

横浜市情報公開・個人情報保護審査会答申  
(答申第490号)

平成19年4月6日

横情審答申第490号

平成19年4月6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10月27日都鉄第444号による次の諮問について、別紙のとおり答申します。

「みなとみらい21線建設に当り横浜市が国鉄に提示した条件を示す文書」  
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、「みなとみらい21線建設に当り横浜市が国鉄に提示した条件を示す文書」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、「みなとみらい21線建設に当り横浜市が国鉄に提示した条件を示す文書」(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9月13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。

みなとみらい線の建設に当たり、横浜市が日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)に提示した条件を示す文書を本市は作成し、保有していないため、非開示とした。

なお、横浜市では、みなとみらい線の整備に当たり、東京方面と連絡する関係鉄道事業者と相互直通運転の可能性について協議を行ってきたが、国鉄を含む鉄道事業者との協議については文書で行ってはいない。

## 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) 本件処分の取消しを求める。

(2) 国鉄との接続は理想的な交通網の整備である。これは横浜市の求める新横浜(新幹線)菊名(東横線)長津田(田園都市線)町田(小田急線)と接続し、将来は根岸(JR根岸線)との接続が実現し、都心部との回遊性はもちろん、横浜市内にも理想的な交通網の完成をもたらすものである。

東横線・桜木町駅は存続した。年間4000万人が利用するターミナル駅を残すことをすべてに優先させるのが、都市計画における、行政の市民に対する義務である。

- (3) 廃線を伴う「みなとみらい21線」は横浜市の歴史的・世紀の選択である。この鉄道事業は市民に莫大な負担を与え、死活に関わる住民も出ている。それなのに横浜市がこれの選択・決断をするに至った各鉄道会社に対する申し入れ文書が不存在とは誰も信じ難い。条例第30条第1項で「市は、市民生活の利便の向上に資すると認められる行政資料等を積極的に収集し、及び適正に保管して、当該行政資料等を市民の利用に供することができるよう努めるものとする」と掲げている。
- (4) 横浜市は国鉄に対し運輸政策審議会答申第7号を実現するための条件提示をしていない。横浜市が東急電鉄株式会社（以下「東急」という。）に提示したような条件を国鉄に提示した形跡が存在しないことは、市民犠牲回避の努力を怠った横浜市の市民に対する重大な背信行為であり、努力義務違反である。国鉄延伸を申請したとき以上に、市民犠牲が予見されるプラン立案に際しては、これの検討経過及び国鉄との交渉経過の透明化は行政の義務である。
- (5) 国・国鉄・神奈川県・横浜市・学識経験者を加えて77人の編成で、1年間に12回の検討を行い、最善であると判断した結果が、みなとみらい線と国鉄を接続するという運輸政策審議会答申第7号である。申立人は国鉄に対してどのようなアプローチをしたのか疑問に思い、東急に対してと同様に国鉄に対しても条件提示があったのではないかと考えたので、JR東日本に聞いたところ、そのような条件提示は一切ないということであった。東急に対するものと同様の条件提示があれば、接続を断るといようなことはないとのことであった。なぜもっと熱意を持って国鉄と交渉しなかったのか。
- (6) 文書がないから非開示というのなら、住民に多大な被害を与え、巨額な費用を投入したのであるから、申立人らとしては改めて、市民に対して説明責任を求めようという態度でいるわけである。本件申立文書のようなものがないはずがない、あるはずであると信じているのである。最終的に本件申立文書がないとなった場合は、申立人らは新たに、実施機関に対し、説明責任を求めるものである。

## 5 審査会の判断

### (1) みなとみらい線事業について

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。

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た。

平成元年3月29日、横浜市、神奈川県等の出資により横浜高速鉄道株式会社が設立され、平成16年2月1日からみなとみらい線の営業が開始されている。

(2) 本件申立文書について

申立人は、開示請求書に「みなとみらい21線建設に当り横浜市が国鉄に提示した条件を示す文書 1、接続費用の負担 2、運営主体 - 自主運営・第3セクター又は別会社」と記載し、横浜市は東急に対しみなとみらい線との接続に係る条件を提示したように国鉄に対しても条件提示しているはずであると主張していることから、みなとみらい線の建設に当たり横浜市が国鉄に対し、接続費用の負担及び運営主体について提示した条件内容が記載されたものが本件申立文書であると解される。

(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12月26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) 横浜市と国鉄との間の協議については文書で行っていないし、本件申立文書は作成していない。確認をしたところ、現在、メモも含めて何も存在せず、また、当時の状況を記憶している職員にも確認したが、当時、文書による協議は行われていないということであった。

(イ) なお、当時の国鉄は民営化を控えており、新規事業の見通しが立たず、当該相互直通運転の当事者となり得る状況になく、実施機関としては、横浜線東神奈川駅からの接続は断念せざるを得ないこととなったものである。

イ これらの実施機関の説明を踏まえ、当審査会では、以下のように判断する。

当審査会は、本件と類似の異議申立案件に係る答申第465号の判断において、昭和62年2月18日起案の「みなとみらい21線と東急東横線との相互直通運転に係わる覚書、確認書の締結について(伺)」の存在を確認し、当該起案文書の本文中に「MM線は国鉄横浜線と東神奈川にて接続する計画でありましたが、昨今の国鉄の置かれた状況下では、同計画では乗り入れ協議等が長期化し当該路線の整備の見通しが立たない状況になっております」との記述があることを確認したが、当該記述に係る資料等の存在を確認することはできなかった。

また、当該起案文書の記載から、横浜市と国鉄との間で協議が行われていたことは認められるが、本件協議が行われていたのが当該起案文書が作成された昭和62年

以前のことであると考えられることからすると、当時、協議に係る何らかの文書が存在した可能性は否定できないとしても、現時点においては文書の存在を確認することはできず、本件申立文書が存在したかどうかについてもまた、確認することはできない。

したがって、本件申立文書を保有していないという実施機関の主張は、特段不合理であるとはいえない。

ウ なお、申立人の主張において、横浜市がみなとみらい線を国鉄と接続しなかったことに対する意見が認められるが、当審査会は、実施機関が行った行政文書の開示、非開示についての調査審議を行うものであり、横浜市の政策の当否そのものについて判断する権限及び職責を有するものではないことを申し添える。

#### (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 早坂禰子

《 参 考 》

審 査 会 の 経 過

年 月 日	審 査 の 経 過
平成18年10月27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11月8日 (第94回第二部会) 平成18年11月9日 (第96回第一部会)	・諮問の報告
平成18年11月15日	・異議申立人から意見書を受理
平成18年11月17日 (第33回第三部会)	・諮問の報告 ・審議
平成18年12月1日 (第34回第三部会)	・異議申立人の意見陳述 ・審議
平成18年12月26日 (第35回第三部会)	・実施機関から事情聴取 ・審議
平成19年2月16日 (第36回第三部会)	・審議
平成19年3月9日 (第37回第三部会)	・審議