

主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第 1 請求

処分行政庁が平成21年3月4日付けで原告に対してした一般貨物自動車運送事業の一部の停止及び輸送施設の使用停止並びに附帯命令に係る処分を取り消す。

第 2 事案の概要

本件は、一般貨物自動車運送事業を営む原告が、処分行政庁から、貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）27条1項に違反したこと等を理由に、法33条1号及び34条1項に基づき事業の一部の停止及び輸送施設の使用停止並びに附帯命令に係る処分（以下「本件処分」という。）を受けたことを不服として、その取消しを求める事案である。

1 法の定め

- (1) 一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（3条）。
- (2) 一般貨物自動車運送事業者は、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業のため利用させてはならない（27条1項）。
- (3) 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者が法に違反したときは、6月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は3条の許可を取り消すことができる（33条1号）。
- (4) 国土交通大臣は、事業用自動車の使用の停止又は事業の停止を命じたときは、当該事業用自動車の道路運送車両法による自動車検査証を国土交通大臣に返納し、又は当該事業用自動車の同法による自動車登録番号標及びその

封印を取り外した上，その自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けるべきことを命ずることができる（34条1項）。

2 前提事実

(1) 当事者等

ア 原告は，平成14年12月2日付けで処分行政庁の許可を受けて一般貨物自動車運送事業を営んでいる株式会社である。

イ A株式会社（以下「訴外会社」という。）は，平成18年8月30日に設立された株式会社であり，一般貨物自動車運送事業の許可は受けていない。

ウ 処分行政庁は，法66条1項，貨物自動車運送事業法施行令42条1項20号，21号により国土交通大臣から近畿地区における法33条及び34条1項に基づく処分権限の委任を受けた行政庁である。

（以上アからウまでにつき，争いがない）

(2) 処分行政庁が定める処分の基準

ア 処分行政庁は，法33条に基づき処分を行う際の基準として，「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成18年1月18日近運監二公示第4号・近運技安公示第7号。乙19。以下「本件処分基準公示」という。）及び「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について」（平成18年1月18日近畿運輸局長公近運監二公示第5号・近運技安公示第8号。乙11。以下「本件違反行為等公示」という。）を定めている。

イ 本件処分基準公示では，処分を行うべき違反行為に付する違反点数を処分を行った日から3年間（ただし，2年間違反点数を付されていない営業所等については2年間）累積するものとし，累積点数に従って処分を行うものとしており，本件違反行為等公示でも，処分を受けた日から3年以内に行われた同一営業所による同一の事項に係る違反行為を再違反

等とし、初回の違反行為よりも重い処分を課すものとしている。

ウ 本件違反行為等公示では、法27条1項の違反の基準日車（処分を行うに当たり、何両の車両を何日間使用停止にするかの基準となる数字）等につき、①臨時、偶発的なものと認められるものについては、初回違反「30日×違反車両数」、再違反「90日×違反車両数」と、②反復、計画的なものと認められるものについては、初回違反「60日×違反車両数」、再違反「許可の取消し」と、それぞれ定めている。

（以上アからウまでにつき、乙11，19）

(3) 事実経過

ア 原告と訴外会社は、平成18年12月頃、原告の所有する5台の貨物自動車（以下「本件各車両」という。）について、別紙リース契約目録記載の各リース契約（以下「本件各契約」という。）を締結した（甲5，乙5）。

イ 本件各契約が締結された当時、本件各車両は、道路運送車両法4条の規定する自動車登録ファイルにおいて、いずれも、使用者を原告、事業用・家庭用の別を事業用として登録されており、上記登録内容は本件各契約締結後も変更されていない（乙18，弁論の全趣旨）。

ウ 訴外会社は、本件各契約締結後、自己の計算において、本件各車両を用いて一般貨物自動車運送事業を営んでいたが、平成20年6月、事実上廃業した（争いが無い）。

(4) 本件処分に至る経緯

ア 近畿運輸局自動車業務監査指導部は、平成20年11月18日、原告に対して巡回監査を行い、以下の事項等を指摘した（乙4，5）。

（ア） 自社の名義を訴外会社に、一般貨物事業のために利用させていた（法27条1項違反）。

（イ） 点呼を行った旨の記録がされていなかった（法17条3項，貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「安全規則」という。）7条4項違反）。

(ウ) 点呼を行った旨の記録が保存されていなかった（法 17 条 3 項，安全規則 7 条 4 項違反）。

(エ) 乗務等の記録事項に不備があった（法 17 条 3 項，安全規則 8 条 1 項違反）。

(オ) 運転者台帳が作成されていなかった（法 17 条 3 項，安全規則 9 条の 4 違反）。

(カ) 運行管理者の解任・選任の届出がされていなかった（法 18 条の 3，安全規則 19 条違反）。

(キ) 定期点検整備の記録が行われていなかった（法 17 条 3 項，安全規則 13 条違反）。

イ 処分行政庁は，原告に対し，平成 21 年 1 月 5 日付けで上記アの各違反事実等に関して行政手続法 30 条に基づく弁明の機会の付与に係る通知書を発送したところ，原告は，処分行政庁に対し，同月 16 日付けで弁明書を送付した（乙 6，7）。

ウ 処分行政庁は，平成 21 年 3 月 4 日，原告に対し，上記アの各違反事実につき，本件処分基準公示及び本件違反行為等公示に従い，処分日車数 340 日車を付することとし，本社営業所の 3 日間（平成 21 年 3 月 6 日から同月 8 日まで）の事業停止，原告の使用する事業用自動車のうち，2 両につき 98 日間（平成 21 年 3 月 9 日から同年 6 月 14 日まで）の，1 両につき 99 日間（平成 21 年 3 月 9 日から同年 6 月 15 日まで）の，各使用停止，当該事業用自動車の自動車検査証を返納するとともに，自動車登録番号標及びその封印を取り外し，自動車登録番号票の領置を受けることを命じた（本件処分）。

なお，上記処分において，法 27 条 1 項に係る違反行為（上記ア(ア)）が反復，計画的なものと認められるものに当たるとされた。

（以上につき，甲 1）

(5) 本件訴訟に至る経緯

ア 原告は、平成21年4月20日付けで本件処分に係る審査請求を行ったところ、国土交通大臣は、平成22年2月3日、これを棄却する裁決をした(甲2, 乙8)。

イ 原告は、平成22年4月15日、本件訴えを提起した(顕著な事実)。

3 争点

本件の争点は、本件処分の適法性であり、具体的には、原告に法27条1項に係る違反行為があったか、違反行為があったとして、それが反復、計画的なものと認められるか、その他本件処分に裁量違反があったかという点にある(原告に、前記2(4)ア(イ)から(キ)までの違反行為があったことは争いが無い)。

なお、口頭弁論を終結した平成22年12月7日時点では、本件処分の定める事業の停止期間及び輸送施設の使用停止期間は経過しているが、本件処分が行われた平成21年3月4日から2年が経過しておらず、本件処分基準公示及び本件違反行為等公示の定め(前記2(2)イ)によると、本件処分がされたことを理由として原告はなお不利益に取り扱われるおそれがあるから、本件処分の取消しを求める訴えの利益は失われていないと解される。

4 争点に係る当事者の主張

(原告の主張)

(1) 訴外会社は、Bが個人で営んでいた軽貨物自動車運送事業が、いわゆる法人成りをして株式会社になったものである。

Bは、上記法人成りの際に、一般貨物自動車運送事業の許可を取得して事業を拡大することにした。しかし、処分行政庁の定める許可基準によると、上記許可を取得するためには、貨物自動車5両が必要とされていたところ、訴外会社が貨物自動車5両を購入することは困難であった。そこで、原告は、訴外会社が上記許可を取得する支援をするために本件各車両をリースするこ

とにした。

しかし、Bは、一般貨物自動車運送事業の許可を得ないまま放漫経営を行い、訴外会社は、平成20年6月頃、倒産・廃業した。

- (2) 法27条1項の禁止する他人に名義を利用させる行為とは、一般貨物自動車運送事業の許可を受けた事業者（以下「許可事業者」という。）が、他人に自分の氏名又は商号（以下「営業表示」という。）を使って営業することを許諾することと解される。

上記(1)のとおり、原告は、訴外会社が一般貨物自動車運送事業を展開できるように支援するために本件各車両をリースしたにすぎず、原告が「C株式会社」という営業表示を用いて営業することを許諾したことはないし、訴外会社は「A」という自分の営業表示を用いて本件各車両を使用していたのであるから、原告に法27条1項違反はない。

- (3) 仮に、原告が訴外会社に本件各車両をリースしたことが名義貸しに当たるとしても、本件各契約は、偶発的かつ単発的に締結されたものである。したがって、処分行政庁が、本件処分基準公示及び本件違反行為等公示を適用するに当たり、法27条1項違反が反復、計画的に行われたものとしたのは、不当違法である。

- (4) 訴外会社は本件各車両を利用して無許可で一般貨物自動車運送事業を営んでおり、訴外会社並びにB及び訴外会社の代表取締役であったDの行為は法3条に違反する。仮に、原告の行為が名義貸し行為に当たるとしても、いわば上記無許可営業行為の幫助行為にすぎない。それにもかかわらず、処分行政庁は、訴外会社及びB等に対し何ら処分をしておらず、極めて不公平である。

(被告の主張)

- (1) 法27条1項の禁止する名義を他人に利用させる行為とは、許可事業者が、その許可を受けた名義を他人に利用させることをいい、当該他人が、取

引の相手方に許可事業者の氏名又は商号を表示することは不要というべきである。

そして、許可事業者が、自己を使用者として登録した事業用自動車を、他人が一般貨物自動車運送事業を行うに当たって利用させることは、許可名義を他人に利用させることに該当するというべきである。

前記前提事実（第2の2）(3)の事実関係を前提とすれば、原告は、訴外会社に対し、許可事業者である原告が使用者名義となっている本件各車両を貸し渡しており、訴外会社は、原告から借り受けた本件各車両を利用して、一般貨物自動車運送事業を行っていたのであるから、原告は、その名義を反復的、継続的に訴外会社に利用させたものといえることができる。したがって、原告の行為は法27条1項に違反するものであり、かつ、反復、計画的なものと認められる。

(2) 本件処分は、合理的な内容を定めた本件処分基準公示及び本件違反行為等公示に従って、客観的かつ公平に行われており、処分の選択について、裁量権の範囲の逸脱又はその濫用はない。

なお、近畿運輸局大阪運輸支局長は、平成21年4月28日付けで、訴外会社に対し、道路運送法81条2号の規定に基づき、同日から同年6月26日までの60日間、一切の自家用貨物自動車の使用を禁止する旨の処分を行っているから、本件処分が不公平であるとする原告の主張にも理由がない。

第3 争点に対する判断

1 法27条1項違反の有無について

(1) 法27条1項は、一般貨物自動車運送事業者は、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業のため利用させてはならないと規定している。これは、法が、輸送の安全の確保等を目的として、法6条各号の定める基準に適合することが確認された者にのみ一般貨物自動車運送事業を営むことを認めるという許可制を採用しているところ、仮に、許可事業者が他人にその名義を利

用させることを認めた場合，上記基準に適合することが確認されていない者が一般貨物自動車運送事業を営むことができることになり，許可制を採用した趣旨を没却することになるから，これを禁止する趣旨に基づくものと解される。このことからすると，許可事業者が許可を得ないで一般貨物運送事業を営む者にその名義の使用を許諾することで，その事業の実施を容易にしたときは，当該行為は法 27 条 1 項の禁止する他人に名義を利用させる行為に当たるものと解するのが相当である。

(2) 上記(1)の解釈を踏まえて，原告の行為が法 27 条 1 項違反に該当するかどうかを検討する。

その前提として，まず，自動車の登録制度及び検査制度の仕組みをみることにする。

ア 道路運送車両法において，自動車を運行の用に供するためには，自動車登録ファイルに登録を受け，かつ，国土交通大臣の行う検査を受け，有効な自動車検査証の交付を受けることが必要とされている（同法 4 条，59 条 1 項）。

イ 一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車に係る登録及び検査の手続について，まず，自動車の使用者が，一般貨物自動車運送事業の経営の開始に伴って必要となった事業用自動車に係る新規検査の申請をする場合には，使用者が一般貨物自動車運送事業の許可を受けたことを証する書面及びこれに係る事業計画を記載した書面を提示しなければならないとされており（道路運送車両法規則 36 条 2 項），このことは，事業用自動車の使用者の変更（当該自動車を引き続き事業用自動車として使用する場合には限る。）又は自家用自動車を事業用自動車として使用するものとするを原因として必要となった自動車検査証の記入の申請をする場合にも同様とされている（同法 67 条 1 項，同規則 38 条 2 項）。

加えて，事業用自動車として自動車を登録するに当たっては，その使用

者が一般貨物自動車運送事業等の許可を受けていることを証明することを要する取扱いがされている（平成10年3月31日付け自動車交通局旅客課企画係等発出の事務連絡「事業用自動車の登録の際に必要な事業証明書（連絡書）の取扱いについて」，乙14）。

ウ 登録及び検査の効果について，自動車検査証には「使用者」及び「家用又は事業用の別」が記載され，自動車登録ファイルにも記録されるものとされている（道路運送車両法58条並びに同法施行規則35条の3第1項4号及び13号，同法72条1項及び自動車登録令6条）。

また，登録された自動車については，国土交通大臣又は自動車登録番号標交付代行者から交付を受けた自動車登録番号標を当該自動車に取り付けた上，国土交通大臣等の行う封印の取付けを受けなければならないとされ，自動車は，こうした自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号を見やすいように表示しなければ，運行の用に供してはならないとされているところ（道路運送車両法11条1項，19条1項），事業用自動車については，自動車登録番号について，自動車登録規則別表第三の定める平仮名又はローマ字が用いられるものとされており（同法9条，自動車登録規則13条1項3号），また，自動車登録番号標の様式を緑地に白文字とするものとされている（道路運送車両法39条2項，同法施行規則11条1項，第1号様式備考(3)）。

(3) 上記(2)でみたところによれば，自動車を事業用として自動車登録ファイルに登録するためには，その使用者が許可事業者であることを証明することが要求されており，事業用として登録されている自動車については家庭用自動車と異なる自動車登録番号が記載された自動車登録番号標を取り付けることで，一見して家庭用自動車として登録されている自動車と区別できるようにされているのであるから，事業用として登録された自動車を，使用者として登録された許可事業者以外の者が一般貨物自動車運送事業の用に供するこ

とは、予定されていないというべきである。そうすると、許可事業者が自己を使用者として事業用として登録した自動車を、登録内容を変更せずに他人に貸し渡し、借受人がこれを利用して許可を得ないまま一般貨物自動車運送事業を営んだ場合、上記貸渡行為は、その自動車登録上の名義の使用を許諾することによって、上記事業の実施を容易にしたものといえ、法27条1項に違反するというべきである。

(4) 前記前提事実(2)のとおり、本件各車両は、本件各契約が締結された当時、いずれも、使用者を原告、事業用・家庭用の別を事業用として、自動車登録ファイルに登録されており、原告は、上記登録内容を変更しないまま、訴外会社に本件各車両を貸し渡し、訴外会社はこれを利用して一般貨物自動車運送事業を営んでいたというのであるから、原告が本件各契約に基づき本件各車両を貸し渡し、訴外会社の利用に供した行為は、法27条1項に違反するというべきである。

2 法27条1項違反に係る原告の主張について

(1) 原告は、法27条1項の名義貸しが成立するためには、許可事業者が他人に自分の営業表示を用いて営業することを許諾することが必要であり、訴外会社は原告の営業表示を用いていないから、同項違反は成立しないと主張する。

しかし、前記1(1)で述べたところからすれば、そのように限定的に解すべき理由はなく、許可事業者の営業表示が利用されていることは、許可事業者の名義を使用する場合の一形態にすぎないというべきである。

原告は、自己の主張する解釈を裏付けるものとして、通達、各種文献等(甲7, 9, 10, 12から18まで, 乙20, 21)を挙げる。しかし、これらは、いずれも法27条1項の趣旨に取引安全の確保が含まれる趣旨を述べるものや、他人が許可事業者の営業表示を利用して当該許可に係る事業を営んだときに名義貸しが成立することを指摘するものであり、他人が許可

事業者の営業表示を利用することを名義貸しの成立要件とする趣旨を述べるものではないから、原告の主張を裏付けるものとはいえない。

- (2) 原告は、本件各車両をリースしたのは、訴外会社が一般貨物運送事業の許可を受けるのを支援するためであると主張する。その主張の意図するところは必ずしも明らかではないが、訴外会社が許可を得ないまま本件各車両を使用して一般貨物運送事業を行うことについて認識を欠いていたことをいうようにも理解できる。

しかし、原告と訴外会社が平成18年12月5日付けで業務委託契約を締結しており、これに基づき原告が訴外会社に対して運送業務を委託していたこと(乙7)からすると、原告は、訴外会社が本件各車両を利用して一般貨物自動車運送事業を営むことを前提に本件各契約を締結したというべきであるし、その時点で、訴外会社が一般貨物自動車運送事業の許可を得ていないことが前提となっていたことは、その主張からも明らかである(前記第2の4(原告の主張)(1))。したがって、原告の上記主張は採用できない。

3 その余の原告の主張について

- (1) 原告は、本件各契約は偶発的、単発的に行われたものであるから、処分行政庁が、本件処分基準公示及び本件違反行為等公示を適用するに当たり、法27条1項違反の行為が反復的・計画的に行われたものとしたのは違法であると主張する。

しかし、訴外会社は本件各車両を利用して継続的に一般貨物自動車運送事業を営んでいたものであり、その間原告は、自動車登録ファイルの変更をしないまま、本件各契約に基づき本件各車両を訴外会社に利用させていたことからすると、原告の法27条1項違反行為も、継続的に行われていたとみるべきであり、原告の主張は採用できない。

- (2) 原告は、本件のきっかけはB及び訴外会社にあるにもかかわらず、処分行政庁が原告のみ処分するのは不公平であり違法であると主張する。

しかし、Bや訴外会社に対する処分がないことが、本件処分の適否を直ちに左右するものとはいえず、また、弁論の全趣旨によれば、近畿運輸局大阪運輸支局長は、平成21年4月28日付けで、訴外会社に対し、道路運送法81条2号に基づき、同日から同年6月26日までの自家用貨物自動車の使用を禁止する処分をしているのであって、このことも併せ考慮すると、原告の上記主張も採用できない。

4 本件処分の適否について

本件処分の理由とされた各違反事実（前記前提事実(4)ア）のうち、法27条1項違反以外の事実については争いがないところ（前記第2の3）、以上の判断を踏まえて、同項違反を含めた各違反事実を本件処分公示及び本件違反行為等公示に当てはめれば、事業停止の期間は3日間、処分日車数は295日車となる。そして、両公示の内容に処分基準として格別不合理なところは見当たらないから、これらに従ってした本件処分に裁量違反はなく適法というべきである。

5 結論

以上のとおり本件処分は適法であり、原告の請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

大阪地方裁判所第7民事部

裁判長裁判官 吉 田 徹

裁判官 小 林 康 彦

裁判官 五 十 部 隆