

■ 論 文 ■

횡단보도와 횡단보도 정지선간 이격공간에서의 과실상계 연구

Contributory Negligence Study on Traffic Accident in Area Between Crosswalk and Stop Line at Intersections

신 성 훈

(한양대학교 교통공학과 석사과정)

장 명 순

(한양대학교 교통시스템공학과 교수)

김 남 현

(국립경찰대학 경찰학과 교수)

목 차

- I. 서론
- II. 횡단보도 관련사고 현황
 - 1. 횡단 중 사고발생 현황
 - 2. 횡단보도 사고와 횡단보도 부근사고
- III. 횡단보도 관련사고에 관한 민·형사상 책임
 - 1. 관련규정
 - 2. 횡단보도 관련사고의 구체적 유형
 - 3. 횡단보도와 횡단보도 부근 사고의 과실상계 현황
- IV. 횡단보도 관련사고 과실상계율의 재검토
 - 1. 횡단보도 관련사고 과실상계율의 조정검토 필요성
 - 2. 전문가 설문에 따른 횡단보도 관련사고의 과실상계 조정
- V. 결론
- 참고문헌

Key Words : 횡단보도, 과실상계, 보행자, 이격공간, 정지선

요 약

한국손해사정인 협회의 자동차 사고 손해사정 가이드(1999년 개정판)에 나와있는 횡단보도 부근의 정의를 살펴보면 "간선도로가 아닌 경우에는 횡단보도로부터 15m 이내의 장소를 말하며, 간선도로인 경우에는 횡단보도로부터 25m 이내의 장소"로 정의하고 있다. 횡단보도와 정지선 사이에서 발생한 사고는 횡단보도 부근의 사고로 분류가 된다. 현행 법령과, 법원 판례를 검토한 결과 3가지 교통사고 장소 즉, 횡단보도, 횡단보도 부근, 횡단보도와 정지선 사이의 이격공간에서 발생하는 교통사고는 과실상계에 있어서 차별성을 두어야 한다고 판단되어 차별성의 정도를 알아보기 위하여 횡단보도와 정지선 사이의 이격공간에서 발생하는 교통사고에 대한 과실상계에 대하여 대한교통학회 회원들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 본 연구결과 아래와 같은 사항이 도출되었다.

- (1) 현행 횡단보도 사고와 횡단보도 부근 사고로 분류되어 있는 2단계 분류를 횡단보도 사고, 횡단보도와 횡단보도 정지선 사이의 이격공간 사고, 횡단보도 부근 사고의 3단계 분류로 바뀌어야 한다.
- (2) 3단계로 분류된 과실상계의 순위는 횡단보도 사고의 보행자 기본 과실상계가 가장 낮으며, 다음으로 이격공간의 사고, 횡단보도 부근의 사고 순으로 되어야 한다.
- (3) 이격공간 사고의 보행자 기본 과실상계는 <표 8>, <표 9>, <표 10>과 같다.
- (4) 보행자 신호등이 적색 등화시 횡단보도 사고의 보행자 기본 과실상계는 횡단보도 부근 사고의 보행자 기본 과실상계보다 낮은 과실상계로 수정되어야 한다.

1. 서론

교통수단인 자동차의 급증은 그 자체의 구조적 결함과 도로점유율의 부적정, 도로정비의 불충분, 제반 교통설비의 미비, 통행인의 통행질서준수 미흡, 불완전한 운전술에 의한 운행 등 그 운행여건의 불충분과 이를 무시한 부주의 운전으로 인하여 교통사고의 필연적 대량화를 초래하고, 그에 따른 손해 또한 다액화에 이르게 되었다.

이에 종래의 개인주의적 과실책임의 법리에서 벗어나 사회주의적 무과실책임 내지는 보상책임, 위험책임의 법리에 따라 피해자의 보호를 위하여 자동차손해배상보장법이 시행 중인바, 이 법은 자동차보유자로 하여금 자동차손해배상책임보험에 가입토록 강제하는 한편 그 사고에 따른 인신손해의 배상책임을 정함에 있어 보유자 개념을 확장하여 책임주체의 범위를 확대시키고, 과실의 입증책임을 전환하여 자동차 운행 공용자에 대하여 무과실의 거증책임을 부담시키며 그 거증무과실의 내용을 가중시켜 사실상 무과실에 가까운 책임을 부담시킴으로써 자동차운행공용자의 책임범위를 확대, 일의적 엄격책임을 부과시키고 있다.

따라서, 현재 자동차사고에 따른 손해배상청구에 있어서의 중점은 손해배상책임 발생 그 자체보다는 그 배상책임액의 범위로 옮겨지게 되었다.

그러나 위 교통사고 자체는 매우 우발적이고 예외적이며 그 발생에 있어서도 운행자나 통행인 어느 일방의 과실만에 의한 경우는 극히 적고 언제나 위 사람들을 포함한 제반 교통관계인의 사소한 부주의가 결합되어 발생되고 있는 형편이다. 이에 손해배상제도의 근본이 되는 피해자의 구제와 사회보장적인 측면에서의 가해자의 보호를 적절히 조정함으로써 손해의 적정한 분배를 통한 공평 타당한 보상을 기하기 위한 제도적 장치가 필요한 바 그 중 하나가 본고에서 논하고자 하는 과실상계인 것이다.

이하 본고에서는 다양한 교통사고 유형 중 횡단보도와 관련된 차대 보행자 사고에 국한하여 현행 과실상계율을 검토하기로 한다. 즉 현행 횡단보도 사고는 형사상 사고분류와는 달리 횡단보도 사고와 횡단보도 부근 사고의 2단계로 분류되어 피해자에 대한 손해배상에서 충분하지 못하므로 횡단보도 관련사고를 횡단보도 사고, 횡단보도 이격공간 사고, 횡단보도 부근 사고의 3단계 분류를 하여야 할 필요성을 논증하고,

3단계 분류를 할 경우 전문가들의 설문조사를 통하여 새로이 추가되는 이격공간 사고유형에 대하여 보행자 과실상계율을 어떻게 정의하는 것이 합리적인지 고찰하고자 한다.

II. 횡단보도 관련사고 현황

1. 횡단 중 사고발생 현황

횡단보도란 도로교통법(이하 '도교법'이라 한다)에 따라 교통의 안전에 필요한 주의·규제·지시 등을 표시한 안전표지 또는 도로의 바닥에 기호나 문자 또는 선 등으로 표시한 노면표시에 의하여 보행자가 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 하기 위한 전용구간을 표시한 곳으로서 보행자의 절대보호지역이다. 횡단보도는 도로(차도)상에 차와 사람이 직접적으로 교차하게 되는 위험한 공간이라 할 수 있다.

한편, 비교적 경미한 교통위반행위를 하는 등 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관하여 교통사고처리특례법(이하 '교특법'이라 한다)은 피해자가 처벌을 원치 않거나 가해자가 종합보험 또는 공제조합에 가입한 경우 처벌치 않게 하는 특례를 인정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진시키고 있다.

그러나 교특법 제3조 제2항 단서의 10가지 사유(1. 신호·지시위반 2. 중앙선침범 3. 속도위반 4. 앞지르기방범 또는 금지 위반 5. 건널목 통과방법 위반 6. 횡단보도보행자보호의무 위반 7. 무면허운전 8. 주취운전 9. 보도침범사고 10. 승객추락방지의무위반)에 해당되는 경우에는 반의사불벌죄 등의 특리를 인정하지 않음으로써 횡단보도에서는 운전자로 하여금 보행자를 최대한 보호하도록 강제하고 있다.

이와 같이 법적으로 보행자를 보호하고 있음에도 불구하고 횡단보도와 횡단보도 부근의 차대 사람사고가 다수 발생하고 있다. 경찰청에 의하면 과거 10년간(1992~2001년) 전체 차대 사람 사고 발생건수는 882,462건으로 이중에서 횡단보도 횡단중 사고는 약 9.8%(86,625건), 횡단보도 부근 횡단중 사고는 약 2.0%(17,964건)로 나타났으며, 전체 차대 사람 사고 사망자수는 44,096명으로 이중에서 횡단보도 횡단중 사망자는 약 9.1%(4,012명), 횡단보도 부근 횡단중 사고는 약 2.2%(986명)로 나타났다.

〈표 1〉 차대 사람사고 유형별 발생건수 및 사망자 추세

연도	유형	계	마주보고		횡단보도		유교부근		노상		길가장자리		기타	
			통행중	통행중	횡단중	부근 횡단중	횡단중	유회중	작업중	정지중	통행중	통행중	기타	
계	발생건수	882,462	5,652	17,029	86,625	17,964	3,125	297,129	15,057	3,051	10,141	9,118	26,161	391,410
	사망자	44,096	468	1,049	4,012	986	245	16,578	734	292	588	373	1,567	17,204
비율 (%)	발생건수	100	0.6	1.9	9.8	2.0	0.4	33.7	1.7	0.3	1.1	1.0	3.0	44.4
	사망자	100	1.1	2.4	9.1	2.2	0.6	37.6	1.7	0.7	1.3	0.8	3.6	39.0
1992	발생건수	122,951	559	2,367	11,921	3,216	323	48,262	2,750	515	1,746	1,022	4,631	45,639
	사망자	5,802	49	139	538	125	22	2,462	121	39	101	59	208	1,939
1993	발생건수	117,431	658	2,614	11,964	2,067	265	41,959	2,592	421	1,566	1,372	3,972	47,981
	사망자	5,241	63	154	528	117	17	2,077	120	43	65	40	150	1,867
1994	발생건수	105,261	624	2,309	11,225	1,841	570	37,414	1,664	276	901	1,650	2,788	43,999
	사망자	4,641	54	139	453	104	22	1,826	81	21	60	49	168	1,664
1995	발생건수	91,395	478	1,895	9,922	1,680	411	30,421	1,277	279	911	682	2,568	40,871
	사망자	4,564	34	111	439	88	24	1,641	47	29	56	34	145	1,916
1996	발생건수	87,292	572	1,644	9,823	1,552	280	28,372	1,094	261	849	960	2,234	39,651
	사망자	5,070	56	111	542	114	23	1,766	73	39	48	38	192	2,068
1997	발생건수	74,144	615	1,349	7,050	1,605	263	23,712	901	263	829	795	2,139	34,623
	사망자	4,458	61	90	358	98	19	1,658	68	38	69	38	182	1,779
1998	발생건수	70,631	532	1,227	6,057	1,107	253	22,948	1,024	226	789	531	1,865	34,072
	사망자	3,495	33	60	247	70	28	1,307	45	25	55	32	132	1,461
1999	발생건수	74,527	568	1,379	6,284	1,462	287	23,026	1,190	215	743	730	1,670	36,973
	사망자	3,692	34	80	289	77	29	1,359	62	9	35	25	109	1,584
2000	발생건수	72,932	570	1,061	6,102	2,051	250	21,273	1,484	349	904	740	1,899	36,249
	사망자	3,890	49	84	324	117	37	1,341	68	22	51	36	143	1,618
2001	발생건수	65,898	476	1,184	6,277	1,383	223	19,742	1,081	246	903	636	2,395	31,352
	사망자	3,243	35	81	294	76	24	1,141	49	27	48	22	138	1,308

〈표 1〉에서와 같이 차대 사람 사이 발생된 12가지 사고 유형중 횡단보도 횡단중 사고건수와 사망자수는 3번째, 횡단보도 부근 횡단중 사고건수와 사망자 수는 각각 5번째, 6번째로 높은 사고유형이다.

2. 횡단보도 사고와 횡단보도 부근사고

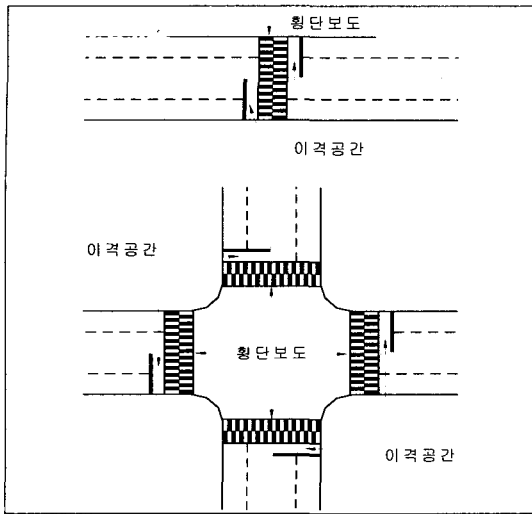
1) 횡단보도 사고

횡단보도사고의 정의는 도교법 제2조 8항 "보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로서 표시한 도로의 부분"에서 발생하는 사고만을 말한다. 도교법시행규칙 제9조(횡단보도 설치기준) 1항을 살펴보면 "횡단보도에는 별표 1에 의한 횡단보도표시인 708번, 708-1번(노면표시)과 일련번호 316번 횡단보도표지판을 설치한다."라고 되어있다. 그러므로 보행자가

〈그림 1〉에 나타나 있는 횡단보도에서 횡단을 하다 발생한 사고는 횡단보도사고로 분류가 된다.

2) 횡단보도 부근 사고

한국손해사정인 협회의 자동차 사고 손해사정 가이드(1999년 개정판)에 나와있는 횡단보도 부근의 정의를 살펴보면 "간선도로가 아닌 경우에는 횡단보도로부터 15m 이내의 장소를 말하며, 간선도로인 경우에는 횡단보도로부터 25m 이내의 장소"라고 되어있다. 따라서 횡단보도로부터 15~25m 이내에서 발생한 사고는 횡단보도 부근 사고로 분류가 되며, 위의 〈그림 1〉에 나타나 있는 횡단보도와 정지선 사이(이하 "이격공간"이라 한다)에서 발생한 사고는 횡단보도사고로 분류가 되지 않고 횡단보도 부근의 사고로 분류가 된다.



〈그림 1〉 횡단보도와 횡단보도정지선 사이(이격공간)

이격공간의 넓이는 도로교통안전관리공단의 교통안전시설실무편람을 살펴보면 정지선(706표지)은 자동차가 정지할 위치를 나타내는 노면표시로 설치위치는 해당지점으로부터 2~3m 전방에 설치하여야 하며 부득이한 경우 시인성 등에 대한 공학적 판단에 따라 설치하도록 되어 있으므로, 이격공간의 일반적인 넓이는 2~3m이다.

따라서, 이격공간내 사고는 횡단보도 부근사고 중에서도 해당장소 구분이 명확하며 또한 신호가 있는 횡단보도인 경우는 일반적인 안전운전의무 위반이 아니라 사회통념상 중요한 법규위반으로 여겨지는 신호위반에 해당하므로 별도의 분류가 필요하다고 생각된다.

〈표 2〉 횡단보도 관련 안전표지

706 표시	708 표시	708-1 표시	316 표시
706 정지선	708 횡단보도	708-1 횡단보도	316 횡단보도

〈표 3〉 횡단보도 횡단에 있어 차량과 보행자 관련법령

관련 법	내용
도교법 제10조 (도로의 횡단)	<ol style="list-style-type: none"> 지방경찰청장은 도로를 횡단하는 보행자의 안전을 위하여 행정자치부령이 정하는 기준에 의하여 횡단보도를 설치할 수 있다.〈개정 1991.5.31, 1995.1.5, 1999.1.29〉 보행자는 지하도·육교 그 밖의 도로횡단시설이나 제1항의 규정에 의한 횡단보도가 설치되어 있는 도로에서는 그곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도·육교 등 도로횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해되지 아니하는 방법으로 도로횡단시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.〈개정 1995.1.5〉 보행자는 제1항의 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은거리로 횡단하여야 한다. 보행자는 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원 등의 신호 또는 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우를 제외하고는 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니된다.
도교법 제24조 (보행자의 보호)	<ol style="list-style-type: none"> 모든 차의 운전자는 보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때에는 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시 정지하여 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주어서는 아니된다. 모든 차의 운전자는 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에서 좌회전 또는 우회전하려는 경우에 신호기 또는 경찰공무원 등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니된다. 모든 차의 운전자는 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니된다. 모든 차의 운전자는 도로에 설치된 안전지대에 보행자가 있을 때와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 때에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다. 모든 차의 운전자는 보행자가 제10조제3항의 규정에 의하여 도로를 횡단하고 있는 때에는 안전거리를 두고 일시정지하여 보행자로 하여금 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다.

III. 횡단보도 관련사고에 관한 민·형사상 책임

1. 관련규정

보행자의 도로 횡단에 있어 차량과 보행자의 주의 의무를 규정한 것을 살펴보면 <표 3>과 같이 도교법 제 10조(도로의 횡단) 및 제24조(보행자의 보호) 등이 있다.

2. 횡단보도 관련사고의 구체적 유형

1) 신호기 없는 횡단보도 사고

차량이 신호기가 없는 횡단보도를 통과할 때 횡단 보행자가 있을 경우 모든 차량은 횡단보도 정지선 앞에서 정지를 하여야 하며, 횡단보도 보행자가 없는 경우에는 횡단보도 앞 정지선은 일시정지 의무가 없으므로 일시정지 없이 진행하여도 무관하다. 차량 및 보행자용 신호기가 없는 횡단보도 내에서의 사고는 항상 교통법상 횡단보도 보행자보호의무 위반사고로 처벌한다.

2) 신호기 있는 횡단보도 사고

보행신호등이 있는 횡단보도에서 보행신호등이 녹색등화이거나 녹색등화의 점멸일 경우 모든 차량의 운전자는 횡단보도 정지선 앞에서 정지하여야 하며 이를 위반하여 노면표시된 엄격한 횡단보도 내에서 교통사고를 야기한 경우 교통법상 횡단보도 보행자보호의무 위반사고에 해당한다. 그러나 보행 신호등이 적색등화일 경우 횡단보도는 횡단보도의 기능을 상실한 상태이므로 이 때 횡단보도상에서 발생한 사고에 대하여 운전자는 교통법상 횡단보도 보행자보호의무 위반사고의 책임을 지지 않지만(서울고법 1985. 8. 9. 85노287), 도교법 제44조(안전운전의 의무) 위반사고에 해당하여 특별규정을 적용 받는다.

신호기가 설치된 횡단보도에서 차량은 적색등화시 횡단보도 직전의 정지선(노면표시 706번)에 정지하여야 한다. 이것은 도교법 시행규칙 별표3에 의한 준수사항이며 이를 위반하고 정지선을 통과하여 횡단보도 노면표시 사이의 이격공간에서 사고가 발생한 경우는 엄격한 의미에서 신호위반에 해당하는 것이다(참조판례 대법원 1986.12.23. 85도1977).

피해자가 신호기의 보행신호에 따라 횡단보도를 통행하던 중 보행정지 및 차량진행 신호로 바뀌자 도로

중앙선 부분에서 횡단보도 통행을 중단하고 차량의 통과를 기다리며 멈춰 서있던 상황이라면 위 피해자를 횡단보도를 통행중인 보행자라고 보기는 어렵다. 차량정지신호가 진행신호로 바뀌는 것을 보고 운행하던 피고인 운전차량이 위 피해자를 충돌하였다 하더라도 사고발생 방지에 관한 업무상 주의의무 위반의 과실이 있음은 별론으로 하고 운전자에게 보행자 보호의무를 위반한 잘못이 있다고는 할 수 없다(참조판례 대법원 1983.12.13. 83도2676).

또 '보행등의 녹색등화의 점멸신호'의 뜻은 보행자는 횡단을 시작하여서는 아니되고 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다(도교법시행규칙 제5조 제2항(별표 3)). 피해자가 보행신호등의 녹색등화가 점멸되고 있는 상태에서 횡단보도를 횡단하기 시작하여 횡단을 완료하기 전에 보행신호등이 적색등화로 변경되고, 차량 신호등의 녹색등화에 직진하던 차량과 충돌된 경우 보행자는 녹색등화의 점멸신호에 위반하여 횡단보도를 통행한 것이다. 따라서, 횡단보도를 통행중인 보행자라고 보기는 어려우므로 운전자의 사고발생방지에 관한 업무상 주의의무위반의 과실이 있음은 별론으로 하고 보행자보호의무를 위반한 잘못이 있다고는 할 수 없다. 즉 교통법상 횡단보도 보행자보호의무 위반사고에 해당하지 않는다(참조판례 대법원 2001.10.9. 2001도2939).

3. 횡단보도와 횡단보도 부근 사고의 과실상계 현황

과실상계란 사고발생에 있어서나 또는 피해 정도에 있어서 피해자에게도 잘못이 있는 경우에 피해자가 피해의 전부를 배상 받도록 하는 것은 공평하지 못하므로 피해자의 잘못의 정도만큼 배상액을 감하는 것이다. 사고 유형별로 기본과실을 우선 산정한 후 사고장소, 사고시간, 피해자의 형태, 가해자의 과실정도에 따라 과실정도를 더하거나 빼게 된다. 여기에서는 사고유형별 기본과실만을 언급하고 과실의 수증요소에 관한 설명은 생략하기로 한다.

1) 신호등이 있는 횡단보도 사고의 과실상계

현재 신호등이 있는 횡단보도 사고중 차량이 교차로를 통과 전·후 발생하는 차량과 보행자 사고의 과실상계는 <표 4>와 같이 보행자의 기본 과실은 0~70%이다.

〈표 4〉 신호등이 있는 횡단보도 사고 과실상계

구분	차량 신호	보행자 신호	보행자 기본과실
차량 교차로 통과 전		녹색	0%
		녹색점멸	10%
		적색	70%
차량 교차로 통과 후	황색	녹색	0%
	적색	녹색	0%
	적색	녹색점멸	10%
	적색	적색	40%
	황색	적색	50%
	녹색	적색	70%

근거 : 자동차 사고 손해사정 가이드 1999년 개정판, 한국손해사정인회

2) 신호등이 없는 횡단보도 사고의 과실상계

신호등이 없는 횡단보도상의 사고 발생시 보행자의 기본 과실은 〈표 5〉과 같이 0%이다.

〈표 5〉 신호등이 없는 횡단보도 사고 과실상계

구분	보행자 기본 과실
신호등이 없는 횡단보도의 횡단보도 사고	0%

근거 : 자동차 사고 손해사정 가이드 1999년 개정판, 한국손해사정인회

3) 횡단보도 부근 사고의 과실상계 현황

(가) 신호등이 있는 횡단보도 부근 사고의 과실상계

현재 횡단보도 부근의 사고중 차량이 보행자 녹색 등화시 횡단보도를 통과 전·후 발생하는 차량 보행자 사고의 과실상계는 〈표 6〉과 같이 보행자의 기본 과실은 10~60%이다.

〈표 6〉 신호등이 있는 횡단보도의 횡단보도 부근 사고 과실상계

구분	차량 신호	보행자 신호	보행자 기본과실
차량 횡단보도 통과 전		녹색	10%
		녹색점멸	20%
		적색	50%
차량 횡단보도 통과 후	녹색	녹색	10%
	황색	녹색	10%
	적색	녹색	10%
	황색	녹색점멸	20%
	적색	녹색점멸	20%
	녹색	녹색점멸	30%
	적색	적색	40%
	황색	적색	50%
	녹색	적색	60%

근거 : 자동차 사고 손해사정 가이드 1999년 개정판, 한국손해사정인회

(나) 신호등이 없는 횡단보도 부근 사고의 과실상계

신호등이 없는 횡단보도 부근의 보행자 사고시 보행자의 기본과실은 〈표 7〉과 같이 30%이다.

〈표 7〉 신호등이 없는 횡단보도의 횡단보도 부근 사고 과실상계

구분	보행자 기본 과실
신호등이 없는 횡단보도의 횡단보도 부근의 사고	30%

근거 : 자동차 사고 손해사정 가이드 1999년 개정판, 한국손해사정인회

IV. 횡단보도 관련사고 과실상계율의 재검토

1. 횡단보도 관련사고 과실상계율의 조정 검토 필요성

자동차사고의 실재를 보면 사고발생사실 자체나 가해자의 고의·과실이 있음에 관한 다툼보다는 그 실질적 쟁점이 손해액의 산정문제와 과실상계의 적용 문제에 있다고 하여도 과언이 아니다. 그런데 전자의 문제는 실무상 그 기준이 어느 정도 확립되어 있다고 할 수 있는 반면, 후자의 문제는 아직 전자와 같은 확립된 수준에 이르렀다고는 할 수는 없을 것이다.

그런데 횡단보도 관련사고에 있어서는 전술한 바와 같이 횡단보도 부근이란 간선도로가 아닌 경우에는 횡단보도로부터 15m 이내의 장소를 말하며, 간선도로인 경우에는 횡단보도로부터 25m 이내의 장소인데, 이격공간에서 발생하는 차량과 보행자 사고도 횡단보도 부근의 사고로 일괄적으로 처리되고 있다는 점에서 문제가 있다.

도교법 제24조 제1항을 살펴보면 “모든 차의 운전자는 보행자가 횡단보도를 횡단하고 있는 때에는 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여 보행자의 횡단을 방해하거나 위협을 주어서는 안된다”라고 되어있다. 그리고 대법원판결에서는 “도교법시행규칙 제3조 제2항 별표1의 일련번호 706번 표지는 그 자체가 일시정지의무 있음을 표시하는 것이 아니고 운행중 정지하여야 할 경우에 정지하여야 할 지점이라는 것을 표시하는 안전표지라고 보아야 할 것이다”라고 되어 있다(대법원 86. 12. 23, 85도1977).

횡단보도의 공간적 범위는 도교법 제2조 8항에서 “보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로써 표

시한 도로의 부분"이라고 명시되어 있어 횡단보도와 횡단보도 정지선 사이의 사고를 횡단보도 사고라고 말할 수 없지만, 횡단보도와 횡단보도 정지선 사이의 사고는 도교법 제 24조의 보행자 보호의무를 위반한 사고로 볼 수 있다. 특히, 신호 있는 횡단보도의 경우는 차량 적색 신호시 일시정지선에 반드시 정지하여야 하며 이 선을 넘는 경우 도교법 제5조의 신호위반에 해당하므로 이격공간에서 발생하는 사고는 횡단보도 부근 사고와는 구별하여야 한다.

또 이격공간을 횡단보도 사고 또는 횡단보도 부근 사고와 분리한 별도의 사고로 하는 경우는 해당장소의 구분이 명확하므로 3단계 구분으로 추가적인 번거로움은 없다고 보여진다.

이러한 차별성의 정도를 알아보기 위하여 대한교통학회 회원들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

2. 전문가 설문에 따른 횡단보도 관련사고의 과실상계 조정

차량의 진행방향에서 이격공간은 <그림 1>에서와 같이 차량 횡단보도 통과 전에만 존재하며, 횡단보도 통과 후에는 존재하지 않는다. 따라서 차량 횡단보도 통과 전 이격공간에서 발생하는 사고의 과실상계의 대하여 2003년 현재 대한교통학회 등록회원에게 E-mail을 통하여 신호등이 없는 횡단보도의 이격공간에서의 사고발생시, 차량이 횡단보도 통과 전 차량 신호등이 녹색, 황색, 적색일 때 보행자 신호등이 녹색등화, 녹색등화의 점멸, 적색등화일 때 이격공간에서의 사고 발생에 대한 13가지 항목에 대하여 설문을

실시한 결과 전체 설문 대상자중 60명(약 5%)이 응답하였다.

신호등이 없는 횡단보도의 이격공간에서의 사고 발생시 보행자 기본과실상계는 <표 8>에서 제시된 바와 같이 10%가 적정한 것으로 조사되었다.

신호등이 있는 횡단보도에서 현행과 같이 차량이 교차로 통과 전, 횡단보도 통과 전으로 구분된 경우에 이격공간에서의 사고 발생시 보행자 기본 과실상계는 <표 9>에 제시된 바와 같이 보행자 신호등이 녹색등화일 때는 0%, 보행자 신호등이 녹색등화의 점멸시에는 10%, 보행자 신호등이 적색등화일 때는 50%가 적정한 것으로 조사되었다.

신호등이 있는 횡단보도에서 차량의 운전자는 횡단보도 보행자 신호등을 보고 진행하는 것이 아니라 차량의 진행방향에 있는 차량의 신호등을 보고 진행한다. 따라서 횡단보도 사고, 이격공간 사고, 횡단보도 부근 사고의 보행자 기본 과실상계는 차량의 신호등화와 보행자의 신호등화에 따른 과실상계를 적용하여야 하므로 <표 9>의 적용은 지양되어야 할 것이다.

차량의 신호등화와 보행자의 신호등화에 따른 이격공간 사고의 보행자 기본과실상계는 <표 10>에 제시된 바와 같이 보행자 신호등이 녹색등화일 때는 0%, 보행자 신호등이 녹색등화의 점멸시에는 10%(단, 차량 신호등이 녹색등화시에는 20%), 보행자 신호등이 적색등화일 때는 차량 신호등이 적색등화이면 40%, 차량 신호등이 황색등화이면 50%, 차량 신호등이 녹색등화이면 60%가 적정한 것으로 조사되었다.

한편, 보행자 신호등이 녹색등화, 녹색등화의 점멸시에는 횡단보도 사고의 과실상계가 횡단보도 부근

<표 8> 전문가 설문결과 I(신호등이 없는 횡단보도 이격공간에서의 사고)

구분	횡단보도 사고		이격공간 사고 (설문결과)		횡단보도 부근 사고
	보행자 기본과실		보행자 기본과실	응답비율	보행자 기본과실
신호등 없는 횡단보도	0%		10%	50.0%	30%

<표 9> 전문가 설문결과 II(신호등이 있는 횡단보도 이격공간에서의 사고)

구분	횡단보도 사고			이격공간 사고 (설문결과)				횡단보도 부근 사고		
	차량 신호	보행자 신호	보행자 기본과실	차량 신호	보행자 신호	보행자 기본과실	응답비율	차량 신호	보행자 신호	보행자 기본과실
차량이 교차로 통과 전, 횡단보도 통과 전 사고		녹색	0%	녹색		0%	65.0%		녹색	10%
		녹색점멸	10%	녹색점멸		10%	68.3%		녹색점멸	20%
		적색	70%	적색		50%	51.7%		적색	50%

number of conflicts and traffic volume showed a linear relationship, so that traffic volume can also be an MOE. The level of service of non-controlled intersection can be determined with either of the MOE's. Since the performance is also influenced by the ratio of traffic volumes of crossing streets, the traffic volume should be adjusted by the ratio. The capacity of non-controlled intersection was suggested to be 2,000veh/hr referring that of AWSC intersection in the USHCM. The criteria was suggested by evenly dividing the traffic volumes based on the capacity.

Contributory Negligence Study on Traffic Accident in Area Between Crosswalk and Stop Line at Intersections

SHIN, Seong Hoon · CHANG, Myungsoon · KIM, NamHyeon

Korea Claim Adjuster Association(KCAA) defines the near pedestrian crossing accidents as those accidents that occurred in the area within 25m from pedestrian crossing on the arterial road and within 15m from pedestrian crossing on other classes of road. Accidents between pedestrian crossing and stop line are classified as the accident near pedestrian crossing.

Reviewing of current statute and court precedent, three kinds of traffic accidents which are accidents occurred in the pedestrian crossing, near pedestrian crossing and the area between pedestrian crossing and stop line, should be distinguished by different pedestrian contributory negligence. To find out how different they are, we surveyed transportation society members about the contributory negligence of traffic accidents between pedestrian crossing and stop line and the results are as follows :

(1) The current two classification of pedestrian crossing accidents and near pedestrian crossing accidents should be changed to three classification of pedestrian crossing accidents that includes accidents on pedestrian crossing, near pedestrian crossing and between pedestrian

crossing and the stop line.

- (2) For the pedestrian's contributory negligence, the least reasonability to pedestrian is accident on the pedestrian crossing. The next one is the accident between pedestrian crossing and stop line and the last is the accident near pedestrian crossing.
- (3) Pedestrian contributory negligence for accident by space is recommended as <table 8>, <table 9>, <table 10>.
- (4) Contributory negligence rate of the accident on the pedestrian crossing during red light should be modified to be less than that of near pedestrian crossing.

Determining Priority of Transport Policies with a Focus on Data Envelopment Analysis with Ranked Voting Data

HONG, Seock-Jin · OH, Jaehak · HA, Hun-Koo

The Transport policies in Korea have been planned and implemented as a part of a larger economy policy based on the achievement of economic growth. As a result, previous transport policies have been focused mostly on the supply of transport infrastructure. The average annual economic growth of six percent and a twelve percent growth in motor vehicles until the late 90s led to the acceleration of the imbalance between the supply and demand of infrastructure. As such, there is a need to establish an innovative transportation policy in order to increase national competitiveness and provide momentum for national growth in the Twenty one century. This research has developed strategies and policies based on interviews that were carried out with specialists in transport field. Moreover, some transport policies have been established for the year 2020 through the conducting of a survey. The survey was conducted by interviewing respondents on making the priority of transport policies, which was then analyzed