

우리나라에서의 RTOR(Right-Turn on Red) 고찰



조 한 선 | 한국교통연구원 연구위원

1. 서론

현재 우리나라의 대부분의 신호교차로는 RTOR(Right-Turn on Red)로 운영 중에 있다. 1973년 도로교통법 시행세칙(Red. 1)이 개정되면서 “적색등화”의 의미로 “차마 또는 궤도차는 신호에 따라 직진하는 측면 교통을 방해하지 아니하는 한 우회전 할 수 있다는 것”을 추가하였으며, 현재는 “차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.”(Red. 2)로 수정되어 적용하고 있는 것이다. 이는 혼잡한 신호교차로에서 우회전 교통량을 보다 효율적으로 처리함으로써 교차로 전체의 교통흐름을 향상시키려는 시도로 상당히 효과적인 운영방안이라 할 수 있다. 또한 “도로용량편람, 2013”에서도 신호교차로 용량분석 시, RTOR이 허용될 경우 실제 우회전 교통량의 1/2만을 용량분석에 반영함으로써, RTOR의 효과를 명확히 명시하고 있다. (Red. 3)

그러나 현장에서는 RTOR 운영으로 인해 우회전

시 운전자들은 매번 혼란을 겪고 있으며, 이로 인한 잦은 교통사고가 발생하는 부작용을 초래하고 있는 것 또한 현실이다. 이는 도로교통법 상 신호교차로에서 우회전 방법을 모호하게 적시하고 있는 것에 기인한 것으로 보이며, 우회전 사고관련 판례는 일관성을 결여하고 있어 이용자에게 혼란을 가중시키고 있다.

본 논고에서는 도로교통법 및 관련 판례를 중심으로 검토하여 우리나라 실정에 맞는 RTOR 적용에 적합한 방안을 도출해 보고자 한다.

2. RTOR 도입시기

교통신호에 대한 국제협약인 비엔나협약(Vienna Convention on Road Signs and Signals, 1968)(Red. 4)에서 적색등화의 의미를 보면 RTOR을 전면 금지하고 있다. 즉, 적색등화 시 모든 차량은 정지선에 정지해야 하고 교차로 안이나 횡단보도로 진입할 수 없다.

대부분의 국가들이 이러한 협약을 준수하고 있으며, 우리나라도 과거에는 도로교통법 시행세칙(1970)(Red. 5)에서 적색등화 시 직전이나 정지선에 정지하여야 한다고 명시되어 있어 RTOR을 전면 금지하고 있었다.

도로교통법시행세칙 [시행 1970.12.26.]
(별표 7)

신호기가 표시하는 신호의 종류와 표시방법 및 신호의 뜻

신호의 종류	표시의 방법	신호의 뜻
정지	적색의 등화 또는 서시오의 문자	1. 보행자는 도로를 횡단하여서는 아니된다는 것. 2. 차마 및 궤도차는 교차로에 있어서는 교차로의 직전이거나 정지선이 있을 때 정지선에 정지하여야 한다는 것.

1973년에 시행세칙이 개정되면서 적색등화의 의미에 “차마 또는 궤도차는 신호에 따라 직진하는 측면 교통을 방해하지 아니하는 한 우회전 할 수 있다는 것”을 추가하면서 우리나라에 처음으로 RTOR이 허용되게 되었고 그 후 약간의 문구 수정은 있었으나 현재까지 계속 허용 중에 있다.

도로교통법시행세칙 [시행 1973.12.29.]
(별표 7)

신호기가 표시하는 신호의 종류와 표시방법 및 신호의 뜻

신호의 종류	표시의 방법	신호의 뜻
정지	적색등화의 표시	1. 보행자는 도로를 횡단하여서는 아니된다는 것. 2. 차마 또는 궤도차는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다는 것. 3. 차마 또는 궤도차는 신호에 따라 직진하는 측면 교통을 방해하지 아니하는 한 우회전 할 수 있다는 것.

미국에서는 연방정부 교통부(Department of Transportation)의 「Code of Federal Regulations

Highways」에 의해 승인된 MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices)에 관련 규정이 명시되어 있으며, 1971년 개정판(Red. 6)에서는 회전을 허용하는 표지판이 있을 경우에만 RTOR이 가능했었다. 1978년 개정판(Red. 7)에서 회전을 금지하는 표지판이 없는 한 RTOR이 가능하게끔 수정되어 사실상 현재 적용되고 있는 RTOR이 정립되었다.

따라서 미국에서는 표지판을 함께 사용하여 RTOR을 허용하다가 1978년 본격적으로 현재의 개념인 금지표지가 없는 RTOR을 허용하는 방안을 도입하였으며, 우리나라는 이보다 앞선 1973년에 도입한 것으로 볼 수 있다.

3. 관련 법규 검토

도로교통법(Red. 8)에는 RTOR에 대한 조항은 없고 제25조(교차로 통행방법) 및 제27조(보행자의 보호)에 교차로 통과 시 운전자가 주의해야 할 점들이 명시되어 있다.

도로교통법 [시행 2015.1.29.]

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

제27조(보행자의 보호) ① 모든 차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거에서 내려서 자전거를 끌고 통행하는 자전거 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있을 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위협을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.

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

위의 두 조항에 따르면, 운전자는 우회전 시 신호에 따라 통행을 해야 하며, 특히 보행자가 횡단하고

있을 경우 이를 방해해서는 안 된다고 규정하고 있다. 즉, 법에는 RTOR에 대한 정확한 의미 및 운전 요령은 명시되어 있지 않고, 이는 동법 시행규칙 (Red. 9) 제6조(신호기) “신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻”에 간접적으로 명시되어 있다.

도로교통법 시행규칙 [시행 2015.1.29.]

제6조(신호기) ① 법 제4조에 따른 신호기의 종류 및 만드는 방식은 별표 1과 같다. ②제1항에 따른 신호기가 표시하는 신호의 종류 및 그 뜻은 별표 2와 같다.

(별표 2) <개정 2011.4.30>

신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻

구 분		신호의 종류	신호의 뜻
차량 신호등	원형 등화	적색의 등화	차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행되는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.

위의 도로교통법에 따르면, 신호교차로에서 우회전 할 때 신호가 적색일 경우, “신호에 따라 진행되는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.”고 되어 있다. 이 조항이 바로 우리나라에 RTOR을 허용하는 근거인 것이다. 그러나 여기서 “차마”란 도로교통법 제2조(정의)에 명시되어 있듯이 보행자는 포함되지 않는다고 봐야 한다. 즉, RTOR 시 보행자와의 상충문제는 다루지 않고 있다.

그러나 미국 MUTCD(Red. 10) 상의 적색등화의 의미는 우리나라 도로교통법 시행규칙 상의 의미와 다소 차이가 있는 것처럼 보이지만, 큰 차이는 없음을 알 수 있다. 즉, 우리나라에서는 양방통행 및 일방통행에 대한 언급이 없는 반면, 미국에서는 일방통행 도로에서 다른 일방통행로로 진입할 때에만 RTOT이 허용된다는 점이다. 그러나 도로의 통행구분(양방통행, 일방통행)없이 운영상 큰 차이는 없어 보인다. 다른 차이점은 RTOR 시 반드시 정지를 하여야 하며, STOP sign에서와 같은 물을 지켜

야 한다는 것이다. 즉, 보행자 보호의무를 적색등화 의미에서 명시하고 있는 것이다. 그러므로 우리나라 도로교통법 제27조(보행자의 보호)와 도로교통법시행규칙 제6조(신호기)의 규정을 모두 고려할 때 MUTCD에서 의미하고 있는 RTOR과 차이는 없다고 해석해야 할 것이다.

4. 법적 측면에서의 우회전 방법

본 단락에서는 기존의 법적인 근거 하에 우회전의 가능여부를 상황별로 정리해 보고자 한다. 우선, 차량 적색등화 시, 차량과 보행자 신호에 따른 가능한 신호 조합은 다음과 같이 4가지 CASE가 있을 것이다. 차량용 적색등화의 의미는 “신호에 따라 진행되는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다”이므로 4가지 CASE 모두 일단 우회전은 가능하다.

CASE 1:

- 차량 신호 : Cross 방향 직진
- 보행 신호 : 우회전 전 횡단보도(A) 적색, 우회전 후 횡단보도(B) 적색

CASE 2:

- 차량 신호 : Cross 방향 직진
- 보행 신호 : 우회전 전 횡단보도(A) 녹색, 우회전 후 횡단보도(B) 적색

CASE 3:

- 차량 신호 : Cross 방향 양방 좌회전
- 보행 신호 : 우회전 전 횡단보도(A) 적색, 우회전 후 횡단보도(B) 적색

CASE 4:

- 차량 신호 : 순/대향 방향 양방 좌회전
- 보행 신호 : 우회전 전 횡단보도(A) 적색, 우회전 후 횡단보도(B) 적색

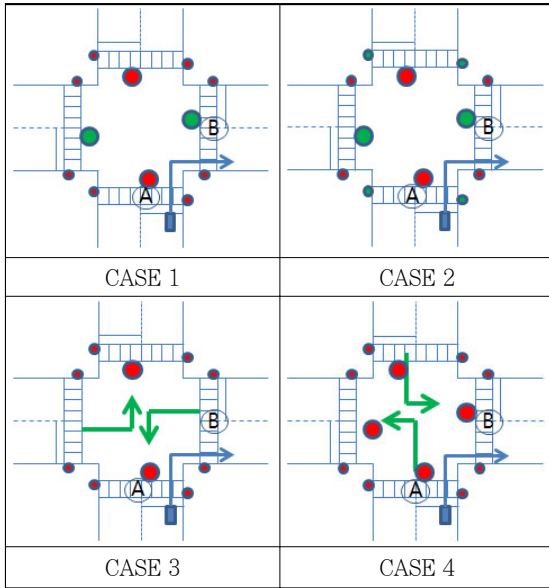


그림 1. 차량 적색등화 시, 차량과 보행자 신호에 따른 가능한 신호 조합

CASE 1의 경우, 우회전 전·후의 횡단보도가 적색이기 때문에 법적으로 전혀 문제없이 우회전을 할 수 있다. 단지, 동쪽 접근로 쪽으로 직진하는 차량만 주의하면 될 것이다.

CASE 2의 경우, 우회전 전 횡단보도(A)가 녹색이기 때문에 보행자가 있을 수 있으므로, 운전자는 도로교통법 제27조(보행자의 보호)에 의해 정지선에 일시 정지하여야 하고, 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다. 다시 말해 보행자가 없을 경우, 우회전은 가능하다고 봐야 한다.

CASE 3, 4의 경우, 우회전 전·후의 횡단보도가 적색이기 때문에 법적으로 전혀 문제없이 우회전을 할 수 있다. 특히, CASE 3은 Cross 방향 양방 좌회전 차량이외의 이동이 없기 때문 이 경우 우회전은 상당히 용이한 상황이다. CASE 4는 동쪽 접근로로 좌회전하는 차량에 주의하여야 할 것이다.

즉, 위의 4가지 경우가 RTOR이 허용되는 경우라 할 수 있다. CASE 2 이외에는 보행자와의 상충문제도 전혀 없어 RTOR의 효과를 톡톡히 볼 수 있으며, CASE 2의 경우도 보행자만 주의한다면 RTOR

의 효과를 볼 수 있는 것이다.

차량 녹색등화 시에도 역시 우회전 할 때 운전자들은 혼란스러워하고 있는데, RTOR과 상관은 없지만 여기서 한번 정리하는 것도 의의있을 것이다. 차량 녹색등화 시 보행자 신호에 따른 가능한 신호 조합은 다음과 같이 2가지 CASE가 있을 것이다.

CASE 5: 우회전 전 횡단보도(A) 적색, 우회전 후 횡단보도(B) 적색

CASE 6: 우회전 전 횡단보도(A) 적색, 우회전 후 횡단보도(B) 녹색

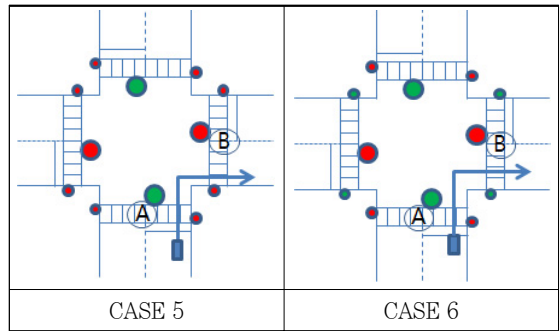


그림 2. 차량 녹색등화 시 보행자 신호에 따른 가능한 신호 조합

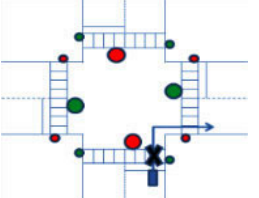
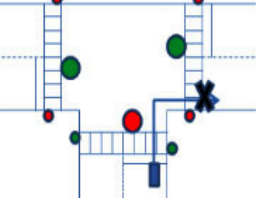
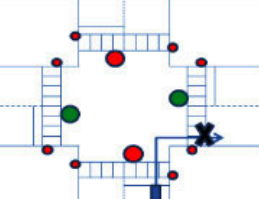
CASE 5의 경우, 우회전 전·후의 횡단보도가 적색이기 때문에 법적으로 전혀 문제없이 우회전을 할 수 있다.

CASE 6의 경우, 우회전 전 횡단보도는 적색으로 차량이 통과할 수 있고, 우회전 후에 횡단보도를 만난 상황에서 RTOR과는 무관하게 도로교통법 제27조(보행자의 보호)에 의해 보행자가 없는 한 횡단보도를 통과해도 된다고 봐야 한다.

5. 관련 판례 검토

법적으로는 단락 4의 해석이 가능하지만, 현장에서는 이와 다른 해석 및 판례들이 존재하고 있다. 따

라서, 우회전 시 교통사고 관련 판례들을 검토해 봄으로써 현재 RTOR이 어떻게 적용되고 있는지를 파악할 필요가 있을 것이다.

	사건 개요	판결
판례 1 (Red. 11)	<ul style="list-style-type: none"> - 차량신호 적색 - 우회전 직전 횡단보도 녹색 - 보행자 충돌사고 	신호위반 아님 (우회전 가능)
판례 2 (Red. 12)	<ul style="list-style-type: none"> - 차량신호 적색 - 우회전 직전의 횡단보도 녹색 - 보행자 충돌사고 (판례 1과 같음) 	신호위반 (우회전 불가능)
판례 3 (Red. 13)	<ul style="list-style-type: none"> - 차량신호 적색 - 우회전 직전의 횡단보도 녹색 - 우회전 후 자전거 충돌사고 	신호위반 (우회전 불가능)
판례 4 (Red. 14)	<ul style="list-style-type: none"> - 차량신호 적색 - 우회전 직전의 횡단보도 적색 - 우회전 후 보행자 충돌사고 	신호위반 아님 (우회전 가능)

판례 1,2,3은 같은 상황에서 다른 판결이 나온 경우인데, 판례 1에서는 신호위반이 아니었으나, 판례 2와 3에서는 신호위반으로 처리되었다. 즉, 차량신호 적색/ 우회전 직전의 횡단보도 녹색 시 판례 1에

서는 우회전을 할 수 있다고 판결하였으며, 판례 2,3에서는 우회전을 할 수 없다고 판결함으로써 판례 간에 엇갈리고 있는 것이다. 그러나 판례 1은 1988에 있었으며, 판례 2와 3은 각각 1997년과 2011년에 있었던 것으로 최근에 이런 경우 우회전을 할 수 없다고 판결한다는 것을 알 수 있다.

그럼에도 불구하고, 같은 법을 해석하는데 판례 1에서는 차량 운전자는 보행자용 신호등을 따를 의무는 없다고 보고, 판례 2,3에서는 횡단보도 보행자용 신호등을 보고 차량은 정지하여야 한다고 한 것은 도로교통법 자체에 모호한 부분이 있다라는 것을 방증하는 것이라 하겠다.

판례 4는 비교적 명확한 사항으로 차량신호 적색/우회전 직전의 횡단보도 적색 시 우회전이 가능하다는 것으로 RTOR의 허용을 의미하고 있다.

이러한 우회전관련 경찰청 입장(참고문헌 15)은 판례 2,3의 결과와 같다. 즉, 차량신호 적색/ 우회전 직전의 보행신호 녹색 시 우회전은 불가능하고, 단, 보행자 신호기 적색인 경우 우회전이 가능하다고 한다. 또한, 차량신호 녹색/ 우회전 직후의 보행신호 녹색 시에도 우회전은 가능하다고 한다.

결론적으로 판례2,3과 경찰청 입장은 차량신호 적색/ 우회전 직전의 보행신호 녹색 시 우회전은 불가능하다고 하고 있지만, 이는 바로 도로교통법시행규칙에서 명시하고 있는 차량용 적색등화의 의미(신호에 따라 진행되는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다)와 상충하고 있다고 하겠다.

6. RTOR 정립방안

위에서 살펴보았듯이, 우리나라의 RTOR이 운영상 문제가 있는 것은 사실이지만, 굳이 비엔나협약에 따라 RTOR을 금지할 필요는 없어 보인다. 특히, 현재 우리나라의 교통상황, 특히, 신호교차로에서의 극심한 교통혼잡상황을 고려해 볼 때 RTOR은 오히려 장려되어야 한다고 판단된다. 이렇기 위해서는 물론

RTOR에 대한 명확한 법적인 정리가 필요할 것이다.

CASE 1,3,4의 경우가 RTOR의 전형적인 상황으로 이는 전혀 문제 될 것이 없는 상황이고, 오히려 교차로의 혼잡을 감소시킬 수 있는 효과적인 운영방법이다. 단지 CASE 2의 경우(차량신호 적색/ 우회전 직전의 횡단보도 녹색 시) 법적으로 명확하지 않은 점이 존재하며, 판례들도 서로 엇갈리고 있다. 즉, 도로교통법에서는 어디에도 이런 경우 우회전을 금지하는 조항이 없으며, RTOR의 근본취지를 생각해 봤을 때, CASE 2의 경우에도 RTOR은 허용되어야 할 것이다. 이런 경우 법에서 명시하고 있듯이, 반드시 정지 후 보행자에 방해가 되는 않는 범위에서 우회전을 허용하면 되는 것이다. 보다 명확히 하기 위해 적색등화의 의미에 “교차로 진입전 횡단보도 보행자용 신호 녹색등화 시 우회전 할 경우 반드시 정지 후 보행자에 방해가 되는 않는 범위에서 우회전 할 수 있다.”라는 문구를 추가하면 될 것이다.

대안으로, 현재 판례의 결과나 경찰청 입장을 수용하기 위해서는 법적으로 이를 명확히 하면 될 것이다. 예를 들어, 적색등화의 의미에 “교차로 진입전 횡단보도 보행자용 신호 녹색등화 시 우회전 할 수 없다.”라는 문구를 추가하면 될 것이다.

두 번째 대안이 보행자와의 충돌사고를 보다 근본적으로 해결할 수 있을 것이나, 보행자가 거의 없는 횡단보도에서는 교차로 운영효율을 크게 떨어뜨릴 수 있다. 교차로의 특성에 따라 별도로 규제표지판을 설치하여 각각의 특성에 맞게 적용하는 것도 생각해 볼 만한 방안일 것이다.

RTOR의 법적근거 및 관련 판례들을 검토한 결과 현재 상태로는 분명히 문제가 있으며, 관련 전문가

와 경찰이 하루 속히 협의를 거쳐 어떤 식으로든 해결을 해야 할 것이다.

참고문헌

(Red. 1) 도로교통법 시행세칙(1973)
 (Red. 2) 도로교통법 시행규칙 [시행 2015.1.29.],
 (Red. 3) 도로용량편람, 국토교통, 2013
 (Red. 4) 비엔나 협약 (Vienna Convention on Road Signs and Signals, 1968)
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf
 (Red. 5) 도로교통법 시행세칙(1970)
 (Red. 6) MUTCD(Manual on Uniform Traffic Control Devices) 1971
 (Red. 7) MUTCD(Manual on Uniform Traffic Control Devices) 1978
 (Red. 8) 도로교통법 [시행 2015.1.29.]
 (Red. 9) 도로교통법 시행규칙 [시행 2015.1.29.]
 (Red. 10) MUTCD(Manual on Uniform Traffic Control Devices) 1978
 (Red. 11) [대법원 1988.8.23, 선고, 88도 632, 판결]
 (Red. 12) [대법원 1997.10.10, 선고, 97도 1835, 판결]
 (Red. 13) [대법원 2011.7.28, 선고, 2009도 8222, 판결]
 (Red. 14) <http://m.media.daum.net/m/media/society/newsview/20140904070208681>
 (Red. 15) <http://polinlove.tistory.com/2882>