

# 太平洋セメント(株)

## 第12期株主総会の問題点を考える

# 大事なこと、忘れていませんか？

## 「事業構造改革」はいいけれど…

株主総会に御参加の株主のみなさん、ご苦労さまです。

私たちは、太平洋セメントのバラ輸送や生コン製造・輸送に関わる中小企業と労働者でつくる株主会です。

今年3月、取締役会は、中期経営計画を見直して「新生太平洋セメント」として生まれ変わることをめざすとして「例外なき事業構造改革」を打ち出しました。この計画が企業の社会的責任に照らして妥当かつ十分なものなのかどうか。それが本日の第12回総会の焦点です。

私たちは、総会にあたって、取締役会が以下の点について誠実に説明義務を果たすよう求めています。(詳細は、別紙の「事前質問書」をご参照ください。)

### ●別途積立金を取り崩しても2期連続無配

#### ――「経営責任」はどうなってる？

今期の連結売上高は7,285億円(前期比△16.4%)、連結営業利益は35億円(同△68.0%)、経常利益にいたってはわずか1.5億円。しかも事業構造改革費用としての特別損失322億円を計上するので、前期に続き過去最悪の記録を更新する370億円もの最終損失で、前期に続きまともや無配としたいと取締役会は言っています。

この連続無配の経営責任を取締役会はどのようにとるのでしょうか。

業績不振の原因を掘り下げる姿勢がないのも無責任そのもの。「想定以上に需要が激減した、だから仕方なかった」では言い訳にもなりません。需要の長期的減退傾向やマネーゲームによる北米の住宅バブルが早晩破たんすることは相当以前から指摘されていました。目先の好景気に目を奪われ、長期的見通しを欠いた経営を続け、さらには拡販体質の改善を怠って過剰設備を抱え続けた反省と主体的総括を取締役会はあきらかにすべきです。

### ●秩父、土佐、大分でセメント生産中止

#### ――世話になった下請業者や地域社会に補償は？

事業構造改革の第1は「国内生産体制の見直し」で、秩父、土佐、大分3工場のセメント生産中止を中心に560万トン程度の生産能力削減を打ち出しました。下請・出入業者の営業と雇用や、地域の経済・社会に大きな影響を及ぼすことはあきらかです。(ウラ面に続く)

セメント産業の経営民主化を求める株主会

2010.6.29

\*交通労連生コン産業労働組合(TELO6-6444-0101) 大阪市西区土佐堀1-6-20  
\*全日本建設運輸連帯労働組合(TELO3-5820-0868) 東京都千代田区岩本町3-6-5

秩父工場の場合、「地域から『信頼される誠実な企業』として理解と信頼を得る」、「地域との共存共栄に軸足を置いた経営」を行う」経営理念で謳ってきたのに、セメント生産中止後の事業方針が不明確なため、秩父市議会が全会一致で反対決議をしています。

各工場の①今後の事業方針や人員体制、②下請業者に対する営業補償、③地域社会や環境対策について早急に明らかにすべきです。

## ●500人もの希望退職、250人の転籍

### ――歴代役員、顧問、相談役の責任はどうか？

第2の「組織人員体制の見直し」は500人程度の正社員の早期退職募集ですが、これは在籍従業員3,268人の16%にもものぼる数。さらに250人弱の転籍も計画されています。業務消化のために長時間労働がまん延するおそれがあります。当社の労働時間の現状、長時間労働を防止するための対策を説明してほしいものです。

また、これだけ従業員を大量に辞めさせるというのに、この間の経営に責任を負うべき現・旧取締役たち、相談役や顧問たちはどのような責任をとるのでしょうか。退職金を一部返還してもバチは当たらないはずです。

## ●セメント営業体制の見直し

### ――生コン工場集約化の雇用対策は大丈夫？

第3の「国内セメント営業体制の見直しと物流の合理化」のひとつに、「生コン産業の維持、安定化のために、構造改善、品質管理の促進」があげられています。

生コン産業の適正な生産規模の実現（工場の集約化）はセメントの価格適正化のカギを握るもので、当社も真剣にとりくむべきです。問題はそこの雇用問題。経済産業省は「雇用確保を第一義的にとりくむのが当然。そのように業界を指導する」と表明していますが、当社もこの指導方針に従って雇用対策をしっかり立てて労働者の理解を得るようにすべきです。

## ●5カ所に1カ所のSSを削減

### ――輸送業者の雇用対策と労働条件見直しは？

「国内セメント営業体制の見直しと物流の合理化」のもうひとつの柱は当社のSS（セメント貯蔵・出荷基地）の削減。13年3月までに123カ所から99カ所に削減、つまり5カ所に1カ所をなすくす計画です。影響を受けるバラセメント輸送会社に対する営業補償や雇用対策はどうなっているのでしょうか。

また、セメントを運搬するトラック運転手の多くが、運搬数量に応じて賃金が増減する「歩合給」や、残業依存の賃金で働いているために、仕事量の減少で生活不安が広がっています。

収入を維持するための無理な長時間労働や過労運転が横行すれば、市民を巻き込んだ交通事故につながりかねません。賃金体系の見直しを関連輸送会社に強く指導する必要があります。

## ●構造改革方針はハード面に偏重

### ――営業体質の見直しも必要なのは？

取締役会の事業構造改革方針は、設備削減などのいわば「ハード」面ばかりが強調されていて、「ソフト」面の改革方針が不明です。ゼネコンに買い叩かれ放しで採算のとれないセメント販売価格を適正化するために、当社の販売拡張一辺倒の営業体質をどのように改革するのか。具体的に説明すべきです。