

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：平成29年1月16日（平成29年（行情）諮問第16号）

答申日：平成30年3月29日（平成29年度（行情）答申第553号）

事件名：特定の鉄道車両に係る鉄道事業法13条に基づく確認手続の文書の一部開示決定に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

別紙の1に掲げる文書（以下、特定鉄道車両Aに関するものを「請求文書1」、特定鉄道車両Bに関するものを「請求文書2」、特定鉄道車両Cに関するものを「請求文書3」、特定鉄道車両Dに関するものを「請求文書4」といい、併せて「本件請求文書」という。）の開示請求に対し、別紙の2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。）を特定し、その一部を不開示とし、請求文書2及び請求文書3を保有していないとして不開示とした各決定については、本件対象文書を特定したこと並びに請求文書2及び請求文書3を保有していないとして不開示としたことは、いずれも妥当である。

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、国土交通大臣（以下「国土交通大臣」、
「処分庁」又は「諮問庁」という。）が行った、平成28年5月31日付け国広情第84号及び同第87号による各一部開示決定（以下、順に「処分1」及び「処分4」という。）並びに同第85号及び同第86号による各不開示決定（以下「処分2」及び「処分3」といい、処分1及び処分4と併せて「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、おおむね以下のとおりである。

（1）原処分の取消し等について

原処分を取り消し、下記のアないシクに示すことを行うよう求める。

ア 「開示請求対象であって開示すべきであるにもかかわらず原処分にて不開示を決定した情報」について、開示決定措置をした上で、情報を開示すること。

イ 「開示請求対象であって、適正な不開示理由を示さぬままに原処分にて不開示を決定した情報」について、開示決定措置をした上で情報

を開示するか、あるいは「適正な不開示理由を示した不開示決定措置」をすること。

ウ 「開示請求対象であるにもかかわらず、開示・不開示決定等がされず未処分となっている情報」について、開示決定措置をした上で情報を開示するか、あるいは不開示決定措置をすること。

エ 開示・不開示決定措置は、法9条に基づき行うこと。

オ 国土交通大臣は、内閣府情報公開・個人情報保護審査会による答申「平成27年度（行情）答申第301号」にて開示すべきとされた情報について、「平成27年10月5日付国鉄安第40号」にて開示すると決定をしたが、それは行政不服審査法47条3項に基づく決定であり、法に基づく開示決定をしなかった。答申により開示すべきとされた情報について、行政不服審査法に基づく決定のみをし、法に基づく開示決定をしなかった国土交通大臣の行為は、法9条に保障された開示・不開示決定等をされかつその通知を受ける権利、行政不服審査法6条に保障された異議申立てをする権利、法18条に保障された旧審査会に諮問をされる権利、情報公開・個人情報保護審査会設置法6条に保障された審査会に調査審議をされる権利等を妨げる違法な行為であった。よって、本審査請求に係り行政不服審査法に基づく決定（裁決等を含む）をする際は、開示・不開示する旨の決定ではなく、「原処分を取り消す（原処分を取り消し、新たに法9条に基づく開示・不開示決定等をする）」旨の決定を行うこと。

なお、適正な手続の一例を示すと、行政不服審査法に基づく決定「平成27年7月27日付気総第119号」にて気象庁長官は、「平成27年度（行情）答申第217号」に沿って「原処分を取り消す」と判断し、新たに法9条に基づく開示決定をした上で情報を開示している。

カ 文書の開示事務について、巨大報道機関に対して行うものと同等の丁寧な開示事務を行うこと。

キ 原処分にて教示を行うことが必要だった事項について、適切な教示を行うこと。

ク 上記の他、下記にて求めることを行うこと。

(2) 処分1及び4について

ア 黒塗り不開示部分について

(ア) 「巨大報道機関に対するものと同等の丁寧な開示事務」について平成26年4月23日、特定報道機関はウェブサイトにて、動画及び文字情報により「認知症の人が徘徊するなどして起きた鉄道事故」について報道した。同報道で特定報道機関は、「鉄道会社が国に届け出た鉄道事故の報告書を情報公開請求して分析した」として

いた。

当該動画報道では、「運転事故等整理表（平成25年度）」との文書名が明確に読み取れる文書が映されており、その文書に「●●才の●●が」との記載があることが確認できる。やや不明瞭な記載部分を含めると、「●●才の●●が左側遮断棒を潜り危険地帯に侵入するのを発見。直ちに非常制動手配」と記載されていると推定される。また、当該動画報道では、「認知症の●●が自宅敷地」と記載されている部分も映されていた。

法に基づく情報公開請求においては、「踏切事故の被害者等の一般国民」の個人情報是不開示情報とされていることから特定報道機関に情報開示されたとは考え難いため、「●（黒丸）」の部分は、文書の開示を担当した国土交通省の組織が、不開示情報を一文字ずつ塗り潰したと推定される。当該動画報道に映されていた文書では、年齢の情報について「十桁の部分と一桁の部分」までを一文字ずつ分離して塗り潰すなど、極めて丁寧な開示事務が実施されている。法に基づく開示請求権は、巨大報道機関と一個人に対して同等に保証されているはずであるから、審査請求人の開示請求に係る文書についても、特定報道機関に対して実施しているものと同等の、不開示情報を一文字単位で不開示とする丁寧な開示事務を行うことを求める。

(イ) 開示を求めない部分について

黒塗り不開示部分のうち、「法人の従業員の氏名及び法人の印影」については開示を求めない。ただし、前述のとおり、黒塗り不開示とする際には、特定報道機関に対して実施しているものと同等の、不開示情報を一文字単位で不開示とする丁寧な開示事務を行うことを求める。

イ 開示文書の保有課について

処分1及び処分4において、開示文書の保有課が示されていなかった。また、開示文書の記載によっても、審査請求人は「文書の作成課（保有課とは異なる可能性がある）」を明確に特定することができなかった。開示文書の保有課を開示請求者が知ることができない状態は開示請求権が妨げられた状態であり、よって原処分を取り消し、保有課を明示した開示決定を行うことを求める。

(3) 処分4について

ア 並行決裁に係る文書について

(ア) 鉄道局不明課の取得作成等文書について

処分庁が処分4で開示した起案文書「平成14年4月22日付国道政第66号」は、道路局の何れか一つの課等又は複数以上の課等

(以下、第2において「道路局不明課」という。)が起案した文書と推定されるが、開示文書1枚目の「主務局等」の欄には「道路局(並行決裁)」, 2枚目の「合議局等」の欄には「鉄道局並行合議」と記載されている。

これにより、鉄道局の何れか一つの課等又は複数以上の課等(以下、第2及び第3において「鉄道局不明課」という。)も、特定鉄道事業者Dの特定鉄道車両Dに係る文書を取得し、開示された「国道政第66号」とは異なる、「鉄道局不明課独自の起案番号」を付した起案文書等を作成していたと考えられる。しかし、開示文書には、鉄道局不明課が取得作成等したと思われる文書が含まれていなかった。

鉄道局不明課が取得作成等した「鉄道事業法13条に基づく、特定鉄道車両Dの確認手続に係る文書」は、開示請求対象であって鉄道局不明課の起案簿等にて起案番号を確認し特定することが可能であると考えられる文書でありながら未処分となっており、よって当該文書の開示・不開示決定等を行うことを求める。

(イ) 鉄道局不明課の文書の廃棄に係る文書について

開示請求対象である「鉄道局不明課が取得作成等した特定鉄道車両Dの確認手続に係る文書」が既に廃棄されているならば、この廃棄に係る文書も開示請求対象である。よって当該文書の開示・不開示決定等を行うことを求める。

イ 付番受領事務がされていない開示文書について

下記に示す開示文書は、受付印が押印されていないが、本来は受付件名簿等により受付番号を付番し、文書に受付印の押印と受付番号の記入をする事務(以下、第2において「付番受領事務」という。))がされるべき文書である可能性がある。

これにより、開示された文書の外に「付番受領事務がされた文書」が存在し、当該文書が開示請求対象でありながら未処分となっている可能性が否定し得ない。よって、当該文書の開示・不開示決定等を行うことを求める。

仮定として、下記文書が処分庁に届き、付番受領事務がされる前に写しが作成され、道路局不明課に渡ったものには付番受領事務がされず処分4にて開示決定がされ、一方で鉄道局不明課に渡ったものには付番受領事務がされたが開示・不開示決定等がされていないという可能性が考えられる。

(ア) 開示文書6枚目の中部運輸局長から国土交通大臣への報告である、「平成14年5月1日付中運鉄運第30号」。国土交通省内の報告文書であるが、政令に基づく報告文書であるから、付番受領事務が

されていないのは「大変に」不自然である。

- (イ) 開示文書 2 1 枚目の特定鉄道事業者 D が愛知県知事を経由して国土交通大臣へ提出した車両設計認可申請書である「平成 13 年 10 月 4 日付 13 愛高技第 30 号」。経由した愛知県の受付印が押印されているが、省令に基づく、民間事業者から国土交通大臣に対する認可申請文書であるから、処分庁による付番受領事務がされていないのは「著しく」不自然である。

また、上記の認可申請書の副本として「同日付の同番号の文書」が特定鉄道事業者 D から中部運輸局長へ提出されており（開示文書 2 3 枚目）、当該文書には中部運輸局が受付印を押印し受付番号を記入していることから、開示文書 2 1 枚目の認可申請書に処分庁による付番受領事務がされていないのは大変に不自然である。

- ウ 「軌道法第 13 条の 2」に係る文書について

開示文書 4 枚目の「起案理由」には、「軌道法 13 条の 2 の規定に基づいて車両設計認可申請があったものである。」との記載があるが、審査請求人は「軌道法 13 条の 2」の存在を確認できなかった。

軌道法（平成 12 年 5 月 31 日法律第 91 号）ではなく軌道法施行規則（平成 13 年 8 月 31 日国土交通省令第 123 号）の 13 条の 2 であれば辻褄が合うことから、起案段階で発生し、処分庁自身が現在に至るまで気付いていない軽微な誤記載とも考えられるが、処分庁は開示請求に係る審査請求人との事務連絡を拒否しているため、当該記載が誤記載であるか否か、審査請求人は確認することができなかった。

このため、下記のとおり、開示請求対象でありながら未処分となっている文書が存在する可能性が否定し得ないため、当該文書の開示・不開示決定等を行うことを求める。

- (ア) 超法規的措置が実施された場合について

特定鉄道車両 D に係る手続は、軌道法 13 条の 2 という存在しない法律に基づき申請され、超法規的措置によって認可された。存在しない法律に基づく申請に対して超法規的措置により認可をする理由を記した文書が作成されたが、開示請求対象でありながら未処分となっている。

- (イ) 訂正文書等が作成されている場合について

「軌道法 13 条の 2」は誤りであり、「軌道法施行規則 13 条の 2」が正しい。処分庁は誤記載に気付いて訂正文書等を作成したが、開示請求対象でありながら未処分となっている。

- (4) 処分 2 及び処分 3 について

処分庁は、処分 2 及び処分 3 において、鉄道事業法 13 条に基づく特定鉄道車両 B 及び特定鉄道車両 C の確認手続に係る文書について、「当

該請求文書については、作成・取得されておらず、不存在のため。」との不開示理由を示している。

当該不開示理由は「鉄道事業法13条に基づく確認手続自体が存在しない」ことを意味するものと考えられるが、下記の理由により、当該確認手続が実施されていた可能性が否定し得ないため、これに係る文書の開示・不開示決定等を行うことを求める

ア 「鉄道車両としての法的要件を満たしていない実験装置」であるかどうかについて

特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、「子供を含む一般国民」や外国要人が乗車している状態で、時速500kmでの走行をした実績がある。

鉄道事業法13条に基づく確認手続をしておらず、鉄道車両としての要件を法的に満たしていない、それ自体は量産されるほどの技術的成熟度を有していない実験装置（特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、鉄道事業に供することが可能な程には技術的に成熟しておらず、量産される可能性が全く無い）に子供や外国要人を乗車させて時速500km以上で走行させる行為は、耐空証明を得ていない、テストパイロットによる試験飛行しか認められていない実験機（量産されるほどの技術的成熟度を有していない航空機）に子供や外国要人を搭乗させて飛行する行為と同等に危険な行為であり、非常識な行為であるから、特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、鉄道事業法13条に基づく確認手続をして鉄道車両としての法的要件を満たした上で、子供や外国要人を乗車させて時速500kmで走行していたという可能性が否定し得ない。

イ 運輸安全委員会の事故調査対象であるかどうかについて

運輸安全委員会による調査対象の鉄道事故は、運輸安全委員会設置法2条3項、運輸安全委員会設置法施行規則1条、鉄道事業法19条、鉄道事故等報告規則3条などに定められているが、特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cが鉄道車両としての要件を法的に満たしていない実験装置であるなら、運輸安全委員会による事故調査の対象とはならない可能性がある。つまり、特定鉄道車両B又は特定鉄道車両Cが時速500kmで走行中に事故を起こし、子供を含む乗車していた数十人が死亡したとしても、運輸安全委員会による鉄道事故調査が行われない可能性がある。

一般常識に照らすと、これは大変に不自然であり、特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、鉄道事業法13条に基づく確認手続をすることで鉄道車両としての法的要件を満たし、これにより運輸安全委員会による鉄道事故調査の対象となっているという可能性が否定し

得ない。

(本答申では添付資料は省略)

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、別紙の1に掲げる文書(本件請求文書)の開示を求めてなされたものである。

(2) 本件開示請求を受けて、処分庁は、請求文書1及び請求文書4に該当する文書として、別紙の2に掲げる文書1及び文書2(本件対象文書)を特定し、法5条1号、2号イ及び6号に該当する部分を不開示とする一部開示決定(処分1及び処分4)を行った。

併せて処分庁は、請求文書2及び請求文書3については、作成・取得しておらず不存在であるとして不開示決定(処分2及び処分3)を行った。

(3) これに対し、審査請求人は、原処分を取り消すべきとして諮問庁に対し、本件審査請求を提起した。

2 審査請求人の主張について

審査請求人の主張は、審査請求書によると、おおむね以下のとおりである。

(1) 並行決裁に係る文書について

文書2に含まれる起案文書(平成14年4月22日付け国道政第66号)は、道路局が起案した文書と推察されるが、起案文書1枚目の「主務局等」の欄には「道路局(並行決裁)」, 2枚目の「合議局等」の欄には「鉄道局並行合議」と記載されている。このことから、鉄道局不明課独自の起案番号を付した起案文書を作成している可能性がある。

(2) 請求文書2及び請求文書3が存在する可能性について

請求文書2及び請求文書3に記載されている特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、子供を含む一般国民や外国人が乗車している状態で、時速500kmでの走行をした実績があり、これは耐空証明を得ていない、テストパイロットによる試験飛行しか認められていない実験機に子供や外国人を搭乗させて飛行する行為と同等に危険な行為であることから、特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、鉄道事業法13条に基づく確認手続をして走行していた可能性がある。

3 鉄道事業法13条の確認手続について

鉄道事業法(昭和61年法律第92号)13条では、鉄道運送事業者は、車両を当該鉄道事業の用に供しようとするときは、その車両が鉄道営業法1条の国土交通省令で定める規程に適合することについて、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の確認を受けなければならない。また、その車両について、その構造又は装置を変更してこれを当該鉄道事業

の用に供しようとするときは、同項の規定の例により、国土交通大臣の確認を受けなければならないとしている。

4 原処分に対する諮問庁の考え方について

審査請求人の上記主張を踏まえ、以下、原処分の妥当性について検討する。

(1) 並行決裁に係る文書について

諮問庁として、処分庁に対し、文書2に含まれる起案文書の概要について確認したところ、処分庁は以下のとおり説明する。

当該起案文書は、特定鉄道事業者Dが、軌道法に基づき、処分庁に対し、車両設計の認可申請を行なったため、その認可を行うための起案文書である。当該起案文書は、軌道法に基づく認可であるため、従来から道路局が主務局となり、鉄道局に合議を行うという形態をとっていることから、起案者は道路局の担当者とし、起案番号は国道政第66号により起案したものである。

合議文書の承認の順序は、主務局の決裁又は承認を終えたものについて起案者が、合議する局の承認者等に送付し、決裁又は承認をすることとしているが、至急に処理する必要がある事案については、決裁又は承認を求める必要がある主務局等ごとに同起案番号で同文の文書を起案し、並行して決裁又は承認をすることとしている（国土交通省文書管理規則（平成13年訓令第2号）20条）。

決裁された起案文書は、道路局が主務局であることから、原紙は道路局で保存し、合議先である鉄道局は写しを保存していたものであり、審査請求人が主張する鉄道局不明課の起案番号を付した文書は存在しない。

諮問庁としても、上記処分庁の説明は是認でき、特段不自然・不合理な点も認められないことから、文書2を特定し、ありのままの状態が開示した処分1及び処分4は妥当であると考ええる。

(2) 請求文書2及び請求文書3が存在する可能性について

審査請求人は、試験走行であっても、鉄道事業法13条に基づく確認手続を行った可能性があるとして主張しているが、そもそも鉄道事業法では、「鉄道事業の用に供しようとするとき」に車両確認を行うこととされており、当該車両を使用して、鉄道事業者が営業運転を行わない限り、確認手続は、行わないものである。

特定鉄道車両B及び特定鉄道車両Cは、現時点で営業運転はしておらず、試験段階の車両であるため、鉄道事業法13条に基づく車両確認をしていないという処分庁の説明は是認でき、特段不自然・不合理な点も認められないことから、請求文書2及び請求文書3が存在しないとして不開示とした処分2及び処分3は妥当であると考ええる。

5 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、上記判断を左右するものではない。

6 結論

以上のことから、本件対象文書を特定の上、法5条1号、2号イ及び6号に該当する部分を不開示とする一部開示決定を行い、請求文書2及び請求文書3については、作成・取得しておらず不存在であるとして不開示決定とした原処分については、妥当と考える。

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1月16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30年3月5日 審議
- ④ 同月27日 審議

第5 審査会の判断の理由

1 本件審査請求について

本件開示請求は、本件請求文書の開示を求めるものであり、処分庁は、請求文書1及び請求文書4につき文書1及び文書2（本件対象文書）を特定し、その一部を法5条1号、2号イ及び6号柱書きに該当するとして不開示とする処分1及び処分4を行い、請求文書2及び請求文書3を保有していないとして不開示とする処分2及び処分3を行った。

審査請求人は、本件対象文書の外にも本件請求文書に該当する文書があるはずであり、また、請求文書2及び請求文書3についても保有している可能性があるとして、原処分の取消しを求めていると解される。

これに対し、諮問庁は、原処分は妥当であるとしていることから、以下、本件対象文書の特定の妥当性並びに請求文書2及び請求文書3の保有の有無について検討する。

2 本件対象文書の特定の妥当性について

(1) 審査請求人は、本件対象文書の特定の妥当性を争い、以下のとおり主張している。

ア 文書2の起案文書「平成14年4月22日付国道政第66号」は、道路局が起案した文書と推察されるが、合議局である鉄道局においても、独自の起案番号を付した起案文書等を作成していたと考えられるので、文書2の外に並行決裁に係る文書があるはずである。

イ 文書2のうち、6枚目の中部運輸局長から国土交通大臣への報告文書及び21枚目の特定鉄道事業者Dの車両設計認可申請書に国土交通省の受付印が押印されていないのは不自然であり、受付印が押印された文書が外にあるはずである。

ウ 文書2の起案文書の「起案理由」には、「軌道法13条の2の規定

に基づいて車両設計認可申請があったものである。」との記載があるが、軌道法13条の2の規定は存在しない。存在しない法律に基づき超法規的措置で認可されたのであれば、その理由を記した文書、軌道法と軌道法施行規則とを間違えた誤記載であれば、訂正文書がそれぞれ作成されて存在する可能性がある。

(2) 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、本件対象文書を特定した経緯及び審査請求人が上記(1)で主張する文書の保有の有無等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 請求文書1及び請求文書4は、特定鉄道車両A及び特定鉄道車両Dの確認手続に係る文書の開示を求めるものである。特定鉄道車両Aについては、平成18年度の「車両確認申請」の行政文書ファイルに特定鉄道車両Aの車両確認申請に係る起案文書(平成19年3月6日付け国鉄施第91号)一式(文書1)がつづられていたことから、これを請求文書1に該当する文書として特定した。特定鉄道車両Dについては、平成14年度の「車両設計認可及び特別設計許可申請」の行政文書ファイルに特定鉄道車両Dの車両設計認可に係る起案文書(平成14年4月22日付け国道政第66号)一式(文書2)がつづられていたことから、これを請求文書4に該当する文書として特定した。文書1及び文書2には、それぞれ起案文書の外、特定鉄道事業者A及び特定鉄道事業者Dから提出された申請書及びその添付図面等の全てが含まれており、特定漏れはない。

イ 特定鉄道車両Dについては、特定鉄道事業者Dから軌道法施行規則に基づく車両設計認可申請がされたため、道路局が主務局となり、鉄道局が合議局となって認可の決裁を行った。合議を要する場合は、まず、主務局において起案文書を作成し、主務局内の決裁を終えた後、合議局に送付し、合議局内の決裁をするという手続を採っている。文書2の起案文書についても、この手続に従い、主務局である道路局の担当者が起案者となり、道路局の起案番号である「国道政第66号」により作成し、道路局長までの決裁を終えた後、合議局の鉄道局に送付され、鉄道局長までの決裁を終えたものである。

ウ 審査請求人は、合議局である鉄道局においても、独自の起案番号を付した起案文書等を作成していたと考えられる旨主張している。

しかしながら、上記イのとおり、鉄道局は、道路局が作成した起案文書の決裁をしたにすぎず、鉄道局が独自に起案文書等を作成したことはない。

エ また、審査請求人は、文書2のうち、中部運輸局長から国土交通大臣への報告文書及び特定鉄道事業者Dの車両設計認可申請書に国土交通省の受付印が押印されていないのは不自然であり、受付印が押印さ

れた文書が外にあるはずである旨主張している。

しかしながら、上記各文書に受付印が押印されていない理由は不明であるが、受付印が押印された文書を別途作成又は取得したことはない。

オ 審査請求人が主張する文書 2 の起案文書の「起案理由」については、「軌道法 13 条の 2」と「軌道法施行規則 13 条の 2」とを間違えたものであるが、明らかな誤記載であるため、訂正文書等は作成していない。

カ 以上のとおり、審査請求人が上記（1）で主張する文書は、いずれも保有していない。念のため、事務室内の書架、机及び倉庫を探索したが、本件対象文書の外に請求文書 1 及び請求文書 4 に該当する文書は発見されなかった。

（3）審査請求人が上記（1）で主張する文書をいずれも保有しておらず、本件対象文書の外に請求文書 1 及び請求文書 4 に該当する文書を保有していない旨の上記（2）の諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点はなく、本件対象文書の外に請求文書 1 及び請求文書 4 の開示請求の対象として特定すべき文書の存在をうかがわせる事情も認められない。

したがって、国土交通省において、本件対象文書の外に請求文書 1 及び請求文書 4 の開示請求の対象として特定すべき文書を保有しているとは認められない。

3 請求文書 2 及び請求文書 3 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、請求文書 2 及び請求文書 3 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 鉄道事業法 13 条に基づく車両確認手続は、車両を「鉄道事業の用に供しようとするとき」に行うこととされている。「鉄道事業の用に供しようとするとき」とは、本線を走行させようとするときのことであり、ある区間を閉鎖して、他の列車又は車両をその区間に進入させないようにする線路閉鎖をした区間を走行させる場合は、車両確認手続を行っていない。

イ 特定鉄道車両 B 及び特定鉄道車両 C は、開示請求時点では、営業路線に接続されていない実験線を走行させるものであるから、車両確認手続は行っておらず、請求文書 2 及び請求文書 3 は保有していない。

（2）特定鉄道車両 B 及び特定鉄道車両 C については、車両確認手続を行っておらず、請求文書 2 及び請求文書 3 を保有していない旨の上記（1）の諮問庁の説明は是認できる。

したがって、国土交通省において、請求文書 2 及び請求文書 3 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 本件各決定の妥当性について

以上のことから、本件請求文書の開示請求に対し、本件対象文書を特定し、その一部を法5条1号、2号イ及び6号柱書きに該当するとして不開示とし、請求文書2及び請求文書3を保有していないとして不開示とした各決定については、国土交通省において、本件対象文書の外に請求文書1及び請求文書4の開示請求の対象として特定すべき文書並びに請求文書2及び請求文書3を保有しているとは認められないので、本件対象文書を特定したこと並びに請求文書2及び請求文書3を保有していないとして不開示としたことは、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 泉本小夜子, 委員 山本隆司

別紙

1 本件請求文書

「下記Aに示す鉄道車両に係る鉄道事業法第13条に基づく確認手続のうち、最初に行われたもの（以下、当該手続という）」を国土交通省が行ったのであれば下記Bの文書、地方運輸局が行ったのであれば下記Cの文書。

A

- (1) 特定鉄道車両A（開発したのは特定鉄道事業者Aであるが、当該手続は特定鉄道事業者Aではなく他の鉄道事業者により申請されている可能性がある。）
- (2) 特定鉄道車両B
- (3) 特定鉄道車両C
- (4) 特定鉄道車両D

B 当該手続に係る文書を国土交通省が現在も保有している場合は下記①の文書、既に廃棄しているのであれば下記②の文書。

- ① 「当該手続に係る文書」のうち、1枚目から200枚目。及び「当該手続に係る文書」を収めている行政文書ファイルについて、下記Dに示す文書。
- ② 「当該手続に係る文書」の廃棄に係る情報を記載した下記Fに示す文書について、紙媒体文書として保有している場合は1枚目から200枚目、及び「当該手続に係る文書の廃棄に係る情報」を記載したページ（ただし、1枚目から200枚目に当該ページが含まれない場合に限る）、及び下記Dに示す文書。紙媒体ではなく電磁的記録として保有している場合は下記Eに示す文書。

C 当該手続に係る文書を地方運輸局が現在も保有している場合は下記①の文書、既に廃棄しているのであれば下記②の文書。

- ① 「当該手続に係る文書」のうち、1枚目から200枚目。及び「当該手続に係る文書」を収めている行政文書ファイルについて、下記Dに示す文書。
- ② 「当該手続に係る文書」の廃棄に係る情報を記載した下記Fに示す文書について、紙媒体文書として保有している場合は1枚目から200枚目、及び「当該手続に係る文書の廃棄に係る情報」を記載したページ（ただし、1枚目から200枚目に当該ページが含まれない場合に限る）、及び下記Dに示す文書。紙媒体ではなく電磁的記録として保有している場合は下記Eに示す文書。

D 行政文書ファイルから「収められた行政文書」を除いた部分（ファイルに収められた文書の目録等）のうち、1枚目から10枚目。及び「行政文書ファイル管理簿に登載されている情報（ファイルの名称、分類、保存期限等）、及びその他の文書管理に係る情報」等が記載されているファイル

の表紙等のうち、1枚目から10枚目。

- E 個別ファイルとして保有しているならばそのファイル。個別ファイルではなく、データベース等としてサーバシステム上に情報を保有しているのなら、1つのファイルとして開示できる最大の範囲を出力したエクセル形式のファイル（ただし、出力可能範囲が複数の課等に及びほど広い場合は1つの課等を上限とする）。エクセル形式で出力できない場合はPDF形式。両形式とも出力できない場合は「一般的なWindows環境で閲覧可能であって、且つ出力可能なもののうち最も普及しているファイル形式」で出力したファイル。
- F 公文書等の管理に関する法律施行令の別表の33が「行政文書ファイル等の移管又は廃棄の状況が記録された帳簿」と示す文書。左記が存在しない場合は、公文書等の管理に関する法律が施行される以前に行政機関の保有する情報の公開に関する法律施行令の別表第2の3のトが「取得した文書の管理を行うための帳簿又は行政文書の廃棄若しくは移管の状況が記録された帳簿」として示していた文書。左記が存在しない場合は、行政文書ファイル管理簿。左記が存在しない場合は、その他の「文書の廃棄に係る情報」を記載した文書。

2 本件対象文書

- 文書1 特定鉄道事業者A特定鉄道車両Aの車両確認申請に係る起案文書一式
- 文書2 特定鉄道事業者D特定鉄道車両Dの車両設計認可に係る起案文書一式