

춘천지방법원 원주지원

판 결

사 건 2006가단14997 구상금
원 고 ○○○○○○보험 주식회사
서울 ○○구 ○○로 ○○○○○○○○
대표이사 ○○○
소송대리인 변호사 ○○○
피 고 대한민국
춘천시 효자동 춘천지방검찰청
대표자 법무부장관 김성호
소송수행자 ○○○, ○○○, ○○○
변 론 종 결 2007. 11 21.
판 결 선 고 2007. 12. 26.

주 문

1. 원고의 청구를 기각한다.
2. 소송비용은 원고의 부담으로 한다.

청 구 취 지

피고는 원고에게 82,699,380원 및 이에 대하여 2004. 1. 1.부터 이 사건 판결선고일까지

지는 연 5%, 그 다음날부터 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라는 판결

이 유

1. 기초사실

가. 이위선은 2003. 10. 5. 20:05경 대구29고○○ 베르나 승용차량(다음부터 '이 사건 차량'이라 한다)에 권○○, 안○○를 태우고 강원 횡성군 갑천면 소재 19호 국도를 청일면 방면에서 갑천면 방면으로 운전하던 중 조향장치를 잘못 조작한 과실로 구방교 직전 도로에서 도로를 이탈, 진행방향 우측에 있는 25미터 높이의 횡성댐으로 추락하여 이○○, 권○○이 사망하고, 안○○가 중상을 입었다(다음부터 '이 사건 사고'라 한다).

나. 원고는 이 사건 차량의 소유자인 위 이○○과 사이에 자동차종합보험계약을 체결한 보험자로서 2003. 10. 29. 망 이○○의 상속인에게 133,196,940원, 망 권○○의 상속인에게 66,299,120원을, 같은 달 31. 이 사건 차량 수리비로 6,733,700원을, 같은 해 12. 31. 안○○에게 443,710원 등 합계 206,673,470원을 지급하고 그들과 각 합의하였다.

다. 피고는 이 사건 사고장소인 19호 국도의 관리주체이다.

[인정근거 : 갑 제1 내지 6호증의 각 기재(각 가지번호 포함), 변론 전체의 취지]

2. 주장 및 판단

가. 원고의 주장

이 사건 사고는 이 사건 차량의 운전자인 망 이○○ 운전상 잘못이 가장 큰 원인이라

고 할 것이나 피고가 위 도로에 방호울타리를 설치할 의무가 있음에도 이를 설치하지 않은 잘못도 경합되어 발생한 것인데, 원고가 피해자들에게 손해를 배상함으로써 공동 불법행위자인 피고도 공동면책되었으므로 피고는 원고가 피해자들에게 지급한 금액 중 40%를 지급할 의무가 있다.

나. 판단

1) 인정사실

가) 도로법 제39조 제1항, 건설교통부령인 '도로의 구조·시설기준에 관한 규칙'에 기하여 건설교통부가 제정한 '도로안전시설 설치 및 관리지침'은 방호울타리는 주행 중 정상적인 주행경로를 벗어난 차량이 길 밖, 대향차로 또는 보도 등으로 이탈하는 것을 방지하는 동시에 탑승자의 상해 및 차량의 파손을 최소한도로 줄이고 차량을 정상 진행 방향으로 복귀시키는 것을 주목적으로 하며, 부수적으로 운전자의 시선을 유도하고 보행자의 무단횡단을 억제하는 기능을 갖는 시설로서, ① 노측높이에 비해 비탈면 경사가 심한 구간, ② 비탈면 및 비탈 기슭에 바위 등이 돌출되어 있는 도로에서 특히 필요하다고 인정되는 구간, ③ 도로가 바다, 호수, 하천, 늪지, 수로 등에 인접되어 있는 구간에서 필요하다고 인정되는 구간에는 주로 차량이 길 밖으로 이탈하는 것을 방지하기 위하여 도로 및 교통 상황에 따라 방호울타리를 설치하는 것을 원칙으로 한다고 규정하고 있다.

나) 이 사건 사고 당일의 날씨는 맑았고 노면은 건조한 상태였으며, 도로공사, 고장 차량, 선행사고 등과 같은 교통장애요인은 없었다.

다) 이 사건 사고 지점은 강원 횡성군 갑천면 소재 19호 국도 중 구방교 직전의 중앙선이 표시된 편도 1차로 도로로서 제한속도는 시속 60킬로미터이고 경사가 거의 없

는 평지구간인데, 이 사건 차량이 도로를 이탈한 곳은 우로 굽은 곡선구간이 끝나고 직선 구간이 시작된 직후의 지점으로 구방교에 이르기 약 24미터 전 지점이다.

라) 이 사건 사고 당시 위 곡선구간에는 방호울타리가 설치되어 있었으나, 직선구간이 시작되는 곳부터 구방교에 이르기까지는 방호울타리가 설치되어 있지 않았으나 시설유도시설 및 속도제한표지가 설치되어 있었다.

마) 이 사건 차량의 진행방향 우측에는 차도와 인도를 구분하는 백색 실선이 그려져 있었고, 백색실선 우측에는 폭 약 1.5미터의 갓길 또는 인도가 있었으며, 그 우측으로는 연석을 경계로 하여 길이 약 40미터, 폭 약 20미터의 화단이 조성되어 있었는데, 그 화단에는 차량의 진행방향과 평행하게 국기봉이 일렬로 7, 8개 가량 설치되어 있었다.

바) 이 사건 차량의 운전자는 차로를 이탈한 후 인도, 화단을 침범하여 약 30미터 가량을 진행한 후 추락하였다.

사) 이 사건 사고 지점에서는 이 사건 사고와 같은 유형의 추락사고가 발생한 사실은 없다.

아) 피고는 이 사건 사고 후 직선구간에도 방호울타리를 설치하였다.

자) 이 사건 사고의 경위 및 그 주변의 도로 현황은 별지 기재와 같다

[인정근거 : 다툼 없는 사실, 갑 제1 내지 8호증, 을 제1, 3호증의 각 기재(각 가지번호 포함), 횡성경찰서에 대한 사실조회회신, 변론 전체의 취지]

2) 판단

가) 국가배상법 제5조 제1항에 정해진 영조물의 설치 또는 관리의 하자라 함은 영조물이 그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말하는

것이며, 다만 영조물이 완전무결한 상태에 있지 아니하고 그 기능상 어떠한 결함이 있다는 것만으로 영조물의 설치 또는 관리에 하자가 있다고 할 수 없는 것이고, 위와 같은 안전성의 구비 여부를 판단함에 있어서는 당해 영조물의 용도, 그 설치장소의 현황 및 이용상황 등 제반 사정을 종합적으로 고려하여 설치·관리자가 그 영조물의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치의무를 다하였는지 여부를 그 기준으로 삼아야 하며, 만일 객관적으로 보아 시간적·장소적으로 영조물의 기능상 결함으로 인한 손해발생의 예견가능성과 회피가능성이 없는 경우, 즉 그 영조물의 결함이 영조물의 설치·관리자의 관리행위가 미칠 수 없는 상황 아래에 있는 경우임이 입증되는 경우라면 영조물의 설치 관리상의 하자를 인정할 수 없다고 할 것이며(대법원 2004. 6. 11. 선고 2003다62026 판결, 2001. 7. 27. 선고 2000다56822 판결 등 참조), 영조물인 도로의 경우도 다른 생활필수시설과의 관계나 그것을 이용하는 자의 상식적이고 질서 있는 이용방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결 참조).

나) 이 사건에 돌아와 보건대, 앞에서 본 사실에 의하여 인정되는 다음과 같은 사실들, 즉 ① 이 사건 사고 지점은 경사가 거의 없는 평지구간인데다가 직선구간이고 당시 별다른 차량장애요인이 없었으며 비록 야간이기는 하나 사고 지점의 운전자의 시선을 유도할 수 있는 시설물들이 설치되어 있었던 점, ② 이 사건 사고 지점 차로의 우측으로는 폭 약 1.5m의 갓길 또는 인도가 있을 뿐만 아니라 연석 위에는 길이 약 40미터, 폭 약 20미터의 화단이 설치되어 있었던 만큼 차량이 횡성담에 추락하기 위하여는 갓길(또는 인도), 화단을 모두 지나쳐야 하는 점, ③ 실제로 이 사건 차량은 화단위를 약 30미터 정도 주행한 후에 비로소 횡성담으로 추락한 것인데, 이 사건 차량이 당

시 과속을 하지 않았거나 조금만 더 주의를 기울였을 경우 적어도 화단 위에서는 차량이 정지할 수 있었을 것으로 보이는 점, ④ 이 사건 사고 지점에서 유사한 추락사고가 발생한 사례가 없는 점 등 제반 사정에 비추어 볼 때 이 사건 차량의 운전자가 차로를 벗어나 갓길, 화단을 침범하여 주행한 후에도 정지하지 못하고 화단을 지나쳐 횡성담에 추락하리라는 것은 피고로서도 통상적으로 예측할 수 없다고 할 것이므로, 이 사건 사고 지점 도로에 방호울타리를 설치하지 아니하였다는 점만으로 피고에게 도로의 설치·관리상의 하자가 있다고 볼 수는 없고, 따라서 피고에게 도로의 설치·관리상에 어떤 하자가 있었고 그러한 하자가 이 사건 사고의 발생에 기여하였음을 전제로 하는 원고의 주장은 모두 받아들일 수 없다.

3. 결 론

그렇다면 원고의 이 사건 청구는 이유 없으므로 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 민철기 _____