

STRICTLY MEMBERS ONLY

M.C. (P) No. 50/9/81 21/9/82

1982: 10 月 號

月報



シンガポール日本商工會議所

〈 目 次 〉

(1982年10月号)

始関建設大臣ご一行歓迎パーティを開催	(シンガポール日本商工会議所).....	1
ロボット導入の効果と問題点	(HYMOLD PTE LTD) (七戸真次)	5
X シンガポールの医療事情と日系病院の 進出計画	((社) 日本在外企業協会) (杉野一夫)	12
シシンガポールの医薬品状況と健康管理	(伊藤製薬)	(伊藤雅博) 18
資料： A BRIEF ON SINGAPORE MAS RAPID TRANSIT (MRT) SYSTEM		25
理事会の動き		30
9～10月の主な経済記事		33
広報欄		36
資料案内		38
編集後記		40

始関建設大臣ご一行歓迎パーティを開催

シンガポール日本商工会議所

本所は、10月4日（月）海外建設協会シンガポール支部との共催で、始関建設大臣ご一行をお迎えして歓迎パーティを開催した。当日は、本所の役員関係者並びに当地の建設業界代表者60名がご一行をお迎えし、古田建設部会担当理事（熊谷組）の司会の下に歓談した。以下は、当日における水戸会頭の歓迎挨拶並びに始関建設大臣のご挨拶（要旨）である。

水戸会頭歓迎挨拶

始関建設大臣閣下はじめご一行の皆様、ようこそシンガポールへお越し下さいました。シンガポール建国以来はじめて日本の建設大臣がご来星になり我々一同心からご歓迎申し上げる次第であります。

本日は、海外建設協会シンガポール支部並びに当地日本商工会議所共催の歓迎会を開催させて頂いております。当地の紹介につきましては、既に日本大使館より詳細な説明があったことと存じますので、簡単に触れさせて頂きます。



現在当地シンガポールには約 1 万 8 千人の日本人が生活しており、小学校、中学校に通学している児童・生徒数も約 1,800 人に至っております。一方、日系企業は約 800 社が当地で操業しております。当商工会議所は、1969 年 13 年前に 69 社で発足以来順調な成長を遂げ、今日では会員数 416 社に達し、海外の日本商工会議所として世界で最大の規模を誇るまでに至りました。

こうした過程で、日系の建設業界は、1970 年代を通じて著しい成長を示し、今や日本の代表的な建設会社はすべて当地に勢揃いしていると言われる程であります。この間、チャンギー空港、高速道路などシンガポールの主だった建設工事の殆んどは日本の建設業者の優秀かつ高度な技術によって完成されてきたといっても過言ではないと思われます。

つぎに、当地における建設業果の将来であります。現在シンガポールは第 2 次建設“ブーム”あるいは“ラッシュ”といわれる程活況を呈しております。しかしながら、こうした中で、日系建設業は、当地への韓国、欧州勢の強力な進出、建設労務者の不足あるいは新技術導入に伴うワーカーのレベル・アップなどの課題も抱えております。一方、現在新聞紙上を賑わしている地下鉄工事も愈々着工段階に移行することが決定されております。その際、我々日系業者としての受注努力は勿論であります。日系企業の高い技術をもって ASEAN で初めて建設される地下鉄建設に積極的な協力を行い、もってシンガポール並びに ASEAN の発展に貢献したいと考えております。

また、(社)海外建設協会が近く当地の JETRO 内に支部を開設されますことは誠に時宜に適ったことと存じます。本日は、当商工会議所の役員並びに建設業界の代表者が皆様方をお迎えしておりますので、大臣閣下並びに一行の皆様方におかれましてはごゆっくりとお寛ぎ願ひ、旅のお疲れをいやして頂ければ誠に幸甚に存じます。

最後に、始関大臣はじめご一行の皆様様の益々のご健勝とご発展を祈念し、また、今回のミッションが所期の目的を十二分に果されるよう願ひして、私の歓迎挨拶に代えさせていただきます。

ありがとうございました。



始 関建設大臣ご挨拶（要旨）

シンガポール日本商工会議所並びに海外建設協会シンガポール支部の皆様、本日は私共のためにかかる盛大な歓迎パーティを開催頂き厚く御礼申し上げます。

昨秋建設大臣として入閣以来、海外建設活動の促進に着目し、産業界、学識経験者等から構成される海外建設基本問題検討会を設置し、その中間報告「海外建設振興の基本的方向」をこの度取りまとめた。今後は、その方向にそった施策を積極的に展開していく所存である。

当地では、地下鉄建設の問題もあり、オン運輸通信大臣、テ国家開発大臣を訪問、懇談の機会をもった。オン運輸相には、地下鉄建設に伴う日系企業の経験と実績を説明し、その実力を評価の上、当地の発展に寄与できる旨指摘した。先方からは、建設活動に伴う先進的技術の地元への移行、並びに地元業者とのジョイント・ベンチャー優先等が説明された。



当地の政府、民間業者も日系企業に期待するところが大きいので、皆様方も極力その趣旨に沿った方向で検討願いたい。

つぎに、テー国家開発相は、日系建設業の実力を高く評価している旨発言があった。

シンガポールは、アジアの中でも先進的地域に属し、地理的条件にも恵まれているが、皆様方には健康にご留意の上益々ご活躍下さいますよう祈念する。建設省としても海外建設活動について側面から大いにバックアップしたいと考えている。



ロボット導入の効果と問題点

HYMOLD PTE LTD.

七戸 真次

(昭和電工)

当社は家庭電気製品（テレビ、ラジオカセット、扇風機など）のプラスチック・キャビネットを作っている。その作業は、射出成形機でプラスチック成形品を作り、それに塗装、ホットスタンプ、シルフ印刷などをして仕上をする。即ち皆さんが見ている家電製品の外側を作っているのである。

広報部の方から、上記のテーマを与えられて、当社が使っている、自動機について考えてみた。与えられた記憶で作業条件を判断し、制御する成形機や工作機も、広い意味でのロボットではあろうが、与えられた知識により作業をする機械の方が、よりロボットと言う観念に合う様に思うので、自動作業機械を取り上げる事にする。自動作業機械にも、成形品を自動的に取り出し作業台に運ぶ、自動取出機や、自動的に塗装（スプレープリント）を行う塗装ロボットなどがある。あれやこれやだと、まとまらないので、今回は塗装ロボットについて書いてみたい。

1. 塗装ロボット導入の背景

導入の検討については、多くの問題があるが、その主なものは次の如くである。

(1) 労務問題

シンガポールに於ける、工員のジョブホッピングは、あらゆる職種で問題になっているが、特に塗装作業は環境の悪さ即ち、汚れ、一日中立ちっぱなし、溶剤の使用などから、希望者が少い上に、他の職種に比べて離職率は遥かに高い。

(2) 生産量の不安定

塗装は手作業によるもので、塗装工の熟練度により、その生産量は著しく異なる。熟練工に比べ中位の工員で 50～60% 未熟練工で 20～30% の生産能力である。従って工員の退職や休暇で、生産量に大きな

差異が出来る。

(3) 製品品質のバラツキ

前にも述べた様に、塗装は手作業であるから、熟練工、未熟練工の作業に品質の差のあるのは勿論、熟練工でも、その日の状態によつて品質に差が出来る。

(4) 塗装コストの上昇

塗装ロボットの導入を検討し始めたのは、一昨年（1980年）の夏であり、その頃のシンガポールの賃金は毎年急上昇しつつあった。希望者の少い塗装工の賃金は、一般の上昇を更に上回り、塗装コストを著しく上昇させた。

以上の様な問題を解決する為に、塗装ロボットの導入に踏み切つたのである。

2 塗装ロボットの概要

電子工学と機械工学が組み合つて出来た塗装ロボットを、専門的に説明する事は、極めて難しいので、専門家でない方達が「塗装ロボットとはこんなものか」と言つた程度で説明させて頂く。

(1) 塗装ロボットの基本的機能

塗装ロボットは、塗装動作の機能についてのみ、最初に人間に教へ込まれた（ティーチング）記憶により、出来得る限り人間に近い動作で塗装作業を行う。

人間は目から得た情報を頭脳で判断し、手、手首、腕、肘、肩、腰、足など多くの関節を自由に動かして、スプレーガンを3次元空間の任意な位置に向け、複雑微妙な作業を行う。塗装ロボットは、人間程の関節はないが、塗装作業に必要な最少限の関節を5～6個持ち、人間の動きに近い3次元動作を行う。

複雑な動作については、人間の方が勝るが、長時間の繰返し作業で、肉体的、精神的に疲労すると、作業能率が低下する。しかし塗装ロボットは、記憶した動作を長期にわたり確実に実行する。

(作業図)

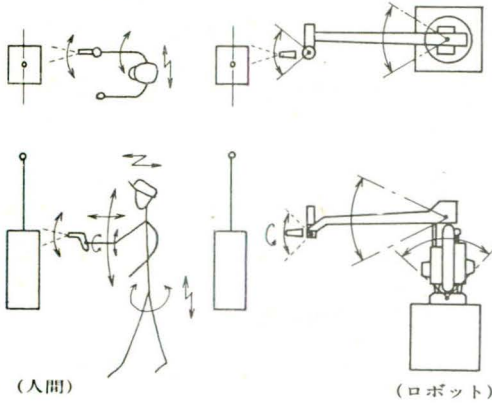
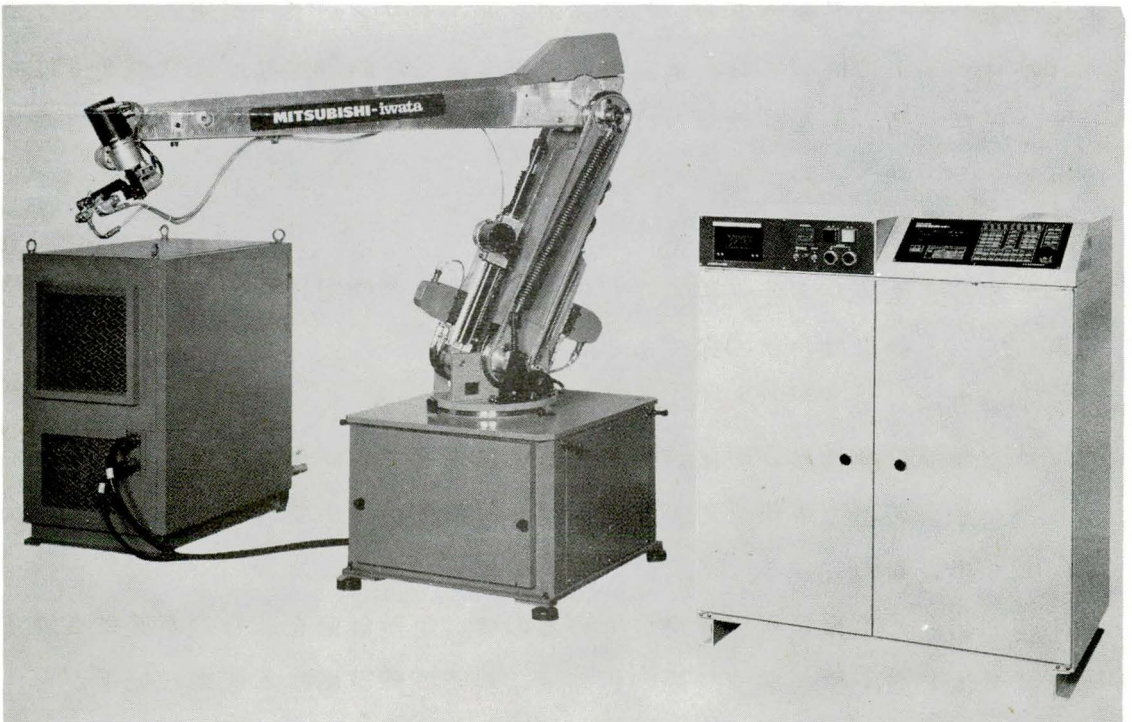


図-1

(機械、装置写真)



B 制御装置

制御装置は人間に例えれば頭脳に相当する。人間がティーチングした事を、その通り記憶する記憶機能と、記憶データーの通りに、ロボット本体を動かす再生機能を有している。

C 油圧ユニット

油圧ユニットは人間に例えれば、血液を体のすみずみに送る心臓に当る。ロボット本体を動かす油圧ポンプや、スプレーガンの吹付け空気を調整するエアー機器が装置されている。

D ティーチング装置

ロボットに塗装動作を教へ込む時に使用する装置で、ティーチングハンドル、及びボックスより構成される。ティーチングの方法には、直接人間が塗装作業を行って記憶させる方法と、スプレーガンを動かしたい軌跡に沿って一点、一点計画的に記録する方法がある。

E 被塗装品の搬送設備

ロボットには視覚判断能力がないので、塗装位置に被塗装品を、早く正確に送つてやる必要がある。この為にレールやコンベアーが使われる。これはロボットに同調され、塗装位置に被塗装品が到着すれば、ロボットは塗装作業を始め、塗装作業が終れば、被塗装品は次の位置又は元の位置に動く。

3. 塗装ロボット導入の効果

前述の「塗装ロボット導入の背景」に述べた諸問題について、実際に使用してみた効果は、次の様である。

(1) 労務対策

ロボットの操作は、被塗装品を搬送台に乗せて、ボタンを押すだけだから、女子一般工でも出来る訳で、採用又は転用が極めて容易になった。

(2) 生産量の安定

時間当りの生産量が大体決つていたので、生産計画を組むのが楽になった。又生産量も塗装準備時間の短縮や、長時間作業による能率の低下がない為、熟練工の平均作業量を約20%上回つた。

(3) 製品品質の安定

塗装作業そのものによる不良率は、大巾に低下したので、製品の納入に関する問題発生が少くなつた。

(4) 塗装コストの抑制

コストの問題は、受注量即ち生産量や賃金の上昇と関連している為、その状況によつて判断する必要がある。ロボットが稼動を始めた昨年（1981年）前半は、生産量が増加しつつあつたで効果はあつた。

上記の効果は、生産能力がフルであるか、生産量が増加しつつある時は効果あるが、生産量が減少した時には、問題となる。この問題については次項で述べる。

4. 塗装ロボット導入の問題点

塗装ロボットの問題は、労務対策上の問題と、経済性の問題、それに技術的問題があると考へられる。

(1) 労務対策上の問題

生産量が充分にある時には、上述した様な効果があるが、受注が減つて生産量が減少した時には、人員の採用停止、工員の減少を必要とするので、工員の補充の問題はなくなつてしまう。それに、当社の経験では、工員は概ね勤続年数の少い者から辞めて行くので、熟練度の高い者が残る事になり、ロボットによらなくても、生産量は安定する。

(2) 経済性の問題

この問題は、ロボット導入について、極めて重大であり、又生産量や賃金と密接な関係にある為、幾つかの状況を想定して検討したい。その前に、この検討を行う為に、次の様な条件を説定する。

- A 塗装ロボットの購入代金は、本体、附属設備、据付を含めて、18万S\$とする。
- B 減価償却は月間0.75%、金利は月間0.44%（SDFより半額補助がある）とする。
- C 生産量比率は、ロボット120%、熟練工100%、中位の者60%、未熟練工30%とする。
- D 工員の給料は、CPF他会社負担分を含めて、熟練工817S\$、中位工638S\$、未熟練工537S\$、操作工447S\$（ロボット操作）補助工525S\$（チェック、補修、運搬）とする。

E 他の製造費の計費の計算は省いた。

状況－１

ロボット１台、３交代の場合

操作工１名、補助工２名

塗装工１名には 0.58 名の補助工が付く。

	ロボット	熟練工	中位工	未熟練工
金利、償却	714 S\$			
塗装工、操作工賃金	447	817 S\$	638 S\$	537 S\$
補助工賃金	1,050	305	305	305
小 計	2,211	1,122	943	842
生産量比率によるコスト	1,843	1,122	1,571	2,807

未熟練工よりは安い、中位工より高い。

状況－２

ロボット３台、３交代の場合

操作工１名に付き補助工 0.67 名

	ロボット	熟練工	中位工	未熟練工
金利、償却	714 S\$			
塗装工操作工賃金	447	817 S\$	638 S\$	537 S\$
補助工賃金	352	305	305	305
小 計	1,513	1,122	943	842
生産量比率によるコスト	1,261	1,122	1,571	2,807

中位工よりは安くなるが熟練工のコストには及ばない。

状況－３

状況－２の賃金が 30 % 上昇した場合

	ロボット	熟練工	中位工	未熟練工
金利、償却	714 S\$			
塗装工、操作工賃金	581	1,062 S\$	829 S\$	698 S\$
補助工賃金	458	397	397	397
小 計	1,753	1,459	1,226	1,095
生産量比率によるコスト	1,461	1,459	2,043	3,650

この状況で始めて、熟練工と略々同じコストになる。

これらの状況より考えると、現状のシンガポールに於ては、ロボットはコストの上昇の抑へにはならない。生産量が増加しても、経験工を採用した方が有利である。経験工の採用が出来ず、未熟練工を採用しなければならない場合は、ロボットの方が有利である。

将来シンガポールの賃金が大巾に上昇し、しかも塗装工のなり手がいない様な時には、ロボット化が急速に進むであろう。これは日本がロボット化を進めているのと、全く同じ理由である。

(3) 技術的問題

如何に働き者のロボットでも、ティーチングが悪ければ、十分な効果が出せない。又ロボットの機構をよく理解して、保全に当らなければ故障につながる。より良いティーチングや保全の為に、優秀な技術屋や熟練工を養成する必要がある。

最後に、こぼれ話を少々

その一、「うちの会社のロボットが新聞に出ていたよ。テレビに出ていたよ」と、工員達は嬉しそう。

その二、「俺はロボットより、もつと多く塗装してみせる」と、ロボットに挑戦した工員がいた。彼は或る日遂いにロボットの生産量を越えた。併し毎日は続かない。ここが人間とロボットの違い。

シンガポールの医療事情と日系病院の進出計画

(社) 日本在外企業協会
杉 野 一 夫

医療従事者

1) 医 師

シンガポールにおける現在の医師登録数は約2,000人、医師1人あたりの人口は1,2000人となっている。アジア諸国の医師1人あたりの人口をみると、日本は800人、韓国は1,990人、インドネシアは1万3,640人である。

都道府県別に人口10万に対する医師数を調べてみると、日本では徳島県が189.8人で最も多く、ついで鳥取県が182.6人、石川県が181.7人などとなっている。反対に医師の少ない県は、沖縄の72.2人、埼玉の76.5人、千葉の86.4人などである。シンガポールでは人口10万人対の医師数が83.3人で、千葉県より若干少ない数字を示している。日本を除く他のアジア諸国に比べれば、シンガポールは際立って医師の多い国になっているが、現状ではまだ医師不足の現象（特に国立病院において）が見られるので、シンガポール政府は人口10万に対する医師数を120人ぐらいにしたいと考えているようだ。

医師の養成は、シンガポール国立大学医学部が唯一の機関である。ここで毎年約150人が医師として巣立っていくわけだが、その内1～2割はマレーシアからの学生だと聞いている。

当国で医師の登録を行うにはRegistration of Medical Practitionersに定めてある条件を満たしていなければならない。本規定には次のように記されている。

医師の登録は下記の者が対象になり得る：

a) 内科及び外科のシンガポールの証明書の保持者（注、即ちシンガポール国立大学医学部の卒業者）

b) The Schedule to Medical Registration Act で認められている内科及び外科

の証明書の保持者(注、日本の大学では東京大学と千葉大学が認められている)

- c) The Schedule to Medical Registration Act で認められていない証明書の保持者については医療審議会の推せんを受け、厚生大臣の認可を得た者

2) 歯科医師

1981年末の歯科医師登録数は約500人で、歯科医師1人あたりの人口は4,800人となっている。日本は2,285人なので、シンガポールはかなりの歯科医師不足だと思われる。

人口10万人に対する歯科医師数を都道府県別にみると、沖縄が20.6人で最も少なく、シンガポールは同県と同じ水準になっている。

歯科医師の登録については、医師の場合とほぼ同様の条件が定められているが、日本の大学では大阪大学と東京医科歯科大学が認められている。

3) その他

シンガポールの薬剤師はわずか358人しか登録されておらず、10万の人口に15人という割合である。日本ではこの数字が95.4人なので、当国は日本の約 $\frac{1}{6}$ という低さである。しかしシンガポールは医薬分業になっておらず、医師が投薬も行うので、特に深刻な薬剤師不足にはなっていないと言う。

看護婦(士)は国立病院に4,729人、民間に2,511人おり、合計7,240人の看護婦(士)が登録されている。人口10万人対の数を日本と比較すると、これも不足気味のようなのだ。

しかし助産婦については、2,691人登録されており、10万人に対する助産婦数は日本をだいぶ上回っている。

又、シンガポールでは漢方医療が無視できない影響力を持っている。特に中国系の人々から根強い支持を得ており、病人の25%が漢方治療を受けていると言われている。現在当国で登録されている漢方医は約1,000人である。

シンガポール医療従事者

1981年

医 師		歯科医師		薬剤師		看護婦 (士)		助産婦	
政府	民間	政府	民間	政府	民間	政府	民間	政府	民間
914	1,177	166	335	58	300	4,729	2,511	1,701	990

医療施設

1) 病 院

シンガポールには国立及び私立の病院が13ずつある。現在建設中の大学病院が完成すると、合計27施設になる。

総合病院は、国立病院では6施設、私立病院では10施設である。専門病院は、産婦人科、伝染病、皮膚科、整形外科、らい病、慢性病、精神科の病院が1施設ずつとなっている。又眼科の私立病院が2施設ある。

人口10万人に対する病院数をみると、当国は、1.08施設で、日本の平均数7.7施設を大幅に下回っている。最も低い静岡県でも4.2施設である。

当国の総病床数は1万219床で、人口10万に対する病床数は426床である。日本では全国平均が1128.5床で、最も低い埼玉県においても670.6床である。

シンガポールの病院

—国立病院—

Alexandra Hospital (総合)		Beds
: Alexandra Road (0314)	Tel: 635222	503
Changi Hospital (総合)		
: Halton Road (1750)	Tel: 5452511	202
Kandang Kerbau Hospital (産婦人科)		
: Hampshire Road (0821)	Tel: 2934044	687
Middleton Hospital (伝染病)		
: Moulmein Road (1130)	Tel: 2566211	272
Middle Road Hospital (皮膚科)		
: 250 Middle Road (0718)	Tel: 3377726	-
Sembawang Hospital (総合)		
: Canberra Road (2775)	Tel: 2570216	64

Singapore General Hospital (総合)		
: Outram Road (0316)	Tel: 2223322	1397
St. Andrew's Hospital (整形外科)		
: Tay Lian Teck Road (1545)	Tel: 410835	80
Tan Tock Seng Hospital (総合)		
: Moulmein Road (1130)	Tel: 2566011	1335
Trafalgar Hospital (らい病)		
: Yio Chu Kang Road (2880)	Tel: 4810726	434
Toa Payoh Hospital (総合)		
: Toa Payoh Rise (1129)	Tel: 2560411	412
View Road Hospital (慢性病)		
: View Road (2775)	Tel: 2697335	250
Woodbridge Hospital (精神科)		
: Jalan Woodbridge (1954)	Tel: 4812877	2442
		合計 8365

— 私立病院 —

Eye Clinic Hospital (Pte) Ltd (眼科)		Beds
: Gilstead (1130)	Tel: 2564900	22
Eye Hospital (眼科)		
: 126 Balestier Road (1232)	Tel: 2566464	25
Fei Choon Free Hospital (老人ホーム)		
: 363 Balestier Road (1232)	Tel: 2562438	-
Gleneagles Hospital Ltd (総合)		
: 5/6 Napier Road (1025)	Tel: 637222	122
Jurong Hospital (Pte) Ltd (総合)		
: 241 Corporation Dr. (2261)	Tel: 2650611	40
Kheng Chiu Loke Tin Kee Hospital (総合)		
: 9-A Jalan Ampas (1232)	Tel: 2566952	22
Kwong Wai Shiu Hospital (総合)		
: 705 Serangoon Road (1232)	Tel: 2513747	424
Mount Alvernia Hospital (総合)		
: Thomson Road (1130)	Tel: 2538844	312
Mount Elizabeth Hospital Pte Ltd (総合)		
: Mount Elizabeth (0923)	Tel: 7372666	499
St. Andrew's Mission Hospital (総合)		
: 250 Tanjong Pagar Road (0208)	Tel: 2211882	50
St. Mark's Hospital Pte Ltd (総合)		
: 321 Joo Chiat Place (1542)	Tel: 4467588	149
Thomson Medical Centre Pte Ltd (総合)		
: 339 Thomson Road (1130)	Tel: 2569494	120
Youngberg Memorial Adventist Hospital (総合)		
: 309 Upper Serangoon Road (1334)	Tel: 889271	69
		合計 1854

2) 診療所

シンガポールの診療所数は、国立の外来用クリニックが27施設、私立が736施設である。人口10万対の診療所数は、当国が31.8施設で、日本の平均数66.7施設の約半分という数である。日本で最も低いのは沖縄で37.9施設である。

歯科診療所数は、国立が133施設、私立が219施設である。これも日本の人口10万対数に比較すると、半分である。

シンガポールの医療施設

1981年

病 院		診 療 所		歯科クリニック	
国 立	私 立	国 立	私 立	国 立	私 立
13	13	27	736	1333	219

日系病院の進出

1) 計画の概要

現在日系病院の進出計画が2案ある。シエントン・メジロ・ホスピタルとジャパン・グリーン・ホスピタルの2計画である。

シエントン・メジロ・ホスピタルは東京の目白病院が当国のシエントン・メディカル・グループとの合弁で病院を設立するというもので、数年前から Feasibility Study を実施、今年5月に会社設立パーティを行なった。同病院の関係者によると、ジュロン地区に土地を確保して、当初は100床ぐらいの規模の病院を建設し、将来は200床程に拡張する計画だ。

ジャパン・グリーン・ホスピタルは岡山県の倉敷成人病センターが中心となって進めている計画である。当初は邦人医師2～3名によるクリニックを開設、1984年に100床強の病院を設立し、最終的には500床に増設して、邦人医師も約40名程度を投入したい考えだ。

上述の2つの病院進出計画に加えて、海外邦人医療促進協議会がシンガ

ポール日本人会館内に邦人医師による診療所設立の計画を推進している。同協議会は、海外邦人の医療事情が立遅れていることから、この問題に取り組むために組織された団体で、海外にいくつかの診療所を設け、日本人医師を派遣する計画を進めている。その一環として、シンガポールが診療所設立の候補地に選ばれたわけだ。同協議会の計画では、来年の中頃に日本人会の新会館内に診療所を設け、日本人に医療サービスを供与する運びである。診療所開設に必要な内装費、医療機器、医薬品等は同協議会が負担してくれることになっている。

2) 問題点

シンガポール政府は当国を域内の医療センターにする構想を持っている。そのため最新の医療技術と設備を揃えた病院の進出を歓迎している。

しかし医師、看護婦（士）、技師、医療機器など全てを外国から導入するという考えはない。「自国の医療技術の水準を向上させることによって、医療センター構想の実現を計りたいと考えている」と厚生省では話している。外国からの病院進出は、シンガポールへの技術移転に貢献できる内容でなければ、受入れないということだ。この点について、日系病院は計画の変更が必要だと思われる。

又、医師の登録もやっかいな問題になると想像される。現時点の法律では、日本人医師の場合、東京大学と千葉大学の医学部卒業者しか登録の対象者に成り得ない。目白病院は日本医科大学、倉敷成人病センターは岡山大学卒業の医師の派遣を考えているので、これも大きな支障になると見られる。

日本人会館内の邦人診療所については、派遣医師に東大卒業者を予定し、規模も小さいことから、「特に困難な問題はないとの印象を受ける」と厚生省は述べている。しかしながら、「日系病院が現在直面している問題を解決して、実現の運びになった場合、邦人診療所が無くても日本人への医療サービスは充分だと思われる。この点日本人会の中で再検討することが望ましい」と厚生省は助言している。更には、同診療所が独立採算を目差すようなことになった際に、それが可能かどうか、十分に検討することが必要になるであろう。

シンガポールの医薬品状況と健康管理について

佐藤 製薬

伊藤 雅博

一般に、日本人は病気になると、まず手軽に薬屋へ行きます。しかし、シンガポールでは病気やケガは何から何まで医師にかかる人も少なくありません。それは現地の薬に対する信用度の問題、また医療費の負担がその人の所属する会社や保険でカバー可能であるからでもあります。それに言葉のちがいによる悩みもあり、日本語のできる医師にたよる方も多いようです。いずれにしても、病気やケガを直すのはあくまでもその人の力で、薬や医師は早く直すための手助けにすぎません。

現代は自分の健康は自分で管理するというセルフ・メディケーションの時代です。それは「自己治療」と訳せますが、その本来の意味は病気になってから治療するのではなく、病気にかかる前から自分で予防するという事を指しています。

それには、

- 1.上手な食生活をする。
- 2.適度な運動をする。
- 3.健康維持に役立つビタミンの積極的な摂取をする。
- 4.定期的な健康診断を受ける。

という4条件を満たす事が必要でしょう。逆に、これらのうちのひとつでも欠けたり、充分でないと体の調子がおかしくなったり、ケガをしても仲々直りにくいという状態に落ち入り病院の門をたたくという結果になります。病院では患者の症状や患者との問答によって薬を処方します。その薬がシンガポール人には効果があっても、仲々我々日本人には合わないのも更に病気が悪化するという様な笑えない話もあります。薬は病気の治療や二次感染を防いだりする為に重要な役割りをしています。しかし、体質に合わない場合は服用はあまりすすめられません。

取り上げられています。

シンガポールでの医薬品は、上記の如く病院、薬局、薬店の手にゆだねられています。そして、病院と薬局で取り扱っている医薬品は医師と薬剤師によって厳しくコントロールされているという現況です。

こういう中で、1980年度のシンガポール人の医療サービスとしての消費高は4億8百万ドル（約500億円）でした。1人当り年間約170ドル（約2万円）程度です。これに対し、食料に対する消費高はメディカル・サービスの約10倍の40億3950万ドル（約5千億円）でした。この数字はシンガポール人の全消費高の30%を占めています。恐らく、シンガポール人はその食生活の中から、健康維持に必要な充分な栄養分を摂取しているのかもしれませんが。

健康管理

シンガポールに住む皆様も病気になってからでなく、普段から上手な食生活をする事に注意を傾ける必要があります。また、食品から摂取不可能なものや不十分なミネラル、ビタミン類は栄養剤をはじめとする保健薬から補給する以外に方法はないのではないのでしょうか。ちょっとしたビタミンの摂取で病気が予防でき、またかかったとしても治りが早いという結果になります。現代は予防薬、保健薬としてビタミン・ミネラルを積極的に生活の中に取り入れていく事が時代に即したひとつの健康対策だと言えるでしょう。なお、専門家のアドバイスとしては、総合ビタミン剤を服用するのではなく、特定の、つまり欠乏しているビタミン類だけを多く服用した方が効果がありより合理的だといえます。

たとえば、ビタミンCについていえば、タバコを1本吸うと25mgが破壊されるといいます。1箱吸う人は、毎日体内のビタミンCの500mgが破壊されているわけです。この結果タバコを多く吸う人で歯茎から血の出る人はビタミンCの不足とも考えられます。ビタミンC 500mgとはレモン16個分、ミカン26個分に相当します。しかし、薬に置き換えるとたったの一錠分です。

また、体内のミネラルの中で最も大きな比率を占める大切なカルシウム

はシンガポールでは十分に補給できません。このカルシウムは年齢、性別に関係なく、体重1Kgあたり10mgが必要とされます。この為、成人は約500mgから600mgが必要とされます。しかし、成人で尿中100mg、尿中で130mg、汗より30mg計260mgが1日排泄されます。そこで食品中のカルシウムの消化吸収率を50%と仮定すると、排泄されるカルシウムを補うためには約520mgのカルシウムを摂取しなければなりません。つまり、1日に成人は約860mg~1g 摂取しなければならないという事です。これを食品だけで補えるでしょうか。特に日本人は欧米人の3分の1しか食物から摂取していませんので薬で補給する方法が最も簡単であり、またそれ以外に方法がないとも言えます。

しかし、何と言っても上手な食生活をする事が健康管理の重要なキー・ポイントです。上手な食生活とは、美食をする事でもなければ塩分の多い「おふくろの味」や即席ものを主とする「女房の味」でもありません。栄養のバランスのとれた食事を規則正しく3度いただく事です。

自分の健康を守り、楽しい家庭生活を続けようと思うなら、保健薬のお世話になる事も必要ですし、週に3~4回以上の軽い運動を根気よく続ける事も大切です。そして、年1回または2回の健康診断を定期的に受け、自分の健康状態を正確に認識しておく事が必要でしょう。

A BRIEF ON SINGAPORE MASS RAPID TRANSIT (MRT) SYSTEM

1. In May 1982, the Government decided to proceed with the construction of the proposed Mass Rapid Transit (MRT) System.
2. The Singapore MRT is a heavy rail system similar to the subway systems in London and Hong Kong. It consists essentially of an east-west line and a north-south line, with interchange facilities between the 2 lines being provided at 2 stations in the Central Area. A Basic System has been designed having a total length of 47 km and 34 stations. About 1/3 of the Basic System as well as 15 stations will be underground, mainly in the Central Area. The rest of the System will be largely elevated. Extensions to the Basic System have also been defined and safeguarded. Including extensions, the MRT system will total about 70 km in length and incorporate 42 stations (see plan marked Figure 1). The full system is expected to cost some S\$4 billion at Dec 1979 prices. At today's prices, the total cost could be close to S\$5 billion.
3. The trains will be automatically controlled by a central computer system. They will be airconditioned, as will the underground stations.

Implementation Programme

4. It is the intention to conclude contracts for the construction and equipping of the MRT as early as possible. It has also been decided that the north-south line stretching from Ang Mo Kio to Marine South (through the Orchard Road corridor) will be constructed first, together with a small portion of the East-West line to enhance the penetration of the north-south line into the Centre Business District.
5. The first segment of the system to be built will comprise approximately 17 km of track of which nearly 15 km are underground, in either bored or cut-cover tunnels. There are 12 underground stations within this first segment. One, Kampong San Teng will be below ground in an open-cut. There is one overhead station (Ang Mo Kio). The main depot, which will be at Kampong San Teng, will be at ground level. It will be used for overnight parking, cleaning, inspection, maintenance and overhaul of the trains.
6. The north-south line is totally underground between Kampong San Teng station and Marina. Between Bradell and Toa Payoh station, the line will be constructed by cut-and-cover methods. From Toa Payoh the line will be constructed using mostly bored tunnelling all the way to Dhoby Ghaut station. The ground conditions along this section of the line are such that the tunnels may have to be driven under compressed air conditions. Between Dhoby Ghaut station and St Andrew's station the relatively open ground provides an opportunity for cut-and-cover tunnel construction. Between St Andrew's station and Central station there will be 4 tunnels, 2 of the east-west line and 2 of the north-south line. These will be constructed mainly by bored tunnelling.
7. From Central Station to Maxwell station, the tunnels will again be bored through soft ground probably under compressed air. From Maxwell to Outram stations, rock tunnelling methods are expected to pre-dominate. Towards Marina station, the running tunnels will be constructed largely by cut-and-cover methods. It can be noted that all underground stations will be constructed by cut and cover methods.

8. The system will be built and equipped on a 'multi-contract' basis, ie the whole system will be divided into a number of separate civil and E & M (electrical and mechanical) equipment contracts. The civil contracts will be geographically defined, a typical contract consisting of say 2 stations and parts of the adjoining tunnels. (See diagram marked figure 2. This shows the tentative breakdown of civil engineering contracts. The contract splits shown are presently being reviewed and finalised and are only intended to give an idea of the envisaged physical size of contracts).
9. The E & M contracts on the other hand will be functionally defined on a system wide basis - for example, there will be one contract for rolling stock, another for the signalling equipment, yet another for power transmission and so on.
10. Civil contracts for the underground stations and tunnels will be awarded on a 'design-and-construct' basis. This means that the successful contractor will also have to prepare the detailed design of the section that he will subsequently construct. This approach is advantageous in that it requires a shorter lead time to the award of contracts. It is also favoured by contractors as it enables them to tailor the design to the method of construction that they are most au fait with.
11. Documents for the pre-qualification of international contractors for the civil and E & M contracts are targetted to be issued in early December 1983. Contractors who wish to be considered will have to respond within a month from this date. First tenders for underground civil works are expected to be called around and February/early March 83. Allowing 4 months for contractors to prepare their tenders and a further 3 months for evaluation and negotiation, first civil contracts can then be expected to be awarded by end Sep/Oct 1982. Actual construction on the underground sections is expected to start a month or so later. Further tenders for underground civil works will be called at approximately monthly intervals thereafter. Tenders for the overhead civil works are not so critical and the first of these will be called towards end Aug 83.
12. First tenders for the supply and installation of electrical and mechanical equipment are expected to be called around end May 1983 and awarded 7 months later. The first E & M contracts are expected to be those for rolling stock, signalling, and power supply. Contracts for escalators, automatic fare collection equipment, ventilation and air-conditioning equipment and depot equipment are expected to be called a month later.
13. E & M contracts, like those for the underground civil works, will be called on the basis of performance specifications. This will enable suppliers to tender on the basis of available equipment with modifications where appropriate, and obviate the need to design new equipment from scratch. Costs can be kept low in this way. The guiding philosophy is to use only tried and tested equipment, and not to go for unproven technology.
14. As in the case of the civil contracts, E & M suppliers will be given around 4 months to prepare their tenders.

Design Co-ordination and Project Supervision

15. The Authority is presently in the stage of appointing a coordinating consultant. Five internationally reputed and experienced firms have been invited to submit proposals for the appointment. They are SOFRETU (French), De Leuw Cather (USA), Parsons Brinckerhoff (USA), Freeman Fox (British) and Mott Hay & Anderson (British). The

coordinating consultant is expected to be in office by mid November, 1982.

16. The first task of the coordinating consultant will be to prepare an information brochure for pre-qualification of contractors and contract documents (eg the performance specifications, terms of contract etc). Subsequently, the coordinating consultant will evaluate the designs submitted by contractors (for the design-and-construct tenders), and co-ordinate the interfacing of design for the various contracts during the construction phase.
17. Supervision of construction itself will be undertaken by the MRT Corporation.

THE ORGANISATION

18. The body presently responsible for the implementation of MRT is the Provisional Mass Rapid Transit Authority. This was established under statute in 1980. This Authority is vested with powers to take all necessary measures, including the award of contracts until such time as its permanent successor - the MRT Authority - is legally established. The MRT Authority will upon its establishment assume all the rights, assets, liabilities and obligations of the Provisional MRT Authority.

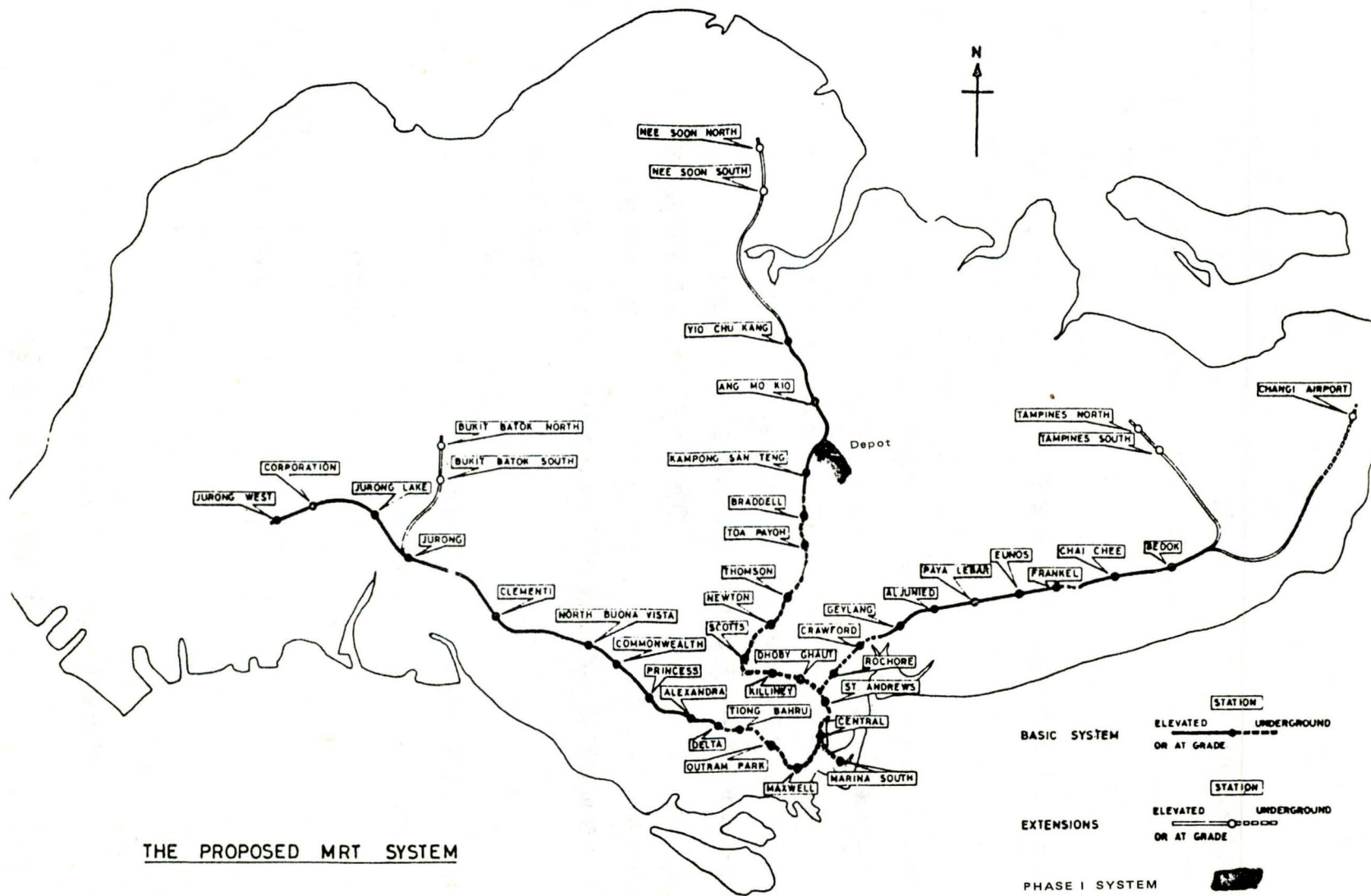
THE FINANCING APPROACH

19. Government has decided to bear the full one-time cost of constructing and equipping the MRT. Notwithstanding this decision, it is still the intention to take advantage of attractive export credit finance in support of both civil works and E & M equipment. Technical considerations being equal, the provision of an attractive financial package (in terms of quantum of loan, interest rates and repayment period) will be a major consideration in tender evaluation.
20. The modus operandi will be as follows: The MRT Authority will take the credits in its own name. Government guarantees will be furnished if required. Repayment of the loans and interest will be made by the Government through the MRT Authority.
21. There will be no currency stipulations. In order words, suppliers and export credit agencies will be free to quote in any currency. This facility is expected to enhance the competition. It should be mentioned also that the ability of suppliers and contractors to top up the export credit finance with additional finance at matching or more competitive terms will enhance their competitiveness.
22. We expect at least 50% of the value of the underground civil contracts will be backed by export credits and contractors' loans. For the E & M equipment, this is expected to be extended to at least 85% of contract value. In some case this can go up to 100%.
23. Table I gives a broad breakdown of the cost of MRT civil works and E & M equipment. These are expressed in constant Dec 79 dollars, and give an idea of the magnitudes involved.
24. Since first tenders for MRT construction are expected to be called around and February/ early March 1983, it is not too early to start thinking seriously about export credits. We would like to suggest that the various commercial counsellors present convey this information to the interested parties in their countries. We would particularly welcome receiving proposals from various export credit agencies giving details of the amounts of export credits that would be supported, the repayment period, rates of interest, etc.

TABLE I

**BREAKDOWN OF MRT CONSTRUCTION AND EQUIPMNET COSTS
IN CONSTANT DEC 79 PRICES**

A. CIVIL WORKS	Basic System	Extensions	Total
<u>Structures</u>	<u>\$m</u>	<u>\$m</u>	<u>\$m</u>
Underground Stations	317	19	336
Elevated Stations	99	47	146
Bored Tunnels	342	-	342
Cut & Cover Tunnels, overhead, at grade			
Depot	81	-	81
<u>Others</u>			
Access roads, carpark, station finishes etc	97	21	118
Total Civil Works	1,600	336	1,897 (54%)
B. Mechanical And Electrical Equipment			
Rolling Stock	670	111	781
Escalators	159	17	176
Signalling	143	57	200
Track	83	36	119
Electrical generation and distribution	62	17	79
Ventilation and Airconditioning	49	6	55
Fare collection system	35	5	40
Depot equipment	72	2	74
Clocks, telephones, CCTVs	21	3	24
Others	45	16	61
Total	1,297	269	1,566 (46%)
GRAND TOTAL	2,897	605	3,502 (100%)
Design, Supervision and and Management (10.25%)	297	62	359
Lands for Right of Way	83	2	85
TOTAL COST OF CONSTRUCTION, EQUIPMENT AND LAND ACQUISITION	3,277	669	3,946



理事会の動き

第158 回1982年 9 月10日（火）午後12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) SICCからの依頼

SICCから日系企業各社へ協力依頼があった ASEAN-JAPAN ECONOMIC COUNCIL への参加については、同趣旨を会員に周知することとした。

(2) 顧問の委嘱

「顧問」の基準を明確にすることが提案され、次回理事会において審議されることになった。

(3) 始関建設大臣歓迎パーティの開催

10月3日に来星される始関建設大臣の歓迎パーティについては、10月4日（月）に建設部会を中心に懇談会を、理事会メンバーを中心に歓迎会を開催するよう申入れることになった。

後日、関係者と協議の上、当日のスケジュール等を勘案して4日（月）7時から本所と海外建設協会シンガポール支部との共催で歓迎パーティを開催することになった。

(4) 後任事務局長の派遣依頼

川崎現事務局長の任期を来年に控えて、後任事務局長の派遣を引続き大阪商工会議所に依頼することになった。

3. 報告事項

(1) リー首相と雇用者機関代表者との懇談会

後藤理事より8月11日に開催されたリー首相と雇用者機関代表者との懇談会の要旨が報告された。

(2) 地元プレス関係者との記者会見

水戸会頭より、9月1日に開催された本所と地元プレス関係者との記者会見について報告があった。

(3) 昭和57年度経済協力貢献者表彰

昭和57年度経済協力貢献者被表彰者候補として、本所とJETROは古新居康氏を推薦することになった。

(4) 部会・委員会・懇談会等開催報告

下記の部会・委員会・懇談会等の開催報告が行われた

①部 会

- 8月24日(火) 繊維分科会
- 8月26日(木) 第一工業部会
- 8月26日(木) 第二工業部会
- 8月31日(火) 建設部会
- 9月2日(木) 第三工業部会幹事会

②委 員 会

- 8月13日(金) 広報委員会
- 8月19日(木) 経営研究委員会
- 9月9日(木) 広報委員会

③懇 談 会 等

- 8月23日(月) 中島大使歓送会(日本人会と共催)
- 8月24日(火) 唐津教授を囲む懇談会
- 8月25日(水) 地元プレス関係者との記者会見打合せ
- 9月1日(水) 運営担当理事会議

◎来星ミッション等

- 8月19日(木) 山一証券海外研修団
- 9月1日(水) 日本小売業協会
- 9月6日(月) (佐賀県)伊万里商工会議所
- 10月4日(万) 始関建設大臣ご一行

(5) 1982年度「会員名簿」の発刊

本年度の「会員名簿」を発刊したことが報告された。

4. 会計報告

吉永財務委員より、82年7月分、8月分の会計報告があり、異議なく承認された。

5. 入・退会

下記5件の入会申込があり、審議の結果次の通り決定した。

** SUMIKIN BUSSAN (S) PTE LTD. " C "

** MITSUI MINING CO., LTD. " B "

** TORAY INDUSTRIES (ASIA) PTE. LTD. " B "

** NEC COMPUTER SINGAPORE PTE. LTD. " A "

** NISSEI SANGYO (S) PTE. LTD. " C "

一方、下記の退会が承認された。

** O.D.S. BOWL-MROE PTE. LTD.



9—10月の主な経済記事

- 9月15日 ○通産省の予測によるとシンガポールの今年のインフレ率は約5%に落ち着く見通しである。80年の8.5%、昨年の8.2%に比べ3%以上の低下をする事である。
- 16日 ○労働省の1981年年次報告書によりますと81年現在、年齢15才以上の総労働力は114万5900人で、15才以上の総人口181万9600人のうち労働市場参入率は63%であった。15才以上の女性の労働市場参入率は44.8%、これを国際に比べると日本47.6%、韓国46.7%、香港45.6%、台湾40.7%となっている。賃金・給料は全産業平均で、労働者1人当りの平均週給は80年のS\$161から81年にはS\$184に14%増加した。職種別では、専門職・技術職・経営管理職の週給がS\$410と最高となった。
- 20日 ○JTCの年次報告によるとシュロン沖の5つの島を埋立てによって、1つの大きな島に統合する計画で、すでにフィービリティ調査を進めている。この5つの島はMarliman, Mesemut, Darat, Mesemut Laut, Seraya, Meskolの各島で、埋立て、統合後の総面積は140Haにのぼる。総工費は推定1億8500万Sドル。これら諸島の中で最大のMerliman島にはシンガポール精油会社のプラントがあり、2番目に大きいSeraya島にはPUBが750メガワットの発電所を建設する計画。また、Mesemut LautとMesemut Daratの両島は埋立て後、石油化学製品・化学製品のターミナルとして開発される予定。最も小さいMeskol島の具体的計画は明らかにされていない。

- 27日 ○シンガポールからオーストラリアの資本の流れが急激に増加した。オーストラリア統計局の数字によると、1981/82会計年度には14億600万Aドル（29億2000万Sドル）の資本がシンガポールからオーストラリアに流れ込んだ。国別でシンガポールは米国（25億2500万Aドル）、英国（17億6500万Aドル）に次いで、第3位を占めるに至った。
- 29日 ○スウェーデン企業のシンガポール進出が急増しており、現在、在シンガポールのスウェーデン企業は98社にのぼり、2億6000万Sドルに達した。スウェーデン企業のシンガポール進出は1976年から80年までは年間5社ほどにすぎず、昨年7月現在の進出企業数は64社となったが、昨年下半年から急激に増え始め、昨年末には87社に急増し、今年に入っても最近までの約9ヶ月間に11社が6000万Sドルの投資をした。
- 10月5日 ○技能開発基金（SDF）の81/82年度年次報告によるとSDFは1982年3月31日までに訓練補助計画は7142万607Sドルと機械化利息補助計画は1315万1916万Sドルの補助金を支出した。注目されるの最近の補助申請件数の急増と補助金獲得者の大部分が現地企業で占められている。
- シンガポールの建設業が活況を呈するなかで金鋼製造業主要の会社も総額1700万Sドルの新規設備投資を計画しており、来年には大幅な供給過剰現象が予想される。業界の筋では現在国内金鋼需要が今年の8万トンから来年には9万トン程度に拡大すると予測しているが、上記会社の設備拡張後の生産能力は年間14万1000トンに達すると来年以降熾烈な販売競争が繰り広げると予見される。
- 12日 ○シンガポールの鋼材販売業者がここ数カ月の鋼材の暴落で

大きな打撃を受けている。過去1年の鋼材の値下り幅は20～30%で、特にここ数カ月の値下りが著しい。シンガポール鋼材の主な海外供給国は日本だが、最近数年、南アフリカ、台湾、中国、韓国などの製品も流入、また最近西ドイツが一部鋼材の売り込みで日本と激しい値下げ競争を行っている。

- 13日 ○ 国家開発省は今年第2四半期に198件、計画建設費総額19億Sドルの建築プロジェクトに着工許可を与えた。しかし、この数字は第1四半期の218件、22億Sドルを金額、件数とも下回っており、特に金額では13.6%の減少となっている。



廣 報 欄

** NEW MEMBERSHIP (12th October, 1982)

* DENKA SINGAPORE PTE LTD

Mr. M. Kaku (Managing Director)
Tower 2702, 27th Floor
DBS Building
6 Shenton Way
Singapore 0106
Tel: 2241305

* HITACHI ELECTRONIC DEVICES (S) PTE LTD

Mr. M. Kutsukake (Managing Director)
60 Benoi Road, Jurong
Singapore 2262
Tel: 2687111

* OKUMURA CORPORATION

Mr. M. Hashimoto (Representative)
C/O Hotel Grand Central
Rm No. 764
22 Cavenagh Road
Singapore 0922
Tel: 7379944

* HITACHI LEASE (SINGAPORE) PTE LTD

Mr. Y. Tanaka (Managing Director)
Unit 607-610 Cuppage Centre
55 Cuppage Road
Singapore 0922
Tel: 7348486

* TOKYU TOURIST CORPORATION

Mr. S. Nishikubo (General Manager)
Suite 1308 13th Floor
Shaw Towers
100 Beach Road
Singapore 0718
Tel: 2927773

* COOPERS & LYBRAND

Mr. T. Shiota (Audit Manager)
11th Floor Supreme House
Penang Road
Singapore 0923
Tel: 3362344

**** CHANGE OF ADDRESS**

- * TAISEI CORPORATION
Room K3, 11th Storey
International Building
360 Orchard Road
Singapore 0923

**** CHANGE OF NAME OF REPRESENTATIVE**

- * SHIMIZU CONSTRUCTION CO LTD
From Mr. H. Kawanishi to Mr. T. Shimizu
- * KYOWA SINGAPORE PTE LTD
From Mr. S. Shitara to Mr. T. Yamada
- * KOKUSAI DENSHIN DENWA CO LTD
From Mr. A. Ishii to Mr. A. Ebata
- * MATSUSHITA TECHNICAL CENTRE (S) PTE LTD
From Mr. H. Kanzaki to Mr. Y. Murayama
- * DAINIPPON INK & CHEMICALS (S) PTE LTD
From Mr. H. Sadamoto to Mr. S. Iida
- * NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
From Capt T. Yamamoto to Capt T. Ichiki
- * TSUBAKIMOTO SINGAPORE PTE LTD
From Mr. T. Sukeno to Mr. T. Watanabe

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

- * From TSUBAKIMOTO CHAIN CO
To TSUBAKIMOTO SINGAPORE PTE LTD

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

トップマネジメントのためのオリエンテーション (改訂版).....(非会員)	S\$40
(会員)	S\$20
資金援助制度の手引き	S\$ 8
法律15号(経済拡大奨励法改正法)1979年	S\$ 5

租税・税制

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
☆シンガポールの租税	S\$15

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(共和国会社法改正)1974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

関税法(1979年関税令)	S\$15
法律第6号(為替管理法改正)1976年	S\$ 5
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\$ 8
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\$ 10
☆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\$ 5
シンガポール共和国商標法	S\$ 10
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

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\$ 5
☆ 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 (1982 年)	(会 員)	S\$ 10
	(非 会 員)	S\$ 20
月報 (各月号)		S\$ 8
☆ 国際比較統計要覧		S\$ 5
☆シンガポール共和国における日系進出企業現況一覧		S\$ 20

(☆ 新着資料)

編集後記

日本語が上手ですね、と先日ある日本の方から言われた。妻とともに招かれたパーティでのことである。妻がシンガポール人なので、私をシンガポール人と勘違いしたのだろうが、この誉め言葉になんと応えていいのか、戸惑った。

もともと私は口下手である。その上に長年日本を離れているため、それに拍車がかけられているようだ。時折適当な言葉が見付からず、自分でもじれったい話し方だと思ふことがある。そのパーティでもたどたどしい話し振りであったのだろう。

日本人が日本人に対して、話しが巧いと誉めることはあっても、（あなたは）日本語が上手だというような誉め方は通常しない。これは日本人以外の人に対する誉め言葉である。かりに見目が日本人らしくなくても、話しを聞けば、日本人かどうかすぐ判るはずだ。恥しいことにパーティでは私は日本人だとすぐ判ってもらえなかった。もう少し日本人らしく話しをしなければならないと反省している。

扱て、最近ロボットに関するニュースが目につくようになったが、「**ロボット導入の効果と問題点**」は如何か、HYMOLD社の**七戸真次**社長に分析して頂いた。ロボット導入をお考えの企業の方はご精読下さい。一年中暑い環境の中にいるせいか、身体の変調を訴える日本人をよく見かける。そこで「**シンガポールの医薬品状況と健康管理**」と題して佐藤製薬の**伊藤雅博氏**にご執筆願った。それに関連する記事として「**シンガポールの医療事情と日系病院の進出計画**」ついて筆者がまとめてみた。

今月は、竹内（ムラタ・エレクトロニクス）、杉野（JOEA）が担当した。

MONTHLY REVIEW

PRINTED BY
GREEN MOUNT PUBLICATION & PRINTING CO.
02-11/12, 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