

監査・ガバナンス研究部会（第202回）議事録

日時：平成26年9月19日（金）15:00～17:00

場所：学士会館309号会議室

出席者：今井、上原、大関、勝田、嶋多、林、山脇、井上（文責）

【報告事項】

今井部会長、井上幹事より200回記念行事及び記念誌について報告があった。

- 記念懇親会は12月13日（土）学会の研究交流会（10/18の理事会にて決定予定）終了後、ホテルルポール麹町において会費制で行う。出席者は原則として一人6,000円。
- 記念誌は50冊印刷し、7万円以内の予算。研究交流会会場に若干部備え、関心のある学会員に寄贈する。また、記念懇親会招待者にも渡す。
- 部会員は記念誌代として、原則として一人6,000円/冊を負担する。
- 記念誌はほぼ原稿が出そろったので、再チェックを行い、9月末印刷出し、10月中旬納品・集金を予定している。

【定例研究発表】

1 「ケイ報告書と日本のインプリケーション」（林 順一部会員）

<概要説明>

- 英国のコーポレート・ガバナンスの最近の動きとして、スチュワードシップ・コードの策定、及び2012年のケイ報告書の勧告がある。これらはコーポレート・ガバナンスに関する規律の対象を取締役・経営者だけではなく機関投資家を含めている。
- ケイ報告書では、英国の金融市場が短期主義の影響を受けて行動するため、企業と資金の出し手を繋ぐ金融仲介業者だけが利益を得ており、企業や資金の出し手には恩恵が及んでいないと指摘し、具体的対応策を提示しているが、その中で集团的エンゲージメントの推奨と、短期主義批判が重要な論点である。
- ケイ報告書への反論として、この20年間に英国企業の株式保有構造が大きく変化し、国内の生命保険会社や年金基金の比率は20%に満たないから、企業への影響力を疑問視する意見の他、そもそも集团的エンゲージメントは当該企業の業績向上に役立つのかという疑問も出されている。また、短期主義批判についても、短期主義自体が悪い行動様式であるとは言えないし、本質的に短期的利益を重視する株主・委託者の意向を受託者は無視できないという反論が出されている。
- ケイ報告書をどう日本に適用するかであるが、対話やエンゲージメントは企業外の枠組みであり、日本の場合、企業内の努力として、社外取締役の設置が遅れており、まずは社外取締役の拡充を進めるべきではないか。また、日本の株式市場では短期主義の動きが直ちに企業経営に大きな影響を与えているとはいえない。現段階においては、機関投資家の短期主義的動きを一律に厳しく批判・規律することまでは必要ないと思われる。

<討議・意見>

- かつて長期指向の日本型経営が批判されていたが、短期主義的経営はやはり問題だ。研究開発や長期投資を怠り、株主ばかりに目を向けた経営に偏ってはいけない。
- 200年続いた企業が世界で5, 586社あるが、うち3, 146社が日本の企業である。日本企業の長期性や継続性を無視してはいけない。
- 四半期決算書は本当に利害関係者に意味があるのか？作成負担の大きさに比して効用が疑問。
- 株式会社を採用する以上、株主への配当や株価を無視できず、短期的に走ることになるのは、昨今のSONYの例でも明らか。株式会社そのものを問題にすべきではないか。
- ケイ報告書の指摘に対する具体的処方箋が見えない。本件に造詣の深い発表者の見解を示してほしい。

2 「JR北海道の病理」(井上 泉部会員)

<概要説明>

- JR北海道の近年の事故や検査結果隠蔽問題について、経営陣の無責任さや機能不全がずいぶんマスコミで叩かれていたが、それ以外に脆弱な財務体質や旧国鉄からの異常な労使関係についても考察しないと、問題の真の理解ができないことが分かった。
- JR北海道が財務的に独立できないことは国鉄民営化検討時から分かっており、そのため、「経営安定基金」6, 822億円を持たせ、その運用益で営業損を埋める仕組みとなっていた。低金利時代になり、財務的に厳しい状況のもと、安全投資や補修費用が抑制されていき、検査値改ざん、補修放置のひとつの潜在的要因となっていた。
- 労働組合の最大勢力が旧動労を基礎として、革マル派の影響もあり、経営側とは常に敵対的で利用者のために働くという気概がそもそもない。経営陣も労組となれあっており、JR北海道は外部からは全く理解できない異常な集団と化していた。労組問題については、昨年の一連の不祥事をきっかけに国と警察の応援を得て、経営陣も厳しい姿勢で労組に対応するようになった。
- JR北海道問題の教訓であるが、1)公共交通に関する根本概念を「採算性」から「国民の利便性」に置くことを再確認する。2)「税金を投入することは悪」という固定概念にとらわれず、国民にとって必要な公的サービスには資金を投入する。3)公共機関(国、地方自治体等)のガバナンス強化向上のために、「政策評価制度」と、監査制度を改革する。4)いったん建設した社会インフラには性能維持、安全確保のためコストが必ずかかるという基本的な命題の再確認が必要。

<討議・意見>

- 労組問題がJR北海道の最大の問題で、他の問題企業とは一線を画す。
- 公共交通に必要なだけ資金を投入するという点については違和感がある。自分の故郷でも他に立派な代替道路があるのに高速道路が通っており、無駄だと思ふことがある。
- 「税金を投入する」ことを悪と思うなど言うが、どれくらいの程度でとどめるのかという判断が難しい。ややもすると野放図にならないか。
- 財務的にうまくいかないということが株式会社になって分かったというのも一つの効用ではないか。JR北海道に会社更生法適用という選択肢もあるのではないか。

【次回開催日】 10月17日(金)午後3時 学士会館303会議室