

연구보고서 2006

지정차로제 보완 필요성 연구

《研究陣》

연구위원 : 임 평 남 (도로교통안전관리공단 연구위원)

연구원 : 황 상 호 (도로교통안전관리공단 수석연구원)



목 차

제1장 서 론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구범위 및 방법	3
제2장 우리나라 차로에 따른 통행차량 기준	5
2.1 차로에 따른 통행차량 기준	5
제3장 외국의 차로 통행방법	30
3.1 서 언	30
3.2 일 본	30
3.3 영 국	35
3.4 미 국	37
3.5 네덜란드	39
3.6 선진외국 차량 통행방법 요약	41
제4장 차로별 통행실태	42
4.1 차로별 도로연장	42
4.2 고속도로 통행실태 분포분석	44

4.3 차로별 통행실태 분석	49
제5장 지정차로제 보완 필요성 분석	53
5.1 현행 지정차로제 문제점	53
5.2 보완 필요성 검토	56
5.3 전문가 의견수렴	57
제6장 개선방안 검토	62
6.1 개선방향	62
6.2 단기 개선안	63
6.3 중장기 개선안	70
6.4 단속 및 교육·홍보방안	76
제7장 결 론	77
참 고 문 헌	80
부 록	81
부록 1. 고속국도 노선별 평균교통량	81
부록 2. 도로 등급별·차종별 평균 일 교통량	82
부록 3. 경부고속도로 구간별 차종별 승용차 환산 교통량(2004)	83
부록 4. 차로별 통행실태	84

< 표 차 례 >

< 표 2.1 > 1999년 4월 30일 개정이전 차로에 따른 통행차량의 기준	10
< 표 2.2 > 1999년 4월 30일 개정된 차로통행방법	13
< 표 2.3 > 2000년 3월 20일 개정된 차로에 따른 통행차의 기준	16
< 표 2.4 > 고속도로 지정차로 현황	18
< 표 2.5 > 고속도로 외의 도로 지정차로 현황	19
< 표 2.6 > 서울의 편도 5차로이상 도로에서 차로에 따른 통행차의 기준	21
< 표 2.7 > 지정차로제도 변천에 따른 특징	22
< 표 2.8 > 지정차로 통행위반 시 운전면허 행정처분 및 범칙금	23
< 표 2.9 > 10년간 교통사고 추이	25
< 표 2.10 > 지정차로제 관련 교통사고 추이	27
< 표 2.11 > 최근 5년간 지정차로 통행위반 단속 실적	29
< 표 3.1 > 영국의 제한속도	36
< 표 4.1 > 포장도 차로별 도로현황(2004. 12. 31기준)	42
< 표 4.2 > 고속국도 차로별 현황	43
< 표 4.3 > 고속국도 노선별 평균교통량	45
< 표 4.4 > 일반지형에서 중차량의 승용차 환산계수	46
< 표 4.5 > 차로별 통행실태조사 지점	50
< 표 4.6 > 전체 조사지점의 차로별 통행실태	51
< 표 5.1 > 편도 4차로 고속도로 버스전용차로 운영 시	55
< 표 6.1 > 단기 개선대안	65
< 표 6.2 > 차로에 따른 통행차 기준 단기개선(안)	70

< 그림 차례 >

< 그림 2.1 > 최근 10년간 교통사고 사망자 추이	26
< 그림 4.1 > 경부고속도로 구간별 차종별 교통량 변화	47
< 그림 4.2 > 경부고속도로 구간별 화물차량 혼입율	48

제1장 서 론

1.1 연구배경 및 목적

자동차가 도로를 통행할 때 차량 상호간 규칙이 필요하다. 자동차의 통행규칙은 자동차 상호간 상충현상을 최소화하는 방향에서 접근된다. 즉, 각 차로별 교통류가 동질성을 이룰 수 있도록 통행방법을 확립함으로써 도로이용 효율의 증대와 교통안전성을 확보할 수 있는 것이다.

우리나라 자동차 통행방법은 도로교통법에 각 차로별로 통행할 수 있는 차량을 지정하는 지정차로제를 채택하고 있다. 대형, 저속차량은 바깥차로를, 소형, 고속차량은 안쪽 차로를 통행토록하고, 인접한 상위 1개 차로를 추월차로로 지정하는 원칙 하에서 운영하고 있다.

차로통행방법에 중요한 고려사항인 차량의 최고 제한속도는 고속도로를 제외한 일반 도로에서는 각 차종별로 차등화 되어 있지 않으나, 고속도로에서는 승용·승합·1.5톤 이하 화물자동차와 1.5톤 초과 화물자동차·특수자동차·건설기계로 이원화되어 있다.

현행 각 차로별 통행방법은 교통량이 적을 때나 각 차종별 교통량이 차종별로 지정된 차로의 용량과 균형을 이룰 때는 별다른 문제가 발생하지 않는다. 그러나 특정차량의 교통량이 지정된 차로의 용량에 비해 많을 경우 지정된 차로를 준수하여 운행함으로써 다른 차로는 비교적 용량의 여유가 있음에도 불구하고 이 차량들이 이용하는 차로만 교통 혼잡이 발생하여 도로를 효율적으로 이용치 못하거나, 하위차로 교통량이 적을 경우 우

측차로를 이용하여 추월이 행해짐으로써 차로별 이용차량이 지정된 차로통행을 무시하는 현상이 발생한다.

이러한 현상은 통행할 수 있는 차로가 한정적인 화물차량 지정차로에서 화물물동량이 많은 공단지역이나 화물차량 교통량이 많은 고속도로 등에서 자주 발생한다. 차로별 통행차량 지정으로 각 차로별 밀도가 심한 차이를 보일 경우 운전자의 불만을 고조시키는 원인이 되기도 한다.

또한 고속도로에서는 최고 제한속도를 차종별로 달리 하고 있으므로 최고 제한속도가 낮은 차량과 높은 차량들 사이에서 속도차이를 보일 수밖에 없으며, 이들 차량이 동일한 차로를 이용할 경우 추월 등이 잦아져 불안정한 교통류가 형성되기도 한다.

1999년 4월 30일 일반도로와 고속도로에서 시행되어오던 지정차로제를 화물차와 승합차에 대한 차별적 규제완화, 도로이용의 효율성 제고 및 물류비용 절감을 도모키 위해 폐지하였으나, 제도 폐지 이후 화물차 등 대형차량의 고속난폭운전, 교통사고 증가 등의 이유로 2000년 6월 1일부터 도로교통법시행규칙을 개정, 다시 지정차로제를 시행하였다.

그러나 동 규칙을 개정하면서 폐지 이전의 차로별 지정차량이 달리 규정됨에 따라 현실성이 부족하다는 지적과 함께 고속버스 등 일부 운전자가 지정차로제 보완을 주장하고 있다.

따라서 본 연구에서는 2000년 6월 1일 이후 시행되고 있는 차로에 따른 통행차의 기준을 분석하여 이에 대한 보완 필요성을 검토하여 개선안을 모색하는 것을 목적으로 한다.

1.2 연구범위 및 방법

고속도로 및 일반도로에서 안전하고 쾌적한 주행이 이루어지기 위해서는 주어진 차로 내에서는 전방시야를 충분히 확보할 수 있고, 주행속도가 동일한 차량군이 형성되도록 하는 것이 가장 바람직하다.

그리고 인접한 차로 간에도 그 속도차이가 가능한 적게 하여 교통류 흐름을 원활히 해야 한다. 그러나 현실적으로는 다양한 차량의 물리적 크기와 성능 그리고 각 운전자의 서로 다른 속도 선택 등으로 항상 안정된 교통류가 형성되는 것은 아니다. 또한 도로를 주행하는 차량은 시시각각으로 속도변화와 차로변경이 이루어지고 있고, 속도선택의 오류, 차로변경의 실패 등으로 교통사고가 발생되기도 한다.

본 연구에서는 차량이 도로이용상 안전한 통행방법을 형성시키기 위한 차로의 통행방법을 위해 최고 제한속도와 차량의 물리적 크기를 고려하여 접근하였다.

먼저 차로별 통행방법 비교 분석을 위해 외국의 통행 방법 및 차종별 속도 규제를 검토하고, 현재 문제가 제기되는 고속도로에서의 차로별 이용하는 차량을 조사하여 분석하였다. 이와 아울러 현행 통행기준의 문제점을 파악하고 전문가의 의견도 수렴하였다.

따라서 본 연구에서는 국내외 통행방법 비교 분석을 위한 문헌조사, 차로 이용실태분석을 위한 현장조사, 그리고 전문가 의견 수렴을 위한 전문가 의견조사가 실시되었다. 각각에 대한 구체적인 사항은 다음과 같다.

- 국내외 관련 문헌 고찰
 - 우리나라의 차로별 통행차 기준

- 외국의 차로 이용방법
- 차종별 제한 속도

- 현장 차로 이용실태
 - 도로별 차로별 차량이용실태 분석
 - 차종별 지정차로 준수실태 파악
 - 도로별 차이점 분석

- 교통관련 전문가 의견
 - 차로별 통행차 기준
 - 기타 의견

제2장 우리나라 차로에 따른 통행차량 기준

2.1 차로에 따른 통행차량 기준

우리나라의 자동차 통행방법은 도로교통법 ‘제3장 차마의 통행방법’에 명시되어 있다. 도로교통법 제12조에서 차마는 도로의 우측부분을 통행하도록 하고 있으며, 제13조에서는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 차로에 따라 통행하여야 한다고 규정하고, 지방경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 때에는 그 지정한 바에 따라 통행하도록 하고 있다. 또한 제19조에서는 다른 차를 앞지르고자 하는 때에는 앞차의 좌측차로를 이용하도록 하고 있다.

한편 고속도로 및 자동차 전용도로의 통행방법은 ‘제6장 고속도로 등에 있어서의 특례’에 명시되어 있다. 즉, 제56조에서 자동차는 고속도로에서 앞지르기를 하거나 도로상황 그 밖의 사정으로 부득이한 경우를 제외하고는 행정자치부령이 정하는 차로에 따라 통행하도록 하고 있으며, 앞지르고자 하는 때에는 행정자치부령이 정하는 차로로 안전하게 통행하여야 한다고 되어 있다.

도로교통법의 구체적인 내용은 다음과 같다.

도로교통법

제3장 차마의 통행방법

제12조 (통행구분) ① 차마는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 통행하여야 한다. 다만, 도로외의 곳에 출입하는 때에는 보도를 횡단할 수 있다.

② 제1항 단서의 경우에 있어서 차마는 보도를 횡단하기 직전에 일시 정지하여 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 하여야 한다.

③ 차마는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다)으로부터 우측부분을 통행하여야 한다.

④ 차마는 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 제3항의 규정에 불구하고 도로의 중앙이나 좌측부분을 통행할 수 있다.

1. 도로가 일방통행으로 된 때
2. 도로의 파손, 도로공사 그 밖의 장애 등으로 그 도로의 우측부분을 통행할 수 없는 때
3. 도로의 우측부분의 폭이 6미터가 되지 아니하는 도로에서 다른 차를 앞지르고자 하는 때. 다만, 그 도로의 좌측부분을 확인할 수 있으며 반대방향의 교통을 방해할 염려가 없고 안전표지등으로 앞지르기가 금지 또는 제한되지 아니한 경우에만 한한다.
4. 도로의 우측부분의 폭이 그 차마의 통행에 충분하지 아니한 때
5. 가파른 비탈길의 구부러진 곳에서 교통의 위험을 방지하기 위하여 지방경찰청장이 필요하다고 인정하여 구간 및 통행방법을 지정하고 있는 경우에 그 지정에 따라 통행하는 때

⑤ 차마는 안전지대등 안전표지에 의하여 진입이 금지된 장소에 들어가서는 아니 된다.

⑥ 자전거도로가 따로 있는 곳에서는 자전거는 그 도로로 통행하여야 한다.

제13조 (차로의 설치등) ①지방경찰청장은 차마의 교통을 원활하게 하기 위하여 필요한 때에는 도로에 행정자치부령이 정하는 차로를 설치할 수 있다. 이 경우 시간

대에 따라 양방향의 통행량이 현저하게 다른 도로에는 교통량이 많은 쪽으로 차로의 수가 확대될 수 있도록 신호기에 의하여 차로의 진행방향을 지시하는 가변차로를 설치할 수 있다.

② 차마는 차로가 설치되어 있는 도로에서는 이 법 또는 이 법에 의한 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로에 따라 통행하여야 한다. 다만, 지방경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 때에는 그 지정한 바에 따라 통행하여야 한다.

③ 차로가 설치된 도로를 통행하고자 하는 경우로서 차의 너비가 행정자치부령이 정하는 차로의 너비보다 넓어 교통의 안전이나 원활한 소통에 지장을 줄 우려가 있는 경우에는 당해 차의 운전자는 그 도로를 통행하여서는 아니된다. 다만, 행정자치부령이 정하는 바에 의하여 출발지를 관할하는 경찰서장의 허가를 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

④ 차마는 안전표지로서 특별히 진로변경이 금지된 곳에서는 진로를 변경하여서는 아니된다. 다만, 도로의 파손, 도로공사등으로 인하여 장애물이 있는 때에는 그러하지 아니하다.

제13조의2 (전용차로의 설치) ① 시장등은 원활한 교통을 확보하기 위하여 특히 필요한 때에는 지방경찰청장 또는 경찰서장과 협의하여 도로에 전용차로(차의 종류 또는 승차인원에 따라 지정된 차만 통행할 수 있는 차로를 말한다. 이하 같다)를 설치할 수 있다.

② 전용차로의 종류·통행할 수 있는 차 그 밖에 전용차로의 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 제2항의 규정에 의하여 전용차로로 통행할 수 있는 차가 아닌 차는 당해 전용차로로 통행하여서는 아니된다. 다만, 대통령령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

제19조 (앞지르기 방법) ① 모든 차는 다른 차를 앞지르고자 하는 때에는 앞차의

좌측을 통행하여야 한다.

② 제1항의 경우 앞지르고자 하는 모든 차는 반대방향의 교통 및 앞차의 전방교통에도 충분한 주의를 기울여야 하며, 앞차의 속도나 진로 그 밖의 도로상황에 따라 방향지시기·등화 또는 경음기를 사용하는 등 안전한 속도와 방법으로 앞지르기를 하여야 한다.

제5장 고속도로등에 있어서의 특례

제56조 (갓길통행금지등) ① 자동차는 고속도로에서 앞지르기를 하거나 도로상황 그 밖의 사정으로 부득이한 경우를 제외하고는 행정자치부령이 정하는 차로에 따라 통행하여야 하며 갓길(노건 또는 도로법에 의한 길어깨를 말한다. 이하 같다)로 통행하여서는 아니된다. 다만, 긴급자동차와 고속도로의 보수·유지등의 작업을 하고 있는 자동차는 그러하지 아니하다.

② 자동차는 고속도로에서 앞지르고자 하는 때에는 방향지시기·등화 또는 경음기를 사용하여 행정자치부령이 정하는 차로로 안전하게 통행하여야 한다.

2.1.1 1999년 4월 30일 개정이전의 차로에 따른 통행차량 기준

우리나라의 지정차로제는 1970년 12월 26일 도로교통법 시행세칙 제11조에 의해 처음으로 도입되어 수차례의 개정이 있었다. 1999년 4월 30일 개정 이전의 차로에 따른 통행차량 기준은 고속도로에서는 최고 제한속도를 고려하여 차로를 지정하였고, 좌측 차로를 추월차로로 지정하고 있다. 일반도로에서는 추월차로는 지정되어 있지 않았으며, 차

량의 최고 제한속도를 중심으로 지정되었고, 물리적 크기는 비교적 덜 고려되어 있었다.

그리고 지정차로는 최고속도로 운행할 때에 한하며 차로에 따른 교통류보다 현저히 낮은 속도로 진행할 때에는 우측차로로 운행할 수 있도록 규정되어 있었다. 이 규정은 저속차량 우측차로 이용을 강제하는 것이 아니라 단지 권고하는 차원에서 제시되어 있었다.

제11조 (차로에 따른 통행구분) 도로의 중앙 우측부분에 2이상의 차로를 설치한 경우 및 일방통행도로에 있어서 그 차로에 따른 통행차량의 기준은 별표 8과 같다. 이 경우 전용차로가 설치된 도로에서의 차로의 수는 버스전용차로를 제외한 차로의 수로 한다.<개정 1997.12.6>

[전문개정 1995.7.1]

제22조의2 (고속도로에서의 차로에 따른 통행구분<개정 1995.7.1>) ①법 제56조의 규정에 의한 고속도로에서의 차로에 따른 통행차량의 기준은 별표 8과 같다. 다만, 경찰청장이 고속도로에서의 원활한 소통을 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 통행방법등을 따로 정할 수 있다.<개정 1995.7.1, 1997.12.6>

②경찰청장은 제1항 단서의 규정을 적용하고자 할 경우에는 그 구간 및 기간등을 정하여 고시하고, 신문·방송등을 통하여 이를 널리 알려야 한다.

[본조신설 1994.9.10]

< 표 2.1 > 1999년 4월 30일 개정이전 차로에 따른 통행차량의 기준

도로	차로 구분	통행할 수 있는 차종별	
고속도로	편도 4차로	1차로 (앞지르기 차로) ●2차로가 주행차로인 차량이 앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그 밖의 사정 으로 부득이한 경우 통행	
		2차로(앞지르기 및 주행 차로) ●승용자동차의 주행차로 ●3차로가 주행차로인 차량이 앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그밖의 사정 으로 부득이한 경우 통행	
		3차로(앞지르기 및 주행 차로) ●승합자동차(고속용에 한한다)의 주행차로 ●4차로가 주행차로인 차량이 앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그 밖의 사정 으로 부득이한 경우 통행	
		4차로(주행차로) ●승합자동차(고속용을 제외한다)·화물자동차·특수자동차·건설기계의 주행차로	
	편도 3차로	1차로 (앞지르기 차로) ●2차로가 주행차로인 차량이 앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그 밖의 사정 으로 부득이한 경우 통행	
		2차로(앞지르기 및 주행차로) ●승용자동차·승합자동차(고속용에 한한다)의 주행차로 ●3차로가 주행차로인 차량이 앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그밖의 사정 으로 부득이한 경우 통행	
		3차로(주행차로) ●승합자동차(고속용을 제외한다)·화물자동차·특수자동차·건설기계의 주행차로	
		편도 2차로	1차로 (앞지르기 차로) ●앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그 밖의 사정으로 부득이한 경우에 통행
			2차로(주행차로) ●앞지르기를 할 때 또는 도로상황 그 밖의 부득이한 경우가 아니면 2차로로 주행
		고속도로 외의 도로	편도 4차로
	2차로 ●승용자동차		
	3차로 ●승합자동차·화물자동차·특수자동차·건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭)		
4차로 ●이륜자동차·원동기장치자전거·자전거·우마차 그밖의 건설기계			
편도 3차로	1차로 ●승용자동차		
	2차로 ●승용자동차·승합자동차·화물자동차·건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭)		
	3차로 ●이륜자동차·특수자동차·원동기장치자전거·자전거·우마차·그밖의 건설기계		
편도 2차로	1차로 ●승용자동차		
	2차로 ●승용자동차·승합자동차·화물자동차·특수자동차·이륜자동차·원동기장치 자전거·자전거·우마차·건설기계		

- (주) 1. 차로의 순위는 도로 중앙으로부터 1차로로 한다. 다만, 일방통행도로에서는 도로 좌측으로부터 1차로로 한다.
 2. 위 열거한 이외의 모든 차는 도로의 우측가장자리 차로로 통행하여야 한다.
 3. 위 통행구분은 그 차량이 제 12조에서 정한 최고속도로 운행할 때에 한하며 차로에 따른 교통류보다 현저
 히 낮은 속도로 진행할 때에는 우측차로로 운행할 수 있다.
 4. 자동차가 정차하거나 주차하기 위하여 도로의 우측으로 이동할 때 또는 정차, 주차한 후 출발할 때의 상당
 한 거리 동안은 이 표의 정하는 기준에 의하지 아니할 수 있다.
 5. 좌회전차로가 2개이상인 교차로에서 별도의 유도표시가 없는 때에는 이 기준에 의하여 좌회전 하여야 한다.
 6. 편도 5차로 이상의 도로에 있어서는 이 규정에 준하여 지방경찰청장이 따로 정한다.

과거 차로별 통행차량 기준의 지적된 문제점은 다음과 같다.

- 속도대별 교통류 관리보다는 차종별 관리 중심
- 차로이용의 불균형으로 차로별 속도차이 유발
- 승용차를 제외한 차종은 추월이 어렵고 우측추월 빈발
- 고속도로이외의 도로에서는 추월개념이 부족
- 승용차 위주의 통행방법으로 승합차량이나 화물차량의 도로이용 평등권 요구에 관한 다수의 민원이 제기

따라서 안정적인 주행을 위해 속도대별로 차로를 이용토록 유도할 필요가 있다는 지적이 있어왔다. 즉, 가장 우측 차로 통행 원칙 하에 바깥차로 저속차량, 안쪽차로 고속차량이 통행하는 교통류 형성 유도하는 것이 바람직하다는 것이다.

2.1.2 '99년 4월 30일 개정된 차로 통행방법

1999년 4월 30일 개정된 내용은 차로에 따른 통행차량의 기준(도로교통법시행규칙 제 11조 관련 별표 8) 폐지하고, 도로에서는 가장 오른쪽 차로를 통행해야 하는 차종만을 제시하였다. 단지 고속도로의 경우는 편도 2차로 이상 되는 도로에 대해 1차로를 추월차로로 지정하였다. 개정된 내용은 다음과 같다.

1999년 4월 30일 개정된 시행규칙 제11조 및 22조의 2

제11조 (차로에 따른 통행구분) ①도로의 중앙에서 오른 쪽으로 2이상의 차로(전

용차로가 설치되어 있는 도로에서는 전용차로를 제외한다. 이하 같다)를 설치한 차로 또는 일방통행도로의 경우 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 특수자동차, 이륜자동차, 건설기계관리법 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한다), 원동기장치자전거, 자전거 및 우마차는 가장 오른쪽 차로로 통행하여야 한다.

②차로의 순위는 도로의 중앙선 쪽에 있는 차로부터 1차로로 한다. 다만, 일방통행도로에서는 도로의 왼쪽부터 1차로로 한다.

[전문개정 1999.4.30]

제22조의2 (고속도로에서의 차로에 따른 통행구분) ①자동차는 도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로가 설치된 고속도로에서는 1차로외의 차로로 통행하여야 한다. 다만, 앞지르기를 할 때에는 그러하지 아니한다.

②도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로가 설치된 경우 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 특수자동차 또는 건설기계관리법 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한다)는 가장 오른쪽의 차로로 통행하여야 한다. 다만, 경찰청장이 고속도로에서의 원활한 소통을 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 통행방법 등을 따로 정할 수 있다.

③경찰청장은 제2항 단서 규정에 의하여 고속도로에서의 통행방법 등을 따로 정하고자 하는 때에는 그 구간 및 기간 등을 정하여 고시하고, 신문·방송 등을 통하여 이를 널리 알려야 한다.

[전문개정 1999.4.30]

< 표 2.2 > 1999년 4월 30일 개정된 차로통행방법

도로구분	통행방법
고속도로	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1차로 : 추월차로 ○ 나머지 차로 : 차종 구분없이 통행가능토록 허용(단, 특수자동차 또는 덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한 건설기계는 가장 오른쪽의 차로 통행)
고속도로 이외도로	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모든 차로 : 차로 구분없이 자유롭게 통행토록 허용(단, 특수자동차, 이륜자동차, 덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한 건설기계, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차에 한해 가장 오른쪽 차로 통행)

이 개정은 극소수의 차량을 제외하고 차로이용의 자율권을 부여한 것으로, 운전자의 차로선택의 폭을 넓혀 주었다. 그러나 우측차로 통행 원칙이나 저속차량 우측차로 이용과 같은 차로선택에 대한 중요한 기본적 원칙이 배제된 관계로 운전자들이 차로이용에 혼란을 겪었고, 그 동안 차로이용에 상당히 제한을 받아온 화물자동차의 불안정한 차로이용으로 지정차로제 폐지에 따른 문제가 제기되었다.

이상의 법 개정으로 차로별 통행차량 기준 폐지 이후 각 언론에서의 보도자료와 인터넷을 통해 제기한 민원을 중심으로 차로별 통행차량 기준 폐지 이후에 제기된 문제점을 요약하면 다음과 같다.

- 대형차량의 안쪽차로 과속주행
- 저속차량의 안쪽차로 지속주행, 우측추월
- 뒤에서 밀어붙이는 행위
- 급차로 변경 및 갑작스런 끼워들기
- 대형차량으로 인한 전방 시야 방해

문제로 지적된 과속, 안전거리 미확보, 급차로 변경 등은 차로별 통행차량 기준제도의 폐지에 따라 나타난 현상이라기보다는 과거에도 있었던 위험운전이나, 일부차종의 최고 제한속도의 상향조정과 지정차로제 폐지 등 규제완화라는 사회적 분위기에 편성하여 문제가 가중되었다고 볼 수 있고, 저속차량 우측차로 통행원칙에 대한 이해 부족이 문제를 증폭시켰다고 보는 시각도 있다.

이 때 제기된 민원의 대부분은 승용차 운전자의 기득권 축소에 따른 저항으로 지적되기도 하나, 제도변화에 따른 올바른 차로 선택에 대한 국민들의 홍보부족 등도 차량의 주행상태를 불안하게 하는 요인이 되고 있다는 지적도 있었다.

2.1.3 2000년 3월 20일 개정이후 현행 제도

지정차로제 폐지이후의 제기된 문제점을 보완하기 위해 2000년 3월 20일 도로교통법 시행규칙을 개정하여, 동년 6월 1일자로 지정차로제를 재도입하여 현재에 이르고 있다. 구체적인 관련법 조항은 다음과 같다.

제11조 (차로에 따른 통행구분) ①도로의 중앙에서 오른쪽으로 2 이상의 차로(전용차로가 설치되어 운용되고 있는 도로에서는 전용차로를 제외한다)가 설치된 도로 및 일방통행도로에 있어서 그 차로에 따른 통행차의 기준은 별표 8과 같다.

②모든 차는 통행하고 있는 차로에서 느린 속도로 진행하여 다른 차의 정상적인 통행을 방해할 염려가 있는 때에는 그 통행하던 차로의 오른쪽 차로로 통행하여야 한다.

③차로의 순위는 도로의 중앙선쪽에 있는 차로부터 1차로로 한다. 다만, 일방통행 도로에서는 도로의 왼쪽부터 1차로로 한다.

[전문개정 2000.3.20]

제22조의2 (고속도로에서의 차로에 따른 통행구분) ①법 제56조의 규정에 의한 고속도로에서의 차로(전용차로가 설치되어 운용되고 있는 도로에서는 전용차로를 제외한다)에 따른 통행차의 기준은 별표 8과 같다.

②경찰청장은 고속도로에서의 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 통행방법 등을 따로 정할 수 있다. 이 경우 경찰청장은 그 구간 및 기간 등을 정하여 고시하고, 신문·방송 등을 통하여 이를 널리 알려야 한다.

③제11조제2항 및 제3항의 규정은 자동차가 고속도로를 통행하는 경우에 이를 준용한다.

[전문개정 2000.3.20]

개정된 차로에 따른 통행차의 기준은 자동차가 통행하고 있는 차로에서 느린 속도로 진행하여 다른 차의 정상적인 통행을 방해할 염려가 있는 때에는 그 통행하던 차로의 오른쪽 차로로 통행하여야 한다는 규정을 명문화함으로써 저속차량 우측차로 통행원칙을 도입하였다.

다시 규정된 [별표 8] 차로에 따른 통행차의 기준은 과거의 별표와 달리 승합차량과 1.5톤 이하 화물차량의 최고 제한속도가 승용차량과 동일하게 적용됨에 따라 다소 조정되었고, 특히 화물자동차가 통행할 수 있는 차로를 확대하는 방향에서 개정되었다.

또한 [별표 8] (주)에서 모든 차는 지정된 차로의 오른쪽 차로로 통행할 수 있도록 하였으며, 앞지르기를 할 때에는 위 통행기준에 지정된 차로의 바로 옆 왼쪽 차로로 통

행할 수 있도록 하였다.

이상의 차로 이용관련 규정 개정으로 지정차로제 폐지로 인해 야기되었던 운전자들의 불만은 줄어들었으나 지정차로제가 갖는 구조적인 문제는 재등장한 점도 있다.

< 표 2.3 > 2000년 3월 20일 개정된 차로에 따른 통행차의 기준

(제11조 및 제22조의2관련)

도 로		차 로 구 분	통행할 수 있는 차종
고속 도로 외의 도로	편도 4차로	1 차로	○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2 차로	
		3 차로	○ 대형승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭에 한한다)
		4 차로	○ 특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 제외한다)
	편도 3차로	1 차로	○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2 차로	○ 대형승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭에 한한다)
		3 차로	○ 특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 제외한다)
	편도 2차로	1 차로	○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2 차로	○ 대형승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계
	고속 도로	편도 4차로	1 차로
2 차로			○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로
3 차로			○ 대형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차의 주행차로
4 차로			○ 특수자동차 및 건설기계의 주행차로
편도 3차로		1 차로	○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로
		2 차로	○ 승용자동차, 승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로
		3 차로	○ 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계의 주행차로
편도 2차로		1 차로	○ 앞지르기 차로
		2 차로	○ 모든 자동차의 주행차로

- (주) 1. 모든 차는 위 지정된 차로의 오른쪽 차로로 통행할 수 있다.
2. 앞지르기를 할 때에는 위 통행기준에 지정된 차로의 바로 옆 왼쪽 차로로 통행할 수 있다.
 3. 도로의 진·출입 부분에서 진·출입하는 때와 정차 또는 주차한 후 출발하는 때의 상당한 거리 동안은 이 표에서 정하는 기준에 의하지 아니할 수 있다.
 4. 이 표 중 승합자동차의 차종(대형·중형·소형)구분은 자동차관리법시행 규칙 별표 1에 따른다.
 5. 이 표중 고속도로란의 건설기계는 법 제2조제14호의 규정에 의한 자동차인 건설기계를 말한다.
 6. 이 표에서 열거한 것외의 차마와 다음 각목의 위험물 등을 운반하는 자동차는 도로의 오른쪽 가장자리 차로로 통행하여야 한다.
 - 가. 소방법 제2조제4호의 규정에 의한 지정수량 이상의 위험물
 - 나. 총포·도검·화약류등단속법 제2조제3항의 규정에 의한 화약류
 - 다. 유해화학물질관리법 제2조제3호의 규정에 의한 유독물
 - 라. 폐기물관리법 제2조제4호의 규정에 의한 지정폐기물과 동법 제2조제4호 의2의 규정에 의한 감염성폐기물
 - 마. 고압가스안전관리법 제2조의 규정에 의한 고압가스
 - 바. 액화석유가스의안전및사업관리법 제2조제1호의 규정에 의한 액화석유가스
 - 사. 원자력법 제2조제5호 및 방사선안전관리등의기술기준에관한규칙 제84조 제2호 내지 제6호의 규정에 의한 방사성물질
 - 아. 산업안전보건법 제37조 및 동법시행령 제29조의 규정에 의한 제조등의 금지유해물질과 동법 제38조 및 동법시행령 제30조의 규정에 의한 허가 대상 유해물질
 - 자. 농약관리법 제2조제3호, 동법시행령 제20조제5항 및 별표 2에 의한 유독성원제
 7. 좌회전 차로가 2 이상 설치된 교차로에서 좌회전하고자 하는 차는 그 설치된 좌회전 차로 내에서 고속도로외의 도로의 통행기준에 따라 좌회전하여야 한다.
 8. 편도 5차로 이상의 도로에 있어서는 이 기준에 준하여 지방경찰청장이 따로 정한다.

가. 고속도로 지정차로 현황

현행 고속도로의 차로별 통행차 기준은 가장 왼쪽 차로를 앞지르기 차로로 지정하고, 나머지 차로는 최고 제한속도를 고려하여 차종별로 지정하고 있다. 편도2차로 도로는 2차로를 모든 차의 주행차로로 지정되어 있으나, 편도3차로 고속도로는 가장 하위차로인 3차로를 낮은 최고 제한속도를 적용받는 차량을, 그리고 2차로를 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량을 지정하여 속도대별 차로이용을 기하고 있다. 편도4차로 고속도로에서

는 가장 하위차로인 4차로는 낮은 최고 제한속도를 적용받는 특수자동차 및 건설기계의 주행차로로 지정하고, 3차로는 높은 최고 제한속도를 적용받는 대형승합자동차와 낮은 최고 제한속도를 적용받는 적재중량 1.5톤 초과 화물자동차를 동시에 주행토록하고 있다. 2차로는 높은 최고 제한속도를 적용받는 승용, 중·소형 승합 및 1.5톤 이하 화물자동차를 지정하여 있다.

편도 4차로 고속도로에서 동일 차로에 서로 다른 속도대로 주행하는 차량을 지정한 것은 고속주행상태를 보이는 고속도로의 특성상 잦은 앞지르거나 상위차로 지속주행을 불러올 수 있어, 교통흐름의 안정성을 해칠 가능성이 높다 하겠다.

< 표 2.4 > 고속도로 지정차로 현황

고속도로	↑ 1차로	↑ 2차로	↑ 3차로	↑ 4차로
편도4차로	앞지르기 차로	승용 중·소형 승합 1.5톤이하 화물	대형승합 1.5톤초과 화물	특수 건설기계
편도3차로	앞지르기 차로	승용 중·소형 승합 1.5톤이하 화물 대형승합	1.5톤초과 화물 특수 건설기계	
편도2차로	앞지르기 차로	모든 자동차		

나. 고속도로외의 도로 지정차로 현황

고속도로 외의 도로인 일반도로에서는 앞지르기 차로가 지정되어 있지는 않으나 <표 2.3>의 (주)2에서 차로별 지정차로의 인접한 왼쪽 차로를 이용하여 앞지르기가 가능하

도록 되어 있다. 이로써 일반도로에서도 추월차로 개념이 도입된 것이다. 그러나 고속도로와 같이 가장 왼쪽차로를 추월차로로 지정하고 있지는 않다.

가장 오른쪽 차로는 속도가 매우 낮은 특수자동차, 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭 이외의 건설기계, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거 및 우마차의 통행을 지정하고, 안쪽차로로 갈수록 고속도로에서 높은 최고제한속도를 적용받는 차량의 주행차로 지정하고 있다.

< 표 2.5 > 고속도로 외의 도로 지정차로 현황

고속도로 외의 도로	↑ 1차로	↑ 2차로	↑ 3차로	↑ 4차로
편도4차로	승용 중·소형승합 1.5톤이하 화물	승용 중·소형 승합 1.5톤이하 화물	대형승합 1.5톤초과 화물 건설기계 1	특수 건설기계2 이륜 원동기장치자전거 자전거 우마차
편도3차로	승용 중·소형승합 1.5톤이하 화물	대형승합 1.5톤초과 화물 건설기계 1	특수 건설기계2 이륜 원동기장치자전거 자전거 우마차	
편도2차로	승용 중·소형승합 1.5톤이하 화물	대형승합 1.5톤초과 화물 건설기계 특수 이륜 원동기장치자전거 자전거 우마차		

(주) 건설기계 1 : 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭
 건설기계 2: 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭 이외의 건설기계

가장 하위차로의 저속차량 또는 비차량의 혼입을 고려하여 고속도로 편도차로수보다 1개 차로가 적은 고속도로의 통행방법과 유사하다.

일반도로 지정차로제의 또 다른 특징은 편도4차로 일반도로인 경우 1, 2차로는 고속도로에서 높은 최고제한속도를 적용받는 차량의 복수 주행차로로 지정하고 있다는 점이다. 이는 도로이용의 현실성을 고려한 조치로 보인다.

일반도로의 지정차로제는 승용자동차, 중·소형 승합, 1.5톤 이하 화물자동차를 동일 차종군으로 취급하고, 대형승합자동차, 1.5톤 초과 화물자동차, 건설기계 중 주행성이 양호한 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 또 다른 동일 차종군으로 구분하여 주행차로를 지정하고 있다. 이러한 분류체계는 일반도로가 신호교차로, 횡단보도 등 강제적으로 정지하는 시설의 전방 시계를 고려한 것으로 특히, 차량의 동특성과 함께 물리적 크기를 감안한 조치로 평가된다.

현행의 지정차로제의 특징은 기본적으로 과거와 지정차로제와 같이 각 차로별 통행할 수 있는 차량이 지정되어 있다 점이다. 그리고 고속도로에서는 지정된 차로의 인접한 좌측 1개 차로를 추월차로로 인정하고 있으나, 고속도로 이외의 일반도로에서는 [별표] 내용에는 추월차로가 지정되어 있지는 않지만, [별표] (주)에서 앞지르기를 할 때에는 통행기준에 지정된 차로의 바로 옆 왼쪽 차로로 통행할 수 있도록 허용하고 있다. 즉, 고속도로외 도로의 편도3차로 도로에서는 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 등은 추월 시 1차로 통행이 가능하여, 사실상 모든 차로 이용이 허용되고 있다. 또한 편도 4차로 도로에서는 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 등은 추월 시 2차로 통행이 가능하여, 중앙 1차로를 제외한 차로 이용이 가능하다.

이러한 복잡한 차로별 통행할 수 있는 차량의 규제는 도로를 이용하는 운전자뿐만 아

나라 단속자에게도 상당한 혼란을 초래할 가능성이 매우 높다.

편도 5차로 이상의 도로에 있어서는 이 기준에 준하여 지방경찰청장이 따로 정하도록 되어 있다. 그 예로 서울특별시 지방경찰청 도로교통고시 제7조에 따르면 다음과 같이 편도 5차로이상 도로에서 차로에 따른 통행차의 기준을 정하고 있다.

< 표 2.6 > 서울지방경찰청의 편도 5차로이상 도로에서 차로에 따른 통행차의 기준

도로		차로구분	통행할 수 있는 차종
고속도로	편도 5차로	1차로	○승용자동차, 중소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2차로	
		3차로	
		4차로	○대형 승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭에 한한다)
		5차로	○특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 제외한다)
도로외의	편도 6차로	1차로	○승용자동차, 중소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2차로	
		3차로	
		4차로	
		5차로	○대형 승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭에 한한다)
		6차로	○특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 제외한다)
도로	편도 7차로 이상 도로	1차로	○승용자동차, 중소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		2차로	
		3차로	
		4차로	
		5차로	
		6차로	○대형 승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭에 한한다)
		7차로 이상	○특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 및 건설기계 (덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 제외한다)

서울시의 경우 차로수가 5차로 이상인 도로에서 추가되는 차로를 승용자동차, 중소형 승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차에게 할당하고, 대형 승합자동차, 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 및 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭)에 대해서는 편도 4차로와 동일한 공간이 제공되어 전체 도로공간 가운데 이용할 수 있는 공간은 상대적으로 줄어드는 것으로 되어 있다.

이상의 과거의 지정차로제, 지정차로 폐지, 그리고 지정차로제 재도입 등의 변화된 내용을 살펴보면 다음과 같다.

< 표 2.7 > 지정차로제도 변천에 따른 특징

구 분	과거 지정차로	지정차로 폐지	현행 지정차로
1. 우측차로 통행원칙	· 없음	· 없음	· 없음 · 지정차로의 우측차로 이용 허용
2. 저속차량 우측차로 이용	· 허용	· 없음	· 강제규정
3. 추월차로 지정	· 일반도로 없음 · 고속도로 있음	· 고속도로에 한해 1차로를 추월차로로 지정 · 일반도로 없음	· 모든 도로에 추월차로 개념도입
4. 차종별 차로지정 특징	· 최고 제한속도와 차량의 물리적 크기 고려	· 특정차량에 한해 가장 오른쪽 차로 통행만 제시 · 최고 제한속도와 차량의 물리적 크기 고려	· 최고 제한속도와 차량의 물리적 크기 고려

우측차로 통행원칙, 즉 교통량이 적고, 전방의 주행여건이 양호할 경우 가장 오른쪽 차로를 주행해야 한다는 원칙은 지금까지 도입되지 못하고 있으며, 저속차량의 우측 차로 통행원칙은 과거에는 권장하는 수준이었으나 2000년 3월에 강제조항으로 도입되었다.

한편 추월차로는 과거 지정차로제일 경우는 고속도로에 한해 지정되어 있었으나, 지정차로제 폐지 후는 고속도로에서 가장 왼쪽차로인 1차로만 추월차로로 지정하였다가 지정차로제가 재도입되면서 사실상 모든 도로에서 지정된 차로의 바로 옆 왼쪽 차로를 추월차로로 지정되었다.

2.2 지정차로 통행위반 시 운전면허 행정처분 및 범칙금

현행 도로교통법에서의 지정차로 통행위반 시 운전면허 행정처분 및 범칙금은 다음과 같다.

< 표 2.8 > 지정차로 통행위반 시 운전면허 행정처분 및 범칙금

도로구분	벌 점	차 종	범칙금(원)
고속도로 (제56조 제1항)	10점	· 승합자동차 · 4톤 초과 화물자동차 · 특수자동차 · 건설기계	50,000
		· 승용자동차 · 4톤 이하 화물자동차	40,000
일반도로 (제13조 제2항 내지 4항)	10점	· 승용자동차 · 승합자동차 · 화물자동차 · 특수자동차 · 건설기계	30,000
		· 이륜자동차 · 원동기장치자전거	20,000
		· 자전거 · 손수레 · 경운기 · 우마차	10,000

차로에 따른 통행위반 시 운전면허 행정처분으로 고속도로나 일반도로 공히 벌점은 10점이며, 범칙금은 일반도로에서는 자동차는 3만원으로 동일한 반면, 고속도로에서는 차량의 크기에 따라 차등을 두면서 일반도로보다 1만원 또는 2만원의 차이를 보이고 있다.

고속도로에서 범칙금의 차종별 구분에서 화물차량의 경우 4톤 초과와 이하를 기준으로 하고 있어, 통행방법상의 기준인 1.5톤 기준과 상이하며, 승합자동차의 경우도 이미 중 소형 승합은 승용자동차와 동일하게 도로를 이용하고 있는 현행제도에서 볼 때 범칙금의 차종별 구분과 차종별 범칙금이 재조정될 필요성이 있다고 판단된다.

차로에 따른 통행위반 시 운전면허 행정처분의 정도가 적절한지의 여부에 대한 평가는 쉬운 문제가 아니며, 교통사고에의 기여도나 사고 위험률 등 다양한 요소를 고려하여 평가되어야 할 사안으로 판단된다.

2.3 지정차로제 관련 교통사고 추이

최근 10년간 우리나라 교통사고 발생건수는 매년 1.85% 감소하여 2004년 현재 약 22만 여건이 발생하였다. 그러나 교통사고로 인한 사망자수는 매년 4.21%씩 감소하여, 1994년 사망자 10,087명에서 2004년에는 6,563명으로 줄어들어 10년 전에 비해 약 35% 정도 감소하였다.

고속도로의 경우는 교통사고 발생건수는 연간 4.8%, 사망자는 연간 6.58%를 감소하여, 고속도로의 감소율이 전체 감소율보다 높았다.

< 표 2.9 > 10년간 교통사고 추이

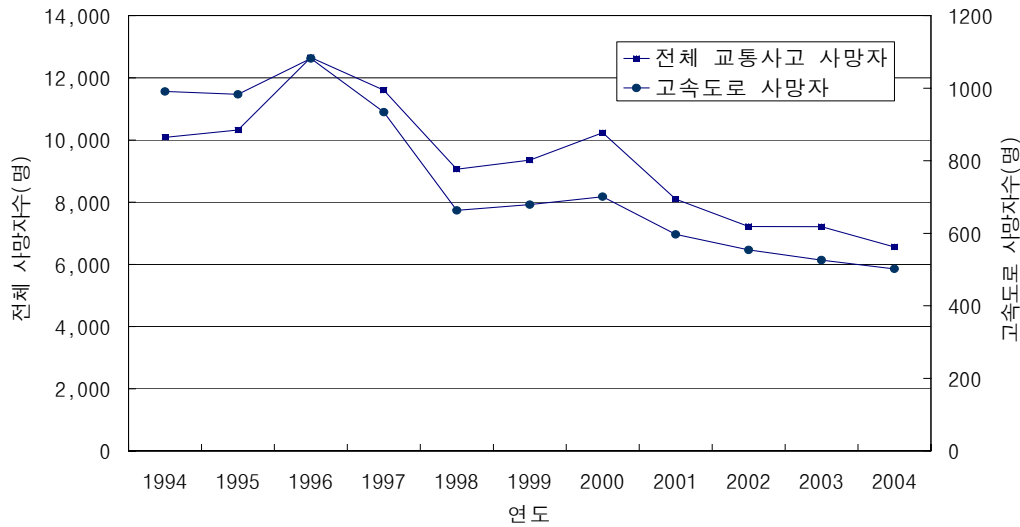
년 도	전체 교통사고			고속도로		
	발생건수	사 망 자	부 상 자	발생건수	사 망 자	부 상 자
1994	266,107	10,087	350,892	8,080	991	16,685
1995	248,865	10,323	331,747	8,538	983	17,826
1996	265,052	12,653	355,962	8,222	1,082	16,687
1997	246,452	11,603	343,159	7,169	934	15,251
1998	239,721	9,057	340,564	6,278	663	14,458
1999	275,938	9,353	402,967	7,598	679	17,730
2000	290,481	10,236	426,984	7,340	701	17,169
2001	260,579	8,097	386,539	6,685	597	15,432
2002	231,026	7,222	348,149	6,530	554	15,910
2003	240,832	7,212	376,503	5,844	526	14,490
2004	220,755	6,563	346,987	4,941	502	12,855
연평균 증감율 (%)	-1.85	-4.21	-0.11	-4.80	-6.58	-2.57

자료 : 경찰청, 교통사고통계, 2005.

이러한 성과는 그 동안 꾸준히 추진해온 각종 교통안전대책에 의한 것으로 판단되며, 특히 고속도로의 경우는 총 차량 통행거리가 꾸준히 증가하고 있다는 점에서 볼 때 연간 사망자 감소율 6.58%는 고속도로 안전성이 매우 높게 개선되었다고 할 수 있다.

최근 10년간 연도별 교통사고 사망자 변화를 보면 전체교통사고나 고속도로 교통사고 매년 감소추세를 보였지만 1996년과 2000년에 다소 증가하는 경향을 보였다. 이러한 특정년도의 사망자 증가 원인을 단순히 설명할 수는 없다. 또한 지정차로제 폐지와 제지

정 논란이 진행되었던 2000년 전후의 교통사고 사망자의 증가가 지정차로제가 원인이었다고 평가하기도 어렵다. 그 이유는 1996년 사망자 증가를 보일 때에는 지정차로제와 무관하고, 2000년 경우도 지정차로제의 영향을 비교적 많이 받는다고 판단되는 고속도로 사망자가 전체 교통사고 사망자에 비해 낮은 증가를 보였기 때문이다.



< 그림 2.1 > 최근 10년간 교통사고 사망자 추이

그렇다고 교통사고가 다양한 요인에 의해 발생된다는 관점에서 지정차로제 폐지논란이 교통사고에 전혀 영향을 미치지 않았다고 보기도 어렵다. 단지 증감원인을 추출하고, 이를 증명하지 못할 뿐이기 때문이다.

지정차로제와의 관련사고 추이를 살펴보기 위해 지정차로제 논란 이전인 1998년, 그리고 지정차로제 폐지에 따른 영향을 받았을 2000년, 그리고 지정차로제 재도입 이후의 2002년 및 2004년의 차대차 사고 중 ‘앞지르기 할 때’와 ‘진로 변경 시’의 교통사고를 살펴보았다.

앞지르기 할 때와 진로 변경 시의 교통사고를 중점적으로 살핀 이유는 차량이 차로를 주행하면서 차로별 교통량 차이나 주행속도가 서로 다른 차량 간에 나타날 수 있는 가장 대표적인 현상은 차로변경으로, 앞지르기 할 때와 진로 변경 시의 교통사고가 지정차로제와 비교적 연관이 많기 때문이다.

< 표 2.10 > 지정차로제 관련 교통사고 추이

구분	전체 교통사고			고속도로 교통사고		
	소 계	앞지르기할 때	진로변경 시	소 계	앞지르기할 때	진로변경 시
사고건수						
1998	8,089	1,693	6,396	375	105	270
2000	10,467	1,997	8,470	669	100	569
2002	9,831	1,406	8,425	705	74	631
2004	12,510	1,391	11,119	652	52	600
사망자수						
1998	164	71	93	23	10	13
2000	173	72	101	11	3	8
2002	141	42	99	18	1	17
2004	123	41	82	15	1	14
부상자수						
1998	12,053	2,572	9,481	793	215	578
2000	15,936	3,019	12,917	1,480	210	1,270
2002	15,358	2,133	13,225	1,576	137	1,439
2004	20,055	2,182	17,873	1,447	116	1,331

자료 : 경찰청, 교통사고통계, 1999-2005.

전체 교통사고 가운데 앞지르기할 때와 진로변경 시 발생한 교통사고는 1998년

8,089건에서 2000년 10,467건으로 증가하였고, 2002년에는 9,831건으로 줄었다가 2004년에는 12,510건으로 다시 증가하였다. 이로 인한 사망자수는 1998년 164명에서 2000년 173명으로 다소 증가하였다가 2004년 123명으로 감소한 반면, 부상자수는 계속 증가하는 추이를 보이고 있다.

고속도로 교통사고 가운데 앞지르기할 때와 진로변경 시 발생한 교통사고는 1998년 375건에서 2000년 669건으로 대폭 증가하였고, 2004년에는 652건으로 약간 감소하였다. 그러나 사망자수는 1998년 23명에서 2000년 11명으로 줄었다가 2004년 15명으로 약간 증가한 반면, 부상자수는 1998년 793명이던 것이 2000년에는 1,480명, 2004년에는 1,447명 이었다.

이상의 교통사고 분석에서 지정차로제 폐지로 교통사고 발생은 다소 증가하였다고 보여지나, 지정차로제 재도입으로 교통사고가 줄었다는 징후는 발견하기 어렵다. 이러한 이유에서 과연 과거 지정차로제 폐지가 교통사고에 어느 정도 기여하였는지, 또는 지정차로제 재도입 이후에 교통사고에의 영향이 어느 정도 미쳤는지 판단하기 대단히 어려운 점이 있다.

2.4 지정차로제 위반 단속실태

우리나라 최근 5년간 운전자를 대상으로 위반행위에 대한 통고처분 건수는 연평균 1,500만건 정도이다. 이 중 지정차로 통행위반 단속은 전체의 0.44%이며, 일반도로가 고속도로에 비해 약 5배정도 많은 것으로 나타났다. 이는 1일 약 180건 정도 단속되는 것으로 전체에 비해 아주 미미한 수준이다.

< 표 2.11 > 최근 5년간 지정차로 통행위반 단속 실적

연 도	운전자 대상 총단속건수	지정차로 통행위반			
		계		일반도로	고속도로
		건수(건)	구성비(%)		
2000	10,524,575	56,969	0.54	50,295	6,674
2001	17,029,538	69,690	0.41	62,913	6,777
2002	16,770,138	82,898	0.49	68,033	14,865
2003	12,790,534	56,336	0.44	45,694	10,642
2004	18,167,581	62,548	0.34	45,861	16,687
연평균	15,056,473	65,688	0.44	54,559	11,129

자료 : 경찰청, 교통사고통계, 2001-2005.

이러한 지정차로 통행위반 단속 정도를 평가하기 쉽지 않지만, 일반도로에서는 자동차가 정차할 시 단속할 수 있으나, 고속도로의 경우 순찰차량 운행 중 단속인 동적 단속을 전제로 하기 때문에 단속의 어려움이 상존할 것으로 판단된다.

제3장 외국의 차로 통행방법

3.1 서 언

자동차가 도로를 주행할 때 각 자동차 운전자간의 공동의 약속이 있어야 주행의 안전성, 도로이용의 효율성 등을 보장 받을 수 있다. 이러한 점을 고려하여 UN에서도 비엔나협약¹⁾을 통해 차량의 도로이용방법을 제시하고 있다. 즉, 국가 내에서는 전국적으로 통일된 통행방법을 적용해야 하며, 도로 중앙으로부터 가급적 멀리 떨어져 주행해야 하며, 추월 시는 안쪽차로를 통해 추월하도록 하고 있다. 이러한 규정은 우측차로 통행원칙과 좌측차로 추월원칙을 시사하고 있다.

본 연구에서는 일본, 영국, 미국 및 네덜란드에 대해 차로 통행방법을 살펴보았다.

3.2 일 본

일본의 차로 통행방법은 다음과 같이 도로교통법 제20조에 명시되어 있다.

제 20조 (차량통행대)

① 차량은 차량통행대가 설치된 도로에서는 도로의 좌측단으로부터 제일 첫번째의 차량통행대를 통행하여야 한다. 다만 자동차(소형특수자동차 및 도로표지 등에 의하여 지정된 자동차는 제외한다)는 해당 도로의 좌측부분에 3이상의 차량통행대가 설치되어 있

1) United Nations, Convention on Road Traffic, Vienna, 1968.

는 때에는 정령(시행령)에서 정하는 바에 의한 속도에 따라 그 가장 우측의 차량통행대 이외의 차량통행대를 통행할 수 있다.

② 차량은 차량통행대가 설치되어 있는 도로에서 도로표지등에 의하여 전항에 규정하는 도로구분과 다른 통행구분이 지정되어 있는 때에는 도로표지에 의해 지정된 통행구분에 따라 차량통행대를 통행하여야 한다.

③ 차량은 앞지르기를 할 때, 제 25조 1항이나 제 2항²⁾ 또는 제 34조 1항에서 5항³⁾까지의 규정에 의하여 도로의 좌측단 중앙이나 우측단에 접근할 때, 제 35조 1항⁴⁾

2) 제 25조(차로밖으로 나가는 경우의 방법)

- ① 차량이 도로밖으로 나가기 위하여 좌회전하는 때에는 미리 그앞에서 될 수있는데로 도로의 좌측단에 접근하는 동시에 서행하여야 한다.
- ② 차량(경차량 및 트롤리버스는 제외한다.)이 도로밖으로 나가기 위하여 우회전할 때에는 미리 그 앞에서 될 수 있는 대로 도로의 중앙(도로가 일방통행으로 되어 있는 때에는 그 도로의 우측단)에 접근하는 동시에 서행하여야 한다.

3) 제 34조 (지정통행구분)

- ① 차량이 좌회전 할 때에는 미리 그 앞에서부터 되도록 도로의 좌측단에 접근하는 동시에 되도록 도로의 좌측단을 따라(도로표지등으로 통행하여야 할 부분이 지정되어 있는 때에는 그 지정된 부분을 통행하고)서행하여야 한다.
- ② 자동차, 원동기장치자전거 또는 트롤리버스가 우회전 할 때에는 미리 그 앞에서부터 되도록 도로의 중앙에 접근하는 동시에 교차로의 중심 가까운 내측(도로표지등으로 서행하여야 할 부분이 지정되어 있는 때에는 그 지정된 부분)을 서행하여야 한다.
- ③ 경차량이 좌회전 할 때에는 미리 그 앞에서부터 되도록 도로의 좌측단에 접근하는 동시에 교차로의 측단을 따라 서행하여야 한다.
- ④ 자동차, 원동기장치자전거 또는 트롤리버스는 일방통행으로 지정되어 있는 도로에서 우회전하는 때에는 제 2항의 규정에 관계없이 미리 그 앞에서부터 되도록 도로의 우측단에 접근하는 동시에 교차로의 중심내측(도로표지등으로 통행하여야 할 부분이 지정되어 있는 때에는 그 지정된 부분)을 서행하여야 한다.
- ⑤ 원동기장치자전거는 34조 제 2항 및 4항의 규정에 관계없이 도로표지등으로 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에서 원동기장치자전거의 우회전에 관하여 교차로의 측단에 따라 통행방법이 지정되어 있는 도로 및 도로의 우측부분(일방통행으로 되어 있는 도로에 있어서는 도로)에 차량통행대가 3이상 설치되어 있는 도로(이하 이하에서 “다통행도로” 라 한다.)에서 우회전하는 때(교통정리가 행하여지고 있는 교차로에서 우회전하는 경우에 한한다)는 미리 그 앞에서부터 되도록 좌측단에 접근하고 동시에 교차로의 측단을 따라 서행하여야 한다. 다만 다통행도로에서 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에서 원동기장치자전거의 우회전에 관하여 미리 도로의 중앙 또는 우측단에 접근할 것을 도로표지등으로 지정되어 있는 때에는 그러하지 아니한다.
- ⑥ 좌회전 또는 우회전 하고자 하는 차량이 전 각항의 규정에 의하여 각각 도로의 좌측단, 중앙 또는 우측단에 접근하고자 손 또는 방향지시기로 신호를 할 경우에, 그 후방에 있는 차량은 속도 또는 방향을 갑자기 변경하여야 할 경우를 제외하고는 신호를 한 차량의 진로를 변경하여서는 아니된다.

4) 제 35조 (지정통행구분)

- ① 차량(경차량 및 우회전에 관한 원동기장치자전거가 전조 제 5항 본문의 규정에 의하기로 되어 있는 교차로에

의 규정에 따라 통행할 때, 제 26조의 2 제 3항⁵⁾의 규정에 의하여 통행하고 있는 차량 통행대를 그대로 통행하는 때, 제 40조 2항⁶⁾의 규정에 의하여 일시 진로를 양보하는 때, 또는 도로의 상황 그 밖의 여건으로 인하여 부득이한 때에는 전 2항의 규정에 의하지 아니할 수 있다. 이 경우 앞지르기하는 때에는 통행하고 있는 차량통행대의 가까운 우측 차량통행대를 통행하여야 한다.

[도로교통법 시행령]

제 9조 (30이상의 차량통행대가 설치되어 있는 경우의 통행방법)

법 20조 제 1항 단서 규정에 의한 자동차의 통행방법은 그 도로에서 정하고 있는 자

서 좌회전 또는 우회전을 하는 원동기장치자전거를 제외한다.)은 차량통행대가 설치된 도로에서 도로표지등에 의하여 교차로에서 진행하는 방향에 관한 차량통행 구분이 지정되어 있는 때에는 전조(제 34조(우회전 또는 좌회전) 제 1항, 제 2항 및 제 4항의 규정에 관계 없이 그 통행구분에 따라 그 차량통행대를 통행하여야 한다. 다만 제 40조(긴급차량 우선)의 규정에 따르기 위하여 또는 도로의 손괴, 도로공사 그밖의 장애로 인하여 부득이한 때에는 그러하지 아니한다.

5) 제 26조의 2 (진로변경의 금지)

- ① 차량은 함부로 그 진로를 변경하여서는 아니된다.
- ② 차량은 진로를 변경할 경우에 그 변경한 후의 진로와 동일한 진로를 후방에서 진행하여 오는 차량등의 속도 또는 방향을 급히 변경하게 할 우려가 있는 때에는 진로를 변경하여서는 아니된다.
- ③ 차량은 차량통행대를 통행하고 있는 경우에 그 차량통행대가 해당 차량통행대를 통행하고 있는 차량의 진로 변경 금지를 표시에 의하여 구획되어 있는 경우에는 다음에 열거하는 경우를 제외하고 그 도로표시를 무시하여 진로를 변경하여서는 아니된다.
 1. 제 40조의 규정에 의하여 도로의 좌측이나 우측에 다가서는 때 또는 도로의 손괴, 도로 공사 그 밖의 장애로 인하여 그 통행하고 있는 차량통행대를 통행할 수 없는 때
 2. 제 40조의 규정에 따르기 위하여 또는 도로의 손괴, 도로공사 그밖의 장애로 인하여 통행 할 수 없게 된 차량통행대를 통행구분에 관한 규정에 따라 통행하고자 하는 때

6) 제 40조 (긴급자동차의 우선)

- ① 교차로 또는 그 부근에서 긴급자동차가 접근하여 왔을 때에는 노면전차는 교차로를 피하고, 차량(긴급자동차는 제외한다. 이하 이 조에서 같다.)은 교차로를 피하는 동시에 도로의 좌측(일방통행으로 되어 있는 도로에서 그 좌측에 다가서는 것이 긴급자동차의 통행을 방해하게 되는 경우에는 도로의 우측, 차행에서 같다.)에 다가서 일시 정지하여야 한다.
- ② 전항 이외의 장소에서 긴급자동차가 접근하여 왔을 때에 차량은 도로의 좌측에 다가서 이에 진로를 양보하여야 한다.

동차의 최고속도보다 현저히 느린 속도로 통행하여 다른 자동차의 통행을 방해하는 경우를 제외하고는 그 도로의 좌측부분(그 도로가 일방통행으로 되어 있는 때에는 그 도로)의 가장 우측의 차량 통행대 이외의 차량 통행대를 통행하여야 한다.

제 11조(최고속도)

법 제 22조 제 1항7)의 정령으로 정하는 최고속도(이하 이조, 차항 및 제 27조의 2에서 [최고속도]라 한다.)중 자동차 및 원동기장치자전거가 고속자동차국도의 본선차도(제 27조의 3에 규정하는 본선차도는 제외한다. 차항 제 3항에서 같다) 이외의 도로를 통행하는 경우 최고속도는 자동차에 있어서는 60km/h, 원동기장치자전거에 있어서는 30 km/h로 한다.

제 12조 (최고속도의 제한)

① 자동차(125cc이하의 보통자동이륜차는 제외)가 다른 차량을 견인하고 도로를 통행하는 경우(견인자동차로 차량을 견인하는 경우는 제외)의 최고속도는 전조 제 1항 및 제 27조의 2 제1항의 규정에 관계없이 다음 각 호에 정하는 것과 같다.

1. 차량총중량(도로운송차량법 제 40조 제 3호에 열거하는 차량 총중량을 말한다. 이하 이 조 및 제 32조의 2에서 같다)이 2,000kg이하의 차량을 그 차량의 차량 총중량의 3배 이상의 차량 총중량 자동차로 견인하는 경우 40km/h
2. 전호에 열거하는 경우 이외의 경우 30km/h

7) 제 22조 (최고속도)

- ① 차량은 도로표지등에 의하여 그 최고속도가 지정되어 있는 도로에서는 그 최고 속도로, 그밖의 도로에서는 정령으로 정하는 최고속도를 넘는 속도로 진행하여서는 아니된다.
- ② 노면전차 또는 트롤리버스 궤도법 제 14조(동법 제 31조에 준용하는 경우를 포함한다. 제 62조에서 같다.)의 규정에 의거한 명령으로 정하는 최고속도를 넘지 아니하는 범위내에서 도로표지등에 의하여 최고속도가 지정되어 있는 도로에서는 그 최고 속도로, 그밖의 도로에서는 그 명령으로 최고속도를 진행하여서는 아니된다.

② 보통이륜차(125cc이하)와 원동기가 있는 자전거가 다른 차량을 견인하고 도로를 통행하는 경우의 최고속도는 전항의 규정에 관계없이 25km/h로 한다.

③ 법 제39조 제 1항의 긴급자동차가 고속자동차국도의 본선차도 이외의 도로를 통행하는 경우의 최고속도는 전항의 규정에 관계없이 80km/h로 한다.

제 27조의 2 (최고속도)

① 자동차가 고속자동차국도의 본선차도를 통행하는 경우의 최고속도는 다음 각호에 정하는 바와 같다.

1. 대형자동차(전용으로 사람은 운반하는 차량) 및 보통자동차(3륜차, 660cc이하차량, 견인 구조 및 장치가 있는 차량을 견인하는 경우와 견인하는 구조 및 장치가 있는 차량은 제외) 100km/h

2. 전호에 열거하는 자동차 이외의 자동차 80km 매시

② 법 제 39조 제 1항의 긴급자동차가 고속자동차국도의 본선차도를 통행하는 경우의 최고속도는 제 12조 1항 및 규정에 관계없이 100km/h로 한다.

제27조의 4(최저속도)

법 제 75조의 4⁸⁾ 정령으로 정하는 최저속도는 50km/h로 한다.

일본에서의 차로통행방법은 특별한 경우를 제외하고는 우리나라와 같이 각 차로별 통

8) 제 75조의 4 (최저속도)

자동차는 법령의 규정에 의하여 그 속도를 줄이는 겨우 및 위험을 방지하기 위하여 부득이한 경우를 제외하고는 고속자동차국도의 본선도로(정령으로 정하는 것은 제외한다)에서는 도로표지등으로 자동차의 최저속도가 지정되어 있는 구간에 있어서는 그 최저속도로 그 밖의 구간에 있어서는 정령으로 정하는 최저속도에 미치지 아니하는 속도로 진행하여서는 아니된다.

행차량을 지정하고 있지 않고 있으며, 가장 안쪽 차로는 추월차로로 이용토록하고 있다. 또한 이러한 도로이용방법상 일반도로와 고속도로와의 차이를 두고 있지 않다. 차량의 규제속도는 [승용, 승합]과 화물로 이원화되어 있으며, 우리나라에서와 같이 이들 차종간 최고속도차이는 20km/h로 하고 있다.

3.3 영 국

영국의 'THE HIGHWAY CODE(1994)'에 명시되어 있는 도로이용방법은 다음과 같다.

• 차로규정

164. 차량이 앞지르기하는 경우를 제외하고는 좌측차로를 준수한다. 서행하는 차량을 앞지르기하기 위해 우측차로를 이용할 수 있으나 이들을 통과한 후에는 좌측 차로로 되 돌아와야 한다.

165. 연결로에 진입할 때에는 올바른 차로에 있는지 확인한다. 어떤 연결로에서는 차로가 자동차도로(고속도로)를 직접적으로 벗어나게 할 수 있다.

166. 특정 차량은 편도 3차로 이상 자동차도로의 가장 우측차로를 이용해서는 안된다.⁹⁾

• 앞지르기

9) 3차로 이상인 자동차도로에서 다음을 운전하는 경우에 가장 우측차로를 이용해서는 안된다. (지정된 경우는 제외)

- 트레일러를 견인하는 차량
- 7.5톤 이상 화물차량
- 12미터 초과 길이의 버스

167. 앞지르기는 자기의 우측차량 행렬이 줄지어 운행하거나 앞지르기하려는 차량보다 더 서행하고 있지 않으면 반드시 우측으로 한다. 앞지르기하기위해 길어깨를 이용해서는 안된다.

168. 앞지르기하는 것이 안전하다고 확신되지 않으면, 앞지르기하지 않는다. 앞지르기하기 전에, 진입하려는 차로의 앞뒤에 충분한 공간이 있는지를 확인한다. 거울을 사용한다. 자기 차량 뒤에서 매우 빨리 주행하는 차량이 있을 수 있다는 것을 명심한다. 앞지르기하기 전에 신호를 보내야 한다. 속도와 거리를 판단하기 어려운 야간과 시계불량지역에서 특히 주의한다.

169. 차량은 앞지르기한 후 가능한 항상 좌측 차로로 되돌아가고, 그럴수 없는 경우 중앙차로를 이용한다. 차로를 바꾸기 위해서는 차로 변경 신호를 보낸다. 앞지르기한 차량에 끼어들지 않는다.

- 제한 속도

< 표 3.1 > 영국의 제한속도

지역구분 자동차 종류	시가지지역 (MPH)	그밖지역 (MPH)		자동차도로 (MPH)
		중앙분리대 없음	중앙분리대 있음	
자 동 차 (벤과 모터사이클을 견인하는 자동차를 포함)	30	60	70	70
이동주택을 끄는 자동차 또는 트레일러 (벤과 모터사이클을 견인하는 자동차를 포함)	30	50	60	60
버스와 장거리 버스 (전체길이가 12미터를 초과하지 않음)	30	50	60	70
화 물 차 량 (최대적재중량 7.5톤을 초과하지 않음)	30	50	60	70+
화 물 차 량 (최대적재중량 7.5톤을 초과)	30	40	50	60

위는 국가지정 속도제한으로서 다른 표지가 없는 한 모든 도로에 적용된다.

* 30mph 제한은 다른 표지가 없는 한 가로등이 있는 도로의 모든 도로에 적용된다.

+ 특별한 경우나 트레일러를 끌 경우 60

영국의 도로이용방법에도 원칙적으로 각 차로별 이용할 수 있는 차량은 지정하지는 않고 가장 바깥차로를 주행차로로 하면서 안쪽차로를 추월차로로 하고 있다. 일본과 마찬가지로 도로종류별로 도로이용방법상 차이점을 발견할 수 없고 단지, 다른 차량을 견인하는 차량, 7.5톤이상 화물차량, 길이 12m이상의 버스는 바깥차로만을 이용하도록 규제하고 있을 뿐이다.

최고속도 측면에서는 시가지 지역도로는 30mph(=48kph)로 우리나라 60kph에 비해 낮으나 고속도로에서는 70mph(=112kph)로 우리나라보다 높다. 영국 고속도로의 경우 최고속도 역시 이원화되어 있음을 알 수 있고, 트레일러나 7.5톤을 초과하는 화물차량은 다른차량에 비해 10mph정도 낮은 수준으로 결정되어 있다. 즉, 승용, 승합, 7.5톤 이하 화물차량은 동일한 최고속도로 규제되고 있음을 알 수 있다.

3.4 미 국

미국의 경우는 다음과 같은 캘리포니아 주의 법(1988년)을 통해 도로이용방법을 살폈다.

21654 (저속 차량)

(a) 도로의 지정속도가 있음에도 불구하고, 어떤 차량은 동일한 방향에 차량 통행이 정상적인 속도보다 낮은 속도로 도로를 통행할 경우, 차량에 대해 우측 차로 또는 우측 가장자리나 연석에 인접한 곳을 통행할 수 있으나 교차로에서 좌회전할 때, 주택도로에 진입할 때는 예외이다.

(b) 만약 차량이 동일한 방향에서 차량이 우측 차로의 가장자리나 또는 연석 가까이를 통행할 경우가 아닌 차량이 동일 방향 교통류의 속도보다 낮은 속도로 운행한다면

운전자는 (a) 항을 위반한 차량운전자다.

(c) 교통부 또는 지방당국의 관할 구역 내 도로에 대하여, 저속주행차량에 대하여 다른 차량을 추월하거나 좌회전 할 때를 제외하고는 우측 차로를 이용하도록 표지판을 설치할 수 있다.

21655 (일부차량에 대한 차로 지정)

(a) 교통부 또는 지방당국은 교통분석과 교통 공학적 근거에 의하여 각 관할권하의 도로를 특정 차로로 지정 또는 교통의 원활한 소통과 안전을 유지하지 위하여 감속 주행하도록 규제된 22406¹⁰⁾의 차량들에 대하여 특정차로를 지정할 수 있다. 또한 이를 인식할 수 있도록 적정 간격의 표지판을 설치하여야 한다.

(b) 트레일러 버스와 22406에 해당하는 차량은 (a)항에 따라 표지판이 설치된 경우 지정된 차로로 통행하여야 한다. 특정차로가 지정되지 않은 경우의 차량은 우측 차로 또는 우측가장자리 또는 연석에 인접하여 통행하여야 한다. 그러나 만약 중앙분리대가 있는 편도 4차로 이상 도로에서 특정차로가 지정되지 않으면, 이들 차량은 가장 우측차로에 인접한 좌측 차로를 이용할 수 있다. 동일한 방향에 통행하고 있는 다른 차량을 추월할 때는 운전자는 지정된 차로(우측차로에 인접한 좌측차로) 또는 이 법규가 허용하는 우측차로를 사용하여야 한다. 이 분류는 좌·우회전을 준비하는 운전자 또는 도로에 유출·입 하려는 운전자 또는 예정된 경로를 계속하여 주행하기 위하여 우측차로 외에 특정 차로가 반드시 필요한 운전자에는 적용되지 않는다.

10). 22406 (지정차량에 대한 최고속도)

다음의 차량운전자는 시간당 55mph(88km/h)을 초과하는 속도로 도로를 통행하여서는 아니된다.

- ① 3이상의 축을 갖는 모터트럭, 트랙트
- ② 다른 차량을 견인하는 승용차량과 버스
- ③ 학교학생을 수송하는 학교버스
- ④ 사람을 수송하는 농업용 차량
- ⑤ 위험물 적재 차량
- ⑥ 636에 정의된 트레일러 버스

. 636 (트레일러 버스)

트레일러버스는 모터트럭과 트랙트와 세미트랙트 모양의 모터트럭으로 운전자를 포함하여 10인 이상을 수송함.

221750 (좌측으로 추월)

차량의 운전자는 동일한 방향으로 통행하고 있는 다른 차량을 추월할 경우에는 추월을 당하는 차량과의 안전한 유효공간이 확보될 때 다른 차량에게 방해를 주지 않는 안전한 범위에서 좌측으로 추월한다.

이상의 미국 캘리포니아에서는 도로이용방법을 일반도로와 고속도로와 구분하고 있지 않으며, 바깥차로를 주행로로, 안쪽차로를 추월하는 것을 원칙으로 하고 있다. 그러나 편도 4차로 이상도로에서는 바깥 2개 차로를 주행로 인정하고 있으며, 각 차로별 이용하는 차량의 규제는 없으나, 최고속도로 차등화하고 있다. 즉, 3개축 이상의 트럭, 견인차량, 스쿨버스, 위험물적재차량 등은 오른쪽 2개 차로만 이용토록하고 있다.

3.5 네덜란드¹¹⁾

네덜란드의 차로 통행방법 역시 우측차로 통행원칙을 고수하고 있다. 추월 역시 우리나라와 같이 좌측차로를 이용하도록 명문화되어 있다. 편도3차로 이상의 고속도로에서는 결합차량(총길이 7m 이상)이나 화물차량은 우측 2개 차로를 제외한 차로 이용이 허용되지 않는다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

Article 3

1. 운전자는 가급적 가장 우측을 주행하여야 한다.

11) Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands, October 2001.

Article 11

1. 모든 추월은 좌측으로 하여야 한다.
2. 운전자는 좌회전하고자 방향지시등으로 신호를 하고 있는 차량이 있을 시는 우측으로 추월할 수 있다.
3. 자전거 이용자는 좌측으로 추월하여야 한다. 자전거 이용자는 느린 속도로 주행하는 차량의 우측으로 추월할 수 있다.
4. 트램은 우측에서 추월할 수 있다.

Article 13

1. 교통이 정체를 보일 경우와 편도 다차로 도로에서는 우측차로 통행을 유지하지 않아도 된다.
2. 교통이 혼잡할 시는 우측으로 추월할 수도 있다.

Article 42

고속도로 및 자동차 전용도로

1. 고속도로에서는 60km/h 이상의 속도로 주행해야 하고, 이 속도 이상을 유지할 수 있는 차량만 이용이 가능하다.
2. 자동차 전용도로에서는 50km/h 이상 주행능력을 가진 차량만 이용하게 할 수 있다.

Article 43

1. 고속도로나 자동차전용도로에서는 유턴이나 후진을 허용되지 않는다.

2. 고속도로나 자동차전용도로에서는 차로상에 정지할 수 없다.
3. 긴급차량을 제외하고 도로이용자는 갓길 주행이 허용되지 않는다.
4. 편도3차로 이상의 고속도로에서는 결합차량(총길이 7m 이상)이나 화물차량은 우측 2개 차로를 제외한 차로 이용이 허용되지 않는다.

이상의 내용에서 차종별로 차로통행을 지정하는 규정은 찾아볼 수 없으나, 단지 편도 3차로 이상 고속도로에서 결합차량과 화물차량에 대해 우측 2개 차로만 이용토록 하고 있다. 즉, 특정차량에 한정하여 통행할 수 있는 차로를 허용하는 시스템을 채택하고 있다. 한편 대형버스에 대해서는 특별한 규정이 없으며, 우측부분 통행과 좌측추월로 통행 방법을 같음하고 있을 뿐이다.

네덜란드의 자동차 통행방법은 매우 단순할 뿐만 아니라 도로이용에 있어 규제를 최소화하는 특징이 있다.

3.6 선진외국 차량 통행방법 요약

선진외국의 차로별 통행방법은 우측 차로통행을 원칙으로 하고 있으며, 일본은 가장 우측차로(우리나라의 경우 가장 좌측차로)통행을 추월, 좌회전, 유턴 등을 제외한 경우는 그 이용을 금지하고 있다. 또 각 차종별 최고제한속도에 따라 차로를 이용토록하고 있어 속도별 차로통행을 규제하고 있다.

영국, 미국, 네덜란드 등은 일반도로에서는 차종별 통행차량 제한은 없으나 고속도로 한해 특정차량에 대해 차로 통행을 제한하고 있다.

우리나라 지정차로제는 선진외국과의 차로 통행방법과 기본 개념상 크게 다르지 않으나, 선진외국에서 각 차로별로 통행할 수 있는 차량을 지정하지 않고, 기본적인 원칙 하에 특정차량만 규제하는 특징을 보이고 있다.

제4장 차로별 통행실태

4.1 차로별 도로연장

지정차로제가 적용되는 도로를 살피기 위해 차로별 도로연장을 살폈다. 2004년 말 현재 우리나라의 미포장도 및 미개통도를 제외한 포장된 도로연장은 76,347km에 이르고 있다. 이 가운데 편도 1차로 도로는 포장도 전체의 76.6%이며, 편도2차로 도로는 16.6%로 편도2차로 이하 도로가 전체의 93.2%나 된다.

편도 3차로 도로는 4.7%인 3,591.2km이며, 편도 4차로 이상 도로는 전체의 2.2%에 불과하다.

< 표 4.1 > 포장도 차로별 도로현황(2004. 12. 31기준)

도로종류	계	차로별연장(단위: m, %)				
		2차로	4차로	6차로	8차로	10차로
합계	76,346,786 (100.0)	58,456,694 (76.6)	12,639,332 (16.6)	3,591,158 (4.7)	1,359,683 (1.8)	299,919 (0.4)
고속국도	2,922,950 (100.0)	183,030 (6.3)	2,101,850 (71.9)	289,710 (9.9)	348,360 (11.9)	
일반국도	13,869,247 (100.0)	8,407,856 (60.6)	4,798,110 (34.6)	663,281 (4.8)		
특별·광역시도	17,231,253 (100.0)	13,283,417 (77.1)	1,804,396 (10.5)	1,220,198 (7.1)	640,623 (3.7)	282,619 (1.6)
지방도	13,697,796 (100.0)	12,866,328 (93.9)	649,216 (4.7)	117,362 (0.9)	64,890 (0.5)	
(국가지원 지방도)	(2,971,704) (100.0)	(2,594,835) (87.3)	(226,650) (7.6)	(94,359) (3.2)	(55,860) (1.9)	
시도	16,107,075 (100.0)	11,326,287 (70.3)	3,170,131 (19.7)	1,292,547 (8.0)	300,810 (1.9)	17,300 (0.1)
군도	12,518,465 (100.0)	12,389,776 (99.0)	115,629 (0.9)	8,060 (0.1)	5,000 (0.0)	

건설교통부, 도로현황조사, 2005.

편도3차로 이상되는 도로는 고속도로가 21.8%이며, 일반국도는 4.8%, 특별·광역시도는 12.4%, 지방도는 1.4%, 국가지원지방도는 5.1%, 시도는 10%, 군도는 0.1%이다. 즉, 편도 3차로 이상되는 도로는 대부분 고속도로와 도시지역 도로이다. 따라서 차로별 도로연장으로 볼 때 전체도로의 약 7% 정도가 3차로 이상도로이다.

지정차로제의 관심은 편도3차로 이상의 도로에서, 단속류 특성을 보이는 도시부 도로 보다는 연속류 특성을 보이는 고속도로에 집중되므로, 고속도로를 중심으로 살펴볼 필요가 있다.

< 표 4.2 > 고속국도 차로별 현황

노선번호	노선명	차로별연장(단위: km, %)				
		소계	2차로	4차로	6차로	8차로이상
24개 노선		2,922.95 (100.0)	183.03 (6.3)	2,101.85 (71.9)	289.71 (9.9)	348.36 (11.9)
제 1호	경부선	417.43		196.31	53.48	167.64
제 10 호	남해선	169.30		153.05		16.25
제 12 호	88올림픽선	183.03	183.03			
제 15 호	서해안선	340.61		259.17	81.44	
제 16 호	울산선	14.30		14.30		
제 20 호	익산~포항선	71.07		37.89	33.18	
제 25 호	호남선(논산~천안)	277.20		277.20		
제 35 호	중부선(대전~통영)	285.77		278.05		7.72
제 37 호	제2중부선	31.07		31.07		
제 40 호	평택~충주선	25.80			25.80	
제 45 호	중부내륙선	203.62		203.62		
제 50 호	영동선	234.39		165.83	48.06	20.50
제 55 호	중앙선	288.87		286.98	1.89	
제 65 호	동해선	60.73		60.73		
제 100 호	서울외곽순환선	91.25				91.25

제 102 호	마산외곽선	16.15		16.15		
제 104 호	남해제2지선	20.60		20.60		
제 110 호	제2경인선	26.65		0.92	22.90	2.83
제 120 호	경인선	23.89			10.39	13.50
제 130 호	인천국제공항선	36.55			9.30	27.25
제 251 호	호남선지선	53.97		53.97		
제 300 호	대전남부순환선	12.50		12.50		
제 451 호	구마선	30.00		25.31	3.27	1.42
제 551 호	중앙선지선	8.20		8.20		

- * 1. 고속국도 25호선(호남선)은 논산~천안간 고속국도(82.04km)를 포함
- * 2. 고속국도 35호선(중부선)은 대전~통영간 고속국도(168.55km)를 포함

편도4차로 이상 구간이 있는 고속도로는 서울외곽순환선은 전체가 편도4차로로 되어 있고, 경부선은 전 노선연장의 약 40% 정도가 편도4차로 구간이다. 그 외 남해선, 중부선(대전-통영), 제2경인선, 경인선, 인천국제공항선, 구마선에 편도4차로 구간이 있다. 편도3차로 이상 고속도로는 638.07km로 전체연자의 20.9%를 차지하고 있으며, 편도4차로 구간은 11.9%를 점유하고 있다.

4.2 고속도로 통행실태 분포분석

차로별로 통행할 수 있는 차량의 지정하고 있는 현행 제도에서의 현재 고속도로를 통행하고 있는 차량의 분포분석을 통해 차로별 도로용량 집중 및 부족현상을 살피기 위해, 고속도로에 한해 고속도로의 노선별 평균교통량과 승용차, 버스 화물차의 구성비등을 통해 1일 통행실태를 살폈다.

고속도로별 1일 평균 교통량 가운데 화물차 구성비가 40%를 넘는 노선은 울산선, 익

산포항선, 음성평택선, 중부내륙선, 마산외곽선으로 주로 공업지역을 연결하는 고속도로들이다. 반면 화물차 구성비가 30%에도 미치지 못하는 노선은 논산천안선, 영동선, 동해선, 경인선, 인천국제공항선 등이다. 우리나라 고속도로의 평균 승용차는 56.2%, 버스는 10.4%, 화물차량은 33.4%의 구성비를 각각 보이고 있다.

특히 화물차량의 경우 적재중량별로 구분되어 있지는 않지만 1톤 이하의 화물이 상당수 포함되어 있어, 고속도로에서 낮은 최고 제한속도를 적용받는 차량은 화물차량 구성비 33.4%보다는 적을 것은 것으로 판단된다.

< 표 4.3 > 고속국도 노선별 평균교통량

노선 번호	노 선 명	계		승 용 차		버 스		화 물 차	
		교통량	구성비	교통량	구성비	교통량	구성비	교통량	구성비
		(대/일)	(%)	(대/일)	(%)	(대/일)	(%)	(대/일)	(%)
1	경부선	83,118	100.0	45,563	54.8	8,624	10.4	28,931	34.8
10	남해선	50,613	100.0	26,540	52.4	4,900	9.7	19,173	37.9
12	88선	8,402	100.0	4,721	56.2	935	11.1	2,746	32.7
15	서해안선	32,938	100.0	19,226	58.3	3,513	10.7	10,199	31.0
16	울산선	47,607	100.0	22,226	46.7	5,678	11.9	19,703	41.4
20	익산포항선	4,941	100.0	1,961	39.7	528	10.7	2,452	49.6
25	호남선	33,746	100.0	19,377	57.4	4,221	12.5	10,148	30.1
25	논산천안선	19,533	100.0	11,430	58.5	3,733	19.1	4,370	22.4
35	중부대전통영선	38,045	100.0	19,514	51.3	4,133	10.9	14,398	37.8
37	제2중부선	57,987	100.0	30,762	53.1	4,724	8.1	22,501	38.8
40	음성평택선	35,356	100.0	15,462	43.7	3,851	10.9	16,043	45.4
45	중부내륙선	16,033	100.0	8,095	50.5	1,486	9.3	6,452	40.2
50	영동선	58,060	100.0	36,690	63.1	6,764	11.7	14,606	25.2
55	중앙선	21,961	100.0	12,906	58.7	2,431	11.1	6,624	30.2
65	동해선	18,171	100.0	11,666	64.2	2,080	11.4	4,425	24.4
100	서울외곽선	135,118	100.0	73,610	54.4	9,263	6.9	52,245	38.7
102	마산외곽선	58,317	100.0	26,526	45.4	5,634	9.7	26,157	44.9

104	남해제2지선	70,483	100.0	38,376	54.5	6,300	8.9	25,807	36.6
110	제2경인선	93,756	100.0	57,279	61.1	8,063	8.6	28,414	30.3
120	경인선	121,367	100.0	78,195	64.4	9,849	8.1	33,323	27.5
130	인천국제공항선	38,964	100.0	22,966	59.0	9,046	23.2	6,952	17.8
251	호남선지선	34,625	100.0	19,928	57.6	3,995	11.5	10,702	30.9
300	대전남부선	28,126	100.0	17,537	62.4	1,610	5.7	8,979	31.9
451	구마선	66,054	100.0	37,477	56.7	6,346	9.6	22,231	33.7
551	중앙선지선	76,099	100.0	41,246	54.2	5,596	7.4	29,257	38.4
	평 균	46,120	100.0	25,912	56.2	4,814	10.4	15,394	33.4

주 : ADT - Average Daily Traffic (1일 평균교통량)
 자료 : 건설교통부 도로국 도로환경과

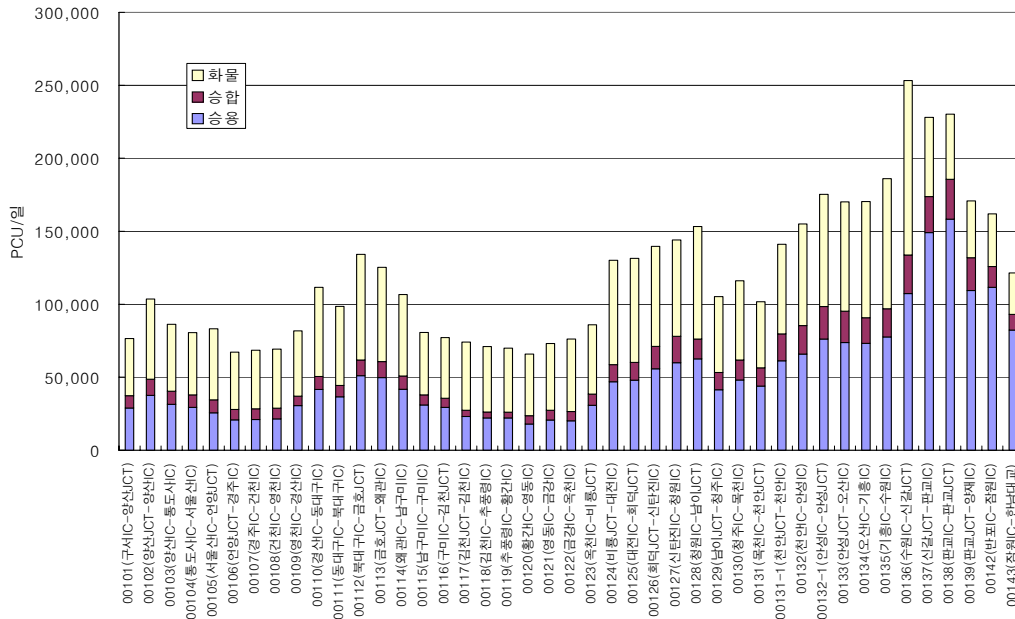
자료 : 건설교통부, 2004 도로 교통량 통계연보, 2005.

한편, 2004년 건설교통부에서 발표한 고속국도 교통량으로 비교적 차로 수가 다양하고 화물차량의 구성비가 비교적 높은 경부고속도로를 중심으로 차종별 교통수요를 분석하였다. 도로용량에 대한 수요를 객관화하기 위해 대형차량에 대해서는 <표 4.4>의 승용차 환산계수를 적용하였다. 즉, 고속도로 전 구간을 평지로 보고, 보통버스 및 보통트럭은 1.5를, 그리고 대형트럭 및 특수차량은 2.0을 승용차 환산계수로 하였다.

< 표 4.4 > 일반지형에서 중차량의 승용차 환산계수

차종 구분 \ 지형	평 지	구릉 지	산 지
소형 (2.5톤 미만 트럭, 12인승 미만 소형 버스)	1.0	3.0	5.0
중형 (2.5톤 이상 트럭, 버스)	1.5		
대형 (세미 트레일러 또는 풀 트레일러)	2.0		

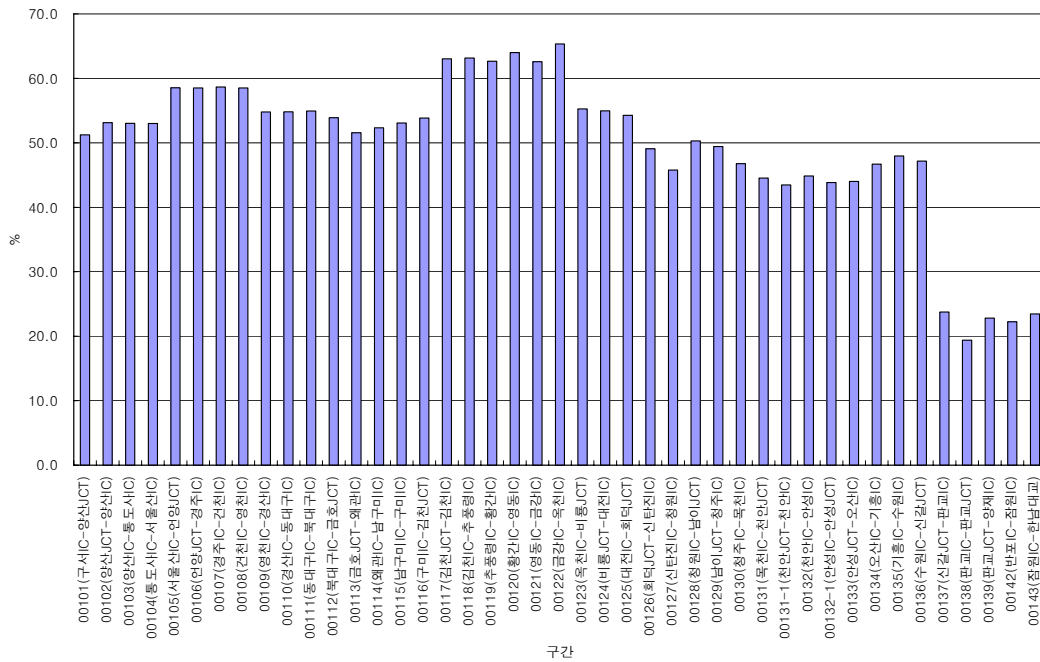
자료 : 건설교통부, 도로용량편람, 2001.



< 그림 4.1 > 경부고속도로 구간별 차종별 교통량 변화

경부고속도로의 경우 총 교통량은 대구를 중심으로 다소 많아졌다가 대전 비룡분기점에서부터 남이분기점까지 다시 증가한 후 천안분기점 이후 재차 증가하는 교통량 분포를 보이고 있다.

구간별 화물차량 혼입율은 <그림 4.2>와 같이 부산에서 회덕분기점까지 거의 50%를 넘어서고, 신갈 분기점에서 한남대교구간에서만 20% 내외를 보여 경부고속도로의 경우 물동량 처리에 큰 기여를 하고 있음을 알 수 있다.



< 그림 4.2 > 경부고속도로 구간별 화물차량 혼입율

비록 경부고속도로의 구간별 화물차량 혼입율은 최고제한속도 100km/h가 적용되는 1.5톤 이하 화물차량도 포함되어 있어, 최고 제한속도 80km/h 적용을 받는 1.5톤 초과 화물차량의 혼입율을 정확히 파악할 수는 없지만 등록된 차량대수로 추정은 가능하다.

2004년 말 현재 등록된 이륜차를 제외한 총 차량대수는 14,934,092대로 집계되었다. 이중 승용차는 10,620,553대, 승합차 1,204,313대, 화물차량 3,062,314대, 특수차량 46,908대이며, 화물차량 가운데 화물카고 및 밴 형1톤 이하가 2,339,730대로 전체 화물의 76.4%를 차지하고 있다. 이 들 소형 화물차량이 고속도로 이용정도는 대형화물에 비해 떨어지겠지만 고속도로를 이용하는 화물 중 상당량은 1.5톤 이하의 소형 화물차량이다.

그러므로 고속도로를 이용하는 차량 중 화물차량은 구간 또는 시간대에 따라 다르겠지만 최고제한속도 80km/h(또는 90km/h) 규제대상 화물차량은 결코 전체 교통량의 50% 수준을 넘지 않을 것이다.

이러한 점에서 80km/h(또는 90km/h) 규제대상 화물차량은 편도4차로 도로에서 2개 차로만 제공하여도 충분하다는 사실을 알 수 있다. 즉, 편도4차로 고속도로에서는 최우측차로를 주행차로로 하고 인접한 좌측차로인 3차로를 추월차로로 지정하여도 도로용량상 별다른 문제는 없을 것으로 보인다. 단지, 화물차량의 혼입율이 높은 구간이나 시간대에서는 편도3차로 주행차량이 편도4차로 주행차량들의 추월로 인해 상위차로인 2차로 주행이 많아 질 가능성은 있다.

따라서 현재 최고 제한속도를 낮게 적용받는 1.5톤 초과화물 및 건설기계 등은 주행차로 1개 차로 및 추월차로 1개 차로를 제공하여도 도로용량상 별다른 문제가 없음을 알 수 있다.

4.3 차로별 통행실태 분석

4.3.1 조사지점

차로별 통행실태는 일반도로보다는 지정차로제에 대한 관심이 높은 고속도로를 중심으로 살폈다. 2차로 고속도로는 주행차로와 추월차로로 운영됨에 따라 문제가 없으며, 편도 3차로 고속도로인 경우도 최고 제한속도별로 운영하고 있어 쟁점사항이 비교적 적다. 따라서 본 연구에서는 쟁점이 되고 있는 편도4차로 고속도로의 차로별 통행실태를 조사·분석하였다.

조사는 다음과 같이 4개 고속도로 8개 지점에서 실시되었다.

< 표 4.5 > 차로별 통행실태조사 지점

고속도로	조사지점	
경부고속도로	1. 기흥IC → 수원IC	2. 기흥IC ← 수원IC
판교구리간 고속도로	3. 송파IC → 서하남IC	4. 송파IC ← 서하남IC
서울외곽 고속도로	5. 시흥IC → 장수IC	6. 시흥IC ← 장수IC
경인고속도로	7. 서인천IC → 부평IC	8. 서인천IC ← 부평IC

4.3.2 조사일시 및 방법

조사는 2005년 6월 14일부터 6월 17일 간 오후 14:00~17:00사이에 실시되었으며, 각 지점별로 다소 상이하다. 조사시간 동안 교통혼잡이 발생하는 상황이 발생될 시는 이를 제외하였으며, 각 지점별 1시간 교통량을 조사한 것이다.

조사방법은 조사원이 직접 차로별로 차종별 차량을 조사지에 기록하였으며, 차량은 현행 지정차로제에서 구분하고 있는 최소한의 차종으로 ① 승용차, ② 중소형 버스, ③ 대형버스, ④ 1.5톤 이하 화물, ⑤ 1.5톤 초과 화물로 구분하여 조사하였다.

4.3.3 분석방법

조사된 결과는 각 차로별로 차종별 교통량, 차종별 차로이용율(%), 차로별 차종별 이용차량(%), 대형승합 차로통행 위반율(%), 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)을 분석하였다. 여기서 대형승합 차로통행 위반율(%)과 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)은 편도4차로 고속도로에서 3차로를 주행하고 2차로는 추월할 수 있는 있는 차로인

관계로 1차로를 통행하는 차량을 위반차량으로 하여 분석하였다.

4.3.4 분석결과

전체 8개 지점의 차로 이용실태를 종합하면, 전체 조사차량 38,052대 가운데 승용차는 22,554대로 약 60% 비율을 보이고 있다. 이러한 이유는 조사지점이 수도권으로 비교적 단거리 승용차량이 많은 지역적 특성에서 비롯된 것으로 보인다. 승용차는 2차로를 통행하는 차량이 가장 많고, 다음이 1차로, 3차로 4차로 순이다.

< 표 4.6 > 전체 조사지점의 차로별 통행실태

교통량(대)						
차로	계	승용	승합		화물	
			중소형	대형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	8,466	6,745	934	64	564	159
2 차로	13,120	9,222	1,402	365	1,643	488
3 차로	9,712	4,815	768	504	1,831	1,794
4 차로	6,754	1,772	235	76	658	4,013
계	38,052	22,554	3,339	1,009	4,696	6,454
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	22.25	29.91	27.97	6.34	12.01	2.46
2 차로	34.48	40.89	41.99	36.17	34.99	7.56
3 차로	25.52	21.35	23.00	49.95	38.99	27.80
4 차로	17.75	7.86	7.04	7.53	14.01	62.18
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	79.67	11.03	0.76	6.66	1.88
2 차로	100.00	70.29	10.69	2.78	12.52	3.72
3 차로	100.00	49.58	7.91	5.19	18.85	18.47
4 차로	100.00	26.24	3.48	1.13	9.74	59.42
* 대형승합 차로통행 위반율(%)				6.34		
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)				2.46		

반면, 대형승합은 전체 교통량의 2.65% 정도에 불과하고, 3차로를 이용하는 차량이 가장 많고, 다음이 2차로로 대형승합의 약 86%가 2, 3 차로를 이용하고 있다. 1차로 통행은 위반사항으로 그 위반율은 6.34% 정도였다.

1.5톤 초과 화물인 경우는 전체 조사 가운데 약 17%를 차지하고, 4차로를 62% 정도, 3차로를 약 28%정도 이용하고 있다. 위반율은 2.46%에 불과하여, 대형승합의 위반율보다 오히려 양호하였다.

이상의 지점별 통행실태는 지점별로, 시간대별로, 그리고 요일별로도 상이할 수 있다. 그리고 현재의 통행실태는 현행법규 하에서 통행하는 것으로 조사 결과로 지정차로제의 문제점을 추출하기란 쉽지 않다. 단지, 대형승합의 경우 1차로 통행이 다소 많다는 점은 대형승합의 지정차로 통행에 다소 불만이 있다는 점을 시사하고 있을 뿐이다.

제5장 지정차로제 보완 필요성 분석

5.1 현행 지정차로제 문제점

지정차로제와 관련하여 제기되었던 지금까지 문제는 속도별보다는 차종별 관리, 차로 이용의 불균형으로 차로별 속도차이 유발 및 오른쪽 차로를 이용한 앞지르기 및 대형차량의 인쪽차로 이용에 따른 소형차 시야방해 등으로 압축된다. 즉, 안정된 교통흐름 관리를 위해서는 저속차량 우측차로, 고속차량 좌측 차로를 통행할 수 있는 체계를 갖추고 있다면 문제는 해소될 것이다.

이상의 원칙 하에서 현행 우리나라의 차로에 따른 통행차의 기준과 선진외국의 통행방법과 비교하여 문제점을 살폈다.

○ 주행차로에 서로 다른 최고 제한속도 적용차량 지정 문제

편도 2차로 고속도로의 경우는 2차로는 모든 차량의 주행차로, 1차로는 앞지르기 차로로 지정되어 있다. 이 경우는 1차로를 앞지르기 차로로 지정함으로써 2차로를 모든 차량의 주행차로 지정할 수밖에 없다. 편도 3차로 고속도에서는 가장 오른쪽 차로(3차로)를 낮은 최고 제한속도를 적용받는 차량의 통행을 지정하고, 2차로를 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량의 통행을 지정하여 제한속도대별로 차로 이용이 가능토록 되어 있다. 그러나 편도4차로 고속도로의 경우는 3차로에 최고 제한속도 100km/h인 대형승합자동차와 최고 제한속도 80km/h인 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차의 주행차로로 지정되어 있어 교통흐름이 정상상태일 경우 대형승합자동차의 추월이 잦아질 수밖에 없는 문제가 내포되어 있다.

○ 가장 오른쪽 차로 지정차량 문제

일반도로의 가장 오른쪽차로(바깥차로)는 이륜자동차·원동기장치자전거·자전거·우마차 그 밖의 건설기계 등이 이용하도록 하고 있어, 저속 또는 비차량이 이용토록 규정하고 있다.

한편 고속도로의 경우 편도 3차로 도로에서는 가장 오른쪽 차로는 1.5톤 초과 화물등을 지정하고 있으나, 편도 4차로 고속도로에서는 가장 오른쪽 차로는 특수자동차 및 건설기계만 지정되어 있다. 이는 차로 이용상 일관성 문제가 제기될 수 있고, 운전자의 혼란을 불러올 수 있다. 즉, 적재중량 1.5톤 초과 화물자동차의 경우는 가장 우측차로 다음차로를 이용케 함으로써 편도4차로 고속도로에서는 3차로가 주행차로, 2차로가 앞지르기 차로로 이용할 수 있고, 저속주행 시 4차로 이용도 가능하여 사실상 1차로를 제외한 2, 3, 4차로 주행이 가능한 실정이다. 한편 편도 3차로 고속도로에서는 3차로가 주행차로, 2차로가 앞지르기 차로로 이용할 수 있어 1차로 이용은 제한되어 있다.

이러한 사실은 고속도로는 접근성이 철저히 통제되는 도로라는 점에서 볼 때 일반도로와는 차이를 보여야 하지만, 고속도로 차로 수에 따라 가장 오른쪽 차로의 통행차량을 달리 지정하고 있다는 점은 운전자들에게 혼란을 줄 수도 있다.

○ 주행차로 간 교통량 균형 및 차로 이용의 일관성 문제

차로별로 통행할 수 있는 차량을 지정할 경우 구간별, 시간대별로 각 차로별 교통량이 달라질 수밖에 없다. 그렇더라도 가급적 이용차량이 차로별로 균등하게 배분될 수 있도록 할 필요가 있다.

편도 3차로 고속도로에서는 3차로를 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계의 주행차로로 지정하고 있으나, 편도 4차로 고속도로의 4차로는 특수자동차 및 건설기계의 주행차로만으로 지정하고 있다. 이는 고속도로가 접근통제가 양

호하기 때문에 일반도로와 같이 최하위차로를 통행차량의 구성비가 아주 미미한 특수자동차 및 건설기계만이 이용토록 한 점은 도로이용의 효율성이나 고속도로 편도3차로 및 4차로 도로의 차로 이용의 일관성 측면에서 문제가 있다.

물론 지정차로의 하위차로를 이용할 수 있도록 되어있으나 지정된 차로를 주행하는 차량이 대형화물차량이 주행하는 오른쪽(하위)차로 이용을 기피할 경우 어떤 차로는 교통량이 집중될 가능성도 있다.

또한 버스전용차로가 운영되는 시간대는 편도 4차로 도로는 편도 3차로로, 편도 3차로 도로는 편도 2차로의 통행차의 기준에 적용된다. 버스전용차로가 운영되기 전 편도 4차로 고속도로의 대형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차의 주행차로는 3차로이나 버스전용차로 운영 시는 가장 오른쪽 차로가 주행차로가 된다. 이러한 통행방법은 운전자들에게 차로선택 혼란을 야기할 수 있다.

< 표 5.1 > 편도 4차로 고속도로 버스전용차로 운영 시

버스전용차로 미운영 시		버스전용차로 운영 시	
1차로	○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로	버스전용차로	○ 9인승 이상 승용자동차 및 승합자동차(승용자동차 또는 12인승 이하의 승합자동차는 6인 이상이 승차한 경우)
2차로	○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로 ○ 3차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로	1차로	○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로
3차로	○ 대형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차의 주행차로 ○ 4차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로	2차로	○ 승용자동차, 승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로 ○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로
4차로	○ 특수자동차 및 건설기계의 주행차로	3차로	○ 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계의 주행차로

○ 고속도로외 도로에서 추월 개념 불명확

고속도로외도로는 일반국도, 지방도, 군도 및 도시지역도로 중 도시고속도로를 제외한 일반도로로 보아야 할 것이다. 이들 도로는 평면교차로와 횡단보도가 많으며, 도로의 접근통제가 되고 있지 않다는 특징이 있다. 또한 자전거, 경운기, 손수레 등 비차량이나 속도가 아주 낮은 차량들도 이 도로를 이용한다. 또한 버스 및 택시의 정차나 경우에 따라서는 노상주정차도 발생한다. 이러한 주정차 및 노상주차는 가장 바깥차로의 자동차 이용률을 극히 저하시킨다.

하지만 이들 단속류 특성을 보이는 도로의 통행형태는 주로 도시부에서 나타는 현상이며, 지방부 도로에서는 구간별로 연속류 특성을 보이는 구간도 많으므로 그 통행방법 결정 시 이러한 측면이 고려되어야 한다.

지정차로제는 도시간선도로나 교차로 부근의 국도나 지방도에서는 회전을 위해 차로 변경이 이루어지고, 차로별 통행차량 기준의 효용성은 다소 낮아진다. 그러나 교차로간의 거리가 비교적 먼 경우 이러한 차로별 통행차량기준은 의미가 있으며, 주로 지방지역 도로인 국도나 지방도인 경우가 여기에 해당된다. 이들 도로에 대해 현행 법체계하에서는 추월차로가 명확히 지정되어 있지 않아 전방차량이 저속으로 주행할 경우 후속하는 차량은 우측차로로 추월하는 사례도 빈번하다.

따라서 모든 도로에서 추월개념을 명확히 할 필요가 있다.

5.2 보완 필요성 검토

국제적으로 자동차가 도로 공간을 이용하는 방법으로 가급적 바깥차로 통행, 저속차량 역시 우측차로 통행, 추월 시 좌측으로 통행 등이 기본적인 원칙이다. 따라서 도로상에서 운전자들이 이러한 원칙 하에서 자동차를 운행할 수 있도록 유도하고, 규제할 필요가 있다.

선진외국에서는 우측통행하는 국가는 가장 우측차로를, 좌측통행하는 국가에서는 가장 좌측차로 통행을 원칙으로 하고, 앞지르기 시 인접한 좌측(좌측통행 국가에서는 우측)차로를 이용하도록 하고 있으며, 특정차종에 한해서만 차로통행을 규제하고 있다. 그리고 필요 시 고속도로 및 자동차 전용도로에 한해 특정차종의 차로통행을 규제하고 있다.

현행 지정차로제의 문제점으로는 주행차로에 서로 다른 최고 제한속도차량 지정 문제, 가장 우측차로 지정차량 문제, 주행차로 간 교통량 균형 및 차로 이용의 일관성 문제 및 일반도로에서의 추월개념 불명확 문제 등으로 요약할 수 있다.

이상의 문제점을 해소시키기 위해 현실적 여건을 고려하여 차로별 통행차량 기준은 보완되어야 할 필요성이 있는 것으로 판단된다.

즉, 선진외국의 차량통행방법과 같이 기본적으로 가장 우측차로 이용 원칙을 구체화시킬 수 있는 방안이 모색되어야 할 것이며, 특히 최고 제한속도가 낮은 차량에 대해서는 우선적으로 바깥차로 통행을 유도하는 동시, 대형차량에 대해서는 통행할 수 있는 차로를 제한하는 방안이 필요하다.

5.3 전문가 의견수렴

5.3.1. 의견수렴방법

지정차로제에 대한 전문가의 의견은 과거 지정차로제 폐지 이후 보완책 강구시의 의견과 함께 본 연구기간 동안 교통공학 전문가 등 8인의 개별적 면담을 통해 수렴되었다. 과거의 의견은 지정차로제 재도입 시 주로 논의되었던 것이며, 차로에 대한 통행방

법에 대한 기본적인 의견을 정리한 것이다.

그러나 최근 들어 지정차로제의 논란이 줄어들면서 교통전문가들도 지정차로제의 부활은 알고 있으나, 특히 고속도로에서의 구체적인 내용에 대해서는 정확히 알고 있지 못하는 경우가 많아 구체적인 대안보다는 차로 통행방법의 일반적 의견을 정리하였다.

5.3.2 의견수렴 결과

지정차로제가 논의되면서 지금까지 전문가 그룹에서 제시된 의견을 종합적으로 살펴보면 다음과 같다. 즉, 우측통행 원칙은 당연히 수용되어야 하고, 저속차량의 우측통행은 보다 강력히 유도할 수 있는 환경이 필요하며, 이를 위해 적극적인 단속을 들었다.

○ 학계 1

과거 지정차로제 폐지 이후의 민원은 잘못된 제도를 풀어가는 과정에서 기득권층에서 반발한 것으로도 보인다. 단, 소형차량 주행 중 운전시야에 장애를 주는 대형차량의 규제는 필요하다. 특히, 대형 화물자동차의 규제완화는 화물차량 운행의 사회적 여건 등과 장거리 통행이 많다는 점에서 시기상조이다.

그러나 중장기적으로는 규제는 최소화할 필요가 있고, 단속이 실질적으로 가능해야 한다는 점이 전제되어야 할 것이다. 그리고 편도 3차로 이상의 도로에서 복수의 주행차로 제공방안도 검토할 필요가 있다.

그리고 사람을 화물과 같이 취급해서는 안된다는 논리에서 대형승합자동차는 적용되는 최고 제한속도에 맞추어 승용차량과 동일한 수준에서 규제하는 방안이 바람직할 것이다.

○ 학계 2

과거의 지정차로제 폐지 이후 다시 지정차로제를 도입했으나, 과거 지정차로제 폐지 이후의 혼란은 우측차로 통행원칙이 명확히 정립되지 않은 상태에서 야기된 문제로 본다.

우측추월을 단속해야 하며, 단속을 못하면 제도를 바꿔도 실효성이 없을 것이며, 지정차로제 이외도 현장 여건에 따라 상향 경사 도로구간 등 일정 도로 구간에 따라 추월금지를 화물차만 추월 금지하는 방안도 고려될 필요가 있다. 이는 저속으로 안쪽차로 통행함으로써 교통혼잡을 야기시키는 사례가 있기 때문이다.

차로별 통행방법의 준수는 운전자의 양심에만 맡겨서는 곤란하고, 규제는 최소화하고, 강력한 단속이 필요하다. 특히 우측차로 통행원칙이 강화하는 차원에서 필요하다.

○ 연구기관

만약 문제로 제기되는 사안이 있다면 개선되어야 한다. 편도 4차로 이상도로에서 대형승합자동차의 1차로 주행은 규제할 필요가 있으며, 1.5톤 초과 화물차량에 대해 낮은 최고제한속도를 적용하고 있으므로 당연히 이를 고려하여야 한다.

중장기적으로는 가장 우측차로 통행원칙의 규정이 필요하며, 현행 1.5톤 초과화물자동차는 운전면허 행정처분 기준인 4톤 초과 화물차량과 일치시킬 필요도 있으며, 가장 우측차로 통행원칙의 규정이 도입되어야 한다.

○ 시민단체 1

과거의 지정차로제 폐지에 따른 문제 야기는 최고속도의 완화, 차로별 통행제한 폐지, 위반자에 대한 단속 및 처벌의 완화 등이 동시에 발생하여 제기된 문제로 본다.

‘우측통행의 원칙’에 동의하면서, 특정차량에 대해 제한적으로 차로이용을 규제할 필요가 있다.

그리고 비록 화물차량에 대한 규제를 하더라도 물류비와 관계가 되는 도로 즉, 산업도로 등에 대하여는 기준을 달리 적용할 필요가 있다.

○ 시민단체 2

고속도로에서 통행방법은 선진국과 같이 속도대별로 차로를 지정함이 합리적일 것이다. 단, 제도의 보완도 중요하지만 문화적인 정착이 더욱 중요하다. 차로통행방법은 승용차와 화물차가 아닌 소형차와 대형차와의 문제이므로 대형승합차량도 화물차량과 동일하게 취급하여야 한다고 본다.

대형화물차량은 과적으로 낙하물이 발생할 수 있으며, 하중에 의해 저속주행하게 되고, 이를 피하기 위해 소형차량은 잦은 차로변경을 시도하여 결국 교통사고증가의 한 원인이 되므로 대형차량에 대한 적극적인 단속이 필요하다.

따라서 대형화물의 1차로 통행금지를 유지함이 타당하고, 단속이 매우 중요하다.

○ 손해보험

교통소통과 안전에 있어 안전이 우선해야 하며, 지정차로제는 유지될 필요가 있다. 속도대별 차로통행이 바람직하지만 현실적으로는 쉽지 않기 때문에 차종별 구분이 필요하다.

도시간선도로의 경우 전용차로가 있음에도 불구하고 다른 차로를 이용하며 난폭운전을 한다.

○ 화물조합

지정차로제 해제이후 많은 화물차량에 많은 비난이 쏟아지고 있었지만, 도로는 한정적이고 차량은 증가하고 결국 화물차는 갈 데가 없다. 화물차가 과속하는 것도 부인하지

못하지만, 승용차의 경우도 마찬가지다.

1.5톤 초과 화물차량 기준은 물류부문의 효율을 위해서는 대형차 통행도 고려되어야 하고, 고속도로의 승용차는 통행거리가 짧다고 판단되므로, 장거리를 운행하는 대형화물에 양보해 줄 수 있는 방안의 마련도 필요하다.

○ 도로관리청

지정차로제 폐지 이후 자체조사결과, 속도에 있어 유의한 변화는 없었으며, 매킨지에서 사고의 증가가 있었다고 하나 이를 뒷받침할 유의한 통계는 발견되지 않았다. 고속도로의 이용차종 구성비를 고려하여 지정차로제가 결정되는 것이 바람직하다.

규제대상으로 1.5톤 초과 화물차량과 함께 36인 이상 대형승합도 화물차량과 같이 규제하는 것이 타당하다.

대부분의 전문가들은 국제적인 자동차 통행규칙의 하나인 우측차로 통행원칙을 준수와 함께 추월은 좌측으로 이루어질 수 있는 환경 조성이 필요함을 강조하였다.

학계전문가들은 단속의 실효성이 담보되지 않는 규제보다는 우측차로 통행원칙 하에서 규제를 최소화하는 대신 고속도로에서 최고 제한속도가 낮게 적용되는 차종에 대해서는 차로 이용에 일정한 수준의 규제가 필요하다는 입장을 보인 반면, 시민단체 및 관계기관 관계자들은 적용받는 최고 제한속도를 고려한 차종별 규제와 함께 전방의 시야를 제약한다는 이유에서 대형승합자동차가 통행할 수 있는 차로를 별도로 규제하는 것이 바람직하다는 의견이 많았다.

제6장 개선방안 검토

6.1 개선방향

모든 자동차가 도로에서 주행할 때 전·후, 좌·우 다른 차량과의 상충이 최소화될 수 있는 환경을 조성해야 한다. 지정차로제의 근본 취지도 안전한 주행여건을 형성시키기 위한 목적에서 시행되고 있다. 그러나 한정된 도로 공간을 이용하는 차량들이 시시각각으로 달라지고, 운전자들이 선택하는 속도 역시 가변성을 띄고 있기에 바람직한 환경을 유지하기 쉽지 않다.

현행의 지정차로제는 과거의 지정차로제와 동일한 틀을 갖고 있으나, 저속차량의 우측차로 통행원칙의 도입과 최고 제한속도의 상향 조정에 따른 내용적 변화가 있었다. 즉, 고속도로에서 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량이 과거에는 승용자동차와 고속용 승합자동차에 한정되어 있던 것이 모든 승합자동차와 1.5톤 이하 화물자동차까지 그 범위가 확대됨에 따라 이들 차량의 차로선택의 폭이 넓어졌다.

그럼에도 불구하고 새로운 지정차로제는 몇 가지 문제가 있으며, 지정차로제가 갖는 구조적인 문제는 여전히 실정이다.

차량이 차로를 이용할 때의 규정인 차로통행방법이 국제적 수준으로 나아가기 위해서는 다음과 같은 방향에서 개선되어야 할 것이다.

- 가장 오른쪽 차로통행과 저속차량 오른쪽 차로 통행 유도
- 고속차량 안쪽차로, 저속차량 바깥차로 이용 촉진
- 운전자의 차로별 통행방법을 쉽게 이해할 수 있는 단순화
- 도로종류별 또는 편도차로수별 차종의 일관성 유지
- 동일한 최고 제한속도를 적용받는 차량은 가급적 동일한 수준에서 규제

지정차로제 개선은 단기적으로 현행 지정차로제에서 제기되는 당면 문제에 대해 일부 보완이 필요하며, 중장기적으로는 모든 도로에서의 추월개념 명확화 등 교통관리 및 통제 수준의 국제화 차원에서 지정차로제 폐지를 포함하여 대폭 개선할 필요가 있다.

6.2 단기 개선안

1999년 4월 고속도로에서 중·소형 승합자동차와 1.5톤 이하 화물자동차의 최고 제한속도를 승용차 수준으로 상향 조정하였고, 이들 차량을 승용차와 동일하게 차로이용을 허용함으로써 대폭적인 규제완화가 있었다. 이와 같은 규제완화는 자동차의 용도, 성능, 크기 등을 반영하여 속도선택의 폭을 확대시키는 동시 차로선택의 자율성도 확대한 조치이다.

지정차로제의 단기적인 개선은 중·소형 승합자동차와 1.5톤 이하 화물자동차에 대한 규제 완화조치를 가급적 유지하는 차원에서 접근하는 것이 바람직하고, 문제가 되는 사항에 대해서만 국부적으로 보완하는 방안이 보다 현실적일 것이다.

현재의 지정차로제가 안고 있는 문제 중 가장 많은 지적되는 문제로 동일한 차로에서 서로 다른 최고 제한속도를 적용받는 차량들이 함께 지정되어 있다는 점이다.

현행 편도 3차로 고속도로는 가장 우측차로인 3차로를 낮은 최고 제한속도를 적용받는 차량의 주행차로로 지정하고, 인접한 좌측차로인 2차로를 이용하여 추월할 수 있도록 하고 있으며, 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량은 2차로를 주행차로로 지정하고, 인접한 좌측차로인 1차로를 이용하여 추월할 수 있도록 하고 있으므로 속도에 따른 차로이용으로 별다른 문제는 없다.

그러나 편도 4차로 고속도로는 이미 지적하였듯이 가장 우측차로인 4차로는 교통량이

비교적 적은 특수차량과 건설기계의 주행차로로 지정하고, 3차로는 높은 최고 제한속도를 적용받는 대형승합과 낮은 최고 제한속도를 적용받는 1.5톤 초과 화물차량의 주행차로로 하고 있으며, 2차로는 나머지 높은 최고 제한속도를 적용받는 승용차, 1.5톤 이하 화물차량의 주행차로로 지정하고 있다. 이는 고속도로이외 도로인 일반도로의 차로별 통행차량과 일치시킨 것으로 보이나, 고속도로 이용차량이나 주행특성 등을 고려할 때 속도별 주행환경 제공 측면에서 보완될 필요가 있는 것이다.

따라서 단기적인 보완책으로 편도 4차로 고속도로의 최고 제한속도가 상이한 차량들이 동일 차로를 이용토록 되는 문제를 해결하기 위한 방안을 중심으로 검토하였다.

6.2.1 대안개발

편도4차로 고속도로의 차로에 따른 차량지정 문제는 3차로 및 4차로에 집중되어 있으며, 이 문제를 해결할 수 있는 방안은 크게 2가지 방안으로 나누어진다. 즉, 대형승합자동차를 사람 수송수단인 승용차와 중소형승합자동차와 동일하게 취급하는 방법과 1.5톤 초과 화물자동차를 편도3차로 고속도로와 같이 가장 오른쪽 차로를 주행차로로 지정하고, 3차로는 대형승합자동차의 주행차로로 지정하는 방법이 그것이다.

이와 같이 서로 다른 최고 제한속도를 적용받는 자동차의 동일 차로 지정문제와 우측 차로인 4차로의 지정차량의 일관성 문제를 해결하기 위해서는 다음과 같은 대안을 고려할 수 있다.

<대안 1>

이 대안은 현행 지정된 차로 가운데 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량을 동일하게 규제하고, 1.5톤 초과 화물자동차는 현행대로 유지하는 대안이다. 즉, 화물자동차에 대한 규제는 현행대로 유지하는 한편 대형승합자동차만 다른 높은 최고속도 적용차량과 함께 2차로를 주행차로로 하고, 1차로를 이용하여 추월이 가능하도록 하는 대안이다.

하지만 이 안은 1, 2차로 교통량이 집중될 가능성이 있고, 대형승합자동차가 승용자동차와 혼재되어 주행함으로써 소형차량 운전자의 전방 시야를 방해하는 문제가 발생할 수 있다.

그러나 편도 2 또는 3차로 고속도로에서는 대형승합자동차가 가장 안쪽차로 통행이 허용되고 있으며, 주말에는 가장 안쪽차로가 버스전용차로로 운영된다는 점 그리고 사람을 대량으로 수송하는 대중교통이라는 점에서 대형승합자동차 규제 완화차원에서 고려해 볼 만 하다.

< 표 6.1 > 단기 개선대안

구 분	↑ 1차로	↑ 2차로	↑ 3차로	↑ 4차로
현행	앞지르기 차로	승용 중·소형 승합 1.5톤이하 화물	대형승합 1.5톤초과 화물	특수 건설기계
대안 1	앞지르기 차로	승용 승합 1.5톤이하 화물	1.5톤초과 화물	특수 건설기계
대안 2	앞지르기 차로	승용 중·소형 승합 1.5톤이하 화물	대형승합	1.5톤초과 화물 특수 건설기계
대안 3	앞지르기 차로	승용 승합	1.5톤이하 화물 대형승합	1.5톤초과 화물 특수 건설기계
대안 4	앞지르기 차로	승용 승합 1.5톤이하 화물	승용 승합 1.5톤이하 화물	1.5톤초과 화물 특수 건설기계
대안 5	앞지르기 차로	승용 승합	1.5톤이하 화물	1.5톤초과 화물 특수 건설기계
대안 6	앞지르기 차로	승용 승합	승용 승합 화물	승용 승합 화물 특수 건설기계

<대안 2>

이 대안은 현재 4차로를 교통량이 매우 적은 특수자동차 및 건설기계만을 지정되어 있는 현행 지정 차량에 1.5톤 초과 화물자동차를 포함시키고, 3차로는 높은 제한속도 적용을 받는 대형승합자동차만을 지정하는 안이다.

이 안은 가장 오른쪽 차로는 편도 3차로 고속도로와 동일하여 차로지정의 일관성을 유지할 수 있고, 차로별 교통량 배분도 현행보다는 균형을 이룰 수 있으며, 문제가 되는 동일차로 동일 속도차량도 충족시킬 수 있다.

그러나 1.5톤 초과 화물자동차의 지정차로가 하위차로로 이동함으로써 화물자동차가 이용할 수 있는 차로수가 줄어들어 규제가 강화된다는 문제가 제기될 가능성이 있다.

<대안 3>

이 대안은 대안2와 비슷하나 4차로를 1.5톤 초과 화물자동차의 주행차로로 하고, 3차로는 높은 제한속도 적용을 받는 차량 중 물리적 크기와 차량의 성능 등을 고려하여 대형승합자동차와 함께 1.5톤 이하 화물자동차를 포함시켜 주행차로를 지정하는 안이다.

이 안은 가장 오른쪽 차로는 편도3차로 고속도로와 동일하여 차로지정의 일관성을 유지할 수 있고, 차로별 교통량 배분도 현행보다는 균형을 이룰 수 있으며, 문제가 되는 동일차로 동일 속도차량도 충족시킬 수 있다.

그러나 1.5톤 이하 화물자동차나 1.5톤 초과 화물자동차의 지정차로가 하위차로로 이동함으로써 화물자동차가 이용할 수 있는 차로수가 줄어들어 규제가 강화된다는 문제가 제기될 가능성이 있으며, 일반도로에서 1.5톤 이하 화물자동차의 주행차로 지정과 일관성이 부족하다는 문제가 제기될 수 있다.

<대안 4>

이 대안은 교통량을 고려하여 높은 최고 제한속도를 적용받는 차량인 승용, 승합, 1.5

톤 이하 화물자동차에 대해 주행차로를 복수로 2차로 및 3차로를 지정하고, 낮은 최고 제한속도를 적용받는 1.5톤 초과 화물자동차, 건설기계 및 특수자동차를 편도 3차로 고속도로와 같이 가장 오른쪽 차로를 주행차로로 지정하는 방안이다. 이는 높은 최고제한 속도를 적용받는 모든 차량은 가장 왼쪽 차로를 추월차로로 하고, 1.5톤 초과 화물자동차만 가장 오른쪽 차로를 주행차로로 지정하는 결과이다.

이 대안은 1.5톤 초과 화물자동차는 가장 오른쪽 차로 이용과 이 차로 좌측과 인접한 차로를 통해 추월할 수 있음으로써 현행 규제보다 강화되고, 대형승합자동차는 1차로를 추월차로로 이용할 수 있어 규제가 완화되는 결과로 나타난다.

<대안 5>

이 대안은 최고 제한속도보다는 사람수송과 화물수송으로 구분하여 중점을 두고, 승용 및 승합은 2차로를 주행차로로 하고 1차로를 추월차로로 지정하고, 3차로는 1.5톤 이하 화물자동차를, 4차로는 1.5톤 초과 화물자동차, 특수자동차, 건설기계를 주행차로로 지정하는 방안이다.

이는 대형승합자동차에 대해서는 규제를 완화한 반면, 화물자동차에 대해서는 규제가 강화되는 결과로 나타난다. 또한 일반도로에서 1.5톤 이하 화물자동차의 주행차로 지정과 일관성이 부족하다는 문제도 제기될 수 있다.

<대안 6>

이 대안은 각 차종별로 단순화하고, 실제 이용할 수 있는 차로를 모두 명시한 것으로 승용 및 승합은 2, 3, 4차로를 복수 주행차로로 하고, 화물자동차의 경우는 적용되는 최고 제한속도에 관계없이 3, 4차로를 복수 주행차로로 하고, 2차로를 추월차로로 이용할 수 있도록 하는 방안이다.

이 안은 대형승합자동차는 1차로를 이용하여 추월할 수 있어 규제가 완화되었고, 1.5톤 이하 화물자동차의 경우는 1차로 이용이 불가능하여 규제가 강화된 반면, 1.5톤 초

과 화물자동차는 2차로를 이용하여 추월할 수 있어 현행 규제와 동일한 수준이다.

이 안은 현행 지정된 차로만을 주행하려는 운전자들의 관행과 하위차로 이용 시 그 차로 지정차량의 견제를 흡수할 수 있는 장점이 있는 반면, 차로에 따른 통행차 기준 전체를 수정해야 하는 문제도 있다.

6.2.2 최적대안 모색

각 대안 평가는 차로 통행의 안전성이 가장 중요한 변수이며, 이와 아울러 다른 도로와의 일관성, 운전자들의 지정차로제 이해 용이성 또는 과거 지정차로제와의 관련성 등도 고려해야 한다. 즉, 바깥 차로 저속주행, 안쪽 차로 고속주행을, 바깥 차로 대형차량, 안쪽 차로 소형차량 주행을 유도하는 원칙 하에 도로별 지정차로제 일관성을 유지하면서 운전자가 쉽게 이해할 수 있는 측면에서 검토되어야 하며, 현행의 통행실태도 고려되어야 할 것이다.

각 대안평가에 앞서 평가되어야 할 사항은 크게 두 가지로 압축된다. 첫 번째 사항은 가장 오른쪽 차로의 이용차량 지정문제이며, 두 번째 사항은 고속도로에서 높은 최고제한속도를 적용받지만 대형승합자동차를 물리적 크기를 고려하여 중소형자동차와 혼재시킬 것인가 하는 문제이다.

저속차량이 가급적 가장 오른쪽 차로를 주행토록 하는 규정은 선진외국에서도 시행하는 것으로 완전하게 접근성 통제가 이루어지고 있는 고속도로에서 가장 오른쪽 차로는 당연히 낮은 최고제한속도를 적용받는 차량이 주행하도록 해야 한다. 다만, 교통량이 가장 오른쪽 차로와 추월 시 이용 가능한 인접한 차로좌측 용량을 초과할 경우는 낮은 최고제한속도를 적용받는 차량의 주행차로는 확대시켜 주어야 한다.

앞의 화물차량 통행분석에서 고속도로를 이용하는 1.5톤 초과 화물자동차는 도로용량의 50%를 초과하지 않는다는 결과에 비추어 가장 오른쪽 차로를 낮은 최고제한속도를 적용받는 1.5톤 초과 화물자동차의 주행차로로 지정하고, 인접한 좌측차로를 이용하여 추월토록 함이 타당할 것이다.

또 다른 문제인 비록 높은 최고제한속도를 적용받지만 물리적 크기를 고려하여 대형승합자동차에 대해 별도의 규제가 필요한가 하는 사안은 자동차의 주행속도와 함께 차량의 물리적 크기를 고려할 것인가 하는 점이다. 일부 전문가들은 대형승용자동차가 승용자동차와 혼재될 경우 승용차 운전자의 전방 시야문제 등으로 대형승합차에 대해서는 가능하다면 별도의 규제가 필요하다는 의견이 많았다. 따라서 현 시점에서는 가능하다면 대형승합자동차를 소형 승용차와 동등하게 규제하는 것은 다소 무리가 있어 보인다.

비록 편도 2, 3차로 고속도로에서는 소형자동차와 대형승합자동차가 혼재되어 주행토록하고 있고, 주말의 버스전용차로 운영 등 대중교통우선정책 등이 시행되고 있다는 점과 향후 규제의 최소화와 단순화 측면에서 대안 4도 중장기적으로 검토해 볼 사안이지만, 이 안을 채택할 경우 일반도로에서도 차로에 따른 통행차 기준 변경을 요구할 가능성이 많으므로 현재로서는 쉽게 수용할 수 있는 사안은 아니다.

이상의 점을 충족시켜주는 대안은 대안 2로, 1.5톤 초과 화물자동차의 주행차로를 가장 오른쪽 차로로 이동시키는 안이다.

따라서 현행의 문제를 해결하기 위해서는 지정차로제 대폭적인 변경보다는 현재 나타나는 문제를 극소화하는 방향에서, 편도 4차로 고속도로에서 1, 2차로는 현행대로 유지하고, 3 차로를 대형승합자동차의 주행차로로만 지정하고, 4차로를 1.5톤 초과화물자동차와 건설기계 및 특수자동차의 주행차로로 지정하는 방안이 가장 현실적인 개선안이 될 것이다.

< 표 6.2 > 차로에 따른 통행차 기준 단기개선(안)

도로	차로 구분	통행할 수 있는 차종	
		현행	개선(안)
고속도로	편도 4차로	1차로	○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로 ○ 좌동
		2차로	○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로 ○ 승용자동차, 중·소형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		3차로	○ 대형승합자동차 및 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차의 주행차로 ○ 대형승합자동차
		4차로	○ 특수자동차 및 건설기계의 주행차로 ○ 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차 ○ 특수자동차 및 건설기계
	편도 3차로	1차로	○ 2차로가 주행차로인 자동차의 앞지르기 차로 ○ 좌동
		2차로	○ 승용자동차, 승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차의 주행차로 ○ 승용자동차, 승합자동차 및 적재중량이 1.5톤 이하인 화물자동차
		3차로	○ 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계의 주행차로 ○ 적재중량이 1.5톤을 초과하는 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계
	편도 2차로	1차로	○ 앞지르기 차로 ○ 좌동
		2차로	○ 모든 자동차의 주행차로 ○ 모든 자동차

6.3 중장기 개선안

중·장기적으로는 우리나라의 교통관리 수준을 점차 높여 국제적 수준으로 나아가야 한다. 교통관리의 국제화 방향은 우리나라의 도로교통 관련법규를 모르더라도 국제면허를

취득한 외국인들도 우리나라에서 큰 불편 없이 운전할 수 있도록 환경을 조성하는 것이다. 그 환경에는 도로 등의 물리적 환경과 함께 각종 규칙들도 포함된다.

우리나라의 차량이 도로를 이용하는 방법에서 원칙적인 측면에서는 외국과 큰 차이가 없다. 즉, 차량이 우측통행을 하는 다른 국가와 같이 도로의 우측부분을 이용토록하고 있으며, 추월은 좌측으로 하도록 하고 있는 점 등은 동일하다.

다차로 도로를 이용하는 면에 있어서도 승용차 등 소형차량은 큰 문제는 없다고 판단되나, 대형차량에 대한 통행규제가 다소 다르다. 이는 선진외국들 간에도 다소 차이를 보이고 있다. 즉, 각국의 실정에 따라 필요한 규제를 하고 있는 것이다.

현재 우리나라의 지정차로제 문제는 도로 공간 이용에 따른 각 차종별 권한다툼의 양상이 잦다. 이러한 문제해결은 공공시설인 도로이용에 대한 권리를 인정하고, 가급적 운전자 자율적인 규제로 나아갈 수 있는 원칙만 제시하는 것이 옳을 것이다. 또한 복잡한 규제는 운전자의 혼란을 야기할 뿐 아니라, 단속의 어려움도 없지 않다. 따라서 장기적인 관점에서 규제는 최소화하고 단순해야 한다는 점이 강조되는 방향으로 개선될 필요가 있다.

지정차로제 역시 장기적으로는 차로별 통행할 수 있는 차종을 단순화하여 우측차로 통행원칙과 저속차량 우측차로 통행원칙, 좌측 추월원칙만을 명시하고, 특정한 차량에 한정하여 규제하는 방향으로 접근되어야 할 것이다.

가. 가장 오른쪽 차로 통행원칙 도입방안

- 선진국에서 채택하고 있는 차로 통행원칙임
- 모든 도로에서 추월할 경우, 좌회전·유턴할 경우, 도로 밖으로 들어오거나 나가는

경우, 주정차차량이나 보행자를 지나칠 경우 등을 제외하고는 가장 바깥차로로 주행해야 한다는 원칙임

○ 이 원칙은 차량은 바깥차로에서부터 차로를 이용토록 하여 추월을 용이하게 하고, 중앙부분의 차로를 이용을 자제하여 운전자의 시거 확보하는 동시, 운전자의 실수 등으로 인한 중앙선을 침범하는 확률을 줄이는 동시 대향방향 차량이 중앙선을 넘어 올 경우에도 회피 공간을 확보하고, 사고발생시도 사고피해율을 감소시킬 수 있음

○ 우리나라에서는 차로별로 통행할 수 있는 차량을 지정한 현행 제도 하에서는 각 차량이 통행할 수 있는 차로가 지정되어 있으므로 이 원칙이 명문화하기 어려우나, 운전자들의 바람직한 차로 이용 방법으로 필수적인 원칙임

○ 과거 전문가 의견이나 관계자 토론회에서 필수적으로 도입되어야 하는 통행 원칙으로, 조속히 명문화될 필요가 있다는 의견이 많았음

○ 이 원칙은 도로교통법에 명시되어야 할 내용이나, 한시적으로 시행규칙에 삽입하는 방안을 강구할 경우 다음과 같은 조항(안)의 신설이 필요함

“차마는 차로가 설치된 도로에서는 가장 오른쪽 차로로 통행하여야 한다. 다만, 도로의 중앙에서 오른쪽으로 3이상의 차로(전용차로가 설치되어 있는 도로에서는 전용차로를 제외한다. 이하 같다)가 설치된 도로 또는 일방통행도로에서는 자동차는 1차로 이외의 차로를 통행할 수 있다.

자동차는 앞지르기할 경우, 좌회전·유턴하는 경우, 도로 밖으로 나가는 경우, 도로상황 또는 그 밖의 사정으로 부득이한 경우에는 1차로를 통행할 수 있다. “

나. 특정차량에 한해 차로통행 규제방안

정상적으로 차로를 통행하는 데 방해가 될 수 있고, 이로써 불안정한 교통흐름이 형성될 가능성이 높은 차량에 한해 차로이용을 한정하는 것으로, 대부분의 선진외국에서도

시행하고 있는 규제이다.

특정차량에 대한 차로이용 규제는 모든 도로에서 특정차량(1.5톤 초과 화물자동차 등)만을 규제하는 방안과 일반도로는 제외하고, 고속도로 및 자동차전용도로에 한하여 특정차량(현재는 1.5톤 초과 화물자동차 등)만을 규제하는 방안으로 나눌 수도 있다. 그러나 일반도로라 해도 도시지역의 교차로가 빈번한 간선도로의 단속류 뿐만 아니라 지방지역의 일부 국도나 지방도는 교차로간의 거리가 멀어 고속도로와 같은 연속류가 형성되기도 한다. 따라서 모든 도로에 공히 적용되는 차로이용방법이 필요할 것이다.

한편, 특정차량을 규제하는 방안은 1) 통행할 수 없는 차로만 지정하는 방안과 2) 통행할 수 있는 차로를 지정하는 방안으로 나눌 수 있다.

1) 통행할 수 없는 차로만 지정하는 방안

- 특정차량에 한정하여 추월 시를 포함하여 가장 좌측차로부터 이용을 규제하는 방안
- 편도 3차로 이상 되는 도로에서 대상이 되는 특정차량을 3차로 이하 차로를 주행 차로로 하고, 추월 시 2차로를 통행만 허용.
- 이 방안은 특정차량을 제외한 차량은 가장 안쪽차로를 제외한 차로들을 주행속도에 따라 이용할 수 있음
- 도로의 차로수가 많더라도 별도의 규제가 차로수별로 세분화 될 필요 없는 없음

2) 통행할 수 있는 차로를 지정하는 방안

- 특정차량에 한정하여 가장 우측차로부터 이용을 지정하는 추월 시 인접한 좌측차로를 통행 가능토록 함

- 도로의 차로수가 많아지면 차로수별로 별도의 규제가 필요함

운전자 입장에서 모든 도로에서 동일한 수준에서 규제할 필요가 있으며, 도로 구조상 3차로 이상의 다차로 도로가 많다는 점에서 특정차량에 한해 통행할 수 없는 차로만 지정하는 방안이 보다 합리적인 대안으로 판단된다. 이 때 규제대상 차종은 가급적 최소화하여 고속도로에서 낮은 최고제한 속도가 적용되는 차종을 대상으로 하는 것이 보다 운전자의 혼란을 최소화할 것이다.

한편 위의 각 대안에 대해 저속주행이 잦고, 차량의 주행성능이 매우 낮은 건설기계(덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭 제외), 특수자동차, 이륜자동차, 원동기장치자전거, 자전거, 우마차 등은 가장 오른쪽 차로를 통행토록 하고, 추월 시에 한해 인접한 좌측차로를 이용을 지정할 필요는 있다.

이를 채택할 경우 도로교통법 시행규칙은 다음과 같이 개정될 필요가 있다.

제11조(차로에 따른 통행구분)

- ① 차마는 차로가 설치된 도로에서는 가급적 가장 오른쪽 차로로 통행하여야 한다.
- ② 도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로(전용차로가 설치되어 있는 도로에서는 전용차로를 제외한다. 이하 같다)가 설치된 도로 또는 일방통행도로에서는 자동차(특수자동차, 덤프트럭·콘크리트믹서트럭 이외의 건설기계는 제외한다)는 가장 왼쪽차로 이외의 차로를 통행할 수 있다. 다만, 자동차가 앞지르기할 경우, 좌회전·유턴하는 경우, 도로상황 또는 그 밖의 사정으로 부득이한 경우에는 가장 왼쪽 차로를 통행할 수 있다.
- ② 자동차는 해당차로의 다른 자동차보다 느린 속도로 진행하는 경우 오른쪽 차로로 통행하여야 한다.

③ 제2항에도 불구하고 도로의 중앙에서 오른쪽으로 3이상의 차로가 설치된 도로에서는 화물자동차(적재중량 1.5톤을 초과하는 경우에 한한다), 덤프트럭·콘크리트믹서트럭은 좌회전·유턴하는 경우, 도로상황 또는 그 밖의 사정으로 부득이한 경우를 제외하고는 1차로를 통행할 수 없다.

④ 도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로가 설치된 도로의 경우 특수자동차, 이륜자동차, 건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한다), 원동기장치자전거, 자전거 및 우마차는 가장 오른쪽 차로로 통행하여야 한다. 다만, 좌회전·유턴하는 경우, 도로상황 그 밖의 사정으로 부득이한 경우에는 그러하지 아니한다.

⑥ 차로의 순위는 도로의 중앙선 쪽에 있는 차로부터 1차로로 한다. 다만, 일방통행도로에서는 도로의 왼쪽부터 1차로로 한다.

제22조의2(고속도로에서의 차로에 따른 통행구분)① 자동차는 도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로가 설치된 고속도로에서는 1차로 이외의 차로를 통행하여야 한다. 다만, 앞지르기를 할 때에는 그러하지 아니한다.

② 도로의 중앙에서 오른쪽으로 2이상의 차로가 설치된 경우 특수자동차 또는 건설기계(덤프트럭·콘크리트믹서트럭을 제외한다)는 가장 오른쪽의 차로를 통행하여야 한다. 다만, 도로상황 그 밖의 사정으로 부득이한 경우에는 그러하지 아니한다.

③ 제1항에도 불구하고 도로의 중앙에서 오른쪽으로 3이상의 차로가 설치된 고속도로에서는 1.5톤 초과 화물자동차, 덤프트럭, 콘크리트믹서트럭은 1차로와 2차로를 통행하여서는 아니되며, 다만 추월 시 2차로를 통행할 수 있다.

④ 경찰청장은 고속도로에서의 원활한 소통을 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 통행방법을 따로 정할 수 있다. 이 경우 경찰청장은 그 구간 및 기간 등을 정하여 고시하고, 신문·방송 등을 통하여 이를 널리 알려야 한다.

6.4 단속 및 교육·홍보방안

목표로 하는 교통상황을 조성하고 유도하기 위한 규제는 불안정한 운전으로 다른 차량에게 피해를 주는 운전자를 배제할 수 있는 단속이 전제되어야 한다. 운전자들이 위협을 느끼거나 주행에 장애가 되는 불안정한 운전행위는 급차로 변경, 안전거리 미확보, 과속뿐만 아니라 교통흐름의 안정화를 해치는 차로 통행 위반행위, 안쪽차로에서 저속으로 상위차로를 지속적으로 주행하는 행위, 우측차로로 추월하는 행위 등이다.

이러한 지정차로제 위반 단속은 순찰차량이 도로변에 정지하여 단속하는 정적 단속으로는 한계를 보일 수밖에 없으므로 순찰차량이 주행하면서 단속하는 동적 단속이 행해져야 할 것이다.

그러나 동적 단속 그 자체가 위험을 불러올 수 있으므로 결국 운전자 자율적인 규제 사항 준수를 위해서는 운전자의 바람직한 운전행동을 유도할 수 있는 사회적 분위기 조성이 더욱 절실하다.

지정차로제 폐지 이후부터 일부 전문가들은 차로통행에 규제를 최소화하는 것이 바람직하다는 의견과 함께 운전자의 안전의식 수준 고취를 위한 지속적인 교통안전 교육을 강조하고 있다.

특히, 차로통행방법으로 속도에 따른 차로이용을 촉진시키기 위해 가장 오른쪽 차로 주행원칙과 저속으로 주행하는 차량은 오른쪽 차로를 이용하도록 하는 교육이 필요함을 지적하고 있다.

제7장 결 론

지난 2000년 6월 1일 지정차로제 재실시 이후 지정차로제 폐지로 인해 야기된 논란들은 상당히 완화된 것으로 판단된다. 그러나 새로운 지정차로제 역시 선진외국에서는 찾아볼 수 없는 차로별로 통행할 수 있는 차종을 각각 지정함으로써 과거의 지정차로제에서 나타났던 문제는 완전 해소된 것을 아니다. 이는 지정차로제가 갖는 구조적인 문제로 보아야 할 것이다. 이와 아울러 일부 차량에 대해 고속도로에서 최고 제한속도를 상향 조정함에 따라 과거의 지정차로제와 다른 내용을 규정함으로써 일부 차종에서 불만이 야기되어 온 것도 사실이다.

일본, 영국, 미국, 네덜란드 등의 선진외국의 차로 통행방법은 우리나라에 비해 단순하다. 즉 각 차로별로 통행할 수 있는 차량을 지정하고 있지 않으며, 오른쪽 차로 통행 원칙과 특정 차량에 대해 통행할 수 있는 차로를 지정 또는 금지하는 정도에서 규제하고 있다.

현재 지정차로제에서 편도 4차로 고속도로에 대해 통행실태를 분석한 결과 대형승합차의 경우 1차로를 통행함으로써 지정차로제를 위반하는 비율이 다소 높았다. 일부 대형화물자동차의 1차로 통행도 있었으나 그렇게 심각한 상황은 아니었으며, 대부분의 대형화물차는 허용된 차로를 준수하는 것으로 나타났다. 이는 화물자동차보다는 대형승합자동차의 차로지정에 대해 불만이 있는 것으로 해석되며, 주말의 중앙버스전용차로 시행과도 무관하지 않은 것으로 판단된다. 즉, 대형승합자동차에 대한 정부의 대중교통우선 정책에 따른 도로이용 우선권 확보 차원에서 도로이용의 제한을 최소화시켜 달라는 요구로 보인다.

현행제도에서 가장 많이 지적되는 사항은 편도 4차로 고속도로에서 최고 제한속도가 높게 적용되는 대형승합자동차와 최고 제한속도 낮게 적용되는 1.5톤 초과 화물자동차를 동일한 차로를 통행하도록 지정하고 있다는 점이다.

이 문제는 차로가 차량의 속도별로 이용되어야 한다는 점에서 문제가 될 수 있다. 즉, 대형승합자동차의 경우는 저속차량과 동일차로에서 지속적인 주행이 어렵기 때문에 차로변경 횟수가 많아지는 문제가 있다.

또한 편도 4차로 고속도로의 경우 가장 오른쪽 차로인 4차로는 교통량이 비교적 적은 건설기계 및 특수자동차의 주행차로로 지정하고 있다는 점에서 편도 4차로 고속도로의 지정차로는 보완될 필요가 있다.

문제 해결을 위한 대안으로 화물자동차의 지정차로를 현행대로 유지하는 대신 대형승합자동차만 중소형승합자동차와 동일하게 2차로를 주행차로로 지정하는 방안과 현재 교통량이 적은 4차로에 1.5톤 초과 화물자동차를, 그리고 3차로에 대형승합자동차만을 주행차로로 지정하는 방안 등 다양한 대안이 검토되었다.

차로 통행을 주행속도와 소형차량의 운행환경을 고려할 때, 4차로에 1.5톤 초과 화물자동차, 건설기계 및 특수자동차 주행차로로 지정하고, 3차로에 대형승합자동차를 지정하는 방안이 차량의 주행속도와 차량의 물리적 크기, 그리고 차로지정의 일관성 및 과거 지정차로제와의 관계 등에 비추어 가장 현실적인 대안으로 판단된다.

중장기적으로는 교통관리 및 규제의 국제화를 위해 차로통행방법에 있어 보다 단순한 원칙과 규제의 최소화로 나갈 필요가 있다. 이를 위해서는 현행의 지정차로제 폐지도 신중히 검토할 필요가 있으며, 선진외국처럼 가장 오른쪽 차로 통행 원칙과 저속차량 우측 차로 통행원칙, 그리고 가장 왼쪽 차로 앞지르기 차로로의 지정과 함께 최소한의 차량에

대해 차로이용을 규제하는 방향으로 나아가야 할 것이다.

지정차로제는 도로이용자간의 도로공간 이용권과 관련이 있으므로 항상 서로 다른 요구와 주장이 있으므로 신중히 접근할 필요가 있으며, 개선 시에는 도로이용자, 도로관리자 및 교통관리자 등 이해당사자들의 토론을 거쳐 차로이용에 대한 동의를 구해야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 건설부, “도로용량편람” , 1992.
2. 도로교통안전협회 , “외국도로교통법규번역집” , 1994.
3. 건설교통부, 도로현황조서, 2005.
4. 건설교통부, 2004 도로 교통량 통계연보, 2005
5. 星澤哲他 “道路交通法解説 “ 東京法令出版株式會社, 坪城 9年
6. United Nations, Convention on Road Traffic, Vienna, 1968.
7. “THE HIGHWAY CODE”, 1994(<http://www.highwaycode.gov.uk/>)
8. DEPARTMENT OF MOTOR VEHICLES, “STATE OF CALIFORNIA VEHICLE CODE”, 1988.
9. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands, October 2001.

부록 1. 고속국도 노선별 평균교통량

노선 번호	노선 명 Route	계 Total		승용차 Car		버스 Bus		화물차 Truck	
		교통량 (대/일)	구성비 (%)	교통량 (대/일)	구성비 (%)	교통량 (대/일)	구성비 (%)	교통량 (대/일)	구성비 (%)
1	경부선	83,118	100.0	45,563	54.8	8,624	10.4	28,931	34.8
10	남해선	50,613	100.0	26,540	52.4	4,900	9.7	19,173	37.9
12	88선	8,402	100.0	4,721	56.2	935	11.1	2,746	32.7
15	서해안선	32,938	100.0	19,226	58.3	3,513	10.7	10,199	31.0
16	울산선	47,607	100.0	22,226	46.7	5,678	11.9	19,703	41.4
20	익산포항선	4,941	100.0	1,961	39.7	528	10.7	2,452	49.6
25	호남선	33,746	100.0	19,377	57.4	4,221	12.5	10,148	30.1
25	논산천안선	19,533	100.0	11,430	58.5	3,733	19.1	4,370	22.4
35	중부대전 통영선	38,045	100.0	19,514	51.3	4,133	10.9	14,398	37.8
37	제2중부선	57,987	100.0	30,762	53.1	4,724	8.1	22,501	38.8
40	음성평택선	35,356	100.0	15,462	43.7	3,851	10.9	16,043	45.4
45	중부내륙선	16,033	100.0	8,095	50.5	1,486	9.3	6,452	40.2
50	영동선	58,060	100.0	36,690	63.1	6,764	11.7	14,606	25.2
55	중앙선	21,961	100.0	12,906	58.7	2,431	11.1	6,624	30.2
65	동해선	18,171	100.0	11,666	64.2	2,080	11.4	4,425	24.4
100	서울외곽선	135,118	100.0	73,610	54.4	9,263	6.9	52,245	38.7
102	마산외곽선	58,317	100.0	26,526	45.4	5,634	9.7	26,157	44.9
104	남해제2지선	70,483	100.0	38,376	54.5	6,300	8.9	25,807	36.6
110	제2경인선	93,756	100.0	57,279	61.1	8,063	8.6	28,414	30.3
120	경인선	121,367	100.0	78,195	64.4	9,849	8.1	33,323	27.5
130	인천국제공 항선	38,964	100.0	22,966	59.0	9,046	23.2	6,952	17.8
251	호남선지선	34,625	100.0	19,928	57.6	3,995	11.5	10,702	30.9
300	대전남부선	28,126	100.0	17,537	62.4	1,610	5.7	8,979	31.9
451	구마선	66,054	100.0	37,477	56.7	6,346	9.6	22,231	33.7
551	중앙선지선	76,099	100.0	41,246	54.2	5,596	7.4	29,257	38.4
	평 균	46,120	100.0	25,912	56.2	4,814	10.4	15,394	33.4

주 : ADT - Average Daily Traffic (1일 평균교통량)
자료 : 건설교통부 도로국 도로환경과

부록 2. 도로 등급별·차종별 평균 일 교통량

1) 고속국도

구분	2003년		2004년		증감률 (%)
	교통량 (대/일)	구성비 (%)	교통량 (대/일)	구성비 (%)	
승용차	25,912	56.2	24,889	55.1	-3.9
버스	4,814	10.4	4,865	10.8	1.1
화물차	15,394	33.4	15,428	34.1	0.2
계	46,120	100.0	45,182	100.0	-2.0

2) 일반국도

구분	2003년		2004년		증감률 (%)
	교통량 (대/일)	구성비 (%)	교통량 (대/일)	구성비 (%)	
승용차	7,611	66.5	7,407	66.1	-2.7
버스	373	3.3	350	3.1	-6.2
화물차	3,450	30.2	3,447	30.8	-0.1
계	11,434	100.0	11,204	100.0	-2.0

자료 : 건설교통부, 도로교통량통계

(<http://www.road.re.kr/tms/cover.htm>)

부록 3. 경부고속도로 구간별 차종별 승용차 환산 교통량(2004)

구 간	연장 (km)	차로수	계	승용차	버스 (pcu)	화물차 (pcu)
00101(구서IC-양산JCT)	13.0	4	76,490	28,873	8,427	39,191
00102(양산JCT-양산IC)	2.4	4	103,676	37,624	10,975	55,077
00103(양산IC-통도사IC)	15.7	4	86,214	31,434	9,056	45,725
00104(통도사IC-서울산IC)	7.7	4	80,603	29,414	8,460	42,729
00105(서울산IC-언양JCT)	1.7	4	83,149	25,648	8,818	48,683
00106(언양JCT-경주IC)	28.2	4	67,214	20,774	7,119	39,321
00107(경주IC-건천IC)	10.4	4	68,487	21,001	7,313	40,173
00108(건천IC-영천IC)	17.8	4	69,227	21,412	7,326	40,490
00109(영천IC-경산IC)	16.5	4	81,731	30,559	6,405	44,767
00110(경산IC-동대구IC)	9.2	4	111,619	41,663	8,772	61,184
00111(동대구IC-북대구IC)	11.8	8	98,564	36,621	7,813	54,130
00112(북대구IC-금호JCT)	5.5	8	134,169	50,972	10,880	72,317
00113(금호JCT-왜관IC)	14.9	8	125,270	49,736	10,937	64,597
00114(왜관IC-남구미IC)	13.0	8	106,687	41,711	9,154	55,823
00115(남구미IC-구미IC)	6.1	8	80,679	30,988	6,867	42,824
00116(구미IC-김천JCT)	9.8	4	77,190	29,304	6,314	41,572
00117(김천JCT-김천IC)	17.3	4	74,056	23,163	4,218	46,676
00118(김천IC-추풍령IC)	12.1	4	71,002	22,106	4,055	44,841
00119(추풍령IC-황간IC)	9.2	4	69,873	22,199	3,888	43,786
00120(황간IC-영동IC)	11.7	4	65,851	17,999	5,718	42,134
00121(영동IC-금강IC)	16.2	4	73,079	20,726	6,631	45,722
00122(금강IC-옥천IC)	10.4	4	76,189	20,084	6,340	49,766
00123(옥천IC-비룡JCT)	10.4	4	85,903	30,822	7,628	47,453
00124(비룡JCT-대전IC)	3.5	6	130,063	46,932	11,664	71,467
00125(대전IC-회덕JCT)	6.0	6	131,413	47,987	12,133	71,293
00126(회덕JCT-신탄진IC)	4.1	8	139,612	55,731	15,388	68,493
00127(신탄진IC-청원IC)	11.1	8	144,026	59,913	18,194	65,919
00128(청원IC-남이JCT)	7.4	8	153,324	62,542	13,688	77,094
00129(남이JCT-청주IC)	4.6	6	105,282	41,439	11,825	52,019
00130(청주IC-목천IC)	24.8	6	116,080	48,028	13,765	54,288
00131(목천IC-천안JCT)	3.5	6	101,707	43,981	12,445	45,281
00131-1(천안JCT-천안IC)	6.7	8	141,052	61,260	18,470	61,322
00132(천안IC-안성IC)	20.0	8	154,970	65,799	19,635	69,536
00132-1(안성IC-안성JCT)	4.6	8	175,275	76,130	22,328	76,818
00133(안성JCT-오산IC)	13.5	8	170,117	73,751	21,492	74,875
00134(오산IC-기흥IC)	9.1	8	170,327	73,183	17,592	79,553
00135(기흥IC-수원IC)	5.2	8	186,083	77,635	19,233	89,216
00136(수원IC-신갈JCT)	2.6	10	253,259	107,257	26,527	119,475
00137(신갈JCT-판교IC)	12.0	8	227,980	149,143	24,654	54,183
00138(판교IC-판교JCT)	1.1	10	230,221	158,323	27,252	44,646
00139(판교JCT-양재IC)	8.0	8	170,776	109,328	22,497	38,951
00142(반포IC-잠원IC)	0.7	4	161,937	111,601	14,321	36,016
00143(잠원IC-한남대교)	1.3	4	121,545	82,299	10,725	28,522

부록 4. 차로별 통행실태

1) 기흥IC → 수원IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	780	609	47	25	84	15
2 차로	1,358	870	71	101	244	72
3 차로	1,138	413	39	131	272	283
4 차로	893	109	12	16	98	658
계	4,169	2,001	169	273	698	1,028
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	18.71	30.43	27.81	9.16	12.03	1.46
2 차로	32.57	43.48	42.01	37.00	34.96	7.00
3 차로	27.30	20.64	23.08	47.99	38.97	27.53
4 차로	21.42	5.45	7.10	5.86	14.04	64.01
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	78.08	6.03	3.21	10.77	1.92
2 차로	100.00	64.06	5.23	7.44	17.97	5.30
3 차로	100.00	36.29	3.43	11.51	23.90	24.87
4 차로	100.00	12.21	1.34	1.79	10.97	73.68
* 대형승합 차로통행 위반율(%)				9.16		
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)				1.46		

2) 기흥IC<-수원IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	850	670	44	28	87	21
2 차로	1,421	933	66	86	254	82
3 차로	1,181	484	36	122	283	256
4 차로	883	87	11	18	101	666
계	4,335	2,174	157	254	725	1,025
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	19.61	30.82	28.03	11.02	12.00	2.05
2 차로	32.78	42.92	42.04	33.86	35.03	8.00
3 차로	27.24	22.26	22.93	48.03	39.03	24.98
4 차로	20.37	4.00	7.01	7.09	13.93	64.98
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	78.82	5.18	3.29	10.24	2.47
2 차로	100.00	65.66	4.64	6.05	17.87	5.77
3 차로	100.00	40.98	3.05	10.33	23.96	21.68
4 차로	100.00	9.85	1.25	2.04	11.44	75.42
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					11.02	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					2.05	

3) 송파IC->서하남IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	929	752	99	3	64	11
2 차로	1,584	1,167	148	38	188	43
3 차로	1,107	613	81	53	209	151
4 차로	575	133	25	8	75	334
계	4,195	2,665	353	102	536	539
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	22.15	28.22	28.05	2.94	11.94	2.04
2 차로	37.76	43.79	41.93	37.25	35.07	7.98
3 차로	26.39	23.00	22.95	51.96	38.99	28.01
4 차로	13.71	4.99	7.08	7.84	13.99	61.97
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	80.95	10.66	0.32	6.89	1.18
2 차로	100.00	73.67	9.34	2.40	11.87	2.71
3 차로	100.00	55.37	7.32	4.79	18.88	13.64
4 차로	100.00	23.13	4.35	1.39	13.04	58.09
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					2.94	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					2.04	

4) 송파IC<-서하남IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	1,013	839	97	1	63	13
2 차로	1,461	1,057	146	37	182	39
3 차로	1,061	595	80	52	203	131
4 차로	584	131	24	10	73	346
계	4,119	2,622	347	100	521	529
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	24.59	32.00	27.95	1.00	12.09	2.46
2 차로	35.47	40.31	42.07	37.00	34.93	7.37
3 차로	25.76	22.69	23.05	52.00	38.96	24.76
4 차로	14.18	5.00	6.92	10.00	14.01	65.41
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	82.82	9.58	0.10	6.22	1.28
2 차로	100.00	72.35	9.99	2.53	12.46	2.67
3 차로	100.00	56.08	7.54	4.90	19.13	12.35
4 차로	100.00	22.43	4.11	1.71	12.50	59.25
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					1.00	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					2.46	

5) 시흥IC->장수IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	1,247	1,022	136	2	62	25
2 차로	1,618	1,142	205	26	182	63
3 차로	1,154	571	112	36	203	232
4 차로	854	270	34	6	73	471
계	4,873	3,005	487	70	520	791
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	25.59	34.01	27.93	2.86	11.92	3.16
2 차로	33.20	38.00	42.09	37.14	35.00	7.96
3 차로	23.68	19.00	23.00	51.43	39.04	29.33
4 차로	17.53	8.99	6.98	8.57	14.04	59.54
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	81.96	10.91	0.16	4.97	2.00
2 차로	100.00	70.58	12.67	1.61	11.25	3.89
3 차로	100.00	49.48	9.71	3.12	17.59	20.10
4 차로	100.00	31.62	3.98	0.70	8.55	55.15
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					2.86	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					3.16	

6) 시흥IC<-장수IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	1,051	823	137	2	61	28
2 차로	1,579	1,110	205	26	177	61
3 차로	1,132	544	112	36	197	243
4 차로	922	370	34	6	71	441
계	4,684	2,847	488	70	506	773
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	22.44	28.91	28.07	2.86	12.06	3.62
2 차로	33.71	38.99	42.01	37.14	34.98	7.89
3 차로	24.17	19.11	22.95	51.43	38.93	31.44
4 차로	19.68	13.00	6.97	8.57	14.03	57.05
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	78.31	13.04	0.19	5.80	2.66
2 차로	100.00	70.30	12.98	1.65	11.21	3.86
3 차로	100.00	48.06	9.89	3.18	17.40	21.47
4 차로	100.00	40.13	3.69	0.65	7.70	47.83
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					2.86	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					3.62	

7) 서인천IC<-부평IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	852	663	126	1	47	15
2 차로	1,364	975	189	17	137	46
3 차로	1,011	561	104	25	153	168
4 차로	684	239	32	4	55	354
계	3,911	2,438	451	47	392	583
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	21.78	27.19	27.94	2.13	11.99	2.57
2 차로	34.88	39.99	41.91	36.17	34.95	7.89
3 차로	25.85	23.01	23.06	53.19	39.03	28.82
4 차로	17.49	9.80	7.10	8.51	14.03	60.72
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	77.82	14.79	0.12	5.52	1.76
2 차로	100.00	71.48	13.86	1.25	10.04	3.37
3 차로	100.00	55.49	10.29	2.47	15.13	16.62
4 차로	100.00	34.94	4.68	0.58	8.04	51.75
* 대형승합 차로통행 위반율(%)					2.13	
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)					2.57	

8) 서인천IC<-부평IC

교 통 량(대)						
차 로	계	승 용	승 합		화 물	
			중 소 형	대 형	1.5톤이하	1.5톤초과
1 차로	892	704	122	1	49	16
2 차로	1,371	993	183	17	142	36
3 차로	917	473	100	24	158	162
4 차로	675	194	31	4	57	389
계	3,855	2,364	436	46	406	603
차종별 차로이용율(%)						
1 차로	23.14	29.78	27.98	2.17	12.07	2.65
2 차로	35.56	42.01	41.97	36.96	34.98	5.97
3 차로	23.79	20.01	22.94	52.17	38.92	26.87
4 차로	17.51	8.21	7.11	8.70	14.04	64.51
계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
차로별 차종별 이용차량(%)						
1 차로	100.00	78.92	13.68	0.11	5.49	1.79
2 차로	100.00	72.43	13.35	1.24	10.36	2.63
3 차로	100.00	51.58	10.91	2.62	17.23	17.67
4 차로	100.00	28.74	4.59	0.59	8.44	57.63
* 대형승합 차로통행 위반율(%)				2.17		
* 1.5톤 초과 화물 차로통행 위반율(%)				2.65		

연구보고서 2006-03

지정차로제 보완 필요성 연구

2006년 11월 발행

2006년 11월 인쇄

발행인 : 김 길 배

발행처 : 치안정책연구소
경기도 용인시 기흥구 연남동 88번지

인쇄처 : (주) 대한 피앤디
(TEL : (02)2268-0458)

이 책의 무단 복제를 금합니다.

이 책자에 게재된 내용은 연구자 개인의 의견이며
치안정책연구소 공식 견해가 아님을 밝혀드립니다.