

横浜市情報公開・個人情報保護審査会答申
(答申第464号)

平成18年8月18日

横情審答申第464号

平成18年8月18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3月14日都鉄第10292号による次の諮問について、別紙のとおり答申します。

「みなとみらい線の(1)横浜～元町間の建設工事に関して横浜市が公開入
札した文書(2) 横浜～元町間の建設工事内容及び建設コストに関する横浜
市が第三者機関に鑑定を依頼した文書」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、「みなとみらい線の(1)横浜～元町間の建設工事に関して横浜市が公開入札した文書(2)横浜～元町間の建設工事内容及び建設コストに関する横浜市が第三者機関に鑑定を依頼した文書」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、「みなとみらい線の横浜～元町間の建設工事に関して横浜市が公開入札した文書」（以下「文書1」という。）及び「みなとみらい線の横浜～元町間の建設工事内容及び建設コストに関する横浜市が第三者機関に鑑定を依頼した文書」（以下「文書2」という。文書1及び文書2を総称して、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17年11月14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。

文書1については、建設主体である日本鉄道建設公団（当時。現在は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構。以下「鉄道・運輸機構」という。）が工事入札を行っているため、本市は作成していない。また、鉄道・運輸機構が行った工事入札に関する文書を本市は取得していない。

文書2については、本市は建設主体ではなく、第三者機関に鑑定依頼を行っていないため、作成していない。

したがって、本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) 異議申立てに係る処分を取り消すとの決定を求める。一般競争入札又は第三者機

関による工事コストを鑑定した文書の公開を求める。

- (2) みなとみらい線工事の発注当事者は横浜高速鉄道株式会社(以下「横浜高速鉄道」という。)であるが、当社の実質はまさに公営鉄道であり、単なる私企業ではない。よって、当社の行う事業の実施に当たっては、横浜市は横浜高速鉄道に対し、公開入札の指導監督を行う立場であり、当該文書若しくはこの写しを横浜市は保有する義務がある。もし公開入札に係る文書が横浜市及び横浜高速鉄道双方に不存在とすれば、このような公共的性格を有する当該工事発注の公開性が保証されなかったことの証左であり、地方自治法(昭和22年法律第67号)第234条に違反するおそれがある。
- (3) 当該工事費用に対し、横浜市は公正な第三者機関による鑑定に基づいたコストの実態を市民に公表し説明する責任がある。もしこれに関する文書が横浜市及び横浜高速鉄道双方に不存在とすれば、公共的性格を有する当事業のコストに関し、横浜市は極めて無関心とのそしりを免れず、公務員としての注意義務違反の疑いがある。当事業は税負担ゼロにて勤労者・学生4,000万人の足として不可欠な鉄道(東横線横浜～桜木町)を潰し、中心街をも破壊してまで新設する鉄道事業なのであるから、即刻収益を得て公費の負担解消を念頭に置いた緊張した投資態度が横浜市には求められて当然である。
- (4) 横浜市は、本件申立文書について、作成し、又は取得すべき義務があるため、改めて作成し、取得することを求める。

本件申立文書がもし不存在であるとするれば、この巨額な準公共事業において横浜高速鉄道が行う財務会計支出に対して、主力株主である横浜市は何を根拠にこの適否の判断をしたのか疑わしい。

また、このことについて市民に対する説明責任がある。

申立人らは、一般常識と乖離した当事業のコストについて市民に説明できる文書の作成又は入手を求めることが当然と考えている。

- (5) みなとみらい線の建設は、横浜高速鉄道が鉄道・運輸機構に発注した工事だが、事業費が2,600億円で、新聞記事にもあるように通常より7割多くコストがかかっている。

横浜市は、横浜高速鉄道に対して出資をするなど、みなとみらい線の整備に当たって、多額の税金を投入しているのだから、この工事の公正さを担保するためにも、資料を入手して公開し、説明責任を果たすべきである。

平成16年には、外郭団体も一般競争入札を行うべきとの外部監査の結果も発表されている。

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、東京急行電鉄株式会社（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

ア 文書1は、みなとみらい線の横浜～元町間の建設工事に関し、横浜市が公開入札するために作成又は取得した文書である。

イ 文書2は、みなとみらい線の横浜～元町間の建設工事の工事内容及び建設コストに関し、横浜市が第三者機関に鑑定を依頼した文書である。

(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18年6月16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地区の開発によ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) みなとみらい線の建設工事は、国の民鉄線制度を利用して行われたが、その制度によれば、鉄道事業者である横浜高速鉄道が国土交通大臣に鉄道施設の建設の申出を行い、この申出を受けた国土交通大臣が鉄道・運輸機構に鉄道施設の建設を指示し、この指示を受けた鉄道・運輸機構が自ら資金を調達して鉄道施設を建設し、完成した鉄道施設を横浜高速鉄道が買い取ることとなっている。

したがって、鉄道施設の建設に係る工事を行ったのは、鉄道・運輸機構である。

なお、鉄道施設の建設の進ちょく状況については、みなとみらい線に係る鉄道事業者である横浜高速鉄道が鉄道・運輸機構から報告を受けることとなっている。

- (オ) 以上のことから、本件申立文書については、作成し、又は取得しておらず、保有していないため、不存在による非開示と決定した。

イ これらの実施機関の説明を踏まえ、当審査会は、以下のように判断する。

- (ア) 横浜市が東急との間で締結した覚書によれば、その前文には、「甲（横浜市）が整備を進めているみなとみらい線と乙（東急）の東横線との相互直通運転を行うため、覚書を締結する」こととされており、横浜市がみなとみらい線を整備していることが前提になっている。
- (イ) しかし、覚書第6項は覚書に基づく横浜市の履行事項を今後設立予定のみなとみらい線の整備主体に継承することを、覚書第7項はこの覚書が今後みなとみらい線の整備主体と東急が締結する協定等の基本となるものであり、誠実に遵守しなければならないことをそれぞれ定め、横浜市とは異なるみなとみらい線の整備主体の存在を想定していることが認められる。
- (ウ) その後、横浜高速鉄道は、覚書に定められたとおり、みなとみらい線の整備主体として鉄道事業免許を取得し、みなとみらい線を東横線との相互直通運転により運行している。
- (エ) また、当審査会が民鉄線制度に関する資料を確認したところ、当該制度を利用した場合には、鉄道・運輸機構が鉄道施設の建設主体となることが認められた。

(オ) これらのことを踏まえ、まず文書1の不存在について検討する。

民鉄線制度の仕組み及びこの制度を活用したみなとみらい線の整備に係る前述のような経緯を考慮すれば、民鉄線制度上、みなとみらい線の建設主体が鉄道・運輸機構であって、工事入札も鉄道・運輸機構が行っていることから、文書1を作成し、又は取得しておらず、保有していないとの実施機関の説明は、特段不合理であるとはいえない。

(カ) 次に文書2の不存在について検討する。

みなとみらい線の整備は、国の民鉄線制度を活用して行われたことから、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）による廃止前の日本鉄道建設公団法（昭和39年法律第3号）の規定により、国土交通大臣が鉄道・運輸機構に対して鉄道施設の建設の指示を行うに当たり当該建設が大都市圏における輸送力の増強のために緊急に必要であること等についての審査を行い、鉄道・運輸機構がその建設した鉄道施設を譲渡しようとするときには、譲渡価額についてあらかじめ国土交通大臣の認可を受け、また、国土交通大臣が当該認可をしようとするときには財務大臣に協議するなどの方法により、民鉄線制度の中で、事業についてのチェックが行われている。

平成15年10月1日から施行された鉄道・運輸機構設置の根拠法である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法においても、その建設した鉄道施設を譲渡しようとする際の譲渡価額についての国土交通大臣の認可や財務大臣への協議について同様の規定が設けられている。

さらに、民鉄線制度において、地元の地方公共団体である横浜市が第三者機関による評価を行うことを定めた規定も存在していない。このような民鉄線制度の仕組みからすると、横浜市が第三者機関に鑑定依頼を行っていないため、文書2を作成し、又は取得しておらず、保有していないとの実施機関の説明に、特段不合理な点はない。

(キ) 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 3 月 14 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 3 月 22 日	・ 異議申立人から意見書を受理
平成18年 3 月 23 日 (第 81 回第一部会) (第 81 回第二部会)	・ 諮問の報告
平成18年 4 月 12 日 (第 293 回審査会)	・ 第三部会で審議する旨決定
平成18年 4 月 21 日 (第 21 回第三部会)	・ 諮問の報告
平成18年 5 月 19 日 (第 22 回第三部会)	・ 審議
平成18年 6 月 2 日 (第23回第三部会)	・ 異議申立人の意見陳述 ・ 審議
平成18年 6 月 16 日 (第 24 回第三部会)	・ 実施機関から事情聴取 ・ 審議
平成18年 6 月 30 日 (第 25 回第三部会)	・ 審議
平成18年 7 月 21 日 (第 26 回第三部会)	・ 審議
平成18年 8 月 4 日 (第 27 回第三部会)	・ 審議