

令和7年4月22日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

令和5年（行ウ）第8号 住民訴訟事件

口頭弁論終結日 令和7年1月22日

判 決

当事者の表示 別紙1当事者目録記載のとおり

主 文

- 1 原告らの請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は、原告らの負担とする。

事実及び理由

第1 請求

被告は、石田信明に対し、5994万5645円及びこれに対する令和5年5月1日から支払済みまで年3分の割合による金員を支払うよう請求せよ。

第2 事案の概要

- 1 本件は、被告が、新上五島町が所有する船舶「びっぐあーす」の指定管理者（地方自治法244条の2第3項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）として指定した五島産業汽船株式会社（以下「五島産業汽船」という。）との間で、「びっぐあーす」の傭船期間中における検査修繕費用を一定の場合に新上五島町が負担するとの合意をしてその旨の契約をした上、被告がその契約に基づき5994万5645円の支出命令をしたことについて、新上五島町の住民である原告らが、上記契約は、地方自治法232条の2や、地方自治法2条14項、地方財政法4条1項及び8条に反し違法であるか、平等原則に違反し無効であるから、上記支出命令も違法であり、これにより新上五島町が同額の損害を受けたと主張して、被告を相手に、地方自治法242条の2第1項4号に基づき、被告として上記契約を締結し、かつ、その契約に基づき上記支出命令をした新上五島町長石田信明に対して、不法行為に基づき、前同額及びこれに対する令和5年5月1日から支払済みまで年3分の割合による遅延損害金の支払の請求

をすることを求める住民訴訟である。

- 2 前提事実（争いのない事実並びに後掲各証拠（特記しない限り、枝番があるものは枝番を含む。以下同じ。）及び弁論の全趣旨により容易に認定できる事実）

(1) 当事者等

5 ア 原告らは、いずれも長崎県南松浦郡新上五島町の住民である（以下、単に「新上五島町」という。）。イ 被告は、新上五島町の町長である。

ウ 五島産業汽船株式会社（以下「五島産業汽船」という。）は、平成30年10月10日、海上運送事業及びその代理業などを目的として設立された株式会社であり、平成30年に経営破綻した株式会社五島産業汽船（以下「旧五島産業汽船」という。）から事業譲渡を受けた（甲1、22、23）。10

エ 九州商船株式会社（以下「九州商船」という。）は、明治44年2月27日に設立され、海上運送事業などを目的とする株式会社である。

（以上につき、甲1、24）

15 (2) 新上五島町の航路の運航状況

ア 新上五島町は、長崎県に属する離島に存するところ、新上五島町と他の地域を結ぶ航路は、別紙2のとおり、「上五島－佐世保航路」、「有川－長崎航路」、「鯛ノ浦－長崎航路」の3つであり、各航路における歴代の就航船舶は、別紙3のとおりである。

20 イ 九州商船は、「有川－長崎航路」において、船舶「シープリンセス」（総トン数123トン、旅客定員140人）及び船舶「シーエンジェル」（総トン数122トン、旅客定員140人）をそれぞれ所有し、運航している。

また、九州商船は、「上五島－佐世保航路」において、船舶「フェリーなみじ」（総トン数1150トン、旅客定員432人／582人）、船舶「いのり」（総トン数1387トン、旅客定員432名）及び船舶「シークイーン」（総トン数115トン、旅客定員140名）をそれぞれ所有し、運航す25

るとともに、令和5年1月当時、新上五島町の指定管理者として船舶「びっぐあーす2号」(総トン数295トン、旅客定員300人)を運航していた。

ウ 五島産業汽船は、「鯛ノ浦ー長崎航路」において、船舶「Vアイランド(旧名称・ありかわ8号)」(総トン数58トン、旅客定員79人)を所有し、運航するとともに、新上五島町の指定管理者として「びっぐあーす」(総トン数293トン、旅客定員300人)を運航している。

(以上につき、甲3、10、22、23、25、27～29、59)

(3) 九州商船及び五島産業汽船が新上五島町の指定管理者となった経緯

ア 旧五島産業汽船は、平成9年2月14日、「鯛ノ浦ー長崎航路」を開設した(甲2、22、23)。

イ 旧五島産業汽船は、平成22年2月10日当時、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を所有していた。

「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」の船舶所有者は、これらの船舶につき、5年に1度の定期検査及び1年に1度の中間検査(ただし、定期検査がある年を除く)を受ける必要があるところ(船舶安全法5条1項1号、2号、10条1項本文、4項、同法施行規則18条2項の区分「三」、備考二)、定期検査が行われなかった結果、「びっぐあーす」は、平成20年5月の運航を最後に、「びっぐあーす2号」は、平成18年2月の運航を最後に、それぞれ係船状態となっていた。

(以上につき、甲3、19、22、23、28、29)

ウ 新上五島町は、平成22年2月10日、旧五島産業汽船から、「びっぐあーす」を5億7300万円で買い取った上で、旧五島産業汽船を指定管理者として指定し、同船舶を「鯛ノ浦ー長崎航路」に就航させた。

また、新上五島町は、平成25年9月、旧五島産業汽船から、「びっぐあーす2号」を約8億7000万円で買い取り、平成26年2月26日、旧

五島産業汽船を指定管理者として指定し、同船舶を「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させた。

(以上につき、甲 3、4、22、23、26、39、59)

エ 旧五島産業汽船は、平成30年10月2日、経営破綻し、その事業は、平成30年10月10日に設立された五島産業汽船に譲渡された(甲1、2、22、23)。

オ 新上五島町は、平成30年11月2日、五島産業汽船を「びっぐあーす」の指定管理者として指定し、「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させた。

また、新上五島町は、平成30年11月26日、九州商船を「びっぐあーす2号」の指定管理者として指定し、「上五島－佐世保航路」に就航させた。

(以上につき、甲 5、27、59)

(4) 「びっぐあーす」の管理に関する契約の内容

新上五島町は、平成30年11月2日、五島産業汽船との間で、「びっぐあーす」について、それぞれ次の内容の管理業務を定めた鯛ノ浦・長崎航路高速船の管理運営に関する協定書及び裸傭船契約書(以下、それぞれ「本件高速船管理協定書」及び「本件裸傭船契約書」という。)をそれぞれ取り交わした(甲12、13)。

ア 本件高速船管理協定書

(7) 管理業務の範囲(2条1項3号) 甲(注:新上五島町長を指す。)は、高速船の維持管理に関する業務を乙(注:五島産業汽船の代表取締役を指す。)に行わせる。

(1) 指定管理者の責務(3条1項) 乙は、地方自治法、海上運送法及び船舶安全法その他関係法令、条例その他関係規程等並びにこの協定書の定めるところに従い、高速船が円滑に運行されるように管理しなければならない。

(ウ) 管理業務に要する費用（６条１項、同条２項） 管理業務に関する費用は、特別の定めがある場合を除き乙の負担とし、乙は、收受する利用料金その他の収入をもって、当該費用に充てる。甲は、乙が指定の期間に使用する高速船の使用料を免除することとする。

イ 本件裸傭船契約書

(ア) 傭船期間（１条２項） 平成３０年１１月３日から平成３５年１１月２日まで

(イ) 修繕、検査及び諸費用（８条１項。以下「本件変更前条項」という。）
傭船者（注：五島産業汽船を指す。）は、本契約期間中における本船の定期検査、中間検査及び臨時検査、修繕、運航及び船員に関する諸費用その他本船使用並びに保守保全に必要な一切の費用を負担しなければならない。

(5) 新上五島町による定期検査費用の支出とこれに関する訴訟

ア 五島産業汽船は、令和元年当時、「びっぐあーす」の定期検査の時期が令和元年１１月３日から令和２年２月３日までとなっていたところ、その費用を捻出できない状況にあった（甲３、２２、２３）。

イ 新上五島町は、令和２年１月１４日、五島産業汽船との間で、公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金覚書を締結し、同年４月３日、熊本ドッグ株式会社に対し、「びっぐあーす」の定期検査費用１億６９９８万５７２８円を支払った（甲２０～２３。以下「本件先行支出」という。）。

ウ 本件先行支出については、令和２年、その支出命令が地方自治法２４２条の２第１項４号に該当するとして住民訴訟（当庁令和２年（行ウ）第３号）が提起されるとともに、九州商船による国家賠償請求訴訟（当庁令和２年（ワ）第１０６号）が当庁にそれぞれ提起されたが、当庁は、令和３年３月１６日、それらの請求をいずれも棄却する旨の判決を言い渡した。これに対しては控訴があった（福岡高等裁判所令和３年（行コ）第１３号）

が、福岡高等裁判所は、令和3年9月29日、いずれも控訴棄却の判決を言い渡した。さらに、それぞれ上告がなされたが、最高裁判所は、令和4年3月22日、上告棄却及び上告を受理しない旨の決定をした（以下、この訴訟を「本件先行訴訟」という。）。(甲22、23)

5 (6) 本件裸傭船契約書の変更

被告は、令和4年12月22日、五島産業汽船との間で、本件裸傭船契約書の本件変更前条項について、次のとおり変更する旨の合意をした（甲14～16。以下「本件変更契約」という。）。

ア 1項

10 傭船者（注：五島産業汽船を指す。）は、本船の運航及び船員に関する諸費用その他本船使用並びに保守保全に必要な一切の費用（次項に規定する検査修繕費用を除く）を負担しなければならない。

イ 2項（以下「本件変更後条項」という。）

15 傭船期間中における定期検査、中間検査及び臨時検査（以下「法定検査」という。）並びに検査の結果必要となった修繕に係る費用（以下「検査修繕費用」という。）は、傭船者の負担とする。ただし、船主（注：新上五島町を指す。）は、次の各号に定める場合（傭船者が借入れをし、又は出資を受けることなく検査修繕費用の全部を負担することができる場合を除く。）であって、航路維持と本船保全のために必要があると認めるときには、当
20 該各号に定める金額を負担するものとする。

(ア) 1号

傭船者が国又は県等の支援制度（以下「支援制度」という。）を利用することができない場合 検査修繕費用の全額又は検査修繕費用から傭船者が負担することができる金額を控除することによって得られる金額

25 (イ) 2号

検査修繕費用が支援制度によって傭船者に支払われる金額を上回る場

合 検査修繕費用から支援制度によって傭船者に支払われる金額及び傭船者が負担することができる金額を控除することによって得られる金額
ウ 3項

前項各号の傭船者が負担することができる金額については、船主及び傭船者が誠実に協議して定める。

(7) 新上五島町による中間検査費用の支出

新上五島町は、令和5年3月ないし同年4月、「びっぐあーす」の特別第1種中間検査の費用1億1989万1290円(以下「本件検査費用」という。)のうち、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金5994万5645円を控除した金額である5994万5645円を支出した(甲3、乙8。以下、「本件支出」といい、本件支出を命ずる命令を「本件支出命令」という。)

(8) 原告らによる住民監査請求及び本件訴訟の提起

ア 原告ら(ただし、原告深浦慎吾を除く。)は、令和5年6月30日付けで、原告深浦慎吾は、令和5年7月3日付けで、それぞれ本件支出について監査請求をしたが、令和5年8月3日付けで、本件変更契約の締結又は本件支出命令は、本件先行支出と同一性が認められ、これらが違法・不当であると思料するに足りる理由があるとはいえず、住民監査請求の要件を欠くことから、監査を実施しないと通知された(甲36、37)

イ 原告らは、令和5年9月1日、本件訴訟を提起した。

3 争点

- (1) 本件変更契約を締結したことの違法性の有無(争点1)
- (2) 本件支出命令の違法性の有無(争点2)

4 争点に対する当事者の主張

(1) 原告らの主張

ア 地方自治法2条14項や地方財政法4条1項及び8条に反すること

(ア) 地方自治法2条14項及び地方財政法4条1項は、いわゆる最小経費

原則を定めており、地方財政法 8 条は、「地方公共団体の財産は、常に良好の状態においてこれを管理し、その所有の目的に応じて最も効率的に、これを運用しなければならない。」として、地方公共団体の財産に関する基本的規律を定めている。次の(イ)の内容を踏まえれば、本件変更契約の締結及び本件支出命令は、地方自治法 2 条 1 4 項、地方財政法 4 条 1 項及び 8 条に反する違法なものである。

- (イ) 本件支出によって五島産業汽船の事業が維持されるとしても、新上五島町と長崎間には、競合事業者である九州商船による航路が用意されており、そのシェア率は 5.0 % を優に超えている。九州商船が保有する 1 4 0 人定員の高速船を用いることで「鯛ノ浦ー長崎航路」の乗船客を十分に輸送できる。

また、五島産業汽船の事業は、恒常的に赤字であり、地方公共団体の財産である「びっぐあーす」を最も効率的に運用する方法は、これを売却すること（あるいは、新上五島町自身がこれを運用して利用料を取る）ことである。本件支出命令は、サービスの向上や経費の削減には繋がらない。むしろ、「びっぐあーす」の指定管理者の指定の更新とあわせることで、新上五島町は、毎年、「びっぐあーす」の定期検査費用等（約 1 億円）を負担することになる。これは、年間一般会計予算の予算規模が 1 7 6 億円台の新上五島町にとって極めて多額のものであり、この 1 億円があれば多くの行政需要を満たすことができるのであって、行政需要を満たさない結果を生むことは、公益上の必要性にも反する。

さらに、本件支出命令は、本件変更契約に基づくものであるが、本件変更契約が締結される以前において、「びっぐあーす」の定期検査費用等は、全て五島産業汽船が負担することとされていたものである。新上五島町として、あえて本件変更契約を締結しなければならない必要性はなかった。本件支出命令は、当時の新上五島町町長が本件先行支出をなす

際に説明した「今回に限って」との約束を被告が反故にしたものであり、このような住民を欺く公約違反の本件変更契約の締結には公益上の必要性は認められない。

後記ウで主張するとおり、二社のいずれもが赤字となる航路の一方に行政が公金を援助して、自力で運営する能力のない五島産業汽船を存続させることは、他方の自力で運営する力を持つ九州商船を苦境に陥れるものであり、行政の中立性に反し、不当で不公正な民業圧迫である。

五島産業汽船及び旧五島産業汽船は、衆議院議員であった谷川弥一（以下「谷川議員」という。）の影響により、新上五島町から多額の利益供与及び優遇措置を数度にわたって受けており、本件変更契約の締結及び本件支出命令も、谷川議員が新上五島町に影響を及ぼしたことによるものである。

イ 地方自治法232条の2に反すること

(ア) 補助金該当性

被告は、本件先行支出が地方自治法232条の2の「補助」に当たるとの本件先行訴訟での判断を受け、「びっぐあーす」の定期検査費用等が「補助」に当たるとの評価を避けることを目的として、五島産業汽船による検査費用の負担者を変更する本件変更契約を締結したものであり、本件支出は、実体として見れば、その相手方が五島産業汽船であるから「補助金」の支出である。仮に、形式的には「補助」に当たらないとしても、実体としては「補助」に当たるのであるから、その支出に公益上の必要性が要求されることに変わりはない。

(イ) 指定管理者への補助

そもそも指定管理は、自治体が一定の委託料（対価）を支払って一定の業務を委託するものであり、この業務に関して補助金を支給することは、本来的に制度として相容れないものであるから、指定管理者に対し

て、指定管理を委託している業務に関して補助金を支給すること自体、指定管理者制度の趣旨に反し、違法である。

(ウ) 公益上の必要性

上記ア(イ)で主張したことを踏まえれば、本件変更契約及び本件支出命令は、公益上の必要性を欠くものである。

ウ 平等原則違反

指定管理者制度においては、これにより民業を圧迫してはならないから、より厳格に平等原則違反の検討が必要である。また、公金支出について、その適正さをテストする中核的基準は平等原則であるといえ、特に配慮すべきは競業者の権利・利益である。そして、行政が本件のようにして検査費用を負担するのは、行政が指定管理者に与える経済的利益であるといえる。

新上五島町と長崎間の航路においては、五島産業汽船と九州商船の二社が競合する状態にある。また、新上五島町は、五島産業汽船を「びっぐあーす」の指定管理者に、九州商船を「びっぐあーす2号」の指定管理者にそれぞれ指定し、「びっくあーす」を「鯛ノ浦－長崎航路」に、「びっくあーす2号」を「上五島－佐世保航路」にそれぞれ就航させているが、本件変更契約において、新上五島町が定期検査費用等を負担するに当たり、「傭船者が借入れをし、又は出資を受けることなく検査修繕費用の全部を負担することができる場合を除く」との条件が設けられているところ、九州商船は、「びっぐあーす2号」を国庫補助航路で運航していたため、その定期検査費用等について新上五島町が負担することはない。新上五島町は、このことを認識しながら、形式的に両社を平等に取り扱う体裁を取り繕ったものである。新上五島町が、本件変更契約の締結及びこれに基づく公金支出をなす結果、五島産業汽船の事業が維持されることになるが、これにより、九州商船の事業は圧迫を受け続けることになる。離島航路においては、

競合事業とすることは事業それ自体の赤字化を不可避免的に招くという特質があるところ、一方に殊更に与して競合状態を維持すること自体、行政としてなすべきことではない。

本件変更契約の締結及びこれに基づく本件支出命令は、競合事業者を不平等に取り扱うものであり、この不平等な取扱いについて合理性も認められないから、これらは平等原則に反するものとして違法（違憲）である。

(2) 被告の主張

ア 地方自治法2条14項や地方財政法4条1項及び8条に反すること

(7) 次の(イ)の内容を踏まえれば、本件変更契約の締結及び本件支出命令は、地方財政法等の財政規律に反するものではないから、違法性は存在しない。

(イ) 「びっぐあーす」は、町民の生活及び経済活動を確保するという政策目的のために取得した町有財産であり、これが「係船」状態に陥れば、町有財産として取得した目的は全く果たせない。

「鯛ノ浦－長崎航路」は、「有川－長崎航路」よりも運賃が高いにもかかわらず、島民の利用者数が多く、利用者数における島民割合は、「鯛ノ浦－長崎航路」が令和2年度以降も70%前後の水準にあり、「有川－長崎航路」を上回っている。また、コロナ禍においても、新上五島町の人口（令和4年12月現在で1万7642人）を超える年間2万人もの島民が利用している。これは、「有川－長崎航路」が国の旅行支援等を通じて島外の利用客を多く輸送していたのに対し、「鯛ノ浦－長崎航路」は、大型船である「びっぐあーす」が運航しており、揺れが少なく、より島民の需要を満たしていたからである。そして、輸送能力が最も高い「びっぐあーす」の運航を欠いた場合、利便性が相当程度減殺されるほか、多数人を同時に輸送する要請に応えられない事態が生じることが容易に想定される。このように、五島産業汽船の「鯛ノ浦－長崎航路」は、町

民にとって重要な航路として機能しており、従前の運航を継続させることと自体が住民サービスの維持・向上に繋がっていることは明らかである。

また、本件変更後条項の２号においては、国又は県等の支援制度によって賄われない部分を限度として、航路維持と本船保全のために必要があると認められるときに、新上五島町が負担することとされ、新上五島町の負担が最小限度にとどめられている。

さらに、航路対策特別委員会及び全員協議会において、本件変更契約の趣旨及び本件支出に関する説明がなされ、その過程において一部の議員からは本件変更契約について批判的な意見も出たものの、最終的には出席議員の理解が得られた上で審議を終え、令和５年１月３１日には、本件支出を含む令和４年度新上五島町一般会計補正予算が全会一致で承認決された。こうした町議会における審議及び議決は、新上五島町が本件変更契約を締結し、国又は県等の支援制度で賄いきれない法定検査にかかる費用を新上五島町が負担することが合理的であり、住民の意思に基づくものであることを示している。

イ 地方自治法２３２条の２に反すること

(ア) 補助金該当性

本件変更後条項では、法定検査にかかる費用を原則として傭船者の負担としつつも、各号に定める場合であって、航路維持と本船保全のために必要があると認めるときには、当該各号に定める金額を新上五島町が負担する義務を負っている。新上五島町は、本件検査費用のうち支援制度によっては賄われない部分を負担すべき契約上の義務があった。

なお、本件変更契約は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により各航路事業者の経営が厳しい状況に陥っているという社会情勢や、建物の指定管理施設等の大規模修繕については施設の所有者が行うことが基本となっていることに鑑みて契約内容を変更し、新上五島町も五島産業

汽船とともに負担義務を負うこととしたものであり、「補助」に当たるとの評価を避けることを目的として、本件変更契約を締結したものではない。

よって、本件支出は「補助」に該当しない。

5 (イ) 指定管理者への補助

本件支出が「補助」に該当するとしても、指定管理者に補助金や公金を支出することを禁止する法律の規定は存在しない。

(ウ) 公益上の必要性

10 上記ア(イ)で主張したことを踏まえれば、本件変更契約及び本件支出命令は、「公益上必要がある場合」に該当するため、適法である。

ウ 平等原則違反

15 新上五島町は、九州商船が指定管理者となっている「びっぐあーす2号」に関しても、九州商船に対し本件変更後条項と同じ内容の提案をしており、五島産業汽船に対してのみ提案したものではない。「びっぐあーす2号」に係る裸傭船契約が変更されなかったのは、九州商船自身が拒否したためである。このように、新上五島町は、五島産業汽船と九州商船との間で取扱いに差異を設ける意図を有していないのであるから、本件支出が平等原則に違反するものと解する余地はない。

20 むしろ、新上五島町は、九州商船が国から補助金を受けるまでの間に負担することになる利息分について、新上五島町特定団体特別融資基金条例の貸付対象に町有船舶の指定管理者を追加するとともに、基金の額を増額し、検査費用を無利子で融資できるように条例改正を行うことで、五島産業汽船と九州商船との間で、不公平な状態が生じることを避けていることから、九州商船のみを差別的に取り扱う意図などなかったことは客観的に
25 明らかである。

したがって、本件変更契約の締結及び本件支出命令は、平等原則に違反

するものではない。

第3 当裁判所の判断

- 1 認定事実（前提事実に加え、後掲の各証拠及び弁論の全趣旨を総合すれば、次の事実が認められる。）

5 (1) 離島航路における補助制度

離島航路においては、国及び長崎県による補助制度が定められており、本件に関連する補助制度の概要は、次のとおりである。

ア 国の補助制度

(ア) 離島航路運営費等補助による補助金

10 a、離島航路は、離島に暮らす住民にとって日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であることから、その確保・維持に係る地域の取組みを支援するため、国土交通省が地域公共交通安全維持事業を実施し、対象の離島航路事業者に対し、離島航路運営費等補助金を交付するものである（以下、同省の当該事業を「国補助事業」という。）。

15 b 対象となる航路の基準の1つとして、本土と離島振興法2条1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域を連絡する航路であり、①他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること（ただし、当該離島航路が海上運送法28条1号の共同運営に関する協定を締結し、同法29条1項の認可を受けた二島離島航路事業者のみで運航される場合は、互いに他に交通機関がないものとみなす。）、②同一離島に複数の航路が存在する場合に、同一の離島について起点の港を異にし、終点が同一の市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であることのいずれかを満たす必要がある。

25 c 離島航路運営費等補助の補助金額は、補助対象経費の2分の1に相

当する額として予算の範囲内において定める額とされ、欠損見込額全体に対する2分の1の金額が補助される。

(イ) 経営改善支援事業による補助金

- a 情報化・データ化等による地域交通の経営改善支援事業を行う場合に、国土交通省が当該事業を行う者に対し、補助を行うものである。
- b 事業の対象者は、海事については、離島航路事業（離島航路における海上運送法2条4項に規定する旅客定期航路事業で同法の適用を受けけるものをいう。）を営む者である。
- c 補助金額は、「地域公共交通経営改善計画」に基づく新たな取組みの実証運航に要する費用が補助対象経費とされ、当該補助対象経費に2分の1を乗じて得た額以内である。

（以上につき、甲31、乙19）

イ 長崎県の補助制度

(ア) 長崎県離島航路事業対策補助金

- a 離島航路事業の維持改善を図り、もって離島地域等の振興及び地域住民の民生の安定と向上に資するため、予算の範囲内において離島航路事業者に対し、長崎県離島航路事業対策補助金を交付するものである（以下、長崎県による当該事業を「県補助事業」といい、国補助事業と併せて「国・県補助事業」という。）。
- b 対象となる航路に関する基準として、①離島航路であり、かつ他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること、②当該航路において関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送していることに該当する必要がある。
- c 補助金額は、航路損益計算書による純損失額について、所定の基準により査定した額から離島航路整備法3条の規定により交付される国庫補助金のうち、上記ア(ア)cの航路補助の額を差し引いた額の範囲

内の額である。

なお、本補助金及び上記ア(ア)の離島航路運営費等補助金を受けることで、補助対象航路の運営費の赤字部分が補填されることになる。

(イ) 長崎県離島地域交流促進基盤強化事業費補助金

a 長崎県内の離島地域における航路運賃を低廉化することにより、離島住民に経済的負担の軽減を図るとともに、交流人口拡大による活性化に資するため、県内の離島基幹航路及び離島貨物航路に使用されている船舶の更新に要する補助金（以下「リプレイス補助金」という。）及び県内の離島基幹航路船舶の長寿命化への修理点検に要する補助金（以下「リフレッシュ補助金」という。）を離島基幹航路運航事業者に交付するものである。

b リプレイス補助金の交付対象は、離島基幹航路（離島と本土間のそれぞれの市町を結ぶ航路であり、かつ、安定的な航路運営が見込まれる事業者が運航している航路として長崎県知事が指定した航路）に5年以上使用され、かつ建造後、20年以上経過している船舶の更新であり、現在就航している船舶より、原則として省力化及び省エネルギー化が図られることを満たして建造又は購入する船舶である。

リフレッシュ補助金の交付対象は、離島基幹航路に就航している船舶であり、長寿命化等を図るための修理点検を行う船舶であれば足りる。

リフレッシュ補助金を受けた場合には、離島基幹航路の各種運賃割引の新設・拡充を行い、リフレッシュ補助金相当額について補助を受けた年度中又は翌年度以降の運賃割引に充てることが義務とされている。また、リプレイス補助金を受けた場合も、減価償却資産の法定耐用年数期間中はリプレイス補助相当額を当該航路の基本運賃の引下げに充てることが義務付けられている。

客船のため、荒天時の乗り心地について利用客から不満と苦情が相次いでいること、修学旅行団体等からの問合せが多くなっていること等から、定期観光客の大量輸送と快適な船旅が課題になっていることを踏まえ、荒天時でも乗り心地が良く、団体客の輸送にも適している大型旅客船「びっぐあーす」の運航について、新上五島町としても五島産業汽船に強く働きかけるように要望する。

以上

ウ 新上五島町は、平成22年2月10日、国土交通省の地域活力基盤創造交付金を活用し、旧五島産業汽船から「びっぐあーす」を5億7300万円で買い取った上で、同月17日、旧五島産業汽船を「びっぐあーす」の指定管理者として指定し、同月18日付けで、高速船の管理運営に関する協定書及び裸傭船契約書を交わし、「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させた。

新上五島町は、これらの契約をもって、五島産業汽船との間で、「びっぐあーす」に係る定期検査費用は、旧五島産業汽船において負担するものと定めたが、リフレッシュ補助金の対象であったため、旧五島産業汽船に実質的な負担はなかった（なお、平成27年2月に行われた定期検査にもリフレッシュ補助金が利用された）。

エ 新上五島町は、新上五島町と長崎港を繋ぐ同じ航路であるにもかかわらず、利用する航路によって旅客運賃の低廉化が行われていないという町民間の不公平の是正のため、また、大型旅客船を導入することにより交流人口を拡大して島の活性化を図るため、平成25年9月、リプレイス補助金を活用して、旧五島産業汽船の所有する「びっぐあーす2号」を約8億7000万円で購入した。

新上五島町は、同年10月16日から同月30日までの間、「びっぐあーす2号」の指定管理者の申請の公募を行い、旧五島産業汽船のみが応募したことから、平成26年2月26日、旧五島産業汽船を指定管理者として

指定するとともに、旧五島産業汽船との間で、同年3月1日付けで、高速船の管理運営に関する協定書及び裸傭船契約書を取り交わし、「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させた。なお、「びっぐあーす2号」の購入にはリプレイス補助金が活用されたことから、旧五島産業汽船において、旅客運賃の低廉化が図られた。

(以上につき、甲3、4、20、22、23、26、39、乙17)

(3) 五島産業汽船及び九州商船が指定管理者に指定された経緯

ア 旧五島産業汽船は、平成27年4月、九州商船が既に開設していた「上五島－佐世保航路」と同じ航路を開設した。これにより、新上五島町と佐世保とを結ぶ航路は、九州商船及び旧五島産業汽船が競合することとなり、国・県補助事業の対象から外れることになった。

イ これに対し、九州商船は、同年10月、「有川－長崎航路」における運航を開始した。これにより、新上五島町と長崎とを結ぶ航路は、旧五島産業汽船及び九州商船が競合することとなり、国・県補助事業の対象から外れることになった。

ウ 旧五島産業汽船は、平成30年10月2日、経営破綻した。これにより、「鯛ノ浦－長崎航路」における「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」の運航が停止された。

エ 五島産業汽船は、旧五島産業汽船から事業譲渡を受け、同月19日から、「鯛ノ浦－長崎航路」において、「Vアイランド」の運航を再開した。

オ 新上五島町は、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」について、公募を行わず、五島産業汽船及び九州商船に対し、指定管理者の指定の申請を提出するよう通知したところ、両社は、いずれも「びっぐあーす」の管理をする指定管理者の指定を申請した。

カ 新上五島町は、九州商船が「びっぐあーす」の使用が新造する高速船を導入するまでの約1年間という短期的なものになるとしていたことなど

を踏まえ、平成30年11月2日、五島産業汽船を平成30年11月3日から平成35年11月2日までの間の「びっぐあーす」の指定管理者として指定し、五島産業汽船との間で、本件高速船管理協定書及び本件裸傭船契約書を取り交わし、「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させた。

5 キ また、新上五島町は、同月26日、九州商船を「びっぐあーす2号」の管理をする指定管理者として指定するとともに、九州商船との間で、高速船の管理運営に関する協定書及び裸傭船契約書を取り交わし、「上五島－佐世保航路」に就航させた。なお、「びっぐあーす2号」は、「上五島－佐世保航路」を就航する唯一の船舶となったため、平成31年度定期検査費用は、国・県補助事業の対象となり、1億7928万円のうち1億743
10 2万2000円が補助された。

(以上につき、甲5、12、13、22、23)

(4) 本件先行支出の経緯

ア 平成30年11月当時、「びっぐあーす」の次回定期検査時期は、平成3
15 2年2月とされていたところ、平成30年度をもって長崎県離島地域交流促進基盤強化事業費補助金（リフレッシュ補助金）に係る事業が終了することが見込まれていた。

イ 新上五島町議会は、被告が定期検査費用を負担するために、航路対策特別委員会における審議を経た上で、令和元年12月10日から同月13日
20 までの間に行われた定例会において、「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」1億7000万円が計上された「令和元年度新上五島町一般会計補正予算」を全会一致で可決し、また、過疎地域自立促進計画の過疎地域自立促進特別事業の事業内容に「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」を追加することを可決した。この際、当時の新上五島町長は、「そこ
25 (注：当時、「びっぐあーす2号」が運航していた「上五島－佐世保航路」を指す。)のドッグ費用は、全て国・県の負担ということになっております



し、五島産業汽船の場合には、5年に1回のドッグ費用を支援すると。今回に限ってはですね。そのかわり補助航路になりますと、毎年毎年のドッグ費用も国・県で補填されるということをご理解いただきたいと思います。」などと発言した。

5 ウ 新上五島町議会は、令和2年1月10日、航路対策特別委員会において、地方交付税措置の対象とならない3割分について、運賃割引の形で住民に還元することが説明され、同月14日、五島産業汽船との間で、公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金覚書が締結された。これにより、新上五島町は、令和元年度に実施する定期検査費用を「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」として負担することになり、他方、五島産業汽船としては、運賃割引など住民への還元に努めることが確認された。

10 新上五島町は、令和2年4月1日、五島産業汽船との間で、「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金覚書に係る運賃低廉化に関する確認書」を締結し、定期検査費用のうち新上五島町が実質的に負担する5120万9473円について、同日から町民割引等の還元を開始することを確認した。

15 エ 新上五島町は、令和2年1月14日、五島産業汽船との間で、公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金覚書を締結し、同年4月3日、熊本ドッグ株式会社に対し、「びっぐあーす」の定期検査費用1億6998万5728円を支払った（本件先行支出）。

20 （以上につき、甲20～23）

(5) 本件変更契約締結及び本件支出命令の経緯

ア 被告は、本件先行訴訟において、本件先行支出が補助金に該当すると認定されたことを受けて、本件高速船管理協定書及び本件裸傭船契約書の規定を見直すことにした。

25 なお、五島産業汽船の営業状況は、第1期（平成30年10月1日から令和元年9月30日まで）が1560万1796円の営業損失、第2期（令

和元年10月1日から令和2年9月30日まで)が1億4584万3943円の営業損失、第3期(令和2年10月1日から令和3年9月30日まで)が2億5250万3972円の営業損失、第4期(令和3年10月1日から令和4年9月30日まで)が1億7886万0182円の営業損失であり、第5期(令和4年10月1日から令和5年9月30日まで)は、令和5年1月1日時点で、2億1479万4037円の営業損失が見込まれていた。

イ 被告は、令和4年9月8日、新上五島町議会の第1回航路対策特別委員会において、建物の大規模な修繕は当該施設の所有者が行うことが一般的であるところ、船の検査を建物の大規模修繕と同等とみなすことによって、基本的には施設の所有者が検査を行うべきことを説明した。同委員会では、本件変更前条項を修正すること、「びっぐあーす2号」の指定管理者であった九州商船についても平等に取り扱うことが確認された。

ウ 新上五島町の職員は、令和4年11月25日、第2回航路対策特別委員会において、九州商船及び五島産業汽船を対象に、本件変更前条項を本件変更後条項のような内容に見直すこと、「びっぐあーす」は、令和5年春に、1億2200万円で中間検査が予定されていること、本件変更後条項による場合、新上五島町が約6000万円を負担することを説明した。

エ 新上五島町の職員は、令和4年12月7日、全員協議会において、本件変更契約の内容及び趣旨を説明した(対象は、九州商船及び五島産業汽船である。)。新上五島町の職員は、併せて、「びっぐあーす」について、本件変更契約に基づく新上五島町の本件検査費用の負担が、検査費用約1億2200万円から五島産業汽船が国土交通省の経営改善支援事業により得られる補助金を控除した約6000万円になることなどを説明した。これらの説明に対し、出席議員から特段の異議や質問はなく、全員協議会は終了した。

オ　ところで、九州商船が当時、「びっぐあーす 2 号」を運航していた「上五島一佐世保航路」は、国補助事業が受けられることから九州商船が定期検査費用等を負担することは、基本的にはなかった。もっとも、国補助事業は、実績に基づき翌年度に交付されることから、九州商船において検査費用を融資等で賄うなどしていた場合、国庫補助を受けて翌年度に当該融資を返済するまでの間、利子等を負担する状況にあった。

新上五島町は、町有船舶の指定管理者間での平等原則を考慮する必要を踏まえ、新上五島町特定団体特別融資基金条例の貸付対象に町有船舶の指定管理者を追加するとともに、基金の額を 2 7 0 0 万円から 5 億円に増額し、検査費用を無利子で融資できるように条例を改正することとし、同条例の改正案は、令和 4 年 1 2 月 9 日に第 5 回臨時会において可決された（なお、九州商船は、この制度を利用しないまま、「びっぐあーす 2 号」を令和 5 年 1 2 月 1 5 日に返船した）。

カ　被告は、「びっくあーす」及び「びっくあーす 2 号」について、令和 4 年 1 2 月 1 5 日頃、五島産業汽船及び九州商船に対し、それぞれ裸傭船契約の変更を申し込んだ。

五島産業汽船は、令和 4 年 1 2 月 2 2 日、本件変更契約に係る契約変更請書を提出し、裸傭船契約 8 条の変更内容を承諾した。

他方、九州商船は、被告に対し、令和 5 年 1 月 1 3 日付け文書をもって、新上五島町の対応が指定管理者を隠れ蓑とする、航路の競争関係上、不平等なものであり、民業を圧迫するものであることを理由に、裸傭船契約の変更には応じられない旨回答した。

キ　新上五島町議会は、令和 5 年 1 月 3 1 日、第 1 回臨時会を開催し、「令和 4 年度新上五島町一般会計予算（第 1 1 号）」において、「びっぐあーす」の検査費用として「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金 6 1 0 0 万 8 0 0 0 円」が計上され、当該予算は全会一致で可決された。

ク 新上五島町は、令和5年4月10日、五島産業汽船に対し、本件検査費用1億1989万1290円から、五島産業汽船が国土交通省の経営改善事業に基づく補助金として交付を受けた5994万5645円を控除した残額である5994万5645円を支出した（本件支出）。

（以上につき、甲3、6～10、14、17、27、51、乙1～8）

(6) 「鯛ノ浦－長崎航路」と「有川－長崎航路」の利用者数

「鯛ノ浦－長崎航路」と「有川－長崎航路」の利用実績は、次のとおりである（乙16。ただし、小人を0.5人換算。）。

ア 「鯛ノ浦－長崎航路」

令和元年度 7万3747人（島民割合68.0%）

令和2年度 3万8112人（島民割合73.4%）

令和3年度 3万4057人（島民割合74.1%）

令和4年度 4万0945.5人（島民割合69.9%）

令和5年度 6万1825.5人（島民割合65.6%）

イ 「有川－長崎航路」

令和元年度 6万7499人（島民割合37.1%）

令和2年度 3万5433人（島民割合37.7%）

令和3年度 4万4623.5人（島民割合43.8%）

令和4年度 6万9294人（島民割合42.5%）

令和5年度 6万8885人（島民割合44.4%）

2 争点1（本件変更契約を締結したことの違法性の有無）について

- (1) 前記1(2)ア認定のとおり、旧五島産業汽船は、平成9年2月14日、「鯛ノ浦－長崎航路」における一般旅客定期航路事業の認可を受け、同月から同航路が開設されたところ、平成22年当時、同航路においては、旅客定員が約100名程度の「ありかわ8号」、「えれがんと1号」及び「えれがんと2号」が就航していた。他方、旧五島産業汽船所有に係る高速船「びっくあー

す」及び「びっくあーす 2 号」は、定期検査を行うことができず、それぞれ平成 20 年以降、平成 18 年以降、係船状態となっていたものである。

こうした状況の下、平成 21 年 5 月、新上五島町商工会及び観光物産協会から、「ありかわ 8 号」は、小型船舶であるため荒天時の就航について利用者から苦情が相次いでいることに加え、修学旅行団体等の問合せも増えていることから大型船による運航を強く働きかけるように要望する旨の要望書が出されるなどし（前記 1 (2) イ）、新上五島町は、平成 22 年 2 月 10 日、国交省の地域活力基盤創造交付金を活用し、旧五島産業汽船から「びっくあーす」を 5 億 7 3 0 0 万円で買い取った上で、同月 17 日、旧五島産業汽船を指定管理者と指定したものである（前記 1 (2) ウ）。

そして、旧五島産業汽船が平成 30 年に経営破綻し、五島産業汽船に事業譲渡したところ、五島産業汽船が「びっくあーす」の指定管理者の指定を申請し、新上五島町は、平成 30 年 11 月 2 日、五島産業汽船を「びっくあーす」の指定管理者として指定するとともに、同社との間で本件高速船管理協定書及び本件裸傭船契約を締結し、「鯛ノ浦－長崎航路」に就航させたものである（前記 1 (3) ウ、エ、カ）。

前記 1 (3) イ、カのとおり、新上五島町が五島産業汽船を「びっくあーす」の指定管理者に指定した時点では、競合路線として九州商船の「有川－長崎航路」が存在していたものであるが、平成 27 年以降、上五島と長崎を結ぶ航路は、旧五島産業汽船と九州商船の二社が運航していた上、前記 1 (6) のとおりのその後の利用実績にも照らせば、新上五島町が五島産業汽船を「びっくあーす」の指定管理者として指定した理由は、離島航路の維持充実にあったものと認められる。そうすると、上記各措置は、公益上の必要からされたものといえ、当該判断に裁量権の逸脱又は濫用があるとはいえない。

(2) そして、本件変更契約についても、前記のとおり、①「びっくあーす」は、新上五島町所有の公の施設（地方自治法 244 条の 2 第 3 項）であるところ、

指定管理者が管理を行うために必要な経費の調達方法としては、全て利用料金で賄う以外にも、全て設置者たる地方公共団体からの支出金で賄うことや、一部を利用料金で、残りを地方公共団体からの支出金で賄うことも法律上禁止されておらず、指定管理者制度上当然に想定されていると解されることに加え、②「びっくあーす」は、高速船に該当するところ、高速船の所有者には、5年又は6年に一度の定期検査及びその間の中間検査を受けることが法律上義務付けられていること（船舶安全法5条1項1号、2号、10条）、③離島航路では、これらの検査費用を運航会社の営業利益で賄うことが困難であるという特殊事情があることから、国補助事業においては、他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となる航路について、欠損見込額全体に対する補助充足率を2分の1とする離島航路運営費等補助がなされ、県補助事業においては、同様の航路について、航路損益計算書による純損失額に対し、離島航路整備法により交付される国庫補助金の内、国補助事業の補助額を差し引いた額の範囲内の額を補助するなど、国又は県による補助金制度があり（前記1(1)ア(ア)、イ(ア))、現に、「びっぐあーす」についても、平成22年及び平成27年の定期検査は、いずれも長崎県離島地域交流促進基盤強化事業による補助（リフレッシュ補助金）を利用して検査費用が賄われており、旧五島産業汽船において実質的な負担をすることがなかったこと（前記1(2)ウ）、④「びっぐあーす」のその次の定期検査時期は平成32年2月であったところ、平成30年に長崎県離島地域交流促進基盤強化事業が廃止され、指定管理者である五島産業汽船が定期検査費用を負担できない可能性が生じたところ、これについて、運賃割引の形で住民に還元することと引換えに新上五島町が負担するという対応が採られたこと（前記1(4)）、⑤その後、「びっぐあーす」の中間検査時期が令和5年春に予定され、その費用として1億2220万円掛かることが想定されていたところ、当時の五島産業汽船の経営状況が恒常的に1億円を超える営業損失となっている

など、同社の利益等から当該検査費用を賄うことが不可能な状況であったこと（前記1(5)ア）、⑤五島産業汽船が運航している「鯛ノ浦－長崎航路」と九州商船が運航している「有川－長崎航路」は、いずれも長崎と新上五島町をつなぐ航路であるところ、定期検査に係る本件先行支出がされた直後となる令和2年度から本件変更契約のあった令和4年度までの間をみても、その利用実績は前記1(6)のとおりであって、五島産業汽船の「鯛ノ浦－長崎航路」は利用者数に占める島民の割合が少なくとも6割8分以上であって、原告の「有川－長崎航路」のそれが多くとも4割4分未満であったことと比較して島民の利用割合が有意に高かったこと、以上の各事情が認められる。

これらによれば、五島産業汽船との間で本件変更契約を締結して、本件検査費用から国土交通省の経営改善支援事業による補助金額を控除した分を新上五島町が負担することにした措置は、被告の主張するとおり、町民にとって重要な航路として機能させるという公益上の必要からされたものといえることから、被告の当該判断に裁量権の逸脱又は濫用があるとは認められず、本件変更契約の締結が地方自治法2条14項や地方財政法4条1項及び8条等の財務会計法規に違反するものとはいえない。

(3) なお、原告らは、本件支出が五島産業汽船に対する地方自治法232条の2の「補助」に該当すると主張するところ、仮に、本件支出が、その実質において「補助」としての性格を有するものとしても、「補助」が公益上必要かどうかの判断については、地方公共団体の長等に裁量権が付与されており、その行使に逸脱・濫用がある場合に違法となるものと解すべきであり、裁量権行使に逸脱又は濫用がある場合とは、その判断に著しく不合理又は不公正な点がある場合にほかならないと解するのが相当である。

そこで検討するに、本件変更契約の締結について公益上の必要があったと認められることは前記のとおりであるから、その判断が著しく不合理とはいえない。原告は、本件変更契約の締結及びこれに基づく本件支出命令は、競

合事業者を不平等に取り扱うものであり、この不平等な取扱いについて合理性も認められないから、平等原則に違反すると主張するが、まず、本件変更契約の締結及び本件支出命令が九州商船を苦境に陥れる意図で行われたものであるとか、その事業を圧迫する意図で行われたものとみる根拠はない。

次に、指定管理者が管理を行うために必要な経費の調達方法として、地方公共団体からの支出金で賄うことが法律上禁止されていないことからすれば、船舶という同種の公の施設の管理を複数の指定管理者にそれぞれ行わせるものとしても、一方の指定管理者（五島産業汽船）との関係では、その料金収入では賄えない経費を地方公共団体（新上五島町）の負担とし、他方の指定管理者（九州商船）との関係では、その経費負担を国補助事業により賄わせることとした被告の対応が、不合理又は不公正なものともいえない（なお、国補助事業に基づく補助は、実績に基づき翌年度に交付されるものであるから、仮に、指定管理者が経費の支出を融資等で賄うなどしていた場合は、同管理者において利子等の負担が生じることとなる。この点について、新上五島町は、町有船舶の指定管理者間での平等原則に考慮する必要性を踏まえ、新上五島町特定団体特別融資基金条例案の改正案を議会に上程し、これが成立した結果、同基金の貸付対象に町有船舶の指定管理者が追加され、検査費用を無利子で融資できるようにしたこと（前記1(3)キ、(5)オ。ただし、九州商船による利用はなかったものである。）からすれば、新上五島町は、「びっくあーす2号」の経費負担を原告が国補助事業により賄った場合の指定管理者間の公平性にも配慮した対応を採っているといえる。）。)

この点、原告らは、新上五島町が本件先行支出をなす際に、当時の新上五島町長が議会において「今回に限り」と説明したことをもって、被告がこの説明を反故にしたと主張する。この点、本件先行支出に先立つ議会審議の際、新上五島町長が「五島産業汽船の場合には、5年に1回のドッグ費用を支援すると。今回に限ってはですね。」と説明したことは、前記1(4)イのとおり

であるが、そもそも指定管理者が管理を行うために必要な経費を地方公共団体からの支出金で賄うことが法律上禁止されていないことは前記のとおりである。このことに加え、前記1(5)アのとおり、五島産業汽船の経営状況が恒常的に1億円を超える営業損失となっていたことからすれば、五島産業汽船が「びっくあーす」の料金収入で本件検査費用を賄えない状況であったことは明らかであるから、新上五島町議会における従前の説明内容いかんにかかわらず、被告が本件変更契約を締結して本件検査費用を負担したことが不合理又は不公正な対応であったとは認められない。

なお、原告らは、新上五島町と長崎間には、競合事業者である九州商船による航路が用意されている上、二社のいずれもが赤字となる航路の一方に行政が公金を支出して、自力で運営する能力のない五島産業汽船を存続させることは、他方の自力で運営する力を持つ九州商船を苦境に陥れるものであり、行政の中立性に反し、不当で不公正な民業圧迫であると主張する。

しかし、新上五島町が五島産業汽船を「びっくあーす」の指定管理者として指定した理由が離島航路の維持充実にあったものと認められ、この措置が公益上の必要からされたものといえることは前記のとおりである上、新上五島町が九州商船を苦境に陥れたり、九州商船の事業を圧迫したりする意図で五島産業汽船を「びっくあーす」の指定管理者としたものとみる根拠もないことからすれば、原告の上記主張は採用できない。

(4) なお、原告らは、本件変更契約の締結及び本件支出命令は、谷川議員が影響を及ぼしたと主張するが、本件全証拠によれば、原告らの上記主張は憶測の域を出ないものといわざるを得ないから、採用することができない。

(5) その他、原告らはるる主張するが、上記認定・判断を左右するものとはいえない。

(6) 以上によれば、本件変更契約の締結が違法になされたものとはいえない。

3 争点2（本件支出命令の違法性の有無）について

前記のとおり、本件変更契約の締結が違法になされたものとはいえない。
そうすると、本件変更契約が私法上当然に無効ということはできないことか
ら、これと別異の財務会計行為である本件支出命令が違法であるとも認めら
れない。

5 第4 結論

以上によれば、原告らの請求は理由がないから、これを棄却することとして、
主文のとおり判決する。

長崎地方裁判所民事部

10
15
裁判長裁判官

松永晋介

裁判官

藤田直規

20
裁判官吉澤孝は、転補につき、署名押印することができない。

25
裁判長裁判官

松永晋介