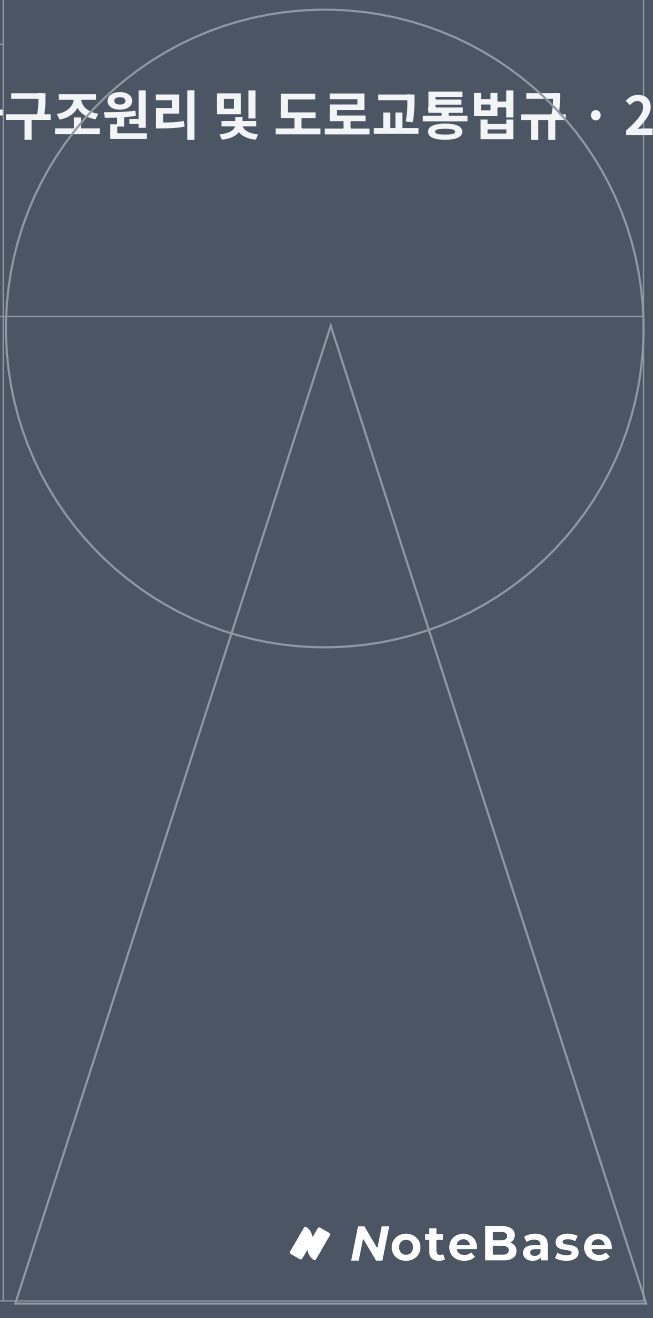
기출OX 해설집

공무원/국회직/9급 · 자동차구조원리 및 도로교통법규 · 2024



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/국회직/9급 · 자동차구조원리 및 도로교통법규 · 2024

공무원/국회직/9급 · 자동차구조원리 및 도로교통법규 · 2024

1. 전자제어 가솔린엔진에서 혼합기의 상태를 감지하여 연료분사 피드백 제어를 위해 사용되는 센서는?

① 산소 센서
② 흡기온도 센서
③ 크랭크앵글 센서
④ 에어플로 센서
⑤ 스로틀포지션 센서

정답 1번

출제 포인트

전자제어 가솔린엔진에서 각 센서가 감지하는 물리량과 제어 목적을 구별하는 문제이다. 혼합기의 상태를 판단하여 연료분사량을 피드백 제어할 때에는 배기가스 속 산소농도를 감지하는 산소 센서를 사용한다.

핵심 개념

산소 센서: 배기가스 속 산소농도를 감지하여 혼합기가 농후한지 희박한지를 판단할 수 있게 하고, ECU가 연료분사량을 보정하도록 피드백 신호를 보낸다.
흡기온도 센서: 흡입 공기의 온도를 감지한다.
크랭크앵글 센서: 크랭크축의 회전 위치와 회전속도를 감지한다.
에어플로 센서: 엔진으로 들어가는 공기량을 감지한다.
스로틀포지션 센서: 스로틀 밸브의 열림 정도를 감지한다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 산소 센서는 배기가스의 잔류 산소농도를 감지한다. 이 신호로 혼합기의 농후·희박 상태를 판단하여 연료분사 피드백 제어를 수행하므로 정답이다.
② X — 틀린 표현은 '흡기온도 센서'이다. 흡기온도 센서는 흡입 공기의 온도를 감지하며, 혼합기 상태에 따른 연료분사 피드백에는 산소 센서가 사용된다.
③ X — 틀린 표현은 '크랭크앵글 센서'이다. 크랭크앵글 센서는 크랭크축의 회전 위치와 회전속도를 감지하며, 혼합기 상태 피드백에는 산소 센서가 사용된다.
④ X — 틀린 표현은 '에어플로 센서'이다. 에어플로 센서는 흡입 공기량을 감지하며, 배기가스를 통해 혼합기의 농후·희박 상태를 피드백하는 센서는 산소 센서이다.
⑤ X — 틀린 표현은 '스로틀포지션 센서'이다. 스로틀포지션 센서는 스로틀 밸브의 개도를 감지하며, 혼합기 상태에 따른 연료분사 피드백에는 산소 센서가 사용된다.

오답 포인트

④의 에어플로 센서도 연료분사량을 결정하는 데 이용되므로 혼동하기 쉽다. 그러나 에어플로 센서는 흡입 공기량을 입력하는 센서이고, 연소 결과가 반영된 배기가스의 산소농도로 혼합기 상태를 확인하여 분사량을 되먹임 보정하는 센서는 ① 산소 센서이다.

다시 나오면 이렇게 판단

'혼합기 상태 감지'와 '연료분사 피드백'이 함께 제시되면 연소 후 배기가스의 산소농도를 감지하는 센서를 찾는다. 흡기온도·흡입 공기량·크랭크 위치·스로틀 개도는 운전 상태를 파악하는 입력이고, 산소 센서 신호는 혼합기의 농후·희박 결과를 되먹임하는 입력이다.

암기 포인트

산소 센서는 배기가스의 산소농도, 에어플로 센서는 흡입 공기량, 스로틀포지션 센서는 스로틀 개도를 감지한다.

NoteBase

2. **자동차의 현가장치는 주행 중에 상반되는 요구사항인 승차감과 안정성을 동시에 만족시켜야 한다. 이를 위한 전자제어 현가시스템(ECS)의 기능을 설명한 것으로 옳지 않은 것은?**

① 쇽 업소버(shock absorber)의 감쇠력을 도로 상황에 맞게 가변적으로 제어한다.

② 일반 주행 중에는 부드러운 현가장치가 되게 한다.

③ 고속 주행을 할 때는 차고를 높게 조정하여 공기저항을 감소시켜 주행 안정성을 확보한다.

④ 비포장도로와 같은 불규칙한 도로를 주행할 때는 차고를 상승시켜 차체를 보호한다.

⑤ 고속 주행이나 자동차의 자세가 변화할 때는 딱딱한 현가장치가 되게 한다.

정답 3번

출제 포인트

전자제어 현가시스템(ECS)이 주행 상태에 따라 쇽 업소버의 감쇠력과 차고를 어떻게 조절하여 승차감과 주행 안정성을 확보하는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

전자제어 현가시스템(ECS)은 차속, 노면 상태, 조향 및 차체 자세 변화 등을 감지하여 현가장치의 감쇠력과 차고를 자동으로 조절하는 장치이다. 일반 주행에서는 현가장치를 부드럽게 하여 승차감을 높이고, 고속 주행이나 차체 자세가 크게 변할 때는 단단하게 하여 안정성을 높인다. 차고는 고속 주행 시 낮추어 공기저항과 차체의 들림을 줄이고, 불규칙한 도로에서는 높여 차체 하부를 보호한다.

선지별 해설

① O — ECS는 주행 속도와 노면 상태 등에 맞추어 쇽 업소버의 감쇠력을 가변적으로 제어한다.
② O — 일반적인 정상 주행에서는 감쇠력을 낮춰 현가장치를 부드럽게 함으로써 승차감을 높인다.
③ X — 틀린 표현은 '차고를 높게 조정'한다는 부분이다. 고속 주행에서는 차고를 낮게 조정하여 공기저항과 차체의 들림을 줄이고 주행 안정성을 확보한다.
④ O — 비포장도로처럼 노면이 불규칙한 곳에서는 차고를 높여 지면과 차체 하부의 간섭을 줄이고 차체를 보호한다.
⑤ O — 고속 주행이나 급가속·급제동·선회처럼 차체 자세가 변할 때는 감쇠력을 높여 현가장치를 단단하게 하고 차체의 불필요한 움직임을 억제한다.

NoteBase

오답 포인트

③은 '고속 주행에서는 안정성을 높인다'는 결론은 맞지만, 그 방법을 '차고 상승'으로 뒤집었다. 고속에서는 차고를 낮추고, 불규칙한 도로에서는 차고를 높인다는 반대 관계를 구별해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

승차감이 우선인 일반 주행은 부드러운 감쇠력, 자세 안정이 우선인 고속·급격한 자세 변화는 단단한 감쇠력으로 판단한다. 차고는 고속에서 낮게, 험로에서 높게 조정되는지 확인한다.

암기 포인트

일반 주행은 부드럽게, 고속·자세 변화는 단단하게, 차고는 고속에서 낮게·험로에서 높게 조절한다.

NoteBase

3. 다음 중 전기자동차에서 기본 전장 부하의 공급원을 위해 고전압을 저전압(12V)으로 전환시켜 주는 장치는?

① BMS (Battery Management System)
② LDC (Low Voltage DC-DC Converter)
③ MCU (Motor Control Unit)
④ VCU (Vehicle Control Unit)
⑤ OBC (On Board Charger)

정답 2번

출제 포인트

전기자동차의 고전압 배터리 전원을 기본 전장 부하에 필요한 저전압 직류로 바꾸는 장치를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

LDC(Low Voltage DC-DC Converter)는 고전압 배터리의 직류 전압을 12*V* 계통의 저전압 직류로 변환하여 조명, 제어기 등 기본 전장 부하와 보조배터리에 전력을 공급하는 장치이다.
BMS는 고전압 배터리의 상태를 감시·관리하고, MCU는 구동모터를 제어하며, VCU는 차량의 여러 제어기를 통합·조정하고, OBC는 외부 충전 전력을 고전압 배터리 충전에 맞게 변환한다.

선지별 해설

① X — BMS(Battery Management System)는 배터리의 전압·온도·충전 상태 등을 감시하고 보호하는 시스템이다. 틀린 부분은 '고전압을 12*V*로 변환하는 장치'로 본 점이며, 올바르게는 배터리 관리 시스템이다.
② O — LDC(Low Voltage DC-DC Converter)는 고전압 직류를 12*V* 저전압 직류로 변환하여 기본 전장 부하에 공급한다.
③ X — MCU(Motor Control Unit)는 구동모터의 토크와 회전 등을 제어하는 장치이다. 틀린 부분은 '기본 전장용 12*V* 변환 장치'로 본 점이며, 올바르게는 구동모터 제어 장치이다.
④ X — VCU(Vehicle Control Unit)는 차량의 구동과 에너지 흐름을 종합적으로 제어·조정하는 상위 제어기이다. 틀린 부분은 '전압 변환 장치'로 본 점이며, 올바르게는 차량 통합 제어 장치이다.
⑤ X — OBC(On Board Charger)는 외부 충전 전력을 고전압 배터리를 충전할 수 있는 직류로 변환·제어하는 차량 탑재 충전기이다. 틀린 부분은 '주행 중 기본 전장용 12*V* 전원 공급 장치'로 본 점이며, 올바르게는 고전압 배터리 충전 장치이다.

NoteBase

오답 포인트

BMS, MCU, VCU, OBC도 모두 전기자동차의 전력·제어 계통과 관련되어 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 선지의 핵심 표현인 '고전압을 12*V*로 변환'은 전압 수준이 다른 두 직류 계통을 연결하는 DC-DC 변환 기능이므로 LDC에 해당한다.

다시 나오면 이렇게 판단

'고전압 배터리 → 12*V* 전장 부하'이면 LDC, '배터리 상태 감시·보호'이면 BMS, '모터 제어'이면 MCU, '차량 통합 제어'이면 VCU, '외부 전원으로 고전압 배터리 충전'이면 OBC로 판단한다.

암기 포인트

LDC는 고전압 DC를 저전압 DC로 낮추어 12*V* 전장 계통에 공급한다.

NoteBase

4. 자동차 바퀴의 토인이나 캠버가 규정값을 벗어난 상태로 주행하였을 때 타이어에서 나타날 수 있는 마모의 현상으로 옳은 것은?

① 타이어의 내측과 외측이 동시에 마모된다.
② 타이어의 내측 또는 외측이 마모된다.
③ 타이어의 중앙 부분이 마모된다.
④ 타이어 전체가 파형으로 마모된다.
⑤ 타이어의 일부가 접시 모양으로 마모된다.

정답 2번

출제 포인트

토인 또는 캠버가 규정값을 벗어났을 때 나타나는 타이어 편마모의 위치를 묻는 문제이다.

핵심 개념

토인은 위에서 본 좌우 바퀴 앞쪽의 벌어짐 정도이고, 캠버는 앞에서 본 바퀴의 기울기이다. 이 값들이 규정에서 벗어나면 트레드의 좌우 접지압이 불균형해져 타이어의 내측 또는 외측 한쪽이 더 빨리 마모된다. 토아웃이 과도하면 주로 내측, 토인이 과도하면 주로 외측 마모가 나타나며 캠버의 방향에 따라서도 내·외측 편마모가 달라진다.

선지별 해설

① X — '내측과 외측이 동시에' 마모된다는 부분이 틀리다. 토인이나 캠버의 편차는 접지압을 한쪽으로 치우치게 하므로, 올바르게는 내측 또는 외측이 편마모된다고 해야 한다.
② O — 토인 또는 캠버가 규정값에서 벗어나면 타이어의 내측이나 외측 한쪽에 편마모가 나타난다.
③ X — '중앙 부분'이 마모된다는 부분이 틀리다. 중앙부 마모는 일반적으로 공기압이 지나치게 높아 중앙의 접지압이 커질 때 나타나며, 토인·캠버 이상에서는 내측 또는 외측이 편마모된다.
④ X — '타이어 전체가 파형으로' 마모된다는 부분이 틀리다. 파형 마모는 휠 불평형이나 현가장치의 이상 등으로 접지압이 주기적으로 변할 때 나타날 수 있으며, 토인·캠버 이상에서는 내측 또는 외측이 편마모된다.
⑤ X — '일부가 접시 모양으로' 마모된다는 부분이 틀리다. 접시 모양의 국부 마모는 휠 불평형이나 쇼크 업소버 등 현가장치의 이상과 관련된 마모 형태이며, 토인·캠버 이상에서는 내측 또는 외측이 편마모된다.

오답 포인트

①의 '동시에'와 ②의 '또는'을 구분하는 것이 핵심이다. 얼라인먼트 각도가 틀어지면 하중이 트레드 한쪽에 집중되므로 양쪽 가장자리가 동시에 닳는 것이 아니라 어느 한쪽이 편마모된다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

마모 위치를 원인과 연결한다. 토인·캠버 이상은 내측 또는 외측의 한쪽 편마모, 과다 공기압은 중앙부 마모, 휠 불평형이나 현가장치 이상은 파형·접시 모양의 국부 마모로 판단한다.

암기 포인트

토인·캠버 불량은 한쪽 편마모, 즉 내측 또는 외측 마모이다.

NoteBase

5. 다음 중 배기가스 재순환(EGR)장치의 중지 명령에 대한 이유로 옳지 않은 것은?

① 공기유량센서가 고장일 때
② 축전지 전압이 8.99V 이하일 때
③ 냉각수 온도가 100℃ 이상일 때
④ 연료 압력 조정밸브가 고장일 때
⑤ 연료 분사량이 42ms 이하로 분사될 때

정답 5번

출제 포인트

EGR 제어를 중지하는 고장·보호 조건과 정상 제어 영역을 구별하는 문제이다. 문두가 '옳지 않은 것'을 묻는다는 점이 핵심이다.

핵심 개념

EGR은 배기가스 일부를 흡기로 되돌려 연소 온도와 질소산화물 발생을 낮추는 장치이다. ECU는 흡입 공기량을 신뢰할 수 없거나, 전원 전압이 지나치게 낮거나, 냉각수 과열이 발생하거나, 연료 압력 제어에 이상이 생기면 정상적인 EGR 제어가 어렵다고 판단하여 EGR 작동을 중지한다. 또한 연료 분사량이 큰 고부하 영역에서는 EGR을 제한하거나 중지한다.

선지별 해설

① O — 공기유량센서가 고장 나면 흡입 공기량을 정확히 판단할 수 없으므로 EGR량을 정상적으로 제어하기 어렵다. 따라서 EGR 중지 명령의 이유가 된다.

② O — 축전지 전압이 $8.99V$ 이하이면 ECU와 전동 제어장치의 안정적인 작동을 보장하기 어려운 저전압 상태이므로 EGR을 중지한다.

③ O — 냉각수 온도가 $100^{\circ}C$ 이상이면 과열 보호가 우선되는 조건이므로 EGR 작동을 중지한다.

④ O — 연료 압력 조정밸브가 고장 나면 연료 압력을 정상적으로 제어할 수 없어 분사 상태가 불안정해지므로 EGR을 중지한다.

⑤ X — 틀린 표현은 '연료 분사량이 $42ms$ 이하'이다. 문항의 기준에서는 소분사 측인 이하 조건이 중지 사유가 아니며, 올바르게는 $42ms$를 초과하는 고분사량·고부하 조건에서 EGR을 제한하거나 중지한다고 보아야 한다.

NoteBase

오답 포인트

⑤의 '이하'를 놓치기 쉽다. EGR 중지는 단순히 연료가 분사된다는 사실 때문이 아니라, 분사량이 커지는 고부하 영역에서 출력과 연소 안정성을 확보하기 위해 이루어진다. 또한 문제는 중지 이유로 옳지 않은 것을 묻고 있으므로, 실제 중지 조건인 ①~④가 아니라 기준 방향이 뒤바뀐 ⑤를 골라야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

EGR 중지 조건은 '제어 신호를 믿을 수 없는 고장', '저전압', '과열', '연료 압력 제어 이상', '고부하·고분사량'으로 묶어 판단한다. 수치 선지는 이상·이하의 방향을 따로 확인한다.

암기 포인트

EGR 중지: 센서 고장·저전압·과열·연료압력 이상·고부하. 42*ms*에서는 '이하'가 아니라 고분사량 쪽이 중지 조건이다.

NoteBase

6. 자동차의 주행 안전을 위해 장착된 전자제어장치 중 제동장치와 연관 없는 것은?

① ABS (Anti-lock Brake System)
② AEB (Autonomous Emergency Braking system)
③ VDC (Vehicle Dynamic Control)
④ ADB (Adapted Driving Beam)
⑤ EBD (Electronic Brake force Distribution)

정답 4번

출제 포인트

자동차 안전 전자제어장치를 제동 계통과 조명 계통으로 구분하는 문제이다.

핵심 개념

ABS·AEB·VDC·EBD는 바퀴의 잠김 방지, 긴급 제동, 차체 자세 안정, 제동력 배분처럼 제동을 직접 작동하거나 제어하는 장치이다. 반면 ADB는 주행 상황에 맞추어 전조등의 상향등 배광을 조절하는 조명 장치이므로 제동장치와 연관되지 않는다.

선지별 해설

이 문항은 '제동장치와 연관 없는 것'을 묻고 있으므로, O는 정답 조건을 충족한다는 뜻이다.
① X — ABS는 제동할 때 바퀴가 잠기는 것을 방지하도록 제동압을 조절하는 장치이다. '제동장치와 연관 없다'는 판단이 틀렸으며, 올바르게는 제동장치와 직접 연관된 장치이다.
② X — AEB는 충돌 위험을 감지하면 운전자 대신 또는 운전자를 보조하여 자동으로 긴급 제동하는 장치이다. '제동장치와 연관 없다'는 판단이 틀렸으며, 올바르게는 제동장치와 직접 연관된 장치이다.
③ X — VDC는 차량이 미끄러지거나 불안정해질 때 개별 바퀴의 제동력과 엔진 출력을 제어하여 자세를 안정시키는 장치이다. '제동장치와 연관 없다'는 판단이 틀렸으며, 올바르게는 제동 제어를 이용하는 장치이다.
④ O — ADB는 주행 상황과 주변 차량에 맞추어 전조등의 상향등 배광을 조절하는 조명 장치이다. 제동장치와 연관 없는 장치이므로 정답 조건을 충족한다.
⑤ X — EBD는 차량의 하중과 주행 상태에 맞추어 각 바퀴에 필요한 제동력을 전자적으로 배분하는 장치이다. '제동장치와 연관 없다'는 판단이 틀렸으며, 올바르게는 제동력 배분을 담당하는 장치이다.

오답 포인트

모든 선지가 주행 안전을 위한 전자제어장치라는 공통점 때문에 혼동하기 쉽다. 그러나 ④의 ADB만 'Beam', 즉 전조등 빛의 배광을 제어하고, 나머지는 제동 작동이나 제동력 제어에 관여한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

약어의 기능을 먼저 확인한다. Brake, Braking, Brake force처럼 제동을 뜻하거나 개별 바퀴의 제동력을 제어하면 제동 관련 장치이고, Beam처럼 전조등 빛을 제어하면 조명 관련 장치로 판단한다.

암기 포인트

ABS·AEB·VDC·EBD는 제동, ADB는 전조등 배광이다.

NoteBase

7. 흡·배기밸브 간극에 의해 발생되는 현상으로 옳지 않은 것은?

① 밸브 간극이 작을 때 열림 기간이 짧아진다.
② 흡입밸브 간극이 작을 때 역화(逆火)가 발생한다.
③ 배기밸브 간극이 작을 때 후화(後火)가 발생한다.
④ 흡입밸브 간극이 클 때 흡입량 부족을 초래한다.
⑤ 배기밸브 간극이 클 때 기관이 과열된다.

정답 1번

출제 포인트

이 문제는 흡기·배기밸브 간극의 크기가 밸브의 개폐 시기와 열림 기간, 흡입·배기 상태에 미치는 영향을 묻는 문제이다.

핵심 개념

밸브 간극은 밸브가 닫힌 상태에서 밸브 구동부 사이에 두는 틈이다. 간극이 작아지면 밸브가 더 일찍 열리고 더 늦게 닫혀 열림 기간이 길어진다. 반대로 간극이 커지면 밸브가 더 늦게 열리고 더 일찍 닫혀 열림 기간이 짧아진다. 간극이 지나치게 작으면 밸브가 완전히 닫히지 않아 흡기 쪽에서는 역화, 배기 쪽에서는 후화가 발생할 수 있다. 간극이 지나치게 크면 실제 밸브 리프트와 열림 기간이 줄어 흡기 또는 배기가 부족해진다.

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 '열림 기간이 짧아진다'이다. 밸브 간극이 작으면 밸브가 일찍 열리고 늦게 닫히므로 열림 기간은 길어진다.
② O — 흡입밸브 간극이 지나치게 작으면 흡입밸브가 완전히 닫히지 않을 수 있고, 연소 압력이나 화염이 흡기계통으로 되돌아가 역화가 발생할 수 있다.
③ O — 배기밸브 간극이 지나치게 작으면 배기밸브가 완전히 닫히지 않을 수 있어 연소 화염이나 미연소 혼합기가 배기계통에서 타는 후화가 발생할 수 있다.
④ O — 흡입밸브 간극이 크면 흡입밸브가 늦게 열리고 일찍 닫혀 흡입 가능한 시간과 실제 열림량이 줄어들므로 흡입량이 부족해진다.
⑤ O — 배기밸브 간극이 크면 배기밸브가 늦게 열리고 일찍 닫혀 배기가 불충분해지고 고온의 잔류가스가 남기 쉬우므로 기관이 과열될 수 있다.

오답 포인트

①은 '간극이 작다'는 말을 '밸브가 덜 열린다'로 단순 연결하게 만드는 함정이다. 간극이 작으면 밸브 작동이 더 빨리 시작되고 더 늦게 끝나므로 열림 기간은 짧아지는 것이 아니라 길어진다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

간극이 작으면 조기 열림·지연 닫힘·열림 기간 증가, 간극이 크면 지연 열림·조기 닫힘·열림 기간 감소로 판단한다. 이어서 흡기밸브 이상은 흡입량과 역화, 배기밸브 이상은 배기 불량·후화·과열과 연결한다.

암기 포인트

간극 소 → 오래 열림, 간극 대 → 짧게 열림이다. 흡기 쪽 불완전 닫힘은 역화, 배기 쪽 불완전 닫힘은 후화로 연결한다.

NoteBase

8. 다음 중 배터리의 전압이 12V일 때 전력이 6W인 전구의 저항값은?

① 0.5 Ω
② 2 Ω
③ 3 Ω
④ 24 Ω
⑤ 72 Ω

정답 4번

출제 포인트

전압과 전력이 주어졌을 때 전력 관계식 $P = V^2/R$을 이용하여 전구의 저항을 구하는 문제이다.

조건 정리

주어진 값: 전압 $V = 12V$, 전력 $P = 6W$이다.
구해야 할 값: 전구의 저항 R이다.
전압과 전력의 단위가 각각 V, W로 주어져 있으므로 별도의 단위 변환은 필요하지 않다.

사용할 공식

전력 관계식은 $P = VI$이고, 옴의 법칙 $I = V/R$을 대입하면 다음과 같다.
$P = \frac{V^2}{R}$
따라서 저항은 다음과 같이 구한다.
$R = \frac{V^2}{P}$
전압과 전력이 주어지고 저항을 묻고 있으므로 이 공식을 사용한다.

계산 과정

주어진 값을 공식에 대입한다.
$R = \frac{V^2}{P} = \frac{(12V)^2}{6W} = \frac{144}{6}\Omega = 24\Omega$
따라서 전구의 저항은 24Ω이다.

NoteBase

선지 판단

① X — 0.5Ω를 대입하면 전력은 $P = 12^2/0.5 = 288W$가 되어 주어진 $6W$와 맞지 않는다. 0.5는 $P/V = 6/12$로 구한 전류의 크기 $0.5A$이며, 올바른 저항은 24Ω이다.
② X — 2Ω를 대입하면 전력은 $P = 12^2/2 = 72W$가 되어 조건과 맞지 않는다. 2는 $V/P = 12/6$처럼 저항 공식을 거꾸로 적용한 값이며, 올바른 저항은 24Ω이다.
③ X — 3Ω를 대입하면 전력은 $P = 12^2/3 = 48W$가 되어 조건과 맞지 않는다. 올바르게 계산한 저항은 $R = 12^2/6 = 24\Omega$이다.
④ O — $R = 12^2/6 = 24\Omega$이므로 계산 결과와 일치한다.
⑤ X — 72Ω를 대입하면 전력은 $P = 12^2/72 = 2W$가 되어 조건과 맞지 않는다. 72는 전압과 전력을 12×6으로 잘못 곱한 값이며, 올바른 저항은 24Ω이다.

오답 포인트

전류는 $I = P/V = 0.5A$이지만 문제에서 묻는 값은 저항이다. 전류 $0.5A$를 저항 0.5Ω로 착각하거나, 저항 공식에서 전압을 제곱하지 않으면 오답이 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

전압과 전력이 주어지고 저항을 묻는 경우 $R = V^2/P$를 적용한 뒤, 구한 저항을 $P = V^2/R$에 다시 대입하여 전력이 일치하는지 검산한다.

암기 포인트

전압·전력으로 저항을 구할 때는 $R = V^2/P$이며, 전압은 반드시 제곱한다.

NoteBase

9. 다음 중 커먼레일 엔진에서 점화 분사 금지조건에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 점화 분사가 주 분사를 너무 앞지른 경우
② 기관의 회전 속도가 3,200rpm 이상인 경우
③ 연료 분사량이 너무 많은 경우
④ 연료 압력이 최솟값 이하(100bar)인 경우
⑤ 기관 가동 중단에 오류가 발생한 경우

정답 3번

출제 포인트

커먼레일 엔진에서 점화 분사를 중지하는 운전 조건과 고장 조건을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

점화 분사는 주 분사 전에 소량의 연료를 먼저 분사하여 연소를 부드럽게 시작하도록 하는 분사이다. 기관 회전 속도가 지나치게 높거나 연료 압력이 부족한 경우처럼 정상적인 점화 분사를 보장하기 어려운 때에는 ECU가 이를 금지한다. 분사량 조건에서는 '너무 많은 경우'가 아니라 '너무 적은 경우'가 금지조건이다.

선지별 해설

① O — 점화 분사가 주 분사보다 지나치게 일찍 이루어지면 두 분사의 적절한 시간 간격을 유지할 수 없으므로 점화 분사를 금지한다.
② O — 기관의 회전 속도가 3,200*rpm* 이상이면 분사 사이에 확보할 수 있는 시간이 짧아지므로 점화 분사를 금지한다.
③ X — '연료 분사량이 너무 많은 경우'는 점화 분사 금지조건이 아니다. 틀린 표현은 '너무 많은'이며, 올바르게는 '연료 분사량이 너무 적은 경우'이다.
④ O — 연료 압력이 최솟값인 100*bar* 이하이면 점화 분사에 필요한 압력이 부족하므로 점화 분사를 금지한다.
⑤ O — 기관 가동 중단과 관련된 오류가 발생하면 정상적인 분사 제어를 보장할 수 없으므로 점화 분사를 금지한다.

오답 포인트

③의 '분사량이 너무 많은 경우'를 과다 분사 방지 조건으로 오해하기 쉽다. 이 문항에서 분사량과 관련된 금지조건은 분사량이 너무 적은 경우이므로 '많은'과 '적은'을 정확히 구별해야 한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

점화 분사 금지조건은 분사 간격을 확보하기 어려운 조건, 연료 압력·분사량이 부족한 조건, 정상 제어가 불가능한 오류 조건으로 나누어 판단한다. 분사량에 관해서는 '과다'가 아니라 '과소'가 금지조건이다.

암기 포인트

점화 분사 금지: 고회전·저압·과소 분사량·제어 오류이다.

NoteBase

10. 다음 중 자동변속기에서 댐퍼클러치가 작동하지 않는 조건으로 옳지 않은 것은?

① 1속 또는 후진을 할 때
② 엔진의 냉각수 온도가 50℃ 이하일 때
③ 자동변속기 오일(ATF)의 유온이 65℃ 이하일 때
④ 스로틀밸브 개도가 급격히 증가할 때
⑤ 3속에서 2속으로 시프트 다운될 때

정답 4번

출제 포인트

자동변속기 댐퍼클러치의 비작동 조건을 묻는 문제이다. 특히 스로틀밸브 개도가 급격히 증가하는 경우와 급격히 감소하는 경우를 구별해야 한다.

핵심 개념

댐퍼클러치는 토크컨버터의 펌프와 터빈을 기계적으로 연결하여 미끄럼을 줄이는 직결 장치이다. 저단·후진, 엔진 및 변속기 오일의 저온 상태, 특정 시프트다운과 같이 직결이 부적절한 조건에서는 작동하지 않는다. 이 문항의 제어 조건에서는 스로틀밸브 개도가 급격히 감소할 때가 비작동 조건이다.

선지별 해설

① O — 1속 또는 후진에서는 저속 주행이나 큰 구동력이 필요한 상태이므로 댐퍼클러치를 직결하지 않는다.
② O — 엔진 냉각수 온도가 50 ° C 이하인 냉간 상태에서는 댐퍼클러치가 작동하지 않는다.
③ O — 자동변속기 오일(ATF)의 유온이 65 ° C 이하이면 오일 온도가 작동 조건에 이르지 않았으므로 댐퍼클러치가 작동하지 않는다.
④ X — 틀린 표현은 '스로틀밸브 개도가 급격히 증가할 때'이다. 이 문항에서 제시하는 비작동 조건은 '스로틀밸브 개도가 급격히 감소할 때'이다.
⑤ O — 3속에서 2속으로 시프트다운되는 동안에는 변속 충격을 줄이고 변속을 원활하게 하기 위해 댐퍼클러치를 작동시키지 않는다.

오답 포인트

④의 '증가'를 비작동 조건으로 착각하기 쉽다. 이 문항에서는 스로틀밸브 개도의 급격한 '감소'가 비작동 조건이므로 변화 방향을 반대로 바꾼 ④가 옳지 않다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

비작동 조건을 저단·후진, 저온, 변속 중, 스로틀밸브 개도 급감으로 나누어 확인한다. 스로틀밸브 관련 선지에서는 개도의 변화 방향이 증가인지 감소인지 먼저 판별한다.

암기 포인트

댐퍼클러치 비작동은 '저단·후진, 냉간, 시프트다운, 스로틀 개도 급감'으로 정리된다.

NoteBase

11. 「도로교통법」상 용어의 정의에서 '차'에 해당하지 않는 것은?

① 자동차
② 건설기계
③ 원동기장치자전거
④ 자전거
⑤ 보행보조용 의자차

정답 5번

쟁점

이 문제는 「도로교통법」상 '차'의 범위와 그 제외 대상을 구별하는 문제이다. 핵심은 법이 열거한 차의 종류와 보행 편의를 위한 기구·장치의 예외를 구분하는 것이다.

용어 풀이

차 = 자동차·건설기계·원동기장치자전거·자전거 및 사람이나 가축의 힘 또는 그 밖의 동력으로 도로에서 운전되는 것을 말한다. 다만 법이 정한 일부 기구·장치는 제외된다.

핵심 구분

「도로교통법」 제2조제17호가목은 자동차, 건설기계, 원동기장치자전거, 자전거를 '차'에 포함한다. 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력으로 도로에서 운전되는 것도 원칙적으로 차이지만, 유모차·보행보조용 의자차·노약자용 보행기 등 법령이 정한 기구·장치는 제외한다.

선지별 해설

① O — 자동차는 법이 '차'로 직접 열거한 대상이다.
② O — 건설기계는 법이 '차'로 직접 열거한 대상이다.
③ O — 원동기장치자전거는 법이 '차'로 직접 열거한 대상이다.
④ O — 자전거는 법이 '차'로 직접 열거한 대상이다.
⑤ X — 보행보조용 의자차는 '차'의 범위에서 명시적으로 제외되는 기구·장치이다. 틀린 표현: 보행보조용 의자차는 '차'에 해당한다. 올바른 표현: 보행보조용 의자차는 '차'에 해당하지 않는다. 따라서 '차'에 해당하지 않는 것을 묻는 이 문제의 정답이다.

오답 포인트

'동력으로 움직이면 모두 차이다'라고 단순화하면 ⑤를 놓치기 쉽다. 보행보조용 의자차는 동력을 사용할 수 있더라도 법이 차의 범위에서 명시적으로 제외한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 자동차·건설기계·원동기장치자전거·자전거라는 명시적 포함 대상을 확인하고, 이어 유모차·보행보조용 의자차·노약자용 보행기 등 명시적 제외 대상을 확인한다. 부정형 질문에서는 제외 대상이 정답이 된다.

암기 포인트

자동차·건설기계·원동기장치자전거·자전거는 차, 보행보조용 의자차는 차에서 제외된다.

NoteBase

12. 「도로교통법 시행령」상 긴급자동차 중에서 이를 사용하는 사람 또는 기관 등의 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정하는 경우에만 긴급자동차로 인정되는 것은?

① 경찰용 자동차 중 범죄수사, 교통단속, 그 밖의 긴급한 경찰업무 수행에 사용되는 자동차

② 국군 및 주한 국제연합군용 자동차 중 군 내부의 질서 유지나 부대의 질서 있는 이동을 유도(誘導)하는 데 사용되는 자동차

③ 도로관리를 위하여 사용되는 자동차 중 도로상의 위험을 방지하기 위한 응급작업에 사용되거나 운행이 제한되는 자동차를 단속하기 위하여 사용되는 자동차

④ 교도소·소년교도소 및 구치소, 소년원 또는 소년분류심사원, 보호관찰소의 자동차 중 도주자의 체포 또는 수용자, 보호관찰대상자의 호송·경비를 위하여 사용되는 자동차

⑤ 국내외 요인(要人)에 대한 경호업무 수행에 공무(公務)로 사용되는 자동차

정답 3번

쟁점

이 문제는 긴급자동차 중 사용 기관 등의 신청과 시·도경찰청장의 지정이 있어야 긴급자동차로 인정되는 범위를 묻는다. 핵심은 「도로교통법 시행령」 제2조 제1항 제1호부터 제5호까지의 자동차와 제6호부터 제11호까지의 자동차를 구별하는 것이다.

용어 풀이

지정 긴급자동차 = 법령이 정한 용도에 쓰이는 자동차 가운데, 사용하는 사람 또는 기관 등의 신청을 받아 시·도경찰청장이 지정해야 긴급자동차로 인정되는 자동차이다.

핵심 구분

「도로교통법 시행령」 제2조 제1항 단서에 따르면 같은 항 제6호부터 제11호까지의 자동차는 사용하는 사람 또는 기관 등의 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정한 경우에만 긴급자동차로 인정된다. 반면 제1호부터 제5호까지의 자동차에는 이 지정 요건이 적용되지 않는다. 도로상의 위험 방지를 위한 응급작업 또는 운행 제한 자동차의 단속에 사용되는 도로관리 자동차는 제8호이므로 지정 대상이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 경찰용 자동차 중 범죄수사·교통단속·그 밖의 긴급한 경찰업무 수행에 사용되는 자동차는 제1호에 해당하므로 신청·지정이 필요한 제6호부터 제11호까지의 자동차가 아니다.
- 틀린 표현: 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정하는 경우에만 인정되는 자동차로 본 부분
- 올바른 표현: 해당 용도의 경찰용 자동차는 제1호의 긴급자동차이며, 제1항 단서의 신청·지정 대상이 아니다.

② X
- 국군 및 주한 국제연합군용 자동차 중 군 내부의 질서 유지나 부대의 질서 있는 이동을 유도하는 데 사용되는 자동차는 제2호에 해당한다.
- 틀린 표현: 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정하는 경우에만 인정되는 자동차로 본 부분
- 올바른 표현: 해당 용도의 군용 자동차는 제2호의 긴급자동차이며, 제1항 단서의 신청·지정 대상이 아니다.

③ O
- 도로관리 자동차 중 도로상의 위험을 방지하기 위한 응급작업에 사용되거나 운행이 제한되는 자동차를 단속하기 위하여 사용되는 자동차는 제8호에 해당한다. 제8호는 제6호부터 제11호까지의 범위에 포함되므로 신청과 시·도경찰청장의 지정이 있어야 긴급자동차로 인정된다.

④ X
- 교도소·소년교도소·구치소, 소년원·소년분류심사원, 보호관찰소의 자동차 중 도주자 체포 또는 수용자·보호관찰 대상자의 호송·경비에 사용되는 자동차는 제4호에 해당한다.
- 틀린 표현: 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정하는 경우에만 인정되는 자동차로 본 부분
- 올바른 표현: 해당 호송·경비용 자동차는 제4호의 긴급자동차이며, 제1항 단서의 신청·지정 대상이 아니다.

⑤ X
- 국내외 요인에 대한 경호업무 수행에 공무로 사용되는 자동차는 제5호에 해당한다.
- 틀린 표현: 신청에 의하여 시·도경찰청장이 지정하는 경우에만 인정되는 자동차로 본 부분
- 올바른 표현: 해당 경호용 자동차는 제5호의 긴급자동차이며, 제1항 단서의 신청·지정 대상이 아니다.

오답 포인트

각 선지가 모두 긴급자동차의 종류에 해당한다는 점만 보고 판단하면 틀리기 쉽다. 이 문제는 긴급자동차인지 자체가 아니라 별도의 신청과 지정이 필요한지를 묻는다. ③은 도로관리 자동차라는 점보다 시행령 제2조 제1항 제8호에 해당한다는 점이 결정적이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 선지의 자동차가 시행령 제2조 제1항의 몇 호에 해당하는지 찾는다. 제1호부터 제5호까지이면 신청·지정 요건이 없고, 제6호부터 제11호까지이면 사용 기관 등의 신청과 시·도경찰청장의 지정이 필요하다고 판단한다.

암기 포인트

긴급자동차 지정 대상은 제6호부터 제11호까지이며, 도로관리 응급·단속 자동차는 제8호이다.

NoteBase

13. 「도로교통법」상 진로 양보의 의무와 양보운전에 대한 설명으로 옳은 것은?

① 긴급자동차를 포함한 모든 차의 운전자는 뒤에서 따라오는 차보다 느린 속도로 가려는 경우에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다.

② 비탈진 좁은 도로에서 긴급자동차 외의 자동차가 서로 마주보고 진행하는 경우에는 올라가는 자동차가 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다.

③ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 들어가려고 하는 차의 운전자는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 좁은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 좁은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

④ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에 동시에 들어가려고 하는 차의 운전자는 좌측도로의 차에 진로를 양보하여야 한다.

⑤ 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로에서 우회전하려고 하는 차의 운전자는 그 교차로에서 직진하거나 좌회전하려는 다른 차가 있을 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다.

정답 2번

쟁점

이 문제는 진로 양보의무와 교통정리가 없는 교차로에서의 양보 순서에 관한 문제이다. 핵심은 뒤차에 대한 양보, 좁은 비탈길에서의 양보, 도로 폭과 진입 순서에 따른 우선관계, 동시 진입 및 회전 차량 사이의 우선관계를 구별하는 것이다.

용어 풀이

진로 양보 = 다른 차가 먼저 안전하게 통행할 수 있도록 속도를 줄이거나 도로 가장자리로 피하는 행위이다.
교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 = 신호기나 경찰공무원 등의 신호·지시에 따라 통행 순서가 정해지고 있지 않은 교차로이다.

NoteBase

핵심 구분

「도로교통법」 제20조에 따르면 뒤차보다 느리게 가려는 차가 우측 가장자리로 피하여 양보하는 원칙에서 긴급자동차는 제외된다. 비탈진 좁은 도로에서 긴급자동차 외의 자동차가 마주 보면 올라가는 자동차가 양보한다.

같은 법 제26조에 따르면 교통정리가 없는 교차로에서는 이미 들어가 있는 차가 우선하고, 도로 폭이 다르면 폭이 넓은 도로의 차가 우선한다. 동시에 들어가려는 경우에는 우측도로의 차가 우선하며, 좌회전 차량은 직진하거나 우회전하려는 차량에 양보한다.

같은 법 제29조에 따르면 긴급자동차가 접근하면 다른 차는 긴급자동차의 우선통행을 위하여 진로를 양보해야 한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 뒤차보다 느리게 가려는 경우 우측 가장자리로 피하여 양보하는 의무의 주체는 긴급자동차를 제외한 모든 차의 운전자이다.
- 틀린 표현: '긴급자동차를 포함한 모든 차'
- 올바른 표현: '긴급자동차를 제외한 모든 차'이다.

② O
- 비탈진 좁은 도로에서 긴급자동차 외의 자동차가 서로 마주 보고 진행하는 경우에는 올라가는 자동차가 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보한다.

③ X
- 자신이 통행하는 도로보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로에서 교차로로 들어가려는 다른 차에 진로를 양보하여야 한다. 선지는 이 두 곳의 '넓은'을 모두 '좁은'으로 바꾸어 우선관계를 뒤집었다.
- 틀린 표현: '교차하는 도로의 폭이 좁은 경우', '폭이 좁은 도로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차'
- 올바른 표현: '교차하는 도로의 폭이 넓은 경우', '폭이 넓은 도로로부터 교차로에 들어가려고 하는 다른 차'이다.

④ X
- 교통정리가 없는 교차로에 두 차가 동시에 들어가려는 경우에는 좌측도로의 차가 아니라 우측도로의 차가 우선한다.
- 틀린 표현: '좌측도로의 차에 진로를 양보'
- 올바른 표현: '우측도로의 차에 진로를 양보'이다.

⑤ X
- 교통정리가 없는 교차로에서는 좌회전하려는 차가 직진하거나 우회전하려는 차에 진로를 양보한다. 우회전 차량이 직진 또는 좌회전 차량 모두에게 양보하는 것이 아니다.
- 틀린 표현: '우회전하려고 하는 차의 운전자는 직진하거나 좌회전하려는 다른 차에 진로를 양보'
- 올바른 표현: '좌회전하려고 하는 차의 운전자는 직진하거나 우회전하려는 다른 차에 진로를 양보'이다.

오답 포인트

①은 긴급자동차까지 일반적인 뒤차 양보의무에 포함시키는 함정이다. ④는 동시 진입 때 우측도로 차량이 우선한다는 규칙을 좌측도로 차량으로 바꾸었고, ⑤는 양보의무가 있는 좌회전 차량과 우선하는 우회전 차량의 관계를 뒤집었다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

양보 문제는 먼저 상황을 나눈다. 뒤차와의 관계에서는 긴급자동차 제외 여부를 확인하고, 좁은 비탈길에서는 올라가는 차가 양보한다고 판단한다. 교통정리가 없는 교차로에서는 '선진입 차 → 넓은 도로의 차 → 동시 진입 시 우측도로의 차 → 직진·우회전 차량'의 순서로 우선관계를 확인한다.

암기 포인트

좁은 비탈길은 올라가는 차가 양보하고, 무신호 교차로는 선진입·넓은 도로·우측도로·직진 및 우회전 차량이 우선한다.

NoteBase

14. 「도로교통법 시행규칙」상 운전면허에 따라 운전할 수 있는 차량이 바르게 연결되지 않은 것은?

① 1종 대형면허 - 건설기계 중 덤프트럭
② 1종 보통면허 - 적재중량 12톤 미만의 화물자동차
③ 1종 소형면허 - 이륜자동차
④ 2종 보통면허 - 승차정원 10명 이하의 승합자동차
⑤ 2종 소형면허 - 원동기장치자전거

정답 3번

쟁점

이 문제는 운전면허의 종류별로 운전할 수 있는 차량의 범위를 구별하는 문제이다. 핵심은 제1종·제2종과 대형·보통·소형의 조합마다 허용되는 차종, 승차정원, 적재중량이 다르다는 점이다.

용어 풀이

운전면허별 운전 가능 차량 = 해당 면허를 가진 사람이 법적으로 운전할 수 있도록 정해진 차량의 범위이다.

핵심 구분

「도로교통법 시행규칙」 제53조 및 별표 18에 따르면 제1종 대형면허는 덤프트럭을, 제1종 보통면허는 적재중량 12톤 미만의 화물자동차를 운전할 수 있다. 제1종 소형면허는 3륜화물자동차·3륜승용자동차·원동기장치자전거를 운전할 수 있고, 일반적인 이륜자동차는 제2종 소형면허로 운전할 수 있다. 제2종 보통면허는 승차정원 10명 이하의 승합자동차를, 제2종 소형면허는 이륜자동차와 원동기장치자전거를 운전할 수 있다.

선지별 해설

① O — 제1종 대형면허로 운전할 수 있는 건설기계에 덤프트럭이 포함되므로 바르게 연결되었다.
② O — 제1종 보통면허로 적재중량 12톤 미만의 화물자동차를 운전할 수 있으므로 바르게 연결되었다.
③ X — 제1종 소형면허의 운전 가능 차량은 3륜화물자동차·3륜승용자동차·원동기장치자전거이므로 이륜자동차와의 연결은 틀리다. 틀린 표현: '제1종 소형면허 - 이륜자동차'. 올바른 표현: '제2종 소형면허 - 이륜자동차'이다.
④ O — 제2종 보통면허로 승차정원 10명 이하의 승합자동차를 운전할 수 있으므로 바르게 연결되었다.
⑤ O — 제2종 소형면허로 원동기장치자전거를 운전할 수 있으므로 바르게 연결되었다.

NoteBase

오답 포인트

③의 '소형'이라는 공통 명칭만 보고 제1종 소형면허와 제2종 소형면허를 혼동하기 쉽다. 이륜자동차는 제2종 소형면허에 연결되고, 제1종 소형면허는 3륜자동차와 원동기장치자전거에 연결된다는 차이가 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

면허 명칭을 종과 등급으로 나누어 확인한 뒤 차량의 종류, 승차정원, 적재중량을 차례로 대조한다. 특히 이륜자동차는 제2종 소형, 덤프트럭은 제1종 대형, 적재중량 12톤 미만 화물자동차는 제1종 보통으로 연결한다.

암기 포인트

이륜은 2종 소형, 3륜은 1종 소형으로 구분한다.

NoteBase

15. 「도로교통법」상 교차로 통행방법에 대한 설명으로 옳지 않은 것은? (다툼이 있는 경우 판례에 의함)

① 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다.

② 교차로 진입 직전에 설치된 백색실선은 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지와 동일하게 볼 수 있으므로, 교차로에서의 진로변경을 금지하는 내용의 안전표지가 개별적으로 설치되어 있지 않더라도 자동차 운전자가 교차로에서 진로변경을 시도하다가 교통사고를 발생시켰다면, 「도로교통법」 제5조의 신호 또는 지시에 따를 의무에 위반한 경우이다.

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

④ 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.

⑤ 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다.

정답 2번

쟁점

이 문제는 도로교통법상 교차로의 좌회전·진입·회전교차로 통행방법과 교차로 직전 백색실선의 효력이 미치는 범위에 관한 문제이다. 핵심은 일반 자동차와 자전거등의 좌회전 방법을 구별하고, 교차로 직전의 백색실선이 교차로 안까지 당연히 진로변경을 금지하는 것은 아니라는 판례의 태도를 파악하는 것이다.

용어 풀이

백색실선 = 해당 선이 설치된 도로 구간에서 차의 진로변경을 제한하는 노면표시이다.

교통정리 = 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 교통의 흐름을 조절하는 것을 말한다.

NoteBase

핵심 구분

도로교통법 제25조에 따르면 일반적인 모든 차는 교차로에서 좌회전할 때 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로 중심 안쪽을 이용하지만, 자전거등은 도로 우측 가장자리에 붙어 서행하면서 교차로 가장자리 부분을 이용한다. 교통정리가 없고 일시정지나 양보 안전표지가 있는 교차로에서는 다른 차의 진행을 방해하지 않도록 일시정지하거나 양보하여야 하며, 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다. 대법원 2015도3107 판결에 따르면 교차로 진입 직전의 백색실선은 교차로 안의 진로변경 금지표지와 동일하게 볼 수 없으므로, 교차로 안에 별도의 진로변경 금지 안전표지가 없다면 그 안에서 진로를 변경하다 사고를 냈다는 이유만으로 통행금지 안전표지의 지시를 위반한 경우에 해당하지 않는다.

선지별 해설

① O
- 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전하려면 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 도로교통법 제25조 제2항의 내용이다.

② X
- 교차로 진입 직전의 백색실선은 그 선이 설치된 구간의 진로변경을 제한할 뿐, 교차로 안의 진로변경까지 금지하는 별도의 안전표지와 동일하게 볼 수 없다. 따라서 교차로 안에 개별적인 진로변경 금지 안전표지가 없다면 그 안에서 진로를 변경하다 사고를 냈다는 사정만으로 통행금지 안전표지의 지시를 위반한 경우가 되지는 않는다.
- 틀린 표현: ‘백색실선은 교차로에서의 진로변경을 금지하는 안전표지와 동일하게 볼 수 있으므로, 별도의 안전표지가 없어도 도로교통법 제5조의 신호 또는 지시에 따른 의무를 위반한 경우이다.’
- 올바른 표현: ‘교차로 진입 직전의 백색실선은 교차로 안의 진로변경 금지 안전표지와 동일하게 볼 수 없으므로, 교차로 안에 별도의 진로변경 금지 안전표지가 없다면 그곳에서 진로를 변경하다 사고를 냈더라도 통행금지 안전표지의 지시를 위반한 경우에 해당하지 않는다.’

③ O
- 자전거등의 운전자는 일반 자동차의 좌회전 방식과 달리 미리 도로 우측 가장자리에 붙어 서행하면서 교차로 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다. 도로교통법 제25조 제3항의 내용이다.

④ O
- 교통정리를 하고 있지 않고 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치된 교차로에 들어가려는 운전자는 다른 차의 진행을 방해하지 않도록 일시정지하거나 양보하여야 한다. 도로교통법 제25조 제6항의 내용이다.

⑤ O
- 모든 차의 운전자는 회전교차로에서 반시계방향으로 통행하여야 한다. 도로교통법 제25조의2 제1항의 내용이다.

NoteBase

오답 포인트

②의 함정은 교차로 직전의 백색실선이 그 뒤의 횡단보도와 교차로 안까지 계속 효력을 미친다고 단정한 데 있다. 백색실선의 설치 구간과 교차로 안에 개별적으로 설치된 진로변경 금지 안전표지를 구별하여야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

교차로 통행 문제에서는 먼저 운전 주체가 일반 차인지 자전거등인지 구별한 다음, 교통정리 여부와 안전표지의 설치 위치를 확인한다. 백색실선 관련 판례 문제에서는 그 선이 실제로 설치된 구간과 교차로 안을 분리하여 판단한다.

암기 포인트

일반 차 좌회전은 중앙선·중심 안쪽, 자전거등 좌회전은 우측 가장자리·교차로 가장자리, 회전교차로는 반시계방향이다. 교차로 직전 백색실선의 효력이 교차로 안까지 당연히 이어지는 것은 아니다.

NoteBase

16. 「도로교통법」상 술에 취한 상태에서의 운전 금지에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등, 노면전차 또는 자전거를 운전하여서는 아니 된다.

② 경찰공무원은 교통의 안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 술에 취한 상태에서 자동차등, 노면전차 또는 자전거를 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우에는 운전자가 술에 취하였는지를 호흡조사로 측정할 수 있다.

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

④ 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 운전자의 혈중알코올농도가 0.03퍼센트 이상인 경우로 한다.

⑤ 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람에 대하여는 혈중알코올농도에 관계 없이 1년 이상 5년 이하의 징역이나 500만원 이상 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

정답 5번

쟁점

이 문제는 「도로교통법」상 음주운전 금지, 음주 측정 절차, 음주운전 기준과 벌칙에 관한 문제이다. 핵심은 음주운전의 금지·측정 규정과 혈중알코올농도 구간별 처벌을 구별하는 것이다.

용어 풀이

호흡조사 = 운전자의 호흡을 이용하여 술에 취하였는지를 측정하는 방법이다.
혈중알코올농도 = 혈액 속 알코올의 농도를 백분율로 나타낸 수치이다.

핵심 구분

「도로교통법」 제44조에 따르면 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등·노면전차·자전거를 운전해서는 안 된다. 경찰공무원은 교통안전과 위험방지를 위하여 필요하거나 음주운전이라고 인정할 상당한 이유가 있으면 호흡조사를 할 수 있고, 그 결과에 불복하는 운전자는 본인의 동의를 전제로 혈액 채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다. 운전이 금지되는 기준은 혈중알코올농도 0.03퍼센트 이상이다.
「도로교통법」 제148조의2는 음주운전의 벌칙을 혈중알코올농도 구간과 재범 여부 등에 따라 달리 정한다. 따라서 모든 음주운전자에게 혈중알코올농도와 관계없이 하나의 동일한 형벌 범위가 적용되는 것은 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① O
- 「도로교통법」 제44조 제1항은 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등·노면전차·자전거를 운전해서는 안 된다고 정한다.

② O
- 경찰공무원은 교통의 안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 음주운전이라고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우 호흡조사로 측정할 수 있다.

③ O
- 호흡조사 결과에 불복하는 운전자에 대해서는 그 운전자의 동의를 받아 혈액 채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

④ O
- 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 혈중알코올농도 0.03퍼센트 이상이다.

⑤ X
- 음주운전의 형사처벌은 혈중알코올농도와 재범 여부 등에 따라 구간별로 달라지므로, 혈중알코올농도와 관계없이 모두 1년 이상 5년 이하의 징역이나 500만원 이상 2천만원 이하의 벌금에 처한다는 설명은 틀리다.
- 틀린 표현: 혈중알코올농도에 관계없이 동일한 형벌 범위로 처벌한다.
- 올바른 표현: 일반적인 음주운전은 혈중알코올농도 0.2퍼센트 이상이면 2년 이상 5년 이하의 징역이나 1천만원 이상 2천만원 이하의 벌금, 0.08퍼센트 이상 0.2퍼센트 미만이면 1년 이상 2년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금, 0.03퍼센트 이상 0.08퍼센트 미만이면 1년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금으로 구분하여 처벌한다.

오답 포인트

⑤의 형벌 범위는 일부 음주 관련 위반이나 재범 규정에서 보이는 수치와 혼동하기 쉽다. 그러나 단순히 술에 취한 상태에서 운전한 경우의 벌칙은 혈중알코올농도 구간에 따라 달라지므로 '농도에 관계없이'라는 표현이 결정적인 오류이다.

다시 나오면 이렇게 판단

음주운전 문제에서는 먼저 금지 기준인 0.03퍼센트를 확인하고, 측정 절차와 형사처벌을 분리하여 판단한다. 처벌 선지에 '농도와 관계없이'라는 표현이 있으면 농도별 구간 규정과 재범 규정을 구별하여 검토한다.

암기 포인트

음주운전 금지 기준은 0.03퍼센트, 불복 재측정은 동의를 받은 혈액 채취, 벌칙은 농도 구간별 차등이다.

NoteBase

17. 「도로교통법」상 '운전자의 준수사항' 위반으로 볼 수 없는 것은?

① 자동차등에 영상표시장치를 장착하여 운전 중 볼 수 있는 위치에 지리안내 영상이 표시되도록 하였다.

② 자동차의 앞면 창유리의 가시광선(可視光線)의 투과율이 60%인 차를 운전하였다.

③ 도로에서 자동차등을 세워둔 채 시비·다툼 등의 행위를 하여 다른 차마의 통행을 방해하였다.

④ 관광버스의 운전자가 승객이 차 안에서 안전운전에 현저히 장해가 될 정도로 춤을 추는 행위를 방치하고 차를 운행하였다.

⑤ 자동차의 화물 적재함에 사람을 태우고 운행하였다.

정답 1번

쟁점

이 문제는 「도로교통법」상 모든 운전자의 준수사항과 그 예외에 관한 문제이다. 핵심은 원칙적으로 금지되는 운전행위와 영상표시장치에 표시할 수 있는 예외 영상을 구별하는 것이다.

용어 풀이

가시광선 투과율 = 자동차 창유리가 눈에 보이는 빛을 통과시키는 비율이다. 비율이 낮을수록 창유리가 어두워져 운전자의 시야 확보가 어려워진다.

핵심 구분

「도로교통법」 제49조는 운전 중 운전자가 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되는 것을 원칙적으로 금지하지만, 차량에 장착하거나 거치한 영상표시장치에 지리안내 영상 또는 교통정보안내 영상 등이 표시되는 경우는 예외로 허용한다. 앞면 창유리의 가시광선 투과율은 「도로교통법 시행령」 제28조에 따라 70퍼센트 이상이어야 한다. 또한 도로에서 시비·다툼으로 통행을 방해하는 행위, 승객의 현저한 소란행위를 방치한 운행, 화물 적재함에 사람을 태운 운행은 금지된다.

NoteBase

선지별 해설

① O
- 차량에 장착한 영상표시장치에 지리안내 영상이 표시되는 경우는 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되어도 허용되는 예외이므로 준수사항 위반으로 볼 수 없다.

② X
- 앞면 창유리의 가시광선 투과율은 70퍼센트 이상이어야 하므로 60퍼센트인 차를 운전하면 준수사항 위반이다.
- 틀린 표현: 앞면 창유리의 가시광선 투과율이 60퍼센트인 차를 운전하였다.
- 올바른 표현: 앞면 창유리의 가시광선 투과율이 70퍼센트 이상인 차를 운전하여야 한다.

③ X
- 도로에 자동차등을 세워 둔 채 시비·다툼을 하여 다른 차마의 통행을 방해하는 행위는 금지된다.
- 틀린 표현: 시비·다툼으로 다른 차마의 통행을 방해하였다.
- 올바른 표현: 도로에서 시비·다툼을 하더라도 다른 차마의 통행을 방해해서는 안 된다.

④ X
- 승객이 안전운전에 현저히 장해가 될 정도로 춤을 추는 등 소란행위를 하는 것을 내버려두고 운행해서는 안 된다. 이를 방치하고 운행했으므로 위반이다.
- 틀린 표현: 승객의 춤추는 행위를 방치하고 차를 운행하였다.
- 올바른 표현: 안전운전에 현저히 장해가 되는 승객의 소란행위를 제지한 뒤 운행하여야 한다.

⑤ X
- 운전자는 자동차의 화물 적재함에 사람을 태우고 운행해서는 안 된다.
- 틀린 표현: 화물 적재함에 사람을 태우고 운행하였다.
- 올바른 표현: 사람은 승차하도록 마련된 좌석에 태우고 운행하여야 한다.

오답 포인트

①의 '운전 중 볼 수 있는 위치'만 보고 곧바로 위반이라고 판단하기 쉽다. 그러나 지리안내 영상은 법이 명시한 허용 예외이다. 반대로 ②의 60퍼센트는 수치가 높아 보여도 앞면 창유리 기준인 70퍼센트에 미달한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 문제의 부정형 표현인 '위반으로 볼 수 없는 것'을 확인한다. 영상표시장치는 표시 위치만 보지 않고 영상의 종류가 지리안내·교통정보 등 허용 예외인지 확인하고, 창유리는 앞면 70퍼센트와 운전석 좌우 옆면 40퍼센트 기준을 구별한다. 시비·다툼에 따른 통행 방해, 현저한 소란행위의 방치, 적재함 승차 운행은 금지행위로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

내비게이션의 지리안내 영상은 허용되고, 앞면 창유리는 70퍼센트 이상이다.

NoteBase

18. 「도로교통법 시행규칙」상 운전면허가 취소되는 경우에 해당하지 않는 것은?

① 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 하고, 구호조치를 하지 아니한 때

② 혈중알코올농도 0.08퍼센트 이상의 상태에서 운전한 때

③ 술에 취한 상태에서 운전하거나 술에 취한 상태에서 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고 경찰공무원의 측정 요구에 불응한 때

④ 정기적성검사 기간 만료일 다음 날부터 적성검사를 받지 아니하고 6개월을 초과한 때

⑤ 최고속도보다 100km/h를 초과한 속도로 3회 이상 운전한 때

정답 4번

쟁점

이 문제는 「도로교통법 시행규칙」상 운전면허 취소 사유에 관한 문제이다. 핵심은 음주운전·음주측정 불응·중대한 속도위반 등의 취소 사유와 정기적성검사 미수검의 취소 기준 기간을 구별하는 것이다.

용어 풀이

운전면허 취소 = 일정한 중대 위반이나 법정 사유가 발생했을 때 운전면허의 효력을 장래를 향하여 소멸시키는 행정처분이다.

핵심 구분

「도로교통법 시행규칙」 제91조제1항 및 별표 28은 운전면허 취소·정지처분 기준을 정한다. 정기적성검사 미수검은 적성검사 기간 만료일 다음 날부터 검사를 받지 않고 1년을 초과해야 취소 사유가 된다. 따라서 6개월을 초과했다는 사실만으로는 이 취소 사유에 해당하지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 하고 구호조치를 하지 않은 때는 운전면허 취소 사유에 해당한다.

② O — 혈중알코올농도 0.08퍼센트 이상의 상태에서 운전한 때는 운전면허 취소 사유에 해당한다.

③ O — 술에 취한 상태에서 운전했거나 그렇게 인정할 만한 상당한 이유가 있는데도 경찰공무원의 음주측정 요구에 불응한 때는 운전면허 취소 사유에 해당한다.

④ X — 정기적성검사 기간 만료일 다음 날부터 검사를 받지 않고 6개월을 초과한 것만으로는 해당 취소 사유가 되지 않는다.
틀린 표현: '6개월을 초과한 때'
올바른 표현: '정기적성검사 기간 만료일 다음 날부터 적성검사를 받지 아니하고 1년을 초과한 때'

⑤ O — 최고속도보다 시속 100킬로미터를 초과한 속도로 3회 이상 운전한 때는 운전면허 취소 사유에 해당한다.

오답 포인트

④의 '6개월'과 실제 취소 기준인 '1년'을 혼동하기 쉽다. 이 문항은 취소 사유가 아닌 것을 묻는 부정형이므로, 나머지 중대한 위반행위보다 정기적성검사의 정확한 기간 기준을 확인해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

운전면허 취소 사유 문항에서는 먼저 질문의 부정형 여부를 확인한 뒤, 음주운전은 0.08퍼센트 이상, 중대한 속도위반은 최고속도보다 시속 100킬로미터 초과·3회 이상, 정기적성검사 미수검은 만료일 다음 날부터 1년 초과라는 기준을 선지와 대조한다.

암기 포인트

취소 기준은 음주 0.08퍼센트, 초과속도 시속 100킬로미터·3회, 정기적성검사 미수검 1년 초과이다.

NoteBase

19. 「도로교통법」상 통고처분과 범칙금 납부에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 경찰서장이나 제주특별자치도지사는 범칙자로 인정하는 사람에 대하여는 이유를 분명하게 밝힌 범칙금 납부통고서로 범칙금을 낼 것을 통고할 수 있다.

② 범칙금 납부통고서를 받은 사람은 10일 이내에 경찰청장이 지정하는 국고은행 등에 범칙금을 내야 한다.

③ 납부기간에 범칙금을 내지 아니한 사람은 납부기간이 끝나는 날의 다음 날부터 20일 이내에 통고받은 범칙금에 100분의 10을 더한 금액을 내야 한다.

④ 천재지변이나 그 밖의 부득이한 사유로 기간 내에 범칙금을 낼 수 없는 경우에는 그 사유가 없어지게 된 날부터 5일 이내에 내야 한다.

⑤ 범칙금을 낸 사람은 범칙행위에 대하여 다시 벌 받지 아니한다.

정답 3번

쟁점

이 문제는 「도로교통법」상 통고처분의 주체와 범칙금 납부기간·가산금·납부 효과에 관한 문제이다. 핵심은 최초 납부기간, 추가 납부기간, 가산율 및 부득이한 사유가 있는 경우의 예외를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

통고처분은 경찰서장이나 제주특별자치도지사가 범칙자로 인정되는 사람에게 범칙금 납부통고서로 범칙금 납부를 알리는 절차이다.

핵심 구분

「도로교통법」 제163조에 따르면 경찰서장이나 제주특별자치도지사는 범칙자로 인정되는 사람에게 이유를 분명히 밝힌 범칙금 납부통고서로 범칙금 납부를 통고할 수 있다. 같은 법 제164조에 따르면 납부통고서를 받은 사람은 10일 이내에 범칙금을 내야 한다. 이 기간을 넘긴 경우에는 그 다음 날부터 20일 이내에 통고받은 범칙금에 100분의 20을 더한 금액을 내야 한다. 천재지변이나 그 밖의 부득이한 사유가 있으면 그 사유가 없어진 날부터 5일 이내에 내며, 정해진 절차에 따라 범칙금을 낸 사람은 그 범칙행위로 다시 벌받지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O
경찰서장이나 제주특별자치도지사는 범칙자로 인정되는 사람에게 이유를 분명히 밝힌 범칙금 납부통고서로 범칙금 납부를 통고할 수 있다.

② O
범칙금 납부통고서를 받은 사람은 10일 이내에 경찰청장이 지정하는 국고은행 등의 납부기관에 범칙금을 내야 한다.

③ X
납부기간이 끝나는 날의 다음 날부터 20일 이내에 낼 수 있다는 부분은 맞지만, 가산율은 100분의 10이 아니라 100분의 20이다.
틀린 표현: 통고받은 범칙금에 100분의 10을 더한 금액
올바른 표현: 통고받은 범칙금에 100분의 20을 더한 금액

④ O
천재지변이나 그 밖의 부득이한 사유로 정해진 기간에 낼 수 없었다면 그 사유가 없어진 날부터 5일 이내에 범칙금을 내야 한다.

⑤ O
법에서 정한 최초 또는 추가 납부절차에 따라 범칙금을 낸 사람은 해당 범칙행위에 대하여 다시 벌받지 않는다.

오답 포인트

③의 ‘20일’이 맞다는 이유로 선지 전체를 옳다고 판단하기 쉽다. 이 선지는 기간은 맞고 가산율만 100분의 10으로 바꾼 복합 함정이며, 법정 가산율은 100분의 20이다.

다시 나오면 이렇게 판단

범칙금 납부 문제에서는 통고 주체, 최초 10일, 기한 경과 후 20일, 20% 가산, 부득이한 사유 해소 후 5일, 납부 후 재처벌 금지의 순서로 각 숫자와 효과를 대조한다.

암기 포인트

범칙금 납부는 ‘최초 10일, 추가 20일, 20% 가산, 부득이한 사유 해소 후 5일’이다.

NoteBase

20. 「교통사고처리 특례법」상 교통사고를 일으킨 운전자에 대하여 공소(公訴)를 제기할 수 있는 '중요법규 12개 사항 위반행위'에 해당하지 않는 것은?

① 「도로교통법」 제17조제1항 또는 제2항에 따른 제한속도를 시속 10킬로미터 초과하여 운전한 경우

② 「도로교통법」 제24조에 따른 철길건널목 통과방법을 위반하여 운전한 경우

③ 「도로교통법」 제27조제1항에 따른 횡단보도에서의 보행자 보호의무를 위반하여 운전한 경우

④ 「도로교통법」 제39조제3항에 따른 승객의 추락 방지의무를 위반하여 운전한 경우

⑤ 「도로교통법」 제12조제3항에 따른 어린이 보호구역에서 같은 조 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운전하여야 할 의무를 위반하여 어린이의 신체를 상해(傷害)에 이르게 한 경우

정답 1번

쟁점

이 문제는 「교통사고처리 특례법」 제3조제2항 단서 각 호에 규정된 중대한 교통법규 위반행위의 범위에 관한 문제이다. 핵심은 제한속도 위반의 수치 기준과 철길건널목·횡단보도·승객 추락 방지·어린이 보호구역 관련 의무 위반이 해당하는지를 구별하는 것이다.

용어 풀이

중대한 교통법규 위반행위 = 교통사고로 업무상과실치상죄 등을 범한 운전자에 대한 처벌 특례에서 예외로 열거한 중대한 위반 유형을 말한다.

핵심 구분

「교통사고처리 특례법」 제3조제2항제3호는 「도로교통법」상 제한속도를 시속 20킬로미터 초과하여 운전한 경우를 규정한다. 따라서 시속 10킬로미터 초과는 해당 기준이 아니다. 같은 항은 철길건널목 통과방법 위반, 횡단보도에서의 보행자 보호의무 위반, 승객의 추락 방지의무 위반, 어린이 보호구역에서의 안전운전의무 위반으로 어린이를 상해에 이르게 한 경우도 열거한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 제한속도를 시속 10킬로미터 초과한 것만으로는 이 위반 유형의 속도 기준을 충족하지 않는다.
- 틀린 표현: '제한속도를 시속 10킬로미터 초과하여'
- 올바른 표현: '제한속도를 시속 20킬로미터 초과하여'

② O
- 「도로교통법」 제24조에 따른 철길건널목 통과방법을 위반하여 운전한 경우는 열거된 위반행위에 해당한다.

③ O
- 「도로교통법」 제27조제1항에 따른 횡단보도에서의 보행자 보호의무를 위반하여 운전한 경우는 열거된 위반행위에 해당한다.

④ O
- 「도로교통법」 제39조제3항에 따른 승객의 추락 방지의무를 위반하여 운전한 경우는 열거된 위반행위에 해당한다.

⑤ O
- 어린이 보호구역에서 정해진 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하여 운전할 의무를 위반하고, 그 결과 어린이의 신체를 상해에 이르게 한 경우는 열거된 위반행위에 해당한다.

오답 포인트

①의 '시속 10킬로미터 초과'를 일반적인 속도위반 기준처럼 받아들이는 것이 함정이다. 이 문항에서 묻는 특별한 속도 기준은 '시속 20킬로미터 초과'이다. 또한 ⑤는 어린이 보호구역에서 의무를 위반했다는 사실만이 아니라 그 위반으로 어린이를 상해에 이르게 했다는 결과까지 포함한다.

다시 나오면 이렇게 판단

속도 관련 선지는 먼저 '제한속도를 시속 20킬로미터 초과'했는지를 확인한다. 어린이 보호구역 관련 선지는 안전운전의무 위반과 어린이 상해 결과가 함께 제시되었는지를 확인하고, 철길건널목·횡단보도·승객 추락 방지 관련 의무 위반은 열거된 유형으로 판단한다.

암기 포인트

중대한 속도위반 기준은 제한속도보다 시속 20킬로미터 초과이다.

NoteBase