

# 一般道道

かみえんべつきりたち  
上遠別霧立線

再評価原案準備書説明資料

平成 1 6 年度

北海道開発局

## 目 次

1 . 事業の概要 .....	1
( 1 ) 目的 .....	1
( 2 ) 計画の概要 .....	3
( 3 ) 事業の経緯 .....	3
2 . 事業の必要性等 .....	4
事業の効果や必要性を評価するための指標 .....	4
( 1 ) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 .....	5
( 2 ) 事業の投資効果 .....	1 2
( 3 ) 事業の進捗状況 .....	1 4
3 . 事業の進捗の見込み .....	1 5
4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性 .....	1 6
5 . 関係する地方公共団体等の意見 .....	2 0
6 . 対応方針 .....	2 3

# 1 . 事業の概要

## ( 1 ) 目的

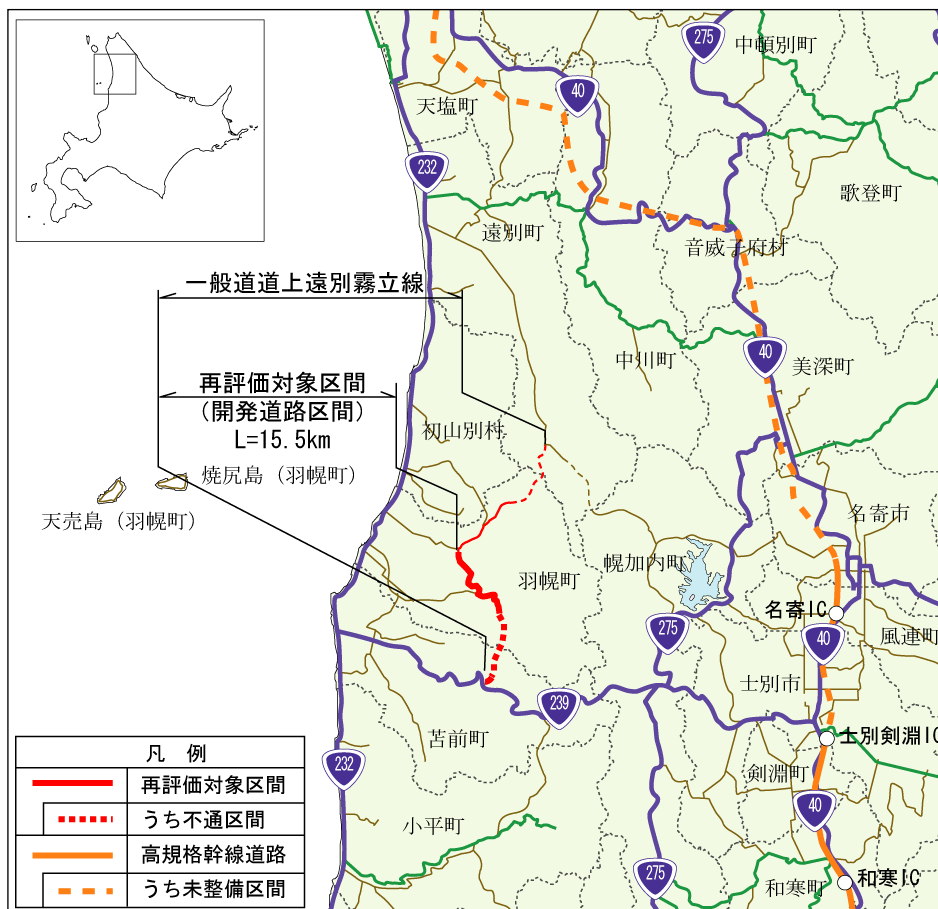
- ・ 物流の効率化の支援
- ・ 国土地域ネットワークの構築
- ・ 個性ある地域の形成

一般道道上遠別霧立線は、遠別町上遠別から苫前町の国道239号交点に至る延長約41kmの道路です。

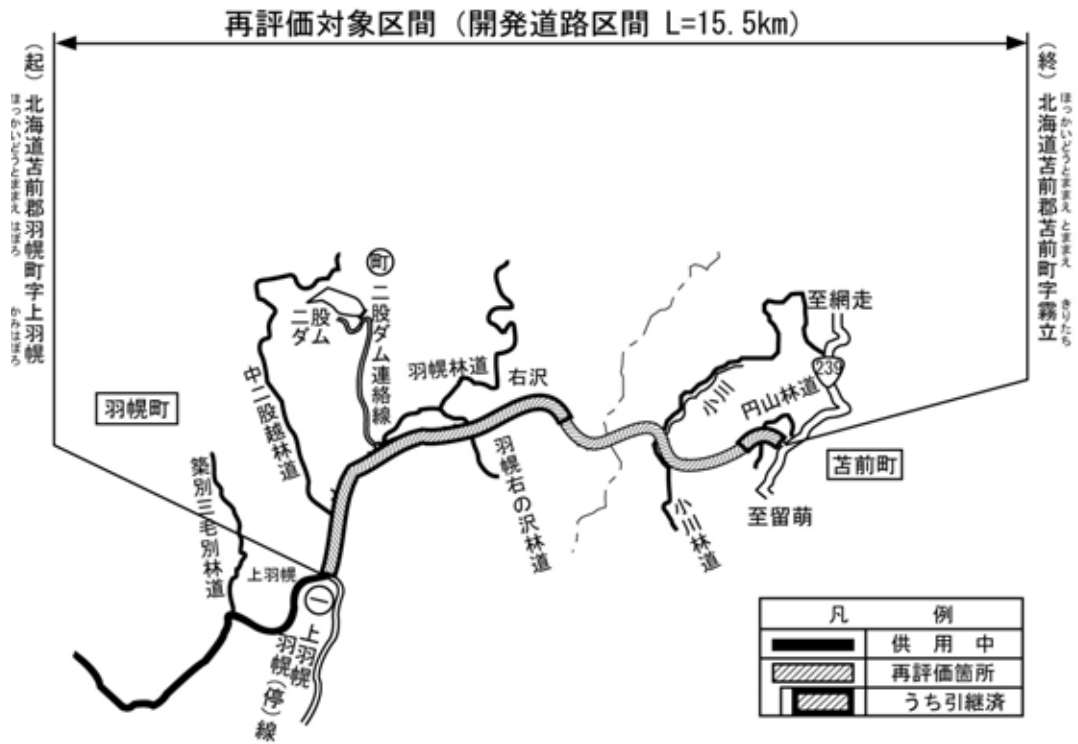
このうち、羽幌町字上羽幌から苫前町字霧立間の延長約16kmが開発道路に指定されています。

当該路線の整備により、交通不能区間が解消され、物流の効率化および地域の自立発展を支援します。

### 【位置図】



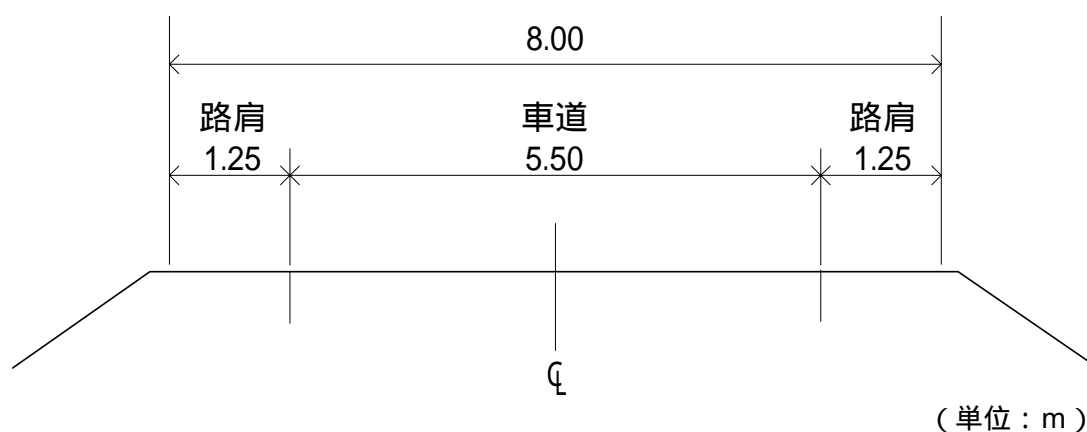
# 事業概要図



## ( 2 ) 計画の概要

起点 . . . . . 北海道ほっかいどう苫前郡とままえ羽幌町はほろ字上羽幌かみはほろ  
終点 . . . . . 北海道ほっかいどう苫前郡とままえ苫前町とままえ字霧立きりたち  
計画延長 . . . . L = 15.5 km  
幅員 . . . . . W = 8.0 m  
構造規格 . . . . 3種4級  
設計速度 . . . . 40 km/h  
車線 . . . . . 2車線  
事業主体 . . . . 北海道開発局

### 【標準断面】



## ( 3 ) 経緯

昭和47年度 開発道路指定 ( 一般道道上遠別霧立線 )  
昭和55年度 事業化  
用地補償着手  
工事着手  
平成4～16年度 L = 10.7 km 北海道へ引継

## 2. 事業の必要性等

### 事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	
活 力	(1) 円滑なモビリティの確保	1 現道等の年間渋滞損失額（人・時間）及び削減率
		2 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		3 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		4 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		5 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		6 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流の効率化の支援	1 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		2 <b>農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</b>
		3 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	(3) 都市の再生	1 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		2 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		3 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		4 中心市街地内で行う事業である
		5 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である
		6 DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		7 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	(4) 国土地域のネットワークの構築	1 地域高規格道路の位置づけあり
		2 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		3 <b>現道等における交通不能区間を解消する</b>
		4 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		5 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
(5) 個性ある地域の形成	1 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	2 <b>拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</b>	
	3 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	4 特別立法に基づく事業である	
	5 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
く ら し	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	1 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		2 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	1 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
	2 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
(3) 安全で安心できるくらしの確保	1 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
安 全	(1) 安全な生活環境の確保	1 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		2 当該区間の自動車交通量が1000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	1 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		2 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり
		3 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		4 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		5 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
環 境	(1) 地球環境の保全	1 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	1 現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率
		2 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		3 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
	4 その他、環境や景観上の効果が期待される	
そ の 他	(1) 他のプロジェクトとの関係	1 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		2 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		3 他機関との連携プログラムに位置づけられている
(2) その他	1 <b>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</b>	

注： は定量的に評価を行う指標

## ( 1 ) 事業を巡る社会情勢等の変化

### 客観的評価指標

現道等における交通不能区間を解消する

上遠別霧立線は、羽幌町から苫前町にかけては険しい地形に阻まれ、現在交通不能区間となっています。

当該路線の整備により、交通不能区間が解消され羽幌町から苫前町への新たなルートが形成されます。



交通不能区間の解消

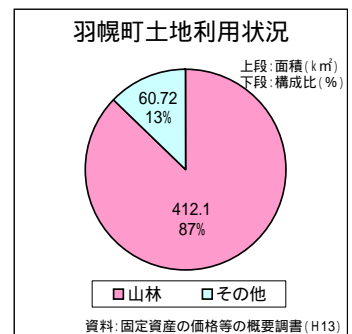
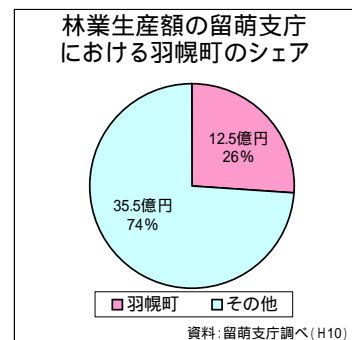
## 客観的評価指標

農林水産業を主体とする地域において、農林水産品の流通の利便性が向上

### 『林業の輸送ルートを形成』

当該路線周辺地域は、豊かな森林資源を有する地域であります。羽幌町は留萌管内 8 町村の林業生産額 4 8 億円のうち、1 3 億円（2 6 %）を生産する林業生産地であり、その基盤となる山林は羽幌町の約 8 7 %を占めています。

当該路線の整備により、森林整備の促進や林産物の搬出などの利便性向上に貢献します。



### 林業での活用



上遠別霧立線は国有林を通るので全線が完成すれば、各地林道とのアクセスが可能で利便性は高いです。業者も産地と製材所の時間距離が短くなり利便性が増します。

留萌北部森林管理署関係者 談



## 『食肉の輸送ルートを形成』

焼尻島産のラム肉は、海風で塩分を含んだ牧草と、離島ならではの外敵のいない環境のため、国際的にも最高級の肉質との評価を受けています。

この羊は、国道239号、40号を利用し、旭川市郊外の食肉センターまで生きたまま輸送されています。

当該路線の整備により、国道232号が通行止めの場合には安定した輸送の代替路として機能します。

また、天売島・焼尻島の生活物資の輸送経路としての機能も期待できます。



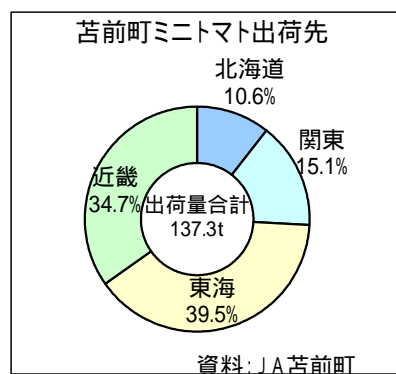
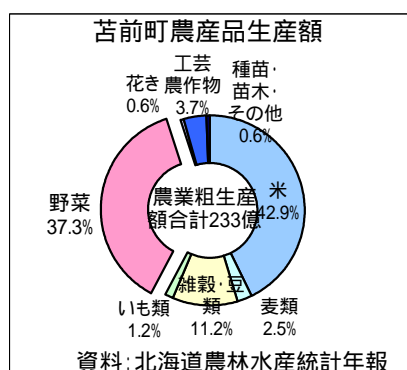
焼尻ラムの輸送ルート

## 『農産品物流の輸送ルートを形成』

当該路線の周辺地域は、農業主体の地域であり、苫前町の農業粗生産額は23億円（H14）にのぼります。

特に、苫前町のミニトマトは、遠別町、初山別村、羽幌町、小平町の生産者と農協で広域生産出荷を行っており、苫前町の出荷施設に集荷された後、主に関東、東海、近畿地方に出荷されています。

当該路線の整備により、大都市圏への農産物の流通の利便性向上が期待されます。



## ミニトマトの輸送ルート

## 客観的評価指標

拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する

日本海オロロンライン観光振興プロジェクトは、留萌地域を3つのゾーンに区分し、それぞれの特色や役割に応じた参加体験型・学習型の観光プランを整備し、滞在・通年型観光を目指したプロジェクトです。

当該路線の整備により、観光による地域経済活性化を図るこれらの各種地域プロジェクトを交通面で支援します。



観光に関わる地域プロジェクトを支援

## プロジェクトの概要

名称	区分		プロジェクトの内容・施設等
星 SORA 推進 プロジェクト	事業中	事業主体 初山別町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・短期滞在型・体験型観光地として、宿泊施設の増築、海水浴場の整備等観光客の受け入れ体制を整備充実させるとともに天文台をさらに有効活用するために、関連施設の建設及びソフト事業を推進する。</li> </ul>
	事業予定 期間 H3～	面積 20.0h a	
羽幌リバーサイド 開発事業	事業中	事業主体 羽幌町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧河川敷跡地を活用し温泉保養施設、レジャー、スポーツ、公園等観光的要素を充分に加味した施設を整備し、地域資源と連動する広域観光拠点をつくり、観光による地域経済活性化を図る。</li> <li>・いきいき交流センター、施設連絡歩道橋、コミュニティプラザほか</li> </ul>
	事業予定 期間 H5～	面積 15.3h a	
海鳥の保護対策	事業中	事業主体 国・道・ 羽幌町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オロロン鳥（学名ウミガラス）をはじめ、天売島では海鳥希少種が多く、生態系の変化や人間との共生により海鳥の数が変化してきている状況にある。</li> <li>・世界でも有数である海鳥と人間が共生する島をどのように残すかを検討し、保護対策を図るとともに離島のPRに結びつけ、来島者の増加による地域の振興を図る。</li> </ul>
	事業予定 期間 S 62～	面積 -	

## 客観的評価指標

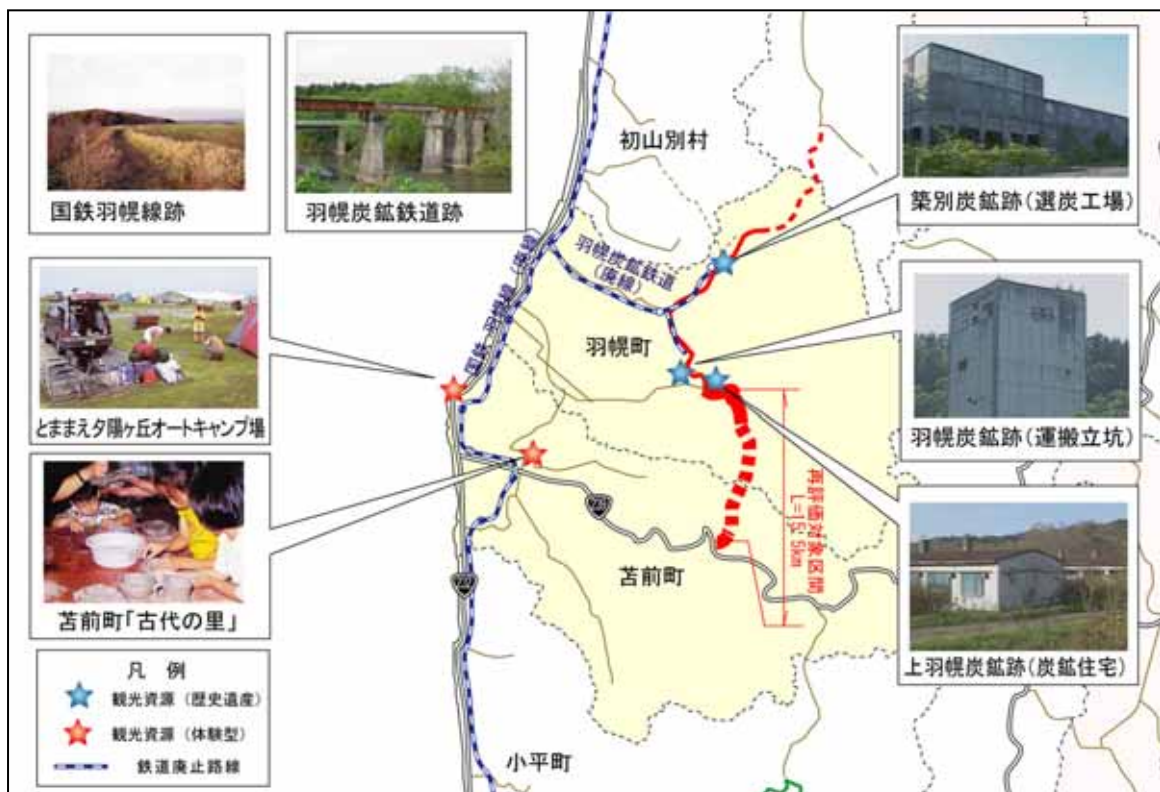
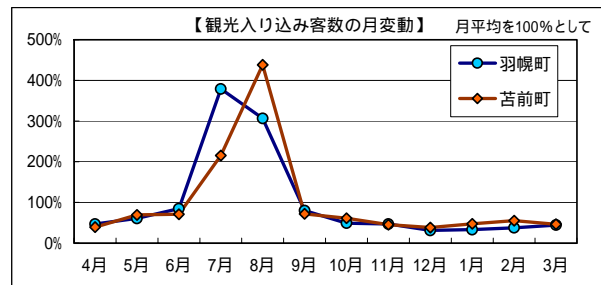
その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。

羽幌町・苫前町における観光客は、海水浴シーズンに集中しており、閑散期の観光を底上げすることが地域の課題となっています。

歴史文化を学ぶ観光資源として、炭鉱跡や鉄道廃線などの歴史遺産の活用が取り組まれており、当該事業の整備により、これらの取り組みを交通面で支援します。

### 夏季に集中する 観光入り込み

資料：北海道観光入り込み  
客数調査(H15)より



### 炭鉱や廃線などの観光活用

## ( 2 ) 事業の投資効果

### 費用対効果分析の結果 事業全体

#### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	144億円	18億円	162億円
基準年における 現在価値	192億円	7億円	199億円

#### 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益 (初年便益)	2億円	0億円	0億円	2億円
基準年における 現在価値	29億円	1億円	0億円	30億円

#### 結果

費用便益比 ( B / C )	0.2
-----------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 ( B / C )
交通量	300	±10%	0.1 ~ 0.2
事業費	144億円	±10%	0.1 ~ 0.2
事業期間	33年	±7年	0.1 ~ 0.2

#### 様式記入上の留意点

1. 費用及び便益額は整数止 (費用・便益の額によって小数点以下2桁) とする。
2. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
3. 単年便益 (初年便益) は4月1日供用を前提として算出

## 費用対効果分析の結果 - 残事業 -

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	60億円	5億円	65億円
基準年における現在価値(C)	48億円	2億円	50億円

### 便益

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益(初年便益)	2億円	0億円	0億円	2億円
基準年における現在価値(B)	29億円	1億円	0億円	30億円

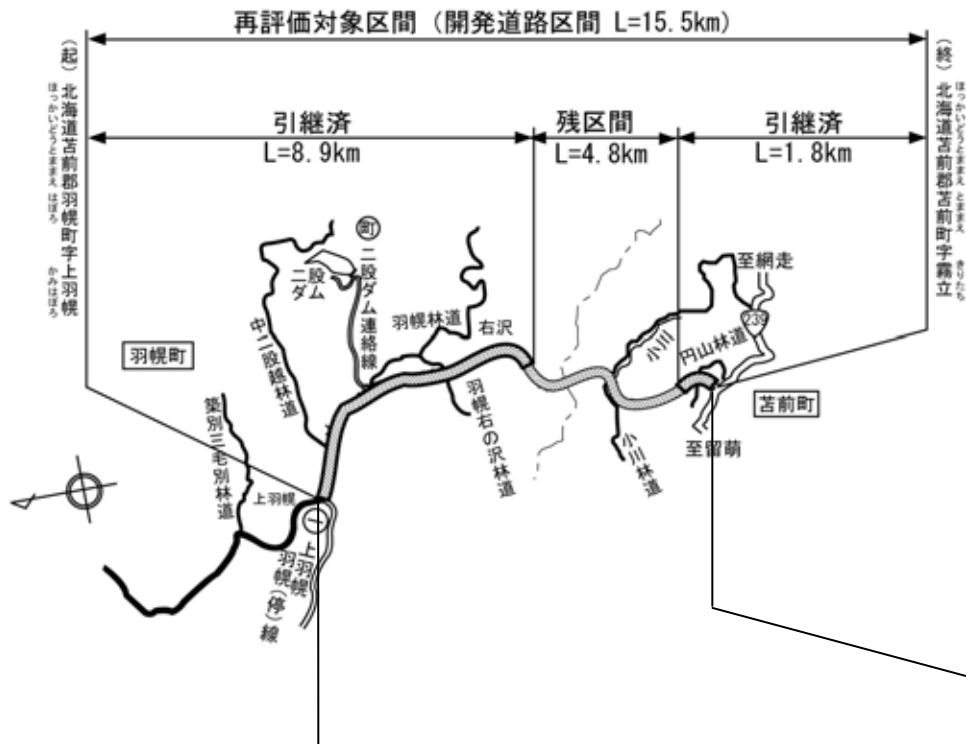
### 結果

費用便益比(B/C)	0.6
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

### (3) 事業の進捗状況

一般道道上遠別霧立線は、平成16年度末現在で、用地進捗率81%、事業進捗率57%です。



設計	90%
測量・地質調査	90%
用地進捗	81%
事業進捗率	57%

平成16年度末現在

用地買収率は用地補償費投入ベース  
事業進捗率は事業費投入ベース

凡例：数字は進捗率



### 3 . 事業の進捗の見込み

#### ( 1 ) 整備の現状

上遠別霧立線は、昭和55年に工事着手して平成10年度までに約11kmを北海道に引継ぎ、現在までの進捗率は57%となっています。本路線は山岳地帯の新設ルートであり、また、橋梁14箇所とトンネル2箇所の大規模構造物があるために、これまで工事に時間を要しています。

なお、北海道への引継ぎ区間は、両区間とも町道や林道へ接続しています。

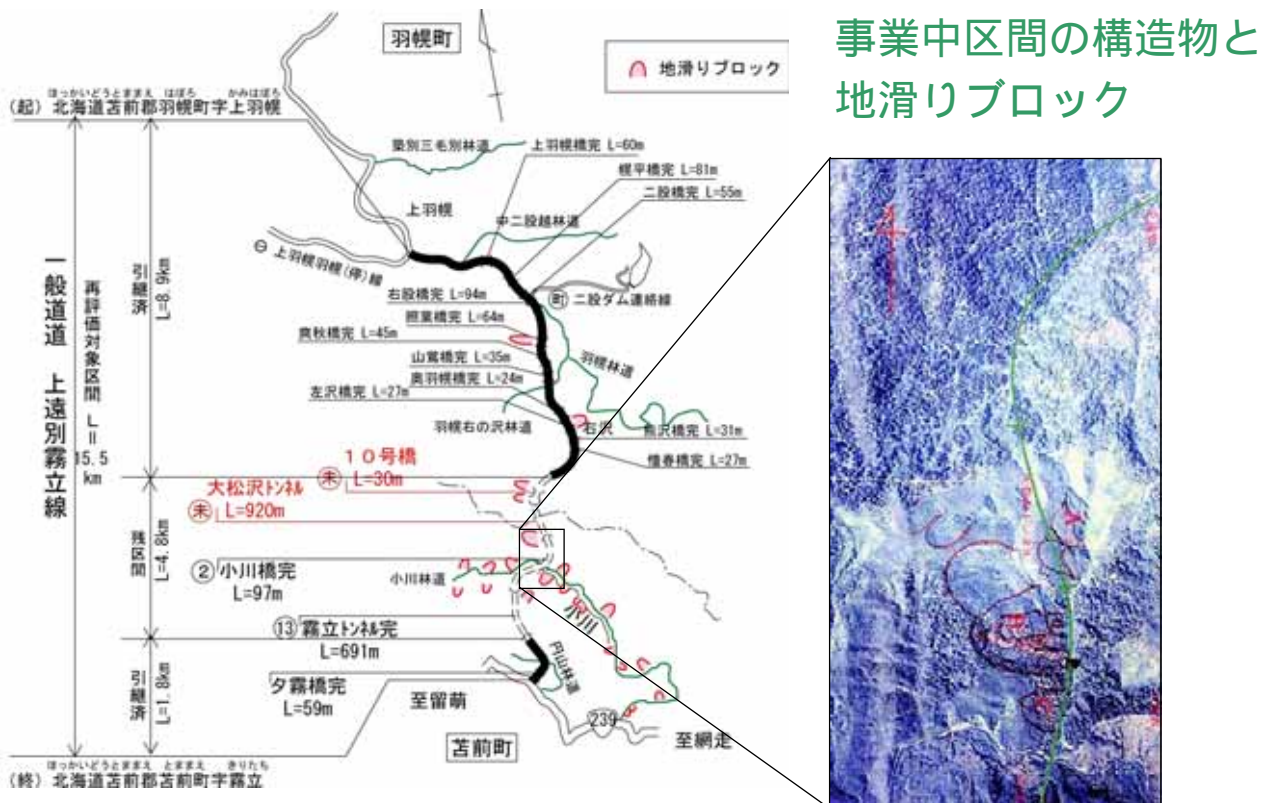
#### ( 2 ) 進捗の見込み

残る約5kmの区間については、

大松沢トンネル(L=920m)が存在する。

大松沢トンネル終点側坑口付近で発生した大規模な地滑りは、最大400m×400mを含む大小の地滑りブロックで構成されています。平成6年より集水井の対策や動態観測を行っていますが、今後の対策の目途は立っていません。

これらの現地条件を勘案すると、地滑りブロックを回避する残区間での大幅なルート変更は困難であるため、現状で最短でも約8年以上の施工期間が想定されます。また、地滑り対策等の不確定要素による事業費の増大や事業期間の延伸も予想されます。



## 4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性

### ( 1 ) 現在の計画

当該路線は、道路構造令に基づく第3種4級（2車線、設計速度50km/h、総幅員8.0m、（車線部5.5m）曲線半径100m以上、縦勾配6%以下）の道路として計画されています。

そのルート選定に当たっては、上記要素により走行性を満足しつつ、切土量と盛土量の土工バランスや法面保護工等の工法選定、トンネル・橋梁等構造物の最小化による事業費の縮小や、森林・河川等、周辺環境への影響の最小化等の視点から検討を行い決定しています。

### ( 2 ) 事業規模見直しの可能性

#### 1 ) 1 . 5 車線による整備の可能性

事業規模の見直しとして、ローカルルールを導入による待避場や視距改良等による1.5車線整備が考えられます。

本路線を1.5車線整備とした場合

1.5車線整備では走行速度が大幅に低下するため交通需要及び時間短縮効果は見込めない。

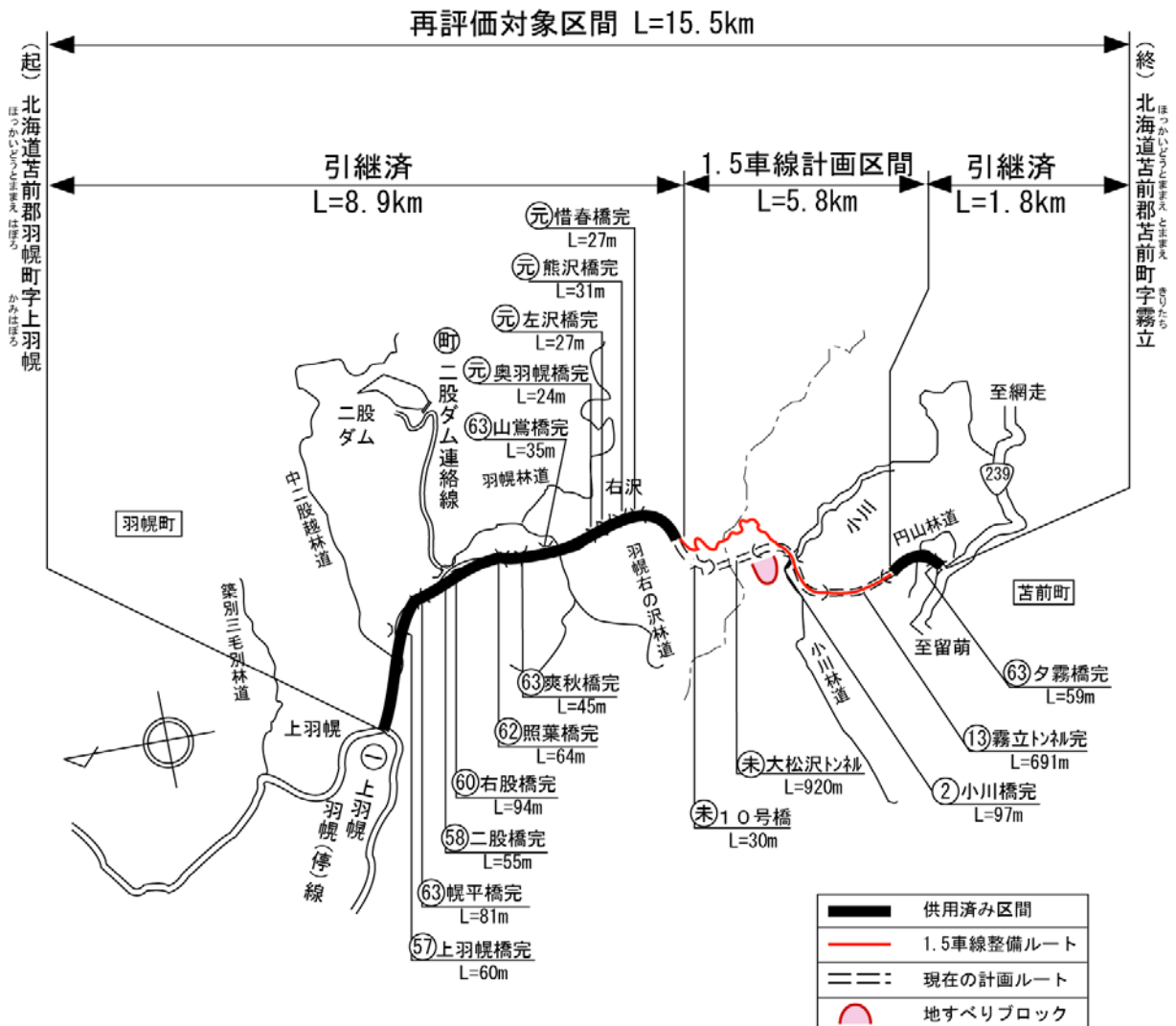
1.5車線整備としても、全域に広がる地すべり地帯の回避は困難である。

豪雪地域であるため、1車線整備では幅員が狭く冬期の除雪作業が困難であり、冬期の安定した通行が確保できない。

以上より、上記代替案によって整備した場合、走行速度が低下し、交通需要及び時間短縮効果が得られず、また冬期の安定通行が確保できないことから国道の代替路としての効果が期待できません。

このため、以下のとおり費用対効果が見込めません。

$$\text{費用便益比 ( 残事業 B / C )} = 0 . 6$$



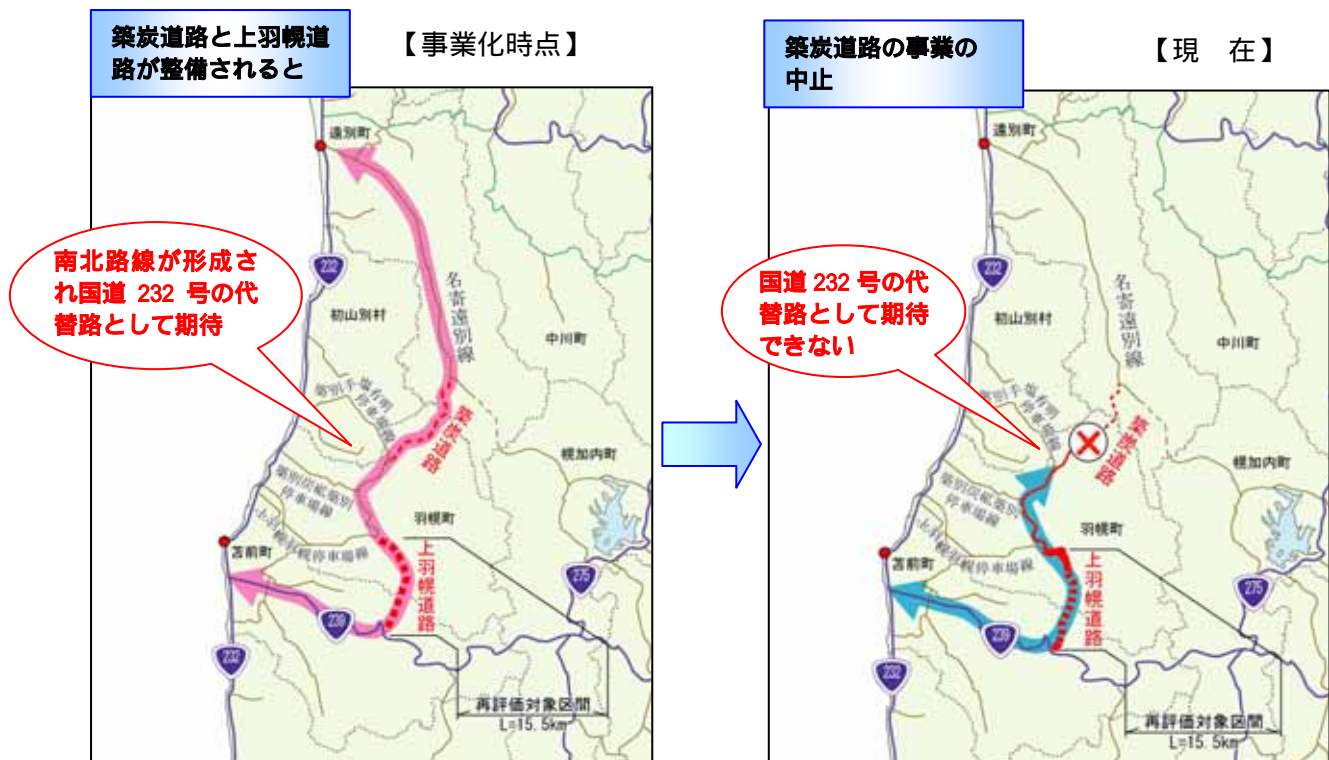
(3) 周辺ネットワークの整備や既存道路の活用による代替の可能性

1) 周辺ネットワーク整備による代替の可能性

上遠別霧立線は、当初、名寄遠別線と築別天塩有明停線を結ぶ「築炭道路」と、上羽幌羽幌停線と国道239号を結ぶ再評価対象区間である「上羽幌道路」の2区間で計画されていました。

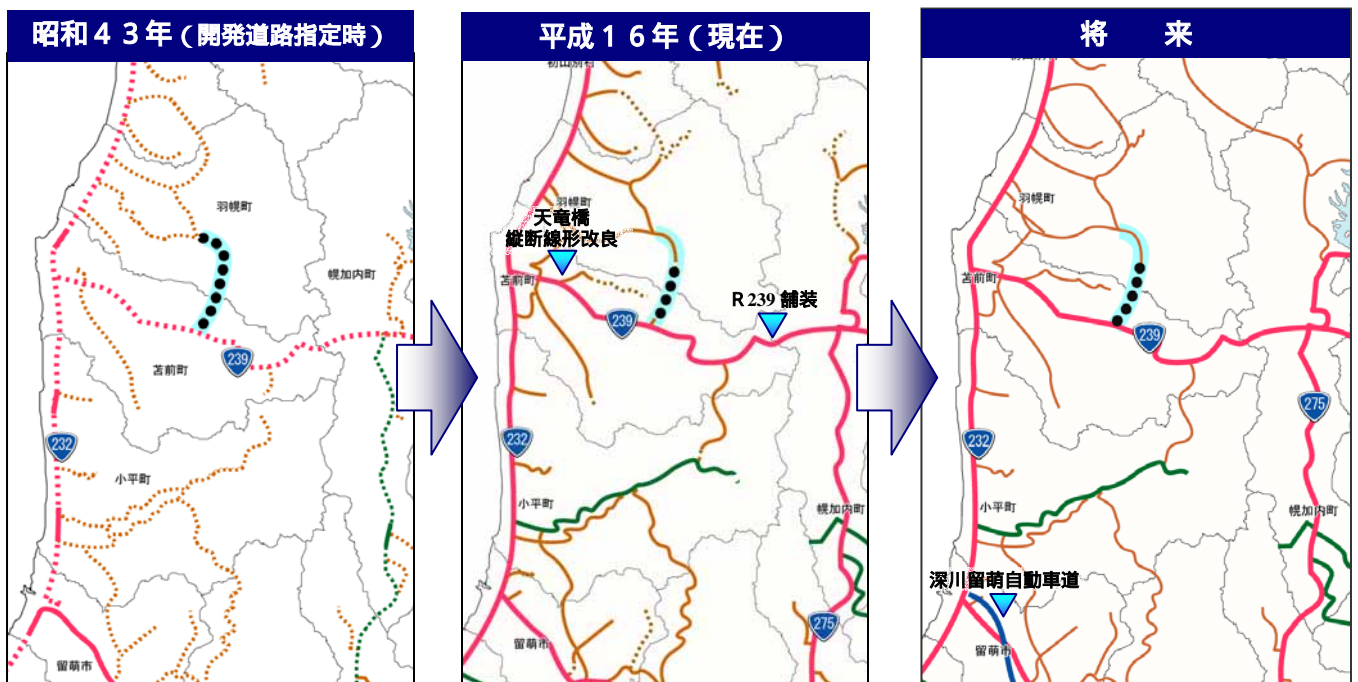
この2区間の整備により、名寄遠別線と一体となった内陸での南北路線が形成され、地吹雪等による交通障害の多い国道232号の代替路としての役割が期待されていたところです。

しかし、平成12年度の事業再評価の結果、「築炭道路」については事業中止となったため、国道232号の代替路としての役割が期待できない状況になっています。



開発道路指定当時は周辺道路網が整備途上であり、築別、羽幌、上羽幌の炭鉱も盛んであったことから、留萌管内の内陸部を南北に結ぶ路線として期待されていました。

しかし、現在に至るまで国道232号、239号の未改良区間の舗装や、道道の整備など周辺道路ネットワークの整備が進んでおり、将来は深川留萌自動車道の全線供用によって留萌圏と他圏を結ぶ高速ネットワークが完成すると考えられます。



## 2) 既存林道活用による代替の可能性

整備完了による引継ぎ区間は、町道二股ダム連絡線や羽幌林道、羽幌右の沢林道へ接続しておりますが、町道や林道を使用しての通り抜けは出来ない状況です。今後は二股ダムの管理や森林管理及び間伐材の搬出に供するほか、景勝地でもある二股ダムや周辺の炭鉱遺産などへの観光アクセス路として多岐に利用することが可能と考えられます。

## 5 . 関係する地方公共団体等の意見

### ( 1 ) 地元自治体の意見

#### 羽幌町

地元自治体である羽幌町からは、「この開発道路（上遠別霧立線）の整備については、事業着手以来当町としては第2国道と位置付け、物流の効率化や、羽幌炭坑跡を観光資源として活用したまちづくり、又、災害時における交通不能区間の代替道路として完成を心待ちにしていたところであります。

しかしながら、近年の国の財政状況の悪化や、北海道における開発予算の国民の価値観が変わってきており、事業評価を実施した場合は、事業継続について、コストと効果の面で大変厳しいものであると言わざるを得ません。

事業中止となった場合には、目的であった物流の効率化や、災害時における交通不能区間の代替道路の機能を、現在の国道232号線の機能強化に向けなければならないと考えます。

つきましては、高速交通基盤を持たない地域に対する経済振興の観点からも、快適な交通に資する道路整備や冬期間の交通安全対策、日本海からの波浪からくる道路決壊防止対策などの整備を強力に実施していただきますようお願い申し上げて、羽幌町の意見といたします。」との意見が出されています。

#### 苫前町

苫前町からは、「同路線は、同地域間における物流の効率化をはじめ、地域間ネットワークの構築など、さらに、災害発生時における既存国道232号・239号線を補完する目的を備える路線として、昭和55年度から事業化され、開発道路工事が進められたものと認識しています。

しかしながら、近年における国の財政状況の悪化による関連予算事業費削減の背景のもと、事業再評価の分析上、費用対効果便益比数値推計からも、国民的コンセンサスが得られなくなっている状況にあると理解するものであります。

つきましては、同路線の継続が困難と判断するとき、本町における交通確保上不可欠な基幹国道である国道232号線及び国道239号線の機能強化・充実を、なお一層求めるものであります。

特に、国道239号線の機能性や安全性を高める上からも、災害・交通事故発生時における迅速・適確な情報伝達システムの構築が必要と認識しているところです。

さらに、将来において国内経済情勢の変化や同地域内の産業生産力の流通体制構築上から、同路線の必要性等が再認識されたときには、速やかに事業が再開可能となるよう位置づけされますことをお願い申し上げ、苫前町の意見といたします。」との意見が出されています。

## (2) 北海道知事の意見

北海道知事からは、「国、地方を問わず財政状況は一段と厳しさを増しており、また、公共投資においても、さらに縮減の動きがある中で、北海道における社会資本の整備を進めるにあたっては、これまで以上に事業の重点化・効率化を一層すすめて、早期に整備の効果を発現していくことが重要であると考えております。

道としては、地域間の交流・連携、自立的発展に不可欠な高規格幹線道路について重点的に整備促進を図るべきと考えている。」として、北海道開発局において進められている開発道路一般道道上遠別霧立線の整備に関して下記の意見が出されています。

「一般道道上遠別霧立線は、留萌地方の内陸縦貫道路として、農林業などの振興に寄与する路線であると認識している。

しかしながら当路線の事業執行上の課題及び現在の事業の進捗等を勘案すると、事業の中止もやむを得ない。」

(参考)関係する期成会の要望経緯

期成会名称	会長	主な構成メンバー	備考
北海道留萌地域総合開発期成会	留萌市長 長沼 憲彦	留萌市、遠別町、増毛町、小平町、苫前町、羽幌町、初山別村、天塩町、幌延町の首長および市町村議会議長	要望内容： 「地域の経済や生活利便の向上に寄与することから開発道路の整備促進を要望する」 平成16年度要望有



## 6 . 対応方針

「国土交通省所管公共事業の再評価要領（平成15年3月31日）」に基づき、「事業の必要性等」「事業の進捗の見込み」「コスト縮減や代替案等の可能性」の評価の視点及び「関係地方公共団体等の意見」等を踏まえ、以下の通り対応方針を決定します。

### （1）路線の状況

一般道道上遠別霧立線は留萌支庁管内遠別町から苫前町に至る延長約42kmの一般道道であり、このうち、未開削の延長約16kmが開発道路に指定されています。

当該事業は、羽幌町と苫前町とを内陸部で連絡して国道網を補完するとともに、農産品の流通支援、地域連携プロジェクト支援、一般国道239号の代替路線の形成等を目的とした路線であり、平成15年度までに約11kmを北海道へ引継いでいます。

しかし、残る区間には、大松沢トンネル終点坑口付近で発生した大規模な地滑りが存在しており、地滑りブロックを回避する大幅なルート変更は困難であるため、今後の事業期間は最早でも約8年以上を要することが見込まれます。

また、今後の地滑り対策に関する不確定要素によっては、更に大きなコスト増及び事業期間の延伸も想定されるところです。

### （2）再評価の検討事項

「事業の必要性及び事業進捗の見込み」の視点において、これらの条件を勘案すると、早期完成が困難なうえ、コスト及び事業期間に対する将来の不確実性も大きいと想定されることから、十分な費用対効果を得ることは難しく、今後の事業継続は困難な状況にあります。

「コスト縮減や代替案立案等の可能性」の視点においては、1.5車線的整備による抜本的な構造見直しを検討しましたが、走行速度が低下し、交通需要及び時間短縮効果が見込めないため、投入費用に見合った便益を得る事ができず、有効な代替案とはなりませんでした。

一方「周辺ネットワークによる代替の可能性」の視点では、開発道路の指定当初から現在に至るまで、一般国道232号、239号や、周辺道道の整備などが進んでおり、将来は深川留萌自動車道の整備によって、留萌圏と他圏とを結ぶ高速ネットワークが形成されることが考えられます。

### (3) 対応方針

これらのことから、国においては一般道道上遠別霧立線の開発道路としての事業を中止いたします。

なお、今後は関係地方公共団体等の意見を踏まえ、本路線周辺の一般国道232号や239号の防災機能の向上など、周辺道路ネットワーク機能の更なる充実に関する検討を進めることとします。

また、これまで国において整備が進められてきた道路施設については、既に北海道への引継ぎを済ませた区間以外の残る区間についても早急に北海道へ引継ぐこととします。

これにより、接続する羽幌二股ダム連絡線や羽幌林道、羽幌右の沢林道、小川林道とともに、今後は、二股ダムの管理や、森林管理、及び二股ダム湖や周辺の炭坑遺産などへの観光アクセス道路として多岐に利活用することが可能と考えられます。