

# 도로소음으로 인한 손해배상청구에 관한 판례검토

이 승 우\*

## 차 례

- I. 문제제기
- II. 손해배상청구의 법적 근거
- III. 손해배상청구의 결정사유
- IV. 손해배상청구의 증명
- V. 결론

## [국문초록]

도로소음으로 인하여 생활이익을 침해당한 경우 그 피해자는 도로의 신설과 확장으로 소음을 유발한 도로소유자와 관리자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 도로소음으로 인한 손해배상을 청구하기 위해서 소음피해자는 소음과 손해발생간에 상당인과관계가 있음을 증명하여야 한다. 손해를 발생시키는 도로소음 판단시 그 측정시기와 방법 그리고 횟수를 고려해야 한다. 특히 측정시기는 차량통행량이 많아 소음이 심한 퇴근시간대와 같은 일부 특정시간대에 제한되지 않아야 한다. 주택을 건축하여 분양한 회사는 목적물 분양을 했을 뿐이므로 도로소음에 손해를 배상할 책임이 없으며, 그 주택건축으로 인하여 발생한 도로소음과 관련해서 그 소음은 도로의 소유자나 관리자에게 책임이 있다. 한편 법원은 소음판단시 아파트 입주민들이 입주 당시에 도로소음도에 대해서 어느 정도 인식하고 있었으며, 그 도로가 공공의 이익을 위하여 얼마나 기여하고 있는지 등을 참작하여야 한다. 그리고 도로 인근에 고속도로, 국도, 지방도 등이 있는 경우에 도달한 소음의 중복도를 ‘참을 한도’ 판단시 고려해야 한다. 도로소음에 관련된 대법원의 판결에 의하면 규정상 도로소음이 ‘참을 한도’를 초과하였다고 하더라도 사회발전에 따른 자연스

\* 전남대학교 법학전문대학원 교수.

러운 변화라면 생활이익을 침해하였다고 볼 수 없거나 그 침해의 정도가 사회통념상 ‘참을 한도’를 초과했다고 보기 어렵다.

## I. 문제제기

현대생활에서 도로는 필수불가결한 시설로서 지역 간 교통과 균형개발 및 국가의 산업경제활동에 큰 편익을 제공해 주고, 또한 도시개발을 위하여 필수적인 요소이다. 도로라 함은 도로교통법 제2조 의하면 도로법상 도로, 유료도로, 농어촌도로, 자동차 전용도로, 고속도로, 차로 등 그리고 그밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마의 통행을 위하여 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소이다. 이와 같이 도로는 안전하고 원활한 교통을 확보하는 역할도 하지만 수많은 자동차와 사람 등의 교통으로 인하여 소음을 발생시켜 많은 공해를 유발하기도 한다. 그러나 자동차 교통이 교통의 많은 부분을 차지하고 있고, 도시화·산업화에 따른 주거의 과밀화가 진행되고 있는 현실에서 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가는 사회발전에 따른 피치 못할 변화이다. 이러한 도로건설로 국민들은 편리한 생활을 영위하지만 그로 인해 부담해야 할 문제도 적지 않다. 특히 도로소음은 해결해야 할 난제 중의 하나이다.<sup>1)</sup> 한편 소음공해와 관련하여 환경정책기본법 시행령 제2조 <별표> 비고에 의하면 2륜 자동차를 제외한 1줄로 자동차가 안전하고 원활하게 주행하기 위하여 필요한 일정 폭의 차선을 가진 2차선 이상을 도로라고 정의하고 있다. 도로변 일반주거지역의 환경기준으로써 소음도는 주간(06:00~22:00) 65dB(A), 야간(22:00~06:00) 55dB(A)이다. 통상적으로 소음도가 40dB(A)이 넘으면 수면의 깊이가 낮아지기 시작하고, 50dB(A)이 넘으면 호흡·맥박수가 증가하며, 60dB(A)이 넘으면 수면장애가 시작되고, 70dB(A)이 넘으면 말초혈관이 수축되는 반응을 보이면서 정신집중이 떨어지고 휴식에 지장을 준다.<sup>2)</sup> 그러므로 도로 인근에 거주하는 사람들에게는 그 도로 위를 통행하는 자동차 등으로부터 발생하는 소음 등으로 수면방해,

1) 양근철, 환경분쟁조정현황, 중앙환경분쟁조정위원회, 2011. 3. 31., 1면; 이승우, 법원의 배상책임 결정사유와 재정결정방향, 환경법연구 제34권 1호, 환경법학회, 2012.4., 99면 참조.

2) 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결.

생활방해, 정신적 피해를 발생시킨다. 최근에는 정부에 의해 도로소음문제를 해결하기 위해서 제작된 도시소음지도<sup>3)</sup>에 따라 소음노출인구를 산정하여 도로소음을 저감하기 위한 대책을 강구하였다. 이 도로소음은 원인의 불명확성과 다양성, 인과관계의 불명확성으로 인한 과실책임주의의 완화 또는 무과실책임의 인정<sup>4)</sup>, 위법성 판단을 위한 ‘참을 한도’의 초과여부 판단문제, 피해액 산정의 곤란 등으로 인하여 법원의 재량에 의한 판단의 여지가 많다. 도로소음에 대하여 사건 당사자들은 환경분쟁조정위원회의 재정결정에 불복하여 법원에 손해배상을 청구하는 경우가 적지 않다.<sup>5)</sup> 이 논문에서는 도로소음으로 인한 손해배상청구와 관련하여 최근까지 대법원 판결의 법적 근거와 배상책임 결정사유 그리고 법리의 문제점을 검토해 보기로 한다.

## II. 손해배상청구의 법적 근거

도로주변 거주민들은 생활이익 침해인 도로소음으로 인한 피해에 대하여 가해자인 소음을 유발하는 공사시공업체나 도로 설치 및 관리자인 도로공사 등에게 민법 제750

3) 경향신문 2012년 9월 21일자 사회면. 소음지도는 해당 도시의 인구·주택·교통량 등에 따른 소음의 변화를 기록한 것으로 일본, 유럽연합(EU), 홍콩에 이어 세계에서 네 번째로 작성된 소음의 정도를 등음선이나 색을 이용해 시각화한 지도이다. 기획재정부는 2012년 9월 21일 광역시 및 인구 50만 명 이상 4개 도시의 소음지도 제작을 위한 예산 9억 원을 2013년도 예산안에 반영하였고, 2016년까지 총예산 40억 원을 투입해 인구 50만 명 이상 20여개 도시의 소음지도를 단계적으로 제작할 계획을 수립하였다.

4) 대법원 2001. 2. 9. 선고 99다55434판결; 대법원 2003. 6. 27. 선고 2001다734판결 등 참조. 환경분쟁사건의 경우 민법 제750조에 의한 손해배상청구가 아니라 구 환경정책기본법 제31조에 의한 손해배상청구를 민사법원에 제기할 수 있는가에 관하여는 판례는 긍정하고 있다.

5) 중앙환경분쟁조정위원회, 2011년도 환경분쟁조정-제도개선 및 우수사례발표 자료, 2011. 11. 23., 17면. 중앙환경분쟁조정위원회는 1991년 7월 19일부터 2010년 12월 31일까지 총 2,867건을 접수하여 2,416건을 재정(裁定), 조정(調停), 중재합의로 처리하였다. 처리된 사건 중에서 소음·진동에 관련된 사건이 전체의 86%에 해당하는 2,070건이고 그 중에서 재정결정은 1,403건이다. 이렇게 효력이 확정된 2,416건 가운데, 84%에 해당하는 2,032건은 합의, 16%에 해당하는 384건은 조정 중단 또는 소송제기 등 미합의 사건이다. 최근 중앙환경분쟁위원회의 통계에 의하면 2004년부터 2010년 8월 까지 재정결정된 870건 중 173건이 위원회의 재정결정에 불복하고 법원에 소를 제기하는 소송율이 전체 약 20%를 차지한다. 이 가운데 법원이 판단한 112건을 분석하면 재정결정과 같은 판결은 80건으로 인용률 71%, 불인용한 판결은 32건으로 불인용율 29%이다.

조의 불법행위책임이나 제758조 공작물책임 그리고 국가배상법에 의하거나 환경정책 기본법상의 책임을 물어 손해배상을 청구할 수 있다.

## 1. 불법행위책임

### (1) 청구의 근거

도로소음의 유발자의 고의, 과실에 의한 위법행위로 인한 손해를 이유로 민법 제750조 또는 국가배상법 제2조에 의해 손해배상을 청구할 수 있다. 한편 도로소음의 경우 자동차가 운행되는 도로를 공작물 또는 영조물로 보고 그 설치, 관리상의 하자에 따른 상태책임을 물을 수 있어서 도로의 설치와 관리자인 국가 등에 대하여 민법 제758조에 의한 공작물책임 또는 국가배상법 제5조에 의한 공공시설 등의 하자로 인한 손해배상을 청구할 수 있다. 최근 대법원은 도로소음 피해자들이 도로설치, 관리자인 도로공사를 상대로 하여 정신적 고통을 입었으므로 손해배상청구와 방지청구를 한 사건에서 공작물의 설치·보존상의 하자로 인하여 발생한 소음피해에 관하여 민법 제758조에 기하여서는 손해배상을 청구할 수 있을 뿐 침해행위의 배제를 구하는 방지청구를 할 수는 없다고 판시하였다.<sup>6)</sup>

### (2) 당사자

도로소음으로 인한 소송에 있어서 피해자는 소음을 유발하는 공사시공업체나 자동차가 운행되는 도로의 관리자, 자동차의 소유자와 운행자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 그러나 당사자의 특정과 증거가 쉽지 않은 경우가 많다.<sup>7)</sup>

### (3) 요건

도로소음으로 피해자가 가해자를 상대로 불법행위로 인한 손해배상을 청구하는 경우, 소음을 유발하는 가해행위와 그로 인한 손해발생 간의 인과관계를 증명하는

6) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

7) 강종선, 항공기소음관련 민사소송의 제문제, 『환경소송의 제문제』(이홍훈 대법관 퇴임기념논문집), 사법발전재단, 2011. 4., 106면.

것은 쉽지 않다. 그리고 이 불법행위 성립요건으로서 위법성의 판단기준은 그 유해 정도가 사회생활상 통상의 ‘참을 한도’를 초과하는지 여부이다. 이 ‘참을 한도’ 기준을 결정할 때는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 난이도 정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 한다. 도로소음의 ‘참을 한도’기준을 위하여 대법원은 소음개선을 위한 목표치를 설정한 환경정책기본법이 정해 놓은 기준을 적용하고 있다. 환경정책기본법상 소음환경기준은 실질적인 규제가 목적이 아니라 소음기준에 대한 행정목표치를 제시하고 환경영향평가나 도시계획을 수립할 때 소음발생에 대한 척도로 활용하고 있다. 환경정책기본법 시행령 제2조 별표 환경기준에 의하면<sup>8)</sup> 도로변지역에 적용대상지역으로서 일반주거지역 및 준주거지역의 경우 소음기준은 낮(06:00-22:00) 시간대 65dB(A) 밤(22:00-06:00) 시간대에는 55dB(A)이다. 이 소음기준은 도시지역에 포함된 주거지역, 준주거지역 등에 동등하게 적용되며 사람들의 생활에 영향을 끼치지 않을 정도로 정해 놓은 규제적 성격의 기준이다.

## 2. 환경정책기본법에 의한 책임

8) 환경정책기본법 시행령 제2조 별표 환경기준. 환경정책기본법 시행령 지역구분별 적용대상지역으로 ‘가’지역-녹지지역, 보전관리지역, 농림지역 및 자연환경보전지역, 전용주거지역, 종합병원의 부지경계로부터 50미터 이내지역. ‘나’지역-생산관리지역, 일반주거지역 및 준주거지역. ‘다’지역-상업지역 및 계획관리지역, 준공업지역. ‘라’지역-전용공업지역 및 일반공업지역이 있다.

지역구분	적용대상지역	기준 [dB(A)]	
		낮(06:00-22:00)	밤(22:00-06:00)
일반지역	‘가’지역	50	40
	‘나’지역	55	45
	‘다’지역	65	55
	‘라’지역	70	65
도로변지역	‘가’지역	65	55
	‘나’지역		
	‘다’지역	70	60
	‘라’지역	75	70

### (1) 청구근거

환경정책기본법 제3조 제4호는 ‘환경오염이라 함은 사업활동 기타 사람의 활동에 따라 발생하는 대기오염, 수질오염, 토양오염, 해양오염, 방사능오염, 소음·진동, 악취 등으로서 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 상태를 말한다.’고 규정하고 있으므로 도로주변의 주거지역에 거주하고 있는 사람들에게 피해를 주는 도로소음은 환경오염의 대상이다. 그러므로 도로에서 발생하는 소음으로 인한 피해는 손해배상의 대상이 된다. 구 환경정책기본법 제31조 제1항은 ‘사업장 등에서 발생하는 환경오염’ 또는 환경훼손으로 인하여 피해가 발생한 때에는 당해 사업자는 그 피해를 배상하여야 한다고 하면서 무과실책임을 규정했었고, 현행 환경정책기본법은 제44조 제1항에 의하여 환경오염 또는 환경훼손으로 피해가 발생한 경우에는 해당 환경오염 또는 환경훼손의 원인자가 그 피해를 배상하여야 하며, 제2항에 의하여 환경오염 또는 환경훼손의 원인자가 둘 이상인 경우에 어느 원인자에 의하여 제1항에 따른 피해가 발생한 것인지를 알 수 없을 때에는 각 원인자가 연대하여 배상하여야 한다고 규정하고 있다.

### (2) 당사자

도로소음으로 인한 소송에 있어서 구 법 하에서 피해자는 피해원인이 된 환경오염 물질의 배출 당시 사업장 등의 운영을 위하여 비용을 조달하고 이에 관한 의사결정을 하는 등, 이러한 사업장 등을 사실상, 경제상 지배하는 자인 사업자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 또한 현행법 하에서는 환경오염 또는 환경훼손의 원인자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 대표적으로 도로소음으로 인한 도로변의 주거지역과 준주거지역의 피해자는 소음을 유발하는 공사시공업체나 자동차가 운행되는 도로의 관리자인 한국도로공사<sup>9)</sup> 등, 자동차의 소유자와 운행자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 그러나 당사자의 특정과 증명이 쉽지 않은 경우가 많다.

### (3) 요건

<sup>9)</sup> 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결.

구 법 하에서 ‘사업’이란 영리, 비영리활동을 불문하고 계속, 반복적으로 이루어지는 활동을, ‘사업장 등’은 오염물질의 배출시설이 설치되어 있는 공장 등 사업장, 설비, 자동차 등을, ‘사업자’는 피해원인이 된 환경오염물질의 배출 당시 사업장 등의 운영을 위하여 비용을 조달하고 이에 관한 의사결정을 하는 등, 이러한 사업장 등을 사실상, 경제상 지배하는 자를 의미한다.<sup>10)</sup> 이 사업자와 현행법 하의 환경오염 또는 환경훼손의 원인자의 도로소음을 유발하는 가해행위와 그로 인한 손해발생 간의 인과관계를 증명하여야 한다. 한편 소음을 유발한 가해자의 과실증명이 용이하므로 과실책임에 의할 수 있으나<sup>11)</sup>, 과실증명이 쉬운 경우에도 소송을 신속하게 처리하기 위해서<sup>12)</sup> 무과실책임을 주장할 수 있다.<sup>13)</sup>

환경부는 소음개선을 위한 목표치를 설정한 환경정책기본법과 소음규제를 위한 소음진동관리법을 제정하여 소음을 관리하고 있다. 환경정책기본법상 소음환경기준은 실질적인 규제가 목적이 아니라 소음기준에 대한 행정목표치를 제시하고 환경영향평가나 도시계획을 수립할 때 소음발생에 대한 척도로 활용한다.

환경정책기본법 시행령 제2조 별표 환경기준에 의하면 도로변지역에 적용대상지역으로서 일반주거지역 및 준주거지역의 경우 소음기준은 낮(06:00-22:00) 시간대 65dB(A) 밤(22:00-06:00)시간대에는 55dB(A)이다. 생활소음규제기준은 도시지역에 포함된 주거지역, 준주거지역 등에 동등하게 적용되며 특징은 인근의 사람들의 생활에 영향을 끼치지 않을 정도로 정해 놓은 규제적 성격의 기준이다.

소음·진동관리법 시행규칙 제25조 [별표 12]에 의하면 주거지역의 경우 교통소음 관리기준에 의하면 주거지역의 참을 한도는 주간(06:00-22:00)에는 68 dB(A) 야간(22:00-06:00)에는 58dB(A)이다.<sup>14)</sup> 이 소음·진동관리법은 규제를 위한 법으로 환경정책기본법보다 다소 완화하여 적용하며 소음·진동관리법상 도로변 주거지역 소음 기준은 주간에 68 dB(A), 야간 58dB(A)로 환경정책기본법보다 각각 3dB(A) 더 높다.

10) 이강원, 공해배상소송에서의 수인한도론과 공용관련 하자, 민사재판의 제문제 제13권, 한국사법행정학회, 2004. 12., 285면; 강종신, 전개논문, 104면.

11) 小澤, 船後政府委員説明, 參議院特別委員會會議錄, 26号, 28頁-29頁.

12) 淡路剛久, 公害無過失責任立法の問題點, 公害賠償の理論, 有斐閣, 增補版, 1978, 167頁.

13) 加藤一郎, 公害無過失責任立法の問題點, 現代法 ジャーナル 創刊号, 1972, 14頁; 牛山積, 公害無過失責任立法の問題點-法案要綱の問題點, 公害裁判の展開と法理論, 日本評論社, 1976, 89頁.

14) [별표 12] 교통소음관리기준

환경정책기본법은 일종의 목표관리 기준에 해당되며 행정목표를 초과하였다고 처벌하진 않지만 소음·진동관리법은 규제법으로 기준을 초과하면 개선명령이나 과태료, 벌금부과 대상이다.

### Ⅲ. 손해배상청구의 결정사유

도로소음은 생활방해로 소음의 정도에 따라 참아야 하며 그 기준을 초과할 때 비로소 위법하게 된다.<sup>15)</sup> 그러므로 도로 소음도가 생활소음규제기준 이내라면 참아야 한다.<sup>16)</sup> 이러한 참을 수 있는 기준 이내의 소음도의 정도를 ‘참을 한도’라고 한다. 이 ‘참을 한도’는 피해자가 받는 생활이익의 침해와 가해자의 권리행사의 사회적 타당성을 비교형량하여 상린자 상호간에 어느 정도 참아야 하며 그 한계를 넘은 경우에 피해자에게 손해배상청구권 등을 인정하게 된다. 이러한 도로소음의 사회통념상 ‘참을 한도’ 초과 여부는 피해의 정도, 피해이익의 성질 및 그에 대한 사회적 평가, 지역성, 토지이용의 선후관계, 가해방지 및 피해 회피의 가능성, 공법적 규제의 위반 여부, 교섭 경과 등 모든 사정을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다.<sup>17)</sup>

대상지역	한계 (LeqdB(A))	
	주간 (06:00-22:00)	야간 (22:00-06:00)
주거지역, 녹지지역, 관리지역 중 취락지구 · 주거개발진흥지구 및 관광 · 휴양개발진흥지구, 자연환경보전지역, 학교 · 병원 · 공공도서관 및 입소규모 100명 이상의 노인의료복지시설 · 영유아보육시설의부지 경계선으로부터 50미터 이내 지역	68	58
상업지역, 공업지역, 농림지역, 생산관리지역 및 관리지역 중 산업 · 유통개발진흥지구, 미도시지역	73	63

- 15) 박창현, 일조권침해로 인한 공사중지가처분, 판례연구 제7집, 부산판례연구회, 1997, 605면.  
 16) 加藤一郎編, 公害法の生成と展開, 岩波書店, 1968.8, 27頁; 野村好弘, 加藤一郎編, 公害法の生成と展開, 故意 · 過失および違法性, 岩波書店, 1968. 8, 387頁; 淡路剛久, 公害賠償の理論, 有斐閣, 1978, 111頁; 澤井裕, 公害の私法的研究, 一粒社, 1969, 405頁 以下; 奥田昌道 外編, 民法學(6), 有斐閣, 1975, 81頁 以下.  
 17) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결; 대법원 2007. 9. 7. 선고 2005다72492; 대법원 2004. 9. 13. 선고 2003다64602 판결; 대법원 2002. 12. 10. 선고 2000다72213 판결; 대법원 2000. 5. 16. 선고 98다56997 판결; 대법원 1999. 1. 26. 선고 98다23850 판결; 대법원 1989. 5. 9. 선고 88다카4697 판결; 1982. 9. 14. 선고 80다2859 판결 등 참조.



## 1. 피고적격

### (1) 책임없는 아파트 분양자

대법원은 2008다9358 판결에 의해 도로에서 유입되는 소음 때문에 인근 주택의 거주자에게 사회통념상 수인한도를 넘는 생활이익의 침해가 발생하였다고 하더라도, 그 주택을 건축하여 분양한 분양회사는 도로의 설치·관리자가 아니고 그 주택의 건축으로 인하여 소음이 발생하였다고 볼 수 없으므로, 주택의 거주자들이 분양회사를 상대로 도로소음 때문에 발생한 생활이익의 침해를 원인으로 하는 불법행위책임을 물을 수는 없다고 판시하였다. 다만 분양회사는 주택의 공급 당시에 주택법상의 주택 건설기준 등 그 주택이 거래상 통상 소음방지를 위하여 갖추어야 할 시설이나 품질을 갖추지 못한 경우에 집합건물의 소유 및 관리에 관한 법률 제9조 또는 민법 제580조의 담보책임을 부담하거나, 수분양자와의 분양계약에서 소음방지시설이나 조치에 관하여 특약이 있는 경우에 그에 따른 책임을 부담하거나, 또는 분양회사가 수분양자에게 분양하는 주택의 소음상황 등에 관한 정보를 은폐하거나 부정확한 정보를 제공하는 등 신의칙상의 부수의무를 게을리한 경우에 그 책임을 부담할 뿐이라고 판시하였다.<sup>18)</sup> 위 사안에서는 주택 분양회사는 도로의 설치·관리자가 아니고 그 소음이 주택 건축으로 인한 소음이 아니므로 주택 거주자의 분양회사를 상대로 한 불법행위책임을 인정하지 않았다. 단지 분양회사는 거래상 목적물인 아파트의 품질에 하자가 있다거나 소음관련 정보를 제공하지 아니한 경우 담보책임이나 신의칙상의 부수의무 위반에 따른 책임을 부담할 수 있다고 보고 있다.

### (2) 도로의 설치, 관리자의 피고적격

이 대법원 판결은 이후 하급심 판결에 영향을 주어 아파트 분양회사는 단지 아파트를 분양한 자일 뿐 도로의 설치, 관리자가 아니므로 도로소음으로 인한 손해배상책임이 없다고 하였다. 광주지방법원은 2008가합4126,4485 판결로 피신청인 회사는 2003년에 아파트를 분양한 회사일 뿐 도로의 설치, 관리자가 아니므로 도로소음으로 인한 손해배상책임이 없다고 판시하였다. 이 사안에서 아파트 공급 당시에 위 아파트

<sup>18)</sup> 대법원 2008. 8. 21. 선고 2008다9358 판결.

에 거래상 통상 소음 방지를 위하여 갖추어야 할 시설이나 품질을 갖추지 못한 하자가 있었다고 볼 수 없으며, 아파트 공급 이후인 2007년 11월 아파트에서 측정된 소음이 주간 58-68dB(A), 야간 51-65dB(A)에 이르게 되었다는 사실만으로는 분양회사가 아파트에 관하여 집합건물의 소유 및 관리에 관한 법률 제9조 또는 민법 제580조의 담보책임을 부담 할 수 없다고 판시하였다.<sup>19)</sup> 또한 이듬해에 있었던 항소심 2008나 7337 판결에서 광주고등법원은 도로의 설치에 원활한 교통망 확충을 위하여 필수불가결한 요소로써 그 도로의 설치가 위법하다는 등의 다른 특별한 사정이 없는 한 도로설치 자체를 두고 환경오염 또는 환경훼손의 원인을 야기하였다고 단정 짓기는 어려울 뿐만 아니라, 도로에서 발생하는 소음은 그 도로를 통행하는 차량에 의하여 발생하는 것으로 수시로 변동되는 것을 감안하면 도로의 적절한 관리에 의하여 비로소 통제될 수 있는 것이어서 그 소음에 관하여는 도로의 소유자나 관리자의 책임을 묻는 것이 타당할 것이다.<sup>20)</sup> 위의 판결에서 보듯이 도로설치자와 관리자를 구분하여 수분양자가 분양자와의 계약에서 특약이 없는 한 아파트를 분양하는 회사는 단지 아파트를 분양한 자일 뿐 도로의 설치, 관리자가 아니므로 도로소음으로 인한 손해배상책임이 없다고 판시하였다.

## 2. 객관적 소음도 판단기준

도로소음피해의 정도가 사회통념상 용인되는 ‘참을 한도’를 초과하는 경우에 손해배상책임을 인정한다.<sup>21)</sup> 도로소음으로 인한 ‘참을 한도’에 대한 증명책임은 도로소음으로 인한 피해자에게 있으며 거주지에 상당한 정도의 소음이 지속적으로 도달하였음을 증명하여야 한다.

### (1) 소음수치

도로소음의 한도는 환경정책기본법 시행령 제2조 별표 환경기준에 의하면 도로변 지역에 적용대상지역으로서 일반주거지역 및 준주거지역의 경우 소음기준은 낮

19) 광주지방법원 2008.10.16. 선고 2008가합4126, 4485 판결.

20) 광주고법 2009.7.3. 선고 2008나7337 판결.

21) 서울고등법원 2005. 10. 28. 선고 2004나56440 판결 등 참조.

(06:00-22:00) 시간대 65dB(A) 밤(22:00-06:00)시간대에는 55dB(A)이다.<sup>22)</sup> 대법원의 판결은 도로소음 판단시 이 환경정책기본법 시행령의 환경기준에 의하여 ‘참을 한도’ 초과여부를 판단하고 있다. 한편 규제법인 소음진동관리법의 경우 2010년 6월 30일 개정된 소음진동관리법 시행규칙 제25조 [별표 12]에 의하여 일반주거지역은 주간(06:00-22:00) 68dB(A), 야간(22:00-06:00) 58dB(A)이고 상업지역은 주간(06:00-22:00) 73dB(A), 야간(22:00-06:00) 63dB(A)이다. 도로소음을 규제하는 행정법규는 인근 주민을 소음으로부터 보호하는 데 주요한 목적이 있기 때문에 도로소음이 이 기준을 초과하는지 여부는 ‘참을 한도’를 정하는 데 중요하게 고려해야 한다. 그러나 도로변 지역의 소음에 관한 환경정책기본법의 소음환경기준을 초과하는 도로소음이 있다고 하여 바로 ‘참을 한도’를 초과하는 위법한 침해행위가 있어 민사책임이 성립한다고 단정할 수 없다.<sup>23)</sup> 그리고 소음피해 판단시 피해자의 소음피해 측정시기를 임의로 선택해서는 안 된다. 수원지방법원 2004가합7135 판결에 의하면 소음도 측정시 건설부 고시가 정한 소음측정기준에 따라야 하는 바 아파트 분양회사가 아파트 사용검사를 받은 2002년을 기준으로 하여야 함에도 2004년 3월의 소음도 수치를 이용하였으므로 채무가 부존재하다고 판시하였다.<sup>24)</sup> 이와 같이 신축아파트 소음피해 판단시 아파트 사용검사를 받은 시기를 임의로 선택하여 판단해서는 안 된다.

## (2) 소음도 측정시간대

도로소음도를 측정하는 시간대를 어느 시간대를 기준으로 해야 할 것인지는 도로인근에 거주하는 주민들의 생활소음도를 판단하는데 있어서 중요하다. 환경정책기본법의 시행령과 소음진동관리법 시행규칙의 별표에 의하여 시간대를 일상생활이 활발히 이루어지는 낮 시간대(06:00~22:00)와 귀가하여 휴식을 취하는 밤 시간대(22:00~06:00)로 나누어 소음환경기준을 달리하여 적용하고 있다. 도로소음도를 측정하는 경우 어느 특정시간대의 측정치를 소음도 판단의 기준으로 한다는 것은 객관적인

<sup>22)</sup> 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결; 대법원 2015. 10. 29. 선고 2008다47558 판결; 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결 참조.

<sup>23)</sup> 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결 참조; 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

<sup>24)</sup> 수원지방법원 2006.9.19. 선고 2004가합7135 판결.

소음도 판단에 타당한 방법이 아니다. 그러므로 도로소음도 측정시 차량통행이 많은 특정시간대의 소음을 기준으로 한다면 소음측정기준을 위반한 것으로 그 수치에 의하여 ‘참을 한도’를 판단해서는 안 된다. 수원지방법원 2009가합18154 판결에 의하면 소음도측정시간이 낮 시간대(06:00~22:00)는 차량통행량이 많은 퇴근시간 무렵인 18:22부터 18:45 사이에, 밤 시간대(22:00~06:00)는 취침준비를 위하여 귀가시간을 재촉하는 야간시간대인 22:00부터 22:23 사이로 차량통행이 가장 많은 시점을 기준으로 하였다면, 이 소음도측정치는 도로소음도를 판단하기 위한 객관적인 소음도를 판단하기 위한 자료라고 보기 어려우므로 ‘참을 한도’를 초과하였다고 볼 수 없다고 하여 채무가 부존재하다고 확인하였다.<sup>25)</sup> 이와 같이 도로소음도 측정시 도로소음도 측정시간대를 교통량이 가장 많은 퇴근시간대, 귀가시간대를 특정하여 측정하고 그 측정치를 판단기준으로 해서 안 된다.

### (3) 소음도 측정 회수

‘참을 한도’의 소음측정은 낮 시간대는 16시간, 밤 시간대는 8시간으로 어떤 시간에 측정할 것인지도 중요하지만 측정치의 신뢰도를 확보하기 위하여 측정회수 또한 그 못지않게 중요하다. 위의 판례처럼 도로소음을 낮 시간대(06:00~22:00) 및 밤 시간대(22:00~06:00)에 각 1회씩 단 2회만 측정하였다면 소음환경오염공정시험기준을 위반한 것이다. 이렇게 소음측정회수가 부족함에도 불구하고 그렇게 측정된 도로 소음도측정치를 객관적인 소음도를 판단하기 위한 자료로 활용할 수 없다.<sup>26)</sup> 도로소음도 측정시 소음측정회수가 부족하다면 소음측정기준을 위반한 것으로 그것으로 도로소음도 ‘참을 한도’를 판단할 수 없을 것이다.

### (4) 소음측정장소

대법원은 2015년 하반기 이후 공동주택 소음피해자들이 도로소음으로 인하여 손해 배상 등을 청구하는 사건에서 소음측정방법과 관련하여 기존의 소음·진동공정시험 기준(환경부고시 제2010-142호)에 규정된 측정방법에서 일상생활이 실제 이루어지는

25) 수원지방법원 2010.5.4. 선고 2009가합18154 판결.

26) 수원지방법원 2010.5.4. 선고 2009가합18154 판결.

실내에서 측정하는 방법에 의하도록 하고 있다. 2015년 10월 15일에 선고된 대법원 2013다89433 판결에서 2층 이상의 건물에 미치는 도로교통소음이 환경정책기본법의 환경기준을 준수하였는지 여부는 소음·진동공정시험기준에 규정된 측정방법에 따라 소음피해지점에서 소음원 방향으로 창문·출입문 또는 건물벽 밖의 0.5~1m 떨어진 지점에서 측정된 실외소음에 의해 판정하도록 되어 있으나, 공동주택에 거주하는 사람들에 대하여는 일상생활이 실제 이루어지는 실내에서 측정된 소음도에 따라 ‘참을 한도’ 초과 여부를 판단함이 타당한 점 등을 고려하면, 도로변 지역의 소음에 관한 환경정책기본법의 소음환경기준을 초과하는 도로소음이 있다고 하여 바로 민사상 ‘참을 한도’를 넘는 위법한 침해행위가 있다고 단정할 수 없다고 판시하였다.<sup>27)</sup> 이 판결 이후 2015년 10월 29일에 선고된 대법원 2008다47558 판결에서 원심의 경우 감정인이 소음·진동공정시험방법에 규정된 측정방법에 따라 소음측정기의 마이크로폰을 이 사건 아파트의 베란다 창문으로부터 1m 돌출시켜 이 사건 도로 방향으로 설치하여 측정된 소음도 및 이에 기초하여 산정한 실외소음도를 그대로 받아들여 피고 한국도로공사의 손해배상책임을 인정하였으나, 이 사건 아파트의 대부분 동이 소음피해 감소를 위해 이 사건 도로와 수직 방향으로 배치되어 있고, 세대별로 아파트 외부와 거실·침실 사이에 베란다가 설치되어 있으며, 이 사건 아파트 부지 지상의 소음은 문제가 되지 않았으므로, 이 사건 아파트의 7층 이상 세대에 거주하는 원고들에 대하여 위 실외소음도를 원고들이 일상생활을 주로 영위하는 지점의 소음도로 보기 어렵다고 판시하였다.<sup>28)</sup> 즉 기존의 소음·진동공정시험방법에 규정된 측정방법에 따른 측정방법의 문제점을 제시하면서 구체적으로 ‘참을 한도’ 초과하는 소음도는 피해자의 일상생활에 피해를 주는 지점의 소음도에 따라 판단하기를 바라고 있다. 결국 이 두 판결로 소음측정은 거주하는 사람의 실제 일상생활이 이루어지는 실내에서 이루어져야 한다고 판시하고 있다. 이어서 2016년 11월 25일에 선고된 대법원 2014다57846 판결에서 그 측정장소를 제시하는 바 도로소음으로 인한 생활방해를 원인으로 제기된 사건에서 공동주택에 거주하는 사람들이 ‘참을 한도’를 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

27) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

28) 대법원 2015. 10. 29. 선고 2008다47558 판결.

소음환경기준 등을 초과하는지 여부에 따라 판단하는 것이 타당하다고 판시하였다.<sup>29)</sup> 이 판결에 의하여 소음측정은 구체적으로 일상생활의 근거지인 거실에서 소음원에 면하는 방향의 모든 창호를 개방한 상태에서 측정된 소음도로 '참을 한도'를 판단하는 기준으로 삼으라고 하고 있다.

### 3. 위험에의 접근

도시화·산업화 및 이로 인한 주거의 과밀화로 인하여 대부분의 도시거주자는 어느 정도의 소음이 존재하는 상황에서 특정장소에 거주하게 된다. 거주자가 고요하고 평온한 상태에서 쾌적한 일상생활을 누릴 수 있는 생활이익은 원칙적으로 그가 거주를 시작한 때 그 장소의 소음도를 기초로 형성되기 시작한다. 만약 아파트입주자가 도로가 신설되거나 확장된 이후에 아파트에 입주하였다면 특별한 사정이 없는 한 도로가 신설되거나 확장된 이후 도로소음도에 대하여 이미 인식하면서 위험에 접근하였으므로 소음피해자인 아파트입주자는 가해자인 도로관리자 등에 대하여 손해배상 등을 청구할 수 없다.<sup>30)</sup>

#### (1) 도로신설 후 입주

다음 대법원 판례에서는 아파트입주자들이 도로신설 후에 신축된 아파트에 입주하여 거주할 당시 일정 정도의 도로소음 발생과 증가를 이미 알았거나 알 수 있었다고 볼 수 있다고 판시하여 위법성을 조각하였다.

대법원 2014다57846 판결에 의하면 이 사건 아파트의 사용검사 승인 전에 측정된 이 사건 도로의 소음도가 환경정책기본법에서 정한 주간 소음환경기준은 65dB(A)이나 야간 소음환경기준은 55dB(A)을 넘는 것으로 나타났다. 감정인이 이 사건 아파트 중 도로변에 위치한 호실에서 소음을 측정한 결과 야간소음이 55dB(A)을 넘어 57dB(A)에서 68dB(A)에 이르고, 도로변에 위치한 대부분의 호실에서 위 기준을 10dB(A) 이상 넘는 소음이 측정되었다. 이와 같이 비록 관련법상 규정하고 있는 '참을

<sup>29)</sup> 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결; 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결.

<sup>30)</sup> 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결; 수원지방법원 2005. 12. 6. 선고 2004가합7470 판결.

한도'를 초과하는 도로소음도가 측정되었다고 할지라도 바로 생활방해가 인정되어 손해배상책임이 있다고 할 수 없다. 이 사건의 경우 국도 25호선은 2002. 8. 30. 사용 개시되었고 국도 2호선은 2004. 1. 19. 사용 개시되었다. 그런데 이 사건 아파트는 2004. 5. 28. 주택건설사업계획 승인이 이루어졌고 2006. 8. 31. 사용승인을 받아 수분양자들이 입주하기 시작하였다. 원고인 입주자들은 이 사건 아파트에 거주할 당시 일정 정도의 도로소음 발생과 증가를 이미 알았거나 알 수 있었다고 볼 수 있다.<sup>31)</sup> 또한 대법원 2013다89433 판결에 의하면 이 사건 아파트 101동의 7층 이상 거주세대의 야간 실외소음도는 72dB(A), 101동의 6층 이하 거주세대의 야간 실외소음도는 68dB(A), 102동의 17층 이상 거주세대의 야간 실외소음도는 65dB(A)로서, 입주자들이 거주하는 세대의 야간 실외소음도가 도로변 일반주거지역의 야간 소음환경기준을 훨씬 상회하고 있었다. 그러나 이 사건 고속도로는 1973. 11.경 개통되었고, 1986. 9.경 논산부터 서광주 사이의 구간에서, 1989. 8.경 서광주부터 고서 사이의 구간에서 확장공사가 이루어졌는데, 약 13년이 경과한 2003. 4.경 이 사건 아파트에 관하여 사업계획이 승인되었고, 2005. 10.경 사용검사처분을 받아 그 무렵 피고 입주자 등이 이 사건 아파트에 입주하기 시작하였으므로 입주자들은 이 사건 아파트에 거주할 당시 이미 고속도로가 15년 전에 사용 개시되어 일정 정도의 도로소음 발생과 증가를 알았거나 알 수 있었다고 보았다.<sup>32)</sup> 대법원 2008다47558 판결에 의하면 감정인이 소음·진동공정시험방법에 따라 측정한 이 사건 아파트의 소음도는 주간 실외소음도 57.9dB(A)~76.1dB(A), 야간 실외소음도 55dB(A)~75.8dB(A)이므로 그 도로소음이 '참을 한도'를 넘는다고 판단하였다. 그러나 이 사건 도로는 1992. 6. 18. 도로구역지정결정고시를 거쳐 1994. 6. 30.경 착공되어 1998. 7. 27.경 완공되었고, 그 후인 1999. 12.부터 2000. 2. 사이에 비로소 제1심 공동피고 주식회사 동양건설산업 등이 피고 한국토지주택공사로부터 이 사건 아파트 부지를 매수하였으며, 이 사건 아파트는 그 후에 건축되어 2002. 4.경에야 원고인 입주자들이 입주를 시작하였으므로, 입주자들은 이 사건 아파트에 거주를 시작할 당시 이 사건 도로로 인한 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가를 알았거나 알 수 있었을 것으로 보았다.<sup>33)</sup> 이 사건에서 아파트입주

31) 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결.

32) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

33) 대법원 2015. 10. 29. 선고 2008다47558 판결.

자들이 도로소음으로 인하여 주·야간 약 10-20 dB(A)를 초과할 정도로 ‘참을 한도’를 초과하여 피해를 입고 있었지만 이미 아파트거주 당시에 도로소음의 발생과 증가를 알았거나 알 수 있었다고 판시하였다.

## (2) 도로 확장 후 입주

대법원 2011다91784 판결에 의하면 고속도로 확장공사는 1998. 4.경부터 2003. 12.경까지 시행되었는데, 이 사건 아파트는 고속도로 확장공사가 거의 완성되었을 무렵인 2003. 10.경 착공되어 2005. 12.경에야 준공되었다. 그러므로 아파트입주자들이 이 사건 아파트에 거주할 당시 고속도로로 인하여 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가를 알았거나 알 수 있었던 것으로 보고 청구를 기각하였다.<sup>34)</sup> 또한 하급심 판결로 수원지방법원 2004가합7470 판결에 의하면 이 사건 도로는 1969년 4차선으로 개통되었다가 1992년 현재와 같은 8차선의 도로로 확장되었고, 신청인들은 2001년에 아파트에 입주함으로써 실제로 입은 피해의 정도가 위험에 접근할 당시에 인식하고 있었던 위험의 정도를 초과한 것이거나 위험에 접근한 후에 그 위험이 특별히 중대하였다는 등의 특별한 사정이 없다고 판시하며 피신청인의 면책을 인정하였다.<sup>35)</sup> 즉 도로소음의 피해자가 소음의 원인을 제공하고 있는 도로가 개통되고 확장된 이후 입주함으로써 당시 도로소음도에 대하여 인식하고 있어서 그 도로소음 피해의 위험이 특별히 중대하였다는 등의 특별한 사정이 없다고 보았다. 결국 아파트입주자는 소음원인 도로가 확장된 이후에 아파트에 입주하였다면 특별한 사정이 없는 한 도로소음도에 대하여 인식하면서 위험에 접근한 것으로 보고 피신청인의 면책을 인정하고 있다.

## 4. 공공성

도로교통 소음으로 인한 도로 인근에 거주하고 있는 주민들의 ‘참을 한도’ 판단기준으로 도로공용의 공공성 문제가 중요하다. 도로의 소음으로 인한 손해배상청구에 대해서 공공성 문제를 어떻게 보는지 문제된다. 고도의 공공성이 있는 국가사업의 집행에

<sup>34)</sup> 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결.

<sup>35)</sup> 수원지방법원 2005. 12. 6. 선고 2004가합7470 판결.



수반하여 제3자에게 피해가 발생한 경우 가해행위가 위법하게 되기 위해서는 일반적으로 개인 사업과의 관계에서 피해가 발생한다는 것만으로 부족하다.<sup>36)</sup> 당해 사업의 공공성의 성질, 내용에 따른 ‘참을 한도’의 한계를 고려하여 공공성이 높다면 그에 상응해서 ‘참을 한도’의 한계도 높다고 해야 한다. 그리고 고도의 공공성이 있는 국가 사업의 집행에 관해서 제3자에게 발생하는 손해가 정신적 고통, 생활방해와 같은 비재산적 피해인 경우에는 원칙적으로 관련 피해가 ‘참을 한도’ 내에 있다고 해야 한다. 그 이유로서 근대국가는 제반 공공목적의 실현을 위해서 다양한 체무를 지고 이것을 부과하기 위해 필요한 때는 스스로 사업을 운영하고 국민은 관련 사업 활동에 의해서 직, 간접의 혜택을 받는 것으로 사업활동 속에 공공성에 수반해서 발생하는 범위의 희생에 대해 국민의 수인이 요구된다는 것을 고려해야 한다. 공공사업활동의 필요성은 부정할 수 없고 그것에 의해서 국민은 이익을 받는다. 그러나 이와 같은 공공사업활동에 의해서 일부 국민이 입은 피해를 수인해야 한다는 논리는 문제이다. 또 고도의 공공사업이 국민의 생존에 불가결한 것이 아닌 한 일부 국민의 희생에도 불구하고 행해야 된다는 것은 지극히 위험하다. 특히 개인 피해의 구제를 목적으로 하는 소송에 있어서 이와 같은 사고 방법은 타당하지 않다.

대법원은 도로소음의 피해는 직접 생명이나 신체에 관련된 것이 아니라 생활방해의 정도에 그치는 것인데, 이 사건 도로는 서울외곽순환고속도로의 일부로서 급증하는 수도권 지역의 교통난 해소 및 신도시 건설에 따른 교통수요에 대처하기 위하여 건설된 주요 공공시설이고, 그 건설목적에는 이 사건 아파트가 속한 부천상동택지개발지구의 교통문제의 해소도 포함되었던 것으로 보이는 점을 참작해야 한다고 판시하고 있다.<sup>37)</sup> 그리고 공동주택에 거주하는 사람들의 생활이익이 중요하다고는 하지만, 자동차 교통망의 중요한 축을 이루고 있는 고속도로는 지역경제 전반의 기반을 공고히 하고, 지역 주민들 생활의 질을 향상시키는 등 그 공공성과 사회적 가치가 크다고 할 수 있는 점 등의 사정을 참작해야 된다고 판시하고 있다.<sup>38)</sup> 이처럼 대법원은 도로소음의 ‘참을 한도’를 판단함에 있어서 공공시설로서의 교통난 해소와 주민의 생활이익 향상을 위한 공공성과 사회적 가치를 참작하여 판단하였다. 그렇다면 도로소음의 ‘참

36) 加藤一郎編, 前掲書, 27頁.

37) 대법원 2015. 10. 29. 선고 2008다47558 판결.

38) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

을 한도'의 한계는 어느 정도인지 문제될 수 있다. 대법원 판례에 의하면 부산광역시 소재 도로에 하루 평균 약 86,361대의 차량이 통행할 정도로 인근 주민의 생존에 불가결한 공공도로라는 점을 들어 공공성을 주장하면서 공업지역이므로 야간 소음도 65 dB(A) 하에서 거주해야 하며<sup>39)</sup>, 산업화에 중요한 기능을 하는 고속도로라는 점을 들어 부천시 소재 빌라 거주 주민들이 1일 평균 66 dB(A)에서 78 dB(A)<sup>40)</sup> 내의 소음에 의하여 10 dB(A) 이내의 초과 소음에 대하여 '참을 한도'내의 소음이라고 판시하였다.

## 5. 일부 세대 '참을 한도' 초과

한편 소음이 있는 도로 인근의 아파트에 거주하고 있는 입주민들의 경우 거주 환경에 따라 '참을 한도' 범위 내이거나 초과한 세대에서 거주하고 있는 입주민들로 분리할 수 있다. 피해자들이 공동소송으로 손해배상을 청구하는 경우 사안을 분리하여 '참을 한도' 범위 내의 입주자의 청구는 기각하더라도 그 범위를 초과한 세대의 입주민들의 청구는 인용해야 할 것이다. 하급심 판례로 서울고등법원 2007나5955 판결에 의하면 도로소음 측정 결과 총 560세대 중 49세대의 소음도가 65dB(A) 이상인 사실만으로 '참을 한도'를 초과하는 도로소음이 존재한다고 할 수 없다고 판시하였는 바, 일부 세대가 도로소음기준 이상인 사실만으로 '참을 한도'를 초과하는 도로소음이 존재한다고 볼 수 없다<sup>41)</sup>고 하였다. 그러나 청구인 전체 세대인 총 560세대에 도달하는 소음이 수인한도를 초과하지 않았다는 이유로 이미 '참을 한도'를 초과한 일부 세대인 49세대의 소음도에 까지 '참을 한도'를 초과하지 않았다고 보는 것은 문제가 있다. 도로소음으로 인한 손해배상청구시 다수 세대가 같은 청구취지로 공동소송으로 도로소음에 대하여 손해배상을 청구했다고 하더라도 사안을 분리하여 '참을 한도'를 초과한 세대에 대해서 청구를 인용하여야 한다. 그러므로 위 사안에서 이미 '참을 한도'를 초과한 도로소음이 있는 일부 세대인 49세대에 대한 청구는 인용되어야 할 것이다.

39) 대법원 2008. 8. 21. 선고 2008다9358,9365 판결.

40) 대법원 2007.6.15. 선고 2004다37904,37911 판결.

41) 서울고등법원 2007.10.23. 선고 2007나5955 판결.

## 6. 소결

도로 인근에 거주하는 소음피해자가 소음피해로 인하여 손해배상을 청구하는 경우 아파트 등을 분양한 회사는 단지 아파트 등을 분양 했을 뿐으로 도로의 설치·관리자가 아니므로 그 아파트 건축으로 인하여 발생한 도로소음에 대한 손해를 배상할 책임이 없고, 도로의 소유자나 관리자에게 손해를 배상할 책임이 있다. 한편 도로소음도 판단시에 도로소음 측정결과에 대한 객관성을 확보하기 위하여 그 측정시기와 방법 그리고 회수를 고려해야 한다. 특히 측정시기는 차량통행량이 많아 소음이 심한 퇴근 시간대와 같은 일부 특정시간대에 제한되지 않아야 한다. 그리고 아파트입주자가 소음 원인 도로가 신설되거나 확장된 이후에 아파트에 입주하였다면 특별한 사정이 없는 한 도로소음도에 대하여 인식하면서 위험에 접근한 것으로 보고 피신청인의 면책을 인정하고 있다. 또한 도로소음의 ‘참을 한도’를 판단함에 있어서 공공시설로써의 교통난 해소와 주민의 생활이익 향상을 위한 공공성과 사회적 가치를 참작하여 판단해야 한다. 그리고 다수 세대가 공동소음으로 도로소음을 원인으로 손해배상을 청구한 경우 청구세대 중 일부 세대만 ‘참을 한도’를 초과하였다면 그 ‘참을 한도’를 초과한 일부 세대의 손해배상청구는 인용하여야 한다.

## IV. 손해배상청구의 증명

### 1. 증명일반론

#### (1) 위법성 판단기준

도로소음으로 인한 정신적 피해에 대한 손해배상책임 등이 문제된 사안에서 대법원은 소음으로 인하여 정온하고 쾌적한 일상생활을 영유할 수 있는 생활이익이 침해되고 그 침해가 사회통념상 ‘참을 한도’를 초과하는 경우에 가해자의 손해배상책임 등을 인정하고 있다.<sup>42)</sup> 그리고 그 ‘참을 한도’의 초과 여부에 관해서는 “피해의 성질 및

<sup>42)</sup> 대법원 1999. 7. 27. 선고 98다47528 판결 등 참조.

정도, 피해이익의 공공성, 가해행위의 태양, 가해행위의 공공성, 가해자의 방지조치 또는 손해회피의 가능성, 인·허가 관계 등 공법상 기준에의 적합 여부, 지역성, 토지 이용의 선후관계 등 모든 사정을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다.<sup>43)</sup>”고 하고 있다.

## (2) 증명책임

도로소음으로 인한 ‘참을 한도’ 초과 증명책임은 그 피해를 주장하는 자에게 있다. 피해자는 가해자에 의한 도로소음으로 인하여 그의 거주지에 ‘참을 한도’를 초과하는 소음이 지속적으로 존재하였음을 증명해야 한다.

## (3) 증명방법 및 정도

가해자의 도로소음에 대한 피해자의 증명방법은 도로소음의 생활이익의 침해 여부를 실제 소음도 측정에 의하여 판단한다. 도로소음의 경우 그 주거지 인근에 고속도로, 국도, 지방도 등이 교차하여 설치되어 있다면 도로소음이 수음점까지 도달하기까지 소음이 중복될 수 있어서 그 소음원을 파악하기 쉽지 않다. 그러므로 피해자는 손해배상을 청구하기 위해서 정밀한 감정을 하여 증명하여야 한다.

## 2. 증명요건

도로소음으로 인한 피해자의 손해배상청구 등이 인용되려면 i) 법적 보호이익은 생활이익이어야 하며, ii) 이 생활이익에 대한 침해가 존재하고, iii) 그 침해가 사회통념상 일반적으로 참을 한도를 초과하여야 한다.

### (1) 생활이익 존재

피해자가 도로소음으로 인하여 가해자를 상대로 손해배상을 청구하기 위해서는

<sup>43)</sup> 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결; 대법원 2007. 6. 15. 선고 2004다37904, 37911 판결;

대법원 1995. 9. 15. 선고 95다23378 판결 참조.

도로소음으로 인하여 보호받을 만한 가치가 있는 생활이익의 침해가 있어야 한다. 그 침해적 요소를 도로 자체에 존재하는 물리적·외형적 결함 내지 불비한 물적 하자 와 물적 하자는 존재하지 않더라도 도로의 원래의 목적에 따라 적법하게 이용함으로써 발생하는 결과가 타인의 생활이익을 침해하는 기능적 하자로 구별한다. 만약 도로에서 소음이 유발되는 경우와 같은 기능적 하자와 관련하여 생활이익 형성 전에 기능적 하자가 존재하였고 그 이후에도 같은 정도의 기능적 하자가 유지된다면 원칙적으로 생활이익 형성 전후 동일한 기능적 하자를 이유로 한 손해배상은 청구할 수 없다.

## (2) 생활이익의 침해

이 처럼 생활이익이 형성되기 전에 존재하던 기능적 하자를 전제로 생활이익이 형성되었으나 이 후 생활이익의 침해정도가 높은 경우 그 변화를 생활이익 침해로 인한 새로운 기능적 하자로 볼 수 있다. 그러나 이러한 생활이익 침해가 i) 통상 예측 가능한 자연스러운 변화이거나, ii) 특정한 주체만의 이익을 위한 것이 아니라 사회 전체를 위한 작용인 경우, iii) 그로 인한 불편이 특정인에게 집중되는 것이 아닌 경우에는 사회발전에 따른 자연스러운 변화로써 이를 이유로 한 손해배상을 청구할 수 없을 것이다. 이러한 도로소음으로 인한 생활이익 침해는 피해자인 도로 인근의 주민들이 증명해야 한다. 하급심 판결이지만 전주지방법원 군산지원 2008가합1301 판결에서 주민들이 거주를 시작한 당시보다 소음이 현저히 증가하여 자신들이 향유하던 생활이익이 침해되었다는 사정을 주장·증명하지 못하였다는 이유로 손해배상책임을 부정<sup>44)</sup>하였다. 즉 거주 주민은 거주 전후를 비교하여 거주 전 보다 거주 후 도로소음으로 인하여 정온하고 쾌적한 일상생활을 영유할 수 있는 생활이익이 침해되었다는 것을 주장·증명하여야 한다.

## (3) ‘참을 한도’의 초과

도로소음으로 인하여 손해배상을 청구하는 경우 그 도로소음의 정도가 피해자의 정온하고 쾌적한 일상생활을 영유할 수 있는 생활이익을 침해할 정도로 ‘참을 한도’를 초과하여야 한다. 즉 도로에서 발생하는 소음으로 인하여 생활에 고통을 받는 생활방

<sup>44)</sup> 전주지방법원 군산지원 2009. 4. 24. 선고 2008가합1301 판결.

해 정도가 사회통념상 일반적으로 참아내야 할 정도인 ‘참을 한도’를 넘어야 한다.<sup>45)</sup> 이 소음도 측정시 해당 건설부 고시가 정한 소음측정기준에 따라야 한다. 한편 고속국도는 자동차 전용의 고속교통에 공용되는 도로로서 도로소음의 정도가 일반 도로보다 높은 반면 자동차 교통망의 중요한 축을 이루고 있고, 당해 지역경제뿐 아니라 국민경제 전반의 기반을 공고히 하며 전체 국민 생활의 질을 향상시키는 데 중요한 역할을 담당하고 있으므로, 이미 운영 중이거나 운영이 예정된 고속국도에 근접하여 주거를 시작한 경우의 ‘참을 한도’ 초과 여부는 보다 엄격히 판단하여야 한다.<sup>46)</sup>

#### (가) ‘참을 한도’ 초과 소음

서울고등법원 2007나75466 판결에 의하면 외곽순환고속도로 인근 아파트 주민들이 한국도로공사를 상대로 위 도로에서 발생하는 소음으로 인한 정신적 손해배상 등을 청구한 사안에서 소음도가 주간 65dB(A), 야간 55dB(A) 이상인 점 등을 고려하여 ‘참을 한도’를 초과하였다고 인정하였다.<sup>47)</sup> 한편 대법원 2004다37904 판결에 의하면 도로소음기준인 65dB(A)를 초과하여 1일 평균 소음도가 66dB(A)에서 78dB(A)인 점 등을 고려하여 ‘참을 한도’ 초과를 인정하였고<sup>48)</sup>, 대법원 2008다9358 판결에 의하면 야간 소음도가 65dB(A) 이상으로 환경정책기본법 소정의 소음기준인 55dB(A)을 훨씬 초과하는 점 등 고려하여 ‘참을 한도’ 초과를 인정하였다.

#### (나) ‘참을 한도’ 내 소음

도로의 소음 정도가 주민의 입주 전과 후를 비교했을 때 그대로 유지되거나 조금 초과하였더라도 사회발전에 따른 자연스러운 현상이라면 그러한 소음은 주민들의 생활이익을 침해하지 않으므로 참아야 한다. 서울동부지방법원 2008가합8407 판결에 의하면 주민들이 입주하기 시작할 무렵의 소음도가 현재에도 그대로 유지되어 있거나, 소음이 조금 증가하였다고 하더라도 그것이 사회발전에 따른 자연스러운 변화라고 볼 수 있는 수준을 유지한다면 생활이익이 침해되었다거나 그 침해의 정도가 ‘참을

45) 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결; 대법원 2015. 9. 24. 선고 2011다91784 판결.

46) 대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다89433 판결.

47) 서울고등법원 2008. 5. 15. 선고 2007나75466 판결.

48) 대법원 2007. 6. 15. 선고 2004다37904 판결.

한도'를 초과하였다고 보기 어렵다고 판시<sup>49)</sup>하였다. 그리고 서울고등법원 2007나 2000 판결에 의하면 외곽순환고속도로의 설치관리자가 인근 주민들을 상대로 소음방지대책을 강구할 의무가 부존재하다는 확인을 구한 사안에서 5층 이하 실외 65dB(A), 6층 이상 실내 45dB(A) 초과할 경우 '참을 한도'를 넘는다고 보아야 할 것이나, 이 사안에서는 이를 넘지 않았다고 판시하였다.<sup>50)</sup>

그런데 도로소음의 '참을 한도'에 대한 판단을 하는 경우, 이미 도로가 설치되어 있어 도로소음이 있는 지역에 아파트가 들어선 경우 침해적 요소의 발생을 전후하여 생활이익의 변화가 전혀 없는 경우와 조용한 지역에 전혀 예상할 수 없었던 도로가 신설되어 소음지역이 된 경우 생활이익의 변화를 구별할 수 없게 되는 문제가 있다. 즉 도로가 있는 지역에 주거시설이 신축되거나 기존 주거시설이 있는 지역에 도로가 신설되는 경우 생활이익의 변화에 따른 침해정도를 고려하지 않고 '참을 한도' 초과여부를 판단하는 경우도 있다.

### 3. 손해배상액

최근 대법원 2014다57846 판결에 의하면 원고들의 일상생활이 주로 이루어지는 장소인 거실에서 도로 등 소음원에 면한 방향의 모든 창호를 개방한 상태로 측정한 소음도를 기준으로 환경정책기본법상 소음환경기준 등을 넘는지 여부를 판단하는 것이 타당하다고 보고 그러한 측정방법에 의하지 않고, 원심이 들고 있는 사정만으로 원고들에게 바로 '참을 한도'를 넘는 생활방해가 인정되어 피고에게 손해배상책임이 인정된다고 단정하기 어렵다고 판시하고 있다.<sup>51)</sup> 한편 최근 도로소음으로 인하여 손해배상청구가 인용된 판결 중에서 대법원 2004다37904 판결에 의하면 경인고속도로 인근 부천시 주민들이 한국도로공사를 상대로 도로에서 발생하는 소음으로 인한 불법행위에 의한 정신적 손해배상 등을 청구한 사안에서 한국도로공사가 도로 착공 후 빌라 부지를 매도하여 빌라가 신축된 점, 1일 평균 소음도가 환경정책기본법상

49) 서울동부지방법원 2009. 10. 14. 선고 2008가합8407 판결.

50) 1심: 수원지방법원 2006. 9. 19. 선고 2004가합8619 판결; 서울고등법원 2007. 12. 5. 선고 2007나2000 판결. 당사자들이 상고하지 않아 위 판결이 그대로 확정되었다.

51) 대법원 2016. 11. 25. 선고 2014다57846 판결.

소음환경기준인 65dB(A)를 초과한 66dB(A)에서 78dB(A)인 점, 속도 제한 요구 등을 교통체증 등을 이유로 반대한 점 등을 고려하여 ‘참을 한도’를 초과하였다고 판시하고, 한국도로공사는 거주민들에게 도로소음 정도에 따라 20만원 내지 30만원의 손해를 배상하라고 판시하였다.<sup>52)</sup>

#### 4. 소결

위의 판례에 의하면 도로소음으로 인한 손해배상청구 사건에서 대체로 도로 인근 주민들의 주거환경에서 측정되는 소음도가 ‘참을 한도’ 초과 여부를 판단하는 주된 기준이 되고 있고, 방지조치 또는 손해회피의 가능성 등의 요소를 부수적으로 고려하는 것으로 보인다. 다만, 위 판례에서 보듯이 ‘일응의 기준으로 삼는’ 소음도 판단의 행정기준을 어느 법의 소음도를 기준으로 할 것인지 통일되어 있지 않다. 일부 판결<sup>54)</sup>에서는 환경정책기본법상의 도로소음기준인 주간 65dB(A), 야간 55dB(A)<sup>53)</sup>을, 일부 판결<sup>54)</sup>에서는 주택법상의 소음기준인 65dB(A), 실내 45dB(A)<sup>55)</sup>을 적용하고 있다.<sup>56)</sup> 비록 심급은 달리하지만 동일한 사안이라 할지라도 단지 소음판단기준을 주간 소음기준을 적용하느냐 실내소음기준을 적용하느냐에 따라 결론을 달리하게 되므로 신중한 판단이 요구된다.

52) 대법원 2007. 6. 15. 선고 2004다37904 판결. 거주지 소음 정도에 따라 200,000원 내지 300,000원의 손해배상책임 및 65dB(A) 이상의 소음이 유입되지 않도록 할 책임을 인정하였다.

53) 대법원 2008. 8. 21. 선고 2008다9358 판결; 서울고등법원 2008. 5. 15. 선고 2007나75466 판결. 환경정책기본법 제10조 제2항, 동법 시행령 제2조 및 별표 1에 정한 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령 제30조 소정의 주거지역 중 전용주거지역, 일반주거지역, 준주거지역의 도로변 지역 소음환경기준

54) 서울고등법원 2007. 12. 5. 선고 2007나2000 판결.

55) 주택법 제21조, 주택건설기준 등에 관한 규정 제9조 제1항 본문에서는 공동주택을 건설하는 지점의 소음도(실의 소음도)가 65dB(A) 이상인 경우 방음벽 등 방음시설을 설치하여 그 소음도가 65dB(A) 미만이 되도록 하여야 한다고 규정하고, 다만 같은 항 단서에서는 소음·진동규제법 소정의 규제지역 내에 건축되는 경우로서 실내소음도가 45dB(A) 이하인 경우는 위 본문을 적용하지 않는다고 규정하고 있다.

56) 한편, 소음·진동규제법 제26, 27조, 동법 시행규칙 제37조에서 교통기관이 발생시키는 소음·진동을 규제할 필요가 인정되어 특별시장 등이 지정한 교통소음·진동 규제지역 내의 주거지역의 소음한도가 주간 68dB(A), 야간 58dB(A)인 점도 참고할 만하다.



## V. 결론

도로소음 판단시에 그 측정시기와 방법 그리고 횟수를 고려해야 한다. 특히 측정시기는 차량통행량이 많아 소음이 심한 퇴근시간대와 같은 일부 특정시간대에 제한되지 않아야 한다. 주택을 건축하여 분양한 회사는 목적물 분양을 했을 뿐이므로 도로소음에 손해를 배상할 책임이 없으며, 그 주택건축으로 인하여 발생한 도로소음과 관련해서 그 소음은 도로의 소유자나 관리자에게 책임이 있다. 한편 법원은 아파트 입주민들이 입주 당시에 도로소음도에 대해서 어느 정도 인식하고 있었으며 그 위험의 정도를 어느 정도 초과한 것인지 판단해야 하고 인근에 고속도로, 국도, 지방도 등이 있는 경우에 도달한 소음의 중복도를 ‘참을 한도’ 판단시 고려해야 한다.

일반적으로 생활이익의 침해로 인한 도로소음으로 인한 피해배상의 경우 도로소음은 도로가 공익 내지 공공시설로서 일반인의 편익증진에 기여하는 만큼 ‘참을 한도’를 일반 공사소음과 달리 보고 있다. 도로소음의 경우 피해 배상액 산정시에 20만원에서 30만원으로 그 배상액을 다소 증액할 필요가 있을 것으로 보인다.

논문투고일 : 2017. 3. 15.    심사일 : 2017. 4. 12.    게재확정일 : 2017. 4. 17.

## 참고문헌

- 강종선, “항공기소음관련 민사소송의 제문제”, 『환경소송의 제문제』(이홍훈 대법관 퇴임기념논문집), 사법발전재단, 2011. 4.
- 국립환경연구원, 『건설기계류 소음 특성』, 2003.
- 박창현, “일조권침해로 인한 공사중지가처분”, 『관례연구』 제7집, 부산판례연구회, 1997.
- 양근철, 『환경분쟁조정현황』, 중앙환경분쟁조정위원회, 2011. 3.
- 이강원, “공해배상소송에서의 수인한도론과 공용관련 하자”, 『민사재판의 제문제』 제13권, 한국사법행정학회, 2004. 12.
- 이승우, “법원의 배상책임결정사유와 재정결정방향”, 『환경법연구』 제34권 1호, 환경법학회, 2012.4
- 중앙환경분쟁조정위원회, 『2011년도 환경분쟁조정-제도개선 및 우수사례발표 자료』, 2011. 11. 23.
- 加藤一郎, “公害無過失責任立法の問題點”, 『現代法 ジャーナル』創刊号, 1972.
- 加藤一郎編, 『公害法の生成と展開』, 岩波書店, 1968.8.
- 牛山積, “公害無過失責任立法の問題點-法案要綱の問題點”, 『公害裁判の展開と法理論』, 日本評論社, 1976.
- 加藤一郎編·野村好弘, “故意·過失および違法性”, 『公害法の生成と展開』, 岩波書店, 1968. 8.
- 淡路剛久, 『公害賠償の理論』, 有斐閣, 1978.
- 澤井裕, 『公害の私法的研究』, 一粒社, 1969.
- 奥田昌道 外編, 『民法學(6)』, 有斐閣, 1975.

## [Zusammenfassung]

**Die Überprüfung der Entscheidungen über den Schadensersatzanspruch wegen der Lärmimmission der Straße**

Lee, Sengwoo

(Chonnam National University Law School)

Die Feststellung des Ausmaßes der Lärmimmission der **Straße** erfolgt in der Regel durch Messung des Schalldrucks, der mit einem willkürlich gewählten Schalldruck verglichen wird und zu dem sogenannten Schalldruckpegel führt, ausgedrückt in Dezibel-Werten(dB). Die Lärmimmissionswerte orientieren sich am Charakter des von der Immission betroffenen Wohngebietes der nahen Umgebung der Straße. Diese Abstufung rechtfertigt sich daraus, dass die subjektiv empfundene Lärmbelastung von der Einstellung zur jeweils vorhandenen Lärmquelle abhängig ist.

Die Lärmimmissionswerte stellen allgemeine Erfahrungssätze dar und sind wegen ihrer Ausrichtung auf nachbarschaftlichen Ausgleich eher zu hoch als zu niedrig angesetzt. Der koreanische oberste Gerichtshof(KOGH) hat daher die Anerkennung der durch die Immissionswerte festgelegten Grenzen dahin eingeschränkt, daß auch Immissionen im Bereich unterhalb der Richtwerte wegen ihrer besonderen Lästigkeit im Einzelfall eine wesentliche Beeinträchtigung darstellen können.

Bei Überschreiten der dort angegebenen Lärmimmissionswerte ist in jedem Fall eine wesentliche Beeinträchtigung anzunehmen. Das Gesetz hat trotz Festsetzung von Lärmschutzbereichen, Regelung der Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen die nachbarrechtlichen Beziehungen nicht abschließend geregelt. Der zur Abgrenzung der Schutzzonen im Lärmschutzbereich festgesetzte Dauerschallpegel gibt ebenso wie die Immissionswerte der Lärm hinsichtlich anderer Geräuschimmissionen nur einen Anhaltspunkt, nicht jedoch einen endgültigen Maßstab dafür, ob eine Beeinträchtigung wesentlich ist oder als noch zumutbare Belästigung hingenommen werden muß. Im Bereich unterhalb der Richtwerte sind die

entwickelten Beurteilungsmaßstäbe anzuwenden.

**주 제 어** 도로소음공해, 소음수치, 참을 한도, 판단기준, 손해배상청구  
**Schlüsselwörter** Lärmimmission der Straße, Immissionswerte, Duldungsgrenze,  
Beurteilungsmaßstäbe, Schadensersatzanspruch