

## 大阪府情報公開審査会答申（大公審答申第343号）

〔 主要地方道美原太子線における鉄道と道路の平面交差に関する文書等不存在非公開決定  
審査請求事案ほか2件 〕

（答申日：令和3年10月13日）

### 第一 審査会の結論

諮問実施機関（大阪府知事）の判断は妥当である。

### 第二 審査請求に至る経過

#### 1 各公開請求について

- (1) 審査請求人は、大阪府情報公開条例（平成11年大阪府条例第39号。以下「条例」という。）第6条の規定により、大阪府知事（以下「諮問実施機関」という。）に対し、別紙「請求日」欄に記載の日に、別紙「公開請求の内容」欄に記載の内容の行政文書公開請求を行った。
- (2) 府土木事務所長等の職にある職員に権限を委任する規則（昭和35年大阪府規則第21号）第11条第2号により諮問実施機関から権限を委任された大阪府富田林土木事務所長（以下「実施機関」という。）は、別紙番号1から3までのそれぞれの公開請求（以下、別紙番号1の公開請求を「本件請求1」、別紙番号2の公開請求を「本件請求2」及び別紙番号3の公開請求を「本件請求3」という。）のうち、本件請求1及び本件請求3に対し、別紙「決定日」欄に記載の日に、条例第13条第2項の規定により不存在による非公開決定（以下、別紙番号1の決定を「本件決定1」及び別紙番号3の決定を「本件決定3」という。）を行い、別紙に記載の決定の理由を付して審査請求人に通知した。また、実施機関は、本件請求2に対し、対応する文書として別紙に記載の決定の理由（公開することと決定した行政文書）に掲げる文書を特定の上、別紙「決定日」欄に記載の日に、条例第13条第1項の規定により、その全部を公開する旨の公開決定（以下、別紙番号2の決定を「本件決定2」という。）を行い、審査請求人に通知した。

#### 2 審査請求について

別紙「審査請求日」欄記載の日に、審査請求人は本件決定1、本件決定2及び本件決定3（以下「本件各決定」という。）を不服として、行政不服審査法（平成26年法律第68号）第2条の規定により、諮問実施機関に対し、審査請求（以下、本件決定1に対する審査請求を「本件審査請求1」、本件決定2に対する審査請求を「本件審査請求2」及び本件決定3に対する審査請求を「本件審査請求3」という。）を行った。

諮問実施機関は、審査請求書の記載では審査請求の趣旨及び理由が不明であったため、別紙「補正依頼日」欄に記載の日に審査請求人に審査請求書の補正を依頼したところ、別紙「補正書提出日」欄に記載の日に審査請求人から補正書が提出された。

当審査会は、本件審査請求1、本件審査請求2及び本件審査請求3について、審査請求人が同一であり、それぞれの審査請求の内容に関連性がある事案であることから、一括して審議することとした。

### 第三 審査請求の趣旨（補正後の審査請求書）

#### 1 本件審査請求1について

令和元年7月8日に諮問実施機関あてに、本件請求1を行ったところ、実施機関から本件決定1を受けた。実施機関はその理由を「主要地方道美原太子線（以下「美原太子線」という。）（粟ヶ池バイパス）の道路整備に伴い設置する踏切については、近畿日本鉄道株式会社（以下「本件事業者」という。）において近畿運輸局と協議を行っているため」としている。しかしながら、行政文書公開請求を行った文書は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号。以下「国土交通省令」という。）」法・法令・運輸省令であり、道路と鉄道の交差について鉄道は道路と平面交差してはならない、定められた決め事・守らなければならない法・法令、省令である、今鉄道と道路が新しい踏切道（仮美原太子線）の設置により、鉄道と道路が平面交差して道路開通されているものである。

法・法令、運輸省令に抵触・違反して新しい道路（粟ヶ池バイパス）の開通に至っている、今事業主体・事業者として、「本件事業者において近畿運輸局と協議をおこなっているため」とある、その鉄道と道路の交差、鉄道に新たな踏切（仮美原太子線）の設置、道路（新しい道路美原太子線「粟ヶ池バイパス」との交差、平面交差による道路開通である、この新しい道路の開通において、事業主体・事業者自らが鉄道事業者（本件事業者）に正しく確認、確認をされた新しい道路（粟ヶ池バイパス）の開通であるべきである。

鉄道事業者（工事施工者、本件事業者）の認可等を正しく確認をされた文書の開示を求めるもの開示請求したものである、なおあえて記載する運輸省令による「道路との交差」は「鉄道は、道路と平面交差してはならない。」である、この平面交差してはならないに抵触・違反して新しい道路（粟ヶ池バイパス）が開通されているものである、施工者・鉄道事業者（本件事業者）による許認可等の文書を正しく確認された確認文書を開示、開示請求するもの、したものである。

よって不存在による非公開決定を取り消すとの処分を求める。

#### 2 本件審査請求2について

令和元年9月12日に諮問実施機関あてに、本件請求2を行ったところ、実施機関から本件決定2を受けた。

しかしながら、行政文書公開請求を行った文書は、道路法（昭和27年法律第180号）そのものであり、道路法の憲法とも言うべき「道路法」そのものである、道路管理者として知るべき法令「道路法」に対するものであること。

・法令名 道路法

（道路と鉄道との交差）

第31条 道路と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者の鉄道とが相互に交差する場合（当該道路が国道であり、かつ、国土交通大臣が自らその新設又は改築を行う場合

を除く。)においては、当該道路の道路管理者は、独立行政法人鉄道建設整備・運輸支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者と当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び負担について、あらかじめ協議し、これを成立させなければならない。ただし、当該道路の交通量又は当該鉄道の回転数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。(原文ママ)

(2以下省略する)

道路法(道路と鉄道との交差)第31条である、今新しい道路(美原太子線「栗ヶ池バイパス」)が供用開始(令和元年8月7日)されたものである、道路法第31条ただし、当該道路の交通量又は当該鉄道の回転数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。法・法令に抵触、法令違反した道路、又道路開通である、なお本件決定2の昭和63年6月1日付け建設省都街発17号の2・道政発第62号の2都道府県知事・指定都市市長あて都市局長・道路局長通達「道路と鉄道とが相互に交差する場合等における道路側と鉄道側との協議事項について」(以下「昭和63年通達」という。)は表題のとおり、建設省都街発17号の2・道政発第62号の2都道府県知事・指定都市市長あて都市局長・道路局長通達であり、道路法第31条前段に記載に対する道路と鉄道が交差する場合における道路管理者と鉄道事業者とが、その構造、また工事の施工方法・費用負担等についてあらかじめ協議、成立させなければならないこと「道路と鉄道が相互に交差する場合における道路側と鉄道側との協議事項について」通知・通達されたものであり、道路と鉄道との交差について「当該交差の方式は立体交差としなければならない。」はなんら不変、変わるものでない。

よって、法・法令、道路法第31条(道路と鉄道との交差)【ただし、当該道路の交通量又は当該鉄道の回転数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。】法・法令であるにもかかわらず新しい道路、美原太子線(栗ヶ池バイパス)が供用開始「令和元年8月7日、供用開始」された新しい道路の法・法令違反・抵触した道路(道路と鉄道との交差「鉄道と道路が平面で交差した道路」)である、よって詳しく詳細にその情報(道路と鉄道との平面交差)された新しい道路の開通を知るため情報の公開、また審査請求したものである、正しく正確に「新しい道路の開通(道路と鉄道との交差)その交差方式が立体交差されず、今道路と鉄道が平面交差されて供用開始、開通されたのである、情報の開示を請求、審査請求する、したものである。

なお本件決定2の令和元年大阪府告示第527号(以下「告示第527号」という。)については、道路法により正しく開示、告示されたものである。

よって、公開された資料以外に道路法第31条に関する道路と鉄道との交差(平面交差)とした資料の公開を求める。

### 3 本件審査請求3について

令和元年10月24日に諮問実施機関あてに、本件請求3を行ったところ、実施機関から本件決定3を受けた。実施機関はその理由を「市道桜井1号線は富田林市の管理道路であり、鉄道高架工事に伴う交通規制等に関する警察との協議資料は、府では行政文書として管理していない」としている。

しかしながら、インターネット回答（同年9月26日）では「市道桜井1号線と交差する喜志2号踏切における鉄道高架化工事期間中の安全確保については、大阪府、富田林市、本件事業者及び警察と協議・調整を行いながら対策に取り組んでおります。」とある。このため、鉄道高架化工事期間中の特に市道桜井1号線道路と平面交差する近鉄線喜志2号踏切道、前後・周辺における交通安全確保等に関係する協議・調整された取組み、取組みまれた資料等は情報開示すべきである。

特に市道桜井1号線道路は新しい道路（粟ヶ池バイパス）を開通させるがための、鉄道高架化工事の施工区間内に介在する道路（市道桜井1号線）である、新しい道路（粟ヶ池バイパス）を開通させるがための鉄道高架化工事区間に平面交差する道路である、その市道桜井1号線道路において、著しい環境変化、環境悪化である、従来の富田林市桜井1号線道路に仮、仮設踏切道の敷設により在来市道路、側道、安心・安全な通行が保たれていた市道側道において、鉄道高架化工事（仮仮設踏切敷設）により、その通行が抑止・止められたまま、今又最直近の工事施工で、安心・安全な通行が確保されていた市道道路上に鉄道踏切防護柵が建植され、既設・在来の側道の通行は抑止・止められたままである、付近沿線の人の往来、通行が遮断・通行が止められたまま、すなわち人の命・人の生命、身体、健康に対し危害を及ぼし、また付近沿線・沿道の人の命・人の生活、財産等に対し重大な影響を及ぼす違法な、かつ不当な事業（鉄道高架化工事）の進捗である【条例（解釈運用基準）第8条第1項、抵触・違反である】又インターネット問合せで「大阪府、富田林市、本件事業者及び警察と協議・調整を行いながら対策に取り組んでおります。」とある。個人私物でない、行政事務・職務行為・職務上行われた協議・調整された情報である、よってその関係、関連箇所と協議・調整、取組みまれた情報については情報の開示すべきものであるとともに、市道桜井1号線は富田林市の管理道路でありともされている、鉄道高架化工事である大阪府・富田林市がともに同じ目的、同じ目的を達成するがために進められている工事・事業、公共事業である、富田林市が単独で取組みられている工事・事業、公共事業でないことを付け加えておく。

よって、不存在による非公開決定を取り消すとの処分を求める。

#### **第四 審査請求人の主張要旨（補正後の審査請求書）**

審査請求人の主張は、概ね次のとおりである。

##### 1 本件審査請求1について

###### (1) 審査請求書における主張

人の命・人の生命、人・人間の命を守るための安全、又安全を守ること、安全の構築が究極の課題である、鉄道と道路が平面（踏切道）で交差しないこと、鉄道と道路、互いの

安全な構築が図られるものである。

法、運輸省令に定められた、鉄道と道路との交差「鉄道は、道路と平面交差してはならない。」その鉄道高架工事の完了・完工を待たず見切り発車（鉄道と道路の平面交差（新しい「仮美原太子線」踏切道））道路美原太子線栗ヶ池バイパス平面交差での仮開通である、【令和元年8月7日バイパス供用開始】。

法、省令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全安心を構築、守るがために、しなければならないことである、その究極の課題（安全・安心、人・人間の命）を置き去りにして、美原太子線延伸「バイパス平面交差での開通」である。

「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」鉄道高架化の完了・完工を待たず（見切り発車）して、鉄道線路に新たな踏切、踏切道の設置されて「鉄道と道路の平面交差」開通である、より詳しいいねいな情報を得るため審査請求したものである。

（参：踏切道等）

・国土交通省令

鉄道営業法（明治33年法律第65号）第一条の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を次のように定める。

第5章 道路との交差

（道路との交差）

第39条 鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。ただし、新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であつて、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

・大阪府（平成26年度再々評価調書（再－5・再－6））

事業名 美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業（一部抜粋）

2 事業の必要性等に関する視点

事業の必要性等に関する視点における判定（案）

2 項 これまでの立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、本事業箇所に関連した幹線道路に近接する踏切での事故を契機に、再度、鉄道事業者と協議した結果、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道高架化を平面道路整備と同時に進めていく必要が生じた。

6 対応方針（原案）

○事業継続（一部再開）〔平面道路部：「継続」、鉄道立体交差化：「再開」〕

2 項 これまでの鉄道の立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道の立体化を再開する。

・近畿運輸局問合せ

令和元年6月（長年の鉄道生活において築き上げた「技術継承」である）

踏切道は、国土交通省令において、【鉄道は、道路と平面交差してはならない。

ただし、新幹線または新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であって、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。】と規定されています。

よって、実施機関が認可資料を確認し事業を進める事は当然である事からその認可資料は存在しているはずである。

## (2) 反論書における主張

### ア 結論

「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」に伴い令和元年8月7日供用開始された、されている新しい道路（美原太子線 [栗ヶ池バイパス]）は法・法令、運輸省令に違反、抵触して開通されている道路、鉄道と道路が鉄道に新しい踏切道を設置して鉄道と道路が平面交差された法、法令、運輸省令に違反（鉄道と道路が平面交差）抵触した新しい道路である。同年7月24日審査請求した行政文書（許認可確認文書）の開示をされたい。

### イ 反論理由

人の命・人の生命、人、人間の命を守るための安全、又安全を守ること、安全の構築が究極の課題である「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」事業の最終目標・目的、新しい道路の延伸・開通、安心安全な道路（バイパス）の延伸、道路開通である、その道路通行等の安全・安心を図るための鉄道高架化工事・事業である、その事業（鉄道高架化）工事途中において鉄道線路に新しい踏切道（仮美原太子）が敷設され、新しい道路（美原太子線 [栗ヶ池バイパス] 道路）で鉄道と道路とが新しい踏切道で平面交差して道路開通（同年8月7日供用開始）され、されている。

鉄道と道路との交差、その交差方式においては、国の法律、根本・根源の法・法令、運輸省令において踏切道は、国土交通省令において「鉄道は道路と平面交差してはならない（一部省略）鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない。」と規定されているにも関わらず、いまその法・法令、運輸省令に抵触、法に違反して鉄道線路に新しい踏切道（仮美原太子）が敷設され、鉄道高架が完了・完工しないまま、鉄道高架化事業途中において、新しい道路（美原太子線 [栗ヶ池バイパス] 道路）が鉄道と道路が平面交差して供用開始され、されているものである。

本事業（公共事業）事業主・事業主体は大阪府・富田林市である、法・法令、運輸省令に抵触、法違反して新しい道路の開通、バイパスの供用開始において本事業者が国土交通省近畿運輸局と協議し、鉄道の高架化に伴う鉄道施設の変更申請の中で許可を得ている。「弁明書（富士第8243号）第3弁明の理由」に記載のとおりである。

その鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に基づく許認可資料の確認された文書または許認可の写し等の情報開示をすべきである、法・法令、運輸省令に規定、定められた法・法令の確認事項である、事業主・事業主体として、新しい道路の開通である、鉄道事業、法の許認可事項の確認である、新しい道路の供用開始である、その供用開始を新しい踏切道で平面交差しての開通である、鉄道事業者による鉄道施設の変更申請の許認可

を確認されての、新しい道路の開通であるのか、今一度確認、反論するものである、本件事業者において鉄道施設変更、新しい道路開通のための踏切道の新設・設置、鉄道と新しい道路との平面交差による新しい道路（美原太子線〔栗ヶ池バイパス〕道路）の開通、使用が認可されているとされる許認可資料、認可確認された資料を情報開示されたい、事業主体・事業主である。

#### ウ その他総論

大阪府事業名美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業、平成26年度再々評価調書（再－5・再－6）において、2事業の必要性等に関する視点「事業の必要性等に関する視点における判定（案）2項これまでの立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、本事業箇所類似した幹線道路に近接する踏切での事故を契機に、再度、鉄道事業者と協議した結果、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道高架化を平面道路整備と同時に進めていく必要が生じた。

#### 3事業の進捗の見込みの視点 6対応方針（原案）

○事業継続（一部再開）「平面道路部：「継続」、鉄道立体交差化：「再開」2項・これまでの鉄道の立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道の立体化を再開するとの記載をも知るものである。

鉄道と道路の平面交差してはならない（運輸省令）であること、今まさに現在鋭意施工中（事業途中）の美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化事業・工事途中であり鉄道高架化事業・工事の完了・完工を待たずして、その事業・工事途中において美原太子線栗ヶ池バイパスの仮開通、新しい道路の開通である「鉄道は道路と平面交差してはならない」法、省令違反、抵触である、新しい道路（美原太子線延伸、バイパスの開通）道路の安全・安心な通行を確保するため、又鉄道の安全・安心、安定輸送を確保するための鉄道の高架化事業・工事である、その工事、鉄道高架化の事業途中において、新しく延伸される道路（バイパス）、新しい道路、鉄道との平面交差、鉄道高架化事業、工事の見切り発車である、その見切り発車、鉄道高架化事業、工事の途中、新しい道路の鉄道との平面交差「法、運輸省令違反、抵触である」、事業主・事業主体として鉄道高架化事業（完工・完了）後ではない、事業途中においての鉄道と道路の平面交差（電車・列車の運転、運行）ができることを自ら（事業主・事業主体）が知り、又鉄道事業者にその確認をされての事業進捗・推進（美原太子線栗ヶ池バイパス）の供用開始されたのか、事業推進（美原太子線栗ヶ池バイパス）の開通について情報の開示を求める、求めたものである。

法、省令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全を守るがために、しなければならないこと（厳守事項・絶対条件である）、その究極の課題を置き去りにして、法・法律、運輸省令に違反した道路（鉄道と道路が新しい踏切道を設置（仮美原太子）して開通され、されている美原太子線道路「バイパス開通」である。

なお付け加える「不存在による非公開決定通知書」公開請求に係る行政文書を管理し

ていない理由、美原太子線（粟ヶ池バイパス）の道路整備に伴い設置する踏切については、本件事業者において近畿運輸局と協議を行っているためとある、本事業の事業主・事業主体はどこであるのか、新しい道路の開通するにあたり確認される、されるべきもの（法・法律、運輸省令）、認可・許認可である。〔運輸省令、平面交差してはならない〕

また、本情報公開、審査請求は個人の営利を目的として審査請求したものでない、法・法令、に違反して新しく開通された鉄道と道路が平面交差して開通された新しい道路である、鉄道と道路の平面交差、人の命・人の生命、身体等の保護に危害を及ぼす鉄道高架化が完了しないままに鉄道と道路の平面交差して開通された新しい道路、道路開通である、正しく情報の開示をされたい。

### （3）意見書における主張

#### ア 意見、意見書

本工事（事業）は「美原太子線（粟ヶ池工区）鉄道高架化工事」であり、新しい道路（美原太子線〔粟ヶ池バイパス〕）が鉄道に新しい踏切道を設置して鉄道と道路が平面交差され供用開始（令和元年8月7日）された道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）である。

法・法律、運輸省令（道路との交差）に違反、道路開通（供用開始）した新しい道路、鉄道と道路、鉄道に新しい踏切道を設置して鉄道と道路が平面で交差された法に違反した新しい道路である。

美原太子線（粟ヶ池工区）鉄道高架化工事事業者として、許可・認可、確認された資料等、行政文書の開示を求めたものである、なお本弁明書（令和2年3月23日、富士第8243号）において「本件事業者が（一部省略）鉄道の高架化に伴う鉄道施設の変更申請の中で認可を得ている。」とされているものであるが、本鉄道の高架化事業者は近畿でない、本件事業者は（受託）施工者である、鉄道高架化事業者は大阪府・富田林市である、鉄道高架化に伴い鉄道線路に新しい踏切道を設置して、鉄道と新しい道路の平面交差（法律・鉄道事業法違反）である、許可・認可またそれを確認された行政文書を鉄道高架化工事事業者で開示されるべきものである、鉄道に新たに新しい踏切道を設置して新しい直路の開通（鉄道と道路が平面交差）、法・法律違反である。

新しい道路（美原太子線〔粟ヶ池バイパス〕）道路開通、鉄道と新しい道路が平面交差して道路開通をされたのは、鉄道事業者でない、鉄道高架化事業者である、その鉄道高架化事業者が「鉄道は、道路と平面交差してはならない。」法・法律（鉄道事業法）である、鉄道線路に新しい踏切・踏切道を設置、新しい道路の開通、鉄道事業法に基づく許可・認可を確認されて、新しい道路の開通されるものである、鉄道線路に新しい踏切・踏切道を設置して道路と鉄道が平面交差して新しい道路の開通、その許認可されたものを開示されるべきである。

記

#### （ア）鉄道事業法

○国土交通省令 第5章（道路との交差） 第39条 （省略）

※ 鉄道と道路との交差、その交差方式においては、国の法律、根本・根源の法律である「鉄道は道路と平面交差してはならない。」と規定されている、いまその法・法令、運輸省令・法に違反して鉄道線路に新しい踏切道（仮美原太子）が敷設され、新しい道路（美原太子線〔栗ヶ池バイパス〕道路）が鉄道と道路が平面交差して供用開始され、されているものである。

(イ) その他資料

○別紙添付（添付省略）

- 1 「事業名美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業」平成26年度再々評価調書 再-5・再-6
- 2 インターネット資料【大阪府新名神開通に合わせてアクセス道路整備】道路構造物ジャーナル「インタビュー詳細」…大阪府都市整備部

イ 意見、総論

法、法律・省令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全安心を守るがために、しなければならないこと（厳守事項・絶対条件である）、その究極の課題を置き去りにして、法・法律、運輸省令に違反した新しい道路（鉄道と道路が新しい踏切道を設置（仮美原太子）して開通され、されている美原太子線道路「バイパス開通」である。

鉄道と道路の平面交差、人の命・人の生命、身体等の保護に危害を及ぼす新しい道路、開通道路鉄道線路に新しく踏切道を敷設して、新しい道路を開通（供用開通）された許可・認可、また事業者として確認された資料、正しく情報の開示（行政文書の開示）を鉄道高架化事業者としてすべきである。

なお、本情報公開、審査請求は個人の営利を目的として審査請求したものでない、法律に違反して鉄道線路に新しく踏切、踏切道を設置（鉄道高架化工事・事業に伴う支障移転等の既設・在来の付け替え道路でもなく、ましてや高架化工事に伴う在来・既設の踏切道の拡幅工事でもない、鉄道線路に、まったく新しい踏切・踏切道を設置しての新しい道路開通である）道路開通された事業である。

【鉄道事業法、鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。運輸省令】である。

最後に（その他資料）【○大阪府新名神開通に合わせてアクセス道路整備】インターネット抽出資料を添付する。

文中「鉄道高架化には時間がかかるため、暫定的に鉄道交差部に踏切を設置して国道170号（外環状線）に接続する予定です。（大阪府都市整備部交通整備部）」鉄道高架化には時間がかかるため、暫定的に鉄道交差部に踏切を設置して、鉄道線路に新しい踏切、踏切道を設置すること、法・法令、運輸省令に定められた法律である、「時間がかかるため、暫定的に」法・法律、あえて記載する、憲法である、絶対条件・厳守事項、守らなくてはならない条件、ルールである、今その【鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。】また国の法律道路法に「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」の決め事、記載あることを転記します。

## 2 本件審査請求2について

### (1) 審査請求書における主張

人の命・人の生命、人・人間の命を守るための安全、また安全・安心を守ること、安全の構築が究極の課題である、誰もが事故を起こす、起こそうとするものでない、想像・想定もしないことであるが、ひとたび事故（道路（踏切道）での列車と車等）が衝突・ぶつかる等想定外の事故が生ずれば多数の尊い人の命・生命等が奪われる、また危険因子（鉄道踏切設備等の機能不全等、また道路・通行する車、自動車等にあつては整備不良車、ブレーキ操作遅延等の人・運転者に起因する事故等）が常に付きまとうものである（これからの季節、道路と鉄道との平面交差踏切における道路凍結等によるスリップ事故、ロードヒーティングの故障、機能不全等）よって道路と鉄道との交差、平面交差による危険因子除去のため道路と鉄道との交差、「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」すなわち想定される危険因子の除去のため道路と鉄道との交差方式、立体交差としなければならない。道路法第31条であるにもかかわらず、美原太子線（粟ヶ池バイパス）道路が鉄道との交差（平面交差）で供用開始、開通されているため、詳しく詳細にその情報を得るため情報の公開、また審査請求したものである。

なお、既設道路・既設在来の踏切道でもなく、新たな道路拡幅等に伴う踏切道の拡幅工事でもない、新規・新しい道路の新設・開通である、当該道路の交通量又は当該鉄道の回転数が少ない場合にも該当しない、まったく新しい道路の開通であること、運輸省令においても、踏切道は、国土交通省令において「鉄道は道路と、平面交差してはならない。」運輸省令でもある。

よって実施機関は道路法第31条に関する資料は存在しているはずである。

### (2) 反論書における主張

#### ア 結論

令和元年8月7日美原太子線〔粟ヶ池バイパス〕新しい道路が鉄道との平面交差方式で供用開始された、この供用開始された新しい道路（粟ヶ池バイパス）、道路法（道路と鉄道との交差）第31条、法・法律、道路法に違反・抵触した道路開通（道路と鉄道との平面交差）した道路、道路開通である。

改めて道路法〔道路と鉄道との交差〕第31条に突合、照らし合わせ美原太子線〔粟ヶ池バイパス〕新しい道路が鉄道との平面交差方式で法・法律に違反して供用開始され、されているのか、正しく行政文書の情報開示されたい。

【同年9月12日行政文書公開請求（書）同月30日審査請求（書）した当初の行政文書の公開請求、審査請求した事案に当初より一点の違いはないものである】なお末尾に付け加える、本情報公開（行政文書の公開請求）審査請求は個人の営利を目的とした開示請求でない、法・法令に違反して開通された新しい道路が鉄道との平面交差方式で供用開始され、されているものである、適格・確実にその情報の開示を求め請求したものである。

#### イ 反論理由

法・法令、法律（道路法）にあって「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」道路法、法律である、先に開示決定された昭和63年通達は表題のとおり、建設省都街発17号の2・道政発第62号の2都道府県知事・指定都市市長あて都市局長・道路局長通達であり、道路と鉄道とが交差する場合における道路側と鉄道側との協議事項について、その構造また工事の施行方法・費用負担等についてあらかじめ協議、成立させなければならないこと「道路と鉄道とが相互に交差する場合における道路側と鉄道側との協議事項について」通知・通達されたものであり、道路と鉄道との交差について「当該交差の方式は立体交差としなければならない。」は法・法律、道路法、道路と鉄道との交差第31条当該交差の方式は立体交差としなければならない、でありなんら不変、変わるものでない。

美原太子線〔栗ヶ池バイパス〕は既設道路・既設在来の踏切道でもなく、新たな道路拡幅等に伴う踏切道の拡幅工事でもない、新規・まったく新しい道路の新設・開通である、新しい道路（踏切道あり）の開通であり法・法律、道路法〔道路と鉄道との交差〕第31条「当該交差の方式は立体交差としなければならない。」が変わるもの、準用されるものでない。

開示決定された昭和63年通達（開示決定資料page 1 及びpage13）（定義）第2条1項、道路、道路法による道路（以下省略）開示決定資料page 4（平面交差とすることのできる場合）第4条2項前条の規定は、道路の拡幅又は線路の増設等のため（以下省略）開示決定資料page 9（平面交差とすることのできる場合）第4条2項前項の規定は道路の拡幅又は線路の増設のため（一部省略）する必要がある場合に、当該踏切道を立体交差としないことができる場合について準用する。以下同時に同通知通達附則を正しく読み解かれることを願う。

繰り返しになるが、令和元年8月7日供用開始された美原太子線〔栗ヶ池バイパス〕道路（踏切道あり「仮美原太子」新規新設敷設）既設在来道路の踏切道、また既設踏切道の拡幅また移転でもない、まったく新しい道路が鉄道高架化工事の完工・完了を待たず鉄道高架化事業と相まって、鉄道線路に新しい踏切道を設置され、道路と鉄道との交差方式が平面交差方式で供用開始された新しい道路（栗ヶ池バイパス）道路であり、法、法律（道路法）道路と鉄道との交差第31条、法・法律、道路法に違反・抵触した道路である、当該道路の交通量又は当該鉄道の回転数が少ない場合にも該当しない、まったく新しい道路の開通（踏切道あり）であること、道路と鉄道との平面交差した新しい道路、道路開通である。

改めて美原太子線〔栗ヶ池バイパス〕新しい道路が鉄道との平面交差方式で供用開始された法・法律、道路法に違反・抵触した道路開通され、されている、道路法〔道路と鉄道との交差〕第31条について正しく突合・照合され正しく、新しい道路が法・法律に違反して道路開通されているのか、行政文書の情報開示を求めるものである。

#### ウ その他総論

大阪府事業名美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業、平成26年度再々評価調書（再－5・再－6）において、2事業の必要性等に関する視点「事業の必要性等に関する視

点における判定（案）2項これまでの立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、本事業箇所類似した幹線道路に近接する踏切での事故を契機に、再度、鉄道事業者と協議した結果、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道高架化を平面道路整備と同時に進めていく必要が生じた。

### 3 事業の進捗の見込みの視点 6 対応方針（原案）

○事業継続（一部再開）「平面道路部：「継続」、鉄道立体交差化：「再開」2項・これまでの鉄道の立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道の立体化を再開する、との記載をも知るものである。

道路と鉄道との交差「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」道路法である。

今まさに現在鋭意施工中（事業途中）の美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化事業・工事途中にある中、鉄道高架化事業・工事の完了・完工を待たずして、その事業・工事途中において美原太子線栗ヶ池バイパスの仮開通、新しい道路の開通である「道路法（道路と鉄道との交差）当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」法・法律である。

新しい道路（美原太子線延伸、バイパスの開通）新しい道路の安全・安心な通行を確保するための鉄道高架化事業・工事である、その工事、鉄道高架化の事業途中において、新しく延伸される道路（バイパス）に新しい踏切道を敷設、道路と鉄道との平面交差、鉄道高架化事業・工事の見切り発車「鉄道線路に新しい踏切道（仮美原太子）新規敷設」その見切り発車、鉄道線路に新しい踏切道（仮美原太子）を新規に敷設して、道路と鉄道との交差「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」法・法律、法令違反の新しい道路（栗ヶ池バイパス）道路と鉄道との交差方式が平面交差した新しい道路が開通され、開通に至っている。

法・法令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全を守るがために、しなければならないこと（厳守事項・絶対条件である）、その究極の課題を置き去りにして、法・法律に違反した道路（道路と鉄道とが新しい踏切道を設置（仮美原太子）して道路開通され、されている法・法律（道路法）に違反した美原太子線道路「バイパス開通」である。

なお、本情報公開、審査請求は個人の営利を目的として審査請求したものでない、法・法令、に違反して新しく開通された道路、道路が鉄道と平面交差、法律違反して開通された新しい道路である、道路と鉄道との交差方式、人の命・人の生命、身体等の保護に危害を及ぼす道路と鉄道とが平面交差して開通された新しい道路、道路開通である、正しく情報の開示をされたい、されるべきものである、なお同時に公開決定された告示第527号は真に正しく所定に法律、道路法に基づき告示されたものである。

## （3）意見書における主張

### ア 意見、意見書

本工事（事業）は「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」であり、新しい道路

(美原太子線 [粟ヶ池バイパス]) が鉄道に新しい踏切道を設置して道路と鉄道が平面交差され供用開始(令和元年8月7日)された道路(一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。)である。

法・法律、道路法(道路と鉄道との交差)に違反して開通された道路であり、法・法律に違反した新しい道路の開通(道路と鉄道が平面で交差した道路)その許可・認可された資料(法律の決め事、規定・ルールである)、行政文書の開示を求めたものである。

道路法(道路と鉄道の交差)当該交差の方式は、立体交差としなければならない。法違反、法律違反の開通(道路と鉄道が平面で交差した)道路である。

なお今回公開決定通知された昭和63年通達は表題のとおり、建設省都街発第17号の2・道政発第62号の2都道府県知事・指定都市市長あて都市局長・道路局長通達であり、道路法第31条前段に記載に対する道路と鉄道が交差する場合における道路管理者と鉄道事業者とが、その構造、また工事の施行方法・費用負担等についてあらかじめ協議、成立させなければならないこと「道路と鉄道が相互に交差する場合における道路側と鉄道側との協講事項について」通知・通達されたものであり、道路と鉄道との交差については「当該交差の方式は立体交差としなければならない。(道路法第31条)」は、なんら不変、変わるものでない。

次に法・法律、国土交通省令

【鉄道事業法】国土交通省令第5章(道路との交差)第39条、鉄道は、道路(一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。)と平面交差してはならない。国土交通省法律であることを記載する。

(記)

(ア) 道路法

(道路と鉄道との交差) 第31条 (省略)

※ 道路法(道路と鉄道との交差)第31条である、今まったく新しい道路(美原太子線「粟ヶ池バイパス」)が供用開始(令和元年8月7日)されたもの、供用開始されているものである。

鉄道高架化工事・事業に伴う支障移転等の既設・在来の付け替え道路でもなく、ましてや高架化工事に伴う在来・既設の踏切道の拡幅工事でもない、鉄道線路に、まったく新しい踏切・踏切道を設置しての道路開通である、法・法令、法律違反した道路、又道路開通である。

なお公開決定通知書、告示第527号については、道路法により開示、告示されている。

イ 意見、総論

法、法律・省令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全安心を守るがために、しなければならないこと(厳守事項・絶対条件)法・法律である、その究極の課題を置き去りにして、法・法律に違反して道路と鉄道とが平面で交差【当該交差の方式は、立体交差としなければならない。】道路開通、供用開始されている美原太子線道路「バイパス開通」である。

前段にも記載したとおり、鉄道高架化工事・事業に伴う支障移転等の既設・在来の付け替え道路でもなく、ましてや高架化工事に伴う在来・既設の踏切道の拡幅工事でもない、鉄道線路に、まったく新しい踏切を設置しての道路開通された道路である、法・法令、法律に違反した道路、又道路開通である。

人の命・人の生命、身体等の保護に危害を及ぼす新しい道路、道路開通である、鉄道線路に新しく踏切道を敷設して、新しい道路を開通（供用開通）された美原太子線道路「バイパス開通」許可・認可された資料等、正しく情報の開示（行政文書の開示）をされたい、なお本情報公開、審査請求は個人の営利を目的として情報開示・審査請求したものでない、すべてが法・法律に定められた事項であり、その法に違反して道路開通され、開通しているものである。

道路法、道路と鉄道との交差〔当該交差の方式は、立体交差としなければならない。道路法〕である。

鉄道事業法、鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。国土交通省令である。

### 3 本件審査請求3について

#### (1) 審査請求書における主張

行政文書公開請求書又審査請求において記載した理由、又上記趣旨にも記載のとおりである。美原太子線（粟ヶ池工区）鉄道高架化工事の事業、新しい道路を開通させるがための鉄道高架化工事・事業において、その高架工事区間内に介在・平面交差する市道桜井1号線道路並びに仮、仮設された仮喜志2号踏切道の前後・周辺道路（市道桜井1号線）において、安全・安心が確保されていた既設在来市道（側道）の通行が抑止・止められ、今また新たに近鉄仮喜志2号踏切において、市道桜井1号線道路上に鉄道踏切防護柵が建植・設置され、その市道側道箇所金網フェンス柵が設置されたまま、既設在来の市道桜井1号線道路の安心・安全な通行が確保されていた市道側道である、その安心安全な通行が確保されていた市道側道が鉄道高架化事業により、通行抑止・その安全な通行が止められ、今また市道桜井1号線道路上に鉄道踏切防護柵が建植・設置され、その市道側道箇所金網フェンス柵が設置され、通行の抑止、通行が止められたままである。

新しい道路を開通させるがための鉄道高架化工事・事業にあつて、その鉄道高架化工事区間内に位置・介在する市道桜井1号線、平面交差道路において、その道路上に鉄道踏切防護柵が建植・設置、鉄道高架化事業、新たな道路を開通させるがための影にあつて、地区・地域、鉄道沿線の環境変化、環境破壊「人の命・人の生命、身体等の保護、財産・生活の保護、平穏な生活、危険からの保護・除却」危害危険を及ぼす危険因子により生活環境が破壊、生活環境が脅かされ継続している、安心・安全な通行が確保されていた従来・元の在来市道桜井1号線道路（側道）の通行の確保、元の良い平穏な生活環境・保全に戻されたい。

よって府も事業者であることから関係機関との協議、調整され取り組んだ資料は存在しているはずである。

## (2) 反論書における主張

### ア 結論

令和元年10月（行政文書公開請求書）又同年11月25日審査請求した事案・事象内容に一片の違い変更はないものである。

なお、条例（解釈運用基準、平成31年4月）「条例第8条公開しないことができる行政文書、（人の生命、身体若しくは健康に対し被害を及ぼすおそれのある事業活動又は人の生活若しくは財産に対し重大な影響を及ぼす違法な若しくは不当な事業活動に関する情報（以下「例外公開情報」という。）を除く。）同〔解説〕6なお人の生命等に対し、危害を及ぼすおそれのある事業活動に関する情報は、事業者の事業活動が違法な又は著しく不当であるか否かにかかわらず、公開するものとする。」に抵触、条例違反である。よって本件審査請求を正しく読み解き、情報の開示されたい、なお本工事「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」の主体事業者は大阪府（公共事業といえども許されるものでない）である。

### イ 反論理由

最初に述べる、元来、喜志第2号踏切道、国土交通省から通称「開かずの踏切」に指定された富田林市道桜井1号線道路、市道桜井1号線道路に平面交差する近鉄喜志第2号踏切道、法・法律【踏切道改良促進法】に基づく指定踏切道でもある。

その踏切道の改良・改築、また周辺道路等の改良・改築等に合わせ、課せられた課題・しなければならないことが通達されている踏切道である。

いま鉄道高架化工事・事業に伴い、新しい道路（美原太子線（栗ヶ池バイパス））が供用開始、法・法令、法律（道路法）違反の道路開通（道路と鉄道との交差「当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」法・法律違反の新しい道路が開通されるとともに、鉄道高架化工事・事業において又法・法令、運輸省令「鉄道は道路と平面交差してはならない。」法・法律、運輸省令違反、鉄道線路に新しい踏切道の敷設設置（仮美原太子）であり、鉄道と道路とが、鉄道高架化工事・事業の完了・完工を見ずに鉄道線路に新しい踏切道を設置、新しい道路開通をされている法・法律違反の鉄道高架化工事・事業の推進である。

その一端に生活圏内、生活権、生活の糧・基盤を持ち居住する鉄道沿線において、「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事（事業）」事業展開・推進により、地区・地域の著しい環境変化、生活圏内にある通行の安全安心が確保されていた富田林市市道（側道）の通行が事前通知・通告、う回路等の整備、お知らせもなく通行抑止・しゃ断されたまま、著しい環境劣悪化を生じたままである、人の命・人の生命、人の生活・財産・生活の保護、平穏な生活、危険からの保護・除去がされず、地域地区の生活環境、周辺環境の劣悪化したまま、市道側道の通行が抑止、通行がしゃ断されたままの環境が継続されている、審査請求書にも記載のとおりである。

### ウ その他総論

人の命・人の生命、人、人間の命を守るための安全、又安全を守ること、安全の構築が究極の課題であり条例前文にも、その情報の開示の必要性が、規定化・定められてい

るものである。

「美原太子線（粟ヶ池工区）鉄道高架化工事」事業の最終目標・目的、新しい道路の延伸・開通、安心安全な道路（バイパス）の延伸、道路開通である、その道路通行等の安全・安心を図るための鉄道高架化工事・事業である。

一方その新しい道路、安全・安心を構築する道路の開通のための鉄道高架化工事（事業）において既設・在来の市道桜井1号線道路（側道）において、その安心・安全が確保・担保されていた道路【市道側道】に仮、仮喜志第2号踏切道が設置され、市道側道の通行抑止・通行規制、通行ができない状態が鉄道高架化工事・事業により、既設在来の市道側道の通行抑止。通行遮断、通行できない状態である、鉄道沿線、地域地区の生活圏に直近の富田林市道【公道】地域地区の生活に密着した市道側道が鉄道高架工事の進捗に合わせ、ますます地域環境の劣悪化、市道側道の通行抑止・通行しや断、通行できない状態にされ、その地域環境が継続されたまま放置である、今在来既設の市道側道である安心・安全な生活道（側道）が、鉄道高架化事業（工事）事業活動、事業推進により真逆の地域地区の、安全・安心又生活権までもが脅かされている。奪われていくため情報の公開を求める、求めたものである、適格確実に違法な事業活動進捗について情報の開示を求めたものである。

地域・地区の生活権の中にある在来喜志第2号踏切道（市道桜井1号線道路と平面交差した踏切道）、またその在来近鉄喜志第2号踏切に接する市道公道【側道】の通行が抑止・通行止め、通行ができない状態に置かれている、在来既設の喜志第2号踏切道は国土交渉から指定された開かずの踏切道である、その開かずの踏切道の施工に当たっては、特に地域環境にも配慮し、改良・改築、また修繕等においても地域の劣悪化を生じさせないように施工の原則が定められているものである。

鉄道高架化工事、事業である、仮、仮設の踏切道、仮、仮設踏切道のう回路の整備【側道】もされずまた鉄道高架化工事の進捗に伴い、順次その通行の抑止・阻止が進む、鉄道高架化工事（公共工事、事業主、事業主体は府、大阪府である）その施策、方策にも抵触するものである、条例（人の生命、身体若しくは健康に対し被害を及ぼすおそれのある事業活動又、人の生活若しくは財産に対し重大な影響を及ぼす違法な若しくは不当な事業活動）に該当する不当な事業活動推進である。

本工事、事業の鉄道高架化工事の当初説明会（平成29年5月於富田林市民会館）にも、再直近・鉄道沿線最直近の地区・地域生活圏のある地区でもあるにも関わらず、その説明会の参集通知もなく、既設・在来の市道側道、安心安全な通行が抑止・通行阻止されてからの鉄道高架化工事の説明会をされたものである、当然その時点で安心安全が図られていた地域・地区の生活に密着した市道側道の通行抑止・通行阻止、安全・安心のう回路道路等の整備もされず、安心・安全な通行が確保されていた側道の通行阻止・通行できない側道、通行阻止・通行阻止された富田林市道側道である（市広報等による広報もされず）安心・安全な通行が阻止、通行を止められた側道であり、鉄道高架化工事の進捗に伴い令和元年5月仮上り線、線路切替えに伴い整備されるべき鉄道踏切防護柵も放置、同年8月、その整備されるべき鉄道踏切防護柵が設置、また同時に市道桜井1

号線道路【側道】に別途柵が取り付けられ、既設・在来の側道の通行抑止・通行阻止、安心安全であった側道の通行が止められ、止められたままである。

今「その喜志第2号踏切道の仮、仮敷設の仮喜志2号踏切敷設に当たり、富田林市市道【側道】の安心・安全であった道路【側道】の通行が抑止・通行阻止、通る、通行できない構造にされた鉄道高架化事業である、正しく、詳細正確に情報の公開を請求したものである。今さらながらではあるが、既設在来の平面交差した道路・踏切道（車道・歩道、側道を含む）等の立体交差化、周辺道路・付近住人の生活の権利を奪うことなく人の命・人間の生命を奪うことなく安全に高架化等を行うことが一般的（必須）であり、又法・法律、法令の定め規定である。

鉄道高架化事業、既設・在来の鉄道と平面交差する踏切道においては、人・物の動きを止めずに施工、鉄道直上高架方式もありうるものである、対費用等との比較、安易な市道【側道】人の通行阻止制限・通行抑止、通行止め禁止対応での施工進捗、人の通る道路（側道）の通行を抑止・通行阻止、禁止するものでない、新しく、新たな道路う回路、道路を整備して工事進捗、推進であるものである。

今一度事業の進め方、事業展開について考察されたい、人の命・人間の生命がかかっている、地域沿線・鉄道沿線最直近、生活圏の中に居住を構える住人への対策・対応である（別紙図添付 添付省略）工事（事業）区域、仮囲いに囲まれた区域、範囲ではない、工事区間、工事区域外方付近沿線、生活圏のある生活権を持つ生活道とラップする区間・区域の施工である、その生活道の通行阻止・抑止、通行できない状態である、工事（事業）施工前に安全・安心なう回路道路を整備して、されての工事（事業）をする、着工するのが当然、必須である、その対応、対策もなく、今なお事業展開、推進である、鉄道沿線最直近の生活権のある生活道路をしゃ断、通行抑止して施工が継続されている道路【側道】である、その施工に伴うお知らせ、協議・許可、許認可資料が存在しない、施工進捗されている工事（事業）の施工現場、現地は、人の通行抑止・人の命、人の生命に危害を与える環境変化のままである。

前段でも記載したとおり、市道桜井1号線近鉄喜志第2号踏切道、市道桜井1号線道路と平面交差する踏切道であり、国土交通省から【踏切道改良促進法】に基づく指定踏切道である法・法律により指定された踏切道であり、富田林市総合ビジョン「暮らしを支える都市基盤の整備」事業にも指定された道路、市道桜井1号線道路である、その改良等鉄道高架化事業・工事に、安心・安全なう回路等の整備もされず、鉄道高架化工事（事業）の進捗、工事・事業の進捗に伴いますます地域沿線の環境悪化、生活権を侵害してまで進む、進捗される事業・工事であり、先の見通せない工事の進捗である、人の命・人間の命、又地域地区の生活権を守るため、遅くはない、抜本的な対策をされ鉄道高架化事業・工事を進められるべき事業である。

最後に大阪府インターネットで回答された情報回答「鉄道高架化工事期間中の安全確保については、大阪府、富田林市、本件事業者及び警察と協議・調整を行いながら対策に取り組んでおります。」との回答いただいている（実施機関）であるにも関わらず令和元年11月7日不存在による非公開決定通知書（実施機関）においては「市道桜井1号

線は富田林市の管理道路であり、交通規制等に関する警察との協議資料は、府では行政文書として管理していない。」又後記第六1(3)ア弁明の理由「市道は富田林市の管理道路であることから、鉄道高架化工事に伴う市道の交通規制に関する警察との道路使用許可等に伴う協議・調整は本件事業者で行っており、その資料は実施機関では保存していない。なお、実施機関は、これまで本件事業者から任意で大阪府へ市道の交通規制に関する警察との協議・調整資料の提供があったかを念のため確認したが、保管されていない。」実施機関である、いずれも府インターネットでの問合せであるが、インターネット問合せの回答と、情報公開開示請求(行政文書公開請求(書))との回答に差異、違いがある、非開示決定である、資料の情報開示で回答される回答に違い、差異・格段の違いを見受ける(情報公開実施機関(所管課))は大阪府富田林土木事務所である、鉄道高架化工事、事業主、事業主体は大阪府である、インターネット回答(実施機関)「協議・調整を行いながら対策に取り組んでおります。」が一転非開示決定となることについてもご回答、情報の開示をいただければ、幸いである、今も鉄道高架化工事・事業においても市道側道の封鎖は続いている、無許可での道路使用・占用、地区地域の生活道路の通行阻止、通行できない状態が継続中である。

### (3) 意見書における主張

#### ア 意見、意見書

本工事(事業)は「美原太子線(栗ヶ池工区)鉄道高架化工事」であり、近鉄長野線喜志富田林間において、富田林市道桜井1号線道路に線路を敷設、桜井1号線道路と平面交差し、鉄道線路が市道桜井1号線道路を横切る、横断しているものである。

ここで、鉄道事業法  
(道路への敷設禁止)

第61条 鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

2 前項の許可の手続について必要な事項は、政令で定める。

一項 一部改正〔平成11年12月法律第160号〕

委任 二項の「政令」＝(鉄道線路の道路への敷設の許可手続を定める政令)

罰則 (省略)

上記法律(道路法)である、今「美原太子線(栗ヶ池工区)鉄道高架化工事」において、富田林市道桜井1号線道路にその鉄道線路が横断敷設され、車道部の通行は確保されているが、市道桜井1号線道路(通称側道)の通行が抑止・止められ、通行ができない状態におかれている。

同じ富田林市道桜井1号線道路(一般公衆の用に供する道)車道部の通行は確保されているが、同じ同一富田林市道桜井1号線道路、通称側道の通行ができない、抑止・止められている。

その許可・認可資料等(法律の決め事、規定・ルールである)、行政文書の開示を求めたものである、下記に鉄道線路の道路への敷設の許可手続を定める政令において、申

請書の進達第2条都道府県知事は（一部省略）申請に係る鉄道線路が敷設される道路の道路管理者の意見を聴き、当該聴取した道路管理者の意見を記載した書類を同項の申請書に添付し、かつ、当該申請に対する意見を付して、これを国土交通大臣に進達しなければならない。鉄道高架化工事（事業）【道路への敷設禁止】を施工する上で義務付けられた事項である、決して市道道路管理者に委ねられた事項、権限移譲されたものでない、鉄道高架化事業者として、正しく確認、丁寧な開示（行政文書の開示）を開示されたい。

（記）

鉄道線路の道路への敷設の許可手続を定める政令（昭和62年政令第78号）

内閣は、鉄道事業法第61条第2項の規定に基づき、この政令を制定する。

（許可の申請等）

第1条 鉄道事業法第61条第1項ただし書の規定による許可を受けようとする者は、申請書に国土交通省令で定める書類及び図面を添付し、申請に係る鉄道線路が敷設される道路の区間の存する都道府県を統括する都道府県知事を経由して、これを国土交通大臣に提出しなければならない。

2 （省略）

3 （省略）

（申請書の進達）

第2条 都道府県知事は、前条第1項の申請書の提出があったときは、遅滞なく、申請に係る鉄道線路が敷設される道路の道路管理者の意見を聴き、当該聴取した道路管理者の意見を記載した書類を同項の申請書に添付し、かつ、当該申請に対する意見を付して、これを国土交通大臣に進達しなければならない。

イ 意見、総論

法、法律・省令に定め決められた、決め事・守らなければならないこと、人の命・人の生命、また安全安心を守るがために、しなければならないこと（厳守事項・絶対条件）法・法律である、その究極の課題を置き去りにして、法・法律に違反して、富田林市道桜井線1号線道路に鉄道線路が市道桜井1号線道路を平面交差して道路が横断するも、車道部分は開通されるも既設・在来の市道桜井1号線道路（通称：側道）の通行が抑止、止められたまま「美原太子線（粟ヶ池工区）鉄道高架化工事（事業）」が進められ進捗されているものである。

令和2年3月31日付け（交整第2474号）において弁明書をいただくも、当初不存在による非公開決定通知書（本件決定3）に何ら変わりなく「市道桜井1号線は富田林市の管理道路であり（以下省略）」である、上記にも記載したとおり鉄道線路は道路への敷設禁止（法律）であり、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでないとの定め規定・ルール化されている中で、申請書の進達第2条都道府県知事は（一部省略）申請に係る鉄道線路が敷設される道路の道路管理者の意見を聴き、当該聴取した道路管理者の意見を記載した書類を同項の申請書に添付し、かつ、当該申請に対する意見を付して、これを国土交通大臣に進達しなければならない」

の鉄道高架化工事（事業）【道路への敷設禁止】を施工する上で義務付けられた申請事項である。

人の命・人の生命、身体等の保護に危害を及ぼす新しい線路の道路への敷設「美原太子線（栗ヶ池工区）鉄道高架化工事」事業者には課せられた義務であり、また同時に申請を必要とするものである、鉄道高架化工事、事業者として、申請・許認可等を正しく認識され、情報の開示（行政文書の開示）されたい。

また、条例解釈運用基準（平成31年4月）条例第8条第1項第1号（抜粋）人の生命、身体若しくは健康に対し危害を及ぼすおそれのある事業活動又は人の生活若しくは財産に対し重大な影響を及ぼす違法な若しくは著しく不当な事業活動である、付近沿線住民のみならず、一般公衆の通行を妨げ、通行の抑止、通行禁止されている事業の一端、安心・安全なう回路・う回道をも整備されず事業進捗される、されている富田林市道、桜井1号線道路であり、同時に既設・在来近鉄喜志2号踏切道とそれに平面交差する道路、市道桜井1号線道路は国土交通省令指定「踏切道改良促進法」に基づく指定踏切道、路線、富田林市道桜井1号線である、指定踏切道「近鉄喜志2号踏切道」と路線市道桜井1号線道路は立体交差化にとどまらず、必要に応じ踏切道周辺の対策、地域の実情にあわせて改良必要な踏切道、道路桜井1号線道路である、しかるに鉄道高架化事業により道路に線路を敷設、通行の安全・安心を図るう回路・う回道路の整備も施工、行われず、市道桜井1号線道路の通称側道の通行を止める、通行の抑止、安全・安心なう回路、う回道路の整備もなく、通行が止められたまま、通行が抑止されたまま、鉄道高架化事業が進捗されている現状でもある。

すなわち国土交通省指定（踏切道改良促進法）法、法律にも違反した鉄道高架化事業、法・法律に違反して進められる、進めておられている鉄道高架化事業である。

なお本情報の公開、審査請求は個人の営利を目的として開示請求また審査請求したものでない、すべてが法・法律で決められている事項である。

## 第五 諮問実施機関の主張要旨

諮問実施機関の理由説明書における主張は、概ね次のとおりである。

### 1 本件審査請求1及び本件審査請求3について

審査請求人が提起した本件審査請求1及び本件審査請求3に係る実施機関の弁明について、諮問実施時において当該弁明に不合理な点はない。

また、本件審査請求1及び本件審査請求3に係る本件決定1及び本件決定3は、条例第13条第2項の規定に基づき適正に行われていることから、諮問実施機関は本件決定1及び本件決定3に違法、不当はないものとする。

### 2 本件審査請求2について

審査請求人が提起した本件審査請求2に係る実施機関の弁明について、諮問実施時において当該弁明に不合理な点はない。

また、本件審査請求2に係る本件決定2は、条例第13条第1項の規定に基づき適正に行われていることから、諮問実施機関は本件決定2に違法、不当はないものとする。

## 第六 実施機関の主張要旨

実施機関の主張は概ね次のとおりである。

### 1 弁明書における主張

#### (1) 本件審査請求1について

##### ア 弁明の理由

実施機関は、本件請求の記載内容をもとに行政文書を特定するため、審査請求人から請求の趣旨を聞き取り、行政文書を特定した。

この聞き取りで審査請求人は、「国土交通省令第5章第39条」に「鉄道は、道路と平面交差してはならない。ただし、新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であって、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合は又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。」と規定されているにもかかわらず、鉄道と道路が平面交差することに疑念を持ったため、バイパスの暫定供用（踏切あり）において鉄道と道路の平面交差が認められた「鉄道事業法に基づく認可資料」の公開を求めていることが確認された。

鉄道事業法第12条第1項では、「鉄道事業者は、鉄道施設を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより当該変更に係る工事計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。」との規定があり、バイパスの暫定供用において本件事業者が国土交通省近畿運輸局と協議し、鉄道の高架化に伴う鉄道施設の変更申請の中で認可を得ている。よって、実施機関は鉄道事業法に基づく認可資料を保管していない。

なお、実施機関は、これまで本件事業者から任意で実施機関へ認可資料の提供があったかを念のため確認したが、保管されていなかった。

##### イ 結論

以上のとおり、本件決定1は実施機関において条例に基づき適正に行ったものであり、何ら違法又は不法な点はなく、適正かつ妥当なものである。

また、実施機関はこれまでも審査請求人から寄せられる疑義に対して、丁寧に説明を行っている。

#### (2) 本件審査請求2について

##### ア 弁明の理由

実施機関は、本件請求の記載内容をもとに行政文書を特定するため、審査請求人に対して請求の趣旨を聞き取り、行政文書を特定した。

この聞き取りにおいて実施機関は、道路と鉄道とが交差する場合の鉄道事業者と道路事業者の役割を理解してもらうため、「踏切道は鉄道側が管理し鉄道側の指導は運輸省が行うこと」、「道路法に基づく道路と鉄道との交差に関する認可手続は必要ないこと」を説明した。さらに、実施機関において道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく

道路構造の検討や道路法に基づく区域変更・供用開始を行っていることも説明した。

その結果、実施機関は、美原太子線〔粟ヶ池バイパス〕の暫定供用（踏切あり）において鉄道と道路の平面交差が認められた「道路法に基づく認可資料」の公開を求めていることが確認でき、下記の行政文書の公開決定を行った。

【公開した行政文書】

- ・ 昭和63年通達
- ・ 告示第527号

イ 結論

以上のとおり、本件決定2は実施機関において条例に基づき適正に行ったものであり、何ら違法又は不法な点はなく、適正かつ妥当なものである。

また、実施機関はこれまでにも審査請求人から寄せられる疑義に対して、丁寧に説明を行っている。

(3) 本件審査請求3について

ア 弁明の理由

本件請求の記載内容をもとに行政文書を特定するため、請求の趣旨を聞き取り、行政文書を特定した。

この聞き取りにおいて審査請求人は、大阪府インターネット申請・申込サービスでの問合せ回答に記載のあった「市道と交差する喜志2号踏切付近の鉄道高架工事期間中の交通安全対策の確保について大阪府、富田林市、本件事業者及び警察とで協議・調整を行っている」としていることについて、鉄道高架工事に伴う市道の交通規制に関する警察との協議・調整資料の公開を求めていることが確認できた。

市道は富田林市の管理道路であることから、鉄道高架工事に伴う市道の交通規制に関する警察との道路使用許可等に伴う協議・調整は本件事業者で行っており、その資料は実施機関では保管していない。

なお、実施機関は、これまで本件事業者から任意で大阪府へ市道の交通規制に関する警察との協議・調整資料の提供があったかを念のため確認したが、保管されていなかった。

イ 結論

以上のとおり、本件決定3は実施機関において条例に基づき適正に行ったものであり、何ら違法又は不法な点はなく、適正かつ妥当なものである。

また、実施機関はこれまでにも審査請求人から寄せられる疑義に対して、丁寧に説明を行っている。

2 実施機関説明における主張

(1) 本件鉄道高架化事業における役割分担について

本件鉄道高架化事業は、道路整備の一環として、大阪府、地元市である富田林市、鉄道事業者である本件事業者の三者により、概ね次のような役割分担により実施している。

大阪府は、鉄道工事を含む粟ヶ池バイパス整備の主体として鉄道高架化に必要な工事費

を負担している。富田林市は、市道との交差部分における道路管理者として、工事に伴う道路占用許可等を行うとともに、市道に係る工事費を負担している。本件事業者は、鉄道事業者として国への許認可手続を含む鉄道事業法に関わる手続及び鉄道工事を施工している。

(2) 対象行政文書の特定等について

ア 本件請求1について

本件請求1の行政文書公開請求書に記載された請求内容から対象行政文書の特定することが困難なことから、請求趣旨の聞き取りを実施したところ、審査請求人は、省令の文言に抵触するにも関わらず、美原太子線（栗ヶ池バイパス）が暫定供用に伴い鉄道と平面交差していることに疑念を持ち、道路と鉄道の平面交差を認めている鉄道事業法に基づく認可資料の公開を求めていることが判明したため、実施機関は、本件請求1の対象行政文書を「美原太子線（栗ヶ池バイパス）と鉄道との平面交差に係る鉄道事業法に基づく認可資料」と特定した。

道路と鉄道が平面交差する場合に必要な踏切の設置といった鉄道事業法に基づく鉄道施設の変更については、鉄道事業法に基づく認可が必要となり、鉄道事業者である本件事業者が当該認可手続を行い、認可を受けていることから、その旨を審査請求人に説明し、認可資料についても、本件事業者で保管されており府では保管していない旨を説明した。

イ 本件請求2について

本件請求2についての行政文書公開請求書に記載された請求内容から対象行政文書の特定することが困難なことから、請求趣旨の聞き取りを実施したところ、審査請求人は、道路法第31条第1項に、道路と鉄道の交差については、立体交差としなければならないと記載があるにも関わらず、暫定供用に伴い、本件バイパスが鉄道と平面交差していることに疑念を持ち、道路と鉄道の平面交差を認める道路法第31条第1項による認可があると考え、その資料の公開を求めていることが判明したため、実施機関は、本件請求2の対象行政文書を「美原太子線（栗ヶ池バイパス）と鉄道との平面交差に係る道路法第31条第1項に基づく認可資料」と特定した。

しかしながら、道路法第31条第1項は認可を必要とする規定ではないことから、そもそも道路法第31条第1項に基づく認可資料は存在しない。そのため、文書が不存在であることを説明した。その上で、本件事業の実施主体である実施機関が本件鉄道高架化事業に係る許認可等を確認すべきという審査請求人の主張を受け、道路と鉄道とが交差する場合においては、踏切道は鉄道側が管理し、鉄道側の指導は運輸省が行う旨記載されている昭和63年通達を示し、鉄道側と道路側の役割分担について説明した。加えて、大阪府における踏切と道路の交差部分についての道路構造令に基づく検討や、道路法に基づく供用開始等の告示手続について、資料を示して説明したところ、当該資料を本件請求2の対象行政文書とする旨審査請求人の同意を得たため、本件請求2の請求内容を広く解した上で、当該資料を対象行政文書とした本件決定2を行ったものである。

ウ 本件請求3について

審査請求人は、本件請求3の前に、市道桜井1号線の仮踏切である喜志2号踏切箇所が、本件鉄道高架化工事に伴い新たに防護柵が設置されたため、工事以前と異なり安全に通行できなくなったと考えて、実施機関あてに問い合わせしており、実施機関は「市道と交差する喜志2号踏切付近の鉄道高架工事期間中の交通安全対策の確保について、大阪府、富田林市、本件事業者及び警察とで協議・調整を行っている」と回答していた。

その後本件請求3を受け、行政文書公開請求書に記載された請求内容から対象行政文書を特定することが困難なことから、請求趣旨の聞き取りを実施したところ、審査請求人は上記問合せに対する実施機関の回答内容をもとに、喜志2号踏切付近における鉄道高架工事期間中の交通安全対策の確保にかかる協議・調整資料を求めていることがわかったことから、実施機関は本件請求3の対象行政文書を「鉄道高架工事期間中の喜志2号踏切付近の市道の交通規制における警察との協議・調整資料」と特定した。

道路の交通規制等に関する協議・調整資料については、当該交通規制箇所の道路管理者、交通管理者に対して、交通規制に係る協議・調整を行う工事実施主体が提出するもので、富田林市道における交通規制に関する本件請求3については、道路管理者は富田林市、交通管理者は富田林警察署であり、協議・調整を行う工事実施主体は本件事業者であるため、実施機関では保管していない旨を説明した。

なお、実施機関は、富田林市、本件事業者とともに定例的に鉄道高架工事に係る連絡、調整のための会議を行っており、その中で、工事の進捗や今後の交通規制の予定等について情報交換を行ったが、審査請求人が求めている道路管理者である富田林市や、交通管理者である富田林警察署に提出される資料は取り扱っておらず、実施機関では保管していない。

### (3) 本件鉄道高架化事業に関する関係法令について

鉄道事業法第12条において、鉄道事業者は、鉄道施設を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより当該変更に係る工事計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされており、本件においては、鉄道事業者である本件事業者が認可を受けるなど、必要な手続を行っている。

次に、国土交通省令第39条において、鉄道と道路は平面交差してはならないとされており、道路法第31条においても、新たに鉄道と道路が交差する場合は、立体交差しなければならないとされているところ、本件鉄道高架化事業の推進により、順次立体交差化を進めているところである。なお、道路法施行令（昭和27年政令第479号）第35条において、当該交差が一時的である場合は、立体交差とすることを要しないとされている。

また、道路法第18条では、道路の供用を開始する場合は、国土交通省令で定めるところにより公示しなければならないとされており、告示第527号により告示を行っている。

さらに、道路構造令第29条において、平面交差する場合についての道路の構造が定められているが、本件鉄道高架化事業に伴い設置された仮踏切箇所についても、求められる構造を満足しているものである。

## 第七 審査会の判断

### 1 条例の基本的な考え方について

行政文書公開についての条例の基本的な理念は、その前文及び第1条にあるように、府民の行政文書の公開を求める権利を明らかにすることにより「知る権利」を保障し、そのことによって府民の府政参加を推進するとともに府政の公正な運営を確保し、府民の生活の保護及び利便の増進を図るとともに、個人の尊厳を確保し、もって府民の府政への信頼を深め、府民福祉の増進に寄与しようとするものである。

このように「知る権利」を保障するという理念のもとにあっても、公開することにより、個人や法人等の正当な権利・利益を害したり、府民全体の福祉の増進を目的とする行政の公正かつ適切な執行を妨げ、府民全体の利益を著しく害することのないよう配慮する必要がある。

このため、条例においては、府の保有する情報は公開を原則としつつ、条例第8条及び第9条に定める適用除外事項の規定を設けたものであり、実施機関は、請求された情報が条例第2条第1項に規定する行政文書に記録されている場合には、条例第8条及び第9条に定める適用除外事項に該当する場合を除いて、その情報が記録された行政文書を公開しなければならない。

### 2 本件各決定に係る具体的な判断及びその理由について

#### (1) 本件決定1について

##### ア 対象行政文書の特定について

実施機関は、審査請求人に対して本件請求1の請求趣旨の確認を行った上で、本件決定1の対象行政文書を、第六2(2)ア記載のとおり「美原太子線(粟ヶ池バイパス)と鉄道との平面交差に係る鉄道事業法に基づく認可資料」と特定した。

当審査会が実施機関に確認したところ、審査請求人は、本件請求1の前から、美原太子線(粟ヶ池バイパス)が鉄道と平面交差により暫定供用したことについて実施機関に疑義等を寄せており、鉄道事業法に基づく認可を受けないと平面交差により暫定供用することはできず、事業主体である実施機関は認可を確認すべきであると主張していたとのことであり、本件請求1の対象行政文書は「美原太子線(粟ヶ池バイパス)と鉄道との平面交差に係る鉄道事業法に基づく認可資料」(以下「本件行政文書1」という。)であるとの実施機関の特定は妥当である。

##### イ 本件決定1の妥当性について

実施機関は、第六2(2)ア記載のとおり、鉄道事業法に基づく鉄道施設の変更については、鉄道事業者である本件事業者が当該認可手続を行い、認可を受けていることから、本件行政文書1についても、本件事業者で保管されており府では保管していないと主張する。

鉄道事業法第12条に基づく鉄道施設の変更手続については、鉄道事業者が認可を受ける主体である。認可手続は鉄道事業者である本件事業者が行うとしても、実施機関も事業主体として認可書等の提出や情報提供を受けていないか、さらに当審査会が実施機関

に確認したところ、実施機関は、本件鉄道高架化事業を進める上で認可書等の提出を求める必要がなく、鉄道事業者である本件事業者が認可を受けていることは、口頭及び工事現場での認可書等の視認により確認したとのことであり、任意の情報提供を受けた事実もないことが確認できた。

以上のことからすると、本件行政文書1を保管していないという実施機関の主張に不自然な点はなく、本件決定1は妥当である。

## (2) 本件決定2について

### ア 対象行政文書の特定について

実施機関は、審査請求人に対して本件請求2の請求趣旨の確認を行った上で、本件決定2の対象行政文書を、第六2(2)イ記載のとおり「美原太子線(栗ヶ池バイパス)と鉄道との平面交差に係る道路法第31条第1項に基づく認可資料」と特定した。実施機関は、審査請求人に対し、道路法第31条第1項は認可を必要とする規定ではなく、認可資料は不存在であることを、資料を示し、さらに昭和63年通達や道路構造令に基づく検討の内容や道路法に基づく供用開始等の告示手続を説明した。その上で、当該資料を対象行政文書とする旨審査請求人の同意を得たため、本件請求2の請求内容を広く解した上で、当該資料を対象行政文書として特定したと主張する。

当審査会が実施機関に確認したところ、審査請求人は、本件請求2の請求以前から、美原太子線(栗ヶ池バイパス)が鉄道と平面交差により暫定供用したことについて実施機関に疑義等を寄せており、実施機関による請求趣旨の確認の際にも、美原太子線(栗ヶ池バイパス)が鉄道と平面交差により暫定供用しているのは、道路法第31条第1項に抵触していると主張していたことを踏まえると、対象行政文書の特定に関する実施機関の主張に不自然な点はなく、本件請求2の対象行政文書は「美原太子線(栗ヶ池バイパス)と鉄道との平面交差に係る道路法第31条第1項に基づく認可資料」(以下「本件行政文書2」という。)であるとの特定は妥当である。

### イ 本件決定2の妥当性について

実施機関は第六2(2)イ記載のとおり、本件行政文書2について、道路法第31条第1項は認可を必要とする規定ではなく、道路法第31条第1項に基づく認可資料は存在しないことから、文書が不存在であることを説明した上で、昭和63年通達及び告示第527号を本件行政文書2とする旨審査請求人の同意を得て、本件請求2の請求内容を広く解した上で、本件決定2を行ったと主張する。

道路法第31条第1項は認可を必要とする規定ではなく、本件行政文書2について、道路法第31条第1項に基づく認可手続はそもそも存在しないが、実施機関は、不存在決定を行うのではなく、本件請求2の請求内容に係る行政文書の特定に必要な情報の提供に努めた結果、審査請求人とのやり取りの中で、同意を得て請求内容を広く解して本件行政文書2を特定した。なお、当審査会が実施機関に確認したところ、道路法上、鉄道と道路との交差について認可を必要とする規定は存在しないとのことであるから、本件対象文書の他に審査請求人が求める文書が存在するとは考え難い。

以上のことからすると、実施機関の本件決定2は妥当である。

### (3) 本件決定3について

#### ア 対象行政文書の特定について

実施機関は、審査請求人に対して本件請求3の請求趣旨の確認を行ったところ、審査請求人は、実施機関からの回答内容に基づき喜志2号踏切付近における鉄道高架工事期間中の交通安全対策の確保にかかる協議・調整資料を求めているとのことを確認し、本件決定3の対象行政文書を、第六2(2)ウ記載のとおり「鉄道高架工事期間中の喜志2号踏切付近の市道の交通規制における警察との協議・調整資料」と特定した。

当審査会が実施機関に確認したところ、道路における交通の安全確保は道路管理者及び交通管理者の所管する事務であること及び実施機関が審査請求人に本件請求3の趣旨確認を行った経緯からすると、実施機関の主張に不自然な点はない。

よって、本件請求3の対象行政文書が「鉄道高架工事期間中の喜志2号踏切付近の市道の交通規制における警察との協議・調整資料」（以下「本件行政文書3」という。）であるとの特定は妥当である。

#### イ 本件決定3の妥当性について

実施機関は第六2(2)ウ記載のとおり、富田林市道における交通規制に関するものである本件請求3については、道路管理者は富田林市、交通管理者は富田林警察署であり、協議・調整を行う工事実施主体は本件事業者であるため、実施機関では保管していないと主張する。

当審査会が実施機関に確認したところ、道路の交通規制等に関する協議等を実施する場合、工事実施主体が当該交通規制箇所を所管している道路管理者及び交通管理者に対して協議等を行うものであるとのことであった。よって、富田林市道における交通規制等に係る本件行政文書3について、実施機関は当該交通規制箇所の道路管理者及び交通管理者ではなく、本件行政文書3を保有していないという実施機関の主張に特に不自然な点はない。

さらに、当審査会が、鉄道工事を含む粟ヶ池バイパス整備の主体として、実施機関が本件行政文書3を保有していないか確認したところ、実施機関は、富田林市、本件事業者の三者で鉄道高架工事に係る連絡、調整のために定例的に会議を行っており、当該会議において、工事の進捗や今後の交通規制の予定等について情報交換を行っているが、請求人が求めている道路管理者である富田林市や、交通管理者である富田林警察署に提出される資料は取り扱っておらず、また、会議の資料や協議内容は保管していないとのことであった。

以上のことからすると、本件行政文書3を保有していないという実施機関の主張に不自然な点はなく、本件決定3は妥当である。

なお、審査請求人が第三3、第四3(2)ア及び(3)イにおいて、条例第8条第1項第1号に定める「人の生命、身体若しくは健康に対し危害を及ぼすおそれのある事業活動又は人の生命若しくは財産に対し重大な影響を及ぼす違法な若しくは著しく不当な事業活動に関する情報」に該当し、情報を公開するよう主張する点については、本

件決定3は、本件行政文書3が不存在であることを理由とした非公開決定であり、審査請求人の主張は採用できない。

(4) 審査請求人のその他の主張について

審査請求人は、鉄道と道路の平面交差等について縷々主張するが、当審査会の判断に影響するものではない。

3 結論

以上のとおりであるから、「第一 審査会の結論」のとおり答申するものである。

4 付言

本件決定3について、2(3)イのとおり実施機関は、定例的に本件鉄道高架工事に係る連絡、調整のための会議を行っているが、会議における資料や協議内容は保管していないとのことであった。

しかしながら、大阪府行政文書管理規則（平成14年大阪府規則第122号）第13条第1項では、「事務及び事業を行うに当たっては、経緯も含めた意思決定に至る過程並びに事務及び事業の実績を合理的に跡付け、又は検証することができるよう、文書（電磁的記録にあっては、電子文書に限る。以下この条において同じ。）を作成するものとする。」とされており、大阪府行政文書管理規則運用解釈においても、同項は、最終の意思決定に係る起案から決裁までの行為のみを指すものではなく、事務及び事業の計画・立案から結果までの過程で行われる、府民、事業者、団体、公職者等からの要望等（単なる照会や問合せを除く。）や国、他の地方公共団体等との協議等で、意思決定における判断要素となりうるものや組織として検討に付すもの等についても文書を作成することを求めるとされている。

当該会議は、大阪府の組織内にとどまらず、本件鉄道高架工事に係る地元市及び鉄道事業者の三者の間で定例的に行われているものであり、組織として会議に参画している以上、当該会議の資料や協議内容に、事務及び事業を検証するために必要な事項として記録しておくべきものが全く含まれないとも考えにくいことから、今後、文書の適切な保管について留意されたい。

（主に調査審議を行った委員の氏名）

正木 宏長、魚住 泰宏、井上 理砂子、春名 麻季