

STRICTLY MEMBERS ONLY
M.C. (P) No. 50/9/81

1982: 3 月 號

月報



シンガポール日本商工會議所

＜ 目 次 ＞

(1982年3月号)

会議所ニュース

大塚理事経済協力貢献者表彰を受賞	1
会員懇談パーティを開催	2
JUGAS(元在日大学留学生協会)メンバーとの懇親会	7
United World College of S.E. Asia へ寄付	9

業界展望シリーズ(その1)

1980年代建設業界の展望.....(大林組).....	大場 若夫	10
機械業界の現状と展望.....(岡本(シンガポール)株).....	早船 好蔵	14
シンガポールの損害保険業界.....(安田火災海上保険(株)).....	小田 敏夫	17

労使関係及び労働生産性に

関する技術協力.....(在シ日本大使館).....	上原 信博	19
The Port of Singapore.....(Port of Singapore Authority).....		24
中国語書店めぐり歩き.....(北海道新聞).....	片岡 繁雄	33
理事会の動き		39
3月の主な経済活動		42
広報欄		44
資料案内		46
編集後記		48

会議所ニュース

大塚理事 経済協力貢献者表彰を受賞

シンガポール日本商工会議所

昭和56年度経済協力貢献者表彰式が、1982年1月27日午前9時30分から通産省の通産大臣室で行われ、大塚泰氏ら12名に安倍通産大臣からそれぞれ表彰状が手渡された。

経済協力貢献者表彰は、日本と発展途上国との相互依存関係がますます深まっている中で、発展途上国において長年にわたり現地の経済・社会の発展に寄与し、日本の経済協力推進に貢献した人たちの通産大臣が表彰する制度で、昭和50年度から実施されている。シンガポールからの受賞者は、中山一三氏（1976年度）、桜井清彦氏（1978年度）に次ぎ3人目の受賞である。



安倍通産大臣を囲む表彰受賞者（1982年1月27日ホテル・オークラ）

会員懇親パーティを開催

シンガポール日本商工会議所

シンガポール
日本商工会議所
は、2月24日
(水) マンダリ
ンホテルにおい
て会員懇親パー
ティを開催した。
当日は、中島大
使ご夫妻をご来
賓にお迎えし、
会員並びに奥様
方約400名の



参加を得た。同懇親パーティは、倉重組織担当理事の司会で進行された。

まず、倉重理事から同懇親パーティの趣旨に加えて、世界各地における日本(人)商工会議所の会員数及び当商工会議所の部会別会員数が紹介された。つぎに、水戸会頭のあいさつ並びに中島大使閣下のあいさつが行われた後、懇談に移り、なごやかかつ盛会裡に閉会した。

以下は、当日における水戸会頭のあいさつである。



水戸会頭あいさつ

只今、ご紹介頂きましたシンガポール日本商工会議所の会頭を務めております水戸でございます。

本日は、会員懇親パーティを開催いたしましたところ、多数ご参加頂きまして誠にありがとうございます。

とくに、在シンガポール日本大使館の中島大使ご夫妻におかれましてはご来賓としてご参加賜り、本日のパーティの意義をより深めて

頂きましたことを心から厚く御礼申し上げます。

当商工会議所が設立されて以来、12年余が経過いたしました。こうして会員各位がご夫妻同伴にて一堂に会する機会を持てましたのは今回が初めてでございます。皆様の企業の発展とともに当商工会議所も成長してきたことを如実に物語っているものと思います。本日は、折角の機会でもありますので、最近における商工会議所活動を通じて感じております私の所感を若干申し述べさせて頂きたいと存じます。

まず、日星関係の進展についてであります。ご高承の通り、日星関係が順調な発展をたどる過程で、1980年来“日本の経済発展の経験を学ぼう”という気運が高まっております。これを反映して、当地政府及び関係機関から当商工会議所に対して各種審議会などへの委員派遣及び意見照会等が要請され、本所から10名余の委員を派遣いたしております。このように地元の期待に応えると同時に、皆様方の意見反映に努めている次第であります。そうして、政府はじめ地元の日本及び日系企業に対する期待が益々高まっていると同時に最近では具体的になつていくことを痛感する次第であります。すなわち、



以前は「国」と「国」、「企業」と「企業」の関係でありましたが、最近では「人」と「人」の関係へと次第に幅を拡大してきております。従来とは異なる状況下にあります。在外企業として当国の経済発展に寄与することも我々の至上任務であります。地元企業との融和を図る一方、従業員の生活向上を念頭におかれて各企業の繁栄に一層努められるよう折念いたします。こうした段階が進展するに伴い、相互の理解が深められ日星関係の緊密化が益々進むものと信じます。

しかしながら、現段階においては歴史、文化、価値観を異にする両国の理解にある程度隔りがあることは止むを得ないことであり、こうしたことが企業活動に対する考え方にも反映されることがあります。ここで、今日の日本の繁栄を顧みますと、日本は明治維新以来殖産興業に努めた後、第2次世界大戦後に経済復興・再建を図りつつ、国際経済社会の一員としての地位を築いてまいりました。こうした百年余の歴史を背景に、日本独自の価値観が形成され、それを土台とする企業活動が展開されていると存じます。

そうした意味で、1965年に独立したシンガポールの経済発展を考えますと、日系企業としてはシンガポールの現状を踏まえながら長期的な観点にたつて同国経済の発展に寄与すべきではないかと存じます。



同時に、現在シンガポールで展開されている“日本に学ぼう”という運動の帰すうは、シンガポールだけでなく ASEAN 諸国はじめ発展途上国全体に与える影響も少なくないと思われる。

つぎに、当面する課題であります。本年における経済情勢の展望であります。シンガポール政府は、1980年代における成長目標を8～10%とし、1980年10.2%、昨年9.9%と順調なすべり出しを示しました。しかし、昨年後半以降一部業種にかげりが見え始め、今年はこれまでにない厳しい情勢が予想されております。

こうした際、日系企業各社におかれましては企業体質の強化に努められ、先程申し上げました長年の伝統と歴史の過程でつちかわれた創意と工夫をもつてこの難局を克服されますよう折念して止みません。

また、企業環境の整備を促進する際、業界共通の問題が生じた場合には、部会活動を通じて意見を取りまとめ、政府当局に要望するなど当商工会議所の機能を積極的にご活用願いたいと存じます。

一方、現在シンガポールでは約800社の日系企業が操業し、約1万7,000人の在留邦人が生活していると推測されますが、こうした一大コミュニティを形成している日系社会相互の連絡、強化を一層促進することが緊要であると存じます。

幸い、当商
工会議所は
1969年に69
社で発足以来、
その後の順調
な日星関係の
進展を背景と
して、現在で
は402社と
海外の日本商
工会議所とし



て法人ベースでは最大クラスにまで成長いたしました。当会員企業で働く日本人は3,000人、現地従業員は5万人を上回っております。本所といたしましては会員各位のニーズをベースとして、今後とも事業活動の一層の活発化を図る所存でありますので、皆

様におかれましては相互の交流を深めつつ、積極的に会議所活動にご参加頂きますようお願い申し上げます。また、本所に未加入の日系企業の方をご存知で



したら、その加入促進方にご協力頂きたいと存じます。

本席は、日頃内助の功を果されている会員各位の奥様方多数ご出席下さいまして誠にありがとうございます。ご出席の皆様方が相互に交流を深めて頂きますために開催した懇親パーティでありますので、どうか時間の許す限りご懇談願いたいと存じます。なお、今後、年に1度位はこうした催物を開催する所存でありますのでご協力方よろしくお願い申し上げます。

私の挨拶を終るにあたり、重ねて中島大使ご夫妻のご来席に御礼を申し上げます。



どうもありがとうございました。

JUGAS(元在日大学留学生協会)メンバーとの懇親会

シンガポール日本商工会議所

当地シンガポールには元在日大学留学生約200名をメンバーとする

The Japanese University Graduates Association of Singapore (JUGAS) があり、星日間の友好促進に努めており、日系企業に勤務しているメンバーも約60名いる。そこで、JUGAS メンバーと当商工会議所関係者との懇親パーティを1月29日(金)開催した。当日は、JUGASメンバー100名余と本所側関係者50名余が参加し、なごやかなうちにも盛会裡に閉会した。

以下は同懇親パーティにおける水戸会頭の挨拶である。

水戸会頭あいさつ

シンガポール日本商工会議所の会頭の務めております日立造船ロビンドックヤードの水戸でございます。

The Japanese University Graduates Association of Singapore (JUGAS) メンバーの皆様、本日は日本商工会議所主催の懇親パーティにかくも多数ご参加頂き誠にありがとうございます。

心からご歓迎申し上げます。

お聞きするところによりますと、1955年を最初として日本の大学に留学され現在当地並



びに世界各地でご活躍の皆様は約200名に及んでいるとのことであります。

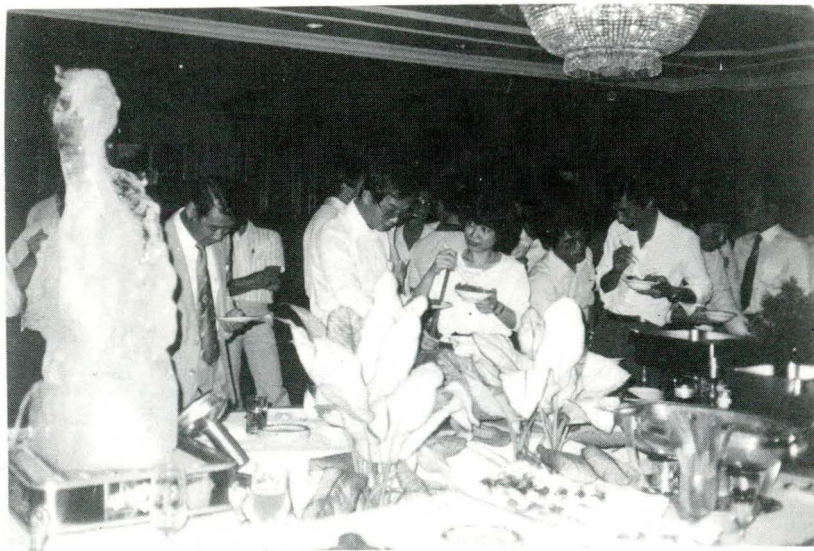
皆様ご存知の通り、シンガポールと日本の両国関係は、益々緊密化の一途をたどり、最近では“日本の経済発展に学ぼう”というキャンペーンが展開される程であります。

こうした際にも、日本で実際に学問を修められ、日本での生活体験をお持ちの皆様方が、シンガポールの色々な分野で多数ご活躍されてますことは、シンガポールにとつても我々にとつても喜ばしいことであり、心強く感じる次第であります。

JUGAS と当商工会議所は、両国関係の緊密化と理解促進という共通の目的があり、これまで相互の役員間で懇談会を開催し、お互いの意思疎通に努めて参りましたが、今回は JUGAS メンバーの方全員と在星日系報道関係者の方をご招待申し上げ、当方は理事会メンバーと各部会の代表者が参加しております。

本日は限られた時間ではありますが、相互の意思疎通を一層深められるとともに、JUGAS メンバーの方々には旧交をあたためられるよう希望いたします。

最後になりましたが、JUGAS の益々のご発展とメンバーである皆様及び家族の皆様のご健勝を祈念して私の挨拶といたします。

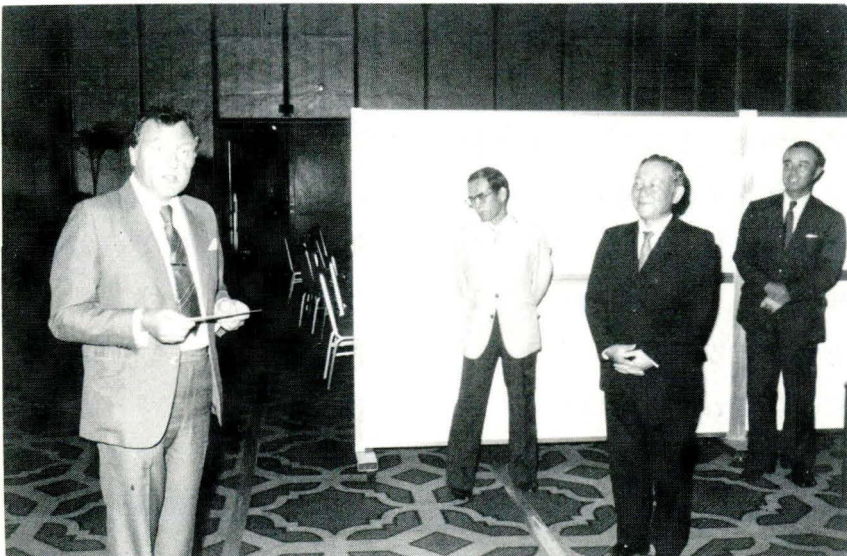


United World College of S.E. Asia へ寄付

シンガポール日本商工会議所

当地の Pasir Panjang に立地する United World College of S.E. Asia は、生徒数約1,300 名を擁する総合カレッジである。同校へは、従来からも数多くの日系企業の子弟が学んでおり、現時点では 52 名の日本人生徒が同校に在学している。U.W.C. では、現在生徒数の急増に対応して校舎の拡張・設備の拡充を推進しており、本所に対しても協力方の依頼があった。そこで、理事会において数度にわたり慎重に検討した結果、日系社会の一員としての本所が同校に寄付することは、会員全体の利益に徴しても意義深いことであるとの結論に達した。

そこで、3 月 9 日（火）開催の理事会終了後、同校の Board of Directors の Chairman である Mr. R.W.Lutton 氏をお招きし、青柳副会頭（水戸会頭帰国中につき）より同氏に小切手を手渡し、同氏から丁重な謝辞が述べられた。



（謝辞を述べる Mr. Lutton 氏－左端）

業界展望シリーズ ～その1～

1980年代建設業界の展望

大 林 組
大 場 若 夫

第二次建設ブーム

シンガポールの1970年代前半は第一次建設ブームであったと言える。シェントンウェイの高層ビルのほとんどがこの時期に建られたものである。オイルショックの影響で1970年代後半は低調気味であった。当時コンクリートだけ打ち上って、そのまま放置されお化け屋敷化していた建物が多く見られた。

1980年代前半は第二次建設ブームと言える。1979年後半より再び始った不動産ブームは、家賃・オフィスレンタル料の暴騰を招き、痛切にそのものすごさを体験した。ブームの安全弁を自称するURA(都市再開発局)の土地販売は7回目(1979・2月)、8回目(1980・1月)、9回目(1981・1月)、10回目(1981・9月)と急ピッチに、しかも多量に行われたが、土地価格を押える点で成功したと思われない。ホンコン、インドネシア等の資本によるコンドミニウムに始まり、外国系企業進出によるオフィススペース需要の増大、そして毎年10%の率で増え続けるトゥーリストへのホテル・ショッピングの建設が所狭しと始った。

経済調査報告によれば、建設産業の対前年度の伸び率は1979年：7.5%、1980年：10.7%、1981年：17.7%と急激な伸びを示し、製造業の下降傾向と対照を示している。

すでに着工されている巨大プロジェクトにはマリナセンター、ラッフルズシティ、リアンコート、パークウェイバレード、ホンホクノビーチロード等がありいづれも200億円～500億円(工事費)と大規模なものである。更に今後着工されるものにはグレートワールドシティ、ゲートウェイ、ハラパンノマリナセンター、UOB、OUB、トレジャリービル、そして国際石

油センター／ジュロン等がある。

政府関連の巨大プロジェクトには、1985年完成を目指す空港第2ターミナル、MAS、PSA、MOE、URA等の本部ビル等が発注される予定であるし、一時スローダウンしかかったHDB(住宅開発局)の住宅建設もプレファブ方式の導入によりペースが早まるものと思われる。

以上巨大プロジェクトの他、ホテルの建設ラッシュがある。STPB(観光促進局)によれば、1985年には400万人のトウリストが予想され、現在の約2倍の2万5千室迄ホテルを建設しなければならない。前述のマリナセンター(2,100室)、ラッフルズシティ(2,200室)、ハラパン／マリナセンター(2,800室)の他、近々オープンされるダイナスティー、パピリオンを含め、パラマウント、アデルフイ、フラマ、アラマ、ニューオータニ、ハラパンの3ホテル、グレートワールド、ロキシー、シエラトン、フエデラル、ケクセン、ハーバービュー、パシフィック等の新築とマレーシア、タイパン、ハイヤット、コックピット、シヤングリラ等の増築など、いずれも300～500室の建設が続々と着工されつつある。

一方土木関連では、東海岸埋立に続いて、これからは西海岸の埋立が同規模で行なわれるし、話題の中心MRTへの発進も時間の問題と思われる。

このように1980年代のシンガポールはオーバーヒートしそうな建設ブームである。

外国系建設会社の進出

1970年代は日系建設会社の進出の時代であった。1970年代中頃にはこの日系進出に対して地元業者から反発の声が多少あがったのは、当時の業界の景気低調化とも関係したと思われる。現在商工会議所の建設部会に名を連ねる日系建設会社は、総合請負業のみでも二十数社にのぼり、大雑端な推定で現在合計手持ち工事量は千数百億円になると思われる。

1980年から増加し出した工事量と規模の大型化と、一方では世界的景気沈滞のため自国市場の不足という理由から、韓国・欧州勢の進出が目立って来た。とくに、建設労務者不足が問題化され始めた現在、自国からの安く、かつ技能のある労働力導入を旗印とする韓国勢の躍進が目覚しい。

一方欧・米・オーストラリア勢は地元業者と組む形で応札する場合が多い（ケントリッジ病院、マリナセンター等）。HDBのコンクリートプレファブによるアパート建設がフランス、オーストラリアの業者に決定したのもつい最近である。

1980年代続々と発注される大型工事においてこの傾向は益々大きくなると思われる。

工業化への模索

建設業界にも第二次工業改革の波が押し寄せて来ている。省力化と工事のスピードアップ、そのための機械化施工、工業化が唱えられている。政府は地元業者に対して機械購入と便宜を与え、そのデポ用地を与え、更には政府自身の建設会社（CONSTRUCTION TECHNOLOGY PTE LTD）も設立された。かつてはタワークレーンなど使わなかった中規模工事にもこれが建てられているし、木材しか使われなかった型枠支保工にパイプ製枠組材を使う事が常識化して来た。

建設業者へ機械化を押しつけるばかりでなく、設計の段階から工業化建築を目指す方向が発注者の間で生れつつある。前述のコンクリートプレファブがそれであるし、鉄骨構造とカーテンウォールの導入も計画実施段階に入ってきた。唯、日本では耐震上不可欠である鉄骨構造が、シンガポールで単に工期短縮・省力化に直接的に結びつけうるかは、価格の面、また従来コンクリート一本でやって来た業界の能力・コンサルタントの経験不足等からそう簡単に乗り移れるものではないと思われる。

すでに鉄骨・カーテンウォールで計画されつつある建物がこの1980年代にどのように実現化して行くか、注目すべきことである。

問題点

1980年1月1日に始ったジョホールの砂・砂利・レンガ等のシンガポールへの輸出禁止によりこれ等材料の不足・暴騰をまねいた。その後政府による碎石・採砂設備の増設とジョホールの解禁（1982.1.29日）、更にタイ国からの輸入（レンガ）などでこれ等材料価格はここ当分は安定すると思われる。

しかし、この建設ラッシュとマレーシア自体でも諸開発が急ピッチで進められ始め、従来大方をマレーシアの労働力に依存していた建設工事は労働力を他の外国に求めざるを得なくなって来た。昨年から始ったナショナルサービスの一部としての CONSTRUCTION BRIGADE はタテマエは別にあるとしても、こと労働力不足の助けとしては焼石に水である。他国から労働力（建設労務者）を移入する事は諸々の経費・課税を加えると10～30%割高となるが、これを避けられない状況となりつつある。

労務者以外、地元の技術者（スーパーバイザー、フォアマン）の不足も含めてこの労働力問題が1980年代の最大の課題であろう。

工事の大型化・新工法の導入・工期短縮などから、従来の英国式BQ入札でなく、設計施工でのターンキー方式の建設を採用したいという傾向が発注者から出始めてはいるが、「契約の社会」であるシンガポールで、かつ工事屋としてしか認められて来なかった立場の建設会社にとって、これ等慣習を破つて、どのようにターンキー方式が採用され得るかも今後の一つの課題であろう。



機械業界の現状と展望

岡本（シンガポール）株式会社

早船 好蔵

1974年のオイルショック後機械業界は大きな痛手を受け、生産規模の縮小を迫られた多くの企業が続出した。

機械業界とひと口に言っても、工作機械、繊維機械、鍛圧機械、建設機械、農耕機械、木工機械等多種にわたっている。工作機械以外の業種はその語字が示す通りユーザー層に限定が有る。繊維機械の場合は繊維産業の好不況に大きく左右されるそれ故に機械業界全般を同じ尺度で論ずる事は難しい。日本の機械業界を総じて表現すればオイルショック後の不況により各企業が体質の改善に務めた事、不況時新設、更新が見送られた反動と、技術革新、合理化、省力化が進む中、好況に転じた後業種により差は有るがショック前の水準をまたたく間に抜き記録の更新を続け昨今に至っている。

多くの分野に分けられる機械業界、工作機械そのものも含め繊維、建設、鍛圧、木工、農耕機械等これらを造るのに必要なのが工作機械であり、工作機械は自動車産業、電機産業装置産業、機器産業等多くの分野にユーザー層を求める事が出来る。ここでは工作機械を中心に論ずる事にしたい。

シンガポールに於ける機械業界は欧米系、日系、ローカルを合せて10社余であるが昨年欧州に続き米国の不況で輸出不振に加え労働力不足、労務費の急上昇、\$ドルの上昇により輸出競争力低下を招き最盛期と比較して2～3割生産が落込んでいる。規模も小さく、企業数も少なく、これ等を中心に論ずる事は片手落となるので今や世界のトップの地位にせまりつつ有る日本の工作機械を中心に述べさせて載きます。

第二次世界大戦により日本は多くの設備機械が炭と化し戦後欧米の工作機械を多く輸入して産業復興に努めた。機械業界も日本経済と同じ様な歩調で伸び特に池田首相当時所得倍增論で飛躍的に伸びた。

今から10余年前日本は工作機械の分野に於いても輸入国から輸出国に転

じたのである。

オイルショックは業界にとってあまりにも大きな痛手ではあったが体質の改善経営の合理化、新製品の開発が出来不幸中の幸いと言えるかも知れない。

今や業界はショック前と比較して人手は半減売上は2倍と過言になっているが技術革新によるNC機、マイクロコンピューター付機械等附加価値の高い機電一体化の機械が主流となり、購入品比率が高くなっている事、更に分業化が進みサポート・インダストリーの支えも大きくなって来ており、業界に於ける生産性の伸びは同じ比較に於いて2倍位と言える。

日本の業界が過去の好不況の波と比較して今回長い好況に恵まれた事は輸出好調に負うところも大であるがサポート・インダストリーたる中小企業がこぞって合理化を進めNC機ロボットの導入により近代化が進んだ事によるところも見のがしてはならない。これ等中小企業の近代化は日本産業界の強みでも有る。

機電一体化の機械が日本に於いては素直に受入れられた素地があったが欧州の様に、マイスター制度、身分制度が障害となり、開発が遅れ、日本の工作機械が輸出好調であった一因でも有る。

業界の恵まれた好況にも昨年かけりが出て来た主因は米国の高金利による所大であるがまず欧州の不況に始まり昨年半ばには米国の落込みが始まり日本の伸びも止った。

機械業界は以前最終工程を仕上と呼んでいたが優秀な工作機械の導入により機械加工精度の向上と均一化が進み今や組立と呼ぶ様うになった。すなわち機械業界もマスプロダクション、マスマーケットの時代に突入したと言える。製品の多くはディーラー販売であり、好況時にはディーラーが自身で販売しやすくする為、こぞってショールーム等に在庫を持ち、納期確保の為、先物発注をメーカーに出す100の需要が仮に有ったとするとメーカーの受注は時には110になる場合が有る、いったん不況になるとディーラーは自分の在庫減しを優先し先物発注の取消しも出て仮に80の需要はメーカー受注に於いて60になる場合が有る。

私は昨年後期欧州、米国を周り日本製機械が流通在庫として、かなり多く

有る実態を見て来た。その反面多くの工場で20年、30年前の不能率機械が現役として稼動している姿も見て来た。日本の産業界に遅れを取った一因でも有り潜在需要は大きい。

1982年は業界に取って輸出も含め更に受註が落ち込む事が予想され試練の年で苦しい経営を強いられる事になるが、弱肉強食の時代、良い物を安く早く造れば試練に打ち勝つ事も出来様う。

潜在需要は多いに有るのだからあまり消極的に受留める必要はないと思う。このような時こそ、工程の見直し、新機種の開発、合理化を更に押し進め体質を強く致し、放漫になりつつ有る経営の見直しをする良いチャンスと言え様う。米国政府も多少インフレに目をつむり政策により景気のでこ入れをせざるを得ないだろうし、近代化、技術革新のテンポは早まわっており来年には再び好況に転ずるものと信じている。



シンガポールの損害保険業界

安田火災海上保険（株）

小田 敏夫

現 況

1981年のシンガポール損保業界は、世界的な景気後退、シンガポール・ドル高などによる輸出の鈍化などの影響を受けたものの、物価上昇による保険金額の増加、建設ブームなどもあり、比較的堅調に推移した。マーケット全体としては元受保険料、対前年増20%前後に達し、保険料規模ではS\$560百万を越えたと推定されている。しかしながらシンガポールの国内マーケットは現状では大きなマーケットとは云えない。

1981年末現在、シンガポールで営業している損害保険会社は元受保険会社58社、再保険専門会社11社、会計69社となっている。日本の損害保険会社としては、5社（大正海上、東京海上、日本火災、住友海上、安田火災）が営業免許を取得し、4社（日産火災、同和火災、千代田火災、富士火災）が駐在員事務所を置いている。日本社の当マーケットに占めるシェアは、統計はないが実質7～8%程度と推定されている。当地保険料収入は、世界第二位の貿易港にふさわしく貨物保険、船舶保険などの海上保険が約30%、自動車保険が約25%、火災保険約18%、労災保険を含めたその他の保険が約30%となっている。損害率は社会の近代化による危険の増加、巨大化、保険会社の競争の激化などにより、76年以降悪化傾向が続いており、特に自動車、火災保険の損害率の上昇が著しく、79年には、全種目合計で営業損失を出すにいたっている。

シンガポール国内マーケットは必ずしも大きなものとは云えないが、近年急速に東南アジアの金融センターとしての地盤を築いた政府は、損害保険についても当地を東南アジアの再保険センターとして育成すべく再保険によるOffshore Businessの導入を積極的に推進している。このため最近で

は、新規に再保険会社および元受保険会社が、相次いで、当地のライセンスを取得している。こうした政府の方針を反映して Offshore Business は急速に増加しており、1980 年末において保険料約 S \$100 百万に達したが、今後もかなりのペースで増えるものと予想され、シンガポール政府の目指す保険センターの発展が期待されている。

82年度の展望

個人の保険思想がまだ十分とは云えない当マーケットではいわゆる企業保険が保険の中心となっている。従って収入保険料の増減は産業界の景気動向に大きな影響を受けざるを得ない。一部業界を除き更に厳しい情勢が予想される現状においては、81年ほどの成長率は期待できない。しかし、損害保険業界は、保険金額が物価の上昇にスライドして増加するなど、比較的物価上昇に強いと云われており、貨物保険の不振は予想されるものの依然として根強い建設ブームが続いており、全体としては物価上昇率+実質成長率程度の成長が期待されている。

しかしながら、事業損益の面においては、損害率の悪化傾向は改善される要素が少なく人件費、その他経費の上昇も確実に見込まれ、今後も厳しさを増すと予想されている。

今後の問題点

限られたマーケットに、59社の元受保険会社が入り乱れて営業しており、景気後退による限られたパイをめぐる競争は一層激化すると予想される。

自動車保険、火災保険を中心とした損害率の悪化傾向は、一朝一夕には改善されない根深い問題を含んでおり、諸経費の高騰と合わせ、業界を取りまく環境は今後も依然として厳しいと云える。

政府の推進している“東南アジアの再保険センター”構想は、シンガポールの近隣諸国からの保険料の流入を促進し、新しい Offshore Business マーケットの形成を期待している。しかし、世界的な再保険 capacity の増加があり、はたして良質な再保険が集まるか、巨大リスクを引き受ける能力が備わるかなど再保険センターとして発展するには多くの解決されなければならない問題点を含んでいる。

労使関係及び労働生産性に関する技術協力

在シンガポール日本大使館
上原 信博

1. 背景（シンガポール政府の労働生産性向上運動）

御周知のように、シンガポール政府は1980年代最大の課題として同国の産業構造高度化政策を推進しつつある。その一環として1979年7月に全国賃金審議会（NWC）はそれまでの賃金抑制策を改め、3年間にわたる「賃金は正策」を打ち出し、約20%近い賃上げ勧告を行ってきたが、その意図するところは労働費用の引上げを通じて労働集約的産業構造からの脱却である。これと同時に、政府は労働者に対し技能水準の向上と労働生産性の向上を求めた。すなわち、NWCは同年の勧告の中で「技能開発基金（SDF）」の創設による企業内訓練の奨励及び1980年の勧告では勤務成績が平均以上の労働者に対する賃上げの上積みを求める「二段階賃上げ方式」を打ち出した。さらに、リー首相1980年8月、日本の経営及び労使関係を模範例として引用しつつ、シンガポール労働者の勤務態度改善運動に乗り出す旨を明らかにした。その後、当国の若手閣僚は挙って機会のある毎に、本運動の趣旨を国民に訴え、又、全国労働組合会議（NTUC）も政府のこの方針に対応して各種の具体策を打ち出した。

さらに1981年に入り、同年2月、（故）シアーズ大統領は国会に対する施政演説の中で1980年代における当国の三大課題の一つとして新しい労使関係の確立をあげた。オン・テン・チョン労相もこれに対する謝辞の中で、労働省としては労使関係の動向に絶えず注意し、労使紛争を未然に防止するとともに、1980年代の社会経済状況にふさわしいように現行の労働法制を改正してゆくことを明らかにした。実務者レベルにおいても、ハン・チエンフォン労働事務次官以下労働省幹部は同年2月、当地日本商工会議所において日系企業幹部の方々と労働問題についての意見交換を行ったほか、国際商

行の必要性を「シ」政府は痛感しているものと思われる。又、英国の例に見られるように、欧米流の産業別組合組織はしばしば経済運営の足かせとなっていることから、企業別組合の導入に関心を寄せたものと思われる。

その後、これら生産性委員会勧告を実施する方策を検討するため、1981年9月、国家生産性庁(NPB) 長官を議長とする政労使3者構成の「全国生産性審議会(NPC)」が設置され、中央厚生基金(CPF) 拠出金の使用者負担分の軽減による企業内福利制度の充実や人事管理専門家の育成などが審議されつつある。

2 日本政府による技術協力

上でシンガポール政府の労働生産性運動の推移を詳しく述べたが、これはこれから述べる日本政府による技術協力の重要性を認識する上で必要なことである。すなわち、この技術協力が「シ」政府の当面の経済政策の根幹にかかわるものである点が、ある一分野について部分的に技術移転を促進するという通常の技術協力とちがうことである。

1981年1月、鈴木総理はASEAN 5カ国訪問に当り、これらの国の人造りに積極的に協力する方針を明らかにし、その一環として総額1億USドルにのぼる「ASEAN 人造りプロジェクト」の実施を約束した。シンガポールについては、このプロジェクトとして、すでに職業に就いている労働者の再訓練・技能向上訓練を行うための「勤労者再教育センター」の設置の提案が取り上げられた。これに加えて、シンガポールが日本から学ぼうとしている分野のうち、リー首相自らが指導している「労使関係と人事管理制度」の導入とゴー・ケン・スイ第一副首相の推進している「教育制度改善」に対し、鈴木総理は日本政府の技術協力案件としてシンガポール政府に援助する用意のある旨を両国政府の共同新聞発表の形で表明した。

この鈴木総理の約束に基づき、同年3月、わが国より労働省、通産省及び日本生産性本部の職員からなる専門家チームと文部省職員チームがシンガポールを訪問のうえ、関係機関と上記技術協力案件の進め方について協議を行った。さらに、同年5月下旬から2週間にわたり、ハン・チェン・フォン労働事務次官を団長とするシンガポール側政労使3者構成調査団がわが国を訪

工会議所（SICC）、ドイツ商工会議所（GBC）、米国商工会議所（ACCI）等においても同様の会合を開いた。NTUCも職場レベルにおける労使関係及び労働者の勤務態度改善のための労資協議委員会の設置を推進し始めたほか、シンガポール全国使用者連盟（SNEF）もシンガポール国立大学や日本の経営管理研究所と共同で「労働力の効率的な管理——日本の経験」と題するセミナーを開催するなどこの運動は当国の官民挙げての大運動となった。

これら一連の動きのハイライトは1981年3月末の首相官邸におけるリー首相と日系企業経営者との懇談会及び同年7月の生産性委員会勧告とそれに続く「全国生産性審議会（NPC）」設置である。リー首相はこれまで当国の各界指導者が範としてきた英国の文化・技術、特に労使関係と経済運営振りに見切りをつけ、日本的労働関係並びにチームワーク等人間関係重視の日本的労務管理に関心を寄せ、その導入の必要性をしきりに国民に訴えてきたが、その具体化の一步として上記懇談会において水戸本会議所会頭ら当地在住の日系企業経営者から素直な意見を直接聴取するとともに、同席したオン・テン・チョン労働大臣、リム・チー・オン無任所大臣（NTUC書記長）、ウォン・クウェイ・チョン国家生産性庁長官その他労働、教育両省幹部からも感想を求めるなど活発な話し合いが行われた。同年6月、生産性委員会（同年4月に設置され、委員は労働省、教育省、国防省、人事院、経済開発庁（EDB）、国家生産性庁など政府機関のほか、シンガポール放送会社（SBC）、NTUCなどの団体中堅幹部をもって構成された。）は日本式人事管理制度を大幅に採り入れた改革案を勧告した。この改革案はこれまでシンガポールで一般的な個人中心的勤労倫理から集団ないし会社中心的なそれへの転換を迫まるものであり、又、労働組合構造についても企業別組合の育成が望ましいとしていることや国家福祉主義から企業内福祉主義への移行を求めるなど全体としてこれまでの西欧型労使関係を脱却し、日本型労使関係確立の必要性を強調している。とりわけ、国家社会保障への過度の依存が西欧諸国において労働者個人の勤労意欲を減退させているという認識並びにシンガポールにおいても住宅開発庁（HDB）による公共住宅の分譲及び政府による医療保障に対する国家の財政負担が急激に増大していることから、企業内福祉主義への移

問のうえ、「労使関係及び労働生産性に関する技術協力計画」について労働省を初め関係各省と協議を行ったほか、日本生産性本部、日本経営者連盟、全日本労働総同盟及びいくつかの民間会社を視察した。

その後、本件技術協力計画の内容について当地日本国大使館を通じ両国間で詰めを行った結果、昨年末概ね合意に達し、シンガポール側の閣議了解が得られたので、本年1月21日、当国労働省においてその概要を共同新聞発表の形で公表した。

本協力計画の骨子は次の通りである。

(1)日本人専門家の派遣

Q C サークル、人事管理及び労使関係、労働者の勤務態度改善、監督者訓練、生産性測定などの分野の専門家を年間5名程度シンガポールに派遣し、セミナーや訓練コースの開催及び関係機関において助言指導を行なう。

(2)シンガポール側要員の個別研修への受入

シンガポール労働省、国家生産性庁(NPB)、全国労働組合会議(NTUC)、シンガポール全国使用者連盟(SNEF)などの職員を年間合計7名程度日本に受け入れ、それぞれ希望する分野について研修を行なう。

差し当り来年度は労働省及びNTUCから各2名を企業別組合についての研修に、NPBから2名及びSNEFから1名を労使協議制、小集団活動(QCサークル)などについての研修に受け入れることになった。

(3)シンガポール側関係者の集団研修への受入

上記団体より年間合計20名を日本におけるセミナーなど集団ベースの研修に受け入れる。

来年度については労働省から2名、NPB、NTUC 及びSNEFからそれぞれ6名が参加する予定である。この費用は日シ両国間で折半負担することとしており、シンガポール側が参加者の航空賃及び滞在費を、日本側がセミナーなどの開催費及び教材費を負担する。シンガポール側は現在、この費用の財源として技能開発基金(SDF)からの補助金制度を利用する模様である。

(4)本件協力期間はとりあえず3年間を考えているが、協力結果をみて更に期間を延長することも考えられる。

さらに、わが方としては、シンガポール政府の労働生産性向上運動が公私両部門にわたるものであることに鑑み、シンガポール国立大学からの日本も経営管理に関する客員教授の派遣要請や、大蔵省（当国では同省が公務員定員管理等を担当）からの公務員人事管理専門家、港務局（PSA）からの労務管理専門家の派遣要請に対しても出来る限り応えてゆく所存である。なお、昨年9月には大蔵省職員2名がわが国の公務員の人事管理を研究するため日本に赴いた。

このほか、日本労働省は昭和57年度新規事業として、政府及び労使団体の費用折半負担による開発途上国向け労使教育事業を開始すると、なっており、この事業は上記協力計画のように政府間ベースの協力ではなく、労働組合対労働組合又は使用者団体対使用者団体という形で協力が進められ、これに対し日本政府が補助する。したがって、当地の日系企業経営者はこの事業と当国のSDF補助金を利用すればあまり費用を負担せずに日本に研修員を送ることができるようになるものと考えられる。



THE PORT OF SINGAPORE

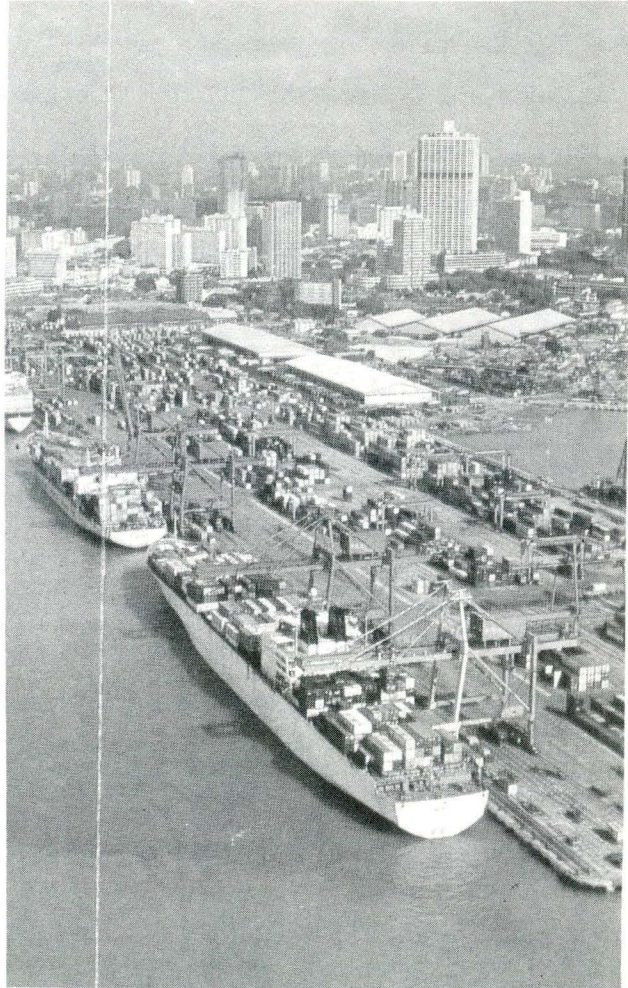
Port of Singapore Authority

Introduction

From the humble beginnings of a small fishing village in 1819, Singapore has grown into a major port today. Situated at the strategic cross-roads of world trade routes and in the heart of one of the rapidly growing regions of the world, the republic has become the centre of shipping and trade in Southeast Asia.

More than 27,000 vessels arrive in Singapore yearly, and daily there are over 400 ships in port, flying the flags of nearly all the maritime nations of the world. A ship arrives and departs almost every 10 minutes, making Singapore one of the busiest ports in the world, linked to some 300 other ports.

Singapore is the world's second busiest port in terms of shipping tonnage. This is due not only to her excellent geographical location, but also the well developed infrastructure in the republic. The efficient communications systems, excellent banking and financial services, a disciplined workforce and a politically stable climate have all contributed to this growth.



The Port of Singapore Authority (PSA) is a Statutory Board, incorporated on 1 April 1964, to provide and maintain all port services and facilities. It comes under the purview of the Ministry of Communications and relies on the revenue generated by the services it provides for further development and expansion.

Cargo Handling

The Port operates six gateways at Keppel Wharves, Container Terminal, Telok Ayer Wharves, Sembawang Wharves, Pasir Panjang Wharves and Jurong Port. All the gateways are owned by PSA except Jurong Port which is being managed by PSA for Jurong Town Corporation. With a total wharf length of 12.6 km, the Port can serve vessels ranging from coasters and lighters to luxury ocean liners and modern container ships. Giant oil tankers can also be accommodated at the terminal facilities of the oil companies in Singapore.

Keppel Wharves is the oldest gateway, handling mainly general and bulk cargo. Telok Ayer Wharves caters for coastal shipping and lighterage. Pasir Panjang Wharves has more than 200,000 sq meters of storage space in addition to berthing facilities for coasters, lighters and ocean-going vessels. Jurong Port is the gateway for dry bulk cargo and raw materials destined for the Jurong industrial estate. Timber and rubber are the main commodities handled at Sembawang Wharves.

The Container Terminal has five main berths totalling 1554 metres in length, and a feeder berth of 238 metres. It has seen a decade of tremendous growth since its inauguration in 1972, with an average annual growth rate of 25% in throughput. For 1980 some 865,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) totalling 11.0 million tonnes of cargo were handled.

Supporting Facilities

The Port's functions are not confined to cargo handling. Adequate and efficient pilotage, bunkering, tug, fresh water services are provided 24 hours a day. Warehousing, freight forwarding, ship chandling and victualling are also provided by PSA and private companies. With its well-trained and disciplined workforce, the Port is now among the most efficient in the world.

Warehousing

The demand for storage space outside the Free Trade Zones is constantly increasing. PSA operates warehousing facilities at Pasir Panjang Complex, the Alexandra Road Multi-storey Warehouse Complex and the Nelson Road Warehouse Complex. The demand for more cargo storage space has led to PSA developing new warehouses to meet future needs.

Two blocks of 5-storey warehouses at Keppel Road, and two blocks of 10-storey warehouses at Alexandra Road are presently under construction. Together, they cost \$146 million, providing a total storage area of 194,000 sq metres.

World Trade Centre

The World Trade Centre (WTC) has been developed and promoted by PSA to establish world trade through links with the international chain of trade centres and their organised trade information systems. Today, the \$83 million building has become a focal point for international exhibitions, trade fairs and conferences.

Refining Centre

Singapore is also the third largest oil refining and distributing centre in the world after Rotterdam and Houston. There are six international oil companies operating oil refineries and installations in the republic, handling over 53 million tonnes of oil annually. Singapore's total refining capacity is over 1 million barrels a day. The bulk of the crude oil, refined here is re-exported to Japan, Australia and New Zealand. Thus Singapore is also a natural bunkering station for ships.

Pollution Control

The Port Master has jurisdiction over all shipping movements within port limits. Arising from Singapore's vital role as a major oil refining and distributing centre oil pollution is a constant threat to the cleanliness and safety of port waters. The Port Master's Department is responsible for enforcing the laws against pollution of the sea. The Prevention of Pollution of the Sea Act 1971 and the Civil Liability (Oil Pollution) Act 1973 were gazetted in Parliament for this purpose. The later will soon be replaced by the Merchant Shipping Act (1981).



Ship Repairing Centre

Singapore's position on the oil tanker route between the West Asian oil producing countries and Japan, and her development as a major world port, have favoured her emergence as a centre for shipbuilding and ship repair. Facilities for conversion of specialised vessels and heavy engineering construction such as floating barges and piers are available.

The boom in offshore oil exploration in the Asian-Pacific region in the early 1970s accelerated the offshore oil industry in Singapore. Besides being the supply base for this industry, Singapore is also a leading oil-rig and drillship builder, and a producer of allied offshore structure.

Consultancy Services

Engineering consultancy is another important service provided by the Port of Singapore Authority through its wholly-owned subsidiary, Singapore Engineering and Consultancy Services (Pte) Ltd (SPECS). SPECS undertook shore protection works and dredging for Brunei's Muara Port. Major reclamation works for the second runway, taxiway and high-speed turnoffs for Changi International Airport was another project. SPECS is currently supervising the construction of the inflight kitchen for Changi International Airport Services (Pte) Ltd. This is expected to be ready by the end of 1981. Other projects include the development of ship repairing facilities at Pulau Hantu for Keppel Shipyard Pte Ltd, land reclamation at Pulau Tekong Besar, and consultancy services to the Ministry of Defence for the development of wharf facilities at Pulau Brani.

Other Services

The Port of Singapore Authority is also engaged in jointventure activities with other private firms to provide the following services:-

- (a) Changi International Airport Services (Pte) Ltd
 - the handling of air cargo at the airport terminal;
- (b) Suzue (Singapore) Cold Storage Pte Ltd
 - cold storage and freezer facilities for frozen goods;

- (c) Tanker Mooring Services Co Pte Ltd
 - mooring facilities for the discharging of crude oil from supertankers;
- (d) Gatx Terminals (Pte) Ltd
 - storage of chemicals and bulk liquid;
- (e) Van Ommeren Terminal Singapore (Pte) Ltd
 - storage of petroleum products, petrochemicals and edible oils; and
- (f) Container, Warehousing and Transportation (Pte) Ltd.

Organisation

The Port Authority is headed by the Chairman, Mr. Lim Kim San who together with eight Members of the Board outlines its over-all policy. Members represent government, labour, shipping interest, oil companies and the trading community. The General Manager is Mr. Wong Hung Khim, who is assisted in the day-to-day administration by the Deputy General Manager, Mr. Goon Kok Loon. The total staff strength is about 10,500 employees working under eight Divisional Directors. The structure of organisation in PSA is shown in the Appendix.

Future Trends and Developments

A total of \$500 million is being targetted for capital projects in 1982. Apart from the warehouse development projects, PSA has accorded high priority to the expansion of container facilities improvement of the level of services and computerisation of container handling to cope with the expected increase in container traffic.

Out of 967,900 TEUs of container handled by PSA in 1980, 865,000 TEUs (90%) were moved through the Container Terminal. Over the past five years, the number of containers handled at the Container Terminal has been increasing at a compound rate of 35% annually. Container traffic is expected to reach a throughput of 2 million and 3 million TEUs by 1986 and 1990, respectively.

Present developments include the construction of a 355-metre main container berth and its back-up area of 5.3 hectares. This seventh berth, costing \$64 million, will be commissioned in mid-1982.



Two drydocks owned by Keppel Shipyard and three existing conventional at Keppel Wharves will be converted into two container berths of 535 metres with a total back-up area of over 24 hectares at a total estimated cost of \$159 million. The conversion began in mid-1980 with the first berth to be commissioned in April 1983, and the second berth in July 1984.

The 'voids' behind two existing container berths are being decked at a cost of \$43.4 million, giving a stacking area of 9.7 hectares^{1/2}. One decked 'void' is already in use and the other will be completed by June '82.

Additional yard space for stacking of containers is being created by demolition of existing container freight stations at the Terminal. Two warehouses at Telok Ayer Wharves have been converted for stuffing and unstuffing of LCL containers. The ground floor of the two Keppel Road 5-storey warehouses will also be used for container operations by the end of 1982.

A large container freight station and multi-storey warehouse complex is being planned on about 22 hectares of land bounded by Keppel, Kampong Bahru and Nelson Roads. This new Free Trade Zone extension will be completed in five to six year's time, and the project will be implemented in stages.

Complementing the development of wharf facilities is investment in container handling equipment. Nine yard gantry cranes, 7 straddle carriers, 2 heavy forklift trucks and 44 prime movers costing some \$24 million were purchased and delivered to the Terminal in 1980/1981.

Another \$76 million was allocated in 1980 to purchase 8 container quay cranes, 21 yard gantry cranes, 47 smaller capacity forklift trucks, 6 heavy forklift trucks, 91 chassis and 40 prime movers.

With the rapid growth in container traffic, the on-line computer system has been expanded to provide better supporting services. Stowage planning including calculation of trim and stability of container vessels, yard allocation, unpacking and delivery of LCL cargo, loading tickets, discharging lists and rostering of the Terminal staff are computerised. An on-line enquiry system for port users to facilitate container delivery is also provided.

The computer will also be used to improve existing services and to support new functions. A study is being made to computerise the packing operations and the Container Freight Stations; to provide computer-controlled information transfer and automatic capturing of locations of containers, (in place of manual effort and voice communication), and to link the computer system to shipping lines and freight forwarders.

All new container quay cranes will also be installed with microprocessors to facilitate troubleshooting. The faulty modules of the cranes can easily be identified to minimise breakdown time.

Conclusion

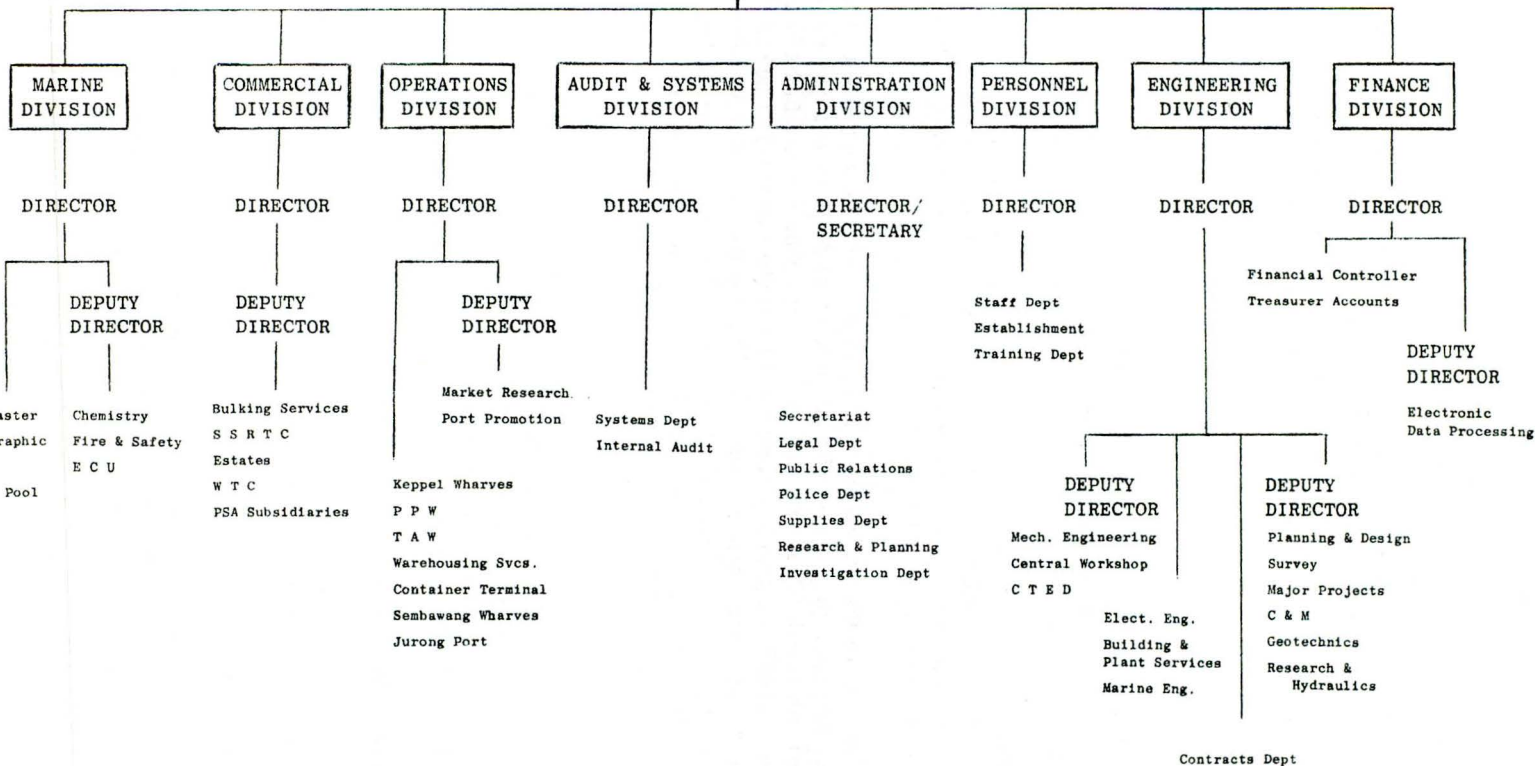
To maintain our position as a major international port, Singapore must constantly upgrade her efficiency and productivity to keep up with world competition. Only then can we remain as a premier port in this region.

APPENDIX

ORGANISATIONAL CHART OF PSA
CHAIRMAN & MEMBERS OF THE AUTHORITY

GENERAL MANAGER

DEPUTY GENERAL MANAGER



Effective as at 1 Dec 81

Port of Singapore Authority (PSA)

P O Box 300, Singapore 9005, Singapore

Tel: 2712211/2217711 Telex: RS 21507

Officials: Lim Kim San Chairman; Wong Hung Khim General Manager; Goon Kok Loom Deputy General Manager; Billie Cheng Shao-Chi Director (Administration)/Secretary; Lee Chee Yeng Director (Operations); Cheng Tong Seng Director (Personnel); Lim Tian Leong Director (Finance); Ho Shao Meng Director (Commercial); Ong Chow Hong Director (Audit & Systems); Philip Ng Fook Wah Director (Engineering); Goh Choo Keng Director (Marine)

Facilities

PSA Container Terminal.

The Terminal has 5 main container berths of a total quay length of 1,554 m with a minimum depth alongside ranging from 12.2 m to 13.4 m LWOST. There is also a feeder berth of 238 m with a depth of 9.5 m alongside. There is an adjustable roll-on ramp at Berth 53. It has a length of 28.8 m and a width of 8.4 m and has a safe working load of approximately 100 tonnes.

The Terminal presently has a total area of 60 hectares including the container stacking yard capable of accommodating 31,000 TEUs. There are some 40,200 sq m of container freight station space for stuffing and unstuffing operations, and another 2,800 sq m of open storage area for various back-up facilities.

The five main berths (Berths 49, 50, 51, 53 and 54) are equipped with ten 35-tonne capacity Hitachi container quay cranes with an outreach of 38.10 m and a backreach of 9.14 m. The feeder berth (Berth 52) is equipped with two 30-tonne capacity Liebherr Tango cranes. Other container handling equipment comprise 19 straddle carriers (12 Clark, 3 Ferranti, 4 Valmet), 20 rubber tyred yard stacking cranes (11 30-tonne Paceco and 9 35-tonne Mitsui Paceco), 125 forklift trucks with capacities of 2.5 tonnes and 3.5 tonnes, 16 heavy duty forklift trucks, 111 prime movers, 238 trailers, 11 freightlifters and 4 60.95-tonne weighbridges. A total of 380 power points are available for reefer containers.

EDP System

Since 1973, an on-line computer system has been introduced to keep an inventory of containers in the yard and to produce bills and documents to facilitate container operations. Stowage planning including calculation of trim and stability of container vessels, yard allocation, unpacking and delivery of LCL cargo, loading tickets and discharging lists are all computerised.

Terminal Working Hours

Ships are worked in three shifts round the clock. Inland transport operations are handled by private transport companies who work round the clock if required.

Future Development

Between 1982 and 1984, eight container quay cranes and 21 rubber-tyred yard gantry cranes will be delivered to the Terminal. Construction work has begun on Berth 55 which will provide a further 355 m of quay by mid 1982 and additional stacking area of 5.3 hectares.

Two drydocks together with two existing conventional berths at Keppel Wharves, will be converted into two container berths of 535 m. There will be a total stacking area of 24 hectares.

The work is scheduled to start in September 1981 and the first berth will be commissioned in April 1983, and the second in August 1984.

Additional yard stacking space will be created by the demolition of existing container freight stations at the Terminal and stuffing and unstuffing of LCL containers will be provided outside the Terminal. Two warehouses at Telok Ayer Wharves have already been converted to replace an existing CFS. The ground and first floors of the two blocks of five-storey warehouses now under construction at Keppel Wharves will be available for LCL operations by the end of 1982. A large multi-storey container freight station-cum-warehouse complex is also being planned on some 22 hectares of land opposite Keppel Wharves. This project will be implemented in stages and is expected to be completed in five to six year's time. To be declared as a free trade zone, the complex will be linked to the port area by an overhead bridge.

Keppel Wharves

There are 4.8 km of marginal wharves for 27 ocean going vessels and 4 coasters at any one time, and a total covered storage area of 101,000 sq m.

Sembawang Wharves

This facility, operated by the Port Authority, provides four berths with a quay length of 808 m and a hardstanding area of 4.64 hectares and a shedded area of 51,100 sq m.

Pasir Panjang Wharves

This facility comprising a 553 m lighter berth, a 132 m LASH wharf, a 580 m deep water berth and a 1,050 m coastal berth can accommodate 21 lighters, six LASH barges, 11 coastal vessels and 3 ocean going vessels at any one time. Transit sheds provide some 265,000 sq m of covered storage.

Telok Ayer Wharves

This facility is used both as an anchorage for lighters and for the coastal trade carried out with neighbouring countries. Facilities include the 120 m Finger Pier, 229 m North Pier, 504 m Marina Wharf and the 225 m South Pier.

Jurong Port

The facilities comprise ten berths, totalling 1,792 m of deep water wharves with a depth of 10.92 m at zero tide, and a coastal berth of 172 m.

Services

ACE Group

Europe and the Far East - 7 calls monthly

American President Lines

US East and West Coast - 8 calls monthly

Ben Asia

Straits and Japan - monthly

Blue Star Line

Middle East, India, Pakistan and Sri Lanka - 1 call monthly

Interasia Container Service

Hong Kong, Taiwan and Japan - 8 calls monthly

JASCOL

Japan, Straits, Taiwan, Japan - 8 calls monthly

Lu's Brother Co SA

Far East, Arabian Gulf and Red Sea - 2 calls monthly

Maersk Line

Far East and North America - 4 calls monthly

Europe - 4 calls monthly

Feeder to Straits and Bangkok - 14 calls monthly

Mediterranean Far East Container Service

Mediterranean ports and Far East - 6 calls monthly

P T Angkutan Pertamina

Jakarta and Tanjung Priok - 7 calls monthly

Regional Container Line

Hong Kong and Middle East - 4 calls monthly

ScanDutch

Europe and Far East - 8 calls monthly

Feeder to Bangkok and Port Kelang - 9 calls monthly

Southern Shipping

Far East and Australia - 1 call monthly

Straits Shipping

Bangkok and Port Kelang - 4 calls monthly

TRIO Group

Europe and Far East - 9 calls monthly

Zim Container Services

Eilat, Far East, Australia, Far East and Eilat - 5 calls monthly

ANRO

Australia and Indonesia 3 calls monthly

Traffic

Container Terminal and other wharves

	Inwards		Outwards	
	20E	Freight tonnes	20E	Freight tonnes
1977	196,900	3,301,300	196,400	2,430,400
1978	284,900	4,736,500	277,500	3,713,300
1979	364,000	5,447,600	359,600	4,812,100
1980	488,800	6,445,500	479,200	6,104,100
1981E	569,400	7,459,700	560,400	6,440,300

中国語書店めぐり歩き

北海道新聞

片岡 繁雄

(一)☆☆☆☆☆☆☆☆

オデオン劇場の隣りに、百勝楼（書城）というビルがある。ある土曜日の午後、その2階の片隅の「今古書店」という古書店で、周作人（魯迅の第）の随想集数冊を見つけた。日本でも時折り見かける本で、珍らしいとか入手が難かしいわけではないが買っておこうという気になった。が、あとの買い物を考えると、どうも持ち合せが心細い。「次に来た時」と、老板（主人）に取り置きを頼んだ。すると主人は「本は持ってらっしゃい。お金の方をこの次に」という。

少しばかり驚ろいた。代金は数十ドルには違いない。だが、それまでこの店に立ち寄ったのは、十日に一度位、せいぜい四、五回目のはずだった。挨拶程度の言葉はかわし、何冊か買ってはいたが、名前も住所も名乗ったことはない。「それじゃあよろしく」と電話番号をいかけると、主人はささげるようにいった。「欲しい本は、すぐにも手元におきたいもの。まして明日は日曜日、ゆっくり寛ろがれるとよい」。

包んでもらいながら、話に聞く古き中国の書店のことを思ったりした。「文」を尊ぶ伝統に、「文」が一部の階層に限られていた事情も加わって、書店と客の関係は他の商売と違って、売り手と買い手というより同好の士であることが「雅」とされ、金はこの次という信頼関係を誇りにした、という。「雅」であること、商売っ気抜きが、まさに商売のコツということにもなるのたが……。

私が暮した75、6年の北京では、そんな零囲気を感じずることはまれだった。瑠璃廠の古書店は比較的親切だったが、新刊書店の若い店員たちの突っけんどんさには、ほとんど閉口した。外人にはまだいい方で、同じ中国人客との応待ともなると、たいていは「無い」「売り切れ」「知らない」の

三語だけだ。それは多分に、文革十年の政治的緊張が爆発寸前の様相をはらみ、日常生活にもとげとげしさを増しつつあった当時の事情によるところが多いが、いずれにしろ読書人口が決定的にふえ、書店も国営となった今、客と書店の関係もおのずと“近代化”を迫られる。

これが話に聞く昔ながらの中国古書店の伝統というものなのか（それにしでは当方の文化水準あまりに低い）。それとも多少は心配でもあと考えれば得という売上の計算からか（というにしては、あまりに額が少ないが）。ともあれ本を受けとりながら、正直嬉しかった。

□☆☆☆☆☆☆

柄にもなく中国書店のことなど書く破目になったのは、実をいえば「この本屋も結構面白い」と、ある酒の席で少しばかりオーバーに喋ってしまったためである。忘れかけた頃に、原稿用紙が来た。今さら知らないともいえず、書き出しはしたのだが、流汗三計の“筆”は、一向進まない。第一に中国の古書や中国出版界の現状に、興味はあっても何の知識もない門外漢。第二に赴任後半年という新参者で、遺漏は避けられない。そして第三に、その限りでの経験では、シンガポールには“めぐり歩く”だけの中国書店はありそうにない。だからますます羊頭狗肉の恥かしさもつのるのだが、御教示に預かれるのを期待して、とにかく責めを果すことにする。

当地の中国（語）書店街となれば、矢張り最初の百勝樓界限に戻る。先ずこの五階建てのビルに十店あまり。殆んどが中国、香港出版の新刊本書店である。中国の出版物は、政治やイデオロギー関係以外は、大てい揃っている。これらは日本でも中国図書専門店に行けば買えるわけだが、故許雲樵・南洋大学教授の一連のマレーシア、シンガポール史研究や風土記、在住華人作家大系、或いは60年代から70年代半ばの東南ア事情が伺えて面白い各種雑誌の一年ごとの合訂本といった、この地ならではの本も無論ある。

このビル、完成当初から文化関係のショッピング・センターにする構想だったから、書店の外に書画・美術店や文房具店、楽器店なども入っている。文房具店というと、我々の感じでは事務用品のニュアンスだが、この場合は伝統的な「文房四宝」（硯、墨、筆、紙）のイメージが、今なお“健在”

らしい。もつともあまり業種を限ると、テナントに苦勞するらしく、とくに一階には貴金属店や時計店、薬局なども。レコード屋の店頭から聞えるのは日本の演歌だし、文化の幅は相当広い。

ともあれ書店がこのビルの看板であり、シンガポールでこれだけかたまっているのもここだけ。だから別名を「書城」(シュウチョン)という。というより百勝楼の名を嫌い、かたくなに書城とよぶ人が、知ってるだけでも何人かいる。これには多少のいきさつがある。もともとは書城が正式な名前の筈だった。だが華語で「書」(シュウ)は「輸」(競技や賭け事で負ける。輸送の意味もあるが)と同音、「シュウチョン」では「商売さっぱりとはならないか」との声が上った。確かにうっかり本(書)など持って麻雀を見ていると、シズんだ人から「道理でつかない」と、満更冗談ばかりでもなさそうな嫌味を浴びせられるほど、「シュウ」はまことに人気が悪い。さしづめ日本でいえば「四」と「死」ぐらいの感じだろうか。(ちなみにこの二つ、中国音でも同じ「スー」だが、声の抑揚が違うので、こちらは全く気にしない)。そんなことケチがついてはと採用されたのが正反対の「百勝楼」。縁起をかつぐ人たちは満足したが、今度は本好きを自認する側に不満がついた。今でも時折り「こんな馬鹿気た意見に屈服してるようでは、文化砂漠といわれても仕方ない」と、何かにつけて引き合いに出されるほど、「書城」か「百勝楼」かの論議はやかましい。

それはさておき、古い中国人街であるこの附近、タイパン・ホテルの並びや逆にビーチロードへ抜ける飲食店街にも、なお数軒の書店がある。「商務印書館」「友聯」「中華書局」「上海書局」……店によって多少の違いはあるが、一、二階に書籍の外、中国現代書画や古い書画の複製、印材、硯、陶製の人物像、あるいは切手など。切手はともかく、書齋に関係あるものは何でもというのが、当地の、というより北京、台北、香港でも共通する中国書店の特徴だろう。

川をはさんで反対側、OCBCビルにほど近いサウスブリッジ・ロードに移る。ここにはシンガポールで一番古い「中華書局」がある。開店七十年余。二階に「文房四宝」の一室、三階は画廊で中国現代書画家の軸が並んでいる。

外にも一、二軒あるが、二階の売り場で金を払うと、釣瓶式の小さなかごで一階のキャッシャーへ、お釣りがあればまた領収書と一緒にたぐり上げるのは、中国の地方都市では時に見かけるが、当地ではもう余り残ってはいまい。近くにあと二、三軒。うちホンコンストリートの一軒はもっぱら台湾の出版物が専門である。

☺☆☆☆☆☆☆

以上がざっと、“お固い”書店のあらましである。だがこれが当地の中国語書店の全てではない。どういえば一番妥当なのか一寸苦しむが、とにかく大衆向けの本屋さん、それが別に存在する。数からいえばその方が多いし、店の混み具合もまさっている。日本の書店が一般に、古典から大衆小説、哲学書からボルノまで、なんでも扱かうのに対し、ここでは今なお店からして別。それは香港、台北でも同様であり、伝統的な中国人社会の状況を反映するものでもあろう。

“清潔で真面目な”シンガポールのこと、“固くない”本屋といっても、そうそう“面白い”ものは残念ながらない。この主役は武俠小説（チャンバラ）と恋愛もの。とくに単純明解な勧善懲悪の筋立てで、スーパーマン、剣士（時に女剣士）が大活躍する前者の人気は、大人を含めてすこぶる高い。

それは貸本屋をのぞくと、さらにはっきりする。借りる人は一たん、その本の代金を全額預け、料金は一週間ごとに20%というところらしいが、下校途中の中高生がまず集まるのは、武俠小説のコーナーだ。また日本の小説の翻訳も、こんなにあったかと思うほど多いが、その殆んどが時代小説。「宮本武蔵」「佐々木小次郎」「燃烧的剣」（燃える剣）「木枯・吹箭・紋次郎」あたりまでは、こちらを読んだことがあるが、「上泉伊勢守」となると、作者の名前も浮ばない。その中に、やや場違いな抒情的表紙の「請問芳名」―「君の名は」である。

ただし大衆書店、貸本屋にも必らず何冊かの古典はある。「三国演义」「西遊記」「水滸伝」「金瓶梅」―これだけは“お固い”書店とも共通している。インテリ、大衆を問わぬその人気、さすが不朽のベストセラーの名に恥じない。

四☆☆☆☆☆☆

最初に触れた思いがけない好意のあと、足はおのずとここに向うことが多くなった。週に一度は立ち寄るようになって、この店の主人が根っからの本好きであり、彼にとってここは店というより書斎に近いことを知った。壁一面に、知人の学者や作家から贈られた書幅。その中に星州日報文芸欄の編集にたづさわりの、日本のシンガポール占領と同時にスマトラに逃れ、終戦直後日本軍に殺された（ほぼ定説）郁達夫の書もあること、客が来るとまずお茶をいれてくれることなどは、初めて寄った時に知っていた。が、本を語る嬉しをうな表情、客の方もまた奥の机に向って本を読んだり調べたりしている雰囲気は、いわゆる書店からはむしろ遠い。

こんな「今古書店」は、矢張りシンガポールでも珍しい存在らしい。二月中旬のストレーツタイムズ副刊は、その半面を使って紹介した。「店をのぞいても、客もいなければ主人も居ないように見える。だがすぐに半ば白髪の主人が眼鏡越しにひたすら読書にふけっているのに気づく」「控え目な物腰の主人は、訪れる人を客ではなく友人として迎える」。

主人の名は饒力吉さん。子供の頃から本が好きで好きでたまらず、誰れより早く本を読みたい一心から、書店の小僧になった。その後職業は変ったが、いつも本と関係あるところ。政府の文化部に勤めてからも、出版関係を担当した。そして退職後の80年、自分の蔵書をもとに、ついに念願の書店を開いたのだという。だから「珍しい本や愛着のある本は、売りにたくないこともある」。

もっとも店を構えている以上、まれには熱心なところも見せる。二月初めだったか、店の片隅に華人家庭で使う暦から抜きとったらしい「三字経」などが、ホッチキスでとじ、積んである。三字経というのは、教育が普及化した宋代、従来の初学者用の「千字文」より、さらに易しいテキストの必要から著されたもの。本当の入門書だから、きちんとした本としてはあまり出回っていない。「リー首相が新春賀詞で儒教道德を……」といいかけたら、大声で笑った。愛書家主人の珍しい思惑、果して効を奏したかどうか翌週行ったら、あまり減ってないように見えた。“増刷”の結果か、それともさ

っぱりだったのかー。

(四)☆☆☆☆☆

中国語書店の現状を知るには、洋書店との比較も必要だろう。だが改めて取材の余裕もないままの印象論に過ぎないが、古い植民地的社会体制(体質)から近代国家への脱皮のために或いは他民族との交流という言語政策から、英語教育が重視された結果、青年層の中国書離れ(とくに古典など)が進んだことは確かだろう。

南洋商報・読者話題欄にのっていた「凄風苦雨話書店」(悲惨な書店)。「憎い男を自殺にまで迫いつめたかったら、書店を開かせるに如くはない」「一週・半月間にも、必らず新しいバーや低級ナイトクラブはオープンする。だが三年五載の間に、一度でも書店開店の垂れ幕を見たことがあろうか」。ともかく楽ではないらしい。ストレーツタイムズ紙の饒さんの言葉を借りれば、「昔は人気のある本は何百冊と売れた。今百冊を越えることは殆んどない」。

だがどこへ行っても、店の感じは極めてよい。老板となじみの客が、ソファに坐り、世間話もまじえつつ、何時間も談笑している。店員たちも熱心で親切。表を通り過ぎたら目ざとく見付き、その熱心さに(加えて可愛い小姉だった)買わでもの三国演義の絵本など買う破目になったりする。全50数冊、四つの帙に入っているから、かざっておくと絵本とは見えないのがおかしい。ともあれまだ半年。「どうするの。読みもしないものを」という誰れかの声におびえ乍ら、ささやかなる“めぐり歩き”は、止められそうにない。

理事会の動き

第151回1982年2月9日（火）午後5—7時30分

議 事：

1. 前回議事録承認

異議なく承認された

2. 審議事項

(1) UNITED WORLD COLLEGE OF SOUTH EAST ASIA等への寄付について

会員企業の利益及び日系社会一員としての本所の役割を踏まえ、地域社会への発展に寄与するという観点から、本年度においては、①U. W. C. OF SOUTH EAST ASIA、②日本人学校及び③シンガポール大学日本研究科に各々1万Sドル相当の寄付を行うことが原則的に了承された。なお、個々の具体的な寄付行為の内容については正副会頭及び運営担当理事に一任された。

(2) 事務局職員の処遇について

種田総務担当理事より、事務局職員の処遇改訂について提案があり、異議なく承認された。

3. 報告事項

(1) 昭和56年度経済協力貢献者表彰受彰決定について

本所及びJETROが昭和56年度経済協力貢献者被表彰者候補として推薦していた大塚理事（千代田化工建設）から、1月27日表彰式が行われ、安倍通商産業省大臣より表彰状を受彰した旨報告があった。

(2) NATIONAL PRODUCTIVITY COUNCIL (NPC) の審議経過

古新居理事（NPCメンバー）より、NATIONAL PRODUCTIVITY COUNCILにおけるこれまでの審議経過をふくめて、最近の状況について詳細な説明が行われた。結論としては、NPCとしてCOMPANY

WELFARISM をできるところから実施するという PILOT SCHEME 方式をスタートさせるので、日系企業からもその代表数社を推薦して欲しいということであった。そこで、理事会メンバーの中からは、数社を推薦すると共に、一般会員からも希望があれば随時推薦することになった。

(3) 慰霊祭への参加

中華総商会より本所に案内のあった 2 月 15 日開催の慰霊祭への参加については、水戸会頭及び林理事（日本人会会長）に参列願うことになった。

(4) シンガポール日本人会からの依頼

林理事（日本人会会長）から、日本人会館の自己保有ならびに日本人学校中学部の分離建設に伴う説明会の主旨説明旁々商工会議所会員の協力方依頼が行われた。

(5) 部会・委員会・懇談会等開催報告

次の通り部会・委員会・懇談会等の開催報告があった。

① 部 会

- ゴム分科会 2 月 8 日（月）開催
- 保険分科会 2 月 8 日（月）開催

② 委員会

- 広報委員会 1 月 14 日（木）及び 2 月 4 日開催
- 経営研究委員会 1 月 21 日（木）開催

③ 担当理事会議

- 運営担当理事会議 1 月 27 日（水）開催

④ 懇談会等

- JUGAS（元在日大学留生協会）との懇談会 1 月 29 日（金）開催
- NPB DR. WONG との懇談 2 月 5 日（金）開催

(6) 来星ミッション

次の通り来星ミッションの報告があった。

○大阪市国際交流婦人団 2月 8日(月) 来所

○神戸中堅企業イノベーショングループ... 2月11日(木) 来所予定

4. 会計報告

吉永財務委員より、1982年1月分の会計報告があり了承された。

5. 入・退会

倉重組織担当理事より、下記1件の入会申込について報告があり、審議の結果次の通り決定した。

** SUMIDA ELECTRIC (S) PTE. LTD. “ B ”

3 月の主な経済記事

- 1日 ○昨年シンガポールの航空貨物取扱量は年間で19万3143トンと前年比9%の成長に留り、ここ数年の15~20%に上る高成長に比べて伸び率が大きくダウンした。取扱貨物19万3143tのうち10万747tがシンガポールから海外への輸送貨物。9万2396tが受入れ貨物だった。統計値によれば年初9カ月のシンガポールからの直接空輸貨物輸送は前年同期比5%減少している。他方、昨年の航空旅客取扱数は807万7000人と前年の723万7000人から11.6%の増加だった。
- 10日 ○コンドミニアムと呼ばれる高級フラットの売買市場は昨年5月以降、停滞を続けているが、向こう12カ月間に更に値下りする見通しが強まっている。昨年はじめまで天井知らずの急騰を続けた高級フラット市場は4月にピークに達したあと振らず、昨年4月と現在とでは価格水準が20~30%値下りしている。加えて、多くの不動産専門家が今年更に5~10%の値下りが予想されている。コンドミニアムの価格軟化について、ブーム時に急騰しすぎ反動で市場が冷えている。過去2年間の大型プロジェクトの完成で市場が一時的に供給過剰であり、また、諸外国の景気不振による外国人投資家の減少、株価市況低迷による影響である。
- 11日 ○政府発表の「81年経済通覧」は引き続き良好な投資環境を維持するシンガポールの姿を描いている。多国籍企業を対象に世界の投資地ランキングをまとめている米社Business Environment Risk Informationの調査は昨年、シンガポールを労働力の質、向こう5年間の収益性、政治的安定の各面で世界第1位にランクした。投資家の為の現在、未来の経営リスク評価の項目でもシンガポールはスイス、米国、日本に次ぎ第4位にのぼっている。
- 15日 ○シンガポール昨年のリグ建造業の総営業額は7億9000万Sドルで

80年の4億9900万ドルに比べ58%の成長を伸びたが、今年1月までの受注額は米国、日本に次いで第3位で、2位の地位を日本に明け渡した。

15日 ○世界の銀行約100社を対象にInternational Investor誌が半年毎にまとめている「世界105カ国の貸付け信認度ランキング」シンガポールは78.5ポイントをつけて13位にランクされた。

REAL GNP/GDP GROWTH IN SELECTED COUNTRIES, 1977-1981

Country	1977	1978	1979	1980	1981p
	Percentage Change Over Previous Year				
<i>Total OECD</i>	3.7	3.8	3.4	1.3	1¼
United States	5.4	4.4	2.8	-0.1	1¼
Japan	5.3	5.0	5.5	4.4	3¼
West Germany	3.0	3.2	4.5	1.9	-1
France	3.1	3.7	3.5	1.2	½
United Kingdom	1.3	3.3	1.4	-1.4	-2
Italy	1.9	2.7	4.9	4.0	—
Canada	2.4	4.0	3.2	-0.1	3
<i>ASEAN</i>					
Indonesia	8.8	6.8	5.5	9.6	8
Malaysia	7.7	6.6	8.5	8.0	6.8
Philippines	6.3	6.1	5.8	5.4	4.9
Singapore	7.8	8.6	9.3	10.2	9.9
Thailand	7.2	10.1	7.0	6.5	7.8
<i>Selected Northeast Asian Countries</i>					
Hong Kong	10.2	9.2	11.0	10.1	10
South Korea	10.3	11.6	7.1	-6.2	7.1
Taiwan	9.9	13.9	8.1	6.7	7.5

Source: OECD Economic Outlook, December 1981
& Official Country Sources.

廣 報 欄

** NEW MEMBER (9TH MARCH, 1982)

* United Electronic Engineering Corporation (Pte) Ltd.
Mr. T. Katsuyama (Managing Director)
3000, Marsiling Road,
Woolands New-Town,
Singapore 2573.
Tel: 2699711 (7 lines)

* Fuji Photo Film Co. Ltd.
Mr. M. Shichijo (Manager)
Unit 537 5th Floor,
Plaza Singapura,
68, Orchard Road,
Singapore 0923.
Tel: 3383498, 3360350

* Petrochemical Corporation of Singapore Pte. Ltd.
Mr. J. Nishiwaki (Director, General Manager)
4th Floor Sheng-Li House,
52, Chin Swee Road,
Singapore 0316.
Tel: 3383377

* The Polyolefin Co. (S) Pte. Ltd.
Mr. M. Morikawa (Managing Director)
4th Floor Sheng-Li House,
52, Chin Swee Road,
Singapore 0316.
Tel: 3383377

* Travelscope (S) Pte. Ltd.
Mr. T. Yoshimura (Managing Director)
2nd Floor York Hotel,
21, Mt. Elizabeth,
Singapore 0922.
Tel: 7373554, 7373556

** CHANGE OF ADDRESS

* Copal Singapore Pte. Ltd.
T. Mochizuki,
25-H, Park House,
Orchard Boulevard,
Singapore 2359924

- * Nomura Trading Co. Ltd.
53-J, 9th Floor,
Anson Centre,
Anson Road,
Singapore 0207.

**** CHANGE OF TELEPHONE NO.**

- * Nomura Trading Co. Ltd.
Tel: 2247355

- * Copal Singapore Pte. Ltd.
Tel: 2359924

**** CHANGE OF COMPANY'S NAME**

- * Metronics (S) Pte. Ltd.
From Roadstar Electronics (Singapore) Pte. Ltd.
to Metronics (S) Pte. Ltd.

**** CHANGE OF NAME OF REPRESENTATIVE**

- * Nissho Shipping Co. Ltd.
From Mr. M. Kumate to Mr. S. Takayama
- * Instrumentation Engineering (Pte) Ltd
From Mr. K. Tamai to Mr. H. Tajima

資料案内

国内一般

☆ シンガポール共和国概要 (1981 年)	S\$10
シンガポール経済事情 (1979 年 8 月)	S\$10
* シンガポール共和国憲法	S\$15
シンガポール共和国移住法	S\$15
☆ 民事法	S\$ 5
☆ 刑法 (暫定規定法)	S\$10

投資関係

トップマネージメントのためのオリエンテーション (会員のみ販売)	S\$25
資金援助制度の手引き	S\$ 8
* 経済拡大奨励法	S\$10
法律 15 号 (経済拡大奨励法改正法) 1979 年	S\$ 5

租税・税制

* シンガポール共和国現行租税制度	S\$10
シンガポール共和国個人所得税解釈	S\$10
法律第 2 号共和国所得税法改正 (1973 年)	S\$ 5
法律第 13 号 " (1977 年)	S\$ 5
法律第 17 号 " (1980 年)	S\$ 5
法律第 20 号共和国所得税 (改正) 令	S\$ 5
* シンガポール共和国財産税法、財産税 (付加税) 法	S\$15
☆ シンガポールとの租税 (所得) 条約	S\$ 5
☆ 法律 (改正) 時報第 21 号 (経済拡大奨励法及び所得税法改正法)	S\$ 5

会社法

シンガポール共和国会社法	(会員) S\$60	(非会員) S\$70
法律第 1 号 (共和国会社法改正) 1970 年	S\$ 5	
法律第 4 号 (") 1974 年	S\$ 5	
* 法律第 7 号 (") 1975 年	S\$ 5	
法律第 19 号 1980 年中央厚生年金法告示 (付表の入替)	S\$ 5	
☆ 法律 16 号 (会社の買収及び合併に関する)	S\$ 5	

為替管理・関税

* シンガポール為替管理法 (1970 年)	S\$15
法律第 6 号 (為替管理法改正) 1976 年	S\$ 5
* シンガポール共和国関税法	S\$20
関税法 (1979 年関税令)	S\$15
法律第 9 号 (共和国関税法改正) 1976 年	S\$ 5
☆ 金融業者法	S\$10

業種別規則

シンガポール共和国製造業管理法	S\$ 5
法律第 18 号工場法改正法 (1973 年)	S\$ 5
大気汚染防止法 (1971 年)	S\$ 8
法律第 11 号 (共和国大気汚染法改正) 1975 年	S\$ 5
シンガポール共和国銀行業法	S\$15
地方政府建築規則	S\$15
☆建築物規制法 (1973 年法律第 59 号)	S\$ 5

特許・商標・その他

シンガポール共和国特許 (実施権) 法	S\$ 8
シンガポール共和国商標法	S\$10
シンガポール共和国技術士法	S\$ 5
価格規則法	S\$ 5
☆ 1975 年水質汚染規制及排水法	S\$10
☆ 1971 年海汚染防止法	S\$ 5

労働関係

* 中央厚生年金法	S\$15
* シンガポール共和国労働雇用法、労働組合法、労働関係法	S\$25
労働組合法 (1977 年)	S\$10
法律第 3 号 (共和国労働雇用法改正) 1970 年	S\$ 5
☆ 法律 (改正) 時報 (第 25 号)	S\$ 2
☆ 法律 (改正) 時報 (第 26 号)	S\$ 5
☆ 法律 (改正) 時報第 22 号 (雇用法並びに労働者補償法)	S\$ 5
☆ 法律 (改正) 時報第 23 号 (中央厚生年金法改正法)	S\$ 5
☆ 労働雇用法 (1976 年幼少年雇用規則)	S\$ 5
☆ 法律 (改正) 時報第 24 号 (中央厚生年金改正法)	S\$ 5
☆ 雇用法の手引き	S\$10

商工会議所出版物

☆ 業種別会員名簿 (1981 年)	(会員)	S\$20
	(非会員)	S\$30
月報 (各月号)		S\$ 8
☆ (新刊) シンガポールの教育制度		S\$10
☆ 国際比較統計要覧		S\$ 5

(* 印は在庫なし)

(☆ 新着資料)

編集後記

当地通産省が発表した「1981年経済報告」によりますと、シンガポールは昨年実質経済成長率9.9%と、1980年の10.2%に続き高度成長を達成。この結果、1人当り国民所得も8,671Sドルと1972年の日本の水準に達しました。こうした当国経済の目ざましい発展に対し、日本では1981年10～12月期の実質成長がマイナスを記録し当初の成長目標を達成することは困難なことが確実視されおります。ただ、当地シンガポールにも昨年後半以降景気の先行きにかげりが見えはじめ、今年は厳しい局面をいかに打開するかが各業界共通の課題になると思われます。

月報3月号をお届けします。冒頭では、益々活発化する商工会議所活動から最近のトピックを取りあげ、「会議所ニュース」として大塚理事の経済協力貢献者表彰受賞、会員懇親パーティ、JUGAS との懇親会、U.W.C. of S.E. ASIAへの寄付を順次掲載いたしました。つぎに、注目されております各「業界展望」をシリーズとして取り上げ、今回は建設業、損害保険業、機械業を掲載。他業界については4月号で触れさせていただきます。

一方、最近脚光をあびています「労使関係及び労働生産性に関する技術協力」の経緯を日本大使館の上原書記官にご解説願いました。さらに、世界第二位を誇りますシンガポール港の現状と今後の計画を「THE PORT OF SINGAPORE」と題して、当地PSAよりご寄稿頂きました。さらに、北京駐在の経験をお持ちの北海道新聞片岡記者に「中国語書店めぐり歩き」としてシンガポールの書店をご紹介頂いております。

今月号の担当は、内山（渋沢倉庫）、小森（東京銀行）でした。

MONTHLY REVIEW

PRINTED BY
GREEN MOUNT PUBLICATION & PRINTING CO.
11A-12A, Block 1, Flatted Factory, Kallang Way,
Singapore 1334. Tel: 2923831

JAPANESE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY SINGAPORE

UNIT 2304-2305 23RD FLOOR, C.P.F. BUILDING NO. 79 ROBINSON ROAD, SINGAPORE 0106 TEL: 2210541, 2210665