

平成 26 年 2 月 18 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

平成 26 年 2 月 3 日付貴審査会よりの通知により、法の規定に基づき貴審査会に対し、意見書を提出することができるとのことで、下記諮問事件に関して審査請求人の意見を記した意見書を提出しますのでよろしくお願い致します。

諮問番号：平成 26 年（行情）諮問第 27 号

事 件 名 高速横浜環状南線の特定区間の道路構造が地下式に設計変更された際の文書の不開示決定（不存在）に関する件

## 記

### 1. 諮問庁（国土交通省）の理由説明書は誤った事実認識を基に主張しており、全く無意味である

理由説明書の 4. 原処分に対する諮問庁の考え方についての中で「審査請求人は、昭和 63 年から平成 10 年までの間に設計変更がなされたと主張していると解されるが、会社に設計変更時期を確認したところ、設計変更については、基本協定及び細目協定締結以降である平成 15 年 3 月に行われていることから、処分庁において本件区間の設計変更に関わる文書を取得していないとしても不自然ではない。」(4 頁)として、不開示とした原処分を妥当としている。しかし、これは事実を誤認し、それを根拠に主張しているもので全く無意味な主張である。以下に理由説明書の事実認識の誤りについて確かな資料を基に明らかにする。

### (1) 理由説明書は本件と内容の異なる別件を混同し、両者同一案件と誤認している

ここで本件とは、審査請求人が平成 25 年 7 月 1 日付で開示請求した「横浜環状南線の釜利谷一庄戸間の道路構造が当初の地表式と地下式から成るものがすべて地下式に設計変更された際の文書一式」に関する件であり、別件とは同請求人が平成 23 年 3 月 4 日付で開示請求した「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の設計資料一式に関する件」である。これらはいずれも文書不存在として不開示となったため、別件については平成 23 年 4 月 6 日付で国土交通大臣に対して行政不服審査請求を行い、これが平成 25 年 6 月 12 日、平成 25 年（行情）諮問第 247 号として貴審査会へ諮問され、平成 25 年 7 月 12 日付で審査請求人は貴審査会へ意見書を送付し、現在審査中のものである。本件とはここに記すまでもなく審査庁が貴審査会へ諮問し、それに対して審査請求人が貴審査会へ提出する意見書を作成中の案件である。内容が全く異なるだけでなく、日時も異なる 2 つの案件を理由説明書は完全に混同しており、国土交通省の公文書になぜこのような単純で初歩的な間違いがあるのか不可解というよりむしろ奇怪という外ない。

## (2) 理由説明書（国土交通省）が両案件を混同していると断定できる理由

前節（1）で理由説明書（国土交通省）が本件と別件を混同していると断定したが、以下にその理由を示す。くり返しになるが、重要な文言なので再度引用する。理由説明書は、「審査請求人は、昭和 63 年から平成 10 年までの間に設計変更されたと主張しているが、会社に設計変更時期を確認したところ、それは平成 15 年 3 月に行われていることから、…」と述べている。ここで昭和 63 年から平成 10 年までの間に設計変更がなされたと審査請求人が主張しているのは本件に関して当人が国交大臣に対する不服審査請求書で主張しているものであり、平成 15 年 3 月に行われたとする設計変更は上記別件に関して日本道路公団により行われたものであり、両者は全く別案件に係るものである。

理由説明書（国土交通省）は、最低限行うべき事実確認すらしないまま、会社が説明した設計変更は平成 15 年 3 月という文言だけを取り上げ、全く別件の出来事を本件のこととして主張しているのである。それでは平成 15 年 3 月に行われた設計変更とはどのようなものなのか、それを以下に示す。(1)に記した如く、別件については原処分庁(関東地方整備局)が文書不存在につき不開示としたため審査請求人は、平成 25 年 7 月 1 日付で東日本高速道路(株)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の設計資料一式」を開示請求し、同年 7 月 26 日に資料が開示されてそれを入手した(資料 1、2)。資料は大部にわたるのでその一部を抜粋して示すが、表紙と開示請求の内容からわかるように、これは日本道路公団が平成 15 年 3 月に釜利谷一庄戸間のトンネルに 50m×50m の開口部を設ける際の設計資料である。凡そ信じ難いことであるが、国土交通省はこの設計変更文書を本件のものと誤認し、理由説明書を作成する段階に至っても尚その間違いに気付いていないのである。もし会社に問い合わせをしたとき本件の請求内容である釜利谷一庄戸間の道路構造が当初

の地表式と地下式から成るものがすべて地下式に設計変更された際の文書とすれば、会社としては50m×50mの開口部を設ける設計資料作成の資料について回答することはなかったし、国土交通省自身も両案件を混同する間違いを冒すこともなかったはずである。さらに、間違った事実認識を基に無意味で空疎な主張を長々と述べる必要もなかったはずである。

尚、ここで是非一言付言しておきたいと思う。それは以上の経過から、或いは審査請求人は目的とした資料を会社から入手した以上、同じ資料を国土交通省に請求する必要はなくなったのではないかという意見があるかもしれないということである。しかしそれは、物事は筋を通すことが重要であることを忘れた意見である。請求人は必要に迫られて、決して筋の通ったやり方でないことは知りながら、止むを得ず50m×50mの開口部設置の設計資料を会社に開示請求してそれを入手したのである。請求人は、4300億円という巨費を投じて国家プロジェクトとして行われている横浜環状南線の道路構造に関する資料は、責任者である国交省がすべて所持していて、住民の開示請求に応じてそれを提示すべきものと考えており、それが国民に対する義務と考える。とくにトンネルに大きな開口部を設けるような設計変更は、大気汚染との関係で住民の健康と大きく関わる問題であり、このような資料は当然国交省から入手できるはずのものである。請求人が当該資料の開示を今なお国交省に対して請求する理由はこの故である。

### (3) 本件における諮問庁の理由説明書の内容は韜晦であり、さらに明らかな誤りである

理由説明書は1. 本件審査請求について、(1)で本件開示請求は、「横浜環状南線の釜利谷一庄戸間の道路構造が当初の地表式と地下式から成るものがすべて地下式に設計変更された際の文書一式」についてなされたものであるとし、さらに4. 原処分に対する諮問庁の考え方について、の中で「横浜環状南線の釜利谷一庄戸間の道路構造が当初の地表式と地下式から成るものがすべて地下式に設計変更された際の文書一式」であると正しく記載している。理由説明書は、このように本件開示請求内容を正しく記載し、この問題を取り上げて説明するかのようにならながら、実際はこの問題とは開示請求内容の異なる別件に関わる問題を殆んど全紙面を費やして説明しているのである。これは、くらます、かくす、いわゆる韜晦の議論以外の何ものでもなく、もしこれが意図的になされたとすればそれは極めて悪質といわなければならない。

上記のように理由説明書は本件と別件をすり替えた韜晦な議論をしており、本件の開示請求にある設計変更の時期について、実際は平成12年以前なのに、それ以降に行われたとする間違った前提で議論しているのである。その意味で本件に関する設計変更がいつ行われたかを明確にし

て理由説明書の認識が見当違いであることを明らかにする必要がある。

本件に関する設計変更の時期について、審査請求人は平成 25 年 8 月 15 日国交大臣に対する審査請求書において、「この変更がなされたのはいつなのか正確にはわからないが、昭和 63 年（1988 年）に当局が住民に配布した資料には釜利谷から 200m は地表式となっており、平成 10 年（1998 年）の配布資料ではこの地表式部分も含めて釜利谷一庄戸間がすべて地下式になっている。」（2 頁 12 行）と記載し、設計変更の時期が昭和 63 年から平成 10 年の間に行われたとしている。ここでは設計変更の時期に関する資料そのものは提出していないが（古い資料のため当人に余分の手持ちがなかったため）、平成 25 年 7 月 12 日付貴審査会への意見書の 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、の中で、釜利谷から約 200m 区間が地表式とする神奈川県発行の文書（資料 7）と平成 10 年には釜利谷一庄戸間がすべて地下式となっている横浜市発行の文書（資料 8）の 2 点について現物資料を提出している。本意見書でも手持ちがないため現物資料を提出できないが、上記公的資料によって釜利谷から 200m 区間の地表式が平成元年から平成 10 年の間に地表式から地下式に設計変更されたことは一切の疑いのない確かな事実である。

しかるに理由書は、宛もこの間に釜利谷から約 200m 区間の地表式が地下式に設計変更された事実はなかったかのように主張しているのである。しかもこのことを顕わには一言も言わず、説明の中でもこの問題に一切触れないままいきなり当該設計変更は平成 12 年以降に行われたという前提で議論を進めており、これは意図的な誤魔化しという以外考えようがない。

理由説明書がなぜこのように平成 12 年以降に拘るのか、それは言うまでもなく設計変更が平成 12 年以前であれば国交省は設計変更の資料を保持しているべき責任があるが、それ以降であれば保持していなくても責任を逃れることができると考えるからである。というのは理由説明書が詳細に述べているように、平成 12 年 11 月に国交省と日本道路公団との間で南線事業の施行に関する基本協定が締結され、金沢区釜利谷町から栄区飯島町までの 5.9 km 区間は道路公団が一括して実施することになり、本件で問題となっている設計変更はこの区間で平成 12 年以降に行われたものであるから、国交省として当該資料を保持していないとしても不自然ではないと主張できるからである。

こうして理由説明書は当該文書の不開示処分についての処分庁の処分に何ら問題はないとしているが、これは前述の如く二つの間違いを自ら作り出すことによって得た結論である。その一つは、神奈川県と横浜市発行の文書によって釜利谷から約 200m 区間の地表式が地下式に設計変更されたのは平成 12 年以前であることが明確にされているものを勝手に

平成 12 年以降の平成 15 年 3 月のこととしていることである。もう一つは本件の開示請求内容である地表式から地下式への設計変更資料を別件の開示請求内容である 50m×50m の開口部設置の設計資料にすり替えていることである。なぜこのような誰が見てもわかるような稚拙な間違いを敢えてしてまで当該資料の不開示処分を正当化しようとするのか、審査請求人には想像すらできず、奇怪という外ない。

以上間違った事実認識に基づく理由説明書の主張を、確かな資料を基に一切の疑念の余地にない形で立証したが、果たして諮問庁が自らの間違いを率直に認めるか疑念なしとしない。そこで念のため、何人も認めざるを得ない極めてわかり易い説明を加えておくこととする。それは理由説明書の主張の通りであれば論理的に絶対にあり得ないことが起きるということである。理由説明書は本件の開示請求内容である釜利谷から約 200m 区間の地表式が地下式に設計変更されたのは、審査請求人の主張する昭和 63 年から平成 10 年までの間ではなく、平成 15 年 3 月であると主張する。そうすると釜利谷から約 200m 区間の地表式は平成 15 年 3 月まで地表式のままということになる。ところが、添付資料からわかるように平成 15 年 3 月に日本道路公団が行った設計変更は、トンネル部に 50m×50m の開口部を設置するというものである。しかもこの設計変更は釜利谷から約 200m 区間で行われたものであり、理由説明書の主張によると地表部分に 50m×50m の開口部を設置するという論理的に絶対あり得ないことが起きることになるのである。ここまで議論をつくせば審査庁も自らの間違いを認めざるを得ないに違いない。

## 2. 貴審査会に対する審査請求人の要望

第 1 章で審査請求人は審査庁の理由説明書の主張は事実誤認に基づく間違いであることを明らかな資料を基に立証した。これは国土交通省の公文書に間違いがあるという、通常考えられないようなことを主張しているため、一般的に人々は容易に信用しないだろうし、貴審査会としても容易にこれを認め難いかもしれない。従って審査請求人として要望したいのは、貴審査会として当方の主張を徹底的且つ論理的に検証し、その主張の通り理由説明書の説明は間違いか否かの判断をして頂きたいということである。そしてもし当方の主張に事実誤認又は論理的な不備がある場合、躊躇なくそのことを指摘して頂きたいことである。審査請求人としてはそれに対して必ず答える用意があり、それが無いまま当方の主張が否定されることは決してあってはならないことと考える。

尚、貴審査会の審査の結果、理由説明書の主張が間違いであることが明確になった場合、貴審査会として審査庁に対して本件開示請求資料を開示するよう答申がなされると思われ、審査請求人としては当然当該資料を入手でき

るものと期待している。いずれにせよ、審査請求人が要望したいのは、本件が情報公開法の精神に則り厳正で公正且つ公平な判断によってのみ結論に至るべきものであり、このことを要望する次第である。

以上

#### 添付資料

1. 「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の設計資料一式」の開示請求に対する東日本高速道路（株）の開示連絡
2. 同上開示資料の抜粋