

諮問庁：国土交通大臣

諮問日：令和5年4月10日（令和5年（行情）諮問第316号）

答申日：令和6年8月14日（令和6年度（行情）答申第331号）

事件名：特定期間に行われた型式指定自動車製作者監査結果速報等の一部開示決定に関する件に関する件

答 申 書

第1 審査会の結論

別紙の1に掲げる文書1ないし文書16（以下、併せて「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、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分は、不開示とすることが妥当である。

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4年6月22日付け国自審第570号により国土交通大臣（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。）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（資料は省略する。）。

（1）審査請求書

情報公開に関する法律は、救済法である旨の説明を国（総務省）から受けています。

情報公開審査会により開示の決定があった文書である。

全て黒塗りであるなら、国土交通省が監査を行った日すら不明です。風評を招きかねないから（不開示理由）不開示とする。

こんなことが不開示（黒塗り）の理由として成立するなら、全ての行政行為について、「風評」を理由として不開示になります。

救済法である法律に基づく文書開示について、積極的に国民の側に立って文書開示を願いたい。

今までの国土交通省の自動車行政は自動車メーカーによりすぎだと思われる。特定会社Cの燃費不正、特定会社Bの2回目の不適性検査等同じ不正が繰り返されています。

これは自動車行政において、今日まで不正結果のみの発表しか行われず、不正の中身については今回の黒塗り開示同様全てを「風評による製

作者の正当な利害を害するおそれ」で国民に対して「隠されている」（いんぺいされている）状態となっている。

国民にも守られる利益があるべきです。全面開示を要求します。

「今回はなぜ不適切な完成検査が行われたか」ということを明らかにしていただきたいだけである。

当然製作者の正当な利益は守られるべきであるが、法（原文ママ）に求められる適切な完成検査を行わなかった事実の検証部分については、文書開示されるべきであり、これこそが、今後の製造者に対しても国民にとっても利益となり得ると思います。

だからこそ裁決で開示すべきと情報公開審査会において判断されたのだと思います。検査文書の全てについて開示を願っているものではありません。

例えば、「いつ」、「どの工場へ」、「不適切検査を行うに至った経緯」等については開示願います。

今回開示願っている文書は、製造メーカーが不適切な完成検査が行われたことに対しての文書開示であり、当然若干の不利益となることは当然である。

製造メーカーの本来の利益が守られることはこれも当然のことです。

しかしながら、「不適切な行為」により受ける不利益は製造メーカーは受ける必要があります。

製造メーカーが行った不適切な部分については開示願います。

この不適切な部分までを国土交通省は製造メーカーによりそい（の側に立ち）、行政は守ろうとしています。

不適切な部分は開示すると、立場の変更を要求します。

（２）意見書

ア 行政が行った監査結果については、原則公開すべきである。（税金で行っている。

イ 全てが「黒塗り」であるということは、国民には監査結果を一切知らせないということになっている。

ウ 製造メーカーと行政が一体となっているとしか外部からは見えない。

エ 型式指定自動車メーカーは全国で主なもので20社程度である。

オ 日本製の自家用車を購入する日本人は90%以上の割合で型式自動車製作者が製作した車を買っている。

カ 行政が行った型式指定自動車製作監査結果は国民に知らせるべきである。

キ 国民が監査内容を知った上で、購入車種を選ぶことは、当然な権利である。

ク 監査結果全てを「黒塗り」とすることは監査結果を「いんぺい」し

ていることである。

ケ 自動車行政においてのこの「隠蔽」体質からの脱却を願う。

コ 自動車行政において、今一步国民によりそった行政を願いたい。

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2年4月4日付けで、法3条に基づき、処分庁に対し、別紙の2に掲げる文書（以下「本件請求文書」という。）の開示を求めてなされた。

これを受け、処分庁は、同年6月10日付け国自審第467号により、別紙の2に掲げる請求文書3の一部の期間に対応する文書として「平成27年4月～平成29年9月10日までに行われた型式指定自動車製作者監査結果速報」を特定した上、法5条2号イ又は6号イに該当する部分を不開示とし、その他の本件請求文書は不存在とする一部開示決定（以下「旧原処分」という。）を行った。

令和2年9月10日付けで、審査請求人は、旧原処分の取消しを求め、審査請求を提起し、処分庁は、裁決書を基に、旧原処分の取消しを行い、令和4年6月22日付けで裁決書により取り消された部分の開示決定を行った。また、（1）平成25年4月～平成29年9月10日までに行われた型式指定自動車製作者監査結果速報及び（2）平成25年4月～平成27年3月10日までに発出した行政指導文書のうち、法5条2号イ又は6号イに該当する部分は不開示とした（原処分）。

これに対し、令和4年9月19日付けで、審査請求人は、黒塗り部分も含めた開示を要求すべく審査請求を提起した。

2 審査請求人の主張について

（略：上記第2の2（1）に同じ。）

3 型式指定制度における完成検査の概要

道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「車両法」という。）に基づき、自動車は、その構造及び装置等が道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。）に適合するものでなければ、運行の用に供してはならず（車両法40条、41条等）、登録を受けていない自動車を運行の用に供しようとするときは、現車を提示して国土交通大臣の行う新規検査を受け保安基準に適合することの確認を受けなければならない（車両法59条1項等）。

自動車は、通常、均一な構造、装置及び性能を有するものとして大量生産される。自動車が保安基準に適合することの確認については、上記のとおり現車の提示を受けて個別に行う新規検査においてなされることが原則であるが、大量生産車にあつては、生産・流通過程に入る前に国土交通大臣がその型式について保安基準に適合するかどうかを事前に審査し、生産

過程においては個々の車両が上記国土交通大臣の審査を受けた型式と差異なく製作され、かつ、保安基準に適合することを自動車メーカー自らが検査することとするのが合理的である。このことを踏まえ、車両法において設けられているのが自動車型式指定制度である。

この制度では、自動車メーカーからの申請に基づき、国土交通大臣が、自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該自動車が均一性を有するものであるかどうかの判定を行った上でその型式について指定を行う（車両法75条1項、3項）。そして、型式指定を受けた自動車メーカーは、その製作した自動車について、保安基準に適合しているかどうかを自ら一台毎に検査し、適合すると認める場合は完成検査終了証を発行することとされており（同条4項）、新規検査時においてこの完成検査終了証の提出をもって現車の提示に代えること、すなわち現車の提示を省略することができることとされている（車両法59条4項において準用する車両法7条3項2号）。

型式指定の手続、完成検査の基準等の細目については、車両法76条の規定に基づき、自動車型式指定規則（昭和26年運輸省令第85号。以下「規則」という。）で定められている。例えば完成検査の基準は規則7条に定めがあり、完成検査は「指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること」、「道路運送車両の保安基準の規定に適合すること」及び「車両法第29条第2項又は車両法第30条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること」を確認すべきものである旨規定されている。

これらのことから、型式指定自動車について行う完成検査は、新たに登録を受けて運行の用に供しようとする自動車について保安基準に適合することの確認のため国土交通大臣が行う新規検査に代替するものなのであって、そうである以上、自動車の安全性の確保及び環境の保全のため、自動車メーカーはこれを確実に実施する必要がある。更に言えば、完成検査は、使用過程における自動車ユーザーによる点検・整備の確実な履行と相まって、使用開始から初回の継続検査（いわゆる「車検」）時までの間、自動車の保安基準適合性を維持する上で基礎となるものとしても重要なものである。

自動車メーカー各社が実施している完成検査においては、一定数の保安基準に適合しない車両が検出されており、新たに運行の用に供する全ての自動車の保安基準適合性を確保する上で、その実施は必要不可欠である。また、保安基準に適合しない車両の検出をきっかけとしてリコールに至る事例も確認されており、完成検査は既販車の安全性確保にも重要な役割を果たしている。

4 原処分に対する諮問庁の考え方について

(ア) 原処分は、本件対象文書を特定した。これは、11件の立入検査に関する文書であり、各立入検査について、「型式指定自動車製作者監査結果速報」1枚と「監査チェックシート」複数枚から構成されている。

(イ) まず、原処分は、「型式指定自動車製作者監査結果速報」の「監査実施日、監査実施工場名、型式指定自動車の車種名、装置型式指定取得規則」欄と、「監査チェックシートその1」の「監査日、工場名」欄を法5条6号イに該当するとして不開示とした。

当該不開示部分に関しては、定例としての監査とはいえこれらの監査の実施や内容については国土交通省及び自動車製作者においても公表しておらず、これらの情報を公にすることによって、本件対象文書の期間内において、どの自動車製作者に対して、いつ頃、どの車種、どの工場の監査を行ったのかが明らかとなり、それらによって今後の監査の実施頻度や内容等を予測されるなどの弊害が生じ得るため、国の機関の監査事務に関し、正確な事実の把握を困難にするおそれや、違法・不当な行為の発見を困難にするおそれがあると認められるから、原処分のとおり不開示とすべきである。

また、「結果」欄については、法5条2号イに該当するとして不開示とした。当該不開示部分に関しては、公表されていない自動車製作者の事業の遂行状況についての監査結果であって、それを公にすることにより種々の風評を招きかねず製作者の正当な利益を害するおそれがあると認められるから、原処分のとおり不開示とすべきである。

(ウ) 次に、原処分は、「監査チェックシートその1」から「監査チェックシートその9」までの監査結果が記載された部分を不開示とした。これについても、当該法人が独自に保有する、知識、技術等の情報が記載されている内部情報であって、これを公にすることにより法人の正当な利益が害されるおそれがあることから、法5条2号イに該当すると認められる。

(エ) さらに、原処分は「型式指定自動車製作者監査結果速報」の「監査項目等」欄の一部及び「監査チェックシートその1」から「監査チェックシートその9」までの監査項目が記載された部分の一部を不開示とした。これは、監査の内容や監査方法のノウハウに関する情報であって、当該情報を公にすることで、監査の対策を練られる等により、正確な事実の把握や、違法・不当な行為の発見を困難にするおそれがあることから、法5条6号イに該当すると認められる。

5 結論

以上より、上記のような不開示部分を不開示とした原処分は妥当であると判断する。

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5年4月10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27日 審議
- ④ 同年5月18日 審査請求人から意見書を收受
- ⑤ 令和6年7月12日 本件対象文書の見分及び審議
- ⑥ 同年8月6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、型式指定自動車製作者に対する監査、指導等に関する文書の開示を求めるものであり、処分庁は、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、不開示部分の開示を求めるところ、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、文書12及び文書15の「自動車会社の部長の氏名」については新たに開示するが、その余の部分（以下「不開示維持部分」という。）はなお不開示を維持すべきである旨説明することから、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。

2 不開示維持部分の不開示情報該当性について

(1) 文書1ないし文書5について

本件開示請求については、原処分に先立ち、処分庁による一部開示決定（令和2年6月9日付け国自審第467号）がされ、これに対し、審査請求人からは文書特定及び不開示部分の不開示情報該当性に対する不服申立てが行われ、諮問庁からの諮問を経て、当審査会において、文書1ないし文書5につき諮問庁がなお不開示とすべきとする部分を不開示とすることは妥当であるが、新たに11文書（文書6ないし文書16）を特定して開示決定等を行うことが妥当である旨の答申（令和3年度（行情）答申第505号）を行ったところである。その後、諮問庁において、諮問庁が新たに開示するとした部分及び別紙の2に掲げる請求文書3及び請求文書4のうち平成25年4月から平成27年3月までの期間の文書につきそれぞれ不開示とした部分を取り消し、その余の部分については審査請求を棄却する旨の裁決（令和4年2月24日付け国自審第2085号）が行われ、これを受けて、本件諮問の対象である一部開示決定（原処分）が行われたところ、審査請求人から原処分において不開示とされた部分の全てについて開示を求める旨の本件審査請求が行われたものである。

上記のとおり、本件審査請求のうち文書1ないし文書5の不開示情報

該当性に関する不服については、既に不開示情報に該当し不開示とする旨の裁決が行われているところ、その後、原処分時点まで特段の事情の変化があったとすべき事情は認められないから、本件対象文書のうち文書1ないし文書5につき、その一部を不開示としたことは妥当である。

(2) 文書6ないし文書16について

ア 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) 型式指定自動車製作者監査結果速報の「結果」欄について

当該部分は、公表されていない自動車製作者の事業の遂行状況についての監査結果であって、それを公にすることにより種々の風評を招きかねず製作者の正当な利益を害するおそれがあると認められるから、法5条2号イに該当する。

(イ) 型式指定自動車製作者監査結果速報の「監査実施日」欄、「監査実施工場名」欄、「型式指定自動車の車種名」欄及び「装置型式指定取得規則」欄並びに監査チェックシートの「監査日」欄及び「工場名」欄について

当該部分は、定例としての監査とはいえこれらの監査の実施や内容については国土交通省及び自動車製作者においても公表しておらず、これらの情報を公にすることによって、本件対象文書の期間内において、どの自動車製作者に対して、いつ頃、どの車種、どの工場の監査を行ったのかが明らかとなり、それらによって今後の監査の実施頻度や内容等を予測されるなどの弊害が生じ得るため、国の機関の監査事務に関し、正確な事実の把握を困難にするおそれや、違法・不当な行為の発見を困難にするおそれがあると認められ、法5条6号イに該当する。

(ウ) 型式指定自動車製作者監査結果速報の「監査項目等」欄の一部及び監査チェックシートの「監査項目が記載された部分」の一部について

当該部分は、監査の内容や監査方法のノウハウに関する情報である。監査については、限られた人員で幅広い監査項目の全てを網羅することは現実的ではなく、項目を絞って実施している。それぞれの監査における監査項目については、その時々自動車製作者の不正事案等を踏まえて設定しているため、不正事案を踏まえて国がどのような項目を監査することとしているかを端的に示したものである。監査項目を明らかにすることは、国の監査の手の内を自動車製作者に明らかにしてしまうとともに、今後別の不正事案が発生した際の国の監査項目を予想され得るおそれがある。したがって、当該部分を公にすることで、監査の対策を練られる等により、正確な事

実の把握や、違法・不当な行為の発見を困難にするおそれがあることから、法5条6号イに該当する。

(エ) 監査チェックシートの「監査結果が記載された部分」について

当該部分は、当該法人が独自に保有する知識、技術等の情報が記載されている内部情報であって、これを公にすることにより法人の正当な利益が害されるおそれがあることから、法5条2号イに該当する。

イ 以下、上記諮問庁の説明を踏まえて検討する。

本件対象文書を見分すると、当該各不開示維持部分の記載内容はいずれも諮問庁の説明するとおりであると認められる。

また、当該各不開示維持部分を公にすると、各「おそれ」が生じる旨の上記諮問庁の説明に不自然、不合理な点があるとはいえず、これを覆すに足る事情も認められない。

したがって、当該各不開示維持部分は、法5条2号イ及び6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。

3 本件一部開示決定の妥当性について

以上のことから、本件対象文書につき、その一部を法5条1号、2号イ及び6号イに該当するとして不開示とした決定については、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分は、同条2号イ及び6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

別紙

1 本件対象文書

(1) 平成25年4月～平成29年9月10日までに行われた型式指定自動車製作者監査結果速報

文書1 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日A，特定日B__特定会社A）

文書2 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日C__特定会社B）

文書3 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日D，特定日E__特定会社A）

文書4 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日F__特定会社B）

文書5 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日G，特定日H__特定会社B）

文書6 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日I__特定会社A）

文書7 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日J__特定会社B）

文書8 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日K__特定会社B）

文書9 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日L__特定会社B）

文書10 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日M__特定会社B）

文書11 型式指定自動車製作者監査結果速報（特定日N__特定会社B）

(2) 平成25年4月～平成27年3月までに発出した行政指導文書

文書12 リコール関連業務に係る業務改善について（特定日O付け特定文書番号A）

文書13 型式指定自動車及び特定装置の変更承認の申請漏れに係る警告書（特定日P付け特定文書番号B）

文書14 型式指定自動車の完成検査業務等に係る警告書（特定日Q付け特定文書番号C）

文書15 型式指定関係業務の改善措置について（特定日R付け特定文書番号D）

文書16 型式指定関係業務の改善措置について（特定日S付け特定文書番号E）

2 本件請求文書

請求文書1 特定リコール届出番号Aが特定日T，特定リコール届出番号Bが特定日Uに届出られています。

ともに車両の製作工場の完成検査において完成検査員に任名されていない検査員が合否判定を行った。とか，所定の教育を受けずに登用された完成検査員が完成検査を実施した。とか，作業書にはない手順を不適切な手順と認識せずに検査を行った等を理由としてリコールが届出られました。

改善措置の内容として「全車両指定整備工場において点検および自動車検査員による確認を行う。道路運送の保安に関する不具合が認められた場合は是正する」としたリコール届が出されました。

そもそも自動車製作工場において正しい完成検査員により正しい手順での完成検査ができていない今回の事案について、リコール届では「指定整備工場での自動車検査員による検査・確認」としています。

リコールの改善措置内容で完成検査員による正しい完成検査が必要と思われまます。

- ① なぜリコール届の改善措置でよいのか。
- ② なぜ製作工場・製造工場での完成検査員による完成検査をしなくてよいのか法的根拠も含め情報公開願います。

請求文書2 なぜ新車の型式指定制度で決められている正しい完成検査を受けない車両が市中に出回ってよいのか。よい理由とともに、法規についても、またその他行政文書もあれば情報公開願います。

請求文書3 自動車の型式指定制度に基づき完成検査を行う工場・製作工場に対して車両法75条の6条（原文ママ）第1項及び100条1項に基づき立入検査をされているようですが、特定会社D、特定会社Bに対して平成25年4月～平成29年9月10日の間についての立入検査について情報公開願います。

請求文書4 平成25年4月～平成29年9月10日までの間で特定会社D、特定会社Bに対して業務等の改善について（特定文書番号F特定日V、特定文書番号G特定日Wのような）行政文書を発していれば情報公開願います。（おおむねリコール対象車両の製造された期間）