

(第一類 第十一號)

衆議院第一百一十回国会 遠信委員会

平成三年四月十八日(木曜日)

卷一百一十五

卷之三

理事 川崎 二郎君

理事 原田 理事 前田 武志君
理事 松浦 義昭君 理事 上田 利正君
二二

山崎招考
吉岡賢治君
嘉文君
武藤古賀
吉岡一成君
平田辰一郎君
柳本阜治君
土肥隆二君

本日の会議に付した事件
電波法の一部を改正する法律案(内閣提出第七
九号)

○野中委員長　これより会議を開きます。
電波法の一部を改正する法律案を議題と
ます。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありま

第一類第十一號 通信委員會議錄第九號

平成二年四月十八日

議録 第九

る人であります、何でそんなことをやるかといふと、役所というものは、これは郵政省のことじやありませんから、その市のこととを言うのですけれども、役所というものはどうしても暗い、冷たい、威張つてゐる、あるいは不親切だ、怠けてゐる、こういう五つ、いつも市民から言われる、あるいは国民党生活者の方に、これから行政は積極的に進歩する、これをひっくり返してやろうと思つて自分分はいつ入つていいかなければだめだ、そういうアプローチが必要だと考えてやつたことだといふお話をされておりました。そんなこと。

それから、小さい自治体でございますから、十分な財政力もないでしよう、職員に自分はいつもこういうふうに言つてゐる、金がなければ知事の出せ、知恵がなければ何でも早くやれ、これを自分で思つておられたわけであります。こういうのは大臣、どうでしようか。

○関谷国務大臣 先生の昨日のそういうお話を伺つた上で、また郵政省その他の省庁に対するお考えでございますが、確かに特に郵政省にとりましては、昨日の委員会の審議等でもございましたが、いろいろと取り巻く環境が大きく変化をしたが、いろいろと取り巻く環境が大きく変化を

号

してきておる、それ的に確に対処をしていかなければならぬという時期にあるわけでござりますが、そのもとで郵政省などは特に愛のある郵政行政という一つの大きな目標をつくりまして現在頑張っております。

そして、私自身、大臣になりましてから、まず最初に職員に訓示をさせていただきましたその大きな柱は、郵政に対します、今日まで百年以上たちましたそのいろいろな郵便事業などに対します國民が抱いておる信頼、安心というもの、そういうものを絶対壊さないよう、事故のないよう、襟を正して努力をしてもらいたいということを言つておるわけでございますが、そういう中にあって、確かに私は、また郵政省などは特にそういう意味においては温かいものがあると確信を抱いておるわけでございますが、全般的に言えば、やはり官厅というのはいささかかたい、そして一般の國民の方からいいますと非常に冷たい感じがあるということは事実でございましょう。そういうふうなことはせひ是正をしていくという方向で頑張つていきたいと思つております。

○鈴木(恒)委員 中央官厅と先端の地方自治体の立場の差もあるもちろんあるわけでございましょうけれども、そういう御気分でぜひ前向きにお進めをいただければと思つております。

私ごとでございますが、この高度情報社会といふもののスピードは大変なものでございまして、本当に私ごとでござりますけれども、私、昭和三十八年に毎日新聞に入社をしました。そのころ、こしてみますと、有楽町にありました本社の屋上にまだ伝書バトがおりまして、この伝書バトを飼う係が社員の中にいたりいたしまして、これは三

十年前のことなんですね。もう当然のことながら、そんなものはありませんし、当時我々は原稿を書くときに、わら半紙を四分の一に切りましたものを束ねてございました。これに五字六行書いて、新聞というのは一行が十五字でございますから一枚で二行になるわけですね。枚数で行数がわかる、そういう原稿の書き方をさせられました。

しかし、今やそんなばかなことをやっている新聞社はありませんで、ファックスは衛星を使いまして、大体原稿を字で書くということはほとんどなくなつたようでございまして、そういう意味では我々は時代おくれの人間になりかかっておりますが、これから先、二十一世紀までもう十年足らず、これだけの、郵政省が想定をされておられた以上のハイスピードで情報化というものが進んでいくよう私には思えるわけですから、例えば二十一世紀の冒頭ぐらいの段階で、世界にもまた新たな情報国家の日本が一体どういう姿になつているのだろう、また、大臣はどういう格好を頭に描かれて、郵政政策のベテランでいらっしゃいますから、当然ある程度の映像をお持ちで行政に携わつていらっしゃると思われますが、ちょっとその絵を教えていただければと思います。

○閩谷国務大臣 その点は鈴木先生の方がお詳しいのではないかと思いますが、いずれにいたしましても、二十一世紀の初頭では、現在ももちろん進んでおるわけでござりますが、光ファイバーとか、先ほど先生おっしゃられましたような衛星通信の利用によってネットワークの広帯域化が進むということは間違いないことだらうと思いまして、大容量のものを一度に速く送ることができるというようなことだらうと 思います。

それから、言うまでもなく、そういう情報通信基盤に支えられた多様な情報通信メディア、私たちが今想像している以上のものがまた出現していくのではないだらうかなと思つております。

そして、いろいろのこういうようなハードの面は、何といいましても、まず産業界に入つていきまして、それから今度私たち個々の家庭に出現を

していくと思うわけでございまして、適正な通信コストでもってそれが私たち個々の家庭で利用できるようになれば、またすばらしいそういう社会が生まれてくるのではないだろうか、そのように思つております。

そのいわゆる明るい発展の反面、やはり影の部分もどうしてもおのずから出てくるのではないかと思うわけでございまして、情報通信の安全性と信頼性の確保、それからまたプライバシーの保護なども必要性が出てくるのではないだろうかと思つております。衛星放送などにおきましても最近事故が続いておる状態でございますから、その信頼性を確保するべく、また技術の進歩にも大いに私たちもまた努力をしなければならない、そういうようなものを私たちは頭に描いております。

○鈴木(恒)委員 資源のない我が国でございますから、今大臣が言われたような先端科学技術をもつて立国をしていかなければならぬ、そのための努力を我々はしていかなければならぬわけあります。ただ、これは生意気なことを申し上げますけれども、要望みたいなことを申し上げますが、私はどうも日本のこれから文明、文化というものが頭でつかちになつていく危険性が非常に濃いと実は思つております。

例えばこういうことが、身近なことでございますから少し碎けた話をいたしますが、最近私はある小学校の卒業式に行きました。私の横浜の母校でございますが、そこのお校長先生のお話で、授業をしておつたらまたまウグイスが鳴いたということですね。裏のブッシュのところでウグイスが鳴いた。担任の教師が教壇で教えていて、あら、ウグイスね、こう言った。そうしたら子供の何人かが、えつ、あれがウグイスっていうんですか、こう聞いた。そこで驚いた教師が、諸君、今鳴いたのはウグイスの声だつてわかっている人は手を挙げてごらんと言つたら、手を挙げたのは半分ぐらいいかないないという話を、これははじめて顔で私は申されました。

どもウグイスなんていうのは余り声を聞かないのですけれども、少なくとも子供たちは、朝から晩まで偏差値に追われている子供たちは、ウグイスの鳴き声、つまりウクイスといえれば日本の花鳥風月の最たるもので國鳥みたいなものでしようけれども、それを姿と声が一致しないんという惨憺たる状態に今、都会の子供たちはなっております。

こういう状態が、高度情報社会だけのことではありません。されども、どうもそういう傾向に、文明が一方で圧倒的なスピードで機械化・技術化の方に進む、取り残された人間性がどんどん失われていくという乖離があります目立っていくように思えてなりません。

そこで思い起こしますのは、例えば宮崎勤の犯罪などというのがすぐ思い浮かぶわけであります。これは家庭教育の問題もあるし、一概に環境があるいは文明社会がと言いつけるわけにはいかない犯罪だったと思いますけれども、ただ、個室にこもつてVTRばかり見ている、友達ができるない、しかし情報は例えばVTRの仲間同士の交換のネットなんかはうまく使うとか、そういう極めて特異な冷血犯罪がますます頻発をしてくる可能性があるよう思えてならないのです。

ハッカーの問題などがあるわけですから、そういう程度のものではなしに、人間の命の尊厳にかかるわるようなところで社会そのものが危機を深めてきているということを私は実は心配をしておる一人であります。

そういうことのないように、我々も文明社会、高度の文明国家をつくっていく上で重々気をつけいかなければならぬわけですが、この辺のところも、情報産業、情報政策に携わっているところの大臣でありますので、大きな目で文明という視点でぜひおとらえをいただいてお進めをいただければと思つておりますが、どういうふうにお考えになられますか。

わけでござりますから、教育また人間性をどのよう
にその中ではぐくんでいくかというような問題
題、これは大変重要なことであろうと思うわけで
ございます。したがいまして、これは教育ということでもありますし、また文部省等々ともい
ういろいろの話し合いもしていかなければならぬ
と思つております。

先生御指摘のよう、今までのメディアで侵さ
れなかつたといわゆる人間性というものが侵される
危険性はやはり大きなものになつてくるであろう
ということをございますから、社会全体としてそ
ういうようなことを少しでも防ぐような方策とい
うものをまた考えていかなければならぬと思つ
ております。

○鈴木(恒)委員 きょうの審議は電波法の改正に
絡むものでござりますから、総論的なことはこの
程度にとどめまして、星を使ってできるだけ効率
のよい政策を開展するという必要性は当然のこと
だと私は思つております。したがつて、今回の星
を使っての遭難に関する制度の改正につきまして
は当然のことと受けとめておりますが、そこで、
画期的なことであろう、一八四五五年でござります
か、モールスが電信を発明して、SOSはトント
ントン・ツーツーツー・トントントンというのだ
そうですが、これがずっと統いてきた。それを今
度ここで国際的な条約に基づいてGMDSSを導
入をしていこう、こういうことでございますが、
総論的にどんな経緯でこれを導入することに相
なつたのか、事務当局で結構でございますが少し
御説明をいただきたいです。

○森本(哲)政府委員 ただいま先生御指摘のよう
に、海上において唯一の通信手段でござります
モールス電信というものを頼りにして長い間いろ
いろな交信が行われてきたのですが、現在のよう
なシステムになりましたのは、御案内のようにイ
ギリスの豪華客船のタイタニック号というもの
が、これは一九一二年のことでございましたが遭
難信号を出した、不幸にして結局は聞いた人が遠
方だつたということで救助できなかつたというよ

うなことで国際的に大変関心が集まりまして、一九一四年にこういう救難システムというのができ上がって、今日まで長い間大変大事なシステムだということで運用されてまいったわけでございます。

それから今、一九九二年から長期にわたって遭入を図るというお話をされましたが、対象船舶にこのシステムを導入し切るのに大体どのくらいかかるものなのですか。同時に並行してやつていくわけですから、今までのシステムと混在するわけですね。そこに混乱が生じないか。混乱が生じれば、遭難船が出た場合にさらに惨憺たるものになるわけでございますので、その二点をとりあえず明らかにしてください。

が沈みつつある、船名は何だというような情報を十分的確に伝えられなかつた。

こうしたうらみが、欠点があつたわけでござりますので、何とか最近の、先生お話しのような衛星技術だとあるいはデジタル通信技術などを使ってもつと的確な救助システムというのを検討できないかということで、国際海事機関、IMOというところがございますが、ここで一九七九年から検討が始まりました、約十年がかりの一九八八年、したがいまして三年さきなんぞございまが、ようやく簡単な操作で自動的にこうした遭難信号が授受できる、その結果がどの船舶にも的確に伝わるあるいは陸上の救助機関、捜索機関にきちんと伝わる、こういうシステムをひとつ構

もちろん、我が国でも海上保安庁あるいは郵政省等々でいろいろな実証実験というものを繰り返しまして、機能確認を十分行つた上でこの条約について成り立つた、こういう経緯でございますので、私どもとしては、設備そのものについてはそうした懸念は必要ないくらい十分な世界各国協調のものとに信頼性は構築されたものだというふうに理解をいたしております。

この具体的なスケジュールは、今大ざっぱに七年間と申しましたが、実は、例えば一九九五年までに建造された船は一九九九年までにGMDSSを設備しなければならない、あるいは九五年二月以降に建造された船は建造された以降すぐGMDSSを設置を適用する、いろいろ細かい定めがございます。

ただ、おっしゃるようすに、従前のモールスによる無線あるいは従前の無線電話、モールス電信のときはトントントントン・ツーツーツー・トントン・でござりますが、無線電話ではもう世界共通、メーデーと御案内でございますけれども、どうやらこれはフランス語らしゅうござりますが、そこそこの点についてこの条約では、九九年の全効力になるまでは、新しいG.M.をつけなければならないそういう船に対しても、無線電話の呼び出し周波数であります二千百八十二キロヘルツあるいは百五十六・八メガヘルツの無線設備をつければならない、こういう義務づけもいたしております。それから、モールスの五百キロヘルツについても、海岸局では常時聞いておれ、こういう形にいたしておりますので、従前の設備しか持つてない船とG.M.の設備を備えた船との間でも対応が可能になる、こういうことでできるだけ円滑な移行をなし、この間ににおける不測の事故に対しても十分な対応をしてまいりたいというのが、この条約の考え方でございます。

従事するすべての旅客船、それから三百トン以上の貨物船というような形になつておるわけでござります。

この対象船舶は、我が国に約七十万隻の船があるわけでございますが、この条約自体が適用になるのは六百隻だということに相なつておるようでございます。ただ、六百くらいでは、こうした形では不十分だらうということでおこなつておるようでは、私どもの電波法だけではなくて、船舶安全法という法の改正も行われておるわけでござりますが、その方で国内的に、これに準じて義務船舶としての船舶をさらに範囲を拡大いたしております。これによりますと、約六千隻が日本の船、義務船舶に相なつて、必要な設備を備えなければならぬというようなことになつておるのが現状でござります。

○鈴木(恒)委員 概略お答えいただきましたのでわかつてしまひましたが、最後に、もう時間がありませんのでお答えだけいただければと思いますが、インマルサット、ほかの星の関係ですね。つまり通信衛星、放送衛星、ちょっと私、勉強不足で申しわけないのでですが、「ゆり」の問題などもあるようでございまして、ちょっとそこ辺の現況、星の現況を把握できる範囲でお教えただければと思います。

○白井政府委員 お答え申し上げます。

通信衛星等の現況についてのお尋ねでございますが、専ら国内用の通信衛星といいたしましては、現在いわゆるCSES号と言われる衛星が二機上がっております。そのほかに民間の通信会社が打ち上げております、いわゆるJCS-SATと私も呼んでおりますが、この衛星が二機、現用に供されております。御案内のように、またこれと別に民間会社が打ち上げておりました衛星も一機稼働しておりますが、事故がございまして、現在は使えるような状態になつております。

それから、国際通信につきましては、主として一般的にはインマルサット衛星というものがございまして、これが一般的な通信衛星として全世界

をカバーいたしております。

それからもう一つ、ただいまちょっとお話をも
出でましましてたけれども、インマルサットの衛
星は主として船舶等の移動体を対象にいたしまし
ての通信に利用されておるというような状況でござ
ります。

○森本(哲)政府委員 大変失礼いたしました。先
ほど対象範囲のお尋ねがございました、私六千隻
と申しましたが、前回が六千隻でございましたけ
れども、今回、さつき申しました船舶安全法の改
正によりまして、さらに、具体的な船の種類はこ
れから政令で、法律が通った上で決めるそうでござ
いますが、今見通しによりますと、義務となる
船舶は約二万隻に拡大されるということだそ
うでございます。

○鈴木(恒)委員 ありがとうございました。

○野中委員長 次に、秋葉忠利君。

○秋葉委員 社会党の秋葉でございます。

今、鈴木委員の方から、概要について、あるいは
その背後にある科学技術の利用の態度について
といったような質問がありました。私の方は、
そういう春風駘蕩といったあにはまいりません
で、少し細かな点についてお伺いしたいと思いま
す。

主に、質問をするに当たって、実は二つの大き
なことを視野に入れて考へているつもりです。

一つは、もちろん今回の電波法の改正の趣旨、
それが、最終的には海上における遭難あるいは緊
急時の人命救助ということが最大の目標ですか
ら、その目標に照らして考えるとどうなるか。も
ちろん、その視点で今回の電波法の改正もなされ
ているわけですが、人命の救助というところ
でそこがあつてはならない、どんな小さな過失
が仮に法律あるいは制度をつくる側にあつても、
それが最終的に例えば一人の人間の命にかかるわ
うな場合がある。そういうことを想定しなが
ら、できるだけ法律面であるいは制度面でそ
いつた人命の損失を最小限に図るということで、
そういう形でできるだけ私なりの御協力をした

いという立場が一つでございます。

それからもう一つは、実はこれは今までの質問
の際に申し上げたことなんですねけれども、やは
り法治国としての政治で一番大切なのは、私は、
やはり言葉であり、そして言葉の意味であるとい
うふうに思います。特に、今回の法律改正の中に
も出てくることなんですねけれども、法律と、法律
にある原文と、それから現実との乖離が非常に甚
だしい場合、それが非常に大きな問題を生起せし
めるのではないかといったことを私は常々感じて
まいりました。

例えは、憲法にもそういう問題がございま
す。公職選挙法にもそういう問題がございま
す。郵政省関係では通信・放送衛星機構法、これ
については何度も意見を申し上げさせていただき
ましたけれども、そういうこと全体が、例えは
法をないがしろにする態度につながったり、ある
いは、もっと将来のことを考えると、特に青少年
が政治に対する不信感を非常に強いものにしたり
する原因になつてゐるんじゃないかな、そういうた
めに危惧持つておきます。

そういう観点から、さらに法律そのものが、
やはり法律といって非常に冷たいものではあつて
ないがしろにする態度につながったり、ある
いは、その法律の中に、具体的にその法律をつく
ることを視野に入れて考へているつもりです。

一つは、もちろん今回の電波法の改正の趣旨、
それが、最終的には海上における遭難あるいは緊
急時の人命救助ということが最大の目標ですか
ら、その目標に照らして考えるとどうなるか。も
ちろん、その視点で今回の電波法の改正もなされ
ているわけですが、人命の救助というところ
でそこがあつてはならない、どんな小さな過失
が仮に法律あるいは制度をつくる側にあつても、
それが最終的に例えば一人の人間の命にかかるわ
うな場合がある。そういうことを想定しなが
ら、できるだけ法律面であるいは制度面でそ
いつた人命の損失を最小限に図るということで、
そういう形でできるだけ私なりの御協力をした

局なり、そういうところにある機械がそれを受
け取る。その機械に入ってきた信号を、これもま
くは電話又はこれらに代わる連絡設備を備えつけ
た人間が解読することによって、あるいはそれを

判断することによって、最終的な責任者にそれを
届ける。責任者の判断で、例えは救援を行うと
いうふうに思います。特に、今回の法律改正の中
に出てくることなんですねけれども、法律と、法律
にある原文と、それから現実との乖離が非常に甚
だしい場合、それが非常に大きな問題を生起せし
めるんじゃないかな、といったことを私は常々感じて
まいりました。

私は理解しているわけですが、今回の法律改正を
その流れに沿つて考えてみますと、事故が発生し
た場合には、それを遭難通信責任者が機械を使つ
て、このGMDSSにある幾つかの機械を使って
通報をする、あるいは、それができない場合には
EPIRBという自動的な発信機が作動をして、
作動しない場合もあるということは後でちょっとと
申し上げたいんですが、それを使って自動的に信
号を発せられるということですから、発信側は一
応カバーされてしまうというふうに思います。

それから、これも後ほど質問したいことなんで
すが、一応機械が正常に機能するとして、それは
もう一方の受信側の機械に届く。届くところまで
はいいんですけども、今回の改正を見ますと、
その機械に届いてから、例えは船の運航の責任者
である船長にどこかで船が遭難しているという
メッセージを伝える、その機械から具体的に船長
までの経路というものが保障されていないという
ふうに私は読めました。

これは現行法の方を読んでみると、現行法と
言うのはちょっと大変ですので旧法ということに
仮に言わせていただきますと、旧法の三十三条を
見ますと実はその規定がある。ところが、それに
対応する改定法、新法というふうに仮に呼ばせて
いただきますが、その新法の対応する部分にはそ
の項目がない。私が申し上げているのは三十三条
の二項のところですね。「船舶局の通信室」通信
室というところは受信機、送信機が置かれている
ところですけれども、それがプリッジ以外の場所

にあるときには、プリッジとの間に「送話管若
しくは電話又はこれらに代わる連絡設備を備えつけ
なければならない。」

一応プリッジというものは船長のいるところとい
うふうに簡単に考えますと、船長のところまでき
ちんと届くような設備がなくてはいけないとい
うことになると思います。

その基本的な線というのは、モールス符号を使
おう非常に高度な技術を使おうと、今申し上げ
たような大筋というのは変わらないというふうに
いたよな大筋というのは変わらないというふうに
いたよな大筋というのは変わらないとい
うことになると思います。

その基本的な線というのは、モールス符号を使
おう非常に高度な技術を使おうと、今申し上げ
たような大筋というのは変わらないとい
うことになると思います。

つまり、新しい法律では、確かに機械は立派に
なるし、そしてメッセージも自動的に発信され
る、そしてそれが幾つかの船に届く、しかしながら
機械には届くけれども船長まで届かないとい
う可能性が非常に大きく残ると思われるんですけ
ども、その点について郵政省のお考えを聞かせ
ていただきたいと思います。

○森本(哲)政府委員 御指摘のその三十三条、旧
法ということにいたしますと、これにはおっしゃ
るところおり、船舶局の通信室とそれからプリッジの
間には「送話管若しくは電話又はこれらに代わる
連絡設備を備えつけなければならない。」と書い
てございます。

実は、先ほどからもお話を聞いておりますが、
モールス信号というのは、今日新しい技術に取
てかわられるだけあって、やはりいろいろなノイ
ズが入るのが一つの問題でもございますから、今
までの旧法の体系の中では、あるいは旧SOLA
Sでは、必ず通信室というものを独立に設けて、
それで万が一にも他からの妨害を受けないよう
の連絡設備というのが当然船として要るというこ
とを受けてこういう規定があつたわけございま
す。

確かにこういう格好で相互通信の確保というの
はできておつたわけですが、今度の新しい
自動化のシステムというのは新しい技術でござ
ます。

いませんし、それから聞くのも機械で自動的に聞くということになつておるわけでございます。何かがあつたらアラームが鳴つて電文が出てくるとかそういう格好で自動的な聽守が行われるということでございまして、そういう意味でデジタル技術でもござりますので、従前ほど雑音に対する遮断という心配が要らなくなつたわけでございます。同時にまた無線設備も非常に高度でございますから、この操作をプリッジで行うことにして、こういう規定にも相なつたわけでございまして、その規定が要らなくなつたわけでございます。

そういうものがこの条約では必要がなくなりました、この構成になつておるわけでございます。それで、全体として無線設備をこの条約に定めるとこころによつて、例えはインマルサット船舶地球局であるとかあるいは中波の無線設備であるとかこうしたものと船橋で操作するというふうに相なつたものですから、現行の法律で決めておりまして送話管みたいな設備は通信室を前提とするわけですから、その規定も必要なくなつた。こういうことになつたわけで、こうしたこれに関する設備は、例えは通信室に非常灯をつけなければならぬとか通信室を前提とした規定は条約上も要らなくなつたものでござりますから、電波法の規定にもそれに類する規定は削除するということにいたしました。

ただ、先生のお話のように、いろいろな連絡というものは確かにこれは大変大事なことでございまして、幾ら船に着いてもそれが責任者に伝わらないければ困るわけでござります。これは私ども、いわば船の秩序の問題、船長の指揮権であるとか船長と通信士の指揮監督だとか、そうしたこととに類する部分もあるうかと思うのであります、これはそれなりの秩序に従つて、きちんととした指揮命令、伝達ということが行われるものであろうと

○秋葉委員 今の御説明で、幾つか私の質問の本旨とは関係のないところがありますので、そこは除きまして、直接お答えいただいた部分にだけ焦

点を合わせて、その他の部分については後ほど別の質問で触れていただきたいと思いますが、例えは機械をプリッジで操作するという規定になつてございまして、そういうことを、そういう意味のことをおつしゃいました。それから、プリッジで操作するということに相なつた、そういうことをおつしゃいました。

そこで伺いたいのですが、改正法の中でこういったGMDSSに使用する機器、それがプリッジでそれを操作するという規定が何条の何項にあるのか、具体的に改正法の中で御指摘ください。

○森本(哲)政府委員 先ほど申し上げておりますのは、基礎に、その電波法の改正の根拠になるのは、SOLAS条約を各國ともきちんと遵守しているところでござります。

それで、今申しましたように、プリッジ等でこうした各種の自動機器の操作を行い、遭難警報が送信できるよう、SOLASではなつたお話を聞いて、それを国内法で十分整備ができるようになります。

そこで、お話を聞いて、それを国内法で十分整備ができるよう、SOLASではなつたお話を聞いて、それを国内法で十分整備ができるようになります。

この法律の法律本文には設置場所についての規定はないというふうに理解いたします。三十四条が、お答えでは、法律として規定がないにもかかわらずプリッジで操作をする規定になつてあります。今おつしゃつたようなプリッジに關して言及されてある場所はない。しかしながら、今のお答えでは、法律として規定がないにもかかわらずプリッジで操作をする規定になつてあります。このことをおつしゃいましたが、その規定はいかがでござります。

○秋葉委員 確認いたします。

この法律の法律本文には設置場所についての規定はないというふうに理解いたします。三十四条が、お答えでは、法律として規定がないにもかかわらずプリッジで操作をする規定になつてあります。このことをおつしゃいましたが、その規定はいかがでござります。

○森本(哲)政府委員 御指摘のように、SOLAS条約の第四章第十規則のA1、A2及びA3海域を航行する船舶に関する規定につきましては、さつき申しました、航海船橋からインマルサット船橋地球局、それから中波の無線設備等によって遭難警報を送信することができるものでなければなりません、こう書いてあるわけでござります。

これを、私どもさつき申しましたように、今の法体系のところにきちんと対応しなければならないといふことです。

まず、これはさつきも申し上げましたが、法律上の義務として、この船には所定の通信機、遭難通信のための設備を備えなければならないといふことです。

義務船の定義というのは、運輸省所管の船舶安全法で定義いたしましたけれども、そのSOLAS条約の規定を生かすために国内法の改正を行つてあるといふことをおつしゃいましたが、その規定は一応SOLAS条約の中の規定といふふうに私は善意に解釈いたしましたけれども、そのSOLAS条約の規定を生かすために国内法の改正を行つてあるといふことをおつしゃいましたが、その規定は確かにさきと守られるようにするといふのが今回SOLAS条約の中の規定といふふうに私はそれがきちんと守られるようにするといふのが今回の法律改正の趣旨だったといふふうに思いますが、SOLAS条約で規定されていることが改正される法律の中に盛り込まれていない。しかもそれが、機械にはメッセージが伝わるけれども、機械からその船の運航の最高責任者である船長に達するきちんとした道筋が明文化されていないといふことは、これは非常に法律として一大欠陥だというふうに思います。

しかも、改正以前の旧法においてはその規定がきちんと明文化されて載つていた。それが改正されると当たつて何ら積極的な理由がなく、しかもSOLAS条約には明示的に書かれていることが法律に入っていないといふことは、これはやはり法律として、先ほど申し上げました美しさ以前の

体的に水にさらされではならないとか、大事な機器でござりますから、温度とかいろいろな具体的な規定が三十四条に書いてあるわけでござります。

それからもう一つ、機械自体の具体的な中身、先ほどの三十三条は設備の名称でございましたが、その機器が具体的に周波数が幾らのものを発して、電力は幾らで等々のことは三十八条で、省令で定める、こういう構成に相なつておるわけでござりますので、おつしゃるところの具体的な設備の備えつけ場所というのは省令でこの法律制定後別途定めさせていただく、こういう構成になつておるところでござります。

○秋葉委員 確認いたします。

この法律の法律本文には設置場所についての規定はないというふうに理解いたします。三十四条が、お答えでは、法律として規定がないにもかかわらずプリッジで操作をする規定になつてあります。このことをおつしゃいましたが、その規定はいかがでござります。

○森本(哲)政府委員 御指摘のように、SOLAS条約の第四章第十規則のA1、A2及びA3海域を航行する船舶に関する規定につきましては、さつき申しました、航海船橋からインマルサット船橋地球局、それから中波の無線設備等によって遭難警報を送信することができるものでなければなりません、こう書いてあるわけでござります。

これを、私どもさつき申しましたように、今の法体系のところにきちんと対応しなければならないといふことです。

まず、これはさつきも申し上げましたが、法律のとおりでございますが、ただ、さつきも申しましたように、その機械自体は、まだこれ具体的には名称自体も省令で定めるということになつておるわけでござります。船橋安全法の定めを受けたところにきちんと対応しなければならないといふことです。

これは今後いろいろな技術進歩がありましても、機械の周波数から全部書くという体系にはならないわけでござりますので、すべて省令でゆだねざるを得ない。ただし、置く場所について

問題として、論理整合性の点から、さらには最終的にはその船に乗つておる人たちの生命の安全を確保するという観点からも非常に一大欠陥があるのではないかと思います。

このことについて、少なくとも修正を加える、機械からその最高責任者に至る伝達経路、そういうふうな具体的な構造ですけれども、そういうふたつ、それが確保されるような明文化を行うべきだと思います。

このことについて、少なくとも修正を加える、機械からその最高責任者に至る伝達経路、そういうふたつ、それが確保されるような明文化を行うべきだと思います。

それで、その義務になつた部分について、その船がどういう種類の無線機器を備えなければならぬかといふのは、これは電波法で決めておるところです。

この三十三条に具体的に、その航海区域に応じて、船の種類に応じてどういう設備を設備すべきかは、法律三十三条规定において、省令の定めるところによる、こううことになつておるわけでござります。

それから、三十四条については、その無線設備を設ける場所の一般的な条件について、例えは具

う構成になつておりますので、この操作の仕方に属する二点も当然省略しておきます。

ただ、先生のおっしゃる、受けた信号をどうやつて責任者に転化するかというのは、これは設備の問題ではなくて、再々申し上げているように、これは指揮命令の問題に属するのではない。それをわざわざ従前のように送話筒を設けない

ういう前提がなくなつたわけで、通信室もなくなつたらば送話管も必要がないわけでござりますから、あえて法律からは今回落としてある。具体的な定めは、今申し上げました全体の体系の中で

省令で定めざるを得ない、こういう状況に相なつてゐると考えております。

旧法においては、具体的に送話管、今送話管とおっしゃいましたけれども、ここに書いてあるのは、送話管もしくは電話あるいはそれ以外の連絡

方法となつております。送話管だけのことを言つてゐるわけではありません。そして連絡方法に関するところでは、それが通信室という独立した部屋があるうとなかろうと、具体的にメッセージを受けた機械からそれが最高責任者まで何らかの連絡方法で伝わらなくてはいけないということだが、旧法の三十三条の二にはつきりと書かれてゐるわけです。しかもその場合にも、今もおっしゃいましたけれども、技術的な進歩によつて通信室が必要なくなつたから、したがつてこの規定も必要なくなつたということをおっしゃっていますけれども、二十九年には連絡をきちんとしなさいよということを

書き方で、これはハードウエアについての言及ですから、ハードウエア以外のことは例えば電波などに書けないというような慣例があるのであれば、例えばこういった書き方で、この場所とそれから最終的な船長に対する連絡方法ということを担保することはできると思います。

それをきちんと示しているのが私は旧法だと聞いていますけれども、その旧法を現在まで、郵政省として昭和二十五年以降現在まで、そういうた書き方ができ込んだした最終段階における連絡ということをきちんと担保しておきながら、ただ単に技術の進歩ということだけですね、今新しい状況として起こってきているのは、その省令と法律の関係というものは旧法でも全く変わりありません。ですから、技術の進歩ということだけでその最終段階、しかもそれは全く技術に関係のない部分ですけれども、そこにおいて旧法の精神を全く無視するということが、理由がわかりません。それに対する十分な説明も行われていないというふうに私は理解いたします。

それから、SOLAS条約との関連で申し上げますと、実は新法の三十四条に設けられている幾つかのことがござりますけれども、それはSOLAS条約の第六規則、これは無線規則ですけれども、その中に一、二、三というのがあります。その二の中に五項目あるのですけれども、その一と三が三十四条の一と三という形で生きております。しかしながらその中で、この第六規則の中です。第三項目、そこには、プリッジということがはつきりと例えばそこにもうたわっているわけですけれども、それについてはあえて無視をしているという形で、SOLAS条約をそのまま引用する、それをそのまま法律として具体的に実行していくからいっても、二という大きな項目以上に三といるのは独立した項目ですから、その二項の中の小

項目を取り上げるよりは三つという大項目を取り上げるべきであるというふうに考えられるわけですが、けれども、それも全く矛盾したやり方で選択的に、そういうものを入れておられるということで、SOLAS条約に照らしても全く納得がいきません。
○森本哲(政府委員) 私どもの申し上げていることは、決して先生のお考えになつておられることがないのです。実は、条約をどう法律で具体的に書き上げるかという、そういう問題だらうと思つております。

それで、ここに、例えはその御指摘の第六規則の三に、「航行の安全のために要求されるVHF無線電話チャンネルの制御器は、操舵を指揮する場所に近い航海船橋で直ちに使用することができますのでなければならぬ」と、確かにそういう規定はござります。

ところが、これを受けまして三十三条で、このVHF無線電話というものの具体的な中身といふのはきちんと我が国の国内法で書かなければならぬわけですが、それはさつきも申しましたように三十三条で具体的な機器の名前を、そして三十八条で具体的な機器の性能を書こうということになつておるわけでございます。

したがいまして、その機械の置き場所の問題でござりますから、置き場所の問題についても省令で書こう、こういうことでござりますので、それを、条約の要求するものをすべて法律で書き上げよというのは、これは全体のこの法律の体系の中でも、ある部分は政令に、ある部分は省令に、ある部分は法律ですぱりと、当然一定の整理が必要である、またそのことがこの法律を生きたものにする上にも必要がある、こういうふうに考えておるところでございまして、こうした問題については、条約との関係いかんということについては、法制局との間で十分な審査をして今回の法案の提出をお願いしておる、こういう状況でございます。
○秋葉委員 まさにようやくと核心に触れていたときましたので、その点について申し上げます。

が、法制局と十分な打ち合わせをしているから、省令と法律の関係について我々がここで発言するのはおかしいんじゃないか、まさかそういうことをおっしゃっているわけではないと思いますが、まさにその点について我々が発言をしなくてはならないんじゃないでしょうか。

要するに、ここは立法府ですから、我々が法律をつくっているわけです。法制局というのは、そいつたものについてのテクニカルな問題に関してとか、あるいはこれまでの慣習とかそういうことをある程度専門的な立場からアドバイスをいただくのは大変結構だと思いますが、法律をつくるのは立法府であって行政の担当ではございません。その点について、その法律について、省令とそれから法律の主文にきちんととしたものをどういふふうに区分けをするかといった点について私は疑義を提出しているわけで、法制局と相談をなさった結果ここに出てきた改正案のその判断がおかしいということを僕は言っているわけです。ですから、そのおかしいことがなぜおかしくないのかということを納得あるような形で説明していくだされば結構なんですが、なぜおかしいかと申上げました。

それは、SOLAS条約を具体的に実行するということからも、あるいはSOLAS条約の中にある重点の置き方からしても、当然この最後の伝達部分については言及があるべきだ。

それから、旧法と新法との比較においても、旧法において全く同じようなことが行われているものを、積極的な理由なしに、今回ただ何となくそれをなくしてしまっては余りにも重い生命にかかるわりのある点ではないかということを私は申し上げていいるつもりでございます。

それから、もし省令でこれを規定するというのであれば、この改正案の何条からその省令が具体的に委託されてその省令の力を持つか、その何条によってその省令ができるかということを具体的にお示していただきたいと思います。

ておりますが、三十八条を受けまして、今おつしやる船橋に置くということについては、これを受けて具体的に規定をする予定でございます。

なお、現在でも、システムで使用しているものはすべてこの法律に書いてあるというわけではございませんで、例えば警急自動受信機というのがございまして、要するに信号を受けるとアラームが鳴る機械でございますが、そうしたものを、今までSOLASにあるわけでございますが、この装置をどこに置くかということは、今申した形で無線設備規則ということで省令にも書いて、具体的に申しますと、装置は通信室に備えるとともに可聴の警報器を通信長室及び航海船橋に装置する、こういうふうに定めておるわけでございますので、現行のすべての条約をすべて法律に書かなければならぬものではない。今申しました構造からして、機種の名前自体、法律ではこれ以上書けない仕組みになつておるものでございますから、この点はぜひ御理解を賜りたいと考えております。

○秋葉委員 そのところですけれども、すべてのことを法律に書けと申し上げているわけではありません。

機器の名前については省令で十分だと

思ひます。その点については賛成します。

ですから、機器の名前を特定できないから場所について特定できないかといふこと

はありません、旧法では現にちゃんとそういうこ

とをやつておるわけですから。旧法では機器の名

前を特定せずにその場所について、場所について

ではありますけれども、具体的に最終段階の機

械から船長に対する連絡方法はどうするかといふ

規定が三十三条にちゃんと書いてあるわけです。

ですから、私はそのことを申し上げておるので、最終的な段階での連絡方法が、それは必要ない、

それは機械がブリッジにあるからだといふに

説明をしてくださつたので、それではブリッジに

機械を置くということはどこに書いてあるんだと

いう質問をしたわけでして、最終段階の連絡方法が担保されればそれでいいわけです。ですから、

場所ではなくても結構です。

しかしながら、最終段階で機械が受けたメッセージをどういうふうに船長に伝えるのか、その

伝達方法について、これは法律できちんと定めな

くてはいけない非常に大事な点だと私は思いま

す。機械が受けてそれを船長が聞かなかつたら、

どういうふうに遭難した船を助けに行くのですか。船長が命令を下さない限り、船の方向を変え

るということはできないことになっているわけ

ですから。そのことはやはり人命にかかる非

常に重大な点ですから、その内容からいつでも当

然本文に書かれなくてはいけないことだと思いま

す。

それから、省令に何条で委託をするかというの

は、これも非常に明確に何条の規定によってこれ

かからして、機種の名前自体、法律ではこれ以上書

けない仕組みになつておるものでございますから、この点はぜひ御理解を賜りたいと考えております。

○秋葉委員 今のことに関して改正法を見てみますと、改正法の三十三条で触れているのは、機器についてこ

れで、現行のすべての条約をすべて法律に書かなければならぬものではない。今申しました構造

からして、機種の名前自体、法律ではこれ以上書

けない仕組みになつておるものでございますから、この点はぜひ御理解を賜りたいと考えております。

○秋葉委員 今のことに関して改正法を見てみますと、改正法の三十三条で触れているのは、機器についてこ

れで、現行のすべての条約をすべて法律に書かなければならぬものではない。今申しました構造

からして、機種の名前自体、法律ではこれ以上書

けない仕組みになつておるものでございますから、この点はぜひ御理解を賜りたいと考えております。

し。それで最終的には救援が期待できないという一大事を生起せしめる非常に大きな可能性があるわけです。

その点について、私はやはりこれは法律の修正あるいは追加ということで、きちんととした最終段階での連絡方法というのを確保していただきたいと思います。

○森本(哲)政府委員 お話のポイントは二つあるかと思うのですが、要するに新しい自動機器の置き場所という問題の提起がございましたの

で、これは今申ましたような形で省令で書かしていただかざるを得ない。問題は、その受けた信

号が、先生の御指摘は船長にきちんと伝わるかと

いう問題、これはやはり別の問題かなと思うのであります。

まず、機器をどこに置くかという問題と、その受けた信号を船長に伝える手立ての問題と、これ

で二つの問題があるかと思うのでありますが、この現行の三十三条では、さつき申しましたような

背景で通信室といふものが生まれて、その通信室

というのが通信を安全に受けるために、これは船舶安全法の方で船の一部として規定をされており、その通信室と船橋との間というのが、通信室が船橋以外にある場合はこういう連絡手段を設けなければならぬ。

したがって、まずその置き場所の問題について

は、再々申し上げておるよう、現行の方でも置き場所について具体的な記述はあるわけござい

ますので、これに類する形でその受信機の操作制御部分というものの置き場所については別途省令で定めさせていただく。それでその受けた通信をどういう手段で船長に連絡するかということになりますと、これは設備の問題ではないといふ

にさつき申し上げておるわけで、船の秩序の中でどう担保されるかという問題で、これは電波法の

定めるところの領域を越えた別の世界の話になるのではないか、こう申し上げておるところでござ

います。

○秋葉委員 全然問題は違うのではないでしょ

うか。三十三条の二項があれば、私は今のような質

しゃつたことと話が違つてきているのですけれども、それでは今のお答えですけれども、機械が受けたメッセージを船長に伝えるためといふ

ことは、人間関係の問題であつて、電波法のかかわる問題ではないということをおっしゃつています。

そこで、私はやはりこれは法律の三十三条の二といふ

ことは、これは電波法の一部でありますけれども、なぜ

電波法の一部になつてゐるわけですか。現行法

で、現在でも今のこの法律は生きています。行政

としてはその法律に従つてきちんとした仕事をし

ていただかざるを得ない。問題は、その受けた信

号が、先生の御指摘は船長にきちんと伝わるかと

いう問題、これはやはり別の問題かなと思うのであります。

まず、機器をどこに置くかという問題と、その受けた信号を船長に伝える手立ての問題と、これ

で二つの問題があるかと思うのでありますが、この現行の三十三条では、さつき申しましたような

背景で通信室といふものが生まれて、その通信室

というのが通信を安全に受けるために、これは船

舶安全法の方で船の一部として規定をされており、その通信室と船橋との間というのが、通信室が船

橋以外にある場合はこういう連絡手段を設けなければならぬ。

したがつて、まずその置き場所の問題について

は、再々申し上げておるよう、現行の方でも置き場所について具体的な記述はあるわけござい

ますので、これに類する形でその受信機の操作制御部分というものの置き場所については別途省令で定めさせていただく。それでその受けた通信をどういう手段で船長に連絡するかということになりますと、これは設備の問題ではないといふ

にさつき申し上げておるわけで、船の秩序の中でどう担保されるかという問題で、これは電波法の

問題はしていません。三十三条の一項を今回の法律の改正では削除するということをはつきりとおっしゃっているから、今の質問をしているのです。今の質問は、それでは三十三条の一項というのは趣旨にも賛成だし、あっても全く問題はない、し

も、具体的に通信設備のある場所から船橋にとい
うふうに文言を修正した上で改正法の中にそれを
追加していくだけですね、それでは。

し上げて恐縮でございますけれども、お話しの新しい連絡設備のあり方については、これは当然のことながら、現在は有線系あるいは無線系の連絡設備というのは今もう船には不可欠な状態になつ

○秋葉委員 省令では不十分だとハうことを再々
ておりますが、これだけの議論がございまして
ので、省令の上でこうした御疑念がござりますと
すれば、具体的な問題点として検討してみたいと
思っております。

申し上げているわけであります。しかも省令に委託する条文が非常に不明確であるということも申し上げました。それに対するお答えもございません。したがって、私の申し上げた意見に賛成して

確な形で、しかも省令という立法のチェックを受けない段階で、しかも立法の議を経ないで簡単に変更ができるようところで、通信の非常に重要な部分である、この場合の通信というのにはメッ

セージの移動という意味で広い意味で使っていませんけれども、その最終段階における非常に大事な部分について、今のようない形で、省令という形でややむやにされるということがあるてはならない。やはりこうして公用文化として、こ

いうのが私の希望です。これについては、ちょっと時間がございませんので後でまた返ってきますけれども、今の答弁では私は全く納得がまいません。

ですから一番明確な答えは法律ではやらないで省令で片づける問題だという要するにこれは

ところですけれども、それについてもなぜそれが省令でなくてはならないのか。SOLAS条約との比較においても、当然それでは省令で済ましていい部分が省令ではなくて法律の本文に入っています。それから旧法においても、これは省令で当然だと今お答えのあったことが実は三十三条の一あるいはそれ以外の部分として立派に明文化されている。そういうことを考えますと、省令でなくてはならないということは全くない。かえって法律にして明文化した方が非常にすつきりするということが私は言えるのではないであります。

仮にそれが、この法律をつくった方々の例えればメンツにかかるるとか手続が煩雑とか、そういったことが理由であるならば、それと人命の尊重と一体どつちをはかりにかけて重要だというふうに考えるのか、その最終判断まで私はお聞きしないではならないようなことになると思います。私は、そういう形での対決的な質問は避けたいと思いますけれども、そういう事態に至らずに、やはり法律で、これほどの重きのある問題はきちんと明文化していただきたいというふうに思います。

その質問はとりあえず置いておきまして、次の質問に移りたいと思います。

この問題は、実は非常に高度な技術を使つてまいります。システム全体としても、例えば衛星を使い、それから幾つかの、今回のGMDSSのシステムの中にもさまざまなる機器がござります。いろいろな発信地があつていろいろな受信地がある、という形で非常にふくそうしているわけです。それから使われている技術も今までのような簡単な技術ではなくてデジタル化した信号を送るという、その間には例えばコンピューターを、途中で何らかの形でのコンピューター、チップの形でしようけれども、そういうたるものも経るという非常に高度な技術が使われております。

その高度の技術にかなりの部分、人命が依存するというのが今回のシステムの一つの特徴なわけ

ですけれども、その高度なシステムをこれからいかに用いていく、その高度な技術に人命のかなりの部分を託すという選択をするに当たって、技術の信頼度について郵政省としては具体的にシステムのどのようなチェックを行われたのか。どのような検査、テストを行つて、どのようなデータが得られ、そのデータをどのような基準に照らして判断した結果このようなシステムを導入することが切だという最終結論に至つたのか。その点につづけて、それほど詳しいことは必要ないと思いますけれども、具体的にお答えいただきたいと思います。

○森本(西)政府委員 このGMDSSで使う機器については、先ほど申し上げましたように大体十年ばかりでいろいろ議論を世界各国レベルで検討しながらようやく合意ができるものでございます。その設備が御指摘のように大変人命の安全にかかわるということで、私ども自体としても、世界でやっているからそれでいいだらうというわけには当然まいりませんで、何回かの各品目についての実験を行つておるわけでございまして、例えばこのGMでボピュラーになりますデジタル機器呼び出し装置につきましては、八六年に太平洋で短波について、北米航路それから豪州航路それから海上保安庁の海岸局との間で試験を実施し、有効性を確認いたしております。

それからこれは八年、さらに一年後でございますが、やはり短波につきまして、北米航路のあめりか丸あるいは豪州航路の昭勝丸とKDDの海岸局との間で試験をし確認をしておる等々、直接印刷電信NBDPあるいはEP-IRB等々について、これは簡単にいうことでござりますので、ここに資料をお持ちをいたしておりますのですが、説明は省略させていただきますが、何度かの確認をさせていただいている、こういうことでござります。

すけれども、例えばインマルサットを使った場合の現在の国際間の通信において、回線の容量の問題というようなことがござります。

例えばこれは一例ですけれども、湾岸戦争が勃発してからそれが最終するまでの間に、A4の二ページぐらいのものを八ヵ所に送るのに二時間かかるというような混雑状態、電波のふくそく状態が現実にあつたというようなことがござります。例えばそれが緊急時の場合は恐らく事情が違うんだと思いますけれども、しかしながら同じ衛星を使って、では一体、これからますます電波の利用そして衛星の利用ということは頻度がふえるということしか考えられません。さらに、放送衛星の場合には故障があるということとは、もうこれは周知の事実ですし、本委員会でも何度か取り上げられた問題ですけれども、これが通信衛星の場合でも全く同じである、あるいは特にインマルサット、コスパスにおいても同様な危険性を考えなくてはいけない、こういうことがあるわけですけれども、そういうことも含めて、ふくそく状態それから衛星の信頼度といったところから、そういった問題をどういふうに具体的に一九九九年までに解決されるのか、具体策を御提示いただきたいと思います。

○森本哲(政府委員) インマルサットの通信のふくそぐの問題でございますが、確かに国際通信需要が非常に伸びておりますので、現在上がつておりますインマルサットの第一世代の衛星を、さらに九二年までには従来の衛星の三倍から四倍の容量を持つ第二世代衛星がすべての海域に配備されるという予定にしておりますので、そうした心配はなく十分な通信回線の確保はできるのではないか。今の計画でございますと、将来さらによまたその需要が伸びるだろうということで、九四年以降には第二世代の八倍程度の容量を持つ、いわば第三世代の通信衛星の打ち上げというのも計画を見通して、政府機関でいろいろ各国との協調の

中でインマルサット衛星が十分な回線確保をしてしまるものと考えておるところでござります。

○秋葉委員 その点についてはまだ十分に納得したわけではありません。例えばその具体的な措置としては、何チャンネルえた際に例えればGMDSS用にどのくらいの容量を確保するのかとか、回線をきちんと特別なものをつくつておくとか、あるいは緊急時における通信の交通整理の問題とか、いろいろなやり方があると思いますけれども、そういう具体的な方法についてもできたらお答えいただきたいと思いますが、時間がありませんので、それはまた別の機会に行いたいと思います。

もう一つ、機械の信頼性についてというところで、これは船舶の入港中に定期点検を行つということがございます。あるいは、保守を行つという

ことがあります。あるいは、定期点検の頻度それから内容はどのようなものかどういうふうにお考へになつておられるのでしようか。

○森本(哲)政府委員 このGMDSSの各機器は無線局でございますので、これは電波法七十三条の規定によりましてその免許をした無線局が適正に運用

をされているかどうかは定期的に検査をいたしております。特に、義務船舶の定期検査というの

は、それはSOLAS条約自体でも条約船が一年

だということござりますので、これを受けましてSOLASあるいはGMDSSについても

一年の定期点検を行う、こうすることにいたしております。

ただ、これはいわば無線局としての検査でござりますので、このほかにこれも条約の定めるところでござりますけれども、万が一のことに対しても施設者は十分な配慮をしなければならぬとい

うことがござりますので、このSOLAS条約に基づき、そしてこの改正いたします電波法の三十五

条で定めましたとおり、いわば保守といいます細めておるところでござります。

○秋葉委員 実は、この電波法の旧法とそれから

新法と比べてみると、その機器の設置場所に関して、これは三十四条の一ですけれども、「機械的原因、電気的原因その他の原因による妨害を受けること」がございましたことと、三條がほぼそのまま引き継がれています。

前に局長がお答えになつた内容では、その技術

が非常に進歩をしているということを言われまし

た。ということは、技術の進歩というのはいろいろ

な面がありますけれども、当然信頼性も高まら

なくてはいけないということが考えられるわけで

すが、信頼性も高まつたというふうに、実はこの

規定を見ますと、三十三条のその「機械的雑音、

雜音」というのはなくなりましたけれども、実質的

には機械的原因、電気的原因、それから温度とか

水とか、そういうものの避けなくてはいけない

という規定が残つていて、この条項が示して

いるふうに思つておられるのです。

となると、少なくとも当初の試験期間の間は、

一年という点検期間ではなく、より頻繁に、そ

の信頼度が確定されるまで、例えば半年あるいは三

ヶ月に一遍といつたような頻繁な点検が必要では

ないか、そういうふうに思われますけれども、そ

ういつた点についてもう少し前向きにお考えにな

るつもりはおありますので、どううか。

○森本(哲)政府委員 この電波法に定めておる検

査というのは、これはあらゆる無線局対象にその

必要に応じて決めておるわけで、ましてSOLA

Sという世界各国の共通の基準で、電波法でこれ

を受けて具体的に定めておるわけで、位置がわかる

といったような、それこそといった技術を使う

ことで、それが自動的に消滅する。ということは、

例えば海岸局あるいはその他の局で船舶の位置を

自動的に確定する方法がないということになるわ

けですけれども、それについて、例えば自動的に

トランスポンダーを船舶に配置をして、どこにい

ても世界じゅう船の場所がわかる、位置がわかる

といったような、それこそといった技術を使う

ことによって、船舶の航行の安全を守るためにそ

ういったことも当然考えられるわけですから

も、そういう方向での郵政省の努力といふのは

どういったものをおもつておられるのです。

○森本(哲)政府委員 御指摘のように従前のモー

ルス時代は、このモールスは単に船の遭難、いざ

うに当事者の方でさつき申し上げました具体的な

理解しております。

○秋葉委員 まだちょっと時間がございますので

一つだけ、先ほどのGMDSSの本体をどこに設

置するかということで、常識的にはブリッジの部分が多いだろうということは私も十分

理解しております。

○秋葉委員 まだちょっと時間がございますので

一つだけ、先ほどのGMDSSの本体をどこに設

置するかといふことですけれども、御指摘のよ

ういう側面がございましたので、従前海岸局に

もう一つ船に備える、あるいは入港中の定期点検

でございましたことと、どこのところにはございませんでした。

そこでまず、まずデュアルの回線に、二重回線に

してしまって、二重設備にしてしまって、同じ設備を

使うことになります。

そこで、まずデュアルの回線に、

れを法律の条文としてきちんと規定する必要があるという点ですから、実態としてプリッジに多く置かれている、あるいはこれからも置かれるであろうということは十分納得できます。

その際に、プリッジというのは、例えば特別に設けられた通信室と比べて非常に環境が悪いといふことがあります。悪いというのは、要するに通信用にプリッジというものがつくられないないからという理由だけによるのですけれども、その際に、やはり遭難通信というものは非常に重要な役割を担うわけですから、その遭難通信の一層の活用を図るために、例えば隔壁を設けるとか、あるいは温度や湿度の調整のための特別な空調装置を設ける、あるいは雜音を防止するためのきちんとした措置を設けるといったような規定を、これは私は省令で十分だと思いますが、省令できちんと規定されるおつもりはありますか。

○森本(哲)政府委員 先ほどもお話を出ましたが、旧法に比べての新しい法律は、端的に言うと、もう少し設置場所について厳しい条件を付しておるつもりでございます。各種の電磁機器の影響というのもございますわざいますから、できるだけこの辺を範囲を広げて決めておるわけございます。したがいまして、操作に関するままであるつもりでございます。

○鳥居委員 御質問をいたしたいと思います。設ける、あるいは雜音を防止するためのきちんとした措置を設けるといったような規定を、これは私は省令で十分だと思いますが、省令できちんと規定されるおつもりはありますか。

○森本(哲)政府委員 先ほどもお話を出ましたが、旧法に比べての新しい法律は、端的に言うと、もう少し設置場所について厳しい条件を付しておるつもりでございます。各種の電磁機器の影響というのもございますわざいますから、できるだけこの辺を範囲を広げて決めておるわけございます。したがいまして、操作に関するままであるつもりでございます。

○秋葉委員 これで質問を終わりますけれども、それはぜひやつていただきたいと思いますし、それと同時に、今お答えの中に欠けていたのは、実際に操作を行う人間ですから船に乗っている人たちは立場を考えて、その人たちにとつても操作のしやすい、あるいは労働条件が悪くならないようなどついたことも勘案して、省令を定めたいと考えております。

○秋葉委員 これで質問を終わりますけれども、それはぜひやつていただきたいと思いますし、それと同時に、今お答えの中に欠けていたのは、実際に操作を行う人間ですから船に乗っている人たちは立場を考えて、その人たちにとつても操作のしやすい、あるいは労働条件が悪くならないようなどついたことも勘案して、省令を定める際にそういった関係者の声も、これまで十分お聞こえます。

きになつてゐるとは思ひますけれども、さらにそいつたインプットを、さまざまなかつての関係者の声をぜひその省令の中に反映して、例えば今申し上げたようなことについても決めていつていただきたいというふうに思います。

それから、先ほど申し上げた設置場所あるいは最終段階の連絡方法について、私は十分な納得ある説明が伺えたと思っておりませんので、その点について私自身ちょっと態度を保留させていただきたくたいと思います。

これで質問を終わります。

○野中委員長 次に、鳥居一雄君。

○鳥居委員 御質問をいたしたいと思います。

○森本(哲)政府委員 GMDと呼ばせていただくようになりますが、これはGMDと略してGMDと呼んでいたりしますが、この海上遭難安全通信システム、システムとしてはまだ机上のものである、こういうふうに受けとめておりますが、今後どういうスケジュールで一九九二年一月、これをクリアしようとしているのか。まずスケジュールを伺いたいと思います。

○森本(哲)政府委員 お答え申し上げます。

先生にならつて私も、舌が回りませんのでGMDと申しますが、この無線設備は、船舶の種類と航行区域によって具体的に細かくなつておるわけですが、まずスケジュールを伺いたいと思います。

○森本(哲)政府委員 お答え申し上げます。

先生にならつて私も、舌が回りませんのでGMDと申しますが、この無線設備は、船舶の種類と航行区域によって具体的に細かくなつておるわけですが、まずスケジュールを伺いたいと思います。

一つは、ナブテックスの受信機と衛星EPIRBについて、一九九三年七月三十一日までにこられるすべての対象船舶に設置をしてもらおう。それからレーダートラボン、レーダートランスポンダーにつきましては、九一年の一月三十一日までに建造された船について九五年の一月三十一日までに設置をしてもらいたい。それからもう一つ、九二年の一月三十一日以降に建造された船は九二年二月一日からこのレーダートラボンを備えておられます。その後どういうふうに受けとめたい等々を考えておるところでござります。

○鳥居委員 基本的には、科学技術の恩恵をこういう遭難通信の場面で有効に活用できるという線は、これは大変結構だと思うのです。従来、船舶の安全航行、その上でモールス方式による電信が伝統的に非常に重要な役割を果たしてきたと思うのです。しかし、どんなに時代が移り変わろうとも、科学技術が進歩したとしても、A3海域のように外洋を航行する船舶が万が一遭難に遭う、このような場合には救助に急行するのは大体半径数百キロメートル、これが基本だと思うのです。

従来は、中波の出力四百ワット、中波で四百ワットの出力といいますと大体三百キロから四百キロ届く。補助の送信機がありますが、出力七十五ワット、これで二百八百キロメートル。ですから、遭難に際しましては、かなりしきていたとしても大体二十時間ぐらいで遭難現場に急行することができます。どんな離れた遠いところで仮に遭難信号を受けたとしても、急行できないということができる。どんな離れた遠いところで仮に遭難信号を受けたとしても、急行できないということができる。どちらが、こういうふうに受けとめておるわけではあります。そういう意味では、救助の基本体制といふのはこのGMDを導入しても先生のおっしゃるところが一うまくいかなかつたときには、当然陸上機器の中の一つでございますDSCつきの中波の無線電話では、簡単な操作で周囲の船にも連絡が可能でございます。

○森本(哲)政府委員 今回のGMDにおきましても、この発信の信号は当然のことながら陸上の救助機関には通報されるわけでございますが、この機器の中の一つでございますDSCつきの中波の無線電話では、簡単な操作で周囲の船にも連絡が可能でございます。

○鳥居委員 それはちょっと違うので、さつきの半径何百キロ、こういう中で勝負をなすべきですか。

り、GMDが幾らどんな機能を果たそうが、むしろGMD過信によつてこの基本がないがしろになつてしまつのではないか、こういうふうにも思つたのですが、郵政省としてはどういうふうに考へておられるか。

御答弁の中でよくお調べいただきたいと思いま
す。同じ出力でモールス式の電信電話、これと比
較してノイズにどちらが強いのか、これはもうは
るかに伝統があるわけで、ノイズには電信の方が
強いわけですよ。

て併用があるから。しかし、新しい遭難通報責任者自体も、これは従前のモールスなり無線電信を扱わないわけではないわけで、当然緊急の通信というものはGMDから、先ほど経過措置で義務づけになつてゐるようなことの責任もあるわけである。

てブリッジに立つ、そういう中でライトを頼りにしなければならないこの通信手段、こういうものを一体どういうふうに現場を考えているのか、全く不明です。従来は電波法上照明が明記されておりました。今回この照明、削除ですね。つまり、通信室というのを廃止してしまう、こういふ考え方です。

七条で型式認定ということで、郵政大臣が行う型式検定に合格しなければならないというようないとで、まず一つの水準というものをきちんと確保いたしたい。

○野中委員長 次に、菅野悦子君。

○菅野委員 今回の電波法の改正につきましては、「海上における遭難通信のシステムを国際的にしているわけで、十分検討していただきたいと用うのです。

時間ですから終わります。

ことの問題の方がむしろかえって全体の混乱を起すであろう。こういう配慮から現行のような改正案をお願いしておるところでございます。

○鳥居委員 ちょっとやはり主任制度導入のときと同じ議論になつてくるわけですね。ややこしいから一方を外してしまった、こんな短絡した結論なんだろうか、こういう疑いを持たざるを得ないのです。この点については、電波法で明記されたいた条項、これを今回外そうというわけなんですねからね、通信長という職務を。この辺が明確ではありません。

うのがありました。今回この電源系統でバッテリーに対する設備義務という的是なくなるのです。バッテリーはどうでもいい、こういう形ですね。こういう矛盾ね。それからまた、保守につきましては、先ほども御説明がありましたが、船上保守、それから陸上保守、これは陸上のメーカー等の間に保守契約をするということなんだですが、陸上保守。それから二重化、機械設備をもう一つスペアを持つて歩く、この三つのうち二つ選べ、こういうことになつてゐるわけですね。

と三十五条で遵守をしろ、こういうことになつておりますので、私どもとしては、確かにこれからスタートする制度でございますが、こうした状況に照らしてみて不安で不安で仕方がないということではなくて、各国ともこういうことで、こう、こうした基準についての設定については相当技術的なテストを重ねたあげくでございますので、もちろんスタート後の実態についての把握は行う必要があるかと思いますが、ともかくここまで来て世界各国足並みそろえていこうということでござりますので、まずもつてこれでスタートをして、

術の進歩を人命救助に役立てるという側面については非常にいいことだというふうに思うわけです。今もいろいろやりとりがございましたけれども、同時に長年にわたって使ってきた遭難通信のあり方というのを一変させるというものだけに、それに伴う不安もあるということです。

例えば「燈光」という海上保安庁関係の雑誌の三月号に、海上保安庁の船で通信士をやつている方の文書が載っております。そこでは、東京保安とのTOR装置による昼夜の通信連絡というのではなくて、伝搬状態が悪くて通信不可能になる、そんなとき

そういうのはかなりの数になつておりますね。それで、このインマルサット船舶地球局がどんな実態になつてゐるのか、船舶通信士労働組合が調査をいたしました。この二年間に故障発生があつたとする報告が三十九隻からありました。なかつたという報告、故障がなかつたというのは八隻ですね。故障を一回から四十回経験したものが七十五件あつたそうです。これはGMDですよ。故障ではないが障害が発生した、九十八件。うまく動かない、八十四件。だから、非常に条件の制約された海上におけるこれらの精密機械、これは非常にコンディションの悪い中にあるわけですね。

ていただきたいと思うのですが、我々の想像していただけます。このあたり、どうなんでしょうか。どういう議論があつてこういうまとまり方をしたのでしょうか。併用期間中は、少なくとも安定性、信頼性、こういう上から通信室はそのまま残す、併用期間中、九九年の二月までは。こういう法体系でいいじゃないですか。なぜ今回削らなければならないのですか。

○鳥居委員 今、型式検定のことで安定性が保障されるというお話をですが、これはちょっと違うので、型式検定は型式検定で特徴もあり、いい面もあるし悪い面もあるわけですよ。従来の送信機につきましては、型式検定じゃなくて、少なくとも四百ワットという中波の出力を出すわけですから、一局一局検査しているわけですよ。今度のものは、型式検定で、つまり一つこの方式のものはこれでいいのかという形で検定をするとメーカーがつくるてくるもの全部オーケーという形ですから。だから、それはいけないという意味じゃないのですよ、そういう簡便な検査の方法になってくれれば歓迎だという利用者側の声というのは非常にあつくて、それがわざですから。ただ、安定性、確実性という上で船上に技術者が必要なんだ、通信長をなぜ九九

に叫ぶ賴りになるのかモールス無線通信による連絡だというふうに書いているのですね。そしてこの方が言うには、目前に迫っている海上遭難安全システムを改正すると、きょうの法律の改正ですけれども、これに伴つて衛星とかそういうものを使つたものに変わるので、確実な通信を確保することができるんだろうか、ふと不安に駆られるというふうに述べていらっしゃるのです。遭難救助のプロがこういうふうに不安がっているということで、それを見て私ども非常に不安になるわけです。

そういう点で、特に新しいGMDSSというシステムなんですけれども、実験はされているけれども、事実、海上遭難通信システムとして実際に使われたことはない。一般的にこうした新しいシステムというのは立ち上がりの時期にはふなれといふこともあるっていろいろなトラブルが起るこということもありがちなんですけれども、事は人命にかかる問題でありますので、そういうトラブルが絶対あつてはならない。先ほど来、一定期間

○森本哲^{○森本哲}政府委員 このインマルサットの船舶地球局は、これは最近の電子技術の進歩に応じて、ここ十年前の論議をしていた時分から比べれば、随分とこれは、特にGMD機器に限らず、あらゆる通信機器の安定度というものは大変に向上しておる状態にあるか。したがいまして、お話をよくなうなデータについても、これは年々全体が改善されるものということで期待をいたしておりますけれどございますが、特に今回三十七条の方で、GMDにつけるべき船舶地球局等については、この三十一

四百ワットという中波の出力を出すわけですから、一局一局検査しているわけですよ。今度のものは、型式試験で、つまり一つこの方式のものはこれでいいのかという形で検定をするとメーカーがつくるててくるもの全部オーナーという形ですから。だから、それはいけないという意味じゃないのですよ、そういう簡便な検査の方法になってくれるわけは歓迎だという利用者側の声というのは非常にあつたのですから。ただ、安定性、確実性という上で船上に技術者が必要なんだ、通信長をなぜ九九

そういう点で、特に新しいGMDSSというシステムなんですけれども、実験はされているけれども、事実、海上遭難通信システムとして実際に使われたことはない。一般的にこうした新しいシステムというのは立ち上がりの時期にはみなれと、いうこともあっていろいろなトラブルが起こるといふこともありますけれども、事は人命にかかわる問題でありますので、そういうトラブルが絶対あってはならない。先ほど来、一定期間

る、そういう機械も出ているというふうに聞いております。また、多くは自動車に積んでおりまして、常に移動しているというふうなことで捕捉も非常に手間がかかるという状況のようなんですね。

近畿では、こういうことで協議会なども動き出して、その後に悪質なものを摘発するというふうな成果も上がっているようなんですが、これは今後の電気通信の発展にとって非常に障害にもなりかねないというふうに思うのですね。

それで、これはぜひ大臣にお伺いしたいと思うのですが、これで安心して暮らしていくため、これがぜひ嚴重に対処していただきたいというふうに思いますが、その点で御認識をお伺いしたいと思います。

○関谷国務大臣 この問題につきましても、先ほど委員の先生方の御質問にもお答えいたしましたように、高度情報社会、通信社会が発展するいわゆる影の部分の問題のまた重要な一つの問題でございまして、すばらしい高度情報社会をつくっていくためには、この不法な無線局によります混信の妨害、その混信の妨害という以前に、不法なそういうようなことが行われること自体に対して、これは徹底して私たちは対処していくべきだと思っておるわけでございまして、今後とも積極的にやつてまいります。

○菅野委員 その点で、電波の有料化を打ち出したということで注目を集めています電波政策懇談会の報告を見てみましても、無線局の数といふのは非常に急速な上昇ですよね。この十年で二百万から六百五十万と三倍以上になっている。特に自動車電話は年率一〇〇%とか、MCA無線は五〇%というふうな大変な伸びになっているわけなんですね。ところがその反面で、今もお話ししたように違法無線局も非常にふえているということで、対策協議会なども設置されているということなんです。

そこで、郵政省の電波監理の体制はどうなつているかということをお伺いしたいのですが、この

○森本(哲)政府委員 この不法無線の問題は近畿だけでもございませんで、特に都市部を中心に、先ほどからこのGMDの機器もよくなつたと申しますが、通信機器全体の性能が上がつております。しかもその上がつたのが簡単に手に入る。ただ、不法パーソナルの場合でしたら、五ワットの出力でチャンネルがちゃんと所定のところにはまっている部分を改造いたしまして、そして出力を十倍くらいに五十ワットまで上げちゃうとか、十倍くらいのところに周波数帯域の幅を広げて使う、こんなことで大変遺憾なことでござります。私ども、今全力を挙げてこの対応をいたしておりますわけございますが、ただ、人数につきましては、やはり全体の定員削減ということは避けられないことでございまして、正直申して少しづつ人數は減りぎみになつていることは否めないわけでございます。しかし、事は日本の社会秩序全体に与える影響は大変でござりますので、さらに新しい設備等の投入、近代的な設備、とりわけ近畿の方などは関西空港の建設等も予定もされますので、いろいろな面でこうした不法無線がはびこらない対策をさらに検討を加えて、より強固なものにする必要があると考えております。

に多いという近畿なんですかけれども、四十七人から三十七人というふうに相当減つているわけなくですね。これでは、現場の職員が幾ら頑張つても、とてもじやないけれども追いつかぬと思うんですね。

先ほどの電波政策懇談会の報告では、電波利用はこれからも飛躍的にふえるから行政経費も増大する、だから利用者からもお金を取るというふうな論理のようなんですがれども、利用者として電波料を払うということになりますと、これを直接払うのは通信事業者とか放送事業者になりますけれども、それは結局料金値上げという形で国民が負担することになるだろうというふうに思うんです。

ということになりますと、これはよく考えますと、政府は、無線局の急増とか電波利用の多様化、さらに違法無線の悪質化、これを横目で見ながら電波監理の体制をどんどん減らしてきました。そして、そうしておきながら大変だから新たな負担をしてくればいうふうなことになるんではないか。これでは国民はとても納得しませんよと私は思うんですけども、この点どうでしょうか。

○森本(哲)政府委員 今のこの電波の基本の法律は昭和二十五年に制定されたわけでございまして、それまでは、電波は政府これを管掌するということでございますが、戦後の民主化ということの中ですで、初めて電波を広く民間にも開放しようということになりました。それで御案内とのおり昭和二十八年には全国にたくさんの民放が生まれました。そしてまた、電力とかガスとか、そういうライフラインに直結するような公共的な電波というのも確かにそれから次第に使われてまいりました。

しかし、昭和六十年の改革のような形で、電波をこうした通信ビジネスに使うということは電波法はまるつきり予定をしていかがったわけですが、さいます。先行きまだまだ放送を含めた新しい電波事業というものがどんどんふえるであろう。そういう状況の中で電波政策懇談会にお願いいたしました。

たのは、やはり今の幹組みの中で、新しい二十一世紀を迎えるのに今の仕組みで十分だろうか、我々としても大いに考えなければならぬけれども、識者の意見をぜひひとつ御議論いただきたいということをまとめさせていただいたのが、先月出来ました御指摘の政策懇談会のレポートでござります。

その中に、いろいろなことの提言がございますが、今お話しの電波に関する利用の問題は、世界各国でもいろいろこうした制度というのはあるようだ、このまま放置をしておくと、もし十分な経費がかけられないと日本の情報化社会の進展に大変重大な影響を与えないか、大いにその財源確保に努めろ、しかし、なかなか日本の構造では、急に一挙に今までの仕組みを簡単に変えるわけにもいかないだろうから、そうとすれば世界各国で行つていいるような受益負担という考え方を導入するということも大いに検討課題ではないか、これからのことですございますが、経過はこういう事態に相なつておるというのを申し上げたいと思います。

○菅野委員 とても国民を納得させる答弁ではないと思いますが、この問題は今後も大きな問題になるだらうと思いますので、もう時間もありませんし、より立ち入った議論は今後に譲りますけれども、ぜひこの点については引き続きよくお考えいただきますようにということを申し上げて、終わりたいと思います。

○野中委員長 次に、中井治君。

○中井委員 法案について、幾つかお尋ねをいたします。

大変な設備と機械が新しい制度導入によつて要るわけであります。これらの設備や機械の日本製の世界における水準というのはかなりレベルのものだと私どもは考えておりますが、そのように考えて間違ひありませんか。

○森本(哲)政府委員 このGMDで予定される機器の種類は十数種類になりますが、こうした

