

# 騒音·振動에 관한 規制法制\*

蔡羽奭\*\*

## 《 차 례 》

- I. 처음에
- II. 騒音·振動規制의 關聯法制
- III. 規制의 限界
- IV. 日本의 騒音·振動規制法
- V. 判例의 動向
- VI. 맺음말

## I. 처음에

산업화와 도시화가 가속함에 따라 환경오염의 피해가 끊임없이 발생하고 있다. 환경상의 생활침해의 형태는 매우 다양하고 복잡하게 나타나고 있으나, 그 가운데 소음·진동으로 인한 침해가 매우 심각한 것으로 밝혀지고 있다.

예를 들면 환경상의 분쟁으로 나타난 환경피해의 원인 가운데 압도적으로 많은 사건은 소음·진동에 관한 사안으로 알려지고 있다. 중앙환경분쟁조정위원회가 제공하고 있는 구체적인 통계<sup>1)</sup>에 따르면 1991년 7월에 설립된 이후 2005년 6월 30일까지 처리한 1,130건의 환경피해원인 가운데, 86%에 해당하는 1,130건이 소음·진동으로 인한 사안이다.

소음·진동의 발생 원인으로 살펴보면 도로건설공사 및 하수처리장의 설치, 아파트 건설에 따른 소음 및 진동에 의한 피해, 비행장소음, 공장소음, 대형음식점의 환풍기 소음, 고속도로 및 각종 도로에서 발생하는 교통소음 등 실로 다양한 생활피해가 제기되고 있다.

이에 따라 소음·진동을 둘러싼 이해관계인의 참여한 대립도 다양하게 전개되어, 환경

\* 본 연구는 숭실대학교 교내연구비 지원으로 이루어진 것임.

\*\* 숭실대학교 법학과 교수

1) <http://edc.me.go.kr/bunjang/user/index.html>

분쟁의 당사자에 있어서도 지방자치단체와 주민, 기업과 주민간의 분쟁, 공기업과 주민간의 분쟁, 주민과 주민과의 분쟁 등 매우 다각화되고 있다고 할 수 있다.

이와 같은 상황에도 불구하고 소음·진동에 관한 법제적 연구는 활발하게 이루어지고 있다고 할 수 없다. 대부분 법적 문제가 발생하면 궁극적으로 사법적 판단으로 해결하는 소송제도에 의존하고 있는 것이 현실이다. 이러한 사실은 그 동안 환경상의 생활침해를 이유로 이의를 제기하는 것은 그다지 용이한 일이 아니기 때문이라는 현실적 배경이 있다고 할 수 있다. 더구나 소음과 진동으로 인한 피해에 대하여 권리구제를 요구하는 사례는 거의 없었다고 할 수 있고, 있다고 하더라도 민사상의 생활방해금지를 요구하는 사안에 지나지 않았다. 그러나 최근의 상황은 급격하게 변화하여 소음에 관한 민원사례가 적지 않게 발생하고 있으며, 그 대표적 형태가 소음과 진동을 발생시킬 우려가 있는 혹은 발생하고 있는 원인자에게 직접 이의를 제기하는 것이 아니라, 관할행정청에 이의를 제기하여 원인자에게 행한 허가 및 인가에 대해 취소를 구하는 소송으로까지 전개된 사안도 발생하고 있는 실정이다.

이에 본고는 소음·진동으로 인한 환경상의 생활침해를 어떻게 규제하고 있는가에 대해서 우선 법제적인 현황을 개괄적으로 검토하여 보고, 실제적으로 소음 등으로 발생된 환경상의 침해에 대해 사법부는 어떠한 태도를 취하고 있는가에 대해 정리하여 보고자 한다.

## II. 騒音·振動規制의 關聯法制

### 1. 法制에 관한 概觀

#### 1) 環境政策基本法

환경정책기본법 제3조에 의하면, 소음·진동에 의한 피해는 환경오염의 일종으로 정의하고 있다. 즉 동 조항 4호에 의하면 “환경오염은 사업활동 기타 사람의 활동에 따라 발생하는 대기오염, 수질오염, 토양오염, 해양오염, 방사능오염, 소음·진동, 악취, 일조방해 등으로서 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 상태를 말한다”라고 정의하고 있다. 그 이외 동법률 제19조에 의하면, 국가 및 지방자치단체는 소음·진동 및 악취의 방지를 위한 시설 등 환경보전을 위한 공공시설의 설치·관리를 위한 필요한 조치를 하여야 한다고 정하고 있다. 또 제20조에 의하면 정부는 환경보전을 위해 환경오염의 원인이 되는 소음·

진동에 대하여 필요한 규제를 해야 한다고 규정하고 있다.

## 2) 騒音・振動規制法

소음·진동에 의한 환경피해를 방지하기 위해 일반법으로서 1990년 8월 1일에 소음·진동규제법을 제정하였다. 동법 제1조에 의하면, ‘공장·건설공사장·도로·철도 등으로부터 발생하는 소음·진동으로 인한 피해를 방지하고 소음·진동 등을 적정하게 관리·규제함으로써 모든 국민이 정온한 환경에서 생활할 수 있게 함을 목적으로 한다. 동법 제2조 1호에 의하면 “소음”이란 기계·기구·시설 기타 물체의 사용으로 인하여 발생하는 강한 소리를 말하고, “진동”이란 기계·기구·시설 기타 물체의 사용으로 인하여 발생하는 강한 흔들림이라고 정의하고 있다.

한편, 소음·진동규제법에 의하면 소음·진동에 대한 규제대상을 크게 4가지로 분류하고 있다고 볼 수 있다. 즉 공장소음·진동, 생활소음·진동, 교통소음·진동, 항공기소음으로 나누고 있다.

우선 공장소음·진동에 관한 규제에 대한 주요내용을 살펴보면 다음과 같다. 제8조 제1항에 의하면 소음·진동배출시설(이하 배출시설이라 한다)을 설치한 공장에서 배출되는 소음·진동의 배출허용기준은 환경부령으로 정하도록 하고 있다. 이 때 소음·진동배출시설이란 소음·진동을 발생하는 공장의 기계·기구·시설 기타 물체로서 환경부령으로 정하는 것을 말한다. 배출허용기준은 소음·진동규제법시행규칙 제6조를 근거로 하여 별표 4로 정하고 있다.

또한 제9조 제1항에 의하면, 배출시설을 설치하고자 하는 자는 시장·군수·구청장에게 신고하여야 하고, 학교 또는 종합병원의 주변 등 대통령령이 정하는 지역에서는 허가를 받도록 하고 있다. 또 제10조에 의하면 배출시설의 설치 또는 변경에 대한 신고 혹은 허가를 받은 자가 배출시설을 설치하거나 변경할 때에는 소음·진동방지시설<sup>2)</sup>을 설치하여야 한다.

제15조에 의하면 시장·군수·구청장은 소음·진동의 정도가 배출허용기준을 초과할 때에는 배출허용기준 이하로 내려가는데 필요한 조치(이하 개선명령이라 한다)를 취할 것으로 명할 수 있으며, 제18조에 의하면, 일정한 경우에 배출시설의 설치허가의 취소, 신고대상시설에 대한 배출시설의 폐쇄명령, 6개월 이내의 조업정지를 명할 수 있도록 하고 있다. 또한 제19조 제1항에 의하면 시장·군수·구청장은 신고 또는 허가 없이 배출시설을 설

2) 소음·진동방지시설 등은 소음·진동규제법 시행규칙 제3조에 근거한 별표 2에 의한 것으로 예를 들면 소음기, 방음덮개시설, 방음창 및 방음실시설, 방음외피시설, 방음벽시설 등을 말한다.

치·운영하는 자에게는 배출시설의 사용 중지를 명하여야 하며, 소음·진동의 정도가 배출허용기준 이하로 내려갈 가능성이 없다고 인정되는 경우 등은 배출시설의 폐쇄를 명하여야 한다.

생활소음·진동의 규제내용을 살펴보면, 제25조에 의하여 소음·진동을 발생하는 공사로서 특정 공사를 시행하고자 하는 자는 시장·군수·구청장에게 신고하도록 하고 있다. 제23조에 따라 시장·군수·구청장은 일정한 규제대상과 규제기준에 따라 생활소음을 규제하는데, 제26조 제1항에 따르면 이러한 규제기준을 초과하는 소음·진동을 초과하는 경우에는 필요한 조치를 취할 수 있도록 하고 있으며, 이러한 조치명령을 이행하지 않는 때에는 공사의 중지 또는 폐쇄를 명할 수 있도록 하고 있다.

교통소음·진동의 규제내용을 살펴보면, 제28조 제1항에 따라 특별시장·광역시장 또는 시장·군수는 교통기관으로 인하여 발생하는 소음·진동을 규제할 필요가 있다고 인정되는 지역을 교통소음·진동규제지역으로 지정할 수 있으며, 제30조에 따라 시장·군수·구청장은 이러한 규제지역 안을 통행하는 자동차를 운행하는 자에 대하여 도로교통법에 의한 속도의 제한·우회 등의 필요한 조치를 하여 줄 것을 지방경찰청장에 요청할 수 있도록 하고 있다. 또한 제31조 제1항에 의하면, 특별시장·광역시장 또는 시장·군수는 교통소음규제지역 안에서 자동차전용도로·고속도로 및 철도로부터 발생하는 소음·진동이 규제한도를 초과하여 주민의 생활환경이 침해된다고 인정하는 때에는 스스로 방음·방진시설을 설치하거나, 혹은 시설관리기관의 장에게 방음·방진시설 등 필요한 조치를 할 것을 요청할 수 있도록 하고 있다. 또한 제33조 제1항에 의하면, 자동차제작자는 자동차를 제작하고자 하는 경우에 미리 제작차에 대해 소음허용기준에 적합하다는 환경부장관의 인증을 받도록 하고 있다.

항공기소음에 대한 규제에 있어서는 제42조 제1항에 따라 환경부장관은 항공기소음의 한도를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하는 경우에는 관계기관의 장에게 방음시설의 설치 기타 항공기소음의 방지를 위해 필요한 조치를 요청할 수 있도록 규정하고 있다. 한편 동조 제3항에 의하면 제1항에 의한 조치는 항공기소음규제에 관한 다른 법률이 있으면 그 법률이 정하는 바에 따르도록 하고 있다.

### 3) 그 외의 主要法令

학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률에 따르면, 학원은 교육환경 및 보건위생상 적합한 장소에 설립하고 각종의 시설을 갖추어야 하는데(동법 제8조), 동법 제9조 제1항 7호에 의하면, 소음·진동규제법의 규정에 의한 생활소음규제기준에 적합한 방음시설을 갖

추도록 하고 있다.

항공법 제107조에 따라 건설교통부장관은 항공기에 의한 소음피해의 방지를 위해 소음피해방지대책을 수립·시행할 수 있으며, 또한 제108조 제1항에 의해 건설교통부장관은 항공기에 의하여 발생하는 소음의 정도에 따라 기준을 설정하여야 하고, 동법 제109조 제1항에 따라 건설교통부장관은 소음기준 및 저소음운항절차의 위반여부에 따라 소음부담금을 부과징수할 수 있도록 하고 있다. 한편, 제109조 2에 의하면 건설교통부장관·사업시행자 또는 공항시설관리자는 항공기소음피해방지대책사업을 위해 소음피해방지대책위원회를 구성하고 운영할 수 있다고 하고 있다.

대통령령으로 제정된 주택건설기준 등에 관한 규정 제9조 제1항에 의하면, 공동주택을 건설하는 지점의 소음도가 건설교통부장관이 환경부장관과 협의하여 고시하는 소음측정기준에 의하여 65데시벨 이상인 경우에는 공동주택의 건설지점의 소음도가 65데시벨 미만 이 되도록 해야 한다고 규정하고 있다. 한편 동 규정 제14조 제3항에 의하면, 공동주택의 바닥은 각 층간 바닥충격음에 있어서 경량충격음이 58데시벨 이하, 중량충격음은 50데시벨 이하가 되도록 해야 한다고 규정하고 있다.

## 2. 法制上の 몇 가지 問題點

환경정책기본법 제13조에 의하면 국가환경종합계획에 포함되어야 할 내용을 구체적으로 정의하고 있는데, 이러한 내용들 가운데 동조 제4호에 의하면 환경보전 목표의 설정과 이의 달성을 위한 사항에 관하여 단계별 대책 및 사업계획을 수립하도록 되어 있으나, 이러한 사업계획에는 소음·진동에 관한 사항은 포함되어 있지 않다. 이에 따라 환경보전중기 종합계획(제14조의 2), 시도 환경보전계획(제14조의 3), 시·군·구 환경보전계획(제14조의 4) 등의 각종 환경계획에도 포함되지 않는다. 이러한 각종의 환경계획은 국가 및 지방자치단체의 장이 토지의 이용 또는 개발에 관한 계획을 수립할 때 고려사항을 필요로 하며, 나아가 국가 및 지방자치단체의 장이 토지의 이용 및 개발에 관한 사업의 허가인 가승인·면허 등을 하는 경우에 고려해야할 사항으로 되어 있기에 매우 중요한 의미를 담고 있다. 그럼에도 불구하고 소음·진동에 관한 사항은 제외한 이유는 명백하지 않다.

환경보전계획의 단계에서 소음·진동에 관한 사항이 포함되어야 함은 물론, 계획에 있어서 시민들이 참여할 수 있는 제도적 장치가 충분히 보장되어야 한다.<sup>3)</sup> 특히 환경보호의 문제는 행정계획의 단계에서 시민참여나 행정관청의 참여를 통해 계획의 정당성 및 형량

3) 채우석, 「행정계획의 위법성」, 『토지공법연구』 제10집, 2000, 213면.

의 합리화를 이루고자 하는 독일의 경우<sup>4)</sup>는 많은 참고가 될 것이다.

무릇 환경계획이란 환경정책의 체계적, 통합적 전개를 목적으로 하는 행정계획으로, 지역주민들의 환경에 관한 견해와, 지역의 사회적·자연적 특수성을 고려하여 환경정책의 목표, 목표달성을 위한 정책방침, 그 방침에 따른 개별적 시책을 체계화하는 것으로 알려져 있다.<sup>5)</sup> 이런 의미에서 소음·진동에 의한 환경오염의 문제를 환경계획의 내용에 포함해야 하는 것은 당연하다고 할 수 있다.

소음·진동규제법에 있어서도 법제상 몇 가지 문제가 제기될 수 있다. 예를 들면 교통소음·진동의 경우 제30조에 의한 자동차 운행의 규제와 제31조에 의한 방음방진시설의 설치 등에 관한 규제를 구분하여 명문화할 필요가 있는지에 관해 의문이 있을 수 있다. 즉 제30조에 의하여 교통소음·진동을 규제하기 위한 수단으로 도로교통법에 의하여 지방경찰청에게 일정한 조치를 취하여 주도록 하는 요청과, 제31조에 의한 시설관리기관의 장에게 일정한 필요한 조치를 요청할 수 있는 것과 어떠한 차이가 있는지가 명백하지 않다. 또한 조문내용이 명백하지 않아 해석상 논란이 제기될 수 있다. 제30조에 의한 필요한 조치는 속도의 제한·우회 등에 대한 조치에 한정되는 것인지, 그렇지 아니하고 속도의 제한·우회가 예시규정이라고 하면 어느 경우에 까지 필요한 조치를 요청할 수 있는 것인지 모호할 수 있다. 또한 제31조에 의한 시설기관의 장에 대한 요청에 있어서도 마찬가지로 어느 정도의 필요한 조치를 요청할 수 있는지 명백하지 아니하다. 이러한 명문의 조항을 근거로 규제조치들이 적절하게 행사될 수 있는지 그 실효성에 대해 의문이 제기될 수 있다.

항공소음에 관한 규제 및 피해대책을 위해, 앞에서 언급한 바와 같이 소음·진동규제법 및 항공법의 명문규정이 있으나, 소음피해를 줄이고 실질적인 소음피해지역의 주민들을 지원하기 위한 제도로써 충분히 기능을 발휘하기에는 한계가 있는 것으로 보여 진다. 예를 들면 항공소음에 대해 환경부 장관의 규제권한이 직접적으로 행사될 수 있어야 하며, 소음부담금의 사용목적이 더욱 분명하여야 하고, 항공기소음피해방지를 위한 사업계획도 더욱 구체적으로 명문화하여야 할 필요가 있다고 생각한다.

4) 정남철, 「도로계획과 교통임팩트」, 『토지공법연구』 제18집, 2003, 511면.

5) 淺野直人, 「日本の環境管理計劃と課題」, 『ジュリスト』 1015号, 1993, 65頁.

### Ⅲ. 規制의 限界

#### 1. 環境被害의 多様化

빠른 속도로 진행되고 있는 산업화 및 도시화로 인하여 환경상의 피해는 다양한 내용으로 표출되고 있다. 이에 대해 적절하게 대처할 수 있는 법과 제도가 충분히 마련되었다고 할 수 없다. 소음·진동으로 인한 민원이 매년 증가하고 있으며,<sup>6)</sup> 소음·진동의 배출업소도 날로 증가하는 추세이고, 특히 서울 등 도심지역의 아파트 재건축 등으로 인한 공사장소음, 사업장소음, 확성기 소음 등의 생활소음이 급격하게 증가하고 있으며, 그 외에 공장소음, 교통소음, 항공기소음에 대한 민원이 다발하고 있다. 지역별로는 서울 등 수도권 및 광역시에 민원발생이 집중하고 있다. 이는 소음·진동의 문제가 도시의 광역화와는 불가분의 관계라는 것을 보여주는 것이다.

#### 2. 開發政策의 優位

관련 법규가 정비되어 있다고 하더라도 개발과 성장이 중심이 되는 정책이 우선적으로 결정되기 때문에 환경오염을 예방하고 환경피해를 규제하기 위한 제도가 제대로 집행되지 않아 많은 갈등을 초래하고 있다. 기업 등 산업활동의 주체들도 환경오염에 관한 방지시설을 설치하고 운영하기 보다는 벌금이나 과태료를 지불하는 것이 오히려 경제적으로 비용이 덜 들기 때문에 적극적으로 법에서 규정하는 시설을 설치하려고 하지 않는다.

개발사업이 공공사업 내지는 공익사업에 해당하는 경우에는 사업의 유용성을 판단하는데 개인이나 단체 등의 이해당사자가 관여하거나 혹은 이해당사자가 사업의 공공성을 파악하는 데에 참여할 기회를 갖는다는 일은 거의 없다고 할 수 있다. 공공사업의 실시는 사업주체에 의한 독자적인 정책판단이고, 이에 대해 이의가 있는 경우에는 사후에 사법구제에 맡겨져 있다.<sup>7)</sup> 따라서 공공개발사업에 있어서 환경상의 피해를 우려한 이해당사자들이 참여하는 법적 제도는 거의 마련되어 있지 않다고 할 수 있다.

6) 환경부가 16개 시도 소음·진동관리시책 추진실적을 평가한 결과 2000년 이후 소음·진동을 둘러싼 민원은 급격하게 증가하고 있으며, 2004에는 전년 대비 13% 증가한 2만 97567건으로 집계되었다. 환경부, 시도별 추진실적 평가(2004년 소음·진동관리시책), 2005.

7) 山田洋, 「公共事業と環境保護」, 『法律時報』 1997年10号, 18頁.

### 3. 騒音·振動 規制의 限界

소음·진동에 관한 규제의 내용을 개괄적으로 검토하여 보면, 배출허용기준의 설정, 배출시설에 대한 신고 및 허가제도, 개선명령, 폐쇄명령 이외에, 환경부장관의 일정한 소음·진동배출허용기준을 초과하는 경우 관계기관의 장에게 일정한 조치를 취하여 줄 것을 요청하는 제도가 마련되어 있다고 할 수 있다. 이에 따라 환경부장관이 직접적인 규제권한을 갖는 것에는 일정한 한계를 가지고 있다고 할 수 있다. 또한 환경부의 조직구성을 살펴봐도 소음·진동을 담당하는 부서가 독립되어 있는 것이 아니라, 대기보전국 내의 교통환경관리과 및 생활공해과 내에서 분할되어 대기와 함께 관할되어 있다.

도로건설에 의한 과도한 소음·진동을 발생시키는 경우 관계행정청에 의한 규제방법은 있다. 그러나 지역주민들이 직접적인 이의를 제기할 수 있는 방법에는 한계가 있다. 물론 지역주민들이 건설사업자시행자에게 사적인 이의를 제기한다거나, 한편으로 관계행정청에 진정을 제기하거나, 혹은 청원법에 의한 청원을 제기하는 방법을 생각할 수 있다. 독일의 법제에서는 직접적으로 소음방지조치를 요구하는 청구권을 가지고 있다고 한다.<sup>8)</sup> 소음방지청구권을 명문으로 규정하는 것도 의미가 있다고 할 수 있다. 또한 독일의 경우에는 도로에 대한 소음방지조치를 통한 적극적 소음방지가 기술적으로 불가능한 경우 혹은 소음방지조치의 비용이 비례하지 않을 경우에는 도로건설자는 소극적 소음방지조치에 대한 손실보상을 보증하여야 할 의무가 있다고 한다.<sup>9)</sup> 일반적으로 도로건설사업자와 인근지역주민들과의 협의에 의해 보상을 결정하는 우리의 관행과는 달리 독일의 경우에는 법제적으로 정비하고 있다고 할 수 있다. 이에 관한 연구도 활발하게 진행되어야 할 것이다.

한편, 도로가 공물로서 공적목적에 제공되어 사용되는 경우, 여러 가지 환경상의 피해가 발생되고 있다.<sup>10)</sup> 특히 자동차로 인한 소음 등의 환경피해는 가장 심하게 나타나는 피해의 하나로 알려지고 있지만,<sup>11)</sup> 이에 대한 주된 규제는 앞에서 살펴본 바와 같이 소음·진동규제법 및 도로교통법이라 할 수 있다. 그러나 이러한 법규에 의한 소음 규제는 그

8) 김명용, 「도로교통소음 관련법제의 개선방안」, 한국법제연구원, 2004, 85면.

9) 전계서, 85면.

10) 대기오염의 가장 주된 원인으로는 자동차에서 배출되는 배기가스로 인한 오염이 가장 심각한 것으로 알려져 있는데, 이로 인하여 도로의 설치와 관리에 대한 인근주민들의 법적 분쟁은 적지 않게 발생하고 있다. 채우석, 「대기오염의 법규제적 동향」, 『환경법연구』 제25권 1호, 2003, 463면.

11) 외부소음 중 가장 크게 들리는 소리와 가장 듣기 싫은 소리는 역시 자동차소음으로 알려지고 있다. 박병진·주진수, 「공동주택의 환경소음실태와 차음기준에 관한 연구」, 『도시 및 환경연구』 제5집, 1990, 3면.

실효성에 있어서 한계를 드러내고 있다. 예를 들면 교통소음·진동규제지역으로 지정된다고 하여도 규제지역에 대한 관리의 소홀로 말미암아 많은 어려움이 있는 것으로 지적되고 있다.<sup>12)</sup>

또한 경범죄처벌법에 의하면 지나친 소음 등으로 이웃생활에 피해를 주는 자에게 과태료를 처하고 있는데, 이에 대해 독일의 경우를 사례로 들어서 소음으로 인한 생활방해에 대해 과중한 벌금 등의 규제로 강화해야 한다는 주장도 제기되고 있다.<sup>13)</sup> 그러나 경범죄처벌법의 강화로 이웃 간의 소음을 실효적으로 규제할 수 있을지는 의문이 제기된다. 생활소음의 경우 우리의 소음·진동규제법에 의하면 공사만을 염두에 두고 규정되어 생활소음에 대한 규제에는 한계가 있다고 보여 진다. 최근 주택문화의 변화로 공동주택이 증가하여 소음으로 인한 이웃 간의 마찰, 이동행상들의 확성기, 종교단체활동, 시위·집회 등 각종 생활소음에 대한 규제에 대해 조금 더 적극적인 방법도 생각하여 볼 수 있다. 이와 관련하여 생활소음에 대하여는 일본과 같이 경범죄처벌법에 의한 규제를 강화하는 방법도 채택할 수 있다고 생각된다.

한편, 항공소음에 관하여는 소음피해방지대책을 수립하거나, 소음피해방지대책사업을 추진하기 위해 항공기소음피해방지대책위원회를 구성한다는 명문의 근거는 가지고 있으나, 소음피해방지대책사업의 구체적 내용을 명시하지 않아서 과연 어떠한 대책사업이 포함될 것인가에 관하여는 위원회에 전격적으로 위임되어 있다고 할 것이다. 이와 관련하여 선진 외국과 같이 항공기소음방지를 위한 특별법의 제정을 주장하는 견해도 있으나,<sup>14)</sup> 적어도 항공법 내에서 항공기소음을 방지하기 위한 피해방지대책사업의 일환으로 지역주민에 대한 손실보상, 지역주민들과의 협의과정 등에 관한 내용이 다루어져야 할 것이다.

#### IV. 日本의 騷音·振動規制法

일본의 경우 환경기본법에 따라 소음·진동을 전형적인 공해의 일종으로 보고<sup>15)</sup>, 우리

12) 김명용, 전계서 145-146면.

13) 신창현, 「환경분쟁의 원인과 제도개선방안」, <http://edc.me.go.kr/bunjang/user/pds/report>, 2001, 12면. 참고로 경범죄처벌법 제1조 26호에 의하면, 악기·라디오·텔레비전·전축·확성기·전동기 등의 소리를 지나치게 크게 내거나 큰소리로 떠들거나 노래를 불러 이웃을 시끄럽게 한 사람은 10만원 이하의 벌금, 구류 또는 과료의 형으로 벌한다고 규정하고 있다. 따라서 행정질서벌인 과태료가 아닌 형사벌로 규제하고 있는 점을 유의해야 할 것이다.

14) 박헌목, 「항공기의 소음에 관한 고찰」, 경성대학교 논문집 제14집 3권, 1993, 183면.

와는 달리 일반법으로서 소음규제법과 진동규제법을 별도로 규정하고 있다. 이하 소음규제법과 진동규제법의 주요내용을 간략하게 정리하여 보기로 한다.

## 1. 騒音規制法制

지방자치단체에 제기되는 진정건수가 가장 많은 것은 소음으로 인한 공해라고 한다. 소음에 관한 규제는 애초에 지방자치단체의 조례에 따라 이루어졌지만, 일반법으로 1968년에 소음규제법이 제정되고, 이외에 개별법을 통해 규제되고 있다. 즉 건설소음, 공장소음 및 자동차소음은 소음규제법, 자동차소음에는 특별법으로 도로운송차량법, 항공기소음은 특정공항주변항공기소음대책특별조치법 등, 新幹線소음은 철도영업법, 생활소음은 경범죄법 등에 따라 규제되고 있다.<sup>15)</sup>

1999년 개정된 소음에 대한 환경기준에 따르면, ‘소음영향에 관한 옥내지침(이하 옥내지침)’, ‘일반지역의 환경기준(이하 일반지역)’, ‘도로에 접하고 있는 지역의 환경기준(이하 도로지역)’으로 크게 나누고, 옥내지역 내에 일반지역은 주간은 45dB 이하, 야간은 35dB 이하, 도로에 접한 지역은 주간은 45dB 이하, 야간은 40dB 이하로 되어 있다. 일반지역은 특히 정운을 요하는 지역에는 주간 50dB 이하, 야간은 40dB 이하로, 주로 주거용으로 되어 있는 지역에는 주간 55dB 이하, 야간은 45dB 이하로, 상당수의 주거와 병행되는 사업, 공업용으로 되어 있는 지역에는 주간 60dB 이하, 야간은 50dB 이하로 되어 있다. 한편, 도로지역은 주로 주거용으로 되어 있는 지역은 주간 60dB 이하, 야간은 55dB 이하, 주로 주거용지역 및 상당수의 주거와 함께 상업, 공업용으로 되어 있는 지역은 주간 65dB 이하, 야간은 60dB 이하로 되어 있으며, 간선교통도로의 접하는 공간에는 주간 70dB 이하, 야간은 65dB 이하로 되어 있다.

소음규제법에 따라 주택밀집지역, 병원, 학교주변 등 생활환경을 보전하는 지역을 지정하여 규제할 수 있도록 하고 있으며(제3조), 특정공장 등에 관한 규제가 있다. 특정공장 등에 관한 규제에 있어서는 都道府縣知事が 지역을 지정하고 규제기준을 정하여야 하며(제4조 제1항), 지정지역내에서 특정공장 등을 설치하고 있는 자는 규제기준을 준수하여야 한다(제5조). 특정건설작업에 관한 규제에 있어서, 건설공사를 시공하려고 하는 자는 소음방지의 방법 등을 기재한 사항을 市町村長에게 신고하여야 한다(제14조 제1항). 시정촌장

15) 일본의 환경기본법 제2조 제3항의 공해에 대한 정의에 의하면, 공해란 사람의 활동에 따라 발생하는 것이고, 상당정도 광범위하게 피해가 발생할 것과, 전형적인 공해로 대기, 수질, 토양, 소음, 진동, 지반침하, 악취에 따라 사람의 건강과 생활환경을 침해하는 것으로 이해하고 있다.

16) 山1村恒年, 環境法入門, 昭和堂, 2002, 109-110頁.

은 지정지역 내에서 시행되는 특정건설사업에서 발생하는 소음이 環境大臣이 정하는 기준<sup>17)</sup>에 적합하지 아니함으로 인하여 주변의 생활환경에 현저한 손해가 발생한다고 인정되는 경우에는 소음방지의 방법을 개선하고, 작업시간을 변경해야한다고 권고할 수 있다(제15조 제1항).

제16조 제1항에 의하면 자동차소음에 대해 환경대신은 자동차소음의 허용한도를 정해야한다고 규정하고 있다. 또한 제17조 1항에 의하면 시정촌장은 자동차소음이 환경성령에서 정하는 한도를 넘어 생활환경에 현저한 손해가 발생하는 경우에는 도로교통법을 근거로 하여 도도부현 공안위원회에 일정한 조치를 취하여 줄 것을 요청하도록 하고 있으며, 제3항에 의하면 시정촌장은 도로부분의 구조개선, 기타 자동차소음의 감소에 대해 도로관리자 혹은 관계 행정기관의 장에게 의견을 제출할 수 있도록 하고 있다. 아울러 제18조 1항에 의하면 도도부현지사는 자동차소음의 상황을 상시 감시해야한다.

그 외 항공기소음규제에 대해서는 소음기준적합증명제도를 채택하여 항공법 제20조에 따라 성령에 정한 기준에 적합한 경우에만 증명서를 교부한다. 항공기소음에 대한 환경기준은 WECPNL(가중등가평균감각소음레벨) 주거용지역은 70 이하, 그 외의 지역으로 통상 생활을 보전하는 지역에서 75 이하로 한다. 또한 공항주변정비대책에 대해서는 ‘공공용비행장 주변에 있어서 항공기소음에 따른 장애방지 등에 관한 법률’이 있고, 동법에 따라 항공기의 이착륙경로, 시간, 항행방법 등을 고시로 지정할 수 있도록 하고 있다(제3조). 또한 ‘특정공항주변항공기소음대책특별조치법’이 제정되어 이에는 新東京國際空港이 지정되어 있는데, 항공기소음장애의 방지와 합리적 토지이용으로서 ‘방지지구’로 지정되고, 이곳에서는 건축 등이 제한되고 있다. 한편, ‘방위시설주변의 생활환경의 정비에 관한 법률’에 따라 장애방지행위의 조성(제3조), 주택방음공사의 조성(제4조), 이전보상 등(제5조), 손실보상(제13조 이하) 등에 관하여 규정하고 있다.<sup>18)</sup> 기타 연도에 접한 건물을 정비하여 소음을 차단하기 위한 법률로 제정된 ‘간선도로의 연도정비에 관한 법률’이 있다. 도시계획에 연도정비계획을 포함하고, 토지의 형질변경제한, 건축제한을 부과하는 신고제도를 마련하고 있다.

17) 규제기준은 제1종구역~제4종구역으로 나누고 주간은 오전 7시 또는 8시부터 오후 6시~8시까지로 하고, 아침은 오전 5시~6시부터 7시~8시로 하고, 저녁은 오후 6시~8시부터 오후 9시~11시까지로 나누어 정하고 있다. 이 때 1종구역이란 양호한 주거환경을 보전하기 위해 특히 정온의 유지가 필요한 지역, 제2종구역이란 주거용으로 제공하기 위해 정온의 유지가 필요한 지역, 제3종지역이란 주거용과 함께 사업, 공업용의 구역으로서, 그 구역에서 주민의 생활환경을 보전하기 위해, 소음발생을 방지할 필요가 있는 구역, 제4구역이란 주로 공업용으로 제공되는 구역으로, 그 구역에서 주민의 생활환경을 악화시키지 않기 위해 현저한 소음발생을 방지할 필요가 있는 구역을 말한다. 前掲書 113頁.

18) 前掲書 115-116頁.

## 2. 振動規制法制

진동에 관하여는 과거 공장법, 시가지건축법 등에서 부분적으로 규제하고 있었으나, 지방공공단체의 조례에 의한 규제에 대처하다가 공해대책기본법에서 공해의 일종으로 정의되고, 이에 따라 1976년에 진동규제법이 제정되었다. 진동규제법은 크게 나누어 공장·사업장(특정공장) 등에 관한 규제, 특정건설작업에 관한 규제, 교통도로진동으로 나누어 규제하고 있다. 우선, 특정공장 등에 관한 규제에 있어서, 동법 제3조에 따라 도도부현지사는 주거가 집합하고 있는 지역, 병원 또는 학교주변지역, 기타지역에 진동을 방지하기 위한 지역을 지정할 수 있도록 하고 있다. 또한 도도부현지사는 환경대신이 정하는 기준의 범위 내에서 규제기준을 설정해야 하도록 규정하고 있다(제4조 제1항). 한편, 지정지역내에 공장 또는 사업장에 특정시설을 설치하려는 자는 진동방지의 방법 등의 사항을 시정촌장에게 신고하여야 한다(제6조 제1항). 제9조에 따라 신고한 특정공장 등에서 발생하는 진동이 규제기준에 적합하지 않는 경우에는 계획변경경고(제9조), 개선권고(제12조 제1항), 개선명령(제12조 제2항)을 부과할 수 있다.

지정지역내에서 특정건설공사를 시공하려는 자는 환경성령에서 정하는 바에 따라 진동방지의 방법 등의 사항을 시정촌장에게 신고하여야 한다(제14조). 시정촌장은 특정건설작업에서 발생하는 진동이 환경성령에서 정하는 기준에 적합하지 않음에 따라 주변의 생활환경이 현저하게 손상되는 경우에는 진동방지의 방법을 개선하고, 작업시간을 변경해야할 것을 권고할 수 있다(제15조 제1항).

도로교통진동에 대해서, 시정촌장은 지정지역내의 도로교통진동이 환경성령에서 정하는 기준을 초과함에 따라 도로주변의 생활환경이 현저하게 손상되는 경우에는 도로관리자에게 도로교통진동의 방지를 위한 포장, 유지 혹은 수선의 조치를 취하도록 요청하고, 또는 도도부현공안위원회에 대해 도로교통법의 규정을 근거로 하는 조치를 취하여 줄 것을 요청할 수 있다(제16조 제1항).

## 3. 日本法制의 特徵

일본의 경우 우리와는 달리 소음과 진동을 분리하여 별개의 법제를 가지고 있다는 점이 크게 다르다고 할 수 있다. 또한 소음의 분류에 있어서 우리의 소음·진동규제법이 규정하고 있듯이, 공장, 생활, 교통, 항공기 소음으로 나누고 있는데 대해, 일본의 소음규제법은 건설, 공장, 자동차소음으로 나누고, 자동차, 항공기, 생활소음은 특별법으로 규제하

고 있는 점에서 크게 다르다고 할 수 있다.<sup>19)</sup>

일본의 소음규제에 관한 법제는 우선 소음과 진동에 관한 규제가 거의 동일한 기준에 의해 이루어지고 있는 우리의 법제와는 달리 소음과 진동을 별개의 공해로 보고 그 개별법을 달리하고 있고, 기준도 달리하고 있는 점은 우리의 경우와 크게 다르다고 할 수 있다. 한편, 환경기준에 있어서도 매우 구체적으로 설정되어 있다고 하는 점도 우리와 크게 다르다고 할 수 있다. 예를 들면 소음에 관한 환경기준도 지정된 지역 및 시간에 따라 또는 지정지역의 구분에 따라 매우 상세하게 구분하여 설정되어 있다고 할 수 있다. 특히 환경소음의 평가방법에 있어서 우리나라는 국제표준화기구(ISO)의 환경기준 및 독일과 같이 하루 중의 시간대를 구분하여 소음도 기준을 설정하고 있는 반면, 일본의 경우에는 소음 표시제, 저소음 건설기계의 지정제도와 더불어 소음이 많이 발생하는 특정건설작업을 항타기·항발기, 못·징박기 기계, 착암기, 공기압축기 등으로 구분하여 소음도 기준을 달리하고, 하루 중 최대작업 시간, 연속 최대작업일수 등 세부적인 규제기준을 마련하고 있는 점이 특징이라고 지적되고 있다.<sup>20)</sup>

한편, 자동차소음에 관한 규제에 있어서는 우리의 지방자치단체의 장의 규제가 더욱 적극적으로 행사될 수 있다. 우리의 경우 도로교통법을 근거로 하여 지방경찰청장에게 요청하여 소음방지를 위한 대책을 강구하도록 하는 방법과 동시에 경우에 따라서는 스스로 방음, 방진시설을 설치할 수 있도록 하는 적극적인 방법을 채택하고 있는 반면, 일본의 경우에는 자동차소음에 관한 구체적인 기준을 설정하여 놓고는 있으나, 도도부현공안위원회에 조치를 취하여 줄 것을 요청한다거나, 혹은 도로관리자 및 관계행정기관의 장에게 의견을 진술하는 정도에 머무르는 소극적인 방법을 채택하고 있다고 할 수 있다. 다만 지방자치단체의 장이 소음의 상황을 상시 감독할 수 있는 근거를 마련하여 놓고 있는 것은 우리의 경우와는 다른 특색이라고 할 수 있다.

항공기 소음규제에 관하여 다양한 법률이 정비되어 있는 점도 주목하여야 할 필요가 있다. 우리의 경우 국방부가 용역을 의뢰하여 가칭 ‘군용비행장 등 소음피해 방지 및 주변지역지원에 관한 법률’ 안을 준비하였지만 부처협의 단계에서 심의 중에 있는 것으로 알려지고 있다.<sup>21)</sup>

19) 학문적인 분류에 따라 차이가 있을 수 있으나, 과거의 분류에 의하면, 교통소음·진동, 공장소음·진동, 건설공사소음·진동, 일반소음 등으로 나누고, 일반소음의 내용으로는 일상생활환경에서 발생하는 소음을 의미한다고 하였다. 山田幸男·成田頼明編, 公害行政法講座, きょうせい, 1977, 80-82頁.

20) 최정민·이경형·박형덕, 「건설소음과 관련한 환경분쟁조정 사례 연구」, 산업기술연구소(창원대학교) 논문집 제15집, 2001, 89면.

21) 신창현, 전계서 13면.

## V. 判例의 動向

최근에 들어서 소음·진동을 둘러싼 많은 소송이 제기되어 사법적 쟁점이 된 경우가 적지 않게 발생하고 있다. 본 장에서 이러한 소송들 가운데 주요 사안을 정리하여 최근의 판례의 동향을 검토하여 보고자 한다.

### 1. 空港 및 射擊場 騒音

김포공항에서 발생하는 소음으로 인하여 발생한 주민들의 피해는 사회통념상 수인한도를 넘는 것으로서 김포공항의 설치·관리에 하자가 있다고 하여 국가배상을 인정한 사안이다.<sup>22)</sup> 즉 대법원은 ‘김포공항 주변지역의 소음과 관련하여서는 항공법시행규칙 제271조의 공항소음피해예상지역(제3종구역)으로 분류되는 지역 중 85 WECPNL 이상의 소음이 발생하는 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법성을 띠는 것으로 봄이 상당하다고 할 것인데, 이 사건 선정자들의 거주지역이 이에 해당하므로 김포공항을 설치·관리하는 국가는 이에 대하여 손해를 배상할 책임이 있다’고 판단하였다. 한편, 대법원은 소음으로 인한 피해가 생명이나 신체에 관련된 것이 아니고 정신적 고통이나 생활 방해 정도에 그치는 경우에 침해행위에 고도의 공공성이 인정되는 때에는 가해자의 면책이 인정되는 경우도 있을 수 있으나, 일반인이 공해 등의 위험지역에 접근할 당시 그러한 위험이 존재하는 사실을 알 수 없는 경우가 많고, 위험지역에 이주하였다고 하더라도 위험의 존재를 인식하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 과실상계에 준하여 손해배상액의 산정에 감액사유로 볼 수는 있으나, 그것만으로 피고의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 되거나 책임이 소멸한다고는 볼 수 없다고 판단하였다.

매향리 사격장에서 발생하는 소음에 대해 지역주민들이 사격장의 설치 또는 관리의 하자를 이유로 국가배상을 청구한 사안<sup>23)</sup>이 있다. 본 사안에서 대법원은 ‘매향리 사격장의 이용에 따르는 피해 정도가 인근주민들인 원고들의 수인한도를 넘어서는 것이어서 영조물의 설치·관리에 하자가 있다고 함이 상당하다’고 판단하였다. 동 사안에서 대법원은 침해행위에 상당한 고도의 공공성이 인정되는 때에는 가해자의 면책을 인정하여야 하는 경우도 있다는 것을 전제하면서도, 일반인이 공해 등의 위험지역에 이주하여 거주하는 경우 위험에 접근할 당시에 그러한 위험이 문제가 되지 않았고, 그러한 위험이 존재하는 사실

22) 대판 2005. 1. 27, 2003다49566.

23) 대판 2004. 3. 12, 2002다14242.

을 정확히 알 수 없었으며, 위험의 존재를 인식하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 그 책임이 감면되지 아니한다고 판시하였다.

본 판례의 특징은 매향리 사격장의 사용은 국가안보를 위한 고도의 공익성을 갖고 있더라도 소음은 피해자들의 수인한도를 넘는 것이고, 침해의 정도는 정신적 고통이나 생활 방해의 정도에 그쳐야 한다는 것이다. 한편 소음으로 인한 피해의 위험이 있다는 사실을 알고도 거주하고 있다고 하더라도, 그러한 피해를 용인한 것을 볼 수 없다는 의미를 명확히 밝힌 것이다.

## 2. 道路工事騒音

도로공사로 인하여 소음과 진동의 발생, 일조량의 감소 등으로 비닐하우스의 농작물 재배가 불가능하므로 영농손실금을 지급하도록 청구한 사안<sup>24)</sup>이 있다. 본 사안에서 대법원은 구 공공용지의 취득 및 손실보상에 관한 특례법 시행규칙 제23조2에서 공공사업의 시행으로 인하여 산지나 하천 등에 둘러싸여 경작이 불가능하게 된 경우에는 공공사업시행지구에 편입되는 농경지에 대하여는 보상한다고, 시행규칙 제29조에서는 공공사업시행지구에 편입되는 농경지에 대하여는 영농손실금을 지급한다고 규정되어 있는데, 이 사건의 비닐하우스 부지와 같이 공공사업의 시행으로 인하여 소음과 진동의 발생, 일조량의 감소 등으로 기존에 재배하고 있는 국화 등을 재배하는 비닐하우스 부지로는 부적당하다고 하더라도 다른 농작물을 재배하는 데에는 별다른 지장이 없어 보이는 경우까지 포함하는 것이 아니므로, 시행규칙 제23조2의 규정을 유추 적용하여 실농보상을 할 수는 없다고 판단하였다.

다음은 고속도로의 확장공사로 발생하는 소음·진동으로 인하여 도로에 인접한 양돈장이 피해를 받고 폐업하여, 이에 대해 한국도로공사를 상대로 하여 손해배상을 제기한 사안이다. 하급심에서 법원은 양돈장에 지나는 구간에 방음벽을 설치하더라도 양돈업을 계속함에 여전히 지장을 가져올 것이고, 도로공사의 시행과 이후 도로의 유지·관리에 있어서도 아무런 위법성이 없으며, 양돈업을 못하게 될 결과를 예견하고 어떠한 조치를 취하여야 할 의무가 존재하지 않으므로 배상책임은 있지 않다고 판단하였다.<sup>25)</sup> 그러나 대법원은 소음·진동으로 인한 침해의 정도가 사회통념상 일반적으로 수인한도를 넘어선 것으로 보고, 한편 환경오염에는 소음·진동으로 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 것도 포함

24) 대판 2004. 1. 27, 2002다21967.

25) 서울고법 1999. 8. 25, 98나36155.

되므로 사업자에게 귀책사유가 없더라도 특별한 사정이 없는 한 이를 배상할 책임이 있다고 판단하였다.<sup>26)</sup> 즉 대법원은 소음·진동에 의한 환경침해에 있어서도 전통적인 수인한 도론을 적용하고, 한편 환경정책기본법에서 명문으로 규정하고 있는 무과실책임주의를 적극적으로 받아들였다고 하는데 커다란 의미가 있다고 생각된다.

### 3. 騒音 등으로 인한 認許可事業拒否

다음은 택시운송사업자의 차고지와 운송부대시설을 증설하는 내용의 자동차운송사업계획변경인가 신청에 대하여 구청장이 교통행정 및 주거환경의 등의 공익을 이유로 인가거부의 처분을 결정하자, 이에 대해 소송을 제기한 사안<sup>27)</sup>이다.

대법원은 원고의 제2차고가 설치될 경우 원고 소속 택시들이 주민들의 통행로를 자주 운행하고, 차고 내에서 차량을 정비함으로 인하여 분진과 소음을 발생시키고 환경오염물질을 배출하는 등 교통·주거환경 및 교육환경을 저해한다는 이유를 들어 신청을 거부한 처분이 이익교량의 원칙에 반한다거나 재량권을 남용한 것이라 할 수 없다고 판단하였다.

또한 원고가 과거에 인가를 받은 채광계획과는 다른 채광계획변경인가를 신청하였는데 이에 대해 관할도지사가 자연경관의 훼손 등의 환경보전을 이유로 신청을 거부하는 처분을 하자, 소를 제기한 사안<sup>28)</sup>이 있다.

본 사안에서 대법원은 변경인가를 신청한 채광예정지가 단양 제1팔경인 구봉팔문지역에 소재하여 자연경관이 수려한 지역으로 보전할 가치가 있고, 또는 계획상의 채광수송로가 마을 중심부를 통과하게 되어 주민의 식수오염, 소음, 먼지 등 공해발생의 우려가 있다는 사유를 들어 불인가 처분한 것은 적법하다고 판단한 원심을 그대로 지지하였다. 그 외에도 광물채취를 위한 산림훼손허가를 신청한 사안에서도 법원은 법규의 명문의 규정이 없다고 하더라도, 혹은 일정한 기준이 없더라도 환경에 미치는 제반사정을 고려하여 공익침해의 우려가 현저한 경우 관할관청이 허가를 하지 않을 수 있다고 판시한 사례도 있었다.<sup>29)</sup>

이와 같은 사례들은 주민들의 환경상의 이익을 공익으로 보고 개인의 영업이익보다 우선한다는 판단을 한 것이다.

26) 대판 2001. 2. 9, 99다55434.

27) 대판 2000. 5. 26, 98두6500.

28) 대판, 2000. 4. 25, 98두6555.

29) 대판 1993. 5. 27, 93누4854.

#### 4. 建築物工事騒音

건축물의 신축으로 인하여 인근 주민들의 일조권, 사생활침해, 시야차단으로 인한 압박감, 소음, 분진, 진동 등에 의한 침해가 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘어선다고 하여 손해배상책임을 인정한 사안<sup>30)</sup>이 있다. 이 때 수인한도의 기준은 피해의 성질 및 정도, 피해이익의 공공성과 사회적 가치, 가해행위의 태양, 가해행위의 공공성과 사회적 가치, 방지조치 또는 손해회피의 가능성, 공법적 규제의 위반여부, 지역성, 토지 이용의 선후관계, 교섭경과 등의 모든 사정을 고려하여 판단하여야 한다고 보고 있다.

한편, 학교주변의 아파트신축공사에 대한 공사중지가처분이의사건이 있다. 이 사안에서 원심 법원<sup>31)</sup>은 헌법상 ‘환경권’은 사람이 인간다운 생활을 영위함으로써 인간으로서의 존엄을 유지하기 위하여 요구되는 인간의 생래적인 기본권의 하나로 자연적 환경은 물론 사회적 환경도 포함된다고 보고, 환경이익을 누리고 있는 구성원은 환경이 부당하게 파괴될 우려가 있는 경우에는 ‘환경이익의 부당침해방지권’을 가진다고 보았으며, 대학교에 인접한 건축물의 신축공사에 의해 대학교의 경관, 조망이 훼손되고, 조용하고 쾌적한 교육환경이 저해되며, 소음의 증가 등으로 교육 및 연구활동이 방해받게 되어 수인할 정도를 넘어선다면 민법 제217조 생활방해금지 조항에 해당하는지의 여부와 관계없이 소유권에 기하여 방해의 제거나 예방을 청구할 수 있다고 인정하고, 한편 구체적인 사법상의 법률규정이 없더라도 환경권 또는 불법행위 및 인격권에 근거하여 방해배제를 청구할 수 있다고 보았다. 이에 대해 대법원<sup>32)</sup>은 이러한 판단의 논리가 잘못이 있더라도 그와 같은 잘못은 판결에 영향을 미치지 못한다고 하여 판단을 하지 않았으나, 대학교가 받게 될 교육환경 등의 침해가 사회통념상 수인한도를 초과한다고 판단한 원심의 판결을 지지하였다.

#### 5. 原告適格

다음으로는 이른바 원고적격과 관련된 사례들을 검토하여 보기로 한다. 우선 건설회사가 주택건설사업에 필요한 콘크리트조립구조제조업종의 공장의 설립을 위해 공업배치 및 공장설립에 관한 법률에 따라 공장설립입지지정을 승인 받았다. 이에 인근토지소유자 및 지역주민들은 환경상의 침해이익을 이유로 하여 당해 승인처분을 취소하는 소를 제기하였

30) 부산지법 1997. 7. 3, 96가합7055.

31) 부산고법 1995. 5. 18, 95카합5.

32) 대판 1995. 9. 15, 95다23378.

다. 이에 대해 대법원은 공장설립인접예정지에 인접한 마을과 주위 토지 및 그 지상의 묘소가 분진, 소음, 수질오염 등의 해를 입을 우려에서 벗어나는 것과 같은 이익은 그 입지 지정승인처분의 근거법률에 의하여 보호되는 직접적이고 구체적인 이익이라 볼 수 없으므로 처분의 취소를 구할 원고적격이 없다고 보았다.<sup>33)</sup> 한편 시멘트 하치장을 설치하기 위한 농지전용을 허가한 처분에 대해 지역주민들이 소음 분진 등을 생활침해가 있다는 사유를 근거로 당해 처분의 무효를 확인하는 소를 제기한 사안<sup>34)</sup>에서도 법원은 원고적격이 없다고 하였다.

## 6. 産業災害

다음으로는 사업장의 소음으로 인하여 근로자가 난청 등의 산업재해를 받은 사안들이 발생하였다. 우선 회사의 판금작업장에서 판금공으로 일하던 원고가 작업장의 소음으로 인하여 난청에 이르자 회사를 상대로 손해배상을 청구한 사안<sup>35)</sup>이 있다.

이에 대해 법원은 원고가 노동부 고시에 정한 소음의 허용기준치를 초과하거나 이에 육박하는 판금작업시에 발생하는 강렬한 소음에 장기간에 걸쳐 반복적, 계속적으로 노출됨으로써 감각신경성난청에 이환되었다할 것이고, 피고 회사가 소음에 의한 재해발생방지를 위한 필요한 제반조치를 취하지 아니한 과실이 있다고 하여 손해를 배상할 책임이 있다고 판단하였다.

또한 광업소에서 근무하는 근로자의 손해배상사건<sup>36)</sup>에 있어서도 법원은 배상책임을 적극적으로 인정하고 있다. 즉 대법원은 근로자가 강렬한 소음이 발생하는 착암기 등을 사용하여 밀폐된 굴진막장에서 작업하는 경우, 사업주로서는 근로자의 업무상 질병 등 산업재해의 위험으로부터 안정하게 보호하여야 할 주의의무를 부담하고, 소음성난청은 업무상 질병의 하나로 법정되어 있고 실제로도 발병률이 높았던 점에 비추어 굴진광부들의 청력 손실의 장애의 위험 개연성은 상당히 높았다면, 산업재해예방을 위해 필요한 주의의무를 다하지 못한 사용자는 근로기준법이나 산업재해보상보험법 등에 의하여 보상은 받는 것을 별도로 하더라도 사업주로서 불법행위의 책임을 면할 수 없다고 판시한 바 있다.

33) 대판 1995. 2. 28, 94누3964.

34) 대판 1995. 1. 17, 95구18538.

35) 서울지법 1992. 4. 29, 90가합79548.

36) 대판 1989. 8. 8, 88다카33190.

## 7. 檢討

1990년대 이후 사회의 각계각층에서 자신들의 권익을 주장하는 목소리가 확대되었고, 이러한 상황에서 가장 두드러진 변화 가운데 하나가 환경권에 관한 의식이라고 할 수 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이, 소음진동과 관련한 주요 사례에서도 다양한 권리주장이 제기되고 있다. 과거에는 예상할 수 없었던 사안들이 발생하고, 이에 따른 사법부의 역할도 매우 활발해 졌다고 할 수 있다. 예를 들면 매향리사격장사건을 통해서도 이해할 수 있듯이, 수십 년 전부터 관행으로 행하여져 왔던 사격연습에 대해 지역주민들의 피해배상을 요구하며 소송으로까지 전개된 것으로 이러한 변화의 상징적 모습을 대표하는 사안이라고 할 수 있다. 이에 대해 사법부는 미군사격장이 고도의 공공성이 있다고 인정하고 있음에도 적극적으로 배상책임을 인정하였다. 특히 군사적 공공성 등의 고도의 공공성을 이유로 수인한도를 넘거나 또는 특별한 희생을 일부에게만 요구하는 것은 헌법정신에 어긋난다고 하였던 우려<sup>37)</sup>와는 달리 법원은 고도의 공공성에도 불구하고 지역주민들의 생활침해는 수인한도를 넘는다고 하여 배상을 인정하였던 점에서 커다란 의미가 있다고 생각된다. 그 외에 많은 사안에서도 소음과 진동으로 인한 생활환경의 침해부분에 대해 배상책임을 인정하기도 한 사실은 우리 사회가 환경문제를 바라보는 시각의 변화를 실증적으로 깨닫고 있다고 할 수 있다.

한편, 소음과 진동에 대한 명문의 규정과 일정한 기준이 없다고 하더라도 관할행정청은 공익상 필요한 경우에는 각종 인허가 신청을 거부할 수 있다는 판단을 하기도 하였다. 심지어 하급심이기도 하지만 대학교주변의 아파트공사가처분의사건에서 보았듯이, 헌법상 환경권에는 환경이익의 부당침해방지권도 포함된 것으로 이해하고 혹은 인격권으로 보기도 하였으며, 또한 물권적 지배권인 소유권을 근거로 하여 환경에 의한 생활방해를 배제할 수 있다고 판시하였던 것도 주목해야할 것이다.

과거 공장에서 나는 매연, 소음, 악취로 인하여 부동산의 시가가 하락하였다는 이유를 들어 소를 제기한 사안<sup>38)</sup>에서, 대법원은 소주 공장에서 나는 매연, 소음 등으로 인한 부동산의 시가가 하락하였다는 사실만으로는 소유자에게 손해가 발생하였다고 볼 수 없다고 판단하였던 바, 이러한 사례를 비추어 보면, 최근 법원의 견해는 커다란 변화를 보이고 있다고 할 수 있다.

37) 이경주, 「매향리소음피해소송의 헌법실천적 의의와 과제」, 『법학연구』 제4권, 2001, 179면.

38) 대판 1968. 11. 19, 68다1522.

## VI. 맺음말

사회의 급격한 산업화와 더불어 발생하는 소음·진동을 둘러싼 생활오염이 날로 심각한 것으로 밝혀지고 있으며, 그 발생원인도 다양하게 전개되고 있다.<sup>39)</sup> 그 동안 환경오염원으로서 그다지 주목을 받지 못하던 소음·진동문제가 시민들의 권익주장의 확대와 더불어 최근 10여년 사이에 많은 관심을 가지기 시작하였다.<sup>40)</sup> 이에 따라 본고는 생활방해로 이어지는 소음·진동에 대한 법제적 규제방법을 검토하고, 실제로 소음·진동을 둘러싼 법적 분쟁을 사법부는 어떻게 해결하여 왔는가에 관하여 살펴보았다.

1980년대만 하여도 소음·진동에 관한 법제적 연구는 매우 미비하였다고 할 수 있다.<sup>41)</sup> 그러나 90년대 이후 환경정책기본법이 제정되고, 이에 따른 환경관련 개별법들이 제정되었으며,<sup>42)</sup> 환경에 관한 사회의 인식에도 많은 변화가 발생하였고, 90년대 민주화의 거센 물결과 더불어 일반시민들이 생각하는 환경문제는 새로운 변화의 국면을 맞이하고 있다고 생각된다. 그러나 현행의 법제적 규제제도로는 소음·진동을 억제하기에는 여전히 많은 한계를 드러내고 있다고 생각된다. 특히 산업화 및 도시화를 위한 끊임없는 각종 개발 사업들로 인하여 소음·진동을 저감시키기 위한 규제제도를 순기능적 역할로 활용하기에 어려움이 있다고 할 수 있다.

이와 같은 한계를 극복하기 위해서는 환경행정과정에 시민들이 적극적으로 참여할 수 있는 제도적 보완과 일반시민들의 쉽게 접근할 수 있는 환경정보의 공개제도의 확충이 요구된다고 할 것이다.<sup>43)</sup> 심지어 현대행정은 주민참가의 단계에서 행정과 시민이 협동하여 행정결정을 해야 한다는 이른바 협동론이 주창되고 있다.<sup>44)</sup> 환경공통의 이익을 위해 행정과 시민이 협동해야 한다는 것이다. 이런 의미에서 우리의 사법부가 전통적인 수인한도론을 근거로 하여 과거와는 달리 적극적으로 환경침해에 대한 손해를 인정하였다고 하더라

39) 심지어 공공장소의 이동전화소음방지를 위한 법제적 대책 마련이 필요하다는 논의도 활발하다. 이에 관하여는 김창규, 「이동전화이용자의 통신자유와 소음규제」, 『정보와 법 연구』 제4호, 2002, 31면.

40) 여론기관이 소음에 대해 관심을 갖기 시작하여 본격적으로 기사화한 것도 1990년대 이후라고 할 수 있다. 신경수, 「신문을 통해 본 소음 공해문제의 변천」, 『한국생활과학연구』 제14호, 1996, 81면.

41) 이에 관한 문제제기는 전창조, 「소음·진동의 법적 규제에 관한 연구」, 한국공해문제연구소 연구보고 제6권 1호, 1982, 5면.

42) 천병태·김명길, 『환경법』, 삼영사, 2004, 69-70면.

43) 채우석, 「개발행정과 환경행정소송」, 『공법연구』 제33집 5호, 2005, 233면.

44) 山村恒年, 『新公共管理システムと行政法』, 信山社, 2004, 91頁 以下.

도 이른바 제3자에 의한 소송참가론에서 전통적인 원고적격론에 따라 환경오염의 이해관계인들의 소송참여를 제한한 것<sup>45)</sup>은 앞으로의 과제로 삼아야 할 것이다.

주제어 : 소음, 진동, 환경법, 환경침해, 환경규제, 소음방지

45) 이러한 원고적격부정론은 실정행정법의 배경에 “공익은 행정이 대표하여 판단한다”라는 발상에 의한 것으로 헌법위반으로 이해하고 있기도 하다. 北村喜宣, 「環境法政策の現状と課題」, 『法律時報』1997年 10号, 8頁.

## 【참 고 문 헌】

- 山田幸男·成田頼明編, 公害行政法講座, ぎょうせい, 1977.
- 전창조, 「소음·진동의 법적 규제에 관한 연구」, 한국공해문제연구소 연구보고 제6권 1호, 1982.
- 박병전·주진수, 「공동주택의 환경소음실태와 차음기준에 관한 연구」, 도시 및 환경연구 제5집, 1990.
- 環境行政研究會編, 環境行政ハンドブック, ぎょうせい, 1991.
- 박현목, 「항공기의 소음에 관한 고찰」, 경성대학교 논문집 제14집 3권, 1993.
- 淺野直人, 「日本の環境管理計劃と課題」, ジュリスト 1015号, 1993.
- 신경수, 「신문을 통해 본 소음 공해문제의 변천」, 한국생활과학연구 제14호, 1996.
- 北村喜宣, 「環境法政策の現状と課題」, 『法律時報』 1997年 10号.
- 山田洋, 「公共事業と環境保護」, 『法律時報』 1997年 10号.
- 채우석, 「행정계획의 위법성」, 『토지공법연구』 제10집, 2000.
- 이상진, 「이동전화 소음공해방지대책 수립을 위한 전국민여론조사결과」, 이동전화 소음방지정책토론회 자료집, 한국전파진흥협회, 2000.
- 신창현, 「환경분쟁의 원인과 제도개선방안」, <http://edc.me.go.kr/bunjang/user/pds/report>, 2001.
- 이경주, 「매향리소음피해소송의 헌법실천적 의의와 과제」, 『법학연구』 제4권, 2001.
- 최정만·이경형·박형덕, 「건설소음과 관련한 환경분쟁조정 사례 연구」, 산업기술연구소 (창원대학교) 논문집 제15집, 2001.
- 山村恒年, 『環境法入門』, 昭和堂, 2002.
- 김창규, 「이동전화이용자의 통신자유와 소음규제」, 『정보와 법 연구』 제4호, 2002.
- 채우석, 「대기오염의 법규제적 동향」, 『환경법연구』 제25권 1호, 2003.
- 정남철, 「도로계획과 교통임대시운」, 『토지공법연구』 제18집, 2003.
- 천병태·김명길, 『환경법』, 삼영사, 2004.
- 김명용, 『도로교통소음 관련법제의 개선방안』, 한국법제연구원, 2004.
- 山村恒年, 『新公共管理システムと行政法』, 信山社, 2004
- 환경부, 사·도별 추진실적 평가(2004년 소음·진동관리시책), 2005.
- 채우석, 「개발행정과 환경행정소송」, 『공법연구』 제33집 5호, 2005.

**【Abstract】****A Legal Study on the Regulation of Noise and Vibration**

Chae, Woo Suk

As industrialization and urbanization is progressing rapidly in modern society, form of environmental infringement into our life is getting more and more various and complicated. Especially, it appears that damage of noise and vibration is very serious. Nevertheless, there is little legal regulations to control such noise and vibration. When environmental infringement of noise and vibration occurs, the only way the victim could deal with the situation is lawsuit. However, at that point of time, the damage is already done.

It can be valued positively in that our administration of justice is actively considering the environmental advantages of the plaintiffs, who suffered from noise and vibration. However, a measure should come up to reduce noise and vibration from the beginning stage of administrative planning and the law should allow concerned people to get involved in the administrative decision making process.

Key Words : noise, vibration, environmental law, environmental infringement, administrative regulation, regulation of noise.
---