

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：平成27年12月21日（平成27年（行情）諮問第756号）

答申日：平成28年9月14日（平成28年度（行情）答申第317号）

事件名：特定のダイヤ改正に伴う運行計画変更届出書に添付された列車運行図表の不開示決定に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

別紙に掲げる文書1及び文書2（以下、併せて「本件対象文書」という。）につき、その全部を不開示とした各決定は、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、九州運輸局長（以下「処分庁」という。）が平成27年4月15日付け九運総務第6号及び同日付け九運総務第7号により行った各不開示決定（以下、併せて「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、審査請求書の記載によると、おおむね次のとおりである。

処分庁は、不開示とした理由として、法5条4号及び同条2号イに該当するとしたが、開示請求対象文書は同条4号及び同条2号イに該当しないため審査請求をした。

- (1) 不開示とした理由が他の開示請求と同一であることに関して、審査請求人は平成26年度と平成27年3月と4月に他の公文書であるが、「鉄道事業法17条に基づき国土交通省担当部局へ提出された運行計画変更届出書に添付された列車運行図表」を開示請求した。

・ 行政文書不開示決定通知書

国土交通大臣（平成26年6月24日付け国広情第76号）、関東運輸局長（平成26年6月24日付け関総総第72号）、四国運輸局長（平成26年6月24日付け四運総次第13号）

これらの請求に対する不開示理由は本件審査請求に係る処分での不開示理由と一言一句同じであり、それぞれの公文書毎に判断されたものでなく「列車運行図表」そのものに対して国土交通省鉄道局として統一した見解を持ち、それに基づき不開示及びその理由を決定したと考えられ

る。

このことから、公文書である列車運行図表は全て「運行図表には、列車毎に運行する行程が記載されており、それぞれの列車がどの時期にどの区間を走行しているか把握することができる情報が記載されている。当該情報は、通常公にはされない法人の内部管理情報に該当するものであって、当該情報を公にすることにより、犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命が危機にさらされることになりかねないことから、当該情報は法5条4号に規定する「犯罪の予防、その他の公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそれがある」情報に該当する。さらに、当該情報は、鉄道の運行管理に係るものであり、鉄道事業者が、鉄道利用者に対して鉄道輸送サービスを提供するうえでの、重要な内部管理情報といえる。当該情報が公にされることにより、鉄道の運行を妨げる犯罪行為等が発生した場合、鉄道事業者の正当な利益を害するおそれがあり、同条2号イにも該当することから、不開示とした。」という理由で不開示とされていることから、本件以外の審査請求にあっても同一内容の審査請求の理由を記すことを表明する。

(2) 列車運行図表と時刻表等について

処分庁は「列車運行図表は列車毎に運行する行程が記載されており、それぞれの列車がどの時刻にどの区間を走行しているか把握することができる情報が記載されている。」と説明している。審査請求人が補足すると、これらの情報は運行時刻を横軸の時間軸として縦軸を距離（主に駅地点）として線で結び図で表したものであり、運行図表を利用者、公衆へわかりやすくしたものが時刻表である。

「どの時刻にどの区間を走行している」という情報は具体的に何キロメートル付近を走行ということはわからず、駅間およその位置がわかるものである。

運行する行程や時刻は時刻表として鉄道事業者自らが、また鉄道事業を行っていない他サービス提供事業者を通じ公表されている。

紙の時刻表では掲載量に限界があり、始終着駅以外の発時刻、着時刻は主要駅のみ掲載されごく一部を除き発時刻のみ、着時刻のみが掲載されている。インターネット上では鉄道事業者自ら及び他の事業者から始終着駅、主要駅以外でも全列車、全駅の発車時刻、到着時刻が公表されている。

時刻表も「列車毎に運行する行程が記載されており、それぞれの列車がどの時刻にどの区間を走行しているか把握することができる情報」である。

さらに、公表されている始発駅の発車時刻、途中駅の到着時刻、発車時刻、終着駅の到着時刻を見れば、それぞれの列車がどの時刻にどの区

間を走行しているか把握することができるのである。

同時に、自ら運行図表の作成も可能で、作成公表している個人も多数存在する。

また鉄道事業者自ら列車運行図表の配布、販売、鉄道事業者が出版社へ資料提供し、鉄道事業法に基づき提出された列車運行図表と同じ物が掲載されている線区もある。

- (3) それぞれの列車がどの時刻にどの区間を走行しているか把握することができる情報について

現在、一部の鉄道事業者は、リアルタイムで列車の位置在線状況を公表している。

さらに、東京地下鉄株式会社では列車位置、遅延時間等に係る情報をオープンデータ化し、懸賞金をかけたコンテストを実施、オープンデータの提供は現在も実施されている。

また新幹線についても「のぞみ」号や「はやぶさ」号の列車名に続くに個別号数を入力すると入力時点での走行駅区間が表示されるサービスがJRグループの鉄道情報システム株式会社より提供されている。このサービスは遅延が発生している場合には、遅延状況に応じた遅れ時分区間が表示される。

- (4) 法5条4号に該当する情報として不開示を判断したことは合理性を欠いているものであり、本号に該当するには認められない。

法5条4号は以下のとおりである。

「法5条4号

公にすることにより、犯罪の予防、鎮圧又は捜査、公訴の維持、刑の執行その他の公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそれがあると行政機関の長が認めることにつき相当の理由がある情報」

と定められている。これは行政機関の長が認めることにつき相当の理由がある情報について不開示を認める。

上記(2)で述べたように、運行図表と全く同じ時刻が記載されている時刻表や途中の着発時刻、停車時間まで掲載されている情報が公表されていること、さらに配布や販売、不特定多数へ出版物を通じ販売されていること。

上記(3)で述べたとおり、「それぞれの列車がどの時刻にどの区間を走行しているか把握することができる情報」が公開されていることからすれば、これらの情報を図表化した列車運行図表を法5条4号に該当する情報とすることについては合理的な説明が必要になると考える。

これらのことから処分庁の説明する「犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命が危機にさらされることになりかねない」として「犯罪の予防、その他の公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそ

れがある」情報とは合理的説明も無く認められない。

さらに処分庁は「通常公にはされない法人の内部管理情報に該当するものであって、当該情報を公にすることにより、犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命が危機にさらされることになりかねない」として法5条4号に規定する「犯罪の予防、その他の公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそれがある情報に該当する」と説明しているが、上記(1)、(2)で述べた事実と運行図表を開示することにより「犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命が危機にさらされることになりかねない」という理由を考えると、相当な理由とすることは不開示とした判断に合理性を欠いているものであり、本号に該当するとは認められない。

また運行図表は、「通常公にはされない法人の内部管理情報に該当するもの」と説明するが、法に基づき提出された公文書である。

以上のことから、法5条4号には該当しないものである。

(5) 法5条2号イに該当しないことについて

列車運行図表は、運行時刻が図表で示された運行に必要な重要情報ではあるが、先に述べたように、運行図表から文字数字へ変換された時刻表が公開され、全列車の時刻が公開されている。

運行時刻を公開することにより、運行を妨げる犯罪行為が発生する恐れがあるのであれば、鉄道事業者の運行時刻の公開は非常にリスクがあり、鉄道利用者としても不利益を被るものであるが、リスクを踏まえて運行時刻を公開しているのではなく、当たり前のこととして公開しているのである。

鉄道事業の監督官庁である国土交通省からも運行時刻を非公開とするような指導はない。

運行図表以外でも時刻を公開しており、運行図表を開示することにより、運行を妨げる犯罪行為の誘発や鉄道事業者の正当な利益を害するおそれはない。

また鉄道事業者自ら列車運行図表の配布、販売、鉄道事業者が出版社等へ資料提供し、法に基づき提出された列車運行図表と同じ物が掲載されている事実もある。

これらのことを踏まえると、法5条2号イには該当する情報ではない。

(6) 結論

時刻等の詳細は、鉄道事業者自ら公開している情報であること。

鉄道事業法に基づき提出された時刻表や鉄道事業者が公にした列車運行図表と性質の異なる文書であったとしても全く同じ文書が公開されている事実もしくは掲載内容の時刻等の情報は同一であり、法5条4号に該当するとして不開示とした判断が合理性を欠き、法5条4号及び2号

イに該当しないことから全部開示を求めるものである。

第3 諮問庁の説明の要旨

1 理由説明書

(1) 原処分に対する諮問庁の考え方について

ア 列車運行図表は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）17条及び鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）35条1項の規定に基づき、鉄道事業者から国土交通省地方運輸局へ運行計画を届出する際に提出されるものである。

イ 列車運行図表には、定期に運行する列車の発着時刻が記載されており、その他に保守用列車や試験用列車等の臨時列車の運行に関する情報などが記載されていることから、当該図表は、時刻表にあるような各駅ごとの発車時刻及び到着時刻を単純に記載したのではなく、各列車の運行する行程の詳細な情報及び路線の保守に関する情報を含むものである。

よって、列車運行図表を公にすると、鉄道の運行に障害をもたらすような犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命が危機にさらされることになりかねず、法5条4号に規定する「犯罪の予防、その他の公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそれ」があることから、同号の規定により不開示とした原処分は妥当であると考ええる。

ウ 一方、本件対象文書であるA事業者及びB事業者の列車運行図表について、諮問庁から鉄道事業者に確認したところ、審査請求人の主張のとおり、当該図表を配布している事実が確認されたことから、当該図表に関する情報に関しては重要な内部管理情報とはいえない。

しかし、当該図表に関する情報を行政機関自らが公にすることは、上記イに述べたような犯罪行為を容易にし、旅客、乗務員及び一般公衆の人命の危機にさらされるおそれが助長される可能性があるということとは否定できないことから、当該図表に関する情報は、法5条4号に規定する不開示情報に該当するものと考ええる。

よって、当該図表について、法5条4号の規定により不開示としたことは妥当であると考ええる。

エ なお、審査請求人は、その他種々主張するが、いずれも上記判断を左右するものではない。

(2) 結論

以上のことから、諮問庁としては、本件対象文書について法5条4号の規定により不開示とした原処分は妥当であると考ええる。

2 補充理由説明書

列車運行図表は、縦軸に駅名や距離、横軸に時間を取った列車の運行計画を図表に表したものであり、複雑なグラフ状の線（筋）を引く専門職（い

わゆる「スジ屋」とも呼ばれる。)が列車運行図表を作成している。

列車運行図表の作成に当たっては、路線ごとの輸送需要や線路容量、車両の速度種別や運用効率、乗務員の運用等が勘案され、普通列車、特急列車、回送列車等の各列車の動きが最も効率的かつ安定的になるように、ノウハウを駆使し秒単位で計画されている。

各鉄道事業者は、秘匿すべきノウハウが漏れないようかなりの時間とコストを注ぎ自前のスジ屋を養成しているのが実態であり、そのような専門職のノウハウを駆使して作成された列車運行図表は、各鉄道事業者において経営上公にされない重要な内部管理情報であることは当然のことである。

また、鉄道事業者の判断によって列車運行図表の一部を市販資料として販売する、あるいは無料で配布する場合等があるとしても、それは、売上げにより収益を増やすため、あるいは、当該鉄道事業者のことをもっと広く国民に知ってもらうためのPRの一環のため等の目的のため、販売又は配布する時、タイミング、場所、部数等全てについて個々の鉄道事業者において戦略を立て、いわば経営戦略の一部として行っているのであるから、仮に、これを情報公開制度によって無料で何人に対しても開示することになれば、鉄道事業者のノウハウを晒してしまうことになるのみならず、資料販売の収益が消滅し、あるいは経営戦略の一部を失わせることになってしまう。

したがって、列車運行図表を開示すると、鉄道事業者の正当な利益を害するおそれがあることから、当該文書は法5条2号イに該当し、不開示とすべきものである。

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27年12月21日 諮問の受理
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受
- ③ 平成28年1月18日 審議
- ④ 同年4月11日 本件対象文書の見分及び審議
- ⑤ 同年5月30日 審議
- ⑥ 同年7月20日 審議
- ⑦ 同年8月15日 諮問庁から補充理由説明書を收受
- ⑧ 同年9月12日 審議

第5 審査会の判断の理由

1 本件開示請求について

本件開示請求は、別紙に掲げる文書1及び文書2(本件対象文書)の開示を求めるものであり、処分庁は、その全部を法5条2号イ及び4号に該当するとして不開示とする原処分を行った。

審査請求人は、本件対象文書は法5条2号イ及び4号のいずれにも該当しないとして原処分取消しを求めている。

これに対し、諮問庁は、理由説明書において、本件対象文書の不開示理由から法5条2号イを除き、同条4号により原処分は妥当であるとしていたが、補充理由説明書において、本件対象文書について、改めて同条2号イにも該当するとしている。

そこで、以下、本件対象文書の見分結果を踏まえ、本件対象文書の不開示情報該当性について検討する。

2 本件対象文書の不開示情報該当性について

(1) 本件対象文書は、いずれも縦軸を駅名及び距離、横軸を時間として列車の運行計画を線で表した列車運行図表であるところ、諮問庁は、列車運行図表の性質及びこれに記録された情報が法5条2号イに該当する理由について、補充理由説明書で以下のとおり補足説明する。

ア 列車運行図表は、縦軸に駅名や距離、横軸に時間を取った列車の運行計画を図表に表したものであり、複雑なグラフ状の線（筋）を引く専門職（いわゆる「スジ屋」とも呼ばれる。）が列車運行図表を作成している。

イ 列車運行図表の作成に当たっては、路線ごとの輸送需要や線路容量、車両の速度種別や運用効率、乗務員の運用等が勘案され、普通列車、特急列車、回送列車等の各列車の動きが最も効率的かつ安定的になるように、ノウハウを駆使し秒単位で計画されている。

ウ また、各鉄道事業者は、秘匿すべきノウハウが漏れないようかなりの時間とコストを注ぎ自前のスジ屋を養成しているのが実態であり、そのような専門職のノウハウを駆使して作成された列車運行図表は、各鉄道事業者において経営上公にされない重要な内部管理情報であることは当然のことである。

エ さらに、鉄道事業者の判断によって列車運行図表の一部を市販資料として販売する、あるいは無料で配布する場合があるとしても、それは、売上げにより収益を増やすため、当該鉄道事業者のこともっと広く国民に知ってもらうためのPRの一環のため等の目的のため、販売又は配布する時、タイミング、場所、部数等全てについて個々の鉄道事業者において戦略を立て、いわば経営戦略の一部として行っているのであるから、仮に、これを情報公開制度によって無料で何人に対しても開示することになれば、鉄道事業者のノウハウを晒してしまうことになるのみならず、資料販売の収益が消滅し、あるいは経営戦略の一部を失わせることになってしまう。

オ したがって、列車運行図表を開示すると、鉄道事業者の正当な利益を害するおそれがあることから、法5条2号イに該当する。

(2) 本件対象文書の内容からすると、本件対象文書は鉄道事業者のノウハウ、時間及びコストを駆使して作成された列車運行図表であり、その利用の形態や販売を含め、公開の是非についての判断は各鉄道事業者に委ねられるべきものであって、これを法により開示すると、鉄道事業者の資料販売の収益を消滅させ、あるいは、経営戦略の一部を失わせて、鉄道事業者の正当な利益を害するおそれがあるとする上記諮問庁の説明については、これを否定し難い。

したがって、本件対象文書は、法5条2号イに該当すると認められるので、同条4号について判断するまでもなく、不開示としたことは妥当である。

3 本件各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、その全部を法5条2号イ及び4号に該当するとして不開示とした各決定については、同条2号イに該当すると認められるので、同条4号について判断するまでもなく、いずれも妥当であると判断した。

(第5部会)

委員 南野 聡, 委員 椿 慎美, 委員 山田 洋

別紙

本件対象文書

文書 1

鉄道事業法 17 条に基づき九州運輸局に提出された最新の A 鉄道事業者に係る運行計画変更届出書に添付された列車運行図表

文書 2

B 鉄道事業者の平成 26 年 3 月及び平成 27 年 3 月ダイヤ改正に伴い、鉄道事業法 17 条に基づき九州運輸局に提出された B 鉄道事業者に係る運行計画変更届出書に添付された列車運行図表（提出された列車運行図表に他線区分が記載されている場合は他線区分も含む）