

자동차도로의 소음공해로 인한 민사책임

이 승 우*

차 례

- I. 문제의 제기
- II. 자동차도로의 소음공해 판결
- III. 민사책임법리
- IV. 결론

I. 문제의 제기

도로는 산업사회의 발전에 증추적인 역할을 하고 있다. 도로라 함은 도로교통법 제2조 제1호 '다'목에 의하면 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마의 통행을 위하여 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소이다. 한편 소음공해와 관련하여 환경정책기본법 시행령 제2조 <별표 1>에 의하면 2륜 자동차를 제외한 1종렬의 자동차가 안전하고 원활하게 주행하기 위하여 필요한 일정 폭의 차선을 가진 2차선 이상을 도로라고 정의하고 있다. 그러나 도로는 이 처럼 안전하고 원활한 교통을 확보하는 역할도 하지만 수많은 자동차의 교통으로 인하여 소음을 발생시켜 많은 공해를 유발하기도 한다. 도로 인근에 거주하는 주민들에게는 그 도로위를 통행하는 자동차로부터 발생하는 소음, 진동, 배기가스로 수면방해, 생활방해, 정신적 피해를 발생시킨다. 그 동안 우리나라에서 자동차도로소음문제에 대하여 많은 논의가 있었지만 이에 대한 공해소송은 그렇게 많지 않았다.

* 전남대학교 법학전문대학원 조교수.

자동차도로의 소음과 관련해서 우리나라보다 앞서 일본에서는 1995년(평성 7년) 일본 최고재판소가 '국도 34호선'판결¹⁾을 하였다. 이 사건에서는 도로 인근에 거주하는 주민들이 국가와 고속도로공단을 상대로 도로의 자동차교통으로 인한 소음, 진동, 배기가스에 의해서 수면방해, 생활방해, 정신적 피해가 발생함으로 인하여 유지청구와 손해배상청구를 할 수 있을 것인지 문제되었다. 한편 우리나라에서는 최근 부산광역시 도로 인근에 거주하는 주민들이 도로개통 이후 건축된 아파트에 입주하였으나 차량통행으로 인해 도로로부터 유입되는 소음으로 사회통념상 수인한도를 넘은 피해에 대하여 손해배상청구를 인정한 판결²⁾과 경기도 부천시가 관리하는 부평-신월간 경인고속도로로부터 발생하는 소음이 일정 한도를 초과하여 유입되지 않도록 하라는 유지청구를 인용한 판결이 있다.³⁾

이 논문에서는 도로에 자동차의 교통으로 발생하는 소음공해로 인하여 인근 주민들이 입은 피해에 대하여 손해배상청구와 유지청구를 할 수 있을 것인지 한국의 대법원과 일본의 최고재판소 판결에서 제시된 법리를 비교해 보고자 한다.

II. 자동차도로의 소음공해 판결

1. 일본 최고재판소 판결

1) 사실관계

일본국은 오오사카시(大阪市)로부터 고베시(神戸市)에 이르는 총연장 약 30킬로미터의 간선도로인 국도 43호선을 관리하고 있다. 또한 고속도로공단은 이 국도 부지 내의 고가자동차전용도로를 관리하고 있다. 이 도로에 인접한 주민들은 국가와 고속도로공단을 상대로 도로의 자동차교통으로 인한 소음, 진동, 배기가스에 의해서 지역

1) 最高裁判所 平成 7年 7月 7日 第2小法廷 判決: 野村豊弘, 國道 43号線訴訟上告審判決, 別冊 ジュリスト171号-環境法判例百選, 有斐閣, 2004.4., 112頁-113頁.

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

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

환경의 파괴, 수면방해, 생활방해, 정신적 피해와 같은 건강상 쾌적한 환경을 파괴함에 대하여 ① 이 도로상의 자동차교통으로 인한 소음, 이산화질소에 의한 공해방지를 위하여 일정 한도를 넘는 자동차 주행을 하지 않을 유지청구 ② 위자료, 변호사비용 등 손해배상청구의 소를 제기하였다.⁴⁾

2) 원심판결

항소심인 오오사카 고등법원은 국도 43호선상의 일정 한도를 초과하는 자동차 주행을 하지 않을 유지청구에 대해서는 「주민들의 피해는 아직 사회생활상 수인의 한도를 초과할 정도는 아니다」고 하여 청구를 기각하였다.⁵⁾ 그리고 이러한 공해로 인한 손해배상청구에 대해서는 주민들이 배기가스에 의해서 수인의 한도를 넘는 피해를 입었다고 하여 주민들의 청구를 인용하여 국가와 고속도로공단에 대하여 일본민법 제719조⁶⁾에 의해 부진정연대책임을 인정하였다. 한편 이러한 공해의 지속적인 발생에 대한 장래의 손해배상청구에 대해서는 각하하였다. 이러한 각 사안에 대하여 주민 및 국가와 고속도로공단은 최고재판소에 상고하였다.

3) 최고재판소 판결

(1) 옥외소음기준 인정방법

영조물의 공용에 수반하여 발생하는 소음피해로 인해 다수의 인근 주민이 손해배상을 청구한 사건에 대해 일상생활의 옥외소음기준을 인정함에 있어서 해당 소음의 발생원의 성질, 음량, 음의 방향, 발생원과 거주지와의 위치관계 등 주민이 제시한 소음기준에 영향을 준 요인을 참작해서 인근 주민을 적절한 그룹으로 구분하여 그

4) 第1審 神戸地方法院判決 昭和61(1986)・7・17 判例時報 1203号 1頁.

5) 大阪高等法院判決 平成4(1992)・2・20 判例時報 1415号 3頁.

6) 일본민법 제719조(공동불법행위자의 책임) 제1항 수인이 공동의 불법행위에 의해서 타인에게 손해를 가한 때에는 각자가 연대해서 그 손해를 배상할 책임을 진다. 공동행위자 중 어떤 자가 그 손해를 가한 것을 알지 못한 때에도 마찬가지이다. 제2항 행위자를 교사 및 방조한 자는 공동행위자로 보고 전항의 규정을 준용한다.

그룹에 소음기준을 추정하는 것은 합리적인 방법이라 하였다. 이 사건의 소음의 발생원은 도로를 주행하는 자동차이고 그 소음은 거의 매일 계속된다. 원심은 도로의 주변지역을 교통량에 따라 3개 지역, 도로구조에 따라 4개 지역으로 분류하고, 다시 도로 끝으로부터 원근과 도로의 개통정도에 따라 도로의 인근에 거주하는 주민을 19개 그룹으로 나누었다. 원심에서 감정기준에 의해서(주민의 약 1/3에 해당하는 47가구를 대상) 등가소음의 수치에 따라 동일 그룹에 속한 각 주민이 일상에서 제시한 옥외소음수치를 추인하는 방법에 따르지만, 이 방법은 적법하게 확정된 사실관계에 의한 것으로 합리적이라고 판시하였다.

(2) 소음에 의한 피해의 정도

원심에 의하면 도로상의 자동차교통으로 인한 소음 등이 거의 온종일 인근 도로 생활공간에 유입되는 침해행위로 인근에 거주하는 주민들은 소음에 의해 수면방해, 대화, 전화통화, 가족모임, 텔레비전시청, 라디오 청취 등에 대하여 방해 및 그 악순환으로 정신적 고통을 받는다. 또한 이 사건 도로 끝에서 20미터 이내에 거주하는 주민들은 배기가스 중의 부유입자물질에 의해 세탁물이 오염되는 등 유·무형의 피해를 입고 있다. 한편 이 도로가 산업물자의 유통을 위한 지역간 교통에 상당히 기여하고 있어서 자동차보유대수의 증가와 화물 및 여객수송에 있어서 자동차수송을 분담하는 등 그 기여도가 높지만, 이 도로는 산업정책 등의 각종 정책상의 요청으로 설치된 간선도로이어서 지역주민의 일상생활의 유지존속에 불가결하여 인근 주민들이 이 도로의 존재에 의해서 이익을 얻으나 이 이익과 피해 사이에 상호보완관계는 아니다. 이 도로의 교통량의 추이는 도로개설 당시의 예측과 일치하는 것으로 소음 등에 의해 인근 주민들에게 미치는 영향을 고려하여 처음부터 대책을 수립함으로써 주민의 생활에 도움이 되도록 환경대책에 많은 비용을 투자하였지만 충분한 효과를 거두지 못하였다. 이 도로의 공공성 내지 공익상의 필요성으로 인해 인근 주민이 받은 피해는 사회 생활상 수인한도를 초과한 것이었다. 그러므로 최고재판소는 이 도로의 공용은 위법하게 법익을 침해하였으므로 국가와 고속도로공단은 피해 주민들에 대해서 손해배상의무를 진다는 원심의 판단은 정당하고 그 과정은 위법하지 않다고 판시하였다.

(3) 수인의 한도를 초과하는 기준설정

신체적 피해는 없으나 다수의 피해자가 공통되는 한도 내에서 각자의 피해에 대하여 일정액의 위자료를 청구하는 사안에서 각자의 피해가 수인의 한도를 초과하는지 여부를 판단하는 경우 침해행위의 태양 및 피해내용과의 관련성을 고려한 공동기준을 설정하고 이것에 근거하여 수인의 한도를 넘는 피해자와 그렇지 않는 자를 식별하는 것은 합리적이다. 원심이 확정한 사실관계에 따르면 공동의 피해인 생활방해에 의한 정신적 고통의 정도는 침해행위인 소음의 옥외소음기준에 상응하는바, 원심은 침해행위의 태양과 침해의 정도, 기타 사정을 고려하여 일본 공해대책기본법 제9조에 의한 환경기준 및 일본 소음규제법 제17조 제1항에서 말하는 지정지역 내에서 자동차소음 한도의 가치를 참작하여 ① 거주지의 옥외등가소음기준인 65데시벨 이하의 소음에 노출된 주민들은 이 사건 도로 끝과 거주지와의 거리 장단에 불문하고 수인의 한도를 넘는 피해를 입었다. ② 이 사건 도로 끝과 거주지와의 거리가 20미터 이내에 거주하는 주민들은 i) 그 전원이 배기가스 속의 부유입자상 물질에 의해 수인의 한도를 초과하는 피해를 입고 ii) 소음 및 배기가스에 의한 피해 이외에 심리적 피해 등을 수반하는 옥외등가소음기준이 60데시벨을 초과하는 소음에 노출된 자가 수인의 한도를 초과하는 피해를 입었다고 판단된다. 원심은 수인의 한도를 초과하는 피해를 입은 자와 그렇지 않는 자를 식별하기 위해서 거주지에 있어서 옥외등가소음기준치를 기준으로 하고 이 사건 도로 끝과 거주지와의 거리를 보조적 기준으로 한 기준설정이 불합리한 바가 없으므로 위법성이 없다고 판시했다.

일본 최고재판소는 주민들의 일부가 상고한 유지청구에 대해서 인용할 위법성은 없다고 다음과 같이 판시했다. 인근 주민들에 의해 도로 등 시설의 공용금지 등이 청구되는 경우에 유지청구를 인용할 위법성여부의 판단시 고려해야 할 요소는 ----시설의 공용금지과 금전에 의한 배상이라는 청구내용의 상위에 대한 위법성의 판단에 있어서 각 요소의 중요성을 어느 정도 고려할 것인지 차이는 있지만 비록 위법성 유무의 차이가 있다고 할지라도 불합리하지 않다고 상고를 기각했다.⁷⁾

7) 民集 49卷 7号 2599頁.

4) 검토

이 일본 최고재판소 판결에 있어서 쟁점은 소음 등의 유지청구, 과거의 침해에 대한 손해배상청구, 장래의 침해에 대한 손해배상청구 등이다. 이 사건의 판결에 오오사까(大阪) 국제공항소음공해사건⁸⁾이 선례로써 많은 영향을 주었다. i) 이 사건의 원심도 오오사까(大阪) 국제공항소음공해사건의 판결과 같은 구조에 의해서 과거의 침해에 대한 손해배상만을 인정했다. 즉 이 판결에서는 주민들의 손해배상청구에 과거의 침해에 관한 부분에서 국가배상법 제2조 제1항에 관해 영조물이 공용목적으로 이용되는 것과 관련하여 그 이용자 이외의 제3자에게 위해를 가하는 위험성이 있는 경우도 포함되는 것이라 하고 영조물의 설치, 관리자에 있어서 위험성이 있는 영조물의 이용에 이바지하고 그 결과 인근 주민들에게 사회생활상 수인의 한도를 넘는 피해가 발생한 경우에 책임을 면할 수 없다고 하였다. 이른바 공용관련 하자를 인정하는 이론은 판례상 정착된 것이라고 할 수 있다. 그리고 피해의 인정방법, 수인한도의 판단기준의 설정 등에 관한 원심의 판단을 인정하고 있다. 특히 수인한도의 판단은 침해행위의 태양과 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성 내지 공익성의 내용과 정도 등을 비교 검토한 외에 침해행위의 개시와 그 후의 계속 경과 및 상황, 그 사이에 행해진 피해방지조치의 유무 및 그 내용, 효과 등의 사정 등도 고려하여 종합적으로 판단하였다.

판례는 수인의 한도 초과여부를 식별하기 위한 기준으로 거주지에 있어서 옥외등가소음기준치와 도로와 거주지 사이의 거리를 제시하고 있다. 유지청구와 손해배상청구의 위법성 판단은 차이가 있으며 유지청구에 있어서 도로의 공공성을 중요시하고 있다.

2. 대법원 판결

자동차도로의 소음공해로 인한 도로 인근에 거주하는 주민의 손해배상청구⁹⁾와 유지청구¹⁰⁾에 대한 최근 대법원 판결의 내용은 다음과 같다.

8) 最高裁判所 昭和 56年 12月 16日 民集 35卷 10号 1369頁.

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

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

1) 손해배상청구

(1) 사실관계

부산광역시 소재 공공도로에 하루 평균 차량이 약 86,361대가 통행하고 있다. 이 도로 인근의 주민들은 도로개통 이후 A건설 주식회사에 의하여 건축된 아파트에 입주하였다. 주민들이 거주하는 세대의 야간 등가소음도가 65데시벨 이상이다. 이러한 차량통행에 따른 도로로부터 유입되는 소음으로 인해 거주민들이 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘은 피해를 입고 있다. 이러한 피해를 입고 있는 거주민들 중 560명이 손해배상을 청구했다.

(2) 원심판결

부산고등법원은 이 사건 도로의 하루 통행차량이 약 86,361대에 이르는 공공도로인 점과 주민들이 이 도로가 개통된 이후에 건축된 아파트에 입주한 점 등을 감안하더라도, 주민들이 거주하는 세대의 야간 등가소음도가 65데시벨 이상으로 환경정책기본법이 요구하는 도로변 주거지역의 야간 소음기준인 55데시벨을 훨씬 초과함으로써 그들에게 통상의 수인한도를 넘은 피해를 발생하게 하였다면 부산광역시의 도로 설치·관리상의 하자가 있다고 판단하였다. 부산고등법원은 이러한 법리에 비추어 위와 같은 판단은 정당한 것으로서 공공영조물 설치·관리상의 하자에 관한 법리오해, 소음피해로 인한 수인한도에 관한 법리오해, 심리미진 등의 위법이 없다고 판시하였다.¹¹⁾

(3) 대법원 판결

대법원은 국가배상법 제5조 제1항에 정하여진 ‘영조물의 설치 또는 관리의 하자’라 함은 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있다고 설시하였다. 대법원은 이러한 안전성을 갖추지 못한 상태, 즉 타

11) 부산고등법원 2008. 1. 8. 선고 2007나6895 판결.

인에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 상태라 함은 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적·외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용 상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인한도를 넘은 피해를 주는 경우까지 포함된다¹²⁾고 판시하였다.¹³⁾

한편 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이도 정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 한다.¹⁴⁾ 특히 차량이 통행하는 도로에서 유입되는 소음으로 인하여 인근 공동주택의 거주자에게 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘어서 침해가 있는지 여부는 주택법 등에서 제시하는 주택건설기준 보다는 환경정책기본법 등에서 규정하고 있는 환경기준을 우선적으로 고려하여 판단하여야 한다고 판시하였다.¹⁵⁾

대법원은 차량이 통행하는 도로에서 유입되는 소음으로 인근 공동주택의 거주자에게 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘어서는 침해유무여부는 주택법 등에서 제시하는 주택건설기준보다는 환경정책기본법 등에서 설정하고 있는 환경기준을 우선적으로 고려하여 판단하여야 한다고 실시하였다. 이 사안에서 대법원은 환경정책기본법이 요구하는 도로변 주거지역의 야간 소음기준을 초과함으로써 거주민들에게 통상의 수인한도를 넘는 피해를 발생하게 하였으므로 부산광역시의 도로 설치·관리의 하자가 있다고 판단하였으나, 그 공동주택을 건축하여 분양한 분양회사는 도로의 설치·관리자가 아니므로 그 공동주택의 건축으로 인한 소음을 발생시켰다고 볼 수 없다고 판시하였다.

2) 유지청구

12) 대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결 등 참조.

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

14) 대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결 등 참조.

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

(1) 사실관계

부평-신월간 경인고속도로의 8차선 확장공사는 1992. 7. 14.경 완료되고, 경기도 부천시 소재 빌라는 1992. 11.말경 준공된 것이어서 피고 주민들이 입주하기 전에 고속도로의 확장공사가 완료되었다. 경기도 부천시는 이 고속도로의 8차선 확장 공사를 착공한 후 준공이 되기 1년 전 무렵 그 소유였던 이 사건 빌라 부지를 빌라의 건축주에게 매도하였다. 이후 그 지상에 빌라가 신축되었고, 위 확장공사 준공 전에 빌라의 건축공사가 시작되었으므로, 부지의 매도인으로서 빌라의 주민들에게 소음피해가 없도록 빌라의 높이 및 구조 등을 고려한 방음벽을 설치할 수 있었다.

빌라 거주자들에 대한 이 구간 경인고속도로의 소음피해가 본격적으로 문제된 것은 1997. 8.경부터이다. 부천시는 이 고속도로의 통행차량으로 인한 소음공해를 방지하기 위하여 확장공사 당시 높이 4.5m의 방음벽을 설치하고, 2001. 8. 5.경에는 통행차량의 과속방지를 위한 무인속도측정기를 설치하였다. 이어서 2001. 10.경에는 도로평탄화를 위한 내유동성 포장을 하였으나, 빌라 각 세대의 외부소음도를 측정한 결과, 1일 평균 소음도는 66데시벨에서 78데시벨까지 나타났다. 이후 이러한 소음에 대한 빌라 주민들의 민원에 따라 부천시는 이 지역을 교통소음·진동규제지역으로 지정하여 통행차량에 대한 속도제한, 우회 등의 조치를 하거나, 방음시설에 관한 조치를 취하고자 하였다. 그러나 부천시는 차량운행 등을 규제할 경우 교통소통에 지장이 발생한다는 등의 이유로 이를 반대하여 교통소음·진동규제지역으로 지정하지 못하였다. 한편 이 지역 주민들은 기존 방음벽의 옹벽을 이용하여 보강할 수 있는 최대 높이인 7.5m 높이의 방음벽의 설치를 주장하였으나, 빌라의 최고층인 4층의 높이가 12m 정도로, 소음을 감소시키기 위해서는 13m 높이로 방음벽을 보강할 것이 요청되었다. 이러한 방음벽공사를 위한 공사비용은 7.5m로 보강할 경우에는 5억 원 정도, 13m로 보강할 경우에는 12억 원 정도가 소요된다.

(2) 원심 판결

서울고등법원은 주민들의 유지청구에 대하여 적법하다고 판시하였다.¹⁶⁾ 이 사건 B 빌라, C빌라, D빌라의 소유자 또는 점유자인 주민들이 소유권 또는 점유권에 기한 물권적 청구권의 행사로 부천시를 상대로 경인고속도로에서 발생하는 소음이 일정 한도를 초과하여 유입되지 않도록 하라는 유지청구를 할 수 있다고 판시하였다. 이 고속도로의 8차선 확장공사는 1992. 7. 14.경 완료되고, 빌라는 1992. 11.말경 준공되어 주민들이 입주하기 전에 고속도로의 확장공사가 완료된 것이기는 하나, 원고는 고속도로의 8차선 확장공사에 착공한 후 준공이 되기 1년 전 그 소유였던 빌라 부지를 빌라의 건축주에게 매도하여 그 지상에 빌라가 신축되었고, 위 도로확장공사의 준공 전에 빌라의 건축공사가 시작되었으므로, 부지의 매도인으로서 빌라의 주민들에게 소음피해가 없도록 그 높이 및 구조 등을 고려한 방음벽을 설치할 수 있었던 것으로 보이는 점, 주민들의 거주지는 일반주거지역으로 환경정책기본법 제10조, 같은 법 시행령 제2조에 의하면, 도로변 지역에 있는 일반주거지역의 소음 환경기준은 낮에 65데시벨, 밤에 55데시벨을 초과하지 않도록 규정하고 있는 점, 이 사건 빌라 거주지들에 대한 고속도로의 소음피해가 본격적으로 문제된 것은 1997. 8.경부터인데, 부천시는 고속도로의 통행차량으로 인한 소음공해를 방지하기 위하여 확장공사 당시 높이 4.5m의 방음벽을 설치하고, 2001. 8. 5.경에는 통행차량의 과속방지를 위한 무인속도측정기를 설치하였다. 이어서 2001. 10.경에는 도로포장을 하였으나, 소음·진동공정시험방법¹⁷⁾ 제5장 제1절 1의 (3)항에서 규정하는 바와 같이 빌라 각 세대의 외부 소음도를 측정한 결과, 주민들 주거지의 1일 평균 소음도는 66데시벨에서 78데시벨까지 나타났다. 이에 부천시는 주민들의 민원에 따라 이 지역을 소음·진동규제법 제28조 소정의 교통소음·진동규제지역으로 지정하여 같은 법 제30조, 제31조에 따라 지방경찰청장에게 요청하여 통행차량에 대한 속도제한, 우회 등의 조치를 하였다. 한편 방음시설에 관한 조치를 취하고자 하였으나, 부천시가 차량운행 등을 규제할 경우 교통소통에 지장이 발생한다하여 교통소음·진동규제지역으로 지정하지 못하였다.

16) 서울고등법원 2004. 6. 15. 선고 2003나75888(본소), 2003나75895(반소) 판결.

17) 환경부고시 제2003-221호, 2003. 12. 31.

이 사건 빌라 주민대표와 부천시가 참석한 2000. 2. 22. 및 같은 해 3. 3.자 소음 피해에 대한 대책회의에서 현재의 방음벽 옹벽을 이용하여 높일 수 있는 최대 높이인 7.5m 높이로 방음벽을 보강하기로 합의하였다. 그러나 피고 주민들이 주민대표의 대표성을 부정하며 방음벽 높이 조정에 반대하면서 이 사건 빌라의 4층 세대 높이가 지상 12m에 이르러 7.5m 높이의 방음벽으로는 전체 주민들에 대한 실효성 있는 소음방지 대책이 될 수 없는 상황에서 원고도 장기간 방음벽 보강 공사에 나아가지 않았다. 그 후 이 사건 빌라 주민들이 중앙환경분쟁조정위원회에 분쟁조정 신청을 하여 고속도로에서 유입되는 소음을 방지하기 위하여 13m 높이의 방음벽으로 보강하라는 내용의 재정이 내려지자, 부천시가 제소하였다.

(3) 대법원 판결

대법원은 경기도 부천시가 관리하는 부평-신월간 경인고속도로로부터 발생하는 소음이 주민들 주택을 기준으로 일정 한도를 초과하여 유입되지 않도록 하라는 취지의 유지청구는 적법하다고 판시하였다.¹⁸⁾ 건물의 소유자 또는 점유자가 인근의 소음으로 인하여 평온하고 쾌적한 일상생활을 영유할 수 있는 생활이익이 침해되고 그 침해가 사회통념상 수인한도를 넘어서는 경우에 건물의 소유자 또는 점유자는 그 소유권 또는 점유권에 기하여 소음피해의 제거나 예방을 위한 유지청구를 할 수 있다.¹⁹⁾ 이 고속도로에서 유입되는 소음으로 인하여 입은 환경 등 생활이익의 침해를 이유로 일정 한도를 초과하는 소음이 유입되지 않도록 하라는 내용의 유지청구소송에서 그 침해가 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘어서는지의 여부는 피해의 성질 및 정도, 피해이익의 공공성, 가해행위의 태양, 가해행위의 공공성, 가해자의 방지조치 또는 손해회피의 가능성, 인·허가 관계 등 공법상 기준에의 적합 여부, 지역성, 토지이용의 선후관계 등 모든 사정을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다.²⁰⁾ 또한 민법 제758조 소정의 “공작물의 설치 또는 보존의 하자”라 함은 공작물이 그 용도에 따라 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말한다. 여기서 안전성을 갖

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

19) 대법원 1999. 7. 27. 선고 98다47528 판결 참조.

20) 대법원 1997. 7. 22. 선고 96다56153 판결; 2003. 11. 14. 선고 2003다27108 판결 등 참조.

추지 못한 상태, 즉 타인에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 상태라 함은 당해 공작물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적·외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 공작물이 이용됨에 있어 그 이용상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함된다고 보아야 한다. 이 경우 제3자의 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이 정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 한다.²¹⁾

부천시가 관리하는 이 고속도로의 공공적 기능, 고속도로를 설치, 관리함에 있어서 소음 피해를 줄이기 위한 노력을 경주한 면이 있다고 하더라도, 고속도로의 확장 공사 착공 후 빌라 부지를 매도하여 신축되었음을 고려한다면, 빌라의 각 주택의 소음과 관련하여 환경정책기본법상 소음환경기준인 65데시벨 이상의 소음이 발생하는 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법하고 이러한 사실관계 하에서는 주민들이 고속도로의 확장공사 이후 입주하였다는 사정만으로 주민들의 유지청구가 신의칙에 반하지 않는다고 판시하였다.

이 사건 빌라 주민대표와 부천시가 현재의 방음벽 옹벽을 이용하여 높일 수 있는 최대 높이인 7.5m 높이로 방음벽을 보강하기로 합의하였으나, 빌라의 4층 세대 높이가 지상 12m에 이르러 7.5m 높이의 방음벽으로는 전체 주민들에 대한 실효성 있는 소음방지 대책이 될 수 없는 상황에서 원고도 장기간 방음벽 보강 공사를 하지 않은 사실, 그 후 이 사건 빌라 주민들이 중앙환경분쟁조정위원회에 분쟁조정 신청을 하여 2002. 2. 14. 원고는 이 사건 고속도로에서 유입되는 소음을 방지하기 위하여 13m 높이의 방음벽으로 보강하라는 내용의 재정이 내려지자 이를 다투기 위하여 원고가 제소함에 따라 이 사건 소송에 이르게 되었다. 이러한 과정 속에서 부천시와 주민들 사이에 성립된 합의는 당사자간의 계약실현 의사의 결여 등으로 쌍방 모두 이행의 제공이나 최고에 이르지 않아 장기간 이를 방치하여 당사자들의 계약을 실현하지 아

21) 대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결 참조.

니할 의사가 일치됨으로써 묵시적으로 합의해제 되었다고 판시하였다.

3) 검토

대법원은 주민들이 도로개통 이후에 건축된 아파트에 입주했다 하더라도 그 소음도가 환경정책기본법이 요구하는 도로변 주거지역의 소음기준을 훨씬 초과하였다면, 통상의 수인한도를 넘는 피해가 발생했다고 보고 손해배상청구를 인용하였다. 유지청구의 경우 소음환경기준을 초과하는 소음이 발생했다면 통상의 수인한도를 넘어 위법하다고 보고, 비록 주민들이 고속도로의 확장공사 이후에 입주했다 하더라도 그러한 사유만으로 유지청구가 신의칙에 반한다 할 수 없다고 판시하였다.

일본의 최고재판소 판결은 손해배상청구와 유지청구에 있어서 위법성 유무판단시 유지청구에 고도의 위법성을 요구하며 차이를 두어 판단하고 있다. 특히 유지청구는 개인에게 구체적으로 피해가 발생하지 않는다고 하더라도 환경이 침해될 위험이 있으면 원칙적으로 인정하고, 환경을 인간생활에 필요한 공유재산으로 보면서 청구권자의 범위를 해당지역의 주민 전체로 보고 있다.

Ⅲ. 민사책임법리

1. 손해배상청구

1) 자동차소음기준

우리나라 환경정책기본법 제10조, 같은 법 시행령 제2조 <별표 1>에 의하면 자동차도로에 인접한 주거시설의 교통진동한도는 주간인 오전 6시부터 오후 10시까지는 65데시벨 이하이고, 야간인 오후 10시부터 오전 6시까지는 55데시벨 이하이다.

대상지역	주간	야간
	(06:00~22:00)	(22:00~06:00)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 보전관리지역과 자연환경보전지역 및 농림지역 ■ 종합병원, 학교, 공공도서관의 부지경계로부터 50미터 이내의 지역 ■ 관리지역 중 생산관리지역, 일반주거지역 및 준주거지역 	65 dB이하	55 dB이하
<ul style="list-style-type: none"> ■ 도시지역 중 상업지역과 관리지역 중 계획관리지역 ■ 공업지역 중 준공업지역 	70 dB이하	60 dB이하
<ul style="list-style-type: none"> ■ 공업지역 중 일반공업지역 및 전용공업지역 	75 dB이하	70 dB이하

* 피해지역 면적은 군부대 면적을 제외한 면적임.

한편 일본 소음규제법에 의하면 자동차도로에 인접한 주거시설의 교통소음한도는 주간인 오전 6시부터 오후 10시까지 55데시벨 이하이고, 야간인 오후 10시부터 오전 6시까지 45데시벨 이하이다.²²⁾

<표 2> 일본의 자동차교통소음한도

대상지역	주간	야간
	(06:00~22:00)	(22:00~06:00)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 요양, 사회복지시설 등이 집합되어 설치된 지역 등 특히 정온을 요하는 지역 	50 dB이하	40 dB이하
<ul style="list-style-type: none"> ■ 주거시설 	55 dB이하	45 dB이하
<ul style="list-style-type: none"> ■ 상당수의 주거와 상업지역, 공업지역 등 	60 dB이하	50 dB이하

* 피해지역 면적은 군부대 면적을 제외한 면적임.

자동차교통소음기준은 대상지역의 경우 일본은 한국과 달리 요양시설과 복지시설을 분리하여 일반 주거지역보다 훨씬 소음의 한도를 엄격하게 관리하고 있고, 주거시설의 경우도 주민의 생활환경을 보전하기 위해서 낮은 소음도로 규제하고 있다. 위의 우리나라 판결의 사실관계에서 보듯이 부산광역시 소재 도로 인근 야간 등가소음도가 65데시벨 이상이고²³⁾, 경기도 부천시 소재 빌라 인근 경인고속도로로부터 발생

22) 大塚直, 環境法, 有斐閣, 2006, 314頁.

하는 자동차소음은 1일 평균 소음도가 66데시벨에서 78데시벨²⁴⁾로 일반 주거지역임에도 상업지역이나 공업지역에서 발생하는 소음공해에 시달리고 있다. 일본의 자동차교통소음한도와 비교하면 주민들은 공업지역의 소음의 한도보다도 훨씬 초과하는 소음 하에 시달리고 있는 것이다.

2) 수인한도론

일반평균인이 통상 수인할 수 없는 소음환경기준 하의 자동차도로 인근지역에 거주하는 주민은 수인한도를 초과하는 소음, 진동 위험에 노출될 수 있다.²⁵⁾ 공해소송에 있어서 수인한도는 중요한 문제이다. 공해로 인한 침해행위의 사법적 구제수단을 둘러싼 이른바 수인한도와 환경권의 대립이 문제되는데, 전자는 가해자와 피해자의 사정 및 지역성 등 기타 사정을 비교형량해서 손해가 일반평균인이 통상 수인할 수 있는 한도를 넘는 경우에 위법성이 존재하고, 후자는 공해가 인류에게 부여하지 않은 자연환경에 대한 침해라는 인식에서 환경에 대한 권리는 만인이 공유하는 것으로 피해의 존재만으로 위법성을 인정하는 것으로 침해행위의 태양(공공성, 방지조치 등)은 고려되지 않는다.

비록 자동차도로의 소음공해로 지역주민들의 권리 내지 법익이 침해되어 법에 의한 가해자의 책임요건이 존재하는 경우, 그 침해의 내용과 정도에 따라 사회통념상 여전히 수인할 범위 내에 있는 경우가 있다. 특히 도로소음 등에 의한 거주지역 환경이 악화되어 고통을 받고 있는 주민들이 일반적으로 신체적, 정신적 및 일상생활상 여러 고통에 대한 위자료청구를 단지 피해의 내용, 정도만으로 판단하는 것은 바람직하지 않고 침해행위의 태양과 공익성, 피해방지경감을 위한 조치 등을 종합해서 원고 등이 입은 피해가 사회통념에 비추어 수인의 한도 초과여부를 검토해야 한다. 이와 같은 수인한도론은 공해로 인한 손해배상청구의 인정여부를 다룰 때 「공동생활을 하는 이상 어느 정도까지 수인하지 않으면 안 되는 범위」가 있다.²⁶⁾ 이는 학설²⁷⁾과 판

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

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

25) 김홍균, 환경법, 홍문사, 2007, 640면 이하; 홍준형, 환경법, 박영사, 2005, 363면 이하; 유지태/이순자, 환경법, 법원사, 2005, 235면 이하.

례에 의해 인정되고 있다.²⁸⁾ 일본의 경우 소화 41년(1966년) 10월의 후생대신의 자문기관인 공해심의회의 「公害に關する基本施策について(공해에 관한 기본정책에 대해서)」의 답에서도 공해에 대한 사회적 수인한도와 더불어 손해에 대한 불법행위책임을 인정했다. 수인한도를 생존에 불가결한 요소로써 절대적 가치를 인정하지 않고 상대적 평가기준 내에서 이익을 형량하여²⁹⁾ 법관에게 백지위임하고 있으며³⁰⁾, 소규모 생활방해사건에 대해서 판례에서 전개해 온 이론을 대규모 공해사건에 적용하는 등³¹⁾ 인이하게 현실을 긍정하고 있다고³²⁾ 비판되었다. 그러나 수인한도론은 피해의 종류, 정도와 공공성, 방지조치 등을 동일 차원에서 종합 형량하는 단순한 비교형량이 아니라 각각의 사실을 평가해야 한다. 이러한 의미에서 환경권론 등의 영향 하에서 변용되는 수인한도론³³⁾의 경향이 나타나고 있다.

수인한도론에 의하여 개별구체적인 재산적, 신체적 손해에 따른 손해배상이 아니라 환경이익의 손해에 의한 종합적 피해에 따른 손해배상을 청구하고 있다. 즉, 환경권론에서는 환경은 유한하고 거의 인간의 생존에 불가결한 조건이라는 인식에서 환경공유의 법리에 따라 개개인의 법률상 이익을 초월하여 환경과피해를 저지할 권리로 인정하고³⁴⁾ 손해배상책임의 가부를 판단하는 수인한도론으로 이해하고 있다. 그 이유는 명확하지 않지만 총량적으로 피해를 유발하는 경우, 특히 「사회공동생활상의 수인한도」라는 측면에서 판단하지 않으면 안 된다. 그러므로 환경권론은 한편으로는 수인한도론을 배척하기 위해서 등장한 것에 지나지 않고 단지 수인한도론에 접목한 결과라는 견해도 있다. 이러한 접목은 환경권이론을 흠치는 것에 지나지 않는다는

26) 加藤一郎編, 公害法の生成と展開, 27頁.

27) 홍준형, 전게서, 363면; 野村好弘, 「故意・過失および違法性」 加藤編, 前掲書, 387頁; 淡路剛久, 公害賠償の理論, 111頁; 藪重夫, 「日照の私法的保護に關する諸問題」 北大論集 第25卷 第3号 1頁 以下; 澤井裕, 公害の私法的研究, 405頁 以下.

28) 奥田昌道 外編, 民法學6, 81頁 以下.

29) 篠塚昭次, 「『環境權』 否定判決への疑問」, 法時 第46卷 第5号, 19頁; 齊藤博, 「差止請求」 判時 976号, 13頁.

30) 大判辯護士會環境權研究會, 環境權, 139頁.

31) 西原道雄, 「總論」, 判時 976号 5頁.

32) 牛山積, 公害裁判の展開と法理論, 175頁.

33) 澤井, 公害差止の法理, 23頁 以下.

34) 牛山, 「私權としての環境權とその私法的救濟」, Law School 120号, 33頁.

반론도 있다. 그러나 개별구체적 권리의 침해를 전제로 한 구제이론에 있어서 보다도 총량적인 환경이익의 침해를 전제로 한 사법적 구제에 있어서 수인한도론이 받아들여지기 쉽다는 반론을 검토해야 하는 등의 과제가 환경권론자들에게 부과되어 있다. 수인한도론에 대해 일반적으로는 불법행위 성립요건으로써 위법성 판단이 논의 되어 왔다. 그러나 권리남용의 성부 내지 정당한 권리행사의 유무의 판단에 결부되어 「사회 통념상 피해자에게 인용되는 것으로 일반적으로 인정할 정도를 넘을 때」³⁵⁾ 라는 취지에서³⁶⁾ 위법성과 과실의 요건화에 관련된 신수인한도론이 논의되고 있다.³⁷⁾

판결에 따르면 주민들이 소음 때문에 수인한도를 넘는 피해를 입은 때는 도로 등의 시설의 설치 관리는 인근 주민에 대한 관계에 있어서 위법성과 하자가 문제된다. 위법성에 관해서는 일반적으로 문제는 없으나, 하자에 관해서는 그동안 공해에 관련된 수인한도론에서 논의 되었던 영역이 아니다. 하자의 판단과 관련하여 일부 일부의 소송에서 이미 일본국가배상법 제2조 제1항의 소정의 하자의 유무는 수인한도와 상관적으로 판단해야 한다. 즉 신간선의 소음진동에 의해서 원고 등이 입고 있는 피해는 정신적 피해 및 생활방해로 인한 피해로서 그 피침해이익은 인간의 정신적 일상생활의 자유, 평등 등의 쾌적한 생활상의 이익으로부터 하자유무를 판단하기 위해서는 이익형량이 불가결하다고 판시하였다. 이 때문에 하자판단에 관한 수인한도론은 지금까지 위법성 판단에 관한 수인한도론과 다르다. 여기에서 권리행사의 하자판단에 관한 수인한도론에 근접한 것으로 보인다. 그러나 수인한도론이 하자판단의 영역에까지 확대 적용되어 왔다는 것은 중요한 것이다. 그리고 이 판결은 하자판단에 관한 수인한도론과 위법성판단에 관한 수인한도론을 의식적이든 무의식적이든 동렬로 두고 판단한다는 점을 주목해야 한다.³⁸⁾

수인의 한도는 공익성이 있는 영조물의 작용상 내지 기능상 하자의 판단에 관한

35) 大判 大正 8・3・3 民錄 25輯 356頁.

36) 奥田 外編, 前掲書, 25頁.

37) 구연창, 환경오염의 사법적 구제, 법학(서울대), 제22권 제2호, 1981, 66면; 나윤수, 환경오염피해의 사법적 구제, 상사법학 창간호, 상사법연구회, 1994, 240면.

38) 수인한도판단과 위법성판단이 다른가 여부의 검토는 여기서는 유보하지만 도카이도(東海道)신간선소송에 있어서 구별의 필요가 있는지 의문이다.

것이지만 이는 위법성 판단의 요소와 같다. 즉, 침해행위의 태양과 침해의 정도, 피침해 이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성 내지 공익상의 필요성의 내용과 정도 등을 비교 검토하는 외에 침해행위의 개시와 그 후 계속되는 경과 및 상황, 그 사이에 취해진 피해 방지에 대한 조치유무 및 그 내용 효과 등을 종합적으로 고려해 결정해야 한다. 수인한도 판단에 있어서 위법성에 관한 경우와 하자판단에 관한 경우 그 판단요소의 차이는 없다.³⁹⁾

위의 판결에서 자동차교통으로 인한 소음피해가 수인한도를 넘는다고 종합적으로 판단할 수 있으나 그 기준은 다음과 같다. i) 도로의 공공성은 지역주민의 일상생활의 유지나 존속에 불가결한 역무제공인지 ii) 지역주민의 피해의 정도, 피해내용의 범위, 중대성이 존재하는지 iii) 도로에 의한 공공 이익의 실현이 주민의 희생의 강요로 공평한지 iv) 사전조사의 예측과 피해의 방지, 경감조치가 충분한지 v) 기성사실을 작출하는 공공적 요청을 이유로 확장한다는 일종의 순환작용인지 등이 검토되어야 한다. 법원은 그 중 iii)의 주민희생의 공평성에서는 공공적 이익과 개인피해의 관계를 어떤 시점으로부터 고려해야 하는지에 따라 개인 피해에 대한 평가가 감소될 우려가 있지만 공공성이 있는 사업에 의해서 피해자가 어떤 이익을 얻는지, 수익과 피해 사이에 상호보완관계가 있는 시점의 타당성이 고려되고, iv)의 사전조사와 조치는 환경접근의 필요성과 실효성이 있는 방지대책이 있어야 한다는 등의 제요소의 경중을 고려해서 판단해야 한다.

3) 공공성과 수인한도

자동차의 도로교통 소음으로 인한 주민의 수인한도는 도로공용의 공공성 문제가 중요하다. 즉, 공공성은 수인한도를 판단하기 위한 하나의 요소이다. 도로의 소음으로 인한 손해배상청구에 대해서 공공성 문제를 어떻게 보는지 문제된다. 공공성도 일본국가배상법 제2조의 면책 항변사유로써 불가항력에 준해서 법리를 구성할 수도 있지만⁴⁰⁾ 공공성의 비중을 주민의 소음피해보다도 중요하게 보는 것은 법이론 구성

39) 伊藤 進, 前掲書, 11頁.

40) 古崎慶長, 前掲書, 13頁.

상 문제이다. 또 공공성을 수인한도의 요소로 본다고 하여도 그 공공이익의 피해자에게 이익이 되는 경우도 생각해야 한다. 반대설에 의하면 피해자가 받은 피해가 도로의 공공성과 필요성과 대비해서 수인한도를 넘지 않는 이상 그 가해행위를 위법하다고 할 수 없고, 고도의 공공성이 있는 국가사업의 집행에 수반하여 제3자에게 피해가 발생한 경우 가해행위가 위법하게 되기 위해서는 일반적으로 개인 사업과의 관계에서 피해가 발생한다는 것만으로 부족하다.⁴¹⁾ 당해 사업의 공공성의 성질, 내용에 따른 수인한도의 한계를 고려하여 공공성이 높다면 그에 상응해서 수인한도의 한계도 높다고 해야 한다. 그리고 고도의 공공성이 있는 국가사업의 집행에 관해서 제3자에게 발생하는 손해가 정신적 고통, 생활방해와 같은 비재산적 피해인 경우에는 원칙적으로 관련 피해가 수인한도 내에 있다고 해야 한다. 그 이유으로써 근대국가는 제반 공공목적의 실현을 위해서 다양한 채무를 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.

부산광역시 소재 도로에 하루 평균 약 86,361대의 차량이 통행할 정도로 인근 주민의 생존에 불가결한 공공도로라는 점을 들어 공공성을 주장한다면 공업지역의 야간 소음도에 해당하는 65데시벨 하에서 거주하는 다수의 인근지역 주민의 권리는 어떻게 해야 하며⁴²⁾, 산업화에 중요한 기능을 하는 고속도로라는 점을 들어 부천시 소재 빌라 거주 주민들이 1일 평균 66데시벨에서 78데시벨⁴³⁾의 소음공해에 시달려야 하는지 의문이다.

41) 加藤一郎編, 前掲書, 27頁.

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

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

4) 위험접근성

거주지역 인근의 소음공해로 인한 피해자의 손해배상청구시 수인한도를 어떻게 판단할 것인지 문제된다. 유럽에서는 비록 피해자가 소음공해시설이 설치된 후 건축물에 입주하였다 하더라도 손해배상청구에 있어서 「불법방해(nuisance)」에 의한 접근이나 「선주권(先住權)」이 고려되지 않는다.⁴⁴⁾ 그러나 일본에서는 배상책임의 성립이나 과실상계를 위한 요소로 인정되고 있다.⁴⁵⁾ 일본의 오오사카(大阪)공항 제1심 판결에서는 주민들이 항공기공해로 인한 피해지역 내에 거주함에도 불구하고 높은 공익성 때문에 위자료청구는 부당하다고 판시했다.⁴⁶⁾ 그러나 이와 같은 견해에 대해서 피해자가 후에 소음공해지역으로의 접근을 이유로 가해자에게 자기의 불합리한 가해행위까지 용인하는 것은 부당하지만⁴⁷⁾, 특별히 거주하고 있는 경우를 제외하고 피해자의 회피가능성을 이유로 수인을 요구하는 것은 타당하지 않다고 한다.⁴⁸⁾

그러므로 우리나라 대법원 판결⁴⁹⁾의 경우 비록 부산광역시 소재 도로가 개통된 이후에 건축된 아파트에 주민들이 입주하였다 하더라도, 주민들이 거주하는 세대의 야간 등가소음도가 도로변 주거지역의 야간소음기준을 훨씬 초과함으로써 그들에게 통상의 수인한도를 초과하는 피해가 발생하였다면 도로 설치·관리상의 하자가 있다고 판시했다. 주민들이 주거지역에 편리성, 경제성, 주거적정성을 믿고 입주한 경우, 설령 소음 등을 충분히 조사하여 판단하지 않고 손해배상청구를 부정하는 것은 형평의 관념상 타당하지 않을 뿐만 아니라 과실상계의 사유로도 상당하지 않다.

5) 장래의 손해배상청구

장래의 도로소음공해로 인한 손해배상청구에 있어서 소음방지대책의 결과, 손해의

44) 澤井裕, 公害の私法的研究, 一粒社, 1969, 428頁.

45) 加藤一郎 編, 公害法の生成と展開, 岩波書店, 1970, 408頁 以下.

46) 最高裁判所 昭和 56年 12月 16日 民集 35卷 10号 1369頁.

47) 澤井, 前掲書, 431頁.

48) 牛山, 前掲書, 179頁.

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

경감, 소멸이 예상된다고 할지라도 손해액 산정기준이 확정되지 않으면 인용될 수 없다. 일본의 일부 소음공해 판결에서는 장래의 소음공해에 관하여 침해 상태 및 손해의 발생을 승계한다고 추정해 청구권 발생의 기초가 되는 사실관계를 현 시점에서 확정해서 긍정적인 판결이 있다.⁵⁰⁾ 그러나 강제적 이행의 필요성을 확정하거나 그 피해상황을 예측하기가 어렵기 때문에 요건사실의 증명이 불충분하여 장래의 소음에 대한 손해배상청구는 문제가 있다는 판결도 있다.⁵¹⁾ 이러한 문제점 때문에 도로소음과 관련하여 일본의 '국도 43호선' 사건의 항소심은 장래의 손해배상청구를 각하하였다.⁵²⁾

2. 유지청구

1) 법적 근거

불법행위에 기한 손해배상은 금전배상을 원칙으로 한다. 그러나 환경침해의 경우에는 건강에 대한 피해와 환경오염을 사전에 금지하는 것이 필요하다. 환경침해행위에 대해서는 그 제거를, 장래 발생할 우려가 있는 침해행위에 대해서는 그 예방을 청구하는 유지청구를 인정할 실익이 크다.⁵³⁾ 유지의 내용으로는 공해방지시설의 설치와 조업정지 등이 있다.⁵⁴⁾ 유지청구의 법적 근거는 명문의 규정은 없으나 i) 소유권 등에 기한 물권적 청구권⁵⁵⁾ ii) 인격권⁵⁶⁾ iii) 불법행위에 기한 청구권⁵⁷⁾ 등이 고려된다.⁵⁸⁾ 여기에 학설의 다툼은 있으나 가해자와 피해자의 사정을 고려하여 가해행위의

50) 竹下守夫, 「差止請求の強制執行と將來の損害賠償請求をめぐる諸問題」, 判時 797号, 33頁, 34頁.

51) 森島昭夫, 「横田基地騒音公害控訴判例法」, ジュリスト, 第895號(1987年10月15日), 32頁 以下.

52) 大阪高等法院判決 平成4(1992)・2・20 判例時報 1415号 3頁.

53) 손윤하, 환경침해와 민사소송, 청림출판, 2005, 368면.

54) 김홍균, 전계서, 565면 이하; 천병태/김명길, 환경법, 삼영사, 1997, 270면; 이상돈/이창환, 환경법, 이진출판사, 1999, 320면.

55) 홍천룡, 환경오염 피해의 구제-손해배상청구와 유지청구-, 환경법연구 제14권, 1992, 29면.

56) 김홍균, 전계서, 569면; 이용우, 공해방지소송, 공해문제와 재판, 재판자료 제2집, 법원행정처, 1979, 224면;

윤진수, 환경침해를 이유로 하는 유지청구의 허용여부, 판례월보, 1996. 12., 42면.

57) 권성 외 4인 공저, 가처분의 연구, 박영사, 1995, 435면, 438면; 김홍균, 전계서, 569면.

58) 김홍균, 전계서, 566면-571면; 손윤하, 전계서, 368면.

위법성 유무를 판단하는 수인한도론을 채용하고 있다. 그리고 유지청구는 사업활동에 의해서 크게 타격을 입지 않고 사회적으로 유용한 활동을 정지시킬 수 있으므로 재판상 유지청구는 위법성단계에 따라 높은 위법성이 요구된다. 일본의 ‘국도 43호선’사건에 대한 최고재판소 판결에 의하면 유지청구와 손해배상청구에 있어서 위법성 판단에 각 요소의 중요성을 어느 정도 고려하는지 차이가 있으나, 이 경우에 위법성의 유무판단에 차이가 발생한다는 상위설(相違說)을 취하고 있다.⁵⁹⁾ 이와 같은 수인한도론에 대해서 환경을 파괴로부터 지키기 위해서는 환경을 지배하고 좋은 환경을 향유할 수 있는 권리인 환경권의 존재를 주장하는 자⁶⁰⁾는 i) 개인에게 구체적으로 피해가 발생하지 않고 「좋은 환경」이 침해될 위험이 있으면 원칙적으로 유지청구가 인정되고 ii) 대기, 물, 일조, 경관 등은 인간생활의 불가결한 자원으로 만인의 공유재산이어서 그 침해에는 공유자인 지역주민의 동의를 필요로 한다는 「환경공유의 법리」에서 유지청구권자의 범위는 해당지역의 주민 전체에게 미친다. 이와 같은 견해는 유지청구 판단에 해당되는 피해의 넓은 범위를 고려하고, 적어도 가치분시 유지청구의 판단시에 지역적으로 판단하는 점 등 일정한 영향을 미친다. 이러한 환경이익을 원고의 개별적 이익으로 사권으로만 보는 문제가 있다. 이 문제를 해결하기 위해서는 환경권소송을 환경권에 기한 통상의 민사소송이 아니라 오히려 공중의 권리에 기한 대표소송 내지 특별단체소송으로서 입법화하는 것이 필요하다.

2) 요건

수인한도론 하에서 유지청구를 할 때 피해의 종류, 개연성과 그 사업활동의 공공성이 주요 요건이다. 일본의 ‘국도 43호선’ 사건에 대한 최고재판소 판결에 의하면 ① 침해이익의 성질과 내용 ② 침해이익의 공공성의 내용과 정도 ③ 수익과 수인의 상호보완성 ④ 침해방지에 관한 조치의 내용 등 4가지 점이 고려되었지만, 유지청구에 대해서는 ①과 ②만을 비교형량 했다. ② 침해이익의 공공성의 내용과 정도의 판단은 손해배상 판단에 있어서 해당 도로가 지역주민의 일상생활의 유지, 존속이 불가결하다고

59) 最高裁判所 平成 7年 7月 7日 第2小法廷 判決, 民集 49卷 7号 1870頁, 2599頁.

60) 大塚直, 環境權, 法教 171号, 1994, 35頁.

할 수 없는데 대해서 유지청구의 판단에 있어서는 해당 도로가 인근 주민과 기업에 대해서만이 아니라 지역간의 교통과 산업경제활동에 많은 이익을 제공함에 따라 판단이 다를 수 있다. 도로에서 발생하는 부유입자상 물질에 의한 대기오염에 관해서 ① 피침해이익의 성질과 내용에 대해서 사람의 호흡기질환에 현실적으로 영향을 주므로 중요하다. ② 침해이익의 공공성의 내용과 정도에 대해서는 도로의 공용제한이 중대한 공익상의 관심사로 유지청구가 인정된다. 사람의 건강에 대한 피해가 발생하는 개연성이 높은 경우에는 그 활동의 공공성이 높아서 유지청구가 인정되어야 한다. 법원은 통상인을 기준으로 개연성이 높은 기준치를 제시해야만 한다고 실시했다.

경인고속도로 인근의 주민들이 부천시를 상대로 제기한 유지청구는 자동차교통으로 인해 발생하는 소음이 일정 한도를 초과하여 주민들이 거주하는 빌라로 유입되어 수면방해, 생활방해, 정신적 피해를 발생시키고 있다. 이러한 소음으로 인해 주민의 건강이 침해됨으로 유지청구를 인정해야 한다.

3) 유지청구의 특징

주민들이 거주지에 일정 정도 이상의 소음과 일정 농도 이상의 오염물질을 유입시키지 않을 것을 청구할 수 있는지 문제된다. 이것에 대해서 묵시적으로 유지청구를 적법하다고 판시하고 있다.⁶¹⁾ 재판절차에 대해서는 제소시 특정하면 되고 원고는 피고의 반응과 소송심리의 추이를 보면서 그것을 적절하게 변경할 수 있고, 법원은 석명에 의해서 변경할 수 있다. 소송물을 기능적, 단계적으로 보완하는 학설이 많다.⁶²⁾ 제소시에 「피고는 원고에게 ○○손해를 주는 행위를 해서는 안 된다」와 같이 권리침해발생원과 침해결과를 특정할 수 있다.⁶³⁾

IV. 결론

61) 大塚直, 國道 43号線訴訟上告審判決, 判タ 918号, 68頁.

62) 三ヶ月章/中野貞一郎/竹下守夫 編, 新版 民事訴訟法演習 2-松浦馨, 差止請求の強制執行-, 有斐閣, 1983, 281頁; 大塚直, 前掲書, 68頁.

63) 竹下守夫, 生活妨害の差止と強制執行・再論, 判タ 428号, 1981, 32頁.

자동차도로의 소음공해에 있어서 수인한도론은 자동차도로의 소음 그 자체로서 위법한 것이 아니고, 관련 요소를 비교형량하여 수인한도를 넘은 때에 비로소 위법하다는 것으로 위와 같은 소음분쟁에 있어서 어느 정도까지는 불편하여도 수인하자는 이론이다. 이 이론의 문제점으로는 이익형량의 불명료성, 공공성의 과대평가, 손해의 회피가능성 등이다. 수인한도론은 판단기준이 애매하여 구체적 사안에 관하여 유지(留止) 혹은 손해배상유무에 관하여 법관의 재량에 위임하게 된다. 그러나 비교하기 어려운 성질에 대해서는 구체적인 판단기준이 없이 법관에게 광범위하게 위임⁶⁴⁾하여 당사자 쌍방의 모든 사정을 비교형량하게 함으로써 경제적으로나 사회적으로 강자인 가해자에게 유리하게 하는 문제점이 있다. 그리고 원고 이외의 자에 대한 피해는 도외시한 채 원고 개인의 손해와 일반 공중의 이익이 과대평가될 수 있다.⁶⁵⁾ 그러나 종래 가해자에게 유리하게 작용되었던 공공성을 그다지 중요시하지 않고 지역 주민과 협의를 중요시하는 판례도 있다.⁶⁶⁾ 예시된 판례의 문제점으로서 수인한도의 판단요소로서 공공성을 포함했다는 것이다. 근본적으로 수인한도는 형식론상 위법성판단을 위한 수인한도이지만, 실질적으로는 도로 공용의 위법성이 판단되고 있다. 한편 도로의 하지는 공용행위에서 위법성이 있는 경우에만 인정되어 하자과 위법성은 동일 내용의 책임개념으로 이해된다.

자동차소음의 제거나 그 예방을 청구하는 유지청구를 인정할 실익이 크며, 유지의 내용으로는 소음방지시설의 설치 등이 있다.⁶⁷⁾ 그러므로 부천시 빌라 주민대표와 부천시가 7.5m 높이로 방음벽을 보강하기로 합의하였으나, 빌라의 4층 세대 높이가 지상 12m에 이르러 그 방음벽으로는 전체 주민들에 대한 실효성 있는 소음방지 대책이 될 수 없는 상황에서 13m 높이의 방음벽으로 보강하라는 내용의 재정으로 타당한 것이다. 유지청구는 사업활동에 의해서 크게 타격을 입지 않고 사회적으로 유용한 활동을 정지시킬 수 있으므로 재판상 유지청구는 위법성단계에 따라 높은 위법성

64) 최상호, 환경오염에 대한 민사책임, 계명대학교출판부, 1999, 152면; 大阪辯護士會環境權研究會, 環境權, 140頁.

65) 최상호, 전계서, 153면.

66) 廣島地判 1971. 5. 20., 判例時報 第631号, 24頁; 廣島高判, 1973. 2. 14, 判例時報 第693号, 27頁.

67) 김홍균, 전계서, 565면 이하; 천병태/김명길, 환경법, 삼영사, 1997, 270면; 이상돈/이창환, 환경법, 이진출판사, 1999, 320면.

이 요구된다. 자동차교통소음기준을 초과한 소음에 의한 가해행위는 도로운영으로 주민들에게 유익하다 할지라도 위법하여 정당화될 수 없음으로 손해배상청구나 유지 청구는 인정되어야 한다.⁶⁸⁾

68) 최상호, 전게서, 149면; 山口和男, 實務法律大系 6, 85頁.

參考文獻

- 野村豊弘, 國道 43号線訴訟上告審判決, 別冊 ジュリスト171号-環境法判例百選, 有斐閣, 2004.4.
- 三ヶ月章/中野貞一郎/竹下守夫 編, 新版 民事訴訟法演習 2-松浦馨, 差止請求の強制執行-, 有斐閣, 1983
- 竹下守夫, 生活妨害の差止と強制執行・再論, 判タ 428号, 1981
- 森島昭夫, 「横田基地騒音公害控訴判例法」, ジュリスト, 第895號, 1987.10.
- 大塚直, 環境法, 有斐閣, 2006
- _____, 環境權, 法教 171号, 1994
- 澤井裕, 公害の私法的研究, 一粒社, 1969
- _____, 公害差止の法理, 日本評論社, 1980
- 加藤一郎 編, 公害法の生成と展開, 岩波書店, 1970
- 권성 외 4인 공저, 가처분의 연구, 박영사, 1995
- 김홍균, 환경법, 홍문사, 2007
- 구연창, 환경오염의 사법적 구제, 법학(서울대), 제22권 제2호, 1981. 9.
- 나운수, 환경오염피해의 사법적 구제, 상사법학 창간호, 상사법연구회, 1994
- 손운하, 환경침해와 민사소송, 청림출판, 2005
- 유지태/이순자, 환경법, 법원사, 2005
- 윤진수, 환경침해를 이유로 하는 유지청구의 허용여부, 판례월보, 1996. 12
- 이상돈/이창환, 환경법, 이진출판사, 1999
- 이용우, 공해방지소송, 공해문제와 재판, 재판자료 제2집, 법원행정처, 1979
- 천병태/김명길, 환경법, 삼영사, 1997
- 최상호, 환경오염에 대한 민사책임, 계명대학교출판부, 1999
- 홍준형, 환경법, 박영사, 2005
- 홍천룡, 환경오염 피해의 구제-손해배상청구와 유지청구-, 환경법연구 제14권, 1992

[Zusammenfassung]

Zivilrechtliche Haftung wegen der Lärmimmission der
Autobahn

Die Feststellung des Ausmaßes der Lärmimmission 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. 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 Gericht 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 der Autobahn 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 소음공해, 민사책임, 침해방지조치, 판단기준, 손해배상

Key Words Lärmimmission, zivilrechtliche Haftung, Schutzmaßnahmen der Beeinträchtigung,
Beurteilungsmaßstab, Schadensersatz