

【委員会における議論のポイント】

今回の格付け結果は、D評価が7名、F評価が2名となり、総じて低い評価だった。

全ての委員が一様に問題視したのは、JR九州高速船がJR九州から分社化した完全子会社であって、JR九州の一部門にすぎず、クイーンビートル運航事業の主体はJR九州であると認められるにもかかわらず、第三者委員会の調査対象（調査スコープ）がJR九州高速船に偏っており、JR九州を対象とした調査が十分に行われていない点である。第三者委員会のこうした姿勢を端的に示すのが、フォレンジック調査の対象がJR九州高速船の4名に限られ、JR九州の関係者が対象から外された点である。

一部の委員は、JR九州による子会社管理・グループガバナンスの問題が解明されていないことを指摘し、一部の委員は、JR九州が推進する船舶運航事業のリスク管理（ERM）の失敗（本年12月23日にJR九州は事業撤退を発表した）が解明されていないことを指摘した。

とりわけ、調査報告書が、「JR九州からのプレッシャーがあったから本件事案を生じさせるに至ったのではないかという見方は短絡的に過ぎ、当委員会としてはそこに原因があったとは考えていない。」「いかなる船体を導入するか、いかなる運航体制・運航基準とするかなどはいわゆる経営判断として会社の裁量が認められるべき事柄であり、本調査の対象とはしていない。」（85頁）とした点については、この点こそが十分に調査されて調査報告書に記載されるべきだったという指摘が多かった。

そして、調査報告書からは親会社であるJR九州への配慮や付度が窺われるとして、第三者委員会の実質的な独立性を問題視する指摘も多かった。

2023年2月の浸水事象以降の事実経過については、多くの委員がその事実認定の精度の高さを評価した。

しかし、上記の点が原因分析の深度や再発防止策の実効性の不足に通じており、JR九州のグループガバナンスに示唆を与えるものとなっていないとして、総じて低い評価をしたポイントになった。

松永委員は、ジェットfoil運航時の過去2回の事故の企業風土への影響を調査すべきだったと指摘した。

國廣委員は、鉄道事業も含めたJR九州グループ全体の安全意識・安全文化に問題があったのではないかと指摘した。

齊藤委員は、海上旅客運送事業のもつ旅客の安全がなによりも優先されるべきであり、重大海難事故の一手前までに至っていたことはもっと厳しく断罪されるべきと指摘した。

野村委員は、JR九州高速船にとってのリスクが、顧客の生命・安全を脅かすことではなく、当局に知られることで営業停止になり、ひいてはJR九州から事業廃止の判断が下されるリスクに置き換わっている点や、運航部長C氏への権力集中（社長（A氏）や船長（G氏）をも従わせている組織風土）がなぜ生じたのかを問題視した。

以上