대 법 원

제 2 부

판 결

사 건	2022다225910 손해배상(자)
원고, 피상고인	원고 1 외 2인
	소송대리인 법무법인(유한) 금성 담당변호사 오동운
피고, 상고인	제주특별자치도
	소송대리인 변호사 최순용
원 심 판 결	서울고등법원 2022. 2. 18. 선고 2020나2039267 판결
판 결 선 고	2022. 7. 28.

주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 서울고등법원에 환송한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 사실관계

원심판결 이유와 기록에 의하면 다음과 같은 사실을 알 수 있다.

가. 사고 장소의 현황

1) 2017. 3.경 서귀포시 (주소 생략) 앞에는 동서쪽을 연결하는 편도 3차로의 일주동로와 북쪽으로 연결된 서호중앙로가 만나는 '┣' 형태의 교차로(이하 '이 사건 교차로'라고 한다)가 있었다.

2) 당시 이 사건 교차로의 일주동로 수모루 방면(동쪽)에서 이마트 방면(서쪽)으로는 3색(적색, 황색, 녹색) 신호등(이하 '이 사건 신호등'이라고 한다)과 유턴 지시표지 및 그에 관한 보조표지로서 '좌회전시, 보행신호시 / 소형 승용, 이륜에 한함'이라는 표지(이하 '이 사건 표지'라고 한다)가 설치되어 있었는데, 이 사건 신호등에 좌회전 신호가 없기 때문에 이 사건 표지에 좌회전시 유턴하도록 되어 있는 부분은 신호체계와 맞지 않았고, 또한 이 사건 신호등을 바라보고 운전할 때 왼쪽으로는 좌회전할 수 있는 길이 없기 때문에 이 사건 표지는 도로구조와도 맞지 않았다. 한편, 일주동로 이마트 방면(서쪽)에서 수모루 방면(동쪽)으로는 4색(적색, 황색, 좌회전 화살표, 녹색) 신호등(이하 '반대편 신호등'이라고 한다)이 설치되어 있었으며, 그 교차로 양쪽 일주동로에는 2개의 횡단보도와 보행자 신호등(이하 '보행자 신호등'이라고 한다)이 설치되어 있었다.

3) 당시 위와 같이 이 사건 교차로에 설치되어 있던 신호등의 변경체계는 아래의 표와 같았다(신호 변경 사이에 황색이 점등되는 경우는 제외).

순번	시간(초)	이 사건 신호등	반대편 신호등	보행자 신호등	서호중앙로 신호등
1	56	녹색	녹색	적색	보행자 신호등 녹색
2	20	적색	좌회전 및 녹색	적색	
3	15	적색	적색	적색	차량 신호등 좌회전
4	29	적색	적색	녹색	

나. 사고 발생의 경위

1) 원고 1과 그의 친구인 소외 1, 소외 2는 2017. 3. 29. 함께 제주도로 여행을

와서 각각 원동기장치자전거(이하 '오토바이'라고 한다)를 대여받은 후 이를 각자 운전하여 17:52 무렵 일주동로를 수모루 방면에서 이마트 방면으로 주행하고 있었는데, 이 사건 교차로에서 유턴을 하기 위해 유턴 전용 차로인 1차로에 원고 1과 소외 1, 소외 2 순서로 정차해 신호를 기다리게 되었다.

2) 이 사건 신호등이 녹색에서 적색으로 변경되자, 잠시 후 원고 1은 소외 1, 소외 2에게 가자는 취지의 말을 하면서 손으로 신호를 보낸 후 유턴하여 반대편 도로의 3차로로 진입하였고, 소외 1도 원고 1의 뒤를 이어 유턴하였다. 그러나 소외 2는 유턴을 시작하지 않고 계속 1차로에 정차해 있었다.

3) 그런데 당시 소외 3이 운전하던 (차량번호 생략) 트랙스 자동차가 시속 약 71㎞의 속도로 반대편인 일주동로 이마트 방면에서 수모루 방면으로 이 사건 교차로에 진입하였고, 반대편 신호등의 직진 및 좌회전 신호에 따라 계속 직진하다가 때마침 유턴하여 3차로로 진입한 원고 1의 오토바이 뒷부분을 충격하였다(이하 '이 사건 사고'라고 한다).

4) 이 사건 사고로 인해 원고 1은 외상성 경막하 출혈 등의 상해를 입어 혼수상태에 빠졌고, 원심 변론종결 당시까지 의식을 회복하지 못하였다.

2. 영조물의 설치 또는 관리상 하자의 존부에 관하여

가. 국가배상법 제5조 제1항에 규정된 '영조물 설치·관리상의 하자'는 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말한다. 그리고 위와 같은 안전성의 구비 여부는 영조물의 설치자 또는 관리자가 그 영조물의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치 의무를 다하였는지를 기준으로 판단하여야 하고, 아울러 그 설치자 또는 관리자의 재

정적·인적·물적 제약 등도 고려하여야 한다. 따라서 영조물이 그 설치 및 관리에 있어 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다고 하여 하자가 있다고 단정할 수는 없고, 영조물 이용자의 상식적이고 질서 있는 이용 방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결, 대법원 2013. 10. 24. 선고 2013다208074 판결 등 참조).

나. 원심은, 그 판시와 같은 이유를 들어, 이 사건 표지에는 이 사건 교차로의 도로구조와 맞지 않는 기능상의 결함이 존재하고 그와 같은 기능상의 결함은 국가배상법 제5조 제1항에 규정된 '영조물의 설치 또는 관리상의 하자'에 해당한다고 판단하였다.

다. 그러나 앞서 본 법리에 비추어 볼 때, 원심의 그와 같은 판단은 다음과 같은 이유에서 그대로 수긍하기 어렵다.

1) 이 사건 표지는 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 소통을 확보할 목적으로 설치된 교통안전시설이므로 그 내용이 설치 장소의 구조나 상황, 신호체계에 부합되어야 함이 원칙이다.

2) 특히 이 사건 표지는 도로에서 자동차 등을 운전하는 자(이하 '운전자'라고 한다)로 하여금 어떤 신호가 켜져 있을 때 유턴을 할 수 있는지 알리는 역할을 하는 유턴 보조표지이므로 그 표지의 내용으로 인하여 운전자에게 착오나 혼동이 발생하는 경우 교통사고 발생의 위험성이 크게 증가할 수 있다는 점에서도 더욱 그러하다.

3) 그런데 이 사건 표지의 내용으로 인하여 운전자에게 착오나 혼동을 가져올 우려가 있는지 여부는 일반적이고 평균적인 운전자의 인식을 기준으로 판단하여야 한다. 이 사건 표지의 내용에 일부 흠이 있더라도 일반적이고 평균적인 운전자의 입장에서 상식적이고 질서 있는 이용 방법을 기대할 수 있다면 이를 이유로 이 사건 표지의

설치 또는 관리에 하자가 있다고 단정할 수 없다.

4) 이 사건 표지에 '좌회전시, 보행신호시'라고 적시되어 있으므로 이 사건 신호등이 좌회전 신호이거나 혹은 보행자 신호등이 녹색 신호일 때 유턴이 가능하다는 의미로 이해된다. 그런데 이 사건 사고 발생 당시 이 사건 교차로에는 수모루 방면에서 이마트 방면으로 가는 경우 좌회전할 도로가 설치되어 있지 않았고 이 사건 신호등에 좌회전 신호도 없었다. 따라서 이 사건 표지에 따라 유턴이 허용되는 두 가지의 경우 중 이 사건 신호등이 좌회전 신호가 되는 경우는 있을 수 없다. 이 경우 일반적이고 평균적인 운전자라면 이 사건 표지에 따라 유턴이 허용되는 나머지 경우 즉, 보행자 신호등이 녹색 신호일 때 유턴을 할 것으로 보인다.

5) 이 사건 사고 이전에 이 사건 표지가 잘못 설치되었다는 민원이 제기되지 않았고 이 사건 표지로 인한 사고가 발생한 적이 없다는 사정도 그와 같은 점을 뒷받침한다.

6) 위와 같은 점을 고려하면 이 사건 표지에 이 사건 신호등의 신호체계 및 이 사건 교차로의 도로구조와 맞지 않는 부분이 있다고 하더라도 거기에 통상 갖추어야 할 안정성이 결여된 설치·관리상의 하자가 있다고 보기 어렵다.

라. 그럼에도 원심은 그 판시와 같은 이유만으로 이 사건 표지에 설치·관리상의 하자가 있다고 보았으니, 이러한 원심의 판단에는 영조물의 설치·관리상의 하자에 관한 법리를 오해하여 판결에 영향을 미친 잘못이 있다.

3. 결론

그러므로 나머지 상고이유에 관한 판단을 생략한 채 원심판결을 파기하고, 사건을 다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로

주문과 같이 판결한다.

재판장 대법관 조재연

대법관 민유숙

주 심 대법관 이동원

대법관 천대엽