



# 프랑스의 자전거 안전 법제 분석

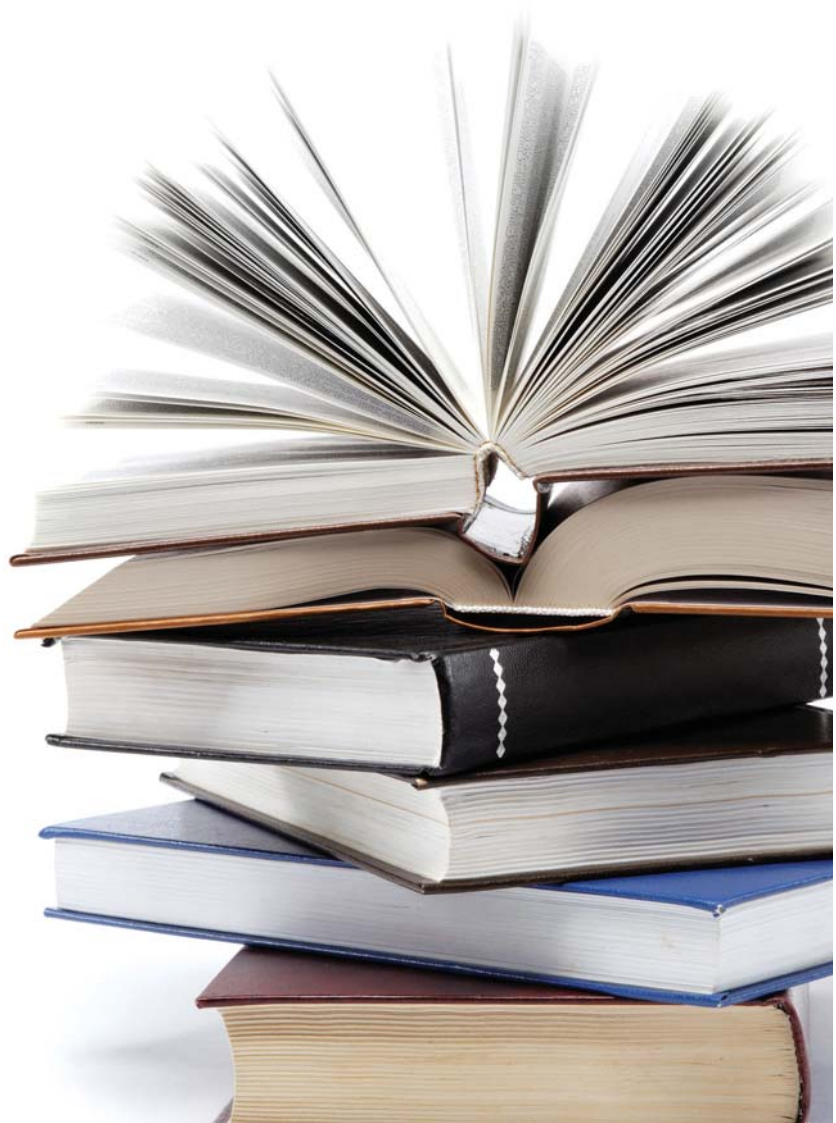
김지영



Korea  
Legislation  
Research  
Institute



한국법제연구원  
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE



# 프랑스의 자전거 안전 법제 분석

연구자: 김 지 영  
(법제분석지원실 부연구위원)

2012. 10. 31.



## [법제분석 요약]

### ○ 검토할 주요 문제

1. 자전거 안전사고와 관련하여 프랑스와 한국의 도로교통법제의 비교법적 분석
2. 프랑스의 자전거 운전자 관련 안전 규정 검토
3. 프랑스의 차량 운전자의 자전거 이용자에 대한 보호 규정 검토
4. 자전거 이용자의 보행자 보호 규정 검토

- 최근 자전거 사용자의 급증으로 인해 자전거 관련 안전사고가 점증하는 추세임. 이에 따라 자전거 관련 안전법제의 정비를 통해 도로에서의 자전거의 안전한 사용에 대한 필요성이 제기됨.
- 같은 맥락에서 프랑스에서는 자전거 인구가 급증하였지만, 자전거 관련 안전사고는 오히려 약 30% 감소하였음. 이러한 배경을 바탕으로 프랑스의 자전거 관련 안전법제에 대한 분석을 시도하여 우리법제로의 시사점을 도출할 필요성이 있음.
- 도로의 사용자를 중심으로, 차량 운전자, 자전거 운전자, 보행자와의 관계에서 안전의무에 대한 프랑스 법제 분석을 시도함. 프랑스에선 자전거 운전자를 ‘차량운전자’로 인식함으로써 다른 자동차 운전자들이 부담하는 도로교통법상 일반적인 의무를 동일하게 부담. 예를 들어, 인도에서의 운전금지, 역주행금지, 휴대전화 등의 주행 중 사용금지 의무를 부담함. 또한 다른 도로사용자와의 관계에서 안전을 위한 야간라이트, 빛반사장치 부착의무 등이 있음.

- 그러나 차량 운전자와의 관계에서는 비교적 안전에 취약한 관계로 차량 운전자가 자전거 운전자를 도로의 동등한 사용자로 인식 보호해야 할 의무가 있음. 차량과 자전거와의 전후 안전거리 규정, 측면 안전거리 규정, 자전거도로상의 불법 주정차 금지 규정 등이 이에 해당함. 특히 최근에 빈번히 발생하고 있는 교차로 등에서의 자전거 안전사고와 관련하여 교차로 부근 및 내에서의 자전거에 대한 우선권 부여 조항을 볼 수 있음. 이와는 별도로 교차로 내에서의 자전거 안전사고를 예방하기 위하여 자전거우선출발제도 및 자전거에 대한 예외적 우회전 허용 등의 규정이 있음.
- 이와는 별도로 프랑스는 ‘자전거이용활성화’에만 초점을 맞추지 않고, 도로의 원활한 소통과 공간의 합리적인 배분에 중점을 둬. 예를 들면, 자전거 운전자의 보행자에 대한 보호 의무, 자동차·자전거 및 보행자가 한 지점에서 서로 공간을 나누어 활용하는 접촉 지역(zone de rencontre)과 같은 제도를 두고 있음. 이는 유럽 내에 산재하는 좁은 골목과 전통적인 시장 등에서 도로 사용주체간의 공존을 모색하는 것임.
- 프랑스 법제 분석을 토대로 보면, 정부는 ‘자전거이용활성화’ 정책을 위해 다음의 방안을 강구해야 함. 우선 자동차 운전자에 대한 자전거 이용자의 보호의무 강화를 법제화 할 필요성이 있음. 자동차 상시우회전 금지, 교차로 내에서 자전거 통행에 우선권 부여 등이 이에 해당. 이와는 달리 자전거 운전자의 보행자에 대한 보호 의무는 캠페인 등을 통해 규제적인 측면보다 문화로 정착할 수 있도록 유도해야 함. 두 번째로 ‘자전거이용활성화’를 보다 장기적인 관점에서 보게 되면, 자전거 도로의 확충과 더불어 자전거의 도로 주행원칙을 강화해야 함. 보도를 자전거전용로와 함께 나누어 사용하는 것도 방안이 될 수 있으나, 근본적으로는 자전거의 도로상 주행이 원칙화 되어야 함. 이에 따라 자전거 운전자에게 차량을 운전하고 있다는 인식을 부여할 필요가 있음.

# 목 차

I. 분석의 배경 .....	1
II. 프랑스 자전거 안전법제의 비교법적 분석 .....	3
1. 자전거 운전자 관련 프랑스 법제의 비교법적 접근 .....	3
(1) 안전모 사용 의무에 대한 규정 .....	4
(2) 자전거 과속에 관한 규정 .....	6
1) 일반적인 속도 제한 규정 검토 .....	6
2) 특정 지역에서의 자전거 과속 제한에 대한 검토 .....	8
3) 휴대전화·DMB 사용에 관한 규정 .....	11
4) 야간 라이트 미점등에 대한 단속과 제재 .....	14
5) 음주운전에 대한 단속과 제재 방안 .....	18
2. 차량 운전자의 자전거 보호에 관한 프랑스 법제 분석 및 우리법제와의 비교 .....	20
(1) 자전거와의 안전거리 미확보에 대한 단속과 제재 .....	20
(2) 자전거 도로 불법 주·정차에 대한 단속과 제재 방안 .....	23
1) 자전거 전용도로의 정의 .....	23
2) 자전거 도로 불법 주·정차에 대한 단속과 제재 .....	26
(3) 차량 우회전시 직진하는 자전거 부주의에 대한 단속과 제재방안 .....	29
3. 보행자에 관련한 프랑스 법제 분석 및 우리법제와의 비교 .....	38

Ⅲ. 시사점 도출 .....	41
참 고 문 헌 .....	44

## I. 분석의 배경

- 자전거는 경제적이고 환경의 측면에서 효율적인 교통수단임. 교통으로 혼잡한 도심에서 신속하게 이동할 수 있으며, 자전거의 이용으로 도심 교통의 혼잡을 완화할 수 있는 수단임. 단순교통수단으로서의 활용가치를 넘어 자전거는 잠재적인 관광자원으로서의 역할이나 여가의 한 방편으로도 이용될 수 있음. 이러한 유용성은 다시 국토의 정비나 지역 개발과 결부되어 긍정적인 측면을 부각시킬 수 있는 장점으로 나타남. 즉 자전거는 단순한 교통수단이 아니라, 첫째 경제성, 둘째 환경친화성, 셋째 여가활용성, 넷째 관광 상품자원성, 다섯째 국민건강, 마지막으로 국토개발과 지역발전의 새로운 동인이 될 수 있음.
- 2010년 「전국자전거도로 기본계획 수립연구」 정부보고서를 보면, 자전거 마스터플랜의 비전과 목표로 “쉽고 안전한 자전거도로의 지속적 확충”, “교통수단으로서의 자전거 역할 및 수단 분담률 증가”, “대중교통과의 연계 및 교통혼잡 개선”, “환경문제 및 건강증진 개선”, “관광과 연계하여 지역경제 활성화 도모”, “10대 자전거 거점도시 육성을 통한 자전거 활성화”를 들고 있음. 프랑스도 최근 10년간 자전거 이용을 활성화하고 보다 안전한 자전거의 사용을 위해 정책적으로 정부가 과제를 추진 중임. 프랑스의 경우에는 “도심교통계획에 있어서 자전거를 주요 요소로서 고려”, “자전거 사용의 활성화를 위한 범부처적 조직 신설”, “자전거 도로의 확충”, “보다 자유로운 자전거의 이용”, “자전거 주차시설의 확충”, “대중교통과 자전거의 연계성 강화”, “학교와 기업 등에서 자전거 사용 장려”, “보다 안전한 자전거 사용과 공간의 효율적 활용” 등을 목표로 자전거 이용 장려 정책을 펼치고 있음.



- 한국과 프랑스 정부의 이러한 자전거 장려 정책과 여가 활용의 필요성, 건강에 대한 관심의 증대로 인해 양국에서 자전거 이용 인구 수는 꾸준히 늘고 있는 추세임. 자전거 이용 인구의 증대로 인해 자전거 사고도 점차적으로 증가하고 있는데, 한국은 2008년도 기준으로 전체 교통사고 건수 대비 자전거 사고가 5.1%이고 프랑스는 3.8%로 나타남. 다만 자전거 관련 교통사고 사망자수를 보면 한국은 2001년-2008년간 사망률이 1.2% 증가한데 반해, 프랑스는 최근 6년간 자전거 사고 사망률이 30% 하락한 것으로 나타남.
- 자전거 이용인구의 증대와 자전거 교통사고의 증가는 한국에서 필연적으로 안전관리법제 정비의 필요성을 인식하게 한 계기가 되었음. 또한 1차적으로 자전거 인프라의 확충과 정비에 초점을 둔 정책에서 자전거 사용자의 안전이라는 다음 단계로의 진전은 우리보다 먼저 자전거 이용 활성화 정책을 펼친 선진국의 법제를 분석할 필요성을 증대시키게 됨. 이에 따라 프랑스의 자전거 안전관련법제를 분석하고 그 시사점을 도출할 필요성이 제기 됨.

## II. 프랑스 자전거 안전법제의 비교법적 분석

### 1. 자전거 운전자 관련 프랑스 법제의 비교법적 접근

- 한국의 경우에 도로교통법 제2조 17호 가목상의 ‘차’의 정의에 자전거가 포함됨. 도로교통법 제2조 제21호 “자동차등”이란 자동차와 원동기장치자전거를 말함.

17. “차마”란 다음 각 목의 차와 우마를 말한다.

가. “차”란 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

- 1) 자동차
- 2) 건설기계
- 3) 원동기장치자전거
- 4) 자전거
- 5) 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력(動力)으로 도로에서 운전되는 것. 다만, 철길이나 가설(架設)된 선을 이용하여 운전되는 것, 유모차와 행정안전부령으로 정하는 보행보조용 의자차는 제외한다.

나. “우마”란 교통이나 운수(運輸)에 사용되는 가축을 말한다

동시에 도로교통법 제2조 18호에서는 자동차를 따로 규정.

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

동조 20호에서 자전거에 대한 정의를 따로 규정.

20. “자전거”란 「자전거이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 자전거를 말한다.

※ 「자전거이용 활성화에 관한 법률」 제2조 제1호

1. “자전거”란 사람의 힘으로 페달 또는 손페달을 사용하여 움직이는 구동장치와 조향장치, 제동장치가 있는 두 바퀴 이상의 차로서 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것을 말한다.

○ 프랑스에서도 자전거는 법규정상 차량임.

R. 311-1

이 법전에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

6.10 자전거(cycle) 최소 이륜 이상이면서, 페달이나 손페달 등의 조력으로 인력의 힘으로만 추진되는 차(véhicule)를 의미.

### (1) 안전모 사용 의무에 대한 규정<sup>1)</sup>

R. 431-1. 주행 시에 이륜자동차, 원동기를 부착한 3륜·4륜 차, 원동기 부착 자전거의 모든 운전자와 승객은 공인된 형식의 승차형 안전모를 착용해야만 한다. 이 경우 승차용 안전모는 (신체에)고정되어 있어야 한다. 동 조항 위반 시에 모든 운전자와 승객은 4 등급 범칙금에 처한다<sup>2)</sup>.

○ 프랑스 도로교통법전 상에서 자전거 운전자의 안전모 착용에 대한 의무는 규정되어 있지 않음. 우리와 마찬가지로<sup>3)</sup> 원동기 부착자

1) Article R. 431-1. En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché.

2) 프랑스 형법전 제131-12조에 의하면 최대 750유로의 범칙금이 부과된다.

3) 도로교통법 제50조 제3항 “이륜자동차와 원동기장치자전거의 운전자는 행정안전

전거나 이륜자동차 등에서만 운전자와 승객의 안전모 착용이 의무화 되어 있음.

- 최근 자전거 관련 사고의 대부분이 머리 손상에 결부되어 있는 점, 안전모 착용을 전제로 한 경우 교통사고 치사율이 급감할 수 있다는 점<sup>4)</sup> 등에 비추어 보면, 자전거 이용 시 “안전모 착용 의무” 법제화의 필요성이 제기됨. 그러나 자전거 이용의 활성화 측면에서 보면, 자전거 사용자에게 안전모 착용을 의무화 할 경우, 이용의 편의성이 감소하는 것도 사실임. 예를 들어 주거지에서 인근 지하철역으로 자전거로 통근하는 경우에 안전모 착용이 의무화 되면, 안전모 등의 장비를 늘 휴대해야 하는 불편 등을 상정해 볼 수 있음.

[표 1] 상해부위별 통계



출처: 자전거 교통안전을 위한 공청회, “국가 자전거 교통안전 종합대책” 중.

- 따라서 주행속도가 일정한 속도 이상인 교통수단의 경우에만 현행과 같이 안전모 착용을 의무화 하고, 자전거의 경우에는 안전모 착용을 자발적인 문화로 정착시키는 것이 타당할 것으로 사료

부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하고 운행하여야 하며, 동승자에게도 착용하도록 하여야 한다”.

4) 안전모 착용시 머리 손상에 따른 치사율을 90%정도 까지 낮출 수 있다. 행정안전부, “전국자전거도로 기본계획 수립연구”, 2010. 6., 91면.

됨. 다만, 지역적 구분을 두어 안전모 착용 의무에 대하여 이원화 하는 방안은 생각해 볼 수 있음. 휴일에 자전거 전용도로를 통한 자전거 이용과 같이 여가나 스포츠 목적으로 자전거를 이용함이 분명한 경우에는 안전모 착용을 제한적으로 의무화 할 수 있을 것임.

## (2) 자전거 과속에 관한 규정

### 1) 일반적인 속도 제한 규정 검토

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 413-1. 경찰권한을 부여 받은 행정청이 이 법이 정한 최고제한속도 규정을 보다 엄격히 제한하였다면, 동 법의 규정에도 불구하고 그 규정이 적용된다<sup>5)</sup>.

R. 413-2.

I. 도심 이외의 지역에서, 차량의 속도는 최대 다음과 같이 제한된다.

- 1° 고속도로에서는 130 km/h
- 2° 중앙분리대에 의해서 구분된 도로의 경우에는 110 km/h
- 3° 기타 다른 도로에서는 90 km/h

II. 강우 시나 강설 시에 최대제한속도는 다음과 같다.

- 1° 제한속도가 130 km/h 이하인 고속도로인 경우에 일반적으로는 110km/h
- 2° 고속도로에서 강우나 강설이 심한 경우와 중앙분리대에 의해서 구분된 도로의 경우에는 100 km/h
- 3° 기타 다른 도로에서는 80 km/h

R. 413-3.

도심 지역에서, 차량의 속도는 50 km/h로 제한된다.

그러나 이 제한은 강변에 인접한 도로이거나 횡단보도의 수가 제한되어 있는 도로 및 적절한 조치가 취해져 있는 도로의 경우에는 도로의 일정 구간에서 속도를 70 km/h까지 상향할 수 있다(하략).

파리의 대로(boulevard)에서는 최대속도 제한이 80 km/h이다.

우리나라의 도로교통법 규정

도로 교통법  
 제17조(자동차등의 속도) ① 자동차등의 도로 통행 속도는 행정안전부령으로 정한다.  
 ② 경찰청장이나 지방경찰청장은 도로에서 일어나는 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 구분에 따라 구역이나 구간을 지정하여 제1항에 따라 정한 속도를 제한할 수 있다.  
 1. 경찰청장: 고속도로  
 2. 지방경찰청장: 고속도로를 제외한 도로  
 ③ 자동차등의 운전자는 제1항과 제2항에 따른 최고속도보다 빠르게 운전하거나 최저속도보다 느리게 운전하여서는 아니 된다. 다만, 교통이 밀리거나 그 밖의 부득이한 사유로 최저속도보다 느리게 운전할 수밖에 없는 경우에는 그러하지 아니하다.

- 프랑스의 도로교통법전도 자전거에 대한 일반적인 속도제한 규정은 별도로 두고 있지 않음. 다만 입법 방식에 있어서는 차이점이 발견됨.
- 우리 도로교통법은 제17조의 자동차등의 속도 제한 규정에서 속도제한의 대상을 “자동차등”이라고 규정하고 있음. 또한 도로교통법 제2조 제21호 상의 “자동차등”이란 자동차와 원동기장치자전거를 말함. 따라서 자전거는 도로교통법 상의 속도 제한 규정에 적용을 받지 않음.
- 프랑스의 경우에는 속도 제한의 대상이 “차량(véhicule)”으로 규정되어 있고, 차량에는 도로교통법전 R. 311-1. 6.에 따라 자전거(cycle)도 포함. 따라서 도로교통법전 R. 413-2와 R. 413-3의 속도 제한 규정은 자전거에도 해석상 적용됨.

5) Article R. 413-1. Lorsqu'elles sont plus restrictives, les vitesses maximales édictées par l'autorité investie du pouvoir de police prévalent sur celles autorisées par le présent code.

## 2) 특정 지역에서의 자전거 과속 제한에 대한 검토

### 프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

#### R. 110-2. (생략)

- (차량·보행자 등의) 접촉 지역(zone de rencontre)<sup>6)</sup>: 도로의 모든 사용자가 자신의 왕래를 위해 사용할 수 있는 도심 내에 위치한 도로의 일부 구역 또는 그 구역의 집합체. 이 구역 내에서, 보행자는 도로 상에 멈춰서 있지 않는 한, 도로 상에서 왕래를 할 수 있으며, 차량에 대해 통행상의 우선권을 가진다. 이 구역에서 차량의 제한 속도는 20 km/h 이다. 관할 경찰청이 다르게 규정한 경우를 제외하고는, 자전거 운전자(cycliste)는 도로의 양방향으로 통행할 수 있다. 이 구역의 진입로와 진출로는 교통표지에 의해서 표시되고 이 구역 전체에는 최고제한속도가 일정하게 정해진다.
- 30 km/h 제한지역(zone 30)<sup>7)</sup> : 도심 내에 위치하고 모든 도로사용자가 통행을 할 수 있도록 하는 도로의 일부 구역이나 그 구역의 집합체. 이 구역 내에서 차량의 최고제한 속도는 30 km/h이다. 관할 경찰청이 다르게 규정한 경우를 제외하고는, 자전거 운전자(cycliste)는 도로의 양방향으로 통행할 수 있다. 이 구역의 진입로와 진출로는 교통표지에 의해서 표시되고 이 구역 전체에는 최고제한속도가 일정하게 정해진다.

6) -zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

7) -zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable

우리나라의 도로교통법 규정

제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리) ① 시장등은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 어린이 보호구역으로 지정하여 자동차등의 통행속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한할 수 있다.(생략)

③ 차마의 운전자는 어린이 보호구역에서 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운행하여야 한다.

- 프랑스에선 광장이나 시장과 같은 곳을 접촉 지역으로 지정을 함. 그 구역 내에서는 보행자의 보행권을 우선 인정하고, 차량 등의 속도 제한을 두고 있음. 여기에는 해석상 자전거도 포함. 우리나라 도로교통법 제12조 제1항은 어린이 보호 구역 내에서 자동차와 원동기장치자전거 등의 속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한하고, 동조 제3항에서 차마의 운전자는 이를 준수하도록 규정하고 있음.
- 자전거의 원칙상 도로 통행을 실제적으로 강제하고 있는 프랑스에서는 이와 같이 특수한 장소에서 자전거는 예외적으로 도로의 방향과 상관없이 통행할 수 있도록 하고 있음. 우리의 경우에는 도로교통법 제13조에 의해 자전거는 도로의 우측으로 통행해야 하고 이를 위반할 경우에는 동법 제156조 제1호에 따라 “20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)”가 부과됨에도 불구하고 자전거의 경우에 자전거의 도로 통행 의무가 실제적으로 준수되는가에 대해서는 의문임.





[그림 1] 접촉 지역(zone de rencontre)

- 자전거의 속도 제한 규정과 방식에 대해서는 여러 가지 측면이 고려되어야 함. 우리 도로교통법의 경우에 실제 자전거의 속도 제한 규정을 두고 있지 않는 이유는 자전거 속도계의 장치 및 설치를 강제하는 것이 어려운 측면이 있기 때문인 것으로 생각됨. 규범의 수범자인 국민의 입장에서는 자전거에 속도계를 설치하지 않은 상태에서 자전거에 대한 속도 제한 규정의 위반으로 처벌을 받게 되는 것은 가혹할 수 있음.
- 그러나 자전거의 평균 속도는 시속 약 16킬로미터 내지 시속 32킬로미터 인 점을 고려하고, 속도제한 규정의 취지가 도로에서 일어나는 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위한 것임을 감안하면, 우리와 같이 자전거를 제외한 다른 교통수단과 자전거를 속도제한에 있어서 달리 규정할 필요가 없음. 원칙상 속도제한 규정은 모든 차마에 적용하되, 자전거에는 속도계가 없는 점 등을 감안하여 일정한 지역을 지정함과 동시에 시속 30킬로미터 정도로 속도 제한을 두면 될 것임.

### 3) 휴대전화 · DMB 사용에 관한 규정

#### ① 휴대전화 사용 관련 단속과 제재

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 412-6-1

차량(véhicule)의 주행 중에 운전자가 손으로 핸드폰을 사용하는 것을 금한다. 동 조항의 규정을 위반한 모든 운전자는 4등급의 범칙금<sup>8)</sup>에 처한다. 동 조항의 위반은 운전면허점수 3점의 감점에 해당한다.

우리나라의 도로교통법 규정

제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

(생략)

10. 운전자는 자동차등의 운전 중에는 휴대용 전화(자동차용 전화를 포함한다)를 사용하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 자동차등이 정지하고 있는 경우

나. 긴급자동차를 운전하는 경우

다. 각종 범죄 및 재해 신고 등 긴급한 필요가 있는 경우

라. 안전운전에 장애를 주지 아니하는 장치로서 대통령령으로 정하는 장치를 이용하는 경우

도로교통법 시행령

제29조(안전운전에 장애를 주지 아니하는 장치) 법 제49조 제1항 제10호 라목에서 “안전운전에 장애를 주지 아니하는 장치로서 대통령령이 정하는 장치”라 함은 손으로 잡지 아니하고도 휴대용 전화(자동차용 전화를 포함한다)를 사용할 수 있도록 해 주는 장치를 말한다.

8) 프랑스 형법전 제131-12조에 의거 최대 750유로의 범칙금이 부과됨.

- 프랑스와 한국 모두 ‘차량의 주행 중’, ‘운전자가’, ‘손으로 통화하는 것’을 금지함. 프랑스는 차량으로 규정하여 자전거 운전자에게도 R. 412-6-1조가 적용되지만, 한국의 경우에는 ‘자동차등’으로 규정되어 자전거 운전자는 적용 대상이 아님. 또한 프랑스의 경우에 자전거 운전 중의 핸드폰 사용은 최대 750유로의 범칙금이 부과됨. 한국의 경우 ‘자동차등’의 운전자는 도로교통법 제49조 제1항 제10호의 규정을 위반한 경우에는 동법 제156조에 의거하여 ‘20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료’에 처함.

② DMB 사용에 관한 단속과 제재

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 412-6-2

주행 중인 차량 내에서 스크린(écran)에 의해 작동하는 기기가 운전에 도움을 주는 장치가 아니거나 네비게이션이 아닌 경우에 운전자의 시야에 두는 것은 금지된다.

동 조항에 위반하는 운전자는 5등급의 범칙금<sup>9)</sup>에 처한다.

제1문에 규정된 기기는 압류된다.

범법행위에 사용되었거나 사용될 목적인 기기는 압수된다.

제1문에 반하는 기기도 압수될 수 있다.

동 조항의 위반은 운전면허점수 3점의 감점에 해당한다.

우리나라의 도로교통법 규정

제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

(중략)

11. 운전자는 자동차등의 운전 중에는 디지털 멀티미디어 방송을 시청하지 아니할 것

9) 프랑스 형법전 제131-12조에 의거 최대 1500 유로의 범칙금이 부과됨.

- 자전거에 관해서는 주행 중에 휴대전화를 다른 보조 장치 없이 사용하는 것을 금지하는 것과 마찬가지로 자전거의 주행 중 DMB 시청에 대한 금지 규정이 없음. ‘자동차등’의 운전자도 도로교통법 제49조 상의 사용금지 의무는 있지만, 이에 대한 벌칙 규정이 없어 그 실효성에 의문이 제기됨. 이에 2012년 8월 30일자 국무총리실 산하 규제개혁위원회의 보도 자료를 보면, “앞으로 운전 중 DMB 등 화상표시장치의 영상물을 시청 또는 표시하거나 조작하는 행위가 금지되고, 위반 시 벌금이 부과됨. 차량 내 동영상 시청이 가능한 내비게이션, 스마트폰과 같은 다양한 편의 장치 사용이 늘어나면서, 운전 중 이로 인한 운전자의 부주의로 교통사고 위험이 높다는 판단에 따른 것”이라고 함. 따라서 향후에는 운전 중 DMB 시청이 예외적인 경우를 제외하고는 금지될 것임. 그러나 이러한 개정시도에도 불구하고 여전히 자전거 운전자에 대한 제제는 전무한 실정임.
- 프랑스의 경우에는 운전에 도움을 주는 장치가 아닌 스크린 형태의 모든 기기의 사용은 금지됨. 이에 대한 위반 시에 1500유로의 범칙금을 부과함으로써 비교적 강한 제재를 하고 있음. 이러한 제재의 대상에는 자전거 운전자도 포함.
- 2012년 5월 3일 교통안전공단의 보도 자료에 의하면 “미국 도로교통안전청(NHTSA)에 따르면 운전 중 DMB 시청 등으로 인해 운전자의 반응시간이 도로교통법에서 음주운전으로 규정하고 있는 혈중 알콜농도 허용치 0.05% 보다 훨씬 높은 0.08% 수준으로, 증상 가능성이 4배 이상 높아질 수 있는 것으로 나타났다.”고 함. 주행 중의 부주의로 인한 사고 발생의 위험성은 충분히 인식되는 수준임. 따라서 DMB 등의 시청으로 발생하는 사고를 줄이기 위해서 벌칙 조항을 두는 것은 타당해 보임. 더불어 자전거 주행

중에도 DMB의 시청 등으로 인한 사고 발생을 미연에 방지하기 위해서 규제 조항을 도입하는 것이 필요함.

- 이러한 맥락에서 2012년 10월 23일 행정안전부 보도 자료를 보면, “디엠비(DMB)처럼 영상을 표시하거나 이러한 기기를 운전 중 조작하는 것을 금지하는 내용의 도로교통법 개정안이 10월 23일 국무회의에서 의결”됨<sup>10)</sup>. 그러나 개정안의 내용을 보면, “자동차등의 운전 중에는 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 “영상표시장치”라 한다)를 통해 운전자가 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되지 아니하도록 할 것”이라고 규정하여 여전히 자전거 운전자의 주행 중 DMB 시청은 제외되어 있음.

#### 4) 야간 라이트 미점등에 대한 단속과 제재

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

##### R. 313-1 등화장치 및 신호장치에 관한 일반 규정

모든 차량은 동법전에서 규정한 등화장치와 신호장치 만을 설치할 수 있다. 이러한 기기 등은 동법전에 부합되게 설치되어야 한다.  
 동 규정은 차량의 실내조명이 다른 운전자를 방해하지만 않는다면 실내 조명에는 적용되지 않는다.

10) 개정안의 주요 내용을 보면,

- 먼저, 현재 ‘운전 중 DMB 시청 금지’를 ‘운전 중 영상표시장치를 통한 영상 표시 금지’로 강화함.
  - 특히, 영상표시장치를 “방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(운전자가 휴대하는 것 포함)”로 정의해,
  - PMP, 태블릿 PC 등 다양한 IT기기가 보급·활용되고 있는 현실을 반영하지 못하는 현행법의 문제점을 보완함.
- 아울러, 운전 중 기기를 조작하는 것이 영상을 보는 것보다 사고 위험이 높다는 지적에 따라 자동차가 정지하지 않은 상태에서는 영상표시장치를 조작하는 것도 금지하고 있음.
- 또한, 위와 같은 의무 위반에 대해 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처할 수 있도록 해 의무이행의 실효성을 제고함.

동력장치를 쓰는 차량이나 동물에 의해 견인되는 차량의 모든 운전자는 이 조항을 위반할 경우에 3등급의 범칙금<sup>11)</sup>이 부과된다.  
자전거 운전자가 동 조항의 위반 시에는 1등급의 범칙금<sup>12)</sup>이 부과된다.

R. 313-5 미등에 관한 규정

(생략)

V. 야간과 시야가 불충분한 주간에 모든 자전거는 미등을 등화 해야만 한다. 이 미등은 뒤따라오는 차량이 뚜렷이 볼 수 있어야 한다.

(중략)

XI. 자전거 운전자가 동 규정에 위반했을 때에는 1등급의 범칙금이 부과된다.

R. 313-18 후미반사장치에 관한 규정(Catadioptrès arrière)

(생략)

V. 모든 자전거는 하나 또는 다수의 후미반사장치를 갖추어야 한다.

(중략)

XI. 자전거 운전자가 동 조항의 위반 시에는 1등급의 범칙금이 부과된다.

R. 313-19 측면반사장치에 관한 규정(Catadioptrès latéraux)

(생략)

III. 모든 자전거는 오렌지색의 측면반사장치를 장착해야만 한다.

(중략)

V. 자전거 운전자가 동 조항의 위반 시에는 1등급의 범칙금이 부과된다.

R. 313-20 기타 반사장치에 관한 규정

(생략)

III. 모든 자전거와 원동기장치자전거, 원동기에 의해 조력을 받는 4륜차는 접이식 페달을 가진 2륜의 원동기장치자전거를 제외하고는 페달에 반사장치를 장착해야만 한다.

IV. 모든 자전거는 앞면에 백색의 전면반사장치를 장착해야만 한다.

11) 프랑스 형법전 제131-12조에 의거 최대 450 유로의 범칙금이 부과됨.

12) 프랑스 형법전 제131-12조에 의거 최대 38 유로의 범칙금이 부과됨.

V. 모든 자전거는 후미와 좌측에 위험방지이격 장치(un dispositif écarteur de danger)를 설치할 수 있다.

(중략)

VIII. 자전거 운전자가 동 조항의 위반 시에는 1등급의 범칙금이 부과된다.



[그림 2] 위험방지이격 장치(un dispositif écarteur de danger)<sup>13)</sup>

#### 우리나라의 도로교통법 규정

제37조(차의 등화) ① 모든 차의 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 차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차를 정차 또는 주차하는 경우
2. 안개가 끼거나 비 또는 눈이 올 때에 도로에서 차를 운행하거나 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 도로에서 차를 정차 또는 주차하는 경우

13) 위험방지이격 장치는 자전거 뒤에 부착되어 도로상에서 운전자들에게 자전거가 있음을 알리는 장치임. 초보 자전거 운전자나 어린이와 국도 등에서 자전거 이용자를 보다 식별하기 용이하도록 함. 이 장치는 자동차 등의 사용자가 안전거리를 유지하게 하는 목적으로도 사용. 주로 양면에 반사장치를 부착하여 전면에는 백색, 후면에는 홍색의 반사장치를 두어 야간에 더 잘 보이게 함.

3. 터널 안을 운행하거나 고장 또는 그 밖의 부득이한 사유로 터널 안 도로에서 차를 정차 또는 주차하는 경우
  - ② 모든 차의 운전자는 밤에 차가 서로 마주보고 진행하거나 앞차의 바로 뒤를 따라가는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 등화의 밝기를 줄이거나 잠시 등화를 끄는 등의 필요한 조작을 하여야 한다.

### 도로교통법 시행령

- 제19조(밤에 도로에서 차를 운행하는 경우 등의 등화) ① 모든 차의 운전자가 법 제37조제1항 각 호에 따라 도로에서 차를 운행하는 경우에 켜야 하는 등화는 다음 각 호의 구분에 의한다.
1. 자동차는 자동차안전기준에서 정하는 전조등·차폭등·미등·번호등과 실내조명등(실내조명등은 승합자동차와 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차운송사업용 승용자동차에 한한다)
  2. 원동기장치자전거는 전조등 및 미등
  3. 견인되는 차는 미등·차폭등 및 번호등
  4. 자동차등 외의 모든 차에 있어서는 지방경찰청장이 정하여 고시하는 등화
- ② 모든 차의 운전자가 법 제37조제1항 각 호에 따라 도로에서 정차 또는 주차하는 경우에 켜야 하는 등화는 다음 각 호의 구분에 의한다.
1. 자동차(이륜자동차를 제외한다)는 자동차안전기준에서 정하는 미등 및 차폭등
  2. 이륜자동차(원동기장치자전거를 포함한다)는 미등(후부반사기를 포함한다)
  3. 자동차등 외의 모든 차에 있어서는 지방경찰청장이 정하여 고시하는 등화

### 경기도지방경찰청 도로교통고시

- 제4조(자동차 이외의 모든차 등화) 법 제37조(같은 법 시행령 제19조)에 의한 자동차 이외의 모든 차가 도로를 통행할 때 및 주·정차할 때 지켜야 하는 등화는 다음과 같다.
1. 전조등은 야간에 전방 10m거리에 있는 물체를 식별할 수 있는 백색 또는 황색등을 켜야한다.



2. 야간에 후방 50m거리에서 점등을 확인할 수 있는 적색의 미등 또는 전조등을 비칠 경우에 그 반사광을 비친 자리에서 확인할 수 있는 반사기 또는 반사성 테이프를 장치하여야 한다.

- 프랑스는 야간 및 주간에 자전거의 등화장치 및 빛반사 장치에 대해 구체적으로 규정하고 있음. 이에 따른 벌칙 조항도 있음. 그러나 우리는 자전거에 관한 구체적인 규정은 없음. 특히 야간의 사고 방지를 위한 반사광 설치의 경우에도 대략적으로 규정되어 있어 안전사고 등이 우려되는 수준임. 따라서 프랑스와 같이 자전거의 등화 및 반사장치에 대한 보다 구체적인 입법이 필요함.

### 5) 음주운전에 대한 단속과 제재 방안

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 234-1  
 I. 명백한 음주의 징후가 없다 하더라도, 다음에 해당하는 음주 상태에서 운전을 하는 행위는 4등급의 범칙금<sup>14)</sup>이 부과된다.  
 1° 1리터당 혈중 알코올 농도가 0.2그램 이상이거나 호흡 시 혈중 알코올 농도가 1리터당 0.1밀리그램 이상인 경우 중에서 법 L. 234-1이 정한 수치를 넘지 않은 경우에 대중교통을 운전하는 행위.  
 2° 1리터당 혈중 알코올 농도가 0.5그램 이상이거나 호흡 시 혈중 알코올 농도가 1리터당 0.25밀리그램 이상인 경우 중 법 L. 234-1이 정한 수치를 넘지 않은 경우에 다른 모든 종류의 차량을 운전한 행위.  
 (생략)

우리나라의 도로 교통법 규정

제44조(술에 취한 상태에서의 운전 금지) ① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계 외의 건

14) 프랑스 형법전 제131-12조에 의하면 최대 750유로의 범칙금이 부과됨.

설기계를 포함한다. 이하 이 조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호부터 제4호까지 및 제148조의2에서 같다)을 운전하여서는 아니 된다.

② 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다. 이하 이 항에서 같다)은 교통의 안전과 위협방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우에는 운전자가 술에 취하였는지를 호흡조사로 측정할 수 있다. 이 경우 운전자는 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다.

③ 제2항에 따른 측정 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 그 운전자의 동의를 받아 혈액 채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

④ 제1항에 따라 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 운전자의 혈중알코올농도가 0.05퍼센트 이상인 경우로 한다.

제50조(특정 운전자의 준수사항)

(생략)

⑧ 자전거의 운전자는 술에 취한 상태 또는 약물의 영향과 그 밖의 사유로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자전거를 운전하여서는 아니 된다.

- 프랑스는 음주운전의 경우 자전거도 다른 차량과 동일하게 규정이 적용되나, 우리는 도로교통법 제44조와 제50조에 의해서 별도로 규정하고 있음. 제50조 제8항에 별도의 벌칙 규정이 없는 바, 자전거 음주 운전의 경우 제재할 실효적인 수단이 없음.
- 프랑스는 자전거의 도로 상 운전을 강제하기 때문에 자전거의 음주운전 또한 제재의 대상이 되지만, 우리는 자전거의 도로운전이 아직 보편화 되어 있지 않은 실정이어서 자전거 음주운전에 대한 필요성이 상대적으로 덜 제기되는 상황이었음. 그러나 점차 자전거 사용인구가 늘어나고, 자전거 도로의 확대 등으로 자전거가 유효한 교통수단이 되어 가는 추세에서 도로 이용 상의 안전 확보를 위해서는 자전거 음주운전에 대해서도 제재 수단이 확보되어야 함.

## 2. 차량 운전자의 자전거 보호에 관한 프랑스 법제 분석 및 우리법제와의 비교

### (1) 자전거와의 안전거리 미확보에 대한 단속과 제재

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 412-6

- I. 운행 중인 모든 차량은 운전자가 있어야 한다. 운전자는 항상 다른 도로 사용자에게 대해서 신중하고 존중하는 자세를 지녀야 한다. 특히 운전자는 자신보다 취약한 도로 사용자에게 대해 보다 조심해야 한다.

(생략)

R. 414-4

- I. 추월을 하기 전에 모든 운전자는 안전하게 추월할 수 있는 지를 살펴야 한다.
- II. 운전자는 다음의 경우에만 추월을 할 수 있다:
- 1° 운전자가 원활한 도로교통의 지장을 초래함이 없이 추월 후 자신의 위치를 다시 잡을 수 있는 가능성이 있을 때
  - 2° 차량 간의 상대 속도가 단기간에 추월을 할 수 있는 차이가 있을 때
  - 3° 다른 차량이 추월을 시도하고 있지 않을 때
- III. 운전자는 자신이 추월하고자 할 때 자신의 의도를 밝혀야 한다.
- IV. 추월 시에 운전자는 추월하고자 하는 차량의 운전자가 다치지 않도록 충분히 거리를 확보해야만 한다. 추월 시에 운전자는 추월하고자 하는 대상이 동물에 의해서 움직이는 차이거나, 2륜·3륜의 차량, 보행자, 말을 탄 사람, 동물일 때에는 도심에서는 측면으로 최소한 1 미터 이상, 도심 외 지역에서는 최소 1.5 미터 이상 거리를 두어야 한다.
- V. II항 내지 IV항을 위반한 운전자에게는 4등급의 범칙금<sup>15)</sup>이 부과된다.

(생략)

15) 최대 750유로의 범칙금이 부과.

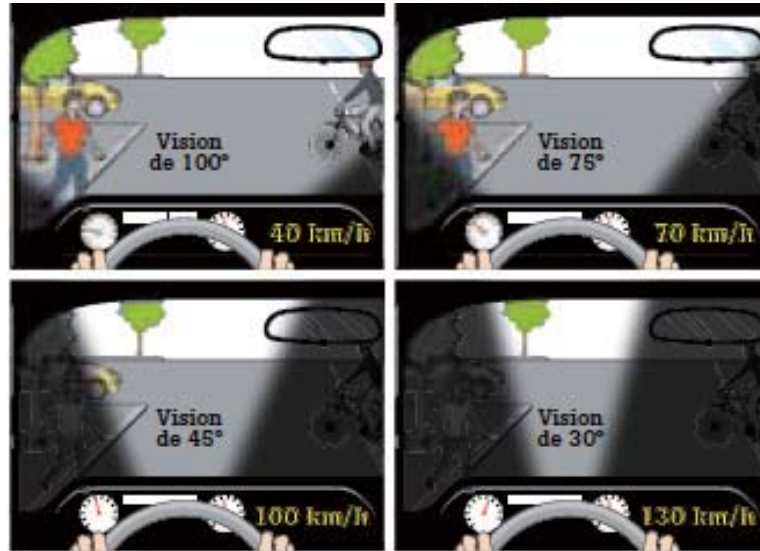
우리나라의 도로 교통법 규정

제19조(안전거리 확보 등) ① 모든 차의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 앞차의 뒤를 따르는 경우에는 앞차가 갑자기 정지하게 되는 경우 그 앞차와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.  
 ② 자동차등의 운전자는 같은 방향으로 가고 있는 자전거 옆을 지날 때에는 그 자전거와의 충돌을 피할 수 있는 필요한 거리를 확보하여야 한다.  
 (생략)

- 자전거의 안전을 위한 거리는 자전거와 자동차 앞뒤 안전거리의 문제와 추월 시 측면거리 문제로 나누어 볼 수 있음. 한국과 프랑스 양국 모두 앞뒤의 안전거리 문제는 모든 차에 적용되는 일반적인 규정을 두고 있음. 측면의 안전거리 확보 문제는 프랑스는 상세히 규정하고 있는 데 반해, 한국은 별칙조항이 없는 혼시적인 규정으로 이해됨. 프랑스 도로교통법전 R. 414-4의 IV항은 2륜·3륜 차량 즉 자전거 등의 교통수단을 추월할 시에는 도심과 도심외 지역에서 다르게 규정. 이것은 자전거 사고의 경우 도심외 지역에서 발생하는 사고가 치사율이 더 높고, 대부분 도심외 지역에서 자동차의 속도가 빠른 관계로 이에 대응하기 위해서 도심외 지역에서의 측면 안전거리를 더 확보하고 있는 실정임.
- 프랑스에서 발생한 자전거 사고 유형을 분석해 보면, 심각한 자전거 사고의 경우 도심의 크기에 반비례하고, 자동차 운전자의 속도에 비례하는 것으로 나타남. 실제 평탄한 ‘도심 외 지역’에서는 100건의 자전거 사고 중 치사율은 13%, ‘도심 지역’에서는 100건의 자전거 사고 중 치사율은 2%-3% 정도로 집계됨<sup>16)</sup>. 이는 차량의 통행이 한적한 교외 도로에서 자동차의 과속과 상대적으로 취약한 조명에 의해 발생하는 것으로 분석됨. 따라서 교외에

16) Certu(Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), *Les cyclistes*, Savoirs de base en sécurité routière, 2006, p. 1.

서 자동차 운전시에 자전거 운전자 보호를 위해서는 도심지역에서 보다 안전거리를 더욱 확보할 필요성이 제기됨.



[그림 3] 속도에 따른 전방 시야각<sup>17)</sup>

- 속도에 따른 전방 시야각을 보면, 시속 40km일 때, 시야각이 100°이지만, 시속100km일 때는 45°에 불과하다는 것을 알 수 있음.
- 자전거 관련 사고의 경우 두 가지 요소가 작용함. 첫째, 자전거와 자동차의 속력의 차이, 둘째, 상호간의 속력에 대한 인식의 차이에서 비롯된다고 분석됨. 이러한 두 가지 요소와 더불어 자전거 운전자의 내재적 요인이 결합됨. 자전거 운전자의 내재적 요인은 첫째, 위험에 대한 인식의 차이, 둘째, 자전거 운전경험의 차이, 셋째, 도로 주행 시 운전습관의 차이를 들 수 있음<sup>18)</sup>. 따라서 자전거 사고를 줄이기 위해서는 자전거 사용자와 자동차 사용자의 상호간의 인식이 중요. 상호간의 인식을 원활히 하기 위해서는 감속이 중요함. 왜냐하면 감속은 시야의 확보에 중요한 요소이기

17) ONISR, *Le Guide du bon conducteur*, 2010, p. 11,

18) *Ibid.* p. 2.

때문. 감속과 안전거리 확보를 통해 자전거 운전자와 자동차 운전자 사이에서 발생하는 속도 및 상대방에 대한 상호간의 인식을 제고할 필요성이 있음.

## (2) 자전거 도로 불법 주·정차에 대한 단속과 제재 방안

### 1) 자전거 전용도로의 정의

프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 110-2

동법전의 적용을 위해, 다음의 용어들은 동조에서 정의한 것으로 한다.

(생략)

자전거 차로(bande cyclable): 2륜·3륜의 자전거에만 허용되는 여러 차선으로 구성된 도로(chaussée)상의 차로(voie)

자전거 전용도로(piste cyclable): 2륜·3륜의 자전거에만 허용되는 도로

녹색차로(voie verte): 원동기를 동력으로 쓰지 않는 차량이나 보행자, 말을 탄 기수에만 허용되는 길(route)



[그림 4] 프랑스의 자전거 차로(bande cyclable)



[그림 5] 프랑스의 자전거 전용도로(piste cyclable)



[그림 6] 프랑스의 녹색차로(voie verte)

우리나라의 도로교통법 규정

제2조 (생략)

8. “자전거도로”란 안전표지, 위험방지용 울타리나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 자전거가 통행할 수 있도록 설치된 「자전거이용 활성화에 관한 법률」 제3조 각 호의 도로를 말한다.

자전거이용 활성화에 관한 법률

제3조 (자전거도로의 구분) 자전거도로는 다음과 같이 구분한다.

1. 자전거전용도로 : 자전거만이 통행할 수 있도록 분리대·연석 기타 이와 유사한 시설물에 의하여 차도 및 보도와 구분하여 설치된 자전거도로
2. 자전거보행자겸용도로 : 자전거외에 보행자도 통행할 수 있도록 분리대·연석 기타 이와 유사한 시설물에 의하여 차도와 구분하거나 별도로 설치된 자전거도로
3. 자전거전용차로: 다른 차와 도로를 공유하면서 안전표지나 노면표시 등으로 자전거 통행구간을 구분한 차로

제15조(전용차로의 설치) ① 시장등은 원활한 교통을 확보하기 위하여 특히 필요한 경우에는 지방경찰청장이나 경찰서장과 협의하여 도로에 전용차로(차의 종류나 승차 인원 등에 따라 지정된 차만 통행할 수 있는 차로를 말한다. 이하 같다)를 설치할 수 있다.

② 전용차로의 종류, 전용차로로 통행할 수 있는 차와 그 밖에 전용차로의 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 제2항에 따라 전용차로로 통행할 수 있는 차가 아니면 전용차로로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 긴급자동차가 그 본래의 긴급한 용도로 운행되고 있는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

도로교통법 시행령

제9조(전용차로의 종류 등) ① 법 제15조제2항(법 제61조제2항에서 준용되는 경우를 포함한다)에 따른 전용차로의 종류와 통행할 수 있는 차(이하 “전용차로 통행차”라 한다)는 별표 1과 같다.



② 전용차로 통행차의 지정 및 취소 등에 관하여 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

(생략)

### 우리나라의 도로교통법 규정

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

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

(생략)

### 도로교통법

제15조의2(자전거횡단도의 설치 등) ① 지방경찰청장은 도로를 횡단하는 자전거 운전자의 안전을 위하여 행정안전부령으로 정하는 기준에 따라 자전거횡단도를 설치할 수 있다.

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

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

## 2) 자전거 도로 불법 주·정차에 대한 단속과 제재

### 프랑스 도로교통법전(Code de la route) 규정

R. 417-10

I. 정차 및 주차를 하는 모든 차량은 도로의 통행에 가능한 한 지장이 없도록 차량을 위치시켜야 한다.

II. 다음 각호에 규정된 사항에 해당하는 경우에 차량의 주·정차는 도로 교통의 지장을 초래하는 것으로 본다.

1° 보도, 보행자를 위한 통행로, 갓길 상의 주·정차

1° bis 녹색차로, 자전거 차로, 자전거전용차로 및 자전거 차로를 나타 내는 턱 상의 주·정차

(생략)

IV. 동조항에서 규정한 도로 교통의 지장을 초래하는 모든 주·정차는 2 등급의 범칙금<sup>19)</sup> 부과대상이 된다.

(생략)

### 우리나라의 도로교통법 규정

제32조(정차 및 주차의 금지) 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 교차로·횡단보도·건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(「주차장법」에 따라 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장은 제외한다)
2. 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내인 곳
3. 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 각각 10미터 이내인 곳
4. 버스여객자동차의 정류지(停留地)임을 표시하는 기둥이나 표지판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터 이내인 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기 위하여 차를 정차하거나 주차하는 경우에는 그러하지 아니하다.
5. 건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내인 곳
6. 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

19) 최대 150유로의 범칙금이 부과.

## 우리나라 도로교통법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

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

- 프랑스는 R. 417-10조의 II항 1° bis호에 자전거 전용차로 상의 차량의 주차 금지를 규정하고 있음. 주·정차금지위반 시에 범칙금은 프랑스 형법전 제131-12조에 의거 최대 450 유로가 부과됨. 우리의 경우에는 주로 ‘도로’ 등에서 일정한 경우에 모든 차의 주·정차금지를 하고 있으나 도로교통법 제2조의 도로상에 ‘자전거 전용도로’가 포함되는 지는 해석상 불분명한 면이 있음. 실정법상 ‘자전거전용도로’, ‘자전거전용차로’ 상의 불법 주·정차 문제에 대해서는 제제할 방안이 불충분함.
- 실제 ‘자전거전용도로’에서보다 도로와 같은 공간을 나누어 쓰고 있는 ‘자전거전용차로’에서 자동차 운전자등에 의한 불법 주·정차 문제가 더 많이 발생할 것으로 생각됨. 이는 일정한 구조물에 의해서 차량 등의 진입이 제한되는 자전거전용도로보다는 도로 상의 단순한 차선이나 안내표지 등으로 구분되는 ‘자전거전용차로’에서 자가용 운전자들의 무관심이나 무시 등으로 더욱 빈번히 발생하기 때문임. 따라서 자전거전용도로 등에 관한 벌칙 조항을 두기 위해서는 사전에 충분한 홍보와 계도가 필요할 것으로 보임.

(3) 차량 우회전시 직진하는 자전거 부주의에 대한 단속과 제재방안

- 우리나라 교차로 내에서 발생한 사고유형 중에서 차량과 자전거의 직각충돌로 인해 발생한 경우가 평균 54.47%로 가장 높음. 이는 차량 혹은 자전거의 회전 시 발생하는 사고가 가장 높은 것으로 향후 신호개선이나 자전거 회전 유도시설 설치에 유의해야 함을 나타내는 것임. 직각 충돌 중에서 자동차가 직진 중일 때 31.33%로 가장 높고, 좌·우회전 중일 때 20.26%로 두 번째로 높음<sup>20)</sup>. 교차로 부근에서도 비슷한 양상임.

[표 2] [교차로 내] 자동차 행동유형 대비 자전거 사고유형

(단위 :%)

자전거 자동차	충돌		추돌		기타	합계
	직각	정면	주정차	진행중		
앞지르기중	0.15	0.04	-	0.05	0.05	0.30
좌우회전중	20.26	1.66	0.37	2.49	11.35	36.14
주정차중	0.25	-	0.04	0.04	0.19	0.52
직진중	31.33	1.72	0.46	3.66	19.49	56.66
진로변경중	0.17	0.04	-	0.04	0.35	0.59
출발중	0.41	0.03	0.04	0.03	0.36	0.86
후진중	0.40	0.05	-	0.17	0.37	0.99
U턴중	0.32	0.04	0.01	0.04	0.18	0.59
기 타	1.17	0.08	-	0.06	2.03	3.34
합 계	54.47	3.65	0.93	6.58	34.37	100.00

출처: 행정안전부, “전국자전거도로 기본계획 수립연구”, 2010. 6., 96면.

우리나라의 적신호시 우회전 규정

도로교통법

제5조(신호 또는 지시에 따른 의무) ① 도로를 통행하는 보행자와 차마의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다.

20) 행정안전부, 전계보고서, 2010. 6., 95면.

도로교통법시행령

제21조(신호의 시기 및 방법) 법 제38조제1항에 따른 신호의 시기 및 방법은 별표 2와 같다.

도로교통법시행규칙

제6조(신호기) ① 법 제4조에 따른 신호기의 종류 및 만드는 방식은 별표 1과 같다.

② 제1항에 따른 신호기가 표시하는 신호의 종류 및 그 뜻은 별표 2와 같다.

③ 제1항에 따른 신호기는 법 제3조제1항 및 영 제86조제1항에 따라 지방경찰청장 또는 경찰서장이 필요하다고 인정하는 교차로 그 밖의 도로에 설치하되 그 앞쪽에서 잘 보이도록 설치하여야 한다.

별표2

적색의 등화: 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 한다. 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다.

우리나라의 교차로 통행방법

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

② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 지방경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다.

③ 제2항에도 불구하고 자전거의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다.

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

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

### 프랑스의 신호기 관련 규정

#### R. 412-29

차량의 통행을 규정하는 신호기는 녹색, 황색, 적색이다. 황색·적색의 신호기는 깜빡일 수 있다.

#### R. 412-30

모든 운전자는 고정되거나 깜빡이는 적색 신호기 앞에서는 반드시 정지해야 한다.

차량은 도로와 직각으로 이루어진 선의 한계선을 준수하면서 정지한다. 이 정지선이 도로 위에 표시되어 있지 않은 경우에는 신호기의 위치와 수직으로 정지하거나 보행자가 있으면 보행자 전에서 정지해야 한다.

도로를 횡단하는 자전거 전용도로가 신호기에 의해 횡단하도록 되어 있는 보행자 전용도로와 인접하여 평행한 때, 모든 운전자는 다른 특별한 신호가 없는 한, 보행자 횡단보도 신호를 지켜야만 한다.

동 규정을 위반한 운전자는 4등급의 범칙금<sup>21)</sup>이 부과된다.

(생략)

### 프랑스의 자전거 사용자에게 대한 특례

#### R. 415-13

교차로에서 도로가 여러 차선으로 되어 있거나 특정 카테고리의 차량에 게만 허용되는 전용도로 및 전용차선을 포함하고 있을 때, 동 법전이 정

21) 최대 750유로의 범칙금이 부과됨.

한 우선권 규정은 이 도로를 통행하고 접근하는 모든 운전자에게 적용된다.  
R. 415-14

도로 통행의 우선권 규정의 적용을 위해서, 자전거 전용도로는 권한 있는 경찰청이 다르게 적용한 경우를 제외하고는, 자전거 전용도로가 접한 도로상에서 우선 차로로 간주된다.

프랑스의 차량 좌·우회전시 주행 중인 자전거에 관한 우선권 규정

R. 415-3

I. (교차로에서) 우회전할 모든 운전자는 도로의 우측으로 바짝 붙어서 진행해야 한다.

(생략)

III. (교차로에서) 우회전할 모든 운전자는 우회전 시에 만나는 도로를 횡단하는 자전거전용도로 등에서의 자전거나 원동기장치자전거에게 통행의 우선권을 양보해야만 한다.

IV. 동 규정을 위반한 운전자는 4등급의 범칙금<sup>22)</sup>이 부과된다.

R. 415-4

I. (교차로서)좌회전할 모든 운전자는 도로의 좌측으로 바짝 붙어서 진행해야 한다.

(생략)

III. 좌회전할 운전자는 자신이 좌회전할 방향의 도로를 횡단하는 자전거 전용도로의 자전거나 원동기장치자전거에게 통행의 우선권을 양보해야만 한다.

(생략)

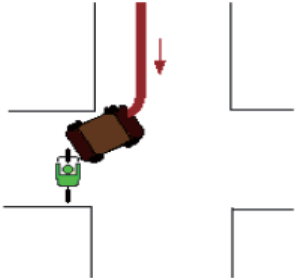
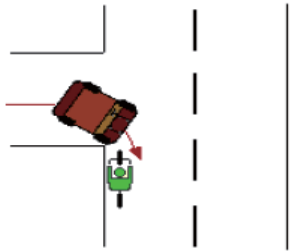
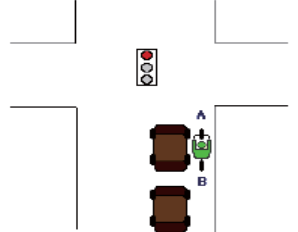
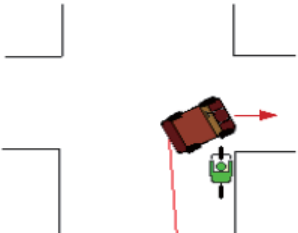
V. III항에 규정된 우선권을 준수하지 않은 모든 운전자에게는 4등급의 범칙금이 부과된다.

(이하 생략)

- 우리의 도로 교통법제와는 달리 프랑스에서는 적신호시 자동차 등의 우회전이 원칙적으로 금지됨. 도로교통법 제25조 제1항과 도로

22) 최대 750유로의 범칙금이 부과됨.

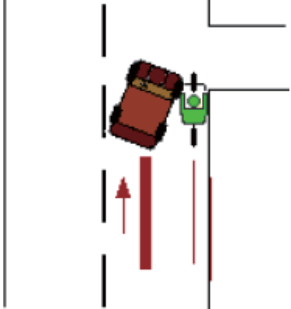
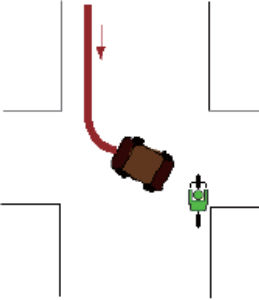
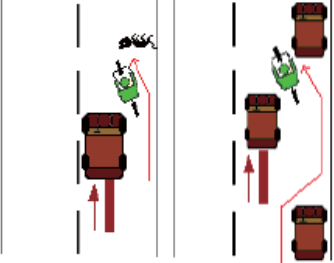
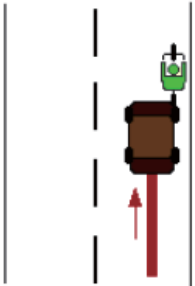
교통법 시행규칙 별표2 등에 의하면 우리나라는 상시적으로 차량 등이 우회전 할 수 있음. 그러나 ‘자전거전용차로’나 ‘자전거전용도로’가 대부분 도로의 가장 우측에 설치된다는 점을 미루어 보면, 교차로 등에서의 ‘우회전 허용’에 따른 자전거 사고는 예견된 것임.

충돌 유형	설 명
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 횡단보도 충돌: 자전거이용자가 횡단보도를 이용하여 차도를 횡단할 때 우회하는 자동차가 자전거를 향해있음</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The Wrong-Way Wreck: 신호를 어기거나 도로의 좌측을 이용한 등의 잘못된 방법으로 자전거를 탈 경우, 가차선, 주차장 등에서 우회해서 들어오는 차와 부딪히게 된다. 운전자는 오직 왼쪽의 교통상황에 주의하기 때문에 자전거를 보지 못함</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 위험한 적색신호: 적색신호에서 대기 중인 자동차의 오른쪽에서 정지했을 때 자동차들은 자전거를 볼 수 없다. 녹색신호로 바뀔 때 자전거는 전방으로 움직이고 자동차는 오른쪽으로 회전함</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The Right hook: 차는 자전거를 지나쳐 자전거 바로 앞에서 바로 우회전함</li> <li>• 자동차 바로 옆으로 자전거가 지나는 경우, 운전자는 자전거의 속도를 과소평가하여 주의하지 않음. 이때, 우회전하는 자동차와 직진하는 자전거 충돌함</li> </ul>

[그림 7] 자전거 사고의 유형 ①

출처: 행정안전부, “전국자전거도로 기본계획 수립연구”, 2010. 6., 111면.



충돌 유형	설 명
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The Right hook Pt2: 주차장 혹은 승하차, 가차선으로 접근하기 위해 갑자기 자동차가 우회전할 때 자전거의 오른쪽을 지나고 있음</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 신호가 바뀔 때 회전하는 차량이 통행우선권을 갖고 진입시도하며 이때 자전거이용자가 존재하지 않는다고 여기는 일부 운전자는 자동차만이 통행우선권을 가진다고 생각하여 자전거를 주의 태만으로 사고유발</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 후방 끝부분: 주차된 차 혹은 다른 장애물을 돌아가기 위해 움직이지만 후방의 다가오는 차에 의해 꼼짝 못하게 됨</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 후방 끝부분 Pt2: 후방의 자동차와 마주치는 경우는 자전거이용자들에서 가장 두려운 상황임</li> </ul>

[그림 8] 자전거 사고의 유형 ②

출처 : 행정안전부, “전국자전거도로 기본계획 수립연구”, 2010. 6., 112면.

- 이에 2010년 행정안전부 보고서는 차량의 상시 우회전을 금지할 것을 권고<sup>23)</sup>. 또한 도로교통법 제15조의2 제3항에서 자전거횡단 도로를 통행하고 있는 자전거 운전자의 보호 규정 등을 두고 있음<sup>24)</sup>. 따라서 차량의 우회전 후 직면하는 자전거 횡단도로 등에서 자전거 보호를 유추 적용할 수 있을 것임.
- 그러나 교차로 등에서 자동차와 자전거 사고에 대한 일반적인 규정으로 보기에 다소 미약함. 따라서 프랑스에서와 같이 교차로의 통행 방법 등에 있어서 자전거 등에 우선권을 부여하는 일반 조항이 필요. R. 415-3 규정에 의하면 위의 자전거 사고유형①의 첫 번째 충돌유형이나 네 번째 유형, 자전거 사고유형②의 첫 번째 유형 등을 규율할 수 있음. R. 415-4 규정에서 자전거 사고유형②의 두 번째 사례를 규율.
- 프랑스의 경우 교차로에서 자전거와 자동차 사고를 줄이기 위해 크게 두 가지 방법을 취하고 있음. 첫째, 자전거에만 적신호시 우회전을 허용하는 제도(le tourne à droite cycliste: TAD). 둘째, SAS(자전거우선출발선) 제도임. 자전거우선출발선 제도는 교차로

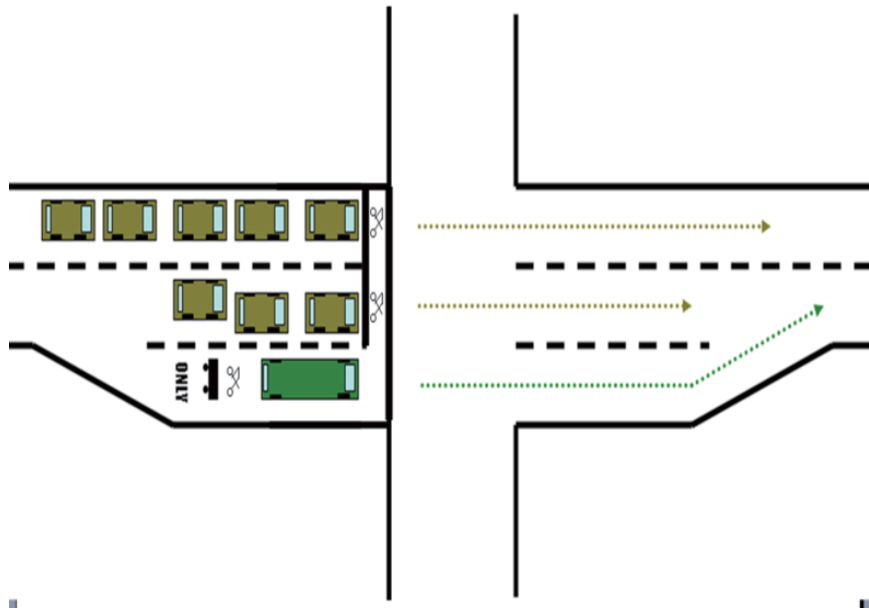
23) “자전거이용자 및 보행자의 안전한 교통환경 조성을 위해 RTOR(Right Turn On Red) 금지를 통한 직진자전거와 우회전자동차와의 상충을 방지해야 한다. 교차로에서 우회전 후, 보행신호가 녹색이든 적색이든 보행자와 직진교통류에 방해가 되지 않으면 진행이 가능하다. 상시우회전은 보행자 사고 증가는 물론 보행권을 침해하는 수준이다. RTOR은 현재 OECD국가 중 미국과 한국에서만 시행하는 제도로 차량소통에는 도움이 되나 보행자에게는 상당한 위협이 된다.” 행정안전부, 전개보고서, 2010. 6., 133면.

24) 제15조의2(자전거횡단도의 설치 등) ① 지방경찰청장은 도로를 횡단하는 자전거 운전자의 안전을 위하여 행정안전부령으로 정하는 기준에 따라 자전거횡단도를 설치할 수 있다.

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

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

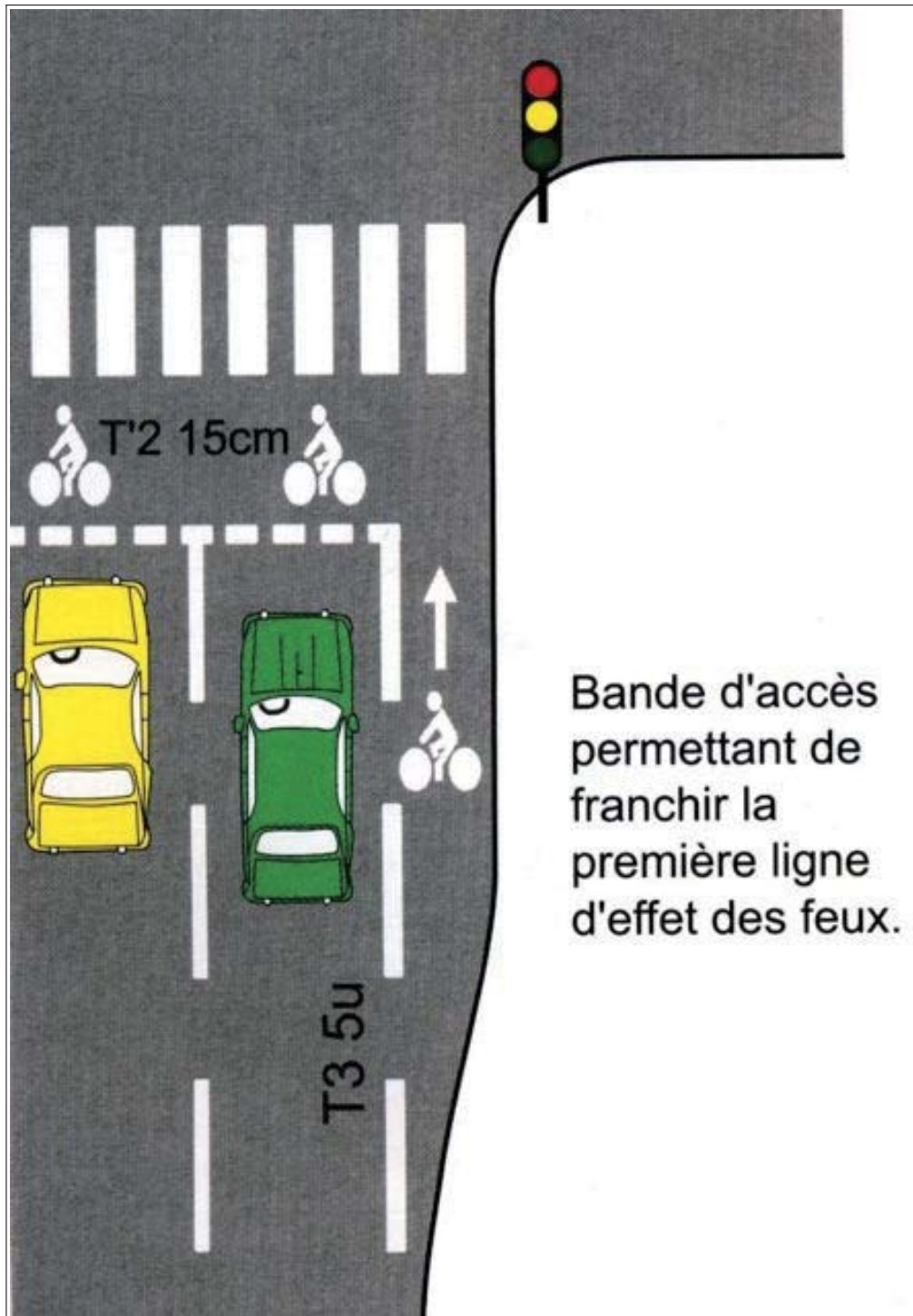
등에서 횡단보도 앞에 자전거 정지선을 우선 두고 그 뒤 일정 간격을 두고 자동차 정지선을 두어 신호가 바뀔 시에 자전거가 우선 직진 및 좌회전하게 하고 자동차가 뒤에서 출발하도록 하는 것. 이렇게 함으로써 차량 운전자가 전면에서 주행 중인 자전거 운전자를 시야에 확보할 수 있도록 함.



[그림 9] 프랑스의 자전거우선출발제도(SAS)



[그림 10] 프랑스의 자전거우선출발제도(SAS)



[그림 11] SAS와 횡단보도 및 자전거 횡단의 시스템

출처 CERTU, “Signalisation des aménagements et itinéraires cyclables”, 2004.

- 프랑스에서 ‘자전거에만 적신호시 우회전을 허용하는 제도(le tourne à droite cycliste: TAD)’는 스트라스부르크(Strasbourg)와 보르도(Bordeaux) 등에서 수년간의 실험결과 2010년 11월 12일 장관 데크레에 의해 확대 적용됨(le décret du 12 novembre 2010 du Ministère de l'Environnement et des Transports). 이 제도를 통해 자동차보다 우선 자전거가 우회전 할 수 있도록 함으로써 시야의 사각지대 등에 의한 자전거 사고를 예방할 수 있었음. 흥미로운 사실은 TAD가 시범 운용된 기간 동안 해당 도시에서는 TAD가 운용중인 교차로에서 우회전에 의해 발생한 자동차-자전거 간의 사고가 단 한건도 보고된 바 없었다는 사실임.
- 우리나라에서도 도로교통법 등의 개정을 통해 교차로에서 자전거 운전자 등에 대한 통행의 우선권 부여에 관한 연구가 필요함. 더불어 프랑스 뿐만 아니라 자전거 선진국 등에서 운용중인 ‘자전거우선출발제도’나 ‘자전거에만 허용되는 우회전제도’ 등에 대한 면밀한 검토가 필요함.

### 3. 보행자에 관련한 프랑스 법제 분석 및 우리법제와의 비교

R. 412-34

- I. 도로가 보행자에게만 허용된 구역 혹은 실제사용에 있어서 보행자에게 사용되고 있는 곳에 인접한 경우 즉, 갓길이나 보도와 같은 경우에, 보행자는 도로를 제외한 갓길이나 보도, 기타 보행자에게만 허용된 구역만을 사용해야 한다. 이 규정은 보행자도로(aires piétonnes) 및 (차량·보행자 등의) 접촉 지역(zone de rencontre)에서는 적용되지 않는다.
- I bis. 8세미만의 어린이는 관할 행정청의 다른 규정이 없는 한 보도나 갓길 등에서 보행속도로 주행하고 다른 보행자에게 방해가 되지 않는다면, 자전거의 운행이 허용된다.
- II. 다음에 해당하는 자는 보행자로 본다.
  - 1° 어린이용 차량, 환자 및 장애인용 차량을 운전하는 자와 모터가 없는 작은 차량을 운전하는 자

2° 손으로 자전거 혹은 원동기장치자전거를 운반하는 자  
 3° 환자용 이동장치를 자신이 직접 보행자의 속도로 운행하는 자  
 III. 모든 2륜 차를 손으로 운반하는 것은 도로 상에서 허용된다. 이 경우에 모든 운반자는 보행자에게 적용되는 규정을 준수해야만 한다.

R. 412-35  
 보행자는 보행자만을 위한 장소를 사용할 수 없거나, 이러한 장소가 없을 경우에는 충분한 주의를 하며 도로 상의 다른 부분을 사용할 수 있다.  
 보행자는 갓길이나 보도를 이용하는 다른 보행자의 보행에 중대한 지장을 초래하는 물건을 운반하는 경우에는 도로를 이용할 수 있다.  
 장애인보조용 이동의자를 사용하는 장애인은 도로로 운행할 수 있다.  
 접촉 지역(zone de rencontre) 내에서, 보행자는 도로로 이동할 수 있지만, 이 경우에 도로위에 정주함으로써 다른 차량의 운행에 방해가 되어서는 안 된다.

R. 412-36  
 도로 상에서 이동할 때, 보행자는 도로의 갓길을 이용하여야 한다.  
 도심 외 지역과 보행자의 도로 상 보행이 특별히 다른 안전을 해칠 우려가 있거나, 특별한 상황을 제외하고서는, 보행자는 자신이 가는 방향을 기준으로 도로의 왼쪽으로 보행하여야 한다.  
 위의 규정에도 불구하고, 장애인보조용 이동의자를 이용하는 장애인과 자전거, 원동기부착자전거 및 이륜자동차를 손으로 운반하는 보행자는 자신이 가는 방향을 기준으로 도로의 오른쪽으로 이동하여야 한다.

R.412-37  
 보행자는 시야, 차량과의 거리 및 속도 등을 고려하여 도로를 건너야 한다. (차량과의 거리가) 최소 50m 이상의 거리가 있을 때, 보행자는 도로를 건너야 한다.  
 보행자는 교차로 근처에 자신이 가고자 하는 곳의 통행로가 없을 경우에 보도의 연장선상에서 도로의 일부를 사용할 수 있다.  
 동 규정은 보행자도로나 접촉지역에서는 적용되지 않는다.

R. 412-38

보행자에 의한 도로 횡단을 규정하는 신호기는 녹색이나 적색이고 그림기호(pictogramme)를 포함한다.

도로의 횡단이 신호에 의해 규율될 때, 보행자는 녹색 신호 하에서만 도로 횡단을 할 수 있다.

(이하 생략)

R. 412-43

동 규정을 위반한 보행자는 1등급의 범칙금<sup>25)</sup>이 부과된다.

- 프랑스는 다른 나라에 비해서 신호를 지키지 않고 무단으로 도로를 횡단하는 경우가 많음. 이는 도로 등의 사용에 있어서 보행자의 권리가 우선적으로 인식되는 교통문화에 기인한 것임. 특히 신호가 없는 곳에서 일정한 조건 하에서 도로 횡단을 규정한 R.412-37은 이러한 문화가 반영된 것으로 보임.
- 특히 R. 412-6 규정에서 “(차량의) 운전자는 자신보다 취약한 도로 사용자에게 대해 보다 조심해야 한다.”고 정함으로써 자전거운전자에 의한 보행자 보호 의무를 두고 있음.
- 도로교통에 관한 규정은 도로교통의 원활한 소통과 함께 도로 사용자간의 합리적인 공간사용이라는 전제 하에, 자전거 운전자는 자동차 운전자 등에 의해 보호되고, 보행자는 기타 다른 도로교통수단을 사용하는 자에 비해 취약한 위치에 있으므로 보호받아야 한다는 생각이 우선됨. 이에 따라 자전거차선으로의 보행자 보행, 보행자의 자전거·보행자 겸용도로 횡단시 부주의에 관한 별도의 규정은 두고 있지 않음. 다만, 보행자도 도로 교통에 지장을 초래하는 경우에는 도로교통법전의 일반 규정에 의해 처벌의 대상이 될 수 있음.

25) 최대 38 유로의 범칙금이 부과됨.

### Ⅲ. 시사점 도출

- 교통수단으로서의 자전거는 경제적·환경적·보건적 측면에서 유용한 운송 수단임. 특히 고유가 시대와 기후변화에 따른 환경에 대한 관심의 증대, 소득 수준 향상에 따른 건강한 삶을 위한 요구 증대에 가장 잘 부합하는 교통수단이기도 함. 이러한 여러 장 점에도 불구하고 현재 우리나라에서 자전거 이용은 선진국들과 비교하여 낮은 수준에 머물러 있음.
- 이는 자전거를 주요 운송수단으로서 인식하고 있는 선진국들에 비해, 우리나라에서는 여전히 자전거를 보조교통수단 및 레저수단으로서만 인식하는 데에 그 차이점이 있음. 이러한 인식의 차이는 자전거 인프라 구축과 자전거 문화 정착에 소극적인 대처 요인이 됨. 자전거는 다른 교통수단에 비해 비교적 사고에 취약한 교통수단임을 인식한다면 이에 대한 적극적인 대처가 필요한 실정임.
- 특히 자전거 사용 인구가 높을수록 자전거 사고가 줄어든다는 일부 보고서의 내용을 본다면<sup>26)</sup>, 자전거 안전법제는 인프라 및 법제 개선과 더불어 사회적으로 자전거 이용자에 대한 인식의 제고와 배려가 수반되어야 함.
- 우리나라에서 자전거의 이용은 여전히 낮은 단계의 수준에 머무르고 있음. 또한 도로교통법이 여러 차례 개정에도 불구하고 선진국에 비해 자전거 관련 규정이 미흡한 것도 사실임. 도로교통법상 자전거는 차량임에도 불구하고 보도로 통행하는 사회적 관행이 형성되어 있다는 점, 자전거 운전자에 대한 차량 운전자의

26) <http://injuryprevention.bmj.com/content/13/2/125.abstract>



안전의식의 결여가 법 규정의 미비와 결합하여 최근 다수의 안전 사고가 발생함. 따라서 세 가지 측면에서 자전거 이용활성화를 위한 접근이 필요함. 첫째, 정부가 구축하고 있는 자전거망의 확충과 같은 하드웨어적인 부분에서의 접근, 둘째, 자전거 사용자와 기존의 도로사용자 간의 도로사용과 안전에 대한 법제 정비, 셋째, 자전거 관련 캠페인을 통한 자전거에 대한 국민적 인식제고의 형태로 이루어져야 함.

- 프랑스의 도로교통법제에서 자전거에 관한 규정을 분석해 보면, 도로의 이용자가 원활하게 도로를 이용하고 공간사용에 있어 합리적인 분배와 상호간의 존중이라는 측면에서 접근함. 이에 따라 사고에서 보다 안전한 도로이용자 특히 자동차 운전자가 보다 위험에 취약한 사용자 즉 자전거 이용자나 보행자에 대하여 특별히 주의하도록 하고 있음. 즉 행위주체별 주의정도는 자동차> 이륜자동차> 자전거> 보행자 순으로 나타남.
- 우리가 프랑스의 경험에서 도출할 수 있는 시사점은 자전거 안전 관련 법제의 경우 이원적으로 접근할 필요가 있다는 점임. 지금 정부는 자전거 이용활성화에만 중점을 둘 경우 자전거 이용자에 의한 보행자 보호 의무 등이 소홀히 될 수 있음. 따라서 자전거 이용활성화와 더불어 도로를 사용하는 주체간의 합리적인 공간사용에 대한 법제 정비가 필요한 실정임. 다만 접근 방식에 있어서 자동차 및 이륜자동차 운전자의 자전거 사용자의 보호는 법제의 정비를 통해 강화하는 방식으로, 자전거 운전자의 보행자에 대한 보호 의무는 캠페인을 통한 연성적인 방법에 의하는 것이 타당할 것으로 보임. 이를 토대로 자전거 이용자에 대한 안전 강화와 편의성 제고를 도모할 수 있을 것임.

- 또한 자전거를 차량으로 인식함으로써 보도주행의 금지, 도로주행의 원칙으로 접근할 때, 교차로 등에서의 자전거에 대한 법제 정비는 시급한 실정임. 자전거 운전자 보호를 위한 자전거와 차량의 안전거리 유지의무, 자전거를 추월할 경우에 차량의 추월 시 보다 가중된 안전의무, 도심 외 지역에서 과속금지, 교차로에서 자전거 사용자에게 대한 보호 의무, 자전거 차선 및 전용도로에서의 주차금지 규정이 이에 해당함. 더불어 자전거가 차량으로 인식됨으로써 자전거 운전자는 차량의 운전자에 부과되는 도로교통법상의 의무를 준수해야 함. 예를 들어 자전거 주행 중에 핸드폰·DMB 사용의 금지, 음주운전의 금지, 보도를 통한 역주행의 금지, 자전거 안전장치 부착 의무 등이 이에 해당함.
- 자전거 인프라와 관련하여, 상시우회전 제도에 대한 재고와 더불어, 자전거만 제한적 우회전 허용제도, 자전거우선출발제도를 도입하여 도로상에서 보다 안전한 자전거 이용을 조성할 필요가 있음.

## 참고문헌

행정안전부, “전국자전거도로 기본계획 수립연구”, 2010. 6., 473면.

CERTU(Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), Les cyclistes, Savoirs de base en sécurité routière, 2006, 5 p.

CERTU, “Signalisation des aménagements et itinéraires cyclables”, 2004.

M. Philippe *GOUJON*, *PLAN NATIONAL VELO*, Rapport du groupe de travail pour le développement de l'usage du velo, 2010, 32 p.

ONISR, *Le Guide du bon conducteur*, 2010, 22 p.

법제분석지원 Issue Paper 12-25-⑤

## 프랑스의 자전거 안전 법제 분석

---

2012년 10월 29일 印刷

2012년 10월 31일 發行

發行人 金 裕 煥

發行處 한국법제연구원

서울특별시 서초구 양재천로131(양재동90-4)

전화 : (02)579-0090

등록번호 : 1981.8.11. 제01-0190호

<http://www.klri.re.kr>

---

값 5,500원

1. 本院의 承認없이 轉載 또는 譯載를 禁함. ©
2. 이 보고서의 내용은 본원의 공식적인 견해가 아님.

ISBN 978-89-6684-098-4 93360