

諮問庁：防衛大臣

諮問日：令和3年4月23日（令和3年（行個）諮問第62号）

答申日：令和4年10月11日（令和4年度（行個）答申第5100号）

事件名：本人の飛行記録の一部開示決定に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

飛行記録（操縦士等）に記録された保有個人情報（以下「本件対象保有個人情報」という。）につき、その一部を不開示とした決定は、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個人情報の保護に関する法律（以下「法」という。）12条1項の規定に基づく開示請求に対し、令和2年11月27日付け防人計第18653号により防衛大臣（以下「処分庁」又は「諮問庁」という。）が行った一部開示決定（以下「原処分」という。）を取り消し、一部不開示部分の開示を求める。

2 審査請求の理由

（1）審査請求書

実施機関が一部不開示とした当該文書の内容は請求者本人が飛行していた時間に係る記述である為、実施機関は法律の適用を誤っていると考えます。

（2）意見書

ア 本件は、個人情報の開示請求である

審査請求人が開示を求めているのは、あくまでも個人の飛行記録である。

諮問庁は、法14条4号（国の安全等に関する情報）にあたるとして飛行記録の主要な部分を不開示としたが、今回の開示請求は、情報公開請求ではなく、対象となる内容は、1人の飛行記録に限定されている。開示された内容が広く公開されるわけでもない。

審査会は、この点を明確に意識したうえで、審査していただきたい。

イ 決定通知書、理由説明書の不正確な記載

諮問庁は、保有個人情報開示決定通知書および理由説明書において、不開示とした部分について、「任務記号」欄の一部、「発着基地」欄の一部、「飛行時間」「教官、正（単）時間」「副（学）操時間」「その他」「機長時間」の一部、「備考」欄の一部と記載している。

しかしながら、部分開示された文書では、これらの欄で何らかの記載がある箇所は、すべて黒塗りにされている。もともと空白の箇所を除いて、これらの欄はすべて不開示となっているわけで、「一部」という表現は不正確である。

つまり、飛行記録の主要な部分は、すべて不開示にされている。

また、「一人当たりの年間飛行時間等を公にすること」というふうに、個人情報開示と情報公開を混同した記述がある。

ウ 審査請求人の自衛隊勤務歴と開示請求の目的

審査請求人は、特定年月日Aに航空学生として海上自衛隊に入り、特定年月日Bに退職するまで勤務していた。

この間、ヘリコプターのパイロットとして教育訓練を受け、操縦にあっていた。

その大半は教育訓練としての飛行だった。任務としての飛行は、特定部隊（特定都道府県特定市）に曹長として配属された特定年月以降の回数だけだった。

退職したのは、両親を介護する必要が生じたためである。自衛隊員は緊急出動に備えて、基地から離れた所への移動が制限される。それでは実家へ帰ることも容易ではなく、介護や家族のサポートができないため、やむなく退職した。

今後は、ヘリコプターの操縦士として就職活動を行う予定である。警察、消防、海上保安庁、ドクターヘリ、航空測量をはじめ、ヘリコプターの操縦には社会からの需要がある。自らの技術と経験を生かせる仕事に就いて、日本社会の役に立ちたいと考えている。

そのためには、飛行記録の開示が欠かせない。以下、理由を説明する。

エ パイロットの就職に必要な書類

航空機のパイロットとして就職するには、事業用操縦士の国家資格、航空無線通信士の国家資格、航空身体検査の証明が欠かせない（以上の3種類を航空業界では3点セットと呼んでいる）。審査請求人は、自衛隊在任中に必要な国家資格を取得した。

しかし採用に応募する際は、それらに加えて、国土交通省が定める様式で過去の総飛行時間などを記載した「航空経歴書」（資料20（省略。以下同じ。））を提出する必要がある。

さらに航空経歴書の裏付け資料として、過去の自分の飛行記録のファイル（ログブック）の提示が求められる。

これらは航空機を操縦するための法律上の要件ではないものの、航空経歴書やログブックを提出・提示できないと、実際の飛行経験を確認できないため、まず採用されない。

一般的に、航空機のパイロットは、自分の「ログブック」を持ち、飛行のつど、機種、発着地、飛行時間、操縦における役割などを記載したうえで、フライト終了後に機長にサインしてもらう（機長の場合は自分でサインする）。

ログブックは、自分の飛行経験を証明する重要書類であり、その記録をもとに航空経歴書を作成する。

オ 自衛隊における操縦資格と飛行記録

自衛隊のパイロットは、一般と異なり、個人のログブックを持っていない。

防衛省は、自衛隊の航空従事者に求められる年間飛行時間などの基準を定めて公表している（資料1）。

それに加えて海上自衛隊は、航空機の機種ごとに総飛行時間の最低基準を定めており、基準を満たした者だけが操縦できる。第1操縦士を務めるには、過去の総飛行時間だけでは足りず、直近90日以内に3回以上の離着陸経験が求められる（資料2）。

また、海上自衛隊、航空自衛隊、陸上自衛隊はそれぞれ、各隊の航空機の操縦などに適用する技能証明や資格制度を設けており、そこでは飛行時間とその内訳が重視される（資料3, 5, 6）。

このため、飛行記録はきわめて重要だが、隊員個人が持つのではなく、組織として保管している。

カ 飛行記録の開示の必要性

自衛隊にはパイロット個人のログブックがないため、自衛隊における飛行経験を証明するには、個人情報の開示請求によって、自分の飛行記録を入手するしかない。

飛行記録が開示されなければ、自衛隊にいたときの飛行経験がどれほど豊富だったとしても、そのことを証明する手段がない。自衛隊内の教育訓練の過程で国家資格の操縦士免許を取得していても、一般の航空業界では、実際の飛行経験がゼロとみなされてしまう。

パイロットとして再就職するには、飛行記録が不可欠なのである。

日本では、ドクターヘリ、消防・防災ヘリの操縦士の養成・確保が課題になっており、政府の関係省庁連絡会議は、そのための手だての1つとして、退職自衛官の活用を挙げている（資料14, 15）。しかし、自衛隊における飛行記録が開示されなければ、そうした分野への転職は現実に不可能で、ヘリコプター操縦の経験があっても生かせない。

つまり、自衛隊における飛行記録が開示されないと、パイロットとして転職することがきわめて困難になり、職業選択の自由が妨げられる。

キ 発着基地の情報について

飛行記録のうち「発着基地」欄について、諮問庁は「出発基地は概ね母基地であることは推定されるものの、訓練等で移動・展開することがあり、この展開基地を公にすることにより、部隊の運用態勢及び能力が推察され、自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせるおそれがある」として不開示にした。

発着地は、ログブックに欠かせない情報である。

出発基地は、諮問庁も認める通り、たいてい、部隊の所属する母基地である。それ以外の発着地のほとんどは自衛隊の基地であり、まれに海上自衛隊の艦船である。しかも大半は、教育訓練のための飛行である。

自衛隊の基地の所在地、部隊の編成は、公表されている（資料17, 18）。

海上自衛隊のヘリコプターが、どの基地からどの基地へ飛ぶことがある、という情報がわかったとしても、それは当然のことにすぎない。そこから部隊の運用態勢と能力がわかるというのは、あまりにもオーバーなこじつけである。ヘリコプター1機の過去の動きがわかっても、部隊全体の態勢や能力はつかめない。

また、昔と違って、艦船や航空機の動きは悪天候でないかぎり、人工衛星からの撮影画像で各国が把握できるので、秘匿性の高い情報ではない。

さらに、開示請求しているのは、過去の飛行記録である。安全保障上、重要なのはリアルタイムの部隊の態勢や動向である。他国が、過去のヘリコプター1機の移動を知ったところで、その国の戦略・作戦上の役に立つわけではない。

ク 飛行時間と役割に関する情報について

「飛行時間」「教官、正（単）時間」「副（学）操時間」「その他」「機長時間」の欄について、諮問庁は「一人当たりの年間飛行時間等を公にすることにより、1個飛行隊あたりの運用態勢及び能力並びに航空機の能力が推察される」という理由で不開示にした。

これらの欄に記載されている主な内容は、次の数字である。

- ・個々のフライトの飛行時間
- ・計器飛行だった時間、夜間飛行だった時間
- ・本人の役割が第1操縦士（機長または教官）だった時間
- ・本人の役割が第2操縦士（副操縦士または学生）だった時間

諮問庁も認めている通り、これらは本人のフライトごとの飛行時間とそのときの役割にすぎない。

これらの記載から、1個飛行隊あたりの運用態勢、能力、航空機の

能力がわかるというのは、飛躍もいいところである。どのようにすれば、それらがわかるのだろうか。

1 航空隊あたりの運用態勢，能力を推察するには，その航空隊が保有する航空機の機種，機体の数，操縦士の人数，個々の操縦士の経験といった数多くの情報が必要になる。

これらの欄に記載されているのは，個々のフライトの記録にすぎず，部隊全体のことを推察するのは，とうてい不可能である。

ケ 年間飛行時間の基準は公開されている

諮問庁は，「一人当たりの年間飛行時間等を公にすること」が問題であるかのように主張している。

しかし，すでに上記オでも説明したように，防衛省は，自衛隊の航空従事者に求められる年間飛行時間などの基準を定めて公表している（資料1）。

海上自衛隊は，航空機の機種ごとに総飛行時間の最低基準を定めており，それを満たした者だけが操縦できる（資料2）。

海上自衛隊，航空自衛隊，陸上自衛隊はそれぞれ，航空機の操縦などに適用する技能証明や資格制度を設け，求められる飛行時間とその内訳を公開している（資料3，5，6）。

「一人当たり年間飛行時間」の基準は，諮問庁自身が公開しているのである。

自衛隊パイロットに求められる年間の最低飛行時間，戦闘機パイロットになるための訓練飛行基準時間は，民間人によるウェブサイトの記事にも書かれている（資料7，8）。

不開示にすべき理由には，まったくならない。

コ 操縦士の教育訓練の課程は公開されている

自衛隊における航空機操縦者の教育訓練のプロセスも，基本的な内容は公開され，実地試験の具体的な技能の採点基準も示されている（資料3，4，5，6）。

パイロットになるための教育・訓練の課程と搭乗機種は，自衛隊航空学生の募集パンフレットにも掲載されている（資料16）。

教育訓練，取得する技能といったパイロットの人的能力の面でも，基本的なことはすでに公開されているわけで，飛行時間などの欄を本人に開示することは，航空部隊の能力を推察させる材料にはならない。

サ 航空機の基本性能は公開されている

諮問庁は，飛行記録の開示によって「航空機の能力が推察される」とも主張している。

しかしながら，自衛隊が保有する装備（艦船，航空機，戦車など）

の種類と具体的な機種は、防衛省のホームページ、出版物、パンフレットなどで公開されている（資料17, 18）。

ヘリコプターを含む航空機の手速、航続時間、航続距離といった基本性能も、部隊のホームページで公開されている（資料9）。

基地の見学者にも、機種ごとの基本性能や特徴は、展示パネルで公開されている（資料10, 11, 12, 13）。

ヘリコプターの新しい機種について、その性能、機体の特徴などを詳細に紹介した論文が専門誌に掲載されることもある（資料19）。

飛行記録を読み解いたからといって、航空機の手力について、新しいことがわかるわけではない。

シ 重大な不利益とリスクの程度

飛行記録の開示・不開示は、審査請求人がパイロットとして再就職できるかどうかを決定的に左右する。

防衛省が、個人情報開示とは別の方法で、パイロット個人の飛行記録を証明してくれるなら別だが、そうでない限り、飛行記録が開示されないと、審査請求人は、これからパイロットという職業の選択が不可能になるという重大な不利益を現実にこうむる。

諮問庁の主張のように、何でもかんでも「国の安全が害されるおそれ」につなげていたら、自衛隊員、元自衛隊員は、個人情報の開示をほとんど受けられない。防衛省、自衛隊にかかわることは、法律の及ばないブラックボックスになってしまう。

「国の安全が害されるおそれ」は抽象的・観念的なレベルではなく、現実にリスクが生じるかどうかを基準に判断する必要がある。完全な「リスクゼロ」を求めるのは、法的判断ではない。

ス 結論

以上の通り、ヘリコプターのパイロット個人の飛行記録を開示することが、日本の安全保障上の危険を招くおそれはなく、諮問庁の主張は、すべて失当である。

法14条4号の定める「国の安全が害されるおそれ」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」にはあたらない。

審査請求人の飛行記録は、諮問庁が不開示にした部分を含めて、全面的に開示される必要がある。

なお「相当の理由がある」かどうかは、諮問庁ではなく、審査会が判断することである。

審査会の方々が、行政機関におもねらず、良識ある判断をされることを期待する。

第3 諮問庁の説明の要旨

1 経緯

本件開示請求は、「当該開示請求者の飛行時間記録（詳細）（退職日特定年月日B 退職時の部隊 海上自衛隊特定部隊）」に記録されている保有個人情報の開示を求めるものであり、これに該当する保有個人情報として、「飛行記録（操縦士等）」に記録されている保有個人情報を特定し、法18条1項の規定に基づき、令和2年11月27日付け防人計第18653号により、本件対象保有個人情報について、法14条4号に該当する部分を不開示とする原処分を行った。

本件審査請求は、原処分に対して提起されたものである。

2 不開示とした部分及びその理由について

原処分において不開示とした部分及び不開示とした理由については、別表のとおりであり、本件対象保有個人情報のうち、法14条4号に該当する部分を不開示とした。

3 審査請求人の主張について

審査請求人は、「実施機関が一部不開示とした当該文書の内容は請求者本人が飛行していた時間に係る記述である為、実施機関は法律の適用を誤っていると考えます。」として、原処分を取り消し、対象文書の一部不開示部分を開示するよう求めるが、上記2のとおり、本件対象保有個人情報のうち、法14条4号に該当する部分を不開示としたものである。

よって、審査請求人の主張には理由がなく、原処分を維持することが妥当である。

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4月23日 諮問の受理
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受
- ③ 同年5月28日 審議
- ④ 同年6月15日 審査請求人から意見書及び資料を收受
- ⑤ 令和4年9月9日 委員の交代に伴う所要の手續の実施、本件対象保有個人情報の見分及び審議
- ⑥ 同年10月3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

本件開示請求に対して、審査請求人は、不開示部分の開示を求めており、諮問庁は、本件対象保有個人情報の一部を法14条4号に該当するとして不開示とした原処分を妥当としていることから、以下、本件対象保有個人情報の見分結果に基づき、不開示情報該当性について検討する。

2 不開示情報該当性について

当審査会において、本件対象保有個人情報を確認したところ、当該不開

示部分には、自衛隊機による任務や訓練等（以下「任務等」という。）での運航に係る任務記号、発着基地、飛行時間及び「備考」の欄に記載の航空作業手当に関する情報が記録されていることが認められる。

当該不開示部分については、これを開示することにより、自衛隊機による任務等の実施時期、任務等ごとの飛行時間、移動展開先及び航空作業の種別並びに操縦士の年間飛行時間等が明らかとなることで、自衛隊の運用態勢、能力及び任務内容等が推察され、悪意を有する相手方がその対抗措置を講ずることが可能となるなど、自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせ、ひいては国の安全が害される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と認められるので、法14条4号に該当し、不開示とすることが妥当である。

3 本件一部開示決定の妥当性について

以上のことから、本件対象保有個人情報につき、その一部を法14条4号に該当するとして不開示とした決定については、不開示とされた部分は、同号に該当すると認められるので、妥当であると判断した。

(第2部会)

委員 白井玲子, 委員 太田匡彦, 委員 佐藤郁美

別表（原処分において不開示とした部分と理由）

不開示とした部分	不開示とした理由
「任務記号」の欄の一部	部隊が実施する任務内容に係る情報であり，これを公にすることにより，部隊の運用態勢及び能力が推察され，自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせるおそれがあることから，法14条4号に該当するため不開示とした。
「発着基地」の欄の一部	部隊名及び基地から出発基地は概ね母基地であることは推定されるものの，訓練等で移動・展開することがあり，この展開基地を公にすることにより，部隊の運用態勢及び能力が推察され，自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせるおそれがあることから，法14条4号に該当するため不開示とした。
「飛行時間」，「教官，正（単）時間」，「副（学）操時間」，「その他」及び「機長時間」の欄の一部	請求者本人が飛行していた時間に係る記述であるものの，一人当たりの年間飛行時間等を公にすることにより，1個飛行隊あたりの運用態勢及び能力並びに航空機の能力が推察され，自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせるおそれがあることから，法14条4号に該当するため不開示とした。
「備考」の欄の一部	航空作業手当に係る情報であり，これが明らかになることにより，その飛行に関する任務内容及び航空機の能力が推察され，自衛隊の任務の効果的な遂行に支障を生じさせるおそれがあることから，法14条4号に該当するため不開示とした。