

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



사례 개요

심의번호	2018-077391	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용			
• 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 1차로와 2차로 사이로 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임			



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.

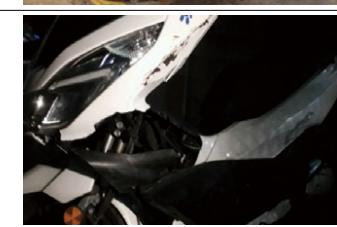
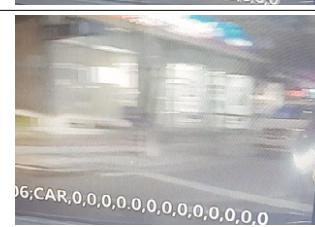
기본비율 A : B = 20 : 80

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 교차로에서 청구차량은 마주 오는 차량을 확인한 이후 좌회전을 하고 있었으나, 피청구차량(이륜차)이 맞은편 도로의 1,2차로 사이로 직진하다가 발생한 사고로, 피청구차량의 비정상적인 주행이 사고의 원인이므로, 피청구차량의 과실 40%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 2차로를 직진 중 맞은편 도로에서 청구차량이 유턴을 하다가 충돌한 사고로, 대로 차이가 있는 교차로에서 청구차량이 유턴하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(청구차량이 좌회전하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(오른쪽 앞쪽면 손상)

주요 쟁점

- 신호기 없는 교차로에서 좌회전 중인 차량과 맞은편 도로에서 직진 중이던 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 1차로와 2차로 사이를 진행하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 1차로와 2차로의 좁은 공간으로 선행차량들을 추월하면서 직진을 하였음

결정 이유

- 동영상에 의하면, 청구차량이 교차로에서 서행으로 좌회전하는 과정에서 맞은편 도로에서 직진으로 진행하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량은 이륜차 통행방법을 위반하여 1차로와 2차로 사이의 좁은 공간으로 상당한 속도로 진행하여 온 점을 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 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 324를 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 1차로와 2차로 사이로 진입하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

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



사례 개요

심의번호	2018-072642	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 80 : 20
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량[이륜차]이 정체차량들 사이로 좌회전 중 맞은편 2차로에서 직진하던 피청구차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 325	<p>A이륜차가 좌회전차량이므로 도표 214를 준용하되 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량[이륜차]이 신호기 없는 사거리 교차로에서 좌회전 중 피청구차량이 2차로에서 과속으로 직진하다가 발생한 사고로, 피청구차량이 과속으로 진행하여 청구차량[이륜차]이 밀리면서 3차량을 재충격하였던 점을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함 	<p>• 피청구차량이 2차로에서 직진 중 맞은편 도로에서 좌회전하던 청구차량[이륜차]과 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량이 정차 중인 차량들 사이에서 갑자기 진입하였으므로, 피청구차량으로서는 피양불가한 사고임</p> <p>• 따라서 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">교통사고사실확인원</td><td>고통사고 접수번호</td></tr> <tr> <td>상</td><td>명</td><td>□기타 ●신호등 ●전등불상호작용</td></tr> <tr> <td>주</td><td>소</td><td>●기타 ●전등불상호작용</td></tr> <tr> <td>운전경로</td><td>종별 : 제1종 날씨상</td><td>(점등판)</td></tr> <tr> <td>사고현장</td><td>교통사고 현장</td><td>연로</td></tr> <tr> <td>사고내용</td><td>정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0</td><td>【소류자 :]</td></tr> <tr> <td>발생일자</td><td>2018.05.25 17:00</td><td></td></tr> <tr> <td>발생장소</td><td>■ 차대차 □ 차량단속 □ 차량사용 □ 기타</td><td></td></tr> <tr> <td>사고유형</td><td>● 차량전면부부딪힘</td><td></td></tr> <tr> <td>피해내용</td><td>정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0</td><td>2,500,000 원 상당 ※보상금액은 실제 발생한 손해액을 기준으로 계산된 금액입니다. ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※교통사고 신고자는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨</td></tr> <tr> <td>사고개요</td><td colspan="2"></td></tr> </table>		교통사고사실확인원		고통사고 접수번호	상	명	□기타 ●신호등 ●전등불상호작용	주	소	●기타 ●전등불상호작용	운전경로	종별 : 제1종 날씨상	(점등판)	사고현장	교통사고 현장	연로	사고내용	정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0	【소류자 :]	발생일자	2018.05.25 17:00		발생장소	■ 차대차 □ 차량단속 □ 차량사용 □ 기타		사고유형	● 차량전면부부딪힘		피해내용	정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0	2,500,000 원 상당 ※보상금액은 실제 발생한 손해액을 기준으로 계산된 금액입니다. ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※교통사고 신고자는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨	사고개요		
교통사고사실확인원		고통사고 접수번호																																	
상	명	□기타 ●신호등 ●전등불상호작용																																	
주	소	●기타 ●전등불상호작용																																	
운전경로	종별 : 제1종 날씨상	(점등판)																																	
사고현장	교통사고 현장	연로																																	
사고내용	정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0	【소류자 :]																																	
발생일자	2018.05.25 17:00																																		
발생장소	■ 차대차 □ 차량단속 □ 차량사용 □ 기타																																		
사고유형	● 차량전면부부딪힘																																		
피해내용	정체 차량 0, 부상 차량 0, 사망 차량 0	2,500,000 원 상당 ※보상금액은 실제 발생한 손해액을 기준으로 계산된 금액입니다. ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※교통사고 신고자는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨 ※보상금액은 신고자 또는 고장내에서 최종으로 확정된 금액으로 기재됨																																	
사고개요																																			
<p>• 사고현장 사진(사고 장소는 신호기 없는 사거리 교차로임)</p> <p>• 교통사고사실확인원에 피청구차량이 피해차량으로 기재됨</p> <p>• 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 정체차량들 사이로 좌회전하는 청구차량[이륜차]의 모습이 확인됨</p>																																			

주요 쟁점

- 신호기 없는 교차로에서 좌회전 중인 이륜차와 맞은편 도로에서 직진 중이던 차량 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량[이륜차]이 정체된 차량들 사이로 좌회전하였는지 여부

결정 근거

- 교사원에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량[이륜차]이 정체된 차량들 사이로 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임
- 교사원의 사고현장 약도에 의하면, 청구차량[이륜차]은 정체된 차량들 사이로 급좌회전하였던 것으로 확인됨

결정 이유

- 신호기 없는 편도 2차로의 사거리 교차로에서 오토바이인 청구차량이 1차로에서 좌회전을 하다가 반대방향의 2차로에서 직진하는 피청구차량을 충격한 사고로, 청구차량이 정체된 차량들 사이에서 나온 점, 충격부위 등 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 325는 신호기 없는 교차로에서 이륜차가 좌회전 중 맞은편 도로에서 직진 중이던 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좌회전차량이고, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 도표 214를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 고려하여 좌회전 이륜차량의 기본과실비율을 60%, 직진 차량인 피청구차량의 과실 40%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 교차로에서 이륜차인 청구차량이 좌회전 중 직진 중이던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 325를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 정체된 차량들 사이로 급좌회전하였던 상황이므로, 청구차량의 과실을 기산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

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



사례 개요

심의번호	2017-043123	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 0 : 100
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 적색신호에 신호위반하여 좌회전 중 원쪽 도로에서 녹색신호에 따라 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 326	<p>신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것 이므로 이처럼 신호위반을 한 좌회전차량의 일방과실로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 0 : 100</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 적색신호에 좌회전을 하다가 원쪽 도로에서 정지선을 넘어 정차한 이후 녹색신호에 직진하던 피청구 차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 정지선을 넘어 정차 중인 상황이었으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 적색신호에 좌회전을 하다가 녹색신호에 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 신호위반한 청구차량의 일방과실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

교통사고사실확인원	교통사고 과실비율
설명	제2017-043123호
주 소	(전화번호 : 010-XXXX-XXXX)
사고처장	차종 : 아반떼 번호 : 20-XXXX-XXXX
발생일자	2017.07.17 18:00
발생장소	
사고유형	<input checked="" type="checkbox"/> 차대차 <input type="checkbox"/> 차량단속 <input type="checkbox"/> 차 대사ชน <input type="checkbox"/> 기타
사고현장	신호 조도 교차로 위반
고려인증	증명 : 차량번호... 부록 1 증명 : 본 상당 본 상당은 출발하고 있는 청구차량이 신호위반한 채 그대로 좌회전을 시도하는 모습으로, 차량이 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이고, 신호위반을 한 좌회전차량의 일방과실로 보는 것이 타당하므로, 적색신호에 좌회전한 차량의 기본과실비율을 100%, 녹색신호에 직진한 이륜차의 기본과실비율을 0%로 정하였음
사고개요	• 동영상(청구차량이 적색신호에 좌회전을 시도하는 모습) • 동영상(원쪽 도로에서 녹색신호에 직진하고 있는 피청구 차량(이륜차)의 모습) • 교통사고사실확인원에 청구차량의 신호위반이 기재됨 • 동영상(사고 발생 전 원쪽 도로에서 신호대기 중인 피청 구차량의 모습)

주요 장점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 신호위반하여 좌회전 중인 차량과 녹색신호에 직진 중인 이륜차 사이의 사고 인지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 적색신호에 신호위반하여 좌회전 중 원쪽 도로에서 녹색신호에 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 교통사고사실확인원 및 동영상에 의하면, 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량은 적색신호로 변경된 상태임에도 신호위반한 채 그대로 좌회전을 감행하여 원쪽 도로에서 녹색신호에 직진 중이던 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고로, 피청구차량은 녹색신호에 출발하여 사고 발생 전 피청구차량의 대기상태는 본 사고 발생과는 무관한 것으로 보이는 점, 청구차량은 신호변경이 되자 빠르게 좌회전을 하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 326은 신호기 있는 교차로에서 신호위반하여 좌회전을 하던 차량과 녹색신호에 직진 중이던 이륜차 가 서로 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 차량이 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이고, 신호위반을 한 좌회전차량의 일방과실로 보는 것이 타당하므로, 적색신호에 좌회전한 차량의 기본과실비율을 100%, 녹색신호에 직진한 이륜차의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 적색신호에 신호위반하여 좌회전 중 녹색신호에 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격하여 발생한 사고이므로, 도표 326을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 100% ● 피청구차량 0%

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



사례 개요

심의번호	2018-076812	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 사거리 교차로에서 청구차량이 신호에 따라 직진 중 원쪽 도로에서 횡단보도를 이용하여 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 327	<p>신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것 이므로 이처럼 신호위반을 한 좌회전차량의 일방과실로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 녹색신호에 직진 중 피청구차량(이륜차)이 신호위반하여 횡단보도를 이용하여 좌회전을 하다가 충돌한 사고로, 피청구차량(이륜차)은 신호 없이 좌회전 중 녹색신호 직진하던 청구차량과 충돌한 사고로, 피청구차량의 좌회전을 고려하면, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 사거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 원쪽 도로에서 피청구차량(이륜차)이 횡단보도를 가로질러 좌회전을 하다가 발생한 사고임

입증 자료



주요 경점

- 신호가 있는 사거리 교차로에서 신호위반하여 좌회전 중인 이륜차와 녹색신호에 직진 중인 차량 사이의 사고 인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 사거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 원쪽 도로에서 피청구차량(이륜차)이 횡단보도를 가로질러 좌회전을 하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 사거리 교차로에서 청구차량이 녹색신호에 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 횡단보도를 가로질러 좌회전 하였던 점, 청구차량이 녹색신호에 진행하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 327은 신호가 있는 교차로에서 신호위반하여 좌회전을 하던 이륜차와 녹색신호에 직진 중이던 차량이 서로 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 차량이 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이고, 신호위반을 한 좌회전차량의 일방과실로 보는 것이 타당하므로, 적색신호에 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 100%, 녹색신호에 직진한 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 한쪽 방향에만 신호가 있는 사거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 횡단보도를 가로질러 좌회전을 하던 중 녹색신호에 따라 직진 중이던 청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량이 진행한 도로는 신호가 없는 상태이나, 피청구차량이 횡단보도를 가로질러 좌회전하였고, 청구차량이 녹색신호에 직진하였던 상황이므로, 도표 327을 준용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

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



사례 개요

심의번호	2019-062773	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 왼쪽 도로에서 적색 신호에 신호위반하여 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 329	<p>신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 직진한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이므로 이처럼 신호위반을 한 직진차량의 일방과실로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 좌회전 신호에 좌회전 중 왼쪽 도로에서 진행 중인 피청구차량(이륜차)이 신호위반하여 직진하다가 충돌한 사고로, 피청구차량의 신호위반 사고이므로, 피청구차량의 일방 과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 청구차량이 소좌회전하면서 접촉한 사고로, 피청구차량의 신호위반 사고라고 하더라도, 청구차량도 소좌회전을 하였으므로, 양 차량의 과실은 동등함

입증 자료

• 동영상(좌회전 신호에 따라 좌회전을 하는 청구차량의 모습)
• 동영상(왼쪽 도로에서 적색신호에 신호위반하여 직진하는 피청구차량(이륜차)의 모습)

• 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)의 신호위반 이 기재됨
• 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)

주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 좌회전 신호에 좌회전 중인 차량과 적색신호에 신호위반하여 직진하는 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 왼쪽 도로에서 적색신호에 신호위반하여 직진 중인 피청구차량과 충격한 사고임

결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서, 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 적색신호에 신호위반하여 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 적색신호에 직진하면서 오른쪽 도로에서 좌회전하는 청구차량을 주의하지 않은 점, 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하던 청구차량은 적색신호에 신호위반하여 직진한 피청구차량을 피양하기 어려운 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 329는 신호기 있는 교차로에서 이륜차가 적색신호에 신호위반하여 직진하다가 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하던 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차는 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이므로, 좌회전 신호에 좌회전한 차량의 기본과실비율을 0%, 신호를 위반하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 사거리 교차로에서 청구차량이 신호에 따라 좌회전 중 왼쪽 도로에서 적색신호에 신호위반하여 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 329를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

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



사례 개요

심의번호	2017-040521	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 90 : 10
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽 도로에서 적색신호에 신호위반하여 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 329	<p>신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 직진한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이므로 이처럼 신호위반을 한 직진차량의 일방과실로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 소로에서 대로로 좌회전하여 진입하던 중 원쪽 도로에서 신호위반하여 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량의 신호위반 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)은 편도 2차로의 2차로에서 신호위반하여 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 청구차량과 충돌한 사고로, 소로에서 좌회전한 청구차량의 과실 20%가 타당함

입증 자료



- 사고현장 사진(한쪽 방향에만 신호기가 설치되어 있는 교차로의 모습)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)
- 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(앞부분 손상)

주요 쟁점

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 좌회전 신호에 좌회전 중인 차량과 적색신호에 신호위반하여 직진하는 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 진행한 도로에 신호기가 설치되어 있는지 여부

결정 근거

- 한쪽 방향에만 신호기가 있는 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽 도로에서 적색신호에 신호위반하여 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 청구차량이 좌회전한 도로는 신호기가 설치되어 있지 않은 상태이므로, 청구차량은 도로의 상황을 살피면서 좌회전을 해야 함

결정 이유

- 한쪽 방향에만 신호기가 있는 교차로에서 피청구차량이 적색신호에 신호위반하여 직진하다가 좌회전하는 청구차량을 충격한 사고로, 청구차량이 진행한 도로는 신호기가 없는 도로이므로, 좌회전을 할 때 좌우 주시의무위반이 있다고 보이는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 329는 신호기가 있는 교차로에서 이륜차가 적색신호에 신호위반하여 직진하다가 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하던 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차는 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것으로, 좌회전 신호에 좌회전한 차량의 기본과실비율을 0%, 신호를 위반하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 좌회전 중 적색신호에 직진 중이던 피청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량이 적색신호에 신호위반하여 직진을 하였던 상황이므로, 도표 329를 준용하여 과실을 검토하였고, 청구차량이 진행한 도로에는 신호기가 없는 상태이므로, 청구차량은 도로의 상황을 살피면서 좌회전을 해야 하는 점을 고려하여, 청구차량의 과실을 기산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) – 사거리 교차로(상대 차량이 측면방향에서 진입)



사례 개요

심의번호	2017-049208	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 40 : 60
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 적색신호에 교차로에 진입 중 원쪽 횡단보도에서 횡단보도의 적색신호에 횡단하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 331(가)	<p>(가) A이륜차가 좌회전차량이지만 양측 모두 적색신호에 진입한 점 및 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 50:50으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 50 : 50</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 횡단신호에 교차로를 직진 중 원쪽에서 피청구차량(이륜차)이 횡단보도의 적색신호에 좌회전 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로, 피청구차량이 신호위반하여 횡단보도를 가로질러 좌회전한 점을 고려하면 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 횡단보도의 적색신호에 좌회전 중 오른쪽 도로에서 적색신호에 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 신호위반 및 전방주시를 태만히 하였으므로, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함

입증 자료



2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 쟁점

- 신호기 있는 교차로에서 적색신호에 직진 중인 차량과 적색신호에 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 전방주시 소홀 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 있는 교차로에서 청구차량이 적색신호에 직진 중 원쪽 횡단보도에서 적색신호에 횡단보도를 이용하여 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 횡단보도에서 진행하던 피청구차량을 확인할 수 있었음에도 전방주시를 소홀히 하여 피청구차량을 충격하였음

결정 이유

- 신호기 있는 사거리 교차로에서 적색신호에 신호위반하여 직진하던 청구차량과 횡단보도의 적색신호에 횡단하여 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차) 간의 충돌사고로, 양 차량 모두 신호위반 하였던 점, 동영상에 원쪽의 횡단보도에서 진입하는 피청구차량이 확인되는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 331의 (가)는 적색신호에 직진하던 차량과 적색신호에 좌회전을 하던 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좌회전 차량이지만 양 차량 모두 적색신호에 진입한 점 및 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높으며, 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 적색신호에 직진한 차량의 기본과실비율을 50%, 적색신호에 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량(이륜차)이 횡단보도의 적색신호에 횡단보도를 이용하여 좌회전을 한 경우이나 나머지 사실관계는 도표 331의(가)와 동일하여, 도표 331의 (가)를 준용하여 과실을 검토하였고, 청구차량은 원쪽에서 진입하는 피청구차량을 명확히 확인할 수 있는 상황이므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호	2017-046216	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 이면도로의 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 왼쪽 도로에서 직진 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 332	<p>도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량인 A이륜차에게 우선권이 있지만, B차량이 우측차량인 점 및 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 차량 간의 사고에 관한 도표 220에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 골목길 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전, 피청구차량(이륜차)이 직진 중 발생한 사고로, 좌회전한 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 이면도로에서 서행 직진 중 오른쪽 공장 주차장에서 도로 진입하기 위해 좌회전을 하던 청구차량과 충돌한 사고로, 일시정지 않고, 좌회전 진입한 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(청구차량이 교차로 진입 전 오른쪽 도로를 진행하는 모습)
- 동영상(왼쪽 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)의 모습)
- 사고현장 사진(신호기 없는 이면도로 사거리 교차로임)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 운전석 앞부분 손상, 피청구차량(이륜차) 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 좌회전하는 차량이 왼쪽 도로에서 직진 중인 이륜차와 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 왼쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 신호기 없는 이면도로 사거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 왼쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 동영상에 의하면 양 차량은 서행하여 진입한 것으로 보이는 점, 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전을 하였던 점, 피청구차량이 이륜차인 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 332는 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 좌회전하는 차량과 직진하는 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량인 이륜차에게 우선권이 있지만, 차량이 우측도로에서 진행하였던 점과 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 도표 220에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어 오른쪽 도로에서 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 왼쪽 도로에서 직진한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 왼쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 332를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호 2019-002794 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 35 : 65

사고내용 • 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 피청구차량(이륜차)이 원쪽 도로에서 일시정지선이 있음에도 일시정지 없이 직진하다가 충돌한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
<p>청구인 차량 이동방향</p> <ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 서행으로 좌회전 중 피청구차량(이륜차)이 직진하다가 충돌한 사고로, 피청구차량이 교차로 진입시 일시정지 없이 속도를 줄이지 않고 진입하였으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함 	<p>좌회전 차량 이동방향</p> <ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 좌회전하던 청구차량과 직진하던 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고로, 청구차량이 교차로 진입 전 중앙선을 침범하여 좌회전을 하였으므로, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함

입증 자료



- 동영상(청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전하는 모습)
- 동영상(왼쪽 도로에서 일시정지 없이 직진하는 피청구차량의 모습)
- 사고현장 사진(피청구차량이 진행한 도로에 일시정지선이 표시되어 있음)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량의 운전석 앞측면, 피청구차량의 앞부분 손상됨)

주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 좌회전하는 차량이 원쪽 도로에서 직진 중인 이륜차와 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 일시정지선이 있음에도 일시정지 없이 교차로에 진입하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 피청구차량은 일시정지선이 표시되어 있음에도 일시정지 없이 교차로에 진입하였음

결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 발생한 사고로, 피청구차량(이륜차)이 직진 중 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전을 하며 교차로를 진입하였던 점. 동영상에 의하면, 청구차량이 서행하며 진입한 것으로 확인되나 피청구차량을 발견하지 못하고 좌회전하였던 점, 피청구차량은 일시정지선을 무시하고 일시정지 없이 곧바로 직진하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 332는 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 좌회전하는 차량과 직진하는 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량인 이륜차에게 우선권이 있지만, 차량이 우측도로에서 진행하였던 점과 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 도표 220에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어 오른쪽 도로에서 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 원쪽 도로에서 직진한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 332를 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량은 일시정지선이 있음에도 일시정지 없이 교차로에 진입한 사실이 있으므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 65% ● 피청구차량 35%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호 2018-062178 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 40 : 60

사고내용 • 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 직진 중 오른쪽 도로에서 선진입하여 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 중앙선이 있는 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 소로에서 좌회전한 피청구차량의 과실은 80%가 타당함 	<p>#1차량이 교차로에 선진입하여 좌회전을 진행하는 #2차량을 충격하여 넘어 지게함.</p>

• 청구차량(이륜차)은 신호기 없는 교차로에 선진입하여 기좌회전 중 좌측에서 직진 중이던 청구차량이 전방주시를 태만히 하여 발생한 사고로,

• 왼쪽 도로에서 전방주시를 소홀히 하여 후진입한 청구차량의 과실 80%가 타당함

입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로의 모습)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

- 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 피해차량으로 기재됨
- 피청구차량의 손상 사진(왼쪽 측면 손상)

주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 왼쪽 도로에서 직진 중인 차량과 오른쪽 도로에서 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 선진입하였는지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 의하면, 피청구차량이 교차로에 선진입한 것으로 확인됨

결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 선진입하여 기좌회전 중 왼쪽 도로에서 직진하던 청구차량과 충돌한 사고로, 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량이 피해차량으로 판단된 점, 양 차량의 충돌부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 333은 신호기 없는 사거리 교차로에서 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 이륜차와 왼쪽 도로에서 직진 중이던 차량 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좌회전차량인 경우에는 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량에게 통행우선권이 있지만, 이륜차가 오른쪽 도로에서 진행한 차량인 점 및 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점을 감안하여 왼쪽 도로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 50%, 오른쪽 도로에서 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 50%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 333을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 교차로에 선진입하여 기좌회전을 하였던 상황이고, 청구차량이 교통사고사실확인원에 기재되었으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)

좌회전(왼쪽 도로에서 진입) 대 직진(오른쪽 도로에서 진입) 사고 (기본과실)	신호등 없음			좌회전(좌측도로 에서 진입)	직진(우측도로 에서 진입)	참고기준 335
---	--------	--	--	--------------------	-------------------	--------------------

사례 개요

심의번호 2019-031514 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 60 : 40

사고내용 • 신호기 없는 이면도로 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 사거리 교차로에서 직진 중 원쪽 도로에서 피 청구차량(이륜차)이 역주행하다가 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량은 일방통행로를 과속으로 역주행 하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>• 피청구차량(이륜차)이 이면도로에서 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량이 좌회전하였던 점과 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진을 하였던 점을 고려하면, 양 차량의 과실은 동등함</p>

입증 자료



- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(오른쪽 앞부분 손상)
- 사고현장 사진(신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로임)
- 사고현장 사진(피청구차량이 진행한 도로의 모습)

주요 쟁점

- 신호기 없는 동일 폭의 교차로에서 원쪽 도로에서 좌회전 중인 이륜차와 오른쪽 도로에서 직진 중인 차량 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로 판단됨

결정 이유

- 제출된 자료에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로의 오른쪽 도로에서 직진하는 청구차량과 원쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차) 간의 사고로 인정할 수 있는 점, 피청구차량이 이륜차인 점, 피청구차량이 직진 차량임을 확인할 자료는 없고, 또한 직진이 금지되어 있다 하더라도 삼거리로 평가할 수는 없는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 335는 신호기 없는 교차로에서 이륜차가 원쪽 도로에서 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진 중인 차량을 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 원쪽 도로에서 좌회전한 차량이므로, 도표 333에 비해 이륜차의 과실을 10% 높여, 오른쪽 도로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 40%, 원쪽 도로에서 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 동일 폭의 사거리 교차로에서 청구차량이 오른쪽 도로에서 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전 한 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 335를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호	2019-032658	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 대로로 서행하며 좌회전 중 원쪽 대로에서 빠른 속도로 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 336	<p>도로교통법 제26조 제2항 및 제4항에 따라 대로에서 직진하는 A이륜차에게 우선권이 있으므로, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 222에 비해 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 10:90으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 10 : 90</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 신호기 없는 교차로에서 서행으로 선진입하여 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량의 기좌회전, 피청구차량의 서행불이행을 고려하면, 청구차량의 과실 65%, 피청구차량의 과실 35%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 피청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 청구차량과 충돌한 사고로, 도표 336의 기본과실을 적용하면, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 교차로에 선진입하여 소로에서 대로로 좌회전하는 모습) 동영상(양 차량이 충돌하는 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 피해차량으로 기재됨 목격차량 동영상(사고 후 양 차량이 정차한 모습)

주요 쟁점

- 신호기는 없는 사거리 교차로에서 소로에서 좌회전을 하는 차량과 대로에서 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 교차로 선진입과 피청구차량의 과속여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 대로로 좌회전 중 원쪽 대로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상 등 제출된 자료에 의하면, 청구차량은 서행으로 교차로에 선진입하였으며, 피청구차량은 빠른 속도로 직진하였음

결정 이유

- 교통사고사실확인원 및 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 소로에서 좌회전을 하던 청구차량과 대로에서 직진한 피청구차량(이륜차) 간의 사고로, 청구차량이 교차로의 상당부분 진입하고 있었던 것으로 보이는 점, 피청구차량이 이륜차이나 다소 빠른 속도로 주행한 것으로 보이는 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 336은 대로가 구분되는 신호기 없는 교차로에서 대로에서 직진하는 이륜차와 소로에서 좌회전을 하는 차량 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제26조 제2항 및 제4항에 따라 대로에서 직진하는 이륜차에게 통행우선권이 있고, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높으며, 급정차하기가 어려운 점을 고려하여 도표 222에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 소로에서 좌회전한 차량의 기본과실 비율을 90%, 대로에서 직진한 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 대로로 좌회전 중 대로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 336을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 서행으로 교차로에 선진입하였던 점과 피청구차량이 빠른 속도로 직진하였던 점을 고려하여 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)

소로 좌회전 대대로 직진 사고 (기본과실)				참고기준 337
----------------------------	--	--	--	--------------------

사례 개요

심의번호	2018-051184	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 337	<p>A이륜차가 소로에서 좌회전한 경우에는 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 222에 비해 A 이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 70:30으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 대로에서 정상 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 신호에 따라 진행한 청구차량은 무과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 빠른 속도로 교차로에 진입 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로의 모습, 편도 2차로의 대로임)
- 청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)

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

주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 신호기 없는 사거리 교차로에서 대로에서 직진 중인 차량과 소로에서 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량과 충돌한 사고임

결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 소로에서 좌회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 사고지점과 양 차량의 접촉부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 337은 대소로 구분이 있는 신호기 없는 사거리 교차로에서 이륜차가 소로에서 좌회전을 하던 중 대로에서 직진 중인 차량과 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높으며, 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 222에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 대로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 30%, 소로에서 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 337을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호	2019-052309	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 80 : 20
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 일시정지 없이 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 337	<p>A이륜차가 소로에서 좌회전한 경우에는 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 222에 비해 A 이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 70:30으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 시도하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량으로서는 일시정지 없이 좌회전하는 피청구차량을 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 서행으로 교차로에서 선진입하여 좌회전 중 청구차량이 왼쪽 대로에서 전방주시를 소홀히 하여 직진하다가 충돌한 사고로, 청구차량의 서행불이행, 전방주시소홀 및 피청구차량의 선진입을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 대로에서 직진 중인 모습) 교통사고사실확인원에 청구차량이 피해차량으로 기재됨 	<ul style="list-style-type: none"> 동영상(오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량의 모습이 확인됨) 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 앞부분, 피청구 차량의 앞부분이 손상됨)

주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 신호기 없는 사거리 교차로에서 대로에서 직진 중인 차량과 소로에서 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 일시정지 없이 좌회전을 하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 주차된 차량들로 인하여 시야가 제한됨에도 불구하고, 일시정지 없이 그대로 교차로에 좌회전 진입한 점을 고려하여 과실비율을 결정함

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽 대로에서 직진 중 피청구차량(이륜차)이 오른쪽 소로에서 좌회전 중 발생한 사고로, 동영상에 의하면 양 차량의 동시진입 사고로 보이고, 피청구차량이 왼쪽의 주차차량들로 인하여 시야가 제한됨에도 불구하고, 일시정지 없이 그대로 교차로에 좌회전 진입한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 337은 대소로 구분이 있는 신호기 없는 사거리 교차로에서 이륜차가 소로에서 좌회전을 하던 중 대로에서 직진 중인 차량과 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높으며, 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 도표 222에 비해 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 대로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 30%, 소로에서 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 337을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 주차차량들로 인하여 시야가 제한됨에도, 일시정지 없이 곧바로 좌회전을 하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

차대이륜차 직진 대 좌회전 사고(측면) - 사거리 교차로(표지가 한쪽 방향에만 있음)



사례 개요

심의번호 2019-046816 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 20 : 80

사고내용 • 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 일시정지 없이 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 선진입 중 소로에서 후진입하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량은 피청구차량을 확인 후 일시정지하였으나, 피청구차량이 과속으로 진행하여 충돌하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함(청구차량의 과실 90%) 	<ul style="list-style-type: none"> 변형된 사거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 직진 중 오른쪽 도로에서 청구차량이 일시정지 표지가 있음에도 일시정지 없이 소좌회전을 하다가 발생한 사고로,

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

	교통사고사실확인원 일정: 2019-03-04 11:00 장소: [redacted] 운전면허: [redacted] 사고차량: ■ 차량화 □ 차량단속 □ 차량사용 □ 기타 사고원인: 고도 통행방법위반 피해내용: [redacted] 사고내용: [redacted]
--	---



- 동영상(청구차량이 일시정지 없이 교차로에 선진입하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 교통사고사실확인원에 청구차량의 교차로 통행방법위반이 기재됨
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)

주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서, 일시정지 표지를 위반하여 좌회전하는 차량과 직진 중인 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 교차로 선진입 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로의 일시정지 표지가 있는 도로에서 청구차량이 일시정지 없이 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량이 교차로에 선진입하여 좌회전 중인 모습이 확인됨

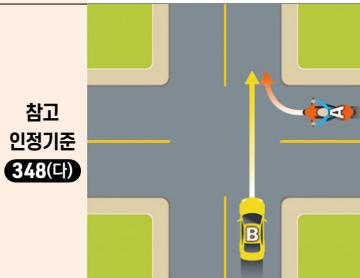
결정 이유

- 교통사고사실확인원 및 동영상에 의하면, 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 청구차량의 진행 방향에 '정지' 표지판 있음에도 불구하고 청구차량은 일시정지 없이 진행한 것으로 보이는 점, 청구인은 청구차량의 직진을 주장하나 교통사고사실확인원과 동영상에 의하면 좌회전으로 보이는 점, 피청구차량의 브레이크 고장은 확인할 자료는 없는 점, 청구차량의 교차로 선진입 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 346은 신호기 없는 교차로에서 차량이 일시정지 의무를 위반하여 좌회전 중 직진 중인 이륜차와 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 좌회전차량이 일시정지의무를 위반하였으므로, 도표 225를 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 이륜차의 과실을 10% 낮추어 일시정지의무를 위반한 좌회전 차량의 기본과실비율을 90%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 일시정지의무를 위반하여 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 346을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 교차로에 선진입하였으므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

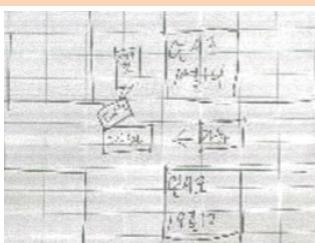
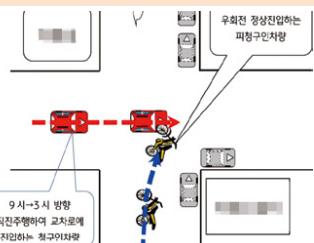
차대이륜차 직진 대 우회전 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호	2018-075885	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 선진입하여 직진 중 오른쪽 도로에서 우회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임 		
참고 인정기준 348(다)	 <p>(다) 우회전차량인 A이륜차가 후진입한 경우에 도표 229에 비해 A이륜차의 과실을 10% 낮추어 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 신호기 없는 사거리 교차로에서 직진하여 교차로를 통과할 무렵 오른쪽 도로에서 피청구차량(이륜차)이 빗길에 미끄러지며 청구차량과 충돌한 사고로, 교차로를 통과한 청구차량의 측면을 피청구차량이 충격 하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 우회전 중 왼쪽 도로에서 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로, 동일 폭의 교차로에서 양 차량이 동시에 진입하였고, 청구차량의 서행불이행을 고려하면, 청구차량의 과실 55%, 피청구차량의 과실 45%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 선진입하여 직진 중인 차량과 우회전 중인 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 교차로에 선진입하여 직진 중 오른쪽 도로에서 우회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 신호기 없는 동일 폭의 이면도로 사거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 우회전을 하면서 앞바퀴 부분으로 원쪽 도로에서 직진 중이던 청구차량의 조수석 앞도어 부분을 충격한 사고로, 청구차량이 선진입한 것으로 보이는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 348의 (다)는 신호기 없는 사거리 교차로에서 선진입하여 직진 중인 차량과 교차로에 후진입하여 우회전 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도표 229의 (나)를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 기체의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고, 급정차하기 어려운 점을 고려하여 이륜차의 과실을 10% 낮추어, 선진입 직진 차량의 기본과실비율을 40%, 후진입 우회전 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 교차로에 선진입하여 직진 중 오른쪽 도로에서 후진입하여 우회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 348의 (다)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

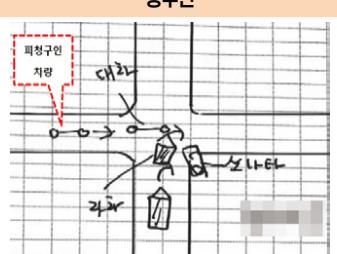
차대이륜차 직진 대 우회전 사고 – 사거리 교차로(도로폭 기준)



사례 개요

심의번호	2019-059387	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 40 : 60
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 우회전하던 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구 차량(이륜차)과 충격한 사고임 		
참고 인정기준 349(가)	 <p>(가) B차량이 우측 우회전차량이므로 도표 229를 준용 하되, 이륜자는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 동시진입의 경우 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 동일 폭의 이면도로 교차로를 서행으로 우회전하던 중 원쪽 도로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량의 서행불이행을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 서행으로 직진 중 오른쪽 도로에서 진행하던 청구차량이 대우회전하여 교차로에 진입하다가 충돌한 사고로, 청구차량의 서행불이행, 회전방법 위반, 가상의 중앙선 침범 등을 고려하면 청구차량의 일방과실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 우회전 중인 차량과 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 정수요소 : 피청구차량의 서행불이행 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 우회전 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 서행하지 않은 상태에서 교차로에 진입한 것으로 확인됨

결정 이유

- 신호기 없는 이면도로 사거리 교차로에서, 청구차량이 우회전 중 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로 청구차량이 오른쪽에 주차된 차량때문에 크게 우회전하면서 직진하는 피청구차량을 주의하지 않은 점, 피청구차량은 오른쪽 도로에서 크게 우회전하는 청구차량을 인식기능하여 피양기능성이 있는 점, 양 차량 모두 서행하지 아니한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 349의 (가)는 신호기 없는 사거리 교차로에서 우회전하는 차량과 직진 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로 도표 229를 준용하되, 이륜자는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고, 급정차하기 어려운 점을 고려하여 이륜차 과실을 10% 낮추어 우회전 차량의 기본과실비율을 70%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 우회전 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 349의 (가)를 기초로 검토하였고, 피청구차량이 서행하지 않고 교차로에 진입하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

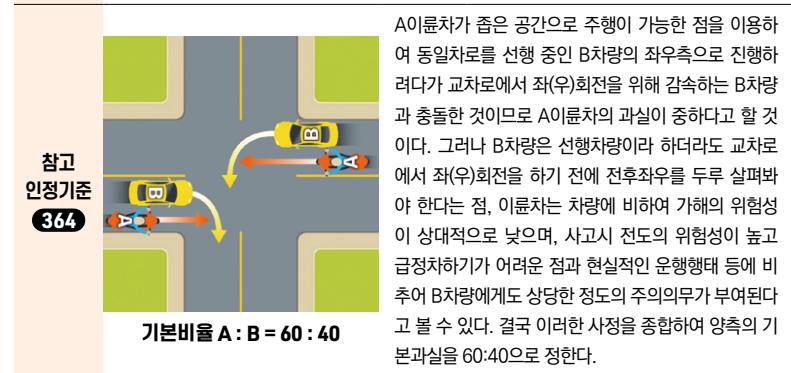
차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 – 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호 2019-045742 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 60 : 40

사고내용 • 동일차로에서 청구차량이 선행하여 우회전중 오른쪽에서 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



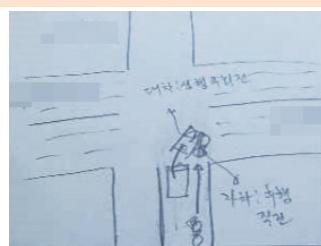
주장 내용

청구인



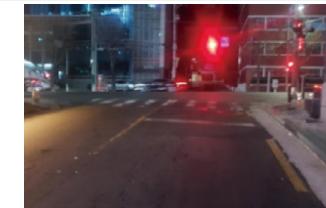
- 청구차량이 선행하여 정상 우회전 중 오른쪽에서 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,
- 피청구차량이 무리하게 우측 공간으로 진입하여 사고가 발생하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함

피청구인



- 피청구차량이 직진 중 동일차로의 왼쪽에서 우회전 중인 청구차량과 충돌한 사고로,
- 청구차량이 우회전이 불가능한 상황에서 우회전하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 동영상(청구차량이 우회전 중인 모습)
- 동영상(청구차량이 후행 피청구차량(이륜차)과 충돌하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞측면 손상)

2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행하여 우회전 중인 차량과 후행하여 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일차로에서 청구차량이 선행하여 우회전 중 피청구차량(이륜차)이 도로의 오른쪽에서 후행 직진하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 사거리 교차로에서, 청구차량이 우회전 중 청구차량의 오른쪽으로 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로 피청구차량은 청구차량의 오른쪽으로 진행하면서 전방주시의무를 소홀히 한 점, 청구차량이 선행차량이나 우회전하기 전 전후좌우를 두루 살필 의무가 있는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 364는 동일차로에서 선행 차량이 우회전 중 후행 직진 중이던 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좁은 공간으로 주행이 가능한 점을 이용하여 동일차로를 선행 중인 차량의 좌(우)측으로 진행하려다가 교차로에서 좌(우)회전을 위해 감속하는 자동차와 충돌한 것이므로 이륜차의 과실이 중하나, 선행차량이라고 하더라도 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 상당한 주의의무를 기울여 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점 등을 종합하여 선행하여 우회전한 차량의 기본과실비율을 40%, 후행하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음. 본 사례는 동일차로에서 선행하던 청구차량이 우회전 중 오른쪽에서 후행하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 364를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

2. 자동차와 이륜차의 사고

차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 – 사거리 교차로(직각형)

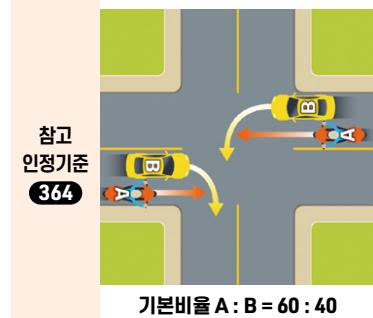


사례 개요

심의번호 2018-060821 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 40 : 60

사고내

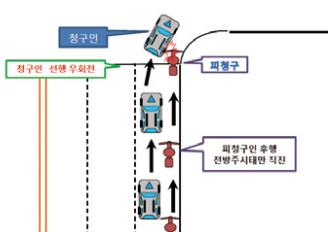
- 동일차로에서 청구차량(B)이 교차로 부근에서 급우회전 중 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)(A)과 충돌한 사고임



A이륜차가 좁은 공간으로 주행이 가능한 점을 이용하여 동일차로를 선행 중인 B차량의 좌우측으로 진행하려다가 교차로에서 좌(우)회전을 위해 감속하는 B차량과 충돌한 것이므로 A이륜차의 과실이 중하다고 할 것이다. 그러나 B차량은 선행차량이라 하더라도 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점과 현실적인 운행태勢 등에 비추어 B차량에게도 상당한 정도의 주의의무가 부여된다 고 볼 수 있다. 결국 이러한 사정을 종합하여 양측의 기본과실을 60:40으로 정한다.

주장 내용

청구인



- 청구차량이 3차로에서 선행하여 정상 우회전 중 오른쪽에서 후행 진작한 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,
 - 피청구차량의 서행불이행, 전방주시태만을 고려할 때, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함
 - 피청구차량(이륜차)이 3차로를 직진 중 선행 청구차량이 3차로에서 우회전 중 발생한 사고로,
 - 청구차량의 갑작스러운 우회전을 피청구차량이 피양할 수 없었으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

피청구인



- 피청구처량(이윤자)이 3차로를 직진 중 선행 청구처량이 3차로에서 우회전 중 발생한 사고로,
 - 청구처량의 갑작스러운 우회전을 피청구처량이 피양할 수 없었으므로, 청구처량의 일방과실이 타당함

자동차사고 과실비율분쟁 심의 사례 | 제2장 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동명상(청구처량이 금우회전 중 후행 직진하는 피청구처량(이륜차)과 충격하는 모습)
 - 청구처량의 파손 사진(조수석 앞도어 손상)
 - 교통사고사실확인원에 피청구처량(이륜차)이 피해처량으로 판단됨
 - 피청구처량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행하여 우회전 중인 차량과 후행하여 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
 - 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 급우회전 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 동일차로의 청구차량이 선행하다가 우회전 중 오른쪽에서 후행 진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임
 - 동영상에 의하면 청구차량은 피청구차량과 근접한 거리에서 금우회전을 하여온

결정 이유

- 청구차량이 우회전 중 동일차로에서 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량은 교차로 부근에서 급우회전하였던 점, 피청구차량은 동일차로의 차량들 우측으로 계속 초월 진행하였던 점, 교통사고사실확인원에 청구차량이 가해자로 판단되었던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
 - 도표 364는 동일차로에서 선행 차량이 우회전 중 후행 직진 중이던 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좁은 공간으로 주행이 가능한 점을 이용하여 동일차로를 선행 중인 차량의 좌(우)측으로 진행하려다가 교차로에서 좌(우)회전을 위해 감속하는 자동차와 충돌한 것이므로 이륜차의 과실이 중하나, 선행차량이라고 하더라도 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 상당한 주의의무를 기울여 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점 등을 종합하여 선행하여 우회전한 차량의 기본과실비율을 40%, 후행하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
 - 본 사례는 동일차로에서 선행 청구차량이 우회전 중 후행하던 피청구차량이 직진을 하다가 발생한 사고이므로, 도표 364를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 사고 직전 피청구차량과 근접한 거리에서 급우회전을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
 - 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 - 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호	2017-063711	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	• 동일차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽에서 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임		

참고 인정기준 364	<p>기본비율 A : B = 60 : 40</p> <p>A이륜차가 좁은 공간으로 주행이 가능한 점을 이용하여 동일차로를 선행 중인 B차량의 좌우측으로 진행하려다가 교차로에서 좌(우)회전을 위해 감속하는 B차량과 충돌한 것이므로 A이륜차의 과실이 중하다고 할 것이다. 그러나 B차량은 선행차량이라 하더라도 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정지하기가 어려운 점과 현실적인 운행행태 등에 비추어 B차량에게도 상당한 정도의 주의의무가 부여된다고 볼 수 있다. 결국 이러한 사정을 종합하여 양측의 기본과실을 60:40으로 정한다.</p>
--------------------------	--

주장 내용

청구인	피청구인
<p>교차로에서 선행 좌회전하는 청구차량과 후행 추월하는 피청구차량(이륜차) 간의 사고로,</p> <p>피청구차량이 무리하게 좌측 공간으로 진입하여 사고가 발생하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>약도 미제출</p> <p>피청구차량이 직진 중 동일차로의 오른쪽에서 좌회전 중인 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>청구차량이 미리 원쪽으로 진행하지 않고 좌회전을 하였으므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40% 가 타당함</p>

입증 자료



주요 쟁점

- 동일차로에서 선행하여 좌회전 중인 차량과 원쪽에서 후행하여 직진 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일차로에서 청구차량이 선행하여 좌회전 중 원쪽에서 후행 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

결정 이유

- 선행 청구차량이 좌회전 중 후행 피청구차량이 좌측으로 추월하던 중 발생한 사고로, 청구차량이 선행차량인 점, 피청구차량이 이륜차인 점을 고려하여 과실비율 결정함
- 도표 364는 동일차로에서 선행 차량이 좌(우)회전 중 후행 직진 중이던 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 좁은 공간으로 주행이 가능한 점을 이용하여 동일차로를 선행 중인 차량의 좌(우)측으로 진행하려다가 교차로에서 좌(우)회전을 위해 감속하는 자동차와 충돌한 것이므로 이륜차의 과실이 중하나, 선행 차량이라고 하더라도 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 상당한 주의의무를 기울여 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점 등을 종합하여 선행하여 우회전한 차량의 기본과실비율을 40%, 후행하여 직진한 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로에서 선행하던 청구차량이 좌회전 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 좌회전을 하면서 발생한 사고이므로, 도표 364를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

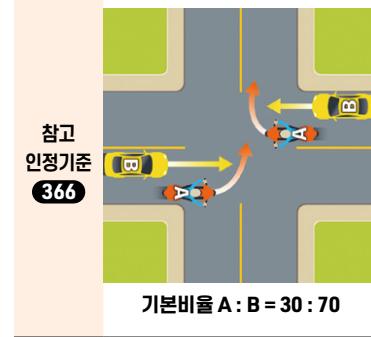
차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 - 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호 2019-028354 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 40 : 60

사고내용 • 동일차로에서 선행하던 피청구차량(이륜차)이 교차로에서 급하게 좌회전을 하던 중 원쪽에서 추월하여 직진하던 청구차량과 충돌한 사고임



도로교통법 제19조 제1항에 따라 차량은 동일차로를 진행중인 선행차량과의 안전거리 확보의무가 있으므로 B차량은 동일차로를 선행 중인 A이륜차와의 안전거리를 유지하면서 진행하여야 함에도, 전방에서 차로의 좌측이나 우측으로 치우쳐서 진행중인 A이륜차의 우측이나 좌측으로 먼저 진행하려고 추월을 시도한 과실이 중하고 할 것이지만, A이륜차는 교차로에서 좌(우)회전을 하기 전에 전후좌우를 두루 살펴봐야 한다는 점, 이륜차의 경우 좌측이나 우측으로 치우쳐서 진행함으로써 후행차량의 추월을 유발한 측면이 있다는 점 등을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 교차로 내에서 직진 중 피청구차량(이륜차)이 1차로로 진로변경을 하여 충돌한 사고로, 피청구차량이 무리하게 진로변경을 하였으므로, 청구차량의 과실 20%, 피청구차량의 과실 80%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 선행하여 진행하였고, 후행 청구차량이 추월하다가 발생한 사고로, 청구차량의 무리한 추월로 발생한 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



• 동영상(직진 중인 선행 피청구차량의 모습)
• 동영상(선행 피청구차량의 급좌회전하는 모습)

• 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
• 사고현장 사진(사고 후 양 차량의 정차 모습)

주요 쟁점

- 동일차로에서 후행 직진 중인 차량과 선행하여 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 급좌회전 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일차로 내에서 청구차량이 후행 직진 중 선행하던 피청구차량(이륜차)이 좌회전을 하다가 발생한 사고임
- 동영상에 의하면, 피청구차량은 사고 발생 전 급하게 좌회전을 하였음

결정 이유

- 동영상에 의하면, 1차로에서 선행하던 피청구차량(이륜차)이 1차로의 오른쪽을 통해 진행하다가 교차로에 이르러 다소 급하게 좌회전(또는 유턴)을 시작하여 추월 직진하려던 후행 청구차량과 충돌한 사고로, 후행 청구차량의 과실이 다소 중한 점, 피청구차량이 급하게 좌회전하였던 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 366은 동일 차로 내에서 선행 이륜차가 좌(우)회전을 하다가 후행 직진 중인 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 차량은 동일차로 내에서 진행 중인 선행차량과의 안전거리를 확보할 의무가 있으므로, 후행차량은 선행 이륜차와의 안전거리를 유지하면서 진행하여야 함에도, 이륜차의 우측이나 좌측으로 먼저 진행하려고 추월을 시도한 과실이 중하고 할 것이지만, 이륜차는 교차로에서 좌(우)회전 하기 전에 전후좌우를 두루 살펴보아야 하고, 이륜차는 좌측 또는 우측으로 치우쳐 진행함으로써 후행차량의 추월을 유발한 측면이 있는 점을 감안하여, 후행 직진차량의 기본과실비율을 70%, 선행 좌(우)회전 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로 내에서 청구차량이 직진 중 선행하던 피청구차량(이륜차)이 좌회전을 하면서 발생한 사고이므로, 도표 366을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 급좌회전한 사실이 있으므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 - 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호	2019-020754	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 0 : 100
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 동일차로에서 후행하던 청구차량이 선행하여 좌회전하는 피청구차량(이륜차)을 원쪽으로 추월하다가 발생한 사고임 		
참고 인정기준 368	<p>도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 추월이 금지되어 있으나, 좌회전차량도 신호기 없는 교차로에서 서행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있다는 점 및 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실률은 10:90으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 10 : 90</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 피청구차량(이륜차)을 추월하여 직진 중 갑자기 피청구차량이 좌회전을 하여 발생한 사고로, 청구차량의 추월, 피청구차량의 급좌회전을 고려하면 양 차량의 과실은 동등함 	<ul style="list-style-type: none"> 후행하던 청구차량이 피청구차량(이륜차)을 추월하다가 충돌한 사고로, 청구차량은 피청구차량을 보지 못한 상태에서 좌측으로 추월하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



교통사고사실확인원	고통사고 접수번호 제2019-020754-00000
성 명	■ 차주명 <input checked="" type="checkbox"/> 차주(본인) <input type="checkbox"/> 차주(동반자)
속 도	(한글)
운전면적	속도: 제1종 운전면적 번호: (한글)
사고현장	차종: 승용차 번호: 164507000 (소유자: (한글)) 발행일자: 2019.07.31 10:37
발행장소	정부기관(국세청·부동산 등록부·국토부 등)
사고유형	■ 교차로 <input type="checkbox"/> 차량단속 <input type="checkbox"/> 화재사고 <input type="checkbox"/> 기타
사고면역	안전운전체육부부인
피해내용	인상: 차량 속도, 부상: 1 명, 통화: 원상태 ※ 차량은 도로의 위험성이 차량과 차량을 달리 보면 상황으로 차별화 해서 속도 및 부상 위험도 차별화되는 특성을 활용하는 교통법을 준수하는 것이다.
사고개요	



- 사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습1)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 측면 손상)

- 교통사고사실확인원에 청구차량이 가해자로 기재됨
- 사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습2)

주요 쟁점

- 동일차로에서 좌회전하는 선행 이륜차와 이륜차를 추월하는 후행 차량 사이의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 후행 청구차량이 피청구차량을 인지하였는지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면 동일차로 내에서 피청구차량이 선행하여 좌회전 중 후행하던 청구차량이 원쪽으로 추월하여 직진 중 발생한 사고임
- 교통사고사실확인원의 사고 내용에 의하면, 청구차량은 사고 발생 전 피청구차량을 발견하지 못한 상태에서 추월을 시도하였음

결정 이유

- 신호기 없는 사거리 교차로에서, 후행차량인 청구차량이 편도 1차로에서 피청구차량(이륜차)을 추월하다가 발생한 사고인 점, 피청구차량은 후방에서 추월하는 청구차량을 피양하기 불가능한 점, 청구차량은 피청구차량을 인지하지 못했던 점, 사고현장 사진, 청구차량의 충격부위 등 제출된 증거와 주장을 종합하여 과실비율을 결정함
- 도표 368은 동일차로에 내에서 선행 이륜차가 좌회전 중 후행하던 차량이 이륜차를 추월하면서 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서는 추월이 금지되어 있으나 좌회전차량도 신호기 없는 교차로에서 서행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있는 점 및 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점을 감안하여 추월 직진차량의 기본과실비율을 90%, 선행 좌회전 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로 내에서 선행 피청구차량이 좌회전 중 후행하던 청구차량이 피청구차량을 추월하면서 발생한 사고이므로, 도표 368을 기초로 과실비율을 검토하였고, 청구차량이 피청구차량을 인지하지 못한 상태에서 추월을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 100% ● 피청구차량 0%

차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 - 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호	2018-063911	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 동일차로에서 선행하여 좌회전하는 청구차량을 후행하던 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 추월하다가 발생한 사고임 		
참고 인정기준 369	<p>도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 추월이 금지되어 있으나, 좌회전차량도 신호기 없는 교차로에서 선행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있다는 점 및 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점 등 이륜차의 특수성을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 1차로에서 좌회전 중 후행 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 추월하면서 발생한 사고로, 청구차량이 정상 좌회전 중 후행하던 피청구차량이 원쪽 중앙선을 침범하여 추월하였으므로, 피청구차량의 일방 과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 진로변경한 후 급좌회전을 하여 후행 직진 중 이던 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고로, 교차로 내에서 진로변경한 청구차량의 과실 60%, 후행 직진한 피청구차량의 과실 40%가 타당함

입증 자료



2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행 차량이 좌회전하던 중 후행하던 이륜차가 추월하면서 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 사고현장 사진 등 제출된 자료에 의하면, 동일차로 내에서 청구차량이 선행하여 좌회전 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 추월하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 사거리 교차로에서 선행 청구차량이 좌회전 중 후행 피청구차량(이륜차)이 직진(또는 추월)하면서 발생한 사고로, 청구차량의 차로 변경이 불명확 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 369는 동일차로 내에서 선행하여 좌회전하는 차량과 후행하면서 선행 차량을 추월하는 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 추월이 금지되어 있으나 좌회전 차량도 신호기 없는 교차로에서 선행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있는 점 및 이륜차는 차량에 비해 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점 등 이륜차의 특수성을 고려하여 선행 좌회전 차량의 기본과실비율을 30%, 후행 추월 직진 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로 내에서 선행 청구차량이 좌회전 중 후행 피청구차량(이륜차)이 추월하면서 발생한 사고이므로, 도표 369를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

차대이륜차 동일차로 주행 중 사고 - 사거리 교차로(직각형)



사례 개요

심의번호	2019-063377	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 동일차로에서 후행하던 피청구차량(이륜차)이 선행하여 대좌회전하는 청구차량을 원쪽으로 추월하다가 발생한 사고임 		
참고 인정기준 369	<p>도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 추월이 금지되어 있으나, 좌회전차량도 신호기 없는 교차로에서 서행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있다는 점 및 이륜차는 차량에 비하여 기해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점 등 이륜차의 특수성을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 교차로에서 좌회전 중 후행 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 추월하면서 발생한 사고로, 후행 피청구차량이 원쪽 중앙선을 넘어 추월하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 불법유턴을 위해 도로의 오른쪽에서 갑자기 좌회전하여 후행하여 직진하던 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고로, 교차로 내에서 유턴을 시도한 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10% 가 타당함

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 오른쪽으로 이동 후 대좌회전을 하는 모습) 동영상(양 차량이 충돌하는 모습) 		<ul style="list-style-type: none"> 교통사고사실확인원에 청구차량이 피해차량으로 기재됨 양 차량의 손상 사전(청구차량은 운전석 앞부분이 손상되었고, 피청구차량은 앞부분이 손상되었음)

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행 차량이 좌회전하던 중 후행하던 이륜차가 추월하면서 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 정수요소 : 청구차량의 대좌회전 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 동일차로 내에서 선행 청구차량이 좌회전 중 청구차량을 추월하기 위해서 중앙선을 침범한 후행 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 동영상에 의하면 청구차량은 사고 전 도로의 오른쪽으로 이동 후 대좌회전을 하였음

결정 이유

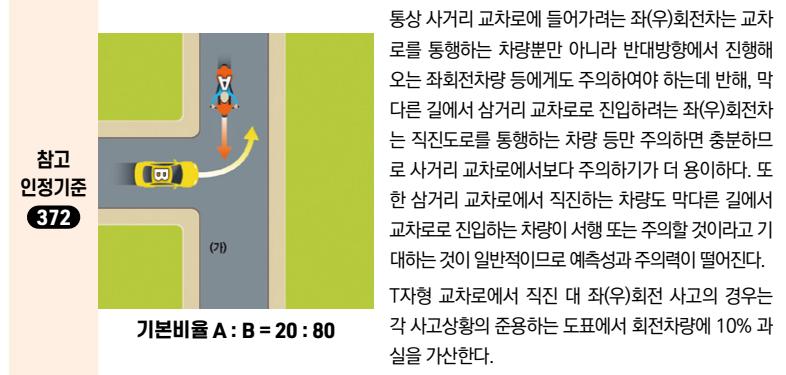
- 편도 1차로의 도로에서 청구차량이 좌회전을 시도하던 중 피청구차량(이륜차)이 중앙선을 넘어 추월을 시도하다가 청구차량과 충격된 사고로, 후행 피청구차량이 중앙선을 넘어 추월하였던 점, 청구차량이 좌회전을 위해 왼쪽 공간을 넓게 비워둔 과실이 있는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 369는 동일차로 내에서 선행하여 좌회전하는 차량과 후행하면서 선행 차량을 추월하는 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 추월이 금지되어 있으나 좌회전차량도 신호기 없는 교차로에서 서행 및 안전운전을 하여야 할 의무가 있는 점 및 이륜차는 차량에 비해 기해의 위험성이 상대적으로 낮고, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기 어려운 점 등 이륜차의 특수성을 고려하여 선행 좌회전 차량의 기본과실비율을 30%, 후행 추월 직진 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로 내에서 선행 청구차량이 좌회전 중 후행 피청구차량이 추월을 위해 중앙선을 침범하여 발생한 사고이므로, 도표 369를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 도로의 오른쪽으로 이동 후 대좌회전을 하였으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호	2019-042984	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 아파트 단지 내 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽에서 오른쪽으로 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		



주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 접촉한 사고로, 피청구차량이 빠른 속도로 직진한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 주차장 통로를 직진하던 중 오른쪽에서 좌회전을 하던 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량의 서행불이행, 피청구차량의 선진입을 고려하면, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



주요 쟁점

- 동일 폭의 삼거리 교차로에서 이륜차가 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 아파트 단지 내 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 청구차량이 아파트 단지 내 삼거리 교차로에서 좌회전을 하던 중 원쪽에서 오른쪽으로 교차로를 직진으로 통과하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 청구차량이 좌회전을 하였던 점, 사고 장소는 삼거리 교차로인 점, 양 차량의 충격부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 372는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 직진 중 좌회전 하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌회전 차량은 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 이륜차는 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점을 고려하여, 도표 332에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 좌회전 차량의 기본과실비율을 80%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 원쪽에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 372를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호 **2018-071812** 결정비율 **A(피청구) : B(청구) = 10 : 90**

사고내용 • 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 오른쪽 도로에서 원쪽 도로로 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

참고
인정기준
372

기본비율 A : B = 10 : 90

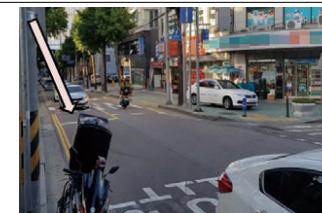
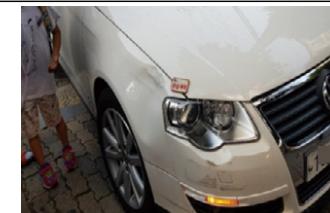
통상 사거리 교차로에 들어가려는 좌(우)회전자는 교차로를 통행하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행해오는 좌회전차량 등에게도 주의하여야 하는데 반해, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌(우)회전자는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로 사거리 교차로에서보다 주의하기가 더 용이하다. 또한 삼거리 교차로에서 직진하는 차량도 막 다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 예측성과 주의력이 떨어진다.

T자형 교차로에서 직진 대 좌(우)회전 사고의 경우는 각 사고상황의 종류는 도표에서 회전차량에 10% 과실을 가산한다.

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 피청구차량은 정차 중인 차량들 사이로 진행하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 삼거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전을 하던 청구차량과 충격한 사고로, 청구차량이 무리하게 좌회전을 하여 교차로에 진입하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로의 모습)
- 사고현장 사진(피청구차량이 진행한 도로의 모습)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(오른쪽 측면 손상)

2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 생점

- 동일 폭의 삼거리 교차로에서 이륜차가 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전을 하던 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 동일 폭의 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 원쪽 도로에서 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로 확인됨

결정 이유

- 신호기 없는 삼거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 직진 중 원쪽 도로에서 좌회전하는 청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량에게도 신호기 없는 교차로에서 서행하면서 교차로 진입하는 차량에 주의하여 진행해야 할 주의의무가 요구되는 점, 양 차량의 손상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 372는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 직진 중 좌회전을 하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌회전 차량은 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 이륜차는 막 다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로, 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점을 고려하여, 도표 334에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 좌회전 차량의 기본과실비율을 90%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 372를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

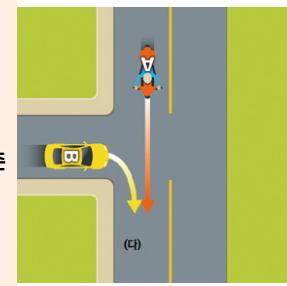
차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호 2019-055860 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 10 : 90

사고내용 • 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 우회전 중 원쪽 대로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



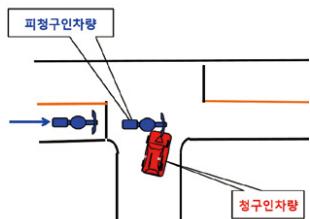
기본비율 A : B = 10 : 90

통상 사거리 교차로에 들어가려는 좌(우)회전자는 교차로를 통행하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행오는 좌회전차량 등에게도 주의하여야 하는데 반해, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌(우)회전자는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로 사거리 교차로에서보다 주의하기가 더 용이하다. 또한 삼거리 교차로에서 직진하는 차량도 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 예측성과 주의력이 떨어진다.

T자형 교차로에서 직진 대 좌(우)회전 사고의 경우는 각 사고상황의 준용하는 도표에서 회전차량에 10% 과실을 가산한다.

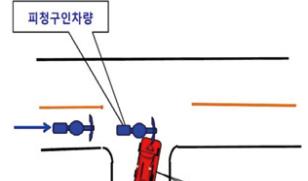
주장 내용

청구인



- 청구차량이 우회전을 위해 정차하고 있던 중 피청구차량(이륜차)이 원쪽 도로에서 직진하다가 발생한 사고로,
- 청구차량이 정지 중이었으므로, 피청구차량의 일방과실 이 타당함
- 신호기 없는 삼거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 대로에서 직진 중 오른쪽 이면도로에서 청구차량이 갑자기 진입하여 발생한 사고로,
- 이륜차인 피청구차량이 대로에서 직진하였던 점을 고려 하면, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

피청구인



입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량이 진행한 도로의 모습, 소로)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)

- 사고현장 사진(피청구차량이 진행한 도로의 모습, 대로)
- 피청구차량의 손상 사진(오른쪽 측면 손상)

주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로의 소로에서 우회전 중인 차량과 대로에서 직진 중인 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 소로에서 우회전 중 피청구차량(이륜차)이 대로에서 직진을 하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 신호기 없는 삼거리 교차로에서, 청구차량이 소로에서 우회전 중 대로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 대로에서 직진 중이었던 점, 양 차량의 손상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 372는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 직진 중 우회전 하는 차량과 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 우회전 차량은 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 이륜차는 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점을 고려하여, 도표 351에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 우회전 차량의 기본과실비율을 90%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 소로에서 우회전 중 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 372를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호 2019-036119 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 60 : 40

사고내용 • 동일 폭의 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

참고 인정기준
373

기본비율 A : B = 60 : 40

통상 사거리 교차로에 들어가려는 좌(우)회전자는 교차로를 통행하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행해오는 좌회전차량 등에게도 주의하여야 하는데 반해, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌(우)회전자는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로 사거리 교차로에서보다 주의하기가 더 용이하다. 또 한 삼거리 교차로에서 직진하는 차량도 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 예측성과 주의력이 떨어진다.

T자형 교차로에서 좌(우)회전 대 직진 사고의 경우는 각 사고상황의 종용하는 도표에서 회전차량에 10% 과실을 가산한다.

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 대로에서 직진 중 피청구차량(이륜차)이 오른쪽 소로에서 좌회전을 하다가 발생한 사고로, 피청구차량이 소로에서 서행불이행하며 좌회전을 하였으므로, 피청구차량의 과실 80%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 좌회전 진입 중 원쪽 도로에서 오른쪽 도로로 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로, 동일 폭의 삼거리 교차로 사고이며, 청구차량의 서행불이행, 피청구차량의 선진입을 고려하면, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%이 타당함

입증 자료



- 동영상(청구차량이 직진 중인 모습)
- 동영상(피청구차량이 청구차량 앞으로 좌회전하는 모습)

- 사고현장 사진(신호기 없는 삼거리 교차로임)
- 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 쟁점

● 동일 폭의 삼거리 교차로에서 이륜차가 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

● 동영상에 의하면, 동일 폭의 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

● 동일 폭의 신호기 없는 삼거리 교차로에서, 청구차량이 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 좌회전을 하면서 원쪽 도로에서 직진 중인 청구차량을 주의하지 않은 점, 청구차량은 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량을 인식 가능하였던 것으로 보이는 점을 고려하여 과실비율을 결정함

● 도표 373은 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 이륜차는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 차량은 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로, 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점을 고려하여, 도표 333에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 좌회전 이륜차의 기본과실비율을 60%, 직진 차량의 기본과실비율을 40%로 정하였음

● 본 사례는 동일 폭의 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 373을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임

● 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호	2018-056761	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	• 동일 폭의 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 왼쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 373	<p>통상 사거리 교차로에 들어가려는 좌(우)회전자는 교차로를 통행하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행해 오는 좌회전차량 등에게도 주의하여야 하는데 반해, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌(우)회전자는 직진도로를 통행하는 차량 등은 주의하면 충분하므로 사거리 교차로에서보다 주의하기가 더 용이하다. 또한 삼거리 교차로에서 직진하는 차량도 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 예측성과 주의력이 떨어진다.</p> <p>T자형 교차로에서 좌(우)회전 대 직진 사고의 경우는 각 사고상황의 준용하는 도표에서 회전차량에 10% 과실을 가산한다.</p>		
기본비율 A : B = 70 : 30			

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 대로에서 직진 중 왼쪽 소로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 소로에서 후진입 후 운전부주의로 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 동일 폭의 삼거리 교차로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)을 직진하던 청구차량이 뒤늦게 발견하고 충돌한 사고로, 피청구차량은 교차로 진입 전 일시정지 후 좌회전을 하였으나, 청구차량이 일시정지 없이 직진하다가 발생한 사고이므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40% 가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 사고현장 사진(청구차량의 최종 정차 위치)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)
- 사고현장 사진(신호기 없는 삼거리 교차로임)
- 피청구차량의 손상부위(운전석 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 동일 폭의 삼거리 교차로에서 이륜차가 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진 중이던 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 동일 폭의 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 왼쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 청구차량이 편도 1차로의 도로에서 직진하던 중 왼쪽 도로에서 좌회전하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 사고현장 사진 상 동일 폭의 삼거리 교차로로 확인되는 점, 양 차량의 선진입 및 일시정지 여부는 확인 할 수 없는 점, 양 차량의 충격부위 등을 고려하여, 과실비율을 결정함
- 도표 373은 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 좌회전 중 오른쪽 도로에서 직진하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 이륜차는 직진도로를 통행하는 차량 등 만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 차량은 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로, 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점을 고려하여, 도표 335에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 좌회전 이륜차의 기본과실비율을 70%, 직진 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 왼쪽 도로에서 좌회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 373을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호	2019-027913	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 80 : 20
사고내용	• 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임		



주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 대로에서 직진 중 피청구차량(이륜차)이 오른쪽의 소로에서 좌회전을 하다가 충돌한 사고로, 피청구차량이 소로에서 소좌회전을 하였으므로, 피청구 차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 삼거리 교차로에서 직진하는 청구차량과 좌회전하는 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고로, 청구차량의 과실 50%가 타당함

입증 자료



주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 소로에서 좌회전하는 이륜차와 대로에서 직진 중인 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 좌회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임

결정 이유

- 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 피청구차량(이륜차)이 좌회전 중 원쪽 도로에서 직진하는 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 대로에서 직진, 피청구차량이 소로에서 좌회전한 점, 사고 장소는 도로 양쪽에 주차차량들이 있는 이면도로이기 때문에 청구차량이 우측 일방통행로에서 나오는 피청구차량을 전혀 예측할 수 없었다고 보기는 어려운 점, 양 차량의 충돌부위 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 373은 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 이륜차가 소로에서 좌회전 중 대로에서 직진하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 이륜차는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 차량은 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로, 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점과 이륜차가 소로에서 좌회전을 하였던 점을 고려하여, 도표 337에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 좌회전 이륜차의 기본과실비율을 80%, 직진 차량의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

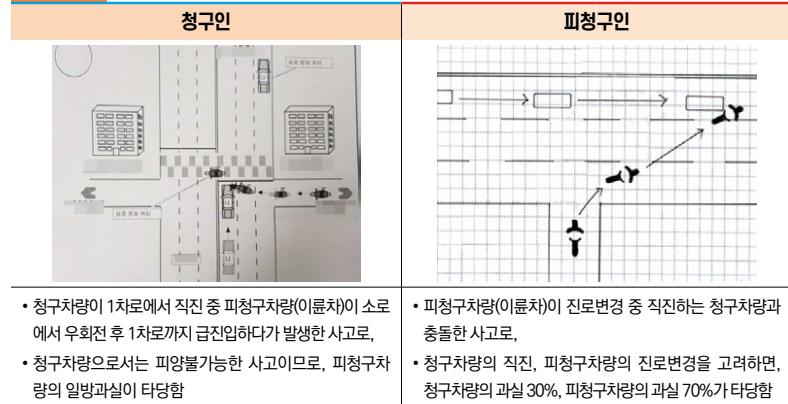
심의번호	2019-045461	결정비율	A(파청구) : B(청구) = 90 : 10
사고내용	• 청구차량이 편도 3차로의 1차로를 직진하던 중 오른쪽 소로에서 우회전하여 1차로까지 대우 회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임		

통상 사거리 교차로에 들어가려는 좌(우)회전차는 교차로를 통행하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행해 오는 좌회전차량 등에게도 주의하여야 하는데 반해, 막 다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 좌(우)회전차는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로 사거리 교차로에서보다 주의하기가 더 용이하다. 또한 삼거리 교차로에서 직진하는 차량도 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로 예측성과 주의력이 떨어진다.

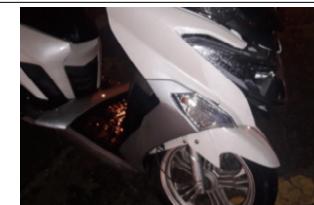
T자형 교차로에서 좌(우)회전 대 직진 사고의 경우는 각 사고상황의 준용하는 도표에서 회전차량에 10% 과실을 기산한다.



주장 내용



입증 자료



- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 대로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 대우회전하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
 - 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)
 - 사고현장 사진(양 차량이 진행한 도로의 모습)
 - 피청구차량의 손상 사진(왼쪽 측면 손상)

주요 쟁점

- 대소로 구분이 있는 삼거리 교차로에서 소로에서 우회전하는 이륜차와 대로에서 직진 중인 차량과 충격한 사고인지 여부
 - 과실비율 산정 수정요소 : 피첨구차량의 대우회전 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 1차로를 직진 중 오른쪽 소로에서 우회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
 - 교통사고사실확인원이 사고현장 애드에 기록되어 피청구차량은 1차로를 기다리며 우회전을 하여던 것으로 확인됨

경적 이으

- 교통사고사실확인원 등 사고관련 자료를 종합할 때, 편도 3차로 중 1차로를 직진하던 청구차량과 오른쪽 소로에서 1차로까지 횡단 형태로 대우회전을 하던 피청구차량(이륜차) 간의 사고로, 피청구차량의 과실을 매우 중하게 인정할 수 있는 점, 당시 도로 폭 등에 비추어 청구차량의 불가항력을 인정하기 어렵고, 인정할 자료도 부족한 점, 양 차량의 충돌부위 등 고려하여 과실비율을 결정함
 - 도표 373은 대소로 구분이 있는 신호기 없는 삼거리 교차로에서 이륜차가 소로에서 우회전 중 대로에서 직진하는 차량과 충격한 사고를 정하고 있는 도표로, 막다른 길에서 삼거리 교차로로 진입하려는 이륜차는 직진도로를 통행하는 차량 등만 주의하면 충분하므로, 사거리 교차로에서보다 주의하기가 용이하고, 직진하는 차량은 막다른 길에서 교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이므로, 직진차량의 예측성과 주의력이 떨어진 점과 이륜차가 소로에서 우회전을 하였던 점을 고려하여, 도표 350에서 회전차량의 과실을 10% 가산하여, 우회전 이륜차의 기본과실비율을 70%, 직진 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
 - 본 사례는 청구차량이 대로의 1차로에서 직진 중 오른쪽 소로에서 우회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 373을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 1차로까지 대우회전을 하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
 - 청구차량 10% ● 피청구차량 90%

차대이륜차 삼거리(T자형) 교차로 사고



사례 개요

심의번호	2019-056152	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 45 : 55
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 동일 폭의 삼거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 서행으로 선진입 좌회전 중 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		



주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 삼거리 교차로에서 청구차량이 서행으로 좌회전을 원료 한 시점에 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량이 오른쪽 도로의 후방에서 추월하듯 좌회전 하여 청구차량으로서는 피할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>• 삼거리 교차로에서 좌회전하는 청구차량과 오른쪽 도로에서 좌회전하는 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고로,</p> <p>• 양 차량의 동시진입 사고이고, 피청구차량은 서행으로 운행하였으므로, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함</p>

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 동영상(청구차량이 서행으로 교차로에 선진입하는 모습)
- 동영상(양 차량이 좌회전 중 충격하는 모습)

- 사고현장 사진(동일 폭의 삼거리 교차로)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 모습)

주요 쟁점

- 동일 폭의 삼거리 교차로에서 왼쪽 도로에서 좌회전 중인 차량과 오른쪽 도로에서 좌회전 중인 이륜차 사이의 사고 인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 교차로 서행 선진입 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 동일 폭의 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량이 서행으로 교차로에 선진입하여 진행 중 교차로에 후진입한 피청구차량이 청구차량을 충격하였음

결정 이유

- 신호기 없는 삼거리 교차로에서 청구차량이 왼쪽 도로에서 좌회전, 피청구차량(이륜차)이 오른쪽 도로에서 좌회전 중 발생한 사고로, 동영상에 의하면 청구차량이 서행으로 교차로에 선진입 좌회전한 것으로 보이는 점, 양 차량의 충돌부위 및 동영상을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 374는 동일 폭의 삼거리 교차로에서 왼쪽 도로에서 좌회전하는 차량과 오른쪽 도로에서 좌회전하는 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 좌회전하는 차량은 막다른 길로 인해 직진도로를 주행하는 차량 등만 주의하면 충분하고, 직진도로에서 좌회전하는 차량도 좌측도로에 있는 차량이 좌(우)회전 할 것을 예측 가능하므로, 좌회전 차량 간의 주의의무 정도는 동등하다고 볼 수 있고, 도표 358을 준용하여 왼쪽 도로에서 좌회전한 차량의 기본과실비율을 70%, 오른쪽 도로에서 좌회전한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 동일 폭의 삼거리 교차로에서 청구차량이 좌회전 중 오른쪽 도로에서 좌회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 374를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 서행으로 교차로에 선진입하였으므로, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 55% ● 피청구차량 45%

차대이륜차 기타 도로유형 사고

정체도로에서 교차로 급진입 사고(이륜차) (기본과실)	신호등 없음		사거리	직진(정체도로 사이)	직진(또는 좌회전)	참고기준 376
----------------------------------	--------	--	-----	-------------	------------	--------------------

사례 개요

심의번호	2019-028245	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 정체도로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임 		
참고 인정기준 376	<p>A이륜차가 안전운전의무를 위반하여 정체차량들의 우측 공간을 이용하며 무리하게 교차로에 진입한 과실이 매우 크나, 차량정체 중인 상황에서 정체차량들 사이로 직진 또는 좌회전하여 신호기 있는 교차로를 통과하려는 B차량에도 주의의무가 있다는 점, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고 시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 직진 중 정체도로의 오른쪽 갓길로 진행 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고로, 피청구차량이 정체 중인 차량들 사이로 주행할 것을 청구 차량으로서는 예측하기 어려웠으므로, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 사거리 교차로에서 양 차량이 직진하다가 발생한 사고로, 청구차량이 일방통행로 방면으로 직진을 하면서 전방주시를 소홀히 하였고, 피청구차량(이륜차)이 정체 차량들 사이로 진행하였으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구 차량의 과실 60%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 교차로를 직진 중인 모습) 동영상(청구차량과 오른쪽 정체차량들 사이로 직진하는 피청구차량이 충격하는 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 사고현장 사진(피청구차량이 진행한 도로의 모습) 사고현장 사진(양 차량의 최종 위치)

주요 쟁점

- 신호기 없는 사거리 교차로에서 직진(좌회전) 중인 차량과 정체도로에서 직진 중이던 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 신호기 없는 사거리 교차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 정체도로에서 정체차량들 사이로 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

결정 이유

- 동영상에 의하면, 정체된 교차로 사이를 청구차량이 서행으로 진행하고 있는데, 피청구차량(이륜차)이 오른쪽 도로에서 차량들 우측 공간을 이용하여 진행하면서 충돌한 사고로, 피청구차량이 정체된 차량들 사이로 진행하였던 상황과 양 차량의 충격부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 376은 신호기 없는 교차로에서 직진 또는 좌회전 중인 차량과 정체도로에서 진행 중인 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차는 안전운전의무를 위반하여 정체차량들의 우측 공간을 이용하여 무리하게 교차로에 진입한 과실이 매우 크나, 차량정체 중인 상황에서 정체차량들 사이로 직진 또는 좌회전하여 신호기 없는 교차로를 통과하려는 차량에도 주의의무가 있는 점, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고 시 전도의 위험성이 높고, 급정차하기 어려운 점을 감안하여 직진(또는 좌회전) 차량의 기본과실비율을 30%, 정체도로를 직진한 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 없는 교차로에서 청구차량이 직진 중 정체도로에서 진행 중이던 피청구차량과 충격한 사고 이므로, 도표 376을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2017-025153	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 10 : 90
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 아파트에서 도로로 좌회전 진입 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 377	<p>도로교통법 제18조 제3항에 따라 “차도가 아닌 장소”의 차는 도로 진입 시 일단 정지 후 안전여부를 충분히 확인하면서 서행하여야 할 의무를 지고 있지만, 도로에서 진행하는 직진차량도 “차도가 아닌 장소”에서 도로로 진입하는 차량의 유무와 동태를 주시하여야 할 기본적인 의무가 있으므로 도표 242를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양 측의 기본과실을 10:90으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 10 : 90</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 아파트에서 도로로 좌회전 진입 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 전방주시를 소홀히 하여 청구차량을 충돌한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 도로를 직진 중 오른쪽 아파트에서 도로로 진입하는 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 아파트에서 도로로 노와진입하였으므로, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

입증 자료



2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 생점

- 차도가 아닌 곳에서 차도로 진입하는 차량과 도로에서 직진하는 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 아파트에서 도로로 좌회전 진입 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임

결정 이유

- 아파트 주차장에서 도로로 진입하는 청구차량과 원쪽 도로에서 직진하는 피청구차량 간의 충돌사고로, 노와에서 진입한 차량은 진입시 일시정지 의무가 있으나, 동영상에 의하면 청구차량은 아파트에서 곧바로 좌회전 진입하였던 점, 이륜차의 속도위반은 입증되지 않는 점, 양 차량의 충돌부위 등 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 377은 차도가 아닌 곳에 차도로 진입하는 차량과 차도를 직진 중이던 이륜차 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 차도가 아닌 장소에 있는 차는 도로 진입시 일단 정지 후 안전여부를 충분히 확인하면서 서행하여야 할 의무가 있지만, 도로에서 진행하는 이륜차도 차도가 아닌 장소에서 도로로 진입하는 차량의 유무와 동태를 주시해야 할 기본적인 의무가 있으므로, 도표 242를 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고, 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 차도가 아닌 장소에서 차도로 진입하는 차량의 기본과실비율을 90%, 직진 이륜차의 기본과실비율을 10%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 아파트 단지 내에서 도로로 진입 중 원쪽 도로에서 직진 중이던 이륜차를 충격한 사고이므로, 도표 377을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

차대이륜차 기타 도로유형 사고

차도가 아닌 장소에서 차도로 진입사고(이륜차) (기본과실)					참고기준 378
-------------------------------------	--	--	--	--	--------------------

사례 개요

심의번호	2019-015270	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 편도 1차로에서 직진 중 오른쪽 아파트에서 도로로 좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 378	<p>A이륜차가 “차도가 아닌 장소”에서 도로로 진입하고 있으므로 도표 242를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실은 70:30으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구차량이 정상 직진 중 오른쪽 아파트 단지 내에서 소좌회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량이 소좌회전(역주행)하여, 청구차량이 피양할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>• 피청구차량이 좌회전 중 왼쪽방향에서 진행 중인 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량이 아파트 단지 부근에서 전방주시를 소홀히 하여 발생한 사고이므로, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</p>

입증 자료

- 사고현장 사진(사고 장소는 아파트 입구 부근의 편도 1차로 도로임)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)

- 사고현장 사진(양 차량이 충돌한 지점)
- 피청구차량의 손상 사진(왼쪽 측면 손상)

주요 생점

- 차도가 아닌 곳에서 차도로 진입하는 이륜차와 차도에서 직진 중이던 차량 간의 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 청구차량이 편도 1차로의 도로를 직진 중 오른쪽 아파트에서 도로로 좌회전 진입 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

결정 이유

- 현장사진 등 제출된 자료에 의하면, 편도 1차로에서 청구차량이 직진 중 오른쪽 아파트에서 맞은편 도로로 좌회전을 하면서 합류하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 아파트에서 도로로 좌회전한 피청구차량의 과실이 더 크나 횡단보도가 설치된 지점으로 청구차량도 서행의무가 있다 할 것이며, 사고 장소는 아파트의 출입구이므로, 차량의 출입이 예상되는 점 등을 감안하여 과실비율을 결정함
- 도표 378은 차도가 아닌 장소에서 이륜차가 차도로 진입하던 중 차도를 직진 중이던 차량과 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 이륜차가 차도가 아닌 장소에서 차도로 진입하고 있으므로, 도표 242를 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고, 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 차도에서 직진한 차량의 기본과실비율을 30%, 차도가 아닌 장소에서 차도로 진입하는 이륜차의 기본과실비율을 70%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 편도 1차로를 직진 중 오른쪽 아파트에서 도로로 좌회전을 하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 378을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%

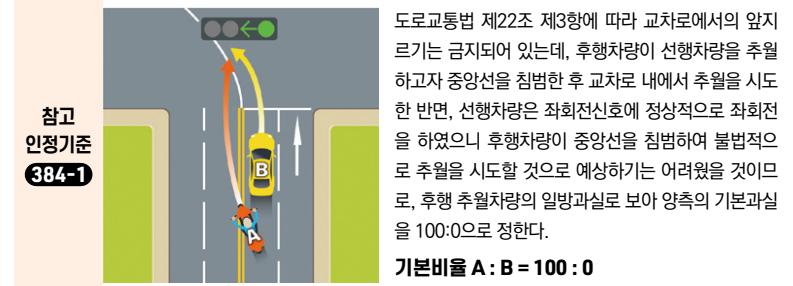
차대이륜차 기타 도로유형 사고



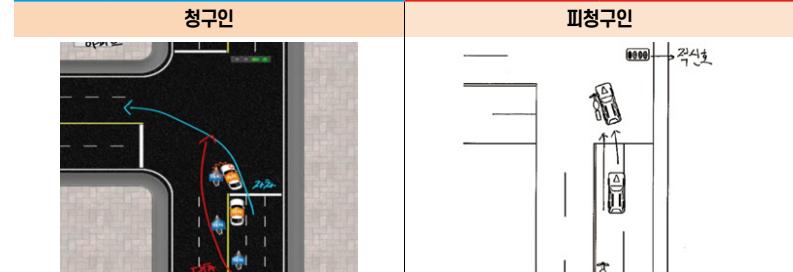
사례 개요

심의번호 2018-065492 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 100 : 0

사고내용 • 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 중앙선을 넘어 청구차량을 추월하다가 발생한 사고임



주장 내용



• 청구차량이 교차로에서 좌회전 신호에 좌회전을 하던 중 후행 피청구차량(이륜차)이 원쪽으로 추월하면서 충돌한 사고로,
• 청구차량은 후방에서 추월하는 피청구차량을 인지할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함

• 피청구차량(이륜차)이 1차로를 따라 주행 중 청구차량의 원쪽으로 추월하다가 충돌한 사고로,
• 양 차량의 동시 신호위반 사고이므로, 청구차량의 과실 50%, 피청구차량의 과실 50%가 타당함

입증 자료



- 동영상(청구차량이 좌회전 신호에 좌회전을 하는 모습)
- 동영상(후행 피청구차량의 추월 모습)
- 사고현장 사진(신호기 있는 사거리 교차로)
- 양 차량의 손상 사진(청구차량 운전석 앞부분, 피청구차량 오른쪽 축면 손상)

주요 장점

- 신호기 있는 교차로에서 선행 차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 동일방향에서 후행하던 이륜차가 추월하여 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면 선행 청구차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 중앙선을 넘어 청구차량을 추월하면서 발생한 사고임

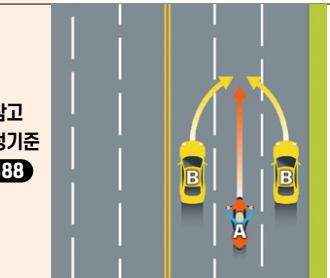
결정 이유

- 청구차량이 신호대기 후 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 동일방향에서 후행하던 피청구차량(이륜차)이 청구차량을 추월하기 위해 중앙선 넘어 진행하여 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 추월하는 피청구차량을 예상하거나 피양할 수 없어 보이는 점, 청구차량이 신호 위반하였다고 보기 어려운 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 384-1은 신호기 있는 사거리 교차로에서 선행 차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전 중 후행하던 이륜차가 추월하면서 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 앞지르기는 금지되어 있는 점, 후행 이륜차가 선행차량을 추월하고자 중앙선을 침범한 후 교차로 내에서 추월을 시도한 반면, 선행차량은 좌회전 신호에 정상적으로 좌회전을 하였으므로, 선행차량은 후행 이륜차가 중앙선을 침범하여 추월을 시도할 것으로 예상하기는 어려운 점을 고려하여, 후행 추월차량의 일방과실로 보아 선행 좌회전 차량의 기본과실비율을 0%, 후행 추월 이륜차의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 신호기 있는 교차로에서 선행 청구차량이 신호에 따라 좌회전 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 중앙선을 침범하여 추월하다가 발생한 사고이므로, 도표 384-1을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

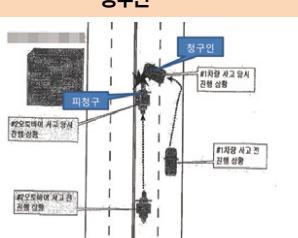
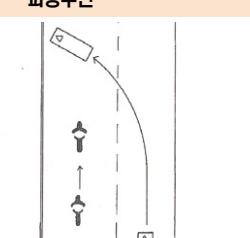
차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2019-016517	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 388	 <p>도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경 차량에게 주의의무가 있고, 후행 직진차량도 전방주시의무 및 안전운전의무가 있으므로 직진 자동차와 진로변경 자동차의 기본과실은 30:70이지만(도표 252), 여기에 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 20 : 80</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 진로변경 중 후방에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 후방에서 진행 중인 피청구차량이 선행차량에 하였으므로, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 직진 중 청구차량이 무리하게 급진로변경하여 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 중앙선을 넘을 의도로 급진로변경 하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료

교통사고 사실확인원	교통사고 경수번호 제2019-1111
주 번 호	주 소 충대로 123 (서울특별시 강남구 테헤란로 123)
부상여부	부상 여부 : 청구인 부상 여부 : (선택연령 : 30세)
사고장소	차종 : 승용차 버스 : (선택연령 : 30세)
발생일자	2019.01.14 17:00
운전유형	■ 차대차 □ 차량단독 □ 차마사화 □ 기타
사고원인	안전운전과의 부재
피해내용	인화 : 차량 A, 무상 2 명, 물회 : 2,000,000 원 상당
사고개요	사고개요



- 교통사고사실확인원에 의하면 청구차량이 가해차량으로 기재됨
- 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)

- 사고현장 사진(면도 2차로의 도로임)
- 피청구차량의 손상 사진(왼쪽 측면 손상)

2. 자동차와 이륜차의 사고

주요 쟁점

- 동일방향에서 이륜차가 직진 중 진로변경하는 선행차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 선행 청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경 중 1차로에 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

결정 이유

- 청구차량이 진로변경 중 직진하는 피청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량이 이륜차인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 388은 직진하는 이륜차와 진로변경하는 차량 사이의 사고를 정하고 있는 도표로, 도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경차량에게 주의의무가 있고, 후행 직진 차량도 전방주시의무 및 안전운전의무가 있으므로, 직진 차량과 진로변경 차량의 기본과실비율은 30% : 70%인 점(도표 252), 여기에 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 선행 진로변경 차량의 기본과실비율을 80%, 후행 직진 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 388을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2019-046409	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	<p>• 청구차량이 유턴구역에서 유턴 신호에 유턴 중 안전지대를 통과하여 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</p>		
참고 인정기준 388-2(가)	<p>(가) 안전지대를 통과한 차량은 비록 직진 운행이지만 도로교통법에 의하여 금지된 주행을 한 것이고, 정상적인 경로로 진로변경을 한 차량은 도로교통법 제13조에 의해 진입이 금지된 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이라는 것을 신뢰하고 운전하기 때문에 후행차량이 이를 위반한 경우를 예측하거나 회피하기 어렵다는 점에서, 안전지대 진입 후행 직진차량인 A이륜차가 안전지대를 벗어나기 직전이나 직후에 사고가 발생한 경우 A이륜차의 기본과실을 100%로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> • 청구차량이 유턴구역에서 정상 유턴 중 안전지대에서 추월하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, • 피청구차량이 안전지대를 통해 추월하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> • 피청구차량(이륜차)이 직진 중 오른쪽 청구차량이 갑자기 유턴을 하여 충돌한 사고로, • 피청구차량이 안전지대를 벗어난 후 사고가 발생하였으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

- 교통사고사실확인원에 청구차량이 피해차량으로 기재됨
- 교통사고사실확인원의 사고현장지도에 의하면, 피청구차량이 안전지대 통과 중 청구차량과 충돌하였음
- 동영상(청구차량이 유턴 중 피청구차량이 안전지대를 통과하면서 충돌하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

주요 쟁점

- 선행 차량이 유턴을 위해 진로변경 중 안전지대를 통해 진행하는 후행 이륜차 사이의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상 및 교통사고사실확인원에 의하면, 선행 청구차량이 유턴 신호에 유턴을 하던 중 안전지대를 통과 중인 후행 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임

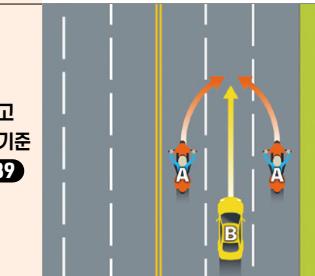
결정 이유

- 피청구차량(이륜차)이 안전지대 통과 중 선행 청구차량과 충돌한 사고로 교통사고사실확인원 및 CCTV 동영상에 의하면, 청구차량이 유턴구역에서 정상 유턴 중 안전지대를 통과하며 청구차량을 추월하려던 피청구차량과 충돌한 사고인 점, 양 차량 주의의무 등 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 388-2의 (가)는 선행 차량이 진로변경 중 후행 이륜차가 안전지대를 이용하여 직진을 하면서 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 안전지대를 통과하는 이륜차는 비록 직진 운행이지만 도로교통법에 의하여 금지된 주행을 한 것이고, 정상적인 경로로 진로변경을 한 차량은 진입이 금지된 안전지대로 이륜차가 통과하지 않을 것을 신뢰하고 운전하므로, 후행 이륜차가 안전지대를 통해 진행할 것을 예측하거나 회피하기 어렵다는 점에서, 안전지대에서 직진한 이륜차의 기본과실비율을 100%, 선행 진로변경 차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 선행 청구차량이 유턴 신호에 유턴 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 안전지대를 통과하여 직진을 하면서 발생한 사고로, 도표 388-2의 (가)와 비교하여 선행 청구차량의 유턴상황만 다르므로, 도표 388-2의 (가)를 준용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

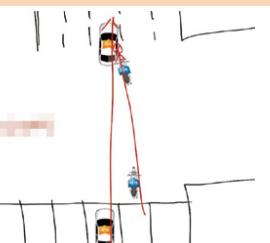
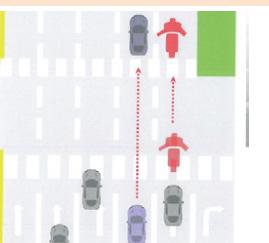
차대이륜차 기타 도로유형 사고

이륜차 차로 변경 사고 (기본과실)					참고기준 389
------------------------	---	---	---	---	--------------------

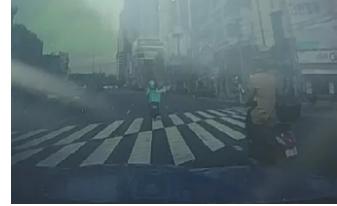
사례 개요

심의번호	2018-033424	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 4차로에서 3차로로 진로변경 중 3차로에서 직진 중이던 청구차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 389	 <p>A이륜차가 진로변경을 하였으므로 도표 252를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실은 60:40으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 교차로를 정상 직진 중 진로변경을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 진로변경하여 청구차량의 오른쪽 측면을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 5차로에서 직진 중 청구차량이 피청구차량과 근접한 거리에서 진로변경을 하여 피청구차량이 청구차량을 피하다가 발생한 사고로, 청구차량이 근접한 거리에서 진행하다가 발생한 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료

	
	 <ul style="list-style-type: none"> 동영상(선행하고 있는 피청구차량(이륜차)의 모습) 동영상(진로변경하는 피청구차량의 모습) 청구차량의 손상 사진(조수석 뒷부분 손상) 피청구차량의 손상 사진(오른쪽 측면 손상)

주요 생점

- 동일방향에서 직진 중인 차량과 진로변경하는 선행 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 3차로를 직진 중 4차로에서 3차로로 진로변경 중이던 선행 이륜차와 충격한 사고임

결정 이유

- 피청구차량(이륜차)이 4차로에서 3차로로 진로변경 중 3차로에서 청구차량이 직진 중 발생한 사고로, 피청구차량이 선행 차량으로서 서서히 진로변경을 하였던 점, 피청구차량이 이륜차인 점, 양 차량의 손상부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 389는 선행 이륜차가 진로변경을 하면서 직진 중인 후행차량과 충격한 사고를 정한 도표로, 도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경차량에게 주의의무가 있고, 후행 직진차량에게도 전방주시의무 및 안전운전의무가 있으므로, 직진 차량과 진로변경 차량의 기본과실은 30% : 70%(도표 252)인 점과 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 고려하여 후행 직진차량의 기본과실비율을 40%, 선행 진로변경 이륜차의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 3차로를 직진 중 4차로에서 3차로로 진로변경을 하던 선행 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 389를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2018-069006	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 80 : 20
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 동일차로에서 선행하던 청구차량이 승객을 태우기 위해 급정지하여 후행하던 피청구차량(이륜차)이 청구차량을 후미추돌한 사고임 		
참고 인정기준 390	<p>추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
약도 미제출	
<ul style="list-style-type: none"> 승객을 태우기 위해 정차하는 청구차량의 후미를 피청구 차량(이륜차)이 추돌한 사고로, 피청구차량이 전방주시를 소홀히 하여 정차하는 청구차 랑을 후미추돌한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 선행하는 청구차량이 승객을 태우기 위해 도로에 갑자기 정차하여 피청구차량(이륜차)이 추돌한 사고로, 피청구차량의 후미추돌사고이지만, 청구차량의 이유 없는 급정거가 사고의 원인이므로, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



주요 쟁점

- 동일차로에서 후행하던 이륜차가 선행하던 차량을 후미추돌하였는지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량의 이유 없는 급정지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 택시정류장인 청구차량이 승객을 태우기 위해서 정지하면서 동일차로에서 후행하던 피청구 차량(이륜차)이 청구차량을 추돌한 사고임
- 동영상에 의하면, 청구차량은 택시정류장이 아닌 장소에서 급정지하였음

결정 이유

- 피청구차량이 청구차량의 후미를 추돌한 사고로, 사고 전 청구차량은 택시정류장이 아닌 차량의 운행이 가능한 4차로에서 승객을 태우기 위해서 정지하였던 점, 사고시간은 주간인 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 390은 동일차로에서 후행하던 이륜차가 선행차량을 후미추돌한 경우를 정하고 있는 도표로, 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로, 피추돌차량의 기본과실비율을 0%, 추돌한 이륜차의 기본과실비율을 100%로 정함
- 본 사례는 후행 피청구차량(이륜차)이 동일차로에서 선행하던 청구차량을 후미를 추돌한 사고이므로, 도표 390을 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 승객을 태우기 위해 택시정류장이 아닌 차량의 운행이 가능한 4차로에서 급정지한 사실이 있으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2018-005556	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	• 자동차전용도로에서 청구차량이 직진 중 선행 직진중인 피청구차량(이륜차)의 후미를 추돌한 사고임		
참고 인정기준 391	<p>추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미 확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 0 : 100</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 자동차전용도로에서 3차로를 직진 중 동일 차로에서 선행 피청구차량(이륜차)을 추돌한 사고로, 피청구차량이 자동차전용도로에서 음주상태에서 진행 하였으므로, 청구차량의 과실 50%, 피청구차량의 과실 50%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 정상 직진 중 후행하던 청구차량이 피청구차량을 후미추돌한 사고로, 전방주시를 소홀히 한 청구차량의 후미추돌 사고이므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 사고 발생 시점 → 3차선 차동 전용도로 위반 주행 중인 피청구인 차량(이륜차) 추돌한 사고 	<ul style="list-style-type: none"> 현장 사진 - 청구인 차량 3차선 직진 - 피청구인 차량 3차선 직진 - 차량과 전용도로 위반 3 차선 주행 중인 피청구인 차량 (이륜차) 추돌한 현장 확인 ⇒ <자동차 전용도로 확인>

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행하던 이륜차를 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 자동차전용도로 위반 및 음주 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면 동일차로에서 후행하던 청구차량이 선행하던 피청구차량(이륜차)의 후미를 추돌한 사고임
- 제출된 자료에 의하면, 사고 장소는 자동차전용도로이고, 피청구차량의 운전자는 음주상태에서 운전한 것으로 확인됨

결정 이유

- 청구차량이 피청구차량(이륜차)을 추돌한 사고이기는 하나, 사고 장소가 이륜차의 진입이 금지된 자동차 전용도로인 점, 피청구차량의 운전자가 운전면허 취소 수치를 넘는 주취상태에서 운전한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 391은 동일차로에서 선행하던 이륜차를 후행하던 차량이 후미추돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미 확보로 인하여 발생하므로, 추돌차량의 기본과실비율을 100%, 피추돌 이륜차의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로에서 피청구차량(이륜차)이 선행하던 중 후행하던 청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌한 사고이므로, 도표 391을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 자동차전용도로에서 운행한 점, 피청구차량의 운전자가 주취상태(면허취소 수치 초과)로 운전한 점을 고려하여, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2018-071301	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 2차로를 직진하다가 사고 발생 전 우회전을 하여 동일차로에서 후행하던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고임 		
참고 인정기준 391	<p>추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 0 : 100</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 2차로를 직진 중 2차로에서 우회전하는 선행 피청구차량(이륜차)의 오른쪽 후미를 추돌한 사고로, 피청구차량이 직진차로에서 음주상태(0.08%)로 우회전 한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 40%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량(이륜차)이 우회전 중 후행하던 청구차량이 후미를 추돌한 사고로, 피청구차량 운전자의 음주와 사고 발생 사이에 인과관계는 존재하지 않으며, 청구차량의 전방주시태만, 안전거리 미확보 과실을 고려하면, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 교통사고사실확인원에 청구차량이 가해차량의 판단됨 동영상(선행 피청구차량(이륜차)이 우회전을 위해 감속하는 모습) 동영상(청구차량이 피청구차량을 추돌하는 모습) 	

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행하던 이륜차를 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 노면표시 위반 및 음주 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원 등 제출된 자료에 의하면, 동일차로에서 후행하던 청구차량이 선행하던 피청구차량(이륜차)의 후미를 추돌한 사고임
- 교통사고사실확인원에 의하면, 선행 피청구차량은 직진차로에서 우회전을 위해 감속을 하는 상태였고, 피청구차량 운전자의 음주가 확인됨

결정 이유

- 청구차량의 후미추돌사고이나 피청구차량(이륜차)이 3차로 중 2차로를 직진 중 우회전을 하였던 상황이므로, 후행 청구차량이 피청구차량의 우회전을 예측하기 어려운 점, 충격부위 및 형태 등을 고려하여 과실비율 결정함
- 도표 391은 동일차로에서 선행하던 이륜차를 후행하던 차량이 후미추돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로, 추돌 차량의 기본과실비율을 100%, 피추돌 이륜차의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 동일차로에서 피청구차량(이륜차)이 선행하던 중 후행하던 청구차량이 피청구차량의 후미를 추돌한 사고이므로, 도표 391을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 우회전을 위해서 감속하였던 점, 피청구차량의 운전자가 음주를 하였던 점을 고려하여, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2019-011021	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 65 : 35
사고내용	<p>• 청구차량이 좌회전 신호에 유턴 중 맞은편 도로에서 우회전하여 진행하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임</p>		
참고 인정기준 392-1(나)	<p>(나) 도표 254-1을 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 A이륜차의 과실률을 10% 낮게 보아 양측의 기본과실률을 70:30으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> • 청구차량이 정상 유턴 중 대우회전하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, • 피청구차량이 빠른 속도로 3차로에서 2차로까지 대우회전하였으므로, 피청구차량의 일반과실이 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> • 피청구차량(이륜차)이 우회전 완료 후 직진 중 반대방향에서 유턴하는 청구차량과 충돌한 사고로, • 우회전 완료 후 직진하는 피청구차량을 유턴하는 청구차량이 충격한 사고이므로, 양 차량 과실비율은 동등함

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고사실확인원에 피청구차량(이륜차)이 가해차량으로 기재됨 • 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 의하면, 청구차량이 유턴신호에 유턴 중 우회전 후 직진 중인 피청구차량과 충격함 	<ul style="list-style-type: none"> • 사고현장 사진(사고 장소는 유턴신호에 유턴이 가능한 장소임) • 양 차량의 손상 사진(청구차량의 조수석 앞부분, 피청구차량의 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 유턴신호에 유턴하는 차량과 반대방향에서 우회전하는 이륜차와 충격한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 대우회전 후 직진 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 유턴신호에 따라 유턴 중 반대방향에서 우회전 완료 후 직진 중이던 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고임
- 교통사고사실확인원의 사고현장 약도에 의하면, 피청구차량은 대우회전을 완료한 이후 2차로를 직진 중인 상태에서 청구차량과 충격하였음

결정 이유

- 청구차량이 좌회전 신호에 유턴을 하던 중 맞은편 도로에서 우회전 완료 후 진행하여 오던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 피청구차량이 대우회전을 완료한 이후 직진 중이었던 것으로 보이는 점, 양차량의 충돌 부위, 기타 교통사고사실확인원 및 현장사진에 나타난 사고정황 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 392-1의 (나)는 유턴 중인 차량과 반대방향에서 우회전 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도표 254-1의 (나)를 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 우회전 이륜차의 기본과실비율을 70%, 유턴신호에 유턴한 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 유턴신호에 유턴을 하던 중 반대방향에서 우회전을 하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고이므로, 도표 392-1의 (나)를 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 대우회전을 완료한 이후 직진 중이었던 상황이었으므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 35% ● 피청구차량 65%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2018-044254	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 60 : 40
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량[이륜차]이 후행상태에서 유턴하던 중 선행 유턴하는 피청구차량과 충돌한 이후 피청구차량이 심의외 차량을 재충돌한 사고임 		
<p>참고 인정기준 393-2(나)</p> <p>(나) 도표 254-2를 준용하되, 이륜차는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 70 : 30</p>			

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 후행 청구차량[이륜차]이 유턴 중 선행 피청구차량이 금유턴하면서 충돌한 사고로, 청구차량이 다소 먼저 유턴 시도하여 사고의 원인을 제공한 과실이 있으나, 피청구차량도 당황하여 운전조작 미숙으로 심의외 차량을 충돌하였으므로, 청구차량[이륜차]의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 유턴신호에 유턴하던 중 후방에서 역주행하는 청구차량[이륜차]과 충돌 후 교차로 내에서 심의외 차량과 재충돌한 사고로, 피청구차량으로서는 역주행한 청구차량[이륜차]을 예견할 수 없었으므로, 청구차량[이륜차]의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 교통사고사실확인원에 피청구차량이 피해차량으로 기재됨
- 피청구차량의 손상 사진(2차 충돌 후 전면부 손상)
- 동영상(후행하는 청구차량[이륜차]의 모습)
- 동영상(양 차량이 유턴하는 모습)

주요 쟁점

- 동일차로에서 선행 차량과 후행 이륜차가 유턴하다가 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량의 과잉 피양 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원과 동영상에 의하면, 선행 피청구차량과 후행 청구차량[이륜차]이 유턴을 시도하면서 발생한 사고임
- 교통사고사실확인원에 의하면, 피청구차량이 1차 충격에 놀라 당황한 사실이 확인됨

결정 이유

- 청구차량[이륜차]이 후행 유턴 중 선행 유턴하는 피청구차량의 운전석 도어를 충격하였고, 이에 놀란 피청구차량이 직진하여 왼쪽에서 신호에 따라 직진하던 심의외 차량을 재충돌한 사고로, 청구차량의 통행방법 위반 과실이 주된 사고 원인이나, 피청구차량의 과잉 피양이 손해 확대에 기여한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 393-2의 (나)는 동일차로에서 선행 차량과 후행 이륜차가 동시에 유턴을 하다가 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도표 254-2 (나)를 준용하되, 이륜차는 차량에 비해 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 신호가 바뀌더라도 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 후행 유턴 이륜차의 기본과 실비율을 70%, 선행 유턴 차량의 기본과 실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례에서는 동일차로에서 후행 청구차량[이륜차]과 선행 피청구차량이 유턴을 시도하다가 발생한 사고이므로, 도표 393-2의 (나)를 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량의 과잉 피양을 인정하여, 청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2017-063756	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	• 피청구차량(이륜차)이 흰색실선이 표시된 갓길에 주차되어 있던 청구차량을 충돌한 사고임		
참고 인정기준 394	<p>추돌사고인 도표 390, 391와 같이 추돌차량의 전방주 시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌 차량의 일방과실로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 주차 중인 청구차량을 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고로,</p> <p>• 청구차량은 주차가 허용되는 흰색 실선 구간에 주차하였고, 피청구차량의 운전자는 음주 운전을 하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p>	<p>• 피청구차량(이륜차)이 편도 1차로를 정상 진행 중 역방향으로 불법 주차된 청구차량과 충돌한 사고로,</p> <p>• 사고 시간이 심야시간이었던 점, 청구차량의 불법주차를 고려하면, 청구차량의 과실 30%, 피청구차량의 과실 70%가 타당함</p>

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

• 사고현장 사진(청구차량의 손상 모습) • 사고현장 사진(흰색 실선 구간에 주차한 청구차량의 모습)	• 사고현장 사진(흰색 실선 구간에 주차한 청구차량의 손상 모습) • 피청구차량의 손상 사진(앞쪽면 손상)

주요 쟁점

- 주(정)차된 차량을 후행하던 이륜차가 추돌한 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 흰색 실선구간에 주차된 청구차량을 동일방향에서 후행하던 피청구차량(이륜차)이 충돌한 사고임

결정 이유

- 피청구차량(이륜차)이 갓길에 주차되어 있던 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 주차한 갓길은 흰색실선이 있는 곳인 점, 사고 당시 야간이기는 하나 피청구차량(이륜차)의 운전자가 0.18%의 만취한 상태에서 운전 한 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 394는 동일방향에서 주(정)차 중인 선행 차량을 후행하던 이륜차가 추돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 추돌사고인 도표 390, 도표 391과 같이 추돌차량의 전방주 시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 사고가 발생 하므로, 추돌 이륜차의 기본과실비율을 100%, 주(정)차중인 피추돌차량의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 흰색 실선구간에 주차 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 청구차량을 충돌한 사고이므로, 도표 394를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

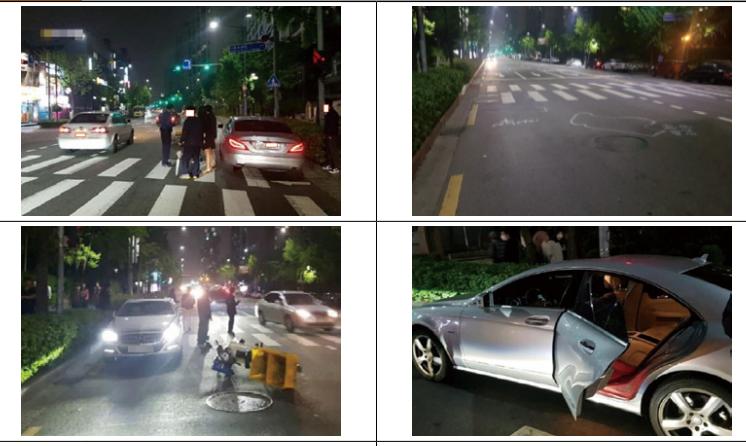
심의번호	2018-059023	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	• 청구차량이 운전석 뒷문을 개문하다가 후행하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 395(가)	<p>(가) 후행하는 차량이 전방에 정차중인 차량이 갑자기 문을 여는 것을 피하기는 매우 곤란하나, 평소 개문의 가능성을 염두에 두고 전방주시를 철저히 하면서 서행할 의무가 있다는 점을 감안하여 차량 간 열린 문 접촉사고인 도표 248과 동일하게 양측의 기본과실률을 20:80으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 20 : 80</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 비상등을 켜고 갓길에 정차 후 운전석 뒷도어를 여는 과정에서 후행 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 횡단보도의 갓길에 정차 중 운전석 뒷도어를 개문하면서, 후행하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량이 횡단보도에 정차하면서, 왼쪽방향으로 개문한 점을 고려하면, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료



- 사고현장 사진(정차 중인 청구차량의 모습)
- 사고현장 사진(횡단보도 부근 도로임)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
- 청구차량의 손상 사진(운전석 뒷도어 손상)

주요 쟁점

- 동일방향에서 선행 정차 중이던 차량이 왼쪽으로 개문하면서 후행하던 이륜차와 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 제출된 자료에 의하면, 선행 청구차량이 운전석 뒷도어를 개문하면서 후행 이륜차와 충격한 사고임

결정 이유

- 청구차량이 운전석 뒷문을 개문하다가 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고로, 사고 당시는 야간이기는 하나 사고 장소에 가로등이 켜져 있고, 주위 상가에 불이 켜진 대로라는 점에서 야간인 점은 별도의 과실비율을 감소시켜 보기는 어렵다고 판단하여 과실비율을 결정함
- 도표 395의 (가)는 정차 중인 차량이 왼쪽 문을 열면서 후행하는 이륜차와 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 후행하는 이륜차는 전방에 정차 중인 차량이 갑자기 문을 여는 것을 피하기는 매우 곤란하나, 평소 개문의 가능성을 염두에 두고 전방주시를 철저히 하면서 서행할 의무가 있다는 점을 고려하여, 도표 248과 동일하게 좌측 개문 차량의 기본과실비율을 80%, 후행 이륜차의 기본과실비율을 20%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 정차 상태에서 운전석 뒷도어를 개문하면서 동일방향에서 후행하던 이륜차와 충격한 사고이므로, 도표 395의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호	2017-018114	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 편도 4차로의 4차로에 정차 후 조수석 뒷문을 개문하다가 동일방향에서 후행하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 395(나)	<p>(나) 차량은 도로의 중앙을 기준으로 우측 부분에 정차 하여야 하고 보도는 차량의 우측문 쪽에 설치되어 있기 때문에, 전방에 정차중인 B차량에서 탑승객이 내리는 경우 원쪽문보다는 우측문이 개방될 가능성이 높다는 점을 감안할 때, B차량의 우측으로 진행하여 사고위험을 높인 A이륜차의 과실을 10% 높여서 양측의 기본과실을 30:70으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 오른쪽 차로에 정차 후 동승자가 조수석 뒷문을 열고 내리던 중 후행하던 피청구차량(이륜차)이 오른 쪽으로 추월하면서 발생한 사고로, 도표 395의 (나)를 적용하여, 청구차량의 과실 70%, 피청구차량의 과실 30%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 선행 청구차량이 정지 후 오른쪽 뒷문을 열면서 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량은 정지 신호 없이 정지하였고, 오른쪽 공간이 넓은 상태에서 개문하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

입증 자료



- 동영상(피청구차량(이륜차)이 후행하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(청구차량 조수석 뒷문 손상)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)
- 사고현장 사진(피청구차량(이륜차)의 최종 정차 위치)

주요 쟁점

- 선행 차량이 정차 후 오른쪽 문을 열면서 후행하던 이륜차와 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량 정차 후 오른쪽 문을 열면서 동일방향에서 후행하던 피청구차량(이륜차)과 충각한 사고임

결정 이유

- 동영상에 의하면, 청구차량이 편도 4차로 도로의 4차로에서 정차 후 동승자 하차를 위해 뒷문을 개문하던 중 후방에서 청구차량의 오른쪽으로 진입한 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 395의 (나)는 정차 중인 차량이 오른쪽 문을 열면서 후행하는 이륜차와 충돌한 사고를 정하고 있는 도표로, 도표 395의 (7)와 달리, 차량은 도로의 중앙을 기준으로 도로의 오른쪽에 정차하여야 하고, 보도는 차량의 오른쪽에 설치되어 있기 때문에, 전방에 정차 중인 차량에서 탑승객이 내리는 경우 원쪽문보다는 오른쪽 문이 개방될 가능성이 높다는 점을 감안할 때, 차량의 오른쪽으로 진행하여 사고위험을 높인 이륜차의 과실을 10% 높여서, 오른쪽 개문 차량의 기본과실비율을 70%, 후행 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 정차 상태에서 조수석 뒷도어를 개문하면서 동일방향에서 후행하던 이륜차와 충각한 사고이므로, 도표 395의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

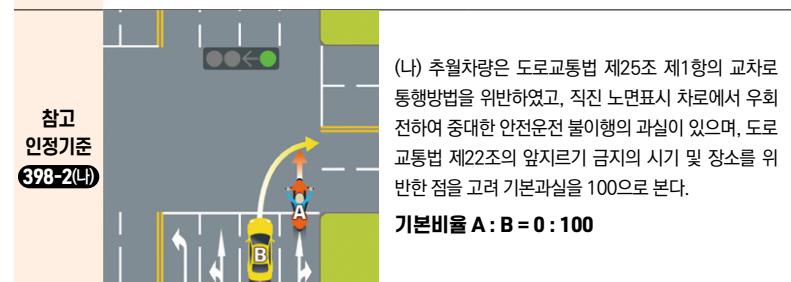
차대이륜차 기타 도로유형 사고



사례 개요

심의번호 2019-057484 결정비율 A(피청구) : B(청구) = 0 : 100

사고내용 • 청구차량이 직진차로인 2차로에서 추월하여 우회전하던 중 직진과 우회전이 가능한 3차로에서 직진하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
<p>• 청구인 차량은 2차선에서 우회전한 침입</p> <p>• 피청구인 차량은 2차선에서 우회전한 침입</p> <p>• 청구인 차량은 2차로에서 우회전 중 3차로에서 진행하던 불상의 오토바이를 추월하던 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로,</p> <p>• 피청구차량이 3차로에서 불상의 오토바이를 추월하여, 청구차량으로서는 추월하는 피청구차량을 발견하기 어려웠던 점을 고려하여, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함</p>	<p>• 청구차량이 2차로에서 우회전 중 피청구차량(이륜차)이 3차로에서 직진을 하면서 발생한 사고로,</p> <p>• 피청구차량은 3차로를 따라 정상적으로 직진하였고, 청구차량은 노면표시 위반하여 우회전을 하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함</p>

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 청구차량의 손상 사진(조수석 측면 손상) 피청구차량(이륜차)의 손상 사진(왼쪽 측면 손상) 	<ul style="list-style-type: none"> 교통사고사실확인원에 청구차량의 교차로 통행방법위반이 사고원인으로 기재됨 교통사고사실확인원의 사고현장 악도에 의하면 청구차량은 직진차로에서 우회전을 하였음 	

주요 쟁점

- 직진/우회전 차로에서 직진 중인 이륜차와 직진차로에서 노면표시를 위반하여 우회전 중인 차량 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 직진차로인 2차로에서 3차로의 피청구차량(이륜차)을 추월하여 우회전을 하다가 발생한 사고인 것으로 확인됨

결정 이유

- 청구차량이 편도 3차로 중 2차로를 직진하다 교차로에 이르러 우회전 중 오른쪽 3차로에서 직진하는 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량은 직진차로인 2차로에서 노면표시를 위반하여 우회전한 점, 피청구차량은 직진신호에 따라 3차로에서 직진한 점을 고려하면, 청구차량의 일방과실 사고가 타당함
- 도표 398-2의 (나)는 직진차로에서 노면표시를 위반하여 우회전하는 차량과 직진과 우회전이 가능한 차로에서 직진 중이던 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 직진차로에서 추월형태로 우회전한 차량은 도로 교통법 제25조 제1항의 교차로 통행방법을 위반하였고, 직진 노면표시 차로에서 우회전하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, 도로교통법 제22조의 앞지르기 금지의 시기 및 장소를 위반한 점을 고려하여 직진차로에서 우회전한 차량의 기본과실비율을 100%, 직진과 우회전이 가능한 차로에서 직진한 이륜차의 기본과실비율을 0%로 정하였음
- 본 사례는 직진차로에서 노면표시를 위반하여 우회전한 청구차량이 직진과 우회전이 가능한 차로에서 직진 중인 피청구차량(이륜차)을 충돌한 사고이므로, 도표 398-2의 (나)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 100% ● 피청구차량 0%

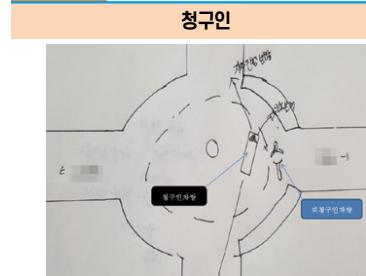
차대이륜차 기타 도로유형 사고

(가) 회전2차로 회전대 회전1차로에서 진출 사고(A회전(회전2차로), B진로변경(회전1→2차로)) (기본과실)	신호등 없음	회전교차로	회전(회전2차로)	진로변경 (회전1→2차로)	참고기준 399-1 (가)
---	--------	-------	-----------	-------------------	------------------------------

사례 개요

심의번호	2018-035522	결정비율	A(파청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에서 청구차량이 1차로에서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구 차량(이륜차)과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 399-1(가)	 <p>(가) 도표 263을 준용하되, 이륜자는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량은 회전교차로 내에서 선행하여 주행 중 후행 피청구차량(이륜차)이 청구차량의 오른쪽으로 추월하다가 발생한 사고로, 청구차량으로서는 피청구차량의 추월을 예상할 수 없었으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 회전교차로 내에서 청구차량이 갑자기 2차로로 진로를 변경하여 회전차로의 2차로를 진행 중인 피청구차량(이륜차)과 충돌한 사고로, 청구차량은 회전교차로 내에서 오른쪽으로 급조향하는 청구차량을 피양할 수 없었으므로, 청구차량의 일방과 실이 타당함

2. 자동차와 이륜차의 사고

입증 자료

	
	
<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 모습) 동영상(양 차량이 충격하는 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 사고현장 사진(사고 장소는 2차로형 회전교차로임) 사고현장 사진(청구차량의 최종 정차 위치)

주요 쟁점

- 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경하는 차량과 2차로에서 회전 중인 이륜차 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량(이륜차)을 충격한 사고로, 청구차량이 1차로를 벗어나 2차로 방향으로 우회향한 것으로 보이는 점 등 동영상에서 확인되는 사고 경위 및 충돌 부위 감안하여 과실비율을 결정함

- 도표 399-1의 (가)는 2차로형 회전교차로에서 1차로에서 2차로로 진로변경하는 차량과 2차로에서 회전 중인 이륜차 사이에 발생한 사고를 정하고 있는 도표로, 도표 263을 준용하되, 이륜자는 차량에 비하여 가해의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여, 1차로에서 2차로로 진로변경한 차량의 기본과실비율을 70%, 2차로에서 회전한 이륜차의 기본과실비율을 30%로 정하였음

- 본 사례는 청구차량이 회전교차로의 1차로에서 2차로로 진로변경 중 2차로에서 회전 중인 피청구차량(이륜차)과 충격한 사고이므로, 도표 399-1의 (가)를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

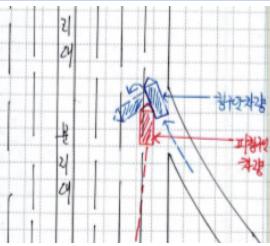
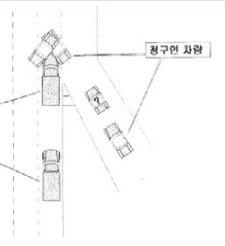
고속도로 합류도로 사고



사례 개요

심의번호	2019-018393	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 고속도로에서 청구차량이 합류도로에서 본선도로로 합류하다가 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 501	<p>도로교통법 제65조 제1항에서 규정하는 바와 같이 고속도로 등에 진입하는 차량은 고속도로를 진행하고 있는 차량의 통행을 방해하여서는 아니 되므로 합류차량의 과실이 중하지만, 고속도로 등의 합류지점이나 진출입로 부근에서는 차량의 진입이 빈번하게 이루어지므로 이러한 곳을 통과하는 본선차량으로서도 합류차량이 진입할 것을 예상하고 운행하여야 하는 점을 고려하여 합류하는 차량의 기본과실비율을 70%, 본선도로에서 직진하는 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 고속도로의 합류도로에서 합류 중 고속도로의 본선도로에서 진행하던 피청구차량과 충돌한 사고로, 피청구차량이 청구차량의 운전석 뒷부분을 충격하였으므로, 양 차량의 과실비율은 동등함 	 <ul style="list-style-type: none"> 고속도로에서 피청구차량이 3차로를 주행하던 중 오른쪽 합류도로에서 합류중인 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량은 합류도로에서 본선도로로 급진입하다가 피청구차량을 충격하였으므로, 청구차량의 과실 90%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

	
	
<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 고속도로의 합류도로로 진입하는 모습) 동영상(청구차량이 본선도로로 진입 중본선도로의 피청구차량과 충돌하는 모습) 사고현장 사진(본선도로와 합류도로의 모습) 양 차량의 손상 사진(청구차량 운전석 충면, 피청구차량 조수석 앞부분 손상) 	

주요 쟁점

- 고속도로의 합류도로에서 본선도로로 합류하던 차량이 본선도로에서 직진 중이던 차량과 충돌한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 합류도로에서 본선도로로 합류하던 중 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임

결정 이유

- 청구차량이 고속도로의 합류차로에서 본선차로로 합류하다 본선차로에서 직진하던 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량은 피청구차량이 진로변경하다 발생한 사고라고 주장하나 동영상에 의하면, 피청구차량의 진로변경 사실을 확인할 수 없는 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 501은 고속도로 등에 진입하는 차량은 고속도로 등을 진행하고 있는 차량의 통행을 방해해서는 안 되므로(도로교통법 제65조 제1항), 합류차량의 과실이 중하지만, 고속도로 등의 합류지점이나 진출입로 부근에서는 차량의 진입이 빈번하게 이루어지므로, 이러한 곳을 통과하는 본선차량으로서도 합류차량이 진입할 것을 예상하고 운행하여야 하는 점을 고려하여, 합류도로에서 합류하는 차량의 기본과실비율을 70%, 본선도로에서 직진하는 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 고속도로의 합류도로에서 본선도로로 합류하던 중 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 501을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

고속도로 합류도로 사고



사례 개요

심의번호	2019-025985	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 40 : 60
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 고속도로의 정체구간에서 본선도로로 합류하다가 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 501	<p>도로교통법 제65조 제1항에서 규정하는 바와 같이 고속도로 등에 진입하는 차량은 고속도로를 진행하고 있는 차량의 통행을 방해하여서는 아니되므로 합류차량의 과실이 중하지만, 고속도로 등의 합류지점이나 진출입로 부근에서는 차량의 진입이 빈번하게 이루어지므로 이러한 곳을 통과하는 본선차량으로서도 합류차량이 진입할 것을 예상하고 운행하여야 하므로 양 차량의 기본과실을 30:70으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 합류지점에서 합류하려다가 차량의 정체로 인하여 정지 중 본선도로의 피청구차량이 무리하게 정차 후 급출발하면서 정지 중인 청구차량을 충격한 사고로, 청구차량은 정지 중이었고, 피청구차량은 급출발하였으므로, 청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 정상 직진 중 오른쪽 합류도로에서 무리하게 우회전하여 합류하던 청구차량과 접촉된 사고로, 청구차량은 전방주시의무를 다하지 않았으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료



주요 쟁점

- 고속도로의 합류도로에서 본선도로로 합류하던 차량이 본선도로에서 직진 중이던 차량과 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 정체구간에서 피청구차량이 청구차량의 합류를 인지하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 고속도로에서 청구차량이 본선도로로 합류하던 중 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고임
- 사고 발생 당시 사고 장소는 많은 차량들로 인하여 정체된 상태였으므로, 피청구차량은 합류하는 청구차량을 충분히 확인할 수 있었던 상황이었음

결정 이유

- 고속도로의 합류도로에서 청구차량이 합류하던 중 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고로서, 합류차량인 청구차량의 과실이 상대적으로 큰 점, 피청구차량 또한 차량 정체 중인 합류도로에서 진행 중인 상황임을 고려할 때 충분히 청구차량의 움직임을 예상할 수 있었던 점, 피청구차량이 다른 정체차량으로 인하여 차로의 오른쪽으로 바짝 붙어 진행한 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 501은 고속도로 등에 진입하는 차량은 고속도로 등을 진행하고 있는 차량의 통행을 방해해서는 안 되므로(도로교통법 제65조 제1항), 합류차량의 과실이 중하지만, 고속도로 등의 합류지점이나 진출입로 부근에서는 차량의 진입이 빈번하게 이루어지므로, 이러한 곳을 통과하는 본선차량으로서도 합류차량이 진입할 것을 예상하고 운행하여야 하는 점을 고려하여, 합류도로에서 합류하는 차량의 기본과실비율을 70%, 본선도로에서 직진하는 차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 고속도로에서 합류하던 중 본선도로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고로, 도표 501을 기초로 과실을 검토하였고, 사고 당시 차량들의 정체로, 피청구차량은 청구차량의 합류를 충분히 인지할 수 있는 상황이었으므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

고속도로 차로 감소도로 사고

차로 감소도로 사고 (기본과실)					참고기준 502
----------------------	--	--	--	--	--------------------

사례 개요

심의번호	2019-034403	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 40 : 60
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 고속도로의 차로 감소구간에서 본선차로를 직진하던 청구차량이 본선차로로 합류하던 피청구 차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 502	<p>도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경을 하는 합류차량에게 상당한 주의의무가 있으나, 본선차량도 차로가 감소되는 지점에서 다른 차량의 진로변경을 예상할 수 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 40:60으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 40 : 60</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 정상 직진 중 진로변경하는 피청구차량과 접촉한 사고로, 청구차량은 서행 직진 중이었고, 오른쪽에서 합류하는 피청구차량을 보고 정지하였으나, 피청구차량이 방향지시등도 켜지 않은 상태에서 무리하게 진입하였으므로, 피청구차량의 과실 90%가 타당함 	<ul style="list-style-type: none"> 합류구간에서 피청구차량이 합류 중 본선차로에서 직진하는 청구차량과 접촉한 사고로, 피청구차량이 합류 중 청구차량이 갑자기 직진하여 사고를 유발하였으므로, 양 차량 과실은 동등함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

<ul style="list-style-type: none"> 동영상(청구차량이 본선차로를 진행 중 오른쪽 합류차로에서 진행하던 피청구차량이 본선차로로 진입하는 모습) 동영상(양 차량이 충돌하는 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상) 피청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

주요 쟁점

- 고속도로의 차로감소 구간에서 본선차로를 직진하던 차량과 본선차로로 합류하던 차량 간의 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 고속도로의 차로감소 구간에서 본선차로를 직진 중 합류차로에서 합류하던 피청구차량과 충격한 사고임

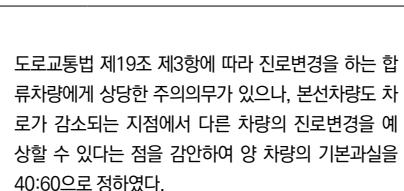
결정 이유

- 고속도로의 차로감소구간에서 직진하던 청구차량과 합류하던 피청구차량 간의 사고로, 본선차로에서 직진하던 청구차량의 통행을 방해한 피청구차량의 과실이 중하나, 동영상에 의하면, 청구차량은 피청구차량의 합류 시도를 미리 인식할 수 있었던 것으로 보이는 점, 사고현장은 차로 감소구간인 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 502는 도로교통법 제19조 제3항(진로변경시 주의의무)에 따라 진로변경을 하는 합류차량에게 상당한 주의의무가 있으나, 본선차량도 차로가 감소되는 지점에서 다른 차량의 진로변경을 예상할 수 있다는 점을 감안하여 본선차량의 기본과실비율을 40%, 합류차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 고속도로의 차로감소구간에서 청구차량이 직진 중 합류차로에서 합류하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 502를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

고속도로 차로 감소도로 사고



사례 개요

심의번호	2017-055165	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 30 : 70
사고내용	• 양보표시가 있는 고속도로의 차로 감소구간에서 본선차로에서 직진하던 피청구차량이 본선차로로 합류하던 청구차량과 충돌한 사고임		
참고 인정기준 502	 <p>도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경을 하는 합류차량에게 상당한 주의의무가 있으나, 본선차량도 차로가 감소되는 지점에서 다른 차량의 진로변경을 예상할 수 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실률을 40:60으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 40 : 60</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
약도 미제출	 <p>• 청구차량이 5차로에서 4차로로 합류하면서 4차로에서 직진하는 피청구차량과 접촉한 사고로,</p> <p>• 청구차량이 이미 합류하여 직진 중 피청구차량이 양보하지 않고, 무리하게 직진을 하다가 발생한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함</p> <p>• 사고 장소는 5차로가 사라지는 합류구간으로, 청구차량이 합류차량임에도 불구하고 먼저 4차로로 진행하기 위해서 무리하게 합류를 하던 중 정상 직진 중이던 피청구차량을 충격한 사고로,</p> <p>• 청구차량의 부적절한 합류방법을 고려하면, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함</p>

3. 고속도로의 사고

입증 자료



주요 쟁점

- 고속도로의 차로감소 구간에서 본선차로를 직진하던 차량과 본선차로로 합류하던 차량 간의 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 합류차로의 노면에 양보표시가 있는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 고속도로의 차로 감소구간에서 청구차량이 합류하던 중 본선차로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 진행한 합류차로의 노면에는 양보표시가 있는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 청구차량이 진행하던 합류차로의 노면에는 양보표시가 있음

결정 이유

- 고속도로의 차로 감소구간에서 청구차량이 합류를 하다가 본선차로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 진행한 합류차로의 노면에는 양보표시가 있는 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 502는 도로교통법 제19조 제3항(진로변경 시 주의의무)에 따라 진로변경을 하는 합류차량에게 상당한 주의의무가 있으나, 본선차량도 차로가 감소되는 지점에서 다른 차량의 진로변경을 예상할 수 있다는 점을 감안하여 본선차량의 기본과실비율을 40%, 합류차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 고속도로의 차로 감소구간에서 청구차량이 본선차로로 합류하던 중 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 502를 적용하여 과실을 검토하였고, 청구차량이 진행한 차로의 노면에 양보표시가 있는 상황이므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

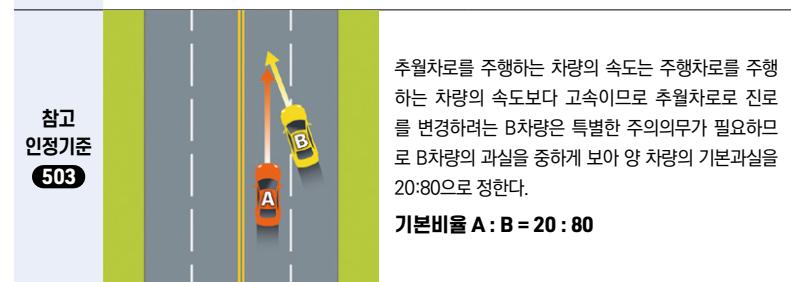
고속도로 차로변경(진로변경) 사고



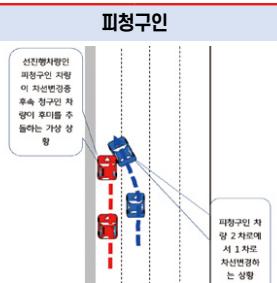
사례 개요

심의번호 2019-010134 결정비율 A(청구) : B(피청구) = 20 : 80

사고내용 • 자동차전용도로에서 청구차량이 추월차로인 1차로를 주행 중 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경하다가 발생한 사고임

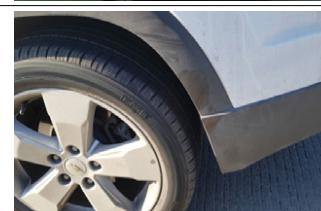


주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 1차로를 주행 중 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경하면서 청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량은 자동차전용도로에서 방향지시등을 작동하지 않고, 갑자기 진로를 변경하여 청구차량을 충격하였으므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경을 원료한 시점에 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고로, 피청구차량이 고속도로 등에서 진로변경한 사실은 인정하나, 청구차량이 안전거리를 확보하였다면, 사고가 발생하지 않았을 것이므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료



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

- 동영상(피청구차량이 주행차로인 2차로에서 직진 중인 모습)
- 동영상(피청구차량이 1차로로 진로변경 중 1차로에서 직진 중인 청구차량과 충격하는 모습)

주요 쟁점

- 고속도로(자동차전용도로)의 추월차로에서 직진 중인 차량이 주행차로에서 추월차로로 진로변경하는 차량과 충격한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 자동차전용도로에서 청구차량이 추월차로인 1차로에서 직진 중 피청구차량이 주행차로인 2차로에서 1차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고임

결정 이유

- 자동차전용도로에서 피청구차량이 2차로에서 1차로로 진로변경을 하던 중 발생한 사고로, 피청구차량의 동영상을 보면, 피청구차량이 청구차량보다 선행한 상태에서 진로변경한 점, 양 차량 충격 부위 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 503은 고속도로 또는 자동차전용도로에서 통상 추월차로(1차로)를 주행하는 차량의 속도는 주행차로(2차로)를 주행하는 차량의 속도보다 고속이므로, 추월차로로 진로를 변경하려는 차량은 특별한 주의의무가 필요하여, 진로변경차량의 과실을 중하게 보아 추월차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 20%, 추월차로로 진로변경한 차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 자동차전용도로의 추월차로에서 직진 중 추월차로로 진로변경을 하던 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 503을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 20% ● 피청구차량 80%

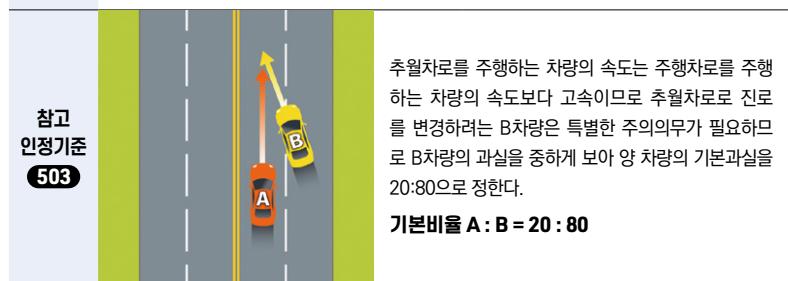
고속도로 차로변경(진로변경) 사고



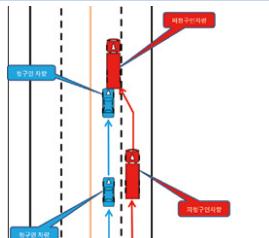
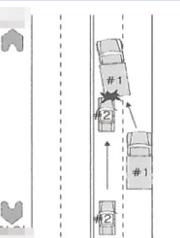
사례 개요

심의번호 2017-064945 결정비율 A(청구) : B(피청구) = 30 : 70

사고내용 • 고속도로에서 청구차량이 추월차로를 직진 중 피청구차량이 주행차로에서 추월차로로 진로변경하다가 발생한 사고임



주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 고속도로의 추월차로를 직진 중 피청구차량이 주행차로에서 추월차로로 진로변경을 하다가 충돌한 사고로, 피청구차량의 과실 10%, 피청구차량의 과실 90%가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 고속도로의 2차로에서 1차로로 진로변경을 완료한 상태에서 후행했던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고로, 피청구차량은 원쪽 방향지시등을 점등한 상태에서 정상적으로 진로변경을 완료하였으나, 청구차량의 부적절한 제동으로 피청구차량을 추돌하였으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료



- 동영상(주행차로인 2차로에서 주행하던 피청구차량이 진로변경 신호를 하면서 진로변경을 시작하는 모습)
- 동영상(양 차량이 충돌하는 모습)
- 청구차량의 손상 사진(앞부분 손상)
- 피청구차량의 손상 사진(운전석 뒷부분 손상)

주요 쟁점

- 고속도로(자동차전용도로)의 추월차로에서 직진 중인 차량이 주행차로에서 추월차로로 진로변경하는 차량과 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 선행 피청구차량의 추월차로 진입 정도와 충돌부위

결정 근거

- 동영상에 의하면, 고속도로에서 청구차량이 추월차로인 1차로를 직진 중 피청구차량이 2차로에서 추월차로인 1차로로 진로변경을 하다가 발생한 사고임
- 피청구차량은 청구차량과의 거리를 유지한 상태에서, 서서히 진로변경을 하여, 피청구차량의 뒷부분이 충돌되었음

결정 이유

- 고속도로에서 청구차량이 추월차로로 진로변경하던 피청구차량과 충돌한 사고로, 피청구차량이 상당거리 이전부터 진로변경신호를 하면서 진로변경을 하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 503은 고속도로 또는 자동차전용도로에서 통상 추월차로(1차로)를 주행하는 차량의 속도는 주행차로(2차로)를 주행하는 차량의 속도보다 고속이므로, 추월차로로 진로를 변경하려는 차량은 특별한 주의의무가 필요하여, 진로변경차량의 과실을 중하게 보아 추월차로에서 직진한 차량의 기본과실비율을 20%, 추월차로로 진로변경한 차량의 기본과실비율을 80%로 정하였음
- 본 사례는 고속도로에서 청구차량이 추월차로를 직진 중 추월차로로 진로변경을 하던 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 503을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 진로변경 신호를 하면서 서서히 진로변경을 하던 상황이므로, 청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% 피청구차량 70%

고속도로 차로변경(진로변경) 사고

주행차로 진로변경 사고 (수정과실)				참고기준 504
------------------------	--	--	--	--------------------

사례 개요

심의번호	2018-065639	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 20 : 80
사고내용	<ul style="list-style-type: none"> 고속도로에서 청구차량이 실선구간에서 주행차로인 4차로로 진로변경 중 4차로를 진행하던 피청구차량과 충돌한 사고임 		
참고 인정기준 504	<p>주월차로 또는 다른 주행차로에서 주행차로로 진로변경을 하는 경우 도로교통법 제19조 제3항에 따른 주의 의무가 요구되나, 직진차량인 A차량이 후행차량인 점을 감안하여 B차량의 과실을 10% 낮추어 양 차량의 기본과실을 30:70으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 30 : 70</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
<ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 갓길인 5차로에서 4차로로 서행하여 진로변경 중 피청구차량이 4차로에서 무리하게 직진하다가 충돌한 사고로, 청구차량이 선행차량으로, 정체구간에서 서행으로 진로변경한 점, 후행 피청구차량이 무리하게 직진한 점을 고려하면, 양 차량의 과실비율은 동등함 	<ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 고속도로의 4차로를 정상 진행 중 청구차량이 갓길인 5차로의 실선구간에서 4차로로 급진로변경 하여 청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량이 피청구차량을 확인하지 못하고 실선구간에서 갑자기 4차로로 급진로변경하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

• 동영상(청구차량이 갓길인 5차로를 직진 중인 모습)
• 동영상(청구차량이 4차로로 진로변경 중 피청구차량과 충돌하는 모습)

• 청구차량의 손상 사진(운전석 앞부분 손상)
• 피청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상)

주요 쟁점

- 고속도로에서 주행차로를 직진 중인 차량이 주행차로로 진로변경을 하던 차량과 충돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 청구차량이 실선구간에서 진로변경을 하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 고속도로에서 청구차량이 갓길인 5차로에서 주행차로인 4차로로 진로변경 중 4차로에서 직진 중인 피청구차량과 충돌한 사고임
- 청구차량이 실선구간에서 진로변경을 하였던 것으로 확인됨

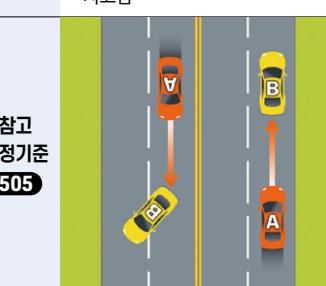
결정 이유

- 청구차량이 실선구간에서 진로를 변경하다가 후행 직진하는 피청구차량과 충돌한 사고로, 청구차량의 진로변경 속도를 감안할 때 피청구차량의 불가항력적인 사고로 보기 어려운 점 등을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 504는 주월차로 또는 다른 주행차로에서 진행하던 차량이 주행차로로 진로변경을 하는 경우 도로교통법 제19조 제3항(진로변경 방법)에 따른 주의의무가 요구되나, 직진차량인 후행차량인 점을 감안하여 진로변경한 선행차량의 과실을 10% 낮추어, 진로변경 차량의 기본과실비율을 70%, 직진차량의 기본과실비율을 30%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 주행차로로 진로변경 중 주행차로에서 직진 중이던 피청구차량과 충돌한 사고이므로, 도표 504를 기초로 과실을 검토하였고, 청구차량이 실선구간에서 진로변경하던 상황이므로, 청구차량의 과실을 기산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 80% ● 피청구차량 20%

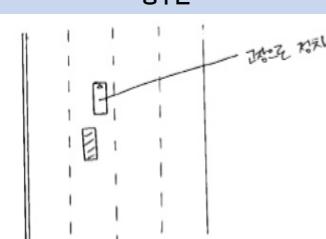
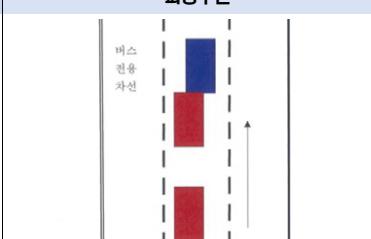
고속도로 추돌 사고



사례 개요

심의번호	2018-045956	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 60 : 40
사고내용	• 고속도로에서 청구차량이 주행 중 전방에 차량 고장으로 정차하고 있던 피청구차량을 충격한 사고임		
참고 인정기준 505	 <p>일반 도로와 달리 고속도로 등에서는 차량이 주(정)차 중일 것이라고 예상하는 것이 어렵기 때문에 도표 245에 비하여 피추돌차량인 B차량의 과실을 높여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 고속도로의 2차로에 고장으로 정차하고 있는 피청구차량을 2차로를 주행하는 청구차량이 추돌한 사고로, 피청구차량은 후방에 대한 안전조치를 하지 않은 상태로 정차 중이었으므로, 청구차량의 과실 40%, 피청구차량의 과실 60%가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 차량 고장으로 정차 중 후행하던 청구차량이 추돌한 사고로, 피청구차량은 고장 표지 등 안전조치를 취할 시간적 여유가 없는 상태였고, 청구차량이 전방주시를 태만히 하여 피청구차량을 추돌하였으므로, 청구차량의 과실 90%, 피청구차량의 과실 10%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

	
	
<ul style="list-style-type: none"> 동영상(전방에 차량 고장으로 정차 중인 피청구차량의 모습) 동영상(청구차량이 정차 중인 피청구차량을 추돌하는 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 청구차량의 손상 사진(조수석 앞부분 손상) 피청구차량의 손상 사진(운전석 뒷부분 손상)

주요 쟁점

- 고속도로에서 선행 차량이 주·정차 중 후행 차량이 추돌한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 2차로를 직진 중 차량 고장으로 정차 중인 선행 피청구차량을 추돌한 사고임

결정 이유

- 동영상에 의하면, 청구차량이 고속도로를 주행 중 전방에 고장으로 정차하고 있던 피청구차량을 충격한 사고로, 피청구차량이 후속사고 예방을 위한 안전표지 없이 2차로에 정차한 사실을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 505는 일반도로와 달리 고속도로 등에서는 선행차량이 주·정차중일 것이라고 예상하는 것이 어렵기 때문에 일반도로에서 주·정차한 선행차량을 추돌한 사고를 정하고 있는 도표 245에 비하여 피추돌차량의 과실을 높여, 추돌차량의 기본과실비율을 60%, 주·정차 중인 피추돌차량의 기본과실비율을 40%로 정하였음
- 본 사례는 선행 피청구차량이 차량 고장으로 고속도로에서 정차 중 후행하던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고이므로, 도표 505를 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 60% ● 피청구차량 40%

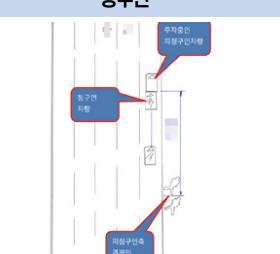
고속도로 추돌 사고



사례 개요

심의번호	2018-068200	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 70 : 30
사고내용	• 야간의 고속도로에서 선행 피청구차량이 차량 고장으로 정차 후 비상점멸등을 켜고 동승자가 수신호를 하고 있던 중 후행 직진 중이던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고임		
참고 인정기준 505	 <p>일반 도로와 달리 고속도로 등에서는 차량이 주(정)차 중일 것이라고 예상하는 것이 어렵기 때문에 도표 245에 비하여 피추돌차량인 B차량의 과실을 높여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정하였다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 야간에 외곽고속순환도로의 5차로에서 청구차량이 차량 고장으로 정차 중인 피청구차량을 추돌한 사고로, 피청구차량은 정차 이후 필요한 안전조치를 취하지 않고, 동승자가 순간 흔들고 있던 상태였으므로, 청구차량은 정차 중인 피청구차량을 발견하기 어려웠음 따라서 청구차량의 과실 60%, 피청구차량의 과실 40% 가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 차량 고장으로 우측 갓길에 정차 중 갓길을 주행하던 청구차량이 피청구차량을 후미추돌한 사고로, 피청구차량은 비상등을 점멸하고, 운전자와 동승자가 수신호를 하고 있었던 상황이었으나, 청구차량이 전방주시를 소홀히 하여, 피청구차량을 추돌하였으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료



- 동영상(차량 고장으로 정차 중인 피청구차량과 오른쪽에서 수신호를 하고 있는 동승자의 모습)
- 동영상(청구차량이 차량 고장으로 정차한 피청구차량을 추돌하는 모습)
- 사고현장 사진(양 차량의 충격부위)
- 피청구차량의 손상 사진(운전석 뒷부분 손상)

주요 쟁점

- 고속도로에서 선행 차량이 주·정차 중 후행 차량이 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 야간에 정차 중인 피청구차량의 안전조치 정도

결정 근거

- 동영상에 의하면, 시야가 제한된 야간의 고속도로에서 청구차량이 차량 고장으로 정차 중인 피청구차량을 추돌한 사고임
- 야간에 피청구차량은 고속도로에서 정차 중이었고, 비상점멸등을 점등한 상태에서 동승자가 수신호를 하고 있었던 상황임

결정 이유

- 야간에 외관순환고속도로의 끝차로에서, 피청구차량이 차량 고장으로 비상등만 점등하고 후방 안전조치 없이 정차 중 후행하던 청구차량이 피청구차량을 후미추돌한 사고로, 사고장소가 고속도로인 점, 시야가 제한된 야간에 발생한 사고인 점, 피청구차량의 안전조치의 정도(비상등 점등, 후방에서 수신호)를 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 505는 일반도로와 달리 고속도로 등에서는 선행차량이 주·정차 중일 것이라고 예상하는 것이 어렵기 때문에 일반도로에서 주·정차한 선행차량을 추돌한 사고를 정하고 있는 도표 245에 비하여 피추돌차량의 과실을 높여, 추돌차량의 기본과실비율을 60%, 주·정차 중인 피추돌차량의 기본과실비율을 40%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 고속도로에서 차량 고장으로 정차 중인 선행 피청구차량을 추돌한 사고이므로, 도표 505를 기초로 과실을 검토하였고, 사고 시간이 시야가 제한되는 야간이기는 하나, 피청구차량은 비상등을 점멸한 상태에서 수신호를 하고 있었던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 감산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 70% ● 피청구차량 30%

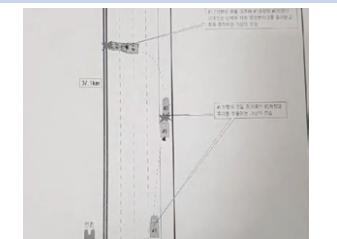
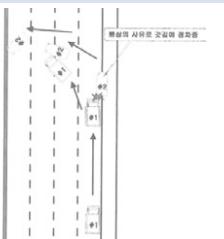
고속도로 추돌 사고



사례 개요

심의번호	2018-063611	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	청구차량이 고속도로의 갓길에서 정차 중 후행하던 피청구차량이 청구차량을 추돌한 사고임		
참고 인정기준 506	 <p>도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행할 수 있으므로 갓길에 정차한 차량이 위와 같은 부득이한 사정이 있는 경우를 전제로 피추돌차량이 사고에 관한 예전 및 회피가능성을 인정하기 어려우므로 추돌차량인 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 갓길에 정차 중 후행하던 피청구차량이 후미 추돌한 사고로, 청구차량의 운전자는 몸이 불편하여 청구차량을 갓길에 정차하였고, 후행하던 피청구차량이 출음운전을 하여 청구차량을 추돌한 사고이므로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 편도 4차로의 4차로를 주행 중 4차로와 갓길을 점유하며 정차중인 청구차량을 추돌한 사고로, 청구차량이 갓길과 4차로를 점유한 상태였으므로, 청구차량의 과실 40%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료



교통사고사실확인원	고속도로	제2018-00260호
성명 : 김철아	□ 개인 · ■ 개인·직장복면	
주소 :		
운전면허 :		
사고현장 : 경상남도 진주시 갓길	법정 : 진주시 (도로명 : 진주로)	
발생일자 : 2018-06-15 08:40		
발생장소 :		
사고구형 :	<input checked="" type="checkbox"/> 정차 · <input type="checkbox"/> 외선주차 · <input type="checkbox"/> 차량단속 · <input type="checkbox"/> 차대사용 · <input type="checkbox"/> 기타	
사고현장 : 인천 존은석목장		
운행구분 :	<input type="checkbox"/> 개인 · <input checked="" type="checkbox"/> 사업자 · <input type="checkbox"/> 무선 · <input type="checkbox"/> 경비	
운행속도 :		
운행방향 :		
사고개요 :		



- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 선행 청구차량이 고속도로의 갓길에 정차 중 후행하던 피청구차량이 청구차량을 추돌한 사고로 확인됨
- 교통사고사실확인원에 피청구차량의 후미추돌 사고로 기재됨

- 사고현장 사진(양 차량의 접촉 부위)
- 사고현장 사진(양 차량의 최종 정차 위치)

주요 쟁점

- 고속도로의 갓길에 주·정차 중인 선행차량을 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 선행 청구차량이 고속도로의 갓길에 정차 중 후행하던 피청구차량이 청구차량을 추돌한 사고로 확인됨

결정 이유

- 청구차량이 고속도로의 갓길에 정차 중 후행하던 피청구차량이 청구차량을 추돌한 사고로, 피청구차량은 주행차로에 선행하던 차량이 없는데도 전방주시의무를 위반하여 갓길로 진행한 점, 청구차량의 운전자는 몸이 불편하여 불가피하게 우측 갓길로 정차하였던 점을 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 506은 도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행할 수 있으므로, 갓길에 정차한 차량이 이러한 부득이한 사정이 있는 경우를 전제로 갓길에 정차한 피추돌차량에게 사고에 관한 예전 및 회피가능성을 인정하기 어려우므로, 추돌차량의 일방과실로 보아 갓길에 주·정차중인 피추돌차량의 기본과실비율을 0%, 추돌차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 부득이한 사유로 고속도로의 갓길에 정차 중 후행하던 피청구차량이 정차 중인 청구차량을 추돌한 사고이므로, 도표 506을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

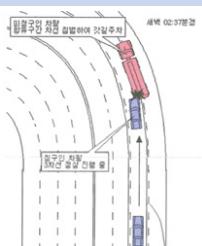
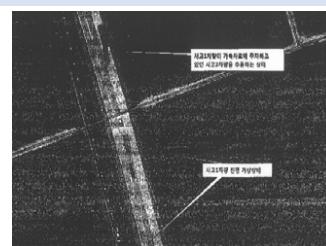
고속도로 추돌 사고



사례 개요

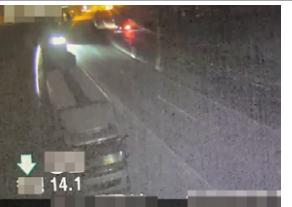
심의번호	2019-033766	결정비율	A(청구) : B(피청구) = 90 : 10
사고내용	• 피청구차량이 고속도로의 갓길에서 3차로를 일부 점유하며 주차 중 3차로를 후행하던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고임		
참고 인정기준 506	 <p>도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행할 수 있으므로 갓길에 정차한 차량이 위와 같은 부득이한 사정이 있는 경우를 전제로 피추돌차량이 사고에 관한 예견 및 회피 가능성을 인정하기 어려우므로 추돌차량인 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실률을 100:0으로 정한다.</p> <p>기본비율 A : B = 100 : 0</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 차로가 감소하는 구간의 3차로를 진행 중 갓길에 불법주차된 피청구차량을 추돌한 사고로, 야간에 출음쉼터부근의 갓길에서 차로를 일부 점유하며, 차량의 통행을 절대적으로 방해한 피청구차량의 과실 70%가 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 고속도로의 갓길에 주차 중 3차로에서 주행 중이던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고로, 청구차량은 과속상태에서 전방주시를 소홀히 하여 피청구차량을 추돌하였고, 피청구차량의 주차는 다른 차량의 통행에 방해가 되지 않았으므로, 청구차량의 일방과실이 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

	교통사고사실확인원 고속도로 신호등 없음 갓길 주정차 중 피추돌 506 2019.01.25 02:43 날씨: 맑음 속도: 14.1 25.01.2019 AM 2:37:45
	• 사고현장 사진(3차로를 일부 점유하여 갓길에 주차한 피청구차량의 모습)
	• 교통사고사실확인원에 청구차량의 추돌 사고로 기재됨 • 동영상(청구차량이 피청구차량을 추돌하는 모습)

주요 쟁점

- 고속도로의 갓길에 주·정차 중인 선행차량을 후행하던 차량이 추돌한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 요소: 피청구차량이 야간에 차로를 일부 점유하여 주차 중이었는지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 야간의 고속도로에서 피청구차량이 갓길에 주차 중 3차로에서 후미를 강하게 추돌한 사고로, 청구차량이 속도를 하였던 점, 피청구차량은 3차로를 일부 침범하여 주차 중이었던 점, 청구차량의 선행차량들은 피청구차량을 인지하고 안전하게 주행한 점을 종합하여 과실비율을 결정함
- 도표 506은 도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행 할 수 있으므로, 갓길에 정차한 차량이 이러한 부득이한 사정이 있는 경우를 전제로 갓길에 정차한 피추돌차량에게 사고에 관한 예견 및 회피 가능성을 인정하기 어려우므로, 추돌차량의 일방과실로 보아 갓길에 주·정차 중인 피추돌차량의 기본과실비율을 0%, 추돌차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음

결정 이유

- CCTV와 교통사고사실확인원에 의하면, 야간에 청구차량이 고속도로에서 갓길에 주차 중인 피청구차량의 후미를 강하게 추돌한 사고로, 청구차량이 속도를 하였던 점, 피청구차량은 3차로를 일부 침범하여 주차 중이었던 점, 청구차량의 선행차량들은 피청구차량을 인지하고 안전하게 주행한 점을 종합하여 과실비율을 결정함
- 도표 506은 도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행 할 수 있으므로, 갓길에 정차한 차량이 이러한 부득이한 사정이 있는 경우를 전제로 갓길에 정차한 피추돌차량에게 사고에 관한 예견 및 회피 가능성을 인정하기 어려우므로, 추돌차량의 일방과실로 보아 갓길에 주·정차 중인 피추돌차량의 기본과실비율을 0%, 추돌차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
- 본 사례는 피청구차량이 고속도로의 갓길에서 주차 중 3차로에서 후행하던 청구차량이 피청구차량을 추돌한 사고이므로, 도표 506을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 3차로를 일부 점유하여 주차 중인 상태였으므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 90% ● 피청구차량 10%

고속도로 낙하물사고



사례 개요

심의번호 2017-045547 결정비율 A(청구) : B(피청구) = 0 : 100

사고내용 • 선행하던 피청구차량의 적재함에서 낙하된 돌이 후행하던 청구차량의 전면유리를 충격한 사고임

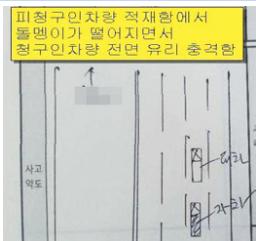


도로교통법 제39조 제4항에 따라 차량의 화물이 떨어지지 아니하도록 덮개를 씌우거나 묶는 등 확실하게 고정될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 할 의무가 있고, 고속도로 등을 진행하는 후행차량이 선행차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물에 대한 예견 가능성과 회피가능성이 현저히 낮으므로 선행차량의 일방과실로 보아 약 차량의 기본과실을 0:100으로 정한다.

기본비율 A:B=0:100

주장 내용

청구인



- 청구처량이 3차로를 정상 주행 중 선행하던 피청구처량의 적재함에서 둘멩이가 떨어지면서 청구처량의 전면유리를 충격한 사고로,
 - 청구처량은 피청구처량과 충분한 거리를 확보한 상태였으나, 피청구처량의 적재함에서 갑자기 날아오는 돌을 피할 수는 없었으므로, 피청구처량의 일방과실이 타당함
 - 피청구처량의 적재함에서 둘이 떨어진 사실은 없으므로,
 - 본 건 사고는 피청구처량과 관련이 없는 사고임

피청구인

약도 미제출

3. 고속도로의 사고

입증 자료



- 동영상(진로변경하는 선행 피청구차량의 모습)
 - 동영상(피청구차량의 적재함에서 낙하물이 날아오는 모습)
 - 원고차량의 손상 사진(낙하물에 의해 청구차량의 전면 유리가 손상됨)
 - 교통사고신설확인원(양 당사자가 주장하는 사고 내용이 기재됨)

주요 쟁점

- 선행 차량의 적재함에서 날아온 낙하물이 후행하던 차량을 충격하였는지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 선행하던 피청구차량의 적재함에서 떨어진 낙하물이 후행하던 청구차량을 충격한 사고임

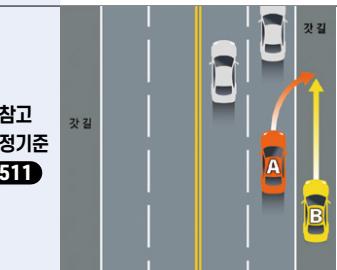
결정 이유

- 피청구인은 교통사고사실확인원을 근거로 청구차량을 충격한 돌은 피청구차량과 관계없다고 주장하고 있으나, 동영상에 의하면, 사고 발생 당시 피청구차량은 낙하물과 동일한 돌을 운반하고 있었고, 돌의 운동 궤적상 피청구차량의 적재함에 있었던 돌이 낙하하면서 후행하던 청구차량을 충격한 것으로 보이므로, 피청구차량의 일방과실로 결정함
 - 도표 508은 도로교통법 제39조 제4항에 따라 모든 차량의 운전자는 차량에 있는 화물이 떨어지지 않도록 덮개를 써우거나 묶는 등 확실하게 고정될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 할 의무가 있고, 고속도로 등을 진행하는 후행차량이 선행차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물에 대한 예견가능성과 회피가능성이 현저히 낮으므로, 선행차량의 일방과실로 보아 후행차량의 기본과실비율을 0%, 낙하물을 떨어뜨린 선행차량의 기본과실비율을 100%로 정하였음
 - 본 사례는 선행 피청구차량의 적재함에서 낙하물이 떨어져 후행하던 청구차량을 손상시킨 사고이므로, 도표 508을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
 - 청구차량 0% ● 피청구차량 100%

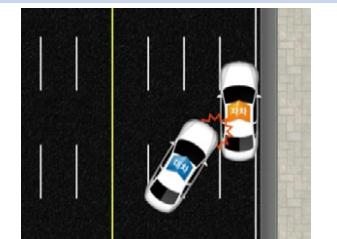
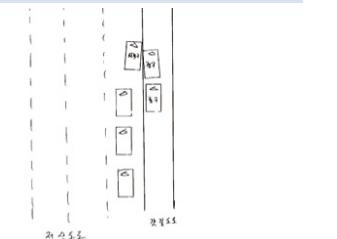
차대차 갓길 진로 변경 사고



사례 개요

심의번호	2017-035677	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 60 : 40
사고내용	• 자동차전용도로에서 청구차량이 갓길을 직진하던 중 갓길로 진로변경하던 피청구차량과 접촉한 사고임		
참고 인정기준 511	 <p>충돌 당시 양 차량 모두 통행이 금지되어 있는 갓길로 진행한 잘못이 있으나, A차량은 진로변경을 하여 갓길로 진입하려는 차량이고 B차량은 이미 갓길에서 진행 중임을 고려하여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정 한다.</p> <p>기본비율 A : B = 60 : 40</p>		

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 4차로를 주행 중 3차로의 피청구차량이 4차로로 진로변경을 시도하면서 청구차량을 충돌한 사고로, 피청구차량의 무리한 진로변경이 주된 사고의 원인으로, 피청구차량의 일방과실이 타당함 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량은 선행차량으로 갓길로 진로 변경하려는 순간 갓길에서 주행 중인 청구차량과 접촉된 사고로, 피청구차량이 인터체인지로 진입하기 위해 갓길로 진입하려는 순간 갓길에서 주행 중인 청구차량과 충격하였으므로, 청구차량의 과실 80%, 피청구차량의 과실 20%가 타당함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

	
<ul style="list-style-type: none"> 동영상(갓길을 주행 중인 청구차량의 모습) 동영상(3차로에서 갓길로 진로 변경하는 피청구차량의 모습) 	<ul style="list-style-type: none"> 동영상(갓길로 진로변경하면서 청구차량과 충격하는 피청구차량의 모습) 청구차량의 손상 사진(운전석 측면 손상)

주요 쟁점

- 고속도로 등의 갓길에서 직진 중인 차량과 갓길로 진로변경하는 차량 사이에 발생한 사고인지 여부

결정 근거

- 동영상에 의하면, 청구차량이 갓길에서 직진 중 갓길로 진로변경하던 피청구차량과 충격한 사고임

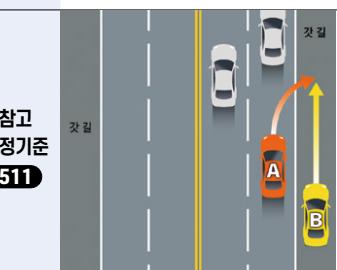
결정 이유

- 갓길에서 직진하던 청구차량과 갓길로 진로변경을 하던 피청구차량 간의 접촉사고로, 청구차량이 갓길로 주행하였던 점 고려하여 과실비율을 결정함
- 도표 511은 충돌 당시 양 차량 모두 통행이 금지되어 있는 갓길로 진행한 잘못이 있으나, 진로변경하는 차량은 갓길로 진입하려는 차량이고, 직진중인 차량은 이미 갓길에서 주행 중임을 고려하여 갓길에서 주행 중인 차량의 기본과실비율을 40%, 갓길로 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 갓길에서 직진 중 3차로에서 갓길로 진로변경하는 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 511을 적용하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 40% ● 피청구차량 60%

차대차 갓길 진로 변경 사고

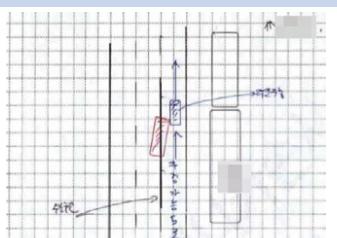
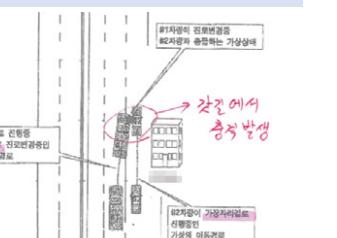


사례 개요

심의번호	2019-044386	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 70 : 30
사고내용 • 갓길을 주행하던 청구차량과 2차로에서 갓길로 진로를 변경하던 피청구차량이 충돌한 사고임			
참고 인정기준 511		갓길	충돌 당시 양 차량 모두 통행이 금지되어 있는 갓길로 진행한 잘못이 있으나, A차량은 진로변경을 하여 갓길로 진입하려는 차량이고 B차량은 이미 갓길에서 진행 중임을 고려하여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정한다.

기본비율 A : B = 60 : 40

주장 내용

청구인	피청구인
 <ul style="list-style-type: none"> 청구차량이 3차로를 직진 중 실선구간에서 진로변경하여 3차로로 진입하는 피청구차량과 충격한 사고로, 피청구차량이 실선구간에서 청구차량을 인지하지 못하고 진로변경을 하였으므로, 피청구차량의 일방과실 사고임 	 <ul style="list-style-type: none"> 피청구차량이 갓길로 진로변경 중 갓길에서 주행 중인 청구차량을 충격한 사고로, 사고 장소는 갓길로, 차량의 주행이 불가한 곳이고, 피청구차량이 갓길로 진로변경 중 갓길을 주행 중인 청구차량과 충격된 사고이므로, 양 차량의 과실은 동일함

3. 고속도로의 사고

입증 자료

교통사고사실확인원	고통사고 접수번호 제2019-00000호
성 명	○○○○○ 주민등록번호
주 소	○○○○○
본관연락처	○○○○○
사고화장	화물차 번호 : 시내○○○○○ (승무원 : ○○○○○)
발행일자	2019.07.25 15:00
발행부처	○○○○○
사고차종	<input checked="" type="checkbox"/> 차대차 <input type="checkbox"/> 차량단속 <input type="checkbox"/> 차대사정 <input type="checkbox"/> 기타
사고현장	○○○○○ ○○○○○ ○○○○○
고려사항	○○○○○ ○○○○○ ○○○○○
사고개요	○○○○○ ○○○○○ ○○○○○



- 동영상(사고 발생 전 갓길을 주행 중인 청구차량의 모습)



- 동영상(근접거리에서 진로변경하는 피청구차량의 모습)



- 교통사고사실확인원에 피청구차량이 갓길로 진로변경을 하였다고 기재됨
- 사고현장 사진

주요 쟁점

- 고속도로 등의 갓길에서 직진 중인 차량과 갓길로 진로변경하는 차량 사이에 발생한 사고인지 여부
- 과실비율 산정 수정요소 : 피청구차량이 근접거리에서 진로변경을 하였는지 여부

결정 근거

- 동영상과 교통사고사실확인원에 의하면, 청구차량이 갓길에서 직진 중 2차로에서 갓길로 진로변경하던 피청구차량과 충격한 사고임
- 피청구차량은 청구차량과 근접한 거리에서 갓길로 진로변경을 하다가 청구차량의 운전석 측면을 충격하였음

결정 이유

- 갓길을 주행하던 청구차량과 2차로에서 갓길로 진로를 변경하던 피청구차량이 서로 충돌한 사고로, 동영상과 교통사고사실확인원 등에 의할 때 청구차량은 주행이 불가능한 갓길에서 주행하고 있었던 점, 피청구차량도 주행이 불가능한 갓길로 무리하게 진로변경한 과실이 있는 점을 고려하여 과실비율 결정함
- 도표 511은 충돌 당시 양 차량 모두 통행이 금지되어 있는 갓길로 진행한 잘못이 있으나, 진로변경하는 차량은 갓길로 진입하려는 차량이고, 직진중인 차량은 이미 갓길에서 주행 중임을 고려하여 갓길에서 주행 중인 차량의 기본과실비율을 40%, 갓길로 진로변경하는 차량의 기본과실비율을 60%로 정하였음
- 본 사례는 청구차량이 갓길을 주행 중 갓길로 진로변경하는 피청구차량과 충격한 사고이므로, 도표 511을 기초로 과실을 검토하였고, 피청구차량이 청구차량과 근접한 거리에서 진로변경을 하였던 상황이므로, 피청구차량의 과실을 가산하여 과실비율을 결정한 사례임
- 청구차량 30% ● 피청구차량 70%