

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：平成29年8月29日（平成29年（行情）諮問第347号）

答申日：平成30年1月24日（平成29年度（行情）答申第431号）

事件名：特定自動車道の特定道分岐部を特定地と想定した場合の整備費用を算出したデータ及び積算結果が分かる文書の不開示決定（不存在）に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

中部横断自動車道（特定区間B）に関し、中央道分岐部を「特定地A」と想定した場合の整備費用を約2,300～2,500億円としているが、それを算出したデータと積算結果（以下「本件対象文書」という。）につき、これを保有していないとして不開示とした決定は、妥当である。

第2 審査請求人の主張の要旨

1 審査請求の趣旨

行政機関の保有する情報の公開に関する法律（以下「法」という。）3条の規定に基づく開示請求に対し、関東地方整備局長（以下「処分庁」という。）が行った平成29年5月8日付け国関整総情第117号-1による不開示決定（以下「原処分」という。）について、その取消しを求める。

2 審査請求の理由

審査請求人が主張する審査請求の理由は、審査請求書及び意見書の記載によると、おおむね以下のとおりである。

（1）審査請求書

ア 審査請求人は、2017年3月22日付で開示された「国関整総情第3557号-1」の資料に関し、同年4月4日関東地方整備局に対して中央自動車道特定地Aを分岐として特定国道Aに沿って北上するルート案の整備費用2300～2500億円の算出データとその積算結果を開示請求した。

イ それに対して関東地方整備局は、2017年5月8日付で「当該文書については、取得・作成しておらず、文書不存在のため不開示としました」との理由で不開示決定とした。

ウ 3月22日付で開示された資料では、中部横断自動車道（特定区間A）までの整備費用が2300～2500億円と具体的に示されているだけでなく、「概ねの延長」など積算の基礎となるその他の事項も具体的に記されている。したがって、中央自動車道特定地Aから分岐するルート案に関しその具体的なデータ・算出結果は存在するはずで

ある。整備費用を算出したデータを「取得・作成」していないという国交省の回答ではこのことの説明がつかず、到底納得のいくものではないことは明らかである。

エ さらに、2017年3月22日付で開示された資料に関し、審査請求人が関東地方整備局の情報公開担当者にその作成時期を問い合わせたところ、担当者は国交省が中部横断自動車道（特定区間B）について2013年1月～2月に特定市町村A、特定市町村Bで行った地元説明会のバックデータとして作成したものであると回答した。

オ 審査請求人が2016年12月14日、中部横断自動車道（特定区間B）の新ルートB案に関しその概ねの建設費用の算定根拠となるデータと積算を開示請求したところ、国交省関東地方整備局は2017年1月16日そのデータと算定の概算を「概算事業費の算定」として開示した。

カ 問題としている特定地Aから分岐するルートの整備費用が算定されたのは、新ルートB案が公表された時期とほぼ一致する。従って、新ルートB案の整備費用の概算を算定するデータが存在している以上、特定地Aから分岐するルートのデータも存在していることは明らかである。

キ それ故、審査請求人は国交省が行った不開示決定を取り消し、該当する整備費用の概算の算定データを開示することを求める。

(2) 意見書

ア 中部横断自動車道（特定区間B）について

中部横断自動車道は、新東名高速道路の静岡県新清水JCTから上信越自動車道の長野県佐久小諸JCTを結ぶ延長132kmの高速自動車国道として計画されているものである。そのうち、特定区間Bは1997年2月に基本計画が決定され、2010年12月から計画段階評価の試行として建設計画が進められている。（資料1）

この「計画段階評価の試行」は国交省の初の取り組みとして全国3カ所で実施された。中部横断自動車道（特定区間B）以外の区間ではすべて5～7か月間で終了しているが、中部横断自動車道では次々に問題が生起し、国交省が主張する「終了」まで4年4か月間を要した。しかし私たちは計画段階評価に重大な瑕疵があることからそれが終了したとは考えておらず、そのやり直しを国交省と社会資本整備審議会関東地方小委員会に要請しているところである。

（資料2，資料3）

この特定区間Bの高速道路建設計画の問題点は多岐にわたるが、ここではまずそのルートが自然豊かな特定地Bを横断する計画で、自然・環境・景観等に甚大な影響を与えるおそれがあること、ルート

の発表に当たり事前に地域住民に何の説明もなかったこと、国交省自らが策定した計画段階評価のガイドラインに反して進められてきたことを指摘しておきたい。

- ① 中部横断自動車道（特定区間B）のルートは、当初3キロ帯として住民と行政機関に提示された。（資料4）

しかし、そのルート帯が特定都道府県Aでは特定地Bを横断する計画で、この地の自然と生活環境、景観に大きな影響を与えることを懸念して多くの住民団体が反対することとなった。対応に苦慮した国交省はルートの変更を余儀なくされ、新ルートを検討することとなった。2012年10月に開催された国交省の社会資本整備審議会道路部会関東地方小委員会でA委員長は、「特定地Bでの整備への異論」が強いためワーキンググループを設置し特定地Cを通る特定都道府県Aのルートを検討するよう指示した。これを受けて3人の委員によるワーキンググループが設置され、2012年11月21日に第1回ワーキンググループが開催されることとなった。

その事務局を担当した特定河川国道事務所は、第1回ワーキンググループに1キロ幅の新ルート帯A案、B案を提示した。（資料5）

- ② 新たに示されたルート帯は中央自動車道特定地Dから分岐するもので、それまでの3キロ幅のルート帯と同じく特定地Bを横断するものであったため、それまでも増して大きな反対運動が起こることとなった。さらに、新ルート帯は従前の3キロ帯の外側に設定されていたにもかかわらず、特定河川国道事務所がワーキンググループに提示した図ではその3キロ帯の内側にあるように図が改ざんされていることが、特定団体Aの調査で明らかとなった。（資料6）新ルート案はそれまでの3キロ幅のルート帯を1キロ幅に絞り込んだものではなく、新たにその外側に設定されたルートの変更であった。

この点に関して、国交省は「転記ミス」と釈明しているが、新ルート案が全く新たなルートであることは、国交省も認めざるを得ないのである。計画段階評価では、ルートの設定に当たっては複数ルート案を提示し検討するよう定められており、新ルート案では中央自動車道特定地Dから分岐して特定地Bを横断するルートは1本のみであるため、ほかのルート案を提示する必要があるのである。今回問題としている特定地A、特定地Eから分岐するルート案はそれに該当するもので、国交省が定めた構想、段階における道路計画プロセスのガイドライン（資料7）に従って新ルート案と同時に住民へ提示する必要があるものであったのである。国交省はそれをこの

間ずっと住民へ隠し続けていたと言わなければならない。

沿線住民の会では国交省に対して再三再四、特定地 A から分岐するルート案を提示するよう求めてきたが、4 年の年月を経過してようやくそのルート案が公表されることになった。

- ③ 新ルート帯の発表に当たって、国交省が新ルート沿線の住民に対して事前の説明を一切行わなかったことも大きな問題である。住民は新ルート帯を新聞発表で知ることとなり、まさに「寝耳に水」の事態に直面させられることとなった。そのため住民たちは「特定団体 A」を結成して特定地 B を横断する高速道路建設計画の反対に立ち上がり、その見直しを求めているのである。（資料 8）

しかし国交省は 2015 年 4 月、「計画段階評価は適正に行われた」として対応方針を了承している。この中部横断自動車道（特定区間 B）の審議を担当した関東地方小委員会は、建設計画の策定に当たって国交省に「住民との丁寧なコミュニケーション」を指示したが、現実に行われたのは A、B 新ルート案の突然の発表であり、その後の住民無視の強引な計画の遂行であった。丁寧なコミュニケーションを通じた住民との合意形成とはほど遠いこのような国交省の対応が、4 年以上にわたり特定河川国道事務所と住民との話し合いが実現できないという深刻な状況を作り出しているのであり、問題解決をよりいっそう困難にしている大きな原因のひとつである。

- ④ 道路建設に当たり、国交省はその進め方について平成 17 年 9 月「構想段階における市民参画型道路建設計画プロセスのガイドライン」（資料 7）を策定している。その中で国交省は、計画プロセスにおける透明性、客観性、合理性、公正性を強調して、ルートに関しては比較対象できる複数案を提示して比較評価するよう指示している。

しかしながら中部横断自動車道（特定区間 B）の建設計画で提示された新ルート A、B 案では、ルート的一部分のみ A、B 案として形だけの 2 案が示されただけで、それ以外の部分は全く選択の余地のない 1 本のルート案であった。そのため、住民は新ルート案が発表された当初から複数ルート案の提示とそれによる当初から複数ルート案の提示とそれによる比較評価を求めてきたのである。しかし国交省は頑なに複数ルート案の提示を拒み続けてきた。今回明らかにされた「中央自動車道分岐部について」（資料 9）が検討していた特定地 A 分岐、特定地 E 分岐のルート案が特定地 D 分岐の新ルート案と同時に発表されていたと想定した場合、国交省の考え方が透けて見えるのである。当初の 3 キロ幅のルート帯について 2012

年に国交省が行ったルート案に関する住民アンケートでは、特定国道Aの改良整備を望む声はその半数以上を占め、特定地Bでの高速道路建設を圧倒した結果となった。国交省は「特定地D接続ありき」で計画を進めようとしていたため、住民が中央自動車道特定地D分岐でなく別のかたちを選択することを恐れ、資料を隠し続けてきた事実が今回明らかにされたのである。

さらに、その資料が明らかにされてからも「主催者側説明において丁寧に説明できるよう特定地D接続の有効性を改めて確認したものである」と内部文書扱いとし、「目安として試算」したので正確なものではないと主張して文書の信頼性を薄めようとしていることは誠に遺憾であり、住民への責任のある対応とは言えない。

イ 国交省の説明に関して

平成29年3月22日付（国関整総情第3557-1）で開示された中央自動車道分岐部資料について

- ① 国交省は「あくまでも目安として、具体的に検討したA、B案の延長との比率より、整備費用を試算したものである」として、「具体的には特定地Aから分岐した場合の概ねの延長は約29km、A、B案の概ねの延長は約24kmであることから、延長の比率は1.2となる」としている。これについて検討する。

平成29年1月16日付（国関整総情第2824-1）で開示された国交省の「平成24年度特定地域A環境影響検討業務」に関する資料によると、A案の延長は19.38km、B案の延長は20.43kmとなっており（資料10）、A、B案の概ねの延長は長くても約20.5kmである。中央自動車道特定地D分岐と特定地A分岐の距離の差は約4.5kmなので、特定地Aから分岐したルートは約25kmとなる。この点においても、国交省の資料は正確性を欠いている。この延長の比率を計算すると1.22となり、国交省の主張する1.2とはならない。

- ② 国交省は「A、B案の整備費である約1,900億円に延長の比率1.2を乗じ、百億円単位の概数として試算した整備費用が約2,300億円である。また、A、B案の整備費用である約1,900億円に延長の比率1.2を乗じ、さらに1割程度の余裕を見込むために1.1を乗じ、百億円単位の概数として試算した整備費用が約2,500億円である」と弁明しているが、計算方法は合理性に欠け常識を逸脱しており、全く説得力を持たない主張である。

a A案の整備費用は1,700～1,900億円、B案の整備費用は1,600～1,800億円（資料10）であることから、国交省がA、B案の整備費用を1,600～1,900億円とす

ることに間違いはない。そこで国交省の主張するように延長の比率を1.2として計算すると、A、B案の整備費用は $1,600 \times 1.2 \sim 1,900 \times 1.2 = 1,920 \sim 2,280$ 億円となる。最小で約1,900億円、最大で約2,300億円である。

しかしながら国交省の計算では、整備費用の最大値を意図的に最小値にすり替え、さらに1割程度の余裕を見込むとしてそれにし1.1を乗じて最大値としているが、そのような計算方法は社会常識としてありえないことである。

このことは、国交省が作成した前述の資料10でも明らかである。資料では、国交省は新ルート案の具体的なルートとその構造を検討した(資料11)うえで、A案の全体事業費を1,670億円、B案の全体事業費を1,572億円と計算し、ルート位置による事業費の変化を考慮して、1割程度の余裕を見込んだ概略事業費をA案が約1,700～1,900億円、B案が1,600～1,800億円程度としているのである。すでに1割程度の余裕を見込んである概算事業費に、さらに1割程度の余裕を見込んで概算事業費を算出するということは到底考えられないことである。国交省は数字をいたずらに操作することで、作為的に2,500億円という数字を作り出していることは明らかである。国交省は資料に掲載されている整備費用約2,300～2,500億円という数字につじつまを合わせるため、そのような計算方法を行っているのである。

また、整備費用の最大値2,500億円に関して、A、B案の最大値1,900億円で割ると1.3となるが、それを最小値1,600億円で割って1.6という比率を計算している。これは特定地Aから分岐するとA、B案の特定地Dから分岐する場合より1.6倍も費用がかかると印象付けるために作為的に計算したもので、数字の意図的な操作と言わざるを得ないものである。

以上のことから、特定地Aの分岐ルートの概算費用は国交省が主張するように単純に「延長の比率1.2を乗じた」場合1,900～2,300億円となり、中央自動車道分岐部を特定地Aとした2,300～2,500億円と大きく異なることを説明することが出来ない。それ故、A、B案の概略事業費を算出した(資料10, 11)ように、ルートの位置と構造を前提とした詳細なデータと計算が存在するはずで、そうでなければこの概算費用を説明することはできないのである。

- b 支障家屋件数に関しても、A、B案では約40軒となっており、1.2の比率を乗じると約48軒となるはずなのに、約49軒とされ、1.2を乗じて算出したという説明に合致しない。
- c 中央自動車道分岐部の資料に掲載されている特定地Eから分岐したルート of 整備費用に関しても、特定地Aから分岐するルートの場合とまったく同様であり、国交省の説明とは異なり詳細なデータ、計算にもとづいて算出されたものでなければ説明のつかないものである。
- d 中央自動車道特定地Aを分岐部とするルートは特定市町村Aの特定河川Aと特定国道Aに沿って北上するルート案で、西側が台地となっており、道路勾配が4.5%程度あるために地形の特性上高架の構造で建設されることが想定される。それに対して特定地D分岐のルートでは特定国道Aまでは盛土で計画されているため高架での建設より安価で済む計算となっている。

この建設構造の違いが、概略整備費の増大につながり、「延長の比率1.2」を大幅に上回る整備費となっているものと推測されるのである。従って、このことから、特定地Aを分岐部とするルートに関し、その概略整備費等を算出する根拠となった詳細なデータと積算が存在することが見て取れるのである。

- ③ 国交省は、「中央自動車道分岐部資料は、説明会の資料として使用するものではなく、説明会の主催者側説明において丁寧に説明できるよう特定地D接続の有効性を改めて確認したものである。仮に中央自動車道分岐部を「特定地E」、「特定地A」と想定した場合の整備費用等をあくまでも目安として試算したものであることから、具体的に検討したA、B案のような算出したデータと積算結果が存在しないのは当然のことである」としている。

- a 国交省は「あくまでも目安として」と主張するが、その目安となるものが具体的な事実に基づいて作られたものでないとするならば、それこそが問題である。道路は対象地域によって道路の構造が異なり、その費用も違ってくることは周知の事実であり、その地形・道路構造等に応じた詳細な計算が要求される。ルートの延長が1.2倍あるから事業費も1.2倍必要となる、というような安易な計算を国交省が行い、それで説明が足りると考えているのならば、それは住民を愚弄することに他ならない。それを聞いた住民が、そのような何の根拠にも基づかない説明で納得するだけでも考えているのなら大きな誤りである。丁寧な説明をするために中央自動車道分岐部の資料を作成したというのなら、事実に基づいたきちんとした資料を作成することが国交省の国民に対す

る義務を果たすことになる。

b 2013年1月～2月に行われた国交省主催の地元説明会では、参加者から「なぜ特定地D接続なのか」という疑問が多く出された。それに対して国交省の担当者は「特定地D接続が道路構造的、道路コスト的に優れている」と発言したが、その際、その具体的な有利性・利便性等を説明することはなく、ましてや今回の中央自動車道分岐部資料の提示やその具体的な数字に関しても一切言及することはなかった。そのため、特定地B地域の住民や別荘所有者等の疑問が解消されるどころか、国交省への不信がますます高まる結果となった。住民へ丁寧な説明をするためにその資料を作成したと主張しているもかかわらず、住民に対してそれを説明し、内容を明らかにして疑問に答えることをせずに説明会を終了したことは、その後大きな禍根を残すこととなったのである。

- ④ 国交省は「担当部署の執務室や書庫等を入念に探索させたが、該当する文書の存在は確認できなかった。」「以上のことから、原処分において文書不存在を理由に不開示決定したことは妥当であると考えられる」と結論付けている。これを検討する。

文書不開示の理由として国交省は「当該文書については、取得・作成しておらず、文書不存在のため不開示としました」（資料12）としている。これまで述べてきたように、国交省の弁明では特定地Aを分岐部とするルート of 整備費用を説明することはできない。国交省がその業務で通常実施するように、この件に関してもルートの概要・計算に関して外部のコンサルタント会社に業務委託しているものとするのが妥当である。そうであるならば、当時の契約書、業務報告書が存在するはずで、それをもとに文書を探し、開示請求に答えることは可能であると言える。

そもそもルートの整備費用の計算に際し、国交省がそのデータ等を「取得・作成しておらず」、すなわち作らないで算出したと主張すること自体理解できないことである。特定河川国道事務所の当時の事業対策官は、2012年に特定団体Aとの意見交換会の場で、「特定地A分岐のルートの整備費を計算するには金がかかる」と発言していた。今回、中央自動車道特定地A分岐のルート案が明らかとなり、その資料に整備費用が掲載されていることから、国交省はその計算・算出に当たり外部のコンサルタント会社に業務委託したことは容易に推測されるのである。

- ⑤ 中部横断自動車道（特定区間B）の建設計画は日本で初めての計画段階評価の「試行」として行われている事業である。計画段階

評価では建設計画の策定に際し、複数案のルートに住民に提示し比較検討しながらルートを策定するプロセスが採用されているが、特定都道府県A新ルートA、B案では特定市町村Cから特定市町村Dまでは1本のルートしかなく複数ルート案が提示されなかった。国交省が新ルート案の作成と並行して特定地Aや特定地Eから分岐するルートを検討していたのなら、それが比較対象の複数ルート案として住民へ提示されて然るべきであった。しかし国交省はそれを住民へ提示することなく2013年の地元説明会以来ずっと隠し続けてきた。まさに最初に「特定地D接続ありき」の新ルート案であったことが、今回の開示請求による中央自動車道分岐部資料で明らかにされたと言える。そういう意味で、今回問題となっている中央自動車道分岐部資料は大変重要なもので、その全体を明らかにすることは国交省が自ら制定した「道路建設プロセスのガイドライン」に反して中部横断自動車道（特定区間B）の建設計画を進めてきたことの証のひとつとなるものである。

特定団体Aでは2014年11月、この計画段階評価に重大な瑕疵があるためそのやり直しを国交省に対して要請し、2015年11月に意見書（資料13）を提出している。この新ルート案に関しては、国交省道路局の担当者も2015年11月の国会議員による国交省のヒアリングの場で「ボタンのかけ違いがあった」と発言し、その問題点を認めているのである（資料14）。

しかし国交省は計画段階評価のプロセスの問題点を認めながら、「計画段階評価は適正に行われた」と強弁して不誠実な態度を取り、中部横断自動車道の建設計画を強引に進めようとしている。今回の資料の問題に関し、国交省が住民に対して事実をすべて明らかにし、住民に対する丁寧な説明とその指摘に真摯な態度をとることの重要性を再度強調しておきたい。（本答申では資料は省略）

第3 諮問庁の説明の要旨

1 本件審査請求について

- (1) 本件開示請求は、法に基づき、処分庁に対して、本件対象文書の開示を求めたものである。
- (2) 本件開示請求を受けて、処分庁は、文書不存在を理由に不開示決定（国関整総情第117号-1）（原処分）を行った。
- (3) これに対し、審査請求人は、国土交通大臣に対し、原処分を取り消し、本件対象文書の開示を求める審査請求をした。

2 審査請求人の主張について

審査請求書によると、審査請求人の主張は、おおむね以下のとおりである。

- (1) 平成29年3月22日付け（国関整総情第3557号-1）で開示された資料（以下「中央自動車道分岐部検討資料」という。）では、中部横断自動車道（特定区間A）までの整備費用が2,300～2,500億円と具体的に示されているだけでなく、「概ねの延長」など積算の基礎となるその他の事項も具体的に記されている。従って、中央自動車道特定地Aから分岐するルート案に関し具体的なデータ・算出結果は存在するはずである。整備費用を算出したデータを「取得・作成」していないという国交省の回答ではこのことの説明がつかず、到底納得いくものではないことは明らかである。
- (2) 審査請求人が平成28年12月14日付けで中部横断自動車道（特定区間B）の新ルートB案に関しその概ねの建設費用の算定根拠となるデータと積算を開示請求したところ、処分庁は平成29年1月16日付け（国関整総情第2825号-1）付けでそのデータと算定を「概算事業費の算定」として開示した。
- (3) 問題としている特定地Aから分岐するルート案の整備費用が算定されたのは、新ルートB案が公表された時期とほぼ一致する。従って、新ルートB案の整備費用の概算を算定するデータが存在している以上、特定地Aから分岐するルート案のデータも存在していることは明らかである。
- (4) それ故、審査請求人は処分庁が行った不開示決定を取り消し、本件対象文書を開示することを求める。

3 中部横断自動車道について

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る延長132kmの高速自動車国道である。

当該道路は、新東名高速道路をはじめ、中央自動車道、上信越自動車道と接続されることで、太平洋側と日本海側の連携・交流が強化され、広域的なネットワークによる物流体系の確立や、広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されている。

中部横断自動車道事業にあたっては、事業の手続の透明性を図り、住民とのコミュニケーションを取ることを目的とした計画段階評価の手続きがとられており、その手続きの中で、関東地方小委員会から特定都道府県A区間の地元意見に対し、より細やかな対応をするためのワーキンググループを設置するよう指摘を受けたことから、数回にわたり、そのワーキンググループが開催され、複数案のルートが検討された。

4 平成29年3月22日付け（国関整総情第3557号-1）について

審査請求人が平成29年2月17日付けで「中部横断自動車道（特定区間B）の1キロ幅の新ルート帯において、特定地Dから特定市町村Dに至る区間で特定国道A線に交差する地点付近から、特定地Aまでを高規格高

速道路で建設した場合の概算費用とそれを算出したデータ」の開示を請求し、平成29年3月22日付け（国関整総情第3557号-1）で開示決定された中央自動車道分岐部検討資料である。

5 原処分に対する諮問庁の考え方について

審査請求人は、本件対象文書は存在しているはずである旨を主張していることから、以下、原処分の妥当性について検討する。

- (1) 本件請求文書及び審査請求書によれば、審査請求人は中部横断自動車道（特定区間B）に関し、中央自動車道分岐部を「特定地A」と想定した場合の整備費用を約2,300～2,500億円としているが、それを算出したデータと積算結果に関する文書を求めていると認められる。
- (2) 本件請求文書及び審査請求書にある「中部横断自動車道（特定区間B）に関し、中央自動車道分岐部を「特定地A」と想定した場合の整備費用を約2,300～2,500億円としている」とは、平成29年3月22日付け（国関整総情第3557号-1）で開示決定された中央自動車道分岐部検討資料の一部を示していると認められる。
- (3) 中央自動車道分岐部検討資料で示している内容は、中央自動車道分岐部を「特定地E」、「特定地A」と想定した場合としており、一方、参考で示しているA、B案とは、平成24年11月21日の第1回ワーキンググループで公表した複数ルート案である。A、B案とは、第1回ワーキンググループを開催するまでに審議されていたルート帯に対し、「特定地Bでの整備に異論」があったことから、特定地Cのルートを含めて具体的に検討した複数ルート案である。
- (4) A、B案は具体的に検討した複数ルート案であるのに対し、中央自動車道分岐部を「特定地E」、「特定地A」と想定した場合とは、平成25年1月30日～平成25年2月16日の地元説明会を実施するにあたり、従前のコミュニケーション活動において、地域住民から「何故、特定地D接続なのか？何故、特定地E、特定地A接続ではいけないのか？」という質問を受けていたことから、当該説明会の質疑応答でも同様の質問が多分に出される可能性が予見されたため、説明会の資料として使用するものではなく、説明会の主催者側説明において丁寧に説明できるよう特定地D接続の有効性を改めて確認したものである。あくまでも目安として、具体的に検討したA、B案の延長との比率より、整備費用を試算したものである。

具体的には、特定地Aから分岐した場合の概ねの延長は約29km、A、B案の概ねの延長は約24kmであることから、延長の比率は1.2となる。A、B案の整備費用である約1,900億円に延長の比率1.2を乗じ、百億円単位の概数として試算した整備費用が約2,300億円である。また、A、B案の整備費用である約1,900億円に延

長の比率1.2を乗じ、さらに1割程度の余裕を見込むために1.1を乗じ、百億円単位の概数として試算した整備費用が約2,500億円である。

- (5) よって、中央自動車道分岐部検討資料は、説明会の資料として使用するものではなく、説明会の主催者側説明において丁寧に説明できるよう特定地D接続の有効性を改めて確認したものである。仮に中央自動車道分岐部を「特定地E」、「特定地A」と想定した場合の整備費用等をあくまでも目安として試算したものであることから、具体的に検討したA、B案のような算出したデータと積算結果が存在しないのは当然のことである。したがって、本件請求文書にあたる文書を保有していないとする処分庁の説明に不自然・不合理な点はなく、これを覆す特段の事情も認められない。
- (6) 念のため、本件審査請求を受け、処分庁に対し、本件請求文書に該当する文書を保有しているか確認するため、担当部署の執務室や書庫等を入念に探索させたが、該当する文書の存在は確認できなかった。
- (7) 以上のことから、原処分において文書不存在を理由に不開示決定したことは妥当であると考えられる。

6 結論

以上のことから、諮問庁としては、文書不存在を理由に不開示決定とした原処分は妥当であると考えられる。

第4 調査審議の経過

当審査会は、本件諮問事件について、以下のとおり、調査審議を行った。

- ① 平成29年8月29日 諮問の受理
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受
- ③ 同年10月3日 審査請求人から意見書及び資料を收受
- ④ 同年11月22日 審議
- ⑤ 同年12月15日 審議
- ⑥ 平成30年1月22日 審議

第5 審査会の判断の理由

1 本件対象文書について

本件開示請求は、本件対象文書の開示を求めるものであり、処分庁は、これを保有していないとして不開示とする原処分を行った。

審査請求人は、原処分の取消しを求めているが、諮問庁は、原処分を妥当としていることから、以下、本件対象文書の保有の有無について検討する。

2 本件対象文書の保有の有無について

- (1) 当審査会事務局職員をして、諮問庁に対し、本件対象文書の保有の有無について、改めて確認させたところ、諮問庁は、以下のとおり説明す

る。

ア 本件開示請求は、別件の平成29年3月22日付け（国関整総情第3557号-1）により開示決定した中央自動車道分岐部検討資料中の一部の整備費用に関する記述を捉え、当該記述に係る整備費用の積算データの開示を求めるものである。

中央自動車道分岐部検討資料は、国土交通省の地元説明において丁寧に説明できるよう国交省担当者自身が、特定地D接続の有効性を改めて確認したものであり、地元説明会において、資料として提供しておらず、また、公開しているものではない。

イ 中央自動車道分岐部検討資料では、特定地Aから分岐した場合の道路の整備費用を概ね2,300億円～2,500億円と記載しているところ、これは、担当職員が特定地Dから分岐となるA案、B案のデータを基にして、以下の方法によりおおよその整備費用を算出したものであり、詳細な積算を行った上で算出したものではない。

(ア) 特定地Aから分岐した場合の概ねの道路延長は約29km、これに対して特定地Dからの分岐となるA案、B案の概ねの延長は約24kmであることから、延長比率は1.2倍となる。

(イ) 特定地Aから分岐した場合の試算については、A案、B案と比較すると、山地が迫っており、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となることから、単純に延長の比率のみで算出すると過小に算出される可能性が高いと想定される。

そのため、A案、B案の整備費用である約1,600億円～1,900億円のうち、最も金額の高い1,900億円に対して、延長比率1.2を乗じて百億円単位の概数（2,300億円）を算出した。

また、特定地Aから分岐した場合の整備費用については、上記（ア）で算出した2,300億円に対して、更に1割程度の余裕を見込んだ整備費用（2,500億円）も算出し、2,300億円～2,500億円としたものである。

ウ 以上のとおり、中央自動車道分岐部検討資料中の「特定地Aから分岐した場合の道路の整備費用を概ね2,300億円～2,500億円」との記述は、飽くまでもA案、B案の整備費用を基にしておおよその整備費用を算出したものにすぎず、A案、B案のように、具体的に検討して積算を行ったものではないので、これに関する積算資料は存在しない。

エ 念のため、本件審査請求を受け、処分庁に対し、本件対象文書に該当する文書を保有しているか確認するため、担当部署の執務室や書庫等を探索させたが、該当する文書の存在は確認できなかった。

(2) 本件対象文書を保有していないとする諮問庁の上記(1)の説明を覆すに足りる事情は認められない。

したがって、関東地方整備局において本件対象文書を保有しているとは認められない。

3 審査請求人のその他の主張について

審査請求人はその他種々主張するが、いずれも当審査会の上記判断を左右するものではない。

4 本件不開示決定の妥当性について

以上のことから、本件対象文書につき、これを保有していないとして不開示とした決定については、関東地方整備局において本件対象文書を保有しているとは認められず、妥当であると判断した。

(第5部会)

委員 南野 聡, 委員 泉本小夜子, 委員 山本隆司