

2023.6.

자동차사고 과실비율 인정기준

목 차

발간사	006
제1편 개정경과	009
제2편 총 설	011
1. 과실비율 인정기준의 필요성	012
2. 과실과 과실상계	014
(1) 과실의 의의	014
(2) 피해자 과실상계의 의의	014
(3) 피해자 과실상계의 법적 근거	015
3. 과실비율 인정기준의 기본원칙	016
(1) 신뢰의 원칙 – 예견가능성	016
1) 자동차 대 자동차	016
2) 자동차 대 보행자	018
(2) 과실상계의 기본조건 – 인과관계	018
4. 과실비율 인정기준의 적용	020
(1) 기본 과실비율의 일반적인 설정방법	020
(2) 구체적인 과실비율 확정방법(수정요소적용)	020
5. 인적 손해에서의 과실상계 별도적용기준	022
(1) 별도적용기준의 정의	022
(2) 별도적용기준 유형	022
(3) 적용 원칙	022
(4) 세부적용 예	023

제3편 과실비율 적용기준(사고유형별) 028

제1장 자동차와 보행자의 사고 029

1. 적용 범위 030

2. 용어 정의 030

3. 수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정)의 해설 033

4. 세부유형별 과실비율 적용기준 038

(1) 횡단보도 내(신호등 있음) 038

 1) 자동차 녹색신호 교차로 통과 후 [보1] 038

 2) 자동차 황색신호 교차로 통과 후 [보2~보4] 042

 3) 자동차 적색신호 교차로 통과 후 [보5~보7] 049

 4) 자동차 교차로 통과 전 [보8~보12] 056

(2) 횡단보도 내(신호등 없음) [보13] 066

(3) 횡단보도 부근(신호등 있음) 069

 1) 직진(좌회전) 자동차 횡단보도 통과 후 [보14~보16] 069

 2) 우회전 자동차 횡단보도 통과 후 [보17~보18] 077

 3) 자동차 횡단보도 통과 전 [보19] 081

(4) 횡단시설 부근(신호등 없음) [보20~보21] 084

(5) 횡단보도 없음 089

 1) 도로 유형별 [보22~보23] 089

 2) 보도와 차도(구분 있음) [보24~보26] 096

 3) 보도와 차도(구분 없음) [보27~보28] 100

(6) 기타 사고유형 [보29~보36] 106

제2장 자동차와 자동차(이륜차 포함)의 사고 123

1. 적용 범위 124

2. 용어 정의 124

3. 수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정)의 해설	128
4. 세부유형별 과실비율 적용기준	147
 가. 교차로(+자로, T자로 등) 사고	147
 (1) 양쪽 신호등 있는 교차로	147
1) 직진 대(對) 직진 사고 - 상대차량이 측면에서 진입 [차1]	147
2) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차2]	163
3) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 측면 방향에서 진입 [차3]	182
4) 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차4]	206
 (2) 한쪽 신호등 있는 교차로(상대차량이 측면에서 진입)	213
1) 직진 대 우회전 사고 [차5]	213
2) 직진 대 직진(좌회전 포함) 사고 [차6]	222
 (3) 한쪽 지시표지 있는 교차로	226
1) 직진 대 직진 [차7]	226
2) 직진 대 좌회전 [차8]	231
3) 직진 대 우회전 [차9]	240
4) 좌회전 대 일시정지위반좌회전 [차10]	246
 (4) 교차로 노면 표시 위반 사고 [차11]	249
 (5) 신호등 없는 교차로	267
1) 직진 대 직진 사고 [차12]	267
2) 직진 대 우회전 사고 - 상대차량이 측면에서 진입 [차13]	274
3) 직진 대 우회전 사고 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차14]	287
4) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차15]	290
5) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 측면에서 진입 [차16]	293
6) 좌회전 대 좌회전 [차17]	304
7) 좌회전 대 우회전 [차18]	309
 (6) 교차로 부근 동시 우회전 내지 좌회전 사고	315
1) 2개 차량이 나란히 통행 가능한 차로폭에서의 사고 [차19]	315
2) 동시 우회전 사고 [차20]	317
3) 동시 좌회전 사고 [차21]	324

나. 마주보는 방향 진행차량 상호 간의 사고	327
(1) 중앙선 침범 사고 [차31]	327
(2) 중앙선 없거나 중앙선침범 미적용 도로에서 교행 사고 [차32]	339
(3) 직진(우회전)차와 유턴차 사이의 사고 [차33]	343
다. 같은 방향 진행차량 상호 간의 사고	351
(1) 안전거리미확보로 인한 추돌사고 [차41]	351
(2) 주정차 차량 추돌사고 [차42]	355
(3) 진로변경 사고 [차43]	370
(4) 도로로 진입하는 차와 직진차와의 사고 [차44]	391
(5) 앞지르기 금지 장소에서 추월사고 [차45]	393
(6) 선행 유턴 대 후행 유턴 사고 [차46]	411
(7) 정차 후 출발 대 직진(우회전) 사고 [차47]	413
(8) 낙하물 사고 [차48]	422
라. 기타 유형의 사고	425
(1) 주차장 사고 [차51]	425
(2) 문 열림 사고 [차52]	432
(3) 횡단보도 횡단 차량 [차53]	435
(4) 회전교차로 사고 [차54]	438
(5) 긴급자동차 사고 [차55]	452
마. 자동차 대 이륜차 특수유형	481
제3장 자동차와 자전거(농기계 포함)의 사고	488
1. 적용 범위	489
2. 용어 정의	489
3. 수정요소의 해설	494

4. 세부유형별 과실비율 적용기준	500
가. 교차로(+자로, T자로 등) 사고	500
(1) 양쪽 신호등 있는 교차로	500
1) 직진 대 직진 사고 - 상대측이 측면에서 진입 [거1]	500
2) 직진 대 좌회전 사고 - 상대측이 맞은편에서 진입 [거2]	509
(2) 한쪽 지시표지 있는 교차로	512
1) 직진 대 직진 사고 [거3]	512
2) 직진 대 좌회전 사고 [거4]	518
3) 직진 대 우회전 사고 [거5]	524
(3) 신호등 없는 교차로	530
1) 직진 대 직진 사고 [거6]	530
2) 직진 대 우회전 사고 [거7]	535
3) 직진 대 좌회전 사고 - 상대측이 맞은편에서 진입 [거8]	543
4) 직진 대 좌회전 사고 - 상대측이 측면에서 진입 [거9]	546
(4) 동일차로 통행 중 사고	559
1) 교차로 부근 선행 우회전 대 후행 직진 사고 [거10]	559
나. 마주보는 방향 진행차량 상호 간의 사고	565
(1) 중앙선 침범 사고 [거21]	565
다. 같은 방향 진행차량 상호 간의 사고	568
(1) 안전거리미확보로 인한 추돌사고 [거31]	568
(2) 진로변경 사고 [거32]	571
(3) 도로로 진입하는 차와 직진차와의 사고 [거33]	575
라. 기타 유형의 사고	578
(1) 자전거 도로횡단 사고 [거41]	578
(2) 자전거횡단도로 횡단사고 [거42]	580
(3) 자전거 도로 사고 [거43]	583
※ (별첨) 변경대비표	587

발간사

우리나라에서 과실비율 인정기준이 최초로 마련된 것은 1976년이었습니다. 당시 인정기준은 자동차보험 보상 및 보험사간 사고 보상금액에 대한 구상을 목적으로 일본의 기준을 참고하여 만들어졌습니다. 이후 자동차보험 약관에 반영하여 사용되어 오다. 2000년부터는 보험업감독업무 시행세칙 상 자동차보험 표준약관의 과실비율 적용기준으로 반영되어, 자동차사고 보상시 활용되어 왔습니다.

그러나, 1976년 20만대에 불과했던 자동차등록대수는 우리나라의 눈부신 경제 발전과 함께 급속하게 증가하여 2022년 기준 약 2,500만대에 이르렀습니다. 연간 발생하는 교통사고 또한 보험 통계 기준 약 370만건으로 매일 약 1만여건의 교통사고가 일어나고 있는 실정입니다.

차량 보급 및 교통사고의 증가와 함께 과실비율에 대한 분쟁도 함께 증가하였으며, 특히 최근에는 인터넷, SNS 등 다양한 매체를 통해 수많은 교통사고 사례나 블랙박스 영상 등이 공유되면서 과실비율에 대한 국민들의 관심과 눈높이가 매우 높아졌습니다.

연간 수백만 건씩 발생하는 과실비율 분쟁을 모두 소송 및 법원의 판결로 해결하는 것은 현실적으로 불가능하고, 엄청난 사법력의 낭비로 볼 수도 있을 것입니다. 따라서 당사자 간의 원만한 합의와 신속한 보상처리를 위해 과실비율 인정기준은 사고에 대한 공평 타당한 보상 뿐만 아니라 국민 대다수가 이해하고 수용할 수 있는 합리적인 기준으로서 반드시 필요하며, 그 인정기준은 법리적으로 부합해야 하고 정당성과 공정성에 대한 사회적 합의가 담겨야만 할 것입니다.

이에 과실비율분쟁 심의위원회는 그간 교통환경 변화와 법령개정 사항 등을 반영하고, 판례 경향, 법원 실무사례 및 문현 등을 참고하여 학계, 법조계 등의 연구와 자문을 거쳐 인정기준을 개정하여 왔습니다.

특히 금번 제10차 개정판에서는 과실비율 인정기준의 공정성과 합리성을 높이는 것 뿐만 아니라, 다양한 데이터 분석과 의견수렴 과정을 토대로 국민들의 눈높이에 걸맞는 인정기준으로 거듭나기 위해 노력하였습니다.

이를 위해 과실비율 분쟁 심의 데이터 분석(서울대학교), 소비자 및 보험전문가 대상 설문조사, 관계당국 및 법조계, 학계 공동의 협의체 운영 등을 진행하였고, 법률전문가 컨소시엄을 통해 심도있는 연구를 거쳐 금번 개정판을 마련하였습니다. 또한, 국민들이 보다 쉽게 접근할 수 있도록 분류 체계를 개편하고 용어를 순화하였으며, 활용도가 낮거나 분쟁 소지가 있는 기준은 정비·개선하여 인정기준의 공정성과 합리성을 제고하였습니다.

동 과실비율 인정기준이 교통사고 시 과실비율을 보다 쉽게 이해하고 판단하는 참고기준으로 널리 활용되길 바랍니다. 이를 통해 우리 사회의 법적 안정성 및 형평성을 확보하고, 교통사고로 인한 분쟁 감소 뿐만 아니라 예측 가능한 교통 환경을 만들어 교통사고가 감소하는데도 도움이 되기를 기대합니다.

인정기준 개정을 위해 많은 분들의 도움을 받았으며 그 기대에 부응하기 위해 최선을 다하였습니다. 자동차사고 과실비율분쟁 심의위원회는 앞으로도 과실비율에 대한 심도 있는 연구와 논의를 통해 인정기준을 더욱 발전시켜 나갈 수 있도록 노력하겠습니다.

마지막으로 동 인정기준 마련을 위해 애써주신 연구진 및 관계자 분들과 교통사고 및 분쟁 처리를 위해 힘쓰고 계신 경찰, 검찰, 법원 및 보험사·공제사 임직원 여러분, 소비자보호 및 제도개선을 위해 힘쓰고 계신 금융당국 관계자 여러분, 그리고 더 안전한 대한민국을 만들기 위해 각자의 자리에서 노력하고 계신 국민 여러분께 감사와 존경을 담아 인사 올립니다. 감사합니다.

자동차사고 과실비율분쟁 심의위원장
서영종

제1편

개정경과

-
- ◎ 자동차사고 과실비율 인정기준(이하 과실비율 인정기준)은 자동차보험의 보상 및 구상업무 시 사용하는 것을 목적으로 지난 1976년 처음 제정되어 수차례의 개정작업을 거쳐 사용되어 왔습니다.
 - ◎ 최초의 과실비율 인정기준은 일본 동경지법 민사27부 판사 3인에 의해 공동 발표된 “민사 교통소송에 있어서의 과실상계율 등의 인정기준”(74.11.)을 참고하여 우리나라의 교통 법규를 반영하고 일부 내용을 수정하여 만들어졌습니다.
 - ◎ 이후 변화하는 교통 환경과 국내 법규 등을 반영하고 국내·외 판례 및 문헌 등을 참고하여 1992년 1차 개정을 시작으로 2022년까지 총 9차에 걸쳐 과실비율 인정기준은 개정되어 왔으며 2023년 10차 개정을 하게 되었습니다.

1차 개정	1992년 11월
2차 개정	1994년 8월
3차 개정	1996년 10월
4차 개정	1999년 7월
5차 개정	2004년 8월
6차 개정	2007년 12월
7차 개정	2015년 8월
8차 개정	2019년 5월
9차 개정	2022년 5월
10차 개정	2023년 6월

- ◎ 제10차 인정기준 개정은 ①소비자의 법감정에 부합하는 공정하고 합리적인 인정기준 ②소비자가 쉽게 이해하고 예측 가능하도록 복잡성 해소 ③교통환경 및 교통문화 변화를 충실히 반영하는 것을 목표로 하였습니다.
-

제2편

총 설

1. 과실비율 인정기준의 필요성

자동차사고 발생 시 민법 및 자동차손해배상보장법 등 관련 법령과 가입한 자동차보험 약관에 따라 상대방의 인적·물적 피해에 대하여 본인의 과실비율에 따라 손해배상을 해야 한다. 이 때 사고당사자가 책임지는 과실비율은 보험업감독업무시행세칙 별표15(자동차보험 표준약관 별표3)에서 별도로 정한 과실비율 인정기준을 참고하여 산정하도록 되어 있다.

해당 기준을 보험사별로 마련하게 되면 보험사별로 기준이 다를 수 있고 임의적으로 기준이 설정될 수 있어 사고당사자에게 혼란 및 불신을 야기할 뿐 아니라 사고당사자간 과실비율 합의가 어려워 관련 분쟁 및 소송이 증가할 수 있다. 이에 해당 기준은 손해보험협회에서 운영하고 금융감독원의 관리·감독을 받고 있다.

본 책자의 기준은 다음과 같은 필요성에 의해 존재 의미를 가진다.

(1) 신속한 보상처리

사고당사자 입장에서 신속한 보상처리는 가장 중요하다. 보상처리가 지연될수록 사고당사자는 경제적 손해뿐 아니라 심리적 부담 및 고통이 증가하기 때문이다. 신속한 보상처리를 위해서 손해배상금액이 결정되어야 하는데 이를 위해서 과실비율 인정기준을 통한 사고당사자간 과실 합의가 필요하다.

(2) 표준화된 과실비율

연간 126만건 이상 발생하는 자동차사고에 대하여 기준 없이 과실비율 산정하게 되면 사고 당사자의 책임 정도가 아니라 사고당사자의 주장 강도에 따라 과실비율이 산정 및 합의될 수 있다. 이는 손해의 공평부담뿐 아니라 사회적 정의에 반할 수 있어 표준화된 기준에 따라 과실 비율을 산정한다.

(3) 과실비율 예측

사고당사자에게 있어 사고에 대한 가장 신뢰할 수 있는 과실비율 예측자료는 법원 판례이다. 하지만 사고당사자에게 필요한 법원 판례 검색 및 이용 권한은 제한적일 뿐더러 판례만으로 사고의 정형화가 어렵고 실제 사고에 대한 대입이 난해하여 상대방 입장에서는 수용 가능성이 낮다. 과실비율 인정기준은 법원 판례 및 금융분쟁조정위원회 조정사례 등을 참고하여 사고를 정형화 한 후 양 당사자 과실의 기본 비율을 제시하고 있어 기준을 이용하는 사고당사자는 쉽게 과실비율을 예측할 수 있다.

(4) 자동차보험 제도 및 과실산정기준

자동차보험은 의무보험과 임의보험으로 구성되어 있어 국민 대다수가 이용하는 상품이며 제도이다. 사고 시 원활한 보상처리를 받을 것이라는 신뢰를 바탕으로 보험가입에서 사고 시 보상처리까지 제도가 마련되어 있다. 하지만 기준 부재로 과실비율 합의가 어려워 보상처리가 원활하지 못하고 분쟁의 발생이 증가한다면 자동차보험 제도를 신뢰하지 못하고 안정성을 잃게 될 수 있다. 또한 기준의 임의적 제정, 개정, 폐지를 방지하고 기준의 내용을 명확하게 설정하기 위해서 과실비율 인정기준과 같은 공식적이고 일원화된 기준이 필요하다.

2. 과실과 과실상계

(1) 과실의 의의

일반적으로 과실이란 사회생활상 요구되는 주의를 기울였다면, 일정한 결과의 발생을 알 수 있었거나 그러한 결과를 회피할 수 있었을 것인데, 그 주의를 다하지 아니함으로써 그러한 결과를 발생하게 하는 심리상태를 의미하며, 통상 선량한 관리자의 주의의무 위반으로 표현되고 있다(추상적 경과실).

참고 판례 : 대법원 2001. 1. 19. 선고 2000다12532 판결

불법행위의 성립요건으로서의 과실은 이른바 추상적 과실만이 문제되는 것이고 이러한 과실은 사회평균인으로서의 주의의무를 위반한 경우를 가리키는 것이지만, 그러나 여기서의 '사회평균인'이라고 하는 것은 추상적인 일반인을 말하는 것이 아니라 그때 그때의 구체적인 사례에 있어서의 보통인을 말하는 것이다.

불법행위로서의 과실은 상대방의 손해에 대하여 배상책임을 지는 것을 의미한다.

민법 제750조(불법행위의 내용)

고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다.

자동차 운전자의 기본 과실은 전방좌우주시를 태만히 하고 제동장치나 조향장치를 미흡하게 조작하는 것이다.

도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

(2) 피해자 과실상계의 의의

피해자(청구자)의 과실은 피해자가 부담해야 하므로 상대방의 배상책임 비율을 정할 때 이 피해자의 과실을 제외(상계)하는 것을 의미한다.

자기의 고의 내지 과실에 의한 손해는 자신이 책임을 부담하는 과실책임의 원칙과 가해자와 피해자간의 손해의 공평한 분담이라는 손해배상의 기본원칙에 과실상계의 근거가 있다.

즉 과실상계는 손해의 공평 타당한 분담을 위한 조정이며, 불법행위에 따른 손해배상책임에

있어 사고의 발생 및 손해의 확대에 피해자의 부주의가 개입되어 있는 경우, 이를 감안하여 가해자의 책임을 제한하고 배상액을 감경하는 제도이다.

불법행위로서의 가해자 과실은 의무위반이라는 강력한 과실이다. 그러나 과실상계에서의 과실은 사회통념이나 신의성실의 원칙에 따라 공동생활에 있어 요구되는 약한 의미의 부주의를 가리키는 것으로서, 피해자 자신의 불이익을 방지할 주의를 게을리 하는 것을 의미한다.

참고 판례 : 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269 판결

불법행위에 있어서 과실상계는 공평 내지 신의칙의 견지에서 손해배상액을 정함에 있어 피해자의 과실을 참작하는 것으로서, 그 적용에 있어서는 가해자와 피해자의 과실의 정도, 위법행위의 발생 및 손해의 확대에 관하여 어느 정도의 원인이 되어 있는가 등의 제반 사정을 고려하여 배상액의 범위를 정하는 것이며, 불법행위에 있어서의 가해자의 과실이 의무위반의 강력한 과실임에 반하여 과실상계에 있어서 과실이란 사회통념상, 신의성실의 원칙상, 공동생활상 요구되는 약한 부주의까지를 가리키는 것이다.

(3) 피해자 과실상계의 법적 근거

피해자 스스로의 과실로 초래된 손해는 피해자 자신이 부담해야 하고 이를 가해자에게 전가 할 수 없으며, 피해자 자신이 손해의 발생이나 확대에 유책적으로 기여했음에도 불구하고, 가해자에게 손해 전부의 배상을 청구할 수 있게 된다면, 이는 손해의 공평한 부담이라는 손해 배상법의 근본취지에 부합하지 않게 된다. 그래서 민법 제396조는 “채무불이행에 관하여 채권자에게 과실이 있는 때에는 법원은 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 이를 참작하여야 한다.”라고 규정하고 있고, 민법 제763조는 민법 제396조를 준용하여 불법행위에 관하여 피해자에게 과실이 있는 때에는 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 있어 이를 참작하도록 하고 있다.

3. 과실비율 인정기준의 기본원칙

(1) 신뢰의 원칙 – 예견가능성

자동차의 운전자는 통상 예견되는 사태에 대비하여 그 결과를 회피할 수 있는 정도의 주의 의무를 다함으로써 족하고 통상 예견하기 어려운 이례적인 사태의 발생을 예견하여 이에 대비하여야 할 주의의무까지 있다 할 수 없다(대법원 2022. 6. 16. 선고 2022도1401 판결).

일반적으로 교통규칙을 준수한 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량 운전자도 교통규칙을 준수할 것이라고 신뢰하게 된다. 이와 같이 타인의 책임과 의무 이행에 대한 신뢰 하에 자기의 할 일을 다한 경우에는 주의의무를 이행하였다고 보는 것을 신뢰의 원칙이라고 한다.

다만, 신뢰의 원칙은 상대방 교통 관여자가 도로교통의 제반법규를 지켜 도로교통에 임하리라고 신뢰할 수 없는 특별한 사정이 있는 경우에는 그 적용이 배제된다고 할 것이므로(대법원 1985. 7. 9. 선고 85도833 판결), 차량운전자로서는 상대방 차량이 신뢰를 깨뜨리는 운행을 하는 것을 발견한 이후에는 그에 따른 적절한 안전조치를 취할 주의의무가 있다(대법원 2003. 4. 11. 선고 2003다3607, 3614 판결).

즉, 사고 순간에는 회피가능성이 없으나 사고에 대한 예견가능성이 있으면 미리 그에 대비하여 적절한 안전조치를 취해야 하므로 이를 게을리하면 과실이 인정된다.

1) 자동차 대 자동차

① 신호기의 신호

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행해 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없다.

나아가 신호에 따라 운행한 운전자가 제한속도를 초과하여 운전한 경우라도 과속한 사정만으로 그에게 과실이 있다고 할 수 없고, 그와 같이 과속을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 신호 위반을 발견하는 즉시 정차 또는 감속을 하여 충돌을 피할 수 있는 사정이 인정되는 경우에 한하여 그 과속운행을 과실로 볼 수 있다(대법원 1994. 9. 9. 선고 94다18003판결).

다만, 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 이미 교차로에 진입하고 있는

다른 차량이 있거나 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로에 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였거나 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로에 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무가 있다고 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고의 발생을 방지하기 위한 조치 까지 강구할 주의의무는 없다. 그리고 이러한 법리는 교차로에서 자신의 진행방향에 대한 별도의 진행신호가 없다고 하여도, 다른 차량들의 진행방향이 정지신호일 경우를 이용하여 교통법규에 위배되지 않게 진행하는 경우에도 마찬가지이다(대법원 2002. 9. 6. 선고 2002다 38767 판결).

② 중앙선

일반적으로 중앙선이 설치된 도로를 자기 차로를 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주 오는 차량도 자기 차로를 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 차량의 비정상적인 운행을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없다면 상대방 차량이 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없다.(대법원 1999. 7. 선고 99다 19346 판결, 대법원 1992. 4. 10. 선고 91다44469 판결).

중앙선을 침범하여 운행하던 자동차가 반대차선에서 과속으로 운행하던 자동차와 충돌한 경우, 운전자가 제한속도를 초과하여 운전한 사정만을 들어 그에게 과실이 있다고 탓할 수는 없고 그와 같이 과속운행을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시 정차 또는 감속으로 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있었던 경우에 한하여 과속운행을 과실로 볼 수 있다(대법원 2007. 5. 10. 선고 2006다3295 판결)

다만, 마주 오는 차가 이미 비정상적으로 중앙선을 침범하여 진행하여 오는 것을 미리 목격한 경우라면, 그 차가 그대로 비정상적으로 운행을 계속함으로써 진로를 방해할 것에 대비하여 경음기나 전조등을 이용하여 경고 신호를 보내거나 감속하면서 도로 우측단으로 피하여 가는 등 그 차와 자기 차와의 접촉 충돌에 의한 위험 발생을 방지하기 위한 적절한 방어운전 조치를 취하여 이에 충분히 대처할 수 있는 상황이었음에도 불구하고 그러한 제반 조치를 게을리한 경우에 한하여 그에게 상대방 자동차와 자기 차의 충돌에 의한 사고의 발생에 대하여 과실이 있다고 인정할 수 있다(대법원 1997. 11. 28. 선고 97다31618 판결).

2) 자동차 대 보행자

횡단보도의 보행자 신호등이 적색으로 표시된 경우는 보행인은 신호를 위반하여 길을 건너서는 아니 되므로 피고인으로서는 이러한 횡단보도에서는 보행인이 신호를 위반하여 횡단하지 아니하리라고 기대함은 당연하고, 보행자가 적색신호를 무시하고 갑자기 뛰어 나오리라는 것까지 미리 예견하여 운전하여야 할 업무상의 주의의무까지 있다고 볼 수는 없고 또 이 사건 현장 부근은 차량통행과 보행인의 통행이 매우 번잡한 곳이고 사고시간 당시에는 술에 취한 보행인이나 귀가를 서두르는 사람들이 택시나 버스를 타기 위하여 차도까지 내려오는 것이 예견 된다고는 하더라도 이 사건과 같은 교통 빈번한 간선도로에서 횡단금지의 적색신호인데도 무모하게 버스 앞을 뛰어 횡단하려 하는 아주 드문 경우까지를 예견하고 이에 대처할 것을 요구함과 같은 것은 자동차 운전자에 대한 통상의 주의의무의 정도를 넘는 과대한 요구라고 하지 않을 수 없을 것이다. (대법원 1985. 11. 12. 선고 85도1893 판결).

(2) 과실상계의 기본조건 – 인과관계

① 과실의 존재

피해자(측)에게 과실이 존재하여야 한다. 앞서 본 바와 같이, 과실상계에 있어서의 과실은 사회통념상, 신의성실의 원칙상, 공동생활상 요구되는 약한 부주의를 의미한다.

② 과실능력

피해자(측)에게 사고발생을 회피하는데 필요한 주의의무를 할 수 있는 사리변식능력이 있어야 한다(과실능력).

참고 판례 : 대법원 1971. 3. 23. 선고 70다2986 판결

과과실능력은 피해자인 미성년자에게 사리를 변식함에 족한 지능을 구유하고 있으면 족한 것이고, 행위의 책임을 변식함에 족한 지능을 구유함을 요하지 아니한다고 할 것으로 본 건에 있어서 사고당시 피해자가 불과 14세(1955. 2. 20.생)의 미성년자라 하더라도 특별한 사정이 없는 한 과실능력은 인정할 수 있다.

③ 인과관계

피해자의 과실은 불법행위의 성립 내지 손해의 발생 자체와 관련 있을 뿐만 아니라, 손해의 확대에 있어서도 존재할 수 있다. 그리고 피해자(측)의 과실과 불법행위의 성립 또는 손해의 확대 사이에 상당인과관계가 있어야 한다.

따라서 피해자의 과실이 사고의 발생 또는 손해의 확대에 아무런 영향이 없다면 과실상계의 대상이 되지 않는다.

갑작스런 중앙선 침범 차량에 추돌을 당하여 동승자들이 다친 경우 이 사고는 중앙선 침범 차량의 일방적 과실이 그 직접적인 원인이 있는 것이므로, 동승자들이 승차 정원을 초과하여 탄 사실은 중앙선 침범 사고로 인한 손해 발생에 관하여 인과관계가 없다(대법원 1987. 5. 12. 선고 86다카819 판결).

오토바이 운전자가 안전모를 착용하지 않았다고 하더라도 머리를 다친 것이 아닌 이상 안전모 미착용과 손해 확대 사이에 인과관계가 없고, 차량운전자가 안전벨트를 착용하지 않았더라도 사고 충격이 커서 안전벨트를 착용하였다고 하더라도 동일한 부상을 당할 상황이라면 안전벨트 미착용과 손해 확대 사이에 인과관계가 없다.

교통사고 후 현장에서 도주한 경우, 이미 도주 당시 경찰이 도착하여 피해자 구호 조치를 취하고 있었다면 도주로 인하여 피해가 확대되었다고 볼 수 없다(부산고등법원 2007. 12. 5. 선고 2007나15219판결).

4. 과실비율 인정기준의 적용

(1) 기본 과실비율의 일반적인 설정방법

통상 자동차 사고에 있어서 피해자 과실의 유무 및 그 정도는 사고 발생에 기여한 피해자의 교통법규 위반의 유무 및 그 정도의 형태로 구체화된다. 따라서, 과실비율을 결정함에 있어서는 먼저 교통법규와 이에 기한 통행우선권을 기본으로 하여 그 비율을 수치화한 다음, 구체적인 상황에서의 위험성에 관한 요소들, 즉 차량속도, 도로상황, 사고발생 지점의 도로 구조, 사고 차량간 거리, 기타 관련된 교통상황 등을 고려하여 사고 발생의 예전 내지 회피 가능한 요소들을 추출, 적용함으로써 기본 과실비율을 수정하는 과정을 거치게 된다.

본서에서의 각 사고 유형별 기본 과실비율의 설정방법은 다음과 같다.

- ① 각 사고유형별로 기본 과실비율을 먼저 정한다.
- ② 자동차와 보행자사고의 경우는 보행자의 기본 과실비율만을 표시하고 이에 수정 요소를 가감산한다.
- ③ 자동차와 자동차사고, 자동차와 이륜자동차사고, 자동차와 자전거사고 및 고속도로사고의 기본 과실비율은 원칙적으로 두 차량 모두에게 정하고 두 차량을 A, B로, 과실비율은 숫자로 표시한다. (예 : A30 B70)
- ④ 수정요소의 비율은 해당 차량에 표시하되, - 표시는 감산을, + 표시는 가산을 의미한다.

회피불가능성 또는 예측불가능성의 사고는 일방과실(0:100) 사고이다. 다만 그 부분에 대하여 상호 이해가 달라 합의할 수 없다면 과실비율 조정을 통해 분쟁을 해결해야 하며 이 책자의 기준을 참조한다. 이 책자에서 제시하는 기준은 정형적인 사고기준을 찾고 기본 과실비율에서 수정요소의 가감산을 통해 과실비율을 조정하기 위한 역할을 하는 것이며, 무조건적으로 일방에게 유리한 과실비율을 확정하기 위함이 아님을 이해하여야 한다.

(2) 구체적인 과실비율 확정방법(수정요소적용)

- ① 먼저 해당 사고에 적용할 기본 과실비율을 확인한다. 아래 내용에 따라 기본 과실비율에서 수정요소의 값을 가산 또는 감산한다. 주의할 점은 위에서 본 바와 같이 각 수정요소가 사고의 발생 또는 손해의 확대에 영향을 끼친 것으로 판단될 때에만 가산하거나 감산한다.
- ② 기본 과실비율 하단의 수정요소 항목에 본인사고에게 해당되는 수정요소가 있는지 확인한다.(단 수정요소에 해당함을 입증할 수 있어야 한다.) 수정요소의 값이 +인 경우 해당

차량에 가산을, 상대차량에는 반대로 감산한다. 수정요소의 값이 -인 경우 해당 차량에 감산을, 상대차량에는 반대로 가산할 수 있다. 기본 비율이 A 0% : B 100% 일때는 먼저 0 인 A 차량에게 수정요소를 적용하여 B 차량 과실비율이 100% 미만인 경우에 한하여 B차량에게 수정요소를 적용한다.

- ③ 수정요소를 가산한 일방 차량의 최종 값이 100%를 넘을 수 없으며 반대로 0%보다 작을 수 없다. 또한 양자의 최종 과실비율의 합계는 언제나 100%가 되어야 한다.
- ④ 현저한 과실과 중대한 과실이 중복될 경우는 중대한 과실의 수정요소만을 적용하는 것을 원칙으로 한다.
- ⑤ 현저한 과실 사이에서는 중복 적용이 가능하되, 현저한 과실 사유 내에서 여러 개가 중복되어도 최대 20%까지만 가산하는 것을 원칙으로 한다(이러한 적용은 현저한 과실과 중대한 과실의 차이를 엄격히 구분하고 현저한 과실의 취지를 충실히 반영하기 위해서이다).
- ⑥ 중대한 과실 수정요소 사이에는 중복 적용이 가능하다. 가산한 최종 과실비율 값이 최대 100%를 초과하지 못한다(단, 피해자에게 회피가능성과 예측가능성이 있다면 10% 내에서 피해자에게 과실을 부여할 수 있다).

수정요소의 역할은 기본 과실비율에서 설명되지 않은 사고의 주요 요인을 반영하여 양 사고당사자간 원활한 과실비율 조정을 하도록 하는데 있다. 기본 과실비율에서 지나치게 큰 폭의 수정요소 가산 또는 감산, 수정요소의 중복 적용은 양자의 입장을 좁히기 어려우며, 사고의 과실예측력을 저하한다. 또한 객관적이지 않는 무조건적인 수정요소의 적용보다는 사고와 인과관계가 있는 주요 수정요인에 대하여 적용함이 타당하다고 할 것이다.

5. 인적 손해에서의 과실상계 별도 적용기준

(1) 별도 적용기준의 정의

본 기준은 교통사고의 각종 유형에 우선해서 적용할 기준을 의미한다. 이는 물적피해사고와 달리 인적피해사고에서 과실을 정함에 있어 사고가 빈발하지만 해당 사고의 행위 또는 상황을 정형화된 기준으로 표현하기 적합하지 아니한 경우나, 기본 과실비율로 나타내기 어려운 경우 등에 우선 또는 별도 적용 할 기준으로 유사 판결례를 참고하여 정한 것이다.

(2) 별도 적용기준 유형

분류	번호	세부유형	과실상계율(%)
도로에서의 금지행위	①	보호자의 자녀(6세미만) 감호태만 가. 간선도로 나. 일반도로	20~40 10~30
	②	차량 밑에서 놀거나 잠자는 행위	20~40
	③	차도에서 택시를 잡는 행위 가. 음주상태 나. 기타	30~50 10~30
	④	출발 후 갑자기 뛰어내리거나 뛰어오름	60~80
	⑤	달리는 차에 매달리어 가다가 추락 가. 화물차 나. 버스	40~60 20~30
운전자/승객 주의사항	⑥	적재함에 탑승 행위 가. 화물차 나. 경운기	20~40 10~20
	⑦	정원초과(승용, 승합, 화물, 이륜차 포함)	10~20
	⑧	좌석 안전띠 미착용	10~20
	⑨	이륜차 탑승자 안전모 미착용	10~20
	⑩	차내에 서 있다가 넘어진 사고	10~20

(3) 적용 원칙

- (2) 유형의 ①~⑤까지는 별도 적용도표를 적용하여 과실비율을 정함을 원칙으로 하고, 번호 ⑥~⑩은 별도 적용기준을 적용한 후, 해당 과실기준 또는 기타의 과실비율을 보완하여 적용할 수 있음을 원칙으로 한다.

- 2) 최저 및 최고 비율의 중간수치를 기본 과실비율로 하되, 기본 과실비율로써 중간수치라 함은 아래의 예와 같다.
- 예) 과실상계율이 10%~30%인 경우 중간수치는 20%를 적용하며, 10%~20%인 경우 15%를 적용한다.
- 3) 후술하는 사고유형별 과실비율 적용기준에서 설명하는 가·감산요소를 수정하여 적용하되, 가·감산 후의 최종 과실비율은 최저치 미만으로 적용할 수 없으며, 또한 최고치를 초과하여 적용할 수 없다.
- 4) 과실이 없는 다른 차량의 탑승 피해자에게도 이 기준을 적용한다.
- 5) 기타 도로사정 및 교통 사정 등을 종합적으로 감안하여 적용한다.

(4) 세부적용 예

① 보호자의 자녀감호 태만

도로에서 유아를 놀게 하거나 통행하게 하는 보호자의 행위는 도로교통법 제11조 제1항의 위반이 된다. 사고일 현재 만 6세 미만의 유아는 사고 위험의 인식이나 자기보호 능력이 불충분한 자이므로 그 보호자는 사고 발생시 민법 제755조의 감호태만과실이 인정되어 손해배상 책임을 진다. 사고 당시 만 6세 이상 만 12세 이하의 어린이는 「Ⅱ. 자동차와 보행자의 사고」의 해당 기준을 적용한다. 유아가 도로에서 차량 밑에 들어가 놀던 중 또는 도로에서 자전거를 타고 가던 중 발생한 사고 등도 이 기준을 적용한다. 일반적으로 도로변에서 놀거나 서있던 중 사고가 발생한 경우보다 도로를 무단횡단하는 경우가 보호자에게 보다 큰 과실을 적용해야 한다. 여기서의 보호자는 신분상의 보호감독 의무자로서의 친권자, 후견인 등이 이에 해당할 수 있고, 비신분상의 보호감독의무자로서 친권자와 고용계약에 의하여 보호감독 의무를 보조하는 가사 사용인 등이 이에 해당할 수 있다.

도로교통법 제11조(어린이 등에 대한 보호)

① 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 아니 되며, 영유아(6세 미만인 사람)를 말한다. 이하 같다)의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 영유아가 혼자 보행하게 하여서는 아니 된다.

② 차량 밑에서 놀거나 잠자는 행위

사고장소, 도로여건, 주취여부, 사고시각 등을 종합하여 과실 비율을 인정한다. 도로가 아닌 장소 및 보·차도 구분이 없는 장소 등에서 차량 밑에서 놀던 중 사고에는 최저치를 적용하고, 차량 밑에서 잠자는 행위에는 최고치를 적용한다.

도로교통법 제68조(도로에서의 금지행위 등)

- ③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.
 - 1. 솔에 취하여 도로에서 갈팡질팡하는 행위
 - 2. 도로에서 교통에 방해되는 방법으로 늙거나 앓거나 서있는 행위

③ 차도에서 택시를 잡는 행위

차도에서 택시를 잡는 행위는 도로교통법 제8조제1항 및 제2항을 위반하는 행위가 된다. 다만, 보·차도 구분이 없는 도로상에서 택시를 잡는 행위는 도로의 가장자리에서만 가능하다. 보행자의 과실은 야간, 음주, 간선도로, 차도로의 진입거리가 긴 경우, 잘 보이지 않는 옷의 색 등에 해당하는 경우 가산하며, 운전자의 사고 회피 여지 등 중대한 과실이 있는 경우 감산한다.

도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다. 이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
 - 1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 - 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

④ 출발 후 갑자기 뛰어내림

버스 등 승합차의 탑승자가 임의로 차에서 뛰어내리는 경우(뛰어 오르는 경우를 포함한다)를 말한다. 버스 이외의 차량에서도 주행 중인 차내에서 탑승자가 임의로 뛰어내리는 경우 그 경위에 따라 과실비율을 인정한다. 차내에서 탑승자가 갑자기 뛰어내리거나 뛰어 오르다 일어난 사고의 경우 피해자인 탑승자의 일방적인 의사에 의한 행위로 고의 내지 미필적 고의까지 인정될 수 있는 사고이고 운전자의 예견 가능성성이 적으므로 피해자의 과실비율을 60~80%로 적용한다. 그러나 이 기준은 운전자가 탑승자가 뛰어 내리거나 뛰어 오르려는 것을 알고도 이를 제지 또는 차량을 정차하는 등 안전조치를 취하지 않은 경우는 적용하지 않는다.

도로교통법 제68조(도로에서의 금지행위 등)

- ③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

6. 도로를 통행하고 있는 차마에 뛰어오르거나 매달리거나 차마에서 뛰어내리는 행위

⑤ 달리는 차에 매달리어 가다가 추락

차에 매달리는 행위를 운전자가 용이하게 발견할 수 있음에도 이를 게을리 한 경우 최저치를 적용하고 후사경 등으로 볼 수 없는 사각 지역에 매달린 경우에는 최고치를 적용한다.

도로교통법 제68조(도로에서의 금지행위 등)

- ③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

6. 도로를 통행하고 있는 차마에 뛰어오르거나 매달리거나 차마에서 뛰어내리는 행위

⑥ 적재함 탑승행위

화물차나 경운기의 적재함은 화물의 적재 및 운송을 위한 자동차의 구조장치로서 적재함에 사람을 탑승시킨 후 운행하는 것은 사고발생 빈도나 위험의 심도를 매우 높게 하므로 과실을 적용한다. 여기서 탑승차량은 피보험차량 이외의 타차도 포함되며, 타차의 고유과실이 없는 경우에도 피해자의 적재함 탑승과실을 적용한다. 피보험차량의 적재함 탑승 피해자로서 동승자 감액대상인 경우 양쪽의 과실비율을 합산하여 적용한다.

도로교통법 제49조(모든 운전자의 준수사항 등)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

12. 운전자는 자동차의 화물 적재함에 사람을 태우고 운행하지 아니할 것

⑦ 정원초과(승용차, 승합차, 화물차, 이륜차 포함)

이륜차를 포함하여 자동차의 승차정원을 초과한 경우 피해차량이 무과실이라 하더라도 정원을 초과한 피해차량의 탑승 피해자에게 이 기준의 과실을 적용한다.

도로교통법 제39조(승차 또는 적재의 방법과 제한)

- ① 모든 차의 운전자는 승차 인원·적재중량 및 적재용량에 관하여 대통령령으로 정하는 운행상의 안전기준을 넘어서 승차시키거나 적재한 상태로 운전하여서는 아니 된다. 다만, 출발지를 관할하는 경찰서장의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다.

도로교통법 시행령 제22조(운행상의 안전기준)

법 제39조제1항 본문에서 “대통령령으로 정하는 운행상의 안전기준”이란 다음 각 호를 말한다.

1. 자동차(고속버스 운송사업용 자동차 및 화물자동차는 제외한다)의 승차인원은 승차정원의 110퍼센트 이내일 것. 다만, 고속도로에서는 승차정원을 넘어서 운행할 수 없다.
2. 고속버스 운송사업용 자동차 및 화물자동차의 승차인원은 승차정원 이내일 것

⑧ 좌석안전띠의 미착용

좌석안전띠가 설치되어 있으나 이를 착용하지 않은 채 사고가 발생하였으며, 또한 좌석안전띠의 미착용이 사고발생 또는 손해확대와 인과관계가 있어야 과실상계 할 수 있다. 도로교통법 상 자동차의 운전자는 주행하는 도로의 성격과 무관하게 모든 좌석의 동승자에게 좌석안전띠를 매도록 하여야 할 의무가 있으며 이를 위반한 경우 가산요소로 한다. 좌석안전띠 미착용 과실은 일반도로를 포함한 모든 도로에서 적용되며 시내 및 시외 도로를 불문한다. 고속도로에서 안전띠를 매지 않은 경우이거나, 안전띠를 매지 않아서 차량 밖으로 튕어나가 손해가 확대된 경우에는 과실을 좀 더 가중할 수 있다. 안전띠 미착용의 과실은 차량에 안전띠가 설치되어 있는 것을 전제로 하므로, 시내버스와 같이 좌석에 안전띠가 설치되어 있지 않거나 설치되어 있더라도 제 기능을 하지 못하는 경우라면 과실상계의 사유로 삼을 수 없고, 그 외 유아보호용 장구가 설치되어 있지 않은 사업용 택시 등에 승차한 유아에게는 좌석안전띠 미착용 과실을 적용할 수 없다.

도로교통법 제50조(특정 운전자의 준수사항)

- ① 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전자는 자동차를 운전할 때에는 좌석안전띠를 매어야 하며, 모든 좌석의 동승者에게도 좌석안전띠(영유아인 경우에는 유아보호용 장구를 장착한 후의 좌석안전띠를 말한다. 이하 이 조 및 제160조 제2항 제2호에서 같다)를 매도록 하여야 한다. 다만, 질병 등으로 인하여 좌석안전띠를 매는 것이 곤란하거나 행정안전부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

참고 판례 : 대법원 2009. 7. 9. 선고 2008다91180 판결

고속도로나 자동차전용도로 이외의 도로를 운행하는 승합자동차의 뒷좌석에 탑승한 승객에 대하여는 안전띠의 착용이 법규상 강제되는 것은 아니지만, 무릇 안전띠의 착용은 불의의 사고발생시 자신의 안전을 위하여 필요한 것이며 위 고속도로 등의 외에서 운행하는 차량이라 하여 불의의 사고가 발생하지 않는다는 보장이 없으므로, 안전띠가 설치되어 있음에도 이를 착용하지 않고 있다가 사고가 발생하게 되었고 안전띠를 착용하였더라면 그로 인한 피해를 줄일 수 있었던 것으로 인정되는 경우에는 안전띠 미착용의 점은 그 사고장소가 시내인지 또는 시외인지 등을 기릴 것 없이 과실상계의 사유가 된다.

⑨ 이륜차 탑승인의 안전모 미착용

이륜차 운전자 및 승차자의 안전모 미착용은 이륜차 운전자의 도로교통법 제50조제3항 위반으로써 사고발생 및 손해확대와 인과관계가 있는 경우에 한하여 과실상계 할 수 있다. 또한 위 조항에 따라 이륜차의 운전자에게는 승차자가 안전모를 착용하도록 주의를 환기할 의무가 있는 바, 이를 위반한 경우 운전자의 가산요소로 한다. 이륜차 운전자의 안전모 미착용 과실은 사고 경위상 과실 비율과 합산하여 적용한다. 두개골 손상이 직접 원인이 되어 사망한 경우 등과 같이 안전모 미착용과 손해확대 사이에 밀접한 관계가 있는 사고에는 최고치를 적용한다.

도로교통법 제50조(특정 운전자의 준수사항)

- ③ 이륜자동차와 원동기장치자전거의 운전자는 행정안전부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하고 운행하여야 하며, 동승자에게도 착용하도록 하여야 한다.

⑩ 차내에 서 있다가 넘어진 사고

버스나 승합차 등이 급정거 등을 하는 경우 손잡이를 제대로 잡지 않는 등 탑승자가 자기의 안전을 보호하기 위한 조치를 태만히 하여 차내에 넘어진 경우에 한하여 과실상계 한다. 여기서 차내란 자차 및 타차 모두를 말한다.

제3편

과실비율
적용기준
(사고유형별)

제1장

자동차와 보행자의 사고



1. 적용 범위

이 장은 자동차와 보행자의 사고에 적용한다. 여기서 자동차는 도로교통법 제2조 제18호의 자동차에 원동기장치자전거를 포함한다. 이륜자동차 및 자전거를 타고 가는 자는 보행자로 분류하지 않고 각 이륜자동차 및 자전거 해당 사고 유형으로 적용한다. 도로교통법 제2조 제17호에 따르면 손수레·우마차는 '차'에 해당하며 이를 끌고 가는 행위는 운전행위에 해당한다. 따라서 도로교통법 제13조 제3항에 정해진 도로의 통행 방법에 따라 도로 우측을 통행하여야 하지만 손수레·우마차를 끌고 횡단보도를 횡단하는 경우에는 보행자로 해석한다.(자전거와 이륜차도 마찬가지이다.) 다만, 손수레·우마차를 차도로 끌고 가는 경우에는 자전거사고를 준용한다.

2. 용어 정의

(1) 도로교통법 제2조 준용

1. “도로”란 다음 각 목에 해당하는 곳을 말한다.
 - 가. 「도로법」에 따른 도로
 - 나. 「유료도로법」에 따른 유료도로
 - 다. 「농어촌도로 정비법」에 따른 농어촌도로
 - 라. 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소
4. “차도”(車道)란 연석선(차도와 보도를 구분하는 돌 등으로 이어진 선)을 말한다. 이하 같다), 안전표지 또는 그와 비슷한 인공구조물을 이용하여 경계(境界)를 표시하여 모든 차가 통행 할 수 있도록 설치된 도로의 부분을 말한다.
6. “차로”란 차마가 한 줄로 도로의 정하여진 부분을 통행하도록 차선(車線)으로 구분한 차도의 부분을 말한다.
7. “차선”이란 차로와 차로를 구분하기 위하여 그 경계지점을 안전표지로 표시한 선을 말한다.
10. “보도”(歩道)란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자 (유모차, 보행보조용 의자차, 노약자용 보행기 등 행정안전부령으로 정하는 기구 장치를 이용하여 통행하는 사람을 포함한다. 이하 같다)가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말한다.

11. “길가장자리구역”이란 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위하여 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분을 말한다.
12. “횡단보도”란 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분을 말한다.
13. “교차로”란 ‘+’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.
15. “신호기”란 도로교통에서 문자·기호 또는 등화(燈火)를 사용하여 진행·정지·방향전환·주의 등의 신호를 표시하기 위하여 사람이나 전기의 힘으로 조작하는 장치를 말한다.
18. “자동차”란 철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차(견인되는 자동차도 자동차의 일부로 본다)로서 다음 각 목의 차를 말한다.
 - 1) 승용자동차
 - 2) 승합자동차
 - 3) 화물자동차
 - 4) 특수자동차
 - 5) 이륜자동차
- 나. 「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계
- 18의2. “자율주행시스템”이란 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조 제1항 제2호에 따른 자율주행시스템을 말한다. 이 경우 그 종류는 완전 자율주행시스템, 부분 자율주행시스템 등 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.
- 18의3. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조 제1호의 3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차를 말한다.
24. “주차”란 운전자가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 차가 고장 나거나 그 밖의 사유로 차를 계속 정지 상태에 두는 것 또는 운전자가 차에서 떠나서 즉시 그 차를 운전할 수 없는 상태에 두는 것을 말한다.
25. “정차”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.
26. “운전”이란 도로(제27조제6항제3호·제44조·제45조·제54조제1항·제148조·제148조의 2 및 제156조 제10호의 경우에는 도로 외의 곳을 포함한다)에서 차마 또는 노면전차를 그 본래의 사용 방법에 따라 사용하는 것(조종 또는 자율주행시스템을 사용하는 것을 포함한다)을 말한다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.
30. “일시정지”란 차 또는 노면전차의 운전자가 그 차 또는 노면전차의 바퀴를 일시적으로 완전히 정지시키는 것을 말한다.
31. “보행자전용도로”란 보행자만 다닐 수 있도록 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로를 말한다.
- 31의2. “보행자우선도로”란 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 보행자 우선도로를 말한다.

(2) 동일폭 교차로, 대로/소로 교차로

- 도로폭의 크기 여부에 따라 과실뿐 아니라 가해자 및 피해자의 구분이 달라질 수 있으므로 도로폭의 크기 여부는 매우 중요한 판단 요소이다.
- 판례에 따르면 대로와 소로 구분은 ① 엄격하게 적용되어야 하며, ② 진행한 도로를 기준으로 하고, ③ 계측으로 구분할 것이 아니라 운전자가 일견 분별할 수 있어야 한다.

<대법원 1997. 6. 27, 선고 97다4187>

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로의 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않으므로, 교차하는 도로 중 어느 쪽의 폭이 넓은지를 판단함에는 양 도로 폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것이 아니고 운전중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 진행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다는 객관적으로 상당히 넓다고 일컬여 분별할 수 있는지 여부로 결정해야 한다.

(3) 도로외, 노외, “차도가 아닌 장소”

- 특정한 소수의 사람 또는 차량이 통행할 수 있는 비공개 된 장소로서 도로가 아닌 곳이지만, 차량 등을 그 본래의 사용방법에 따라 사용할 수 있는 공간을 말한다.(현재 2016. 2. 25. 2015헌가11 참조)
- 도로교통법 및 도로법 상에서 열거되는 도로의 구성에는 일반적으로 도로라고 생각하지 않는 보도 등의 길과 시설물을 포함하고 있어 노외의 의미를 도로와 구별 짓는 것이 이해도가 높아 이 책에서는 “차도가 아닌 장소”로 표기한다.

(4) 교통정리가 이루어지는 교차로, 교통정리가 이루어지지 않는 교차로

- 도로교통법 제5조에 따라 신호기 등에 의해 교통정리가 이루어지는 교차로에서는 신호기의 신호가 우선한다.(한쪽 방향에만 신호기가 있는 경우도 동일하다.)
- 양 차량의 진행방향에 신호기가 둘 다 적색 점멸이거나 황색 점멸인 경우에는 교통정리가 이루어지지 않는 교차로로 판단한다.

3. 수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정)의 해설

(1) 야간, 기타 시야장애, 차의 등화 및 감속

- “야간”은 일몰 후부터 일출 전까지를 말하며, ‘기타 시야장애’란 야간 개념을 제외하고 상대 차량이 보행자의 존재를 쉽게 인식할 수 없는 경우를 말한다.
- (보행자의 과실 가산) 차량의 바로 앞뒤 또는 심한 오르막이나 커브길·골목길 등에서 보행자가 갑자기 튀어나옴으로써 운전자가 사고 이전에 보행자의 유무를 알 수 없었던 경우 혹은 사고 당시 보행자가 검은색 계열의 의복을 착용하여 쉽게 자동차 운전자가 식별하기 어려운 경우 등은 보행자의 과실을 가산할 수 있다. 야간에는 보행자가 차량의 전조등을 켠 차의 발견이 용이하지만 운전자는 보행자의 발견이 쉽지 않기 때문이다. 방호울타리(가드레일, 중앙분리대) 등 횡단을 제한하는 시설이 설치되어 있는 곳에서 무리하게 보행하다가 사고를 당한 경우, 지하차도 출입구 및 고가도로 출입구를 보행하는 경우에도 보행자의 과실을 가산할 수 있다.
- (자동차의 과실 가산) 도로교통법 제37조에 정해진 차량의 등화 의무를 게을리 한 경우에는 자동차의 과실을 가산할 수 있다.
- (비적용) 보행자가 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원의 신호에 따라 차 앞

도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ④ 보행자는 차와 노면전차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니 된다. 다만, 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우에는 그러하지 아니하다.

도로교통법 제37조(차와 노면전차의 등화)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 전조등(前照燈), 차폭등(車幅燈), 미등(尾燈)과 그 밖의 등화를 켜야 한다.
 1. 밤(해가 진 후부터 해가 뜨기 전까지)을 말한다. 이하 같다)에 도로에서 차 또는 노면전차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우

또는 차 뒤에서 도로를 횡단하는 경우에도 보행자의 과실을 가산하지 않는다. 가로등 등의 조명으로 인하여 자동차의 운전자가 전조등에 의하지 않더라도 보행자의 발견이 용이한 장소에서의 사고는 가산하지 않는다.

(2) 횡단보도 부근

- '횡단보도 부근'이라는 개념은 횡단보도로부터 10m 내외의 지점을 말하고, 10~30m까지 지점의 사고는 보14~보20 기준에 적용된 과실에 각 10%의 보행자 과실을 가산하며, 그 거리를 넘는 지점에서의 사고는 무단횡단의 예를 적용한다.

(3) 간선도로

- '간선도로'라 함은 차도폭이 20m 이상이거나 또는 왕복 6차로 이상의 도로 또는 제한시속 80km 이상인 도로로서 교통량이 많은 도로를 말한다.

- 간선도로인 경우 차량의 통행이 많고 차량이 고속주행을 하는 반면 보행자의 도로횡단 등을 도와주는 시설물이 설치된 경우가 많으므로 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(4) 정지·후퇴·르자 보행

- 보행자가 횡단 중 갑자기 멈추어 서는 경우(정지), 다시 돌아서서 출발점으로 돌아가거나 뒷걸음질하는 경우(후퇴), 차도를 르자로 걸어가거나 또는 어슬렁거리는 경우에 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(5) 횡단규제표지

- 횡단금지표지 등의 안전표지 또는 가드레일, 펜스, 차단봉 등에 의하여 차도횡단이 금지된 장소를 횡단하는 경우에는 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(6) 교차로 대각선 횡단

도로교통법 제10조(도로의 횡단)

③ 보행자는 제1항에 따른 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다.

- 횡단보도가 설치되지 않은 교차로에서 도로교통법 제10조 제3항에 위반하여 보행자가 차도를 최단거리로 횡단하지 않고 교차로 내부를 대각선 방향으로 또는 비스듬히 횡단하는 경우에는 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(7) 술에 취한 상태

- 객관적 증거(목격자 진술서, 음주량 측정 등)에 의하여 보행자의 음주 사실이 증명될 경우에 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(8) 보행자의 급진입

- 보행자가 횡단보도 신호가 가동 되자마자 급하게 횡단보도로 진입한 경우 또는 횡단 잔여 시간표시기가 설치되어 있는 횡단보도를 횡단할 때 횡단에 필요한 충분한 시간을 확보하지 않은 상태에서 급하게 횡단보도로 진입한 경우에는 보행자의 과실을 가산할 수 있다.

(9) 주택·상점가·학교

- 주택·상점가·학교는 보행자의 통행과 횡단이 빈번한 장소이므로 운전자는 보다 많은 주의가 요구되기 때문에 보행자의 과실을 감산할 수 있다. 다만, 초등학교는 이미 어린이보호구역으로 지정되어 보행자의 과실을 감산하는 경우에는 적용하지 아니한다.
- 공장이나 관청가 또는 대규모 체육시설 등의 지역에서도 보행자가 많은 출·퇴근시간, 종료 시간 등에는 보행자의 과실을 감산 적용한다.

(10) 어린이·영유아·노인·장애인

- “어린이”는 만 13세 미만인 사람을 말한다.(단 만 6세 미만의 “영유아”는 과실상계 별도 적용기준을 적용한다.) “노인”은 만 65세 이상인 사람을 말한다. “장애인”은 장애인복지법 제32조 등에 따라 등록된 사람을 말한다.
- 어린이·노인·장애인은 일상생활에서 자신의 안전을 확보할 행위 또는 신체 능력이 통상인 보다 낮아 사회적으로 보호가 요청되므로 보행자의 과실을 감산할 수 있다.

도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

23. “어린이통학버스”란 다음 각 목의 시설 가운데 어린이(13세 미만인 사람을 말한다. 이하 같다)를 교육 대상으로 하는 시설에서 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차와 「여객자동차운수사업법」 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차를 말한다.

도로교통법 제11조(어린이 등에 대한 보호)

- ⑥ 경찰공무원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 발견한 경우에는 그들의 안전을 위하여 적절한 조치를 하여야 한다.
1. 교통이 빈번한 도로에서 놀고 있는 어린이
 2. 보호자 없이 도로를 보행하는 영유아
 3. 앞을 보지 못하는 사람으로서 흰색 지팡이를 가지지 아니하거나 장애인보조견을 동반하지 아니하는 등 필요한 조치를 하지 아니하고 다니는 사람
 4. 횡단보도나 교통이 빈번한 도로에서 보행에 어려움을 겪고 있는 노인(65세 이상인 사람을 말한다. 이하 같다)

영유아보육법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “영유아”란 6세 미만의 취학 전 아동을 말한다.

(11) 어린이보호구역·노인보호구역·장애인 보호구역

- 도로교통법 제12조 및 제12조의2에 정해진 어린이보호구역 내 어린이 사고, 노인보호구역 내 노인 사고, 장애인 보호구역 내의 장애인 사고시 보행자의 과실을 감산할 수 있다.
- 이 감산요소와 별도의 감산요소인 ‘어린이·노인·장애인’의 감산요소가 경합할 경우 중복적 용하지 않고 이 감산요소를 적용한다.

(12) 집단횡단

- 여기서 집단횡단이란, 2인 이상의 동시횡단을 의미하며 보행자가 다른 1인을 업거나 또는 안은 경우는 제외한다.
- 이 경우에는 운전자가 통상의 경우보다 보행자의 존재를 인식하기 쉬우므로 보행자의 과실을 감산할 수 있다.

(13) 보·차도 구분 없음

- 보·차도의 구분은 도로교통법의 규정에 따른다. 구체적 예로 포장된 차도를 따라 백색선으로 구분된 비포장도로가 이어져 있으면 이는 보·차도의 구분이 있는 것으로 본다.
- 보도와 차도가 구분되지 않은 도로에서는 운전자가 통상의 경우보다 보행자의 행동에 더 주의를 기울여야 하므로 보행자의 과실을 감산할 수 있다.

(14) 자동차의 현저한 과실

- 도표별로 사고 상황을 가정하여 기본 과실비율을 정하였으며, 통상적으로 적용되는 과실을 고려하였다. 이 기본 과실비율에 더해 과실의 정도가 큰 과실을 현저한 과실이라 한다. 중대한 과실보다는 주의의무의 위반 정도가 낮은 과실 항목을 의미하며, 중대한 과실과 중복 적용하지 않는다.
- 현저한 과실로는 ① 한눈팔기, 출음운전 등 전방주시의무 위반이 현저한 경우, ② 음주운전 (혈중알코올농도 0.03% 미만), ③ 10km/h이상 20km/h미만의 제한속도 위반, ④ 핸들 또는 브레이크 조작의 현저한 부적절, ⑤ 차량 유리의 암도가 높은 경우, ⑥ 운전 중 휴대전화 사용, ⑦ 운전 중 영상표시장치 시청·조작 등으로 사고 형태와 관계없이 나타날 수 있는 유형을 포함한다.

(15) 자동차의 중대한 과실

- 현저한 과실보다도 주의의무의 위반 정도가 높고 고의에 비견할 정도로 위험한 운전행위를 하는 중대한 과실을 말한다. 현저한 과실과 중복 적용하지 않는다.
- 중대한 과실로는 ① 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 이상), ② 무면허 운전, ③ 난폭운전 (도로교통법 제46조의3) ④ 제한속도 20km/h 이상, ⑤ 마약 등 약물운전, ⑥ 공동위험행위 (도로교통법 제46조) 등으로 사고형태와 관계없이 나타날 수 있는 유형을 포함한다.

4. 세부유형별 과실비율 적용기준

(1) 횡단보도 내(內) (신호등 있음)

1) 자동차 녹색신호 교차로 통과 후(後) [보1]

보1	보행자 적색신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고		보행자 기본 과실비율	70																																	
	(보) 적색에 횡단 개시, 적색에 충격	(차) 녹색에 교차로 진입																																			
	<p>적색→적색 녹색 우회전 전용 신호등</p>	<p>보행자 기본 과실비율</p> <table> <tr> <td>①</td> <td>야간·기타 시야장애</td> <td>+5</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>간선도로</td> <td>+5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>정지·후퇴·르자보행</td> <td>+5</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>주택·상점가·학교</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>집단횡단</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>어린이·노인·장애인</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인보호구역</td> <td>-15</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 현저한 과실</td> <td>-10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 중대한 과실</td> <td>-20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>보행자 급진입</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>보·차도 구분 없음</td> <td>비적용</td> </tr> </table>	①	야간·기타 시야장애	+5	②	간선도로	+5		정지·후퇴·르자보행	+5	③	주택·상점가·학교	-5		집단횡단	-5	④	어린이·노인·장애인	-5		어린이·노인·장애인보호구역	-15		차의 현저한 과실	-10		차의 중대한 과실	-20		보행자 급진입		⑤	보·차도 구분 없음	비적용		
①	야간·기타 시야장애	+5																																			
②	간선도로	+5																																			
	정지·후퇴·르자보행	+5																																			
③	주택·상점가·학교	-5																																			
	집단횡단	-5																																			
④	어린이·노인·장애인	-5																																			
	어린이·노인·장애인보호구역	-15																																			
	차의 현저한 과실	-10																																			
	차의 중대한 과실	-20																																			
	보행자 급진입																																				
⑤	보·차도 구분 없음	비적용																																			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 횡단보도에서 녹색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전, 우회전 규제를 받는 우회전)이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 적색신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제5조에 따라 보행자나 차마는 신호기의 신호에 따라야 할 의무가 있으므로 이를 위반하여 보행자신호등 적색신호에 횡단을 개시한 보행자에게 일방적으로 과실을 물어야 할 것이나, 보행자가 상대적 교통약자인 점, 차량은 도로교통법 제27조 제1항에 따른 일시 정지 의무가 있는 점을 고려하여 보행자의 기본 과실비율을 70%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 야간 또는 주·정차된 차량 사이에서 보행자가 걸어 나오는 등 운전자가 보행자의 횡단을 예상하기 어려운 경우 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- ② 간선도로인 경우 보행자의 횡단을 예상하기 어려우므로 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- ③ 주택·상점가·학교는 보행자의 횡단이 잦은 곳이므로 보행자의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ④ 어린이·노인·장애인에 대한 보호를 규정한 도로교통법 제11조 내지 제12조의 2의 취지에 비추어 차량은 항상 교통약자인 어린이·노인·장애인의 동태에 대해서 보다 주의를 기울여야 하는 바, 보행자가 어린이·노인·장애인인 경우에는 보행자의 과실을 5% 감산하고, 어린이·노인·장애인 보호구역 안에서는 차량의 주의의무가 더 높아지므로 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다. 점선을 기준으로 1개만 적용하며, 중복되는 경우에는 수치가 큰 과실항목을 적용한다.
- ⑤ 보행자가 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 따라 횡단하다가 사고를 당하는 경우이므로, 그곳이 보도와 차도가 구분되지 않은 도로라고 하더라도 보행자의 과실을 감산하지 아니한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 차량이 녹색신호에 교차로를 진입하여 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 충격할 때, 그 차량신호등이 황색신호로 바뀐 경우에도 보1 기준을 준용한다.
- ◉ 횡단보도와 인접하여 도색된 '차량정지선' 안쪽은 횡단보도로 본다. 또한, 도로공사 등의 사유로 횡단보도표시가 도로상에는 그려져 있지 아니하나 보행자 신호기가 있는 도로에서의 횡단 중의 사고도 「신호기가 있는 횡단보도상의 사고」로 적용한다(대법원 1990.8.10. 선고90도116호 판결 참고). 이하 동일하다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치 경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)

2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표 2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	원형 등화	<p>1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다.</p> <p>2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.</p>
	황색의 등화	<p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다.</p> <p>2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>

구분	신호의 종류	신호의 뜻	
차량 신호등	원형 등화	적색의 등화	<p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다.</p> <p>3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>

참고 판례

◎ 대법원 1990.8.10. 선고 90도1116 판결

횡단보도의 표지판이나 신호대가 설치되어 있지는 않으나 도로의 바닥에 페인트로 횡단보도 표시를 하여 놓은 곳으로써 피고인이 진행하는 반대 차로 쪽은 오래되어 거의 지워진 상태이긴 하나 피고인이 운행하는 차로 쪽은 횡단보도인 점을 식별할 수 있을 만큼 그 표시가 되어있는 곳에서 교통사고가 난 경우에는 교통사고가 도로교통법상 횡단보도상에서 일어난 것으로 인정된다.

◎ 대법원 1993.2.23. 선고 92도2077 판결

차량의 운전자로서는 횡단보도의 신호가 적색인 상태에서 반대 차로 상에 정지하여 있는 차량의 뒤로 보행자가 건너오지 않을 것이라고 신뢰하는 것이 당연하고 그렇지 아니할 사태까지 예상하여 그에 대한 주의의무를 다하여야 한다고는 할 수 없다.

◎ 서울고등법원 2002. 6. 18. 선고 2002나57692 판결

주간에 신호등이 설치되어 있는 편도2차로의 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 차량진행신호에 따라 직진하던 중, 좌우를 살피지 않고 보행자 정지신호에 위반하여 왕복4차로의 도로에 설치된 횡단보도를 뛰어서 건너던 A를 들이받아 상해를 입게 한 사고 : A과실 60%

2) 자동차 황색신호 교차로 통과 후(後) [보2~보4]

보2	보행자 적색신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고																									
	(보) 적색에 횡단 시작, 적색에 충격 (차) 황색에 교차로 진입	보행자 기본 과실비율																								
	<p>적색→적색 황색 우회전 전용 신호등</p>	50																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 야간·기타 시야장애</td> <td>+5</td></tr> <tr> <td>② 간선도로</td> <td>+5</td></tr> <tr> <td>③ 주택·상점가·학교</td> <td>-5</td></tr> <tr> <td>집단횡단</td> <td>-5</td></tr> <tr> <td>④ 어린이·노인·장애인</td> <td>-5</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인보호구역</td> <td>-15</td></tr> <tr> <td>차의 현저한 과실</td> <td>-10</td></tr> <tr> <td>차의 중대한 과실</td> <td>-20</td></tr> <tr> <td>정지·후퇴·르자 보행</td> <td></td></tr> <tr> <td>보행자 급진입</td> <td>비적용</td></tr> <tr> <td>⑤ 보·차도 구분 없음</td> <td></td></tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시		① 야간·기타 시야장애	+5	② 간선도로	+5	③ 주택·상점가·학교	-5	집단횡단	-5	④ 어린이·노인·장애인	-5	어린이·노인·장애인보호구역	-15	차의 현저한 과실	-10	차의 중대한 과실	-20	정지·후퇴·르자 보행		보행자 급진입	비적용	⑤ 보·차도 구분 없음	
과실비율 조정 예시																										
① 야간·기타 시야장애	+5																									
② 간선도로	+5																									
③ 주택·상점가·학교	-5																									
집단횡단	-5																									
④ 어린이·노인·장애인	-5																									
어린이·노인·장애인보호구역	-15																									
차의 현저한 과실	-10																									
차의 중대한 과실	-20																									
정지·후퇴·르자 보행																										
보행자 급진입	비적용																									
⑤ 보·차도 구분 없음																										

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 횡단보도에서 황색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전, 우회전 규제를 받는 우회전)이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행신호등 적색신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차량이 황색신호에 진입한 경우 신호를 위반한 것으로 보1 기준보다 보행자의 과실을 낮추어 보행자의 기본 과실비율을 50%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 야간 또는 주·정차된 차량 사이에서 보행자가 걸어 나오는 등 운전자가 보행자의 횡단을 예상하기 어려운 경우 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- 간선도로인 경우 보행자의 횡단을 예상하기 어려우므로 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.

- ③ 주택·상점가·학교는 보행자의 횡단이 잦은 곳이므로 보행자의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ④ 어린이·노인·장애인에 대한 보호를 규정한 도로교통법 제11조 내지 제12조의 2의 취지에 비추어 차량은 항상 교통약자인 어린이·노인·장애인의 동태에 대해서 보다 주의를 기울여야 하는 바, 보행자가 어린이·노인·장애인인 경우에는 보행자의 과실을 5% 감산하고, 어린이·노인·장애인 보호구역 안에서는 차량의 주의의무가 더 높아지므로 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다. 점선을 기준으로 1개만 적용하며, 중복되는 경우에는 수치가 큰 과실감산 항목을 적용한다.
- ⑤ 보행자가 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 따라 횡단하다가 사고를 당하는 경우 이므로, 그곳이 보도와 차도가 구분되지 않은 도로라고 하더라도 보행자의 과실을 감수하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰 보조자(이하 “경찰공무원 등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행령 제6조(경찰공무원을 보조하는 사람의 범위)

법 제5조 제1항 제2호에서 “대통령령으로 정하는 사람”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.

1. 모범운전자
2. 군사훈련 및 작전에 동원되는 부대의 이동을 유도하는 군사경찰
3. 본래의 긴급한 용도로 운행하는 소방차·구급차를 유도하는 소방공무원

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	원형 등화	<p>1. 차마는 직진 또는 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전 할 수 있다.</p>
	황색의 등화	<p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다.</p> <p>2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	적색의 등화	<p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다.</p> <p>3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>

참고 판례

◎ 대법원 1990.8.10. 선고 90도1116 판결

횡단보도의 표지판이나 신호대가 설치되어 있지는 않으나 도로의 바닥에 페인트로 횡단보도 표시를 하여 놓은 곳으로서 피고인이 진행하는 반대 차로 쪽은 오래되어 거의 지워진 상태이긴 하나 피고인이 운행하는 차로 쪽은 횡단보도인 점을 식별할 수 있을 만큼 그 표시가 되어있는 곳에서 교통사고가 난 경우에는 교통사고가 도로교통법상 횡단보도 상에서 일어난 것으로 인정된다.

◎ 대법원 1993.2.23. 선고 92도2077 판결

차량의 운전자로서는 횡단보도의 신호가 적색인 상태에서 반대 차로상에 정지하여 있는 차량의 뒤로 보행자가 건너오지 않을 것이라고 신뢰하는 것이 당연하고 그렇지 아니할 사태까지 예상하여 그에 대한 주의의무를 다하여야 한다고는 할 수 없다.

보3	보행자 적색신호 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)신호 충격 사고																							
	(보) 적색에 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)에 충격 (차) 황색에 교차로 진입																							
		보행자 기본 과실비율 30																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>적색→녹색(녹점)</td> <td>야간·기타 시야장애 +5</td> </tr> <tr> <td>황색</td> <td>간선도로 +5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>주택·상점가·학교 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>집단횡단 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인보호구역 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 현저한 과실 -15</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 중대한 과실 -10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>정지·후퇴·르자 보행 -20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>보행자 급진입</td> </tr> <tr> <td></td> <td>보·차도 구분 없음 비적용</td> </tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시		적색→녹색(녹점)	야간·기타 시야장애 +5	황색	간선도로 +5		주택·상점가·학교 -5		집단횡단 -5		어린이·노인·장애인보호구역 -5		차의 현저한 과실 -15		차의 중대한 과실 -10		정지·후퇴·르자 보행 -20		보행자 급진입		보·차도 구분 없음 비적용
과실비율 조정 예시																								
적색→녹색(녹점)	야간·기타 시야장애 +5																							
황색	간선도로 +5																							
	주택·상점가·학교 -5																							
	집단횡단 -5																							
	어린이·노인·장애인보호구역 -5																							
	차의 현저한 과실 -15																							
	차의 중대한 과실 -10																							
	정지·후퇴·르자 보행 -20																							
	보행자 급진입																							
	보·차도 구분 없음 비적용																							

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

보4	보행자 녹색신호 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)신호 충격 사고																							
	(보) 녹색에 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)에 충격 (차) 황색에 교차로 진입																							
		보행자 기본 과실비율 0																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 보행자 급진입</td> <td>야간·기타 시야장애 +5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>간선도로 +5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>주택·상점가·학교 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>집단횡단 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인 -5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인보호구역 -15</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 현저한 과실 -10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 중대한 과실 -20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>정지·후퇴·르자 보행</td> </tr> <tr> <td></td> <td>보·차도 구분 없음 비적용</td> </tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시		① 보행자 급진입	야간·기타 시야장애 +5		간선도로 +5		주택·상점가·학교 -5		집단횡단 -5		어린이·노인·장애인 -5		어린이·노인·장애인보호구역 -15		차의 현저한 과실 -10		차의 중대한 과실 -20		정지·후퇴·르자 보행		보·차도 구분 없음 비적용
과실비율 조정 예시																								
① 보행자 급진입	야간·기타 시야장애 +5																							
	간선도로 +5																							
	주택·상점가·학교 -5																							
	집단횡단 -5																							
	어린이·노인·장애인 -5																							
	어린이·노인·장애인보호구역 -15																							
	차의 현저한 과실 -10																							
	차의 중대한 과실 -20																							
	정지·후퇴·르자 보행																							
	보·차도 구분 없음 비적용																							

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ **보3** 신호기가 있는 횡단보도에서 횡색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전)이 보행자 신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 녹색(또는 녹색점멸) 신호로 바뀐 상황에서 충격한 사고이다.
- ◎ **보4** 신호기가 있는 횡단보도에서 횡색신호에 교차로에 통과한 차량(직진, 좌회전)이 보행자 신호등 녹색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 녹색(또는 녹색점멸) 신호가 여전히 커져 있는 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **보3** 도로교통법 제5조에 따라 보행자나 차마 등은 신호기의 신호에 따라야 할 의무가 있으므로 차량과 보행자 모두 신호를 위반한 것이나, 보행자가 적색신호에 횡단을 개시하였지만 녹색신호에 충격 당하였다는 점을 고려하여 보행자의 기본과실을 30%로 정하였다.
- ◎ **보4** 보행자가 녹색신호에 횡단을 개시하여 녹색신호에 충돌한 경우 보행자에게는 신호 위반의 과실이 없으므로 차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보행자가 보행신호등 녹색신호가 작동하자마자 횡단하는 경우로서 차량에게 예견 및 회피 가능성이 적다는 점을 감안하여 보행자의 과실을 5% 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ 녹색점멸신호는 녹색신호와 동일하게 본다(도로교통법 시행규칙 별표2 참조). 이하 동일하다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단 보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
	황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
	적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

3) 자동차 적색신호 교차로 통과 후(後) [보5~보7]

보5	보행자 녹색신호 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)신호 충격 사고							
	(보) 녹색에 횡단 개시, 녹색(녹색점멸)에 충격 (차) 적색에 교차로 진입	보행자 기본 과실비율						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th>보행자 기본 과실비율</th> <th>0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>보행자 금진입 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·근자 보행 주택·상점가·학교 집단횡단 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보·차도 구분 없음</td> <td>+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	0	보행자 금진입 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·근자 보행 주택·상점가·학교 집단횡단 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보·차도 구분 없음	+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용	0
과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	0						
보행자 금진입 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·근자 보행 주택·상점가·학교 집단횡단 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보·차도 구분 없음	+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용	0						

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

보6	보행자 적색신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고							
	(보) 적색에 횡단 개시, 적색에 충격 (차) 적색에 교차로 진입	보행자 기본 과실비율						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th>보행자 기본 과실비율</th> <th>40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 야간·기타 시야장애 간선도로 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 정지·후퇴·근자 보행 보행자 금진입</td> <td>+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	40	① 야간·기타 시야장애 간선도로 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 정지·후퇴·근자 보행 보행자 금진입	+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용	40
과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	40						
① 야간·기타 시야장애 간선도로 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 정지·후퇴·근자 보행 보행자 금진입	+5 +5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용	40						

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ **보5** 신호기가 있는 횡단보도에서 적색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전, 우회전 규제를 받는 우회전)이 보행자신호등 녹색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자 신호등 녹색(또는 녹색점멸)신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.
- ◎ **보6** 신호기가 있는 횡단보도에서 적색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전, 우회전 규제를 받는 우회전)이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자 신호등 적색신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **보5** 도로교통법 제5조에 따라 보행자나 차마 등은 신호기의 신호에 따라야 할 의무가 있고, 동법 제27조 제2항은 교차로에서 좌·우회전하는 차량 등의 보행자 보호의무를 규정하고 있으므로 신호위반을 한 차량의 일방과실로 정하였다.
- ◎ **보6** 보행자 및 차량이 모두 신호를 위반한 경우이나 보행자는 상대적 교통약자인 점을 고려하여 보행자의 기본 과실비율을 40%로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 야간 또는 주·정차된 차량 사이에서 보행자가 걸어 나오는 등 운전자가 보행자의 횡단을 예상하기 어려운 경우 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서

자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
	횡색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
	적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

참고 판례

◎ 부산지방법원 2013. 11. 26. 선고 2011가단7263 판결

주간에 삼거리(T자) 교차로 앞 편도2차로 도로에서 B차량이 신호를 위반하여 직진하던 중 전방주시의무를 태만히 한 과실로 횡단보도를 따라 정상적으로 횡단하던 A를 충격한 사고 : B과실 100%

◎ 서울지방법원 서부지원 1993.3.9. 선고 92가합12636 판결

야간에 신호기 있는 편도 3차로 교차로에서 B가 정지신호를 위반한 채 진행한 과실로, 진행방향 오른쪽에서 왼쪽으로 위 도로를 보행자 신호가 바뀌자마자 뛰어서 횡단하던 A를 충격하여 사망에 이르게 한 사고 : A과실 5%(보행자 급진입 수정요소 적용)

보7	보행자 녹색점멸신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고	
	(보) 녹색점멸에 횡단 개시, 적색에 충격 (차) 적색에 교차로 진입	보행자 기본 과실비율 20
과실비율 조정 예시	야간·기타 시야장애 +5	
	간선도로 +5	
	정지·흐트러운 차량 보행 +5	
	보행자 급진입 +5	
	주택·상점가·학교 -5	
	집단횡단 -5	
	보·자도 구분 없음 -5	
	어린이·노인·장애인 -5	
	어린이·노인·장애인보호구역 -15	
	차의 현저한 과실 -10	
	차의 중대한 과실 -20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 횡단보도에서 적색신호에 교차로를 통과한 차량(직진, 좌회전, 우회전 규제를 받는 우회전 차량)이 보행자신호등 녹색점멸신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 적색신호로 바뀐 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차량이 신호를 위반한 사고이나, 보행자가 보행자신호 녹색점멸신호에 횡단을 개시하였고 보행자신호 적색신호에 충돌하였다는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 20%로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단 보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.

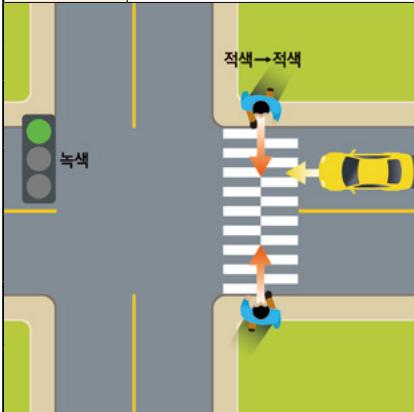
구분	신호의 종류	신호의 뜻	
차량 신호등	원형 등화	적색의 등화	<p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다.</p> <p>3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>

참고 판례

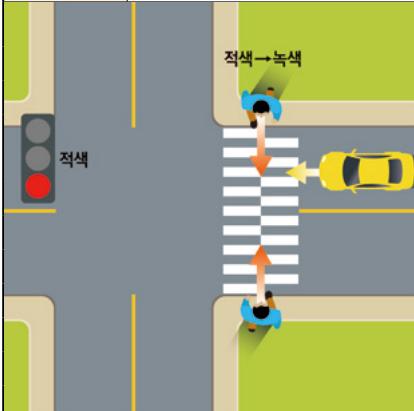
◎ 서울고등법원 2002. 11. 15. 선고 2002나4535 판결

주간에 신호등 있는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 좌회전 하던 중 전방주시 및 보행자 보호의무를 소홀히 한 과실로 때마침 횡단보도의 녹색신호에 진입하여 신호가 적색으로 바뀔 때까지 미처 도로를 횡단하지 못한 A(노인)를 사고차량의 좌측면으로 충격한 후 넘어진 A의 우측손을 사고차량의 뒷바퀴로 역과하여 상해를 입게하여 치료 도중 사망에 이르게 한 사고 : A과실 20%

4) 자동차 교차로 통과 전(前) [보8~보12]

보8	보행자 적색신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고		보행자 기본 과실비율 70	
	(보) 적색에 횡단 개시, 적색에 충격 (차) 녹색에 직진			
	과실비율 조정예시			
				
	① 정지·후퇴·르자 보행 보행자 급진입 주택·상점가·학교 집단횡단 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보·차도 구분 없음	야간·기타 시야장애 간선도로	+5 +5 +5 +5 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보9	보행자 적색신호 횡단 개시, 녹색신호 충돌 사고		보행자 기본 과실비율 20	
	(보) 적색에 횡단 개시, 녹색에 충돌 (차) 적색에 직진			
	과실비율 조정예시			
				
	주택·상점가·학교 집단횡단 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·르자 보행 보행자 급진입 보·차도 구분 없음	-5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용 비적용		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◉ **보8** 신호기가 있는 횡단보도를 통과하여 교차로(단일로를 포함하며, 직선로나 곡선로인지 불문)에 진입하려는 차량이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 적색신호가 여전히 커져 있는 상황에서 충격한 사고이다.
- ◉ **보9** 신호기가 있는 횡단보도를 통과하여 교차로(단일로를 포함하며, 직선로나 곡선로인지 불문)에 진입하려는 차량이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 녹색신호로 바뀐 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보8** 보행자가 보행자신호를 위반한 과실이 크나, 도로교통법 제27조 1항에 따라 차량도 보행자를 보호할 의무가 있다는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 70%로 정하였다.
- ◉ **보9** 보행자가 적색에 횡단을 개시하였으나 녹색신호에 충돌한 경우 차량의 신호위반 과실의 정도가 더 중하므로 보행자의 기본 과실비율을 20%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보행자가 횡단 중 정지나 후퇴 등으로 횡단보도 상에 오래 머물렀다는 점을 감안하여 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다. 다만, 보9 기준과 같이 차량의 신호위반 과실이 중한 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.

활용시 참고 사항

- ◉ **보9** 보행자가 적색에 횡단을 개시하여 녹색점멸신호에 충돌한 경우에도 동일하게 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 원료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 울산지방법원 2014. 1. 24. 선고 2013가단903 판결

야간에 상점가 주변 편도2차로 도로에서 진행신호에 따라 직진하던 B차량이 전방주시를 게을리한 과실로, 보행자 신호가 적색인 상태에서 일행과 함께 횡단보도를 횡단(좌측→우측)하여 중앙선을 넘어온 A를 충격한 사고 : A과실 50%

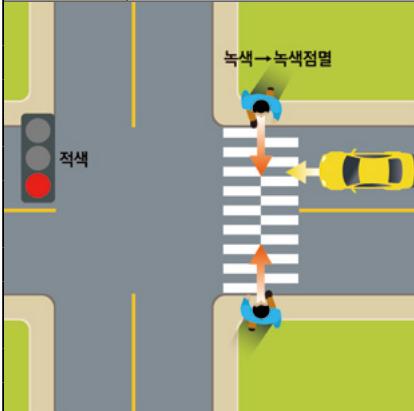
(주택·상점가 -5%, 집단횡단 -5%, 차량 전방주시의무 위반 -10% 수정요소 적용)

◎ 서울고등법원 2002. 6. 18. 선고 2002나57692 판결

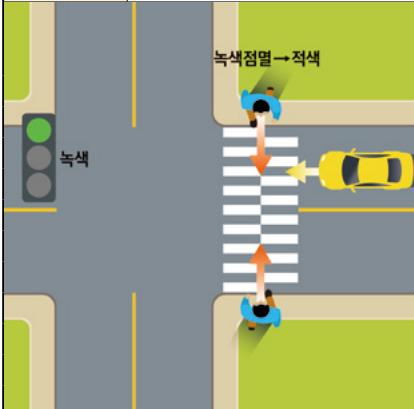
주간에 신호등이 설치되어 있는 편도2차로의 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 차량진행신호에 따라 직진하던 중, 좌우를 살피지 않고 보행자 정지신호에 위반하여 왕복4차로의 도로에 설치된 횡단보도를 뛰어서 건너던 A를 들이받아 상해를 입게 한 사고 : A과실 60%

◎ 대구지방법원 2006. 8. 22. 선고 2006가단39512 판결

야간에 보행자신호등이 적색인 상태에서 A가 편도 3차로의 횡단보도를 건너다가 B차량이 진행신호에 따라 진행 중 충격한 사고: A과실 65%

보10	보행자 녹색신호 횡단 개시, 녹색신호 충격 사고	
	(보)녹색에 횡단 개시, 녹색에 충격 (차)적색에 직진	
	보행자 기본 과실비율	0
	과실비율 조정예시 <ul style="list-style-type: none"> 보행자 급진입 +5 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·르자 보행 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 	비적용

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

보11	보행자 녹색(녹색점멸)신호 횡단 개시, 적색신호 충격 사고	
	(보) 녹색(녹색점멸)에 횡단 개시, 적색에 충격 (차) 녹색에 직진	
	보행자 기본 과실비율	(가) 녹색 횡단 (나) 녹색점멸 횡단
	과실비율 조정예시 <ul style="list-style-type: none"> 야간·기타 시야장애 +5 간선도로 +5 정지·후퇴·르자 보행 +5 보행자 급진입 +5 주택·상점가·학교 -5 집단횡단 -5 보·차도 구분 없음 -5 어린이·노인·장애인 -5 어린이·노인·장애인보호구역 -15 차의 현저한 과실 -10 차의 중대한 과실 -20 	10 20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ **보10** 신호기가 있는 횡단보도를 통과하여 교차로에 진입하려는 차량이 보행자신호등 녹색신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 녹색(또는 녹색점멸)신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.
- ◎ **보11** 신호기가 있는 횡단보도를 통과하여 교차로에 진입하려는 차량이 보행자신호등 녹색(또는 녹색점멸)신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 적색신호로 바뀐 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **보10** 보행자가 횡단보도의 녹색신호에 횡단을 개시하여 녹색신호(녹색점멸신호)에 충돌을 당했다면 차량의 신호는 적색이었을 것이므로 신호를 위반한 차량의 일방과실로 정하였다.
- ◎ **보11** 보행자가 횡단보도의 녹색신호에 횡단을 개시하였으나 미처 횡단을 완료하지 못하고 적색으로 바뀐 상태에서 충격한 경우, 보행자는 서둘러 횡단을 완료하는 것에 주의하여야 할 의무가 있으므로 보행자의 기본 과실비율을 10%로 정하였고, 보행자가 녹색점멸신호에 횡단을 개시한 경우에는 더욱 주의의무가 가중되므로 20%로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 부산지방법원 2013. 11. 26. 선고 2011가단7263 판결

주간에 삼거리(T자) 교차로 앞 편도2차로 도로에서 B차량이 신호를 위반하여 직진하던 중 전방 주시의무를 태만히 한 과실로 횡단보도를 따라 정상적으로 횡단하던 A를 충격한 사고: A과실 0%

◎ 대법원 2003. 12. 12. 선고 2003다9252 판결

횡단보도를 횡단하고 있는 보행자는 보행자신호등 녹색등화가 점멸되고 있는 도중에는 신속하게 횡단을 완료하거나 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 하는데도 보행자 A는 녹색등화의 점멸신호가 적색으로 바뀌기 전까지 횡단을 완료하지 못한 잘못이 있음: A과실 20%

보12		보행자 녹색점멸신호 횡단 개시, 녹색점멸신호 충격 사고	
		(보) 녹색점멸에 횡단개시, 녹색점멸에 충격 (차) 적색에 직진	
과 실 비 율 조 정 예 시	보행자 기본 과실비율		5
	야간·기타 시야장애		+5
	간선도로		+5
	정지·흐트·근자 보행		+5
	보행자 급진입		+5
	주택·상점가·학교		-5
	집단횡단		-5
	보·자도 구분 없음		-5
	어린이·노인·장애인		-5
	어린이·노인·장애인보호구역		-15
차의 현저한 과실		-10	
차의 중대한 과실		-20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 횡단보도를 통과하여 교차로에 진입하려는 차량이 보행자신호등 녹색점멸 신호에 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 보행자신호등 녹색점멸 신호가 여전히 켜져 있는 상황에서 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 보행자신호가 녹색점멸신호인 경우 차량신호등은 적색신호이므로 신호를 위반한 차량의 일방과실이어야 하나, 도로교통법 시행규칙 [별표2]에 따라 보행자도 녹색점멸시 신속하게 횡단하거나 되돌아와야 할 의무가 있으므로 보행자의 기본 과실비율을 5%로 정하였다.

관련 법규

① 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 밀한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 대법원 2009. 5. 14. 선고 2007도9598 판결

보행신호등의 녹색등화 점멸신호는 보행자가 준수하여야 할 횡단보도의 통행에 관한 신호일 뿐이어서, 보행신호등의 수범자가 아닌 차의 운전자가 부담하는 보행자보호의무의 존부에 관하여 어떠한 영향을 미칠 수 없다. 이에 더하여 보행자보호의무에 관한 법률규정의 입법 취지가 차를 운전하여 횡단보도를 지나는 운전자의 보행자에 대한 주의의무를 강화하여 횡단보도를 통행하는 보행자의 생명·신체의 안전을 두텁게 보호하려는데 있는 것임을 감안하면, 보행 신호등의 녹색등화의 점멸신호 전에 횡단을 시작하였는지 여부를 가리지 아니하고 보행신호 등의 녹색등화가 점멸하고 있는 동안에 횡단보도를 통행하는 모든 보행자는 도로교통법 제27조 제1항에서 정한 횡단보도에서의 보행자 보호의무의 대상이 된다.

(2) 횡단보도 내(内) (신호등 없음) [보13]

보행자 횡단 사고																																																									
보13	(보) 횡단보도 횡단 (차) 직진																																																								
보행자 기본 과실비율 0																																																									
	<p>과실비율 조정 예시</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th>기준</th> <th>증가(+)</th> <th>감소(-)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정자·후퇴·르자 보행</td> <td>기본</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>① 야간·기타 시야장애</td> <td>증가</td> <td>+15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>① 간선도로</td> <td>증가</td> <td>+15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>주택·상점가·학교</td> <td>감소</td> <td>-5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>횡단횡단</td> <td>감소</td> <td>-5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)</td> <td>감소</td> <td>-5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)</td> <td>감소</td> <td>-15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인</td> <td>감소</td> <td>-5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>노인·장애인보호구역</td> <td>감소</td> <td>-15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>어린이 보호구역 신호기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우)</td> <td>감소</td> <td>-30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>차의 현저한 과실</td> <td>감소</td> <td>-10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>차의 중대한 과실</td> <td>감소</td> <td>-20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>보행자 급진입</td> <td>감소</td> <td>-</td> <td>비적용</td> </tr> </tbody> </table>	과실비율 조정 예시	기준	증가(+)	감소(-)	정자·후퇴·르자 보행	기본	+10		① 야간·기타 시야장애	증가	+15		① 간선도로	증가	+15		주택·상점가·학교	감소	-5		횡단횡단	감소	-5		② 보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)	감소	-5		③ 보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)	감소	-15		어린이·노인·장애인	감소	-5		노인·장애인보호구역	감소	-15		어린이 보호구역 신호기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우)	감소	-30		차의 현저한 과실	감소	-10		차의 중대한 과실	감소	-20		보행자 급진입	감소	-	비적용
과실비율 조정 예시	기준	증가(+)	감소(-)																																																						
정자·후퇴·르자 보행	기본	+10																																																							
① 야간·기타 시야장애	증가	+15																																																							
① 간선도로	증가	+15																																																							
주택·상점가·학교	감소	-5																																																							
횡단횡단	감소	-5																																																							
② 보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)	감소	-5																																																							
③ 보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)	감소	-15																																																							
어린이·노인·장애인	감소	-5																																																							
노인·장애인보호구역	감소	-15																																																							
어린이 보호구역 신호기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우)	감소	-30																																																							
차의 현저한 과실	감소	-10																																																							
차의 중대한 과실	감소	-20																																																							
보행자 급진입	감소	-	비적용																																																						

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 기(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 없는 횡단보도에서 횡단보도를 통과하려는 차량이 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다. 신호기가 없는 횡단보도상의 사고에는 단일로(직선로, 곡선로)뿐만 아니라, 교차로 부근의 횡단보도상 사고도 포함한다.
- 사고도로에 보차도 구분이나 중앙선 설치 여부에 관계 없이 본 기준을 참고적용한다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제27조 제1항에 따라 차량은 횡단보도를 건너는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 되므로 이러한 의무를 위반한 차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 또는 사고 발생지가 간선도로인 경우에는 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 15%까지 가산할 수 있다.

- ② 보행자는 보도와 차도의 구분이 없는 도로 중 중앙선이 있는 도로에서는 길 가장자리 또는 길 가장자리구역으로 통행하여야 하므로 이러한 경우 보행자의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ③ 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호 의무가 있으므로, 이러한 경우에는 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다.
- ④ 차량운전자는 어린이·노인·장애인보호구역에서 보행자보호의무가 기종되므로 보행자의 과실을 15% 감산하고, 다만 어린이보호구역 내에 신호기가 설치되지 않은 횡단보도(정지선이 설치된 경우에는 그 정지선을 말한다)에서는 보행자의 횡단 여부와 관계없이 일시 정지의무가 있으므로, 이러한 경우에는 좀 더 보행자보호의무를 기종하여 보행자의 과실을 30%까지 감산할 수 있다.

관련법규

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다. 이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로
 2. 보행자우선도로
 3. 도로 외의 곳
- ⑦ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 내에 설치된 횡단보도 중 신호기가 설치되지 아니한 횡단보도 앞(정지선이 설치된 경우에는 그 정지선을 말한다)에서는 보행자의 횡단 여부와 관계없이 일시정지 하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 2003. 10. 23. 선고 2003도529 판결

횡단보도에 보행자를 위한 보행등이 설치되어 있지 않다고 하더라도 횡단보도 표시가 되어 있는 이상 그 횡단보도는 도로교통법에서 말하는 횡단보도에 해당하므로 이러한 횡단보도를 진행하는 차량의 운전자가 도로교통법 제24조 제1항의 규정에 의한 횡단보도에서의 보행자 보호 의무를 위반하여 교통사고를 낸 경우에는 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서 제6호 소정의 횡단보도에서의 보행자보호의무 위반의 책임을 지게 되는 것이며, 비록 그 횡단보도가 교차로에 인접하여 설치되어 있고 그 교차로의 차량신호등이 차량진행 신호였다고 하더라도 이러한 경우 그 차량 신호등은 교차로를 진행할 수 있다는 것에 불과하지 보행등이 설치되어 있지 아니한 횡단보도를 통행하는 보행자에 대한 보행자 보호의무를 다하지 아니하여도 된다는 것을 의미하는 것은 아니므로 달리 볼 것은 아니다.

◎ 서울고등법원 2008. 3. 11. 선고 2007나1417 판결

야간에 편도1차로 도로에서 B차량이 직진하던 중 전방주의 의무를 태만히 한 과실로, 위 도로를 진행하는 차량이 있는지 제대로 확인하지 아니한 채 진행방향 좌측에서 우측으로 신호기 없는 횡단보도를 보행하던 A를 충격한 사고: A과실 15% (야간·기타 시야장애 수정요소 적용)

(3) 횡단보도 부근(신호등 있음)

1) 직진(좌회전) 자동차 횡단보도 통과 후(後) [보14~보16]

보14	보행자 녹색(적색)신호 횡단 중 사고(1)		
	(보) 횡단보도 10m 이내 횡단 (차) 적색에 교차로 진입		
보행자 기본 과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	(가) 녹색 횡단 (나) 적색 횡단	10 40
	① 야간·기타 시야장애	+10	
	① 간선도로	+10	
	정지·후퇴·근자 보행	+10	
	횡단금지규제 있음	+10	
	주택·상점가·학교	-5	
	집단횡단	-5	
	보·차도 구분 없음	-5	
	어린이·노인·장애인	-5	
	어린이·노인·장애인보호구역	-15	
차의 현저한 과실		-10	
차의 중대한 과실		-20	
보행자 급진입		비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 교차로 및 횡단보도를 직진 또는 좌회전으로 통과한 차량이 신호기가 있는 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다. 보행자 신호가 녹색점멸인 경우에는 녹색신호와 동일하게 적용한다.

기본 과실비율 해설

- 횡단보도를 지나서 보행자를 충격하였더라도 횡단보도의 신호가 녹색일 때 차량은 횡단보도 신호를 위반한 것이므로 차량의 과실이 크지만 보행자도 차도를 횡단한 것이므로 보행자의 기본 과실비율을 10%로 정하였다.
- 횡단보도 신호가 적색일 때에는 양쪽 모두 신호를 위반한 것이고 차량의 신호위반 과실이 더 중하다는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 40%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 또는 사고 발생지가 간선도로인 경우에는 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10% 가산하고 가드레일이나 펜스등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 가산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식 되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.

활용시 참고 사항

- ◎ 차량이 횡단보도를 통과하기 전에 도로를 횡단하던 보행자를 충격한 사고인 경우에는 본 기준이 적용되지 않고 보19 기준을 적용한다. 교차로에서 우회전 신호기에 의해 우회전 하는 차량과의 사고는 보17, 보18 기준을 적용한다. 다만 차량의 우회전임을 알리는 신호기 가 설치되어 있지 아니한 경우에는 보19 기준을 적용한다.
- ◎ 보14~보20 기준에 적용되는 ‘횡단보도 부근’이라는 개념은 횡단보도로부터 10m 내외의 지점을 말하고, 10~30m까지 지점의 사고는 보14~보20 기준에 적용된 과실에 각 10%를 보행자의 과실로 가산하며, 그 거리를 넘는 지점에서의 사고는 무단횡단의 예를 적용한다.
- ◎ 차량의 신호구분은 횡단보도 일시정지선 진입시점의 신호를 기준으로 하며, 보행자의 신호구분은 보행자가 무단횡단 개시시점의 횡단보도 보행자 신호를 기준으로 한다. 이하 동일하다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로횡단 시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	<p>녹색의 등화</p> <p>1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.</p>
		<p>황색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>
		<p>적색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>

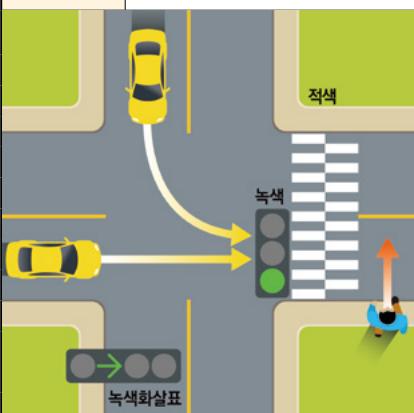
참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2008. 8. 29. 선고 2007가단50905 판결

주간에 편도 2차로 중 1차로를 따라 운행 중인 B차량이 전방 및 좌우주시의무를 위반한 채 보행자신호가 녹색신호인 횡단보도에서 정지하지 아니한 과실로, 위 횡단보도에서 약10m 떨어진 지점에서 위 도로를 횡단하던 A를 충격한 사고 : A과실 10%

보15 보행자 녹색(적색)신호 횡단 중 사고(2)																									
(보) 횡단보도 10m 이내 횡단 (차) 황색에 교차로 진입																									
																									
보행자 기본 과실비율	(가) 녹색 횡단 (나) 적색 횡단																								
	10 50																								
과실비율 조정 예시	<table border="1"> <tbody> <tr><td>①</td><td>야간·기타 시야장애 +10</td></tr> <tr><td></td><td>간선도로 +10</td></tr> <tr><td></td><td>정지·후퇴·교차 보행 +10</td></tr> <tr><td></td><td>횡단금지규제 있음 +10</td></tr> <tr><td></td><td>주택·상점가·학교 -5</td></tr> <tr><td></td><td>집단횡단 -5</td></tr> <tr><td></td><td>보·차도 구분 없음 -5</td></tr> <tr><td></td><td>어린이·노인·장애인 -5</td></tr> <tr><td></td><td>어린이·노인·장애인보호구역 -15</td></tr> <tr><td>②</td><td>차의 현저한 과실 -10</td></tr> <tr><td></td><td>차의 중대한 과실 -20</td></tr> <tr><td></td><td>보행자 급진입 비적용</td></tr> </tbody> </table>	①	야간·기타 시야장애 +10		간선도로 +10		정지·후퇴·교차 보행 +10		횡단금지규제 있음 +10		주택·상점가·학교 -5		집단횡단 -5		보·차도 구분 없음 -5		어린이·노인·장애인 -5		어린이·노인·장애인보호구역 -15	②	차의 현저한 과실 -10		차의 중대한 과실 -20		보행자 급진입 비적용
①	야간·기타 시야장애 +10																								
	간선도로 +10																								
	정지·후퇴·교차 보행 +10																								
	횡단금지규제 있음 +10																								
	주택·상점가·학교 -5																								
	집단횡단 -5																								
	보·차도 구분 없음 -5																								
	어린이·노인·장애인 -5																								
	어린이·노인·장애인보호구역 -15																								
②	차의 현저한 과실 -10																								
	차의 중대한 과실 -20																								
	보행자 급진입 비적용																								

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보16 보행자 적색신호 횡단 중 사고																									
(보) 횡단보도 10m 이내 적색 횡단 (차) 녹색에 교차로 진입																									
																									
보행자 기본 과실비율	50																								
과실비율 조정 예시	<table border="1"> <tbody> <tr><td>③</td><td>야간·기타 시야장애 +10</td></tr> <tr><td></td><td>간선도로 +10</td></tr> <tr><td></td><td>정지·후퇴·교차 보행 +10</td></tr> <tr><td></td><td>횡단금지규제 있음 +20</td></tr> <tr><td></td><td>주택·상점가·학교 -5</td></tr> <tr><td></td><td>집단횡단 -5</td></tr> <tr><td></td><td>보·차도 구분 없음 -5</td></tr> <tr><td></td><td>어린이·노인·장애인 -5</td></tr> <tr><td></td><td>어린이·노인·장애인보호구역 -15</td></tr> <tr><td>②</td><td>차의 현저한 과실 -10</td></tr> <tr><td></td><td>차의 중대한 과실 -20</td></tr> <tr><td></td><td>보행자 급진입 비적용</td></tr> </tbody> </table>	③	야간·기타 시야장애 +10		간선도로 +10		정지·후퇴·교차 보행 +10		횡단금지규제 있음 +20		주택·상점가·학교 -5		집단횡단 -5		보·차도 구분 없음 -5		어린이·노인·장애인 -5		어린이·노인·장애인보호구역 -15	②	차의 현저한 과실 -10		차의 중대한 과실 -20		보행자 급진입 비적용
③	야간·기타 시야장애 +10																								
	간선도로 +10																								
	정지·후퇴·교차 보행 +10																								
	횡단금지규제 있음 +20																								
	주택·상점가·학교 -5																								
	집단횡단 -5																								
	보·차도 구분 없음 -5																								
	어린이·노인·장애인 -5																								
	어린이·노인·장애인보호구역 -15																								
②	차의 현저한 과실 -10																								
	차의 중대한 과실 -20																								
	보행자 급진입 비적용																								

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◉ **보15** 신호기가 있는 교차로에서 황색신호에 교차로 및 횡단보도를 직진 또는 좌회전으로 통과한 차량이 신호기가 있는 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.
- ◉ **보16** 신호기가 있는 교차로에서 녹색신호에 교차로 및 횡단보도를 직진 또는 좌회전으로 통과한 차량이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보15** 횡단보도를 벗어난 지점에서 보행자를 충격하였더라도 차량이 신호를 위반한 점과 보행자신호가 녹색신호라는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 10%로 정하였다. 하지만 보행자신호가 적색신호인 경우에는 보행자의 신호위반 과실도 중하므로 보행자의 기본 과실비율을 50%로 정한다.
- ◉ **보16** 차량이 신호를 준수하고 보행자가 보행자신호를 위반하여 횡단보도 부근에서 횡단한 경우에는 보행자의 과실이 크므로 보행자의 기본 과실비율을 50%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%를 가산하고 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 가산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.
- ② 다른 차량들이 횡단보도 부근 보행자를 보고 정지하고 있는데도 일시정지 또는 서행하지 않고 다른 차량을 앞지르기하다가 사고를 야기한 경우에 이를 ‘차의 현저한 과실’로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ③ 보15와 달리 차량이 정상신호에 직진 또는 좌회전하였다는 점을 감안하여 보행자의 과실을 더욱 가중하며 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 20%를 가산하고, 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 30%를 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로 횡단 시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지 하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
	적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

참고 판례

◎ 서울민사지방법원 1994. 3. 22. 93가단24542 판결

야간에 편도4차로의 도로에서 B차량이 2차로를 차량진행신호에 따라 직진하던 중, 보행자 신호가 적색신호임에도 불구하고 술에 취한 채 횡단보도를 벗어난 지점을 좌측에서 우측으로 무단횡단 하던 A를 충격하여 상해를 입힌 사고: A과실 40%

2) 우회전 자동차 횡단보도 통과 후(後) [보17~보18]

보17	보행자 녹색(적색)신호 횡단 중 사고		보행자 기본 과실비율	(가) 녹색 횡단 (나) 적색 횡단	10 40
	(보) 횡단보도 10m 이내 횡단 (차) 우회전(우회전 허용 금지)				
		과실비율 조정 예시		보행자 급진입 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·근자 보행 ① 횡단금지규제 있음 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 ③ 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실	+5 +10 +10 +10 +10 -5 -5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보18	보행자 적색신호 횡단 중 사고		보행자 기본 과실비율	60	
	(보) 횡단보도 10m 이내 적색 횡단 (차) 우회전(우회전 허용)				
		과실비율 조정 예시		보행자 급진입 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·근자 보행 ② 횡단금지규제 있음 주택·상점가·학교 집단횡단 보·차도 구분 없음 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 ③ 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실	+5 +10 +10 +10 +20 -5 -5 -5 -5 -5 -5 -15 -10 -20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◉ **보17** 신호기가 있는 횡단보도 부근에서 우회전차 규제신호기 적색신호에 우회전하여 교차로 및 횡단보도를 통과한 차량이 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.
- ◉ **보18** 신호기가 있는 횡단보도 부근에서 우회전차 규제신호기 녹색신호에 우회전하여 교차로 및 횡단보도를 통과한 차량이 보행자신호등 적색신호에 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보17** 우회전차량 규제신호기가 적색신호인 경우에는 차량이 신호를 위반한 것이나, 보행자도 횡단보도를 벗어나서 도로를 횡단한 과실이 있으므로 보행자신호가 녹색인 경우는 보행자의 기본 과실비율을 10%로 정하였다. 하지만 보행자신호가 적색인 경우에는 보행자의 신호위반과 우회전차량의 과실을 고려하여 보행자의 기본 과실비율을 40%로 정한다.
- ◉ **보18** 우회전차량 규제신호기가 녹색신호인 경우에는 차량은 신호를 위반한 것이 아니므로 보행자신호등 적색신호에 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자의 과실을 중하게 보아 보행자의 기본 과실비율을 60%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%를 가산하고 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 가산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식 되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.
- ② 보18 기준은 보17과 달리 차량이 정상신호에 우회전하였다는 점을 감안하여 보행자의 과실을 더욱 가중하며 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 20%를 가산하고, 가드 레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 30%를 가산할 수 있다.
- ③ 다른 차량들이 횡단보도 부근 보행자를 보고 정지하고 있는데도 일시정지 또는 서행하지 아니하고 다른 차량을 앞지르기하다가 사고를 야기한 경우에 차의 현저한 과실로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로 횡단 시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지 하여야 한다.
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 원료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.
차량 신호등	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
	황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
	원형 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
참고 판례		

◎ 대법원 1997. 10. 10. 선고 97도835 판결

교차로와 횡단보도가 인접하여 설치되어 있고 차량용 신호기는 교차로에만 설치된 경우에 있어서는 그 차량용 신호기는 차량에 대하여 교차로의 통행은 물론 교차로 직전의 횡단보도에 대한 통행까지도 아울러 지시하는 것이라고 보아야 할 것이고 횡단보도의 보행 등 측면에 차량보조등이 설치되어 있지 않다고 하여 횡단보도에 대한 차량용 신호등이 없는 상태라고는 볼 수 없다.

◎ 대법원 1994. 8. 23. 선고 94도199 판결

횡단보도의 양쪽 끝에 서로 마주보고 횡단보도의 통행인을 위한 보행자신호등이 각 설치되어 있고 그 신호등 측면에 차로진행방향을 향하여 종형 이색등신호기가 각각 별도로 설치되어 있다면, 종형 이색등신호기는 교차로를 통과하는 차마에 대한 진행방법을 지시하는 신호기라고 보는 것이 타당하다.

3) 자동차 횡단보도 통과 전(前) [보19]

보19		보행자 녹색(적색)신호 횡단 중 사고		
		(보) 횡단보도 10m 이내 횡단 (차) 직진(횡단보도 통과 전)		
과실비율 조정예시	보행자 기본 과실비율		(가) 녹색 횡단 (나) 적색 횡단	20 50
	보행자 금진입		+5	
	야간·기타 시야장애		+10	
	간선도로		+10	
	정지·후퇴·급자 보행		+10	
	① 횡단금지규제 있음		+10	
	주택·상점가·학교		-5	
	집단횡단		-5	
	보·차도 구분 없음		-5	
	어린이·노인 장애인		-5	
어린이·노인 장애인보호구역			-15	
② 차의 현저한 과실	차의 현저한 과실		-10	
	차의 중대한 과실		-20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기가 있는 횡단보도 부근에서 횡단보도를 통과하려는 차량이 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 교차로 통과 전의 사고이므로 차량의 신호는 고려대상이 아니고, 보행자신호가 녹색이지만 보행자가 차량의 진행방향 쪽에서 횡단보도를 벗어나 횡단을 개시한 점을 고려하여 보14~보17 기준 녹색횡단 보행자 과실 10%와는 달리 보행자의 기본 과실비율을 20%로 정하였다.
- 다만, 보행자신호 적색에 횡단을 하였다면 보행자의 과실이 중하므로 보행자의 기본 과실비율을 50%로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%를 가산하고 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 가산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.
- ② 다른 차량들이 횡단보도 부근 보행자를 보고 정지하고 있는데도 일시정지 또는 서행하지 아니하고 다른 차량을 앞지르기하다가 사고를 야기한 경우에 '차의 현저한 과실'로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로 횡단 시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지 하여야 한다.

- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
보행 신호등	녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
	녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니 되고, 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
	적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 서울고등법원 2004. 9. 8. 선고 2004나0915 판결

주간에 편도3차로의 도로에서 B차량이 1차로로 주행하던 중 전방주시의무를 태만히 한 과실로, 인근에 신호등이 설치된 횡단보도가 있음에도 3차로와 2차로의 정체된 차량들 사이로 무단 횡단하면서 1차로를 진행하는 차량의 동태를 제대로 살피지 아니한 채 그대로 횡단하던 A가 충격당한 사고: A과실 50%

(4) 횡단시설 부근(신호등 없음) [보20~보21]

직선도로 횡단보도 부근 보행자 횡단 사고																																			
보20	(보) 횡단보도 10m 이내 횡단 (차) 직진																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">보행자 기본 과실비율</th> </tr> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th>20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 야간·기타 시야장애</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>간선도로</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>정지·후퇴·르자 보행</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>횡단금지규제 있음</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>주택·상점가·학교</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>집단횡단</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)</td><td>-15</td></tr> <tr> <td>정자선 안쪽 지점</td><td>-10</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>노인·장애인보호구역</td><td>-15</td></tr> <tr> <td>어린이 보호구역(횡단기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우))</td><td>-30</td></tr> <tr> <td>차의 현저한 과실</td><td>-10</td></tr> <tr> <td>차의 중대한 과실</td><td>-20</td></tr> <tr> <td>보행자 급진입</td><td>비적용</td></tr> </tbody> </table>	보행자 기본 과실비율		과실비율 조정 예시	20	① 야간·기타 시야장애	+10	간선도로	+10	정지·후퇴·르자 보행	+10	횡단금지규제 있음	+10	주택·상점가·학교	-5	집단횡단	-5	보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)	-5	보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)	-15	정자선 안쪽 지점	-10	어린이·노인·장애인	-5	노인·장애인보호구역	-15	어린이 보호구역(횡단기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우))	-30	차의 현저한 과실	-10	차의 중대한 과실	-20	보행자 급진입	비적용
보행자 기본 과실비율																																			
과실비율 조정 예시	20																																		
① 야간·기타 시야장애	+10																																		
간선도로	+10																																		
정지·후퇴·르자 보행	+10																																		
횡단금지규제 있음	+10																																		
주택·상점가·학교	-5																																		
집단횡단	-5																																		
보·차도 구분 없음(중앙선이 있음)	-5																																		
보·차도 구분 없음(중앙선이 없음)	-15																																		
정자선 안쪽 지점	-10																																		
어린이·노인·장애인	-5																																		
노인·장애인보호구역	-15																																		
어린이 보호구역(횡단기 미설치 횡단보도 (또는 정자선이 설치된 경우))	-30																																		
차의 현저한 과실	-10																																		
차의 중대한 과실	-20																																		
보행자 급진입	비적용																																		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

육교 및 지하도 부근 보행자 횡단 사고																													
보21	(보) 육교 및 지하도 10m 이내 횡단 (차) 직진																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">보행자 기본 과실비율</th> </tr> <tr> <th>과실비율 조정 예시</th> <th>40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 야간·기타 시야장애</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>간선도로</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>정지·후퇴·르자 보행</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>횡단금지규제 있음</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>주택·상점가·학교</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>집단횡단</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>보·차도 구분 없음</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인보호구역</td><td>-15</td></tr> <tr> <td>차의 현저한 과실</td><td>-10</td></tr> <tr> <td>차의 중대한 과실</td><td>-20</td></tr> <tr> <td>보행자 급진입</td><td>비적용</td></tr> </tbody> </table>	보행자 기본 과실비율		과실비율 조정 예시	40	① 야간·기타 시야장애	+10	간선도로	+10	정지·후퇴·르자 보행	+10	횡단금지규제 있음	+10	주택·상점가·학교	-5	집단횡단	-5	보·차도 구분 없음	-5	어린이·노인·장애인	-5	어린이·노인·장애인보호구역	-15	차의 현저한 과실	-10	차의 중대한 과실	-20	보행자 급진입	비적용
보행자 기본 과실비율																													
과실비율 조정 예시	40																												
① 야간·기타 시야장애	+10																												
간선도로	+10																												
정지·후퇴·르자 보행	+10																												
횡단금지규제 있음	+10																												
주택·상점가·학교	-5																												
집단횡단	-5																												
보·차도 구분 없음	-5																												
어린이·노인·장애인	-5																												
어린이·노인·장애인보호구역	-15																												
차의 현저한 과실	-10																												
차의 중대한 과실	-20																												
보행자 급진입	비적용																												

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ **보20** 차량이 신호등이 없는 통상의 횡단보도 부근에서 도로를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.
- ◎ **보21** 차량이 직진 중 육교 및 지하도 부근에서 도로를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **보20** 신호등이 없는 통상의 횡단보도 부근의 사고이므로 차량의 신호위반 과실은 없으나, 도로교통법 제27조 제1항에 따라 차량이 보행자를 보호할 의무가 있으므로 횡단보도를 벗어난 지점에서 도로를 횡단한 보행자의 기본 과실비율을 20%로 정하였다.
- ◎ **보21** 육교나 지하도가 설치된 경우에는 횡단보도가 설치된 경우보다 운전자가 보행자의 존재를 예견하기 어렵다는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 40%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 또는 사고 발생지가 간선도로인 경우에는 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%를 가산하고 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 가산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식 되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 가산하지 않는다.
- ③ 보행자는 보도와 차도의 구분이 없는 도로 중 중앙선이 있는 도로에서는 길 가장자리 또는 길 가장자리구역으로 통행하여야 하므로 이러한 경우 보행자의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ④ 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로에서는 도로의 전 부분 으로 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호의무가 있으므로, 비록 횡단 중 사고라고 하더라도 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다.
- ⑤ 횡단보도의 정지선 안쪽에서 사고가 발생한 경우 보행자가 횡단보도와 매우 가까운 곳에서 횡단하였다는 점을 고려하여 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

- ⑥ 차량 운전자는 어린이·노인·장애인보호구역에서 보행자보호의무가 가중되므로 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있고, 다만 어린이보호구역내에 신호기가 설치되지 않은 횡단 보도(정지선이 설치된 경우에는 그 정지선을 말한다)에서는 보행자의 횡단 여부와 관계없이 일시정지의무가 있으므로, 이러한 경우에는 좀 더 보행자보호의무를 가중하여 보행자의 과실을 30%까지 감산할 수 있다.
- ⑦ 다른 차량이 모두 정지선에 정지하고 있음에도 불구하고 만연히 횡단보도를 통과하여 사고가 발생한 경우에는 이를 차의 현저한 과실로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산 할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 육교 및 지하도 부근이라 함은 횡단보도 부근이라는 개념과 동일하게 10m 내외의 지점을 말하고, 10~30m 지점의 사고는 기본 과실비율에 보행자의 과실을 10% 가산할 수 있으며 그 거리를 넘는 지점에서의 사고는 무단횡단의 예를 적용한다.
- ◉ 사고도로에 보·차도 구분이나 중앙선 설치 여부에 관계없이 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행 하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다. 이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
 1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로 횡단 시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.

1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로
2. 보행자우선도로
3. 도로 외의 곳

- ⑦ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 내에 설치된 횡단보도 중 신호기가 설치되지 아니한 횡단보도 앞(정지선이 설치된 경우에는 그 정지선을 말한다)에서는 보행자의 횡단 여부와 관계없이 일시정지하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 서울고등법원 2009. 7. 1. 선고 2009나382 판결

야간에 편도2차로의 도로에서 B차량이 직진신호에 따라 진행하다 교차로에 진입할 무렵, 20m부근에 육교가 있음에도 이를 이용하지 아니하고 왕복6차로의 도로를 무단횡단 하던 A를 충격한 사고: A과실 50%(야간 수정요소 적용)

◎ 부산지방법원 2009. 4. 17. 선고 2008가단23466 판결

야간에 차량 통행이 빈번한 왕복7차로의 신호등 없는 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 편도 3차로 중 1차로를 따라 진행하던 중 전방주시의무를 태만히 한 과실로, 횡단보도 부근(20m)

좌측에서 우측으로 무단횡단 하던 A를 충격한 사고: A과실 50%(야간, 간선도로, 횡단금지 규제 있음 수정요소 적용)

◎ 서울지방법원 2008. 9. 24. 선고 2008가단43332 판결

야간에 신호등 없는 편도 3차로 도로에서 B차량이 3차로를 따라 운행 중 전방주시의무를 태만한 과실로, 술에 취한 채 위 도로에 설치된 횡단보도를 조금 벗어난 지점을 횡단하던 A를 충격한 사고: A과실 30%(야간 수정요소 적용)

(5) 횡단보도 없음

1) 도로 유형별 [보22~보23]

보22	교차로(도로폭 기준별) 횡단 중 사고		
	(보) 교차로 횡단 (차) 교차로 주행	보행자 기본 과실비율	(가) 소로 횡단 (나) 동일폭 횡단 (다) 대로 횡단
과실비율 조정 예시		10 20 30	
	보행자 급진입 야간·기타 시야장애 ① 간선도로 정지 후퇴·르자 보행 ② 대각선 횡단 ③ 횡단금지구역 있음 주택 상점가·학교 집단횡단 ④ 보·차도 구분 없음(중앙선이 있음) ⑤ 보·차도 구분 없음(중앙선이 없음) 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인보호구역 ⑥ 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실	+5 +10 +10 +10 +10 +10 +10 -5 -5 -5 -5 -15 -5 -15 -10 -20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호등이 없는 교차로에서 진행(직진, 우회전, 좌회전 포함) 중인 차량이 교차로 내부나 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자를 충격한 사고이다.
- 사고도로에 보·차도 구분이나 중앙선 설치 여부에 관계없이 본 기준을 적용한다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제27조 제3항에 따라 차량은 신호등이 없는 교차로나 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자를 보호할 의무가 있으며,
- 보행자가 횡단한 도로 폭과 차량이 통과하는 도로 폭을 감안하여 보행자가 횡단하는 도로 폭이 클수록 주의의무가 크므로 도로 폭이 좁을 때는 10%, 넓을 때는 30%, 차량이 통과하는 도로 폭과 같을 때는 20%를 각각 보행자의 기본 과실비율로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 간선도로 교차로의 경우에는 운전자에게 보행자횡단의 예견가능성이 적으므로 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 교차로를 가로질러 대각선으로 횡단하는 경우에는 보행자의 과실이 더욱 크므로 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ③ 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 감산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%를 감산하고 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%를 감산할 수 있다. 다만, 횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식되기 어려운 경우에는 보행자의 과실을 감산하지 않는다.
- ④ 보행자는 보도와 차도의 구분이 없는 도로 중 중앙선이 있는 도로에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 하므로 이러한 경우 보행자의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ⑤ 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호의무가 있으므로, 비록 횡단 중 사고라고 하더라도 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다.
- ⑥ 다른 차량이 모두 정지선에 정지하고 있음에도 불구하고 만연히 횡단보도를 통과하여 사고가 발생한 경우에는 이를 '차의 현저한 과실'로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.

③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다.

이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)

2. 보행자우선도로

④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

③ 보행자는 제1항에 따른 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다.

④ 보행자는 차와 노면전차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니된다. 다만, 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑤ 보행자는 안전표지 등에 의하여 횡단이 금지되어 있는 도로의 부분에서는 그 도로를 횡단하여서는 아니된다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자가 제10조제3항에 따라 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로를 횡단하고 있을 때에는 안전거리를 두고 일시정지하여 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다.

⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.

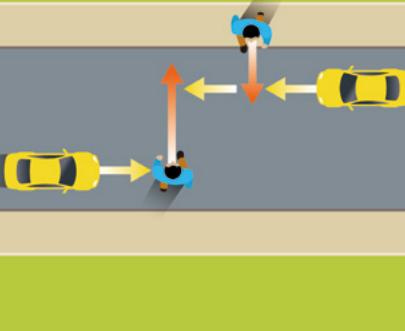
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로

2. 보행자우선도로

3. 도로 외의 곳

참고 판례**◎ 서울지방법원 북부지원 1991. 12. 3. 선고 91가합8733 판결**

야간에 신호등 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 좌회전 하던 중 전방·좌우 주시의무를 태만히 한 과실로, 차량의 운행에 주의를 기울이지 아니하고 도로를 무단횡단 하던 A를 충격하여 상해를 입게 한 사고: A과실 20%

보23	단일로(중앙선 없음) 횡단 중 사고	
	(보) 횡단 (차) 직진	보행자 기본 과실비율
		20
		보행자 급진입 +5 야간·기타 시야장애 +10 ① 간선도로 +10 정지·후퇴·르자 보행 +10 ② 횡단금지규제 있음 +10 주택·상점가·학교 -5 집단횡단 -5 ③ 보·차도 구분없음(중앙선이 없음) -15 어린이·노인·장애인 -5 어린이·노인·장애인보호구역 -15 ④ 차의 현저한 과실 -10 차의 중대한 과실 -20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 차량이 통상의 단일로(직선로 또는 곡선로)에서 도로를 횡단하고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 보행자가 도로를 횡단할 때 부주의한 과실이 있지만, 차량은 도로교통법 제27조 제5항에 따라 보행자가 횡단보도가 설치되어 있지 않은 도로를 안전하게 횡단할 수 있도록 주의하여야 하므로 보행자의 기본 과실비율을 20%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 간선도로의 경우에는 운전자에게 보행자횡단의 예견가능성이 적으로 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- 보·차도의 구분이 있고 표지 등에 의해 횡단금지라는 것을 쉽게 인식할 수 있는 것을 전제로 보행자의 과실을 가산하며, 횡단을 금지하는 안전표지만 있는 경우에는 10%까지, 가드레일이나 펜스 등의 횡단금지시설이 설치되어 있는 경우에는 20%까지 가산할 수 있다. 다만,

횡단금지 규제표지가 있으나 시설물 노후, 가로수, 기타 시설물 등으로 인하여 인식되기 어려운 경우에는 가산하지 않는다.

- ③ 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호의 무가 있으므로, 비록 횡단 중 사고라고 하더라도 보행자의 과실을 15%까지 감산할 수 있다.
- ④ 다른 차량이 모두 보행자를 보호하기 위해 정차하고 있었음에도 만연히 진행하다가 사고가 발생한 경우에는 이를 '차의 현저한 과실'로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 자동차전용도로인 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다. 이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
 1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◉ 도로교통법 제10조(도로의 횡단)

- ③ 보행자는 제1항에 따른 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다.

- ④ 보행자는 차와 노면전차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니된다. 다만, 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑤ 보행자는 안전표지 등에 의하여 횡단이 금지되어 있는 도로의 부분에서는 그 도로를 횡단하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자가 제10조제3항에 따라 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로를 횡단하고 있을 때에는 안전거리를 두고 일시정지하여 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로
 2. 보행자우선도로
 3. 도로 외의 곳

참고 판례

◎ 서울서부지방법원 2007. 10. 25. 선고 2006가단2535 판결

비가 내리는 야간 새벽에 편도3차로의 도로에서 B차량이 1차로를 따라 직진하던 중 전방주시 의무를 태만히 한 과실로, 위 도로 우측에서 좌측으로 무단횡단하던 A를 충격하여 사망케 한 사고: A과실 30%(야간 수정요소 적용)

2) 보도와 차도(구분 있음) [보24~보26]

보24	자동차 보도 침범 사고		보행자 기본 과실비율 조정 예시	0		
	(보) 보도 보행 (차) 보도 침범 주행					
	도로외	보도				
			① 차량진출입 허용구간 야간·기타 시야장애 간선도로 정지·후퇴·르자 보행 보행자 급진입 주택·상점가·학교 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인 보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보·차도 구분 없음	+5 비적용		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보25	보행자의 차도보행중 사고(보도 공사중)		보행자 기본 과실비율 조정 예시	10		
	(보) 차도 보행(보도 공사 또는 퇴적토 등) (차) 차도 주행					
	공사중 퇴적토 등	보도				
			③ 간선도로 정지·후퇴·르자 보행 ② 야간·기타 시야장애 주택·상점가·학교 집단보행 어린이·노인·장애인 어린이·노인·장애인 보호구역 차의 현저한 과실 차의 중대한 과실 보행자 급진입	+5 +5 +10 -5 -5 -5 -15 -10 -20 비적용		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보26 차도보행중 사고(보·차도 경계거리)																															
(보) 차도보행(보·차도 경계 1m 내외) (차) 차도주행																															
 (가) 차도 측단 보행 (나) 차도 측단 이외 보행 주차장 등	보행자 기본 과실비율 (가) 1m이내 (나) 1m이상 20 30																														
과실비율 조정예시	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>②</td> <td>야간·기타 시야장애</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>정지·후퇴·근자 보행</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>간선도로</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>주택·상점가·학교</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>집단보행</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>어린이·노인·장애인보호구역</td> <td>-15</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 현저한 과실</td> <td>-10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>차의 중대한 과실</td> <td>-20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>보행자 급진입</td> <td>비적용</td> </tr> </tbody> </table>	②	야간·기타 시야장애	+10		정지·후퇴·근자 보행	+10	③	간선도로	+10		주택·상점가·학교	-5		집단보행	-5		어린이·노인·장애인	-5		어린이·노인·장애인보호구역	-15		차의 현저한 과실	-10		차의 중대한 과실	-20		보행자 급진입	비적용
②	야간·기타 시야장애	+10																													
	정지·후퇴·근자 보행	+10																													
③	간선도로	+10																													
	주택·상점가·학교	-5																													
	집단보행	-5																													
	어린이·노인·장애인	-5																													
	어린이·노인·장애인보호구역	-15																													
	차의 현저한 과실	-10																													
	차의 중대한 과실	-20																													
	보행자 급진입	비적용																													

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ **보24** 보도와 차도의 구분이 있는 도로에서 차도를 진행하는 차량이 “차도가 아닌 장소”로 진출 또는 “차도가 아닌 장소”에서 차도로 진입하다가 보도 위를 걷고 있는 보행자를 충격한 사고이다.
- ◎ **보25** 보도와 차도의 구분이 있는 도로에서 차도를 진행하는 차량이 도로공사 등 부득이한 사유로 도로교통법 제8조 제1항에 따라 차도를 통행하는 보행자를 충격한 사고이다.
- ◎ **보26** 보도와 차도의 구분이 있는 도로에서 차도를 진행하거나 “차도가 아닌 장소”로 진출 하는 차량이 도로교통법 제8조 제1항 상의 부득이한 사유가 없음에도 차도측단 또는 차도 측단 이외의 차도를 통행하는 보행자를 충격한 사고이다. 여기서 차도측단이란 보·차도 경계선으로부터 1m 이내의 거리에 있는 차도의 부분을 말한다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **보24** 차량이 도로교통법 제8조 제1항에 따라 정상적으로 보도를 통행하고 있는 보행자를 충돌한 사고이므로 차량의 일방과실로 정하였다.

- ◎ **보25** 도로공사 등으로 인하여 보행자가 보도를 통행하는 것이 불가능하여 부득이 차도를 통행한 경우에 차도를 통행하였다는 점을 감안하여 보행자의 기본 과실비율을 10%로 정하였다.
- ◎ **보26** 도로교통법 제8조 제1항 단서에 의거한 부득이한 경우가 아님에도 보행자가 차도를 통행한 경우에 보행자의 과실을 가산하여야 하는데, 차도측단을 보행한 경우에는 보행자의 기본 과실비율을 20%, 그 외의 경우에는 보행자의 기본 과실비율을 30%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 차량진출입 허용구간이란, 인도이긴 하나 주유소 출입구, 주차장 출입구 등 차량의 통행이 허용된 구간을 말하며 이 경우에는 보행자도 차량의 동태에 주의하여야 할 의무가 있으므로 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- ② 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ③ 간선도로의 경우에는 운전자에게 보행자의 예견가능성이 적으므로 보행자의 과실을 10% 까지 가산하고, 차도측단을 제외하고 1개 차선씩 중앙쪽으로 진입하여 보행할 때마다 5%씩 추가로 가산하여 최고 20%까지 가산할 수 있다. 다만, 보25 기준은 보도 공사 종이라서 보행자가 부득이 차도를 보행하는 경우로서 운전자도 전방의 공사 상황을 목격하고 보행자의 차도보행을 어느 정도 예견할 수 있을 것이라고 보아 보행자의 과실을 5%까지만 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에 는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.

③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다.

이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)

2. 보행자우선도로

④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

① 차마의 운전자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도로 통행하여야 한다. 다만, 도로 외의 곳으로 출입할 때에는 보도를 횡단하여 통행할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

④ 모든 차의 운전자는 도로에 설치된 안전지대에 보행자가 있는 경우와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2008. 8. 29. 선고 2007가단9512 판결

야간에 인도와 차도가 구분되어 있는 편도1차로의 도로(올림픽대로 진출 램프)에서 B차량이 1차로를 주행하던 중 전방 및 좌우주시의무를 태만한 과실로 진행방향 우측 차로 가장자리에 있던 A를 충격한 사고 : A과실 20%

3) 보도와 차도(구분 없음) [보27~보28]

보27-1		중앙선이 없는 차도 보행 중 사고	
(보) 차도 보행 (차) 차도 주행		보행자 기본 과실비율 0	
과실비율 조정예시	야간·기타 시야장애	+5	
	① 르자 보행	+5	
	② 고의로 차량 진행 방해	+15	
	주택·상점가·학교	-5	
	집단보행	-5	
	어린이·노인·장애인	-5	
	어린이·노인·장애인보호구역	-15	
	차의 현저한 과실	-10	
	차의 중대한 과실	-20	
	보행자 급진입	비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 보도와 차도의 구별이 없는 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정함, 이하 같음)에서 차량의 동일(반대)방향으로 통행하는 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제8조 제3항에 따라 보행자는 도로의 전 부분을 통행할 수 있고, 도로교통법 제27조 제6항에 따라 차량은 보도와 차도의 구별이 없는 도로 중 중앙선이 없는 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에 보행자와 거리를 두고 진행해야 하고, 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 서행이나 일시정지를 하여 보행자를 보호할 의무가 있으므로 차량의 일방 과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보도와 차도의 구분이 없는 도로 중 중앙선이 없는 도로인 경우에는 보행자는 도로의 전부분을 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호의무가 있으므로, 르자 보행을 하는 경우라도 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- ② 보행자는 도로교통법 제8조 제3항 단서에 따라 고의로 차량의 진행을 방해해서는 아니되므로, 이러한 경우 보행자의 과실을 15%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

11. “길가장자리구역”이란 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위하여 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분을 말한다.

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다.
이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
 1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다

◎ 도로교통법 제9조(행렬 등의 통행)

- ① 학생의 대열과 그 밖에 보행자의 통행에 지장을 줄 우려가 있다고 인정하여 대통령령으로 정하는 사람이나 행렬(이하 “행렬 등”이라 한다)은 제8조제1항 본문에도 불구하고 차도로 통행할 수 있다. 이 경우 행렬 등은 차도의 우측으로 통행하여야 한다.

② 행렬 등은 사회적으로 중요한 행사에 따라 시가를 행진하는 경우에는 도로의 중앙을 통행 할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ④ 모든 차의 운전자는 도로에 설치된 안전지대에 보행자가 있는 경우와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록하여야 한다.
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로
 2. 보행자우선도로
 3. 도로 외의 곳

보27-2	차도 가장자리 보행 중 사고 (중앙선이 있는 도로, 일방통행인 경우 차선으로 구분된 도로를 포함)		
	(보) 차도 가장자리 보행 (차) 차도 주행		
		보행자 기본 과실비율	0
과실비율 조정 예시		야간·기타 시야장애	+10
	① 간선도로	+10	
	르자 보행	+10	
	주택·상점가·학교	-5	
	집단보행	-5	
	어린이·노인·장애인	-5	
	어린이·노인·장애인보호구역	-15	
	차의 현저한 과실	-10	
	차의 중대한 과실	-20	
	보행자 급진입	비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

보28	차도 중앙부분 보행 중 사고 (중앙선이 있는 도로, 일방통행인 경우 차선으로 구분된 도로를 포함)		
	(보) 차도 중앙부분 보행 (차) 차도 주행		
		보행자 기본 과실비율	20
과실비율 조정 예시		야간·기타 시야장애	+10
	① 간선도로	+10	
	르자 보행	+10	
	주택·상점가·학교	-5	
	집단보행	-5	
	어린이·노인·장애인	-5	
	어린이·노인·장애인보호구역	-15	
	차의 현저한 과실	-10	
	차의 중대한 과실	-20	
	보행자 급진입	비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◉ **보27-2** 보도와 차도의 구별이 없는 도로에서 차량이 도로의 가장자리에서 차량의 동일 (반대)방향으로 통행하는 보행자를 충격한 사고이다.
- ◉ **보28** 보도와 차도의 구별이 없는 도로에서 차량이 도로의 중앙부분에서 차량의 동일 (반대)방향으로 통행하는 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보27-2** 도로교통법 제27조 제4항에 따라 차량은 차도측단을 보행하는 보행자와 거리를 두고 진행하여 보행자를 보호할 의무가 있으므로 차량의 일방과실로 정하였다.
- ◉ **보28** 보행자가 도로 중앙부분을 진행한 경우 차량 주행에 부주의한 보행자의 과실을 인정하여 기본 과실비율을 20%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 간선도로의 경우에는 운전자에게 보행자의 차도보행 예견가능성이 적으므로 보행자의 과실을 10%까지 가산하고 차도측단을 제외하고 1개 차선씩 중앙쪽으로 진입하여 보행할 때마다 5%씩 가산하여 최고 20%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

11. “길가장자리구역”이란 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위하여 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분을 말한다.

◉ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.

③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다.

이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니된다.

1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)

2. 보행자우선도로

④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제9조(행렬 등의 통행)

① 학생의 대열과 그 밖에 보행자의 통행에 지장을 줄 우려가 있다고 인정하여 대통령령으로 정하는 사람이나 행렬(이하 “행렬 등”이라 한다)은 제8조제1항 본문에도 불구하고 차도로 통행할 수 있다. 이 경우 행렬 등은 차도의 우측으로 통행하여야 한다.

② 행렬 등은 사회적으로 중요한 행사에 따라 시가를 행진하는 경우에는 도로의 중앙을 통행 할 수 있다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

④ 모든 차의 운전자는 도로에 설치된 안전지대에 보행자가 있는 경우와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다.

(6) 기타 사고유형 [보29~보36]

보행자 전용도로 사고		
보29-1	(보) 보행자 전용도로 보행 (차) 보행자 전용도로 침범 주행	
과 실 비 율 조 정 예 시	보행자 기본 과실비율	0
	야간·기타 시야장애	
	간선도로	
	정지·후퇴·근자 보행	
	보행자 금진입	
	주택·상점가·학교	
	어린이·노인·장애인	비적용
	어린이·노인·장애인 보호구역	
	차의 현저한 과실	
	차의 중대한 과실	
	보 차도 구분 없음	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◎ 도로교통법 제28조에 따라 설치된 보행자전용도로에서의 차량과 보행자간 사고이다.
도로교통법 제6조에 따라 차량의 통행이 제한되어 있고 보행자만 통행하는 도로에서 차량이 진행하다가 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ 보행자 보호를 위해 차량의 통행이 제한되는 곳에서 발생한 사고이므로 차량의 일방과실로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

31. “보행자전용도로”란 보행자만 다닐 수 있도록 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제6조(통행의 금지 및 제한)

- ① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.
- ② 경찰서장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 우선 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 후 그 도로관리자와 협의하여 금지 또는 제한의 대상과 구간 및 기간을 정하여 도로의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다.

◎ 도로교통법 제28조(보행자전용도로의 설치)

- ① 시·도경찰청장이나 경찰서장은 보행자의 통행을 보호하기 위하여 특히 필요한 경우에는 도로에 보행자전용도로를 설치할 수 있다.
- ② 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 보행자전용도로를 통행하여서는 아니 된다. 다만, 시·도경찰청장이나 경찰서장은 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 보행자전용 도로에 차마의 통행을 허용할 수 있다.
- ③ 제2항 단서에 따라 보행자전용도로의 통행이 허용된 차마의 운전자는 보행자를 위협하게 하거나 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 차마를 보행자의 걸음 속도로 운행하거나 일시정지 하여야 한다.

보29-2		보행자 우선도로 사고	
		(보) 보행자 우선도로 보행 (차) 보행자 우선도로 침범 주행	
보행자 기본 과실비율 0	과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율	
		야간·기타 시야장애	+5
		① 左자 보행	+5
		② 고의로 차량 진행 방해	+15
		주택·상점가·학교	-5
		집단보행	-5
		어린이·노인·장애인	-5
		어린이·노인·장애인 보호구역	-15
		차의 현저한 과실	-10
		차의 중대한 과실	-20
		보행자 급진입	비적용

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 도로교통법 제2조 31의2, 제8조 제3항, 제27조 제6항 및 제28조의 2에 따라 설치된 보행자 우선도로에서의 차량과 보행자간 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제27조 제6항에 따라 보행자우선도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에 보행자와 거리를 두고 진행해야 하고, 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 서행이나 일시정지를 하여 보행자를 보호할 의무가 있으므로 차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 보행자 우선도로에서 보행자는 도로의 전 부분을 통행할 수 있고, 차량 운전자는 보행자와 거리를 두고 진행하는 등 보행자 보호의무가 있으므로, 左자 보행을 하는 경우라도 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- 보행자는 도로교통법 제8조 제3항 단서에 따라 고의로 차량의 진행을 방해해서는 아니되므로, 이러한 경우 보행자의 과실을 15%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

31의2. “보행자우선도로”란 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 보행자 우선도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다.
이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

2. 보행자우선도로

④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우
에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나
일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.

2. 보행자우선도로

◎ 도로교통법 제28조의2(보행자우선도로)

시·도경찰청장이나 경찰서장은 보행자우선도로에서 보행자를 보호하기 위하여 필요하다고
인정하는 경우에는 차마의 통행속도를 시속 20킬로미터 이내로 제한할 수 있다.

보30	보행자 위험행위 사고		40	
	(보) 차도에서 놀기, 누워 있음 (차) 차도 주행			
과실비율 조정 예시	보행자 기본 과실비율		40	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 도로교통법 제68조 제3항 제1호 내지 제3호에 위반하여 도로에서 술에 취해 갈팡질팡하는 행위, 교통에 방해되는 방법으로 눕거나 앉거나 서 있는 행위, 교통이 빈번한 도로에서 놀이를 하는 행위를 하는 사람을 차량이 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로에 누워 있는 자(음주자 및 노상유의자 포함)의 경우 주간과 야간을 구분할 필요없이 차량의 예견 및 회피가능성이 적어 보행자의 기본 과실비율을 40%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.
- 자동차가 주·정차 후 출발할 때에는 도로에 누워있는 자를 발견하기 용이하므로 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

- ③ 보행자가 도로상에 앉아 있었던 경우와 같이 발견이 용이한 경우에는 이를 차의 현저한 과실로 보고 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제8조(보행자의 통행)

- ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 있는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분된 도로를 포함한다)에서는 길 가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.
- ③ 보행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 도로의 전 부분으로 통행할 수 있다. 이 경우 보행자는 고의로 차마의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로(일방통행인 경우에는 차선으로 구분되지 아니한 도로에 한정한다. 이하 같다)
 2. 보행자우선도로
- ④ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

◎ 도로교통법 제68조(도로에서의 금지행위 등)

- ③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 술에 취하여 도로에서 갈팡질팡하는 행위
 2. 도로에서 교통에 방해되는 방법으로 눕거나 앉거나 서있는 행위
 3. 교통이 빈번한 도로에서 공놀이 또는 썰매타기 등의 놀이를 하는 행위
(중력)
 7. 그 밖에 시·도경찰청장이 교통상의 위험을 방지하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정·공고한 행위

참고 판례**◎ 서울고등법원 2006. 7. 21. 선고 2006나4320 판결**

야간에 편도1차로의 도로에서 B차량이 직진하던 중 전방주시의무를 태만히 한 과실로, 술에 취하여 그곳 도로에 누워있던 A의 우측 다리부분을 역과하여 상해를 입게 한 사고: A과실 60% (야간·기타시야 장애 수정요소 적용)

보31		후진 자동차 근거리(3m 이내) 횡단 사고	
		(보) 후진차량 3m 이내 횡단 (차) 후진	
과 실 비 율 조 정 예 시	보행자 기본 과실비율		-
	보·차도 구분이 있는 차도		-
	① 야간·기타 시야장애		-
	② 경음기를 울린 경우		-
	주택·상점가·학교		-
	③ 후진개시전 후방에 있던 경우		-
	어린이·노인·장애인		-
	어린이·노인·장애인보호구역		-
	차의 현저한 과실		-
	차의 중대한 과실		-
보행자 급진입		-	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

보32		후진 자동차 후미 횡단 사고	
		(보) 후진 차량의 후미 횡단 (차) 후진	
과 실 비 율 조 정 예 시	보행자 기본 과실비율		0
	보·차도 구분이 있는 차도		+5
	① 야간·기타 시야장애		+10
	② 경음기를 울린 경우		+10
	주택·상점가·학교		-5
	③ 후진 개시 전 후방에 있던 경우		-10
	어린이·노인·장애인		-5
	어린이·노인·장애인보호구역		-15
	차의 현저한 과실		-10
	차의 중대한 과실		-20
보행자 급진입		비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- ◉ **보31** 아파트, 학교운동장 등에서 차량이 후진하다가 차량의 근거리(차량 후미로부터 3m 이내의 거리, 이하 같다)를 횡단하는 보행자를 충격한 사고이다.
- ◉ **보32** 아파트, 학교운동장 등에서 차량이 후진하다가 차량의 후미에서 횡단을 하는 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보31** 보32 기준과 통합(도로교통법 개정에 따라 보행자 보호 강화)
- ◉ **보32** 도로교통법 제27조(보행자의 보호) 제6항에 따라 '도로 외의 곳'에서의 운전자 서행 및 일시정지 의무를 반영하여, 보행자의 기본 과실비율을 0%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 사고가 야간에 발생하였거나 차량에게 기타 시야장애가 있었던 경우 차량의 주의의무가 경감되므로 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 차량이 후진할 때 차량 후진등 외에 경음기등 보행자가 차량이 후진한다는 사실을 알 수 있는 장치를 가동한 경우와 그 외에 보행자가 차량의 후진을 미리 안 경우에는 보행자의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ③ 후진 개시 전에 차량의 후방을 보았으면 보행자를 발견할 수 있었던 경우이므로 보행자의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 동일 유형의 사고가 보도에서 발생한 경우는 보24 기준을 적용하고, 주차장 또는 주차시설 등에서의 후진사고는 보34 기준을 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

-
- ② 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 도로의 구간을 지정하여 차마의 횡단이나 유턴 또는 후진을 금지할 수 있다.
 - ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.

3. 도로 외의 곳

보33	이륜차 횡단보도 횡단주행 중 사고	
	(보행자) 횡단보도 횡단	(이륜차) 횡단보도 횡단
	보행자 기본 과실비율	0
과 실 비 율 조 정 예 시	①	야간·기타 시야장애 +5
		정지·후퇴·르자 보행 +5
	①	마주보는 방향 +5
		주택·상점가·학교 -5
	②	어린이·노인·장애인 -5
		어린이·노인·장애인보호구역 -15
	②	이륜차의 현저한 과실 -10
		이륜차의 중대한 과실 -20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 횡단보도에서 이륜차 운전자가 이륜차를 운전하여 횡단보도를 건너다가 횡단보도를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제13조 제5항에 따라 이륜차는 횡단보도를 따라 진행할 수 없으므로 이륜차의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 이륜차와 보행자가 서로 반대편에서 횡단보도를 건너는 경우에는 보행자 역시 이륜차의 동태를 확인할 수 있으므로 보행자의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- '이륜차의 현저한 과실' 및 '이륜차의 중대한 과실' 해당 여부는 이 장의 3. 수정요소 해설에 따르며, 경합시 후자를 적용하고 중복적용하지 아니한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 자전거 또는 이륜차에서 내려 자전거 또는 이륜차를 끌고 가던 중 사고는 보행자로 간주한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

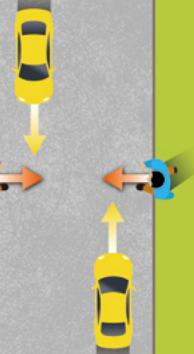
- ⑤ 차마의 운전자는 안전지대 등 안전표지에 의하여 진입이 금지된 장소에 들어가서는 아니된다.

◎ 도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)

- ⑥ 자전거등의 운전자가 횡단보도를 이용하여 도로를 횡단할 때에는 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌고 보행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단 보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

보34 차도가 아닌 장소에서의 보행자 횡단 사고																									
(보) 횡단 (차) 직진																									
	보행자 기본 과실비율 0																								
과실비율 조정 예시	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>보행자 급진입</td><td>+5</td></tr> <tr> <td>야간·기타 시야장애</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>간선도로</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>정지·후퇴·르자 보행</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>횡단금지 규제 있음</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>① 보행자의 중대한 과실</td><td>+10</td></tr> <tr> <td>집단횡단</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>보·차도 구분 없음</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인</td><td>-5</td></tr> <tr> <td>어린이·노인·장애인보호구역</td><td>-15</td></tr> <tr> <td>차의 현저한 과실</td><td>-10</td></tr> <tr> <td>차의 중대한 과실</td><td>-20</td></tr> </tbody> </table>	보행자 급진입	+5	야간·기타 시야장애	+10	간선도로	+10	정지·후퇴·르자 보행	+10	횡단금지 규제 있음	+10	① 보행자의 중대한 과실	+10	집단횡단	-5	보·차도 구분 없음	-5	어린이·노인·장애인	-5	어린이·노인·장애인보호구역	-15	차의 현저한 과실	-10	차의 중대한 과실	-20
보행자 급진입	+5																								
야간·기타 시야장애	+10																								
간선도로	+10																								
정지·후퇴·르자 보행	+10																								
횡단금지 규제 있음	+10																								
① 보행자의 중대한 과실	+10																								
집단횡단	-5																								
보·차도 구분 없음	-5																								
어린이·노인·장애인	-5																								
어린이·노인·장애인보호구역	-15																								
차의 현저한 과실	-10																								
차의 중대한 과실	-20																								

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 아파트 단지 내, 공장 등 산업단지 내 및 군부대 내 등 도로교통법 제2조 제1호 규정의 도로 외의 장소에서 진행하던 차량이 전방에서 횡단 중인 보행자를 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제27조 제6항에 따라 '도로 외의 곳'에서 운전자의 서행 및 일시정지의무가 있으므로, 이를 고려하여 보행자의 기본 과실비율을 0%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 보행자가 인라인스케이트나 퀵보드 등을 착용한 상태로 도로 외 장소에서 차량의 전방을 횡단하는 경우에는 차량이 전방주시의무를 준수하더라도 보행자를 피하는데 어려움이 있으므로 이를 보행자의 중대한 과실로 보고 사고발생 경위 등을 감안하여 보행자의 과실을 10%~20%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제27조(보행자의 보호)

- ⑤ 모든 차의 운전자는 보행자가 제10조제3항에 따라 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로를 횡단하고 있을 때에는 안전거리를 두고 일시정지 하여 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다.
3. 도로 외의 곳

참고 판례

◎ 대전고등법원 2006. 11. 17. 선고 2005나615 판결

야간에 백화점 주차장에서 B차량이 직진하던 중 전방주시의무에 태만히 한 과실로 주차안내를 하다가 차량의 동태를 잘 살피지 아니한 채 차량을 막아선 A를 충격하여 상해를 입게 한 사고: A과실 20%(야간)

◎ 울산지방법원 2013. 11. 29. 선고 2013가단19747 판결

주간에 아파트 단지 내 도로에서 B차량이 직진하던 중 A(만 8세)를 비롯한 어린이들이 인도에서 앞서 가고 있었으므로 어떠한 돌발상황에서도 즉시 정차하거나 기타 적절한 대응을 할 수 있도록 서행하면서 예의주시했어야 함에도 불구하고 이를 게을리 한 과실로, 차량 진행 방향 우측 인도에서 뛰어나와 좌측 차도로 뛰어든 A와 역방향으로 충돌하여 사망에 이르게 한 사고: A과실 5%(집단횡단)

보35	고속도로에서의 보행자 사고(이유 없는 보행)			
	이유 없는 보행자			
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A80	B20
	A 야간, 악천후 등 시야확보 곤란	+20		
	A 무단횡단	+20		
	① A보행이용이한지역	-20		
	A 갓길 보행 중 사고	-20		
	② B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	A 안전표지 설치		비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 509 기준

보36	고속도로에서의 보행자 사고(이유 있는 보행)			
	이유 있는 보행자			
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A60	B40
	A 야간, 악천후 등 시야확보 곤란	+20		
	A 무단횡단	+20		
	① A보행이용이한지역	-20		
	A 갓길 보행 중 사고	-20		
	A 안전표지 설치	-20		
	② B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 510 기준

사고 상황

- ◉ **보35** 고속도로 등을 진행하는 B차량과 이유 없이 고속도로 등을 통행하거나 횡단하는 보행자 A가 충돌한 사고이다.
- ◉ **보36** 고속도로 등을 진행하는 B차량과 이유 있는 사유로 고속도로 등을 통행하거나 횡단하는 보행자 A가 충돌한 사고이다. 여기서 '이유 있는 고속도로 보행자'는 차량의 고장이나 사고 등으로 인하여 일시 하차한 자, 교통단속 중인 경찰관, 공사 중이거나 청소 작업 중인 보행자 등을 말한다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **보35** 도로교통법 제63조에 따라 자동차 외의 차마의 운전자 또는 보행자는 고속도로 등을 통행하거나 횡단하여서는 아니되고, 고속도로 등을 고속으로 진행하는 차량으로서는 고속 도로 등에서 이유 없이 보행하는 자를 예측, 회피하는 것이 상당히 어렵기 때문에 보행자의 기본 과실비율을 80%로 정한다.
- ◉ **보36** 차량의 고장 등을 이유로 보행자가 고속도로 등을 보행할 수밖에 없는 사정이 인정 되는 경우에는 보행자의 과실을 20% 낮추어 보행자의 기본 과실비율을 60%로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 보행이 용이한 지역은 평소 횡단보행인의 출현이 빈번하고 운전자의 시야가 좋은 직선도로로서 주택이나 상점이 밀집한 지역이다. 이러한 곳을 운행하는 운전자는 통상의 고속도로 등에서 보다 세심한 주의의무가 요구되므로 보행자의 과실을 20%로 감산할 수 있다.
- ② '현저한 과실'의 해당 여부는 총설에 따른다. 본 기준의 경우 '현저한 과실'의 특별한 사례로는 보행자가 X밴드, 섬광등 등을 착용하였음에도 차량운전자가 전방주시의무를 현저히 게을리하여 이를 발견하지 못한 경우 등이 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제63조(통행 등의 금지)

자동차(이륜자동차는 긴급자동차만 해당한다) 외의 차마의 운전자 또는 보행자는 고속도로 등을 통행하거나 횡단하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 대법원 2007. 7. 13 선고 2007다26240 판결

도로교통법 제63조는 보행자는 자동차전용도로를 통행하거나 횡단하여서는 아니 된다고 규정하고 있으므로, 자동차전용도로를 운행하는 자동차의 운전자로서는 특별한 사정이 없는 한 보행자가 자동차전용도로를 통행하거나 횡단할 것까지 예상하여 급정차를 할 수 있도록 대비하면서 운전할 주의의무는 없다 할 것이고, 따라서 자동차전용도로를 무단횡단하는 피해자를 충격하여 사고를 발생시킨 경우라도 운전자가 상당한 거리에서 그와 같은 무단횡단을 미리 예상할 수 있는 사정이 있었고, 그에 따라 즉시 감속하거나 급제동하는 등의 조치를 취하였다면 피해자와의 충돌을 면할 수 있었다는 등의 특별한 사정이 인정되지 아니하는 한 자동차 운전자에게 과실이 있다고는 볼 수 없다.

◎ 서울지방법원 1999. 10. 29. 선고 1999가단84270 판결

야간에 편도 4차선의 자동차전용도로에서 B차량이 1차로를 따라 운행하던 중, 가드레일과 중앙분리대를 넘어 우측에서 좌측으로 무단횡단 하던 A를 충격하여 사망에 이르게 한 사고: B과실 0%

제2장

자동차와 자동차 (이륜차 포함)의 사고



1. 적용 범위

이 장에서는 자동차와 자동차의 사고에 적용한다. 여기서 자동차는 도로교통법 제2조 제18호의 자동차를 기본으로 한다. 쌍방이 이륜자동차(원동기장치 자전거 포함)인 경우에도 이 기준을 적용한다. 고의사고인 보복운전(도로교통법 제93조 제1항 제10호의2) 등에 대해서는 적용하지 않으며, 세부 적용되는 범위, 적용되지 않는 범위는 각 기준의 “적용(비적용)되는 사고상 형”에 따른다.

2. 용어 정의

(1) 도로교통법 제2조 준용

1. “도로”란 다음 각 목에 해당하는 곳을 말한다.
 - 가. 「도로법」에 따른 도로
 - 나. 「유료도로법」에 따른 유료도로
 - 다. 「농어촌도로 정비법」에 따른 농어촌도로
 - 라. 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소
2. “자동차전용도로”란 자동차만 다닐 수 있도록 설치된 도로를 말한다.
3. “고속도로”란 자동차의 고속 운행에만 사용하기 위하여 지정된 도로를 말한다.
4. “차도”(車道)란 연석선(차도와 보도를 구분하는 돌 등으로 이어진 선)을 말한다. 이하 같다), 안전표지 또는 그와 비슷한 인공구조물을 이용하여 경계(境界)를 표시하여 모든 차가 통행 할 수 있도록 설치된 도로의 부분을 말한다.
5. “중앙선”이란 차마의 통행 방향을 명확하게 구분하기 위하여 도로에 황색 실선(實線)이나 황색 점선 등의 안전표지로 표시한 선 또는 중앙분리대나 올타리 등으로 설치한 시설물을 말한다. 다만, 제14조 제1항 후단에 따라 가변차로(可變車路)가 설치된 경우에는 신호기가 지시하는 진행방향의 가장 왼쪽에 있는 황색 점선을 말한다.
6. “차로”란 차마가 한 줄로 도로의 정하여진 부분을 통행하도록 차선(車線)으로 구분한 차도의 부분을 말한다.
7. “차선”이란 차로와 차로를 구분하기 위하여 그 경계지점을 안전표지로 표시한 선을 말한다.

8. “자전거도로”란 안전표지, 위험방지용 울타리나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 자전거 및 개인형 이동장치가 통행할 수 있도록 설치된 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조 각 호의 도로를 말한다.
9. “자전거횡단도”란 자전거 및 개인형 이동장치가 일반도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분을 말한다.
10. “보도”(보도)란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자(유모차, 보행보조용 의자차, 노약자용 보행기 등 행정안전부령으로 정하는 기구·장치를 이용하여 통행하는 사람을 포함한다. 이하 같다)가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말한다.
11. “길가장자리구역”이란 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위하여 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분을 말한다.
12. “횡단보도”란 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분을 말한다.
13. “교차로”란 ‘+’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.
- 13의2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.
14. “안전지대”란 도로를 횡단하는 보행자나 통행하는 차마의 안전을 위하여 안전표지나 이와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로의 부분을 말한다.
15. “신호기”란 도로교통에서 문자·기호 또는 등화(燈火)를 사용하여 진행·정지·방향전환·주의 등의 신호를 표시하기 위하여 사람이나 전기의 힘으로 조작하는 장치를 말한다.
16. “안전표지”란 교통안전에 필요한 주의·규제·지시 등을 표시하는 표지판이나 도로의 바닥에 표시하는 기호·문자 또는 선 등을 말한다.
17. “차마”란 다음 각 목의 차와 우마를 말한다.
- “차”란 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
 - 자동차
 - 건설기계
 - 원동기장치자전거
 - 자전거

- 5) 사람 또는 가죽의 힘이나 그 밖의 동력(동력)으로 도로에서 운전되는 것. 다만, 철길이나 가설(가설)된 선을 이용하여 운전되는 것, 유모차, 보행보조용 의자차, 노약자용 보행기 등 행정안전부령으로 정하는 기구·장치는 제외한다.
- 나. “우미”란 교통이나 운수(운수)에 사용되는 가죽을 말한다.
18. “자동차”란 철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차(견인되는 자동차도 자동차의 일부로 본다)로서 다음 각 목의 차를 말한다.
- 가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 다음의 자동차. 다만, 원동기장치자전거는 제외한다.
- 1) 승용자동차
 - 2) 승합자동차
 - 3) 화물자동차
 - 4) 특수자동차
 - 5) 이륜자동차
- 나. 「건설기계관리법」 제26조 제1항 단서에 따른 건설기계
- 18의2. “자율주행시스템”이란 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항 제2호에 따른 자율주행시스템을 말한다. 이 경우 그 종류는 완전 자율주행시스템, 부분 자율주행시스템 등 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.
- 18의3. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차를 말한다.
19. “원동기장치자전거”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다.
- 가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125시시 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 이륜자동차
- 나. 그 밖에 배기량 125시시 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 원동기를 단 차(「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 전기 자전거는 제외한다)
- 19의 2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.
20. “자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호 및 제1호의2에 따른 자전거 및 전기자전거를 말한다.
21. “자동차등”이란 자동차와 원동기장치자전거를 말한다.
- 21의 2. “자전거등”이란 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.
- 가. 소방차
 - 나. 구급차
 - 다. 혈액 공급차량
 - 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차
24. “주차”란 운전자가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 차가 고장 나거나 그 밖의 사유로 차를 계속 정지 상태에 두는 것 또는 운전자가 차에서 떠나서 즉시 그 차를 운전할 수 없는 상태에 두는 것을 말한다.
25. “정차”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.
26. “운전”이란 도로(제27조제6항제3호·제44조·제45조·제54조제1항·제148조·제148조의 2 및 제156조 제10호의 경우에는 도로 외의 곳을 포함한다)에서 차마 또는 노면전차를 그 본래의 사용 방법에 따라 사용하는 것(조종 또는 자율주행시스템을 사용하는 것을 포함한다)을 말한다.
28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.
29. “앞지르기”란 차의 운전자가 앞서가는 다른 차의 옆을 지나서 그 차의 앞으로 나가는 것을 말한다.
30. “일시정지”란 차 또는 노면전차의 운전자가 그 차 또는 노면전차의 바퀴를 일시적으로 완전히 정지시키는 것을 말한다.

(2) 동일폭 교차로, 폭이 넓은 도로(大路)/폭이 좁은 도로(小路)

- 도로폭의 크기 여부에 따라 과실뿐 아니라 가해자 및 피해자의 구분이 달라질 수 있으므로 도로폭의 크기 여부는 매우 중요한 판단 요소이다.
- 폭이 넓은 도로(대로)와 폭이 좁은 도로(소로)는 차량이 교차하는 도로 폭을 기준으로 하는 상대적인 개념이다.
- 판례에 따르면 대로와 소로 구분은 ① 엄격하게 적용되어야 하며, ② 진행한 도로를 기준으로 하고, ③ 계측으로 구분할 것이 아니라 운전자가 일견 분별할 수 있어야 한다.

대법원 1997. 6. 27., 선고, 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로의 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않으므로, 교차하는 도로 중 어느 쪽의 폭이 넓은지를 판단함에는 양 도로 폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것이 아니고 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 진행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다는 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는지 여부로 결정해야 한다.

(3) 좌측(왼쪽) 도로 진행, 우측(오른쪽) 도로 진행



- 교차로를 제3자의 시점에서 바라 봤을 때, 우측(오른쪽) 도로에서 진행하는 차량을 우측진행이라 하며, 좌측(왼쪽) 도로에서 진행하는 차량을 좌측진행이라 한다.

(4) 도로외, 노외(路外), “도로가 아닌 장소”

- 특정한 소수의 사람 또는 차량이 통행할 수 있는 비공개된 장소로서 도로가 아닌 곳이지만, 차량 등을 그 본래의 사용방법에 따라 사용할 수 있는 공간을 말한다.(현재 2016. 2. 25. 2015현가11 참조)
- 도로교통법 및 도로법 상에서 열거되는 도로의 구성에는 일반적으로 도로라고 생각하지 않는 보도 등의 길과 시설물을 포함하고 있어 노외의 의미를 도로와 구별 짓는 것이 이해도가 높아 이 책에서는 “도로가 아닌 장소”로 표기한다.

3. 수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정)의 해설

(1) 현저한 과실 : 10%까지 가산 가능

수정요소가 사고의 발생 또는 손해의 확대에 영향을 끼친 것으로 판단될 때에 사고유형별 도표에서 정한 과실 기본 과실비율에 5~10% 범위로 과실을 가산하거나 감산할 수 있다.

- 현저한 과실 사이에는 중복 적용이 가능하다.
- 아래 사유들이 그 예이다.

- ① 줄음운전, 한눈팔기 등 전방주시의무 위반이 심하거나 핸들 또는 브레이크 조작이 늦은 경우
- ② 음주운전으로 형사처벌 받지 않는 혈중알코올농도 0.03% 미만의 음주운전
- ③ 시속 20km 미만 제한속도 위반
- ④ 야간이나 비 오는 날 등 시야가 좋지 않은 상황에서 차량 유리의 암도가 높은 차량을 운전하는 경우
야간 교통안전에 지장을 주는 차량 유리의 암도인 가시광선 투과율 기준은 도로교통법 제49조 1항 3호, 동법 시행령 제28조에 따라 앞면 유리 70% 미만, 운전석 좌우 옆면 창유리 40% 미만이 되어서는 안 된다(요인경호용, 구급용, 장의용 제외). 다만, 정확한 수치를 알 수 없는 경우가 대부분으로 주변 가로등 밝기 등 불빛에 비추어 경험칙에 의하여 판단할 수 밖에 없다.

도로교통법 제49조(모든 운전자의 준수사항 등)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다
- 3. 자동차의 앞면 창유리와 운전석 좌우 옆면 창유리의 가시광선(可視光線)의 투과율이 대통령령으로 정하는 기준보다 낮아 교통안전 등에 지장을 줄 수 있는 차를 운전하지 아니할 것.
다만, 요인(要人) 경호용, 구급용 및 장의용(葬儀用) 자동차는 제외한다.

도로교통법 시행령 제28조(자동차 창유리 가시광선 투과율의 기준)

법 제49조 제1항 제3호 본문에서 “대통령령으로 정하는 기준”이란 다음 각 호를 말한다.

1. 앞면 창유리: 70퍼센트 미만
2. 운전석 좌우 옆면 창유리: 40퍼센트 미만

⑤ 운전 중 휴대전화 사용 또는 영상표시장치 시청·조작

도로교통법 제49조(모든 운전자의 준수사항 등)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다
- 10. 운전자는 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 휴대용 전화(자동차용 전화를 포함한다)를 사용하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - 가. 자동차등 또는 노면전차가 정지하고 있는 경우
 - 나. 긴급자동차를 운전하는 경우
 - 다. 각종 범죄 및 재해 신고 등 긴급한 필요가 있는 경우
 - 라. 안전운전에 장애를 주지 아니하는 장치로서 대통령령으로 정하는 장치를 이용하는 경우
- 11. 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 “영상표시장치”라 한다)를 통하여 운전자가 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되지 아니하도록 할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - 가. 자동차등 또는 노면전차가 정지하고 있는 경우
 - 나. 자동차등 또는 노면전차에 장착하거나 거치하여 놓은 영상표시장치에 다음의 영상이 표시되는 경우

- 1) 지리안내 영상 또는 교통정보안내 영상
 - 2) 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상
 - 3) 운전을 할 때 자동차등 또는 노면전차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상
- 11의 2. 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 영상표시장치를 조작하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- 가. 자동차등과 노면전자가 정지하고 있는 경우
 - 나. 노면전차 운전자가 운전에 필요한 영상표시장치를 조작하는 경우

(2) 중대한 과실 : 20%까지 가산 가능(예외있음)

- 수정요소가 사고의 발생 또는 손해의 확대에 영향을 끼친 것으로 판단될 때에 사고유형별 기준에서 정한 과실 기본 과실비율에 20%까지 과실을 가산할 수 있다.
- 이 중에서 제한속도 위반이나 음주운전, 약물운전의 경우에는 예외적으로 그 정도에 따라서 20%이상 가산할 수 있다.
- 아래 사유들이 그 예이다.

① 시속 20km 이상의 제한속도 위반

2020.12.10.부터 도로교통법이 개정되어 속도위반의 정도에 따른 구간별(시속 20km 초과 40km 이하, 40km 초과 60km 이하, 60km 초과)로 강화된 범칙금(도로교통법 시행령 별표8, 별표10 참조) 및 시속 80km 초과시부터는 벌금·구류 등 형사처벌(도로교통법 제153조 2항 2호, 제154조 9호 참조)까지 가능하다. 속도 위반의 경우 사고 발생 위험이 높아지고 손해 확대에도 상당한 영향을 끼치므로 속도위반의 정도에 따라 20% 이상 가산할 수 있다.

② 혈중알코올농도 0.03% 이상 음주운전

음주운전의 경우 사고 발생 위험이 높아지고 손해 확대에도 상당한 영향을 끼치므로 음주 운전의 정도에 따라 20% 이상 가산할 수 있다.

③ 마약 등 약물운전

도로교통법 제45조에서 규정한 약물(마약, 대마, 향정신성 의약품, 화학물질관리법 시행령 제11조에 따른 환각물질)의 영향으로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 운전한 경우를 말한다. 약물운전의 경우에도 음주운전과 마찬가지로 사고 발생 위험이 높아지고 손해 확대에도 상당한 영향을 끼치므로 약물운전의 정도에 따라 20% 이상 가산할 수 있다.

도로교통법 제45조(과로한 때 등의 운전 금지)

자동차등(개인형 이동장치는 제외한다) 또는 노면전차의 운전자는 제44조에 따른 술에 취한 상태 외에 과로, 질병 또는 약물(마약, 대마 및 항정신성의약품과 그 밖에 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다. 이하 같다)의 영향과 그 밖의 사유로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차등 또는 노면전차를 운전하여서는 아니 된다.

도로교통법 시행령

제28조(운전이 금지되는 약물의 종류) 법 제45조에 따라 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다) 또는 노면전차의 운전자가 그 영향으로 인하여 운전이 금지되는 약물은 흥분·환각 또는 마취의 작용을 일으키는 유해화학물질로서 「화학물질관리법 시행령」 제11조에 따른 환각물질로 한다.

화학물질관리법 시행령 제11조(환각물질) 법 제22조제1항에서 “대통령령으로 정하는 물질”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물질을 말한다.

1. 툴루엔, 초산에틸 또는 메틸알코올
2. 제1호의 물질이 들어 있는 시너(도료의 정도를 감소시키기 위하여 사용되는 유기용제를 말한다), 접착제, 풍선류 또는 도료
3. 부탄가스
4. 아산화질소(의료용으로 사용되는 경우는 제외한다)

④ 무면허 운전

도로교통법 제43조(무면허운전 등의 금지) 누구든지 제80조에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전 면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니 된다.

⑤ 공동위험행위(도로교통법 46조)

도로교통법 제46조(공동 위험행위의 금지)

① 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)의 운전자는 도로에서 2명 이상이 공동으로 2대 이상의 자동차등을 정당한 사유 없이 앞뒤로 또는 좌우로 출지어 통행하면서 다른 사람에게 위해(위해)를 끼치거나 교통상의 위험을 발생하게 하여서는 아니 된다.

② 자동차등의 동승자는 제1항에 따른 공동 위험행위를 주도하여서는 아니 된다.

⑥ 난폭운전(도로교통법 제46조의3)

보복운전과 달리 난폭운전을 하다가 사고가 나는 경우 고의사고는 아니므로 중과실로 적용 한다

도로교통법 제46조의3(난폭운전 금지)

자동차등(개인형 이동장치는 제외한다)의 운전자는 다음 각 호 중 둘 이상의 행위를 연달아 하거나, 하나의 행위를 지속 또는 반복하여 다른 사람에게 위협 또는 위해를 가하거나 교통상의 위험을 발생하게 하여서는 아니 된다.

1. 제5조에 따른 신호 또는 지시 위반
2. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
3. 제17조제3항에 따른 속도의 위반
4. 제18조제1항에 따른 횡단·유턴·후진 금지 위반
5. 제19조에 따른 안전거리 미확보, 진로변경 금지 위반, 급제동 금지 위반
6. 제21조제1항·제3항 및 제4항에 따른 앞지르기 방법 또는 앞지르기의 방해금지 위반
7. 제49조제1항제8호에 따른 정당한 사유 없는 소음 발생
8. 제60조제2항에 따른 고속도로에서의 앞지르기 방법 위반

※ 참고사항

- 12대 중과실 중 구체적인 사고 유형으로 적용이 가능한 「교통사고처리특례법」 제3조 제2항 제1호(신호위반), 제2호(중앙선 침범), 제4호(앞지르기의 방법·금지시기·금지장소 또는 끼어들기 금지 위반), 제6호(횡단보도 보행자보호의무 위반), 제9호(보도 침범), 제12호(화물고정 위반)은 해당 법규위반 사고를 세부사고 유형으로 정하고 법규 위반 차량의 기본 과실비율을 100%로 정하여 중과실 책임을 부과하고 있다.
- 도로 상에서 차량을 운전하는 운전자에게 일반적으로 요구되는 주의의무에 관한 규정인 제3호(속도위반), 제7호(무면허운전), 제8호(음주운전), 제11호(어린이보호구역 보호의무 위반)는 사고 유형 전반에 과실 가산 수정 요소로 적용하고 있다.
- 12대 중과실 중 제5호(철길 건널목 통과방법위반), 제10호(개문발차) 사고는 자동차사고 과실비율 인정기준에서 규율하는 사고유형에 해당하지 아니하여 별도로 규정하고 있지 않다.

※(참고) 12대 중과실 사고 관련

연번	내용	과실비율 반영 예시	
		기준	수정요소
1	신호위반등	차1-1, 차2-1, 차3-1, 차11-1, 2, 4, 5, 차43-7 기준 등 ▶ 기본 0:100	
2	중앙선 침범	차31-1, 2, 3 등 ▶ 기본 0:100 등	

연번	내용	과실비율 반영 예시	
		기준	수정요소
3	속도위반		20km/h미만 (+)5~10% 20km/h이상 (+)10~20%이상
4	앞지르기의 방법·금지시기·금지장소 또는 끼어들기 금지 위반	기준 차45-1, 3, 5, 6 등 ▶ 기본 0:100 등	진로변경 금지장소 (+)20% ※차43-2, 3
5	철길 건널목 통과방법 위반	해당없음	해당없음
6	횡단보도 보행자보호의무 위반	보1~보13 기준 등 ▶ 기본 0:100 등	
7	무면허운전		10~20%
8	음주 운전		음주(0.03%미만) (+)5~10% 음주(0.03%이상) (+)10~20%이상 약물 (+)10~20%이상
9	보도 침범	보24 기준 ▶ 기본 0:100	
10	개문발차	해당없음	해당없음
11	어린이보호구역 보호의무위반		어린이·노인·장애인보호구역 (□)15%(보행자) ※보1~보34 기준(자동차와 보행자의 사고) 참고
12	회물고정 위반	차48-1 기준 ▶ 기본 0:100	

(3) 사고 상황별 주요 수정요소

각 기준별로 개별적으로 적용되는 아래의 사유들로서 적용 여부 및 적용 과실 비율이 명시되어 있다. 이 수정요소가 사고의 발생 또는 손해의 확대에 영향을 끼친 것으로 판단될 때에 각 기준에서 정한 비율까지 과실을 가산할 수 있다.

① 야간, 악천후(비·눈·안개), 기타 시야장애의 경우에 차의 등화 미점등 및 감속 불이행

- '야간'은 일몰 후부터 일출 전까지를 말하며, 야간 및 악천후에 전조등을 켜지 않는 경우 등 적절한 주의의무를 하지 않은 경우 과실을 가산할 수 있다. '기타 시야장애'란 야간 개념을 제외하고 운전자가 상대차량의 존재를 쉽게 인식할 수 없는 경우를 말하며, 기타 시야장애 및 악천후에 감속 등 적절한 주의의무를 하지 않은 경우 과실을 가산할 수 있다.

도로교통법 제37조(차와 노면전차의 등화)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 전조등, 차폭등, 미등과 그 밖의 등화를 켜야 한다.
1. 밤(해가 진 후부터 해가 뜨기 전까지)에 도로에서 차 또는 노면전차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우
 2. 안개가 끼거나 비 또는 눈이 올 때에 도로에서 차 또는 노면전차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우
 3. 터널 안을 운행하거나 고장 또는 그 밖의 부득이한 사유로 터널 안 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우

도로교통법 시행규칙 제19조(자동차등과 노면전차의 속도)

- ② 비·안개·눈 등으로 인한 악천후에는 제1항에 불구하고 다음 각 호의 기준에 의하여 감속운행 하여야 한다. 다만, 경찰청장 또는 시·도경찰청장이 별표6 Ⅰ. 제1호 타목에 따른 가변형 속도제한 표지로 최고속도를 정한 경우에는 이에 따라야 하며, 가변형 속도제한표지로 정한 최고속도와 그 밖의 안전표지로 정한 최고속도가 다를 때에는 가변형 속도제한표지에 따라야 한다.

1. 최고속도의 100분의 20을 줄인 속도로 운행하여야 하는 경우
 - 가. 비가 내려 노면이 젖어있는 경우
 - 나. 눈이 20밀리미터 미만 쌓인 경우
2. 최고속도의 100분의 50을 줄인 속도로 운행하여야 하는 경우
 - 가. 폭우·폭설·안개 등으로 가시거리가 100미터 이내인 경우
 - 나. 노면이 얼어 붙은 경우
 - 다. 눈이 20밀리미터 이상 쌓인 경우

대법원 1999. 1. 15. 선고 98도2605 판결

이 사건 사고 당시 날씨는 당일 내렸던 눈이 녹으면서 노면이 약간 미끄러운 상태였고, 차량의 전조등 불빛이 미치는 거리가 시속 100km로 주행할 경우의 안전거리인 100m에 이르지 못한다는 것인바, 그와 같은 사정이라면, 야간에 고속도로에서 차량을 운전하는 피고인으로서는 주간에 정상적인 날씨 아래에서 고속도로를 운행하는 것과는 달리 노면상태 및 가시거리상태 등에 따라 고속도로상의 제한 최고속도 이하의 속도로 감속·서행할 주의의무가 있다고 보아야 할 것이고, 그와 같이 감속운전하였더라면, 이 사건 사고가 발생하지 아니하였거나 적어도 피해자들의 피해의 정도가 사망에까지 이르지는 아니하였을 것으로 보인다.

② 명확한 선진입, 좌회전 완료 직후(기(既) 좌회전)

- 교차로에 진입할 때(일시정지선이 있는 교차로의 경우에는 그 정지선을 통과할 때) 우선 진입한 차량이 다른 차량보다 통행우선권이 있다.(도로교통법 제26조 제1항)
- 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로 (또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도 등을 고려하여 결정한다.

- 선진입한 사실은 양 차량이 비슷한 속도임에 해당함을 전제로 해서 분명해야 하고, 상대적으로 속도가 빨라 순간적으로 선진입한 것은 원칙적으로 동시진입으로 본다.
- 또한, 진입거리는 차량의 속력에 비례하고 일시정지나 서행의무 이행 여부에 따라 달라질 수 있으므로, 무조건 교차로의 (가상)정지선에서 사고 지점까지 진입거리가 많다고 하여 선진입했다고 인정할 수는 없고, 사고 차량의 진입거리는 당시 속력에 비례하여 계산하고 사고 차량과 교차로 진입시 상대차량의 위치를 비교하여 선진입 차량을 엄격히 구분하여 판단한다.
- 좌회전 완료 직후(既) 좌회전)는 직진차가 교차로에 진입하는 시점에서 이미 좌회전 차가 좌회전을 완료하였거나 또는 그에 가까운 상태(교차로 내에서 좌회전을 마치고 직진 주행상태에서 교차로를 거의 빠져 나간 상태를 포함한다)를 말한다. 본 책자에서는 대소로 교차로에서의 소로 진행 좌회전 차량이나 직진 대 좌회전 차량에서 좌회전 차량 등 통행에서 후순위에 있는 좌회전 차량(도로교통법 제26조 제4항)이 선진입 이후 통행우선권이 확보되었을 정도(도로교통법 제26조 제1항)에 이르렀을 때를 지칭하는 의미로 사용하기로 한다. 다만, 이때에도 양 차량의 속도를 감안하여 기(既) 좌회전 여부를 판단한다.
- 도로교통법 제26조 제1항의 통행우선권이 확보되는 명확한 선진입 내지 기(既) 좌회전을 판단하기는 쉬운 일은 아니다. 선진입 정도에 비추어 선진입 차량에게 (-) 10 ~ 30% 범주 내로 규범적으로 감산하는 판단할 수 밖에 없을 것이다.

③ 서행, 감속 불이행, 일시정지 위반

- 서행이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다. (도로교통법 제2조 제28호).
- 감속은 통상의 속도보다 명확하게 속도를 줄이는 것을 말하며, 대략 제한속도의 1/2 전후를 의미하며, 충돌직전 급브레이크에 의한 감속은 제외한다.
- 서행불이행이나 감속의무불이행과 속도위반 과실은 중복해서 적용하지 않는다.
- 서행할 장소는 교통정리가 행해지고 있지 않은 교차로 등으로써 도로교통법이 정하고 있으며, 교차로에 일단 진입한 이후에는 서행의무가 없으므로 진입 당시의 서행여부에 따라 이를 수정요소로 적용한다.
- 일시정지, 양보 표지를 위반한 경우 과실을 가산할 수 있다.

도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ① 차마의 운전자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도로 통행하여야 한다. 다만, 도로 외의 곳으로 출입할 때에는 보도를 횡단하여 통행할 수 있다.
- ② 제1항 단서의 경우 차마의 운전자는 보도를 횡단하기 직전에 일시정지하여 좌측과 우측 부분 등을 살핀 후 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 횡단하여야 한다.

도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

도로교통법 제24조(철길 건널목의 통과)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 철길 건널목을 통과하려는 경우에는 건널목 앞에서 일시정지하여 안전한지 확인한 후에 통과하여야 한다. 다만, 신호기 등이 표시하는 신호에 따르는 경우에는 정지하지 아니하고 통과할 수 있다.

도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 암쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 지방경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거등의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.

도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
 2. 도로가 구부러진 부근
 3. 비탈길의 고갯마루 부근
 4. 가파른 비탈길의 내리막
 5. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

도로교통법 제51조(어린이통학버스의 특별보호)

- ① 어린이통학버스가 도로에 정차하여 어린이나 영유아가 타고 내리는 중임을 표시하는 점멸등 등의 장치를 작동 중일 때에는 어린이통학버스가 정차한 차로와 그 차로의 바로 옆 차로로 통행하는 차의 운전자는 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.
- ② 제1항의 경우 중앙선이 설치되지 아니한 도로와 편도 1차로인 도로에서는 반대방향에서 진행하는 차의 운전자도 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.

④ 급(急) 좌·우회전, 좌회전 금지위반

- 급 좌·우회전은 직진차와 가까운 거리(근접거리, 접근거리)에 있을 때 빠르게 좌(우) 회전하는 경우를 말한다. 예컨대, 직진차가 통상의 속도로 일시정지선을 넘어 교차로 부근까지 와 있는 때에 좌·우회전차가 좌·우회전을 급하게 개시한 경우이다.
- 좌회전 금지위반은 노면 또는 교통표지 등에 의해 좌회전을 금지하는 장소에서 좌회전 하는 경우이다.

⑤ 좁게(小) 좌·우회전, 넓게(大) 좌·우회전

- 좁게(小) 좌회전은 교차로의 중심 내측에 다가서지 아니하는 좌회전으로서 통상의 좌회전 보다 회전반경이 작아 좌측으로 치우치며 중앙선 내지 가상의 중앙선을 물고 좌회전하는 경우이다.
- 좁게(小) 우회전은 왼쪽에서 우회전하는 차량이 오른쪽에서 우회전하는 차량의 우회전 반경을 침범하면서 우측으로 치우치면서 회전하는 경우이다.

- 넓게(大) 좌회전은 소 좌회전의 반대 경우로 미리 진로 중앙으로 다가서지 아니하면서 우측으로 치우치며 좌회전 하는 것을 말하며 통상의 좌회전보다 회전반경이 크므로 후행 차량이 오인할 여지가 많다.
- 넓게(大) 우회전은 우측 가장자리가 아닌 좌측 중앙선쪽으로 치우치며 크게 우회전하는 경우이다.

⑥ 진로변경 금지, 앞지르기 금지, 끼어들기 금지

- 운전자는 안전표지가 설치(차선이 실선으로 되어 있는 곳 등)되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 자동차의 진로를 변경하여서는 안 되므로 그러한 경우 과실을 가산할 수 있다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 과실을 가산하지 않는다.(도로교통법 제14조 참조). 또한, 버스전용차로 방향으로 진로변경 중 사고는 전용차로 위반과 중복되므로 중복 가산하지 않는다.
- 운전자는 다른 자동차를 앞지르기 위해 앞차의 좌측으로 통행해야 하며, 도로교통법 제22조의 앞지르기가 금지된 시기 및 장소에서 앞지르기를 할 수 없으므로 그럴 경우 과실을 가산할 수 있다.
- 운전자는 도로교통법 제23조에 따라 동법에 따라 정지 및 서행하고 있는 차 앞으로 끼어 들지 못하므로 그럴 경우 과실을 가산할 수 있다.

도로교통법 제22조(앞지르기 금지의 시기 및 장소)

- ① 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 앞차를 앞지르지 못한다.
 1. 앞차의 좌측에 다른 차가 앞차와 나란히 가고 있는 경우
 2. 앞차가 다른 차를 앞지르고 있거나 앞지르려고 하는 경우
- ② 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 다른 차를 앞지르지 못한다.
 1. 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하거나 서행하고 있는 차
 2. 경찰공무원의 지시에 따라 정지하거나 서행하고 있는 차
 3. 위험을 방지하기 위하여 정지하거나 서행하고 있는 차

- ③ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 다른 차를 앞지르지 못한다.
1. 교차로
 2. 터널 안
 3. 다리 위
 4. 도로의 구부러진 곳, 비탈길의 고갯마루 부근 또는 가파른 비탈길의 내리막 등 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 곳으로서 안전표지로 지정한 곳

도로교통법 제23조(끼어들기의 금지)

모든 차의 운전자는 제22조 제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 다른 차 앞으로 끼어들지 못한다.

⑦ 전용차로 위반

- 차종별 전용차로(버스전용차로와 다인승전용차로로 구분함)를 위반하여 차로변경 중 발생한 사고의 경우, 전용차로를 위반한 각각 자동차(이륜자동차 및 원동기장치 자전거 포함)에게 가산할 수 있다(도로교통법 제15조 참조).
- 다만, 통행이 금지되는 전용차로 위반과 달리 차로에 따른 통행구분인 지정차로위반(도로교통법 제14조 제1항 및 시행규칙 제16조 제1항 별표9 참조)은 지정차로 제도의 취지를 고려하여 사고의 원인이나 손해확대에 기여한 경우에만 가산할 수 있다(서울중앙지방법원 2020. 11. 11. 선고 2020가단5008152 판결 참조)

도로교통법 제15조(전용차로의 설치)

- ① 시장등은 원활한 교통을 확보하기 위하여 특히 필요한 경우에는 지방경찰청장이나 경찰서장과 협의하여 도로에 전용차로(차의 종류나 승차 인원에 따라 지정된 차만 통행할 수 있는 차로)를 말한다. 이하 같다)를 설치할 수 있다.
- ② 전용차로의 종류, 전용차로로 통행할 수 있는 차와 그 밖에 전용차로의 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ③ 제2항에 따라 전용차로로 통행할 수 있는 차가 아니면 전용차로로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 긴급자동차가 그 본래의 긴급한 용도로 운행되고 있는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

도로교통법 시행령 [별표1]

전용차로의 종류와 전용차로로 통행할 수 있는 차(제9조제1항 관련)

전용차로의 종류	통행할 수 있는 차	
	고속도로	고속도로 외의 도로
1. 버스 전용차로	9인승 이상 승용자동차 및 승합자동차(승용자동차 또는 12인승 이하의 승합자동차는 6명 이상 이승차한 경우로 한정한다)	가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 36인승 이상의 대형승합자동차 나. 「여객자동차 운수사업법」 제3조 및 같은 법 시행령 제3조 제1호에 따른 36인승 미만의 사업용 승합자동차 다. 법 제52조에 따라 증명서를 발급받아 어린이를 운송할 목적으로 운행 중인 어린이통학버스 라. 기록부터 다음까지에서 규정한 차 외의 차로서 도로에서의 원활한 통행을 위하여 지방경찰청장이 지정한 다음의 어느 하나에 해당하는 승합자동차 1) 노선을 지정하여 운행하는 통학·통근용 승합자동차 중 16인승 이상 승합자동차 2) 국제행사 참가인원 수송 등 특히 필요하다고 인정되는 승합자동차(지방경찰청장이 정한 기간 이내로 한정한다) 3) 「관광진흥법」 제3조 제1항 제2호에 따른 관광숙박업자 또는 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조 제2호 기록에 따른 전세버스운송 사업자가 운행하는 25인승 이상의 외국인 관광객 수송용 승합자동차(외국인 관광객이 승차한 경우만 해당한다)
2. 다인승 전용차로	3명 이상 승차한 승용·승합자동차(다인승전용차로와 버스전용차로가 동시에 설치되는 경우에는 버스전용차로를 통행할 수 있는 차는 제외한다)	
3. 자전거 전용차로	자전거 등	

⑧ 진로변경 신호 불이행 또는 지연

- 교차로에서 좌·우회전시 또는 차로를 변경할 때 진로변경 신호를 이행하지 않거나 또는 도로교통법 제38조, 동법 시행령 제21조, 별표2의 진로변경 신호의 시기와 방법을 위반한 경우 이를 가산요소로 기본 과실비율을 수정할 수 있다.

도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 차로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

도로교통법 시행령 제21조(신호의 시기 및 방법)

법 제38조 제1항에 따른 신호의 시기 및 방법은 별표2와 같다.

신호의 시기 및 방법(제21조 관련)

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

⑨ 차체를 내밀고 대기

- 차가 “차도가 아닌 장소”에서 차도로 진입하는 경우 차체를 차도에 일부 노출시키고 대기를 하다가 진입 중에 사고가 발생시 과실을 감산할 수 있다. 그러나 일부가 아닌 전체에 상당하는 부분이 차도에 대기 및 진입하는 경우는 적용하지 않는다.

⑩ 교차로 정체 중 진입(꼬리물기 등)

- 신호기에 의해 교통정리가 행해지는 교차로에 들어가려는 모든 차는 진로의 앞쪽에 있는 차의 상향에 따라 교차로 내에 정지하게 되어 있어 다른 차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 진입해서는 아니되며 이를 위반 시 과실을 가산할 수 있다.(도로교통법 제25조 제5항 참조)

⑪ 회전위험장소, 회전금지장소

- 회전위험장소란 시야가 불량한 굴곡도로, 고개마루 부근, 교차로, 도로의 모퉁이 부근, 차량의 속도가 높고 교통량이 특히 빈번한 도로, 눈이나 비로 인해 미끄러지기 쉬운 장소를 말하며 이를 위반 시 과실을 가산할 수 있다.

- 회전금지장소란 중앙선이나 기타 교통표지에 의해 회전이 금지된 장소를 말한다.

⑫ 안전거리 확보의무 위반

- 모든 차의 운전자는 선행 차량의 흐름에 주의하여 안전거리를 유지하며 운전할 의무가 있다.

- 다만, 선행 차량이 위험방지나 부득이한 사유없이 급제동하는 경우, 도로의 제한 속도, 주변 차량의 흐름 및 통행량, 차로의 수, 정지한 차로의 형태 및 도로구조 등 제반 사정을 선행 차량의 가산요소로 고려할 수 있다.

대법원 1997. 11. 25. 선고 97다41639 판결

도로교통법 제17조 제1항(현행 제19조 1항)은 “모든 차는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 때에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우에 그 앞차와의 충돌을 피할 만한 필요한 거리를 확보하여야 한다.”고 규정하고 있는 바, 이는 앞차가 제동기의 제동력에 의하여 정지한 경우뿐만 아니라, 제동기 이외의 작용에 의하여 갑자기 정지한 경우도 포함한다.

(13) 후진 사고

도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전 하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.
- ② 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 도로의 구간을 지정하여 차마의 횡단이나 유턴 또는 후진을 금지할 수 있다.

- 후진 사고에서 후진차의 과실을 가산하는 이유는 상대방 차량이 후진 차량의 움직임을 잘 인지하지 못할 가능성이 크고 후진이 금지된 도로에서 역방향 진행으로 손해가 확대되기 때문에 후진 차량에게 그에 상응하는 주의의무를 조금 더 부과하는 취지이다.

- 따라서 양 차량의 동시 후진 중 사고, 비상등 점멸하고 천천히 후진하는 등 전진 중 사고와 비교하여 후진 자체가 사고 발생이나 손해확대와 인과관계가 있다고 볼 수 없는 경우에는 가산하지 아니한다.

- 도로가 아닌 도로 이외의 장소(주차장 등)에서의 후진 사고도 준용한다.

(14) 신호 없는 삼거리(T자) 교차로에서 회전 차량

- 신호 없는 삼거리(T자) 교차로에서 직진하는 차와 좌·우회전하는 차 사이의 사고에서는 회전 차량에게 과실을 가산할 수 있다.

- 통상 사거리(+) 교차로에 들어가려는 좌·우회전차는 좌우측에서 교차로를 직진하는 차량뿐만 아니라 반대방향에서 진행해 오는 좌회전차량에게도 주의하여야 하는데 반해, 교차로 건너편으로 직진할 수 없는 막다른 길에서 삼거리(T자) 교차로로 진입하려는 좌·우회전차는 직진도로를 통행하는 차량만 주의하면 충분하므로 사거리(+) 교차로보다 주의하기가 더 용이하다. 또한 삼거리(T자) 교차로에서 직진하는 차량도 막다른 길에서

교차로로 진입하는 차량이 서행 또는 주의할 것이라고 기대하는 것이 일반적이기 때문이다.

- 신호 없는 삼거리(T자) 교차로에서 회전차와 회전차 사이의 사고에서는 양 차량이 모두 회전차량이므로 양 차량에게 과실을 가산하지는 않는다. 교차로 건너편으로 직진할 수 있는 막다른 길에서 삼거리(T자) 교차로로 진입하려는 좌·우회전자는 직진도로를 통행하는 차량만 주의하면 충분하므로 사거리(+) 교차로보다 주의하기가 더 용이하고, 또한 삼거리(T자) 교차로에서 직진 도로에서 회전하는 차량도 좌·우측의 막다른 길에 있는 차량이 좌·우회전을 할 수 밖에 없다는 것을 알고 있으므로 회전차량 사이의 주의의무의 정도는 동일하기 때문이다.

(4) 기타 주요 수정요소

① 비충격(접촉) 사고 : (\pm)10~20%

- 비충격(접촉)사고는 예를 들어 이륜차가 과속차량을 피하다가 넘어지거나 승용차가 과속차량을 피하다가 다른 물체와 부딪힌 경우, 상대방 차량을 순간적으로 피하지 않으면 충돌이 될 상황이었던 경우 등이다.

- 비충격(접촉)사고의 원인 제공 차량에게 과실 책임이 있다고 하려면 원인 제공 차량의 운행 때문이어야 한다. 즉, 직접적인 물리적 충격은 없었다고 하더라도 사회통념상 충격이 있었던 것과 동일하게 평가할 수 있는 경우로 그 차량의 운행과 피해자가 입은 손해와의 사이에 상당인과관계가 있어야 한다.

대법원 1997. 9. 30. 선고 97다24276 판결

차량 운전자가 오토바이 운전자와 시비가 붙어 차량을 운전하여 오토바이를 추격하던 중 그 오토바이 운전자가 당황한 나머지 넘어져 사고를 당한 경우, 차량의 운행과 사고 발생 사이에 상당인과관계가 있다.

- 인과관계가 인정되는 비충격(접촉) 사고에서 비충격(접촉)이 손해 확대로 평가될 정도 일때에는 손해가 확대된 차량의 과실을 10%~20%까지 가산할 수 있다.

다른 표현으로, 비충격(접촉) 사고의 원인을 제공한 차량의 과실은 충격(접촉)사고가 아닌 비충격(접촉) 사고이므로 손해 확대에 기여하지 않은 만큼 10%~20%까지 감산 할 수 있다는 의미이다.

- 예를 들어 사고 운전자가 제때 사고 발생 방지 조치를 취하지 아니하고 급격히 핸들을 조향하다가 전도(옆으로 쓰러짐), 전복(뒤집힘), 타물체 충격 등으로 손해를 확대시킨 것으로 인정될 때 이러한 손해 확대에 대하여 과실을 가산할 수 있다.

- 다만, 상대방 차량의 급격한 진행 등으로 이를 피하지 않았더라면 충격(접촉)사고가 발생했을 것으로 예상되는 경우까지 비충격(접촉)으로 인해 손해가 확대된 차량 측의 과실을 가산할 것은 아니다.

② 이륜차, 대형차 □ 소위 우자(優者) 위험 부담론 : 이륜(-)5~10% / 대형(+5%)

- 우자(優者) 위험 부담론이란 '차종에 있어서 기해의 위험성이 보다 큰 차량은 그보다 작은 차량에 비하여 보다 가중된 책임을 부담하여야 한다'는 논의이다[법원 재판실무편람 (2019) 손해배상(과실상계) 편 162쪽 참조]. 이륜차의 경우 기해의 위험성이 상대적으로 낮고 사고시 넘어질(전도) 위험성이 높으며 급정차하기 어려워 손해가 확대될 가능성이 크므로 승용차 대 이륜차 사고에 있어서 이륜차의 과실을 피해의 정도에 따라 5~10% 감산할 수 있다. 다만, 경미한 접촉사고 등 이륜차의 손해 확대와 관련 없는 사고이거나 이륜차 과실이 12대 중과실에 해당하면 감산하지 아니한다. 대형차는 사고시 상대방 차량의 피해가 큰 대형사고로 이어질 가능성이 높아 운전 중 많은 주의의무가 요구되므로 결과 발생에 대하여 많은 책임을 부담하므로 5% 가산할 수 있다.

- 이 기준에서 대형차는 상대차량에 비하여 상대적으로 차체가 매우 큰 차량을 말하고, 사고발생시 이로 인하여 손해가 확대되었다고 보이는 경우에 한해 대형차 과실을 가산할 수 있다.

- 이륜차와 대형차 사이에 발생한 사고에서는 이륜차 감산과 대형차 가산은 중복해서 하지 않고 이륜차 감산만 적용한다.

수정요소의 종류	적용예시(%)	적용원칙
현저한 과실	(+)5~10	
① 졸음운전, 한눈팔기 등 전방주시의무 위반이 심하거나 핸들 또는 브레이크 조작이 늦은 경우		· 현저한 과실간 중복적용 가능 (단, 합하여 최대 20%까지)
② 음주운전으로 형사처벌 받지 않는 혈중알코올농도 0.03% 미만의 음주운전		· 사고발생이나 손해확대와 상관 없으면 비적용
③ 시속 20km 미만 제한속도 위반		
④ 야간이나 비 오는 날 등 시야가 좋지 않은 상황에서 차량 유리의 암도가 높은 차량을 운전하는 경우		
⑤ 운전 중 휴대전화 사용 또는 영상표시장치 시청·조작		

수정요소의 종류	적용예시(%)	적용원칙
중대한 과실	(+)10~20	
① 시속 20km 이상의 제한속도 위반	단, 위반정도에 따라 (+)20%	· 현저한 과실과 종과실 중복적용 불가능
② 혈중알코올농도 0.03% 이상 음주운전	이상도 가능	· 중대한 과실 간 중복적용 가능
③ 마약 등 약물운전		
④ 무면허 운전		
⑤ 공동위험행위(도로교통법 46조)		· 사고발생이나 손해확대와 상관 없으면 비적용
⑥ 난폭운전(도로교통법 제46조의3)		
사고상황별 주요 수정요소		
① 야간, 악천후(비·눈·안개), 기타 시야장애의 경우에 차의 등학 미점등 및 감속 불이행	(+)10	
② 명확한 선진입, 좌회전 완료 직후(기(既) 좌회전)	(-)10 ~ 30	
③ 서행, 감속 불이행, 일시정지 위반	(+)10	
④ 급(急) 좌·우회전, 좌회전금지위반	(+)10	
⑤ 좁게(小) 좌·우회전, 넓게(大) 좌·우회전	(+)5~10	
⑥ 진로변경 금지, 앞지르기 금지, 끼어들기 금지	(+)10	
⑦ 전용차로 위반	(+)10	
⑧ 진로변경시 신호불이행 또는 지연	(+)10	
⑨ 차체를 내밀고 대기	(-)10	· 각 기준별로 기재된 사항 개별적용됨
⑩ 교차로 정체 중 진입(꼬리물기 등)	(+)10	
⑪ 회전위험장소, 회전금지장소	(+)10	· ③번과 속도위반 과실은 중복적용 불가능
⑫ 안전거리 확보의무 위반	(+)10	
⑬ 후진 사고	(+)5~10	
⑭ 신호 없는 삼거리(T자) 교차로에서 회전 차량	(+)10	· 사고발생이나 손해확대와 상관 없으면 비적용
⑮ 기타 개별 기준상 사유 예시		
제동등화의 고장	(+)10~20	
주택가·상점가	(+)10	
이유 없는 급정지	(+)30~40	
이유 없는 저속주행	(+)10	
추월차로	(+)5~10	
대피불가능 상황	(-)10	
주정차에 과실 없음	(-)20	
안전표지판 등 설치	(-)20	
주정차금지장소	(+)10	

수정요소의 종류	적용예시(%)	적용원칙
주정차방법위반	(+)10	
차로일부점용	(+)20	
부득이한 사정이 없는 주차	(+)20	
정체차로 변경	(+)10	
도로경계침범	(+)10	
미리 중앙에 다가서지 않음	(+)10	
교통흐름 방해로 인한 추월의사표시	(-)10	
앞지르기 방해금지 위반	(+)20	
앞지르기 위험장소	(+)10	
후행유턴차량 회전종료 직후의 사고	(-)10	
어린이 통학버스 차량	(-)40	
주행차로 쪽 문열림, 급박한 문 열림, 문열림 예측	(+)10	
대중교통 승강장에서 문 열림	(-)20	
기타주요수정요소		
① 비충격(접촉) 사고	(+)10~20	<ul style="list-style-type: none"> · 사고발생이나 손해확대와 상관 없으면 비적용
② 이륜차 대형차	(-)5~10 (+)5	<ul style="list-style-type: none"> · 이륜차가 12대 중과실에 해당하는 행위를 한 경우에는 이륜차 감산 비적용 · 손해 확대와 상관 없는 경미한 사고는 비적용 · 대형차와 이륜차 사이는 이륜차 감산만 적용

4. 세부유형별 과실비율 적용기준

가. 교차로(+자로, T자로 등) 사고

(1) 양쪽 신호등 있는 교차로

1) 직진 대(對) 직진 사고 - 상대차량이 측면에서 진입 [차1]

차1-1	녹색직진 대 적색직진 (A) 녹색 직진 (B) 적색 직진	기본 과실비율		A0	B100
		과실비율 조정 예시			
		A 현저한 과실	+10		
		A 중대한 과실	+20		
		B 중대한 과실		+20	
		B 현저한 과실		비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 201, 301, 302 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 녹색 신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 적색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, A차량은 B차량이 적색신호를 위반하여 직진할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 B차량의 일방 과실비율을 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- 교차로 내에서 일시정지 중인 차량과 충돌한 경우는 본 기준을 적용하지 않는다. 신호기가 설치되어 있더라도 신호기의 고장이나 점멸신호만 작동하는 경우 등은 「교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로」로 보아 본 기준을 적용하지 않는다.
- 신호기의 의미는 도로교통법 시행규칙 별표2에 따라 이루어지며, 차량의 신호판단 기준은 차량의 교차로 진입시(정지선 통과시) 신호기의 신호표시에 의한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 - 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 - 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화
		1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화
		1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	황색 등화의 점멸	차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다.
	적색 등화의 점멸	차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행할 수 있다.

참고 판례

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다30428 판결

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 되고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없으며, 이른 아침 시간대의 통행량이 많지 않은 교차로라고 하여 달리 볼 것도 아니다.

◎ 대법원 2001. 9. 7. 선고 2001다40732판결

다만 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 (i) 이미 교차로에 진입하고 있는 다른 차량이 있다거나 (ii) 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 (iii) 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지는 예상하여 그에 따른 사고발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없는 것이다.

◎ 대법원 1994. 9. 9. 선고 94다18003판결

신호에 따라 운행한 운전자가 제한속도를 초과하여 운전한 경우라도 과속한 사정만으로 그에게 과실이 있다고 할 수 없고, 그와 같이 과속을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 신호 위반을 발견하는 즉시 정차 또는 감속을 하여 충돌을 피할 수 있는 사정이 인정되는 경우에 한하여 그 과속운행을 과실로 볼 수 있다.

차1-2	녹색 직진 대 녹색이나 황색 진입 적색 충돌				
	(A) 적색 충돌		(B) 녹색 직진		
				기본 과실비율	(가) (나)
				A30 A80	B70 B20
	①	A (가) 교차로 정체중 진입	+10		
		A 현저한 과실	+10		
		A 중대한 과실	+20		
		B 현저한 과실		+10	
		B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 202 기준

사고 상황

◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 방향을 이용하여 녹색 또는 황색신호에 교차로에 진입한 후 신호가 바뀔 때까지 아직 교차로를 벗어나지 못한 A차량과 녹색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ (가) A차량이 녹색신호에 정상적으로 선진입하였고, 신호변경시까지 교차로를 미처 벗어나지 못한 상황이므로, 교차로에 후진입하는 B차량은 이러한 상황을 충분히 인식할 수 있었다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.
- ◎ (나) A차량이 황색신호에 진입하여 신호위반을 하였다는 점에서 과실이 매우 중하다고 할 것이지만, 교차로에 후진입하는 B차량 역시 전방 좌우에서 이미 교차로에 진입하여 진행 중인 차량이 있는지 여부를 살펴보고 그러한 차량이 있는 경우 그 동태를 살피면서 서행하는

등 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전해야 할 주의의무가 있음에도 이러한 전방주시의무 및 안전운전의무를 위반하였다는 점에서 과실이 인정되므로 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

- ① 정상신호에 교차로에 진입하였으나 앞의 도로상황이 정체증임이 확인됨에도 도로교통법 제25조 제5항을 위반하여 무리하게 진입(꼬리물기)한 경우에는 과실을 가산할 수 있다.(이 경우 경찰 교통사고사실확인원, 사고 동영상 등에 교차로 꼬리물기 위반임이 명확히 확인되어야 한다).

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준은 B차량이 신호를 준수하였다는 것을 전제로 하므로, B차량이 신호를 위반하여 적색신호에 교차로에 진입한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	<p>1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다.</p> <p>2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.</p>
		<p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다.</p> <p>2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>
	적색의 등화	<p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다.</p> <p>3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>

참고 판례

◎ 대법원 1995. 10. 13. 선고 95다29369 판결

교차로의 신호가 진행신호에서 정지신호로, 또는 정지신호에서 진행신호로 바뀌는 즈음에는 신호를 위반하여 교차로를 통과하는 차량이 종종 있으므로 신호가 정지신호에서 진행신호로 막 바뀐 즈음에 진행신호를 따라 교차로를 통과하려는 자동차 운전자는 비록 자신은 교통신호를 준수하면서 운행하고 있다고 하더라도, 좌우에서 이미 교차로를 진입하고 있는 차량이 있는지 여부를 살펴보고 또한 그러한 차량이 있는 경우 그 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무가 있다.

◎ 대법원 1994. 6. 14. 선고 93다57520 판결

B가 교차로에 진입하기 직전에 진행방향 신호가 직진신호로 바뀌어 감속하지 아니한 채 시속 약 60km로 교차로를 진입하면서, 그 진입 전에 이미 위 교차로의 오른쪽에서 정지신호로 바뀐 뒤에도 계속하여 시속 40~50km로 교차로를 진입하여 들어오는 A 승용차를 발견하고도 A가 정지할 것으로만 믿고 별다른 조치를 취하지 아니한 채 그대로 통과하려다 사고가 발생한 경우 A의 과실 70%, B의 과실 30%

차1-3	황색 직진 대 적색 직진			
	(A) 황색 직진 (B) 적색 직진	기본 과실비율	A30	B70
	① A 적신호 직전 진입	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 203, 303, 304 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 방향을 이용하여 황색 신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 적색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량 모두 신호위반에 해당하지만, 적색신호에 진입한 B차량의 과실이 더 중하므로 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

① 신호기의 신호순서는 도로교통법 시행규칙 [별표5]에 따라 3색등의 경우 녹색→황색→적색의 순서로 바뀌는데, ‘적신호 직전 진입’이란 교차로 진입 전 상당한 거리에서부터 자신의 신호가 황색임을 보고도 무리하게 교차로에 진입한 경우를 말한다. A차량이 이에 해당하면 과실을 10% 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ ‘황색 진입’이란 교차로 일시정지선 또는 교차로 교차점에 진입시 교차로 신호가 황색인 것을 의미한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

차1-4	적색 직진 대 적색 직진		
	(A) 적색 직진 (B) 적색 직진		
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A50	B50
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 204, 305 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 방향을 이용하여 적색 신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 적색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제5조에 따라 모든 차량은 신호를 준수하여야 하나, 양 차량 모두 적색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였으므로 양 차량의 기본 과실비율을 동등하게 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

참고 판례

◎ 서울민사지방법원 1993. 3. 31. 선고 92가합79931 판결

야간에 편도2차로의 사거리(十자) 교차로에서 A차량(덤프트럭)이 원쪽 교차도로에서 2차로를 따라 주행하던 중 정지선 5미터 앞에서 예비신호를 받고도 정차하거나 주변 차량들의 움직임을 잘 살피지 아니하고 그대로 직진하여 통과한 과실로, 오른쪽 교차도로에서 신호에 따라 안전하게 운전해야 할 주의의무에 위반하여 예비신호를 받고도 그대로 직진하던 B차량(버스)의 원쪽 앞부분을 위 덤프트럭의 오른쪽 앞부분으로 충돌한 사고 : B과실 50%

차1-5 적색점멸 직진 대 황색점멸 직진			
자동차 A : 직진(적색점멸신호) 자동차 B : 직진(황색점멸신호)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A70	B30
	A 노면표시 위반	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 노면표시 위반		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20
	B 서행불이행		+20
	B 명확한 선진입		-10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고상황

- 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 A차량과 황색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법은 적색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 교차로에 진입하려는 차량은 교차로 진입 전 일시정지 한 후 다른 교통에 주의하여 진행할 수 있다고 규정하여 일시정지 및 진로양보의무를 규정하고 있고 황색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 진행하는 차량은 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 적색점멸신호 도로에서 직진하는 A차량은 교차로 진입 전 일시정지하여 교차로에 접근하고 있는 다른 차량에게 진로를 양보할 주의의무를 부담하므로 A차량의 주의의무 위반 정도를 보다 중대하게 평가하여 기본과실을 70:30으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 교차로에 명백히 선진입한 차량의 경우 과실을 감산할 수 있다.

- ◉ 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 진행하는 A차량이 서행하지 아니한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중대한 과실을 적용할 수 있다.
- ◉ 황색점멸신호에 교차로에 진입하는 B차량은 서행할 높은 주의의무가 요구되므로 서행 의무를 불이행한 경우 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ 노면표시를 위반하여 좌회전 지정차로나 우회전 지정차로에서 직진하여 교차로에 진입한 경우 해당 차량의 과실을 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 적색점멸신호에서 일시정지 후 교차로 진입 시에는 일시정지위반이 아니므로 본 기준을 적용하지 않고 신호등 없는 교차로 사고 유형 기준을 적용한다.

관련법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◉ 도로교통법 제4조(교통안전시설의 종류 및 설치·관리기준 등)

- ① 교통안전시설의 종류, 교통안전시설의 설치·관리기준, 그 밖에 교통안전시설에 관하여 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◉ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류		신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	황색등화의 점멸	차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다.
		적색등화의 점멸	차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 자의 운전자는 그 자가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고판례

◎ 대전지방법원 2015. 1. 20. 선고 2014나9524 판결

피고 차량이 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 일시정지하지 않은 채 제한속도를 시속 20km 이상 위반한 과속 상태로 교차로에 진입하면서 황색점멸신호가 작동하는 도로에서 진입한 원고 차량을 충격한 사고에 대하여 피고 차량이 일시정지 없이 과속 상태로 주행한 과실 인정 하되 다만 원고 차량도 황색점멸신호에 진행하면서 피고 차량의 진행상황에 대한 주의를 소홀히 한 잘못이 인정된다고 보아 피고 차량의 책임을 일부 제한함. 원고 차량 과실 10%, 피고 차량 과실 90%

◎ 서울중앙지방법원 2016. 10. 21. 선고 2016가단5109218 판결

적색 점멸 신호와 황색 점멸 신호만이 가동되고 있는 신호등에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 사거리 교차로에서, A차량이 좌측도로에서 적색점멸 신호에 일시정지하지 않고 직진하고, B차량이 우측도로에서 황색점멸 신호에 직진하다가 충돌한 사고에서, 교차로 동시 진입 사고로 A 과실 70%, B 과실 30%

2) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차2]

차2-1	적색직진 대 녹색화살표 신호좌회전	
	(A) 적색 직진 (B) 녹색화살표 좌회전	
과실비율 조정예시	기본 과실비율	
	A100	B0
	A 현저한 과실 +10	
	A 중대한 과실 +20	
	A 교차로 정체중 진입 비적용	
	B 현저한 과실 +10	
	B 중대한 과실 +20	
	B 좌회전 완료직후	
	B 서행불이행	
	B 급좌회전	비적용
	B 소좌회전·대좌회전	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 209, 314, 315 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 적색신호에 직진하는 A차량과 맞은편 방향에서 녹색좌회전 화살표 신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, B차량은 A차량이 적색신호를 위반하여 직진할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 A차량의 일방 과실로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	<p>적색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다.</p> <p>2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다.</p> <p>3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>
	화살표 등화	<p>녹색 화살표의 등화</p> <p>차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.</p>

참고 판례

◎ 인천지방법원 1993. 12. 23. 선고 93가단5580 판결

주간에 신호기 있는 사거리(十자) 교차로에서 A차량이 차량정지신호가 들어왔음에도 불구하고 직진한 과실로, 반대방향에서 녹색화살표신호에 따라 좌회전하던 B차량을 충돌한 사고: B과실 0%

◎ 서울고등법원 2007.1.11. 선고 2006나57393 판결

야간에 교통신호기가 설치된 삼거리(T자) 교차로에서 신호를 위반(적색)하여 직진하던 A차량이 맞은편 주행 방향에서 신호에 따라 좌회전하던 B차량의 조수석 쪽 측면을 충격한 사고: B 과실 0%

차2-2		녹색직진 대 녹색(적색)신호위반 좌회전		
		(A) 녹색 신호 직진 (B) 녹색(적색)신호위반 좌회전	기본 과실비율	A0 B100
과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 교차로 정체증 진입		비적용	
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 좌회전 완료직후			
	B 서행불이행			
	B 급좌회전			
	B 소좌회전·대좌회전		비적용	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 210, 316, 317 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 녹색신호에 직진하는 A차량과 맞은편 방향에서 녹색신호에 좌회전(비보호 좌회전이 아님) 또는 적색신호에 좌회전하는 좌회전 신호위반 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, A차량은 B차량이 좌회전 화살표 신호가 아닌 녹색이나 적색에 신호를 위반하여 좌회전할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 B차량의 일방 과실비율로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ A와 B의 진행 신호가 항상 동일한 것은 아니므로 A는 녹색직진하고 B는 적색신호에 신호 위반 좌회전하는 경우도 발생한다.
- ◉ B차량 쪽에 비보호좌회전 표지가 설치 되어 있는 교차로라도 비보호좌회전은 녹색에만 허용되므로 비보호좌회전 표지가 있든 없든 적색에 좌회전한 경우에는 신호위반 좌회전으로 본 기준을 적용한다.
- ◉ B차량 쪽에 비보호좌회전 표지가 있고 B차량이 녹색신호에 좌회전을 한 경우에는 차2-6 기준을 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	녹색 화살표의 등화 차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

참고 판례

◎ 대전고등법원 2008. 7. 17. 선고 2007나12249 판결

야간에 교통신호기가 설치된 삼거리(T자) 교차로에서 신호 위반(적색)하여 좌회전하던 B차가 맞은 편 주행 방향에서 직진신호에 따라 직진하던 A차를 들이받은 사고: B과실 100%

◎ 수원지방법원 2010. 6. 23. 선고 2009나36576 판결

야간에 교통신호기가 설치된 사거리(+) 교차로에서 신호 위반(적색)하여 좌회전하던 B차가 맞은 편 주행 방향에서 신호에 따라 직진하던 A차를 들이받은 사고: B과실 100%

◎ 서울중앙지방법원 2005. 8. 10. 선고 2005가단17011 판결

야간에 편도 4차로의 신호등 있는 사거리 교차로에서 A차량이 신호에 따라 2차로를 직진하여 교차로를 거의 통과하던 중 위 교차로 반대방향에서 좌회전 금지구역임에도 불구하고 뒤늦게 좌회전하여 교차로에 진입한 B이륜차를 충격한 사고: B과실 100%

차2-3	황색직진 대 녹색신호위반 좌회전 진입 후 황색에 충돌		
	(A) 황색직진	(B) 녹색직진 신호에 좌회전 진입 후 황색에 충돌	
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A40
		A 교차로 정체중 진입	+10
		A 현저한 과실	+10
		A 중대한 과실	+20
		B 소좌회전·대좌회전	+10
		B 서행불이행	+10
		B 현저한 과실	+10
		B 중대한 과실	+20
		B 좌회전 완료직후	-10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 211, 320, 321 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 황색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 맞은편 주행방향에서 녹색직진신호에 진입하여 황색신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량 모두 신호위반의 잘못이 있지만, A차량은 황색신호에 교차로에 진입하였고 B차량은 좌회전이 금지된 녹색직진신호에 좌회전 진입한 점, A차량이 직진이라는 점에서 좌회전차량인 B차량보다 과실의 정도가 적다고 볼 수 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	<p>녹색의 등화</p> <p>1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.</p>
		<p>황색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>

참고 판례

◎ 서울고등법원 1986. 12. 30. 선고 86나2674 판결

야간에 신호등이 설치된 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 좌회전하던 중 교차로 진입선을 넘는 순간 좌회전 신호에서 황색 또는 적색의 정지신호로 바뀌는데도 불구하고 그 진입선 직전 또는 교차로 직전에 정지하지 아니하였음은 물론 전방좌우를 제대로 살피지 아니한 채 서둘러 좌회전한 과실로 맞은 편에서 술에 취한 채 적색의 정지신호에 직진하여 오던 A이륜차(무면허)의 앞바퀴 부분을 위 차량의 좌측 앞 범퍼부분으로 들이받은 사고: B과실 40%

차2-4	황(적)색 직진 대 황(적)색 좌회전(동일신호)			
	(A) 황(적)색 직진 (B) 황(적)색 좌회전	기본 과실비율	A50	B50
	과실비율 조정예시	A 교차로 정체중 진입	+10	
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		B소좌회전·대좌회전	+10	
		B 서행불이행	+10	
		B 급좌회전	+10	
		B 현저한 과실	+10	
		B 중대한 과실	+20	
		B 좌회전 완료직후	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 212, 322, 323 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 황색(적색)신호에 직진하는 A차량과 맞은편 주행방향에서 황색(적색)신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량이 황색 또는 적색 신호에 진입한 경우에는 양 차량 모두 신호위반의 잘못이 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
	적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

참고 판례

◎ 인천지방법원 1998.10.23. 선고 97가단8474 판결

야간 신호기 있는 사거리(+) 교차로에서 B차량이 적색신호에 좌회전을 한 과실로, 반대 방향에서 적색신호에 직진하던 A이륜차를 충격하여 동승자(안전모 미착용, 운전자에게 주의 환기의무 미이행)에게 상해를 입게 한 사고: B과실 65%

◎ 수원지방법원 1994.2.3. 92가단47294 판결

야간에 신호기 있는 편도3차로의 삼거리(T자) 교차로에서 B차량(버스)이 적색신호에 좌회전을 한 과실로, 반대방향에서 안전모를 미착용한 채 편도3차로 중 2차로를 따라 적색신호에 직진 하던 A이륜차를 충격한 사고: B과실 50%

◎ 서울남부지방법원 2019.4.11. 선고 2018나64069 판결

신호등이 있는 'ㅏ'자형 교차로에서 전방 신호기 황색등화에 교차로를 가속 진입한 A차량과 반대편 차선 좌회전 금지구역에서 적색 신호에 좌회전을 한 B이륜차 간의 충돌로 B이륜차 운전자가 사망한 사고: B과실 55%(안전모 미착용 포함)

차2-5		녹색 직진 대 녹색화살표나 황색 좌회전 진입 적색 충돌				
		(A) (가) 녹색화살표에 좌회전 진입하였으나 적색에 충돌 (나) 황색에 좌회전 진입하였으나 적색에 충돌 (B) 녹색 직진	기본 과실비율	(가) (나)	A30 A80	B70 B20
과실비율 조정 예시		A 현저한 과실	+10			
		A 중대한 과실	+20			
	①	A (가)의 경우에 교차로 정체증 진입	+10			
		B 현저한 과실			+10	
		B 중대한 과실			+20	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 213 기준

사고 상황

◎ (가) A차량이 녹색화살표 신호에 정상적으로 선진입하였고, 신호변경시까지 교차로를 미처 벗어나지 못한 상황이므로, 교차로에 후진입하는 B차량은 이러한 상황을 충분히 인식할 수 있었다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

기본 과실비율 해설

◎ (가) A차량이 녹색화살표 신호에 정상적으로 선진입하였고, 신호변경시까지 교차로를 미처 벗어나지 못한 상황이므로, 교차로에 후진입하는 B차량 역시 전방 좌우에서 이미 교차로에 진입하여 진행 중인 차량이 있는지 여부를 살펴보고 그러한 차량이 있는 경우 그 동태를 살피면서 서행

하는 등 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전해야 할 주의의무가 있음에도 이러한 전방주시 의무 및 안전운전의무를 위반하였다는 점에서 과실이 인정되므로 양 차량의 기본 과실 비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

① 정상신호에 교차로에 진입하였다고 하더라도 앞의 도로상황이 정체중임이 확인됨에도 도로교통법 제5조를 위반하여 무리하게 진입(꼬리물기)한 경우에는 과실을 가산할 수 있다.(이 경우 경찰 교통사고사실확인원, 사고동영상 등에 교차로 꼬리물기 위반임이 명확히 확인되어야 한다.)

활용시 참고 사항

- ◉ 본 기준은 B차량이 신호를 준수하였다는 것을 전제로 하므로, B차량이 신호를 위반하여 적색신호에 교차로에 진입한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

차2-6		녹색 비보호 좌회전 대 맞은편 녹색 직진			
(A) 녹색 비보호 좌회전 (B) 녹색 직진		기본 과실비율		A90	B10
	과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
		A 중대한 과실	+20		
		① A 급 좌회전	+10		
		② A 신호불이행, 자연	+10		
		B 현저한 과실	+10		
		B 중대한 과실	+20		
		③ B 비보호좌회전표지없음	-10		
		④ B 시야 제한	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 213-1,318, 319 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 좌회전차량 방향에 비보호좌회전 표지가 있는 교차로에서, 녹색신호에 비보호좌회전을 하는 A차량과, 맞은편에서 녹색신호에 교차로에 직진 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 시행규칙 별표2가 2010.8.24. 개정되어 녹색 비보호 좌회전시 사고가 발생 하더라도 신호위반으로 처리되지 않고, 비보호좌회전을 하는 A차량으로서는 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 주의하며 좌회전을 할 수 있다(도로교통법 시행규칙 별표6 중 일련번호 329, 542 참조).
- B차량 진행 방향에서도 비보호좌회전 표지가 있는 교차로이면 맞은편에서도 비보호좌회전을 할 수 있으리라고 전혀 예상하지 못할 바는 아니므로 비보호좌회전 교차로를 신호에 따라 직진으로 통과하는 B차량도 맞은편에서 미리 교차로에 진입하는 비보호좌회전 차량이 있는지를 살피면서 교차로를 통과하여야 한다.

- ◉ 맞은편에서 좌회전 자체가 금지되는 것이 아닌 허용되는 것인 반면, B차량이 녹색신호에 교차로 진입한 점과 A 차량이 맞은편에서 진행하는 차량으로 직진차량의 통행 방해 정도가 큰 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 90:10으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 현저한 과실과 중과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.
- ◉ 좌회전 차량인 A차량의 명확한 선진입 여부는 고려하지 않는다. 비보호좌회전은 교차로에 선진입하게 되는 경우가 아니라 직진차량이 교차로에 진입하기 전에 좌회전을 마치고 교차로를 빠져나가는 것이 가능한 상황에서 좌회전을 해야 하기 때문이다.(서울중앙지방법원 2016가단5234596 판결 참조) 또한 B차량이 자신의 직진 신호에 따라 교차로를 통과하는 것으로 신호 없는 교차로 규정인 도로교통법 제26조 제1항이 고려될 여지는 없고 다만, 이는 B차량의 현저한 과실로 적용할 수 있다.
- ① A가 직진차인 B와 가까운 거리(근접거리)에 있을 때 빠르게 좌회전하는 경우 B가 피하기 어려워지므로 A과실을 가산할 수 있다.
- ② A가 좌회전 방향지시등을 켜지 않거나 늦게 켠 경우에는 B차량이 A의 좌회전을 미리 예상하지 못하여 사고회피를 위한 조치가 늦어지므로 A차량 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 직진차량인 B차량 진행방향에서 교차로 내에 비보호좌회전 표지가 설치되어 있지 아니하면 B차량이 비보호좌회전 교차로임을 알기가 어렵기 때문에 맞은편 A차량이 비보호좌회전을 하리라고 예상하지 못하므로 B차량의 과실을 감산할 수 있다.
- ④ B차량 진행 방향에서 교차로 통과 전 좌측에 차량들이 일시정지나 정차하고 있어 교차로 진입 시 맞은편 차량이 잘 보이지 않는 경우에는 교차로 내에서 좌회전하는 A차량을 발견(인지)하기 어렵고, A차량은 교차로로 좌회전을 함에 있어 맞은편에서 신호에 따라 교차로를 직진하는 차량을 보다 주의 깊게 살피면서 좌회전을 해야 하므로 이런 상황에서는 B차량 과실을 감산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 본 기준은 좌회전차량 방향에 비보호좌회전표지가 있는 교차로에서, 좌회전차량인 A차량이 녹색신호에 비보호 좌회전하고, 맞은편에서 B차량이 녹색신호에 교차로를 직진 진입한 경우에만 적용된다.
- ◉ A차량이 적색신호에 좌회전 진입하고, 맞은편에서 B차량이 녹색신호에 교차로를 직진 진입한 경우에는 신호위반 좌회전으로 차2-2 기준을 적용한다.

- 신호기가 설치되어 있더라도 신호기 고장이나 황색점멸 또는 적색점멸 신호만으로 되어 있는 경우 등은 점멸신호 쪽 기준을 적용한다.

관련 법규

● 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치 경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

● 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

● 도로교통법 시행규칙 별표6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
329	비보호 좌회전 표지		<ul style="list-style-type: none"> · 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	<ul style="list-style-type: none"> · 비보호좌회전을 허용 할 필요가 있다고 인정되는 장소에 설치
542	비보호 표시		<ul style="list-style-type: none"> · 진행신호에 반대방면에서 오는 교통에 방해가 되지 않게 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	

참고 판례

◎ 서울남부지방법원 2016. 3. 16. 선고 2015가단227332 판결

주간에 신호등 및 비보호 좌회전 표지가 있는 삼거리(丁자) 교차로에서 A차량이 선행 차량을 따라 서행으로 비보호 좌회전 하던 중 맞은편에서 직진신호에 따라 주행하여 오는 차량의 흐름을 잘 살펴 그 운행에 방해되지 않는 방법으로 안전하게 좌회전할 의무를 게을리 한 과실로, 교차로에 진입하기 전에 먼저 비보호 좌회전 하는 차량(제3차량)이 있었음에도 전혀 속도를 줄이지 아니한 채 만연히 신호에 따라 빠른 속도로 교차로에 진입하여 직진하던 B차량을 충격한 사고: B과실 10%

◎ 광주지방법원 2015. 10. 21. 선고 2015가단29829 판결

주간에 신호등 및 비보호좌회전 표지가 있는 사거리(十자) 교차로에서 A차량이 비보호좌회전으로 통과하던 중 반대 차로의 신호가 직진일 경우 반대 차로에서 오는 차량에 방해가 되지 않도록 조심히 좌회전을 해야 할 의무를 위반하여 방향지시등도 켜지 않고 좌회전 한 과실로, 전방주시의무를 태만히 한 채 신호에 따라 직진하던 B차량의 왼쪽 앞 범퍼 부분을 A차량의 왼쪽 앞 범퍼 부분으로 충돌한 사고: B과실 10%

◎ 대구지방법원 2017. 5. 25. 선고 2016나309440 판결

비보호 좌회전 구역에서 좌회전하는 차량은 반대방향에서 차량 진행신호에 따라 직진해 오는 차량에 주의하면서 직진 차량의 통행에 방해되지 않는 방법으로 좌회전을 조심스럽게 하여야 한다. 한편 정상 신호에 따라 직진하는 차량은 비보호 좌회전을 시도하려는 차량이 미리 교차로에서 대기하고 있거나 충분한 거리를 두고 좌회전을 시도하고 있는 경우가 아닌 한 반대방향 진행 차량이 직진할 것을 기대하고 운전하는 것이 일반적이고 비보호 좌회전 차량 운전자에게 신호위반 책임을 지우지 않게 되었다고 하더라도 마찬가지이다. 시야가 일부 제한되는 야간에 발생한 사고로 직진 차량에게 특별히 주의의무를 위반한 사정이 없어 B 직진차량 0%

◎ 서울남부지방법원 2018. 8. 31. 선고 2018나11137 판결

B 직진차량이 규정 속도 이내이고 양 차량 동시 교차로 진입하였고 A 비보호 좌회전 차량이 선행하던 직진 차량 뒤에서 급진입하여 좌회전한 경우 B차량이 A차량의 비보호 좌회전과의 충돌을 인지하고 브레이크를 밟아 제동이 시작되기까지의 공주거리에도 못 미치는 약 18m 전방에서 발견한 경우로, B차량 0%. (1심은 B차량 10%)

◎ 서울중앙지방법원 2022. 9. 23. 선고 2019가단5263052 판결

주간에, B 직진 이륜 차량이 제한속도 시속 70km 도로에서 시속 93 ~ 100km 속도로 과속하다가 맞은편에서 A 비보호 좌회전 차량과 충돌한 사고에서, 직진 차량 좌측 좌회전 차로에 승용차가 정차하고 있어 시야장애가 있었던 점과 B차량의 과속을 감안하여 B직진 이륜차 20%, A비보호 좌회전 차량 80%.

3) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 측면 방향에서 진입 [차3]

차3-1	적색직진 대 녹색화살표 좌회전		기본 과실비율	A100	B0
	(A) 적색 직진	(B) 녹색화살표 좌회전			
과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10			
	A 중대한 과실	+20			
	B 현저한 과실	+10			
	B 중대한 과실	+20			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 215, 328, 329 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 적색신호에 직진하는 A차량과 교차로에서 녹색화살표 신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, B차량은 직진차량인 A차량이 신호를 위반할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 A차량의 일방 과실로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 좌회전차량인 B차량이 직진차량인 A차량의 오른쪽차량이든 왼쪽차량이든 모두 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	녹색 화살표 등화 차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

참고 판례

◎ 서울고등법원 2008. 8. 1. 선고 2004나25484 판결

주간에 신호기 있는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 신호를 위반하여 좌회전 하던 중 녹색 등화에 따라 직진하던 A차량을 충돌한 사고: B과실 100%

◎ 대법원 2001. 11. 9. 선고 2001다56980 판결

편도 4차로와 차선없는 도로가 만나는 교차로에서 A이륜차가 적색정지신호 임에도 불구하고 신호를 위반하여 직진하던 중 A이륜차 진행방향 정지신호를 신뢰하고 좌회전하던 B차량과 충돌한 사고: B과실 0%

차3-2	적색직진 대 적색좌회전			
	(A) 적색 직진 (B) 적색 좌회전	기본 과실비율	A50	B50
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">과실비율 조정예시</p>	A 교차로 정체중 진입	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 소좌회전·대좌회전	+10		
	B 서행불이행	+10		
	B 급좌회전	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 좌회전 완료직후	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 216, 330(가), 331(가) 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 적색신호에 직진하는 A차량과 교차로에서 적색신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량 모두 신호위반의 잘못이 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 좌회전차량인 B차량이 직진차량인 A차량의 오른쪽차량이든 원쪽차량이든 모두 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ③ 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	녹색 화살표 등화 차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

차3-3	황색 직진 대 적색 좌회전 (A) 황색 직진 (B) 적색 좌회전	기본 과실비율		A30	B70
		과실비율 조정 예시			
A 교차로 정체중 진입	+10				
A 현저한 과실	+10				
A 중대한 과실	+20				
B 소좌회전·대좌회전	+10				
B 서행불이행	+10				
B 급좌회전	+10				
B 현저한 과실	+10				
B 중대한 과실	+20				
B 좌회전 완료직후	-10				

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

※舊 217, 330(나), 331(나) 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 황색신호에 진입하여 직진 중인 A차량과 교차도로에서 적색신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량 모두 신호위반에 해당하지만, 적색신호에 진입한 B차량의 과실이 더욱 크므로 황색신호에 직진 진입 차량과 적색신호에 좌회전 진입 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 좌회전차량인 B차량이 직진차량인 A차량의 오른쪽차량이든 왼쪽차량이든 모두 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	녹색 화살표 등화 차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

차3-4	적색 직진 대 황색 좌회전			
	(A) 적색 직진 (B) 황색 좌회전	기본 과실비율	A60	B40
	A 교차로 정체중 진입	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 소좌회전·대좌회전	+10		
	B 서행불이행	+10		
	B 급좌회전	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 좌회전 완료직후	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

※舊 218, 330(다), 331(다) 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 적색신호에 직진하는 A차량과 교차도로에서 황색신호에 진입하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- B차량은 황색신호에 진입하였지만 좌회전차량이라는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 좌회전차량인 B차량이 직진차량인 A차량의 오른쪽차량이든 왼쪽차량이든 모두 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	<p>녹색의 등화</p> <p>1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.</p>
		<p>황색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.</p>
		<p>적색의 등화</p> <p>1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.</p>
	화살표 등화	녹색 화살표 등화

차3-5		녹색화살표 또는 황색에 좌회전 진입 대 녹색직진				
		(A) (가) 녹색화살표에 좌회전 진입 후 적색에 충돌 (나) 황색에 좌회전 진입 후 적색에 충돌 (B) 녹색 직진	기본 과실비율	(가) (나)	A30 A80	B70 B20
과실비율 조정 예시	① A(가)의 경우에 교차로 정체중 진입	+10				
		+10				
		+20				
				+10		
					+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 219 기준

사고 상황

◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 녹색화살표(황색) 신호에 교차로에 진입하여 좌회전을 하였으나 아직 교차로를 벗어나지 못한 A차량과 녹색신호에 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ (가) A차량이 녹색화살표 신호에 정상적으로 선진입하였고, 신호변경시까지 교차로를 미처 벗어나지 못한 상황임을 교차로에 후진입하는 B차량이 충분히 인식할 수 있었다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

◎ (나) A차량이 황색신호에 진입하여 신호위반을 하였다는 점에서 과실이 매우 중하다고 할 것이지만, 교차로에 후진입하는 B차량 역시 전방 좌우에서 이미 교차로에 진입하여 진행 중인 차량이 있는지 여부를 살펴보고 그러한 차량이 있는 경우 그 동태를 살피면서 서행하는

등 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전해야 할 주의의무가 있음에도 이러한 전방주시의무 및 안전운전의무를 위반하였다는 점에서 과실이 인정되므로 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 정상신호에 교차로에 진입하였다고 하더라도 앞의 도로상황이 정체증임이 확인됨에도 도로교통법 제5조를 위반하여 무리하게 진입(꼬리물기)한 경우에는 과실을 가산할 수 있다.(이 경우 경찰 교통사고사실확인원, 사고동영상 등에 교차로 꼬리물기 위반이 명확히 확인되어야 한다.)
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)
- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

참고 판례

◎ 대법원 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없다. 다만 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 이미 교차로에 진입하고 있는 다른 차량이 있다거나 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 또는 그밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지 할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지를 예상하여 그에 따른 사고발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없다. 이러한 법리는 교차로에서 자신의 진행방향에 대한 별도의 진행신호가 없다고 하여도, 다른 차량들의 진행방향이 정지신호일 경우를 이용하여 교통법규에 위배되지 않게 진행하는 경우도 마찬가지라고 할 것이다.

차3-6	녹색직진 대 적색좌회전 (A) 녹색 직진 (B) 적색 좌회전	기본 과실비율		A0	B100
		과실비율 조정예시			
		A 현저한 과실	+10		
		A 중대한 과실	+20		
		B 현저한 과실		+10	
		B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 326, 327 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 녹색신호에 직진하는 A차와 적색 신호에 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 적색신호에 좌회전을 한 것은 도로교통법 제5조의 신호에 따를 의무를 위반한 것이므로 이처럼 신호를 위반하여 좌회전한 B차량의 일방 과실비율로 정한다.

관련 법규

① 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 - 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 - 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

- ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원 등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

차3-7		적색점멸좌회전 대 황색점멸직진		
		(A) 좌회전(적색점멸신호) (B) 직진(황색점멸신호)		
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A80	B20
	A 소좌회전·대좌회전	+10		
	A 노면표시위반	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 노면표시위반	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 서행불이행	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고상황

- 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 좌회전하는 A차량과 황색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법은 좌회전하는 차량은 직진하려는 다른 차가 있을 때에는 진로를 양보하여야 한다고 규정하고, 적색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 교차로에 진입하려는 차량은 교차로 진입 전 일시정지 한 후 다른 교통에 주의하여 진행할 수 있다고 규정하고 있으며 황색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 진행하는 차량은 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 일시정지 및 양보 의무가 부과된 적색점멸신호에 좌회전하려는 A차량은 교차로에 접근하고 있는 다른 차량에게 진로를 양보할 높은 주의의무를 부담하므로 양 차량의 기본과실률을 80:20으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 소좌회전·대좌회전은 교차로통행방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 교차로에 명백히 선진입한 차량의 경우 과실을 감산할 수 있다.
- ◎ 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 진행하는 A차량이 서행하지 아니한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중대한 과실을 적용할 수 있다.
- ◎ 황색점멸신호에 교차로에 진입하는 B차량은 서행할 높은 주의의무가 요구되므로 서행의무를 불이행한 경우 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 노면표시를 위반하여 좌회전 지정차로나 우회전 지정차로에서 직진하여 교차로에 진입한 경우 해당 차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류		신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	황색등화의 점멸	차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다.
		적색등화의 점멸	차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 자가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고판례

◎ 서울중앙지방법원 2019. 6. 21. 선고 2018나59832 판결

A차량이 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 좌회전하던 중 좌측 황색점멸신호가 작동하는 도로에서 제한속도를 시속 약 40km 초과한 상태로 직진하던 B차량과 충돌한 사고에 대하여 원고 차량이 일시정지 없이 교차로에 진입하였고 명백히 교차로에 선진입하였다고 보기 어려운 점, 다만 피고 차량 또한 황색점멸신호에 따라 다른 차량에 주의하면서 진행할 의무가 있음에도 제한속도를 현저히 초과하여 과속한 과실이 있다고 할 것인 점을 고려하여 판단함. A차량 과실 60%, B차량 과실 40%.

차3-8 적색점멸직진 대 황색점멸좌회전			
(A) 직진(적색점멸신호) (B) 좌회전(황색점멸신호)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A60	B40
	A 노면표시위반	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 소좌회전·대좌회전		+10
	B 노면표시위반	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 서행불이행	+20	
※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.			

사고상황

- 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 A차량과 황색점멸신호가 작동하는 도로에서 교차로에 진입하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 적색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 교차로에 진입하려는 A차량은 교차로 진입 전 일시정지하여 교차로에 접근하는 다른 차량에게 진로를 양보할 주의의무를 부담하고 이 경우 황색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 진입하는 차량이 좌회전을 하고 있는 경우에도 A차량은 여전히 일시정지하여 진로를 양보할 주의의무를 부담한다고 할 것이어서 황색등화가 점멸하는 신호등이 설치된 도로에서 좌회전하기 위하여 진입하는 B차량 보다 A차량의 과실을 무겁게 평가하여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 교차로에 명백히 선진입한 차량의 경우 과실을 감산할 수 있다.
- ◎ 적색점멸신호가 작동하는 도로에서 진행하는 A차량이 서행하지 아니한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중과실을 적용할 수 있다.
- ◎ 소좌회전·대좌회전은 교차로통행방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 경우 B차량의 과실을 기산할 수 있다.
- ◎ 황색점멸신호에 교차로에 진입하는 B차량은 서행할 높은 주의의무가 요구되므로 서행의무를 불이행한 경우 과실 20%까지 기산할 수 있다.
- ◎ 노면표시를 위반하여 좌회전 지정차로나 우회전 지정차로에서 직진하여 교차로에 진입한 경우 해당 차량의 과실을 기산할 수 있다.

관련법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	황색등화의 점멸
		차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다.
		적색등화의 점멸
		차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

-
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 자가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
 - ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
 - ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

4) 좌회전 대 우회전 – 상대차량이 맞은편에서 진입 [차4]

녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전			
차4-1	(A) 녹색화살표 좌회전 (B) 맞은편 우회전		
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A20	B80
	① A 대좌회전	+10	
	② A좌회전직후 차로변경	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	① B 대우회전		+10
	② B우회전직후 차로변경		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20
	③ B 명확한 선진입		-10
	④ B 일시정지위반		+10

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 256, 396, 396-1 기준

사고 상황

- 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 같은 방향의 차로를 향한 동시진로변경의 성격을 가지는 것이나 좌회전 차량은 좌회전 신호에 따라 진행하고 있어 통행우선권이 있고, 교차로 적색 신호에 우회전 차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 교통을 방해하지 않으면서 우회전을 하여야 할 의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- A가 정상적인 좌회전 궤도로 좌회전하지 않고 정상 궤도를 이탈하여 크게 회전(대좌회전)하는 행위는 우회전 차량으로 하여금 회전반경을 예측하기 어렵게하여 사고위험을 가중하는

행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 대좌회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다. B가 정상적인 우회전 궤도로 회전하지 않고 정상 궤도를 이탈하여 크게 회전(대우회전)하는 행위는 좌회전 차량으로 하여금 회전반경을 예측하기 어렵게 하여 사고 위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 대우회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다.

- ② 정상적인 궤도로 좌회전/우회전을 한 직후 차로 변경 역시 대좌회전/대우회전과 마찬가지로 사고위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 좌회전/우회전을 한 직후 차로변경수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다.
- ③ 우회전 차량인 B차량이 교차로에 명확하게 선진입한 경우에는 좌회전 차량인 A차량이 전방주시만 제대로 한다면 사고를 회피할 가능성이 있다는 점에서 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 예를 들어 우회전 차량이 교차로 내에 진입 후 좌회전 차량의 서행 불이행과 속도 위반과실로 사고가 발생한 경우 등을 들 수 있다.
- ④ 우회전 전방 교차로 신호가 적색인 경우 우회전 하기 전에 일시정지를 해야 하므로 이를 위반하여 일시정지를 하지 않고 우회전하면 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 A차량이 좌회전 신호에 따라 좌회전을 하고 B차량은 전방 적색신호에 우회전하는 경우에 본 기준을 적용한다. B차량의 전방 적색신호가 유지되고 있는 사이 우회전 삼색등이 녹색일 때 우회전하는 경우도 동일하다.
- ◎ B차량이 전방 녹색신호에 우회전할 경우에는 맞은편에 A차량은 신호체계상 좌회전이 금지될 수밖에 없는데 예외적으로 비보호좌회전이 가능할 수 있고 이 때에는 차4-2를 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
- 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)

2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻	
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.	
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.	
		1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.	
	화살표 등화	녹색 화살표 등화	차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표3(신호등의 종류, 만드는 방식 및 설치기준)

구분	종류	설치기준
차량 신호등	우회전 삼색등	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자와 우회전 차량 간의 상충이 빈번한 경우 설치할 수 있다. · 동일 동일 장소에서 1년 동안 3건 이상의 우회전 차량에 의한 사고가 발생한 경우 설치할 수 있다. · 대각선 횡단보도가 운영되는 경우나 좌측에서 접근하는 차량에 대한 확인이 어려운 경우 설치할 수 있다. · 도로의 우측면에 차량의 진행방향에서 잘 보이도록 설치한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018.4.6. 선고 2017나63155 판결

A차량은 사거리(+) 교차로에서 좌회전하던 중 A차량의 조수석 측면 부분이 맞은편 교차로에서 크게 우회전하던 B차량의 앞 범퍼 부분과 충돌, 이때 B차량은 교차로에 주차된 차량을 피해 2차로로 진입하여 우회전함, A차량 20%.

차4-2	비보호 좌회전 대 맞은편 우회전			
	(A) 비보호 좌회전 (B) 맞은편 우회전	기본 과실비율	A60	B40
<p>과실비율 조정예시</p>	A 소좌회전·대좌회전	+10		
	A 좌회전이후 차로변경	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 대우회전	+10		
	B 우회전이후 차로변경	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 명확한 선진입	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 한쪽 방향에 비보호좌회전 표지가 있는 교차로에서 녹색신호에 비보호좌회전을 하는 A차량과 맞은 편에서 우회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법은 비보호좌회전 표지가 설치된 교차로에서 좌회전하려는 차량은 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다고 규정하고 있고 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려는 차량은 그 교차로에서 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다고 규정하여 우회전 차량에게 진행의 우선권을 인정하고 있다. 다만 우회전하는 차량도 교차로에서 진행하는 다른 차량에 주의하여 진행하여야 하는 점을 고려하여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 대좌회전·대우회전은 교차로통행방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 차량의 과실을 대우회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다.
- ◎ 좌회전·우회전 직후 차로 변경은 진로변경방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 차량의 과실을 좌회전·우회전을 한 직후 차로변경수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다.
- ◎ 우회전 차량인 B차량이 교차로에 명확하게 선진입한 경우에는 좌회전 차량인 A차량이 전방 주시만 제대로 한다면 사고를 회피할 가능성이 있다는 점에서 B차량의 과실을 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거 등에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

① 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.

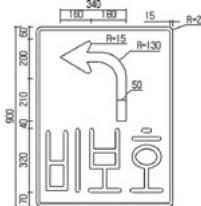
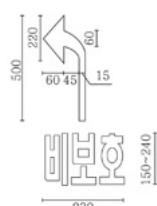
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
329	비보호 좌회전 표지		<ul style="list-style-type: none"> 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	<ul style="list-style-type: none"> 비보호좌회전을 허용할 필요가 있다고 인정되는 장소에 설치
542	비보호 표시		<ul style="list-style-type: none"> 진행신호에 반대방면에서 오는 교통에 방해가 되지 않게 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	

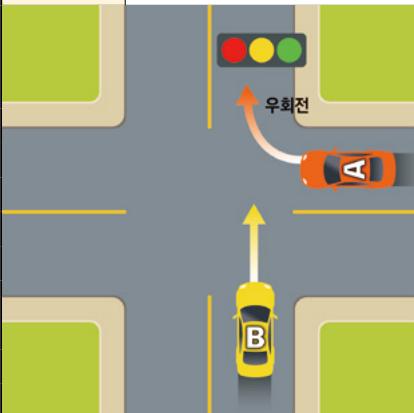
참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018. 4. 27. 선고 2017나65373 판결

비보호좌회전하는 구역에서 좌회전하는 차량의 운전자는 반대방향에서 진행신호에 따라 직진하는 차량에 방해가 되지 않도록 유의하여 조심스럽게 좌회전을 할 의무가 있는데, 비보호 좌회전을 하던 A차량이 교차로 맞은편에서 우회전하여 이미 차로에 진입하고 있던 B차량을 충격한 사고인 점 고려하여 판단함. A차량 과실 80%.

(2) 한쪽 신호등 있는 교차로(상대차량이 측면에서 진입)

1) 직진 대 우회전 사고 [차5]

차5-1	신호직진 대 우회전		(가) A80 (나) A40 (다) A10	B20 B60 B90
	(A) 우회전	(B) 직진		
	(가) 녹색 (나) 황색 (다) 적색			
				
과실비율 조정 예시	기본 과실비율	(가) (나) (다)	A80 A40 A10	B20 B60 B90
①	A 대우회전	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
②	A 일시정지위반	+10		
③	B 교차로 내우측으로 진로변경			+10
③	B 진로변경시 신호불이행·자연			+10
	B 현저한 과실			+10
	B 중대한 과실			+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 228 기준

사고 상황

- 신호기에 의한 교통정리가 한쪽 방향에만 이루어지고 있는 교차로에서 신호기가 없는 도로를 이용하여 우회전하는 A차량과 신호기가 있는 교차도로를 이용하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- (가) B차량이 녹색신호에 직진한 경우에는 A차량에 대하여 통행우선권이 있으나, A차량이 진행한 방향에는 신호기가 없으므로 신호위반의 과실을 묻기 어렵고, B차량은 이러한 교차로를 통과함에 있어 전방좌우를 철저히 살피고 안전운전을 해야 할 주의의무가 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다. A차량 전방 교차로 신호기가 있고 적색일 때 우회전하는 경우에도 마찬가지이다.

- ◎ (나) B차량이 황색신호에 직진한 경우에는 신호위반에 해당하므로 B차량의 과실이 중하다고 볼 수 있지만, A차량은 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에 진입한 것과 같으므로 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.
- ◎ (다) B차량이 적색신호에 직진한 경우에는 신호위반의 과실 정도가 (나)에 비해 중하지만, 이러한 경우라도 A차량의 교차로 진입이 절대적으로 보호받는 것은 아니므로 양 차량의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① A가 정상적인 우회전 궤도로 회전하지 않고 정상 궤도를 이탈하여 크게 회전(대우회전)하는 행위는 직진 차량의 통행을 방해하여 사고위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 대우회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다
 - ② 우회전하기 전에 전방 교차로 신호기가 있는 경우에 신호가 적색이면 우회전 하기 전에 일시정지를 해야 하므로(도로교통법 시행규칙 별표2) 이를 위반하여 일시정지를 하지 않고 우회전하면 과실을 가산할 수 있다.
 - ③ B차량이 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진신호를 따라 직진하다가 교차로 내에서 진로변경을 하는 경우 B차량의 과실을 가산할 수 있다. 진로변경시 신호불이행·지연의 경우 추가로 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ (가)의 경우에 B차량이 녹색 신호에 직진하고 B차량의 우측에서 A차량이 전방 교차로 적색신호에 우회전(A차량의 우측에 우회전 삼색등이 녹색일 때 우회전 포함)하는 경우도 적용된다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표3(신호등의 종류, 만드는 방식 및 설치기준)

구분	종류	설치기준
차량 신호등	우회전 삼색등	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자와 우회전 차량 간의 상충이 빈번한 경우 설치할 수 있다. · 동일 동일 장소에서 1년 동안 3건 이상의 우회전 차량에 의한 사고가 발생한 경우 설치할 수 있다. · 대각선 횡단보도가 운영되는 경우나 좌측에서 접근하는 차량에 대한 확인이 어려운 경우 설치할 수 있다. · 도로의 우측면에 차량의 진행방향에서 잘 보이도록 설치한다.

참고 판례

◎ 춘천지방법원 2003. 1. 22. 선고 2001나4136 판결

야간에 편도2차로(신호기 있음)의 도로와 편도1차로(신호기 없음)의 도로가 교차하는 사거리(十자) 교차로에서 A차량이 편도1차로의 소로를 진행하던 중 정지표지판이 있음에도 일시 정지하지 아니한 채 우회전한 과실로, 전방 및 좌우주시의무를 태만한 채 원쪽 편도2차로의 대로를 신호에 따라 직진하던 B차량과 충돌한 사고: B직진차 과실 20%

◎ 대법원 1998. 2. 10. 선고 97다35894 판결

도로를 운행하는 자동차의 운전자로서는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량도 정상적으로 그 차선을 유지하면서 진행하리라고 신뢰하는 것이 보통이라고 할 것이므로 편도 4차선 도로의 1차선을 운행하는 자동차의 운전자에게 우측 골목길 소로에서 오토바이가 나와 우회전하지 아니하고 갑자기 4차선 도로를 바로 가로질러 1차선으로 돌진하리라는 것까지 예상하여 운전할 주의의무는 없다.

◎ 대법원 2015.11.12 선고 2015도3107 판결

이와 같은 관계 법령의 각 규정을 종합하여 볼 때, 교차로 진입 직전에 설치된 백색실선을 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지와 동일하게 볼 수 없으므로, 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지가 개별적으로 설치되어 있지 않다면 자동차 운전자가 그 교차로에서 진로변경을 시도하다가 교통사고를 야기하였다고 하더라도 이를 교통사고 처리 특례법 제3조 제2항 단서 제1호가 정한 '도로교통법 제5조에 따른 통행금지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우'에 해당한다고 할 수 없다.

◎ 서울중앙지방법원 2019. 10. 30. 선고 2019나50924 판결

야간에 교차로 내 직진 신호에 따라 교차로에 진입하여 이 사건 교차로를 거의 통과하고 있던 B차량이 저녁시간 대에 주거 지역에 위치한 이 사건 교차로에 진입하여 통과하는 경우 교차로 부근 차량들의 움직임을 주의 깊게 살펴 안전하게 운행을 하였어야 한다는 취지로, 우측 도로에서 우회전하여 이 사건 교차로에 진입하던 A차량과 충돌한 사안에서 과실 10%.

◎ 서울중앙지방법원 2020. 2. 19. 선고 2019나52746 판결

주간에 편도 3차로 신호등 있는 사거리(+)에서 A차량이 크게 우회전을 하다가 직진 신호에 따라 정상 주행 중이던 B차량을 충격한 사고에서, B차량은 신호에 따라 진행하는 중에도 전방을 주시하고 안전운전을 할 의무를 부담하므로 양 차량의 과실이 경합하여 발생하였다는 취지에서 B과실 10%.

차5-2	보행자신호 우회전 대 녹색신호직진			
	(A) 횡단보도 보행자신호 우회전 (B) 녹색 직진	기본 과실비율	A100	B0
과실비율 조정예시				
A 대회전	+10			
A 현저한 과실	+10			
A 중대한 과실	+20			
B 현저한 과실		+10		
B 중대한 과실		+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 양 방향 모두 신호기에 의한 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 횡단보도 보행자 신호에 우회전하는 A차량과 녹색신호에 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, B차량은 A차량이 횡단보도 보행자신호에 신호를 위반하여 우회전할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 A차량의 일방과실(100:0)로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 회전차량이 우측단을 따라 우회전 하지 않고 크게 우회전하는 경우 도로교통법 제25조상 우회전 방법에 위반되고 나아가 직진차량과의 사고 위험성이 상당 부분 증가하므로 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- 양 차량의 현저한 과실 내지 중과실은 양 차량 진입 시점, 양 차량 진행 속도, 기타 충격부위 등 여러 사정을 비교하여 가감산할 수 있다.

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

13. “교차로”란 ‘십(+)’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 대법원 2011. 7. 28. 선고 2009도8222 판결

교차로 직전의 횡단보도에 따로 차량보조등이 설치되어 있지 아니한 경우, 교차로 차량신호 등이 적색이고 횡단보도 보행등이 녹색인 상태에서 횡단보도를 지나 우회전하다가 업무상 과실치상의 결과가 발생하면 교통사고처리 특례법 제3조 제1항, 제2항 단서 제1호의 ‘신호 위반’에 해당하는지 여부(적극) : 교차로와 횡단보도가 연접하여 설치되어 있고 차량용 신호기는 교차로에만 설치된 경우에 있어서는, 그 차량용 신호기는 차량에 대하여 교차로의 통행은

물론 교차로 직전의 횡단보도에 대한 통행까지도 아울러 지시하는 것이라고 보아야 할 것이고, 횡단보도의 보행등 측면에 차량보조등이 설치되어 있지 아니하다고 하여 횡단보도에 대한 차량용 신호등이 없는 상태라고는 볼 수 없다. 위와 같은 경우에 그러한 교차로의 차량용 적색 등화는 교차로 및 횡단보도 앞에서의 정지의무를 아울러 명하고 있는 것으로 보아야 하므로, 그와 아울러 횡단보도의 보행등이 녹색인 경우에는 모든 차량이 횡단보도 정지선에서 정지하여야 하고, 나아가 우회전하여서는 아니되며, 다만 횡단보도의 보행등이 적색으로 바뀌어 횡단보도로서의 성격을 상실한 때에는 우회전 차량은 횡단보도를 통과하여 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다. 따라서 교차로의 차량신호등이 적색이고 교차로에 연접한 횡단보도 보행등이 녹색인 경우에 차량 운전자가 위 횡단보도 앞에서 정지하지 아니하고 횡단보도를 지나 우회전하던 중 업무상과실치상의 결과가 발생하면 교통사고처리 특례법 제3조 제1항, 제2항 단서 제1호의 ‘신호위반’에 해당하고, 이때 위 신호위반 행위가 교통사고 발생의 직접적인 원인이 된 이상 사고장소가 횡단보도를 벗어난 곳이라 하여도 위 신호위반으로 인한 업무상과실치상죄가 성립함에는 지장이 없다.

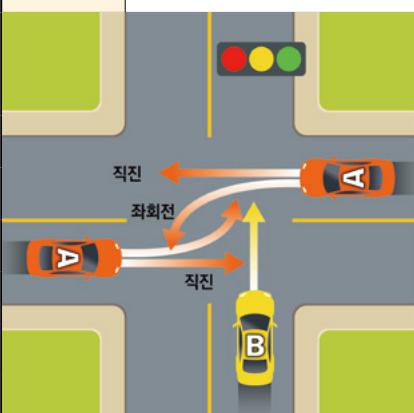
◎ 대법원 2005. 5. 13. 선고 2005다7177 판결

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로의 통행 방법과 운전자의 주의의무 ; 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없으며, 다만 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 이미 교차로에 진입하고 있는 다른 차량이 있다거나 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지 할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지를 예상하여 그에 따른 사고발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없는 것이다(대법원 1995. 10. 13. 선고 95다29369 판결, 1999. 8. 24. 선고 99다30428 판결, 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결 등 참조).

◎ 서울중앙지방법원 2019. 5. 3. 선고 2018나71399 판결

원고 차량이 북대전 IC 사거리 편도5차로 도로의 4차로를 회암네거리 방면에서 미래로 네거리 방면으로 직진 신호에 따라 주행하던 중, 우측 사거리에서 정자신호에 위반하여 진입한 피고 차량의 앞부분과 원고 차량의 조수석 뒷부분이 충돌한 사고에서, 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 녹색등화에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전 하면 죽하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 올 경우까지 예상 하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없다고 할 것인바 (대법원 1998. 6. 12. 선고 98다14252, 14269 판결 참조), 피고 차량은 정자신호를 위반하여 뒤늦게 교차로에 진입하였고 원고 차량의 조수석 뒷부분을 충격한 점에 비추어 원고 차량의 운전자가 전방주시의무를 이행하였다 하더라도 이 사건 사고를 피할 수는 없었다고 판단되므로, 이 사건 사고는 피고 차량 운전자에게 전적인 과실이 인정된다고 할 것이다.

2) 직진 대 직진(좌회전 포함) 사고 [차6]

차6-1	신호직진 대 직진(좌회전)		(가) A80 (나) A40 (다) A10	B20 B60 B90
	(A) 직진(좌회전)	(B) 직진		
	(가) 녹색 (나) 황색 (다) 적색			
				
과실비율 조정예시	A 명확한 선진입	-10		
	A 소화전·대화전	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 228 기준

사고 상황

- 신호기에 의한 교통정리가 한쪽 방향에만 이루어지고 있는 교차로에서 신호기가 있는 도로를 이용하여 직진하는 B차량과 신호기가 없는 도로를 이용하여 직진(좌회전)하는 A차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- (가) B차량이 녹색신호에 직진한 경우에는 A차량에 대하여 통행우선권이 있으나, A차량이 진행한 방향에는 신호기가 없으므로 신호위반의 과실을 묻기 어렵고, B차량은 이러한 교차로를 통과함에 있어 전방좌우를 철저히 살피고 안전운전을 해야 할 주의의무가 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

- ◎ (나) B차량이 황색신호에 직진한 경우에는 신호위반에 해당하므로 B차량의 과실이 중하다고 볼 수 있지만, A차량은 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에 진입한 것과 같으므로 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.
- ◎ (다) B차량이 적색신호에 직진한 경우에는 신호위반의 과실 정도가 (나)에 비해 중하지만, 이러한 경우라도 A차량의 교차로 진입이 절대적으로 보호받는 것은 아니므로 양 차량의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화 1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화 1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화 1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.

참고 판례

◎ 인천지방법원 1993. 12. 24. 선고 93나5567 판결 (기준 (가) 관련)

주간에 편도3차로 도로(신호기 있음)와 주택가 소로(신호기 없음)가 교차하는 사거리(十자) 교차로에서, A차량이 원쪽 소로에서 도로를 가로질러 직진하기 위해 서서히 교차로를 진입 하던 중 도로의 신호상태와 도로를 진행하는 다른 차량의 유무 및 동태를 잘 살피지 아니한 과실로, B이륜차가 오른쪽 도로에서 소로에서 나오는 A차량을 확인하지 아니한 채 신호기의 신호만을 믿고 직진하다가 충돌한 사고 . A 좌측에서 좌에서 우로 직진 95%, 우측에서 B이륜차 직진 과실 5%

◎ 대법원 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결(기준 (다) 관련)

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 되고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할

주의의무는 없으며, 다만 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 (i) 이미 교차로에 진입하고 있는 다른 차량이 있다거나 (ii) 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 (iii) 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지를 예상하여 그에 따른 사고 발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없는 것이다.

그리고 이러한 법리는 교차로에서 자신의 진행방향에 대한 별도의 진행신호가 없다고 하여도, 다른 차량들의 진행방향이 정지신호일 경우를 이용하여 교통법규에 위배되지 않게 진행하는 경우도 마찬가지라고 할 것이다.

(3) 한쪽 지시표지 있는 교차로

1) 직진 대 직진 [차7]

차7-1	직진 대 일시정지위반 직진		
	(A) 직진 (B) 직진(일시정지 표지 위반)	기본 과실비율	A20 B80
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 기(+), 기(-) 조정 가능합니다.

※舊 207, 310, 311 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지가 없는 도로를 이용해 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 일시정지 표지가 있는 도로를 이용해 교차로에 진입하여 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서는 일시정지를 할 의무가 있어 이를 위반한 B차량의 과실이 중하지만, 신호기 없는 교차로를 진행하는 A차량도 도로교통법 제31조에 따라 서행 또는 일시정지를 준수하고 다른 차량의 유무와 동태를 살피면서 진행하여야 할 주의의무가 있다는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 시·도경찰청장이 안전 표지로 지정한 곳으로서, 도로교통법 시행규칙 제8조 별표6에 따라 표지판 (2. 규제표지 227번) 또는 노면(5.노면표시 521번) 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 동일 폭의 교차로뿐만 아니라 대·소로가 교차하는 교차로에 대해서도 한쪽에 일시정지 표지가 있다면 본 기준을 적용한다.
- ◎ 한편, 일시정지의무를 준수하고 교차로에 진입한 경우에는 도로상황에 따라 기준 차12를 적용한다.
- ◎ 정자선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704 판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

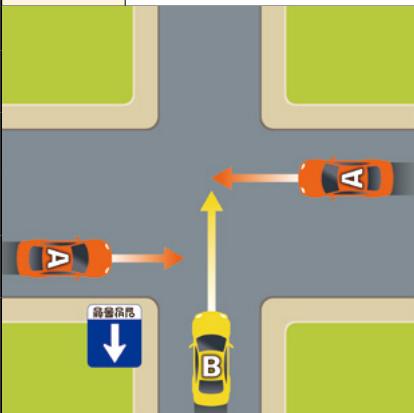
◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704 판결

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530)이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면 일시정지선 표시의 의미)

차7-2	직진 대 일방통행위반 직진 (측면 진입)			
	(A) 직진 (B) 직진(일방통행 위반)	기본 과실비율	A20	B80
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 208, 312, 313 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽 도로가 일방통행로인 교차로에서 일방통행로가 아닌 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진 중인 A차량과 일방통행로를 역주행하여 교차로에 진입한 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제5조 제1항 및 동법 시행규칙 별표6에 따라 일방통행 표지가 있는 곳에서는 지시방향이 아닌 방향으로 주행한 B차량의 과실이 중하지만, 신호기 없는 교차로를 진행하는 A차량도 도로교통법 제31조에 따라 서행 또는 일시정지를 준수하고 다른 차량의 유무와 동태를 살피면서 진행하여야 할 주의의무가 있다는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 동일 폭의 교차로뿐만 아니라 대·소로가 교차하는 교차로에 대해서도 한쪽에 일방통행 표지가 있다면 본 기준을 적용한다.
- ◎ 교차로가 아닌 단일로에서 마주보며 교행하는 차량 간의 사고는 본 기준을 적용하지 아니하고 차32-1을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 1991. 8. 13. 선고 91다14499 판결

차량일방통행로에서 B 원동기장치자전거(무면허)가 일방통행 위반하여 시속 10km의 속도로 진행하다가 시속 50km 속도로 정상 방향으로 직진하던 A차량과 충돌한 사고: B과실 60%

2) 직진 대 좌회전 [차8]

차8-1	직진 대 일시정지위반 좌회전			
	(A) 직진 (B) 좌회전(일시정지 위반)	기본 과실비율	A20	B80
과실비율 조정예시	① A 서행불이행	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 소좌회전·대좌회전		+10	
	③ B 삼거리(자) 회전		+10	
	B 좌회전 금지위반	+20		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 명확한 선진입	-10		
	② B 일시정지 후 출발	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 225, 240-225CO, 346, 347, 372-346CO, 373-347CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 A차량과 교차도로에서 일시정지의무를 위반하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서는 일시정지의무가 있고, 동법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전차량보다 통행우선권이 있으므로 일시정지의무를 위반한 좌회전차량의 과실이 중하다고 보이지만, 직진차량도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있어 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제31조에 따라 A차량이 서행하지 않는 경우에는 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 제한속도를 초과한 사실이 있는 경우에는 서행불이행과 속도위반 과실을 중복 적용하지 아니한다.
- ② 좌회전차량이 일시정지를 하였으나 좌우의 안전 확인이 불충분했던 경우이다. 좌회전차량이 일시 정지한 경우에는 직진차량과 충돌을 회피할 여지가 크므로 좌회전차량인 B차량의 과실을 감산할 수 있다.
- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로에서 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◉ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다. (대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704 판결).

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전

표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

차8-2	일시정지 위반 직진 대 오른쪽 좌회전			
	(A) 직진(일시정지 위반) (B) 좌회전(오른쪽 도로에서 진입)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A70	B30
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① A 일시정지후 출발	-10		
	B 소좌회전·대좌회전		+10	
	③ B 삼거리(丁자) 회전		+10	
	② B 서행불이행		+10	
	B 좌회전 금지위반		+20	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 226, 240-226CO, 344, 345, 372-344CO, 373-345CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 의무를 위반하여 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 오른쪽 도로에서 진입하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서 일시정지의무가 있다는 점에서 A차량이 직진차량임에도 불구하고 일시정지의무를 위반한 과실이 크다고 보아 양 차량의 기본 과실비율을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 직진차량이 일시정지를 하였으나 좌우의 안전 확인이 불충분했던 경우이다. 직진차량이 일시 정지한 경우에는 좌회전차량과 충돌을 회피할 여지가 크므로 직진차량인 A차량의 과실을 감산할 수 있다.

- ② 도로교통법 제31조에 따라 시행하지 않는 경우에는 B차량의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 제한속도를 초과한 사실이 있는 경우에는 시행불이행과 속도위반 과실을 중복적용하지 아니한다.
- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(丁자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

차8-3	일시정지위반 직진 대 왼쪽 좌회전			
	(A) 직진(일시정지 위반) (B) 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① A 일시정지후 출발	-10		
	B 소좌회전·대좌회전		+10	
	③ B 삼거리(丁자) 회전		+10	
	② B 서행불이행		+10	
	B 좌회전 금지위반		+20	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 227, 240-227CO, 342, 343, 372-343CO, 373-342CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지의무를 위반하여 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 도로에서 진입하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 일시정지의무를 위반한 직진차량이 오른쪽에서 진입한 경우에는 도로교통법 제26조 제3항을 감안하여 직진차량인 A차량의 비율을 차8-2 대비 10% 낮추어 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 직진차량이 일시정지를 하였으나 좌우의 안전 확인이 불충분했던 경우이다. 직진차량이 일시 정지한 경우에는 좌회전차량과 충돌을 회피할 여지가 크므로 직진차량인 A차량의 과실을 감산할 수 있다.

- ② 도로교통법 제31조에 따라 시행하지 않는 경우에는 B차량의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 제한속도를 초과한 사실이 있는 경우에는 시행불이행과 속도위반 과실을 중복적용하지 아니한다.
- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(丁자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10% 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
2. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
3. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 4. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

3) 직진 대 우회전 [차9]

차9-1	일시정지위반 우회전 대 왼쪽 직진			
	(A) 우회전(일시정지 위반)	(B) 직진(일시정지 표지 없음)		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A80	B20
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 일시정지후출발	-10		
	② A 삼거리(T자) 회전	+10		
	① B 서행불이행		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 232, 240-232CO, 354, 355, 372-355CO, 373-354CO 기준

사고 상황

- ◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 우회전하는 A차량과 일시정지 표지가 없는 도로에서 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서는 일시정지 의무가 있으므로 이를 위반한 우회전 A차량의 과실이 중하지만, 동법 제31조에 따라 B차량도 교차로 진입 시 서행 또는 일시정지하여 전방 및 좌우를 살피면서 진행하여야 할 주의의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제31조에 따라 직진 B차량이 서행하지 않는 경우에는 B차량의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 제한속도를 초과한 사실이 있는 경우에는 서행불이행과 속도위반 과실을 중복적용하지 아니한다.
- ② 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
2. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

◎ 춘천지방법원 2003. 1. 22. 선고 2001나4136 판결

야간에 편도2차로의 도로와 편도1차로의 도로가 교차하는 사거리(十자) 교차로에서 A차량이 편도 1차로의 소로를 진행하던 중 정지표지판이 있음에도 일시정지하지 아니한 채 우회전한 과실로, 전방 및 좌우주시의무를 태만한 채 왼쪽 편도2차로의 대로를 신호에 따라 직진하던 B차량과 충돌한 사고: B과실 20%

◎ 서울남부지방법원 2016. 11. 11. 선고 2016나57456 판결

주간 4차로 직진하던 B차량을 우측 소로에서 진입하던 A차량이 일시정지선에서 일시정지하여 통행우선권이 있는 직진 차량이 있는지 여부를 살펴본 다음 진입하여야 함에도 일시정지 없이 선행하는 우회전 차량을 따라 그대로 우회전하다 충격: A과실 100%

차9-2	일시정지위반 직진 대 오른쪽 우회전			
	(A) 직진(일시정지 위반) (B) 우회전(일시정지 표지 없음)		A80	B20
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A80	B20	
	A 서행불이행	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① A 일시정지 후 출발	-10		
	② B서행 불이행		+10	
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 명확한 선진입	-10		
	③ B 삼거리(T자) 회전	+10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 233, 240-233CO, 356, 357, 372-357CO, 373-356CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 직진하는 A차량과 일시정지 표지가 없는 교차로에서 우회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서는 일시정지 의무가 있으므로 이를 위반한 직진 A차량의 과실이 중하지만, 도로교통법 제25조 제1항, 동법 제31조에 따라 B차량도 교차로 진입시 서행 또는 일시정지하여 전방 및 좌우를 살피면서 진행하여야 할 주의의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 직진차량이 일시정지를 하였으나 좌우의 안전 확인이 불충분했던 경우이다. 직진차량이 일시 정지한 경우에는 좌회전차량과 충돌을 회피할 여지가 크므로 직진차량인 A차량의 과실을 감산할 수 있다.
 - ② 도로교통법 제31조에 따라 시행하지 않는 경우에는 B차량의 과실을 기산할 수 있다. 다만, 제한속도를 초과한 사실이 있는 경우에는 시행불이행과 속도위반 과실을 중복적용하지 아니한다.
 - ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 기산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다.(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
3. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

4) 좌회전 대 일시정지위반좌회전 [차10]

차10-1	일시정지 위반 좌회전 대 좌회전		
	(A) 좌회전(일시정지 위반) (B) 좌회전	기본 과실비율	A80 B20
과실비율 조정예시	A 좌회전 방법 위반	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	① A 일시정지 후 출발	-10	
	B 좌회전 방법 위반		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 236, 241~236CO, 362, 363, 374~362CO, 374~363CO, 375~362CO, 375~363CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 좌회전하는 A차량과 일시정지 표지가 없는 도로를 이용하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지 표지가 있는 곳에서는 일시정지를 할 의무가 있어 이를 위반한 A차량의 과실이 중하지만, 신호기 없는 교차로를 진행하는 B차량도 도로교통법 제25조 제2항 및 제31조에 따라 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방좌우를 주시해야 한다는 점을 고려하여 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① A차량이 일시정지를 하였으나 좌우의 안전 확인이 불충분했던 경우이다. A차량이 일시 정지 후 출발을 하였다면 상대편인 B차량이 이를 충분히 인식하여 사고를 회피할 가능성이 크므로 A차량의 과실을 감산할 수 있다.
- ② 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ '일시정지 표지가 있는 교차로'라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 지방경찰청장이 도로교통법 시행규칙 별표6에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미한다.
- ◎ 정지선만 표시되어 있고 일시정지 노면표시 또는 표지판이 없는 경우에는 위의 기준을 적용하지 않는다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704판결).

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다) 을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장은 이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

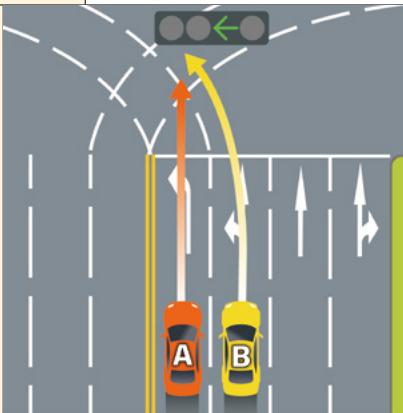
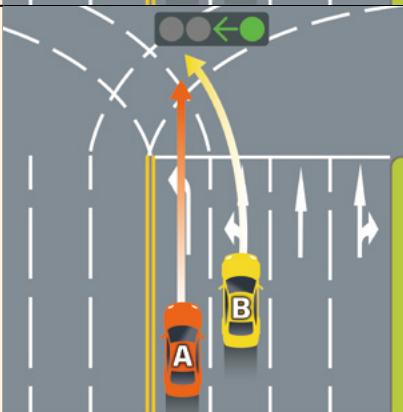
- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
4. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 시·도 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704

도로교통법 제27조의2(현행 제31조 제2항)의 장소가 아니고, 도로교통법 시행규칙 [별표1] (현행 [별표6])에 의한 일시정지표시인 노면표시 중 일련번호 614 (현행 521) 또는 규제표지 중 일련번호 224(현행 227) 가 없는 경우, 정지선표시인 노면표지 일련번호 706(현행 530) 이 있다고 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.(노면에 일시정지선 표시의 의미)

(4) 교차로 노면 표시 위반 사고 [차11]

차11-1	좌회전 노면표시 차로에서 직진 사고(신호 있음) - 좌회전차로위반 직진 대 직진좌회전차로에서 좌회전																									
	(A) 직진(좌회전 노면표시차로)	(B) 좌회전(직진·좌회전 노면표시차로)																								
	(가) 녹색 좌회전 신호 (나) 녹색 직진·좌회전 신호(B선행)																									
(가)		<table border="1"> <thead> <tr> <th>기본 과실비율</th> <th>(가) (나)</th> <th>A100 A100</th> <th>B0 B0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 현저한 과실</td> <td></td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A 중대한 과실</td> <td></td> <td>+20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>① B진로변경 신호불이행· 지연</td> <td></td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 현저한 과실</td> <td></td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 중대한 과실</td> <td></td> <td>+20</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	기본 과실비율	(가) (나)	A100 A100	B0 B0	A 현저한 과실		+10		A 중대한 과실		+20		① B진로변경 신호불이행· 지연		+10		B 현저한 과실		+10		B 중대한 과실		+20	
기본 과실비율	(가) (나)	A100 A100	B0 B0																							
A 현저한 과실		+10																								
A 중대한 과실		+20																								
① B진로변경 신호불이행· 지연		+10																								
B 현저한 과실		+10																								
B 중대한 과실		+20																								
(나)																										

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 258, 398 기준

사고 상황

- ◎ (가) 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 좌회전 신호에 따라 좌회전 노면표시가 된 1차로에서 직진하는 A차량과 직진 및 좌회전 노면표시가 된 2차로에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ (나) 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 및 좌회전 신호에 따라 좌회전 노면표시가 된 1차로에서 후행 직진하는 A차량과 직진 및 좌회전 노면표시가 된 2차로에서 선행 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ (가) A차량이 도로교통법 제5조 제1항에 따른 직진금지 신호를 위반하였고, 좌회전 노면 표시차로에서 직진하였다는 점에서 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.
- ◎ (나) A차량이 전방 직진 및 좌회전 신호에 따라 좌회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, B차량이 선행하고 있었으므로 전방주시의무를 태만한 점 등을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조에 따라 좌회전이나 진로변경 신호는 후방에서 진행하는 차량의 전방 주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 진로변경 신호 불이행 또는 지연을 한 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 방향을 표시하는 노면표시와 함께 특정행위를 금지하는 노면표시가 없는 경우 도로교통법 상 규정되어 있지 않은 한 그 특정행위가 금지된 것이 아니다.
- ◎ 본 기준은 1차로에 좌회전 노면표시, 2차로에 직진 및 좌회전 노면표시가 있는 교차로에서 발생한 사고에 적용된다.

- ◉ A차량이 좌회전 유도선을 침범한 것이 아니어서 직진 여부가 불분명하거나, B차량이 소좌 회전을 하여 사고가 발생한 경우 또는 (나)의 경우에 있어 A차량이 선행 직진을 한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 선행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장은 이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥 쪽을 통과할 수 있다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤자의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·선행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◉ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

차 11-2	직진 노면표시 차로에서 좌회전 사고(신호 있음) - 직진좌회전차로 직진 대 직진차로위반 좌회전			
	(A) 직진(직진·좌회전 노면표시차로)	(B) 좌회전(직진 노면표시차로)	기본 과실비율	A0 B100
			과실비율 조정 예시	
			A 현저한 과실	+10
			A 중대한 과실	+20
			B 현저한 과실	+10
			B 중대한 과실	+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 259, 398-1 기준

사고 상황

- 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 및 좌회전 신호에 따라 직진 및 좌회전 노면표시가 된 차로에서 직진하는 A차량과 직진 노면표시가 된 오른쪽 차로에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- B차량은 도로교통법 제25조 제2항의 교차로 통행방법을 위반하였고 직진 노면표시차로에서 좌회전하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있는 점, 신호에 따라 정상 직진 중인 A차량으로서는 오른쪽 차로에서 좌회전을 할 것으로 예측하기 어렵다는 점 등을 고려하여 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 방향을 표시하는 노면표시와 함께 특정행위를 금지하는 노면표시가 없는 경우 도로교통법상 규정되어 있지 않은 한 그 특정행위가 금지된 것이 아니다.
- ◎ 본 기준은 신호기가 있는 교차로에서 직진 및 좌회전 신호에 양 차량 모두 직진 노면표시가 있는 차로에서 직진하던 A차량과 오른쪽 차로에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 경우에 적용되고, 양 차량의 선후행 여부나 충돌부위 등을 고려하지 않고 적용된다.
- ◎ 본 기준은 B차량의 회전반경과 주행경로 등에 비추어 B차량의 교차로 내에서 좌회전이 명확한 경우에 적용되고, B차량의 좌회전이 명확하지 않은 경우 또는 B차량이 교차로 내 진로변경을 한 경우에는 적용되지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장은 이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2017.5.24. 선고 2016나76772 판결

편도 4차로에서 교차로로 진입하는 상황에서 A차량은 1차로에서 정상 직진하고 있었고 B차량은 좌회전이 금지된 3차로에서 좌회전하다가 사고 발생(피고차량은 혈중알코올농도 0.082% 음주운전을 하였음), A차량 0%.

차 11-3	좌측 동시노면표시 위반(신호 없음)																				
	- 좌회전 차로에서 직진 대 직진차로에서 좌회전 사고(신호 없음)																				
	(A) 직진(좌회전 노면표시차로) (B) 좌회전(직진 노면표시차로)																				
	기본 과실비율 A40 B60																				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; width: 10%;">과 실 비 율 조 정 예 시</th> <th style="width: 90%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A 서행불이행</td><td>+10</td></tr> <tr><td>A 건너편에 차로가 없는 경우</td><td>+10</td></tr> <tr><td>AB의 좌회전을 명확히 인식</td><td>+10</td></tr> <tr><td>A 현저한 과실</td><td>+10</td></tr> <tr><td>A 중대한 과실</td><td>+20</td></tr> <tr><td>B 진로변경 신호불이행·지연</td><td>+10</td></tr> <tr><td>B 급좌회전</td><td>+10</td></tr> <tr><td>B 현저한 과실</td><td>+10</td></tr> <tr><td>B 중대한 과실</td><td>+20</td></tr> </tbody> </table>	과 실 비 율 조 정 예 시		A 서행불이행	+10	A 건너편에 차로가 없는 경우	+10	AB의 좌회전을 명확히 인식	+10	A 현저한 과실	+10	A 중대한 과실	+20	B 진로변경 신호불이행·지연	+10	B 급좌회전	+10	B 현저한 과실	+10	B 중대한 과실	+20
과 실 비 율 조 정 예 시																					
A 서행불이행	+10																				
A 건너편에 차로가 없는 경우	+10																				
AB의 좌회전을 명확히 인식	+10																				
A 현저한 과실	+10																				
A 중대한 과실	+20																				
B 진로변경 신호불이행·지연	+10																				
B 급좌회전	+10																				
B 현저한 과실	+10																				
B 중대한 과실	+20																				

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로에서 좌회전 노면표시가 된 1차로에서 직진하는 A차량과 직진 노면표시가 된 2차로에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 및 좌회전 신호가 등화된 상태에서 발생한 사고의 경우에도 준용할 수 있다.

기본 과실비율 해설

- 노면에 진행방향표시가 설치된 차로의 경우 차량의 운전자는 지정한 통행방법에 따라 통행하여야 할 주의의무를 부담하므로 좌회전표지가 설치된 1차로에서 직진한 A차량과 직진 표지가 설치된 2차로에서 좌회전한 B차량은 모두 지정된 통행방법에 따라 진행하지 아니한 과실이 인정된다. 다만 직진표지가 설치된 2차로에서 좌회전한 B차량은 교차로 안쪽을 따라 좌회전하여야 하는 교차로통행방법을 위반한 채 2차로에서 1차로를 가로지르는 방식

으로 급회전한 과실이 인정되는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ A차량의 건너편에 차로가 없어서 A차량이 우측으로 진로변경하여 진행하는 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ B차량이 A차량 보다 충분히 선행한 상태에서 서서히 좌회전하여 A차량이 B차량의 좌회전을 미리 인지할 수 있었던 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ B차량이 서서히 좌회전하지 아니하고 급좌회전하는 경우 A차량이 B차량의 좌회전을 미리 발견하여 대처하기 어려우므로 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 별도로 특정행위를 금지하는 노면표시가 없는 경우 도로교통법상 규정되어 있지 않은 한 그 특정행위가 금지된 것이 아니다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◉ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이법에 따른 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 지방경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법에 따라 통행하여야 한다.

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

차 11-4	직진 노면표시 차로에서 우회전 사고(신호 있음) - 직진차로위반 추월우회전 대 직진우회전차로 직진																			
	(A) 추월 우회전(직진 노면표시차로)	(B) 직진(직진·우회전 노면표시차로)																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>기본 과실비율</th> <th>A100</th> <th>B0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 현저한 과실</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A 중대한 과실</td> <td>+20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>① B 진로양보의무 위반</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 현저한 과실</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 중대한 과실</td> <td>+20</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	기본 과실비율	A100	B0	A 현저한 과실	+10		A 중대한 과실	+20		① B 진로양보의무 위반	+10		B 현저한 과실	+10		B 중대한 과실	+20	
기본 과실비율	A100	B0																		
A 현저한 과실	+10																			
A 중대한 과실	+20																			
① B 진로양보의무 위반	+10																			
B 현저한 과실	+10																			
B 중대한 과실	+20																			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 260, 398-2 기준

사고 상황

◎ 신호기 등에 의하여 교통정리가 이루어지는 교차로에서 직진 녹색신호에 후행하던 A차량이
직진노면표시 차로에서 추월하여 우회전 하던 중 직진 및 우회전 노면표시가 된 오른쪽
차로에서 직진하던 B차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ A차량은 도로교통법 제25조 제1항의 교차로 통행방법을 위반하였고, 직진 노면표시 차로
에서 우회전하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, 도로교통법 제22조의 앞지르기
금지의 시기 및 장소를 위반한 점을 고려 기본 과실비율을 100:0으로 본다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

① 도로교통법 제20조 진로양보의무에 따라 피추월차량은 추월차량보다 계속하여 느리게
진행하고자 할 때에는 도로 오른쪽으로 피하여 진로를 양보하여야 할 의무가 있으므로,

만약 B차량이 이를 위반하거나 기타 이에 준하는 과실이 인정되면 10%까지 가산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 방향을 표시하는 노면표시와 함께 특정행위를 금지하는 노면표시가 없는 경우 도로교통법 상 규정되어 있지 않은 한 그 특정행위가 금지된 것이 아니다.
- ◎ 교차로 통과 전과 통과 후의 차로 개수가 동일하거나 많은 경우에 적용한다.
- ◎ B차량이 직진 녹색신호에 따라 직진한 경우에 적용되고, B차량이 황색 내지 적색신호에 직진한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◎ B차량이 주·정차 후 출발하면서 사고가 발생한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제22조(앞지르기 금지의 시기 및 장소)

- ② 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 다른 차를 앞지르지 못한다.
 1. 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하거나 서행하고 있는 차
- ③ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 다른 차를 앞지르지 못한다.
 1. 교차로

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

차11-5	우회전 전용 노면표시 차로에서 직진 사고 (신호 있음)																		
	- 직진우회전차로에서 선행 우회전 대 우회전 전용차로 후행직진																		
	(A) 선행 우회전(직진·우회전 노면표시차로) (B) 후행 직진(우회전 노면표시차로)																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>기본 과실비율</th> <th>A0</th> <th>B100</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① A 진로변경 신호불이행·지연</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A 현저한 과실</td> <td>+10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A 중대한 과실</td> <td>+20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B 현저한 과실</td> <td></td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td>B 중대한 과실</td> <td></td> <td>+20</td> </tr> </tbody> </table>	기본 과실비율	A0	B100	① A 진로변경 신호불이행·지연	+10		A 현저한 과실	+10		A 중대한 과실	+20		B 현저한 과실		+10	B 중대한 과실		+20
기본 과실비율	A0	B100																	
① A 진로변경 신호불이행·지연	+10																		
A 현저한 과실	+10																		
A 중대한 과실	+20																		
B 현저한 과실		+10																	
B 중대한 과실		+20																	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 261 기준

사고 상황

◎ 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 신호에 따라 직진 및 우회전 노면표시가 된 차로에서 선행 우회전을 하는 A차량과 우회전 노면표시가 된 오른쪽 차로에서 후행 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ B차량이 우회전 노면표시 차로에서 직진하여 중대한 안전운전 불이행의 과실이 있으며, B차량의 주행차로가 교차로 이후 차로가 감소하여 교차로 내 차로변경 없이 직진이 현실적으로 불가능한 점 등을 고려할 때, 교차로 내에서 무리하게 직진한 B차량의 일방과실로 보아 기본 과실비율을 0 : 100으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조 제1항 및 동법 시행령 제21조 별표2에 따라 우회전이나 진로변경을 하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 우회전이나 진로변경 신호를 해야 하므로 이러한 신호 불이행 또는 지연을 한 A차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 방향을 표시하는 노면표시와 함께 특정행위를 금지하는 노면표시가 없는 경우 도로교통법상 규정되어 있지 않은 한 그 특정행위가 금지된 것이 아니다.
- ◎ 본 기준은 직진 차량인 B차량의 주행차로가 교차로 통과 후에는 없어져 차로가 감소한 경우에 적용된다.
- ◎ 본 기준은 B차량의 직진 진행이 명확한 경우에 적용되고, 우회전으로 진행한 경우에는 적용되지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

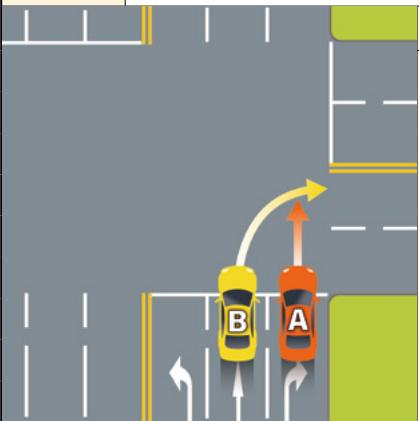
④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

차11-6	우회전차로 직진 대 직진차로 우회전			
	(A) 직진(우회전 노면표시차로) (B) 우회전(직진 노면표시차로)			
	기본 과실비율	A40	B60	
 과실비율 조정 예시	A 서행불이행	+10		
	A 건너편에 차로가 없는 경우	+10		
	AB의 우회전을 명확히 인식	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 진로변경신호불이행·지연		+10	
	B 급우회전		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로에서 직진 노면표시가 된 2차로에 서 우회전하는 B차량과 우회전 노면표시가 된 3차로에서 직진하는 A차량이 충돌한 사고이다.
- 신호기에 의하여 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 신호가 등화된 상태에서 발생 한 사고의 경우에도 준용할 수 있다.

기본 과실비율 해설

- 노면에 진행방향표시가 설치된 차로의 경우 차량의 운전자는 지정한 통행방법에 따라 통 행하여야 할 주의의무를 부담하므로 우회전표지가 설치된 차로에서 직진한 A차량과 직진 표지가 설치된 차로에서 우회전한 B차량은 모두 지정된 통행방법에 따라 진행하지 아니 한 과실이 인정된다. 다만 직진표지가 설치된 차로에서 우회전한 B차량은 도로의 우측 가장 자리를 따라 우회전하여야 하는 교차로통행방법을 위반한 채 우측차로를 가로지르는 방식 으로 급회전한 과실이 인정되는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정 하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ A차량의 건너편에 차로가 없어서 A차량이 좌측으로 진로변경하여 진행하는 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 A차량 보다 충분히 선행한 상태에서 서서히 우회전하여 A차량이 B차량의 우회전을 미리 인지할 수 있었던 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 서서히 우회전하지 아니하고 급우회전하는 경우 A차량이 B차량의 우회전을 미리 발견하여 대처하기 어려우므로 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이법에 따른 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법에 따라 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거 등에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

(5) 신호등 없는 교차로

1) 직진 대 직진 사고 [차12]

차12-1	우측도로 직진 대 좌측도로 직진(동일폭)				
	(A) 우측도로에서 직진 (가)동시 (나)선진입 (다)후진입		(B) 좌측도로에서 직진 (가)동시 (나)후진입 (다)선진입		
	기본 과실비율		(가) (나) (다)	A40 A30 A70	B60 B70 B30
	과실비율 조정 예시		A 현저한 과실	+10	
			A 중대한 과실	+20	
			A 서행(일시정지 포함)	-10	
	B 현저한 과실			+10	
	B 중대한 과실			+20	
	B 서행(일시정지 포함)			-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 205, 306, 307 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 오른쪽 도로에서 진입하여 직진하는 A차량과 왼쪽 도로에서 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서 동시 진입한 (가) 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽 도로에서 진입하여 진행한 A차량에게 통행우선권이 있으나, A차량도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하여야 할 주의의무가 있으므로 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.

- ◎ 도로교통법 제26조 제1항에 따라 교차로에 먼저 진입(선진입)한 차량에게 통행우선권이 있으므로 나중에 진입(후진입)한 차량의 과실을 중하게 보아 (나), (다)의 경우 오른쪽차량과 왼쪽차량의 구별 없이 선진입 차량과 후진입 차량의 기본 과실비율을 각각 30:70으로 정하였다. 이는 어느 차량의 선진입 사실이 명확하게 확인되는 경우에만 해당되고, 그렇지 않은 경우에는 동시진입으로 본다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준의 적용대상이 되는 「동일 폭의 교차로」라 함은 한쪽 도로의 “폭이 명확하게 넓은” 경우 이외의 교차로이고, 엄격히 말하면 한쪽이 명확하게 넓다고 말할 수 없는 두 개의 도로가 교차하는 교차로를 말한다.(자세한 내용은 이 장의 3. 수정요소해설을 참조한다.) 한 쪽에 일시정지 표지나 일방통행의 표지가 있는 경우(차7-1, 차7-2 기준)에 대하여는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2008. 9. 3. 선고 2007가단290391 판결

주간에 신호기 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 직진하던 중 전방 및 좌우주시의무를 태만히 한 과실로, 오른쪽 교차도로에서 서행 또는 일시정지 하지 아니한 채 빠른 속도로 교차로를 통과 하려던 A차량을 충돌한 사고: B과실 60%

◎ 대전고등법원 2003. 1. 29. 선고 2002나5536 판결

신호기가 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 제한속도를 초과하여 진입한 과실로, 마침 진행방향 오른쪽에서 교차로에 먼저 진입하여 직진하던 A차량을 충돌한 사고: B과실 90%

◎ 춘천지방법원 강릉지원 1993. 8. 26. 선고 92가합1264 판결

주간에 신호기 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 좌측 교차도로에서 직진하던 중 전방 및 좌우 주시의무를 태만한 과실로, 우측 교차도로에서 교차로 주변 진행차량의 움직임을 잘 살피지 아니한 채 직진하던 A이륜차를 충격한 사고: B과실 70%

차12-2	대로 직진 대 소로 직진			
	(A) 대로 직진 (가)동시 (나)선진입 (다)후진입	(B) 소로 직진 (가)동시 (나)후진입 (다)선진입	기본 과실비율	(가) (나) (다)
			(가) A30 (나) A20 (다) A60	B70 B80 B40
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 서행(일시정지 포함)	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

※舊 206, 308, 309 기준

사고 상황

◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 폭이 넓은 도로(대로)를 이용하여 직진하는 A차량과 상대적으로 폭이 좁은 도로(소로)를 이용하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ 신호기가 없는 다른 폭의 교차로의 경우 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 A차량에게 통행우선권이 있으나, A차량도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하여야 하는 주의의무가 있어, 동시 진입한 (가)의 경우 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

◎ 소로를 진행하는 B차량이 후진입한 (나)의 경우에는 동조 제1항에 따라 (가)보다 과실을加重하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정하였다.

- ◎ 소로를 진행하는 B차량이라도 명확하게 선진입한 (다)의 경우에는 도로교통법 제26조 제1항에 따라 통행우선권이 있으나, 소로를 진행한 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준의 적용대상이 되는 「대로」라 함은 도로교통법 제26조 제2항의 「폭이 넓은 도로」를 의미하며, 한쪽 도로의 폭이 다른 쪽보다 명확하게 넓은 도로를 말한다.(참고 판례에 상세히 기재)
- ◎ 만일 도로의 폭이 동일한 경우라도 한쪽은 중앙선이 설치된 도로이고 한쪽은 골목길 이면 도로라면, 중앙선이 설치된 도로를 대로로 골목길 이면도로를 소로로 볼 수 있는 등 우선도로(예를 들면, 차로 수 많은 도로, 중앙선이 설치된 도로, 중앙분리대가 설치된 도로 등) 개념을 포함하는 것으로 본다.(법원 손해배상(과실상계) 재판실무편람 2019 참조)

관련 법규

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018.11.14. 선고 2018다44045 판결

신호등이 없고 대·소로가 구별되는 교차로에서 대로를 이용한 A차량과 소로를 이용한 B차량이 동시에 교차로에 진입하다가 발생한 사고: B과실 70%

◎ 부산지방법원 울산지원원 1994. 5. 26. 선고 93가단23533 판결

야간에 신호기 없는 사거리(+) 교차로에서 B차량이 편도1차로의 도로(대로)에서 직진하던 중, 차선표시가 없는 이면도로(소로)에서 일단 정지하거나 서행하면서 대로에서 진입하는 차량의 유무 및 동태를 주의 깊게 살피는 등으로 안전을 도모했어야 함에도 이를 게을리한 채 직진하던 A이륜차를 충격한 사고: B과실 40%

◎ 서울고등법원 1987. 4. 23. 선고 86나4880 판결

주간에 신호등 없는 사거리(+) 교차로에서 폭이 넓은 도로에서 주행하던 B차량(트럭)이 교차로 진입시 일시정지 하여 교차로에 먼저 진입한 차량이 있는지 여부를 확인한 다음 안전하게 교차로를 통행하여야 할 주의의무가 있음에도 이러한 주의의무를 위반하여 직진한 과실로, 진행방향 우측 소로에서 먼저 진입하여 직진하던 A(이륜차)의 좌측 중앙 부분을 B차량의 앞 범퍼부분으로 충격한 사고: B과실 60%

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선 순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 염격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 척각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않아 단순히 정지 상태에서의 양 도로폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것은 아니고, 여기서 도로교통법 제22조 제6항(현행 제26조 제2항을 의미함)의 '그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우'라고 함은 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석함이 상당하므로, 실측상의 노폭(차도 부분)이 9.5m와 11m로 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있는 것만으로 통행우선권을 인정하는 것은 위법하다고 판시.(도로폭 구분 기준)

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다21264 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 소로에서 진행한 차량이 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수 없다.(통행 우선순위 기준)

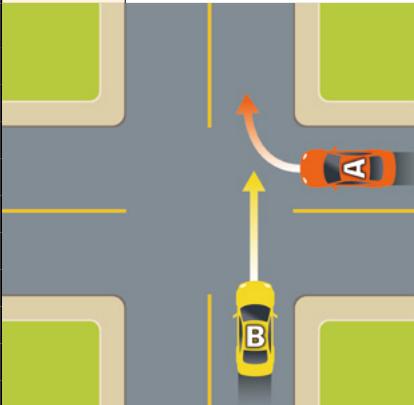
◎ 대법원 1993.11.26. 선고 93다1466 판결

신호등 없는 교차로에서 A차량이 대로에서 20km/h 초과 과속으로 주행한 과실과 B차량이 소로에서 일시정지 후 양보 불이행 진입한 과실이 경합된 사고: A과실 50%

◎ 대법원 1995. 7. 11. 선고 95다11832 판결

편도3차로 대로에서 교차로 진입한 A차량과 편도1차로 소로에서 교차로 진입한 B차량이 충돌한 사안에서, 각 일시정지선에서 충돌지점까지의 거리차이가 A가 25.9m이고 B가 20.2m이나 B차량의 상당한 과속 진행에 비추어 상대적인 속도차에 따른 진행거리를 고려해보면 경험법칙상 A차량이 교차로를 훨씬 먼저 진입하고 있었다고 보여지고 A가 통행우선권에 따라 진입한 이상 A가 교통법규를 위배한 것이 아니므로 A과실 0%.

2) 직진 대 우회전 사고 – 상대차량이 측면에서 진입 [차13]

차13-1	오른쪽 우회전 대 왼쪽 직진	
	(A) 우회전 (B) 직진	
		
		기본 과실비율
		A60 B40
과실비율 조정예시	A 서행불이행	+10
	① A 대우회전	+10
	A 현저한 과실	+10
	A 중대한 과실	+20
	② A 명확한 선진입	-20
	③ A 삼거리(丁자) 회전	+10
	B 서행불이행	+10
	B 현저한 과실	+10
	B 중대한 과실	+20
	B 명확한 선진입	-10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 229, 240-229CO, 348, 349, 372-349CO, 373-348CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 도로에서 직진 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 동일 폭의 교차로에서는 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽에서 진입한 차량에게 통행 우선권이 있으나, 우회전을 하는 경우에는 직진하는 차량의 진로상에 진로를 변경하여 들어가기 때문에 직진보다 주의의무가 크므로 이를 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제25조 제1항에 따라 우회전차량은 도로 오른쪽 가장자리로 우회전하여야 하나 이를 위반하여 중앙선 쪽으로 크게 우회전한 경우에는 우회전차량인 A차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 우회전하는 A차량이 교차로 내 명확히 선진입한 경우, 도로교통법 제26조 제1항에 따라 후진입하는 B차량의 양보의무가 기증되어 후진입하는 B차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.
- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10% 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◉ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

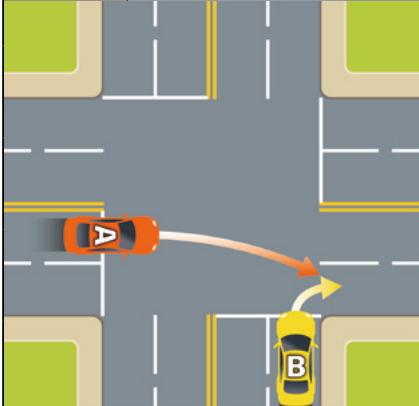
참고 판례

◎ 대구지방법원 2012. 9. 13. 선고 2010가단4991 판결

야간에 신호등 없는 교차로에서 A차량이 오른쪽 진입로에서 우회전을 하던 중 전방좌우를 잘 살피지 아니한 채 편도2차로의 직진차로 중 1차로까지 진입해 진행한 과실로, 편도2차로의 직진차로 중 1차로에서 전방주시의무를 해태한 채 직진하던 B차량의 전면부를 A차량의 후면부로 충돌하여 상해에 이르게 한 사고: B과실 30%

◎ 서울중앙지방법원 2019. 1. 25. 선고 2018나50637 판결

교통정리를 하고 있지 아니하는 삼거리(T자) 교차로에서 우회전하던 A차량이 좌측에서 우측으로 직진하던 B차량을 충격한 사고: B과실 30%

차13-2	왼쪽직진 교차로 내 진로변경 대 오른쪽 우회전			
	(A) 직진(교차로 내 진로변경)	(B) 우회전	기본 과실비율	A60
	① A 진로변경 신호불이행·지연	+10		
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		B 진로변경 신호불이행·지연	+10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 233-1, 348-1, 349-1 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로에서 1차로를 따라 직진하다가 교차로 내에서 2차로로 진로변경을 하는 A차량과 A차량의 진행방향 우측도로에서 우회전을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 전방 신호에 의하여 보호받지 못한 채 교차로에 진입하여 직진하다가 진로변경을 하였다는 점, 직진차량이 모든 차로를 우회전차량보다 우선적으로 통행할 수 있다고 볼 근거는 없으며 B차량으로서는 좌측 도로에서 1차로를 따라 직진 중인 A차량이 2차로로 진로변경을 할 것까지 대비하기는 어렵다는 점, 도로교통법 제26조 제3항의 해석상 B차량이 A차량의 우측도로에서 교차로에 진입하고 있으므로 B차량에게 통행우선권이 있다고 볼 수 있는 점을 종합하면, A차량의 과실이 B차량보다 더 크다고 보아야 할 것이다. 다만, B차량도 교차로 진입 전에 전방 좌측에서 직진중인 A차량을 발견하고 그 진로를 계속 예의주시하면서 안전하게 우회전을 하여야 할 주의의무가 있다는 점을 고려할 때, 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 우회전차량은 교차로에서 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전을 해야 하므로, B차량이 급하게 우회전을 하였을 경우 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준은 기본적으로 양 차량이 진행하는 도로의 폭이 동일한 경우에 적용한다.
- ◎ 교차로의 형태가 사거리(+)인지 삼거리(T)인지는 구별하지 아니하며 교차로의 차로가 2개를 초과하는 경우에도 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제19조 (안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조 (교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 2015.11.12 선고 2015도3107 판결

이와 같은 관계 법령의 각 규정을 종합하여 볼 때, 교차로 진입 직전에 설치된 백색실선을 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지와 동일하게 볼 수 없으므로, 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지가 개별적으로 설치되어 있지 않다면 자동차 운전자가 그 교차로에서 진로변경을 시도하다가 교통사고를 야기하였다고 하더라도 이를 교통사고 처리 특례법 제3조 제2항 단서 제1호가 정한 '도로교통법 제5조에 따른 통행금지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우'에 해당한다고 할 수 없다.

◎ 서울중앙지방법원 2021. 2. 5. 선고 2020나59927 판결

주간에 직진차량과 우회전 차량이 합류하는 교차로에서, 교차로 통과 직후 2차로에서 3차로로 진로변경하던 A차량과 일시정지선에 정지함이 없이 그대로 A차량의 우측에서 우회전하여 3차로로 진입한 B차량이 충돌한 사고에서 우회전 차량인 B차량의 선진입 인정하여 B과실 20%.

차13-3	오른쪽으로 우회전 대 왼쪽대로 직진			
	(A) 소로 우회전 (B) 대로 직진	기본 과실비율	A70	B30
과실비율 조정예시	① A 서행불이행	+10		
	② A 대우회전	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	③ A삼거리(T자) 회전	+10		
	④ A명확한 선진입	-20		
	① B 서행불이행	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B명확한 선진입	-10		

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

*舊 230, 240~230CO, 350, 351, 372~351CO, 373~350CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로에서 대로로 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 대로에서 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 우회전 A차량이 소로에서 진행하고 직진 B차량이 대로에서 진행한 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 신호기 없는 교차로이므로 도로교통법 제31조에 따라 모든 차량은 서행을 하여야 할 것이나 서행하지 않는 경우에는 과실을 가산할 수 있다.
- 도로교통법 제25조 제1항에 따라 우회전차량은 도로 오른쪽 가장자리로 우회전하여야 하나 이를 위반하여 중앙선 쪽으로 크게 우회전한 경우에는 과실을 가산할 수 있다.

- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 소로 진행 우회전 A차량이 선진입한 경우에는 소로 선진입과 대로 후진입 사이의 그 주의 의무 정도를 달리하기 어려우므로 A차량과 B차량 과실을 대등하게 본다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선 순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않아 단순히 정지 상태에서의 양 도로폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것은 아니고, 여기서 도로교통법 제22조 제6항(현행 제26조 제2항을 의미함)의 ‘그 차가 통행하고 있는 도로의 폭 보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우’라고 함은 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석함이 상당하므로, 실측상의 노폭 (차도 부분)이 9.5m와 11m로 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있으나 위 두 도로 모두 대전직 할시(현재 대전광역시) 둔산신시가지의 중심도로로서 모두 편도 3차로의 차도와 보도의 구별이 있는 사실을 알 수 있는바 11m 도로가 폭이 넓은 도로에 해당하여 통행우선권을 인정하는 것은 위법하다.(도로폭 구분 기준)

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다21264 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 소로에서 진행한 차량이 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수 없다.(통행 우선순위 기준)

◎ 광주지방법원 목포지원 1993. 7. 29. 선고 93가단1716 판결

주간에 비가 온 후 미끄러운 신호등 없는 삼거리(T자) 교차로에서 A차량이 오른쪽 소로(편도 1차로)에서 대로(편도 2차로)로 우회전하던 중, 대로에서 직진하는 B차량(화물차)을 발견했음에도 불구하고 진로를 양보하지 않고 그대로 먼저 진입한 과실로, 왼쪽 대로에서 서행 및 전방 좌우 주시의무를 게을리 한 채 과속으로 질주하던 B차량으로 하여금 충돌을 피하기 위해 조향 장치를 왼쪽으로 급히 조작케 하여 B차량이 반대차선으로 진입하여 반대차선에서 진행하던 차량들과 충돌한 사고: 소로우회전 A과실 40%, 대로직진 60%

◎ 대법원 1998. 2. 27. 선고 97다48241 판결

도로교통법 제22조 제4항 및 제6항(현행 제26조 제1항 및 제2항을 의미함)의 규정에 비추어 볼 때, 넓은 도로를 운행하여 통행의 우선순위를 가진 차량 운전사는 이와 교차하는 좁은 도로의 차량이 교통법규에 따라 적절한 행동을 취하리라고 신뢰하고 운전한다고 할 것이므로, 넓은 도로를 따라 교차로에 이미 진입한 운전자로서는 특별한 사정이 없는 한 다른 운전자가 뒤늦게 교통법규를 무시하고 자신의 진행속도보다 빠른 속도로 무모하게 교차로에 진입하여 자신의 운전하는 차량과 충격할지 모른다는 것까지 예상하고 대비하여 운전하여야 할 주의의무는 직선대로와 우회전소가 교차하는 지점에서, B가 시속 약 50km로 대로인 직선도로 편도 5차로 중 3차로로 진행하고, A가 시속 약 100km로 우측 소로에서 일시정지 또는 감속하지 않고 그대로 회전탄력으로 3차로까지 진행하여 충돌한 사안에서, 소로 우회전 A 100%, 대로 직진 B 무과실.(A 소로우회전 기본 과실비율 70%+과속 20% + 대우회전 10%로 유추해석 가능)

◎ 서울중앙지방법원 2018. 5. 2. 선고 2017나76793 판결

A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 10.4m이고 B차량이 우회전하고 있던 도로의 폭이 7.3m인 상황에서 도로 양측에 다수의 차량들이 주차되어 있던 관계로 A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 B차량이 통행하고 있던 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별 할 수 있는 경우에 해당하지 않는다고 한 사례.

차13-4	오른쪽대로 우회전 대 왼쪽소로 직진		
	(A) 대로 우회전 (B) 소로 직진	기본 과실비율	A30
과실비율 조정예시	① A 서행불이행	+10	
	② A 대우회전	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	③ A 삼거리(7자) 회전	+10	
	A 명확한 선진입	-10	
	① B 서행불이행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	④ B명확한 선진입	-30	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 231, 240-231CO, 352, 353, 372-353CO, 373-352CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 진행하다가 소로 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 소로에서 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 우회전 A차량이 대로를 진행하고 직진 B차량이 소로에서 진행한 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 신호기 없는 교차로이므로 도로교통법 제31조에 따라 모든 차량은 서행을 하여야 할 것이나 서행하지 않는 경우에는 과실을 가산할 수 있다.
- 도로교통법 제25조 제1항에 따라 우회전차량은 도로 오른쪽 가장자리로 우회전하여야 하나 이를 위반하여 중앙선 쪽으로 크게 우회전한 경우에는 과실을 가산할 수 있다.

- ③ 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 소로에서 직진한 B차량이 명확히 선진입하여 교차로를 상당한 거리로 통과하여 왔음을 대로에서 우회전하는 A차량이 확인할 수 있는 경우, 소로 직진 B차량의 통행우선권을 고려하여 30%까지 감산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선 순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않아 단순히 정지 상태에서의 양 도로폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것은 아니고, 여기서 도로교통법 제22조 제6항(현행 제26조 제2항을 의미함)의 ‘그 차가 통행하고 있는 도로의 폭 보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우’라고 함은 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석함이 상당하므로, 실측상의 노폭 (차도 부분)이 9.5m와 11m로 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있으나 위 두 도로 모두 대전직 할시 (현재 대전광역시) 둔산신시가지의 중심도로로서 모두 편도 3차로의 차도와 보도의 구별이 있는 사실을 알 수 있는 바 11m 도로가 폭이 넓은 도로에 해당하여 통행우선권을 인정하는 것은 위법하다.(도로폭 구분 기준)

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다21264 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 소로에서 진행한 차량이 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수 없다.(통행 우선순위 기준)

◎ 서울중앙지방법원 2018. 5. 2. 선고 2017나76793 판결

A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 10.4m이고 B차량이 우회전하고 있던 도로의 폭이 7.3m인 상황에서 도로 양 측에 다수의 차량들이 주차되어 있던 관계로 A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 B차량이 통행하고 있던 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우에 해당하지 않는다고 판단한 사례.

3) 직진 대 우회전 사고 – 상대차량이 맞은편에서 진입 [차14]

차14-1	동일쪽 이면도로 사거리(十자)에서 우회전 대 우→좌 직진			
	(A) 우회전 (B) 우측 직진	기본 과실비율	A70	B30
과실비율 조정예시	A 서행불이행	+10		
	A 대우회전	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 서행불이행		+10	
	B 오른쪽 통행 불이행		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일쪽의 이면도로 사거리(삼거리) 교차로에서 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 우측 도로에서 우→좌 방향으로 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 동일 폭의 교차로에서는 도로교통법 제26조 제3항에 따라 우측도로에서 진입한 B차량에게 통행우선권이 있고, 또한 우회전을 하는 경우에는 직진하는 B차량의 진로상에 진로를 변경하여 들어가기 때문에 직진보다 주의의무가 크므로, 이를 감안하여 양 차량의 기본 과실을 70:30으로 정한다.
- 삼거리 교차로의 경우도 B차량에게 우측도로 및 직진 통행우선권 요소를 모두 반영하였고, 사거리 교차로와 비교하여 볼 때, 우회전 차량에 대한 주의의무는 크게 다르지 않으므로, 삼거리 교차로 요소를 추가로 반영하지 않고 사거리 교차로의 경우와 동일하게 양 차량의 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 서행 불이행, 대우회전, 우측통행 위배, 기타 현저한 과실, 중대한 과실은 양 차량의 진행 속도, 진행 위치, 충격부위, 도로 상황 등 여려 가지 요소를 감안하여 가감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거 등에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법[제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고판례

◎ 서울중앙지법 2020. 2. 14. 선고 2019나51699 판결

창원시 진해구 이면도로 사거리 교차로에서 원고 차량이 (+)자형인 이 사건 교차로에 이르러 우측 방향으로 우회전하던 중, 원고 차량의 우측 방향에서 좌측 방향으로 직진 주행하려던 피고 차량과 충돌한 사고로 인하여 원고 차량의 앞범퍼 우측 전조등 부분과 피고 차량의 앞범퍼 좌측 모서리 부분이 파손되었는바, ① 이 사건 교차로가 위치한 도로는 주택가 부근의 이면 도로로서, 중앙선이 그어져 있지 아니한 점, ② 원고 차량 내부의 블랙박스 영상에 의하면 원고 차량이 이 사건 교차로에 진입할 당시 피고 차량 역시 원고 차량의 우측 도로에서 이 사건 교차로로 진입하는 모습이 촬영되어 있는 점, ③ 이 사건 교차로에는 신호등이 설치되어 있지 않았고, 도로 양측에 주차되어 있는 차량들로 인하여 원고 차량 운전자의 시야가 제한을 받을 수밖에 없는 상황이었던 점, ④ 그런데 원고 차량 운전자는 이 사건 교차로에 진입하기 전에 직진 차량의 유무 등 도로 상황을 살피기 위하여 일시 정지하지 아니한 채 서행하면서 그대로 우회전을 시도하였던 점 등에 비추어 보면, 이 사건 사고 당시 원고 차량 운전자는 전방 및 좌우를 잘 살피고 우측 도로에 차량이 있는 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 그 차량에게 진로를 양보하여야 할 의무가 있음에도 불구하고 그러한 주의의무를 게을리하였다고 할 것이어서, 이 사건 사고는 원고 차량 운전자의 주된 과실로 인하여 발생하였다고 봄이 상당하기는 하다. 다만, 앞서 든 각 증거에 의하여 인정되는 이 사건 사고의 경위 및 사고 당시 피고 차량의 주행 상태(피고 차량은 도로의 중앙으로 주행하면서 이 사건 교차로에 진입한 것으로 보인다), 원고 차량과 피고 차량의 각 파손 부위 등 변론에 나타난 제반 사정을 고려해 보면, 피고 차량 운전자로서도 원고 차량이 이 사건 교차로에 진입하여 우회전하려는 것을 미리 발견하고 잠시 정차하는 등의 조치를 취하거나 도로의 우측으로 주행함으로써, 이 사건 사고의 발생을 방지하거나 적어도 손해가 확대되는 것을 회피할 가능성이 있었다고 보이므로, 결국 이 사건 사고는 원고 차량 운전자와 피고 차량 운전자의 과실이 결합하여 발생하였다고 판단되고, 위에서 언급한 여러 사정을 종합하면 원고 차량과 피고 차량의 과실비율은 60:40으로 봄이 상당하다.
(직진 차량 우측통행 불이행)

4) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 맞은편에서 진입 [차15]

차15-1	직진 대 맞은편 좌회전		A30	B70
	(A) 직진	(B) 좌회전		
	과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		A 명확한 선진입	-10	
		B 소좌회전·대좌회전	+10	
		B 서행불이행	+10	
		B 급좌회전	+10	
		B 신호불이행,지연	+10	
		B 현저한 과실	+10	
		B 중대한 과실	+20	
		B 명확한 선진입	-10	
		① B 좌회전 완료 직후	-30	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 214, 324, 325 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 직진하는 A차량과 맞은편 주행방향에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제26조 제4항에 따라 좌회전 차량은 직진차량에게 양보할 의무가 있으므로 좌회전차량인 B차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, A차량도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있어 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항 및 동조 제4항의 해석상 통행 후순위인 좌회전 차량이라 하더라도 좌회전을 완료한 경우에는 통행 우선권이 있으므로, B차량이 명확히 선진입하여 좌회전을 완료한 경우에는 과실을 감산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 신호기가 설치되어 있더라도 양 방향 모두 황색점멸신호 또는 적색점멸신호로 되어있는 경우 등은 「교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로」에 해당하여 본 기준을 준용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 서울민사지방법원 1994. 10. 14. 선고 94나11995 판결

야간에 신호기 없는 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 좌회전 하던 중 차량의 속도를 줄이고 교행하는 자동차의 동태를 잘 살피면서 위 교차로를 직진하는 차량의 진행을 방해해서는 아니 됨에도 불구하고 이를 게을리 한 채 만연히 좌회전 진행한 과실로, 반대방향에서 전방 좌우주시의무를 태만히 한 채 직진하여 B차량과 동시에 교차로에 진입한 A차량을 충돌하여 사망 및 상해에 이르게 한 사고: B과실 70%

◎ 서울지방법원 동부지원 1993. 8. 19. 선고 93가합6742 판결

주간에 편도3차로의 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 1차로를 따라 진행하다가 교차로에 이르러 주변을 제대로 살피지 아니한 채 좌회전 한 과실로, 진행방향 맞은편에서 B차량이 먼저 진입하고 있었는데도 차량의 동태를 잘 살피지 아니한 채 직진하던 A차량을 충돌하여 사망에 이르게 한 사고: B과실 70%

◎ 서울지방법원북부지원 1993. 2. 12. 선고 92가합10474 판결

주간에 황색점멸등이 설치된 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 좌회전하던 중 진로 전방 좌우를 주시하여 안전함을 확인하고 좌회전하여 사고발생을 방지하여야 함에도 이를 게을리 한 채 만연히 좌회전한 과실로, 마침 반대방향에서 B차량이 일시정지 한 채 좌측 방향표시기를 작동한 것을 발견하고도 자신에게 진로를 양보할 것으로만 생각하고 계속 같은 속도로 직진해 오던 A이륜차를 충격하여 상해를 입힌 사고: B과실 80%

5) 직진 대 좌회전 사고 - 상대차량이 측면에서 진입 [차16]

차16-1	왼쪽 직진 대 오른쪽 좌회전		기본 과실비율	A40	B60	
	(A) 직진(왼쪽 도로에서 진입)	(B) 좌회전(오른쪽 도로에서 진입)				
		과실비율 조정예시	A 서행불이행	+10		
			A 현저한 과실	+10		
			A 중대한 과실	+20		
			A 명확한 선진입	-10		
			B 소좌회전·대좌회전	+10		
			B 신호불이행, 지연	+10		
			B 서행불이행	+10		
			B 좌회전 금지위반	+20		
			B 현저한 과실	+10		
			B 중대한 과실	+10		
			B 명확한 선진입	-10		
			① B 좌회전 원료직후	-30		
			② B 삼거리(1차) 좌회전	+10		

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 220, 240-220CO, 332, 333, 372-332CO, 373-333CO 기준

차16-2	오른쪽 직진 대 왼쪽 좌회전		기본 과실비율	A30	B70	
	(A) 직진(오른쪽 도로에서 진입)	(B) 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)				
		과실비율 조정예시	A 서행불이행	+10		
			A 현저한 과실	+10		
			A 중대한 과실	+20		
			A 명확한 선진입	-10		
			B 소좌회전·대좌회전	+10		
			B 신호불이행, 지연	+10		
			B 서행불이행	+10		
			B 좌회전 금지위반	+20		
			B 현저한 과실	+10		
			B 중대한 과실	+10		
			B 명확한 선진입	-10		
			① B 좌회전 원료직후	-30		
			② B 삼거리(1차) 좌회전	+10		

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 240-221CO, 334, 335, 372-334CO, 373-335CO 기준

사고 상황

- ◎ **차16-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 오른쪽 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **차16-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로에서 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **차16-1** 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전차량보다 통행우선권이 있지만, 좌회전차량이 오른쪽 도로에서 진입한 차량인 점을 감안하여 직진차량인 A차량과 좌회전 차량인 B차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.
- ◎ **차16-2** 직진차량인 A차량이 오른쪽차량인 경우에는 도로교통법 제26조 제3항(교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.)에 따라 좌회전차량인 B차량의 과실을 10% 높여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항 및 동조 제4항의 합리적인 해석상 통행 후순위인 좌회전 차량이라 하더라도 좌회전을 완료한 경우에는 통행 우선권이 있으므로, B차량이 명확히 선진입하여 좌회전을 완료한 경우에는 과실을 감산할 수 있다.
- ② 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서

행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 서울지방법원 북부지원 1993. 8. 2. 선고 92가단2008 판결 (차16-1)

야간에 신호기 없는 교차로에서 B차량(덤프트럭)이 시속 약 10km의 속도로 좌회전 하던 중, 전방좌우에서 진행하는 차량의 동태를 주시하지 아니한 채 진행방향 왼쪽에서 오른쪽으로 직진하던 A차량의 앞부분과 B차량의 왼쪽 중간부위가 충돌한 사고: B 좌회전 과실 65%

◎ 수원지방법원 1994. 1. 13. 선고 93나8778 판결 : (차16-1)

주간에 신호기 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량(11톤 카고트럭)이 교차로에 먼저 진입하여 좌회전하던 중 전방 및 좌우주시의무를 태만한 과실로, 왼쪽 교차도로에서 이미 교차로에 진입하여 진행 중인 B차량이 있음에도 일시정지 및 전방좌우주시의무를 태만한 채 직진하던 A차량(버스)의 앞부분과 B차량의 왼쪽 옆부분이 충돌한 사고: B 좌회전 과실 40%

◎ 서울중앙지방법원 2016. 8. 11. 선고 16나22119 판결 : (차16-1)

주간에 신호등이 없는 교차로에서 좌회전을 하는 B차량과 B차량 진행방향 왼쪽에서 오른쪽으로 직진하는 A차량이 충돌한 사고 : B 좌회전 과실 70%

◎ 서울고등법원 2003. 10. 24. 선고 2003나16681 판결 : (차16-2)

야간에 신호등 없는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 좌측 교차도로에서 좌회전하던 중 교차하는 직진차로의 중앙선을 침범하여 진행한 과실로, 혈중알콜농도 0.349%의 주취상태로 직진하던 A(이륜차)와 충돌하여 상해를 입게 한 사고: B 좌회전 과실 60%

차16-3	대로 직진 대 차/우 소로 좌회전		
	(A) 대로 직진 (B) 소로 좌회전		
		기본 과실비율	A20 B80
		과실비율 조정 예시	
		A 서행불이행	+10
		A 현저한 과실	+10
		A 중대한 과실	+20
		B 소좌회전·대좌회전	+10
		B 신호불이행, 지연	+10
		B 서행불이행	+10
		B 좌회전 금지위반	+20
		B 현저한 과실	+10
		B 중대한 과실	+20
		B 명확한 선진입	-10
		① B 좌회전 완료직후	-30
		② B 삼거리(T자) 좌회전	+10

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

*舊 222, 240-222CO, 336, 337, 372-336CO, 373-337CO 기준

차16-4	소로 직진 대 오른쪽 대로 좌회전		
	(A) 소로 직진(왼쪽 도로에서 진입) (B) 대로 좌회전(오른쪽 도로에서 진입)		
		기본 과실비율	A50 B50
		과실비율 조정 예시	
		A 서행불이행	+10
		A 현저한 과실	+10
		A 중대한 과실	+20
		B 소좌회전	+10
		B 신호불이행, 지연	+10
		B 서행불이행	+10
		B 좌회전 금지위반	+20
		B 현저한 과실	+10
		B 중대한 과실	+20
		B 명확한 선진입	-10
		① B 좌회전 완료직후	-30
		② B 삼거리(T자) 교차로	+10

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

*舊 223, 240-223CO, 338, 339, 372-339CO, 373-338CO 기준

사고 상황

- ◎ **차16-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 직진하는 A차량과 소로를 이용하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **차16-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 오른쪽 대로를 이용하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **차16-3** 도로교통법 제26조 제2항 및 동조 제4항에 따라 대로에서 직진한 A차량에게 통행우선권이 있지만, A차량도 동법 31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있어 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.
- ◎ **차16-4** 대로 좌회전차량과 소로 직진차량 간의 사고에서는 도로교통법 제26조 제2항과 제4항이 경합되고 있고, 소로 직진과 좌회전 진입간의 그 주의의무 정도를 달리하기 어려우므로 양 차량의 기본 과실비율을 50:50으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① B차량이 명확히 선진입하여 좌회전을 완료한 직후 상황임을 감안하여 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ② 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10%까지 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서

행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울지방법원 서부지원 1993. 7. 29. 선고 92가단30538 판결

주간에 신호기 없는 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 왼쪽 골목길(소로)에서 왕복 6차로 도로로 좌회전하던 중 주위를 잘 살피지 아니한 과실로, 오른쪽 편도3차로의 대로를 1차로로 주행하면서 주변을 살피지 아니한 채 직진하던 A차량을 충돌하여 상해를 입힌 사고: B과실 80%

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선 순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않아 단순히 정지 상태에서의 양 도로폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것은 아니고, 여기서 도로교통법 제22조 제6항(현행 제26조 제2항을 의미함)의 '그 차가 통행하고 있는 도로의 폭 보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우'라고 함은 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히

넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석함이 상당하므로, 실측상의 노폭(차도 부분)이 9.5m와 11m로 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있으나 위 두 도로 모두 대전직할시(현재 대전광역시) 둔산신시가지의 중심도로로서 모두 편도 3차로의 차도와 보도의 구별이 있는 사실을 알 수 있는 바, 11m 도로가 폭이 넓은 도로에 해당하여 통행우선권을 인정하는 것은 위법하다.(도로폭 구분 기준)

◎ 대법원 1996. 5. 10. 선고 96다7564 판결

차가 폭이 좁은 도로에서 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 시간적으로 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수는 없다.

◎ 대전지방법원 홍성지원 1993. 8. 27. 선고 92가합1589 판결(차16-3)

야간에 신호등 없는 편도 1차로의 삼거리(T자) 교차로에서 B(이륜차, 무면허)가 좌측 농로에서 나와 전방 우측에서 진행해오는 차량의 상태를 잘 살피지 아니한 채 좌회전으로 진입하여 20미터 가량 앞서 가던 중(좌회전 완료 직후), 전방주시의무를 태만히 한 채 만연히 직진하던 A차량이 우측 앞 범퍼 부분과 B의 좌측 뒷바퀴부분이 충돌한 사고: B 좌회전 과실 30%

◎ 서울중앙지방법원 2018. 5. 2. 선고 2017나76793 판결

A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 10.4m이고 B차량이 우회전하고 있던 도로의 폭이 7.3m인 상황에서 도로 양 측에 다수의 차량들이 주차되어 있던 관계로 A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 B차량이 통행하고 있던 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우에 해당하지 않는다고 판단.

차16-5	소로 직진 대 왼쪽 대로 좌회전			
	(A) 소로 직진(오른쪽 도로에서 진입) (B) 대로 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)			
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A45	B55
	A 서행불이행	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 대좌회전	+10		
	B 신호불이행, 지연	+10		
	B 서행불이행	+10		
	B 좌회전 금지위반	+20		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
B 명확한 선진입		-10		
① B 좌회전 완료직후	B 좌회전 완료직후		-30	
	② B 삼거리(T자) 교차로		+10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 224, 240-224CO, 340, 341, 372-341CO, 373-340CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 대로에서 소로로 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 소로 직진차량인 A차량이 오른쪽 도로에서 진입한 차량이므로, 도로교통법 제26조 제3항을 감안하여 왼쪽 도로에서 진입한 B차량의 과실이 약간 크다고 보아 양 차량의 기본 과실비율을 45:55로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- B차량이 명확히 선진입하여 좌회전 완료한 직후 상황임을 감안하여 B차량 과실을 감산할 수 있다.

② 신호기에 의해 교통정리가 행하여지고 있지 않는 삼거리(T자) 교차로 직진 대 좌회전 사고의 경우에는 회전차량에 10% 과실을 가산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1995. 7. 11. 선고 95다11832 판결

도로교통법 제22조 제6항에 의하면 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차량이 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다고 규정하고 있고, 이 사건의 경우는 피고 운전차량이 진행하여 온 도로가 폭이 넓어 피고에게 우선 통행권이 있을 뿐만 아니라, 피고차량이 교차로에 훨씬 먼저 진입하고 있었다고 보여지는 바, 피고로서는 교통법규를 위배한 것이 아닐 뿐더러 특별한 사정이 없는 한 상대방이 도로교통법을 위배하여 피고 운전차량의 진행을 방해하리라고 예상하고, 이에 대비하여야 할 주의의무까지 있다고 할 수 없다.

◎ 대법원 1998. 2. 27. 선고 97다48241 판결

도로교통법 제22조 제4항 및 제6항에서 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있는 때에는 그 차에게 진로를 양보하도록 규정하고 있는 점에 비추어 볼 때, 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로의 넓은 도로를 운행하여 통행의 우선순위를 가진 차량의 운전사는 이와 교차하는 좁은 도로의 차량이 교통법규에 따라 적절한 행동을 취하리라고 신뢰하고 운전한다고 할 것이므로, 넓은 도로를 따라 교차로에 이미 진입한 운전자로서는 특별한 사정이 없는 한 다른 운전자가 뒤늦게 교통법규를 무시하고 자신의 진행속도보다 빠른 속도로 무모하게 교차로에 진입하여 자신이 운전하는 차량과 충돌할지 모른다는 것까지 예상하고 대비하여 운전하여야 할 주의의무는 없다.

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다21264 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수는 없다.

6) 좌회전 대 좌회전 [차17]

차17-1	오른쪽 도로 좌회전 대 왼쪽 도로 좌회전 사고(동일쪽 도로)			
	(A) 좌회전(오른쪽 도로에서 진입) (B) 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)	기본 과실비율	A40	B60
	① A 좌회전 방법 위반	+10		
	② A 좌회전 금지 위반	+20		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① B 좌회전 방법 위반		+10	
	② B 좌회전 금지 위반		+20	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 234, 241~234CO, 358, 359, 374~358CO, 375~359CO 기준

사고 상황

◎ 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 좌회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 왼쪽 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서 동시 좌회전 진입한 경우 도로교통법 제26조 제3항에 따라 오른쪽 도로에서 진입한 A차량에게 통행우선권이 있으나 A차량도 동법 제25조 제2항 및 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방·좌·우를 주의해야 하는 의무가 있어 이를 고려 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

① 도로교통법 제25조 제2항에 따라 좌회전차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 하고, 동법 제38조 제1항에 따라 좌회전을

할 때에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 하므로, 이를 위반한 행위(서행불이행, 신호불이행 또는 지연, 소(대)좌회전)를 한 차량의 과실을 가산할 수 있다.

② 도로교통법 제6조에 따라 시·도경찰청장이 차마의 통행을 금지하거나 제한한 장소에서 좌회전 한 경우에는 과실이 더 중하므로 이를 위반한 차량의 과실을 가산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제6조(통행의 금지 및 제한)

① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

차17-2	소로 좌회전 대 대로 좌회전			
	(A) 소로 좌회전 (B) 대로 좌회전	기본 과실비율	A70	B30
과실비율 조정여부	① A 좌회전 방법 위반	+10		
	② A 좌회전 금지 위반	+20		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	① B 좌회전 방법 위반		+10	
	② B 좌회전 금지 위반		+20	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

*舊 235, 241-235CO1, 241-235CO2, 360, 361, 374-360CO, 374-361CO, 375-360CO, 375-361CO 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 대로로 좌회전하는 A차량과 대로에서 소로로 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량 모두 좌회전하던 중의 사고이지만, 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로에서 진입한 B차량에게 통행우선권이 있으나 B차량도 동법 제25조 제2항 및 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 준수하고 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있어 양 차량의 기본 과실비율을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 도로교통법 제25조 제2항에 따라 좌회전차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 하고, 동법 제38조 제1항에 따라 좌회전을 할 때에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 하므로,

이를 위반한 행위(서행불이행, 신호불이행 또는 지연, 소(대)좌회전)를 한 차량의 과실을 가산할 수 있다.

② 도로교통법 제6조에 따라 시·도경찰청장이 차마의 통행을 금지하거나 제한한 장소에서 좌회전한 경우에는 과실이 더 중하므로 이를 위반한 차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제6조(통행의 금지 및 제한)

① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은지 여부는 통행 우선 순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않아 단순히 정지 상태에서의 양 도로폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것은 아니고, 여기서 도로교통법 제22조 제6항(현행 제26조 제2항을 의미함)의 ‘그 차가 통행하고 있는 도로의 폭 보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우’라고 함은 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석함이 상당하므로, 실측상의 노폭(차도 부분)이 9.5m와 11m로 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있으나 위 두 도로 모두 대전직 할시(현재 대전광역시) 둔산신시가지의 중심도로로서 모두 편도 3차로의 차도와 보도의 구별이 있는 사실을 알 수 있는 바, 11m 도로가 폭이 넓은 도로에 해당하여 통행우선권을 인정하는 것은 위법하다(도로폭 구분 기준)

◎ 대법원 1996. 5. 10. 선고 96다7564 판결

차가 폭이 좁은 도로에서 교통정리가 행하여지고 있지 아니 하는 교차로에 들어가려고 하는 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 시간적으로 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수는 없다.

◎ 서울중앙지방법원 2018. 5. 2. 선고 2017나76793 판결

A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 10.4m이고 B차량이 우회전하고 있던 도로의 폭이 7.3m인 상황에서 도로 양 측에 다수의 차량들이 주차되어 있던 관계로 A차량이 통행하고 있던 도로의 폭이 B차량이 통행하고 있던 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우에 해당하지 않는다

◎ 서울중앙지방법원 2015. 10. 16. 선고 14나66115 판결

신호등이 없는 교차로에서 주간에 소로를 이용하여 좌회전을 한 A차량과 대로를 이용하여 좌회전을 한 B차량 간의 사고: B과실 40%

7) 좌회전 대 우회전 [차18]

차18-1	중앙선 없는 이면도로에서 우회전 대 우측 좌회전		
	(A) 우회전 (B) 우측 좌회전		
	기본 과실비율	A50	B50
<p>과실비율 조정예시</p>	A 우회전방법 위반	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 좌회전방법 위반		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20
	B 명확한 선진입		-10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일쪽의 교차로에서 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 우측 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 경우, A차량은 도로교통법 제26조 제4항에 따라 우회전 통행우선권이 있으나, 한편 B차량은 도로교통법 제26조 제3항에 따라 우측 도로 통행우선권이 인정되는 점을 고려하면 양 차량의 통행우선권은 거의 대등한 수준인 것으로 판단되어, 양 차량의 기본과실률을 50:50으로 정한다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서 우회전하는 A차량과 A차량의 진행방향 우측 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 경우, A차량은 도로교통법 제26조 제4항에 따라 우회전 통행우선권이 있으나, 한편 B차량은 도로교통법 제26조 제3항에 따라 우측 도로 통행우선권이 인정되는 점을 고려하면 양 차량의 통행우선권은 거의 대등한 수준인 것으로 판단되어, 양 차량의 기본과실률을 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 대좌회전 및 소우회전 여부 기타 현저한 과실, 중대한 과실은 양 차량의 진행 속도, 진행 위치, 충격 부위, 도로 상황 등 여러 가지 요소를 감안하여 가감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 원쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 원쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 원쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

차18-2	신호 없는 사거리(十자) 교차로에서 좌회전 대 맞은편 우회전			
	(A) 좌회전 (B) 맞은편 우회전	기본 과실비율	A60	B40
	A 소좌회전·대좌회전	+10		
	A 좌회전이후 차로변경	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 대우회전	+10		
	B 우회전이후 차로변경	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 명확한 선진입	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 교통정리가 없는 사거리 교차로에서 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 우회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제26조 제4항은 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려는 차량은 그 교차로에서 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다고 규정하여 우회전 차량에게 진행의 우선권을 인정하고 있다. 다만 우회전하는 차량도 교차로에서 진행하는 다른 차량에 주의하여 진행하여야 하는 점을 고려하여 양 차량의 기본과실을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 대좌회전·대우회전은 교차로통행방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 차량의 과실을 가산할 수 있다.

- ◉ 좌회전·우회전 직후 차로 변경은 진로변경방법을 위반하고 사고위험을 가중하는 행위이므로 이를 위반한 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ 우회전 차량인 B차량이 교차로에 명확하게 선진입한 경우에는 좌회전 차량인 A차량이 전방주시만 제대로 한다면 사고를 회피할 가능성이 있다는 점에서 B차량의 과실을 감산 할 수 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◉ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◉ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

◉ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 원쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 원쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 원쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

(6) 교차로 부근 동시 우회전 내지 좌회전 사고

1) 2개 차량이 나란히 통행 가능한 차로폭에서의 사고 [차19]

차19-1	후행 직진 대 선행 좌(우)회전		
	(A) 후행 직진 (B) 좌(우)회전	기본 과실비율	A20 B80
좌회전의 경우 우회전의 경우	과실비율 조정예시		
	① A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	② B 서행불이행	+10	
	B 진로변경신호 불이행·지연	+10	
	B 급좌·우회전	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 기(+)/-(-) 조정 가능합니다.

※舊 238, 239, 364, 365, 366, 367, 370, 371 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 좌(우)회전을 하기 위해 중앙 (오른쪽단)으로 다가서는데 지장이 없는 도로임에도 미리 중앙(오른쪽단)에 붙지 않고 좌(우)회전을 하는 B차량과 같은 도로 동일방향에서 B차량의 좌(우)측으로 후행 직진하는 A차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제25조 제1항에 따라 우회전차량은 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 하고, 같은 조 제2항에 따라 좌회전차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 하는데, 좌(우)회전을 하려는 B차량이 미리 도로의 중앙 또는 오른쪽단에 붙지 않고 진행하다가 크게 좌(우)회전을 한 과실이

중하지만, A차량이 후행차량으로서 선행차량인 B차량의 오른쪽 또는 왼쪽 공간으로 먼저 진행하려고 한 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 선행은 운전자가 자동차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 의미 한다. 이를 불이행하여 좌(우)회전 한 경우 도로교통법 제25조의 제1항 및 동조 제2항의 주의의무를 감안, 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준은 도로의 폭이 충분하여 양 차량이 하나의 차로를 나란히 통행할 수 있는 상황에서 발생된 사고에 대하여 적용된다. 직진차량인 A차량이 도로 중앙을 넘은 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 선행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

2) 동시 우회전 사고 [차20]

차20-1	우측 우회전 대 좌측 우회전		A40	B60		
	(A) 우회전(오른쪽차) (B) 우회전(왼쪽차)					
	과실비율 조정예시	기본 과실비율				
		① A 우회전 방법 위반 +10 ② A 대우회전 +10 ③ A 무리한끼어들기/진로방해 +10 A 현저한 과실 +10 A 중대한 과실 +20 A 명확한 선진입 -10	A40	B60		
		① B 우회전 방법 위반 +10 ② B 소우회전 +10 ③ B 무리한끼어들기/진로방해 +10 B 현저한 과실 +10 B 중대한 과실 +20 B 명확한 선진입 -10				

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 247(7) 기준

사고 상황

◎ 양 차량이 교차로에서 동일방향으로 동시 또는 유사한 시각에 진행함에 있어, 크게 또는 작게 우회전을 하다가 오른쪽에서 진행하는 A차량과 왼쪽에서 진행하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ 동시 우회전 중 사고인 경우에는 도로교통법 제14조 제2항(차로 따라 통행), 제25조 제1항 (도로의 오른쪽 가장자리 서행 우회전) 등에 따라 오른쪽 가장자리로 우회전하는 A차량의 과실을 작게 보아 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

① 우회전을 하려는 경우에는 도로교통법 제25조 제1항에 따라 미리 도로의 오른쪽 가장 자리를 따라 서행하여야 하고, 도로교통법 제38조 제1항에 따라 손이나 방향지시기 또는

- 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 하므로, 이를 위반한 행위(서행불이행, 신호불이행 또는 지연, 차로 침범 포함)를 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 우회전의 경우 B원쪽차량(바깥 차량)이 회전반경을 좁게 소우회전을 하거나 A오른쪽차량(안쪽 차량)이 회전반경을 넓게 대우회전을 하게 되면, 상대 차량의 정상적인 회전반경을 침해하게 되어 충돌에 이르게 되므로 이와 같은 좁거나 넓게 회전을 한 차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다
- ③ 양 차량의 각자의 우회전 폭은 그리 좁지 않으나 정체 상황에서 원쪽차량(바깥 차량)이 무리하게 오른쪽차량(안쪽 차량)의 앞쪽으로 끼어들어 진로를 방해한다거나 오른쪽차량(안쪽 차량)이 도로 가장자리와 원쪽차량(바깥 차량) 사이로 끼어드는 경우에는 상대 차량의 정상적인 회전반경을 침해하게 되어 충돌에 이르게 되므로 이를 위반한 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- B차량이 앞에 나아가 먼저(선행하여) 우회전 대기 중인데, 그 우측 빈 공간이 '매우' 좁은데도 A차량이 무리하게 나중에 진입하였다가 B차량이 우회전 출발하면서 그 회전반경으로 발생한 사고는 차20-2를 적용한다.

관련 법규

● 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다.

● 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차

로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2020. 2. 19. 선고 2019나53916 판결

A 및 B 모두 주유소 전방의 도로로 우회전하여 진입하려다가 이 사건 사고가 발생되었고, 동시 우회전하는 과정에서 B가 바깥 차량, A가 안쪽 차량인 점, B가 먼저 위 우측 도로에 우회전을 위해 대기 중이었고, A가 그 우측 빈 공간으로 끼어들어 추월하여 우회전하려고 한 점, 다만 B는 대형차로서 회전할 때 다른 차량이 있는지 살필 주의의무가 있고, 양 차량 모두 대기하였다가 대로로 진입하는 순간에는 A가 다소 선행한 상태였음에도 B가 다시 추월하여 우회전하려 하다가 A의 전면부를 충격한 점, A는 B의 진행 정도를 보고 아주 서서히 우회전을 시도한 것에 반하여 B는 큰 각도로 급격히 우회전을 시도하는 과정에서 A를 충격한 점에서 그 비율은 A40 : B60으로 봄이 상당함.

차20-2	후행 우측 좁은 공간 끼어들기 대 선행 좌측 일시정지 대기 후 출발			
	(A) 우측 끼어들기		(B) 우회전 대기	
	기본 과실비율	A70	B30	
<p>과실비율 조정예시</p>	A 갓길경계선, 인도 침범시	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 우측 공간 넓은 경우		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 선행 B차량이 우회전 대기 중인 상태에서 후행 A차량이 우측 공간으로 끼어들기하여 우회전(대기)하다가 선행 B차량이 우회전하면서 접촉한 사고이다(우측 공간이 좁은 경우).

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제14조 제2항(차로 따라 통행), 제25조 제1항(도로의 우측 가장자리 서행), 제25조 제4항(우회전신호 선행차량 진행 방해 금지), 제26조 제1항(선진입차량에 양보)에 따라 차량이 단일차로에서 선·후행으로 진행하다가 후행 A차량이 먼저 빠져나가기 위해 우측으로 끼어들기 하여 우회전하던 중 접촉한 경우(선·후관계, 끼어들기 유사 사고), 후방에서 우측으로 끼어들기한 A차량의 과실이 더 많은 것으로 판단하여, 선행 위치에서 우회전한 B차량 30%, 후행 위치에서 끼어들기하면서 우회전한 A차량 70%로 기본과실을 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 후행차량이 우측공간이 좁아 갓길 경계선을 침범하거나 인도를 침범하는 등 무리하게 끼어드는 경우 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 선행차량이 차량 한 대가 넉넉히 지나갈 정도로 충분한 우측 공간을 남겨 둔 경우 10% 까지 가산할 수 있다.
- ◎ 선행차량의 우회전 방향지시등 작동여부, 후행차량이 우측으로 끼어 들어와 대기한 시간, 충격부위 등을 감안하여 양 차량의 현저한 과실 및 중과실 여부를 합리적으로 가감산 할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ 이면도로에서 대로로 진입하는 동일차로 선후행차량 간 사고의 경우(선·후관계)에 적용하고, 양 차량이 차로를 달리하여 동시에 우회전하는 경우 또는 동일차로라고 하여도 우측 공간의 넓이 및 우회전 대기 시간 등을 감안하여 좌·우관계로 평가할 수 있는 경우에는 본 기준을 적용하지 않고 차20-1을 적용할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018. 7. 6. 선고 2018나1130 판결

피고 차량은 인천 중구 C에 있는 D대여소 앞 교차로에 이르러 월미도 방면으로 우회전을 하던 중, 피고 차량 우측에서 같은 방향으로 우회전하던 원고 차량의 좌측 앞 훨더 부분을 피고 차량의 우측 뒷바퀴 부분으로 충격하였다. 살피건대, 앞서 인정한 사실관계 및 원·피고 차량의 충격 부위, 이 사건 사고 지점의 도로 상황 등을 종합하여 보면, 이 사건 사고는 전방에서 우회전을 하던 대형 트레일러인 피고 차량을 발견하였음에도 피고 차량의 회전반경 등을 고려하지 아니하고 피고 차량의 우측 공간으로 무리하게 진입한 원고 차량의 주된 과실로 발생한 것으로 보인다. 다만, 피고 차량의 운전자도 대형트레일러인 피고 차량이 우회전을 하는 경우 그 회전반경이 큼에도 불구하고 우측에서 진행하는 차량의 동태를 살피지 않은 과실이 인정된다고 할 것이고, 사고 발생의 경위, 원·피고 차량의 파손 부위 및 정도 등을 종합하면, 이 사건 사고에 관한 원고 차량과 피고 차량의 과실비율은 70%:30%로 봄이 상당하다.

◎ 서울중앙지방법원 2018. 8. 10. 선고 2018나11632 판결

원고차량은 대로와 이면도로가 T자 형태로 만나는 도로의 이면도로에서 대로로 진입하기 위하여 우회전 대기 중이었다. 원고차량은 잠시 후 우회전하면서 대기 중인 원고차량 우측 공간으로 진입하여 마찬가지로 대기 중이던 피고차량의 앞범퍼와 좌측면을 충격하였다. 원고 차량이 대기 중이던 이면도로는 대로와 T자 형태로 만나는 형태의 도로이므로 피고차량 운전자로서는 원고차량이 우회전할 것임을 충분히 예상할 수 있었을 것인 점, 그러함에도 피고차량은 선행차량인 원고차량의 우회전을 기다리지 아니하고 원고차량 우측 공간에 진입하여 우회 전하려고 하였던 점, 피고차량이 우측에 정차한 후 원고차량이 출발하면서 피고차량을 충격한 것으로 보이는 점 등에 비추어 보면, 이 사건 사고는 피고차량이 원고차량 우측으로 진입하였음에도 만연히 우회전한 원고차량의 과실과, 대기 중인 선행차량이 있음에도 무리하게 선행차량의 옆 공간으로 진입하여 우회전하려던 피고차량의 과실이 경합하여 발생한 사고이고, 그 과실비율은 원고차량 20%, 피고차량 80%라고 봄이 타당하다.

3) 동시 좌회전 사고 [차21]

차21-1	좌측 좌회전 대 우측 좌회전		기본 과실비율	A40	B60
	(A) 좌회전(왼쪽)	(B) 좌회전(오른쪽)			
			과실비율 조정예시		
			① A 좌회전 방법 위반	+10	
			② A 대좌회전	+10	
			③ A 무리한끼어들기/진로방해	+10	
			A 현저한 과실	+10	
			A 중대한 과실	+20	
			A 명확한 선진입	-10	
			① B 좌회전 방법 위반	+10	
			② B 소좌회전	+10	
			③ B 무리한끼어들기/진로방해	+10	
			B 현저한 과실	+10	
			B 중대한 과실	+20	
			B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 247(나) 기준

사고 상황

- 양 차량이 교차로에서 동일방향으로 동시 또는 유사한 시각에 진행함에 있어, 크게 또는 작게 좌회전을 하다가 왼쪽에서 진행하는 A차량과 오른쪽에서 진행하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 동시 좌회전 중 사고인 경우에는 도로교통법 제14조 제2항(차로 따라 통행), 제25조 제2항 (교차로 중심 안쪽 서행 좌회전) 등에 따라 왼쪽의 안쪽 차량인 A차량에게 통행우선권을 주되 B차량이 좌회전시 왼쪽 A차량에 주의해야 하므로 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 좌회전차량이 좌회전을 하려는 경우에는 도로교통법 제25조 제2항에 따라 미리 도로의 오른쪽 가장자리나 중앙선을 따라 서행하여야 하고, 도로교통법 제38조 제1항에 따라 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 하므로, 이를 위반한 행위(서행불이행, 신호불이행 또는 지연, 차로침범 포함)를 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 좌회전의 경우 오른쪽 차량(바깥쪽 차량)이 회전반경을 좁게 소좌회전을 하거나 왼쪽 차량(안쪽 차량)이 회전반경을 넓게 대좌회전을 하게 되면, 상대 차량의 정상적인 회전반경을 침해하게 되어 충돌에 이르게 되므로 이와 같은 좁거나 넓게 회전을 한 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 정체 상황에서 왼쪽차량(안쪽 차량)이 무리하게 오른쪽차량(바깥쪽 차량)의 진로를 방해한다거나 오른쪽차량(바깥쪽 차량)이 왼쪽차량(안쪽 차량) 앞으로 끼어드는 경우에는 상대 차량의 정상적인 회전반경을 침해하게 되어 충돌에 이르게 되므로 이를 위반한 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- 본 기준은 양 차량이 좌회전신호에 따라 좌회전차로에서 좌회전하는 경우에도 적용된다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거 등에 주의하여야 한다.

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 오른쪽 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울남부지방법원 2018. 11. 15. 선고 2018나56945 판결

신호등이 있는 교차로 2차로에서 좁게 좌회전을 하던 B차량이 1차로에서 동일방향으로 좌회전 중이던 A차량을 충돌한 사고: B과실 70%

◎ 서울중앙지방법원 2016. 6. 16. 선고 2015나60480 판결

야간에 신호등이 있는 교차로에서 직진전용차로인 2차로를 진행하던 B차량이 좌회전전용 차로인 1차로에서 같은 방향으로 좌회전을 하고 있던 A차량을 추월하여 1차로를 약간 침범한 채 좌회전을 하다가 발생한 사고: B과실 80%

나. 마주보는 방향 진행차량 상호 간의 사고

(1) 중앙선 침범 사고 [차31]

차31-1	직진 대 중앙선 침범 역주행			
	(A) 직진	(B) 중앙선 침범 역주행	기본 과실비율	A0 B100
 과실비율 조정 예시	①	A 현저한 과실	+10	
	②	A 중대한 과실	+20	
	③	B 주월금지 장소에서 주월	+10	
	①	B 현저한 과실	+10	
	②	B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 249, 382, 383 기준

사고 상황

- 중앙선이 설치되어 있는 도로에서 직진하는 A차량과 맞은편 주행방향에서 진행하다가 중앙선을 침범하여 역주행하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 맞은편 주행방향에서 직진하던 B차량이 중앙선을 침범하여 정상 직진 중인 A차량을 충돌한 사고로서, A차량에게는 사고에 관한 예측가능성과 회피가능성이 없으므로 중앙선 침범 차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 비율을 0:100으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① '현저한 과실'의 해당 여부는 이 장의 3.수정요소의 해설에 따른다.

(예시) 직진차량인 A차량이 중앙선 침범차량인 B차량을 발견한 후 진로를 오른쪽으로 변경하거나 지체 없이 제동하여 피할 수 있었음에도 이를 게을리하거나, 중앙선 침범차량이 자기 차선으로 되돌아갈 것으로 가볍게 여기거나 혹은 전방주시태만으로 인하여 중앙선 침범사실을 뒤늦게 발견하는 등의 사유로 적절한 회피조치를 취하지 않은 경우.
- ② '중대한 과실'의 해당 여부는 이 장의 3.수정요소의 해설에 따르며, 사고와 인과관계가 없으면 수정요소로 고려하지 아니한다.
- ③ 추월금지장소나 이중추월처럼 추월 자체가 금지되는 경우 상대 차량은 이를 위반하여 추월하지 않으리라고 신뢰하는 것이 일반적이므로 이를 위반한 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 맞은편 주행방향에서 진행하던 차량이 차도가 아닌 장소로 나가기 위하여 중앙선을 넘어 좌회전, 횡단 등을 한 경우에는 차31-3 기준을 적용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◉ 또한, 일방통행도로이거나 도로 오른쪽 부분의 폭이 차량통행에 충분하지 않은 경우, 도로 표지에 의해 통행방법이 지정되어 있는 경우 등 도로교통법 제13조 제4항에 따라 부득이하게 도로의 중앙이나 왼쪽 부분을 통행할 수 있는 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ① 차마의 운전자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도로 통행하여야 한다. 다만, 도로 외의 곳으로 출입할 때에는 보도를 횡단하여 통행할 수 있다.
- ③ 차마의 운전자는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 말한다)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다) 우측 부분을 통행하여야 한다.
- ④ 차마의 운전자는 제3항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
 1. 도로가 일방통행인 경우
 2. 도로의 파손, 도로공사나 그 밖의 장애 등으로 도로의 우측 부분을 통행할 수 없는 경우

3. 도로 우측 부분의 폭이 6미터가 되지 아니하는 도로에서 다른 차를 앞지르려는 경우. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - 가. 도로의 좌측 부분을 확인할 수 없는 경우
 - 나. 반대 방향의 교통을 방해할 우려가 있는 경우
 - 다. 안전표지 등으로 앞지르기를 금지하거나 제한하고 있는 경우
4. 도로 우측 부분의 폭이 차마의 통행에 충분하지 아니한 경우
5. 가파른 비탈길의 구부러진 곳에서 교통의 위험을 방지하기 위하여 시·도경찰청장이 필요하다고 인정하여 구간 및 통행방법을 지정하고 있는 경우에 그 지정에 따라 통행하는 경우

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 2001.2.9. 선고 2000다67464 판결

일반적으로 중앙선이 설치된 도로를 자기 차로를 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주오는 자동차도 자기 차로를 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 자동차의 비정상적인 운행을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없다면, 상대방 자동차가 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 미리 2차로나 도로 오른쪽 가정자리로 붙여 운전하여야 할 주의의무는 없고, 또한 운전자가 제한속도를 초과하여 운전하는 등 교통법규를 위반하였다고 하더라도 그와 같이 과속운행 등을 하지 아니하였다면 상대방 자동차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시 감속하거나 피행함으로써 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있었던 경우에 한하여 과속운행을 과실로 볼 수 있다.

◎ 대법원 2001.3.9. 선고 2000다70576 판결

일반적으로 중앙선이 설치된 도로를 자기 차선을 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주오는 자동차도 제 차선을 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 자동차가 도로의 중앙선을 침범하여 들어올 것까지 예상하여 특별한 조치를 강구하여야 할 주의의무는 없으나, 다만 마주오는 차가 이미 비정상적으로 중앙선을 침범하여 진행하여 오는 것을 미리 목격한 경우라면, 그 차가 그대로 비정상적으로 운행을 계속함으로써 진로를 방해할 것에 대비하여 경음기나 전조등을 이용하여 경고 신호를 보내거나 감속하면서 도로 오른쪽단으로 피행하는

등으로 그 차와 자기 차와의 접촉 충돌에 의한 위험의 발생을 방지하기 위한 적절한 방어운전 조치를 취하여 이에 충분히 대처할 수 있는 상황이었음에도 불구하고 그러한 제반 조치를 게을리한 경우에 한하여 그에게 상대방 자동차와 자기 차의 충돌에 의한 사고의 발생에 대하여 과실이 있다고 인정할 수 있다.

◎ 서울고등법원 2011.5.27. 선고 2010나112433 판결

주간에 편도1차로의 도로에서 B차량이 중앙선을 침범하여 진행한 과실로, 마침 맞은 편에서 진행하던 A차량의 앞부분을 충격하여 상해를 입힌 사고: B과실 100%

◎ 대법원 2000.7.7. 선고 2000도2116 판결

도로교통법 제12조 제3항에 의하여 차마는 차도의 중앙선으로부터 우측 부분을 통행하도록 의무 지워져 있으며, 차선이 설치된 도로상에 차량의 통행이 방향별로 명확하게 구분되게 하기 위하여 도로상에 황색실선으로 표시된 중앙선은 그 선을 경계로 서로 반대방향으로 운행하는 차선이 접하게 되는 것이어서 각 차선을 운행하는 운전자로서는 특단의 사정이 없는 한 반대 차선 내에 있는 차량이 그 경계선을 넘어 들어오지 않을 것으로 신뢰하여 운행하는 것이므로 부득이한 사유가 없음에도 고의로 경계인 그 중앙선을 넘어 들어가 침범 당하는 차선의 차량운행자의 신뢰에 어긋나는 운행을 하였다면 그러한 침범운행의 동기가 무엇인가에 따라 책임의 유무가 달라질 수 없는 것이므로 좌회전 또는 유턴(U-turn)을 하려고 하였다 하더라도 중앙선 침범의 죄책을 면할 수 없다.

◎ 대법원 2007.5.10. 선고 2006다3295 판결

야간에 편도2차로 도로에서 A이륜차가 중앙선을 침범하여 역주행하다가 직진하던 B차량과 충돌한 사고: B과실 0%

◎ 대법원 1997. 5. 23. 선고 95도1232 판결

도로교통법 제13조 3항의 규정에 위반한 도로의 중앙선을 침범하였을 때라 함은 교통사고의 발생지점이 중앙선을 넘어서 모든 경우를 가리키는 것이 아니라 부득이한 사유가 없이 중앙선을 침범하여 교통사고를 발생케 한 경우를 뜻하며, 여기서 부득이한 사유라 함은 진행차로에 나타난 장애물을 피하기 위하여 다른 적절한 조치를 취할 겨를이 없었다거나 자기 차로를 지켜 운행하려고 하였으나 운전자가 지배할 수 없는 외부적 여건으로 말미암아 어쩔 수 없이 중앙선을 침범하게 되었다는 등 중앙선침범 자체에는 운전자를 비난할 수 없는 객관적 사정이 있는 경우를 말한다.

차31-2	도로가 아닌 장소에서 도로로 좌회전 진입			
	(A) 직진 (B) 도로가 아닌 장소에서 중앙선침범하여 도로 좌회전진입		A0	B100
과실비율 조정 예시	기본 과실비율		A0	B100
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 서행불이행	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	① B 좌회전 완료 직후	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 242, 378, 377(가) 기준

사고 상황

- 중앙선이 설치되어 있는 도로(차도)를 진행하는 A차량과 도로(차도)가 아닌 장소에서 중앙선을 넘어 좌회전을 하여 A차량이 진행하는 도로(차도)로 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 중앙선을 넘어와 좌회전하다가 반대차선에서 진행중인 직진차량과 충돌한 경우에는 중앙선 침범사고에 해당하므로, 차도가 아닌 장소에 있던 차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 도로에 진입하기 위해서 좌회전을 완료하자마자 사고가 발생한 경우로서 차도가 아닌 장소에 있던 차량인 B차량의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ “차도가 아닌 장소” 정의 : 특정한 소수의 사람 또는 차량이 통행할 수 있는 비공개된 장소로 도로가 아닌 곳이지만, 차량 등을 그 본래의 사용방법에 따라 사용할 수 있는 공간 (현재 2016. 2. 25. 2015헌가11 참조)
 - * “차도가 아닌 장소” 예시 : 주유소, 건물 주차장, 식당, 아파트 출입구, 공사장, 학교 내 도로 등
- ◎ 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 좌회전을 완료한 후 어느 정도 직진을 하다가 직진차량에 의하여 추돌당한 경우에는 A차량 방향 도로 진입 후 직진 진행 거리 및 진입 후 추돌시까지의 시간 등에 비추어 안전거리 미확보 추돌사고에 준하여 판단한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제18조 (횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울동부지방법원 2007. 5. 4. 선고 2006가단44945 판결

주간에 도로 외 주차장에서 B차량이 전방주시의무를 게을리 한 채 도로로 진입하기 위하여 좌회전 하던 중, 도로 오른쪽에서 왼쪽으로 직진하는 A차량의 앞문 부위를 충돌하여 상해를 입힌 사고: B과실 100%

차31-3	직진 대 중앙선침범 좌회전(유턴)			
	(A) 직진 (B) 중앙선침범 좌회전(유턴)	기본 과실비율	A0	B100
과실비율 조정 예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 243, 379, 380 기준

사고 상황

- 중앙선이 설치되어 있는 도로에서 직진 중인 A차량과 맞은편에서 주행방향에서 진행 하다가 중앙선을 넘어 유턴하거나 도로가 아닌 장소로 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 신뢰의 원칙상 중앙선을 침범한 B차량의 과실이 매우 중하고, 차도가 아닌 장소에 마을 입구, 주유소, 음식점 등이 있다는 사유만으로 B차량의 중앙선 침범이 허용되는 것은 아니며, B차량의 중앙선 침범에 대한 A차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮다는 점을 고려하여 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 도로가 아닌 장소 부분에 마을입구, 주유소, 음식점 등이 있어 중앙선을 넘어 도로가 아닌 장소로 나가는 경우에 본 기준을 적용하고, 양 차량이 교행하다가 그 이외의 사유로 중앙선을 침범한 경우에는 중앙선 침범사고인 차31-1 기준을 적용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◉ 중앙선의 의미는 추월을 위해 안전에 주의하여 침범할 수 있지만(실선은 원칙적으로 금지됨) 즉시 본래 차로로 복귀해야 한다는 것이므로 도로에 설치된 중앙선이 실선이든 점선이든 상관없이 적용된다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ③ 차마의 운전자는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 말한다)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다) 우측 부분을 통행하여야 한다.

◉ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◉ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 대법원 1999. 7. 23. 선고 99다19346 판결

비록 자동차가 도로 양쪽으로 넘어가는 것이 허용된 황색 점선의 중앙선이라 하더라도 그 운전자가 중앙선을 넘을 당시의 객관적 여건으로 보아 장애물을 피하기 위하여 다른 적절한 조치를 취할 겨를이 없는 등의 급박한 사정 때문에 부득이 중앙선을 넘을 필요가 있는 경우나, 반대 방향의 교통에 특별한 주의를 기울이면서 중앙선을 침범하여 반대 차로로 넘어가는 경우 등 특별한 사정이 있는 경우에 한하여 중앙선을 넘는 것이 허용된다고 할 것이므로, 이와 같은 특별한 사정이 있음을 알았거나 알 수 있었던 경우가 아닌 한, 그 사고 장소가 점선의 구간이라 하여 반대 차로의 차량이 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없다.

◎ 대법원 2001. 2. 9. 선고 2000다58606 판결

일반적으로 중앙선이 설치된 도로를 자기 차로를 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주 오는 차량도 자기 차로를 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 차량의 비정상적인 운행을 예상할 수 있는 특별한 사정이 없다면 상대방 차량이 중앙선을 침범해 들어올 경우 까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없다.

◎ 대법원 2004. 10. 15. 선고 2004다39757 판결

야간에 교통신호기에 의하여 교통정리가 행하여지는 교차로와 근접한 편도 2차로 도로에서, B차량의 운전자가 음주수치 0.21%의 주취상태에서 갑자기 황색실선의 중앙선을 침범하여 유턴을 하였고, 이에 반대차선의 1차로를 따라 진행하던 C차량은 유턴을 발견하고 우측으로 피하였으나, C차량의 15미터 정도 뒤에서 따라오던 A차량이 B차량과 충돌한 사고에서, A차량이 선행차량인 C차량과의 충분한 안전거리를 확보하지 못한 채 주행하였다고 하여도 그와 같은 잘못과 반대차선으로부터의 갑작스러운 중앙선 침범으로 인한 B차량과의 사고 사이에 인과관계가 없다. A차량 무과실.

차31-4	정차 후 후진 대 맞은편 중앙선침범 좌회전(유턴)			
	(A) 정차 후 후진 (B) 중앙선 넘어 불법좌회전(또는 유턴)	기본 과실비율	A20	B80
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 현저한 후방주시태만	+20		
	B 이중 실선 중앙선 침범	+10		
	B 서행불이행	+10		
	B 신호불이행·지연	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 좌회전 완료 직후	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 중앙선이 설치되어 있는 도로에서 정차 후 후진중인 A차량과 맞은편에서 주행방향으로 진행하다가 중앙선을 넘어 불법좌회전(또는 유턴)하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- 중앙선의 의미는 추월을 위해 안전에 주의하여 침범할 수 있지만(실선은 원칙적으로 금지됨) 즉시 본래차로로 복귀해야 한다는 것이므로, 도로에 설치된 중앙선이 실선이든 점선이든 상관없이 적용된다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제18조 제1항에 따라 차마의 운전자는 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴하여서는 아니 될 주의 의무가 있고, 특히 맞은편에서 주행방향으로 진행하는 차량이 없다고 하더라도 B차량의 중앙선 침범이 허용되는 것은 아니므로 중앙선을 넘어 불법좌회전(유턴)을 한 B차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 또한 차마의 운전자는 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 후진하여서는 아니 될 주의의무가 있고,

B차량은 A차량의 정차 사실을 믿고 좌회전(유턴)을 시도한 점 등을 감안하여 양 차량의 기본과실을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ '현저한 후방주시태만'이란 A차량이 후진 중 B차량의 불법좌회전(유턴)을 충분히 미리 인지 할 수 있었음에도 후방주시의무를 현저히 게을리 한 경우를 의미한다. 이에 해당하는지 여부는 A차량의 후방 시야상태, A차량의 후진거리, B차량의 방향지시등 내지 비상등 점멸여부 등을 종합하여 판단하고, 이러한 경우에 해당하면 A차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 편도2차로 이상 도로에서 설치되는 이중실선 중앙선의 경우 모든 차량이 차선을 준수하여 진행할 것으로 신뢰하기 쉽기 때문에 중앙선을 침범하여 불법좌회전(유턴)하는 차량을 미리 예견하거나 회피하는 것이 더 어렵다는 점을 감안하여 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 중앙선을 침범하여 불법좌회전(유턴)하는 차량이 서행하지 않고 급회전(유턴)하는 경우에는 B차량의 진행을 예견하기 어렵다는 점을 감안하여 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 도로교통법 제38조 제1항 및 동법 시행령 제21조 별표2에 따라 좌회전·횡단·유턴 또는 진로변경을 하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 진로변경 신호를 해야 하므로 이러한 신호불이행·지연을 한 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ '좌회전 완료 직후'란, 충돌지점 직전에 좌회전(유턴)을 완료한 상태 또는 그에 가까운 경우로서, 후진차량에게 예견 및 회피가능성이 있다는 점을 감안하여 B차량의 과실을 10% 까지 감산할 수 있다.
- ◎ 양 차량의 현저한 과실 내지 중대한 과실은 회전시점과 후진시점의 선후관계, 양 차량 진행 속도, 기타 충격부위 등 여러 사정을 비교하여 가감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

25. "정차"란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.

28. “서행”이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
4. 후진할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴서 손바닥을 뒤로 향하게 하여 그 팔을 앞뒤로 흔들거나 자동차안전기준에 따라 장착된 후진등을 켜 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2020. 3. 18. 선고 2019나81003 판결

A차량은 위 E시장 내 창고 건물들 사이의 통행로 중 B차량 진행 방향 좌측에 사선으로 주차하고 있다가 B차량 진행 방향의 반대 방향으로 진행하기 위하여 후진하고 있었는데, 위 통행로에서 직진하던 B차량이 반대편 차로 쪽에 위치한 창고에 가기 위하여 황색 점선의 중앙선을 넘어 A차량의 후미 쪽으로 접근하며 좌회전하다가 B차량의 좌측 뒷부분과 A차량의 뒷부분 좌측 모서리 부분이 충돌한 사안에서, A 과실 30%.

(2) 중앙선 없거나 중앙선침범 미적용 도로에서 교행 사고 [차32]

차32-1	직진 대 맞은편 직진(교행사고)			
	(A) 직진 (B) 맞은편 직진	기본 과실비율	A50	B50
		과실비율 조정예시	① A 올라가는 차량 +10 ② A 가상의 중앙선 침범 +20 ③ A 현저한 과실 +10 ④ A 중대한 과실 +20 ⑤ A 일방통행위반 +30 ⑥ A 정지 -10 ⑦ A 회피 -10 ① B 올라가는 차량 +10 ② B 가상의 중앙선 침범 +20 ③ B 현저한 과실 +10 ④ B 중대한 과실 +20 ⑤ B 일방통행위반 +30 ⑥ B 정지 -10 ⑦ B 회피 -10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 249-1 기준

사고 상황

◎ 도로에 중앙선이 설치되어 있지 않고 좁은 도로폭 등으로 인해 양 차량이 계속 주행하기 위해 부득이 가상의 중앙선을 넘어야 하는 골목길 또는 이면도로에서 서로 마주오던 A차량과 B차량이 교행하다가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ 좁은 도로 폭이나 도로 양쪽의 주차차량들로 인해 양 차량의 교행이 쉽지 않은 이면도로에서는 양 차량 모두 가상의 중앙선을 넘나들면서 주행하는 경우가 많고, 통상의 차량운전자라면 이러한 사정을 충분히 예상하면서 미리 교행이 원활한 지점에서 양보하는 등 교행에 대비하여 운전해야 하므로 양 차량 모두 양보운전의무를 위반한 과실은 동일하다는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제20조 제2항에 따라 비탈진 좁은 도로에서 서로 마주보고 진행할 때에는 올라가는 차량이 오른쪽 가장자리로 피하여 진로를 양보할 의무가 있으므로 이를 이행하지 아니한 채 올라간 차량의 과실을 가산할 수 있다.
 - ② 충돌 당시 중앙선(가상의 중앙선 포함)을 넘은 차량의 과실을 가산할 수 있으나, 도로 오른쪽에 주차된 차량 때문에 정상적으로 통행이 불가능하여 부득이하게 중앙선(가상의 중앙선 포함)을 넘어간 경우에는 가산하지 않는다.
 - ③ ‘현저한 과실’이나 ‘중대한 과실’ 해당 여부는 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.
 - ④ 일방통행로에서 역주행을 한 차량은 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)를 위반한 것으로 과실이 중하다고 할 것이나, 정상적으로 진행하는 차량이라면 역주행을 하는 차량의 동태를 발견하고 사고를 회피할 여지가 있다는 점을 감안하여 일방통행위반 차량의 과실을 가산할 수 있다.
 - ⑤ 양 차량이 교행하기 전에 상대 차량과 일정한 거리를 둔 상태에서 미리 정지하고 있던 차량의 과실을 감산할 수 있다. 다만 양 차량이 교행하는 과정에서 충돌 직전에 정지하여 사고 회피에 기여한 바가 없는 경우에는 감산하지 않는다.
 - ⑥ 충돌 직전 핸들을 오른쪽으로 돌리거나 경음기를 울리는 등의 방법으로 사고를 피하려는 조치를 취한 차량의 과실을 감산할 수 있다.
- ◉ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 중앙선이 설치된 도로라도 좌우 주차차량들이나 장애물 등으로 도로폭이 좁아 부득이 중앙선을 넘나들며 교행해야 하는 경우에도 적용한다.
- ◉ 주차장 진출입 통로 교행 및 통로 회전 구간에서 회전반경 등으로 부득이 중앙선을 넘어 진행하리라 예상되는 사고에도 준용한다.
- ◉ 일방이 사고 회피를 위한 조치를 다하였음에도 상대방이 중앙선(가상의 중앙선 포함)을 넘은 정도나 속도가 상당한 상태로 충격한 경우 그 상대방의 일방 과실로 판단할 수 있다.(대법원 1992. 7. 28. 선고 92도1137 판결 참조)

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ③ 차마의 운전자는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 말한다)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다) 우측 부분을 통행하여야 한다.
- ④ 차마의 운전자는 제3항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
1. 도로가 일방통행인 경우
 2. 도로의 파손, 도로공사나 그 밖의 장애 등으로 도로의 우측 부분을 통행할 수 없는 경우
 3. 도로 우측 부분의 폭이 6미터가 되지 아니하는 도로에서 다른 차를 앞지르려는 경우. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - 가. 도로의 좌측 부분을 확인할 수 없는 경우
 - 나. 반대 방향의 교통을 방해할 우려가 있는 경우
 - 다. 안전표지 등으로 앞지르기를 금지하거나 제한하고 있는 경우
 4. 도로 우측 부분의 폭이 차마의 통행에 충분하지 아니한 경우
 5. 가파른 비탈길의 구부러진 곳에서 교통의 위험을 방지하기 위하여 시·도경찰청장이 필요하다고 인정하여 구간 및 통행방법을 지정하고 있는 경우에 그 지정에 따라 통행하는 경우

◎ 도로교통법 제20조(진로 양보의 의무)

- ② 좁은 도로에서 긴급자동차 외의 자동차가 서로 마주보고 진행할 때에는 다음 각 호의 구분에 따른 자동차가 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다.
1. 비탈진 좁은 도로에서 자동차가 서로 마주보고 진행하는 경우에는 올라가는 자동차

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2017. 3. 31. 선고 2016나66409 판결

양 차량이 좁은 도로에서 교행하던 중 발생한 사고의 경우, 두 대의 차량이 교행하기 어려운 도로에서 서로 진로를 양보할 의무를 위반한 점을 종합하면, B과실 50%

◎ 서울중앙지방법원 2017. 7. 9. 선고 2017나58951 판결

양 차량이 좁은 도로에서 모두 가상의 중앙선을 침범한 채로 교행하던 중 발생한 사고의 경우, 비탈진 좁은 도로를 올라가는 B차량은 도로 오른쪽 가장자리로 피하여 내려가는 A차량에게 진로를 양보할 의무가 있는 점을 종합하면, B과실 70%

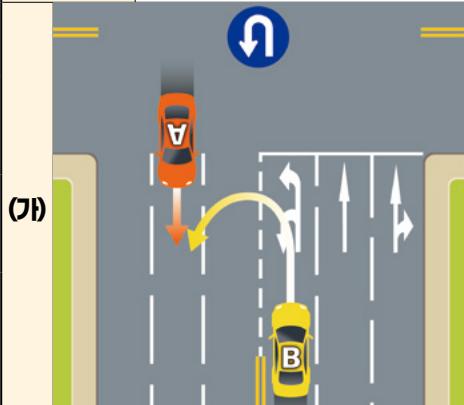
◎ 부산지방법원 2018. 5. 17. 선고 2017나62471 판결

아파트 지하주차장 진출하는 A차량이 중앙차선을 침범하여 내려오던 진입차량을 인식하였음에도 차량을 정지시키는 등의 적절한 조치를 취하지 않고 무리하게 주행하다가 서로 충격한 사안에서 중앙선침범 B차량 70%, 진출 A차량 30% 인정(주차장 램프구간 교행)

◎ 대법원 1992. 7. 28. 선고 92도1137 판결

중앙선이 표시되어 있지 아니한 비포장도로라고 하더라도 승용차가 넉넉히 서로 마주보고 진행할 수 있는 정도의 너비가 되는 도로를 정상적으로 진행하고 있는 자동차의 운전자로서는, 특별한 사정이 없는 한 마주 오는 차도 교통법규(도로교통법 제12조 제3항 등, 현행 13조)를 지켜 도로의 중앙으로부터 우측부분을 통행할 것으로 신뢰하는 것이 보통이므로, 마주 오는 차가 도로의 중앙이나 좌측부분으로 진행하여 올 것까지 예상하여 특별한 조치를 강구하여야 할 업무상 주의의무는 없는 것이 원칙이고, 다만 마주 오는 차가 이미 비정상적으로 도로의 중앙이나 좌측부분으로 진행하여 오고 있는 것을 목격한 경우에는, 그 차가 그대로 도로의 중앙이나 좌측부분으로 진행하여 옴으로써 진로를 방해할 것에 대비하여 그 차의 동태에 충분한 주의를 기울여 경음기를 울리고 속도를 줄이면서 도로의 우측 가장자리로 진행하거나 일단 정지하여 마주 오는 차가 통과한 다음에 진행하는 등, 자기의 차와 마주 오는 차와의 접촉충돌에 의한 위험의 발생을 미연에 방지할 수 있는 적절한 조치를 취하여야 할 업무상 주의의무가 있다고 할 것이지만, 그와 같은 경우에도 자동차의 운전자가 업무상 요구되는 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 마주 오는 차의 운전자의 중대한 과실로 인하여 충돌사고의 발생을 방지할 수 없었던 것으로 인정되는 때에는 자동차의 운전자에게 과실이 있다고 할 수 없다.(사고 발생 방지를 위해 주의의무를 다 한 경우, 무과실 판단)

(3) 직진(우회전)차와 유턴차 사이의 사고 [차33]

직진 대 유턴															
차33-1	(A) 직진 (B) 유턴 (가) 상시유턴구역 (나) 신호유턴														
(가)	 <p>기본 과실비율 (가) A20 A100 B80 B0</p>														
(나)	 <p>기본 과실비율 조정 예시 좌회전시</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>① A 신호위반(가)</td> <td>+80</td> </tr> <tr> <td>A 현저한 과실</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td>A 중대한 과실</td> <td>+20</td> </tr> <tr> <td>② B 신호불이행 ·지연</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td>③ B 현저한 과실</td> <td>+10</td> </tr> <tr> <td>B 중대한 과실</td> <td>+20</td> </tr> <tr> <td>④ B 회전종료 직후의 사고(가)</td> <td>-10</td> </tr> </tbody> </table>	① A 신호위반(가)	+80	A 현저한 과실	+10	A 중대한 과실	+20	② B 신호불이행 ·지연	+10	③ B 현저한 과실	+10	B 중대한 과실	+20	④ B 회전종료 직후의 사고(가)	-10
① A 신호위반(가)	+80														
A 현저한 과실	+10														
A 중대한 과실	+20														
② B 신호불이행 ·지연	+10														
③ B 현저한 과실	+10														
B 중대한 과실	+20														
④ B 회전종료 직후의 사고(가)	-10														

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 254, 392, 393 기준

사고 상황

- ◎ (가) 교차로에서 녹색신호에 따라 직진하는 A차량과 상시유턴구역에서 유턴하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ (나) 교차로에서 적색신호에 직진하는 A차량과 유턴신호에 따라 유턴하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ (가) 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 두텁게 보호해주어야 하지만, 유턴차량은 불법 유턴을 한 것은 아니라 유턴이 허용되는 상시유턴구역에서 유턴하였으므로 유턴차량의 일방과실로는 볼 수 없고, 직진차량으로서도 전방에서 유턴 중인 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.
- ◎ (나) 유턴차량이 신호에 따라 유턴을 하고 직진차량은 적색신호에 직진한 경우, 신호에 따라 유턴을 하는 차량으로서는 다른 차량이 신호위반을 하여 자신의 진로로 진행하여 올 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치를 강구할 주의의무는 없으므로, 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 직진차량인 A차량이 적색신호에 직진한 경우에는 유턴차량인 B차량이 직진차량의 이례적인 진행을 미리 발견하고 충돌을 피할 수 있는 경우가 아닌 한, 신호위반을 한 직진차량의 일방과실로 보는 전제에서 A차량의 과실을 80%까지 가산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제38조 제1항 및 동법 시행령 제21조 별표2에 따라 유턴을 하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 유턴신호를 해야 하므로 이러한 신호 불이행 또는 지연을 한 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ ‘현저한 과실’이나 ‘중대한 과실’의 해당 여부는 이 장의 3.수정요소의 해설에 따른다.

본 기준 중 (나)의 경우 ‘현저한 과실’의 특별한 사례로는, 유턴차량인 B차량이 신호에 따라 유턴을 하는 과정에서 반대차선에서 신호위반을 한 채 마주오는 직진차량의 비정상적인 주행을 미리 발견하였음에도 그대로 유턴한 경우를 들 수 있고, 이러한 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

④ 유턴차량인 B차량이 상시유턴구역에서 정상적으로 유턴을 완료한 상태에서 신호에 따라 교차로를 통과해온 직진차량과 충돌한 경우에는 직진차량도 전방에서 진입을 완료하는 유턴차량의 동태나 상황을 충분히 인지하고 사고를 피할 가능성이 있었다고 보이므로, B차량의 과실을 감산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ (가) 상시유턴구역에서 유턴을 하던 중 발생한 사고에 대해서 본 기준을 적용하고, A차량이 신호위반을 하여 직진한 경우에도 본 기준을 적용한다. 여기서 '상시유턴구역'이라 함은 교차로 전방에 유턴을 허용하는 안전표지가 설치되어 있으나, 그 허용시기에 관하여 별도 표지가 부착되어 있지 않은 장소를 말한다.
- ◎ (나) 전방에 횡단보도가 설치되어 있는 유턴구역에서 신호에 따라 유턴을 하던 중 발생한 사고에 대해서도 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.
- ② 시·도경찰청장은 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 도로의 구간을 지정하여 차마의 횡단이나 유턴 또는 후진을 금지할 수 있다.

③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

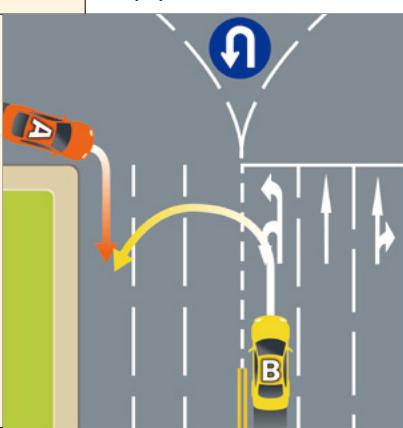
참고 판례

◎ 대법원 2005. 6. 10. 선고 2004다29934 판결

신호기에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로의 전방에 노면표지로서 유턴을 허용하는 안전표지가 설치되어 있으나, 전방의 교차로에 설치된 신호기에는 좌회전신호시 또는 보행신호시 유턴하라는 등의 별도 표지가 부착되어 있지 아니한 경우, 이와 같은 유턴 허용구역에서 유턴하려 하는 차량의 운전자는 도로교통법 제16조 제1항의 규정에 따른 통행방법에 따라 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 염려가 없을 때에는 유턴할 수 있다고 할 것이고, 반드시 전방의 신호기가 좌회전신호로 바뀐 후에야 유턴하여야 하는 것은 아니라 할 것이며, 따라서 이와 같은 교차로에 설치된 신호기의 신호가 적색등화로 바뀐 다음 유턴 허용 구역에서 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 염려가 없음을 확인하고 유턴하는 운전자로서는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 맞은편 반대차선에서 정지신호를 위반하고 교차로를 통과하여 직진하여 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고 발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없다.

◎ 서울북부지방법원 2017. 9. 26. 선고 2017나31065 판결

B차량이 유턴지점에서 유턴을 하면서 1차로에서 2차로로 진입을 하다가 B차량의 반대 방향에서 정상적으로 주행하고 있던 A차량과 충돌한 사고 (B차량은 유턴을 함에 있어 반대 방향에서 진행하는 차량이 있는지 여부와 그 통행을 방해할 우려가 있는지 여부에 대하여 일반적인 개활지에서 유턴하는 경우보다 강한 주의의무를 기울여야 하고, 유턴 이후에도 터널을 빠져나오는 차량의 통행에 장애를 줄 우려가 있는 경우에는 진로변경을 하여서는 안된다는 점을 고려): B과실 100%

차33-2	우회전 대 유턴			
	(A) 우회전 (B) 유턴 (가) 상시유턴구역 (나) 신호유턴	기본 과실비율	(가) (나)	A30 A80 B70 B20
(가)		① A 신호불이행·지연	+10	
		② A 급우회전	+10	
		③ A 대우회전	+10	
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
(나)		① B 신호불이행·지연	+10	
		B 현저한 과실	+10	
		B 중대한 과실	+20	
		B (가)의경우에 회전종료 직후	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 254-1, 392-1, 393-1 기준

사고 상황

- ◎ (가) 교차로에서 우회전하는 A차량과 상시유턴구역에서 유턴하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ (나) 교차로에서 우회전하는 A차량과 유턴신호에 따라 유턴하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ (가) B차량은 신호에 의해 보호받지 못하는 상시유턴구역에서 유턴을 하여 반대차선으로 넘어갔다가 왼쪽 도로에서 우회전 중인 A차량과 충돌하였으므로 B차량의 과실이 더 크다고 보아야 할 것이지만, A차량은 우회전 차량으로서 반대차선에서 유턴하는 차량이 있으면 이를 미리 발견하여 일시정지나 감속을 하는 등 사고를 회피하여야 할 의무가 있음에도 이를 소홀히 한 잘못이 인정되는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.
- ◎ (나) 전방의 유턴 신호에 따라 유턴하는 차량은 우회전 차량보다 더욱 보호를 받아야 하므로 우회전 차량인 A차량의 과실이 훨씬 크다고 보아야 할 것이지만, B차량으로서도 유턴을 하는 중에 반대차선으로 우회전을 하는 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무를 준수했어야 한다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조 및 동법 시행령 제21조에 따라 우회전이나 좌회전, 유턴을 하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 우회전이나 좌회전 신호를 해야 하므로 이를 불이행하거나 자연한 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 우회전차량은 교차로에서 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전을 해야 하므로, A차량이 급우회전을 하였을 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 우회전차량은 교차로에서 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전을 해야함에도 대우회전을 하게 되면 유턴 차량의 정상적인 회전반경을 침해하게 되어 충돌에 이르게 되므로, A차량이 대우회전을 하였을 경우 대우회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 유턴차량인 B차량이 상시유턴구역에서 정상적으로 유턴을 완료한 상태에서 우회전차량과

충돌한 경우에는 우회전차량도 전방에서 진입을 완료하는 유턴차량의 동태나 상황을 충분히 인지하고 사고를 피할 가능성이 있었다고 보이므로, B차량의 과실을 감산할 수 있다.

◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ (가) 상시유턴구역에서 유턴 중 발생된 사고에 대해서만 적용한다.
- ◎ (나) 신호유턴구역에서 유턴 중 발생된 사고에 대해서만 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻	
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전 할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전 할 수 있다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전할 수 없다.
	화살표 등화	녹색 화살표 등화	차마는 화살표시 방향으로 진행할 수 있다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표3(신호등의 종류, 만드는 방식 및 설치기준)

구분	종류	설치기준
차량 신호등	우회전 삼색등	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자와 우회전 차량 간의 상충이 빈번한 경우 설치할 수 있다. · 동일 동일 장소에서 1년 동안 3건 이상의 우회전 차량에 의한 사고가 발생한 경우 설치할 수 있다. · 대각선 횡단보도가 운영되는 경우나 좌측에서 접근하는 차량에 대한 확인이 어려운 경우 설치할 수 있다. · 도로의 우측면에 차량의 진행방향에서 잘 보이도록 설치한다.

참고 판례

◎ 서울남부지방법원 2018. 8. 16. 선고 2017나66389 판결

B차량은 신호에 따라 유턴을 거의 완료하였고, A차량의 왼쪽 앞부분과 B차량의 오른쪽 뒷부분이 충돌한 사고, B과실 0%.

다. 같은 방향 진행차량 상호 간의 사고

(1) 안전거리미확보로 인한 추돌사고 [차41]

차41-1	양 차량 주행 중 후방 추돌(앞차량 정지 직후 포함)				
	(A) 뒤차(후행) 추돌 (B) 앞차(선행) 직진		기본 과실비율	A100	B0
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">과실비율 조정여부</p> <p>④ A 주택가·상점가 등 ① A 현저한 과실 ② A 중대한 과실 ③ B 저속주행 또는 편도3차로 이상 도로에서 이유 없는 정지 ② B 제동등화의 고장 ③ B 이유 없는 급정지</p>	④ A 주택가·상점가 등	+10		
		① A 현저한 과실	+10		
		② A 중대한 과실	+20		
		③ B 저속주행 또는 편도3차로 이상 도로에서 이유 없는 정지		+10	
		② B 제동등화의 고장		+20	
		③ B 이유 없는 급정지		+30	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 $+(+)$, $-(-)$ 조정 가능합니다.

※舊 253, 390, 391, 507 기준

사고 상황

- 도로(고속도로 및 자동차전용도로 포함)를 후행하여 진행하는 A차량(뒤차)이 동일방향에서 선행하는 B차량(앞차)을 추돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ ① 내지 ③ 사유로 B차량에게 과실이 인정되어 A차량의 과실비율이 100% 미만인 경우에 한하여, A차량의 수정요소를 가산하여 최종 비율을 확정한다.
- ① 고속도로, 자동차전용도로 등 주행속도 하한이 정해진 도로에서 제한 속도 이하로 주행하는 것을 의미한다. 도로교통법 제17조 3항, 시행규칙 제19조 1항에 의하여 교통이 밀리거나 부득이한 사유로 최저속도보다 느리게 운전할 수 밖에 없는 예외에 해당하는 경우는 제외된다. ③번과는 중복해서 적용하지 않는다. 편도 3차로 이상 도로의 주행차로에서는 차량의 흐름에 따라 주행하는 것이 통상적이고, 후행차량도 그러한 사정을 어느 정도 신뢰하고 운전하는 것이 통상적이므로 추돌을 당한 B차량이 편도 3차로 이상의 차로 수많은 도로의 주행차로에서 이유 없이 정지한 경우 과실을 가산할 수 있다.
- ② 제동등화에 고장이 생겨서 점등이 되지 않는 경우, 진흙이나 칠 등으로 더러워져서 법정 조명도가 불충분한 경우나 야간에 미등이 켜져 있지 아니한 경우 등이 이에 해당하며, 이러한 경우 피추돌차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다. 야간이라도 주변 가로등 환경 등 밝기에 비추어 앞차를 인식하는데 어려움이 없다면 가산하지 않을 수도 있다.
- ③ 도로교통법 제19조 제4항에 따라 앞차(선행차량)는 위험방지나 부득이한 사유가 없는 한 급정지나 급제동을 하여서는 아니 되는 바, 이에 위반하여 앞차가 이유 없는 급정지를 하는 예로는 (1) 택시 손님을 태우기 위한 급정지, (2) 운전미숙으로 가속기 대신 브레이크를 밟은 경우, (3) 후행차량을 놀려주기 위한 급정지 등이 있고, 이러한 경우에는 추돌을 당한 앞차(B차량)의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 고의적인 급정거는 면부책 판단사항이므로 본 기준의 적용을 배제한다.
- ④ 주택·상점가 등 보행자의 통행이 많은 장소는 일반적으로 급제동이 필요한 경우가 많으므로 후행차량도 그러한 사정을 예측하고 운전하여야 한다는 점에서 뒤에서 추돌당한 A차량의 과실을 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 앞차가 도로를 진행 중이거나 도로에서 정지한 직후에 뒤차로부터 추돌당한 사고에 대하여 본 기준을 적용한다.
- ◉ 하지만 앞차가 이미 발생한 선행사고로 인하여 도로상에 주·정차하고 있다가 발생한 추돌 사고에 대해서는 차42-1 기준이 적용되고 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제17조(자동차등과 노면전차의 속도)

① 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)과 노면전차의 도로 통행 속도는 행정안전부령으로 정한다.

(중략)

③ 자동차등과 노면전차의 운전자는 제1항과 제2항에 따른 최고속도보다 빠르게 운전하거나 최저속도보다 느리게 운전하여서는 아니 된다. 다만, 교통이 밀리거나 그 밖의 부득이한 사유로 최저속도보다 느리게 운전할 수밖에 없는 경우에는 그러하지 아니하다.

※ 도로별 최고·최저속도는 도로교통법 시행규칙 제19조(자동차등과 노면전차의 속도)를 참고한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리확보 등)

- ① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 위험방지를 위한 경우와 그 밖의 부득이한 경우가 아니면 운전하는 차를 갑자기 정지시키거나 속도를 줄이는 등의 급제동을 하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 대법원 1997. 11. 25. 선고 97다41639 판결

도로교통법 제17조 제1항(현행 제19조 1항)은 “모든 차는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 때에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우에 그 앞차와의 충돌을 피할 만한 필요한 거리를 확보하여야 한다.”고 규정하고 있는바, 이는 앞차가 제동기의 제동력에 의하여 정지한 경우뿐만 아니라, 제동기 이외의 작용에 의하여 갑자기 정지한 경우도 포함한다.

◎ 울산지방법원 2013.8.30. 선고 2011가단34087, 41405 판결

주간에 왕복1차로의 도로에서 A차량이 직진하던 중 전방주시를 태만히 하고 안전거리를 충분히 확보하지 아니한 과실로, 전방에서 같은 방향으로 진행하던 B차량이 정지하는 것을 뒤늦게 발견하고 제동장치를 제때 조작하지 못함으로써 B차량의 뒷부분을 추돌하여 상해를 입힌 사고: B과실 0%

◎ 서울고등법원 2009.10.23. 선고 2008나110137 판결

(서울중앙지방법원 2007가단371467 판결)

주간에 편도4차로의 도로에서 A차량이 0.141%의 술에 취한 상태로 1차로를 진행하던 중, 같은 차로에서 앞서 진행하던 B차량을 추돌하여 B차량으로 하여금 신호대기를 위하여 정차 중이던 C차량을 충돌케 한 사고 : B과실 0%

◎ 서울동부지방법원 2007.1.26. 선고 2005가단49363 판결

주간에 고속도로에서 B차량이 선행하던 중, 마침 뒤에서 전방주시의무를 태만한 채 운행 중인 A차량에 추돌당한 사안: B과실 0%

◎ 서울중앙지방법원 2018.9.5. 선고 2018나16484 판결

새벽에 B차량(화물트럭)이 타이어 평크로 갓길을 따라 최저속도(시속 50km)보다 다소 낮은 시속 40km로 주행 중이고 야간등 켜고 있었고 야간이지만 가로등이 켜져 있었는데, A차량이 추돌시까지 스키드마크가 전혀 없어 출음운전이 추정되어 전방주시의무를 현저하게 태만한 것으로 보이므로 B차량의 저속 주행과 사고 발생 사이에 별다른 영향이 없다고 보아 A차량 100%. (고속도로 사고)

◎ 서울남부지방법원 2021.6.25. 선고 2020나71619판결

주간에, A이륜차가 앞서가던 B차량이 감속하자 피하면서 충돌한 사고에서, B차량이 전방에 횡단보도 및 과속단속카메라가 설치되어 있는 것을 발견하고 감속하며 주행 중이었고 감속 정도가 통상적인 운행 중 사고를 유발시킬 만한 급제동에 해당한다고 보기 부족하고 설령 속도 줄인 것이 다소 갑작스럽다고 하더라도 부득이 전방 횡단보도 상 보행자 동태를 파악하기 위한 조치이므로, 시야 확보에 전혀 지장이 없는 상황에서 전방주시의무와 안전거리미확보를 태만히 한 A차량 과실 100%. (이륜차 사고)

(2) 주정차 차량 추돌사고 [차42]

차42-1	차로 주·정차 중 재추돌(2차) 사고(고속도로 등 포함)				
	(A) 뒤차(추돌차) (B) 앞차(사고로 주정차중)		기본 과실비율	A80	B20
과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10			
	A 중대한 과실	+20			
	⑤ A 대피불가능 상황	-10			
	B 고속도로 (자동차전용도로 포함)	+20			
	② B 주정차에 과실 없음	-20			
	B 주정차로	+10			
	B야간 약전후등 시야 확보 미확보	+10			
	③ B 전용차로 위반	+10			
	B 현저한 과실	+10			
	B 중대한 과실	+20			
	B 안전표지판 등 설치	-20			
	④ B 비상점령표시등 점등	-10			
	B 대피불가능 상황	-10			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 245, 505 기준

사고 상황

- 일반 도로 및 고속도로(자동차전용도로 포함)에서 A차량이 진행 중 전방에서 선행사고 후 사고처리가 완료되지 않아 도로상에 주·정차하고 있는 B차량을 추돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 일반 도로에서의 추돌사고는 추돌한 차량의 전방주시의무 위반과 안전거리 미확보(도로 교통법 제19조 제1항)로 인하여 발생하는 것이 일반적이므로 뒤에서 추돌한 A(추돌차)와 앞에서 추돌을 당한 B(피추돌차)의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 수정요소는 아래 ① 내지 ④를 거쳐서 B의 과실이 인정되어 A의 비율이 100미만이 될 경우에 한하여 A의 과실 사유를 가산한 뒤 최종 비율을 확정한다. 유의할 점은 ② 또는 ③

사유는 서로 양립 불가능한 사정이므로 둘 중 하나만 적용한다. 반면, ②, ③ 사유와 ④ 사유는 서로 중복해서 적용이 가능하다.

① 고속도로(자동차전용도로 포함)에서의 추돌사고는 고속도로 등에서는 주정차가 원칙적으로 금지되어 있어 뒤차 입장에서 앞 차량이 도로 상에 주(정)차 중일 것이라고 예상하는 것이 더 어렵기 때문에 추돌 당한 앞차의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.

② B차량이 앞에서 발생한 다른 사고를 보고 부득이하게 주·정차한 경우 또는 B차량이 선행 사고의 당사자로서 선행사고를 낸 데에 B차량의 과실이 없는 경우 등 B차량이 주·정차하게 된 점에 과실이 없는 경우에는 B차량의 과실을 감산할 수 있다.

다만, 고속도로 및 자동차전용도로에서 B차량이 선행사고에 과실이 없어도 선행사고 발생 후 상당한 시간이 경과되었음에도 사고 후 안전조치 등을 제대로 취하지 않은 경우에는 감산하지 않는다.

③ 먼저 발생한 사고에 B의 과실이 있는 경우에 가산할 수 있으며, ② 사유와는 중복해서 적용하지 않는다.

- 야간, 악천후, 급회전지역 등 시야확보가 곤란한 곳에서는 뒤차인 A추돌차량이 앞차인 B피 추돌차량을 발견하기가 쉽지 않으므로 피추돌차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

- B의 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

④ 고속도로 및 자동차전용도로(이하 ‘고속도로등’이라 함) 상에서 차량 고장 등을 이유로 주·정차하게 된 경우에는 도로교통법 제66조, 도로교통법 시행규칙 제40조에 따라 고장자동 차의 표지를 설치하여야 하는 바, 이러한 표지가 설치되어 있는 경우에는 후방에서 진행하여 오는 뒤차(추돌차)가 앞차(피추돌차)를 발견하기가 용이하기 때문에 이러한 조치를 취한 앞차(피추돌차) B의 과실을 감산할 수 있다. (종전에는 안전삼각대를 100미터 이상의 뒤쪽 도로상에 설치하여야 한다고 규정하였으나 2017. 6. 2.자 개정으로 거리제한을 폐지하고 후방에서 접근하는 자동차의 운전자가 확인할 수 있는 위치에 설치하도록 하였다.)

- 이와 같은 안전표지는 설치하지 않았으나 비상점멸표시등을 켠 경우에는 10%까지 감산 할 수 있다.

- 일반도로의 경우에도 고속도로등의 경우를 준용하여 감산할 수 있다.

- 피추돌차량의 고장 정도가 심하여 갓길로 옮길 수 없었거나 갓길로 옮기고 있던 경우, 갓길로 옮길 시간상 여유가 없는 경우로서 피추돌차량인 B차량의 과실을 감산할 수 있다.

⑤ 주·정차한 B차량이 여러 개의 차로에 걸쳐 주·정차하고 있는 등의 사유로 A차량이 대피할 수 없는 경우에는 A차량의 과실을 감산할 수 있다.

- A의 현저한 과실과 중대한 과실등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

◎ 본 기준은 일반도로 뿐만 아니라 고속도로(자동차전용도로 포함)에서 발생한 경우도 적용한다.

◎ 또한, 본 기준은 앞차인 B가 이미 발생한 선행사고로 인하여 도로상에 주·정차하고 있다가 뒤차 A에게 추돌당한 사고에 대해서 적용하며, 앞차 B가 도로를 진행 중이거나 도로에서 정지한 직후에 뒤차 A에게 추돌당한 사고에 대해서는 차41-1 기준을 적용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제57조(통칙)

고속도로 또는 자동차전용도로(이하 “고속도로등”이라 한다)에서의 자동차 또는 보행자의 통행방법 등은 이 장에서 정하는 바에 따르고, 이 장에서 규정한 것 외의 사항에 관하여는 제1장부터 제4장까지의 규정에서 정하는 바에 따른다.

◎ 도로교통법 제64조 (고속도로등에서의 정차 및 주차의 금지)

자동차의 운전자는 고속도로등에서 차를 정차하거나 주차시켜서는 아니 된다.
다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 법령의 규정 또는 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다)의 지시에 따르거나 위험을 방지하기 위하여 일시 정차 또는 주차시키는 경우
 2. 정차 또는 주차할 수 있도록 안전표지를 설치한 곳이나 정류장에서 정차 또는 주차시키는 경우
 3. 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 길가장자리구역(갓길을 포함한다)에 정차 또는 주차시키는 경우
 4. 통행료를 내기 위하여 통행료를 받는 곳에서 정차하는 경우
 5. 도로의 관리자가 고속도로등을 보수·유지 또는 순회하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
 6. 경찰용 긴급자동차가 고속도로등에서 범죄수사, 교통단속이나 그 밖의 경찰임무를 수행하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
- 6의 2. 소방차가 고속도로등에서 화재진압 및 인명 구조·구급 등 소방활동, 소방지원활동 및 생활안전활동을 수행하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
- 6의 3. 경찰용 긴급자동차 및 소방차를 제외한 긴급자동차가 사용 목적을 달성하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
7. 교통이 밀리거나 그 밖의 부득이한 사유로 움직일 수 없을 때에 고속도로등의 차로에 일시 정차 또는 주차시키는 경우

◎ 도로교통법 제66조(고장 등의 조치)

자동차의 운전자는 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로등에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때에는 행정안전부령으로 정하는 표지(이하 “고장자동차의 표지”라 한다)를 설치하여야 하며, 그 자동차를 고속도로등이 아닌 다른 곳으로 옮겨 놓는 등의 필요한 조치를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 제40조(고장자동차의 표지)

- ① 법 제66조에 따라 자동차의 운전자는 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로 또는 자동차전용 도로(이하 “고속도로등”이라 한다)에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때에는 다음 각 호의 표지를 설치하여야 한다.
 1. 「자동차관리법 시행령」 제8조의2제7호, 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」 제112조의8 및 별표 30의5에 따른 안전삼각대(국토교통부령 제386호 자동차 및 자동차 부품의 성능과 기준에 관한 규칙 일부개정령 부칙 제6조에 따라 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준을 충족하도록 제작된 안전삼각대를 포함한다)
 2. 사방 500미터 지점에서 식별할 수 있는 적색의 섬광신호·전기제등 또는 불꽃신호. 다만, 밤에 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로등에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때로 한정한다.

- ③ 자동차의 운전자는 제1항에 따른 표지를 설치하는 경우 그 자동차의 후방에서 접근하는 자동차의 운전자가 확인할 수 있는 위치에 설치하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 2014. 3. 27. 선고 2013다215904 판결

고속도로나 자동차전용도로에서 선행사고로 자동차를 운행할 수 없게 되었음에도 자동차를 안전한 장소로 이동시키거나 관계 법령이 정한 고장자동차의 표지를 설치하는 등의 안전조치를 취하지 아니한 채 주행차로에 정지해 있는 사이에 뒤따라온 후행차량에 의한 추돌사고가 발생한 경우, 선행차량 운전자에게 선행사고의 발생에 아무런 과실이 없고, 사고 후 안전조치 등을 취할 시간적 여유가 없거나 부상 등으로 그러한 조치를 기대하기 어려운 상황에 처해 있다가 후행사고를 당한 때에는 후행사고로 인한 손해배상액을 산정함에 있어 선행차량 B의 과실을 참작할 여지가 없다.

◎ 대법원 2019. 6. 27. 선고 2018다226015판결

고속도로에서 선행차량이 사고 등의 사유로 안전조치를 취하지 아니한 채 주행차로에 정지해 있는 사이에 뒤따라온 자동차에 의하여 추돌사고가 발생한 경우에, 안전조치를 취하지 아니한 정차로 인하여 후행차량이 선행차량을 충돌하고 나아가 그 주변의 다른 차량이나 사람들을 충돌할 수도 있다는 것을 충분히 예상할 수 있으므로, 선행차량 운전자가 정지 후 안전조치를 취할 수 있었음에도 과실로 이를 게을리하였거나, 또는 정지 후 시간적 여유 부족이나 부상 등의 사유로 안전조치를 취할 수 없었다고 하더라도 그 정지가 선행차량 운전자의 과실로 발생된 선행사고로 인한 경우 등과 같이 그의 과실에 의하여 비롯된 것이라면, 안전조치 미이행 또는 선행사고의 발생 등으로 인한 정지와 후행 추돌사고 및 그로 인하여 연쇄적으로 발생된 사고들 사이에는 특별한 사정이 없는 한 인과관계가 있고, 손해의 공평한 분담이라는 손해배상 제도의 이념에 비추어 볼 때에 선행차량 운전자의 과실은 후행사고들로 인한 손해배상책임에 관한 분담범위를 정할 때에 참작되어야 한다.(고속도로 B차량이 선행사고에 과실이 있는 경우 안전조치 기대 어려운 상황이라고 할지라도 선행 사고로 인한 정차와 후행 추돌사고 사이의 인과관계가 있다는 취지)

차42-2	일반 도로 가장자리(갓길포함) 주·정차			
	(A) 주·정차	(B) 추돌차		
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A0	B100
		① A 시야불량	+10	
		② A 주정차 금지장소	+10	
		③ A 주정차 방법 위반	+10	
		④ A 비상등화 등 안전조치 불이행	+10	
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		⑤ A 회피불능	-10	
		B 현저한 과실		+10
		B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 255, 394 기준

사고 상황

- 일반 도로의 가장자리(갓길 포함) 또는 도로와 보도의 가장자리에 동시에 걸치고 주·정차 중인 A차량을 동일방향에서 후행하여 진행하는 B차량이 추돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방 주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- A의 수정요소를 먼저 가감하고 B의 비율이 100미만이 될 경우에 한하여 B의 과실을 가산하여 최종 비율을 확정한다.

- ① 폭우, 진한 안개, 야간에 가로등이 없어서 어두운 곳에서는 추돌차량이 주·정차 중인 차량을 발견하기가 용이하지 않으므로 피추돌차량인 A차량의 과실을 가산할 수 있다.

- ② 도로교통법 제32조, 제33조를 위반하여 주·정차한 경우에는 피추돌차량인 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 도로교통법 제34조를 위반하여 주·정차한 경우에는 피추돌차량인 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 차량이 야간에 도로에 있는 경우에는 전조등, 차폭등, 미등, 비상등을 켜야 함에도 그렇지 아니한 경우나, 시야가 불량한 상황임에도 주·정차 차량이 비상등을 켜지 아니한 경우 등에는 추돌차량이 주·정차 차량을 발견하기가 용이하지 않으므로 피추돌차량인 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 다만, 주정차 금지 구역이 아닌 곳은 위법하게 주정차한 과실은 없으므로 적용하지 않는다.
- ⑤ 고장 등의 이유로 부득이하게 주정차한 경우에는 도로 오른쪽에 주정차하여야 하고, 주행 차로에서 운전하는 것이 불가능한 경우 자체 없이 차량을 주행차로 이외의 장소로 이동 시켜야 하나 이러한 경우에 A의 고장 정도가 심하여 갓길로 옮길 수 없었거나 갓길로 옮기고 있던 경우, 갓길로 옮길 시간상 여유가 없는 경우에는 A차량의 과실을 감산할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 사고형태가 추돌이 아닌 충돌이나 접촉의 경우에도 본 기준을 적용한다. 다만, 피추돌차량인 A차량이 선행사고로 인하여 도로상에 주·정차하게 된 경우에는 차42-1을 기준을 적용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◉ 고속도로의 갓길에 주·정차중인 차량을 동일방향에서 후행하여 진행하는 차량이 추돌한 사고에는 차42-3을 적용하고 고속도로의 차로에 정차하고 있는 경우는 차42-1을 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제32조(정차 또는 주차의 금지)

모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여 서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 교차로·횡단보도·건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(‘주차장법에 따라 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장은 제외한다’)

2. 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내인 곳
3. 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 각각 10미터 이내인 곳
4. 버스여객자동차의 정류지(停留地)임을 표시하는 기둥이나 표지판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터 이내인 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기 위하여 차를 정차하거나 주차하는 경우에는 그러하지 아니하다.
5. 건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내인 곳
6. 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내인 곳
 - 가. 「소방기본법」 제10조에 따른 소방용수시설 또는 비상소화장치가 설치된 곳
 - 나. 「화재예방, 소방시설 설치·유지 및 안전관리에 관한 법률」 제2조 제1항 제1호에 따른 소방시설로서 대통령령으로 정하는 시설이 설치된 곳
7. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

◎ 도로교통법 제33조(주차금지의 장소)

모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에 차를 주차해서는 아니 된다.

1. 터널 안 및 다리 위
2. 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내인 곳
 - 가. 도로공사를 하고 있는 경우에는 그 공사 구역의 양쪽 가장자리
 - 나. 「다중이용업소의 안전관리에 관한 특별법」에 따른 다중이용업소의 영업장이 속한 건축물로 소방본부장의 요청에 의하여 시·도경찰청장이 지정한 곳
3. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

◎ 도로교통법 제34조(정차 또는 주차의 방법 및 시간의 제한)

도로 또는 노상주차장에 정차하거나 주차하려고 하는 차의 운전자는 차를 차도의 우측 가장자리에 정차하는 등 대통령령으로 정하는 정차 또는 주차의 방법·시간과 금지사항 등을 지켜야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 제11조(정차 또는 주차의 방법 등)

- ① 차의 운전자가 법 제34조에 따라 지켜야 하는 정차 또는 주차의 방법 및 시간은 다음 각 호와 같다.

1. 모든 차의 운전자는 도로에서 정차할 때에는 차도의 오른쪽 가장자리에 정차할 것. 다만, 차도와 보도의 구별이 없는 도로의 경우에는 도로의 오른쪽 가장자리로부터 중앙으로 50센티미터 이상의 거리를 두어야 한다.
2. 여객자동차의 운전자는 승객을 태우거나 내려주기 위하여 정류소 또는 이에 준하는 장소에서 정차하였을 때에는 승객이 타거나 내린 즉시 출발하여야 하며 뒤따르는 다른 차의 정차를 방해하지 아니할 것
3. 모든 차의 운전자는 도로에서 주차할 때에는 시·도경찰청장이 정하는 주차의 장소·시간 및 방법에 따를 것
- ② 모든 차의 운전자는 제1항에 따라 정차하거나 주차할 때에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하도록 하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
1. 안전표지 또는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람의 지시에 따르는 경우
 - 가. 경찰공무원(의무경찰을 포함한다)
 - 나. 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
 - 다. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 제6조 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람
 2. 고장으로 인하여 부득이하게 주차하는 경우

참고 판례

◎ 대법원 1996. 2. 9. 선고 95다39359판결

운전자의 후방조치의무는 고속도로 또는 자동차전용도로에서의 정차나 차량의 통행이 잦아 정차 사실을 후행 차량에게 사전에 쉽게 알릴 수 없는 경우에 필요한 것이고, 그렇지 않고 속도가 제한되어 있고 후행 차량에게 쉽게 정차 사실을 알릴 수 있는 곳이라면(일반도로) 굳이 운전자에게 이러한 안전의무 조치를 요구할 수는 없다.(운전자 후방조치의무 관련)

◎ 서울중앙지방법원 2019.04.17. 선고 2018나62265 판결

주간에, A차량이 매장 앞에서 물건을 하차하기 위해 삼거리(T자) 교차로의 모서리 부근에 있는 횡단보도를 걸쳐 주·정차 중이었는데, B차량이 후진하면서 A차량을 충격한 사고에서, 도로교통법 제32조에 따라 삼거리(T자) 교차로의 모서리 부근에 있는 횡단보도를 걸친 불법 주·정차 과실 역시 사고 발생 및 손해 확대의 원인이 되었으므로 A 과실 20%.(불법 주정차)

◎ 서울중앙지방법원 2019. 08. 21. 선고 2019나23090 판결

새벽에, B차량이 편도 2차로 도로 중 2차로에 주차되어 있는 A차량을 충격한 사고에서, 황색 실선 및 주정차금지표지판이 설치된 주차금지구역임에도 2차로 도로의 한 개 차로를 A대형 버스로 점유하여 불법 주차를 하였을 뿐 아니라 후행 차량 운전자들이 충돌하지 않도록 비상 등, 전조등 및 차폭등 점등 등 안전조치를 취하지도 않은 점 등 A차량의 불법주차가 사고의 발생 및 확대에 영향을 미쳤으므로 A과실 20%.(불법 주정차)

◎ 춘천지방법원 원주지원 2023. 1. 31. 선고 2022가단58638 판결

야간에 편도 3차로 직진차로 중 3차로에 불법주차한 A차량을, 음주수치 0.2%를 초과한 상태에서 2차로에서 3차로로 진로변경던 B차량이 충격한 사고에서, 불법주차 과실은 인정되나 B차량의 운행 형태(전방 시야 제한 없고 진로변경할 이유가 없었으며 1, 2차로에 차량 통행이 없었음)에 비추어 A차량의 불법주차가 없었더라도 비슷한 사고가 발생했을 가능성이 크므로 사고와 상당인과관계가 있다고 볼 수 없어 A차량 0%. (상당인과관계 불인정)

차42-3	고속도로(자동차전용도로 포함) 갓길 주·정차 중 추돌				
	(A) 추돌	(B) 피추돌(갓길 주정차중)	기본 과실비율	A100	B0
 갓길	 갓길	 갓길	A 현저한 과실	+10	
			A 중대한 과실	+20	
			B 야간, 악천후 등 시야확보 곤란	+10	
			① B 차로 일부 점용	+20	
			② B부득이한 사정이 없는 주정차	+10	
			B 현저한 과실	+10	
			B 중대한 과실	+20	
			③ B 안전표지 미설치	+10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 506 기준

사고 상황

- 고속도로(자동차전용도로 포함) 등에서 갓길에 주(정)차인 B차량을 동일방향에서 후행하여 주행하는 A차량이 추돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제60조 제1항에 따라 자동차의 고장 등 부득이한 사유가 있는 경우에만 갓길을 통행할 수 있으므로 갓길에 정차한 차량이 위와 같은 부득이한 사정이 있는 경우를 B차량 측이 입증했음을 전제로 피추돌차량이 사고에 관한 예견 및 회피가능성을 인정하기 어려우므로 추돌차량인 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- B의 수정요소를 먼저 가산하고 A의 비율이 100미만이 될 경우에 한하여 A의 과실을 가산하여 최종 비율을 확정한다.

- ① 주정차 차량이 갓길을 포함하여 차로의 일부(차로 폭의 절반 이내)를 점유하고 있는 경우로서, 이는 추돌차량인 A차량의 정상적인 통행을 방해한 것이므로 주정차 차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 갓길에 주정차를 할 수밖에 없는 부득이한 사정'이란 차량고장, 연료소진, 타이어교환, 체인 장착 등의 사정으로 불가피하게 주정차하게 된 것을 말하며, 이러한 부득이한 사정이 없는 경우(즉, B차량 측에서 부득이한 사정이 있다는 점을 입증하지 못한 경우)에는 도로교통법 제60조, 제64조를 위반한 것이므로 주정차차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 고속도로 및 자동차전용도로(이하 '고속도로등'이라 함) 상에서 차량 고장 등을 이유로 부득이하게 주·정차하게 된 경우에는 도로교통법 제66조, 도로교통법 시행규칙 제40조에 따라 고장자동차의 표지를 설치하여야 하는 바, 이러한 표지를 설치하지 않은 경우에는 주정차 차량을 발견하기가 용이하지 않기 때문에 이러한 조치를 위반한 B의 과실을 가산할 수 있다.
(종전에는 안전삼각대를 100미터 이상의 뒤쪽 도로상에 설치하여야 한다고 규정하였으나 2017. 6. 2.자 개정으로 거리제한을 폐지하고 후방에서 접근하는 자동차의 운전자가 확인 할 수 있는 위치에 설치하도록 하였다.)
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 추돌을 당한 B차량이 갓길을 포함하여 차로 일부를 점유하고 있는 경우에는 본 기준을 적용하나, 차로 폭의 절반 이상을 점유한 경우에는 차로 주정차 중 추돌사고인 차42-1을 적용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제57조(통칙)

고속도로 또는 자동차전용도로(이하 "고속도로등"이라 한다)에서의 자동차 또는 보행자의 통행방법 등은 이 장에서 정하는 바에 따르고, 이 장에서 규정한 것 외의 사항에 관하여는 제1장부터 제4장까지의 규정에서 정하는 바에 따른다.

◎ 도로교통법 제60조(갓길 통행금지 등)

- ① 자동차의 운전자는 고속도로등에서 자동차의 고장 등 부득이한 사정이 있는 경우를 제외 하고는 행정안전부령으로 정하는 차로에 따라 통행하여야 하며, 갓길('도로법'에 따른 길

어깨를 말한다)로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 긴급자동차와 고속도로등의 보수·유지 등의 작업을 하는 자동차를 운전하는 경우
2. 차량정체시 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 갓길에서 자동차를 운전하는 경우

◎ 도로교통법 제64조 (고속도로등에서의 정차 및 주차의 금지)

자동차의 운전자는 고속도로등에서 차를 정차하거나 주차시켜서는 아니 된다.

다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 법령의 규정 또는 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다)의 지시에 따르거나 위험을 방지하기 위하여 일시 정차 또는 주차시키는 경우
2. 정차 또는 주차할 수 있도록 안전표지를 설치한 곳이나 정류장에서 정차 또는 주차시키는 경우
3. 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 길가장자리구역(갓길을 포함한다)에 정차 또는 주차시키는 경우
4. 통행료를 내기 위하여 통행료를 받는 곳에서 정차하는 경우
5. 도로의 관리자가 고속도로등을 보수·유지 또는 순회하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
6. 경찰용 긴급자동차가 고속도로등에서 범죄수사, 교통단속이나 그 밖의 경찰임무를 수행하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
- 6의 2. 소방차가 고속도로등에서 화재진압 및 인명 구조·구급 등 소방활동, 소방지원활동 및 생활안전활동을 수행하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
- 6의 3. 경찰용 긴급자동차 및 소방차를 제외한 긴급자동차가 사용 목적을 달성하기 위하여 정차 또는 주차시키는 경우
7. 교통이 밀리거나 그 밖의 부득이한 사유로 움직일 수 없을 때에 고속도로등의 차로에 일시 정차 또는 주차시키는 경우

◎ 도로교통법 제66조(고장 등의 조치)

자동차의 운전자는 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로등에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때에는 행정안전부령으로 정하는 표지(이하 “고장자동차의 표지”라 한다)를 설치하여야 하며, 그 자동차를 고속도로등이 아닌 다른 곳으로 옮겨 놓는 등의 필요한 조치를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 제40조(고장자동차의 표지)

- ① 법 제66조에 따라 자동차의 운전자는 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로 또는 자동차전용

도로(이하 “고속도로등”이라 한다)에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때에는 다음 각 호의 표지를 설치하여야 한다.

1. 「자동차관리법 시행령」 제8조의2제7호, 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」 제112조의8 및 별표 30의5에 따른 안전삼각대(국토교통부령 제386호 자동차 및 자동차 부품의 성능과 기준에 관한 규칙 일부개정령 부칙 제6조에 따라 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준을 충족하도록 제작된 안전삼각대를 포함한다)
 2. 사방 500미터 지점에서 식별할 수 있는 적색의 섬광신호·전기제등 또는 불꽃신호. 다만, 밤에 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로등에서 자동차를 운행할 수 없게 되었을 때로 한정한다.
- ③ 자동차의 운전자는 제1항에 따른 표지를 설치하는 경우 그 자동차의 후방에서 접근하는 자동차의 운전자가 확인할 수 있는 위치에 설치하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1996. 4. 12 선고 96다716 판결

도로교통법 제61조(현행 제66조를 의미함)에 따른 조치는 고장이나 그 밖의 사유로 자동차를 운행할 수 없어 고속도로나 자동차전용도로의 차로에 주차하는 경우뿐만 아니라 그 갓길에 주차하는 경우에도 취하여야 한다.

◎ 대법원 1997. 3. 11. 선고 96다33808판결

고속도로에서의 갓길의 기능이 긴급자동차, 도로보수차량 등의 통행을 위한 것만은 아니므로, 설령 갓길 중 주차한 자동차가 차지한 부분을 제외한 나머지 부분으로 긴급차량이나 도로보수 차량들이 통과할 수 있을 정도의 여유가 있다고 하더라도 그 주차가 허용되는 것은 아니고, 나아가 고속도로를 진행중이던 자동차가 돌발사태에 대피하기 위하여 갓길로 급우회전을 한 경우 그 갓길에 주차된 자동차가 없었더라면 충돌사고가 발생하지 아니하였을 상황이라면, 특별한 사정이 없는 한 갓길에서의 불법주차와 충돌사고 사이에 상당인과관계가 있다고 할 것이다.

◎ 대법원 2004. 2. 27. 선고 2003다6873 판결

견인차 운전자가 사고 지점에 도착하였을 때는 이미 다른 견인차에 의하여 선행 교통사고가 수습되어 사고 차량들이 갓길로 치워져 있었으므로 위 사고 지점에 견인차를 정차시켜놓을 부득이한 사유가 있는 경우에 해당한다고 할 수 없을 뿐만 아니라, 그 정차 지점이 갓길과 2차로를 절반가량씩 차지한 상태로 다른 차량의 진행에 방해를 주고 있는데다가 단순히 경광등과 비상등만을 켜 놓았을 뿐 도로교통법 제61조 및 도로교통법 시행규칙 제23조에 규정한 ‘고장

등 경우의 표지'를 해태하였으므로, 견인차 운전자의 이러한 형태의 갓길 정차는 불법 정차에 해당한다 할 것이고, 또한 견인차 운전자로서는 자동차전용도로를 진행하는 차량들이 긴급사태에 대피하거나 빙판에 미끄러지는 등의 돌발사태로 인하여 급하게 갓길 쪽으로 진입할 수 있고 이러한 경우 갓길에 정차된 위 견인차와 충돌할 수 있다는 것을 충분히 예상할 수 있었다고 할 것이어서 결국, 견인차 운전자의 불법 정차와 그로 인해 발생한 교통사고 사이에 상당인과관계가 있다.

◎ 대법원 2004. 8. 20. 선고 2004다19562 판결

야간에 편도 2차로 고속도로의 좌로 굽은 도로지점이 끝난 직선도로 약 150m 지점, 주행로에 접한 오른쪽 옆에 폭 3.6m의 안전지대가 있고, 그 안전지대에 접한 오른쪽 옆에 설치된 폭 2.7m의 갓길에 별다른 조치 없이 주차가 되어 있던 B차량이, 졸음운전으로 주행로를 이탈하여 안전지대를 통과한 후 갓길로 돌진한 A차량에게 충격당한 사고에서, 아무런 조치 없이 갓길에 주차한 B차량 과실과 사고와 상당인과관계가 있다고 보아 B차량 10% 인정.

◎ 서울중앙지방법원 2018. 3. 23. 선고 2017나69337 판결

야간에 A차량이 자동차전용도로 편도 4차로 중 3차로를 진행하다가 졸음운전으로 인하여 3차로를 벗어나 4차로 우측 갓길에 도로교통법상 부득이한 사유 없이 정차하고 있던 B차량을 충격한 사고: B과실 10%

(3) 진로변경 사고 [차43]

차43-1	차로 감소 도로 (합류) 사고			
	(A) 본선차 (B) 합류차	기본 과실비율	A40	B60
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+)/-(-) 조정 가능합니다.

※舊 246, 501, 502 기준

사고 상황

- 일반 도로 및 고속도로(자동차전용도로 등 포함)의 차로가 감소하거나 합류하는 지점에서 본선을 진행하는 A차량과 진로를 변경하여 본선에 합류하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차로가 감소하는 지점에서는 합류차량과 본선차량 모두 차로 감소를 예상하여 운행에 주의를 기울여야 하지만, 진입하는 합류차량이 직진 중인 본선차량보다 더 주의해야 한다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 일반 도로 뿐만 아니라 고속도로(자동차전용도로 포함)에서 발생된 사고에 대해서도 본 도표를 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◉ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

참고 판례

◉ 대법원 1994. 4. 29. 선고 94다4707 판결

(서울고등법원 93나27880 판결, 서울 민사지법 93가합3597 판결)

주간에 고속도로 차로감소지점(편도3차로→편도2차로)에서 B차량이 3차로(감소되는 차로)에서 본선 2차로로 진로를 변경하던 중 전방좌우주시의무를 태만히 한 채 2차로에서 앞서 진행하던 A차량을 추월하여 무리하게 그 앞으로 진입하려 한 과실로, 차선이 좁아지는 지점임에도 불구하고 3차로에서 2차로로 진입하려는 차량이 있는지 여부를 제대로 살피지 않는 채 만연히 빠른 속도로 진행한 A차량의 오른쪽 뒤 범퍼 부분을 B차량의 왼쪽 앞 범퍼 부분으로 충돌한 사고 : B과실 60%

차43-2	후행 직진 대 선행 진로변경			
	(A) 후행 직진 (B) 선행 진로 변경			
	과실비율 조정 예시	기본 과실비율	A30	B70
	① A 현저한 과실	+10		
	② A 중대한 과실	+20		
	B 진로변경		+10	
	신호불이행·지연			
	B 버스·다인승전용차로 위반		+10	
	③ B 진로변경금지장소		+20	
	B 현저한 과실	+10		
	① B 중대한 과실	+20		
	B 고속도로(자동차 전용도로 포함) 축월 차로로 차로 변경		+10	
	④			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 252, 388, 389, 503, 504 기준

사고 상황

- 도로를 선행하여 진행하다가 차로를 변경하는 B차량과 동일방향에서 후행하여 직진하는 A차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차로(진로)를 변경하려는 선행 차량은 변경하려는 곳의 후행 차량과 충분한 거리를 확보해야 하며(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 1986.12.9. 선고 86다카1551 판결), 후행 차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 하므로(도로교통법 제19조 제3항 및 대법원 2010.11.25. 선고 2010도7009 판결), 선행 차로변경(진로변경) 차량의 과실이 더 크나, 후행 차량도 운전시 항상 전방주시를 하여 선행차량의 차로변경(진로변경) 시 감속 또는 제동 등을 통해 사고가 발생하지 않도록 할 주의의무가 있으므로(도로교통법 제48조 제1항 및 서울중앙지방법원 2018.5.29 선고 2018나1901 구상금 판결), 이 사고의 기본 과실비율은 30:70로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조 제1항 및 동법 시행령 제21조 별표 2에 따라 진로변경을 하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 진로변경 신호를 해야 하므로 이러한 신호불이행·지연을 한 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제15조에 따라 버스전용차로가 실시되는 장소에서는 전용차로로 통행할 수 없는 차량이 진로를 변경하여 전용차로에 진입한다는 것을 예상하기 어려우므로 이를 위반한 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ③ '진로변경금지장소'란 도로교통법 제14조 제4항 및 동법 시행규칙 별표6 제506호에 진로변경이 금지된 차선이 실선인 구간을 말한다. 이곳을 통과하는 차량은 선행차량이 진로변경을 하지 않을 것이라고 신뢰하고 운전하기 때문에 선행차량이 이를 위반한 경우 후행차량은 사고를 회피할 가능성이 적기 때문에 이를 위반한 B차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.
- ④ 고속도로(자동차전용도로 포함)에서 추월 차로로 차로 변경하는 경우는 B 차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 차로 폭이 넓어 동일 차로 내에서 2대의 차량이 충분히 병렬 진행할 수 있는 도로에서 진로변경을 하는 경우에도 본 기준을 적용한다.
- ◎ 백색 점선구간에서 후행차량이 선행차량을 추월하는 과정에서 선행차량의 전방으로 차로변경을 하는 경우에도 본 기준을 준용할 수 있다.
- ◎ 차로를 변경하는 차량이 안전거리 확보 또는 후행 직진차량에게 차로변경을 알리는 방향지시등 작동 등의 행위를 하지 않고 매우 가까운 거리에서 갑작스럽게 차로를 변경(진로변경)하여 충돌한 경우(후행 직진차량이 이를 예측하거나 회피할 수 없는 경우에 한함)에는 차로변경차량에게 일방과실을 적용할 수도 있다. 다만, 기타 수정요소의 적용도 고려하여야 한다.
- ◎ 차선의 종류가 점선인지 실선인지 여부와 관계없이, 다른 차로를 진행 중인 선행차량과 후행차량의 선후행관계가 일관적(속도, 위치 등)이었음에도 후행차량이 차로변경을 하여

선행 직진차량의 후미 쪽을 충돌한 경우(선행 직진차량이 이를 예측하거나 회피할 수 없었던 경우에 한함)에는 차로 변경 차량에게 일방과실을 적용할 수도 있다. 다만, 기타 수정요소의 적용도 고려하여야 한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

⑤ 차마의 운전자는 안전표지가 설치되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 차마의 진로를 변경하여서는 아니 된다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제15조(전용차로의 설치)

① 시장등은 원활한 교통을 확보하기 위하여 특히 필요한 경우에는 시·도 경찰청장이나 경찰서장과 협의하여 도로에 전용차로(차의 종류나 승차 인원에 따라 지정된 차만 통행할 수 있는 차로를 말한다. 이하 같다)를 설치할 수 있다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행령 제10조(전용차로통행차 외에 전용차로로 통행할 수 있는 경우)
법 제15조제3항 단서(법 제61조제2항에서 준용되는 경우를 포함한다)에서 “대통령령으로 정하는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 긴급자동차가 그 본래의 긴급한 용도로 운행되고 있는 경우
2. 전용차로통행차의 통행에 장해를 주지 아니하는 범위에서 택시가 승객을 태우거나 내려주기 위하여 일시 통행하는 경우. 이 경우 택시 운전자는 승객이 타거나 내린 즉시 전용차로를 벗어나야 한다.
3. 도로의 파손, 공사, 그 밖의 부득이한 장애로 인하여 전용차로가 아니면 통행할 수 없는 경우

참고 판례

◎ 대법원 1986.12.9. 선고 86다카1551 판결

모든 차는 그 진로를 변경하고자 하는 경우에 그 변경하고자 하는 방향으로 오고 있는 모든 뒤차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보할 수 없는 때에는 그 진로를 변경하여서는 아니된다고 규정하고 있으므로 진로를 변경하고자 하는 차는 위와 같은 거리를 확보할 의무가 있다.

◎ 대법원 2015.11.12. 선고 2015도3107 판결

이와 같은 관계 법령의 각 규정을 종합하여 볼 때, 교차로 진입 직전에 설치된 백색실선을 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지와 동일하게 볼 수 없으므로, 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지가 개별적으로 설치되어 있지 않다면 자동차 운전자가 그 교차로에서 진로변경을 시도하다가 교통사고를 야기하였다고 하더라도 이를 교통사고 처리 특례법 제3조 제2항 단서 제1호가 정한 ‘도로교통법 제5조에 따른 통행금지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우’에 해당한다고 할 수 없다.(교차로 내 진로변경)

◎ 서울중앙지방법원 2019.4.23. 선고 2018나47693 판결

2차로로 근접운행하다가 1차로에서 2차로로 방향지시등을 켜지 않고 만연히 진로변경한 B차량과 이때 경적을 울려 경고하지도 않고 주행속도를 늦춰 양보하는 등의 조치를 취하지도 않은 A차량이 충돌한 사고에서 A과실 30%.

◎ 서울중앙지방법원 2018.5.29. 선고 2018나1901 판결,

2021.7.8. 선고 2020나56904판결

무리하게 진로변경하는 B차량과 앞의 B차량이 진로변경을 함이 확인됨에도 충돌하지 않도록 적절히 제동장치를 조작하지 아니하고 오히려 앞차와의 간격을 줄이기 위하여 더욱 속도를 내어 운전한 A차량의 안전운전의무 위반 과실이 경합하여 발생한 사고: A과실 30%

◎ 서울중앙지방법원 2021.5.26. 선고 2020나71767판결

주간에, A가 2차로, B가 3차로에서 각 신호를 기다리며 정차하고 있었는데, B가 3차로에서 A보다 다소 앞서서 차체를 좌측으로 기울여서 방향지시등을 켜고 신호대기 중이었던 점 (A블랙 박스 동영상에 B의 좌측 사이드미러까지 보이는 정도), A, B 앞으로는 다른 차량들도 여러 대 신호대기 중이었던 점, 이후 신호 변경되자 앞 차들이 서서히 움직이고 B차량도 A차량 보다 앞쪽에서 서서히 움직이면서 정차하고 있던 방향 그대로 2차로로 진입하다가 2차로에서 직진하는 A차량과 충돌한 사고에서 A는 B가 신호가 변경되어 진행이 시작되면 바로 진로 변경할 것임을 알았거나 알 수 있었음에도 전방좌우주시의무 해태했거나 양보운전을 하지 않은 A과실 30%.

차43-3	좌우 동시 차로 변경(진로 변경) 사고			
	(A) 진로변경 (B) 진로변경		A50	B50
과실비율 조정 예시	기본 과실비율		A50	B50
	A 진로변경 신호불이행·자연	+10		
	A 전용차로 위반	+10		
	① A 정체차로변경	+10		
	A 진로변경 금지장소	+20		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	② A 정차후 출발	+20		
	B 진로변경 신호불이행·자연		+10	
	B 전용차로 위반		+10	
	① B 정체차로변경		+10	
	B 진로변경 금지장소		+20	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 252-2, 389-3 기준

사고 상황

- 오른쪽 3차로에서 2차로로 진로변경을 하는 A차량과 왼쪽 1차로에서 2차로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고로서 양 차량 모두 진로변경 방법 위반의 과실이 있는 것이므로 양 차량의 기본 과실비율을 동등하게 보아 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 차량이 정체차로에서 대기 중 진로변경을 하는 경우에는 보통 갑자기 진로변경을 하게 되어 상대 차량이 그 차량의 진로변경을 예측하기가 어렵고, 대기 중 진로변경차량의 주행 속도가 현격히 느려 상대적으로 속도가 빠른 상대차량과 충돌 가능성성이 높다는 점을 고려 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

- ② A차량이 정차 후 출발하며 차로를 변경하는 경우 20%를 기산할 수 있으며, 이 경우에는 '정체차로변경' 시 기산하는 10%를 중복 적용하지 않는다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 양 차량이 거의 동시에 진로변경을 하는 경우에 본 기준을 적용하고, 어느 한 차량이 변경하려는 차로에 완전히 진입하여 상당한 시간 동안 상당한 거리를 진행하는 등 진로변경을 이미 마친 후 직진 중인 경우에는 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제19조 (안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제38조 (차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◉ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽 의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔 을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽 의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2016. 9. 22. 선고 2016나21826 판결

양 차량이 동시에 같은 차로로 진로변경을 하다가 발생한 접촉 사고로서 양 차량 모두 진로변경시 상대방 차량의 주행 행태를 제대로 살피지 못한 채 변경한 과실이 있으나, B차량이 1차로를 진행하다가 2차로로 진로변경을 시도하던 중 A차량이 합류지점에서 진입하여 4차로에서 2차로로 진로를 변경하다 발생한 점을 감안하여, B과실 40%.

◎ 서울중앙지방법원 2019. 6. 20. 선고 2018나70853판결

A차량이 편도 3차로 중 3차로에서 불법정차 후 출발하던 중, 3차로에 주차하기 위해 B차량을 지나 2차로에서 3차로로 진로를 변경하는 B차량 오른쪽 뒷문과 A차량 왼쪽 앞 부분이 충돌한 사고. A차량은 불법정차하고 있다가 출발하던 중으로 주변 교통상황을 잘 살펴 안전하게 진행하여야 할 주의의무를 소홀히 한 점, B차량은 A차량 동태를 제대로 살피지 못한 상태에서 그 앞으로 진로를 변경한 점에서 B차량 30%.

차43-4	정체 중 급 차로 변경 사고			
	(A) 정체차로에서 대기 중 진로변경(측면 충돌)	(B) 직진(측면 충돌)	기본 과실비율	A100 B0
과실비율 조정 예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 252-3, 388-1, 389-1 기준

사고 상황

- 좌회전 차로인 1차로에서 대기 중인 A차량이 직진 차로인 2차로로 진로변경을 하다가 2차로에서 직진하는 B차량의 측면을 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법을 위반하여 사고를 일으킨 점, B차량으로서는 A차량이 좌회전 차로에서 대기 중에 갑자기 2차로로 진로변경을 할 것으로 예측하기는 어려운 점, A차량의 오른쪽 앞부분으로 B차량의 왼쪽 옆부분을 충돌한 점을 종합하면, B차량의 불가항력적인 사고라고 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ A차량은 좌회전 차로인 1차로에서 진로변경을 하기 전에 전방의 신호대기나 차량정체로 인하여 이미 대기중이거나 거의 정지한 경우에 적용한다.
- ◎ B차량이 A차량의 옆을 지나치는 과정에서 A차량이 갑작스럽게 진로를 변경한 경우에 적용하며 B차량과 상당한 거리가 확보된 상태에서 A차량이 진로변경한 경우에는 해당하지 않는다.
- ◎ 가장 오른쪽에 있는 우회전 차로에서 우회전 대기행렬 중에서 갑자기 진로변경을 하는 A차량과 왼쪽에서 직진하는 B차량이 충돌한 경우에도 본 기준을 준용할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제19조 (안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니된다.

차43-5	동일차로 후행차 선 진로변경 대 선행차 후 진로변경			
	(A) 후행 선진로변경 (B) 선행 후진로변경	기본 과실비율	A40	B60
과 실 비 율 조 정 예 시	A 과속	+10		
	A 연속진로변경	+10		
	A 신호 불이행	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 원거리 진로변경	-10		
	B 신호 불이행	+10		
	B 정차 후 진로변경	+10		
	B 진로변경 금지구간	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	B 진로변경 의사 표시	-20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- Ⓐ 차량과 B 차량이 한 개 차로에서 선후행으로 진행하다가 후행하던 A 차량이 먼저 진로변경을 개시한 상태에서 선행하던 B 차량도 동일 방향으로 진로변경하면서 A 차량과 B 차량이 충돌한 사고이다.
- 선행 B 차량이 먼저 진로변경 개시하였음에도 후행 A 차량이 전방주시를 태만히 하고 안전 거리를 미확보하여 위험하게 추월 진행하였다가 발생한 사고에 대해서는 위 기준을 적용하지 아니한다.

기본 과실비율 해설

- 후행하던 A 차량이 먼저 진로변경을 개시하였으나 선행하던 B 차량도 같은 방향으로 진로변경을 하면서 양 차량이 충돌한 경우 B 차량이 진로변경하여 진입하려는 차로에 선진입하여 진행하는 A 차량을 살피지 못한 과실이 인정되나 A 차량도 선행하는 B 차량의 동태를 살피며 B 차량을 추월할 전방주시의무가 요구되는 점을 고려하여 양 차량의 과실비율을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ A차량이 과속상태이거나 연속진로변경하는 경우 B차량은 후방에서 진로변경하는 A차량을 미리 발견하여 대처하기 어렵고 사고의 위험이 가중되므로 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ A차량이 B차량과 상당한 거리를 두고 진로변경한 경우 A차량의 진로변경이 완료된 상태이고 B차량이 A차량을 미리 발견하는데 장애가 없으므로 A차량의 과실을 감경하여 일반 진로변경 사고에 준하여 결정한다.
- ◎ B차량이 정차 후 출발하면서 진로변경하여 진입하는 경우 B차량의 급진로변경 과실을 인정하여 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 미리 방향지시등을 작동한 상태로 진로변경 대기 중인 모습이 확인되는 등 B차량의 진로변경을 예상할 수 있는 사정이 인정되는 경우 A차량이 선행 B차량을 위험하게 추월 진행한 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ⑤ 차마의 운전자는 안전표지가 설치되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 차마의 진로를 변경하여서는 아니 된다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.
- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·선행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2019. 1. 22. 선고 2018나67482 판결

후행 원고 차량이 1차로에서 2차로로 진로변경 후 선행 피고 차량을 추월하고자 속도를 높이는데 선행 피고 차량이 2차로로 진로변경하면서 양 차량 충격된 사고로 원고 차량이 선진로 변경한 점, 사고지점이 굽곡지점인 점 고려하여 판단함. 원고 차량 과실 30%, 피고 차량 과실 70%.

◎ 서울중앙지방법원 2021. 5. 11. 선고 2020나84220판결

저녁 무렵에, A가 B를 따라 3차로를 진행하다가 앞서 B가 정체되어 있자 4차로로 먼저 진로 변경하였고 곧이어 B가 방향지시등 켠 채 4차로로 진로변경하다가 충돌한 사고에서, A차량도 곧이어 B가 4차로 전방으로 진입하여 들어오는 것을 목격할 수 있었음에도 미리 경음기를 울리거나 제동하지 아니한 A과실 30%.

차43-6	갓길로 진로변경 대 갓길 직진			
	(A) 갓길로 진로변경 (B) 갓길 직진			
	기본 과실비율	A60	B40	
	① A 진로변경 신호불이행·지연	+10		
	② A 추월상황	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 511 기준

사고 상황

- 일반도로, 고속도로 등(자동차전용도로 포함)에서 선행 중 갓길로 진로변경을 하던 A차량과 갓길에서 후행 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 충돌 당시 양 차량 모두 통행이 금지되어 있는 갓길로 진행한 잘못이 있으나, A차량은 진로변경을 하여 갓길로 진입하려는 차량이고 B차량은 이미 갓길에서 진행중임을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조 제1항에 따라 진로변경시 미리 방향지시등을 작동하여 후행차량에게 알려야 하는데, 이러한 신호를 불이행하거나 지연한 경우 A차량의 과실을 10%까지 가산 할 수 있다.

- ② A차량이 갓길을 따라 후행하여 진행하다가 선행 중인 B차량을 추월하기 위해 주도로로 진입하였다가 다시 갓길로 진로변경을 하는 경우에는 A차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ A차량이 갓길을 따라 후행하여 진행하다가 선행 중인 B차량을 추월하기 위해 주도로로 진입하였다가 다시 갓길로 진로변경을 하는 경우에도 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제19조 (안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조 (차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제60조 (갓길 통행금지 등)

- ① 자동차의 운전자는 고속도로등에서 자동차의 고장 등 부득이한 사정이 있는 경우를 제외하고는 행정안전부령으로 정하는 차로에 따라 통행하여야 하며, 갓길(「도로법」에 따른 길 어깨를 말한다)로 통행하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 의정부지방법원 2018.2.21. 선고 2016가단126159 판결

편도2차로 도로에서 피고는 2차로 우측의 갓길로 진로를 변경하여 진행하였고, 원고는 피고 차량 앞쪽 갓길로 진로를 변경하던 중 사고가 발생함, 원고 60%: 피고 40%

차43-7	안전지대 통과 직진 대 선행 진로변경				
	(A) 후행직진 (가) 안전지대 벗어나기 전 (나) 안전지대 벗어난 후 (B) 선행진로변경	기본 과실비율 (가) (나)	A100 A70	B0 B30	
(가)		A 현저한 과실	+10		
		A 중대한 과실	+20		
(나)		① B진로변경 신호불이행· 지연		+10	
		B 현저한 과실		+10	
		B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

※舊 252-4, 388-2, 389-2 기준

사고 상황

- ◎ (가) 먼저 진로변경을 하여 안전지대를 통과한 후 후행 직진하다가 안전지대를 벗어나기 직전이나 직후인 A차량과 오른쪽 2차로에서 좌회전 차로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ (나) 먼저 진로변경을 하여 안전지대를 통과한 후 후행 직진하다가 안전지대를 완전히 벗어난 상태인 A차량과 오른쪽 2차로에서 좌회전 차로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ (가) 안전지대를 통과한 자동차는 비록 직진 운행이지만 도로교통법에 의하여 금지된 주행이고, 정상적인 경로로 진로변경을 한 차량은 도로교통법 제13조에 의해 진입이 금지된 안전지대로 차량이 통과하지 않을 것이라는 것을 신뢰하고 운전하기 때문에 후행차량이 이를 위반한 경우 사고를 회피하기 어렵다는 점에서, 안전지대 진입 후행 직진차량인 A차량이 안전지대를 벗어나기 직전이나 직후에 사고가 발생한 경우 후행 직진차량의 기본 과실비율을 100%로 정한다.
- ◎ (나) A차량이 안전지대를 완전히 벗어난 후 사고가 발생한 경우에는 (가)와 달리 B차량의 예견가능성 및 회피가능성의 정도가 달라 기본 과실비율을 달리할 필요가 있는 반면, A차량이 직진 중임에도 A차량의 불법행위와 사고 발생 사이에 시간적·장소적 근접성이 인정되므로 A차량의 불법행위 효과가 여전히 유지되는 것으로 보아 후행 직진차량의 기본 과실비율을 70%로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조(차의 신호)에 근거하여 진로변경의 신호는 후방차의 전방주의의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 진로변경 신호불이행 또는 지연에 대해서는 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

⑤ 차마의 운전자는 안전지대 등 안전표지에 의하여 진입이 금지된 장소에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

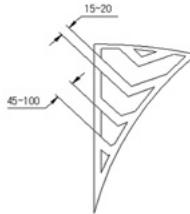
③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
531	안전 지대 표시		<ul style="list-style-type: none"> · 안전지대로서 이 지대에 들어가지 못함을 표시하는 것 	<ul style="list-style-type: none"> · 광장·교차로지점 · 노폭이 넓은 도로의 중앙지대 등 안전지대를 설치할 필요가 있는 장소에 설치

참고 판례

◎ 대법원 1996. 1. 26. 선고 95다44153 판결

도로교통법상 자동차의 안전지대 횡단은 일반적으로 금지되어 있으므로 안전지대의 표시에도 불구하고 자동차의 안전지대 횡단이 특별히 허용되고 있었던 사정이 인정되지 않는 한 안전지대 옆을 통과하는 자동차의 운전자로서는 그 부근을 운전하는 다른 자동차가 위 안전지대를 횡단하여 자기 자동차의 진로 앞에 달려드는 일이 없으리라고 신뢰하는 것은 당연한 것이므로, 운전자에게 위 안전지대를 횡단하여 오는 자동차가 있을 것을 미리 예상하고 운전할 업무상 주의의무를 기대할 수는 없다 할 것이다.

(4) 도로로 진입하는 차와 직진차와의 사고 [차44]

차44-1	직진 대 도로가 아닌 장소에서 도로로 우회전 진입			
	(A) 직진	(B) 도로가 아닌 장소에서 도로로 진입	기본 과실비율	A20 B80
과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 서행불이행		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 차량 앞부분 내밀고 대기		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 242(나), 377(나) 기준

사고 상황

- 중앙선이 설치되어 있는 도로(차도)를 진행하는 A차량과 도로(차도)가 아닌 장소에서 우회전을 하여 A차량이 진행하는 차도로 진입하고 있는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제18조 제3항에 따라 차도가 아닌 장소에 있는 차량은 도로 진입시 일단 정지 후 안전여부를 충분히 확인하면서 서행하여야 할 의무를 지고 있지만, 도로에서 진행하는 직진차량도 차도가 아닌 장소에서 도로로 진입하는 차량의 유무와 동태를 주시하여야 할 기본적인 의무가 있다는 점을 고려할 때, 차도가 아닌 장소에 있던 차량인 B차량이 우회전을 하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 차체를 도로에 일부 내밀고 대기하다가 출발하던 중에 사고가 발생한 경우로서 차도가 아닌 장소에 있던 차량인 B차량의 과실을 10%까지 감산 할 수 있다.
- ② 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ “차도가 아닌 장소” 정의 : 특정한 소수의 사람 또는 차량이 통행할 수 있는 비공개 된 장소로서 도로가 아닌 곳이지만, 차량 등을 그 본래의 사용방법에 따라 사용할 수 있는 공간 (현재 2016. 2. 25. 2015현가11 참조)
- * “차도가 아닌 장소” 예시 : 주유소, 건물 주차장, 식당, 아파트 출입구, 공사장, 학교 내 도로 등
- ◎ 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 차체를 차도에 일부 내밀고 대기하다가 ‘출발하던 중’에 발생한 사고에 대해서는 본 기준을 적용하나, 차도가 아닌 장소에 있는 차량이 차체를 내밀고 ‘정차 중’인 상태에서 발생한 사고에는 본 기준을 적용하지 않는다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울동부지방법원 2007. 5. 4. 선고 2006가단44945 판결

주간에 도로 외 주차장에서 B차량이 전방주시의무를 게을리 한 채 도로로 진입하기 위하여 좌회전 하던 중, 도로 오른쪽에서 왼쪽으로 직진하는 A차량의 앞문 부위를 충돌하여 상해를 입힌 사고: B과실 100%

◎ 서울중앙지방법원 2018. 4. 27. 선고 2017나86219 판결

차도가 아닌 장소 주유소에서 도로 2차로로 출차를 하던 B차량과 때마침 1차로에서 2차로로 진로변경을 하여 진행하던 A차량과 충돌한 사고: B과실 60%

(5) 앞지르기 금지 장소에서 추월사고 [차45]

차45-1		황색실선 추월 직진(좌회전) 대 선행 좌회전	
(A) 추월 직진(또는 좌회전) (B) 좌회전		기본 과실비율	A100 : B0
과실비율 조정 예시	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	① B 진로변경신호 지연	+10	
	① B 진로변경신호 불이행	+10	
	② B 미리 중앙선에 다가서지 않음	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 237, 368, 369, 384-1, 385-1 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 직진 및 좌회전 신호에 따라 1차로에서 선행하여 좌회전을 하는 B차량과 B차량의 후방에서 중앙선을 침범하여 B차량을 추월하던 A차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 앞지르기는 금지되어 있는데, A차량이 선행차량인 B차량을 추월하고자 중앙선을 침범한 후 교차로 내에서 추월을 시도한 반면, B차량은 선행차량으로서 좌회전신호에 정상적으로 좌회전을 하였으며 A차량이 중앙선을 침범하여 불법적으로 추월을 시도할 것으로 예상하기는 어려웠을 것이므로, A차량의 일방 과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조 및 동법 시행령 제21조에 따라 좌회전이나 진로를 변경하고자 할 때 그 행위를 하고자 하는 지점에 이르기 전 30m(고속도로에서는 100m) 이상의 지점에 이르렀을 때 진로변경 신호를 해야하므로, 좌회전차량인 B차량이 이를 위반한 때 지연의 경우에는 과실 5%, 불이행의 경우에는 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
 - ② 도로교통법 제25조 제2항에 따라 좌회전차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 하는데, 이를 위반하여 도로의 중앙선으로 다가서지 않는 경우에는 좌회전차량인 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실 등은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- B차량이 정상적으로 좌회전을 하는 경우에만 적용하며, 우회전이나 정차로 후방차량이 오해하게 하는 등 이상 운전을 한 경우에는 본 기준을 적용하지 않는다.
- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로(중앙선 있음)나, 중앙선이 설치되지 않은 도로의 경우에도 교차로 구간에서 도로 좌측면을 이용한 추월은 엄격히 금지된다고 할 것이므로 중앙선이 설치되지 않은 도로를 선행하다가 좌회전하는 B차량과 동일차로 내 동일방향에서 후행하다가 가상의 중앙선을 침범하여 B차량을 추월하는 A차량이 충돌한 사고에도 준용할 수 있다.

관련 법규

● 도로교통법 제6조(통행의 금지 및 제한)

- ① 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장은 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다.

● 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 서행하거나 정지한 다른 차를 앞지르려면 제1항에도 불구하고 앞차의

우측으로 통행할 수 있다. 이 경우 자전거의 운전자는 정지한 차에서 승차하거나 하차하는 사람의 안전에 유의하여 서행하거나 필요한 경우 일시정지하여야 한다.

- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제22조(앞지르기 금지의 시기 및 장소)

- ③ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 다른 차를 앞지르지 못한다.

 1. 교차로

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 원팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2016.10.21. 선고 2016나36026 판결

진행도로가 좌측으로 굽어지는 편도 1차로 교차로에서 피고는 중앙선을 침범하여 원고를 추월하다가 사고가 발생, 앞지르기 위반에 대한 피고의 과실이 매우 크나 원고도 도로형태를 고려 좌회전 하기 전 사이드미러를 통해 주변을 살펴야 하는 점을 소홀히 함, 원고 90%: 피고 10%

◎ 인천지방법원 부천지원 2011가단20340(본소), 2011가단39283(반소) 판결

삼거리 교차로에서 원고 차량이 편도 1차로 도로에서 좌회전하던 중 원고 차량에 후행하던 피고 이륜차가 중앙선을 침범한 채 추월진행하다가 원고 차량과 충돌한 사고에 대하여, 이 사건 사고는 피고 이륜차가 무리하게 중앙선을 넘어 원고 차량을 추월하려고 한 일방적인 과실에 의하여 발생하였다고 할 것이고, 신호등이 없는 'ㅓ'자형 교차로에서 좌회전하던 원고 차량으로서는 뒤에서 진행하던 오토바이가 중앙선을 넘어 원고 차량을 추월하려고 할 경우까지 예상하면서 운전하여야 할 주의의무가 있다고 볼 수 없다고 보아 피고 이륜차의 일방 과실에 기한 사고로 판단함. 원고 차량 과실 0%, 피고 이륜차 과실 100%.

차45-2 동일차로 내 우측 급진입 추월 이륜차 대 선행 우회전		
(A) 우측 급진입 추월 (B) 선행 우회전		
	과실비율 조정예시	
기본 과실비율	A90	B10
A 도로경계 침범	+10	
A 진로변경 진입 직후 추월	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중대한 과실	+20	
B 신호불이행·지연		+10
B 서행불이행		+10
B 대우회전		+10
B 급우회전		+10
B 현저한 과실		+10
B 중대한 과실		+20
B 정차 후 출발		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 교차로에서 우회전하려는 B차량과 같은 차로 동일방향에서 B차량의 후방에서 후행하다가 B차량이 우회전을 위하여 감속하자 B차량의 우측 좁은 공간으로 급진로변경하여 진입하며 추월하려던 A이륜차가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 동일차로 내에서 A이륜차가 B차량 후방에서 차로 중앙을 따라 주행하다가 선행 B차량이 회전을 위하여 감속하자 B차량을 추월하기 위하여 차로 우측편으로 이동하며 B차량의 우측 좁은 공간으로 급진입하는 경우 B차량으로서는 A이륜차의 진입을 미리 예상하거나 발견하기 어려우므로 우측으로 급진로변경 추월한 A이륜차의 과실이 중하나, 교차로에서 우회전하려는 B차량도 미리 도로의 우측단으로 접근하여 가장자리를 따라 우회전하여야 하는데 우회전하는 B차량 우측편으로 A이륜차가 진입할 공간이 남아있음에도 B차량이 우측 공간으로 진입한 A이륜차에 주의하지 못한 점을 고려하여 기본과실을 90:10으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ A이륜차가 도로 경계를 침범한 상태로 B차량의 우측으로 진입한 경우 A이륜차가 도로 와 인도 사이 공간을 이용하여 추월하려한 중대한 과실이 인정되고 B차량은 도로 가장 자리를 따라 정상 우회전하던 중임이 인정되므로 A이륜차의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ A이륜차가 옆 차로에서 진로변경하여 B차량 후방으로 진입한 직후 B차량의 우측면으로 추월하는 경우 B차량으로서는 A이륜차를 발견하기 어려운 현저한 사정이 인정되므로 A이륜차의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 방향지시등을 미리 작동하지 아니하거나 서행하지 아니한 경우 A이륜차가 B차량의 우회전을 미리 예상하기 어려웠던 사정이 인정되므로 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 길가장자리를 따라 점진적으로 우회전하지 아니하고 급우회전하는 경우 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ◎ B차량이 정차 후 출발하던 중인 경우 B차량을 피하여 추월 진행하는 차량이 있는지 여부를 살펴 출발할 주의의무가 요구되는 점을 고려하여 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ② 차마의 운전자는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다
- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.

- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞 쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018. 4. 30. 선고 2017나76434 판결

원고 차량이 편도 1차로 도로를 진행하다가 우측 노상 주차장에 주차하기 위하여 우회전 하던 중 원고 차량의 후방에서 진행해오다 원고 차량과 같은 차로의 우측으로 원고차량을 앞지르려던 피고 이륜차와 충격한 사고에 대하여, 이 건 사고는 피고 이륜차가 앞지르기 방법을 위반하여 원고 차량의 도로 우측 틈으로 끼어들어 간 피고 이륜차의 주된 과실에 기인한 것 이지만, 원고 차량도 우회전을 하려면 미리 도로의 우측 가장자리로 서행하면서 우회전을 하여야 하고, 우측 후사경을 통해 회전하고자 하는 우측 방면의 상태를 잘 살피고 방향지시등을 점등하여 주변 차량들로 하여금 진로변경을 예상할 수 있게 한 후 우회전을 할 주의 의무가 있음에도 이러한 주의의무를 다하지 아니한 채 우회전을 한 과실이 있는 점을 고려함. 원고 차량의 과실 30%, 피고 이륜차의 과실 70%.

◎ 서울남부지방법원 2018. 9. 7. 선고 2018나50626 판결

원고 차량이 편도 4차로 도로의 4차로를 따라 서행하다가 길가장자리를 따라 우회전하는 순간 피고 이륜차가 원고 차량을 뒤따르던 차량과 인도 사이 틈으로 그 차량을 빠른 속도로 추월한 다음 원고 차량까지 추월하고자 원고 차량과 인도 사이 틈으로 직진하다가 원고 차량을 충돌한 사고로 피고 이륜차의 앞지르기 방법 위반의 전적인 과실로 발생한 사고로 판단함. 원고차량 과실 0%, 피고 이륜차 과실 100%.

차45-3	선행 직진 대 후행 좌측 앞지르기(금지 장소)		
	(A) 선행 직진 (B) 후행 추월(금지장소)	기본 과실비율	A0 B100
과실비율 조정 예시	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 250, 384, 385 기준

사고 상황

- 앞지르기(추월)가 금지된 도로에서 선행하는 A차량과 동일방향에서 후행하다가 A차량을 추월하면서 A차량의 전방으로 진입(앞지르기) 하려는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제22조 제3항에 의한 앞지르기 금지 장소에서의 추월행위는 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮기 때문에 추월차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 도로교통법 제22조 제3항에 정한 앞지르기 금지 장소인 교차로, 터널 안, 다리 위, 도로의 구부러진 곳 등에서의 추월 중 사고에 대하여 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제20조(진로양보의무)

- ① 모든 차(긴급자동차는 제외한다)의 운전자는 뒤에서 따라오는 차보다 느린 속도로 가려는 경우에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다. 다만, 통행 구분이 설치된 도로의 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제60조(갓길 통행금지 등)

- ② 자동차의 운전자는 고속도로에서 다른 차를 앞지르려면 방향지시기, 등화 또는 경음기를 사용하여 행정안전부령으로 정하는 차로로 안전하게 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제22조 (앞지르기 금지 장소)

- ③ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 다른 차를 앞지르지 못한다.
1. 교차로
 2. 터널 안
 3. 다리 위

4. 도로의 구부러진 곳, 비탈길의 고갯마루 부근 또는 가파른 비탈길의 내리막 등 시·도경찰청 장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 곳으로서 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 대법원 2005. 1. 27. 선고 2004도8062 판결

도로교통법 제20조의2는 “모든 차의 운전자는 다음 각 호의 1에 해당하는 곳에서는 다른 차를 앞지르지 못한다.”고 규정하여 일정한 장소에서의 앞지르기를 금지하고 있으므로, 같은 조의 각 호에 해당하는 곳에서는 도로교통법 제18조에 의하여 앞차가 진로를 양보하였다 하더라도 앞지르기를 할 수 없다.

차45-4	정체증 후행 중앙선 침범 추월 대 선행 중앙선침범 추월			
	(A) 중앙선 침범 추월(후방) (B) 중앙선 침범 추월(전방)	기본 과실비율	A60	B40
 과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 신호이행		-5	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 250-1 기준

사고 상황

- 차량정체중인 도로에서 후방에 있던 A차량이 먼저 중앙선을 침범하여 추월을 하는 중에 전방에 있던 B차량이 뒤늦게 중앙선 침범하여 추월을 시도하다 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 기본적으로 양 차량 모두 중앙선을 침범한 과실이 있지만, 후방차량이 전방차량에 비하여 주변 시야가 넓게 확보되어 있고 전방의 교통상황을 살피기가 용이하므로 후방차량인 A차량의 과실을 크게 볼 수 있다는 점, 전방차량인 B차량은 후사경을 통해 중앙선을 넘어 역주행하는 A차량을 미리 발견할 수 있었다는 점 및 중앙선을 넘어 역주행을 하는 경우에는 교통사고를 발생시키거나 대형사고를 유발할 가능성이 매우 큰 위험한 운행이므로 갓길 주행이나 버스전용차로 주행과는 달리 보아야 한다는 점을 고려하여, 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 전방차량인 B차량이 중앙선을 넘기 전에 왼쪽 방향지시등을 작동하여 다른 차량에게 중앙선 침범을 미리 알렸다면 B차량의 과실을 5%까지 감산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 중앙선이 황색 실선인 도로에 본 기준을 적용하고, 중앙선이 황색 점선이거나 중앙선이 없는 도로에는 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조 (차마의 통행)

- ③ 차마의 운전자는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 말한다)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다) 우측 부분을 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조 (차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2017.10.14. 선고 2017나49784 판결

양 차량 모두 중앙선을 침범하여 추월하던 중 발생한 사고에서, 후행 A차량은 B차량에 비하여 시야가 보다 넓게 확보되어 있을 것으로 보이는데다가 교통상황을 판단함에 있어 보다 면밀한 주의가 필요하였을 것으로 보이는 점을 종합하면, B과실 40%.

차45-5	선행 직진 대 후행 근접거리 추월(황색점선 중앙선)			
	(A) 선행 직진 (B) 후행 근접거리 추월	기본 과실비율	A0	B100
	① A 진로양보의무 위반	+10		
	② A앞지르기방해금지위반	+20		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	③ B 앞지르기 위험 장소	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 251, 386, 387 기준

사고 상황

◎ 중앙선이 점선인 도로의 차로 중앙에서 정상 직진 중인 A차량과 동일방향에서 후행하다가 A차량의 근접거리에서 전방 우측으로 차도가 아닌 장소로 진출, 화전 등을 하고자 중앙선을 넘어 A차량을 추월하면서 A차량 전방으로 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ 도로교통법 제21조 제3항에 정한 앞지르기 방법을 위반한 추월차량의 과실이 중대하고, 피추월차량의 예측가능성과 회피가능성이 현저히 낮다는 점에 비추어 추월차량인 B차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

① 도로교통법 제20조 제1항에 따라 피추월차량이 추월차량보다 계속하여 느리게 진행하거나 할 때에는 도로의 오른쪽 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 할 의무가 있는데,

이를 위반하거나 기타 이에 준하는 과실이 인정되는 경우 피추월차량인 A차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

- ② 도로교통법 제21조 제4항에 따라 피추월차량은 추월차량이 있는 경우 속도를 높여 경쟁하거나 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 추월을 방해하여서는 아니 될 의무가 있는데, 이를 위반한 경우 피추월차량인 A차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다. 이러한 경우 통상 인과관계는 도로 중앙과의 사이에 추월차량이 진행하는데 충분한 여유가 없는 경우에만 인정된다.
- ③ ‘앞지르기 위험장소’란 요철이 많은 도로, 비로 인해 미끄러지기 쉬운 도로, 시야가 좋지 않은 도로, 협소한 도로, 보행자의 통행이 많은 도로이다. 이러한 도로는 앞지르기 자체가 위험할 뿐만 아니라, 추월차에 대한 주의나 회피가능성이 낮기 때문에 추월차량인 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제20조(진로양보의무)

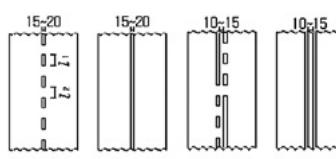
- ① 모든 차(긴급자동차는 제외한다)의 운전자는 뒤에서 따라오는 차보다 느린 속도로 가려는 경우에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다. 다만, 통행 구분이 설치된 도로의 경우에는 그러하지 아니하다.

◉ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표 6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻
501	중앙선 표시	 $l_1 = l_2 = 300$	<ul style="list-style-type: none"> 법 제14조에 따라 도로의 중앙선을 표시하는 것 황색실선은 차마가 넘어갈수 없음을 표시하는 것 황색점선은 반대방향의 교통에 주의하면서 일시적으로 반대편 차로로 넘어갈 수 있으나 진행방향 차로로 다시 돌아와야 함을 표시하는 것 황색실선과 점선의 복선은 자동차가 점선이 있는 쪽에서는 반대방향의 교통에 주의하면서 넘어갔다가 다시 돌아올 수 있으나 실선이 있는 쪽에서는 넘어갈 수 없음을 표시하는 것

참고 판례

◎ 대법원 1987.7.7. 선고 86도2597 판결

황색점선인 중앙선의 경우에 있어서는 그 차선의 성질상 운행당시의 객관적인 여건이 장애물을 피해가야 하는 등 중앙선을 넘을 필요가 있어 반대방향의 교통에 주의하면서 그 선을 넘어 가는 경우는 도로교통법 제13조 제2항의 차선에 따른 운행에 해당한다 할 것이나 그와 같은 월선의 필요성도 없고 반대방향의 교통에 주의를 기울이지도 아니한 채 중앙선을 넘어 운행하는 것은 위 특례법 제3조 제2항 제2호 전단의 도로교통법 제13조 제2항에 위반하여 차선이 설치된 도로의 중앙선을 '침범'한 경우에 해당한다고 해석함이 상당하다.

차45-6	후행 흰색 실선 앞지르기 대 선행 직진			
	(A) 실선 추월	(B) 선행 직진	기본 과실비율	A100
 과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① B 진로양보의무 위반	+10		
	② B 앞지르기방해금지위반	+20		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 252-1 기준

사고 상황

- 동일 방향, 동일 차로로 진행하던 양 차량 중 후행하던 A차량이 진로변경이 금지되어 있는 백색 실선구간에서 진로변경을 하여 선행차량인 B차량을 추월하여 선행차량 앞으로 다시 진로변경(앞지르기)을 하는 A차량과 자신의 차로에서 계속 직진 중인 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법 및 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 흰색 실선구간에서 선행차량인 B차량을 추월하여 그 앞으로 진로변경을 하다가 B차량을 충돌한 사고이므로 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제20조 제1항에 따라 피추월차량이 추월차량보다 계속하여 느리게 진행하고자 할 때에는 도로의 오른쪽 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 할 의무가 있는데, 이를 위반하거나 기타 이에 준하는 과실이 인정되는 경우 피추월차량인 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제21조 제4항에 따라 피추월차량은 추월차량이 있는 경우 속도를 높여 경쟁하거나 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 추월을 방해하여서는 아니 될 의무가 있는데, 이를 위반한 경우 피추월차량인 B차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 진로변경이 금지되어 있는 백색 실선구간에서 후행차량이 선행차량을 추월하는 경우에 본 기준을 적용하고, 진로변경이 허용되는 백색 점선구간에서 추월하는 경우에는 적용하지 아니한다.
- ◉ A차량이 B차량의 오른쪽 차로로 추월하는 경우는 물론이고 왼쪽 차로로 추월하는 경우에도 적용한다.
- ◉ 본 기준에서 말하는 추월은 어느 차량이 다른 차량에 이르렀을 때 진로를 바꾸어 그 다른 차량의 옆을 통과한 후에 다시 진로를 변경해 그 다른 차량의 진로 전방에 나서는 것, 즉 앞 지르기를 의미한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제14조(차로의 설치 등)

- ⑤ 차마의 운전자는 안전표지가 설치되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 차마의 진로를 변경하여서는 아니 된다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제20조(진로 양보의 의무)

- ① 모든 차(긴급자동차는 제외한다)의 운전자는 뒤에서 따라오는 차보다 느린 속도로 가려는 경우에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다. 다만, 통행 구분이 설치된 도로의 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기(警音機)를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하려는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

(6) 선행 유턴 대 후행 유턴 사고 [차46]

차46-1	양 차량 유턴 사고			
	(A) 유턴(선행) (B) 유턴(후행)	(가) 급 유턴 (나) 동시 유턴		
과실비율 조정 예시	기본 과실비율	(가) (나)	A0 A20	B100 B80
	① A유턴구역을 벗어난유턴	+10		
	② A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① B유턴구역을 벗어난유턴		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	③ B회전종료 직후의사고		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 254-2, 392-2, 393-2 기준

사고 상황

- ◎ (가) 교차로 유턴허용구역에서 선행하여 유턴중인 A차량과 후행하는 B차량이 급 유턴을 하던 중에 충돌한 사고이다.
- ◎ (나) 교차로 유턴허용구역에서 선행 A차량과 후행 B차량이 동시에 유턴을 하던 중에 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

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

- ◎ (나) 유턴구역에서 후행차량이 반드시 선행차량의 궤적을 따라서 유턴할 의무는 없지만, 후행차량은 선행차량의 유턴을 방해해서는 아니될 의무가 있고, 후행차량의 전방주시 의무가 훨씬 중하다고 보아 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 유턴차량이 유턴구역을 상당히 벗어나거나 유턴구역에 이르기 전에 중앙선을 물고 크게 회전하는 경우에는 상대 차량으로 하여금 유턴을 하지 않는 것으로 오인하게 하거나 유턴을 미리 예상하지 못할 수 있으므로, 이러한 차량의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 현저한 과실과 중대한 과실의 해당 여부는 제3편 제2장 3.수정요소의 해설 부분을 참조 한다. 본 기준에서 '현저한 과실'의 특별한 사례로는 A차량이 선행하여 유턴을 시도하였 으나 회전반경이 모자라서 후진을 시도하는 경우를 들 수 있다.
- ③ 후행차량인 B차량이 먼저 유턴을 완료한 상태에서 나중에 유턴을 하는 선행 A차량과 충돌한 경우에는 A차량도 유턴 과정에서 이미 유턴을 완료한 B차량의 동태나 상황을 충분히 인지하고 사고를 피할 가능성이 있었다고 보아, B차량의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ 본 기준은 상시유턴구역과 신호유턴구역 모두에 대해서 적용한다.
- ◎ (가)의 경우는 후행 B차량이 선행 A차량과 어느 정도 간격이 떨어져 있는 지점에서 일시 정지 또는 대기하던 중에 갑자기 유턴을 하는 상황이고, A차량이 크게 유턴한 경우에는 해당하지 않는다.
- ◎ (나)의 경우는 양 차량이 유턴구역에서 선·후행으로 진행하다가 동시에 유턴을 하는 상황이다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제18조 (횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니된다.

(7) 정차 후 출발 대 직진(우회전) 사고 [차47]

차47-1	정차 후 출발 대 직진(우회전) 사고			
	(A) 정차 후 출발 (B) 직진(우회전) 위해 추월		A80	B20
과실비율 조정예시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① B 진로변경 신호불이행·지연		+10	
				+10
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

※舊 257, 397, 397-1 기준

사고 상황

- 교차로에서 우회전 또는 직선도로에서 직진할 예정인 B차량이 전방 또는 오른쪽 차로에서 정차중인 A차량으로 인하여 부득이하게 추월하여 우회전 또는 직진을 시도하던 중 갑자기 출발하는 A차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제21조 제4항에 따라 정차 후 출발하는 A차량은 우회전 또는 직진을 위해 추월 시도하는 B차량의 앞지르기를 방해하여서는 아니될 주의의무가 있고, 특히 정차 중 출발 시 전방주시의무를 위반하였으므로 A차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, 우회전 또는 직진하여 추월을 시도한 B차량의 과실도 인정된다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 80:20으로 정한다.

- ◉ B차량이 우회전하는 경우와 직진하는 경우 모두 B차량의 비율을 동일하게 20%로 인정한 이유는 B차량의 우회전 또는 직진 여부와 관계없이 B차량은 A차량의 정차 사실을 신뢰한 채 운행하던 중 사고가 발생한 점, A차량이 정차 후 갑작스럽게 출발하는 과정에서 사고가 발생한 점은 본질적으로 동일하기 때문이다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조(차의 신호)에 근거하여 진로변경의 신호는 후방에서 진행하는 차량의 전방주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 진로변경 신호 불이행 또는 지연을 한 차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 본 기준은 B차량이 교차로에서 우회전을 하려고 A차량을 추월하는 경우와 B차량이 직선 도로나 이면도로에서 직진하려고 A차량을 추월하는 경우에 모두 적용된다.
- ◉ A차량이 정차 후 출발하면서 이동한 거리와 시간 등에 비추어 이미 직진 중인 것으로 볼 수 있어 오히려 B차량이 주행 중인 A차량의 진로를 방해한 것으로 판단되는 경우에는 진로변경 중 사고로 보고 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◉ 교차로 우회전 후 나오는 도로에서 A차량이 교차로 모서리 부근 우측에 주정차하고 있어 B차량이 우회전하면서 부득이 우측 전방에 있는 A차량을 추월하여 좌측으로 크게 우회전 해야 하는 상황에서 갑자기 출발하는 A차량과 충돌한 사고에도 적용될 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실의 해당 여부는 제3편 제2장 3.수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

25. “정차”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제32조(정차 및 주차의 금지)

모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 교차로·횡단보도·건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(「주차장법」에 따라 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장은 제외한다)
2. 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내인 곳

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

차47-2	정차후 출발차량과 그 앞으로 진로변경(교차로 아닌 곳)			
	(A) 정차후 출발 (B) 진로변경		A70	B30
과 실 비 율 조 정 예 시	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 어린이 통학버스 차량인 경우	-40		
	B 진로변경(앞지르기) 신호불이행·지연		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 직선도로에서 B차량이 오른쪽 차로에 정차중인 A차량 앞으로 진로변경하던 중 출발하는 A차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제21조 제4항에 따라 정차 후 출발하는 A차량은 B차량의 앞지르기를 방해 하여서는 아니 될 주의의무가 있고, 특히 후행 B차량은 A차량의 정차사실을 신뢰한 채 운행하던 중이므로 정차한 후 전방 및 좌우주시의무를 위반한 채 만연히 출발하는 선행 A차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, B차량도 정차 차량의 동태를 살필 주의의무가 인정되는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 도로교통법 제51조 어린이통학버스의 특별보호 규정상 그 차로의 바로 옆차로로 통행하는 차의 운전자에게도 일시정지의무를 부여하는 등 강력한 안전운전의무를 부여하는 입법취지를 고려하여 정차후 출발하는 차량이 어린이통학버스인 경우 진로변경차량을 가해차량으로 볼 수 있다.
- ◉ 도로교통법 제21조 제3항 및 도로교통법 제38조에 근거하여 앞지르기나 진로변경의 신호는 정차후 출발하는 차량의 전방 및 좌우주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 앞지르기나 진로변경 신호 불이행 또는 지연을 한 차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◉ 양 차량의 현저한 과실 내지 중대한 과실은 정차후 출발하는 시점과 추월 진로변경 시점 기타 충격부위 등 여러 사정을 비교하여 가감산할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실의 해당 여부는 제3편 제2장 3.수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

25. “정차”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.
28. “서행”이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◉ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기 를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2019. 6. 20. 선고 2018나70853 판결

피고 차량이 편도 3차로 중 3차로에서 불법정차 후 출발하던 중 3차로에 주차하기 위해 피고 차량을 지나 2차로에서 3차로로 진로를 변경하는 원고 차량 오른쪽 뒷문을 피고 차량의 왼쪽 앞부분으로 충격한 사고에서, 피고 차량의 운전자는 도로변에 횡색 실선이 설치되어 주정차가 금지된 구역에 불법정차하고 있다가 출발하던 중이었으므로 주변 교통상황을 잘 살펴 안전하게 진행하여야 할 의무가 있음에도 이를 소홀히 한 점, 원고 차량의 운전자로서는 피고 차량이 정차 중 아무런 신호도 없이 갑자기 출발할 것이라고 예상하기 어려웠던 점, 반면 원고 차량의 운전자로서도 피고 차량의 동태를 제대로 살피지 못한 상태에서 피고 차량 앞으로 진로를 변경한 점 및 그밖에 이 사건 사고경위, 충돌부위 등에 비추어 보면 원고 차량과 피고 차량의 과실비율은 30 : 70으로 봄이 상당하다.

차47-3	버스정류장에서 정차후 출발 버스와 그 앞으로 진로변경			
	(A) 정차 후 출발 버스차량	(B) 추월 진로변경(추월해서 A차량 앞으로 들어옴)		
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A40	B60
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 진로변경(앞지르기) 신호불이행·지연		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 직선도로에서 직진할 예정인 B차량이 전방 또는 오른쪽 버스정류장에서 정차중인 A차량을 추월하여 A차량 앞으로 진로 변경하여 직진을 시도하던 중 출발하는 A차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제21조 제4항에 따라 정차 후 출발하는 A차량과 직진을 위해 추월을 시도하는 B차량의 경우 양 차량 공히 주의의무가 있으나, ① 본 사고 유형의 경우 사고 지점이 승객의 승하차를 위한 단시간 내의 정차 및 출발이 예정되어 있는 버스정류장 지점으로서, 정차 및 출발시점을 예측하기 어려운 일반 도로상 일반차량의 정차후 출발사고와는 사고 유형이 다르다는 점, ② 정차후 출발하는 버스로서는 급제동시 승객의 전도사고 위험성이 상당히 높아 버스는 즉각적인 제동조치 등이 어려운 점 등 감안하면, 정류장에서 승객의 승하차를 위해 정차중인 버스차량 앞으로 추월하며 진로변경하는 B차량에게 더 많은 주의의무가 요구되는 점을 감안하여 양 차량의 기본과실률을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 도로교통법 제21조 제3항 및 도로교통법 제38조에 근거하여 앞지르기나 진로변경의 신호는 정차후 출발하는 차량의 전방 및 좌우주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 앞지르기나 진로변경 신호 불이행 또는 지연을 한 차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 양 차량의 현저한 과실 내지 중대한 과실은 정차후 출발하는 시점과 추월 진로변경 시점, 기타 충격부위 등 여러 사정을 비교하여 가감산할 수 있다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실의 해당 여부는 제3편 제2장 3.수정요소의 해설 부분을 참조한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

25. “정차”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.
28. “서행”이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 제1항부터 제3항까지 또는 제60조제2항에 따른 방법으로 앞지르기를 하는 차가 있을 때에는 속도를 높여 경쟁하거나 그 차의 앞을 가로막는 등의 방법으로 앞지르기를 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

(8) 낙하물 사고 [차48]

차48-1		선행차량의 적재물 낙하		
		(A) 후행 (B) 선행(적재물 낙하)		
과실비율 조정 예시	기본 과실비율		A0	B100
	A 전용차로 위반		+10	
	A 현저한 과실		+10	
	A 중대한 과실		+20	
	③ A 안전거리 미확보		+20	
	B 전용차로 위반			+10
	① B 야간, 악천후 등 시야확보 곤란			+10
	B 추월차선		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실			+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 508 기준

사고 상황

- 일반 도로 및 고속도로나 자동차전용도로 등 차량이 운행하는 도로에서 후행하는 A차량이 동일방향에서 선행하는 B차량에서 떨어진 낙하물을 충격한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제39조 제4항에 따라 차량의 화물이 떨어지지 아니하도록 덮개를 씌우거나 묶는 등 확실하게 고정될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 할 의무가 있고, 도로를 진행하는 후행차량이 선행차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물에 대한 예견가능성과 회피가능성이 현저히 낮으므로 선행차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 야간, 악천후 등 시야확보가 곤란한 경우에는 낙하물을 발견하기가 용이하지 아니하므로 선행 차량인 B차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② '현저한 과실'과 '중대한 과실'의 해당 여부는 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조하며, 후속차량인 A차량이 휴대전화로 통화하는 등의 사유로 선행차량인 B차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물을 미리 발견하지 못하였거나, 조향장치 미숙이나 기타 운전부주의 등의 사유로 낙하물과의 충돌을 피하지 못한 경우에는 이를 '현저한 과실'로 보아 A차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ③ 도로교통법 제19조 제1항에 따라 후행차량이 선행차량과의 안전거리를 충분히 확보하고 진행한 경우에는 선행차량에서 떨어지는 낙하물을 미리 발견하고 충돌을 피할 가능성이 높으므로 이를 위반한 후행차량인 A차량의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 본 기준은 후행차량이 선행차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물과 충돌한 경우는 물론이고, 선행차량에서 떨어지거나 도로상에 이미 떨어져 있는 낙하물을 피하려다가 중앙분리대나 가드레일 등을 충돌한 경우에도 적용된다. 다만, 차량이 도로상에 이미 떨어져 있던 낙하물을 충격하여 그 충격으로 낙하물이 튀어서 다른 차량을 충격한 경우에는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 교통사고처리특례법 제3조(처벌의 특례)

- ② 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄(業務上過失致傷罪) 또는 중대한 과실치상죄(重過失致傷罪)와 「도로교통법」 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적인 의사에 반하여 공소(公訴)를 제기할 수 없다. 다만, 차의 운전자가 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중대한 과실치상죄를 범하고도 피해자를 구호(救護)하는 등 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기(遺棄)하고 도주한 경우, 같은 죄를 범하고 「도로교통법」 제44조제2항을 위반하여 음주측정 요구에 따르지 아니한 경우(운전자가 채혈 측정을 요청하거나 동의한 경우는 제외한다)와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로 인하여 같은 죄를 범한 경우에는 그러하지 아니하다.

12. 「도로교통법」 제39조제4항을 위반하여 자동차의 화물이 떨어지지 아니하도록 필요한 조치를 하지 아니하고 운전한 경우

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제39조(승차 또는 적재의 방법과 제한)

④ 모든 차의 운전자는 운전 중 실은 화물이 떨어지지 아니하도록 덮개를 씌우거나 묶는 등 확실하게 고정될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018.3.6. 선고 2017나47047 판결

야간에 B차량이 자동차전용도로 1차로를 선행하던 중 오른쪽 뒷바퀴가 빠지면서 2차로에 정차하였고, 때마침 2차로를 후행하던 A차량이 3차로로 빠져 나가려다가 3차로에 B차량의 빠진 타이어가 있는 것을 뒤늦게 발견하고 다시 2차로로 변경하다가 B차량을 추돌한 사고 : B과실 80%

◎ 서울중앙지방법원 2016.11.11. 선고 2016나31823 판결

주간에 B차량이 고속도로 2차로를 진행하던 중 B차량의 적재함에서 자갈 등의 비산물이 떨어져 1차로를 진행하던 A차량의 전면 부위 등이 파손된 사고, A차량은 B차량의 적재상태를 파악할 수 있었으나 안전거리를 유지하지 않은 점, 비산물이 떨어진 경위 등을 판단할 자료가 없는 점 등을 고려하여 결정: B과실 70%

◎ 서울중앙지방법원 2020. 1. 16. 선고 2019나27351 판결

편도 2차로 제한속도 70km/h 일반도로에서 일을 후 어두운 저녁 무렵에, B차량에서 적재물이 도로상에 떨어졌고 그 뒤 차량인 1차량이 급정지하고 그 뒤 2차량이 급정지하는 1차량을 추돌하고(1차 사고), 그 뒤 3차량은 정지하여 2차량과 추돌을 면하였으나 다시 그 뒤 A차량이 3차량을 추돌하면서 그 충격으로 2차량, 1차량까지 추돌하는 사고(2차 사고)가 발생한 사건에서, 1차 사고와 2차 사고가 시간적으로나 장소적으로 매우 근접하여 발생한 하나의 연쇄 추돌사고로서 원인제공차량인 B차량의 과실이 순차적으로 결합하여 발생하였다고 보면서 1, 2차 사고 경위, 연쇄추돌형태 등 종합하여 A차량에 대한 관계에서 B차량 과실 20% 인정.(1심은 2차 사고와 B 낙하물 과실 사이에 인과관계 불인정)

라. 기타 유형의 사고

(1) 주차장 사고 [차51]

차51-1	통로주행 대 주차구획 출차		
	(A) 통로주행차 (B) 주차구획에서 출차		
	기본 과실비율	A30	B70
<p>주차장내</p>	A 서행불이행	+10	
	A 역주행(회상표 반대주행)	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	A 후진	+10	
	B 서행불이행(급하게 출차)		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20
	① B 차량 앞부분 내밀고 대기 후 출차		-10
	② B 후진		+10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 기(+), 기(-) 조정 가능합니다.

※舊 244 기준

사고 상황

- 주차장 내에서 통행로를 주행하는 A차량과 주차구역에서 전진 내지 후진하여 통행로로 출차하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 주차장 내에서 통행로를 진행 중인 차량과 주차구역에서 주차하였다가 통행로로 출차하는 차량 사이의 사고로서 도로교통법 제18조 제3항의 도로가 아닌 장소에서 도로로 진입 중 사고와 유사하므로 차44-1 기준을 준용하되, 주차구역에서 출차하는 차량을 충분히 예상 할 수 있는 주차장이라는 특성을 감안하여 B차량의 과실을 10% 감산하여 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① B차량이 주차구역에서 출차하는 과정에서 차체를 통행로에 일부 노출시키고 대기하다가 출차하던 중에 사고가 발생한 경우로서 B차량의 출차를 알 수 있으므로 과실을 10% 감산 할 수 있다.
- ② A차량이 통로에서 후진하는 경우에는 B차량이 후진출차하는 경우보다 예측하기가 상대적으로 어려우므로 후진의 속도나 거리에 비추어 A차량의 과실을 10% 가산할 수 있다. B차량이 주차구역에서 후진 출차를 하는 경우에는 일부 시야 제한이 있어 전진 출차에 비하여 주의를 더 기울여야 한다는 점을 감안하여 B차량의 과실을 10% 가산할 수 있다.
- ◎ 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.
- ◎ 주차장은 도로가 아니므로 반드시 도로교통법 제13조 3항에 따른 우측 부분을 통행해야 하는 것은 아니고, 통로 좌우로 주차 구역이 있는 경우 우측으로 불어서 진행하는 경우에는 우측에서 출차하는 차량과 사고 발생 위험이 더 높을 수 있으므로, 통로 주행 차량이 우측 부분 통행을 하지 않았다고 하여 과실을 가산할 것은 아니다.
- ◎ B차량이 등화장치를 점등하지 않거나 경적을 울리지 않는 등 A차량이 B차량의 진출을 예상할 수 없었고 B차량이 출차할 때 A차량이 급제동조치를 취해도 사고를 피할 수 없을 정도의 가까운 거리에 있었던 경우라면 A차량에게 과실이 없는 것으로 본다.
- ◎ A차량이 B차량의 출차를 인지하여 B차량의 출차에 방해가 되지 않게끔 충분한 거리를 두고 미리 정지하고 있었으나 B차량이 출차하면서 A차량을 충격한 경우에도 A차량에게 과실이 없는 것으로 본다.

활용시 참고 사항

- ◎ 주차장 내에서 발생된 사고로서 지상(옥외)주차장이든 지하(옥내)주차장이든 모두 적용된다.
- ◎ “도로가 아닌 장소” 내에서 발생하는 사고도 본 기준을 준용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2015. 12. 18. 선고 2015나37411 판결

아파트 지하주차장에서 진출차량이 갑자기 후진하여 뒷범퍼 부분으로 진행차의 조수석 쪽 앞뒷문 부위를 충격한 시안에서 충격부위 등에 비추어 진출차량의 과실 100% 인정

차51-2	주차구획으로 선행진입 개시 대 통로진행 추월			
	(A) 선행 주차진행 (B) 후행 추월		A40	B60
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A40	B60
		A 주차 신호불이행·지연	+10	
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		B 서행 불이행		+10
		B 현저한 과실		+10
		B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 가(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 주차구획으로 주차를 하기 위해 후진으로 선행 진입을 시도 중인 A차량의 회전반경 내로 후행하던 B차량이 추월하다가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 주차장은 기본적으로 주차를 위한 시설인바, 선행 A차량의 주차구획 진입동작이 후행 B차량에 의하여 인식 가능한 상태(비상등 점멸, 방향지시등 작동, 후진등 점등 또는 선행 A차량의 방향상태 등)에 있음을 전제로 주차구획 진입동작을 우선시하여, 후행 B차량의 경우 주차공간을 물색하는 선행 A차량을 뒤따라 진행하는 차량으로서는 당시 주차공간으로 진입할 것을 예상하여 최소한의 회전반경 내에 접근하지 않을 주의의무가 있음에도 잠시 양보하지 않고 곧바로 뒤따라 우측 방향으로 앞지르기 진행한 점을 고려하여, 양 차량의 기본과실을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 주차장에서는 주차를 위하여 전·후진이 당연히 예상되므로, 서행하지 않고 진행하는 경우 후행 B차량에게 10%까지 가산할 수 있다.(도로교통법 제18조 제3항 준용)
- ◎ 자동차의 방향상태 자체로 명백히 주차구획 진입시도 여부를 인식하기 어려운 경우에, 비상등점등, 방향지시등작동, 후진등점등 등을 통하여 주차구획으로 진입하려는 신호를 누락하였다면 사고발생의 위험이 기중되므로, 선행 A차량에게 10%까지 가산할 수 있다.
- ◎ 양 차량의 현저한 과실 내지 중대한 과실은 진행 속도, 주차장 상황 기타 충격부위 등 여려 사정을 비교하여 가감산할 수 있다. 특히 주차장은 서행이 요구되는 장소이므로 서행의무 위반시 10%까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ A차량이 주차구획으로 진입하다가 차체 정렬을 하기 위해 다시 진출하는 중에 통로 추월 주행하는 B차량과 충돌한 사고도 차51-1 기준을 준용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.
- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제21조(앞지르기 방법 등)

- ① 모든 차의 운전자는 다른 차를 앞지르려면 앞차의 좌측으로 통행하여야 한다.
- ③ 제1항과 제2항의 경우 앞지르려고 하는 모든 차의 운전자는 반대방향의 교통과 앞차 앞쪽의 교통에도 주의를 충분히 기울여야 하며, 앞차의 속도·진로와 그 밖의 도로상황에 따라 방향지 시기·등화 또는 경음기를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
3. 정지할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴거나 자동차안전기준에 따라 장치된 제동등을 켈 것
4. 후진할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴서 손바닥을 뒤로 향하게 하여 그 팔을 앞뒤로 흔들거나 자동차안전기준에 따라 장치된 후진등을 켈 것
5. 뒤차에게 앞지르기를 시키려는 때	그 행위를 시키려는 때	오른팔 또는 왼팔을 차체의 왼쪽 또는 오른쪽 밖으로 수평으로 펴서 손을 앞뒤로 흔들 것
6. 서행할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴서 위아래로 흔들거나 자동차안전기준에 따라 장치된 제동등을 깜박일 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2017.11.24. 선고 2017나44215 판결

원고 차량 운전자가 이마트 주차장 안에서 원고 차량을 운행하면서 주차구역 사이의 통로 좌측으로 서행하던 중, 뒤에서 빠른 속도로 진행하여 원고 차량의 우측을 지나쳐 가려던 피고 차량의 좌측 뒷 훨더 부분과 원고 차량의 우측 측면 부분이 충돌한 사고에서, ① 사고 장소는 마트 주차장 내이고, 주차구역 사이 통로의 폭이 다소 좁기는 하나 차량 두 대가 교행할 정도는

되는 점, ② 원고 차량은 피고 차량의 앞에서 정차와 서행을 반복하며(주차할 공간을 찾고 있던 것으로 보임) 통로 좌측을 따라 진행하다가 조향장치를 우측으로 조작하고 있었던 점(통로 좌측의 주차구역에 후진주차 하려고 했던 것으로 보임), ③ 피고 차량은 빠른 속도로 원고 차량 우측을 지나쳐 가다가 원고 차량과 충돌한 점 등을 종합하여 보면, 이 사건 사고는 주차장 내에서 서행하지 아니하고, 주차하려는 선행 차량의 동태를 주시하여 충돌을 회피하도록 안전하게 운전할 의무를 위반한 피고 차량 운전자의 과실과, 뒤따르는 차량이 원고 차량 우측을 지나쳐 진행하여 갈 수 있음을 예상하고 피고 차량의 동태를 살피면서 진로를 양보하여야 할 의무를 위반한 원고 차량 운전자의 과실이 경합하여 발생하였다고 할 것이고, 이러한 사고의 경위, 쌍방의 과실의 내용 등 변론에 나타난 사정들을 종합하면 그 과실비율은 원고 측 40%, 피고 측 60% 정도로 봄이 타당하다.

◎ 서울중앙지방법원 2019. 12. 20. 선고 2019나38627 판결

성남시 분당구 울동 울동공원주차장에서 주차장에 설치된 주차구획으로 후진하는 피고 차량과 그 사이로 진행하려는 원고 차량이 충돌하는 과정에서 피고 차량의 뒤편퍼와 원고 차량의 좌측 앞범퍼, 훈더 부분이 파손된 사고에서, 원고 차량 운전자는 주차장 내 통로에서 주차구획으로 후진하는 피고 차량을 발견하였을 것으로 보이므로, 피고 차량이 주차구획에 들어갈 때 까지 대기하거나 적어도 피고 차량과의 거리를 확보한 다음 전진하였어야 함에도, 무리하게 피고 차량과 주차구획선 사이로 지나가려다가 이 사건 사고가 발생한 점, 다만 피고 차량 운전자로서도 주차구획선에 진입하는 과정에서 접근 중인 원고 차량의 동태를 잘 살펴 안전하게 진입하였더라면 이 사건 사고를 회피할 수 있었을 것으로 보이는 점 등에 비추어 보면, 이 사건 사고는 원고 차량 운전자의 주된 과실과 피고 차량 운전자의 과실이 경합하여 발생하였다 할 것이고, 사고의 발생원인과 경위, 주차장 상황, 차량의 충돌 부위와 정도 등에 비추어 그 과실비율은 원고 차량 75%, 피고 차량 25%라고 봄이 상당하다.

(2) 문 열림 사고 [차52]

차52-1	후행 직진 대 문 열림		기본 과실비율 A20 B80	
	(A) 후행 직진			
	(B) 문 열림			
과실비율 조정 예시	⑤ A 문 열림의 예측 가능성 존재	A 문 열림의 예측 가능성 존재	+10	
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		B 야간	+10	
		① B 주행 차로 쪽 문 열림	+10	
	② B 급박한 문 열림	B 급박한 문 열림	+10	
		③ B 신호 불이행·지연	+10	
		④ B버스·택시 대중교통 승강장에서 문 열림	-20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 248, 395(가) 기준

사고 상황

- ◎ B차량이 도로(갓길 포함)에서 주·정차 중에 좌(우)측 문을 열면서 동일 방향 후방에서 진행 해오는 A차량과 B차량의 문이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ 문이 열리는 차량은 문을 열기 전에 후행 차량의 유무 등 안전을 확인해야 할 주의의무가 있으므로 문 열리는 차량인 B차량의 과실이 매우 중하다고 할 것이지만, 후행 차량도 도로 가장 자리에 주·정차한 차량에서 운전자나 탑승객이 내리기 위해 문을 열 가능성을 염두에 두고 전방주시를 철저히 하면서 서행할 의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실 비율을 20:80으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 주행차로 쪽 문 열림은 후행 차량이 더욱 예상하기 어려우므로 문 열림 차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 후행 차량이 대피하기가 어려울 정도의 급박한 문 열림을 말하며, 이러한 경우 문 열림 차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ③ 도로교통법 제38조에 따라 정지시 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 하므로 이를 위반한 문 열림 차량인 B차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 버스나 택시 등 대중교통 승강장의 경우에는 승객을 승·하차시키기 위하여 문 열림이 충분히 예상되므로 문 열림 차량인 B차량의 과실을 20%까지 감산할 수 있다.
- ⑤ 문 열림 차량 탑승자 중 1인이 하차하여 수신호를 한다거나 트렁크가 열려 있어서 승·하차를 위한 문 열림이 예상되는 경우를 말하며, 이러한 경우 후행차량인 A차량의 과실을 10% 까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◉ 이미 문이 열려 있는 시간이 상당히 흐른 경우의 열려 있는 문과 충돌한 사고는 주정차 추돌 사고 유형인 차42 기준을 준용한다(이 때 이미 열려 있는 문과 충돌한 경우 문을 열어 놓은 차량의 과실을 가산할 수 있다).

관련 법규

◉ 도로교통법 제49조(모든 운전자의 준수사항 등)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.
 7. 운전자는 안전을 확인하지 아니하고 차 또는 노면전차의 문을 열거나 내려서는 아니 되며, 동승자가 교통의 위험을 일으키지 아니하도록 필요한 조치를 할 것

◉ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
3. 정지할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴거나 자동차안전기준에 따라 장치된 제동등을 켈 것

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2016. 10. 20. 선고 2016나1839 판결

이면도로 골목길에서 주차를 원료한 B차량의 운전자가 하차하기 위해 문을 개방하다가 때마침 B차량의 왼쪽을 진행하던 A차량과 접촉한 사고: B과실 80%

(3) 횡단보도 횡단 차량 [차53]

차53-1	횡단보도(보행자적색) 횡단 대 신호에 따라 직진(좌회전)			
	(A) 횡단보도 횡단 (보행자신호 적색) (B) 녹색 직진 (녹색화살표 좌회전)	기본 과실비율	A100	B0
		A 현저한 과실	+10	
		A 중대한 과실	+20	
		B 현저한 과실		+10
		B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+)/-(-) 조정 가능합니다.

사고 상황

- 신호등이 설치된 교차로에서 횡단보도 보행자 적색신호에 횡단하는 A이륜차량과 신호에 따라 정상 직진(좌회전)하는 B차량이 충돌한 사고이다. A차량이 승용차인 경우도 준용한다.

기본 과실비율 해설

- 신호기가 있는 교차로에서 신호는 양 차량 운전자가 신뢰하는 것으로, B차량은 A차량이 신호를 위반하여 보행자 횡단보도를 보행자 적색신호에 횡단할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 A차량의 일방과실(100:0)로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 양 차량의 현저한 과실 내지 중과실은 양 차량 진입 시점, 양 차량 진행 속도, 기타 충격부위 등 여러 사정을 비교하여 가감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

13. “교차로”란 ‘십(+)’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)

2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 대법원 2005. 5. 13. 선고 2005다7177 판결

신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로의 통행 방법과 운전자의 주의의무 ; 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없으며, 다만 신호를 준수하여

진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 이미 교차로에 진입하고 있는 다른 차량이 있다거나 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디 까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지를 예상하여 그에 따른 사고발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없는 것이다.(대법원 1995. 10. 13. 선고 95다29369 판결, 1999. 8. 24. 선고 99다30428 판결, 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결 등 참조)

◎ 서울중앙지방법원 2020. 2. 19. 선고 2019나50719 판결

A차량(이륜)은 횡단보도를 무단으로 진행하던 중 좌회전 신호를 따라 위 횡단보도를 통과하던 B차량의 좌측면을 충격한 사고에서, A차량은 오토바이 차량으로서 보행자를 위한 횡단보도를 주행할 수 없음에도 불구하고 횡단보도를 주행하였던 점, A차량이 위 횡단보도를 진행할 당시의 신호는 적색 신호로서 횡단보도를 통한 통행 자체가 신호 위반이었던 점, B차량은 좌회전 신호에 따라 좌회전 중이었던 점, B차량이 당시에 보행자가 아닌 오토바이가 신호를 위반하여 횡단보도를 진행할 것까지 예상하기는 어려웠을 것으로 보이는 점 등에서 A 과실 100%.

◎ 서울중앙지방법원 2019. 9. 5. 선고 2019나21216 판결

B차량은 지하차도 부근 도로 1차로를 직진신호에 지나다 그곳에 설치된 횡단보도를 적색 신호에 무단 횡단하던 A차량과 부딪힌 사고에서, B차량의 과속을 인정할 증거가 없고 신호를 준수하여 운전하는 B차량에게 보행자를 위한 횡단보도를 적색으로 무단 횡단하는 오토바이 까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무까지 있다고 할 수 없으므로 적색신호에 횡단보도를 무단 횡단한 A차량의 과실 100%.

(4) 회전교차로 사고 [차54]

차54-1	회전 1차로 회전 대 진입		
	(A) 교차로 내 회전 (B) 회전교차로 진입	기본 과실비율	A20 B80
과실비율 조정 예시	A 서행불이행	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	B 서행불이행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	① B 일시정지	-10	
	② B 명확한 선진입	-10	
	③ B 진입신호불이행·지연	+10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 262, 399 기준

사고 상황

- ① 1차로형 회전교차로에서, 먼저 진입하여 회전교차로 내에서 회전 중인 A차량과 회전교차로로 진입하는 B차량과 충돌한 사고이다.
- ② 2차로형 이상의 회전교차로의 경우, 먼저 진입하여 '회전교차로 내 우측 가장자리 차로'에서 회전 중인 A차량과 회전교차로로 진입하는 B차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율

- 도로교통법 제25조의2 제2항에 따라 이미 회전교차로에 진입하여 회전차로를 주행 중인 A차량에 통행우선권이 있고, 회전교차로에 진입하는 B차량은 회전 중인 차량의 진행을 방해하지 않도록 양보할 의무가 있으며, 도로교통법 제48조 제1항에 따라 회전 중인 A차량도 진입차량의 주행에 주의하여 사고예방을 위해 감속 또는 제동을 해야하는 안전 운전 의무가 있으므로 양 차량이 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 서행불이행, 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.
- ① 진입차량이 회전차로에 진입하는 과정에서 회전차량과의 충돌을 피하고자 일시정지한 경우에는 회전차량이 충돌을 회피할 여지가 상대적으로 크므로 이러한 경우 진입차량인 B차량의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② B 진입차량의 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- ③ 도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전교차로에 진입하는 B차량은 신호를 하여야 하므로 신호를 불이행하거나 신호를 지연한 경우 과실을 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ 2차로형 회전교차로의 경우, 먼저 진입하여 '회전 1차로'에서 회전 중인 A차량과 회전 교차로로 진입하는 B차량이 '회전 1차로까지 곧바로 진입(대진입)'한 사고는 차54-2를 적용한다.
- ◎ 2차로형 이상 회전교차로의 경우, 회전 1차로에서 회전 중인 차량이 '진출'하는 A차량과 회전교차로로 진입하는 B차량 사이의 사고는 차54-3을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13의 2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표 6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
526의2	회전 교차로 양보선 표시		<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입하려는 차량이 양보해야 할 지점을 표시하는 것 	<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입할 경우 양보해야 할 지점에 설치 양보표지(일련번호 228)를 회전교차로에 진입하는 지점 우측에 함께 설치

◎ (참고)회전교차로 운영원리(국토교통부, 회전교차로 설계지침(`22.8.))

회전교차로의 기본 운영원리는 양보인데, 교차로에 진입하는 자동차는 회전 중인 자동차에게 양보를 해야 하므로, 회전차로 내부에서 주행 중인 자동차를 방해하여서는 아니되며 무리하게 진입하지 않고 회전차로 내에 여유 공간이 있을 때까지 양보선에서 대기하며 기다려야 한다. 결과적으로 접근차로에서 정지지체가 생길 수 있으나, 교차로 내부 회전차로의 정체는 발생하지 않는다. 회전교차로 진입 시에는 충분히 속도를 줄인 후 진입하도록 유도하고 회전교차로 통과 시에는 모든 자동차가 중앙교통섬을 중심으로 반시계 방향으로 회전하여 통행하도록 한다.

차54-2	회전 2차로 이상 회전 대 대(大)진입		
	(A) 회전1차로 회전 (B) 회전1차로로 곧바로 진입	기본 과실비율	A10 B90
	A 서행불이행	+10	
	A 현저한 과실	+10	
	A 중대한 과실	+20	
	B 서행불이행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	① B 일시정지	-10	
	② B 명확한 선진입	-10	
	③ B 진입신호불이행-지연	+10	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 265, 399-3 기준

사고 상황

- ◎ 2차로형 회전교차로에서 내부 1차로를 회전 중인 A차량과 회전교차로 내부 2차로를 거쳐 1차로까지 크게 진입(대진입)하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ 3차로 이상 회전교차로에서도 준용된다.

기본 과실비율 해설

- ◎ 회전교차로에서는 도로교통법 제25조의2 제2항에 따라 회전차량에게 통행우선권이 주어져 있고, 진입차량의 경우 서행 및 양보 의무가 있으며, 급진로변경과 유사한 형태라는 점을 고려하여 대진입하는 B차량의 과실을 가중하여 양 차량의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 서행불이행, 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.
- ① B진입차량이 회전차로에 진입하는 과정에서 회전차량과의 충돌을 피하고자 일시정지한 경우에는 회전차량이 충돌을 회피할 여지가 상대적으로 크므로 이러한 경우 진입차량 B의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② B 진입차량의 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- ③ 도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전교차로에 진입하는 B차량은 신호를 하여야 하므로 신호를 불이행하거나 신호를 지연한 경우 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13의 2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표 6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
526의2	회전 교차로 양보선 표시		<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입하려는 차량이 양보해야 할 지점을 표시하는 것 	<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입할 경우 양보해야 할 지점에 설치 양보표지(일련번호 228)를 회전교차로에 진입하는 지점 우측에 함께 설치

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2018.4.9. 선고 2017나67553판결

야간에 회전교차로에서 원고차량은 회전교차로의 2차로 도로 중 내측 차로를 진행하고 있었는데 피고차량이 원고차량의 우측 연결로에서 회전교차로로 진입하면서 원고차량의 진행을 보지 못하고 곧바로 회전교차로의 내측 차로로 진행하다가 피고차량의 좌측 뒷부분으로 원고 차량의 우측 앞부분을 충격한 사고, 피고 차량은 일시정지 또는 양보의무를 준수하지 않으며 속도를 줄이지 않고 곧바로 진입한 점, 진입 각도 등을 고려할 때 원고 차량은 피고 차량을 미리 발견하기 어려운 점 등을 고려하면 피고차량의 전적인 과실로 발생한 것으로 봄이 상당함.

차54-3	회전 2차로 이상 회전진출 대 진입			
	(A) 진로변경(회전1차로→2차로)	(B) 회전2차로로 진입	A30	B70
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A30	B70	
	① A 진로변경 신호불이행·지연	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	② B 일시정지	-10		
	③ B 명확한 선진입	-10		
	④ B진입신호불이행·지연	+10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 266, 399-4 기준

사고 상황

- 2차로형 교차로에서 내부 1차로를 주행하다 2차로로 진출하려는 A차량과 회전교차로로 진입하려는 B차량과의 사고이다.
- 3차로 이상 회전교차로에서도 준용된다.

기본 과실비율 해설

- 회전교차로의 경우 도로교통법 제25조의2 제2항에 따라 진입차량은 진입 시 양보 의무가 명시적으로 규정되어 있어 회전차량에 통행우선권이 주어져 있으나, 회전차량도 진입하는 차량이 있는지 주의하며 진로변경해야 하므로, 양 차량의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

- ① 도로교통법 제38조(차의 신호)에 근거하여 진로변경의 신호는 후방차의 전방주의의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 진로변경신호 불이행 또는 지연을 한 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ② 진입차량이 회전차로에 진입하는 과정에서 회전차량과의 충돌을 피하고자 일시정지한 경우에는 회전차량이 충돌을 회피할 여지가 상대적으로 크므로 이러한 경우 진입차량인 B차량의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ③ B 진입차량의 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- ④ 도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전교차로에 진입하는 B차량은 신호를 하여야 하므로 신호를 불이행하거나 신호를 지연한 경우 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13의 2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표 6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
526의2	회전 교차로 양보선 표시		<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입하려는 차량이 양보해야 할 지점을 표시하는 것 	<ul style="list-style-type: none"> 회전교차로에 진입할 경우 양보해야 할 지점에 설치 양보표지(일련번호 228)를 회전교차로에 진입하는 지점 우측에 함께 설치

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2017.12.7. 선고 2017나47290 판결

회전교차로에서 진출을 하기 위하여 우선 위 교차로로 진입중인 차량이 없는지 잘 살펴 내측 차로에서 외측 차로로 차로를 변경한 뒤 진출을 시도하여야 함에도 피고차량 운전자는 내측 차로에서 곧바로 진출을 시도하던 중 이 사건 사고를 발생시킨 점, 회전교차로에 들어가려고 하는 차량의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 함에도 원고 차량 운전자는 피고 차량의 움직임을 살피지 않은 채 교차로에서 진입한 점 등에 비추어보면 이 사건 사고는 회전교차로에서 무리하게 진출을 시도한 피고 차량 운전자의 과실이 경합하여 발생하였다고 할 것이고 위와 같은 사고경위에 비추어 보면 이 사건 사고에 기여한 원고차량과 피고차량의 과실비율은 40:60으로 봄이 상당하다.

차54-4 회전 2차로 이상 회전진출 대 회전	
(A) 진로변경(회전1→2차로) (B) 회전(회전2차로)	
 과실비율 조정예시	기본 과실비율 A60 B40
①	A 서행불이행 +10 A 현저한 과실 +10 A 중대한 과실 +20 A 진로변경 신호불이행·지연 +10 B 서행불이행 B 현저한 과실 +10 B 중대한 과실 +20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 263, 399-1 기준

사고 상황

- 2차로형 회전교차로에서 회전하다가 우측으로 진출하기 위해 진로변경 중인 A차량과 교차로 내에서 회전 중인 B차량이 충돌한 사고이다.
- 3차로 이상 회전교차로에서도 준용된다.

기본 과실비율 해설

- 회전교차로에서는 진출을 위하여 언제든지 진로변경을 할 가능성이 높다는 점이 예상가능하고, 또한 같이 회전하고 있는 차량끼리 양보 의무가 기중된다고 할 수 있으므로, 일반적인 진로변경 사고보다 진로변경차량의 과실비율을 약간 낮춰서 양 차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

◎ 서행불이행, 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

① 도로교통법 제38조(차의 신호)에 근거하여 진로변경의 신호는 후방차의 전방주의의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에 진로변경 신호불이행 또는 지연을 한 A차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13의 2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.
 ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
 ③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

차54-5 회전교차로 내로 좌우 동시 진입	
(A) 1차로→회전2차로 진입 (B) 2차로→회전2차로 진입	
<p>과실비율 조정예시</p>	기본 과실비율 A60 B40
	A 후진입 미양보 +10
	A 현저한 과실 +10
	A 중대한 과실 +20
①	A 일시정지 -10
	B 후진입 미양보 +10
	B 현저한 과실 +10
	B 중대한 과실 +20
①	B 일시정지 -10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 264, 399-2 기준

사고 상황

- 회전 2차로형 이상 회전 교차로 안으로 양 차량이 동시에 진입하면서, 1차로(좌측)에서 진입하는 A차량과 2차로(우측)에서 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 양 차량이 회전교차로에 동시에 진입하는 상황으로서 교통안전을 위해 1차로에서 진입한 A차량은 회전 1차로로 진입해야 하므로 우측에서 진입하는 B차량을 살펴야 하고, B차량 역시 좌측에서 교차로 내로 동시 진입하는 A차량을 살펴야 하므로 회전 교차로 진입시 서로 양보할 의무가 있다. 도로교통법 제26조 제3항을 준용 및 회전 교차로 진입 특성상 우조향하면서 반시계방향으로 진행해야 하므로 좌측에 있는 A차량은 우측에 있는 B차량에 좀 더 주의하여 진입하여야 하므로 양차량의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

- ① 회전교차로에 진입하는 차량은 도로교통법 제25조의2 제2항에 따라 일시정지 및 양보 운전을 할 의무가 있으므로 회전차로에 진입하는 과정에서 일시정지를 한 차량의 과실을 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13의 2. “회전교차로”란 교차로 중 차마가 원형의 교통섬(차마의 안전하고 원활한 교통처리나 보행자 도로횡단의 안전을 확보하기 위하여 교차로 또는 차도의 분기점 등에 설치하는 섬 모양의 시설을 말한다)을 중심으로 반시계방향으로 통행하도록 한 원형의 도로를 말한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제25조의2(회전교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를하여야 한다.

◎ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

(5) 긴급자동차 사고 [차55]

차55-1		녹색직진 대 긴급자동차 적색직진				
		(A) 녹색신호 직진 (B) 적색신호 직진(긴급자동차)		기본 과실비율		
		과실비율 조정예시	A60	B40		
			① A 서행불이행	+10		
			A 현저한 과실	+10		
			A 중대한 과실	+20		
			B 현저한 과실		+10	
			B 중대한 과실		+20	
			① B 서행		-10	
			② B 명확한 선진입		-20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 267 기준

사고 상황

- 신호가 있는 교차로에서 A차량은 정상신호에 직진하고 긴급자동차인 B차량은 적색신호에 직진하다 발생하는 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제29조 제4항에 따라 긴급자동차에 진로를 양보해야 하는 의무가 있다. B차량은 긴급자동차의 우선통행에 대한 요건을 갖추어 주행한 것으로 신호위반 적용이 되지 않고(도로교통법 제30조 4호 참조), 도로교통법 제158조의2에 따라 형을 감경하거나 면제할 수 있다. 다만, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의의무가 있는 점을 고려하여 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반, ⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치등의 적용을 받지 않는다.
- ◉ A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ◉ 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 혈액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).
- 긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.
- ◉ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.

- 가. 소방차
- 나. 구급차
- 다. 혈액공급차량
- 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행 하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
11. 제33조에 따른 주차금지
12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 기록부터 다음까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2015.4.24 선고 2013나60400 판결

피고차량이 화재신고를 받고 화재현장으로 출동하던 긴급자동차로서 위 교차로에 진입하면서 경광등을 켜고 사이렌을 울려 긴급자동차 우선통행의 요건을 갖추었음을 알 수 있으므로 피고차량이 정지신호에 정지하지 않았다고 하더라도 일정 신호를 위반한 것으로 볼 수 없다. 그러나 긴급자동차의 우선통행이나 그 밖에 긴급자동차에 대한 특례 규정이 긴급 자동차에 대하여 도로교통법이 정하는 일체의 의무 규정의 적용을 배제하는 것이 아님은 물론, 특히 긴급 자동차가 신호를 위반하여 교차로에 진입하는 경우 진행 방향에 교차 운행하거나 보행하고 있는 차량 또는 사람이 있는지 주의 깊게 확인하는 등 교차의 안전에 특히 주의하면서 통행하여야 할 주의의무를 부담한다고 할 것인 바, 긴급자동차인 피고차량이 경광등을 켜고 사이렌을 울리면서 이 사건 교차로에 접근하고 있었고 다른 자동차들은 그에 맞추어 통행신호에도 불구하고 정지하고 있어 원고들로서는 조금만 주의를 기울이면 이러한 상황을 인식할 수 있었을 것이므로 도로교통법 제28조 제4항에 따라 원고 차량을 일시 정지하여야 함에도 부주의하게 전방의 신호만 믿고 그대로 진행하여 이 사건 사고에 이르게 되었는바, 피고차량 운전자의 손해배상 책임을 30%로 제한한다.

차55-2	직진 대 맞은편에서 긴급자동차 좌측통행				
	(A) 직진 (B) 도로 중앙 또는 왼쪽 통행(긴급자동차)				
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40	
	① A 서행불이행	+10			
	A 현저한 과실	+10			
	A 중대한 과실	+20			
	B 현저한 과실		+10		
	B 중대한 과실		+20		
	① B 서행		-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 268 기준

사고 상황

- 긴급자동차가 도로 중앙 또는 좌측(왼쪽)에서 진행 중 맞은편에서 정상적으로 주행하고 있던 A 차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제29조 제4항에 따라 긴급자동차에 진로를 양보해야 하는 의무가 있다. B차량은 긴급자동차의 우선통행에 대한 요건을 갖추어 주행한 것으로 도로의 중앙이나 왼쪽 부분을 통행할 수 있고(도로교통법 제29조 1항 참조), 도로교통법 제158조의2에 따라 형을 감경하거나 면제할 수 있다. 다만, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의의무가 있는 점을 고려하여 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반,

⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.

① A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.

◎ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

◎ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 협액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).

긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.

◎ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.

- 가. 소방차
- 나. 구급차
- 다. 협액공급차량
- 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행 하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등

-
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
 10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
 11. 제33조에 따른 주차금지
 12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고 처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

- ③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
 2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
 3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

차55-3	좌회전(유턴) 대 같은방향에서 긴급자동차 좌측통행			
	(A) 좌회전 또는 유턴 (B) 도로 중앙 또는 왼쪽 통행(긴급자동차)	기본 과실비율	A60	B40
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">과실비율 조정예시</p>	① A 서행불이행	+10		
	② A 방향지시등 미점등, 자연	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	③ A 신호위반	+20		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	① B 서행	-10		
	④ B 명확한 선진입	-20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 269 기준

사고 상황

- 긴급자동차인 B차량이 도로 중앙, 왼쪽에서 진행 중에, B차량 진행방향으로 정상 신호에 따라 유턴 또는 좌회전하는 A차량과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제29조 제4항에 따라 긴급자동차에 진로를 양보해야 하는 의무가 있다. B차량은 긴급자동차의 우선통행에 대한 요건을 갖추어 주행한 것으로 도로의 중앙이나 왼쪽 부분을 통행할 수 있고(도로교통법 제29조 1항 참조), 도로교통법 제158조의 2에 따라 형을 감경하거나 면제할 수 있다. 다만, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의 의무가 있는 점을 고려하여 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반,

- ⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.
- ① A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ② A차량이 방향지시등을 점멸하지 않거나 뒤늦게 켜면서(지연) 유턴 또는 좌회전하는 경우 과실을 가산할 수 있다.
- ③ A차량이 신호를 위반하여 진행하였다면 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
- ④ 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 협액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).
- 긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.
- A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.
- A차량은 교차로에서 정상 유턴(상시유턴구역에서 유턴, 신호에 따른 유턴구역에서 신호 준수 유턴) 또는 정상 좌회전(신호 좌회전 또는 좌회전 노면표시·방법 준수 좌회전)하는 경우를 전제로 기본 과실 비율을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.

- 가. 소방차
- 나. 구급차
- 다. 혈액공급차량
- 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행 하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
11. 제33조에 따른 주차금지
12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고 처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

- ③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
 2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
 3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

차55-4	대로주행 대 긴급자동차 소로 주행 사고			
	(A) 대로 주행 (B) 소로에서 진입(긴급자동차)		A70	B30
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A70	B30	
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① A 좌회전	+10		
	② A 서행불이행	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		
	② B 서행	-10		
	③ B 명확한 선진입	-20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 270 기준

사고 상황

- 신호등 없는 대소로가 교차하는 교차로에서, 긴급자동차 B차량은 소로에서 대로로 진입 하였고, A차량은 대로에서 직진이나 좌회전 주행하던 중 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 운전자는 도로교통법상 교차로나 그 부근에서 긴급자동차 접근시 일시정지 할 의무가 있고 긴급자동차는 교차로 통행우선권이 있다.(제29조 제4항)
- A차량이 대로를 주행 중이라 하더라도 도로교통법에 따른 양보를 하지 아니한 과실이 중대하나, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의의무가 있는 점을 고려하여 양 차량의 기본 과실비율을 70:30으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반, ⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.
- ① A차량이 교차로에서 좌회전하는 차량이면 다른 직진 차량을 살펴야 할 주의의무가 있으므로 A차량 과실을 가산할 수 있다.
- ② A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ③ 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도, 충돌부위 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 혈액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).

긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.

- ◉ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.
- ◉ 긴급자동차 B차량이 진행하는 도로가 일시정지 지정장소였던 경우도 본 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.
- 가. 소방차
 - 나. 구급차
 - 다. 혈액공급차량
 - 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
11. 제33조에 따른 주차금지
12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

- ③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
 2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
 3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

차55-5	선행 직진 대 후행 긴급 추월			
	(A) 선행 직진 (B) 추월(긴급자동차)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	② A서행불이행	+10		
	① B 급차로변경		+10	
	② B 서행		-10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 271 기준

사고 상황

- 직선도로에서 선행 직진하는 A차량을 긴급자동차인 B차량이 긴급상황으로 추월하다가 발생한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제29조 제4항에 따라 긴급자동차에 진로를 양보해야 하는 의무가 있다. B차량은 긴급자동차의 우선통행에 대한 요건을 갖추어 주행한 것으로 긴급자동차는 도로교통법 제22조에서 금지하고 있는 앞지르기가 허용된다(도로교통법 제 30조 9호). 다만, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의의무가 있는 점을 고려하여 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반,

⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.

- ① B차량이 급 차로 변경한 경우 B차량 과실을 가산할 수 있다.
- ② A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다.
긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 협액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).
- 긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.
- ◉ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.
 - 가. 소방차
 - 나. 구급차
 - 다. 협액공급차량
 - 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등

-
10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
 11. 제33조에 따른 주차금지
 12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고 처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

- ③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
 2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
 3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

차55-6	긴급자동차 진로변경 사고			
	(A) 직진 (B) 진로변경(긴급자동차)	기본 과실비율	A90	B10
<p>과실비율 조정예시</p>	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① A 서행불이행	+10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 서행	-10		
	② B 급차로변경	+10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 272 기준

사고 상황

- ◎ 직선도로에서 정상주행하는 A차량과 긴급상황으로 A차량 차로로 진로변경하는 긴급자동차 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ A차량은 도로교통법 제29조 제4항에 따라 긴급자동차에 진로를 양보해야 하는 의무가 있다. B차량은 긴급자동차의 우선통행에 대한 요건을 갖추어 주행한 것으로 긴급자동차는 도로교통법 제22조에서 금지하고 있는 앞지르기가 허용된다(도로교통법 제 30조 9호). 다만, B차량도 동법 제29조 제3항에 따른 주의의무가 있다. 긴급자동차가 A와 같은 방향으로 진행한다는 점에서 A가 회피하기도 쉬운데 일시정지 등을 통해 진로를 양보하지 아니한 과실이 크므로 기본 과실비율을 90:10으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◉ 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반, ⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.
- ① A차량이 긴급자동차를 보고서도 서행하지 아니한 경우 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 긴급자동차인 B차량이 도로교통법 제29조 제3항에 따라 서행한 경우 B차량 과실을 감산 할 수 있다.
- ② B차량이 급 차로 변경한 경우 B차량 과실을 가산할 수 있다.
- ◉ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◉ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 협액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).

긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알려야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.

- ◉ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.

- 가. 소방차
- 나. 구급차
- 다. 혈액공급차량
- 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행 하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호 까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지

-
4. 제5조에 따른 신호위반
 5. 제13조제1항에 따른 보도침범
 6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
 7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
 8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등
 9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
 10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
 11. 제33조에 따른 주차금지
 12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고 처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

차55-7	진로변경 대 긴급자동차 직진			
	(A) 선행 진로변경 (B) 후행 직진(긴급자동차)	기본 과실비율	A100	B0
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 273 기준

사고 상황

- 직선 도로에서 긴급상황으로 직진하는 후행 긴급자동차 B차량과 B차량 차로로 진로변경하는 선행 A차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A차량은 도로교통법 제29조 제5항에 따라 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행 할 수 있도록 진로를 양보하여야 함에도 오히려 긴급자동차의 앞쪽으로 진로를 변경함으로써 통행을 방해하는 과실이 중하고, 진로변경하는 차량이 진로변경시 안전거리 확보, 차의 신호 등의 주의의무도 있는 점, B 차량은 긴급상황으로 인해 빠른 속도로 직진 하므로 자신의 앞으로 진로변경하는 차량을 회피하기 어렵다는 점 등을 고려하여 기본 과실비율을 100:0으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ◎ 긴급자동차는 도로교통법 제30조에 따라 ①속도 제한(다만, 17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도 제한한 경우에는 예외 있음), ②앞지르기 금지, ③끼어들기 금지, ④신호위반, ⑤보도 침범, ⑥중앙선 침범, ⑦횡단 등의 금지, ⑧안전거리 확보, ⑨앞지르기 방법 위반, ⑩정차 및 주차 금지, ⑪고장 등의 조치 등의 적용을 받지 않는다.
- ◎ 현저한 과실과 중대한 과실은 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

활용시 참고 사항

- ◎ “긴급자동차”란 소방차, 구급차, 혈액공급차량, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다(도로교통법 제2조 제22호).

긴급자동차에 해당하여 통행우선권 및 특례조항이 적용되기 위해서는 1) 긴급자동차의 구조를 갖추고 2) 사이렌을 울리거나 경광등을 켜며, 3) 전조등 또는 비상경광등을 켜거나 그 밖의 적당한 방법으로 긴급한 목적으로 운행됨을 알아야 한다(도로교통법 시행령 제3조). 긴급자동차에 해당하는지 여부는 실무적으로 소방청 119신고자료, 구급활동일지, 화재현장조사서 등을 통해 확인 가능하다.

- ◎ A차량에게 긴급자동차의 접근을 인식하는 것이 쉽지 않았다고 객관적으로 인정되는 경우, 긴급자동차가 교차로에 진입하는 직전까지 사이렌을 울리지 않았을 때 등은 적용대상에 제외된다. 그러나 대음량 카오디오로 사이렌을 인식하지 못한 경우 등 긴급자동차의 접근을 인식할 수 없었던 원인이 A차량에게 있는 경우에는 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

22. “긴급자동차”란 다음 각 목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말한다.
- 가. 소방차
 - 나. 구급차
 - 다. 혈액공급차량
 - 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차

◎ 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행하여야 한다.
- ④ 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 차마와 노면전차의 운전자는 교차로를 피하여 일시정지하여야 한다.
- ⑤ 모든 차와 노면전차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 긴급자동차가 우선통행할 수 있도록 진로를 양보하여야 한다.
- ⑥ 제2조제22호 각 목의 자동차 운전자는 해당 자동차를 그 본래의 긴급한 용도로 운행하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」에 따라 설치된 경광등을 켜거나 사이렌을 작동하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 범죄 및 화재 예방 등을 위한 순찰·훈련 등을 실시하는 경우에는 그러하지 아니하다.

◎ 도로교통법 제30조(긴급자동차에 대한 특례)

긴급자동차에 대하여는 다음 각 호의 사항을 적용하지 아니한다. 다만, 제4호부터 제12호까지의 사항은 긴급자동차 중 제2조제22호가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차에 대해서만 적용하지 아니한다.

1. 제17조에 따른 자동차등의 속도 제한. 다만, 제17조에 따라 긴급자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 같은 조의 규정을 적용한다.
2. 제22조에 따른 앞지르기의 금지
3. 제23조에 따른 끼어들기의 금지
4. 제5조에 따른 신호위반
5. 제13조제1항에 따른 보도침범
6. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
7. 제18조에 따른 횡단 등의 금지
8. 제19조에 따른 안전거리 확보 등

-
9. 제21조제1항에 따른 앞지르기 방법 등
 10. 제32조에 따른 정차 및 주차의 금지
 11. 제33조에 따른 주차금지
 12. 제66조에 따른 고장 등의 조치

◎ 도로교통법 제158조의2(형의 감면)

긴급자동차(제2조 제22호 가목부터 다목까지의 자동차와 대통령령으로 정하는 경찰용 자동차만 해당한다)의 운전자가 그 차를 본래의 긴급한 용도로 운행하는 중에 교통사고를 일으킨 경우에는 그 긴급활동의 시급성과 불가피성 등 정상을 참작하여 제151조 또는 「교통사고 처리 특례법」 제3조 제1항 또는 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의13에 따른 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

◎ 소방기본법 제21조(소방자동차의 우선 통행 등)

- ③ 모든 차와 사람은 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급 활동을 위하여 제2항에 따라 사이렌을 사용하여 출동하는 경우에는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.
 1. 소방자동차에 진로를 양보하지 아니하는 행위
 2. 소방자동차 앞에 끼어들거나 소방자동차를 가로막는 행위
 3. 그 밖에 소방자동차의 출동에 지장을 주는 행위

참고 판례

◎ 부산지방법원 2015.10.21 선고 2015가소65877 판결

3차로에서 진행하던 A차량이 출동 중인 긴급자동차 진행 방향으로 방향지시등 점멸 없이 진입하여 충돌한 사고: A차량 과실 100%

◎ 부산지방법원 2018.6.19 선고 2018가소524047 판결

정차 중인 A차량이 출동 중인 긴급자동차 진행 방향으로 방향지시등 점멸 없이 진행하여 충돌한 사고: A차량 과실 100%

마. 자동차 대 이륜차 특수유형

차61-1	신호 없는 교차로 정체차량 우측 좁은 공간 이륜차 직진 대 맞은편 좌회전(측면 직진)			
	(A) 직진(정체로 사이) (B) 직진(좌회전)	기본 과실비율	A70	B30
	② A 이륜차 통과 공간이 충분치 않은 경우	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	① B 교차로가 아닌 경우	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 376 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 교차로에서 차량 정체 중인 차량들의 우측과 차·보도의 경계선 또는 차도 우측 가장자리선과의 사이를 이용하여 직진하는 A이륜차와 같은 도로 맞은편 방향에서 좌회전을 하거나 또는 교차로에서 직진하여 정체 차량들 사이를 빠져나가려는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A이륜차가 안전운전의무를 위반하여 정체차량들의 우측 공간을 이용하며 무리하게 교차로에 진입한 과실이 매우 크나, 차량 정체 중인 상황에서 정체차량들 사이로 직진 또는 좌회전하여 신호기 없는 교차로를 통과하려는 B차량에도 주의의무가 있다는 점, 이륜차는 차량에 비하여 기하의 위험성이 상대적으로 낮으며, 사고 시 전도의 위험성이 높고 급정차하기가 어려운 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 70:30으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 교차로가 아닌 곳, 즉 도로 이외의 장소의 경우를 말한다. 교차로에서는 직진하는 이륜차에서도 좌회전이나 횡단하는 차량이 있다는 것을 예견하기 어려우므로 B차량의 기본 과실비율을 10%까지 기산할 수 있다.
- ② '이륜차 통과 공간이 충분치 않은 경우'라 함은 정체차량의 우측과 차·보도 경계선 또는 차도 우측 가장자리선과의 거리가 대략 1.5m 미만으로 사고위험이 높다는 측면에서 A이륜차의 과실을 10%까지 기산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥 쪽을 통과할 수 있다.
- ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

차61-2	이륜차 보도(인도) 주행 대 자동차의 도로가 아닌 장소로 우회전			
	(A) 보도(인도)로 주행 (B) "도로가 아닌 장소"로 우회전 진입		A70	B30
과실비율 조정예시	기본 과실비율			
	① A 서행 불이행	+10		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+10		
	① B 서행 불이행	+10		
	② B 일시정지 불이행	+10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 381 기준

사고 상황

- 도로를 진행하다가 주차장, 주유소 등 “도로가 아닌 장소”로 가고자 우회전을 하여 도로를 진출하는 B차량과 차량 정체 등의 이유로 보도(인도)를 진행하는 A이륜차가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- A이륜차는 차량 정체 등의 이유로 통행이 금지된 보도를 진행한 잘못이 크다고 할 것이나, B차량이 “도로가 아닌 장소”로 진입하기 위하여 보도와 보도 사이로 또는 보도를 횡단하여 우회전 하는 경우로서 보도쪽을 살펴야 하는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 70:30으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 이륜차는 법규를 위반하여 보도를 진행하고 있기 때문에 서행을 하고 있는 것을 전제로 하며, 만약 이륜차의 속도가 서행의 정도를 넘어선다면 A이륜차의 과실을 가산할 수 있다. B차량도 보도를 통과하므로 서행해야 하는데 서행의 정도를 넘어선다면 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

-
- ② 도로교통법 상 제13조에 따라 차도에서 보도를 횡단할 경우 차량에게 일시정지의무가 부과되어 있으므로 이를 위반한 경우 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ① 차마의 운전자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도로 통행하여야 한다. 다만, 도로 외의 곳으로 출입할 때에는 보도를 횡단하여 통행할 수 있다.
- ② 제1항 단서의 경우 차마의 운전자는 보도를 횡단하기 직전에 일시정지하여 좌측과 우측 부분 등을 살핀 후 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 횡단하여야 한다.

차61-3		후행이륜차 우측직진 대 선행정차 우측 문열림 사고			
(A) 후행차 (B) 좌(우)측 문 열림		기본 과실비율		A30	B70
과실비율 조정예시	A 문개방이 예측가능한 사정이 있을 때	+10			
	A 현저한 과실	+10			
	① A 중대한 과실	+20			
	B 야간	+10			
	② B 신호불이행·지연	+10			
	B 현저한 과실	+10			
	B 중대한 과실	+20			

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 395(나) 기준

사고 상황

- 도로에서 후행하여 직진하는 A이륜차와 도로 우측에 정차하여 좌(우)측 문을 개방한 B차량의 좌(우)측 문과 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 차량은 도로의 중앙을 기준으로 우측 부분에 정차하여야 하고 보도는 차량의 우측 문쪽에 설치되어 있기 때문에, 전방에 정차중인 B차량에서 탑승객이 내리는 경우 좌측문보다는 우측문이 개방될 가능성이 높다는 점을 감안할 때, B차량의 우측으로 진행하여 사고위험을 높인 A이륜차의 과실을 10% 높여서 양측의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 차량의 우측 사이의 폭 또는 간격이 매우 좁아 통상 그곳을 통행하는 것이 예측하기 어려운 상태임에도 무리하게 주행한 경우 등은 중대한 과실로 보아 A이륜차의 과실을 20%까지 가산할 수 있다.

② 도로교통법 제38조에 따라 정지신호는 후방차량의 전방주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에, 정지신호 불이행 또는 지연의 경우 B차량의 과실을 10%까지 가산 할 수 있다.

활용시 참고 사항

◎ 승객에 대한 사고에 대해서는 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제49조(모든 운전자의 준수사항 등)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다
7. 운전자는 안전을 확인하지 아니하고 차 또는 노면전차의 문을 열거나 내려서는 아니 되며, 동승자가 교통의 위험을 일으키지 아니하도록 필요한 조치를 할 것

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표 2(신호의 시기 및 방법 [제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
3. 정지할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴거나 자동차안전기준에 따라 장착된 제동등을 켈 것

참고 판례

◎ 서울고등법원 1993. 12. 22. 선고 93나26122 판결

주간에 주택가 골목길에서 선행하던 B차량이 골목길 중앙 부근에 이르러 후방주시의무를 태만히 한 채 완전히 정차하지 않은 상태에서 조수석에 타고 있는 일행을 내리게 한 과실로, 선행 B차량의 동태를 제대로 살피지 아니한 채 B차량의 우측에 근접하여 후행하고 있던 A(이륜차)를 B차량 우측 앞문짝 부분으로 충격하여 상해를 입게 한 사고: B과실 70

◎ 대법원 2013. 5. 24. 선고 2012다28684 판결**(광주지방법원 2011나7877 판결, 광주지방법원 목포지원 2009가단5313 판결)**

주간에 B차량이 정차 중 후사경 등을 통해 지나가는 차량이 있는지 확인하여 운전석 문과 차량 간의 충돌을 방지해야 할 주의의무가 있음에도 지나가는 차량의 유무를 확인하지 않은 채 좌측 앞 운전석 문을 열어, 마침 전방주시의무를 태만한 채 B차량 좌측을 진행하던 A이륜차(무면허)가 위 운전석 문과 충돌한 사고: B과실 80%

◎ 서울중앙지방법원 2016. 1. 27. 선고 2013가단334445 판결

주간에 A(이륜차)가 심한 차량 정체 상태의 편도 3차로 도로 중 3차로와 보도 사이로 진행하다가 승객이 하차를 위하여 연 B택시 뒷문과 부딪친 사고에서 B과실 70%.

제3장

자동차와 자전거 (농기계 포함)의 사고



1. 적용 범위

이 장은 자동차와 자전거 사고 시에 적용된다. 여기서 자동차는 도로교통법 제2조 제18호의 자동차에 원동기장치자전거를 포함한다. 자전거 이용 활성화에 관한 법률 제2조 제1호의2에 따른 전기자전거와 최고속도 25km/h 및 차체 중량 30kg 미만의 개인이동수단(Personal Mobility)은 자전거로 분류(2019.3.18, 4차산업혁명위원회 의결)하였으나 개인이동수단(Personal Mobility)은 그 이용 및 사고가 빈번해지고 있는 현실과 개인이동수단의 특수성에 비추어 그 특수성을 반영한 별도의 장에서 사고 기준을 규정하고 있는 바, 개인이동수단과 관련된 사고 유형에 대해서는 개인이동수단 관련 기준을 우선 적용한다. 이 장에서는 “자전거” 이외에 “농기계”的 경우에도 “자전거”的 사고와 유사한 것으로 보아 이를 적용시키고 있는 바, 이러한 “농기계”는 농업기계화촉진법 제2조에서 규정하고 있는 농업기계 중 경운기, 농업용 트랙터 등을 의미하나 이에 한정되지는 아니하고, 도로교통법 제2조 제17호에서 규정하고 있는 “우마”(도로교통법 상 “우마”란 교통이나 운수에 사용되는 가축을 말한다)의 경우, 손수레 등도 차도에서 끌고 가는 경우 및 이와 유사한 “차”的 경우에도 포함되는 것으로 해석한다.

2. 용어 정의

(1) 도로교통법 제2조 준용

1. “도로”란 다음 각 목에 해당하는 곳을 말한다.
 - 가. 「도로법」에 따른 도로
 - 나. 「유료도로법」에 따른 유료도로
 - 다. 「농어촌도로 정비법」에 따른 농어촌도로
 - 라. 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소
4. “차도”(車道)란 연석선(차도와 보도를 구분하는 돌 등으로 이어진 선)을 말한다. 이하 같다), 안전표지 또는 그와 비슷한 인공구조물을 이용하여 경계(境界)를 표시하여 모든 차가 통행 할 수 있도록 설치된 도로의 부분을 말한다.
5. “중앙선”이란 차마의 통행 방향을 명확하게 구분하기 위하여 도로에 황색 실선(實線)이나 황색 점선 등의 안전표지로 표시한 선 또는 중앙분리대나 울타리 등으로 설치한 시설물을 말한다. 다만, 제14조제1항 후단에 따라 가변차로(可變車路)가 설치된 경우에는 신호기가 지시하는 진행방향의 가장 왼쪽에 있는 황색 점선을 말한다.

6. “차로”란 차마가 한 줄로 도로의 정하여진 부분을 통행하도록 차선(車線)으로 구분한 차도의 부분을 말한다.
7. “차선”이란 차로와 차로를 구분하기 위하여 그 경계지점을 안전표지로 표시한 선을 말한다.
8. “자전거도로”란 안전표지, 위험방지용 울타리나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 자전거가 통행할 수 있도록 설치된 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조 각 호의 도로를 말한다.
9. “자전거횡단도”란 자전거가 일반도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분을 말한다.
13. “교차로”란 ‘십’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.
15. “신호기”란 도로교통에서 문자·기호 또는 등화(燈火)를 사용하여 진행·정지·방향전환·주의 등의 신호를 표시하기 위하여 사람이나 전기의 힘으로 조작하는 장치를 말한다.
16. “안전표지”란 교통안전에 필요한 주의·규제·지시 등을 표시하는 표지판이나 도로의 바닥에 표시하는 기호·문자 또는 선 등을 말한다.
17. “차마”란 다음 각 목의 차와 우마를 말한다.
 - 가. “차”란 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
 - 1) 자동차
 - 2) 건설기계
 - 3) 원동기장치자전거
 - 4) 자전거
 - 5) 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력(動力)으로 도로에서 운전되는 것. 다만, 철길이나 가설(架設)된 선을 이용하여 운전되는 것, 유모차, 보행보조용 의자차, 노약자용 보행기 등 행정안전부령으로 정하는 기구·장치는 제외한다.
 - 나. “우마”란 교통이나 운수(運輸)에 사용되는 가축을 말한다.
18. “자동차”란 철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차(견인되는 자동차도 자동차의 일부로 본다)로서 다음 각 목의 차를 말한다.
 - 가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 다음의 자동차. 다만, 원동기장치자전거는 제외한다.
 - 1) 승용자동차
 - 2) 승합자동차
 - 3) 화물자동차
 - 4) 특수자동차
 - 5) 이륜자동차
 - 나. 「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계

- 18의2. “자율주행시스템”이란 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항 제2호에 따른 자율주행시스템을 말한다. 이 경우 그 종류는 원전 자율주행시스템, 부분 자율주행시스템 등 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.
- 18의3. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차를 말한다.
19. “원동기장치자전거”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다.
- 가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125시시 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 이륜자동차
 - 나. 그 밖에 배기량 125시시 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 원동기를 단 차(「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 전기 자전거는 제외한다)
- 19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.
20. “자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호 및 제1호의2에 따른 자전거 및 전기자전거를 말한다.
24. “주차”란 운전자가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 차가 고장 나거나 그 밖의 사유로 차를 계속 정지 상태에 두는 것 또는 운전자가 차에서 떠나서 즉시 그 차를 운전할 수 없는 상태에 두는 것을 말한다.
25. “정지”란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.
26. “운전”이란 도로(제44조·제45조·제54조제1항·제148조·제148조의2 및 제156조 제10호의 경우에는 도로 외의 곳을 포함한다)에서 차마 또는 노면전차를 그 본래의 사용 방법에 따라 사용하는 것(조종 또는 자율주행시스템을 사용하는 것을 포함한다)을 말한다.
28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.
29. “앞지르기”란 차의 운전자가 앞서가는 다른 차의 옆을 지나서 그 차의 앞으로 나가는 것을 말한다.
30. “일시정지”란 차 또는 노면전차의 운전자가 그 차 또는 노면전차의 바퀴를 일시적으로 완전히 정지시키는 것을 말한다.

자전거 이용 활성화에 관한 법률 제2조

1. "자전거"란 사람의 힘으로 페달이나 손페달을 사용하여 움직이는 구동장치(驅動裝置)와 조향 장치(操向裝置) 및 제동장치(制動裝置)가 있는 바퀴가 둘 이상인 차로서 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것을 말한다.
- 1의2. "전자자전거"란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다.
 - 가. 페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것
 - 나. 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것
 - 다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것

(2) 동일폭 교차로, 대로/소로 교차로

- 도로폭의 크기 여부에 따라 과실뿐 아니라 기해자 및 피해자의 구분이 달라질 수 있으므로 도로폭의 크기 여부는 매우 중요한 판단 요소이다.
- 판례(대법원 1997. 6. 27., 선고, 97다14187)에 의거, 대로와 소로 구분은 ①엄격하게 적용되어야 하며, ②진행한 도로를 기준으로 하고, ③계측으로 구분할 것이 아니라 운전자가 일견 분별할 수 있어야 한다.

대법원 1997. 6. 27., 선고, 97다14187

자기 차량이 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 지 여부는 통행 우선순위를 결정하는 중요한 기준이 되므로 이를 엄격히 해석·적용할 것이 요구되는 한편, 차량이 교차로를 통행하는 경우 그 통행하고 있는 도로와 교차하는 도로의 폭의 차가 근소한 때에는 눈의 착각 등에 의하여 그 어느 쪽이 넓은지를 곧바로 식별하기 어려운 경우가 적지 않으므로, 교차하는 도로 중 어느 쪽의 폭이 넓은지를 판단함에는 양 도로 폭의 계측상의 비교에 의하여 일률적으로 결정할 것이 아니고 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 진행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다는 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는지 여부로 결정해야 한다.

(3) 좌측(왼쪽) 도로 진행, 우측(오른쪽) 도로 진행



- 교차로를 제3자의 시점에서 바라 봤을 때, 우측(오른쪽) 도로에서 진행하는 차량을 우측진입이라 하며, 좌측(왼쪽) 도로에서 진행하는 차량을 좌측진입이라 한다.

(4) 도로외, 노외, “차도가 아닌 장소”

- 특정한 소수의 사람 또는 차량이 통행할 수 있는 비공개된 장소로서 도로가 아닌 곳이지만, 차량 등을 그 본래의 사용방법에 따라 사용할 수 있는 공간을 말한다.(현재 2016. 2. 25. 2015헌가11 참조)
- 도로교통법 및 도로법 상에서 열거되는 도로의 구성에는 일반적으로 도로라고 생각하지 않는 보도 등의 길과 시설물을 포함하고 있어 노외의 의미를 도로와 구별 짓는 것이 이해도가 높아 이 책에서는 “차도가 아닌 장소”로 표기한다.

(5) 교통정리가 이루어지는 교차로, 교통정리가 이루어지지 않는 교차로

- 도로교통법 제5조에 따라 신호기 등에 의해 교통정리가 이루어지는 교차로에서는 신호기의 신호가 우선한다.(한쪽 방향에만 신호기가 있는 경우도 동일하다.)
- 양 차량의 진행방향에 신호기가 둘 다 적색 점멸이거나 황색 점멸인 경우에는 교통정리가 이루어지지 않는 교차로로 판단한다.
- 신호는 도로교통법 제2조 제15호에서 규정한 신호기에 의한 신호 이외에도 도로교통법 제 5조의 규정에 의한 교통안전시설이 표시하는 신호나 지시 또는 경찰공무원 등에 의한 신호나 지시를 의미한다. 신호 판단은 차량이 교차로 진입시(정지선 통과시)의 신호기의 신호표시에 의한 것을 말한다.
- 도로교통법 시행규칙 [별표 2] ‘비고’는 자전거를 통행하는 경우 자전거통행신호등이 설치되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따르고, 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되지 않은 경우에는 보행자신호등의 지시에 따르도록 규정하고 있으며, 동법 제15조의 2 제2항은 자전거 운전자가 자전거를 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡단할 때에는 자전거횡단도를 이용하도록 규정하고 있다. 따라서 교차로 바로 옆(교차로를 연결하는 가상의 선으로부터 대략 10m 이내)에 자전거횡단도가 설치된 이상 도로교통법 제15조의 2 제2항에 따라 자전거는 자전거횡단도를 이용해야 하고, 이 경우 동법 시행규칙 [별표2]에 따라 자전거는 보행자신호에 따라 자전거횡단도를 이용하여 횡단하여야 하므로, 차량신호 등이 녹색 신호라고 하더라도 보행자신호등이 적색신호인 이상 자전거는 교차로를 직진 통과할 수 없다고 해석된다. 따라서 신호기에 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에 관한 도표를 적용함에 있어서 자전거는 자전거통행신호등이 설치된 경우에는 그 신호를, 자전거통행신호등이 없는 경우에는 차량신호등의 신호를 따르되, 교차로 바로 옆에 자전거횡단도로가 있는 경우에는 보행자신호등을 자전거신호로 보고 적용한다.

3. 수정요소의 해설

(1) (자동차) 현저한 과실

- 기준별로 사고 상황을 가정하여 기본 과실비율을 정하였으며, 통상적으로 적용되는 과실을 고려하였다. 이 기본 과실비율에 더해 과실의 정도가 큰 과실을 현저한 과실이라 한다. 중대한 과실보다는 주의의무의 위반정도가 낮은 과실항목을 의미하며, 중대한 과실과 중복 적용하지 않는다.

- 현저한 과실로는 ① 한눈팔기 등 전방주시의무 위반이 현저한 경우, ② 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 미만), ③ 시속 10km 이상 20km 미만의 제한속도 위반, ④ 핸들 또는 브레이크 조작의 현저한 부적절, ⑤ 차량 유리의 암도가 높은 경우, ⑥ 운전 중 휴대전화 사용, ⑦ 운전 중 영상표시장치 시청·조작 등으로 사고형태와 관계없이 나타날 수 있는 유형을 포함한다.

(2) (자동차) 중대한 과실

- 현저한 과실보다도 주의의무의 위반정도가 높고 고의에 비견할 정도로 위험한 운전행위를 하는 중대한 과실을 말한다. 현저한 과실과 중복 적용하지 않는다.

- 중대한 과실로는 ① 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 이상), ② 무면허 운전, ③ 졸음운전 ④ 제한속도 20km초과 ⑤ 마약 등 약물운전 ⑥ 공동위험행위(도로교통법 46조) 등으로 사고 형태와 관계없이 나타날 수 있는 유형을 포함한다.

(3) (자전거) 현저한 과실

- 자전거 운전자가 통상의 사고회피 의무 위반의 정도보다 무거운 과실이 있는 경우로서

① 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 미만)

② 안전기준 정원을 초과하여 탑승한 경우

③ 야간에 전조등이나 미등 등화를 켜지 않은 경우(사고와 관련된 등화의 미등화를 의미하고 등화는 자전거 대신 탑승자의 안전모, 의복, 가방 등에 부착될 수도 있으나 야간에 30m 이상 거리에서 인식가능 하여야 한다).

④ 우산을 쓰는 등의 원인으로 한손 운전을 한 경우

⑤ 한눈팔기 운전 등 전방주시의무를 현저히 결여한 경우

⑥ 휴대전화로 통화 또는 화상을 주시하면서 운전한 경우

- ⑦ 자전거가 지그재그로 르자 보행 운전하는 경우
- ⑧ 자전거 탑승자가 안전기준법령에 부합하는 안전모를 착용하지 않은 경우(사망이나 상해의 발생 또는 확대가 안전모 미착용과 인과관계가 있는 경우에 한한다)
- ⑨ 2대 이상이 차도를 병렬 통행하는 경우(안전표지로 허용된 경우와 도로 횡단이 허용된 경우는 제외)
- ⑩ 도로교통법 제38조에 위반하여 손이나 방향지시기, 등화로써 신호를 하지 아니한 경우 등을 말한다.

(4) (자전거) 중대한 과실

- 자전거 운전자가 현저한 과실보다도 그 정도가 중한 경우로서,

- ① 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 이상)
- ② 제동장치 불량이 확실한 경우
- ③ 확실하게 높은 속도로 진입한 경우 등을 말한다. 다만, 자전거의 속도에 대해서는 엄밀한 인정이 곤란하다고 생각되며, 비탈길을 브레이크 없이 내려온 경우 등 속도가 매우 높은 것을 쉽게 추인할 수 있는 경우만을 수정요소로 하는 것이 합당하다.

(3) 야간, 기타 시야장애, 차의 등화 및 감속

- '야간'은 일몰 후부터 일출 전까지를 말하며, 야간 및 악천후 시에 전조등을 켜지 않는 경우 등 적절한 주의의무를 하지 않은 경우 과실을 가산할 수 있다.
- '기타 시야장애'란 야간 개념을 제외하고 운전자가 자전거의 존재를 쉽게 인식할 수 없는 경우를 말한다. 예컨대 차량의 앞뒤 또는 심한 오르막이나 커브길·골목길 등에서 자전거가 갑자기 튀어나옴으로써 운전자가 사고 직전까지 자전거를 인식하기 어려운 경우로 자전거의 과실을 가산할 수 있다.

도로교통법 제37조(차와 노면전차의 등화)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 전조등(前照燈), 차폭등(車幅燈), 미등(尾燈)과 그 밖의 등화를 켜야 한다.
 1. 밤(해가 진 후부터 해가 뜨기 전까지)에 도로에서 차 또는 노면전차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우

(5) 자전거의 좌측통행

- 차마의 운전자는 도로의 중앙으로부터 우측부분을 통행하여야 하고(도로교통법 제13조 제3항), 자전거는 자전거도로가 설치되지 아니한 도로의 경우 우측가장자리 부분으로 통행하여야 하는 바(도로교통법 제13조의2 제2항), 따라서 자전거가 좌측으로 통행하는 경우에는 수정요소로 적용하게 된다.
- 자전거가 좌측통행을 하고 차량은 좌측도로에서 교차로에 진입하는 경우에는, 자동차로서는 사고를 회피하는 것이 어렵게 되는 측면이 있기 때문에 자전거의 과실을 가산할 수 있다.
- 다만 신호기에 의한 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에 있어서의 기본 과실비율은, 자전거가 좌측을 통행한 것도 고려가 끝난 상태가 되고, 이 때문에 특별히 수정요소로 고려할 필요가 없다.

(6) 어린이·노인

- 도로교통법상 어린이는 만 6세 이상 만 13세 미만의 자를, 노인은 만 65세 이상의 자를 의미한다. 어린이는 도로교통법 제11조, 제12조의 제반 규정에 의하여 특별한 보호를 받으며, 사회생활상 자신의 안전을 확보할 행위능력이 통상인보다 낮으므로 과실을 감산하고, 노인의 경우에도 동일하다.
- 만 6세 미만의 유아는 세(네)발 자전거 등 유아용차를 운전하는 경우가 대부분이어서 자전거가 아닌 보행자로 취급되는 경우가 더 많을 것이다. 참고로 교통이 빈번한 도로에서 유아가 혼자 보행하게 한 경우에는 보호감호태만으로(도로교통법 제11조) 과실이 가산될 수 있다.

도로교통법 제11조(어린이 등에 대한 보호)

- ① 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 아니 되며, 영유아(6세 미만인 사람을 말한다. 이하 같다)의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 영유아가 혼자 보행하게 하여서는 아니 된다.

(7) 인근에 자전거 도로가 있는 경우

- 도로교통법 제13조의2 제1항에서는 자전거의 운전자는 자전거도로를 통행하여야 한다고 의무화하고 있으므로 이를 위반한 경우 그 과실을 가산할 수 있다. 한편, 자전거도로는 자전거의 운행방향과 동일방향으로 존재하여야 하고, 이 경우 인근이라 함은 대략 10m 이내의 거리를 의미한다고 해석한다.

도로교통법 제13조(차마의 통행)

⑥ 차마(자전거는 제외한다)의 운전자는 안전표지로 통행이 허용된 장소를 제외하고는 자전거도로 또는 길가장자리구역으로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조 제4호에 따른 자전거 우선도로의 경우에는 그러하지 아니하다.

도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행 하여야 한다.

(8) 자전거의 교차로 대각선 횡단

- 자전거가 교차로에서 차도를 최단거리로 횡단하지 아니하고, 교차로 내부를 비스듬히 대각선으로 횡단하는 경우를 말한다.

(9) 명확한 선진입

- 교차로에 진입할 때(일시정지선이 있는 교차로의 경우에는 그 정지선을 통과할 때) 우선 진입한 차량이 다른 차량보다 통행우선권이 있다.(도로교통법 제26조 제1항)

- 명확한 선진입은 선진입의 정도가 명확한 경우에만 적용하며, 그 여부에 대한 판단은 교차로(또는 일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 양 차량의 속도 등을 고려하여 결정한다.

- 선진입한 사실은 분명해야 하고, 순간적으로 선진입한 것은 원칙적으로 동시진입으로 본다. 또한, 진입거리는 차량의 속력에 비례하고 일시정지나 서행의무 이행 여부에 따라 달라질 수 있으므로, 무조건 교차로의 (가상)정지선에서 사고 지점까지 진입거리가 많다고 하여 선 진입했다고 인정할 수는 없고, 사고 차량의 진입거리는 당시 속력에 비례하여 계산하고 사고차량과 교차로 진입시 상대차량의 위치를 비교하여 선진입 차량을 엄격히 구분하여 판단한다.

(10) 서행, 감속 불이행, 일시정지 위반

- 서행이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다(도로교통법 제2조 제28호).

- 감속은 통상의 속도보다 명확하게 속도를 줄이는 것을 말하며, 대략 제한속도의 1/2 전후를 의미하며, 충돌직전 급브레이크에 의한 감속은 제외한다.

- 시행할 장소는 교통정리가 행해지고 있지 않은 교차로 등으로써 도로교통법이 정하고 있으며, 교차로에 일단 진입한 이후에는 시행의무가 없으므로 진입당시의 시행여부에 따라 이를 수정요소로 적용한다.
- 일시정지, 양보 표지를 위반한 경우 과실을 가산할 수 있다.

도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)

- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 기장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 지방경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
 2. 도로가 구부러진 부근
 3. 비탈길의 고갯마루 부근
 4. 가파른 비탈길의 내리막
 5. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
 2. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

(11) 급 좌(우)회전, 기 좌회전, 좌회전 금지위반

- 급 좌회전은 직행차의 가까운 거리에서 좌회전하는 경우를 말한다. 예컨대, 직행차가 통상의 속도로 일시정지선을 넘어 교차로 부근까지 와 있는 때에 좌회전차가 좌회전을 개시한 경우이다.

-
- 기 좌회전은 직행차가 교차로에 진입하는 시점에서 좌회전차가 좌회전을 완료하였거나 또는 그에 가까운 상태(교차로 내에서 좌회전을 마치고 직진 통행상태에서 교차로를 거의 빠져나간 상태를 포함한다.)를 말한다. 다만, 이때에도 양 차량의 속도를 감안하여 기좌회전 여부를 판단한다.
 - 좌회전 금지위반은 노면 또는 교통표지 등에 의해 좌회전을 금지하는 장소에서 좌회전하는 경우이다.

(12) 진로변경 금지

- 운전자는 안전표지가 설치(차선이 실선으로 되어 있는 곳 등)되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 자동차의 진로를 변경하여서는 안되므로 그럴 경우 과실을 가산할 수 있다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 과실을 가산하지 않는다.(도로교통법 제14조 참조)

4. 세부유형별 과실비율 적용기준

가. 교차로(+자로, T자로 등) 사고

(1) 양쪽 신호등 있는 교차로

1) 직진 대 직진 사고 - 상대측이 측면에서 진입 [거1]

거1-1	녹색직진 자전거 대 적색직진 자동차			
	(A) 녹색 직진 (B) 적색 직진	기본 과실비율	A0	B100
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">과실비율 조정예시</p>	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 좌측통행	+5		
	① A인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	② A어린이·노인·장애인	-10		
	③ 간선도로	비적용		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 401 기준

사고 상황

- ◎ **거1-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 녹색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

거1-2		적색직진 자전거 대 녹색직진 자동차		
		(A) 적색 직진 (B) 녹색 직진		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A90	B10
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 좌측통행	+5		
	① A인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 교차로 사각 횡단	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	② A어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 402 기준

사고 상황

◎ **거1-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 녹색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B차량과 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

◎ **거1-1** 도로교통법 제5조에 따라 모든 차량에게 신호기의 신호에 따를 의무가 있으므로, 정상적인 신호에 교차로에 진입한 A자전거는 신호를 무시하고 교차로에 진입하는 B차량에 대한 예견 및 회피 가능성이 극히 적으로 신호위반을 한 B차량의 일방과실로 정한다.

◎ **거1-2** A자전거가 적색신호에 진입하여 신호위반을 하였으므로 A자전거의 과실이 매우 중하다고 할 것이지만, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 A자전거의 과실을 약간 낮추어 양측의 기본 과실비율을 90:10으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① '자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거만이 통행할 수 있는 자전거전용도로, 자전거와 보행자가 통행할 수 있는 자전거보행자겸용도로 그리고 자전거 외에 자동차도 통행할 수 있는 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 자전거를 운행하여야 하므로 A자전거의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.
- ② 자전거 운전자가 어린이, 노인, 장애인과 같이 교통약자일 경우 A자전거의 과실을 10%까지 감산할 수 있다. 다만, 6세 미만의 유아는 본 기준을 적용하지 않고 과실상계 별도 적용규정의 "보호자 자녀감호태만" 과실을 적용한다.

활용시 참고 사항

- ◎ 신호는 도로교통법 제2조 제15호에서 규정한 신호기에 의한 신호 이외에도 도로교통법 제5조의 규정에 의한 교통안전시설이 표시하는 신호나 지시 또는 경찰공무원 등에 의한 신호나 지시를 의미한다. 신호 판단은 차량이 교차로 진입시(정지선 통과시)의 신호기의 신호 표시에 의한 것을 말하고, 진입후 신호기의 신호가 바뀐 경우에 대해서는 필요에 따라 수정 요소로서 수치를 가감 적용한다. 아울러 신호등의 순서는 도로교통법 시행규칙 [별표5]에 따라 이루어지는 것을 전제로 한다.
- ◎ 신호기가 설치되어 있더라도 신호기의 고장이나 황(적)색 점멸신호만 작동하는 경우 등은 「교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로」로 보아 본 기준을 적용하지 아니한다. 서로 다른 방향에서 교차로에 진입하여 교차로 내에서 충돌한 사고를 상정한 것이므로 교차로 내에서 일시정차 중인 차량과 충돌한 경우는 본 기준을 적용하지 아니한다.
- ◎ 신호기에 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에 관한 거1-1 기준을 적용함에 있어서 자전거는 자전거통행신호등이 설치된 경우에는 그 신호를, 자전거통행신호등이 없는 경우에는 차량신호등의 신호를 따르되, 교차로 바로 옆에 자전거횡단도가 있는 경우에는 보행자신호등을 각각 자전거신호로 보고 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이와 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

◎ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.
- ⑤ 자전거의 운전자는 안전표지로 통행이 허용된 경우를 제외하고는 2대 이상이 나란히 차도를 통행하여서는 아니 된다.

◎ 자전거 이용 활성화에 관한 법률 제3조(자전거도로의 구분)

자전거도로는 다음과 같이 구분한다.

1. 자전거 전용도로 : 자전거만 통행할 수 있도록 분리대, 경계석, 그 밖에 이와 유사한 시설물에 의하여 차도 및 보도와 구분하여 설치한 자전거도로
2. 자전거·보행자 겸용도로 : 자전거 외에 보행자도 통행할 수 있도록 분리대, 경계석, 그 밖에 이와 유사한 시설물에 의하여 차도와 구분하거나 별도로 설치한 자전거도로
3. 자전거 전용차로 : 차도의 일정 부분을 자전거만 통행하도록 차선 및 안전표지나 노면표시로 다른 차가 통행하는 차로와 구분한 차로
4. 자전거 우선도로 : 자동차의 통행량이 대통령령으로 정하는 기준보다 적은 도로의 일부구간 및 로를 정하여 자전거와 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면표시로 설치한 자전거도로

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2015.9.17. 선고 2013가단149012 판결

주간에 신호등 있는 편도1차로의 사거리(+) 교차로에서 B차량이 신호를 위반하여 직진 한 과실로, B차량의 좌측에서 우측으로 신호에 따라 진행하던 A자전거를 충격한 사안: B과실 100%

거1-3		황색직진 자전거 대 적색직진 자동차		
		(A) 황색 직진 (B) 적색 직진		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A15	B85
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 좌측통행	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	A 교차로 사각 횡단	비적용		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 403 기준

거1-4		적색직진 자전거 대 황색직진 자동차		
		(A) 적색 직진 (B) 황색 직진		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 좌측통행	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 교차로 사각 횡단	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실	+10		
	B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 404 기준

사고 상황

- ◎ **거1-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 황색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거1-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 황색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거1-3** 양측 모두 신호위반에 해당하지만, 적색신호에 진입한 B차량의 과실이 더 중하고, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 15:85로 정한다.
- ◎ **거1-4** B차량이 황색신호에 진입하였지만, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ 신호기의 신호 순서는 도로교통법 시행규칙 [별표5]에 따라 이루어지는 것을 전제로 하고, 신호판단 기준은 교차로 진입시(정지선 통과시) 신호기의 신호표시에 의한다.
- ◎ ‘황색 진입’이란 교차로 일시정지선 또는 교차로 교차점에 진입시 교차로 신호가 황색인 것을 의미한다. 따라서, 본 기준은 교차로 직전에서 황색신호로 바뀌어 교차로 앞에서 정지할 수 없는 경우에만 적용되고, 녹색신호에 교차로에 진입하여 진행 중 황색신호로 바뀐 경우에는 적용되지 아니한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이와 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화	차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.

비고

1. 자전거등을 주행하는 경우 자전거주행신호등이 설치되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따른다.
2. 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되지 않은 경우 자전거등은 보행신호등의 지시에 따른다.
이 경우 보행신호등란의 “보행자”는 “자전거등”으로 본다.

적색직진 자전거 대 적색직진 자동차					
거1-5	(A) 적색 직진 (B) 적색 직진	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A30	B70
			A 야간·기타 시야장애	+5	
			A 좌측통행	+5	
			A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
			A 현저한 과실	+5	
			A 종대한 과실	+10	
			A 어린이·노인·장애인	-10	
			B 현저한 과실		+10
			B 종대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는(-) 조정 가능합니다.

※舊 405 기준

사고 상황

- 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 적색신호에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제5조에 따라 모든 차량은 신호를 준수하여야 하므로, 양측 모두 적색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였으나, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이와 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	적색의 등화	차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.

비고

1. 자전거등을 주행하는 경우 자전거주행신호등이 설치되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따른다.
2. 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되지 않은 경우 자전거등은 보행신호등의 지시에 따른다. 이 경우 보행신호등란의 “보행자”는 “자전거등”으로 본다.

2) 직진 대 좌회전 사고 - 상대측이 맞은편에서 진입 [거2]

거2-1	녹색직진 자전거 대 녹색비보호좌회전 자동차 비보호 좌회전		
	(A) 직진 (B) 비보호 좌회전	기본 과실비율	A5 B95
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+10	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 414 기준

거2-2	녹색비보호좌회전 자전거 대 녹색직진 자동차		
	(A) 비보호 좌회전 (B) 직진	기본 과실비율	A60 B40
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 415 기준

사고 상황

- ◎ **거2-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있고 한쪽 도로에 비보호좌회전 표지가 있는 교차로에서 녹색신호에 직진하는 A자전거와 마주보는 방향에서 녹색신호에 비보호좌회전을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거2-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있고 한쪽 도로에 비보호좌회전 표지가 있는 교차로에서 녹색신호에 비보호좌회전을 하는 A자전거와 마주보는 방향에서 녹색신호에 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거2-1** 도로교통법 시행규칙 [별표2]에 따라 녹색신호 비보호좌회전시 사고가 발생하더라도 신호위반으로 처리되지 않고, 비보호좌회전을 하는 B차량으로서는 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있는 것이고(도로교통법 시행규칙 별표6 중 일련번호 329, 542 참조), 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 5:95로 정한다.
- ◎ **거2-2** A자전거가 비보호좌회전을 하였으므로 A자전거의 과실이 중하다고 할 것이지만, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이와 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

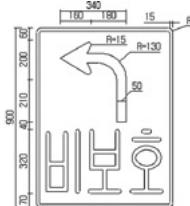
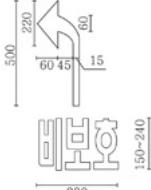
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표6

(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
329	비보호 좌회전 표지		<ul style="list-style-type: none"> 진행신호시 반대방면에서 오는 차량에 방해가 되지 아니하도록 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	<ul style="list-style-type: none"> 비보호좌회전을 허용 할 필요가 있다고 인정되는 장소에 설치
542	비보호 표시		<ul style="list-style-type: none"> 진행신호에 반대방면에서 오는 교통에 방해가 되지 않게 좌회전을 조심스럽게 할 수 있다 	

(2) 한쪽 지시표지 있는 교차로

1) 직진 대 직진 사고 [거3]

거3-1	일시정지위반 직진 자전거 대 직진 자동차		
	(A) 직진(일시정지 위반)	(B) 직진	
			기본 과실비율
			A60 B40
			과실비율 조정예시
			A 야간·기타 시야장애 +5
			A 좌측통행 +5
			A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
			A 현저한 과실 +5
			A 중대한 과실 +10
			A 어린이·노인·장애인 -10
			A 명확한 선진입 -10
			B 현저한 과실 +10
			B 중대한 과실 +20
			B 명확한 선진입 -10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 410 기준

거3-2	직진 자전거 대 일시정지위반 직진 자동차		
	(A) 직진	(B) 직진(일시정지 위반)	
			기본 과실비율
			A10 B90
			과실비율 조정예시
			A 야간·기타 시야장애 +5
			A 좌측통행 +5
			A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
			A 현저한 과실 +5
			A 중대한 과실 +10
			A 어린이·노인·장애인 -10
			A 명확한 선진입 -10
			B 현저한 과실 +10
			B 중대한 과실 +20
			B 명확한 선진입 -10

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 411 기준

사고 상황

- ◎ **거3-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽 도로에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 일시정지 표지가 없는 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거3-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽 도로에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지가 없는 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 일시정지 표지를 위반하여 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거3-1** 도로교통법 제31조 제2항에 따라 일시정지 표지가 있는 경우 이를 준수해야 할 의무가 있는 것으로 이를 위반한 A자전거의 과실이 매우 중하지만, A자전거도 신호기 없는 교차로를 진행하는 경우에는 다른 차량의 유무와 동태를 살피면서 진행하여야 할 주의 의무가 있고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로 서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.
- ◎ **거3-2** B차량이 일시정지의무를 위반하였으므로 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ ‘일시정지 표지가 있는 교차로’라 함은 도로교통법 제31조 제2항 제2호와 같이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 시·도경찰청장이 도로교통법 시행규칙 [별표6]에 따라 표지판 또는 노면 등에 일시정지를 표시하고 있는 것을 의미하고, 도로교통법 제31조 제2항 제1호 상의 ‘교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로’는 이에 해당하지 않는다. 이하 같다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 99다31704 판결

(1) 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려는 차량은 서행할 의무는 있으나 도로교통법 제27조의2의 장소가 아닌 한 일시정지할 의무는 없으므로, 교차로에 우선통행을 할 수 있는 다른 차량이 있는 경우에도 그 차량의 진로를 방해하지 않는 범위 내에서 서행하면서 교차로에 진입할 수 있는 것이고, 그 교차로 부근의 횡단보도 앞에 도로교통법 제4조, 같은법시행규칙 제3조 제1항, 제2항 [별표1]에 의한 정지선표시 (노면표지 일련번호 706)가 있다 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 지시에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 일시정지표시(노면표지 일련번호 614 또는 규제표지 중 일련번호 224)와는 달리 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.

(2) 도로교통법 제27조의2 소정의 일시정지는 같은 법 제2조 제22호에서 정의하고 있는 바와 같이 ‘차가 일시적으로 그 바퀴를 완전 정지시키는 것’을 의미하는 것으로서, 같은 법 제22조 제3항(신호기에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에 설치된 정지선에서의 정지), 제24조 제1항(횡단보도 앞에 설치된 정지선에서의 정지)과 같은 특별한 규정이 없는 한 교통상황 등 구체적인 사정에 따라 상대적으로 그 정지시간이나 정지지점을 달리 하는 것이다.

거3-3		일방통행위반 직진 자전거 대 직진 자동차		
		(A) 직진(일방통행 위반) (B) 직진		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	A 명확한 선진입	-10		
	A 좌측통행	비적용		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 412 기준

거3-4		직진 자전거 대 일방통행위반 직진 자동차		
		(A) 직진 (B) 직진(일방통행 위반)		
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A0	B100
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 좌측통행	+10		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 413 기준

사고 상황

- ◎ **거3-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽이 일방통행인 교차로에서 일방통행로를 역통행하여 교차로에 진입한 A자전거와 일방통행이 아닌 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거3-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽이 일방통행인 교차로에서 일방통행이 아닌 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 일방통행로를 역통행하여 교차로에 진입한 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거3-3** 일방통행로에서는 진행방향을 준수해야 할 의무가 있고 상대 차량도 이를 신뢰하여 진행하므로 이를 위반한 A자전거에게 중대한 과실이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 주의의무가 인정되고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B 차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.
- ◎ **거3-4** B차량이 일방통행로에서 역통행을 하였고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 0:100으로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)

- ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰 공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이와 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
 1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로
2. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

참고 판례

◎ 서울중앙지방법원 2015. 9. 10. 선고 2015가단5001249 판결

주간에 사거리(十자) 교차로에서 A자전거가 우측에서 중앙선을 침범하여 차로를 횡단한 후 역방향으로 진행한 과실로, 마침 좌측에서 일방통행 도로를 역통행하여 교차로에 진입하던 B차량과 충돌한 사안: B과실 60%

2) 직진 대 좌회전 사고 [거4]

거4-1	직진 자전거 대 왼쪽 일시정지위반 좌회전 자동차		
	(A) 직진 (일시정지 표지 없음) (B) 좌회전 (일시정지 위반)	기본 과실비율	A10 B90
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	① A 명확한 선진입	-10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	② B 일시정지	-10	
	① B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 428 기준

거4-2	일시정지위반 좌회전 자전거 대 오른쪽 직진 자동차		
	(A) 좌회전 (일시정지 위반) (B) 직진 (일시정지 표지 없음)	기본 과실비율	A60 B40
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	② A 일시정지	-10	
	① A 명확한 선진입	-10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	① B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 429 기준

사고 상황

- ◎ **거4-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 동일 폭의 교차로에서 일시정지를 위반하여 좌회전하는 B차량과 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.(직진하는 A자전거의 주행방향은 고려하지 않는다.)
- ◎ **거4-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 동일 폭의 교차로에서 일시정지를 위반하여 좌회전하는 A자전거와 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.(직진하는 B자동차의 주행방향은 고려하지 않는다.)

기본 과실비율 해설

- ◎ **거4-1** 도로교통법 제25조 제6항에 따라 일시정지표시가 있는 곳에서 일시정지의무가 있고, 동법 제26조 제4항에 따라 직진차량에게 우선권이 있는데, B차량이 좌회전차량으로서 일시정지의무를 위반하였고, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거4-2** A자전거가 우측도로에서 좌회전 중이고 일시정지의무를 위반하였고, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 일부 반영하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 일시정지 표지가 있는 쪽의 차량이 일시정지 후 출발을 하였다면 상대 차량이 이를 충분히 인식하여 사고방지 가능성을 높일 수 있었으므로 일시정지를 한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

거4-3		좌회전 자전거 대 오른쪽 일시정지위반 직진 자동차			
		(A) 좌회전 (일시정지 표지 없음) (B) 직진 (일시정지 위반)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A10	B90	
	A 야간·기타 시야장애	+5			
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5			
	A 현저한 과실	+5			
	A 중대한 과실	+10			
	① A 명확한 선진입	-10			
	A 어린이·노인·장애인	-10			
	B 현저한 과실		+10		
	B 중대한 과실		+20		
	① B 명확한 선진입		-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 426 기준

거4-4		일시정지위반 직진 자전거 대 왼쪽 좌회전 자동차			
		(A) 직진(일시정지 위반) (B) 좌회전(일시정지 표지 없음)			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A50	B50	
	A 야간·기타 시야장애	+5			
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5			
	A 현저한 과실	+5			
	A 중대한 과실	+10			
	① A 명확한 선진입	-10			
	A 어린이·노인·장애인	-10			
	B 현저한 과실		+10		
	B 중대한 과실		+20		
	① B 명확한 선진입		-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) , 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 427 기준

사고 상황

- ◎ **거4-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 동일 폭의 교차로에서 일시정지를 위반하여 직진하는 B차량과 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.(좌회전하는 A자전거의 주행방향은 고려하지 않는다.)
- ◎ **거4-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 동일 폭의 교차로에서 일시정지를 위반하여 직진하는 A자전거와 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.(좌회전하는 B자동차의 주행방향은 고려하지 않는다.)

기본 과실비율 해설

- ◎ **거4-3** B차량이 우측 직진차량이지만 일시정지의무를 위반하였고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거4-4** A자전거가 우측도로에서 직진 중이지만 일시정지의무를 위반하였고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 약간 반영하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

3) 직진 대 우회전 사고 [거5]

거5-1	일시정지위반 우회전 자전거 대 왼쪽 직진 자동차			
	(A) 우회전(일시정지 위반) (B) 직진			
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A60	B40
 A	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 일시정지	-10		
	② A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 436 기준

거5-2	직진 자전거 대 오른쪽 일시정지위반 우회전 자동차			
	(A) 직진 (B) 우회전(일시정지 위반)			
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A10	B90
 A	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 일시정지		-10	
	② B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 437 기준

사고 상황

- ◎ **거5-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 우회전하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 좌측 도로를 이용하여 A자전거와 동일방향으로 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거5-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 우회전하는 B차량과 B차량의 진행방향 좌측도로를 이용하여 B차량과 동일방향으로 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거5-1** A자전거는 우회전을 하면서 일시정지의무를 위반하였으므로 차9-1 기준을 준용 하되, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정한다.
- ◎ **거5-2** B차량이 우회전을 하면서 일시정지의무를 위반하였으므로 차9-1 기준을 준용하되, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 일시정지 표지가 있는 쪽의 차량이 일시정지 후 출발을 하였다면 상대 차량이 이를 충분히 인식하여 사고방지 가능성을 높일 수 있었으므로 일시정지를 한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로
- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

참고 판례

◎ 대법원 2000. 2. 25. 선고 1999다31704 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려는 차량은 서행할 의무는 있으나 도로교통법 제27조의2의 장소가 아닌 한 일시정지할 의무는 없으므로, 교차로에 우선통행을 할 수 있는 다른 차량이 있는 경우에도 그 차량의 진로를 방해하지 않는 범위 내에서 서행하면서 교차로에 진입할 수 있는 것이고, 그 교차로 부근의 횡단보도 앞에 도로교통법 제4조, 같은 법 시행규칙 제3조 제1항, 제2항 [별표1]에 의한 정지선표시(노면표지 일련번호 706)가 있다 하더라도 그 표시는 차의 운행 중 법령이나 법령에서 정한 시기에 의하여 정지를 해야 할 경우 정지해야 할 지점을 표시하는 것으로서 일시정지표시(노면표지 일련번호 614 또는 규제표지 중 일련번호 224)와는 달리 그 표시 자체에 의하여 정지의무가 있음을 표시하는 것은 아니다.

◎ 대법원 2014. 4. 10. 선고 2013다64670 판결

자동차는 통행의 우선순위와는 관계없이 교통정리를 하고 있지 않고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로 등에서는 일시정지하여(도로교통법 제31조), 전방과 좌우를 잘 살펴 안전하게 교차로를 진입하고 통과하여야 할 주의의무가 있다고 할 것이지만, 교차로에 진입하면서 일단 전방 좌우를 살펴 안전하다는 판단하여 먼저 교차로에 진입한 이상 통행의 우선순위가 후순위인 차량의 통행법규위반 가능성도 예상하여 운전하여야 할 주의의무까지 있다고 할 수는 없다.

거5-3	일시정지위반 직진 자전거 대 오른쪽 우회전 자동차			
	(A) 직진(일시정지 위반) (B) 우회전(일시정지 표지 없음)		A60	B40
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A60	B40
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 일시정지	-10		
	② A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	② B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 438 기준

거5-4	우회전 자전거 대 왼쪽 일시정지위반 직진 자동차			
	(A) 우회전(일시정지 표지 없음) (B) 직진(일시정지 위반)		A0	B100
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A0	B100
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	② A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 일시정지		-10	
	② B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 439 기준

사고 상황

- ◎ **거5-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 직진하는 A자전거와 다른 도로를 이용하여 A자전거와 동일방향으로 우회전하는 B차량이 충돌하는 사고이다.
- ◎ **거5-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽에 일시정지 표지가 있는 교차로에서 일시정지 표지를 위반하여 직진하는 B차량과 다른 도로를 이용하여 B차량과 동일방향으로 우회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거5-3** B차량이 직진하면서 일시정지의무를 위반하였고, 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.
- ◎ **거5-4** A자전거가 우회전하면서 일시정지의무를 위반하였고, 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 0:100으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 일시정지 표지가 있는 쪽의 차량이 일시정지 후 출발을 하였다면 상대 차량이 이를 충분히 인식하여 사고방지 가능성을 높일 수 있었으므로 일시정지를 한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전 표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)

- ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행 하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

- ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 일시정지 하여야 한다.

1. 교통정리를 하고 있지 아니하고 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로

(3) 신호등 없는 교차로

1) 직진 대 직진 사고 [거6]

거6-1	우측도로 직진 자전거 대 좌측도로 직진 자동차(동일쪽)		
	(A) 오른쪽 도로에서 직진 (B) 왼쪽 도로에서 직진		
과실비율 조정 예시	기본 과실비율	A20	B80
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 406 기준

거6-2	좌측도로 직진 자전거 대 우측도로 직진 자전거 (동일쪽)		
	(A) 왼쪽 도로에서 직진 (B) 오른쪽 도로에서 직진		
과실비율 조정 예시	기본 과실비율	A40	B60
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 명확한 선진입	-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 407 기준

사고 상황

- ◎ **거6-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 동일 폭의 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 좌측도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거6-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 동일 폭의 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 B차량과 B차량의 진행방향 좌측도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거6-1** 신호기가 없는 동일 폭의 교차로에서는 도로교통법 제26조 제3항에 따라 우측 도로에서 진행한 A자전거에게 우선권이 있고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.
- ◎ **거6-2** B차량이 우측차량이고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과 실을 40:60으로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

거6-3 대로 직진 자전거 대 소로 직진 자동차	
(A) 대로 직진 (B) 소로 직진	
<p>소로</p> <p>대로</p>	<p>소로</p> <p>대로</p>
과실비율 조정예시	기본 과실비율 A10 B90
	A 야간·기타 시야장애 +5
	A 좌측통행 +5
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
	A 현저한 과실 +5
	A 중대한 과실 +10
	A 어린이·노인·장애인 -10
	A 명확한 선진입 -10
	B 현저한 과실 +10
	B 중대한 과실 +20
	B 명확한 선진입 -10

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 408 기준

거6-4 소로 직진 자전거 대 대로 직진 자동차	
(A) 소로 직진 (B) 대로 직진	
<p>소로</p> <p>대로</p>	<p>소로</p> <p>대로</p>
과실비율 조정예시	기본 과실비율 A50 B50
	A 야간·기타 시야장애 +5
	A 좌측통행 +5
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
	A 현저한 과실 +5
	A 중대한 과실 +10
	A 어린이·노인·장애인 -10
	A 명확한 선진입 -10
	B 현저한 과실 +10
	B 중대한 과실 +20
	B 명확한 선진입 -10

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 409 기준

사고 상황

- ◎ **거6-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 소로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거6-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 교차로에 진입하는 직진 B차량과 소로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거6-3** 신호기가 없는 다른 폭의 교차로의 경우 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 A자전거에게 우선권이 있고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거6-4** B차량이 대로에서 진행하였고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ 대로라 함은 도로교통법 제26조 제2항에서 말하는 “폭이 넓은 도로”를 의미하며 교차되는 다른 도로에 비해 상대적으로 넓은 도로를 말한다. 사안에 따라 어떤 도로가 폭이 넓고 좁은가에 대하여 명확한 규정은 없으나, 판례에 의할 때 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는지 여부에 의하여 결정되는 것이라고 할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다21264 판결

교통정리가 행하여지지 않는 교차로에 진입하려던 갑이 폭이 넓은 도로에서 을이 교차로로 직진해 오는 것을 발견하고도 제한속도를 초과하여 교차로에 그대로 진입하였고, 을 역시 서행하거나 별다른 안전조치를 취함이 없이 교차로에 진입하여 먼저 진입한 갑의 차와 충돌한 경우, 갑의 과실이 을의 과실보다 훨씬 크다고 봄이 상당하다.

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다14187 판결

교차로상의 통행우선권을 결정하는 도로교통법 제26조2항(구법 제22조 제6항) 상의 “도로의 폭이 넓은 경우”란 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석해야 한다. 따라서 원심이 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있는 것만으로는 우선 통행권을 인정한 것은 위법하다.

2) 직진 대 우회전 사고 [거7]

거7-1	오른쪽 우회전 자전거 대 왼쪽 직진 자동차			
	(A) 우회전 (B) 직진	기본 과실비율	A50	B50
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 430 기준

거7-2	왼쪽 직진 자전거 대 오른쪽 우회전 자동차			
	(A) 직진 (B) 우회전	기본 과실비율	A20	B80
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 431 기준

사고 상황

- ◎ **거7-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 우회전을 하는 A자전거와 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거7-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 우회전을 하는 B차량과 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거7-1** 우회전차량과 직진차량 간의 사고로 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 약간 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.
- ◎ **거7-2** B차량이 우회전차량이고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 20:80로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

거7-3		오른쪽으로 우회전 자전거 대 왼쪽대로 직진 자동차				
		(A) 소로 우회전 (B) 대로 직진		기본 과실비율		
		과실비율 조정예시	A50		B50	
			A 야간·기타 시야장애	+5		
			A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
			A 현저한 과실	+5		
			A 중대한 과실	+10		
			① A 명확한 선진입	-10		
			A 어린이·노인·장애인	-10		
			B 현저한 과실	+10		
			B 중대한 과실	+20		
			① B 명확한 선진입	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 432 기준

거7-4		왼쪽대로 직진 자전거 대 오른쪽으로 우회전 자동차				
		(A) 대로 직진 (B) 소로 우회전		기본 과실비율		
		과실비율 조정예시	A10		B90	
			A 야간·기타 시야장애	+5		
			A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
			A 현저한 과실	+5		
			A 중대한 과실	+10		
			① A 명확한 선진입	-10		
			A 어린이·노인·장애인	-10		
			B 현저한 과실	+10		
			B 중대한 과실	+20		
			① B 명확한 선진입	-10		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 433 기준

사고 상황

- ◎ **거7-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 우회전하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 좌측 대로에서 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거7-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 우회전하는 B차량과 B차량의 진행방향 좌측 대로에서 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거7-3** 소로 우회전차량과 대로 직진차량 간의 사고로 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.
- ◎ **거7-4** 위와 마찬가지로 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

- ◎ **도로교통법 제25조(교차로 통행방법)**
 - ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ◎ **도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)**
 - ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1993. 11. 26. 선고 93다1466 판결

교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 그 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있는 때에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는것이므로, 차가 폭이 좁은 도로에서 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 경우는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야하는 것이고, 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수는 없다.

거7-5	오른쪽대로 우회전 자전거 대 왼쪽으로 직진 자동차			
	(A) 대로 우회전 (B) 소로 직진	기본 과실비율	A10	B90
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 434 기준

거7-6	왼쪽으로 직진 자전거 대 오른쪽대로 우회전 자동차			
	(A) 소로 직진 (B) 대로 우회전	기본 과실비율	A50	B50
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	① A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	① B 명확한 선진입		-10	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 435 기준

사고 상황

- ◉ **거7-5** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 우회전하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 좌측 소로를 이용하여 동일방향으로 직진하는 B차량과 충돌한 사고이다.
- ◉ **거7-6** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 우회전하는 B차량과 B차량의 진행방향 좌측 소로를 이용하여 동일방향으로 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **거7-5** 대로 우회전차량과 소로 직진차량 간의 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량에서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90로 정한다.
- ◉ **거7-6** 위와 마찬가지로 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량에서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항에 따라 명백히 선진입한 차량에게 우선권이 있으므로 선진입한 쪽의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.

◉ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 대법원 1997. 6. 27. 선고 97다 14187 판결

교차로상의 통행우선순위를 결정하는 도로교통법 제26조 제6항상의 ‘도로의 폭이 넓은 경우’란 자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미한다고 해석해야 한다. 따라서 원심이 1.5m의 근소한 노폭의 차이가 있는 것만으로 통행 우선권을 인정한 것은 위법하다.

◎ 대법원 1993. 11. 26. 선고 93다1466 판결

차가 폭이 좁은 도로에서 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 경우에는 먼저 서행하면서 폭이 넓은 도로에서 그 교차로에 들어가려고 하는 차가 있는지 여부를 잘 살펴 만약 그러한 차가 있는 경우에는 그 차에게 진로를 양보하여야 하는 것이고, 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 교차로에 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려고 하는 차보다 우선하여 통행할 수는 없다.

3) 직진 대 좌회전 사고 - 상대측이 맞은편에서 진입 [거8]

거8-1	직진 자전거 대 맞은편 좌회전 자동차		
	(A) 직진 (B) 좌회전	기본 과실비율	A10 B90
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 좌회전차 서행불이행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 명확한 선진입	-30	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 416 기준

거8-2	좌회전 자전거 대 맞은편 직진 자동차		
	(A) 좌회전 (B) 직진	기본 과실비율	A50 B50
과실비율 조정예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-5	
	A 명확한 선진입	-30	
	A 좌회전차 서행불이행	비적용	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
	B 명확한 선진입	-30	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 417 기준

사고 상황

- ◎ **거8-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 마주보는 방향에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거8-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 않는 교차로에 진입하여 직진하는 B차량과 마주보는 방향에서 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거8-1** 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진차량이 좌회전차량보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거8-2** A자전거가 좌회전 중이고 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ 신호기가 설치되어 있다 하더라도 황색점멸 또는 적색점멸 신호만으로 되어 있는 경우 등은 「교통정리가 행하여지고 있지 않는 교차로」에 해당하여 본 기준을 적용한다. 신호등 없는 교차로에서 도로교통법 제25조 제3항에 따른 자전거의 교차로 좌회전방법 위반여부는 별도로 고려하지 않고 사고의 태양에 따라 기본 과실비율에 반영된 것으로 본다. 이하 동일하다.

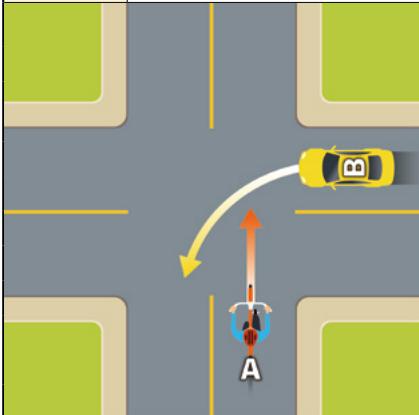
관련 법규

- ◎ **도로교통법 제25조(교차로 통행방법)**
- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

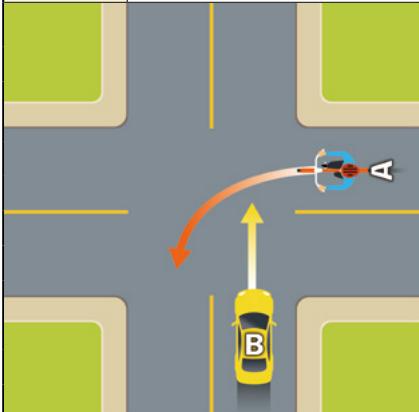
- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

4) 직진 대 좌회전 사고 – 상대측이 측면에서 진입 [거9]

거9-1	왼쪽 직진 자전거 대 오른쪽 좌회전 자동차		
	(A) 직진(왼쪽 도로에서 진입)	(B) 좌회전(오른쪽 도로에서 진입)	
			
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A20	B80
	A 순간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 좌회전차·서행불이행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	
②	B 좌회전 완료직후	-20	

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 418 기준

거9-2	오른쪽 좌회전 자전거 대 왼쪽 직진 자동차		
	(A) 좌회전(오른쪽 도로에서 진입)	(B) 직진(왼쪽 도로에서 진입)	
			
과실비율 조정예시	기본 과실비율	A30	B70
	A 순간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 명확한 선진입	-10	
②	A 좌회전 완료직후	-10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
①	A 좌회전차·서행불이행	비적용	
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 419 기준

사고 상황

- ◉ **거9-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 우측도로에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◉ **거9-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 B차량과 B차량의 진행방향 우측도로에서 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ **거9-1** 도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진 중인 A자전거에게 우선권이 있지만, B차량이 우측차량이고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.
- ◉ **거9-2** A자전거가 좌회전 중이나 A자전거가 우측도로에서 진행한 점 및 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 30:70으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 자전거는 저속이라는 점을 감안할 때 이 수정요소를 고려하지 아니한다.
- ② 도로교통법 제26조 제1항 및 제4항의 합리적인 해석상 좌회전 완료직후 상태의 차량에게 우선권이 있다고 보아야 할 것이어서 좌회전을 완료한 측의 과실을 감산할 수 있으며, 거9-2 기준의 A자전거의 경우에는 발견이 용이하지 않은 점을 감안하여 10%까지 감산 할 수 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다. 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

거9-3	오른쪽 직진 자전거 대 왼쪽 좌회전 자동차		
	(A) 직진(오른쪽 도로에서 진입)	(B) 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)	
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A10 B90
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 명확한 선진입	-10	
	B 좌회전차·서행불이행		+10
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20
(②) B 좌회전 완료직후			-20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 420 기준

거9-4	왼쪽 좌회전 자전거 대 오른쪽 직진 자동차		
	(A) 좌회전(왼쪽 도로에서 진입)	(B) 직진(오른쪽 도로에서 진입)	
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A40 B60
	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 명확한 선진입	-10	
	② A 좌회전 완료직후	-20	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	① A 좌회전차·서행불이행		비적용
	B 현저한 과실		+10
	B 중대한 과실		+20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 421 기준

사고 상황

- ◎ **거9-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 A자전거와 A자전거의 진행방향 좌측도로에서 동일방향으로 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거9-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 B차량과 B차량의 진행방향 좌측도로에서 동일방향으로 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거9-3** 도로교통법 제26조 제3항 및 제4항에 따라 우측도로에서 직진 중인 A자전거에게 우선권이 있고 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거9-4** A자전거가 좌측도로에서 좌회전 중이고 사고경위 및 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안할 때 B차량을 가해 차량으로 보는 것이 적정하므로 양측의 기본 과실비율을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 자전거는 저속이라는 점을 감안할 때 이 수정요소를 고려하지 아니한다.
- ② 도로교통법 제26조 제1항 및 제4항의 합리적인 해석상 좌회전 완료직후 상태의 차량에게 우선권이 있다고 보아야 할 것이어서 좌회전을 완료한 측의 과실을 20%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울지방법원 동부지원 1990.5.4. 선고 89가합7489 판결

주간에 신호기 없는 편도 1차로의 교차로에서 B차량이 좌회전 하던 중 그 우측에서 좌측으로 자전거를 타고 직진하여 통과하고 있던 A(자전거)를 발견하고도 속도를 줄이지 아니한 채 근접한 거리에서 자전거를 추월하면서 좌회전 하려 한 잘못으로, 신호등 없는 교차로를 진행하면서 차량의 동태를 살피지 아니한 채 직진하던 A를 충격하여 사망에 이르게 한 사고: B과실 80%

거9-5	대로 직진 자전거 대 좌/우 소로 좌회전 자동차			
	(A) 대로 직진 (B) 소로 좌회전	기본 과실비율	A10	B90
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	A 명확한 선진입	-10		
	B 좌회전차·서행불이행		+10	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	
	② B 좌회전 완료직후		-20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 422 기준

거9-6	좌/우 소로 좌회전 자전거 대 대로 직진 자동차			
	(A) 소로 좌회전 (B) 대로 직진	기본 과실비율	A40	B60
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 명확한 선진입	-10		
	② A 좌회전 완료직후	-20		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	① A 좌회전차·서행불이행		비적용	
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 423 기준

사고 상황

- ◎ **거9-5** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 직진하는 A자전거와 소로를 이용하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거9-6** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 직진하는 B차량과 소로를 이용하여 동일방향으로 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거9-5** 도로교통법 제26조 제2항 및 제4항에 따라 대로에서 직진하는 A자전거에게 우선권이 있으므로, 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정한다.
- ◎ **거9-6** A자전거가 소로에서 좌회전한 경우에는 사고상황과 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 자전거는 저속이라는 점을 감안할 때 이 수정요소를 고려하지 아니한다.
- ② 도로교통법 제26조 제1항 및 제4항의 합리적인 해석상 좌회전 완료직후 상태의 차량에게 우선권이 있다고 보아야 할 것이어서 좌회전을 완료한 측의 과실을 20%까지 감산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ 대로라 함은 도로교통법 제26조 제2항에서 말하는 “폭이 넓은 도로”를 의미하며 교차되는 다른 도로에 비해 상대적으로 넓은 도로를 말한다. 실제의 경우, 어떤 도로가 폭이 넓고 좁은가에 대하여 명확한 규정은 없으나, 판례에 의할 때 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는지 여부에 의하여 결정되는 것이라고 할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라서 행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

참고 판례

◎ 서울중앙지법 2009. 7. 3. 선고 2008가단386558 판결

신호등 없는 삼거리(T자)에서 대로에서 나온 B차량과 소로에서 좌회전하던 A자전거를 충격하여 자전거 운전자 사망한 사고: B과실 50%

◎ 대구지방법원 포항지원 2015. 11. 10. 선고 2015가단302435 판결

야간에 삼거리(T자)교차로에서 B차량이 우측 차선 없는 골목길(소로)에서 좌회전하던 중 안전운전 의무를 게을리하여 좌측 교차도로(대로) 직진하던 A자전거를 충격한 사고로 A자전거 역시 교차로부근 진행시 전방주시의무를 게을리한 과실과 야간임에도 전조등을 켜지 않은 과실이 있는 점을 고려함: B과실 90%

◎ 서울중앙지방법원 2015. 11. 13. 선고 2014가단49515 판결

주간에 대로와 소로가 교차하는 사거리(十자) 교차로에서 B차량이 우측 소로(중앙선 없는 왕복 1차로)에서 대로로 좌회전 하던 중 대로에서 진행하는 차에 대한 양보의무를 이행하지 아니하고 그대로 좌회전 한 과실로, 좌측 대로(중앙선 있는 왕복 2차로)에서 황색점멸신호임에도 불구하고 서행 및 전방좌우 주시의무를 게을리한 채 직진하던 A자전거를 충격한 사안 : B과실 80%

거9-7	대로 좌회전 자전거 대 좌/우 소로 직진 자동차			
	(A) 대로 좌회전 (B) 소로 직진	기본 과실비율	A20	B80
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 명확한 선진입	-10		
	① A 좌회전 완료직후	-20		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	A 좌회전차 서행불이행	비적용		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 424 기준

거9-8	소로 직진 자전거 대 좌/우 대로 좌회전 자동차			
	(A) 소로 직진 (B) 대로 좌회전	기본 과실비율	A30	B70
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 명확한 선진입	-10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 좌회전차 서행불이행	+10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 425 기준

사고 상황

- ◎ **거9-7** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 직진하는 B차량과 대로를 이용하여 좌회전하는 A자전거가 충돌한 사고이다.
- ◎ **거9-8** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 소로를 이용하여 직진하는 A자전거와 대로를 이용하여 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거9-7** 대로 좌회전차량과 소로 직진차량 간의 사고에서 도로교통법 제26조 제4항을 엄격하게 적용하면 소로 직진차에게 우선권이 있어 B차량이 피해차량이 되나, 동법 제26조 제2항, 원활한 교통소통을 도모하기 위해 대로 좌회전차에게 우선권이 인정되는 경향이 있으므로 사고상황과 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.
- ◎ **거9-8** B차량이 대로 좌회전 차량이고 거41 기준을 준용하되, 사고상황과 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제26조 제1항 및 제4항의 합리적인 해석상 좌회전 완료직후 상태의 차량에게 우선권이 있다고 보아야 할 것이어서 좌회전을 완료한 측의 과실을 20%까지 감산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제2조(정의)

이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “서행”(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
- ③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

◎ 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

- ① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ② 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
- ④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

(4) 동일차로 통행 중 사고

1) 교차로 부근 선행 우회전 대 후행 직진 사고 [거10]

거10-1	후행 직진 자전거 대 선행 우회전 자동차		
	(A) 후행 직진 (B) 선행 우회전(미리 우측끝으로 다가서지 않음)	기본 과실비율	
과실비율 조정 예시	A30	B70	
	A 야간·기타 시야장애 +5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5		
	A 현저한 과실 +5		
	A 중대한 과실 +10		
	A 어린이·노인·장애인 -10		
	A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때 -10		
	① B 신호불이행 +10		
	B 금지장소 +10		
	B 현저한 과실 +10		
	B 중대한 과실 +20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 440 기준

거10-2	후행 직진 자전거(미리 우측끝으로 다가섬) 대 선행 우회전 자동차		
	(A) 후행 직진 (B) 선행 우회전(미리 우측끝으로 다가섬)	기본 과실비율	
과실비율 조정 예시	A70	B30	
	A 야간·기타 시야장애 +5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5		
	A 현저한 과실 +5		
	A 중대한 과실 +10		
	A 어린이·노인·장애인 -10		
	A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때 -10		
	② B 신호불이행 +10		
	B 금지장소 +10		
	B 현저한 과실 +10		
	B 중대한 과실 +20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 441 기준

사고 상황

- ◎ **거10-1** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측끝으로 다가서지 않고 우회전을 하는 B차량과 동일차로 내 동일방향에서 후행하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.
- ◎ '미리 우측단으로 다가서지 아니한 경우'라 함은 최소한 자전거와 우측끝 사이에 차량 한 대가 충분히 지나갈 수 있는 여유를 두고 자전거가 운행한 경우를 의미한다. 이하 같다.
- ◎ **거10-2** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측끝으로 다가서서 우회전을 하는 B차량과 동일차로 내 동일방향에서 후행하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거10-1** 도로교통법 제25조 제1항에 따라 우회전차량이 교차로에서 우회전을 하기 위해서는 미리 우측끝으로 다가서서 서행하면서 우회전을 하여야 하므로 이를 위반한 B차량의 과실이 중하다고 할 것이지만, B차량이 선행차량인 점과 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 30:70으로 정한다.
- ◎ **거10-2** 차량의 후방에서 진행하는 자전거는 교차로에서 미리 우측끝으로 다가선 차량이 우회전을 할 것을 예상하고 충돌을 회피하기 위한 충분한 거리와 속도를 유지하여야 하므로 이를 위반한 A자전거의 과실이 중하다고 할 것이지만, 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 70:30으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 자전거의 진로상에 주정차 중인 차량 또는 시설물 등이 있어 자전거의 진로를 방해한 때에는 진행상 장애가 있다고 보아 A자전거의 과실을 10%까지 감산할 수 있다.
- ② 도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전차량은 신호를 표시하여 상대차량에게 주의를 환기 시킬 의무가 있는바, 이를 위반한 차량에게 기본 과실비율을 10%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법[제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 제주지방법원 2013. 2. 8. 선고 2011가단23469 판결

주간에 편도3차로의 삼거리(T자) 교차로에서 B차량이 2차로에서 교통을 통제하는 자원봉사자의 수신호에 따라 우회전 하던 중 전후좌우를 잘 살펴 사고를 미연에 방지해야 할 주의의무를 태만히 한 과실로, 같은 방향 3차로를 따라 직진 중인 A자전거를 충격한 사안: B과실 70%

거10-3		선행 우회전 자전거 대 후행 직진 자동차			
		(A) 선행 우회전(미리 우측끝으로 다가서지 않음) (B) 후행 직진			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A40	B60	
	A 야간·기타 시야장애	+5			
	A인근에 자전거도로가 있는 경우	+5			
	① A 신호불이행	+10			
	A 진로변경 금지장소	+10			
	A 현저한 과실	+5			
	A 중대한 과실	+10			
	A 어린이·노인·장애인	-10			
	A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때	-10			
	B 현저한 과실	+10			
	B 중대한 과실	+20			

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 442 기준

거10-4		선행 우회전 자전거(미리 우측끝으로 다가섬) 대 후행 직진 자동차			
		(A) 선행 우회전(미리 우측끝으로 다가섬) (B) 후행 직진			
과실비율 조정예시	기본 과실비율		A0	B100	
	A 야간·기타 시야장애	+5			
	A인근에 자전거도로가 있는 경우	+5			
	① A 진로변경 신호불이행	+10			
	A 진로변경 금지장소	+10			
	A 현저한 과실	+5			
	A 중대한 과실	+10			
	A 어린이·노인·장애인	-10			
	A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때	-10			
	B 현저한 과실	+10			
	B 중대한 과실	+20			

*사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 443 기준

사고 상황

- ◎ **거10-3** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측끝으로 다가서지 않고 우회전을 하는 A자전거와 동일차로 내 동일방향에서 후행하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거10-4** 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측끝으로 다가서서 우회전을 하는 A자전거와 동일차로 내 동일방향에서 후행하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거10-3** 도로교통법 제25조 제1항에 따라 자전거가 교차로에서 우회전을 하기 위해서는 미리 우측끝으로 붙어서 서행하면서 우회전을 하여야 하므로 이를 위반한 A자전거의 과실이 중하지만, 도로교통법 제19조 제2항에 따라 차량은 같은 방향으로 가고 있는 자전거 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보할 의무가 있다는 점과 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 40:60으로 정한다.
- ◎ **거10-4** 자전거가 미리 우측끝으로 다가서서 우회전을 하는 경우에는 도로교통법 제19조 제2항에 따라 자전거와 안전거리를 유지하여야 한다는 점과 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 B차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제38조에 따라 자전거 운전자도 진로변경신호를 하여야 하는바, 이는 총설의 '자전거의 현저한 과실'에 포함되나, 본 기준의 경우 진로변경신호의 중요성을 강조하고자 '현저한 과실'에서는 고려하지 않는 대신 별도로 A자전거의 과실을 10%까지 가산 할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ② 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.

◎ 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

- ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법[제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 원쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	원팔을 수평으로 펴서 차체의 원쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 원쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 원팔을 차체의 원쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

나. 마주보는 방향 진행차량 상호 간의 사고

(1) 중앙선 침범 사고 [거21]

거21-1	역통행 자전거 대 정상통행 자동차			
	(A) 역통행 (B) 정상통행			
	과실비율 조정예시	기본 과실비율	A60	B40
	① A 인근에 자전거도로가 있는 경우 A 도로 가장자리로 통행하지 않은 경우 A 현저한 과실 A 중대한 과실 A 어린이·노인·장애인 A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때 B 현저한 과실 B 중대한 과실	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
		A 도로 가장자리로 통행하지 않은 경우	+10	
		A 현저한 과실	+5	
		A 중대한 과실	+10	
		A 어린이·노인·장애인	-10	
		A 진로상에 주차 혹은 우회전차가 있어 진행을 방해한 때	-10	
		B 현저한 과실	+10	
		B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다.

※舊 445 기준

사고 상황

- 도로의 중앙 우측으로 정상 진행 중인 B차량과 같은 도로에서 역통행하여 마주오는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 도로교통법 제13조에 제3항에 따라 차량은 도로의 우측부분을 통행하여야 하는바, A자전거가 이를 위반하여 역통행을 하였으므로 중대한 과실이 있으나, 자전거는 통상 저속으로 행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게加害의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 도로교통법 제13조의 2 제2항에 따라 자전거가 역통행을 하는 경우에도 도로의 우측 가장자리에 붙어서 진행을 하여야 하는바, 이를 위반한 A자전거의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 공사나 피양을 위하여 차량이 부득이하게 중앙선을 일부 침범한 경우에도 본 기준을 적용하나, 중앙선 일부 침범과 자전거 충돌 간에 인과관계가 성립되는지 검토하여 기여정도에 따라 0~20% 범위 내에서 B차량의 과실을 가산할 수 있다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조(차마의 통행)

- ③ 자전거의 운전자는 길가장자리구역(안전표지로 자전거의 통행을 금지한 구간은 제외한다)을 통행할 수 있다. 이 경우 자전거의 운전자는 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여야 한다.

◎ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제15조의2(자전거횡단도의 설치 등)

- ② 자전거 운전자가 자전거를 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡단할 때에는 자전거횡단도를 이용하여야 한다.
- ③ 차마의 운전자는 자전거가 자전거횡단도를 통행하고 있을 때에는 자전거의 횡단을 방해하거나 위험하게 하지 아니하도록 그 자전거횡단도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

◎ 도로교통법 제18조(횡단등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 전주지방법원 2014. 1. 24. 선고 2013가단27536 판결

주간에 편도2차로의 도로에서 B차량이 2차로로 진행하던 중 전방주시의무를 게을리한 과실로, 위 도로 맞은 편에서 중앙선을 넘어 역통행하여 오던 A자전거와 충돌한 사안 : B과실: 20%

◎ 서울고등법원 2003. 11. 19. 선고 2003나10430 판결

주간에 편도2차로의 도로에서 B차량(이륜차)이 직진하던 중 전방주시의무를 태만히 한 과실로, 자전거를 타고 역통행 하다가 갑자기 차량 진행방향 우측에서 좌측으로 도로를 횡단하는 A를 뒤늦게 발견하고 이를 피하지 못한 채 B차량의 앞바퀴 부분으로 자전거의 뒷바퀴 부분을 충돌하여 상해를 입게 한 사고 : B과실: 60%

다. 같은 방향 진행차량 상호 간의 사고

(1) 안전거리미확보로 인한 추돌사고 [거31]

거31-1	자동차 추돌 사고		과실비율 조정예시	기본 과실비율	A0	B100				
	(A) 피추돌									
	(B) 추돌									
				A 야간·기타 시야장애 +5						
				A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5						
				A 급 진로변경 +10						
				A 우측 가장자리로 가지 않음 +10						
			①	A 이유 없는 급정지 +10						
				A 현저한 과실 +5						
				A 중대한 과실 +10						
				A 어린이·노인·장애인 -10						
				B 현저한 과실 +10						
				B 중대한 과실 +20						

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다. / ※舊 450 기준

거31-2	자전거 추돌 사고		과실비율 조정예시	기본 과실비율	A100	B0				
	(A) 추돌									
	(B) 피추돌									
				A 현저한 과실 +5						
				A 중대한 과실 +10						
				A 어린이·노인·장애인 -10						
				A 인근에 자전거도로가 있는 경우 비적용						
				A 우측 가장자리로 가지 않음 비적용						
			②	B 제동 등 고장 +10						
				B 급 진로변경 +20						
			①	B 이유 없는 급정지 +30						
				B 현저한 과실 +10						
				B 중대한 과실 +20						

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다. / ※舊 451 기준

사고 상황

- ◉ **거31-1** 도로에서 선행하여 진행하는 A자전거를 동일차로 내 동일방향에서 후행하는 B차량이 추돌한 사고이다.
- ◉ **거31-2** 도로에서 선행하여 진행하는 B차량과 동일차로 내 동일방향에서 후행하여 진행하는 A자전거가 추돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◉ 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① '이유 없는 급정지'라 함은 선행차량이 후행차량의 진행을 방해하기 위해 급정거하거나 브레이크 조작 미숙으로 급정거한 경우 또는 우측차선이 아닌 곳에서 승객 또는 화물을 싣거나 내리기 위하여 급정거한 경우 등을 말한다. 만약, 선행차량이 사고를 고의로 유발하기 위하여 급정거한 경우에는 본 기준의 적용을 배제한다(면부책 판단사항으로 보아야 함).
- ② 제동등화에 고장이 생겨서 점등이 되지 않거나 진흙이나 칠 등으로 더러워져서 법정 조명 도가 불충분한 경우, 야간에 미등이 커져 있지 아니한 경우 등이 이에 해당하며, 이러한 경우 피추돌차량의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조 제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로를 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

◉ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.

- ② 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.
- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.
- ④ 모든 차의 운전자는 위험방지를 위한 경우와 그 밖의 부득이한 경우가 아니면 운전하는 차를 갑자기 정지시키거나 속도를 줄이는 등의 급제동을 하여서는 아니 된다.

참고 판례

◎ 서울고등법원 1987. 4. 23. 선고 86나4069 판결

편도 2차선에서 피고 트럭이 경적 등을 울림이 없이 2차선의 우측변으로 선행중인 원고 자전거를 추월하려다가 트럭 우측 방향지시등 부분으로 충격한 사고에서 자전거운전자의 무과실을 인정하였다.

◎ 서울고등법원 1987. 1. 22. 선고 86나2621 판결

비포장도로 부분이 있는 편도 1차선인 폭 3,5미터의 포장도로인 산업도로에서 앞서서 도로 우측 끝을 따라 진행하던 자전거가 통행우선권이 있는 뒤의 트럭에 진로를 양보하여 비포장의 도로 가장자리부분으로 피양하여야 함에도 이를 하지 않음으로 인해 트럭에 받친 사고에서 원고 자전거에게 20%의 과실을 인정하였다.

◎ 서울고등법원 1988. 5. 12. 선고 87나5058 판결

야간에 노폭 14인도로 우측변에 미등 및 차폭등을 켜지 않은 상태에서 주차한 차량을 피해자가 음주상태에서 과속으로 자전거를 통행하다가 추돌한 사고에서 자전거 운전자에게 80%의 과실을 인정하였다.

◎ 서울중앙지법 2008. 8. 22. 선고 2008가단9219 판결

자동차가 편도 1차로를 40km 직진 통행중 신호등없는 삼거리(T자)에서 마주보는 방향 차로 갓길에 있던 자전거가 갑자기 좌회전을 하여 자동차가 자전거를 피하지 못하고 추돌한 경우 자전거의 과실 65% 인정.

◎ 인천지법 2009. 1. 22. 선고 2008나4421 판결(상고기각)

2005. 10. 4. 20:05경 주택가 이면도로에서 선행 자동차가 정지하여 후행 자동차가 정지하였는데 후행 자동차 뒤에서 오던 자전거가 후행 자동차를 추돌사고에서 자전거의 과실 100% 인정.

(2) 진로변경 사고 [거32]

선행 진로변경 자전거 대 후행 직진 자동차	
거32-1	(A) 좌 또는 우로 진로변경 (B) 직진
	기본 과실비율 과실비율 조정 예시
	A 야간·기타 시야장애 +5
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
	A 급 진로변경 +10
	A 현저한 과실 +5
	A 중대한 과실 +10
	A 어린이·노인·장애인 -10
	A 전방에 장애물이 있는 경우 -10
	B 현저한 과실 +10
	B 중대한 과실 +20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 448 기준

후행 직진 자전거 대 선행 진로변경 자동차	
거32-2	(A) 직진 (B) 좌 또는 우로 진로변경
	기본 과실비율 과실비율 조정 예시
	A 야간·기타 시야장애 +5
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우 +5
	A 현저한 과실 +5
	A 중대한 과실 +10
	A 어린이·노인·장애인 -10
	A 전방에 장애물이 있는 경우 -10
	B 급 진로변경 +10
	B 진로변경 신호불이행 +10
	B 현저한 과실 +10
	B 중대한 과실 +20

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 449 기준

사고 상황

- ◎ **거32-1** 도로에서 진행 중 좌(우)로 진로를 변경하는 A자전거와 같은 도로 동일방향에서 후행하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거32-2** 도로에서 진행 중 좌(우)로 진로를 변경하는 B차량과 같은 도로 동일방향에서 후행하여 직진하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거32-1** 도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경을 하는 A자전거의 과실이 중하다고 할 것이나, 후속 직진중인 B차량도 전방주시의무 및 안전운전의무가 있고, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 50:50으로 정한다.
- ◎ **거32-2** B차량이 진로변경을 하였고, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 기해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
- ② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ② 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.
- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
- ② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

◎ 도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법[제21조 관련])

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전·횡단·유턴 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	왼팔을 수평으로 펴서 차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것
2. 우회전 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 오른쪽으로 바꾸려는 때	그 행위를 하려는 지점(우회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	오른팔을 수평으로 펴서 차체의 오른쪽 밖으로 내밀거나 왼팔을 차체의 왼쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 오른쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

참고 판례

◎ 대법원 1984. 4. 10. 선고 84도79 판결

신뢰의 원칙은 상대방 교통관여자가 도로교통의 제반법규를 지켜 도로교통에 임하리라고 신뢰할 수 없는 특별한 사정이 있는 경우에는 그 적용이 배제된다고 할 것인바 본사건의 사고 지점이 노폭 약 10미터의 편도 1차선 직선도로이며 진행방향 좌측으로 부らく 들어가는 소로가 정(丁)자형으로 이어져 있는 곳이고 당시 피해자는 자전거 짐받이에 생선상자를 적재하고 앞서서 진행하고 있었다면 피해자를 추월하고자 하는 자동차운전사는 자전거와 간격을 넓힌 것만으로는 부족하고 경적을 울려서 자전거를 탄 피해자의 주의를 환기시키거나 속도를 줄이고 그의 동태를 주시하면서 추월하였어야 할 주의의무가 있다고 할 것이고 그같은 경우 피해자가 도로를 좌회전하거나 횡단하고자 할 때에는 도로교통법의 규정에 따른 조치를 취하리라고 신뢰하여도 좋다고 하여 위 사고발생에 대하여 운전사에게 아무런 잘못이 없다고 함은 신뢰의 원칙을 오해한 위법이 있다.

◎ 대법원 2001. 3. 27. 선고 2001다8592 판결

야간, 편도3차로 교량위, 자전거 등도 켜지 않고 교량위 1차로로 통행하던 자전거 운전자가 2,3차로 운전자들에게 수신호를 하는 등으로 차로변경의 의사를 밝히지 아니한채 갑자기 3차로를 향하여 가로지르듯 진행하다 2차로를 진행하던 B차량(시내버스)과 충돌한 사고: B과실 20%

◎ 대법원 2010. 2. 11. 선고 2009다94278호 판결

도로교통법 제19조 제2항에서 “모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하고자 하는 경우에 그 변경하고자 하는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있는 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다”, 제38조 제1항에서 “모든 차의 운전자는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 때에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다”고 규정하고 있고, 자전거는 도로교통법상 ‘차’에 해당하는 점에 비추어 보면, 자전거도로를 운행하는 자전거의 운전자가 진로를 변경하여서는 아니 되고, 그 운전자 주위에 다른 자전거의 운전자가 근접하여 운행하고 있는 때에는 손이나 적절한 신호방법으로 진로를 변경한다는 것을 표시할 주의의무가 있다.

◎ 서울중앙지방법원 2018. 8. 30. 선고 18나6739 판결

교차로 부근 우측으로 갈라지는 편도 2차로의 도로에서 B차량이 1차로를 진행하고 있었는데, 동일방향으로 선행하여 2차로를 진행하던 A자전거가 갑자기 1차로로 급진로변경을 하여 발생한 사고: B과실 30%

(3) 도로로 진입하는 차와 직진차와의 사고 [거33]

거33-1	직진 자전거 대 도로가 아닌 장소에서 도로로 진입 자동차		
	(A) 직진 (B) "차도가 아닌 장소"에서 차도로 진입	기본 과실비율	A5 B95
과실비율 조정 예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 역통행	+10	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 자전거도로를 통행 중인 경우	-10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 446 기준

거33-2	도로가 아닌 장소에서 도로로 진입 자전거 대 직진 자동차		
	(A) "차도가 아닌 장소"에서 차도로 진입 (B) 직진	기본 과실비율	A60 B40
과실비율 조정 예시	A 야간·기타 시야장애	+5	
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
	A 현저한 과실	+5	
	A 중대한 과실	+10	
	A 어린이·노인·장애인	-10	
	A 자전거도로를 통행 중인 경우	-10	
	B 역통행	+10	
	B 현저한 과실	+10	
	B 중대한 과실	+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 447 기준

사고 상황

- ◎ **거33-1** 도로에서 정상 통행 또는 역통행 중인 A자전거와 차도가 아닌 장소에서 A자전거가 진행 중인 도로로 진입하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거33-2** 도로에서 진행 중인 B차량과 차도가 아닌 장소에서 B차량이 진행 중인 도로로 진입하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거33-1** 도로교통법 제18조 제3항에서 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 하며, 자전거는 통상 저속으로 운행하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 차도가 아닌 장소에서 진입하는 B차량의 과실을 매우 중하게 보아 양측의 기본 과실비율을 5:95로 정한다.
- ◎ **거33-2** 자전거가 차도가 아닌 장소에서 진입하는 경우 자전거는 통상 저속으로 운행 하므로 B차량으로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본 과실비율을 60:40으로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ A자전거가 차도가 아닌 장소에서 진입하되 도로를 횡단하는데 이르지 아니한 경우에만 본 기준을 적용하고, A자전거가 횡단을 하는 경우에는 거44 기준을 적용하고 본 기준을 적용 하지 아니한다.

관련 법규

- ◎ **도로교통법 제18조(횡단등의 금지)**
- ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

참고 판례

◎ 전주지방법원 2010. 4. 16. 선고 2009가단22343 판결

주간에 편도 5차로 도로(우측에 자전거전용도로 설치)에서 B차량이 4차로로 진행하다 주유를 하기 위해 우측 주유소 출입도로로 우회전 하던 도중, 위 주유소 입구는 아스팔트로 포장되어 자전거전용도로가 끊긴 곳임에도 불구하고 자전거에서 내려 통행하는 등으로 안전에 조심하지 않고 전방 및 좌우주시의무를 태만한 채 운행한 A자전거(안전모 미착용)와 충돌한 사안: B과실 60%

라. 기타 유형의 사고

(1) 자전거 도로횡단 사고 [거41]

거41-1	도로횡단 자전거 대 정상통행 자동차			
	(A) 횡단 (B) 정상통행	기본 과실비율	A40	B60
과실비율 조정예시	① 2차로 이상인 경우	+5		
	A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5		
	② A야간·기타 시야장애	+10		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	③ A 차도가 아닌 장소에서 진입한 경우	비적용		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 444 기준

사고 상황

- 도로에서 정상 진행 중인 B차량과 도로를 횡단하는 A자전거가 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- 자전거 운전자가 도로를 횡단하고자 할 경우에는 자전거에서 내려서 횡단보도를 이용하거나 (이 경우 보행자로 취급됨) 탑승한 채로 자전거횡단도를 이용하여야 한다. 따라서 자전거의 도로 횡단행위는 도로교통법 제18조 제1항에 반하는 행위이지만, 자전거는 저속이라는 점 및 자동차가 자전거를 발견하고 회피할 수 있었다는 점 등을 감안하여 양측의 기본과실을 40:60으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- 도로가 2차로 이상인 경우 자전거의 무단횡단으로 인한 사고의 위험이 가중되므로 A자전

거의 과실을 5%까지 가산할 수 있다.

- ② 자전거가 야간에 도로를 무단횡단하거나 내리막길, 커브길 등 시야가 제한되는 상황에서 역통행을 하는 경우에는 자동차의 예견 및 회피가능성이 현저히 낮아지므로 A자전거의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ③ 자전거는 차도가 아닌 장소에서 진행할 수 있으므로 자전거가 차도가 아닌 장소에서 진입 하였다고 하더라도 이 수정요소를 자전거의 과실로 고려하지 아니한다.

활용시 참고 사항

- ◉ 자전거를 끌고서 무단횡단하거나 신호등 없는 횡단보도를 횡단한 경우에는 보행자로 취급 되므로 차 대 보행자 사고의 해당 기준을 준용하고 본 기준을 적용하지 아니한다.

관련 법규

◉ 도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

- ③ 자전거의 운전자는 길가장자리구역(안전표지로 자전거의 통행을 금지한 구간은 제외한다)을 통행할 수 있다. 이 경우 자전거의 운전자는 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여야 한다.

◉ 도로교통법 제18조(횡단등의 금지)

- ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다.

참고 판례

◉ 대법원 1984. 9. 25. 선고 84도1695 판결

자동차운전자에게 야간에 무등화인 자전거를 타고 중앙선을 넘어 차도를 무단횡단하는 경우까지 예상하여 감속하고 잘 보이지 않는 반대차선상의 동태까지 살피면서 서행운행할 주의의무는 없다.

◉ 대법원 1984. 4. 24. 선고 84도240 판결

피고인이 오토바이를 운전하고 자기차선을 진행하다가 근접한 거리에서 마주보는 방향 차선에서 자전거를 타고 비탈길을 내려오는 피해자를 발견하였는데(피해자의 진행방향 앞에서 버스 1대가 먼저 통과한 때문에 근접한 거리에서 발견된 것임) 피해자가 방향조작을 잘못하여 피고인의 차선으로 침범하여 들어왔다면 그러한 상황하에서는 피고인에게 자전거가 피고인의 운행 차선 전방으로 진입해 어울 것까지 예견해서 감속하는 등 충돌을 방지할 주의의무를 위반하였다고 탓할 수 없다 할 것이다.

(2) 자전거횡단도로 횡단사고 [거42]

거42-1	자전거횡단도로 횡단 자전거 대 자전거횡단도로 전후 직진 자동차			
	(A) 자전거횡단도로 횡단	(B) 자전거횡단도로 전·후 직진		
과 실 비 율 조 정 예 시	기본 과실비율		A0	B100
	A 야간·기타 시야장애	+5		
	A 현저한 과실	+5		
	A 중대한 과실	+10		
	A 어린이·노인·장애인	-10		
	B 현저한 과실		+10	
	B 중대한 과실		+20	

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+) 또는 (-) 조정 가능합니다.

※舊 452 기준

사고 상황

- ◎ 자전거횡단도를 횡단하는 A자전거와 직진하여 자전거횡단도를 통과하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ 자전거는 도로교통법 제15조의 2 및 동법 시행규칙 [별표2]에 따라 자전거 횡단도에 자전거 통행신호등이 설치된 경우에는 그 신호, 자전거 통행신호등이 없는 경우에는 보행신호 등에 따라 횡단하여야 하는바, A자전거가 자전거횡단도를 이용하여 횡단하다가 직진 중인 B차량과 충돌한 것이므로 B차량의 일방과실로 정하였다.

활용시 참고 사항

- ◎ 사고 당시 자전거가 자전거횡단도 좌우 측단에서 2미터 이내의 공간 안에 절반 이상이 진입해 있는 경우에는 자전거횡단도상의 사고로 보고 본 기준을 적용하고, 사고 당시 자전거 횡단도 좌우 측단에서 2미터 상의 외부공간에 자전거 차체의 절반 이상이 들어가 있었던 경우에는 'V. 자동차와 자전거의 사고' 중에서 유사한 사고 유형의 기준을 준용한다.
- ◎ 자전거횡단도와 횡단보도가 근접해 있어 사고 당시 자전거가 자전거횡단도의 측단으로부터 2미터 이내의 공간 안에 진입하였지만 자전거의 일부가 횡단보도상에 걸쳐있는 경우에는 자전거에 유리하게 자전거횡단도상의 사고를 본다.(자전거와 보행자간 사고의 경우에는 자전거가 가해자이므로 달리 해석되어야 함은 물론이다)
- ◎ 자전거 횡단도의 경우 자전거 통행신호등이 설치된 경우에는 그 녹색신호, 자전거 통행 신호등이 없는 경우 차량신호등의 녹색신호에 따라 자전거가 자전거횡단도를 탑승 횡단하는 경우이지만 교차로의 가상연결선에서 10미터내에 자전거 횡단도가 있는 경우에는 도로교통법 시행규칙[별표2]에 따라 자전거는 차량신호 대신 보행자 신호를 자전거신호로 보고 자전거가 보행자신호에 자전거횡단도를 횡단하는 경우에만 본 기준을 적용한다. 그 외의 신호에 자전거가 자전거횡단도를 탑승하여 횡단할 경우에는 'V. 자동차와 자전거의 사고' 중에서 다른 적용 가능한 기준을 적용한다.

관련 법규

◎ 도로교통법 제15조의2(자전거 횡단도의 설치 등)

- ② 자전거 운전자가 자전거를 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡단할 때에는 자전거 횡단도를 이용하여야 한다.
- ③ 차마의 운전자는 자전거가 자전거횡단도를 통행하고 있을 때에는 자전거의 횡단을 방해하거나 위협하게 하지 아니하도록 그 자전거횡단도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

◎ 도로교통법 시행규칙 별표2(신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻)

구분	신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화
		1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직진이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
적색의 등화		차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.

비고

3. 자전거등을 주행하는 경우 자전거주행신호등이 설치되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따른다.
4. 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되지 않은 경우 자전거등은 보행신호등의 지시에 따른다. 이 경우 보행신호등란의 “보행자”는 “자전거등”으로 본다.

(3) 자전거 도로 사고 [거43]

- 거43-1** 자전거 전용도로 통행 자전거 대 진로변경 자동차
거43-2 자전거 전용차로 통행 자전거 대 진로변경 자동차
거43-3 자전거 우선도로 통행 자전거 대 진로변경 자동차

(A) 자전거 도로 통행

(가) 자전거 전용도로 (나) 자전거 전용차로 (다) 자전거 우선도로

(B) 진로변경

			기본 과실비율		(가) (나) (다)	A0 A0 A10	B100 B100 B90
			과실비율 조정 예시	설명			
거43-1				A 진로변경이 예측 가능한 특별한 사정이 있을 때	+10		
			② A 인명보호 장구 미착용	+10			
거43-2				A 현저한 과실	+10		
				A 중대한 과실	+20		
거43-3			① 차로와 자전거전용 도로/차로 사이에 점선 표시가 있는 경우	차로와 자전거전용 도로/차로 사이에 점선 표시가 있는 경우	+10		
				B 진로변경 신호불이행·지연	+10		
				B 급진로변경	+10		
				B 현저한 과실	+10		
				B 중대한 과실	+20		

※사고발생, 손해확대와의 인과관계를 감안하여 기본 과실비율을 가(+), 감(-) 조정 가능합니다. / ※舊 453 기준

사고 상황]

- ◎ **거43-1** 자전거 전용도로에서 통행 중인 A자전거와 일반도로에서 자전거 전용도로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거43-2** 자전거 전용차로에서 통행 중인 A자전거와 일반도로에서 자전거 전용차로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.
- ◎ **거43-3** 자전거 우선도로에서 통행 중인 A자전거와 일반도로에서 자전거 우선도로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

기본 과실비율 해설

- ◎ **거43-1 거43-2** 자전거 전용도로/차로는 자전거만 통행할 수 있도록 분리대 등의 시설물이나 차선 및 안전표지에 의하여 차도와 구분이 되는 장소이므로 외관상 식별이 매우 용이하고, 자전거와 자동차가 충돌하는 사고의 경우 자전거 운전자가 돌이킬 수 없는 부상을 입는 경우가 많아 자전거 운전자의 안전을 우선적으로 보호해야 할 필요성이 크므로, 자전거 전용도로/차로로 진로변경을 한 차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본 과실비율을 0:100으로 정한다.
- ◎ **거43-3** 자전거 우선도로는 자전거와 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면 표시로 설치한 장소이므로 자전거 운전자로서도 차량의 진로변경을 예상하여 전방을 주시 하여 운전할 의무가 있어, 양 차량의 기본 과실비율을 10:90으로 정하였다.

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① 자전거 전용도로/차로와 차로 사이에 실선이 아닌 점선 표시가 있는 경우(건물출입구, 이면도로 교차지점 및 택시·버스정류장 구간 등)에는 자전거 운전자로서도 차량의 진로변경을 예상하고 전방을 제대로 주시하여 운전할 의무가 있으므로, 이러한 경우 A자전거의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.
- ② 자전거 운전자는 자전거도로를 운전할 때에는 인명보호장구를 착용하여야 하고(도로교통법 제50조 제4항), 자전거는 탑승자의 신체가 외부로 노출되어 있어 사고가 발생하였을 때 두부 등에 커다란 손상을 입을 위험이 높으므로, 인명보호 장구를 미착용한 경우 A자전거의 과실을 10%까지 가산할 수 있다.

활용시 참고 사항

- ◎ **거43-1 거43-2** 차량이 자전거 전용도로와 자전거 전용차로로 진로변경을 하는 경우에 본 기준을 적용하는데, 자전거 전용도로는 자전거만 통행할 수 있도록 분리대, 경계석, 그 밖에 이와 유사한 시설물에 의하여 차도 및 보도와 구분하여 설치한 자전거도로이고, 자전거 전용 차로는 차도의 일정 부분을 자전거만 통행하도록 차선 및 안전표지나 노면 표시로 다른 차가 통행하는 차로와 구분한 차로이다.(자전거 이용 활성화에 관한 법률 제3조 제1호, 제3호)
- ◎ **거43-3** 차량이 자전거 우선도로로 진로변경을 하는 경우에 본 기준을 적용하는데, 자전거 우선도로는 자동차의 통행량이 대통령령으로 정하는 기준보다 적은 도로의 일부 구간 및 차로를 정하여 자전거와 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면표시로 설치한 자전거도로이다.(자전거 이용 활성화에 관한 법률 제3조 제4호)

관련 법규

◎ 자전거 이용 활성화에 관한 법률 제3조(자전거도로의 구분)

자전거도로는 다음과 같이 구분한다.

1. 자전거 전용도로: 자전거와 「도로교통법」 제2조제19호의2에 따른 개인형 이동장치(이하 “자전거등”이라 한다)만 통행할 수 있도록 분리대, 경계석(境界石), 그 밖에 이와 유사한 시설물에 의하여 차도 및 보도와 구분하여 설치한 자전거도로
2. 자전거·보행자 겸용도로: 자전거등 외에 보행자도 통행할 수 있도록 분리대, 경계석, 그 밖에 이와 유사한 시설물에 의하여 차도와 구분하거나 별도로 설치한 자전거도로
3. 자전거 전용차로: 차도의 일정 부분을 자전거만 통행하도록 차선(車線) 및 안전표지나 노면 표시로 다른 차가 통행하는 차로와 구분한 차로
4. 자전거 우선도로: 자동차의 통행량이 대통령령으로 정하는 기준보다 적은 도로의 일부 구간 및 차로를 정하여 자전거와 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면표시로 설치한 자전거도로

◎ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

- ③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

◎ 도로교통법 제38조(차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

◎ 도로교통법 제50조(특정 운전자의 준수사항)

- ④ 자전거의 운전자는 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로를 운전할 때에는 행정안전부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하여야 하며, 동승자에게도 이를 착용하도록 하여야 한다.

◎ 자전거 이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙 제13조(도로와의 평면교차)

- ③ 자동차의 횡단을 허용하는 자전거도로 구간에는 흰색 점선으로 표시하여야 한다.

참고 판례

◎ 전주지방법원 2010. 4. 16. 선고 2009가단22343 판결

편도 5차로 도로에서 B차량이 주유소로 진입하던 중, 자전거 전용도로를 진행 중인 A자전거를 충격한 사고(이 사건 사고 지점은 주유소 앞으로서 주유소를 드나드는 차량의 통행이 잦고, 자전거 전용도로가 일부 끊겨 있었으며, 차도와의 사이에 주유소에서 설치한 광고물이 설치되어 있어 주유소에 들어오는 차량의 운전자에게 충분한 시야가 확보되어 있지 아니하므로 자전거에서 내려 통행하는 등으로 스스로의 안전에 조심하였어야 하며, 안전모 등의 안전장구를 착용하고 자전거를 이용하였어야 함에도 이를 게을리 한 채 자전거를 탄 상태로 이 사건 사고 지점을 진행한 잘못이 있다): B과실 60%

※ (별첨) 변경대비표

연번	(기준)기준 번호	(기준)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
1	101		보1	
2	102		보2	
3	103		보3	
4	104		보4	
5	105		보5	
6	106		보6	
7	107		보7	
8	108		보8	
9	109		보9	
10	110		보10	
11	111		보11	
12	112		보12	
13	113		보13	
14	114		보14	
15	115		보15	
16	116		보16	
17	117		보17	
18	118		보18	
19	119		보19	
20	120		보20	
21	121		보21	
22	122		보22	
23	123		보23	
24	124		보24	
25	125		보25	
26	126		보26	
27	127		보27-2	
28	비정형127-1		보27-1	
29	128		보28	
30	129		보29-1	
31	비정형129-1		보29-2	

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
32	130		보30	
33	131		보31	
34	132		보32	
35	133		보33	
36	134		보34	
37	201		차1-1	대표유형
38	202		차1-2	
39	203		차1-3	대표유형
40	204		차1-4	대표유형
41	205		차12-1	대표유형
42	206		차12-2	대표유형
43	207		차7-1	대표유형
44	208		차7-2	대표유형
45	209		차2-1	대표유형
46	210		차2-2	대표유형
47	211		차2-3	대표유형
48	212		차2-4	대표유형
49	213		차2-5	
50	213-1		차2-6	대표유형에 통합
51	214		차15-1	대표유형
52	215		차3-1	대표유형
53	216		차3-2	대표유형
54	217		차3-3	
55	218		차3-4	
56	219		차3-5	
57	220		차16-1	대표유형
58	221		차16-2	대표유형
59	222		차16-3	대표유형
60	223		차16-4	대표유형
61	224		차16-5	대표유형
62	225		차8-1	대표유형
63	226		차8-2	대표유형
64	227		차8-3	대표유형

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
65	228		차5-1	
66	228		차6-1	
67	229		차13-1	대표유형
68	230		차13-3	대표유형
69	231		차13-4	대표유형
70	232		차9-1	대표유형
71	233		차9-2	대표유형
72	233-1		차13-2	대표유형
73	234		차17-1	대표유형
74	235		차17-2	대표유형
75	236		차10-1	대표유형
76	237		차45-1	대표유형
77	238		차19-1	대표유형
78	239		차19-1	대표유형에 통합
79	240-220CO		차16-1	대표유형에 통합
80	240-221CO		차16-2	대표유형에 통합
81	240-222CO		차16-3	대표유형에 통합
82	240-223CO		차16-4	대표유형에 통합
83	240-224CO		차16-5	대표유형에 통합
84	240-225CO		차8-1	대표유형에 통합
85	240-226CO		차8-2	대표유형에 통합
86	240-227CO		차8-3	대표유형에 통합
87	240-229CO		차13-1	대표유형에 통합
88	240-230CO		차13-3	대표유형에 통합
89	240-231CO		차13-4	대표유형에 통합
90	240-232CO		차9-1	대표유형에 통합
91	240-233CO		차9-2	대표유형에 통합
92	241-234CO		차17-1	대표유형에 통합
93	241-235CO1		차17-2	대표유형에 통합
94	241-235CO2		차17-2	대표유형에 통합
95	241-236CO		차10-1	대표유형에 통합
96	242	가	차31-2	대표유형
97	242	나	차44-1	

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
98	243		차31-3	대표유형
99	244		차51-1	대표유형
100	245		차42-1	대표유형
101	246		차43-1	대표유형
102	247	가	차20-1	
103	247	나	차21-1	
104	248		차52-1	대표유형
105	249		차31-1	대표유형
106	249-1		차32-1	
107	250		차45-3	대표유형
108	250-1		차45-4	
109	251		차45-5	대표유형
110	252		차43-2	대표유형
111	252-1		차45-6	
112	252-2		차43-3	대표유형
113	252-3		차43-4	대표유형
114	252-4		차43-7	대표유형
115	253		차41-1	대표유형
116	254		차33-1	대표유형
117	254-1		차33-2	대표유형
118	254-2		차46-1	대표유형
119	255		차42-2	대표유형
120	256		차4-1	대표유형
121	257		차47-1	대표유형
122	257		차47-1	대표유형에 통합
123	258		차11-1	대표유형
124	259		차11-2	대표유형
125	260		차11-4	대표유형
126	261		차11-5	
127	262		차54-1	대표유형
128	263		차54-4	대표유형
129	264		차54-5	대표유형
130	265		차54-2	대표유형

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
131	266		차54-3	대표유형
132	267		차55-1	
133	268		차55-2	
134	269		차55-3	
135	270		차55-4	
136	271		차55-5	
137	272		차55-6	
138	273		차55-7	
139	301		차1-1	대표유형에 통합
140	302		차1-1	대표유형에 통합
141	303		차1-3	대표유형에 통합
142	304		차1-3	대표유형에 통합
143	305		차1-4	대표유형에 통합
144	306		차12-1	대표유형에 통합
145	307		차12-1	대표유형에 통합
146	308		차12-2	대표유형에 통합
147	309		차12-2	대표유형에 통합
148	310		차7-1	대표유형에 통합
149	311		차7-1	대표유형에 통합
150	312		차7-2	대표유형에 통합
151	313		차7-2	대표유형에 통합
152	314		차2-1	대표유형에 통합
153	315		차2-1	대표유형에 통합
154	316		차2-2	대표유형에 통합
155	317		차2-2	대표유형에 통합
156	318		차2-6	대표유형
157	319		차2-6	대표유형에 통합
158	320		차2-3	대표유형에 통합
159	321		차2-3	대표유형에 통합
160	322		차2-4	대표유형에 통합
161	323		차2-4	대표유형에 통합
162	324		차15-1	대표유형에 통합
163	325		차15-1	대표유형에 통합

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
164	326		차3-6	대표유형
165	327		차3-6	대표유형에 통합
166	328		차3-1	대표유형에 통합
167	329		차3-1	대표유형에 통합
168	330		차3-2	대표유형에 통합
169	331		차3-2	대표유형에 통합
170	332		차16-1	대표유형에 통합
171	333		차16-1	대표유형에 통합
172	334		차16-2	대표유형에 통합
173	335		차16-2	대표유형에 통합
174	336		차16-3	대표유형에 통합
175	337		차16-3	대표유형에 통합
176	338		차16-4	대표유형에 통합
177	339		차16-4	대표유형에 통합
178	340		차16-5	대표유형에 통합
179	341		차16-5	대표유형에 통합
180	342		차8-3	대표유형에 통합
181	343		차8-3	대표유형에 통합
182	344		차8-2	대표유형에 통합
183	345		차8-2	대표유형에 통합
184	346		차8-1	대표유형에 통합
185	347		차8-1	대표유형에 통합
186	348		차13-1	대표유형에 통합
187	348-1		차13-2	대표유형에 통합
188	349		차13-1	대표유형에 통합
189	349-1		차13-2	대표유형에 통합
190	350		차13-3	대표유형에 통합
191	351		차13-3	대표유형에 통합
192	352		차13-4	대표유형에 통합
193	353		차13-4	대표유형에 통합
194	354		차9-1	대표유형에 통합
195	355		차9-1	대표유형에 통합
196	356		차9-2	대표유형에 통합

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
197	357		차9-2	대표유형에 통합
198	358		차17-1	대표유형에 통합
199	359		차17-1	대표유형에 통합
200	360		차17-2	대표유형에 통합
201	361		차17-2	대표유형에 통합
202	362		차10-1	대표유형에 통합
203	363		차10-1	대표유형에 통합
204	364		차19-1	대표유형에 통합
205	365		차19-1	대표유형에 통합
206	366		차19-1	대표유형에 통합
207	367		차19-1	대표유형에 통합
208	368		차45-1	대표유형에 통합
209	369		차45-1	대표유형에 통합
210	370		차19-1	대표유형에 통합
211	371		차19-1	대표유형에 통합
212	372-332CO		차16-1	대표유형에 통합
213	372-334CO		차16-2	대표유형에 통합
214	372-336CO		차16-3	대표유형에 통합
215	372-339CO		차16-4	대표유형에 통합
216	372-341CO		차16-5	대표유형에 통합
217	372-343CO		차8-3	대표유형에 통합
218	372-344CO		차8-2	대표유형에 통합
219	372-346CO		차8-1	대표유형에 통합
220	372-349CO		차13-1	대표유형에 통합
221	372-351CO		차13-3	대표유형에 통합
222	372-353CO		차13-4	대표유형에 통합
223	372-355CO		차9-1	대표유형에 통합
224	372-357CO		차9-2	대표유형에 통합
225	373-333CO		차16-1	대표유형에 통합
226	373-335CO		차16-2	대표유형에 통합
227	373-337CO		차16-3	대표유형에 통합
228	373-338CO		차16-4	대표유형에 통합
229	373-340CO		차16-5	대표유형에 통합

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
230	373-342CO		차8-3	대표유형에 통합
231	373-345CO		차8-2	대표유형에 통합
232	373-347CO		차8-1	대표유형에 통합
233	373-348CO		차13-1	대표유형에 통합
234	373-350CO		차13-3	대표유형에 통합
235	373-352CO		차13-4	대표유형에 통합
236	373-354CO		차9-1	대표유형에 통합
237	373-356CO		차9-2	대표유형에 통합
238	374-358CO		차17-1	대표유형에 통합
239	374-360CO		차17-2	대표유형에 통합
240	374-361CO		차17-2	대표유형에 통합
241	374-362CO		차10-1	대표유형에 통합
242	374-363CO		차10-1	대표유형에 통합
243	375-359CO		차17-1	대표유형에 통합
244	375-360CO		차17-2	대표유형에 통합
245	375-361CO		차17-2	대표유형에 통합
246	375-362CO		차10-1	대표유형에 통합
247	375-363CO		차10-1	대표유형에 통합
248	376		차61-1	
249	377		차31-2	대표유형에 통합
250	378		차31-2	대표유형에 통합
251	379		차31-3	대표유형에 통합
252	380		차31-3	대표유형에 통합
253	381		차61-2	
254	382		차31-1	대표유형에 통합
255	383		차31-1	대표유형에 통합
256	384		차45-3	대표유형에 통합
257	384-1		차45-1	대표유형에 통합
258	385		차45-3	대표유형에 통합
259	385-1		차45-1	대표유형에 통합
260	386		차45-5	대표유형에 통합
261	387		차45-5	대표유형에 통합
262	388		차43-2	대표유형에 통합

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
263	388-1		차43-4	대표유형에 통합
264	388-2		차43-7	대표유형에 통합
265	389		차43-2	대표유형에 통합
266	389-1		차43-4	대표유형에 통합
267	389-2		차43-7	대표유형에 통합
268	389-3		차43-3	대표유형에 통합
269	390		차41-1	대표유형에 통합
270	391		차41-1	대표유형에 통합
271	392		차33-1	대표유형에 통합
272	392-1		차33-2	대표유형에 통합
273	392-2		차46-1	대표유형에 통합
274	393		차33-1	대표유형에 통합
275	393-1		차33-2	대표유형에 통합
276	393-2		차46-1	대표유형에 통합
277	394		차42-2	대표유형에 통합
278	395	가	차52-1	대표유형에 통합
279	395	나	차61-3	
280	396		차4-1	대표유형에 통합
281	396-1		차4-1	대표유형에 통합
282	397		차47-1	대표유형에 통합
283	397		차47-1	대표유형에 통합
284	397		차47-1	대표유형에 통합
285	397-1		차47-1	대표유형에 통합
286	398		차11-1	대표유형에 통합
287	398-1		차11-2	대표유형에 통합
288	398-2		차11-4	대표유형에 통합
289	399		차54-1	대표유형에 통합
290	399-1		차54-4	대표유형에 통합
291	399-2		차54-5	대표유형에 통합
292	399-3		차54-2	대표유형에 통합
293	399-4		차54-3	대표유형에 통합
294	401		거1-1	
295	402		거1-2	

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
296	403		거1-3	
297	404		거1-4	
298	405		거1-5	
299	406		거6-1	
300	407		거6-2	
301	408		거6-3	
302	409		거6-4	
303	410		거3-1	
304	411		거3-2	
305	412		거3-3	
306	413		거3-4	
307	414		거2-1	
308	415		거2-2	
309	416		거8-1	
310	417		거8-2	
311	418		거9-1	
312	419		거9-2	
313	420		거9-3	
314	421		거9-4	
315	422		거9-5	
316	423		거9-6	
317	424		거9-7	
318	425		거9-8	
319	426		거4-3	
320	427		거4-4	
321	428		거4-1	
322	429		거4-2	
323	430		거7-1	
324	431		거7-2	
325	432		거7-3	
326	433		거7-4	
327	434		거7-5	
328	435		거7-6	

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
329	436		거5-1	
330	437		거5-2	
331	438		거5-3	
332	439		거5-4	
333	440		거10-1	
334	441		거10-2	
335	442		거10-3	
336	443		거10-4	
337	444		거41-1	
338	445		거21-1	
339	446		거33-1	
340	447		거33-2	
341	448		거32-1	
342	449		거32-2	
343	450		거31-1	
344	451		거31-2	
345	452		거42-1	
346	453	가	거43-1	
347	453	나	거43-2	
348	453	다	거43-3	
349	501		차43-1	대표유형에 통합
350	502		차43-1	대표유형에 통합
351	503		차43-2	대표유형에 통합
352	504		차43-2	대표유형에 통합
353	505		차42-1	대표유형에 통합
354	506		차42-3	
355	507		차41-1	대표유형에 통합
356	508		차48-1	
357	509		보35	보행자 기준으로 이동
358	510		보36	보행자 기준으로 이동
359	511		차43-6	
360	비정형1번		차5-2	
361	비정형2번		차1-5	

연번	(기존)기준 번호	(기존)기준 번호_세부	(신규)기준 번호	비 고
362	비정형3번		차3-7	
363	비정형4번		차3-8	
364	비정형5번		차14-1	대표유형에 통합
365	비정형6번		차18-1	
366	비정형7번		차4-2	
367	비정형8번		차18-2	
368	비정형9번		차20-2	
369	비정형10번		차45-1	대표유형에 통합
370	비정형11번		차11-3	
371	비정형12번		차11-6	
372	비정형13번		차47-2	
373	비정형14번		차47-3	
374	비정형15번		차43-3	대표유형에 통합
375	비정형16번		차43-5	
376	비정형17번		차31-4	
377	비정형18번		차51-2	
378	비정형19번		차51-1	대표유형에 통합
379	비정형20번		차14-1	대표유형
380	비정형21번		차14-1	대표유형에 통합
381	비정형22번		차45-2	
382	비정형23번		차53-1	

자동차사고 과실비율 인정기준

개정 : 2023년 6월

발행 : 2023년 6월

발행처 : 손해보험협회
과실비율분쟁 심의위원회

제10차 개정 편집위원

**박경호(사법연수원 18기), 석경희(사법연수원 34기)
유용관(사법연수원 38기), 이상훈(변호사시험 4회)**

본책의 저작권 및 판권은 손해보험협회에 있습니다.
