

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：令和3年12月6日（令和3年（行情）諮問第535号）

答申日：令和5年6月15日（令和5年度（行情）答申第119号）

事件名：特定期間に届出のあった土砂等運搬大型自動車使用届出書（甲）の一部開示決定に関する件

## 答 申 書

### 第1 審査会の結論

令和2年4月1日から令和3年8月3日までに届出のあった新潟運輸支局・長野運輸支局が保有する「土砂等運搬大型自動車使用届出書」（甲）（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は、審査請求人が開示すべきとする部分を不開示としたことは、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、令和3年9月13日付け北信総広第26号により北陸信越運輸局長（以下「処分庁」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

審査請求人の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。なお、資料及び審査請求人が特定されるおそれのある記載は、本答申においては省略する。

##### （1）審査請求書

個人に関する情報（事業を営む個人の当該事業に関する情報を除く。）であって・・・

とあり、個人に関する情報は不開示情報であるが「事業を営む個人の当該事業に関する情報を除く」と記述されている。

今回、審査請求人が求めている開示情報は、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法で定められている（表示番号の指定）3条の内容である。

3条 土砂等の運搬の用に供するため大型自動車（事業用自動車であるものを除く。）を使用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を国土交通大臣に届け出るとともに、国土交通大臣に申請して、当該大型自動車について表示番号の指定を受けなければならない。

1 氏名又は名称及び住所

2 経営する事業の種類及び規模その他の概要

上記のように同条の2は、「経営する事業の種類……」を届出することとされている。添付資料は今回、国土交通省北陸信越運輸局から開示された本件対象文書のうちの一部であるが、経営する事業の種類欄に、自動車運送事業・採石業・砂利採取業・砂利販売業・建設業・その他とあり、各届出人はどの業を行うか印を付ける書式となっていて、各届出人はいずれかの事業に印を付けている。

よって、審査請求人が求めている情報は、法（行政文書の開示義務）5条の、個人に関する情報の除外事項（事業を営む個人の当該事業に関する情報）に該当するものであり、国土交通省北陸信越運輸局の個人届出書の住所不開示の決定は不当であり、法人等と同様に使用者の住所も開示すべきである。名称と事業の種類だけでは本人を特定できず、だれがその事業を行っているのかが不明で開示の意味がない。

(2) 意見書

ア 不開示に対する異議申立て（その1）

理由説明書

「3 原処分に対する諮問庁の考え方について」の答弁書の中段辺り（下記第3の3の3段落目及び4段落目）に記載がありますが、反論いたします。

そもそも法に基づく処分に係る審査基準について・法5条1号（人事院）個人に関する情報（事業を営む個人の当該事業に関する情報を除く。）であって、当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等（文書、図画若しくは電磁的記録に記載され、若しくは記録され、又は音声、動作その他の方法を用いて表された一切の事項をいう。次条2項において同じ。）により特定の個人を識別することができるもの（他の情報と照合することにより、特定の個人を識別することができることとなるものを含む。）又は特定の個人を識別することはできないが、公にすることにより、なお個人の権利利益を害するおそれがあるもの。

ただし、次に掲げる情報を除くとある。

(ア) 法令の規定により又は慣行として公にされ、又は公にすることが予定されている情報

(イ) 人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報（ただし書口）「人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報」は、これを開示することにより、個人の権利利益に優越する場合があると考えられるので、これを例外開示情報としたもので

ある。

(ウ) 「公にすることが必要であると認められる」とは、不開示により保護される利益と開示により保護される利益とを比較衡量し、後者が優越する場合をいう。この比較衡量に当たっては、個人の権利利益にも様々なものがあり、また、人の生命、健康、生活又は財産にも保護すべき権利利益の程度に差があることから、個別の事案に応じて慎重に検討する必要がある。なお、人の生命、健康、生活又は財産の基本的な権利利益の保護以外の公益との調整は、公益上の理由による裁量的開示の規定（7条）により図られるとある。

(エ) 人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報（法5条1号ロ）について個人に関する情報を公にすることにより害されるおそれがある当該個人の権利利益よりも、当該情報を公にすることにより人の生命、健康、生活又は財産を保護する必要性が上回ると認められる場合には、当該情報は開示する。現実には、人の生命、健康、生活又は財産に被害が発生している場合に限らず、将来これらが侵害される蓋然性が高い場合も含まれる。この比較衡量に当たっては、個人の権利利益には様々なものがあり、また、人の生命、健康、生活又は財産の保護についても、保護すべき権利利益の程度に差があることから、個別の事案に応じた慎重な検討を行うものとする。

「附則、特定地方公共団体情報公開条例の解釈及び運用の基準（抄）」

(オ) 人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報（法5条2号ただし書）について法人又は事業を営む個人の当該事業に関する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又は事業を営む個人の権利利益とを比較衡量し、前者の利益を保護することの必要性が上回ると認められる場合は、当該情報は法5条2号の不開示情報に該当しない。現実には人の生命、健康等に被害が発生している場合に限らず、将来これらが侵害される蓋然性が高い場合も含まれる。なお、法人等又は事業を営む個人の事業活動と人の生命、健康等に対する危害等の明確な因果関係が確認されなくとも、現実には人の生命、健康等に対する被害等の発生が予想される場合もあり得ることに留意する。

「附則、特定地方公共団体情報公開条例の解釈及び運用の基準（抄）」

（以上参考条文）

イ 昭和42年8月2日法律第131号「土砂等を運搬する大型自動車

による交通事故の防止等に関する特別措置法」（以下「ダンプ規制法」という。）制定並びに施行された昭和42年においては1年で786名のダンプ運転手の尊い命が奪われている。

この特別措置法が超党派全会一致により議員立法で成立したきっかけは1966年（昭和41年）12月15日、愛知県猿投（さなげ）町（現・豊田市越戸町）で、ダンプカーが横断歩道を渡っていた保育園児らの列に突っ込み、保育士1名と園児10名が死亡、22名が重軽傷を負う大惨事が発生しました。この大事故を契機に、ダンプカーも安全対策が社会問題となり、ダンプ規制法が成立しました。事故から50年以上たった今、悲劇を風化させず、教訓を生かす取組が求められています。今現在も亡くなった10名の園児と保育士の慰霊碑が事故現場にあり、毎年園内で慰霊祭が行われています。その後、資料にもありますようにダンプカー協会の設立を踏まえ今日までダンプカーの交通安全対策に寄与してきたものであります。大きな根源として①ダンプの構造上の問題②道路交通法の問題③社会構造上の問題を柱に建交労（旧全日自労）が旧建設省や警察庁など一丸となり、ダンプの構造（サイドドアガラス・様々なミラー・サイドバンパーや自重計装置の設置義務や4桁の表示番号の掲載等）など様々な構造改革の提案を建交労は要望し実践してきたものであります。（社）都道府県ダンプカー協会は昭和48年から50年代にはほぼ解散しており、現在では活動している都道府県の協会は存在いたしません。（以下略）

国土交通省を始め各地方自治体、鉄道運輸機構、ネクスコ等の現場説明書や工事の特記仕様書や入札契約書などにも記載されている重要な事項である。その他、日本建設業協会の建設工事交通安全事故防止対策指針にも遵守されるよう記載されている。ダンプ規制法を具体化されるために昭和45年「政府交通安全対策本部」が決定を出し12条団体等の加入者の優先使用を義務付けている。最高責任者は内閣総理大臣である。

#### ウ 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法

（目的）

1条 この法律は、土砂等の運搬の用に供する大型自動車の使用について必要な規制を行なうとともに、土砂等の運搬に関する事業の協業化等を図ること等により、土砂等の運搬に関する秩序を確立し、もって道路交通の安全に寄与することを目的とする。

以下12条 条文（土砂等の運搬に関する事業を行なう者の団体）

12条 土砂等の運搬に関する事業を行なう者が次に掲げる事項の

全部又は一部を行なうことを主たる目的として組織する団体（法人であるものに限る。）は、その成立の日から30日以内に、政令で定めるところにより、国土交通大臣又は都道府県知事に、政令で定める事項を届け出なければならない。

- 1 構成員が行なう交通事故の防止を図るための措置に関する指導、調査及び研究
- 2 構成員が雇用する運転者の技能及び教養の向上を図るための指導、調査及び研究
- 3 団体としての交通安全に関する意見の公表又は行政庁に対する申出
- 4 行政庁が構成員に対して発する通知の構成員への伝達その他行政庁が交通安全に関し行なう措置に対する協力
- 5 この法律その他交通関係法令及び労働基準関係法令の違反行為の予防

国土交通大臣は、前項の規定による届出を受けたときは、当該届出の内容を関係各大臣に通知するものとする。

以上の特別措置法成立の経緯に（昭和55年国会・安全対策特別委員会）（昭和42年5月16日）の国会議事録抜擢に、当時の春日委員（前略）したがいまして、私は、各府県ごとにダンプ協会とかなんとかいうようなものを法律によってこれを設置せしめて、その協会の中に、ことごとくといってもいいくらいそれらのダンプ業者を、一匹オオカミをも加盟せしめるような措置をとっていく、加盟しなければ損であるというような誘導措置をとっていく、そうしてその業界の中からの相互作用によって暴走的な操業のあり得ないような状態にしていくと述べている。藤枝国務大臣も全く同感でありますと述べている。

「2020年末登録されている大型ダンプ18万台以上の7割近くが自家用ダンプであり、使用者数は約6万人、1人1車（ダンプ持ち運転手）は4万人以上となっている。」「このダンプ運転手に対して交通安全運動を啓もう・啓発を直接呼びかける取組は、全国ダンプカー協会が平成16年（2006年）に解散以後も、全国規模で実施しているのは建交労のみである。」交通安全運動を啓もう・啓発を直接呼びかける取組を怠れば、元の黙約で交通事故や過積載等などの違反行為が常習化し、幼い子どもたちや高齢者等弱者の尊い命が奪われる悲惨な事故が多発し大きな社会問題になるのは明らかである。（以下略）

「国土交通省の理由説明書では、ダンプ使用届書については公表慣行がないというのは、事実誤認である。」、以前から、審査請求人

は各陸運支局（現運輸支局）へ各人が登録している「ダンプ使用書届」の閲覧を依頼し、個人情報保護法の制定以後も行政開示請求の  
手続を取り、開示を受けてきた。

スーパーゼネコンを頂点とする建設産業の重層下請構造によって、  
末端で働くダンプにはしわ寄せが押し付けられ、過積載などの違法  
運行が各地で続いている。昭和42年のダンプ規制法制定時の国会  
審議やその後の各通達で、行政側は一貫して「ダンプの交通安全対  
策＝社会経済構造の解決（ダンプの単価改善）」を結論付けていた  
が、「民間同士の契約に介入できない」と元請業者への改善指導を  
渋る行政のスタンスでは解決しない。（中略）

（報告等）

13条 国土交通大臣及び関係各大臣並びに都道府県知事は、1条の目的を達成するため必要があると認めるときは、前条1項の規定による届出をした団体に対し、その行なう事業に関して必要な報告又は資料の提出を求めることができる。

#### エ 結論1

以上の、人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報は道路交通の安全に寄与することを目的とするための開示請求であり、（中略）さらに13条には届出をした団体の行なう事業に関して必要な報告又は資料の提出を求めることができるとある。よって、不開示により保護される利益と開示により保護される利益とを比較衡量し再度事案に応じて慎重に諮問する必要がある。

今後登録においては使用届書に事業者としての必要な記載をさせることを望む。1人1車だから大抵は、個人宅と事業者の住所が一致するのであって無関係な登録は認めない。

#### オ 異議申立て（その2）

（ア）昨年度本件開示文書を請求した直近1ヶ月前に、正しくは令和3年4月8日付けで特定運輸局に行政文書開示請求をして同月9日付けで受理され、同月26日付けで開示されたものである。特定文書番号（資料同封）

#### （イ）結論2

上記開示請求においては、これまでの開示請求と同等の請求であり、何ら問題なく開示されたにもかかわらず、翌月の5月に北陸信越運輸局に本件開示文章を申請したにもかかわらず開示決定等の期限の延長通知が9月3日付けで届き結果不開示決定され、本庁に再度審査請求し諮問される運びとなった。これまで全国で1972年以降開示されていたにもかかわらず、今回は不開示となった。この

ような事案が同省内で行われているのは到底納得のいく事案ではない。縦割り行政の証でもある。全国民が納得のいく説明責任を文書により早急に求めるものである。この事例が要因で全国の数万人のダンプ1人親方による、交通死亡事故や違反事項が多発した旨には総務省と国土交通省が全フリーランスの交通安全講習会や安全運転の指導やパンフレット等の配布等など様々な啓もう活動をされるのですか。

### 第3 諮問庁の説明の要旨

#### 1 本件審査請求について

本件開示請求は、令和3年8月3日付けで、法に基づき、処分庁に対して、本件対象文書の開示を求めたものである。

処分庁は、本件対象文書について、法5条1号、法5条2号イに該当する部分を除き、原処分をした。

審査請求人は、同年9月16日付けで、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

上記第2の2(1)のとおり。

#### 3 原処分に対する諮問庁の考え方

「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（昭和42年法律第131号）」は、土砂等の運搬の用に供するため大型自動車（事業用自動車であるものを除く。）を使用しようとする者に対して、国土交通大臣への届出を求めており（3条）、本件対象文書は、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法施行規則（昭和42年運輸省令第86号）」第1号様式に定められている。

審査請求人は、原処分で不開示とされた部分のうち、「使用者の氏名または名称」の欄に個人の氏名が記載された本件対象文書において不開示とした使用者の住所についての開示を求めている。

しかしながら、「使用者の氏名または名称」の欄に個人の氏名が記載されているダンプ使用届出書にあっては、「使用者の住所」の欄に記載される情報は、使用者の事業の住所であるとは限らず、事業とは無関係である個人の居住する自宅住所を記載されていることも想定され、法5条1号本文前段に該当し特定の個人を識別することができることから、不開示とすることが妥当である。

なお、平成28年4月27日付け（平成28年度（行情）答申第32号）事件名「特定会社等に対する不利益処分の差止め等に関する訴訟の関係書類の不開示決定に関する件」において、個人タクシー事業者については公表慣行があると認められることから、市町村の区名までの表記に限った住

所について開示すべきとされているが、本件対象文書については住所の公表慣行はない。

したがって、不開示部分が法5条1号に該当するとした原処分は妥当である。

#### 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 令和3年12月6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 審議
- ④ 令和4年1月17日 審査請求人から意見書及び資料を收受
- ⑤ 令和5年4月27日 委員の交代に伴う所要の手續の実施、本件対象文書の見分及び審議
- ⑥ 同年6月8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、本件対象文書の開示を求めるものであり、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、「使用者の氏名または名称」欄に個人の氏名が記載された場合における「使用者の住所」欄の記載（以下「本件不開示部分」という。）の開示を求めるところ、諮問庁は原処分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、本件不開示部分の不開示情報該当性について検討する。

##### 2 本件不開示部分の不開示情報該当性について

(1) 当審査会事務局職員をして諮問庁に確認させたところ、諮問庁は、おおむね以下のとおり説明する。

ア 本件対象文書の「使用者の氏名または名称」欄には、届出者が個人の場合、個人の氏名が記載されることとなっており、「使用者の住所」の欄には、基本的にその個人の自宅の住所が記載されることとなる。

イ 平成28年4月27日付け（平成28年度（行情）答申第32号）事件名「特定会社等に対する不利益処分の差止め等に関する訴訟の関係書類の不開示決定に関する件」において、個人タクシー事業者については、原則として住所と営業所が同一であることから法5条1号該当性を認めた上で、市町村の区名までの表記に限った住所について公表慣行があると認められることから開示すべきとされているが、本件対象文書に関しては、届出者の住所について公表等を行う慣行はない。

ウ 審査請求人が主張する、当該情報が人の生命、健康、生活又は財産を保護するため、公にすることが必要であると認められる情報である



かについて、本件不開示部分は、法の定めるところにより何人に対しても公にすることが必要であると認めるべき事情は認められず、法5条1号ただし書ロには該当しない。

エ 諮問庁としては、以上のとおり、本件不開示部分は法5条1号に該当し、不開示を維持すべきと考える。

オ 審査請求人から、事業を営む個人の「使用者の住所」について、過去に他の運輸局から開示を受けた等との指摘がなされているが、当該情報は本来開示すべきものではなかったといえ、この点については、原処分の直前に、国土交通本省自動車局（所管課）から、地方運輸局等に対し、使用者が個人の場合には住所については不開示とすることが適当である旨の周知も行っていた。なお、本事件について審査会の結論を得た段階で、改めてその内容に沿って周知を行う等の対応を執ることとしたい。

(2) 本件不開示部分は、法5条1号本文前段に規定する個人に関する情報であって、特定の個人を識別することができるものに該当すると認められる。そして、上記(1)アないしエの諮問庁の説明に不自然・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ことから、当該情報について同号ただし書イ及びロに該当するとすべき事情は認められず、また、同号ただし書ハに該当するとも認められない。

法6条2項の部分開示の検討を行うと、本件不開示部分は個人識別部分であることから、同項による部分開示の余地はない。

したがって、本件不開示部分は法5条1号に該当し、不開示としたことは妥当である。

### 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する部分は、同条1号に該当すると認められるので、不開示としたことは妥当であると判断した。

(第5部会)

委員 藤谷俊之、委員 石川千晶、委員 磯部 哲