

おります。現実の問題としてうまくつながらなければ、あるいは衛星を介してということになれば衛星の安定性、そういう問題もある。あるいは、今度出てくるE P I R Bの問題にしても、これまでそこら辺の有効性の確認といいますか、こういうものについても現段階で言えばいろいろ不安がまだ一方であるんじゃないのか、こんなことが言われておるわけであります。前回の電波法改正、前回の場合は通信士の資格の問題とか、周波数の割り当て等あつたわけであります。そのときの衆参での附帯決議を見ましても、このGMD S S導入に当たっては実証実験を十分行つて信頼性を高めるべきである。こういう附帯決議が実はつけられておりました。

ことになったわけですが、今申し上げましたGMDSSの機器の有効性といいますか、安全性といいますか、そういうものの実証あるいはまたシステム全体としての実証、こういった問題について郵政省としてどう取り組んでこられたのか、まずこの点からお尋ねをいたしたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) ただいまのGMDSSについての基本的な考え方は、先生おっしゃるとおりでございます。従前の遭難安全システムというものは、モールスを中心いたしておりましただけに、聞ける範囲というのはどうしても限界がある。あるいは突発的な事態にうまく、手動で行うるものでござりますから、確実にこれを届けるという点についての難点がある。あるいはこのごろ若い人がモールス信号というもの習熟がなかなか難しくなってきた等々、全体としてやはりお説のとおりの遭難安全システムというものについて、さらに新しい衛星技術だとか、デジタル技術だとかあるいは自動化技術、こうしたもの的根本的に改めて導入できないだろうかという議論が随分前からございました。

国際海事機関、IMOというところで、一九七九年のこととございますのですが、「海上遭難、

安全システムの開発に関する決議」というものがこの年に採択されまして、それから最近に至るまで約十年間余りにわたりましていろいろ議論を重ね、最終的に来年二月から全世界的に導入される、こういうことに相なったわけでございます。こうした今までのシステムにかえて新しい技術を導入することですから、当然それについては十分慎重な用意がなきやならぬ。この点は世界各国も共通の認識でございまして、これまで世界各国でさまざまなこの実証実験が繰り返されております。もちろん、日本も参加をいたしておりますわけですが、いざれも有効性が確認されたといふ報告がなされて、明年の二月から導入するということでございますので、私どもとしてはこのMDSS、世界じゅうが十分議論をし、実証を重ねてやってまいりましたシステムを円滑にひとつぜひ導入をし、このシステムの機能が十分發揮できるよう期待を持っておるところでございます。

○山田健一君 前段の部分はともかくとして、今局長の方からお話をありました後段の部分で、世界的にいろいろ実証実験が行われてまいりまして有効性が確認されたと。

実証実験のいろいろデータ等もせんだってより拝見をさせていただいております。また、実証実験の時期を追つての取りまとめをした資料もいただいておりますけれども、これの「試験状況」というところを見ますと、「有効性を確認」ということで皆確認がなされているように書いてあるんですねが、確認できたと判断できる材料といいますか、私もちょっと資料を求めておったんですが、そういうものが全く出てこない。どういう気象条件のものでこれはやってみて、こういうデータで有効性が確認をされたということとのバックグラウンドデータというものが示されていない。ただこれずっとそれぞれ「有効性を確認」ということばかりが実は載っているわけであります。

例えば一九八八年一月、フランスで行われた衛星EPIRBの無線設備の実証実験なんかにつきましても、これは波高四メーターから十メータ

一、風力八から十、こういうことで「荒海」中での試験を行い、荒海での有効性を確認。」と、こういふことになつておるんですね。

この辺は、実は私もついせんだつてお話を伺いましたが、まあ仮に十万トン、二十万トン、一メートル一メートルぐらいのが来てもどんどん航海していく、波も十何メートルというのもある。そういう中を、外國航路で走つていくことになりますと、いわゆることにある例えば風力八から十、波高も四メートル、いろいろデータありますが、波の高さも十メートルを超えるような中で、実際の悪天候の中でいろいろとやられて、これでオーナーといふことになつたのであれば有効性を確認ということになるのですが、そこら辺が全く示されていない。それじゃどうしてこれで有効性が確認をされたのかというような気がしておるわけであります。ここら辺はどういうふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(森本哲夫君) この実験 자체は、先生もお手元にお持ちのよう、I.T.U.という国際電気通信連合、あるいはインマルサットという国際機関、あるいは各國が共同してときどきまなべられで、我が國も当然郵政省とかあるいは海上保安庁とかが参加もいたしまして、私どもでこの機器実験についてデータを把握している分でも大体全体で十六回ぐらいは直接いろんな報告が手に入っている、こんな状態でございます。

お話をございましめたいるんな機器が、御案内のとおり全体で十六種類の機器をそれぞれ船舶の大引きに応じて、そして海域に応じて、つまり届く距離が問題でございますので細かく決めておるわけでござります。そういう意味で、そのままざまざまな新しいG.M.の機器について実験をいたしております。お話の衛星E.P.I.R.B.では、フランスの実験というのも一九八八年一月にやつて今お話の申しますのはI.T.U.の下部機関でございます。無

年かけて世界各地で実験を繰り返した。この実験には、米国、ソ連、西ドイツ、イギリス、ノルウェーそして日本、この六ヵ国が参加をいたしました。洋上実験あるいは国内的にもそういう実験に参加もいたしました。その結果、先ほどもお話をございましたが、十メートルを超える波高においても正常に機能することが確認されたというデータのもございます。

なお、この種の新しい機器につきましては型式検定というものを行うことになつておるわけでありまして、その際には落下試験というものもあわせて実施されるという点で耐久性を検証することができる。こういうような形で、大事な機器でありますだけに、これまでの実験結果を十分踏まえ、そしてその結果が型式検定という形で十分チェックをした上で船に備えつける、こういう態度でこれからG.M.を導入したい、こういうことにつなつておるわけでございます。

○山田健一君 型式検定の問題は後ほどお伺いをいたします。

今申し上げましたように、いろいろデータが出ております。ただ、技術的には確かに先進国だと言われる日本で、このG.M.D.S.S.の導入に当たって、いろんな気象条件のもとでやつたきっちりとしたデータに基づいて、その上に立つて初めて有効性が確認をされた、こうしたことになるのであればいいのでありますけれども、現状とすればそういうことがなかなかなぞうなつていません。したがつて、特にいろんな事態を想定しながらやられなきやならぬのであります。その辺についても、一抹の不安がこれありということとまでいろいろ指摘を今されている状況であります。

さらに、自前といいますか日本でやられた私の資料では、例えば一九八七年の十二月から一九八八年三月、七月、日本全国五ヵ所、大島近海及び富浦湾ですか、衛星E.P.I.R.B.の関係ですが、これらの試験状況が示されております。いたいたった資料をずっと見ますと、衛星E.P.I.R.B.の関係で海

上試験が行われておるんですが、実験の結果、海上においてはこのEPIRBが出す信号の検出確率、どのくらい受信をされたかというのを出しておるんです。例えば新島、そこら辺では八割ですか。これはEPIRBのA、C、Dとなるんですが、Dあたりに至っては六六・七%という低い状況です。大体七、八割程度の確率で確認をされておる、こういうデータなんですね。

有効性の確認、それは六割でいいというのか、あるいはまた一〇〇%ではないかないにしても九五、六%の精度があるとか、そこら辺の程度、どこに判断基準を置くかでも違いますが、少なくとも七割から八割程度というようなことで「有効性を確認」とこれまた書いてあるんですが、こういうことで果たして大丈夫なのか。率直に言つてそういう疑問を禁じ得ない状況なんだと思いますが、これらについてはどういうふうにお考えになつて

○政府委員(森本哲夫君) 実験は、当然のことながら相当精密な形での測定というものを伴つておるわけでござりますが、例えば今回入れますDS

Cといふデジタル選択呼び出し装置、この実験

でも東京とグアム、ポートマス、ヘルシンキ、レ

ニングラード等々の世界じゅうの九つの送信局、

そして十七の受信局の間で約千三百回の呼び出しを行つたというOCIRの実験がござります。こ

れは、非常に不安定な短波のデジタル選択装置

でございましたけれども、九〇%以上の確率で受

信をされ、複数の周波数を用いれば一〇〇%近い確率で受信されるということが確認されてもおる

わけござります。

ただいまの衛星EPIRBの問題も、衛星一個

を通過する際に約七割とか八割とかというよ

うデータが出ますが、これを次々の衛星を通過して

まいりますと、その確率がさらに高まつてくると

いうふうな形で、いずれにしてもこの辺について

は世界じゅうがこのシステムに乗り移ろうとい

うわけでござりますから、私どもとしてもささまざま

なデータ、各国の態度、そういうものを総合勘案

すれば、こうした新しい機器については十分な信

頼性を持つものと考えておるわけでございま

す。

ただ、何せ初めてのことであることは違いま

す。いわけござりますから、これからのスタートに

ついてはそらした問題を含めて経過措置を置くな

り、さまざまな形でできるだけスマートな移行を

図る、こういうことに相なつてるのは先生御

案内のとおりでござります。

○山田健一君 今DSCの関係のお話がありまし

た。そして、EPIRBのものも衛星一個という

話ですが、四個ぐらいあるんですね、六個です

か、次が来るまでまた時間かかるわけですから、

その意味では一個だからそのぐらいの確率とい

うふうに言われると、これまた実は困るのであります。

そういう意味で、例えはEPIRB一つとりま

して、実証実験のデータ等を見ても、まだまだ本當

にこれで有効性というのが判断できるのかなどい

う疑問も実は強く感じているわけであります。

加えて、先ほどお話をありましたけれども、型

式検定が行われるということあります。平成三

年三月末でいわゆる合格機種が「一一」ということ

になりますが、少くともこの検定試験

によっておりまして、通信研究所あたりでいろん

な条件に応じた検定ということが行われているよ

うであります。これは、少くともこの検定試験

によって合格をした機器なりそういうものを使って実験

を行つたというOCIRの実験がござります。

これは、非常に不安定な短波のデジタル選択装置

でございましたけれども、九〇%以上の確率で受

信をされ、複数の周波数を用いれば一〇〇%近い

確率で受信されるということが確認されてもおる

わけございます。

ただいまの衛星EPIRBの問題も、衛星一個

を通過する際に約七割とか八割とかというよ

うデータが出ますが、これを次々の衛星を通過して

まいりますと、その確率がさらに高まつてくると

いうふうな形で、いずれにしてもこの辺について

は世界じゅうがこのシステムに乗り移ろうとい

うわけでござりますから、私どもとしてもさままま

なデータ、各国の態度、そういうものを総合勘案

すれば、こうした新しい機器については十分な信

頼性を持つものと考えておるわけでございま

す。

ただ、何せ初めてのことであることは違いま

す。いわけござりますから、これからのスタートに

ついてはそらした問題を含めて経過措置を置くな

り、さまざまな形でできるだけスマートな移行を

図る、こういうことに相なつてるのは先生御

案内のとおりでござります。

○山田健一君 この問題だけでも一時間ぐらいど

うも本当にかかりそうであります、まだほか

にもちょっととただしたいこともありますので、大

臣、こういったいろいろと今まで実証の実験も行

われ、データについてもいろいろまとめてまいり

ましたが、なおかつ十分だと、そして本当に有効

性が確認をされて、船舶の安全なりあるいは人命

の尊重にとって極めて重要な役割を果たすこと無

いわけござりますから、その意味からいえば、そういういた今の任意でやつておられる型式検定の有効性の問題も当然問われ

てくる、こうしたことになるわけでありまして、

型式検定合格の機器、さらには実証試験との関

係この辺についてはどのようにお考えになつて

いらっしゃいますか。

○政府委員(森本哲夫君) 現在はまだ法律の改正

もしないわけでござりますから、EPIRB

というものを設置しようとする際には、まだ基準

は義務にはなつていないわけですが、気の早いと

ころといいますか、今から新造船をつくつたりい

るんな設備をする際には、できるだけもう新しい

対応をしようという方々もいらっしゃるわけでござります。

そういう意味で、例えはEPIRB一つとりま

して、無線機器型式検定規則三条というよう

ところで、具体的に今この型式検定の連続動作四

十八時間とか、あるいは落下は高さ二十メート

ルとか、あるいは水密は深さ二メートルで五分間

だと、さまざまなチェック環境条件といふもの

を整え、そしてまた電気的な性能条件は当然のこ

とでござりますが、いずれにしてもさまざまなもの

試験項目といふものを既につくつております

が、これはあくまでも確かに現在は任意でござ

ります。しかし、これはこれから義務になりまし

ても基準は同じものということで、既にその基準の

方針に向かって今後ともなお厳しく対処をしてい

くといいまして、御指摘のよう

うような意味でおきまして、ざりぎりといいまし

うようか、完全なる信頼を得ることができます。そ

の問題も含めてあるわけでござりますが、そ

ういう意味でござります。

○國務大臣(閴谷勝嗣君) 大変この問題は技術的

な問題も含めてあるわけでござりますが、そ

ういう意味でござります。

○國務大臣(鶴谷勝嗣君) 大変この問題は技術的

な問題も含めてあるわけでござりますが、そ

ういう意味でござります。

第三級までレベルを分けてはございますが、この資格は無線設備の技術操作の能力に応じて資格が分けられているわけでございますので、その通信機の操作などについては一級、二級、三級いずれも同じ能力だという全体の立て方になっておるところでございます。

○政府委員(森本哲夫君) 無線従事者というものがこの前のときに出てまいりました。これと遭難通信責任者との関係というはどうなりますか。

して導入しました主任無線従事者制度というのは、最近新しい機器がどんどんふえております。そしてまた信頼性も高くなっています。これは決して船だけに限らないわけでございます、各種の放送局だとかあるいは自動車電話の局だとか、さまざまな無線局を扱う、そういう技術の際にすべての人がすべてその資格を持つことを要求するのではなく実際に非常に困難にもなってきてるし、また今申しましたような事情で必ずしもそういうことをすべてに要求することもいかがかということです。全体の無線設備の操作を、主任を置いて、その監督のもとであれば資格がない人でも扱えるという制度を導入したわけでございます。

現行のことな
際一船部門の他に二種類ある
さまざま利用されております。最近の状況で
は、これまででざっと六十九名ばかりに相なつて
おるわけでございますが、ただお話のこの船舶局
には現在一名程度ということで、ほとんど主任さ
んは入っていらないという状態でございます。今後
もし主任といふものが船上でも導入されるというう
ことになりましたらば、その主任がこうした職務
を負う以上、通常はこの方がこの法律で言う運難
通信責任者になるものと想定をするところでござ
います。

いうことになれば、これはもう全くの運用だけ。しかも、主任ということになれば、資格のない人にならせるわけでしょう、実際に操作をさせるわけでしょう。そうなると、これはまあ理屈の上の話になりますが、保守ができるような人が主任になりますが、保守ができないような人が主任になつて、なつかつ遭難通信責任者、こんなこと現実に、例えば今言いましたA-3、A-4の海域で陸上と二重化、この設備を選択すれば要するに三級でオーケー。それで遭難通信責任者になり、なおかつ主任という恰好になれば、結局運用だけしかできない。これで果たして、まあ緊急の事態が生じた場合に遭難通信責任者としての責任が果たせるのかなという気がしておるんですが、この辺はどうですか。

になるんだろうというふうに思うのであります。G.O.C.の場合は機器の運用資格、こういうことなんですね。一級、二級に対応するものは、一級は機器の運用資格 プラス船上ですべての機器の保守ができる技術資格者、そして二級の場合は船上で部品の交換程度ができる、三級は機器の運用だけ、部品の交換もできない。

陸上と二重化というものを選択すれば、これは要りませんよということになるのかもしれませんが、せめて部品交換の保守ができる程度の技術者がということにならないと、こんな状況で遭難通信責任者というのは大丈夫かな、私素人ですか、省みずこの辺の不安を抱いておりますから、この点についてもう一度よくわかるように御説明いただきたいと思います。

り能力のある方がしつかりと対応されるるといふことに現実にはなるだらうというふうに私も期待をいたしておりますけれども、どうもこら辺の規定のあり方というのが私自身まだ十分よくわかつていいないので質問しておるわけであります。

加えて今回は、確かに電波法上では通信長といふのは、今度これで GMDSS が導入されれば当然遭難通信責任者という形でいきますが、船舶職員法上は通信長は残るわけですよ、これから残っていく。こうしたことになりますと、いろんな意味で乗り組んでおられる方々の一つの全体の組織のあり方として、私は混乱が生じないかなどいう気持ちがいたしておるのであります。

通信長がなくなる。現実には船舶職員法上では通信長はそのまま職責として、任務として残つていく。こういうことになるんでしょうが、恐らく今度の遭難通信責任者というのは通信長的な一つの任務といいますか、そういうものになるんだろうな、こういうふうに思つてゐるであります。もしそういうことであれば、どういうふうな具体的なこれから電波法上でいう規定の仕方になつてくるのか、そこら辺ちょっとお尋ねしておきま

す。

○政府委員(森本哲夫君) 従前の通信長が決めてありましたのは、やはりこれは国内法で決めたんではなくて、従前の SOLAS に根拠を置いたわけでございます。当時、モールスを中心化します場合は、遭難通信ということも一つのポイントでござりますが、同時にその船に乗っているお客様が世界各国と交信をするという上での国際公衆通信という部門もこのモールスに大きく依存しておつた、従前の SOLAS では。ということをございますので、この体系——今私失礼いたしました。SOLAS と申しましたが、国際電気通信条約に決めております附属無線通信規則という RRS と略称しておりますが、そこに根拠を置いて通信長を、そういう意味で公衆通信と遭難通信という両方の問題があるから、こういう規定を受けた電波法でもこう規定をしてあつた、こういうことで

ございます。

先ほどのように、公衆通信というのは大変従前と比べて性能のいいインマルサット通信だとかあるいは自動接続による通信というものが主体になるわけございますので、モールス無線通信時代のような経験年数を前提にしたような制度つまり通信長の制度というのは必ずしも必要がなくなるということで、このR.R.無線通信規則の上では不要だということになつたわけでございます。しかし、やはり先ほどのお話をのように、遭難に対する責任というのはぜひきちんとしておかなければならぬんでということで、今度はSOLASの方で遭難通信責任者というものを置けといふ決めになつて、今回の電波法でもその配置をお願いしておるわけでございます。

ただ、これは経過措置が、先ほどもございます

よう、一九九五年一月三十一日までに建造された船は一九九九年一月三十一日までにGMを導入することになっているわけでございます。そうすると、その間従来どおりのモールス系の無線を備える船では、これは従来の電波法が適用になります。これは附則にもうたつてございます。したがって、その間は通信長の配置が従前どおり必要になる、こういう構造になるわけでございます。

○山田健一君

したがって、だから任務的には通

信長はその移行の後、通信長イコール遭難通信責任者という形になつてくるのかなというふうに思つておるんですが、そこら辺はどうなんですか。

現実にそういうものはまた任務として規定をしていくということになるのかどうなのか、そこら辺をちょっとと今聞いておるわけであります。

○政府委員(森本哲夫君)

遭難通信責任者は、こ

の法律にも書いてございますが、船船局無線従事者証明を必要とする、こうしたことになっております。これは従前の通信長も同様な規定を置いてあるわけでございますので、そういう意味ではその間、施行期間は通信長は実質的には遭難通信責任者と同じことでございます。ただ、九年以降は通信長なる制度のものがなくなつて遭難通信

ござります。

お話をのように、経過措置が切れました後は遭難通信責任者で対処する、こういうことに相なるかと思ひます。

○山田健一君

もう時間ですからこれで一応私終わりますが、最後にこの五十条、さつきちょっと

局長も言われましたが、条約船といいますか、国際航海に従事するものの義務船舶局にこういう形で遭難通信責任者を配置する、こういうことなのであります。

○及川一夫君

もう時間ですからこれで一応私終わりますが、最後にこの五十条、さつきちょっと

が、ここら辺の通信の責任、船舶の安全、こういふことを考えれば、今回は条約の改正を受けてと

いいますか、無線の設備を含めてそうであります

が、ここら辺の通信の責任、船舶の安全、こういふことを考えれば、今は条約の改正を受けてと

いうことなのであります。こういう通信の責任体制といいますか、国内航海にあっても一定のこ

ういう国際航海に準じた一つの義務づけといいますか人の配置といいますか、そういうものもやつぱりこれから考へていかなきやならぬのじやないかな。海上における人命のいわゆる安全なり救助なりといふものを考へた場合には、当然この条約

船以外のケースもそれに準じたような形での配置といふものは考へられないだらうかということを

最後にお尋ねいたしたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君)

確かに先生お話をのうに、こうした通信の責任というのは大変重要でござりますので、条約船に限らずすべての船にこう

うかと。また、その方がより安全だという御見解はごもっともござりますけれども、ただこれはさつきも申しましたように、だれでも簡単になつ

ちやうというんじやなくて、具体的にいろんな証明が必要るとか、あるいは変更になつたら届けが要

うとなるわけでございます。実態的には、やはり

国内航行を行う船舶といふのは国際船みたいな形とは違つて、そんなに多数の従事者が大勢乗り込

んでいるといふような実態には必ずしもないではないか。

そういう意味で、特に遭難通信責任者を

法律上の位置として指名するのも非常に有意味

で過重な話という結果になるのではないかという

ことで、特に法律ではあえてそれ以外の船舶には

規定はいたしてないわけでございます。

ただ、お話をのように、非常に大事な点ではある

かと思いますので、今後新しい制度のもとでどう

かと私は思ひますので、今後新しい制度のもとでどう

そこで、もう山田さん、同僚が各般にわたって行いましたから、私それを重複してやるつもりはないんですけども、いろいろ心配事がやっぱり出てきますね。例えばインマルサットと、こう言ふけれども、一体安定性があるのかと、こうお聞きする。なぜお聞きするかというと、放送衛星の方は何となくいろんな障害が起きてきているし、別に出力やそういうものは違ったとして見たら大変不安定という状況があるし、人の命にかかるような問題は、インマルサットとは言ふながら、国際機関がやるとは言ひながら、それで安定性があるのかどうかということを、例えばメモで質問して、あなたのところの担当の人にお聞きをするわけですよ。

そうすると、返ってくるわけです。その返ってくる中に、いや予備機がありますから大丈夫です

というお答えしかないわけです。予備機があるなんということは衛星放送でもわかっていることで

すからね。要するに一機二機ある。a、bがあるというだけの話でしよう。それで本当に安定が保てるのかということをいろいろやつていくと、いや実は八個飛んでいるという話が出てくるんで

す。八個飛んでいるわけだから、一つがだめになつたときに、要するにアンテナの向きやなんかを

変えていけば八個それぞれとらえることができる。こう認識すると、ああかなり安定度という問

題では、一機がだめになつて一機がだめになつても、それそれが使えるんだなということを頭に入

れるとなれば、余り心配ないかなと。絶対ということはないにしても、うん、よろしい、わかつたと理解

したよくな気がするということで、インマルサットに対する信用性というものが僕は出てくるんだ

と思うんです。そういうことが、法律は法律として存在していても、あなたの説明なり周知の仕方が必ずしも私は十分じやないような気がする。

それと同時に、いろんな課題があるんですが、

LAS条約に基づいて各國が措置する、こうなつて、先ほどの答弁じゃないけれども経過措置が見てきたら大変不安定といふ状況があるし、人の命にかかるような問題は、インマルサットとは言ふながら、国際機関がやるとは言ひながら、それで安定性があるのかどうかというのとを、例え

ば、従来の手動式でやれるわけです。八年後につけるという発想になつたら、船については八年間

は従来どおりやるということになりますね、船の

方にはそういう理屈が成り立つ。もしそれに疑問を持たれるとするなら、じゃ我が国として八年間

SOLAS条約に基づく実行計画を新たに立てることを始めたとするなら、じや我が國として八年間

考えがあるのかないのか、あるかないかだけにつけ、いつちょっと答えてください。

○政府委員(森本哲夫君) お話をのように、さまざま

な船がさまざまな時点で建造されたのが今動いているわけで、それを世界共通の仕様にいたそ

うと、こういうことでございますから、当然条約で

はいろんな船に応じていつまでの船はいつまでに

入れなさいということをなるだけ無理がいかない

ようになります。その条約に世界じゅうの国が

ほとんど全部賛成をしてこの条約が動き出した

と、こういうことでござりますので、私どもとしましてもこの導入は条約の定めた線に従つて全体

が動いてもらうよう期待をしておるわけで、先生

の話のよう、それ以上加速するということとは、これは船主に対しても無理があるのか、こう

思つております。

○及川一夫君 独自の目標を立てないでSOLA

S条約どおりにいくというふうに聞く

わけですが、ただ私が心配になるのは、海岸局の

問題もありますが、海上保安庁の方がお

いでの出動するわけですね。海上保安庁の方がお

いでの出動していると思いますが、その場合に、新しい安全システムというものをそれぞれの船がつ

けても、それを受けてくるところがなければどう

かならないわけです。

したがつて、きのう連絡はしたつもりでおりま

すが、トン数別に船の状況を、存在する船の数の

分析というものをぜひ知らせてほしいと、こうい

うふうに申し上げているんで、運輸省なりあるいは農水省、農水省は漁船の関係が中心になるかも

されませんけれども、ちょっと教えていただきたい

といふうに思います。

○説明員(山本孝君) 我が国の船舶のトン数別の

隻数の状況について御説明申し上げます。

まず、二十トンから百トンというふうにずっと

小さい方から大きい方へ参りまして、最後に二十

トン未満の方を申し上げます。

二十トンから百総トンまでが三千三百二十六

隻、それから百トンから三百総トンまでが四千五

隻、それから三百トンから五百総トンまでが千八

百五十四隻、五百総トンから千六百総トンまでが

千百七隻、それから千六百総トンから五千総トン

が四百三十九隻、五千総トンから一万総トンまで

が二百九十八隻、十万トン以上が五十九隻、以

上が漁船を除きます船舶のトン数別の隻数でござ

います。

このほかに、やはり漁船を除きます、二十総

トン未満の船舶というのがたくさんございます。

これは、正確なる統計といいますか、実際にはこ

ういう船を検査しておりますところの延べ検査隻

数から推計した隻数でございますが、約三十万隻

ございます。

以上が隻数の実態でございます。

○説明員(成瀬信輔君) 漁船の隻数の状況を御説

明いたします。

海水域の動力漁船の隻数でござりますけれども、平成元年十二月末現在では約三十九万隻でござります。

なお、平成元年度の海水域の動力漁船の隻数を

トン数別に申し上げますと、百トン以上が三千四

百隻でございます。それから、二十トン以上百ト

ン未満が約一千七百隻でございます。それから、十五トン以上二十トン未満が五千四百隻でござります。それから、五トン以上十五トン未満が二万四千隻でございます。それから、一番小さいクラスの五トン未満のものが三十五万四千隻となつております。

○及川一夫君 今おっしゃられたもの、後でよろしいんですけれども、メモに書いていただきたいと

いうふうに申し上げておきます。

それで、これで一つ一つやつたら大変な時間がかかるんですけれども、要するに遭難用の無線とかかるのをオートメ化してやるという話で、国際航路上の問題とか大きいトン数の場合はわかるんだけれども、しかしこのトン数別に見た場合に、この法律でいう、何かこう船の構造を変えたままでそういうものを積まなきやならぬというふうに、船の改造が必要とされるものはこの中にあるかないか。これはもう専門家じゃないとなかなかわからないんだけれども、その辺はどうですか。運輸省でいいんですが、今までの体験からそういうものがどの程度あるか。あるかないかということ、どの程度あるか、それを聞かせてください。

○説明員(山本孝君) これまでも漁船につきましては、百総トン以上のものにつきましては、国際条約の対象外でございますが、既に無線設備の義務づけをしてございます。それから、同じく国際条約対象外でござりますけれども、三百総トン以上の一般的の貨物船につきましては、国際条約の対象外でございます。大きさでいいますと、これでもう専門家じゃないとなかなかわか

らないんだけれども、その辺はどうですか。運輸省でいいんですが、今までの体験からそういうものがどの程度あるか。あるかないかということ、どの程度あるか、それを聞かせてください。

○及川一夫君 そうすると、大きい船でも建造年月日によっては古い型、それから建造年月日にようつて新しい型いろいろあるんですが、私も二十万トン級以外のものを見ていないのですから、昔の私の認識で話をすると、どうも私の時代の船とそれは全然していかなかったんですね。

ところが最近の船はとにかく二十万トン級でも、船の長さにして三百二十メートルぐらいあって、十一名の船員もつて運航しているんですね。私が見たのはタンカーですけれども、大変なもので、本當は非常に大事な仕事をしているだけれども、だからブリッジの中にいるなんというの想像は全然していかなかったんですね。

○説明員(山本孝君) いわゆる従来から通信士を置きまして無線室を持つておりますような船につきましては、小型船といいましても、例えば百トントン級の渔船をとりましても長さ三十メータ程度はございまして、居住スペースも人の数で二十人から三十人ぐらいは十分とれるような居住スペースを持てる船と。ましてや、今回GMDSSの対象になります船はもう少し大きいといふことでござりますから、そいつたスペース的に問題を生じることはないと考えております。

○及川一夫君 それをひとつ信じましょう。それで、問題は費用が一体幾らかかるのかといふことを伺いますと、郵政当局の方からお聞きしているといふようなことともじかに話を聞いてきました。私は見たのはタンカーですけれども、大変なものです。それで通信長は一人ですよ。通信長も、船の長さにして三百二十メートルぐらいあって、一人で短波から中波からインマルサットを含めて、要するに全部一人で扱っている、こういう状況。これはタンカーですから、客船と違つてどうしたことになるのかもしません。

○政府委員(森本哲夫君) 確かに先生お話をようやくお聞きなさいかねというふうなことはなさうなんだけれども、そういったものができるような構造になつております。こういった観点から申し上げますと、GMDSSに移行いたしましても、これらの船には十分その無線設備を備えるスペースがどれども、それとも、これら以外の小型の船舶に

おられる方々が、あるいはプリッジの外に新たに構造を設けなければなりません。そこには出でこないし、無線機自体も六十分から九十分のもので、しかも太体八十五セ

セントから九十分のもので、百六十万円ぐらゐの金額であります。ただ、一千六百万というようなお話をござい

ますけれども、そういう心配はありませんか。これは郵政省かな。

○政府委員(森本哲夫君) 確かに先生お話をようやくお聞きなさいかねというふうなことはなさうなんだけれども、そういう心配はありませんか。これは郵政省かな。

○及川一夫君 この問題、いろいろ調べてみますと、二十トンクラスの船主といいますかね、こう

いう方々の資金力、財力という意味合いで調べてみると、太体一千四百万ぐらゐの資金力を持つ

ています。ただし、百トンクラスになると二千万ぐらゐないかな、人の懐をはかるわけだからこれは

楽ではない話ですけれども、あるいは三百トンクラスでは四千五百萬円ぐらゐの資金力がある。

小企業的な物の見方をしてもそう大きな財力、資金力を持つていてはほどうも思えないんです。

そんなところにたとえ四百数十万でも、百三十

万という話もあつたけれども、十数種類あるこ

とはお伺いしているから値段も十数種類あるとい

うことになるんで、どちらにしても用が足せるも

す。その千六百万というの、一番外洋を航行す

る条約船というか条約上直に義務を負う分で一つ

の試算をすれば千六百万、そんな形になつております。

それで、これがちょっと僕としては想像でき

ませんし、小さい船でございましたら、今回の法

律で一番小さいので四百二十万から百三十万あ

れば最低限のところもそろうと、さままなこと

に相なつては御案内のとおりでございま

す。

それ聞いておきたいと思います。

以上でございます。

○及川一夫君 そうすると、大きい船でも建造年

月日によっては古い型、それから建造年月日によ

つて新しい型いろいろあるんですが、私も二十万

トン級以外のものを見ていないのですから、昔

の私の認識で話をすると、どうも私の時代の船と

いうのは通信室はまま子扱いに実はなつてしまし

て、本当は非常に大事な仕事をしているだけれども、だからブリッジの中にあるなんというのは

想像は全然していかなかったんですね。

○説明員(山本孝君) いわゆる従来から通信士を

置きまして無線室を持つておりますような船につ

きましては、小型船といいましても、例えば百ト

ントン級の渔船をとりましても長さ三十メータ程度は

ございまして、居住スペースも人の数で二十人から三十人ぐらいは十分とれるような居住スペース

を持てる船と。ましてや、今回GMDSSの対象になります船はもう少し大きいといふことでござ

りますから、そいつたスペース的に問題を生じることはないと考えております。

○及川一夫君 それをひとつ信じましょう。

それで、問題は費用が一体幾らかかるのかといふことを伺いますと、郵政当局の方からお聞きし

ているといふようなこともじかに話を聞いてき

た話では、この通信機ですか、安全システムに必要な船につける通信機については約一千六百万

ト。大体それを積まなきやならぬのは国際航路関係といふふうに理解をいたしますから、予備機を

つけても三千二百萬。それで、改造の要は必要な

いんじやないかといふう運輸省のお話を聞けば、そ

ういう意味ではまさかこのことをもつて補助金を

要求してくる、政治の場面で考えてほしいという

ようなことは起こらないだろう、こう私は思はん

ですけれども、そういう心配はありませんか。これは郵政省かな。

○政府委員(森本哲夫君) 確かに先生お話をようやくお聞きなさいかねというふうになります

と、全く新しい機械を購入するわけでございま

す。ただ、一千六百万というようなお話をござい

ますけれども、そういう心配はありませんか。これは郵政省かな。

○及川一夫君 この問題、いろいろ調べてみます

と、二十トンクラスの船主といいますかね、こう

いう方々の資金力、財力という意味合いで調べてみると、太体一千四百万ぐらゐの資金力を持つ

ておると、百トンクラスになると二千万ぐらゐ

金力を持つていてはほどうも思えないんです。

そんなところにたとえ四百数十万でも、百三十

万という話もあつたけれども、十数種類あるこ

とはお伺いしているから値段も十数種類あるとい

うことになるんで、どちらにしても用が足せるも

のでなければいけないということを考えると、この問題、資金の問題で新たな政治問題が起らなかないようにすべきではないか。また、起こることが予想されば、今局長が話をされたような措置と、いうものをしないと、何といっても法律 자체が強制力をを持つわけですから、自分では必要ないと困ったってつけなければ免許がもらえないという話になるんで、そのことは十分ひとつ配慮をされるべきであろうというふうに申し上げておきたいと思います。

先ほど山田委員が御指摘になりましたけれども、通信長の扱いなんですね。今でも一人でこの通信にかかる問題はすべての機種を操作していると。同時に、通信長という方は一人なものですから、たまたま私が行つたところの通信長は、故障になつた場合、障害が起きた場合に機械を直すなどの技量の要するに持ち主、保守ができるし、それから修理もできるという技量の持ち主であつたようなんですね。ところが、今の通信機器というのは、もう御案内のように、保守と言つけれどももう二十年前の保守とは全く違う。それこそ全部開封できないようになつていて、どこか障害が起きて、この辺だなと思つたらそのニットを抜いて、ぱっと差し込めば直っちゃうということのものだという、通信機自体がそういう状況なものですから、腕を持っていても直すことができない。むしろ、そういう通信機器メーカーからは開けてくれるなどというような今は状態です。

そういう前提で考えて受けとめたいとは思ふんだが、しかし実際に船が航海をしながら障害が起きたという場合に、どの辺が一体障害なのか、どこがニットがどうところを判断するにはやはりある一定の技量、技術というものを持つていませんと僕はできないんだろうと思うんですね。しかも、寄港先にそういう部品を要求するということになると、まるっきりわからないで、何か知らぬけれども故障になつたから来てくれというだけでは、果たして今の船の運航に対応できたことにならぬ

11

この前、日本郵船のですけれども、川崎のドックに行つて見た船は、十九日の日の朝午前五時を着いて、二十二日だからきのうだね、二十二日の夕刻出港するという予定になつてゐるんですね。従来、船乗りといふのは、少なくとも一萬キロ近くも航海をすれば、最低でも一週間、ちょっと休ませてくれといふところだつたら一ヶ月ぐらい休ませてくれというのが常態だなと、こう思つてゐるんですね。けれども、今僕は詳しくは知りませんけれども、どうもあの船だけでいうならばわざと四日とか五日でぱつと出港しちやうと、こういうやり方になつてゐるだけに、それこそ通信機のどの部分が障害を起こしているんだということがある程度判定ができるで、事前にそれを要求し、事前に向こうに連絡をしておかないとメーカーの人が来ても直らない、また時間がかかる。ということになりかねないといふことも考えられるんですね。

したがつて、確かに自動化したんだから通信長

うものにのつとつてやらざるを得ない。お話を通じて、信長がこれまで設けられておりましたのは、やはり遭難通信を円滑に行うということと同時に、このモールス時代あるいは無線電話の時代にそれを円滑に行って、乗客の国際公衆通信をつかさどる責任者でもあつたということが通信長だということです、これは基本的に条約で決め、それを国内法でも受けたこれまで決めがあつたと、こういうわけでござります。

よ。ただ問題は、じや SOLAS 条約に遭難通信責任者を置かなければならぬということは決めてあっても、一体遭難通信責任者というものははどういう役割、つまり遭難のための責任者だと、それはどうでしょ、しかしそれ以外に何もないのかと。従来通信長が担当していたもの、つまりモールスはなくなる、電話という形になる、だから通信長という今まであった資格者というものは必要がない。それは形の上ではそうでしょ。しかし、通信全体をつかさどるということで言うならば、SOLAS 条約の中で通信長はかくかくの資格でかくかくの処遇をしなければいけないとか、あるいは遭難のための責任者といふものはかくかくの処遇をしなければいけないとか、そういうものは別に決めていいわけでしょ、SOLAS 条約の中では。何か決まっておるんですか、そういうものが。

は要りませんよ。通信システムは要りませんよ」と、こう言うんだが、通信といったつてさまざまありますわね、通信室を見たら。ファックスから何とかみんないろいろあるんです、短波から中波から。だから、そうやってみると、果たして通信長を廃止して遭難通信責任者という決め方は一体何だらうと。名前を変えただけなのか、名前を変えても通信長が今までやつてきた役割、任務は持つているのか持っていないのか、それも専門の問題まで含めて。通信長から何やら責任者と、こうなったわけですから、格下げになつたのか格上げになつたのかそれらも想像がつかない。一体何だらうなということを思うんですが、局長はどう思ひますか。

○政府委員(森本哲夫君) こういう資格というのを、各国独自の政策では、船のこととござりますし、世界じゅう行き来をする、あるいは遭難通信責任者というのは世界じゅうだれでも聞いてもらわなきやならない、こういうわけでございますから、この種の責任者のありようというのは勢い条約とい

回 SOLAS の方で決められて、これを受けて私どもの電波法でも遭難通信責任者なるものを設置する、こう相なつたわけでござります。

ただ、先ほどから話が出ておりますように、経過措置がございますから、モールスだけをやる場合には通信長がそのまま従前どおりの形で職務を継続する。しかし、九九年になればそうした経過措置がなくなるわけでござりますので、それ以降は新しい体制になつてまいる。そういう意味では、ここしばらくの間は経過措置ということの中で徐々に徐々に新しいシステムに切りかわっていくと、こういうことになつて、それから先は世界共通のシステムということで動いてまいるのかなあと、こういうふうに考えているところでござります。

○及川一夫君 形だけ追えればそういう答弁になると私は思う。つまり、経過措置の話はこれは別でね、当たり前の話なんです。あなたに説明されなくて、うつって、そうなるんですね。みんな取っ払うわけにいかないんだから、それはそれでいいんです。

ればならないという義務は果たさなければいけないけれども、そういう方々の技量というものをどう処遇するかの問題は各国の独自的な判断で決めてもいいことじゃないですか、これ。それは違うんですか。

○及川一夫君 形だけ追えばそいういう答弁になる
と私は思う。つまり、経過措置の話はこれには別で
ね、当たり前の話なんです。あなたに説明されな
くたって、そうなるんです。みんな取っ払うわけ
にいかないんだから、それはそれでいいんです。

るということでござりますので、これはこのとおり法律で受けて、それからここでいう証明についても法律で具体的に書いてあるわけでござります。

のかということになりますと、これはやはり当然法律上の責任にはなっていらないわけでございますけれども、職務全体の重要性、公衆通信も依然としてあることは当然あるわけでございますが、昔よりは簡便な形にはなるわけでございますが、ただ、そういう意味で、無線局全体を管理するという責任をやはり具体的には負うことになるのが実態であろうか、こう思つておるわけでございます。

○及川一夫君 ですから局長、これはこれから労使関係でも恐らく問題になるんだろうと思うんであります。だから、あなたが今SOLAS条約で言われたこういう資格の人を責任配置しなければいかぬ。それはだれもやるなと言つていいわけです。それは通信長をやつた人がそうなるのか、あるいは全く別の人があるのか、どちらにしてもそういう資格がなきやだめだと、いうことを前提にして配置するわけですよ。だから、それはそこまでやればSOLAS条約を守つたことになるわけでしょう。だから、あとは我が國は我が國の中で通信長が遭難通信責任者になるのか、あるいはそういうふうにしたのは名称を変えただけであつて今までと違ひがないという評価をするのか。そして、そういう人たちに対する待遇といふものが從来と変わらぬのか、というようなことが、やっぱり現実の問題としては問題になるんじゃないでしょうか。

うにかかるんだろうといふような問題とか、それから有料化した場合に、持ち運びの電話機、今権利がありますわね、あれと同じようなことになつていいのか。電波を使うということを許可されたところは、その移動なんかについて今まで何か国が払うようになっているでしょう、マイナス面が出ての場合には国がそれを負担するみたいな格好で。

そういうものであるとか、あるいは不法電波と、こうおっしゃるが、このために監視体制を強化するというんだけれども、監視体制を強化されたら、不法電波を取り締まるのはいいけれども、じやほんに流れている電波というのは全然入ってこないのか。入ってくるとするならば、プライバシーの問題が出てくるじゃないかというようなこと。

あるいは、研究体制の強化はいいんだけれども、何か郵政省が別に研究所をつくるような発想にとればそれないこともないなということになる。あるいは、研究体制の強化はいいんだけれども、何か郵政省が別に研究所をつくるような発想にとればそれないことを知らぬけれども、現実に方程式に当たるところを度外視して何か新たに研究体制をつくらうとする格好をつけてやつてあるわけでしょう。そういうふうな、そういうような発想法とか、どうも私も見えてますと、今の状態の中でも解決できるものが、そちらの方にウエートをかけないで、何か有料化の方にウエートがかけられるようなそういう発想法でいいんだろうか。

例えば、香港というところがあるけれども、外国で本国でとおっしゃるが、香港では、東京を前提にして考えると、四つの区域に区分けをして、そしてA、B、C、Dというものがあるとすれば、Aでは混雑している、Cはどうもあいているということになると、直ちに自動車に送信機と受信機を積んで、この移動体通信なんかの混雑状態をそのままつけて、中継所をつくって混雑を解消するというようなことが現実の問題として香港で行われているという実態もあるわけです。だから、今例ええば東京じや移動体通信の波が少なくは全然ないの、それが、本当にないのかと思った

で大変だということなんだが、そういう技術といふものを入れれば電波の移動といふ問題なんかについても、かなり技術的に解消できることもあるんじゃないかというようなことなんかも僕は検討していないかと思うんだが、そういう報告というのではなくではないかというようなことなんかも僕は検討すべきだと思うんだが、そういう報告というのは実際問題としてこの中では見当たらないんですね。よ、そういう研究をしようとかというような話は。

そこで僕は、時間がありませんから、きょうの問題の縮めくくりに聞くんですけど、報告書といふのはこれだけですか。あと報告書はないですか。これは電波政策懇談会報告「二十一世紀の活力ある電波利用社会を目指して」これだけはかに報告書はありませんか。これだけちょっと聞いておきます。

○政府委員(森本哲夫君) いろいろお話をございましたが、最後の質問でございますと、報告書はその報告書でございます。

○及川一夫君 郵政省で取扱注意という印鑑がついたら、どういう扱いになるんですか。

○政府委員(森本哲夫君) 一般的に役所の中でもいろいろ外に出ていくには未定稿にあるものだとか、いろんな状況のもの等をやはりそういう格好にいたすケースはあらうかと思います。

○及川一夫君 最後になりますが、郵政大臣、いろいろ報告書のまとめ方はあると思うんですよ。ただでも、肝心なところを抜いて、公開用

かなんか知らぬけれども、こういう報告書を出して、そして我々に理解しろと言われたってそうはいかないです。

例えば、この政策懇談会の中には利用動向部会であるとか政策部会というのがあるわけですが、いかないですよね。

例えば、この政策懇談会の中には利用動向部会であるとか政策部会というのがあるわけですが、それについてお聞きして、終わりたいと思います。

○國務大臣(関谷勝嗣君) 今局長に聞きましたが、それ以上のものは実際にはないようだございまして、もしかするとそれが私にも報告がないということがあります。その過程でのいろんな検討は、それが何回も書き直したり、いろんな段階のものが恐らくあつたりいたしましたが、検討する以上は最終的に委員会として何を選択するかといえば、何回かの審議を経た後最終的にお手元のようなものになつておる。これが報告でございます。

○及川一夫君 いや、あるんだよ、ここに取扱注意というのが。これがいたいたものです。それと、こつちは取扱注意になって、これはタイトルも違う。これは電波政策懇談会政策部会といふことで出ているものです。この中に非常に詳しくいと私も思いますので、それはそれだけだろうと思ひます。

○國務大臣(関谷勝嗣君) やはり今日までの流れをして先生の御意見を伺つたわけでございますが、確かに、いろいろな方々の意見を十分に積極的に伺つていく、そしてこれを有料化の方に進めるのか、今の現状のままでという結論に達するのか、いろいろ今調べている、また意見を伺つていると

ら、やっぱり電波の問題というのは、国民の共有財産というふうに言うてきたんですから、それを有料化するんですから、電波法 자체を根本から見直す議論にせざるを得ないでしょ。それなのにあなた方、検討していることを何で隠すんですか。私は隠す必要がないじゃないかと、こういうふうに思いますよ。

そして、こういうものにはどんどん発表して、ここには何かNTT六十億負担とか、郵政省から相談があつたと書いてありますよ、この中に。だから、それは記者が勝手に書いたと言えどそれまでかも知れぬけれども、現実に方程式に当たる格好をつけてやつてあるわけですね。それで、それがわかると、いやこの方程式自体がわからぬところもあるんです。非常に疑問がある点もある。にもかかわらず、我々にはそういうものを知らせてくれない。こういうことであつては、事が電波の問題であるだけに私は非常に困ると思って、いるんです。

そこで、郵政大臣、この種問題は、それはタイミングと時期といろんなことあります。無料が有料になるですから、ただ単に混乱させちゃいかぬわけですね。しかし、やっぱり言うべきものははつきりと我々に示してもらいたいと、こういうふうに思つておりますので、郵政大臣にその辺のことについてお聞きして、終わりたいと思います。

○國務大臣(関谷勝嗣君) 今局長に聞きましたが、それ以上のものは実際にはないようだございまして、もしかするとそれが私にも報告がないということがあります。その過程でのいろんな検討は、それが何回も書き直したり、いろんな段階のものが恐らくあつたりいたしましたが、検討する以上は最終的に委員会として何を選択するかといえば、何回かの審議を経た後最終的にお手元のようなものになつておる。これが報告でございます。

○及川一夫君 いや、あるんだよ、ここに取扱注意というのが。これがいたいたものです。それと、こつちは取扱注意になって、これはタイトルも違う。これは電波政策懇談会政策部会といふことで出ているものです。この中に非常に詳しくいと私も思いますので、それはそれだけだろうと思ひます。

○國務大臣(関谷勝嗣君) やはり今日までの流れをして先生の御意見を伺つたわけでございますが、確かに、いろいろな方々の意見を十分に積極的に伺つていく、そしてこれを有料化の方に進めるのか、今の現状のままでという結論に達するのか、いろいろ今調べている、また意見を伺つていると

○國務大臣(関谷勝嗣君) じゃ、まず局長に答弁させて、それから私も答弁します。

○國務大臣(関谷勝嗣君) 先だっても申し上げましたように、戦後四十一年電波法が制定されてから、電波法 자체を根本から見直す議論にせざるを得ないでしょ。それなのにあなた方、検討していることを何で隠すんですか。私は隠す必要がないじゃないかと、こういうふうに思いますよ。

○國務大臣(関谷勝嗣君) いや、あるんだよ、ここに取扱注意というのが。これがいたいたものです。それと、こつちは取扱注意になって、これはタイトルも違う。これは電波政策懇談会政策部会といふことで出ているものです。この中に非常に詳しくいと私も思いますので、それはそれだけだろうと思ひます。

○國務大臣(関谷勝嗣君) やはり今日までの流れをして先生の御意見を伺つたわけでございますが、確かに、いろいろな方々の意見を十分に積極的に伺つていく、そしてこれを有料化の方に進めるのか、今の現状のままでという結論に達するのか、いろいろ今調べている、また意見を伺つていると

ただ、國の最高の決定機關でござります国会をしてその委員会におきまして、御質問の先生の資料要求に対しましては、それは出すことをきちっとやつていかなければ、この委員會でその内容を決定するわけでござりますから、もしこういうようなことで、先ほど局長が言いましたように、まだ意見を聞いている段階で、ましてや有料化するとかあるいはしないとかそれもはつきりしない問題で、お渡しをしていなかつたようでござりますが、今後はそういうようなことはきちっと提出をするように私は指導していきたいと思っております。

○及川一夫君 終わります。

○委員長(一井淳治君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時十分に再開することとし、休憩を再開いたします。

休憩前に引き続き、電波法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○星川保松君 今回の電波法の改正の中で、電波法の五十条というところでは、通信長のいわゆる配置というのがなくなりまして、遭難通信責任者を配置するということになつておるわけあります。これに関連しまして、現在の船舶局の運用管理制度の責任者はだれになつておるか、まずお尋ねしたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) これは、ただいまお話しの通信長が行います。

○星川保松君 遭難通信の責任者は、今度の改正によりますと、遭難通信それから緊急通信、安全通信に限つての総括的な責任者になるということであります。この船舶局の運用管理の責任者は存しないことになるようと思われますが、これは

○政府委員(森本哲夫君) 新しい五十条について
は、先生お示しのとおり遭難通信責任者を配置する
ということで、この仕事はあくまでも遭難通信事
業者というのは法律上はないことになるということ
は御指摘のとおりでございます。

実は、従前通信長というものを置きましたの
は、電波法、国内法でございますが、これは国際
的な定めを受けてのものでございます。この国際
の定めは、ITUの無線通信規則RRに決めてお
るわけです。それが決まりましたゆえんは、これ
は先ほども御講論があつたところでございます
が、遭難通信と同時に、飛行機等がまだ発達する
以前からの制度でございますので、従前は船上に垂
る旅客のいわば国際公衆通信というものを扱わな
ければならない、そういう責務もありましたの
で、全体の通信の責任というものをこうした通信
長の配置で行うことにしてよう。しかも、その当
時の情勢でございましたら、たくさんの通信士が乗
乗つておつたということもまた考えられるわけが
ございます。

ところが、新しい技術が導入されて、従前の国
際公衆通信もインマルサットを利用したような形
で、大変平易な手続で通信設定が可能になる。そ
ういうことで、通信全体を従前ののような形で統括
する必要がなくなったと。しかし、事安全通信、
遭難通信に関しては、大変多くの人命がかかって
いるものでございますから、このSOLAS条約
では、遭難通信等の重要通信を統括管理する責任
者として、こういう配置をしたとすることござ
います。

先ほど冒頭にも申しましたとおり、遭難通信事
業者については、限定的になりますから、それ
外のことについての法律上の責任は、いわば負
人はいないという形になることは御指摘のとおり
でございますが、ただ実際上は遭難通信責任者が
通信長と実質的には従前と同じことを、同じ職務

○星川保松君 船舶には通信用の無線設備のはかりにいろんな設備があるようですね。例えば、航海計器としてのレーダー、それからNNS等の設備がある。それにまた無線従事者の方も、船舶通信士のほかに特殊な無線技術、例えばレーダーの担当とか、あるいは国際無線電話とか、こういうふうな無線設備がいろいろあって、無線従事者もそこにおるということになりますと、やはりそれらの無線設備の運用管理を統括する人がおつて初めて順調に、円滑に運用されるのではないかと、こう思いますが、その点はどのようにお考えでしょうか。

○政府委員(森本哲夫君) 電波法上の話を申し上げておるわけでございますが、そういう意味では、まずさつきも議論が出来ましたように、平成七年一月三十一日以前に建造された船舶の無線局で、モールス無線電信を備えているものについては、平成十一年の一月三十一日までは従前どおり通信長が置かれるということに相なるわけでござります。したがって、この経過措置のある間は、今申されたような各種の通信の扱いの統括あるいは遭難通信、新しいインマルを使つた公衆通信等の総括の責任者は、これはやはり多くの場合、従前どおりの通信長が行うケース。それから、新たに建造された船で遭難通信責任者がおつて、遭難通信を統括すると同時に、さつきも申し上げましたように、実質的にそれだけの責任を負う方でござりますから、他の通信の統括をすることは十分想定される、こういうふうに考えていくところでございます。

○星川保松君 そうしますと、いわゆる電波監理上からいっても、無線局の責任者は実質は従前どおりの形を期待しておるといいますか、想定しておるということですか。

申したような形で実質的にはほぼ変わりのない形になつていいのかな、こういうふうに思つておるところでございます。

○星川保松君 それから、船舶局の免許人は陸上において、船舶の方は世界じゅうを航行して回るということになるわけありますが、外国では船舶局の臨時検査等が行われることがある。そういう場合、だれがそれに責任を持つて対応するのかということをございますけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(森本哲夫君) 船舶局の検査というのがございますが、その際船舶局の免許人が当然検査を受ける対象でございます。免許人と申しますのは、通常は船会社の代表ということになろうかと思うのであります。その方が、もしくはその代理人を立ち会わせて、通常郵政省の行う検査というのはやつておるわけでございます。お話をよろしくお聞きいたしまして、外國で検査を受けるというようなケースのときには、通常考えられますのは免許人、つまり船会社の代表といふのは日本において、その船には当該の船の責任者といううのが乗つておると思われますので、お話のようなケースのときには当然免許人の代理人といふ形でその船の責任者がこの検査に対応するということにならうかと思います。

○星川保松君 それから、無線業務の日誌抄録の提出とかあるいは遭難通信に関与した場合の報告、それから無線設備の故障、予備品などの発注もいわゆる無線局の運用管理上必要なわけですが、これはだれが行うことになりますか。

○政府委員(森本哲夫君) 電波法の施行規則で今お話しのような問題が具体的に規定をされており記載することとすると省令で定めておるわけですが、ご存知ですか。

○政府委員(森本哲夫君) 電波法の施行規則で今お話しについてば、無線従事者が無線業務日誌をた同じく電波法、これは自体でございますが、郵

政省令の定めるところにより郵政大臣に報告しな
きやならないということに相なつておるわけでござ
いますが、こうした仕事は無線従事者の報告と

か、さつき申しましたように無線従事者が記録した業務日誌の内容をもとに、その免許人、つまり船会社そのものがこうした報告をする責任者とい

○星川保松君 それから、この遭難通信責任者と
いうのは、いわゆる国際条約に基づいたというこ

とであります。RRの資格者の要件配置については、これに留保をつけて適用から逃れておるということであります。このRR 자체は、資格者の要件配置の前提として回りこなすことを

要件箇条を前段にして、今回のGMDSSを構成しているというふうに考えられるわけでございまして。その点から見て、このGMDSSの方が崩れてしまうということがなりはしないか、こう思ら

○政府委員(森本哲夫君) 一九八七年と申します
ともう四年前のことになりますが、ITUの世界
なんですが、この点についてはどうでしようか。

無線通信主管庁会議というのがございました。そこでいわゆるRRという無線通信規則の五十六条というものが改正になりました、海域を御案内の

とおり陸地に近い方からA₁海域、A₂海域といふように分かっておるんですが、この一番速い方に属するA₄とA₃海域を航行するそういう船については、保有者の方より、この表記を

については無線設備の保守能力を有する無線通信士を置くようにという、そういう規則ができたわけでございます。これについては、私ども今のお話をうなづいて、日本として、世界全本で二十七ヵ国で

ざいますが、この規則について留保をいたしました。これは無線設備の保守についての問題でございますので、無線設備の二重化あるいは港に入

つているときに行う陸上保守、こういうオブショ
ンをとりました船舶が、無線従事者の配置につい
てより柔軟な方法をとることができるようにとい

一方、それから後一年たしまして八八年の、今うスタンスで、そういう態度にいたしたわけでござります。

めのSOLASの改正では、船舶には無線通信装置を有するものであつて、遭難に関する無線通信についての責任を有する者を乗組ませなきやならない、こういうことに相なつてありますので、SOLASの規定に従つて船舶には資格者の配置というものを要求することになるのでござりますので、GMDSSの前提というのをお話のように崩れてはいらない、こういうふうに考へておられるところでござります。

○星川保松君 それから、第百十四国会に前回の電波法の改正案が提案されたわけでありますけれども、その際に衆議院の通信委員会で、電気通信局長が主任の選任に関連いたしまして、主任はいわゆる最高の資格者、経験の深い者、すなわち通信長が選任されるのが常識だという答弁をなさつておるわけであります。今度、この通信長といふ存在がなくなるわけでありますから、この主任選任についての基準がわからなくなつてしまふと、ということではないかと思ふんですが、この主任選任の基準についてはどういうことになるんでしょうか。

○政府委員(森本哲夫君) 前回お願いしました電波法の改正で主任制度というものをつくりました。この理由については、先生よく御案内のとおり、新しい通信機が比較的たやすい操作で、故障も非常に少なくなった、こういう実態を踏まえて、できるだけ規制を緩和と申しますか、そうした視点で、すべての者に全部その資格を要求するというのではなくて、こういう主任無線従事者制度を入れて、この主任無線従事者の監督を受けられた意味合いで、お話しのように、選任されれば、その監督下にある限りは無資格者の者でも無線設備の操作を行うということができるることになつたわけです。

主任を置くか置かぬかは、これは免許人の自由意思であることはもちろんでございますが、当然のことながら主任無線従事者というのは、そうした意味合いで、お話しのように、選任される無線局の無線設備の機能や構造に応じてその操作を監督するわけですから、それにふさわしい資質

を備えた者が選ばれるのは当然のことだらうと思つてゐます。従前も船舶局において選ばれる主任係といふのは、入れましてからこれまで船舶局には極めてわずかでござりますが、当然経験豊富で最上級の資格を有する通信長といふのが選ばれるのが適当でありますよし、これはG.M.に移行する場合にも同じ考え方になるんだ、こう思つております。

○星川保松君 陸上の無線局の場合は、これは主任が選ばれるということの場合、指揮系統の乱れというものは考えられないかと思いますけれども、船舶局の場合は船舶職員の兼務が可能なわけでありますから、無線の資格上の上位、下位の資格と船舶運航のいわゆる指揮系統上の上位、下位が逆転するような場合が生じるかと思いますが、そのようなことは想定しておりませんか。

○政府委員(森本哲夫君) その船に備わっている機器だとか、あるいは乗組員がどうだとか、ある

いは通信を行う人が何人いるのか、資格を持った方が何人いるのか、いろんなことでどういうふうに全体がなるというようなことは一概にはなかな

か言いがたいわけでござります。
ただ、船内にいろんな無線機がござりますれば、そのすべてを扱うことができる最上級の資格を持つて、おとこさんたちが、お仕事になら

をおおへて、そして経験が豊富な力というの
が、これは複数おられればやはりその方が無線通
信の業務に実際上の責任を負うということにはな
るんだろうなと、こう思うわけですが、先

生のおっしゃるようだに、こうした事態になるから上下だと指揮命令等があつて混乱をするというふうには、現実の問題には、職場のことなどでござい

ますから、やはり先駆格という者が全体の統括をしていくということになるのではないかと
いうふうに思つておるわけでございます。

○星川保松君　このことについて、運輸省の側は
どんなお考えをお持ちでしようか。

○説明員（丸山博君）　お答えいたします。

GMDSSの体制におきましては、通信が大幅に機械化、自動化されるということでござりますので、その意味で通信係の職務は大幅に軽減されるに至るに至る、重言いながらも表すところである。

るとして、通信力が危険を招くこと
が可能となるものと考えられます。一方、遭難時
等におきましては、電波法上、無線従事者の資格
を有する者が必ずから通信を行なはずならな

いということにされておりまして、遭難時におきましては遭難通信責任者が通信を行うということ

になると考えられます。

船舶においても、遭難時の船員の配置について
きましては、非常配置表といふものを作ること
になつておられます。電波法上、遭難時にたゞいを
申し上げましたような規制がござりますので、そ
れを尊重いたしまして、非常時の配置を定めるに
当たりましても、遭難時の運航体制や通信体制に
支障を生ずるような非常配置を定めるということ
は通常考えられません。したがいまして、兼務者
であります通信長を配置いたします場合におきま

○星川保松君 今度改正される船舶職員法では、置にはならないというふうに考えております。この通信士の他職兼務ということが認められるわけであります。船舶には無線従事者一名であつては要らないということになつた場合に、この無線従事者が例えは主任として無資格者の教育も訓練もしなければならない、無資格者の無線設備の操作の監督も確保しなければならない、兼務していれば航海士とか機関士とかという仕事をしなければならない、そして遭難通信緊急通信、安全全通信の総括的な責任者としての仕事を果たさなければならないということになつて、いわゆる船内の指揮命令系統との複雑な絡み合いの中で職務を果たさなければならぬということにならうかと用うわれであります。

こういうことで果たして船舶局の運用管理が田辺滑にできるかどうかということが心配されるわけあります。が、この点についてはどのようなお考えをお持ちでしようか。

大事でございますので、その遭難通信等の重要な通信を統括管理するというのは、統括責任者として、他の職務と兼務しておつても、緊急時にはこれらは当然責任を持った対処をしなきゃならないわけでございます。そういう意味で、指揮命令系統に混乱が起きるというようなことはちょっと想定しがたいのではないか。

遭難通信責任者自身につきましても、私どもとしては、これからまた具体的な細かい決めをすることにならうかと思うのであります。そのため船舶局のすべての無線設備の操作が可能な無線従事者の資格を持っていること、あるいは選任されていいる無線従事者のうち一番最上級の者だと、こういう方を選ぶというふうに想定しているわけでござります。お話のようなことについては、そうした形で十分担保されるのではないか、重ね重ねでござりますが、そんなふうに考えておるわけでございます。

○星川保松君 そういういろんな心配が出てくるのではないかと、こう思われるわけであります。むしろ、船舶局の運用管理に対する責任者として、例えば船舶局管理者というようなものを規定して置いた方がすっきりするのではないかと、こう思われますが、どうでしようか。

○政府委員(森本哲夫君) 御心配のような点は、私どもも制度が変わることで、この御心配がわからぬではないわけでございますが、一応、条約の定めに従つて、国際的な形ででき上がつた通信長というものを要らないということになりました。その通信長は、現在の法律でも、御案内のとおり、通信長となる前十五年以内に第一級総合無線通信士として四年以上業務に従事するとか、かつ現に第一級総合無線通信士の免許を受けている者であるとか、船によって種類が違いますから、全体として大変経験豊富なということを要求しているわけでございます。そうしたことが必要ななくなつたということでございますので、しかかも遭難通信については先ほど来のお話のとおりで、いざというときの緊急の体制は十分とれる、

あるいはこうした中で混乱もちょっと考えにくい
ということです。許された範囲で、あえてまたこの免
許人に過重な負担を根拠もなく課するというのは
いかがであろうかということで、現行法の形でこ
の条約に従って法律改正をお願いしているとい
ることでございます。

○星川保松君 この船舶局の運用管理には混乱が
生じないように、いろいろな角度からひとつ検討
して備えていただきたい。こういうふうに要望を
申し上げておきます。

それから、運輸省の方にお尋ねをいたします
が、これは先ほど山田さんの質問の際に出ました
が、船舶職員としての通信長というのは残るとい
うことまで理解してよろしいのでございますね。

○説明員(丸山博君) GMDSSに移行いたしま
しても、船舶の航行の安全にかかる通信を確実
かつ迅速に行いますためには、単に無線設備の操
作に係る知識でございますとか技能を有している
だけでなく、一定の海事知識を有する者を乗組
ませる必要がございます。したがいまして、SO
LAS条約に定められております条約船、これは
国際航海に従事いたしますすべての旅客船と三百
トン以上の貨物船と、それから条約船ではござい
ませんけれども一定の船舶につきましては、船舶
職員法上の通信長を乗組ませるということにいた
しております。

○星川保松君 それから、今度はいわゆる通信室
というものがなくなつて、無線設備がプリッジに
設置されるということになりますけれども、ブリ
ッジはいわゆる見張りの当直が内部を暗くして外
を見張つておるということだそうであります。が、
この無線設備の方はこれは照明がなければ仕事に
ならないと思うんですね。ということで、照明を
必要とするのと暗くなればならないというのと
矛盾した形のところに併置されるようなことにな
らぬかと思うんです。それからもう一つは、いわ
ゆる見張りの方も国際VHF等を聞きながらその
仕事をしていくわけでありますけれども、無線関
係の音がプリッジの当直にとって雑音となつて

○政府委員(森本哲夫君) SOLAS条約では今お話しについて具体的な定めがございまして、無線設備の照明については、常に制御器を識別する、そして指示器の読み取りを容易にするように設備または船舶内に十分な照明をしなきゃならないということになつております。お話しのように、ブリッジの中に置くといったときには、そうしたことに絡み合わせで、具体的にこの点は今度の電波法に従いまして、三十八条でございますが、その三十八条に基づく省令で定めることになります。例えば、テレックスなんかが来たら文書が読めるようないいような点については当然必要でございますので、照明のことについても具体的に書いてまいりたいな、そういうことにしなきゃならぬ、こう思つております。

ただ、船舶の操船上、なるべくブリッジ自体は暗くするという先生のお話で、無線設備の音が操船の邪魔にならないようだということでございますが、ここも条約で船舶の航行を妨害するおそれのある場合にはその出力を低下させる手段を設けることというようなことにも相なっていますので、通信の操作のための必要最小限の明るさに全体を抑制するというようなことをいたしますれば操船には支障がないと思つております。現在、受信機の音としては、ブリッジに設置しておりますVHFの無線電話あるいはインマルサットの端末、もう既に置いているものと大体同程度なものではないかということで、操船には妨害にならないといふことは十分可能かなというふうに考えておるわけでございます。

いずれにしても、SOLASの定めるところによりまして、先ほどと同じようこうしたさまざまな問題については電波法三十八条で具体的な問題を定めたい、こう思つておるところでございま

急いで質問をいたしますが、このEPIRBですね、これは遭難の事実、それから国籍、船舶の識別を送信するだけだということで、いわゆる通信の手段はこれ持つておらないわけなんですね。これからいわゆる信号、遭難警報が出ても、陸上ではわかつても、付近の船舶には陸上から通報され

○説明員(谷口雅文君) お答えいたします。

な形にそれができるか、ひとつお答えを願いたいと思います。

から、失敗しているわけですから、これを日本の当たりに見て、放送衛星はまだまだ不確実なまた不安定な部分があり、宇宙開発の難しさというものを感じるわけでございます。

そこでお聞きしたいのは、この放送衛星の打ち上げスケジュールにおいて、BS3aが一機だけになる期間があることは前からわかつておったことでありますから、BS3bが打ち上げられて

て、衛星放送の有料化というのが必要だという判断から、平成元年度のNHKの予算におきまして、衛星受信料の徴収について国会の御承認をいただき、同年八月から有料化を実施いたしたものでございます。

そのときに、有料化に際しまして、先生のおつしゃいました補完衛星BS2Xの打ち上げによる予備体制についてもあわせて御承認をいただきま

か、それをひどくお答え願いたいと思します。
○政府委員(森本哲夫君) 御案内のとおり、G M
D S S 自体は十数年にわたる I M O の検討の結
果、現在で最も有効な方法だということで、今回
E P I R B も義務づけられた一つになつておるわ
けでございます。

し、EPICIRBが衛星の見通し範囲内にない場合は待ち時間を生じることになりますが、この待ち時間は、コスバス・サーサットの実験データによりますと、おおむね九十分以内であるとされておりま

らば、確実な補完体制、補完体制で補完するのがだめならこれしようがありませんけれども、いわゆるバックアップ体制をとつておくべきではないか。一機体制では、こういう事態が起きた場合には受信者の方も困るし、また放送する方も心配は双方心配なつでござりますから、吉井論にはよ

では、大麥私ども不明をわびるわけでござりますけれども、郵政省といたしましては、NHKの衛星放送の有料化というものは、こういった一連の中で踏み切ったということについてはやむを得ないものがあったというふうに考えております。繰り返しますけれども、今日の事態に至りましたて見ますと、その後の予備体制が計画どおり実施

の手を介さなくて緊急時にそれこそ自動的に現在位置あるいは船名というようなものが船舶から、あるいは船舶の付近から衛星経由で遭難通信がでるべきということをございます。しかも、GMでは必ずしもEPIRBだけだということではございませんで、そのほかにデジタル選択装置というような自動化されたボタン一つで同じような通信が行えるような装備もございますし、あるいはイ

星に関連して二点ばかりお伺いをしたいと思いま
す。

○政府委員(桑野扶美雄君) 爽先生方及び国民の皆
らば、確実な補完体制、補完体制で補完するのが
だめならこれしようがありませんけれども、いわ
ゆるバックアップ体制をとつておくべきではない
か。一機体制では、こういう事態が起きた場合に
は受信者の方も困るし、また放送する方も心配、
両方心配なわけでござりますから、結果論にはな
りますけれども、これらの対策が十分でないまま
衛星放送の推進を急ぎ過ぎた感がするわけでござ
います。この点について、郵政省としてはどんな
ふうに考えておられるのか、最初にお伺いいたし
ます。

今日の事態は三つございましたとお文でござります
ては、大変私ども不明をわびるわけでござります
けれども、郵政省いたしましては、NHKの衛
星放送の有料化というものは、こういった一連の
中で踏み切ったということについてはやむを得な
いものがあつたというふうに考えております。
繰り返しますけれども、今日の事態に至りました
て見ますと、その後の予備体制が計画どおり実施
できなかつたということは重大に受けとめており
まして、このような事態が生ずることのないよ
う、今後の衛星放送のあり方につきましては、関
係方面ともよく検討いたしまりたいといふふ
うに思っておりますので、どうかひとつ御理解賜
りたいと思います。

いう点については、陸上からの通信というのはイ
ンマルサットの経由ということでもできるわけで
ございますので、御懸念のようなことはにならな
い、とうちうきをとるところでござります。

については、私はまことに残念であります。補充
衛星のBS2X、アリアンロケット、これは昨年二月二十三日失敗しております。その後、今言いましたBS3H、ことしの四月十九日、アトラス・セントール、連続しての打ち上げの失敗でござ

れば、確実な補完体制、補完体制で補完するのが、だめならこれしそうがありませんけれども、いわゆるバックアップ体制をとつておくべきではないまいか。一機体制では、こういう事態が起きた場合には受信者の方も困るし、また放送する方も心配、両方心配なわけでございますから、結果論にはなりますけれども、これらの対策が十分でないままで衛星放送の推進を急ぎ過ぎた感がするわけでございます。この点について、郵政省としてはどんなふうに考えておられるのか、最初にお伺いいたします。

○政府委員(桑野扶美雄君) 先生方及び国民の皆様に対しましては、BS3Hの打ち上げの失敗によりまして、今後の衛星放送の運用につき御心配をおかけいたしました事態になりましたこと、心から申しわけなくおわび申し上げる次第でござります。

先生御指摘の早過ぎたのではないかという点でございます。NHKの衛星放送につきましては、

に、いわゆるこのEPIRBの遭難警報が陸上測定局、LUTに届くのに最大二時間程度かかる。いわゆる衛星のこれに届く場所まで回ってくるまで時間要りますから、二時間かかるというのは緊急のいわゆる遭難の事態については大変な時間だと思うわけです。それで、これを速報体制ができるようにならなければならぬと思いますけれども、速報体制ができるようにするのにはどのよ

〇星川保松君 終わります。
○鶴岡洋君 法案の質疑の前に、緊急な問題でもあるし、大事な問題なんで、先日失敗した放送衛星は待ち時間を感じることになりますが、この待ち時間は、コスバス・サーチットの実験データによりますと、おおむね九十分以内であるとされております。
四月十九日、ケーブカナベラル空軍基地から放送衛星 BSS3H が打ち上げられたわけでございまして、それが失敗して、その結果、現在の衛星放送継続に支障を来す可能性が強くなつてきたことについては、私はまことに残念であります。補完衛星の BS2X、アリアンロケット、これは昨年二月二十三日失敗しております。その後、今言いました BSS3H、こどしの四月十九日、アトラス・セントール、連続しての打ち上げの失敗でござりますけれども、その上 BSS3a のトラブル、これは三月の下旬から四月、こういうふうに短期間に相次いで起こつておるわけです。
このようなことは確率的に非常に少ないと、こというふうに思いますけれども、ということになるとこれは不運としが言いようがないのかもしれませんが、不信感を私は持たざるを得ないわけですね。しかし、こうした事実が現実にあるわけですね。

○政府委員(桑野扶美雄君) 先生方及び国民の皆様に対しましては、BS3Hの打ち上げの失敗によりまして、今後の衛星放送の運用につき御心配をかけられたします事態になりましたこと、心から申しわけなくおわび申し上げる次第でございます。

先生御指摘の早過ぎたのではないかという点でございます。NHKの衛星放送につきましては、昭和六十一年の十二月から二チャネルによる試験放送、料金を取らない放送を実施していたわけですが、ますけれども、六十三年九月末には既に普及が百万世帯を超えるに至ったわけでございます。そのための費用というのはどこから出しているかといいますと、地上放送の受信料で経費を賄うということでございます。そうしますと、地上放送の受信者との負担の公平という点もございましたら、確実な補完体制、補完体制で補完するのがだめならこれしようがありませんけれども、いわゆるバックアップ体制をとっておくべきではないのか。一機体制では、こういう事態が起きた場合には受信者の方も困るし、また放送する方も心配、両方心配なわけでございますから、結果論にはなりますけれども、これらの対策が十分でないまま衛星放送の推進を急ぎ過ぎた感がするわけでございます。この点について、郵政省としてはどんなふうに考えておられるのか、最初にお伺いいたします。

星放送の有料化というものは、こういった一連の中で踏み切ったということについてはやむを得ないものがあつたというふうに考えております。繰り返しますけれども、今日の事態に至りましたて見ますと、その後の予備体制が計画どおり実施できなかつたということは重大に受けとめておりまして、このような事態が生ずることのないよう、今後の衛星放送のあり方につきましては、関係方面ともよく検討いたしてまいりたいというふうに思っておりますので、どうかひとつ御理解賜りたいと思います。

○鶴岡洋君 もう一点だけ。衛星放送のあり方、今回のBS3Hはなぜ失敗したのか、それも含めてまた次の機会にお伺いすることとして、あと一点だけ。

今回のNHKのBS3Hの補完衛星の打ち上げ、この失敗についてはこれからいろいろな問題が出てくると思うんですけれども、今後の対策について関係者間でいろいろ協議をしなければならない、こういうふうに思います。監督官庁として行政指導もしなきやいけないだろうし、具体的に言えば直接関係のあるのはJSBと通信・放送衛星機構それからNHKと、こういうふうになりますけれども、その間において調整もしなければならない、行政指導もしなければならないという立場

にある監督官庁としてどのような考え方を持つておられるのか。また、どんな方針でこれに対応していくのか、その点はどういうふうに考えておられますか。

○政府委員(森野林英雄君) B S 3 H の打ち上げが失敗したことによりまして、実はこれも先生御承知のとおり、B S 3 a の中継器の電力が低下しておしまして、夏至の期間といいますか、五月の中旬から八月の中旬まではB S 3 a の中継器、今まで使つておますが、これが一本賄える電力しか出ないということござります。したがいまして、この一本とB S 2 b 、これは現在では前の機械でございますから予備ということになつておりますけれども、この中継器も使いましてN H K とJ S B の合わせて三チャンネルの放送を確保する必要があるわけでございます。

その具体的な利用の方法につきましては、まずこれらの中継器の利用につきましてすべての権利を持っておりますN H K それからJ S B を中心に関係者の協議、調整を行つよう私ども指示いたしております。現在鏡意検討、協議が行われておるところでございます。郵政省といたしましては、関係者の協議、調整の結果を踏まえまして、その結果はさまざまであるうと思ひますけれども、行政としての所要の措置をとつてまいりたいというふうに思つております。

○鶴岡洋君 大臣にお聞きしますけれども、こういう問題は非常に緊急な問題であるし、大切な問題であります。今言つたように、J S B とN H K が協議をしてその調整をとるというんですか、そういう話でござりますけれども、困るのは国民なんですね。そういうことで、監督官庁としてどういう姿勢でこの点について、まあ起きたことだからしようがない、とりあえずの問題でこういうふうにしなきゃいけない、こういうことではなくんですね。そういうことで、監督官庁としてどういうふうにしなきゃいけないと思つた決意を教えていただきたいと思ひます。

○国務大臣(鶴谷勝君) 今後のスケジュールといいますか対策でございますが、五月の十日ぐら

いまでにはこの両者間の話をまとめなければならぬと思っておるわけでございます。

先生御指摘のように、何といいましても行政としての対策、留意をしなければならない点といふのは受信者の方々への影響、このとがます第一にいたしましてもそれはまだ八月の打ち上げがどこまで、これは日本の衛星でございますが、それがだけ私も自信は抱いておるわけでございますが、そういうようなことも含めて、いわゆる失敗した場合のもう一つ後の対策というのも政策的に考へていかなければならぬのではないかというふうに考へております。

今完全な解決策、長期の考へはちょっとまだ出ていないのでございますが、とりあえず今回の失敗の後のN H K とJ S B の話し合いを強力に指導して、受信者の皆様方に影響が出ないようになんかの対策を講じていきたいと思っておりますのがもう現在のきりぎりの状態でございます。そういうふうなことで、今回の事態を大変重く真剣に認識いたしております。

法案に入りますが、最初に、日本で遭難船舶とは年間どのぐらいあるのか、またこれに伴う遭難者、死亡者、行方不明、状況はどうなつていてるか、海難の発生状況についてお伺いいたします。

○政府委員(森本哲夫君) この件に關しましては、海上保安白書といふものが出ておりますので、これによりますと、平成元年についての話でございますが、我が国の周辺海域で救助出動が必要なようなそいう海難事故というのは、これは年によつて大分、台風だと氣象条件、異常気象で、これによつて、大体このようなのは除きますと、大体これでございました。そのうちモーターボートとかヨットと

とかというブレジャーボートといふのが五百三十五隻というようなことが判明いたしております。

それで、もう一つのお尋ねの遭難者数といふのは、この年総計で八千七百三十七人といふことに相なっています。しかし、現実に死亡とかあるいは行方不明になつた方は二百八十三人、それでさつきのようなブレジャーボートによる死亡、行方不明者といふのは二十七人ということに相なつております。

○鶴岡洋君 そこでお伺いしますが、インマルサット衛星についてでございます。

現在でもインマルサット衛星については、容量といふますか回線数、四機あるということでございますけれども、一機の回線数は約五十回線、こ

ういうことになつておるそですけれども、これでは容量の不足がはつきりしているわけです。この新システムの、今問題になつてゐるこの法案に出てきているG M D S S にもインマルサットを使つて、大丈夫なのかどうなのか、これが心配なんでお聞きしたいんですが、将来陸上移動業務や航空移動業務、これもインマルサットを使うと、こういうふうに予想されているわけですね。その上、今言つたように、回線数がそういう一機五十回線で四機と、こういうことなんですが、当然容量の不足ということが考へられるわけですけれども、この点については大丈夫なんですか。

○政府委員(森本哲夫君) 今お話しのございましたインマルサットは、世界のどこにおいてもその海域から仰ぎ見ると、いかに通信ができるようになると、四機というよりは四つの場所に配置してあるということかと思うでござりますが、一つは大西洋の東側、それから大西洋の西側、それからインド洋の真ん中、それから太平洋にと、その四カ所において今上がつております衛星は、これから最近も打ち上げたものでござりますが、全体で十機上がつておるわけでござります。これは現用にするものとそれから万が一のときの予備というものを重ね合わせまして、その四

カ所にそれぞれ四個があつたりただ一個であつたいろいろなケースがございますが、いずれにしてもらいう状態で配置をいたしております。

お話のよう、インマルサット海事衛星が大変頻繁に從前よりは使われるようになりまして、一部の海域でつながりにくいという事実は確かにありますから、どうぞございますので、このG M の導入があることで、インマルサットでは、九二年といいますから来年でございますが、この三月にはさらに今の衛星全体の容量を三倍から四倍にふやしますと、回線量がいわば三、四倍に一举に膨れ上がるということで、当面しばらくは十分なのがあります。

ただ、こういうG M を入れる、あるいはそれ以外の国際通信の状態がますます盛んになるということ、このインマルサット、これは国際機関でございますので、いろいろ相談し合つておるようになります。今のところ、さらに将来こうした通信需要があるであろうということで、一九九四年といいますから今から三年後、来年に第二世代のものを打ち上げて、それから三年後にはさらには第三世代衛星を打ち上げる、それぞのさつきに第三世代衛星を打ち上げる、それぞのさつき申しました四海域に。そうしますと、第二世代の八倍程度の容量になるということで、今からしますと相当量の容量がふえる形が先行き展望できるかなと。もう既に第三世代の予定も全部打ち上げを九四年、九五年等々に具体的な段取りができるでございますので、お話のような状態については将来は十分展望ができるんじゃないかと考えておるところでございます。

○鶴岡洋君 それに関連して、今のはインマルサットですけれども、インテルサットといふものもある。もう既に第三世代の予定も全部打ち上げを九四年、九五年等々に具体的な段取りができるでございますので、お話のような状態については将来は十分展望ができるんじゃないかと考えておるところでございます。

○鶴岡洋君 それに関連して、今のはインマルサットですけれども、インテルサットといふものもある。もう既に第三世代の予定も全部打ち上げを九四年、九五年等々に具体的な段取りができるでございますので、お話のような状態については将来は十分展望ができるんじゃないかと考えておるところでございます。

範囲を拡大し、さらにはこの法案のようないくに重要通信も扱うようになってくるわけです。このインマルサットの高まる重要性とインテルサットの現状を考えますと、私はあえてこの二つの国際組織が別に存在する必要性が薄れてきたんではないかなと、こういうふうに思われるわけです。

もちろん、インマルサットとインテルサット、今までの機能というんですか、職務分担といいま

すか、それは違うということはよく承知をしておられますけれども、これから例えればインテルサットにしても陸上、航空を出ていくし、それからインマルサットは海上を中心、これからは陸上、航空にも出ていく、こういうことですから、言うなれば機能は同じになつてくる、こういうふうに理解するわけです。それだったら一つにまとめていいんではないか、こういうふうに私は思うんです。この点については、もちろん国際通信の組織ですから、はいそうですか、一つにしますとここで言うわけにもこれいかいでしょうけれども、郵政省はどういうふうに将来の問題として考えておられます。

○政府委員(白井太君) 確かに鶴岡先生のおっしゃいましたような考え方もあるうかと思うわけですが、現実の問題はなかなか難しいのではないかというのが率直なところでございます。と申しますのは、インテルサットという組織ができましたのは昭和三十九年であります、他方インマルサットというのは昭和五十四年にできました。その間十五年の開きがございまして、加盟国もインテルサットの方は百二十カ国であります反面、インマルサットの方は六十三カ国ということで、大体半分ということでございます。特に一番問題になりますのは、インテルサットには入っているがインマルサットには入っていないという国が非常にたくさんあるわけでありまして、そういう加盟国がそのように大変違うということを考えますと、なかなか一つの組織にまとまるというのは難しいのではないかと見ております。

ただ、これからは衛星を使った通信の方の分野

というののはいろいろ動いてまいりますし、だんだんと同じような目的で通信をするというような方向に向かっていくということになりますと、この二つの組織があるは一つにまとまるということでもないわけではないと思いますので、その辺についてはよく動きを私どもとしては注視してまいりたいというふうに考えておるところでございま

す。

○鶴岡洋君 それから、船体の構造によってアンテナが煙突やマストなどによって衛星通信ができるなくなるいわゆるブロック現象、これをどういうふうにするのかということをございます。発信の場合はまだ船の針路を変更することをいわゆる通信は可能ありますけれども、受信については相手がいつ来るのかわからない、こういうことで対応ができない、こういうふうに聞いております。

通常の通信では余り問題とならないと思ひますけれども、遭難通信など重要な通信の場合、針路変更ができないときもこれあり、衛星通信は現状では問題があると思うんですが、ブロック現象についてはどういうふうに、船をつくりかえればいいといえばこれはもうそれまでですけれども、そういうふうに対応されますか。

○政府委員(森本哲夫君) お話をのように、ブロッキングというのはインマルという衛星を使う点について特有な現象といいますか、つまり非常に位置が赤道に近ければ問題はないのですが、さつき申しました四つの海域の極に近い方になりますと、衛星がだんだん船から見ますと地上に低い方に位置する、そうしたときに先生お話をのように、そうした煙突だと船のほかのアンテナ等が邪魔をしてブロッキングという現象が起きる、これは確かに問題ではございます。

定して遮へいが起こりにくいようなそういう場所

にアントナを取りつける、あるいはどうしても船体の構造上やむを得ないといったときにはまた補助アンテナを取りつけるというようなことも想定されるわけです。さっきからの議論がございましたように、インマルサットの船舶地球局との二つの組織があるは一つにまとまるということでもないわけではないと思いますので、その辺についてはよく動きを私どもとしては注視してまいりたいというふうに考えておるところでございま

す。

ただ、やはりお話のようだ、遭難というような大事な通信のときにこうした問題が起きるというものは大変困りものでございますので、今のGMではこの点を勘案しまして、インマルと同時に中波帯の無線設備もあわせつけなさい、MFと言つておりますがMF無線電話、それもデジタル・セレクティブ・コールというか、機械でぱんと押すと自動的にメッセージが飛び出す、そういう装置もあわせつけろと、こういうことになつております。そうとしますと、こうした事態のときには中波帯の無線設備もあわせて利用するということの措置も、このシステムの方であらかじめ予定をして対処しようということにもなつておるわけでございます。

○鶴岡洋君 それはわかりますけれども、要するにA1海域、A2海域、A4まであるわけですか、今言つたようにA1とかA2という海域は何とかなるということですけれども、やっぱりA3、A4海域に行った場合に、それをカバーするため、いわゆる全世界をカバーするためGMというものの法律ができるわけです。それでもなおかつブロック現象というものがあるわけですから、その辺はよく注意をしてやっていかなければいけないんじゃないかなと、こういうふうに思うから申し上げたわけでございます。

それから、遭難安全通信のGMについてお伺い

しますけれども、A1海域と言われている岸から二十五から三十海里、いわゆる五十キロから六十キロについては、このGMのシステムは迅速なレスキュー活動ができる、近いせいもございますけれども、私はこういうふうに思います。しかし、A2海域からA3海域、A4海域にはほとんど航行する船がない、こういうふうに聞いております。されども、このA2海域であってもA3海域であつても、電波をインマルサットに飛ばして、それから海岸地球局に連絡して、またそこからいわゆる搜索救助機関、日本で言えば海上保安庁で十分連絡するようになります。聞くところによると、外国の場合は、特に发展途上国というのでは、先ほどもちょっとと話が出ましたけれども、陸上の回線が非常に通じにくく、整備されていない、こういうふうに言われておりますけれども、それは大変GMの中でも重要な位置を占めるわけでございます。その位置については具体的に省令で定めるということになつておりますので、そ

ういったことを十分指導してまいり体制にしたいなど。

ただ、やはりお話のようだ、遭難というような大事な通信のときにこうした問題が起きるというものは大変困りものでございますので、今のGMではこの点を勘案しまして、インマルと同時に中波帯の無線設備もあわせつけなさい、MFと言つておりますがMF無線電話、それもデジタル・セレクティブ・コールというか、機械でぱんと押すと自動的にメッセージが飛び出す、そういう装置もあわせつけろと、こういうことになつております。そうとしますと、こうした事態のときには中波帯の無線設備もあわせて利用するということの措置も、このシステムの方であらかじめ予定をして対処しようということにもなつておるわけでございます。

○鶴岡洋君 それはわかりますけれども、要するにA1海域、A2海域、A4まであるわけですか、今言つたようにA1とかA2という海域は何とかなるということですけれども、やっぱりA3、A4海域に行った場合に、それをカバーするため、いわゆる全世界をカバーするためGMというものの法律ができるわけです。それでもなおかつブロック現象といいうものがあるわけですから、その辺はよく注意をしてやっていかなければいけないんじゃないかなと、こういうふうに思うから申し上げたわけでございます。

特に遭難警報を受信した海岸地球局あるいは捜索機関が何か適当でないというようなケースがやはり時には起るわけでございますが、そうした場合が当該捜索救助機関から最適な地域の捜索救

助機関あてのメッセージの伝送などとともに実行されるような仕組みになつてござりますので、いずれにしてもいろんな方法でせつかくこのインマルサットの緊急通信が十全な働きをするようになつたともいろいろ努力をしてまいらなきやならないと考えております。

○鶴岡洋君 今言われましたように、せつかくの
インマルサットの稼働のためにこれつくるわけで
ございます。それでも、先ほど数字をお聞きき
ござります。

救助船艇が一年間に出てゐるわけです。これは世界をカバーするわけでござりますから相当多くなると思いますし、そういった点で今お話を出した〇DA、〇DAもいろいろな考え方があると思いますけれども、救助船の活動に使うということです。これはいいですから、働きかけて〇DAも発動するようにしていただきたいといいんじゃないかな、こういうふうに思います。

それで、このGMシステムの適用される船舶は三百トン以上、こういうことでござりますけれども、私が思うにはプレジャーボートの海難が今後増加するんじゃないかなと。そちらからもった数字でも、先ほどは平成元年ですけれども、平成二年の数字でいくと海難発生数が二千七十三百トン以下というのは、これ千五百ぐらいありますか。特にプレジャーボートというのは今言つたGMのシステムの義務つけはしないことになつて、いるようございますけれども、本来ならば私はいうふうにも一面考へるわけです。このプレジャーボートにいわゆるGMのシステムの義務づけはしないのかどうなのか。

その点と、今後、私は海難事故がプレジャーボートは余計増加する傾向があるんじゃないかなと思いますが、この点については何か将来の問題として考えておられるかどうか、この二点をお伺いします。

先ほどからお話をございますようだ、国際航行するような大型の旅客船だとかあるいは三百トン以上の大きなものは条約上の義務になつておるわけでございます。それ以下の中の船舶安全法の改正で、一定の船舶については人命安全の見地から無線設備を義務づけるという部分については条約の義務はないんですが、今回の船舶安全法の改正で、一定の船舶については人命安全の見地から無線設備を義務づけるというところになっております。

これは、さつきもお話をございました運輸省の所管の法律で、これが通りますれば具体的には政令で書くということに伺つております。伺いますと、大体二十トン以上の漁船あたりは対象にしないというような意向のよう聞いております。そうしますと、その船に積む無線機につきましては、これも海域に応じて、先生お話をうながすのもいろいろな種類がございましょうから、それぞれの特性に応じた無線設備は私どもの方の電波法の体系で具体的なことを決めたい、こう思つておるわけでございます。

今のお尋ねはそれからも外れておる、これは国内法の義務でございますが、その義務のないのがいわばそれより小さいプレジャーボートのたぐいでございます。お話のように、レジャー時代を反映してこの種の船舶も大変ふえておりますし、の中には遊漁船というようなものも含まれるわけですが、ござりますので、やはり私どもとしてはこういう義務だとするほかの船舶の安全もぜひ大事なことだと。できるだけ小型の船舶に簡単に取りつけられるような無線機の開発ということも行政としてひとつやらなければならない、こう思つておるわけです。

いろんなことを努力いたしておりますが、私が平成二年度、去年でございますが、この点に着目いたしまして、マリンレジャー通信システム普及促進協議会というようなものをつくりまして、いろんなレジャー団体等々で、一体こうした点についてどういうふうな方策が具体的に可能なりや、具

体的な研究がどういふうに行われるべきかといふことをいろいろ検討しておるわけでござります。お話をようやく、こうした小型船舶にも安く使いやすい機器が普及できるように今後努力をしてまいりたいと考えております。

○鶴岡洋君 時間が来ましたので、最後にいわゆる電波の有料化、けさほどから出ておりますけれども、先月提出された電波政策懇談会の報告書、これについて郵政省はどのように受けとめているのか、この点について大臣にお伺いして質問を終わりたいと思います。

○国務大臣 関谷勝蔵君 この問題は、現在鋭意あらゆる角度から検討をしているところでございまます。有料化の方向に向かっての検討とかそういうようなまだ段階でもないわけございまして、この答申といいましょうか報告書の内容を頭に置きつつ、急激に電波の利用者がふえてきておる、あるいはまた不法無線局に対してどのようにやつていくか、あるいはまた免許事務が増大していく、そのあたりの費用などもどのように分担を、いわゆる税の公平の感覚からどのようにすればいいか、それはまた利用者の方々に負担をしていただくのも一つの考え方でもあるわけでございますが、そういうようなことも含めて、今後ますます進んでまいります情報化に対し、そしてまた電波利用を円滑に進めていくためにはどうすべきであろうかというようなことも頭に置きながら、今正直のところ局で検討をしておるというのが現状でござります。

○鶴岡洋君 いつ導入するか、だれから料金をもらうのか、また料金はどういうふうに決めるのか、これはもう初めてやることでございますから、外国には例があるようでございますけれども、いざれにしても難しい問題だと私は思いました。そういうことで、けさほどもお話をありましたけれども、あらゆる方々からこの点についてはよく意見を聞くなり、それから取り扱いについては慎重にするなり、新聞で読むと、大体骨格が決まつた、次の通常国会には出す、こういう話もちょ

○山中都子君 今の電波の有料化の問題ですけれども、それは聞かないと重に取り扱っていただきたいと、こういうふうに注文をつけて質問を終わりたいと思います。

して、いすれにしても初めてやることですか、慎重に取り扱っていただきたいと、こういうふうに

○山中都子君 今、電波の有料化の問題ですけれども、ちょっと一つだけ伺いたいんです。事態がどんどん実際には客観的には進んでいるよう伝えられもするし、そういうふうに認識せざるを得ないような状況もある。だけれども、委員会で正式にどうなのかというふうに伺うと、いやそれはまだああいう報告が出ただけであって、今の大臣の答弁の言葉をかりるならば、有料化するともしないとも別にそういう方向を持って検討しているわけではない。しかし電波の今の現状を考えれば何かの手を打たなきゃならないという趣旨のこともおっしゃつていらっしゃるんですね。

そうすると、ちょっと一つだけ伺つておきたいのは、有料化という問題とは別に、つまり金を取るということとは別に、電波の今の現状を何らか、ますます利用者はふえていく、そういう幾つか挙げられた問題点を解決するなり改善するなりすることの、有料化の問題とあわせてでも有料化とは別でもいいんだけれども、何かお考えがあるのでしょうか。ということをちょっと聞かせてください。問題意識というか。

○国務大臣(関谷勝嗣君) 局長は局長の立場でした答弁をしてもらいたいと思いますが、先生御指摘のように、今有料化をするとかどうとかといふことではなくして、ちょうど郵便貯金でありますと、金利が自由化になって、そのように環境が大きく変わってきたから、それで預入限度額を上げたりいろいろ対処しているわけでございます。電波の問題にしても、そういうふうに環境がいろいろ大きく今変わってきておると思うんです。そのときに、そういうような環境が変わってきておるから、そういうようなことであらゆるものを含め、どう対処したらいいかという一つの報告書をもつたったというのが正直のところで私はあると思うんです。ですから、そういう中の一つが有料化

いう、これやるもやらぬもまだわかりませんが、それは一つの環境の変化の要素になつておる。ですからもうそういうふうに、ちょうど新たに電波の問題を考える時期に来ておるというふうに私は今時点では御理解をいただきたいと思います。

それから、先ほどの委員の御質問にもございましたが、実際のところこの問題につきまして私は何の報告ももらつておりません。逆に言いますと、いかにも私は浮いてしまつたような格好になるかもしれません、私の政治姿勢は、正直に何事も御報告しますし、自分の考えていることは述べさせていただくというのが私の信念ですから、決して隠したりどうとか、そういうふうなことはいたしておりません。ですから、私は全然そういうことは聞いておりませんので、もしも局長が何があると言われますと、ますます私もちょっと私が引くか彼がやめるなどどちらにならぬといかねようになる、そのように思うんですが、本当のこと、そういう今の状態です。

○政府委員(森本哲夫君) 確かに、大臣からもお話をさいましたように、今まで我が国でもある人は人類全体でも考えられないような電波の利用というものがここ急速に発展する。しかも、例えば自動車電話は年率、端的には倍々ゲームで伸びるような状態になる。特に自動車だけじゃなくて、これからはトラックとか、あるいはいろんな産業というものが電波抜きでもう成り立たない。それから、オフィスの中でもこれまでLANというものがございました。これは線を引っ張つておつたんだで、もちろんオフィスのいろんな発展過程に応じて自由自在に机のレイアウトを変えたりしますと、今までの線を引っ張つたようなLANがとても構築不可能になつてまいる。オフィスの中にも無線のLANというものができる、ちょうど家庭の中でコードレス電話が発展するように。

そういうようなことで、ありとあらゆる分野に電波が必要になつてくるし、それでそうしたときに、周波数が足りないからあなたは遠慮してねと、あなたはどうも公益目的があるから優先しま

すというようなことの選別というのは、それは不

可なだらうと。そうとしますと、やはり今のシステム全体に、急激に増加するそういう電波需要に

つきやならぬ時期に来ている。その意味で、さっき大臣から申し上げましたように、さまざま問題点の一つとして有料問題というのが提起されております。

それから、それだけじゃございませんで、ありとあらゆる電波が一たん免許を受けてそのまま死蔵されている、退蔵されているという問題もある。あるいは、国際条約が変わつたら、今までやつておりますのは國のお金で損失補償していると

いうようなどともございます。私どもの予算が十分じゃないものですから、機械がある意味で経過時間が来るまでじつと待つておるようなこともござります。そうした中で電波ができるだけ国民が公平に、有効に使えるような手だてというのは、中身は別としてぜひ考え方やならぬということになつておるわけでございます。

先ほどからお尋ねございましたし、大臣の発言もございましたのですが、帰つてよく調べましたら、及川先生の持つておられるものは、ちょっとと現物は確認できませんのですが、さつき申し上げましたように、政策懇談会の中に利用動向部会とそれから政策部会と二つの部会をそれぞれ設けまして、そしてそれを親懇談会に報告したわけですが、それから政策部会と二つの部会をそれぞれ設けまして、そしてそれを親懇談会に報告したわけですが、さつき申し上げました。これは報告書が先ほど御説明したような中身でございます。これは、その二つの部会の報告書をもとにたいま先生がお持ちののような政策懇談会としてのレポートに相なつてゐるという

お尋ねございました。これは線を引っ張つておつたんだで、もちろんオフィスのいろんな発展過程に応じて自由自在に机のレイアウトを変えたりしますと、今までの線を引っ張つたようなLANがとても構築不可能になつてまいる。オフィスの中にも無線のLANというものができる、ちょうど家庭の中でコードレス電話が発展するように。そういうようなことで、ありとあらゆる分野に電波が必要になつてくるし、それでそうしたときに、周波数が足りないからあなたは遠慮してねと、あなたはどうも公益目的があるから優先しま

ております。

○及川一夫君 いかようにも説明できますよ、それは。だから私は見せたんです、あなたのところの人だ。それで帰つていつたんです。そうしたら全部きれいになつていてるでしょう、利用動向部会にしても政策部会にしても。利用動向部会は三十一人いるけれども、政策部会は十一人か二人ですよ。

政策部会の方が実は非常に重要なことが書いてある。あれを無視して有料化の問題は議論できないんですよ。ところが、報告書の方はそのエキスの部分を除いて、大変だ大変だ、もう電波の利用があふれるふえる、だから金がかかる金がかかるというだけの報告になつてゐるんです。あれじゃ議論できないんだよ、私から言わせたら。だから、目的意識が働いて政策部会のもの、利用動向部会のもの、下敷きにはなるでしょう、それは。しかし、大事なことは全然載つていないじゃないですか。載つていないから作的だと、こう思うし、また取扱注意と、こうなつてゐるから、なおのこと隠しておるんだな。こんなことを隠されて論議されたらたまらないと、こういうふうに僕は思ふんで、そういう前提でひとつ受けとめていただいて、もう全部発表しておるなら全部発表しないよ、それを。

○委員長(一井津治君) 答弁はもういいですか。○及川一夫君 結構でございます。

○山中郁子君 先ほど午前中の及川先生の質問に触れて御答弁なさいましたので、ちょっと関連で質問をしていただきました。

私は、直接その及川委員がお示しになつた材料が云々ということではなくて、それは先ほど伺つてございましたして、その報告書が先ほど御説明したような中身でございます。これは、その二つの部会の報告書をもとにたいま先生がお持ちののような政策懇談会としてのレポートに相なつてゐるの

何も大臣が何かを隠しておるだらうと今ここで申し上げているつもりはないんですけど、そういうこと自体がやはりかなり問題の本質を露呈す

るものだらうというふうに思ひざるを得ません。まあそれは反論もありでございましょうけれども、時間の限られている委員会でございますの

で、これは今後またさらについては解明していくことにいたしました、法案の中身に入ります。

インマルサット衛星通信システムの問題では、現在でもビジーになることが多いし、危険があるということは多くの方から指摘されて、第二世代の星が上がつていて、それでかなり緩和されています。

これは湾岸戦争絡みで、臨時にというかかなり特別なケースとして、そういうふうに第二世代の衛星が上がつてゐるにもかかわらず、そのような状況が起きたということなのでしょうか。それとも、やはり今はそういうビジーの状態、忙しい状態があつて、先ほども御答弁がありましたが、それがどうやらだといふふうに私ども見ておるわけでございまして、終わつた以上はもうそういうあえて秘匿注意という格好になつたのはまだ審議過程だったからだといふふうに私ども見ておるわけでございまして、終わつた以上はもうそういうあえて秘匿注意といふふうに私ども見ておるわけでございまして、途中経過でないわけですから、そういう心配は要らない、そういう報告書の下敷

が十分考えられるわけで、ある意味では一時的な現象といふふうにも考えられるかと思います。○政府委員(森本哲夫君) 最近一部の海域でつながりにくいといふのは、やはり湾岸戦争というのただ総体に、国際通信全体、インマルサット系への通信というの伸びてることは事実でござりますので、そうした点で現在の体制では不十分

だといふことで、このGMが導入される一九九一年には具体的に今衛星にさらに増加をさせようと。端的に、さつき言いましたように、今の三倍から四倍の容量を持つ第二世代衛星が一九九二年の三月あたりには大体打ち上げが行われる。それで終わりかといふと、さつき先生のお話のように、次の第三世代というものを九四年から五年にかけて打ち上げて、五年から六年に運用を開始する。そうすれば、そのときは第二世代衛星の八倍程度になるということで、将来の衛星容量は十分確保されるのではないか、こういう状況になっているわけでございます。

○山中都子君 ちょっと事実関係が、それじゃ私の理解が違っているかも知れないんすけれども、今インド洋に百二十五チャンネルを持つ第二世代衛星が既に上がっているんじやないんですか。それで、今度第三世代を上げるというように私は伺っています。今の局長の御答弁だと、第二世代はこれから上げるというお話をなんだけれども、その辺はどうなるんじやうか。どういうふうに理解したらいいんじやうか。

○政府委員(森本哲夫君) インド洋を例えれば例にとりますと、現時点ではインマルサット第一世代、百二十五チャンネルが現用衛星になつております。

○山中都子君 上がつてます。

○政府委員(森本哲夫君) はい。そして、予備衛星としてインテルサット号のAというものが三十チャンネルございまして、それからマリサットF2、八チャンネルというものがござります。それを見ると、九二年の三月でござりますから、来年の三月にはマレックスB2というものを持つてくるといふようなことで、全体の容量をさらにふやそうというような構造になつておるわけでございます。

○山中都子君 だからあなた、さつきこれから第二世代を上げるとおっしゃったから、第二世代は

もう印度洋は上がつてます。それで、百二十五チャンネルにふえたのにもかかわらず、ビジーンが多いという関係者の方の認識もあるし、訴えもあるので、そこはどう認識されているのかなつたというふうに理解されているのか、それともやはりそういうビジーが多い状況は第三世代の打ち上げによってかなり改善されるという見通しをお持ちになつていらつしやるのかどうか、そこははつきりしてほしいの。

それで、私が局長に講釈言葉筋合いやしないんですけれども、ほかのいろんなのをおっしゃるけども、そうじやなくて、要するにいわゆるインマルサット衛星通信システム、そのシステムの問題で答えていただければいいんです。ほかに何か補強になることをやつて援軍が来ていても、それはそれでいいんですけれども、要するにインマルサット衛星通信システムとして、今第二世代が上がつてますから、それが正しいなら、それでもビジーの状況が多いというふうに訴えられているんだけれども、第三世代が上がるということによつてそのことは解決できるというふうに郵政省の方は解釈していらつしやるというか、考えていらっしゃるのかどうかということで

○政府委員(森本哲夫君) ちょっと具体的に申しますと、印度洋に上げたのは去年の十一月三日でございまして、そして十二月八日から運用しております。ごく最近上がつたということで、今の渡岸の関係でいえば、これは時期的にそういうことになるわけで、それぞれ三月九日には大西洋に上がつた、それからこの十一月には太平洋に上がつてあるわけで、ひとまず今こういう形でござります。シス템全体としてはちよどく上がっておる分で当面のところは一応十分である

○山中都子君 つまり、遭難した船舶から緊急に二十五チャンネルにふえたのにもかかわらず、ビジーンが多いという関係者の方の認識もあるし、訴えもあるので、そこはどう認識されているのかなつたというふうに理解されているのか、それともやはりそういうビジーが多い状況は湾岸戦争絡みの特別な状況なのが、なつかつ第二世代を上げてもそういうふうにビジーの状況になつてます。もう一つははつきりしなったということなんです。印度洋でつまり湾岸戦争の関係で、特別な事態のもとでそういう状況になつたというふうに理解されているのか、それともやはりそういうビジーが多い状況は第三世代の打ち上げによってかなり改善されるという見通しをお持ちになつていらつしやるのかどうか、そこははつきりしてほしいの。

それで、私が局長に講釈言葉筋合いやしないん

ですけれども、ほかのいろんなのをおっしゃるけども、そうじやなくて、要するにいわゆるインマルサット衛星通信システム、そのシステムの問題で答えていただければいいんです。ほかに何か補強になることをやつて援軍が来ていても、それはそれでいいんですけれども、要するにインマル

サット衛星通信システムとして、今第二世代が上

がつてますから、それが正しい

なら、それでもビジーの状況が多いというふうに訴えられているんだけれども、第三世代が上がる

といふことに由つてそのことは解決できるといふ

ふうに郵政省の方は解釈していらつしやるといふ

か、考えていらっしゃるのかどうかということで

○政府委員(森本哲夫君) ちょっと具体的に申し

ますと、印度洋に上げたのは去年の十一月三日でございまして、そして十二月八日から運用して

おります。ごく最近上がつたということで、今の

渡岸の関係でいえば、これは時期的にそういうことになるわけで、それぞれ三月九日には大西洋に

上がつた、それからこの十一月には太平洋に

上がつてあるわけで、ひとまず今こういう形でござります。シス템全体としてはちよどく

救助に関係する情報を通報するというシステムがござります。あるいはまた、ここはよく出てきま

すが、デジタル選択呼び出し装置というのもございまして、これは一定の遭難警報を周囲の船舶

に一斉に送るというのもあるわけでござります。

○山中都子君 つまり、遭難した船舶から緊急に

遭難通信をして優先接続がされるということと、

○山中都子君 ちょっとその点は、私の方は、今

おつやつたように、第二世代を去年上げて百二

十五チャンネルがふえたにもかかわらず、ビジー

が多いという中身であらうということ

いふたから、エマージェンシーという意味で言うな

らほどつとも緊急といふ中身であらうということ

も思つたんですけれども、いずれにしても緊急で

あることは事実なので、それが担保できる、保証

する、こういう状況だということでございます。

○山中都子君 ちょっとその点は、私の方は、今

から、あそこで遭難船が出ているからそこへ救援

に行つてくた

というの

は、通信

救援

緊急システム

という

ものは、

救難

緊急

システム

ですか、そういうものとして

は、私は中身としてはエマージェンシーでもある

か、ないしはそれは絶対違わないで、それでもつ

か

は

あります。

○山中都子君 つまり、遭難した船舶から緊急に

遭難通信をして優先接続がされるということと、

○山中都子君 つまり、遭難した船舶から緊急に</

できるという御回答だというふうに伺いました。

それと、先ほどからもいわゆるブロック現象の問題が出ているんですけれども、具体的にパラボラアンテナの設置場所だとそういうものを改善することによってブロック現象を起こさせないようするとか、そういう具体的な指導というようなことは考えられますのでしょうか。

つまり、マストがあつたりなんかするでしょう。それでブロックされて死角になって届かなくなったり、そうすると例えばパラボラアンテナを二個つけるとか、補助アンテナをつけるというふうになるのか。こういうカタログを見ますと、いろいろそういうような性能を持つようなものも紹介されていたりするので、その辺のことが行政指導というんですか、ものとして行われるのかどうか、どういうことが考えられているのか。

○政府委員(森本哲夫君) 基本的にこのGMDSSでつけるべき機器については、御案内のように船の構造、大きさ、それからどの海域にいるか、陸からどれだけ離れているかによって具体的な決まりをしています。つまりは、そのときの状況で一番適切な通信設備を選択しろと。それで、特にインマルサット衛星が使えないところというのは、A4海域といつて一番陸から遠い地域でございます。そういう地域については、もっと近いところではインマルサット衛星が使っているんですか、どういうことが考えられているのか。

○政府委員(森本哲夫君) インマルが位置によって、先ほどのお話をのように極端なケースのときは起きる問題でございます。ただ、あらかじめそういうことも十分想定されるのですから、実はこの新しいインマルサットの船舶地球局についての具体的な定めは省令で定めたいと思っております。今おっしゃるように、できるだけ遮へいの起きない場所に設置するように義務づける。さらには実際問題、多分海域によってということになるかと思うのであります。必要によれば、船体の構造上どうしてもつける場所がなくてブロッキングが起きやすいというようなときには、別途に補助アンテナというものをつけるというようなことも、行政指導になろうかと思うのですが、人命にかかることがありますので、できるだけ万全を期すように具体的な配慮をしてまいります。

○山中都子君 補助アンテナをつけるという程度のことは、一応こういうものを見るとそういうことは考えられるなど、私なんかわかる面があるんです。そのほかにも幾つかそういう何か方策で

すか、そういうものをお考えのことがありました

ら教えてください、有効な。

があることは事実なんございましょう。

○政府委員(森本哲夫君) 御案内のとおり、GMDSSで使う設備というのは十六種類もあるわけ

でございまして、インマルだといろいろな各種の無線電話、あるいはデジタル・セレクティブ・コールとかいろんな形で決めておるわけでござい

ます。その中の船舶相互間とか船舶と陸上間の通

信というのは、これはやはり基本的な役割を果たさなきやならないですが、その中でも中波とい

うのは、十分中波の持っている伝播特性というも

のを考えて設定をされておるわけでございます。

しかも、中波の電話の海岸局のカバーレジとい

うのを考慮してその海域というものの決めてある

わけでございますので、中波の電話が届かないと

いうことで機能しないということは、ちょっと考

えにくいくことではないかと思っております。

なお、ちょっと私言葉がさつき足りなかつたよ

うでございますが、お話をのように、インマルサ

ット通信衛星が極の方に近くなければ非常に困難にな

るということでお申し上げました。そのA4での

極に近い地域では、さつき言いましたように、イ

ンマルの設備は義務とはしていないということに

なっておりませんので、若干言葉が足らなかつたこ

とを追加させていただきます。

○山中都子君 中波でもやはりなかなか通話しにくい状況が関係者の御心配としてあるということだけをちょっと申し上げておきます。

それから、海岸地球局や海岸局の問題なんです

が、いただいている資料を見ますと、何かばつん

ぱつんと書いてあってよくわからないんですね、これだけだと。それで、ちょっと郵政省の方にお調べいただいたんですが、現在海岸地球局の

設置は、こういうものを見せていただいた限りで

は、何か非常に少ない場所が多くて、少ない場所が多いというか、何て言つたらいいんでしよう

か、インド洋沿岸諸国だとかあるいは南大西洋沿

岸諸国あたり、アフリカとか南アメリカの間と

か、そういうところだと幾らも海岸地球局がない

んですね。こういう状況でGMDSSの機能が、

岸地球局あるいは自動的に選択される海岸地球局

受ける方、受け皿としてはこれで十分なのかどうかということを知りたいということが一つ。

それから、現在世界じゅうでこの海岸地球局は

何局、どういう国に何局あるのかということをち

ょっとお示しいただきたい。現在の数です。日本

が茨城と山口にあるのは知っています。

○山中都子君 四つのエリアに一つずつで。

○政府委員(森本哲夫君) 四つのエリアに一つずつで。しかし、やはり迅速な救助活動という意味では多々ますます弁ずといいますか、できるだけたくさんある方が望ましいには違いないわけでございます。

○山中都子君 クウェートの一局でございます。

現在、お話をのように日本では茨城、山口にござ

ります。茨城の方は太平洋をにらみ、山口の方は

インド洋をにらんでいるわけでござりますが、そ

うした数を含めますと、現在の時点では十六カ国

に二十四局がこういう海岸地球局を設けておるわ

けでございます。これ以外に一局あったんですね、今運用を中止しておりますのはクウェートの

ざいます。

○山中都子君 クウェートでございま

す。

今私どもの調べによりますと、今後開局を予定

しているものが、計画をしているものが、今申し

ました十六カ国二十四局のほかに十二カ国十五局

あるというふうに承知をいたしております。

このシステムは、そういうことで船舶から萬が

一の遭難警報が出ましたら、船舶が指定します海

岸地球局あるいは自動的に選択される海岸地球局

経由でその国の救難機関のところに連絡が行くこと、
いう構造になつておるわけでございます。万が一
警報を受信した海岸地図局あるいは捜索救助機関
が、どうもこの連絡は適切でないなといったとき
には、その捜索機関から最適の捜索機関にまたス
イッチングするというような仕組みも入つておる
わけでござります。

いずれにしても、そういうネットワークと同時

○山中郁子君 十二ヵ国十五局の開局予定がまだに、今後ますます増設されるということで、インマルの地球局というものは十分GMの予定したところに今後展開していくものと期待をいたしているところでございます。

これからあるわけですね。だから、局長はさつき四つのエリアのところに一つだけあればそれでいいんだと、こうおっしゃるんだけれども、いいなら何でこうつくるのって思案うんですね。だから普通私たちはある程度、この地図で見るとぽつんぽつんとこういうふうに少なくしかないから、やっぱりそういうG.M.システムをより効果あらしめるためにもっと必要になるんじゃないのかと、こう思いますでしょ。思ってそういうふうにお伺いすると、四つの海に一つずつあればそれいいんだと、こういうふうにおっしゃるんだけどれども、それでもふえていくわけだし、現実には十六カ国二十四局あるし、その上にさらに十一カ国十五局の計画があるわけでしょう。

そういうのは、その体制をシステムをより目的にかなう形で、より理想的に運用されていくためには、そういうふうにたくさんあった方がいいわけでしょう。たくさんというのも余りに素つぱい言い方過ぎますけれども、何も一つの海に一つだけあればいいということをおっしゃらなくてもいいんじやないかと私は思うんです。混乱させられるのよね。それで済むなら済むで、何でこんなにいっぱいいくくるのかなとも思いますしね。だから、そこら辺をちょっとちゃんとわかるようになえてくださいますか。

よとじうことじやないわけでしょう。だって、それは届くかもしれないけれども、どこかとにかく全世界に通知しなきゃいけないわけで、そうすれば地上のネットワークも使つて遭難の連絡もしきやいけないかもしないし、そういういろんなところを回らなきゃいけないんだから、より近いところでそれを受けるところがあれば、より一層そのシステムが活用できるということになるわけでしょう。その辺は率直にというか、素直な形で答えていただきたい。わかりやすく答えていただきたい。

○政府委員(森本哲夫君) このインマルサットの今申し上げました茨城だと山口だとかそういうのは、御案内のとおりKDDの地球局でござります。一般的には国際通信を運用する地球局でございます。こういう点は、さつき理屈からいえばどちらではそれを受け取るところがいいのかないのは、国際通信のためにどんどんこうしてまだまだ発展計画はござりますし、何よりもやはりこうしたふうにたくさんできますと、自国の船舶が危殆に陥ったときに自国の海岸地球局との連絡がとりやすくなるわけでござりますから、本当の緊急、一刻を争うというようなときに大変便利になるというか、船にとっては大変有利になるということがあらるわけでございますので、できるだけ国際通信が普及した分に応じてこうしたものができるいくのは大変結構のことだと、こういうふうに考えるわけでございます。

○山中都子君 そういうことだと私は思うのです。そうでなければあっていくと自分がわからぬないし、わからないというか、自分の国のことにつくられていくということが自然な成り行きだし、またシステムのより有効な効果あらしめるための方策だというよう思います。

それで、海難救助機関への連絡ですけれども、これはさつきもちょっと申し上げたんですけれども、陸上の通信ネットワークを使うことになるわけですねども、地域によっては電話もないところだつてないわけじゃないですし、そういうよう

な問題での世界的な整備状況が国際機関においてどのように認識されたり、どのように問題にされたりしているのかということが、郵政省で把握されているところがあつたらお知らせいただきたい。

○政府委員(森本哲夫君) 確かに日本は高度情報社会だということを言つておりますが、世界的に見ればまだまだこの通信体制が全体に整つていないところはたくさんあるわけでござります。特にやはり世界的なシステムとなれば、そういう点がどの国においても均一なレベルでこうしたGMの対応ができるというのは大変大事なことでございます。SOLASのところでこのGMを入れようじゃないかというときの条約を締結するその会議でやはりこの問題が取り上げられまして、途上国に対して技術とかあるいは資金援助を決議しておるわけでございます。これは当然のこととでございますので、私どもとしてもまずは具体的な技術の研究をする必要がある。つまり、GMを途上国あたりにどういう形で技術移転をしていくことが適当かということで、ささやかではございますけれども、平成三年度からこのための調査研究というものを開始いたそうということにいたしております。

今後こうした研究と、先ほども申し上げました、ODAあるいはITU始めいろんな国際電気通信の協議機関もございますので、あらゆる場を通じてなるだけ早期に途上国がこのGMのネットワークというものを構築できるように、日本としても役割に応じた分担をぜひしていかなきゃならないと考えております。

○山中都子君 私は、単にやはり日本が発展途上国に援助をするというだけじゃなくて、その海域、海に例えれば日本の漁船にしたたくさん行っているわけですよね、インド洋にしても。そういうときに、実際にそこで遭難するという場合には、昔で言えば、昔というか、モールスで言えばSOSが幾らすぐに届いたって、実際に救助に来てもらうところは限られるわけです。そういう意味

で、別に日本が発展途上国に対し援助をすると
いうだけの問題じゃなくて、このシステムの中で
日本船の遭難ということについても十分考えて
かなきやならない問題だと思うのです。

私は、今ODAのお話が出まして、先ほども出
ましたけれども、私どもは日本の今のODAのあ
り方について大変大きな意見を持っております。
それはかかるべきところでそれぞれ意見を申し上
げ、問題にしてきてるところでありますけれど
も、ODAは全部だめだと言っているわけじやな
くて、そのあり方について問題にしているわけな
んですけれども、その辺は具体的にどのように考
えていらっしゃるのか。

先ほどさやかだけれども、何か調査費をあれ
したとおっしゃっていたんだけれども、どのくら
いささやかなのかちょっと教えてほしいと思うん
です。

将来ODAの問題はどの程度お考えになつてい
らっしゃるか。いずれ外務省なり何なりとのお話
し合いとかそういうことがあるんだと思うんです
が、どういうところに来ているのか。

時間が限られててるので、最後にもう一つ
だけあわせて質問をさせていただきますので、一
緒に御答弁をいただきたいと思います。

船舶安全法で、これはまだ成立していないわけ
ですけれども、関連する安全法で、参議院先議で
参議院は可決しているんですが、二十トン以上の
小型船舶も義務づけられるということになるんで
す。かなり小さい船主さんたちがそこにやはり設
備を積むことを義務づけられるわけだから、やっぱ
り小型無線設備の開発というんですか、そうい
うものが必要だと思うんですね。

要するに、このことによって過大な経済的負担
を強いられるということであつてはならないし、
そういう点では大体の目安でいいんですけど、それど
も、最低が大体二十トン以上というから二十トン
と考えて、そのぐらいの船が、船によつてもいろ
いろ積むものは違うのかもしません、その辺の
ところは大きさで結構ですけれども、大体幾ら

ぐらいの経費がかかるのか。
そういうことはより安くなるように、
経済的負担がからなくて済むようできればそ
れにこしたことではないわけなので、その小型無線
設備の開発などを郵政省としてはどのように考
えていらっしゃるか、あるいは取り組んでいらっし
やるか、あわせて御答弁をいただきたい。

○政府委員(森本哲夫君) GM 自体がまだ世界各
国がこれから準備に入つて来年二月から発効しよ
うということですございますので、行く先の問題と
して ODA をぜひ考えなきゃならぬということ
で、具体的にはこれからになるんです。そのため
にも、まず途上国における、日本とは状況が違う
中で、こうした国際的な GM をどういうふうに整
備するのがその国にとってあるいは途上国にと
って一番いいかその研究をまず始めようとい
う、これは予算は本当にささやかでございますが、それ
でも私たちの政策経費では大変大きな金額で百七
十六万一千円ついております。こうしたものを持
始めてぜひひとつ開発に向けて努力をしたいと思
っております。

もう一点、今お尋ねの十二メートル以上の小型
船舶というようなことにいたしますと、これは国
際 VHF 無線電話を一台つける、それから衛星 E
PIRB、置いておいて万が一船がひっくり返つ
たときに自動的に信号を発する EPIRB という
装置、それからレーダー・トランスポンダー、この
三つを設備いたしますと、ざっと百五十万の見当
になるわけです。

○山中都子君 そんなにかかるんですか。

○政府委員(森本哲夫君) はい。それが小型の長
さ十二メートル以上と、今お話しのように予定し
ているところで一番小さい。百トン以上の貨物船
だと漁船になりますと千六百万以上というよう
なのが一応の試算に相なるわけでございます。
できるだけ経費が安いところにはこしたことがな
いわけで、今この種の分野の技術開発は日進月歩
でございます。ただ、国際でお互い交信できなき
やなりませんので、規格はちゃんと決まっており

ますが、その規格のものを技術的にできるだけ安
くするということは、メーカーにおいても努力を
するございましょうし、私どもとしてももちろん
大きいに関心を持つております。

○足立良平君 今まで質問、質疑をずっと聞いて
おりまして、これあらかじめ申し上げてしません
けれども、ちょっと考え方をお聞かせ願つておき
たいと思うんです。

この法案が成立をいたしまして以降、従来のモ
ールス信号を搭載しておる船とそれから GMDSS
S を搭載しておる船という二つの種類が並行して
進んでいくと思うんです。そうしますと、例えば
GMDSS からいろいろな緊急信号がありましたと
きに、モールスだけ積んでいる船というのと受信
することができないのではないかという感じもす
るんですけども、そういう問題点はございません
んですね。

○政府委員(森本哲夫君) 過渡期には確かにいろ
いろの船がございますので、その過渡期のところ
の連係動作ができるようだということで、今船に
は中波の無線電話、二千百八十二キロヘルツとのと
くいうものを積んで最小限の交信ができるよう
に用意をいたしております。

○足立良平君 それでは次に、これ無線通信士の
処遇の関係についてちょっとお聞きをいたしてお
きたいと思います。

これも既に今までいろんな議論がなされてきて
いるわけでありますけれども、従来の電波法上か
らいたしますと、これは通信長という制度が必要
であったし、それがこの法案によりまして必要が
なくなる、こういう状態になるわけです。あるいは
また、船舶局におきまして人を配置して義務的
に時間を利用していかなきやならない時間の設定
ということも廃止をされてくる、こういう大きな
変化が出てくるわけであります。そういう面から
いたしまして、将来的に通信長あるいはまた通信
士の身分あるいは待遇、そういうものが不安定に
なってくるのではないか、こういうふうに思われる
わけであります。

そういう面で、船舶勤務をしております中高年の
通信士の方々のいわゆる能力發揮の機会をどの
ようにならうかが、今まで大変長年にわたりて保
たってそういう能力というものを積み重ねてき
てございまして、この新たな技術革新に伴つてござ
います。そこで、そういう人たちの能力というものが、あ
る面においては不要になつてくると言つたらちよ
うと言葉は悪いかもしませんけれども、そういう
う状態になつてくるわけですが、そういう
面で郵政省として一体どういう方策を今後お考
えになつてあるのか、この点についてお聞かせを願
いたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) 新しいこういう体制に
なりますと、これまで持つておられる能力という
ものをどうやっぱり維持していくかというの、先生お
話のように大変大事なことだと思うのであ
ります。特にそれに関連しては保守の問題がある
かと思っておるわけで、先ほどから議論が出てお
りますように、保守は三つの種類のうちから選択
をするということで、できるだけこの GM の機器
がいつでも発動できるような体制をとろうと、こ
れを義務にいたしておるわけでございます。

そのうち、その船に乗りつ保守をするという
ようなシステムをとりますときには、やはり船上
において無線設備の修理をするという技術が、能
力が必要でございまして、これは原則として第二
級の海上無線通信士以上の配属が必要であると、
こうしたことになつております。この点が一つ考
えられるということと、陸上の場合はどう考
慮するかが中心になって考慮されなきやなら
ないと思いますけれども、とりわけ行政サイドに
おきましても、そういう特別の配慮というものを
並行して考えていくことが、これらの我が国の

の無線従事者の資格というのはオペレーションで
ござりますから、保守を結びつけるというわけに
はちょっといかぬのかなと思うわけでございま
す。

ただ、せっかく無線通信士の資格を持っておら
ずするということは、メーカーにおいても努力を
するございましょうし、私どもとしてももちろん
資格があるわけで、社会的にこうしたものが一種
の認知を受けるというようなことになりますと、
いうのがございます。このいわば任意の資格に
はなるんですが、船舶無線整備士というそういう
資格があるわけで、全国船舶無線工事協会と
しましては、社団法人で全国船舶無線工事協会と
いうのがございます。このいわば任意の資格に
はなるんですが、船舶無線整備士といふことで
ござりますから、保有を結びつけ工事につ
いては、専門知識を生かすという点で、いろんな
方策がないものかなと思っておるのでございま
す。現在、船舶局の無線設備の取りつけ工事につ
いては、専門知識を生かすという点で、いろんな
方策がないものかなと思っておるのでございま
す。

○足立良平君 これは私本当に大変情緒的な問
題でござりますけれども、重要なことではないか
と思います。まず最初に実は思つておられますのは、やはりこ
の技術革新というのには、これまでますます進んでまい
るわけでありますし、そこに勤している人たちが
長年にわたつて経験、あるいはその技能、能力と
いうものの積み上げをしていく。そして、技術革
新によつて一遍にそれが否定をされるといいます
か、それはもう必要でなくなつてくるということ
になつてしまりますと、今度は逆に勤いている人
たちからすると、技術革新をむしろやはりストッ
プしたいという気持ちが働くのは私は当然
だらうと思います。

したがつて、この種の大きな技術革新の変化に
伴つて職場の態様というものが大きく変化をして
くる、あるいはまた能力というもののミスマッチ
が生じてくるというふうな場合には、これはもち
ろん労使関係が中心になって考慮されなきやなら
ないと思いますけれども、とりわけ行政サイドに
おきましても、そういう特別の配慮というものを
並行して考えていくことが、これらの我が国の

この種の技術革新なり、そういう面からすると極めて必要なことだろうというふうに私は思つております。郵政省側におきましても、そういう観点でさらにいろんな面で検討を煩わしておきたい、このようだと思うわけでございます。

それで、この機器の信頼性の問題についても、これは既に今までいろんな議論がされてきて、いるわけでございますが、ちょっと私は違った切り口で二、三質問させていただきたいと思うわけあります。

○政府委員(森本哲夫君) 具体的に比較ということになりますと、従前の持つておったシステムの特色はそれなりにあるものの、今日の時点でも従前のシステムはやはり通達距離に限界があるという点が一つあるうかと思うのであります。せいぜい二百八十キロぐらいが限界だということになつております。したがつて、その周囲の中に船舶とか海岸局がない限りは、幾ら打つても通じないという問題がございます。さらにもたぞールスというのは、大変今高度な知識、技能の集積だということになつておりますとおりまして、なかなか新しく習得が難しい状況にもなつておるわけでございます。それからまた、当然のことながら、人的な操作による

ものでござりますから、いざ緊急のときに十分な
的確な情報連絡が設定できるか否かという、それ
もケースによりけりだという問題があるわけござ
ります。

ところが、こうした欠点があるのですから、何とか新しい通信技術を導入できないかということで、こうした難点について新しい技術で、このG.M.はいろんなことをやつておりますが、一つはやはり非常に操作が簡単な技術だ、非常に高度な技術は要らないで、例えばボタン一つ押したら、それで自動的に船舶の位置だと、あるいは今どきいう状況だというようなこととか、あるいは船舶の名前だとが通報できる。それからもう一つは、やっぱり自動化と、いうことが大きいのかなと思うのでございますが、例えばいろんな他の船から遭難の信号が入つたりしたときには、スイッチさえ入れておけば大きなアラームが鳴ったり、大きな光が点滅したりしてその所在を知らせる。同時にその内容が自動的にプリントアウトされる。さらにはまた、衛星というようなことになりますれば、これはほかの通信よりはさらに全体として確実な通信が確保される、あるいはデジタル技術というようなことで、いずれにしてもこうしたものを使つて、世界のどこにおつても何らかの方法、いろんな技術を組み合わせて、その遭難の事実を緊急を要するところへ、救助を要する機関に向けての発信が可能になるという点が、しかもそれが自動化されると、いう点が非常に大きいのではないか。それがゆえに世界各国が賛同してこられたものになっていますが、法律の改正をお願いすることになったかと思つておるわけでござります。

○政府委員(森本哲夫君) お話をよううに、これは七七年にインマルサットのサービスが開始されたおるわけでござりますので、その間と今日までの間といふのは、一種の生産技術といいますか、あるいはＩＣ技術といいますか、そういう面でこの故障状況はやはり相当格段の改善が見られているというふうに考えるわけでございます。

具体的な話としまして、電話とかテレックスの通信が不能となる故障が一年間に発生した件数と、それから船舶地球局の局数を基準にして一種の確率といふか、船舶地球局の一設備が故障する確率というふうなことで出しますと、ＫＤＤがインマルサットサービスをやりました、さつき申しました七七年当時の設備ですと、一年に一回の割合でございました。これが一九八五年の製造の設備で見ますと、六年に一回ほどになつております。さらにまた年を越して八七年、だから四年前以降に製造された設備では、これ計算でございますからあればですが、十七年に一回という計算になりますと、六年に一回ほどになつております。さらにまた年を越して八七年、だから四年前以降に製造された設備では、これ計算でございますからあればですが、十七年に一回という計算になりますと、六年に一回ほどになつております。さらには、相当この期間の性能の進歩は著しいものがあるというふうに見られると思います。

○足立良平君 今までずっと議論を聞いておりまして、また既にこの中にもはつきりとその考え方方が出ているわけであります、いわゆる放任をされておった機器の型式や設置場所、そういうもののについては検定や設置条件というのが規定をされているようであります。そういう面では、いわゆる機器に対する信頼性を確保していくという点は、それなりに考えられているように判断をいたすわけでありますけれども、このＧＭＤＳＳのシステム対応機器の信頼性をさらに確保していくために、郵政省として一体いかなる措置をとろうとされているのか、具体的にこれも説明をお願いいたしたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) この法律の三十五条には、「非常に高信頼といいますか、だんだん信頼できる精度が上がっていることにはなっておりますが、しかしそれはやはりきちんととした保守とい

のが前提になるわけでござりますので、保守の仕方については、これは船の都合とか航海のあり方等々をいろいろ勘案して一種の選択をいたしております。一つは、設備をダブルにしなやう、二重化と言つておりますが、それから港に入つたときに保守をやるやり方、それから航海する船の上でやる保守、この三つのうちの一つまたは二つ、と申しますのは海域に応じて決められるわけでござりますが、これをまず選択しようとすることで、何がしかの保守をひとつぜひ定期的にきちんととつてもらつて性能の発揮に努めるというのが一つでございます。

それから、同じく三十七条では、義務船舶局に備えなきやならない無線機器の問題につきましては、型式検定というものを義務づけてござります。相当厳しい条件のもとでの型式認定をお願いいたしますし、高いところから落つことすとか、振動させるとか、いろんな条件を通しましてGMDSSの無線設備の信頼性を、十分安全が確認できるものにした上で初めて設備をして差し支えないといふようにして、全体の信頼性の向上に努めたい。大ざっぱに言いますと、こうした二つの方法で担保したいなど考えておるところでございます。

○足立良平君　国際的な安全航行あるいはまた救助体制の問題についてでございますが、これも既に議論をされているところでございます。安全航行のためには通報システムを充実させていくとともに同時に、各海域における海上の安全情報、これをきちんとしていくことが私は重要なのではないか、このよう思つてますけれどあります。あるいはまた、救助体制の整備とともに、これまで各国において必要だらうといふふうに思つてます。

海上保安庁においていただいておりますけれども、海上の安全情報の提供あるいは救助体制の充実について、国際的に一体どのような制度あるいはまた仕組みになつているのか、ちょっとその状況というものをまず第一点目御説明をお願いいたしたいと思います。

それから同時に、これは既に鶴岡委員の方からも提起がされているわけでございますけれども、いわゆる関係国との対応の仕方という問題が、これは実は大変重要な問題であらうというふうに思つてゐるところでございます。それをめぐりまして、山中委員からもODAをめぐつての考え方というような質問がございました。郵政省としてODAでその問題について考えていくという答弁がございましたけれども、ODAというのは原則的には途上国側の方で一体どう考えるかといふことがまずポイントになる。そして、それを受けて、その援助というものをどうしていくかといふことのシステムであろうと思うんです。日本の側からこういうものを云々ということ、こちらからのものを持つていくということは、今さっき話を聞いておりましたときには、ちょっと逆なのでないか、こういう感じも実は受けたるわけでございます。

今お話を聞いておりまして、ちょっとそういう疑問を私は持つたわけであります。もしそういう点で、郵政省として考え方があればお聞かせを願いたいと思います。当然この種の設備というものを、仮に日本のODAというふうな問題を通じてこれを実施いたしましたとしても、現実的にはランニングコスト等いろんな費用というものはそれぞれ発展途上国側は必要とするというふうに考えられるわけでございまして、そういう点も含めて、いきなりの質問でありますけれども、ちょっと考え方があれどお聞かせを願いたいと思います。

○説明員(後藤康男君) 國際的な海上安全情報提供について御説明申し上げます。

仕組みとしては、沖合を航行する船舶の安全確保を図るため、国際海事機関と国際水路機関の決議により設定されました世界航行警報システムがあります。これは北極及び南極の海域を除く世界全海域を十六の区域に分けまして、各区域に設置された区域調整機関により実施される長距離無線航行警報で、このうち長期間有効なものについておつしやるとおりだと思うんです。ただ、G

ではウイークリーサマリーに掲載し、毎週一回印刷物として発行するものであります。このウイークリーサマリーは、区域ごとの各国それから区域は実は大変重要な問題であらうというふうに思つて、山中委員からもODAをめぐつての考え方とは、ODAでその問題について考えていくという

原則的には途上国側の方で一体どう考えるかといふことがまずポイントになる。そして、それを受けて、その援助というものをどうしていくかといふことのシステムであるうと思うんです。日本の側からこういうものを云々ということ、こちらからのものを持つていくということは、今さっき話を聞いておりましたときには、ちょっと逆なのでないか、こういう感じも実は受けたるわけでございます。

○説明員(赤石憲二君) お答えいたします。

国際的な捜索救助体制の仕組みでございますけれども、海難が発生した場合に、だれが捜索救助を行なべきかというようなことに關しましては、

付近を航行する船舶の船長であるとか沿岸国といふことになつております。これは公海に関する条約また海上における人命の安全のための国際条約ということことで定められております。長年にわたり有効に機能しておるというふうに考えております。

さらに、昭和六十年には海上における捜索及び救助に関する国際条約、いわゆるSAR条約が国際海事機構のもとで発効いたしております。この条約は、国際協力のもとで全世界的な捜索救助体制を確立することを目的としたものでございました。我が國も昭和六十年の六月十日に同条約に加入しております。我が國の周辺海域において捜索救助の責任を果たしているところでございます。

ODAと同様の問題を通じてこれを実施いたしましたとしても、現実的にはランニングコスト等いろんな費用というものはそれぞれ発展途上国側は必要とするというふうに考えられるわけでございまして、そういう点も含めて、いきなりの質問でありますけれども、ちょっと考え方があれどお聞かせを願いたいと思います。

○説明員(後藤康男君) 國際的な海上安全情報提供について御説明申し上げます。

仕組みとしては、沖合を航行する船舶の安全確保を図るため、国際海事機関と国際水路機関の決議により設定されました世界航行警報システムがあります。これは北極及び南極の海域を除く世界全海域を十六の区域に分けまして、各区域に設置された区域調整機関により実施される長距離無線航行警報で、このうち長期間有効なものについておつしやるとおりだと思うんです。ただ、G

Mといふものが世界共通のシステムでございますので、これは途上国のみならず、それから我が国にとっても利益になるし、あるいは世界じゅうのものを持つているんだろうと思うのであります。実は、先ほどもお尋ねがございましたのですが、このGMの締結のときに、SOLAS条約ができるときには、その技術協力の促進という決議が行われおりまして、職員の途上国における研修、それからGMの導入にとつて必要な設備及び施設の準備について各国ひとつよく協力しよう、こういふことも決議をされておるわけでございます。

先ほど申し上げましたように、また我が国にとって、まず内部的に途上国が何を求めるのであるかということをよく勉強しながら、今後相手国の実情、我が国あるいは世界全体にとって一番いい方法の検索を続けてまいりたい、こういうふうに思つておるところでございます。

○足立良平君 次に、無線機器の設置の普及促進の関係について質問いたしたいと思います。質問も最後になりましたら各委員の皆さん方とダブルてしましますので、ちょっと切り口を変えながら質問をいたしたいと思うわけであります。

今回のこの法改正によりまして、約七十七万隻ある日本の船舶のうちで二万隻くらいに一応設置義務というものは拡大をしてくる。実質的には、あといろんなそれぞれの取り扱いはござりますけれども、この無線機器の設置というのはほとんどされない。鶴岡委員も御指摘がございましたけれども、プレジャーボートなりいわゆる小船舶等、これの無線機の設置というものが大変これから重要な業務というものは拡大をしてくる。実質的には、あといろんなそれぞれの取り扱いはござりますけれども、この無線機器の設置というものはほとんどされない。鶴岡委員も御指摘がございましたけれども、プレジャーボートなりいわゆる小船舶等、これらは地域の事業者で新しいNCCの一つでございまして、その行うものです。それから船舶電話、これはNTTの行うものです。それからマリンネット電話、これらは地域の事業者で新しいNCCの一つでございまして、ある海岸域だけを対象とする電話。それから、もう少し簡易なマリンホーンといふようなものについても、こういうものがありますよといふことをいろいろやつておるわけでございます。

明をひとつ願いたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) 小型のいわゆる普及義務のかからない小さい船でございますが、私ども調べではざつと四十万隻ほどあります。そこで、それから日本では第X区域、北太平洋西部及びそれから東アジア海域の区域の調整機関として、昭和五十五年からナハリヤ航行警報を実施しております。

てはウイークリーサマリーに掲載し、毎週一回印刷物として発行するものであります。このウイークリーサマリーは、区域ごとの各国それから区域は実は大変重要な問題であらうというふうに思つて、山中委員からもODAをめぐつての考え方とは、ODAでその問題について考えていくという

原則的には途上国側の方で一体どう考えるかといふことがまずポイントになる。そして、それを受けて、その援助というものをどうしていくかといふことのシステムであるうと思うんです。日本の側からこういうものを云々ということ、こちらからのものを持つていくということは、今さっき話を聞いておりましたときには、ちょっと逆なのでないか、こういう感じも実は受けたるわけでございます。

○説明員(赤石憲二君) お答えいたします。

国際的な捜索救助体制の仕組みでございますけれども、海難が発生した場合に、だれが捜索救助を行なべきかというようなことに關しましては、

付近を航行する船舶の船長であるとか沿岸国といふことになつております。これは公海に関する条約また海上における人命の安全のための国際条約ということことで定められております。長年にわたり有効に機能しておるというふうに考えておりまして、職員の途上国における研修、それからGMの導入にとつて必要な設備及び施設の準備について各国ひとつよく協力しよう、こういふことも決議をされておるわけでございます。

先ほど申し上げましたように、また我が国にとって、まず内部的に途上国が何を求めるのであるかということをよく勉強しながら、今後相手国の実情、我が国あるいは世界全体にとって一番いい方法の検索を続けてまいりたい、こういうふうに思つておるところでございます。

○足立良平君 次に、無線機器の設置の普及促進の関係について質問いたしたいと思います。質問も最後になりましたら各委員の皆さん方とダブルてしましますので、ちょっと切り口を変えながら質問をいたしたいと思うわけであります。

今回のこの法改正によりまして、約七十七万隻ある日本の船舶のうちで二万隻くらいに一応設置義務というものは拡大をしてくる。実質的には、あといろんなそれぞれの取り扱いはござりますけれども、この無線機器の設置というものはほとんどされない。鶴岡委員も御指摘がございましたけれども、プレジャーボートなりいわゆる小船舶等、これらは地域の事業者で新しいNCCの一つでございまして、その行うものです。それから船舶電話、これはNTTの行うものです。それからマリンネット電話、これらは地域の事業者で新しいNCCの一つでございまして、ある海岸域だけを対象とする電話。それから、もう少し簡易なマリンホーンといふようなものについても、こういうものがありますよといふことをいろいろやつておるわけでございます。

明をひとつ願いたいと思います。

○政府委員(森本哲夫君) 小型のいわゆる普及義務のかからない小さい船でございますが、私ども調べではざつと四十万隻ほどあります。そこで、それから日本では第X区域、北太平洋西部及びそれから東アジア海域の区域の調整機関として、昭和五十五年からナハリヤ航行警報を実施しております。

が、総務庁の行政監察局から「海上交通安全に関する行政監察」の結果報告書というのが出されています。これをずっと見ておりまして、この表現があるわけであります。「無線機による救助要請が的確に行われていれば迅速な救助が行われ、死亡に至らずにすんだ可能性がある」と考え方の事例が多數みられ」というふうな文言もございまして、いわゆる無線機の搭載というものは人命の救助に極めて重要な点だということが指摘をされているわけでございます。

り十五万から高いものになると八十万ぐらいする。これはレンタルにしても、そうした価格面でいうのが普及の限界をもたらす可能性もございます。しかし、基本的にはこの価格というのは、行政のレベルではなかなかストレートにははまらない、やっぱり競争という問題が前提でございます

政府は、本法の施行に当たり、次の各項の実施に努めるべきである。

一 GMDSS の導入に当たっては、その機能を確認しつつ、一層の信頼性の確保に努める

につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

由といふのは、いわゆる夏季あるいはまた週末と
の人は人命の救助に極めて重要な点だということが
指摘をされているわけでございます。

先生のおっしゃるやうに、小型船棺にできるだけ人命尊重の立場から普及することをまたさらにより努力を続けたいと考えております。

○足立良平君 終わります。

○委員長(一井淳治君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

任者の任務等について配慮すること。
— GMDSS の円滑な導入・運用を図るために、本法改正に伴う省令等の策定に当たっては、関係者の意見に十分配慮すること。
— 海難等を防止するためプレジャーボート・遊漁船等の小型船舶に対する無線設備の普及促進に努めること。
右決議する。
以上でございます。

けれども、小型で持ち運び可能な船舶用の無線機を備えつけで貸し出しをするということも一つの手ではないかといふふうに思つたりいたすわけであります。ただ、現行の電波法では可搬型の無線機であつても複数の船舶で共用することは認められないので、貸し出すことは不可能である。

○委員長(一井淳治君) 御異議ないと認めます。
それでは、これより討論に入ります。
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願
います。——別に御発言もないようですから、こ
れより採決に入ります。

ること」とこの中間を報告が口されていなれど、三十六、郡政省二二二、二の重の幼吉二

〔賛成者等手〕

○政府委員（森本哲夫君）先ほども申し上げました
ところを最後に質問いたしたいと思ひます。

この際、大森昭君から発言を求められておりますので、これを許します。大森昭君。

局の開設ができるだけ簡単にするといふことも一つ大事なことかと思つていろいろな手立てを講じ

日本社会党・譲憲共同・連合参議院・公明党・国民会議、日本共产党及び民社党・スポーツ・国民

連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたしました。

ただ、一つの問題は、レンタル制度が制度的に

附帶決議(案)

平成三年五月十三日印刷

平成三年五月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C