

대 법 원

제 2 부

판 결

사 건  
원고, 상고인

2011다91784 채무부존재확인

한국도로공사

김천시 혁신8로 77

송달장소 구미시 구미중앙로 350-28 (구미지사)

대표자 사장 김학송

소송대리인 법무법인(유한) 체이피

담당변호사 김인중 외 5인

피고, 피상고인

별지 피고 명단 기재와 같다.

피고 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 36,  
37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54,  
59, 60, 61, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 82, 83, 84, 85, 90,  
91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105,  
106, 107, 108, 109, 114, 115, 120, 121, 122, 123, 128, 129,  
130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141,  
142, 143, 144, 145, 146, 147, 156, 157, 158, 159, 160, 182,  
183, 184, 185, 194, 195, 196, 197, 198, 216, 217, 218, 219,  
220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 232, 233, 234, 235,

236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247,  
248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 264,  
265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 276, 277, 278, 279, 280,  
281, 282, 283, 288, 289, 290, 291, 297, 298, 299, 300, 301,  
302, 303, 317, 318, 319, 320, 331, 332, 333, 337, 338, 339,  
340, 341, 342, 343, 344, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359,  
364, 365, 366, 367, 376, 377의 소송대리인 변호사 이병길

원 심 판 결                    대구고등법원 2011. 9. 21. 선고 2010나4845 판결  
판 결 선 고                    2015. 9. 24.

## 주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 대구고등법원에 환송한다.

## 이 유

상고이유를 판단한다.

1. 도로에서 발생하는 소음으로 말미암아 생활에 고통을 받는(이하 '생활방해'라 한다) 정도가 사회통념상 일반적으로 참아내야 할 정도(이하 '참을 한도'라 한다)를 넘는지 여부는 피해의 성질과 정도, 피해이익의 공공성, 가해행위의 태양, 가해행위의 공공성, 가해자의 방지조치 또는 손해 회피의 가능성, 공법상 규제기준의 위반 여부, 지역성, 토지이용의 선후관계 등 모든 사정을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다(대법원

1999. 7. 27. 선고 98다47528 판결, 대법원 2007. 6. 15. 선고 2004다37904·37911 판결 참조). 그리고 도로가 현대생활에서 필수불가결한 시설로서 지역 간 교통과 균형개발 및 국가의 산업경제활동에 큰 편익을 제공하는 것이고, 도시개발사업도 주변의 정비된 도로망 건설을 필수적인 요소로 하여 이루어지고 있는 점, 자동차 교통이 교통의 많은 부분을 차지하고 있고, 도시화·산업화에 따른 주거의 과밀화가 진행되고 있는 현실에서 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가는 사회발전에 따른 피치 못할 변화에 속하는 점 등도 충분히 고려되어야 한다. 특히 고속국도는 자동차 전용의 고속교통에 공용되는 도로로서 도로소음의 정도가 일반 도로보다 높은 반면, 자동차 교통망의 중요한 축을 이루고 있고, 당해 지역경제뿐 아니라 국민경제 전반의 기반을 공고히 하며 전체 국민 생활의 질을 향상시키는 데 중요한 역할을 담당하고 있는 점 등을 더하여 보면, 이미 운영 중인 또는 운영이 예정된 고속국도에 근접하여 주거를 시작한 경우의 '참을 한도' 초과 여부는 보다 엄격히 판단하여야 할 것이다.

한편 공법상 기준으로서 환경정책기본법의 환경기준은 국민의 건강을 보호하고 쾌적한 환경을 조성하기 위하여 유지되는 것이 바람직한 기준, 즉 환경행정에서 정책목표로 설정된 기준인 점(대법원 2010. 11. 25. 선고 2008다49868 판결 참조), 위 환경기준은 도로법이나 도로교통법에 규정된 도로의 종류와 등급, 차로의 수, 도로와 주거의 선후관계를 고려하지 아니한 채 오로지 적용 대상지역에 따라 일정한 기준을 정하고 있을 뿐이어서 모든 상황의 도로에 구체적인 규제 기준으로서 적용될 수 있는 것으로 보기 어려운 점, 2층 이상의 건물에 미치는 도로교통소음이 환경정책기본법의 환경기준을 준수하였는지 여부는 소음·진동공정시험기준(환경부고시 제2010-142호)에 규정된 측정방법에 따라 소음피해지점에서 소음원 방향으로 창문·출입문 또는 건물벽 밖의

0.5~1m 떨어진 지점에서 측정된 실외소음에 의해 판정하도록 되어 있으나, 공동주택에 거주하는 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 없다.

이른바 도로소음으로 인한 생활방해를 원인으로 제기된 사건에서 공동주택에 거주하는 사람들이 참을 한도를 넘는 생활방해를 받고 있는지는 특별한 사정이 없는 한 일상생활이 실제 주로 이루어지는 장소인 거실에서 도로 등 해당 소음원에 면한 방향의 모든 창호를 개방한 상태로 측정한 소음도가 환경정책기본법상 소음환경기준 등을 초과하는지 여부에 따라 판단하는 것이 타당하다.

나아가 도로소음으로 인한 생활방해를 원인으로 소음의 예방 또는 배제를 구하는 방지청구는 금전배상을 구하는 손해배상청구와는 내용과 요건을 서로 달리하는 것이어서 같은 사정이라도 청구의 내용에 따라 고려요소의 중요도에 차이가 생길 수 있고, 방지청구는 그것이 허용될 경우 소송당사자뿐 아니라 제3자의 이해관계에도 중대한 영향을 미칠 수 있어, 방지청구의 당부를 판단하는 법원으로서도 해당 청구가 허용될 경우에 방지청구를 구하는 당사자가 받게 될 이익과 상대방 및 제3자가 받게 될 불이익 등을 비교·교량하여야 한다.

2. 원심은, 구 환경정책기본법(2011. 7. 21. 법률 제10893호로 전부 개정되기 전의 것) 제10조 제2항, 같은 법 시행령(2012. 7. 20. 대통령령 제23967호로 전부 개정되기 전의 것) 제2조가 정한 도로변 일반주거지역의 환경기준은 주간(06:00~22:00) 65데시벨(dB), 야간(22:00~06:00) 55데시벨(dB)인 점, 통상적으로 소음도가 40데시벨(dB)이 넘으

면 수면의 깊이가 낮아지기 시작하고, 50데시벨(dB)이 넘으면 호흡·맥박수가 증가하며, 60데시벨(dB)이 넘으면 수면장애가 시작되고, 70데시벨(dB)이 넘으면 말초혈관이 수축되는 반응을 보이면서 정신집중이 떨어지고 휴식에 지장을 주는 것으로 알려져 있는 점, 제1심 감정인이 2009. 11. 소음·진동공정시험방법에 따라 측정한 이 사건 아파트 101동의 7층 이상 거주 세대, 102동의 5층 이상 거주 세대의 소음도는 주간 실외소음도 71.2데시벨(dB)~72.2데시벨(dB), 야간 실외소음도 70.2데시벨(dB)~71.6데시벨(dB)로 위 환경기준을 훨씬 상회하고 있는 점, 이 사건 고속도로 확장공사의 완료 전에 이미 이 사건 아파트 부지에 관한 택지개발사업이 준공되었을 뿐만 아니라 위 아파트 신축공사가 시작되었으므로 원고는 위 확장공사 완료 전에 이 사건 아파트의 완공 상황을 예상한 방음대책을 수립할 수 있었던 점 등을 들어, 원고의 피고들에 대한 방음대책 이행의무의 기준이 되는 '참을 한도'는 실외소음도 65데시벨(dB)이라고 판단한 후, 원고는 이 사건 고속도로로부터 피고들에게 도달되는 소음을 '참을 한도' 내로 저감시킬 방음대책을 이행할 의무가 있다고 판단하였다.

3. 그러나 원심의 판단은 다음과 같은 점에서 받아들이기 어렵다.

원심판결 이유와 기록에 의하면, ① 이 사건 고속도로는 이미 1970. 7.경 왕복 4차로로 개설된 도로로 1998. 3.경 왕복 8차로로 확장하는 내용의 '확장공사구간 지정결정'이 고시되었는데, 그 후인 1998. 5. 6. 이 사건 아파트가 위치한 '구미도량2지구 택지개발사업지구'가 택지개발예정지구로 지정되어 1999. 7. 30.부터 2004. 12. 31.까지 택지개발사업이 시행된 점, ② 위 고속도로 확장공사는 1998. 4.경부터 2003. 12.경까지 시행되었는데, 이 사건 아파트는 고속도로 확장공사가 거의 완성되었을 무렵인 2003. 10. 경 착공되어 2005. 12.경에야 준공된 점, ③ 도시화·산업화 및 이로 인한 주거의 과밀

화로 인하여 도시에 거주하는 대부분의 거주자는 어느 정도의 소음이 존재하는 상황에서 특정 장소에 거주를 시작하게 될 것인데, 거주자가 고요하고 평온한 상태에서 쾌적한 일상생활을 누릴 수 있는 생활이익은 원칙적으로 그가 거주를 시작한 때 그 장소에서의 소음도를 기초로 형성되기 시작하는 것이고, 피고들이 이 사건 아파트에 거주할 당시 이 사건 고속도로로 인하여 일정한 정도의 도로소음의 발생과 증가를 알았거나 알 수 있었던 것으로 보이는 점, ④ 원심은 제1심 감정인이 소음·진동공정시험방법에 규정된 측정방법에 따라 소음측정기의 마이크로폰을 이 사건 아파트 베란다 창문으로부터 0.5~1m 돌출시켜 이 사건 고속도로 방향으로 설치하여 측정한 소음도 및 이에 기초하여 산정한 실외소음도를 그대로 받아들여 원고의 방음대책 이행의무를 인정하였으나, 피고들이 거주하는 이 사건 아파트 101동의 7층 이상 세대, 102동의 5층 이상 세대에서 위 실외소음도를 피고들이 일상생활을 주로 하는 지점의 소음도로 보기는 어렵고, 피고들의 일상생활이 실제 주로 이루어지는 장소인 거실에서 도로 등 소음원에 면한 방향의 모든 창호를 개방한 상태로 측정한 소음도를 기준으로 환경정책기본법상 소음환경기준 등을 초과하는지 여부를 판단하는 것이 타당한 점, ⑤ 공동주택에 거주하는 사람들의 생활이익이 중요함은 물론이지만, 자동차 교통망의 중요한 축을 이루고 있는 이 사건 고속도로는 국민경제 전반의 기반을 공고히 하고, 전체 국민 생활의 질을 향상시키는 등 그 공공성과 사회적 가치가 매우 클 뿐만 아니라, 국가를 대신하여 고속국도를 관리하는 주체인 원고로서는 동등한 피해상황에 있는 국민 전체를 기준으로 도로소음 방지조치의 내용을 결정할 수밖에 없고, 따라서 그 방지조치도 기술적·경제적으로 한계를 지닐 수밖에 없으므로, 방지청구의 당부를 판단함에 있어서 청구가 허용될 경우 그로 인해 당사자들이 받게 될 영향을 비교·교량해야 함에도, 원심은 원

고가 부담해야 할 방음대책 이행의무의 구체적인 내용을 전혀 특정하지 않았고, 원고의 방음대책 이행의무가 피고들과 이 사건 고속도로의 이용자들에게 미칠 이익·불이익에 대한 비교·교량을 행하지 아니한 결과, 원심이 인정한 65데시벨(dB) 이하 소음도를 달성하기 위해서는 어떠한 조치나 공사가 필요한지, 그에 소요될 시간과 비용은 어떠한지, 고속도로의 정상적인 통행에 지장이 없는지 등을 전혀 알 수 없는 점 등의 사정을 알 수 있다.

이와 같은 사정들을 앞에서 본 법리에 따라 살펴보면, 이 사건 청구에서 원심 판시와 같은 사정만으로 바로 '참을 한도'를 넘는 생활방해가 인정되어 원고에게 방음대책 이행의무가 인정된다고 단정하기 어렵다.

4. 원심으로서도 앞에서 본 사정들을 충분히 고려하여 원고가 피고들에 대하여 방음대책 이행의무를 부담하는지를 판단하였어야 할 것임에도, 피고들의 일상생활이 실제 주로 이루어지는 지점의 소음도를 측정하지 아니하였을 뿐만 아니라, 이 사건 고속도로의 특성과 토지이용의 선후관계를 제대로 고려하지 아니하였고, 또 이 사건 청구가 받아들여짐으로써 소송당사자들과 도로이용자들이 받게 될 이익·불이익을 비교·교량하지 아니한 채, 원고가 피고들에게 이 사건 고속도로에서 발생하는 소음이 65데시벨(dB) 이상 도달하지 아니하도록 할 의무를 부담한다고 판단하고 말았다. 이러한 원심의 판단에는 도로의 소음으로 말미암은 생활방해에서 '참을 한도' 및 그 생활방해를 원인으로 하는 방지청구권에 관한 법리를 오해하여 필요한 심리를 다하지 아니함으로써 판결에 영향을 미친 위법이 있다.

5. 덧붙여, 원심은 이 사건 고속도로 소음으로 인한 생활방해를 원인으로 소음의 예방 또는 배제를 명하는 법적 근거를 분명히 밝히지 아니한 채 원고가 그 방음대책을

이행할 의무가 있다고 판단하였는데, 환송후 원심으로서는 그 법적 근거를 분명히 한 후 그 당부를 판단할 필요가 있음을 지적해 둔다.

6. 그러므로 나머지 상고이유들에 대한 판단을 생략한 채 원심판결을 파기하고, 사건을 다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장            대법관            이상훈

                  대법관            김창석

주    심            대법관            조희대

                  대법관            박상욱

별지

피 고 명 단: 생략