

平成十二年九月二十二日提出  
質 問 第 一 号

超低公害新自動車燃料「ガイアックス」に関する質問主意書

提出者 石井 紘 基

## 超低公害新自動車燃料「ガイヤックス」に関する質問主意書

過ぐる九月五日、北九州市で開催されていた「アジア・太平洋環境大臣会議・in北九州市」は、閣僚宣言、地域行動計画の指針などを採択して閉幕したが、地球環境汚染が深刻化する中で、先進国も、途上国も「環境にやさしい持続可能な発展を短期間で実現する」ため、より協調関係を強めていかざるをえないことを認識し合ったという点で意義ある画期的な会合であった。

その会合では、太平洋の島々の国からは「地球温暖化によって海水が上昇しつつある」として二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）への危機感を表明、九七年の「京都議定書」がうたったCO<sub>2</sub>削減に対する先進国の努力不足に警鐘を鳴らしている。

また、地球温暖化対策のため化石燃料に含まれる炭素量に応じて税金をかける環境税など、国の環境政策の基本となる新環境基本計画の中間案が九月六日にまとまったが、中央環境審議会が、各省庁の施策の効果を検査して国会に提出する国会報告制度の新設も盛り込まれ、この新基本計画は年内にも正式に決定される見通しである。

大事なことは、環境問題にとって“無知”や“怠情”や“先送り”は許されないということである。そ

ういうことのために、公害病の発生がいまでも繰り返されているのである。さらに、最近行われたOPECでは、石油増産の要望を強調した。

こうした状況の下、ガソリンの代替品で、低公害の燃料が実現、普及されることは、まさに時宜をえたことではないか。超低公害新自動車燃料「ガイアックス」に対する質問主意書に関する今回の政府答弁書（内閣衆質一四九第五号）は、前述の通り政府の“無知”“怠情”“先送り”ぶりを顕らわにした代表的答弁であり、自発的検証、情報収集もなく、条件が満たされなまま、結論だけを急ぐ意図的答弁と断ぜざるをえない。

以下、答弁書の各項について具体的に再質問をする。

一 二について、答弁書の中で『アルコール系燃料とされる「ガイアックス」については、ガソリンに代えて自動車の内燃機関の燃料として使用した場合に自動車排出ガス中の一酸化炭素及び炭化水素をある程度低減させるとの情報が存在するが、窒素酸化物その他の有害物質の排出状況については明らかでなく、また、「ガイアックス」の自動車部品の耐久性に及ぼす影響も明らかでない。』とあるが、公的な機関で検査をすれば簡単に分かることであり、それを明らかでないと言で片付けられるのであれば明らかでない

物に課税するのはそれこそ理不尽ではないか。矛盾も甚しい。

『今後必要な情報収集等を行っていきたいと考えている。』ならば課税に対しても、その情報収集等が終了した後でも遅くはないと考える。政府の確たる見解を問う。

二 三についてであるが、『環境保全上の効果や普及の必要性等に応じて個別に判断すべきものと考えている。』とあるが、同じアルコール系燃料「M85」は個別に判断されたのであれば同類であるアルコール系燃料「ガイヤックス」も同じ扱いを受けてもおかしくないと考えている。また、普及の必要性等も「ガイヤックス」を販売するスタンドは全国に100店舗ほど有り普及という点では問題がないと考える。

むしろ、普及を意図的に阻害しているのは政官財の癒着による政府の対応ではないか。しかと見解を問う。

三 四についてであるが、「M85」が『試験研究の用のみに供されていること等にかんがみ、揮発油税を課税しないものとして取り扱っているところ』とあるが、アルコール系燃料「ガイヤックス」が世に出て1年半、その中で改良を加えてきた経過が有るが、これは試験研究と見なしてよいのではないか。

「ガイヤックス」に関して情報もない、収集もしていない、検査資料もない状態で税金だけが先走って

いる現状を反省する必要があるのではないか。

単体の省で考えるのではなく環境庁・通産省・自治省・運輸省での統一した総合的見解を問う。

四 五についてであるが、一で述べた通り早急に情報収集を行い、その結果に基づき適切な指導を行うべきではないか。税金問題も同様である。見解を問う。

五 尚、各地方自治体での県税事務所の対応がバラバラで、高知県税事務所では、調査もなしに、いきなり決定通知と納付書が郵送され、それも実際の販売数量よりも多い数量が記されていたという。

何を根拠にこういう行動がなされたのか、指導監督省である自治省の見解を問う。又、「ガイヤックス」に関して軽油引取税を課すという自治省の見解に対して「自動車」の定義、及び「内燃機関」という定義、これを「道路運送車両法」に照らし合わせ「ガイヤックス」が該当するか回答願いたい。

六 最後に「道路特定財源」について伺いたい。

「ガイヤックス」に課税しようという軽油引取税とガソリン税は、その使用目的が道路整備に限られた目的税で、特定財源になっている。しかもその額は消費の増加に伴い年々増え続け、昨年度は四兆四千億円という巨額な税金が使われている。また特定財源なるが故に、その必要性に関係なく道路建設に半永久

的に使われ続けるシステムとなっている。例えば、この八月八日には、総務庁行政監察は、利用が低迷し、維持費を稼ぎ出せずに借金が毎年膨らみ、全額返済にめどがたっていない日光宇都宮道路ほか九路線の日本道路公団有料道路に対し経営改善勧告を建設省に行っているほどである。

いま、自民党など三党連立政府が喧伝している公共事業削減の一例である。

政府税制調査会の加藤寛（前）会長は、去る八月六日のテレビ、「サンデープロジェクト」特集の中で次のように発言されている。すなわち、目的税というものに対して『（族議員）が発生するのは日本だけだと言っていますよ、政官財がひとつになって癒着しており、官はやはり建設省が一番大きい……』。

（道路）特定財源という考え方は、もう時代に合わない。道路なんて特に発展する段階で必要となるものですから、（道路を）ずっと増やしていく理由なんて余りない、というと、族議員に呼びつけられ、「道路特定財源をやめるな」と叱られる。つまり政官財が一つになっている。癒着しているのです。』とはつきり発言されている。

この政府税調、加藤（前）会長の意見について、政府はどう考えているか。また、この際道路特定財源という目的税を止めて、一般財源にまわす時期にきているのではないか、政府の見解を問う。

右質問する。