

[청구인] ○○○○

[피청구인] ○구청장

[주문] 청구인의 청구를 「기각」한다.

[청구취지] 피청구인이 ○○○○. ○○. ○○. 청구인에게 한 「화물자동차운송사업 변경허가 거부처분」을 취소한다.

이 유

1. 사건개요

청구인은 「화물자동차 운수사업법」 제3조에 따라 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인의 허가를 받아 화물자동차 운송사업을 경영하는 법인이다.

청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인에게 석유류 수송용 차량(탱크로리) 20대를 증차하는 내용의 화물자동차운송사업 변경허가를 신청(이하 ‘이 사건 신청’이라 한다)하였는데, 피청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 청구인에게 관외 업체와 계약한 경우 해당 지역에 영업소를 설치하고 영업소를 관할하는 지역에서 증차를 신청하여야 하고, 관내 3개 업체와 계약한 계약서의 경우는 정확한 계약 내용을 파악하기에 부족하고, 인천광역시 남구의 인구수 및 영업 중인 주유소가 감소추세를 보이는 등을 종합적으로 고려하여 관내 석유류 수송용 차량(이하 ‘탱크로리 차량’이라 한다)의 증차 수요가 없다고 판단하였다는 이유로 불허가처분(이하 ‘이 사건 처분’이라 한다)을 하였다.

2. 청구인 주장

이에 청구인은 다음과 같이 주장한다.

가. 청구인은 석유류 대리점과 주유소 간 유류 운송을 주 업무로 하는 법인사업자이고, 현재 탱크로리 차량 2대를 보유하여 서울, 인천, 경기도, 강원도, 충남, 충북 일원 등으로 석유류 제품을 운송해주고 있음. 최근 청구인은 본점이 소재

한 인천광역시 남구 외에도 적극적인 영업활동으로 경기도, 강원도, 충남, 충북 일원 등에서 물량을 확보할 수 있었으나 현재 보유하고 있는 탱크로리 차량 2대만으로 늘어나는 물량을 원활하게 운송할 수 없어서 차량을 증차해야 할 필요가 있어 피청구인에게 이 사건 신청을 한 것임.

나. 청구인은 「화물자동차 운수사업법」과 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」의 기준에 맞추어 이 사건 신청을 하였는데 피청구인은 행정청의 재량행위 내지 정책판단을 심사함에 있어서 현실적인 상황을 전혀 반영하지 못하고 있음.

다. 피청구인은 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」의 내용 중 ‘당해지역’을 너무나 지엽적으로 판단하고 있으나, ‘당해지역’은 청구인의 본점이 소재한 지역 외에도 인근에 인접하고 있는 지역이 포함될 수 있고 도시들간 산업 및 경제적으로 공동경제 협력관계를 형성하고 있는 지역까지로 보아야 함.

라. 피청구인은 이 사건 처분의 이유로 관내 3개 업체와 계약한 계약서의 경우는 정확한 계약내용을 파악하기에 부족하다는 점을 밝히고 있으나, 그렇다면 청구인에게 추가적인 자료를 요청하는 방법을 통하여 확인할 수 있었으나 그렇게 하지 않았음.

마. 피청구인은 이 사건 처분의 이유로 인천광역시 남구의 인구수 및 영업 중인 주유소가 감소추세를 보이는 점을 밝히고 있으나, 전체 인구수가 일부 감소하였다 하더라도 산업용 차량이 증가하였거나 타 지역 차량의 인천지역으로 유입이 많다면 단순히 인구수의 감소만으로 증차의 필요 유무를 판단할 수 없는 것이며, 당해지역을 공동경제 협력관계를 유지하고 있는 지역까지 감안한다면 실제 물동량이 훨씬 많아 증차가 필요하다 할 것임.

바. 최근 화물차량 운송업계가 불황으로 어려운 상황에 처해있기에 있는 차량도 정리하는 상황이지만, 이와는 달리 청구인은 적극적인 영업활동을 통하여 많은 물량을 확보하여 차량을 증차하여 확보된 물량을 처리하여야 할 사정에 처해 있고, 청구인이 많은 물량을 확보하여 매출이 향상된다면 피청구인도 청구인으로부터 그에 상응하는 세금을 부과하여 징수할 수 있으며, 청구인이 매출액 중

많은 부분을 인천 남구에서 사용하고 있으므로 남구 지역경제에 직·간접적으로 보탬을 주고 있는데다가, 화물자동차 업계는 화물차량을 늘리기 보다는 줄이고 있는 상황이기에 청구인의 증차 요청을 허가한다 하더라도 업체들 간에 극심한 경쟁을 유발할 상황도 아니라 할 것이므로 이 사건 신청을 불허가할 이유가 없음.

사. 청구인의 월평균 수입(135,084,694원) 1회 평균 운송비(150,000)으로 나누면 월 평균 총 운송횟수는 900회가 되는데 차량 한 대당 월 평균 운송가능횟수는 55회라 할 것이므로, 월 평균 필요한 차량의 수는 16대(900회 ÷ 55회)인데, 현재 탱크로리 차량 2대를 보유하고 있으므로 14대를 증차해야 함.

【보충서면】

가. 피청구인은 이 사건 신청을 검토함에 있어서 관련 업계의 현황 및 특수성에 대해서 조사하고 관련 업계 종사자들과의 협의를 거치거나, 이 사건 신청을 허가하였을 경우 발생할 수 있는 파급효과 등에 대해서 검토하였어야 하나 그렇지 않았으므로 이 사건 처분은 너무나 과중하여 위법·부당함.

나. 화물자동차의 특성상 운송이 관내 지역에 한정되어 있지 않고 관내에서 운송을 시작하더라도 이를 벗어나서 운행해야하는 경우가 대부분이라 할 것이므로, 각 해당 지역에 영업소를 설치하고 증차를 요청하라는 피청구인의 주장은 화물차운송의 특수성을 전혀 고려하지 않는 것이라 할 것임.

다. 청구인이 계약한 관내업체 3곳은 청구인이 차량을 증차하는 조건으로 계약을 체결한 것이기에 계약일자, 단가 등 구체적인 사정에 대해서 기재하지 않았던 것에 불과하고, 운송단가는 계약서에서 수송요율표에 의한다고 되어 있으므로 추정 가능한 것임. 피청구인은 청구인이 진실성이 없는 추가 자료를 제출하는 것이 우려된다고 하더라도, 일단 청구인으로부터 추가서류를 제출받아 검토 및 확인해보고 제출된 추가서류가 허위로 작성된 것이라 한다면 청구인을 형사고소를 할 수 있을 것인데도 추가 자료의 제출을 요구하지 않았음.

라. 한국교통연구원의 조사결과에 의하면 탱크로리 차량의 경우 5년을 초과한 차량이 80.1%에 달해 노후화 현상이 뚜렷하여 일반화물차 차주의 절반이상인 55.1%가 신차를 구입하고 나머지 44.4%는 중고차를 구입하여 운송사업을 영위하는 것으로 조사되었음. 게다가 일반화물차량이 중고차로 거래될 경우 프리미엄

이 존재하는데 평균 프리미엄(소위 ‘번호판 가격’)의 범위는 1,722만원 수준인 것으로 조사되었고 탱크로리 차량의 경우 12%의 수준임. 따라서 인천광역시 내에 휴업하고 있는 탱크로리 차량이 39대라 하더라도 대부분이 5년을 초과하여 노후화된 차량이고 각 차량마다 프리미엄도 상당하다 할 것이며 구입 후에도 관리비 특히나 수리비 등으로 지출되는 비용이 상당하다 할 것이므로, 청구인은 선불리 상당한 비용을 투자하여 휴업하고 있는 차량을 양수할 수 없음.

마. 청구인은 이 사건 신청 시 탱크로리 차량 20대 증차를 신청한 바 있으나 피청구인은 관련업계의 사정 및 관계 제 이익을 형량하여 가장 공익에 적합한 행정행위를 해야 할 의무가 있으므로 단순히 불허가로 해결할 것이 아니라 적어도 청구인과 협의를 거쳐 증차대수를 수정하는 방식으로 허가할 여지도 있는 것으로 보임.

3. 피청구인 주장

피청구인은 다음과 같이 주장한다.

가. 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」에 의하면, “화물자동차 운송사업(일반·개별·용달 화물자동차 운송사업) : 신규 공급(허가)을 원칙적으로 금지” 하도록 되어 있고, 예외적으로 특별시장 등이 당해지역의 해당 특정화물의 수송을 위한 차량수요 및 공급상황 등을 고려하여 공급이 필요하다고 판단되는 경우 허가할 수 있다고 규정하고 있으므로, 해당고시의 본 취지에 맞게 행정청의 재량권을 행사해야 할 것임.

나. 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제2조제1호와 제4조제1항에 따라 청구인의 주사무소가 위치한 관할 지역은 인천광역시이고, 「화물자동차 운수사업법」 제3조제8항은 주사무소 관할지역 외의 지역에서 영업시 영업소를 설치하도록 규정하고 있으며 동법 제19조제1항제4의2호는 화물자동차 소유 대수가 2대 이상인 운송사업자가 제3조제8항에 따른 영업소 설치 허가를 받지 아니하고 주사무소 외의 장소에서 상주하여 영업한 경우는 사업 정지를 명할 수 있다고 규정하고 있음. 이와 같이 청구인이 주장하는 것처럼 ‘당해지역’을 인접 시·도 등을 포함하여 폭넓게 인정하는 것은 「화물자동차 운수사업법」을 명백히 위반

하는 사항이므로 청구인이 계약한 12곳 중 9곳인 관외 지역에 대해서는 각 해당 지역을 관할하는 관할관청에 영업소 신고 후 증차를 신청하여야 할 것임.

다. 인천광역시가 보낸 ‘2013년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시 관련 업무처리 지침 통보’에는 ‘신청인으로부터 물량계약서(최소 3개월)를 제출받되 물량계약서의 진실성 등을 검토’ 하라고 되어 있는데 청구인이 제출한 물량계약서 총 12개 중 관외 업체에서 계약된 계약서의 대부분은 계약날짜가 명시되어 있는 반면 유독 관내 업체의 계약서만은 계약날짜조차 명시되어 있지 않는 등 물동계약서의 진실성을 의심하지 않을 수 없음. 청구인은 청구인에게 추가적인 자료를 요청하는 방법을 통하여 확인할 수 있었으나 그렇게 하지 않았다고 주장하나, 피청구인은 어떤 계약이 이루어졌는지 모르는 상황에서 청구인에게 추가 자료를 요구하는 것은 이치에 맞지 않음. 만약 청구인에게 추가 자료를 요구하여 추가 자료가 제출된다면 실제 계약이 이루어질 당시 작성된 것인지 추후에 작성된 것인지 알 수 없어 해당 물동계약서의 진실성을 확인할 수 없었을 것임.

라. 인천광역시 남구의 인구는 지속적으로 감소하고 있고, 관내 주유소의 영업 현황도 꾸준히 감소하고 있으며 남구 관내의 유류판매 현황 또한 어떤 뚜렷한 변화도 이루어지지 않고 있는 상황이므로 탱크로리 차량의 증차는 필요하지 않음.

마. 인천광역시 전체에서 총 39대의 탱크로리 차량이 휴업 중에 있으므로 청구인의 주장처럼 청구인의 사업에 반드시 탱크로리 차량이 필요한 상황이라면 「화물자동차 운수사업법」 제16조와 동법 시행규칙제23조제3항에 명시되어 있는 바와 같이 휴업하고 있는 타 업체가 소유한 탱크로리 차량을 일부 양수하여 운영하면 될 것임.

바. 피청구인은 인천광역시의 지침에 따라 처분 전에 인천광역시와 사전협의 를 거쳤으며 인천광역시 택시화물과에서는 피청구인의 의견에 ‘이견 없음’ 을 회시하여 피청구인은 여러 사항 등을 종합적으로 검토하여 이 사건 처분을 한 것임.

사. 화물자동차 운수사업은 2004년도에 등록제에서 허가제로 변경되었고, 「화물자동차 운수사업법」 제3조제5항제1호가 개정된 이후 화물자동차 운수사업 공급기준의 원칙은 신규공급금지였음. 국가에서는 화물자동차 운수사업자의 난립

을 막고, 운송시장 질서를 바로잡기 위하여 지난 10여 년간 신규 공급을 금지해 오고 있는 것임. 피청구인은 화물자동차 운수사업 전반에 대한 고려와 모든 사항을 종합적으로 고려하여 이 사건 처분을 한 것이므로 재량권을 일탈·남용하여 부당하게 처분한 것이 아니며, 건전한 운수사업 시장 질서를 확립하기 위해 이 사건 처분을 한 것이므로 청구인의 청구는 이유 없어 기각되어야 할 것임.

【보충서면】

가. 청구인이 피청구인에게 관외 업체의 물동량으로 증차 허가를 요청하는 것은 피청구인에게 「화물자동차 운수사업법」 위반 행위가 일어날 수 있는 상황에 대하여 묵과 또는 방조하도록 요구하는 것과 마찬가지임. 다만 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」에는 화물자동차 운수사업 신규 허가만을 금지하고 영업소 설치에 자유로이 할 수 있도록 하고 있어 주사무소 외의 지역에서 영업소 설치를 통한 영업행위를 보장하고 있음.

나. 청구인은 차량증차를 전제하여 관내 업체와 계약을 체결하였기 때문에 구체적인 사정을 기재하지 않았다고 주장하나 이는 차량증차를 목적으로 작성한 물동량계약서라고 생각될 여지가 충분하다 할 것이며, 물동량계약서의 진실성을 심각하고 훼손하는 것임. 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」의 공급이 필요하다고 판단되는 경우에 해당되지 않는 물량이라고 판단될 수 있음.

다. 청구인은 프리미엄이 높아 휴업하고 있는 탱크로리 차량을 양수할 수 없다고 주장하나, 관내 운송사업체를 관할하는 피청구인에게 특정 운송업체의 지출을 줄이기 위하여 증차를 허용할 것을 요구하는 것은 특정 운송업체에 대한 특혜를 요구하는 것과 다를 바가 없다 할 것임. 그리고 인천광역시 내에서 탱크로리 차량이 휴업하고 있다는 것은 특정화물 수송을 위한 차량 공급이 화물운송 수요를 초과하여 그렇다고 생각할 수 밖에 없음.

라. 피청구인은 청구인이 제출한 물동량계약서 및 당해지역 상황을 종합적으로 고려하여 증차 여부를 결정할 뿐이지 청구인과 협의를 통하여 물동량 증가여부를 수정·조절할 수 없다 할 것임. 만약 청구인의 주장처럼 협의를 통하여 수정가능하다고 한다면 청구인이 제출한 물동량계약서의 일부가 실제 물동량의 증

가를 반영하고 있지 않아 화물운송차량 증차가 불요불급하다고 생각할 여지가 많으며 제출한 물동량계약서 중 일부의 진실성을 의심할 수밖에 없는 상황에 이르게 됨.

4. 이 전 처분의 위법·부당 여부

가. 관계법령

「화물자동차 운수사업법」 제2조, 제3조, 제16조, 제19조,

「화물자동차 운수사업법 시행령」 제3조

「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제2조, 제4조, 제5조, 제9조, 제11조, 제13조 [별표1]

「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」 1.1. 나목

나. 사실관계

청구인 및 피청구인이 제출한 자료 등을 종합하여 살펴보면 다음과 같은 사실을 인정할 수 있다.

1) 청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 일반화물자동차 운송사업 등을 목적으로 하여 설립되어 「화물자동차 운수사업법」 제3조에 따라 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인의 허가를 받아 화물자동차 운송사업을 경영하는 법인이다.

2) 청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인에게 문서로 탱크로리 차량 증차를 신청하고자 하니 청구인이 준비해야 할 구비서류일체를 알려달라는 요청을 하였다.

3) 이에 피청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 청구인에게 “유류운송차량(탱크로리)증차신청 구비서류 요청관련 회신” 공문을 보냈다.

4) 청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인에게 탱크로리 20대를 증차하는 내용의 이 사건 신청을 하였다.

5) 피청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 인천광역시장(택시화물과장)에게 이 사건 신청에 대한 화물자동차 운송사업 변경허가 사전협의를 요청하였고, 인천광역시장(택시화물과장)은 ○○○○. ○○. ○○. 피청구인에게 피청구인의 검토의견에 이견이 없다는 내용의 화물자동차 운송사업 변경허가(증차) 신청관련 사전협의 회시를 하였다.

6) 피청구인은 ○○○○. ○○. ○○. 청구인에게 이 사건 처분을 하였다.

다. 판 단

1) 먼저 관계법령을 살펴보면,

「화물자동차 운수사업법」 제2조제7의2호에서는 “영업소”란 주사무소 외의 장소에서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하는 곳을 말한다고 규정하면서 가호에서 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자 또는 화물자동차 운송가맹사업자가 화물자동차를 배치하여 그 지역의 화물을 운송하는 사업으로 정하고 있다.

같은 법 제3조제3항에서는 제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자(이하 “운송사업자”라 한다)가 허가사항을 변경하려면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 변경허가를 받아야 한다고 규정하고 있고, 제5항에서는 제1항 및 제3항 본문에 따른 화물자동차 운송사업의 허가 또는 증차(增車)를 수반하는 변경허가의 기준은 다음 각 호와 같다고 규정하면서 제1호에서는 국토교통부장관이 화물의 운송 수요를 고려하여 제4항에 따라 업종별로 고시하는 공급기준에 맞을 것으로 정하고 있고, 제2호에서는 화물자동차의 대수, 자본금 또는 자산평가액, 차고지 등 운송시설(이하 “운송시설”이라 한다), 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 맞을 것으로 정하고 있다. 그리고 제8항에서는 운송사업자는 주사무소 외의 장소에서 상주(常住)하여 영업하려면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아 영업소를 설치하여야 한다. 다만, 화물자동차 소유 대수가 1대인 운송사업자의 경우에는 그러하지 아

니하다고 규정하고 있다.

같은 법 제19조제1항에서는 국토교통부장관은 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명령하거나 감차 조치를 명할 수 있다고 규정하면서 제4의2호에서는 화물자동차 소유 대수가 2대 이상인 운송사업자가 제3조제8항에 따른 영업소 설치 허가를 받지 아니하고 주사무소 외의 장소에서 상주하여 영업한 경우를 정하고 있다.

같은 법 시행규칙 제4조제1항에서는 화물자동차 운수사업(화물자동차 운송가맹사업은 제외한다)은 주사무소(법인이 아닌 경우에는 주소지를 말하되, 주소지 외의 장소에 사업장·공동사업장 또는 사무실을 마련하여 화물자동차 운수사업을 경영하는 경우에는 그 사업장·공동사업장 또는 사무실을 주사무소로 본다. 이하 같다) 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다고 규정하고 있다. 그리고 같은 법 시행규칙 제13조에서는 법 제3조제5항제2호에 따른 화물자동차 운송사업의 허가기준은 별표 1과 같다고 규정하고 있다.

「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」에서는 I의 1항에서 “화물자동차 운송사업(일반·개별·용달 화물자동차 운송사업) : 신규 공급(허가)을 원칙적으로 금지”라고 규정하면서, 다만, 다음 각 목에서 정하는 경우에는 예외로 한다고 규정하고 있다. 그리고 나목에서는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1 제2호에 따른 특수용도형 화물자동차 중 다음에서 정하는 차량과 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제3조제2호가목에 따른 벤형화물자동차로서 호송경비업무 허가를 받은 경비업자의 호송용(현금수송용) 차량은 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 당해지역의 해당 특정화물의 수송을 위한 차량수요 및 공급상황 등을 고려하여 공급이 필요하다고 판단되는 경우 허가할 수 있다고 규정하면서 (6)에서 석유류 수송용 차량(탱크로리)을 들고 있다.

2) 다음으로 이 건 처분의 위법·부당여부를 살펴보면,

가) 증차를 수반하는 화물자동차 운수사업 변경허가의 성격 및 입증책임

「화물자동차운수사업법」 제3조제5항제1호에서는 ‘증차를 수반하는 변경허가의 기준으로 국토교통부장관이 화물의 운송 수요를 고려하여 업종별로 고시하는 공급기준에 맞을 것’을 요건으로 하고 있으며, 「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」에서는 ‘화물자동차 운송사업 신규공급을 원칙적으로 금지하고, 예외적으로 당해지역의 해당 특정화물의 수송을 위한 차량수요 및 공급상황 등을 고려하여 공급이 필요하다고 판단되는 경우 허가할 수 있다.’고 되어 있다.

위 법률의 문언 및 증차를 수반하는 변경허가는 특정인에게 권리나 이익을 부여하는 행정행위로서의 성질을 갖는 점 등을 고려하면 변경허가는 재량행위이고, 위 고시의 ‘당해지역의 해당 특정화물의 수송을 위한 차량수요 및 공급상황 등’은 수익적 행정행위인 화물자동차운송사업변경(증차)의 허가요건을 구성하는 사실이므로 그 행정행위의 상대방인 청구인이 그 입증책임을 부담한다.

나) 이 사건 처분에 재량권 일탈·남용의 위법이 있는지

(1) ‘당해지역’의 의미에 대하여 살펴본다.

「2015년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시」에서는 ‘화물자동차 운송사업 신규공급은 예외적으로 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 도지사 또는 특별자치도지사(이하 ‘시·도지사’라 한다)가 당해지역의 해당 특정화물의 수송을 위한 차량수요 및 공급상황 등을 고려하여 공급이 필요하다고 판단되는 경우 허가할 수 있다.’고 규정하고 있다.

위 고시의 문언에 의하면, ‘당해지역’은 허가할 권한을 가진 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 도지사 또는 특별자치도지사가 속한 특별시, 광역시, 특별자치시, 도 또는 특별자치도를 말하는 것임은 명백하므로, 이 사건의 경우 청구인의 주사무소 소재지인 인천광역시의 탱크로리 차량의 차량수요 및 공급상황

등을 고려하여 공급이 필요한지 여부를 판단하여야 한다(「화물자동차운수사업법 시행규칙」 제9조, 제2조, 제4조제1항 참조).

피청구인은 청구인이 제출한 물량계약서 중 인천광역시를 벗어난 9곳(경기 광주, 경기 성남, 충북 청주, 충남 당진, 서울, 경기 고양, 경기 하남)의 계약서와 관련하여, 청구인이 위 지역에 상주하여 영업하는 것을 전제로 청구인이 관외업체와 거래하는 경우 해당 지역의 관할청에 영업소 신고 후 증차를 신청하여야 한다고 주장하나, 단순히 계약자인 대리점의 소재지가 인천광역시 이외의 지역이라는 점만으로 청구인이 위 지역에 상주하여 영업하는 것으로 단정할 수 없으므로 피청구인의 주장은 부당하고, 따라서, 위 9곳을 비롯한 청구인이 제출한 12곳의 물량계약서를 모두 참작하여 위 고시에 따라 차량의 신규공급이 필요한 상황인지 여부를 살펴본다.

(2) 재량권 일탈·남용의 위법이 있는지에 대하여

화물자동차 운송사업 신규공급을 원칙적으로 금지하고, 예외적으로 당해지역의 탱크로리 차량의 차량수요 및 공급상황 등을 고려하여 공급이 필요하다고 특별히 인정되는 경우에 한하여 그 허가가 가능한 것이고 또 그에 대한 행정청의 판단이 사실오인, 비례·평등의 원칙위배, 목적위반 등에 해당하지 아니하면 이를 재량권의 일탈·남용이라고 하여 위법·부당하다고 할 수 없을 것이다.

신규 차량공급이 필요한지 여부는 인천광역시의 해당 특정화물의 차량수요 및 공급상황을 기준으로 판단하여야 함은 위에서 살펴본 바와 같다.

청구인은 청구인의 ○○○○. ○○.부터 ○○○○. ○○. 까지의 총 운송비 매출, 1회 평균 운송비, 차량 1대당 운송횟수 등에 비추어 볼 때, 16대의 운송수요가 있는바 청구인이 보유한 2대 차량만으로는 운송수요를 채우기에 부족하므로 차량의 추가공급이 필요하다고 주장하며 청구인과 계약한 운송대리점 및 주유소 현황 등에 대한 자료를 제출하였다.

청구인은 ○○○○. ○○.경까지 보유한 2대 이외에 추가로 필요한 차량수요에 대하여는 차량위탁 등을 통해 해결해 왔는바 청구인의 보유차량 2대로 청구인의 수요를 충족할 수 없다는 점만으로는 인천광역시 전체의 공급부족 상황으로 단정할 수 없는 점, 인천광역시를 벗어난 9곳의 물량계약(대리점)과 관련하여 청구인이 제출한 석유류 수송용역 및 장비 독점사용 계약서를 살펴보면, “청구인의 용역구간은 계약 상대방이 지정하는 저장기지에서부터 계약 상대방이 지정하는 장소까지로 한다.” 고 되어 있는데(제2조제2호), 청구인이 제출한 자료만으로는 계약상대방이 지정하는 저장기지 및 장소를 특정할 수 없어 위 물량계약으로 인하여 인천광역시의 유류운반 차량수요의 증대를 가져온다고 볼 수 없는 점, 인천광역시 내에 소재한 주유소 3곳과 체결한 물량계약서과 관련하여 청구인 주장에 의하더라도 청구인이 화물자동차운송사업변경(증차)허가를 받는 것을 전제로 계약자가 청구인에게 유류운송을 의뢰하겠다는 내용인 점,

반면에, 인천광역시 남구의 인구수, 영업 중인 주유소의 수는 감소추세이고, 유류판매량에는 큰 변화가 없으며, 도시가스 보급률의 증가로 난방유의 수요는 감소할 것으로 예상되고, 탱크로리 차량 39대가 휴업중인 점 등에 비추어 볼 때, 인천광역시 남구의 탱크로리 차량의 공급에 비해 수요가 증가하였다고 보이지 않는 점, 청구인이 증차를 통해 보유차량을 늘리지 않더라도 부족한 차량 수요를 채울 방법이 존재하는 점, 더불어, 화물자동차운수사업은 2004년 등록제에서 허가제로 변경되었고, 화물자동차 운수사업자의 난립을 막고 운송시장 질서를 바로잡기 위하여 화물자동차 운수사업의 신규공급을 원칙적으로 금지하는 화물자동차 운수사업 및 변경허가제도의 입법취지를 고려해 볼 때, 이 사건 처분이 재량권을 일탈·남용한 위법이 있다는 청구인의 주장은 받아들일 수 없다.

5. 결 론

그렇다면 청구인의 주장을 인정할 수 없으므로 청구인의 청구를 받아들이지 않기로 하여 주문과 같이 재결한다.