

令和3年3月16日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

令和2年（行ウ）第3号 違法公金支出金返還請求事件（以下「①事件」という。）

令和2年（ワ）第106号 国家賠償請求事件（以下「②事件」という。）

口頭弁論終結日 令和3年1月14日

5

判 決

長崎県南松浦郡新上五島町有川郷578番地58

①事件原告

上五島運輸株式会社

（以下「原告上五島運輸」という。）

同代表者代表取締役

近 藤 恭 之

長崎市元船町16番12号

②事件原告

九州商船株式会社

（以下「原告九州商船」という。）

同代表者代表取締役兼上記兩名訴訟代理人弁護士

美 根 晴 幸

上記兩名訴訟代理人弁護士

荒 木 裕 史

長崎県南松浦郡新上五島町青方郷1585番地1号 新上五島町役場内

①事件被告

新上五島町長

石 田 信 明

（以下「被告町長」という。）

長崎県南松浦郡新上五島町青方郷1585番地1号

②事件被告

新 上 五 島 町

（以下「被告町」という。）

同代表者町長

石 田 信 明

上記兩名訴訟代理人弁護士

幸 田 雅 治

同

西 ケ 谷 尚 人

同

大 田 裕 章

25

同

笹

岡

峻

主 文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 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

1 ①事件

被告町長は、江上悦生に対し、1億6998万5728円及びこれに対する令和2年3月12日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払うよう請求せよ。

2 ②事件

被告町は、原告九州商船に対し、1億0859万4418円及びこれに対する令和3年1月6日から支払済みまで年3分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

本件①事件は、被告町に本社を有する原告上五島運輸において、被告町が、令和2年4月3日、原告上五島運輸と競合する航路を運営する五島産業汽船株式会社（平成30年10月10日設立。以下「新五島産業汽船」という。）の負担すべき船舶の定期検査費用1億6998万5728円を負担したことは、新五島産業汽船に対する補助金であって、その交付は公益性を欠く違法なものであるなどと主張して、地方自治法242条の2第1項4号に基づいて、被告町の執行機関である被告町長に対して、上記補助金を支出した職員である当時の被告町の町長である江上悦生（以下「江上元町長」という。）に前同額及びこれに対する訴状送達の日（令和2年3月12日）の翌日である令和2年3月12日（上記支出は令和2年4月3日に行われたものであるが、①事件訴訟提起時である同年2月25日時点においては上記支出が未了であったため、原告上五島運輸は、同訴状において、令和元年12月11日に被告町の議会において上記支出に相当する1億7000万円の支出が可決

されたことを捉えて、前同額及びこれに対する前同日よりも後の日である訴状送達の日から遅延損害金を求めていたところ、上記支出額の確定に伴い、損害賠償請求の義務付けの額を減縮したが、遅延損害金の起算日については従前のままとしている。) から支払済みまで民法(平成29年法律第44号改正前)所定の年5分の割合による遅延損害金に係る損害賠償請求をする義務付けを求める事案である。

本件②事件は、原告九州商船において、被告町が、違法に上記補助金を交付したために、新五島産業汽船による航行継続が可能となったのであり、これがなければ、新五島産業汽船の船舶を利用する乗客は全て原告九州商船の船舶を利用したといえるとして、令和2年3月18日から令和3年1月5日までの間、原告九州商船に逸失利益合計1億0859万4418円の損害を生じさせたと主張して、国家賠償法1条1項に基づいて、被告町に対して、前同額及びこれに対する違法行為の後の日である令和3年1月6日から支払済みまで民法所定の年3分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

1 前提事実(当事者間に争いがないか、各項末尾掲記の各証拠及び弁論の全趣旨によって容易に認定できる事実)

(1) 当事者等

ア 原告上五島運輸は、被告町に本社を有し、海陸運送代理業等を業とする株式会社であり、原告九州商船の子会社である。

イ 原告九州商船は、海上運送法に規定する事業等を業とする株式会社である。

ウ 被告町は、地方公共団体である。

エ 被告町長は、被告町において町長の地位にある者である。

令和2年4月3日当時、被告町の町長は、江上元町長であった。

(以上につき、争いがない、弁論の全趣旨)

(2) 航路の状況等

ア 被告町は、長崎県に属する離島に存する町であり、本土から同町に赴くた

めには、船舶を利用する必要がある（弁論の全趣旨）。

イ(ア) 五島産業汽船株式会社（平成30年10月2日経営破綻、同年11月13日破産手続開始決定。以下「旧五島産業汽船」という。）は、平成9年2月14日の認可による鯛ノ浦（上五島）－長崎航路を開設した（ただし、
5 当時は、平成11年10月に行われた株式会社への組織変更前であり、有限会社五島産業汽船の商号であった。争いがない、甲6，乙30）。

また、旧五島産業汽船は、平成27年4月、原告九州商船が既に開設していた上五島－佐世保航路を開設した（争いがない、弁論の全趣旨）。

10 (イ) 原告九州商船は、旧五島産業汽船が上五島－佐世保航路を開設したことへの対抗措置として、平成27年10月10日、旧五島産業汽船が既に開設していた鯛ノ浦（上五島）－長崎航路と競合する有川（上五島）－長崎航路を開設した（争いがない、弁論の全趣旨）。

これにより、被告町と長崎港をつなぐ直接航路において、2社の事業者が競合するに至った（争いがない、弁論の全趣旨）。

15 (3) 船舶の所有状況等

ア 旧五島産業汽船は、平成22年当時、船舶である「びっぐあーす号」（以下「本件船舶1」という。）及び「びっぐあーす2号」（以下「本件船舶2」という。）を所有していた（争いがない）。

20 本件船舶1は平成20年5月、本件船舶2は平成18年2月を最後に、それぞれ係船状態となっていた（乙31，32，弁論の全趣旨）。

イ 被告町は、平成22年2月17日、旧五島産業汽船から本件船舶1を代金5億7300万円で買い取り、鯛ノ浦－長崎航路に就航させるため、公募を行わず、旧五島産業汽船を指定管理者として指定した（争いがない、乙1，40，41，弁論の全趣旨）。

25 ウ 被告町は、平成25年9月、旧五島産業汽船から本件船舶2を代金約8億7000万円で買い取り、鯛ノ浦－長崎航路に就航させるため、公募に基づ

き、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た(争いがない、乙2, 45)。

エ 旧五島産業汽船は、平成30年10月2日、経営破綻し、旧五島産業汽船が運航する全路線の運航が休止した(争いがない、乙30, 弁論の全趣旨)。

5 オ 新五島産業汽船は、平成30年10月10日に設立され、同月18日に九州運輸局により旧五島産業汽船との間の鯛ノ浦ー長崎航路の事業譲渡の認可を受けた(乙3, 弁論の全趣旨)。

カ 被告町は、平成30年11月2日、本件船舶1について、鯛ノ浦ー長崎航路に就航させるため、新五島産業汽船を指定管理者として指定した(乙4)。

10 被告町と新五島産業汽船は、同日付け協定書(以下「本件協定書」という。)及び裸傭船契約(以下「本件裸傭船契約」という。)を締結し、本件船舶1に係る定期検査(船舶安全法5条1項1号)の費用は新五島産業汽船が負担するものと定められた(乙8の1・2)。

15 キ 被告町は、平成30年11月26日、本件船舶2について、上五島ー佐世保航路に就航させるため、原告九州商船を指定管理者として指定した(乙5)。

ク(ア) 口頭弁論終結時において、新五島産業汽船が鯛ノ浦ー長崎航路において就航させている船舶は、被告町が所有する本件船舶1(「びっぐあーす号」。293トン・旅客定員300名)、新五島産業汽船が所有する「Vアイランド(旧名称・ありかわ8号)」(58トン・旅客定員79名)である(争いがない、乙31, 33, 34, 弁論の全趣旨)。

20 (イ) 口頭弁論終結時において、原告九州商船が上五島ー佐世保航路において就航させている船舶は、被告町が所有する本件船舶2(「びっぐあーす2号」。296トン・旅客定員300名)である(争いがない、乙32, 弁論の全趣旨)。

25 口頭弁論終結時において、原告九州商船が有川ー長崎航路において就航させている船舶は、原告九州商船が所有する「シープリンセス」(123ト

ン・旅客定員140名),「シーエンジェル」(122トン・旅客定員140名)である(争いがない, 弁論の全趣旨)。

(ウ) 以上の内容(ただし, Vアイランドを除く。)を図示すると, 別紙航路イメージ図のとおりである(弁論の全趣旨)。

5 (4) 本件船舶1に係る定期検査費用の支出等

ア 本件船舶1については, 5年に1回に受検すべき定期検査の時期が, 令和元年11月3日から令和2年2月3日までとなっており(以下, 当該期間に受検すべき定期検査のことを「本件定期検査」という。), 同検査を受検しない場合, 本件船舶1の就航は不可能となる(乙27の1, 弁論の全趣旨)。

10 新五島産業汽船は, 上記(3)カのとおり, 本件定期検査の費用(以下「本件定期検査費用」という。)を負担すべき立場にあったが, これを捻出できない状況にあった(弁論の全趣旨)。

15 イ 被告町の議会(以下「町議会」という。)は, 令和元年12月10日から同月13日までの間に行われた同年第4回定例会において, 「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「令和元年度被告町一般会計補正予算」について, 全会一致で可決した(甲27, 乙16, 17)。

20 ウ 被告町は, 令和2年1月14日, 新五島産業汽船との間で, 次の内容を定めた「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金覚書」(以下「本件覚書」という。乙20)のとおり合意した。ただし, 本文中のかっこ書き部分については当裁判所において補足したものである。

1条(定期検査費用の負担)

25 鯛ノ浦・長崎航路高速船の管理運営に関する協定書(本件協定書)第4条及び第6条第1項並びに裸傭船契約書(本件裸傭船契約)第8条1項の規定については, 令和元年度に実施する定期検査に限り, その費用を「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」として甲(江上元町長)

が負担するものとする。

2条（定期検査費用の支払い）

1項 甲は、乙（新五島産業汽船代表取締役・藤原圭介）からの請求により、乙が指定する定期検査を実施した事業者の口座に直接振り込むものとする。

2項 乙は、甲に請求する際、定期検査を実施した事業者からの請求書及び定期検査に要した費用を証明する書類を添付するものとする。

3条（住民への還元）

乙は、地方交付税措置額を除く甲の負担額について、甲及び関係機関と協議の上、運賃割引など住民への還元に努めるものとする。

4条（協議解決）

本覚書の内容に疑義が生じた場合は、甲乙協議の上これを解決するものとする。

（以上につき、乙20）

エ 熊本ドック株式会社（以下「熊本ドック」という。）は、令和2年1月14日、本件船舶1につき本件定期検査を開始し、令和2年3月18日までにこれを完了した（乙68）。

新五島産業汽船は、同日、鯛ノ浦－長崎航路において、本件船舶1の就航を開始した（弁論の全趣旨）。

オ 被告町は、令和2年4月3日、熊本ドックに対し、1億6998万5728円を支払った（以下「本件支出」という。乙22。ただし、本件支出の法的評価について争いがある。）。

(5) 監査請求、本件訴訟の提起

ア 原告上五島運輸は、令和2年1月9日、被告町の監査委員に対し、住民監査請求をしたところ、同月30日、同監査委員は原告上五島運輸に対し、同監査請求を受理しない旨通知した（甲1、2）。

イ 原告上五島運輸は、令和2年2月25日、①事件訴訟を提起した。

原告九州商船は、同年4月30日、②事件訴訟を提起した。

(以上につき、当裁判所に顕著)

2 争点

- (1) 本件支出が補助金に該当するか (①事件及び②事件共通)
- (2) 本件支出は公益性を欠くといえるか (①事件及び②事件共通)
- (3) 国家賠償法1条1項にいう違法の有無 (②事件)
- (4) 被告町に生じた損害 (①事件)
- (5) 原告九州商船に生じた損害 (②事件)

3 争点に関する当事者の主張

- (1) 争点(1) (本件支出が補助金に該当するか)

(原告らの主張)

ア 補助金の該当性

補助金に該当するか否かは、①相当の反対給付を受けないものであること、
②交付を受けた相手方が利益を受けるものであること、③交付された金銭に
ついて使途が特定されるものであることから判断される。

本件支出は、本件協定書及び熊本ドックとの間の本件船舶1に関する契約
からすれば、本件定期検査費用に係る債務を負担するのは新五島産業汽船で
あるにもかかわらず、被告町において、新五島産業汽船にその負担能力がな
いことを理由に、同費用を新五島産業汽船に支出したというものであって、
上記のいずれの要件も満たすから、補助金に該当する。

イ 本件支出は新五島産業汽船に対してされたものであること

- (ア) 被告らは、当初は後記被告らの主張欄イのとおり主張していたところ、
原告らの後記(イ)の主張を受けて、後記被告らの主張欄アのとおり主張す
るに至っており、一貫性に欠ける。

また、原告らは、被告町が第三者として新五島産業汽船に代わって熊本

ドックに本件定期検査費用を弁済するまでの間、新五島産業汽船が熊本ドックに対して本件定期検査費用の支払義務を負っていたのに、その費用を被告町が本件支出として交付したことを問題としているのであって、被告らの主張は的外れである。

5 (イ) 被告らは、後記イのとおり主張するが、本件覚書の記載や支払決議票の記載からすれば、被告らが主張する債務引受けに係る合意は認められないし、また、債務引受けについて熊本ドックが合意したという証拠も存在しない。

(被告らの主張)

10 ア 本件定期検査費用は被告町において負担すべきものであること

(ア) 指定管理制度における公の施設の管理にかかる費用については、地方自治法に特段の定めはなく、地方公共団体と指定管理者との間の取決めに委ねられている。

15 被告町は、本件船舶1の所有者であるから、本件定期検査費用を負担すべき地位にあったが、本件協定書及び本件裸傭船契約により、新五島産業汽船にこれを負担させるものとした。しかし、被告町は、新五島産業汽船が本件定期検査費用を負担することができなくなったことを受けて、本件覚書を改めて締結し、これにより、被告町において本件定期検査費用を負担すべきことにした。

20 本件覚書締結後も、新五島産業汽船が指定管理者として本件船舶1の維持管理に関する業務を行う点は変わらないから、熊本ドックとの間における本件定期検査に係る契約当事者は新五島産業汽船のままであり、熊本ドックとの間においては、新五島産業汽船が本件定期検査費用の支払義務を負うことになる。

25 そこで、被告町は、本件定期検査費用を負担すべき責任に基づき、本件定期検査費用を直接熊本ドックに支払った。

5 以上のとおりであるから、被告町は、あくまでも自身の地位に基づき、熊本ドックに対して本件定期検査費用を支払ったのであって、本件支出をした時点において、新五島産業汽船は、被告町との関係では、本件定期検査費用を負担すべき地位になかったから、本件支出は新五島産業汽船に対して交付されたものと見る余地はない。

(イ) 補助金該当性の判断枠組みは原告らの主張するとおりであるが、上記ア(ア)のとおり、本件支出は新五島産業汽船にされたものでない以上、新五島産業汽船が利益を受けるものではないから、②の要件を満たさない。

10 なお、本件支出は、被告町の令和元年度一般会計補正予算に計上して支出したものであり、町議会の議決も、地方自治法96条1項2号に基づく予算を定める議決であった。

イ 本件定期検査費用の支払義務を被告町が引き受けたこと

15 仮に上記アの主張が認められないとしても、被告町は、指定管理者である新五島産業汽船との間においては、新五島産業汽船が負う本件定期検査費用の支払債務を引き受けることが可能である。そこで、被告町は、本件覚書により、同支払債務を引き受けた。

20 そのため、本件支出は、被告町が自己の債務を履行したものにすぎず、新五島産業汽船に利益を付与するものではないから、②の要件を満たさない。また、被告町は本件支出により熊本ドックによる本件定期検査という反対給付を受けることになるから、①の要件を満たさない。

したがって、本件支出は補助金に該当しない。

(2) 争点(2) (本件支出は公益性を欠くといえるか)

(原告らの主張)

ア 総論

25 上記(1)原告らの主張欄のとおり、本件支出は補助金に該当するところ、地方自治法232条の2は、補助金の支出につき公益上の必要を求めている。

本件支出は、次のとおり、公益性を欠くから、同条に反する違法なものである。

イ 競合関係にある一方にのみされたものであること

新五島産業汽船の運営する鯛ノ浦－長崎航路は、原告九州商船の運営する有川－長崎航路と競合する関係にあり、他社が撤退すれば他社を利用して

た乗客のほとんどを自社で運送できる関係にある。

そのため、競合関係にある一方についてのみされた本件支出は、平等原則に違反するものである。

被告らは、後記被告らの主張欄エ(ア)のとおり、被告町が所有する船舶であるか否かについて差異がある旨主張するが、その差異によりもたらされるのは、船舶の傭船料が無償であるか否という点であって、補助金の支出を合理的に説明できるものではない。加えて、本件支出は、新五島産業汽船が負担すべきであった本件定期検査費用を、新五島産業汽船の資金不足を助けるためにされたものであることからすると、自前で船舶を調達する原告九州商船に補助金を交付しないことは、より一層平等原則に違反するといえる。

ウ 不公平な過当競争を助長するものであること

新五島産業汽船と原告九州商船が競合する航路の運営は、一社であれば黒字を維持できるが、競合状況にある現在は両社とも赤字を避けることができない。

そのため、本件定期検査費用を負担する能力のない新五島産業汽船を援助する本件支出は、不公平な過当競争を助長するものであって、安定航路の維持に反する事態を及ぼし、自力で航路を運営しようとする原告九州商船に多大な損害を与え、健全な航路の運営を阻害するものである。

エ 指定管理者選定の条件に反するものであること

被告町は、本件船舶1の指定管理者の募集に当たり、本件船舶1の定期検査費用を指定管理者において負担とする条件としていた。そのため、指定管

理者に選定された新五島産業汽船は、被告町との間で、本件協定書及び本件裸傭船契約を締結している。

しかるに、被告町は、本件協定書及び本件裸傭船契約に反する事態を避けるため、新五島産業汽船との間で、本件覚書を締結し、被告町が定期検査費用を負担する旨の合意をし、本件支出をした。これは、指定管理者選定の条件に反する状況を回避するために合理的な理由なく変更したものである上、このような変更は、上記募集に対して応募したが採用されなかった原告九州商船の信頼を裏切るものである。

オ 本件支出の背景

被告町は、平成22年以降、旧五島産業汽船から本件船舶1及び本件船舶2を購入し、更に同社を指定管理者に選定することで、多額の資金を融通し、旧五島産業汽船の資金繰りを援助している。このように、被告町は、指定管理者制度を濫用し、長期間債務超過に苦しむ旧五島産業汽船を救済していた。

新五島産業汽船は、旧五島産業汽船の代表者野口順治（以下「野口代表」という。）及び衆議院議員谷川弥一（以下「谷川議員」という。）の協力の下、設立されているが、当初から十分な財産基盤を有しておらず、本件定期検査費用を捻出できないことは設立時から明らかであった。

そうすると、本件支出が当初から予定されていなければ、新五島産業汽船が設立され、本件船舶1の指定管理者に選定されることもなかったといえる。そのため、野口代表及び谷川議員は、被告町に本件支出をさせる予定で新五島産業汽船を設立したものといえるのであるが、これは、旧五島産業汽船の時代から続く、官民癒着である。

カ 被告らの主張に対する反論

被告らは、後記被告らの主張欄アのとおり、本件支出の必要性について、被告町所有の財産の価値を保全する必要性があり、かつ、町民の生活及び経済活動に必要不可欠な航路を維持するためであったなどと主張するが、本来

は、被告町が自ら定期検査費用を負担するとともに、新たな指定管理者を指定するなどすべきであったのであり、本件支出の公益性を説明できるものではない。

また、国及び長崎県の補助事業の廃止という前提事情の変更は、新五島産業汽船において予測可能であったから、定期検査費用を代わりに支出する理由とならない。

そのため、本件支出の目的は、新五島産業汽船の救済にあったというべきである。

(被告らの主張)

ア 総論

仮に本件支出が補助金に該当するとしても、本件支出は、次のとおり、国及び長崎県の補助事業の廃止という重要な前提事情の変更により、本件船舶1の指定管理者である新五島産業汽船が定期検査費用を支出することが困難となったところ、被告町において、被告町所有の財産である本件船舶1の価値を保全する必要性があり、かつ、町民の生活及び経済活動に必要不可欠な航路を維持するため、支出したものであり、被告町の実質的負担分についても町民に還元されていることを併せて考慮すると、江上元町長の判断に裁量権の逸脱又は濫用は存在しないから、公益性を欠くものではなく、適法である。

イ 本件支出に至る経緯

(ア) 被告町は、離島航路の安定的な運営を確保するための仕組みとして、指定管理者制度（地方自治法244条の2第3項）を利用し、運航会社の経営破綻等による航路の休止・撤退等を回避している。

具体的には、運航会社が所有する船舶を被告町が買い取り、その船舶の管理運営については、運航会社を指定管理者として指定し、当該船舶を無償で貸し付けることで、運航会社が負担していた減価償却費や利子等を削

減し、運航会社の収支を改善するというものである。本件船舶1及び本件船舶2は、いずれも「公の施設」(地方自治法244条1項)であり、被告町においては、指定管理者制度の対象としている。

(イ) 旧五島産業汽船は、本件船舶1及び本件船舶2の指定管理者として、
同各船舶を鯛ノ浦―長崎航路において運航していたところ、平成29年度における同航路の利用客は11万5247人(町民割合6割以上)であり、町民の生活に必要不可欠な航路となっていた。しかし、平成30年10月2日の旧五島産業汽船の経営破綻により、その運航が完全に停止することになった。

被告町は、鯛ノ浦―長崎航路が町民の生活に必要不可欠な航路であったことから、早急に同航路の運航を再開する必要に迫られたため、町有船舶である本件船舶1及び本件船舶2の指定管理者の選定を行うことにした。その際、緊急の必要性及び過当競争による航路の安定化が損なわれる可能性を考慮し、公募は行わず、運航実績のある原告九州商船及び新五島産業汽船に対して、本件船舶1及び本件船舶2の指定管理の申請書を提出するよう通知したところ、いずれも、本件船舶1の指定管理者としての選定を申請した。

被告町は、新五島産業汽船が本件船舶1の運航に従事していた旧五島産業汽船の従業員を雇用しており従前と同様に本件船舶1の安全な運航が期待できたことや、原告九州商船の借用期間が1年間に限定されたものであり町民の足を安定的に守るといった趣旨に適合していなかったことから、新五島産業汽船を指定管理者に選定した。

(ロ) 高速船の所有者には、法定の期間内に定期検査を受けることが義務付けられているところ(船舶安全法5条1項各号)、被告町においては、平成22年以降、当該検査費用は指定管理者において負担してもらっていたが、競合する航路のない場合等に交付される国及び長崎県の補助金があるこ

とから、實際上その負担は生じておらず、本件船舶1の就航する鯛ノ浦－長崎航路についても同様であった。

しかし、鯛ノ浦－長崎航路については、原告九州商船が平成27年10月に競合する有川－長崎航路を開設したことにより、国及び長崎県の補助の対象から外れることになった。また、これとは別に定期検査費用についての補助事業が長崎県において実施されていたが、平成30年度に廃止されることが確定した。そのため、本件船舶1が就航する鯛ノ浦－長崎航路については、定期検査費用の負担が必要な状況となった。

従前と同様に国又は県の補助が受けられることになれば、新五島産業汽船は、実質的に本件船舶1の定期検査費用を負担することはなかったところ、上記のとおり補助事業の対象外及び廃止となったことから、指定管理者である新五島産業汽船は、令和2年2月に実施すべき本件船舶1の定期検査費用を自ら支出することができない状況に陥った。

被告町は、その所有する本件船舶1が定期検査されないまま放置され、運航することができなくなる事態を回避する必要があった上（地方財政法8条参照）、鯛ノ浦－長崎航路の利用者の6割が町民であることにかんがみ、本件船舶1の定期検査を実施する必要があると判断し、本件覚書を締結し、本件支出をすることにした。

(エ) 以上のとおり、被告町は、被告町所有の財産である本件船舶1の価値を保全する必要性があり、かつ、町民の生活及び経済活動に必要不可欠な航路を維持するためという高度の必要性に基づいて、本件支出をしたものである。

ウ 本件支出の財源及び条件

本件支出については、過疎対策事業債を利用することとしたため、その7割については地方交付税措置が行われることから、実質的な被告町の負担は3割（約5100万円）であった。

そして、被告町は、本件覚書において、新五島産業汽船に対し、被告町が負担する上記3割分の額について、運賃割引等により町民への還元努めるようにさせ（本件覚書3条）、これに基づき、新五島産業汽船は、5年間、片道220円の町民割引を実施することで、上記金額に相当する金額を町民に還元することにした。

このように、被告町は、上記イのとおり、高度の必要性が認められる中で、被告町の財政的負担を減少し、また、新五島産業汽船の利益を減少させるよう施策を講じ、必要かつ最小限度の支出に抑えているから、江上元町長の判断に裁量権の逸脱又は濫用は認められず、本件支出の公益性については何ら欠けるものではない。

エ 原告らの主張に対する反論

(7) 原告らは、上記イのとおり、本件支出が平等原則に違反する旨主張するが、原告九州商船と新五島産業汽船とでは、長崎航路において被告町所有の船舶を運航しているかどうかについて差異があるから、平等原則に違反するものではない。

(i) 原告らは、上記原告らの主張欄エのとおり、本件覚書の締結は指定管理者選定の条件に反する旨主張するが、本件協定書には、事情変更の場合に協議の上で協定内容を改定することが明文で許容されているから（27条）、本件覚書の締結は指定管理者の選定の条件に反するものではない。

(7) 原告らが上記原告らの主張欄オにおいて主張する癒着は存在しないし、また、推測の域を出ないものである。

(3) 争点(3)（国家賠償法1条1項にいう違法の有無）

（原告九州商船の主張）

原告九州商船は、被告町による新五島産業汽船に対する違法な補助金支出により、憲法で認められた平等に扱われるという地位、権利、利益を侵害された。

このように、地方自治法232条の2の違法の成立と原告九州商船の受ける

不利益は同一の行為によるものであるから、国家賠償法 1 条 1 項にいう違法が認められる。

(被告町の主張)

補助金等の交付における公益上の必要性要件(地方自治法 232 条の 2)は、
5 恣意的な補助金の交付によって、地方公共団体の財政秩序を乱すことを防止する目的のものであって、補助金の交付により第三者が被る具体的な損害の防止や救済を直接の目的とするものではない。

したがって、原告九州商船が侵害されたとする利益は、地方自治法 232 条の 2 との関係で法律上保護されるに値する利益ではなく、本件支出は国家賠償
10 法 1 条 1 項にいう違法に当たらない。

(4) 争点(4) (被告町に生じた損害)

(原告上五島運輸の主張)

違法な本件支出により、江上元町長は、被告町に対し、本件支出相当額の損害を与えた。

したがって、被告町長は、江上元町長に対し、不法行為による損害賠償として、1 億 6 9 9 8 万 5 7 2 8 円及びこれに対する遅延損害金の支払の請求をしなければなら
15 ない。

(被告町長の主張)

否認し、争う。

20 (5) 争点(5) (原告九州商船に生じた損害)

(原告九州商船の主張)

ア 被告町の違法行為がなければ、検査費用を負担する能力のなかった新五島産業汽船は、本件船舶 1 を法定期間内に検査することができず、鯛ノ浦ー長崎航路における運航を廃止していたといえる。そうであれば、本件船舶 1 を
25 利用していた乗客は、全て原告九州商船の運航する船舶を利用することになった。

したがって、原告九州商船の被る損害は、②事件の訴訟提起時から口頭弁論終結時までの間に新五島産業汽船が運送する乗客の数に数移行率を乗じ、原告九州商船の平均単価を乗じたものとなるが、本件訴訟においては、新五島産業汽船が運航を再開した令和2年3月18日から口頭弁論終結時に近接した令和3年1月5日までの損害について請求する。

イ 令和2年3月18日から令和3年1月5日までの間に、新五島産業汽船が本件船舶1により運送した乗客は合計3万0115人であり、原告九州商船の有する三船の高速船の平均単価は4629円であった。そして、上記乗客が原告九州商船の有する三船に移行する比率は0.799である。

以上の各数字を乗じると1億0859万4418円（小数点以下切捨て）となるから、原告九州商船に生じた損害は同額となる。

（被告町の主張）

否認し、争う。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前提事実及び争いのない事実に加えて、各項末尾掲記の各証拠及び弁論の全趣旨により認められる事実、次のとおりである。

(1) 国及び長崎県の補助事業の概要

ア 国土交通省は、離島航路が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り、その確保・維持に係る地域の取組みを支援するため、地域公共交通確保維持事業（離島航路：離島航路運営費等補助）を実施している（以下「国補助事業」という。）。

上記事業においては、唯一かつ赤字の航路につき、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される。

（以上につき、乙10）

イ(ア) 長崎県は、平成18年度から、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ことを趣旨として、その実施要綱を定めている（以下「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。）。

上記要綱においては、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り、当該航路において、関係住民や主要物資等の輸送をしている航路について、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うち、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こととされている（同要綱2条5項、6条参照）。

したがって、国・県補助事業により、他に競合航路がない唯一の航路であり、かつ赤字となっている航路を運航する事業者に対しては、運営費等の欠損分の2分の1を国が補助し、残りの2分の1を長崎県が補助することになる。

（以上につき、争いがない、乙11）

- (イ) a 長崎県は、平成21年度から、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、離島住民の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等に交付することを趣旨として、長崎県離島地域交流促進基盤強化事業費補助金実施要綱を定めている（以下「離島地域交流促進基盤強化事業」といい、このうち、リフレッシュ補助金に係る事業の部分を「リフレッシュ補助事業」という。）。

リフレッシュ補助金の交付対象は、国・県補助事業と異なり、唯一の

航路であるといった要件等が定められておらず、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ものとされていた（同要綱3条2項参照）。そのため、国・県補助事業の対象でない場合であっても、リフレッシュ補助事業により、船舶の検査費用については負担を軽減することが可能であった。

ただし、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（同要綱13条5、6項参照）。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（同条1項参照）。

b 離島地域交流促進基盤強化事業は、平成30年度をもって廃止された。離島地域交流促進基盤強化事業に係る制度が平成30年度までとされており、次年度以降も現行制度が維持される見込みが少ないことについては、遅くとも同年2月20日には明らかとなっていた。

（以上につき、甲10、11、乙12、50、弁論の全趣旨）

(2) 旧五島産業汽船が指定管理者となった経緯等

ア 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、同月から同航路が定期航路として運航されることになった（前提事実(2)イ(ア)、乙30）。

平成22年当時、鯛ノ浦－長崎航路においては、旧五島産業汽船が所有する「ありかわ8号」（58トン・旅客定員79名）、「えれがんと1号」（71トン・旅客定員103名）及び「えれがんと2号」（131トン・旅客定員174名）が就航していた（後二者の旅客定員については航行予定時間1.5時間以上6時間未満の場合のもの。乙30、33から38）。



旧五島産業汽船は、このほか、本件船舶1及び本件船舶2を所有しており、かねてこれらを同航路において就航させていたが、定期検査が行われなかった結果、本件船舶1については平成20年5月、本件船舶2については平成18年2月を最後に、係船状態となっていた（前提事実(3)ア、乙30）。

5 イ 新上五島町商工会及び新上五島町観光物産協会は、平成21年5月11日、連名で、被告町に対し、鯛ノ浦－長崎航路において就航する「ありかわ8号」は、小さな旅客船のため、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、修学旅行団体客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である本件船舶1の運航について、強く働きかけるように要望する旨の要望書を提出した（乙39）。

10 被告町は、平成22年2月17日、地域活力基盤創造交付金を活用し、旧五島産業汽船から本件船舶1を代金5億7300万円で買い取った。また、被告町は、同日、旧五島産業汽船を本件船舶1の指定管理者とする町議会の議決を経て、旧五島産業汽船を指定管理者として指定した。（前提事実(3)イ、乙1、40、41）

15 被告町は、同月18日、旧五島産業汽船との間で、同日付け協定書及び裸傭船契約を締結し、本件船舶1に係る定期検査の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、リフレッシュ補助事業の対象であったため、旧五島産業汽船の実質的な負担はなかった（乙6の1・2、40、57）。

20 ウ 平成26年当時、被告町と長崎港をつなぐ航路としては、鯛ノ浦－長崎航路（主に北部地区の町民が利用）のほかに、原告九州商船が運営する奈良尾－長崎航路（主に南部地区の町民が利用）が存在し、原告九州商船は同航路において、リプレイス補助金の対象となり10年間基本運賃が低減された二船（平成23年4月17日就航「フェリー万葉」、平成24年12月1日就航

「フェリー椿」)を運用していた(乙43, 44)。

エ 被告町は、被告町と長崎港をつな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するため、旧五島産業汽船の所有する本件船舶2(296トン・旅客定員300名)を代金約8億7000万円で購入して公設民営船舶とした。また、被告町は、平成25年10月16日から同月30日までの間に、指定管理者の申請の公募を行い、旧五島産業汽船のみがこれに応募した。

(前提事実(3)ウ, 乙32, 44から47)

被告町は、平成26年2月26日、旧五島産業汽船を本件船舶2の指定管理者とする町議会の議決を経て、旧五島産業汽船を指定管理者として指定した。(前提事実(3)ウ, 乙47)。

被告町は、同年3月1日、旧五島産業汽船との間で、同日付け協定書及び裸傭船契約を締結し、本件船舶2に係る定期検査の費用については旧五島産業汽船において負担するものと定めた(乙7の1・2)。

また、本件船舶2について、リプレイス補助の対象とされたため、定期検査費用については実質的に負担することはなく、一方で、旅客運賃の低廉化が図られた(乙47から49, 弁論の全趣旨)

(3) 新五島産業汽船及び原告九州商船が指定管理者となった経緯等

ア 原告九州商船は、平成27年10月、有川一長崎航路における運航を開始した(前提事実(2)イ(イ))。

これにより、長崎航路について、旧五島産業汽船及び原告九州商船が競合することになり、国・県補助事業の対象から外れることになった(前提事実(2)イ(イ), 弁論の全趣旨)。

イ 旧五島産業汽船は、平成30年10月2日、経営が破綻し、本件船舶1及び本件船舶2につき、鯛ノ浦一長崎航路における就航が停止した(前提事実

(2)イ(ア), (3)エ, 弁論の全趣旨)。

新五島産業汽船は、同月10日設立され、旧五島産業汽船から事業譲渡を受けた上で、同月19日から「ありかわ8号」の鯛ノ浦―長崎航路就航を再開した(前提事実(3)オ, 乙54, 弁論の全趣旨)。

5 ウ 被告町は、本件船舶1及び本件船舶2について、公募を行わず、新五島産業汽船及び原告九州商船に対し、指定管理の申請を提出するよう通知した。これに対し、両社は、いずれも本件船舶1の指定管理者として選定を申請した。原告九州商船は、同申請書類において、本件船舶1の使用について、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旨記載
10 していた。(甲33, 乙54, 弁論の全趣旨)

エ 平成30年11月2日開催の町議会において、本件船舶1の指定管理者として新五島産業汽船を選定した理由について、平成22年から本件船舶1の安全運航に従事している職員が再雇用された実績、原告九州商船と比して借用期間が長く継続的運航の確保が図られることなどを総合的に判断したこと
15 によるものと説明され、被告町は、同日、新五島産業汽船を本件船舶1の指定管理者として選定した(前提事実(3)カ, 甲34, 乙55)。

被告町と新五島産業汽船は、同日、本件協定書及び本件裸傭船契約を締結し、新五島産業汽船において本件船舶1の定期検査の費用を負担することを定めた。ただし、上記アのとおり、本件船舶1が就航する長崎航路において
20 は、原告九州商船と競合するため、国・県補助事業の対象外であった一方、本件船舶1の検査費用については、リフレッシュ補助事業が実施される限りにおいて、その負担の軽減を受けることできた。(前提事実(3)カ, 弁論の全趣旨)。

オ 原告九州商船は、平成30年11月22日、上五島―佐世保航路に就航させるため本件船舶2の指定管理者として選定することを申請し、被告町は、
25 同月26日、町議会の議決を経て、原告九州商船を本件船舶2の指定管理者

として選定した（前提事実(3)キ，乙5，56）。

本件船舶2は，佐世保航路を就航する唯一の船舶となったため，平成31年定期検査費用については，国・県補助事業の対象となり，1億7928万円のうち，1億7433万2000円が補助された（乙58，弁論の全趣旨）。

5 (4) 長崎航路における利用者数及び運賃

ア 平成29年度から令和元年度（ただし，令和元年度は令和2年1月まで）の間の，旧五島産業汽船及び新五島産業汽船の運営する鯛ノ浦－長崎航路及び原告九州商船の運営する有川－長崎航路の利用者の実績は，次のとおりである。

10 (ア) 鯛ノ浦－長崎航路

平成29年度 11万5247人（町民割合60.1%）

平成30年度 9万3643人（町民割合64.4%）

令和元年度 7万0479人（町民割合65.1%）

(イ) 有川－長崎航路

15 平成29年度 2万3902人（町民割合36.5%）

平成30年度 5万1894人（町民割合33.0%）

令和元年度 5万8306人（町民割合34.9%）

（以上につき，乙13）

イ 上記各航路の運賃（大人料金）は次のとおりであった。

20 (ア) 鯛ノ浦－長崎航路（令和2年3月時点）

一 般 片道5970円 往復1万0630円

町民割引 片道3570円 往復6890円

(イ) 有川－長崎航路（令和元年10月以降）

一 般 片道4580円 往復8710円

25 町民割引 片道2770円 往復5270円

（以上につき，乙14，15）

(5) 本件支出に至る経緯

ア(ア) 町議会は、令和元年8月5日、航路対策特別委員会において、「航路安定化に向けた取り組みについて」審議し、この中で、本件船舶1の定期検査を令和元年度に実施する必要がある、当該費用は本件協定書及び本件裸傭船契約により指定管理者が負担することになっているが、これについて補助がないため、本件定期検査費用については被告町が負担すること、その財源としては過疎対策事業債（過疎地域自立促進特別措置法12条参照。過疎対策事業債の元利償還金の70%相当額は普通交付税の基準財政需要額に算入される。）を検討していることが説明された。また、地方交付税措置の対象とならない3割について住民に還元されるような方策を考えるべきなどとの質疑・意見がされた。（乙21，25の1）

町議会は、同月29日、全員協議会会議において、「航路の安定化に向けた取り組みについて」審議し、この中で、本件船舶1は被告町と本土等の交流人口の拡大を図るとともに、町民の福祉と産業、経済及び文化の向上並びに被告町の振興を図るために設置している被告町の町有財産であること、被告町としては、町民の大切な生活航路を確保するため、最大限努めなければならない、本件定期検査費用については被告町が負担することについて、説明がされた（乙27の1）。

(イ) 被告町は、令和元年10月及び同年11月、国及び長崎県に対し、離島航路の維持存続及び安定的な運航に向けた支援として、離島航路の補助を受けている航路以外の航路に対する支援について特段の配慮を求める旨記載した文書を送付した（乙28，29）。

(ウ) 熊本ドックは、新五島産業汽船に対し、令和元年10月28日付け本件定期検査費用に係る見積書（税別価格1億5453万2480円）を提示した（乙61）。

(エ) 町議会は、令和元年11月20日、航路対策特別委員会において、再

度、「航路の安定化に向けた取り組みについて」審議し、この中で、定期検査費用として「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」1億7000万円を計上した一般会計補正予算案を12月定例会に提出すること、定期検査費用を負担するに当たり、本件覚書を締結することが説明された（乙25の2）。

町議会は、同年12月3日、全員協議会会議において、再度、「航路の安定化に向けた取り組みについて」審議し、この中で、補助金の公益性の説明として、交通手段を確保すること、町民の利便性を向上させること、航路の安定化を図ることから公益性が確保されている上、新五島産業汽船への支援ではなく町有財産である公設民営船舶に係るための負担としての位置付けであることなどが説明された（乙27の2）。

イ 令和元年12月10日から同月13日までの間に行われた同年第4回定例会において、「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「令和元年度被告町一般会計補正予算」が可決され、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」を追加することが可決された（前提事実(4)イ、乙17、18）。

ウ 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、本件覚書の案について審議し、地方交付税措置の対象とならない3割分について、住民に還元することが説明され、同月14日、本件覚書が締結された（前提事実(4)ウ、乙25の3）。

これにより、被告町は、令和元年度に実施する本件定期検査に限り、その費用を「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った。また、新五島産業汽船は、運賃割引など住民への還元に努めることが確認された（前提事実(4)ウ）。

エ 熊本ドッグは、令和2年1月14日、本件船舶1につき本件定期検査を開

始し、同年3月12日から同月13日にかけて、被告町の職員立会いのもと、本件定期検査の完了検査を行い、同月18日、同検査は完了させた（前提事実(4)エ、乙63）。

熊本ドックは、同日、新五島産業汽船が本件船舶1の就航を開始したことを受けて、新五島産業汽船に対し、本件定期検査費用1億6998万5728円の請求をし、これを受けて、新五島産業汽船は、被告町に対し、本件覚書1条に基づき、同額を熊本ドック名義の口座に納入するように請求した（前提事実(4)エ、乙22、64）。

オ 被告町は、令和2年4月1日、新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、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が確認された（乙65）。

新五島産業汽船は、同日から、本件覚書に基づき、町民に対する片道220円の割引を反映した新料金体系に移行した（乙14）。

カ 被告町は、「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」の債権者である新五島産業汽船に対し、同社の指定する振込口座である熊本ドック名義の口座へ振り込む方法により、1億6998万5728円を支出することを決議し、令和2年4月3日、同口座に同額を振り込んだ（本件支出。前提事実(4)オ、乙22）。

2 争点(1)（本件支出が補助金に該当するか）について

(1) 本件支出の相手方

ア 本件支出は、本件定期検査費用に充てられたものであるが、本件船舶1が被告町所有のものであることからすると、本来、被告町が定期検査を実施し、かつ、その費用を負担すべきといえる（地方財政法8条）。しかし、被告町は、本件船舶1について、新五島産業汽船を指定管理者とするに当たり、同社との間で、本件協定書及び本件裸傭船契約を締結し、定期検査を新五島産業汽

船において行わせ、その費用についても新五島産業汽船において負担させるものとした（上記1(3)エ）。このように、新五島産業汽船は、本件定期検査を実施し、本件定期検査費用を負担すべき責任を負っている。

5 このような中で、熊本ドックが本件定期検査を実施したこと（上記1(5)エ）、熊本ドックは新五島産業汽船に対して本件定期検査費用を請求していること（上記1(5)エ）、新五島産業汽船は本件覚書に基づいて被告町に本件定期検査費用の支払を熊本ドック名義の口座にするように請求していること（上記1(5)エ）が認められるのであって、そうすると、新五島産業汽船は、本件協定書及び本件裸傭船契約に基づき、本件定期検査の実施を熊本ドックに依
10 頼し、熊本ドックとの間では、新五島産業汽船が本件定期検査費用の支払義務を負っていたものと認められる。

被告町は、本件覚書1条に基づき、「令和元年度に実施する定期検査に限り、その費用を「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（上記1(5)ウ）、「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」
15 の債権者は新五島産業汽船であることを前提に、同社の指定する熊本ドック名義の口座へ振り込む方法により、1億6998万5728円を支払っている（上記1(5)カ）から、本件支出は、「公設民営船舶に係る離島航路安定化負担金」という名目で、新五島産業汽船が本来負担すべき本件定期検査費用を、熊本ドック名義の口座へ振り込むという形で、新五島産業汽船のために、被
20 告町が代わって負担したものといえる。

したがって、本件支出の相手方は、新五島産業汽船であると認められる。
イ 上記認定に対し、被告らは、上記第2の3(1)被告らの主張欄ア、イのとおり主張するが、熊本ドックとの間では、新五島産業汽船が本件定期検査費用の支払義務を負っている以上、本件覚書に基づき、被告町が新五島産業汽船との関係で、上記支払義務を負うとされているのは、あくまでも被告町と新
25 五島産業汽船との間で、第三者弁済をすることを合意したものと認められる

にとどまるのであって、被告町の主張する本件定期検査費用を負担すべき責任というのは第三者弁済の義務を言い換えているにすぎない。また、これを超えて、本件定期検査費用の債権者である熊本ドックが債務引受けについて合意したことを認めるに足りる証拠はない。

5 したがって、被告らの上記主張は採用することができない。

ウ 被告らは、その他、本件定期検査費用を被告町が負担すべき地位にあった
ことに関し、①本件支出の金額が本件定期検査費用の一部にとどまっており
（乙68）、必要かつ最小の限度の支出（地方財政法4条1項）であったこと
と、②本件支出の交付先を新五島産業汽船ではなく熊本ドックとしたのは被
告町の判断であること、③被告町の職員が本件定期検査に立ち会っているこ
10 と（乙63）、④本件支出について、新五島産業汽船において収入と計上され
ていないこと（乙62）、⑤本件定期検査に当たり、新五島産業汽船が熊本ド
ックに対して支払った前金4000万円が新五島産業汽船に対して返金され
たこと（乙62）、⑥本件支出に当たり、被告町の補助金等交付規則（乙6
15 9）に沿った手続が履践されていないことなどを主張する。

しかし、①については、本件支出が本件定期検査費用の一部であるか全部
であるかによって、その交付の性質を左右するものとはいえない。②につい
ては、交付先を新五島産業汽船にすることもできたのであれば、それはまさ
しく新五島産業汽船に対して交付すべきであったものといえるのであって、
20 上記認定を左右するものとはいえない。③については、本件船舶1が被告町
所有のものであることからすると、被告町の職員が立ち会っていることは上
記認定と何ら矛盾するものではない。④については、新五島産業汽船の会計
処理の問題であって、その処理如何によって、本件支出の相手方の認定判断
をただちに左右するものとはいえない。⑤については、本件支出が本件定期
25 検査費用に充てられた以上、熊本ドックとしては過剰の支払となった部分を
返還すべき義務を負うのであるから、前金の返還がされたことは上記認定と

何ら矛盾しない。⑥については、補助金に該当するか否かは、手続を履践したかどうかによるものではないから、上記認定をただちに左右するものとはいえない。

5 以上のとおり、被告らの上記指摘を踏まえても、上記認定を左右するには足りない。

(2) 本件支出の補助金該当性

ア 原告らは、上記第2の3(1)原告らの主張欄アのとおり主張し、補助金該当性の判断枠組みについては当事者間に争いはないので、これに沿って検討する。

10 まず、①相当の反対給付を受けないものであることについては、新五島産業汽船は、本件支出の交付を受けることにより、被告町に対して、何らかの反対給付を負ったことを認めるに足りる証拠はない。本件覚書3条には、住民への還元について努めるものされているが（前提事実(4)ウ）、努力義務といえる上、町民に対する還元であって被告町に対する反対給付とはいえない。

15 次に、②交付を受けた相手方が利益を受けるものであることについては、これによって、新五島産業汽船は、本件定期検査費用の負担を一部免れたのであって、利益を受けたことが認められる。

そして、③交付された金銭について使途が特定されるものであることについては、本件支出は熊本ドックに対して直接支払われているのであり、本件定期検査費用という特定の使途に用いられたものと認められる。

20 以上のとおり、本件支出は、補助金該当性判断のための①から③の要件をいずれも満たすため、補助金に該当する。

イ 被告らの上記第2の3(1)被告らの主張欄ア、イ記載の主張は、本件支出の相手方が新五島産業汽船ではないことを前提とするものであり、その前提を欠くことは上記説示のとおりであるから、採用することができない。

(3) 小括

以上のとおりであるから、本件支出は、新五島産業汽船に対する補助金であると認められる。

3 争点(2) (本件支出は公益性を欠くといえるか) について

(1) 地方自治法 232 条の 2 のいう「その公益上必要がある場合」とは、普通地方公共団体のする寄附又は補助においては、様々な行政目的を斟酌した政策的な考慮が求められるから、地方公共団体（最終的には支出の権限を有する長等の機関）の判断によるべきであり、その判断は、特に社会通念上不合理な点がある場合又は特に不公正な点がある場合でない限り、これを尊重すべきといえる。したがって、寄附又は補助が「公益上必要がある場合」の要件に適合するかどうかの判断に当たっては、地方公共団体の長の権限の行使に裁量権の逸脱又は濫用がある場合には、当該寄附又は補助は上記の要件を満たさないものとして、違法となると解すべきである。

(2) 平等原則違反の主張に対する判断

ア 原告らは、上記第 2 の 3(2)原告らの主張欄イのとおり、本件支出について公益性を欠く理由として、平等原則違反を主張する。

憲法 14 条 1 項は、法の下での平等を定めており、この規定は、事柄の性質に応じた合理的な根拠に基づくものでない限り、法的な差別的取扱いを禁止する趣旨のものである（最高裁昭和 37 年（オ）第 1472 号同 39 年 5 月 27 日大法廷判決・民集 18 巻 4 号 676 頁，最高裁昭和 45 年（ア）第 1310 号同 48 年 4 月 4 日大法廷判決・刑集 27 巻 3 号 256 頁等参照）。

そこで、被告町が、被告町と長崎港をつなぐ航路において船舶を就航させている原告九州商船と新五島産業汽船との間で、本件支出に係る補助金の交付の有無という差を設けたことについて、事柄の性質に応じた合理的な根拠に基づくものであるか否かを検討する。

イ 被告町と長崎港をつなぐ航路において船舶を就航させている原告九州商船と新五島産業汽船との間においては、被告町所有の船舶である本件船舶 1

の指定管理者であるか否かという点に差異がある。

そして、被告町は、本件船舶1の所有者であり、これについて「常に良好の状態においてこれを管理」する必要がある（地方財政法8条）。そのため、被告町は、本件船舶1に係る定期検査を受検させなければならず、その費用については、「その目的を達成するため必要かつ最小の限度」において支出しなければならないといえる（同法4条1項）。そこで、被告町は、平成22年及び平成26年に旧五島産業汽船が本件船舶1及び本件船舶2の指定管理者であった頃から、協定書及び裸傭船契約により、その定期検査については指定管理者において行わせ、その費用についても同様に負担させるものとしていた（上記1(2)イ、エ）。

一方、上記定期検査費用については、国・県補助事業や離島地域交流促進基盤強化事業による補助金によって賄われており、旧五島産業汽船が実質的に当該費用を負担することはなかったものであり（上記1(2)イ、エ）、被告町は、これを想定して、上記協定書及び裸傭船契約の取決めをしていたものと認められる。そうすると、被告町は、旧五島産業汽船が経営破綻した後、平成30年に本件船舶1の指定管理者となった新五島産業汽船の負担する定期検査費用についても、同様に補助の対象となることを前提に、その保全・管理を行わせることにしたといえる。

しかし、本件船舶1の就航する鯛ノ浦－長崎航路については、新五島産業汽船が設立される以前から、国・県補助事業の対象外となっており（上記1(3)ア）、また、新五島産業汽船が設立された平成30年度にリフレッシュ補助事業が廃止されたことにより（上記1(1)イ(i) b）、本件定期検査費用については全額を新五島産業汽船が負担する必要が生じることとなった。

このような場合、本件協定書及び本件裸傭船契約において、使用料を無償とする一方で定期検査費用の負担を課していたし、リフレッシュ補助事業が現行のまま維持される見込みが少ないことは遅くとも平成30年2月段階

に明らかになっていたのであるから(上記1(1)イ(イ) b), 本来, 新五島産業汽船は, 国・県補助事業の対象外であるというリスクやリフレッシュ補助事業が廃止されるというリスクを勘案した上で, 指定管理者になるべきであったといえるのであって, その点において, 新五島産業汽船のリスク管理は不相当であったといえる。

そうだとすると, 新五島産業汽船による本件船舶1の就航については, その利用実績, 特に, 運賃が原告九州商船よりも高額であるにもかかわらず, 利用者が多く, その町民割合も6割を超えているといった現状からすれば(上記1(4)ア, イ), 原告九州商船による有川一長崎航路における船舶の就航を考慮しても, 被告町においては, 離島である被告町の町民の生活及び経済活動にとって必要不可欠な就航であり, 本件船舶1の就航の行く末は民間企業の単なる一事業の停止にとどまらない被告町にとっての死活問題であったといえる。

そうすると, 被告町としては, 早期に本件船舶1の定期検査を受検させ, かつ, 本件船舶1の就航を停止させないようにする高度の必要性があったといえる。このような中で, 被告町は, 新五島産業汽船を指定管理者としたまま, 令和元年度実施分に限って, 本件船舶1の定期検査費用を負担することを選択している。

ウ 以上の経過にかんがみれば, 被告町には, 早期に本件船舶1の定期検査を受検させ, かつ, 本件船舶1の就航を停止させないようにする高度の必要があったといえるのであって, その解決策として, 新五島産業汽船を指定管理者としたまま, 本件船舶1の定期検査費用を負担すること, すなわち, 本件支出をして, 新五島産業汽船に補助金を交付することを選択したといえる。

そして, 上記選択をとるに当たり, 被告町は, 令和元年度の本件定期検査分の費用に限った上で, 被告町による財源の負担を回避し, また, 新五島産業汽船に対する無償の援助とならないように, 地方交付税措置の対象とする

とともに、その対象とならない被告町負担分について町民に還元する施策を実施しているのであって（上記1(5)ウ、オ）、上記選択は、被告町の負担と新五島産業汽船に生ずる利益を最小限度にし、他方において被告町の住民の利益を図ったものであるといえる。

5 一方、原告九州商船の運営する有川－長崎航路においては同様の問題は生じていないばかりか、同航路における就航を選択したのは、被告町ではなく、原告九州商船自身の経営判断によるものであるから（上記1(3)ア）、被告町において補助金を交付する必要性はないといえる。原告九州商船においても有川－長崎航路における船舶について、国や県の補助事業等の対象となつて
10 いない点は共通するのであるが、被告町は、原告九州商船の同航路についても併せて、国及び長崎県に対し、離島航路の維持存続及び安定的な運航に向けた支援について特段の配慮を求めているのであって（上記1(5)ア(イ)）、その点についての取扱いに差異はなく、今後、新五島産業汽船にのみ補助をするような事態になることを回避すべき取組みがされている。

15 以上の点を考慮すれば、本件支出は、被告町と長崎港をつなぐ航路において船舶を就航させている原告九州商船と新五島産業汽船との間で、本件支出に係る補助金の交付の有無の差を設けたことについて、被告町所有の本件船舶1の指定管理者であるか否かという事柄の性質を加味した合理的な根拠に基づくものであり、また、高度の必要性が認められる一方で、令和元年度
20 に限った上で、被告町の負担や、新五島産業汽船に対する援助という側面を可能な限り最小限度のものとし、住民の利益を図っている点で、合理的な根拠に基づく取り扱いの差であって、社会通念上不合理な点や特に不公正な点があるとは認められないのであるから、江上元町長の権限の行使に裁量権の逸脱又は濫用があったとはいえない。

25 エ 原告らは、上記第2の3(2)原告らの主張イのとおり、被告町所有である船舶であるか否かについての差異によりもたらされるのは、船舶の傭船料が無

償であるか否という点にある旨主張するが、その点に限定する合理的な理由は見受けられないのであり、採用できない。

また、原告らは、上記第2の3(2)原告らの主張欄カのとおり主張し、確かに、被告町としては、自ら定期検査費用を負担するとともに、新たな指定管理者の指定をするといった選択もとりえたといえる。しかし、被告町としては、本件船舶1の就航を停止せず、引き続き安定した運航をさせる必要があったのであり、新たな指定管理者が必ず見つかるともいえない上、また、被告町が新五島産業汽船に無償の援助とならないよう配慮しているのは上記説示のとおりであって、上記選択を採用しなかったことが江上元町長の裁量権の逸脱又は濫用を基礎づけることにはならない。

(3) 原告らの他の主張について

ア 原告らは、上記第2の3(2)原告らの主張欄ウのとおり主張する。

しかし、当該航路の運営は、単なる事業運営にとどまらず、町民の生活基盤となっているのであるから、一般の競争原理をそのまま適用させることは妥当とはいえず、被告町は、上記(1)説示のとおり、高度の必要性に基づいて本件支出をしたものであるから、本件支出が不公平な過当競争を助長するものとはいえない。

イ 原告らは、上記第2の3(2)原告らの主張エのとおり主張する。

しかし、選定の条件は証拠上明らかではないし、本件定期検査費用は本来被告町が負担するものであって、指定管理者である新五島産業汽船に負担させることはあくまでも本件協定書及び本件裸傭船契約に基づくものである。また、仮に費用負担が選定条件であったとしても、本件協定書では、事情変更の場合に協議の上で協定内容を改定することが明文で許容されており(27条。乙8の1)、リフレッシュ補助事業の廃止という事情変更が認められる以上、本件覚書の締結は、指定管理者の選定の条件に反するものとはいえない。

そして、原告九州商船が本件船舶1の指定管理者に採用されなかった理由は、定期検査費用の負担に係る点に左右されるものではないから（上記1(3)エ）、指定管理者に応募したが採用されなかった原告九州商船の信頼を裏切るといったものではない。

5 ウ 原告らは、上記第2の3(2)原告らの主張オのとおり主張する。

しかし、旧五島産業汽船と新五島産業汽船とは別の会社であり、旧五島産業汽船と被告町との間で行われた本件船舶1及び本件船舶2の売買や指定管理者の選定は本件支出と何ら関係がないといえる。新五島産業汽船が旧五島産業汽船から事業譲渡を受けた点をもって、両社を実質上同一視し得るとしても、上記の各経緯、すなわち、原告らが指摘する旧五島産業汽船が所有する係船中の二船を買い上げて無償で傭船した経緯は、上記1(2)に認定のとおりであって、何ら不合理な点はなく、当該経緯をもって、旧五島産業汽船と被告町及び江上元町長との間の癒着なるものを推認させるには足りない。

10 また、新五島産業汽船の設立の際にはリフレッシュ補助事業の継続が危ぶまれており、その点において、新五島産業汽船の見通しの甘さは否定できないとしても、これを超えて、新五島産業汽船の設立に被告町や江上元町長が関与したと認めるに足りる証拠はない。

15 加えて、原告九州商船は、本件船舶1の指定管理者には、条件面に勝る原告九州商船が選定されるべきであったのに、新五島産業汽船が選定されたことは、被告町及び江上元町長と新五島産業汽船との間の癒着関係を示すなどと主張するが、原告九州商船が本件船舶1の指定管理者に選定されなかったのは、上記1(3)エのとおりであるから、当該事実を上記癒着関係を推認させる事実とは認められない。

20 その他、原告らは、証拠（甲12、13、29の1・2、35、50、53、54、乙3）からすれば、谷川議員と野口代表が親しい関係にあり、同
25 両名が中心となって新五島産業汽船を設立したといえることを前提に、谷川

議員が現在6期目の衆議院議員であり、絶大な権力を振るうようになっているとか、谷川議員が五島市出身であり、被告町を含む五島列島には影響力が強く、また、行政に与える影響は莫大なものがあるなどと主張するが、一議員である谷川議員と旧五島産業汽船及び新五島産業汽船との関係性を示すものにとどまり、これを超えて、被告町や江上元町長が旧五島産業汽船及び新五島産業汽船と特別な関係性を有していたり、新五島産業汽船の設立に関与したりしていたことを裏付けるものとはいえない。加えて、原告らの主張によっても、旧五島産業汽船や新五島産業汽船の利益の点を指摘するにとどまり、被告町や江上元町長の利益について指摘する点はないのであり、被告町や江上元町長が上記各施策を採用するに当たって、私益を追求したともいえないのであって、不公正な点があるともいえない。そして、本件支出に当たって、町議会において新五島産業汽船に対する援助となる点についての問題点が指摘された上で、その問題の解消のために、町民還元の施策をとったことからしても（上記1(5)ア、ウ、オ）、本件支出について合理性に欠けるところはないといえるのは、上記説示(2)のとおりである。

エ 以上のとおり、原告らの上記主張はいずれも採用することができない。

4 まとめ

よって、その余の点について判断するまでもなく、原告らの請求はいずれも理由がない。

長崎地方裁判所民事部

裁判長裁判官

古川大吾

5

裁判官

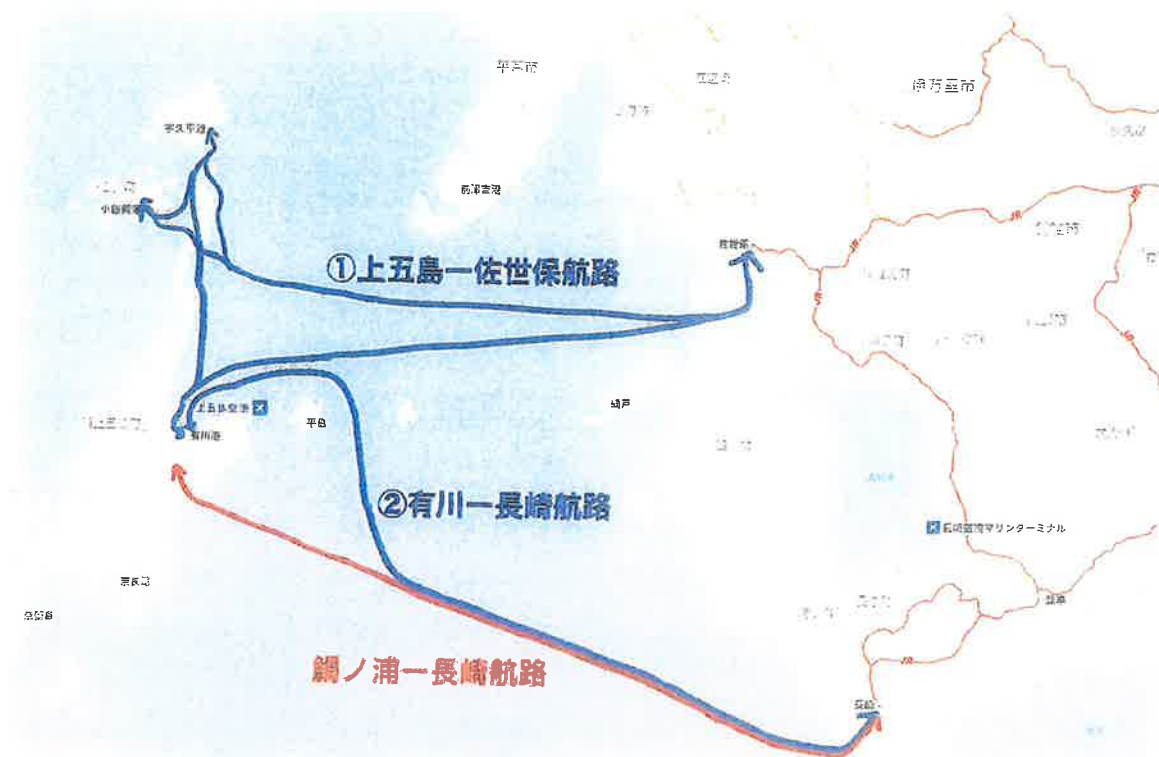
大久保陽久

10

裁判官

佐野東吾

別紙 航路イメージ図



新上五島町
鯛ノ浦港・有川港
周辺拡大図

赤線：五島産業汽船株式会社
鯛ノ浦一長崎航路

「びっくあーす号」(新上五島町所有)

青線：九州商船株式会社

①上五島一佐世保航路

「びっくあーす2号」等(新上五島町所有)

②有川一長崎航路

「シープリンセス」

「シーエンジェル」

これは正本である。

令和 〇 年 〇 月 16 日

長崎地方裁判所民事部

裁判所書記官 丸 山

