

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：平成30年10月2日（平成30年（行情）諮問第433号）

答申日：平成31年3月29日（平成30年度（行情）答申第555号）

事件名：特定車両に係る特殊車両通行許可申請書等の一部開示決定に関する件

## 答 申 書

### 第1 審査会の結論

特殊車両通行許可申請書及び関係書類（以下「本件対象文書」という。）につき、その一部を不開示とした決定について、審査請求人が開示すべきとし、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分は、別表の5欄に掲げる部分を開示すべきである。

### 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、平成29年12月1日付け国部整総情第3791号により中部地方整備局長（以下、「処分庁」又は「中部地方整備局長」という。）が行った一部開示決定（以下「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、審査請求書及び意見書の記載によると、おおむね以下のとおりである。

##### （1）審査請求書

原処分で不開示とした情報が適切であるかを精査していただきたい。

処分庁は、「経路表のうち折進交差点名全て」、「協議回答書のうち道路名及び区間」、「到達番号」、「型式番号」、「車両諸元のうち重量に関する部分及び最遠軸距離等寸法に関する部分」、「外観四面図全て」、「連結状態図全て」、「自動車検査証の全部」を法5条2号イに該当として不開示としているが、これらの情報は、そもそも法人等の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある情報には該当しない（公道を通行するため公知となるものもある）、若しくは、道路法47条2項の規定により公道を通行できない超特大な車両に許可を与えて公道を通行させるもので、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため公にすべき（法5条2号ただし書）であるから、不開示とするのは誤りである。

##### （2）意見書

ア 「道路」とは、一般交通の用に供する道（道路法2条1項）で、誰

でも通行できるものです。当然ですが、決して特定法人のための道ではありません。特定法人が特殊車両を通行させようとしている場合、その特殊車両の通行許可の審査の過程は、公にされるべきです。特に、通行経路の情報は他の歩行者や車両にとって重要な情報で公にされるべきです。また、サーキットのような特定の者しか入らない道ではなく、一般交通の用に供する道で特定法人が特殊車両の実験をするのですから、通行経路の情報は秘密にならないと考えます。

イ 貴審査会答申平成25年度（行情）答申第325号及び同第326号（平成25年12月24日、事件名「第51回全国竹の大会静岡県大会」を林野庁が後援する際に作成した文書及び取得した文書の一部開示決定に関する件、「全国竹の大会」（第48回ないし第50回）を林野庁が後援する際に作成した文書及び取得した文書の一部開示決定に関する件）では、「異議申立人が異議申立書に添付した文書を見分すると、申請団体が静岡県知事に対し申請した「後援依頼申請書」の中に本件不開示部分と同一の印影が認められ、静岡県知事により全部開示されていることが確認された。このように申請団体の会長の印影（本件不開示部分）は、静岡県知事が既に公にしている以上、これを公にしても、申請団体の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれはなく、法5条2号イに該当しないと認められるので、開示すべきである。」と判断しています。つまり、貴審査会は、これまでに、地方公共団体が開示している情報は、法5条2号イに該当しないと判断を示しています。

ウ 処分庁は、通行経路の一般道を不開示とし、諮問庁も不開示は妥当と述べています。しかしながら、出発地や目的地、高速道路に接続されている一般道はわかりますから開示すべきです。さらに、添付資料（略）のとおり、特定知事は特定情報公開条例に基づき、特定路線Aの通行の適否について処分庁に回答したことを開示するとともに、通行経路表に書かれた一般道の一部（特定一般国道、特定路線B）を開示しています。特定知事が開示した通行経路の情報は、法5条2号イに該当しないと考えられます。

エ 特定知事は特定情報公開条例の規定により開示決定の日と開示を実施する日との間に2週間を置いています。特定法人は、審査請求したり開示決定の執行停止申立てしたりしませんでした。つまり、特定法人も特定知事が一般道の一部を含む通行経路を開示する決定に従う判断をしたこととなります。

オ 貴審査会に諮問されるまでに時間がかかっています。不服申立て事案の事務処理の迅速化について（平成17年8月3日情報公開に関する連絡会議申合せ）では、「各行政機関は、的確な進行管理を徹底す

ることにより、迅速かつ円滑な事務処理の確保を図ることとするが、改めて調査・検討等を行う必要がないような事案については、不服申立てがあった日から諮問するまでに遅くとも30日を超えないようにするとともに、その他の事案についても、特段の事情がない限り、遅くとも90日を超えないようにすることとする。」と定めています。諮問が遅れると審査請求人の記憶も薄れ、反論に支障をきたし、審査請求人に不利益となります。諮問庁に諮問が遅れた理由を尋ねていただきたいと思います。

添付書類：特定知事が開示した特殊車両通行許可協議回答書と通行経路表（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、「特定法人の特定車両に係る特殊車両通行許可に関する文書一式（決裁文書、供覧文書等を含む。）」の開示を求めて行われたものである。

(2) 本件開示請求を受けて、処分庁は、一部開示決定（原処分）を行った。

(3) 本件審査請求は、諮問庁に対して、原処分の取消しを求めて提起されたものである。

#### 2 審査請求人の主張について

（上記第2の2（1）と同旨のため、略。）

#### 3 特殊車両通行許可制度について

道路は一定の構造基準により造られており、道路法（昭和27年法律第180号）では道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路を通行する車両の大きさや重さ等の限度値を定めている。この限度値を超える車両（以下「特殊車両」という。）を通行させる場合には、通行しようとする道路の管理者に対し、その通行に係る許可申請を行う必要がある。道路の管理者はその申請に基づいて、車両の構造や車両に積載する貨物等を審査し、やむを得ないと認める場合に限り、必要な条件のもと、その通行を許可することとなる。

#### 4 原処分に対する諮問庁の考え方について

以下、審査請求人が開示を求めている部分について、原処分の不開示情報該当性について検討する。

(1) 不開示部分1（別表の2欄参照。以下同じ。）

不開示部分1には、本件特殊車両通行許可書に係る特定車両のけん引車両の型式番号が記載されている。

当該特定車両は、本実験に参加するに当たり新規に開発された車両であり、その開発技術は特定法人が車体メーカーと共同で独自に開発した重要なノウハウといえる。当該特定車両のけん引車両は現時点において、

新規開発車両である被けん引車両を連結する装置が開発されている唯一の型式であり、型式番号が明らかとなった場合、開発の元になった既存の車両が明らかになり、元の車両から後発企業が特定法人の輸送計画を模倣することが容易となり、同社の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるといえるため、法5条2号イで不開示とした原処分は、妥当である。

(2) 不開示部分2

不開示部分2には、車両諸元のうち重量に関する部分及び最遠軸距等寸法に関する部分が記載されている。当該部分には、特定法人が車体メーカーと共同で独自に開発した重要なノウハウといえ、当該部分を公にした場合、特定法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるといえるため、法5条2号イで不開示とした原処分は、妥当である。

(3) 不開示部分3及び4

不開示部分3及び4には、特定法人が特殊車両の通行許可を取得する経路表の折進交差点名、道路名、区間が記載されている。

経路表のうち、流入及び流出インターチェンジを含む高速道路区間については、既に他の文書で公にされているため、開示すべきである。

一方、一般道部分について、当該部分には、特定法人が独自に誘導車配置の通行条件が付されない交差点や経路について調査検討したもので、経路確定には数か月を要しており、本経路は先発企業が有するノウハウと考えられる。

更に、一般的なセミトレーラ連結車の多くは、車両の軌跡図が公開されており、誘導車の配置なく通行できる道路の形状についても、運送事業者の間では周知されているところであるが、特定車両が誘導車の配置なく通行可能な経路を公開した場合、その車両軌跡及び旋回性能について推察することが可能であり、当該部分を公にした場合、特定法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるといえるため、経路表の折進交差点名、道路名、区間のうち、一般道部分について法5条2号イで不開示とした原処分は、妥当である。

(4) 不開示部分5

不開示部分5には、特殊車両通行許可申請書の到達番号が記載されている。

特殊車両通行許可申請書の到達番号については、関係者以外には知られていない非公表の情報ではあるものの、これを公にすることにより不特定多数の者が知ることとなったとしても、法人の正当な利益を害することにはならないことから、開示すべきである。

(5) 不開示部分6及び7

不開示部分 6 及び 7 には、特殊車両の外観四面図及び連結状態図全てが記載されている。当該部分には、特定法人が独自に開発した重要なノウハウが記載されており、当該部分を公にした場合、特定法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるといえるため、法 5 条 2 号イで不開示とした原処分は、妥当である。

(6) 不開示部分 8

不開示部分 8 には、自動車検査証全部が記載されている。原処分においては、自動車検査証の全部が、一般には非公開としている情報であり、公にすることによって特定法人の正当な利益を害するおそれがあるとの理由で不開示とした。

しかし、自動車検査証の様式部分は、一般に公開している情報であり、特定法人の正当な利益を害するとはいえないため、開示すべきである。

また、自動車検査証中の発行者「特定運輸支局長」、「自動車車両番号」、「登録年月日」、「初度登録年月」、「自動車の種別」、「用途」、「自家用・事業用の別」、「車体の形状」、「燃料の種類」、「所有者の氏名又は名称」、「所有者の住所」、「使用者の氏名又は名称」、「使用者の住所」、「使用者の本拠の位置」、「印字されたファクシミリの送信日、送信時間、法人の部署名、ページ」については、これを公にすることにより不特定多数の者が知ることとなったとしても、法人の正当な利益を害することにはならないこと、「最大積載量」、「幅」、「高さ」については既に他の文書で公にされていることから開示すべきである。

なお、送信者のファクシミリ番号については、当該部分を公にした場合、本来の目的以外に使用され、通常業務に支障をきたすなど、公にすることにより当該法人等の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある。

よって、開示部分以外については、法 5 条 2 号イで不開示とした原処分は妥当である。

- (7) 審査請求人は、上記不開示部分は、法 5 条 2 号ただし書きに該当すると主張するが、当該情報を公にすることにより保護される人の生命、健康等の利益と、これを公にしないことにより保護される法人等の権利利益とを比較考慮したとしても、前者の利益を保護することの必要性が上回るとはいえず、審査請求人の主張は認められない。

5 結論

以上のことから、原処分において不開示とした別紙の 2 に掲げる不開示部分のうち、不開示部分 3、4 の一部、不開示部分 5、不開示部分 8 の一部を開示することとするが、その他の部分を不開示としたことは妥当であると考えられる。

#### 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30年10月2日 諮問の受理
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受
- ③ 同月22日 審査請求人から意見書を收受
- ④ 同日 審議
- ⑤ 平成31年1月21日 本件対象文書の見分及び審議
- ⑥ 同年3月27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

本件対象文書は、特殊車両通行許可申請書及び関係書類であり、処分庁は、その一部を法5条1号及び2号イ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、不開示とされた部分のうち別表の2欄に掲げる部分（不開示部分1ないし不開示部分8）の開示を求めている。これに対し、諮問庁は、審査請求人が開示すべきとする部分のうち、別表の3欄に掲げる部分は新たに開示するが、その余の部分（別表の4欄に掲げる部分。以下「不開示維持部分」という。）については、なお不開示を維持すべきとしていることから、以下、本件対象文書の見分結果を踏まえ、不開示維持部分の不開示情報該当性について検討する。

なお、当審査会において、本件開示実施文書を確認したところ、14頁の「車両の諸元に関する説明書」の一部がマスキング処理されて不開示部分として扱われていることが認められる。しかしながら、原処分に係る開示決定通知書の「不開示とした部分とその理由」欄には、14頁に不開示部分が存在することを前提とした記載は見当たらないことから、当該部分は、原処分で不開示とされていないものと認めるほかはない。よって、当該部分の不開示情報該当性については判断しない。

##### 2 不開示維持部分の不開示情報該当性について

本件対象文書は、特定法人が道路管理者である中部地方整備局長に対し、特殊車両である特定車両の通行許可を申請した申請書及びその関係書類であり、不開示維持部分は、不開示部分1、不開示部分2、不開示部分3の一部、不開示部分4の一部、不開示部分6、不開示部分7及び不開示部分8の一部である。

##### (1) 不開示部分1及び不開示部分2について

ア 不開示部分1及び不開示部分2は、特殊車両通行許可申請書に記載された特定車両の型式番号並びに車両諸元のうち重量に関する部分及び最遠軸距等寸法に関する部分（総重量、最遠軸距、最小隣接軸距、隣接軸重、最小回転半径、最大軸重及び最大軸荷重の各数値）である。

イ 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、不開示部分1及び不開示部分2を不開示とする理由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。

特定法人は、国土交通省が実施する輸送の効率化等を目的とした実験に参加するため、車両メーカーと共同で特殊車両である特定車両を新規に開発し、その通行許可申請をしたものである。通行許可申請書に記載された型式番号は、開発の元になった既存車両を特定できる情報であり、また、車両諸元のうち重量に関する部分及び最遠軸距等寸法に関する部分は、特定車両の開発技術に係る重要なノウハウであるから、これらを公にした場合、後発企業が特定法人の輸送計画を模倣することが容易となり、同法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある。

ウ 上記諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点は見当たらず、これを覆すに足りる事情も認められない。また、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、不開示部分1及び不開示部分2を公にすることが必要であるとは認め難い。したがって、不開示部分1及び不開示部分2は、法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

(2) 不開示部分3及び不開示部分4の各一部について

ア 不開示部分3及び不開示部分4のうち不開示維持部分は、通行経路表のうち一般道に係る路線名及び交差点名並びに協議回答書のうち一般道に係る道路名（区間については一般道に係る不開示部分は存在しない。）である。

イ 諮問庁は、当該不開示維持部分を不開示とする理由について、理由説明書（上記第3）において、以下のとおり説明する。

当該不開示維持部分は、特定法人が独自に誘導車配置の通行条件が付されない交差点や経路について調査検討したもので、経路確定に数か月を要しており、先発企業が有するノウハウと考えられる。また、特定車両が誘導車の配置なく通行可能な経路を公開した場合、その車両軌跡及び旋回性能について推察することが可能であるから、当該不開示維持部分を公にした場合、特定法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある。

ウ 通行経路表のうち一般道に係る交差点名については、これを公にすると、その交差点の形状から同所を通行する特定車両の軌跡及び旋回性能を推察することが可能であり、特定法人の権利、競争上の地位その他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は否定し難い。また、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、当該交差点名を公にすることが必要であるとは認め難い。したがって、当該交差点名については、法5条2号イに該当し、不開示

とすることが妥当である。

エ 他方、通行経路表のうち一般道に係る路線名及び協議回答書のうち一般道に係る道路名については、既に開示済みの出発地及び目的地の各住所や諮問庁が新たに開示する流入及び流出インターチェンジを含む高速道路区間から推測可能であると認められるから、これらを公にすることにより特定法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるとは認め難い。したがって、当該路線名及び道路名については、法5条2号イに該当せず、開示すべきである。

(3) 不開示部分6及び不開示部分7について

ア 不開示部分6及び不開示部分7は、特定車両の外観四面図及び連結状態図である。

イ 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、不開示部分6及び不開示部分7を不開示とする理由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。

不開示部分6及び不開示部分7には、特定車両の詳細な形状、寸法及び軸重等が記載されており、これらは特定企業が独自に開発した重要なノウハウであるから、これらを公にした場合、後発企業が特定法人の輸送計画を模倣することが容易となり、同法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある。

ウ 上記諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点は見当たらず、これを覆すに足りる事情も認められない。また、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、不開示部分6及び不開示部分7を公にすることが必要であるとは認め難い。したがって、不開示部分6及び不開示部分7は、法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

(4) 不開示部分8の一部について

ア 不開示部分8は、特定車両の自動車車検証であり、不開示維持部分には、乗車定員、車両重量、車両総重量、車台番号、長さ、前前軸重、前後軸重、後前軸重、後後軸重、型式、原動機の型式、総排気量又は定格出力、型式指定番号、類別区分番号及び備考の各欄の記載である。

イ 当審査会事務局職員をして諮問庁に対し、当該不開示維持部分を不開示とする理由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。

当該不開示維持部分には、特定車両の型式番号の外、軸重、走行性能を表す数値が記載されているから、これらを公にすると、上記(1)イと同様に、開発の元になった既存車両や開発技術に係る重要なノウハウが明らかになり、後発企業が特定法人の輸送計画を模倣することが容易となって、同法人の権利、競争上の地位その他正

当な利益を害するおそれがある。

ウ 上記諮問庁の説明に特段不自然・不合理な点は見当たらず、これを覆すに足る事情も認められない。また、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、当該不開示維持部分を公にすることが必要であるとは認め難い。したがって、当該不開示維持部分は、法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

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 本件一部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、その一部を法5条1号及び2号イに該当するとして不開示とした決定については、審査請求人が開示すべきとし、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分のうち、別表の5欄に掲げる部分を除く部分は、同号イに該当すると認められるので、不開示とすることが妥当であるが、別表の5欄に掲げる部分は、同号イに該当せず、開示すべきであると判断した。

(第5部会)

委員 南野 聡, 委員 泉本小夜子, 委員 山本隆司

## 別表

1 頁番号	2 審査請求人が開示すべきとする部分	3 諮問片が新たに開示する部分	4 不開示維持部分	5 開示すべき部分
2 頁及び 1 3 頁	型式番号（不開示部分 1）	なし	全部	なし
	車両諸元のうち重量に関する部分及び最遠軸距等寸法に関する部分（不開示部分 2）	なし	全部	なし
5 頁ないし 8 頁及び 1 5 頁ないし 1 8 頁	通行経路表のうち路線名及び交差点名（不開示部分 3）	流入及び流出インターチェンジを含む高速道路区間に係る部分	一般道に係る路線名及び交差点名	一般道に係る路線名
9 頁及び 1 2 頁	協議回答書のうち道路名及び区間（不開示部分 4）	同上	一般道に係る道路名	全部
1 3 頁	到達番号（不開示部分 5）	全部	なし	なし
2 0 頁及び 2 1 頁	外観四面図（不開示部分 6）	なし	全部	なし
2 2 頁及び 3 0 頁	連結状態図（不開示部分 7）	なし	全部	なし
2 8 頁及び 2 9 頁	自動車検査証（不開示部分 8）	様式部分，発行者名，自動車登録番号又は車両番号，登録年月日／交付年月日，初度登録年月，自動車の種別，用途，	乗車定員，車両重量，車両総重量，車台番号，長さ，前前軸重，前後軸重，後前軸重，後後軸重，型式，原動機の型式，総排気量又は定格出力，型	なし

		自家用・事業用の別， 車体の形状，車名， 最大積載量，幅，高さ， 燃料の種類，所有者の氏名 又は名称，所有者の住所， 使用者の氏名又は名称， 使用者の住所，使用者の本 拠の位置，有効期間の満了 する日の各欄	式指定番号， 類別区分番号 及び備考	
--	--	---	--------------------------	--