

이 유

1. 당사자 주장

가. 신청인의 주장

- 2017년 10월 타 지역에서 해당 지역으로 이사를 온 뒤 지금까지 새벽5시부터 익 일 새벽 1시까지 다니는 코레일 소속 철도 운행으로 인해 발생하는 엄청난 철도소음으로 인해 헌법의 자유권적 기본권 중 하나인 행복추구권 및 취침권을 보장받지 못하고 있음
- 물론 창문을 열고 지낼 수도 없어, 수차례 구청 환경과, 한국철도시설공단에 문제 제기를 하였으나, 소음 관련해서는 사업시행자 소관이라거나, 주무부처가 아니라는 이유로 구체적인 개선대책에 대한 답변을 듣지 못하고 있음
- 철도소음은 가히 살인적이며, 특히 취침해야 하는 밤 10시 이후에서 새벽1시(막차)까지 기차는 엄청난 굉음을 내며 달리고 있으며, 잠이 들 때쯤이면 소음 때문에 다시 깨어나곤 하여 재산상 피해는 물론 정신적 피해 또한 심각한 상태임
- 아파트의 사용승인이 2004년 10월에 있었더라도 고속철도 도입(2004. 4월 1일 개통)등으로 계속해서 경부선 증차 및 호남선 추가 개통으로 열차 통행량의 큰 변화가 있었으므로 『주택건설기준 등에 관한 규정』에 사업시행자의 책임이 아니라 운영주체에서 특단의 대책이 있어야 함
- 피해의 보상보다는 장기적인 측면에서 철도소음으로 인한 완전하고 돌이킬 수 없도록 소음피해로 부터 완전히 해결될 수 있는 대책을 바라며, 그에 대한 대응방법을 얻고자 신청한 사건임
- 그간 여러 관련기관의 답변은 모두가 법에 의한 근거 및 판례를 들어 책임이 없다는 식의 똑 같은 답변만 반복하고 있음

나. 피신청인의 주장

〈한국철도시설공단〉

- 한국철도시설공단은 국가에서 운영하고 있는 전국 철도변의 방음벽 설치와 관리 등의 업무를 수행하고 있는 기관으로서, 철도건설(개량)사업 당시 기존 건축물 현황을 대상으로 소음관리법상 관리한도를 초과하는 개소에 대하여 소음대책을 수립하고 있음
- (기존 운행선) 철도건설사업 이전에 축조된 건축물에 대하여 철도소음이 관리기준을 초과할 경우 방음대책을 수립 · 시행하며, 또한 노후화로 인한 시설개량 필요시 “방음벽 설치 중장기 계획”에 반영, 우선순위를 결정하여 순차적으로 방음벽을 설치하고 있음
- 철도건설(개량)사업 이후 건축허가 및 사용승인을 받은 공동주택의 경우, 사업시행자가 방음대책을 수립하도록 “주택건설기준 등에 관한 규정 제9조(소음방지대책의 수립)”에서도 규정하고 있는 바, 소음측정값이 관리기준을 초과하여도 우리공단에서는 추가적인 방음대책 수립이 어려우며, 철도건설 이후 축조된 공동주택의 경우, 사업시행자 또는 인 · 허가자가 주택부지 내 방음시설을 설치(기부채납)하고 있음
- 민원개소인 독산중앙하이츠빌은 경부선 영등포~수원 간 2복선전철 건설사업 이후 열차 운영 중 건축허가 및 사용승인을 득한 개소로 주택건설기준 등에 관한 규정 제9조 등에 의거, 사업시행자가 방음 대책을 수립하여야 함
- 환경 분쟁 개소인 독산중앙하이츠빌 및 남측 현대홈타운 아파트 철도 변에는 H=5.0m 흡음형 방음벽이 설치되어 있으며, 한국철도공사, 한국철도시설공단 간 체결한 일반철도시설 유지보수 위·수탁 계약에 의거 방음시설 등 철도시설물에 대한 유지보수는 한국철도공사에서 시행 중임
- 독산동 중앙하이츠빌 구간 철도소음과 관련하여 2017.1월~2018.4월 간 해당 공동주택에 거주하는 민원인과 2차례 유선통화('17.1월 이후 국민신문고 등 접수이력 없음)하였으며, 철도건설(개량)사업 이후

축조된 공동주택이므로 공단에서 추가적인 방음대책 수립이 어려움을 설명하였음

- 신청인의 피해주장에 대해서는 나름 충분히 공감을 얻고 있으며, 철도시설물 설치 이후의 방음시설은 현재 시설개량 등 지원을 해줄 수 없는 사정을 이해하여 주셨으면 함
- 그간 전국적으로 비슷한 민원이 들어와 법령개정 요청 등 피해 당사자 입장에서 노력을 하였지만 현재로써는 어려운 입장임

〈한국철도공사〉

- 경부선(1905년 개통) 철도가 지나가는 인접지역에 위치하는 독산중앙하이츠빌(서울 금천구 독산동 소재)은 2004년에 준공된 건물로 『주택건설기준 등에 관한 규정』 제9조(소음 등으로 부터의 보호)의 규정에 의거 사업시행자가 방음대책을 수립, 시행토록 되어 있음
- 또한 철도는 2004년 철도산업발전기본법(법률 제6955호, 2003.7.29)에 의해 (구)철도청이 한국철도공사와 한국철도시설공단으로 분리되어 철도운행을 위한 시설(시설재산) 설치·운영에 따른 환경영향평가 및 방음시설 신설·개량 등 환경관련 업무는 한국철도시설공단에서 시행하고 있음
- 한국철도공사는 한국철도시설공단으로부터 「일반철도시설 개량사업 위·수탁 계약」에 의해 위탁업무에 소요되는 사업비를 받아 유지보수 업무만을 수행하고 있음

2. 사실조사 결과

가. 분쟁지역 현황

- 분쟁지역은 준공업지역으로, 신청인 주거지역은 철로변과 약 35m, 독산역과는 인접하여 공동주택(아파트) 단지가 형성되었으며, 신청인 거주지 아파트는 13층으로 높이 6m(옹벽포함)의 방음벽을 사이에 두고

위치하고 있음

나. 신청인 주거 건물 현황

- 아파트명 : 0000
- 용도지역 : 준공업지역
- 공급면적 : 110.02 m^2
- 규 모 : 지상 20층
- 구 조 : 철근콘크리트조
- 사용승인 : 2004.10.27.

다. 신청인 아파트 사용승인 처리 과정

- 주택건설사업계획 승인 처리<00구청 주택과>
 - 승인일시 : 2001.10.22
 - 사업주체 : 00
 - 건립규모 : 지하1층, 지상 22~24층, 아파트 5개동 299세대
 - 승인조건(청소·환경 분야)
 - 공동주택을 건설하는 지점이 철도 및 서부간선도로가 인접해 있어 소음도가 65데시벨 미만이 되도록 건물배치 및 방음벽을 완벽하게 설치하여야 함(『주택건설기준 등에 관한규정』 제9조)
- 주택건설사업 사용검사 신청 처리<00구청 주택과>
 - 승인일시 : 2004.10.27
 - 승인조건(청소·환경 분야)
 - 도로교통소음과 관련하여 소음도가 65dB(A) 미만으로 평가됨 (00구청 환경과-22153, 2004.10.14.)

라. 관할 행정관서의 지도·점검 결과(민원답변)

- 철도소음 문의 답변 <00구청 환경과>
 - 신청인이 철도소음에 대한 방음벽 설치를 유선으로 문의(2018.3.2.)

하여 중앙하이츠빌 아파트는 2004.10.27. 준공되었으므로 아파트 사업 시행자가 소음방지대책을 수립하여야 함을 안내함

3. 피해주장 요인별 평가

가. 철도운행 현황

- 2018. 5월 현재 분쟁지역을 통과하는 열차는 KTX, 새마을, 무궁화, 전동열차, 화물열차 등으로서 일평균 운행횟수는 766회로 2017년 대비 362대가 감소하였는데 전동열차를 제외 모든 열차운행이 감소하였는데, 이는 SRT(수서발 고속열차) 운행(2016.12월 개통)으로 인한 열차운행 감소로 보임

나. 철도소음 측정결과

- 측정일시 : 2018. 6.20.(수) 15:00 ~ 6.22.(금) 15:00(48시간)
- 측정기관 : 000보건환경연구원
- 측정장소 : 000 107동 1302호 (신청인 주택 베란다)
- 측정방법
 - 1초 간격으로 측정한 소음도를 등가 계산하여 1시간 등가소음도로 변환
- 측정결과
 - 신청인 거주지에서 철도소음도는 주간 65.1 ~ 69.2dB(A), 야간 61.8 ~ 67.4dB(A)로 나타남

※ 배상액 산정기준의 수인한도(Leq , 1h)

- 주간(06:00~22:00) : 70dB(A) 이하
- 야간(22:00~06:00) : 65dB(A) 이하

다. 철도소음의 한도 등

- 소음·진동규제법 제28조 및 제29조, 소음·진동관리법 시행규칙 제25조의 규정에 의한 교통소음·진동의 관리기준에서의 철도소음의 한도는 주거지역에서 주간 70 Leq dB(A), 야간 60 Leq dB(A)로, 상업지역·공업지역 등에서

75LeqdB(A), 야간 65LeqdB(A)로 정함

- 주택건설기준 등에 관한 규정 제9조 제1항에서 사업주체는 공동주택을 건설하는 지점의 소음도(이하 "실외소음도"라 한다)가 65데시벨 미만이 되도록 하되, 65데시벨 이상인 경우에는 방음벽·수림대 등의 방음시설을 설치하여 해당 공동주택의 건설지점의 소음도가 65데시벨 미만이 되도록 하여야 한다고 규정하여 사업주체가 지켜야 할 소음한도를 65dB(A)로 정하고 있음

4. 판 단

- 신청인 거주 아파트의 소음도가 최대 주간 69.2dB(A), 야간 67.4dB(A)로 조사되었으며,
 - “소음으로 인한 피해의 인과관계 검토 및 피해액 산정방법에 관한 연구 보고서(중앙환경분쟁조정위원회, 1997)” 등 참고 문헌에 의하면 70dB(A)를 초과하는 경우 정신집중력이 떨어지고 휴식에 지장을 주며, 60dB(A)를 초과하면 수면장애가 발생하는 것으로 제시되어 있다.
 - 따라서, 야간소음도가 65dB(A)이상인 신청인 주거지에서는 정신적 피해를 입었을 개연성이 있는 것으로 판단된다.
- 다만, 신청인 거주 아파트는 소음이 심한 철도변에 인접하여 주택건설 사업을 추진·입주하였을 뿐만 아니라, 아파트 사업계획 승인 당시 KTX 공사중에 있어, 사업주체측에서 이에 대한 예측소음도를 감안한 방음벽을 설계하지 않는 점과 신청인 또한 철도소음이 심하다는 상황을 인지하고도 2017년 10월에 현 거주 아파트에 이사온 점
 - 아파트와 철로의 여건상 일반적 방음벽 설치방법으로는 소음도를 65dB(A)미만으로 낮추기 곤란한 점, 철도의 기능과 공공성 등을 종합하여 볼 때, 이를 수인하여야 할 것으로 판단된다.
- 신청인 거주 아파트 입주시기와 KTX의 신규 운행 등 여건이 변경되기는 하였으나 이는 사회발전에 따른 자연스러운 변화의 범주에 속한다고

할 수 있으므로 손해배상의 책임을 부여하기는 어렵다할 것이나

- 주택조합은 철로변에 아파트 건축계획을 수립하면서 아파트의 소음 수준이 피해를 주지 않을 정도가 되도록 방음벽을 설치하는 등의 방음 대책을 강구하였어야 할 것이나, 당시의 방음벽 설치 계획으로는 현재의 높이 정도로도 소음기준에 충분하다는 판단에 기인한 것으로 보이며
- 고속전철 개통 이후의 신청인 공동주택 사용승인 절차 단계에서 당시 측정소음도가 기준에 만족하였다 하더라도 운행대수가 당시 보다 현재 배로 늘어난 상태이므로 이에 따른 방음시설의 보완이 필요하며
- 신청인 거주 아파트가 철도변에 공동주택을 건축 후에 주거생활을 하고 있는 점을 감안하더라도 철도운행으로 발생하는 소음으로 사회통념상 일반적으로 인정되는 수인한도를 넘는 피해를 입었다 할 것이고, 피신청인이 이에 대한 별다른 조치를 취하고 있지 않는다는 점과
- 최근 입주한 철로변의 다른 아파트의 경우 방음벽 높이가 10m 이상으로 높게 설치하여 소음피해를 최소화하고 있는 점과 신청인 아파트의 소음도가 최대 주간 69.2dB(A), 야간 67.4dB(A)로서 피해인정기준(야간 65dB(A))을 초과하고 있으므로 소음피해 방지를 위한 방음벽 보완 등 소음방지대책의 필요성이 인정된다.
- 그러므로 한국철도시설공단과 한국철도공사는 철도를 관리하는 기관으로서, 철도의 운행열차로 인하여 신청인 아파트의 소음도가 피해 인정기준(야간 65dB(A))을 초과하여 신청인에게 지속적으로 피해를 발생시키는 환경오염을 야기한 원인자라고 할 수 있다.
- 따라서, 한국철도시설공단과 한국철도공사는 환경정책기본법 제7조(오염원인자 책임원칙)의 규정에 의하여 철도변 소음이 환경기준을 초과하지 않도록 소음방지대책을 마련할 책임이 인정된다.

5. 결 론

- 본 위원회에서는 현지 조사결과, 규제기준, 측정자료, 유사 사건의 피해배상 사례 및 당사자의 주장과 진술 등을 종합하여 주문과 같이 결정한다.