

諮問庁：経済産業大臣

諮問日：令和6年6月14日（令和6年（行情）諮問第713号）

答申日：令和8年7月10日（令和8年度（行情）答申第345号）

事件名：特定用務の利用に係る「自動車使用申請書」等の開示決定に関する件
（文書の特定）

答 申 書

第1 審査会の結論

別紙の1に掲げる文書（以下「本件請求文書」という。）の開示請求につき、別紙の2に掲げる文書（以下「本件対象文書」という。）を特定し、開示した決定については、本件対象文書を特定したことは、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6年2月2日付け20240109公開北海第1号により北海道経済産業局長（以下「処分庁」という。）が行った開示決定（以下「原処分」という。）について、本件請求文書に該当する文書の開示を求める。

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によると、おおむね以下のとおりである。

（1）審査請求書

本事件の開示請求人（審査請求人と同じ）が行政文書開示請求書に記載した内容は下の通りである。

「（別紙の1に記載の開示請求文言で求める文書と同様の文書の開示を求めるものであり、記載は省略する。）」

開示請求人は、資源エネルギー庁職員特定個人Aの上の出張に係る公用車利用の記録を開示請求したが、開示された行政文書は特定個人Aの公用車利用記録ではなかった。

以下、その根拠等について説明する。

ア 公用車利用日付の不一致

特定個人Aの当該出張に係る「旅費精算請求書」及び「旅程表」の各備考欄には、8月7日および8月8日の2日間、公用車を利用したとの報告記録があるが、開示された行政文書は8月7日、1日分の記録であり、公用車利用日付が出張記録と一致していない。

イ 用務先の不一致

特定個人Aの「旅費精算請求書」及び「旅程表」には出張用務先として「特定町役場B」の記録はないが、開示文書の公用車運行記録では用務先に「特定町役場B」の記録があり、公用車利用の用務先が一致していない。

ウ 同乗者（所属・氏名）の記録がない

自動車使用申請書には、同乗者（所属・氏名）の記載欄があるが、開示文書の当該欄は空欄であり、特定個人Aが当該公用車に同乗していたことが確認できない。

エ 変更内容の記載がない

自動車運転報告書には、申請時から変更がある場合、変更内容を記載する備考欄があるが、開示文書の当該欄は空欄であり、特定個人Aが当該公用車に同乗していたことが確認できない。

オ 特定空港を経由した事実が確認できない

自動車使用申請書の有料道路の利用欄には（特定区間A）を有料道路で往復との記録があるが、特定個人Aが公用車の利用を開始した特定空港までの有料道路利用は記録がない。開示文書からは当該公用車が特定空港を経由した事実が確認できない。

カ 上に述べてきた通り、開示された行政文書の記載記録からは、当該公用車に特定個人Aが同乗していたことは一切確認できない。当該「自動車使用申請書」および「自動車運転報告書」には、内閣府令で定められた運転日誌（自動車運転報告書）の記録管理責任を担う安全運転管理者「特定個人B」さんの確認印が押されており、当該公用車の運行記録は北海道経済産業局安全運転管理者の確認を得ている行政文書であることがわかる。このことから、当該公用車には文書中に記録されている運転者2名以外の同乗者がいなかったことは明らかである。もし一切の同乗記録がないのに実は同乗者がいました、ということであるならば、それは北海道経済産業局の公用車の運行管理方法や運行記録確認の方法、安全運転管理者の運行記録管理責任の在り方・運行安全確認の在り方に重大な瑕疵があることを示している。

キ 上記アないしカから、原処分で開示決定され開示された行政文書は特定個人Aの公用車利用記録ではなく、開示請求人が開示請求した行政文書の該当性を有していない、一方、当該出張に係り公用車利用を行った特定個人Aの公用車利用記録・運行記録等の行政文書は、別に必ず存在していなければならない。

処分庁が行った原処分を取り消し、特定個人Aの当該出張に係る正しい公用車利用記録・運行記録等の行政文書を特定し開示決定処分とすることを求める。

(2) 意見書

本意見書では、主に諮問庁の理由説明書「審査請求人の主張に対する検討等」（下記第3の2）の記載内容に関して、審査請求人の意見を述べます。

ア 行政文書の探索等についての説明不足

下記第3の2（2）及び（3）では、本件対象文書の特定の妥当性確認に係り、「処分庁は本件対象文書以外に該当する文書を保有していなかった。」「したがって、本件開示請求について、処分庁が本件対象文書を本件請求文書と特定して、法9条1項に基づく開示決定をした原処分は妥当であると認められる。」と説明しています。

「他の行政文書を保有していなかった、したがって原処分が妥当である」という説明は飛躍した論理であり、文書特定妥当性の説明になっていません。加えて、諮問庁が本件対象文書以外の行政文書をどのように探索したのか（どのような名称の行政文書ファイルを探索したのか、どのロッカーやどのPC等文書保管先を探索したのか等）にも一切言及がなく、諮問庁あるいは処分庁が行政文書の探索を本当に実施したのかどうかについても疑問です。

イ 理由説明書の説明は大部分が不合理な説明です

審査請求人は「審査請求の理由書」で、開示された行政文書中に公用車を利用したとする資源エネルギー庁「特定個人A」の同乗記録が一切ないことを指摘しました。

それに対して諮問庁は、開示された行政文書中に複数の誤りがあったので同乗記録がない、と説明します。

諮問庁が理由説明書中で述べているそれら説明のおかしさ・不合理さについて、以下主張します。

ウ 下記第3の2（4）についての不合理性

（ア）「特定個人C」の同乗中止

本件対象文書である自動車使用申請書（公文書）には、特定個人Cが運転予定者であることが記録され、特定個人C本人及びもう一人の運転予定者である特定個人Dの運転予定押印及び決裁印が認められます。そして同じく本件対象文書である自動車運転報告書（公文書）には、申請時からの変更がないことを確認した特定個人D（特定個人Dは当該公用車の運転者）の押印及び同じく申請時からの変更がないことを確認した北海道経済産業局安全運転管理者特定個人Bの押印が認められます。これら複数職員のチェックにより真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録されている情報から、特定個人Cが運転者として同乗していたことが事実であると認められます。一方、特定個人Cが同乗を中止したとの諮問庁の主

張には、公文書等証拠文書による裏付けはなく、虚実であると考えるのが相当です。複数職員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとも不合理です。

(イ) 往路について、資源エネルギー庁職員「特定個人A」の同乗

当該自動車使用申請書（公文書）には、同乗予定者がいないことが記録され（同乗者記載欄が空欄）、そして当該自動車運転報告書（公文書）には、申請時からの変更がないことを確認した特定個人D（特定個人Dは当該公用車の運転者）の押印及び同じく申請時からの変更がないことを確認した北海道経済産業局安全運転管理者特定個人Bの押印が認められます。これら複数職員のチェックにより真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録された情報から、資源エネルギー庁職員「特定個人A」が当該公用車に同乗していなかったことが事実であると認められます。一方、資源エネルギー庁職員「特定個人A」が同乗していたとの諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けは一切なく、虚実であると考えるのが相当です。複数職員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の主張はとも不合理です。

(ウ) 「特定町役場B」への訪問中止

当該自動車使用申請書（公文書）には、「用務先の名称」欄に特定町役場Bと記録され、特定個人D他の決裁印が認められます。そして当該自動車運転報告書（公文書）には、申請時からの変更がないことを確認した特定個人D（特定個人Dは当該公用車の運転者）の押印及び同じく申請時からの変更がないことを確認した北海道経済産業局安全運転管理者特定個人Bの押印が認められます。これら複数職員のチェックにより真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録された情報から、当該公用車は用務先の特定町役場Bを当初の予定通り訪問したことが事実であると確認できます。一方、特定町役場Bへの訪問を中止したとする諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けはなく、虚実であると考えるのが相当です。複数職員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとも不合理です。

また、資源エネルギー庁職員「特定個人A」の出張報告や旅程表（いずれも複数職員による決裁を受けた真正・正確な公文書）には特定町役場B訪問の記録はなく、このことから、特定町役場Bを訪問した当該公用車に特定個人Aが同乗していなかったことが事実であることが裏付けられます。

(エ) 用務内容について「エネルギー政策に関する意見交換」への変更

当該用務内容の記載記録について、審査請求人は、「エネルギー構造高度化・転換理解促進事業に係る意見交換」と「エネルギー政策に関する意見交換」との差異がよく理解できないのですが、いずれにせよ、複数職員のチェックにより真正性・正確性が担保されている公文書である自動車使用申請書に記載記録された「エネルギー構造高度化・転換理解促進事業に係る意見交換」が、当該公用車を利用した出張に係る真の用務内容と考えられます。一方、諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けは一切なく、虚実であると考えるのが相当です。複数職員（国家公務員）による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとても不合理です。

(オ) 有料道路使用の利用区間について、「特定区間B【往路】」「特定区間C【復路】」への変更

当該自動車使用申請書（公文書）には、「有料道路の利用」欄に「特定区間A【往復】」と記録され、特定個人D他の決裁印が認められます。そして当該自動車運転報告書（公文書）には、申請時からの変更がないことを確認した特定個人D（特定個人Dは当該公用車の運転者）の押印及び同じく申請時からの変更がないことを確認した北海道経済産業局安全運転管理者特定個人Bの押印が認められます。これら複数職員のチェックにより真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録された情報から、当該公用車は、有料道路「特定区間A」を往復で利用した事実が確認できます。一方、有料道路の利用区間は「特定区間B【往路】」「特定区間C【復路】」とする諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けは一切なく、虚実であると考えるのが相当です。複数の国家公務員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとても不合理です。

なお、審査請求人は特定都道府県在住で当該地域の道路事情等を一定程度理解しておりますが、諮問庁の説明のとおり特定駅で出張者特定個人Aと合流し有料道路を利用して特定区間Bの行先地方面へ向かう場合、当該公用車が利用したと諮問庁が主張する特定インターチェンジは、当該行先地とは真逆の方向に位置しており、特定インターチェンジ方面に別の用務がない限り利用するはずのないインターチェンジであるということも申し添えます（地図をご参照いただければ位置関係がわかります）。「特定区間Bの出発地」方面に別件の用務がなかったことは当該開示文書の記載記録内容から明らかであり、諮問庁の主張はこのような点でも滅茶苦茶です。

エ 下記第3の2（5）についての不合理性

（ア）特定空港から特定町役場Aでの区間の行程について、実際は特定空港から特定駅まで自己負担で鉄道を利用し、特定駅から特定町役場Aまで公用車を利用していた。

当該「旅費精算請求書」および当該「旅程表」には、特定空港から特定町役場Aまで公用車利用との記載記録があり、当該「旅費精算請求書」は、特定個人E、特定個人F及び特定個人Gの決裁を受けています（当該「決裁履歴帳票」を証拠提出します（当該帳票の記載は省略する。））。特定個人A本人も後閲しています。これら複数職員の決裁により真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録された情報から、特定個人Aは、特定空港から特定町役場Aまで公用車を利用していた事実が確認できます。一方、「特定空港から特定駅まで自己負担で鉄道を利用し、特定駅から特定町役場Aまで公用車を利用していた」との諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けは一切なく、虚実であると考えるのが相当です。複数の国家公務員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとても不合理です。

諮問庁の主張のおかしさ・不合理性について追加して述べます。

旅行命令に基づく出張を旅行計画で策定した旅程表どおりの行程で実行する場合、その旅行経路を移動する際に必要となる交通費等の諸経費は、当然に公費（税金）で負担されます。特定空港から特定駅まで特定鉄道を利用して移動するのは普通の移動手段であり、通常であれば当然にその特定鉄道料金は公費負担となるはずなのですが、なぜ特定個人Aは当該区間の特定鉄道料金を自己負担しなければならないようになったのでしょうか。その理由について諮問庁からは何の説明もなく、極めて不合理な主張と審査請求人は感じます。なぜ、特定個人Aが当該区間の特定鉄道料金を自己負担しなければならないのかについて、その理由を諮問庁に明らかにさせてください。

（イ）特定町内から特定空港までの区間の行程について、実際は特定町内から特定空港まで自己負担で車を利用していた。

当該「旅費精算請求書」および当該「旅程表」には、特定町内から特定空港まで公用車利用との記載記録があり、当該「旅費精算請求書」は、特定個人E、特定個人F及び特定個人Gの決裁を受けています。特定個人A本人も後閲しています。これら複数職員の決裁により真正性・正確性が担保されている行政文書に記載記録された情報から、特定個人Aが特定町内から特定空港まで公用車を利用し

ていた事実が確認できます。一方、「特定町内から特定空港まで自己負担で車を利用していた」との諮問庁の主張には公文書等証拠文書による裏付けは一切なく、虚実であると考えるのが相当です。複数の国家公務員による決裁で正確性が担保されている行政文書の記載内容を不正確であると主張する諮問庁の理由説明はとても不合理です。

諮問庁の主張のおかしさ・不合理性について追加して述べます。

「自己負担で車を利用していた」の「車」は、タクシーあるいはレンタカーが想定されますが、特定町内において特定空港で乗り捨て可能なレンタカーを借りることは不可能であり（レンタカー業者は特定町内及び近隣町村に所在しません）、諮問庁のいう「車」はタクシーであることが推定されます。特定町役場A付近から特定空港まで、タクシーのメーター走行で走った場合の料金目安は、高速道路料金（3,660円）を含み68,070円です。（特定タクシー料金検索サイト）

旅行計画通りに行われた通常の出張において、7万円近くのタクシー代を出張者が自己負担しなければならない理由は全く考えられません。諮問庁の主張は馬鹿げています。当該出張者は、私的な観光旅行と組み合わせた出張でも行っていたのでしょうか。そんなわけありません。諮問庁の主張がナンセンスな虚実であることは、このタクシー料金の数字からも明らかです。

上で述べてきたように、諮問庁の理由説明書での理由説明内容は、そのすべてが不合理な説明です。また、諮問庁の説明には公文書等の文書による根拠も一切示されていません。「タクシー代を自己負担した」のように、突拍子もなく説得性も皆無の虚実説明が、何らの根拠を示すことなく為されているのです。

これらのことから、審査請求人は、「審査請求の理由書」で主張した通り、開示された行政文書は特定個人Aの公用車利用記録ではなく、特定個人Aの公用車利用記録は別に必ず存在していなければならない、とあらためて主張します。

第3 諮問庁の説明の要旨

1 事案の概要

- (1) 審査請求人は、令和5年12月29日付けで、法4条1項の規定に基づき、処分庁に対し、本件請求文書の開示請求（以下「本件開示請求」という。）を行い、処分庁は、令和6年1月9日付けでこれを受け付けた。
- (2) 本件開示請求に対し、処分庁は、本件対象文書を特定し、令和6年2月2日付け20240109公開北海第1号をもって、法9条1項の規

定に基づき、本件対象文書について、そのすべてを開示する決定（原処分）を行った。

- (3) この原処分に関し、開示請求者である審査請求人は、行政不服審査法（平成26年法律第68号）4条3号の規定に基づき、令和6年3月13日付けで、経済産業大臣（以下「諮問庁」という。）に対し、原処分を取り消し、本件請求文書に該当する文書を改めて特定して開示することを求める審査請求（以下「本件審査請求」という。）を行い、諮問庁は、同月18日付けでこれを受け付けた。
- (4) 本件審査請求を受け、諮問庁において、原処分の妥当性につき改めて慎重に精査したところ、本件審査請求には理由がないと認められるため、諮問庁による裁決で、本件審査請求を棄却することの妥当性につき、情報公開・個人情報保護審査会へ諮問するものである。

2 審査請求人の主張についての検討等

- (1) 審査請求人は、原処分を取り消し、本件請求文書に該当する文書を改めて特定して開示することを求めているので、以下、原処分の妥当性について、具体的に検討する。
- (2) 諮問庁において、本件審査請求を受け、原処分での本件対象文書の特定の妥当性について確認したところ、処分庁は本件対象文書以外に該当する文書を保有していなかった。
- (3) したがって、本件開示請求について、処分庁が本件対象文書を本件請求文書と特定して、法9条1項に基づく開示決定をした原処分は妥当であると認められる。
- (4) なお、自動車使用申請書の記載内容について、申請時から以下の変更があったにもかかわらず、自動車運転報告書の備考欄に変更内容が記載されていなかった。

ア 「特定個人C」の同乗中止

イ 往路について、資源エネルギー庁職員「特定個人A」の同乗

ウ 「特定町役場B」への訪問中止

エ 用務内容について「エネルギー政策に関する意見交換」への変更

オ 有料道路使用の利用区間について、「特定区間B【往路】」「特定区間C【復路】」への変更

- (5) また、本件審査請求の添付書類である資源エネルギー庁の令和2年度の職員出張「特定旅行番号 特定精算番号」の『旅費精算請求書』及び『旅程表』（以下、併せて「本件旅費文書」という。）の写しの一部区間の行程について、実際は以下のとおりだった。

ア 特定空港から特定町役場Aまでの区間の行程について、実際は特定空港から特定駅まで自己負担で鉄道を利用し、特定駅から特定町役場Aまで公用車を利用していた。

イ 特定町内から特定空港までの区間の行程について、実際は特定町内から特定空港まで自己負担で車を利用していた。

3 結論

以上より、本件審査請求について、関係法令に従って、諮問庁において改めて精査したところ、本件審査請求には理由がないと認められるため、諮問庁の裁決で本件審査請求を棄却することの妥当性について、情報公開・個人情報保護審査会へその妥当性を諮問する。

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6年6月14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7月8日 審査請求人から意見書及び資料を收受
- ④ 令和8年6月22日 審議
- ⑤ 同年7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、本件請求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、その全部を開示する原処分を行った。

原処分に対し、審査請求人は、本件請求文書に該当する文書の再特定を求めているものと解されるところ、諮問庁は、原処分は妥当であるとしていることから、以下、本件対象文書の特定の妥当性について検討する。

2 本件対象文書の特定の妥当性について

- (1) 本件開示請求は、特定個人Aが令和2年8月7日及び8日に北海道経済産業局の公用車を利用した記録等に関する文書を求めるものであると解される。

審査請求人は、上記第2の2(1)ウにおいて、原処分で開示された本件対象文書には特定個人Aの氏名は記載されていない旨主張し、当該主張に対し、諮問庁は、理由説明書(上記第3の2(4)及び(5))において、本件対象文書及び本件旅費文書の記載内容と実態に差異がある旨説明する。

- (2) 当審査会において、諮問書に添付された本件対象文書の写しを確認したところ、審査請求人が審査請求書において主張するのとりの記載内容であり、当該文書が本件請求文書に該当する文書であるかについて、当該文書の記載のみをもって判断することは困難であると認められる。

そこで、当審査会において、諮問庁から北海道経済産業局における令和2年8月7日及び同日前後の自動車運転使用に対応する自動車運転報告書の提示を受けて確認したところ、同月5日ないし15日における特定空港又は北海道経済産業局の所在地から特定町内までの走行距離に相

当し得る自動車運転報告書は、本件対象文書のみであり、また、同月 8 日の自動車運転使用に対応する自動車運転報告書の存在は確認できなかった。

- (3) 以上を踏まえると、経済産業省における公用車の利用及び旅費に係る手続については、いささか適切さを欠くきらいがあるものの、本件対象文書の外に本件請求文書に該当する文書は保有していないとする上記第 3 の 2 (2) の諮問庁の説明を覆すに足る事情があるとも認め難い。よって、本件対象文書は本件請求文書に該当し、経済産業省において、本件対象文書の外に本件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と判断するほかはない。

3 審査請求人のその他の主張について

審査請求人のその他の主張は、当審査会の上記判断を左右するものではない。

4 本件開示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つき、本件対象文書を特定し、開示した決定については、経済産業省において、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ので、本件対象文書を特定したことは、妥当であると判断した。

(第 2 部会)

委員 武藤京子、委員 佐藤郁美、委員 寺田麻佑

別紙

1 本件請求文書

資源エネルギー庁の令和２年度の職員出張「特定旅行番号 特定精算番号」の旅費精算請求書には、８月７日、特定空港～特定町役場Ａ間公用車利用、８月８日特定町内～特定空港間公用車利用との報告記録があります。（当該旅費精算請求書写しを添付）

当該公用車利用について、その利用状況（運行日時・車種や走行距離・運転者氏名・安全運転管理者押印状況等（安全運転管理者の押印状況が特に知りたい事柄です））を確認することができる「自動車使用申請書」「自動車運転報告書」等当該公用車運行に係る行政文書

2 本件対象文書

北海道経済産業局の令和２年８月７日の特定町役場Ａ及び特定町役場Ｂへの用務に係る「自動車使用申請書」及び「自動車運転報告書」