

横浜市情報公開・個人情報保護審査会答申

(答申第475号)

平成18年11月17日

横情審答申第475号

平成18年11月17日

横浜市長 中田 宏 様

横浜市情報公開・個人情報保護審査会

会長 三辺 夏雄

横浜市の保有する情報の公開に関する条例第19条第1項の規定に基づ
く諮問について（答申）

平成18年7月24日都鉄第257号による次の諮問について、別紙のとおり答申します。

「東横線MM線直通効果と廃線被害を具体的事実に基づいて比較試算した文
書」の非開示決定に対する異議申立てについての諮問

答 申

1 審査会の結論

横浜市長が、「東横線MM線直通効果と廃線被害を具体的事実に基づいて比較試算した文書」を非開示とした決定は、妥当である。

2 異議申立ての趣旨

本件異議申立ての趣旨は、「東横線MM線直通効果と廃線被害を具体的事実に基づいて比較試算した文書」（以下「本件申立文書」という。）の開示請求に対し、横浜市長（以下「実施機関」という。）が平成18年6月16日付で行った非開示決定（以下「本件処分」という。）の取消しを求めるというものである。

3 実施機関の非開示理由説明要旨

本件申立文書については、横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号。以下「条例」という。）第2条第2項に規定する行政文書が存在しないため非開示としたものであって、その理由は次のように要約される。

- (1) 昭和62年3月31日付けにて、横浜市と東急電鉄株式会社（以下「東急」という。）との間で、みなとみらい線と東急東横線（以下「東横線」という。）との相互直通運転を行い、東横線の横浜駅～桜木町駅間は廃止する旨の覚書・確認書を締結している。
- (2) 直通運転の効果については、横浜市では具体的な試算は行っていないが、東京都心との直結により、商業・業務活動の誘致促進や観光客の増加など、現実的に目に見える形で表れてきている。今後も、東横線を経由して東京メトロ13号線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転も予定されるなど、東横線とみなとみらい線が相互直通運転した効果が期待される。
- (3) みなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴い、東横線の横浜駅～桜木町駅間は廃止となったが、横浜市としては、桜木町や高島町には市営地下鉄あるいはJRの駅があり、鉄道駅そのものがなくなってしまうものではないことや、みなとみらい線の新駅ができたことにより利便性の増す利用者も多いことなど、都心部全体としての交通利便性は向上していると考えていることから、廃線に伴う被害の具体的な試算は行っていない。
- (4) したがって、横浜市は、本件申立文書を作成し、又は取得しておらず、保有していないため、非開示とした。

4 異議申立人の本件処分に対する意見

異議申立人（以下「申立人」という。）が、異議申立書、意見書及び意見陳述において主張している本件処分に対する意見は、次のように要約される。

- (1) 本件処分を取り消すことを求める。
- (2) 税負担ゼロで年間4,000万人に利便・利益をもたらしていた東横線・横浜駅～桜木町駅間を廃止してまで東横線とMM線の直通を横浜市は東急に要求した。しかもこの事業に3,900億円を投じ、横浜市としても1,000億円以上の公金を支出し、更に多大な市民・住民被害が予見できる公共的事業であるにもかかわらず、この事業の利害得失に関する比較分析調査を行った文書不存在は理解できない。もし本件申立文書が不存在とすれば、横浜市はこの事業実施に際して、何を意思決定の基準としたのかを示す文書の開示を求める。
- (3) MM線直通を開始したら、横浜駅の乗降客が直通前の24万人から1.8倍の43万人に増え、横浜駅を通過するいわゆる直通客は53,280人と10%程度になってしまった（東急発表）。これは横浜駅が、従来桜木町方面から東横線を利用していた人、東横線で渋谷方面から桜木町方面へ向かう人達の乗換え駅となり、そのために乗換え客が急増したものである。即ち多大な犠牲とコストを伴う直通とは何だったのか検証が必要である。
- (4) かつての東横線桜木町駅利用客には横浜駅乗換えが強制され、4,000万人概算で年間40億円の被害である。また、混雑が横浜駅に集中し、しかも超高深度地下駅は乗換え困難、防災上の問題もある。特に障害者が最も利用し辛い駅に改悪されてしまった。貴重なターミナル桜木町駅を潰して、旧市街地を破壊することは格差拡大の政策でしかない。
- (5) 1円の税金負担もなしに1日12万人、年間4,000万人以上の勤労者・学生中心に利便をもたらしていた地下鉄・バス・JR計1,000本が集結するターミナルである東横線・横浜～桜木町間2kmを潰して3,900億円を投じてターミナル機能のない元町へつなぐMM線・4.1kmを建設したが目下利用者は10%程度しか増えていない。これに対する横浜市の負担は横浜高速が東急への支払い分として530億円30年間無利子融資・240億円の空増資・横浜駅の改修費としての補助金170億円・合計900億円の財政措置である。そのほか資本金として93億円（横浜市の資本金計333億円）以上があり、これらを横浜市債利息1.5%で計算すれば年間15億円の負担であり30年間無利息・無配とすれば、450億円の税負担である。更に金利上昇があれば負担

増は明らかである。横浜市は給料明細書の裏にも広告を載せたりして1億円を稼いでいると報じられているが、このような巨大事業での詳細分析がないのは、全く不可解である。現状これからでもよいから、ただちに比較分析資料の作成と公開を求める。

5 審査会の判断

(1) みなとみらい線事業について

ア みなとみらい線は、昭和60年7月11日の「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」と題する当時の運輸政策審議会答申第7号において、新たな業務地であるみなとみらい21地区の開発に対応する路線として設定された。

イ 横浜市は、昭和62年3月31日、東急との間で、みなとみらい線と東急が運行する東横線との相互直通運転に関して、覚書及びこれに基づく確認書を締結し、その中で、みなとみらい線と東横線との相互直通運転を行うこと、その接続を横浜駅地下において行うこと、東横線の横浜～桜木町間はみなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴い廃止すること、今後設立予定のみなとみらい線の整備主体に覚書に基づく横浜市の履行事項を継承することなどを確認した。

ウ 平成元年3月29日には横浜市、神奈川県等の出資により横浜高速鉄道株式会社（以下「横浜高速鉄道」という。）が設立された。

横浜高速鉄道は、平成2年4月には第1種鉄道事業免許を取得して平成4年11月に工事に着手し、平成16年2月1日からみなとみらい線の営業を開始した。

東横線の横浜～桜木町間は、みなとみらい線の開業に伴い廃止された。

(2) 本件申立文書について

本件申立文書は、みなとみらい線の整備に当たり、横浜市において、みなとみらい線と東横線との相互直通運転による効果及び東横線の横浜～桜木町間の廃線に伴い、従来この区間を利用していた住民や沿線地域への経済的な影響について、調査検討した資料であると解される。

(3) 本件申立文書の不存在について

ア 実施機関は、本件申立文書を作成し、又は取得しておらず、保有していないと主張しているため、当審査会では、平成18年9月15日に実施機関から事情聴取を行ったところ、次のとおり説明があった。

(ア) 横浜市では、横浜市の都心部の骨格を形成するみなとみらい21地区の開発に

とって鉄道路線が必要であったことから、東京都心とも直結する路線である東横線を運行する東急との間で相互直通運転に関する覚書及び確認書を締結した。

(イ) みなとみらい線の事業主体に関しては、第三セクター方式とすることとなり、横浜高速鉄道が設立された。

(ウ) その後、横浜高速鉄道は、みなとみらい線を整備するために鉄道事業の免許を取得し、みなとみらい線に係る鉄道事業者として、覚書及び確認書に基づく横浜市の地位を承継した。

(エ) みなとみらい線の整備に係るこのような経過からすると、みなとみらい線の整備が横浜市の経済や観光、市民生活等にどのような影響があるのかについては、横浜市にとって重大な関心事であると考えられるが、みなとみらい線に関する事務を所管していた都市計画局（当時。現在は都市整備局）においては、本件申立文書を作成し、又は取得しておらず、保有していない。

(オ) 本件申立文書の内容に関連があると考えられる部署にも本件申立文書の有無について確認したが、その存在は確認できなかった。

(カ) 地元の町内会や商店会で協議会を結成しており、当該協議会に対して横浜市中で説明会を行っているが、その際、経済効果や廃線被害について説明するために調査を行った文書は残っていない。

イ 当審査会は、以上を踏まえ、次のように判断する。

(ア) 鉄道路線の 신설に当たり、当該鉄道路線に係る鉄道事業者は、路線の起点及び終点並びに経過地を決めるルート設定をはじめとして、どこに駅を設けるのか、既存鉄道路線との接続をどのようにするのかなどについて、さまざまな観点から検討を行うことが通常であると考えられる。

(イ) みなとみらい線に係る鉄道事業者は横浜高速鉄道であるが、みなとみらい線が横浜市の都心部の骨格を形成するみなとみらい21地区の開発を推進することを目的とした路線であることから、横浜市は、地元の地方公共団体として、昭和62年3月31日、東急との間で、覚書及びこれに基づく確認書を締結し、その中でみなとみらい線と東横線との相互直通運転を行うこと、その接続を横浜駅地下において行うこと、東横線の横浜～桜木町間はみなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴い廃止すること、今後設立予定のみなとみらい線の整備主体に覚書に基づく横浜市の履行事項を継承することなどを確認していることが認められる。

(ウ) みなとみらい線の整備が横浜市の経済や観光、市民生活等にどのような影響があるのかについては、さまざまな観点からの検証が必要であり、そのこととの関連で、横浜市においても、さまざまな部署が関連を有することとなることが考えられる。

そこで、当審査会では、現在、横浜市においてみなとみらい線に関する事務を都市計画局から引き継いで所管している都市整備局のほか、実施機関において関連を有すると思われるその他の部署に本件申立文書がないかどうかについて確認させたが、その存在を確認できないとの説明であり、そのほかに本件申立文書の存在を推認させる事情も認められなかった。

また、鉄道路線がもたらす経済効果や鉄道路線の廃線が市民生活に及ぼす影響などについては、一定程度の時間が経過し、その状況を確認しなければ正確な試算を行うことが困難な場合もあると考えられるため、当審査会では、みなとみらい線の開業から現在に至るまでの間において、本件申立文書の内容に係る事項に関連する行政文書を作成し、又は取得していないかどうかについても実施機関に確認させたが、そのような文書の存在も確認できないとの説明であり、そのほかにそのような文書の存在を推認させる事情も認められなかった。

これらの事情と横浜市と東急との間で覚書及びこれに基づく確認書が締結されてから19年が経過していることを合わせて考えれば、本件申立文書が作成されたかどうかはともかく、本件申立文書が存在しないとの実施機関の説明に特段不合理な点はない。

(エ) なお、申立人は、実施機関が本件申立文書を保有しないならば、改めて作成し、又は取得することを求めると主張するが、本市の条例に基づく情報公開制度は、実施機関が保有している行政文書を対象とするものであって、開示請求があった場合、これに応ずるためにその対象となる文書を作成し、又は取得する義務を実施機関に課すものではない。

(4) 結論

以上のとおり、実施機関が本件申立文書を存在しないとして非開示とした決定は、妥当である。

(第三部会)

委員 藤原静雄、委員 青木孝、委員 早坂禧子

《 参 考 》

審 査 会 の 経 過

年 月 日	審 査 の 経 過
平成18年 7 月 24 日	・ 実施機関から諮問書及び非開示理由説明書を受理
平成18年 7 月 26 日 (第88回第二部会) 平成18年 7 月 27 日 (第89回第一部会)	・ 諮問の報告
平成18年 8 月 1 日	・ 異議申立人から意見書を受理
平成18年 8 月 4 日	・ 異議申立人から意見書（追加）を受理
平成18年 8 月 4 日 (第27回第三部会)	・ 諮問の報告
平成18年 8 月 18 日 (第28回第三部会)	・ 審議
平成18年 9 月 1 日 (第29回第三部会)	・ 異議申立人の意見陳述 ・ 審議
平成18年 9 月 15 日 (第30回第三部会)	・ 実施機関から事情聴取 ・ 審議
平成18年10月 6 日 (第31回第三部会)	・ 審議
平成18年10月20日 (第32回第三部会)	・ 審議