

令和3年（行ウ）第277号 行政処分取消請求事件

原 告 フロントラインプレス合同会社

被 告 国（処分行政庁 運輸安全委員会事務局長）

準備書面(15)

令和7年5月30日

東京地方裁判所民事第2部A係 御中

被告指定代理人

志 水 崇 通 

富 岡 宏 

原 田 直 也 

福 井 靖 則 

米 谷 卓 也 

小 坂 真 広 

被告は、本準備書面において、原告の2025年（令和7年）1月16日付け第6準備書面（以下「原告第6準備書面」という。）における主張（ただし、原告第8準備書面において本件の処分取消しの訴えの対象から除外する予定であるとされた文書に係る主張を除く。）につき、必要な範囲で反論する。

なお、略語等は、本準備書面で新たに用いるもののほか、従前の例による。

第1 「事故調査完了後においては情報公開法5条5号該当性は否定されやすい旨の主張（原告第6準備書面第1・1ないし3ページ）は理由がないこと

- 1 原告は、「JR西日本福知山線列車脱線事故 調査報告書に関わる不祥事問題の検証と事故調査システムの改革に関する提言」（甲26）において事故調査の過程における情報の提供・開示、事故調査完了後の事故調査資料の情報公開の推進についての提言がされていることを引用しつつ、本件が事故調査完了後の開示請求であり、意思形成過程における情報は、意思決定後には当該意思決定に影響しなくなるので情報公開法5条5号該当性は否定されやすく、本件で情報公開法5条5号該当性が認められるためには、将来予定される同種の審議、検討等に影響するというだけでは足りず、開示することによって生じる「不当な」影響が、情報を開示することの公益性を考慮してもなお適正な意思決定の確保等への支障が看過し得ない程度のものであって、かつ、そのような不当な影響を与えるおそれが単なる可能性ではなく、法的保護に値する蓋然性があると認められることを要すると主張する（原告第6準備書面1及び2ページ）。

しかしながら、原告が引用する前記提言は、一般に意思決定後においては意思形成過程における情報を公開することによる弊害が発生するおそれが減少することを述べたものではなく、将来の同種の調査に及ぼす悪影響やその防止については特段言及もしていない上、同提言も、意思決定後においても

公開されるべきでない情報があることを前提としているものである。同提言は、飽くまで情報は公開されることが望ましいという同検証チームの考えに基づき、必ずしも現行の法制度を前提としない政策的提言をしたものにとどまるのであり、情報公開法5条5号該当性に係る原告の前記主張を裏付けるものとはいえない。

そして、将来行われる同種の審議検討等に対する萎縮的効果は、ひとたび発生してしまえば広範に影響を及ぼすのであり、本件に即していえば、運輸安全委員会による事故調査という制度そのものの実効性や存在意義を減殺する結果となりかねない。単なる可能性では足りないなどという原告の前記主張自体、このような将来の同種の審議検討等に対する影響の重大性を軽視したものであって妥当でないが、仮に原告の主張を前提とした場合でも、このような影響の重大性に照らし、「法的保護に値する蓋然性」があることは明らかである。

また、この点については、総務省行政管理局編「詳解行政情報公開法」においても、審議、検討等が終了し、意思決定が行われた後においても、「当該審議、検討等に関する情報が公になると、審議、検討等が終了し意思決定が行われた後であっても、国民の間に混乱を生じさせたり、将来予定されている同種の審議、検討等に係る意思決定に不当な影響を与えるおそれがある場合等があれば、本号（引用者注：情報公開法5条5号）に該当し得る。」

（乙7・75ページ）と解説されているところである。

- 2 また、原告は、被告が、情報公開法5条5号該当性に関し、将来における同種の審議、検討への影響を生ずることを主張したのに対し、「運輸安全委員会における事故調査はそれぞれの事故ごとに異なる」とし、また、前記提言の同旨の記載を引用して「どのような調査を行ったかが明らかになることは、調査報告の信用性に直結するものとして極めて重要なのである」などと

して、被告の主張は「同種の審議、検討を広く解しすぎている」旨主張する（原告第6準備書面3ページ）。

しかしながら、情報公開法5条5号において「公にすることにより、率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれ」がある場合が不開示事由として規定された趣旨は、終局的な意思決定がされる過程においては、様々な可能性等について多方面から自由な意見交換等がされるべきであるのに、最終的に採用されるに至らなかった中間的な議論、未成熟な意見及び未整理の資料等が公開されることにより、終局的な意思決定に対する誤った理解、筋違いの批判等を招き、外部からの不当な圧力や干渉等を受け、ひいては自由な意見交換等が妨げられる結果となることを防止するために、適正な意思決定手続の確保を保護するという点にあると考えられる（東京地方裁判所平成15年9月5日判決・訟務月報50巻5号1548ページ）。

この点、事故調査の分野においては、調査の過程で、調査官同士、調査官と委員、委員同士の間で、様々な意見を交換したり、説明をするなどの合議をする中で、数多くの問題点を発掘あるいは検討し、参考としていくことが、適確な原因究明を行う上で、深い検討や具体的かつ詳細な検討を行うために必要であり、合理性を有する。そうすると、このような事故調査の過程では、様々な観点から、多くの率直で自由な意見が出されるのが望ましい。そして、事故調査の内容は、関係者の利害に関係することが多いため、公開を前提とする場合は、関係者からの非難をおそれるなどして、多様かつ自由な意見が現れないことも十分に考えられるため、原則として非公開とすべきと考えられてきたところであり（山口真弘『航空事故調査 制度と運用』148ないし149ページ、乙21）、この趣旨を貫徹するためには、事後的にも意見交換等の内容が公開されないことが担保される必要がある。また、このよう

な意見交換や検討を十分に行うには、意見等を検討するために幅広い資料を収集することも不可欠である。

仮に、このような情報が開示されることとなれば、上記のとおり多様かつ自由な意見を率直に交換することがはばかれることはもとより、調査官が意見交換や検討の前提となる資料の収集の場面においても、関係者からの非難をおそれるなどして、いかなる資料を収集すべきかの検討や収集した資料への批判的検討などが阻害され、ひいては最終的な事故原因についての率直な意見の交換が阻害され、意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれがあるととも、同委員会における意見交換や議論の内容も公にされることとなり、常設事故調査機関としての適正な意思決定手続の確保が難しくなることは明らかである。

この点、運輸安全委員会が行う調査の関心事や手法には、航空事故、船舶事故等の事故の種別を問わず共通するもの、事故の種別ごとに共通するものなど様々なものがあり得るところ、およそある特定の事故のみに当てはまる調査の関心事や手法のみに基づいて当該事故の調査が完結することは想定し難いから、「同様の審議、検討を広く解しすぎている」などとして、当該事故の調査に係る意思決定過程への影響の有無のみを考慮すればよいかのようという原告の主張は当を得ない。

3 以上のとおり、原告の前記主張はいずれも理由がない。

第2 個々の文書の主張に対する反論

1 乙①1の「※」部分

原告は、研究調査実施機関にとって事故調査に協力した事実を明らかにすることは何ら問題がなく、実際に事故調査に協力したことを公表している事例もあるから、事故調査に協力した事実を明らかにしても、外部からの干渉

や不当な批判にさらされるなどの不利益を被ることはなく、「特定の者に不当に（中略）不利益を及ぼすおそれがあるもの」（情報公開法5条5号）に該当しないと主張するようである（原告第6準備書面3ページ）。

しかしながら、乙①第1号証の文書は、本件事故の調査において、調査委託の可否や適正等を検討するために作成した特定の研究調査実施機関の研究調査の内容や手法に関する文書であり、委託調査を実施した機関のものとは限らない。運輸安全委員会の調査においては、事故原因究明のためにどのような調査、分析が可能かを様々な観点から検討しており、本文書はその検討段階の資料であって、このような性格の文書に記載された特定の研究調査実施機関の名称等を開示すれば、当該機関が調査委託先として選定された、又は選定されなかった理由や当該機関の技術レベルなどが憶測に基づいて流布され、外部からの干渉や不当な批判にさらされるなどの不利益を被るおそれがある。

2 乙①1の「その余」

(1) 「率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれ」（情報公開法5条5号）があるものに該当すること

原告は、委託調査は事故ごとに必要な知見や調査手法が異なり、そのような知見や調査手法を提供できる機関は限られ、調査官の自由な意見交換や意思決定によって委託先が決定されるとは考えられず、また、科学的知見、分析手法やこれに基づく事実調査、分析の過程は、科学的に検証できるように公開されるべきと主張するようである（原告第6準備書面4ページ）。

しかしながら、運輸安全委員会が委託して行った調査、分析の過程は、事故調査報告書（甲3）に明記している。また、前記1で述べたように、運輸安全委員会の調査においては、事故原因究明のためにどのような調査、

分析が可能かを様々な観点から検討しており、本文書はその検討段階の資料であって、特定の研究調査実施機関の研究調査手法や運輸安全委員会の事故調査部門による検討内容等が詳細に記載されており、委託調査の候補として検討された詳細な内容が開示されれば、その内容から憶測に基づく情報が流布され、当該機関や運輸安全委員会の調査官が、外部からの干渉や不当な批判にさらされるおそれがある。もし、そのような事態になれば、将来にわたって、調査官が委託調査を行おうとする場合における調査研究機関等との率直な意見交換や幅広い検討が阻害され、ひいては、運輸安全委員会における意思決定の中立性が損なわれることとなる。

よって、本文書を開示した場合に率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれがあることは明らかである。

(2) 「不当に国民の間に混乱を生じさせるおそれ」（情報公開法 5 条 5 号）
があるものに該当すること

原告は、不開示部分の「その余」全てに被告準備書面 (12) の第 1 の 2 (2) (5 ページ) で述べた情報が記載されているのかが明らかでなく、被告の主張に具体性がなく、本件事故調査は終了しているから憶測に基づいて事実と異なる報道がなされることも、国民に混乱を招くおそれもないと主張するようである（原告第 6 準備書面 5 ページ）。

しかしながら、不開示部分の「その余」に記載された情報は、被告準備書面 (12) で述べたとおりであるところ、前記 (1) でも述べたとおり、委託調査の候補として検討された詳細な内容が開示されれば、その内容から憶測に基づく情報が流布され、事実と異なる報道がなされることは十分に考えられ、それによって国民に混乱を招くことも十分に考えられる。

(3) 「当該事務（中略）の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるもの」（情報公開法 5 条 6 号）に該当すること

ア 原告は、本文書は運輸安全委員会における事実調査のはじめの段階のものであって、委員会ないし部会における審議検討の段階のものではなく、調査委託先候補の専門的知見について調査官や委員が意見を述べたとしても、当該団体が望まない形で社会的関心を集めたり、同団体との信頼関係が築けなくなったり、資料の提供を躊躇したり、調査委託を拒否したりするおそれがあるとは考えらず、それによって調査官が委託調査について幅広い検討を自制・躊躇することになるとの主張は根拠がないと主張するようである（原告第6準備書面5及び6ページ）。

原告が「事実調査のはじめの段階」と述べるのは、調査官による事実調査の段階における情報が、情報公開法5条5号の「国の機関（中略）の内部又は相互間における審議、検討又は協議に関する情報」に該当しないとの主張のようにも思われるが、運輸安全委員会の事故等調査は、調査官による事実調査や委員会（部会）による審議全てを含むのであって、その過程において運輸安全委員会内部で検討された情報がこれに該当することは明らかである。また、前記(1)及び(2)で述べたとおり、委託調査の候補として検討された詳細な内容が開示されれば、その内容から憶測に基づく情報が流布され、事実と異なる報道等がなされたり、委託先候補や運輸安全委員会の調査官が外部からの干渉や不当な批判にさらされたりするおそれがあり、そうなれば、将来にわたって、委託先候補の団体との信頼関係が築けず、調査官が委託調査を行おうとする場合における幅広い検討が阻害され、運輸安全委員会が行う事故原因の究明という事務の適正な遂行が困難となる。

イ また、原告は、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード（事故調査コード）」（乙18）における、調査の過程で入手した情報等の開示に関する規定につ

いて、調査過程におけるルールであって事故調査終了後の情報等の開示について述べたものではなく、事故調査終了後においても調査において提供された情報を開示しないとする国際ルールは存在しないから、国際機関や他国からの信頼を失うことも、他国の事故調査当局や関係者が事故調査に非協力的になることもないと主張する（原告第6準備書面6及び7ページ）。

しかしながら、事故調査コード23.3は、「海上安全記録は、海上事故又は海上インシデントの分析に関連する場合にのみ、最終報告書又はその付録に含めるべきである。関連がなく最終報告書に含めない記録は開示されるべきでない。」と定めており、事故調査終了後においても、最終報告書に含めなかった記録を開示すべきでないことが国際上の推奨ルールであることは明らかであり、原告の事故調査終了後の情報等の開示について述べたものではないとの主張は誤りである。

ウ 以上のとおり、原告の主張は、いずれも理由がない。

3 乙①2ないし6の各文書

(1) 情報公開法5条5号該当性

ア 原告は、団体等が保有する文書を運輸安全委員会が入手したものであるから、これらの文書が情報公開法5条5号の「国の機関・・・の内部」における「審議、検討又は協議」に関する情報ではないと主張する（原告第6準備書面7ページ）が、これらの文書が情報公開法5条5号に該当することについては、被告準備書面(2)第4の3(2)（12及び13ページ）で述べたとおりであり、行政機関が作成した文書に限らず、行政機関内部における審議、検討に関連して取得された文書も該当することは、情報公開法を所管する総務省をはじめ多くの行政機関の情報公開審査基準においてその旨を明記していることから明らかである。

イ また、原告は、本文書に記載された調査委託先候補の団体が保有する機材の性能及び具体的な作業手順は意見交換や意思決定の産物ではなく、事故調査においていかなる試験研究・解析を行うかは科学的・客観的に検証が可能であるから、外部からの干渉や圧力によって率直な意見交換や意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれはなく、また、事故調査が終了している本件についてこれらの情報を開示しても憶測に基づいて事実と異なる報道がなされるとは考えられないから、国民に混乱を生じさせるおそれもないと主張するようである（原告第6準備書面第3の1(2)、7及び8ページ）。

そもそも、原告が、事故調査においていかなる試験研究・解析を行うかは科学的・客観的に検証が可能であると述べる根拠及びこのことと外部からの干渉や圧力を受けるおそれがないと述べることとの関係は不明であるが、この点をおくとしても、これらの情報が開示されることによって率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれがあること、及び不当に国民の間に混乱を生じさせるおそれがあることは、被告準備書面(12)第2の3(2)ア及びイ(9ページ)で述べたとおりである。

ウ さらに、原告は、事故調査が終了している本件では憶測に基づいて事実と異なる報道がなされることはないとも主張するが、社会的影響が大きかった本件のような事故においては、事故調査が終了した後であっても、そのような報道がなされるおそれが高まることは、容易に考えられるところである。

エ 以上のとおり、原告の主張はいずれも理由がない。

(2) 情報公開法5条6号該当性

ア 原告は、団体等が保有する文書を運輸安全委員会が入手したものであ

るから、これらの文書が情報公開法5条6号の「国の機関（中略）が行う事務又は事業に関する情報」に該当しないと主張する（原告第6準備書面8及び9ページ）が、これらの文書が情報公開法5条6号に該当することについては、被告準備書面(2)第4の3(3)（13及び14ページ）で述べたとおりである。

更にふえんすると、ここでの「国の機関が行う事務又は事業」に該当するのは、運輸安全委員会が行う本件事故の調査なのであるから、同調査の過程で同委員会が入手し保有している情報である以上は、同委員会が自ら作成したものと外部から入手した他の団体等が作成したものとを区別する理由はない。

イ また、原告は、本件事故の調査で委託調査を行った海上技術安全研究所が、保有する機材や事故解析に活用可能な技術の詳細を公表しているから、本件文書に記載された調査委託先候補であった団体の調査研究内容や技術レベルに関する情報を開示しても、当該団体が望まない形で社会的関心を集めたり、同団体との信頼関係が築けなくなったり、資料の提供を躊躇したり、調査委託を拒否したりするおそれはなく、それによって運輸安全委員会が行う事故原因の究明が困難となることはないと主張するようである（原告第6準備書面8及び9ページ）。

しかしながら、一部の研究機関が、その保有する機材や解析技術の詳細を公表していたとしても、本件事故の調査において調査委託先候補となり得る機関がそのような詳細をすべからず公表しているとは限らず、また、たとえ当該委託先候補であった団体が同様の情報を公表していたとしても、それらの情報から、本件事故の調査の委託先となり得た、又はなり得なかった理由等を憶測され、当該団体が望まない形で流布される可能性は十分にあり、一たびそうなれば、将来にわたる事故調査にお

いて、調査委託先として選定の可能性がある団体との信頼関係が築けなくなり、その結果、調査委託先候補となり得る団体が検討資料の提供を躊躇したり、調査委託を拒否したりするおそれもあり、運輸安全委員会が行う事故原因の究明が困難となる。このように、そもそも、研究機関が自ら情報を公表することと、行政機関が保有する研究機関の情報が公開されることでは、意味合いが異なるのであり、これらを同一視するかのような原告の前記主張は理由がない。

ウ さらに、原告の、運輸安全委員会の事故調査機関としての在り方について、国際機関・他国からの信頼を失ったり、運輸安全委員会の事故調査に非協力的になったりして、運輸安全委員会の事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれはないとの主張に理由がないことは、前記第2の2(3)で述べたとおりである。

エ 以上のとおり、原告の主張はいずれも理由がない。

以 上