

2024 年 12 月 3 日
九州旅客鉄道株式会社

(訂正)「第三者委員会調査報告書の受領のお知らせ」の一部訂正について

当社は、2024 年 11 月 21 日付の「第三者委員会調査報告書の受領のお知らせ」にて、JR 九州高速船株式会社における安全確保の体制に重大な疑義を生じさせる事案に関する第三者委員会による調査報告書を公表いたしました。第三者委員会より記載内容について一部訂正がある旨報告を受けましたので、お知らせいたします。

具体的な訂正箇所は、下記の通りであり、併せて下記の訂正を反映した調査報告書を開示いたします。

記

該当頁	訂正前	訂正後
21 頁	海上運送法施行規則第 23 条の 11	海上運送法施行規則第 <u>21</u> 条の <u>19</u>
23 頁	E 氏(2016 年 6 月 29 日～2023 年 6 月 27 日)	E 氏(2016 年 6 月 29 日～2023 年 6 月 <u>28</u> 日)
35 頁	概ね年に 6 回程度開催	概ね年に <u>10</u> 回程度開催
47 頁	船首区画の浸水確認したところ	船首区画の浸水を <u>確認</u> したところ
52 頁	年次ドックで運航を継続	年次ドック <u>まで</u> 運航を継続
52 頁	対応を考える	[削除]
64 頁	船員法第 18 条第 3 項	船員法第 18 条第 <u>2</u> 項
66 頁	2024 年 5 月 27 日	2024 年 5 月 <u>28</u> 日
76 頁	船舶安全法第 21 条	船舶安全法第 <u>12</u> 条
77 頁	情報に移動させたものの	<u>上方</u> に移動させたものの
78 頁	2023 年 5 月 30 日	<u>2024</u> 年 5 月 30 日
80 頁	船員らの中は	船員らの中 <u>には</u>

以 上

九州旅客鉄道株式会社 御中

調 査 報 告 書

2024 年 11 月 21 日

九州旅客鉄道株式会社第三者委員会

委員長 尾崎 恒康

委 員 田中 庸介

委 員 関根 博

※2024 年 12 月 3 日改訂版

目 次

I	はじめに.....	6
II	当委員会の調査体制及び実施した調査の概要	7
第 1	調査体制.....	7
第 2	実施した調査の概要.....	7
1	関係資料の収集及び精査.....	8
2	関係者に対するヒアリング及びフォレンジック調査.....	9
	(1) ヒアリング	9
	(2) フォレンジック調査	9
3	クイーンビートルの船体の実地調査.....	10
III	本件事案の調査の前提となる事実関係、関連する適用法令等.....	10
第 1	JR 九州高速船の沿革等	10
1	沿革及び資本関係.....	10
	(1) JR 九州の船舶事業部としての沿革.....	10
	(2) JR 九州高速船としての運航開始とクイーンビートルの導入.....	11
	(3) JR 九州高速船の業績の傾向等.....	12
2	組織体制.....	12
	(1) 各部署の業務分担状況	12
	(2) 役員の体制	13
	(3) 従業員の勤務状況や JR 九州からの出向状況等	14
3	クイーンビートルの概要等.....	14
	(1) 船体・船型の特徴	14
	(2) 船内の設備	16
	(3) 船首部分の構造	16
	(4) ビルジ警報装置の設置状況	18
	(5) 運航状況	19
	(6) 運航に関わる国内法令等の適用関係	20
第 2	JR 九州高速船における安全管理体制及び運航体制等	21
1	安全管理体制.....	21
	(1) 安全管理規程と安全管理マニュアルによる安全管理体制構築の義務づけ	21
	(2) 安全管理体制上の責任者	23
2	運航体制等.....	27
	(1) 運航の可否判断の体制及び判断基準	27
	(2) 運航体制	27
	(3) 船舶運航に関する管理記録・文書の作成義務	28

3	浸水発生時の対応や記録に関するルール等.....	29
	(1) 浸水発生時の要対応事項及び対応フロー	29
	(2) 浸水発生時に作成する必要がある管理記録	30
第3	JR九州高速船及びJR九州グループにおける内部統制・ガバナンス体制.....	31
1	JR九州高速船の内部統制体制	31
	(1) 体制の概要	31
	(2) 内部監査の実施状況	31
2	JR九州によるJR九州高速船に対するグループ内部統制・ガバナンス体制.....	32
	(1) 経営企画部、担当役員・主管部等による管理・監督	32
	(2) JR九州によるグループ内部監査の実施状況	34
	(3) JR九州高速船への派遣役員による管理・監督.....	35
3	内部通報窓口の設置・利用状況.....	36
IV	調査の結果確認された事実関係	37
第1	2023年2月に発生した浸水事象と、その対応についての行政処分等	37
1	浸水事象の概要と対応状況.....	37
	(1) 浸水発生時の状況	37
	(2) クラックの確認と運航継続の決定	37
	(3) 浸水についての記録の状況	38
	(4) 九州運輸局への報告と同局による運航停止の指導	39
	(5) 運航停止後の対応状況	39
2	行政処分及び刑事罰の概要.....	40
3	2023年7月の改善報告書の概要及び改善措置への取組状況	41
	(1) 2023年7月の改善報告書の概要.....	41
	(2) 2023年7月の改善報告書の改善措置への取組状況	42
	(3) 2023年6月の行政処分後、同年12月までに発生した浸水事象への対応状況	43
第2	2024年1月4日に発生した浸水事象及び対応状況	45
1	浸水事象の概要.....	45
	(1) 浸水発生時の状況	45
	(2) 運航停止に至った経緯	46
	(3) 浸水についての記録の状況	48
2	運航停止に伴う対応状況.....	48
第3	本件事案.....	50
1	浸水の発生と発生時の対応経緯.....	50
	(1) 浸水発生確認直後の対応状況	50
	(2) 2024年2月13日の運航継続等の意思決定	51

2	浸水発生直後からの浸水量の管理状況.....	53
	(1) 浸水量の記録方法	53
	(2) 浸水量の測定方法	54
3	その後の浸水への対応状況と社内共有状況.....	56
	(1) 浸水の発生原因の確認状況	56
	(2) ドック入渠時期の検討状況	57
4	浸水量の増加とビルジ警報装置の位置の変更	59
5	5月30日の九州運輸局への浸水報告とその後の臨時検査の実施	60
	(1) ビルジ警報装置の作動と関係当局への浸水報告	60
	(2) 臨時検査前にビルジ警報装置の位置を元に戻したこと	61
	(3) 臨時検査における事実と異なる報告対応	62
6	国交省海事局による立入検査の実施.....	62
7	国土交通大臣による行政処分等.....	63
	(1) 輸送の安全の確保に関する命令	63
	(2) 安全統括管理者及び運航管理者の解任命令	63
	(3) 船員法に基づく戒告	64
	(4) 刑事捜査	64
第4	JR九州高速船及びJR九州における本件事案に関する内部統制に関わる対応状況	64
V	本件における問題事象の評価・考察等	66
第1	本件における主要な問題事象	66
第2	前記各事象の評価・考察	66
1	事象①について.....	67
	(1) 船員法違反	67
	(2) 安全管理規程に違反した点についての海上運送法違反	68
	(3) 国交省の行政処分に従わなかった点についての海上運送法違反.....	69
2	事象②について.....	71
	(1) 船舶安全法違反	71
	(2) 関連する事象についての船員法違反	72
3	事象③について.....	73
4	事象④について.....	74
	(1) 船舶設備規程違反	74
	(2) 臨時検査を受けずに航行したことについての船舶安全法違反	75
5	事象⑤について.....	76
VI	原因分析.....	77
第1	2023年6月の行政処分にもかかわらず、航行の安全最優先及び法令・社内規程遵	

	守に対する真の意識改革が成し遂げられていなかったこと	77
1	幹部について.....	77
2	船長について.....	79
3	関係当局への不報告を決定した後の幹部及び船長らの一連の行為.....	79
4	その他の船員らについて.....	80
第 2	安全な運航業務の遂行に際して正しい判断を下すための体制・仕組み作り（誤った判断を是正するための仕組み作りを含む）が不十分であったこと	80
第 3	法令や社内ルールにつき理解が不十分ないし曖昧なまま職務を遂行し続け、それに対して対策を講じなかったこと	81
第 4	幹部及び船長と船員らとの間で一層円滑なコミュニケーションを図るための土壌・環境の構築がなお不十分であったこと	83
第 5	JR 九州高速船における 2023 年 7 月以降の改善措置の実践に関し、親会社としての JR 九州の関わりが必ずしも十分でなかったこと	83
第 6	その他の検討事項	84
VII	再発防止策についての提言	85
第 1	はじめに	85
第 2	「安全意識の醸成と法令遵守の意識の浸透」のための具体的施策	86
1	本件改善報告書において掲げる具体的施策.....	86
2	当委員会としての意見.....	88
第 3	「安全管理体制の機能強化」のための具体的施策	89
1	本件改善報告書において掲げる具体的施策.....	89
2	当委員会としての意見.....	90
第 4	「報告と情報共有」のための具体的施策	91
1	本件改善報告書において掲げる具体的施策.....	91
2	当委員会としての意見.....	92
第 5	「安全報告書の作成と公表」のための具体的施策	93
1	本件改善報告書において掲げる具体的施策.....	93
2	当委員会としての意見.....	93
第 6	「JR 九州によるガバナンスの強化」のための具体的施策	93
1	本件改善報告書において掲げる具体的施策.....	93
2	当委員会としての意見.....	94
第 7	その他付記事項	95

I はじめに

JR 九州高速船株式会社(以下「**JR 九州高速船**」という。)においては、2024 年 8 月 6 日付けで JR 九州高速船に対して実施された国土交通省(以下「**国交省**」という。)海事局による海上運送法第 25 条第 1 項に基づく立入検査を契機として、JR 九州高速船が運航する旅客船である QUEEN BEETLE(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(以下「**九州運輸局**」という。)¹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浸水レベル検出器であるビルジ²警報装置の位置を上方へ移動させていた疑い等の、JR 九州高速船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「**本件事案**」という。)が発覚するに至った。

これを受け、JR 九州高速船の親会社である九州旅客鉄道株式会社(以下「**JR 九州**」という。)は、2024 年 8 月 8 日より、本件事案の解明に向けて直ちに JR 九州鉄道事業本部安全創造部による社内調査(以下「**本件社内調査**」という。)に着手する一方³、JR 九州高速船は、翌 9 日、同月 13 日以降のクイーンビートルの運航中止を決定した。JR 九州は、2024 年 8 月 14 日、本件社内調査によりそれまでに把握できた範囲で、本件事案の事実関係を公表する一方、本件事案の重大性に鑑み、JR 九州及び JR 九州高速船から客観的かつ独立した立場にある外部の専門家で構成される第三者委員会を設置して、本件事案に関する事実関係の解明と安全管理体制の再構築を行うべきと判断し、その準備を進めた上で、2024 年 9 月 3 日、JR 九州の取締役会の決議により、後記Ⅱの第 1 の第三者委員会(以下「**当委員会**」という。)を設置した。

本報告書は、2024 年 11 月 20 日を基準日とする。本報告書は、基準日までの調査の結果把握され、認定された事実関係等を前提として作成したものであり、今後、新たな事実等が判明した場合には、本報告書の結論等が変わる可能性がある。また、本報告書が言及する法的評価は、裁判所、国交省その他の司法機関・準司法機関・行政機関の各判断の内容を保証するものではない。

¹ 国交省の地方支分部局であり JR 九州高速船の船舶事業を所管する。

² 船底に溜まっている水、オイル等が混合した不要液体をいう。

³ 本件社内調査においては、2024 年 8 月 8 日から同月 28 日まで JR 九州鉄道事業本部安全創造部の担当者が JR 九州高速船に常駐し、JR 九州高速船の関係者に対するヒアリング、運航に関する客観的資料の確認、2023 年 7 月の改善報告書における取組の実施状況の確認等を行った。

Ⅱ 当委員会の調査体制及び実施した調査の概要

第1 調査体制

当委員会の構成員は、以下のとおりである。

委員長 尾崎 恒康 弁護士 弁護士法人西村あさひ法律事務所 法人社員
委 員 田中 庸介 弁護士 弁護士法人田中法律事務所 代表社員
委 員 関根 博 トーマス・ミラー株式会社
シニア・ロス・プリベンション・ダイレクター

いずれの委員も、JR 九州及び JR 九州高速船とは利害関係を有していない。また、本調査に当たっては、西村あさひ法律事務所・外国法共同事業に所属する、JR 九州及び JR 九州高速船と利害関係を有しない弁護士 4 名⁴が、第三者委員会事務局としてその補助に当たった。当委員会は、日本弁護士連合会「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。

第2 実施した調査の概要

当委員会が JR 九州から委嘱を受けた事項は、本件事案及びこれに関連する事実関係の解明及び原因分析並びに再発防止策の提言である。

当委員会は、本件社内調査が先行して実施されていたことを踏まえ、委嘱事項に関する調査を進めるに先立ち、本件社内調査の調査方法や調査結果の概要について調査担当者から説明を受けた上で、後記 1 のとおり、本件社内調査の過程で収集した関連資料の提供を受け、本調査のための資料の 1 つとしたが、いずれにせよ、独自に資料の収集やヒアリングの実施等の調査を進めた上で、独立した立場において、事実関係の解明及び原因分析並びに再発防止策の検討を行った。

本件事案を解明する上では、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（以下、当該期間を「**本件調査対象期間**」という。）。

⁴ 有松晶、鎌田航、中村洋輔及び神山大将が補助に当たった。

1 関係資料の収集及び精査

当委員会において収集し、精査した主な資料は、以下のとおりである。

①	組織・安全管理体制に関する資料	・ JR 九州高速船の組織に関する資料(組織図、事務分掌等に関する社内規程等) ・ 安全管理体制及び運航体制に関する資料(安全管理規程、安全管理マニュアル、運航基準等) ・ コンプライアンス・ガバナンス体制に関する資料(コンプライアンスに関する社内規程、コンプライアンス研修資料、内部通報に関する資料、JR 九州による JR 九州高速船に対するガバナンス体制に関する資料等) ・ 2023 年 7 月から取り組んでいた改善措置の実施に関する各種資料 ・ 内部監査に関する社内規程、内部監査の報告書等の各種監査に関する資料 ・ JR 九州への各種報告資料 ・ 国交省・九州運輸局とやりとり又は報告した資料
②	会議資料	・ 取締役会の議事録及び関連資料 ・ 経営会議の議事録及び関連資料 ・ 安全推進会議及び安全管理委員会の議事録及び関連資料 ・ 業務連絡会議の会議資料
③	船舶運航に関する資料	・ クイーンビートルの船体の特性・属性に関する資料、船体図面 ・ クイーンビートルの運航実績記録 ・ クイーンビートルの損傷箇所図、浸水状況図 ・ クイーンビートルの検査・修理に関する資料 ・ プリフライトチェックリスト、発航前点検記録簿、航海日誌、メンテナンスログ等の管理記録 ・ 浸水量に関する各種記録簿 ・ ビルジ警報装置に関する資料 ・ 造船所での船体の修理に関する資料 ・ 役員・従業員⁵の勤怠記録、船員の乗船記録 ・ 関係者の手帳・予定表
④	経営状況に関する資料	・ 当時の予約・キャンセル状況に関する資料 ・ 事業計画、収支の実績に関する資料

⁵ 本報告書では、特段の記載がない限り、「従業員」には船員も含めて用いるものとする。

2 関係者に対するヒアリング及びフォレンジック調査

(1) ヒアリング

当委員会は、JR 九州高速船又は JR 九州に所属する役員・従業員合計 23 名に対して延べ合計 32 回のヒアリングを実施した。その概要は、以下のとおりである。なお、各人の役職は、本件調査対象期間当時におけるものとしている。

	合計	内訳
JR 九州高速船の役員・従業員	16 名	役員(安全統括管理者 1 名、運航管理者及び安全管理者の兼任者 1 名を含む。)4 名 船長及び航海士 10 名 その他従業員 2 名
JR 九州の役員・従業員	7 名	JR 九州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。

(2) フォレンジック調査

当委員会は、JR 九州高速船に所属する役員・従業員のうち、本件事案に関連する JR 九州高速船の対応方針の決定や、そのための社内での議論、関連する社内の指示、国交省・九州運輸局や JR 九州とのやりとりについて中心に対応していた、本件事案当時における社長の A 氏、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 氏の合計 4 名(以下これら 4 名を併せて「幹部」という。)のメールアドレス及びチャットデータについてフォレンジック調査を実施した。

具体的なフォレンジック調査の実施状況は、以下のとおりである。

ア メールデータについて

対象期間を、本件調査対象期間と同様、本件事案に関連する浸水事象が最初に発生したタイミングである 2023 年 2 月以降とした上で、JR 九州高速船社内や九州運輸局等の関係当局との間の浸水事象の報告・対応状況に関連するやりとり及び JR 九州によるグループガバナンス・内部統制の実施状況に関わるやりとりをそれぞれ確認する観点からレビューの対象とするデータを絞り込み、絞り込んだ後のデータを全件レビューした。

	レビューの観点	対象データの絞り込み方法	レビュー実施件数
①	浸水事象の報告・対	・浸水事象の発生後一定期間やドッ	8,878 件

	応状況に関連するやりとりの確認	ク入渠時期の前後等、浸水事象に関連するやりとりが発生する蓋然性が高い日付又は期間を特定して、該当日又は期間のデータを確認 ・補足的に、関連するやりとりがヒットする可能性が高いキーワードによる検索でヒットしたデータを確認	
②	JR 九州によるグループガバナンスの実施状況に関わるやりとりの確認	・JR 九州においてグループ会社の管理業務を担当する部署の担当者や JR 九州高速船への派遣役員のメールアドレスとやりとりしているデータを確認	1,448 件

イ チャットデータについて

対象期間を、本件事案に関連する浸水事象が最初に発生したタイミングである 2023 年 2 月以降とした上で、該当のチャットデータ 3,657 件を全件確認した。チャットのやりとりは、JR 九州高速船社内のみで行われていたため、もっぱら、浸水事象の報告・対応状況に関連するやりとりの有無を確認し、該当するやりとりを抽出した。

3 クイーンビートルの船体の実地調査

当委員会は、博多湾に停泊中のクイーンビートルを訪問し、その船首部分、ビルジ警報装置の設置箇所、操舵室、関連記録の保管場所、その他本件事案に関わる箇所に関する実地調査を行った。

Ⅲ 本件事案の調査の前提となる事実関係、関連する適用法令等

第 1 JR 九州高速船の沿革等

1 沿革及び資本関係

(1) JR 九州の船舶事業部としての沿革

JR 九州高速船は、JR 九州において船舶運航事業を担っていた船舶事業部が分社化することによって、2005 年 8 月に設立された、JR 九州の完全子会社である。

JR 九州の船舶事業部は、1990 年 5 月から、博多港と平戸港間に高速船「ビートル」を就航

し、1991 年 3 月には、JR 九州グループ初の国際航路として、博多港と釜山港間に高速船「ビートル二世」を就航した。JR 九州の船舶事業部が運航していた「ビートル」及び「ビートル二世」は、ジェットフォイルという高速船であり、全長 27.4m、幅 8.5m、航海速力 43 ノットで、旅客定員は約 200 名の船舶であった。博多～釜山間を片道約 3 時間で航行し、1 日 1 往復するダイヤで運航していた。その後、博多港と平戸港間の国内航路での運航は 1994 年 3 月末に休止したものの、博多港から釜山港間の国際航路については盛況で、乗客が年を追うごとに増加していったことから、1998 年 5 月には 2 隻体制、2001 年 4 月には 3 隻体制、2003 年 7 月には 4 隻体制と、徐々に運航体制を拡充していった。

(2) JR 九州高速船としての運航開始とクイーンビートルの導入

2005 年 8 月に JR 九州の船舶事業部が分社化されて JR 九州高速船が創設されたことにより、JR 九州高速船がジェットフォイルの運航事業を引き継いだ。

JR 九州高速船においても、引き続き、博多～釜山間をジェットフォイル 4 隻で就航していたが、2012 年以降、格安航空会社が格安で空路の提供を開始した影響もあり、次第にジェットフォイルの利用客が減少する傾向が生じ始め、2013 年 3 月に、ジェットフォイルを 3 隻体制へと縮小としたものの、利用客の減少傾向が続いた。

このような状況下、2017 年から、新たな船舶を造船する検討が開始され、2017 年 12 月の JR 九州高速船の取締役会において、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、オーストラリアの AUSTAL 社を造船会社とするクイーンビートルを導入することが決定された。具体的には、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づけから解放され、乗船中に船内の回遊が可能になって、乗船中の快適さや飛行機と異なる船旅の魅力を利用客に訴求することができること、②クイーンビートル 1 隻の旅客定員が約 500 名とジェットフォイル(旅客定員約 200 名)の倍以上になり、団体客の取り込みによる収益の向上が見込めること、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こと等が考慮された上での決定であった。この決定を受け、2018 年 2 月に AUSTAL 社との間で造船契約が締結され、クイーンビートルの建造が開始された。

JR 九州高速船は、当初、クイーンビートルをまず 1 隻購入した上で、その後もう 1 隻を追加購入することを検討しており、また、ジェットフォイルも 1 隻残す予定とするなど、複数の船舶で博多～釜山間の航路の運航を行うことを考えていたが、2020 年 9 月にクイーンビートルが竣工する前の同年 3 月 9 日から、新型コロナウイルス感染症の水際対策の一環として、国際航路である博多港～釜山港間の航路を長期にわたり運休することになった。2021 年 3 月、沿岸輸送特許により、博多港～釜山港間の航路再開までの期間限定でクイーンビートルの国内遊覧運航を行うなどしたが、国際航路が長期にわたり運休したこと

による業績への影響が大きかったことから、国際航路の運航を再開するに当たり、クイーンビートル 1 隻での運航体制へと事業計画を変更するとともに、国内航路の運航はとりやめ、博多港～釜山港間の国際航路のみを運航することとした。その後、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ことにより、クイーンビートル 1 隻体制による本格的な運航を開始した。

なお、JR 九州高速船は、クイーンビートルの所有会社から船舶を借り入れてクイーンビートルを運航する事業を行っており、船舶借入人の立場にある。

(3) JR 九州高速船の業績の傾向等

JR 九州高速船が営む博多～釜山間の運航事業は、元来、運航状況が韓国の政情などにも左右されやすく、業績が安定しにくい傾向のある事業である。JR 九州高速船が営む事業は、JR 九州のグループ会社が行っている様々な事業の中でも、日本と韓国を結ぶ航路を提供することで日韓の架け橋となるといった、経済的な収益を上げるということとはまた別の意義や価値があるものとして、JR 九州グループ内で捉えられている。

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。なお、コロナウイルス感染症の流行以前から、JR 九州グループの連結決算上、JR 九州高速船の売上規模は、連結会社全体の売上高の 1%未満である。

2 組織体制

(1) 各部署の業務分担状況

本件事案が発生した 2024 年 2 月ないし同年 8 月時点における JR 九州高速船の組織概要は、下図のとおりである。

JR 九州高速船においては、部レベルの組織として営業部、運航部、企画部及び釜山支店が設置されている。

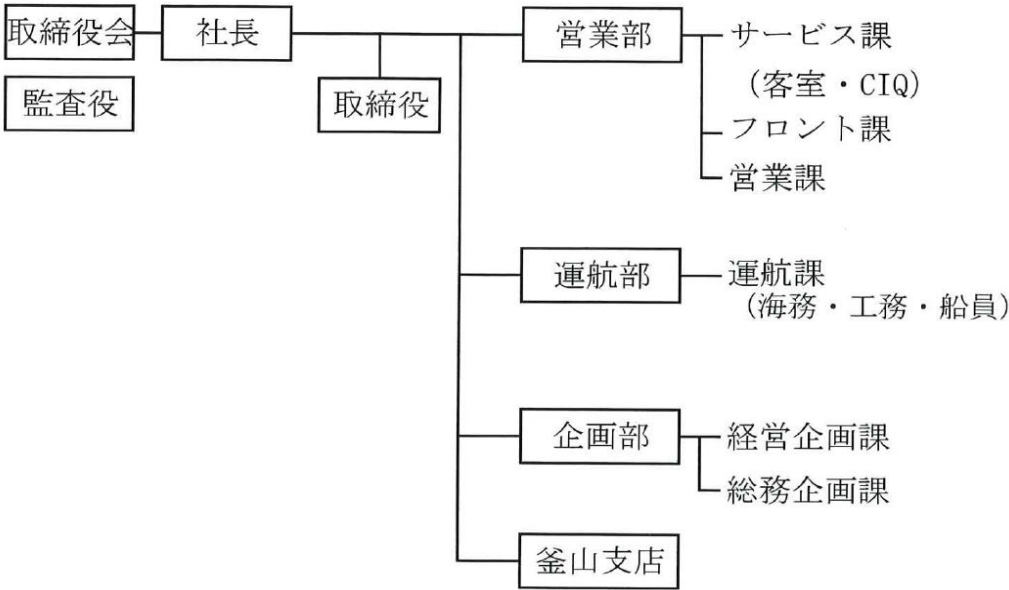
営業部サービス課は、乗下船時における旅客の誘導、客室乗務員の管理及びクレーム対応等を所管している。同部フロント課は、乗船券の販売・管理及び乗船手続き等を所管している。同部営業課は、年度事業計画等の基本的事項及び販売促進活動等を所管している。

運航部運航課は、船舶の運航業務における安全管理体制の確保を含め、船舶の運航に関

わる業務全般を担当しており、運航計画等の作成、運航に関する関係当局との調整、運航関連法令の対応、船舶の安全運航、海難その他の異常事態が発生した場合の処理、船舶の検査等を所管している。

企画部経営企画課は、経営戦略の策定及び推進等を所管している。同部総務企画課は、人事、総務、法務等を併せて所管している。

釜山支店は、大韓民国における旅客対応、乗船券の販売、販売促進活動、関係当局との調整等を所管している。



(2) 役員の体制

本件調査対象期間における JR 九州高速船の代表取締役及び取締役の体制は、以下のとおりである。このほか、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。

本件調査対象期間において、取締役会は概ね 1 か月に 1 回のペースで計 16 回開催されている。

役職	就任者
代表取締役社長	E 氏 (2016 年 6 月 29 日～2023 年 6 月 28 日) A 氏 (2023 年 6 月 28 日～2024 年 8 月 13 日)
取締役	運航部長 C 氏 (2021 年 6 月 25 日～現在)
取締役	企画部長 B 氏 (2021 年 6 月 25 日～現在)
取締役	営業部長 F 氏 (2024 年 6 月 28 日～現在)

(3) 従業員の勤務状況や JR 九州からの出向状況等

JR 九州高速船は、勤務している役員・従業員数は合計で約 80 名程度(うち釜山支店の勤務者は 13 名)である。

前記(1)の各部署のうち、運航部運航課には、合計約 15 名の船員(船長、機関長、一等航海士、一等機関士、航海士、機関士)が所属しており、営業部サービス課には合計約 15 名のキャビンアテンダントが所属しているが、これらの者は、主にクイーンビートル船内に直接出勤して、船内から直接帰宅する形で勤務している。また、営業部フロント課の約 5 名は、博多港のターミナルの 1 階にある乗船者の受付窓口で勤務している。その他の約 20 名程度が、博多港のターミナルの 3 階にある事務所で勤務している。

前記 1(1)のとおり、JR 九州高速船は、JR 九州の船舶事業部が実施していた事業を分社化した沿革があることから、元々 JR 九州船舶事業部の従業員として勤務していた者の多くが JR 九州高速船に出向・転籍する形で勤務を継続しており、JR 九州高速船の役員・幹部のほか、運航部運航課所属の従業員及び船員の多くが JR 九州からの出向者・転籍者である。特に、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当時に 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である。

3 クイーンビートルの概要等

(1) 船体・船型の特徴

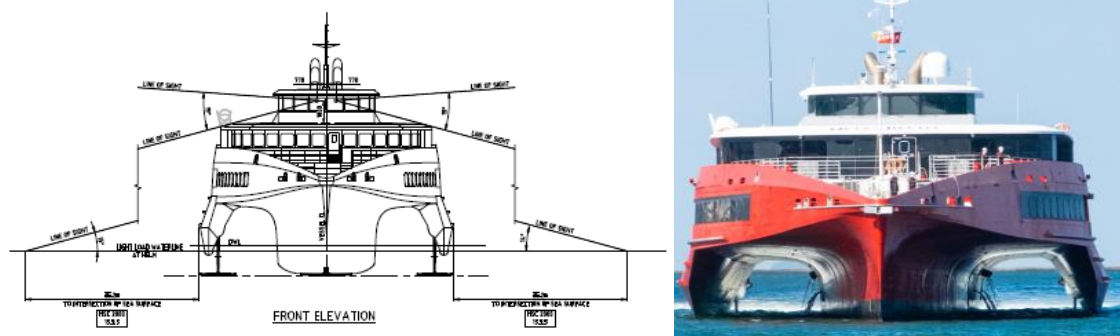
クイーンビートルの主な特徴は、以下のとおりであり、博多港と釜山港の間を約 3 時間 40 分で航行可能である。

船名	QUEEN BEETLE
船籍港	福岡県福岡市
船級	JG 及び DNV
国際総トン数	2,589 トン
Q 全長(水線長)	83.50m(79.60m)
全幅	20.20m
船体喫水(水中翼部含む)	2.40m(3.60m)
旅客定員	502 名
船員定員	20 名

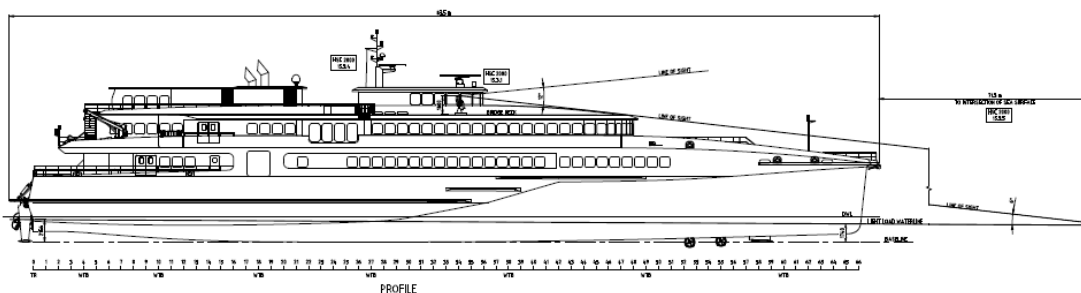
航海速力	36.6Knot (MCR85%)
航続距離	360 海里(通常)
船質	軽合金(アルミ)
船型	トリマラン(三胴船)

トリマラン(三胴船)とは、船体が、主船体と、主船体から張り出した 2 つの小さな船体(サイドセル)との 3 つに分かれている船舶のことをいう。このように船体が 3 つに分かれていることにより、外船体の配置を最適化することで波の発生を最小限に抑え、その結果、速度を発揮する際に必要な出力を最小化できることに加えて、横方向からの力を受けた時の揺れが少なくなり、向い波を受けたときの縦揺れも抑えられ、船酔いの抑制にも優れているなどのメリットがあるとされている。航行方法は、水中翼に働く揚力を利用し船体を海面上に持ち上げて航走するジェットフォイルとは全く異なり、船体の浮力で浮きながら「艇走」と呼ばれる方法で航行する。

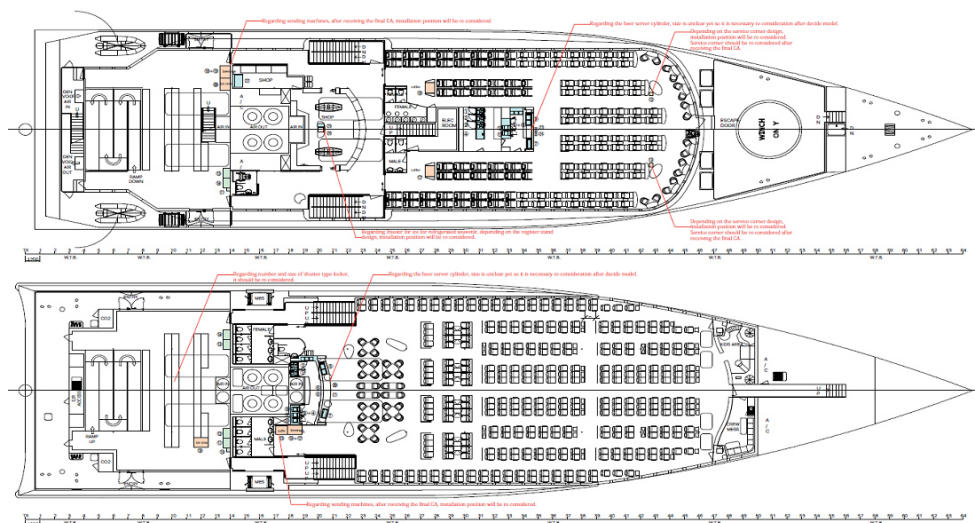
【図 1：クイーンビートルの船体が 3 つに分かれている様子】



【図 2：クイーンビートルの船体の側面図】



【図 3：クイーンビートルの全体図】



このように、クイーンビートルは、JR 九州及び JR 九州高速船がそれまで運航していたジェットfoilとは、船体の建造に用いられている素材(ジェットfoilのfoil(水中翼)やストラット(支柱)はステンレス鋼やチタン合金であった。)も、船型及び航行方法も全く異なる船舶である。

博多港と釜山港を往復するクイーンビートルは、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。

(2) 船内の設備

クイーンビートルは、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を自由に回遊できることを特徴としており、船内には、飲食物を購入できる売店及びラウンジや、買い物を楽しめる免税店、景色を楽しめる展望デッキ等の設備がある。また、家族連れの乗船に配慮して、キッズルームや授乳室も備え付けられている。座席の種類も、スタンダードクラス席、ビジネスクラス席と、複数種類の設定があり、用途に合わせて選択できるようになっている。

(3) 船首部分の構造

クイーンビートルの船首部分は、前記図 1 から分かったとおり、3 つに分かれた船体の主船体の先端となるため、細く尖った構造となっている。この最先端の部分は、左右の外板に囲まれた隙間が殆どなく、建造時、内部に人が入り込んで作業をすることが不可能な状況であったため、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

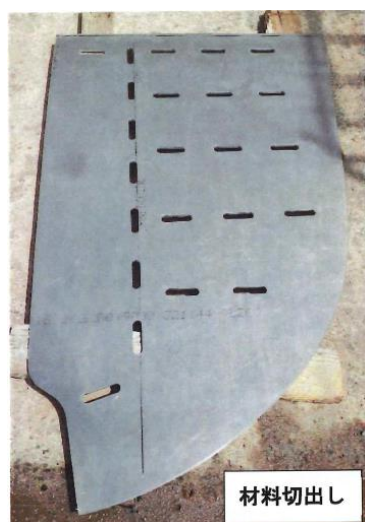
ることができず、左舷側の外板を内側から溶接して設置した後、右舷側の外板については、外側から溶接して据え付ける方法によって建造されている(図 4)。

その際の溶接方法として、右舷側の外板に、スロット状の細長い溝の孔を設けておき(図 5)、船首部分の内部材に右舷側の外板を重ね合わせた上で、スロット部分が船首部分の内部材の位置に合うようにし、その孔に両母材を接合する溶接を施すことで船首部分の内部材と外板を接合させるという「スロット溶接⁶」と呼ぶ方法が用いられた(図 6)。

【図 4：船首部分の右舷側の外板を外した内部構造の様子】

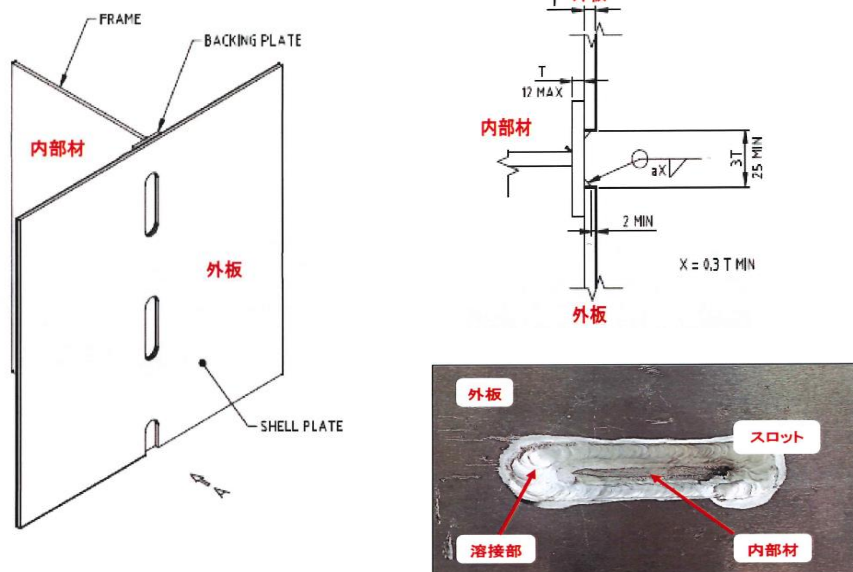


【図 5：船首部分の右舷側の外板にあるスロット溶接のためのスロット部分】



⁶ スロット溶接は、溝溶接とも呼ばれる、重ね合わせた母材の一方にあけた細長い溝に行う溶接をいう(JIS 規格 溶接用語(JIS Z 3001))。

【図 6：スロット溶接の方法】



(4) ビルジ警報装置の設置状況

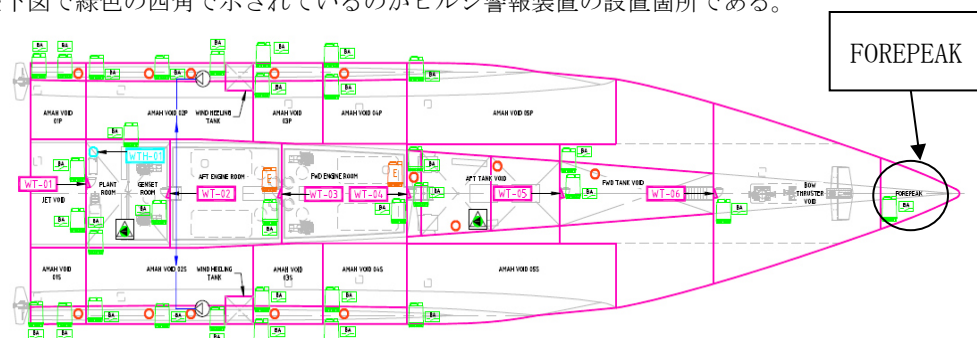
クイーンビートルの内部は、事故等による浸水の拡大を防止するため、33 の水密区画に分けられている。各区画には、浸水が一定以上の水位に達したことを感知し知らせるビルジ警報装置及び排水ポンプが設置されており、ビルジ警報装置が作動すると、「マリン・リンク」という名称の船舶備え付けのコンピュータ制御のシステム上で記録がされ、操舵室の装置において直ちにアラートが鳴ることによって、浸水の状況を速やかに把握することができる仕組みが備えられている。

クイーンビートルに設置されているビルジ警報装置の設置方法は、ビルジ警報装置の位置固定用の穴にネジを通してネジとナットで固定するものである。クイーンビートルの船体においては、造船時より、当該装置を設置することを前提として、その固定用の場所が、各ビルジ警報装置のために設けられており、船首区画のビルジ警報装置は、船底から約 44 センチメートルの高さの箇所に備え付けられている。

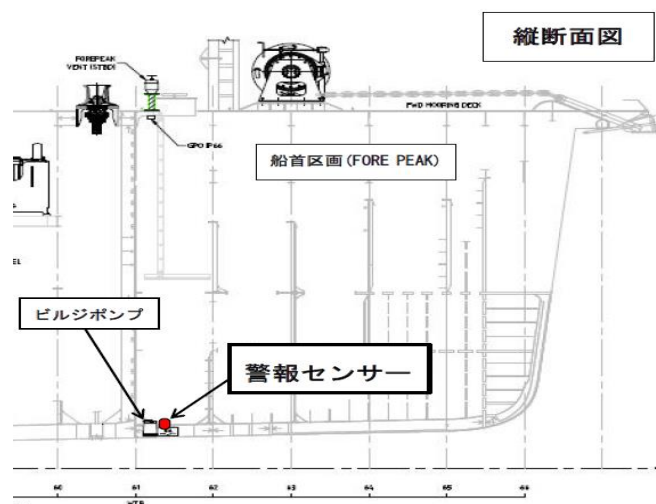
本件事案で問題となった船首区画のビルジ警報装置は、33 箇所のうち、「FOREPEAK」とある船舶の最も先端部分に設置されているものであり(図 7)、船首区画の船底近くに設置されている(図 8)。

【図 7：クイーンビートル船内のビルジ警報装置の設置箇所】

※下図で緑色の四角で示されているのがビルジ警報装置の設置箇所である。



【図 8：船首部分のビルジ警報装置の設置箇所】



(5) 運航状況

クイーンビートルは、博多港と釜山港の間を、日本と韓国それぞれの利用客における繁忙期の状況に応じて、「日本ダイヤ」での航行と「韓国ダイヤ」での航行とを使い分けながら航行している。

具体的には、以下のとおりであり、発着が逆になる。2 つのダイヤが切り替わるタイミングでは、片道運航のみとすることによって調整が図られる。

- ・日本ダイヤ：午前便が 9 時に博多港を出発して 12 時 40 分に釜山港に到着し、午後便が 15 時に釜山港を出発して 18 時 40 分に博多港に到着するスケジュールで、1 日 1 往復、運航するもの
- ・韓国ダイヤ：午前便が 9 時に釜山港を出発して 12 時 40 分に博多港に到着し、午後便が 15 時に博多港を出発して 18 時 40 分に釜山港に到着するスケジュールで、1 日 1 往復、運航するもの

韓国では、旧正月の時期に海外旅行が盛んに行われる傾向があるなど、時期に応じて韓国からの利用客が増減するため、韓国の利用客が増加する 1 月半ばから 3 月初めなど、一定の時期には韓国ダイヤで運航し、それ以外の時期には日本ダイヤで運航している。

(6) 運航に関わる国内法令等の適用関係

クイーンビートルは、日本船籍の船舶(以下「**日本船舶**」という。)であり、その運航について日本の国内法令の適用を受ける。したがって、日本船舶全てを適用対象とする船舶安全法の適用を受けるとともに(船舶安全法第 1 条)、JR 九州高速船は、博多港と釜山港の間に航路を定めて行う一般旅客定期航路事業(海上運送法第 2 条第 5 項)⁷を営む者でもあるため、海上運送法の適用も受けることとなる。

また、クイーンビートルは、入港する釜山港を管理する韓国と日本とを結ぶ国際航海に従事する旅客船であり、SOLAS 条約⁸の適用対象である。クイーンビートルの船舶借入人としてその運航管理を行う JR 九州高速船には、SOLAS 条約に基づいて、国際海事機関(IMO)において 1993 年 11 月に採択された、「船舶の安全航行及び汚染防止のための国際安全管理規則」(以下「**ISM コード**」という。)が適用されることになり、ISM コード上の各種規定を遵守して運航すべきことが求められる。

このように、JR 九州高速船は、日本船籍の国際航海旅客船であるクイーンビートルの運航に当たって、船舶安全法等の国内法令の適用を受けると同時に、ISM コード上の規制も受けている状況となっている。なお、ISM コードによる安全管理システムの審査は、船舶の旗国政府の責任において実施されるものであり、日本においても、ISM コード上の規制の主要なものは、船舶安全法体系の下で国内法制化されているものと考えられる。

⁷ 一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って旅客船(13 人以上の旅客定員を有する船舶をいう。)により不特定の範囲の人の運送をする事業をいうとされている(海上運送法第 2 条第 2 項、第 3 項、第 4 項及び第 5 項)。

⁸ 1929 年 5 月の国際会議で採択され 1933 年 1 月に発効した海上における人命の安全のための国際条約(The International Convention for the Safety of Life at Sea)である。元々は、1912 年のタイタニック号の沈没事件に端を発して 1914 年の国際会議で採択されたが、第 1 次世界大戦の勃発により発効に至っていなかったものについて、改正の上で、国際的な採択・発効に至ったものである。日本では、SOLAS 条約実施のための国内措置として 1933 年に船舶安全法が公布され、1935 年 9 月 11 日に SOLAS 条約が発効された。その後、SOLAS 条約の内容については国際的な情勢を踏まえて随時改正が行われており、ISM コードは、1974 年の改正時に、SOLAS 条約の付属書において、船舶の安全に関する運航管理が適切に行われていることを確保するための要件としての遵守事項として規定されたものである。

第2 JR九州高速船における安全管理体制及び運航体制等

1 安全管理体制

(1) 安全管理規程と安全管理マニュアルによる安全管理体制構築の義務づけ

船舶を運航する事業においては、船舶の運航の安全を確保する上で、常時、適切な安全管理体制を備えることが重要であることから、船舶の運航事業者は、関連法令等により、一定の安全管理体制を備えることが義務づけられている。

JR九州高速船については、前記第1の3(1)のとおり、日本船舶を運航しており、かつ、国際航行を行っていることから、以下のとおり、海上運送法が規定する安全管理規程(後記ア)と、ISMコードが規定する安全管理マニュアル(後記イ)の双方を備えることによる安全管理体制の構築が義務づけられている。

ア 安全管理規程が構築を義務づける安全管理体制の概要

JR九州高速船は、海上運送法第2条第5項が規定する一般旅客定期航路事業を営む者に該当するところ、一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならないとされており(海上運送法第10条の3第1項)、JR九州高速船もこれに従って安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出ている。

安全管理規程には、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべきものとして法定される5つの事項、すなわち、

- ① 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項
- ② 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項
- ③ 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項
- ④ 安全統括管理者の選任に関する事項
- ⑤ 運航管理者の選任に関する事項

について、必要な内容を定めることが求められている(海上運送法第10条の3第2項、海上運送法施行規則第21条の19)。JR九州高速船の安全管理規程にもこれらの事項につき必要な内容が定められ、また、その実施のために運航基準、作業基準、船舶保安管理基準及び事故処理基準が策定されている。

一般旅客定期航路事業者及びその役員・従業員は、自ら定めた安全管理規程を遵守しつつ輸送の安全を確保するための事業を行うべき法令上の義務を負っており、これに違反した場合には刑事罰の対象となる(海上運送法第50条第6号、第54条)。

イ 安全管理マニュアルが構築を義務づける安全管理体制の概要

他方、国際航海に従事する事業者には、SOLAS 条約附属書第 9 章により ISM コードが適用される。ISM コードは、SOLAS 条約の批准国の当該事業者に対し、ISM コードが定める機能的要件を含む安全管理システムを構築し、当該システムの内容を文書化した安全管理マニュアルを作成した上で船内に備えるべきことを要求しており(同コード第 11.3 条)⁹、JR 九州高速船も、これに従って安全管理マニュアルを作成し、クイーンビートルに備置している。

ISM コードが定める機能的要件として、

- ① 安全及び環境保護の方針
- ② 関係する条約及び旗国の法令に従い船舶の安全運航及び環境保護を確実にするための手順及び指示
- ③ 陸上及び船内の組織内及び組織間相互の権限及び情報伝達経路(指揮命令系統)の明確な定義
- ④ 事故及び本コードの規定に対する不適合の報告手順
- ⑤ 緊急事態に対する準備及び対応の手順
- ⑥ 内部監査及び経営者の見直しに関する手順

が定められており、JR 九州高速船においても、これらを含む安全管理システムを構築し、当該システムの内容を文書化したものとして安全管理マニュアルを作成している。当該安全管理マニュアルにおいては、ISM コードが要求するところに従い、安全管理方針、組織図、文書管理、安全運航、メンテナンス、不具合事項、内部監査、教育訓練等を規定するとともに、各項目についてより具体的な業務の実施方法を規定する 27 の手順(たとえば、文書管理手順、運航手順、内部監査手順等)が策定されている。

ウ 安全管理規程と安全管理マニュアルの関係性

以上のとおり、JR 九州高速船は、安全管理規程及び安全管理マニュアルのいずれをも遵守しなければならない。

もっとも、沿革的には、海上運送法により安全管理規程に基づく安全管理体制の構築が義務づけられるようになったのが 2006 年の海上運送法改正以降であるのに対し、ISM コードは、1993 年 11 月に採択されて 1998 年 7 月から国際航行船舶に適用されており、もともとは JR 九州の船舶事業部においても、安全管理マニュアルを策定し、もっぱらこれに従っ

⁹ 安全管理マニュアルについては、船舶安全法施行規則第 12 条の 2 においても、「安全管理手引書」との名称の下で、国際航海に従事する旅客船ごとに ISM コードに従った作成及び船内への備え置きが義務づけられる旨規定されており、国内法上も、国際航海従事者における作成義務が記載されている。もっとも、船舶安全法上は、安全管理手引書に違反したこと自体に対する制裁などは特段規定されていない。

て船舶運航事業を営んでいた。JR 九州の船舶事業部を分社化して設立された JR 九州高速船においても、これと同様に安全管理マニュアルに従って船舶運航事業を営んでいたところに、後から安全管理規程に基づく安全管理体制の構築の義務づけが加わった経緯があることから、安全管理規程においては、その実施を図るため、安全管理マニュアルの下で策定している各手順を準用することとし(同規程第 4 条)、また、「この規程は、当社の安全管理マニュアルと整合性及び一体性を保って、船舶による輸送の安全の確保に資するものとする。」(同規程第 68 条)と定め、安全管理規程及び安全管理マニュアルが整合的かつ一体的に機能しながら、JR 九州高速船の安全管理体制を構築することとされている。

(2) 安全管理体制上の責任者

JR 九州高速船では、安全管理規程において、安全管理体制上の責任者として、社長、安全統括管理者、運航管理者、運航管理者代行及び船長の役割及び責務等が、安全管理マニュアルにおいて、安全管理体制上の責任者として、経営責任者、安全管理者、代理者及び船長の役割及び責務等が、それぞれ規定され、これらの者に一定の権限を付与し、責任や義務を課すことを通じて、安全管理体制を確保する構造となっている。

このうち、社長及び経営責任者は、JR 九州高速船の代表取締役社長の職にある者が担うこととなり、安全統括管理者、運航管理者、運航管理者代行、安全管理者及び代理者には、特定の者が任命されることとなっている。そして、本件事案にかかわる 2023 年 2 月以降の時期において各役職に任命されていた者は、以下のとおりである。

根拠規程	役職	被任命者
安全管理規程	社長	E 氏(2016 年 6 月 29 日～2023 年 6 月 28 日) A 氏(2023 年 6 月 28 日～2024 年 8 月 12 日)
	安全統括管理者	運航部長 C 氏 (2021 年 6 月 1 日～2023 年 3 月 31 日) 企画部長 B 氏 (2023 年 4 月 1 日～2024 年 10 月 31 日)
	運航管理者	運航部長 C 氏 (2014 年 4 月 1 日～2024 年 10 月 31 日)
	運航管理者代行	運航課長 D 氏(2017 年 10 月 1 日～) ¹⁰
安全管理	経営責任者	E 氏(2016 年 6 月 29 日～2023 年 6 月 28 日) A 氏(2023 年 6 月 28 日～2024 年 8 月 12 日)

¹⁰ JR 九州高速船の安全管理規程上、運航管理者代行は、2023 年 3 月 10 日までは、運航管理者代理者という名称であったため、より厳密には、D 氏は、2017 年 10 月 1 日に運航管理者代理者に任命され、その後、2023 年 3 月 10 日に運航管理者代行に任命されている。もっとも、名称が変更となっただけで、その役割・職責は全く同じである。

マニュアル	安全管理者	運航部長 C 氏 (2021 年 6 月 1 日～)
	代理者	運航課長 D 氏 (2017 年 4 月 1 日～)

各責任者の役割、権限及び責務の具体的内容は、それぞれ以下のとおりである。

ア 社長・経営責任者

安全管理規程上、社長は、船舶による輸送の安全確保のために、①関係法令及び社内規程の遵守及び安全最優先の原則の徹底、②安全方針の設定、③安全重点施策の策定及び確実な実行等に主体的に関与し、安全マネジメント態勢を適切に運営するものとされ(同規程第 5 条)、確固たる安全マネジメント態勢の実現を図るため、その責務を的確に果たすべく、安全方針の設定及び安全重点施策の策定を確実に実施する責務を負うとされる(同規程第 6 条第 1 項)。特に、社長は、船舶における事故等の発生を知ったときは、安全統括管理者と共に、事故等の状況、被害規模等を把握・分析し、適切に対応措置を講じることが義務づけられている(同規程第 50 条第 2 項)。

他方、安全管理マニュアル上、経営責任者の職責として、①安全管理方針の決定、②システムの有効性の評価及び改善のための見直し、③重大事故等の対応が定められている(同マニュアル第 3 章の 5(1))。

このように、JR 九州高速船の安全管理体制上、社長(経営責任者)は、安全管理体制の全体を率先して管理・運営し、事故等の発生時には、安全統括管理者と共に適切な対応措置を主導的に講じる役割を果たすものとされている。

イ 安全統括管理者

海上運送法は、安全統括管理者について、輸送の安全を確保するための事業の運営の方針、事業の実施、事業の管理の体制及び管理の方法に関する事項に係る業務を統括させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者であると規定している(同法第 10 条の 3 第 2 項第 4 号)。安全管理規程においては、①安全マネジメント態勢に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持すること、②安全マネジメント態勢の実施状況及び改善の必要性の有無を社長に報告し、記録すること、③関係法令の遵守と安全最優先の原則を社内に徹底するとともに、安全管理規程の遵守を確実にすることをその職務とする(同規程第 18 条第 1 号ないし第 3 号)。また、安全管理規程上、運航管理者等からの連絡により事故等の発生を知ったときは、事故処理基準及び安全管理マニュアルに定めるところにより必要な措置をとるとともに社長に報告し、社長と共に、事故等の状況、被害規模等を把握・分析し、適切に対応措置を講じることが義務づけられている(同規程第 50 条)。

このように、JR 九州高速船の安全管理体制上、安全統括管理者は、運航管理者等から適宜報告を受けつつ、安全管理体制の全体の運営を統括する立場にあり、事故等の発生時には、社長と共に適切な対応措置を主導的に講じる役割を果たすものとされている。

ウ 運航管理者及び運航管理者代行

海上運送法は、運航管理者について、輸送の安全を確保するための事業の実施、事業の管理の体制及び管理の方法に関する事項に係る業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせる者であると規定している(同法第 10 条の 3 第 2 項第 5 号)。安全管理規程においては、船長の職務権限に属する事項を除き、船舶の運航の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、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、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こと、運航管理員、釜山支店及び陸上作業員を指揮監督することをその職務及び権限とするほか、安全管理規程に定める多岐にわたる職務を行うとされている(同規程第 19 条第 1 項)。また、安全管理規程上、運航管理者は、使用する船舶の安全性について安全管理マニュアルを参考にして常にその現状を把握しておかなければならないとされており(同規程第 37 条第 4 項)、船長からの連絡等によって事故等の発生を知ったとき、又は船舶の動静が把握できないときは、事故処理基準及び安全管理マニュアルに定めるところにより必要な措置を講じなければならないとされ(同規程第 49 条)、さらに、事故等の発生を知ったときは、速やかに国交省及び海上保安庁にその概要及び事故等の処理の状況を報告しなければならないとされている(同規程第 51 条)。

このように、JR 九州高速船の安全管理体制上、運航管理者は、特に、船舶の運航について、船長からの報告を受けながら、安全を確保するための管理を行う立場にあり、事故等の発生時には、運航管理者において運航の安全確保のために必要な措置を講じるとともに、速やかに対外的な報告を行うものとされている。

運航管理者が職務を執行できないとき、その職務を代行する者として、運航管理者代行が選任されている(同規程第 2 条)。

エ 安全管理者及び代理者

安全管理マニュアル上、安全管理者の職務は、経営責任者の命を受けて、①安全管理システム運営の総括者としてシステムの円滑な運営及び実施をすること、②不具合が発生した場合、船長から必要な報告を受けつつ、速やかな原因の調査分析、再発防止の措置及び経営責任者への報告をすること等であると定められている(同マニュアル第 3 章の 5(2)、第 11 章の 4)。

このように、安全管理者は、経営責任者の命を受けながら安全管理システム全体の運

営・実施を総括する立場にあるとともに、不具合発生時には船長から報告を受けながら必要な対応を講じ、経営責任者に報告することとされており、JR 九州高速船の安全管理体制上、その職責は、安全管理規程の安全統括管理者及び運航管理者と相当程度重なっている。

また、安全管理マニュアル上、代理者は、安全管理者が不在の場合に安全管理者の権限と責任を引き継ぐとされていることに加え、安全管理者の指揮の下で安全管理に関わる業務の実施を指導監督する立場にあるとされている(同マニュアル第 3 章の 5(3)及び安全管理マニュアル組織図)。

オ 船長

安全管理規程上、船長は、適時、運航基準の定めるところにより運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置を執らなければならない(同規程第 27 条第 1 項)、運航の中止に係る判断を行うに当たって、自ら直ちに判断することが困難で詳細な検討を行う必要があると認めるときは、運航管理者と協議するものとする(同規程第 27 条第 2 項)、その協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止すべきこととされている(同条第 4 項)。また、安全管理規程上、船長は、法令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障がないかどうか、その他航海に必要な準備が整っていることを検査しなければならない(同規程第 37 条第 1 項)、自船に事故等が発生したときは、海事法令の定めに基づく措置、人命の安全の確保のための万全の措置、事故等の拡大防止のための措置及び旅客の不安を除去するための措置等必要な措置を講ずるとともに、事故処理基準及び安全管理マニュアルに定めるところにより、事故等の状況及び講じた措置を速やかに運航管理者及び海上保安官署等に連絡しなければならないとされている(同規程第 48 条第 1 項)。

安全管理マニュアルにおいては、船長は、船舶、乗組員及び乗客の安全の確保に関して、その場で最良と思われる判断行為をとることができる権限を有すると規定され、海上において、安全管理システムの統括者であり、その運営・実施の権限と責任を有するとされている(同マニュアル第 3 章の 6(1))。

このように、JR 九州高速船の安全管理体制上、船長は、船舶の運航を行う業務の現場の責任者としての立場にあるとともに、運航の可否判断においては、自ら最終判断を行う権限を有している。また、事故等の発生時には、現場において必要な措置を講じつつ、運航管理者に事故等の状況を報告するものとされている。

2 運航体制等

(1) 運航の可否判断の体制及び判断基準

前記 1(2)オのとおり、JR 九州高速船においては、安全管理規程上も、安全管理マニュアル上も、船長が運航の可否判断の最終判断をする権限を有するが、運航管理者又は安全管理者において運航を中止すべきと判断した場合には、船長に対して運航の中止を指示することができる(他方で、運航管理者は、いかなる場合においても船長に対して発航を促し若しくは指示してはならない)とされている(同規程第 27 条及び第 28 条、運航基準第 3 条及び第 4 条、同マニュアル第 3 章の 6(1)、運航手順 2 及び 3)。

運航可否の判断基準としては、安全管理規程が定める運航基準上も、安全管理マニュアルが定める運航手順上も、発航時又は発航後航行中に、気象・海象が悪い場合の判断基準(風速 20m/s 以上、波高 4.0m 以上、視程 1,000m 以下など)を規定している(運航基準第 3 条、運航手順 2)。

他方、船舶安全法は、同法第 5 条第 1 項に定める各種検査を受けた後に、「海難その他の事由により検査を受けた事項につき船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある変更が生じたとき」には、船舶を航行させる前に臨時検査を受けるべき義務を船舶所有者又は船長に対して課している(同法第 18 条第 1 項第 9 号及び船舶安全法施行規則第 19 条第 3 項第 13 号)。このような船舶所有者についての規定は、船舶が賃借されている場合には、船舶借入人にも適用されるとされているため(同法第 26 条)、船舶借入人である JR 九州高速船にも適用されるところ、要するに、前記要件に該当する場合は、臨時検査を受けない限り船舶を航行させてはならない義務を負うことを定めるものと解される。したがって、気象・海象の状況に加え、臨時検査を受けるべき状況が生じていないかも、運航可否を検討する際の考慮要素となる。

(2) 運航体制

クイーンビートルは、1 回の運航に当たり、船長 1 名及び 5 名の航海士と、機関長 1 名及び 3 名の機関士が乗船して運航している。乗船する船長 1 名及び 5 名の航海士は、入出港時の配置として、船首デッキ・ブリッジ(船橋)・船尾デッキの 3 箇所にも 2 名ずつ配置され、運航中は、当直交代しながら、ブリッジ(船橋)に配置されるか、船内巡視に当たっている。この 10 名の船員のほか、8 名～10 名の客室乗務員が乗船する。

運航中も、船長から運航管理者へ報告義務がある事態が発生した場合を含め、運航部運航課の陸上勤務者と必要に応じて連絡を取り合いながら航行する。運航中の運航課との連絡手段は、主に電話連絡である。船舶に固定電話が設置されていることに加え、船内用の携帯電話もあり、そのいずれかを用いて、運航課内の固定電話や、運航課の陸上勤務者の

携帯電話に電話をかけて連絡を取り合うのが通常である。

(3) 船舶運航に関する管理記録・文書の作成義務

船舶の運航に関連して作成する必要がある管理記録について、安全管理規程には特段の規定はないが、安全管理マニュアルの第 4 章(文書管理)が規定する「管理文書システム表」において文書の管理責任者及び保管期間の定めと共にまとめられていることに加え、第 6 章(安全運航)、第 8 章(メンテナンス)及び第 11 章(不具合事項)において、個々の記録の作成手順が規定されている。安全管理規程は、安全管理マニュアルのこれらの規定を準用するものと解される。

安全管理マニュアル(ひいては、安全管理規程)で規定されている、船舶の運航に関連して作成を要する管理記録の種類と作成手順等は、以下のとおりである。

	種類	管理責任者	作成手順
①	発航前点検記録簿	船長	(第 6 章) ・ 船長は、「発航前点検記録簿」及び「ブリフライトチェックリスト」の全ての項目を確認(点検)して出港の指示を出す。
②	ブリフライト チェックリスト		
③	航海日誌		(第 6 章) ・ 船長及び機関長は、当直者に航行中の出来事その他当直業務に関して必要な事項をそれぞれ「航海日誌」・「機関日誌」に記載する。
④	機関日誌		
⑤	巡視記録簿		(第 6 章) ・ 担当一等航海士は、出港後、入港前及び航海中に船内巡視を行い、その内容を船長に報告し、「巡視記録簿」に記載する。
⑥	メンテナンスログ	船長 及び 運航課担当 課長(海務 担当)	(第 8 章) ・ 乗組員は、船舶について実施された機器の整備及び点検の結果を「メンテナンスログ」に記録し保管する。 ・ 船長及び機関長は、航海中、停泊中のできごとや気がついたことを「メンテナンスログ」に記録し保管する。 ・ 「メンテナンスログ」の写しを安全管理者に提出する。
⑦	船体・機関故障 報告書		(第 8 章) ・ 船長・機関長は、船体・設備・機関の損傷・故障等が発生したときは、速やかに「船体・機関故障報告書」を作成し、安全管理者へ提出する。
⑧	不具合事項報告書		(第 11 章) ・ 運航業務に関して不具合が発生した場合、船長は、直ちにその不具合を調査解析し、必要な場合は是正処置を行う。この場合、不具合事項の内容などを記載した「不具合事項報告書」を安全管理者へ提出する。 ・ 「不具合事項報告書」に準ずる内容の「状況報告書」又は「船体・機関故障報告書」を「不具合事項報告書」に代えることができる。
⑨	状況報告書		

また、船舶の運航に関連して一定の文書の作成を義務づけている法令として、船員法は、船長において、原則として、航海日誌を備え置くことを義務づけており（船員法第 18 条第 1 項第 3 号）、当該日誌には、航海の概要を記載するほか、船舶の「海難」が発生したときにはその概要を記載すべきことを定めている（同法第 18 条第 2 項、同法第 19 条第 1 号、船員法施行規則第 11 条第 2 項第 10 号）。

3 浸水発生時の対応や記録に関するルール等

(1) 浸水発生時の要対応事項及び対応フロー

前記 1 及び 2 の JR 九州高速船の安全管理体制及び運航体制を踏まえると、浸水発生時に想定され得る要対応事項として、運航可否の判断と、「事故等」としての報告対応が考えられる。

ア 運航可否の判断に関するルール

前記 2(1)のとおり、安全管理規程及び安全管理マニュアルのいずれも、運航基準又は運航手順としては、運航可否の判断基準において、気象・海象に関するものしか規定しておらず、浸水発生を踏まえて運航可否の判断を直接的に要請するような業務フローそのものについての規定は見当たらない。

もっとも、前記 2(1)のとおり、浸水の発生に伴って、「海難その他の事由により検査を受けた事項につき船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある変更が生じたとき」に該当する状況が認められる場合には、船舶安全法は、船舶を航行させる前に臨時検査を受けるべき義務を船舶借入人又は船長に対して課しているため、安全管理規程又は安全管理マニュアルの規定にかかわらず、この該当性に関する判断が必要であると考えられる。

イ 報告対応に関する関連規定

前記 1(2)ウのとおり、安全管理規程第 51 条は、運航管理者に対して、「事故等」が発生した場合には速やかに国交省及び海上保安庁にその概要及び事故等の処理の状況を報告しなければならないとの報告義務を課している。したがって、発生した浸水が「事故等」に該当すると判断される場合には、直ちに国交省等へ報告する対応が必要とされている。安全管理規程が定める事故処理基準上、「『事故』とは当社の運航中の船舶に係る(1)から(4)に掲げる事象をいい、『事故等』とは、事故及び(5)の事態をいう。」と定め、(2)として「衝突、乗揚げ、火災、浸水、行方不明、重大な機関故障又はその他救助を必要とする船

船の事故」を挙げており(同基準第2条)、文言上、浸水も「事故等」に含まれている。

また、船員法は、「船長は、船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷その他の海難が発生したとき」は、所定の方法により、国土交通大臣にその旨を報告すべきと定め(同法第19条第1号)、違反した場合は罰則規定の適用がある(同法第126条第6号)。

したがって、運航管理者及び船長においては、浸水の発生について、以上のような報告義務の対象となるかを検討し、該当する場合には報告対応が必要とされている。

(2) 浸水発生時に作成する必要がある管理記録

まず、船員法上、船長は、航海日誌¹¹に、船舶の「海難」が発生したときはその概要を記載すべきこととされているため、「海難」に該当し得る浸水については、航海日誌への記載が必要とされる(同法第18条第2項、同法第19条第1号、船員法施行規則第11条第2項第10号)。

次に、前記2(3)のとおり、安全管理マニュアル(ひいては、安全管理規程)における規定ぶりを踏まえると、「船体の損傷」や「不具合¹²」を伴う浸水の場合には、船体・機関故障報告書、不具合事項報告書又は状況報告書への記載が必要とされると考えられる一方で、発航前点検記録簿、巡視記録簿、メンテナンスログへの記載が必要であるか否かは必ずしも明確でない。

JR九州高速船においては、本件事案の前までは、船体の損傷を伴う浸水の発生については航海日誌に記録されるとともに、船体・機関故障報告書が作成され船長から安全管理者宛に提出されていたほか、必ずしも船体の損傷等を伴うと確認されていない状況下での浸水の発生についても、少なくともメンテナンスログには記録されていた。

¹¹ JR九州高速船で作成されていた「公用航海日誌」が、船員法における「航海日誌」であり、かつ、安全管理マニュアルにおいて船長の管理責任下で船員において記録することとされている管理記録としての「航海日誌」に該当すると考えられる。なお、これとは別に、陸上勤務者において船舶運航前後及び運航中に船舶から定時報告を受けた内容(天候や発航・到着時刻等を含む。)を随時手元で記録するための「運航業務日誌」も事実上作成されていた。この「運航業務日誌」には、後記Ⅳの第1の3の2023年7月の改善報告書での改善措置に関わる実務上の対応のひとつとして、同報告書提出後の時期から、「発航前点検」及び「船舶の状態」という項目が追加され、各項目の下で「異常あり」又は「異常なし」にチェックを付す箇所が追加された経緯があった。これは、浸水の発生を含め、発航前後又は運航中に船舶について何らかの運航に支障が生じるような状況がないかを確認し、確認された場合には「異常あり」にチェックすることを想定した項目であった。もっとも、当該項目を導入後、2023年7月や2024年1月に浸水が発生した際にも、「運航業務日誌」の当該項目においては、常時「異常なし」にチェックがされており、少なくとも、浸水発生時に当該項目において「異常あり」にチェックするという運用が徹底されていなかったと認められる。

¹² 安全管理マニュアル第11章(不具合事項)において、「『不具合』とは、次に示す不適合・事故・危険状態をいう。」とされ、「事故」に該当する項目の中に浸水が含まれている(安全管理マニュアル第11章の3(2)①)。

第3 JR九州高速船及びJR九州グループにおける内部統制・ガバナンス体制

1 JR九州高速船の内部統制体制

JR九州高速船の内部統制体制、特に、法令・定款・社内規程の遵守をはじめとするコンプライアンス経営を実践するための体制は、以下のとおりである。

(1) 体制の概要

JR九州高速船では、法務部のように法令遵守のための必要業務に特化した部門や、運航関係法令の遵守のための対応に特化した部門は置かれておらず、運航部運航課が、運航関係法規に関する業務を所管しており、船舶の運航に関する法令の確認や法改正があった場合に必要な対応等の業務は、運航部運航課長が中心となって対応している。

労務や、税務等の一般法務に関する業務は、企画部総務企画課が所管しているが、船舶の運航に関する法令は専門性が高いこと等から、企画部総務企画課ではなく、運航部運航課に任せられている。

監査業務に特化した監査部門の設置はなく、一般的な内部監査の実施は企画部が対応している。

(2) 内部監査の実施状況

JR九州高速船では、内部監査として、①内部監査規程に基づく一般的な内部監査、②安全管理規程及び安全管理マニュアルに基づく運航の安全管理体制に特化した内部監査が実施されている。

内部監査規程に基づく一般的な内部監査は、業務運営の効率性及び準拠性の観点から、JR九州高速船の業務全般を対象として実施される監査であり、船舶の運航管理に特化したものではない。企画部長が監査実施者となって、内部監査チェックリストに記載された監査項目について、主に実地監査を行ってその場で質問や関連書面の閲覧等を行いながら確認する方法が取られている。

企画部による当該内部監査は、毎年、前年2月1日から当年1月31日までを監査対象期間として、2月から3月頃に実施されている。本件調査対象期間においては、2023年3月と2024年1月から3月にかけて実施された。

他方、運航の安全管理に関する内部監査として、安全管理規程では、年1回以上、船舶及び陸上施設の状況並びに安全管理規程の遵守状況の他、安全マネジメント態勢全般にわたり、内部監査を行うものとされ(同規程第59条)、他方、安全管理マニュアルでは、年1回以上、安全管理システムに関する全ての業務が、安全管理マニュアルの要求に従って、

効果的に運用されていることを判定するため、内部監査を行うものとされる(同マニュアル第 12 章)。監査の実施対象項目としては、①安全管理システムに関する業務が最新の関連条約、法規、規則、規格等の要求に合致して実施され、その手順が標準化・文書化されているか、②文書化された安全管理システムが確実に実行されているか、③不具合事項がないか、④管理文書の整理保管が行われているか、の 4 項目を含むこととされる(同マニュアル第 12 章)。

JR 九州高速船においては、これら安全管理規程及び安全管理マニュアルに基づく内部監査を、船舶保安規程¹³に基づく内部監査とも併せて、毎年 10 月頃に実施しており、本件調査対象期間においては、2023 年 10 月に実施されている。陸上運航管理業務への監査と、船内運航業務への監査とは、別々に実施されており、具体的には、船内運航業務への監査は、クイーンビートルの乗組員を監査対象として、安全管理者、運航課長及び運航担当課長の、陸上勤務の 3 名が監査員となって実施されており、陸上運航管理業務への監査は、経営責任者や安全管理者を含む陸上勤務者を監査対象として、船長、一等航海士及び次席一等航海士の 3 名が監査員となって実施されている。

2 JR 九州による JR 九州高速船に対するグループ内部統制・ガバナンス体制

JR 九州は、グループ会社の管理・監督のために、関係会社経営管理規程を作成し、

- ① 経営企画部、担当役員及び主管部による各グループ会社の業務の実施状況の日常的な管理・監督
 - ② JR 九州が自社の内部監査の一環として各グループ会社に対して行う監査を通じた管理・監督
 - ③ JR 九州から各グループ会社に対して役員(取締役及び監査役)を派遣することによる管理・監督
- をそれぞれ実施している。

(1) 経営企画部、担当役員・主管部等による管理・監督

ア 平時の管理・監督体制

(ア) 管理・監督のための組織体制

JR 九州では、経営企画部が各グループ会社の管理・監督のための業務を担当している。これに加え、それぞれのグループ会社と同種の事業を JR 九州にて担当している部署及びそ

¹³ SOLAS 条約に基づきテロ行為への対策を規定するための社内規程である。

の部署の担当役員が、「主管部」及び「担当役員」として、当該グループ会社の実務に近い立場から当該グループ会社の事業戦略の策定及び実行のために必要な指導及び支援を行う体制としている。JR 九州高速船については、経営企画部が主管部も兼ねて管理・監督しており、JR 九州高速船の担当役員は、経営企画部長が務めている。

(イ) ミッション契約の作成と毎月の進捗管理

JR 九州においては、JR 九州高速船の管理・監督のため、JR 九州高速船との間で、年に 1 回、JR 九州高速船のグループ会社としての役割及び経営に関する次事業年度の年間目標を定める事業計画を策定し、合意する（JR 九州では、事業計画の内容に関する合意を「ミッション契約」と呼んでいる。）ための業務と、ミッション契約に基づく経営の実施状況の進捗管理を年間を通じて定期的に行う業務を行っている。

JR 九州と JR 九州高速船との間のミッション契約は、前年 11 月頃から準備が開始され、年明けの 2 月頃に締結されている。その間、経営企画部長やその上役である総合企画本部長による JR 九州高速船の社長らに対するヒアリングやディスカッションが順次実施された後、最終的に JR 九州の社長と JR 九州高速船の社長との間で個別面談が実施され、締結に至る。ミッション契約締結後は、JR 九州高速船から、毎月 1 回、月次決算報告を受けるなどして、年間目標の達成に向けた進捗管理をしつつ、毎年 5 月中旬頃に直近事業年度に関する最終的な年度末決算の報告を受けるなどしている。

このように、JR 九州による JR 九州高速船への日常的な管理・監督は、業績管理が中心となっている。

(ウ) 運輸関連事業のセグメント会社としての収入報告

以上に加えて、主管部である経営企画部においては、JR 九州高速船から、毎月 1 回、収入報告を受領し、経営企画部長において、JR 九州の経営会議で報告している。このために受領する収支報告は、毎月 1 回の月次決算報告よりも細かく、利用客の人数などその収入面の情報を中心とする詳細情報について報告を受けるものとなっており、JR 九州高速船の経営状況を把握できるようになっている。

(エ) 業績モニタリング制度における業績報告

さらに、JR 九州では、業績の改善が必要なグループ会社についてその改善に向けた取組等の実施及び進捗状況を原則として毎月モニタリングし、必要な指導及び支援を行う「業績モニタリング制度」を設けている。JR 九州高速船も、前記第 1 の 1(3)のとおり、新型コロナウイルス感染症が流行した影響を受けて業績が悪化していたため、2020 年度から 2023

年度まで、業績モニタリング制度の対象となっており、その間、毎月、前述の月次決算報告や収入報告よりも細かい収支全体の詳細報告が求められていたが、2023 年度に黒字化を達成したことで、2024 年度からは対象から外れている。

イ 有事の対応体制

JR 九州は、JR 九州高速船を含むグループ会社に対し、企業倫理に係る重要な事項が発生した場合及び施策を公表する場合には、JR 九州の関係部門に対して直ちに報告するよう指示している。

報告対象となる事象は、企業倫理に係る重要な事項(たとえば、「お客さま・社員の安全(生命)に関わるもの」「報道や公的機関の関与など情報が公になる可能性があるもの」がこれに該当し、具体的には、法令及び社会規範違反、施設の不具合、社員等の不祥事、お客さま・お取引先とのトラブル等がこれに該当するとされている。)及び施策発表に関する事項(公的機関や報道機関に対する資料提供、取材・撮影対応等がこれに該当するとされている。)とされている。報告先は、JR 九州の主管部、経営企画部及び担当役員とされ、法令違反・訴訟調停・不祥事等については併せて JR 九州の総務部法務室にも報告し、そのうち特に重大な影響を及ぼすものについては JR 九州の監査等委員会にも報告することとされている。

JR 九州高速船が運航する船舶において浸水が発生した場合には、施設の不具合に準じる「お客さま・社員の安全(生命)に関わるもの」として、この規定に基づいて直ちに担当役員又は主管部に報告することが求められる。

(2) JR 九州によるグループ内部監査の実施状況

JR 九州が行うグループ会社の内部監査には、監査等委員会が行う子会社監査と、監査部が行う業務監査との 2 種類がある。監査等委員会は、主に、JR 九州の取締役の業務執行状況の監査に関連して必要に応じて子会社監査を行うこととされ、監査部は、グループ会社の役員・従業員を含めて、役員・従業員における業務執行全般について監査することとされている。

ア JR 九州の監査等委員会による監査の実施状況

JR 九州の監査等委員会は、常勤の委員 2 名と非常勤の委員 2 名の合計 4 名で構成されており、グループ会社について、3 年でひと回りできるようローテーションを組んで監査している。もっとも、業績モニタリング制度の対象となるようなグループ会社については毎年監査対象としており、JR 九州高速船も、2024 年度に対象から外れるまで、ここ数年は、

監査対象とされてきた。

JR 九州高速船に対する監査は、監査等委員 4 名のうち、常勤の 2 名で実施している。監査の方法としては、事前に監査項目に関するアンケートを配布して書面で回答を得た上で、JR 九州高速船を訪問する。現地で担当役員よりアンケートの回答内容に関する説明を受け、社長へのヒアリングを実施した上で、年度末までに監査の結果をとりまとめて JR 九州高速船に書面にて通知している。

監査の対象項目は、①事業計画を踏まえた事業の実施状況、②安全等への取組、③人材戦略、④法令遵守体制、⑤情報の保存・管理体制、⑥業務の適正確保体制などである。

本件調査対象期間における JR 九州の監査等委員会による JR 九州高速船に対する監査業務の実施状況については、2023 年 11 月に 2023 年度の現地での監査として JR 九州高速船を訪問してアンケート回答の説明等を受け、社長等へのヒアリングが行われた上で、2024 年 3 月 19 日付けで JR 九州高速船に対して 2023 年度の監査結果の報告書が提出されている。

イ JR 九州の監査部による監査の実施状況

JR 九州の監査部も、約 3 年でひと回りできるようローテーションを組んで、毎年グループ会社を監査している。JR 九州高速船に対しては、直近では、2022 年 6 月から同年 8 月に監査が実施されており、本件調査対象期間においては、JR 九州の監査部による監査は実施されていない。

JR 九州の監査部は、JR 九州高速船に対して、2 か月程度かけて業務の実施状況を詳しく確認している。監査対象項目も、①安全管理体制の状況、②購買及び販売プロセスに関する管理状況、③重要な法令及び規程への対応状況など、業務の実施状況全般に関わる監査が実施される。

(3) JR 九州高速船への派遣役員による管理・監督

JR 九州は、各グループ会社に対して、JR 九州から非常勤取締役又は常勤若しくは非常勤の監査役を派遣することを通じて、グループ会社を管理監督している。本件調査対象期間において、JR 九州高速船についても、前記第 1 の 2(2)のとおり、JR 九州から 2 名の非常勤取締役と 1 名の非常勤監査役が派遣されていた。

このうち、非常勤取締役は、JR 九州高速船において概ね年に 10 回程度開催される取締役会に毎回出席して業務の実施状況について報告を受け、必要に応じて意見を述べるなどして、業務の実施状況について監視・監督している。

非常勤監査役は、JR 九州高速船の取締役会に毎回出席するとともに、JR 九州高速船の監査役として、毎年、その年の監査計画を 9 月頃に JR 九州高速船の取締役会に提出し、その後、監査計画に従って、重要文書の閲覧や社長等との意見交換会、幹部へのヒアリング、

釜山支店への監査、期末の決算書類の監査などを実施した上で、翌年5月末頃にJR九州高速船に監査報告書を提出している。

本件調査対象期間においては、2022年度の監査として、2023年2月に、JR九州高速船の現地での重要文書の閲覧や取締役へのヒアリングなどが実施され、同年3月に社長へのヒアリングが実施された上で、期末の決算書類等の監査を経て、同年5月に2022年度の監査報告書が提出されている。また、2023年度の監査として、2024年3月にJR九州高速船の現地での重要文書の閲覧や取締役へのヒアリング、社長へのヒアリングなどが実施され、期末の決算書類等の監査を経て、2024年5月に2023年度の監査報告書が提出されている。監査の実施項目は各グループ会社共通の一定のひな型に沿って策定されており、JR九州高速船においては、①業務執行体制・内部統制システムの状況、②事業計画の実施状況及び業務執行状況、③安全への取組状況、④人材戦略(女性活躍、人材育成等)への取組状況、⑤働き方改革(労働時間管理、健康経営等)への取組状況を主な監査項目として、毎年の監査が実施されている。

3 内部通報窓口の設置・利用状況

JR九州高速船では、企業倫理ホットライン(いわゆる内部通報窓口)が設置されており、企画部総務企画課がその業務を担当している。また、これとは別に、JR九州は、JR九州グループとしての企業倫理ホットラインを設置しており、JR九州総務部法務室が内部窓口となっているほか、JR九州の顧問弁護士による外部窓口が設けられている。

いずれの通報窓口についても、匿名での通報が可能であり、JR九州高速船の企業倫理委員会規程は、匿名による通報に対する通報者の詮索を禁止するとともに、企業倫理ホットラインを利用したことを理由とする不利益な取扱いを禁止している。

これらの通報窓口については、新人社員の教育で説明するほか、毎年2回行っている企業倫理教育のうち1回において周知が図られている。なお、企業倫理教育は、JR九州高速船の全役員・従業員を対象とする研修であり、研修参加者は、eラーニング方式により、パワーポイントで作成されたスライドを確認する方法で受講した上で、確認テストを受ける。企業倫理教育のスライドには、企業倫理、ハラスメント等に関する連絡・相談窓口として、通報窓口が設置されていることを紹介し、「相談に関する秘密は厳守します。匿名での相談もできます。」「相談者の相談を行ったこと又は調査に協力したことを理由に不利益になる取扱いはしません。」などと記載されているほか、通報窓口への通報件数や相談内容の内訳を公表した上で、何かあったらこの通報窓口に通報するよう周知している。

IV 本調査の結果確認された事実関係¹⁴

第1 2023年2月に発生した浸水事象と、その対応についての行政処分等

1 浸水事象の概要と対応状況

(1) 浸水発生時の状況

2023年2月11日、クイーンビートルは、韓国ダイヤで運航しており、船長は、午前便はG氏¹⁵、午後便はH氏であった。

同日の運航中であった11時10分頃、15時過ぎ頃、17時30分頃、及び釜山港に停泊中の22時頃の4回にわたり、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、同区画への浸水が確認された。その水位は、少なくとも、ビルジ警報装置が設置されている船底から約44センチメートルの高さ以上であり、浸水があった都度、既設の排水ポンプで排出しながら運航した。当時、安全管理規程上の安全統括管理者兼運航管理者であった運航部長のC氏は、同日11時10分頃に発生した1回目の浸水時に、船長として乗船していたG氏から、船首区画のビルジ警報装置が作動し、浸水が確認された旨の報告を受けて、事態を把握したが、浸水の原因としては、通風口からの雨水の侵入や配管からの海水の逆流の可能性が考えられるとして、同日は、通常どおり営業運航を継続した。その一方で、C氏は、いずれにしても浸水の原因を確認する必要があると考え、翌12日にクイーンビートルが博多港に到着後、午後便の出港までの間に、ダイバーが海中に潜って船体の状況を確認するいわゆるダイバーチェックを実施することとした。

(2) クラックの確認と運航継続の決定

安全統括管理者兼運航管理者のC氏は、2023年2月11日に発生した浸水について、前述のとおり、通風口からの雨水の侵入や配管からの海水の逆流の可能性があると考えており、直ちに運航を停止する必要はないと判断していたため、クイーンビートルは、翌12日の午前便も通常どおり営業運航を行った。

2023年2月12日12時40分頃、クイーンビートルが博多港に到着後、ダイバーチェックを実施したところ、船首右舷側の船首から約30センチメートル船尾側、喫水線¹⁶より約20センチメートル下の位置に、約5センチメートルのクラック(割れ目)が発見されたため、

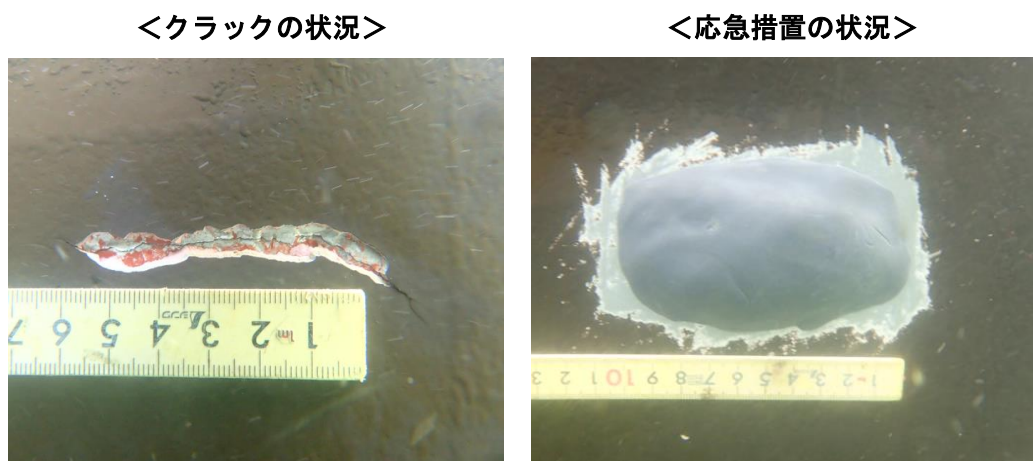
¹⁴ 役職については、その当時のものを記載している。安全管理規程上の役職と安全管理マニュアル上の役職を兼務する場合、前者のみの記載としている。

¹⁵ 船長職にある者はG氏のほかに4名いたが、G氏が首席船長であった。

¹⁶ 喫水線とは、船舶が水中に浮かんでいるときの水面と船体の交線をいう。

その場で、当該箇所に対する応急措置として、金属補修材を塗布する処置が施された(図9)。

【図9：発生していたクラック及び応急措置の状況】



C氏は、安全管理規程上の運航管理者代行であった運航部次長兼運航課長のD氏、運航部運航課担当課長(海務担当)のI氏及び運航部運航課担当課長(工務担当)のJ氏らとともに、クラックが発見された状況を踏まえて、クイーンビートルの運航を継続するか否かを検討したが、浸水量は、排水ポンプによって直ちに排出できる程度であり、運航する上での安全性に問題はないと考えたことに加え、この時期は旧正月の繁忙期であり、JR九州高速船にはクイーンビートルが1隻しかなく、代替船もないため、このような状況で運航を停止してしまうと予約客に迷惑をかけてしまうことになるという営業上の事情も考慮して、運航を継続することとした。2023年2月11日にビルジ警報装置が作動し、船首区画に浸水が確認されたこと、及びクラックが確認された2023年2月12日以降も運航を継続するという方針はいずれも、当時の社長のE氏や、船長の経験があり船舶の運航に関する規制に知見がある企画部長のB氏に対しても報告されたが、両名とも方針に反対することはなかった。

(3) 浸水についての記録の状況

以上のビルジ警報装置の作動経緯、ダイバーチェックの実施状況、及び2023年2月12日以降の運航継続についてはいずれも、航海日誌において、2023年2月11日付け「船体損傷報告書」と題して記載されており、これについて、2023年2月17日付けで九州運輸局から船体損傷報告として受理された旨の検印がなされている。

また、H氏の名義で2023年2月17日付けで安全管理者宛てに「船体・機関故障報告書」が作成されていることに加え、同日付で、H氏の名義で、九州運輸局長宛てに、船員法第19

条に基づく「船体損傷報告書」も提出されている。

(4) 九州運輸局への報告と同局による運航停止の指導

安全統括管理者兼運航管理者の C 氏らは、クイーンビートルの運航を継続する一方で、浸水の原因として船首右舷側にクラックが確認されたことを踏まえて、ドック入渠¹⁷して浸水箇所を修理する必要があるとも考えていたため、できるだけ早いタイミングでのドック入渠の手配を試みつつ、ドック入渠までは運航を継続するという方針で対応することとしていた。

その後、運航管理者代行の D 氏において、造船所に問い合わせたところ、2023 年 2 月 13 日に、造船所から、クイーンビートルのドックへの入渠は早くても同年 3 月上旬になる見込みであるという回答が得られた。C 氏や企画部長の B 氏らは、ドック入渠した際には、ドックでの修理内容等を踏まえ、九州運輸局より、船舶安全法第 5 条第 1 項第 3 号に定める臨時検査を受けることになると認識していたことから、そのことを見越して、この段階で、九州運輸局に対して状況報告を行うこととした。他方、C 氏や B 氏らを含む、JR 九州高速船の幹部や船長らは、この当時、船体のクラックを原因とする浸水が発生したことが、船舶安全法第 5 条第 1 項第 3 号の臨時検査を受検すべき義務を生じさせることになるとは考えていなかった。

C 氏及び D 氏は、2023 年 2 月 14 日、九州運輸局の船舶検査官を訪問し、クイーンビートルにおける浸水事象発生 of 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、九州運輸局から、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。九州運輸局による運航停止の指導は、浸水の原因と思われるクラックが喫水線よりも下に発生していることや、クイーンビートルが旅客船であることを考慮すると、安全に運航を継続する上では、金属補修材を塗布する処置では不十分であり、最低でも溶接修理による応急措置を実施した上で臨時検査を受検することが必要であり、これが完了するまでは運航を控えるべきとの考えによるものとのことであった。この日のクイーンビートルの運航も韓国ダイヤであったが、JR 九州高速船は、九州運輸局の前記の指導を踏まえ、博多港から釜山港に向かう午後便から運航を停止した。

(5) 運航停止後の対応状況

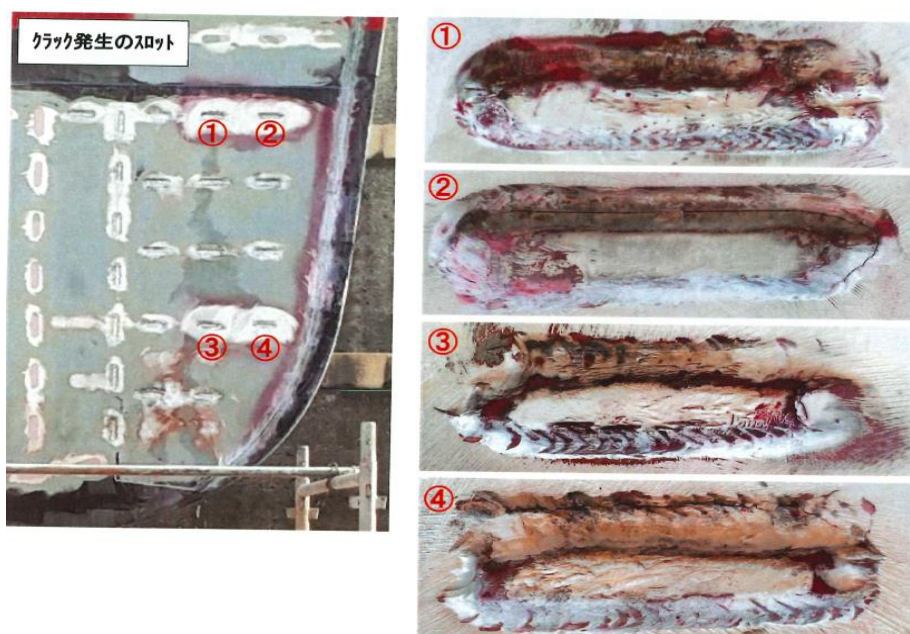
その後、2023 年 2 月 15 日から同月 17 日の間、JR 九州高速船に対し、同月 12 日以降の浸水への対応状況に関して、国交省海事局による海上運送法第 25 条に基づく立入検査が実施されるとともに、同月 23 日以降、ドック入渠によるクイーンビートルの応急的修理や臨

¹⁷ 「ドック」とは、船舶を修理するための造船所内の施設であり、「ドック入渠」とは、その施設に船舶が入ることをいう。

時検査が行われ、これらを経て、同年 3 月 5 日から運航を再開するに至った。

なお、ドックでの確認の結果、合計で 4 か所にクラックが認められ、いずれも、船首右舷側の外板を取り付けるために外側から行われているスロット溶接を施している箇所に発生していた(図 10)。

【図 10 : 2023 年 2 月に船首右舷側外板のスロット溶接部分に確認されたクラックの発生箇所】



JR 九州高速船は、2023 年 2 月に発生した浸水事象の影響により、同月 14 日から同年 3 月 5 日にクイーンビートルの運航を再開するまでの間、32 便の運航を停止することとなり、これによって約 6,200 名分の予約客の予約キャンセルが発生した。JR 九州高速船の営業部では、2023 年 2 月 14 日以降、約 6,200 名の予約客に対する運航停止の連絡対応等に忙殺されることとなり、旅行が急遽キャンセルとなった予約客からのクレーム対応を含め、連日、対応に追われた。

2 行政処分及び刑事罰の概要

JR 九州高速船は、前記 1 の 2023 年 2 月の浸水事象への対応について、同年 6 月 23 日、国土交通大臣より、海上運送法第 19 条第 2 項に基づき、「輸送の安全確保に関する命令」(以下「**2023 年 6 月の行政処分**」という。)を受けた¹⁸。

当該命令は、国交省が、JR 九州高速船に対し、2023 年 2 月の浸水事象への対応につい

¹⁸ https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000295.html

て、海上運送法第 25 条に基づく立入検査を実施したところ、JR 九州高速船においては、本来、船首右舷側外板のクラックからの船体浸水を認識したことから船舶安全法第 5 条第 1 項第 3 号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、未受検の船舶を航行の用に供し、同法第 18 条第 1 項第 9 号に該当したこと、及び当該浸水事故を国交省へ未報告であったこと等が確認されたことを受けてのものであった。

JR 九州高速船は、当該命令により、かかる事態の再発防止を図り、輸送の安全を確保するために、安全統括管理者及び運航管理者において事案の再発防止のための安全教育及び訓練を速やかに実施し周知徹底を図ること、経営トップにおいて再発防止策を策定し安全マネジメント態勢を適切に運営すること、運航管理者は安全管理規程 49 条に基づき、事故等の発生を知ったときは速やかに国交省及び海上保安庁にその概要及び事故等の処理の状況を報告することなど 11 項目について、早急に改善措置を講じるように命じられ、講じた具体的措置について 2023 年 7 月 23 日までに国土交通大臣宛に文書により報告するよう求められた。

これを受け、JR 九州高速船は、2023 年 7 月 20 日、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(以下「**2023 年 7 月の改善報告書**」という。)を提出した¹⁹。

また、JR 九州高速船は、前記 1 の 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、船舶安全法第 18 条第 1 項第 9 号違反により略式命令を受け、罰金 30 万円に処せられた。

3 2023 年 7 月の改善報告書の概要及び改善措置への取組状況

(1) 2023 年 7 月の改善報告書の概要

2023 年 7 月の改善報告書においては、その冒頭で、2023 年 6 月の行政処分で指摘された JR 九州高速船の違反行為は、経営トップの安全意識の欠如が招いたものであると自ら猛省した上で、全社的な安全意識の醸成に努めるとともに、関係機関への速やかな連絡を実行できる組織に生まれ変わるための「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、このうち異常事象が発生した場合の初動対応に関する②については、より具体的に「何らかの異常が発生した場合には、社内と同時に即時に国交省、海上

¹⁹ <https://www.jrbeetle.com/news/1622/>

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」すること（以下「『まずは第一報』のルール」ともいう。）が掲げられていた。

（2）2023 年 7 月の改善報告書の改善措置への取組状況

2023 年 7 月の改善報告書に掲げられた「安全方針定着のための具体的な施策」の 21 項目にわたる改善措置の具体的内容と各項目に関する実施状況は、**添付資料**のとおりであり、ごく一部を除いて概ね計画どおりに実施されていると認められる。改善措置のひとつとして、これまでは C 氏が安全統括管理者と運航管理者という安全管理規程上の 2 つの役職を兼務していたが、複数の者が責任者として意思決定等に関与することとして体制を強化するために、2023 年 4 月 1 日付けで²⁰、C 氏につき安全統括管理者の任を解き、新たに B 氏が安全統括管理者に任命された。

2023 年 7 月の改善報告書が掲げる改善措置のうち、本報告書作成時点で未実施となっているのは、①JR 九州の「安全創造館²¹」における研修(**添付資料**の一覧表の 1(3)②)、②非常時えい航訓練(**添付資料**の一覧表の 1(3)④「安全管理マニュアル関連の訓練」)であった。これらが未実施であった理由は、①については、JR 九州の「安全創造館」における研修はこれまでも受けていたが、同施設が提供する研修教材は、2023 年 7 月の改善報告書の提出以前に受講済みであり、2025 年度に新たな研修教材が用意されるのを待ってから研修を実施予定であったためであり、②については、海上保安庁の協力の下に運航中の船舶において実施する必要がある訓練であり、同庁と日程を調整の上で 2024 年 6 月に実施することを計画していたものの、2024 年 5 月 30 日以降、クイーンビートルの運航停止やドック入渠等の対応が必要となったことにより延期となった経緯があり、改めて海上保安庁との日程調整等を行うべきところが未了となっていたためである。

なお、社外機関による安全監査の受審(**添付資料**の一覧表の 1(2))については、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ものの、その監査の中で指摘を受けた項目のうち、①作成を指示された 3 種類のマニュアル(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)の策定と、②安全統括管理者及び運航管理者の社内規定上の役割の整合性を図るための対応について、実施が完了していないが、これらのマニュアル等の素案は作成済みであり、社内規定として策定するための手続的な対応が今後行われる予定であるとのことである。

²⁰ 改善措置の中には、2023 年 7 月の改善報告書が国交省に提出される以前から実施に着手しているものもある。

²¹ JR 九州が設けている自社及び関連会社の役員・従業員のための研修施設である。

(3) 2023 年 6 月の行政処分後、同年 12 月までに発生した浸水事象への対応状況

JR 九州高速船は、2023 年 6 月にクイーンビートルをドック入渠させた際、同年 2 月のドック入渠時に行った応急的修理時に判明していた船首部分の問題を解消するための恒久的修理²²を実施した上で、同年 6 月 21 日から運航開始したが、それ以降の浸水事象発生時においては、同年 7 月の改善報告書において掲げた「まずは第一報」のルールに則り、以下のとおり、速やかに九州運輸局に報告する対応を行っていた。

ア 2023 年 7 月の浸水事象

2023 年 7 月 7 日、クイーンビートルの発航前点検が行われた際に、船首区画に、スプーン一杯程度のごく微量の浸水があることが確認された。この日の運航は日本ダイヤであり、船首区画の水分を拭き取ってから、通常通りに博多港を出発し釜山港に到着した後に改めて浸水の有無を確認したところ、ごく微量ではあるものの、また浸水が認められた。

浸水があった事実は、発航前に浸水が認められた時点、及び、釜山港到着時に浸水が認められた時点で、いずれも、この日の船長である G 氏から運航部の陸上勤務の者に直ちに連絡された。前任の E 氏に代わり、2023 年 6 月より社長となっていた A 氏は、この日、JR 九州グループの会議のため社外にいたが、発航前に微量ながら浸水が認められた段階で、運航管理者である C 氏から電話連絡を受けてかかる事態を把握するとともに、改善報告書で謳っている「まずは第一報」のルールに則り、直ちに九州運輸局に報告すべきであると考え、その電話の中で、C 氏に対してその旨指示した。

これを受け、C 氏が、九州運輸局に対して直ちに報告したところ、浸水量がごく微量であることを踏まえて、九州運輸局からは、経過観察をしながら運航を継続してよいとの指導を受けた。実際に、浸水が確認された当日の 2023 年 7 月 7 日にダイバーチェックを行ったが、船体にクラックやひびなど浸水の原因となりそうな点は認められなかった。

JR 九州高速船は、その後、毎日朝、昼及び夜の 3 回、浸水量を確認し、その結果をメンテナンスログに記録しながら²³、浸水状況を経過観察しつつクイーンビートルの運航を継続したが、ごく微量の浸水が続く状態のまま特段の変化なく推移し、結局、運航を停止す

²² クイーンビートルの船首右舷側外板のスロット溶接部分では、前記図 6 のとおり、本来は、外板のスロット部分は内部材と隙間なく接合していなければならないところ、一部のスロット部分が内部材からずれており、内部材との間に隙間がある状態で接合されていたことが確認されていた。これが浸水が頻繁に発生する根本的な原因ではないかと疑われる状況があったことから、恒久的修理においては、外板を取り外してこのようなずれがないようスロット溶接を一からやり直す修理等を行った。

²³ このときの浸水については船体の損傷が認められなかったことから、航海日誌への記載や「船体・機関故障報告書」、「船体損傷報告書」の作成はされていない。

ることなく 2023 年 11 月 27 日の年次ドック²⁴を迎えた。クイーンビートルは、年次ドックに入渠した後、船首右舷部分のスロット溶接の箇所を補強する修理を行ったが、同年 12 月 20 日にドックから戻り、翌日から運航を再開したところ、修理前と同様のごく微量の浸水が引き続き確認されたため、その後も、毎日朝、昼及び夜の 3 回、浸水量を確認しながら運航を続ける状況が続いた。なお、九州運輸局からは、前記のとおり、浸水が確認された 2023 年 7 月の時点で経過観察をしながら運航を継続してよいとの指導を受けており、年次ドックを挟んでごく微量の浸水状況に変化がなかったため、この時点で、改めて九州運輸局に報告することまではしていない。

イ 2023 年 11 月の浸水事象

2023 年 11 月 17 日、クイーンビートルが日本ダイヤで運航し、釜山港から博多港に到着した後、博多港で停泊中に、強風を伴う悪天候により、船体の側面が岸壁に接触して損傷を受ける事象が生じた。

2023 年 11 月 18 日の朝、出勤した船員により、クイーンビートルの船体側面が岸壁に接触している状態になっていることが確認され、直ちに点検を行った結果、左サイドハル船首左舷側外板の 3 箇所(海面から約 230 センチメートルの高さ)にクラックが発生していることが確認された。クラック部分に水をかけるなどして船体への浸水の有無を確認したところ、外から水をかけると内側で水滴になる程度に水が滲み出てくる状況が確認されたため、同日日中のうちにクラック部分の溶接作業を行った。

社長の A 氏は、その日は休暇を取得していたが、朝、運航管理者の C 氏から電話で状況の報告を受け、すぐに出社し、その後、船体のクラックに水をかけると浸水があることが確認されたため、改善報告書で謳っている「まずは第一報」のルールに則り、直ちに九州運輸局に報告すべきであると考え、C 氏に対してその旨指示した。

これを受け、C 氏は、2023 年 11 月 18 日のうちに、九州運輸局に報告したところ、翌 19 日の朝に、クラックの溶接部分について九州運輸局の船舶検査官による確認を受け、その場で運航の許可を得ることができた。

船体に損傷が確認された 2023 年 11 月 18 日は、ちょうどクイーンビートルの運休日であったため、予定されていた運航を停止する必要はなく、翌 19 日も、予定よりも 2 時間半程度出航が遅れたものの、運航停止を避けることができた。

以上の経緯については、航海日誌において、2023 年 11 月 17 日付け「船体損傷報告書」と題して記載されており、これについて、同日付けで九州運輸局から船体損傷報告として受理された旨の検印がなされている。

また、H 氏の名義で 2023 年 11 月 18 日付けで安全管理者宛てに「船体・機関故障報告書」

²⁴ 年次ドックとは、年に 1 度の頻度で行う、定期点検のためのドック入渠をいう。

が作成されていることに加え、同月 29 日付で、H 氏の名義で、九州運輸局長宛てに、船員法第 19 条に基づく「船体損傷報告書」も提出されている。

第 2 2024 年 1 月 4 日に発生した浸水事象及び対応状況

1 浸水事象の概要

(1) 浸水発生時の状況

2023 年 7 月のスプーン 1 杯分程度の浸水事象の発生後、経過観察のために、航海士において、クイーンビートルの発航前に船首区画の浸水状況を確認して、浸水が確認されたらメンテナンスログに記録することとしていたが、前記第 1 の 3(3)アのとおり、2023 年 11 月 27 日の年次ドックを終えて運航を再開した 2023 年 12 月 21 日以降も、ごくわずかではあるが、浸水が確認される状況が続いていた。

2024 年 1 月 4 日は、クイーンビートルは、日本ダイヤで運航しており、船長は G 氏であったが、釜山港から博多港に到着した後、同日 19 時前頃、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。

船長の G 氏は、航海士からその旨の報告を受け、その旨を直ちに運航部に報告した。その日、運航管理者の C 氏は休暇を取得していたことから、出勤していた運航管理者代行の D 氏がその報告を受けた上で、C 氏に対して、これまでとは異なる量の浸水事象が発生した旨を電話で報告した。C 氏は、同日夜、社長の A 氏、及び、2023 年 4 月より C 氏に代わって安全統括管理者を務めていた企画部長の B 氏に対して、それぞれ電話で、これまでとは異なる量の浸水事象が発生した旨を報告した。C 氏としては、2023 年 7 月 7 日及び同年 11 月 18 日の各浸水確認時と同様に、今回の浸水事象も直ちに九州運輸局に報告を行うつもりであったため、電話でその旨を A 氏及び B 氏に伝えて了承を得た上で、同日 21 時前頃、九州運輸局に対し、これまでとは異なる量の浸水発生について報告した。

JR 九州高速船は、2024 年 1 月 5 日 7 時頃、浸水の原因を確認するため、博多港停泊中のクイーンビートルの船首部分につきダイバーチェックを実施したところ、明らかなクラック等は認められなかったものの、船首右舷側のスロット溶接部分に、浸水の原因ではないかと疑われる箇所があったため、当該箇所に金属補修材を塗布する応急措置を実施した(図 11)。

【図 11：2024 年 1 月 5 日に浸水の原因と疑われた箇所の様子】

＜外板の様子＞



＜該当するスロット箇所＞



その後、C 氏が、九州運輸局の船舶検査官に対し、ダイバーチェックの結果と金属補修材を塗布する応急措置をしたことを報告したところ、同船舶検査官より、船体に明らかなクラックが認められない状況から、臨時検査の実施はせずにクイーンビートルの運航を継続することについて了承が得られたため、同日の営業運航を通常どおり行った。

JR 九州高速船としては、浸水の原因が特定できていない状況を踏まえて、いずれにせよ早期にドック入渠できるよう手配することを想定していたが、九州運輸局からは、①金属補修材を塗布した結果浸水が止まれば、クラックが原因で浸水していた可能性が高いと考えられるため、そのときは、ドック入渠まで運航を停止する、他方、②浸水が継続するようであれば、船体のクラックからではなく、通風口等の他の箇所からの浸水の可能性が高いと考えられるため、経過観察をしながらドック入渠まで運航を継続してよいとの指導を受けた。

(2) 運航停止に至った経緯

JR 九州高速船は、2024 年 1 月 5 日以降、朝、昼及び夜の 3 回、クイーンビートルの船首区画の浸水量を確認しながら、九州運輸局の船舶検査官らと浸水の状況をやりとりして、運航可否の判断を仰いでいた。その間、3 連休中に、船首区画への浸水量が増加したことから、JR 九州高速船は、2024 年 1 月 10 日にもダイバーチェックを行ったが、従前と同様、明らかなクラックは発見されない状況であり、疑義ある箇所に金属補修材を塗布して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。

そのため、JR 九州高速船は、運休日であった 2024 年 1 月 11 日の翌 12 日もクイーンビー

トルの運航を継続した。この日は日本ダイヤであり、朝、博多港を出発し、釜山港に 12 時 30 分頃に到着後、船首区画の浸水を確認したところ、若干浸水量が増加している状況ではあったが、大きな状況変化はなく、同日 14 時 30 分頃、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、外板の損傷による浸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 日から運航を停止するよう指導がなされた。

2024 年 1 月 12 日は、クイーンビートルが、日本ダイヤから韓国ダイヤに切り替わるタイミングであり、博多港から釜山港への片道運航が予定されていた。九州運輸局から運航停止を要請されたとき、クイーンビートルは釜山港に停泊していたが、JR 九州高速船は、九州運輸局から、翌 13 日の午前便まで営業運航することについて了承を得た上で、同日、乗客を乗せた午前便を運航し、12 時 43 分頃、博多港に到着後に運航を停止した。

なお、JR 九州高速船は、九州運輸局からの運航停止の要請を受け、ドック入渠の日付を 2024 年 1 月 17 日に早めた上で、ドック入渠後に船体の確認を行ったところ、船首部分に海中浮遊物と衝突したと思われる痕跡及び船首右舷側外板のスロット溶接がなされている箇所にクラックを認めた(図 12)。

【図 12 : 2024 年 1 月に船首右舷側外板のスロット溶接部分に確認されたクラックの発生箇所】



(3) 浸水についての記録の状況

以上の経緯については、航海日誌において、ドックでクラックが確認された 2024 年 1 月 17 日付けで、「船体損傷報告書」と題して記載されており、これについて、同月 23 日付けで九州運輸局から船体損傷報告として受理された旨の検印がなされている。

また、H 氏の名義で 2024 年 1 月 13 日付けで安全管理者宛てに「船体・機関故障報告書」が作成されていることに加え、同月 23 日付で、H 氏の名義で、九州運輸局長宛てに、船員法第 19 条に基づく「船体損傷報告書」も提出されている。

さらに、2024 年 1 月 4 日には、メンテナンスログにおいて、「博多着岸後再 F.P. 点検を行ったところ 600 程度と水量が増えていた為、運航部へ連絡した。」と記録されており、翌 5 日には、浸水量について前日と同程度であることに加えて、「早朝、ダイバーによりフォアピークの外板周りの点検を行ったが、明らかな損傷(クラックやピンホール等)は見られなかった」等とダイバーチェックの実施結果についても記録されている。その後、運航を停止することとなった 2024 年 1 月 13 日まで、浸水量の確認結果が「昨日同様」、「多少の増減はあるもののほぼ前日同様」などと記載され、同月 10 日実施されたダイバーチェックの結果も記録されている。

2 運航停止に伴う対応状況

JR 九州高速船の営業部のフロント課及び営業課は、2024 年 1 月 12 日以降、クイーンビートルが翌日から急遽運航停止することになったことに伴い、予約客への対応に追われることとなった。

具体的には、営業部のフロント課及び営業課の担当者らは、2024 年 1 月 13 日には、博多や釜山において、クイーンビートルの運航停止を知らずにチェックインカウンターに来た予約客に対するキャンセル手続き、お詫び金として、博多に来た予約客には 2 万円、釜山に来た予約客には 20 万ウォン(2 万円相当)の現金を手渡しにより支払う対応、代替交通手段の手配(主にクイーンビートルの運航停止によって帰宅困難となる韓国人が帰国するための航空機や船の手配)、宿泊先の手配(主にクイーンビートルの運航停止によって帰宅困難となる韓国人の宿泊先の手配)等の対応に追われた。また、2024 年 1 月 13 日以降に乗船を予約していた予約客に対して、予約日が近い順に、メールや電話で、キャンセル手続きやお詫び金振込の案内等の対応に当たっていた。対応をしていた従業員の中には、予約客から罵声を浴びせられる者もいた。

また、釜山支店の担当者らは、韓国側における予約客への対応を行っていたところ、運航が停止した 2024 年 1 月 13 日は、日本ダイヤから韓国ダイヤに切り替わるタイミングで、同日以降の予約は韓国人の予約客が多かったため、特に多くの予約客への対応を迫られる

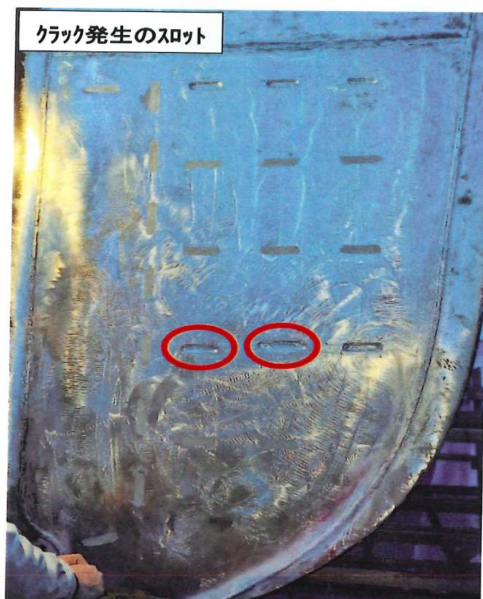
こととなった。

このような予約客への対応は、日が経つにつれて徐々に落ち着いていったが、2024 年 1 月 25 日の運航再開の直前まで、多かれ少なかれ対応が継続する状況であった。予約客への対応に当たっていた従業員は、運航再開の直前まで、連日、顧客への謝罪対応に追われ、疲弊しながら業務に対応することを余儀なくされることとなった。

なお、クイーンビートルは、2024 年 1 月 17 日から同月 25 日までの間、ドックに入渠し、ドックにて発見された浸水の発生原因と疑われる船首右舷側外板のスロット溶接部分を含むより広い範囲に対し、補強板であるダブラープレートを 5 枚取り付けるといった補強修理²⁵を行った後、九州運輸局の臨時検査を受検し、2024 年 1 月 25 日に運航を再開した(図 13)。

【図 13 : 2024 年 1 月 17 日からのドック入渠で実施された、スロット溶接部分にダブラープレートを 5 枚取り付ける補強修理を実施した後の船首右舷側外板の様子】

＜プレート取り付け前＞



＜プレート取り付け後＞



JR 九州高速船は、2024 年 1 月に発生した浸水事象の影響により、同月 13 日から同月 25 日に運航再開するまでの間、20 便の運航を停止することとなり、約 4,800 名分の予約キャンセルが発生した。

²⁵ ダブラープレートと呼ばれる補強板を溶接して補強する修理方法であり、損傷箇所を覆うようにしてより広範囲を溶接するため、部分的な溶接にとどまるスロット溶接よりもクラック発生を防げることが期待されていた。

第3 本件事案

1 浸水の発生と発生時の対応経緯

(1) 浸水発生確認直後の対応状況

2024 年 2 月 12 日、クイーンビートルは、韓国ダイヤで運航しており、午後便は、同日 14 時 57 分頃に博多港を出航し、同日 18 時 45 分頃に釜山港に到着した。乗船していた船長は、G 氏であった。

釜山港到着後、クイーンビートルに乗船していた一等航海士が船首区画を確認したところ、同所に 2 ないし 3 リットル程度の浸水を確認したため、その報告を受けた船長の G 氏が運航部に電話で連絡した。その連絡を運航課担当課長の I 氏が受け、I 氏から、その日休暇を取っていた運航管理者の C 氏に対し、電話で浸水状況の報告がされた。報告を受けた C 氏は、社長の A 氏、安全統括管理者の B 氏に対してそれぞれ電話で浸水の事実を報告した。

C 氏は、2024 年 1 月の船首区画の浸水発生を受けて、約 2 週間前に、船首部分の外板にダブラプレート（5 枚取り付ける修理を実施したばかりであったことや、浸水量が少なかったことから、外板のクラック等の損傷ではなく、配管や通風口から水が逆流・浸入した可能性が高く、安全管理規程上の「事故等」に該当する「浸水」ではない可能性が高いと考えた。そこで、少なくともこの時点では直ちに九州運輸局等の関係当局に浸水の事実を報告することはせず、まずは、翌朝の浸水の状況を確認してからその後の対応を検討するのがよいと考え、A 氏及び B 氏に電話をした際に、C 氏からそれぞれそのように進言したところ、いずれからも反論はなく、両名とも、C 氏の意見を了承した。

前記第 1 の 3(1) のとおり、2023 年 7 月の改善報告書により、何らかの異常が発生した場合には、安全管理規程上の「事故等」に該当する「浸水」であるか否かにかかわらず、即座に関係当局に報告して対応を相談するという「まずは第一報」のルールが導入され、このときまではこれに沿った対応が徹底されていた。A 氏、B 氏及び C 氏は、当該ルールに照らせば、本来は、浸水の発生が確認された 2024 年 2 月 12 日の時点で直ちに九州運輸局等の関係当局にそのことを報告すべきであることを認識していたが、その一方で、2024 年 1 月の浸水事象に関する九州運輸局とのやりとりの経緯に照らせば、九州運輸局に浸水の状況を報告した場合、同局から直ちに運航停止を指導されるに違いなく、そうなれば、約 2 週間前によく運航再開にこぎ着けたクイーンビートルを再び運航停止せざるを得なくなるため、このタイミングで再び運航停止になる事態は避けたいとの思いがあった。そのため、A 氏、B 氏及び C 氏は、2023 年 7 月の改善報告書において導入し、これまで徹底していた「まずは第一報」のルールに違反することは承知の上で、ひとまず九州運輸局等の関係当局への報告を見合わせ、一晩様子を見た上でその後の対応を考えることとした。

(2) 2024 年 2 月 13 日の運航継続等の意思決定

ア 幹部による運航継続等の判断

2024 年 2 月 13 日の朝、前日のうちに排水ポンプで浸水を船外に排出していたクイーンビートルの船首区画には、雑巾で拭き取れる程度のごく少量の浸水しか確認されなかった。前日は運航後に 2 ないし 3 リットル程度の浸水が確認されはしたものの、停泊中には浸水がほとんど生じていない状況から、運航管理者の C 氏は、喫水線よりも下の船首部分のクラック等から浸水しているのではなく、走行中に配管や通風口などを伝って海水が逆流・浸入したことによる可能性が高く、また、仮に船首部分にクラックがあったとしても、それは喫水線よりも上の部分である可能性が高いのであって、浸水量に照らしても、このまま運航を継続したとして運航の安全性そのものには問題がないと判断した。

同日 12 時 47 分頃、クイーンビートルが釜山港から博多港に入港後、JR 九州高速船のオフィスの会議室において、社長の A 氏、安全統括管理者の B 氏、運航管理者の C 氏、運航管理者代行の D 氏の 4 名で、浸水状況を踏まえた今後の対応について相談する打合せを実施した。前記第 1 の 3(3)のとおり、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、4 名とも認識していた。しかしながら、

- ① 2024 年 1 月の浸水で同月 12 日に運航停止を指示された経緯に照らせば、浸水の原因が不明で浸水量が少量であっても、九州運輸局に浸水の事実を報告すれば、直ちに運航停止するよう要請されるに違いないと考えられたこと
- ② 他方で、2024 年 2 月は韓国ダイヤであり、韓国の旧正月のタイミングで多くの韓国人顧客がクイーンビートル乗船の予約をしている繁忙期であったため、このタイミングで直ちに運航停止になると、韓国への帰国が困難になるなど多数の予約客に大きな迷惑をかけてしまうこととなり、2024 年 1 月 13 日の運航停止のときのように営業部門に予約客対応で過剰な負担をかけてしまう事態を招くことになること
- ③ 船首区画の浸水量はわずかであり、船首区画以外は水密が保持されていると考えられるため、経過観察をしながらクイーンビートルの運航を継続したとしても安全上の問題はないと考えられること

を踏まえ、A 氏、B 氏、C 氏及び D 氏の 4 名は、協議の結果、九州運輸局等の関係当局に対しては浸水が発生している事実の報告を行わないまま、浸水について経過観察をしつつクイーンビートルの運航を継続するとの判断に至り、九州運輸局をはじめ対外的には 2024 年 2 月 12 日に船首区画に浸水が認められた事実について明らかにしないことを決めた。このとき A 氏は、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」のルールに照らし、九州運輸局等の関係当局に対し、2024 年 2 月 12 日に船首区画に浸水が認められた事

実についてもこれまでと同様に直ちに報告すべきではないかと考えたようではあるが、船舶や関係法規の知識や経験が乏しかったこともあり、これらの知識や経験が豊富な C 氏や B 氏による、「運航の安全には問題がないのであるから今回はしばらく様子を見たい」という意見に対して反対することなく、九州運輸局等の関係当局への報告はせずに経過観察しながら運航を継続するという対応方針を受け入れた。また、浸水への対応については、浸水の状況について経過観察をすることとし、可能であれば予め 2024 年 11 月に予定されていた年次ドックまで運航を継続したいという思いであった。A 氏、B 氏、C 氏及び D 氏はこの当時、船舶安全法上の臨時検査の受検義務との関係では、単に浸水が発生したのみでは受検義務は発生せず、浸水の原因として船体にクラック等の損傷の存在が確認されてはじめて臨時検査の受検義務が生じるとの理解の下、2024 年 2 月 12 日の浸水について、臨時検査は不要であると考えていた。

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。

イ 船長の判断と対応状況

浸水が発生しているものの一晩様子を見た上でその後の対応を検討することは、2024 年 2 月 12 日、運航管理者の C 氏から、その日の船長であった G 氏に伝達され、また、経過観察を行いながら運航を継続することも、2024 年 2 月 13 日、前記アの幹部 4 名による意思決定の後、C 氏から、その日の船長であった G 氏に伝達された。

安全管理規程上も、安全管理マニュアル上も、悪天候や海の状態等を踏まえて、船舶の運航の可否を判断する最終決定権者は船長であるとされているが、G 氏としても、その時点の浸水量等を踏まえれば、浸水状況を経過観察しながら運航を継続しても安全面では問題がないと考えており、運航を継続することについて異論がなかったため、これを了承した。

G 氏においても、2023 年 7 月の改善報告書で謳った再発防止策の一つとして、「まずは第一報」のルールが導入され、これまでこれに沿った対応がされていたことは認識していたが、九州運輸局等の関係当局に対する直接の対応は、運航部の陸上勤務の者が担当してい

たことから、この問題は運航部の陸上勤務の者の役割と考え、2024 年 2 月 13 日朝の段階で、C 氏に対し、前日 12 日の浸水発生について、JR 九州高速船として九州運輸局等の関係当局に速やかに報告したのか否かは確認しなかった。もっとも、G 氏においても、2024 年 1 月の浸水発生を巡って運航停止に至る経緯は認識していたことから、仮に九州運輸局に浸水が発生した事実を報告していれば運航停止の要請がなされるはずであると考えており、したがって、C 氏に確認してはいないものの、JR 九州高速船の幹部の意向として、「まずは第一報」のルールの徹底以上に、運航を継続することを重視し、九州運輸局等の関係当局に対して浸水発生の事実を報告しないの方針を決定したものと認識していた。

G 氏としては、浸水状況を経過観察しながら運航を継続しても安全面では問題がないと考えられる中で、急に運航停止となると多数の予約客に迷惑をかけてしまうことや、予約客への対応で営業部門に過度な負担がかかってしまうことを考えると、可能な限り運航を継続したいという幹部の意向も理解できたことから、これ以降も、その意向に従って対応しており、九州運輸局等の関係当局に対して浸水発生の事実を報告しないことについて異論を述べたりしなかった。

ウ その他の船員の受け止め方

G 氏以外の船員においても、事情を把握している者は、G 氏と同様に、浸水量や、停泊中には浸水がほとんどない状況を踏まえれば、船舶の安全な運航には問題がないと考えていたため、運航を継続すること自体には賛成であった者が多かったようであり、少なくとも反対意見を述べる者はいなかった。

また、G 氏以外の船員においても、G 氏と同様に、運航部の陸上勤務の者から、明示的に、浸水の事実を九州運輸局等の関係当局に報告していないことを聞かされた者はいないようであるが、当時の状況から、JR 九州高速船の幹部において、九州運輸局等の関係当局に浸水の事実を報告せずに運航を継続するという決定をしたことは認識しており、その上で、かかる幹部の意向に沿った行動を取っていた。G 氏以外の船員においても、運航停止になると多数の予約客に迷惑がかかるなどの営業上の支障を考慮して、可能な限り運航を継続したいという幹部の意向は理解できると考えていた。

2 浸水発生直後の浸水量の管理状況

(1) 浸水量の記録方法

2024 年 2 月 13 日以降、クイーンビートルの運航を継続させつつも、日々の船首区画の浸水量について正確に経過観察を行いながら浸水の様子を把握するために、運航管理者の C 氏は、遅くとも同日中には、船長の G 氏に対し、朝、昼及び夜の 1 日 3 回の浸水量を数値

にて計測し、その結果を毎回記録するように指示をした。

かかる指示を受け、同日以降、クイーンビートルに乗船した航海士らは、船内にあった不要な印刷物の裏に、朝、昼及び夜の 1 日 3 回測定した船首区画の浸水量を記録するようになったが、その一方で、2023 年 7 月や 2024 年 1 月の浸水事象の際には、浸水量の測定結果をメンテナンスログに逐一記録していたのとは異なり、2024 年 2 月 12 日夜以降の浸水量については、メンテナンスログに記録せず(なお、メンテナンスログに「特記事項なし」と記載されている日も数日あった。)、また、2023 年 1 月や 2023 年 11 月の浸水事象の際には、浸水の発生直後に、航海日誌において、船体損傷報告として船体への浸水の事実についても記載しており、「船体・機関故障報告書」や「船体損傷報告書」が作成されていたが、本件事案においては、これらの対応がされることは全くなかった。このとき、JR 九州高速船の幹部から、船長以下の船員らに対し、浸水量の具体的な記録方法について明示的な指示がされていた事実までは認められなかったが、前記 1(2)イ及びウのとおり、船長以下の船員らは、当時の状況から、浸水の事実を九州運輸局等の関係当局に報告せずにクイーンビートルの運航を継続していることを認識していたことから、将来の検査において九州運輸局の船舶検査官の目に触れる可能性のあるメンテナンスログ等の公式の記録簿や報告書に浸水量を記録することを控え、独自に作成した非公式の記録簿にのみ浸水量を記録することとしたと認められる。JR 九州高速船の幹部もこのことは当然に認識していたが、前記 1(2)アのとおり、2024 年 2 月 13 日の意思決定の段階で、同月 12 日以降浸水が発生している事実を九州運輸局等の関係当局に対して隠し通すつもりであった社長以下の幹部の意向に合致するものとして認容しており、このような幹部らの意向が船長らに言外に伝わった結果として、その意向に沿った対応がされたものであったと認められる。

なお、浸水量を記録した非公式の記録簿には、いつの時点からかは特定できなかったが、最初のページの上部に「㊟」という文字が手書きで記載されている。航海士の一人によって記載されたものと思われるが、浸水量を記録した非公式の記録簿があくまでも JR 九州高速船の幹部や一部の船員といった限られた者の間で共有される前提で作成されたことを物語っている。

(2) 浸水量の測定方法

2024 年 2 月 13 日以降の浸水量の測定と非公式の記録簿への記録は、基本的に、毎回の航海において船首デッキに配置された航海士 2 名のいずれかにおいて行われていた。浸水量を測定した後は、毎回、侵入した水を拭き取るか、拭き取りきれない場合には排水ポンプで排出しており、毎回、前回の測定から新たに侵入した水の量を測定できるようにしていた。浸水量は、以前から浸水量の確認のために用意されていたメモリ付きのバケツを用いて実施しており、侵入した水を、タオルやコップ等を用いて手作業でバケツに移し替え、その量をリットル単位で確認し、非公式の記録簿へも「ℓ」で記録していた。

その後、2024 年 4 月中旬頃から浸水量がそれまでよりも若干増える傾向があり、次第に、手作業でバケツに水を移す作業が大変になってきたことから、浸水量が多めの時には、船首区画において浸水の高さをそのままセンチメートル単位で測定する方法で浸水量を測り、非公式の記録簿へも「cm」で記録するようになっていった。また、特に夜の測定時には、浸水を全量排出せず、一部の排出に留めるようになり、非公式の記録簿へも、測定された浸水量と一部排出した後に残った浸水量の順に、「○cm/△cm」と記録するようになっていった。

なお、非公式の記録簿に記録された浸水量の推移は、以下の表のとおりである（後記表は、非公式の記録簿に記載された数値を忠実に反映させており、数値の記入がない欄については、欠航であったか、記録の取り忘れないし記載漏れであったものと思料される。）。

【表：浸水量の推移】

日付	2月12日	2月13日	2月14日	2月15日	2月16日	2月17日	2月18日	2月19日	2月20日	2月21日
朝	-	タオル拭き	タオル拭き	タオル拭き	タオル拭き	水分無し	水分無し	タオル拭き	タオル一枚	-
昼	-	小バケツ1/3(12ℓ)	12ℓ	13ℓ	5ℓ	25ℓ	25ℓ	80ℓ	65ℓ	-
夜	小バケツ半分	小バケツ1/3(15ℓ)	バケツ0.5/3(1ℓ)	バケツ2.5/3(4.5ℓ)	10ℓ	30ℓ	45ℓ	45ℓ	-	-
日付	2月22日	2月23日	2月24日	2月25日	2月26日	2月27日	2月28日	2月29日	3月1日	3月2日
朝	タオル2枚	タオル1枚	タオル1枚	タオル1枚	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	1.0ℓ
昼	-	-	5ℓ	6.5ℓ	12.0ℓ	18.0ℓ	右4ℓ 左なし	4ℓ	12ℓ	14ℓ
夜	-	-	5ℓ	14ℓ	60ℓ	右18ℓ 左10ℓ	右8.5ℓ 左4ℓ	39ℓ 右25 左14	10ℓ	32ℓ
日付	3月3日	3月4日	3月5日	3月6日	3月7日	3月8日	3月9日	3月10日	3月11日	3月12日
朝	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0ℓ	1ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ
昼	7ℓ	3ℓ	-	-	17ℓ	6ℓ	17ℓ	16ℓ	4.5ℓ	7.0ℓ
夜	4ℓ	5.5ℓ	-	-	12ℓ	9ℓ	15ℓ	8ℓ	5.5ℓ	右4.0ℓ 左0.5ℓ
日付	3月13日	3月14日	3月15日	3月16日	3月17日	3月18日	3月19日	3月20日	3月21日	3月22日
朝	0.2ℓ	0.2ℓ	0.1ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.1ℓ	0.5ℓ	0.2ℓ	1.0ℓ
昼	29.0ℓ	-	1.0ℓ	1.0ℓ	1.5ℓ	-	1.0ℓ	-	17ℓ	5.0ℓ
夜	右10ℓ 左4ℓ	-	2.0ℓ	1.0ℓ	1.5ℓ	-	右4.0ℓ 左0.5ℓ	-	15ℓ	6ℓ
日付	3月23日	3月24日	3月25日	3月26日	3月27日	3月28日	3月29日	3月30日	3月31日	4月1日
朝	0.1ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.1ℓ	0.2ℓ	1.0ℓ
昼	8.0ℓ	23.0ℓ	19.0ℓ	-	16.0ℓ	16ℓ	5ℓ	8.0ℓ	8.0ℓ	3.0ℓ
夜	9.5ℓ	17.0ℓ	22.0ℓ	-	8ℓ	17ℓ	23ℓ	15ℓ	3.5ℓ	7.0ℓ
日付	4月2日	4月3日	4月4日	4月5日	4月6日	4月7日	4月8日	4月9日	4月10日	4月11日
朝	1.0ℓ	-	0.2ℓ	0.2ℓ	0.2ℓ	0.1ℓ	-	-	0cm	3cm
昼	3.0ℓ	0.3ℓ	54ℓ	10cm(54ℓ)	7.0ℓ	4.0ℓ	-	-	10cm	5cm
夜	3.0ℓ	-	28ℓ	9.0ℓ	4.0ℓ	3.0ℓ	-	0.2ℓ	15cm	20cm
日付	4月12日	4月13日	4月14日	4月15日	4月16日	4月17日	4月18日	4月19日	4月20日	4月21日
朝	2cm	1cm	2cm	2cm	2cm	-	2cm	2cm	2cm	2cm
昼	4.5cm	4cm	4.5cm	7cm	4cm	-	6cm	4cm	4cm	5cm
夜	6cm	6cm	12cm	12cm	12cm	-	12cm	7cm	6cm	7cm
日付	4月22日	4月23日	4月24日	4月25日	4月26日	4月27日	4月28日	4月29日	4月30日	5月1日
朝	2cm	1cm	2cm	2cm	6cm	6cm	6cm	6cm	6cm	8cm
昼	8cm	12cm	10cm	5cm	8cm	-	-	14cm	10cm	20cm
夜	9cm	15cm	13cm	7cm/6cm	10cm/6cm	10cm/5cm	10cm/6cm	16cm/6cm	111cm/6cm	24cm
日付	5月2日	5月3日	5月4日	5月5日	5月6日	5月7日	5月8日	5月9日	5月10日	5月11日
朝	6cm	6cm	6cm	6cm	9cm	7cm	7cm	6cm	5cm	5cm
昼	11cm	9cm	6cm	8cm	7cm	-	-	14cm	7cm	-
夜	12cm/6cm	9cm/5cm	9cm/6cm	10cm/6cm	14cm/6cm	10cm	-	15cm/5cm	11cm/5cm	11cm/5cm
日付	5月12日	5月13日	5月14日	5月15日	5月16日	5月17日	5月18日	5月19日	5月20日	5月21日
朝	5cm	-	-	14cm	9cm	9.5cm	9.0cm	6cm	8cm	8cm
昼	10cm	-	-	14.8cm	-	13cm	10cm	8cm	10cm	-
夜	20ℓ	-	14cm	16cm/7cm	-	14cm/5cm	13cm/5cm	10cm/7cm	12cm/6cm	-
日付	5月22日	5月23日	5月24日	5月25日	5月26日	5月27日	5月28日	5月29日	5月30日	5月31日
朝	-	-	8cm	10cm	7cm	12cm	42cm/5cm	38cm/7cm	68cm/6cm	-
昼	-	-	12cm	-	18cm	20cm	43cm	90cm/9cm	-	-
夜	-	-	15cm/8cm	21cm/6cm	23cm/9cm	50cm/7cm	45cm/5cm	90cm/6cm	-	-

※ 非公式の記録簿には、cmからℓへの換算方法として「0～1cm→0.05ℓ 2cm→0.5ℓ 3cm→2ℓ 4cm→5ℓ 5cm→9ℓ 6cm→15ℓ 7cm→22ℓ 8cm→30ℓ 9cm→41ℓ 10cm→54ℓ」との記載がある。これら換算量の記載は、ボールペンで記載されたものもあれば、鉛筆で記載されたものもあるため、測定した浸水量が増加する度に書き足されたも

のと推察される。なお、4月27日以降、単位の表記が抜けている箇所もあったため、当該箇所については単位表記を補って記載している。また、4月30日夜の浸水量が111cmと際立っているが、111mmあるいは11.1cmとの表記であった可能性が高い。

3 その後の浸水への対応状況と社内共有状況

(1) 浸水の発生原因の確認状況

2024年2月12日に発生したクイーンビートルの船首区画への浸水について、その発生原因の確認は、最初の浸水確認から8日が経過した同月20日に至って初めて実施された。2024年2月19日までの間、韓国ダイヤで運航していたクイーンビートルは、韓国ダイヤから日本ダイヤへの切り替えのため、同月20日朝に釜山港を出航して博多港に到着した。クイーンビートルは、その日、翌21日から始まる日本ダイヤに備え、午後は博多港に停泊することとなっていたことから、運航部において、クイーンビートルが博多港に到着した後、同月20日15時54分頃以降に、ボートを出してボート上からクイーンビートルの外板を目視にて確認するいわゆるボートチェックを行った結果、船首右舷側の喫水線の上部のスロット溶接部分に2か所、浸水の原因ではないかと疑われるひび割れのようなものがうっすらと確認できる箇所を発見した(図14及び後記図15)。もっとも、そのひび割れが船体の内部まで及び浸水の原因となっているかは船体の外から外板を目視しただけでは判断できず、浸水の発生原因についてはなお特定できなかった。

【図14：2024年2月20日に浸水の原因と疑われた箇所の様子】

※ ○で囲んだ箇所が浸水の原因と疑われた箇所である。



JR九州高速船は、この後も、月に1～2回程度の頻度で、他の作業のためにボートを出したついでに船首右舷部分の様子を確認するといった簡易な作業を数回ほど行ったところ、2024年2月20日に確認された喫水線の上部のうっすらとしたひび割れが次第にはっきりとしていく様子が確認されたが、浸水の原因として特定されるには至らないままであつ

た。JR 九州高速船においては、浸水原因の確認作業として、このボートチェックを数回行ったのみであり、喫水線よりも下に浸水の原因となり得るクラックやひび割れなどがないかを詳しく確認するためのダイバーチェックなどのより本格的な確認作業は行わなかった。

この点、当委員会が実施したヒアリングにおいて、安全統括管理者の B 氏や運航管理者の C 氏らは、日々の浸水量の確認において、朝の点検では浸水量がごくわずかで、船舶停泊中には浸水がほとんどない状況が続いており、配管や通風口からの海水の逆流や侵入が原因ではないかと考えられ、いずれにしても喫水線よりも下にクラックがある可能性が低いと思われたため、喫水線よりも下を詳しく確認するダイバーチェックなどは行わず、ボートチェックのみとしたと述べる一方で、浸水の原因がクラックであることが判明した場合には、船体に損傷ありとして、船舶安全法上の臨時検査の受検義務が生じることとなり、浸水事実を九州運輸局に報告しなければならないため、可能な限り運航を継続したいとの思いから、ボートチェックによる外板の確認以外の本格的な確認作業を積極的行わなかったという面があることも否定できないとも述べている。前記第 1 の 1 及び 3(3)アのとおり、たとえば、2023 年 2 月の浸水事象においては、2024 年 2 月の浸水確認時と同じく韓国ダイヤであったにもかかわらず、浸水確認の翌日にはダイバーチェックを実施していること、2023 年 7 月の浸水事象においては、スプーン 1 杯程度のごくわずかの浸水しか認められない状況であっても、浸水確認時点で直ちにダイバーチェックを実施していたこと等を踏まえると、JR 九州高速船の幹部においては、可能な限り運航を継続するため、船体損傷が発見されてしまうおそれのある浸水原因の確認作業を、浸水確認から 8 日経過後に初めて行うこととし、かつ、その際及びそれ以降の確認作業も簡易なボートチェックにとどめたとの事情があったと認められる。

(2) ドック入渠時期の検討状況

社長の A 氏以下の JR 九州高速船の幹部においては、浸水状況につき経過観察しつつクイーンビートルの運航を継続する一方で、できる限り予約客に影響の小さいタイミングを見計らって早めにドック入りした上で、その中で浸水原因の確認と必要な修理を行うことでこの事態を収めることを考えていた。

その一方で、ドック入りするタイミング次第では、営業部門に予約客対応といった負担をかけることとなり得るため、A 氏は、営業部門の関係者に対して、早めに、2024 年 2 月 12 日から浸水が発生していること、及びいずれかのタイミングでドック入りして浸水原因の確認と必要な修理を行う必要があることを予め情報共有し、予約客対応に備えられるようにしておく必要があると考え、複数回にわたり、営業部門も交えて、浸水の状況の情報共有とドック入りの時期を相談するための打合せを実施していた。

最初の打合せは 2024 年 3 月 5 日であった。同日、A 氏は、営業部担当部長、営業部次

長、運航部担当部長との間で打合せを実施し、同年 2 月 12 日にクイーンビートルに浸水が発生したことを報告するとともに、そのために同年 11 月にもともと計画していた年次ドックよりも早期にドック入りする可能性が高いことについて情報共有した。営業部の参加者の反応は、浸水があっても運航の安全に問題がないのであれば運航を継続することに賛成であるというものであり、ドック入りを早めることについても反対意見は出なかった。

その後は、前記メンバーに、安全統括管理者の B 氏、運航管理者の C 氏、運航管理者代行の D 氏のほか、企画部次長及び釜山支店の副支店長を加えた打合せが、同年 3 月 21 日、同月 27 日、同年 4 月 3 日及び同年 5 月 29 日に実施された。

このうち同年 3 月 21 日の打合せは、それ以前に D 氏においてドック入りのタイミングを造船所とかけあって調整し、2024 年 7 月中旬であればドック入渠できる可能性が確認されたことを踏まえ、その後の対応方針の相談をするために A 氏により招集された。運航停止の要請を受けることを覚悟で直ちに浸水の事実を九州運輸局等の関係当局に報告すべきか、クイーンビートルの運航を継続させるとしてもできるだけ早期の 7 月にドック入渠すべきか、元々計画されていた 11 月の年次ドックまで運航を継続するかなどが議論された。営業部からも、安全性に問題がないのであれば九州運輸局等の関係当局への報告はせずに運航を継続すべきとの意見が上がった一方、同年 11 月に予定されていた年次ドックを早め、同年 7 月中のドック入渠を目指すということで話がまとまった。

同年 3 月 27 日の打合せでは、浸水の状況に変更はないことなどの、現状報告が行われた。

同年 4 月 3 日の打合せでは、同年 7 月のドック入渠の時期が同月 16 日に確定したことを受け、その情報共有を目的に招集された。営業部門では、4 月中旬に 11 月までの運航スケジュールを公開して予約客が予約を開始できるよう対応する予定であったため、それに先立ってドック入渠の日付を営業部門に情報共有することで、7 月のドック入渠の日程を踏まえた運航スケジュールを公開して予約客に影響が出ないようにするために、このタイミングで招集されたものであった。なお、浸水がありながら運航を継続している状況が数か月にわたっていたことから、船員らに対しても今後の浸水への対応の見通しを共有するために、この営業部門への情報共有の後、同日中に、運航管理者代行の D 氏において、クイーンビートルの船内で船員らを集め、ドック入渠の日にちが決定したことを説明するとともに、「浸水が継続する状態で運航継続している不安はあると思うが、ドックで修理するので、もう少し我慢して、浸水状況の経過観察の継続をお願いしたい。」という趣旨の話をした。

同年 5 月 29 日の打合せは、後記 4 のとおり、同月 27 日夜から船首区画に生じる浸水量が急に増加したことを踏まえて招集されたものであり、同年 7 月 16 日に予定していたドック入渠の時期を、急遽同年 6 月上旬に前倒しすることについての説明がなされたが、営業部門の参加者も、浸水の状況に変化があったことを踏まえてドック入渠の時期を前倒しすることについて反対しなかった。

4 浸水量の増加とビルジ警報装置の位置の変更

浸水量の推移を記録していた非公式の記録簿によると、クイーンビートルの船首区画に生じていた浸水量は、2024年2月12日から同年5月26日までの間、運航時の浸水量(昼及び夜の浸水チェックによるもの)については、同年4月中旬以降、若干増える傾向が認められるものの、基本的に、リットル単位で記録されている部分だと概ね数リットルから20ないし30リットル程度、最大でも60リットル程度、センチメートル単位で記録されている部分だと船底から概ね5センチメートルから15センチメートル程度、最大でも20センチメートル程度といった範囲で推移しており、停泊中の浸水量(朝の浸水チェックによるもの)については、ほとんど認められない状況であった。

ところが、2024年5月27日夜に浸水量が、船底から50センチメートル程度²⁶と、これまでの倍以上に急激に増加するとともに、同月28日朝には、停泊中にもかかわらず船底から42センチメートルもの多量の浸水があったことが確認された。同月28日は日本ダイヤのため、クイーンビートルは朝に博多港を出港する予定となっていた。運航部の陸上勤務の従業員は、ローテーションで、必ずいずれか1名は、発航前の船舶に赴いて船員とコミュニケーションを取るようにしているところ、同日の担当であった運航管理者代行のD氏は、出港前のクイーンビートルに赴き、船長や航海士から船体の状況等について報告を受けた。その中で、D氏は、船首デッキに配置され、その日の朝の船首区画の浸水量を測定した航海士のK氏から、浸水量がかなり増えているため、このまま運航を継続すればビルジ警報装置が作動する可能性が高い旨報告を受けた。当時、ビルジ警報装置は、船首区画内の船底から高さ約44センチメートルの位置に設置されていた。D氏は、K氏から、ビルジ警報装置が作動しないように位置を上方にずらしたほうがよいかとの相談を受け、それを了承する形で、K氏に対して警報器の位置を上げるよう指示をした。これを受けたK氏は、その日のクイーンビートルの発航前に、固定用の板に設置されていたビルジ警報装置のボルト等を外してこれを取り外した上で、配線用の支柱の船底から約1メートルの高さの位置に、結束バンドで固定して設置し直し、ビルジ警報装置の位置を変更した。

その後、D氏は、ビルジ警報装置の位置を変更している作業の最中にクイーンビートルの様子を確認しに船上にやってきた運航管理者のC氏に対し、その場で、ビルジ警報装置の位置を変更していることを報告したが、C氏は特段異議を唱えることはせず、これを了承した。また、ビルジ警報装置の位置変更について、その後報告を受けた社長のA氏や安全統括管理者のB氏も、同様に、特段異議を唱えることなく位置変更を了承した。

²⁶ 船首部分の船底は斜めになっており、船尾方向に向かってより船底が深くなっているところ、船員らが浸水量を測定していた場所は、ビルジ警報装置が設置されていた船首区画内のより船尾側の場所であるため、浸水量の測定箇所の船底から44センチメートルを超える高さの浸水があっても、ビルジ警報装置の設置場所にまで到達していなければ、ビルジ警報装置は作動しない。

このように、A 氏以下の JR 九州高速船の幹部らがビルジ警報装置の位置の変更を了承したのは、JR 九州高速船の幹部らとしては、浸水量の増加によってビルジ警報装置が作動すると、クイーンビートルに内蔵されているシステム「マリン・リンク」上に公式記録としてビルジ警報装置の作動履歴が残り、事後に九州運輸局の船舶検査官の目に触れる可能性があることから、ビルジ警報装置が作動した場合には九州運輸局等の関係当局に対して浸水事実を報告せざるを得なくなると考えており、かかる事態を避けるには、ビルジ警報装置が作動しないようにするのがよいと考えたことによる。

2024 年 5 月 28 日の朝以降も、船首区画の浸水量は増え続けていたところ、前記 3 のとおり、同月 29 日には、ドック入渠のタイミングを 6 月上旬(なお、具体的な日付はまだ調整中であった。)に前倒しすることに決定していたため、JR 九州高速船の幹部らとしては、何とかその 1 週間程度後のドック入渠までビルジ警報装置を作動させずに運航を継続させることができればよいとの思いであった。

5 5 月 30 日の九州運輸局への浸水報告とその後の臨時検査の実施

(1) ビルジ警報装置の作動と関係当局への浸水報告

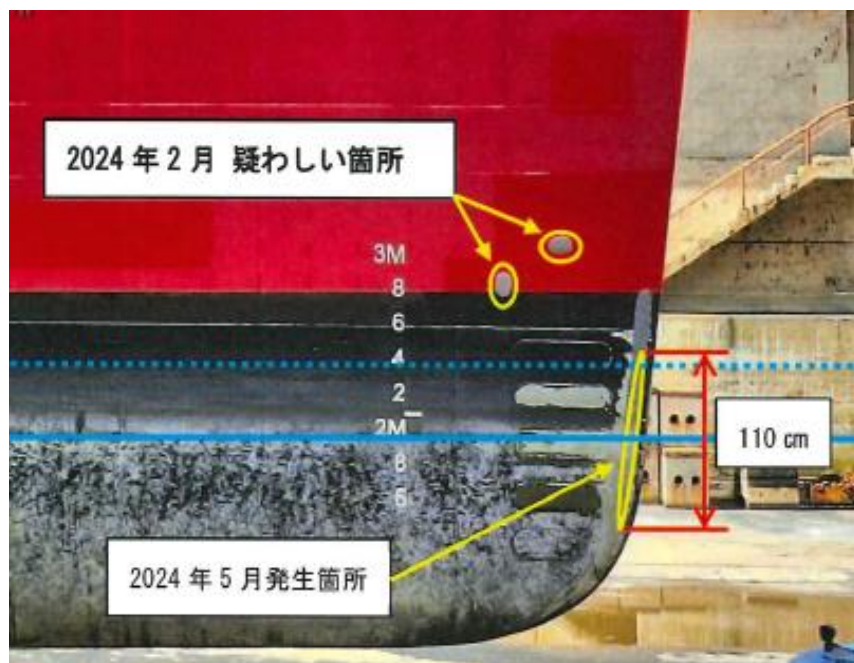
ビルジ警報装置の位置を上方に変更した 2024 年 5 月 28 日以降も、クイーンビートルの船首区画の浸水量は増加していたところ、同月 30 日、クイーンビートルが朝に博多港を出航して釜山港に入港する直前の 12 時 5 分頃に、ビルジ警報装置が作動するに至った。これを受け、クイーンビートルに乗船していた船長の G 氏は、JR 九州高速船本社の運航部に電話を架けて運航管理者の C 氏にビルジ警報装置が作動した旨報告をし、C 氏は、事務所に一緒にいた社長の A 氏らに対してその場で直ちにビルジ警報装置が作動した事実を報告した。

同日、陸上での対応業務に関する定期検査のため九州運輸局の船舶検査官が JR 九州高速船を訪問していたため、C 氏は、同検査官に対し、同日のクイーンビートル運航中に、船首区画に浸水が発生してビルジ警報装置が作動した旨を報告した。このとき、C 氏は、九州運輸局の同検査官に対し、同日に初めて浸水が発生したものとして報告しており、同年 2 月 12 日から船首区画内に浸水が生じており、同日以降同年 5 月 30 日までの間、浸水が継続しながらも九州運輸局等の関係当局に浸水についての報告をせずにクイーンビートルの運航を継続していた事実については、敢えて報告しなかった。この点、C 氏は、九州運輸局に対してこのように報告をすることについて、A 氏やその他の JR 九州高速船の幹部と予め個別に打ち合わせた上で当該対応をしたものではなかったが、前記 1(2)アのとおり、2024 年 2 月 13 日に、A 氏以下の幹部 4 名で九州運輸局等の関係当局に浸水の事実を報告しないことを意思決定した際に、少なくとも当該幹部の間では、同月 12 日から浸水が発生していた事実を九州運輸局等の関係当局には隠し通そうと決めていたため、C 氏は、この日

も事実と異なる報告を行った。

2024 年 5 月 30 日、C 氏からビルジ警報装置の作動と浸水の発生を伝えられた九州運輸局の船舶検査官は、顧客を乗せずに釜山港から博多港に戻ったところでクイーンビートルの営業運航を停止するよう指導を行った。JR 九州高速船は、同日 18 時 47 分以降、ダイバーチェックを行ったところ、船首部分の先端に近接した箇所右舷側に、約 110 センチメートルものクラックが、縦に発生していることが確認された。このクラックは、2023 年 6 月のドック入渠時に恒久的修理として行った右舷側外板の外縁の溶接部分に沿って発生していた(図 15)。

【図 15：2024 年 2 月 20 日に確認された浸水の原因と疑われた箇所と、同年 5 月 30 日に確認されたクラックの位置関係と態様】



(2) 臨時検査前にビルジ警報装置の位置を元に戻したこと

2024 年 5 月 30 日に、ダイバーチェックにより、クイーンビートルの船首右舷側の先端付近にクラックが確認されたことを受け、九州運輸局から、翌 31 日の午前中からクラックの状況などを確認する臨時検査を行う旨の連絡があり、遅くとも臨時検査当日の朝までには、その日の船長であった H 氏にその旨が伝えられ、H 氏から、同じく朝のうちに船員らにその旨が伝達された。

同日、航海士の L 氏が船首部分に配置されていたが、L 氏は、前記(1)のとおりビルジ警報装置が作動しないよう上方に変更していたビルジ警報装置の位置を元に戻す作業を、その日の朝、臨時検査のために九州運輸局の船舶検査官が到着するよりも前のタイミングで

行った。この点、L 氏によれば、かかる行為を行ったのは、ビルジ警報装置が作動して浸水の事実を九州運輸局に報告した以上は、ビルジ警報装置の位置を本来とは異なる位置に変更しておく必要がなくなったために、本来指定されている位置に早めに戻した方がよいと考えたためであったとのことである。この点につき、九州運輸局の臨時検査でビルジ警報装置の位置を変更していた事実が発覚しないようにする目的がなかったかとの観点でも調査したが、関係者ヒアリングや客観的証拠によっても明らかとはならなかった。また、L 氏は、航海士であり、このような対応を自らの独断で行うことができる立場にはなく、船長や、運航部の陸上勤務の幹部であって、その日の朝、臨時検査が開始される前に乗船していた運航管理者の C 氏又は運航管理者代行の D 氏あたりが L 氏に指示又は事前承諾をした可能性もあるが、いずれもそのような記憶はないとのことであり、この点も解明できなかった。

(3) 臨時検査における事実と異なる報告対応

2024 年 5 月 31 日から実施された九州運輸局による臨時検査には、運航管理者の C 氏と運航管理者代行の D 氏とが主に対応した。

検査の中で、九州運輸局の船舶検査官らは、クイーンビートルの船首部分に約 110 センチメートルものクラックがあることを確認して、C 氏に対して、「急にこのようなクラックが発生するものなのか、以前から浸水があるなど兆候があったのではないか」といった趣旨の質問をしたが、C 氏は、「そのようなことはない」と回答した。

また、2024 年 5 月 31 日から実施された臨時検査は、その後ドック入りして修理を行った箇所を検査を経て、同年 7 月 4 日に終了したが、ドック入りして修理中のクイーンビートルの確認のためにドックまで来ていた主席船舶検査官は、C 氏と D 氏に対して、「急にこんなに大きく割れるのか。本当に以前から何ら兆候がなかったのか。」といった趣旨の質問をしたが、これに対しても、両名は、「兆候はなかった」と回答した。

実際には 2024 年 2 月 12 日から浸水が確認されていたにもかかわらず、この両名が以上のように回答したのは、前記 1(2)アのとおり、当該浸水の事実については、当初に関係当局へ報告をしていなかった以上、最後まで隠し通そうとの考えの下で対応したことによる。

6 国交省海事局による立入検査の実施

2024 年 8 月 6 日、国交省海事局は、JR 九州高速船に対して、海上運送法第 25 条第 1 項に基づく立入検査を実施した。この検査の中で、船長や航海士らは、個別に、国交省海事局職員らによるヒアリングを受けたが、国交省海事局職員らによる徹底した追及の結果、同年 2 月 12 日にクイーンビートルの船首区画に浸水を確認しながら関係当局への報告をせ

ずに運航を継続し、その間、メンテナンスログ等の公式な記録簿とは別の非公式な記録簿によって浸水状況の管理を行ったり、浸水量の急増を受けてビルジ警報装置の作動を回避するため、その設置場所を上方に変更していたことなど、一連の問題事象が発覚することとなった。

7 国土交通大臣による行政処分等

(1) 輸送の安全の確保に関する命令

JR 九州高速船は、2024 年 9 月 17 日、国土交通大臣より、クイーンビートルについて、「令和 6 年 2 月 12 日に浸水が確認されていたにもかかわらず、同年 5 月 30 日までの間、長期に渡り国交省への報告を怠り、運航を継続したこと等、関係法令及び安全管理規程に違反する事実があることを確認した」ことを根拠に、「JR 九州高速船が、船舶の堪航性に影響を及ぼすおそれのある場合及び船舶に固定して施設された警報センサーの位置を変更する場合においては、船舶安全法第 5 条に基づく臨時検査を受検した上で船舶を運航の用に供すること」や「運航管理者及び船長は、安全管理規程第 25 条に基づき、船舶の状況が船舶の運航に支障を及ぼすおそれがあると認められる場合は、協議により、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。

同命令では、改善措置について、2024 年 10 月 31 日までに文書により報告することが命じられていたところ、JR 九州高速船は、改善報告書を、同日、国交省に対して提出した。なお、JR 九州高速船による改善報告書の作成過程では、当委員会も、並行して実施していた調査内容を踏まえつつ、当委員会としての見解・意見を述べるなどして関与している。

(2) 安全統括管理者及び運航管理者の解任命令

JR 九州高速船は、2024 年 9 月 17 日、国土交通大臣より、安全統括管理者及び運航管理者について、船舶の堪航性に影響を及ぼすおそれのある場合において、臨時検査を受けていない船舶を航行の用に供したことが、船舶安全法第 5 条に違反(同法第 18 条第 1 項第 9 号の罰則規定あり)するなど、JR 九州高速船が国交省へ届け出た安全管理規程第 19 条に規定する海事法令及び安全管理規程の遵守を確実にする職務を怠っており、かつ、引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあることを根拠に、海上運送法第 10 条の 3 第 7 項に該当するとして、同年 10 月 31 日までに、安全統括管理者及び運航管理者の解任をすることを命じる全国初の解任命令を受けた。

JR 九州高速船は、同命令に基づき、安全統括管理者であった B 氏及び運航管理者であった C 氏を、2024 年 10 月 31 日付けで解任した。

(3) 船員法に基づく戒告

首席船長のG氏は、2024年9月17日、九州運輸局の船員労務官より、①同年2月12日から同年5月30日までの間、船体が損傷していたにもかかわらず、運航を継続しており、船員法第8条が規定する発航前検査を適切に実施しているとは認められないこと、また、②同年2月12日から同年5月30日までの間、航海日誌に海難の概要を適切に記載していなかったことが船員法第18条第2項が規定する航海日誌の備え置き義務に違反することを根拠に、船員法第106条に基づき、違反行為是正の注意喚起及び違反行為を繰り返さない旨の戒告を受け、同年10月1日までに是正措置に関する報告を行うように求められた。

G氏は、2024年10月1日、九州運輸局に対し、本件事案のてん末を記載した船体状況報告書を提出し、是正措置の報告を行った。

(4) 刑事捜査

JR九州高速船は、2024年10月17日、福岡海上保安部より、船舶安全法違反及び海上運送法違反の被疑事実で、JR九州高速船本社及びクイーンビートル船内の捜索を受けており、本調査報告書作成日時点においても、福岡海上保安部による捜査継続中である。

第4 JR九州高速船及びJR九州における本件事案に関する内部統制に関わる対応状況

前記Ⅲの第3の2(1)イのとおり、JR九州においては、グループ会社の管理規程として、船舶に浸水が発生した際には「お客さま・社員の安全(生命)に関わるもの」として直ちに担当役員や主管部に報告することを要請しており、JR九州高速船においても、2023年2月のクイーンビートルの浸水事象や、その後の浸水事象については、この規程に基づいてJR九州の主管部に直ちに報告していた。しかし、2024年2月の浸水事象については、JR九州高速船は、JR九州に対しても報告しなかったために、JR九州において浸水が発生している事実を把握することができず、JR九州として何らかの対応をすることもできなかった。JR九州が、JR九州高速船から、本件事案の全容について初めて報告を受けたのは、国交省海事局の立入検査によって、一連の問題事象が発覚した翌日の同年8月7日であった²⁷。

JR九州高速船においては、JR九州からJR九州高速船に派遣されている非常勤取締役及び非常勤監査役が、本件調査対象期間においてもJR九州高速船の取締役会に参加していた

²⁷ 2024年5月30日に、ビルジ警報装置が作動したために、JR九州高速船が、九州運輸局に浸水の発生を報告した際には、JR九州高速船からJR九州の担当役員及び主管部に対しても併せて報告がされたが、この報告においても、同日に初めて浸水が発生したという報告がされたにとどまり、同年2月から浸水が発生していた事実は報告されなかった。

が、取締役会において、2023 年 7 月の改善報告書の改善策の実施状況について報告されることはなかった。JR 九州から派遣されている非常勤取締役も、JR 九州高速船においてしっかりと対応しているのであろうと考えており、あえて自ら個々の改善策の実施状況について報告を求めることはしなかった。また、取締役会には、社長の A 氏、安全統括管理者の B 氏及び運航管理者の C 氏も毎回出席していたが、2024 年 2 月の浸水事象については、同年 8 月に本件事案が発覚するまで、取締役会において報告されることはなかった。

JR 九州から派遣されている非常勤監査役においては、2023 年度の監査計画の中で、監査項目の一つとして「安全に対する取組みについて監査する。特に、行政処分を受けての対策の実施状況について、重点的に確認する」ことを掲げており、2024 年 3 月には JR 九州高速船に対する実地監査を行い、また、A 氏、B 氏及び C 氏にヒアリングを実施するなどしたが、2024 年 2 月の浸水事象を報告せずに運航を継続している事実についてはその監査の中でも確認には至らなかった。

また、JR 九州高速船では、前記第 3 の 1(2)アのとおり、2024 年 2 月 13 日に浸水の発生を九州運輸局に報告しないという意思決定をした時期を含む同年 1 月 11 日から同年 3 月 7 日の期間で、内部監査規程に基づく内部監査が実施され、運航部運航課への内部監査は、同年 2 月 20 日に実施されている。このときの内部監査では、2023 年 7 月の改善報告書を受けて、例年よりも充実した内容の監査が実施されており、重要監査項目として、「安全管理体制の検証」が監査対象項目とされている。もっとも、当該監査は、まさに九州運輸局に浸水の発生を報告しないという意思決定に関与した安全統括管理者であった B 氏が企画部長として実施したものであるため、監査対象項目についていずれも問題はないとの監査結果が報告されている。

次に、JR 九州においては、前記Ⅲの第 3 の 2(1)アのとおり、担当役員や主管部である経営企画部により、JR 九州高速船の業務の実施状況を確認している。2024 年度のミッション契約の中では、2023 年 2 月の浸水事象に対する行政処分を受けて、「安全についてお客さまの信頼を取り戻すため、どのように取り組んでいきますか。」という項目が設けられており、2023 年 7 月の改善報告書の内容を着実・継続的に実施していく旨が掲げられている。もっとも、担当役員や主管部である経営企画部において、その後、ミッション契約に照らした業績の達成状況についての確認は毎月実施していたものの、2023 年 7 月の改善報告書の具体的な実施状況について定期的に確認する対応まではしていなかった。

また、JR 九州の監査等委員会及び監査部でも JR 九州高速船に対する監査が実施されていたが、JR 九州の監査等委員会による直近の監査は 2023 年 11 月、JR 九州の監査部による直近の監査は 2022 年であり、いずれも、2024 年 2 月の浸水事象よりも前であった。また、JR 九州の監査等委員会による 2023 年 11 月の監査でも、2023 年 7 月の改善報告書の具体的な実施状況について個別に確認することを監査対象項目とはしていなかった。

なお、本件事案について、JR 九州高速船の幹部の他に、船員や営業部門の一部の従業員なども把握していたものの、2024 年 8 月の国交省海事局による立入検査以前に内部通報制

度が利用された事実は不見当であった。当委員会のヒアリングでは、内部通報制度を利用しなかった理由について、運航の安全には問題がないと考えていたため内部通報をする必要があるとは思わずにらなかったと述べる者や、内部通報をしても対応方針の変更は期待できず有効な対策にならないと考えて利用には至らなかったなどと述べる者がいた。

V 本件における問題事象の評価・考察等

第1 本件における主要な問題事象

前記Ⅳで記載した事実関係を前提とすると、本件において問題視されるべき主要事象としては、以下の事実を挙げることができると考えられる。

- ① 2024年2月12日、社長のA氏らJR九州高速船の幹部及び船長は、クイーンビートルの船首区画への浸水を認識しながら、直ちに関係当局に対してそのことを報告せず、その後も3か月余りにわたり報告しない状態を続けたこと
- ② 2024年2月12日、JR九州高速船の幹部及び船長は、クイーンビートルの船首区画への浸水を認識しながら、航行の安全性に問題はないとの判断の下、それ以降、同年5月30日までの間、運航を継続したこと
- ③ 2024年2月12日に発生したクイーンビートルの船首区画への浸水(以下「**本件浸水**」という。本章及び次章において同じ。)を認識後、JR九州高速船の幹部及び船長は、従来、浸水が発生すればその状況を記録してきた航海日誌等の公式な記録簿や報告書ではなく、非公式な記録簿のみに記録して浸水管理を行ったこと
- ④ 2024年5月28日、JR九州高速船の幹部及び船長は、もともとクイーンビートルの船底から約44cmの高さに設置されていたビルジ警報装置の位置を、船底から約1mの高さへと移動させた上で運航を継続したこと
- ⑤ 2024年5月30日、JR九州高速船の幹部は、クイーンビートルの船首区画への浸水量の急増によりビルジ警報装置が作動したことで行わざるを得なくなった九州運輸局への報告及びその後の検査において、実際には同年2月12日より浸水が発生し継続していたにもかかわらず、あたかもビルジ警報装置が作動する直前に浸水が発生したかのような事実と異なる報告を行ったこと

第2 前記各事象の評価・考察

以下、前記第1の各問題事象についての評価・考察を行う。法令への抵触に係る評価・考察は、もとより監督当局や取締当局、裁判所の判断を何ら保証するものではなく、あくまでも当委員会独自のものに過ぎない。

1 事象①について

JR 九州高速船が、3 か月余りにわたり関係当局への報告を行わなかった点についての法令上及び社内規程上の評価・考察は、以下のとおりである。

(1) 船員法違反

船員法は、「船長は、船舶の衝突、乗揚げ、沈没、滅失、火災、機関の損傷その他の海難が発生したとき」は、所定の方法により、国土交通大臣にその旨報告すべき旨を定め(同法第 19 条第 1 号)、この報告をしなかった船長に対して 30 万円以下の罰金を科すこととしている(同法第 126 条第 6 号)。ここにいう「海難」の意味は、同法上定かではないが、海難審判法では、「海難」には「船舶の運用に関連した船舶・・・の損傷」が含まれるとされており(同法第 2 条第 1 号)、船員法における「海難」もこれと同様に解し得る。

この点、本件浸水については、2024 年 2 月 12 日の浸水確認からしばらくの間は、前記Ⅳの第 3 の 1 のとおり、浸水量もさほど多くはなく、クラックによる浸水であることが明確には確認できない(船体損傷が原因ではない可能性があった)状況であったというのは理解できないわけではないものの、以下の事情等に照らせば、本件事象においては、遅くとも同月 20 日時点では、クラックを原因とする浸水である可能性が高く、「船舶の損傷」を疑うべき状況にあったと言わざるを得ないと考えられる。

(ア) 同月 20 日時点で船首右舷側外板をボートチェックにより調査した際、ダブルプレートを取り付けた箇所以外のスロット溶接(過去クラックが見つかったのは全てスロット溶接部分であった。)の上に 2 箇所うっすらと亀裂が入っているのを発見したこと

(イ) 過去の経験として、同年 1 月 4 日に発生した船首区画の浸水(以下「**24 年 1 月浸水**」という。本章及び次章において同じ。)のときも、ダイバーチェックでは擦過傷のみでクラックは認められなかったが、その後ドック入渠の上で点検・調査を行った結果、船首右舷側のスロット溶接部分にクラックがあり、それを原因とする浸水であったことが判明したことがあったこと

(ウ) 船首右舷側外板の溶接部分に亀裂すら認められないままドック入渠まで運航を継続した 2023 年 7 月に発生した浸水(以下「**23 年 7 月浸水**」という。本章において同じ。)のときは、朝、昼及び夜の浸水量がいずれも微量ないし極微量であったのに対し、本件浸水については、夜間停泊時の浸水は微量であるものの、航行中の浸水は、量自体は少ないとはいえ、同年 2 月 20 日前後で 4.5～8 リットル程度であって、明らかに 23 年 7 月浸水時とは状況が異なっており、正常運航時にもあり得る通気口からの浸水等ではなく、クラックを原因とするものであることを疑ってしかるべき状況にあったとい

えること

(エ) 結局、本件浸水事象後の 2024 年 6 月 17 日から同年 7 月 5 日のドック入渠時における船体の点検・修理の際には、船首右舷側外板の先端(外板の外縁の溶接部分)に約 110 センチメートルのクラックがあった以外にも、喫水線の上下のスロット溶接部分に 9 箇所にも及ぶクラックが発見されたこと

以上より、船長は、遅くとも同年 2 月 20 日時点で、船員法第 19 条第 1 号に基づく国土交通大臣への報告義務を負うに至ったとされる可能性があり、それにもかかわらず、JR 九州高速船の幹部による関係当局への報告をしないとの判断を支持し、関係当局への報告を行わなかったものとして、船員法第 126 条第 6 号に抵触する可能性があると考えられる。

(2) 安全管理規程に違反した点についての海上運送法違反

海上運送法は、一般旅客定期航路事業者において安全管理規程を定め、所定の方法により、国土交通大臣に届け出なければならないと規定し(同法第 10 条の 3 第 1 項)、届出をした安全管理規程²⁸によらないで事業を行った者に対して 100 万円以下の罰金を科すほか、所属する法人に対しても 100 万円以下の罰金を科することとしている(同法第 50 条第 6 号、第 54 条第 2 号)。したがって、一般旅客定期航路事業者は、自ら定めた安全管理規程を遵守しつつ輸送の安全を確保するための事業を行うべき法令上の義務を負っているといえる。

一般旅客定期航路事業者である JR 九州高速船においても、安全管理規程が定められ、国土交通大臣に届出がされているところ、当該安全管理規程は、

「運航管理者は、事故等の発生を知ったときは、速やかに国土交通省及び海上保安庁にその概要及び事故等の処理の状況を報告しなければならない。」

と定める(同規程第 51 条)。同規程に基づく事故処理基準は、「『事故』とは当社の運航中の船舶に係る(1)から(4)に掲げる事象をいい、『事故等』とは、事故及び(5)の事態をいう。」と定め、(2)として「衝突、乗揚げ、火災、浸水、行方不明、重大な機関故障又はその他救助を必要とする船舶の事故」を挙げる(同基準第 2 条)。本件浸水が、ここにいる「浸水」に該当するのであれば、運航管理者は、浸水を確認した時点で、同規程第 51 条に基づく関係当局への報告義務を負っていたこととなる。

この点、同条(2)が定める「浸水」については定義がなく、その意味は必ずしも明確ではないが、同号に列記された他の事象を見る限り、前述の「海難」とされる例示事象と重なるものも多く、「浸水」の該当性判断に当たっては、「海難」(特に「船体の損傷」)のそれが参考

²⁸ ただし、輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制・方法に関する事項に係る規定に限られる。

になると解されるところ、前記(1)に挙げた(ア)ないし(エ)の各事情に照らせば、遅くとも 2024 年 2 月 20 日時点では、安全管理規程第 51 条が定める「浸水」に該当する状況にあったとされる可能性があると考えられる。

以上より、運航管理者は、同日時点で、同条に基づく関係当局への報告義務を負うに至ったとされる可能性があり、それにもかかわらず、JR 九州高速船の他の幹部とともに、関係当局への報告をしないとの判断を行い、安全管理規程によらないで事業を行ったものとして、海上運送法第 50 条第 6 号に抵触するとともに、法人としての JR 九州高速船も同法第 54 条第 2 号に抵触する可能性があると考えられる。

(3) 国交省の行政処分に従わなかった点についての海上運送法違反

海上運送法は、国土交通大臣が同法第 19 条第 2 項に基づき発出した命令に違反した者に、1 年以下の懲役又は 150 万円以下の罰金を科すほか、その者が所属する法人に対しても 1 億円以下の罰金を科すこととしている(同法第 48 条第 2 号、第 54 条第 1 号)。したがって、一般旅客定期航路事業者は、国土交通大臣より発出された「輸送の安全確保に関する命令」に従うべき法令上の義務を負っているといえる。

本件においては、2023 年 2 月 11 日に発生した船首区画への浸水(以下「**23 年 2 月浸水**」という。本章及び次章において同じ。)に対する JR 九州高速船の対応に関し、国土交通大臣より JR 九州高速船に対し、同年 6 月 23 日付け「輸送の安全確保に関する命令」が発出され、その中で、JR 九州高速船の経営幹部は、安全管理規程の遵守を確実にするよう改善措置を講じるよう命じられている。

これを受け、JR 九州高速船は国土交通大臣に対し、同年 7 月 19 日付けで「『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を提出し、その改善報告書の中で、4 つの柱から成る「安全確保のための基本方針」の 1 つとして、「社外関係機関への速やかな報告と相談」と題し、

「何らかの異常が発生した場合には、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」

することをうたっている。これは要するに、JR 九州高速船において、国土交通大臣による前記命令を受け、安全管理規程の遵守を確実にするための改善措置の一つとして前記の社内ルールを導入することとしたものである。

2024 年 2 月 12 日に本件浸水を把握した際の JR 九州高速船の幹部の対応は、この社内ルールに明らかに抵触している。これは国土交通大臣による命令を受けて、改善措置の一つとして自ら導入することを決定した社内ルールを遵守しなかったことを意味し、ひいては、国土交通大臣による命令に違反したとして、違反者が海上運送法第 48 条第 2 号に抵触

する可能性があるとともに、JR 九州高速船も同法第 54 条第 1 号に抵触する可能性があると考えられる。

この点、JR 九州高速船の幹部によれば、24 年 1 月浸水につき JR 九州高速船から九州運輸局に対して報告を行った際に、数日間の運航継続の後唐突に九州運輸局から運航停止要請を受け、これに従ったことにより帰国手段等を失った予約客の対応等で現場がパニックになったことがいわばトラウマとなり、2024 年 2 月 12 日に本件浸水を把握した際、当該浸水事象につき関係当局へ報告することに躊躇を覚えたとのことである。すなわち、24 年 1 月浸水については、確認後速やかに九州運輸局へ報告を行ったところ、当該浸水がクラックによるものとの確認ができず原因が判然としなかったため、九州運輸局の了承の下、浸水の様子を経過観察しつつ運航を継続したが、その後も状況変化がなかったにもかかわらず、1 週間ほどして九州運輸局より運航停止要請を受けるに至り、これに従うこととした JR 九州高速船は、急な運航停止により大きな影響を受けることとなった予約客対応に追われ、営業部門を中心に疲弊したという出来事があった。このため、これと似た浸水事象であった本件浸水につき直ちに九州運輸局に対して報告すれば、その原因がクラックにあることが確認されていなくとも、浸水が発生したこと自体を理由に運航停止の要請を受けるに違いなく、24 年 1 月浸水からわずか 1 か月後に再び予約客に迷惑を掛け、予約客の対応等で現場がパニックに直面することとなるなどと考え、浸水状況からみてクラックによるものとは考えにくく航行の安全性に問題はない以上、浸水状況を経過観察しつつ慎重に運航を継続することで足りるとの判断の下、九州運輸局に対する報告を見送ることとしたというのである。

しかしながら、かかる事情は、九州運輸局等の関係当局への報告を見送ったことを正当化するものではない。

そもそも、2023 年 7 月 19 日付け改善報告書において、何らかの異常が発生した場合における「まずは第一報」のルールを明確にうたったのは、23 年 2 月浸水への対応において、法令解釈の誤解等から JR 九州高速船の幹部が対応判断を見誤った反省を踏まえ、関係当局への速やかな報告によって関係当局へ異常事象を早期に共有し、その眼を経由することによって、有事における安全確保についての JR 九州高速船の幹部による判断の正確さを担保することに狙いがあったといえる。そのために導入したルールについて、関係当局に報告すれば JR 九州高速船にとって不都合な事態に陥るおそれがあるとの理由でこれを遵守しないこととするのは、自己矛盾であり本末転倒であると言わざるを得ない。

24 年 1 月浸水につき、一時は浸水につき経過観察しつつ運航継続することを了承した九州運輸局が、その後運航停止要請を行うに至った理由は定かでなく、その当時の九州運輸局内部での検討状況を知る由もない。しかし、もともと 23 年 2 月浸水を巡る九州運輸局とのやりとりの過程で、浸水時に JR 九州高速船が講じるべき対応や運航継続の可否の判断基

準について、必ずしも九州運輸局と JR 九州高速船との間で見解の一致を見ているわけではなく、JR 九州高速船の立場からすればしっかりと予測ができる状況には至っていなかった。そうであるなら、JR 九州高速船としては、浸水時における臨時検査受検義務が生じる場面や運航継続の可否の判断基準ないし考慮要素といったものについて、たとえば九州運輸局との間で意見交換や協議の場を設けるなどしてより明確化したり、その内容を踏まえて社内の基準をより具体化するよう試みることなどをし得たはずである。しかし、そのような取組がなされた形跡はうかがわれないのであり、この点を棚に上げて、自ら導入したルールに従わない判断をした理由を、九州運輸局による運航継続の可否の判断が JR 九州高速船からみて予測困難であったことに求めることは許されない。

2 事象②について

JR 九州高速船が、本件浸水事象の下において、クイーンビートルの運航を継続した点についての法令上の評価・考察は、以下のとおりである。なお、社内規程には関連する定めは不見当であった。

(1) 船舶安全法違反

船舶安全法は、同法第 5 条第 1 項に定める各種検査を受けた後に、

「海難その他の事由により検査を受けた事項につき船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある変更が生じたとき」

には、船舶を航行させる前に臨時検査を受けるべき義務を船舶借入人又は船長に対して課しており、これに違反した場合、船舶借入人又は船長に対して 1 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金が科されることとなっている(同法第 18 条第 1 項第 9 号及び船舶安全法施行規則第 19 条第 3 項第 13 号、船舶安全法第 26 条)。これは要するに、前記要件に該当する場合は、臨時検査を受けない限り船舶を航行させてはならない義務を負うことを定めるものと解される。

ここにいう「変更が生じたとき」とは、その表現からして、船舶の状況変化が人為的なものによるか否かを問わないものと解され²⁹、また、「船舶の堪航性」とは、船舶が航海上通常生ずることのある気象、海象等の危険に堪えて安全に航行することができるような性能をいい、それを保持するために必要な要素として、船体の構造の堅牢性、水密性、凌波性、復原性、推進性等があるとされている³⁰。そして、船舶の損傷が存在し、これを原因

²⁹ 船舶安全法施行規則第 19 条第 3 項第 8 号や同項第 10 号は、「変更をしようとするとき」と定め、人為的な場合を想定した記載ぶりとなっている。

³⁰ 有馬光孝編『船舶安全法の解説-法と船舶検査の制度-(5 訂版)』(成山堂書店、2014 年)14～15 頁、安富潔『刑事法実務の基礎知識 特別刑法入門 2』(慶應義塾大学出版会、2019 年)244 頁。

とする浸水が生じている可能性が高い場合には、その時点で船首区画の水密性を喪失しつつある状況が生じており、「船舶の堪航性」に影響を及ぼすおそれのある状況となっていると言わざるを得ない。

本件浸水にあつては、前記 1 (1) で挙げた(ア)ないし(エ)の各事情に照らせば、遅くとも 2024 年 2 月 20 日時点では、船首右舷側外板の損傷(クラック)を原因として浸水が生じている可能性が高く、その時点で「船舶の堪航性・・・の保持に影響を及ぼすおそれのある変更が生じたとき」に該当する状況にあったと言わざるを得ない。

以上より、JR 九州高速船の幹部及び船長は、同日時点で、クイーンビートルの運航を停止して臨時検査を受検すべき義務を負うに至ったとされる可能性が高く、それにもかかわらず、JR 九州高速船の幹部及び船長は、運航を継続しており、遅くとも同日時点で、船舶安全法第 18 条第 1 項第 9 号に抵触する可能性が高いと考えられる。

なお、JR 九州高速船の幹部及び船長は、2024 年 5 月 27 日夜の浸水確認時に浸水量の急増を把握し、船首部分のクラックの悪化による浸水量急増の可能性が強く疑われる状況になったにもかかわらず、前記Ⅳの第 3 の 4 に記載したとおり、更なる浸水量増加によるビルジ警報装置の作動を回避し、あるいはこれを遅らせるべく、ビルジ警報装置の設置位置をより上方に移動させてまで、運航を継続しており、特に悪質であるというほかない(ビルジ警報装置の位置の変更については、後記 4 で論じる。)。

(2) 関連する事象についての船員法違反

なお、運航停止義務そのものの問題ではないが、運航するに先立って行われる発航前検査に関し、船員法は、船長において、国交省令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかいないかを検査すべき義務を負うとし(同法第 8 条)、船員法施行規則は、船長が発航前に検査すべき事項として、「船体・・・が整備されていること」を定めている(同規則第 2 条の 2 第 1 号)。

この点、本件浸水は、当初確認された 2024 年 2 月 12 日から同年 5 月 26 日までは少量の状態が継続していたところ、1 日 3 回の船首区画の確認作業により一応浸水状況の把握はしていたものの、本来であれば、少量とはいえ浸水が継続している中で、運航に先立ち、航海に支障を来すような船体の損傷等がないかどうかを、船長において前もってしっかりと検査してしかるべきであった。しかしながら、この間、浸水状況をチェックして非公式の記録簿に記録するだけにとどまり、同年 2 月 20 日に実施した船上からの簡易な船首外板の外観検査及びその後数回にわたる簡易なボートチェック以外に検査らしい検査を施さなかったことは問題であり、船員法第 8 条に抵触する可能性があると考えられる。

3 事象③について

JR 九州高速船において、本件浸水を認識した後、航海日誌等の公式な記録簿や報告書ではなく、非公式な記録簿のみに記録して浸水管理を行った点についての法令上及び社内規程上の評価・考察は、以下のとおりである。

まず、船員法は、船長において、原則として、航海日誌を備え置くことを義務づけており（船員法第 18 条第 1 項第 3 号）、当該日誌には、航海の概要を記載するほか、船舶の「海難」が発生したときにはその概要を記載すべきことを定めている（同法第 18 条第 2 項、同法第 19 条第 1 号、船員法施行規則第 11 条第 2 項第 10 号）。前記 1(1)のとおり、ここにいう「海難」には、海難審判法の「海難」の定義を踏まえ、「船舶の運用に関連した船舶・・・の損傷」が含まれると解し得る。

この点、前記 1(1)のとおり、遅くとも 2024 年 2 月 20 日時点で「船舶の損傷」を疑うべき状況にあったと認められるにもかかわらず、船長においては、ビルジ警報装置が作動して運航停止となった同年 5 月 30 日に至るまでの間、航海日誌に本件浸水についての記載を一切しなかったものであり、船員法第 18 条第 2 項に抵触する可能性がある。現に、23 年 2 月浸水や 24 年 1 月浸水時には、運航日誌に浸水に関する記載がなされていることに照らせば、本件浸水についても本来であれば記載すべきであり、これをしない理由はないと考えられる。

また、安全管理マニュアル上、船体の損傷を伴う浸水の発生に当たって作成することとされている「船体・機関故障報告書」、「不具合事項報告書」又は「状況報告書」のいずれも作成されておらず、船長の行為は、安全管理マニュアルに抵触する可能性がある。現に、クイーンビートルにおいては、23 年 2 月浸水や 24 年 1 月浸水について、それぞれ「船体・機関故障報告書」が作成されていることに照らせば、本件浸水についても本来であればこれらが作成されるべきであり、これを作成しない理由はなかったと考えられる。

なお、メンテナンスログについては、安全管理マニュアルにおける規定ぶりからは、浸水事象についてどのような場合にどのように記載すべきかは定かでないものの、クイーンビートルにおいては、23 年 7 月浸水や 24 年 1 月浸水について、それぞれメンテナンスログに浸水確認結果が記録されていたことに照らせば、安全管理マニュアルへの抵触の有無の点は措くとしても、本件浸水をメンテナンスログに記録しない理由はなかったと考えられる。

以上より、JR 九州高速船の幹部の認容の下で、船長が、浸水管理を公式な管理簿や報告書で行わなかったことは、法令及び社内規程に抵触する可能性のある行為である。

なお、あえて公式な管理簿や報告書で浸水管理を行わないこととしたのは、本件浸水につき関係当局への報告をしないと決断した以上は、それが露見しないようにしなければなら

らないという目的によるものであり、その一方で浸水管理自体は避けて通れないことから、やむを得ず「㊟」と記載された非公式な管理簿を用いて浸水管理することとしたものであって、その目的及び態様に照らせば、これが法令や社内規程に違反するか否かにかかわらず、社会的非難を受けてしかるべき行為であるといわざるを得ない。

4 事象④について

JR 九州高速船において、ビルジ警報装置の位置を変更した点についての法令上の評価・考察は、以下のとおりである。なお、社内規程には関連する定めは不見当であった。

(1) 船舶設備規程違反

SOLAS 条約は、隔壁甲板下の水密区画においては、国際海事機関指針³¹に基づいて浸水警報装置を設置すべきことを求めているところ(同条約附属書第2-1章, PartB-4, 規則22-1)、これに準拠して定められている国内法令である船舶設備規程(船舶安全法第2条第1項に基づくもの)は、旅客定員が36名以上の旅客船については、浸水警報装置を、最高区画喫水³²における船舶の毎センチメートル排水量を超える容積を有する水密区画(当該排水量が30立方メートル以下の場合は30立方メートルを超える容積を有する水密区画)に設置すべきことを義務づけている(同規程第146条の48の2第1号、航海用具の基準を定める告示第37条の2第1項第1号)。水密区画における設置位置についての具体的な規制は不見当であるが、前記指針は、浸水警報装置の垂直位置につき「水密区画の中の可能な限り低い位置に設置する」等と定めており(同指針8. Sensor installation)、船舶設備規程を遵守するに当たっても、これに沿った対応をすることが求められると解される。

クイーンビートルは、旅客定員36名以上の旅客船であり、毎センチメートル排水量は30立方メートル以下(4.6立方メートル)、船首区画は30立方メートル超(49立方メートル)であることから、クイーンビートルの船首区画には、できる限り低い位置にビルジ警報装置を設置することが法令上義務づけられているといえる。

もっとも、「可能な限り低い位置」が具体的にどの程度の高さを指すかは明らかでなく、船底から約1メートルがこれに違反するかどうかは不明と言わざるを得ない。また、浸水警報装置を移動すること自体を直接規制する法令上の規定は見当たっておらず、本件において、ビルジ警報装置を移動したこと自体が何らかの法令上の義務違反を直ちに構成するとは言い難い。

³¹ GUIDELINES FOR FLOODING DETECTION SYSTEMS ON PASSENGER SHIPS(MSC.1/Circ.1291, 9 Dec 2008)

³² 原則として「夏期満載喫水線」を意味する(船舶区画規程第2条第13号)。

しかしながら、法令に違反するか否かにかかわらず、ビルジ警報装置を上方へと移動した行為は、非常に悪質であると指摘せざるを得ない。すなわち、ビルジ警報装置を上方に移動したのは、浸水量の急増に伴い、ビルジ警報装置を既設位置のままとしては近いうちに浸水がそこに到達して作動してしまうおそれがあり、そうなればその事実がシステムに公式なログとして記録されるだけでなく、関係当局へも直ちに報告せざるを得なくなると考えられたため、これを回避ないしは先延ばしすることを目的としてなされたものである。これは、平時においてビルジ警報装置を移動したというのとは全く性格が異なり、浸水量急増という有事に直面し、それまでの関係当局への不報告という事実の発覚を免れる、ないし遅らせるためという不正な目的によるものであり、隠ぺい行為にほかならない。なお、喫水線よりも下であれば、浸水警報装置としての機能を損ねるものではないため問題ないと考えていたといった関係者供述も散見されたが、平時における議論であればまだしも、隠ぺい目的の下での行為である以上、考慮の余地はない。

他方、一旦上方に移動したビルジ警報装置を元の位置に戻した行為の目的は、関係者ヒアリングによっても明らかにはならなかった。他の一連の問題行為とは異なり、JR 九州高速船の幹部や船長の指示あるいは事前了承があった事実までは認められず、その目的についても「ビルジ警報装置の作動を回避等するため上方に移動したが結局作動してしまったため、位置を移動させておく必要がなくなったために、ただ元の位置に戻すという認識が主であった」旨の供述する者がいる一方、九州運輸局による臨時検査に備えるためであったことを窺わせる証拠は不見当であった。しかしながら、上方に移動したままにしておく選択肢もあった中で九州運輸局による臨時検査前にあえて元の位置に戻したからには、それ相応の目的があったのではないかと思われ、少なくとも第三者の目には、その後実施される九州運輸局による臨時検査において、ビルジ警報装置を勝手に上方に移動した事実が露見しないようにする目的でなされたと映ってしまうのはやむを得ない。

(2) 臨時検査を受けずに航行したことについての船舶安全法違反

ところで、ビルジ警報装置を移動したこと自体の問題とは別に、当該ビルジ警報装置を既設位置から上方に移動したにもかかわらず臨時検査を受けることなく運航を継続したことについても検討する。

すなわち、船舶安全法は、船舶借入人に対し、航海用具につき国交省令が定める改造を行うときは、臨時検査を受けるべき義務を課している(同法第5条第1項第3号、同法第2条第1項第9号、同法第26条)。そして、船舶安全法施行規則は、国交省令が定める「改造」として、「船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある改造」で、

「船舶に固定して施設されるものの…位置の変更」を定めている（船舶安全法施行規則第 19 条第 1 項第 1 号二）。前記(1)のとおり、浸水警報装置は、船舶設備規程に基づき船体に設置すべきこととされる航海用具であり、浸水量が急増する状況下で、浸水警報装置の作動を回避するに遅らせる目的で本来の設置位置よりも上方に移動することは、臨時検査を受けるべき航海用具の改造に該当する可能性が高いと思われる。

JR 九州高速船は、ビルジ警報装置を上方に移動したにもかかわらず臨時検査を受けることなく 2024 年 5 月 28 日以降も運航を継続したのであり、かかる行為は、船舶安全法第 5 条第 1 項に抵触するばかりか、JR 九州高速船の幹部及び船長並びに法人としての JR 九州高速船は、刑事罰の対象となる可能性が高いと思われる（船舶安全法第 18 条第 1 項第 9 号、同条第 4 項、第 26 条）。

5 事象⑤について

JR 九州高速船の幹部において、2024 年 5 月 31 日以降の九州運輸局による検査に際し、船舶検査官に対して虚偽内容の報告を行った点についての法令上の評価・考察は、以下のとおりである。なお、社内規程には関連する定めは見当であった。

海上運送法は、国土交通大臣は、同法の施行を確保するため必要があると認めるときは、その職員に定期航路事業…に使用する船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類その他の物件に関し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができると定め、質問に対して虚偽の陳述をした者に対し、100 万円以下の罰金を科すことを定める（同法第 50 条第 22 号、第 25 条第 1 項）。

また、船舶安全法は、管海官庁において必要ありと認めるときは何時にても当該官吏をして船舶に臨検させることができると定め、当該官吏の尋問に対して虚偽の陳述を行った者に対し、30 万円以下の罰金を科すことを定める（同法第 21 条、第 12 条第 1 項）。

本件においては、2024 年 5 月 30 日、JR 九州高速船の経営幹部がクイーンビートルより、浸水量急増によりビルジ警報装置が作動した旨の連絡を受けた際、偶々定期検査のために JR 九州高速船を来訪していた九州運輸局の船舶検査官に対して一報を入れたことが契機となり、翌 31 日より、九州運輸局による検査が行われることとなった。この検査の法的性格については、関係者ヒアリングや関係資料による限り、船舶安全法第 5 条第 1 項第 3 号にいう臨時検査であると考えられ、船舶安全法第 12 条に基づく臨検や海上運送法第 25 条第 1 項に基づく立入検査ではないと考えられる。

そうだとすれば、JR 九州高速船の幹部らが、当該検査における船舶検査官による尋問の中で、2024 年 2 月 12 日から浸水が生じていたものの関係当局に報告しないまま運航継続していたことや、同年 5 月 27 日の浸水量急増を受けて、ビルジ警報装置の作動を回避しない

し遅らせるべくビルジ警報装置の位置を上方に移動させたものの、更に浸水量が急増したためビルジ警報装置が作動するに至ったことをいずれも秘し、あたかも同月 30 日に至って初めて浸水量が急増したためビルジ警報装置が作動したかのごとき事実と異なる陳述をしていたとしても、上述の虚偽陳述には該当しないこととなる。しかしながら、たとえそうであったとしても、本件浸水を把握していたにもかかわらず数か月にわたり関係当局への報告をせずに運航を継続していた事実を隠すための行為であったことに変わりはなく、いずれにしても、社会的非難を受けてしかるべき行為であることに変わりはない。

VI 原因分析

以上のとおり、前記Ⅴの①から⑤の各問題事象の中には、法令あるいは社内規程に抵触し得るものが含まれるが、そうでないものも含め、いずれにしても、その目的や態様等に照らし、社会的非難を受けてしかるべきものであることに違いない。

前記Ⅴの①から⑤のうち、③以下は、①及び②を行うこととしたがために行われたもの、すなわち、本件浸水につき関係当局への報告を行わずに運航継続することとしたがために、そのことを関係当局に知られないようにしなければならなかったことにより必然的に行われたものであること、他方で、③以下を行う過程で、判断の過ちを是正する機会があったはずであるのに、結局数か月にわたって是正しないままであったこと、を踏まえ、それらの原因がどこにあったのかについて検討する。

なお、本件においてこのような事態を引き起こした責任は、JR 九州高速船の幹部及び船長にあると考える。その他の船員らがもっと声を上げられなかったのか、勇気を出して幹部や船長に意見を具申できなかったのかといった問題はあるにせよ、厳しく非難されるべきは幹部及び船長であり、以下では、この点を念頭において論じる。

第 1 2023 年 6 月の行政処分にもかかわらず、航行の安全最優先及び法令・社内規程遵守に対する真の意識改革が成し遂げられていなかったこと

1 幹部について

本来リーダーシップを発揮しなければならない社長であった A 氏は、船舶運航事業の知見・経験が乏しいため、関係当局への報告の要否や運航継続の是非の判断については、船員の経験が豊富な安全統括管理者や運航管理者に遠慮し、「関係当局に本件浸水を報告すれば運航停止せざるを得なくなるが、本件浸水の状況であれば運航継続に支障はないので、報告せずに浸水の状況を注視しつつ運航継続すべき」との彼らの見解を安易に容認した。

この点、本調査の中で、その当時、A 氏から「関係当局に報告した方がいいのではない

か」との進言がなされた旨の供述もあったが、他の関係者の記憶に残っていない程度のものであり、仮にかかる発言があったとしても指示とは到底評価できず、船舶輸送の安全確保のため JR 九州高速船の安全マネジメント態勢を適切に運営すべき職責を担う者の対応としては甚だ不十分であったことに変わりない。

安全統括管理者であった B 氏は、関係法令の遵守と安全最優先の原則を当社内部へ徹底するとともに、安全管理規程の遵守を確実にすべき職務を担うが、前記見解の下、本来行うべき意見の具申を行うことはせず、本件浸水を関係当局に報告せずに運航を継続するという運航管理者であった C 氏の意見に安易に同調した。

運航管理者であった C 氏は、船舶の運航の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、関係法令及び安全管理規程の遵守を確実にして、その実施を図るとともに、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べき職務を担うが、前記見解の下、本件浸水を関係当局に報告せずに運航を継続するという判断を行い、他の幹部の容認・同調を得た。

運航管理者代行であった D 氏は、運航管理者が職務を執ることができない場合にその職務を代行する者であるとともに、運航部運航課を束ねる課長として、関係法令及び安全管理規程を遵守しながら船舶の運航に関わる業務に従事する職務を担っていたが、前記見解の下、本件浸水を関係当局に報告せずに運航を継続するとの他の経営幹部による判断に安易に同調した。

以上のとおり、これら幹部は、各々の職責を全く果たせていない。これら幹部及び船長は、いずれも「安全」が重要であることは理解していたが、結局は、「この程度の船首区画の浸水であれば、船舶の航行には何ら問題がなく運航の安全は保持できる」「だから関係当局への報告なしに運航継続が可能である」との考えの下、営業上の事情や社内事情を優先しており、真の意味で「安全」を理解していたことには到底ならない。幹部及び船長のこのような考えの背景・根底には、(1)そもそも船舶運航の安全性に関する基本的な知識・経験が欠如・不足していたこと、(2)「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、があったと考えられる。(1)に関しては、船舶の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、2024年5月30日に突如として1メートルを超えるほどの大きなクラックが現われ大量浸水に見舞われている。このことに照らせば、かかる幹部の誤った考え方は、海運の世界では通用しない非常識なものと言わざるを得ない。(2)に関しては、真の「安全」を考える上では、利用客ひいては社会の目線、すなわち、客観的に船舶が沈むおそれがあるかではなく、クラックが原因である疑いを払拭し得ない本件浸水を放置したままあえて運航を継続している事実を利用客ひいては世間の人々が知ればいかに受け止めるかという視点が欠かせないが、その意

識が欠如していたと言わざるを得ない。

2 船長について

船長は、船舶の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、運航休止の措置を講ずべき職務を担うが、本件浸水の程度であれば運航に支障を及ぼすおそれはなく運航継続は可能であり、また、関係当局対応は船長の職務ではなくあくまでも運航部の職務であって運航部の判断に委ねられるとの認識の下、本件浸水を関係当局に報告せずに運航を継続するという幹部の判断に異論を述べることなく安易に同調した。また、船長は、法令に従って適切に、発航前検査を行い、あるいは公式の記録簿に航海や海難の概要等を記録すべき職務を担っていたが、経営幹部の判断について安易に同調し、適切な発航前検査をせず、公式の記録簿への記録を避けて非公式の記録簿への記録のみを行い、九州運輸局への報告をしないまま運航継続している事態を隠ぺいし続けることに協力した。

以上のとおり、船長についてもその職責を十分に果たせておらず、真の意味での「安全」意識及び法令・社内規程遵守の意識の浸透が達成できていなかったと言わざるを得ない。その意味で、幹部と同様の指摘がここでも妥当する。もっとも、本調査の過程では、JR 九州高速船においては、船員法、ISM コード、安全管理規程、安全管理マニュアルに定められたルールとは異なり、事実上、陸上勤務の幹部の権限が強く、船長の職責や権限が制約されている面があることがうかがえたことを指摘したい。これは、JR 九州高速船の旅客船が、一日の航行時間が短い短距離外航路であるという特徴にも起因するところかと思われるが、いずれにしても、長年にわたる実務慣行の積み重ねを経て確立されていったものと推察され、これが、関係当局への報告の要否や運航継続の是非その他要所要所の意思決定の場面における船長の消極的反応に繋がった面があったと考えられる。

3 関係当局への不報告を決定した後の幹部及び船長らの一連の行為

関係当局へ報告しない方針を決めた後に行った各行為、すなわち、浸水記録を公式の管理簿で管理することを避け、浸水量の急増を受けてビルジ警報装置の位置を上方に変更し、ビルジ警報装置作動後の関係当局への報告・説明においてもなお2024年2月からの浸水経緯を伏せるなどといった一連の問題行為も、関係当局へ浸水の報告をしないまま運航継続することの問題を十分自覚した上で、敢えてそれを隠し通そうとするものであり、ここからは、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姿勢を看取することができる。

この一連の問題行為のうち、ビルジ警報装置の位置の変更については、本調査の中で、

複数の幹部が、「ビルジ警報装置の位置にルールはなく、喫水線よりも上に移動しては無意味だが、喫水線よりも下であれば警報機としての機能は保持されており問題ないと考えた」旨述べていた。しかし、平時であればまだしも、船首区画への浸水量が急増し、このままではビルジ警報装置が作動して関係当局へ報告しなければならなくなるという状況での行為であり、その目的や態様に照らし、隠ぺい行為としか評価されない。このときの浸水量の急増は船体の損傷(クラック)によるものであることは明らかであり、航行の安全に関し一層深刻な状況へと進むおそれがあったが、この時点においてさえ、当局へ報告しない方針に拘泥して運航継続を選択しており、幹部や船長の、安全最優先及び法令・社内規程遵守に対する意識の欠落は深刻であったと言わざるを得ない。

4 その他の船員らについて

その他の船員らにおいても、程度の差こそあれ、船舶の航行の安全には問題がないため、運航を継続することに問題はなく、運航停止要請を受けかねない国交省にあえて報告しないことについて一応理解を示した上で、幹部の判断に異論を述べることなく最終的にこれに従っている。船員らの中には、浸水記録を非公式の管理簿のみで管理し、浸水量の急増を受けてビルジ警報装置の位置を上方に変更するなどの一連の行為を行うことについては、さすがに疑問を感じた者もいたようではあるが、結局は、幹部や船長の指示・了承について特段異論を述べたりはせず、長期間にわたって隠ぺいを見過ごしている。これらは、その他の船員らについても、安全最優先及び法令・社内規程遵守に対する意識が十分に浸透していなかったことを物語っている。

第2 安全な運航業務の遂行に際して正しい判断を下すための体制・仕組み作り(誤った判断を是正するための仕組み作りを含む)が不十分であったこと

海事関連の法令や、船舶運航に関する社内ルールについては、個別の事象を踏まえたときにその適用判断が難しい場合もあり得ると考えられ、その観点で、旅客船事業を営む過程で起き得る様々な事象について、正しい判断・選択に行き着くための体制・仕組み作りが不可欠であると考えられるが、JR 九州高速船においては、その取組が不十分であったと考えられる。

JR 九州高速船においては、関係当局への報告の要否、運航継続の是非などといった、船舶の運航実務に関する重要な局面における意思決定に当たっては、社長の A 氏、安全統括管理者の B 氏、運航管理者の C 氏及び運航管理者代行の D 氏の 4 人並びにこれにそのときの船長を加えた複数の布陣による協議・相談を経て行われているが、以下のような問題を抱えていたと考えられる。すなわち、(1) 幹部のうち B 氏、C 氏及び D 氏は、2005 年の JR 九州高速船設立当時からの出向組で、長い間運航部とともに勤務していた間柄にあるな

ど顔ぶれが固定化し、知らず知らずのうちに、似た立場・境遇にあって似た価値観を持つ者同士によって一方向からしか物事を捉えられないリスクを抱えた状況となっていた。また、(2)クイーンビートルは、日本と外国を結ぶ外航船であるとはいえ、長時間にわたり海上で航行する長距離航路ではなく、一日の中で航行時間よりも停泊時間の方が長い短距離航路であることから、長距離航路の外航船船長とは異なり、船長の権限や発言力は、自ずと陸上勤務の幹部に比して相対的に小さくなってしまいう状況にあった。さらに、(3)23年2月浸水時の不祥事を受け、JR九州高速船の立て直しのためにJR九州から新たに送り出された社長のA氏は、海運事業の経験がなかったため、様々な局面でその経験が豊富な安全統括管理者や運航管理者ら他の幹部の意見を尊重しながらの職務遂行とならざるを得ず、十分にリーダーシップを発揮できない状況にあった。

これに対し、JR九州高速船においては、安全管理規程及び安全管理マニュアルに基づく安全管理体制に特化した内部監査や、企画部による内部監査が用意され、また、2023年7月の改善報告書において導入した、社外機関である公益社団法人西部海難防止協会による外部監査が、2024年2月に実施されるなどしており、さらには、親会社であるJR九州からも、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がなされるなどしているものの、これらは、本件浸水を巡り問題となったような、船舶の運航実務における重要な具体的局面での意思決定を監督・監査対象とする訳ではなく自ずと限界があり、直接的な効果は期待し難いものであった。

このように、JR九州高速船の安全管理体制には脆弱な面が存在していたのであるから、これを補うための体制・仕組み、たとえば、要所要所の意思決定場面において、立場・価値観の異なる第三者的視点を介在させて牽制を働かせることができるような体制・仕組みなどの導入を検討・実施してしかるべきであったが、その取組が不十分であったと考えられる。

第3 法令や社内ルールにつき理解が不十分ないし曖昧なまま職務を遂行し続け、それに対して対策を講じなかったこと

JR九州高速船の幹部及び船長において、クイーンビートルの運航に関する法令及び社内ルールの趣旨や意義に対する理解が不十分あるいは曖昧なままに職務に従事し続け、その状況を解消するための特段の取組を行わなかったことが、前記第1で指摘した安全意識と遵法精神の不十分な浸透や、前記第2で指摘した不十分な安全管理体制と相まって、本件における誤った判断・行動に繋がってしまったという面は否めない。

関係当局への報告の要否については、2023年7月19日付け改善報告書において、「何らかの異常が発生した場合には、社内と同時に即座に国交省、海上保安庁をはじめとする関係機関に『まずは第一報』を徹底実行する」とのルールを明確にうたっている。これは、

23 年 2 月浸水への対応において、法令解釈の誤解等から JR 九州高速船の幹部が対応判断を見誤った反省を踏まえ、関係当局への速やかな報告によって関係当局へ異常事象を共有し、その眼を経由することによって、有事における安全確保についての幹部の判断の正確さを担保することに狙いがあった。鉄道にせよ船舶にせよ、安全確保を実現するには、まずもって、そのために導入されたルールを厳守することこそが第一歩であり、安全に支障がないからとの勝手な判断でルールを反故にすることは許されない。このことを十分理解し浸透できていれば、本件浸水にあっても、関係当局への速やかな報告を躊躇することはなかったし、少なくとも報告を躊躇する他の幹部に対してははっきりと反対意見を具申することができたはずである。安全確保について正確な判断を下すために導入したルールであるのに、関係当局に報告すれば JR 九州高速船にとって不都合な事態に陥ってしまう可能性が高いとの理由でこれを遵守せず、また、反対意見すら述べなかったのは、JR 九州高速船の幹部や船長に、かかる理解が十分浸透していなかったことによると言わざるを得ない。

クイーンビートルの運航継続の是非については、船舶安全法の「船舶の堪航性・・・の保持に影響を及ぼすおそれのある変更が生じたとき」との要件への該当性判断にかかわるところであるが、JR 九州高速船の幹部及び船長は、浸水量が比較的少量にとどまっているのであれば、航行の安全性に何ら問題はないのであるから、浸水の原因が船体の損傷(クラック)によるものであるとはっきり特定されない限りは当該要件には該当せず、臨時検査なく運航継続可能であると考えて、クイーンビートルの運航を継続していた。確かに、浸水は正常な船舶の状態でも起こり得るため、それだけで直ちに当該要件に該当する訳ではないと考えられる。しかし、24 年 1 月浸水を受けての九州運輸局の指導に照らせば、九州運輸局は、浸水が船体の損傷(クラック)によることが明らかな場合のみならず、そこまで至らずとも、浸水が船体の損傷(クラック)によることが疑われる状況であれば、その時点で、船舶の堪航性の保持に影響を及ぼすおそれが生じたとして、運航を停止して臨時検査を受検すべきとの見解に立っていると思われ、JR 九州高速船の理解とは乖離があることがうかがわれる状況であったし、23 年 2 月浸水以降に九州運輸局から受けてきた一連の指導と 24 年 1 月の指導とがどのように整理されるかを、JR 九州高速船の幹部において十分咀嚼できていない状況でもあった。

このように、23 年 2 月浸水以降、浸水時におけるクイーンビートルの運航の是非に関する船舶安全法の要件該当性の判断について、必ずしも JR 九州高速船の幹部において明確な整理はついておらず、不十分ないし曖昧な理解のままであって、将来的に早かれ遅かれ、浸水時において運航継続の是非の判断に迷う場面に直面することが予想されていたといえる。

そうである以上、JR 九州高速船の幹部としては、この問題を解消するために、九州運輸局の指導を受けるなどしつつ、浸水時において臨時検査を受けずに運航継続できるか否かを判断するための具体的な基準・手順を策定し明確化する取組を進めることが求められていたというべきであるが、その対応は特段なされておらず、このことが本件浸水時におい

て関係当局への報告を躊躇する一因となった面は否めない。

第4 幹部及び船長と船員らとの間で一層円滑なコミュニケーションを図るための土壌・環境の構築がなお不十分であったこと

本件浸水事象を巡る JR 九州高速船の幹部及び船長の対応に対して、疑念を抱く船員が一部いたようであるが、本調査による限り、そのことを、正面から幹部及び船長に対して申し述べた者是不見当であり、幹部や船長には、これらの船員の疑念が伝わっていなかった。船員らの疑念の声が幹部や船長に伝わっていたのであれば、幹部や船長の意思決定に少なからず影響を与えた可能性はあったはずであり、その観点では、幹部、船長及びその他の船員らの間で一層円滑なコミュニケーションを図るための土壌・環境の構築が必ずしも十分とはいえない状況であったことも指摘しなければならない。

確かに、2023 年 6 月の行政処分を踏まえて、再発防止のために導入した種々の改善措置の実施については、精力的に取り組んでいたことはうかがえ、従前に比し、安全管理体制もより強化され、組織内のコミュニケーションもより円滑さを増して、ヒヤリ・ハット事象が従前よりも活発に取り上げられるなど、安全意識の向上について一定の成果が上がっており、また、自由闊達に意見を言える雰囲気醸成が進んでいたことは評価し得る。しかし、本件浸水を巡る方針判断のような肝心な場面では、結局その成果は発揮できなかったものであり、真の意味で、自由闊達に意見を言える雰囲気が社内に定着していたとは言い難く、一層の取組が求められる状況であった。

この問題については、前記第 1 の 4 で指摘した、船員らにおける安全と法令遵守に対する意識の浸透が十分でなかったことに加えて、会社を支える一員としての当事者意識が不足していたという問題も根底にあったと言わざるを得ない。船員らにおける安全教育、コンプライアンス教育等を通じて、一人一人が会社組織を支える存在であるべきであり、幹部や船長に任せてしまうのではなく、当事者意識をもって積極的に行動すべきとの考えを浸透させることも必要であった。もとより本件事案における責任は幹部や船長が負うべきであり、その他の船員らではないことはこれまで指摘したとおりではあるが、その他の船員らにおいて改善すべき点がなかったわけではなく、敢えて指摘するものである。

なお、たとえば、ビルジ警報装置を上方に移動した後に、九州運輸局の臨時検査前に、もともと設置されていた位置にビルジ警報装置を戻した事象については、幹部や船長の指示あるいは事前承諾があった事実までは認められなかった。船上におけるこのような重大な行為について、船長でさえも事前に把握していなかったとすれば、船舶内におけるコミュニケーションひいてはガバナンス体制にも問題があったと言わざるを得ない。

第5 JR 九州高速船における 2023 年 7 月以降の改善措置の実践に関し、親会社としての JR

九州の関わりが必ずしも十分でなかったこと

一般に、グループ会社に対するガバナンス・内部統制の在り方には各社様々な考えがあり、一概にこうすべきであったと指摘できるものではないが、本件事案発生当時、JR 九州高速船にあっては、23 年 2 月浸水事象への対応を巡り、行政処分や刑事処分を受けるほどの不祥事となり、同年 7 月以降、その再発防止に向けた取組を鋭意進めていた最中であった。この JR 九州高速船の不祥事は、JR 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」に関わるものであり、JR 九州高速船における再発防止の取組が上手く浸透し機能するか否かは、JR 九州グループ全体の信用に直接的な影響を及ぼし得る極めて重要な課題であったと考えられる。

この間、JR 九州は、当該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であった A 氏を JR 九州高速船に出向させて、新しい社長に就任させてはいるものの、前記第 1 の 1 のとおり、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った。

そうであればこそ、JR 九州としては、平時に増して、親会社の立場で、JR 九州高速船における安全意識の醸成状況、安全管理体制の構築状況、再発防止策の実践状況などについてしっかりとアンテナを張り、必要なサポートをすべきではなかったかと思われるが、本調査による限り、(従前から行われているグループガバナンス・グループ内部統制としての JR 九州の監査等委員会による子会社監査や JR 九州から派遣された非常勤監査役による内部監査等の実施は別として、それ以上に、)23 年 2 月浸水に端を発した JR 九州高速船の不祥事の再発防止を念頭に置いた JR 九州の積極的な関与は不見当であった(なお、JR 九州から派遣された非常勤監査役による JR 九州高速船の内部監査では、行政処分を受けての対策の実施状況が重点監査項目として監査計画に挙げられ、2024 年 3 月 13 日の監査でも、JR 九州高速船の幹部に対するヒアリング等を通じた監査が実施されてはいるが、当該幹部の秘匿により、本件事案の把握には至らなかった。)

もとより、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ったにしては、親会社である JR 九州の関わりが物足りないものであったことは否めないため、敢えて指摘するものである。

第 6 その他の検討事項

クイーンビートルの運航停止は、JR 九州高速船の業績悪化に直結するものであるとこ

ろ、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、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。

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。

Ⅶ 再発防止策についての提言

第 1 はじめに

JR 九州高速船は、国土交通大臣による 2024 年 9 月 17 日付け「輸送の安全確保に関する命令」の発出を受け、同年 10 月 31 日付けで、国土交通大臣宛に、「『輸送の安全の確保に関する命令』に対する改善報告」(以下「**本件改善報告書**」という。)を提出しており、その中で、本件事案の再発防止のための具体的な施策に言及しているところ、それらは、以下の 5 つの大項目からなる。

- 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

これらは、前記Ⅵで指摘した、本件事案の発生原因を踏まえたものとなっているところ、この各項目における具体的な施策内容を検討する過程で、当委員会は、JR 九州高速船の関係者との間で複数回にわたる協議を行い、当委員会としての意見・提案を申し述べてきた。当該施策はこういった当委員会の意見・提案も踏まえたものとなっており、当委員会としては、基本的にその内容に異論はない。

以下では、これら 5 つの大項目ごとに、まず、JR 九州高速船が掲げた具体的な施策の内容を掲げた上で、当委員会の見解として、JR 九州高速船において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述べることとする。

第 2 「安全意識の醸成と法令遵守の意識の浸透」のための具体的施策

1 本件改善報告書において掲げる具体的施策

① 安全方針への「安全の綱領」の規定

- 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

- 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へ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。

③ 本事象の風化を予防するためのパネルの設置

- 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

- 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組を推進します。

⑤ コンプライアンス教育の実施

- 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

- 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組を促進します。

⑦ 安全推進会議の開催

- 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

⑧ 全社員が参加する「安全に関する社員総会」の開催

- 社長、役員及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、新たな取組）、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

- 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)

- 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。
- 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

- 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

- 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 当委員会としての意見

これらの施策は、JR九州高速船の役員・従業員につき、船舶航行の安全最優先及び法令・社内規程遵守に対する真の意識改革に向けて直接間接に効果を発揮することが期待されるのみならず、会社を支える一員としての当事者意識の醸成を促す効果も期待でき、また、海事法令についての正確な知識の定着に資するものでもある。また、⑥～⑧などは、役員と従業員間、陸上と船舶間、幹部及び船長とその他の船員間の円滑なコミュニケーション促進のための場としての機能も期待でき、いずれの観点でも有意義なものである。

特に、本件事案の問題点として、安全管理体制を担う幹部及び船長が、不十分な安全意識の下、各自の本来の役割を十分果たすことができず、また、海事法の解釈や実務運用に

について、社内の特定の者の認識・見解が無批判に受け入れられてしまっていたことを指摘し得るところ、④「安全に関するアドバイザー(顧問)の配置」は、船舶の運航の安全管理の実務に豊富な経験・知見を有する社外の専門家を招聘し、運航判断に際して第三者の視点を取り込もうという試みであり、複数の視点で運航判断の正確性を担保するものとして、特に有益なものであると考えられる。

他方、本件事案は、幹部も船長も「安全」が重要であること自体は分かった上で、「この程度の浸水ならば運航の安全性に問題は無い」との考えの下で対応した結果生じたものであり、その考えの背景・根底には、前記Ⅵの第 1 のとおり、(ア)そもそも船舶運航の安全性に関する基本的な知識・知見が欠如・不足していたこと、(イ)「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、があったと考えられる。これらを踏まえると、漫然と「安全」を意識することの重要性を強調したとしても、本件事案の再発防止のために到底十分とはいえず、②、⑤ないし⑪で掲げたような教育・研修・訓練・会議に際しては、前記(ア)及び(イ)の克服を念頭ににおいた施策を実施していくことが肝要である。また、教育・研修・訓練に当たっては、自社の安全管理体制においてどこが足りないのかという課題を明確化した上で、その課題に適切に対応したものとする必要があるところ、かかる課題の明確化のために行うマネジメントレビューについては、一層の充実化が欠かせない。さらに、本件事案を踏まえれば、これらの教育・研修・訓練にせよ、アドバイザーの活用にせよ、幹部及び船長に関してこそ必要であることを肝に銘じる必要があり、幹部及び船長が我が事として率先して取り組んでいく姿勢が不可欠である。

海運の世界における「安全」は、いくつもの海難事故等の経験を経て、もともと暗黙知であったものから、形式知すなわち具体的な規範としてマニュアルの充実を図る方向へと転換が図られてきた歴史がある。JR 九州高速船においても、「安全」の具体的な内容を規範として明確化するために、安全管理規程及び安全管理マニュアル並びに各手順書の一層の充実化を図ることも有益である。

第 3 「安全管理体制の機能強化」のための具体的施策

1 本件改善報告書において掲げる具体的施策

① 安全管理体制の見直し

- 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

- 安全性向上の取組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。

③ 安全監査による継続的な改善(PDCA サイクル)の定着

- 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組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。

④ 取締役会において、本件改善報告の具体的な施策の進捗状況をトレースします。

⑤ 社外機関による監査の受審

- 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
- 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。

2 当委員会としての意見

安全統括管理者について、従前のような企画部長などの部長職のポストから切り離し、社長を直接補佐する独立したポジションへと変更し、かつ、その指揮下で動く安全管理の実行部隊として安全推進部を新設したり、あるいは、社外機関による監査の実効性を向上させるなど、会社組織の内外に牽制機能を備えるとともに、安全監査や取締役会による実効的なモニタリングを実施しようとするものであり、安全な運航業務の遂行に際して正しい判断を下すための体制・仕組み作りを強化する上でいずれも有意義なものと考えられる。

特に、②「安全推進部の設置」は、新たに安全管理の実施業務に特化した部署を設けることにより、当該業務に専念できるリソースが充実することとなり、組織内において健全な牽制機能が発揮され、船舶運航における様々な局面における判断の正確性が担保されるこ

とが期待でき、安全管理体制の強化実現にとって非常に有益であると考えられる。この点、安全推進部の機能を十分発揮するために、同部の職務分掌を明確にする必要があり、その中には、品質保証関連業務などを盛り込むことが望まれる。また、安全推進部の当面の人事においては、JR 九州の鉄道事業における安全管理業務に精通した人材が採用されるとのことであるところ、もとより鉄道事業における安全管理業務が参考になる場面は多いであろうと思われる一方、船舶運航の安全確保にかかわる業務には、鉄道にはない特殊な側面があり、安全管理の実施業務を行うに当たっては、船舶運航実務の専門的知識や経験も欠かせないようにも思われるため、将来的にはそういった人事も念頭に置きつつ、当面は、新たに招聘するアドバイザー(顧問)(前記第 2)の活用や運航部との連携等によって、かかる知識や経験を補っていく工夫が必要であろうと思われる。

これと同様のことは、安全統括管理者についても当てはまる。安全統括管理者を担う者は、安全管理体制の実施において様々な視点を取り入れ、当面の体制強化に専念するという観点では、自社の船員や運航部からの登用でなく、安全部門の経験が豊富な人材を任命することも有意義であると考えられるが、海難発生等や緊急時はもとより、日常的な安全統括管理者の業務においても、船舶の運航業務の経験・知見を踏まえた判断が求められる場面も多いと考えられることから、改善策が十分に定着した後は、船舶の運航業務の経験・知見を有する者を安全統括管理者とする人事も考えられる。

また、⑤「社外機関による監査の受審」については、外部の第三者による監視活動として有意義と考えられるところ、外部の第三者の知見の活用という観点では、今後、外部機関によるコンディションサーベイや、ISM コードや船舶技術に関する外部コンサルティングサービスの利用なども検討に値するようと思われる。

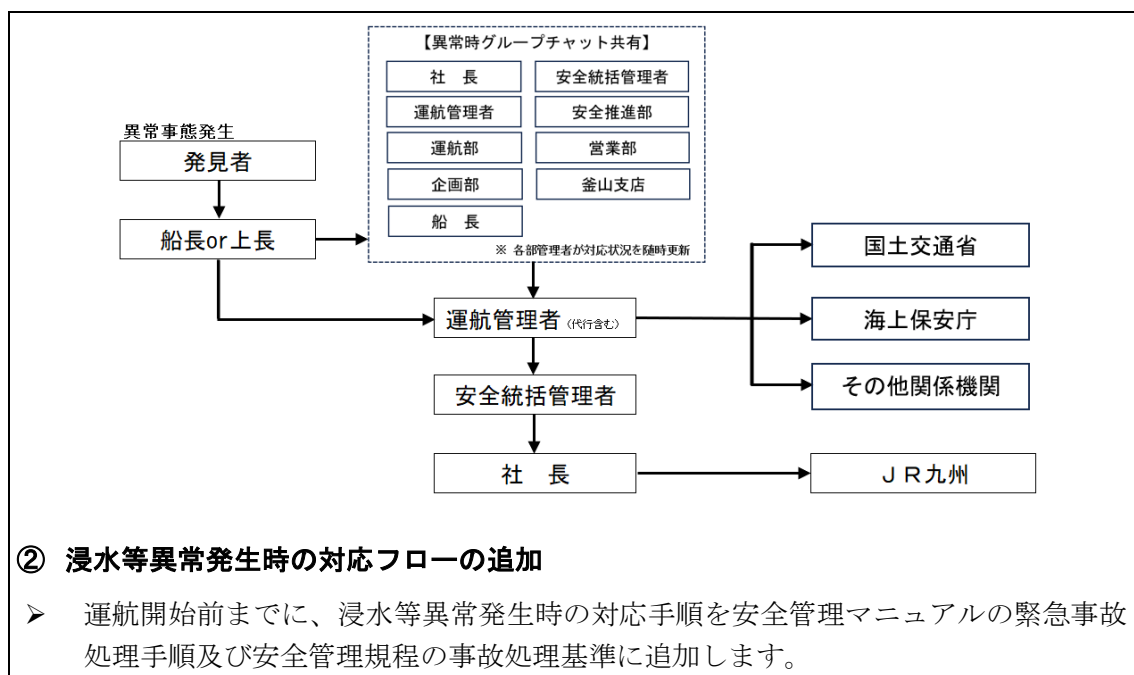
第 4 「報告と情報共有」のための具体的施策

1 本件改善報告書において掲げる具体的施策

事象が発生した場合の報告と情報共有の流れを以下のとおりとします。

① 発生事象の情報共有と連絡体制

- 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 当委員会としての意見

社内規程上、必ずしも明確ではなかった浸水をはじめとする異常発生時の対応方針・対応手順を明確化することにより、異常発生時の連絡方法・連絡体制を確立しておくことは、有事における迅速な情報共有・社内外のしかるべき報告先への報告対応を实践する上で有意義である。

安全管理マニュアルにおける緊急事故処理手順や安全管理規程における事故処理基準に、浸水等異常発生時の対応手順を具体的に盛り込み、明確化するに当たっては、関係当局への照会や関係当局との積極的な対話・意見交換等を通じ、その指導も十分受けた上でこれを行うこと、そして、絶えず見直しを行い、改善を重ねていくことが望まれる。また、緊急時において、分厚い安全管理マニュアルや安全管理規程から該当箇所を選んで対応するのは必ずしも実践的でないと考えられるため、安全管理マニュアル等の下部文書として、船橋にいわゆる「Contingency Plan」(緊急の発生事象に応じて、何をすべきかが一目で理解できるように、関係図面、チェックリスト、対応手順等を簡潔に整理したマニュアル)を策定・備置しておくことも検討に値する。

第5「安全報告書の作成と公表」のための具体的施策

1 本件改善報告書において掲げる具体的施策

- JR九州高速船の輸送の安全確保に対する取組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。

2 当委員会としての意見

社会の目線を意識した経営として、JR九州高速船における安全確保に対する取組について、利用客等のステークホルダーひいては社会一般に対し積極的に公表し説明責任を果たすことは、JR九州高速船の経営に対する信頼を回復し、向上させるために必要な取組であると考えられる。

第6「JR九州によるガバナンスの強化」のための具体的施策

1 本件改善報告書において掲げる具体的施策

- 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**
 - 本件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。

2 当委員会としての意見

JR 九州高速船は、2023 年 2 月の浸水事象を巡る対応につき厳しい行政責任、刑事責任を問われながらも、わずか 1 年で同じ過ちを繰り返し(むしろ行為の悪質性という意味では、本件事案は、前回を上回る。)、2 度目の「輸送の安全確保に関する命令」を受けるとともに、安全統括管理者及び運航管理者について全国初の解任命令を受けるまでの事態に至った。現在も、福岡海上保安部による刑事捜査が継続しており、なお予断を許さない状況でもある。

これらにより JR 九州高速船ひいては JR 九州グループは計り知れない社会的信用を喪失しており、危機的状況の真っ只中にあるとあってよい。JR 九州高速船は、このような前途多難の中で、今まさに再発防止に向けた取組に着手し始めたところであるが、「失敗は絶対に許されない」崖っぷちに置かれている JR 九州高速船自身が、断固たる決意の下でこれに取り組むべきことはもとより、JR 九州としても、JR 九州グループの事業基盤の一つである「安全」への信頼が揺らぎかねない事態に直面しているとの危機感を持ち、親会社として一層積極的に JR 九州高速船に対する関わりを進め、改善措置の進捗状況を丁寧にモニタリングしていくことなどが求められる。

その観点で、前記 1 の措置はいずれも有意義なものであると考えるが、その一方で、たとえば①ないし④などは、従前より存在していた制度や仕組みであったにもかかわらず、それが功を奏しなかった経緯がある以上、その方法・意識には相当な工夫・改善が求められる。特に、JR 九州からの派遣非常勤役員や JR 九州の主管部門など、現場により近いところで JR 九州高速船を管理・監督する立場にある者や組織については、折に触れて現地に足を運び、役員その他の幹部のみならず、船員らをはじめとする従業員とも積極的にコミュニケーションを試みるなど、現場の状況・声を肌で感じられるような工夫をすることも重要であると考えられる。

第7 その他付記事項

以上のとおり、本件改善報告書において掲げた、本件事案の再発防止のための具体的な施策はいずれも有意義なものであるところ、繰り返しとなるが、本件の最大の責任は、JR九州高速船の幹部及び船長にあるのであってその他の船員・従業員ではないのであるから、これらの施策については、幹部や船長が率先して関わりを持つことこそが何よりも強く求められることを強調しておく。そして、その裏返しとなるが、改善措置の実施により、その他の船員・従業員が過度に負担を強いられる事態は避けなければならない、かかる点にも配慮しつつ「改善措置疲れ」に陥らないよう具体的な実施方法や実施内容等を検証し工夫していく必要もある。また、本件事象を決して風化させない意識や取組、あるいは、改善措置を決して形骸化・陳腐化させず、実効性を維持・向上させるために絶えず内容や方法を見直していくことも重要であることを改めて指摘しておく。

最後に、本調査のスコープ外ではあるが、今後もクイーンビートルに船体損傷(クラック)による浸水が頻繁に生じるようでは心許ないことを考えると、根本的な解決策として、クイーンビートルの船体補強への抜本的取組や、気象・海象に関する運航基準の抜本的見直しなどが、重要な課題となると考えられるところであり、本報告書の結びとして付言する。

以 上