

月報

1985 10 月 號

シンガポール日本商工會議所

〈目次〉

(1985年10月号)

シンガポール経済の展望と課題	 (京都大学)	市村 真一	 1
シンガポールの玩具産業	 (Tomy (Singapore) Pte Ltd)	土屋 信	 13
シンガポールの自動車事情	 (太陽モータ)	中 正碩	 17
会員紹介	 (鴻池トランスポート ・アンド・エンジニ アリング(S) Pte Ltd)		 23
9〜10月の主な経済記事			 24
理事会の動き			 34
広報欄			 39
資料案内			 41
編集後記			 43

シンガポール経済の展望と課題

京都大学教授 市村 真一

下記はシンガポール大学客員教授として来星されていた市村京都大学教授をお迎えして9月20日に開催した本所会員講演会の講演要旨である。

1. シンガポール経済の展望—4.5 %成長へ移行

シンガポール経済は大変な高成長を遂げてまいりました。1960年以降現在に至る25年間の一人当りGDPの年増加率をみると、64年のマイナスを除き非常に高い増加率を示しており、とくに66年から72年までの8年間は世界でも前例をみない12%をこえる2桁の高成長を遂げました。74年には第1次オイルショックにより成長率はほぼ半減しますが、第2次オイルショックの78、79年にはほとんど成長率の鈍化をみず、そのまま7%強テンポで84年までできました。

一方、日本経済は60年代に所得倍增計画のもとで4倍弱の高成長を遂げました。これと比べると、66年から73年にかけて年率12.8%の成長によって10年間で2倍強となったシンガポールの経済成長は、日本の60年代程ではないが、それに非常に近い高成長といえます。日本経済は70年代に入りますと第1次、第2次のオイルショックの結果、成長率はそれまでの年率13-14%から7%に半減し、さらに80年代に入って約4%に落ちて現在に至っています。

それとの類推で考えると、シンガポールの経済成長率も66年から73年までの約13%に比べて74年から81年には8%と以前の6割程に低下したのが、78年以降に更に低下しなかったのが、むしろ特別なのです。82、83、84年はかなりの成長率ですが、しかし今年が0或いはマイナスになりそうであることを考慮すると、82年から85、86年にかけての成長率は年平均5%或いはそれ以下になるかもしれないと覚悟すべきだと思われます。

したがって、60年代の超高度成長は続かないのであって、それから6割、またその6割というテンポで落ちていくと予想すべきだと思います。ただ5-6%よりうんと下の成長になるかというところは思いません。一応、今年0ないしマイナスに落ち、来年2-3%という過程を経て4-5%成長に戻ると思います。何れにしても今後7-8%という高成長は続かないと考えるべきでしょう。

2 シンガポール経済の高成長の要因

シンガポール経済において最も驚くべきことは、非常に高い資本蓄積率です。日本では高成長期でも国民総生産のうちの30数%でしたが、シンガポールは65年から72年は37%、73年から78年までは35%、79年から83年にかけては実に40%の資本蓄積率であって、日本より4-5%高いのであります。これがシンガポール経済の高成長の一番基本的な原因であります。要するに消費を抑えて資本蓄積したということです。

この資本蓄積を国内貯蓄でどれくらい賄ったかということ、国内貯蓄率は65-72年29%、73-78年33%、79-83年36%さらに84年には実に42%に達しています。それでも国内貯蓄だけでは足りなくて外資で賄っています。外資の流入が非常に大きく、国内貯蓄の不足を補ってなお余りある分は、政府が外貨準備金として在外資産の形で保有しています。

そこで、蓄積された資本の使われ方がありますが、資本蓄積には住宅、社会資本及び生産設備の3つの類型があります。欧米ではそれぞれに3分の1ずつ使われるのが標準的なタイプですが、日本の場合には生産設備に5割使い、残りを住宅と社会資本に使っています。一方、シンガポールをみますと74年には住宅22%、社会資本20%、生産設備が58%であり、アジアのヨーロッパといわれる程にはあまり社会資本や住宅に金を使わないで生産設備に日本以上に金を使い、高成長してきたのであります。ところで84年になると住宅34%、社会資本19%、生産設備47%と、社会資本は依然として20%程度であり、生産設備が減って住宅が大きく増えています。これを物価の変化を差し引いた68年価格でみると、実質、住

宅 28%、社会資本 24%、生産設備 48%と極めて日本型に接近していることがわかります。すなわち住宅や社会資本の建設費が上昇しており、実際には 84 年価格にみられる程の住宅や社会資本建設は行われていない。

このことはシンガポールの工業化が沿岸立地型の利益を十分享受する形で社会資本を節約しつつ行われているということでもあります。欧米やマレーシアではこれほど少ない社会資本で非常に整備されたインフラストラクチャーを持てないはずで、すなわちシンガポールはそのコンパクトさを活かして、極めて有効に社会資本を整備しつつ生産設備に、蓄積した資本の半分を投下して生産性を高め、工業化に成功したといえます。

以上に関連していくつかの注釈を申し上げます。

まず一人当たりの国民所得ですが、シンガポールでは外国人の所得或いは外国企業への利潤が 12 - 13% を占めるのでシンガポール人の本当の所得は公表数字の約 88% だということを念頭におかなければなりません。

次にシンガポールの高成長の要因として基本的に資本蓄積がすごかったことの外にいくつかの特殊な事情があります。まず人口の動向であります。1959 年には 4.3% であった人口増加率が年々低下し、昨年には 1.1% にまで落ちました。短期間に人口増加率が急速に減少したことが、シンガポールの経済運営を非常にやりやすくしたことは言うまでもありません。他方、非常に出生率の高かった 1960 年に生まれた人々は今日 25 歳になり、多くの労働力を供給しています。すなわち生産年令人口の比重が急速に高まる一方、非生産人口である老人と子供の比率は下がっている。1970 年代始めには働き手の比率は 57% でしたが、最近では 62% に上昇しています。これは日本の高成長期にもみられた現象であり、出生率が急速に低下する一方、成長期には働き手が多く非常に得をしたわけであり、やがて老令化現象が起ることになりますが、これまでのところ働き手が多いことが生産に非常に貢献したといえます。加えて女性が非常に多く働きに出るようになりました。74 年から 84 年にかけて男性で働いていた比率は 81% から 85% に上昇していますが、女性は 39% から 49% と実に 10 ポイント増加し、シンガポール経済に多くの労働力を創出しました。

反面、家事使用人や建設労働者が外国から非常に多く入ってきました。

従って過去20年間の非常な生産増加は生産性の向上だけではなくて、実は労働力の大幅な投入による部分が相当あるということであります。むしろ近年の資本の限界生産性は下がっていることを考えると、資本蓄積もあるが人口増加率以上に労働力を投入したことが大きく、さらに埋め立てによって土地も74年の588平方KMから84年には620平方KMに増えたこともあって生産がこれだけ拡大できたのであります。

ところが問題は、そういう生産要素をこのようなテンポで増やし続けられないということであります。資本、労働或いは土地を今迄のように増やし続けられない以上、それらの制限を克服してなお高い成長率を維持するためには、それだけの技術進歩及び生産性向上がなければなりません。しかし、それは恐らく難しくなるのではないかと思います。

3. 産業構造変化の実情

GDPに占める製造業の比率は60年11.9%、70年19.7%、80年には28.8%と60年の3倍近くになっている。しかし85年には25%に下がっています。

建設業は60年の3.6%が70年には7.3%と倍にはなったが全体としてはなお低く、80、81年もそれぞれ6.8%、7.6%という比率でした。しかし82、83、84年にかけて急ピッチで拡大しますが、とくに製造業の比重の低下を補う形で発展してきている点に注意して下さい。もし建設業のこうした非常な急テンポの拡大がなければ、シンガポール経済は82年頃に不況に陥っていたはずであります。たいていの国は82年で不況になりましたが、シンガポールは建設活動の急テンポの拡大でリセッションにならなかった。恐らくこれはシンガポール政府が意図的にそういう政策をとったのだと思います。

商業活動は60年には35.9%であったのが、近年20%を切るところまで比重が下がっています。他方、金融・ビジネス活動がこれを補完する形で比重を増しています。

シンガポール経済は以上のような構造変化を遂げているわけですが、問

題はこのような傾向を今後とも維持できるのかということであります。私は商業分野でもその傾向は続かず、ほぼ現在の比重で落ち着くと思いますし、前者すなわち製造業と建設業の関係は明らかに今後維持できないと考えます。その理由は、後に論じますが、産業構造において近年おこった変化は今後とも持続できる性質のものとは思えないということであります。

4. シンガポールの貿易は赤字である

シンガポールの総合収支は外資の流入によって例えば84年には32億ドルの黒字であります。商品・サービス貿易収支がプラスになったことは全くありません。例えば74、80、84年をみますと、それぞれ24、32、16億\$というかなり膨大な貿易赤字になっており、外資の流入がなければシンガポールの国際収支は本来的には赤字になる可能性を秘めています。したがってシンガポール・ドルは本来もう少し弱くなるべき性格のものであります。それが今強いのは専ら順調な外資の流入によるものであります。またシンガポールの貿易統計にはインドネシアとの貿易が除かれています。現在、アメリカが最大の貿易相手国ですが、インドネシア貿易はそれよりも大きいかもしれない。80年のインドネシア側発表の石油及び同製品のみの数字をみるとシンガポールからインドネシアへの輸出は13億ドル、輸入は6億ドルであり、シンガポールの貿易問題を議論する場合にはインドネシアとの貿易を考慮しなければなりません。インドネシアとの貿易はシンガポールが4億ドル程度プラスではないかと想定しますと、先程の貿易赤字も相当割り引かなければなりません。

ところで昨年の貿易の伸びはとくにアメリカを中心に非常に著しく、84年はシンガポール貿易にとってゴールデンエイジでありました。しかしアメリカはじめインドネシア、マレーシア、日本の成長率が落ち始めた結果、シンガポールの輸出が低下し、今日の不景気の大きな外的原因になっているわけです。そこで主要輸出相手国の成長率を予想してみますとアメリカ3%かそれ以下、マレーシア5%、インドネシア2%、日本4%位だと思います。そうしますと85年の輸出の伸びはせいぜい4-5%くらいでしょう。そうすれば86年の成長率は85年を上回ることはまずなく、来年急

速な輸出需要による成長は期待しにくいのではないかとされます。

5. 内需の動向

内需の主なもの消費と投資であります。投資の中心をなすものは政府支出と民間投資ですが、民間投資は国内の景気動向に依存しますので、まず本来的な政府支出をみてみましょう。シンガポールは東南アジア諸国では唯一の黒字財政であり、健全財政主義をとってきておりますが、現在のような不況下では、私としては少々赤字になっても思いきって支出を増やせばよいと思います。しかし税収は減るでしょうし、住宅をはじめ建設関係の需要が落ちていきますので公共事業も減るでしょう。結局、収入も支出も減るということで収支均衡予算になるのではないかと予測です。住宅の新規着工件数は81年42千、82年67千、83年64千、84年には53千で減り始めています。金額では81年73億ドル、82年102億ドル、83年68億ドル、84年が48億ドルとピーク時にくらべて半減しています。現在建設中の床面積をみても81年17千、82年25千、83年28千の後、84年には22千平方メートルと減って来ております。もし見通しが十分立てられる人であれば、83年には85年に不況がくることが予測できた筈であります。完成した建物の床面積は84年が最大ですが、これも85年には落ち始めることになります。

また84年にはシンガポリアンの81%が公共住宅に入居しており、住宅需要がどんどんある状況ではなく、公共事業によって住宅建設を積極的に推進していくことは最早できません。

それでは建設業はどれだけ成長率を高める力があるかというと、例えば82年には直接効果だけで2-3%、83年1.6%、84年0.7%であり、波及効果を含めるとその倍くらいの効果があった。すなわち建設活動の猛烈な加速により普通の国なら不況になっていた82年を乗り切り、83、84年も高成長を維持したわけであります。

しかし一旦飽和点に達した建設活動は今後落ちざるをえないのでありまして、かりに85年が83年の水準にまで落ちると成長率は2%位確実に下がるとされます。従って海外の事情も急速に良くなれないし、建設業

もこのような事情ですので今年の成長率はゼロ以下にならざるをえないであらうということであります。

6. 政府の財政支出の問題点について

特徴的なことは国家予算に占める防衛費の支出がひじょうに高いことであります。72年の35%から最近は23%に下がりましたが、インドネシア、フィリピンの各14%、マレーシア15%、タイでも21%であり、東南アジアでは最も高い。トータルディフェンスを唱える政府はこれには手をつけないと思いますが、政府支出を有効に使うということであればその伸び率を若干抑えることによって調整は可能かと思えます。次に教育費は全体の19.2%であります。シンガポールの生産性向上等を考えますと、この比重はもっと高められるべきではないかと思えます。たとえばタイでも21%位使っているわけですし、韓国と並んでいます。それから保険関係の費用の比重が高く、社会福祉がかなり充実しています。それから経済関係、例えば企業への補助金関係の比重が14%と低く、将来産業構造を再編成していく過程では、もう少し金を産業への補助に使わなくてはならないでしょう。最後に人件費の比重が30%と非常に高く、インドネシアの40%に次いでいます。マレーシア、タイでも25-26%であります。恐らく役人の給与水準もかなり高く、人数も非常に多いと思われます。

以上のようなこと考えますと、政府財政は全体として健全ですが、今後、公共事業を減らして民間の産業構造再編成にもっと費用をさくと共に、肥大せぬ配慮が重大であると思えます。

7. 金融と為替の交換率について

先程、外資の流入が非常に大きくなければ、シンガポール経済は順調に回転できない様な状況にあると申し上げました。外国資本が、どの国からどういう分野に流入しているかを見てみますと、一番大きな外資はアメリカで、EC全部をあわせると二番目であり、その次が日本です。なお、日本の投資は、1979年をピークに急減しており、ここ数年は、1億5千万ドル程度の水準で横バイの状況です。分野別では、石油関係が中心で、そ

の次がエレクトロニクス関係になっております。

石油のリファイナリにしても、エレクトロニクスにしても、今後増えつづける状況にあるとは思えません。従って、今後外資の流入は、今までほどには増えず、今までの水準で横バイで推移すると推測されます。外資の流入を増加させるためには、新しい産業がこの国におこり、そこに投資されなければならないわけですが、統計をみますと、パイオニア・マニュファクチャリング・エスタブリッシュメントへの投資も、近年増大の傾向がみられず、外資の流入のテンポは特に増えないと考えられます。従いまして、国際金融の面でシンガポールドルが現在のようなUSドル、1ドルに対し2.2ドルという水準が持続できるのかどうか疑問に思っております。さきほど申し上げました様に、シンガポールの貿易収支が赤字であり、外資の流入のテンポが落ちると、当然シンガポールドルは弱くなるべきではないかと思います。中期的に考えますと、シンガポールドルはもう少し弱くなって、輸入を抑え、輸出を伸ばす方向への調整が必要だと思えます。

東南アジアの各国をみますと、ほとんどの国の通貨がまずUSドルにリンクしています。各国の通貨当局はUSドルとの比率をほぼコンスタントに維持することによって、その国の通貨に対する信頼性の基盤とするという政策を取っております。フィリピン、韓国、タイ、マレーシアがそうでありました。ところがUSドルが強くなりすぎると、そういう政策は、逆にUSドル以外のヨーロッパ及び日本の通貨に対する切り上げを意味し、かえって、日本向けや、ヨーロッパ向けの輸出が阻害され、輸出入のバランスを不利にします。そこで、輸出入商品の構成でもって為替レートの調整をするという発想に切り換えますと、当然USドルとのリンクが弱まり現在の様に、USドルが強くなりすぎる傾向のある時には、USドルとの比率においては切り下げなければならない。この調整を遅らせると貿易収支というものは、必ず赤字になるわけで逆に早く調整すればするほどむしろ順調な産業構造調整が進むことになります。韓国はこの調整を早くやり、インドネシアも調整しましたが、フィリピン、タイは手を打ち遅れました。シンガポールがそうならないことを私は望みたいと思う次第であります。

8. シンガポールの将来への対策

最後にこの国の将来についていくつかの感想を申し上げたいと思います。第1番目には、シンガポールは、10数%の成長から7~8%の成長に落ち、今は、そこから更に、4~5%程度の成長に落ちていく過程の調整期にあります。このような調整期に一番大切なことは、あまり悲観的になりすぎず、むしろ必ずより順調な成長路に戻る時があり、シンガポール経済は、おそらく来年にはプラスに転じ、さ来年には、順調な成長に戻ると思われます。こういう状況にあるという見通しで、新しい調整を始めるべきであります。二番目には、もう少し長期的な展望をたてる努力をすべきだと思います。色々な意味でシンガポール経済には、非常に安心できる面と心配な面とがあります。社会的な指標をみると犯罪率とか、国民の教育水準とかの面は必ずしもよくありません。例えば犯罪率は上がってきており、新聞の講読率は下がってきております。日本経済がかってそうでありましたように、一方で豊かになってきますと、その裏側のところで犯罪率が上り、青少年犯罪が増える傾向が見られ、シンガポール経済も全く例外ではありません。従ってそういう面に対する十分な手当というものを国としても注意深くやる必要があります。会社経営においても、従来のパターンは失われ、必ずしも順調にいかず、むしろ前の高成長の影響がそういうところに出てきますので、新しい人が入ってきた時に社員教育を十分にやるとかの面での努力が必要となります。

三番目には、シンガポール経済は、外国人労働者を大量に雇い、いなくなれば送り返すという誠に便利な調整機能を持っている経済で、この様なことができるのは、小国でかつ近隣にチープレーバーの国がたくさんあるからです。しかし、このやりかたは、成長が落ちる時の調整が非常に厳しくなるという傾向があることに注意すべきであります。

すなわち外国人労働者を送り返してしまいますから、失業が多いという問題はありますが、仮りに失業者がいても、失業手当か何かで所得を得ておれば、それは消費の底支さえになりますが、外国人労働者を送り返してしまいますとそれがありませんから、消費が落ちる時は本当に落ちるわ

けで、非常に下方への転換に対する抵抗がないということになります。この点からシンガポールの不況はひょっとするとかなり悪くなるかもしれないという心配があるわけです。そこで、今後シンガポールの不況が深刻化するとすれば、そういう悪い要因の部分が出てきた時であり、それが出てこない様に政府は早目に対策を取るべきであります。

9. 若干の政策提言

ではどういう対策が望ましいのかという問題であります。政府としても苦心して勉強しているようですが、一般に賃金の上昇をレストレインしろという議論があります。この点に関して申し上げたいと思います。シンガポールの賃金はどういうふうに動いてきたかを見ますと、セントラル・プロビデントファンド（C.P.F）への会社側の負担も含めたグロス賃金で見ますと、81年は11.6%、82年は5.6%、83年は4.0%、84年は8.2%と上がっております。それに対しまして、実質のG.N.Pを1人当りの労働者で割りました、国民経済全体の生産性の向上は81年は6.3%、82年は4.3%、83年は7.2%、84年は7.8%となっております。ところがC.P.Fに払い込むものを除いた、労働者の手元に残る賃金で考えますと、81年は6.1%、82年は3.0%、83年は3.1%、84年は3.7%とこれだけしか上がっておらずC.P.Fのほうに、非常にたくさん持っていかれた形になっています。

C.P.Fもやがては労働者のものとなりますが、これが非常に大きな問題点の1つであります。先程の消費の底支えをやろうと思えば、労働者の手元に残る賃金をもう少し増やして、やればよいじゃないかという議論がおこるわけでこれが消費をどうやって支えるのかという時の一番基本的な問題点であります。

第2の問題は、シンガポールでは、所得分配が不平等であり、従ってもっと貧しい人達に所得を与えろという議論と反対にシンガポールの所得分配は平等であり、他の国のほうがもっと不平等であり、全員がもっと税金を払うようになったほうがよいという議論と二つの議論があり、専門家でも意見がわかれております。しかし、私が現在まで調べました範囲では、

東南アジアの他の国と比べますとフィリピンよりはいいんですが、マレーシアと似たような水準にあって決してそれ程平等であるとは言にくいと思われます。シンガポールの所得税は1946年以来免税点が変わっておらず、ほとんど全部の人が所得税を納めている状況であります。低所得層にも高所得層と同様に何%という比例的税金を課しており、こういう状況は世界的にも非常に特異な状況であります。従って、低所得層は一人当たりいくら一家族当たりいくら納めればよいということで徴税の手間を大幅に省き、そして所得税の累進率を調整し所得税の体系をもう少し標準的な形に変更すべきだと思います。そういたしますと、低所得層の消費が増え、純粋の国内的な消費が増え、もう少しシンガポール経済の消費の最低水準が上がるのではないかと思います。

そうしませんとどういう問題が起こるかと申し上げます。シンガポール経済の問題は貯蓄率が高すぎるということでもあります。

1 単位を生産するのに、生産単位の何倍の資本が必要となるかという指数を、資本係数といますが、シンガポール経済について、この係数がどうなっているかと申し上げますと、65年から73年までの間のいわゆる高度成長期には2.8でした。するわけ1単位の生産をするのに必要な資本は約3倍でよかった。ところが74年から83年ぐらいの時にはだんだん上がり4.6になっている。1単位の生産物を作るのに必要な資本は約4.6倍いるというふうに、資本がたくさんいる経済に変わってきています。日本の場合は、この係数が現在5.2程度ですから、日本にだんだん近い状況になってきており、シンガポール経済もある程度資本集約的に高度化しているといえるわけです。

一方、一年間の総生産のうち貯蓄にまわされた分が、新しい投資に全部回されるとすれば、貯蓄率は、経済の成長率に先程の資本係数をかけたものが必要となるという関係になります。現在のシンガポールの資本係数を5と仮定しても、5%の成長率を支えていくためには25%の資本蓄積でいいことになります。しかし、今年のシンガポールの貯蓄率は42%であります。一方でシンガポールの成長率は4~5%に落ちてきているわけです。

から、資本蓄積率が25%でいいのに現実には42%と節約しているわけですから過剰貯蓄となり、金があまってしまふ、ということは需要がたらなくなって、不況となり5%成長もできなくなるということになります。

今、5%成長で計算しましたが8%成長なら資本蓄積率は40%になります。

シンガポール政府は、貯蓄率40%を維持し、40%の資本蓄積率で8%成長し順調に行きたいと期待したいわけです。これはどういうことかという、結局消費は増やさないで何とか投資で持って有効需要を生みだそう、そこで外国資本を必死になって誘致し、シンガポールとしても何か新規の事業を模索するということになるわけであります。

以上申し上げました各種の議論、外国からの需要すなわち輸出は、今までの様な調子で増えるとは考えられず、又、政府の建設作業もスローダウンせざるを得ない、ということをふまえ総合的に判断して、今後のシンガポール経済の成長率を7~8%とするのは高すぎて、4~5%というところに目標を置いて、消費を少し高めて順調な成長にもどるべきではないかと、又、それがうまくいくためには、やはり為替の交換率も若干の調整が必要であらうと私は考えております。

シンガポールの玩具産業

TOMY (SINGAPORE) PTE LTD.

土屋 信

産業と言えるかどうか？極めて小さな産業グループである。しかしその小さな中でも当事者としては毎日をいかにやりくりするかで頭を痛めている。

1970年頃までは玩具産業とまで言えない家内工業的な細々とした業種であつたらしい。主にクリスマスの飾り物とか正月用の小物を季節的に作り欧米へ輸出したり、正月前にはローカル販売をしていたようである。

1970年から1972年にかけてHKから数社、日本から2社、各200～300人、アメリカから一社の工場が進出し本格的な玩具製造が始っている。進出の目的はそれぞれ若干の違いがあるにせよ“当地で生産欧米への輸出”の為の工場設立であつた。当地を選んだ主な理由は、

- 政治の安定性
 - 地理の有利性
 - 安価で良質な労働力
 - インフラストラクチャーの完成度合
 - 基本的補助産業の発達度合
- 等であつた。

当時のワーカーの給料がS\$4 / DAY前後、CPFが10%前後であつたと思う。募集は自社の廊下に募集広告を張り出せば十分であつた。今思えば夢のような話しである。

1974年から1975年にかけてのオイルショックにより各社大きな痛手を被つたがその後は比較的順調に生産、販売量を伸ばしている。1977年の円高問題を機に日本からさらに数社の進出がありその総生産量、輸出量は急速に伸び1983年にはピークに達している。この間に欧米系大手2社の進出もあつたが両社とも設立一年後には姿を消している。親会社の特殊

事情があったにせよドラスチックな動きであった。

第1図を御覧下さい。先に述べた歴史的経緯がかなり明確に表われている。但し当数字には再輸出も若干含まれているので実生産量は図に表わされている数字よりもやや下回ったものと考えなければならない。また当期間途中で統計方法が変った為それらの数字比較にはやや問題があるかもしれないが大勢は表われている。

第2図を御覧下さい。日本を除くアジアへの17.8%にはHK、日本からの輸入が近隣諸国への再輸出に代っている部分が含まれていると思われる。それと欧米への輸出が72.3%を合わせ考えるとシンガポールと近隣諸国の消費がいかに小さいかが分かる。シンガポールの市場はおおよそ日本の $\frac{1}{150}$ 程度と見られる。いかに多品種小量生産業種と言えどもある程度の量がまとまらなければ金型投資もできないし、生産ラインを組む事もできない。当地はやりの生産性追求も難しい。大事な商品要素である印刷箱に例えると日本市場向けに15000ヶ単位の印刷、生産が販売状況に合わせてできるとすれば、シンガポールでは100ヶ単位の印刷、生産となってしまう、かと言って一年分、二年分を一回で印刷、生産できるほど先の読める商品でもない。印刷会社もそのような小さな注文を受けてはくれまい。受けてくれたとしても中身より高価な物となってしまう。東南アジア各地で日本語のまま売っている物を見られる方が多いと思われるがそれはこの理由からである。近隣諸国を含めたとしてもそこを市場としたある程度のサイズの工場が操業できる状況になるのは遠い先と考えなければならない。又はそういう時期は来ないのかも知れない。多分他の近隣諸国で作る事になると思われる。市場の事はとにかく微力ながら外貨獲得に貢献しているわけである。

さてこれまでの経緯と遠い先の事はとにかく、これからしばらく先の事となると大いに問題である。先日ある会議で“午後3時”説なるものが出たが我々の業種も例外という訳にはいかない。夕方5時で暗くなってしまうのか？7時まで明るいままでいるのかが気になってしょうがない毎日である。いずれにしろ労働集約型のままの形態にいつまでも日が照っている

とは考えられない。

H Kが1960年代から1970年代にかけて玩具生産輸出世界一の座を日本から勝ち取ってから久しい。最近ではマカオ、中国本土を利用してさらに発展しそうである。しかし、シンガポールでの玩具産業がさらに大きく発展することは難しいのではないだろうか。それは、これまでの労働集約型企業中心時代に大きな産業群に発展し得なかったために起る弱さと思われる。H Kの玩具製造輸出は約3500億円となり、衛星企業群としてのTWN、マカオを加えるとシンガポールのその20倍となり従業員数も10万人近くなる。又すでに始まっている中国本土外注が発展すればさらに大きな産業群となる。この差は、

- 。技術者の量、レベル
- 。玩具専門補助産業の立地可能性
- 。生産可能範囲の拡大（低から高付加価値商品まで）
- 。開発資金を支える資本、生産量

等々に現われてくる。これらは皆低付加価値製品から高付加価値製品への転換に関係している大きな要素である。加えて次の途上国が着々と力を付けて来ており当地での生産品のコスト競争力を落しつつある。G S Pがどうなるかも大いに我々の将来に影響を及ぼすであろうし、難題が山積している。

小供の夢を作る者が夢を無くする事にならないよう新しい道を見つけるべく頑張っている毎日である。我々の製品がファッション性の高い商品である事がその辺のキーなのかもしれない。

図 1 輸出量の推移

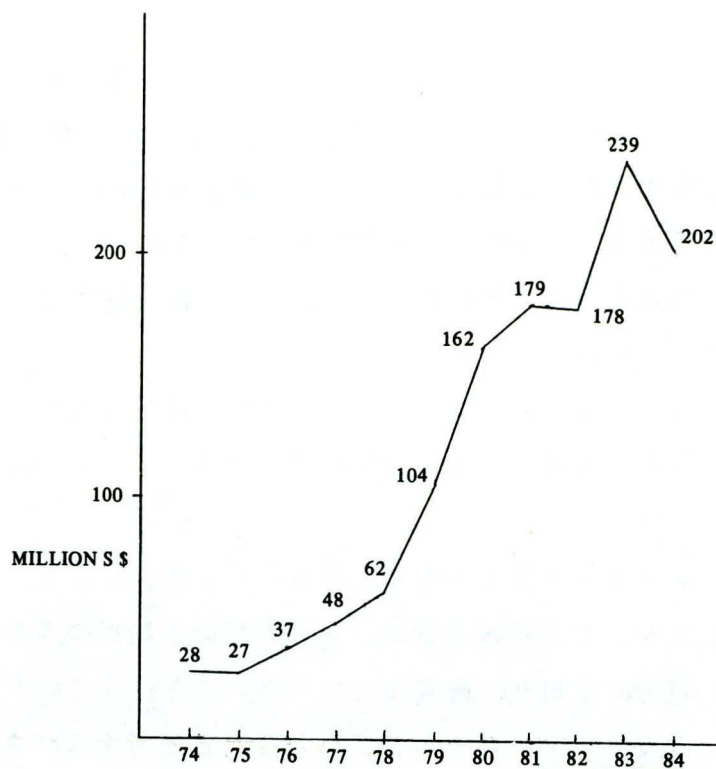
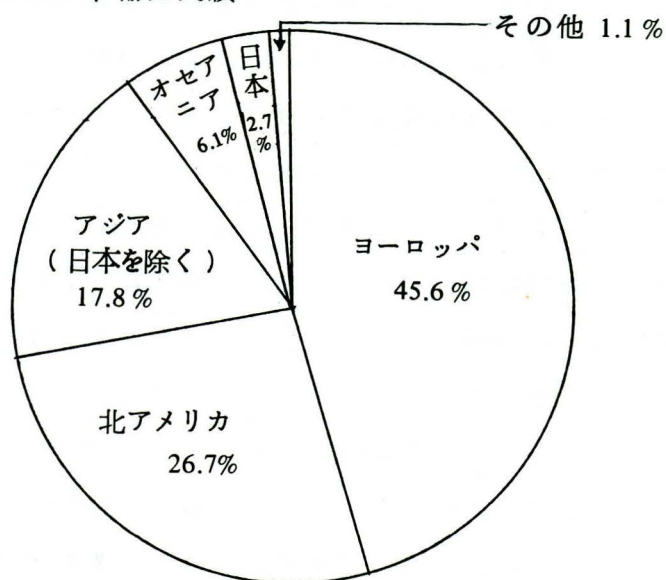


図 2 1984 年輸出実績



総輸出額 \$ 202,438,000

“シンガポールの自動車事情”

太陽モーター

中 正碩

第2次大戦後、日本の自動車産業はヨーロッパ先進諸国からの技術導入をはかり、本格的な乗用車の大量生産を開始しました。それから25年、日本は世界一の自動車生産国に上がりました。この様に急速に発展した自動車生産は、全く例がないそうです。

この発展の背景には、排気ガス規制や、石油危機後の省燃費志向等の問題をクリアーして、国際的な技術革新の競争に優位に立ったことが考えられます。

日本の自動車は、タイミングよく技術的に価格面でも割安になり、異常なまでに普及しましたが、この技術革新が、80年代の自動車の姿を変えつつあり、この新しい動向を知り、適確なメンテナンスを行っていくことが自動車のオーナー及びユーザーにとって、重要なことと考えられます。

確かに最近の自動車は、技術材料等の革新により使い易く、また、故障も少なくなってきましたが、いかに技術革新が進んだからといっても購入後に全く手入を行わなければ損耗は早く大きな事故につながる危険もあり、逆にメカニズムが複雑になった分だけ、よりの確なメンテナンスが必要と考えられます。幸い日本では車輛法に基ずく、点検（定期的な）制度があり又その内容も細かく指示されて、それを行うためのノウハウなり設備等も一定以上の規準でなければ行えない事になっており、技術的なレベルも資格制度で厳しく指導されており、官民一体となって安全の追求に努力しているために自動車のオーナードライバーは特別な注意を払わなくても、必要最少限のチェックは行われるようになっています。

シンガポールにも車検制度はありますが、日本と比較した場合は、基準も、緩やかであり、又、後から述べますように、気候も車にとっては日本より厳しい条件になっていますので、日本のように車検制度だけでオーナードライバーとしては安心とはいかず日常のメンテナンスが重要となります。

それで当地での私の経験から当地の特性をご説明すると共にメンテナンスのポイントを順をおって説明したいと思います。

先ずご承知のようにシンガポールは高温多湿であり、土砂は酸性が強いことから発生する自然的な事項と、技術レベルなり、制度的、人為的に発生する事柄を含めて話して行きたいと思います。

1. 先ず安全走行のために不可欠な制動関係いわゆるブレーキからいいますとトラブルの多いものは

①制動力の不均衡による（片ぎき）制動特に回転して大きな事故につながるが多い

②全々ブレーキペダルを踏んでも止まらない（追突）

③常にブレーキがきいている状態による燃費の低下なり、タイヤの偏摩耗、これの原因と対応は多湿のためにブレーキオイルに水分が入りブレーキの部品に錆を発生させて動きがスムーズでなくなるのであって、冠水した道路を走行した後に、又最低一年に一回はブレーキオイルとゴムシールの交換をおすすめします。

（注）シンガポールの車検では、特には分解検査が義務付けられていませんので、特にブレーキ関係についてはご注意ください。

2 操向装置（ハンドル・ステアリング）関係のトラブルは

① ホイルアライメントのくるいによる

◦ タイヤの特に内側、外側が早く摩耗、又内外が魚のうろこのような異状摩耗。

◦ 直進性不良による左へ又は右へ流れて直進であってもたえず左右に修正しなければならない性能等。

② 異音（ゴトゴト、ギーギー）

◦ バウンドに入った時、又、左右へ切ったときに音がする

これの原因と対策はフロントサイドでのアクシデントです。小さいものも含めて設備のある教育の行き届いた工場で早い目にチェックをさせることが重要です。又タイヤのローテーションを定期的（5000～10000Kmをめぐりに）に行うことが必要です。

3. 原動機（エンジン）に付いてのトラブルは

- ① 息つき（特に始動時に）の状態ですら時々エンジンが止まることもある
- ② オーバーヒート、ヒートゲージが⑩に近くなる
- ③ パワー不足と燃費の低下
- ④ オイルの消費ともれ

これの原因と対策は

- ① 高湿のためにエアコンを常時使用するために消費が多く、エアコンのサーモスウィッチを外気の温度に応じて調整するとエンジンの負担が少なくなります。
- ② 始動時に急発進をせずに暖気運転を2～3分していただき、又始動前にはエンジンオイルのレベル、ラジエーターの水とブレーキオイルのチェックは毎日とはいかないまでも常に心掛けていただきたいものです。
- ③ 冷却水に関してですが、当地は酸性が強いためにラジエーター、エンジン内部に錆が発生し水の流れを悪くしてオーバーヒートの原因になることが多いので、錆を防止するための「クーラント」を注入し、さらに一年に1回ラジエーターの水の交換をすることによって錆の発生が防止されます。又エンジンとラジエーターを接続しているラバーホース等も安いものですから一年に一回は交換される方がよいでしょう。もしも、ホースが破損し水もれした場合はエンジンの燃付等によって多くの時間と代金が必要になりますので定期的に行なわれることをおすすめします。
- ④ オイルに付いてはオイルの動きを保つためにも付き足しをせずに3ヶ月又は3000Km～5000Kmで交換をすすめます。シンガポールではオイルに水分が混入しやすく又、高湿のために著しく性能が低下しています。
- ⑤ 技術的には新しい機構メカニズムの装置が80年以来多く使われ

て来ましたので、全般的技術レベルの高い、又設備のしっかりした工場をおすすめします。気軽にどこへでも近いからの理由で入庫させずに、まず車の診断をさせ、原因をはっきりさせてから発注される方が、時間と代価の節約になります。

尚必ず交換した部品も検収され説明を受けていただきたいものです。

4. 最後にボデーその他に付いてトラブルの多いのは

① 錆と変色による外装に関わるもの

② 事故によるもの

③ その他ですが

原因と対策は

① 高温のために外装ペイントの変色があり、常にきれいにされ水洗だけでなくワックス（カルナバの多い）を切らさず、週一回ぐらいはかけていただく方が売却の際には有利で、又錆の発生も止められます、錆に付いては、小さいキズを早い目に手当されてサビが大きくならないようにし定期的に車輛の下廻りも点検し補修される方が良好な状態を続けられます。

② 新車購入の際には必ず防錆処理をされ又外装ペイントのコーティングもされる方が永く保ちます。

③ 材料が80年より変って来ていて、従来通りの修理のやり方では危険な事もあり事故に直接関係もしますので何度も申し上げる様ですが、車体の修整機なり溶接機（スポット）等又、オイルアライメントテスター機を設置し技術的に確かな工場へ発注されることをおすすめします。必ずしも販売会社が設備なり技術的にすぐれているとはいいい切れません（外注のために）ので先ず問い合わせで発注される方が後日後悔されることにならないと考えられます。

以上簡単に述べさせていただきましたが、日本と当地の整備方法の

ちがいは外見はほぼ変りはありませんが、技術レベルとしては、業界全体が若く、折角の海外で研修を受けたメカニックがジョブホップのために定着しにくく、本当のプロフェッショナルなメカニックは少ないように見受けられます。但し、業界での研修もさかんに行われており、これからに大いに期待が出来ると考えられます。

次に車輛の売買に付いてふれますと

乗用車の価格は、

個人車の場合、新車購入時には

ARF 価格＝車輛本体価格（OMV）関税 45% 課税 175 %

PARF 価格＝現在使用中で（10年以内）の車輛をスクラップにすれば（個人登録に限る）大巾に減税され通常スクラップバリューと呼ばれています。

の2つの価格があります。又、スクラップバリューについては、次のとおり、

最近はかなり下っており、特に排気量の大きい車ほど値下りが大きいようです。従って、中古車価格も下がってきています。

エンジン（排気量）	スクラップバリュー 85年10月	同 85年5月
1000cc 以下	約 S\$ 5300 - 5500	S\$ 5800
1000cc - 1600cc	S\$ 5300 - 5600	S\$ 7300
1601cc - 2000cc	S\$ 8000 - 8500	S\$ 13,500
2001cc - 3000cc	S\$ 10,000 - 11,500	S\$ 19,500

会社（Qプレート）名義の車の場合は

スクラップにしても減税措置はありませんし ROAD TAX は個人車の倍額となりますが損金処理ができます。現在価格の値下は個人車以上の急カーブですのでご注意ください。

新車の価格が高いために中古車の購入が多いようですが、中古車購入時の注意点は、

大きい事故のあった車輛はボディシャーシが完全に復元されていない場

合が見られますので、こういった車はさけてください。他にエンジンの音、水もれ、油もれ、トランクルーム室内のカーペットの下等を念入りに錆とか事故のあとを調べられたうえ販売される方と同乗して説明を聞き、購入の際には必ずブレーキ、ステアリング関係のチェックを行うとともに車検証 (VEHICLE REGISTRATION BOOK) と保険証券のチェックを忘れないでください。また、できる事なら売り方から3ヶ月間ぐらいの保証を取り付けたいものです。

最後に運転中に注意していただきたいことは、

- ① 雨が多いのでハイドロプレーン (水膜ができる) がよく起り、ハンドルブレーキ共にコントロールが出来ずに自損事故がよくおこりますので雨の時はゆっくりとスピードを落してください。又車輛のタイヤの摩耗の状態と空気圧を日頃のチェックの中に入れておかれるとこの事故の防止に役立ちます。
- ② 万が一事故とか故障の場合休日夜間も考えて取り合えず工場へ収容できる体制作りが重要です。相手のある事故の場合は地名、車輛番号、氏名、住所、電話番号は必ずメモをして保険会社を通じて示談され自分勝手にサインなり支払をしない方が良策とされています。
- ③ 車は我々の命と財産を乗せていますので必ずご自身でご指示いただきドライバーにまかせ切りにされたりしないこと、ドライバーは成程地名はよくわかっているし重要なのはよくわかりますが専門的な知識のある人は少なく、この国の運転免許を受ける際に構造機能の学習もテストもされていないからです。

以上私が日頃気付いている点ですが浅学の私に機会を与えていただいた事に感謝すると共に会員の皆様のご指導をお受けしたく日頃考えて居りますのでよろしくお願い申し上ると共に折角の折ですので交通の安全に細心いただきます様にお祈りします。

会 員 紹 介

* KONOIKE TRANSPORT & ENGINEERING (S) LTD

(鴻池トランスポート・アンド・エンジニアリング (S) PTE LTD)



所 在 地 : 10 Anson Road #25-03,
International Plaza
Singapore 0207

電 話 : 2252600

設 立 : 1984 年 12 月 (登記)、1985 年 1 月 (操業)

形 態 : 子会社

代 表 : 梶山 均 (取締役)
Mr. H. Kajiyama (Director/General Manager)

従 業 員 : 2 名、日本からの派遣社員 1 名

事業内容 : 運輸業 (船、航空) ・ 倉庫 ・ 通関業務一般、梱包業、機工業
務。

〔 会社の特色 〕

長年の経験、ノウハウを生かして、総合物流業者として、幅広く活躍して行きたい。

9-10月の主な経済記事

- 9月2日 • 中曽根首相の特使としてシンガポールを訪問した藤尾自民党政調会長は30日、トニー・タン通産相、リー・シェンロン通産および国防担当国務相、Ngiam Tong Dow 通産事務次官らと約2時間にわたって会談した。

この席でシンガポール側は、日本のこれまでの7次にわたる市場開放措置がシンガポールに大した恩恵をもたらしていないと批判し、日本側に市場開放を求めるシンガポールの輸出関心品目として33品目を提示した。また、日本に今後の協力拡大を求める経済分野として6項目を提案した。

まず、トニー・タン通産相から提示された6項目の経済協力拡大要求は次の通りである：

- ・石油化学：シンガポールは日本に石油化学下流部門への投資増加と石油化学製品の無税輸入拡大を求める。

- ・工業製品：日本企業にシンガポール企業とくに下請け企業からの購入増加を求める。

- ・JETROの援助：JETRO（日本貿易振興会）に電子補助工業、建設サービス、対日家具輸出等に関連した市場調査と開発計画作成の援助、家具および印刷の生産およびマーケティング技術の向上のための援助を求める。

- ・日本工業規格（JIS）：シンガポール工業規格院（SISIR）をJISマークの“一次検査機関”として指定すること。（藤尾政調会長は、10月に国会で関連法が成立する予定で、その後まもなくSISIRもJIS検査機関に指定される見込み、と回答）

- ・建設業：シンガポール建設業高度化のための援助。（シンガポーリアンのためのセミナーや訓練コースの開催、シン

ガポール専門家の日本の研究所や建設会社への視察受け入れなど。)

- ・産業自動化：自動化システムを専門とする日本企業のシンガポールにおける合弁事業設立。

さらにシンガポール側は、日本のこれまでの市場開放措置に不満を表明し、日本に関税引き下げを求めるシンガポール製品として33品目のリストを提出した。その中には石油化学製品、医薬品、電子製品、宝石、衣料品、ビールなどが含まれている。

シンガポール政府の分析によると、最近の日本の関税引き下げ措置はシンガポールに対して次のように微々たる恩恵しかもたらさないという。

- ・農水産物36品目の関税引き下げは、昨年のシンガポールの対日輸出2万7000Sドルに恩恵が及ぶにすぎない。

- ・工鉱業製品36品目の関税引き下げは、シンガポールの24品目（昨年の対日輸出570万Sドル）に恩恵をもたらすにすぎない。

- ・1780品目の一括関税引き下げはシンガポール製品91品目（昨年の対日輸出1億2290万Sドル）に恩恵をもたらすにすぎない。

トニー・タン通産相はさらに、シンガポールの対日商品輸出は1979年の30億Sドルから昨年は50億Sドルに増加したが、対日商品貿易赤字がこの間35億Sドルから64億Sドルに拡大したこと、これにサービス取引を加えれば、対日赤字はさらに大きいだろうと強調、日本側の一層の輸入努力を求めた。

地下鉄(MRT)プロジェクトでは1983年7月からこれまでに17件総額16億Sドルの契約が日本企業18社に与えられていること、また今年上半期に日本企業に与えられた公

共事業契約が1億6800万Sドルにのぼることも指摘された。

藤尾政調会長は同日リー首相とも約80分にわたって会談、この席でリー首相は、国際自由貿易体制が崩壊の危機に直面していることを強調、自由貿易体制が崩壊すれば貿易立国のシンガポールの将来にも重大な影響が出るとして、対米貿易摩擦解消に日本の努力を要請した。しかし同会談では、シンガポールの対日貿易赤字拡大をめぐる対日批判などは出なかった、という。

- 3日
- ゴーチョクトン第一副首相が31日の国会で明らかにした景気対策としての追加減税措置について、大蔵省はその内容を次のように発表した。(全訳)：—

減税措置

1985年7月26日、政府はシンガポールにおいて事業を行なう営業コストの削減を目的とした暫定措置を発表した。その後の再検討により、政府は今や、営業コストをさらに引き下げ、ビジネスの難局乗り切りを助けるために追加減税を導入すべき時期であると感じている。これは、シンガポールにおいてビジネスが直面する問題をつきとめ、適切かつ実地的な解決策を提供するための政府の継続的プロセスの一環である。

政府の当面の優先事項は経済の生産部門に救済措置を提供することである。職が創出され、経済全体に所得が創出されるのは、ビジネス部門が栄えた場合だけである。

不動産税

7月26日に、政府は所有者が自ら入居・利用する工業用および商業用不動産に30%の不動産税減税 (tax rebate) を85年7月1日より1年半にわたり提供することを発表した。政府はいま、この30%減税を賃貸工業

用および商業用不動産のオーナーにも拡大適用することを決定した。この30%減税は次の法定機関、すなわち住宅開発局（HDB）、ジュロン・タウン公社（JTC）、都市再開発局（URA）にも拡大適用される。これら機関はその減税を家賃引き下げの形でテナントに提供するだろう。民間不動産所有主も同様にするよう期待される。

この30%減税はまた、空地および開発中の土地の不動産税にも同じく85年7月1日から1年半にわたり適用される。

燃料油税

現在トン当たり14.76Sドルのレートで課せられている燃料油（バンカー）税は85年9月2日より廃止される。これは現在、ホテルおよび一定の小口ユーザーにのみ同税の納入を義務づけている変則を取り除くだろう。さらに、国際バンカー取引の自由化に資するであろう。

ガソリン税

1985年3月8日、ガソリンに対する従価税が50%から60%に引き上げられた。これは自動車保有および利用の過度の伸びを抑制するための追加措置として導入された。しかし現下の景気後退はそれ自体、自動車利用の減少をもたらしている。したがって、85年9月2日より、この従価税を60%から50%に戻すことが決定された。

為替相場の違いにより、ガソリンの小売り価格（Ex-pump price）は1985年3月以前の水準よりは高くなろう。プレミアム・ガソリンの小売価格上限はリットル当たり1.273Sドルとなり、中間等級のそれはリットル当たり1.211Sドルとなろう。今後、ガソリン小売価格は為替レートの実勢を反映するよう四半期ごとに調整される。

ディーゼル税

1985年度予算発表の際、タクシーに対し6600 Sドルのディーゼル税が85年10月1日より課税されると発表された。その目的は、公共道路の使用について自家用車と同じ税を払わせることによって、税の変則を正し、長年のタクシーに対する補助を取り去ることであった。この目的は依然として変わらない。しかし、現下のリセッションに照して、当初定めた年間6600 Sドルの代わりに年間1100 Sドルのディーゼル税が（タクシーに対し）85年10月1日より適用される。

- 9日
- 政府の不動産税減税措置を受けて、住宅開発局（HDB）、都市再開発局（URA）、ジュロン・タウン公社（JTC）の3法定機関は6日、減税分をテナントに還元し、レンタル料割引を行なうと発表した。

政府は7月26日発表の総合景気対策で、オーナーが自己利用する不動産に対して今年7月1日より86年12月31日までの1年半にわたり不動産税を30%減税すると発表、続いて8月31日発表の追加減税措置で、この30%減税措置を賃貸不動産にも拡大適用すると発表していた。

今回の3法定機関の措置は、8月31日の政府措置を受けて行なわれたもので、30%の不動産税減税に相当する額が全額、レンタル料から割り引かれる。割引期間は減税期間と同じく今年7月1日～来年12月31日の1年半。

ストレーツタイムズ紙によると、今回の措置により、3つの法定機関のテナント2万2600人が86年12月末までの1年半の期間に総額少なくとも3050万 Sドルの家賃割引の恩恵を受けることができるという。内訳はHDBテナント（商店、レストラン等）が2万人で総額1900万 Sドル、JTCテナント（フラット式工場や作業場等）が1300人で総額970万 Sドル、URAテナント（商店、工場、倉庫等）が

1300人で総額170万Sドルと推定されている。

ちなみに、シンガポールの不動産税率は23%だが、法定機関の場合、総家賃からサービス料（管理費）を差し引いた純家賃収入に対してかけられる。民間不動産オーナーに対しては、総家賃評価額に対して同じく23%の税率がかけられている。

9月24日 ● リー・シェンロン通産および国防担当国務相は20日、シンガポール国立大学で「柔軟な賃金——将来のシナリオ」と題して講演、柔軟な賃金構造を実現するために、政府はNWC賃上げガイドラインの廃止など4項目の提案を行なうと明らかにした。

・全国賃金審議会（NWC）による年次賃上げガイドラインの発表を来年から中止する。政府はNWCの新しい役割について検討中である。

・団体労働協約で3年間の賃上げ率を一括して決定する方式をやめ、毎年の賃上げ率を毎年交渉で決める。

・可変的なボーナスないし生産性報奨制度の導入

・タイムスケール（年功序列型賃金制度）の調整。

同相は、現行賃金制度は硬直的すぎて個々の会社の財務状況や労働者の生産性を考慮に入れていないと強調し、そうした硬直性はNWC勧告、団体労働協約の構造、そしてタイムスケール（年功序列型賃金構造）によるものだと指摘した。これらの点についての同相の説明は要旨以下の通りである：—

まず、NWCは1972年の創設以来、秩序ある賃上げを維持することによって経済に重要な貢献をしてきたが、欠陥もある。基本的な欠陥は、すべての企業とすべての職種に共通した1つの賃上げ数字を見い出すことがほとんど不可能だという点である。

政府はNWCに対し、来年からは一定の数字や範囲を示すような賃上げガイドラインを公表しないように勧告する方針だ。

これに伴い、政・労・使の3者から成るハイレベルのNWCは今後、次の3つの機能を果たすべきである：

- ・毎年、その年の経済状況と翌年の経済見通しを発表して、現実的な賃金調整のための舞台を設定する。

- ・賃金構造を監視し、問題を研究し、その解決策の実行を監督する。

- ・良好な労使関係の育成に主要な役割を演じる。

次に、団体労働協約は通常3年間をカバーし、その間当該企業の経営がどうなるかに係わりなく一定の賃上げを取り決めている。これによる毎年の賃上げは平均して約7%にのぼっており、年平均のインフレ率2.5%を上回る。このため企業は毎年、市況と損益状況がどうなるかを把握できないうちに、高い賃上げを実施せざるを得ない状況に置かれている。しかもNWCガイドラインが団体協約の定める賃上げ率を上回れば、その分の調整も行なわねばならない。

こうした硬直性を取り除くために、3カ年団体協約は労働条件、特別手当、初年度分の賃上げ率だけを定め、2年度以降の賃上げ率は毎年の交渉で各企業の支給能力と労働者の生産性を考慮して決定すべきである。

次に、可変的なボーナスないし報奨制度の導入について。労働者への報奨は労働者個人だけでなく企業全体の業績と生産性に基づいて支給されねばならない。好況時には高いボーナスが支給され、不況時にはボーナスは減らさねばならない。特に地元企業がこうした可変的なボーナス・生産性報奨制度をもっと採用すべきである。

タイムスケールは経験と企業忠誠心に報い、ジョブホッピングを抑制するという点でメリットがある。しかし同制度にも欠陥がある。同制度は年功に基づくため、高齢者に給与を払いすぎ、若年者の給与が少なすぎる傾向がある。このため、そのどちらにも成績改善につながるようなインセンティブを提供しない。また高齢労働者を多くかかえる企業は不況に際して高齢者から解雇しがちで、新規就職先を見つけにくい高齢者の失業問題を助長する。

タイムスケールの全面廃止を提案するのではないが、タイムスケールの短縮など調整が必要である。その1つの方法は、基本給の昇給を技能と経験の増加に基づいて行ない、一定の水準に到達後は昇給を停止することである。

- 10月2日 • シンガポール全国雇用主連盟（SNEF）は30日、勤続年数よりむしろ勤務成績に直結するという賃金決定方式案を発表した。今月7日から16日までの間に会員各企業代表と会って協議し、会員企業に受け入れられれば、SNEF案として政府および労組との話し合いに入るという。

これはシンガポールの賃金構造をより柔軟なものにしようという政府の賃金構造改革方針に沿うものだが、SNEFではすでに5月に賃金構造研究のための小委員会を設置して研究を進めていた。新方式案は同小委員会の報告書に盛り込まれたものである。

それによるとSNEFの新方式では、年次昇給は、各個人の勤続年数・会社への忠誠度・経験・インフレ率などを考慮して決定されるサービス給と、会社の収益性・労働者個人の勤務成績に基づいて決定されるパフォーマンス給とから構成される。

そして、サービス給は年次昇給のベースとして毎年加算されていくが、パフォーマンス給はその年かぎり、翌年

の昇給ベースには加算されない。年次昇給額に占めるサービス給の割合は10～40%に制限し、残りの大部分(60～90%)はパフォーマンス給で占めることが望ましい。ただし、その具体的な割合は各企業ごとに労使交渉によって決定すべきである。

SNEFの提案する方式は概略以上の通りだが、具体的数字で示すと、次のようになる。

例えば、月給1000ドルの労働者がある年度にサービス給として30ドル、パフォーマンス給として50ドルの質上げを認められた場合、その月給総額は1080ドルとなる。ただし、2年目の昇給ベースはこの月給からパフォーマンス給を除いた1030ドル。2年目に、サービス給として30ドル、そして、生産性が上がったとして100ドルの昇給が認められたとすれば、2年目の月給総額は1160ドル(1030+30+100)となるが、3年目の昇給ベースは1060ドル(1030+30)である。

また、パフォーマンス給は、進んだ勤務評価システムを有する企業では各労働者の勤務成績を査定して、個々に昇給額を決定できるが、そうした評価システムをもたない企業では平均的レベルに達している労働者と達していない労働者を区別して昇給額に差をつけ、さらに、優秀な労働者には特別高い昇給を認めることもできる、としている。

- 15日
- 政府1991年までにシンガポールから全ての外人労働者を排除する政策を数年前に打ち出し今も同政策を推進中だが、シンガポール製造業者協会(SMA)は、景気後退で人員整理を余儀なくされた場合に外人労働者が緩衝の役を果たすとして、一定数の外人労働者を1990年代以降も長期的に維持するよう提言している。

SMAは経済委員会(委員長:リー・シェンロン国務相)

の人材小委員会あてにレポートを提出、その中で大量の外人労働者の存在は社会的に弊害があるとの政府の見解を受け入れながらも、労働力需要が落ちた時には一般にワークパーミット所持者（外人労働者）が真っ先に解雇されるとし、外人労働者の存在は労働者の存在は労働市場に一定の柔軟性を与えていると主張。さらに、たとえ機械化・自動化を推進したとしても、いかなる企業にも一定比率の未熟練（単純）労働者は必要であり、この比率を一定のレベル以下に下げるとは技術的にも経済的にも不可能であると指摘、しかもシンガポリアンが単純労働を嫌っている以上、長期的に一定比率の外人労働者を維持していくことが必要だと強調して、政府の外人労働者排除政策の見直しを求めている。

ビジネスタイムズ紙によると、公式数字で15万人とされる外人労働者のうち、この1年間に約4万人が排除されているという。政府の外人労働者排除計画によれば未熟練外人労働者は全員、向こう1～2年以内に本国に帰され、1991年までには熟練外人労働者も完全に排除されることになる。

理事会の動き

第195回 1985年10月8日（火）午後12時30分

議 事：

1. 1985年労使関係スタディ・ミッション団長報告

本年7月に日本に派遣した標記スタディ・ミッション・メンバーにより、このたび“THE IMPACT OF AUTOMATION ON LABOUR-MANAGEMENT RELATIONS”と題する報告書がとりまとめられた。これを機に本所ではMDM FOO 団長を迎えて、報告を受けた。同報告書は、日本における自動化の背景、自動化の推進における政労使の役割、自動化の労使関係に及ぼす影響にふれた上で、今後シンガポールの政労使が果たすべき役割について提言している。

なお、同報告書は印刷した上で、全会員に配布する予定である。

2. 前回議事録承認

異議なく承認された。

3. 審議事項

(1) 1985年度シンガポール／日本労使関係セミナー・プログラムについて

11月19日開催の標記セミナーの日本側講師4名が次の通り決定した。

花村 仁八郎 氏	日外協・経団連副団長、日本航空会長
関 英夫 氏	雇用促進事業団理事長
堅山 利文 氏	全日本民間労働組合議長
岡本 豊 氏	岡本国際問題研究所所長

講師決定にともない全体のプログラム（午前9時45分開始、午後4時30分終了）について諮ったところ、事務局原案通り承認された。

また、セミナー参加者に日本人講師の英文講演テキスト及びスタディ・ミッション報告書を配布するため、その印刷代として\$5を当初予定の参加費に加算して、1人当り\$25の参加費を徴収したいとの事務局提案も異議なく了承された。

(2) INCOME TAX ACT 72A 条の適用に関する対策について

中嶋建設部会担当理事より以下の説明があった。

9月中旬にMRT公社から外国のMRTコントラクターに対し、以下の通りのINLAND REVENUE DEPARTMENT (IRD) の提案が手紙によって伝えられた。すなわちIRDは所得税法72A条にもとづき非居住者とみなされる外国のMRTコントラクターへの工事代金の一定割合（工事の進捗状況が全体の50%以上の場合30%、それ以外15%）を今後源泉徴収するとの提案である。これは、近い将来シンガポールを撤退するかもしれない外国企業からIRDが税金を取りはぐれることのないようにすることを狙ったものである。

この提案が実施されるとMRT工事業者の資金繰りに重大な支障が生じることから、日系のMRT工事業者は既に連名にてMRT公社総裁宛に9月26日付手紙を出し、IRDに対しこの提案を撤回するよう働きかけてほしいと依頼している。9月末日時点では各社は100%の支払いを受けているが、今後、IRDが業者を個別に審査して同提案をケース・バイ・ケースで実施することが考えられる。

以上の説明後、此の度のIRDの提案はMRT関係業者にとどまらず商社などにも波及する恐れがあるので、今後、本所としても対策を考えておく必要があると、事務局より補足した。

審議の結果、当面、MRT公社からの回答を得た上で建設部会で検討し、必要に応じて日本大使館と連携をとりながら商工会議所としても対策を検討することとなった。

この他、中嶋理事より、藤尾政調会長が日系建設業界に要請された課題については日本において既に検討しており、またシンガポール政府の要求内容が明確でないものについては日本大使館を通じて確認中であるとの報告があった。

(3) 製造業業況調査の実施とEDB等への要望事項とりまとめについて

厳しい経済環境に直面している製造業各社の業況並びに要望事項を調査し、調査結果をとりまとめた上で、理事会の承認を得て政府関係当局に要

望したいとの第一、第二、第三工業部会の共同提案は異議なく承認された。

(4) 東南アジア経済交流及び名港利用促進使節団からの便宜供与依頼について

名古屋商工会議所と名古屋港管理組合共催の標記ミッションが11月14日から同17日まで来星する。同ミッションは滞在中の15日にPSA やNOLなどの関係機関を表敬訪問するほか、当地港湾関係者との懇談会、パーティを予定している。これに関連して名古屋商工会議所から本所に対し15日の日程調整並びに懇談会・パーティの案内状発送と出欠の確認につき依頼があった。

審議の結果、本所事務局を中心に本件に関し協力することとなった。

(5) SINGAPORE POLYTECHNIC の学生による日本研修旅行に対する協力要請について

来年4月に約30人の学生が日本に研修旅行するに際し、宿泊先および訪問先をアレンジしてほしいとの依頼については、本件が本所の活動領域以外の問題であるため遺憾ながら同依頼に応じかねる旨、連絡する一方、国際協力事業団や海外技術者研修協会などに一度打診するよう手紙にてアドバイスすることにした。

(6) 小森監事の帰国に伴う後任者選出について

監事としての専門知識があること及び監事は理事に準じる地位であることを勘案して、富士銀行の斎藤秀男支店長に就任を依頼してはどうかとの提案が出席者からあり、審議の結果、異議なく承認された。これをうけて事務局から早速、富士銀行の斎藤支店長に就任依頼状を送付することとなった。

(7) 安川顧問の辞任について

河合シンガポールが都合により閉鎖されることになったため、本所の顧問をお願いしている同社の安川一夫氏から顧問の辞任届けが提出され、審議の結果、同氏の辞任は了承された。

(8) SNEF 主催第6回外国人幹部のための労使関係オリエンテーション・プログラムへのパネラー派遣依頼について

SNEFは11月26、27の両日、同セミナーを開催するに際し、27日午後3時から同5時まで予定しているパネル・ディスカッションに大塚

理事を派遣してほしいと本所に依頼してきた。しかし、大塚理事はこの期間、海外出張のため参加できないため、代理としてSNEFと関係のある三井銀行の長野副会頭（理事会当日欠席）にお願いすることになった。そこで事務局より長野副会頭に本決定を伝えたところ、同氏も海外出張のため参加できないとの連絡を受けた。その後、SNEFの再度の要請もあり事務局を通じて何人かの候補者に打診したが、結局、参加いただける方が見つからず、正式にSNEFに断り状を出すことになった。

4. 報告事項

(1) NWC 会議報告

10月8日開催のNWC会議に出席された秦、岡崎両理事から以下の報告があった。

9月21日にリー・シェンロン通産担当国務大臣が“FLEXIBLE WAGES”と題してシンガポール大学にて講演し、その中で数量的なNWCガイドライン廃止の政府提案を明らかにした。しかし、この提案は政府のアドバイスであってNWC勧告の廃止、存続はNWC委員会が決めるべきであるとの考えから、同提案を審議するために今回の会議が招集された。会議においてNTUC側はNWC勧告の存続を強く主張した。一方、経営者側は数量的なNWCガイドラインは発表せず経済成長率、物価上昇率、生産性向上率などの客観的な指標を発表するにとどめ、同時にCAを改訂して賃金交渉を毎年行うこと等を主張した。同日の会議では結論が出ず、11月に再度NWC会議が招集される予定である。

以上に関連して10月18日に経営者団体の会議が予定されているので、本所として基本的にどのような見解をとるべきかについて協議した結果、(1)数量的なNWCガイドラインを廃止して労使直接交渉とする、(2)CAを改訂して賃金交渉は毎年行う、の2点を主張し、その他の諸点については検討中であるとして具体的なコメントを避けることにした。

(2) 部会・委員会等開催報告

a. 部会

9月13日（金） 第三工業部会

17 日 (火)	第一工業部会
24 日 (火)	建設部会
25 日 (水)	建設部会 M R T 分科会
26 日 (木)	"

b. 委員会

9 月 19 日 (木)	経営研究委員会
19 日 (木)	第 12 回 JCCI-NPB PERMANENT DIALOGUE COMMITTEE
10 月 4 日 (金)	広報委員会

c. 懇談会等

9 月 11 日 (水)	賃金セミナー (NPB と共催)
16 日 (月)	日本政府市場開放苦情処理推進本部諮問会議 委員との昼食懇談会
16 日 (月)	在星日系報道関係者との夕食懇談会
20 日 (金)	会員セミナー

5. 入・退会

事務局より下記の入・退会を報告し、異議なく承認された。

(1) 入会 (1 社)

◎ SMK ELECTRONICS (H.K.) LTD “B”

(2) 退会 (6 社)

- ◎ KAWAI SINGAPORE PTE LTD
- ◎ NISSHO SHIPPING CO LTD
- ◎ NISHISHIBA ELECTRIC CO LTD
- ◎ MITSUI TOATSU CHEMICALS. INC.
- ◎ KAWAKAMI (S) PTE LTD
- ◎ SINGAPORE-JAPAN MERCHANT BANK と YAMAICHI SECURITIES が統合して
YAMAICHI MERCHANT BANK (SINGAPORE) LIMITED を設立したため一社減

6. 会計報告

1985 年度 9 月分の会計報告として、吉永財務委員作成の会計報告書を理事会出席全員に配布した。

広 報 欄

** NEW MEMBERSHIP (8TH SEPTEMBER 1985)

* SMK ELECTRONICS (H.K.) LTD

Mr. S. Kaneuji (General Manager)
3, Lorong Bakar Batu # 08-02/03
Brightway Building
Singapore 1334
Tel: 7450951

** CHANGE OF NAME OF REPRESENTATIVE

* DCM UNIVAC INDUSTRIES PTE LTD

From Mr. K. Makino to Mr. Y. Nakai

* Z. KURODA (SINGAPORE) PTE LTD

From Mr. K. Higuchi to Mr. M. Koezuka

* NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

From Mr. T. Ichiki to Capt. M. Kawasaki

* PRICE WATERHOUSE

From Mr. A. Murakami to Mr. K. Yokota

* NICHIMEN CORPORATION

From Mr. N. Aga to Mr. K. Kohrai

* POKKA CORPORATION (S) PTE LTD

From Mr. H. Takahashi to Mr. T. Takagi

* ARTHUR YOUNG

From Mr. A. Furumura to Mr. H. Sugimoto

** CHANGE OF ADDRESS & TELEPHONE NO

* HANWA SINGAPORE (PTE) LTD

1, Shenton Way # 15-07
Robina House
Singapore 0106
Tel: 2251388 (3 Lines)

* TUNGALOY SINGAPORE (PTE) LTD

Block 5073 Ang Mo Kio Industrial Park 2
02-1640, Singapore 2056
Tel: 4816422

- * PENTA-OCEAN CONSTRUCTION CO LTD
89, Short Street #10-09/10
Golden Wall Auto Centre
Singapore 0718
Tel: 3388966 (5 Lines)
- * SUMITOMO HEAVY INDUSTRIES (S) PTE LTD
107, Gul Circle
Jurong
Singapore 2262
Tel: 8612066/2067
- * THE MITSUI TRUST & BANKING CO LTD
6, Shenton Way #35-01
DBS Building
Singapore 0106
Tel: 2208553

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
公益事業法	S\$ 10
JAPANESE AFFILIATED FIRMS IN SINGAPORE	(非会員) ... S\$ 30
	(会 員) ... S\$ 15
貿易開発委員会法	(会 員) ... S\$ 5
	(非会員) ... S\$ 8

投資関係

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
シンガポールとの租税 (所得) 条約 (二重課税防止条約の一部改正)	S\$ 5

会社法

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
シンガポール共和国会社法	(会 員) ... S\$ 60
	(非会員) ... S\$ 70
中央厚生年金法 (1983年版)	(会 員) ... S\$ 10
	(非会員) ... S\$ 15
シンガポール共和国憲法 (再版)	(会 員) ... S\$ 10
	(非会員) ... S\$ 15
国会議員選挙法 (再版)	(会 員) ... S\$ 10
	(非会員) ... S\$ 15
シンガポール共和国会社法・1984年改正法	(会 員) ... S\$ 20
	(非会員) ... S\$ 30

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
金融業者法	S\$ 10
財務諸表公開原則	S\$ 15

業種別規則

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

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年水質汚染規則制及排水法	S\$ 10
1971年海洋汚染防止法	S\$ 5
印刷・出版業者法	（会 員）… S\$ 2
	（非会員）… S\$ 3
ホテル法	（会 員）… S\$ 5
	（非会員）… S\$ 8

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
法律（改正）時報第27号（中央厚生年金法を改正する法律）	S\$ 5
シンガポール共和国雇用法（改訂版）	（会 員）… S\$ 15
	（非会員）… S\$ 20
労働三法（雇用法・組合法・関係法）	S\$ 30

商工会議所出版物

業種別会員名簿（1984/85年）	（会 員）… S\$ 15
	（非会員）… S\$ 30
月報（各月号）	S\$ 8
国際比較統計要覧	S\$ 5
最近の労働条件及び福利厚生の実態調査報告書	（会 員）… S\$ 10
	（非会員）… S\$ 30
タイ国投資環境視察団報告書	（会 員）… S\$ 5
	（非会員）… S\$ 10
シンガポールにおける企業経営ガイド	（会 員）… S\$ 15
	（非会員）… S\$ 30

編集後記

シンガポールをとりまく経済環境は、日に日に厳しくなっておりま
す。今後のシンガポール経済はどうなるのか、皆様も多大の関心をお持ち
と思います。

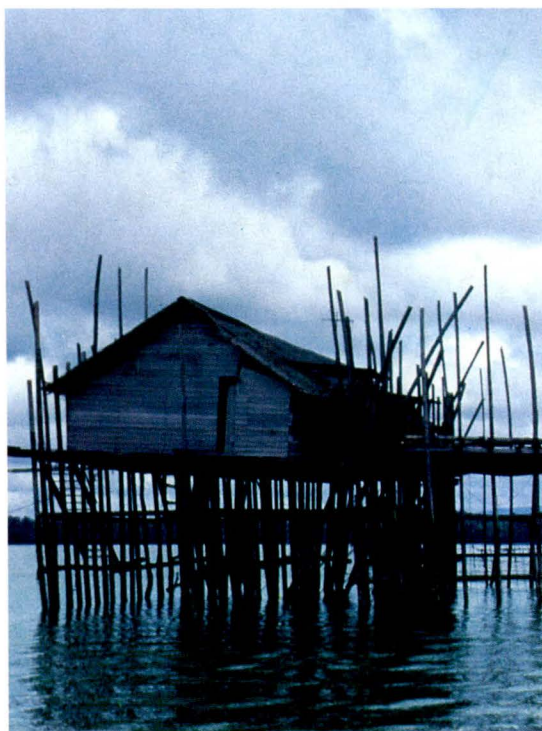
今月号は、去る9月20日に、シンガポール日本商工会議所主催の講演
会京都大学の市村教授による「シンガポール経済の展望と課題」を再現さ
せていただき、御出席できなかった皆様にお伝えすることにしました。

他にはトミー(S)土屋氏に「シンガポールの玩具産業」についてご執筆い
ただき、又、太陽モーター中氏に「シンガポールの自動車事情」というこ
とで、シンガポールにおける車のメンテナンス方法について書いていただ
きました。

両氏にはお忙しいなか執筆いただき誌上をかりてお礼申し上げます。
今月号担当は、山口（東京海上）、土田（村田製作所）、村井（時事通信）
でした。

MONTHLY REVIEW

STRICTLY MEMBERS ONLY



M. C. (P) No. 12 / 4 / 85

PRINTED BY
GREEN MOUNT PUBLICATION & PRINTING CO.
155 Kallang Way # 02-11/12
Singapore 1334. Tel: 2923831

JAPANESE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY SINGAPORE

C. P. F. BUILDING, 79 ROBINSON ROAD, # 24 - 04 (24th Storey) SINGAPORE 0106