

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：平成29年3月29日（平成29年（行情）諮問第111号）

答申日：平成30年4月25日（平成30年度（行情）答申第17号）

事件名：鉄道事業法12条に基づく特定の手續に関する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に掲げる請求文書1ないし請求文書3（以下、併せて「本件請求文書」という。）の開示請求に対し、請求文書1及び請求文書2を保有していないとして不開示とし、請求文書3につき別紙の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、開示した各決定については、請求文書1及び請求文書2を保有していないとして不開示としたこと並びに本件対象文書を特定したことは、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、近畿運輸局長（以下「処分庁」という。）が行った、平成28年5月16日付け近運総広第27号及び同第28号による不開示決定（以下、順に「処分1」及び「処分2」という。）並びに同月18日付け近運総広第29号による開示決定（以下「処分3」といい、処分1及び処分2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、下記のアないしキ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、開示決定をした上で情報を開示するか、あるいは不開示決定をすること。

エ 開示・不開示決定等は、法9条に基づき行うこと。

オ 国土交通大臣（以下「諮問庁」又は「国土交通大臣」という。）は、内閣府情報公開・個人情報保護審査会による「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をする権利、法18条に保障された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、適正な手続きの一例を示すと、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 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。

キ 上記の他、下記にて求めることを行うこと。

（2）処分1について

特定鉄道事業者Aの鉄道車両が運行する区間の運転保安設備をATS-S形からATS-SW形へ変更する際に行った、鉄道事業法12条に基づく手続（以下「変更手続」という。）について、処分庁（近畿運輸局長）は処分1にて「手続は平成2年頃のものと同様と推察され、文書の保存期間は10年であるから、既に廃棄され、不存在である」としている。しかし、下記の理由により変更手続に係る文書は開示請求時点で存在した可能性がある。

ア 「車上タイマー式速度照査機能の付加に係る手続の文書」について

（ア）ATS-S形とATS-SW形との関係について

国鉄時代のATS-S形は、ロング地上子と呼ばれる130kHz

z 地上子によって列車に発する警報（以下、第2において「ロング警報」という。）が発せられてから5秒以内に運転士が確認扱いをしない場合に、非常ブレーキを動作させ列車を停止させる機能（以下、第2において「ロング警報未確認時停止機能」という。）を有していた。しかしATS-S形には即時停止機能（5秒の猶予を与えず、直ちに列車を停止させる機能）がなかった。また、ロング警報未確認時停止機能は強制停止機能（列車を強制的に停止させる機能）ではないため、運転士が確認扱いをした上で停止現示冒進（赤信号無視）をした場合は列車を停止させることができない、危険なシステムであった。

特定鉄道事業者Bは、123kHz地上子によってATS-S形に「確認扱いの有無にかかわらず強制的に、かつ、5秒の猶予を与えず直ちに列車を停止させる機能（以下、第2において「絶対停止機能」という。）を付加する改良をしたATS-SN形を開発し、平成元年11月より使用を開始した。

ATS-SN形の特徴の一つは、ATS-S形への設備追加という形で設置可能なことであり、ロング警報に必要なロング地上子や信号機との配線などは、継続して使用することができた。

特定鉄道事業者Cは、ATS-SN形を基本としてATS車上子の常時発振周波数を105kHzから103kHzに変更したATS-ST形を開発し、平成2年12月より使用を開始した。

そして、ATS-ST形を基本として特定鉄道事業者Aが導入したものがATS-SW形であり、平成3年2月に使用開始された。

(イ) 特定鉄道事業者Cによる車上タイマー式速度照査機能の付加について

ATS-S形には、地上側に設置したタイマーにより速度照査を行い、速度超過の場合にはロング警報を発する機能があった。しかし、前述のとおりロング警報未確認時停止機能は強制停止機能ではないため、「運転士が確認扱いをした上で速度超過を継続した場合」は列車を停止させることができない、危険なシステムであった。また、時速60kmを超える高速の列車に対しては、速度照査ができなかったようである。この装置は、分岐器の一部に設置された。

特定鉄道事業者Cは、ATS-ST形に車両に搭載したタイマーと2基1対の108.5kHz地上子によって速度照査を行う機能（以下、第2において「車上タイマー式速度照査機能」という。）を付加する改良を実施した。車上タイマー式速度照査機能は絶対停止機能を有するものであり、かつ、時速130kmの高速列車でも速度照査が可能であることから、ATS-S形による速度照査機能

と比較して、安全性が大きく向上した機能であった。また、車上タイマー式速度照査機能は、分岐器だけでなく「速度制限のある曲線」における速度照査も可能なものであった。

(ウ) A T S - S W形への車上タイマー式速度照査機能の付加について

特定鉄道事業者Cが開発した車上タイマー式速度照査機能は、特定鉄道事業者AによってA T S - S W形にも導入された。平成17年4月25日に特定鉄道事業者Aの特定事故Aが発生するまでに、特定鉄道事業者Aは17か所の曲線でA T S - S W形の車上タイマー式速度照査機能による速度照査を実施していた。また、特定事故Aが発生して1年以内に同機能による曲線での速度照査地点を1274箇所まで増加させた。

(エ) A T S - S W形へ車上タイマー式速度照査機能が付加された時期について

特定鉄道事業者Cが実際に車上タイマー式速度照査機能の付加をする工事を実施したのは、平成6年度以降である。特定鉄道事業者Cの公式ウェブサイトには「平成6年度から平成10年度にかけて列車が設定された速度を超過して運転されていると、直ちに非常ブレーキを作動させる速度照査機能を付加し、安全性をより一層向上させています。」と記載されていた。

開発した特定鉄道事業者Cが使用を開始したのが平成6年度以降であることから、特定鉄道事業者AがA T S - S W形へ車上タイマー式速度照査機能を付加したのは平成6年度以降であると考えられる。

(オ) 特定鉄道事業者AによるA T S - S形での速度照査について

a 特定事故Bについて

特定日Aに発生した、特急が脱線した事故は、列車の速度が分岐器の制限速度を大きく超過したことが原因であった。特定事故Bは、鉄道事故に留まらず、国の政策や労働問題に少なからず影響を与えた社会的な事件であった。

b H形A T S (A T S - P形)の開発と整備について

特定事故Bの再発防止対策を迫られた国鉄は、トランスポンダ方式による速度照査機能を有するH形A T Sの開発を決断した。H形A T Sは、後にA T S - P形として普及した。

高い安全性を有するH形A T Sであったが、開発当時は極めて高価な装置であり、整備は極めて限定的であった。H形A T Sは特定事故Bの2年後の昭和61年に使用開始されたが、地上設備が設置されたのは特定駅のみで、車上装置が搭載された特定電車も16両に過ぎず、これにより辛うじて、特定駅構内に

においては、特定列車による停止現示冒進や速度超過を発生させないという事故防止対策が完成した。

c A T S - S 形による分岐器の速度照査について

特定事故 B の後も、H 形 A T S は殆んど普及しなかった。これにより分岐器での速度超過防止対策として、A T S - S 形による速度照査が継続したと考えられる。

平成 3 年 2 月には A T S - S W 形が導入されるが、その後も車上タイマー式速度照査機能が付加されるまで、A T S - S 形による速度照査が継続されたのではないかと審査請求人は推測する。理由は、車上タイマー式速度照査機能が付加される前に A T S - S 形による速度照査をやめてしまうと分岐器が全くの無防備となり、特定事故 B と同様の事故が再発した場合に、設置していた速度照査設備を取外して分岐器を全くの無防備としたことを世間から厳しく批判されるというリスクが容易に予想され、特定事故 B が社会事件化した経緯から、そのリスクを負うことを承知の上で特定鉄道事業者 A が分岐器での速度照査をやめる判断をしたとは考え難いからである。特定事故 A の際に安全対策について世間から強く批判された特定鉄道事業者 A であるが、既に設置してある運転保安設備を撤去するなどの安全性を低下させる行為は確認されておらず、特定路線 A についても事故以前から自主的に A T S - P 形の整備工事を進めるなど、安全性向上のための努力は行っていた。

上記のことから特定鉄道事業者 A では、分岐器での速度照査について、A T S - S W 形へ車上タイマー式速度照査機能を付加するまでは A T S - S 形による速度照査を継続し、機能付加された平成 6 年度以降に、A T S - S W 形による速度照査が開始されたと審査請求人は推測する。

(カ) 特定事故 A の発生当時に文書が存在した可能性について

仮に事実が上記の推測通りであるとするなら、分岐器の速度照査設備について平成 6 年度以降に A T S - S 形（地上タイマー式）から A T S - S W 形（車上タイマー式）へ変更する際に、鉄道事業法 12 条に基づく手続がされたという可能性が考えられる。

仮に平成 6 年度に手続がされたとする、当該手続に係る文書の保存期限は平成 17 年 3 月 31 日であり、特定事故 A が発生した平成 17 年 4 月 25 日の時点では、廃棄されていなかったと考えられる。

車上タイマー式速度照査機能は、事故現場の曲線に整備されていれば特定事故 A を防止できたと考えられるものであり、平成 17 年

4月25日の時点で、車上タイマー式速度照査機能に係る鉄道事業法12条に基づく手続の起案文書が存在したなら、特定事故Aに係る重要文書として廃棄されずに現在まで保有され続けている可能性が否定し得ない。その場合、当該文書が本来収められていた行政文書ファイルから別のファイルへ移された上で保存されている可能性がある。

イ 段階的な手続について

(ア) 機能や設備の追加に係る手続について

「ATS-SN形、ATS-ST形、ATS-SW形」はATS-S形の設備を全て置き換えるものではなく、ATS-S形へ設備を追加する形で設置されるものである。よって、車上タイマー式速度照査機能以外の機能や設備を追加する際にも、その度ごとに鉄道事業法12条に基づく手続がされた可能性があり、その手続には「平成3年度以降のATS-S形からATS-SW形への変更」に該当するものが存在する可能性がある。

(イ) 線区ごと等の手続について

ATS-S形は広範囲に設置された運転保安設備であり、特定鉄道事業者Aが全てのATS-S形を一挙にATS-SW形へ更新したとは考え難い。更新工事は「線区の全部又は一部区間ごと」に実施されたと考えられ、その度ごとに鉄道事業法12条に基づく手続がされた可能性があり、当該手続は平成3年度以降にも行われていた可能性がある。

また、後述のとおり、「平成7年3月に製造された事故列車7両目」にATS-S形対応車上装置が搭載していた事実から、平成7年3月の時点でATS-S形の線区が存在していたと考えられ、線区の全部又は一部区間ごとに、ATS-S形からATS-SW形へ変更する手続は平成7年3月以降にも行われていた可能性がある。

ウ 平成17年度以降の手続について

(ア) 平成17年にATS-S形が使用されていた事実について

特定事故Aが発生した当時、既に特定鉄道事業者AではATS-S形は使用されていないと報道された。しかし、特定事故Aの後もATS-S形車上装置しか搭載していない第三セクターの鉄道車両が特定鉄道事業者Aの鉄道路線で旅客輸送に使用されていた事例が確認されている。

ATS-SW形は車上装置と地上設備の双方が揃わないとATS-SW形として動作せず、地上側にATS-SW形が整備された鉄道路線で、ATS-S形車上装置しか搭載していない車両が走行した場合には、絶対停止機能及び車上タイマー式速度照査機能が作動

しない。このため、実際には報道に反し、特定事故Aの発生後も、特定鉄道事業者Aの鉄道路線で、ATS-S形が使用されていたことになる。

そうすると、第三セクターの鉄道車両だけでなく、特定鉄道事業者A自身の鉄道車両や地上設備についても、報道に反して事故後にATS-S形を使用し続けていた可能性があり、平成17年度以降にATS-S形からATS-SW形へ更新する手続をした可能性が否定し得ない。

(イ) 事故列車がATS-S形対応車上装置を搭載していた事実について

航空・鉄道事故調査委員会が作成した特定事故Aの報告書には、事故列車7両目の運転室に「ATS-S形」と赤字で記入されたプレートが掲げられている写真が掲載されており、当該プレートは車上装置がATS-S形に対応しており、ATS-S形の地上設備しか設置されていない鉄道路線でも走行することが可能であることを示している。

事故列車7両目の特定車両は平成7年3月に製造されており、当該製造時点に於いて、特定鉄道事業者AにはATS-S形の線区が存在していたと考えられる。

また、特定事故Aが発生した時点で当該プレートが掲示されていることから、平成17年4月25日の時点で、特定車両の運用が想定される直流電化区間にATS-S形線区が存在していた可能性があり、平成17年度以降にATS-S形からATS-SW形へ更新する手続をした可能性が否定し得ない。

(3) 処分2について

ア 不正な不開示理由について

処分2について、下記のとおり、提示された不開示理由が不十分なものであるから、取り消しされるべきである。

(ア) 「開示請求に係る手続」が行われた期間について

審査請求人は開示請求書にて、特定事故Aの発生後、事故現場のカーブ付近での速度超過を防止するために速度照査機能を追加する際に行った、鉄道事業法12条に基づく手続（以下「設置手続」という。）に係る文書（当該文書を廃棄しているのであれば廃棄に係る情報を記載した文書）の開示を求めた。

開示請求に係る手続がされた可能性があるのは、「特定事故Aの発生日の平成17年4月25日から、開示請求が受理された平成28年3月31日までの間」ということになる。

(イ) 処分庁が示した不開示理由について

処分庁は処分2にて、「当時は、曲線付近の速度超過を防止するための設備（以下、第2において「曲線速度照査設備」という。）を設置する際の手続が不要であったから、設置手続は存在しない」旨を不開示理由としている。処分庁は、平成17年4月25日から平成28年3月31日までの間のうち、「平成17年4月25日時点の手続が存在しない理由」を示しているだけであって、平成17年4月26日から平成28年3月31日までの間に設置手続が存在しない理由を示していない。

不開示とするためには、下記の2つの事情を不開示理由として提示する必要があると思われるが、処分庁はそのどちらも提示しておらず、処分庁が処分2で提示した不開示理由は、「平成17年4月25日から平成28年3月31日まで手続が存在せず文書が存在しない理由」としては不十分なものであり、よって不開示決定は違法なものである。

事情その1「平成17年4月26日から曲線速度照査設備の設置にあたり鉄道事業法12条に基づく手続をすることが義務化された日の前日までに、設置手続が存在しなかった事情」。

事情その2「曲線速度照査設備の設置にあたり鉄道事業法12条に基づく手続をすることが義務化された日から開示請求が受理された平成28年3月31日までの間に、設置手続が存在しなかった事情」。

イ 手続が存在する可能性について

下記のとおり、設置手続が存在した可能性があり、当該手続が行われているなら、これに係る文書は開示請求対象であるから、開示・不開示決定等がされるべきである。

(ア) 運転再開当時について

特定事故Aの発生当時、事故現場のカーブには曲線速度照査設備が設置されていなかったが、特定日Bに運転再開した際には、「ATS-SW形の曲線速度照査設備」と「ATS-P形の曲線速度照査設備」の双方が設置されていた。双方の設備は、平成17年4月25日から特定日Bの前日の間に整備されたと考えられる。

処分庁は、「当時は曲線速度照査設備の設置にあたって鉄道事業法12条に基づく手続は不要であった」かのように言うが（先述のとおり、厳密には処分庁は平成17年4月26日以降に手続がされなかった理由を何も示していない）、義務化されていないとしても手続を行うことを禁じられている訳ではなく、特定鉄道事業者Aが自主的に手続を行った可能性がある。

特に「ATS-P形の曲線速度照査設備」について、国土交通省

の公式ウェブサイトの「特定鉄道事業者Aの特定事故Aについて」という名称のウェブページには、「特定鉄道事業者Aが特定日Cに近畿運輸局によるATS-P型の機能検査に合格した旨」が記載されており、当該機能検査は、「鉄道事業法12条3項に基づいて特定鉄道事業者Aが行った検査申請」に基づいて近畿運輸局が実施したものである可能性がある。

(イ) 運転再開後から現在までについて

技術は日々進歩するものであって、運転保安設備についても、移動閉塞システムを採用したATACSが平成23年に実用化しており、ATS-P形は既に最新のシステムではない。

特定路線Aも、事故現場のカーブにATS-P形とATS-SW形の曲線速度照査設備を設置して運転を再開してから11年が経過しており、この11年の間に、設備の老朽化対策、あるいは更なる安全性向上等を目的として、新型の曲線速度照査設備（新型のATS-SW形曲線速度照査設備、又は新型のATS-P形曲線速度照査設備、又はATS-P形より新しい運転保安システムによる曲線速度照査設備等）による旧来の設備の更新や、あるいは設備の追加等が行われた可能性がある。

仮に、曲線速度照査設備の設置にあたり鉄道事業法12条に基づく手続をすることが義務化された日より開示請求が受理された平成28年3月31日までの間に、新型の曲線速度照査設備による設備更新や設備の追加等が実施されているとすれば、設置手続が行われたと考えられる。

(4) 処分3について

ア 審査請求に係る教示について

処分庁は処分3にて、審査請求をすることができる旨を教示しなかった。これは行政不服審査法82条1項に反する違法行為であるから、処分3を取り消し、必要な事項について適切な教示をした開示・不開示決定等を改めて行うべきである。

イ 処分庁開示廃棄起案文書が開示請求対象ではない可能性について

(ア) 開示請求した文書について

審査請求人は開示請求書にて、特定事故Aの事故現場の曲線の曲率を変更して急カーブとする際に行った、鉄道事業法12条に基づく手続に係る文書（以下「急カーブ化手続文書」という。）、あるいは急カーブ化手続文書を廃棄しているのであれば、廃棄に係る情報を記載した文書（以下、第2において「急カーブ化手続文書廃棄記録」という。）を開示することを求めた。

(イ) 処分庁が開示決定した文書について

開示請求に対し、処分庁は行政文書「文書管理規則に基づく保存期限経過文書の廃棄について」に係る起案文書（以下、第2において「処分庁開示廃棄起案文書」という。）及び処分庁開示廃棄起案文書を収めていたと推定される行政文書ファイル「事務関係（庶務に関するもの）H22年度」のファイル背表紙と目次を開示決定した。

処分庁開示廃棄起案文書には、平成22年10月21日付で決裁された、処分庁鉄道部技術課の廃棄文書のリスト（以下「平成22年度技術課廃棄文書リスト」という。）が含まれていた。

(ウ) 開示請求対象であることを確認できないことについて

下記の理由により、審査請求人は、開示決定された文書（処分庁開示廃棄起案文書）が開示請求対象文書（急カーブ化手続文書廃棄記録）であることを確認できなかった。

a 文書名とファイル名が明らかにされなかったことについて

処分庁は処分3にて、急カーブ化手続文書の名称、及び「急カーブ化手続文書を収めていた行政文書ファイル」の名称を明らかにしなかった。平成22年度技術課廃棄文書リストに登載されているのは行政文書ファイルの名称であるが、処分庁がファイルの名称を明らかにしなかったため当該リストに「急カーブ化手続文書を収めていた行政文書ファイル」が登載されているのか否か、確認できなかった。

b 不適切な文書管理について

仮に処分庁が「急カーブ化手続文書を収めていた行政文書ファイル」の名称を明らかにしていたとしても、不適切な文書管理により、開示決定された文書が開示請求対象文書であることを確認できなかった可能性がある。

適切な文書管理がされていれば、行政文書ファイルの名称は重複しないはずであるが、平成22年度技術課廃棄文書リストには、小分類が安全確保の「昭和50年工事施行認可申請」、「平成11年受付件名簿」、「平成13年受付件名簿」、「平成9年事務連絡」という名称のファイルがそれぞれ6件ずつ登載されており、特に「昭和50年工事施行認可申請」は、小分類が電気係と土木係のものを併せると、全く同じ名称のファイルが全部で12件も登載されている。他にも、全く同じ名称のファイルが複数以上登載されている事例が多数存在する。

また、各年度ごとに毎年作成する行政文書ファイルについて、通常は各年度に1年度分ずつファイルを廃棄すべきところ、「工事施行認可申請」については昭和46年度から54年度までの9

か年度分、「特定化学物質（PCB）」については平成2年度から10年度までの9か年度分、「車両の設計等認可」については平成2年度から9年度までの8か年度分、「特別構造申請書」については平成3年度から9年度までの7か年度分を一挙に廃棄しており、平成23年4月1日に公文書等の管理に関する法律が施行されるのを目前に、それまで不適切に管理していた大量の文書を慌てて処分した様子が見られる。

c 教示や事務連絡の拒否について

処分庁は審査請求人に対し、事前教示の求め（開示決定に先立つ、開示請求対象文書の特定のための情報の提供の求め）や、開示請求後の文書の特定（文書の絞り込み）のための事務連絡等を拒否しており、正常な事務連絡ができない状態にある。これにより審査請求人は、「急カーブ手続文書を収めていた行政文書ファイル」の名称を処分庁に問い合わせ、当該ファイルが平成22年度技術課廃棄文書リストに掲載されているか否かを照合し、処分庁開示廃棄案起文書が開示請求対象文書（急カーブ化手続文書廃棄記録）であるか否かを確認することができなかった。

(エ) 他に開示請求対象文書が存在する可能性について

上記のとおり審査請求人は、処分庁開示廃棄起案文書が開示請求対象文書（急カーブ化手続文書廃棄記録）であるか否かを確認することができなかった。よって、処分庁が処分3にて開示決定した文書の他に、開示請求対象である急カーブ化手続文書廃棄記録が存在する可能性が否定し得ないため、これの存否を再確認し、存在するならば開示・不開示決定等を行うことを求める。

ウ 急カーブ化手続文書が存在する可能性について

下記の理由により、急カーブ化手続文書は開示請求時点で存在した可能性があるため、これの存否を再確認し、存在するならば開示・不開示決定等を行うことを求める。

(ア) 廃棄された事実が確認できないことについて

既述のとおり、急カーブ化手続文書を収めていた行政文書ファイルの名称を処分庁が明らかにしなかったため、当該ファイルが平成22年度技術課廃棄文書リストに登録されているのか否か確認できなかった。このことは、処分庁開示廃棄起案文書によっては、急カーブ化手続文書が廃棄されたことが証明されていないことを意味するものであるから、現在も急カーブ化手続文書が存在する可能性が否定し得ないこととなる。

(イ) 特定事故Aに係る重要文書であることについて

急カーブ化手続文書は、特定事故Aの事故現場の急カーブが、ど

のような行政手続を経て形成されたかを示す重要な文書であるから、特定事故 A に係る重要な文書として廃棄されずに現在まで保有され続けている可能性がある。

特に、事故現場の急カーブの形成の直接の原因となる「特定路線 A と特定路線 B との直通化事業」に「特定鉄道事業者 A の安全対策の最高責任者」として係わった特定人に対する刑事裁判の最中である平成 22 年 10 月 21 日に、急カーブ化手続文書の廃棄が決裁されたとは到底信じ難い。

急カーブ化手続文書は、急カーブの形成に特定人が係わったことを示す証拠の一つであった可能性があり、急カーブ化手続文書が本来収められていたファイルが廃棄されている場合でも、保有し続けるべき重要文書として他の行政文書ファイルへ移された上で保存されている可能性が否定し得ない。

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 に掲げる文書の開示を求めてされたものである。
- (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 2 について不存在を理由とする不開示決定（処分 1 及び処分 2）を行い、併せて請求文書 3 に該当する文書として別紙の 2 に掲げる文書（本件対象文書）を特定し、その全部を開示する決定（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) 変更手続について

処分庁は、処分 1 にて変更手続は平成 2 年ごろと推察され、この変更手続の文書は、保存期間が 10 年を経過し廃棄済みとの理由で不開示としているが、変更手続は平成 2 年以降にも実施された可能性がある。

(2) 不正な不開示理由について

処分庁は、処分 2 にて、特定路線事故の発生後、事故現場のカーブ付近での設置手続に係る文書は、特定路線事故が発生した日（以下、第 3 において「事故発生日」という。）当時は、設置手続が不要であったことから、当該文書は存在しないとして不開示とした。

しかしながら、審査請求人が請求した文書は、事故発生日から開示請求が受理された平成 28 年 3 月 31 日までの間であるため、事故発生日時点の手続が存在しない理由しか記載しない処分庁の不開示決定は違法

なものであり、事故発生日以降から平成28年3月31日までの間に設置手続が行われた可能性がある。

(3) 本件対象文書が開示請求対象ではない可能性について

本件対象文書は、請求文書3B①の「特定鉄道事業者Aの急カーブ化手続文書」を廃棄したため、請求文書3B②に該当する文書として、本件対象文書を開示したものと考えられる。

本件対象文書には、平成22年度技術課廃棄文書リストが含まれているが、処分庁は、急カーブ化手続文書の名称等を明らかにしていないため、本件対象文書に、急カーブ化手続文書が掲載されているのか否か、確認できなかった。よって、処分庁は、本件対象文書以外に廃棄に係る情報を記載した文書が存在する可能性が否定し得ないため、これの開示を求める。

3 鉄道事業法12条の手続について

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）12条では、鉄道事業者は、10条1項又は11条1項の検査に合格した後において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) 変更手続について

諮問庁として、処分庁に対し、処分1が文書不存在により、不開示となった経緯等を確認したところ、処分庁は以下のとおり説明する。

本件開示請求を受け、変更手続について確認したところ、航空・鉄道事故調査委員会（当時）による特定鉄道事業者Aの特定路線事故の鉄道事故調査報告書（特定日公表）において、「平成3年2月からSW地上装置が順次使用開始され」という記述を確認することができた。一般的な手続及び工事期間を考慮すると、変更手続は、平成2年頃に行なわれたことが推察でき、当時作成・取得しているならば、当該文書の保存期間は通常10年としていることから、既に廃棄されていたものと推察することができ、これ以外に変更手続に関する文書は確認できなかったことから、変更手続に関する文書は不存在であると結論を出した。

念のため、事務室内の書架、机及び倉庫の探索を行ったところ、変更手続の文書は発見できず、また、特定鉄道事業者Aにも確認したが、上記以外に変更手続を実施していないとの報告を受けている。

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、文書不存在により不開示とした処分1は妥当であると考えられる。

(2) 不正な不開示理由について

諮問庁として、処分庁に対し、処分2を不開示とした経緯等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。

自動列車停止装置（ATS）に関しては、「新設」又は「作用の変更」時は手続が必要となる（鉄道事業法施行規則別表第五の二）が、その設置位置及び構造寸法や常置信号機及び線路の条件（曲線含む）の変更については、手続が不要となっているため、設置手続に関する文書はそもそも存在しない。

処分2の不開示理由で「平成17年4月25日当時」と記載したことは、事務的な誤りであると考えられ、本来であれば「平成17年4月25日以降」と記載すべきであったと考える。しかしながら、記載理由に若干の誤りがあったものの、それだけを理由として、平成17年4月25日以降も、設置手続を行った可能性があるとの審査請求人の主張は認められない。

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ず、不開示理由の記載部分に若干の誤りはあったものの、文書不存在により不開示とした処分2は妥当であると考ええる。

(3) 本件対象文書が開示請求対象ではない可能性について

処分3について、審査請求人は、処分庁が急カーブ化手続文書の名称等を明らかにしていないため、本件対象文書に、急カーブ化手続文書が掲載されているのか否か、確認できなかつたと主張していることから、諮問庁として、処分庁に対し、本件対象文書を特定した経緯等を確認したところ、処分庁は以下のとおり説明する。

ア 本件開示請求を受け、急カーブ化手続の有無について、特定鉄道事業者Aに聞き取りを行う等の確認作業を実施したところ、平成3年頃に行われた手続であることが確認できた。急カーブ化手続文書は、上記(1)で説明した変更手続と同様に保存期間は10年であったと考えられ、平成3年に作成・取得しているならば、保存期限は平成14年3月31日であり、既に保存期間が経過し、廃棄されており不存在のため、行政文書の名称は判明できなかつたものである。

念のため、本件審査請求を受け、事務室内の書架、机及び倉庫の探索を行ったところ、急カーブ化手続文書に該当する文書は発見できなかった。

イ 次に急カーブ化手続文書が廃棄されたことにより、請求文書3B②に該当する文書の特定作業を行ったところ、本件対象文書を確認することができた。本件対象文書は、急カーブ化手続文書を作成・取得したと考えられる鉄道部技術課の行政文書ファイルの廃棄を記録した目録の一式であり、目録には平成13年度末から平成21年度末に保存

期間が満了となった行政文書ファイルが記録されており、急カーブ化
手続文書に該当する行政文書が収められていたと考えられる行政文書
ファイル「平成3年鉄道施設変更・工事計画変更認可」が確認できた
ため、本件対象文書を特定し、開示したものである。

念のため、本件審査請求を受け、事務室内の書架、机及び倉庫の
探索を行ったところ、請求文書3B②に該当する文書は、これ以外
に発見できなかった。

処分庁の上記説明を受け、諮問庁としては、次のとおり考える。

急カーブ化手続文書に該当する行政文書は、保存期間満了により既
に廃棄されており、正式な行政文書の名称は判明できなかったが、
文書廃棄により不存在であるため、本件対象文書を特定し、開示し
たことは、審査請求人の請求内容を十分に反映させたものであり、
特段不自然・不合理な点は認められず、審査請求人の主張は認めら
れない。

一方で、急カーブ化手続文書が実際に存在し、保存期間満了により
廃棄したため不存在であるならば、その不開示理由を記載した上で
開示決定を行うことが適切な処分であったと考えられる。

しかしながら、処分庁は、請求内容を十分に反映した上で、本件対
象文書を特定し、これ以外に該当する文書は存在しないとしており、
また、急カーブ化手続文書の名称は判明しなかったとしていること
から、改めて開示決定を行ったとしても、審査請求人に与える利益
はなく、結論において妥当であったと考える。

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、処分1及び処分2については妥当であると考えるが、
処分3については、急カーブ化手続文書の不開示理由等を明らかにし開示
決定すべきであったと考えるが、本件対象文書を特定し既に開示しており、
これ以外に該当する文書は存在しないとしており、また、急カーブ化手続
文書の名称は判明しなかったとしていることから、改めて開示決定を行う
意味はなく、結論において妥当であったと考える。

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3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 平成30年3月5日 | 審議 |
| ④ 同年4月23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、別紙の1に掲げる請求文書1ないし請求文書3（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2につき、これを保有していないとして不開示とする決定（処分1及び処分2）を行い、請求文書3につき、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、その全部を開示する決定（処分3）を行った。

審査請求人は、近畿運輸局において請求文書1及び請求文書2を保有しているはずであり、また、本件対象文書の外に請求文書3に該当する文書を保有しているはずで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、請求文書1及び請求文書2の保有の有無並びに本件対象文書の特定の妥当性について検討する。

2 請求文書1及び請求文書2の保有の有無について

(1) 請求文書1について

ア 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、請求文書1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) 請求文書1は、特定鉄道事業者Aが運転保安設備をATS-S形からATS-SW形へ変更する際に行った鉄道事業法12条に基づく手続（変更手続）に係る文書の開示を求めるものである。

(イ) 請求文書1の開示請求を受けて、処分庁において変更手続の時期等を調べたところ、航空・鉄道事故調査委員会（当時）による特定鉄道事業者Aの特定事故Aの鉄道事故調査報告書（特定日公表）に「平成3年2月からSW地上装置が順次使用開始され」という記述があることを確認した。

(ウ) ATS-SW型の使用開始が平成3年2月であれば、一般的な手続及び工事期間を考慮すると、変更手続は、平成2年頃に行われたものと推察されるので、その当時、変更手続に係る文書を作成・取得したものと考え、処分庁において事務室内の書架、机及び倉庫を探索したが、変更手続に係る文書を発見できなかった。当該文書の保存期間は通常10年としていることから、発見できないのは、既に廃棄されたことによるものと推察されたので、処分庁は、請求文書1は既に廃棄され、不存在であるとして不開示決定を行ったものである。

(エ) 本件審査請求を受け、処分庁において、改めて事務室内の書架、机及び倉庫を探索したが、請求文書1に該当する文書は発見されず、また、処分庁が特定鉄道事業者Aに確認した結果、平成2年頃以外に変更手続を実施していないとの報告を受けている。

- (オ) 以上のことから、近畿運輸局において請求文書1を保有しておらず、諮問庁としても、文書不存在により不開示とした処分1は妥当であると考えます。
- イ 請求文書1を保有していないとする上記アの諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点はなく、これを覆すに足る事情も認められない。
したがって、近畿運輸局において請求文書1を保有しているとは認められない。
- (2) 請求文書2について
- ア 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、請求文書2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) 請求文書2は、特定事故A発生後、事故現場のカーブ付近での速度超過を防止するために速度照査機能を追加する際に行った鉄道事業法12条に基づく手続（設置手続）に係る文書の開示を求めるものである。
- (イ) 自動列車停止装置（ATS）の変更については、運転保安設備のうち信号保安設備の変更に該当し、鉄道事業法12条1項により変更の認可申請をしなければならないが、特定鉄道事業者Aは、同法14条1項の認定を受けた一般鉄道認定事業者であるから、同条2項及び鉄道事業法施行規則27条により、鉄道事業法12条1項の認可申請に際し、簡略化された手続によることができる。簡略化された手続では、認可を受けなければならない変更を鉄道事業法施行規則別表第五の二に掲げる「自動列車停止装置、自動列車制御装置又は自動列車運転装置の地上設備に係る次に掲げる変更（1）新設、（2）種類又は作用の変更」に限定しており、ATSの変更であっても、新設、種類又は作用の変更に該当しないものは、認可を受ける必要はない。
- (ウ) 特定事故A発生後、事故現場のカーブ付近での速度超過を防止するため速度照査機能を追加する措置を採ったが、ATSの地上設備を増設したものであるから、新設、種類又は作用の変更ではなく、手続対象ではなかった。したがって、特定事故Aの発生後、特定鉄道事業者Aが事故現場で速度照査機能を追加する際に設置手続を行う必要はなく、設置手続に係る文書はそもそも存在しない。
- (エ) 設置手続に係る文書が存在しないので、当然のことながら、その廃棄に係る情報を記載した文書も存在せず、近畿運輸局において請求文書2を保有していない。
- イ 請求文書2を保有していないとする上記アの諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点はなく、これを覆すに足る事情も認められない。
したがって、近畿運輸局において請求文書2を保有しているとは認め

められない。

3 本件対象文書の特定の妥当性について

- (1) 請求文書3は、特定事故Aの事故現場の曲線を変更して急カーブとする際に行った鉄道事業法12条に基づく手続（急カーブ化手続）に係る文書を保有している場合は、急カーブ化手続文書、既に廃棄した場合は廃棄に係る情報を記載した文書の開示を求めるものであり、処分庁は、廃棄に係る情報を記載した文書に該当するものとして別紙の2に掲げる文書1及び文書2（本件対象文書）を特定した。

文書1は、平成22年10月21日に決裁された「文書管理規則に基づく保存期限経過文書の廃棄について」に係る起案文書であり、平成22年に鉄道局技術課で廃棄した行政文書ファイルのリストが記載されている。文書2は、文書1がつづられていた行政文書ファイル「事務関係（庶務に関するもの）H22年度」の背表紙及び目次である。

- (2) 審査請求人は、処分庁が急カーブ化手続文書の正式名称及び同文書がつづられた行政文書ファイルの名称を明らかにしていないので、文書1に急カーブ化手続文書がつづられた行政文書ファイルが登載されているのか否か確認できず、文書1以外に廃棄に係る情報を記載した文書が存在する可能性があり、また、廃棄の事実が確認できないことから、急カーブ化手続文書が存在する可能性がある旨主張している。
- (3) そこで、当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、急カーブ化手続文書の保有の有無及び本件対象文書の特定の経緯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 本件開示請求を受け、処分庁において、急カーブ化手続の有無について特定鉄道事業者Aに聞き取り調査したところ、平成3年頃に行われたことが確認できたことから、その当時急カーブ化手続文書を作成・取得したものと考え、処分庁において事務室内の書架、机及び倉庫を探索したが、該当する文書を発見できなかった。急カーブ化手続文書の保存期間は10年であり、平成3年に作成・取得すれば、保存期限は平成14年3月31日であるから、急カーブ化手続文書を発見できないのは、既に廃棄されたことによるものと推察されたので、処分庁において、請求文書3の対象として廃棄の情報を記載した文書を特定することとしたものである。

イ 急カーブ化手続文書を発見できなかったため、行政文書の正式名称は判明しなかったが、鉄道事業法12条の鉄道施設の変更に関する文書であるから、鉄道局技術課が保管する行政文書ファイルにつづられた上で廃棄されたものと推察された。そこで、鉄道局技術課の文書廃棄に関する文書を調査したところ、文書1の廃棄文書のリストの中に行政文書ファイル「平成3年鉄道施設変更・工事計画変更認可」を確

認できた。

そのため、処分庁は、急カーブ化手続文書は、平成3年に作成・取得され、行政文書ファイル「平成3年鉄道施設変更・工事計画変更認可」につづられた上、文書1による決裁を受けて廃棄されたものと判断し、文書1を急カーブ化手続文書の廃棄に係る情報が記載された文書に該当するものとして、文書2と共に特定したものである。

ウ 本件審査請求を受け、処分庁において、再度、特定鉄道事業者Aに急カーブ化手続の時期等を問い合わせたところ、平成3年11月頃に認可されており、平成3年に急カーブ化手続文書を作成・取得したことを改めて確認できた。

また、処分庁において、再度、事務室内の書架、机及び倉庫を探索したが、急カーブ化手続文書に該当する文書の存在は確認できず、本件対象文書の外に請求文書3に該当する文書を発見することはできなかった。

エ 以上のことから、諮問庁としても、近畿運輸局において急カーブ化手続文書を保有しておらず、請求文書3に該当するものとして本件対象文書を特定したことは妥当と考える。

(4) 近畿運輸局において急カーブ化手続文書を保有しておらず、本件対象文書の外に請求文書3に該当する文書を保有していない旨の上記(3)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3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、近畿運輸局において、本件対象文書の外に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。

4 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。

5 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、請求文書1及び請求文書2を保有していないとして不開示とし、請求文書3につき本件対象文書を特定し開示した各決定については、近畿運輸局において請求文書1及び請求文書2を保有しているとは認められず、また、本件対象文書の外に請求文書3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ので、請求文書1及び請求文書2を保有していないとして不開示としたこと並びに本件対象文書を特定したことは、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

請求文書1（処分1関係）

下記Aに示す手続に係る，下記Bの文書。

- A 「特定鉄道事業者Aの鉄道車両が運行する区間」の運転保安設備をATS-S形からATS-SW形へ変更する際に行った，鉄道事業法12条（旧法であって同様のものを含む。）に基づく手続であって，起案文書等の記録が残っているもののうち，最も古い手続（以下「特定手続1」という。）。「特定鉄道事業者Aの鉄道車両が運行する区間」には，「旅客輸送や貨物輸送等に供さない，車両基地等の事業用の区間」及び「他の鉄道事業者の鉄道路線であって，特定鉄道事業者Aの鉄道車両が運行する区間」を含む。
- B 特定手続1に係る文書（鉄道事業者より提出された文書及びこれに係り近畿運輸局が作成した起案文書等の文書）のうち，1枚目から200枚目。及び特定手続1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Cに示す文書。
- C 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録されている情報（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。

請求文書2（処分2関係）

下記Aに示す手続に係る，下記Bの文書。

- A 平成17年4月25日に特定鉄道事業者Aの特定路線Aで発生した列車脱線事故の発生後，事故現場のカーブ付近での速度超過を防止するために速度照査機能を追加する際に行った，鉄道事業法12条（旧法であって同様のものを含む。）に基づく手続（以下「特定手続2」という。）。
- B 特定手続2に係る文書を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 特定手続2に係る文書（鉄道事業者より提出された文書及びこれに係り近畿運輸局が作成した起案文書等の文書）のうち1枚目から200枚目。及び特定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Cに示す文書。
- ② 特定手続2に係る文書の廃棄に係る情報を記載した下記E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「特定手続2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C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Dに示す文書。

- C 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。
- D 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ぶほど広い場合は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。両形式ともに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、かつ、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。
- E 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。

請求文書3（処分3関係）

下記Aに示す手続に係る、下記Bの文書。

- A 平成17年4月25日に特定鉄道事業者Aの特定路線Aで発生した列車脱線事故の事故現場の曲線について、曲率を変更して急カーブとする際に行った、鉄道事業法12条（旧法であって同様のものを含む。）に基づく手続（以下「特定手続3」という。）。平成9年の特定路線Bの開業に伴う、特定路線Aと特定路線Bとの直通運転のための線路等設備の変更に係る鉄道事業法第12条に基づく手続の中に特定手続3が含まれる可能性があり、仮にそうであるとすれば、特定手続3に係る文書は、事故の発生時において廃棄されていなかった可能性がある。
- B 特定手続3に係る文書を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 特定手続3に係る文書（鉄道事業者より提出された文書及びこれに

係り近畿運輸局が作成した起案文書等の文書)のうち1枚目から200枚目。及び特定手続3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Cに示す文書。

② 特定手続3に係る文書の廃棄に係る情報を記載した下記E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「特定手続3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C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Dに示す文書。

C 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。

D 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ぶほど広い場合は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。両形式ともに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、かつ、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。

E 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(特定手続3に係る文書の廃棄に係る情報を記載したものに限る。)。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 「文書管理規則に基づく保存期限経過文書の廃棄について」に係る起案文書

文書2 「事務関係(庶務に関するもの)H22年度」ファイル背表紙及び目次