

신호등 없는 교차로에서 발생한 교통사고의 가·피해자 구분

Distinguishing Responsible Parties for Traffic Accidents at Unsignalized Intersections



김호열

들어가며

신호등이 설치되어 있지 않은 교차로는 각 방면에서 진행되는 제차가 서로 만나게 되는 장소적 특징을 가지고 있으며 그로 인하여 교통사고 취약성이 매우 높기 때문에 도로교통법 관련 규정은 여러 조항에 걸쳐 중복되어 기재되어 있어 사고가 발생하면 당사자들의 잦은 분쟁이나 다툼이 일어나고 있으며 경찰의 교통사고 조사시에도 가·피해자 구분에 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다. 2015년 상반기 경기경찰청 교통사고 이의 민원 173건 중 67건이 신호등 없는 교차로 사고로 전체 민원의 38.7%나 차지한다. 신호등 없는 교차로 사고는 대부분 일방적인 과실보다는 피해자라고 하더라도 과실상계 되어 민사적인 책임을 지기도 하므로 더욱 명확한 관련 규정과 정

확한 사고 조사가 필요하다고 본다.

신호등 없는 교차로 사고는 교차로 형태나 당시 교통상황에 따른 운전자의 주의의무에 따라 사고에 대한 책임이 달라 가·피해자 구분을 다르게 할 수 있는 특성도 가지고 있으므로 여기에서는 신호등 없는 교차로에서 우선권 양보 시설이 설치된 교차로 사고, 노폭이 대등한 교차로 사고, 대로와 소로가 구분된 교차로 사고에 있어서 가·피해자 구분에 대하여 구체적으로 알아보고 이에 대한 대책을 고민해 보고자 한다.

신호등 없는 교차로 사고 관계 규정

1. 도로교통법 제2조(정의)

“교차로”란 ‘십’자로, ‘T’자로나 그 밖에 둘 이상

김호열 : 경기지방경찰청 교통과 교통조사계, knpkhy@hanmail.net, Phone: 031-888-2357, Fax: 031-888-3765

1) 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따른 의무), 도로교통법 제25조(교차로 통행방법), 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서 양보운전), 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지 할 장소), 도로교통법 제48조(안전운전 의무)

의 도로(보도와 차도가 구분되어 있는 도로에서는 차도를 말한다)가 교차하는 부분을 말한다.

2. 도로교통법 제5조(신호 또는 지시에 따른 의무)

1항. 도로를 통행하는 보행자와 차마의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

2항. 도로로 통행하는 보행자와 모든 차마의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 국가경찰 공무원·자치경찰공무원 또는 경찰보조자의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원 등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.

3. 도로교통법 제25조(교차로통행방법)

6항. 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고, 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.

4. 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전)

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

2항. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

3항. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

4항. 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 좌회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 우회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

5. 도로교통법 제31조(서행 또는 일시정지 할 장소)

1항. 모든 차의 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

2항. 모든 차의 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

6. 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

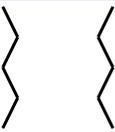
1항. 모든 차의 운전자는 차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.

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

- ▶ 황색등화의 점멸 : 차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다.

- ▶ 적색등화의 점멸 : 차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행할 수 있다.

8. 도로교통법 시행규칙 별표 6 (안전표지)²⁾

일련번호	종류	내용(만드는 방식)	표시하는 뜻
① 주의표지 106	우선도로 표시		우선도로에서 우선도로가 아닌 도로와 교차함을 알리는 것
② 주의표지 107, 108	우/좌 합류도로 표시		우/좌 합류도로가 있음을 알리는 것
③ 규제표지 226	서행 표시		차가 서행하여야 할 장소임을 지정
④ 규제표지 227	일시 정지 표시		차가 일시 정지하여야 할 장소임을 지정
⑤ 규제표지 228	양보 표시		차가 도로를 양보할 장소임을 지정
⑥ 노면표시 519	서행 표시		차가 서행하여야 할 것을 표시
⑦ 노면표시 520	서행 표시		차가 서행하여야 할 곳을 표시하는 것
⑧ 노면표시 521	일시정지 표시		교차로, 횡단보도 등에서 차가 일시정지 하여야 할 것을 표시
⑨ 노면표시 522	양보 표시		교차로나 합류도로 등에서 차가 양보하여야 할 지점에 설치 (장소임을 표시)

2) 교통사고조사 매뉴얼(2012년, 경찰청 발행)

통행우선권 시설이 설치된 교차로 사고

1. 도로교통법 시행규칙 별표 2에 따라 통행우선권을 살펴보면, 주간에는 정상적으로 신호등이 작동되지만 야간 및 심야시간대에 원활한 소통을 위한 장소이거나 교통안전에 필요하고 사고위험성이 높은 교차로에는 적색점멸과 황색점멸 신호로 운영³⁾하고 있다.

적색점멸 신호의 뜻은 차마는 정지선이나 횡단보도 및 교차로의 직전에서 일시정지한 후 다른 교통에 주의하여 진행할 수 있고, 황색점멸 신호는 차마는 다른 교통 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있으므로 통상적으로 적색점멸 신호가 운용되는 방향에서 진행한 차량에게 더 많은 과실이 있다고 볼 수 있다.

경찰청에서는 질의회시 지침⁴⁾을 통하여 적색점멸 신호가 있는 방향을 통행하는 차량이 일시정지하지 않고 진행하였다면 신호위반에 해당한다고 하였다. 그것은 종합보험에 가입되어 있다고 하더라도 인적피해 교통사고가 발생하면 교통사고처리특례법 제3조(처벌의 특례) 단서 1호(신호·지시위반) 적용되어 중과실 사고에 해당하는 것이다.

즉, 점멸신호가 운용되고 있는 교차로 사고에 있어서는 적색점멸 신호에서 일시정지나 과속여부 및 안전표지가 표시하는 내용의 준수여부 등 도로교통법령에서 정한 규정을 준수하였는지를 면밀히 검토하여 종합적으로 판단하여 가·피해자가 결정되므로 점멸 신호 운용 구간에서는 운전자의 주의의무가 더 요구된다고 할 수 있다.

2. 도로교통법 시행규칙 별표 6에 따라 안전표지가 설치된 교차로는 시설물이 뜻하는 내용에 따라 안전하게 통행을 하여야 하는데 특히, 주의할 것은 규제표지 일련번호 227(일시정지표지)이다. 이 장소는 차가 일시 정지하여야 할 장소임을 지정하는 것으로 신호등 없는 교차로의 통행우선

권을 확립하기 위하여 주도로와 부도로 구분된 도로에서 시인거리가 짧거나 장애물 등으로 인하여 좌우를 확인할 수 없는 교차로 부도로에 설치하고 있고 규제표지 228(양보 표지)는 교차하는 모든 방향의 교통량이 매우 적어 일시정지하지 않고도 통과할 수 있는 교차로 부도로에 설치되어 있다.

따라서, 통행우선권 관련 시설이 설치된 교차로를 통행하는 차량은 위와 같은 시설물이 뜻하는 내용에 따라 일시정지하거나 양보하여 다른 차의 진행에 방해를 주지 않고 안전하게 통행하여야 사고를 예방할 수 있을 것이다.

노퍽이 대등한 교차로 사고

일반적으로 노퍽이 대등한 신호등 없는 교차로의 통행우선순위는 도로교통법 제26조(교통정리가 없는 교차로에서의 양보운전) 1항의 규정에 따라 이미 교차로에 들어가 있는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 하므로 선 진입 차량에 통행우선권이 부여된다. 그리고 3항의 규정에 따라 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 우측 도로의 차에 진로를 양보하여야 하므로 우측도로 통행하는 차가 우선이다. 또한 4항 규정에 따라 직진 대 좌회전의 경우에는 직진우선, 우회전 대 좌회전의 경우에는 우회전 차량에 통행우선권이 부여되고 있다.

이를 정리하면 첫 번째 선 진입 차량, 두 번째 우선순위가 같고 동시에 진입 시 우측도로 진입 차량, 직진차가 좌회전보다 우선되고 우회전차가 좌회전차보다 우선 되는 것이다.

교통사고 조사 실무에서는 선 진입 여부를 결정할 때는 통상 진입거리가 길면 무조건 선 진입 차량으로 보는 것이 아니라 선 진입차량 우선이란 어느 정도 대등한 조건에서 교차로 진입 전 일시정지 또는 서행 이행을 전제로 교차로 내에 먼저 진입한 차량에게 통행 우선권을 부여

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

4) 경찰청 질의회시(적색점멸 신호시 일시정지 위반), 경찰청 교통안전담당관-1369, 2011. 3. 18

하는 것으로 당시 차량의 속도 및 일시정지 여부 등을 감안하여 선 진입 여부를 종합적으로 판단하는데 선 진입 차량에 대한 통행우선권이 인정되는지 여부는 현저한 경우를 말하는 것으로 거의 비슷하거나 대등하게 진입한 경우에는 동시 진입한 것으로 보고 선 진입 적용은 배제되는 것이다.

이와 관련하여 대법원 판례⁵⁾를 보면, 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 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다도 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는지 여부로 결정해야 한다고 하였다.

또한, 노폭이 대등한 교차로에서 발생한 교통사고에 대한 대법원 판례들을 살펴보면 교차로의 상당 부분을 통과한 운전자의 반대방향에서부터 뒤늦게 진입하여 좌회전하는 차량에 대한 주의의무가 있다고 할 수 없다⁶⁾. 교통정리가 행하여지지 않는 교차로를 선진입하여 중앙 부분을 넘어섰다면 그 보다 늦게 교차로 진입한 차가 통행우선권을 양보하여야 한다.⁷⁾

교차로에 먼저 진입한 자동차 운전자에게 교차로통행방법을 위반하여 진행하여 오는 차량이 있을 것에 대비하여 이를 피양 할 조치를 취할 주의의무가 있다고 할 수 없다.⁸⁾

그리고 실무에서는 그림 1과 같이 선 진입 차량의 구분 등을 위하여 신호등 없는 교차로 정지선 설정 기준⁹⁾을 정하여 처리하고 있다.

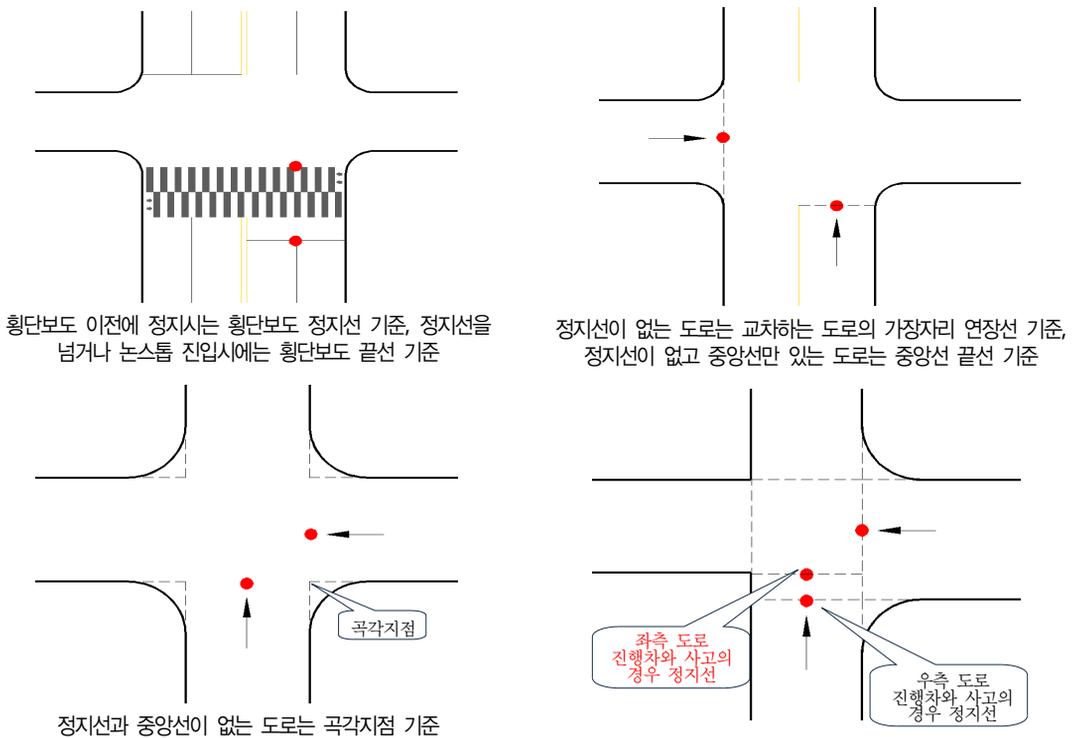


그림 1.

5) 대법원 판례(1997다39537, 1998. 4. 10)
 6) 대법원 판례(1982도3071, 1983. 2. 22)
 7) 대법원 판례(1984도185, 1984. 4. 24)
 8) 대법원 판례(1991다42883, 1992. 3. 10)
 9) 교통사고조사 매뉴얼(2012년, 경찰청 발행)

대로와 소로가 구분된 교차로 사고

도로교통법 제26조 제2항은 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행 하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며 폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다. 라고 규정되어 있다. 즉 소로에서 대로로 진입하려는 차는 서행해야 하며 폭이 넓은 도로로부터 그 교차로에 들어가려고 하는 다른 차에게 진로 양보를 해야 하는 것이다.

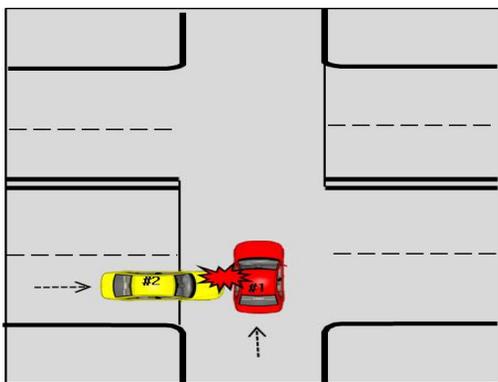
대로와 소로의 구분에 있어서는 법 규정에 명확히 명시된 것은 없으나 판례 등을 통하여 구분되어 지고 있는 것이 현실이다. 예를 들어, 중앙선이 설치되어 있는 국도 주변 간선도로와 중앙선 없는 마을 입구 도로가 교차하는 경우에 통상적으로 국도 주변 간선도로가 대로라고 볼 수 있는 것이다.

대법원의 판례도 소로에서 대로로 들어가려는 차는 시간적으로 교차로에 먼저 도착하여 먼저 진입할 수 있다고 하더라도 폭이 넓은 도로에서 교차로에 들어가려는 차에 통행우선권 양보해야 한다고 판시¹⁰⁾하였다.

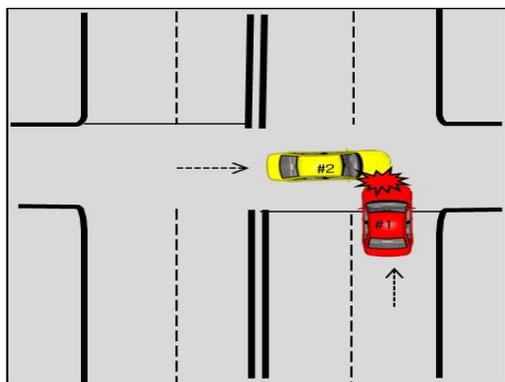
또한, 도로교통법 제26조 제2항 규정의 “그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우”의 의미에 대하여 대법원에서는 “자동차를 운전 중에 있는 통상의 운전자가 그 판단에 의하여 자기가 통행하고 있는 도로의 폭이 교차하는 도로의 폭보다 객관적으로 상당히 넓다고 일견하여 분별할 수 있는 경우를 의미 한다”며 노폭 9.5m와 11m의 경우 1.5m 차이가 있으나 제반 여건 등으로 볼 때 11m의 도로가 객관적으로 폭이 넓은 도로에 해당한다고 보기 어렵다고 판시¹¹⁾하였다.

그리고 교통사고 조사 실무에서 가·피해자 구분 사례¹²⁾를 살펴보면 다음과 같다.

그림 2에서 사례 1, 2와 같이 차선 있는 간선 도로(대로)에서 진행하던 차량과 지선도로(소로)에서 진행하던 차량이 충돌한 경우는 골목도로에서 차량이 일부 선 진입을 하였다 하더라도 대로 진행 차량에 통행우선권을 부여하고 있으므로 【사례1】은 #1차량에 대하여 도로교통법 제26조제2항을 적용하여 대로 차량에 통행우선권이 있고 【사례2】는 비록 골목도로라고 하더라도 상당한 구간을 선 진입하여 거의 교차로를 통과하던 중 발생한 사고는 도로교통법 제26



【사례 1】 골목도로 차량이 일부 선 진입



【사례 2】 골목도로 차량이 교차로를 거의 통과 중 사고

그림 2.

10) 대법원 판례(1996다7564, 1996. 5. 10), 대법원 판례(1999다 21264, 1999. 8. 24)
 11) 대법원 판례(1997다14187, 1997. 6. 27)
 12) 서울지방경찰청 교통사고 조사개론(2012년 발행)

조 제1항을 적용하여 선 진입 차량에 대하여 통행우선권을 부여하고 있다.

즉, 무조건 넓은 대로 차량이라고 하여 통행우선권을 부여하지 않고 도로의 상황이나 진입거리 등을 종합적으로 검토하여 당사자 우선순위가 결정되는 것이다.

맺으며

신호등 없는 교차로는 사고의 위험이 높고 관련 법규 또한 여러 조항으로 중복되어 명시되어 있어 당사자 우선순위를 정함에 있어 어려운 것이 사실이다. 그래서 반드시 현장 조사를 하여 교차로 통행방법에 대한 관계규정, 교차로 유형

에 따른 교통상황 등을 면밀히 검토하여 당사자 우선순위가 결정되어야 한다.

경찰청 매뉴얼에 따라 교차로 형태별 통행우선권, 가해차량에 적용되는 법규, 교차로 통행방법에 대한 이행여부를 항목별로 알아보고 합리적인 처리 방안을 마련하고자 한다.

첫 번째, 교차로 형태별 통행우선권을 도표로 표시하면 표 1과 같다.¹³⁾

두 번째, 신호등 없는 교차로 사고에서 가해차량에 적용되는 법규는 표 2와 같다.¹⁴⁾

세 번째, 경찰청에서는 교통사고 조사매뉴얼을 통하여 교차로통행방법에 대한 이행여부를 항목별로 확인·조사하도록 하였으며 이를 순서별로 정리해보면 다음과 같다.¹⁵⁾

표 1. 교차로 형태별 통행우선권

양보시설 설치된 교차로		노폭 대등한 통상의 교차로		대로와 소로 교차로	
통행우선권	○ 우선통행권 도로 우선(양보표시 설치된 도로가 양보)	통행우선권	○ 선진입 최우선 (현저한 경우) ○ 동시 진입시 1) 우측도로 우선 2) 직진 대 좌회전시 직진우선 3) 좌회전 대 우회전시 우회전 우선	통행우선권	○ 노폭 넓은 대로 우선(소로가 양보) 우회전 우선
예외	○ 제한속도나 이상 기후 시 감속규정 속도 20km 초과 시 ○ 양보도로차 2/3 이상 통과시 쌍방과실 적용	예외	○ 제한속도나 이상 기후시 감속규정 속도 20km 초과 시 ○ 현저한 차이 아니면 쌍방과실 적용	예외	○ 제한속도나 이상기후시 감속규정 속도 20km 초과 시 ○ 소로차 2/3 이상 통과시 쌍방과실 적용

표 2. 신호등 없는 교차로 사고에서 가해차량에 적용되는 법규

위반내용	적용법규
교차로 진입시 일시정지위반 사고	도로교통법 제31조 제2항
교차로 진입시 서행위반 사고	도로교통법 제31조 제1항
교차로 진입 전 좌/우 주시태만 사고	도로교통법 제48조
전방교통상황에 대한 대처 소홀 사고	도로교통법 제48조
상대 차량에 위해를 준 안전운전불이행 사고	도로교통법 제48조
선진입차량에 통행우선권양보불이행 사고	도로교통법 제26조 제1항
우측도로 진입차에 대한 통행우선권양보불이행 사고	도로교통법 제26조 제3항
노폭이 넓은 대로차에 대한 통행우선권양보불이행 사고	도로교통법 제26조 제2항
우선권 양보 시설 설치된 경우 통행우선권양보불이행 사고	도로교통법 제25조 제6항
좌회전차가 직진 또는 우회전차에 통행우선권양보불이행한 사고	도로교통법 제26조 제4항
과속사고	도로교통법 제17조
일시정지표지판설치지역에서 일시정지위반 사고	도로교통법 제5조

13) 교통사고 조사매뉴얼(2012년, 경찰청발행)

14) 교통사고 조사매뉴얼(2012년, 경찰청발행)

15) 교통사고 조사매뉴얼(2012년, 경찰청발행)

가. 교차로 진입 전 일시정지 또는 서행여부
 차는 신호등 없는 교차로 진입시 필히 일시정지 또는 서행토록 되어있는 바 사고현장에 나타나 있는 상황 중, ① 충돌직전(당시나 후) 노면에 스키드마크가 형성되어 있는 경우 ②충돌 직전(당시나 후) 노면에 요마크가 형성되어 있는 경우 ③상대차량의 측면을 정면으로 충돌한 경우 ④사고차량의 진행방향으로 상대차량을 밀고가거나, 전도(전복)시킨 경우 ⑤사고차량이 충돌지점으로부터 원거리로 튕겨져 나가(이동) 최종 정지한 경우 ⑥ 피해견적으로 보아 상당한 속력으로 상대차량을 충돌한 경우

이와 같은 경우, 교차로 진입시 일시정지(또는 서행)하지 않고 논스톱 또는 상당한 속력으로 교차로 진입한 것으로 명백하다고 할 수 있어 특별한 사정이 없는 한 사고의 직접적인 원인 차량으로 지정 처리하여야 한다.

나. 전·좌·우에 대한 예의주시 이행여부

신호등 없는 교차로에 진입 시 제차는 일시정지(서행)하며 전·좌·우 교통상황을 예의주시한 후 안전하게 통행해야 하는데, ①충돌직전에서야 상대차량을 확인한 경우 ②교차로 진입시 상대차량을 확인하지 못한 경우 ③사고차량이 정면으로 상대차량 옆면을 충돌한 경우

이와 같은 경우, 상대차량에 대한 주시 태만한 경우이거나 뒤늦게 발견한 결과로 볼 수 있어 사고원인 차량으로 처리하여야 한다.

다. 교차로 진입시 통행우선권 이행여부

신호등 없는 교차로 진입시 일시정지(또는 서행)하고 전방·좌·우 주시하며 통행할 때는 다음과 같은 통행우선권을 지켜야 하는데 ①이미 그 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차가 있거나 또는 교차로에 들어가고 있는 차가 있을 때 통행우선권 양보(도로교통법 제26조제1항) ②도로 폭이 넓은 도로 우선(도로교통법 제26조제2항)

③우측도로의 진행차량 진로 양보(도로교통법 제26조제3항) ④좌회전시 직진 또는 우회전 차량 진로양보(도로교통법 제26조제4항)

이와 같은 경우, 통행우선권 이행여부를 확인 조사하여 통행우선권 양보의무자를 사고원인 차량으로 지정 처리하도록 하였다.

경찰청 매뉴얼¹⁶⁾에서 교통사고 발생 시 가·피해자 구분에 있어서 위에서 살펴본 바와 같이, 사고당시 사고차량의 상당한 속도(과속)이 인정되는 경우에는 이를 사고원인으로 하도록 하였으며, 사고차량의 진입거리는 당시 속력에 비례하여 계산하고 사고차량의 교차로 진입 시 상대차량의 위치를 비교하여 선 진입차량을 엄격하게 구분하고 교차로 진입 시 일시정지 또는 서행 이행을 전제로 선 진입 구분하도록 하였다.

신호등 없는 교차로 사고는 특성상 사고당사자의 과실이 각각 나타나게 되는데 일부 과실로 당사자를 결정하는 것이 아니고 양 차량의 과실 정도를 종합적으로 평가하여 현저한 과실차량을 가해차량으로 처리하고 가해차량의 과실이 현저한 경우가 아니라면 피해차량 과실도 지적하여 쌍방과실로 처리하는 것이 타당하다는 것이다.

결론적으로, 신호등 없는 교차로는 사고 발생의 위험성이 상당히 높고 관련 규정이나 교통안전 시설 등이 취약한 것이 사실로 통행우선권은 절대적으로 작용하는 것이 아니라 상대차량이나 당시 도로상황 및 교통상황에 따라 상대적으로 통행우선권이 적용되는 특성을 가지고 있다.

또한, 도로교통법 관련 규정은 여러 조항에 걸쳐 중복되어 기재되어 있는 등 통행우선순위가 명확하지 않은 경우도 있어 실질적인 통제 기능 미흡으로 인한 빈번한 교통사고 발생 및 경찰의 교통사고 조사함에 있어서도 가·피해자 구분에 어려움을 겪고 있고 사고 당사자들의 잦은 다툼이나 분쟁도 일어나고 있는 것이 현실이다.

이러한 문제점들을 해결하기 위해서는 우선 병렬적으로 규정된 도로교통법 개정을 통하여 명

16) 교통사고 조사매뉴얼(2012년, 경찰청발행)

확한 통행우선권이 확립되어야 할 것이다. 병렬적이고 중복 기재된 부분은 통합 수정하여 교통사고의 가·피해자 구분에 있어 일관된 법 규정을 적용토록 해야 할 것이고 운전자들이 우선순위를 신속하게 판단할 수 있도록 하는 것이 바람직 할 것이다.

그리고 실무상으로 교통안전표지가 도로교통법 제26조에 규정된 통행원칙보다 우선시 되고 있으므로 한 방향이라도 중앙선이 설치되어 있는 교차로나 중앙선이 없다고 하더라도 노폭 6미터 이상인 교차로에 대하여는 교통안전 표지를 반드시 설치하도록 도로교통법 시행령이나 시행규칙도 개정하여 통행우선권을 명확히 하여 운전자라면 누구나 신호등 없는 교차로임을 확인하고 관련 규정에 따라 진행할 수 있도록 하여야 할 것이다.

모든 통행 우선순위를 법으로 규정할 수 없으므로 경찰에서는 신호등 없는 비정형적인 교차로 사고나 다툼이 있는 경우에는 질의회시 및 지침, 최근 판례 등을 통하여 우선순위를 정하고, 교통조사관은 반드시 현장 조사를 정확히 조사한 후 종합적으로 분석하여 관련 규정이나 매뉴얼에 따라 가·피해자 구분하는 등 적법하게 처리해야 할 것이다.

교통사고의 가·피해자 구분도 중요하지만 생명과 안전이 최우선이므로 사고 예방을 위하여 운전자들의 법규준수 의식을 높이기 위한 안전교육 및 홍보나 계도가 필요하고 현장 교통상황이나 도로 사정 등을 감안하여 시인성이 확보된 교통안전시설 등을 설치하여 통행 우선권을 정립하여야 할 것이다.