

横浜市情報公開・個人情報保護審査会答申  
(答申第519号)

平成19年12月7日

横 情 審 答 申 第 519 号

平 成 19 年 12 月 7 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19年8月10日都鉄第334号による次の諮問について、別紙のとおり答申します。

「平成6年8月11日に東急が地下化工事認可申請を行った時点において、横浜市が「廃線敷を利用して交通手段を整備する」という覚書に準じた具体的利用方針決定を示す文書」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、「平成6年8月11日に東急が地下化工事認可申請を行った時点において、横浜市が「廃線敷を利用して交通手段を整備する」という覚書に準じた具体的利用方針決定を示す文書」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、「平成6年8月11日に東急が地下化工事認可申請を行った時点において、横浜市が「廃線敷を利用して交通手段を整備する」という覚書に準じた具体的利用方針決定を示す文書」（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19年7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) みなとみらい線建設に伴う、東急東横線横浜駅から桜木町駅までの間の廃止により発生する諸問題を解決するため、昭和63年4月に、東横線沿線の野毛地区について、野毛地区街づくりを考える会（現：野毛地区街づくり会）、東京急行電鉄株式会社（以下「東急」という。）及び横浜市の三者で「みなとみらい21線及び地区振興に関する覚書」（以下「63年覚書」という。）及び「みなとみらい21線及び地区振興に関する確認書」（以下「63年確認書」という。）を締結し、各種振興策を実施することになった。
- (2) 本件異議申立ての対象となっている「廃線敷を利用して交通手段を整備する」とは、日の出町から野毛地区を經由してみなとみらい21地区までを結ぶ新たな交通機関（中量輸送等）（以下「新たな交通機関」という。）の導入の具体化に時間を要する場合の暫定的な対応として、63年確認書に明記されたものである。
- (3) しかし、新たな交通機関の導入については、63年確認書において、みなとみらい21線開業以降（長期）の整備を目標とするとともに、63年覚書及び63年確認書の円滑な推進のために設置された野毛地区整備促進連絡協議会での議論でも長期的課題として確認されていることから、平成6年の時点では、新たな交通機関の導入につ

いて具体化に時間を要しているとはいえ、「廃線敷を利用して交通手段を整備する」ことについて、早急に具体的な方針を策定すべき事由はなんら存在せず、実際に方針も策定していない。よって、本件申立文書は、作成し、又は取得しておらず、保有していないため、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) 63年確認書に掲げられた「新たな交通機関」については、平成2年1月22日開催の野毛地区整備促進連絡協議会で実現困難（車両基地もなく当初より不能条件）が指摘されており、その結果残された条件「暫定的に廃線敷を利用して横浜駅～桜木町駅間の交通手段を整備する」は振興策の重点項目として恒久化されたとみるのが妥当な解釈である。横浜市は廃線敷利用の具体策を東横線地下化工事着工時点（廃線確定）で住民に示す義務があり、住民はこれを、横浜市が求める廃線同意に対する判断材料としているのに、この計画を示す文書の不存在はありえない。もし本件申立文書が存在とすれば、63年覚書で掲げた「新たな交通機関」を不能条件としながら残された条件「廃線敷を利用して交通手段を整備する」に関しても検討をせず、これは当初より虚偽の意思表示による協定を行ったもので、廃線同意覚書そのものが無効となる。

(3) 本件申立文書について、不存在を理由とする非開示決定がなされれば、横浜市は東横線廃線に際し住民と約束した重要事項の説明責任を果たさず、一部の住民代表が裁量権を握る利益供与（市民に用途公開のない信託基金）を条件として、彼等から非公式に廃線承諾の言質を得たとしても、これは無効である（地元機関も未承認）。また当初の63年覚書に明示された「廃線敷を利用して交通手段を整備する」は鉄道の常識として、横浜駅～桜木町駅間のピストン輸送はあり得ず、運行本数を半減（地下鉄並160本）しても東横線・横浜駅～桜木町駅間の原状存続しか選択の余地はないはずである。横浜市が「廃線敷利用の具体的方針」さえも住民に示さず、廃線を前提とする東急の地下化工事着手を承認したとすれば、これは当初の63年覚書に示された条件そのものを「元々やる気がなかった条件、もしくは不能条件」を提示したもので、「虚偽の意思表示」として違法を免れない。

## 5 審査会の判断

### (1) みなとみらい線の整備及び野毛地区の地区振興について

ア みなとみらい線は、平成16年2月1日に営業が開始されたが、これに先立つ昭和62年3月31日付けで、横浜市と東横線を経営する東急との間で締結された覚書及びこれに基づく確認書により、みなとみらい線と東横線の相互直通運転に伴い、東横線の横浜駅から桜木町駅までの間は廃止することとされた。

イ 横浜市は、昭和63年4月2日、東急及び野毛地区街づくりを考える会との間で、みなとみらい線に係る諸問題、特に、みなとみらい線整備による野毛地区への影響を踏まえた地区振興のあり方について、野毛地区とみなとみらい21地区との一体化により共存共栄を図るという共通認識のもとに、63年覚書及び63年確認書を締結した。

ウ 63年覚書第3条の規定により、横浜市及び東急は、関係機関との調整のもとに野毛地区の振興策を実施することとされ、63年確認書第4条第2号で「新たな交通機関」として、望ましい都心部交通体系の検討を行い、日の出町から野毛地区を経由してみなとみらい21地区までを結ぶ新たな交通機関の導入を具体化することと、同条第11号で「廃線敷の利用」として、新たな交通機関が整備されるまで、暫定的に廃線敷を利用して横浜駅から桜木町駅までの間の交通手段を整備することとされた。

エ その後、平成6年3月に三者は「東急東横線の地下化工事着手の段階における「確認」は、「野毛地区振興策実施計画書」の策定をもって行うものとする」ことで覚書を締結しており、これを受けて同年11月に策定された野毛地区振興策実施計画書（以下「6年計画書」という。）では、新たな交通機関について、「引き続き長期的な課題として取り組む。なお、当面の交通手段として新しい運行方式を含めたバス等の導入可能性を検討する。」とされた。

### (2) 本件申立文書について

本件申立文書は、東急が地下化工事認可申請を行った平成6年8月11日の時点において、横浜市が、63年確認書に示された「廃線敷を利用して・・・交通手段を整備する」との条項に関連して、廃線敷の具体的な利用方針を決定した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、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19年10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) 新たな交通機関の整備時期については、63年確認書において、「長期：みなとみらい21線開業以降」と明記されており、また、6年計画書の中でも「引き続き長期的な課題として取り組む」こととされている。したがって、平成6年の時点では、新たな交通機関の導入について具体化に時間を要しているとはいえず、「廃線敷を利用して交通手段を整備する」ことについて、具体的な方針を策定すべき事由は存在せず、実際に方針も策定していない。

(イ) なお、「廃線敷を利用して交通手段を整備する」ことについては、平成15年11月に三者で締結された「みなとみらい21線及び地区振興に関する確認書」の中で、「自転車も通れる遊歩道（案）を基本に検討する」こととして再整理されている。

イ 当審査会は、以上を踏まえ、次のように判断する。

63年確認書の内容から、廃線敷を利用した交通手段の整備は、新たな交通機関の具体化に時間を要した場合の対応とされている。本件異議申立ては、平成6年8月時点において本件申立文書が作成されていたか否かが争点となっているから、当該時点において新たな交通機関がどのような検討状況にあったかが問題となる。ところ、同年11月に策定された6年計画書において、新たな交通機関については「引き続き長期的な課題として取り組む。」とされていることが認められる。また、63年確認書では、新たな交通機関の整備時期が「みなとみらい21線開業以降」とされていることと考え合わせれば、平成6年8月時点において新たな交通機関の具体化に時間を要していた状況であったとはいえない。申立人は、新たな交通機関について、平成2年の野毛地区整備促進連絡協議会において実現困難が指摘されていたから、その結果として廃線敷への交通手段の整備が恒久化されたと主張するが、仮にそのような指摘があったとしても、6年計画書が三者の合意として策定されていることから、廃線敷への交通手段の整備が恒久化されたと判断することはできない。また、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。

したがって、具体的指針を策定すべき事由は存在しないので本件申立文書を作成しておらず、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。

(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19年8月10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19年8月17日 (第45回第三部会)	・諮問の報告 ・審議
平成19年8月20日	・異議申立人から意見書を受理
平成19年8月23日 (第112回第一部会) 平成19年8月24日 (第110回第二部会)	・諮問の報告
平成19年9月21日 (第46回第三部会)	・異議申立人の意見陳述 ・審議
平成19年10月5日 (第47回第三部会)	・審議
平成19年10月15日 (第48回第三部会)	・実施機関から事情聴取 ・審議
平成19年11月2日 (第49回第三部会)	・審議
平成19年11月20日 (第50回第三部会)	・審議