PM 對 자동차 사고
과실비율 비정형 기준

손해보험협회

목 차

(도표1) 자동차 신호위반 사고 ····· 9

(도표2) PM 신호위반 사고 ····· 9

(도표3) 양 차량 신호위반 사고(황색 대 적색) ····· 12

(도표4) 양 차량 신호위반 사고(적색 대 황색) ····· 12

(도표5) 양 차량 신호위반 사고(적색 대 적색) ····· 15

(도표6) 오른쪽 도로에서 직진 대(對) 왼쪽 도로에서 직진 사고 · 17

(도표7) 왼쪽 도로에서 직진 대(對) 오른쪽 도로에서 직진 사고 · 17

(도표8) 대로 직진 대(對) 소로 직진 사고 ····· 19

(도표9) 소로 직진 대(對) 대로 직진 사고 ····· 19

(도표10) PM 일방통행 위반 사고(사거리 교차로) ····· 21

(도표11) 자동차 일방통행 위반 사고(사거리 교차로) ····· 23

(도표12) 사거리 교차로(신호기 없음) 직진 대(對) 좌회전 사고 · 25

(도표13) 사거리 교차로(신호기 없음) 좌회전 대(對) 직진 사고 · 27

(도표14) 직진 대(對) 좌회전 사고 ····· 29

(도표15) 좌회전 대(對) 직진 사고 ····· 31

(도표16) 우회전 대(對) 직진 사고 ····· 33

(도표17) 직진 대(對) 우회전 사고 ····· 35

(도표18) 정체도로에서 교차로 급진입 사고(PM) ····· 37

(도표19) 보도에서 교차로 부근 횡단 중 사고(PM) ····· 39

(도표20) 교차로 부근 자전거횡단도 횡단 중 사고(PM) ····· 41

(도표21) 선행 우회전 대(對) 후행 직진 사고 ····· 43
(도표22) 후행 직진 대(對) 선행 우회전 사고 ····· 45
(도표23) 선행 우회전(차로 중앙통행) 대(對) 후행 직진 사고 ····· 47
(도표24) 추월 직진(좌회전) 대(對) 선행 좌회전 사고 ····· 49
(도표25) 자전거횡단도 횡단 중 사고 ····· 52
(도표26) 횡단보도 횡단 중 사고(녹색 신호) ····· 54
(도표27) 횡단보도 횡단 중 사고(적색 신호) ····· 56
(도표28) PM 중앙선 침범 사고 ····· 58
(도표29) 차도가 아닌 장소에서 차도로 진입사고(자동차) ····· 59
(도표30) 차도가 아닌 장소에서 차도로 진입사고(PM) ····· 61
(도표31) PM 진로변경 중 사고 ····· 63
(도표32) 자동차 진로변경 사고 ····· 65
(도표33) 자동차 추돌 사고 ····· 67
(도표34) PM 추돌 사고 ····· 67
(도표35) 자동차의 자전거도로 진입 사고 ····· 69
(도표36) PM 보도 통행 사고 ····· 72
(도표37) 추돌 사고(주·정차 중 사고) ····· 73
(도표38) 개문 중 사고 ····· 75

1. 개요

개인형이동장치(Personal Mobility, 이하 ‘PM’이라고 한다)란 일반적으로 배터리를 동력에너지로 하고 전기모터로 구동하며 소형화된 개인형 이동기구를 통칭하여 일컫는 용어이다. PM은 중·단거리 이동의 경우 이용자가 출발지에서부터 목적지까지 PM을 이용하여 편리하고 신속하게 이동할 수 있고 장거리 이동의 경우에도 대중교통 등 다양한 교통수단과 연계하여 대중교통으로는 이동할 수 없는 출발지 또는 목적지까지 편리하게 이동할 수 있는 교통수단으로 활용할 수 있어 현재 우리나라에서도 그 이용 인구가 크게 증가하고 있다.
그동안 PM은 도로교통법 상 별도의 정의가 없어 원동기장치자전거와 동일하게 분류됨으로써 차도로만 통행이 가능하였으나 2020년 말 도로교통법 개정을 통하여 개인형이동장치의 정의와 주행방법에 대한 규정이 신설되었다.
한편 도로교통법 개정 전 `19년 과실비율 인정기준 전면개정시 자동차와 PM의 사고는 자동차와 자전거의 사고를 준용키로 정한 바 있으나, PM이 독자적인 교통수단으로 인정되고 이용이 크게 확대되고 있는 상황이므로 PM의 운행특성(사람의 힘이 아닌 전동으로 운행됨에 따라 급출발 급가속이 가능하고 회전반경이 작아 갑작스런 방향전환이 가능한 점)과 최근 PM관련 사고 증가를 고려하여, 자동차와 PM의 사고에 대한 사고유형별 과실비율을 인정하는 기준을 신설하게 되었다.

2. 적용범위

본 장은 자동차와 PM 사이에 발생된 사고에 대해서 적용한다. 여기서 PM이란 도로교통법 제2조 제19의2호와 같이 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 개인형이동장치를 의미하는 것으로 PM의 형태로는 위 규정을 충족하는 전동킥보드, 전동외륜보드, 전동이륜평행차, 전동이륜보드, 전동스케이트보드 등과 같은 전동 보드류와 전동기만으로 구동이 가능한 자전거가 포함된다. 자동차는 같은 조 제18호에서 정의하고 있는 자동차를 의미한다. PM을 끌고 가는 경우는 보행자에 해당하므로 본 장을 적용하지 않는다.

3. 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 선을 말한다. 이하 같다), 안전표지 또는 그와 비슷한 인공구조물을 이용하여 경계(境界)를 표시하여 모든 차가 통행할 수 있도록 설치된 도로의 부분을 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”(步道)란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자(유모차와 행정안전부령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말한다

12. “횡단보도”란 보행자가 도로를 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.

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

19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

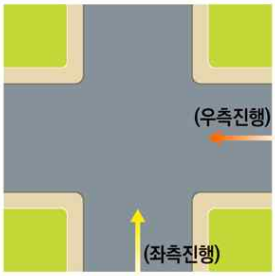
21의2. “자전거등”이란 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

(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.
- 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 넓은 지를 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 진입

	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.(헌재 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 제5조의 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 설치 되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따르고, 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되지 않은 경우에는 보행자신호등의 지시에 따르도록 규정하고 있으며, 동법 제15조의2 제2항은 자전거 운전자가 자전거를 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡

단할 때에는 자전거횡단도를 이용하도록 규정하고 있다. 따라서 교차로 바로 옆(교차로를 연결하는 가상의 선으로부터 대략 10m 이내)에 자전거횡단도가 설치된 이상 도로교통법 제15조의2 제2항에 따라 자전거는 자전거횡단도를 이용해야 하고, 이 경우 동법 시행규칙 [별표2]에 따라 자전거는 보행자신호에 따라 자전거횡단도를 이용하여 횡단하여야 하므로, 차량신호 등이 녹색신호라고 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 도표를 적용한다.

4. 수정요소의 해설

(1) (자동차) 현저한 과실

- 도표별로 사고 상황을 가정하여 기본과실을 정하였으며, 통상적으로 적용되는 과실을 고려하였다. 이 기본과실에 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 10㎞ 이상 20㎞ 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) 중과실

- 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 20㎞ 초과 ⑤마약 등 약물운전 ⑥공동위험행위(도로교통법 46조) 등으로 사고 형태와 관계없이 나타날 수 있는 유형을 포함한다.

(3) (개인형이동장치) 현저한 과실

- 개인형이동장치 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 개인형이동장치 대신 탑승자의 안전모, 의복, 가방 등에 부착될 수도 있으나 야간에30m 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 개인형이동장치가 지그재그로 사행 운전하는 경우
⑧ 개인형이동장치 탑승자가 안전기준법령에 부합하는 안전모를 착용하지 않은 경우(사망이나 상해의 발생 또는 확대가 안전모 미착용과 인과관계가 있는 경우에 한한다)
⑨ 2대 이상이 차도를 병렬통행하는 경우(안전표지로 허용된 경우와 도로 횡단이 허용된 경우는 제외)
⑩ 도로교통법 제38조에 위반하여 손이나 방향지시기, 등화로써 신호를 하지 아니한 경우 등을 말한다.

(4) (개인형이동장치) 중과실
- 개인형이동장치 운전자가 현저한 과실보다도 그 정도가 중한 경우로서,
① 음주운전(혈중알코올농도 0.03% 이상)
② 무면허 운전
③ 마약 등 약물운전
④ 제동장치 불량이 확실한 경우
⑤ 확실하게 높은 속도로 진입한 경우등을 말한다. 다만, 개인형이동장치의 속도에 대해서는 엄밀한 인정이 곤란하다고 생각되며, 비탈길을 브레이크 없이 내려온 경우 또는 장치를 불법 개조하여 25km/h 이상으로 주행한 경우 등 속도가 매우 높은 것을 쉽게 추인할 수 있는 경우만을 수정요소로 하는 것이 합당하다.
⑥ 개인형이동장치를 탑승한 상태로 횡단보도에 급진입한 경우

(5) 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 가산한다.
- ‘기타 시야장애’란 야간 개념을 제외하고 운전자가 개인형이동장치의 존재를 쉽게 인식할 수 없는 경우를 말한다. 예컨대 차량의 앞뒤 또는 심한 오르막이나 커브길·골목길 등에서 개인형이동장치가 갑자기 튀어나옴으로써 운전자가 사고 직전까지 개인형이동장치를 인식하기 어려운 경우로 개인형이동장치의 과실을 가산한다.

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 전까지를 말한다. 이하 같다)에 도로에서 차 또는 노면전차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차 또는 노면전차를 정차 또는 주차하는 경우

(6) 개인형이동장치의 좌측통행
- 차마의 운전자는 도로의 중앙으로부터 우측부분을 통행하여야 하고(도로교통법 제13조 제3항), 개인형이동장치는 자전거도로가 설치되지 아니한 도로의 경우 우측 가장자리 부분으로 통행하여야 하는 바(도로교통법 제13조의2 제2항), 따라서 개인형이동장치가 좌측으로 통행하는 경우에는 수정요소로 적용하게 된다.

- 개인형이동장치가 좌측통행을 하고 차량은 좌측도로에서 교차로에 진입하는 경우에는, 자동차로서는 사고를 회피하는 것이 어렵게 되는 측면이 있기 때문에 개인형이동장치의 과실을 가산한다.
- 다만 신호기에 의한 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에 있어서의 기본비율은, 개인형이동장치가 좌측을 통행한 것도 고려가 끝난 상태가 되고, 이 때문에 특별히 수정요소로 고려할 필요가 없다.

(7) 인근에 자전거 도로가 있는 경우

- 도로교통법 제13조의2 제1항 에서는 개인형이동장치의 운전자는 자전거 도로를 통행하여야 한다고 의무화하고 있으므로 이를 위반한 경우 그 과실을 가산한다. 한편, 자전거 도로는 개인형이동장치의 운행방향과 동일방향으로 존재하여야 하고, 이 경우 인근이라 함은 대략 10m 이내의 거리를 의미한다고 해석한다.

도로교통법 제13조(차마의 통행) ⑥ 차마(자전거등은 제외한다)의 운전자는 안전표지로 통행이 허용된 장소를 제외하고는 자전거도로 또는 길가장자리구역으로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조제4호에 따른 자전거 우선도로의 경우에는 그러하지 아니하다. 도로교통법 제13조의2(개인형이동장치의 통행방법의 특례) ① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다 ② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

(8) 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 선진입했다고 인정할 수는 없고, 사고 차량의 진입거리는 당시 속력에 비례하여 계산하고 사고차량과 교차로 진입시 상대차량의 위치를 비교하여 선진입 차량을 엄격히 구분하여 판단한다.

(9)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.
- 서행할 장소는 교통정리가 행해지고 있지 않은 교차로 등으로써 도로교통법이 정하고 있으며, 교차로에 일단 진입한 이후에는 서행의무가 없으므로 진입당시의 서행여부에 따라 이를 수정요소로 적용한다.
- 일시정지, 양보 표지를 위반한 경우 과실을 가산한다.

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 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 개인형이동장치에 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

(10) 급 좌(우)회전, 기 좌회전, 좌회전 금지위반

- 급 좌회전은 직행차의 지근거리에서 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 빠져 나간 상태를 포함한다.)를 말한다. 다만, 이때에도 양 차량의 속도를 감안하여 기 좌회전 여부를 판단한다.

- 좌회전 금지위반은 노면 또는 교통표지 등에 의해 좌회전을 금지하는 장소에서 좌회전하는 경우이다.

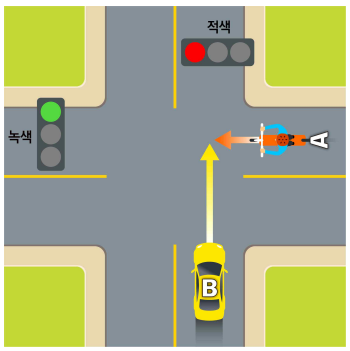
(11) 진로변경 금지

- 운전자는 안전표지가 설치(차선이 실선으로 되어 있는 곳 등)되어 특별히 진로 변경이 금지된 곳에서는 자동차의 진로를 변경하여서는 안되므로 그럴 경우 과실을 가산한다. 다만, 도로의 파손이나 도로공사 등으로 인하여 장애물이 있는 경우에는 과실을 가산하지 않는다.(도로교통법 제14조 참조)

5. 세부유형별 과실비율 적용기준

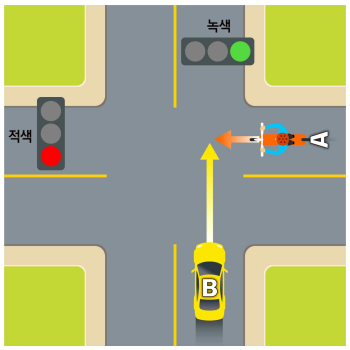
01, 02. 교차로 신호위반 사고

도표 01 자동차 신호위반 사고



기본 과실	A 0 : B 100	
사고 상황	PM A: 녹색 직진 자동차 B: 적색 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 좌측통행	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

도표 02 PM 신호위반 사고



기본 과실	A 100 : B 0	
사고 상황	PM A: 적색 직진 자동차 B: 녹색 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 좌측통행	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고상황 :

- 도표 01: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 녹색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 교차도로를 이용하여 적색신호에 교차로 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- 도표 02: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 교차도로를 이용하여 녹색신호에 교차로 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

-도표 01: 도로교통법 제5조에 따라 모든 차량은 신호기의 신호에 따를 의무가 있고, 정상적인 신호에 교차로에 진입한 PM은 신호를 무시하고 교차로에 진입하는 자동차에 대한 예견 및 회피 가능성이 극히 적으므로 신호위반을 한 자동차의 일방과실로 정한다.

- 도표 02: 정상적인 신호에 교차로에 진입한 자동차는 적색신호에 교차로에 진입하는 PM에 대한 예견 및 회피 가능성이 극히 적고, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점 등 자동차로서는 신호를 위반하여 진입하는 PM을 피하기가 더욱 어렵다는 점에서 PM의 교차로 신호위반 과실을 중하게 평가하여 PM의 일방과실로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

- 상대 차량이 신호위반 상태로 진입하려는 모습을 미리 발견할 수 있는 특별한 사정이 인정되는 경우 녹색신호에 직진하는 PM 또는 자동차의 현저한 과실을 인정한다.

- 자동차가 과속 주행한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중과실을 인정한다.

[관련법규]

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. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 "경찰공무원" 이라 한다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

도로교통법 시행규칙 별표 2(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 “자전거”로 본다.

도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.

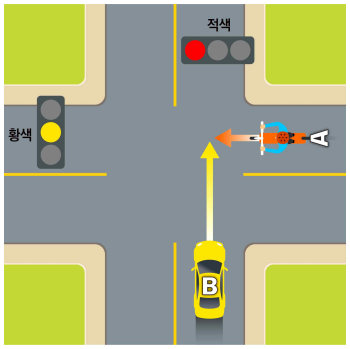
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

도로교통법 제15조의2(자전거 횡단도의 설치 등)

② 자전거등의 운전자가 자전거를 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡단할 때에는 자전거횡단도를 이용하여야 한다.

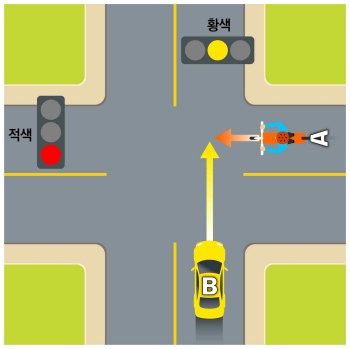
③ 차마의 운전자는 자전거등이 자전거횡단도를 통행하고 있을 때에는 자전거등의 횡단을 방해하거나 위험하게 하지 아니하도록 그 자전거횡단도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

도표 03 양 차량 신호위반 사고(황색 대 적색)



기본과실	A 20 : B 80		
사고상황	PM A : 황색 직진 자동차 B : 적색 직진		
수정요소		A	B
야간·기타 시야장애		+5	
A 좌측통행		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

도표 04 양 차량 신호위반 사고(적색 대 황색)



기본과실	A 60 : B 40		
사고상황	PM A : 적색 직진 자동차 B : 황색 직진		
수정요소		A	B
야간·기타 시야장애		+5	
A 좌측통행		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고상황 :

- 도표 03: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 황색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 교차도로를 이용하여 적색신호에 교차로 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- 도표 04: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 교차도로를 이용하여 황색신호에 교차로 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- 도표 03 : 양측 모두 신호위반에 해당하지만, 적색신호에 진입한 자동차의 과실이 더 중하고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.

- 도표 04 : 자동차가 황색신호에 진입하였지만, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로

운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 60:40으로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

- 사고가 야간에 발생하였거나 전조등 불량 등으로 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 사정이 인정되는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

- 상대 차량이 신호위반 상태로 진입하려는 모습을 미리 발견할 수 있는 특별한 사정이 인정되는 경우 녹색신호에 직진하는 PM 또는 자동차의 현저한 과실을 인정한다.

- 자동차가 과속 주행한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중과실을 인정한다.

[관련법규]

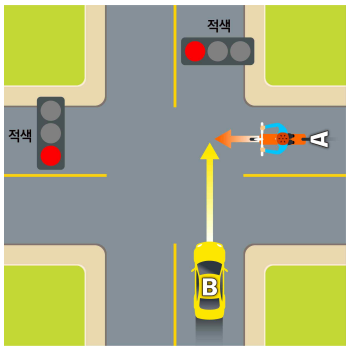
도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)
① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
2. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 "경찰공무원"이라 한다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보호자"라 한다)

도로교통법 시행규칙 별표 2(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 “자전거”로 본다.

05. 양 차량 신호위반 사고(적색 대 적색)



기본과실	A 30 : B 70	
사고상황	PM A : 적색 직진 자동차 B : 적색 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 좌측통행	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		20

[도표해설]

사고상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 교차도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

양측 모두 적색신호에 교차로에 진입하여 신호위반을 하였으나, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 30:70으로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

- 사고가 야간에 발생하였거나 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 사정이 인정되는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

- 자동차가 과속 주행한 경우 과속 정도에 따라 현저한 과실 또는 중과실을 인정한다.

[관련법규]

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. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 "경찰공무원"이라 한다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)

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

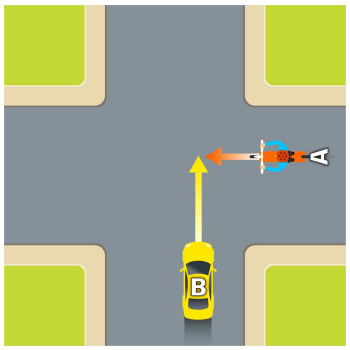
구분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	녹색의 등화	1. 차마는 직진 또는 우회전할 수 있다. 2. 비보호좌회전표지 또는 비보호좌회전표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 정지하여야 하며, 이미 교차로에 차마의 일부라도 진입한 경우에는 신속히 교차로 밖으로 진행하여야 한다. 2. 차마는 우회전할 수 있고 우회전하는 경우에는 보행자의 횡단을 방해하지 못한다.
		적색의 등화	차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 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 “자전거”로 본다.

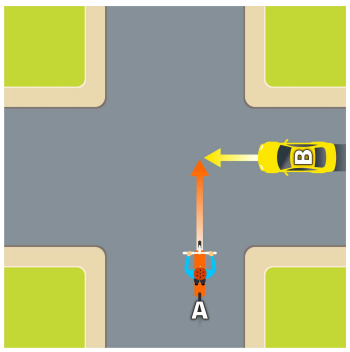
06. 07. 신호등 없는 동일폭 교차로

도표 06 오른쪽 도로에서 직진 대(對) 왼쪽 도로에서 직진 사고



기본과실	A 20 : B 80	
사고상황	PM A : 오른쪽 도로에서 직진 자동차 B : 왼쪽 도로에서 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	−10	
B 서행불이행		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		−10

도표 07 왼쪽 도로에서 직진 대(對) 오른쪽 도로에서 직진 사고



기본과실	A 40 : B 60	
사고상황	PM A : 왼쪽 도로에서 직진 자동차 B : 오른쪽 도로에서 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 명확한 선진입	−10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		−10

[도표해설]

사고상황 :

- 도표 06: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 동일폭의 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 PM의 진행방향 좌측도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- 도표 07: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 동일폭의 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 PM의 진행방향 우측도로에서 교차로에 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- 도표 06: 신호기가 없는 동일 폭의 이면도로 교차로에서는 도로교통법 제26조 제3항에 따라 우측도로에서 진행한 PM에게 우선권이 인정되고 PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.

- 도표 07 : 자동차가 우측차량이기는 하나, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 40:60으로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

- 사고가 야간에 발생하였거나 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 사정이 인정되는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

- 신호기 없는 이면도로 교차로이므로 모든 차량은 서행하여야 할 것이나 서행하지 않은 경우에는 과속 정도에 따라 양 차량 모두 현저한 과실 또는 중과실을 인정한다.

- 도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입 정도가 명확한 경우에만 선진입 수정요소를 적용하여 PM(또는 자동차)의 과실을 10% 감산하다.

[관련법규]

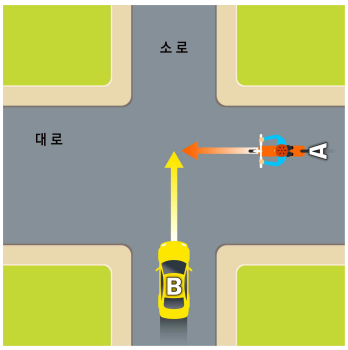
도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)
① 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.
③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측도로의 차에 진로를 양보하여야한다.

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. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

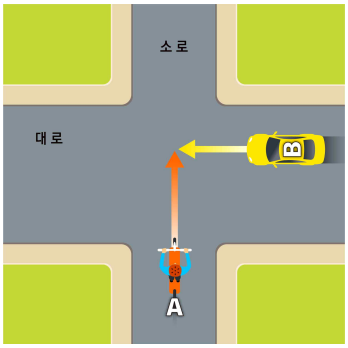
08. 09. 폭이 서로 다른 교차로

도표 08 대로 직진 대(對) 소로 직진 사고



기본과실	A 10 : B 90	
사고상황	PM A : 대로 직진 자동차 B : 소로 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 좌측통행	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	−10	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		−10

도표 09 소로 직진 대(對) 대로 직진 사고



기본과실	A 60 : B 40	
사고상황	PM A : 소로 직진 자동차 B : 대로 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 좌측통행	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	−10	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		−10

[도표해설]

사고상황 :

- 도표 07: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 소로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- 도표 08: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 다른 폭의 교차로에서 대로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 자동차와 소로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- 도표 08: 신호기가 없는 다른 폭의 교차로의 경우 도로교통법 제26조 제2항에 따라 대로를 진행하는 PM에게 우선권이 인정되고, 소로에서 진입하는 자동차가 대로를 통행하는 PM과 사고가 발생한 경우 가해의 위험성이 현저히 높은 자동차의 교차로 통행방법 위반 과실을 보다 중하게 평가하여 양측의 기본과실을 10:90으로 정한다.

- 도표 09 : 대로에서 진행하는 자동차는 소로에서 진입하려는 차량이 일시정지하여 진로를 양보할 것으로 신뢰하며 진행하므로 대·소로 우선권은 엄격히 준수되어야 하는 점을 고려하되 PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 60:40으로 정하였다.

수정요소 적용 해설 :

- 야간이거나 전조등 불량 등 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려운 사정이 있는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

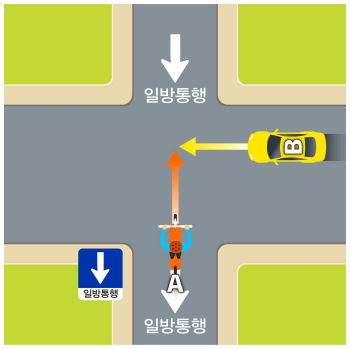
- 신호기 없는 교차로이므로 모든 차량은 서행하여야 할 것이나 서행하지 않은 경우에는 과속 정도에 따라 양 차량 모두 현저한 과실 또는 중과실을 인정한다.
-
- 도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입 정도가 명확한 경우에만 선진입 수정요소를 적용하여 PM(또는 자동차)의 과실을 10% 감산하다.

[관련법규]

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 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야한다.

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. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원할한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

10. PM 일방통행 위반 사고(사거리 교차로)



기본과실	A 70 : B 30	
사고상황	PM A : 직진(일방통행 위반) 자동차 B : 직진	

수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	-10	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		-10

[도표해설]

사고상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽이 일방통행인 교차로에서 일방통행로를 역주행하여 교차로에 진입한 PM과 일방통행이 아닌 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
일방통행로에서는 진행방향을 준수해야 할 의무가 있고 상대 자동차도 이를 신뢰하여 진행하므로 이를 위반한 PM에게 중대한 과실이 있지만 자동차도 신호기 없는 교차로에서 서행하며 주변 도로 상황을 살피며 진행하여야 할 주의의무가 인정되는 점을 고려하되, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점을 고려하여 양측의 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소 적용 해설

- 야간이거나 전조등 불량 등 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려운 사정이 있는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

- PM이 일방통행로에서 역주행 형태로 진입하였더라도 명확하게 교차로 상에 먼저 진입한 경우에는 자동차의 전방주시태만 등의 과실을 고려하여 PM의 과실을 감경한다.

- 자동차의 명확한 선진입이 인정되는 경우 일방통행로에서 역주행 진입하려는 PM을 미리 발견하여 피하기 어려웠던 사정이 인정되므로 자동차의 과실을 감경한다.

[관련법규]

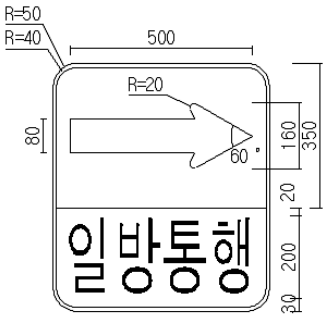
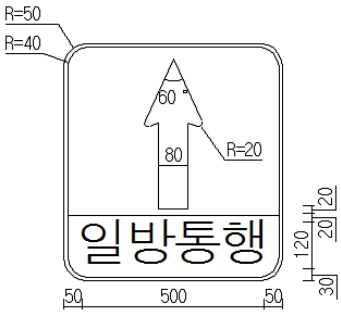
도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따를 의무)
① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.
1. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라한다)
2. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 “경찰공무원”이라 한다)을 보조하는 사람으

로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

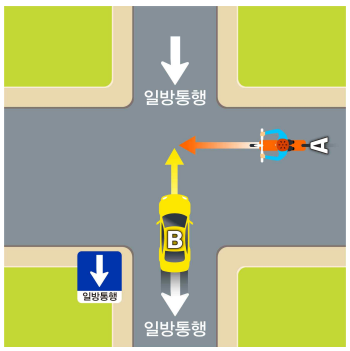
도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지할 장소)
① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 서행하여야 한다.
1. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로

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. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지로 지정한 곳

도료교통법 시행규칙 별표 6
(안전표지의 종류, 만드는 방식, 설치하는 장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식(단위: 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
326	일방통행표지		·오른쪽방향으로만 진행할 수 있는 일방통행을 지시하는것	·일방통행 도로의 입구 및 구간내의 필요한 지점 도로양측에 설치 ·구간의 시작 및 끝의 보조표지를 부착·설치 ·구간내에 교차하는 도로가 있을 경우에는 교차로 부근의 도로양측에 설치
328	일방통행표지		·전방방향으로만 진행할 수 있는 일방통행을 지시하는 것	

11. 자동차 일방통행 위반 사고(사거리 교차로)



기본과실	A 10 B 90		
사고상황	PM A : 직진 자동차 B : 직진(일방통행 위반)		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 좌측통행		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 명확한 선진입		-10	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20
B 명확한 선진입			-10

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 한쪽이 일방통행인 교차로에서 일방통행이 아닌 도로를 이용하여 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 일방통행로를 역주행하여 교차로에 진입한 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
-일방통행로에서는 진행방향을 준수해야 할 의무가 있고, 상대차량도 이를 신뢰하여 진행하므로, 이를 위반한 자동차에게 중대한 과실이 있고, PM에게도 도로교통법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있는 점, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점을 고려하여 기본과실을 10:90으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 10% 감산한다.

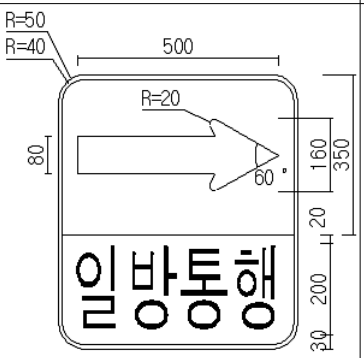
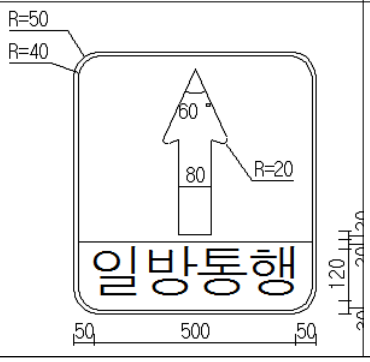
[관련법규]

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

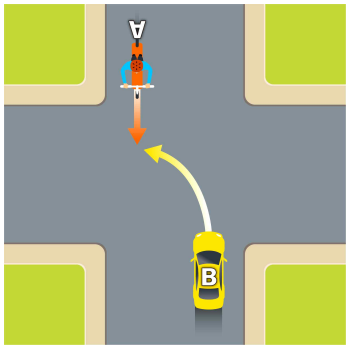
자치경찰공무원(이하 "자치경찰공무원"이라 한다)
2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 "경찰보조자"라 한다)
② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 "경찰공무원등"이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

도로교통법 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

도로교통법 시행규칙 별표6
(안전표지의 종류, 만드는 방시, 설치장소·기준 및 표시하는 뜻)

일련번호	종류	만드는 방식 (단위 : 밀리미터)	표시하는 뜻	설치기준 및 장소
326	일방통행표지		·우측방향으로만 진행할 수 있는 일방통행임을 지시하는 것	·일방통행 도로의 입구 및 구간내의 필요한 지점의 도로양측에 설치 ·구간의 시작 및 끝의 보조표지를 부착·설치 ·구간내에 교차하는 도로가 있을 경우에는 교차로 부근의 도로양측에 설치
328	일방통행표지		·전방으로만 진행할 수 있는 일방통행임을 지시하는 것	

12. 사거리 교차로(신호기 없음) 직진 대(對) 좌회전 사고



기본과실	A 10 B 90	
사고상황	PM A : 직진 자동차 B : 좌회전	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	-10	
B 좌회전 서행 불이행, 급좌회전		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		-30

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로에 진입하여 직진하는 PM과 대향방향에서 좌회전하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진 PM이 좌회전 자동차보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로, 직진 PM도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 10:90으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 10% 감산한다.

-좌회전 자동차가 서행하지 않고 좌회전을 하거나, 급좌회전을 할 경우 직진 중인 PM의 예측 및 회피가능성이 낮아지므로 좌회전 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

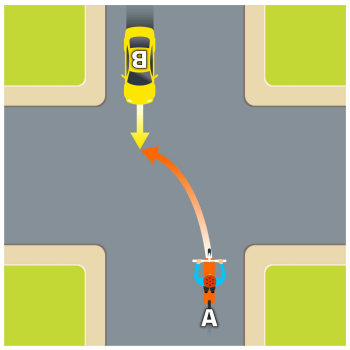
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

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.
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

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.

13. 사거리 교차로(신호기 없음) 좌회전 대(對) 직진 사고



기본 과실	A 60 B 40	
사고 상황	PM A : 좌회전 자동차 B : 직진	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	-30	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		-30

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에 진입하여 좌회전하는 PM과 대향방향에서 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진 자동차가 좌회전 PM보다 우선권이 있고, 동법 25조 제3항에 따라 PM은 교차로에서 좌회전을 할 경우 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전을 해야 하지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로, 직진 자동차도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무를 고려하되, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점을 감안하여 기본과실을 60:40으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 30% 감산한다.

[관련법규]

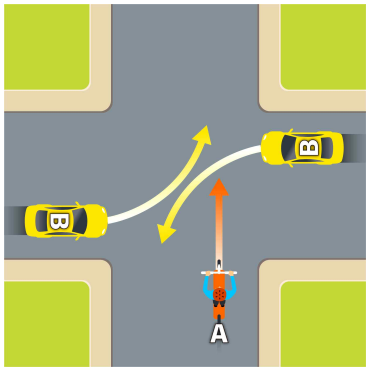
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.
③ 제2항에도 불구하고 자전거등의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

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.

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

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.

14. 직진 대(對) 좌회전 사고



기본과실	A 20 B 80		
사고상황	PM A : 직진 자동차 B : 좌회전		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 명확한 선진입		-10	
B 좌회전 서행 불이행 · 급좌회전			+10
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20
B 명확한 선진입(기좌회전)			-30

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 PM과 좌회전을 하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진 중인 PM이 좌회전 자동차보다 우선권이 있지만, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로, 직진 PM도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 20:80으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 자동차는 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 10%(또는 30%) 감산한다.

-좌회전 자동차가 서행하지 않고 좌회전을 할 경우 직진 중인 PM의 예측 및 회피가능성이 낮아지므로 좌회전 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

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.

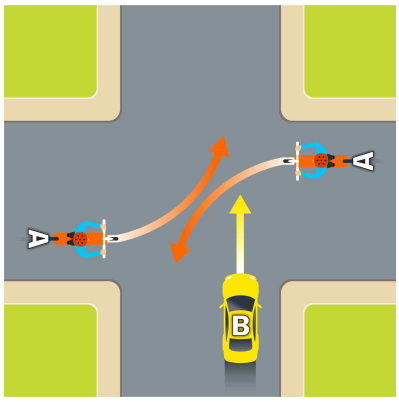
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

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 우측도로의 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

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.

15. 좌회전 대(對) 직진 사고



기본 과실	A 60 B 40		
사고 상황	PM A : 좌회전 자동차 B : 직진		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 명확한 선진입(기좌회전)		-30	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20
B 명확한 선진입			-30

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 직진하는 자동차와 교차로 안쪽을 이용하여 좌회전을 하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제4항에 따라 직진 중인 자동차가 좌회전 PM보다 우선권이 있고, 도로교통법 제25조 제3항은 PM이 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서 PM이 교차로 안쪽을 이용하여 좌회전하는 것은 도로교통법을 위반한 위법한 교차로 통행방법이고 직진 중인 자동차는 교차로 내에서 급격히 회전하는 PM을 미리 예상하기 어려워 사고위험이 높아지는 점을 감안하되, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로 직진 자동차도 동법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있는 점, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 이를 발견하고 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 자동차에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 60:40으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 30% 감산하고, PM이 기좌회전을 한 경우에도 선진입한 경우와 동일하게 PM의 과실을 30% 감산한다.

[관련법규]

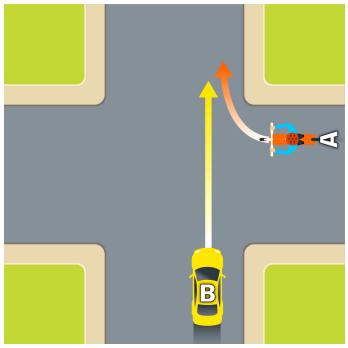
도로교통법 제2조(정의)
이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
28. "서행"(徐行)이란 운전자가 차 또는 노면전차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것을 말한다.

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 자전거등의 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.
③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측도로의 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.

16. 우회전 대(對) 직진 사고



기본과실	A 60 B 40		
사고상황	PM A : 우회전 자동차 B : 직진		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 명확한 선진입		-20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20
B 명확한 선진입			-20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 우회전을 하는 PM과 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제3항에 따라 동일 폭의 교차로에서는 오른쪽에서 진입하는 PM에게 통행우선권이 있으나, PM이 우회전을 하는 경우에는 직진하는 자동차의 도로로 진로를 변경하여 들어가기 때문에 직진보다 주의의무가 크고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 60:40으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 20% 감산한다.

[관련법규]

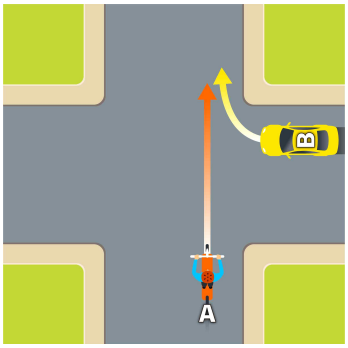
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

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 자전거등에 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 우측도로의 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.

17. 직진 대(對) 우회전 사고



기본과실	A 20 B 80	
사고상황	PM A : 직진 자동차 B : 우회전	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 인근에 자전거도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 명확한 선진입	-20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		-20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로에서 우회전을 하는 자동차와 직진하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제26조 제3항에 따라 동일 폭의 교차로에서는 오른쪽에서 진입하는 자동차에게 통행우선권이 있으나, 자동차가 우회전을 하는 경우에는 직진하는 PM의 도로로 진로를 변경하여 들어가기 때문에 직진보다 주의의무가 크고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 20:80으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제26조 제1항에 의하면 교차로에 우선 진입한 차량은 다른 차량보다 교차로의 통행우선권이 있는데, PM(또는 자동차)의 선진입의 정도가 명확한 경우에만 선진입을 인정하여 PM(또는 자동차)의 과실을 20% 감산한다.

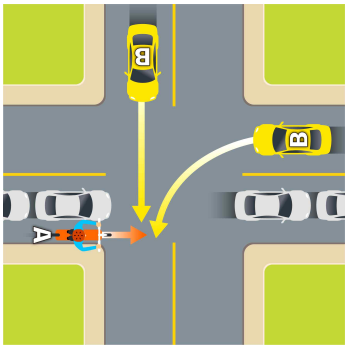
[관련법규]

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 자전거등에 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 우측도로의 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.

18. 정체도로에서 교차로 급진입 사고(PM)



기본 과실	A 70 B 30		
사고 상황	PM A : 직진(정체도로 사이) 자동차 B : 직진(좌회전)		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 교차로의 동일차로에서 정체 중인 자동차들의 우측과 차·보도의 경계선 또는 차도 우측 가장 자리선과의 사이을 이용하여 교차로에 급진입하는 PM과 같은 도로 맞은 편 방향에서 좌회전을 하거나 또는 교차로에서 직진하여 정체 자동차들 사이로 빠져나가려는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
PM이 동일방향에서 정체 자동차들과 같이 정차하지 않고 안전운전의무를 위반하여 정체 차량들의 우측 공간을 이용하여 무리하게 교차로에 급진입한 과실이 매우 크나, 자동차들이 정체 중인 상황에서 정체 자동차들 사이로 직진 또는 좌회전하여 신호기 없는 교차로를 통과하려는 자동차에게도 주의의무가 있는 점, 도로교통법 제13조의 2 제2항에 의하면 PM은 도로 우측의 가장자리에 붙어서 통행해야 하는 점, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조의2 (자전거등의 통행방법의 특례)
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

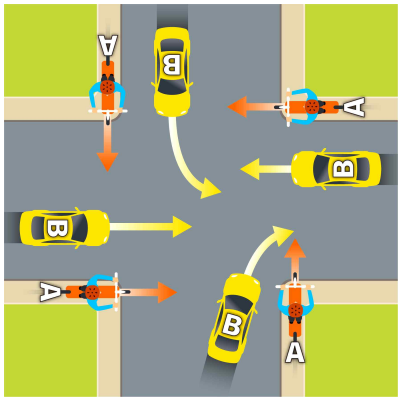
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)

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.
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 우측도로의 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.

19. 보도에서 교차로 부근 횡단 중 사고(PM)



기본과실	A 70 B 30	
사고상황	PM A : 보도에서 교차로 횡단 자동차 B : 교차로 직진(좌회전,우회전)	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
횡단금지 표지 있음	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
주택 · 상점가 · 학교		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고 교차로에서 자동차가 직진(좌회전, 우회전) 중 보도에서 교차로 부근을 횡단하는 PM과 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제18조 제1항에 의하면, PM은 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 도로를 횡단해서는 아니되고, PM은 보도와 차도 중 차도 상으로 통행하여야 하므로 PM이 보도에서 교차로 부근 도로로 위법하게 진입하는 경우 자동차로서는 일반 보행속도를 초과하는 PM의 진입을 예상하여 발견하기 어려운 사정이 있고, 신호기 없는 교차로는 자동차의 운행이 빈번한 장소이므로, PM은 교차로를 횡단하기 전 교차로의 상황을 살펴야 할 의무가 있으므로 PM의 과실이 크다고 볼 수 있으나, 신호기 없는 교차로에서의 사고이므로, 교차로 부근의 차도를 진행하는 자동차도 도로교통법 제31조에 따라 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지를 하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-주택 · 상점가 · 학교에서는 PM의 횡단 및 운행 가능성이 높아 자동차는 통상적인 경우보다 PM의 운행에 더 주의를 기울여야 하므로, 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

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

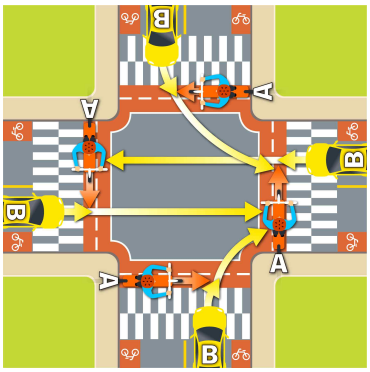
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거등에 주의하여야 한다.

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.

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 제38조(차의 신호)
① 모든 차의 운전자는 좌회전ㆍ우회전ㆍ횡단ㆍ유턴ㆍ서행ㆍ정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

20. 교차로 부근 자전거횡단도 횡단 중 사고(PM)



기본과실	A 0 B 100		
사고상황	PM A : 교차로 부근 자전거횡단도 횡단 자동차 B : 교차로 직진(좌회전,우회전)		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않고, 자전거횡단도가 있는 교차로에서 자동차가 직진(좌회전, 우회전) 중 자전거도로에서 교차로 부근 자전거 횡단로를 횡단하는 PM과 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제2조 제21의2호에 의하면, '자전거등'이란 자전거와 개인형 이동장치(PM)을 의미하고, 도로교통법 제13조의2 제1항에 의하면, PM은 자전거횡단도가 따로 있는 곳에서는 자전거횡단도를 이용하여 통행하여야 한다. PM은 위 도로교통법 제13조의2에 따라 자전거횡단도를 이용하여 횡단하고 있었던 점, 교차로 부근을 진행하는 차량으로서도 이러한 자전거횡단도에 주의하면서 전방 및 좌우를 주의해야 하는 의무가 있는 점, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 0:100으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

[관련법규]

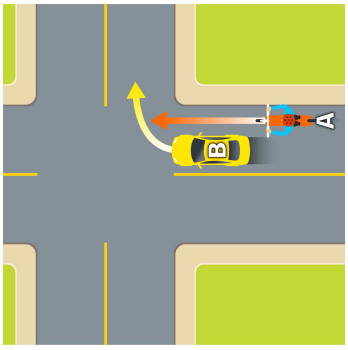
도로교통법 제2조(정의)
이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
19의2. "개인형 이동장치"란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.
21의2. "자전거등"이란 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 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 자전거등에 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.
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 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.

21. 선행 우회전 대(對) 후행 직진 사고



기본과실	A 30 B 70	
사고상황	PM A : 후행 우측 가장자리 직진 자동차 B : 선행 우회전(미리 우측 가장자리로 다가가지 않음)	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 진로상에 주차 또는 우회전 차가 있어 진행을 방해한 때	-10	
B 신호 불이행		+10
B 우회전 금지 장소		+20
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측 가장자리로 다가서지 않고 우회전을 하는 자동차와 동일방향에서 우측 가장자리에서 직진하는 후행 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제25조 제1항에 의하면, 우회전 자동차가 교차로에서 우회전을 하기 위해서는 미리 우측 가장자리로 다가서서 서행하면서 우회전을 하여야 하므로, 이를 위반한 자동차의 과실이 중하다고 할 것이지만, 자동차가 선행 차량인 점, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 30:70으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-PM의 진로상에 주정차 중인 차량 또는 시설물등이 있어 PM의 진로를 방해한 때에는 진행상 장애가 있다고 보아 PM의 과실을 10% 감산한다.

-도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전 차량은 신호를 표시하여 상대 차량에게 주의를 환기시킬 의무가 있으므로, 이를 위반한 자동차에게 과실 10% 가산한다.

-우회전 금지 장소에서 자동차가 우회전을 시도할 경우 후행 PM의 예견 및 회피가능성이 낮아지므로, 자동차의 과실을 20% 가산한다.

[관련법규]

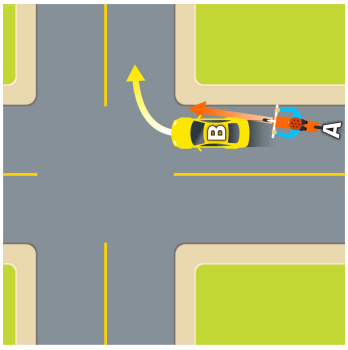
도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.
③ 자전거등의 운전자는 길가장자리구역(안전표지로 자전거등의 통행을 금지한 구간은 제외한다)을 통행할 수 있다. 이 경우 자전거등의 운전자는 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여야 한다

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 자전거등에 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.
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 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.

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

22. 후행 직진 대(對) 선행 우회전 사고



기본과실	A 80 B 20		
사고상황	PM A : 후행 직진 자동차 B : 선행 우회전(미리 우측 가장자리로 다가섬)		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 진로상에 주차 또는 우회전 차가 있어 진행을 방해한 때		-10	
B 신호 불이행			+10
B 우회전 금지 장소			+20
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측 가장자리로 다가서 우회전을 하는 자동차와 동일방향에서 직진하는 후행 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
자동차의 후방에서 진행하는 PM은 교차로에서 미리 우측 가장자리로 다가선 자동차가 우회전할 것을 예상하고 충돌을 피하기 위한 충분한 거리와 속도를 유지하여야 하므로, 이를 위반한 PM의 과실이 중하다고 할 것이지만, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 80:20으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-PM의 진로상에 주정차 중인 차량 또는 시설물등이 있어 PM의 진로를 방해한 때에는 진행상 장애가 있다고 보아 PM의 과실을 10% 감산한다.

-도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전 차량은 신호를 표시하여 상대 차량에게 주의를

환기시킬 의무가 있으므로, 이를 위반한 자동차에게 과실 10% 가산한다.

-우회전 금지 장소에서 자동차가 우회전을 시도할 경우 후행 PM의 예견 및 회피가능성이 낮아지므로, 자동차의 과실을 20% 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

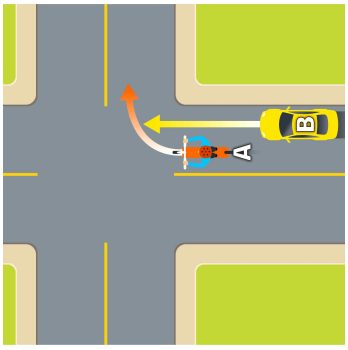
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거등에 주의하여야 한다.
④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 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 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)

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

23. 선행 우회전(차로 중앙통행) 대(對) 후행 직진 사고



기본과실	A 40 B 60		
사고상황	PM A : 선행 우회전(미리 우측 가장자리로 다가가지 않음) 자동차 B : 후행 직진		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 신호불이행		+10	
A 진로변경 금지장소		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 진로상에 주차 또는 우회전 차가 있어 진행을 방해한 때		-10	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 미리 우측 가장자리로 다가서지 않고 우회전을 하는 PM과 동일방향에서 직진하는 후행 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제19조 제2항에 따라 자동차가 같은 방향으로 가고 있는 PM에 주의하여야 하고, 그 옆을 지나갈 때에는 PM과의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보할 의무가 있으므로, 이를 위반한 자동차의 과실이 중하지만, 도로교통법 제25조 제1항에 따라 PM이 교차로에서 우회전을 하기 위해서는 미리 우측 가장자리로 붙어서 서행하면서 우회전을 해야 할 의무가 있는 점, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하여 기본과실을 40:60으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-도로교통법 제38조 제1항에 따라 회전 차량은 신호를 표시하여 상대 차량에게 주의를 환기시킬 의무가 있으므로, 이를 위반한 PM에게 과실 10% 가산한다.

-우회전 금지 장소에서 자동차가 우회전을 시도할 경우 후행 PM의 예견 및 회피가능성이 낮아지므로, PM의 과실을 10% 가산한다.

-PM의 진로상에 주정차 중인 차량 또는 시설물등이 있어 PM의 진로를 방해한 때에는 진행상 장애가 있다고 보아 PM의 과실을 10% 감산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)
② 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거등의 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거등과의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.

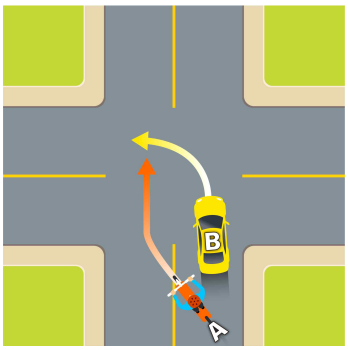
도로교통법 제25조(교차로 통행방법)
① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거등에 주의하여야 한다.
④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.

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)

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

24. 추월 직진(좌회전) 대(對) 선행 좌회전 사고



기본과실	A 100 B 0	
사고상황	PM A : 추월 직진(추월 좌회전) 자동차 B : 선행 좌회전	
수정요소	A	B
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 소좌회전		+10
B 좌회전 신호불이행 · 지연		+10
B 미리 중앙으로 다가서지 않음		+10
B 교차로 내 급좌회전		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 중앙선이 설치된 도로를 선행하다가 좌회전하는 선행 자동차와 동일차로 내 동일방향에서 후행하다가 중앙선을 침범하여 선행 자동차를 추월하는 PM이 충돌한 사고이다. 중앙선이 설치되지 않은 도로의 경우에도 교차로 구간에서 도로 좌측을 이용한 추월은 엄격히 금지되므로, 중앙선이 설치되어 있지 않은 교차로에서 발생한 사고에도 준용할 수 있다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제22조 제3항에 따라 교차로에서의 앞지르기는 금지되어 있는데, PM이 이를 위반하여 선행 자동차를 추월하고자 중앙선을 침범한 후 교차로 내에서 추월을 시도하였으므로, PM의 과실이 매우 중한 사고로 볼 수 있고, 교차로에서 정상적으로 좌회전 중이던 자동차는 후행 PM이 위와 같은 불법적인 추월을 하리라는 점을 예상하기 어려웠다고 할 것이므로, 후행 PM의 일방과실로 보아 기본과실을 0:100으로 정한다.

수정요소 해설 :
-좌회전하는 자동차가 교차로 진입 전 미리 좌회전한 경우 후행 PM의 예측가능성이 낮아지므로, 자동차의 과실을 10% 가산한다.
-좌회전하는 자동차가 미리 진로변경 신호를 하지 아니하고 좌회전하기 직전에 방향지시등을 작동하거나 작동하지 아니한 채 좌회전을 한 경우 자동차의 과실을 10% 가산한다.
-도로교통법 제25조 제2항에 따라 좌회전 차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 하는데, 자동차가 이를 위반하여 도로의 중앙선으로 미리 다가서지 않고 대좌회전을 한 경우 좌회전 자동차의 과실을 10% 가산한다.
-자동차가 교차로를 직진 형태로 진입한 이후 교차로 내에서 급좌회전한 경우 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

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.
② 자전거등의 운전자는 서행하거나 정지한 다른 차를 앞지르려면 제1항에도 불구하고 앞차의 우측으로 통행할 수 있다. 이 경우 자전거등의 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 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 자전거등의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 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.

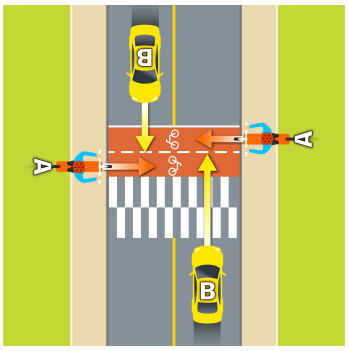
도로교통법 제38조(차의 신호)
① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

도로교통법 시행령 별표2(신호의 시기 및 방법)

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1.좌회전·횡단·유턴	그 행위를 하려는 지점	왼팔을 수평으로 펴서

또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 왼쪽으로 바꾸려는 때	(좌회전할 경우에는 그 교차로의 가장자리)에 이르기 전 30미터(고속도로에서는 100미터) 이상의 지점에 이르렀을 때	차체의 왼쪽 밖으로 내밀거나 오른팔을 차체의 오른쪽 밖으로 내어 팔꿈치를 굽혀 수직으로 올리거나 왼쪽의 방향지시기 또는 등화를 조작할 것

25. 자전거횡단도 횡단 중 사고



기본과실	A 0 B 100	
사고상황	PM A : 자전거횡단도 횡단 자동차 B : 자전거횡단도 전·후 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야 장애	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
자전거횡단도를 횡단하는 PM과 직진하여 자전거횡단도를 통과하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
PM은 자전거와 동일하게 도로교통법 제15조의 2 및 동법 시행규칙 별표2에 따라 자전거 횡단도에서 자전거 통행신호등이 설치된 경우에는 그 신호, 자전거 통행신호등이 없는 경우에는 보행신호등에 따라 횡단하여야 하는 바, PM이 도로교통법에 따라 자전거횡단도를 이용하여 횡단하다가 직진 중인 자동차와 충돌한 사고이므로, 자동차의 일방과실로 보아 기본과실을 0:100으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제15조의2(자전거횡단도의 설치 등)
② 자전거등의 운전자가 자전거등을 타고 자전거횡단도가 따로 있는 도로를 횡단할 때에는 자전거횡단도를 이용하여야 한다.
③ 차마의 운전자는 자전거등이 자전거횡단도를 통행하고 있을 때에는 자전거등의 횡단을 방해하거나 위험하게 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
자전거 신호등	자전거횡단 신호등	녹색의 등화	자전거등은 자전거횡단도를 횡단할 수

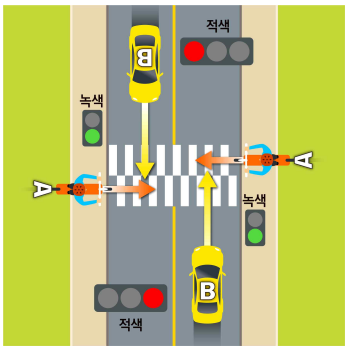
			있다.
		녹색 등화의 점멸	자전거등은 횡단을 시작해서는 안 되고, 횡단하고 있는 자전거등은 신속하게 횡단을 종료하거나 그 횡단을 중지하고 진행하던 차도 또는 자전거도로로 되돌아와야 한다.
		적색의 등화	자전거등은 자전거횡단도를 횡단해서는 안 된다.

비고

1. PM이 통행하는 경우 자전거 통행신호등이 설치되지 않은 장소에서는 차량신호등의 지시에 따른다.

2. 자전거횡단도에 자전거횡단신호등이 설치되어 있지 않은 경우 PM은 보행신호등의 지시에 따른다. 이 경우 보행신호등란의 “보행자”는 “PM”으로 본다.

26.횡단보도 횡단 중 사고(녹색 신호)



기본과실	A 0 B 100	
사고상황	PM A : 녹색에 횡단 자동차 B : 적색에 직진	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기가 있는 횡단보도에서 녹색 보행신호등에 운전자가 탑승한 채 횡단보도를 횡단하고 있는 PM과 횡단보도를 통과하려는 차량이 충격한 사고이다.

기본과실 해설 :
자동차가 보행신호등에 녹색 등화가 켜진 상태에서 횡단보도를 통과하려다가 사고가 발생하는 경우 보행자 등에게 치명적인 상해를 가할 위험이 대단히 높으므로 자동차가 신호를 위반하여 횡단보도에 진입하는 것은 엄격히 금지된다. 한편 PM 운전자가 자전거횡단도가 설치되지 않은 횡단보도에서 PM을 탑승한 채 횡단보도를 횡단하는 것은 도로교통법에 위반되는 위법한 통행방법이나 보행신호등을 위반하여 횡단보도에 진입한 자동차의 과실이 중대한 점, 보행신호등이 녹색인 상태에서 횡단보도를 횡단하고 있는 PM 역시 보호를 받아야 하는 점을 고려하여 기본과실을 0:100으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량이나 기타 시설물로 인한 시야제한 등으로 인하여 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.
-PM이 급출발 또는 급가속하여 보행자의 보행속도를 훨씬 초과하여 횡단보도에 급진입하여 사고가 발생한 경우 PM의 중과실로 20% 가산한다.

[관련법규]

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.
3. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)

4. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 “경찰공무원” 이라 한다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

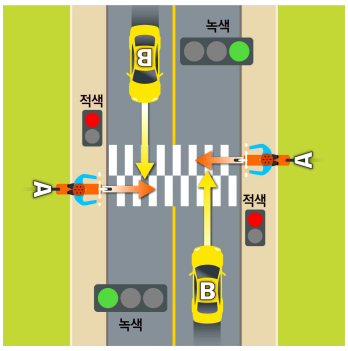
도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
⑥ 자전거등의 운전자가 횡단보도를 이용하여 도로를 횡단할 때에는 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 보행하여야 한다.

도로교통법 제27조(보행자의 보호)
① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2 제6항에 따라 자전거에서 내려서 자전거를 끌고 통행하는 자전거 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있을 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선 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 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 비보호좌회전 표시가 있는 곳에서는 좌회전할 수 있다.
		황색의 등화	1. 차마는 정지선이 있거나 횡단보도가 있을 때에는 그 진적이나 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.
보행 신호등		녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
		녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니되고, 횡단하고 있는 보행자는 신호하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
		적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니된다.

27.횡단보도 횡단 중 사고(적색 신호)



기본과실	A 100 B 0	
사고상황	PM A : 적색에 횡단 자동차 B : 녹색에 직진	
수정요소	A	B
야간 · 기타 시야 장애	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고 상황 :
신호기가 있는 횡단보도에서 적색 보행신호등에 운전자가 탑승한 채 횡단보도를 횡단하고 있는 PM과 횡단보도를 통과하려는 차량이 충격한 사고이다.

기본과실 해설 :
PM 운전자가 신호등이 설치된 횡단보도를 이용하여 도로를 횡단할 때에는 녹색 보행신호등이 등화된 후 PM에서 내려서 PM을 끌고 횡단하여야 하므로 PM 운전자가 보행신호등이 적색임에도 신호를 위반하여 도로를 횡단하는 경우 신호위반의 중대한 과실이 인정될 뿐만 아니라 차량 신호등이 녹색인 상태에서 이를 신뢰하여 횡단보도를 통과하려던 자동차로서는 횡단보도에 진입하는 PM을 피하는 것은 매우 어려운 점을 고려하여 기본과실을 100:0으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량이나 기타 시설물로 인한 시야제한 등으로 인하여 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

[관련법규]

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.
5. 교통정리를 하는 국가경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다)
6. 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원(이하 “경찰공무원” 이라 한다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다)

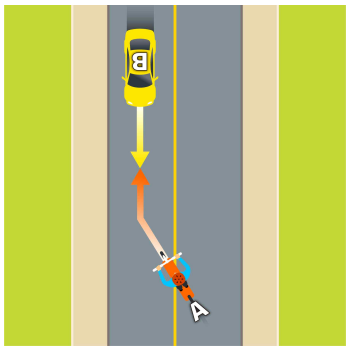
도로교통법 제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)
⑥ 자전거등의 운전자가 횡단보도를 이용하여 도로를 횡단할 때에는 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 보행하여야 한다.

도로교통법 제27조(보행자의 보호)
① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2 제6항에 따라 자전거에서 내려서 자전거를 끌고 통행하는 자전거 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있을 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선 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 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 진적이나 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.
보행 신호등		녹색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단할 수 있다.
		녹색 등화의 점멸	보행자는 횡단을 시작하여서는 아니되고, 횡단하고 있는 보행자는 신호하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다.
		적색의 등화	보행자는 횡단보도를 횡단하여서는 아니된다.

28. PM 중앙선 침범 사고



기본과실	A 100 B 0		
사고상황	PM A : 중앙선 침범 자동차 B : 직진		
수정요소		A	B
A 추월금지 장소 추월		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
중앙선이 설치되어 있는 도로를 직진하는 자동차와 대향방향에서 직진하다가 중앙선을 침범하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
대향방향에서 직진하던 PM이 중앙선을 침범하여 직진 중인 자동차를 충돌한 사고인 경우 정상적인 직진 자동차에게는 PM의 중앙선 침범 및 사고에 관한 예측가능성과 회피가능성이 없으므로, 중앙선 침범 PM의 일방과실로 보아, 기본과실을 100:0으로 정한다.

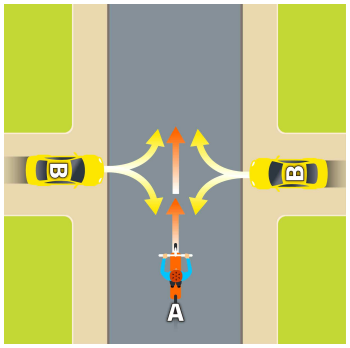
수정요소 해설 :
-추월금지 장소나 이중추월처럼 추월 자체가 금지되어 있는 경우 상대 자동차는 이를 위반하여 추월하지 않으리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 이를 위반한 PM의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

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.

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.

29. “차도가 아닌 장소”에서 차도로 진입사고(자동차)



기본과실	A 10 B 90		
사고상황	PM A : 차도 직진 자동차 B : “차도가 아닌 장소” 에서 차도 진입		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 역통행		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
A 자전거도로를 통행 중인 경우		-10	
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
차도에서 정상 통행 중인 PM과 차도가 아닌 장소에서 PM이 진행 중인 차도로 진입하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제18조 제3항에 의하면 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 도로가 안전한지 확인하면서 서행하여야 하므로, 이를 위반한 자동차의 과실이 중한 사고이고, PM은 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하되, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점을 고려하여 기본과실을 10:90으로 정한다.

수정요소 해설 :
-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 자동차의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-‘자전거도로’라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-PM이 도로교통법 제13조 제3항을 위반하여 도로의 좌측방향으로 역통행할 경우 PM의 과실을 10% 가산한다.

-PM이 도로교통법 제13조의 2 제1항에 따라 자전거도로를 통행하고 있을 때에는 PM의 과실을 10% 감산한다.

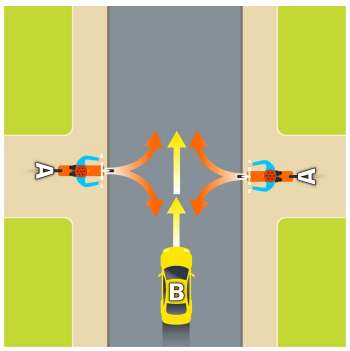
[관련법규]

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.

도로교통법 제13조의 2
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다

도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)
③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

30. “차도가 아닌 장소”에서 차도로 진입사고(PM)



기본과실	A 70 B 30		
사고상황	PM A : “차도가 아닌 장소” 에서 차도 진입 자동차 B : 차도 직진		
수정요소		A	B
야간 · 기타 시야 장애		+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우		+5	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 역통행			+10
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고 상황 :
차도에서 정상 통행 중인 자동차와 차도가 아닌 장소에서 자동차가 진행 중인 차도로 진입하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제18조 제3항에 의하면 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 도로가 안전한지 확인하면서 서행하여야 하므로, 이를 위반한 PM의 과실이 중한 사고이고, PM은 차도가 아닌 장소에서 진입하는 경우 통상 자동차에 비하여 저속으로 운행하므로 자동차로서는 이를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 PM은 상대방 차량에 대한 가해의 위험성이 현저히 낮다는 점을 감안하되, 사람의 힘만으로 또는 전동기의 힘을 보조받아 움직이는 자전거와 달리 PM은 급출발 및 급가속이 가능하고 자전거에 비해 회전반경이 작아 급작스러운 방향전환이 가능한 점을 고려하여 기본과실을 70:30으로 정한다.

수정요소 해설 :

-사고가 야간에 발생하였거나, PM의 전조등 불량 등 자동차가 PM의 존재를 쉽게 인식할 수 없었던 경우에는 차량의 주의의무가 경감되므로, PM의 과실을 5% 가산한다.

-‘자전거도로’라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

-자동차가 도로교통법 제13조 제3항을 위반하여 도로의 좌측방향으로 역통행할 경우 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

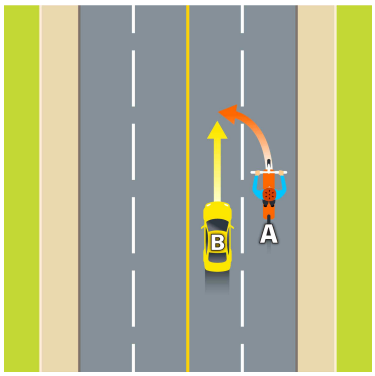
도로교통법 제13조(차마의 통행)

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.

도로교통법 제13조의 2(자전거등의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다

도로교통법 제18조(횡단 등의 금지)
③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.

31. PM 진로변경 중 사고



기본과실	A 60 : B 40	
사고상황	PM A : 좌 또는 우로 진로변경 자동차 B : 직진	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 급진로변경	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 전방에 장해물이 있는 경우	-10	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고상황 :
도로에서 진행 중 좌측으로 진로를 변경하는 PM과 같은 도로 동일방향에서 후행하여 직진하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
도로교통법 제19조 제3항에 따라 진로변경을 하는 PM의 과실이 중하다고 할 것이나, 후속 직진 중인 자동차도 근방에서 주행하는 PM의 동태를 잘 살피고 전방 장애물로 인하여 진로변경이 예상되는 PM과 안전한 거리를 확보하며 진행할 주의의무를 부담하므로 양측의 기본과실을 60:40으로 정한다.

다만, 도로교통법 제13조의2 제2항 및 제3항은 PM은 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 하고 길가장자리구역으로 통행할 수 있다고 규정하고 있고 자동차로서는 도로 우측 가장자리를 통행하고 있던 PM이 정당한 이유없이 진로를 변경하는 것을 미리 예상하기 어려우므로 본 도표는 PM이 정당한 이유없이 진로변경하는 사고에는 적용하지 아니하고 전방 공사구간이나 장애물로 인하여 동일방향으로 진행하는 자동차 쪽으로 진로변경하는 경우에 적용한다.

수정요소 적용 해설 :

- 야간이거나 전조등 불량 등 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려운 사정이 있는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

- PM은 방향지시등과 같이 진로변경을 예고할 수 있는 장치가 따로 부착되어 있지 아니하므로 진로변경 대기 후 진로변경을 하거나 손짓을 하는 등과 같은 별다른 예고조치 없이 급진로변경한 경우 과실을 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
② 자전거등의 운전자는 자전거 도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

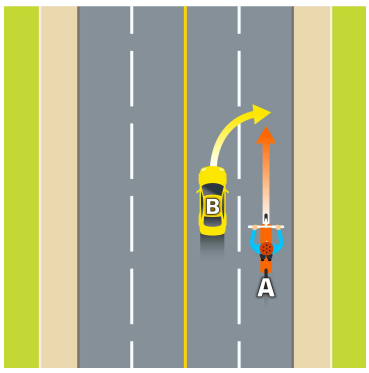
도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)
① 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거등의 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거등과의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.
③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

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

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 좌회전ㆍ횡단ㆍ유턴 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

32. 자동차 진로변경 사고



기본과실	A 10 : B 90	
사고상황	PM A : 직진 자동차 B : 좌 또는 우로 진로변경	
수정요소	A	B
야간 기타 시야장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+5	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
A 전방에 장해물이 있는 경우	-10	
B 신호불이행		+10
B 급 진로변경		+10
B 급 진로변경 신호불이행		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고상황 :
- 도로에서 진행 중 좌(우)로 변경하는 자동차와 같은 도로 동일방향에서 후행하여 직진하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
- 자동차는 도로 상을 주행하는 PM과 안전거리를 확보하며 진행할 높은 주의의무를 부담하고 PM은 자동차와 충돌시 전도되며 피해가 확대될 위험이 크므로 자동차가 PM과 안전거리를 확보하지 아니한 채 PM이 진행하는 방향으로 진로변경하다가 사고가 발생한 경우 자동차에게 중한 과실이 인정되므로 양측의 기본과실을 10:90으로 정한다.

수정요소 적용 해설 :
- PM은 도로의 가장 오른쪽 차로를 따라 주행하여야 하므로 PM이 그 외 차로를 통행하다가 사고가 발생한 경우 PM의 과실을 가산한다.

- 야간이거나 전조등 불량 등 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려운 사정이 있는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

-'자전거도로'라 함은 자전거이용 활성화에 관한 법률 제3조의 규정에 의하여 설치된 도로로서, 자전거전용도로, 자전거보행자 겸용도로 그리고 자전거 우선도로로 나뉜다. 인근에 자전거도로가 있는 경우에는 이곳에서 PM을 운행하여야 하므로 A의 과실을 5% 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설

치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.
② 자전거등의 운전자는 자전거 도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)
① 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거등의 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거등과의 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.

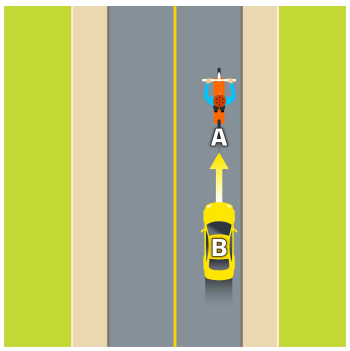
도로교통법 제38조(차의 신호)
① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.
② 제1항의 신호를 하는 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

도로교통법 시행령 [별표2] 신호의 시기 및 방법

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

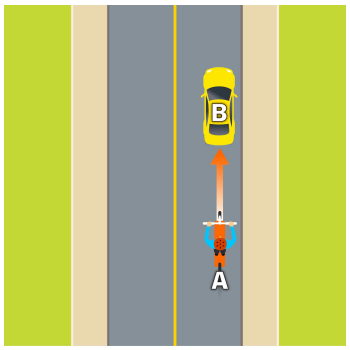
33. 34. 추돌 사고

도표 33. 자동차 추돌 사고



기본 과실	A 0 : B 100	
사고 상황	PM A : 피추돌 자동차 B : 추돌	
수정요소	A	B
야간·기타 시야장애	+5	
A 인근에 자전거 도로가 있는 경우	+10	
A 급 진로변경	+10	
A 우측 가장자리로 통행하지 않음	+10	
A 이유 없는 급정지	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
제동등 고장		+20

도표 34. PM 추돌 사고



기본 과실	A 100 : B 0	
사고 상황	PM A : 추돌 자동차 B : 피추돌	
수정요소	A	B
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
B 제동등 고장		+10
B 급 진로변경		+20
B 이유 없는 급정지		+30
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고상황 :

- 도표 33: 도로에서 선행하여 진행 중이거나 진행하다가 정차한 직후인 PM을 동일차로 내 동일방향에서 후행하는 자동차가 추돌한 사고이다.

- 도표 34: 도로에서 선행하여 진행 중이거나 진행하다가 정차한 직후인 자동차를 동일차로 내 동일방향에서 후행하는 PM이 추돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량인 피추돌차량은 과실이 없고, 추돌차량의 전

방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

- 야간 어두운 도로 상에서 PM의 후미 등화장치 등이 부족하여 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려웠던 사정이 인정되는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

- PM이 도로 우측 가장자리를 따라 통행하지 아니하고 차로 중앙이나 좌측편으로 주행하고 있던 경우 PM의 과실을 가산한다.

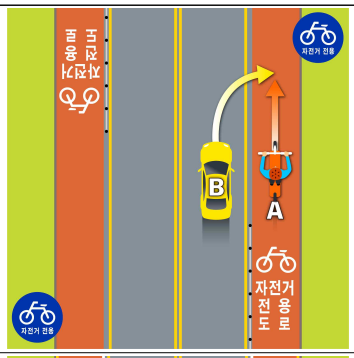
- '이유 없는 급정지'라 함은 선행차량이 브레이크 조작 미숙으로 급정거한 경우 또는 우측차선이 아닌 곳에서 승객 또는 화물을 싣거나 내리기 위하여 급정거한 경우 등을 말한다. 만약, 선행차량이 후행차량의 진로를 방해하기 위하여 급정지한 경우에는 본 도표의 적용을 배제한다(면부책 판단사항으로 보아야 함)

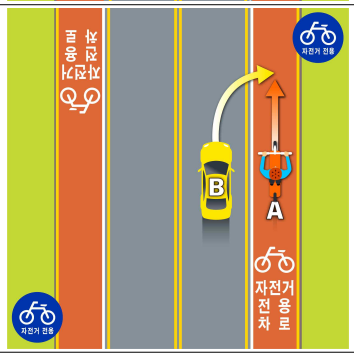
[관련법규]

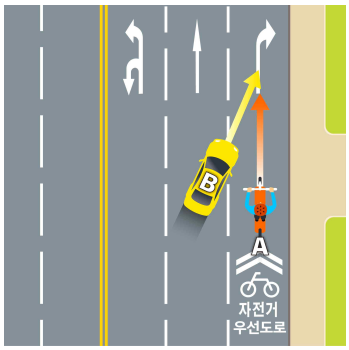
도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로를 통행하여야 한다.
② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

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 자전거등의 운전자에 주의하여야 하며, 그 옆을 지날 때에는 자전거등과의 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 아니된다.

35. 자동차의 자전거도로 진입 사고







기본 과실	(가) A 0 : B 100 (나) A 0 : B 100 (다) A 10 : B 90
사고 상황	PM A : 자전거도로 통행 (가) 자전거전용도로 (나) 자전거전용차로 (다) 자전거우선도로 자동차 B : 진로변경 진입

수정요소	A	B
A 진로변경을 예측할 수 있는 특별한 사정의 존재	+10	
A 인명보호 장구 미착용	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
차로와 자전거전용 도로/차로 사이에 점선 표시가 있는 경우	+10	
B 진로변경 신호불이행 · 지연		+10
B 급 진로변경		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20
B 명확한 선진입		-10

[도표해설]

사고상황 :

- (가) 자전거 전용도로에서 통행 중인 PM과 일반도로에서 자전거 전용도로로 진로변경을 하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- (나) 자전거 전용차로에서 통행 중인 PM과 일반도로에서 자전거 전용차로로 진로변경을 하는 자동차가 충돌한 사고이다.

- (다) 자전거 우선도로에서 통행 중인 PM과 일반도로에서 자전거 우선도로로 진로변경을 하는 자동차가 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- (가) (나) 자전거 전용도로/차로는 자전거등만 통행할 수 있도록 분리대 등의 시설물이나 차선 및 안전표지에 의하여 차도와 구분이 되는 장소이므로 외관상 식별이 매우 용이하고, PM과 자동차가 충돌하는 사고의 경우 PM 운전자가 돌이킬 수 없는 부상을 입는 경우가 많아 PM 운전자의 안전을 우선적으로 보호해야 할 필요성이 크므로, 자전

거 전용도로/차로로 진입한 차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 0:100으로 정한다.

- (다) 자전거 우선도로는 자전거와 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면표시로 설치한 장소이므로 PM 운전자로서도 차량의 진로변경을 예상하여 전방을 주시하여 운전할 의무가 있어, 양 차량의 기본과실을 10:90으로 정한다.

수정요소 적용 해설

- 자동차가 자전거도로를 통행하는 것은 금지되나 전방 장애물의 존재나 기타 사정으로 인하여 미리 진로변경을 예고하고 대기하다가 진입하는 경우와 같이 자동차가 자전거도로로 진로변경하여 진입할 것을 예상할 수 있는 특별한 사정이 존재하는 경우 PM의 과실을 가산한다.

- 자동차가 방향지시등을 미리 작동하지 아니한 경우나 급회전하며 진입하는 경우는 자동차의 현저한 과실을 인정한다.

[관련법규]

자전거 이용 활성화에 관한 법률 제3조(자전거도로의 구분)
자전거 도로는 다음과 같이 구분한다.
1. 자전거 전용도로: 자전거와 도로교통법 제2조 제19호의2에 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 자전거등만 통행하도록 차선(車線) 및 안전표지나 노면표시로 다른 차가 통행하는 차로와 구분한 차로
4. 자전거 우선도로: 자동차의 통행량이 대통령령으로 정하는 기준보다 적은 도로의 일부 구간 및 차로를 정하여 자전거등과 다른 차가 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면표시로 설치한 자전거도로

도로교통법 제13조
⑥ 차마(자전거등은 제외한다)의 운전자는 안전표지로 통행이 허용된 장소를 제외하고는 자전거도로 또는 길가장자리구역으로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조제4호에 따른 자전거 우선도로의 경우에는 그러하지 아니하다.

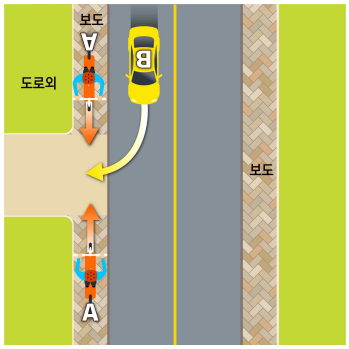
도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)
① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로를 통행하여야 한다.

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 제38조(차의 신호)
① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방

향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

36. PM 보도 통행 사고



기본과실	A 40 : B 60		
사고상황	PM A : 보도로 통행 자동차 B : “차도가 아닌 장소”로 우회전 진입		
수정요소		A	B
야간·기타 시야장애		+5	
A 서행불이행		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 일시정지 불이행			+10
B 급우회전			+10
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고상황 :

- 도로를 진행하다가 “차도가 아닌 장소”의 주차장, 주유소 등으로 가고자 우회전을 하여 도로를 진출하는 자동차와 보도를 통행하는 PM이 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- 자동차가 “차도가 아닌 장소”로 진입하기 위하여 보도 사이로 또는 보도를 횡단하여 우회전하는 경우 보도에서 진행하고 있는 PM에 주의하지 못한 과실이 크다고 할 것이나, PM도 통행이 금지된 보도 상을 주행한 잘못이 있다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 40:60으로 정한다.

수정요소 적용 해설 :

- 야간이거나 전조등 불량 등 자동차가 PM을 미리 발견하기 어려운 사정이 있는 경우 PM의 과실을 5% 가산한다.

- PM이 법규를 위반하여 보도를 통행하면서도 서행하지 아니한 경우 자동차로서는 PM의 갑작스러운 출현에 대비하기 어려우므로 PM의 과실을 10% 가산한다.

- 도로교통법 제13조에 따라 자동차가 차도에서 보도를 횡단할 경우 자동차에게 일시정지의무가 부과되어 있으므로 이를 위반한 경우 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

도로교통법 제13조(차마의 통행)

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

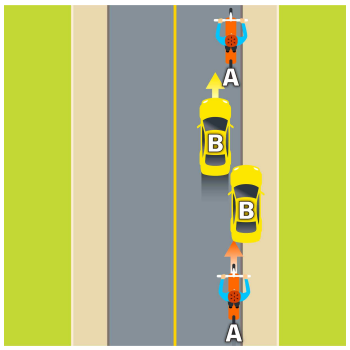
② 제1항 단서의 경우 차마의 운전자는 보도를 횡단하기 직전에 일시정지하여 좌측과 우측 부분등을 살핀 후 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 횡단하여야 한다.

도로교통법 제13조의2(자전거의 통행방법의 특례)

① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로를 통행하여야 한다.

② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

37. 추돌 사고(주·정차 중 사고)



기본 과실	(가) A 0 : B 100 (나) A 100 : 0		
사고 상황	PM A : (가) 주차 중 (나) 주행 중 자동차 B : (가) 주행 중 (나) 주차 중		
수정요소		A	B
A 야간 기타 시야장애		+5	
A 주·정차 금지장소		+10	
A 현저한 과실		+10	
A 중과실		+20	
B 주정차 금지장소			+10
B 주정차방법 위반			+10
B 현저한 과실			+10
B 중과실			+20

[도표해설]

사고상황 :
도로의 가장자리(갓길 포함) 또는 도로와 보도의 가장자리에 동시에 걸치고 주차 중인 PM(또는 자동차)을 동일방향에서 후행하여 진행하던 자동차(또는 PM)가 추돌한 사고이다.

기본과실 해설 :
- 추돌차량의 전방주시태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량의 일방과실로 정하였다.

수정요소 적용 해설
- 도로의 상당 부분을 점유한 상태로 PM이 주차되어 있는 경우 현저한 과실을 적용한다.

- 폭우, 진한 안개, 야간에 가로등이 없는 어두운 곳에서는 추돌차량이 주(정)차 중인 차량을 발견하기가 용이하지 않으므로 피추돌차량의 과실을 5% 가산한다.

- 주·정차 금지 장소에 주·정차되어 있는 경우 피추돌차량의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

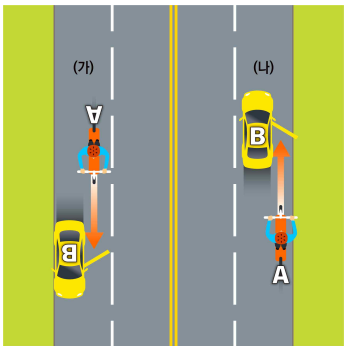
도로교통법 제32조(정차 또는 주차의 금지)
모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니한다.
1. 교차로·횡단보도·건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(「주차장법」에 다라 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장은 제외한다)
2. 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내인 곳
3. 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 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 아니한다.
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. 지방경찰청장이 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 지방경찰청장이 지정한 곳
3. 지방경찰청장이 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 오른쪽 사장자리에 정차하는 등 대통령령으로 정하는 정차 또는 주차의 방법·시간과 금지사항 등을 지켜야한다.

38. 개문 중 사고



기본 과실	(가) A 20 : B 80 (나) A 30 : B 70	
사고 상황	PM A : 후행 차 자동차 B : 좌(우)측 문열림	
수정요소	A	B
A 문개방에 대한 예측가능한 사정이 있을 때	+10	
A 현저한 과실	+10	
A 중과실	+20	
야간 기타 시야장애		+5
B 신호불이행·지연		+10
B 현저한 과실		+10
B 중과실		+20

[도표해설]

사고상황 :

- 도로에서 후행하여 직진하는 PM이 도로 우측에 정차하여 좌(우)측 문을 개방한 자동차의 좌(우)측 문과 충돌한 사고이다.

기본과실 해설 :

- (가) 후행하는 PM이 전방에 정차 중인 자동차가 갑자기 문을 여는 것을 피하기는 매우 곤란하나, 평소 개문의 가능성을 염두에 두고 전방주시를 철저히 하면서 서행할 의무가 있다는 점을 감안하여 양측의 기본과실을 20:80으로 정한다.

- (나) 다만, 자동차는 도로의 중앙을 기준으로 우측 부분에 정차하여야 하고 보도는 차량의 우측문 쪽에 설치되어 있기 때문에, 전방에 정차 중인 자동차에서 탑승객이 내리는 경우 좌측보다는 우측문이 개방될 가능성이 높다는 점을 감안할 때 PM이 전방 정차 중인 자동차의 개문 위험에 대비하여 안전하게 운행하지 못한 과실을 추가 감안하여 양측의 기본과실을 30:70을 정한다.

수정요소 적용 해설

- 자동차가 정차한 직후와 같이 자동차의 개문 위험을 인지가능함에도 PM이 성급하게 자동차의 측면으로 진입한 경우 PM의 과실을 10% 가산한다.
- PM이 진로변경을 하여 자동차 측으로 급격히 이동하던 중인 경우 PM의 현저한 과실을 인정한다.
- 도로교통법 제38조에 따라 정지신호는 후방차량의 전방주시의무 위반의 기초로서 중요한 의미를 가지기 때문에, 정지신호 불이행 또는 지연의 경우 자동차의 과실을 10% 가산한다.

[관련법규]

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 아니되며, 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 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써

그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

신호를 하는 경우	신호를 하는 시기	신호의 방법
1. 정지할 때	그 행위를 하려는 때	팔을 차체의 밖으로 내어 45도 밑으로 펴거나 자동차안전기준에 따라 장치된 제동등을 켤 것