

춘 천 지 방 법 원

제 1 민 사 부

판 결

사 건	2008나379 손해배상(자)
원고, 항소인	***보험 주식회사 대표이사 *** 소송대리인 변호사 이재성
피고, 피항소인	대한민국 법률상대표자 법무부장관 김경한 소송수행자 유문식
제 1 심 판 결	춘천지방법원 2008. 1. 11. 선고 2007가단13377 판결
변 론 종 결	2009. 4. 17.
판 결 선 고	2009. 5. 1.

주 문

1. 원고의 항소와 당심에서 확장된 청구를 모두 기각한다.
2. 항소비용(청구확장으로 인하여 생긴 비용 포함)은 원고가 부담한다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

피고는 원고에게 178,197,392원 및 이에 대하여 2009. 3. 1.부터 이 사건 항소심 판결선고일까지는 연 6%, 그 다음날부터 완제일까지는 연 20%의 각 비율에 의한 돈을 지급하라(원고는 당심에서 청구취지를 확장하였다).

2. 항소취지

제1심 판결을 취소한다. 피고는 원고에게 35,704,828원과 이에 대하여 2007. 4. 20.부터 이 사건 소장 송달일까지는 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

다음 각 사실은 당사자 사이에 다툼이 없거나, 갑 제1호증 내지 갑 제5호증, 갑 제7, 8호증, 갑 10호증 내지 갑 제14호증(가지번호 있는 것은 각 가지번호 포함), 을 제1호증, 을 제2호증의 3, 4, 을 제3호증의 1, 2, 을 제4호증의 1 내지 3, 을 제5호증의 1 내지 5, 을 제6, 7호증, 을 제9호증의 1, 2, 을 제10호증의 1 내지 3의 각 기재 및 영상에 변론 전체의 취지를 종합하여 이를 인정할 수 있다.

가. 각 교통사고의 발생

(1) ***은 2006. 1. 14. 10:10경 승합차를 운전하여 56번 국도를 홍천 방면에서 서석 방면으로 편도 2차로 중 1차로를 따라 진행하다가 강원 홍천군 **면 **리에 있는 ‘**’ 휴게소 앞에서 미끄러지면서 제설작업을 하던 ***, *** 등 수로원 2명을 충격하였다.

(2) 또한 ***은 2006. 1. 14. 10:30경 *** 소유의 차를(이하 ‘이 사건 사고차량’이

라고 한다)을 운전하여 위 56번 국도를 홍천 방면에서 서석 방면으로 편도 2차로 중 2차로를 따라 시속 약 60km/h로 진행하던 중 위 ‘**’ 휴게소 앞 부근(이하 ‘이 사건 도로’라 한다)에서 1차로로 진행하던 차량과의 충돌을 피하기 위해 급제동하다 미끄러지면서 중앙선을 침범하여 진행방향 좌측 공터에서 1차 사고를 조사하던 경찰관 ***, ***, *** 등 7명을 충격하였다(이하 ‘이 사건 사고’라고 한다). 이 사건 사고로 피해자 ***이 다발성 늑골골절 등의 상해를 입는 등으로 이 사건 사고의 피해자들 중 1명은 사망하고, 나머지 피해자들은 상해를 입었다.

나. 이 사건 사고 지점의 상태

이 사건 사고 지점은 솔치재 터널 입구로서 주변이 산으로 둘러싸인 응달지역이었다. 또한 이 사건 도로의 제한속도는 60km/h이고 전체 폭은 9m가량이며, 이 사건 사고 차량 진행방향은 편도 2차로이나 반대편 차로는 편도 1차로로서 이 사건 사고차량의 진행방향 좌측으로 굽어 있는데 그 곡선반경이 $R=200m$ 로서 시야가 비교적 확보되는 지역이고 종단구배(종단 기울기)가 8.9%인 오르막차로였다. 이 사건 사고 당시 노면은 일부 결빙되어 있었고, 일부는 제설작업으로 인해 물이 흘러내리고 있었다.

다. 이 사건 도로의 관리 상태

(1) 이 사건 도로를 관리하는 곳은 피고 산하 홍천국도유지건설사무소(이하 ‘홍천국도사무소’라고 한다)인데, 위 홍천국도사무소는 위 56번 국도를 포함하여 13개의 국도 합계 관할국도연장 약 830km 내에 이 사건 사고 지점인 솔치재 등 33개소의 고갯길을 관리하고 있다.

(2) 이 사건 사고 지점에는 2006. 1. 12. 21:00부터 2006. 1. 13. 06:00까지 합계 4.6cm의 눈이 내렸으나 이후 눈이 비로 바뀌어 2006. 1. 13. 15:00까지 28.5mm의

비가 내렸고, 사고 당일인 2006. 1. 14.에는 날씨가 맑았다.

(3) 홍천국도사무소는 수로원 *** 등으로 하여금 사고 전날인 2006. 1. 13. 06:00부터 18:00까지, 사고 당일인 2006. 1. 14. 09:30부터 사고 지점으로 나가 모래와 염화칼슘 등을 살포하는 제설작업을 하도록 하였고, 이 사건 사고 당시에 도 수로원들은 제설작업을 하고 있었다.

(4) 이 사건 사고차량의 진행방향에서 볼 때, 이 사건 사고 지점 약 150m 전방에는 ‘눈, 비올 때 미끄럼 주의’라는 내용의 미끄럼 주의 표지판이 설치되어 있다. 위 표지판의 규격은 가로 340cm, 세로 220cm로서 일반적으로 설치하는 규격(45cm × 180cm)보다 훨씬 큰 규격이다.

라. 원고의 지위

원고는 ***과 사이에 이 사건 사고차량을 피보험자동차로 하여 자동차종합보험계약을 체결한 보험자이다.

2. 원고의 주장

피고는 이 사건 도로를 유지 및 관리하는 자로서 겨울철에 빙판이 형성되었을 경우에는 즉시 충분한 제설 혹은 제빙작업을 하고, 적절한 주의표시판을 설치하며, 배수시설을 설치하여 물이 도로 위로 고여 얼지 않도록 하여야 하는 등 사고 발생을 미연에 방지할 의무가 있음에도 이를 게을리하였고, 이러한 피고의 과실은 위 사고의 발생에 20% 정도 기여하였다 할 것이다. 따라서 피고는 원고가 이 사건 사고 피해자들에게 지급한 보험금 합계 890,986,960원 중 피고의 책임비율 20%에 상응하는 178,197,392원의 손해배상책임을 면하게 되었다 할 것이므로, 피고는 원고에게 178,197,392원 및 이에 대한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

3. 판단

가. 국가가 도로를 설치하고 관리함에 있어서 항상 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다고 하여 도로의 설치 또는 관리에 하자가 있는 것이라고 할 수 없는 것으로서, 도로의 설치자 또는 관리자에게 부과되는 방호조치의 무의 정도는 도로의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 것이라고 할 것이며, 나아가 다른 생활필수시설과의 관계나 도로를 설치하고 관리하는 주체의 재정적, 인적, 물적 제약 등을 고려하여, 그것을 이용하는 자의 상식적이고 질서 있는 이용 방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다고 보아야 할 것이다.

특히 강설이나 그에 따른 결빙은 기본적 환경의 하나인 자연현상으로서 그것이 도로교통의 안전을 해치는 위험성의 정도나 그 시기를 예측하기 어렵고 통상 광범위한 지역에 걸쳐 일시에 나타나고 일정한 시간을 경과하면 소멸되는 일과성을 띠는 경우가 많은 점에 비하여, 이로 인하여 발생하는 도로상의 위험에 대처하기 위한 완벽한 방법으로서 도로 자체에 융설이나 제빙 설비를 갖추는 것은 현대의 과학기술의 수준이나 재정사정에 비추어 사실상 불가능하고, 가능한 방법으로 인위적으로 제설 혹은 제빙 등의 작업을 하는 방법을 택할 수밖에 없는바, 그러한 경우에 있어서도 최저속도의 제한이 있는 고속도로 등 특수 목적을 갖고 있는 도로가 아닌 일반 보통의 도로까지도 도로관리자에게 완전한 인적, 물적 설비를 갖추고 제설 혹은 제빙작업을 하여 도로통행상의 위험을 즉시 배제하여 그 안전성을 확보하도록 하는 관리의무를 부과하는 것은 앞에서 본 도로의 안전성의 성질에 비추어 적당하지 않고, 오히려 그러한 경우의 도로통행의 안전성은 그와 같은 위험에 대면하여 도로를 이용하는 통행자 개개인의 책임으

로 확보하여야 할 것이다. 그리고 도로의 설치·관리상의 하자는 도로의 위치 등 장소적인 조건, 도로의 구조, 교통량, 사고 시에 있어서의 교통 사정 등 도로의 이용 상황과 본래의 이용 목적 등 제반사정과 물적 결함의 위치, 형상 등을 종합적으로 고려하여 사회통념에 따라 구체적으로 판단하여야 한다(대법원 2000. 4. 25. 선고 99다54998 판결 등 참조).

나. 먼저, 제설작업 미실시와 위험표지판의 미비로 인한 책임 주장에 관하여 살피건대, 앞서 인정한 이 사건 사고 경위, 이 사건 사고 지점의 상태 및 피고의 도로관리의 태양, 운전자인 ***의 예견가능성 및 회피가능성 등의 제반 사정에 비추어 볼 때, 이 사건 사고 지점의 도로 일부가 결빙되어 있고, 제설된 눈과 전날 내린 비가 흘러내리고 있었다고 하더라도, 그러한 경우까지 도로관리자인 피고로 하여금 도로에 형성된 모든 빙판을 일시에 제거하도록 요구하는 것은 사실상 불가능하다. 그런데 앞서 본 바와 같이 피고는 이 사건 도로 사정에 맞추어 사고 전날 및 이 사건 사고 당시까지 제설 및 제빙작업을 해 왔고, 이 사건 도로 전방에 큰 규격의 주의표지판을 설치하여 놓았으므로, 제설작업 미실시나 위험표지판의 미비로 인한 피고의 책임에 관한 원고의 주장은 이유 없다.

다음으로, 배수시설 미비로 인한 책임 주장에 관하여 살피건대, 갑 제10호증의 6 내지 9, 을 제5호증의 4, 5의 각 영상에 변론 전체의 취지를 종합하면, 이 사건 도로는 오르막 지형으로 물이 고여 있기 어려워 자연적으로 배수가 가능한 구조이고, 도로 가장자리에 배수기능을 하는 콘크리트 구조물이 설치되어 있는 사실을 인정할 수 있으므로, 배수시설 미비로 인한 피고의 책임에 관한 원고의 주장도 이유 없다.

4. 결론

그렇다면, 이 사건 도로의 설치, 관리상의 하자가 있음을 전제로 한 원고의 피고에 대한 이 사건 청구는 더 나아가 살필 필요 없이 이유 없어 이를 기각할 것인바, 제1심 판결은 이와 결론을 같이하여 정당하므로, 원고의 항소 및 당심에서 확장된 청구는 이유 없어 이를 모두 기각하기로 하여, 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 정창근 _____

 판사 이은빈 _____

 판사 이주현 _____