

国土交通大臣
齊藤 鉄夫 様

要 望 書

令和6年8月6日

岩手県知事 達増拓也



公共事業予算の安定的・持続的な確保等

人口減少や巨大災害の発生などの課題に対し、生産性の向上や交流人口の拡大による地域の活性化、経済成長に資する社会資本の整備を推進するとともに、県民の生命や財産を守る防災・減災対策、インフラの老朽化対策等の国土強靱化に資する取組を推進していく必要があります。

特に、広大な県土を有する本県においては、東北道や三陸沿岸道路の縦軸、釜石道や宮古盛岡横断道路の横軸に加え、これらの道路を補完し、または代替となる道路が一体となって機能することが不可欠です。

道路整備をはじめとする本県の社会資本を整備し、地方創生や国土強靱化を推進するため、次のとおり要望します。

《 要 望 事 項 》

1 公共事業予算の安定的・持続的な確保

地方創生や国土強靱化を推進するため、国の公共事業関係費の総額を安定的・持続的に確保するよう要望します。

また、直轄事業をはじめ、社会資本整備総合交付金や防災・安全交付金等県内の公共事業に係る予算を確保するよう要望します。

2 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の更なる推進等

近年、激甚化・頻発化する自然災害から県民の生命や財産を守るため、防災・減災対策、インフラの老朽化対策、防雪及び凍雪害の対策等の国土強靱化に資する取組を推進していく必要があることから、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も最終年度を迎えようとする中、これまでのペースを緩めることなく、資材価格の高騰等に対応しつつ、例年以上の規模の予算・財源を当初予算において別枠で確保し、その取組を計画的に推進するよう要望します。

また、令和6年能登半島地震も踏まえ、同様の被害を防ぎ、県民の生命・財産を守るため、改正国土強靱化基本法に基づく国土強靱化実施中期計画を速やかに策定し、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算に加えて別枠でこれまで以上に確保することにより、5か年加速化対策後も継続的・安定的に切れ目

なく対策を講じるよう要望します。

あわせて、国の防災・減災、国土強靱化対策と連携し、防災インフラの整備をより一層加速させるため、令和7年度までとなっている緊急自然災害防止対策事業債の対象事業の拡充及び事業期間を延長するよう要望します。

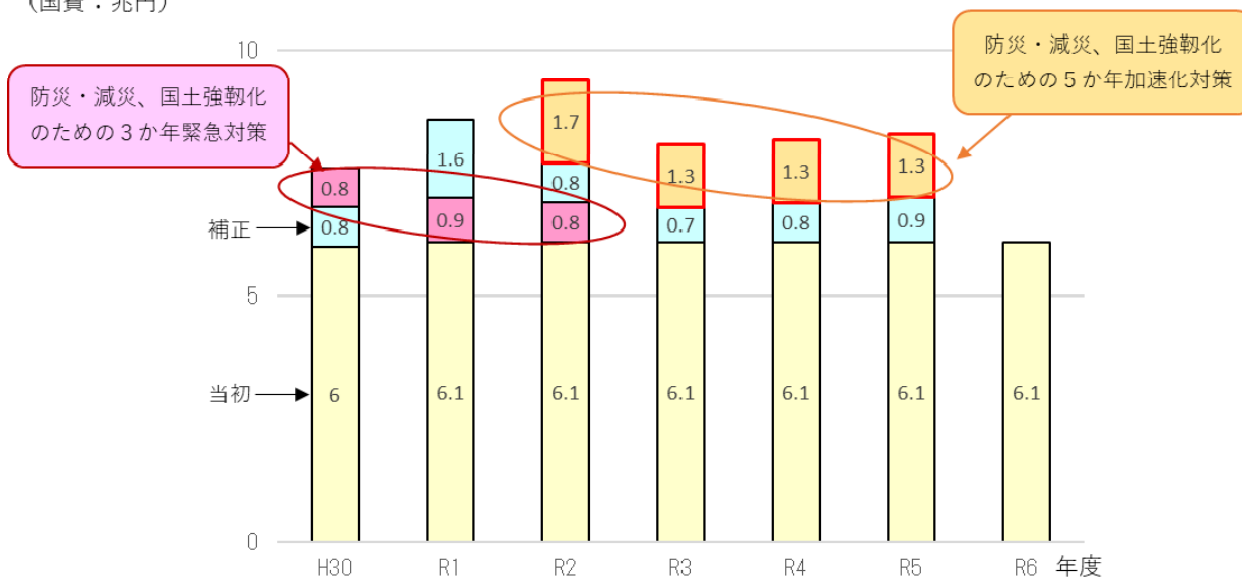
加えて、令和6年能登半島地震への対応では、国土交通省のTEC-FORCEが被災地の復旧・復興に大きな貢献をしていることから、このような激甚な自然災害に備えるため、地方整備局等の体制を充実・強化するとともに、災害対応に必要な資機材を確保するよう要望します。

【現状と課題】

- 人口減少や巨大災害の発生などの課題に対し、地域の活性化、経済成長に資する社会資本の整備や防災・減災対策、インフラの老朽化対策等の国土強靱化の取組を着実に推進するためには、公共事業予算の安定的・持続的な確保が必要。
- 国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）では、令和3年度から7年度までの5年間、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、重点的かつ集中的に対策を講じることとされた。
- 近年、国の公共事業関係費は6兆円程度で推移しており、令和元年度と令和2年度当初予算では、3か年緊急対策の措置として、0.8兆円から0.9兆円程度が上積みされた。5か年加速化対策は、国土強靱化の更なる加速化・深化を図るため補正予算で措置された。

《国の公共事業関係費（当初予算）の推移》

（国費：兆円）



出典：国土交通省 公共事業関係費（政府全体）の推移

- 5か年加速化対策の予算は、5年間の事業規模で概ね約15兆円（うち国費約7兆円台半ば）を目途とする中、4年目となる令和5年度補正予算が成立・配分。「国土強靱化年次計画2024（案）」によると、4年間の累計は事業規模約12.5兆円、うち国費約6.2兆円。事業規模の目途に対して既に8割を超える水準が配分。また、令和5年度補正予算には、「国土強靱化緊急対応枠」3,000億円が加算。

《 5 か年加速化対策の進捗状況 》

区 分	事業規模の目途（閣議決定時）		進捗状況（累計）	
	事業規模	うち国費	事業規模	うち国費
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（加速化・深化分）	おおむね 15兆円程度	} 7兆円台 半ば	約12.5兆円	約6.2兆円
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね 12.3兆円程度		約10.2兆円	約4.8兆円
2 予防保全型メンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度		約2.1兆円	約1.2兆円
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度		約0.2兆円	約0.2兆円

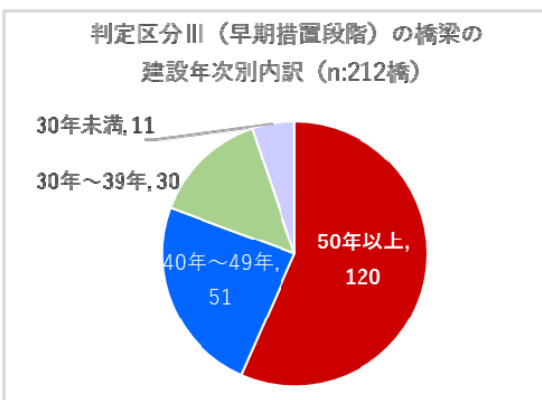
4年間で8割を超える水準が配分。

※ 令和5年度補正予算に計上された「国土強靱化緊急対応枠（3,000億円）」を含まない計数。

出典：国土強靱化年次計画 2024

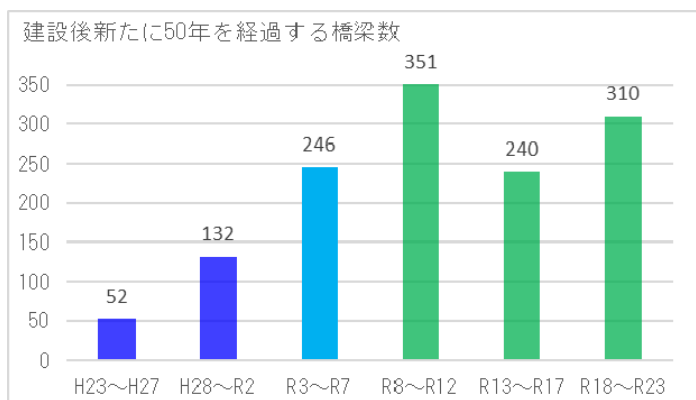
- 国土強靱化に資する防災・減災対策、インフラ老朽化対策等を強力かつ計画的に推進するためには、これまでのペースを緩めることなく、資材価格の高騰等に対応しつつ、必要な予算を当初予算において別枠で安定的に確保していく必要。
- 令和6年1月に発生した能登半島地震も踏まえ、同様の被害を防ぎ、県民の生命・財産を守るため、改正国土強靱化基本法に基づく国土強靱化実施中期計画の早期策定と、取組の更なる加速が不可欠。令和6年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2024」において、「施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かる」旨が盛り込まれたことから、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算に加えて別枠で、これまで以上に確保し、5か年加速化対策の計画期間の終了後においても、継続的・安定的な、切れ目ない対策を講じていく必要。
- 国の防災・減災、国土強靱化対策と連携して、地方公共団体における防災インフラの整備をより一層加速させることが重要。そのためには、令和7年度までとなっている「緊急自然災害防止対策事業債」の対象事業の拡充と事業期間の延長が不可欠。国と地方が一体となって、強靱化に取り組む必要。

《 橋梁の老朽化の状況 》



H27～R1の法定点検で判定区分Ⅲと診断された橋梁

早期措置が必要と判定された橋梁の6割が建設後50年以上を経過



建設後50年を経過する橋梁は、この10年急増する時期にあり、早期の対応が必要

出典：岩手県道路橋長寿命化修繕計画

《本県の主な流域治水プロジェクト》

プロジェクト名	主な事業箇所（事業内容）
一級河川北上川水系	北上川（河川改修）、木賊川（遊水地）、外水沢（砂防堰堤）など
馬淵川水系	馬淵川・安比川（河川改修）、石切所の沢（砂防堰堤）など
二級水系久慈圏域	久慈川・小屋畑川・明内川（河川改修）など
田野畑村	松前川（河道掘削等）、小バタケ沢（砂防堰堤）など
安家川水系	安家川（河川改修）など
小本川水系	小本川（河川改修）、国境の沢(8)（砂防堰堤）など
宮古山田圏域	閉伊川（河道掘削等）、赤前上の沢(2)（溪流保全工）など
釜石大槌圏域	甲子川（河道掘削等）、大松（堰堤改築）、大渡（急傾斜地崩壊対策）など
気仙圏域	気仙川・矢作川（河川改修等）、城内（堰堤改築）など
気仙沼・登米・南三陸圏域	大川（河道掘削）など

- 令和6年能登半島地震への対応では、国土交通省の TEC-FORCE が発災直後から現地に入り、被災地の復旧・復興に大きく貢献。被災地方公共団体の被害状況や支援ニーズの把握とともに、警察・消防・自衛隊等の人命救助にあたる各機関と情報共有するなど、迅速な被災地方公共団体への支援に繋がっている。近年、激甚化・頻発化する大規模自然災害への対応に関し、地方公共団体のみの対応には限界があり、大規模自然災害に備えるためには、地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の確保が必要。
- 本県は、全域が豪雪地帯（うち八幡平市の一部及び和賀郡西和賀町は特別豪雪地帯）に指定され、冬期間は豪雪による雪崩等により全面通行止めが発生するなど、冬期間の県民生活に多大な影響が生じている状況。
- 3か年緊急対策では、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」として「大雪時の車両滞留危険箇所に関する緊急対策」が実施されたが、冬期間の安全で円滑な交通を確保するため、豪雪時に交通の妨げになる吹雪や雪崩への対策、堆雪幅の確保や消雪施設の整備等の雪対策について、5か年加速化対策期間において、また期間終了後においても着実な推進が必要。

航空燃料の安定的な供給体制の確保

国際航空路線については、新型コロナウイルス感染拡大に伴う運休を経て、現在、地方空港においても、復便に加え、増便及び新規就航（以下「復便等」という。）が行われているところではありますが、航空燃料の供給量が不足しており、石油元売会社から航空会社への航空燃料の供給について困難な状況が生じています。

いわて花巻空港においても上海線の運休が続いており、当該路線を運航する航空会社に対し運航再開を要請しておりますが、日本国内の給油体制が運航再開の課題として挙げられているところです。

政府は、令和5年3月に「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」をキーワードとして「観光立国推進基本計画」を閣議決定し、インバウンドを我が国成長戦略の柱及び地域活性化の切り札であるとしておりますが、国際航空路線の復便等は、この成長戦略の大前提となるものです。

航空会社に復便等の意向があるにも関わらず、航空燃料の供給不足が原因でこれに対応できないことは、経済成長のけん引役として期待されるインバウンド需要の回復を妨げ、空港利用者の利便性を阻害することになるため、早急に、国においてこの課題を解消いただきたく、次のとおり要望します。

《 要 望 事 項 》

1 航空燃料の安定的な供給体制の確保

全国各地での製油所統廃合や航空燃料を国内各地へ運ぶ内航船の不足、タンクローリーの人手不足など、考えられる供給不足の要因に対応した措置を講じて、航空需要に即した航空燃料の安定的な供給体制を確保いただくよう要望します。

【現状と課題】

1 花巻＝上海線の運航再開に向けた課題

- 令和6年5月に、知事が中国東方航空本社を訪問し、現在も運休している花巻＝上海線の運航再開を要請した。
- 同社からは、運航再開しても、日本で給油できない点を課題として示された。
- 花巻空港内での航空機への給油作業人員はコロナ前と同体制を確保しており、問題はない。
- 石油元売り会社によれば、製油所の廃止等による製油所間の輸送距離の増加、2024年問題等によるタンカー船員やタンクローリー運転手等の輸送人員不足により、空港への輸送量増に対応できない状況となっている。

2 いわて花巻空港における国際線の状況

令和5年5月に運航再開した台北線は好調な利用率を維持しており、本県へのインバウンド誘客に大きく寄与している。上海線も、運航再開後は、同様の効果が得られると期待でき、早期の運航再開に向けて、航空燃料の安定供給体制の確保を図る必要があるもの。

(1) 台北線

ア 就航日 平成30年8月1日（運休期間：令和2年3月4日～令和5年5月9日）

イ 運航実績

年度	（運航期間）	運航便数	利用者数	利用率
平成30	（8～3月）	140便	18,090人	71.8%
令和元	（4～2月）	192便	27,493人	79.6%
令和2～4		全便運休	—	—
令和5	（5～3月）	188便	30,975人	91.5%
令和6	（4月～）	52便	7,173人	76.6%

※令和6年度は6月末までの実績

(2) 上海線

ア 就航日 平成31年1月30日（運休期間：令和2年2月8日～現在）

イ 運航実績

年度	（運航期間）	運航便数	利用者数	利用率
平成30	（1～3月）	36便	3,007人	53.5%
令和元	（4～2月）	174便	13,692人	50.4%
令和2～6		全便運休	—	—

3 中国人観光客の延べ宿泊者数の推移

- 昨年1月の中国の水際対策の廃止や同年8月の訪日団体旅行の再開で、中国からの訪日客数は回復傾向にあるが、令和5年に県内に宿泊した中国人は、コロナ前（R元）比24.8%と回復が遅く、誘客促進策の強化が必要な状況である。（延べ宿泊者数の同期比 東北49.8%、全国35.9%）
- 花巻＝上海線の運航再開は、中国人観光客の誘客の起爆剤となり得ることから、早期の運航再開に向けて、航空燃料の安定供給体制の確保を図る必要があるもの。

（単位：人泊）

県/年	R1	R4	R5	R5/R1	R5/R4
青森県	64,710	2,580	29,480	45.6%	1142.6%
岩手県	60,510	2,080	15,020	24.8%	722.1%
宮城県	64,530	5,020	43,080	66.8%	858.2%
秋田県	13,700	1,270	8,100	59.1%	637.8%
山形県	19,380	3,120	11,600	59.9%	371.8%
福島県	22,170	2,200	14,760	66.6%	670.9%
東北6県計	245,000	16,270	122,040	49.8%	750.1%
全国	29,848,200	991,720	10,723,360	35.9%	1081.3%
東北/全国	0.82%	1.64%	1.14%		

※速報値

【出典：観光庁 宿泊旅行統計調査】

4 国の動き

- 6月18日 航空燃料の供給不足について、官民の関係者が一丸となって緊急対策を検討するため、国土交通省と経済産業省資源エネルギー庁が合同で「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」を設置。
- 7月19日 タスクフォースで今後の対応策を集中的に検討し、短期及び中長期の視点ごとに、国、関係業界及び関係事業者の行動計画としてとりまとめた「航空燃料供給不足に対する行動計画」を公表。
- 7月31日 行動計画に基づき、航空燃料の供給不足について、調整が難航した場合の相談窓口を設置

○ 航空燃料供給不足に対する行動計画（概要）

1 短期の取組【R6.7～】

■需要量の把握

- ・新規就航・増便など、各空港における需要量が把握可能な仕組みの構築
＜空港会社等、石油元売会社等＞
- ・航空燃料の供給不足について調整が難航した場合の相談窓口の設置
＜国土交通省、資源エネルギー庁＞

■供給力の確保

- ・空港への直接輸入の実施 ＜空港会社等、石油元売会社等＞

■輸送体制の強化

- ・製油所から空港へのローリー直送の増加 ＜石油元売会社＞
- ・内航船への転用等による輸送力強化 ＜石油元売会社、内航海運業者＞
- ・給油作業員の確保に向けた取組 ＜給油事業者、国土交通省＞

2 中長期の取組【R7年度以降を見据えた取組】

- ・製油所・油槽所などの既存タンクのジェット燃料タンク転用など供給力の確保
 - ・空港のジェット燃料タンクの必要な容量の確保等の実施
 - ・ローリーの台数の確保、船舶の大型化、老朽化した荷役設備の更新等
- など、供給力の確保や輸送体制の強化に係る取組を進める。

3 今後の対応

- 本行動計画の各施策に基づき、各空港ごとに、新規就航・増便に係る改善状況についてフォローアップ（年4回程度）
- 更なる改善の取組について、継続的に検討