

## 答 申

### 第1 審査会の結論

実施機関の決定は妥当である。

### 第2 諮問事案の概要

#### 1 行政文書の開示請求

異議申立人は、平成18年6月12日、奈良県情報公開条例（平成13年3月奈良県条例第38号。以下「条例」という。）第6条第1項の規定に基づき、奈良県知事（以下「実施機関」という。）に対し、「現在の天理トンネル内の路面輝度データ、平成18年1月10日以前の天理トンネル内の路面輝度データ、平成18年1月10日から同年3月2日までの期間内の名阪国道福住インターから天理トンネルを経て県道51号線に至る区間の国道維持に関する費用明細及び同期間内、同区間の道路規制実績表」の開示請求（以下「本件開示請求」という。）を行った。

#### 2 実施機関の決定

平成18年6月26日、実施機関は、本件開示請求のうち、上記に対応する行政文書として、「R169号外 道路施設維持修繕事業12-303号費用明細」及び「平成17年度13-委-2 天理トンネル照明・防災設備保守点検開札録」（以下「本件行政文書」という。）を特定した上で、次の「（1）開示しないことと決定した部分」を除いて開示する旨の行政文書の一部開示決定（以下「本件決定」という。）を行い、次の「（2）開示しない理由」を付して、異議申立人に通知した。

##### （1） 開示しないことと決定した部分

- ア 現在の天理トンネル内の路面輝度データ
- イ 平成18年1月10日以前の天理トンネル内の路面輝度データ
- ウ 平成18年1月10日から同年3月2日までの期間内の名阪国道福住インターから天理トンネルを経て県道51号線に至る区間の道路規制実績表

##### （2） 開示しない理由

当該文書の作成又は取得をしていないため不存在

#### 3 異議申立て

異議申立人は、平成18年8月21日、本件決定を不服として、行政不服審査法（昭和37年法律第160号）第6条の規定に基づき、実施機関に対し、上記「現在の天理トンネル内の路面輝度データ」及び上記「平成18年1月10日から同年3月2日までの期間内の名阪国道福住インターから天理トンネルを経て県道51号線に至る区間の道路規制実績表」（以下「本件不開示情報」という。）を不開示とした決定の取消しを求める異議申立てを行った。

なお、その他の不開示部分は、異議申立ての対象となっていない。

#### 4 諮問

平成18年9月7日、実施機関は、条例第19条の規定に基づき、奈良県情報公開審査会（以下「当審査会」という。）に対して、当該異議申立てに係る諮問を行った。

### 第3 異議申立人の主張要旨

#### 1 異議申立ての趣旨

現在の輝度データに関しては、照度計の例が数多く公開されており、その価格は2～3万円前後であり、1千万円も1億円もするような高価なものではない。

開示しない理由として、合理的な理由として認められるものではない。簡単に測定できるにもかかわらず、単にデータがないことを理由の筆頭にあげるのは、条例の精神である「行政文書の開示を請求する権利を十分に尊重する」とあるのを無視しており、誠意のある態度とは見受けられない。

本件の自損事故は、実施機関が、道路構造令、道路技術基準、JISトンネル証明基準等を熟知しないまま、薄暗いというより真っ暗なトンネルを各種の基準が改定されるにつれて整備しなかったことに起因して発生したことは明らかである。

#### 2 異議申立ての理由

異議申立人が、異議申立書等において主張している異議申立ての理由は、おおむね次のとおりである。

トンネル内の明るさを規定している法令等として、

(1) 道路技術基準通達集

(2) 道路構造令の解説と運用

(3) JIS Z 9116 - 1990 トンネル照明基準

があり、これらで共通して平均路面輝度が規定されている。

設計速度60km/h……2.3cd/m<sup>2</sup>

設計速度40km/h……1.5cd/m<sup>2</sup>

このようにいろいろ規定されているにもかかわらず、輝度の測定は義務づけられていないと主張するのは、大人気ない行為と断ぜざるを得ない。

測定しなくともよいが、輝度が法令に合致していれば問題ではない。

県民から疑念有との指摘が出れば、測定する能力と人材を持ち合わせている実施機関は、測定して白黒の決着を図る義務があるはずである。

天理トンネルには路面輝度を測定する装置が取り付けられていないとのことであるが、ポータブルの照明計であればトンネル内に設置すべきものではなく、1時間程度の通行規制をした上で車に乗ったまま測定可能になる。

開示しない理由の妥当性について、上記に加えて3～4項目列挙されているが、本件の本質は、国民なり県民が安全に安心して国道のトンネルを利用できるのかとの法律上の問題であり、輝度の測定が義務付けられていないとか、装置が取り付けられていないとかの細部の解釈上の問題ではない。

J I S Z 9 1 1 6 - 1 9 9 0 トンネル照明基準の解説によれば、明るい昼間に薄暗いトンネルに車が突入すれば一瞬何も見えなくなり、本来は急停車して眼をならした上でゆっくりスタートし、トンネルを出たら出たで再度急停車して眼をならす必要があるから、トンネル内はある程度明るく保つ必要があると懇切丁寧に解説されている。

この解説は、国民、県民向けの解説ではなく、道路管理維持者向けの解説であり、じっくりと読めば、異議申立人の主張は無理を言っているのではないということが理解できるものである。

#### 第4 実施機関の説明要旨

実施機関が、理由説明書等において説明している本件決定の理由は、概ね次のとおりである。

##### 1 本件行政文書について

本件開示請求における行政文書として特定したのは、「R 1 6 9 号外 道路施設維持修繕事業1 2 - 3 0 3 号費用明細」及び「平成17年度1 3 - 委 - 2 天理トンネル照明・防災設備保守点検開札録」のみであり、それ以外に請求対象の行政文書は存在しない。

##### 2 開示しない理由について

天理トンネルには路面輝度を測定する装置は取り付けられておらず、照明の定期点検は実施しているが、輝度はその対象項目とはしていない。そもそもトンネル内の輝度は、道路構造令第34条第2項に「トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の設計速度等を勘案して、適当な照明施設を設けるものとする」との規定があるだけで、具体的基準は明記されておらず、この政令の趣旨は、第1条にあるように「道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術基準を定めるもの」であって、道路の最低基準を定めるようなものではなく、その基準に合致していないからといって、直ちに道路として欠陥があるというような性格のものではない。実際に、県管理の道路においても照明設備のない

トンネルがいくつも存在している。

異議申立人の主張する設計速度60km/hの平均路面輝度 $2.3\text{cd/m}^2$ 、設計速度40km/hの平均路面輝度 $1.5\text{cd/m}^2$ というのは、「道路照明施設設置基準」の5-5に示されているが、交通量等に応じて、それより低い値にすることができるのとされており、同基準の解説によれば、交通量が10,000台/日未満の場合は、平均路面輝度はその1/2に低減できるとされている。同区間の交通量は、平成17年度の全国道路交通情勢調査の一般交通量調査によれば、平日が3,877台、休日が4,237台なので、平均路面輝度は、設計速度60km/hの場合は $1.15\text{cd/m}^2$ 、同40km/hの場合は $0.75\text{cd/m}^2$ まで低減できるものと考えられる。天理トンネルは縦断勾配が2%あり、中央部分で線形が屈曲しているため、おそらく設計速度は40km/hだと思われる。

なお、異議申立人は、路面輝度は照度計により測定可能であると主張している。この点については、光に照らされた面の明るさの度合いを示す照度は比較的容易に測定できるが、光源の明るさを示す輝度は、実施機関でも測定する装置を保持していないため、測定が困難でデータも存在しない。

天理トンネルが建設された当時の設計書は現存しないが、設計時には当然、その当時の設計基準に基づく輝度により照明施設の設計を行っているものと考えられ、その後改築はされていない。

また、道路規制実績については、当該区間は、「異常気象時における道路通行規制基準」により、1時間の雨量が25mmを超えたとき又は24時間連続雨量が120mmを超えたときには事前通行止を行う規制基準が設けられているが、当該期間内にそのような雨量は観測されておらず、特に交通事故や崩土のため物理的に車線が通行不能になったことによる通行規制も実施していないため、その実績表は存在しない。

## 第5 審査会の判断理由

当審査会は、本件事案について審査した結果、次のとおり判断する。

### 1 基本的な考え方

条例は、その第1条にあるように、県政に対する県民の理解と信頼を深め、県民の県政への参加を促進し、もって県民の知る権利への理解を深めつつ、県の有するその諸活動を県民に説明する責務が全うされるようにするとともに、公正で開かれた県民本位の県政を一層推進することを目的として制定されたものであり、その解釈・運用に当たっては、県民の行政文書開示請求権を十分尊重する見地から行わなければならない。

したがって、当審査会は県民の行政文書開示請求権を十分尊重するという条例の趣旨に従い、実施機関の意見聴取のみにとどまらず、審査に必要な関係資料の提出を求め、当審査会により調査を行い、条例の適用について判断することとした。

## 2 行政文書の不存在について

異議申立人は、「現在の天理トンネル内の路面輝度データ」及び「平成18年1月10日から同年3月2日までの期間内の名阪国道福住インターから天理トンネルを経て県道51号線に至る区間の道路規制実績表」の開示を求めているのに対し、実施機関は、それらの文書は存在しないと主張しているため、以下検討する。

トンネル内の路面輝度データについては、測定することを義務づける法令等の規定はなく、また、実施機関は定期的に照明施設の点検を行っているが、路面輝度はその点検項目ではなく、現に測定した事実は認められない。

次に、道路規制実績表については、道路法（昭和27年法律第180号）第46条の規定により、道路管理者等は、道路の破損、決壊その他の事由により交通が危険であると認められる場合等において、道路の通行を禁止し、又は制限することができることとされている。また、道路交通法（昭和35年法律第105号）第110条の2の規定により、公安委員会は、交通の規制等を行おうとするときは、道路管理者等の意見を聴かなければならないとされている。

この点に関し、道路管理者である実施機関の説明によると、平成18年1月10日から同年3月2日までの期間内に、名阪国道福住インターから天理トンネルを経て県道51号線に至る区間において、通行禁止等を要する事実は認められなかった。

そうすると、これらの路面輝度データ及び道路規制実績表を保有していないとの実施機関の説明には特段に不合理、不自然な点はなく、当該文書が存在すると推測させる特段の事情もない。

したがって、当該文書は存在しないとする実施機関の説明は、是認できると判断する。

なお、異議申立人は、路面輝度データに関し、実施機関は測定する能力と人材を持ち合わせているならば測定する義務がある等の主張を行っているが、いずれも行政文書の存否に関わりはなく、上記判断を左右するものではない。

## 3 結 論

以上の事実及び理由により、当審査会は「第1 審査会の結論」のとおり判断する。

## 第6 審査会の審査経過

当審査会の審査経過は、別紙のとおりである。

## 審査会の審査経過

年 月 日	審 査 経 過
平成18年 9月 7日	・ 実施機関から諮問を受けた。
平成18年 9月20日	・ 実施機関から理由説明書の提出を受けた。
平成18年11月 5日	・ 異議申立人から意見書の提出を受けた。
平成19年 2月14日 (第115回審査会)	・ 実施機関から不開示理由等を聴取した。 ・ 事案の審議を行った。
平成19年 3月 7日 (第116回審査会)	・ 答申案のとりまとめを行った。
平成19年 4月 6日	・ 実施機関に対して答申を行った。

(参 考)

本 件 答 申 に 関 与 し た 委 員

(五十音順・敬称略)

氏 名	役 職 名	備 考
いけだ としお 池田 敏雄	関西大学教授（行政法）	会 長
いしぐるよしひこ 石黒 良彦	弁 護 士	
おんだ まさこ 音田 昌子	大阪府立文化情報センター所長	
ちはら みえこ 千原美重子	奈良大学教授（臨床心理学）	
わたなべ まさる 渡辺 賢	大阪市立大学教授（憲法）	会 長 代 理