

総合評価

評価対象： 九州旅客鉄道株式会社が設置した第三者委員会が2024年11月21日付で公表した「調査報告書」

評価日： 2024年12月27日

総合評価： A評価 0名  
B評価 0名  
C評価 0名  
D評価 7名（國廣正、竹内朗、塚原政秀、行方洋一、野村修也、  
八田進二、松永和紀）  
F評価 2名（久保利英明、齊藤誠）

以上

## 個別評価

委員： 久保利 英明

評価： F

### 【F評価とした考え方の基本】

本件報告書を仔細に読んでも本件の真の問題点を把握しているとは認められなかった。本件第三者委員会は調査対象たるべき事案の本質を理解していないと考えられる。

この事件を、J R九州の子会社たる J R九州高速船株式会社が運航する福岡・釜山往復航路に就航した旅客船「クイーンビートル」の浸水の隠蔽や、浸水感知装置の偽装、九州運輸局への報告懈怠などの子会社経営陣による不祥事と捉えることにはリスク管理上、重大な欠陥がある。①使用船舶は堅牢性と溶接強度に懸念のあるアルミ製の高速船舶であり、②乗船旅客500人を超える大量の公共交通機関として、③玄界灘を越えて対馬海峡を航行して、④福岡から釜山に至る航路をたった一隻で通年、毎日運航するリスク、を調査することが第三者委員会の役割であった。

してみれば、本件問題点の本質は単なる J R九州のグループ内の子会社による行政法規違反や子会社ガバナンスの失敗事案と捉えるべきではない。

その経緯を見ると、2005年、J R九州は J R九州船舶事業部を分離独立させて、その100%子会社 J R九州高速船株式会社を設立し、J R九州会社と一体として経営することとなった。本件事業をグループの本体である J R九州は豪華特急列車「七つ星」により、鉄道旅客事業で輝かしい声望を勝ち得た。それに続いて、同社は船舶旅客事業での華々しい成功を求めようとしたことは同社の「クイーンビートル」への力の入れ具合から明らかであろう。

しからは、本件第三者委員会は J R九州およびその100%子会社 J R九州高速船株式会社のガバナンス及びERM（エンタープライズ・リスク・マネジメント）を問うべき事案と把握するのが当然であった。

船舶の選定にしても、高速運送にもかかわらず、シートベルトを外した快適な船旅を提供するコンセプトにしても、資金的支援や、設計をななつ星の設計者である水戸岡鋭治氏のデザインで、2022年度グッドデザイン賞に輝き（2022年10月7日 J R九州高速船株式会社ニュースリリースによる）、速さよりも豊かさを追求したというコンセプトを売り物にした点からしてみても親会社たる J R九州の積極的判断に基づくものと考えざるを得ない。

ところが、本委員会は高速船会社の経営陣や船長の任務懈怠や、九州運輸当局との関係性にのみ限定してヒアリングやフォレンジックを行い、ほとんど J R九州の経営者の行動や財務戦略には触れず、指揮命令系統、監督機能を調査していない。J R九州か、J R九州高速船かさえも特定しないまま、「会社の経営判断の問題である」として調査対象から排除している。

しかし、本件は親会社の事業遂行自体に子会社たる高速船会社が利用されている事案である。本体の判断に触れずに、第三者委員会が調査できるはずがない。

J R九州本社には子会社と一体になった事業遂行の意思があり、経営上の義務や責任がより重く課せられると思われ、本社の重要性を見ずして、子会社の事件当時のトップだけに責任を転嫁する本件委員会の姿勢は、第三者委員会の存在意義をわきまえていないと言わざるを得ない。

このように、第三者委員会の調査対象や焦点、スコープの全てが的外れだったと考えると、いくら子会社に関する綿密な調査をしたとしても、親会社の事業運営の問題点や経営判断に踏み込んでいない以上、私は本件報告書を「F」評価とすべきという結論に至った。

#### 【個別理由】

##### (1) 委員構成の独立性、中立性、専門性について (N/A)

委員の構成は第三者委員会の真因究明と、再発防止策に大きく関わるテーマなので、クイーンビートルの購入経緯やその安全性についての経営判断に踏み込まない本調査では、これらのメンバーが適切かどうかは判断できない。

##### (2) 調査期間と調査体制について (N/A)

期間と調査体制については調査目的と密接に関係することなので、ここでは評価のしようがない。

##### (3) 調査スコープの的確性、十分性 (F)

##### (4) 事実認定の正確性、深度、説得力 (F)

##### (5) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及 (F)

##### (6) 再発防止提言の実効性、説得力 (F)

以上の(3)(4)(5)(6)については次の通りコメントする。

2018年3月クイーンビートル契約時の検討と2022年11月の日韓航路再開時の安全審査の実態を第三者委員会が徹底して調査し指摘すべき事項であったと思われる。

83ページから84ページでは「改善措置の実践については親会社たるJ R九州の積極的な関与は不見当であり、子会社であるJ R九州高速船が再起を図るべく種々取り組んでいる最中にあつたにしては「親会社であるJ R九州の関わりが物足りないものであつたことは否めないため、敢えて指摘する」との記載がある。

ところが、第三者委員会は原因分析として84ページ及び85ページに記載するように、業績管理については「前記Ⅲの第3の2」(32ページ)のとおりとして、親会社からのプレッシャーは特段過度なものとは認められないと認定している。

ところが、業績管理については2020年度から2023年度までは業績モニタリング制度の対象となり収支全体の詳細報告が求められていたものの、2023年度に黒字化を達成したことで、2024年度からはJ R九州の監査等委員会による監査対象から外れている、との指摘が見られる。

本報告書によれば、結局、黒字化さえ達成すれば親会社の監査等委員会の監査も、監査部による監査も免れるのである。

子会社が黒字化さえすれば親会社による安全確保の監査も免れられるというのなら、子会社管理は存在しないも同然である。長期にわたる安全運行と財務面での健全性確保に関するJR九州のガバナンスについての不備は報告書のどこにも指摘されていない。

JR九州グループの利益至上主義がもたらす安全確保義務違反についての指摘は、前述の「物足りない」の一言で済まされ、本質的な言及は見当たらない。この点こそ、第三者委員会が全力で真相究明に当たるべきテーマではなかったか。

本件「クイーンビートル」の運行停止命令が発されることは、直ちに子会社の業績悪化に直結するから、同船舶の安全確保と不祥事再発防止は一時的な高速船会社の黒字、赤字とは無関係な、同社の存続要件の根幹たるものであった。この重要事実を第三者委員会報告書は85ページ中段において、「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」と断言する。もっともリスクが伏在する論点を指摘しながら、そこを回避するのでは、第三者委員会を設置した意味はほとんど失われてしまう。本来、JR九州、JR九州高速船の全てのステイクホルダーにとって、玄界灘を越えて対馬沖を経て釜山と博多を結ぶ航路において本船の導入の合理性や安全性の吟味や代替船舶のない本船一隻での運航体制、運航基準の相当性などの調査検討は第三者委員会の基本的使命として必須の課題であったはずである。

だからこそ、JR九州は本件航路の運航中止を決定したのである。

JR九州による、福岡・釜山航路からの撤退と、JR九州高速船会社の清算とクイーンビートルの全損処理により、「クイーンビートル」は現実の運行も、財務的な損害リスクも、人命損傷リスクも全てが未然防止された。本委員会の報告書とは無関係であるが、結果的に最も強力な再発防止策が講じられることとなったのである。皮肉にも本件第三者委員会の調査不足を依頼した親会社自らが判断したと言えよう。

(7) 企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及 (D)

(8) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 (D)

(9) 日弁連ガイドラインへの準拠性 (F)

重要な視点を欠落させた本報告書は日弁連のガイドラインに準拠せず、第三者委員会の使命を果たしていない。

以上

## 個別評価

委員：國 廣 正

評価：D

理由：

### 【事実調査について】

本報告書は2023年2月に発生した浸水事象や2024年1月4日に発生した浸水事象から「本件事案」が発生するに至るまでの事実経過を明らかにしている。この部分の本報告書の記載は、詳細で分かりやすく、事実関係の調査として評価できる。

### 【原因分析について】

#### 1. 「JR九州グループ」としての検討がなされていない

本報告書は、本件事案をJR九州グループ全体の問題にせず、JR九州高速船だけの問題に狭めている点に本質的な問題がある。

JR九州高速船のA社長の前職はJR九州長崎支社長（執行役員）であったが<sup>1</sup>、JR九州の支社長は安全の最前線の責任者であり、その人物がこのような判断をするということは、「JR九州自体の安全意識、安全管理の実態がそのようなものではないか」という疑念を抱かせる。したがって、第三者委員会には、その点について「真因」の追及を行うべきであった。しかし、このような追及はなされていない。

JR九州高速船はJR九州の完全子会社であり、長崎支社長（執行役員）であったA社長のみならず、

『JR九州高速船の幹部4名のうち、安全統括管理者のB氏、運航管理者兼安全管理者のC氏及び運航管理者代行のD氏の3名は、いずれも、2005年にJR九州から分社化したときにJR九州から出向してきた者であり、3名とも同時期に10年以上の長期間にわたり、運航部で共に勤務してきた間柄』（14ページ）であり、

『本件調査対象期間において・・・非常勤取締役2名及び非常勤監査役1名がおり、いずれもJR九州から派遣されている』（12ページ）

だとすると、第三者委員会には、親会社も含めた安全風土・安全文化（規程・体制の整備・運用だけではない安全を最優先とする経営の意思）にまで踏み込んで調査、報告することが求められていた。JR九州高速船は100%子会社であるので、親会社の直接的なプレッシャーがなくても、その「安全文化」は親会社と同様のものとなる。親会社まで含めて調査しないと真因は追究できない。

しかし、本報告書は、

『本件事案の原因として、JR九州高速船における業績悪化等に対する親会社たるJR九州からのプレッシャーがあったのではないかとこの点に関しては、・・・子会社の経営に関わる者であれば誰もが感じる程度のものであり、JR九州からのプレッシャーがあ

---

<sup>1</sup> <https://news.kotsu.co.jp/Contents/20230704/356df753-5907-43b6-9a83-42d2d96a6fd4>

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』(85 ページ)

と片付けている。

たしかに「JR 九州によるプレッシャー → 本件対応」という法的に立証可能な因果関係は認められないであろう。

しかし、第三者委員会は、法的責任追及の委員会ではなく、本件事案の調査を通じて、その真因を探り、ステークホルダーに対する説明責任<sup>2</sup>を果たし、将来に生かすことを目的にする。したがって、調査すべきは「JR 九州グループ全体の安全意識」、すなわち「収入確保の前では安全最優先を躊躇してしまう JR 九州グループ全体の風土」「口では“安全第一”と言いながら、実際の経営判断ではそのようになっていないのではないか」という点、つまり本事案の「真因」なのである。しかし、本報告書では、真因に対する追及はなされていない。

私(国広)の友人(鉄道専門家)も「九州では、博多～小倉～大分という JR 九州在来線のメイン区間によく乗車するが、線路状態の悪さにいつも驚く。“ななつぼし”などのイベント列車などに力を入れて、地道な安全への経営資源配分ができていないのではないか心配だ」と述べている。

そして、実際に、本年 12 月 12 日、JR 九州の鹿児島本線で貨物列車の脱線事故が発生した。原因は調査中だが、「国の運輸安全委員会に対して、運転士が、本線に入るための分岐器と呼ばれるレールの切り替え装置の周辺で異常を感じたと話している」と報道されており<sup>3</sup>、「JR 九州の保線体制、安全意識に問題があるのではないか」という上記の鉄道専門家の危惧が実感される状況になっている。

本報告書は、親会社の問題について、

『JR 九州がそのようなサポートをしていれば本件事案の発生を防ぐことができたとは限らず、その意味では、この指摘が本件事案の原因であったとまではいえないかもしれないが、子会社である JR 九州高速船が、安全に関わる問題に起因して行政処分や刑事処分を受け、再起を図るべく種々取り組んでいる最中であつたにすれば、親会社である JR 九州の関わりが物足りないものであつたことは否めないため、敢えて指摘するものである』(84 ページ)

と述べるのみであり、むしろ親会社に対する配慮を滲ませている。

## 2. 船舶の航行(国際路線)の安全に対する「JR 九州の意識」の追及が不足している

本報告書は、

『A 氏は、船舶運航事業の知見・経験が乏しく、JR 九州高速船における再発防止策の実践に向けて、そのリーダーシップがどの程度発揮できるかは未知数であつた』(84 ページ)

『軽合金(アルミ)で建造された三胴船であるクイーンビートルは、気象・海象が厳しい対

<sup>2</sup> 知床の観光船事故などもあり、ステークホルダーの乗客を乗せて運航する船舶の安全性に対する意識は高まっている。

<sup>3</sup> <https://www3.nhk.or.jp/lnews/kagoshima/20241213/5050029249.html>

馬海峡を高速度で運航することを特徴とするものであり、かつ、鋭く細く尖った船首部分には特殊な溶接技術が用いられており、本来的に損傷しやすい面があった・・・という点や・・・クイーンビートルは1台体制で代用船なく運航に当たっていたことから、運航中止のたびにダイヤがキャンセルとなって予約客に迷惑がかかり、予約客対応に追われる事態を招かざるを得なかったのではないかという点は、本件の遠因・背景の一つであるとは考えられるが、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 ページ)

としているが、そもそも、「知見・経験の乏しい人物」を問題多発の子会社の社長に据えた親会社の姿勢そのものに問題があると思われるが、この点についての調査(追及)は行われていない上に、「本来的に損傷しやすい船」に500人もの乗客を乗せて「気象・海象が厳しい対馬海峡を高速度で運航する」しかも「1台体制で代用船なく運航に当たっていた」ということは、「少々問題があっても運行する要因」になっていると言わざるを得ない。

ここで求められていたのは経営判断の適法性の法的判断ではなく、公共交通機関の安全に対するJR九州グループとしてのあり方に対する独立した「第三者」の立場からの検討であった。しかし、これを子会社の「経営判断の裁量」の一言で片付ける姿勢は、ステークホルダーに説明責任を果たすという第三者委員会の目的に沿ったものとはいえない。

#### 【結論】

本報告書は、JR九州(JR九州グループ)の安全管理体制、安全意識に対する検証が抜けており、JR九州高速船の問題のみを「切り出した」ものとなっており「真因」の究明という姿勢に欠けている。

したがって、D評価とする。

#### 【JR九州高速船の船舶事業撤退について】

2024年12月23日、JR九州はJR九州高速船の船舶事業撤退を発表したが、これによりJR九州グループ全体の安全意識、安全文化に対するステークホルダーの危惧感が解消されるわけではない。

以上

## 個別評価

委員： 齊 藤 誠

評価： F

理由：

### 1 本調査報告書

本件は、九州旅客鉄道株式会社（以下「JR九州」という。）の子会社であるJR九州高速船株式会社（以下「JR九州高速船」という。）における不祥事についての第三者委員会（以下「本委員会」という。）による調査結果に対する評価である。

本委員会は、日本弁護士連合会の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）に準拠して設置・運営されたとしている。

本委員会による調査は、以下の経過であった。

本委員会はJR九州の取締役会の決議により2024年9月に設置された。調査期間は2023年2月から本事案が発覚した2024年8月までとした。本委員会による調査報告書は2024年11月にJR九州に提出された。

### 2 本件事案

(1) 本件事案は、博多港と釜山港を往復する海上旅客運送事業で使用された船に関するトラブルである。

本件で問題とされる船は「クイーンビートル」という、それまで運行していたジェットフォイルとは異なるアルミ製の船体であり、船首部分はトリマラン（三胴船）として三つに分かれた船体となっており、主船体の先端は細く尖った構造となっている。そのためこの船首の最先端部分については両方の外板を内側から溶接して設置することができず、左舷側の外板を内側から溶接して設置した後、右舷側の外板については外側から溶接して据え付ける方法によって建造されている。

このクイーンビートルは、対馬海峡の荒い波にさらされながら高速（最高時速 36.6 Knot = 67.78 Km/時）で運行されていた。

(2) クイーンビートルにおいて発生した事象は船体の亀裂による浸水事案である。

本報告書でも指摘しているが、船舶の重大事故の中には些細な船体の亀裂や浸水から始まるものもあり、当初は船首区画のみの少量の浸水であっても、それにとどまらず被害が拡大・悪化したり、二次被害(隔壁の破壊を含む)へと繋がったりする可能性は決して皆無ではないし、実際、クイーンビートルについても、2023年5月30日には1メートルを超えるほどの大きなクラックが船の先端部分に現われて大量浸水に見舞われているのである。

クイーンビートルが航行しているのは玄界灘という外洋であり、クラックによる浸水ひいては沈没という最悪の事態ともなれば約500人という乗客が海に投げ出されるなどの極めて悲惨な海難事故を引き起こす可能性もあるのである。

そのためにも「船の安全」は海上旅客運送事業に関わる者においては絶対におろそかにしてはいけない何にも代えがたい鉄則であるべきである。

(3) 本件においては2024年9月17日付で「輸送の安全確保に関する命令」を受ける以前においても、いくつかの重大事象が発生していた。

2023年2月ごろ、クイーンビートルの船首区画のビルジ警報装置が作動し同区への浸水が確認され、九州運輸局に水事象発生の報告を行うとともに船体の状況や造船所のドック入渠予定時期等について報告したところ、同日午後便から直ちに運航を停止するよう指導を受けた。

上記の対応に対して、JR九州高速船は同年6月23日、国土交通大臣より、海上運送法に基づき「輸送の安全確保に関する命令」を受け、2023年7月、国土交通大臣に対し、「『輸送の安全確保に関する命令』に対する報告について」と題する改善報告書（以後「本件改善報告書」という。）を提出した。本件改善報告書には「安全確保のための基本方針」として4つの柱のうち異常事象が発生していた場合には関係機関に『まずは第一報』のルールがあげられていた。そして2023年2月の浸水事象への対応について、福岡海上保安部からの捜査も受け、同年11月8日、福岡簡易裁判所から、船舶安全法違反により略式命令を受け、罰金に処せられた。

2024年1月、クイーンビートルは、釜山港から博多港に到着した後、航海士による船体の定期点検において、それまでのごくわずかの浸水量とは異なり、船首区画に約60リットルの浸水が確認された。JR九州高速船は、2024年1月10日 応急措置を講じた上で、同日、九州運輸局にその旨を報告した結果、引き続き経過観察しながら運航を続けることとなった。その後、1月12日、JR九州高速船から、九州運輸局の船舶検査官に対して、その日の浸水の状況等を報告した。そうしたところ、船舶検査官から、「九州運輸局長に本件の状況説明を行った際、九州運輸局長より、外板の損傷による水の可能性が否定できないのであるから営業運航を停止するようにとの話があった」として、同月13日から2回目の運航を停止するよう指導がなされた。

(4) その後本件不適切事案が発生した。

2024年2月、上記の2023年7月の改善報告書により徹底されていた「まずは第一報」のルールに照らせば、浸水の事実を直ちに九州運輸局等の関係当局に報告すべきであることは認識していたにも関わらず、JR九州高速船の社長、安全統轄管理者、運行管理者、運行管理者代行の4名において九州運輸局の関係当局に対する浸水事象の報告を行わないままクイーンビートルの運行を継続するとの判断を行った。

その結果、ビルジ警報装置の位置を変更するなどの悪意のある対応を重ねた上で運行の継続を図った。

そして2024年5月30日にはこの不適切対応をしたビルジ警報装置が作動するに至って九州運輸局の船舶検査官に報告がなされて運行停止の指導が行われた。これらのJR九州高速船における一連の浸水の事象を報告せずにクイーンビートルの運行を継続していたことが判明したのである。

しかも、この時点においてはクイーンビートルの運行の船首部分の先端に近接した箇所右舷側に約110センチメートルのクラックが縦に発生していたことが確認された。

その結果、2024年8月6日、国交省海事局はJR九州高速船に対して、海上運送法上の立入検査を実施し、同年9月17日、JR九州高速船に対して国土交通大臣より運航休止の措置をとることなどといった11項目について、早急に改善措置を執るべきことを命ずる「輸送の安全の確保に関する命令」を受けたのである。

(5) そもそもクイーンビートルという船を海上旅客運送事業に使用するとの決定は J R 九州の子会社であり一事業部門であった J R 九州高速船の判断によるものでないことは明らかである。

それが外洋を多数の旅客を乗せて高速で航行するという船でありながら、船体部分に亀裂が生じて浸水事象を発生させている。このように重大な海難事故につながりかねない事象による原因で 2023 年 2 月、2024 年 1 月の 2 回の運行停止措置を命じられ、また 2023 年 2 月の浸水事象の対応では輸送の安全確保に関する命令を受けて本件改善報告書の提出を行っているのである。

海上旅客運送事業を運営するものにとっては、海難事故を引き起こすことは多数の生命を危機に陥れる可能性があるため、船の安全は何にも代えがたい第 1 に優先されなければならないことは当然である。本件におけるクイーンビートルに発生した事象は船体に裂け目が生じて船体に浸水が発生したという船の沈没事故につながる重大な事象であった。

このような状況が発生している以上、通常期の危機管理ではなく危急時の危機管理に基づき、事案の精査が行われるべきであり、親会社の J R 九州においても一子会社の問題としてではなく、海上旅客運送事業として子会社が担っている多数の乗客の安全の問題として、船の構造上の欠陥を含めて、クイーンビートルの運行についてはどのように行うべきかの検討を行うべきであった。

さらにクイーンビートルという船の特殊構造や高速で玄界灘を運航するという状況から、損傷しやすい工法の部分から亀裂が生じたという事象からは、この船の使用自体を再検討するという判断もあり得るのではないかと、もちろんその際は親会社の J R 九州の判断も重要となってくると思われるのである。

そもそもクイーンビートルを導入した理由については高速船でありながらシートベルトを付けることなく船内には売店、ラウンジ、免税店などの設備がもうけられるなど利点は強調されているが、一方導入の経緯自体やその際にリスクについてはどのように検討されたかは本報告書では一切触れられておらずわからない。

かえって本報告書は、「軽合金(アルミ)で建造された三胴船であるクイーンビートルは、気象・海象が厳しい対馬海峡を高速度で運航することを特徴とするものであり、かつ、鋭く細く尖った船首部分には特殊な溶接技術が用いられており、本来的に損傷しやすい面があったために、短期間に複数回の船首区画への浸水という事象を招来したのではないかとこの点や、ジェットフォイル時代と異なり、クイーンビートルは 1 台体制で代用船なく運航に当たっていたことから、運航中止のたびにダイヤがキャンセルとなって予約客に迷惑がかり、予約客対応に追われる事態を招かざるを得なかったのではないかとこの点は、本件の遠因・背景の一つであるとは考えられるが、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。」としている。

ガイドラインは、調査対象とする事実(調査スコープ)を「第三者委員会の調査対象は、第一次的には不祥事を構成する事実関係であるが、それに止まらず、不祥事の経緯、動機、背景及び類似案件の存否、さらに当該不祥事を生じさせた内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土等にも及ぶ。」としているが、そもそも本報告書

はガイドラインに基づく第三者委員会と述べておりながらガイドラインには則っていない。

しかもその後の報道によれば J R 九州はこのクイーンビートルの運航再開を断念したが、その際の報道によれば、このクイーンビートルは J R 九州の発注通りの仕様でつくられているので発注先の船会社の責任追及も難しいとあり、約 5 7 億円で J R 九州が特注した船がわずか 4 年で使えなくなる事態となったということになる。

本報告書を作成した第三者委員会が、「いかなる船体を導入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る」としているのは、この問題あるクイーンビートルの発注を決めた親会社である J R 九州への責任追及を外すためとみられてもしかたがないであろう。

本報告書では、親会社の J R 九州に関して触れられているのは、84 頁の 1 頁のみであり、本委員会が収集及び精査した関係資料はすべて J R 九州高速船の資料であり、また関係者のヒヤリングも J R 九州の社長は含まれていない。

本件のように利益を優先し、船を運航するものにとって何にも代えがたい安全が極めておろそかにされたということについては海上旅客運送事業を営むものにとって、親会社の J R 九州を含めて厳しく断罪されてしかるべきであると思料するものである。

3 委員構成についての独立性、中立性、専門性、ならびに調査期間、調査体制の十分性・専門性に関しては特に問題とする点は指摘できない。

4 調査スコープについては、関連する法律ならびに規程に関する違反など詳細に指摘されているが、「木を見て森を見ず」と言葉どおりの内容になっているように思えるのである。まず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、利益のためにそのことがおろそかにされ、重大海難事故の一步手前までに至っていたということはもっともっと厳しく断罪されるべきである。そして、ガイドラインに則った第三者委員会としながら、本報告書では、「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」としているのは導入の経過が J R 九州の発注によるものという事実からみれば意図的にこの問題を外したものと思われてもしかたがないであろう。

5 再発防止策は、本委員会の意見・提案を踏まえたという国土交通大臣宛に「輸送の安全確保に関する命令に対する改善報告の内容があげられている。

本意見書において指摘したが、調査スコープが、不祥事の経緯、動機、背景及び類似案件の存否、さらに当該不祥事を生じさせた内部統制、コンプライアンス、ガバナンス上の問題点、企業風土等に及んでいないこと、さらに親会社の J R 九州の責任問題への追及がほとんどなされていないことから全く不十分であると指摘せざるを得ない。

6 本報告書は、ガイドラインに基づく第三者委員会と称しながら、親会社の J R 九州への責任追及を意図的に外しているように見えるのであり（とりわけ重要なのは本件のクイーンビートルという特殊構造の旅客船の発注責任）、このような委員会の報告書をガイドラインに基づく第三者委員会によるものとは到底いえないので「F」評価とする。

以上

## 個別評価

委員： 竹内 朗

評価： D

理由：

調査報告書については、積極的に評価される以下の点が認められる。

- (1) 2023年2月以降の浸水事象の詳細な事実関係について、客観的資料もふんだんに引用しながら、精度の高い事実認定を行っている。
- (2) 浸水を隠ぺいした各当事者の主観面にも踏み込んで、動機や正当化事由を分析して認定している。
- (3) JR九州の完全子会社であるJR九州高速船で発生した問題について、完全親会社であるJR九州のグループ内部統制・ガバナンス体制を調査対象として一定の事実調査を実施し(32頁以降)、原因分析でもJR九州の関りが必ずしも十分でなかったことを指摘し(83頁以降)、再発防止でもJR九州によるガバナンスの強化に言及するなど(93頁以降)、子会社だけの問題に終わらせない姿勢を見せている。

他方で、調査報告書については、以下の諸点が消極的に評価され、結果としてはD評価とならざるを得ない。

### (1) 社長A氏の動機の解明が不十分であること

JR九州高速船は、2023年2月の浸水事象において、わずか3日間の当局報告遅延を起こすだけで、未受検船舶航行に基づく行政処分と罰金30万円の刑事処分という重い制裁を受けるに至った。

JR九州は、この浸水事象の再発防止の取組の陣頭指揮に当たらせるべく、当時JR九州の執行役員の一人名であったA氏をJR九州高速船に出向させて、同年6月に代表取締役社長に就任させた(84頁)。

そのA氏が、2024年2月の浸水事象について、同年8月まで半年間も当局への隠ぺいを働き、公式記録簿への浸水量不記載やビルジ警報装置の移設という露骨な隠ぺい工作まで容認したことには、極めて強い違和感を覚えざるを得ず、その動機が当然に焦点となる。

この点につき、調査報告書は、「なお、クイーンビートルが運航停止となれば、JR九州高速船の業績に悪影響を及ぼすことが明らかであり、これを回避するために関係当局へ浸水発生事実の報告を行わないままクイーンビートルの運航を継続しようとしたのではないかとの点については、もとよりJR九州高速船は営利を目的とする株式会社である以上、運航停止による業績悪化を懸念するのは当然であり、当時もそのような懸念自体はあったと認められる(幹部らもこのことは否定していない。)。しかしながら、関係者ヒアリングや客観的証拠に照らせば、主たる動機は、前述のとおり、2024年1月の浸水を巡り経験した事態、すなわち急な運航停止により予約客への多大な迷惑をかけるとともに、営業部門に予約客対応で過剰な負担を強いる事態に再び直面するのを回避したいという、営業上の事情や社内事情を優先したことによるものと認められる。」と結論づけている(52頁)。

しかしながら、これは動機の解明としては不十分と言わざるを得ない。JR九州高速船の業績に悪影響を及ぼすという抽象的・印象論的な表現にとどまることなく、当時の業績がどのようなものだったのかを客観面・数値面から精緻に描写し、2月の時点で運航停止となればどのような悪影響が予想されたのか、それがJR九州にどのような悪影響を及ぼすことが予想されたのかを客観面・数値面から精緻に解明し、それがJR九州から送り込まれたA氏にとってどのような心理的プレッシャーとなったのか、というA氏の心象風景にまで迫り、「A氏は…と供述するが、…という客観的な業績状況に照らせば、むしろ…という動機が存在したことが合理的に推認される」といった分析をしなければ、A氏の真の動機を解明したことにはならない。こうした深掘りをすることなく、A氏や関係者のヒアリング供述に安易に迎合し、抽象的・印象論的な検討で済ませてしまったことは、動機の解明として不十分だったと言わざるを得ない。

## (2) JR九州の船舶運航事業のリスク管理(ERM)という観点で調査していないこと

クイーンビートル運航事業は、JR九州高速船の事業というよりは、JR九州が1990年5月から手掛けてきた船舶運航事業の一部をその一部門(完全子会社であるJR九州高速船)に担わせていたであり、事業オーナーはJR九州であったと認められる。

そこで、JR九州において、船舶運航事業の推進に伴う各種リスクをどのように特定し、特定した各種リスクをどのように評価し、評価した各種リスクをどのように統制してきたのか、その統制は有効だったのかというJR九州の船舶運航事業におけるリスク管理(ERM: Enterprise Risk Management)という観点からの調査が不可欠であった。

そして、2024年12月23日にJR九州が「JR九州高速船株式会社の船舶事業撤退に関するお知らせ」を開示したことに照らせば、その事業リスク管理は失敗に終わったことが明らかとなっているから、調査報告書においてその失敗の真相を解明することは、なおのこと不可欠であった。

過去の船舶運航事業において外部要因により事業環境が変化してきたことを考慮すれば、たとえば、

- ・2012年以降、格安航空会社が格安での空路の提供を始めた影響もあり、ジェットフォイルの利用客の減少傾向が続いた時点
- ・2017年12月にジェットフォイルに代わる新しいコンセプトの旅客船としてクイーンビートルの導入を決定した時点
- ・2018年2月に造船契約を締結しクイーンビートルの建造を開始した時点
- ・2020年3月9日から新型コロナウイルス感染症の水際対策として博多港～釜山港間の国際航路が長期にわたり運休となった時点
- ・コロナ禍の2020年9月にクイーンビートルが竣工した時点
- ・当初は2隻購入予定だったクイーンビートルを1隻への運航体制へと事業計画を変更した時点
- ・2022年11月に新型コロナウイルス感染症の水際対策が解除され、博多港～釜山港間の国際航路の運航が再開された時点

という事業環境変化の各時点において、JR九州の中でだれがどのようにして事業計画を立案し、都度更新していったのか(あるいは更新していかなかったのか)、という事実認定がまず必要であった。

そして、船舶運航事業の遂行に伴うリスクとしては、たとえば、

- ・船体の強度と自然環境との不一致により、船体の安全性に問題を生じるリスク
- ・船体の安全性に問題を生じ、安全運航ができなくなるリスク
- ・船体が1隻しかなく、欠航が生じると全便がキャンセルとなって利用客に多大な迷惑をかけるリスク
- ・公共交通機関であるにもかかわらず、安定的な運航ができなくなるリスク
- ・安定的な運航ができなくなることで、公共交通機関としての信頼性を損ない利用客が減少するリスク
- ・利用客の減少により、事業の採算が悪化するリスク
- ・他の移動手段との競争において、劣後して採算が悪化するリスク
- ・他の移動手段との競争において、採算ベースの料金設定ができなくなるリスク
- ・業績の悪化により、船体への設備投資や設備維持ができなくなるリスク
- ・業績の悪化により事業計画の未達が生じ、JR九州高速船が保有する船体の固定資産の減損評価を余儀なくされるリスク
- ・業績の悪化により事業計画の未達が生じ、JR九州が保有するJR九州高速船株式の減損評価を余儀なくされるリスク
- ・JR九州高速船株式の減損評価により、JR九州の期間業績が悪化するリスク

などが考えられる。

JR九州は、結果として事業リスク管理に失敗したのであるから、その組織構造上の原因を究明して有効な再発防止につなげるためには、上記の事業遂行上のリスクについて、上記の事業環境変化の各時点において、JR九州の中でだれがどのようにして事業計画を立案し、都度更新していったのか（あるいは更新していかなかったのか）、という点を調査しなければならなかった。

ちなみに、日経ビジネスは2020年11月27日に「60億円で建造の高速船動けず JR九州、海上の憂鬱」と題する記事を掲載し、「鉄道の赤字を埋めるために多角化を推進した同社の象徴的な新規事業の1つ」「20年3月期の段階で建造費の全額、約60億円を特別損失に計上した」などと述べていた。こうした事実関係こそが、事業リスク管理の失敗を説明するうえで重要であった。

しかしながら、調査報告書では、事業リスク管理について調査した形跡は見られず、わずかに、「JR九州高速船は、新型コロナウイルス感染症の流行前は約20億円規模の売上高を上げており、黒字経営であったが、新型コロナウイルス感染症流行の影響を受けた2019年度以降、売上高が大幅に減少し、赤字が続いていた。2023年度に至り、売上高が新型コロナウイルス感染症の流行前の水準近くにまで回復するとともに、ようやく黒字に転じたが、それでも、事業計画上の数字は未達であった。」(12頁)と述べるのみで、具体的な事業計画や資産評価には言及していない。

加えて、「本件事案の原因として、JR九州高速船における業績悪化等に対する親会社たるJR九州からのプレッシャーがあったのではないかとの点に関しては、JR九州のJR九州高速船に対する業績管理の状況は前記Ⅲの第3の2のとおりであって、その過程で両社間で交わされるやりとりは、親会社の子会社に対するものとして本来あるべき範疇にとどまっており、特段過度なものとは認められない。JR九州高速船の幹部が業績に関するJR九

州のプレッシャーを感じていたとしても、それは、子会社の経営に関わる者であれば誰もが感じる程度のものであり、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。」(85頁)という表現が認められるが、具体的な事業計画や資産評価への言及を避けた、単なる抽象的・印象論的な認定にとどまっている。

これに続く、「なお、鉄ではなく軽合金(アルミ)で建造された三胴船であるクイーンビートルは、気象・海象が厳しい対馬海峡を高速度で運航することを特徴とするものであり、かつ、鋭く細く尖った船首部分には特殊な溶接技術が用いられており、本来的に損傷しやすい面があったために、短期間に複数回の船首区画への浸水という事象を招来したのではないかという点や、ジェットフォイル時代と異なり、クイーンビートルは1台体制で代用船なく運航に当たっていたことから、運航中止のたびにダイヤがキャンセルとなって予約客に迷惑がかかり、予約客対応に追われる事態を招かざるを得なかったのではないかという点は、本件の遠因・背景の一つであるとは考えられるが、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)という記述に至っては、まさにその「経営判断」の是非こそが、事業リスク管理の失敗を解明する重要な調査対象であるべきであって、不可解と言わざるを得ない。

このように、調査報告書は全体として、JR九州における船舶運航事業のリスク管理(ERM)を調査対象とすることを避けており、またフォレンジック調査の対象もJR九州高速船の社長・安全統括管理者・運航管理者・運航管理者代行の4名に限られ(9頁)、JR九州において船舶運航事業に携わっていた関係者を対象とすることを避けている。

これらに照らせば、第三者委員会は、依頼者であるJR九州に対する配慮や付度を過度に働かせたのだろうか?と勘繰らざるを得ない印象を受ける。

そして、JR九州における船舶運航事業のリスク管理(ERM)の失敗に対する事実認定、原因究明、再発防止提言が欠落していることで、依頼者であるJR九州とそのステークホルダーが享受できる調査報告書の価値は、かえって減じられてしまったと評さざるを得ない。

以上

## 個別評価

委員：塚原政秀

評価：D

理由

【総合的評価】＝親会社への「配慮」がにじみ出た報告書

日韓を結ぶ高速船「クイーンビートル」の浸水を隠してJR九州の子会社のJR九州高速船（以下「高速船」という）が3カ月以上航行を続けていた問題で、JR九州が設置した第三者委員会の調査報告書が11月21日、公表された。一方、JR九州は12月23日、浸水を繰り返した船首部分の抜本的な補修が困難で「確実な安全が担保できない」との理由で、運航再開を断念し、30年以上続いた日韓航路から撤退すると、発表した。高速船は会社自体が清算される。

記者会見でJR九州の古宮洋二社長は「ハード対策を施しても、船体への亀裂発生へのリスクを完全には払拭できない」とした（朝日新聞12月24日付朝刊）。要するに、「飛行機より便利」「日韓交流の足」として、鉄道の赤字を埋めるためにJR九州が鳴り物入りで約60億円もかけてオーストラリアに特注した「クイーンビートル」がたった4年間で「抜本的な補修」もできないほどの「構造的欠陥」をさらけ出したことになる。「クイーンビートル」はアルミでできた三胴船で、アルミはもともと鉄に比べて溶接が難しいとされている。また、細くとがった船首の構造も壁となり、溶接方法を変えても完全に浸水は防げない、という。なぜ乗客が500人も乗る定期船に、このような安全面で不安定な船をJR九州は17年12月に導入・建造を決めたのか。その経営判断に至った詳しいいきさつについても、当然ながら、第三者委調査が必要だった、と考える。

96頁の報告書の約3分の1を占める事実認定は、昨年2月の「浸水」発生から今年8月の国交省海事局の立ち入り検査で一連の隠蔽が発覚するまでの間を、高速船の幹部の動きを中心に、その経過が事細かく、調査で判明した事実と判明しなかった事柄を切りわけて分かりやすい言葉で書かれており、十分かどうかは別として、それなりの説得力を持つ内容となっている。この点では評価したい。

しかし、その原因分析については、不十分さが目立つ。報告書は子会社である高速船に23年の「浸水」発覚後に親会社の執行役員（長崎支社長）から就任させた田中渉社長が「船舶運航事業の知見、経験に乏しかった」と書く。その上で、冒頭部分から「このような事態を引き起こした責任は、JR九州高速船の幹部や船長にある」と断定的な書き方をするなど、現場の高速船幹部に責任のすべてを押し付けるような書きぶりをしている。「浸水・隠蔽」の直接的な責任はその通りなのだろうが、そもそも、そのような経験の乏しい社長を送り込んだのは親会社である。また、JR九州は旧国鉄の一環を担ったところから、メイン業務は鉄道であり、船舶に強い人材がそれほど多くいるとは考えにくいことも考慮に入れるべきでは

なかったか。

その一方で、報告書はJR九州のガバナンスにも一応は言及。「(23年に) 浸水事故があり、行政処分を受けるような経験をしたわけだから、平時にもまして親会社は、安全管理体制の構築や再発防止策などでしっかりとした対応が必要だったが、積極的な関与は見当たらなかった」と親会社の関与の必要性を指摘している。だが、「親会社のサポートがあれば、24年事故の隠蔽など本件事案の発生を防ぐことができたとは限らない」となぜかわざわざことわったうえで「(親会社の) その関わりが物足りないものであったことは否めない」と結論している。何でこのように持って回った言い方をこの報告書はするのだろうか。このひとことで、報告書はJR九州のガバナンス上の責任をあいまいにしまったのではないか。

JR九州のグループガバナンスを考える上で、もともと、高速船は05年に親会社から船舶事業部門を分社化したもので、不動産やホテルなど他のグループ会社(HPによると、グループ会社は44社)とは異なり、メーンの鉄道とともに、人の命や安全に関わるという点や、「クイーンビートル」が事実上、JR九州が主導して始めた目玉事業で、JR九州と実際の運用を担う高速船との一体の事業として運営されていたと見るべきではなかったか。

この点について、報告書が親会社との関わりについて、ほとんど具体的な説明もなく、「物足りない」とのひとことで済ませていることに大きな違和感がある。報告書が示したヒアリングリストには、JR九州の古宮社長の名すら見当たらない。報告書では、実際に古宮氏から事情を聴いたのか不明である。このことが調査委によるJR九州へのガバナンスの責任追及の甘さを象徴しているのではないか。

このように、報告書の原因分析の内容は、人命に関わりかねない最大で110%にも達した「浸水隠し」を子会社の問題だけに矮小化し、JR九州全体の問題としてとらえていないのではないかと見られても仕方がない。さらに、今後、「クイーンビートル」の導入時のJR九州の経営責任も問われるはずである。全体として、親会社への「配慮」や「忖度」がにじみ出た報告書と判断して「F」に近い「D評価」とした。

#### 【個別理由】

##### (1) 委員構成の独立性、中立性、専門性について (C)

委員は3人体制で、委員長は東京地検特捜部や法務省の訟務検事の経験のある大手法律事務所所属の弁護士。もう一人の委員は海事法務や企業法務を担う弁護士で、3人目は船長経験のある海運の専門家。報告書には「いずれの委員もJR九州などと利害関係を有していない」と書かれている。その独立性などに表面上、問題はなさそうだが、ただ、専門性については、「アルミ船」の問題点などで船舶工学の専門家もオブザーバーとして参加していた方がよかったのでは。

##### (2) 調査期間と調査体制について (D)

調査期間は、24年9月3日から11月21日までの約2カ月半。補助弁護士に委員長

の属する大手法律事務所から4人。高速船やJR九州の役員や従業員計23名から延べ32回にわたりヒアリングを行っている。高速船は社長、取締役、船長ら16名、JR九州は、高速船への派遣役員、グループ会社への管理業務の担当部門の役員・従業員、グループ会社監査を実施した監査等委員を含む7名を対象としている。メールなどのデジタルフォレンジック調査についても、高速船の社長ら幹部4人と限定的だ。内部調査の期間もあるので、何とも言えないが、親会社側のヒアリングが少ない。親会社の方は余り調べないでいい、という当初方針だったのか。

(3) 調査スコープの的確性、十分性 (D)

(2) とも関連するが、親会社関連の調べがあまりにも薄い。とても十分性がある調査だったとはいえない。05年の「JR九州高速船」の分社化以降、少なくとも4年以上前の「クイーンビートル」導入時のいきさつなどは当然、きちんと調査はすべきだった。

(4) 事実認定の正確性、深度、説得力 (C)

報告書の事実認定は、23年2月の「浸水」発覚以降、高速船は「浸水」を当局に通報、同年7月国交省に出した「改善報告書」で、浸水が確認された場合は「まずは第一報ルール」を策定、国交省の行政処分を受けるまでの前段と、24年1月に再び浸水が見つかり、航海日誌の偽装などで運航継続し、国交省の抜き打ち検査で浸水隠蔽が発覚した「本件事案」にわけて詳細に分析している。

同年2月、また少量の浸水が見つかり、高速船幹部は「まずは第一報ルール」にのっとり、運輸局への報告をしなければいけないことを認識していたが、前回のような当局の運航停止の指導を恐れて、社長や取締役運航部長らは違反を承知で報告を見合わせた。社長はいったんは報告を考えたが、船舶の関係法規などの知識に乏しく、運航部長らに同意。これを隠蔽するため正式な記録は作らず、非公式の記録簿に手書きで上部に「(秘)」と記載。同4月ごろから流水量が増えてきてもダイバーチェックなどの本格的な確認作業は行わなかった。その後、浸水量をごまかすために「警報装置」の位置をずらしたりした。5月30日、運輸局の検査官が定期検査で訪問、このとき初めて運航部長が船首区画に浸水があり、警報装置が作動していたことを報告、しかし、運航部長はこのときも、2月以降の浸水については隠していた。そして、8月6日、国交省海事局の立ち入り検査を受け、一連の隠蔽が判明。9月、国交省が行政命令を出し、運航部長らは全国初の解任命令を受けた。そして、同10月には福岡海保が船舶安全法違反などで高速船本社や船内を捜索して刑事事件に発展した。報告書はこの一連の経緯を法律に違反するかどうかなど5つの事象にわけてさらに詳細に分析している。

報告書のこのような事件経緯を見て行くと、はじめに当局の運航停止処分を恐れて「隠蔽」したことが、その後も「隠蔽」を重ねいくことになり、高速船の社長ら幹部が追い詰められて行く様子が生々しく書かれている。船首区画の最大で110㌢の浸水があったとされているが、沈没の危険性の程度はどうだったのか。その辺まで言及がほしかった。ヒアリングをかなり積み重ねた結果なのだろう。浸水事故や隠蔽についての事実認定の記述には、正確性や説得力はある。

(5) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織要因への言及 (F)

「総合的評価」で触れた以外の論点。①報告書が「高速船の幹部が業績に関する親会社のプレッシャーを感じていたとしても、このプレッシャーが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すぎる」と斬って捨てていることにも強い違和感がある。プレッシャーがあったかについては、コンプライアンス上きちんと調査すべきではなかったか②また、1隻体制も安全上、問題だったのではないか。報告書がこれを会社の「経営判断」だとした上で、「本調査の対象とはしていない」とまで言い切るのはどうなのか③高速船では、なぜ船長よりも、陸上にいる運航部長の力が強いのか。報告書の福岡一釜山間が海外航路としても近いので船長よりも陸上にいる運航部長の力が強くなる、との説明にはあまり説得力がない。70人の高速船側の人間関係を中心とした側面も今回の事件の遠因になるので、もう少し調査が必要だったのではないか。

(6) 再発防止提言の実効性、説得力 (NA)

JR九州が日韓高速船の撤退表明した以上、再発防止策提言の評価はできない。

(7) 企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及 (F)

「総合的評価」で示した通り、高速船幹部の責任が中心で、JR九州の社会的責任や役員の経営責任には触れておらず、評価できない。

(8) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 (F)

報告書の核心部分である「原因分析」が不十分なので評価できない。

(9) 日弁連ガイドラインへの準拠性 (C)

報告書には、「日弁連ガイドラインに準拠して設置・運営された」と書かれており、一応、その準拠性は明示されている。

以上

## 個別評価

委員： 行方 洋一

評価： D

理由：

### 1. 評価対象の報告書及び不正の概要

今回の評価対象は、九州旅客鉄道株式会社（以下「JR九州」という）の完全子会社であるJR九州高速船株式会社（以下「JR九州高速船」という）における安全管理体制に重大な疑義を生じさせる事案(以下「本事案」という)に関する、JR九州が設置した第三者委員会（以下「本委員会」という）による2024年11月21日付の調査報告書（以下「本報告書」という）である。

不正の概要は、JR九州高速船が運航する旅客船(以下「クイーンビートル」という)への浸水が認められたにもかかわらず、国交省九州運輸局を含む関係当局への報告を怠ったほか、浸水の検知を回避し又は遅らせるようクイーンビートルに設置されていた警報装置の位置を上方へ移動させていた疑いがあるというものである。

### 2. 本報告書の主な評価理由

本報告書については、本事案に係る事実認定の正確性と説得性があり、またJR九州高速船の幹部における経営責任への言及が適切に行われている点は高く評価できる。一方で、原因分析の深度や再発防止策の説得性・実効性において、JR九州を中核とする企業グループ全体としてのガバナンス（以下「グループガバナンス」という）の観点からの踏み込みが不十分であり、また調査対象期間が不相当であるなどのマイナス要素がある。その結果、総合的な評価としては低い水準にとどまる。

#### (1) 調査委員会の独立性・中立性 d

いずれの委員、また本委員会の事務局としてその補助に当たった弁護士も、JR九州及びJR九州高速船とは利害関係を有していないとしており、外形的には独立性を有していると言える。しかしながら、後述のように原因分析でグループガバナンスの観点からの踏み込みが甘く、調査依頼者であるJR九州に対し、第三者委員会として求められる実質的な独立性が十分であったかについては疑問がある。

#### (2) 調査体制の十分性・専門性 b

本委員会の構成は、3名のうち2名の委員が弁護士であり、そのうち1名は海事補佐人でもある。残る1名は、海運事業を営む会社において船長などの経歴を有しており、一定の専門性を備えていると思料する。また、調査補助者の弁護士は4名と比較的少人数であるが、ヒアリングに加えてフォレンジック調査も実施されている点を踏まえると、調査体制の十分性についても一定の評価が可能である。

#### (3) 調査スコープの的確性・十分性 f

調査スコープは、本事案及びこれに関連する事実関係の解明、原因分析並びに再発防止策の提言とされている。この点、調査の対象期間は、2023年2月に発生した浸水事象以降、本事案が発覚した2024年8月までとしている。しかしながら、本報告書にも記載されるとおり、本事案の遠因・背景の一つとして、クイーンビートルには本来的に損傷しやすい面があったために、短期間に複数回の船首区画への浸水という事象を招来したのではな

いかという点や、ジェットフォイル時代と異なり1台体制で代用船なく運航に当たっていたことがある。このことを考慮すれば、調査対象期間は、少なくともクイーンビートルの導入が決定された2017年12月頃まで遡り、その経緯等を詳しく調査すべきである。加えて、本事案の原因をグループガバナンスの観点から検証するには、J R九州高速船がJ R九州から分社化された2005年8月頃まで遡ることが適当であったと料する。

**(4) 事実認定の正確性・深度・説得性、経営責任への適切な言及 b**

「IV 調査の結果確認された事実関係」及び「V 本件における問題事象の評価・考察等」で詳述されている内容は、説得性が高い。また、幹部の経営責任等については「VI 原因分析 第1」において、「安全」を考える上で、利用客ひいては社会の視点を欠いていたことなどが適切に言及されている。ただし、調査資料の1つとしてJ R九州鉄道事業本部安全創造部による社内調査での資料が用いられているところ、事実認定等でどのように使用されたのか本報告書では明確にされていない。

**(5) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及 f**

J R九州高速船の幹部が、クイーンビートルの浸水発生事実の報告を関係当局に行わず、あえて隠蔽したまま運航を継続した主たる動機について、本報告書では、急な運航停止により予約客への多大な迷惑をかけることや、営業部門に予約客対応で過剰な負担を強いる事態に再び直面するのを回避したいという、営業上の事情や社内事情を優先したことによるものとしている。

しかしながら、かかる事情が「主たる」動機であるとの認定には大いに疑問がある。すなわち、J R九州高速船の業績については、新型コロナウイルス感染症の流行が影響した2019年度以降、売上高が大幅に減少して赤字が続き、2023年度にようやく黒字に転じたものの、事業計画の数字には未達であったとされている。このような中、クイーンビートルが運航停止となれば、J R九州高速船の業績に多大な悪影響を及ぼすことが明白であったところ、本報告書では、かかる業績悪化の懸念自体はあったことは幹部らも否定していないと記されている。また、本報告書の他の箇所では、「法令や社内規程の遵守や安全確保よりも、自己保身や営業上の都合を優先する（幹部の）姿勢を看取することができる」との指摘がある。

このような姿勢は、運航停止による業績悪化（及び自身の評価や評判に対する悪影響）を回避しようとするのが、実際には「主たる」動機であったことを示唆していると思料する。

その上で、本事案の原因の1つとして、J R九州高速船における業績悪化等に対するJ R九州からのプレッシャーがあったのではないかと、グループガバナンスの検証が重要となる。この点について、J R九州高速船に対するJ R九州による日常的な管理・監督は、J R九州グループのスローガンであり、生命線ともいえる「ゆるぎなき安全」に係るものではなく、業績管理が中心となっていたことが記されている。本報告書では、J R九州のJ R九州高速船に対する業績管理の過程で交わされるやりとりは、親会社の子会社に対するものとして本来あるべき範疇にとどまり、特段過度なものとは認められず、J R九州高速船の幹部がプレッシャーを感じていたとしても、子会社の経営に関わる者であれば誰もが感じる程度のもので、そこに原因があったとは考えていないとしている。

調査の結果として、J R九州からの業績に関するプレッシャーが本事案の発生原因の1つであるとの認定には至らないかもしれない。しかしながら、このような評価を行うには、実際にどのような業績管理に関するやり取りが行われていたのか、またJ R九州からのプ

レッシャーをJR九州高速船の幹部が実際にどのように感じていたかなど事実関係を明示する必要があり、本報告書ではこれらが欠落している。

このように、本報告書は本事案にかかるJR九州高速船の幹部の動機、またその原因の1つになり得るJR九州とJR九州高速船との間の業績管理に係るやりとりの実態を明らかにしておらず、本事案の本質への接近性、組織的要因への言及は不十分と言わざるを得ない。

#### **(6) 再発防止提言の説得性、実効性 d**

再発防止策については、JR九州高速船が国土交通大臣宛に提出した改善報告書に掲げられた施策の内容に基づき、本委員会の見解として、各施策を実施する際に必要と考えられる視点や留意すべき点を述べている。しかしながら、再発防止策は本事案の真因を十分に踏まえる必要があるところ、前述のとおり、本事案の原因分析においてグループガバナンスの観点から深掘りがなされていないため、これら防止策の実効性にはあまり期待することができない。なお、JR九州高速船の船舶事業からの撤退が2024年12月23日に決定され、同社は清算される予定である。

### **3. その他の評価における考慮要素**

#### **(1) 調査期間の妥当性 c**

本委員会の設置日は2024年9月3日であり、本報告書の日付が2024年11月21日付であることから、調査期間は約3か月間と推測される。この調査期間自体に不足を感じるものではないが、前述のとおり、調査対象期間が不適當であるとの問題がある。

#### **(2) 日弁連ガイドラインへの準拠性 d**

本委員会は、日弁連ガイドラインに準拠して設置・運営されたとされているものの、前述のとおり、グループガバナンスの観点から原因分析が十分に深掘りされておらず、調査対象期間にも問題が見られる。これらから、本委員会の実質的な独立性にも疑問があることから、ガイドラインに十分に準拠しているとは評価できない。

#### **(3) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 d**

上記のように、本報告書は、本委員会において、第三者委員会としての実質的な独立性のある調査がJR九州に対しても行われたのかどうか、原因分析の不十分さなどから疑問が残るものであり、社会的意義や公共財としての価値や普遍性が高いとは言えない。

以上

## 個別評価

委員： 野村 修也

評価： D

理由：

### 1. D 評価の理由

事実の経緯と法令違反等の分析は丁寧に行われているが、①クイーンビートル導入時の経営判断の是非（船体が水面上に出て水中翼で航行するジェットフォイルとは異なりアルミ製の船体が荒波に常時さらされながら高速運航するものであり、しかも、鋭く細く尖った船首部分には特殊な溶接技術が用いられており本来的に損傷しやすいといった特徴をどのように評価し対策を講じていたのか）と、②1隻だけの運航体制とする経営判断の是非（運航中止のたびにダイヤがキャンセルとなって予約客に迷惑をかける体制が事故等の隠蔽につながる危険性を認識していたのか）については評価の対象外としている点で、調査スコープの設定に問題がある。

本調査委員会が主として調査した部分についても、真因の分析が不十分であると言わざるを得ない。JR九州高速船にとってのリスクは、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九州から操業停止の判断が下されるリスクに置き換わっている。その背景には、③荒波に曝されることでクラックが生じやすい特殊な船を1隻だけ投入し、安全性を維持しながら運休せずに収益を上げるよう求めるJR九州の無理難題の押し付けや、④管理の名の下に役員を派遣することによって生まれる親会社と子会社従業員の分断と、それがもたらす運航部長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）などが見え隠れしているが、本調査委員会はそれらを深堀していない。

今回の事件の結果、クイーンビートルの再開は断念し、JR九州高速船は解散される見通しとなったが、公共交通の担い手が分社化によって切り出された場合に生ずる安全性への懸念は今後も他の会社で生じうることを考えれば、本調査報告書はより深く教訓をえぐり出す必要があったのではないか。その意味で、事実の経緯と法令違反等に関する丁寧な分析は評価できるとしても、全体としてD評価とした。

### 2. 項目ごとの評価

#### (1) 調査委員会の独立性・中立性 b

委員ならびに補助弁護士の独立性・中立性は確保されているものと評価できる。ただし、調査の委託者であるJR九州の影響力の大きさを考えれば、同社とビジネス上の繋がりを持つことが想定されにくい識者（大学教授やジャーナリスト等）を委員に加えるなど、JR九州からの独立性をより高める工夫が必要だったと思われる。

#### (2) 調査体制の十分性・専門性 b

委員の中に、海事専門の弁護士や船長経験者が含まれている点で専門性には問題がない。ただし、調査補助者が4名では自ずと独自調査に限界が生じ、社内調査への依存度が高まる

危険性があることから、陣容不足の感は否めない。

(3) 調査スコープの的確性・十分性 f

調査スコープに、①クイーンビートル導入の経営判断の是非、②1隻就航体制とした経営判断の是非を含まなければ、本件の真相は明らかにならない。

(4) 事実認定の正確性・深度・説得性、経営責任への適切な言及 d

本調査委員会は、先行して実施されたJR九州鉄道事業本部安全創造部による社内調査を参照しているが、調査結果のどこが同じでどこが異なるのかが明らかにされていないため、JR九州への忖度が払しょくできているのかが不明である。このようにJR九州の内部調査を利用するのであれば、JR九州の関係者に対する調査をよりきめ細かく行うことでJR九州の問題点が陰に隠れないように留意する必要があったはずだが、JR九州高速船に関りのあった役員・従業員にしかヒアリングを実施していない点で不十分と言わざるを得ない。

(5) 原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及 f

浸水の隠蔽の原因について「顧客への影響」を主原因としている点は評価できない。

JR九州高速船にとってのリスクは、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。にもかかわらず本調査委員会は、これを「顧客のため」と整理している点で、真因を見誤っていると言わざるを得ない。

本調査委員会は、JR九州のプレッシャーを原因とみる見方は「短絡的」だと述べているが(85頁)、これはプレッシャーの定義を狭く解釈した結果であって、賛同できない。そもそも荒波に曝されることでクラックが生じやすい特殊な船を1隻だけ投入し、安全性を維持しながら運休せずに収益を上げるよう求めること自体、異常なプレッシャーであったと見るべきであり、この点で本報告書は真因に迫っていない。

他方で、JR九州高速船側の歪な体制についても、十分に掘り下げられているとは言えない。おそらく運行管理者であるC氏は、当局による運航停止処分を過剰だと考え、自分の中で作り出した安全基準で運航の是非を決めていたのだと思われるが、このC氏の判断が、経営のトップである社長A氏よりも、また船上の最高責任者である船長G氏よりも重視される歪な企業風土がなぜ生じたのか、ここを掘り下げなければ真因に迫ることはできない。JR九州から送り込まれる役員に対し、長年現場で運航部を仕切っている職員がどのような意識を持って働いていたのか。何を恐れていたのか。なぜ命の危険にさらされる船長はじめ船員たちが、この陸上の運航部の人々に従っていたのか。これらの点を解明しなければ、今回の事件から教訓を得ることはできない。

分社化した完全子会社の従業員が親会社から無理難題を押し付けられ、それに応えようと取り組んでいるにも関わらず、管理の名の下に専門性に乏しい役員が親会社から派遣されてくる。もし仮にこうした体制が、顧客の安全よりも組織防衛を優先させる企業風土を生み出すのだとすれば、そこを厳しく分析することで、本事件に限らない一般的教訓を引き出すことが本調査委員会には求められたのではないだろうか。

(6) 再発防止提言の説得性、実効性 d

再発防止策は、安全意識を高めることを中心に構成されているが、(5)で述べたような親子会社間の構造的な問題を直視した改善策が示されていない点で不十分であると言わざるを得ない。

以 上

## 個別評価

委員： 八田 進二

評価： **D**

理由：

下記の諸点等についての個別評価（カッコ内）を総合した結果として「**D**」評価とした。

### (1) 委員構成の独立性、中立性、専門性 (B)

今回評価対象としたのは、九州旅客鉄道株式会社(以下、「**JR** 九州」という。)により2024年9月3日の取締役会の決議によりに設置された「九州旅客鉄道株式会社第三者委員会」(以下「当委員会」という。)が、同年11月21日付けにて公表した調査報告書(以下、「本報告書」という。)である。

当委員会については、弁護士2名の委員および海運業界の専門家1名のほか、補助者として4名の弁護士から構成されており、委員および補助者のいずれもが、**JR** 九州および**JR** 九州高速船と利害関係を有していないと記載されている。加えて、当委員会は、日本弁護士連合会策定の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」に準拠して設置・運営されたと記載されており、外形的な視点からは、独立性に加え、今般の事案に係る専門性を有する委員を含む構成から、適格性のある委員構成であると解される。但し、報告書でなされている判断および評価等から、調査依頼先の**JR** 九州に対して真に独立的かつ公正な判断となっているかについては疑問無しとしない。

### (2) 調査期間の妥当性 (N/A)

当委員会による調査は、2024年9月3日に設置後、報告書の基準日とされる同年11月20日までの3か月弱の期間を費やしている。なお、本件事案の解明のため、「2023年2月に発生した浸水事象以降の事実経緯を調査対象とする必要があると考えられたことから、当委員会は、2023年2月から本件事案が発覚した2024年8月までを調査の対象期間とした」とされている。さらに、当委員会の調査実施前の2024年8月8日より、本件事案の解明に向けて**JR** 九州鉄道事業本部安全創造部による社内調査が行われており、それを踏まえ、委嘱事項に関する調査を進めている。しかし、社内調査への依存度および信頼性については不明であるため、この3か月弱の調査期間の妥当性は評価不能である。

### (3) 調査体制の十分性、専門性 (C)

当委員会の場合、補助者を含め7名の構成員のうち、6名が弁護士ということであり、他の1名が海運業界の専門家ということで、海難事故等の調査に長けた専門家もいたと思われるが、事実認定等に関する科学技術的な検討については、必ずしも十分に行われているとは言い難く、結果的に、調査体制の十分性および専門性については、疑問が残る。

### (4) 調査スコープの的確性、十分性 (F)

そもそもは、2024年8月にJR九州高速船に対して行われた国交省海事局の立入検査で認められた、クイーンビートルへの浸水事案を契機に、まずは社内調査が行われ、それを踏まえて委員会が開始されることとなったのである。なお、本浸水事案の解明には、それ以前の2023年2月以降、複数回にわたって生じていた浸水事象の事実確認等が不可欠との観点から、それらを調査対象として事実確認と対応状況の調査を行っており、個別事案に関する調査スコープについては、一応の十分性は有している。しかし、かかる浸水事案に対して大きな責任を有すると思われるJR九州の対応等については、全く調査対象になっておらず、結果的に、調査スコープの適格性においては、グループガバナンスの視点からも、多くの課題が残る形になっている。

#### (5) 事実認定の正確性、深度、説得力 (C)

本調査報告書では、全体の約3割の頁を割いて、「調査の結果確認された事実関係」ということで、2023年2月の発生した浸水事象とその対応等に始まり、同年7月の改善報告書の概要および改善措置への取組状況、さらには、その後7月、11月、さらには2024年1月の浸水事象をはじめ、今般、直接的な調査対象となった同年2月に発生した浸水事象にわたり、詳細な事実確認および九州運輸局等への報告等についての調査が実施されている。その結果、個別の浸水事象に関しての報告等の不十分な対応等も含め、一連の事実認定については、正確性、深度、そして一定の説得力も認められが、そもそもこうした浸水事案に対して、根本的な対応がなされてこなかった事実等について検証がなされておらず、説得力に欠けるものがある。

#### (6) 原因分析の深度、問題の本質への接近性、組織的要因への言及 (F)

浸水事象の対応等の原因として、一連の浸水事象を引き起こしてきているJA九州高速船の関係者における航行の安全最優先および法令・社内規程遵守の意識改革不足、安全な運航業務の遂行に際して不十分な体制・仕組み作り、法令や社内ルールについての理解不足、さらには、幹部および船長らとの間でのコミュニケーション不足等を指摘しているが、すべては、通り一遍の指摘に過ぎないものと思われる。加えて、親会社としてのJR九州の関わりが不十分との指摘もあるが、本件事案の原因とはしていない。さらに、代用船のない1台体制でクイーンビートルの運航を強行してきたことについての根本的な原因については、すべてを会社の裁量の中での経営判断事項であるとして、本調査では対象にはしていないが、この点に関しての究明こそが本件事案の真因究明の根本であるといえる。したがって、かかる視点が欠落している調査については、原因分析の不十分さのみならず、問題の本質への接近も希薄であり、また、組織的要因への言及不足が指摘できる。

#### (7) 再発防止提言の実効性、説得力 (D)

2023年2月に発覚した浸水事案後に国土交通大臣宛に7月提出の改善報告書では、「安全確保のための基本方針」として、① 経営トップの抜本的な意識改革、② 社外関係機関への速やかな報告と相談、③ 事象発生時の継続的な最新情報の共有、④ 全社員を対象とした安全意識の醸成と定着の4つの柱が設定され、関係機関には、『まずは第一報』を徹底実行すること(『まずは第一報』のルール)ともいう。)が掲げられていた。しか

し、実際には、こうした方針が実効性を伴っていなかったことから、2024年10月31日に国土交通大臣宛に提出の改善報告書では、以下の5つの大項目からなる再発防止のための具体的な施策に言及している。

- 1 安全意識の醸成と法令遵守の意識の浸透
- 2 安全管理体制の機能強化
- 3 報告と情報共有
- 4 安全報告書の作成と公表
- 5 JR九州によるガバナンスの強化

当委員会としても、これらの内容については基本的に異論はないとして、さらに、今後各施策を実施していくに当たって必要と考えられる視点・留意すべき点などを詳細に示しているが、真因究明の不十分さもあり、これらが実効性を有するための提言として説得力を有するものとは言えない。

#### (8) 企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及 (F)

本調査報告書では、原因分析を通じて、JA九州高速船の社長、安全統括管理者、運航管理者および運航管理者代行といった経営幹部だけでなく、船長やその他の船員らに対する直接的な責任を明らかにしている。しかし、非常勤役員派遣、主幹部による経営管理、監査等委員会による子会社監査、監査部による子会社内部監査による子会社管理を行っている親会社であるJR九州に対しての責任については、物足りなかったとの指摘のみで、社会的責任についての言及はなされていない。そのため、当然に親会社の経営責任についても埒外として捉えている。しかし、結果的に、「運航再開のための確実な安全が担保できない」として、JR九州高速船の船舶事業からの撤退が決定されている。

#### (9) 調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性 (D)

本調査報告書は、あくまでも、浸水事象を引き起こしJA九州高速船における直接的な原因およびそれらに対しての不十分な事後対応を中心に原因究明と、再発防止策等を提言しており、親会社としてのJR九州に関しては、ほとんど等閑視されている。しかし、本事案の場合、子会社のJA九州高速船のトップ人事だけでなく、記基本的な経営方針にも重要な影響を有している親会社の対応等を究明することが不可欠であり、そうした検証のない報告書の場合、社会的意義は乏しく、公共財としての価値、普遍性は認められない。

#### (10) 日弁連ガイドラインへの準拠性 (C)

当委員会は、日本弁護士連合会策定の「企業等不祥事における第三者委員会ガイドライン」に準拠して設置・運営されたとの記載があるものの、本事案の真因究明に不可欠な調査がなされておらず、また、グループ企業全体としての原因究明は希薄であることから、ガイドラインの精神に則っての調査になっていない。

以上

## 個別評価

委員： 松永 和紀

評価： D

理由：

この第三者委員会は、「JR九州高速船株式会社における安全管理体制に重大な疑義を生じさせる事案」の解明に向けて、親会社である九州旅客鉄道会社（JR九州）が設置した。本報告書において、複数回の浸水事象やその隠蔽等の事実関係や関係法規等について、簡潔にわかりやすく整理されている点は評価したい。だが、その背景にあったと推測されるQUEEN BEETLE（クイーンビートル）導入の経緯、船体の科学技術的な“弱点”がその時点でどのように評価されていたのか、1台体制で代行船がない運航をどう決断したのかなど、親会社の経営判断が問われていない。「JR九州の関わりが物足りない」などの記述にとどまっており、公共交通機関を担う民間企業として、平時からどのように事前にリスクを推測し管理していたのか等、調査されていない。隠蔽にまで至ったJR九州高速船と親会社であるJR九州の企業風土や、両社の関係等の調査が行われておらず、JR九州高速船の幹部個人の責任に矮小化された説明となっている。

事案の直接的な原因だけでなく、遠因、根本的な企業体質を探りその改善と企業の再生を促すのが、企業から委託された「第三者委員会」の役割と考える。海上保安庁の捜査等でカバーできない「企業の真因」をえぐり出すのが第三者委員会の使命なのだ。だが、その肝心のことが実行されていない。JR九州高速船の船舶事業廃止、会社の清算は決まったが、このままでは親会社のJR九州の企業体質、ほかの鉄業事業等への不信は拭えないだろう。これらのことから、総合的な評価をDとする。

### (1) 委員構成の独立性、中立性、専門性

3人の委員はJR九州、JR九州高速船と利害関係がない、と説明されている。海事法務を専門領域とした弁護士、大手海運会社で船長を務めた経歴を持つ保険会社ダイレクターが委員として含まれ、船舶の安全運航におけるリスクや法的位置付け、諸課題について検討した内容となっている。ただし、船体の持つ固有の科学技術的な問題点等についての専門性を持っていたかどうかについては不明である。

### (2) 調査期間の妥当性

第三者委員会は2024年9月に設置され、11月20日までに認定された事実関係等を前提として報告書がまとめられ11月21日に公表された。迅速な調査が行われたことがうかがえる。

### (3) 調査体制の十分性、専門性

3人の委員のほか、委員長が法人社員を務める弁護士事務所にも所属する4人の弁護士が、事務局として補助した。ただし、報告書は船体の持つ固有の科学技術的な問題点と浸

水事象が発生する以前のリスク管理等については詳しく言及されておらず、十分な専門性を持っていたかどうかは不明。

(4) 調査スコープの的確性、十分性

(5) 事実認定の正確性、深度、説得力

クイーンビートルの導入、23年からの複数回の浸水発生と隠蔽の経緯と対応の問題点、法的な整理などは行われている。一方で、浸水事象が相次いだクイーンビートルの船舶としての問題点、さらには代用船を設定せず1台で運航していたことについて、調査の対象としていない点が不十分と考える。

報告書によれば、クイーンビートルは、オーストラリアのAUSTAL社が建造したもので、軽合金（アルミ）製のトリマラン（三胴船）であった。P11で、①運航における安全性・安定性が向上することにより、ジェットフォイルでは必須であった航行中のシートベルト義務付けから解放され、乗船中の快適さや船旅の魅力を利用客に訴求できる、②旅客定員が500人でジェットフォイルの2倍以上となり、団体客の取り込みによる収益向上を見込める、③汎用部品で補修でき、システムを経由して造船所により直接制御で監視されるため整備士を常駐させる必要がなくメンテナンスコストを抑えることができる……などのベネフィットにより導入が決まったことが、記述されている。2018年にAUSTAL社と造船契約。2020年に竣工したものの新型コロナウイルス感染症のパンデミックによる運休などをへて2022年11月に、博多港―釜山港で運航開始。2023年以降、複数回の浸水が発生した。

報告書P16において「アルミ製の船体が対馬海峡の荒い波に常にさらされながら高速で運航するため、船体が水面上に出て水中翼で航行するジェットフォイルよりも、船体そのものが波の影響を受けやすいといえる」と記述している。アルミ製の船体は軽量であるため高速の運航を期待できるが、メンテナンスが難しいことは、クイーンビートルの導入決定以前から海外でさまざまな報告がある。こうした船体の素材や構造等に起因するリスクについては当然、クイーンビートル導入時に検討され、親会社であるJR九州としても、導入のリスクとベネフィットの両方を解析したうえで導入決定に踏み切ったはずである。だが、この時点でどうリスクを検討したのか、報告書はまったく言及していない。

P85において、「なお、鉄ではなく軽合金（アルミ）で建造された三胴船であるクイーンビートルは、気象・海象が厳しい対馬海峡を高速で運航することを特徴とするものであり、かつ、鋭く細く尖った船首部分には特殊な溶接技術が用いられており、本来的に損傷しやすい面があったために、短期間に複数回の船首区画への浸水という事象を招来したのではないかという点や、ジェットフォイル時代と異なり、クイーンビートルは1台体制で代用船なく運航に当たっていたことから、運航中止のたびにダイヤがキャンセルとなって予約客に迷惑がかけられ、予約客対応に追われる事態を招かざるを得なかったのではないかという点は、本件の遠因・背景の一つであるとは考えられるが、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。」と説明している。

これらの JR 九州と JR 九州高速船が行うべき重大な「経営判断」を解明しない限り、事象の真因にはつながらないのではないかと。もっとも解明すべき点について「本調査の対象とはしていない」とした点、理解に苦しむとしか言いようがない。

また、AUSTAL 社のアルミ製トリマラン建造技術を取り入れ建造された US Navy の沿海域戦闘艦(LCS)において、相次いで船体にクラックが発生し、荒波においては速度制限が求められていることが、2022年に海外のメディアである Navy Times や The Warzone 等において報道されている。浸水事象が発生する以前に、海外情報等をどの程度収集し、補修や船体のチェックなどを行っていたのかも、原因分析において必須と考えるが、行われていない。

導入時にメリットとされた「システムを経由して造船所により直接制御で監視されるため整備士を常駐させる必要がなくメンテナンスコストを抑えることができる」という仕組みが、今回の浸水対応に生かされたのかどうかの記述がまったくない点も、気になる。

#### (6)原因分析の深度、不祥事の本質への接近性、組織的要因への言及

事案の直接的な原因だけでなく、遠因、根本的な企業体質を探りその改善と企業の再生を促すのが、企業から委託された「第三者委員会」の役割である。だが、その肝心のことが実行されていない。

クイーンビートル前に運航していたジェットフォイルによる2件の事故の企業風土への影響が報告書でまったく触れられていないのが、個人的には解せない。2016年1月にジェットフォイル(ビートル)が鯨類と衝突し、旅客3人が腰椎圧迫骨折等の重傷、4人が軽傷を負い、客室乗務員2人も軽傷を負った。鯨類警戒航行の実施要領を安全管理規程に定めておらず、減速航行や見張りの強化、旅客へのシートベルト着用周知などをしていなかったことが原因とされた。その後の2019年4月、再度鯨類に衝突したが、この時には16年の再発防止に関する勧告に基づき、海洋生物に関する情報の収集、速力40kn以下の航行、旅客に対する航行中のシートベルト着用等の安全対策の徹底を図っていたため、けが人は発生しなかった。

こうした経験が、シートベルト着用を乗客に求めずに済むクイーンビートル導入の大きな理由となったと思われる。ジェットフォイルの二つの事故が社内でもどのように扱われ、その後の安全管理に生かされていたのかを検討するのも、関連する隠蔽を招いた企業風土の再考の際には重要と考えるが、本報告書ではまったく触れられていない。

結局のところ、さまざまな事象からリスクを推測し事前に対策を講じるという、公共交通機関を担う民間企業に本来期待されるリスク管理策が、浸水事象発生や隠蔽の発生以前からどの程度講じられていたのかが、本報告書ではまったく不明である。この結果、真因に至らず、組織的要因の解明にはほど遠いものとなっている。

#### (7)再発防止提言の実効性、説得力

#### (8)企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及

#### (9)調査報告書の社会的意義、公共財としての価値、普遍性

真因が解明がなされておらず、企業や組織等の社会的責任、役員の経営責任への適切な言及がないため、再発防止策や提言の実効性、説得力が薄い。これでは、公共財としての価値を持ちにくい。

以上