

平成 25 年 7 月 12 日

情報公開・個人情報保護審査会御中

審査請求人 永 田 親 義

横浜市栄区庄戸三丁目 13 番 23 号  
Tel&Fax 045-894-5336

### 意 見 書

本題に入る前に請求人の立場を明確にしておきます。請求人は、横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）の一員として同会の運動に参加しており、本意見書は連協を代表して行うものです。因みに連協は本計画道路沿線の自治会、町会を中心に 1988 年に結成され、以来運動を続けており、現在の参加戸数は約 3500 戸です。

#### 1. 本件不服審査請求が諮問されないまま 2 年以上放置されたことについての審査庁の不誠実な説明

この問題は貴審査会の審査と直接関わるものではありませんが、申請人としてはこのような不当な行政業務についての審査庁の不誠実な説明に接し、本件審査請求の諮問に関する理由説明書で審査庁が縷々述べてもそれをそのまま信ずることができないのであります。審査請求書を 2 年間放置した理由を請求人が納得できるように説明しない審査庁が本件について本当に信用できる説明をするだろうかという疑念を拭い去ることはできないからです。

以下に審査請求が諮問されないまま 2 年間放置された件についての請求人と審査庁とのやり取りを表にまとめて示す。本件請求は平成 23 年 3 月 4 日に関東地方整備局長宛提出され、同年 4 月 6 日に不開示決定となり、4 月 26 日に国交大臣宛行政不服審査請求がなされたものである。しかるにその後、2 年 1 ヶ月以上にわたり請求人に対して一切の連絡がなく、問い合わせた結果請求書は未だに諮問しないまま国交省に止め置かれていることがわかった。そこで平成 25 年 6 月 5 日付で国交省ホットラインステーション（以下「ホットライン」という。）を通じて国交大臣に対して厳しく抗議した上でこのような処置についての大臣の見解を求めた（資料 1）。

これに対して 6 月 7 日ホットラインより問い合わせの案件については現在国土交通省と関東地方整備局において調整中ですとの回答があった（資料 2）。そのあと 6 月 12 日付で国交大臣より請求人に対して不服審査請求書を平成 25 年 6 月 12 日に情報公開・個人情報保護審査会に諮問した旨の文書が届けられた（資料 3）。そこで 6 月 14 日に請求人はホットラインを通じて情報公開室に対して請求書が諮問されないまま 2 年以上放置された理由の説明を求めた（資料 4）。

これに応じて6月27日付で情報公開室長より請求人宛に諮問遅延の理由として国道・防災課の説明内容がホットラインを通じて送信された(資料5)。この説明は出先機関の一人一人のパソコンデータまで入念に探索したため2年以上もかかったと子供騙しのようなもので、このような真相を隠した言訳は説明にならないものとして厳しく反論する文書を7月1日付でホットラインを通じて室長宛送信した(資料6)。

以上のように請求人が、請求書が諮問されないまま2年以上放置された理由を求めて国交省とやり取りを続けた結果得られた説明によると、国道・防災課では関東地方整備局や横浜国道工事事務所の全職員のパソコンデータまで入念に探索したためこのように長期間を要したというのである。一般社会常識からみても到底あり得ないような説明で請求人は納得すべきだと考えているとすればそれは主権者である国民を愚弄するも甚だしいものである。各人のパソコンデータを探索するというような単純な作業に2年もかかるような悠長なことが行政では当然のこととして許されるとしたらそれは納税者への許しがたい背反行為である。なぜなら民間では想像もできないこのような悠長な業務をやる企業は忽ち倒産することは間違いないし、事実そのような企業は一つも存在しないのである。しかるに国道・防災課はこのような悠長な仕事のやり方が行政の分野では宛も当然であるかのように説明しているのである。このような、国民からみて到底あり得ないようなことを当然のことのように説明する国交省が理由説明書で本件開示請求を不開示とした理由を縷々述べ立てても請求人としては到底それをそのまま信ずることはできないのである。

## 2. 国家プロジェクトの全責任を有する国の不当な責任回避

理由説明書は、事業の実施に当たっては事業の効率的な執行を図るため、平成12年11月に会社(東日本高速道路(株))と「一般国道468号線(首都圏中央自動車道)高速横浜環状南線の新規事業の施行に関する基本協定(以下「基本協定」という。)や「細目協定」を締結し事業の実施を行っている」と述べている。その上でこれらに基づき、横浜市金沢区釜利谷町から同市栄区飯島町(釜利谷一庄戸間トンネルを含む)の区間(以下「本件区間」という。)の延長約5.9kmの用地取得、設計等及び工事は、会社が一括して実施することとなっているとしている。

審査庁は、基本協定と細目協定によって本件区間については会社にすべての権限と責任があつて、国はそれに一切関与できないと考えているように見える。しかし、基本協定は事業の効率的な執行を図るための国と一民間企業との間の技術的及び作業上の取り組みに過ぎず、これをもって本件区間について国に権限も責任もなく、関与も一切できないというのは、国の責任放棄であり、もしそうなれば関係住民としては一民間企業が国の関与が一切ない中で果たして横浜環状南線(以下「南線」という。)という大事業を、責任をもって進められるだろうかという危惧を抱かざるを得ないのである。例えば、後述するようにこれは実際起こり得ることであるが、国が知らないまま設計変更した結果、車の

排ガスによる大気汚染で公害患者が発生した場合、本件区間についての権限と責任はすべて会社にあるから国は一切知らないと言うのではないかという危惧である。

基本協定や細目協定があるから本件区間についてはすべて会社の責任であり、国は一切関与しないというのは、物事の本質を忘れた「木を見て、森を見ない」類の議論である。南線は4300億円という巨費を投ずる国家プロジェクトであり、そのため平成7年4月の都市計画決定は国の方針と委嘱によって神奈川県知事が行ったものであり、それは本件区間を含めた全線8.9kmについてなされているのである。審査庁は基本協定を金科玉条とし、すべてこれを基に主張しているが、このような国と一民間企業との取り決めよりも、国と国民の間の取り決めである都市計画決定がより基本的なものであり、それによって南線に関する国の権限と責任は明確に規定されているのである。とくに関係住民の生命、財産や健康が関わる問題については、国は本件区間についても責任を免れることはできないのである。

### 3. 釜利谷一庄戸間の道路構造計画の変遷と住民への影響

昭和63年(1988年)南線計画が発表された当時、当局は住民への説明会や資料を通じて釜利谷一庄戸間の道路構造について、釜利谷から約200m区間は地表式、それより庄戸地区までは地下式と説明した(資料7)。ところが横浜市と神奈川県が新聞折込等で市民と県民に配布した南線に関するパンフレットには釜利谷寄り200m区間の地表式のところが地下式になっており、連協を中心とする沿線住民は、これは地下式を隠すために虚偽の表示をしたものとして強く抗議した。明らかにこれは車の排ガスによる大気汚染を心配する住民に対して実際は地表式のところを地下式と表示することによって住民の南線反対を和らげようとしたものと考えられたからである。住民はパンフレットの道路構造の誤りを訂正するよう求めたが当局がこれに応じなかったため、住民は間違ったパンフレットの作成と配布は住民を欺くものとして税金の無駄遣いであり、市と県の監査委員に夫々監査請求した。しかしこれらがいずれも却下されたので平成4年9月に横浜市長外2名及び神奈川県知事外2名を被告として横浜地裁に住民訴訟を提訴した。

裁判で住民は地表式のところを地下式と表示したのは、地表式は排ガスが排出されて健康被害を齎すとして住民が南線に反対するだろうから排ガスの出ない地下式の表示に意図的に変えたものとして追及した。これに対して、当局はそのような意図はなく、どのようなパンフレットを作るかは行政の裁量の範囲内であると反論した。判決(平成8年10月)は、パンフレットの間違いは全線8.9kmのうち約200m区間についてであり、金員の返却までは必要ないとして、パンフレット作成費用の返還を求めた住民の請求を棄却したが、主要な争点としての行政の裁量については、間違ったパンフレットを作成することまで行政の裁量範囲ではないとして住民の主張を認めた。このように判決は住民の主張

を大筋で認めたものであり、従って控訴はしなかった。

ところで平成8年に裁判が終了した2年後の平成10年に横浜市が配布した資料(資料8)の道路構造図では釜利谷一庄戸間はすべて地下式になっている。いつの時点からこのような表示に変更されたものか定かでないが、住民が裁判に訴えてまで大きな関心を示した排ガスへの危惧を考慮して地表式部分を地下式に設計変更した可能性が考えられる。ここでとくに注目すべきことは、このような地表式から地下式への設計変更は、国と会社が基本協定を締結した平成12年以前に行われていることである。こうして国が権限と責任をもっている場合には、排ガスによる住民への被害をなるべく少なくするような設計変更がなされたということである。この場合、仮に釜利谷一庄戸間が会社の分担区分になっていた場合、果たしてこのような設計変更がなされたか大きな疑問がある。というのは当該区間が自らの分担区域になったあと、会社は住民に深刻な公害を齎すことが確実な50m×50mの開口部を住宅地から約150mの近傍に設置するような設計変更を行いながらそのことを住民には一切報せず説明もしていないのである。そのことは会社が主体となって発行している「よこかんみなみ」を見ればよくわかる(資料9)。そこに掲載されている道路構造図に開口部についての記載は一切見られないのである。

#### 4. 住民に重大な健康被害を齎す開口部設置の設計資料を国が所持しないのは重大な責任回避である。

3. で述べたように、道路構造が地表式か地下式かは排ガスの被害に直接関連する点で住民にとっては重大な関心事である。その点で釜利谷から約200m区間が地表式から地下式に設計変更されたのは、住民への健康被害を考慮して国が行ったものと考えられる。

このような設計変更に対して、釜利谷一庄戸間の庄戸住宅地から約150mの近傍に50m×50mの開口部を設置する設計変更は国が関与を否定していることから平成12年以降と思われるが、この設計変更は住民の健康に重大な影響があるにも拘らず住民には一切報せず、説明もない中で行われたものである。この開口部は庄戸住宅地のごく近くのトンネルに設置するものであり、ここから排出される排ガスは庄戸地区をはじめとして付近一帯に降り注ぐことになり、まさしく巨大な排気塔というべきものである。しかもいわゆる通常の排気塔と違ってフィルターで排ガスを薄める装置がなく、排ガスがそのまま空中へ排出されるため、大気汚染への影響は極めて深刻で、付近一帯が公害患者を発生させる公害地帯になることは間違いない。

このように問題の開口部設置は住民への健康被害が确实視される重大な設計変更であるにも拘らず、国交省が基本協定に基づいて当該開口部の設置に一切関与せず、その設計資料も所持せず、内容も全く承知していないというのは、国家プロジェクトで4300億円の巨費を投ずる南線の都市計画決定の責任者としての責任を回避するものであり、明らかな都市計画法違反である。

さらに、利潤追求の民間企業としての会社が住民の健康を無視して事業を進めようとする場合、国民の生命、財産と健康を守るために事業の在り方を厳しくチェックすべき国が住民への重大な健康被害が明らかな 2500 m<sup>2</sup>の大型開口部の設置について一切関与せずチェックもしないのは国民への明らかな背信行為である。

理由説明書で審査庁は、設計変更に伴う環境影響評価の手続きの再実施については、環境影響評価法施行令（平成9年政令第346号）別表第三（第16条関係）に事業の諸元として設置された項目が一定の要件を超えた場合に必要となるが、その要件は盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架又はその他の構造の別が連絡した千メートル以上の区間において変更しないことであるが、本件区間の設計変更延長は約 230m であり、当該要件を超えた場合に該当しないので設計変更に伴う環境影響評価の再実施に関わる文書も存在しないと述べている（上記16条とあるのは18条の誤りと考える。一請求人）。理由書は再評価に必要な千メートルという数値を杓子定規に適用して本件の場合は 230m だから再評価は必要ないとしているが、住宅地から約 150mの近距離に 50m×50m即ち 2500 m<sup>2</sup>という巨大な開口部を設置すればそこから排出される排ガスが庄戸地区をはじめ付近一帯に深刻な大気汚染を齎すことは誰が見ても明らかなことであり、これは千メートルに対する 230mという単なる数字の比較で論じられる問題ではない。実際についてみても千メートル以上の変更でも住民への健康被害は殆どないこともあれば、100mや 200m区間の設計変更でも住民に深刻な被害を齎すこともあるのであって、ただ形式的に条文をもとに議論してよい問題ではないのである。諮問庁の主張のように、実際の現場の状況をよく見ないまま条文一辺倒の解釈をやってきたことが、全国的に道路建設による公害患者を夥しく発生させ、その救済のための訴訟が至るところで起こされる状況になったのである。本件についても全く同じことをくり返そうとしており、請求人が強く主張しているのは、国家プロジェクトとして行う南線のような事業は、役割分担したから会社の分担区分については、国は一切関与せずチェックもしないという在り方は無責任に過ぎるということである。利潤追求の民間企業にすべて任せるとき、住民の生命、財産、健康への配慮が疎かになる恐れがあり、この点について国が責任をもって会社を指導監督することが必要であり、これは納税者である国民への国の責任である。このことは一昨年の、東京電力福島第一原発事故の最大の教訓の一つであり、国の責任を回避した公共事業は決して行ってはならないのである。

以上を総括して請求人は以下のことを要求する。釜利谷一庄戸間トンネルの庄戸住宅地から約 150mの近傍に 50m×50mの開口部を設置する設計文書を南線都市計画決定権者である国が所持していないのは責任の放棄であり、当然所持しているはずの会社から取り寄せて請求人に開示すべきであり、そのことを強く求める。

以上

平成 25 年 7 月 16 日

情報公開・個人情報保護審査会御中

資 料 追 加 申 し 入 れ

審査請求人 永 田 親 義

横浜市栄区庄戸三丁目 13 番 23 号

Tel&Fax 045-894-5336

前略、

先般 7 月 12 日付で意見書を貴審査会へ送付しましたが、7 月 13 日に国交省官房広報課情報公開室長より請求人の 7 月 1 日付再質問に対する 7 月 12 日付の回答が届きました(資料 10)。その内容は到底納得できるものではなく、請求人は 13 日付で反論の文書を作成し、16 日にホットラインを通じて室長宛送付しました(資料 11)。

以上 2 点の資料は意見書に表示した請求人と国交省との交信の、流れの中のものであり、以下のように同表に追加致したく送付しますのでよろしくお願い致します。

草々

追加添付資料

10：平成 25 年 7 月 12 日付情報公開室長より請求人の再質問に対する回答文書

11：平成 25 年 7 月 13 日付請求人より情報公開室長宛抗議文書

請求人と国交省との交信一覧

日 付	内 容
平成 25 年 7 月 12 日	情報公開室長より 7 月 1 日付請求人の再質問に対する回答(資料 10)
平成 25 年 7 月 13 日	上記情報公開室長の回答は法を勝手に解釈して自己弁護に終始した ものとして請求人は厳しく追及した(資料 11)

以上

表

## 請求人と国交省との交信一覧

日 付	内 容
平成23年3月4日	関東地方整備局長に対して「高速横浜環状南線の釜利谷一庄戸間のトンネルに50m×50mの開口部を設けた際的设计資料一式」の開示請求
平成23年4月6日	上記請求に対して「開示請求に係る行政文書については資料が存在しないため不開示とする」と回答
平成23年4月26日	請求人より大畠国交大臣に対して行政不服審査請求
2年1ヶ月経過	
平成25年6月5日	請求人が国交省ホットラインステーション(以下「ホットライン」という。)を通じて大田国交大臣外2名に対して抗議書送付(資料1)
平成25年6月7日	ホットラインより「現在、国土交通省本省と関東地方整備局において調整中です」の回答(資料2)
平成25年6月12日	大田国交大臣名で請求人に対して「不服申立ての件は6月12日に情報公開・個人情報保護委員会へ諮問した」旨の文書(資料3)
平成25年6月14日	申請人がホットラインを通じて情報公開室宛不服審査請求書が諮問しないまま2年以上放置された理由を 求める文書(資料4)
平成25年6月27日	大臣官房情報公開室長より請求人宛に諮問が2年以上遅れた理由を説明(資料5)
平成25年7月1日	情報公開室長の文書は国道・防災課の説明をそのまま述べたものであるが、これははぐらかしの極めて不誠実なものであり、強く抗議した上で再度の説明を要求 (資料6)