

横浜市情報公開・個人情報保護審査会答申
(答申第540号)

平成20年4月4日

横 情 審 答 申 第 540号

平 成 20 年 4 月 4 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
く諮問について（答申）

平成20年1月4日都鉄第676号による次の諮問について、別紙のとおり答申します。

「運輸省へ提出した東横線とMM線直通計画資料の文書」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、「運輸省へ提出した東横線とMM線直通計画資料の文書」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、「運輸省へ提出した東横線とMM線直通計画資料の文書」（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19年11月25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。

昭和60年7月の運輸政策審議会（以下「運政審」という。）答申第7号では、みなとみらい線は、東神奈川からみなとみらい21地区を経由して元町付近までの区間で目標年次までに新設することが適当であるとされ、その事業化について検討したが、当時の日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）が民営化を控えていたため、新規事業の見通しが立たず、東神奈川駅からの接続を断念せざるを得ないこととなった。続いて、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、最終的に、東京急行電鉄株式会社（以下「東急」という。）だけがみなとみらい線との相互直通運転の可能性が残った。このため、横浜市は、昭和62年3月31日付で、東急との間で、みなとみらい線と東急が運行する東急東横線（以下「東横線」という。）との相互直通運転について、覚書及びこれに基づく確認書を締結した。

みなとみらい線の整備については、横浜市の第三セクターである横浜高速鉄道株式会社（以下「横浜高速鉄道」という。）が事業主体となり、構造や事業採算性の検討を行ったうえで、横浜駅から元町・中華街駅間の事業免許を、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に基づき平成2年に運輸省（当時。現在は国土交通省。以下「運輸省」という。）へ申請、取得し、事業を行った。また、東横線の事業者である東急は、同法に基づき、東白楽駅から横浜駅までの間の施設変更について平成6年に運輸省へ鉄

道施設変更認可申請をするとともに、横浜駅から桜木町駅までの間の廃止についても、平成15年に廃止届を運輸省へ提出している。

これらのことから、横浜市としては、みなとみらい線の事業化に向けて、関係者間の調整を進めたものの、運輸省へ「東横線とみなとみらい線との直通計画に関する文書」等を正式に提出する義務は何ら存在しなかった。

このため、本件申立文書を作成し、又は取得しておらず、保有していないことから、条例第10条第2項の規定に基づき、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) 本件処分の取消しを求める。
- (2) 横浜市はMM線建設を横浜線・東神奈川延伸・元町・本牧・根岸間とし、これを「望ましい都市構造を創り出すために不可欠のものです」と定義し政府に諮詢を行い、閣議決定を経て運政審答申7号が発せられたのに、これを覆してまで東横線直通を選択したことの根拠を示す計画文書の開示請求に対し、非開示決定とされたことは不当なので、これに異議を申し立てたものである。
- (3) 運政審答申7号を得るために、横浜市は77名もの国・県・市の専門家と学識経験者による専門委員会を構成し、長期にわたり13回に及ぶ会合を重ね、あらゆる方面から検討の結果、横浜線・東神奈川延伸の必要性を「「みなとみらい21地区」を支える鉄軌道網の形成に向けて 提言（昭和58年4月）」等の資料に基づいて国に提言している。運政審答申7号は閣議決定も経ており、これと異なる計画を横浜市が実行するには、答申を得るために理論付けを行った専門委員会に匹敵するシステムにて再検討することは勿論、国及び市民を説得できる裏付けとなる資料の作成は不可欠である。運政審答申7号とは無関係に、独自の計画を立案し、実行できるのが自治体の立場だと横浜市は説明するが、答申はそれほど軽いものとは思えず、答申と異なる現計画がもたらす市民・住民被害と、趣旨そのものの転換には国及び市民に対し、文書による申請は行政手続上の義務であり、当該文書の不存在は理解できない。
- (4) (3)のほか、費用対効果の面など多くの問題点を含む重大な方針転換について、政令指定都市である横浜市が、まさか立ち話で決めたものとは理解できず、当然、理念・目的等を文書で政府に諮詢した筈で、申立人が求めたものは、この点に関する

る当該文書の公開についてである。

5 審査会の判断

(1) 運政審とみなとみらい線事業について

運政審は、国家行政組織法（昭和23年法律第120号）第8条の規定により、中央省庁等改革に伴い関係政令等を廃止する政令（平成12年政令第314号）による廃止前の運輸省組織令（昭和59年政令第175号）第108条第1項の規定に基づき設置された審議会であり、所掌事務は、「運輸大臣の諮問に応じて、総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定・・・について調査審議し、及びこれに関し必要と認める事項を関係大臣に建議すること。」とされていた。

みなとみらい線は、昭和60年7月11日付の運政審答申第7号において、新たな業務地であったみなとみらい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が設立され、平成16年2月1日から同社によって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

本件申立文書は、実施機関が運輸省へ提出した東横線とみなとみらい線の直通計画に関する内容が記録された文書である。

(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20年2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) 運政審答申第7号において、東神奈川からみなとみらい21地区を経由して元町付近までの区間でみなとみらい線を新設することが適當とされたため、その事業化について検討したが、当時の国鉄が民営化を控えていたため、新規事業の見通しが立たず、東神奈川駅からの接続を断念せざるを得ないこととなった。続いて、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、最終的に東急だけがみなとみらい線との相互直通運転の可能性が残ったため、昭和62年3月31日付で、東急と横浜市の間で、みなとみらい線と東横線との相互直通運転を行うなどの覚書・確認書を締結した。

(イ) みなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴って必要となる法令上の手続に

については、みなとみらい線の事業主体である横浜高速鉄道及び東横線の事業者である東急がそれぞれ関係法令に基づいて運輸省に対し、事業免許の取得や横浜駅から桜木町駅までの廃止届等が出されている。

(ウ) これらのことから、横浜市は、みなとみらい線の事業化に向けて関係者間の調整を進めたものの、横浜市としては、運輸省へ本件申立文書を正式に提出する義務は何ら存在しなかった。したがって、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。

イ 当審査会は、以上を踏まえ、次のように判断する。

(ア) 昭和60年7月11日付の運政審答申第7号では、みなとみらい線の路線は東神奈川を起点としてみなとみらい21地区、元町付近、本牧町を経由して根岸までとして設定されていたことが認められる。

(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り、同社によって、みなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴って必要となる法令上の手続が行われたものの、それに先立ち、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などを確認したことが認められる。

(ウ) 平成12年1月27日付の運政審答申第18号では、みなとみらい線の路線は横浜からみなとみらい中央を経由して元町までとされ、横浜駅において東横線と相互直通運転を行うとの内容であったことが認められる。

(I) これらの経緯や鉄道網に関する運政審答申はおおむね15年ごとに出されており、これに基づいて答申後の鉄道網整備が進められることを踏まえると、運政審答申第7号が出された昭和60年7月11日から運政審答申第18号が出された平成12年1月27日までの間において、実施機関が運輸省に対して要望書など何らかの文書を提出した可能性を否定することはできないものと考える。また、実施機関は、平成12年1月27日付の運政審答申第18号の策定過程において、地元の地方公共団体として運政審からヒアリングを受けており、「運輸政策審議会地域交通部会小委員会ヒアリング資料」と題する資料が存在するとも説明している。このため、その資料も含めて、本件申立文書を作成し、又は取得していないかどうかについて、実施機関に確認させたが、本件申立文書の存在を確認することはできず、その存在を推認させる事情も存在しないとの説明であった。

さらに、当審査会において、横浜市公文書目録（平成12年12月付からは、横浜市行政文書目録）において、昭和60年度から平成11年度までに完結した保存年限が永年の文書目録及び平成9年度から平成11年度までに完結した保存年限が10年の文書目録の記載も確認したが、本件申立文書の存在をうかがわせる事情は認められなかった。

これらの事情と運政審答申第7号が出されてから23年が経過していることを考え合わせると、本件申立文書が作成されたかどうかはともかく、現在において、本件申立文書を保有していないとの実施機関の説明に特段不自然な点はない。

(オ) 実施機関は、本件申立文書を運輸省に正式に提出する義務がないので作成していないと説明しているが、行政文書は提出義務があるものに限って作成されるものではなく、何らかの文書が存在するはずであると主張する申立人にとっても分かりにくい説明であることから、本件申立文書の不存在理由としては適切ではなかったと考えられる。したがって、実施機関においては、作成していないと説明するのであれば、なぜ作成していないのかについて、市民が納得できるよう丁寧に説明すべきである。

(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 早坂禧子

《 参 考 》

審 査 会 の 経 過

年 月 日	審 査 の 経 過
平成 20 年 1 月 4 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 20 年 1 月 11 日 (第 118 回第二部会)	・諮問の報告
平成 20 年 1 月 16 日	・異議申立人から意見書を受理
平成 20 年 1 月 17 日 (第 120 回第一部会)	・諮問の報告
平成 20 年 1 月 18 日 (第 52 回第三部会)	・諮問の報告 ・審議
平成 20 年 2 月 1 日 (第 53 回第三部会)	・異議申立人の意見陳述 ・審議
平成 20 年 2 月 15 日 (第 54 回第三部会)	・実施機関から事情聴取 ・審議
平成 20 年 3 月 7 日 (第 55 回第三部会)	・審議