

교통 단속

도로 안전 개선을 위한 셰리프국 관행의 전환

협력 기관:

Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, 및 Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives

2025년 11월



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

교통 단속

도로 안전 개선을 위한 셰리프국 관행의 전환

목차

주요 요약	3
서론	5
King 카운티의 교통 안전 및 단속 현황	8
아웃리치 단계	8
셰리프국 관행	9
정책 권고안 개발	10
권고안	11
권고안 1	12
권고안 2	15
권고안 3	17
권고안 4	20
결론	22
미주	23

보고서 작성자:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter, 및 Katy Kirschner

협력 기관: Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition 및 기여 기관: Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives



EASTSIDE FOR ALL



People Power Washington

Transportation Choices



WASHINGTON FOR BLACK LIVES

보고서 편집자:

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

King County Office of Law Enforcement

Oversight(OLEO)셰리프국(Sheriff's Office)에 대한 독립적인 감독을 제공합니다. 객관적인 검토와 독립적인 조사를 수행하고 지역사회가 주도하고 형평성에 뿌리를 둔 증거 기반 정책 권고안을 제시합니다. 이러한 권고안을 작성하기 위해 OLEO는 지역사회 기반 단체와 파트너십을 맺고 협력합니다.

OLEO 연락처

☎ 전화: 206-263-8870

✉ 이메일: OLEO@kingcounty.gov

🌐 Web: kingcounty.gov/OLEO

데이터에 대한 참고 사항: OLEO는 연구 결과의 정확성과 관련성을 보장하기 위해 가능한 한 King 카운티 관련 데이터를 사용하기로 결정했습니다. 그러나 카운티 수준의 데이터를 사용할 수 없는 경우, OLEO는 주 또는 국가 수준의 데이터를 바탕으로 연구 결과를 도출했습니다.

대체 형식 이용 가능

206-263-8870 또는 TTY: 711로 전화하세요.

주요 요약

본 보고서: 접근 방식 및 지역사회 주도 프로세스

본 보고서에서 OLEO와 지역사회 파트너는 세리프국의 교통 단속 관행을 검토하고 보다 데이터에 기반하여 형평성을 갖춘, 안전 중심의 교통 단속 전략을 개발하기 위한 네 가지 권고안을 발표합니다.

본 보고서는 파트너 기관인 Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition 및 Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives의 기여로 완성된 OLEO의 첫 번째 지역사회 주도 정책 프로젝트입니다.^a

본 보고서 작성을 위한 정보를 얻기 위해 OLEO와 파트너는 King 카운티 도로 사용자들로부터 교통 위험 및 단속 전략에 대한 의견과 우선순위에 대한 의견을 들었습니다. 또한 세리프국 직원과 인터뷰를 통해 교통 단속과 관련된 기관의 정책과 관행에 대해 자세히 알아봤습니다. OLEO는 2020년부터 2024년까지 세리프국의 교통 단속 데이터를 분석하여 King 카운티의 현재 교통 단속 환경을 더 잘 이해하고, 전국 모범 사례 및 유사 관할 구역의 정책 접근 방식을 조사했습니다. 모든 연구 결과는 OLEO의 파트너에게 공유되었습니다. 본 보고서에서 발표한 네 가지 지역사회 주도 권고안은 OLEO의 모든 파트너와 협력하여 작성되었으며 파트너의 승인을 받았습니다.

교통 안전 및 단속 현황

세리프국은 교통 안전을 최우선 과제로 삼고 있지만, 교통 단속에 대한 포괄적인 전략은 가지고 있지 않습니다. 대신, 교통 단속은 개별 보안관들의 재량에 맡겨져 있어 교통 단속에 대한 접근 방식이 주먹구구식으로 이루어지고 있습니다. 세리프국은 모든 관할 구역의 교통 단속 정보를 얻기 위해 데이터를 일관되게 사용하고 있지 않으며 모든 차량 정지 검문에 대한 완전한 데이터를 수집하지도 않습니다. 즉, 세리프국은 교통 단속이 효과적인지 또는 어떻게 개선할 수 있는지 평가할 수 있는 능력이 없습니다. 또한 세리프국은 차량 정지 검문과 관련된 인구통계학적 정보를 수집하지 않기 때문에 교통 위반을 공정하게 단속하고 있는지 또는 불평등을 초래하고 있는지 여부를 측정할 수 없습니다.

OLEO의 분석에 따르면 2020년부터 2024년까지 세리프국이 실시한 차량 정지 검문의 절반 이상(52%)이 등록 만료나 후미등 고장 등 운전자 자신이나 타인에게 위해를 가할 명백한 위험이 없는 교통 위반에 대한 것이었습니다. **OLEO의 조사 결과는 세리프국이 제한된 자원을 활용하여 데이터 중심의 안전 중심 교통 단속 전략을 우선시하도록 초점을 전환할 수 있는 상당한 기회가 있음을 나타냅니다.**

Washington 주 전역과 전국적으로 옹호 단체들은 교통 사망자를 줄이는 동시에 기존의 교통 단속 관행으로 인한 인종적, 경제적 불평등을 해소하는 데 법 집행 자원을 집중할 것을 촉구하는 목소리를 높이고 있습니다. 연구에 따르면 미국의 차량 정지 검문은 유색인종과 저소득층에 불균형적으로 영향을 미치는 것으로 나타났습니다.¹ OLEO와 파트너는 교통 단속의 불평등을 해소하고 모든 King 카운티 도로 이용자의 교통 안전을 개선하기 위해 이 보고서의 권고안을 마련했습니다.

^a 지역사회 지침 프레임워크 프로세스에 대한 자세한 내용은 여기에서 확인하세요.

권고안

1.

안전 관련 교통 위반 단속의 우선시하고, 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한하며, 데이터 기반의 기관 전사적 교통 단속 전략을 수립하도록 정책 지침을 개정합니다.

- 1.1 안전과 관련된 차량 정지 검문에 우선순위를 둡니다.
- 1.2 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한합니다.
- 1.3 교통 안전을 증진하기 위해 보안관에게 데이터 기반 지침을 제공합니다.
- 1.4 교통 위반의 근본 원인을 해결하는 비처벌적 조치를 추구합니다.

2.

운전자의 권리를 증진하고 법집행의 인종적 불평등을 줄이기 위해 차량 정지 검문 중 질문을 제한하고 동의의 수색을 금지합니다.

- 2.1 차량 정지 검문 중 보안관의 질문의 범위를 차량 정지 검문을 시작한 주된 사유로 제한하도록 의무화합니다.
- 2.2 보안관이 첫 접촉 시 운전자에게 검문의 초기 사유를 즉시 알려주도록 의무화합니다.
- 2.3 교통 단속 중 '동의 수색'을 금지합니다.

3.

인구통계학적 데이터를 포함하여 모든 차량 정지 검문 데이터를 수집하고 데이터 수집, 저장 및 분석 모범 사례를 도입하여 투명성을 개선하고 책임감을 높입니다.

- 3.1 모든 차량 정지 검문에 대한 데이터를 수집하고 분석합니다.
- 3.2 차량 정지 검문 인구 통계 데이터를 수집하고 분석합니다.
- 3.3 데이터 수집 관행을 간소화합니다.

4.

셰리프국에서 자동 교통 단속을 확대를 고려하는 경우, King 카운티는 먼저 독립적인 타당성 및 형평성 조사를 의뢰하고 자동 단속의 잠재적 시행에 대한 강력한 지역사회 참여를 요구해야 합니다.

- 4.1 셰리프국은 타당성 및 형평성 조사에서 개인정보 보호 및 형평성 우려를 완화할 수 있는 경로가 입증될 때까지 신규 또는 추가적인 자동 단속을 추진해서는 안 됩니다.
- 4.2 향후 자동 단속을 추가로 시행하는 계획은 지역사회 주도로 이루어져야 하며 교통 안전 문제의 근본 원인을 해결하는 것을 목표로 해야 합니다.

서론

최근 몇 년간 우려스러운 교통 사망자 수 추세와 함께 교통 안전 옹호 활동 증가

차량 추돌은 미국에서 주요 사망 원인 중 하나입니다.² 코로나19 팬데믹 기간 동안 전국적으로 교통 사망자가 급증했으며 지난 몇 년 간 국가 수준의 교통 관련 사망자가 느리게 개선되었지만 Washington 주에서는 2023년 교통 사망자가 33년 만에 최고치를 기록하는 등 진전이 더뎠습니다.³ King 카운티도 비슷한 추세를 보였으며 2020~2024년 사이 세리프국 관할 구역에서 118건의 추돌 사고가 사망으로 이어졌습니다.^{b,4}

**33년 만에
교통사고
사망자 수
최고치
기록**

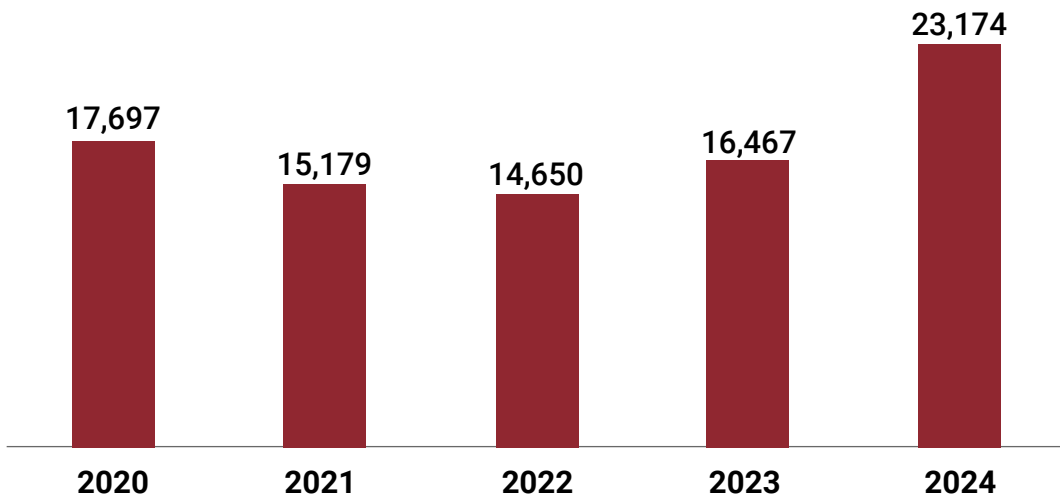


COVID-19 팬데믹 기간 동안 도로에 차량이 줄어들고 공중 보건 전문가들이 가능한 한 개인 간 접촉을 제한할 것을 권고함에 따라 많은 관할 구역에서 교통 단속 활동을 축소했습니다.⁵ King 카운티의 교통 단속 또한 비슷한 패턴을 보였으며 2020년부터 2022년까지 차량 정지 검문 비율이 감소한 후 2023년부터 2024년 사이 40% 증가했습니다.⁶

이러한 감소세에도 불구하고 차량 정지 검문은 여전히 시민과 King 카운티 보안관 간의 가장 흔한 접촉 방식입니다.⁷ 보안관들은 2020~2024년 사이에 87,000건 이상의 차량 정지 검문을 실시했습니다.⁸ 그러나 이러한 차량 정지 검문의 영향이 모두에게 동등하게 느껴지지 않습니다. 전국적으로 차량 정지 검문과 수색에서 인종적 편견과 프로파일링이 지속되고 있으며 저소득층에 불균형적인 영향을 미친다는 연구 결과가 반복적으로 발표되고 있습니다.⁹

전국적으로, 그리고 주 차원에서 옹호 단체와 정책 입안자들은 인종 및 경제적 불평등을 악화시키는 부적절한 교통 단속을 줄이면서 도로를 더 안전하게 만들기 위한 창의적인 해결책을 구현하기 위해 노력하고 있습니다.¹⁰ 옹호 단체는 경미한 교통 법규 위반에 대한 단속은 도로를 더 안전하게 만들지 못한다고 오랫동안 주장해

지난 4년 대비 2024년 세리프국 차량 정지 검문 건수 증가



^b “세리프국 관할 구역”이란 미편입 King 카운티 지역(incorporated King County) 내에서 카운티가 관리하는 도로와 Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish, Woodinville 등 계약 도시 내의 도로를 의미합니다. King County Airport, Metro, Sound Transit 기관 또한 세리프국 관할 구역에 포함됩니다.

왔으며, ¹¹ 역사적으로 유색 인종과 저소득층을 표적으로 삼아 해당 인구에 불평등한 결과를 초래하고, ¹² 교통 사망의 주요 원인인 음주(약물) 운전, 주의 산만 운전, 안전장치 착용, 과속 등 더 심각한 위반에 집중해야 할 경찰관의 역량을 저해한다는 지적을 해왔습니다. ¹³ 법 집행기관의 데이터 활용 능력이 커지면서 교통 안전 전문가와 협력하여 가장 중대한 교통 안전 문제에 맞게 단속을 조정할 기회가 생겨나고 있습니다. 지역사회 지침에 따라 올바르게 사용하면 법 집행 자원의 부담을 줄이고 더 안전한 운전으로 이어질 수 있는 새로운 기술이 등장하고 있습니다. 종합적으로 볼 때, 유사 관할 구역의 새로운 연구와 창의적인 접근 방식은 기존의 교통 단속 접근 방식의 잠재적 폐해를 해소하고 도로를 더 안전하게 만들 수 있는 잠재력이 높은 새로운 방법을 제시합니다.

교통 안전에 관한 King 카운티 감사관 보고서



King 카운티 감사관실(Auditor's Office)은 2022년에 교통 단속과 관련된 세리프국의 전략과 관행에 대한 감사를 실시했습니다. 이 보고서에 따르면 세리프국은 교통 단속에 대한 포괄적인 전략이 없으며, 보안관들의 교통 단속 활동이 기관의 목표에 부합하는지 또는 교통 안전에 영향을 미치는지 평가하지 않는 것으로 나타났습니다. 그 결과 세리프국 관할 구역에 따라 교통 단속이 제각각입니다. 또한 세리프국은 차량 정지 검문에 대한 교통 데이터를 체계적으로 수집하거나 보안관이 차량 정지 검문을 수행하는 방식에 불평등이 있는지 여부를 조사하지 않습니다. 감사관실은 수집된 제한된 데이터를 사용하여 백인 경찰관이 다른 인종의 운전자보다 흑인 운전자에게 무력을 사용할 가능성이 더 높다는 사실을 발견했습니다.

감사관실은 조사 결과에 따라 세리프국에 세 가지 권고안을 제시했습니다. 본 보고서가 발행된 현재 세리프국은 이러한 권고안 중 어느 것도 이행하지 않았습니다.

권고안 1

"King 카운티 세리프국은 교통 단속 목표를 파악하고 데이터를 사용하여 포괄적인 안전 목표를 향한 진행 상황을 추적하면서 해당 목표를 달성하기 위한 전략을 개발하고 실행해야 합니다.

권고안 2

King 카운티 세리프국은 미편입 지역 지휘관, 계약 파트너, King 카운티 지역 서비스국 도로 서비스 부서(Department of Local Services Road Services Division) 와 협력하여 교통 안전 목표 및 전략이 카운티 목표와 일치하는지 확인해야 합니다.

권고안 3

King 카운티 세리프국은 차량 정지 검문의 목적이나 결과에 관계없이 각 차량 정지 검문에 대해 인지도 인구통계학적 데이터를 수집해야 합니다."



여기에서 보고서 전문을 읽어보세요.

지역사회가 주도하는 정책 프로세스에서 협력하는 OLEO와 파트너들

최근 국가 및 주 차원의 옹호 활동과 교통 사망 사고에 대한 우려를 인식한 OLEO와 파트너들은 교통 단속에 대한 세리프국의 접근 방식을 평가하고 개선하고자 했습니다. 본 보고서는 여러 지역사회 기반 단체가 협력하여 만든 OLEO의 지역사회 주도 정책 프로세스의 ¹⁴ 결과물인 네 가지 권고안을 발표합니다.

OLEO의 파트너들은 다섯 가지 잠재적 정책 주제 목록에서 교통 단속을 본 프로젝트의 중점 과제로 선정했습니다. 교통 단속 프로젝트는 1년에 걸쳐 완료되었으며 5개의 지역사회 기반 단체가 참여했습니다. Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives가 포함되었습니다. OLEO는 이러한 파트너들과 정기적으로 만나 세리프국의 현재 관행, 국가적 모범 사례 및 잠재적 권고안에 대한 조사를 발표하고 논의했습니다. 또한 OLEO는 세리프국 직원들을 만나 이용 가능한 교통 단속 데이터를 분석했습니다. 잠재적 권고안과 관련 연구를 검토한 후 OLEO의 파트너들은 본 보고서의 네 가지 권고안을 발표하는 것으로 투표했습니다. 네 가지 권고안은 모두 OLEO와 협력한 지역사회 기반 단체들로부터 만장일치로 지지를 받았습니다.

타임라인

2024

9월

파트너들과 킥오프 미팅(Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives)

10월

파트너들이 정책 프로젝트로 교통 단속을 선정.

11월

외부 아웃리치 단계 - OLEO는 킹 카운티 감사관실과 만나 감사 및 권고 사항의 현황에 대해 논의함. 파트너가 교통 안전 및 단속 설문조사 배포 시작.

12월

Congolese Integration Network와 Washington for Black Lives가 대면 청취 세션을 개최함.

2025

1월

187건의 응답을 받은 후 설문조사 종료.

2월~4월

연구 단계 - 다양한 관할 구역의 세리프국 직원과 정보 수집 인터뷰를 진행. 세리프국에서 교통 단속 데이터를 받아 분석.

4월

파트너들에게 연구 및 정책 옵션을 공유. Eastside for All이 지역사회 파트너로 합류.

5월

파트너와 만나 정책 권고안을 개발.

7월

최종 정책 권고안 승인.

8월~11월

보고서 초안 작성 및 최종 확정. 최종 보고서 초안을 세리프국과 공유하여 검토 요청.

주요 요약	서론	King 카운티의 교통안전 및 단속 현황	권고안	결론
아웃리치 단계 세리프국 관행 정책 권고안 개발				

King 카운티의 교통 안전 및 단속 현황

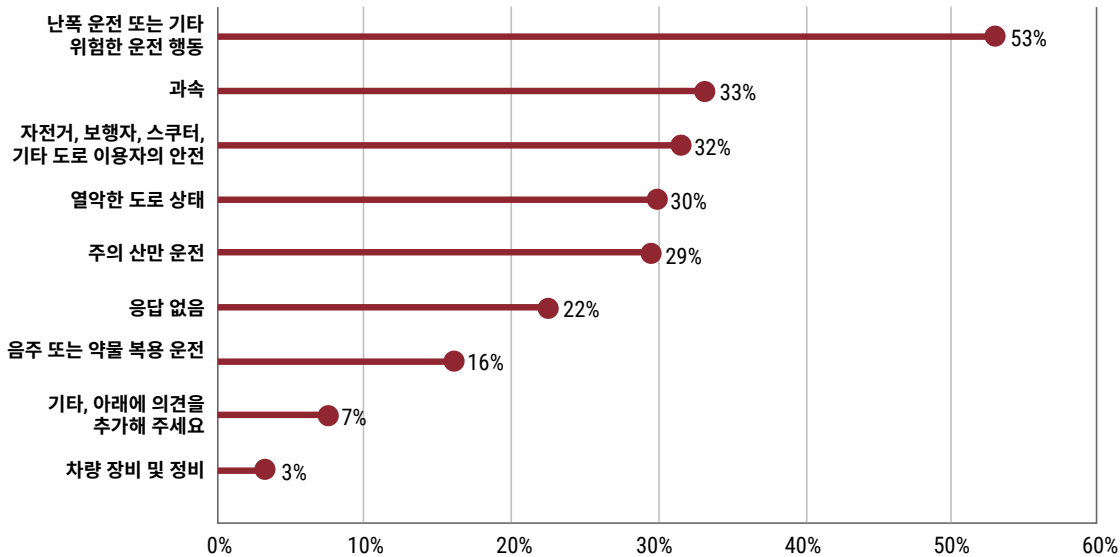


아웃리치: 교통 안전 및 단속에 대한 인식

교통 안전 및 단속을 프로젝트의 중점 과제로 선정한 후, OLEO와 파트너들은 King 카운티에서 거주하고 일하며 운전하는 지역사회 구성원들이 이 주제에 대해 어떻게 생각하는지 파악하기 위해 아웃리치 활동을 시작했습니다. OLEO의 모든 파트너는 설문조사를 배포하거나 의견 청취 세션을 진행하여 아웃리치 단계에 참여했습니다.

OLEO의 파트너들과 협력하여 개발한 설문조사는 2024년 11월 18일부터 2025년 1월 7일까지 진행되었으며, 총 187건의 응답을 받았습니다. 모든 설문 문항은 리커트 척도와 개방형 응답 문항이 혼합된 선택형 문항이었습니다. 설문조사는 온라인으로 진행되었으며 응답자는 익명으로 설문조사를 참여할 수 있었습니다. OLEO는 설문조사를 파트너들에게 공유하여 기존 네트워크를 통해 배포하도록 했으며 물론 세리프국과 서비스 계약을 맺은 모든 도시와 King 카운티의 미합입 지역 뉴스레터(King County's Unincorporated Area Newsletter)를 통해 설문조사를 공유했습니다.

응답자들은 가장 큰 교통 안전 우려 사항으로 난폭 운전, 과속, 비차량 도로 이용자의 안전을 꼽음



응답자의 대다수는 집에서 영어 이외의 언어를 사용하지 않는 백인 비장애여성이었으며, 이는 King 카운티의 다양한 지역사회를 대표하지 못하여 설문조사 결과의 신뢰도를 제한합니다. 이러한 한계를 염두에 두고 OLEO는 설문조사 결과를 분석하여 도로 이용자의 교통 안전 우려 사항에 대한 몇 가지 주요 통찰을 얻었습니다. 첫째, 응답자들은 가장 큰 우려 사항으로 난폭 운전, 과속, 비차량 도로 이용자의 안전을 꼽았습니다. 다음으로 응답자의 약 3분의 1은 차량 정지 검문 중 차량 수색에 대한 제한을 강화해야 한다고 생각했으며, 응답자의 12%는 정당한 안전상의 이유로만 검문을 실시해야 한다고 강조했고, 15%는 경찰이 검문의 초기 사유 이상의 질문을 하거나 구실로 삼은 검문을 실시해서는 안 된다고 답했습니다.^d

^c 리커트 척도는 응답자의 감정, 태도 및 인식을 측정하는 데 사용되는 평가 시스템으로, 응답자에게 매우 동의하지 않음부터 매우 동의함까지 다양한 응답 중에서 선택하도록 요청하여 응답자의 감정, 태도 및 인식을 측정합니다.

^d 구실로 삼은 검문(Pretextual stop)이란 법 집행관이 수색을 실시하거나 더 심각한 범죄를 조사할 의도로 경미한 위반을 이유로 개인을 검문하는 것을 말합니다. 차량 정지 검문 중 실시되는 대부분의 수색은 경찰관이 영장이나 수색할 만한 상당한 근거를 가지고 있어서가 아니라 운전자의 동의에 따라 이루어집니다.

주요 요약	서론	King 카운티의 교통안전 및 단속 현황	권고안	결론
아웃리치 단계 세리프국 관행 정책 권고안 개발				

본 프로젝트에 대한 OLEO의 아웃리치를 확장하기 위해 두 파트너 기관인 Congolese Integration Network와 Washington Community Alliance의 프로젝트인 Washington for Black Lives는 그룹 환경에서 설문조사 질문에 대해 토론하는 의견 청취 세션을 주최했습니다. 이를 통해 설문조사에 기술적으로 접근할 수 없거나 번역 서비스가 필요한 사람들이 자신의 통찰과 경험을 제공할 수 있었습니다. 2024년 11월 말과 12월 초에 여러 차례의 의견 청취 세션이 진행되었습니다. 주목할 만한 점은 의견 청취 세션 참석자의 인구통계학적 특성이 설문조사 응답자와 달랐다는 점입니다. Congolese Integration Network는 주로 아프리카 사하라 사막 이남 지역의 난민과 이민자를 지원합니다. 또한 Washington for Black Lives는 흑인 싱글 대대를 위한 의견 청취 세션을 개최했습니다.

의견 청취 세션 참석자들은 설문조사 응답자들의 주요 우려 사항을 공감하며 난폭 운전, 주의 산만 운전, 과속을 가장 큰 교통 안전 우려 사항으로 꼽았습니다. 그러나 의견 청취 세션에서 수집된 일부 정보는 설문조사 결과와 상반된 것으로 나타났습니다. 예를 들어, 설문조사 응답자들은 거주 지역에 법 집행 기관이 더 많이 상주하는 것에 관심을 표명했지만, 의견 청취 세션 참가자들은 법 집행 기관에 대한 두려움과 법 집행 기관과의 접촉을 제한하고 싶다는 감정을 공유했습니다.

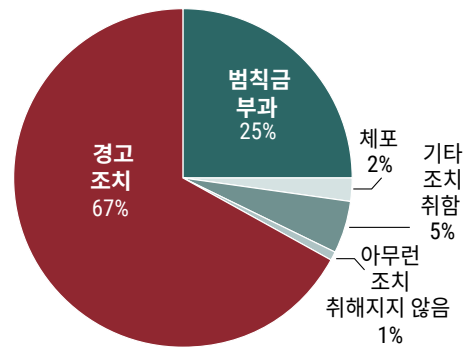
세리프국의 현재 관행

세리프국의 정책과 관행에 대한 추가적인 맥락을 파악하기 위해 OLEO는 직급, 책임, 근무지에 따라 다양한 세리프국 직원들과 여러 차례 인터뷰를 진행했습니다. 또한 OLEO는 교통 단속을 전문으로 하는 보안관들과 함께 동승 순찰에 참여했습니다. 이러한 대화를 통해 세리프국은 교통 안전을 2025년 최우선 과제 중 하나로 선정했음에도 불구하고¹⁵ 기관 차원의 명확한 교통 안전 전략이 없다는 사실을 분명히 알 수 있었습니다. 교통 단속 관행은 대부분 개별 보안관의 재량에 맡겨져 있으며 계약 도시와 King 카운티의 미편입 지역 간에 큰 차이를 보입니다.¹⁶

교통 단속에 관한 전반적인 전략이나 지침의 부재는 심각한 우려를 불러일으킵니다. **즉, 단속을 보안관의 재량에 맡길 경우 해당 기관은 King 카운티 주민과 방문객이 일관되고 공평한 대우를 받도록 보장할 수 없습니다.** 적절한 데이터 수집 관행이 없으면 해당 기관은 King 카운티 전역에서 특정 교통 안전 행동과 그에 따른 단속 조치를 추적할 수 없습니다. 이러한 우려는 감사관실이 세리프국의 관행에 대한 2022년 감사에서 발견한 사항과 일치합니다.¹⁷

세리프국의 현재 관행을 더 깊이 이해하고 감사관실의 2022년 보고서를 바탕으로 발전시키기 위해 OLEO는 2020~2024년의 차량 정지 검문 데이터를 분석했습니다. OLEO는 세리프국 직원이 약 112,219건의 교통 및 주차 단속 조치를 취했으며 87,167건의 차량 정지 검문을 실시했다는 사실을 확인했습니다.¹⁸ 같은 기간 동안 차량 정지 검문 3건 중 2건은 경고로 끝났습니다. 차량 정지 검문의 약 25%에서 경찰관이 범칙금을 부과했습니다. 체포로 이어진 경우는 2%에 불과했습니다.

2020-2024년 King 카운티 전역의 차량 정지 검문 결과



^e 이것은 세리프국 CAD(Computer Aided Dispatch, 컴퓨터 기반 출동 지령 시스템) 시스템의 교통 관련 단속 항목 수에 대한 OLEO의 분석을 기반으로 한 추정치입니다. 단일 CAD 항목에 여러 개의 단속 조치가 포함될 수 있으므로 이 추정치는 과소 계산된 것일 수 있습니다.

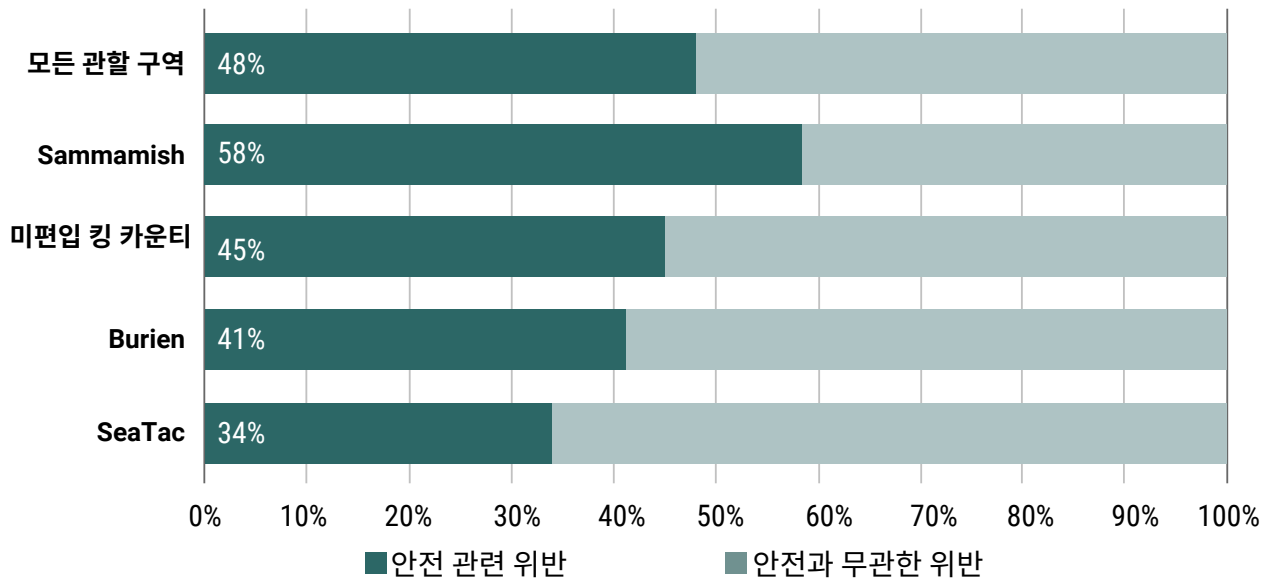
주요 요약	서론	King 카운티의 교통안전 및 단속 현황	권고안	결론
아웃리치 단계 세리프국 관행 정책 권고안 개발				

OLEO는 운전자가 자신이나 타인에게 위해를 가할 명백한 위험이 있는 안전 관련 위반으로 인한 차량 정지 검문이 안전과 무관한 교통 위반으로 인한 검문에 비해 얼마나 자주 발생하는지 분석했습니다. 모든 교통 및 주차 단속을 고려할 때, 안전과 무관한 위반으로 인한 검문은 세리프국 요원들의 전체 단속 조치 중 52%를 차지했습니다.

미편입 King 카운티 지역, Burien, SeaTac, Sammamish는 세리프국 관할 구역에서 교통 단속 건수가 가장 많았습니다.

SeaTac에서는 교통 단속 정지의 34%만이 안전 관련 위반으로인 한 것이었지만, Sammamish에서는 그 비율이 거의 60%로 증가했습니다.

2020-2024년 킹 카운티 전역의 안전 및 안전 무관 교통 위반 사례 비교



2020년부터 2024년까지 세리프국 직원이 무력을 사용한 차량 정지 검문은 41건으로 전체 차량 정지 검문의 0.01%에도 미치지 못했습니다. 표본 규모는 작지만 데이터에는 중요한 패턴이 있습니다. 같은 기간 동안 무력 사용 사건에 연루된 민간인 4명 중 3명이 남성이었습니다. 또한, King 카운티 인구의 7%에¹⁹ 불과한 흑인 운전자가 무력 사용 사건의 30%에 연루되어, 무력이 흑인 운전자에게 불균형적으로 사용되고 있다는 우려를 불러일으킵니다.²⁰

정책 권고안 개발

King 카운티 도로의 현재 과제에 대한 배경지식과 이해를 바탕으로 OLEO는 교통 안전 문제 해결, 교통 단속의 인종 및 경제적 불평등에 대한 우려, 유사 관할 구역의 교통 안전 및 단속 이니셔티브에 대한 평가에 대한 전국적 연구 및 모범 사례를 조사했습니다. 본 보고서의 다음 섹션에서는 이 연구의 주요 결과를 소개합니다. 이러한 우려를 해결하기 위한 잠재적 정책 옵션은 교통 단속 결정에 대한 정책 변경, 자동 단속, 교통 단속의 민간화,^f 교통 단속 전략을 지도하기 위한 데이터 수집 및 감사 관련 관행 개선 등 크게 네 가지로 분류되었습니다. OLEO는 파트너들에게 조사 결과를 발표하고 아래에 요약된 정책 권고안을 세리프국에 전달했습니다.

^f 민간화란 무장 법 집행관이 아닌 비무장 민간 인력을 투입하여 교통 위반에 대응하는 것을 말합니다. OLEO와 파트너는 민간화에 대한 연구와 옹호 활동을 고려했지만 최종적으로 본 보고서에서 민간화에 대한 권고안을 추진하지 않기로 결정했습니다.

권고안



다음 네 가지 권고안은 King 카운티 전역의 교통 안전을 개선하기 위해 OLEO의 파트너들과 협력하여 개발되었습니다.

1.

안전 관련 교통 위반 단속의 우선시하고, 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한하며, 데이터 기반의 기관 전사적 교통 단속 전략을 수립하도록 정책 지침을 개정합니다.

2.

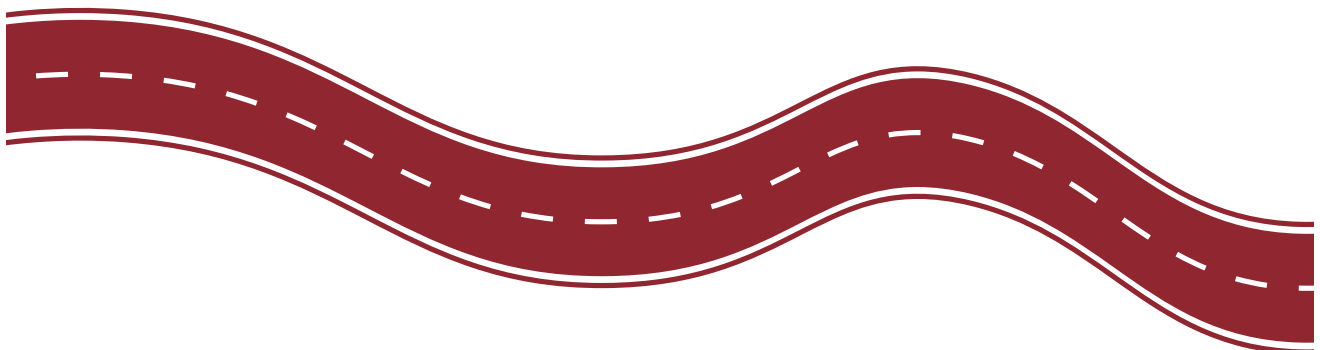
운전자의 권리를 증진하고 법집행의 인종적 불평등을 줄이기 위해 차량 정지 검문 중 질문을 제한하고 동의 수색을 금지합니다.

3.

인구통계학적 데이터를 포함하여 모든 차량 정지 검문에 대한 데이터를 수집하고 데이터 수집, 저장 및 분석에 대한 모범 사례를 도입하여 투명성을 개선하고 책임을 높입니다.

4.

세리프국에서 자동 교통 단속을 확대를 고려하고 있다면, King 카운티는 먼저 독립적인 타당성 및 형평성 조사를 의뢰하고 자동 단속의 잠재적 시행에 대한 강력한 커뮤니티 참여를 요구해야 합니다.



권고안 1

안전 관련 교통 위반 단속의 우선시하고, 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한하며, 데이터에 기반한 기관 차원의 교통 단속 전략을 수립하도록 정책 지침을 개정합니다.



Washington을 비롯한 전국의 옹호 단체는 안전과 관련된 차량 정지 검문을 우선시하고 도로 이용자의 안전에 위험이 적은 위반 행위에 대한 차량 정지 검문을 제한할 것을 촉구하고 있습니다.²¹ 주 전역에서 치명적인 추돌 사고와 운전 관련 부상이 증가함에 따라 음주(약물) 운전, 주의 산만 운전, 안전장치 착용, 과속 등 교통 사망 사고의 주요 원인과 관련된 단속에 다시 초점을 맞추는 것이 시급히 필요합니다.²² 경미한 위반에 대한 검문을 제한하면 교통 안전을 개선하고 지역 사회의 신뢰를 회복하며 치안 유지 과정의 불평등 가능성을 줄이며 지역 사회의 과도한 재정 부담을 완화할 수 있습니다.²³

전국적으로 차량 정지 검문과 관련된 잠재적 피해는 평등하게 느껴지지 않습니다. 흑인 운전자는 백인 운전자보다 차량 정지 검문을 당할 가능성이 더 높고, 흑인과 히스패닉 운전자는 차량 정지 검문 중에 수색, 티켓 발부, 체포,²⁴ 심지어는 사망할 가능성도 더 높습니다.²⁵ 운전 행동에 차이가 있다는 증거는 없지만, 흑인 운전자는 경미하거나 안전과 무관한 위반으로 검문될 가능성이 더 높습니다.²⁶ 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한하는 정책 개혁은 경찰관이 안전 관련 위반에 집중하고 구실로 삼은 검문같은 관행을 제한하도록 지침을 제공함으로써 교통 단속의 불평등을 줄이는 것을 목표로 합니다. 예를 들어, 2022년 Philadelphia 시의회는 안전과 무관한 특정 경미한 위반에 대한 교통정지를 금지했습니다.²⁷ 법안 시행 후 흑인 남성의 경미한 위반 차량 정지 검문이 54% 감소하여 Philadelphia의 불균형한 단속 패턴을 바로잡았습니다.²⁸ North Carolina 주 Fayetteville의 Harold Medlock 시장은 경찰관들에게 교통 안전과 관련된 가장 큰 우려에 교통 단속 노력을 집중하고 안전과 관련이 없는 경미한 교통 위반 단속을 중단하도록 지시한 결과, 교통 관련 범죄에 영향을 주지 않으면서 차량 정지 검문에 대한 인종 불평등이 감소하고 자동차 추돌, 교통 관련 부상, 교통 사망자가 줄었습니다.²⁹

King 카운티의 교통 단속 결정은 대부분 각 보안관의 개별 재량에 맡겨져 있어 세리프국 관할 구역 전체에서 교통 안전에 대한 구멍구멍 접근 방식이 이루어지고 있습니다. 감사관실 2022 보고서에 따르면 세리프국은 교통 단속에 대한 전략적 방향을 제시하지 않고 있으며,³⁰ 정의된 지표와 목표가 없으면 해당 기관은 단속 목표가 안전 관련 성과를 달성할 수 있도록 보장할 준비가 되어 있지 않은 것입니다. OLEO의 권고안은 제한된 기관 자원을 가장 중요한 교통 안전 문제를 해결하고 차량 정지 검문으로 인한 잠재적인 신체적, 심리적, 경제적 피해를 줄이기 위해 데이터 기반 교통 단속 전략을 장려합니다.³¹

⁹ OLEO는 King 카운티의 차량 정지 검문에 관한 포괄적인 인구 통계 데이터에 액세스할 수 없습니다. 감사관실의 2022 년 보고서에 따르면 세리프국은 교통 단속의 인종적 불평등을 분석할 수 있는 인구통계학적 데이터가 부족합니다. 현재 세리프국에서 수집하는 인구통계학적 정보는 일관성이 없고 신뢰할 수 없습니다. 따라서 본 보고서에서 교통 단속의 인종적 불평등에 관한 정보는 국가 데이터에 의존합니다. Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement> 참조.

1.1 안전 관련 검문을 우선시합니다.

정책 문구에는 다음과 같은 안전 관련 교통법규 위반을 단속하기 위해 보안관이 운전자를 검문 또는 구금할 수 있음을 명시해야 합니다.^h

- a. 모든 형사법 위반;
- b. 모든 이동 중 위반(난폭 운전이나 과속 등 차량이 이동하는 동안 운전자가 저지른 위반);ⁱ
 - i. 보안관은 정지 또는 취소된 면허로 운전하는 경우, 정지 또는 취소가 전적으로 다음 사유로 인한 것일 때는 단속 조치를 취해서는 안 됩니다.
 - 재정적 이유;
 - Washington주에서 범했다면 면허 정지 또는 취소 사유가 되지 않았을 다른 주에서의 위반; 또는
 - 청소년 임시 면허와 관련된 교통 범칙금 또는 위반 통지서로 인한 정지;^j
- c. 안전 벨트 또는 안전장치 사용 위반;
- d. 비상등을 켜 차량, 정지 표지판 또는 사이렌에 대한 운전자의 정차 또는 일시 정지 의무 위반.^k

정책 문구에는 보안관이 운전자 또는 도로상의 다른 사람의 안전에 심각한 위험을 초래하는 장비 위반에 대해서만 운전자를 정지시켜 교육 또는 수리 바우처 취득에 대한 정보를 제공해야 한다고 명시해야 합니다. 운전자 또는 도로상의 다른 사람의 안전에 심각한 위험을 초래하는 수준의 장비 위반은 "모든 상황을 종합적으로 고려할 때 객관적인 관찰자가 해당 장비 위반으로 인해 운전자 또는 주변에 있는 다른 사람이나 차량이 충돌하거나 부상을 입을 수 있다고 판단하는 것이 합당한 경우를 의미합니다. [여기에는]...야간 또는 기상 조건으로 인해 시야가 제한되는 상황에서 후미등, 전조등 또는 제동등이 모두 꺼져 있거나 작동하지 않는 경우, 운전자의 시야를 방해하는 깨진 앞유리, 머플러가 풀리는 경우 등이 포함될 수 있습니다."³²

이 권고안으로 인해 세리프국이 운전자 및 도로상의 다른 사람들에게 충돌 또는 부상의 즉각적인 위험을 초래하는 방식으로 결함이 있는 차량을 견인하는 조치를 취하는 것을 막아서는 안 됩니다.

1.2 안전과 무관한 차량 정지 검문을 제한합니다.

세리프국 정책을 업데이트하여 차량 번호판이 없거나 번호판이 차량의 등록된 제조사, 모델, 연식, 색상과 일치하지 않는 경우 등 도난 차량의 회수를 지원할 수 있는 위반을 제외하고 안전과 관련이 없는 위반에 대해서는 차량 정지 검문을 실시하지 못하도록 해야 합니다. 안전과 무관한 위반은 보험, 면허 또는 검사, 등록과 관련된 서류 위반 및 운전자나 도로상의 다른 사람의 안전에 심각한 위험을 초래하지 않는 모든 장비 위반을 말합니다. 미국 전역의 관할 구역에서 유사한 정책을 시행하여 경미한 위반에 대해 경찰관이 검문을 실시하지 못하도록 제한하고 있습니다. Philadelphia, San Francisco, Virginia에서는 경찰관이 차량 등록 만료(다양한 유예 기간 포함), 미작동 라이트 (모든 라이트가 작동하지 않는 경우 제외), 백미러에 매달린 물건 등의 위반에 대해 검문을 실시할 수 없습니다.³³ 다른 관할 구역에서는 다음을 경미한 위반으로 간주합니다:

^h 이 권고안의 구조와 내용은 제안된 하원 법안 1512(2025)를 모델로 삼았습니다.

ⁱ "이동 중 위반"에 해당하는 차량 법규 목록과전체 정의는 WAC (Washington Administrative Code, Washington 주 행정규칙) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>을 참조하세요.

^j 제안된 하원 법안 1512(2025), Sec 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#)의 문구에서 RCW (Revised Code of Washington, Washington 주 개정법전) 46.20.342(1)(c) (ii), (v) 또는 (vii) 참조.

^k RCW 46.37.190, <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>. 참조.

- a. 윈도우 틴팅 및 데칼,³⁴
- b. 번호판 위치 변경,³⁵
- c. 결함이 있는 장비 사용,³⁶
- d. 정원 초과 차량 운행,³⁷ 및
- e. 경미한 범퍼 문제.³⁸

1.3 교통 안전을 증진하기 위해 보안관에게 데이터 기반지침을제공합니다.

세리프국은 시 교통국과 같은 새로운 데이터 소스를 활용하여 단속 전략의 근거로 삼고 가장 영향력이 큰 교통 안전 문제에 자원이 투입되도록 하는 관행을 공식화해야 합니다. 세리프국 직원들은 OLEO와의 인터뷰에서 과속이나 신호 위반과 같은 안전 위반 비율이 높은 교차로와 도로에서 단속 대상을 지정하기 위해 사용 가능한 데이터를 사용하는 것에 대해 논의했지만, 이러한 접근 방식은 기관 전체에서 일관되지 않고 종종 개인의 주도로 이루어집니다. 또한 세리프국 직원들은 기관 교통 엔지니어 및 도시 계획가와 협력하여 데이터를 사용하여 안전하지 않은 교통 상황을 유발하는 도로 설계 문제를 해결할 수 있는 방법에 대해서도 공유했습니다.

세리프국 경영진은 교통 안전 데이터, 지역사회 민원, 과거 단속 데이터 등 다양한 출처의 데이터를 지속적으로 활용하여 단속 전략을 근거로 삼고 단속 관행과 교통 안전 결과에 미치는 영향을 측정하기 위한 기관 전사적 노력을 조정해야 합니다. 보안관에게 데이터에 기반한 명확한 지침을 제공하면 편견이 단속 결정에 영향을 미칠 가능성을 줄이고 지역사회의 신뢰를 향상하는 데 도움이 됩니다.

1.4 교통 위반의 근본 원인을 해결하는 비처벌적조치를 추구합니다.

세리프국은 안전과 관련이 없는 위반에 대해서는 운전자가 직면하는 문제에 기여하기보다는 위반의 근본 원인을 해결할 수 있는 비처벌적 조치로 대응해야 합니다. 예를 들어, 운전자가 제한된 재정적 자원으로 인해 고장난 후미등을 수리하지 않은 경우, 운전자를 인용하여 벌금을 부과하면 운전자의 재정적 스트레스가 가중되고 운전자가 후미등 위반을 해결할 수 있는 능력이 지연될 수 있습니다. 벌금과 범칙금만으로는 부정적인 행동을 억제하는 데 효과적이지 않으며,³⁹ 저소득층에게 불균형적으로 부정적인 영향을 미친다는 사실은 잘 알려져 있습니다.⁴⁰

2024년에 세리프국 계약 부서인 Burien 경찰은 145건의 카시트 검사를 실시하고 도움이 필요한 가정에 제공할 45개의 카시트를 주정부 지원금을 통해 구매했습니다. OLEO는 세리프국이 비처벌적 조치를 통해 운전자에게 도로에서 안전하게 운전하는 데 필요한 장비를 제공하는 프로그램을 지속적으로 추진할 것을 권장합니다.

권고안 2

운전자의 권리를 증진하고 법집행의 인종적 불평등을 줄이기 위해 차량 정지 검문 중 질문을 제한하고 동의 수색을 금지합니다.



차량 정지 검문 중 보안관이 질문할 수 있는 범위를 제한하고 운전자의 차량 수색에 대한 동의를 구할 수 있는 권한을 제한하면 세리프국의 제한된 자원을 안전 관련 위반 단속에 집중하고 교통 단속의 인종적 불평등을 줄일 수 있습니다. 광범위한 수사 질문과 '동의 수색'은 합법적이지만 강압적이고 편견에 기반한 치안 관행과 밀접한 관련이 있습니다.⁴¹ 예를 들어, San Francisco 경찰국은 최근 차량 정지 검문 중 경찰관이 할 수 있는 질문을 제한하는 정책 변경의 정당성으로, 문제가 되는 구실 검문을 줄이는 목표를 구체적으로 명시했습니다.⁴² 많은 관할 구역에서 동의 수색 사용을 개혁하고 있지만, Scotland에서는 동의 수색이 지나치게 높은 비율로 사용되고 불균형적으로 노동 계급 청소년을 대상으로 한다는 이유로 이를 금지했습니다.⁴³ Scotland의 동의 수색 금지 이후 경찰이 도난품이나 마약을 발견한 성공적인 수색이 증가하고 범죄는 감소하는 추세를 보였습니다.⁴⁴

동의 수색은 그 빈도가 높다는 점에서 특히 우려되는 부분입니다. 다른 유형의 수색과는 달리 동의 수색 예외는 법 집행 기관이 입증 기준을 충족할 필요가 없으므로 증거 수준이나 범죄의 확실성이 요구되지 않습니다. 수색에 대한 동의를 구하는 것은 전적으로 개별 보안관의 재량과 수색 대상자의 동의에 달려 있습니다.

그 명칭에도 불구하고 연구자들과 활동가들은 "동의 수색은 결코 합의에 의한 것이 아니다"라고 주장합니다.⁴⁵ 수색을 거부할 권리가 설명되고 이해되더라도, 법학자들은 경찰관과 같은 권위자에게 동의하는 것이 자유롭게 동의하는 것과 같지 않으며, 많은 사람들이 단순히 걸어 나가거나 운전해 갈 수 없으며 다른 결과에 직면할 수 있다는 것을 알고 자기 보호 차원에서 그렇게 한다고 주장합니다.⁴⁶ 또한, 아동이나 지적 장애인과 같은 취약 계층은 권위자의 영향을 더 많이 받고 결과를 충분히 이해하지 못하기 때문에 법적 권리를 '포기'할 가능성이 더 높습니다.⁴⁷

마지막으로, 전국 데이터에 따르면 유색 인종 운전자에 대한 동의 검색이 불균형적으로 이루어지고 있으며 대다수가 밀수품을 발견하지 못하는 것으로 나타났습니다.⁴⁸ 흑인 운전자의 차량을 더 높은 비율로 검색하지만 밀수품 발견 비율은 백인 운전자에 비해 비슷하거나 더 낮습니다.⁴⁹ 또한 검문 데이터를 분석한 결과 흑인 및 히스패닉 운전자를 수색하는 기준이 백인 운전자를 수색하는 기준보다 낮은 것으로 나타났습니다.⁵⁰ 법 집행 기관의 일부에서는 동의 검색이 중요한 수사 도구라고 주장하지만, 연구자들은 동의 검색이 상당한 근거에 기반한 수색보다 밀수품을 발견할 가능성이 적고, "동의 수색의 사용과 강력 범죄율 사이에는 관계가 없다는 것을 발견했습니다."⁵¹

¹ 영장, 상당한 근거 또는 합리적 의심에 따라 수색을 실시하는 경우, 법 집행 기관이 수색을 수행하기 위해 충족해야 하는 "증거의 기준" 또는 증거 수준이 있습니다. 이는 수정헌법 제4조에 명시된 부당한 수색으로부터 자유로운 권리를 침해하지 않도록 법 집행 기관에 일관된 기준을 제시하고 권한을 부여합니다.

^m 이 연구는 동의 수색이 더 높은 수준의 증거를 요구하는 수색보다 덜 효과적이라는 것을 보여 주지만, OLEO는 또한 Washington 주 대법원에서 영장 없이 상당한 근거에 기반한 수색이 금지되었음을 인지합니다. *Washington 주 대 Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

주요 요약	서론	킹 카운티의 교통 안전 및 단속 현황	권고안	결론
-------	----	----------------------	-----	----

이러한 관행에 대한 수많은 심각한 우려에도 불구하고, 세리프국은 일반적으로 "합법적이고 합리적인" 경우 동의 수색을 실시하지만 분석이나 대중 투명성을 허용하는 체계적이거나 접근 가능한 방식으로 추적되지 않습니다.⁵² 마찬가지로, 차량 정지 검문 중 질문과 행동에 대한 추가적인 정책 및 훈련 안전장치가 없으면 세리프국 보안관은 신뢰와 지역사회 관계를 희생하면서 문제 소지가 있는 수사 전술에 관여할 수 있습니다.

2.1 차량 정지 검문 중 보안관의 질문의 범위를 검문을 시작한 주된 사유로 제한하도록 의무화합니다.

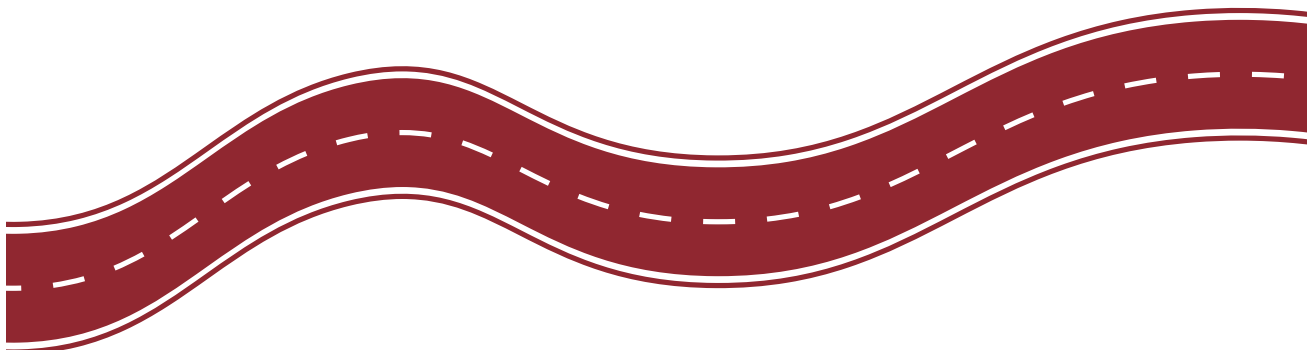
세리프국은 차량 정지 검문이 일반적인 수사 도구로 사용되기보다는 특정 교통 안전 위반을 해결하기 위한 목적으로 이루어지도록 해야 합니다. 차량 정지 검문 시 질문을 검문 사유를 해결하는 것으로 제한하면 보안관들이 위험한 행동에 대응할 수 있어 교통 안전과 운전자 교육을 촉진할 수 있습니다. 그러나 정책 문구에는 범죄 행위가 발생했거나, 발생 중이거나, 발생하려 한다는 합리적인 의심이 있는 경우, 보안관이 추가 조사를 진행할 수 있음을 분명히 해야 합니다.⁵³ 이 권고안은 전국적으로 흑인 운전자를 불균형하게 표적 삼는 것으로 밝혀진 구실 검문을 제한하기 위한 것입니다.⁵⁴ 질문 범위의 제한이 운전자가 추가로 또는 여러 건의 교통안전 위반을 범했을 가능성에 대해 운전자에게 이야기하는 것을 막아서는 안 되며 안전 관련 위반이 아닌 것에 대해 교육하거나 수리 바우처를 제공하는 것을 막아서는 안 됩니다.

2.2 보안관이 첫 접촉 시 운전자에게 검문의 초기 사유를 즉시 알려야 합니다.

정책 지침은 차량 정지 검문을 시작할 때 명확한 의사소통에 대한 기대치를 설정하여 보안관과 운전자 간의 이해를 증진하고 법 집행 기관과 지역사회 간의 관계를 개선해야 합니다.⁵⁵ 존중과 투명성을 가지고 차량 정지 검문을 시작하는 것은 절차적 정의를 위한 세리프국의 약속과 일치하며 지역사회 구성원들에게 신뢰성을 신호하는 것으로 입증되었습니다.⁵⁶ 절차적 정의의 원칙에 따라 행동하면 운전자들의 자발적인 준수와 협조를 개선하고 차량 정지 검문이 확대되는 것을 방지할 수 있다는 것이 잘 문서화되어 있습니다.⁵⁷

2.3 차량 정지 검문 중 "동의 수색"을 금지합니다.

OLEO는 세리프국에 차량 정지 검문 중 동의 수색 사용을 중단할 것을 권장합니다. 이 관행은 강압, 수색의 인종적 불평등, 수색에 대한 증거 기준 등 몇 가지 심각한 우려를 불러일으킵니다. 동의 수색은 기술적으로는 합법적이지만, 학자들은 동의 수색이 진정한 의미의 동의 수색이 될 수 없다고 주장합니다. 이러한 중대한 우려와 세리프국이 동의 수색에 대한 일관된 전략과 데이터가 부족하여 수색의 영향을 더 잘 이해하지 못한다는 점을 감안하여 OLEO는 세리프국에 이 관행을 중단할 것을 권고합니다.



권고안 3

인구통계학적 데이터를 포함하여 모든 차량 정지 검문에 대한 데이터를 수집하고 데이터 수집, 저장 및 분석에 대한 모범 사례를 도입하여 투명성을 개선하고 책임을 높입니다.



데이터 수집 관행을 개선하면 세리프국은 보안관 행동의 효율성, 형평성, 특이치를 분석하고 교통 안전 문제를 해결하기 위한 기관 전체의 전략을 수립하는 데 도움이 될 수 있습니다.⁵⁸ 데이터는 세리프국 관할 구역 전체의 교통 안전을 개선하는 데 중요한 도구가 될 수 있지만 수집된 데이터의 품질과 분석 능력에 따라 유용성이 제한될 수 있습니다. 전국적인 활동가들은 경찰관의 불필요한 행정 부담을 줄이면서 모든 차량 정지 검문에 대해 분석 가능한 데이터를 수집하는 전략을 개발했습니다.⁵⁹ 현재 세리프국은 차량 정지 검문에 대한 일부 정보를 수집하고 있지만, 해당 데이터가 완전하거나 공개적으로 접근 가능하거나 분석하기 쉽지 않습니다. 고품질의 상세한 데이터는 대중과 언론의 법 집행에 대한 신뢰를 높이고 정책 평가를 개선하며 전략을 수립할 수 있으므로 데이터를 공개적으로 제공하는 것이 중요합니다.⁶⁰

3.1 모든 차량 정지 검문에 대한 데이터를 수집하고 분석합니다.

세리프국은 결과에 관계없이 모든 차량 정지 검문을 기록하고 각 검문에 관련된 개인에 대한 데이터를 수집하여 세리프국 교통 단속 절차의 기록을 개선해야 합니다. 세리프국 직원들은 차량 정지 검문 시 더 많은 데이터 수집을 요구하면 보안관들이 차량 정지 검문을 꺼리게 될 것이라는 우려를 표명했습니다. 그러나 컴퓨터 지원 배차(CAD) 시스템에서 데이터를 쉽게 선택할 수 있는 드롭다운 메뉴를 사용하면 보안관의 관리 부담을 최소화할 수 있습니다. 또한 모든 차량 정지 검문 중에 데이터를 수집하면 리소스가 어디에 사용되는지, 세리프국이 교통 단속을 위한 리소스를 최대한 효율적으로 개발하고 간소화할 수 있는 방법에 대한 통찰력을 제공함으로써 장기적으로 행정 부담을 줄일 수 있습니다. 모든 차량 정지 검문에는 다음 검문이 포함됩니다.

- a. 교육 목적으로 이루어진 경우,
- b. 구두 경고가 주어지는 경우,
- c. 세리프국에서 만들었거나 세리프국 직원이 배치된 도로 검문소 또는 검문 지점으로 인한 경우,
- d. 경고장이 발부된 경우,
- e. 범칙금 고지서가 발부된 경우, 또는
- f. 체포가 이루어진 경우.

모든 검문에서 수집된 데이터에는 다음이 포함되어야 합니다.

- a. 검문을 실시한 이유;
- b. 검문 결과(교육, 구두 경고, 공식 경고, 범칙금 고지서, 체포 등);
- c. 검문 시간 및 장소;
- d. 검문에 관여한 직원, 다음을 포함:
 - i. 인구통계학적 특성(인종, 성별, 연령); 그리고
 - ii. 기관 특성(계급, 재직 기간); 그리고

- e. 검문 중 보안관이 취한 조치, 다음을 포함:
 - i. 개인을 차량에서 끌어냈는지 여부, 신체 접촉, 노상 억류, 수갑 또는 탐지견 수색을 통해 차량에서 끌어냈는지 여부;
 - ii. 수색이 실시된 경우 및 그 이유;
 - iii. 수색 결과(밀수품, 무기, 도난품, 현금, 발견된 물품 없음 등);
 - iv. 압수한 물품에 대한 설명, 그리고
 - v. 무력 사용 정보.

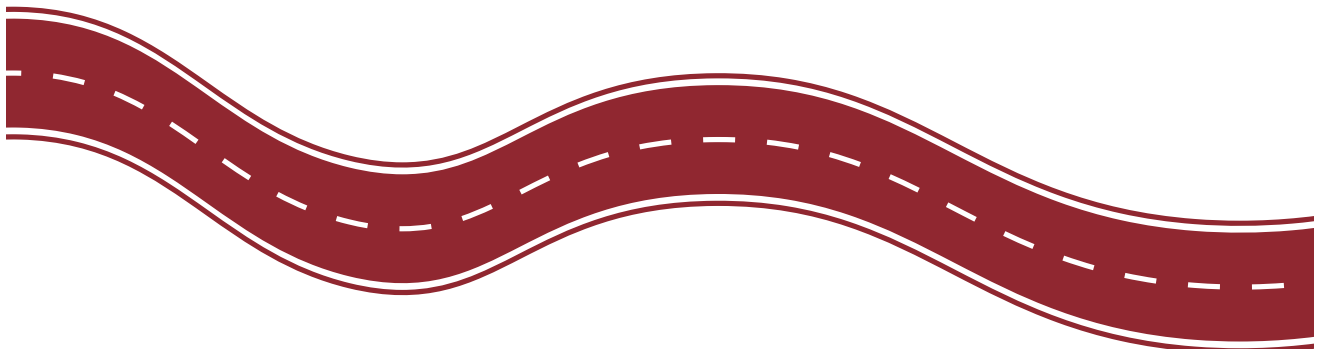
3.2 차량 정지 검문 인구통계학적 데이터를 수집 및 분석합니다.

셰리프국 교통 단속 관행이 King 카운티 지역사회에 불균등한 영향을 미칠 수 있는지 여부와 그 정도를 측정하려면 모든 차량 정지 검문에 대해 인구통계학적 정보를 수집해야 합니다. 감사관실 2022 보고서에 따르면 "셰리프국은 운영의 일환으로 교통 단속 인구통계학적 데이터를 체계적으로 수집하거나 분석하지 않습니다. 이는 셰리프국이 차량 정지 검문의 잠재적 불평등을 평가할 수 없다는 것을 의미합니다."⁶¹ 감사관실은 셰리프국에 차량 정지 검문의 목적이나 결과에 관계없이 각 차량 정지 검문에 대해 보안관이 인지한 인구통계학적 데이터를 수집할 것을 권고했습니다.

셰리프국 직원들은 차량 정지 검문 시 인지된 인구통계학적 정보를 기록하는 것에 대해 주저함과 불편함을 표명했습니다. 부정확성, 비실용성, 보안관과 운전자 간의 관계 방해 등의 우려가 있었습니다. 그러나 미국 법무부(U.S. Department of Justice)에 따르면, 개인의 정체성에 대한 경찰관의 인지가말로 그 정확성과 관계없이 잠재적으로 인종 프로파일링 또는 개인에 대한 편견을 초래할 수 있으므로 이를 기록하는 것이 모범 사례입니다.⁶²

OLEO는 셰리프국이 모든 차량 정지 검문에서 인지된 인구통계학적 데이터를 수집해야 한다는 권고를 지지하고 반복해서 강조합니다. 보안관은 검문받은 개인에게 아래에 설명된 특성을 스스로 밝히도록 요구해서는 안 됩니다.⁶³

이 권고안은 법 집행 기관의 인종 프로파일링을 줄이기 위한 2015년 California의 인종 및 정체성 프로파일링 법안을 모델로 삼았습니다. California에서는 경찰관이 모든 차량 및 보행자 검문에 대해 인지된 인구통계학적 데이터를 수집해야 합니다.⁶⁴ 수집된 인구통계학적 데이터에는 다음이 포함되어야 합니다:



주요 요약	서론	King 카운티의 교통 안전 및 단속 현황	권고안	결론
-------	----	-------------------------	-----	----

- a. 정차한 개인에 대해 보안관이 인지한 인종 또는 민족,ⁿ 성별, 성적 지향,^o 연령, 장애 여부, 영어 구사 능력;
- b. 검문받은 개인이 정신 또는 행동 건강 위기를 겪고 있는 것으로 보이는지 여부 ; 그리고
- c. 보안관의 인종 또는 민족 및 근무 연수.^p

3.3 데이터 수집 관행 간소화합니다.

세리프국은 현재 데이터 소프트웨어를 업데이트하고 있으므로, ^q OLEO는 이 기회를 활용하여 모든 데이터 소프트웨어(CAD, IPro, Mark 43 및 Sector^r 포함하되 이에 국한되지 않음)에 대한 데이터 수집 관련 표준 프로세스를 개발하여 여러 담당자의 데이터 입력이 가능한 한 통일되어 고품질 데이터를 얻을 수 있도록 할 것을 권장합니다. 표준화된 데이터 프로세스는 수집된 데이터를 분석하는 능력도 향상시켜 데이터를 최대한 활용할 수 있게 합니다.

- a. 소프트웨어는 세리프국 일반 명령 매뉴얼과 상호 참조하여 데이터 입력 필드가 정책에 따라 허용되는 단속 조치와 일치하도록 해야 합니다.
- b. 차량 정지 검문과 관련된 데이터는 분석 프로세스를 용이하게 하기 위해 단일 소프트웨어에 저장해야 합니다. 총 차량 정지 검문 건수, 검문의 일반적인 위치, 검문 결과 및 인구통계에 대한 데이터를 대중에 공개해야 합니다.

ⁿ OLEO는 세리프국이 다른 데이터베이스와 비교하여 데이터를 가장 잘 분석할 수 있도록 미국 인구조사국에 포함된 인종 및 민족 그룹을 사용할 것을 권장합니다. 백인, 흑인 및 아프리카계 미국인, 아시아계, 하와이 원주민 및 태평양 섬 주민, 아메리카 원주민, 히스패닉 및 라틴계, 다인종. OLEO는 이 목록이 King 카운티 거주자의 인종과 민족 정체성을 포괄적으로 파악하지 못한다는 점을 인지하고 있으며 이러한 데이터 문제를 더 잘 해결하기 위해 지역사회의 피드백을 환영합니다.

^o LGBTQ+ 커뮤니티의 활동가들은 법 집행 기관이 개인의 성적 지향 또는 성별에 대한 정보를 수집하는 것에 대해 추가적인 소외와 기존 편견 강화에 대한 우려로 인한 정당한 우려를 가지고 있습니다. 그러나 성별 또는 성별에 따른 불평등을 평가하고 프로파일링의 증거를 추적하기 위해서는 보안관이 개인의 성별과 성적 지향에 대해 자신이 인지한 바 기록하는 것이 좋습니다. 이렇게 하면 경찰관이 제지하는 개인에 대한 믿음을 보여주는 데이터 포인트가 생성되어 프로파일링의 증거를 밝히고 필요한 개혁을 촉구할 수 있습니다. Leonore F. Carpenter and R. Barrett Marshall, “Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof,” William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, November 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl> 참조.

^p OLEO는 세리프국이 모든 차량 정지 검문 시 수동 입력이 필요하지 않도록 각 보안관에게 이 정보를 보관할 수 있는 방법을 파악할 것을 권장합니다. 이 정보를 수집하고 이름과 배지 번호를 포함한 모든 개인 식별 정보를 제거하는 것이 가장 좋은 방법이며, 이는 각 보안관에게 고유 식별자를 할당함으로써 달성할 수 있습니다. Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, and Barry Friedman, “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, The Center on Policing Equity, the Policing Project at New York University School of Law, and the California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf> 참조.

^q 세리프국은 현재 새로운 CAD 시스템으로 이전을 추진하고 있습니다.

^r 세리프국에서는 나열된 소프트웨어를 포함하여 여러 소프트웨어를 사용하여 데이터를 정리합니다. CAD 시스템은 보안관들이 호출에 응답하고 경고 및 범칙금을 부과할 때 사용됩니다. IPro는 내부 조사 및 무력 사용 사례를 추적하는 데 사용되는 소프트웨어입니다. Mark43은 체포 시 수집된 모든 데이터를 포함하는 데이터베이스입니다. 마지막으로 Washington 주 순찰대에서 운영하는 Sector는 주 전역의 교통 단속 데이터를 저장합니다. 단일 사건에 대해 여러 소프트웨어에 데이터가 저장될 수 있으므로 분석이 복잡하고 시간이 많이 소요될 수 있습니다.

- c. 모든 보안관은 세리프국 데이터 수집 도구 사용법에 대한 정기적이고 지속적인 종합 교육을 이수해야 합니다.
- d. 세리프국은 오류 데이터를 최소화 하기 위해 모순되거나 누락된 필드를 자동으로 식별하여 잘못된 데이터를 최소화하는 소프트웨어를 활용해야 합니다.

권고안 4

세리프국에서 자동 교통 단속을 확대를 고려하는 경우, King 카운티는 먼저 독립적인 타당성 및 형평성 조사를 의뢰하고 자동 단속의 잠재적 시행에 대한 강력한 지역사회 참여를 요구해야 합니다.



"자동 단속"은 카메라를 사용하여 위반 차량의 번호판 사진을 촬영하고 등록된 차량 소유자에게 경고 또는 티켓을 우편으로 보내는 교통 단속 전략입니다. ⁶⁵ 카메라는 과속 및 신호 위반을 추적하는데 가장 자주 사용되지만, 전국적으로 여러 관할 구역에서는 카메라를 사용하여 주의 산만 운전을 감지하는 등 다른 형태의 자동 단속을 실험하고 있습니다. ⁶⁶ 현재 세리프국 관할 구역 내에서는 주로 Kenmore 시에서 신호 위반 카메라를 제한적으로 사용하고 있습니다. ⁶⁷

자동 단속 카메라의 사용은 보안관과 지역사회 구성원 모두에게 잠재적인 이점과 단점을 동시에 제공합니다. 자동 단속의 주요 이점은 차량 정지 검문 횟수를 제한하여 세리프국 직원과 지역사회 구성원 간의 위험한 언쟁과 심리적으로 해로운 상호작용의 가능성을 줄인다는 것입니다. ⁶⁸ 또한 위험한 운전 행동을 바꾸고 추돌을 줄이는 데 효과적일 수 있습니다. ⁶⁹

그러나 자동화된 단속은 사생활 침해 및 감시 우려를 야기할 수 있습니다. ⁷⁰ 대부분의 과속 단속 카메라는 분당 최대 1,800개의 번호판을 캡처하는 ALPR (automatic license plate reader, 자동 번호판 판독기) 기술을 사용합니다. 법 집행 기관은 유색인종과 저소득층을 포함한 소외된 커뮤니티를 감시하기 위해 이 ALPR 기술을 사용해 왔습니다. ⁷¹ 민감한 위치 데이터를 수집하고 저장하는 ALPR 업체는 연방 국경 단속 기관과 차량 위치 정보를 공유하여 주법을 위반했다는 비난을 받고 있습니다. ⁷² 또한 법 집행 기관이 ALPR 공급업체와 체결하는 계약은 공개되지 않아 대중에게 투명성을 보장하지 못하고 있습니다.

자동 단속은 또한 유색 인종과 저소득층 거주자의 비율이 높은 인구 밀집 지역에 위치한 고속 도로에 카메라를 배치하기 때문에 교통 단속에서 인종 및 경제적 불평등을 악화시킬 수 있습니다. ⁷³ 결과적으로 자동 교통 범칙금과 관련된 벌금은 티켓을 지불할 능력이 없는 유색 인종과 저소득 운전자에게 부과될 가능성이 더 높습니다. ⁷⁴

OLEO는 현재 King 카운티에서 자동 단속을 확대할 계획이 있는지에 대해 알지 못하지만, 세리프국은 제한된 예산과 위에 나열된 우려 사항으로 인해 자동 단속을 확대하는 데 신중을 기해야 합니다. 자동 단속을 둘러싼 또 다른 우려는 벌금이 과도하고 수익 중심적이며 자동 단속이 위험한 교통 상황의 근본 원인을 해결하지 못한다는 점입니다.⁷⁵ 연구에 따르면 도로 설계 개선이 교통 안전 개선에 더 효과적일 수 있습니다(예: 신호 또는 정지 표지판 대신 회전교차로를 설치하면 부상 유발 차량 추돌 사고가 75% 감소함).⁷⁶

4.1 세리프국은 타당성 및 형평성 조사를 통해 사생활 보호 및 형평성 우려를 완화할 수 있는 경로가 입증될 때까지 신규 또는 추가적인 자동 단속을 추진해서는 안 됩니다.

자동 단속이 저소득층과 유색인종에 불균형적인 부담을 줄 수 있다는 증거를 고려할 때,⁷⁷ OLEO는 King 카운티가 추가 카메라 배치, 기존 카메라의 확대 사용(예: 현재 사용 시간 및 목적 외 기존 스크린 카메라 사용) 또는 새로운 유형의 자동 단속 기술 도입 등 자동 단속을 세리프국 관할 구역 전체로 확대하기 전에 추가 연구를 수행할 것을 권고합니다. 타당성 및 형평성 조사에서는 다음 사항을 조사해야 합니다:

- a. 과속 및 신호 위반과 같은 교통 안전 문제가 불균형적으로 발생하여 자동 단속을 통해 가장 큰 혜택을 받을 수 있는 커뮤니티가 어디인지;
- b. 자동 단속이 아닌 도로 설계를 해결하거나 개선하는 데 자금을 효과적으로 사용할 수 있는지 여부;
- c. 카메라 사용 증가가 King 카운티 전역에 인종별로 다른 영향을 미칠 수 있는지 여부;
- d. 세리프국 관할 구역에서 사용 중인 기존 카메라의 교통 안전 개선 효과 - 성공의 척도는 수익 창출이나 발부된 범칙금 수가 되어서는 안 됩니다;
- e. 세리프국 관할 구역 내 기존 자동 단속의 현재 수익 사용, 사생활 보호 문제 및 형평성에 미치는 영향;
- f. 관할 구역과 연방 법 집행 기관 간의 데이터 공유 관행;
- g. 민간 기업 또는 계약업체와 그 소프트웨어의 데이터 공유 관행을 포함한 활용 방법; 그리고
- h. 데이터 사용 및 보관 절차.

타당성 및 형평성 조사는 세리프국으로부터 독립된 기관에서 수행해야 하며, 세리프국 관할 구역의 지역 사회와 협력하여, 영향을 받는 사람들이 프로세스 전반에 걸쳐 피드백과 의견을 제공할 수 있는 충분한 기회를 갖도록 개발해야 합니다.

4.2 추가적인 자동 단속을 시행하기 위한 향후 계획은 지역사회 주도로 이루어져야 하며 교통 안전 우려의 근본 원인을 해결하는 것을 목표로 해야 합니다.

OLEO는 자동 단속 조치를 추진하기 위한 모든 노력을 지역사회와 협력하여 수행할 것을 권고합니다. 타당성 및 형평성 조사를 완료하고 발표한 후 세리프국과 지역 정부 파트너가 추가적인 자동 단속을 추진할 계획이라면, 자동 단속 카메라의 위치 및 벌금을 포함한 단속 전략에 관한 결정에 지역사회 구성원이 충분히 참여하여 프로그램이 교통 안전 문제를 우선시할 수 있도록 해야 합니다.

향후 모든 자동 단속 프로그램은 교통 안전 우려의 근본 원인을 해결하지 못하는 자동화된 단속과 관련된 재정적 처벌로 인한 해로운 결과를 최소화하는 것을 목표로 해야 합니다. 관할 구역에서는 다음 사항을 고려해야 합니다.

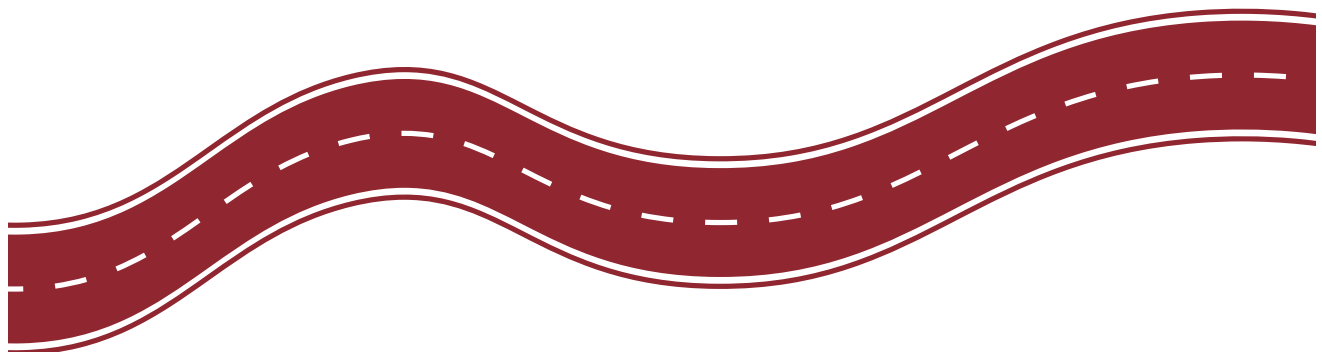
- a. 벌금 기반의 처벌을 부과하지 않고 대신 일정 기간 동안 경고를 활용하는 과태료에 대한 잠재적 파일럿 프로그램;
- b. 벌금 수준 및 납부 옵션(예: 소득 비례 벌금 또는 수수료 없는 분할 납부 계획), 사용할 대안(예: 수리 조건부 티켓(fix-it ticket) 또는 사회봉사 옵션).
- c. 자동 단속을 통해 발생한 수익을 지역사회가 지정한 도로 설계 및 교통 안전 인프라 개선에 재투자하도록 보장하는 방법.

결론

OLEO 파트너들은 King 카운티에서 거주하고, 일하고, 운전하는 사람들의 가장 큰 우려 사항으로 교통 안전과 단속을 꼽았습니다. 차량 정지 검문이 대중과 법 집행 기관 간의 가장 일반적인 접촉이라는 점을 고려할 때, 세리프국이 지역 사회의 요구에 부응하는 명확한 교통 단속 정책과 절차를 갖추는 것이 매우 중요합니다.⁷⁸

2022년에 감사관실은 세리프국의 교통 단속 관행에 대한 감사를 실시했습니다.⁷⁹ 이 보고서에 따르면 세리프국은 교통 단속에 대한 전략적 지침이 부족하고 포괄적인 차량 정지 검문 데이터를 수집하지 않는 것으로 나타났습니다. OLEO의 아웃리치 단계 전반에 걸쳐 수집된 정보는 이러한 결과를 확인시켜 줍니다.

OLEO와 파트너는 교통 안전을 개선하고 공평한 단속 관행을 증진하며 적절한 데이터 수집을 장려하기 위해 세리프국의 교통 단속 전략에 대한 추가 권고안을 개발했습니다. King 카운티 의회(King County Council)와 세리프국에 권고안을 제시한 후, OLEO는 권고안의 이행을 모니터링하여 파트너와 King 카운티 지역사회가 King 카운티 전역의 교통 안전 및 단속 관행을 개선하기 위해 취한 조치에 대한 정보를 계속 확인할 수 있도록 할 계획입니다.⁸⁰



미주

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washinton Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 "2020-2024 CAD 데이터"에 대한 OLEO 분석, 2025년 4월 17일, 상세 내용은 저자 보관.
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 "2020-2024 CAD 데이터"에 대한 OLEO 분석, 2025년 4월 17일, 상세 내용은 저자 보관.
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 King County Sheriff's Office 직원, OLEO와의 인터뷰, 2025년 2월-4월.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 "2020-2024 CAD 데이터"에 대한 OLEO 분석, 2025년 4월 17일, 상세 내용은 저자 보관.
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 "2020-2024 CAD 데이터" 및 "2020-2024 IAPro 데이터"에 대한 OLEO 분석, 2025년 4월 17일, 상세 내용은 저자 보관.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic

미주 계속

- Ordinances for Public Safety (STOPS), <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>; Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.
- 22 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
 - 23 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
 - 24 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
 - 25 Sam Levin, "US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows," April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; "Mapping Police Violence," <https://mappingpoliceviolence.org>.
 - 26 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
 - 27 City Council of Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
 - 28 Sammy Caiola, "Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%," March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
 - 29 Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, "Police Are Stopping Fewer Drivers – and It's Increasing Safety," January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
 - 30 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
 - 31 Vera Institute for Justice, "For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops," March 2023, <https://vera-institute.files.svdcn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.
 - 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.pdf).
 - 33 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
 - 34 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
 - 35 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
 - 36 Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
 - 37 Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
 - 38 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
 - 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, "Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety," October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.
 - 40 Aravind Boddupalli et al., "How Fines and Fees Impact Family Well-Being," August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, "Reimagining Traffic Fines and Fees," 2024, *UC Irvine Law Review*, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn>; Molly Webster, "Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state," December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.

미주 계속

- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, "Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers," April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.
- 42 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 43 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, *American University Law Review*, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., "Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature," *Behavior Analysis in Practice*, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, *American Law University*, 72:6, <https://aulareview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, "Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue," October 4, 2021, *University of Cincinnati Law Review*, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, "The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance," 2019, *The Yale Law Journal*, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, "The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court," 2008, *University of Florida Law Faculty Publications*, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., "How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?," February 16, 2023, *Public Policy Institute of California*, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- 51 Megan Dias et al., "Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice," May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 King County Sheriff's Office 직원, OLEO와의 이메일 서신, 2025년 4월 18일.
- 53 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, "Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America's Most Egregious Police Practice," January 17, 2023, *Richmond Public Interest Law Review*, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, *PNAS Nexus*, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, *Regulatory Theory: Foundations and Applications*, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., "Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots," March 28, 2022, *PNAS*, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.

미주 계속

- ⁶⁰ Police Executive Research Forum, “What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data,” February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- ⁶¹ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁶² Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned,” 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- ⁶³ Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docaptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- ⁶⁴ 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- ⁶⁵ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁶ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁶⁷ King County Sheriff’s Office 직원, OLEO와의 인터뷰, 2025년 2월 5일.
- ⁶⁸ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁹ Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- ⁷⁰ Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- ⁷¹ Ibid.
- ⁷² Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- ⁷³ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁴ Ibid.
- ⁷⁵ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁶ Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- ⁷⁷ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- ⁷⁸ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁷⁹ Ibid.
- ⁸⁰ The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT