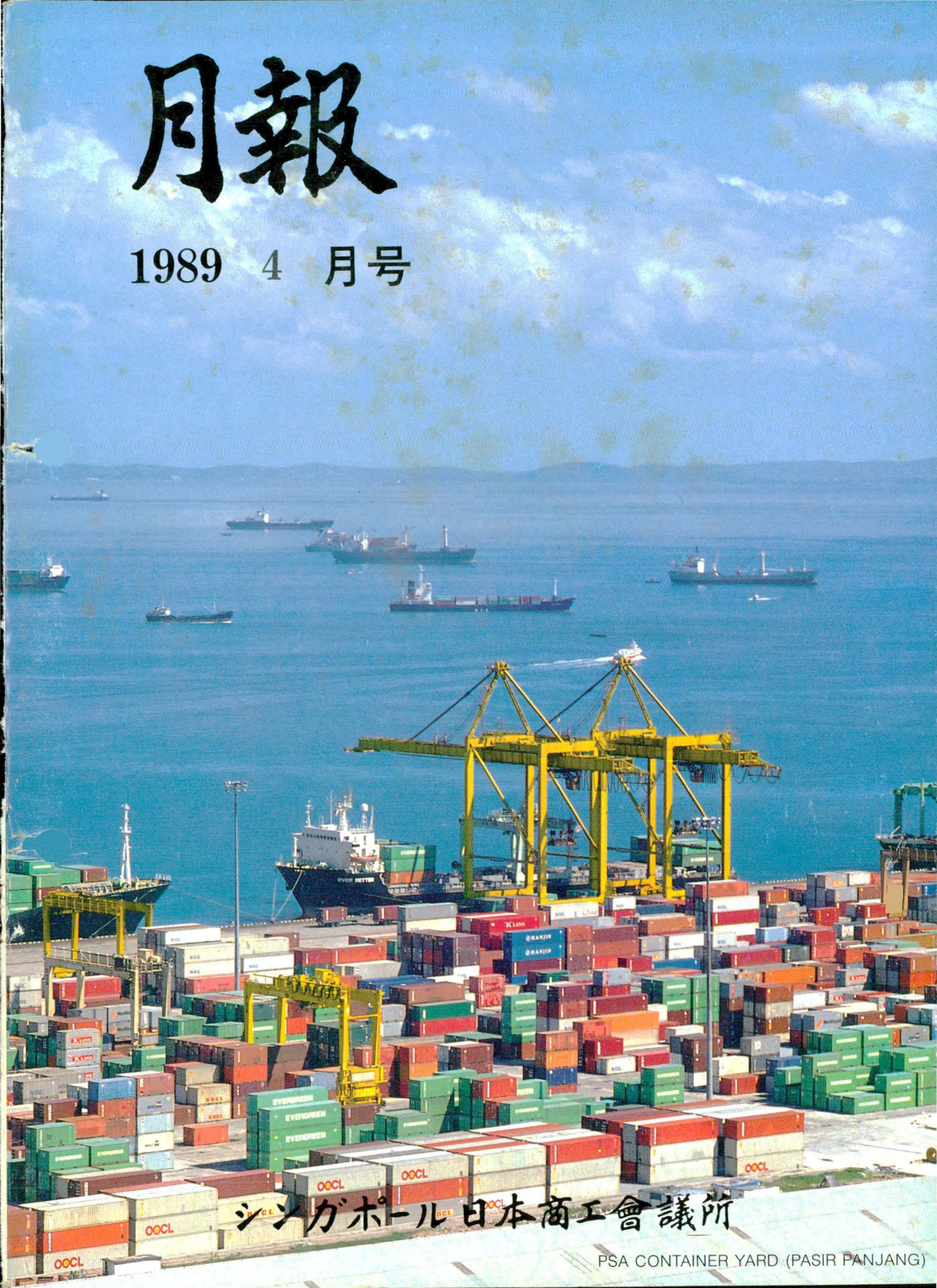


月報

1989 4 月号



シンガポール日本商工會議所

PSA CONTAINER YARD (PASIR PANJANG)

〈 目 次 〉

(1989年4月号)

客船（クルーザー）の話	（日本郵船（シンガポール）株式会社）	安田 豊治	1
石油先物取引	サム・イー・ロン	岡田 昌光	12
～その背景と新優遇制度の内容～			
SSO 募金結果レポート	（東芝シンガポール社）	川添 成章	15
消費税のポイント		高山 宜門	18
経営研究委員会報告			22
会員紹介	（三洋証券、ヴァーグ・サービス）		33
会員懇親パーティー			34
1989年度第1回JCCI会員懇親ゴルフ大会の結果			36
理事会の動き			40
3月の主な経済記事			45
広 報 欄			51
資料案内			53
編集後記			55

客船（クルーザー）の話

日本郵船(シンガポール)株式会社
安田 豊治

はじめに

余暇時代の幕開けを象徴するかの様に、我国でも豪華客船ブームの到来が大きな話題になって居り、平成元年はQ E IIによる豪華EVENT、多数豪華客船の日本寄港、更に日本船各社による客船新造等々が発表されて居ます。

第二次大戦で全ての客船（貨客船）を失った日本海運業界も、今後客船（クルーズビジネス）にも力を入れて行く事になるでしょう。

広報部会よりシンガポールの海運業に関して寄稿依頼を頂いたのですが、シンガポールに限定して海運業を書く事は非常に難かしいので、現在日本でも話題となって居るクルーザーの話を思い付いた次第です。

〔1〕クルーズ産業とは

従来の客船（貨客船）は定期船航路を走り旅客と貨物を対象として運送を行って居ました。

第二次世界大戦終了後も船社は輸送手段としての貨客船を建造、定期航路に投入して来ましたが、ジェット機の発展は早い、安いと言う、大改革を輸送手段にもたらし、一部地域を除いて客船は人間の脚としての必要性を失い、大量の貨客船が係船せざるを得ぬ破目になりました。

現在のクルーザーのはしりは、1960年代にアメリカ人が欧州で係船中のこれら貨客船に目を付け、これを改装カリブ海／メキシコ湾へ引っ張ってきて、全く輸送と言う概念を無視、遊びのみを目的とした産業として組織化したものです。

これが米国の金持連中（特に悠々自適の退職者等）に受け開始当初より人気を呼び、以降1968年後半から大型／小型を含め、クルーズ用新造船の建造が盛んになり現在に至って居ますが、考え方は開始時と全く違って居らずレジャーを唯一の目的として居ます。又、此の産業は船を媒体に非常に広い裾野を持って居ます。

すなわち船そのものが動くホテルであり造船を始め海運業関係は勿論ホテル業及びそれに附随する業界、航空業界、各観光地を廻る為必然的に陸運及び観光業者等、其の他一つ一つを取り上げると其の関係先は膨大なものになります。

一方クルーザー利用者が予算と行く先を考へて選らべる様に、船型／船の格／就航先でグレードが大体三階層に大別されて居り、個々のクルーズが値段サービスで評価され、一般的な宣伝に加へ、利用者（特に女性）の口コミが其の評価に大きな影響を与える事となります。一度悪評がたったり、事故に会った船は、其のリカバーリーが難かしいと言われ、船の運航会社と言うより、船そのものが背番号で評価されると言っても過言では無い業界です。

〔2〕クルーズ—小史

観行旅行者対象のクルージングは1914年以前に遡って存在しましたが、当時は一部小型船による船遊び程度でした。

1918年／1939年の両大戦に挟まれた時期、定期客船（含貨客船）のシーズンオフを利用した観光目的の配船が行われ始めましたが、これがクルージングの幕開けとも言えます。

当時の客船市場は英・米・独に支配され、英国キューナード社、ホワイトスターライン社が紐育／地中海、世界一周航路を開拓、当時15万人と言われた米国人旅行者を相手にサービス開始、ドイツではハンブルグ・アメリカライン他1／2社が地中海／北極海、西インド諸島サービス、更にはアフリカ定期航路で途中停泊港の陸上遊覧旅行を行い人気を呼んだと言われています。

其の後第二次大戦勃発により各国船共徴用、終戦以降も軍事、民事関連の輸送に手一杯となり、1950年迄全くクルージングは行われませんでした。

1950年以降、潜在的旅行者の居住する紐育を中心に大西洋横断定期客船のカリブ海／メキシコ湾への延航を実施、短期クルージングが行われる様になりました。1960年に入り航空機の発達には著しいものがあり、航空運賃の値下りが、従来主として紐育発を中心としていた10／14日間カリブクルージングにかわって米国各地の旅行者を飛行機でフロリダ地区へ輸送、フロリダ

発のより安価な7日間クルージングを実現させました。これが現在のフライ／クルーズの始まりです。

一方地中海／エーゲ海ではギリシャ船社を中心としたクルージングが第二次大戦後盛んになってきました。他国船社のギリシャ海域航行不許可と言う政策を武器に、ギリシャ船社は老令貨客船を使用して短期間の地中海、エーゲ海サービスを行ってきましたが、エーゲ海のシーズンオフを利用大西洋／カリブ海へ徐々に進出する様になって行きました。

しかし乍ら老令改装船がほとんどの為、1963年／1968年続けざまに米国近辺で事故を起し、米国コーストガードの安全基準強化を惹起、此の時期を境に新造船（改装船を含む）でのサービス提供が常識となり、アメリカ人により係船中の貨客船を改装した、新しいタイプのクルーザー（純客船）によるカリブ海クルーズが開始され、ほぼ同時期（1966年以降）大量の新しいタイプのクルーザーの竣工が見られ、ここに本格的な第一世代クルーザーの時代が幕を開けました。当時の新造船としてQEⅡ号、サガフィヨルド号、オセアニア号、他現在も立派に活躍している船が沢山あります。

此の第一世代の幕開けに合わせた様に過去全く姿を見せなかった海運国ノルウェーが突如クルーズ市場に目を向け始め1969年／1972年12隻の新造／改造船を米国市場へ投入してきました。

これらの船は全てが20,000グロストン以上の高性能船で600人／800人の大量船客収容可能と言う画期的なものでしたが、相肉の1968年のオイルショックによる株式暴落等の為、米国人の旅行熱に水を差す結果となり非常に苦しい市場低迷期にぶつかりましたが、逆に此の市場の低迷は、競走力の無い老令船のスクラップ化、係船更には新規航路の開拓を促す事となりました。

すなわち従来のカリブ／メキシコクルーズに加へ、米国西岸（メキシコ／カリフォルニア／カナダ／アラスカ）、南米（リオカーニバル）、極東／濠洲／ニュージーランド等次々と新規ルートが発表されました。しかし乍ら第二次オイルショックの1982年頃迄市況の低迷は続き其の間ほとんど新造船も無く、1981年には船腹が極端に減少、130隻程度になりました。

当然の事乍ら造船船価の下落、船腹の減少は逆に一部船主を刺激、1980年初頭を境に新造船、改装船が発注され始めました。此の時代の特徴は3/40000グロストン、1200人/1500人収容可能と言う大型船で、遂最近迄世界最大船型であった1,864人乗りのノルウェー号も此の時期一億マルクの費用で改装されていますが、其の他にも次々と同様の大型船が竣工第二世代クルザー時代を迎えました。1984年に入り非常に長かった低迷の時代も上向きとなり、1985年にはノルウェー船社を中心により大型船の発注がなされ、又第三世代船型として74000グロストン2550人乗り、90000グロストン3000人乗りの計画も発表されています。日本でも1989年/1990年を目途に日本で新造船竣工が予定されて居り、正に新しいクルーザー時代の幕開けを迎えています。

より壮大な計画としてフェニックス・プロジェクトとティラコ・プロジェクトが有ります。前者はノルウェークロスターの計画で、5,200人の乗客と1,800人の乗組員、225,000グロストン、船長368メートル、巾82メートル、所要資金約938億円、とされています。一方、ティラコは英系のプロジェクトで625億円の資金で3,026人/1,000人、160,000グロストン、船長345メートル、巾63メートル、1992年竣工予定と言うものです。

この大きさになると最早客船と言うイメージより海上都市と言う感じでは無いかと思えます。片や掛る大型化、一方では北極海/南氷洋、河川用等特殊小型クルーザーの開発も進んで居り、シンガポールでも日本航空/NOLの小型船による島巡りクルージングが人気を博して居ます。

(3) 有名クルーズ会社(代表的船名)及び配船水域

1987年のクルーズ人口は300万人強と言われ、その中の250万人程度を米国人が占めている事も有り、各社共米国中心のスケジュールを組んで居ます。

一方船社間の競争の激化に伴う合理化は大型化によるコストダウン小型クルーザーとの組合せによる新規航路の開拓等、各社なりに新機軸を打ち出して来て居ます。最近の傾向としてカリブ海、バミューダ海域

張り付けの一週間クルーズ主体のものと、シーズン毎又は年毎に転々と活動水域を移すものとに大別されて来ました。

(1) カリブ海 (通年) フロリダ起点 7 / 10 日間クルーズ

カーニバル・ライン (米)	セレブレーション号 (1486 人乗り)
ロイヤル・カリビアン・クルーズライン (諸)	ソング・オブ・アメリカ号 (1414 人)
ノルウェイ・ジャンクルーズ・ライン (諸)	ノルウェイ号 (1864 人)
ホランド・アメリカ・ライン (蘭)	ロッターダム (1111 人)
ホーム・ライン (希)	ホーメリック (1230 人)

(2) カリブ海 / メキシコ西岸 (通年、但し冬場が中心で夏はアラスカ)

シトマー・クルーズ (伊)	フェアスカイ (1212 人)
ホーランド・アメリカ (蘭)	ノールダム (1200 人)
プリンセス・クルーズ (英)	ロイヤル・プリンセス (1200 人)
キューナード・ライン (英)	サガフィヨルド (588 人乗り)

(3) 地中海 / 北欧 (夏 / 秋)

プリンセス・クルーズ (英)	
キューナード・ライン (英)	
ロイヤル・クルーズ・ライン (希)	
ロイヤル・バイキング・ライン (諸)	ロイヤル・バイキング・スカイ (720 人)

(4) 極東 (中国 / 日本)、オセアニア

(2) / (3) で春の時期、この海域へ来るものも増えて居り、シンガポールへもたびたび寄港して居ます。

これを見て解る様にカリブ水域での張り付け配船は極く限られた船社により行われて居ります。勿論それ以外の船社もシーズンによってカリブ配船を行って居ます。

〔4〕クルーザーの運賃について

船の格により大別して三段階クラスに分けられますが、実際には各船毎に客室により運賃が決められる訳です。

勿論配船水域、航海日数によって都度運賃は変って来ますが、やはり格上のクラスになる程サービスも良く、船上の催し物、陸上ツアーの選択等も各種取り揃えられている様です。

通常、船内の食事は何処で何を、いくら食べても無料ですが、飲物は有料となって居ます。客室は2人部屋となって居り、これを一人で使用すると2人分支払う事となります。停泊地に於ける陸上ツアー、ホテル代は勿論都度支払いが必要となりますし、通常船内での支払いは乗組員等による金銭面でのトラブルを避ける為全てサインで処理されます。又船内のチップは各船基準が有りこれら全てを下船時に一括精算する事となります。

すなわちクルーザーの表示運賃は、食事込み部屋代、各種ショウ、附帯設備使用料、場合によっては航空賃のみをカバーして居り、其の他の費用は全て別途支払いを必要とします。従って運賃以外に相当の出費を覚悟する必要があります。

(1)スタンダード

最低200米ドル/日/人以下を指す。

老令改装船も多く、此のクラスはカリブ海ハワイ、地中海近辺に就航、船員一人に対し乗客2.5～3.5名以上

(2)プレミアム

最低200/250米ドル/日/人程度

新造、改装船入り乱れて居るが最近はこのクラスの新造はほとんど無い。船員一人に対し乗客2～3名程度

(3)ラグジュアリー

最低250米ドル以上

現在就航中の此のクラスでも船員と乗客の比率の差が少い船にサガフィヨルド/ビスタフィヨルド号、ロイヤルバイキング各船がある。これらは大体船員1人に対し乗客1.6人程度となって居り、クルーズ業界でも最も評判の高い船となって居る。

最近のクルーズブームを背景に日本で発表されたフライ/クルーズの料金を御参考迄に掲せてみました。

11日間	ハワイ	511,000円／一人
成田／ホノルル往復飛行機賃込み		
13日間	カリブ	652,000円／一人
成田／マイアミ往復飛行機賃(ディズニーワールド立寄り) 込み		
14日間	中国	763,000円／136万円／一人
ロイヤルバイキングシー使用、北京迄飛行機賃込み		
14日間	アラスカ	652,000円／122.5万円／一人
東京／バンクーバー往復飛行機賃込み		

〔5〕日本に於けるクルーズ業

第二次大戦前日本に於いても大阪商船、東洋汽船、日本郵船等は客船事業を行って居ましたが、あくまで輸送の一手段として営なまれたものでレジャーとは全く異質のものでした。処が戦争勃発と共に多数の船舶が徴用、改装され、終戦時には氷川丸を残して全船喪失しました。唯一の氷川丸も昭和35年を最後に横浜港につながれ今はレストラン等に利用されて居ます。

現在かろうじて外航客船として大阪商船三井船舶（前身大阪商船と三井船舶）の日本丸等が運航されて居ますが、これも研修用等に利用されていると言う非常に淋しい状況にあります。

しかし乍ら最近の余暇利用、働き過ぎへの反省は、海洋レジャー産業へも目を向けさせる切掛けを生み、各船社も経営多角化の一環として客船事業への進出に力を入れ始め、大は本格的豪華客船建造、小は国内港湾巡りまで、次々と船舶建造計画が発表されました。

一方日本各地で、開港100周年関連のQEII傭船、内地主要港の積極的外航客船の誘致(岸壁の新装、改装等)、運輸省のテンミリオン計画発表等、これらが一部マスコミに頻繁に取り上げられる様になり、あたかも一挙にクルーズブームが到来する様な錯覚を起させている感も否めません。勿論数ある計画の中で、まもなくクルーズサービスを開始する処も多数あります。

これら各社はそれぞれサービスに特色を持たせて居り、取り敢えずの競合は避けられると思いますが、計画が全て表へ出て来た場合には、厳し

い競争が展開される事となるでしょう。近々サービス開始される外航関連では、大阪商船三井船舶のふじ丸の様に東南アジア・クルーズ、研修用等日本人を対象としたもの、昭和海運の様に小型豪華客船で対象を絞ったもの(会員制)、日本郵船の外航大型客船は米国旅客が当面の対象であり又国内関連ではジャパン・ラインの230人乗り近海クルーズ新和海運のマリンレジャー専用船、其の他東海汽船、西日本フェリー等、1990年には、全て出揃う事となりますが、此の他計画段階のものも含めるとまだまだ増える事となり、外航客船では世界各国船社との厳しい競合、国内でも当然乍ら熾烈な競争が十分予想されます。

処で外航客船に関して言えば、一般的に言って日本人にはあまりなじみのない旅行方法と言えます。従って今後如何にして日本人へ売り込むかがポイントになりますが、ここに、日本人特有の問題がいくつか有ります。

- (1) 休暇の問題、既ちゴールデン・ウィーク、7月／8月、正月休み以外の時期の埋め方
- (2) 言葉／話題の問題
- (3) 船内でマイペースでノンビリ過す事が出来るか。
- (4) 欧米人に比較、船に弱い(船酔)
- (5) 価格面より見て、一般的に言って割り高。
- (6) 外国クルーザー内は全てウェスタンマナー
- (7) 航空とのコネクション問題、休暇シーズンに於ける成田／大阪空港等の混雑。

此の他にもまだ有りますが、客船には他の旅には無い楽しさが沢山あり、今後の可能性として退職者、新婚カップル等を対象にしばらくは年々50%程度の伸びを見込めると言われて居ます。因みに、1987年の世界のクルーズ人口は300万人強、内250万人が米国人と言われて居り一方日本人は5000人程度、内研修等が3500人で、残り1,500人が外航クルーズ人口でしたが、これは日本人海外渡航者690万人の0.02%に過ぎません。

ましてや日本では年間70万組が結婚して居り、仮にその1%がクルーズを利用すれば7000組となり、年々50%増もあながち夢ではありません。

〔6〕星港のクルーズ業

シンガポール港にはP & O、ロイヤル・バイキング・ライン、キューナード社等所属の世界トップクラス豪華客船が寄港しています。これら大部分は冬場の米国を避け、11月/3月のバリ島寄港シーズンに合わせ、南太平洋/豪州/東南アジア配船されたもので、アセアン、NIES各港を主要寄港地として居ます。

現在星港船社は特に外航クルーザーの建造等具体的には何も発表して居りませんが、STPB（シンガポール観光局）とPSA（シンガポール港湾局）は昨年9月クルーズ開発委員会を設立、東南アジア地区でのクルージング開発、促進の計画を検討し始めました。

昨年より、PSA/STPB合同で日本、米国、カナダ、イタリアなど客船誘致に成功した各港のインフラ調査を行って居り、既にPSAは約4000万Sドルをかけ、1991年を目標にワールド・トレード・センターを改装、客船ターミナル建造（245メートル岸壁）を計画して居ます。一説にはマリナー・スクエア近辺も候補にのぼって居るとの事です。

関係者はシンガポールの地域優位性（航空網、空港整備状況、アセアン各国の持つ各種セールス・ポイント及びアプローチの至便さ）をうたい、アセアン・クルーズ・マーケットの中心とする事を目指して居り、ゆくゆくはカリブ海/地中海地域マーケットと競合出来ると確信を持って居ます。

しかし乍ら現時点で考える限り、客船運航の具体案も無く、アセアン地域でのクルーズ・マーケットを考えても当地域に客船利用者が多く居る訳でもなく、結局は港湾の利用、観光客の誘致を当面先行させる考えと思われます。

但し、現在日本航空/NOL（ネプチューン・オリエント・ライン）による島巡り短時間クルージング（4回/日）が、非常な成功を収めて言える事もあり、同様クルージングを計画している処が7~9社あると聞いて居ます。

特に此の地域は沢山の島が有り、近い処ではバタム、東西マレーシアの島々、

インドネシア・プラウスリブ等々小型船のみ寄港可能の場所も多く、今後、大型外航客船と提携して1～2泊の島巡りツアー等が開拓される事も十分考えられ、短期クルーズの計画が先行するのではないかと思います。

〔7〕クルーズ業今後の展開

現在計画されている極端な大型客船は別としても、第二世代客船の大型客船へのリプレース建造は当分続くものと思われます。

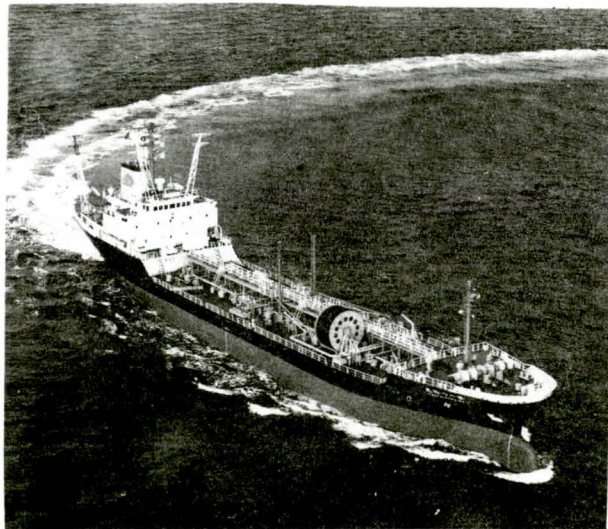
1986年、世界のクルザー 総グロストンは約250万トン（大雑把に見て平均15000グロストン／隻）でしたが、1988年に至り約270万トン（平均33000グロストン／隻）と大型化が顕著にあらわれています。同時に、従来の運航会社（含兼船主）関係でも著しい変化を見せて居ます。過去多数社が単独で営業を行ってきましたが、大型新造船による競争激化は、経営基盤の強い船社による弱い船社の吸収、統合を促し、1988年末では18グループ程度に集約されています。此のグループ化に伴い1グループが2～3のサービス名を持つ様になり、支配船腹も多いものは19隻の大型クルーザーを持って居ます。

今後も更なる業界の再編成が進むものと考えられ、大型新造客船への代替を成功させた処のみが生き残って行く事となりましょう。従って、専業として1～2隻程度の規模では生き残りは難かしいと考えられます。此の面ではコスト高の小型客船及び老朽船は撤退するか、競合船の少い配船地域を捜さざるを得ず、苦しい選択を強いられる事となるでしょう。営業の内容面から見ても、依然として米国旅行客を指向する筈で、一説には現在米国のクルーズ経験者は1700万人と言われて居り、此の中のクルーズ愛好者（リピーター）は伝統的ワールドワイド・クルーズを指向して居り、此の範疇に属するロイヤル・バイキング・ライン、キューナード各社5スタークラスクルーザーは依然として強い支持を受けるものと思われますが、今後は値段の高いものに付いては、更に良い船内サービス提供は当然として、飛行機の手配、寄港地のツアー・プログラム、船内の催し物、其の他漸新な企画等が、より重要視されてくるでしょう。結局、旨く時流に乗れなかった船社は、広いマーケットを持ち、しかも大型化を成功させた限られ

たグループの傘下に入らざるを得ず、益々少数グループのマーケット支配が進んで行くものと思われます。

外航客船に関して言えば、掛る寡占状況が強くなるという事は市場の安定にもつながり、客船業の将来は他の海運業と異なり、時流に乗りさえすれば明るい展開が予想されるものと考えます。

本来ですとクルーザーの楽しみ方を中心に書くべきと思いますが、一度の乗船経験も無く、結局歴史を含めた大雑把な処となってしまいました。次に何か書くチャンスがありましたら、其の時までに乗船を果し、楽しい船旅と言うものを書いて見たいと思います。



石油先物取引き

その背景と新優遇制度の内容

サム・イー・ロン
岡田 昌光

シンガポール政府通産省が新たな税の優遇策として打ち出したのが、石油取引き優遇税です。昨年（1988年）暮れ、この政策を公表し、今年1月から施行しました。

〈背景〉

シンガポール政府当局は、この新たな政策を長期経済発展政策の一つと位置づけております。シンガポールに於ける石油取引きは、年を追って着実に増大して参りました。その大きな理由は、石油取引きに恰好の地理的条件に恵まれていることです。加えて次の3つの主な理由が挙げられます。

- 1) 一大石油精製基地がすでに在ること。大規模石油取引に必要な構
造基盤が整備されていること。又石油及び石油製品の取引き運用面で
秀れていること。
- 2) アジア・太平洋時間帯にあって、石油市場はこの地帯にはこれまで
なく、他の主要石油取引市場—ロンドン、ロッテルダム、それに
ニュー YORK—を補完する位置にある。
- 3) 急速に成長を続けるアジア・太平洋市場の中心的位置にあり、中近
東諸国、インドネシア及び中国と云った産油国を一方に控え、他方、
アジア・オーストラリアと云う巨大な石油消費国を目の前に位置さ
せている。アジア・太平洋地域に於ける石油需要は、この地域内の
経済発展に伴い、年率1.5パーセントから、2.0パーセントの水準
を今後とも維持して行くものと見込まれている。

政府当局は、この様な予測の基に石油取引活動を活発化し、関連す
る物流及び金融活動をも大規模化したい意図を持っている。

以上の背景にあって、税の特別優遇策を打ち出したと見てよいでしょう。

この優遇税は、国際石油資本（メジャー）や石油会社のシンガポールでの基地化を促し、シンガポールを世界石油市場・ネットワークの枠組みの中に入れようとしている様です。

〈AOT—Approved Oil Traders〉

貿易開発局は、まず、次の様な条件を満たす企業（もしくは企業内一部門）にAOT（認可済み石油取引業者）として認可し、税の特典を与えることにしております。

第一の条件は、当該企業（あるいはその企業内の一部門）が、世界規模の石油取引ネットワークを有し、これ迄に取引の有効な実績があること。

第二は、年間少なくとも、S\$500,000にのぼる取引支出を伴うこと。

第三は、少なくとも、3人の石油取引実務経験者であり、且つ専門取引知識を有する者を雇用すること。

第四の条件は、シンガポールに於ける年間石油取引高が、少なくとも、US\$100百万であること。

以上基本条件に附帯する要件として、当該企業（もしくはその一部門）に

- 1) 十分な資産があること。
- 2) シンガポール国際金融取引所（SIMEX）の会員になるか、SIMEXで活発な取引を行う旨の取決めをする等して、石油先物市場の発展に寄与すること。
- 3) 国際取引上紛争を生じた時、仲裁裁判の場をシンガポールとすること。
- 4) シンガポールに於ける金融機関及び取引に関連する企業を十二分に利用すること。

等です。

〈新優遇税〉

認可を得た企業は、認可範囲取引で得る収益に対して、10パーセントだけ（現行の税率は33パーセント（注：1990年から税率は32パーセント）の課税となります。

此で云う“認可範囲取引で得る収益”とは、仲介取引手数料、実取引

き、先物取引から得る利益を指します。

又認可範囲取引の内容は、原油、精製石油製品（例えば、ガソリン、灯油、ナフサ、ガス、ヒーティングオイル、ディーゼル、燃料油、低硫黄ワックス残油）等です。

税の優遇措置は、銀行が取り扱っております ACU (ASIAN CURRENCY UNITS) 運用益のうち、オフショア運用益に課税される措置と似たものです。

〈会計帳簿・申請手続き〉

AOT 業者は、会計帳簿を居住者取引と、非居住者取引とに分けて記帳をしなければなりません。AOT 業者は、必ずしも、独立した企業でなければならないと云うことはなく、現存する企業内の一部門でも、AOT 業者として認可が取れます。

AOT 業者になるための申請書は、シンガポール政府貿易開発局宛提出しなければなりません。当局は、受理した申請書を、各個別毎に内容を吟味して認可をするかどうかを決定しています。

以上アジアで初めてシンガポールに開設された石油先物取引について、その背景と取引に係る新たな優遇税制度の内容について述べてみました。

SSO募金結果レポート

東芝シンガポール社
川添 成章

既に本誌を借りて、数回紹介致しました様に、私は柄にもなく、クラシック音楽々団SSO (SINGAPORE SYMPHONY ORCHESTRA)を応援する仕事を引受け、皆様に御協力を御願しました処、初年度1988年は御蔭様で、予想以上の成果を挙げる事が出来ました。この機会を借りて、厚く御礼申上ます。

SSOの募金々額は、発足の1979年以来の実績が各社別にコンピューターに記録されて居りますが、此度1988年度の数字が纏まりましたので、その中から日系企業の分を拾い上げますと次の通りになります。

	(1979～86)	(1987)	(1988)	(合 計)
協力会社数	39	45	67	112
募金総額 (S \$)	198,335	47,721	153,781	399,837
累計5千\$以上社数	8	8	16	

以下多少の説明及びコメントを加えますと

- 1) 87年から88年にかけて日系の協力会社は45社から67社へ、又、金額は48千ドルから3倍以上の154千ドルになりました。この結果、各社別の累計で5千ドルを超える会社が8社から16社に倍増しました。

この16社の会社名は今年初めからSSOコンサートの都度発行されるプログラムに記載されて居ます。

- 2) SSO全体の法人募金額は87年1,728千ドル、88年2,380千ドルでしたから、日系企業の貢献度は2.8%から6.5%に上りました。

では、外国企業群としてこの金額は大きいのか、小さいのか、を見る
為に米国系、欧州系との数字の対比をしてみました。

	(日本)	(米)	(欧州)
88年募金額	154千ドル	84	312
(構成比)	(28)	(15)	(57)
滞星人数	12千人	6	11
(構成比)	(41)	(21)	(38)
88年投資額	693百万ドル	595	358
(構成比)	(42)	(36)	(22)
累計投資額	4,720百万ドル	5,572	5,226
(構成比)	(30)	(36)	(34)

(註) 投資額はEDB資料による。

滞星人数と投資額が、プレゼンスの指標とすれば、日、米、欧は残高
に於てほぼ拮抗、最近の趨勢では日本がややリードと云う処ですが、
これに比べれば日本の募金総額はアト一息かな、と云う気がします。
それにしても欧州系の数字は立派であり、この地域との長年の付合を
反映して居ると云えます。

- 3) 最近、責任者の交替パーティーに贈る花輪の代りに慈善団体への小切
手を、と云う例が増えて来ました。SSOは慈善団体ではありません
が、社会への貢献と云う意味では同じであり、有志の御寄贈を期待し
て居ました処、先般、三菱信託銀行に御協力頂きました。所謂、免税
証が、夫々の会社宛に発行されるのは他の団体と同じですが、SSO
の場合は寄贈金額が三菱信託銀行の実績として記録に残るだけでなく
前述のプログラムに記載されると云うメリットがあります。
- 御興味の方は、是非私迄御問合せ下さい。

4) 単に募金の金額を云々するだけでなく、これが日星文化交流の手段の一つに育って行く事を、私は秘かに念願して居ます。クラシック音楽は文化交流の手段としては、非常に手取り早い様に見えますが、過去SSOで日本人が客演した例は殆んどありません。又、約百人居る楽団員の過半数が外国人ですが、日本人はハーブ奏者の火の川さん只一人です。

それが偶々、NECが昨年2月コンサートをスポンサーした処、ロンドンで活躍中のヴァイオリン奏者、清水タカシさんが招かれる事になりました。今年も又、12月にNECコンサートが計画されて居ますが、この時も日本人SOLISTの演奏が予定されて居ます。

この他、8月には日本大使館の御尽力により、国際交流基金事業として団伊玖磨指揮、声楽家中沢桂、高丈二出演によるSSOコンサート“JAPAN EVENING”が開催される事になって居ます。即、拠金がきっかけで色々な形の交流が始りつつあると云えます。

同じ目的の為に行動するにしても、西洋人は自分で絨毯を敷いて(文化交流)から、その上を歩く(経済交流)のに対し、日本人は土足で走って行くからとやかく云われるのだ、と云う記事を何かで読んだ事があります。

長年㊦の発想しか出来なかった我々としては、すぐには同調しかねる意見ではありますが、他人様の庭先で仕事をさせて貰って居る者としては、矢張り考えるべき事かも知れません。

今年度も又、よろしく御協力御願致します。

以上

消費税のポイント

公認会計士
高山 宜門

消費税は、今回の大幅な税制改正の大きな目玉です。しかし、今回の税制改正は、云ってみればセット商品のようなものであり、「消費税」という単品のメニューが、ポンと出された訳ではありません。

つまり、所得税、個人住民税、相続税といった個人に直接課せられる税金が減税、または合理化され、さらには物品税、酒税等の個別間接税も廃止されたか、軽減され、これらもセット商品の一つになっています。又、このセット商品には、企業に課せられる法人税の軽減、有価証券売却益等のいわゆるキャピタル・ゲインに対する原則課税といった、従来メニューに無かったものも付け加えられています。

このセット商品によって、政府の言葉を借りれば、「所得、消費、資産等に対する課税を適切に組み合わせ均衡のとれた税体系」を達成しようとしている訳です。

単品商品として消費税が新たに導入されたのであれば、その税率である3%だけ増税となると考えられますが、他の税金は基本的には減税されていますので、政府の試算では約2.6兆円の減税措置になるといわれています。

消費税は、所得税のように直税務署に納める直接税でなく、商品等を介して課税される間接税と呼ばれるものです。日本では、国全体の税収に占める直接税の比重が高く、（直間比率が高い、といいます）サラリーマン等には重税感があるといわれていました。この直間比率の偏りを改め、さらには近い将来に到来する高齢化社会に備えるため等々の目的で「薄く広く、なるべく公平な課税」を、ということで欧米の付加価値税等をお手本として考案されたものが消費税です。

地球上には、約200程の国があり、そのうち消費税を導入している国

は81ヶ国に及ぶと云われています。シンガポールでも先の大蔵大臣の予算演説により、現時点では、非常に限定された範囲ではありますが、消費税が導入されました。

以下、最初に消費者の立場から「誰が納税義務者か」と題し、次回は、納税者としての事業主の立場から「仕入税額控除」と題し、消費税のポイントを易しく説明します。

1. 「誰が納税義務者か」

消費税は、医療、福祉等の一部の国内取引及び輸出を除き、全ての物品の販売及びサービスの提供を「課税対象」として3%の税率で課される間接税です。

この3%の税額は、消費税の建前からいけば物品やサービスの価格に上乘せされ（転嫁され）、我々消費者が負担することになっています。消費税法は、このことを「事業者は消費税の円滑かつ適正な転嫁に努めなければならない」と規定しています。

では、この規定によって、消費者は、納税義務者として“小売店（事業者）に消費税を払わなければならない”のか、といえそれは誤りです。消費税法によれば、この税金の納税義務者はあくまでも事業者であって、消費者ではありません。

例えば、本体価格100円、消費税3円、計103円と値札のついた牛乳を買った場合、消費者が3円の消費税を小売店に払ったのかといえそうではありません。その意味するところは、この牛乳の本来の価格は100円の筈であるが、消費税の導入により3円を商店主が払うことになる。しかし、消費税は最終的には消費者が負担する約束で導入された税金であるから、そのコスト増加分を我々消費者が負担してあげようという了解の下に103円で牛乳を買ったに過ぎません。この3円は、税金というよりも商品価格の一部だと考える方が適當のようです。

もう少し詳しく説明しますと、納税義務者である事業主が納付すべき税額は、「総売上額」の3%と決められています。「総売上額」ということは、商店主が扱う個別商品毎に個々に消費税が課税されるのではなく、事

業主の全体の売上高にかかわるものである、という意味です。従って、事業主としては、全体として3%の値上げをして消費税相当額を回収すればよいのであって、価格設定（3%の消費税を上乗せするか否か）は事業主の裁量次第ということになっています。

肉屋さんを例に挙げれば、豚のコマ切れはg100円で据え置き、神戸牛で豚コマでとるべき消費税を上乗せし店全体での帳尻合せをすることが可能な制度なのです。つまり値札に記載された消費税額は、必ずしも正しい意味での消費税額を示していない可能性も十分に考えられる訳です。

以上のことから、消費税法では、消費者には消費税の納税義務もなく、又事業者が提示する一律3%の値上げに対しても必ずしも、応ずる義務のないことが分っていただけたと思います。言葉をかえれば、消費税の原則より考えて適正な値上げであると認められる場合のみ、その値上げに応ずる、という態度が必要であるということです。

以上は、消費税納付義務のある課税業者を想定して説明してきましたが、今回の消費税を考える場合、我々消費者が是非とも知っておくべき重要な特例があります。

すなわち、中小事業者（課税売上高が5億円以下）の納税手続の簡素化を目的とした「簡易課税制度」、小規模零細事業者の事務負担等を配慮して設けられた「事業者免税点制度（3千万円）」、及び6千万円以下の事業者に適用さる「限界控除制度」です。

消費税の納付額は、もう少し詳しくいえば「（課税売上高－課税仕入高）×3%」つまり付加価値（実際マージン）の3%の税額を納付しなさいという制度ですが、“簡易課税制度”を採用する事業者の場合、実際の付加価値よりも少ない額を基準として納税額が計算され、“限界控除制度”が適用される業者の場合には、本来納付すべき消費税額が課税売上高に応じて軽減されることになります。免税事業者の場合には、全く消費税を納付しません。

これらの制度は、いずれも本来の消費税納付義務を免除するか軽減するものであり、又事業者の「過少納税」を制度として容認するという側面を併せ持っています。

これらの特列を享受する業者も仕入段階では消費税を負担していますからコストアップの要因は当然抱えてはいますが、一律に3%の値上げを要する理由はない事業者が多数存在することを我々消費者は念頭におき、便上値上げの物価上昇にも目を光らせる一方、免税業者等にまるまる税額分が入ってしまうことのないよう常に監視している必要があるという訳です。



経営研究委員会報告

政府が発表した Foreign Worker Levy, CPF, 外国人ワーカーの雇用問題は業界に対して大きな反響を及びしました。

経営研究委員会において、大使館の一等書記官佐渡氏、岡本シンガポールの三森氏、NECエレクトロニクスの国吉氏、NPBの福田氏に関連する問題点について、基本的な見解と分析を述べて頂きましたのでここに、ご紹介させていただきます。

外国人労働力規制策に関する個人的考察

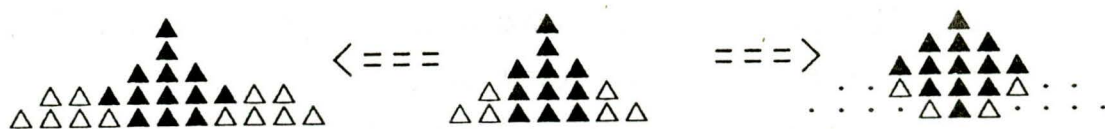
日本大使館

一等書記官 佐渡 賢一

1. 最初に述べておくと、政府が最近更に加速させている外国人労働力への規制強化については、産業高度化というシンガポールの悲願と関連づけることが欠かせないというのが、本稿の趣旨である。
2. 元来、シンガポールは労働力不足の国であり、しかも自前の労働力が緩慢な増加を続けている。この点、豊富な潜在労働力を農村に擁する他の東南アジア諸国とは、事情を大きく異にする。
3. 従って、シンガポールは、急増が望めない労働力供給の下で、最近見られるような成長を図るためにはいかにすべきかという課題に、常に直面している。
4. これに対する一つの方策は、現在取られているとされる方法、即ち労働力をシンガポールの外から求めることである。いいかえれば、外国人労働への依存は、チープ・レイバーへの傾斜というよりは、むしろ絶対量の確保の観点からの止むをえざる方策である。しかし、シンガポール政府にしてみれば、生産の増加による労働力需要を機械的に増加させたのでは、労働

力への外国人依存が急速に高まることになり、これは彼らにとっては無条件に受け入れられないところである。

5. そこで、シンガポール側が提唱する方策が、少ない労働力増加の下で生産増が図れる道、即ちオートメーションによる省力化である。
6. 更に、この第2の道は、シンガポールが常に指向している高度産業化政策とも大いに関連している。
7. 規模の制約から、シンガポールは技術進歩・産業の高度化から取り残されることを恐れており、キャッチ・アップへの努力は確かに真剣である。たとえば、既にシンガポールの技能教育は高度技術・先端技術を可能な限り積極的に取り入れようとしており、産業の高度化に対応できるよう努力を払いつつある。
8. (すなわち、シンガポールにおいては、労働力は増加が緩慢であるだけでなく、高度化の傾向にもあり、単純労働力の供給は二重の意味で制約を受けている点注意を要する。)
9. このようなシンガポールの方向付けで想起されるのは、かつて試み打ち切られた高賃金政策である。この政策も、例の外国人労働排除策(1991年で外国人労働力を排除)と対をなしていた。自前の労働力で先進産業を主力とすることは、シンガポール政府の長年の悲願といえよう。拙劣ながら、労働力の将来像を概念的に図にしてみると、こうだろうか。



将来(第1の道)

現在

将来(第2の道)

▲ - 自国民労働 △ - 外国人労働 ・ - 省力化による削減労働力

10. 以上のとおり、最近の外国人労働力政策はシンガポールの中・長期の産業政策の現れであり、9.でも分かるようにその意図は長期にわたって一

貫している。今後シンガポール側が最近発表されたような早いテンポでの規制強化を実際に進めるかは別として、こうした方向での措置は環境が許せば随時顕在化して性格のものであると考える。

11. こうしたシンガポール政府の指向する方向と、とりあえずの人員確保が先決という企業の切実な要請との間に開きが生じることはままあると思われるが、両者がかみ合った議論を展開するためには、例えば次のような点につき議論を掘り下げるのはいかがであろうか。

12. 第1に、問題となった最近の外国人労働力の増加のうちが、どの程度を一時的なものとし、どの程度を趨勢的なものとし、見なすかである。

外国人労働力をバッファーとして用いることはシンガポール政府も考えていることであり、このバッファーの部分までも削り取ろうとすることは、過剰な冷却策といわざるをえない。これは、今後の経済成長の中・長期的ターゲットをどこに置くかとも大きく関連する。仮に今後、これまでの如き経済の急速な拡大が持続しないと見つ、その一方で、あたかも放置すれば、これまでと同じ様なテンポで外国人労働力が増加するとの前提に立つかのような政策をとるというのならば、過剰であると映るであろう。

13. この点は短期の問題と中・長期の問題の判別と言換えうる。オートメーション化は明らかに中・長期的な方策で、それに踏み切るためには当然中・長期の生産計画の裏付けを要する。また、設備投資、人員確保・育成にも一定の期間が必要である。省力化を完成せよ・労働力をアップグレードせよというタイムリミットがあまりに短期に設定されるとするならば、やはりその時期設定が非現実的である、短期と中・長期を取り違えているという論評が為しえよう。

14. 第2は、オートメーション化と省力化との因果関係である。これについては、現状を踏まえたより具体的なコメントが別途レポートされるものと期待する。

15. 第3は、オートメーション化を可能とする諸条件、特に人材の面からの整備である。これも言うまでもなくオートメーション化は単純に省力化

を意味するのではない。操作・維持保守を行ないうる人材を確保しうる環境にあるかどうか、現実のオートメーション化を大きく左右する。現在この点に対する政府関係者の政策は数々耳にするところであるが、これらが1・2年の短期で効果を表わし、要請しているオートメーション化を支えてくれるかどうか、意見交換の余地があろう。また、各企業で育成・アップグレードせよ（更に言えば日系企業のこの点への努力が少なくとも数字に現われていない——本誌12月号参照）とのコメントもあるが、これが現実的なものかについても、現場サイドの意見は有益であろうと思われる。

16. 要するにここで指摘した3点のうち、1点はトレンドの見極めの問題、あとの2点はそのトレンドの実現性及び効果の問題と要約しえよう。
17. 最後に1点、本題とはずれる点に触れておきたい。本件を含み最近の労働力政策は、ここ2年間展開していた労働コスト削減策と逆行しているではないか、もう国際競争力への警戒はしていないのかとの疑問もあり得ると思われるが、これは政府側も説明しているとおり、他のNIES諸国との相対的競争力が改善していると理解していることが原因である。御案内のとおりこれには各国通貨のレート変動が大きく寄与しているのであり、今後の条件変化は当然考えられるところである。この点についての建設的な議論もまたシンガポール側のむしろ歓迎するところであろう。
18. 機会を与えられたことを幸いに、勝手な見解を述べたが、現実の企業活動にたずさわらない第三者の机上の議論として受け取っていただきたい。なお、本稿での議論は、いくつかの可能性を提示しそれに対する論理的な対応を推測することに留まるものであり、筆者がどのような見解を取るかを述べることは、一切意図していない。その点で誤解を招かないよう極力努めたつもりであるが、そのように読まれるところがあれば、筆者の意の足りない故とご容赦願いたい。さらに、本稿は全て筆者の個人的な見解を参考に供したにすぎず、いかなる組織の見解を述べたものでもないの、この点御了承願いたい。

外国人ワーカーについて

岡本(シンガポール)株式会社

三森 和正

シンガポールに於ける外国人ワーカーに対する制限が厳しくなる中で、外国人ワーカーを雇用するについての問題点を列挙してみた。

- (1)我々がシンガポールで企業経営を行なうについて、何も好んで外国人ワーカーを雇用する必要は無い。問題はシンガポール人のみで雇用がカバーしきれないので、止むを得ず外国人ワーカーを採用せざるを得なくなって居り、現にEDBでも外国人ワーカーを間接にはあるが斡旋してくれている。
- (2)外国人ワーカーの雇用を認めるかどうかと云うことはその国の政治の問題であって、我々がとやかく云うべき事ではない。然しシンガポールに來ている企業の多くは、この国の政府の誘致により進出を決めて居り、且、創業の折には外国人ワーカーに対する制限は厳しく無かった。
- (3)従って政策の変更と云えばそれまでであるが、我々は政府にシンガポール人であると外国人であるとを問わず、十分な労働力を確保出来るよう働きかけるべきだと思う。
- (4)労働力供給の背景として、シンガポールの教育水準、生活水準が上り、殆んど完全就業と云える雇用水準に達している現在、労働力の絶対量の不足もさること乍ら、低レベルの労働者、厳しい労働環境下の労働者を求めることは不可能に近くなった。現に政府でも建設、造船、ハウスキーパー等の外国人労働者を別枠として認めている。
- (5)然し我々機械関係の製品を造る場合、それが最先端を走る製品であっても、必ず或る比率の低レベル・ワーカーを必要とするのであって、全員を高レベルの技術者でカバーする事は出来ない。若し、シンガポール人がこの種の作業につきたがらないとすれば、外国人労働者に頼る以外に方法は無い。
- (6)今回の外国人ワーカーの雇用をLEVYにより制限しようとする方法は、

単に人件費を高めるのみならず（当社比12%～20%）、同一労働、同一賃金の原則にも反し、徒らに社内の賃金体系を混乱させるのみである。

- (7)更に労働者の不足から、賃金水準の上昇は必然であり、これに伴うジョブホッピング、人員募集にかかる費用、企業内教育、訓練に要する費用を考えると総人件費の上昇は益々さけ難く、此の国の国際競争力の低下と共に、進出企業の進退にも影響を及ぼす問題となる事は必至であろう。
- (8)然し、此の国の国土、人口からみて、無制限に人を流入させることは出来ない。若し何等かの制限が必要であるとするならば、もっと企業の実態に即し、且、ワーカーが安定して長期間勤続出来る様な施策を企業側とも充分協議して創り上げるべきだと思う。
-

外国人ワーカーに関する 諸問題と取り組み方についての私見

NECエレクトロニクス・シンガポール

国吉 敏彦

背 景

経済的に圧倒的に優勢な国が存在すると、その周囲の弱小経済国（相対的に）から合法、非合法の手段により労働者が移入するのは、古くは古代のローマや中国、そして戦後のアメリカ、西独、現在の日本に見られる通りである。又経済優位国も、労働者の不足、労働者の労働選別対策としてやはり合法・非合法によって外部からの流入を意図する。

外国人の流入は単なる経済問題から政治・文化の問題へ移行する。即ち生活習慣の問題、教育制度・教育レベル更には治安問題へと発展して行く。

多民族国家であるシンガポールでさえも同様であり、ある限界以上の他国籍人の流入は、経済・社会の発展が阻害されてもこれを許容することは難しくなるであろう。

これは経済問題ではなく、政治・社会問題であり、ひいては主権にかかわる問題である。

一方労働者側は常に労働需要過剰の状態を希望している筈であり。他国ワーカーの存在は好まないであろう。経済問題そのものといえる。

企業側からの論理

企業は経済問題が他に優先する。

従って①労働者数の不足、②労働選別性 等により必要ワーカーが調達困難な場合。外国人ワーカーにその源を求めるのは自然であり特に自国ワーカーより優れている場合は尚更これを追求することになる。

この際のコストはあくまで経済問題であり、諸規制の中で最大限の効果を考慮する。即ちワーカーの必要性和諸税負担等との関係バランスで ACTION を起すわけであり性急な変化（COST の上昇・規制の強化等）を最も警戒する。従って今回の発表はある程度予知された事とはいえ当惑しているのが実状である。

シンガポールに於ける流れ

シンガポールへ多くの企業、特に日系企業が進出して来たのは政府の基本方針及びそれに基くインフラの充実、諸優遇制度や特典、地理的優位性の他にやはり低労働 COST が挙げられる。

近年 NICOS 4 ケ国はいずれも労働 COST が上昇し、その優位性の一つが崩れつつある。

周囲に低労働 COST 国を有するシンガポールにあっては、いくつかの企業が周辺国へ流出するのは当然であり、これからもこれに拍車がかかることが予想される。

シンガポール政府も低労働 COST にはあまり言及せず、労働集約産業の増加を望んでいないことは明白であり、政策のシフトを行っているを受け取りたい。

企業側の対応

企業側としてもわざわざ海外へ出てビジネスを行うからには、経済的視点に重心を置きつつも、当該国の動行は十分に尊重しなければならない。

当然各企業は夫々の方針と政策を独自に持っている筈であり、従って海外展開の目的と方向は各企業固有の問題となる。

例えば：

考え方A：今後も労働集約的生産システムを中心として考えて行くため、労働COSTの安い地域（国）への展開を図る。

考え方B：生産性・品質を考え、又費用構造からみて東南アジア地域に於いても積極的に自動化・システム化を考える。従って労働COST以外のメリットを十分に評価する。

考え方C：シンガポールは依然として低労働COSTであり、このメリットを生かしつつ徐々に生産システムを変更して行く。従って労働COSTの急激な上昇は迷惑である。

当社としても、当該政府の政策変更を批判（又は非難）し、右往左往していてもあまり得る所はない。あるラインは考え方Aに従がい、考え方Bによるラインをメインとするよう体質を変えつつある。

これからの取り組み方

この様に企業によって目的・環境・政策等は個々に独自の内容を持っている。従って今後の進め方としては何らかの分類を前提にし、調査・分析を進める必要があるものとする。

調査・分析の一つの手順としては

① 各企業の実態の把握

企業進出の環境・目的

（外国人ワーカーの）採用の目的、規模、種類、評価、問題点、これからの方向・流れ、……

② 各企業の海外進出の目的と外国人ワーカーとの関連の分析

③ シンガポールワーカーとの比較

④ 職種、階層別問題と今後の方針

⑤ 日系以外の進出企業、ローカル企業の調査

⑥ 問題点の抽出とFREE討議

私はシンガポール政府の政策・方針、シンガポール国民のマインドを基本的に受け入れることを前提にして、必要資料の作成・分析の上、我々の見解を明確にする必要があると思います。

Foreign Workersに関する一考察

National Productivity Board

福田 靖

シンガポールの外国人労働者に対する政策の問題を避け、むしろ労働力の活用と生産性の観点から、現在NPB内で日本人専門家が関与して検討している事項を略記します。

1. 生産性月間式典でリー首相のスピーチの中で取上げられたNichiconの事例

Nichiconにおけるシンガポール工場の生産性が規模の条件を同一とみなした日本の工場に比較して約30%低いといわれます。その原因は主として次の2つです。

(1) 従業員の質

	<u>日本</u>	<u>シンガポール</u>
作業者 (Operator)	高校卒	小学校卒
技術者 (Technician)	専門学校卒 (Diploma/Degree)	VITB/ITC/ Diploma

(2) 勤労態度 (Working attitude)

- a. シンガポールのホワイトカラーはブルーカラーの仕事をして
がらない。
- b. シンガポールのWorkerはいわゆるグレーゾーンの仕事
(Job functionの間隙にある規定しにくい部分) をしたが
らない強い傾向がある。
- c. 高い欠勤率
有休、病休の権利のフル行使
兵役による欠勤
- d. ジョブ・ホッピング
退職率は日本の3倍

リー首相はこの事例を通してシンガポールがよりMulti-skilledで適応性のある労働力をもたねばならないこと、Job-enlargementとチームワークができるようにならねばならないことを強調しました。

2 シンガポール Work Force の Technological Upgrading と Adaptability について

上記リー首相のスピーチ、NPC の Job Hopping の調査などにあわせて、専門家がイニシャティブを取ってシンガポールの Work Force の技術的レベルアップ等についていくつかの調査を試み NPB に何らかの具体的勧告をだそうと作業中です。ここでは今までのファインディングの概略を述べておきます。

シンガポールの組立型工業では Unskilled, Semi-skilled Worker (Operator) が労働力の主体をなしています。高度の設備集約型工業でも現状では Unskilled, Semi-skilled Operator を機械の Attendant, Feeder として置かざるを得ない状況にあります。従って Hightech 指向の業種における技術水準は Technician, Engineer の能力によって左右されます。この分野で日系企業を例にとれば、日本の先端設備を導入する等技術的には急速にレベルを上げていますが、生産性は日本に比べ数段低いところにあります。その理由は

(1) Qualified Technician の不足

高度な機械の導入に伴い、そのメンテナンス・修理をこなすには学歴の高い Technician が必要になります。通常の VITB 卒業者ではなく EDB-Training Center 以上の者に対する需要になります。

(2) Qualified Technician が grey collar job を嫌う傾向

新しい生産システムでは Technician や Supervisor はメンテナンスの他にオペレーションも行う必要がでてきます。これを Grey collar と呼ぶとすれば、シンガポールの一般的傾向はこの分野に入りたがらないことです。

日本の経営の強さは現場主義です。シンガポールでも企業のトップが現場を理解し、そこでの改善の積重ねをドライブする必要性を認識しなければならないと思います。日系企業の中には大卒と

いえど3～6カ月現場の仕事をするよう納得させている所が出ています。

(3)高退職率による技術蓄積の阻害

中堅技術者の高退職率を補うために多くの会社で余剰の人員を雇っておく傾向があります。また設備の供給元では高度のメンテナンス技術者（日本人）を常駐させるとか、メンテナンス専門会社の設立を考えているようです。

退職率抑制のため人事制度の改善ひいては価値観の変革も必要かと思われます。

(4)日常保守点検の習慣の欠如

5S、予防保全など基本動作の訓練を徹底し習慣化させる必要があります。

外国人労働者を抑制し Hightech 化を計ったとしても、底流にある職場システムが上記のような諸条件のままでは、決して効果はでてきません。現在以上の技術水準を突破することは不可能であります。NPB のトップでさえシンガポール人の職業観として動機は Paper（資格）と Money（高い賃金・金儲け）のみと言っています。

現状からの Breakthrough のためには、現場主義の重視・作業員から上級職への昇進・従業員的身分的差別の排除など会社レベルでの改善と同時に社会的慣行を変えていく必要を感じています。現在 N P B に対してこのような考えかたを我々のファインディングで実証しつつ呈示し検討を進めつつあります。

会 員 紹 介

* VAGUE SERVICES PTE LTD

(ヴァーグ・サービス私営有限公司)

所 在 地 : 1 Grange Road #04-09A, Orchard Building, Singapore 0923

電話番号 : 7335179, Tlx: RS 34027 RSPL, Fax: 7326709

設 立 : 1986年 11 月 (登記)、1987 年10 月 (操業)

形 態 : 合 弁

代 表 : 中田忠正 (社長)

Mr T Nakata (Managing Director)

従業員数 : 3 名、日本からの派遣社員 1 名

事業内容 : 各種市場調査業務、企業の信用調査、財務調査業務、セミナー
開催及びその他コンサルティング業務、貿易業務。

(会社の特色)

日系企業の皆様がシンガポールで事業活動される際にアンケートの調査、取引先の信用状況等の情報が得にくい面があります。又生産性向上の為新しい生産管理の情報等もセミナーを通じ、皆様方のお役に立てる会社を目指して居ります。

* SANYO SECURITIES CO LTD

(Singapore Rep. Office)

(三洋証券株式会社 (シンガポール駐在員事務所))

所 在 地 : 16 Raffles Quay #40-02A, Hong Leong Building, Singapore 0104

電話番号 : 2213401, Tlx: RS 21141 SYSCSN, Fax 2211312

設 立 : 1989 年 1 月 (登記)

形 態 : 駐在事務所

代 表 : Mr K Shirahige (Chief Representative)

白髭 桂一 (所長)

従業員数 : 3 名、日本からの派遣社員 2 名

事業内容 : 証券業

会員懇親パーティー

シンガポール日本商工会議所



菊池会頭挨拶



来賓代表三宅大使ご挨拶

シンガポール日本商工会議所は3月28日(火)、ホテルニューオータニにおいて会員懇親パーティーを開催した。当日は、三宅大使をはじめ、JUGAS幹部、EDB、TDB、MTI、在星のローカルおよび諸外国経済団体の代表、日系報道関係者および会員並びにご夫人方など400名を超える参加者を得て盛大なものとなった。

同懇親パーティーは海老塚副会頭の司会の下に進められ、菊池会頭の開会挨拶、三宅大使による来賓代表挨拶に続いて、三森副会頭の音頭により参加者会員で乾杯した。

その後、9時近くの閉会まで出席者は随所に歓談の輪を持ち、相互交流を深めるなどなごやかな雰囲気の中に幕を降すことができた。



続々入場する会員企業代表



総合司会・海老塚副会頭



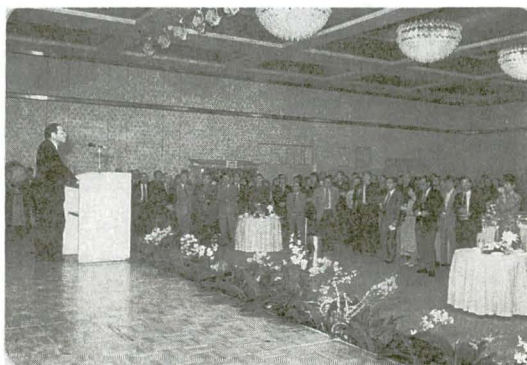
ご来賓の談話（左：ヨー長官、右：三宅大使）



ご来賓との談話（左：リン会長、右：稲垣理事）



今年もスシは大人気



会場風景



会場風景



乾杯の音頭をとる三森副会頭



名刺交換、新たな出会い



談笑

1988年度第1回JCCI会員懇親ゴルフ大会の結果

会員の親睦と友好を深める目的で開催されました第1回JCCI 懇親ゴルフ大会は3月27日のベスト・エイトによる優勝トーナメントを最後に、昨年9月からの長帳場に終止符を打ちました。

全試合の結果は以下の写真のとおりでございますが、試合を進めていくなかで2回も同ネットとなり、時間の都合もあってくじ引きで惜しくも前に進めなかったケースもあったようですが、全般にご好評を頂き事務局としてはホットしております。

さらに、1位～8位ならびにベスト・グロ、ワースト・グロ等に対する副賞をお願いしましたところ、快くご寄贈頂きました電子・電気業界代表の皆様にも、この紙面をおかりして心から感謝申し上げる次第でございます。

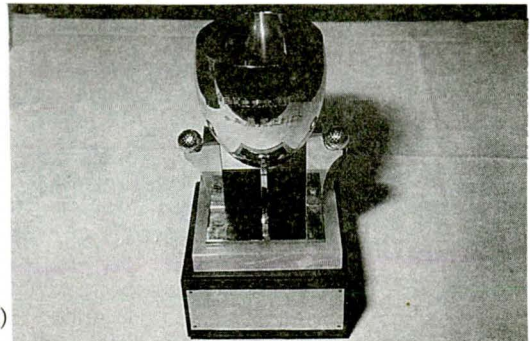
会員の皆様のご協力により、正に手づくりの懇親ゴルフ大会が成功裡に幕を降すことができましたことを、重ねて感謝申し上げますとともに、今年度はJCCI創立20周年にあたりますので、なお一層、多数の会員企業のご参加を得てさらに盛大なコンペにしていきたいと存じますので重ねてよろしくお願い申し上げます。



優勝（福田・元・総理大臣杯）



2位（田中・元・通産大臣杯）



3位（藤尾・元・
自民党政務調査会長杯）



JCCI 懇親ゴルフ結果を発表する稲垣理事



やった優勝、この笑顔フジ・フォトフィルム七条氏
(福田・元・総理大臣杯)



堂々2位、
カップを軽々
とかかげる富
士火災・ジャ
パン・グリー
ン・ホスписа
ル合同組代表
ト部氏



3位、同ネット
ながらハナ(い
や・ハンディー)
の差・大林組・
石原氏



副賞は電子レンジ新日鉄チーム東垣内氏



副賞のカラーTVを手にするJALチーム河野理事



ベスグロNo.2の日本人会にもテレビの副賞が
杉野事務局長

JCCI会員懇親ゴルフ大会の結果

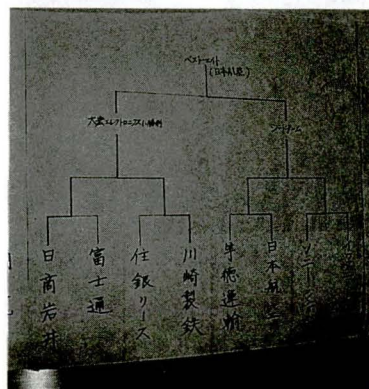
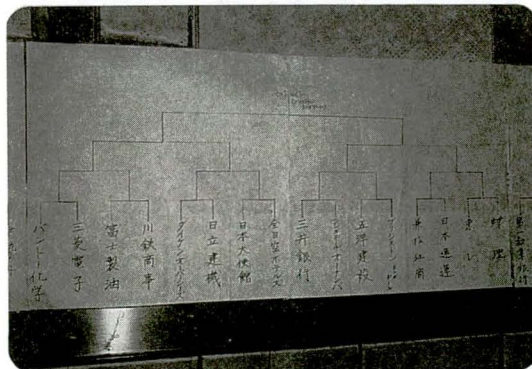
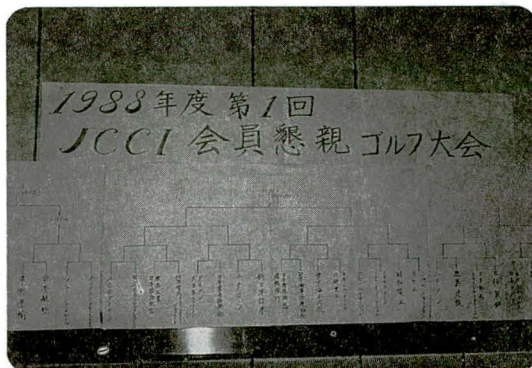
JCCI 懇親ゴルフ大会 結果表

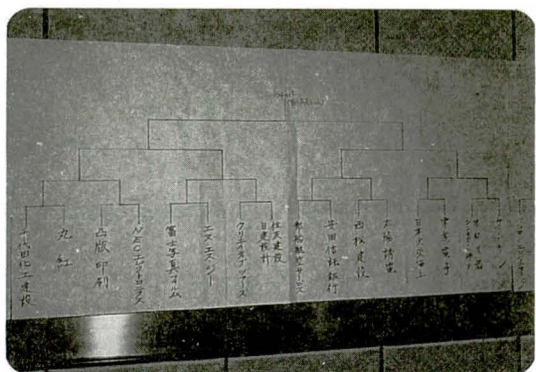
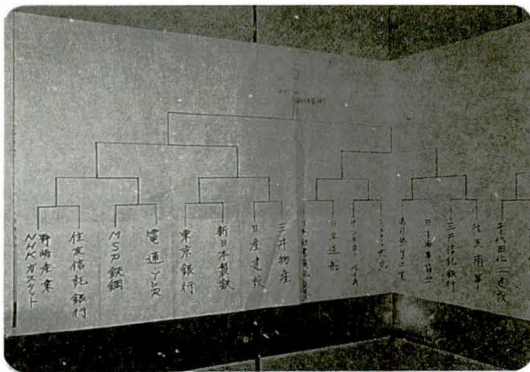
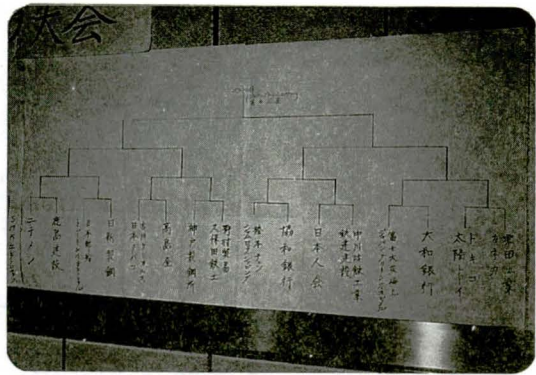
優勝：時田 文彦氏

日付：1988年10月11日
コース：JCCI 1111コース
227 YARD 75.5°

チーム名	GROSS	OUT	IN	TOTAL	AVERAGE	NET	順位
大杯組	88	96	183	44	149	3.7位	
1/2組	88	87	180	22	158	7.1位	
住友銀行	85	103	188	45	153	5.6位	
日航組	87	101	188	36	162	8.1位	
ACE財団	102	96	196	42	154	6.1位	
三井物産 第1次	96	90	189	40	149	2.1位	
新野敏夫	94	90	186	30	151	4.1位	
新野敏夫	86	92	178	27	149	1.1位	

(注) 各社2名(時田 文彦氏) GROSS 400-1111コース





理事会の動き

第237回、1989年4月11日（火）午後12時30分～

議事に先立ち、海老塚副会頭（伊藤忠商事）からご帰国挨拶があり、引続き菊池会頭一時帰国のため、海老塚副会頭が議長となり、議事を進めた。

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) 副会頭の人選について

海老塚副会頭ご帰国に伴う副会頭の人選について、理事会に先立って開催された運営担当理事会にて推薦された野口理事（住友商事）にお願いしてはどうかとの考えを披露し、諮ったところ、異議なく承認された。

なお、任期は今後6月末新年度理事改選後、新副会頭が決定するまで。

(2) 今期総務担当理事候補者の人選について

これまで総務担当理事をお務め頂いていた二木理事（富士銀行）が帰国され、さらに、海老塚副会頭（伊藤忠商事）のご帰国も確定した。理事選挙時の選挙管理委員長並びに6月末の総会時における会議所事業報告者としての総務担当理事が不在となるため、本理事会に諮り、以下の2名の総務担当理事を選出した。

なお、任期は6月末の会員総会終了後、新総務担当理事が選出されるまで。

（総務担当理事）

- 稲垣 富雄 氏 （日商岩井）
- 川添 成章 氏 （東芝・シンガポール）

(3)選挙管理委員会の設置について

理事選挙管理規定に従い総会開催（本年は6月23日（金）午後6時と3月度理事会にて決定）の60日前までに選挙管理委員会を設置することになっている。本委員会委員（委員長1名、委員4名）の指名について、慣例に従い、委員長を総務担当理事から、委員を副会長社の代表、運営担当理事会社の代表及び事務局長からなる5名とすることが承認され、審議の結果、選挙管理委員会メンバー5名は、以下の通り決定した。

委員長	稲垣	富雄氏	（日商岩井）
委員	佐藤	昭義氏	（岡本工作機械）
委員	小笠原	啓倫氏	（住友商事）
委員	篠山	一雄氏	（三菱電機）
委員	石川	静彦氏	（シンガポール日本商工会議所）

(4)高校誘致についての協力依頼の件

シンガポール日本人会から、本件の具体化について未だ未知の要素も多いが、資金問題を含め企業単位による各種協力が不可欠であり、なるべく早い時期にシンガポール日本商工会議所に対し、協力要請をしておいた方が望ましいとの判断の下に標記依頼があった。

理事会の席上、早川理事（日本人会・会長）並びに稲垣理事（高校誘致対策委員会・委員長）から本件の主旨及び経過説明があった。

審議した結果、① JCCIとして本件を支持し、② その後の進捗状況等については、引続き日本人会からJCCI理事会に対して逐次で報告願う、③ 事態が進んで具体的に協力しなければならないときには、JCCIとして前向きに取り上げることが確認の上、承認された。

3. 報告事項

(1)シンガポール大学経営学部“THE LOCALIZATION OF MULTINATIONAL CORPORATIONS”調査に関する協力について

標記調査に関する依頼がシンガポール大学経営学部（FACULTY OF BUSINESS ADMINISTRATION）よりあった。

NUSでは会員企業（工業関係）の中から無作為に抽出し、調査協力をお願いすることになっており、JCCIとしてはその協力について事務局長名でカバーリング・レターを出したい旨報告した。

なお、本調査については、後日、必ず結果をフィード・バックすることを条件に協力依頼を受けることにした。

(2) NUS, EDB 共催セミナー協力について

シンガポール大学日本研究学科及びシンガポール政府経済開発庁（EDB）との共催による3コースのセミナーが5月に開催される。

各コースの概要等は以下の通りであるが、本所に対し、標記セミナーの協力依頼があった。JCCIとしては日本とシンガポールの相互の理解を深めるとの主旨で開かれる当セミナーに賛同し、会員企業に幅広く参加を呼びかけることとなった。本所として特に依頼されているのはコースAとコースCについて会員企業に参加案内をかけること。

I. コースA “HOW TO BE IN SINGAPORE”

受講対象は日本人エグゼクティブ。シンガポールについての理解をより深めることを目的に、桜井・日本シンガポール協会・会長及び日本生産性本部・顧問を講師として迎える。開催日は5月18日（木）と22日（月）のいずれも午後。

II. コースB “KNOW MORE ABOUT JAPANESE & JAPANESE BUSINESS”

受講対象はローカルのエグゼクティブ。本コースは特にシンガポール製造業者協会（SMA）が協力し、5月12日（金）、13日（土）の両日開催される。

III. コースC “WORKING WITH JAPANESE”

受講対象は日系企業に働くローカルの人。本コースは5月2日（火）～5月29日（月）の間、週2回火曜と木曜の夕刻6時30分の予定で開催。

(2) 部会・委員会等開催報告

☆委員会

3月16日（木） 経営研究委員会

- 28日(火) 運営担当理事会
 4月 7日(金) 広報委員会
 14日(火) 運営担当理事会

☆懇談会等

- 3月17日(金) シンガポール大学 MR.K.SINGH ビジ
 ネス管理学部研究員との懇談
 3月20日(月) 立石電機株式会社・立石義雄代表取締役
 社長の菊池会頭表敬訪問・懇談
 21日(火) 泉佐野商工会議所バイオテクノロジー
 推進会議シンガポール視察団との夕食
 懇会
 23日(木) NWC 勧告ミーティング
 28日(火) 会員懇親パーティー
 29日(水) MR.A.M.SELIM、エジプト大使館一等
 書記官(商務) 及び MR.A.H.SAID、エジ
 プト・GENERAL MARKETING BOARD
 DIRECTOR との懇談
 31日(金) 溝口・中日新聞通信局長他との懇談
 4月 4日(火) 民活専門家要請背景調査団ご一行との
 懇談
 6日(木) タイム誌 WRITER・ERIC HUBLER 氏
 との懇談
 6日(木) 鈴木・日本経済新聞社、データバンク
 局、国際情報部・次長との懇談
 11日(火) 仲田・日本貨物航空株式会社・専務理
 事他との懇談

4. 入・退会

(1)入会 (3社)

- THE MEIJISEIMEI INVESTMENT S'PORE PTE LTD
- TECH STAINLESS PTE LTD
- KORAKUEN STADIUM CO LTD

(2)退会 (3社)

- MR. KOJI MIURA
(PEAT MARWICK)
- MR. TOSHINORI ANDO
(PEAT MARWICK)
- RINKAI CONSTRUCTION CO LTD

(3)1989年4月11日現在の会員数：517社(前月同)

5. 会計報告

1989年3月の会計報告として、高橋財務委員作成の会計報告書を理事会出席者全員に配布した。

3月の主な経済記事

- 3月1日 • 昨年、シンガポールの経済成長率は11%に達し、1987年の8.8%を上回って15年来の最高を記録した。

1988年経済調査報告書によると、昨年は製造業が特に目覚ましい伸びを見せ、製造業の好調な成長を背景に工業製品の輸出も急増した。

• 貿易赤字S\$92億

対外貿易については、日本、米国、EC諸国、マレーシアが相変わらずシンガポールの貿易相手国・地域としてトップ4の地位を占め、これらトップ4がシンガポールの輸出の59%、輸入の64%を占めた。

中継貿易は295億Sドルに達し、その3分の1が中国、米国、日本、ブラジルへの再輸出で占められた。

貿易赤字は92億Sドルにのぼり、とりわけ対日貿易の赤字は125億Sドルを記録した。

• 失業率3.3%

経済の急成長で内需が一段と拡大し、個人消費支出、政府支出、資本形成などが総合で7%伸びた。反面経済活動の活発化が手伝って労働市場が一段と引き締まった。昨年通年で6万5900件の雇用機会が創出されたが、このうち、製造業が3万6700件、商業部門が1万2100件を占めた。

昨年6月現在の失業者数は4万2900人で、失業率は3.3%だった。昨年6月現在、公共部門の就業総数が12万4100人、うち公務員が6万9700人、法定機関の従業員が5万4400人となっている。

• 生産性4.4%向上

生産性は全体で4.4%の成長を見た。商業部門の生産性は11.2%の伸びを記録し、各部門の中でトップを占めて

いる。このほか交通・通信部門は 6.3 %、金融及びビジネス・サービスは 4.5 % とそれぞれ高い伸びを示した。製造業と建築業の生産性も向上しているが、伸び率はそれぞれ 2.4 %、1.8 % にとどまった。

● 製造部門の成長が最高に

昨年シンガポール経済の各部門が順調に成長したが、とりわけ製造部門は 1987 年の 17 % に続き、18 % という大幅な伸びを記録した。

1987 年と同じように、製造部門の成長は広範囲に及んでいるが、中でも電子工業はパソコン、コンピューター部品、OA 機器、集積回路、半導体、通信機器などの需要増に支えられて 28 % もの伸びを記録した。

● 銀行貸付が増大

製造業の活況と相俟って商業部門も好調な成長を見せ、銀行の貸付は 40 億 S ドルも増えた。増加分の 3 分の 1 以上が製造業と商業の急成長によるものである。

アジア・ダラー市場も一段と拡大し、昨年末現在の資産総額は 2805 億 U S ドル (5350 億 S ドル) にのぼった。

● 観光事業も活況

観光事業も好調な経済成長と歩調を同じくして活況を呈している。

昨年シンガポールを訪れた外国人旅行者の数は 400 万人を突破、一昨年比 14 % 増の 419 万人に達した。これらの旅行者が当地に落とした外貨は 48 億 S ドルと 1987 年に比べて 4 億 S ドル増えた。ホテルの客室利用率も 79.3 % に達し、6 年来の最高水準を記録した。特に昨年 7 月以降の客室利用率は平均 80 % を上回り、こうした中で 6 年ぶりに客室料金の値上げが実施された。

• 多国籍企業が地域本部を設置

外国企業のシンガポールへの進出も活発化した。

昨年末現在、米国、ヨーロッパ、日本などの多国籍企業合計 20 社が地域営業本部のステータスを受けている。

一方、貿易開発局 (T D B) は海外市場の調査・視察や展示会参加などの目的で頻繁に海外にミッションを派遣した。昨年、同局が組織した 134 のミッションに計 1347 社の地元企業が参加した。これらのミッションは米国、ヨーロッパ、日本、インド、中国、東南アジア、中南米などを訪問した。

• 今年の成長率は 6～7 %

通産省が発表した 1988 年経済調査報告では 1989 年の経済成長率は 6～7 % に達するだろう、と予想している。経済成長の速度は昨年のそれを下回ることになるが、経済の各部門は引き続き好調に拡大すると見られる。

製造業は今年も引き続き経済成長の牽引役を演じるものと見られる。また今年、製造業の生産性は昨年の 2.4 % を上回るペースで向上することが予想される。

2 日

- シンガポールの昨年の国際収支は、前年の 23 億 S ドルを大幅に上回る 33 億 S ドルの黒字を記録した。これにより昨年末現在の政府外貨準備は 333 億 S ドルとなった。

国際収支の黒字は主に、経常収支の黒字 33 億 S ドルに由来するもので、資本収支はわずかに 300 万 S ドルの黒字にとどまっている。

経常収支の黒字は前年の 12 億 S ドルより、2.5 倍強の大幅増加を見たが、その主な原因となったのは貿易収支の赤字縮小と、サービス部門収入の大幅な増加が挙げられる。

貿易収支は、特に石油貿易の赤字が、前年 (87 年) の 23 億 S ドルから昨年は 19 億 S ドルにまで縮小した。原油価格の低下により、およそ 3 億 S ドルの輸入代金が節約された。

石油以外の貿易赤字も前年の32億Sドルから昨年は28億Sドルにまで下降した。

サービス部門の総収入は、前年の71億Sドルから昨年は85億Sドルまで増加。運輸業および商業関係のサービス業の活況がこれに貢献した。純投資収入は前年をやや上回る18億Sドルを記録した。

資本収支では、外国からの直接投資が引き続き増え、26億Sドルの資金が流入した。一方、シンガポールからの海外への投資も大幅に増加、このほか銀行の海外向け貸付額も20億Sドルに達している。

また海外銀行の高金利により、シンガポリアンの預金の流出傾向が強まり、この種の資金の流出が10億Sドルに達した。この結果、資本収支の黒字は前年の12億Sドルから昨年の300万Sドルに大幅に縮小した。（通産省経済調査報告）

- 23日
- シンガポール政府は当初計画通り7月1日より外人労働者税を月250Sドルに引き上げ、中央積立基金（CPF）の納付率も同月中に雇用主4%増、雇用者2%減とすることをほぼ確定した。

これは21日、国会本会議の席上リー・シェンロン通産相が明らかにしたものの。リー通産相は以上の2案件について、今年シンガポール政府にとって最も重大な政策であると前置きした上で以下のように演説した。

これらの政策の修正に伴い、企業の営業コストが増大することは避けられない。また他のNIEs（新興工業経済群）構成員ばかりか、タイなど新たにNIEsへの仲間入りを目指す発展途上国も日増しに競争力を付けていることもあり、政府としては企業所得税や不動産税の減税、公共料金の優遇措置など民間企業の低コスト維持にできる限り協力してきた。

今回の外人労働者税引き上げについて言えば、労働力を海外に依存する経営体質の改善を目指す政策の一環である。労働力不足分はオートメーション化や工場の海外移転などで克服することが、将来のシンガポールの繁栄につながる。また C P F 納付率の調整については、労働者保護につながるものであり、90年時に同負担率を雇用主20%、被雇用者20%とする政府の長期目標を実現するためのワン・ステップである。いずれも長期的視点に立てば、シンガポールの競争力増強に寄与するものといえる。

なお以上2案件については、外人労働者税が実施日時、額とともにほぼ確定している他、C P F 納付率は今年第1四半期の経済状況を参考にして今後1～1カ月半内に確実な数字が発表されるという。

- 27日
- 最近の日本企業のシンガポールへの投資は、貿易・商業関係が急増し、製造業への投資を圧倒している。

このほかの最近の日本からの投資にみられる特徴としては、中小企業投資が増えていることが挙げられる。

昨年からの投資は、シンガポールに対する外国投資約定額17億Sドルの34%を占め、3年連続トップの座を守った。

1986年以来、製造部門に投資した日本企業の総数は、非製造部門の半分にも満たない。業種別にみると、貿易・商業投資は1986年のわずか27社から、1988年の102社へ急増、トップに立っている。サービス業と建設業に投資した会社数も、去年はそれぞれ34社、18社を数えた。

運輸・倉庫業への投資も人気が高まっており、昨年、同部門へ投資を行った会社数は、1987年の3社から一気に21社に急増した。

しかし、日系企業の進出ブームで市場が飽和状態になるのではないかとの懸念も生じているようだ。こうした懸念を背景に、金融・保険業への投資は1986年の19社から昨年の5社に、不動産業へのそれは1987年の15社から昨年の3社へと、それぞれ減少した。

一方、製造部門への投資は、1987年の62社から昨年の56社に後退し、製造部門の中では、電子・電気工業に投資した会社数が相変わらずトップを占めているが、やはり1987年の30社から1988年の14社に減少している。

業界筋によると、製造部門への投資の減少は、主として労働力不足によるものだが、シンガポール政府当局も、投資家達が労働集約型産業を近隣諸国に展開し、資本集約型及びサービス関連施設をシンガポールに設けるよう指導している。製造部門への投資減少のもう1つの要因は、原材料とサービス面の支援産業が不足していることであるという。

広 報 欄

** NEW MEMBERSHIP (11th April 1989)

* THE MEIJI SEIMEI INVESTMENT SINGAPORE PTE LTD

Mr K Sato (Managing Director)
6 Battery Road # 10-03
Standard Chartered Bank Building
Singapore 0104
Tel: 2231388
Fax: 2222578

* KORAKUEN STADIUM CO LTD

Mr S Tsuchiya (Chief Representative)
1 Raffles Place # 57-02
OUB Centre
Singapore 0104
Tel: 5334800
Fax: 5334324

* TECH STAINLESS PTE LTD

Mr K Otaka (Managing Director)
5611 North Bridge Road # 01-01
Eng Cheong Tower
Singapore 0719
Tel: 2911332
Tlx: RS 50703
Fax: 2911486

** CHANGE OF ADDRESS

* OMRON SINGAPORE (PTE) LTD

5 Little Road # 08-01
Cemtex Industrial Building
Singapore 1953
Tel: 2830006/8 Lines
Tlx: RS 23403
Fax: 2850682

* HITACHI METALS SINGAPORE PTE LTD

78 Shenton Way # 12-01
Singapore 0207
Tel: 2223077
Tlx: RS 22185 HITASF
Fax: 2225232

* OKUMURA CORPORATION

593 Sims Avenue
Singapore 1440
Tel: 7457744
Tlx: RS 39886 OKUMCO
Fax 7476322

** CHANGE OF ADDRESS

- * TOKYO SANGYO SINGAPORE PTE LTD
151 Chin Bee Road # 13-09
Manhattan House
Singapore 0316
Tel: 7335877
Tlx: RS 23297 SIFS
Fax: 7337904

** CHANGE OF COMPANY'S NAME

- * JAPAN SHIP MACHINERY EXTERNAL TRADE ASSOCIATION
(Singapore Branch)
From: The Singapore-Japan Ship Machinery Service Centre
To : Japan Ship Machinery External Trade Association (Singapore Branch)

** CHANGE OF NAME OF REPRESENTATIVE

- * C. ITOH & CO LTD
From Mr T Ebizuka to Mr H Sado
- * TAISHO MARINE & FIRE INSURANCE CO LTD
From Mr N Yabe to Mr K Munakata
- * TOYO MENKA KAISHA, LTD
From Mr T Kihara to Mr M Yamada
- * SHOWA LEASING (SINGAPORE) PTE LTD
From Mr M Yanagawa to Mr T Nakao
- * KUSATSU ELECTRIC SINGAPORE PTE LTD
From Mr Y Ueda to Mr I Okamoto
- * NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
From Capt. M Kawasaki to Capt. K Taguchi

資料案内

国内一般

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
貿易開発委員会	(会 員) -----	S\$ 5
	(非会員) -----	S\$ 8

投資関係

法律15号（経流拡大奨励法改正法）1979年	-----	S\$ 5
経済拡大奨励（所得税免除）法〈改訂版・原文付〉	(会 員) -----	S\$30
	(非会員) -----	S\$35
経済拡大奨励（所得税免除）法1987年改正法	(会 員) -----	S\$10
	(非会員) -----	S\$20
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

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号共和国所得税法改正（1977年）	-----	S\$ 5
法律第17号共和国所得税法改正（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
シンガポールの租税	-----	S\$20
所得税法〈改訂版〉	(会 員) -----	S\$30
	(非会員) -----	S\$40
所得税法・1985年改正法	-----	S\$ 5
所得税法1986年・1988年改正法	(会 員) -----	S\$15
	(非会員) -----	S\$25
シンガポールとの租税（所得）条約〈改訂版〉	(会 員) -----	S\$20
	(非会員) -----	S\$30
関税法（第133 編）関税令〈1985年版〉	(会 員) -----	S\$15
	(非会員) -----	S\$20

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
会社法・1984年改正	(会 員) -----	S\$30
	(非会員) -----	S\$40
シンガポール共和国憲法（再版）	(会 員) -----	S\$10
	(非会員) -----	S\$15
憲法改正法（1984, 1985年）	-----	S\$ 5
国会議員選挙法（再版）	(会 員) -----	S\$10
	(非会員) -----	S\$15
事業登記法（1973年法律第36号）	(会 員) -----	S\$15
	(非会員) -----	S\$20
買収および合併に関する基準	-----	S\$20

為替管理・関税

法律時報第6号	S\$ 5
金融業者法	S\$10
財務諸表公開原則	S\$20

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	S\$15

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)1981年中央厚生年金法(付録入替)告示	S\$ 5
法律(改正)時報(第26号)1981年雇用(年間賃金勧告)告示	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\$20
	(非会員) S\$30
中央厚生年金法(改訂版)	S\$ 5
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(1987/1988年)	(会 員) S\$15
	(非会員) S\$30
月報(各月号)	S\$ 8
1987年度賃金改訂、最近の労働条件及び 福利厚生等の実態に関する調査報告書	(会 員) S\$25
	(非会員) S\$50
シンガポールにおける企業経営ガイド	(会 員) S\$20
	(非会員) S\$30

編集後記

1989年度シンガポール政府予算並びに大蔵大臣の予算案演説は、総じてシンガポール経済の先行きに明るさと自信を持ったものであったと思われます。1988年度のシンガポール経済は11%の高い成長率を記録し、1989年度は6～7%の成長率を見込んでいますが、これを上廻ることも考えられます。アジアにフォローの風が吹いているともいわれていますが、シンガポール政府の積極的な政策運営と国民のたゆまぬ努力が結実したものといえるでしょう。

今月号は、日本郵船（シンガポール）株式会社の安田氏から「客船（クルーザー）の話」として興味深いクルーザー業の紹介を頂きました。デロイト・ハスキンス・アンド・セルズのサム・イー・ロン氏および岡田氏よりは「石油先物取引き～その背景と新優遇制度の内容～」を、サンワ等松青木監査法人の高山氏よりは日本の「消費税のポイント」を、各々シンガポールと日本の今日的問題としてとりあげ、タイムリーに解説して頂きました。また「SSO募金 結果レポート」として東芝シンガポール社の川添氏から星日文化交流の一端を紹介頂き、事務局からは「経営研究委員会報告」として外国人労働力に対する各委員の意義深い考察と、会員懇親パーティーの模様・ゴルフ大会の結果を掲載して頂きました。

御多忙中にも拘らず執筆の労をおとりいただいた方々に厚く御礼申上げる次第です。

今月号の担当は村田（伊藤忠商事）百瀬（日本石油）でした。

MONTHLY REVIEW

STRICTLY MEMBERS ONLY



PSA CONTAINER YARD (PASIR PANJANG)

M. C. I. (P) No. 76 / 4 / 89

JAPANESE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY SINGAPORE

10 SHENTON WAY #12-04/05/06 (12th Storey) MAS BUILDING SINGAPORE 0207

COVER : PRINTED BY
TOPPAN PRINTING CO., (S) PTE., LTD.
TEXT : PRINTED BY
GREEN MOUNT PUBLICATION & PRINTING CO.
155 Kallang Way #02-11/12
Singapore 1334. TEL : 2923831