

# 株主利益の最大化

## 誰のための会社経営なのか？

JR九州高速船に関する問題で、第三者委員会による調査報告書が公表され、幹部や法人について刑事罰の対象となる可能性が指摘されました。この問題に対して、JR九州社長は役員報酬の30%を2カ月間自主返納すると発表していますが、その金額はどのくらいなのか？

昨年度の取締役の報酬は総額で3億2400万円。一人当たり4628万円（コロナ前比較で倍以上）となっ  
ています。報酬は基本報酬と業績連動報酬（金銭報酬＋株式報酬）から構成されており、後者が20%です。業績連動報酬の算出には主に連結営業利益を参照しますが、中間決算でも堅調に推移しています。運賃値上げ申請も認可され、株価は現在4000円前後を付け好調です。なお株式報酬は取締役退任時に給付されるため返納は不可。金銭報酬は月次で給付されますが、まさかこの部分の30%ではないでしょうから、総額の2か月分を30%とすると少なくとも見積もって230万円強といったところでしょうか？

因みにJR九州高速船の損失額は会社発表でおよそ20億円。全社員に一時金20万円を支払ってもおつりが出る金額です。

上記の通り、取締役報酬には株式として受け取るものがあり、有価証券報告書には取締役の保有株式数が記載されています。つまり**株価の上昇が取締役にとってインセンティブになる**ということなのです。

失われた30年と言われる少し前、日本企業は収益を内部留保として維持し、株主への配当ではなく再投資へと回すことで長期的な利益の確保を目指しました。また雇用の安定化を図るため、終身雇用によって時間をかけて社員の能力を高め、生産性の向上と会社へのロイヤリティの向上に努め、安定的な経営を目指すことで成功を納めてきました。

しかし、その後は一転して株主資本主義が旺盛を極め、長期の不況に突入します。90年代後半には報酬の一部を株式で受け取るストックオプション制度が導入され、その後の改正商法では自社株買いについて、目的を限定せずに取得・保有することが可能になりました。経営者にとっては**株主利益の最大化がイデオロギ**となり、**長期的な視点よりも短期的に確実な利益が見込まれる効率化・合理化・経費の削減がトレンドになりました**。さらに証券優遇税制や確定拠出年金制度・NISAが導入され、国民を株式市場に巻き込み、国策として株主利益の追及を正当化しました。

JR九州は鉄道資産を国から引き継ぎ、経営安定基金を受け取り、税制面でも優遇を受けるなど、政府、国民からの支援・恩恵を多大に受けているにもかかわらず、その利益を株主と経営者が独占し、地方ローカル線の存続や混雑緩和・社員への還元など労働者や国民に対する責任を果たさそうとしません。現在のインフレ基調では貨幣価値が下がるため貯蓄は価値を損なうはずですが、それでも借入により資金調達をして内部留保を2000億円近くまで積み上げています。株価上昇を狙う自社株買いへの布石に思えてなりません。



第193号  
2024年12月1日  
発 責 国労九州本部  
住 所 博多区博多駅東3丁目9  
番 3号ニッコウハイツ 1003号