

別紙

諮問第1645号

答 申

1 審査会の結論

「三田線運転線路図」を一部開示とした決定は、妥当である。

2 審査請求の内容

本件審査請求の趣旨は、東京都情報公開条例（平成11年東京都条例第5号。以下「条例」という。）に基づき、審査請求人が行った「都営三田線西高島平駅～目黒駅までの駅のキロ程と、カーブの始点終点のキロ程、カーブにおける制限速度がわかる運転線路図」の開示請求（以下「本件開示請求」という。）に対し、東京都交通局長が令和3年11月10日付けで行った一部開示決定（以下「本件一部開示決定」という。）について、その取消しを求めるというものである。

3 審査請求に対する実施機関の説明要旨

本件一部開示決定は妥当なものである。

4 審査会の判断

（1）審議の経過

本件審査請求は、令和4年6月21日に審査会に諮問された。

審査会は、令和4年8月9日に実施機関から理由説明書を収受し、令和5年4月24日（第209回第三部会）から同年6月28日（第211回第三部会）まで、3回の審議を行った。

（2）審査会の判断

審査会は、本件審査請求に係る公文書、審査請求人の審査請求書及び反論書における主張並びに実施機関の弁明書及び理由説明書における主張を具体的に検討した結果、以下のように判断する。

#### ア 閉そく区間について

一般に列車同士の正面衝突や追突を防ぐため、線路を一定の区間に区切り、その区間を一つの列車だけに占有させる方式のことを閉そく方式といい、この閉そくされた区間のことを閉そく区間と呼称している。

閉そく方式では、1閉そく区間1列車を原則とし、信号を使用して列車の運行を制御していることから、線路図等に図示される閉そく区間には信号制御の情報が含まれている。

#### イ 本件対象公文書及び本件非開示情報について

実施機関は、本件開示請求に係る対象公文書を三田線運転線路図（以下「本件対象公文書」という。）と特定し、そのうち「線路の勾配及び曲線に関する情報」及び「閉そく区間及び信号制御に関する情報」（以下、併せて「本件非開示情報」という。）に係る部分を条例7条4号及び6号に該当するとして、当該各部分をそれぞれ非開示とする本件一部開示決定を行った。

実施機関は、本件対象公文書について、運行業務や保守業務に活用するため、線路、信号及び運転関係の情報が詳細かつ網羅的に記載された線路図であり、他の鉄道事業者においても同様の運転線路図が作成され、業務に使用されているが、保安上の理由から外部に公表されていない旨説明する。しかし、本件一部開示決定においては、駅名、各駅のホームの距離及び目安・目印となる標識等の部分に関しては、輸送の安全の確保に支障がないとして開示したとのことである。また、本件開示請求における「キロ程」とは鉄道等におけるキロメートルを単位とする距離のことを表し、本件対象公文書には三田線の日黒駅から西高島平駅に至るまでの各駅、勾配、曲線、閉そく区間、標識、信号機等の距離が示されている旨説明する。

なお、三田線は、日黒駅から白金高輪駅までの間については東京地下鉄株式会社南北線の鉄道施設を使用しているため、実施機関は、同社に対し条例15条1項に基づく第三者意見照会を実施した上で、本件一部開示決定を行ったとのことである。

#### ウ 本件非開示情報の非開示妥当性について

審査会が本件対象公文書を見分したところ、日黒駅から白金高輪駅までは日黒駅を起点として、白金高輪駅から西高島平駅までは白金高輪駅を起点として、それぞ

れの距離が示され、曲線に関する情報としてカーブの始点終点の距離が、信号制御に関する情報としてカーブの制限速度が示されていることが確認された。

さらに、本件非開示情報には、勾配の基点及び上昇率や下降率を千分率で表した勾配に関する情報、曲線の基点や半径の値を表した曲線に関する情報、制限速度や運転情報を表した閉そく区間及び信号制御に関する情報等が図示されており、本件対象公文書の上部から順に駅名、勾配に関する情報、目黒駅から西高島平駅までに至る間の曲線に関する情報、目黒駅から西高島平駅までに至る間の閉そく区間及び信号制御に関する情報、信号・標識・閉そく区間等の位置に関する情報、西高島平駅から目黒駅までに至る間の閉そく区間及び信号制御に関する情報、西高島平駅から目黒駅までに至る間の曲線に関する情報等が記載されていることが確認された。

実施機関は、本件非開示情報を公にすると、線路の勾配及び曲線に関する情報から制限速度や線路の基点の情報が明らかとなり、これらの情報を悪用したテロや犯罪行為の実行を容易にし、最悪の場合、脱線や車両転覆等の大事故の発生や交通機関の麻痺に繋がるおそれがあると説明する。

また、実施機関は、閉そく区間及び信号制御に関する情報から信号保安設備の設置場所や制限速度等の情報が明らかとなり、これらの保安情報を悪用することで、車両の衝突や追突などの重大な事故を引き起こすことが容易となると説明する。

審査会が検討したところ、本件非開示情報には、勾配及び曲線の傾斜や角度だけでなく、その基点と基点までの距離が記載されており、当該情報は、制限速度や走行条件を表した閉そく区間及び信号制御に関する情報と相まって、輸送の安全の確保と管理になくてはならないものと認められる。したがって、本件非開示情報は、公にすることにより、重要な基点情報や保安情報を悪用したテロや犯罪行為に繋がるおそれがあると実施機関が認めることにつき相当の理由があるため、条例7条4号に該当する。

また、これらの犯罪行為や重大な事故の発生が、輸送の安全の確保を最大の目的とする公共交通機関の社会的信用を失墜させるなど、鉄道事業の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあると認められることから、条例7条6号にも該当し、非開示が妥当である。

#### エ 審査請求人の主張について

(ア) 本件対象公文書の開示された部分の視認性について

審査請求人は、本件対象公文書で開示されている部分の文字や記号が小さくて判別できず、結果として全部非開示と同じ状態になっている旨主張する。

確かに、本件対象公文書は、方眼紙に三田線の運転線路図が記載されたものであり視認性が良いとは言えず、開示されている文字や記号の判別は容易ではない。

しかし、開示されている部分は原寸大の表記のままであり、実施機関が故意に視認を妨げているものではないと認められる。

(イ) 本件対象公文書で非開示とした標識について

審査請求人は、本件非開示情報には線路脇に示される標識等から得られる情報が含まれており、既に公になっている情報であることから開示すべきである旨主張する。

これに対し実施機関は、本件非開示情報には線路脇の標識といった外観上明らかな情報が含まれているが、当該情報のみを集約したとしても、線路、信号及び運転関係の情報を正確に把握することはできないことから、本件非開示情報は既に公になっている情報とは言えない旨説明する。

審査会が検討したところ、本件非開示情報の中には線路脇において視認が可能な標識があるが、たとえ当該標識からある程度の情報が得られたとしても、正確な地点を明らかにすることはできず、視認可能であることを理由にあえて実施機関に対し正確な情報の全ての開示を強いることは、輸送の安全の確保という鉄道事業者にとっての最大の目的の達成を困難にすることになると認められるため、審査請求人の主張は採用できない。

審査請求人は、その他種々の主張をしているが、これらはいずれも審査会の判断を左右するものではない。

よって、「1 審査会の結論」のとおり判断する。

(答申に関与した委員の氏名)

久保内 卓亜、徳本 広孝、寶金 敏明、峰 ひろみ