

2024 年 10 月 31 日

九州旅客鉄道株式会社
ＪＲ九州高速船株式会社

「輸送の安全の確保に関する命令」に対する改善報告、並びに
安全統括管理者及び運航管理者の解任と選任について

2024 年 9 月 17 日、国土交通大臣からＪＲ九州高速船株式会社に対して「輸送の安全の確保に関する命令」及び「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」が発出されました。これは、ＪＲ九州高速船株式会社において、船舶安全法及び安全管理規程に違反する事実が確認されたことから、再発防止と輸送の安全の確保のため、早急に改善措置を講じ、報告するとともに、安全統括管理者と運航管理者を解任するよう命令を受けたものであります。

お客さま並びに関係者の皆さまには、多大なるご迷惑とご心配をお掛けしておりますことを、深くお詫び申し上げます。

今般、ＪＲ九州高速船株式会社は国土交通大臣に、上記命令に対する改善報告書を提出し、安全統括管理者及び運航管理者の解任、選任の届出を行いました。詳細は下記の通りです。

記

１．「輸送の安全の確保に関する命令」に対する改善報告

2024 年 10 月 31 日、ＪＲ九州高速船株式会社は「輸送の安全の確保に関する命令」に対する改善報告書を国土交通大臣に提出しました。

同報告においては、今回の法令違反事象に対する検証及び、原因分析と課題の抽出を行い、以下の改善措置に取り組むこととしています。

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

２．安全統括管理者及び運航管理者の解任と選任

2024 年 10 月 31 日、安全統括管理者の取締役企画部長小川仁及び運航管理者の取締役運航部長柴田康祐を解任するとともに以下の者を新たに選任し、国土交通大臣に届出を行いました。

安全統括管理者	松尾 英典	（取締役副社長）
運航管理者	原田 浩一	（運航部担当部長）

今後は、新たな安全管理体制のもと、改善報告の取り組みを着実に推進し、お客さま並びに関係者の皆さまの信頼回復に努めてまいります。

以上

2024ANSUI-2
令和6年10月31日

国土交通大臣
齊藤 鉄夫 殿

J R 九州 高速船 株式会社
代表取締役社長 大羽 健司

「輸送の安全の確保に関する命令」に対する改善報告

弊社は、2023 年 6 月に「輸送の安全確保に関する命令」を受けたにも関わらず、今般、輸送の安全の確保について重大な問題を発生させ、2024 年 9 月に再び「輸送の安全の確保に関する命令」を受けるとともに、「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」を受けたことは、極めて深刻な事態であると受け止めています。

また今般事象において、浸水が発生している状態のまま、報告や応急修理の措置をとることなく、旅客を乗せて長期間に渡り運航を継続したこと、更に事象に至る判断に社長以下の各管理者が関わっていた事実は、安全管理体制に係わる重大な問題であると認識しています。

これは、2023 年 7 月の改善報告における安全確保のための基本方針に記載した、安全最優先の判断を行う「抜本的な意識改革」が、社長以下の各管理者自らにおいて行われなかったことに大きな原因があると考えています。

今般事象の検証を踏まえ、二度とこのような事態に陥ることのないよう、安全管理体制を見直すとともに、社員全員の安全意識の醸成と安全最優先の行動の定着・浸透を図り、信頼の回復に全力で取り組んで参ります。

報告事項

I 本事象の概要と検証（2023UNKOU-99 の検証を含む。）

II 原因分析と抽出された課題

III 再発防止のための具体的な施策

- 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

【添付資料】

別紙1：「輸送の安全確保に関する命令」に対する報告
（令和5年7月19日付 2023UNKOU-99）の実績と計画

別紙2：安全管理体制

別紙3：運輸安全マネジメントに関する年間スケジュール（計画）

I 本事象の概要と検証（2023UNKOU-99 の検証を含む。）

1 発生日時

2024 年 2 月 12 日（月） 18 時 45 分

2 発生場所

釜山港 国際旅客ターミナル 5 番バース

3 船舶情報

船 名：QUEEN BEETLE	総トン数：2,589 トン
船舶番号：144282	船 型：トリマラン（三胴船）
船 質：軽合金	

4 概要

旅客船 QUEEN BEETLE において、浸水の発生を認め、船舶安全法第 5 条に基づく臨時検査の受検義務が生じていたにもかかわらず、運航休止の措置をせず、約 3 ヶ月に渡り運航を継続した。また、この間、安全管理規程に基づいた国土交通省及び海上保安庁への報告をしなかった。

5 主な時系列

2 月 12 日

- ・釜山港に着後、船首区画に約 3ℓの浸水を発見、船長は直ちに運航管理者に報告した。運航管理者は浸水量が少ないこと等から経過観察とし、関係機関へ報告不要と考えた。
- ・運航管理者は、社長及び安全統括管理者、運航管理者代行（以下、社長以下 4 名という。）とそれぞれ打合せ、合意の上で、翌日の運航継続を判断した。

2 月 13 日

- ・社長以下 4 名は、浸水に関する打合せを行い、九州運輸局に報告せず、運航継続することを決定した。また運航管理者は船長に、独自の記録簿に浸水量を記録・管理することを指示した。これ以降、船長は発航前点検記録簿に浸水についての記載はしなかった。

2 月 20 日

- ・目視による船体状況確認を実施し、喫水線より上に 2 箇所の塗装割れ（クラックとの断定に至らず）のようなものを発見した。
- ・社長以下 4 名は、安全上問題ないと判断し、11 月の年次ドック前に臨時ドック入りを計画するように打合せた。

5 月 27 日

- ・博多港帰着後、浸水量を確認した際、これまでよりも多い約 736ℓの浸水量を確認し、運航部に報告した。

5 月 28 日

- ・運航管理者代行は、船員から浸水量増加の報告を受け、ビルジ警報センサーの移設を指示した。
- ・運航管理者代行は、移設後に社長、安全統括管理者と運航管理者に報告した。
- ・社長以下 4 名は、浸水量増加の情報を共有し、安全運航には問題ないと判断し、運航継続を判断した。

5 月 30 日

- ・釜山港着前、本船から運航部にビルジ警報が鳴動した旨の報告があり、社長及び関係者で打合せを行い、営業運航不可と判断し、九州運輸局に報告した。

付記 1：5/30 のダイバースチェックで 1 箇所、6/17 のドック入渠後に 9 箇所のクラックを発見した。

付記 2：5/31 の九州運輸局の検査前に、航海士がビルジ警報センサーを元の位置に戻した。

6 令和5年の改善報告書（2023UNKOU-99）に関する実行状況

令和5年7月の改善報告書において掲げた安全の確保のための基本方針及び安全方針定着のための具体的な施策について、その実行状況を確認した。

（1）安全確保のための基本方針

基本方針の内容

一．経営トップの抜本的な意識改革

- ・すべての経営判断の拠りどころは「安全」であることを社長自らが肝に銘じ、常に「安全最優先」の経営判断、運航判断を行います。
- ・社長は安全に関する全ての会議、訓練に主体的に関与し、参加し、自らが範となって「ゆるぎない安全」づくりに邁進いたします。

二．社外関係機関への速やかな報告と相談

- ・何らかの異常が発生した場合に、社内と同時に即座に国土交通省、海上保安庁をはじめとする関係機関に「まずは第一報」を徹底実行いたします。

三．事象発生時の継続的な最新情報の共有

- ・発生した事象と、それに呼応した各系統での対応の進捗が一元的に集約され、タイムリーに更新されるとともに、経営トップ及び管理者がそれを自在に確認できる仕組みを構築します。

四．全社員を対象とした安全意識の醸成と定着

- ・乗組員だけでなく、管理部門や営業カウンターを含む、すべての社員が、安全が「自分ごと」であるという意識を醸成し、有事の際に「安全最優先」マインドで職務を遂行できるように、安全意識の定着を図ります。

本事象における実行状況

- ・社長は浸水発生を知悉しながら、事象の報告を行わない事を承認するなど、「一．経営トップの抜本的な意識改革」は果たされていなかった。
- ・2月12日から5月30日までの間にわたり浸水発生を関係機関等へ報告しておらず、「二．社外関係機関への速やかな報告と相談」及び「三．事象発生時の継続的な最新情報の共有」は実行されなかった。
- ・運航管理者は浸水事実を報告しないことを提案し安全統括管理者も同意した他、発航前点検記録簿への浸水の未記載やビルジ警報センサーの移設についても船長等の社員が関与あるいは指示に従うなどしており、「四．全社員を対象とした安全意識の醸成と定着」は十分に図られていなかった。

（2）安全方針定着のための具体的な施策

安全方針定着のための具体的な施策の実施状況について、別紙1のとおり確認した。

別紙1・・・「輸送の安全確保に関する命令」に対する報告（令和5年7月19日付2023UNKOU-99）の実績と計画

多くの項目について計画どおり実施され、社員の安全意識を象徴するヒヤリ・ハット報告件数が増加（2022年度27件→2023年度80件）するなど一定の効果は得ていると考えられるものの、以下のとおり未実施の件名があった。

【未実施の件名】

- ・社外機関による安全監査の受審について、2024年2月に西部海難防止協会による安全監査を受審したが、指摘に対する改善が図られていなかった。
- ・JR九州「安全創造館」について、本事象発生時点において、研修を実施できていなかった。（2025年度の予定としていた）
- ・非常時えい航訓練について、2024年6月に計画していたが、本事象の影響で延期した。これに伴う、延期後の実施計画を立てていなかった。

Ⅱ 原因分析と抽出された課題

1 原因分析

- 社長は、浸水の報告をせず別帳簿に記録する等の対応について、船員の経験が長い安全統括管理者や運航管理者の運航の安全には支障しないとの意見、報告をすれば運航停止の指示は必至であるとの意見を聞き、これを認める判断をした。【命令事項 1, 2】

※ 背後要因として、同年 1 月の浸水発生に伴う運休時の予約キャンセル対応において営業社員に相当の負担が生じていた事から、それを避けたいとの思いもあった。

- 安全統括管理者は、船舶安全法をはじめ、関係法令の遵守と安全最優先の原則を社内へ徹底するとともに、安全管理規程の遵守を確実にする責務があるにも関わらず、浸水を報告せず運航を継続するという運航管理者の意見に同調した。
安全統括管理者の考えは「浸水量は船体の規模からすると非常に軽微であり、船首区画が浸水しても安全運航に支障はない」という、自身の技術的な根拠と判断のみによるもので、法令遵守の意識は希薄であったため、本来すべき意見具申ができなかった。

【命令事項 1, 3】

- 安全統括管理者には企画部長が選任されていた。このため安全の統括業務に専念できない環境にあった事も影響し、安全統括管理者の責務の認識が不足していた。

【命令事項 3】

- 運航管理者は、船舶の運航管理その他船舶による輸送の安全の確保に関する業務全般を統括し、船舶安全法をはじめ、海事法令及び安全管理規程の遵守を確実にして、その実施を図ること、また、船長と協力して、船舶の運航その他船舶による輸送の安全を確保する責務がある。しかしながら、本事象において浸水が継続して発生しているにも関わらず、クラックを疑わず、あるいはクラックがあったとしても喫水線より上だと推測し、従って経過観察のみでよいと考えた。また、安全統括管理者と同様に、今回の浸水発生に対して安全運航に支障はないという考えとともに、法令遵守の意識が希薄であったため、報告せずに運航を継続するとの判断に至った。 【命令事項 4, 5, 7, 9】

- 浸水発生に対して、安全管理規程に則った関係機関へ報告後の具体的な対応手順を定めていない事が、報告に踏み切れなかった背後要因としてあったと考えられる。

【命令事項 1, 9】

- 船長は、船舶の状況が運航に支障を及ぼすおそれがあると認められる場合は、運航管理者との協議により、運航休止の措置をとらなければならない。しかしながら、本事象において、各船長は、安全運航に支障はないとの考え、法令に関わる部分は安全統括管理者や運航管理者などの陸上側が判断するものという考え、あるいは疑義はあっても会社の指示には従わざるを得ないとの意識など、様々な考えから結果的にどの船長も運航管理者の判断・指示に従った。 【命令事項 5, 8】

- 船長は、法令の定めるところにより発航前の検査を行い、異常を発見した場合において、事実を記録し、適切に管理しなければならないが、浸水を発航前点検記録簿に記載しないことについて疑義を持ちながらも、会社の指示と受け止めて従った。 【命令事項 6】

- 浸水量の増加とビルジ警報センサーの移設について、これを知った船員の多くは運航継続に疑問を持ち始めたが、安全統括管理者や運航管理者などの陸上側では翌月計画のドック入渠まで持たせたいとの思惑により、運輸局報告や運航停止の判断をしなかった。

【命令事項 1, 5, 9】

- 本事象に関しての船員側の疑義や懸念が、安全統括管理者や運航管理者などの陸上側に伝わっていない。これは、普段から安全に関するコミュニケーションが十分でなかったことも一因と考えられる。 【命令事項 2～4】

- 令和５年７月の改善報告における安全確保のための基本方針が、行動や判断の拠り所として浸透しなかった。特に社長や各管理者による安全最優先の判断や速やかな報告等の行動に結びつかず、安全管理体制が機能しなかった。 【命令事項１～９】
- 令和５年７月の改善報告における安全方針定着のための具体的な施策について、一部が未実施のままであることの原因の一つには、社長と各管理者の安全に関する業務遂行状況を確認する仕組みがなかった事がある。 【命令事項２～４】

２ 抽出された課題

（１） 安全意識と法令遵守に関するもの

- 社長、安全統括管理者、運航管理者、さらに船長をはじめとする全社員に対して教育等により法令遵守の意識を徹底する必要がある。特に、船員に対しては海事法令についても再教育して遵法精神を高めることが必要である。 【命令事項１～９】
- 安全最優先の原則や判断を実際の行動に結びつけるために、安全方針等に社員全員が服ようすべき行動規範を掲げ、社内全体に浸透させる必要がある。 【命令事項１～９】
- 船長の責任と権限について自覚を強めるため、船長の使命感や意識を向上させる必要がある。 【命令事項５，６，８】
- 安全に関するコミュニケーションの機会をさらに増やし、安全への関心をさらに高めるため、安全に関する新たな社員参画の取り組みが必要である。 【命令事項２～４】
- 昨年度に続く２度目の法令違反事象であり、今後の再発防止のためには、本事象を風化させず、繰り返し胸に刻む教育を行っていく必要がある。 【命令事項１～９】

（２） 安全管理体制の機能に関するもの

- 社長、安全統括管理者、運航管理者による安全に関わる業務の遂行状況について確認し、安全管理体制が適切に機能しているかをチェックして、継続的な改善サイクルを定着させる仕組みが必要である。 【命令事項２～４】
- 安全統括管理者がその職務に専念できる組織体制とするとともに、社長を適切に補佐できる人材を配置する必要がある。特に今回の選任にあたっては、自社の船員出身者からの登用でなく、外部的視点を持った人材とする必要がある。 【命令事項３】
- 安全管理体制の機能のチェックや社員の安全意識醸成の取り組みを推進するため、社長と安全統括管理者の直轄部署の設置が必要である。 【命令事項２，３】
- 本改善報告の具体的施策の実行を確実にするため、取締役会の更なる関与が必要である。 【命令事項２～４】

（３） 報告や連絡体制に関するもの

- 事象の速やかな報告という行動に結びつけるための訓練が必要である。 【命令事項１，９】
- 浸水等異常発生時の報告後の具体的な対応手順について、フローチャート等で示すことで、速やかな報告の判断を徹底させる必要がある。 【命令事項１，５～９】

（４） その他

- 当社が今後信頼を回復するためには、社会からの視点を意識し、透明性を示さなければならない。このため、安全に対する自社の取り組みを振り返り、報告書として公表する必要がある。 【命令事項２】
- 社長以下の各管理者の意識改革が図られていない事に鑑みて、継続的な改善や安全に関わる業務の遂行状況の確認等においては、社内のチェック機能のみに頼らず、ＪＲ九州（親会社）によるガバナンス強化も含めた、社外からのチェックが必要である。 【命令事項２～４】

Ⅲ 再発防止のための具体的な施策

1 安全意識の醸成と法令遵守の意識の浸透

① 安全方針への「安全の綱領」の規定 【命令事項 1～9】

- 安全方針に、社員の行動規範として「安全の綱領」を掲げ、“安全は、私たちの最大の使命である”という共通の認識を持って行動します。
- 船員のブリーフィング、営業、管理部門の朝礼で「安全の綱領」を唱和し、一人ひとりが安全の当事者であることを意識させます。
- 「安全の綱領」を社員に浸透・定着させるため、その制定の背景や条文の趣旨について教育を実施します。

【安全の綱領】

安全は、私たちの最大の使命である。

- 一. 安全の確保は、規程の遵守及びサービスの厳正に始まり、たゆまぬ努力で築きあげられる。
- 一. 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
- 一. 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
- 一. 判断に迷ったときは、最も安全と考えた行動をとらなければならない。

② 安全創造館研修の実施 【命令事項 1～9】

- 全社員に実施するＪＲ九州『安全創造館研修』に今回の事象を追加し、船舶の安全運航やルールの遵守の重要性を徹底します。
 - 安全推進部が研修を計画・実施することとし、具体的なスケジュール設定や進捗管理を行います。
- ※ 直近の研修は 2025 年 2 月までに実施（本事象の教材ができ次第開始）

③ 本事象の風化を予防するためのパネルの設置 【命令事項 1～9】

今回の事象を風化させないためにパネルを掲示し、同じ過ちを繰り返さないように未来への警鐘を鳴らし続けます。

④ 安全に関するアドバイザー（顧問）の配置 【命令事項 5, 6, 8】

船舶の運航について、豊富な経験を有するアドバイザーを社外から招聘し、外部の視点を取り入れ、船長の責任と権限の自覚を持たせる教育など、社員の安全意識向上の取り組みを推進します。

⑤ コンプライアンス教育の実施 【命令事項 1～9】

安全管理規程を含む法令遵守の意識を浸透させるため、全社員に対して、定期的なコンプライアンス教育や企業倫理ホットラインの再周知を実施するとともに、知悉度確認のテストを実施します。

また、船員に対しては海事法令に対する教育や知悉度確認も併せて実施します。

⑥ 船員の業務に対する技術コンクールの実施と表彰制度 【命令事項 2～4】

- 技術コンクールの開催
船員のモチベーションを高めるため、発航前点検や操船についてコンクールを開催し、定められた手順を的確に実施した船員に対して表彰します。
- 安全活動の実施
小グループによる安全に関する改善活動を推進し、特に優れた活動を行ったチームを表彰し、他の社員への模範とすることにより、船内全体で安全意識向上への取り組みを促進します。

⑦ 安全推進会議の開催 【命令事項 2～4】

安全推進部が会議を計画運営し、社長と各管理者、運航部、船員が定例で安全に対する議論を深める会議を開催します。

開催頻度：毎月

主催：安全推進部

出席者：社長、安全統括管理者、運航管理者、運航部管理職、各部長、船長、機関長

主な議題：ヒヤリ・ハット事例、運航概況、安全概況、他社の事例 等

※この会議の内容は、経営会議で報告するとともに、全社員に共有します。

⑧ 全社員が参加する「安全に関する社員総会」の開催 【命令事項 2～4】

社長、役員および全社員が参加する「安全に関する社員総会」を開催し、「安全」をテーマに議論することにより、安全の重要性を再認識します。

開催頻度：年 2 回

主催：安全推進部

議題例：直近半年間の安全事例の振り返り（ヒヤリ・ハット自社・他社の安全に関するトラブル、新たな取り組み）、社員表彰、安全の綱領の唱和 等

⑨ e ラーニングを活用した安全教育 【命令事項 1～9】

船員とそれ以外の社員にテーマと難易度を分けて、安全に関する e ラーニングを実施します。（年 2 回）

⑩ 定期的な教育・訓練の着実な実施（主に運航部） 【命令事項 1～9】

➤ 法令に規定された各種の教育・訓練

安全管理マニュアルに規定した、ISMコード・ISPSコード・船員法に基づく各種の教育・訓練を着実に実施します。

※ 非常時えい航訓練は直近で 2024 年 12 月までに実施します。

➤ 自主的な訓練

社外機関（福岡海上保安部、県警、消防局、病院、メーカーなど）にもご参加いただき、実効性の高い実行的な訓練を企画、計画、実施します。

➤ 社外機関企画の訓練

自社以外で企画された訓練へも積極的に参加し、社外機関との連携の強化と向上を常に目指します。

⑪ 安全講話 【命令事項 1～9】

➤ 自社開催

社外機関（門司地方海難審判所等）を講師として招き、年 1 回、船舶に関わる主要法令や事故事例、安全について研修会を実施します。

➤ JR九州グループ

JR九州鉄道事業本部安全創造部が主催する「安全大会」での安全についての講話を受講します。（WEB聴講等を含む）

⑫ ヒヤリ・ハットの推進 【命令事項 2～4】

ヒヤリ・ハット事例や安全に関する意見・要望などの社員の「声」を吸い上げ、安全推進会議での議論、経営会議での報告を行うとともに、対策・改善の意思決定を行います。

また、「声」の内容についての表彰制度を取り入れ、毎月経営会議にて受賞者を選定することで、「声」を活性化し、社員の安全への関心を高めます。

2 安全管理体制の機能強化

① 安全管理体制の見直し 【命令事項3】

- 安全統括管理者が、その職務に専念できるように、主管部長ではなく、運輸安全マネジメントに関して直接社長を補佐する組織体制としました。
- 今回の安全統括管理者の選任は、自社の船員や運航部からの登用ではなく、安全部門の経験豊富な人材を配置し、新たな視点も加えて安全管理を行う体制としました。

② 安全推進部の設置 【命令事項2, 3】

安全性向上の取り組みを推進するための新たな部署として、安全推進部を設置しました。安全推進部は、社長と安全統括管理者の指示のもと運輸安全マネジメントのPDCAサイクルの円滑な実施と安全管理体制が機能しているかのチェックを行います。

別紙2・・・安全管理体制

③ 安全監査による継続的な改善（PDCA サイクル）の定着 【命令事項2～4】

- 監査役及び安全推進部が安全監査を実施し、社長・安全統括管理者・運航管理者の安全最優先の判断や施策の実行、社員の安全意識向上の取り組みの実施状況及び安全重点施策の進捗等を確認します。
- 安全監査の結果は2月の安全推進会議に報告し社内で共有するとともに、次年度の安全重点施策や安全方針の見直しなどのマネジメントレビューを計画的に実施します。
- 安全監査の実施者は、監査役及び安全推進部とします。監査役は社長及び安全統括管理者、安全推進部を監査し、安全推進部は、運航管理者及び企画部、営業部、運航部、釜山支店を監査します。

別紙3・・・運輸安全マネジメントに関する年間スケジュール（計画）

④ 取締役会において、本改善報告の具体的な施策の進捗状況をトレースします。

【命令事項2～4】

⑤ 社外機関による監査の受審 【命令事項2～4】

- 第三者の目から見た運航管理体制の状況を把握し、必要な是正を適切に行います。
対象：社長、安全統括管理者、運航管理者、運航部管理職、船長、機関長
社外機関：西部海難防止協会 など

※ 2024年2月の西部海難防止協会による監査の指摘事項への改善は、2025年1月までに行う。

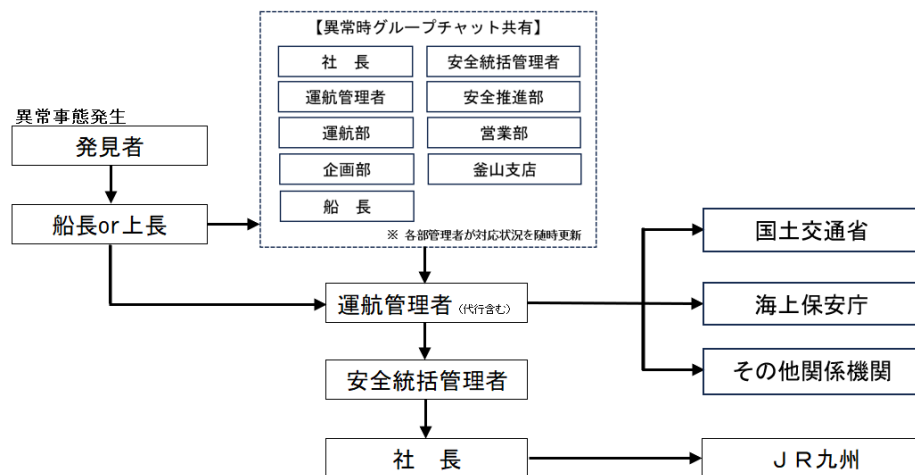
- 社外機関による監査の指摘事項に対する改善の実施状況は、安全推進部による安全監査で確認します。

3 報告と情報共有

事象が発生した場合の報告と情報共有の流れを以下の通りとします。

① 発生事象の情報共有と連絡体制 【命令事項1, 9】

- 事象発生時の報告・連絡は、速やかにグループチャットで社内関係者（各管理者、各部長等）に情報共有するとともに、運航管理者は必要な関係機関等に連絡します。また、第一報後の更新情報についても同様に行います。
- 連絡体制に基づく、報告・情報共有訓練を行うことで、速やかに報告する行動を定着させます。



② 浸水等異常発生時の対応フローの追加 【命令事項1, 5～9】

運航開始前までに、浸水等異常発生時の対応手順を安全管理マニュアルの緊急事故処理手順及び安全管理規程の事故処理基準に追加します。

4 安全報告書の作成と公表 【命令事項2】

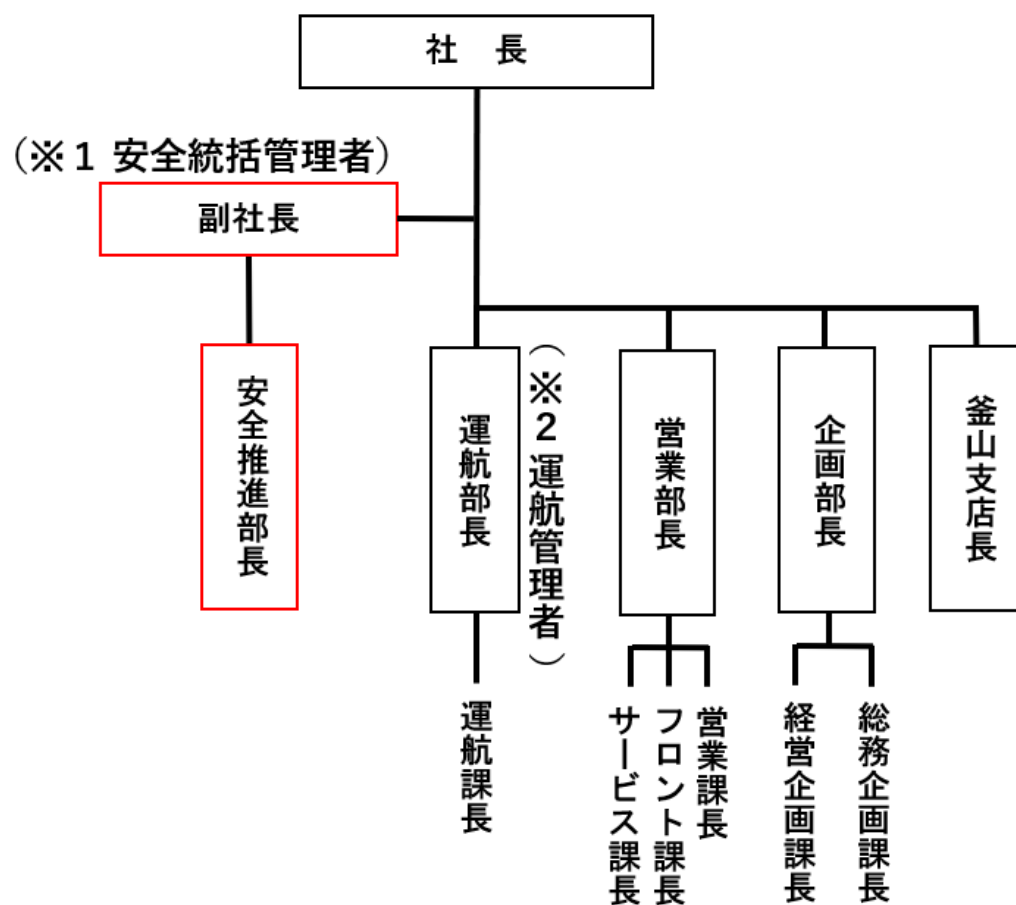
JR九州高速船の輸送の安全確保に対する取り組みを報告書として社外に公表することにより、透明性を示し、信頼を築きます。

5 JR九州によるガバナンスの強化 【命令事項2～4】

- ① 非常勤取締役（JR九州在籍）の实地確認
非常勤取締役（JR九州在籍）は、当社の会議への参加や現地での現物確認とあわせて現場とのコミュニケーション等を通じ、業務の実態把握を行います。
- ② JR九州監査部のグループ監査
2024年度下期において、JR九州の監査部による「安全」に重点事項を絞ったグループ監査を受監します。
- ③ JR九州の主管部門によるモニタリング
本改善報告の具体的な施策の進捗状況について、改善が確認できるまでの間、毎月、JR九州の主管部によるモニタリングを受けます。
- ④ JR九州の監査等委員による監査
JR九州の監査等委員による監査（経営層への経営状況ヒヤリング、社員の意見交換等）を改善が確認できるまでの間、毎年受監します。
- ⑤ JR九州主催の安全に関する会議への参加
社長は、毎年JR九州主催の「JR九州グループ全社安全推進会議」に参加します。
- ⑥ JR九州主催の役員向け研修への参加
JR九州が主催する社長に対するコンプライアンス研修や新任役員に対する会社法等の研修及び役員向けのマネジメント研修を受講します。
- ⑦ 監査役による監査の強化
監査役は、業種・セグメントに応じたリスクの特定及び当該リスクに応じた実地監査等の実施を追加したJR九州作成の「監査役チェックリスト」に基づいて監査を行います。
- ⑧ 監査役スキル向上
監査役は、社外講師による不祥事事例を用いた実践的な講義を新たに取り入れたJR九州グループ監査役会議に参加し、スキル向上を図ります。

項目	回数	対象者	実績と計画	内容
1 安全意識の醸成 (1) 安全推進会議の定例開催	毎月	社長、安全統括管理者、運航管理者、運航部管理者、船長、機関長	【継続実施】 毎月開催	主な議題 1.社長挨拶 2.運航概況報告・・・1ヶ月分の運航実績、欠航の概要、荒天日数 3.サービス概況報告・ありがとうカードの紹介や表彰、他箇所のサービス即賞を紹介 4.安全対策・・・ヒヤリハットの対策を検討 5.他社の事故事例・・・事例を周知するとともに当社の設備や仕組みと照らし合わせての検討
(2) 社外機関による安全監査の受審	1回/年	社長、安全統括管理者、運航管理者、運航部社員	【継続実施】 実績：2024年2月 計画：2025年2月	2024年2月では、西部海難防止協会が社外監査を実施し安全管理規程や安全管理マニュアルにおいて、以下の内容の指摘を受けた。 ①津波対応マニュアル、台風マニュアル、防疫対応マニュアルの作成②安全管理者と安全統括管理者の役割の整合性 (指導事項の改善は未実施)
(3) 安全教育の深度化 ①全社安全会議	2回/年	全社員	【継続実施】 実績：2023年12月、2024年4月、2024年10月 計画：2025年4月、2025年10月	2023年12月実施 (社長と全社員で意見交換会を実施)・・・JR九州グループ安全中期計画 2024年4月実施 (〃)・・・事業計画、重点取組 2024年10月実施 (〃)・・・今事象の経緯、行政処分、今後について
②JR九州『安全創造館』研修	－	全社員	【継続実施】 実績：なし 計画：2025年2月	J R九州の安全創造館研修に当社事象のコーナーを新設して、今回の事象を周知
③eラーニングを活用した安全教育	2回/年	全社員	【継続実施】 実績：2023年9月、2024年3月、9月 計画：2025年3月、9月	全社員には、安全方針の海上における人命の安全、船舶の安全運航、環境の保護などの確認テストを行った。また、運航に携わる管理者及び船員に対して、安全管理規程、事故処理基準、作業基準、運航基準の確認テストを実施した。
④定期的な訓練・操練の着実な実施 ✓安全管理マニュアル関連の訓練	定期的に実施		【継続実施】 複数の訓練を定められた期間に定期的に実施	
防火部署訓練、防水部署訓練、総員退船部署訓練	1回/週	船員	1回/週	防火部署訓練内容・・・警報の吹鳴、船橋に集合し消火体制の確立、放水テスト、消火設備の確認 防水部署訓練内容・・・警報の吹鳴、船内の水密扉開閉点検、ビルジポンプの機能確認 総員退船部署訓練内容・警報の吹鳴、旅客誘導配置場所への招集、救命胴衣の着用、MES（脱出装置）の確認、救命筏の確認、降下操作方法
救助部署訓練、非常操舵訓練、損傷制御訓練	1回/3カ月	船員	1回/3カ月	救助部署訓練内容・・・警報の吹鳴、情報伝達、航行中のウィリアムソンターン、イマーシヨンスーツの着用や発煙筒、救命浮環の投下訓練 非常操舵訓練内容・・・船長等によるステアリング、バケット操作、操船不能時の形象物の灯火等の確認 損傷制御訓練内容・・・警報の吹鳴、船内の水密扉開閉点検、ビルジポンプの機能確認、損傷制御図及びマニュアルの講習
海上保安機関との連絡設定訓練	1回/年	船員	1回/年	海上保安機関との連絡設定訓練内容・・・船舶電話もしくは無線電話を使用
閉鎖区域における救助部署訓練	1回/2カ月	船員	1回/2カ月	閉鎖区域における救助部署訓練内容・・・警報の吹鳴、要救助者の発見からの情報伝達、受け入れ体制、救命措置、通報及び連絡方法の確認
非常時えい航訓練	1回/年	船員	【継続実施】 実績：なし 計画：2024年12月	非常えい航訓練内容・・・ペンダントの取付、保護具の装着、海員の配置、通信訓練
✓船舶保安規程関連 SSOが行う操練 CSOが行う演習	1回/3カ月 1回/年	船員 船員	1回/3カ月 1回/年	SSOが行う訓練・・・船舶の保安責任者が船内での保安基準を満たすための管理、異常が発生した際の船員の対応スキルを身につけるための訓練 CSOが行う演習・・・船会社の保安管理担当者が船員に対して船舶や会社に対する保安措置が適切に対応できるための訓練
✓油流出事故対応訓練	1回/1カ月	船員	1回/1カ月	油流出事故対応訓練内容・・・通報、応急処置、防除措置及び通信訓練
✓自主的な訓練	1回/年	船員	【継続実施】 実績：2023年11月 計画：2024年11月	海上保安庁との連絡訓練、救命いかだ投下及び移乗訓練を実施
✓社外機関企画の訓練	1回/年	運航部、営業部社員	【継続実施】 実績：2023年7月、2024年6月	2023年7月実施 博多港テロ対策合同訓練参加（不審者訓練、NBCテロ訓練） 2024年6月実施 関門トンネル異常時対応訓練参加（お客さま誘導訓練）
⑤安全講話 ✓自主開催	1回/年	運航部社員	【継続実施】 実績：2023年6月 計画：2025年1月	2023年6月 門司地方海難審判所が船舶に関わる主要法令についての講演を実施 ・行政処分（免許取り消し、業務の停止、戒告）・海難事故を起こさないために ・重大な海難事故対応（海難調査と審判の流れ）・最近の海難事故について
✓JR九州グループ	1回/年	運航部社員	【継続実施】 実績：2024年5月 計画：2025年5月	2024年5月 JR九州グループの安全大会に参加 ・鉄道総合技術研究所による安全講和（ヒューマンエラーのメカニズムと防止のアプローチ） ・JR九州の安全の取組み、各グループ会社の安全の取組み、触車事故防止の取組み
(4) 日々の取り組み ①ヒヤリハットの推進	毎月	全社員	【継続実施】 毎月開催	①ヒヤリハットの登録を紙での登録に加え、社内ポータルで入力できるようシステム化 ②毎月集約し、安全推進会議で対策を検討 ③その内容と対策をポータルで情報共有 特に優れた件名に関しては、社長賞、部長賞、即賞として表彰 件数：2022年度27件 → 2023年度80件（+53）
②『安全綱領』の唱和	運航前朝礼	全社員	【継続実施】 各職場で実施	船内は毎日ブリーフィング、本社内は週一朝礼で唱和し一人ひとりが安全の当事者であることを意識させます。
2 報告と情報の共有 (1) 発生直後の初動対応	発生の都度	全社員	【継続実施】 発生の都度	事象1：8/8 入国審査時においての密航者の連絡 事象2：8/9 ウォータージェットポンプの異常の連絡
(2) 継続的観察と情報共有	発生の都度	全社員	【継続して実施】 発生の都度	事象1：8/8 発生が韓国であったため釜山支店から情報提供を受け、運航管理者が関係箇所へ連絡 事象2：8/9 船長から情報が入り、運航管理者が関係箇所へ連絡

■ 安全管理体制



※ 安全統括管理者 : 社長を直接補佐する職にある者。

※ 運航管理者 : 運航部長又はこれに準ずる職にある者。

運輸安全マネジメントに関する年間スケジュール（計画）

【別紙3】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
安全に関する主な会議等	安全推進会議 定期教育 安全に関する社員総会	安全推進会議 定期教育	安全推進会議 コンプライアンス教育 定期教育	安全推進会議 定期教育	安全推進会議 安全講和 定期教育	安全推進会議 eラーニング 定期教育	安全推進会議 安全に関する社員総会 定期教育	安全推進会議 定期教育	安全推進会議 定期教育	安全推進会議 定期教育	安全推進会議 コンプライアンス教育 定期教育	安全推進会議 eラーニング 定期教育
安全管理体制における主な取組み				夏季安全総点検				緊急時対応訓練 海上保安機関との連絡訓練	年末年始の輸送等に関する安全総点検	安全監査 社外機関監査		安全重点施策の策定
サイクル										(Check)	(Act)	(Plan)
	安全方針、安全重点施策に基づく施策実施 (Do)											
(参考) ISM関係				安全管理委員会		安全管理委員会	内部監査		安全管理委員会			安全管理委員会