현행 도로교통소음 규제법제의 공법적 과제와 전망

정 남 철(鄭南哲)*

《 차 례 》

Ⅰ. 論議의 出發點
Ⅱ. 現行 道路交通騷音 規制法制의 現況 및 規律內容
Ⅲ. 道路交通騷音 規制法制에 관한 比較法的 考察
Ⅳ. 現行 道路交通騷音 規制法制의 問題點 및 公法的 課題
Ⅴ. 맺음말

Ⅰ. 論議의 出發點

현대사회의 소음문제는 深刻한 社會問題로 부상하고 있으며, 환경정책의 중요한 향후과제중의 하나이다. 환경부가 발행한 "環境白書 2004"에 따르면, 정부는 교통소음 저감대책으로 (i) 교통소음·진동규제지역의 지정, (ii) 규제지역 내에서의 속도의 제한 및 우회명령 등의 필요한 조치, (iii) 자동차제작사로 하여금 저소음자동차의 개발을 위한 자체기술의 개발 및 선진기술의 도입유도, 그리고 (iv) 자동차소음허용기준을 자동차 종류별로 2002년까지 단계적으로 1dB ~ 4dB로 강화하고 있다. 이는 교통량의 증가로 인한 교통소음 문제의 심각성을 반영하는 것이다.[1)]

이러한 소음문제는 유럽 등 서구선진국에서 이미 심각한 사회적 문제로 발전하고 있다. 특히 독일의 한 저명주간신문은 유럽의 소음문제를 特輯號로 다룬 바 있다. 그 보도에 따르면, 1976년부터 1991년까지 15년 동안에 독일도시의 소음측정수치는 두 배로 증가하였다고 한다. 또한 이러한 사실은 독일에만 국한된 것이 아니라, 다른 유럽연합(EU) 회원국에게도 적용되고 있다. 특히 유럽연합시민의 17% ~ 22%인 약 8,000만 명이 실제 이러한 소음공해에 시달리고 있다고 한다.[2)] 현대사회의 많은 시민들이 육체적으로뿐만

* 숙명여자대학교 법과대학 조교수, 법학박사.

1) 環境部, □환경백서 2004□, 395면.

아니라 정신적·심리적으로 소음에 시달리고 있는 것이 사실이다.[3] 최근 연구결과에 의하면, 교통소음이 수면장애, 의사소통장애, 정신활동의 장해, 두통 및 청각장애 등을 야기한다고 한다.[4]

그러나 오늘날 우리의 경우를 뒤돌아보면 환경문제에 대한 관심이 높아진 것은 사실이지만, 대기, 토양 및 수질 등 다른 여러 가지 환경매체의 오염에 비하여 소음문제에 대한 관심은 아직까지 상대적으로 소홀한 것이 사실이다. 이러한 소음문제 가운데에서도 도로와 관련된 교통소음이 특히 문제가 되고 있으며,[5] 이 문제는 주로 도로계획과 결부해서 이해되어야 한다. 지금처럼 단순히 교통소음규제지역의 지정이나 자동차의 소음규제에 머무는 것은 臨機應變的 對應에 불과하다. 따라서 다양한 규율도구를 검토하고, 사전배려의 원칙의 관점에서 도로계획의 수립단계부터 이러한 도로교통소음에 대한 규제가 필요하다.

이미 서국선진국들은 이러한 道路計劃과 交通騷音의 緊張關係를 심도 있게 연구·검토하고 있다. 이에 반해 우리는 종래 이러한 문제를 단순히 민사상의 불법행위책임의 문제로 다루거나,[6] 환경분쟁조정제도 등을 통하여 해결하여 왔을 뿐이다.

그러나 교통소음의 문제는 단순히 사인 대 사인의 법률관계의 문제라기보다는, 그 피해의 심각성, 이해관계인의 廣域性·多樣性과 행정법관계의 패러다임(paradigm)의 변화 등에 비추어 公法上의 相隣關係의 관점에서의 접근이 필요하다. 그 동안 이러한 환경문제가 사법적 법률관계의 논의에 한정된 원인은 공법상 상린관계에 관한 行政判例理論의 불충분, 公法的 法理의 不在 등에서 비롯하고 있다. 그러나 근년에는 다행스럽게도 도로교통소음에 관한 연구가 점차 눈에 띠게 늘고 있다.[7] 이러한 변화는 도로계획과 환경문제의 심각

---

2) Die Zeit v. 9. 8. 2001, S. 9f. 2005. 4. 28.에서 30.사이에 개최된 유럽아카데미 2005년 춘계학술대회의 주제는 '交通騷音'이었다. 이 학술대회의 이틀째 발표에서 Dortmund대학의 Barbara Griefahn교수는 독일 국민의 약 50%가 실제로 다양한 형태의 소음공해를 겪고 있으며, 장차 이러한 상태가 개선될 가능성이 없다고 밝히고 있다. 이에 대한 상세는 Jan Hendrik Dietrich/Christian Kahle, Leben mit Lärm? Beurteilung der Verkehrslärmproblematik, DVBl. 2005, S. 961.

3) 2005. 6. 30. 현재 환경분쟁조정현황을 보면, 中央環境紛爭調整委員會가 설립된 91. 7. 19.에서 2005. 6. 30.까지 총 1,611건을 접수하여 1,316건을 처리(재정, 조정, 중재합의)하였다. 처리된 1,316건 중 소음·진동으로 인한 피해는 1,130건으로 86%를 차지하고 있다.

4) Rebentisch/Lange-Asschenfeld/Ising, Gesundheitsgefahren durch Lärm, 1994, S. 21ff.; Soell, in: Grundzüge des Umweltrechts, S. 335f.

5) 大法院은 고속도로의 확장으로 인하여 소음·진동이 증가함으로써 인근 양돈업자가 양돈업을 폐업하게 된 사안에서, 양돈업에 대한 침해의 정도가 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘어선 것으로 보아 한국도로공사의 손해배상책임을 인정하였다(대법원 2001. 2. 9. 선고 99다55434 판결).

6) 그러한 상세한 논의에 대하여는 安法榮, □交通騷音Immission과 民事責任□, 법문사, 2001 참조.

성을 반영하는 것이다. 특히 도로계획과 교통소음의 문제는 기본권보호와 관련하여 검토되어야 한다. 도로계획은 계획과 관련된 개인의 토지를 수용 내지 제한하여야 한다는 점에서 재산권침해의 문제를 동반할 수 있으며(헌법 제23 참조), 도로계획이나 도로건설에서 파생되는 교통소음은 개인의 生命 및 身體不毁損權(헌법 제10조)[8] 등을 침해할 수 있다. 한편 행정법상의 법률관계에서는 주로 公法上의 相隣關係의 관점에서 문제를 접근할 수 있다.

특히 환경법분야에서는 第3者保護와 관련하여 原告適格의 확대가 적극적으로 검토되고 있다. 대법원은 연탄공장설치허가취소소송사건[9] 이후 계속해서 원고적격을 확대하고 있다. 특히 용화집단시설지구기본설계변경승인처분취소소송[10]에서 환경영향평가대상사업에 해당하는 국립공원집단지구개발사업에 있어 그 시설물기본설계변경승인처분 등과 관련하여 환경영향평가대상지역 안의 주민들이 갖고 있는 환경상의 이익이 주민 개개인에 대하여 개별적으로 보호되는 직접적·구체적인 이익이며, 주민들이 그 이익의 침해를 이유로 당해 처분 등의 취소를 구할 원고적격이 있다고 판시하였다. 또한 대법원은 쓰레기소각장 입지지역결정고시취소청구소송[11]에서 소각시설의 부지경계선으로부터 300m 밖에 거주하는 주민들도 소각시설설치사업으로 인해 사업시행 전과 비교해 수인한도를 넘는 환경피해를 받거나 받을 우려가 있음에도 폐기물처리시설 설치기관이 주변 영향지역으로 지정, 고시하지 않는 경우 폐기물처리시설설치촉진법 제17조 제3항 제2호의 단서규정에 따라 당해 폐기물처리시설의 설치·운영으로 인해 환경상의 이익에 대한 침해 또는 침해우려가 있다는 것을 입증함으로써 원고적격을 인정받을 수 있다고 판시하고 있다. 그러나 이러한 판례의 경향은 행정소송법상의 명문규정과 법치주의 관점에서 신중한 접근이 요구된다. 왜냐하면 이는 자칫 濫訴의 憂慮가 있을 뿐만 아니라, 個人的 公權의 法理를 形骸化할 수 있기 때문이다. 최근 독일연방행정법원의 판례를 고찰하면, 제3자의 보호와 관련하여 完全한 主觀化 또는 包括的인 主觀化를 부인하는 경향에 있다.[12]

---

7) 김명용, □도로교통소음 관련법제의 개선방안□, 한국법제연구원, 2004; 拙稿, "도로계획과 교통임밋시온", □토지공법연구□, 제18집, 511면 이하.

8) 이에 대한 명문규정은 없으나, 학설은 (i) 헌법 제10조의 행복추구권(金哲洙, □헌법학개론□, 2004, 409-410면), (ii) 헌법 제12조 제1항의 신체의 자유(許營, □한국헌법론□, 2004, 335면), (iii) 헌법 제10조 및 제37조 제1항의 열거되지 않은 자유와 권리의 보호(桂禧悅, □헌법학□(중), 신정판, 282면) 및 (iv) 헌법 제10조, 제12조 제1항 및 제37조 제1항(權寧星, □헌법학원론□, 2004, 412면)에서 찾고 있다.

9) 대법원 1975. 5. 13. 선고 73누96·97 판결.

10) 대법원 2001. 7. 27. 선고 99두2970 판결.

11) 대법원 2005. 3. 11. 선고 2003두13489 판결.

12) BVerwGE 52, 122/129.

이하에서는 이러한 문제의식을 가지고 現行 道路交通騷音法制의 現況과 問題點을 분석하고(Ⅱ), 獨逸과 日本의 立法例를 검토한 뒤(Ⅲ), 향후 道路交通騷音法制의 課題와 展望(Ⅳ)을 고찰하도록 한다.

Ⅱ. 現行 道路交通騷音 規制法制의 現況 및 規律內容

1. 騷音·振動規制法

현행 환경법제는 單一法典의 형식이 아니며 複數法體系를 취하고 있다. 우리나라의 환경법제는 1963년 제정된 公害防止法을 필두로 1977년의 環境保全法과 海洋汚染防止法의 제정 그리고 1990년 이후 環境政策基本法을 비롯하여 대기환경보전법, 수질환경보전법, 소음·진동규제법, 유해화학물질관리법, 환경오염피해분쟁조정법의 소위 '環境6法'이 제정되었다. 현행 환경법체계는 헌법 제35조의 환경권에 관한 헌법적 규정 이외에 환경정책기본법과 각종 분야별 환경개별법이 제정되어 있다. 그러한 분야별 환경개별법으로는 자연환경보전법, 토양환경보전법, 대기환경보전법, 수질환경보전법, 소음·진동규제법, 먹는물관리법 등이 있고, 사전배려원칙과 관련하여 環境·交通·災害등에관한影響評價法(소위 統合影響評價法)과 환경분쟁 처리를 위한 環境紛爭調整法 등이 제정되어 있다.[13] 이 가운데 소음규제에 관한 대표적인 법률적 근거로는 騷音·振動規制法이 있다. 소음·진동규제법은 1990. 8. 1. 법률 제04259호로 제정된 뒤 수차례의 개정을 거쳐 현재까지 존속하고 있다. 동법은 제9장 62개조와 부칙으로 구성되어 있다. 소음·진동규제법은 제2조 제1호에서 '騷音'을 "기계·기구·시설 기타 물체의 사용으로 인하여 발생하는 강한 소리"라고 정의하고, 공장소음·생활소음·교통소음·항공기소음으로 구별하여 규율하고 있다. 이는 제정당시의 형태 그대로 유지되고 있는 것이다. 그 밖에 최근에 점차 사회적 문제로 대두하고 있는 航空機騷音[14]을 규율하기 위해 별도의 장을 두고 있다(법 제42조). 이 가운데 도로교통과 관련된 내용은 주로 제4장 교통소음·진동의 규제에서 정하고 있다. 교통소음 규제의 주요한 내용은 다음과 같다.

---

13) 우리 환경법제의 역사적 발전에 대하여는 李尙圭, □환경법론□, 1998, 40면 이하.

14) 김포공항 주변 주민들이 국가와 한국공항공사를 상대로 항공기소음으로 인하여 정신적 피해를 입었다고 배상을 청구한 사건에서, 서울지방법원은 피고에게 배상판결을 내렸다(서울지방법원 2002. 5. 14. 선고 2000가합6945 판결).

1) 交通騷音規制地域의 指定

교통소음의 규율내용은 주로 市·道知事가 교통소음규제지역을 지정할 수 있도록 하고, 규제지역의 범위는 環境部令으로 정하도록 하고 있다(법 28조). 이러한 규제지역의 지정·변경은 고시하여야 한다.

소음·진동규제법 시행규칙 제36조 제1항 별표9에서는 (i) 國土의計劃및利用에관한法律의 규정에 의한 주거지역·상업지역 및 녹지지역, (ii) 國土의計劃및利用에관한法律의 규정에 의한 準공업지역, (iii) 國土의計劃및利用에관한法律의 규정에 의한 취락지구 및 관광·휴양개발진흥지구(관리지역에 한한다), (iv) 의료법 제3조의 규정에 의한 종합병원 주변지역, 도서관및독서진흥법 제2조의 규정에 의한 공공도서관주변지역 및 초·중등교육법 제2조 또는 고등교육법 제2조의 규정에 의한 학교의 주변지역 및 (v) 기타 환경부장관이 정온한 생활환경조성을 위하여 필요하다고 인정하여 지정·고시하는 지역을 교통소음규제지역에 포함시키고 있다. 또한 시·도지사는 제1항의 규정에 의한 교통소음 진동규제지역을 지정할 때에는 정온을 요하는 주요시설, 주거형태, 교통량, 도로여건, 소음·진동규제의 필요성 등을 참작하여 제37조의 규정에 의한 교통소음 진동의 한도를 초과하거나 초과할 우려가 있는 지역을 우선하여 규제지역으로 지정하여야 한다(시행규칙 제36조 제2항).

또한 규제지역안의 교통기관에서 발생하는 교통소음의 한도 역시 환경부령으로 정하도록 하고 있다. 구체적인 교통소음·진동의 한도는 施行規則에 위임하고 있다(시행규칙 제37조 별표 10 참조).[15] 또한 시장·군수·구청장은 자동차운행자에 대하여 도로교통법상의 속도제한, 우회 등의 필요한 조치를 지방경찰청장에게 요청할 수 있도록 하고 있다(법 제29조).

---

15) 소음진동규제법시행규칙 별표 10이 정한 '도로'의 교통소음 진동의 한도는 다음과 같다.

1. 도로

대 상 지 역	구 분	한 도	
		주 간(06:00-22:00)	야 간(22:00-06:00)
주거지역, 녹지지역, 관리지역 중 취락지구 및 관광·휴양개발진흥지구, 자연환경보전지역, 학교·병원·공공도서관의 부지경계선으로부터 50미터 이내지역	소음(LeqdB(A))	68	58
	진동(dB(V))	65	60
상업지역, 공업지역, 농림지역, 생산관리지역 및 관리지역 중 산업·유통개발진흥지구, 미고시지역	소음(LeqdB(A))	73	63
	진동(dB(V))	70	65

비고 1. 대상지역의 구분은 國土의計劃및利用에관한法律에 의한다.

2. 대상지역은 교통소음·진동의 영향이 미치는 지역을 말한다.

2) 防音施設의 設置(積極的 騷音防止措置)

그리고 시·도지사가 규제지역 안에서 자동차전용도로·고속도로 및 철도로부터 발생하는 소음이 환경부령이 정한 한도를 초과하여 주민의 정온한 생활환경이 침해된다고 인정하는 때에는 방음시설의 설치를 요청할 수 있도록 하고, 도로법 제2조 제1항의 규정에 의한 도로 중 학교·공동주택 기타 환경부령이 정하는 시설의 주변도로로부터 발생하는 소음의 경우에 준용하도록 하고 있다(법 제31조).

3) 製作車 및 運行車에 대한 規制

수입차를 포함한 제작차에 대하여는 대통령령이 정하는 소음허용기준에 적합하게 제작할 의무를 부과하고, 제작차에 대한 인증제 및 제작차의 소음검사 등을 규율하고 있다. 구체적인 소음허용기준은 경자동차·승용자동차·소형화물자동차 등 자동차의 종류별과 가속주행소음·배기소음 및 경적소음으로 구분하여 시행규칙에서 정하고 있다(시행규칙 별표 11 참조).

또한 자동차의 제작단계에서 소음허용기준에 적합하게 규제하는 것 이외에도, 현실적으로 소음문제를 야기하는 운행차에 대해서도 소음허용기준을 설정하고 있으며(법 제36조), 운행차의 정기검사 그리고 그 결과에 따라 운행차 소음허용기준을 초과하거나, 소음기나 소음덮개를 떼어 버리는 경우 또는 경음기를 추가로 부착한 경우에는 환경부령이 정하는 바에 따라 자동차의 소유자에 대하여 개선명령을 명할 수 있도록 하고 있다.

2. 國土基本法 및 國土의計劃및利用에관한法律

국토의 공간계획과 관련하여 중요한 법적 근거는 國土基本法과 國土의計劃및利用에관한法律[16]이다. 행정계획은 다단계로 구성되어 있다. 우선 종합계획으로서 국토 전체를 대상으로 하는 國土綜合計劃과 도 단위를 대상으로 하는 道綜合計劃이 있고, 그 아래에 특별시·광역시·시 또는 군(광역시의 군을 제외한다)의 관할구역을 대상으로 하는 市·郡綜合計劃이 있다. 또한 특정한 지역을 대상으로 하는 地域計劃(예컨대 수도권발전계획, 광역권개발계획)이 있다. 그 이외에 국토전역을 대상으로 하지만 특정부문에 대한 장기적인 발전방향을 제시하는 계획으로서 部門別計劃이 있다. 다만, 이러한 계획의 유형 가운데 "部分別計劃"이 綜合計劃(Gesamtplanung)인지 專門計劃(Fachplanung)인지는 분명하지 않다. 이는

16) 國土의計劃및利用에관한法律은 종래 都市地域과 非都市地域으로 二元化되어 관리·운영되던 도시계획법과 국토이용관리법을 통합하여 국토공간계획을 일원화한 것이다.

입법적 실수로 판단된다. 계획의 유형 중 전문계획과 종합계획의 구분이 점차 일반화되어 있으므로, 이를 기준으로 입법을 함에 있어 보다 세심한 주의가 요구된다. 독일의 도시계획법제는 이러한 구분에 따라 입법을 하고 있음은 주지의 사실이다.

이러한 空間計劃(Raumplanung)은 특히 事前配慮의 原則(Vorsorgeprinzip)[17]에 비추어 계획의 수립단계에서 도로교통소음의 저감방안을 고려하여야 한다. 이와 관련하여 국토기본법은 제2조에서 국토관리의 기본이념으로 '開發과 環境의 調和'를, 제5조에서는 '環境親和的 國土管理'를 강조하고 있으나, 개발이익과 환경보호이익을 최적화시킬 수 있는 구체적인 방안이나 조치에 대하여 전혀 규율하고 있지 않다.[18] 특히 도로교통소음에 있어서도 국토계획이나 도시계획에 있어서 단계적이고 체계적인 저감방안을 전혀 강구하고 있지 않다.

國土의計劃및利用에관한法律이 정하는 도시계획의 유형으로 廣域都市計劃, 都市基本計劃 및 都市管理計劃이 있다. 건설교통부장관 또는 시·도지사가 광역도시계획의 수립·변경하고자 하는 때에는 인구·경제·사회·문화·토지이용·환경·교통·주택 그 밖에 대통령령이 정하는 사항 중 당해 광역도시계획의 수립 또는 변경에 관하여 필요한 사항을 대통령령이 정하는 바에 따라 조사하거나 측량하여야 한다(법 제13조). 또한 도시기본계획의 경우에도 환경보전 및 관리에 관한 사항에 대한 정책방향이 포함되어야 한다(법 제19조). 특히 도시관리계획의 결정은 대외적인 구속력을 가지는 처분적 성질을 가진다. 도시관리계획은 교통에 관한 내용을 담고 있으나, 환경보전 특히 교통소음저감에 관하여 상위계획과의 연계방안을 고려하고 있지 않다(법 제2조 제4호).[19]

3. 環境政策基本法 및 環境·交通·災害등에관한影響評價法

環境政策基本法은 환경법상 3대 지도원칙 중의 하나인 事前配慮의 原則(Vorsorgeprinzip)을 이미 명문화시켜 놓고 있다(제1조, 제7조의2 참조). 사전배려의 원칙을 실현하기 위한 구체적인 도구로서 환경계획을 입법화하고 있다. 여기에는 국가환경종합계획, 환경보전중기종합계획, 시·도환경보전계획, 시·군·구환경보전계획이 있다. 그러나 10년마다

17) "事前配慮의 思想"은 1976년 독일연방정부의 환경보고서의 정치원칙으로서 처음 등장하였으나(BT-Drucks. 7/5684, S. 8), 현재는 환경보전의 -특히 환경계획에 있어서- 중심적인 지도상으로 등장하고 있다. Hoppe/Beckmann/Kauch, Umweltrecht, § 1 Rdn. 127 참조.

18) 다만, 환경정책기본법은 2002. 12. 30. 신설된 제7조의3에서 환경이익과 개발이익의 통합적 고려를 명시하고 있다.

19) 同旨見解: 김명용, 전게논문, 40면.

환경부장관이 수립하는 종합계획으로 국가환경종합계획에 수질환경보전, 대기환경보전 및 토양보전에 관한 사항이 포함되어 있으나, 도로교통소음방지에 관한 사항은 배제되어 있다(13조).

또한 環境·交通·災害등에관한影響評價法(이하 '統合影響評價法'이라 한다) 제4조 제1항 제5호에 의하면 도로건설은 영향평가대상사업이다. 이 가운데 교통영향평가는 건설교통부장관, 환경영향평가는 환경부장관으로 구분하고 있고, 여기에는 평가서의 협의가 필요하다(통합영향평가법 제17조 이하). 위 법률 역시 도로계획 및 건설시에 교통소음의 저감에 관하여는 충분히 고려하고 있지 않다.

4. 道路法·高速國道法 및 都市交通整備促進法

道路法은 10년 단위로 도로의 관리청이 도로정비기본계획을 수립하도록 하고 있으며, 이 기본계획에는 "환경친화적 도로의 건설방안"이 포함되어야 한다(동법 23조의2 제2항 제3호). 또한 고속국도의 정비를 도모하고 자동차교통망의 발전에 기여함을 목적으로 하는 高速國道法에는 도로교통소음과 관련된 규정이 존재하지 않는다. 그리고 교통시설의 정비를 촉진하고 교통수단 및 교통체계를 효율적으로 운영·관리하여 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진에 이바지함을 목적으로 하는 都市交通整備促進法 역시 도시교통정비기본계획의 수립시에 "환경친화적 교통체계의 구축"만을 언급하고 있다(동법 제5조 제2항 제2호 사목). 요컨대 도로관련법제 역시 도로건설이나 도시교통과 관련된 계획 수립에 있어서 선언적 의미만을 가지는 규정을 두고 있을 뿐, 도로교통소음의 저감이나 방지를 위한 구체적 조치를 담고 있지 않다.

5. 集會및示威에관한法律

集會및示威에관한法律 제12조의3에는 집회 또는 시위의 주최자가 확성기·북·징·꽹과리 등 기계 기구의 사용으로 타인에게 심각한 피해를 주는 소음으로, 대통령령이 정하는 기준을 위반하는 소음발생을 금지시키는 규정을 두고 있다(동조 제1항). 또한 소음으로 인한 시민들의 피해를 방지하기 위해 관할경찰관서장은 집회 또는 시위의 주최자가 제1항의 규정에 의한 기준을 초과하는 소음을 발생시켜 타인에게 피해를 주는 경우에는 그 기준 이하의 소음유지 또는 확성기 등의 使用中止를 명하거나 확성기 등의 一時保管 등 필요한 조치를 할 수 있다(동조 제2항). 위 규정에 의한 명령을 위반하거나 필요한 조치를 거부·

방해한 자는 6월 이하의 징역 또는 50만 원 이하의 벌금·구류 또는 과료에 처한다(법 제21조).

또한 2004. 1. 29. 개정 법률에서는 학교주변지역에서 집회 또는 시위로 인하여 學習權을 현저히 침해할 우려가 있는 경우에, 그 거주자 또는 관리자가 시설이나 장소의 보호를 요청하는 때에는 집회 또는 시위의 금지 또는 제한을 통고할 수 있다(법 제8조). 이 조항은 실제 과천정부종합청사에서 빈번히 개최되는 집회 또는 시위로 인한 소음으로 정부종합청사 주변의 학교가 수업을 정상적으로 진행하지 못하는 심각한 상황에 이르게 되자, 집회및시위에관한법률 제8조 제3항 제2호에 새로이 도입된 것이다.

6. 道路交通法 및 自動車管理法

道路交通法에는 운전자의 준수사항으로 정당한 사유 없이 다른 사람에게 피해를 주는 소음을 발생시키는 방법으로 자동차등을 급히 출발시키거나 그 속도를 급격히 높이거나 자동차등의 원동기의 동력을 차륜에 전달시키지 아니하고 원동기의 회전수를 증가시키는 행위 또는 반복적이거나 연속적으로 경음기를 울리는 행위를 금하는 내용을 정하고 있다(동법 제48조 제1항 제9호). 이 경우 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료의 형으로 벌하도록 하고 있다(동법 113조 제1호).

自動車管理法에서도 소음·진동규제법 제33조의 규정에 의한 제작차 인증을 받지 아니한 자동차 또는 제동장치에 석면을 사용한 자동차를 등록하고자 할 때에 시·도지사는 신규등록을 거부할 수 있다(동법 제9조 제5호 참조).

Ⅲ. 道路交通騷音 規制法制에 관한 比較法的 考察

1. 獨逸의 道路交通騷音法制

1) 聯邦임밋시온防止法

독일연방임밋시온방지법(Bundesimmissionsgesetz)은 교통소음방지와 관련하여, 제50조에서 計劃原則을 명시하여 사전배려의 원칙을 구현하고 있다. 즉 동 조항은 "空間的으로 중요한 計劃이나 措置의 경우에 특정한 용도를 위해 정해진 土地가 상호 정렬되어, 有害한

環境影響과 96/82/EG 지침 제3조 제5호의 의미의 중대한 사고에 의해 영업지역에서 야기되는 影響이 단지 또는 주로 주거에 사용되는 지역 내지 기타 보호가 필요한 지역에 가능한 한 回避되어야 한다.”고 규정하고 있다. 연방임밋시온방지법 제50조는 유해한 환경영향의 방지를 목적으로 하고 있으며, 특히 “機能分離原則(Grundsatz der Funktion-entrennung)”[20]과 “最適化命令(Optimierungsgebot)”[21]을 담고 있다.

또한 동법 제41조에서는 積極的 騷音防止措置가 규율되어 있으며, 이에는 소음방지벽이나 소음울타리 등이 속한다. 이 규정은 강행규정으로 파악되는 것이 보통이며, 연방임밋시온방지법 제1조의 목적규정으로부터 제3자 보호기능이 도출될 수 있다. 따라서 隣接住民(隣人)은 동법 제41조 제1항을 근거로 적극적인 소음방지조치를 청구할 수 있다. 또한 이러한 적극적 소음방지조치의 의미는 交通騷音防止令(16. BImSchV)[22]에 의해 구체화될 수 있다. 그 교통소음의 수인한계는 법규명령에 의해 확정된다(연방임밋시온방지법 제43조 참조).[23]

이러한 적극적 소음방지조치가 제대로 이루어지지 않으면 금전보상으로서 消極的 騷音防止가 고려된다. 이 소극적 소음방지조치에는 이중방음벽의 설치에 대한 금전보상이 속한다. 이는 이용에 障害를 주는 자와 障害를 받는 자 사이의 ‘衡量’(Abwägung, balancing), 즉 損益調整의 의미를 가진다.

그밖에 연방임밋시온방지법 제47의a조에서는 騷音低減計劃(Lärmminderungspläne)이 있다. 그러나 이 소음저감계획은 “環境計劃의 새로운 形式”[24]으로서 행정내부에 대해서만 구속력을 가진다.[25] 이와 같이 독일 연방임밋시온방지법상의 소음방지 내지 저감에 관련

---

20) Stich/Porger, BImSchG, § 50 Rdn. 3.

21) 拙稿, “이익충돌의 문제해결수단으로서 계획법상의 최적화명령”, □공법연구□ 제31집 제5호, 289면 이하.

22) 연방임밋시온방지령(16. BImSChV) 제2조에 의한 임밋시온 한계치는 다음과 같다(단위: dB(A)).

	주 간	야 간
병원, 학교, 요양소 및 양로원	57	47
순수하고 일반적인 주거지역 및 이주지	59	49
시내중심가, 촌락 및 혼합지역	64	54
상 업 지 역	69	59

23) 이러한 규정이 법치국가원리에서 파생되는 헌법상 명확성원칙에 반하는지가 논란이 되었으나, 현재 연방행정법원(BVerwGE 71, 150/154f.)과 연방헌법재판소(BVerfGE 79, 174/196)는 이를 합헌으로 보고 있다.

24) BT-Drucks. 11/4909, S. 23.

25) 독일 연방임밋시온방지법상의 소음방지의 구조와 체계에 관한 상세한 내용은 Nam-Chul Chung,

된 규정들은 체계적이고 단계적으로 규율되어 있기 때문에 "欠缺 없는 規律"(lückenlose Regelung)[26]로서 평가받고 있다.

2) 道路交通法規

獨逸 道路交通令(StVO) 제30조 제1항에서는 자동차의 이용시에 불필요한 소음을 금지시키고 있다(동조 제1호). 특히 자동차의 엔진을 불필요하게 공회전하거나 차문을 지나치게 시끄럽게 닫는 것도 금지된다(제2호). 그리고 폐쇄된 장소에서의 불필요하게 전·후진하는 것도 타인에게 방해가 된다면 금지된다(제3호). 이를 고의 또는 과실로 위반하면, 도로교통법 제24조에 따라 과태료에 처하도록 하고 있다(제49조 제1항 제25호).

2. 日本의 道路交通騷音法制

1) 環境基本法

日本 環境基本法은 1992년 환경정상회담에서 채택된 리오(Rio)선언과 21세기 행동강령(Agenda 21)의 영향으로 1993년 11월 19일에 제정된 것이다. 그러한 영향으로 일본 환경기본법은 특히 국제적 협력을 매우 강조하고 있다(동법 제5조 및 제32조 이하). 環境基本法 제2조 제3항에서는 '公害'의 개념을 정의하면서, 소음을 이 개념에 포함시키고 있다. 특히 제2장 환경보전에 관한 기본적 시책에서는 환경기본계획을 규정하고 있다(제2절). 이러한 환경기본계획에는 환경보전에 관한 총합적이고 장기적인 시책의 대강과 환경보전에 관한 시책을 총합적이고 계획적으로 추진하기 위해 필요한 사항을 정하도록 하고 있다(동법 제15조 2항). 특히 제5절에서는 국가가 강구하는 환경보전을 위한 시책으로 환경영향평가의 추진과 소음방지 등 공해방지를 위해 필요한 규제조치를 규정하고 있다.

2) 騷音規制法

日本 騷音規制法은 공장 및 사업장에 있어서 사업활동 및 건설공사에 수반하여 발생하는 상당한 범위에 걸친 소음에 대하여 필요한 규제를 행함과 동시에 自動車騷音에 관한 허용한도를 정하는 것 등으로 생활환경을 보전하고, 국민의 건강을 보호하는 데 이바지하는 것을 그 목적으로 한다(동법 제1조). 소음규제법은 크게 (i) 工場·事業場騷音의 규제,

---

Schutz vor Verkehrslärm bei Planungen und Genehmigungen von Bundesfernstraßen, Frankfurt/M. 2003, S. 91ff. 참조.

26) Nedden, DVBl. 1977, S. 265.

(ii) 建設作業騷音의 규제, (iii) 自動車騷音의 규제 및 (iv) 深夜騷音 등의 규제 등으로 구분된다. 이 가운데 자동차소음의 규제는 우선 자동차소음의 許容限度의 설정(제16조), 자동차소음상황의 常時監視(18조) 및 狀況의 公表(19조) 등을 통해 이루어진다.

3. 美國의 道路交通騷音法制

1) 國家環境政策法

美聯邦 환경정책의 기본법은 國家環境政策法(National Environmental Policy Act of 1969)이다. 이 법률의 목적은 인간과 환경의 생산적이고 쾌적한 조화를 고무시키는 국가의 환경정책을 선언하고, 환경과 생태계의 손해를 예방하거나 제거하려는 노력을 진작시키며, 인간의 건강과 복지를 고무하기 위한 것이다. 이 법을 흔히 "環境에 관한 權利章典"이라고 부르기도 한다. 위 법률은 크게 國家環境政策의 議會宣言(제1장)과 환경위원회(제2장)로 구성되어 있다. 특히 國家環境政策法에는 환경영향평가제도(EIA: Environmental Impact Assessment)가 도입되었다.[27]

2) 騷音規制法

1972년에 제정된 美國 騷音規制法(Noise Control Act of 1972)은 環境保護廳(EPA: Envirommental Protection Agency)을 설치하여 州 사이의 通商에 있어서 항공기소음과 열차 및 자동차의 소음기준을 개선하는 것을 목적으로 제정되었다. 1972년 10월 28일 닉슨 대통령이 서명한 이 새로운 법률은 환경보호청에 소음문제를 규제하기 위한 중요한 역할을 부여하였다. 환경보호청은 소음조사 및 통제에 있어서 모든 연방프로그램을 조정하는 책임을 지고, 주요한 소음의 원천으로 인정되는 모든 생산품에 대한 기준을 설정하였다. 이러한 입법에 포함되는 장비의 목록에는 建築, 交通(레크리에이션용 차량), 自動車나 엔진 그리고 전기 및 전자장치 등이 있다(42 U.S.C. 4905). 또한 연방항공청(Federal Aviation Agency)은 航空機騷音의 규율에 관한 권한을 가지고 있으나, 연방항공청에 대한 필요한 命令(regulation)을 환경보호청에게 권고할 것이 요청된다. 또한 소비영역에 있어서 환경보호청은 제품에 소음을 생산하는 특성과 소음저감의 효과에 관하여 라벨을 붙일 권한을 가지고 있었다.

聯邦交通省(Department of Transportation) 소속하에 있는 高速道路廳(Federal Highway Administration)은 고속도로소음(highway noise)의 규제와 관련하여, 차량에 대한 규제와 토

27) 洪準亨, □환경법□, 박영사, 2001, 186면.

지이용규제 및 고속도로의 계획·설계 등을 고려하고 있다.

(i) 우선 車輛에 대한 規制(motor vehicle control)는 연방환경청이 새 트럭이 만드는 소음에 관한 한계를 설정하는 명령을 발급함으로써 행해진다. (ii) 도로소음방지의 두 번째 전략은 土地利用統制(land use control)이다. 이는 현존하는 고속도로에 인접한 주민이 겪는 소음공해와 밀접한 관련이 있다. 이런 곳은 주로 미개간지이다. 이러한 경우에 소음에 덜 민감한 상업건물을 고속도로와 좀 더 멀리 떨어진 곳에 위치하는 거주지 사이에 위치하도록 함으로써 소음을 저감시키는 방법이다. (iii) 마지막으로 高速道路의 計劃 및 設計(highway planning and design)를 통해서 고속도로소음을 저감시키는 방법이 있다. 이 방식은 계획의 초기단계에서 이루어지는 것이다.

미국의 경우 고속도로관리청은 소음연구를 통해 계획하는 프로젝트가 소음문제를 야기하는 지를 확정하고, 소음한계치를 넘는 경우에는 일정한 조치를 강구하였다. 특히 고속도로의 계획에 있어서는 완충지대(buffer zone)를 설정하여 소음을 저감시킬 수 있다. 그러나 이러한 완충지대를 만들기 위해서는 넓은 토지를 수용하여야 하기 때문에 용이하지는 않다. 그 외에도 소음방지벽(noise barriers)을 만드는 방법도 가능하다. 이러한 소음방지벽은 목재, 콘크리트, 금속 등으로 만들어지며, 소음수치를 대략 10dB에서 15dB까지 줄일 수 있다고 한다.[28]

4. 英國의 道路交通騷音法制

英國의 소음관련법제는 대단히 先驅的이다. 영국에서는 이미 1960년에 소음규제입법의 嚆矢인 騷音輕減法(Noise Abatement Act)이 제정되었고, 그 후 이 법률은 1974년 公害規制法(Control of Pollution Act)에 흡수되었다.[29] 또한 1990년에 과도한 소음의 민원을 다루는 주요한 권한을 정한 環境保護法(Environmental Protection Act)이 제정되었고, 이는 1993년에 騷音 및 法令公害防止法(Noise and Statutory Nuisance Act)[30]에 의해 개정되었다. 그리고 현재 夜間에 주거지에서 발생하는 소음에 대해서는 1996년 제정된 騷音法(Noise Act)이 규율하고 있다. 영국의 소음관련법제는 주로 相隣關係에서 발생하는 문제를 해결하기 위하여 제정된 것으로 여겨진다.

28) http://www.fhwa.dot.gov/environment/htnoise.htm.
29) 李尙圭, 전게서, 167면.
30) http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1993/Ukpga_19930040_en_1.htm.

5. 유럽연합(EU)의 道路交通騷音法制

유럽공동체조약(EGV) 제6조는 '持續可能한 開發'의 장려를 위해 환경보호의 필요성을 규정하고 있다. 또한 유럽공동체조약 제174조 내지 제176조에는 포괄적인 유럽환경정책에 관한 권한이 부여되어 있다. 이를 통해 제1차적 공동체법 뿐만 아니라 제2차적 공동체법도 제정할 수 있다.

특히 유럽공동체법은 회원국의 내국법보다 우위에 있고,[31] 유럽법과 회원국법이 충돌하는 경우에는 유럽법이 適用優位(Anwendungsvorrang)을 가진다.[32] 유럽공동체 차원의 임밋시온(Immission)방지에 관한 무수한 규정이 존재하지만, 유럽공동체 指針(Richtlinie)은 실제 매우 중요한 역할을 담당한다(유럽공동체조약 제249조 제2항). 제2차 공동체법인 指針은 원칙적으로 직접적 효력을 미치지 않지만, 그 적용가능성을 위해 회원국의 내국법으로 規範的 轉換(normative Umsetzung)이 필요하다.[33]

유럽공동체 차원의 다수의 지침들은 주로 대기환경보전이나 하수보호 등과 밀접한 관련이 있고, 소음방지에 관한 지침들은 대체로 그 소음발생원에 제한되어 있다. 그 가운데 자동차[34]에서 발생하는 소음을 규제하기 위한 지침이 최초로 제정되었다.[35] 한편, 도로교통소음의 방지와 관련하여 유럽공동체지침 92/97/EWG에서 정하는 소음한계치는 매우 중요한 척도가 된다.[36] 유럽공동체법에 있어서도 公.私 프로젝트의 경우에 환경영향평가에 관한 지침이 이미 발급되었고,[37] 독일의 경우 현재 국내법, 즉 환경영향평가법(UVPG)으로 전환되어 있다.

유럽이사회는 유럽연합, 회원국 그리고 지방자치단체 차원의 책임공유에 기초한 소음정책에 대한 새로운 틀을 만들었다. 특히 정책입안자와 엔지니어 그리고 소음전문가들이 함께 費用便益分析(CBA: Cost-Benefit-Analysis)에 기초한 분석의 틀을 만들고 있다.[38]

---

31) EuGHE 1964, S. 1251ff.
32) BVerfGE 75, 223/244.
33) 그 規範的 轉換의 구체적인 尺度에 관하여는 Ingolf Pernice, Kriterien der Normativen Umsetzung von Umweltrichtlinien der EG m Lichte der Rechtsprechung des EuGH, EuR 1994, S. 325 ff.
34) Richtlinie 70/157/EWG(ABl. 1972 L 190/1).
35) 기타 소음발생원에 관한 지침은 노명준, □신국제환경법□, 법문사, 2003, 323-324면 참조.
36) Koch, Aktuelle Probleme des Lärmschutzes, NVwZ 2000, S. 494f.
37) Richtlinie 85/337/EWG(ABl. L 175/40ff.).
38) http://europa.eu.int/comm/environment/noise/home.htm.

Ⅳ. 現行 道路交通騷音 規制法制의 問題點 및 公法的 課題

1. 道路交通騷音 規律道具의 制限性 및 環境計劃道具의 導入

현행 소음·진동규제법에는 도로 등에서 발생하는 소음과 진동으로 인한 피해를 방지하고 소음과 진동을 적정하게 관리·규제함으로써 쾌적한 삶을 영위하는 것을 목적으로 하고 있다(제1조). 그러나 소음·진동규제법에는 그 규율도구가 대단히 제한되어, 주로 경찰질서법상의 일방적인 규율인 명령이나 금지 등의 권력적인 수단에 한정되어 있다. 즉 교통소음규제지역의 지정(28조), 방음시설의 설치요청(31조), 제작차 및 운행차에 대한 규제(32조 이하) 등을 규정하고 있을 뿐이다.

다만, 환경정책기본법 제7조의2는 행정계획 또는 개발사업에 있어서 사전배려의 원칙이 고려될 것을 규정하고 있다. 또한 동법 제12조 이하에서는 國家環境綜合計劃, 環境保全中期綜合計劃, 市·道환경보전계획 및 市·郡·區환경보전계획 등이 규율되어 있다. 環境計劃(Umweltplanung)은 사전배려(또는 사전예방)의 원칙을 실현하기 위한 중요한 도구이다. 근래에는 "騷音豫防"(Lärmvorsorge)이라는 개념이 등장하고 있다. 이는 예방적인 소음방지를 목적으로 한다. 독일환경법에서는 이러한 소음예방을 '騷音改良'(Lärmsanierung)과 구별하고 있다. 소음예방은 주로 도로의 신설이나 중대한 변경의 경우에 고려되는 것인 반면, 소음개량은 통상적으로 소음공해의 저감과 관련이 있다.[39] 소음예방은 도로계획, 특히 노선지정의 경우에 예견되는 소음공해를 사전에 고려하여야 한다. 이러한 사전배려의 원칙이 도로계획에서 고려되는 입법례로는 이하에서 설명하는 독일 연방임밋시온방지법 제50조를 들 수 있다.

2. 體系的이고 統一된 騷音防止시스템의 不在

위에서 살펴본 바와 같이 소음진동규제법 이외에 산별적인 규정이 있으나, 소음문제를 규율하기 위한 체계적이고 통일된 규율은 존재하고 있지 않다. 독일의 경우에는 이하에서 설명하는 바와 같이 計劃原則(Planungsgrundsatz)을 선언하고 있는 연방임밋시온방지법 제50조 이외에 적극적 소음방지조치와 소극적 소음방지조치에 대한 규정을 두고 있다. 이러한 규정은 우선 계획수립단계에서 소음방지를 사전에 고려하고, 2단계에서 騷音防止壁이

39) S. Strick, Lärmschutz an Straßen, S. 9f.

나 울타리 등과 같은 적극적인 소음방지조치를 취하며, 마지막으로 이러한 적극적 소음방지조치의 비용이 원래 의도한 목적에 비례하지 않는 경우에 金錢補償請求權으로서 소극적 소음방지가 검토된다. 이와 같이 단계적이고 체계적인 독일의 소음규제시스템은 현행법에서 긍정적으로 검토되어야 한다.

특히 현행 소음·진동규제법에는 위에서 언급한 소극적 소음방지조치에 대하여는 규율하지 않고, 소음방지시설의 설치와 같이 적극적 소음방지조치에 관하여만 규정하고 있다(31조 참조). 특히 현대분쟁은 다면적 법률관계를 특징으로 하므로, 公法上 相隣關係에 있어서 장해를 야기한 자와 장해로 인해 피해를 입은 자 사이의 計劃上 損益調整이 불가피하다. 이를 위해서는 금전보상청구권을 고려할 필요가 있다. 이 경우의 보상은 주로 실제 사용된 비용에 제한되며, 헌법 제23조와 공익사업을위한토지등의취득및보상에관한법률 등에 규정하는 공용수용에 대한 손실보상과는 구별되어야 한다. 그러한 의미에서 이는 調整的 補償義務 있는 內容制限規定 또는 調整的 補償附 內容制限規定(ausgleichspflichtig Inhalts- und Schrankenbestimmung)으로 이해되고 있다.[40]

3. 深夜騷音에 대한 規律

민사상 또는 공법상의 상린관계에서 특히 야간에 발생하는 소음의 피해는 중대하다. 현행 소음·진동규제법에는 여기에 관련된 규제조항이 존재하지 않는다. 한편, 日本의 騷音規制法 제28조는 '深夜騷音'에 관해 규율하고 있다. 즉 음식점영업 등에 관련하여 심야에 발생하는 소음이나 확성기를 사용하는 방송관련 소음 등의 규제에 관하여, 地方公共團體가 주민의 생활환경을 보전하기 위하여 필요가 있다고 인정되는 것은 당해 지역의 자연적·사회적 조건에 응하여 영업시간을 제한하는 등의 필요한 조치를 강구하여야 한다고 규정하고 있다. 그 밖에도 이미 언급한 바와 같이 1996년에 제정된 英國의 騷音法(Noise Act)이 이러한 相隣關係에서 발생할 수 있는 심야소음을 규율하고 있다. 이러한 외국입법례를 참고하면, 우리의 경우에도 심야에 발생하는 소음에 관한 규율이 필요하다고 판단된다. 현행 生活騷音·振動의 規制(제3장)에서 '심야소음'의 규제에 관한 조항을 추가로 신설하는 것도 충분히 가능하다.

---

40) Fritz Ossenbühl, Staatshaftungsrecht, 5. Aufl., S. 185; Hans D. Jarass, Schutzmaßnahmen und Ausgleichsentschädigung bei Planfeststellungen, DÖV 2004, S. 634; 拙稿, "독일법상 도로계획에 있어서 소극적 소음방지조치와 계획상 조정적 보상의 원칙", □토지보상법□ 제5집, 148면 이하.

Ⅴ. 맺음말

현대는 騷音의 時代이다. 이미 위에서 고찰한 바와 같이 소음으로 인하여 정신적·물질적인 피해사례가 증가하고 있다. 실제 중앙환경분쟁조정위원회가 설립된 1991년 이후부터 2005년 6월 사이에 접수하여 처리된 사건 중 86%는 소음·진동으로 인한 피해사례이다. 이는 소음문제의 심각성을 여실히 드러내는 것이다. 다만 여기에서는 주로 현행 道路交通騷音規制의 現況과 問題點을 분석하고, 공법적 관점에서 당면한 과제를 고찰하였다.

우선 현행 도로교통소음을 규제하는 법률을 살펴보면, 체계적이지 못하고 산별적인 규정이 많이 존재하고 있다. 이와 관련하여 독일의 연방임밋시온방지법 제50조 및 제41조 내지 제43조의 규정이 참고가 될 만하다. 둘째, 현행 소음·진동규제법에는 그 規律道具가 매우 제한되어 있다. 주로 경찰질서법상의 일방적인 규율수단인 명령·금지 등의 방식에 한정되어 있다. 따라서 사전배려의 원칙에 비추어 환경계획이나 토지이용규제 등의 방법을 통한 소음예방이 필요하다. 마지막으로 영국의 소음법이나 일본의 소음규제법(제28조)에서 볼 수 있는 深夜騷音의 규제가 필요하다. 사견으로는 생활소음의 규제에서 이를 규정하는 것도 검토할 수 있다고 본다. 마지막으로 행정상 패러다임(paradigm)의 변화로 인하여 公法上 相隣關係의 문제가 점증할 것으로 예상된다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 현행 법령에 제3자 보호와 관련된 규정을 명시하는 방안을 적극적으로 검토하는 노력이 필요하다.

주제어 : 소음규제, 환경계획, 임밋시온, 교통소음, 야간소음

【참 고 문 헌】

金明龍, “도로교통소음 관련법제의 개선방안”, 한국법제연구원, 2004.

노명준, □신국제환경법□, 법문사, 2003.

鄭南哲, “도로계획과 교통임밋시온”, □토지공법연구□ 제18집.

鄭南哲, “이익충돌의 문제해결수단으로서 계획법상의 최적화명령”, □공법연구□ 제31집 제5호.

安法榮, □交通騷音Immission과 民事責任□, 법문사, 2001.

李尙圭, □환경법론□, 법문사, 1998.

環境部, □환경백서 2004□.

洪準亨, □환경법□, 박영사, 2001.

Hans D. Jarass, Schutzmaßnahmen und Ausgleichsentschädigung bei Planfeststellungen, DÖV 2004, S. 634

Hoppe/Beckmann/Kauch, Umweltrecht, § 1 Rdn. 127.

Jan Hendrik Dietrich/Christian Kahle, Leben mit Lärm? Beurteilung der Verkehrs-lärmproblematik, DVBl. 2005, S. 961.

Koch, Aktuelle Probleme des Lärmschutzes, NVwZ 2000, S. 494f.

Fritz Ossenbühl, Staatshaftungsrecht, 5. Aufl., S. 185;

I. Pernice, Kriterien der Normativen Umsetzung von Umweltrichtlinien der EG m Lichte der Rechtsprechung des EuGH, EuR 1994, S. 325ff.

Rebentisch/Lange-Asschenfeld/Ising, Gesundheitsgefahren durch Lärm, 1994, S. 21ff.

Soell, in: Salzwedel, Jürgen(Hrsg.) Grundzüge des Umweltrechts, Berlin 1982, S. 335f.

Stich/Porger, BImSchG, § 50 Rdn. 3.

S. Strick, Lärmschutz an Straßen, 1998, S. 9f.

【Abstract】

A Study on the Traffic Noise Regulation

Chung, Nam Chul

A current issue of important environmental issues is “noise regulation.” In modern society a noise problem comes to be serious gradually. First of all, the legislation about noise regulation, especially “Noise and Vibration Regulation Act” is not sufficient and effective. In relation to comparative law approach a Public Nuisance Control Act of the federal Republic of Germany(for example § 50, §§ 41-43 BImSchG) recommendable. Secondly regulatory instruments are very limited in the “Noise and Vibration Regulation Act.” In particular the instruments of environmental planning is necessary. Today it is important to prevent traffic noise in stage of road planning. In addition, night noise regulation becomes serious. Finally, the Environmental Protection Agency must pursue also to find a proper solution about it.

Key Words: noise regulation, environmental planning, nuisance, traffic noise, night noise