

情報公開法に関する意見  
(特に交通等特定の政策分野に関わる情報に関する意見)

1. 鉄道事業を中心とする領域の情報公開について

鉄道事業は、民間会社による公共性の高い公益事業であり、逆に言えば「公共でも民間でも実施可能」な鉄道・電力・ガス等の事業とされる。これらは、近代的な社会インフラでもあり、当該事業に関する知識の専門性の高い領域でもある。

世界的な規制緩和と政府の役割の縮小の潮流の結果、日本の幹線鉄道は国鉄からJR各社へと民営化され、かつ完全民営化されると、行政評価や情報公開の枠から外れることとなってしまった。これは、鉄道事業が料金徴収が容易という「排除原則」が貫徹しやすく、非排除性の強い道路等の公共事業とは一線を画して分類されている点が原因であることに他ならない。

例えば次の2点を指摘したい。

- 1) JR各社は民間会社社員と分類されることとなり、情報公開上の運用上、取締役クラスを除くと黒塗りの対象となっているのが通例である。これは株式会社の有価証券報告書の記載内容に準拠させた捉えられ方と考えられる。しかしながら、鉄道インフラの計画・実施においては、取締役クラスは地方では支社長クラスであり、個別具体的な実務的な業務を行っているわけではなく、一般市民レベルで鉄道施設整備、鉄道工事、車両導入計画の是非や必要性をチェックし得ないような状況にある。

例えば、昨年の中央線三鷹～立川間の立体化工事の計画立案や工事後の状況、工事遅延時の対応については、都市（公共）側の東京都庁側文書だけでは未解明な部分が多い。とりわけ鉄道専門知識の部分について役所側は、鉄道事業者に当該専門知識の説明を丸投げするのみで、明確には理解できていないケースも存在した（旭川鉄道立体化事業での北海道庁への開示請求での旭川土木現業所の対応等）。

また、東北地方の広範に導入された新型電車（701系ロングシート電車）に関しては、JR東日本は経費節減を理由に地元自治体の要望や度重なる地元新聞紙上への投書に耳を傾けず、利用者の快適性をないがしろした（着席定員を大幅に減少させた）大規模な車両取替を強行し、何の改善も私用とはしないまま今日に至っている。

このような場合、鉄道事業社内での意思決定は単なる民間企業の内部情報にはとどまらない公益性が存在するものであり、何らかの情報公開の処断が必要ではないかと考えられるものである。鉄道会社等での現場担当者の役職名は公共政策の重要な一端を担っており、多数の住民生活に多大な影響を及ぼすことを考えると、私人としての立場にはとどまらないものがあり、また鉄道専門知識に基づく各種の情報についても、何らかの情報公開の対象に含めるべきと解されるべきである。同様なことは、電力会社に対する原発建設計画や新エネルギー買取政策等の情報についても言えるものと考えられる。

- 2) 鉄道運営面（運賃・営業政策等）についても、民間企業としての営業政策と密接不可分のところがあるが、国鉄時代のような情報公開の対象とはされなくなると、軽微なものを含め全てを企業秘密として情報公開の対象外になりかねない状況となっている。

この結果、鉄道の統計をはじめとする各種情報が一般市民のみならず地元行政にも流れなくなり、地域政策での鉄道の軽視という結果に今日陥っているケースが少なくない。

例えば、JR東海は東海道新幹線の営業実績すら公表しなくなっている。国土交通省の鉄道輸送統計で、私鉄が路線区別なのに対して、JRは全社の輸送量のみで線区別の統計

を出さなくなった点は、JRがかつての国鉄の路線を引き継いだものという点からあべこべな状況であるが、一向に改善しようとする動きは監督官庁側からも出ていない。JR三島会社は今日でも特殊会社であるため行政評価の対象だが、完全民営化されたJR本州3社が行政評価の対象から外れると、鉄道運営面での苦情処理等において解決の手段を書くことになり、情報公開の観点からも秘密主義の横行が懸念される。

鉄道運営での不満の処理のため、JR各社は自ら「お客様相談室」を設置し、監督官庁の国土交通省鉄道局も意見を聞く窓口は存在はしている。しかしながら社内での体制ではおのずと限界がありものの、監督官庁も許認可官庁としての歴史が長く、業界指導、施策追随の姿勢も見え隠れしている等、元来消費者保護目的の行政指導はあまり期待できない。このため、別の政策領域からの監視が是非必要であり、行政評価と情報公開はセットで存在させることに大きな意義があるものと考ええる。

## 2. 道路、河川事業等の情報公開について

道路、河川事業等は国土交通省所管公共事業のような知識の専門性の高い領域である。こうした、高速道路・高規格道路等の全国的、地方ブロック的な道路網計画の立案に当たって、各地方整備局や工事事務所には組織上「調査課」が存在し、組織的に調査活動が行われるものである。これらは通常はコンサルタント会社に発注され、地域社会動態、将来交通量予測のための交通量配分(Bゾーン毎)等の各種の様々な調査がなされるものである。しかしこうした実施設計計画までの、詳細な調査結果のほとんどは部内限りの文書とし整理され、一般市民が目にすることは皆無に近く、また外部向け情報公開用(?)の文書管理簿等には一切記載されないような類の私文書、もしくは「事務事業情報」扱いとして非開示扱いとなるのが通例である。これらの文書へアクセスできるのは、業務として携わる当該省庁職員、コンサルタント会社社員(厳格な秘取義務)、省庁所管公益法人(例えば(財)国土開発技術センター等)の職員に限られる。

しかしながら個別路線のルートや規格の決定の重要な根拠となるものであり、着工直前の実施計画での住民説明までは、計画事態が明らかにされることもなく、全体計画も実施されないのが通例である。具体的にいかなる文書が存在するか、全貌すら掴めないのが実情で、1つ1つコンサルタント会社への発注書類を突き止めていく等の膨大な開示請求をしない限りわからない状況になる。

このような公共事業の大枠から詳細設計を決めるまでの膨大な調査資料も公開されるべきと考ええる。

以上