

# 訴 状

令和7年（2025年）5月20日

長崎地方裁判所 御中

原告ら5名訴訟代理人

弁護士（主任） 水 野 泰



同

伊 藤 祥



当事者の表示 後掲別紙「当事者目録」のとおり

住民訴訟事件

訴訟物の価額 480万0000円

貼用印紙額 2万9000円

### 請求の趣旨

- 1 被告は、石田信明に対し、金9000万円、及び、これに対する令和6年1月25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。
  - 2 被告は、五島産業汽船株式会社（本店所在地：長崎県南松浦郡新上五島町鯛ノ浦郷209番地／代表取締役：藤原圭介。以下「五島産業汽船」という。）に対し、新上五島町（以下「町」という。）と同社が令和6年11月28日付けにて締結した裸傭船契約に基づき、町が所有する船舶「びっぐあーす」（以下、単に「びっぐあーす」という。）について、定期検査、中間検査及び臨時検査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。）を支出してはならない。
  - 3 被告は、五島産業汽船株式会社に対し、町と同社が令和6年11月28日付けにて締結した裸傭船契約に基づき、町が所有する船舶「びっぐあーす2号」（以下、単に「びっぐあーす2号」という。）について、定期検査、中間検査及び臨時検査並びに検査の結果必要となった修繕に係る費用を支出してはならない。
  - 4 訴訟費用は、被告の負担とする。
- との判決を求める。

### 請求の原因

## 目次

|          |   |
|----------|---|
| 第1 事案の概要 | 4 |
| 第2 当事者   | 5 |
| 1 原告ら5名  | 5 |
| 2 被告     | 5 |
| 3 石田信明   | 5 |

|    |                                                                                                        |    |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4  | 五島産業汽船株式会社                                                                                             | 5  |
| 5  | 九州商船株式会社                                                                                               | 6  |
| 第3 | 基本的な事実経緯                                                                                               | 6  |
| 1  | 五島産業汽船による事業の譲受けなど                                                                                      | 6  |
| 2  | 「びっぐあーす」について                                                                                           | 7  |
| 3  | 「びっぐあーす2号」について                                                                                         | 7  |
| 4  | 「びっぐあーす」に係る指定管理者の指定の経緯                                                                                 | 7  |
| 5  | 「びっぐあーす2号」に係る指定管理者の指定の経緯                                                                               | 11 |
| 6  | 本件両指定に伴い不可避免的に発生する町の負担                                                                                 | 12 |
| 第4 | これまでの住民訴訟の経緯                                                                                           | 15 |
| 1  | 令和2年2月25日付け住民訴訟                                                                                        | 15 |
| 2  | 令和5年9月1日付け住民訴訟                                                                                         | 16 |
| 第5 | 航路の競合について                                                                                              | 17 |
| 1  | 航路の競合（現状）                                                                                              | 17 |
| 2  | 航路の競合が生じた経緯等                                                                                           | 18 |
| 第6 | 本件の争いの対象                                                                                               | 19 |
| 第7 | 本協定及び本件両裸傭船契約それぞれの締結は、指定管理者制度の趣旨及び指定の要件を満たさず、違法である                                                     | 19 |
| 1  | 指定管理者制度とは                                                                                              | 20 |
| 2  | 指定の要件等                                                                                                 | 20 |
| 3  | 本件両指定と本協定及び本件両裸傭船契約の一体性                                                                                | 22 |
| 4  | 【違法事由①】本件両指定は、住民サービスの向上には繋がらず、経費の著増になり、地方自治法244条の2第3項にいう「公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるとき」との要件を満たさないこと | 22 |
| 5  | 【違法事由②】失格基準を下回ること                                                                                      | 24 |
| 6  | 議会の議決に関して                                                                                              | 25 |

|       |                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|
| 第 8   | 本件両指定は、地方自治法 2 条 1 4 項等の財務規律に関する定めに反するものであり、違法である         | 25 |
| 1     | 最小経費原則等について                                               | 25 |
| 2     | 本件両指定は、地方自治法 2 条 1 4 項等の財務規律に関する定めに反すること                  | 26 |
| 第 9   | 本件両指定には、「公益上の必要性」が認められず、地方自治法 2 3 2 条の 2 に反するものとして違法である   | 27 |
| 1     | 地方自治法 2 3 2 条の 2 の定めとその適用範囲                               | 27 |
| 2     | 本件両指定には、「公益上の必要性」が認められず、地方自治法 2 3 2 条の 2 に反するものとして違法であること | 28 |
| 第 1 0 | 本件両指定は、平等原則に反する違法なものである                                   | 29 |
| 1     | 行政は競合事業者を平等に取り扱う必要があること                                   | 29 |
| 2     | 本件両指定は平等原則に反すること                                          | 30 |
| 第 1 1 | 被告は石田信明に対し損害賠償請求を行う必要があることなど                              | 30 |
| 第 1 2 | さいごに                                                      | 31 |

## 第 1 事案の概要

本件は、長崎県松浦郡新上五島町（「町」）が、町が所有する船舶 2 隻について指定管理者制度の趣旨及び指定の要件等に反して指定管理者の指定を行い、当該指定に伴い多額の指定管理料を支出していることについて執行機関である被告が（町長である）石田信明に対して損害賠償請求を行うよう求めるとともに（4 号請求）、当該指定に伴い多額の検査修繕費用を支払うことの差止めを求める（1 号請求）ものである。

## **第2 当事者**

### **1 原告ら5名**

- (1) 原告ら5名はいずれも、町内に住所を有する「住民」（地方自治法（昭和22年法律第67号）242条の2第1項）である。
- (2) 原告ら5名はいずれも、本訴訟を提起する前提として、適法な住民監査請求を経ている（住民監査請求の結果通知書は令和7年4月21日付け。原告ら訴訟代理人弁護士はこれを同月24日に受領。甲1、甲2）。

### **2 被告**

被告は、町の長であり、町の「執行機関」（地方自治法242条の2第1項第4号）にあたる。

### **3 石田信明**

- (1) 石田信明は、令和2年8月9日執行の選挙において町の長に当選し、令和6年8月25日執行の選挙においては無投票にて町の長に当選した者である。
- (2) 後述のとおり、石田信明は、町の長として、五島産業汽船と本協定及び本件両裸傭船契約を締結するとともに、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」それぞれの指定管理者として五島産業汽船を指定した。

### **4 五島産業汽船株式会社**

- (1) 五島産業汽船は、平成30年10月10日付けにて、「海上運送事業及びその代理業」等を目的として設立された株式会社である（甲3）。
- (2) 後述のとおり、本件の争いの対象である指定管理料及び検査修繕費用の支払先である。

## 5 九州商船株式会社

- (1) 九州商船株式会社（本店所在地：長崎県長崎市元船町16番12号／代表取締役美根晴幸。以下「九州商船」という。）は、明治44年2月27日付けにて設立された株式会社であり、「海上運送法に規定する事業」等を目的とする（甲4）。
- (2) 後述のとおり、五島産業汽船が指定管理者として運航する航路は、九州商船が運航する航路と競合する（当該競合航路は、これら二社による競合である。）。

## 第3 基本的な事実経緯

### 1 五島産業汽船による事業の譲受けなど

- (1) 五島産業汽船の「前身」である株式会社五島産業汽船（本店所在地：長崎県南松浦郡新上五島町有川郷字中筋578番地10。以下「旧五島産業汽船」という。）は、平成2年5月28日付けにて、「海上運送事業及びその代理業等」を目的として設立された株式会社である（甲5）。

旧五島産業汽船は、その杜撰な経営により、遅くとも平成30年には経営破綻した。

旧五島産業汽船の関係者は、その事業を引き継がせるため、五島産業汽船を設立した上で、旧五島産業汽船が海上運送法（昭和24年法律第187号）の定める一般旅客定期航路事業（同法2条5項参照）として就航させていた「鯛ノ浦～長崎航路」を、五島産業汽船に対して事業譲渡することにした。

- (2) 国土交通省九州運輸局は、上記(1)の事業譲渡につき、平成30年10月18日付けにて、海上運送法18条1項に基づく認可をした（国土交通大臣から九州運輸局への職権の委任につき、同法45条の4第1項、同法施行令4条1項1号）。
- (3) 長崎地方裁判所は、平成30年11月13日付けにて、旧五島産業汽船につき破産手続開始決定をなした（甲5）。

## 2 「びっぐあーす」について

- (1) 旧五島産業汽船は、平成22年2月10日当時、下記の船舶「びっぐあーす」を所有していた（甲6）。

記

（積量）総トン数293トン

（最大搭載人員）305人

（進水年月日）平成7年6月

- (2) 町は、平成22年2月10日付けにて、旧五島産業汽船より、「びっぐあーす」を、5億7300万円で購入した（甲6）。
- (3) 以後、現在まで、町は「びっぐあーす」を所有している。

## 3 「びっぐあーす2号」について

- (1) 旧五島産業汽船は、平成26年2月28日当時、下記の船舶「びっぐあーす2号」を所有していた（甲7）。

記

（積量）総トン数295トン

（最大搭載人員）305人

（進水年月日）平成5年6月

- (2) 町は、平成26年2月28日付けにて、旧五島産業汽船より、「びっぐあーす2号」を、8億7000万円にて購入した（甲7）。
- (3) 以後、現在まで、町は「びっぐあーす2号」を所有している。

## 4 「びっぐあーす」に係る指定管理者の指定の経緯

- (1) 町は、平成22年2月17日付けにて、「びっぐあーす」を「鯛ノ浦～長崎航路」に就航させることについて、地方自治法244条の2第3項に基づき、指定の期間を「平成22年2月18日から平成32年2月17日まで」と定めて、旧五島産業汽船を指定管理者として指定した（甲8）。

(2)ア 前記1のとおり、旧五島産業汽船は五島産業汽船に対して「鯛ノ浦～長崎航路」の事業譲渡を行い、国土交通省九州運輸局は平成30年10月18日付けにてこれを認可した。

イ 上記アの事業譲渡に伴い、町は、平成30年11月2日付けにて、「びっぐあーす」を「鯛ノ浦～長崎航路」に就航させることについて、指定の期間を「平成30年11月3日から平成35年11月2日まで」と定めて、五島産業汽船を指定管理者として指定した（甲9）。

ウ 上記イの期間における五島産業汽船の事業の状況は、五島産業汽船が町に提出する「事業報告書」（地方自治法242条の2第7項参照）のとおりである（第1期<sup>1</sup>につき甲10、第2期<sup>2</sup>につき甲11、第3期<sup>3</sup>につき甲12、第4期<sup>4</sup>につき甲13、第5期<sup>5</sup>につき甲14）。

五島産業汽船の営業利益は、第1期は1560万円のマイナス（甲10・8頁）、第2期は1億4584万円のマイナス（甲11・8頁）、第3期は2億5250万円のマイナス（甲12・10頁）、第4期は1億7886万円のマイナス（甲13・10頁）、第5期は2億7039万円のマイナス（甲14・7頁）となっており、常に赤字であった（当期純利益でみたときは、第4期のみプラスとなっているが、これは営業外収益として1億9100万円のコロナ対策補助金が入ったことによる。）。

エ 五島産業汽船の事業はそれ自体としてみたときに、事業として成り立つような収支では全くなかった。

(3)ア 町は、五島産業汽船に対する「びっぐあーす」の指定管理者としての指定の期間が令和5年11月2日に終期を迎えるにあたり、同年10月31日付けにて、改めて、指定の期間を同年11月3日から令和10年11月2日まで

<sup>1</sup> 平成30年10月10日から令和元年9月30日

<sup>2</sup> 令和元年10月1日から令和2年9月30日

<sup>3</sup> 令和2年10月1日から令和3年9月30日

<sup>4</sup> 令和3年10月1日から令和4年9月30日

<sup>5</sup> 令和4年10月1日から令和5年9月30日

でと定めて、その指定管理者として五島産業汽船を指定した（甲 1 5。町と五島産業汽船の間の協定書につき甲 1 6、町と五島産業汽船の間の裸傭船契約書につき甲 1 7、この指定にあたり五島産業汽船が町に提出した事業計画書につき甲 1 4）。

イ 五島産業汽船は、上記アの指定から間もない令和 6 年 5 月 2 7 日、町に対し、下記の理由を「貸付を要する理由」として、金 1 0 0 0 万円の貸付けを申請した（甲 1 8）

#### 記

「 当社が指定管理を受け運航している新上五島町有高速船「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」の燃料費について、コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部産油国の生産停滞などにより高騰した原油価格が、円安基調により高値水準が維持され当社の経営を圧迫している。

適正な管理運営を行い、安定した運航を継続し、管理運営に関する協定書第 1 条にある協定の目的を達成するため経営面の見直し期間に必要な基金の貸付を申請する。」

ウ 町は、令和 6 年 5 月 2 8 日、五島産業汽船に対し、新上五島町特定団体特別融資資金条例（平成 1 6 年条例第 6 6 号）に基づき、金 1 0 0 0 万円を、下記の約定にて貸し渡し、五島産業汽船はこれを借り受けた（甲 1 9）。

#### 記

（貸付日） 令和 6 年 5 月 2 8 日

（返済日） 令和 1 3 年 5 月 2 7 日（貸付期間：7 年間）

（貸付利率） 無利子

（返済方法） 一括払い

エ 五島産業汽船は、令和 6 年 8 月、町に対し、もはや経営を維持できないとして、同年 9 月末をもって「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」いずれも返船したい旨の申し出を行った（同月 1 3 日の長崎新聞の報道につき甲

20の1、KTNテレビ長崎の報道につき同2）。

- (4)ア 町は、令和6年9月26日、新上五島町有高速船指定管理者募集要項（甲21。以下「本件募集要項」という。）を公表し、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」について指定管理者の募集を開始した。

本件募集要項においては、選定委員会の委員の総合評価点の平均が70点未満であった場合、「失格」とする旨が定められている（以下「**本件失格基準**」という。甲21・17頁）。

- イ 五島産業汽船は、令和6年10月25日付けにて、町に対して、本件募集要項に基づく募集に対して応募する旨の指定申請書及び関係書類一式を提出した（甲22）。

なお、上記アの募集に対して応募をした者は、五島産業汽船一社であった。

- ウ 選定委員会は、書類審査及び令和6年11月7日に行われた面接審査を経て採点を行い、五島産業汽船についての最終的な総合評価点の平均は「67.38」となった（甲23、甲24）。

- エ 新上五島町議会全員協議会は、令和6年11月15日、五島産業汽船を「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」の指定管理者として指定する方針とした（甲25）。

- オ 新上五島町町議会は令和6年11月22日の臨時会において、五島産業汽船を「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」の指定管理者として指定する旨の議決を行った（甲26）。

- カ 町は、「びっぐあーす」について、令和6年11月22日付けにて、指定の期間を令和6年11月24日から令和7年11月23日までと定めて、五島産業汽船を指定管理者に指定した（以下「**本件指定（びっぐあーす）**」という。甲27。令和6年11月24日付け協定書につき甲28、同日付け裸備船契約につき甲29）。

## 5 「びっぐあーす 2 号」に係る指定管理者の指定の経緯

(1) 町は、「びっぐあーす 2 号」を「鯛ノ浦～長崎航路」に就航させることについて、地方自治法 244 条の 2 第 3 項に基づき、平成 26 年 2 月 26 日付けにて、指定の期間を「平成 26 年 3 月 1 日から平成 42 年 2 月 17 日まで」と定めて、旧五島産業汽船を指定管理者として指定した（甲 30）。

(2) ア 前述のとおり、旧五島産業汽船は、長崎地方裁判所より平成 30 年 11 月 13 日付け破産手続開始決定を受けた。

イ 旧五島産業汽船が破産することになったことから、町の長（当時：江上悦生）は、九州商船に対し、「びっぐあーす 2 号」について指定管理者として管理して欲しいなどと頼み込んだ。

これを受け、九州商船は指定管理者としての指定の申請を行い、町は、平成 30 年 11 月 26 日付けにて、指定の期間を「平成 30 年 12 月 1 日から平成 35 年 11 月 30 日まで」と定めて、九州商船を指定管理者として指定した（甲 31）。

ウ 九州商船は、「びっぐあーす 2 号」について指定管理者としての業務を続けたが、町による一連の不公平・不正義な対応を問題視し、令和 5 年 2 月 17 日町に対して指定期間の満了をもって「びっぐあーす 2 号」を返船する旨を伝え（甲 32）、同年 11 月 30 日これを返船した。

(3) 令和 6 年 9 月 26 日町が本件募集要項を公表し「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」について指定管理者の募集を開始したこと、及び、これ以降の経緯については、前記 4・(4)にて述べたところと同様である。

町は、「びっぐあーす 2 号」について、令和 6 年 11 月 22 日付けにて、指定の期間を令和 6 年 11 月 24 日から令和 7 年 11 月 23 日までと定めて、五島産業汽船を指定管理者に指定した（以下「**本件指定（びっぐあーす 2 号）**」）という。甲 33。令和 6 年 11 月 24 日付け協定書につき甲 28、同日付け裸傭船契約書につき甲 34。本件指定（びっぐあーす）と本件指定（びっぐあーす 2 号）をあわせて以下「**本件両指定**」といい、それぞれに係る裸傭船契約をあ

わせて以下「本件両裸傭船契約」という。）。

## 6 本件両指定に伴い不可避免的に発生する町の負担

(1)ア 前述のとおり、町と五島産業汽船は、本件両指定にあたり、本件両裸傭船契約を締結した（甲29、甲34）。

イ 本件両裸傭船契約はそれぞれ、第8条第2項において、傭船期間中における検査修繕費用について、下記のとおり定める。なお、下記の定めという「傭船者」は五島産業汽船を、「船主」は町を、それぞれ指している。

### 記

「2 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、船主は、次の各号に定める場合（傭船者が借入をし、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の必要があると認めるときには、当該各号に定める金額を負担するものとする。

（1） 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

（2） 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 原告らは、現時点において町が五島産業汽船に対し本件両裸傭船契約に基づく検査修繕費用の支払をまだ行ってはいないとの理解のもと本訴訟を提起しているが、訴訟提起時点において既に支払われていた場合、又は、訴訟提

起後に支払がなされた場合、実体にあわせて訴えを変更する予定である。

(2)ア 前述のとおり、町と五島産業汽船は、本件両指定にあたり、令和6年11月24日付けにて協定を締結した（以下「本協定」という。甲28）。

イ 本協定4条は、指定管理料について、下記のとおり、定める。町は五島産業汽船に対して、指定期間である1年間を通して、1隻目については4500万円（税込）、2隻目については2000万円（税込）に6万8493円に運航日数を乗じた金額を加算した金額を支払うこととされ、これを令和6年12月から令和7年12月にかけて13回に渡り分割して支払う（2隻目の加算額については運航実績に基づいて加算する。）ことになっている。1日あたりの加算額の金額は、 $2500\text{万円} \div 365\text{日}（1\text{年間}） = 6\text{万}8493\text{円}$ として算出されている（つまり、指定期間を通した指定管理料として、2隻あわせて9000万円が想定されている。）。

#### 記

「第4条 町が指定管理者に支払う指定期間中の指定管理料（消費税及び地方消費税を含む。以下同じ）は、次の各号に定める額とする。

- (1) びっぐあーす1隻目の指定管理料は、基本額45,000,000円とする。
- (2) びっぐあーす2隻目の指定管理料は、基本額20,000,000円に、68,493円に運航日数を乗じて得た額（以下「加算額」という。）を加えた額とする。
- (3) 前号の運航日数とは、定期便、臨時便及び第5条の自主事業により運航した日数とする。また、定期検査等において、1隻による1日2往復の運航をした場合も2隻目を運航したものとみなす。

2 第1項に定める指定管理料は、指定管理者からの請求により、次のとおり支払う。なお、指定管理料の基本額は、千円単位となるよう日割り又は月割りにより生じた千円未満の額を調整している。

| 対象期間     | 指定管理料          | 支払月     |
|----------|----------------|---------|
| 令和6年11月分 | 1,263,000円＋加算額 | 令和6年12月 |
| 令和6年12月分 | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年1月  |
| 令和7年1月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年1月  |
| 令和7年1月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年2月  |
| 令和7年2月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年3月  |
| 令和7年3月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年4月  |
| 令和7年4月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年5月  |
| 令和7年5月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年6月  |
| 令和7年6月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年7月  |
| 令和7年7月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年8月  |
| 令和7年8月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年9月  |
| 令和7年9月分  | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年10月 |
| 令和7年10月分 | 5,416,000円＋加算額 | 令和7年11月 |
| 令和7年11月分 | 4,161,000円＋加算額 | 令和7年12月 |

- 3 指定管理者は、前項に定める指定管理料について、毎月の10日までに、運航日数の実績報告と併せて前月分の指定管理料の支払いに関する請求書を町に送付するものとする。町は、当該請求書を受領してから30日以内に、指定管理者に対して指定管理料を支払うものとする。」

ウ 町は、本協定に基づき、指定管理料の支払を続けている。

本訴訟係属中に、指定管理料の支払の終期を迎えることから、訴訟提起時点においては、ひとまず、指定管理料の想定支払金額である9000万円を、町が石田信明に対して請求すべき金額として設定している（支払の合計額がこれよりも少ない場合には、それにあわせて、必要に応じて訴えの変更を行う。）。また、遅延損害金の起算点については、本協定を締結した日の翌日として設定しているが、この点についても、支払の実体に合わせて、今後、

訴えの変更を行う予定である。

#### 第4 これまでの住民訴訟の経緯

##### 1 令和2年2月25日付け住民訴訟

(1)ア 原告上五島運輸株式会社（以下「原告上五島運輸」という。）は、令和2年2月25日付けにて、本来であれば五島産業汽船が負担することとされていた「びっぐあーす」の定期検査費用等について、町が五島産業汽船と覚書を締結した上で1億6998万5728円を支出したことについて、当該支出は憲法14条が定める平等原則に違反する、地方自治法232条の2が要求する公益上の必要性を満たさない違法なものである、などと主張して住民訴訟を提起した（以下「第一次住民訴訟」という。）。

イ 長崎地方裁判所は、（補助金該当性を争う被告の主張を排斥して）当該支出は補助金に該当すると判断したものの、「被告町（注：町）は、新五島産業汽船（注：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（注：「びっぐあーす」）の定期検査費用を負担することを選択している。」（33頁16行目から同頁18行目）、「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」などと当該支出が令和元年度に実施される定期検査費用に限定されていることを強調して、当該支出が公益上の必要性を満たさないものとはしなかった（長崎地判令和3年3月16日（令和2年（行ウ）第3号、令和2年（ワ）第106号）。甲35）。

また、この判決は、原告上五島運輸が平等原則違反ゆえに「公益性」が失われる旨を主張したことに対し、最高裁判所の判例を引用して差別（ないし差異）の存在を認めつつも（甲35・31頁）、取扱いの違いについて合理性

があると判断した。

ウ 上記イの判決に対して、原告上五島運輸は控訴をしたところ、福岡高等裁判所も、「新五島産業汽船による本件船舶1の運航実績も考慮して、指定管理者として同社を維持し、本件定期検査費用に限り被控訴人町（注：町）が負担するとともに（カッコ内、略）、運賃割引などを通じて、先行支出により新五島産業汽船が享受する利益を住民に還元させることとした被控訴人町の判断は、経費を必要最小限度にするという法律上の要請があることを考慮しても、不合理なものということとはできない。」（17頁21行目から18頁1行目）などと当該支出が令和元年度に実施される定期検査費用に限定されていることを強調して、当該支出は不合理なものということとはできないとした（福岡高判令和3年9月29日（令和3年（行コ）第13号）。甲36）。

この判決は、原告上五島運輸が第一審より一貫して主張している差別の存在について、町から差別（ないし差異）は存在しないとの主張がなされていないにもかかわらず、第一審判決と異なり、論理的前提になる差別（ないし差異）の存在について言及しなかった。

エ 上記ウの判決に対し、原告上五島運輸は、上告の提起及び上告受理の申立てを行ったものの、最高裁判所は、令和4年3月22日付けにて、上告を棄却し、上告受理の申立ては受理しないとの決定をなした。

## 2 令和5年9月1日付け住民訴訟

- (1) 原告上五島運輸、及び、町の住民7名は、新上五島町が、前記1の争いが終わるや否や、「今回限り」との前言を覆して、令和4年12月22日付けにて、五島産業汽船との間で締結していた「びっぐあーす」に係る裸傭船契約の内容を変更する旨の変更契約を締結した上で（変更前の裸傭船契約書につき甲36、変更の承諾書につき甲37、新旧対照表につき甲38、変更に係る説明文書につき甲39）、「離島航路安定化負担金」として「びっぐあーす」の特別第一種中間検査の費用及び同検査の結果必要となった修繕に係る費用のうち5994

万5645円を支出したことについて、当該支出は指定管理者制度の趣旨及び要件に反する違法なものであるなどと主張して、住民訴訟を提起した（以下「第二次住民訴訟」という。）。

- (2) 長崎地方裁判所は、令和7年4月22日、第二次住民訴訟について判決を言い渡し、原告上五島運輸らの請求を棄却した（甲40）。

この判決は、原告上五島運輸らが当該支出の違法性として最も強く強調して主張し、これを受けて被告ももつとも強く反論してきた、当該支出が指定管理者制度の趣旨及び要件に反するものであり違法であるといえるか否かの争点について、（不意打ち的に）当事者としての主張としてすら取り上げず、その結果、当該争点について判断すら示さないという、極めてずさんなものであった。

当事者が最も真摯にかつ真剣に争ってきた争点について、争点整理もしないまま不意打ち的に意図的に取り上げることをしないという判断のあり方は、裁判所としての職務上の義務に著しく違反するものであるといわざるを得ないし、司法に対する信頼を失わせかねない。

原告上五島運輸らは、この判決に対して、既に控訴を提起している。

## 第5 航路の競合について

### 1 航路の競合（現状）

- (1) 現在、町と長崎をつなぐ直接航路は、五島産業汽船と九州商船の二社による競合状態にある。
- (2) 現在、五島産業汽船は、「鯛ノ浦～長崎航路」において、指定管理者の立場にて、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を就航させている。

また、五島産業汽船は、「鯛ノ浦～長崎航路」において、同社が所有する船舶「Vアイランド」（旧名称：ありかわ8号。58トン・旅客定員79名）を就航させている。

- (3) 現在、九州商船は、「長崎～有川航路」において、同社が所有する船舶「シープリンセス」（123トン旅客定員140名）及び船舶「シーエンジェル」（1

22トン・旅客定員140名)をそれぞれ就航させている。

その他の航路等を含め、九州商船が運航する航路の状況及び同社の船舶の所有状況については、「航路図」(甲41)、「所有船舶」(甲42)、「五島産業汽船・九州商船 就航船一覧図」(甲43)のとおりである。

- (4) 五島産業汽船と九州商船のシェア率でみると、九州商船のシェア率が3年平均で50%を超えている(甲44)。

## 2 航路の競合が生じた経緯等

- (1) 前記1の競合状態が生じた時期は、平成27年10月10日からである。

この経緯について、若干補足する。

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「佐世保～上五島航路」と同じ航路を開設した。この結果、同航路は、唯一かつ赤字の航路ではなくなり、国及び県の離島航路運営費等補助は出なくなった(下記(2)参照)。当時、九州商船は、毎年約3億円の補助金を取得していたが、旧五島産業汽船の参入により、この補助金を失った。

九州商船は、旧五島産業汽船が上記航路を開設したことを受け、平成27年10月10日、旧五島産業汽船による敵対行為に対抗するため、同社が既に開設していた「鯛ノ浦～長崎航路」と競合する「長崎～有川航路」を開設した。

つまるところ、五島産業汽船の「前身」である旧五島産業汽船が九州商船に「仕掛けた」結果、現在の競合状態が生まれたという経緯がある。

- (2) いわゆる離島航路は、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り、その確保・維持に係る地域の取組みを支援するため、国土交通省は、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。

この事業においては、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補足率を2分の1とする離島航路運営費等補助がなされる(甲45)。換言すれば、競合事業者が存在する航路については、離島航路運営費等補助はなさ

れない。いわゆる離島航路においては、航路の競争を生じさせることは、基本的に期待されていないということである。需要が限定されるという離島航路の特質上、競争を生じさせることは、特段の事情のない限り事業の赤字化を不可避免的に招くことになり、このことは本来的に好ましいことではないためである。この離島航路の特性は、本件において重要な意味をもつ。

## 第6 本件の争いの対象

（請求の趣旨第1項）原告らは、前記第5までにおいて述べてきた事実経緯のもと、町が五島産業汽船との間で1年間で9000万円（最低でも6500万円）にも及ぶ指定管理料を不可避免的に支払うことを内容として含む本協定を締結したことを財務会計上の行為と捉えた上で、後記第7以下において述べる理由にて、本協定を締結すること自体、及び、その内容がいずれも違法であり、そのため、本協定に基づいて指定管理料の支払をなすことは違法であり、町が支払う指定管理料相当額が町の損害にあたると主張し、その損害賠償を石田信明に対して行うことを求めるものである。

（請求の趣旨第2項及び第3項）原告らは、前記第5までにおいて述べてきた事実経緯のもと、町が五島産業汽船との間で町が多額の検査修繕費用を支払うことになることを内容として含む本件両裸傭船契約を締結したこと自体を財務会計上の行為と捉えた上で、後記第7以下において述べる理由にて、本件両裸傭船契約を締結すること自体、及び、その内容がいずれも違法であり、そのため、本件両裸傭船契約に基づいて検査修繕費用の支払をなすことは違法であるとして、その差止めを求めるものである。前述のとおり、町が当該検査修繕費用を支払済みの場合、又は、訴訟提起後に支払をした場合、その内容に合わせて、訴えの変更をなすことを予定している。

## 第7 本協定及び本件両裸傭船契約それぞれの締結は、指定管理者制度の趣旨及

## び指定の要件を満たさず、違法である

### 1 指定管理者制度とは

- (1) 指定管理者制度は、「多様化する住民ニーズにより効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間の活力を活用しつつ、住民サービスの向上を図るとともに、経費の削減等を図ることを目的」として、地方自治法の一部を改正する法律（平成15年法律第81号）により、従来の管理委託制度に代わって創設されたものである（甲46）。
- (2) 指定管理者としての指定については、講学上の処分にあたるものと解されている（たとえば、塩野宏『行政法Ⅲ（第5版）』250頁（有斐閣、2021年）につき甲47）。
- (3) 令和3年4月1日時点において、指定管理者制度が導入されている施設数は7万7537である（甲48）。

### 2 指定の要件等

- (1) 地方自治法244条の2第3項は、「普通地方公共団体は、公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるときは、条例の定めるところにより、法人その他の団体であつて当該普通地方公共団体が指定するもの（以下本条及び第二百四十四条の四において「指定管理者」という。）に、当該公の施設の管理を行わせることができる。」として、「公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるとき」との要件の充足を前提にして、条例の定めるところにより、普通地方公共団体が指定した者に公の施設の管理を行わせることができる旨を定める（この法令の仕組みにより、当該条例において定められる要件も、指定管理者としての指定の要件となる。）。

「公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるとき」との要件の充足の判断にあたっては、指定管理者制度の趣旨を踏まえ、①住民サービスが向上するといえるか、②経費の削減がなされるといえるかが主たる要素になる。

このことは、総務省が、指定管理者制度の創設にあたり、前記1・(1)にて引用したとおり、当該改正が「多様化する住民ニーズにより効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間の活力を活用しつつ、住民サービスの向上を図るとともに、経費の削減等を図ることを目的」とするものであることを明示していることから確認できる（この総務省の見解は、制度運用にあたって基本となる有権的解釈に位置付けられるといえる。）。

(2)ア 町は、地方自治法244条の2第3項にいうところの条例として、「新上五島町公の施設に係る指定管理者の指定手続等に関する条例」（平成16年条例第18号。最終改正平成21年。甲49。以下「本件条例」という。）を定める。

イ 本件条例4条は、町が団体等を選定し指定するにあたっての基準として下記の4点を挙げた上で、これらの基準を「総合的に審査」するものとする。

#### 記

- (ア) 事業計画の内容が利用者の平等な利用を確保できるものであること及びサービスの向上が図られるものであること
- (イ) 事業計画の内容が当該公の施設の適切な維持及び管理を図ることができるものであること並びに管理に係る経費の縮減が図られるものであること
- (ウ) 事業計画に沿った管理を安定して行う物的能力及び人的能力を有する団体等であること
- (エ) 申請のあった公の施設の設置の目的を達成するために十分な能力を有する団体等であること

ウ 上記イの4つの基準のうち、(ア)については上記(1)①（住民サービスが向上するといえるか）に相当する基準、(イ)については同②（経費の削減がなされるといえるか）に相当する基準、(ウ)及び(エ)についてはこれら両要素の前提となる指定管理者として業務を遂行するための基準として整理することができる。

ここで特に重要なことは、本件条例自体が、指定にあたっての基準として、

「経費の縮減が図られるものであること」を明示していることである。

- (3) 前述のとおり、本件両指定に際して行われた公募において、指定管理者として指定するにあたっての条件として、選定委員会の委員の総合評価点の平均が70点以上であることが必要である旨（これが70未満であった場合「失格」となる旨）の本件失格基準が定められている（甲21・17頁）。

本件失格基準は、本件条例が定めるところの(2)の要件及び審査方法をより具体化したものと位置付けられるものであり、これ自体も、町が「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」について指定管理者の指定をなすにあたっての要件となる。

### 3 本件両指定と本協定及び本件両裸傭船契約の一体性

本件条例6条は、町長と指定管理者は当該施設の管理に関する協定を締結しなければならないとしており、この定めに基づき、町と五島産業汽船は本協定を締結している。また、本協定の内容は、指定管理者としての業務を行うにあたり必須のものである。

また、五島産業汽船が、町が所有する「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を指定管理者として運航に供するに当たっては、傭船契約の締結も必要不可欠である。

本件両指定と本協定及び本件両裸傭船契約は一体のものと位置付けられる。

### 4 【違法事由①】本件両指定は、住民サービスの向上には繋がらず、経費の著増になり、地方自治法244条の2第3項にいう「公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるとき」との要件を満たさないこと

- (1) 前記2で述べたとおり、普通地方公共団体が団体等を指定管理者として指定するにあたっては、①住民サービスが向上するといえるか、②経費の削減がなされるといえるかを主たる要素、当該団体等が指定管理者として業務を遂行するための必要な能力を有しているといえるかを副次的な要素として、これらを

総合的に審査して、「公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるとき」（地方自治法244条の2第3項）といえることが必要である（これは条文上の要件である。）。

以下、本件両指定は、上記要件を満たさない違法なものであることを説明する。

- (2) まず、本件両指定により、住民サービスが向上するとはいえない（①、本件条例第4条ア）。

町と長崎間には競合事業者である九州商船の航路が存在しており、本件両指定により、住民サービスが向上するとはいえない。複数の航路があった方が住民にとって「便利」になるという側面はあっても、町と長崎間には九州商船による複数の航路が用意されており、かつ、九州商船のシェア率は3年平均で50%を上回っている一方、離島航路の特性上、本来的に離島航路においては航路が競合するということは想定されていないのであるから、ここにいう「便利」さをもって、住民サービスの向上になると評することはできない。

- (3) 次に、本件両指定は、経費の削減には全く繋がらず著増になる（②、本件条例第4条イ）。

本件両指定により、町において経費の削減が図られるという関係には全くない。町は、本協定に基づき指定管理料（9000万円が想定。最低でも6500万円）を負担することになるし、本件両裸傭船契約に基づき検査修繕費用も負担することになる（本件両裸傭船契約書においては、町がこれら費用を負担するにあたっては一定の条件があるかのような定め方になっているが、実体としては、町が当然に負担することになるものである。）。あえていえば、「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を就航させ続けることで、これを廃棄するための費用を免れるということは観念的にはいい得るが、少なくとも現時点において両船舶はむしろ相応の金額にて売却することができる。今後、両船舶の老朽化は進み、売却価格が低下していくことは確実であって、売却を先送りすることは、経費の節減どころか、町の財政にとってマイナスでしかない。

また、繰り返しになるが、町と長崎間には、競合事業者である九州商船の航路があり、九州商船のシェア率は3年平均で50%を超えている。離島航路事業においては、競合事業となることが本来的に期待されていないところでもある。そうである以上、そもそも町において「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を維持する必要はない。

「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」を維持するために、町が多額の負担をすることは、いかなる意味においても経費の削減にはならず、むしろ巨額の経費の無駄遣いでしかない。

- (4) さらに、前述のとおり、五島産業汽船は、その設立以降、恒常的に赤字であって、事業計画に沿った管理を安定して行う物的能力及び人的能力を有する団体等であるとはいえないし（本件条例第4条ウ）、公の施設の設置の目的を達成するために十分な能力を有する団体等であるともいえない（同条エ）。

つまり、五島産業汽船は、指定管理者として業務を遂行するための必要な能力を有しているともいえない。

- (5) 加えて、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という基本的な視座も求められるところ、後記第10で述べるとおり、本件両指定は競合事業者の一方に与し、他方事業者の事業を圧迫する関係にあるから、この観点においても指定管理者制度の趣旨に反し指定の要件を満たさないといえる。

- (6) その他、本件両指定を正当化し得る事情は見当たらない。

- (7) 以上のとおりであるから、本件両指定及びこれと一体である本協定及び本件両裸傭船契約は、指定管理者制度の趣旨及び指定の要件を満たさない違法なものである。

## 5 【違法事由②】失格基準を下回ること

前述のとおり、本件両指定にあたっては、選定委員会の委員の総合評価点の平均が70点未満であった場合には「失格」となり、指定管理者として指定しては

ならないという本件失格基準が定められている（甲 21・17 頁）。

選定委員会は、書類審査及び令和 6 年 11 月 7 日に行われた面接審査を経て採点を行い、最終的な総合評価点の平均は「67.38」となった（甲 23、甲 24）。

そのため、町は、本来的に五島産業汽船に対して本件両指定をなすことはできなかったが、この要件の問題について顧みることなく、本件両指定がなされた。

本件両指定並びにこれと一体である本協定及び本件両裸傭船契約は、指定管理者の指定の要件を満たさない違法なものである。

## 6 議会の議決に関して

前述のとおり、新上五島町議会全員協議会は、令和 6 年 11 月 15 日、五島産業汽船を「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」の指定管理者として指定する方針とし（甲 25）、新上五島町町議会は同月 22 日の臨時会において、五島産業汽船を「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」の指定管理者として指定する旨の議決を行った（甲 26）。

議会の議決の手続は経られているが、ここでは、本件両指定により住民サービスが向上するものではないことや、経費の甚大な増加を生むことなどは考慮されておらず、五島産業汽船の運営能力等が本件失格基準を下回っていることについても全く考慮されていない。さらには、地方自治法 244 条の 2 第 3 項の指定管理者としての指定ができる条件や、町が定める本件条例の内容も全く考慮されていない。

このような杜撰な議会の議決によっては、本件両指定の違法性は正当化されない。

## 第 8 本件両指定は、地方自治法 2 条 1 4 項等の財務規律に関する定めに反するものであり、違法である

### 1 最小経費原則等について

地方自治法 2 条 1 4 項は「地方公共団体は、その事務を処理するに当っては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない。」として、最小経費原則を定める。

また、地方財政法（昭和 23 年法律第 109 号）4 条 1 項も「地方公共団体の経費は、その目的を達成するための必要且つ最少の限度をこえて、これを支出してはならない。」として、最小経費原則を定める。同法 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る。

上記最小経費原則及び財産に関する基本的規律に反する財務会計行為は、違法となる。

## 2 本件両指定は、地方自治法 2 条 1 4 項等の財務規律に関する定めに反すること

前述のとおり、町は、本件両指定に伴い、多額の指定管理料（9000 万円が想定。最低でも 6500 万円）及び検査修繕費用を負担することになる。

「地方公共団体の財産」である「びっぐあーす」及び「びっぐあーす 2 号」を最も効率的に運用する方法は、これを売却する方法か、あるいは、町自身がいわゆる地方公営企業として船舶運航事業を行う方法であって、少なくとも指定管理者として五島産業汽船を指定した上で同社に多額の指定管理料や検査修繕費用を支払いつつ、同社に利用料を収受させる方法ではない。

また、後記第 10 で述べるとおり、二社のいずれもが赤字となる航路の一方に行政が多額の公金を支出して援助し、自力で運営する能力のない業者を存続させることは、他方の自力で運営する力を持つ事業者に対して民業圧迫となる。競合する 2 民間業者のうち一方だけを援助して他方を苦境に陥れるのは、行政の中立性に反し不当で不公正なものである。

本件両指定、並びに、本協定に基づく指定管理料の支払、及び、本件両裸傭船

契約に基づく検査修繕費用の支払は、地方自治法 2 条 1 4 項、地方財政法 4 条 1 項及び 8 条にも反する違法なものである。

議会の議決によって本件両指定の違法性が正当化されるものではないことについては、前記第 7・6 にて述べたところと同様である。

## **第 9 本件両指定には、「公益上の必要性」が認められず、地方自治法 2 3 2 条の 2 に反するものとして違法である**

### **1 地方自治法 2 3 2 条の 2 の定めとその適用範囲**

- (1) 地方自治法 2 3 2 条の 2 は、「普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる。」として、普通地方公共団体が「補助」をなすにあたっての要件として、これに「公益上の必要性」があることを要求する。

ここにいう「公益上の必要性」の判断については、第一次的には地方公共団体に裁量権があるとはいえるが、当然ながら自由裁量行為ではなく、客観的にも公益上必要があると認められなければならない。

- (2)ア 普通地方公共団体の支出が地方自治法 2 3 2 条の 2 が適用される「補助」にあたるといえるためには、次の 3 つの要件の充足が必要であると解される。

- 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

イ 本協定に基づく指定管理料の支払は、反対給付を受けるものではなく(①)、指定管理料という形で利益を受けるものであり(②)、この使途は指定管理者としての業務にあてるものとして特定されており(③)、上記アにいう要件を満たすものとして「補助」にあたるといえる。

また、仮に、本協定に基づく指定管理料の支払が「補助」にはあたらないとしても、本件両指定に先立つ五島産業汽船の指定管理者としての指定においては指定管理料の支払はなく、これは町の主導のもと本件両指定において

はじめて設定されたものという経緯に鑑みれば、実体として指定管理料の支払により相手方が利益を受けるものと評することができ(②)、地方自治法232条の2の準用により、「公益上の必要性」が要求されることになるといえる。

ウ また、本件両裸傭船契約に基づく検査修繕費用の支払も、反対給付を受けるものではなく(①)、検査修繕費用の負担をしてもらうという形で利益を受けるものであり(②)、この用途は検査修繕費用の支払にあてるものとして特定されており(③)、上記アにいう要件を満たすものとして「補助」にあたるといえる。

また、仮に、本件両裸傭船契約に基づく検査修繕費用の支払が「補助」にはあたらないとしても、少なくとも五島産業汽船が「びっぐあーす」の指定管理者と指定された当初のころは検査修繕費用の支払はなく、その後の経緯の中で町の主導のもと設定されたものという経緯に鑑みれば、実体として検査修繕費用の支払により相手方が利益を受けるものと評することができ(②)、地方自治法232条の2の準用により、「公益上の必要性」が要求されることになるといえる。

## **2 本件両指定には、「公益上の必要性」が認められず、地方自治法232条の2に反するものとして違法であること**

- (1) 本件両指定並びに本協定及び本件両裸傭船契約の締結は、「公益上の必要性」が認められず、地方自治法232条の2に反するものである。
- (2) すなわち、まず、前記第7・4にて述べたとおり、本件両指定により住民サービスが向上するものではなく、これにより多額の指定管理料や検査修繕費用の支払が不可避免的に発生し経費が著増することになる。五島産業汽船は指定管理者として事業を遂行する能力があるともいえない。

次に、繰り返し述べているとおり、町と長崎の間には九州商船による航路も存在しており、九州商船のシェア率は3年平均で50%を超えているのである

から、五島産業汽船による航路を維持する必要性もない。

さらに、後記第10でも述べるとおり、本協定に基づく指定管理料の支払や本件両裸傭船契約に基づく検査修繕費用の支払は、競合事業者である民間事業者の経営圧迫を直ちに意味するものであり、行政の中立性に反し不当で不公正な民業圧迫である。

加えて、前記第8で述べたとおり、本協定に基づく指定管理料の支払や本件両裸傭船契約に基づく検査修繕費用の支払は、地方自治法2条14項、地方財政法4条1項及び8条にも反する違法なものである。

本件両指定並びに本協定及び本件両裸傭船契約の締結に係る上記の事情を踏まえれば、本件両指定には「公益上の必要性」があるとは到底いえず、本件両指定は地方自治法232条の2に違反する違法なものである。

## **第10 本件両指定は、平等原則に反する違法なものである**

### **1 行政は競合事業者を平等に取り扱う必要があること**

- (1) 行政は、すべての国民（個人・法人）を平等に取り扱わなければならない。

この平等原則は、憲法14条1項に由来する、行政運営における核心的な基本原則である。行政において、国民を不平等に取扱い、その不平等な取扱いの合理性を説明できなければ、当該取扱いは違法（違憲）の評価を受ける。

- (2) また、本件両指定並びに本協定及び本件両裸傭船契約の締結は指定管理者制度の中においてなされているものである。

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という基本的視座が求められるところ、本件では、この文脈において、より厳格に、平等原則違反の検討が必要となる。

- (3) 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」であり、特に配慮すべきは競業者（競合事業者）の権利・利益であるとも指摘される（補助金の文脈にてこのことを明示的に述べるものとして、園部逸夫編『実務・自治体財務の焦点④ 住民訴訟』（ぎょうせい、1989年）238頁以下。

甲50)。

- (4) 本協定に基づく多額の指定管理料の支払及び本件両裸傭船契約に基づく多額の検査修繕費用の支払については、平等原則の観点からの厳格な検討が必要である。

## 2 本件両指定は平等原則に反すること

- (1) 繰返し述べてきたとおり、町と長崎間の航路において、五島産業汽船と九州商船の二者が競合する状態にある。ここでは、二者のみの競合関係であるという事情も重要な意味をもつ。つまり、五島産業汽船に対する支援は、九州商船に対する経営の圧迫と、表裏の関係にある。

町が、多額の指定管理料及び検査修繕費用を五島産業汽船に支払うことにより、五島産業汽船による航路事業が維持されることになるが、これにより、企業努力を続けている九州商船の事業は圧迫を受け続けることになる。とりわけ、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。

- (2) 第一次住民訴訟、及び、第二次住民訴訟においても争われているように、もともとは五島産業汽船は指定管理者として運航する船舶の定期検査費用等を負担することとされていたが、町が負担することに変更され、この形は本件両指定においても維持されている。町による不平等な取扱いは、恒常的・永続的なものになっており、この観点においても、許容されない。
- (3) 本件両指定並びに本協定及び本件両裸傭船契約の締結は、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ないのであって、これらは平等原則に反するものとして違法（違憲）である。

### 第11 被告は石田信明に対し損害賠償請求を行う必要があることなど

石田信明は、一連の経緯を知悉しながら、本件両指定に際し、本協定及び本件

両裸傭船契約を締結し、指定管理料や検査修繕費用の支払を止めようとしない。

町は、石田信明の一連の行為により指定管理料の支払という損害を受けており、町が支払った指定管理料に相当する金額の損害賠償を行わなければならない。本訴状において指定する損害の額は、本協定が定める指定管理料である9000万円（最低で6500万円）である。町は石田信明に対して上記損害額について損害賠償請求権を有しており、町はこれを行使しなければならない。

また、町は、石田信明の一連の行為により検査修繕費用の支払をせざるを得ない状況にあり、その支払を止める必要がある。

## 第12 さいごに

原告らは、第一次住民訴訟を提起した後も、町の違法な支出等が止まらないことから、前述した1000万円の緊急融資の違法性について令和6年7月23日付けにて住民監査請求を行うとともに（甲51）、本件両指定に先立つ「びっぐあーす」及び「びっぐあーす2号」に係る指定管理者としての指定及びこれに伴う検査修繕費用の支出の差止めについて同年10月8日付けにて住民監査請求を行ったが（甲52）、町の監査委員は、これを真摯に受け取ることすらしない（甲53、甲54）。

第二次住民訴訟のときから繰り返し述べているが、町自身の自浄作用が働かない状態にある。最近では、町の議会においても、町が多額の負担をし続けることについての疑問が呈され始めるようにはなっているが、前例踏襲・旧態依然とした組織・体制から抜けられる様子もない。

第二次住民訴訟における長崎地方裁判所の「判断のあり方」には失望はしたが、それでもなお、住民としては、司法が正しい判断をすることを期待するほかない。

以 上