

도로소음으로 인한 생활방해

이응세 | 법무법인 바른 구성원변호사

1. 도로소음으로 인한 생활방해의 의미

소음·진동관리법상 '소음'이란 기계·기구·시설, 그 밖의 물체의 사용 또는 공동주택 등 환경부령으로 정하는 장소에서 사람의 활동으로 인하여 발생하는 강한 소리를 말한다(제2조). 소음은 음파를 발산하여 인근에 피해를 입힌다는 점에서 일조방해 등의 소극적 침해와 차이가 있다.

'도로소음'은 도로에서 불특정 다수인이 차량을 운행하는 과정에서 발생하는데, 개별 교통수단에서 발생하는 각각의 소

음도가 아닌 불특정 다수의 차량에서 발생하는 소음을 종합한 전체 소음의 정도가 문제 되는 특징이 있다. 이에 도로소음으로 인한 생활 방해에 대하여는 도로를 이용하는 특정인(특정 교통수단)이 아니라 도로의 설치·관리자를 상대로 민법 제758조 또는 국가배상법 제5조를 근거로 공작물 또는 영조물의 설치·관리상 하자를 원인으로 한 손해배상청구를 하거나 방해제거·예방청구를 하는 방식으로 이루어지는 것이 보통이다.

2. 법원의 관련 판례

도로소음 생활방해에 관한 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결은, 경부고속도로 구미-김천 구간(1998년부터 2003년까지 도로 확장) 인근에 2005년경 준공된 아파트의 주민들과 위 고속도로를 관리하는 한국도로공사 사이에 분쟁이 발생하여, 중앙환경분쟁조정위원회가 한국도로공사 등에게 방음벽 추가 설치 등 방음 대책을 강구하라는 재정결정을 하자, 한국도로공사가 그 재정결정에 불복하여 아파트 입주인들을 상대로 '방음대책 이행의무가 존재하지 아니함을 확인'하는 소를 제기하였다. 이 사건에서 대법원은 도로소음 생활방해에 관한 중요한 판시들을 담았다. 이 사건에서 하급심은, 한국도로공사의 아파트 입주민들에 대한 방

음 대책 이행 의무의 기준이 되는 '참을 한도'는 실외 소음도 65데시벨(dB)이라고 판단하고, 한국도로공사는 고속도로로부터 아파트 입주민들에게 도달되는 소음을 '참을 한도' 내로 저감시킬 방음 대책을 이행할 의무가 있다고 판단하였다. 하급심은 판단 근거로서 삼은 점은 다음과 같다. 구 환경정책기본법 및 시행령이 정한 도로변 일반주거지역의 환경기준은 주간 65데시벨, 야간 55데시벨인 점, 통상적으로 소음도가 40데시벨이 넘으면 수면의 깊이가 낮아지기 시작하고, 50데시벨이 넘으면 호흡·맥박수가 증가하며, 60데시벨이 넘으면 수면장애가 시작되고, 70데시벨이 넘으면 말초혈관이 수축되는 반응을 보이면서 정신집중이 떨어지고 휴식에 지장을 주는 것으로 알려져 있다.

감정인이 측정한 피해 아파트 세대의 음도는 주간 실외소음도 71.2데시벨 ~ 72.2데시벨, 야간 실외소음도 70.2데시벨 ~ 71.6데시벨로 위 환경기준을 훨씬 상회하고 있다. 고속도로 확장공사의 완료 전에 이미 아파트 부지에 관한 택지개발사업이 준공되었을 뿐만 아니라 아파트 신축공사가 시작되었으므로 한국도로공사는 위 확장공사 완료 전에 이 사건 아파트의 완공 상황을 예상한 방음대책을 수립할 수 있었다. 그러나, 대법원은 이와 달리 판단하고 하급심판결을 파기하였는데, 대법원 판결내용은 다음과 같다.

도로에서 발생하는 소음으로 말미암아 생활에 고통을 받는 생활방해 정도가 사회통념상 일반적으로 참아내야 할 정도('참을 한도')를 넘는지 여부는 피



66

'도로소음'은 도로에서 불특정 다수인이 차량을 운행하는 과정에서 발생하는데, 개별 교통수단에서 발생하는 각각의 소음도가 아닌 불특정 다수의 차량에서 발생하는 소음을 종합한 전체 소음의 정도가 문제 되는 특징이 있다.

99



해의 성질과 정도, 피해이익의 공공성, 가해행위의 태양, 가해행위의 공공성, 가해자의 방지조치 또는 손해 회피의 가능성, 공법상 규제기준의 위반 여부, 지역성, 토지이용의 선후관계 등 모든 사정을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다. 도로는 현대생활에서 필수불가결한 시설로서 지역 간 교통과 균형 개발 및 국가의 산업경제활동에 큰 편익을 제공하는 것이고, 도시개발사업도 주변의 정비된 도로망 건설을 필수적인 요소로 하여 이루어지고 있다. 자동차 교통이 교통의 많은 부분을 차지하고 있고, 도시화·산업화에 따른 주거의 과밀화가 진행되고 있는 현실에서 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가는 사회발전에 따른 피치 못할 변화에 속하는 점 등이 충분히 고려되어야 한다. 특히 고속국도는 자동차 전용의 고속교통에 공용되는 도로로서 도로소음의 정도가 일반 도로보다 높은 반면, 자동차 교통망의 중요한 축을 이루고 있고, 당해 지역경제뿐 아니라 국민 경제 전반의 기반을 공고히 하며 전체 국민 생활의 질을 향상시키는 데 중요한 역할을 담당하고 있으므로, 이미 운영 중인 또는 운영이 예정된 고속국도에 근접하여 주거를 시작한 경우의 '참을 한도' 초과 여부는 보다 엄격히 판단하여야 한다. 환경정책기본법의 환경기준은 환경행정에서 정책목표로 설정된 기준이고, 도로법이나 도로교통법에 규정된 도로

의 종류와 등급, 차로의 수, 도로와 주거의 선후관계를 고려하지 아니한 채 오로지 적용 대상지역에 따라 일정한 기준을 정하고 있을 뿐이어서 모든 상황의 도로에 구체적인 규제의 기준으로 적용될 수 있는 것으로 보기 어렵다. 2층 이상의 건물에 미치는 도로교통소음이 환경정책기본법의 환경기준을 준수하였는지 여부는 소음·진동공정시험기준(환경부고시 제2010-142호)에 규정된 측정방법에 따라 소음피해지점에서 소음원 방향으로 창문·출입문 또는 건물벽 밖의 0.5~1m 떨어진 지점에서 측정된 실외소음에 의해 판정하도록 되어 있으나, 공동주택에 거주하는 사람들에게 대하여는 일상생활이 실제 이루어지는 실내에서 측정된 소음도에 따라 '참을 한도'초과 여부를 판단함이 타당하다. 이런 점을 고려하면, 도로변 지역의 소음에 관한 환경정책기본법의 소음환경기준을 초과하는 도로소음이 있다고 하여 바로 민사상 '참을 한도'를 넘는 위법한 침해행위가 있다고 단정할 수 없다. 도로소음으로 인한 생활방해를 원인으로 제기된 사건에서 공동주택에 거주하는 사람들이 참을 한도를 넘는 생활방해를 받고 있는지는 특별한 사정이 없는 한 일상생활이 실제 주로 이루어지는 장소인 거실에서 도로 등 해당 소음원에 면한 방향의 모든 창호를 개방한 상태로 측정된 소음도가 환경정책기본법상 소음환경기준 등을 초과하는지 여부에 따라

판단하는 것이 타당하다. 하급심은, 아파트 입주주민들의 일상생활이 실제 주로 이루어지는 지점의 소음도를 측정하지 아니하고, 고속도로의 특성과 토지이용의 선후관계를 제대로 고려하지 아니하였으며, 소송 당사자들과 도로 이용자들이 받게 될 이익·불이익을 비교·교량하지 않은 잘못이 있다.

3. 유의할 점
도로소음으로 인한 생활방해가 위법한지 여부를 법원은 '참을 한도(수인한도)'라는 개념을 통하여 판단하고 있고, '참을 한도'는 일조권 등 환경침해 사건에서도 대체로 적용되는 개념이다. 위 대법원판결은 도로소음으로 인한 생활방해가 민사상 위법한 침해행위인지 여부를 정하는 '참을 한도'를 엄격하게 판단하라는 취지이지만, 위 사건은 손해배상청구 사건이 아니라는 점을 유의하여야 한다. 법원은 일조권 침해 등 환경

침해를 원인으로 하는 사건에서도 손해배상청구 사건보다 방해예방·배제청구(공사금지가처분 등)에서 '참을 한도'를 더 엄격하게 적용하고 있다. 위 대법원판결도, '도로소음으로 인한 생활방해를 원인으로 소음의 예방 또는 배제를 구하는 방지청구는 금전배상을 구하는 손해배상청구와는 내용과 요건을 서로 달리하는 것이어서 같은 사정이라도 청구의 내용에 따라 고려 요소의 중요도에 차이가 생길 수 있고, 방지청구는 그것이 허용 될 경우 소송당사자뿐 아

니라 제3자의 이해관계에도 중 영향을 미칠 수 있어, 방지청구의 당부를 판단하는 법원으로서의 해당 청구가 허용될 경우에 방지청구를 구하는 당사자가 받게 될 이익과 상대방 및 제3자가 받게 될 불이익 등을 비교·교량하여야 한다고 판시하였다. 따라서 도로소음으로 인한 생활방해 손해배상청구 소송에서는 위 사건보다 생활방해의 위법성이 더 넓게 인정될 가능성이 있다. 

