

# 丹生ダム建設事業中止に伴う追加的事業の進め方 ～実施状況に関する中間報告～

村井 和樹<sup>1</sup>

<sup>1</sup>独立行政法人水資源機構 関西・吉野川支社淀川本部 丹生事務所 地域整備課  
(〒529-0426滋賀県長浜市木之本町黒田1234番地)。

丹生ダム建設事業は、2016年に国土交通省により中止の方針が決定され、翌年事業実施計画廃止が認可された。これにより、独立行政法人水資源機構（以下「水資源機構」という。）においては、2017年度から2026年度までの10年間を工期として、追加的に必要となる事業を事業費40億円により実施する方針が定まった。追加的事業では、地方自治体及び地元関係者と調整しつつ、丹生ダム建設事業における工事で損傷した道路の原形復旧・機能回復等を実施する。

本稿は、水資源機構関西・吉野川支社淀川本部丹生事務所（以下「丹生事務所」という。）において取り組んでいる追加的事業について紹介するものである。

キーワード ダム建設事業の中止、丹生ダム建設事業、追加的事業、地域整備

## 1. はじめに

丹生ダム建設事業は、1968年の建設省（現、国土交通省）による予備調査に端を発し、1988年の建設事業着手を経て、1994年に水資源開発公団（現、水資源機構）に事業承継された。しかし、2014年の「検討の場」において、「『ダム建設』を含む案は有利ではない」との総合的な評価結果が示され、2016年、国土交通省による「中止」の方針が決定された。

一方で、丹生ダム水源地域及びその周辺地域（以下「余呉地域」という。図-1参照）では、ダム建設を見据えた地域整備事業が計画・実施されてきたことから、ダム建設事業の中止に伴い、社会的資本整備の遅れや水源地域の荒廃、過疎化の進行などが顕在化することとなり、ダム事業中止に伴う影響を緩和するための地域整備が求められることとなった。

2017年、事業実施計画廃止が認可され、水資源機構においては、2017年度から2026年度までの10年間を工期として、余呉地域の地域整備等の追加的に必要となる事業を事業費40億円により実施する方針が定まった。

## 2. 事業中止に伴う追加的事業について

現在、丹生事務所が取り組んでいる追加的事業は、土木的内容、用地的内容、設備・営繕的内容の3種類に大別される。

土木的内容は、丹生ダム建設事業における工事で損傷した道路の原形復旧・機能回復のほか、工事中仮設道路や調査施設等の撤去、追加工事实施のための測量設計、事業用地内の落石・倒木の処理などの事業地内保全があげられる。道路の原形復旧・機能回復が完了した際は、滋賀県による完成確認後、速やかに滋賀県へ引き渡すこととしている。



図-1 余呉地域の周辺位置図

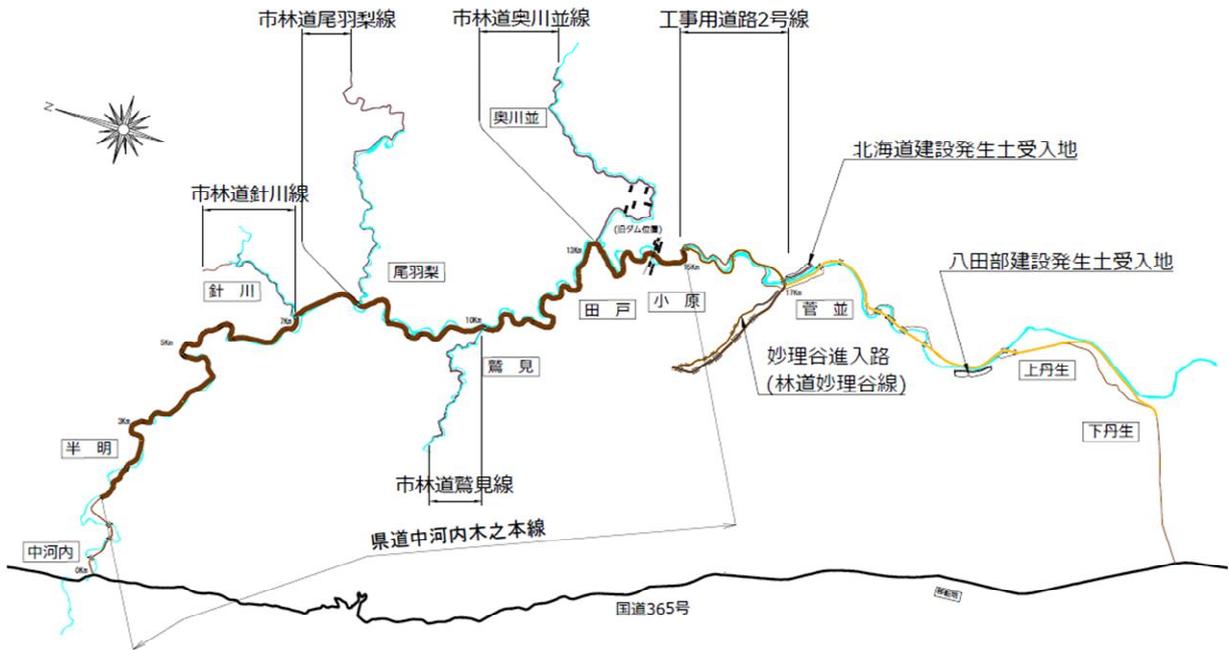


図-2 県道中河内木之本線の周辺位置図

用地的内容は、付替県道の建設中止に伴う買収済み用地に隣接する山林（いわゆる残存山林）の価値減少に対する減価分の損失補償のほか、買収した事業用地の処分を行うための道路敷の分筆登記・不動産鑑定があげられる。

設備・営繕的内容は、事業実施期間中の電気通信設備の保守点検のほか、事務所、宿舍施設、それらの付帯施設の撤去及び原形復旧があげられる。

このように、追加的事業の内容は多岐にわたるが、本稿では、これらのうち土本的な内容に関する事項についてのみ紹介し、中でも事業費40億円のうち約17億円を占める県道中河内木之本線及び工事用道路2号線の整備について詳細に説明する。

**(1) 県道中河内木之本線及び工事用道路2号線の整備**

図-2に県道中河内木之本線の周辺位置図を示す。県道中河内木之本線においては、丹生ダム建設事業の中止の方針が定まって以降、2車線化に改良することを地元関係者から要望された経緯がある。理由は、余呉町内を横断する幹線道路は国道365号のみであり、中河内及び福井県からの複数路線化は余呉地域の発展、防災対策上も重要であると考えられたためである。

この2車線化の要望に対して、「対面通行できる整備」が提案され、2017年度より、県道中河内木之本線及び工事用道路2号線の整備に関して、滋賀県と水資源機構の協同施工とする「丹生ダム建設事業の中止に伴う一般県道中河内木之本線整備に関する協定書（以下、「協定書」という。）」が締結された。これに伴い、滋賀県から受託することで水資源機構が施工主体となり、整備工事が行われることとなった。協定書では、本整備事業に係る事業費は約34億円であり、水資源機構と滋賀県で

概ね半分である約17億円ずつの費用負担とすることが定められている。

具体的整備内容は主に道路改良、県道損傷箇所の復旧・機能回復、工事用道路2号線の引渡し整備である。県道中河内木之本線の費用負担について滋賀県負担は、現道改良（道路拡幅、橋梁整備、斜面对策、これらの工事に係る調査設計等）、水資源機構負担は、県道損傷箇所の復旧・機能回復（路肩補修、路面補修、排水施設補修、斜面補修、これらの工事に係る調査設計等）となっている。工事用道路2号線の費用負担については、すべて水資源機構負担となっており、内容は、工事用道路の引渡し整備（仮設橋撤去、橋梁架設、安全施設整備、これらの工事に係る調査設計等）となっている。

県道中河内木之本線の整備に関する進捗状況については、図-3に示すとおり、全体13.5kmのうち2022年度までに整備不要区間も含めて9.68kmの整備が完了しており、2023年度にはさらに2.13kmの整備が完了する予定である。また、進捗率については事業費ベースで2022年度までに



図-3 県道中河内木之本線の整備に関する進捗状況

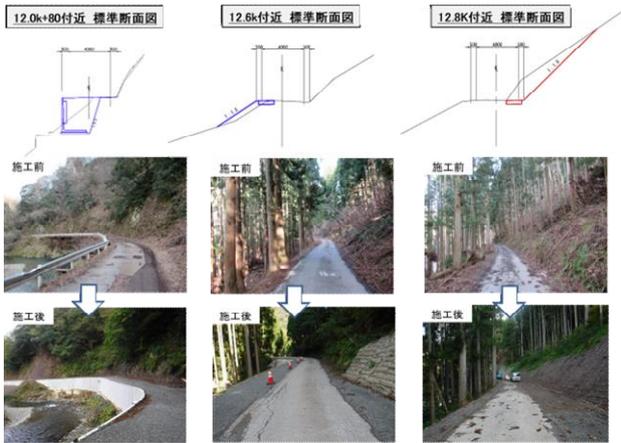


写真-1 道路拡幅の進捗状況



写真-2 工事用道路2号線の現状及び完成イメージ

47%であり、2023年度までに58%に達する見込みである。

以降、県道中河内木之本線及び工事用道路2号線の具体的な整備工事について紹介する。

**a) 鷲見地区における道路拡幅工事**

2022年度までに完了した工事の一つに、鷲見地区の道路拡幅工事がある。本工事では、写真-1に示すような道路拡幅を約1.2km実施し、切土工や重力式擁壁による道路拡幅、落石防護のための法面保護、道路舗装等を実施した。丹生事務所では、法面保護を行う場合、可能な限り無種子の植生マットを用いて施工している。余呉地域には貴重な植物が多数生息しているため、無種子の植生マットを用いることで、景観や生態系の保全に配慮するよう努めている。

**b) 工事用道路2号線における橋梁新設工事**

工事用道路2号線を県道として滋賀県に引き渡すため、2020年度より仮橋を本設橋に整備するなどの追加工事を実施している。写真-2に工事用道路2号線の現状及び完成イメージを示す。工事用道路2号線の橋梁新設工事のうち、橋梁下部工工事は2021年度に完了した。橋梁下部

工工事においては、下部工と併せて新設橋梁前後の取付道路の施工も行った。しかし、上流側取付道路において、掘削後、切土法面より湧水が確認され、法面の安定性が危惧されたことから滋賀県と調整のうえ、法面对策工事を追加で実施することとなった。写真-3に橋梁上部工取付道路の法面对策状況を示す。滋賀県との現地確認の結果、湧水が確認された箇所は有孔管による水抜きを行い、湧水が確認されなかった箇所は植生マットで法面保護することとした。

現在、橋梁上部工工事を進めており、2023年度に上部工の架設が完了する予定である。

**(2) 事業用地内の落石・倒木処理等**

丹生事務所の事業用地内では、道路拡幅工事を実施したものの、降雨等の影響により落石や崩落土が発生することがある。また、余呉地域は豪雪地帯でもあるため、12月から2月にかけて多いときで2mほどの積雪が発生する。特に、雪解けの時期である4月には、写真-4に示すように、事業用地内で積雪による倒木や土砂崩落が多数発生していることがある。事業用地については地元関係者も利用することから、丹生事務所では、事業用地内保全を目的とした維持管理工事を毎年実施しており、その中で、落石処理や倒木処理、崩落土処理、除草、除雪を実施している。

**(3) 付替県道・林道妙理谷工区の安全対策**

ダム建設事業を前提として施工された付替県道は、丹生ダム建設事業の中止に伴い途中までの施工となっており、現在行き止まりとなっている。関係機関からは付替県道の利活用を踏まえた安全対策が求められている。関係機関との協議の結果、付替県道と工事用進入路を接続し、林道妙理谷線につながるようループ化する方針とな



写真-3 橋梁上流部取付道路の法面对策



写真-4 積雪による倒木

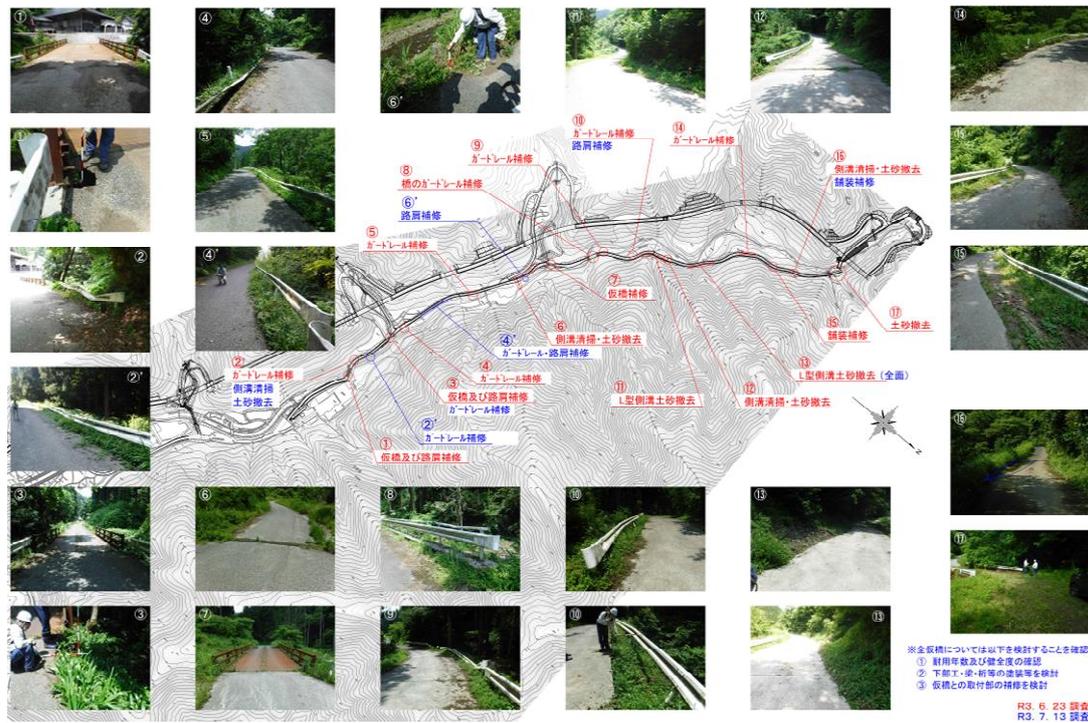


図4 付替県道・林道妙理谷工区における補修候補箇所



写真5 県道中河内木之本線における豪雨による被災状況  
った。

2021年、図4に示すとおり、付替県道及び林道妙理谷工区において直営による現地踏査を行い、補修候補箇所を選定した。その後、滋賀県、長浜市、水資源機構の3者で付替県道、林道妙理線、取付道路の現地確認を行い、補修箇所について確認した。2023年度に安全対策工事を予定している。

#### (4) 河川アクセス道及びトレイル道の整備

余呉地域を流れる高時川には、毎年釣り客が一定数来訪することから、地元からは河川アクセス道の整備が要望されている。河川アクセス道の整備は、その費用が県道中河内木之本線の整備費の内数に含まれることから、これらの整備工事の中で実施してきた。現在、要望のあった全38箇所のうち、34箇所の設置が完了している。

同様に、余呉地域には豊かな山々が連なっており、登山客も来訪することから、地元からはトレイル道の整備

も要望されている。一部のトレイル道は、原石山の横坑閉塞工事の際に利用したモノレール跡地をトレイル道として整備している。

### 3 課題と展望

これまで、追加的的事业の中で、県道中河内木之本線の道路拡幅工事を重点的に進めてきたが、地元要望として、県道中河内木之本線の早期供用が求められており、早期の道路拡幅整備の完了が課題となっている。

一方で、2022年8月において滋賀県北部及び福井県を中心に発生した記録的な豪雨により、県道中河内木之本線等が被災し、写真5に示すような路肩崩れや法面崩落が多数発生した。現在、原形復旧工事に遅れが生じないよう、国土交通省近畿地方整備局や滋賀県をはじめとする関係機関と連携しつつ、工事の進捗を図っている。

また、本稿では詳しく触れなかったが、用地補償的な課題も解決していく必要がある。水資源機構は、事業用地背後に残る広大な山林に対し、残存山林補償を行っているが、滋賀県が進めている残存山林補償の寄付受け手続きとも調整を図りながら進めていかなければならない状況である。

このように、追加的的事业にはいくつか課題が積み重なっている状況ではあるが、今後も継続して、関係機関及び地元関係者と緊密に連携し、事業費40億円、工期10年間で厳守しつつ、地元へ寄り添った地域整備事業を進めていく所存である。