

대법원 1997.06.13. 선고 96다53451 판결[구상금]

【판시사항】

- [1] 약 0.4m 정도의 노폭 편차가 있는 편도 1차선의 각 포장도로가 만나는 교차로를 넓은 길과 좁은 길이 만나는 교차로라고 볼 수 없다고 한 사례
- [2] 신호등이 설치되지 않은 교차로의 통행 방법

【판결요지】

- [1] 피해자가 진행한 도로와 가해자가 진행한 도로가 다같이 편도 1차선의 포장도로인 경우, 실제로 피해자가 진행한 도로의 노폭은 6.6m이고, 가해자가 진행한 도로의 노폭은 7m라고 하더라도 당해 교차로를 넓은 길과 좁은 길이 만나는 교차로라고 보아 도로교통법 제22조 제6항을 적용할 것이 아니라 도로교통법 제22조 제4항을 적용하여야 한다고 한 사례.
- [2] 도로교통법 제22조 제4항에 의하면 교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 다른 도로로부터 이미 그 교차로에 들어가고 있는 차가 있는 때에는 그 차의 진행을 방해하여서는 아니된다고 규정하고 있으므로, 교차로에 먼저 진입한 자동차가 있는 경우 다른 운전자는 그 차량의 진행을 방해하여서는 안되는 것으로서 특별한 사정이 없는 한 교차로에 먼저 진입한 차량의 운전자에게 도로교통법상 교차로 통행 방법을 위반하여 진행하여 오는 차량이 있을 것을 대비하여 이를 피행할 조치를 취하여야 할 주의의무까지 있다고 할 수 없다.

【참조조문】

- [1] 도로교통법 제22조 제4항, 제5항, 제6항 [2] 도로교통법 제22조 제4항, 제5항, 제6항, 제7항

【참조판례】

- [2] 대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결(공1992, 1288) 대법원 1992. 8. 18. 선고 92도934 판결(공1992, 2792) 대법원 1995. 7. 11. 선고 95다11832 판결(공1995하, 2760)

【전 문】

【원고,상고인】 삼성화재해상보험 주식회사

【피고,피상고인】 김00

【원심판결】 서울지법 1996. 10. 23. 선고 96나34626 판결

【주문】

상고를 기각한다. 상고비용은 원고의 부담으로 한다.

【이유】

상고이유를 판단한다.

1. 제1점에 대하여

원심판결 이유에 의하면 원심은 그 판결에서 채용하고 있는 증거들을 종합하여, 피고는 소외 박00 소유의 서울 3토0000호 그랜저 승용차(이하 '사고 승용차'라 한다)의 조수석에 임00, 그 뒤에 박00, 운전석 뒷좌석에 장00을 태우고 이를 운전하여 마도쪽에서 수원쪽으로 진행하던 중 이 사건 사고 장소인 교차로에 이르러 일단 정지하였다가 좌우를 살핀 다음 시속 약 10km의 속력으로 서행하여 교차로를 거의 통과할 무렵에 기어를 2단으로 변속하는 순간 피고의 진행방향 오른쪽에서 왼쪽으로 위 교차로를 가로지르는 소외 박00 운전의 주식회사 한양 소유인 서울 06-0000호 21.5t 덤프트럭(이하 '사고 트럭'이라 한다)과 충돌한 사실, 당시 박00은 사고 트럭에 모래 약 18t을 적재하고 팔탄쪽에서 남양쪽으로 시속 약 70km 이상의 속력으로 진행하다가 위 교차로에 이르렀을 때 전방 약 150m 지점에 있는 다음 교차로의 신호등에 직진신호가 들어온 것을 보고 위 사고 장소인 교차로를 빨리 통과하기 위하여 달리던 속도 그대로 위 교차로에 진입하여 진행하다가 위 교차로에 먼저 진입하여 이를 통과하고 있던 사고 승용차의 우측면 중앙을 사고 트럭 앞범퍼로 들이받았는데, 당시 박00은 교차로에 진입하면서 좌우를 전혀 살피지 아니하고 과속으로 진행하여 충돌 직전야 사고 승용차를 발견하는 바람에 급제동조치를 취할 겨를도 없었던 사실, 사고 장소인 위 교차로는 피고가 진행하던 마도와 수원을 잇는 노폭 6.6m의 편도 1차선 도로와 박상원이

진행하던 팔탄과 남양을 잇는 노폭 7m의 편도 1차선 도로가 만나는 곳으로 평소 교통량이 그다지 많지 않아 신호등에 의한 교통정리가 행하여지지 아니하였던 사실 등을 인정하고 있다. 기록에 비추어 살펴보면 원심의 위와 같은 사실인정은 정당한 것으로 수긍이 가고, 거기에 채증법칙을 위배하여 사실을 오인한 잘못이 있다고 할 수 없다. 이 점을 지적하는 상고이유는 받아들일 수 없다.

2. 제2점에 대하여

도로교통법 제22조 제4항은 "교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 다른 도로로부터 이미 그 교차로에 들어가고 있는 차가 있는 때에는 그 차의 진행을 방해하여서는 아니된다."고 하고, 제5항은 "제4항의 경우 우선순위가 같은 차가 동시에 교차로로 들어가려고 하는 때에는 우측도로의 차에 진로를 양보하여야 한다."고 하고, 제6항은 "교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 교차로에 들어가려는 모든 차는 그 차가 통행하고 있는 도로의 폭보다 교차하는 도로의 폭이 넓은 경우에는 서행하여야 하며, 폭이 넓은 도로로부터 그 교차로에 들어가려고 하는 다른 차가 있는 때에는 그 차에게 진로를 양보하여야 한다."고 하고, 제7항은 "제6항의 경우 폭이 넓은 도로를 통행하는 차에 대하여는 제5항의 규정을 적용하지 아니한다."고 규정하고 있는바, 원심이 확정된 사실에 의하면 피고가 진행한 도로와 박00이 진행한 도로는 다같이 편도 1차선의 포장도로이므로 실제로 피고가 진행한 도로의 노폭은 6.6m이고, 박00이 진행한 도로의 노폭은 7m라고 하더라도 이 사건 교차로를 넓은 길과 좁은 길이 만나는 교차로라고 보아 도로교통법 제22조 제6항을 적용할 것이 아니라 도로교통법 제22조 제4항을 적용하여야 할 것이고, 한편 원심이 채용한 갑 제8호증의 6(교통사고보고)의 기재에 의하면 사고 승용차는 정지선에서 시속 약 10km로 진행하여 13m 지점에서 사고 트럭과 충돌한 사실을 알 수 있으므로 사고 승용차가 정지선을 출발하여 충돌지점까지 진행하는 데 소요된 시간은 약 4.68초($13 \times 3600 / 10000$)이고, 사고 트럭이 시속 70km의 속력으로 진행하고 있었다면 4.68초 동안에 91m($70000 / 3600 \times 4.68$)를 진행하게 되어 피고가 정지선을 출발하여 교차로에 들어서는 순간에 박00은 교차로에 이르기 전 약 91m의 지점에 있었다는 것이 되므로, 피고가 운전하던 사고 승용차와 박00이 운전하던 사고 트럭이 동시에 교차로로 들어가려고 하는 경우라고 보기도 어려우므로 도로교통법 제22조 제5항을 적용할 것도 아니다. 따라서 도로교통법 제22조 제4항에 의하여 박00으로서는 이미 교차로에 들어가고 있는 피고 운전의 사고 승용차의 진행을 방해하여서는 안된다 고 할 것이므로, 결국 피고에게 무슨 과실이 있다고 할 수 없다.

따라서 원심이 박00은 피고 운전의 사고 승용차가 먼저 위 교차로에 진입하여 통과하고 있는 이상 사고 승용차의 진행을 방해하여서는 안되는 것으로서, 특별한 사정이 없는 한 위 교차로에 먼저 진입한 피고로서는 박00이 도로교통법상의 교차로 통행 방법을 위반하여 자동차의 진행을 방해하리라고 예상하고 이에 대비하여 피행할 조치를 취할 주의의무가 있다고 할 수 없다고 판단한 것도 정당한 것으로 수긍이 가고, 거기에 과실평가를 잘못하여 손해배상 및 구상책임에 관한 법리를 오해한 잘못이 있다고 할 수 없다. 이 점을 지적하는 상고이유도 받아들일 수 없다.

3. 그러므로 상고를 기각하고, 상고비용은 상고인인 원고의 부담으로 하기로 관여 법관의 의견이 일치되어 주문과 같이 판결한다.