는 다른 차량이 신호위반을 하여 자신의 진로로 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치를 강구할 주의의무는 없으므로, 신호에 따라 유턴하는 차량의 기본과실비율을 0%, 신호위반하여 직진하는 차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
  - 본 사례는 청구차량이 유턴신호에 따라 유턴을 하던 중 맞은편 도로에서 적색신호에 직진하는 피청구차량과 충격한 사고이며, 도표 254의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대차 기타 도로유형 사고

(나) 유턴 사고(직진 대 유턴) (B신호유턴) (수정과실)					참고기준 <b>254</b> (나)
--------------------------------------	--	--	--	--	---------------------------

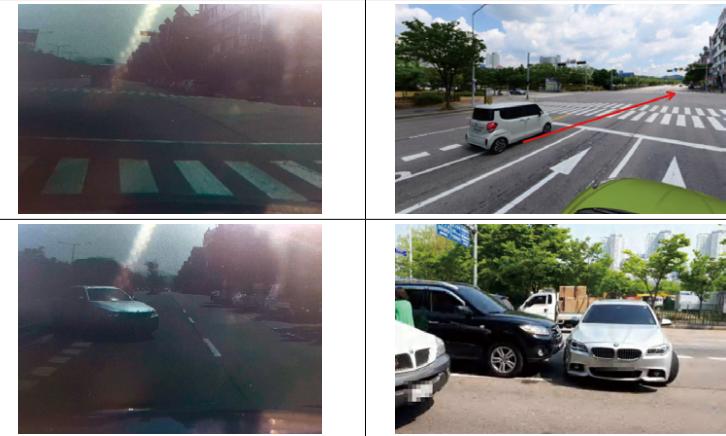
### 사례 개요

심의번호	2019-042370	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 90 : 10
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 황색신호에 교차로 진입하였으나 교차로에서 적색신호로 바뀌었고, 이후 교차로를 통과하여 직진 중 맞은편 도로에서 유턴신호에 따라 유턴하는 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>254(나)</b>	<p>(나) 유턴차량이 신호에 따라 유턴을 하는 상황이므로 필연적으로 직진차량은 적색신호에 직진한 것이고, 신호에 따라 유턴을 하는 차량으로서는 다른 차량이 신호 위반을 하여 자신의 진로로 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치를 강구할 주의의무는 없으므로, 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 녹색신호에 교차로 진입하였으나, 교차로에서 황색신호 변경되었고, 교차로를 통과하여 직진 중 맞은편 도로에서 좌회전 대기 중인 차량 뒤에서 급유턴하는 피청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량의 정상 직진과 피청구차량의 급유턴을 고려하면, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함</p>	<p>• 피청구차량이 유턴신호에 유턴을 하던 중 맞은편 도로에서 황색신호에 직진(이후 교차로를 벗어나기 전 적색으로 변경)중이던 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량의 신호위반 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 황색신호에 교차로로 진입하는 모습)
- 동영상(유턴신호에 따라 유턴하는 피청구차량의 모습)
- 사고현장 사진(청구차량의 직진 방향)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 사진)

### 주요 징점

- 유턴신호에 따라 유턴하는 차량과 교차로의 적색신호에 직진하는 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 황색신호에 청구차량이 교차로 진입하였는지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 황색신호에 교차로에 진입한 이후 적색으로 변경되었고, 이후 교차로를 통과하여 직진하던 중 맞은편 도로에서 유턴신호에 따라 유턴 중인 피청구차량과 충격한 사고임
- 청구차량은 황색신호에 교차로에 진입하였음

### 결정 이유

- 청구차량이 직진 중 맞은편 도로에서 유턴 중인 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 황색신호에 교차로로 진입한 이후 적색신호로 바뀐 점, 피청구차량이 유턴신호에 유턴한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 254의 (나)는 유턴차량이 신호에 따라 유턴을 하는 상황이므로 필연적으로 직진차량은 적색신호에 직진한 것이고, 신호에 따라 유턴을 하는 차량으로서는 다른 차량이 신호위반을 하여 자신의 진로로 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치를 강구할 주의의무는 없으므로, 신호에 따라 유턴하는 차량의 기본과실비율을 0%, 신호위반하여 직진하는 차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 황색신호에 교차로로 진입한 이후 교차로에서 적색신호로 바뀌었고, 유턴 신호에 유턴을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 254의 (나)를 기초로 과실비율을 판단하였고, 청구차량이 황색신호에 교차로에 진입하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-017356	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
<b>사고내용</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>삼거리 교차로의 상시유턴구역에서 청구차량이 유턴 중 우회전을 하던 피청구차량 사이에 발생한 사고임</li> </ul>			

**참고 인정기준  
254-1(가)**

**기본비율 A : B = 30 : 70**

(가) B차량은 신호에 의해 보호받지 못하는 상시유턴구역에서 유턴을 하여 반대차선으로 넘어갔다가 원쪽 도로에서 우회전 중인 A차량과 충돌하였으므로 B차량의 과실이 더 크다고 보아야 할 것이지만, A차량은 우회전 차량으로서 반대차선에서 유턴하는 차량이 있으면 이를 미리 발견하여 일시정지나 감속을 하는 등 사고를 회피하여야 할 의무가 있음에도 이를 소홀히 한 잘못이 인정되는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 30:70으로 정한다.

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 편도 3차로 중 1차로에서 좌회전신호에 유턴 하던 중 대우회전하던 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량은 신호에 따라 유턴하였고, 피청구차량은 대우회전을 하였으므로, 청구차량의 과실 15%, 피청구차량의 과실 85%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 우회전하여 3차로에 정상 진입 후 3차로에 주차된 차량을 피하며 2차로로 진입하던 중 맞은편 도로에서 금유면을 하던 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량은 우회전을 완료한 상태이고, 청구차량은 전방주시를 태만하였으므로, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



### 주요 쟁점

- 상시유턴구역에서 유턴하는 차량과 우회전 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 상시유턴구역에서 좌회전 신호에 유턴을 하던 중 우회전 중인 피청구차량과 충돌한 사고임

### 결정 이유

- 청구차량이 유턴하던 중 우회전하는 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 좌회전 신호에 유턴하면서 회전반경을 크게 한 점, 피청구차량이 3차로에서 불상차량이 정차하고 있어 대우회전을 하였던 점, 피청구차량이 우회전하면서 먼저 진입한 것으로 보이는 점을 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 254-1의 (가)는 유턴차량이 신호에 의해 보호 받지 못하는 상시유턴구역에서 유턴을 하여 우회전 중인 차량과 충돌하였으므로 유턴차량의 과실이 더 크다고 보아야 하지만, 우회전차량으로서도 반대방향의 도로에서 유턴하는 차량이 있을 경우 일시정지나 감속을 하는 등 사고 회피의무가 있음에도 이를 소홀히 한 과실이 있음을 감안하여 유턴차량의 기본과실비율을 70%, 우회전차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 상시유턴구역에서 유턴을 하다가 우회전 중인 피청구차량과 충돌한 사고임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

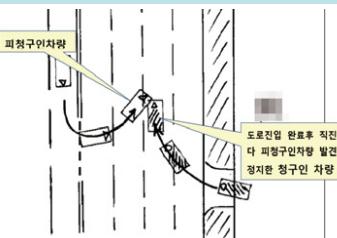
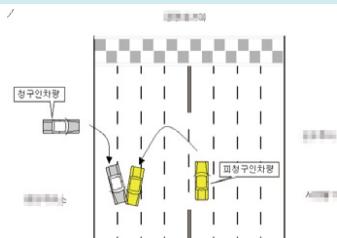
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-030703	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 40 : 60
사고내용	• 청구차량이 주유소에서 우회전을 하여 3차로로 진입하던 중 맞은편 도로의 상시유턴구역에서 유턴하는 피청구차량과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>254-1(가)</b>	 <p>(가) B차량은 신호에 의해 보호받지 못하는 상시유턴구역에서 유턴을 하여 반대차선으로 넘어갔다가 왼쪽 도로에서 우회전 중인 A차량과 충돌하였으므로 B차량의 과실이 더 크다고 보아야 할 것이지만, A차량은 우회전 차량으로서 반대차선에서 유턴하는 차량이 있으면 이를 미리 발견하여 일시정지나 감속을 하는 등 사고를 회피하여야 할 의무가 있음에도 이를 소홀히 한 잘못이 인정되는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 30:70으로 정한다.</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <p>• 청구차량이 주유소에서 우회전하여 3차로로 진입을 완료한 이후 직진하려던 중 유턴하는 피청구차량이 청구차량을 충격한 사고로,</p> <p>• 청구차량은 우회전을 완료하여 직진하는 상태였고, 유턴하는 피청구차량의 부주의에 의한 사고이므로 청구차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</p>	 <p>• 피청구차량이 주행차로 직진신호 시 유턴을 시도하던 중 주유소에서 주도로에 진입하는 청구인차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량은 유턴지점에서 유턴(통상 유턴표지판에 지시내용이 없을 경우, 주행신호시 유턴)을 하던 중이며, 청구인차량은 주유소 출입구에서 우회전과 동시에 방향지시등의 점등 없이 차선변경을 하였으므로, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함</p>

## 입증 자료

<p>1. 자동차와 자동차의 사고</p>	<p>사고 현장 약도</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통사고사실확인원에 유턴하던 피청구차량이 가해차량으로 판단됨</li> <li>• 동영상(청구차량이 주유소에서 우회전 중 유턴을 하던 피청구차량과 충격하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 나타난 양 차량의 진행 경위</li> <li>• 동영상(청구차량이 주유소에서 우회전하는 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 상시유턴구역에서 유턴하는 차량과 우회전 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 도로가 아닌 주유소에서 우회전을 하였는지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 상시유턴구역에서 유턴을 하다가 맞은편 도로에 있는 주유소에서 우회전을 하던 청구차량과 충격한 사고임
- 피청구차량은 도로가 아닌 주유소에서 우회전을 하면서 도로에 진입하였음

### 결정 이유

- 청구차량이 도로가 아닌 주유소에서 우회전을 하여 3차로로 진입하던 중 맞은편 도로에서 유턴하던 피청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량이 상시유턴구역에서 유턴을 하였던 점, 청구차량이 주유소에서 3차로로 우회전을 하였던 점, 교통사고사실확인원에 피청구차량이 가해차량으로 판단된 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 254-1의 (가)는 유턴차량이 신호에 의해 보호받지 못하는 상시유턴구역에서 유턴을 하여 우회전 중인 차량과 충돌하였으므로 유턴차량의 과실이 더 크다고 보아야 하지만, 우회전 차량으로서도 반대방향의 도로에서 유턴하는 차량이 있을 경우 일시정지나 감속을 하는 등 사고 회피의무가 있음에도 이를 소홀히 한 과실이 있음을 감안하여 유턴차량의 기본과실비율을 70%, 우회전차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 우회전 중 상시유턴구역에서 유턴을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 254-1의 (가)를 기초로 과실비율을 판단하였고, 청구차량이 도로가 아닌 주유소에서 우회전을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

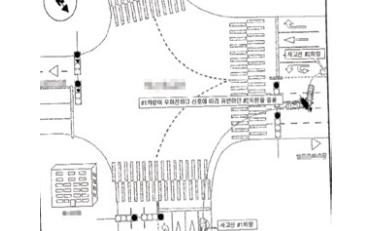
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-008973	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 80 : 20
사고내용	• 청구차량이 우회전 중 유턴신호에 따라 유턴하던 피청구차량과 충격한 사고임		
참고 인정기준 <b>254-1(나)</b>	 <p>(나) 전방의 유턴신호에 따라 유턴하는 차량은 우회전 차량보다 더욱 보호를 받아야 하므로 우회전 차량인 A 차량의 과실이 훨씬 크다고 보아야 할 것이지만, B차량으로서도 유턴을 하는 중에 반대차선으로 우회전을 하는 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무를 준수했어야 한다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 80:20으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 80 : 20</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 3차로에서 우회전 중 유턴신호에 유턴 중인 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 우회전 후 일정거리를 주행한 상태에서 피청구차량과 접촉한 점, 피청구차량이 전방주시를 소홀히 한 점을 고려하면, 양 차량의 과실비율은 동등함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 유턴신호에 유턴 중 대우회전하던 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량은 우측 차로(4차로)로 우회전을 해야 하나, 2차로까지 대우회전하여, 유턴신호에 따라 유턴 중인 피청구차량과 충돌하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

## 입증 자료

	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)</li> <li>피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통사고사실확인원에 피청구차량이 피해차량으로 판단됨</li> <li>사고현장 사진(양 차량의 진행방향 모습)</li> </ul>

## 주요 쟁점

- 유턴신호에 유턴하는 차량과 우회전 차량 간의 사고인지 여부

## 결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량이 유턴신호에 유턴을 하던 중 우회전 중인 청구차량과 충격한 사고임

## 결정 이유

- 청구차량이 우회전 중 유턴신호에 따라 유턴하던 피청구차량과 충격한 사고로, 교통사고사실확인원 및 사고 현장 사진에 의하면 피청구차량은 유턴신호에 따라 유턴을 하였던 점, 우회전하는 경우 신호에 따라 정상 진행하는 다른 차량의 진로를 방해해서는 안 되는 점, 양 차량의 충격부위를 고려하여 과실비율 결정함
- 도표 254-1의 (나)는 전방의 유턴 신호에 따라 유턴하는 차량은 우회전차량보다 더욱 보호를 받아야 하므로, 우회전차량의 과실이 훨씬 크다고 보아야 할 것이지만, 유턴차량으로서도 유턴을 하는 중에 맞은편 도로에서 우회전을 하는 차량이 있으면 사고방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무를 준수했어야 한다는 점을 감안하여 우회전차량의 기본과실비율을 80%, 신호에 따라 유턴하는 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 우회전 중 맞은편 도로에서 유턴신호에 유턴 중인 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 254-1의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

## 차대차 기타 도로유형 사고

(나) 유턴 사고(우회전 대 유턴) (B신호유턴) (수정과실)					참고기준 254-1 (나)
신호등 있음	교차로	우회전	유턴		

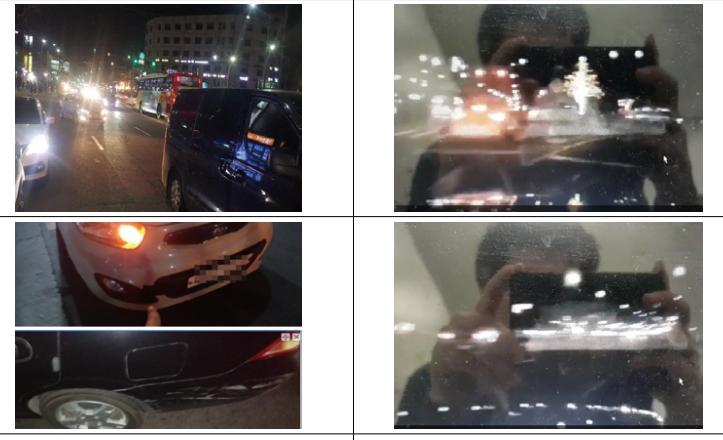
### 사례 개요

심의번호	2019-007588	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 유턴신호에 따라 크게 유턴하던 중 우회전차로에서 우회전 중인 피청구차량과 충격한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 254-1(나)	<p>(나) 전방의 유턴신호에 따라 유턴하는 차량은 우회전 차량보다 더욱 보호를 받아야 하므로 우회전 차량인 A 차량의 과실이 훨씬 크다고 보아야 할 것이지만, B차량으로서도 유턴을 하는 중에 반대차선으로 우회전을 하는 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무를 준수했어야 한다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 80:20으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 80 : 20</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 유턴구간에서 정상신호에 유턴하던 중 피청구차량이 무리하게 우회전 중 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량의 무리한 우회전 중 발생한 사고이므로, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 우회전 전용차로인 3차로에서 진행 중 청구차량이 크게 유턴하면서 3차로까지 침범하여 피청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>피청구차량이 우회전 전용차로를 진행한 사실과 청구차량이 크게 유턴한 상황을 고려하면, 청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 사고현장 사진(유턴신호가 있는 유턴구간임)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량 조수석 앞부분, 피청구차량 운전석 뒷부분)
- 동영상(우회전 차로에서 우회전하는 피청구차량의 모습)
- 동영상(우측 차로까지 크게 유턴하는 청구차량의 모습)

## 주요 쟁점

- 유턴신호에 유턴하는 차량과 우회전 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 우측 차로까지 크게 유턴을 하였는지 여부

## 결정 근거

- 동영상 등 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 유턴신호에 따라 유턴을 하던 중 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량과 충격한 사고임
- 청구차량이 우측 차로까지 크게 유턴하여 피청구차량을 충격함

## 결정 이유

- 청구차량이 신호에 따라 유턴 중 우회전차로에서 우회전을 하던 피청구차량과 접촉한 사고로, 피청구차량이 유턴신호에 우측 차로까지 크게 유턴을 하였던 점, 동영상에 좌측 방향지시등 켜고 유턴하는 청구차량이 확인되는 점, 기타 접촉 부위 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 254-1의 (나)는 전방의 유턴신호에 따라 유턴하는 차량은 우회전차량보다 더욱 보호를 받아야 하므로, 우회전차량의 과실이 훨씬 크다고 보아야 할 것이지만, 유턴차량으로서도 유턴을 하는 중에 맞은편 도로에서 우회전을 하는 차량이 있으면 사고방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무를 준수했어야 한다는 점을 감안하여 우회전차량의 기본과실비율을 80%, 신호에 따라 유턴하는 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 유턴신호에 유턴을 하였고, 피청구차량이 우회전을 하여 발생한 사고이므로, 도표 254-1의 (나)를 기초로 과실비율을 산정하였고, 청구차량이 다소 크게 유턴하여 피청구차량을 충격하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 기준하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

## 차대차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호 2018-051063

**결정비율 A(피청구) : B(청구) = 10 : 90**

사고내

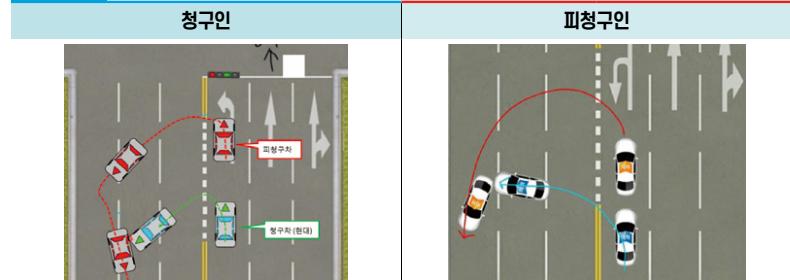
- 선행 피청구자량이 유턴하면서 3차로에서 2차로로 진로변경을 하여 뒤에서 유턴을 하면서 2차로로 진입하던 후행 청구자량과 충돌한 사고임



(가) 유턴구역에서 정상적으로 유턴을 하는 선행차량은 후행차량이 후방에서 일시정지 또는 대기하고 있다가 먼저 유턴하려고 갑자기 유턴을 시도하여 앞으로 나온 것이라고 예상하기는 어려우므로 양 차량의 기본과실을 0:100으로 정한다.

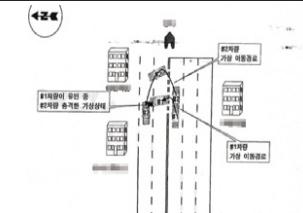
기본비율 A:B=0:100

주장 내용



- 청구차량이 유던구간에서 선행 유던차량의 뒤를 따라 서행으로 유던 중 선행 유던하던 피청구차량이 3차로에서 2차로로 복귀하다가 청구차량과 충돌한 사고로,
  - 동시에 유던 중 사고로, 선후행 관계를 고려하면 후행 청구 차량의 과실 70%, 선행 피청구차량의 과실 30%가 타당함
  - 피청구차량이 선행 유던 중 후행 유던하는 청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌한 사고로,
  - 피청구차량은 이미 선행하여 유던하였고, 피청구차량의 접촉부위는 뒷범퍼이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 사고현장 사진(피청구차량이 3차로에서 2차로로 진입 중인 모습)
  - 사고현장 사진(청구차량의 정차 위치를 보면 청구차량의 금융권 가능성이 매우 높음)
  - 교통사고사실확인원에 피청구차량이 피해차량으로 기재됨
  - 교통사고사실확인원의 사고약도에 양 차량의 유턴 중 사고로 확인됨

주요 쟁점

- 선행 차량이 유턴 중 후행하는 차량이 급유턴을 하여 발생한 사고인지 여부
  - 과실비율 산정 수정요소 : 선행 피첨구차량의 유턴 중 진로변경 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원과 제출된 자료에 의하면, 선행 피청구차량이 유턴을 하던 중 후행하던 피청구차량이 금유턴을 하다가 발생한 사고임
  - 피청구차량은 선행하여 유턴을 하면서 3차로에서 2차로로 진로변경을 하였음

결정 이유

- 교통사고사실확인원 등 제출된 자료에 의하면, 선행 피첨구차량이 유턴하면서 3차로까지 진입하였다가 2차로로 진로변경을 하던 중 후행 청구차량이 짧게 급유턴을 하면서 2차로로 곧바로 진입하여 발생한 사고인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 254-29(기)는 유턴구역에서 정상적으로 유턴을 하는 선행차량으로서는 후행차량이 후방에서 일시정지 또는 대기하고 있다가 먼저 또는 후행상태에서 가로질러 유턴하려고 갑자기 유턴을 시도하여 앞으로 나을 것이라고 예상하기는 어려우므로, 선행 유턴차량의 기본과실비율을 0%, 후행 유턴차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
  - 본 사례는 선행 피첨구차량이 유턴을 하던 중 후행하던 청구차량이 급유턴을 하여 발생한 사고이므로, 도표 254-29(기)를 기초로 과실을 판단하였고, 선행 피첨구차량이 유턴을 하면서 3차로에서 2차로로 진로변경을 하였던 상황이므로, 피첨구차량의 과실을 기준하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 90% ● 피첨구차량 10%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-028312	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	• 선행 피청구차량과 후행 청구차량이 동시에 유턴하면서 충돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>254-2(나)</b>	<p>(나) 유턴구역에서 후행차량이 반드시 선행차량의 궤적을 따라서 유턴할 의무는 없지만, 후행차량은 선행차량의 유턴을 방해해서는 아니 될 의무가 있고, 후행차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다고 보아 양 차량의 기본과실을 20:80으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 20 : 80</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 청구차량이 후행하면서 유턴 중 피청구차량을 보고 정차하였으나, 피청구차량이 선행하여 유턴 중 정차된 청구차량을 접촉한 사고로,</li> <li>• 유턴 중 정차한 청구차량을 피청구차량이 충격하였으므로, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 피청구차량이 선행하여 정상 유턴 중 후행하던 청구차량이 피청구차량의 뒤를 따라 유턴하지 않고 추월하듯 유턴을 하여 먼저 회전 중인 피청구차량의 측면을 충돌한 사고로,</li> <li>• 피청구차량은 후행 청구차량이 추월하듯 유턴할 것을 예측할 수 없었으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(선행 피청구차량의 유턴과 동시에 유턴을 시도하는 청구차량의 모습)
- 동영상(양 차량이 동시에 유턴 중 상대차량을 충격하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 유턴 중 후방에서 동시에 유턴하는 청구차량의 모습)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 앞부분, 피청구 차량 운전석 앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 선/후행 차량 간의 동시유턴 중 발생한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 선행 피청구차량이 유턴 중 후행하던 청구차량이 동시에 유턴하면서 발생한 사고임

### 결정 이유

- 동영상에 의하면 양 차량의 동시 유턴 중 발생한 사고로, 후행하면서 동시에 유턴을 시도한 청구차량의 과실을 중하게 인정할 수 있는 점, 다만, 피청구차량도 뒤에서 유턴을 하다 정지하고 있던 청구차량을 인지할 수 있었던 것으로 보여 일부 과실 인정할 수 있는 점, 충돌 당시 청구차량이 정지하고 있었던 점 등 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 254-2의 (나)는 유턴구역에서 후행차량이 반드시 선행차량의 궤적을 따라서 유턴할 의무는 없지만, 후행차량은 선행차량의 유턴을 방해해서는 안 될 의무가 있고, 후행차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다고 보아 선행 유턴차량의 기본과실비율을 20%, 후행 유턴차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 선행 피청구차량이 유턴 중 동일방향에서 후행하던 청구차량이 동시에 유턴을 하여 발생한 사고이므로, 도표 254-2의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2019-003740	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 30 : 70
사고내용	청구차량이 좌측의 가차로에서 서행으로 유턴 중 우측 차로에서 동시에 유턴을 하던 피청구차량과 충격한 사고임		
참고 인정기준 254-2(나)	 <b>기본비율 A : B = 20 : 80</b>		

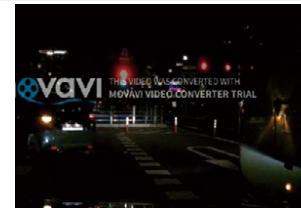
### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 1차로에서 유턴대기 후 출발하려다 2차로에서 유턴하던 피청구차량을 보고 정지하였으나, 피청구차량은 청구차량 충격한 사고로,</li> <li>청구차량으로서는 불가항력적 상황이었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량은 가차로에서 신호대기 후 유턴을, 피청구차량은 유턴차로에서 신호대기 후 유턴하다가 충돌한 사고로,</li> <li>정상 유턴장소가 아닌 곳에서 유턴한 청구차량의 과실은 50%가 타당함</li> </ul>

- 청구차량이 1차로에서 유턴대기 후 출발하려다 2차로에서 유턴하던 피청구차량을 보고 정지하였으나, 피청구차량은 청구차량 충격한 사고로,
- 청구차량으로서는 불가항력적 상황이었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함

- 청구차량은 가차로에서 신호대기 후 유턴을, 피청구차량은 유턴차로에서 신호대기 후 유턴하다가 충돌한 사고로,
- 정상 유턴장소가 아닌 곳에서 유턴한 청구차량의 과실은 50%가 타당함

## 입증 자료



- 동영상(가차로에서 유턴을 시도하는 청구차량의 모습)
- 동영상(양 차량의 동시 유턴 중 사고가 발생하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량이 유턴한 차로의 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)

### 주요 팽점

- 양 차량이 동시 유턴 중 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 유턴차로가 아닌 가차로에서 유턴을 시도하였는지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 좌/우차로에서 신호대기 중이던 양 차량이 동시에 유턴 중 발생한 사고로, 피청구차량이 청구차량과 근접한 거리에서 유턴을 하여 청구차량을 충격하였음
- 청구차량은 유턴차로가 아닌 가차로에서 유턴을 시도하였음

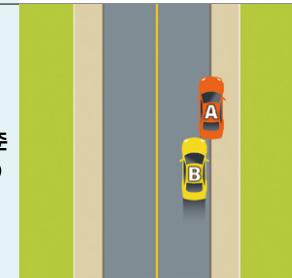
### 결정 이유

- 양 차량이 유턴 중 발생한 사고로, 제출된 자료에 의하면, 청구차량은 유턴차로가 아닌 가차로로 보이는 곳에서 대기하였던 점, 청구차량 이전에 가차로에서 유턴하는 차량이 있었고, 청구차량은 상당시간 동안 정차하고 있어 피청구차량은 청구차량의 정차 및 유턴 가능성을 충분히 예상할 수 있었던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 254-2의 (나)의 유턴구역에서 후행차량이 반드시 선행차량의 궤적을 따라서 유턴할 의무는 없지만, 후행차량은 선행차량의 유턴을 방해해서는 안 될 의무가 있고, 후행차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다고 보아 선행 유턴차량의 기본과실비율을 20%, 후행 유턴차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로가 아닌 좌우측 차로에서 양 차량이 동시에 유턴을 하다가 발생한 사고인데, 양 차량이 동시에 유턴을 하다가 발생한 사고인 점을 고려하여 도표 254-2의 (나)를 준용하여 과실비율을 검토하였고, 좌측에서 유턴을 하면서 정지한 청구차량은 정식 유턴차로가 아닌 가차로에서 유턴하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 기준하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

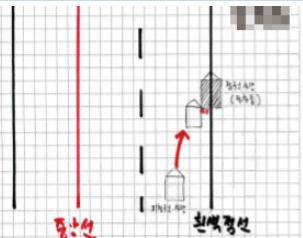
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-034721	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 0 : 100
사고내용	<p>• 청구차량이 편도 2차로의 가장자리에 정차하고 있던 중 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 청구차량의 후미를 추돌한 사고임</p>		
참고 인정기준 <b>255</b>	 <p>추돌사고인 도표 253과 같이 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방으로 보아 양 차량의 기본과실을 0:100으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 청구차량이 흰색실선 구간에서 잠시 짐을 내리기 위해 정차 중 출음운전을 하였던 피청구차량에게 추돌당한 사고로,</li> <li>• 사고 장소는 평소 차량의 통행이 거의 없는 도로로 형식 주정차가 가능한 넓은 대로이므로, 후미추돌한 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 편도 2차로의 커브길에 불법 주정차 되어 있는 청구차량을 피청구차량이 후미추돌한 사고로,</li> <li>• 피청구차량이 추돌한 사고이기는 하나 커브구간에서 2차로의 대부분 차지하여 주정차한 청구차량의 과실 10% 가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(정차 중인 청구차량의 후방에서 직진 중인 피청구 차량의 모습)
- 동영상(피청구차량이 청구차량을 후미 추돌하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(운전석 뒷부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 주·정차한 차량을 동일방향에서 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 갓길에 정차된 청구차량을 피청구차량이 후미추돌한 사고임
- 청구차량은 흰색 실선구간에 정차하였고, 사고 시간은 주간이므로 피청구차량의 시야에 제한이 없었던 상태임

### 결정 이유

- 청구차량이 편도 2차로의 가장자리에 정차하고 있던 중 후행하던 피청구차량이 청구차량의 후미를 추돌한 사고로, 청구차량은 흰색실선 구간에서 정차한 점, 피청구차량은 시야에 장애가 없는 주간임에도 감속 내지 제동 없이 그대로 진행하여 청구차량을 추돌한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 255는 선행 차량이 주행 중 발생한 추돌사고인 도표 253과 같이 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생한 사고이므로, 주·정차 차량의 기본과실비율을 0%, 추돌차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 흰색실선 구간에서 정차하던 중 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 후미추돌한 사고이므로, 도표 255를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

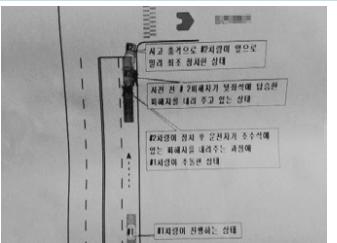
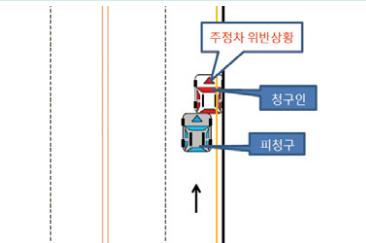
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-026615	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 10 : 90
사고내용	• 청구차량이 황색실선 구역에서 정차 중 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 청구차량을 후미추돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>255</b>	 <p>추돌사고인 도표 253과 같이 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방사실로 보아 양 차량의 기본과실률을 0:100으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 정차 중인 청구차량을 피청구차량이 추돌한 사고로,</li> <li>• 편도 2차선 도로의 황색점선 구간에서 청구차량이 도로 가장자리에 정차하고 뒷좌석에 있는 자녀를 내려주던 중 피청구차량이 전방주시를 게을리하여 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 피청구차량이 불법주정차 중인 청구차량을 추돌한 사고로,</li> <li>• 청구차량은 주정차 금지구간에 불법정차 중이었고, 약간에 식별이 용이하지 않은 상황에서 피청구차량이 추돌하였으므로, 청구차량의 과실 20%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



교통사고사실확인원
고발사고 진수번호: 201803211950
고발일자: 2018.03.21 19:50
고발장소: 경기도 고양시 일산동구 일산동로 1000 (경기도 고양시 일산동구 일산동로 1000)
사고유형: ■ 주·정차 ■ 차량상충 ■ 차대차 ■ 기타
사고현장: 안전분석부록부본
피해자명: 이름: 김모성 성별: 남 나이: 35 주민등록번호: 12345678901234567890 주소: 경기도 고양시 일산동구 일산동로 1000
사고개요: 2018.03.21 19:50경 경기도 고양시 일산동구 일산동로 1000에서 김모성이 운전하는 차량이 황색실선을 침범해 정차하는 차량을 추돌한 것으로 조사되었다. 김모성은 황색실선을 침범해 정차하는 차량을 추돌한 것으로 조사되었다.



- 동영상(정차한 청구의 후방에서 직진 중인 피청구차량의 모습)
- 교통사고사실확인원에 피청구차량의 후미추돌사고로 기재됨

- 사고현장 사진(황색실선 구간에 청구차량이 정차함)
- 청구차량의 손상 사진(뒷부분 손상)

## 주요 쟁점

- 주·정차한 차량을 동일방향에서 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 황색실선 구간에서 정차하였는지 여부

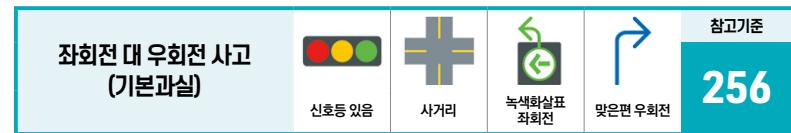
## 결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면 정차한 청구차량을 후행하던 피청구차량이 후미추돌한 사고임
- 청구차량은 황색실선 구간에 정차하였음

## 결정 이유

- 청구차량이 주정차 중 후행하던 피청구차량이 추돌사고로, 청구차량이 황색실선 구간에서 주정차 중이었던 점과 약간에 발생한 사고인 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 255는 선행차량이 주행 중 발생한 추돌사고인 도표 253과 같이 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생한 사고이므로, 주·정차 차량의 기본과실비율을 0%, 추돌차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 정차 중 동일방향에서 후행하던 피청구차량이 후미추돌한 사고이므로, 도표 255를 기초로 과실비율을 산정하였고, 청구차량이 황색실선 구간에서 정차하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10%     ● 피청구차량 90%

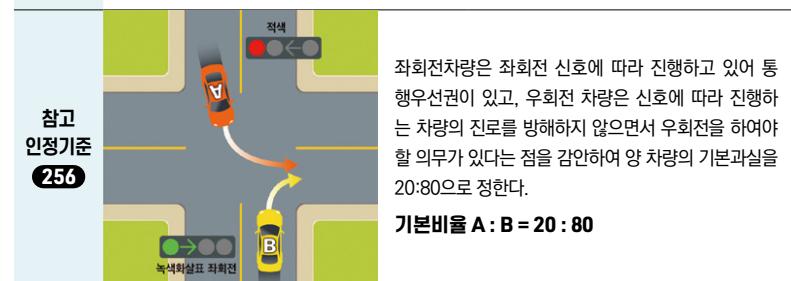
## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호 2019-041855 결정비율 A(청구) : B(피청구) = 20 : 80

사고내용 • 신호기 있는 교차로에서 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하던 청구차량과 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량 사이에 발생한 사고임



### 주장 내용

청구인	피청구인
약도 미제출	
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 맞은편 도로에서 일시정지 없이 편도 3차로 중 1차로까지 대우회전하는 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량의 파손부위가 조수석 뒷부분이고, 피청구차량의 대우회전을 예측하기는 어려운 점을 고려하면, 피청구 차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 우회전하여 2차로로 선진입 중 청구차량이 좌회전 후 피청구차량보다 빠른 속도로 2차로로 진입하여 피청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>청구차량의 대좌회전, 좌회전 후 진로변경, 속도위반을 고려하면, 청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)</li> <li>피청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(우회전을 하고 있는 청구차량의 모습)</li> <li>동영상(양 차량 모두 대회전을 하여 2차로로 진입하는 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 좌회전 신호에 따라 좌회전하는 차량과 맞은편 도로에서 우회전하는 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 좌회전 신호에 따라 좌회전하는 청구차량과 우회전하는 피청구차량 사이에 발생한 사고임
- 청구차량은 대좌회전, 피청구차량은 대우회전을 하였음

### 결정 이유

- 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량 사이의 사고로, 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하였던 점, 양 차량 모두 대회전을 하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 256는 좌회전차량은 좌회전 신호에 따라 진행하고 있어 통행우선권이 있고 우회전차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 진로를 방해하지 않으면서 우회전을 하여야 할 의무가 있다는 점을 감안하여 신호에 따라 좌회전을 하는 차량의 기본과실비율을 20%, 우회전차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하다가 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량과 발생한 사고이고, 양 차량 모두 대회전을 하였으므로, 도표 256의 기본과실비율을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

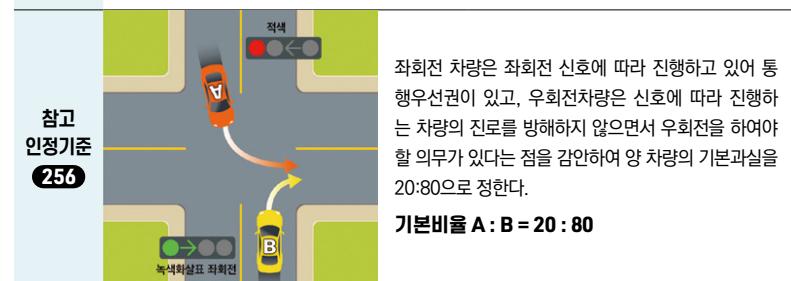
## 차대차 기타 도로유형 사고



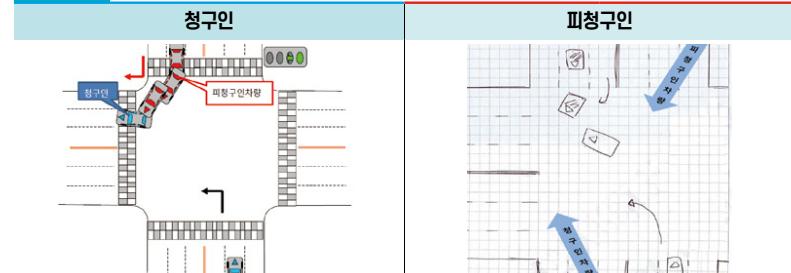
### 사례 개요

심의번호 2019-046215 결정비율 A(청구) : B(피청구) = 10 : 90

사고내용 • 신호기 있는 사거리 교차로에서 좌회전 신호에 따라 좌회전하는 청구차량이 맞은편 도로에서 대우회전하는 피청구차량과 충돌한 사고임



### 주장 내용



- 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 맞은편 도로에서 우회전하는 피청구차량이 끼어들어 청구차량을 접촉한 사고로,
- 청구차량은 정해진 차로에 따라 좌회전을 하였으나 피청구차량은 2차로로 대우회전을 하여 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함
- 청구차량이 좌회전 중 우회전하는 피청구차량과 접촉한 사고로,
- 피청구차량은 교차로 선진입하여 우회전 중이었으며, 청구차량은 피청구차량을 확인하였음에도 무리한 주행으로 피청구차량을 충격하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

## 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 동영상(좌회전 신호에 따라 좌회전하는 청구차량의 모습)</li> <li>• 동영상(피청구차량이 2차로로 대우회전하여 청구차량을 충격하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)</li> <li>• 사고현장 사진(양 차량의 접촉 부위)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 좌회전 신호에 따라 좌회전하는 차량과 맞은편 도로에서 우회전하는 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 대우회전 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하던 청구차량이 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량과 충돌한 사고임
- 피청구차량이 2차로로 대우회전을 하여 청구차량을 충격하였음

### 결정 이유

- 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하다가 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 2차로에서 신호에 따라 좌회전을 하여 2차로로 진입하였던 점, 피청구차량은 맞은편 도로에서 2차로로 대우회전하여 진입한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 256는 좌회전차량은 좌회전 신호에 따라 진행하고 있어 통행우선권이 있고 우회전차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 진로를 방해하지 않으면서 우회전을 하여야 할 의무가 있다는 점을 감안하여 신호에 따라 좌회전을 하는 차량의 기본과실비율을 20%, 우회전 차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 신호에 따라 좌회전 중 맞은편 도로에서 우회전을 하던 피청구차량 사이에 발생한 사고이므로, 도표 256을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 대우회전을 하였으므로, 피청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호 2019-058095 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 80 : 20

사고내용 • 삼거리 교차로 부근에서 청구차량이 우회전 중 도로의 우측에서 정차 후 출발하는 피청구차량과 충돌한 사고임

<b>참고 인정기준 <b>257</b></b>	<p>도로교통법 제21조 제4항에 따라 정차 후 출발하는 A차량은 우회전 또는 직진을 위해 추월 시도하는 B차량의 앞지르기를 방해하여서는 아니 될 주의의무가 있고, 특히 정차 중 출발 시 전방주시의무를 위반하였으므로 A차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 우회전 또는 직진하여 추월을 시도한 B차량의 과실도 인정된다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 80:20으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 80 : 20</b></p>
-----------------------------------	---

### 주장 내용



- 이면도로의 삼거리 교차로에서 청구차량이 이면도로를 주행 중 도로의 우측에 불법주차 중이던 피청구차량이 갑자기 출발하여 충돌한 사고로,
- 청구차량은 정상 주행 중이었고, 피청구차량은 불법 주차 후 갑자기 출발하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함

### 1. 자동차와 자동차의 사고

## 입증 자료



- 동영상(피청구차량이 정차 중인 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
- 동영상(피청구차량이 정차 후 출발하던 중 우회전을 하던 청구차량과 충돌하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 접촉 부위)

### 주요 쟁점

- 정차 후 출발하는 차량과 직진(우회전)하기 위해 추월하는 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 정차 후 출발하면서 피청구차량을 추월하여 우회전을 하던 청구차량을 충격 한 사고임

### 결정 이유

- 피청구차량이 삼거리 교차로 부근에서 정차 후 출발하던 중 좌측에서 진행하던 청구차량이 우회전을 하다가 발생한 사고로, 피청구차량의 정차 후 출발 사고인 점, 청구차량은 피청구차량이 정차하고 있어 피청구차량을 추월 후 우회전을 하려고 하였던 점, 양 차량의 충격부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 257은 도로교통법 제21조 제4항(앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다)에 따라 정차 후 출발하는 차량은 우회전 또는 직진을 위해 추월을 시도하는 차량의 앞지르기를 방해하여서는 안 될 주의의무가 있고, 특히 정차 후 출발 할 때 전방주시의무를 위반한 사실이 있으므로, 정차 후 출발 차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 추월하여 우회전 또는 직진을 시도한 차량의 과실도 인정된다는 점을 감안하여 정차 후 출발하는 차량의 기본과실비율을 80%, 직진(또는 우회전)하기 위해 추월하는 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 정차 후 출발하면서 우회전을 위해 피청구차량을 추월하던 청구차량과 충격한 사고 이므로, 도표 257을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

## 차대차 기타 도로유형 사고



### 사례 개요

심의번호 2019-044526 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 70 : 30

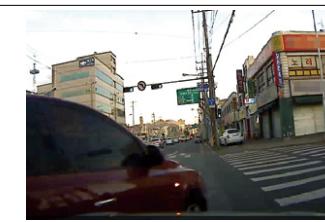
사고내용 • 피청구차량이 3차로의 우측에 정차하였다가 출발하면서 2차로에서 우회전을 하는 청구차량과 충돌한 사고임

<b>참고 인정기준 <b>257</b></b>	<p>도로교통법 제21조 제4항에 따라 정차 후 출발하는 A 차량은 우회전 또는 직진을 위해 추월 시도하는 B 차량의 앞지르기를 방해하여서는 아니 될 주의의무가 있고, 특히 정차 중 출발 시 전방주시의무를 위반하였으므로 A 차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 우회전 또는 직진하여 추월을 시도한 B 차량의 과실도 인정된다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실률을 80:20으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 80 : 20</b></p>
-----------------------------------	--

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 우회전 중 정차 중인 피청구차량이 출발하여 발생한 사고로,</p> <p>• 교차로 부근의 우측에 정차 중인 피청구차량이 청구차량의 우회전 중에 주의를 기울이지 않고 급출발하여 발생한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>• 피청구차량이 정차 후 출발 중 직진 차로인 2차로에서 우회전을 하던 청구차량을 충격한 사고로,</p> <p>• 청구차량이 정차 후 출발하는 피청구차량을 인지하고도 무리하게 우회전하였으므로, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 70% 가 타당함</p>

### 입증 자료



- 동영상(우측에 정차해 있는 피청구차량에 승객이 탑승하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 우회전을 하기 전 피청구차량의 정차 후 출발 모습이 확인됨)
- 동영상(피청구차량이 정차 후 출발하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 우회전을 하던 청구차량과 충격하는 모습)

### 주요 쟁점

- 정차 후 출발하는 차량과 직진(우회전)하기 위해 추월하는 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 정차 후 출발에 대한 청구차량의 예측 가능성 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 2차로에서 우회전을 시도하던 중 3차로에서 정차 후 출발하는 피청구차량과 충격한 사고임
- 청구차량의 동영상에 사고 발생 전 피청구차량에 승객이 탑승하는 모습과 정차 후 출발하는 모습이 확인됨

### 결정 이유

- 피청구차량이 3차로에서 정차 후 출발하면서 2차로에서 우회전을 하던 청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 2차로에서 우회전을 하였던 점, 동영상에 의하면, 청구차량은 승객이 피청구차량에 탑승하는 것을 보고 곧 출발한다는 것을 예상할 수 있었을 것으로 보이는 점, 양 차량의 충돌부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 257은 도로교통법 제21조 제4항(앞지르기)를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기 방해하여서는 아니 된다)에 따라 정차 후 출발하는 차량은 우회전 또는 직진을 위해 추월을 시도하는 차량의 앞지르기를 방해해서는 안 될 주의의무가 있고, 특히 정차 후 출발할 때 전방주시의무를 위반한 사실이 있으므로, 정차 후 출발 차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 추월하여 우회전 또는 직진을 시도한 차량의 과실도 인정된다는 점을 감안하여 정차 후 출발하는 차량의 기본과실비율을 80%, 직진(또는 우회전)위해 추월하는 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 정차 후 출발하다가 좌측 차로에서 우회전을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 257을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량은 피청구차량의 정차 후 출발을 예상할 수 있었던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

## 차대차 노면 표시 위반 사고

(나) 좌회전 노면표시 차로에서 직진 사고(B녹색 직진, 좌회전신호(선행) (기본과실)					참고기준 <b>258</b> (나)
--	--	--	--	--	---------------------------

### 사례 개요

심의번호	2019-000031	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	• 신호기 있는 교차로에서 직진/좌회전 신호에 청구차량이 직진/좌회전차로인 2차로에서 좌회전 중 좌회전차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 직진하는 피청구차량과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>258(나)</b>	<p>(나) A차량이 전방 직진 및 좌회전 신호에 따라 좌회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, B차량이 선행하고 있었으므로 전방 주시 의무를 태만한 점 등을 감안하여 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>선행 청구차량이 직진과 좌회전 차로인 2차로에서 신호에 따라 좌회전하던 중 후행 피청구차량이 좌회전 차로인 1차로에서 직진하여 청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>청구차량이 선행 좌회전을 하였고, 피청구차량이 노면의 지시를 위반하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 1차로에서 좌회전 중 2차로에서 좌회전을 하던 청구차량과 접촉한 사고로, 피청구차량의 대좌회전 사고임</li> <li>피청구차량의 대좌회전을 고려하여, 피청구차량 과실 60%가 타당함</li> </ul>

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 직진/좌회전차로인 2차로에서 선행하는 모습)
- 동영상(청구차량이 좌회전 중 좌회전차로인 1차로에서 직진하는 피청구차량의 모습)
- 동영상(청구차량이 1차로에서 선행하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로에서 직진하여 2차로의 청구차량을 충격하는 모습)

### 주요 쟁점

- 직진/좌회전 신호에 좌회전 차로에서 노면표시를 위반하여 후행 직진하는 차량과 직진/좌회전 차로에서 선행하여 좌회전을 하는 차량 사이의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 직진/좌회전 신호에 후행 피청구차량이 좌회전차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중 직진/좌회전차로인 2차로에서 좌회전을 하던 선행 청구차량을 충격한 사고임

### 결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서, 청구차량이 직진/좌회전차로인 2차로에서 신호에 따라 좌회전 중 좌회전차로인 1차로에서 직진하는 피청구차량과 충돌한 사고로. 피청구차량이 노면표시를 위반하여 좌회전 차로에서 직진한 점, 청구차량이 선행하여 좌회전 중 후방에서 직진하는 피청구차량을 피양하기 불가능한 점, 동영상에 의하면 피청구차량은 대좌회전이 아닌 직진하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 258의 (나)는 좌회전차로에서 직진하는 차량이 전방의 직진/좌회전 신호에 따라 좌회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, 직진/좌회전차로에서 좌회전한 차량이 선행하고 있었으므로 전방주시 의무를 태만한 점 등을 감안하여 직진/좌회전차로에서 좌회전한 차량의 기본과실비율을 0%, 좌회전차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 직진/좌회전차로에서 신호에 따라 선행하여 좌회전 중 좌회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중이던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 258의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%



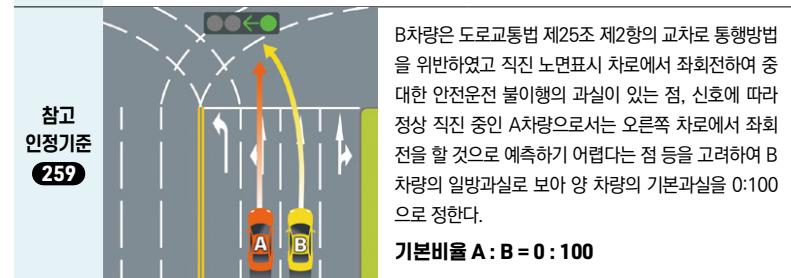
## 차대차 노면 표시 위반 사고



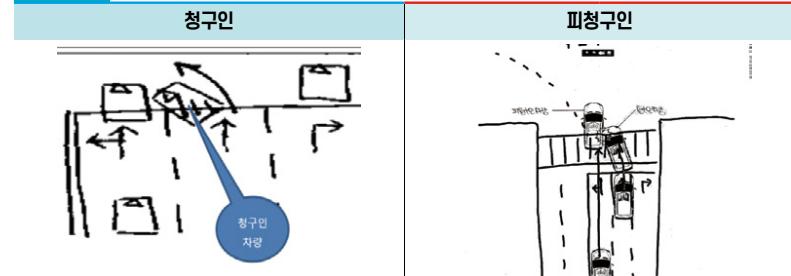
### 사례 개요

심의번호 2019-003760 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 10 : 90

사고내용 • 선행하던 청구차량이 직진차로인 2차로에서 좌회전을 하던 중 직진/좌회전차로인 1차로에서 직진하던 후행 피청구차량과 충돌한 사고임



### 주장 내용



- 청구차량이 2차로에서 좌회전을, 피청구차량이 1차로에서 직진하다가 서로 충돌한 사고로,
- 청구차량은 교차로의 신호가 변경되어 서행으로 좌회전을 하였고, 피청구차량은 후행상태에서 서행 불이행한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함
- 피청구차량이 1차로에서 직진 중 2차로에서 진행하다 교차로 내에서 급진로변경한 청구차량과 충돌한 사고로,
- 청구차량의 교차로 내 급진로변경과 지시위반으로 사고가 발생하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 2차로에서 신호대기후 서행으로 좌회전하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 2차로에서 좌회전 중 1차로에서 직진 중인 피청구차량과 충격하는 모습)
- 동영상(양 차량이 교차로에서 충격하는 모습)

### 주요 쟁점

- 직진/좌회전차로에서 신호에 따라 직진 중인 차량이 직진차로에서 노면표시를 위반하여 좌회전 중인 차량과 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소: 청구차량의 선행 좌회전 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 직진차로인 2차로에서 좌회전을 하던 중 직진/좌회전차로인 1차로에서 신호에 따라 직진 중인 피청구차량과 충격한 사고임
- 피청구차량이 교차로에 진입하기 전 청구차량이 선행하여 좌회전 중이었음

### 결정 이유

- 동영상에 의하면, 청구차량이 직진차로인 2차로에서 좌회전 중 직진/좌회전차로인 1차로에서 직진 중인 피청구차량과 충격한 사고로, 직진 노면표시 구간임에도 좌회전을 시도한 선행 청구차량의 교차로 통행방법위반 및 방향지시등 미작동의 과실이 중대하나, 후행 피청구차량도 전방 2차로에서 진행 중인 청구차량의 교통흐름을 잘 살펴 최소한의 위험회피, 안전조치 주의의무가 있으며, 제출된 자료에 의하면, 사고발생 예전 또는 회피가 불가능하였다고 보이지 않은 점을 고려하여 과실비율 결정함
- 도표 259는 직진이 표시된 차로에서 좌회전한 차량은 교차로 통행방법 위반, 노면표시 위반 등 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, 신호에 따라 직진 중인 차량으로서는 오른쪽에서 좌회전할 것을 예측하기 어렵다는 점을 고려하여 직진/좌회전차로에서 직진하는 차량의 기본과실비율을 0%, 직진차로에서 좌회전을 하는 차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 직진/좌회전차로에서 직진 중 직진차로에서 노면표시를 위반하여 좌회전을 하던 청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 259를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 선행하여 좌회전을 하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

## 차대차 노면 표시 위반 사고



### 사례 개요

심의번호 2018-005307 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 100 : 0

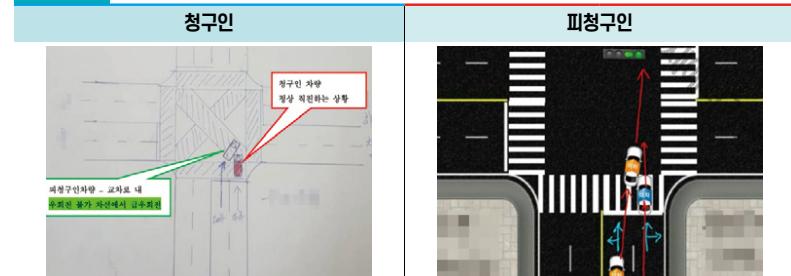
사고내용 • 신호기 있는 교차로의 직진/우회전차로인 2차로에서 직진 중이던 청구차량이 직진/좌회전차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 우회전을 하던 피청구차량과 충돌한 사고임



A차량은 도로교통법 제25조 제1항의 교차로 통행방법을 위반하였고, 직진 노면표시 차로에서 우회전하여 종 대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, 도로교통법 제22조의 앞지르기 금지의 시기 및 장소를 위반한 점을 고려 기본과실을 100:0으로 본다.

기본비율 A : B = 100 : 0

### 주장 내용



- 청구차량이 정상 직진 중 교차로 내에서 방향지시등도 겠지 않은 피청구차량이 급차로변경을 시도하며 청구차량을 충격한 사고로,
- 피청구차량이 교차로 내에서 진로변경을 시도할 때 청구 차량과의 거리가 가까워 청구차량은 피청구차량을 피양 할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함
- 피청구차량이 서행하여 진로변경하는 과정에서 직진하는 청구차량과 접촉한 사고로,
- 속도를 줄이지 않고 직진한 청구차량의 과실 20%가 타 당함

## 입증 자료



- 동영상(청구차량이 2차로를 직진하는 모습)
- 동영상(청구차량이 2차로를 직진 중 1차로에서 우회전을 하던 피청구차량과 충격하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 직진/좌회전차로인 1차로에서 진 행하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 노면표시를 위반하여 우회전을 하는 모습)

### 주요 쟁점

- 직진/우회전차로에서 직진 중이던 차량과 직진차로에서 노면의 표시를 위반하여 우회전을 하는 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 피청구차량이 직진/좌회전차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 우회전을 하던 중 직진/우회전차로인 2차로에서 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고임

### 결정 이유

- 피청구차량이 직진/좌회전차로인 1차로에서 우회전하던 중 직진/우회전차로인 2차로에서 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고로, 동영상에 의하면 피청구차량은 직진/좌회전의 노면표시 위반하여 우회전하였고, 진로변경 신호 없이 급우회전하였던 상황이었으므로, 청구차량의 불가항력이 인정되어 피청구차량의 일방과실로 결정함
- 도표 260은 직진차로에서 우회전한 차량은 교차로 통행방법을 위반하였고, 종대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, 도로교통법 제22조의 앞지르기 금지의 시기 및 장소를 위반하였으므로, 직진차로에서 우회전한 차량의 기본과실비율을 100%, 직진차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 직진이 가능한 차로에서 직진 중 직진/좌회전차로에서 노면표시를 위반하여 우회전을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 260을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대차 노면 표시 위반 사고

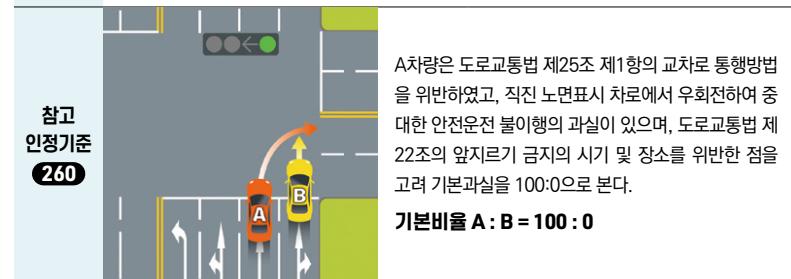


### 사례 개요

심의번호 2018-056441 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 90 : 10

사고내용

- 선행 청구차량이 직진/우회전차로인 2차로에서 신호가 변경되어 출발하던 중 후행 피청구 차량이 직진차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 추월형태로 우회전을 하다가 발생한 사고임



### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 2차로에서 신호대기 후 직진을 하던 중 피청 구차량이 직진차로인 1차로에서 우회전하다가 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량은 우회전이 금지된 1차로에서 곧바로 우회 전하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량의 정차 후 출발 사고이므로, 청구차량의 일방과 실 사고임</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 2차로에서 신호대기 후 직진을 하던 중 피청 구차량이 직진차로인 1차로에서 우회전하다가 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량은 우회전이 금지된 1차로에서 곧바로 우회 전하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량의 정차 후 출발 사고이므로, 청구차량의 일방과 실 사고임</li> </ul>

## 입증 자료



1. 자동차와 자동차의 사고

- 동영상(청구차량이 2차로에서 신호 대기 중인 모습)
- 동영상(청구차량이 신호 변경 후 출발하다가 피청구차량과 충돌하는 모습)
- 사고현장 사진(1차로는 직진차로이고, 2차로는 직진/우회전차로임)

### 주요 팽점

- 직진/우회전차로에서 직진 중이던 선행차량과 직진차로에서 노면의 표시를 위반하여 추월형태로 우회전을 하는 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 신호변경 후 일정시간이 지난 후에야 출발하였음

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 선행 청구차량이 신호 변경 후 직진/우회전차로인 2차로에서 직진 중 직진차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 우회전을 하던 후행 피청구차량과 충돌한 사고임
- 청구차량은 신호 변경 후 일정시간이 지난 후에야 출발하였음

### 결정 이유

- 피청구차량이 노면표시를 위반하여 1차로에서 우회전을 하던 중 신호가 변경되어 2차로에서 출발하던 청구차량을 충격한 사고로, 제출된 동영상에 나타나는 사고경위를 볼 때, 피청구차량은 직진차로인 1차로에서 노면표시를 위반하여 횡단보도 부근에서 차로변경 형태의 우회전을 하다가 청구차량을 충격하였던 점, 청구차량이 신호 변경 후 일정시간이 지난 후에야 출발하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 260은 직진차로에서 우회전한 차량은 교차로 통행방법을 위반하였고, 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, 도로교통법 제22조의 앞지르기 금지의 시기 및 장소를 위반하였으므로, 직진차로에서 우회전한 차량의 기본과실비율을 100%, 직진차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 직진/우회전차로에서 직진 중 직진차로에서 노면표시를 위반하여 추월형태로 우회전을 하던 피청구차량과 충각한 사고이므로, 도표 260을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 신호변경 후 일정시간이 지난 후에 출발하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

## 차대차 노면 표시 위반 사고



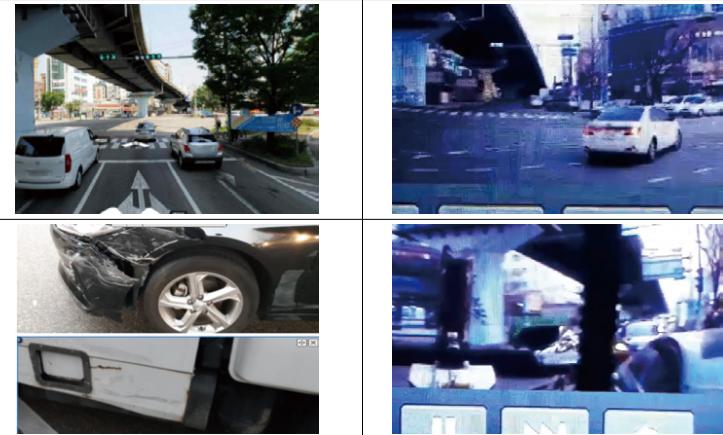
### 사례 개요

심의번호	2019-016823	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 0 : 100
사고내용	<p>• 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 우회전차로인 3차로에서 노면표시를 위반하여 직진하던 중 피청구차량이 직진/우회전차로인 2차로에서 우회전을 하다가 발생한 사고임</p>		
참고 인정기준 <b>261</b>	 <p>B차량이 우회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, B차량의 주행차로가 교차로 이후 차로가 감소하여 교차로 내 차로변경 없이 직진이 현실적으로 불가능한 점 등을 고려할 때, 교차로 내에서 무리하게 직진한 B차량의 일방과실로 보아 기본과실률을 0 : 100으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 우회전차로인 3차로에서 직진 중 피청구차량이 직진/우회전 가능차로인 2차로에서 우회전을 하다가 발생한 사고임</p> <p>• 청구차량이 교차로 내 지시위반을 하여 발생된 사고임은 인정하나, 피청구차량도 안전운전을 이행하지 않은 과실이 있으므로, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</p>	<p>• 피청구차량이 우회전 가능차로인 2차로에서 선진입하여 우회전 중 우회전차로인 3차로에서 직진하던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량은 우회전을 완료한 시점에 우회전차로에서 직진하는 청구차량을 예상하거나 피할 수 없었으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

## 입증 자료



- 사고현장 사진(2차로 : 좌회전, 직진, 우회전차로, 3차로 : 우회전차로)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량 : 운전석 앞부분, 피청구차량 : 조수석 측면)
- 동영상(피청구차량이 직진/우회전차로에서 우회전을 하는 모습)
- 동영상(우회전차로에서 직진을 하는 청구차량의 모습)

### 주요 쟁점

- 직진/우회전차로에서 우회전을 하던 선행차량이 우회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중인 후행차량과 충격한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량은 직진/우회전차로인 2차로에서 선행하여 우회전을 하던 중 우회전차로인 3차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중이던 청구차량과 충격한 사고임

### 결정 이유

- 신호기 있는 교차로에서 피청구차량이 직진/우회전이 가능한 2차로에서 우회전 중 우회전차로인 3차로에서 직진하던 청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 우회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진하였던 점, 피청구차량이 선행한 점, 충격부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 261은 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량은 중대한 안전운전불이행의 과실이 있으며, 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량의 주행차로가 교차로 이후 차로가 감소하여 교차로 내 차로변경 없이 직진이 현실적으로 불가능한 점 등을 고려하여, 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 100%, 우회전 가능차로에서 우회전한 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 직진/우회전차로에서 우회전을 하였던 선행 피청구차량을 우회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중이던 청구차량이 충격한 사고이므로, 도표 261을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 100% ● 피청구차량 0%

## 차대차 노면 표시 위반 사고



### 사례 개요

심의번호	2018-056848	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 10 : 90
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 교차로에서 청구차량이 좌회전/직진/우회전이 가능한 2차로에서 우회전 중 우회전 차로인 3차로에서 노면표시를 위반하여 직진하는 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>261</b>	<p>B차량이 우회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, B차량의 주행차로가 교차로 이후 차로가 감소하여 교차로 내 차로변경 없이 직진이 현실적으로 불가능한 점 등을 고려할 때, 교차로 내에서 무리하게 직진한 B차량의 일방과실로 보아 기본과실률 0 : 100으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 0 : 100</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 우회전이 가능한 2차로에서 정상 우회전 중 우회전 차로인 3차로에서 직진하는 피청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>우회전 가능 차로에서 우회전을 하던 청구차량으로서는 우회전 차로에서 직진하는 피청구차량을 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 3차로에서 선행하여 우회전을 시도하였으나 경찰관이 우측 도로를 통제하여 다시 직진하던 중 청구차량이 2차로에서 우회전하여 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 우측 도로가 통제 중임을 확인하지 못한 상태에서 우회전하여 접촉한 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

## 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(3차로에서 선행하던 피청구차량의 모습)</li> <li>동영상(청구차량이 우회전 중 3차로에서 직진하는 피청구차량과 충돌하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)</li> <li>사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 직진/우회전차로에서 우회전을 하던 선행차량이 우회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중인 후행차량과 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 선행 직진 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 좌회전/직진/우회전차로인 2차로에서 우회전 중 우회전 차로인 3차로에서 노면표시를 위반하여 직진 중이던 피청구차량과 충격한 사고임
- 피청구차량이 사고 발생 이전에 청구차량보다 선행하여 진행하고 있었음

### 결정 이유

- 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 좌회전/직진/우회전차로인 2차로에서 우회전 중 우회전 차로인 3차로에서 직진하는 피청구차량과 접촉한 사고로, 피청구차량이 노면표시를 위반하여 우회전차로에서 직진을 하였던 점, 양 차량의 속상부위와 동영상에 나타난 사고 상황 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 261은 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량은 중대한 안전운전불이행의 과실이 있으며, 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량의 주행차로가 교차로 이후 차로가 감소하여 교차로 내 차로변경 없이 직진이 현실적으로 불가능한 점 등을 고려하여, 우회전 노면표시 차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 100%, 우회전 가능차로에서 우회전한 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 우회전 가능 차로에서 우회전을 하던 중 우회전차로에서 노면표시를 위반하여 직진을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 261을 기초로 과실을 검토하였고, 사고 발생 전 피청구차량이 선행하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 1차로형



### 사례 개요

심의번호	2019-002786	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 80 : 20
사고내용	• 청구차량이 회전교차로로 진입하던 중 회전교차로에서 회전하던 피청구차량과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 <b>262</b>	<p>도로교통법 제25조 제6항, 제26조 제1항에 따라 이미 회전교차로에 진입하여 회전차로를 주행 중인 B차량에 통행우선권이 있고, 회전교차로에 진입하는 A차량은 회전 중인 차량의 진행을 방해하지 않도록 양보할 의무가 있으며, 도로교통법 제48조 제1항에 따라 회전중인 B차량도 진입차량의 주행에 주의하여 사고예방을 위해 감속 또는 제동을 해야 하는 안전운전 의무가 있으므로 양 차량이 기본과실을 80:20으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 80 : 20</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 회전교차로로 진입 중 피청구차량이 회전교차로를 빠른 속도로 주행하다가 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량은 회전교차로로 진입 전 감속하여 서행하였으나, 피청구차량은 빠른 속도로 주행한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>회전교차로에 피청구차량이 선진입하여 회전하던 중 오른쪽 도로에서 후진입하던 청구차량이 일시정지 및 서행을 하지 않고 진입하여 피청구차량을 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 회전교차로의 상황을 살피지 않고 그대로 진입하여, 피청구차량으로서는 불가항력적 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료

	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(회전교차로의 모습)</li> <li>동영상(피청구차량이 회전 중 오른쪽 도로에서 청구차량이 진입하는 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 회전교차로에서 회전하는 차량과 회전교차로로 진입하는 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 피청구차량이 회전교차로를 회전하던 중 오른쪽 도로에서 회전교차로로 진입하던 청구차량과 충격한 사고임

### 결정 이유

- 청구차량이 회전교차로에 진입하여 회전하고 있는 피청구차량과 충격한 사고로, 회전교차로에 진입하는 청구차량에게 양보의무가 있는 점, 피청구차량의 전방 블랙박스 동영상에 회전교차로에 진입하는 청구차량의 모습이 확인되는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 262는 도로교통법 제25조 제6항, 제26조 제1항에 따라 이미 회전교차로에 진입하여 회전차로를 주행 중인 차량에 통행우선권이 있고, 회전교차로에 진입하는 차량은 회전 중인 차량의 진행을 방해하지 않도록 양보할 의무가 있으며, 도로교통법 제48조 제1항에 따라 회전중인 차량도 진입차량의 주행에 주의하여 사고예방을 위해 감속 또는 제동을 해야 하는 안전운전 의무가 있음을 고려하여, 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 80%, 회전교차로 내에서 회전하는 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 회전교차로에 진입하면서 회전교차로를 회전 중인 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 262를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



### 사례 개요

심의번호 2018-060681 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 40 : 60

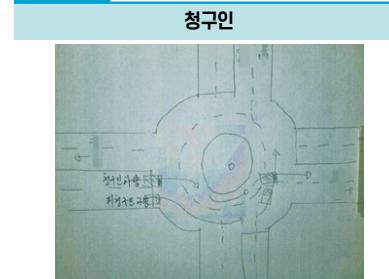
사고내용 • 회전교차로에서 청구차량이 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전하는 피청구차량과 충돌한 사고임



회전교차로에서는 진출을 위하여 언제든지 진로변경을 할 가능성이 높다는 점이 예전 가능하고, 또한 같이 회전하고 있는 차량끼리 양보 의무가 가중된다고 할 수 있으므로, 일반적인 진로변경 사고보다 진로변경 차량의 과실비율을 약간 낮춰서 양 차량의 기본과실을 40:60으로 정한다.

기본비율 A : B = 40 : 60

### 주장 내용



- 청구차량이 우측 도로로 진출하면서, 회전하던 피청구차량과 충돌한 사고로,
- 청구차량은 정상적으로 진입하여 직진하였는데, 피청구차량은 방향지시등 없이 계속 회전하여 청구차량의 오른쪽 측면을 충격하였으므로, 청구차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함

### 피청구인

약도 미제출

- 회전교차로에서 피청구차량이 회전 중 급차로변경하는 청구차량이 피청구차량을 충격한 사고로,
- 동영상에 의하면, 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경을 하던 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충격한 사고로 확인됨

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 2차로를 회전 중 1차로에서 2차로로 진로변경하는 청구차량과 충격하는 모습)

### 주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중인 차량과 2차로에서 회전 중인 차량과의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경을 하던 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충격한 사고로 확인됨

### 결정 이유

- 회전교차로에서 청구차량이 1차로를 회전하다가 오른쪽 도로로 진출하던 중 2차로에서 회전하는 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 2차로로 진로변경을 하였던 점, 양 차량의 속상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 263은 회전교차로에서 진행하는 차량은 진출을 위하여 언제든지 진로변경을 할 가능성이 높은 상황이고, 같이 회전하고 있는 차량들은 서로 양보 의무가 가중된다 할 수 있으므로, 일반적인 진로변경 사고보다 진로변경 차량의 과실비율을 약간 낮춰서 회전교차로에서 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 60%, 회전하는 차량의 기본과실비율을 40%로 정하였음
- 본 사례는 회전교차로의 1차로에서 회전하던 청구차량이 오른쪽 도로로 진출하기 위해서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 263을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



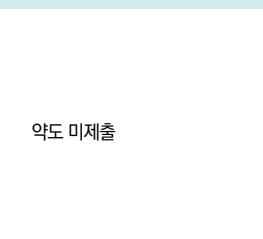
### 사례 개요

심의번호 2019-039702 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 30 : 70

사고내용 • 회전교차로에서 청구차량이 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경을 하던 중 2차로에서 회전하는 피청구차량과 충돌한 사고임

<b>참고 인정기준</b> <b>263</b> 	<p>회전교차로에서는 진출을 위하여 언제든지 진로변경을 할 가능성이 높다는 점이 예상 가능하고, 또한 같이 회전하고 있는 차량끼리 양보 의무가 가중된다고 할 수 있으므로, 일반적인 진로변경 사고보다 진로변경 차량의 과실비율을 약간 낮춰서 양 차량의 기본과실을 40:60으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 40 : 60</b></p>
--	--

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 회전로터리 내에서 1차로에서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 진행하는 피청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>청구차량의 오른쪽 앞부분이 충격되었고, 청구차량이 선행하여 진로변경을 하였던 상황이므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>회전교차로 내에서 피청구차량이 2차로에서 회전 중 1차로에서 2차로로 진로변경하는 청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>동영상에 의하면 청구차량의 회전교차로 내 급차로변경 사고인 바, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 회전교차로의 1차로를 회전 중인 모습)
- 동영상(청구차량이 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충돌하는 모습)
- 동영상(방향지시등을 점등하지 않고 진로변경하는 청구 차량의 모습)

### 주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중인 차량과 2차로에서 회전 중인 차량과의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 방향지시등 미점등과 급진로변경 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충돌한 사고임
- 청구차량은 방향지시등을 점등하지 않은 상태에서 2차로로 급진로변경을 하였음

### 결정 이유

- 회전교차로에서 청구차량이 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경을 하다가 2차로를 따라 회전하는 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 진로변경을 급격히 하였던 점, 방향지시등을 점등하지 않은 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 263은 회전교차로에서 진행하는 차량은 진출을 위하여 언제든지 진로변경을 할 가능성이 높은 상황이고, 같이 회전하고 있는 차량들은 서로 양보 의무가 가중된다고 할 수 있으므로, 일반적인 진로변경 사고보다 진로변경 차량의 과실비율을 약간 낮춰서 회전교차로에서 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 60%, 회전하는 차량의 기본과실비율을 40%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 1차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 263을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 방향지시등을 점등하지 않은 상태에서 2차로로 급격히 진로변경을 하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가중하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



### 사례 개요

심의번호 2018-005596 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 60 : 40

사고내용 • 청구차량이 2차로에서 회전교차로에 진입 중 1차로에서 회전교차로에 진입하는 피청구차량과 충돌한 사고임



양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서 교통안전을 위해 1차로에서 진입한 A차량은 회전 1차로로 진입해야 하나, 도로교통법 제25조에 따라 교차로 진입시 서로 양보할 의무가 있으므로 양 차량 모두 양보의무를 위반한 과실이 있다. 좌측에 있는 A차량은 우측에 있는 B차량에 좀더 주의하여 진입하여야 하므로 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정한다.

기본비율 A : B = 60 : 40

### 주장 내용

#### 청구인



- 청구차량이 우측 차로에서 회전교차로로 선진입 중 원쪽 차로에서 후진입하던 피청구차량이 청구차량의 왼쪽 뒷 부분을 충돌한 사고로,
- 회전교차로에 선진입한 청구차량을 후진입한 피청구차량이 충돌한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함

#### 피청구인



- 피청구차량은 1차로에서, 청구차량은 2차로에서 회전교차로에 진입하는 과정에서 2차로의 청구차량이 피청구 차량 앞으로 끼어들면서 충돌한 사고로,
- 본 사고는 회전교차로에서 청구차량의 진로변경이 사고 발생의 원인이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

### 입증 자료



- 사고현장 사진(회전교차로의 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 모습)



- 피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

### 주요 쟁점

- 1차로의 차량이 회전교차로의 2차로로 진입하면서 2차로에서 회전교차로의 2차로로 진입하던 차량과 충격 한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 2차로에서 회전교차로의 2차로로 피청구차량이 1차로에서 회전교차로의 2차로로 진입하다가 발생한 사고로 판단됨

### 결정 이유

- 청구차량이 2차로에서 회전교차로로 진입 중 1차로에서 진입한 피청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 약간 선행인 점, 피청구차량이 회전교차로의 2차로로 진입하려고 하였던 점, 접촉부위에 비추어 피청구차량의 접촉으로 청구차량이 약간 회전형태로 정차된 것으로 추단되는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 264는 양 차량이 회전교차로에 동시 진입하는 상황으로서, 교차로에 진입시 서로 양보할 의무를 위반한 과실이 있고, 원쪽에 있는 차량은 오른쪽에 있는 차량에 좀 더 주의하여 회전교차로로 진입하여야 하므로, 오른쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 40%, 원쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하면서 발생한 사고로, 피청구차량이 1차로에서 회전교차로의 2차로로 진입하였던 것으로 판단하여 도표 264를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형

회전교차로 동시 진입 사고 (수정과실)					참고기준 <b>264</b>
--------------------------	---	---	---	---	--------------------

### 사례 개요

심의번호 2018-071745 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 50 : 50

사고내용 • 청구차량이 3차로에서 회전교차로로 진입 중 2차로에서 회전교차로에 선진입하여 진행하는 피청구차량과 충돌한 사고임

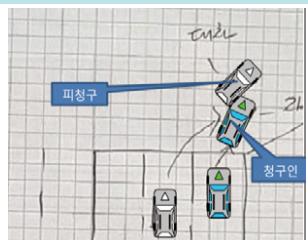


양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서 교통안전을 위해 1차로에서 진입한 A차량은 회전 1차로로 진입해야 하나, 도로교통법 제25조에 따라 교차로 진입시 서로 양보할 의무가 있으므로 양 차량 모두 양보의무를 위반한 과실이 있다. 좌측에 있는 A차량은 우측에 있는 B차량에 좀 더 주의하여 진입하여야 하므로 양 차량의 기본과실률을 60:40으로 정한다.

기본비율 A : B = 60 : 40

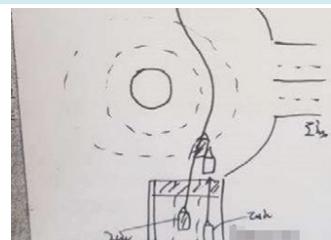
### 주장 내용

#### 청구인



- 청구차량과 피청구차량은 동시에 회전교차로로 진입하였고, 이후 피청구차량이 갑자기 진로변경을 하면서 청구차량을 충격한 사고로,
- 교차로 내에서 진로를 변경한 피청구차량의 과실 90%가 타당함
- 피청구차량이 2차로에서 선행하여 회전교차로로 진입 중 청구차량이 3차로에서 회전교차로 후진입하여 발생한 사고로,
- 피청구차량은 선행하여 2차로에서 회전교차로로 진입하였으므로, 피청구차량을 후미축돌한 청구차량의 일방과실이 타당함

#### 피청구인



### 입증 자료



- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
- 청구차량 손상 사진(운전석 앞부분 손상)

- 사고현장 사진(회전교차로 진입로의 모습)
- 피청구차량 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)

### 주요 쟁점

- 1차로의 차량이 회전교차로의 2차로로 진입하면서 2차로에서 회전교차로의 2차로로 진입하던 차량과 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 회전교차로 선진입 여부

### 결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 3차로에서 회전교차로로 진입 중 피청구차량과 충격한 사고로 확인됨
- 사고 후 정차 위치와 양 차량의 손상부위를 고려하면, 피청구차량이 회전교차로에 선진입한 것으로 판단됨

### 결정 이유

- 양 차량이 회전교차로로 진입하다가 발생한 사고로, 피청구차량이 2차로(왼쪽 차로)에서 진입하였으나 사고 후 정차 위치를 보면, 선행상태에서 회전교차로를 진입하였던 것으로 확인되어 과실비율을 결정함
- 도표 264는 양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서, 교차로에 진입시 서로 양보할 의무를 위반한 과실이 있고, 왼쪽에 있는 차량은 오른쪽에 있는 차량에 좀 더 주의하여 회전교차로로 진입하여야 하므로, 오른쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 40%, 왼쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 양 차량이 동시에 회전교차로에 진입하다가 발생한 사고이므로, 도표 264를 기초로 과실을 검토하였고, 왼쪽 차로에서 진입하였던 피청구차량이 선행하였던 것으로 확인되어, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



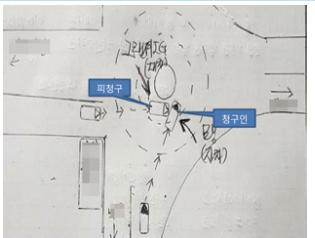
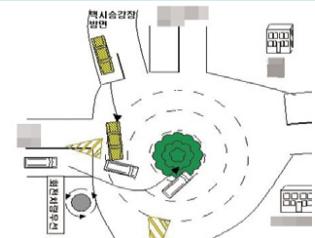
### 사례 개요

심의번호 2018-054658 | 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 50 : 50

사고내용 • 청구차량이 오른쪽 도로에서 회전교차로로 진입 중 피청구차량이 왼쪽 도로에서 회전교차로로 진입하는 과정에서 서로 충돌한 사고임

 	<p>양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서 교통안전을 위해 1차로에서 진입한 A차량은 회전 1차로로 진입해야 하나, 도로교통법 제25조에 따라 교차로 진입시 서로 양보할 의무가 있으므로 양 차량 모두 양보의무를 위반한 과실이 있다. 좌측에 있는 A차량은 우측에 있는 B차량에 좀 더 주의하여 진입하여야 하므로 양 차량의 기본과실률 60:40으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 60 : 40</b></p>
--	---

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 회전교차로에 진입하여 회전 중 왼쪽 도로에서 회전교차로에 진입중인 피청구차량과 접촉한 사고로,</li> <li>동영상상 보면, 청구차량이 교차로에 선진입하여 회전 중 피청구차량이 전방주시를 소홀히 하여 발생한 사고이므로, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 회전교차로에 선진입하여 주행하던 중 뒤늦게 회전교차로에 진입한 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량은 '회전차량우선' 표지판이 있음에도 불구하고 막연히 회전교차로에 진입하여, 선진입하여 회전교차로를 회전하는 피청구차량을 충격하였으므로, 청구차량의 과실 90%가 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 오른쪽 도로에서, 피청구차량이 왼쪽 도로에서 회전교차로에 진입하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 사고현장 사진(회전교차로의 모습)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량 운전석 뒷부분, 피청구차량 조수석 앞부분)

### 주요 쟁점

- 1차로의 차량이 회전교차로의 2차로로 진입하면서 2차로에서 회전교차로의 2차로로 진입하던 차량과 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 서행하던 피청구차량의 회전교차로 선진입 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 오른쪽 도로에서 회전교차로로 진입 중 왼쪽 도로에서 회전교차로로 진입하던 피청구차량과 충격한 사고임
- 동영상에 피청구차량이 서행으로 회전교차로에 선진입하는 모습이 확인됨

### 결정 이유

- 청구차량이 오른쪽 도로에서 회전교차로로 진입 중 왼쪽 도로에서 회전교차로로 진입하는 피청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량은 서행으로 회전교차로에 선진입하였던 점, 청구차량은 상대적으로 빠른 속도로 회전교차로에 진입한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 264는 양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서, 교차로에 진입시 서로 양보할 의무를 위반한 과실이 있고, 왼쪽에 있는 차량은 오른쪽에 있는 차량에 좀 더 주의하여 회전교차로로 진입하여야 하므로, 오른쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 40%, 왼쪽 차로에서 회전교차로에 진입하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 다른 방향의 도로에서 양 차량이 회전교차로에 진입하다가 발생한 사고이나, 양 차량이 회전교차로에 진입하다가 사고가 발생하였으므로, 도표 264를 준용하여 과실을 검토하였고, 왼쪽 도로에서 진입하였던 피청구차량이 서행으로 회전교차로에 선진입하였던 점을 고려하여 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

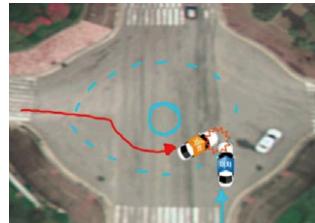
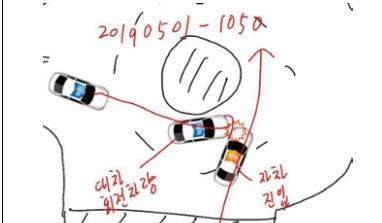
## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형

회전교차로 대진입 사고 (기본과실)	신호등 없음	회전교차로	회전1차로 회전	회전1차로로 대진입	참고기준 <b>265</b>
------------------------	--------	-------	----------	------------	--------------------

### 사례 개요

심의번호	2019-037393	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 10 : 90
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 회전교차로에 진입하여 1차로를 회전 중 회전교차로의 1차로까지 대진입하던 피청구차량과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>265</b>	 <p>회전교차로에서는 기본적으로 회전차량에게 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 서행 및 양보 의무가 있으며, 급진로변경과 유사한 형태라는 점을 고려하여 대진입하는 차량의 과실을 기준하여 양 차량의 기본과실을 10:90으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 10 : 90</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 회전교차로에 진입하여 1차로를 회전 중 오른쪽 도로에서 진행하던 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 1차로로 곧바로 진입하여 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 1차로를 진입 중 1차로에서 회전하는 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 1차로로 서서히 진입하여 청구차량이 충분히 인식 가능했음에도 불구하고, 청구차량이 전방주시를 소홀히 하여 사고가 발생하였으므로, 청구차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>

### 입증 자료

	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(청구차량이 1차로를 회전 중 1차로로 진입하는 피청구차량의 모습)</li> <li>사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(회전교차로의 1차로에서 회전 중인 청구차량의 모습)</li> <li>동영상(양 차량이 충돌하는 모습)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 회전 중인 차량과 오른쪽 도로에서 회전교차로의 1차로로 대진입하던 차량 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 회전 중 오른쪽 도로에서 진행하던 피청구차량이 회전교차로의 1차로까지 곧바로 진입하여 발생한 사고임

### 결정 이유

- 2차로형 회전교차로에서, 청구차량이 회전교차로에 진입하여 1차로에서 회전 중 피청구차량이 회전교차로에 진입하면서 곧바로 1차로까지 진입하여 발생한 사고로, 피청구차량의 운전자는 전방 원쪽의 1차로에서 회전교차로를 회전하는 청구차량이 명백히 인지됨에도 불구하고 회전교차로에 진입하여 곧바로 1차로까지 직진한 점, 청구차량의 운전자도 위와 같은 피청구차량의 운행 행태를 충분히 인지할 수 있었던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 265는 회전교차로에서 기본적으로 회전차량에게 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 서행 및 양보 의무가 있으며, 사고의 형태가 급진로변경과 유사한 형태라는 점을 고려하여, 대진입하는 차량의 기본과 실비율을 90%, 회전 중인 차량의 기본과 실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 회전교차로의 1차로를 회전 중 오른쪽 도로에서 진행하던 피청구차량이 1차로까지 대진입하여 발생한 사고이므로, 도표 265를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



### 사례 개요

심의번호 2019-023315      결정비율 A(피청구) : B(청구) = 30 : 70

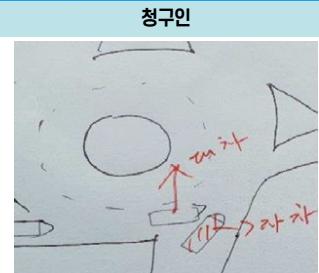
- 사고내용
- 청구차량이 회전교차로의 2차로로 진입하던 중 오른쪽 도로로 진출하기 위해 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 피청구차량과 충돌한 사고임



회전교차로의 경우 기본적으로 회전차량에 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 진입 시 양보 의무가 명시적으로 규정되어 있으나(도로교통법 제25조, 제26조), 회전차량도 2차로에 진입하는 차량 또는 진행하는 차량이 있는지 주의하여 진로변경 해야 하므로, 양차량의 기본과실을 30:70으로 정한다.

기본비율 A : B = 30 : 70

### 주장 내용

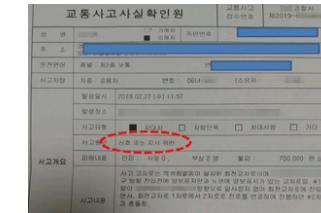
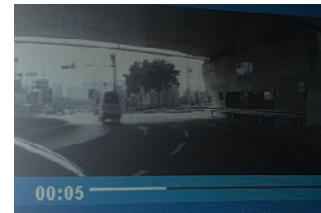


- 청구차량이 회전교차로에 정상적으로 진입하여 주행 중 차로 변경하는 피청구차량과 충돌한 사고로,
- 피청구차량이 직진형태로 차로를 변경하여, 선진입한 청구차량으로서는 피양할 수 없는 불기항력적 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함



- 피청구차량이 2차로형 회전교차로의 1차로에서 진출 중 청구차량이 전방주시를 태만히 하여 발생한 사고로,
- 교통사고사실확인원에 의하면 청구차량은 신호 또는 지시위반으로 처분 받은 사실이 있으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 2차로에서 회전교차로로 진입하는 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로에서 2차로로 진로변경을 하다가 청구차량과 충돌하는 모습)

- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
- 교통사고사실확인원에 청구차량의 신호 또는 지시위반이 기재됨

### 주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 회전하던 차량이 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중 오른쪽 도로에서 2차로로 진입하던 차량과 충돌한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 회전교차로의 2차로로 진입 중 회전교차로의 1차로에서 회전 중이던 피청구차량이 오른쪽 도로로 진출하기 위해서 2차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고임

### 결정 이유

- 회전교차로에서 청구차량이 회전교차로의 2차로에 진입하면서 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 피청구차량을 충격한 사고로, 청구차량의 진입로에 양보표시가 있는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 266은 회전교차로의 경우 기본적으로 회전차량에 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 양보의무가 명시적으로 규정되어 있으나(도로교통법 제25조, 제26조), 회전차량도 2차로에 진행하는 차량이 있는지 주의하여 진로를 변경해야 하므로, 2차로로 진입하는 차량의 기본과실비율을 70%, 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 회전교차로의 2차로로 진입하다가 회전교차로의 1차로에서 회전을 하다가 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경을 하던 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 266을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70%      피청구차량 30%

## 차대차 회전교차로 사고 - 회전차로 2차로형



### 사례 개요

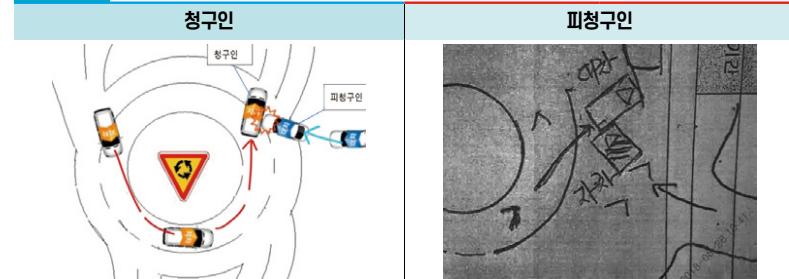
심의번호 2018-047765      결정비율 A(청구) : B(피청구) = 40 : 60

사고내용 • 회전교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로로 진출하기 위해 1차로의 실선구간에서 2차로로 진로변경을 하던 중 회전교차로로 진입하던 피청구차량과 충돌한 사고임



회전교차로의 경우 기본적으로 회전차량에 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 진입 시 양보 의무가 명시적으로 규정되어 있으나(도로교통법 제25조, 제26조), 회전차량도 2차로에 진입하는 차량 또는 진행하는 차량이 있는지 주의하여 진로변경 해야 하므로, 양차량의 기본과실을 30:70으로 정한다.

### 주장 내용



- 회전교차로에서 피청구차량이 진입하면서, 오른쪽 도로로 진출하는 청구차량을 충격한 사고로,
- 피청구차량이 교차로에 급진입하여 피청구차량의 앞범퍼 부분으로 청구차량의 뒷범퍼를 충돌하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함
- 회전교차로에서 청구차량이 실선구간에서 차로변경 중 회전교차로에 정상 진입하던 피청구차량과 접촉한 사고로,
- 청구차량이 차로변경이 금지된 구간에서 무리하게 진입하면서 사고가 발생하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

### 입증 자료



- 사고현장 사진(2차로 형태의 회전교차로)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 뒷부분, 피청구차량의 앞부분 손상)
- 동영상(피청구차량이 회전교차로에 진입하는 모습)
- 동영상(실선구간에서 진로변경하는 청구차량의 모습)

### 주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 회전하던 차량이 오른쪽 도로로 진출하기 위해 2차로로 진로변경 중 오른쪽 도로에서 2차로로 진입하던 차량과 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 실선구간에서 진로변경을 하였는지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경을 하던 중 회전교차로에 진입하던 피청구차량과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 실선구간에서 진로변경을 하였음

### 결정 이유

- 회전교차로에서 청구차량이 진로변경하여 오른쪽 도로로 진출하던 중 회전교차로에 진입하던 피청구차량과 충격한 사고로, 회전교차로에 진입하던 피청구차량의 과실이 중하고, 청구차량이 실선구간에서 진로변경하여 우측 도로로 진출하려고 하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 266은 회전교차로의 경우 기본적으로 회전차량에 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 양보의무가 명시적으로 규정되어 있으나(도로교통법 제25조, 제26조), 회전차량도 2차로에 진입하는 차량이 있는지 주의하여 진로를 변경해야 하므로, 2차로로 진입하는 차량의 기본과실비율을 70%, 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 회전교차로에서 오른쪽 도로로 진출하기 위해서 진로변경 중 회전교차로로 진입하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 266을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 실선구간에서 진로변경을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40%      ● 피청구차량 60%

## 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 축면 방향에서 진입)



### 사례 개요

심의번호	2019-022179	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 신호에 따라 직진하던 중 원쪽 도로에서 신호위반하여 교차로를 통과하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>302</b>	<p>도로교통법 제5조에 따라 모든 차량은 신호기의 신호에 따를 의무가 있는 바, 정상적인 신호에 교차로에 진입한 차량의 입장에서는 신호를 무시하고 교차로에 진입하는 차량에 대한 예견 및 회피 가능성이 극히 적으므로, 신호위반 A이륜차의 일방과실로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 대로에서 녹색신호에 정상 직진 중 원쪽 소로에서 적색신호에 신호위반하여 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>신호위반한 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 황색신호에서 적색신호로 바뀌는 시점에 교차로에 진입 중 오른쪽 도로에서 녹색신호에 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 전방주시를 소홀히 한 과실이 있으므로, 청구 차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료

	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통사고사실확인원에 피청구차량의 신호위반이 기재됨</li> <li>교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 피청구차량이 신호위반하여 교차로를 진행하는 모습</li> <li>심의와 차량 동영상(사고 후 정지해 있는 양 차량의 모습)</li> <li>사고현장 사진(신호기 있는 교차로)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 신호에 따라 직진하던 차량과 신호위반하여 직진 중인 이륜차와 충돌한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량(이륜차)이 신호위반하여 교차로를 직진 중 오른쪽 도로에서 녹색 신호에 직진하는 청구차량과 충돌한 사고임

### 결정 이유

- 청구차량이 대로에서 신호에 따라 직진하던 중 소로에서 신호위반하여 교차로를 통과하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 신호위반한 점, 제출된 자료만으로 청구차량 운전자의 전방주시의무 위반을 단정하기 부족한 점 등을 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 302는 도로교통법 제5조에 따라 모든 차량은 신호기의 신호에 따를 의무가 있는 바, 정상적인 신호에 교차로에 진입한 차량의 입장에서는 신호를 무시하고 교차로에 진입하는 차량에 대한 예견 및 회피 가능성이 극히 적으므로 신호위반 이륜차의 기본과실비율을 100%, 신호에 직진하는 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량(이륜차)이 신호기 있는 교차로에서 적색신호에 신호위반하여 교차를 진행하다가 녹색 신호에 교차로를 진행하던 청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 302를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

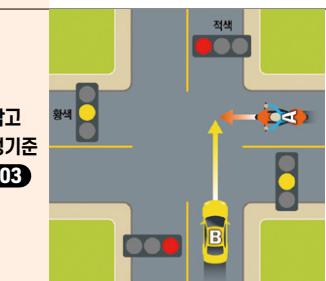
## 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 측면 방향에서 진입)



### 사례 개요

심의번호	2018-036536	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
<b>사고내용</b>			
• 사거리 교차로에서 청구차량이 적색점멸신호에 교차로에 진입하던 중 황색점멸신호에 교차로 진입 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임			

참고  
인정기준  
**303**



양측 모두 신호위반에 해당하지만 적색신호에 진입한 B 차량의 과실이 중하므로 도표 203을 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고 시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안할 때, 이륜차가 차량에 비하여 상대적으로 더 보호되어야 하므로 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.

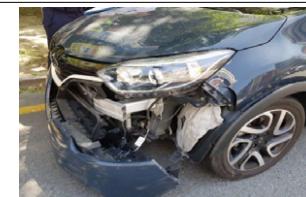
**기본비율 A : B = 20 : 80**

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 점멸신호 교차로에서 청구차량이 직진 중 왼쪽에서 진행 중이던 피청구차량(이륜차)과 접촉한 사고로,</p> <p>• 청구차량은 적색점멸신호에, 피청구차량은 황색점멸신호에 교차로에 진입하였으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구 차량의 과실 60%가 타당함</p>	<p>• 피청구차량이 대로에서 직진 중 청구차량이 단지 내에서 도로로 좌회전을 하다 발생한 사고로,</p> <p>• 피청구차량(이륜차)이 선진입한 점을 고려하면, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료



• 동영상(청구차량이 적색점멸신호에 교차로에 진입하는 모습)

• 사고현장사진(사고 장소는 점멸신호가 있는 사거리 교차로임)

• 피청구차량의 손상 사진(전면부 손상)

• 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 교차로에서 황색신호에 직진하는 이륜차와 적색신호에 직진하는 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 교차로 진입 전 일시정지 여부

### 결정 근거

- 동영상과 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 적색점멸신호에 교차로를 진입 중 왼쪽 도로에서 황색점멸신호에 교차로에 진입한 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 일시정지 후 교차로에 진입하였음

### 결정 이유

- 점멸신호가 있는 교차로에서 청구차량이 적색점멸신호에 일시정지 후 교차로에 진입 중 왼쪽 도로에서 황색신호에 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량이 적색점멸신호에 대로에서 직진하는 피청구차량을 살피지 않고 진행한 과실이 큰 점, 피청구차량이 이륜차인 점, 피청구차량이 황색점멸신호에서 감속하지 않고 진행하였는지는 불분명한 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 303은 양 차량 모두 신호위반에 해당하지만 적색신호에 진입한 차량의 과실이 중하므로, 도표 203을 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높은 점 등을 감안할 때, 이륜차가 상대적으로 더 보호되어야 하므로 이륜차의 과실비율을 10% 낮추어 적색신호에 교차로에 진입한 차량의 기본과실비율을 80%, 황색신호에 교차로에 진입한 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 점멸신호가 있는 교차로에서 청구차량이 적색점멸신호에, 피청구차량이 황색점멸신호에 교차로에 진입하다가 발생한 사고로, 점멸신호가 있는 교차로이나 이륜차인 피청구차량이 황색신호에 교차로에 진입하였고, 청구차량이 적색신호에 교차로에 진입하였으므로, 도표 303을 준용하여 과실비율을 검토하였고, 청구차량 교차로에 진입 전 일시정지를 하였으므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70%    ● 피청구차량 30%

**차대이륜차** 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 측면 방향에서 진입)



사례 개요

2018-074368

A(피청구) : B(청구) = 60 : 40

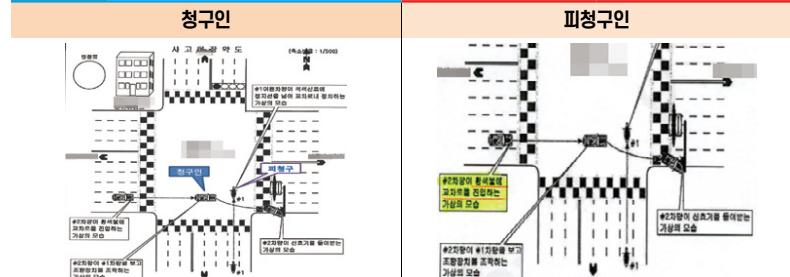
- 사고내용** • 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 직진하는 피청구차량(이륜차)을 피하다가 오른쪽에 있는 가로등을 접촉한 사고임



A이륜차가 적색신호에 진입하고 B차량이 황색신호에 진입하였지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 203에 비해 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양 측의 기본과실률 60:40으로 정하였다.

기본비율 A:B = 60:40

주장 내용



- 청구처량이 황색신호에 직진하던 중 피청구차량(이륜차)이 적색신호에 직진하는 것을 발견하고 피양하다 오른쪽의 가로등을 충돌한 사고로,
  - 피청구처량이 신호위반하였으므로, 피청구차량의 일방 과실이 타당함
  - 피청구처량이 적색신호에 직진하여 교차로에 진입 중 왼쪽 도로에서 황색신호에 교차로 진입하던 청구처량이 오른쪽으로 피하면서 가로등을 충격한 비접촉 사고로,
  - 양 차량의 신호위반을 고려하면, 청구처량의 과실 40%, 피청구처량의 과실 60%가 타당함

2. 시장지향적 투자 전략

입증 자료



- 교통사고사실확인원에 청구차량이 피해차량으로 기재됨
  - 사고현장 사진(신호기 있는 사거리 교차로임)

- 사고현장 사진(청구차량이 충격하여 손상된 가로등의 모습)  
청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 황색신호에 직진하는 차량과 적색신호에 직진하는 이륜차 간의 사고인지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 교차로 진입하던 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 진입하던 피청구차량(이륜차)을 발견하고 피하다가 오른쪽에 있는 가로등을 접촉한 사고임

결정 이유

- 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 양 차량 모두 신호를 위반하여 교차로에 진입한 점, 청구차량이 피양하다가 가로등을 접촉한 비접촉사고인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 304는 이륜차가 적색신호에 진입하고, 차량이 황색신호에 진입하였지만, 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높은 점을 감안하여 도표 203에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어 황색신호에 직진하는 차량의 기본과실비율을 40%, 적색신호에 직진하는 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
  - 본 사례는 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 직진 중인 피청구차량(이륜차)와의 충돌을 피하다가 청구차량이 가로등을 충격한 사고이므로, 도표 304를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

## 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 측면 방향에서 진입)



### 사례 개요

심의번호	2019-035378	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 65 : 35
<b>사고내용</b>			
• 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 교차로를 진입하던 중 피청구차량(이륜차)이 적색신호에 교차로에 진입하면서 발생한 사고임			



A이륜차가 적색신호에 진입하고 B차량이 황색신호에 진입하였지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 203에 비해 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였다.

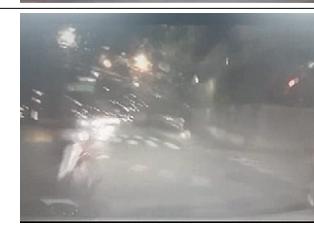
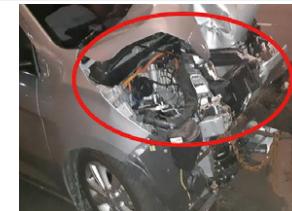
기본비율 A : B = 60 : 40

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 황색신호에 교차로를 직진 중 피청구차량(이륜차)이 적색신호에 신호위반하여 교차로를 직진하다가 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 신호위반하여 직진 중 오른쪽 도로에서 신호위반하여 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>양 차량 모두 신호위반을 하였고, 이륜차인 피청구차량이 선진입하였으므로 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</li> </ul>

### 2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료



- 동영상(황색신호에 청구차량이 교차로에 진입하는 모습)
- 동영상(청구차량이 적색신호에 진입하는 피청구차량과 충돌하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(오른쪽 앞측면 손상)

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 황색신호에 직진하는 차량과 적색신호에 직진하는 이륜차 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량(이륜차)의 교차로 진입 속도

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 황색신호에 교차로 진입하던 중 피청구차량(이륜차)이 적색신호에 교차로에 진입하면서 발생한 사고임
- 피청구차량(이륜차)은 빠른 속도로 교차로에 진입하다가 청구차량을 충격하였음

### 결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 양 차량이 신호위반을 하여 직진하던 중 충돌한 사고로, 청구차량이 우측 도로에서 진행한 점, 동영상에 의하면, 청구차량이 황색신호에 교차로를 진입하였고, 이륜차인 피청구차량은 적색신호에 빠른 속도로 진행한 것으로 보이는 점, 야간에 발생한 사고인 점, 양 차량의 충돌부위를 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 304는 이륜차가 적색신호에 진입하고, 차량이 황색신호에 진입하였지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높은 점을 감안하여 도표 203에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어 황색신호에 직진하는 차량의 기본과실비율을 40%, 적색신호에 직진하는 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 황색신호에 교차로에 진입 중 적색신호에 진입하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 304를 적용하여 과실을 검토하였고, 야간에 피청구차량(이륜차)이 교차로를 상당히 빠른 속도로 진입한 상황을 고려하여 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 35% ● 피청구차량 65%

## 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 측면 방향에서 진입)



### 사례 개요

심의번호	2018-068225	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 40 : 60
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량과 피청구차량(이륜차) 모두 적색신호에 교차로에 진입하다가 발생한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 305	<p>양측 모두 신호위반에 해당하지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 304에 비해 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 40:60으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 40 : 60</p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 신호위반하여 3차로를 직진 중 왼쪽 도로에서 진행하던 피청구차량(이륜차)도 신호위반하여 직진하다가 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량은 교차로에 선진입하였으므로, 청구차량의 과실 75%, 피청구차량의 과실 25%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량이 교차로에 선진입하여 직진 중 오른쪽 도로에서 청구차량이 신호위반하여 직진하다가 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량은 교차로에 선진입하였으므로, 청구차량의 과실 75%, 피청구차량의 과실 25%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료



### 주요 생점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 적색신호에 직진하는 차량과 적색신호에 직진하는 이륜차 간의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 양 차량 모두 적색신호에 교차로 진입하여 발생한 사고로 판단됨

### 결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 편도 5차로 중 3차로에서 직진하다가 좌측 도로에서 직진하는 피청구차량과 충돌한 사고로, 양 차량 모두 신호위반하여 직진을 하다가 발생한 사고인 점, 녹음내용상 경찰서에서는 피청구차량이 예측출발을 하였고, 청구차량을 기해차량으로 보고 있는 점, 피청구차량의 진입정도, 사고 당시는 야간인 점 및 양 차량의 충돌부위 등을 고려할 때, 청구차량의 과실이 좀 더 크다고 보여 과실비율을 결정함
- 도표 305는 양 차량 모두 신호위반에 해당하지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 204에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 적색신호에 교차로에 진입한 차량의 기본과실비율을 60%, 적색신호에 교차로에 진입한 이륜차의 기본과실비율을 40%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량 뿐만 아니라 피청구차량(이륜차)도 적색신호에 신호위반하여 교차로에 진입하다가 발생한 사고이므로, 도표 305를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

**차대이륜차** 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(상대 차량이 측면 방향에서 진입)



사례 개요

심의번호 2018-062860

**결정비율 A(피청구) : B(청구) = 30 : 70**

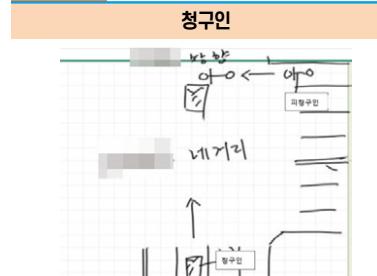
- 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 적색신호에 과속하여 교차로 진입하던 중 피청구 차량(이륜차)도 적색신호에 교차로 진입하다가 발생한 사고임



양측 모두 신호위반에 해당하지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 204에 비해 A1이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 40:60으로 정하였다.

기본비율 A : B = 40 : 60

주장 내용



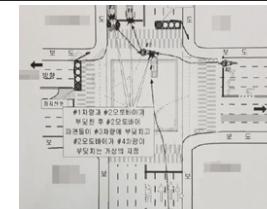
- 청구차량이 신호위반하여 직진 중 오른쪽 도로에서 진행 하던 피청구차량(이륜차)도 신호위반하여 발생한 사고로,
  - 청구차량이 선진입하여 교차로를 거의 빠져나가는 시점에 서 피청구차량과 충돌하였으므로, 양 차량 과실은 동등합
  - 피청구차량(이륜차)이 신호위반하여 직진 중 청구차량이 제한속도를  $60.7\text{ km/h}$  초과한 상태에서 신호위반하여 직진을 하다가 발생한 사고로,
  - 청구차량의 과속 등을 고려하면, 청구차량의 과실 80% 가 타당함



2. 자동차와 이륜차의 사고

자동차사고 과실비율분쟁 심의 사례 | 제2장 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(적색신호에 교차로 진입하는 청구차량의 모습)
  - 동영상(적색신호에 교차로 진입하는 피청구차량의 모습)
  - 교통사고사실확인원의 사고원인에 청구차량의 속도위반이 기재됨
  - 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 양 차량의 신호위반이 확인됨

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 적색신호에 직진하는 차량과 적색신호에 직진하는 이륜차 간의 사고인지 여부
  - 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 과속 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 양 차량 모두 적색신호에 교차로 진입하다가 발생한 사고임
  - 교사원에 의하면, 청구차량은 제한속도를 60km/h 이상 초과하여 진행하다가 피청구차량(이륜차)을 충격하였다.

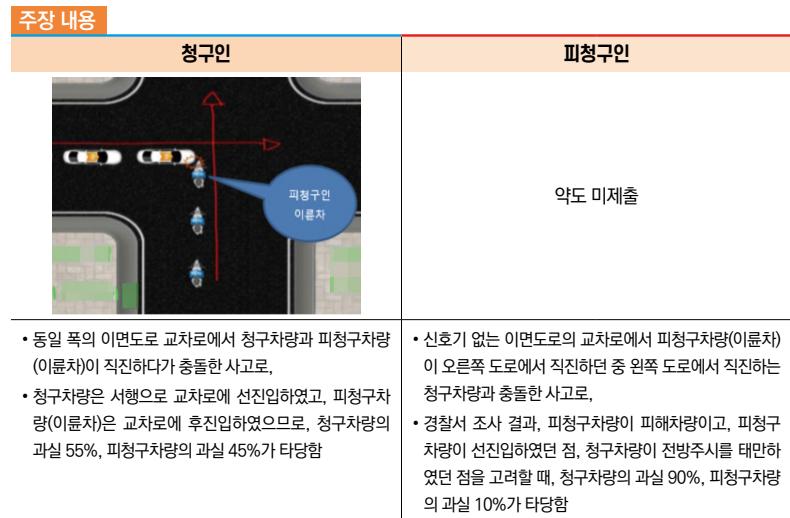
결정 이유

- 동영상 등에 의하면, 청구차량이 신호위반하여 교차로 통과할 무렵 피청구차량(이륜차) 또한 신호위반하여 직진하다가 발생한 사고로, 양 차량의 신호위반 사고인 점, 청구차량이 제한 속도를 60km/h 이상 초과하여 교차로에 진입하였던 점, 피청구차량이 이륜차인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 305는 양 차량 모두 신호위반에 해당하지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 204에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 적색신호에 교차로에 진입한 차량의 기본과실비율을 60%, 적색신호에 교차로에 진입한 이륜차의 기본과실비율을 40%로 정하였음
  - 본 사례는 청구차량 뿐만 아니라 피청구차량(이륜차)도 적색신호에 신호위반하여 교차로에 진입하다가 발생한 사고이므로, 도표 305를 기초로 과실비율을 검토하였고, 청구차량이 제한속도를 초과하여 진행하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

**차대이륜차** 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요	심의번호 2019-011885	결정비율 <b>A(파청구) : B(청구) = 30 : 70</b>
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 원쪽 도로에서 교차로에 진입 중 오른쪽 도로에서 진입하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>	
참고 인정기준 <b>306(가)</b>	<p>(가) 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서 동시진입의 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽 도로에서 진입하여 진행한 A이륜차에게 우선권이 있고, 이륜차도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하여 하는 주의의무가 있으며, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점 등을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정하였다.</p>	
	<p><b>기본비율 A : B = 30 : 70</b></p>	



입증 자료



사고사실확인원에 오른쪽 도로에서 진행하는  
양(이륜차)이 피해차량으로 판단됨

• 사고현장 사진(신호기 없는 동일 폭 사거리 교차로임)	• 교통사고사실확인원에 오른쪽 도로에서 진행하던 편 구차량(이륜차)이 피해차량으로 판단됨
• 사고현장 사진(신호기 없는 동일 폭 사거리 교차로임)	• 교통사고사실확인원의 사고현장 악도에 의하면, 양 차 이 교차로를 직진하다가 발생한 사고임

## 주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 원쪽 도로에서 직진하던 차량과 오른쪽 도로에서 직진하던 이륜차 간의 사고인지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원 등 제출된 자료에 의하면, 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 피첨구차량(이륜차)이 오른쪽 도로에서 진입한 것으로 확인됨

## 결정 이유

- 청구차량이 원쪽 도로에서, 피청구차량(이륜차)이 오른쪽 도로에서 직진형태로 교차로에 진입하다가 발생한 사고로, 통상 오른쪽 도로에서 진행하는 차량에게 교차로의 통행우선권이 있으나, 양 차량 모두에게 일정한 주의의무가 요구되는 점을 고려하여 과실비율을 결정함

### ● 도표 306으

- 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 약 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 피첨구차량(이륜차)이 오른쪽 도로에서 진입하였으므로, 도표 306의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 70% ● 피첨구차량 30%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)



#### 사례 개요

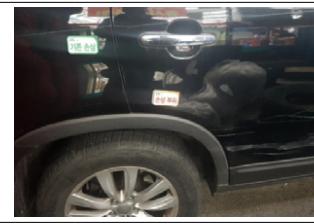
심의번호	2019-062323	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 45 : 55
<b>사고내용</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 선진입하여 직진 중 오른쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>			<p>(다) 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서 동시진입의 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽 도로에서 진입하여 진행한 A이륜차에게 우선권이 있고, 이륜차도 법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하여 하는 주의의무가 있으며, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점 등을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정하였다. 도로교통법 제26조 제1항에 따라 선진입 차량에게 우선권이 있으므로 위의 이륜차의 특성을 감안하여 A이륜차가 선진입하였다면 양측의 기본과실은 20:80으로 정하고, B차량이 선진입한 경우에는 양측의 기본과실을 45:55로 정하였다.</p>

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 서행으로 선진입하여 직진 중 오른쪽에서 서행하지 않고, 후진입하던 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 서행으로 교차로에 선진입하여 교차로를 거의 통과한 상황에서 피청구차량(이륜차)이 청구차량의 주된 원인으로, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이면도로의 사거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽에서 직진 중 피청구차량(이륜차)이 오른쪽에서 직진하다가 발생한 사고로,</li> <li>청구차량의 서행불이행과 전방주시태만이 사고의 주된 원인으로, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 교차로에 선진입한 모습)
- 청구차량의 손상 사진(조사석 뒷부분이 손상됨)
- 사고현장 사진(신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

#### 주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 왼쪽 도로에서 선진입하여 직진하던 차량과 오른쪽 도로에서 직진하던 이륜차 간의 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상 등 제출된 자료에 의하면, 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 청구차량이 교차로에 선진입하였던 것으로 확인됨

#### 결정 이유

- 신호기 없는 동일 폭의 이면도로 사거리 교차로에서 양 차량이 상호 직진 중 발생한 사고로, 동영상에 의하면, 청구차량은 서행으로 교차로를 통과 중이었던 것으로 확인되고, 피청구차량의 속도는 확인되지 않는 점, 접촉 부위에 비추어 청구차량이 선진입 상태였던 점, 피청구차량이 이륜차로서 오른쪽 도로에서 진입한 차량인 점, 양 차량의 충격부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 306의 (다)는 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 차량이 왼쪽 도로에서 선진입한 상태에서, 오른쪽 도로에서 후진입한 이륜차와 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제1항에 따라 선진입 차량에게 교차로의 통행우선권이 있는 점, 오른쪽 도로에서 이륜차가 후진입하였던 점을 고려하여, 왼쪽 도로에서 선진입한 차량의 기본과실비율을 55%, 오른쪽 도로에서 후진입한 이륜차의 기본과실비율을 45%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 교차로에 선진입하였던 상황이므로, 도표 306의 (다)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 55%      피청구차량 45%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(가) 원쪽 도로에서 직진 대 오른쪽 도로에서 직진 사고 (동일 폭)(동시진입)(기본과실)			직진	직진	참고기준 <b>307 (가)</b>
--	--	--	----	----	----------------------------

#### 사례 개요

심의번호	2018-058245	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 50 : 50
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 동일 폭의 이면도로 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진 중 원쪽 도로에서 직진 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>307(가)</b>	<p>(가) B차량이 우측차량인 경우에도 위의 이륜차의 특성을 고려하여 동시진입시 양측의 기본과실을 동등하게 보아 50:50으로 정하였고, 선진입 여부에 따라 양측의 기본과실을 35:65와 60:40으로 각각 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 50 : 50</b></p>		

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 사거리 교차로의 오른쪽 도로에서 서행으로 선진입 직진 중 피청구차량(이륜차)이 원쪽 도로에서 서행하지 않고 교차로에 후진입하면서 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량이 급하게 후진입하여 발생한 사고이므로, 피청구차량의 과실 80% 가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 이면도로 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 접촉한 사고이므로,</li> <li>양 차량의 과실비율은 동등함</li> </ul>

#### 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(청구차량이 오른쪽 도로에서 직진하는 모습)</li> <li>사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(신호기 없는 이면도로 사거리 교차로)</li> <li>양 차량의 손상 사진(청구차량의 운전석 앞부분, 피청구 차량(이륜차)의 앞부분 손상)</li> </ul>

#### 주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 직진 중인 차량이 원쪽 도로에서 직진 중이던 이륜차와 충격한 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 동시에 교차로에 진입하면서 발생한 사고이고, 청구차량이 오른쪽 도로에서 진행하였고, 피청구차량은 이륜차로 확인됨

#### 결정 이유

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 오른쪽 도로에서 진입하였던 점, 피청구차량이 이륜차인 점, 동영상 등 제출된 자료만으로 청구차량의 명백한 선진입을 인정하기 어려운 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 307의 (가)는 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 양 차량이 동시에 진입하다가 발생한 사고의 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽 도로에서 진입한 차량에게 통행우선권이 있으나, 원쪽 도로에서 진입한 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고 사고시 전도의 위험성이 높은 점 등을 감안하여 오른쪽 도로에서 진입한 차량의 기본과실비율을 50%, 원쪽 도로에서 진입한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 피청구차량(이륜차)이 원쪽 도로에서 진행하였던 상황이므로, 도표 307의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

**차대이륜차** 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

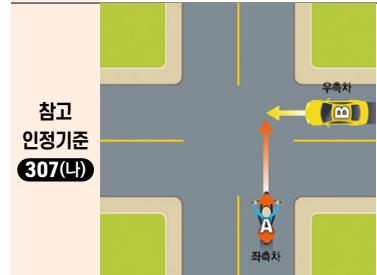


사례 개요

심의번호 2017-002570

A(피청구) : B(청구) = 35 : 65

**사고내용** • 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 후진입을 하면서, 왼쪽 도로에서 선진입하여 교차로를 진행 중이던 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고임

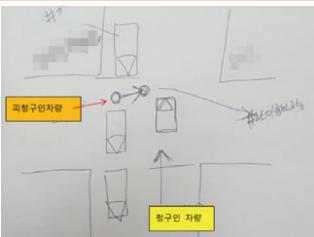


(나) B차량이 우측차량인 경우에도 위의 이륜차의 특성을 고려하여 동시진입시 양측의 기본과실을 동등하게 보아 50:50으로 정하였고, 선진입 여부에 따라 양측의 기본과실을 35:65와 60:40으로 각각 정하였다.

### 기본비율 A : B = 35 : 65

주장 내용

첨구인



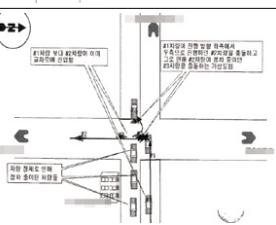
- 청구차량이 이면도로의 오른쪽 도로에서 직진으로 교차로를 통과하던 중 피청구차량(이륜차)이 정차 중인 차량들 사이로 갑자기 직진을 하여 발생한 사고로,
- 청구차량으로서는 피청구차량이 정차 중인 차량들 사이로 급진입할 것을 예상할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함
- 이면도로 사거리 교차로에서 청구차량은 오른쪽에서, 피청구차량(이륜차)은 왼쪽에서 직진하다 접촉한 사고로,
- 주차 중인 차량들로 인해 양 차량 모두 시야가 불량한 상황이었고, 피청구차량(이륜차)이 선진입한 상황이었으므로, 청구차량의 과실 65%, 피청구차량의 과실 35%가 타당함

피첨구인

약도 미제출

자동차사고 과실비율분쟁 심의 사례 | 제2장 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(원쪽 도로에서 피청구차량(이륜차)이 교차로에 선진입하는 모습)
  - 동영상(교차로 내에서 양 차량이 충돌하는 모습)
  - 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 피해차량으로 판단됨
  - 교통사고사실확인원의 사고현장 악도에 피청구차량(이륜차)이 선진입한 것으로 기재됨

주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 직진 중인 차량이 왼쪽 도로에서 교차로에 선진입하여 직진 중이던 이륜차와 충돌한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 없는 동일 폭의 교차로 사거리에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진하였고, 피청구차량(이륜차)이 왼쪽 도로에서 선진입하여 교차로에 진입하였을

결정 이유

- 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 오른쪽 도로에서 진행하였던 점, 교통사고사실확인원 및 동영상에 의하면, 피청구차량(이륜차)이 교차로에 선진입한 것으로 볼 수 있는 점, 피청구차량이 이륜차인 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 307의 (나)는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 이륜차가 선진입한 경우 선진입 차량에게 통행 우선권이 있는 점과 이륜차의 특성을 고려하여 오른쪽 도로에서 후진입한 차량의 기본과실비율을 65%, 왼쪽 도로에서 선진입한 이륜차의 기본과실비율을 35%로 정하였음
  - 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 이륜차인 피청구차량이 선진입한 상황이므로, 도표 307의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 65% ● 피청구차량 35%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(다) 원쪽 도로에서 직진 대 오른쪽 도로에서 직진 사고(동일폭) (B선진입) (기본과실)	신호등 없음		↑ 사거리	↑ 직진	↑ 직진	참고기준 <b>307 (다)</b>
--	--------	--	----------	---------	---------	----------------------------

#### 사례 개요

심의번호	2019-042047	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 선진입하여 교차로를 진행 중 원쪽 도로에서 후진입하여 교차로를 진행 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>307(다)</b>	<p>(다) B차량이 우측차량인 경우에도 위의 이륜차의 특성을 고려하여 동시진입시 양측의 기본과실을 등등하게 보아 50:50으로 정하였고, 선진입 여부에 따라 양측의 기본과실을 35:65와 60:40으로 각각 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 60 : 40</b></p>		

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 사거리 교차로의 오른쪽에서 직진으로 교차로를 통과 중 피청구차량(이륜차)이 원쪽에서 직진하여 발생한 사고로,</li> <li>청구차량은 피청구차량의 교차로 진입을 인지할 수 없었고, 피청구차량은 청구차량의 뒷측면을 접촉하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이면도로의 사거리 교차로에서 청구차량은 오른쪽, 피청구차량(이륜차)은 원쪽에서 직진하다가 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량이 서행으로 교차로를 통과 중이었고, 양 차량의 동시 진입 사고로 보아야 하므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>

#### 입증 자료



2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 교차로에 선진입하던 차량과 원쪽 도로에서 후진입 하던 이륜차 사이의 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 청구차량이 오른쪽 도로에서 교차로에 선진입하여 진행 중이었음

#### 결정 이유

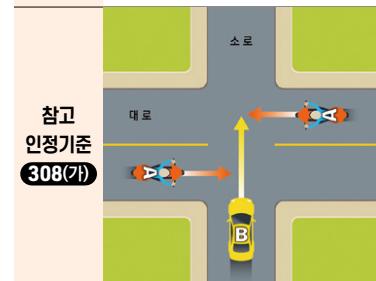
- 신호기 없는 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 오른쪽 도로에서 선진입한 것으로 인정할 수 있는 점, 피청구차량이 이륜차인 점, 청구차량도 교차로 진입시 서행의무를 게을리 한 것으로 보이는 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 307의 (다)는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 차량이 오른쪽 도로에서 선진입한 경우 선진입 차량에게 교차로의 통행우선권이 있으므로, 양 차량이 동시에 진입한 경우보다 선진입한 차량의 과실을 감산하여, 오른쪽 도로에서 선진입한 차량의 기본과실비율을 40%, 원쪽 도로에서 후진입한 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 청구차량이 오른쪽 도로에서 선진입하였고, 피청구차량이 이륜차이므로, 도표 307의 (다)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(가) 대로 직진 대 소로 직진 사고(동시진입)(기본과실)					참고기준 308 (가)
----------------------------------	--	--	--	--	--------------------

#### 사례 개요

심의번호	2019-029924	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
<b>사고내용</b>			
• 신호기는 없으나 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 직진 중 대로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임			



(가) 신호기가 없는 다른 폭의 교차로에서 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 A이륜차에게 우선권이 있고, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 동시진입의 경우 양측의 기본과실을 20:80으로 정하였다.

기본비율 A : B = 20 : 80

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 신호기 없는 사거리 교차로에서 직진 중이던 청구차량과 피청구차량이 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량은 교차로에 진입시 서행하였으나, 피청구차량(이륜차)은 대로에서 과속으로 진입하다가 청구차량을 충돌하였으므로, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</p>	<p>• 피청구차량(이륜차)이 대로에서 정상 직진 중 왼쪽 소로에서 맞은 편 농로로 진입하려는 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량이 교차로에 선진입하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

#### 2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료


- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 방향의 도로, 소로)
- 사고현장 사진(피청구차량(이륜차)이 진행한 방향의 도로, 대로)
- 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 피해차량으로 판단됨
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 앞부분, 피청구차량의 왼쪽 축면이 손상됨)

#### 주요 쟁점

- 신호기는 없으나 대소로 구분이 있는 사거리 교차로에서 대로에서 직진 중이던 이륜차와 소로에서 직진 중이던 차량과 충돌한 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 교통사고사실확인원 등 제출된 자료에 의하면, 신호기는 없으나 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 직진 중 오른쪽 대로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

#### 결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로 내에서 청구차량이 소로에서 직진을, 피청구차량(이륜차)이 대로 직진을 하다가 발생한 사고로, 교통사고사실확인원 등 제출된 자료만으로, 피청구차량의 선진입을 인정하기 어려운 점 및 충격부위 등 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 308의 (가)는 신호기는 없으나 대소로 구분이 있는 사거리 교차로에서 양 차량이 동시 진입을 하다가 발생한 사고를 정하고 있는데, 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 이륜차에게 교차로의 통행우선권이 있고, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 소로에서 진입하는 차량의 기본과실비율을 80%, 대로에서 진입하는 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 신호기는 없으나 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 이륜차인 피청구차량이 대로에서 직진 중이었던 상황이므로, 도표 308의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(다) 대로 직진 대 소로 직진 사고(B선진입) (기본과실)					참고기준 <b>308 (다)</b>
--------------------------------------	--	--	--	--	----------------------------

#### 사례 개요

심의번호	2019-008765	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 50 : 50
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기는 없으나 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 선진입하여 진행 중 대로에서 후진입하여 교차로 진행하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		

참고 인정기준 <b>308(다)</b>	<p>(다) 신호기가 없는 다른 폭의 교차로에서 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 A이륜차에게 우선권이 있고, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 동시진입의 경우 양측의 기본과실을 20:80으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 50 : 50</p>
-----------------------------	---

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 소로의 이면도로를 통과하여 맞은편 주택가로 진입하였는데, 오른쪽에서 진행하던 피청구차량이 청구차량의 뒷부분을 충격한 사고로,</li> <li>청구차량의 선진입을 고려하면, 양 차량의 과실비율은 동등함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 사거리 교차로에서 피청구차량이 대로에서 직진을, 청구차량이 소로에서 직진을 하다가 발생한 사고로,</li> <li>피청구차량은 서행하였고, 청구차량의 선진입은 인정할 수 없는 점을 고려하면, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>동영상(청구차량이 진행한 도로의 모습, 소로)</li> <li>동영상(양 차량이 충각하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(피청구차량(이륜차)이 진행한 도로의 모습, 대로)</li> <li>청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)</li> </ul>

#### 주요 쟁점

- 신호기는 없으나 대소로 구분이 있는 사거리 교차로에서 대로에서 직진 중이던 차량과 충각한 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기는 없으나 대소로 구분이 있는 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 소로에서 선진입하였고, 피청구차량(이륜차)이 대로에서 후진입하였음

#### 결정 이유

- 대소로 구분이 가능한 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽 소로에서 직진 중 오른쪽 대로에서 직진을 하던 피청구차량(이륜차)과 충각한 사고로, 동영상을 보면 청구차량이 먼저 진입한 것으로 보이는 점, 양 차량의 충각부위 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 308의 (다)는 대소로 구분이 가능한 신호기 없는 사거리 교차로에서 소로에서 진행한 차량이 선진입한 경우 소로에서 진행한 차량이라도 명확하게 선진입한 경우에는 통행우선권이 있는 점과 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 소로에서 선진입 차량의 기본과실비율을 50%, 대로에서 후진입한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 신호기는 없으나 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고이고, 청구차량이 소로에서 선진입을 하였고, 이륜차인 피청구차량이 대로에서 진입한 상황이므로, 도표 308의 (다)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

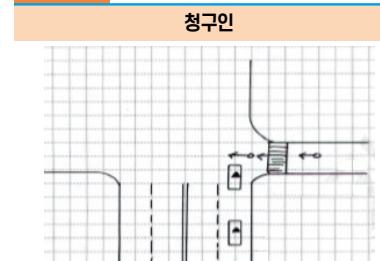
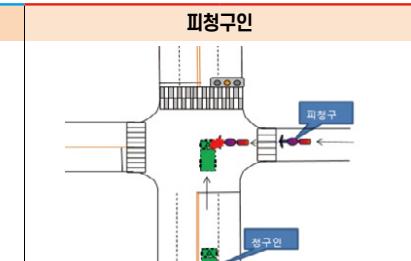
### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(가) 소로 직진 대대로 직진 사고(동시진입) (기본과실)	신호등 없음	사거리	소로 직진	대로 직진	참고기준 309 (가)
----------------------------------	--------	-----	-------	-------	--------------------

#### 사례 개요

심의번호	2017-054943	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>309(가)</b>	 <p>(가) B차량이 대로를 진행한 경우에도 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 동시 진입시 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였고, 선진입 여부에 따라 기본과실을 50:50과 75:25로 각각 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 60 : 40</b></p>		

#### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 정상 직진 중 피청구차량(이륜차)이 좌우를 살피지 않고 소로에서 진입하여 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>서행으로 진행하던 청구차량으로서는 갑자기 소로에서 진입하는 피청구차량을 예상하고, 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 황색점멸신호가 있는 도로의 1차로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 직진하던 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>양 차량의 동시진입 사고이므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>

#### 2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 대로 직진 중 소로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충격하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습2)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 운전석 앞부분 손상, 피청구차량의 측면 손상)

#### 주요 생점

- 대소로 차이가 있는 사거리 교차로에서 대로에서 직진을 하던 차량과 소로에서 직진을 하던 이륜차와 충돌한 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 대소로 구분이 가능한 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 소로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

#### 결정 이유

- 사거리 교차로에서 청구차량과 피청구차량(이륜차)이 상호 직진을 하다가 발생한 사고로, 피청구차량이 진행한 도로가 오른쪽이지만, 청구차량이 진행한 도로가 대로인 점, 제출된 동영상만으로는 피청구차량이 교차로 진입 전 감속을 하였는지 여부 등을 확정하기가 어려운 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 309의 (가)는 신호기 없는 사거리 교차로에서 차량이 대로에서, 이륜차가 소로에서 교차로를 동시에 진입한 경우를 정하고 있는 도표인데, 대로에서 진행하는 차량에게 교차로의 통행우선권이 있는 점과 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 대로에서 직진 중이던 차량의 기본과실비율을 40%, 소로에서 직진 중이던 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 사거리 교차로에서 양 차량이 동시 진입 중 발생한 사고로, 청구차량이 대로에서 진행하였고, 이륜차인 피청구차량이 소로에서 진행하였던 상황이므로, 도표 309의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

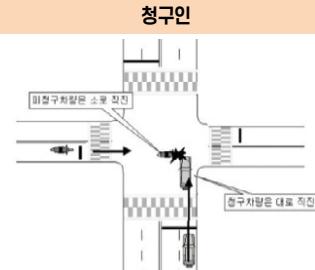
### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(나) 소로 직진 대 대로 직진 사고(A선진입) (기본과실 준용)	신호등 있음	사거리	소로 직진	대로 직진	참고기준 <b>309 (나)</b>
--	--------	-----	-------	-------	----------------------------

#### 사례 개요

심의번호	2018-014626	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 50 : 50
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>대소로 구분이 있는 황색점멸 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 왼쪽 소로에서 선진입하여 교차로를 진행 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>309(나)</b>	 <p><b>기본비율 A : B = 50 : 50</b></p>		

#### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 대로에서 정상 직진 중 왼쪽 소로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>과실비율 인정기준 도표 309의 (가) 동시진입 사고에 해당하므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>황색점멸 신호가 있는 사거리에서 피청구차량(이륜차)이 선진입하여 직진 중 후진입한 청구차량이 피청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>피청구차량의 명백한 선진입 사고이므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습1)</li> <li>동영상(청구차량이 대로에서 진입 중 소로에서 진입하는 모습)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습2)</li> <li>양 차량의 손상 사진(청구차량의 앞부분 손상, 피청구차량의 오른쪽 축면 손상)</li> </ul>

#### 주요 쟁점

- 대소로 차이가 있는 사거리 교차로에서 대로에서 직진을 하던 차량과 소로에서 교차로에 선진입한 이륜차 간의 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 황색점멸 신호가 있는 사거리 교차로에서, 청구차량이 대로에서 직진 중 소로에서 선진입하여 진행 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

#### 결정 이유

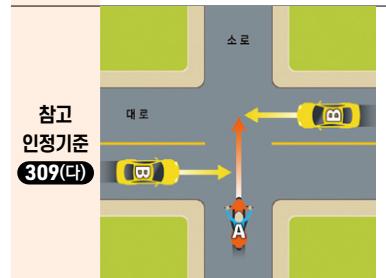
- 대소로 구분이 가능한 황색점멸 신호가 있는 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 청구차량이 오른쪽 대로에서, 피청구차량이 왼쪽 소로에서 진입하였으나, 피청구차량이 교차로에 선진입하였던 상황을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 309의 (나)는 대소로 구분이 가능한 신호가 없는 사거리 교차로에서 소로에서 진행한 이륜차가 선진입한 경우를 정하고 있는 도표로, 차량이 대로에서 진입한 점, 소로에서 진행하는 이륜차가 교차로에 선진입한 점, 이륜차는 차량이 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정지하기가 어려운 점을 고려하여 대로에서 후진입한 차량의 기본과실비율을 50%, 소로에서 선진입한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 황색점멸 신호가 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 소로에서 선진입한 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 309의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

### 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)

(다) 소로 직진 대 대로 직진 사고(B선진입) (기본과실 준용)	신호등 없음	사거리	소로 직진	대로 직진	참고기준 <b>309 (다)</b>
--	--------	-----	-------	-------	----------------------------

#### 사례 개요

심의번호	2019-028762	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 75 : 25
<b>사고내용</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>대소로 구분이 가능한 황색점멸 신호가 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 선진입하여 직진 중 오른쪽 소로에서 진행하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임</li> </ul>			



참고  
인정기준  
**309(다)**

(다) B차량이 대로를 진행한 경우에도 이륜차는 차량에  
비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전  
도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하  
여 동시 진입시 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였  
고, 선진입 여부에 따라 기본과실을 50:50과 75:25로  
각각 정한다.

기본비율 A : B = 75 : 25

#### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 교차로에 진입하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로,</li> <li>청구차량이 교차로를 통과한 상태에서 피청구차량이 청 구차량의 오른쪽 뒷부분을 충격하였으므로, 피청구차량 의 일방과실 사고임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량(이륜차)이 사거리에서 선진입하여 서행으로 진행 중 청구차량이 직진을 하다가 발생한 사고로,</li> <li>청구차량이 대로에서 서행불이행한 점, 피청구차량이 소 로에서 선진입한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 50%, 피청구차량의 과실 50%가 타당함</li> </ul>

#### 2. 자동차와 이륜차의 사고

#### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 교차로에 선진입하여 직진하던 중 피  
청구차량(이륜차)과 충격하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상)

- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로가 대로이고, 피  
청구차량(이륜차)이 진행한 도로가 소로임)
- 피청구차량의 손상 사진(오른쪽 앞부분 손상)

#### 주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 사거리 교차로에서 대로에서 선진입한 차량과 소로에서 후진입한 이륜차 간의 사고인지 여부

#### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 황색점멸 신호가 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로를 선진입하여 교차로를 통과하  
던 중 오른쪽 소로에서 후진입한 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

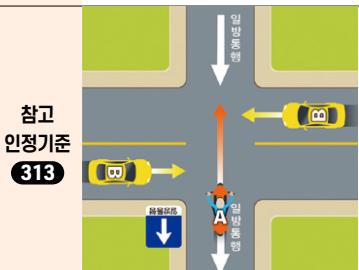
#### 결정 이유

- 황색점멸의 사거리 교차로에서 청구차량이 대로를 진행 중 오른쪽 소로에서 진행하는 피청구차량(이륜차)과  
충돌한 사고로, 동영상에 의하면 대로에서 진행한 청구차량이 교차로에 선진입한 것으로 보이나, 교차로 진입  
전 일시정지 및 감속하지 아니하여 사고발생에 기여한 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 309의 (다)는 신호기 없는 사거리 교차로에서 대로에서 진행하던 차량이 교차로에 선진입한 경우를 정  
하고 있는 도표로, 차량이 대로에서 진행하다가 교차로에 선진입을 하였던 점, 이륜차는 차량에 비하여 가해  
의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 고려하여 대로에서  
선진입한 차량의 기본과실비율을 25%, 소로에서 후진입한 이륜차의 기본과실비율을 75%로 정하였음
- 본 사례는 황색점멸 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 선진입하여 진행 중 소로에서 후진  
입하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 309의 (다)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 25% ● 피청구차량 75%

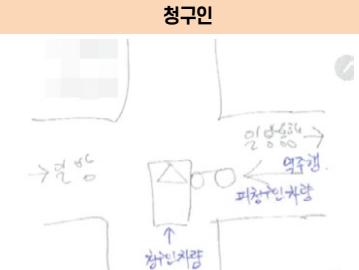
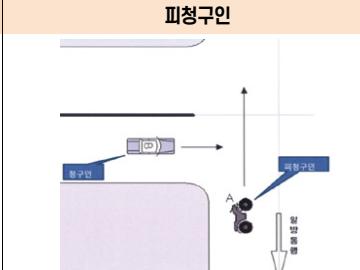
## 차대이륜차 직진 대 직진 사고 – 사거리 교차로(표지가 한쪽 방향에만 있음)



### 사례 개요

심의번호	2018-072649	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 80 : 20
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 선진입하여 직진 중 일방통행로를 역주행하여 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>313</b>	 <p>A이륜차가 일방통행로에서 역주행을 하였으므로 도표 208을 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 70 : 30</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 정상 주행 중 역주행하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로,</li> <li>청구차량이 교차로를 거의 통과하는 시점에 피청구차량이 역주행하여 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>이면도로의 골목길 사거리에서 피청구차량(이륜차)이 일방통행로를 역주행하여 진행 중 정상 중이던 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>전형적인 도표 313의 사고이므로, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</li> </ul>

### 2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료



- 동영상(오른쪽 도로에서 일방통행로를 역주행하여 진입하는 피청구차량(이륜차)의 모습)
- 청구차량의 손상 사진(오른쪽 앞부분 축면 손상)



- 사고현장 사진(노면에 일방통행 표시가 있음)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 한쪽 도로에 일방통행 표시가 있는 교차로에서 이륜차가 일방통행로를 역주행하던 중 교차로를 직진 중이던 차량과 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 선진입 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 일방통행로를 역주행하다가 교차로에 진입하는 청구차량을 충격한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 서행으로 교차로에 선진입하였음

### 결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 양 차량이 직진 중 발생한 사고로, 이륜차인 피청구차량이 일방통행로를 역주행하여 직진하였던 점, 사고 장소는 신호기 없는 사거리 교차로인 점, 청구차량이 교차로를 선진입하였던 것으로 보이는 점, 양 차량의 손상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 313은 이륜차가 일방통행로에서 역주행을 하였으므로, 도표 208을 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높은 점을 고려하여 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 직진 차량의 기본과실비율을 30%, 일방통행로를 역주행한 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 이륜차인 피청구차량이 일방통행로를 역주행하다가 왼쪽 도로에서 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고이므로, 도표 313을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 교차로에 선진입하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(한쪽 차량 신호위반)



### 사례 개요

심의번호	2019-018856	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 신호에 따라 좌회전하던 중, 맞은편에서 신호위반하여 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>314</b>	<p>적색신호에 교차로를 직진한 차량은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것으로 이처럼 신호위반을 한 차량의 일방과실로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 100 : 0</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량은 좌회전 신호 받아 선행차량을 따라 좌회전하여 교차로를 거의 벗어나던 중, 피청구차량(이륜차)이 신호위반하여 직진하다가 미끄러지면서 청구차량을 충격한 사고로,</li> <li>신호위반한 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량(이륜차)은 신호위반하여 직진, 청구차량은 신호위반하여 좌회전 중 발생한 사고로,</li> <li>양 차량 모두 신호위반하였으나, 피청구차량은 이륜차임을 감안하여 청구차량 과실 80%, 피청구차량 과실 20% 가 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(피청구차량 진행 도로)
- 동영상(신호위반 직진 중 전도된 피청구차량(이륜차))
- 청구차량의 손상 사진(조수석 뒤쪽 측면 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)

2. 자동차와 이륜차의 사고

### 주요 쟁점

- 신호 있는 사거리에서 좌회전 신호에 좌회전 중인 차량과, 신호위반 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 양 차량이 모두 신호위반하였는지 여부

### 결정 근거

- 동영상상 피청구차량(이륜차)은 신호를 위반하여 직진하였음(화면의 녹색신호는 이륜차 직진신호가 아님)
- 청구차량은 정상신호 좌회전 또는 좌회전 완료 무렵 신호가 변경된 것으로 보임

### 결정 이유

- 청구차량 신호에 따라 좌회전 중, 맞은편에서 피청구차량(이륜차)이 신호위반 직진하다가 제동하면서 넘어져 청구차량 충격한 사고로, 피청구차량은 신호위반 사실 인정하고 있는 바, 피청구차량 넘어지는 시점 교차로 신호등 녹색으로 바뀐 점은 확인되나 그것만으로 청구차량의 신호위반을 단정할 수 없고, 청구차량 파손부위로 보아 좌회전신호에 교차로 진입후 교차로 빠져나가는 시점에 사고 발생하였다고 보이는 점을 감안하여 과실비율 결정함
- 도표 314는 적색신호에 교차로를 직진한 차량은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것으로 신호위반한 차량의 일방과실로 보아, 좌회전신호에 좌회전차량 0%, 신호위반 직진 이륜차량 100%로 기본과실비율을 정하였음
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(비보호 좌회전)



### 사례 개요

심의번호	2019-050987	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 10 : 90
<b>사고내용</b>			
• 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 녹색신호에 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임			
참고 인정기준 <b>318</b>	<p>기본비율 A : B = 10 : 90</p>		
<p>도로교통법 시행규칙 [별표 2]가 2010. 8. 24. 개정되어 비보호 좌회전사고가 발생하더라도 신호위반으로 처리되지 않고, 비보호 좌회전을 하는 차량으로서는 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있으나(도로교통법 시행규칙 별표 6 중 일련번호 329, 542 참조), A 이륜차가 녹색신호에 직진하였고, 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 10:90으로 정한다.</p>			

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량의 과실 20%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량(이륜차)이 녹색신호에 직진하던 중 청구차량이 녹색 직진신호에 서행하지 않고 비보호 좌회전을 하다가 피청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량의 서행불이행, 방향지시등 미점등, 급좌회전을 고려하면, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로의 노면에 비보호 좌회전 표시가 있음)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 측면 손상)
- 사고현장 사진(청구차량이 비보호 좌회전을 하였던 도로의 모습)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 녹색신호에 비보호 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 녹색신호에 직진하던 이륜차 사이의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 제출된 자료에 의하면 신호기 있는 사거리 교차로에서 녹색신호에 청구차량이 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

### 결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 비보호 좌회전을 하던 청구차량과 녹색신호에 직진하던 피청구차량(이륜차)사이에 발생한 사고로, 제출된 자료만으로 피청구차량의 과속을 인정하기 어렵고, 양 차량의 충돌부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 318은 녹색신호에 비보호 좌회전을 하는 차량과 맞은편 도로에서 직진 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 녹색신호에 비보호 좌회전을 할 경우 신호위반으로 처리되지 않지만, 비보호 좌회전차량은 맞은편 도로에서 녹색신호에 진행하는 차량의 운행에 방해되지 않도록 주의하면서 좌회전을 해야 하는 점과 녹색신호에 직진하는 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 비보호 좌회전차량의 기본과실비율을 90%, 직진차량인 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 318을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(비보호 좌회전)



### 사례 개요

심의번호	2017-022283	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진하던 중 맞은편 도로에서 비보호 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>319</b>	<p>A이륜차가 비보호 좌회전을 하였으므로 A이륜차의 과실이 중하고 할 것이지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 70 : 30</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
	약도 미제출
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 녹색신호에 직진하던 중 비보호 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 갑자기 급진입하여 청구차량으로서는 피양이 불가능하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>교차로 내에서 피청구차량(이륜차)이 비보호 좌회전 중 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>이륜차는 상대적으로 약자인 점을 고려하면, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함</li> </ul>

2. 자동차와 이륜차의 사고

### 입증 자료

	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)</li> <li>청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)</li> </ul>

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 삼거리 교차로에서 녹색신호에 비보호 좌회전 중인 이륜차와 맞은편 도로에서 녹색신호에 직진하던 차량 사이의 사고인지 여부

### 결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 맞은편 도로에서 비보호 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 양 차량의 충격부위 등에 비추어 청구차량의 무과실로 볼 근거가 부족한 점, 제출된 사고현장 사진과 교통사고사실확인원 등을 고려하여 과실비율을 결정함

### 결정 이유

- 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 교차로를 진행하던 중 맞은편 도로에서 비보호 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 양 차량의 충격부위 등에 비추어 청구차량의 무과실로 볼 근거가 부족한 점, 제출된 사고현장 사진과 교통사고사실확인원 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 319는 이륜차가 녹색신호에 비보호 좌회전을 하던 중 녹색신호에 직진 중인 차량과 충격한 사고를 정하고 있으므로, 비보호 좌회전을 하였던 이륜차의 과실이 중하고 할 것이지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 고려하여, 녹색 신호에 직진한 차량의 기본과실비율을 30%, 비보호 좌회전차량인 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 맞은편 도로에서 비보호 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 삼거리 교차로인 사고 장소만 상이할 뿐 나머지 사실관계는 도표 319에서 정하고 있는 사고 내용과 동일하여 도표 319를 준용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(비보호 좌회전)



### 사례 개요

심의번호	2016-051812	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 80 : 20
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진하던 중 맞은편 도로에서 정체 차량들 사이로 비보호 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>319</b>	<p>A이륜차가 비보호 좌회전을 하였으므로 A이륜차의 과실이 중하다고 할 것이지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 70 : 30</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 녹색신호에 따라 직진하던 중 맞은편 도로에서 정체 차량들 사이로 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량으로서는 정체 차량들 사이로 좌회전하는 피청구차량을 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량(이륜차)이 정체구간에서 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 진로변경하여 직진하던 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량의 진로변경, 피청구차량의 기작회전 등을 고려 하면, 양 차량의 과실은 동등함</li> </ul>

### 입증 자료



### 주요 쟁점

- 신호기 있는 삼거리 교차로에서 녹색신호에 비보호 좌회전 중인 이륜차와 맞은편 도로에서 녹색신호에 직진하던 차량 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 정체 차량들 사이로 비보호 좌회전을 하여 청구차량의 시야가 제한되었는지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 비보호 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)이 정체 차량들 사이로 비보호 좌회전을 하다가 발생한 사고임
- 피청구차량(이륜차)이 정체 차량들 사이로 비보호 좌회전을 하여 청구차량의 시야가 상당히 제한되었음

### 결정 이유

- 동영상에 의하면, 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 비보호 좌회전 중인 피청구차량(이륜차) 사이에 발생한 사고로, 청구차량이 1차로로 진행하다 차량이 정체되자 2차로로 차로를 변경하여 직진 중이었고, 정체차로의 차량으로 인하여 비보호 좌회전 중인 피청구차량의 발견이 늦어진 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 319는 이륜차가 녹색신호에 비보호 좌회전을 하던 중 녹색신호에 직진 중인 차량과 충격한 사고를 정하고 있으므로, 비보호 좌회전을 하였던 이륜차의 과실이 중하다고 할 것이지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 고려하여, 녹색신호에 직진한 차량의 기본과실비율을 30%, 비보호 좌회전차량인 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 맞은편 도로에서 비보호 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이고, 삼거리 교차로인 사실을 제외하면 도표 319과 동일한 사고 내용이므로, 도표 319를 준용하여 과실을 검토하였고, 피청구차량이 정체 차량들 사이로 비보호 좌회전을 하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

**차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(양 차량 신호위반)**



사례 개요

심의번호	2019-006857	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 교차로에 진입 후 황색신호에 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 황색신호에 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>320</b>	 <p>양측 모두 신호위반에 해당하나, A이륜차가 비록 황(적)색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였더라도 직진 중이었다는 점에 비추어 좌회전 중인 B차량에 비하여 과실의 정도가 중하지 않다고 볼 수 있고, 유사도표 211을 기초로 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 30 : 70</b></p>		

## 주장 내용



- 청구차량이 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,
  - 청구차량이 교차로에 진입 후 황색신호 변경된 점, 피청 구차량은 제한속도를 초과하여 황색신호에 직진하였던 점을 고려하면, 양 차량의 과실은 동등함
  - 피청구차량(이륜차)이 직진 중 신호위반하여 좌회전 중 인 청구차량과 충돌한 사고로,
  - 청구차량은 피청구차량을 확인할 수 있었으나 제동하지 않았고, 피청구차량이 교차로에 진입하기 직전에 황색신 호 변경되어 제동의 어려움이 있었던 점을 고려하면, 청 구차량의 일부과실이 탄두함

입증 자료



교통사고사실확인원		고속도로 경찰서	경찰서별 집행부서
성명	이상민	주민등록번호	123-4567-890123456789
주소	경기도 수원시 팔달구 팔달로 123	우편번호	186-800-12345
운전면허증	면허증 번호	면허증 만기일	면허증 유통기한
교통법규	법률 유무	법률 유무	(소유자)
발행일자	2018.06.30 19:00		
발행장소	경기도 수원시 팔달구 팔달로 123		
사고종류	<input checked="" type="checkbox"/> 교통사고	<input type="checkbox"/> 운전오류	<input type="checkbox"/> 주의欠결
사고경위	운전 중 차량을 조작하는 동안 차량이 제동을 하지 않아 사고가 발생했습니다.		
피해자	본인(1), 동반인(0), 타인(0), 동반인과 타인(0)		
사고장소	경기도 수원시 팔달구 팔달로 123		
사고내용	운전 중 차량을 조작하는 동안 차량이 제동을 하지 않아 사고가 발생했습니다.		
사고고지	경찰서별 집행부서에 사고 고지되었습니다.		



- 동영상(녹색신호에 교차로 진입하는 청구차량의 모습)
  - 동영상(청구차량이 황색신호에 비보호 좌회전을, 피청구 차량(이륜차)이 직진을 하는 모습)
  - 교통사고사실확인원에 청구차량이 기해차량으로 기재됨
  - 양 차량의 손상 사전(청구차량의 조수석 앞측면, 피청구 차량(이륜차)의 앞부분이 손상됨)

주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 녹색신호에 진입 후 황(적)색신호에 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 황(적)색신호에 직진하던 이륜차 사이의 사고인지 여부
  - 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 비보호 좌회전 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면 청구차량이 녹색신호에 교차로에 진입하여 황색신호에 비보호 좌회전을 하던 중 맞은편 도로에서 황색신호에 교차로에 진입한 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
  - 동영상과 제출된 자료에 의하면 청구차량은 비보호 좌회전을 하여 피청구차량과 충격한 것으로 확인됨

결정 이유

- 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 비보호 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 피청구차량이 과속하여 황색신호에 교차로로 진입한 점, 청구차량은 녹색신호에 교차로에 진입 후 황색신호에 좌회전을 하였던 점, 청구차량은 비보호 좌회전을 하면서 피청구차량을 발견할 수 있었으나 감속 또는 제동하지 아니하고 진행한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 320는 황(적)색신호에 좌회전하는 차량이 황(적)색신호에 직진 중인 이륜차와 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 양 차량 모두 신호위반에 해당하나 이륜차가 직진 중 발생한 사고이므로, 좌회전차량에 비해 과실정도가 중하지 않다고 볼 수 있고, 이륜차는 차량에 비해 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높으며, 신호가 바뀌더라도 급정차하기 어려운 점을 고려하여 신호위반하여 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 신호위반하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
  - 본 사례는 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 교차로에 진입 후 황색신호에 좌회전 중 맞은편 도로에서 황색신호에 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 320을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 비보호 좌회전을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(양 차량 신호위반)



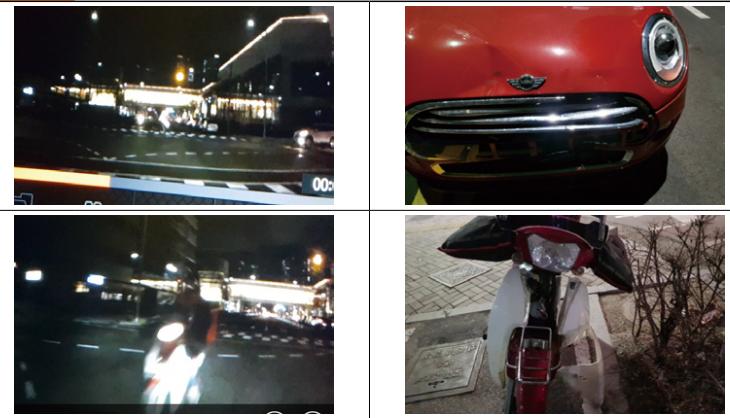
### 사례 개요

심의번호	2019-036814	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 50 : 50
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 좌회전하여 교차로 진입 중 맞은편 도로에서 황색신호에 직진하여 교차로 진입하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>322</b>	<p>양측 모두 신호위반에 해당하나, A이륜차가 비록 황(적)색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였더라도 직진 중인 점에 비추어 좌회전 중인 B차량에 비하여 과실의 정도가 중하지 않다고 볼 수 있고, 여기에 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높은 점을 고려하여 신호위반하여 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 신호위반하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음</p> <p><b>기본비율 A : B = 30 : 70</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 직진신호에 좌회전 중 맞은편 도로에서 신호 위반하여 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량의 좌회전, 피청구차량의 신호위반을 고려하면, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함</li> </ul>	<p>약도 미제출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>양 차량 모두 황색신호에 교차로 진입하면서 청구차량이 좌회전, 피청구차량(이륜차)이 직진 중 발생한 사고로,</li> <li>도표 318 적용하여 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(황색신호에 서행으로 좌회전하는 청구차량의 모습)
- 동영상(황색신호에 양 차량이 충격하는 모습)

- 청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 황색신호에 직진하던 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 교차로 선진입 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 좌회전 중 맞은편 도로에서 황색신호에 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 교차로 진입 전 신호대기 후 서행으로 교차로에 선진입하였음

### 결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 양 차량 모두 황색신호에 교차로 진입하였고, 청구차량이 좌회전, 피청구차량이 직진한 점, 청구차량이 교차로에 먼저 진입한 점, 피청구차량은 이륜차인 점, 양 차량의 충돌부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 322는 황(적)색신호에 좌회전을 하던 차량과 직진 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 양 차량 모두 신호위반에 해당하나, 이륜차가 비록 황(적)색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였더라도 직진 중이었으므로, 신호위반하여 좌회전 중인 차량에 비하여 과실의 정도가 중하지 않다고 볼 수 있고, 여기에 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높은 점을 고려하여 신호위반하여 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 신호위반하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 황색신호에 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 322를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 서행으로 교차로 선진입한 상황이므로, 피청구차량의 과실을 기산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(양 차량 신호위반)



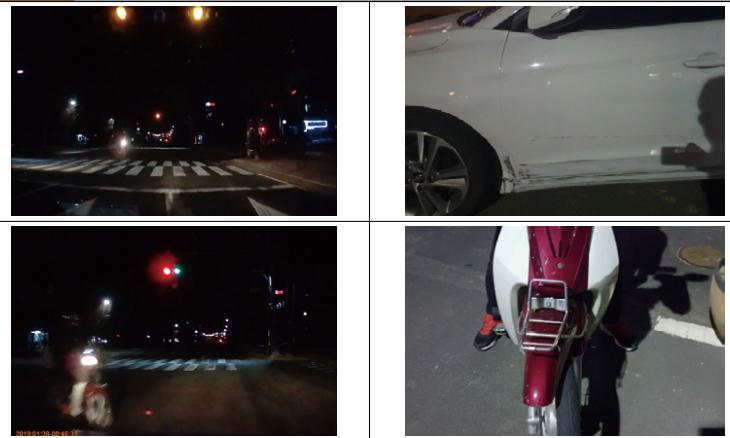
### 사례 개요

심의번호	2019-016411	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 50 : 50
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진하여 교차로에 진입 중 황색신호에 좌회전하여 교차로 진입하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>323</b>	<p>A이륜차가 좌회전차량이지만 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 50:50으로 정하였다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 50 : 50</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량은 녹색신호에서 황색신호로 바뀌던 상황에서 직진하였고, 피청구차량(이륜차)은 맞은편 도로에서 적색신호에 좌회전을 하다가 청구차량을 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량의 교차로 선진입, 피청구차량의 후진입 고려하면, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</p>	<p>• 피청구차량(이륜차)은 신호대기 후 황색신호로 변경되어 좌회전을 하였고, 청구차량은 황색신호에 일시정지 없이 교차로 진입하다가 피청구차량을 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량이 일시정지하지 않은 점, 피청구차량이 이륜차인 점을 고려하면, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</p>

### 입증 자료



- 동영상(황색신호에 교차로에 진입하는 양 차량의 모습)
- 동영상(양 차량이 충격하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 좌회전 중인 이륜차와 맞은편 도로에서 황색신호에 직진하던 차량 사이에 발생한 사고인지 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 맞은편 도로에서 황색신호에 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

### 결정 이유

- 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 교차로 진입하여 직진하는 청구차량과 맞은편 도로에서 황색신호에 좌회전하는 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고로 이륜차인 피청구차량이 좌회전차량인 점, 제출된 자료 및 동영상에 나타난 사고 경위, 양 차량 주행속도 및 충격부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 323은 황(적)색신호에 좌회전을 하던 이륜차와 직진 중인 차량 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 양 차량 모두 신호위반에 해당하고 이륜차가 좌회전차량으로 직진차량에 비하여 높은 주의의무 요구되지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고, 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 신호위반하여 직진한 차량의 기본과실비율을 50%, 신호위반하여 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 청구차량이 직진 중 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 323을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 50% ● 피청구차량 50%

**차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(양 차량 신호위반)**



사례 개요

심의번호 2019-053480

A(피청구) : B(청구) = 55 : 45

- 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진하여 교차로에 진입 중 황색신호에 좌회전하여 교차로에 진입하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

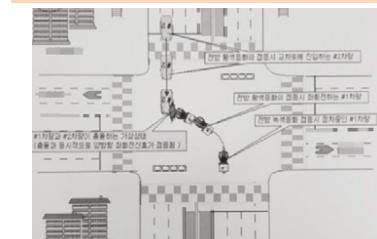


A이루차가 좌회전차량이지만 이루차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 긍정화하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 50:50으로 정하였다.

기본비율 A : B = 50 : 50

주장 내용

청구인



- 청구차량이 교차로에 진입한 이후 황색신호로 바뀌었고, 맞은편 도로에서 피청구차량(이륜차)이 적색신호에 좌회전을 하던 중 청구차량을 충돌한 사고로,
- 피청구차량이 적색신호에 신호위반하였음을 고려하면, 청구차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함

피청구인

약도 미제출

- 피청구자방(이유화)은 녹색신호에 교차로에 진입한 이후 황색신호에 좌회전하였으나, 청구자방은 황색신호에 교차로에 진입하다가 발생한 사고로,
- 피청구자방의 교차로 선진입을 고려하면, 청구자방의 과실 90%, 피청구자방의 과실 10%가 타당함

입증 자료



교통사고사실확인원		교통사고 관련증명서 제 2019-00000000호						
성명	[ ]	국적	[ ]	주민등록번호	[ ]			
주소	[ ]							
운전면허	면적 : [ ]							
운전장면	별명 : [ ]							
사고처장	차종	승차자	변호	[ ]				
	[ ]	[ ]	[ ]	(소유자)				
발행일자	2019. 05. 15 22:00							
발행장면	[ ]							
사고처장	<input checked="" type="checkbox"/>	처자리	<input type="checkbox"/>	처장단독	<input type="checkbox"/>	처대同事	<input type="checkbox"/>	기타
사고인원	상인 또는 차기 사람							
피해내용	인의, 상상, 사상, 오상 등					상상		
사고요인	운전과 관계없이 그에 부합하는 원인					직접적인 원인으로 인하여 차량이 충돌하거나 충돌 위험에 처한 경우		
	<input checked="" type="checkbox"/> 차량이 운전석 쪽 전면부를 차량이나 다른 차량과 충돌하거나 충돌 위험에 처한 경우					<input type="checkbox"/> 차량이 운전석 쪽 전면부를 차량이나 다른 차량과 충돌하거나 충돌 위험에 처한 경우		



- 사고현장 사진(청구자량이 진행한 방향의 도로)
  - 사고현장 사진(피청구자량(이륜차)이 진행한 방향의 도로)
  - 교통사고사실확인원에 청구자량이 피해차량으로 기재됨
  - 양 차량의 손상 사진(청구차량의 운전석 측면, 피청구차

주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 좌회전 중인 이륜차와 맞은편 도로에서 황색신호에 직진하던 차량 사이에 발생한 사고인지 여부
  - 과실비율 산정 수정요소 : 피첨구차량의 신호대기 위치 및 교통사고사실확인원의 내용

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 맞은편 도로에서 황색신호에 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
  - 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량은 교차로에서 신호대기를 하였고, 청구차량이 피해차량으로 확인됨

결정 이유

- 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 황색신호에 직진 중 황색신호에 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로 (피청구차량은 황색신호에 좌회전을 시작하여 좌회전 신호에 충격, 청구차량은 좌회전 신호에 충격), 양 차량의 신호위반 사고인 점, 이륜차인 피청구차량이 좌회전차량인 점, 교통사고사실확인원에 청구차량이 피해자로 기재된 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 323은 황(적)색신호에 좌회전을 하던 이륜차와 직진 중인 차량 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 양 차량 모두 신호위반에 해당하고 이륜차가 좌회전차량이므로 직진차량에 비하여 높은 주의의무 요구되지만, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고, 신호가 바뀌더라도 급정지하기가 어려운 점을 감안하여 신호위반하여 직진한 차량의 기본과실비율을 50%, 신호위반하여 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
  - 본 사례는 신호기 있는 교차로에서 황색신호에 청구차량이 직진 중 맞은편 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 323을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 교차로에서 신호대기를 하였고, 교통사고사실 확인원에 청구차량이 피해차량으로 기재된 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 45% ● 피청구차량 55%

**차대이륜차** 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(신호등 없음)



사례 개요

심의번호 2018-020711

결정비율 A(피청구) : B(청구) = 20 : 80

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전 차량보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 도표 214를 준용하여 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.

기본비율 A : B = 20 : 80

주장 내용



- 청구처량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하는 피청구 처량(이륜차)과 충돌한 사고로
  - 청구처량이 교차로를 거의 빠져나간 상황에서 사고가 발생하여, 청구처량의 기작회전 인정되므로, 청구처량의 과실 50%, 피청구처량의 과실 50%가 타당함
  - 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구처량이 전방주시를 태만히 하여 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하던 피청구 처량(이륜차)과 충돌한 사고로,
  - 청구처량이 일시정지를 하지 않고, 전방주시를 태만히 하여 좌회전한 점을 고려하면, 청구처량의 과실 90%, 피청 구처량의 과실 10%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

자동차사고 과실비율분쟁 심의 사례 | 제2장 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(신호기 없는 교차로에서 청구차량이 좌회전 중인 모습)
  - 동영상(맞은편 도로에서 피청구차량(이륜차)이 직진하는 모습)
  - 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 피해차량으로 기재됨
  - 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 앞부분, 피청구 차량의 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 신호기 없는 교차로에서 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 직진 중이던 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구 차량(이륜차)과 충돌한 사고임

결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 편도 2차로 도로의 1차로에서 좌회전을 하면서 앞범퍼 부분으로 맞은편 도로의 2차로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)의 전면부를 충돌한 사고로, 신호기 없는 교차로이고, 좌회전이 가능한 구간인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
  - 도표 324는 신호기 없는 교차로에서 좌회전을 하던 차량이 맞은편 도로에서 직진하던 이륜차와 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전차량보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 도표 214를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 좌회전 차량의 기본과실비율을 80%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
  - 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 324를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
  - 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

## 차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(맞은편) – 사거리 교차로(신호등 없음)



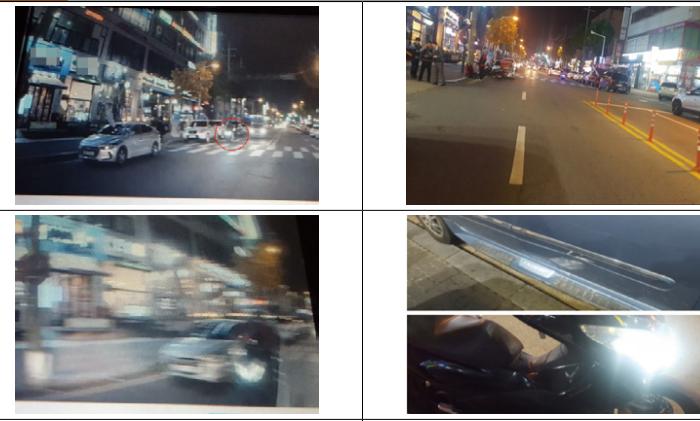
### 사례 개요

심의번호	2018-072428	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 10 : 90
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 급좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</li> </ul>		
참고 인정기준 <b>324</b>	<p>도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전 차량보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 도표 214를 준용하되 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.</p> <p><b>기본비율 A : B = 20 : 80</b></p>		

### 주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> <li>청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하는 피청구 차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</li> <li>청구차량이 일시정지 상태에서 교차로의 상황을 확인 후 좌회전하였으나, 피청구차량이 서행 불이행하였으므로, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피청구차량(이륜차)가 직진 중 유턴하던 청구차량과 충돌한 사고로,</li> <li>피청구차량이 정상 직진 중 청구차량이 유턴을 시도하다가 발생한 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</li> </ul>

### 입증 자료



- 동영상(청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)의 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 사고현장 사진
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 측면, 피청구차량(이륜차)의 앞부분 손상)

### 주요 쟁점

- 신호기 없는 교차로에서 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 직진 중이던 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 급좌회전 여부

### 결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 피청구차량과 근접한 거리에서 소로로 급좌회전을 하였음

### 결정 이유

- 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 제출된 동영상을 볼 때, 청구차량은 직진 하던 피청구차량을 확인할 수 있었음에도 근접거리에서 급좌회전을 하였던 점, 충돌부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 324는 신호기 없는 교차로에서 좌회전을 하던 차량이 맞은편 도로에서 직진하던 이륜차와 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전차량보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 도표 214를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 좌회전 차량의 기본과실비율을 80%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 324를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 피청구차량과 근접한 거리에서 급좌회전을 하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 기반하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%