

鈴鹿亀山道路の計画検討に関する アンケート調査票

本アンケートは鈴鹿亀山道路の計画検討にあたり、地域のみなさまのご意見をお聴かせ頂くためのアンケート調査です。なお、環境影響評価法第三条の七に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

みなさまから頂いた意見については、集計後、三重県のホームページ等において、公表する予定です。

いただいた御意見は統計的に処理いたしますので、ご記入いただく方々にご迷惑をおかけすることはありません。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはありませんので、ご協力をお願い致します。

～アンケート記入にあたってのお願い～

- 1) アンケートご記入の際には、別紙『鈴鹿亀山道路の計画概要』をお読み頂きますようお願いいたします。
- 2) 問1から順番にお読み頂き、回答を直接アンケート調査票にご記入下さい。
- 3) 記入済みのアンケート調査票は、平成26年1月20日までにアンケート配布場所に設置してある回収箱に投函いただくか、下記まで郵送またはFAXにて送付願います。
- 4) 詳細資料は、三重県県土整備部道路企画課、鈴鹿建設事務所事業推進室道路課、鈴鹿市土木部土木総務課及び亀山市建設部都市計画室での閲覧並びにウェブサイト『三重県の道路』の『みんなで考えよう！鈴鹿亀山道路』のトピックにて公表しています（配慮書の案は資料1～4）。また、同ホームページにてアンケートに回答することもできます。

<http://www.pref.mie.lg.jp/DOROKI/HP/suzukame/index.htm>

■お問い合わせ

三重県
県土整備部 道路企画課

〒514-8570 三重県津市広明町 13 番地
TEL: 059-224-2739
FAX: 059-224-2310

問1 ご回答いただいた方ご自身のことについてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他を選択された方は（ ）内に具体的な内容をお書き下さい。

1) 住所	() 都・道・府・県 () 市・町・村
2) 性別	1. 男性 2. 女性
3) 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代以上
4) 職業	1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業 3. 学生 4. 家事手伝 5. 専業主婦・専業主夫 6. アルバイト・パート 7. その他 ()
5) 自動車運転免許証の有無	1. 有 2. 無

別紙資料『鈴鹿亀山道路の計画概要』をご覧ください。下記設問にお答え下さい。

問2 鈴鹿亀山道路の整備方針についてどのようにお考えですか？

○質問2-1

これまで県民等の皆様からお聞きしたご意見からは以下のような方向性があります。

- ・ 幹線道路を引き続き整備することが「必要」
- ・ 現在事業中の「新名神高速道路」、「北勢バイパス」、「中勢バイパス」に次いで「鈴鹿亀山道路」を利用したいという意向が高い
- ・ この地域の道路に求められる機能として「幹線道路の空白地の解消」や「更なる産業の活性化に寄与すること」、「幹線道路ネットワークの形成」、「災害時にも機能すること」

この方向性について、妥当と思いますか。(いずれか1つ選んで番号に○をつけてください)

- ①妥当と思う →質問3へ ②どちらとも言えない →質問2-2へ
③妥当と思わない →質問2-2へ

○質問2-2

『どちらとも言えない』、『妥当と思わない』の理由を教えてください。

自由回答	
------	--

問3 鈴鹿亀山道路が整備されることにより期待される効果として、あなたはどのように思われますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他、期待される効果として考えられることがあれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 高規格な幹線道路の空白地を解消により、高速道路への所要時間を短縮し、定時性を確保できること	1	2	3	4	5
2) 人口に対する工業製品出荷額日本一である三重県の産業の更なる活性化を支援できること	1	2	3	4	5
3) 主要な幹線道路を連絡し選択性を高めて、県内外、中部や近畿の広域連携を促進できること	1	2	3	4	5
4) 災害時に物資の輸送や復旧するための道路として利用できること	1	2	3	4	5
5) その他	1	2	3	4	5
自由欄					

問4 鈴鹿亀山道路のルートを検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
 具体的な名称等や、その他に配慮すべき事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 高速道路から商業地域や工業地域にスムーズに連絡すること	1	2	3	4	5
2) 交差する既存道路の改良など必要な道路サービスを確保し、走りやすさとコストのバランスに重視した計画とすること	1	2	3	4	5
3) 市街地の渋滞解消に寄与すること	1	2	3	4	5
4) 県や地域の計画と整合を図り、地域全体の発展に寄与すること	1	2	3	4	5
5) 地域分断や家屋移転などが少ないこと	1	2	3	4	5
6) 施工期間中の生活への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
7) 大気質や騒音などの生活環境に配慮するため、できる限り集落や学校、病院から離れた位置に計画すること	1	2	3	4	5
8) 貴重な動植物が生息・生育する箇所など優れた自然環境が残された場所については、できる限り避けて計画すること	1	2	3	4	5
9) 地域にとって重要な史跡が残された場所については、できる限り避けて計画すること	1	2	3	4	5
10) その他（理由を下記にお書きください）	1	2	3	4	5
自由欄	（例えば、環境の保全の見地からのご意見等）				

問5 鈴鹿亀山道路のインターチェンジ設置を検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
 その他に配慮すべき事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 他の幹線道路との乗り継ぎを円滑にすること	1	2	3	4	5
2) 工場等からのアクセスが良いこと	1	2	3	4	5
3) 市街地からのアクセスが良いこと	1	2	3	4	5
4) 市役所など、公共公益施設に近いところ	1	2	3	4	5
5) その他	1	2	3	4	5
自由欄					

問6 第1回アンケートにご回答いただいているか教えてください。

①回答した ②回答していない

問7 その他、鈴鹿亀山道路について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

その他、鈴鹿亀山道路について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。

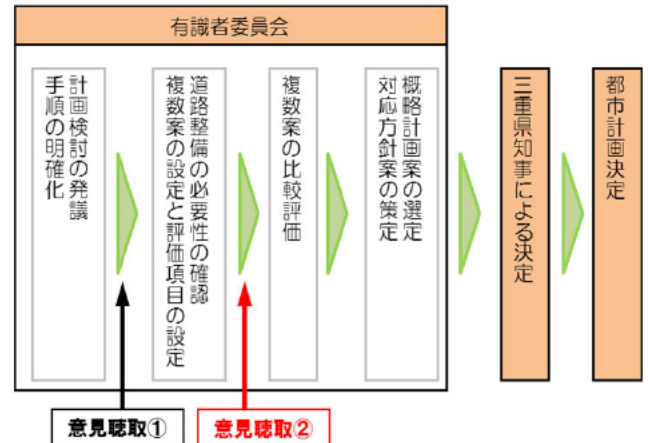
[illegible]

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

鈴鹿亀山道路の計画概要

本アンケートは、鈴鹿亀山道路の計画検討にあたり、みなさまのご意見をお聴かせ頂くためのアンケート調査です。（なお、環境影響評価法第三条の七に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。）

- ・事業を実施しようとする者の氏名及び住所
事業予定者の名称：三重県
代表者氏名：三重県知事 鈴木英敬
住所：三重県津市広明町13
- ・事業の名称
(仮称)都市計画道路 鈴鹿亀山道路
- ・事業の内容
起点：三重県鈴鹿市 終点：三重県亀山市
概略延長約10km

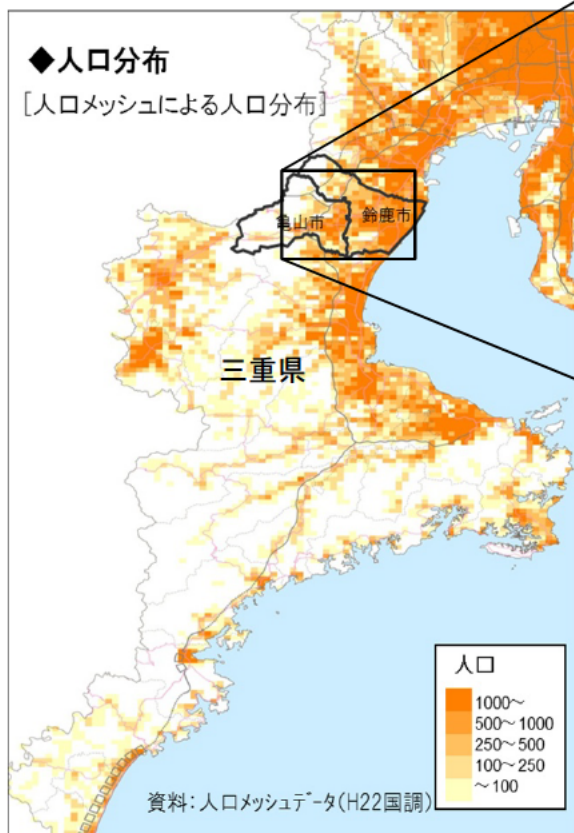


計画検討の流れ

鈴鹿亀山道路とは

鈴鹿亀山道路は、東名阪自走車道や新名神高速道路と鈴鹿市街地を結ぶ道路で、鈴鹿市北勢バイパス付近から亀山市亀山ジャンクション付近にまたがる延長約10kmの地域高規格道路です。現在、鈴鹿亀山道路の都市計画決定に向けた検討を行っています。

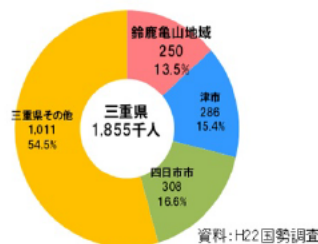
◆鈴鹿亀山道路の位置



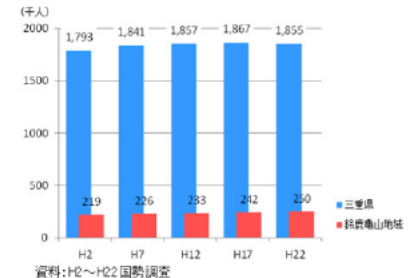
※ルートは三重県都市マスタープランを基にしたイメージ

- 三重県の人口は約186万人、その内、鈴鹿亀山地域が約25万人で約14%を占めており、この地域の人口は近年微増傾向
- 沿岸部周辺を中心に人口集中がみられるが、対象エリアでは内陸部にも人口分布が拡大

[三重県の人口構成比]



[人口推移]



■お問い合わせ先

三重県 県土整備部 道路企画課

〒514-8570 三重県津市広明町13番地
TEL：059-224-2739
FAX：059-224-2310

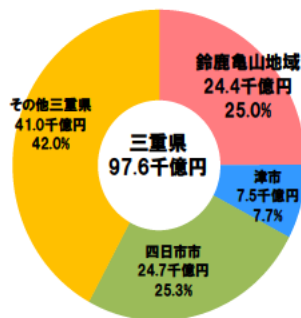
現状と課題①

産業集積地にあって、インターチェンジへのアクセス性に課題

- 工業製造品出荷額等の地区別構成比で、津市、四日市市、鈴鹿亀山地域は、三重県全体の約60%を占め、県内全体の産業を支えています。
- 鈴鹿亀山地域は、電子部品や輸送用機械の出荷額で全国上位となるなど、全国的にみても産業をリードする地域です。
- 電子部品や輸送用機械等を中心に関西等との輸送がこの地域の産業を支えています。

◆県の工業製造品出荷額等の地区別構成比

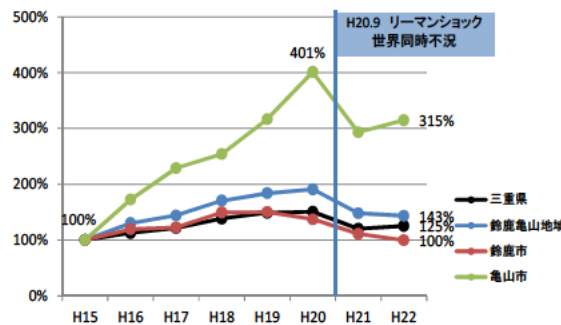
津市、四日市市、
鈴鹿亀山地域で約
60%を占める



出典：工業統計調査

◆県の工業製造品出荷額等の伸び率

鈴鹿亀山地域が三重県全体の動向に影響



出典：工業統計調査

◆関西等との輸送

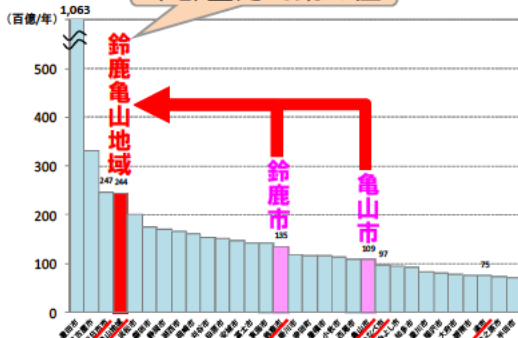
鈴鹿亀山道路の利用が期待される輸送品



◆鈴鹿亀山地域の工業製造品出荷額等のシェア

[中部圏内の製造品出荷額等]

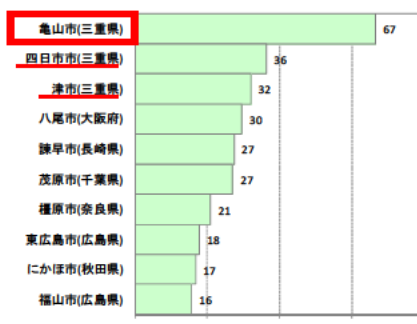
中部圏内で第4位



出典：H22工業統計調査

[電子部品・製造品出荷額]

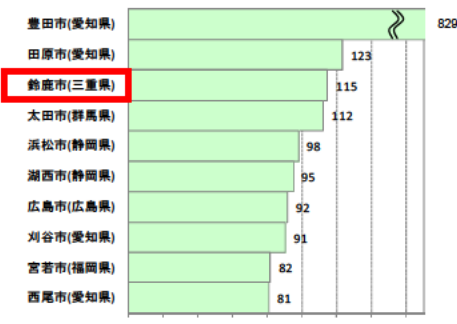
電子部品出荷額ランキングで
亀山市が全国第1位



※電子部品には、液晶パネル等が含まれる

[輸送用機械・製造品出荷額]

輸送用機械出荷額ランキングで
鈴鹿市が全国第3位



※輸送用機械には自動車製造、部品等が含まれる(両県別)

出典：H21工業統計調査

- 三重県の人口に対する工業製造品出荷額等の割合は4年連続1位(H21~24)。
- H24.7に策定した「みえ産業振興戦略」では、全固体リチウム電池(全固体ポリマーリチウム二次電池:文部科学省、JST採択事業)に代表される成長産業や先端ものづくり産業など新産業新市場の創出をめざしています。

◆三重県産業の概況と新たな産業振興戦略

【人口に対する工業製造品出荷額等の都道府県順位(千円)】

【2009】	【2010】	【2011】	【2012(速報値)】
1 三重 5,013	1 三重 5,264	1 三重 5,098	1 三重 5,395
2 愛知 4,642	2 愛知 5,156	2 愛知 4,991	2 愛知 5,131
3 滋賀 4,353	3 滋賀 4,659	3 滋賀 4,608	3 滋賀 4,300
4 静岡 3,969	4 山口 4,375	4 山口 4,348	4 山口 4,211
5 栃木 3,828	5 栃木 4,213	5 静岡 3,988	5 静岡 4,060
...	...	...	...
全国 2,080	全国 2,258	全国 2,230	全国 2,174



リチウム二次電池開発プロジェクト (関西企業との連携)

ノートパソコン・携帯電話等に用いられているリチウム二次電池は、電解質として主に有機電解質が使用されていることから、発熱による火災等の原因となっており、安全性の高い全固体ポリマーリチウム二次電池の開発を進めている。

2011年第6回モノづくり連携大賞・日刊工業新聞社賞



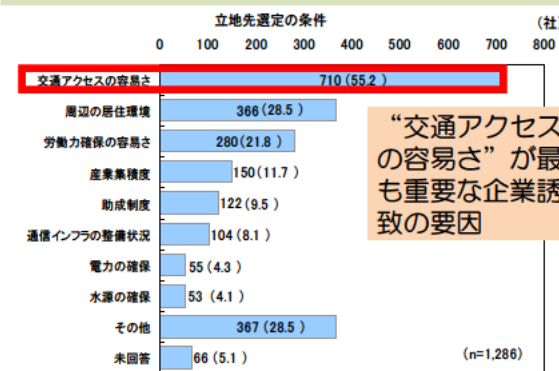
- 産業集積地にあって、鈴鹿亀山地域は、他都市と比較しても、インターチェンジへのアクセス性に課題があります。
- 交通アクセス性の問題は、優れた立地性を発揮できず、企業誘致にとっての障害となりかねないと考えられます。

◆全国製造品出荷額市町村別順位

他都市と比べ、出荷額は高いがICまでの所要時間が長い鈴鹿市

順位	市町村名	市街地より約15分でアクセス可能な高規格幹線道路または地域高規格道路 ※()は計画路線
1	豊田市(愛知県)	東海環状自動車道
2	市原市(千葉県)	館山自動車道
3	大阪市(大阪府)	阪神高速道路
4	特別区部(東京都)	首都高速道路
5	川崎市(神奈川県)	首都高速道路
6	倉敷市(岡山県)	山陽自動車道
7	横浜市長(神奈川県)	首都高速道路
8	名古屋市長(愛知県)	名古屋高速道路
9	神戸市長(兵庫県)	阪神高速道路
10	堺市長(大阪府)	阪神高速道路
11	四日市市(三重県)	(四日市インターアクセス道路)
12	京都市(京都府)	阪神高速道路
13	浜松市(静岡県)	東名高速道路
14	北九州市(福岡県)	北九州都市高速道路
15	広島市長(広島県)	広島高速道路
16	大分市長(大分県)	東九州自動車道
17	大田市長(群馬県)	北関東自動車道
18	福山市(広島県)	山陽自動車道
19	磐田市長(静岡県)	東名高速道路
20	姫路市長(兵庫県)	播磨連絡道路
21	宇都宮市長(栃木県)	新4号バイパス
22	静岡市長(静岡県)	東名高速道路
23	岡谷市長(長野県)	山陽自動車道
24	鈴鹿市長(三重県)	(鈴鹿亀山道路)
25	浜松市長(静岡県)	豊橋浜松道路
26	刈谷市長(愛知県)	衣浦豊田道路
27	尼崎市長(兵庫県)	阪神高速道路
28	富士市長(静岡県)	東名高速道路

◆企業立地の意向



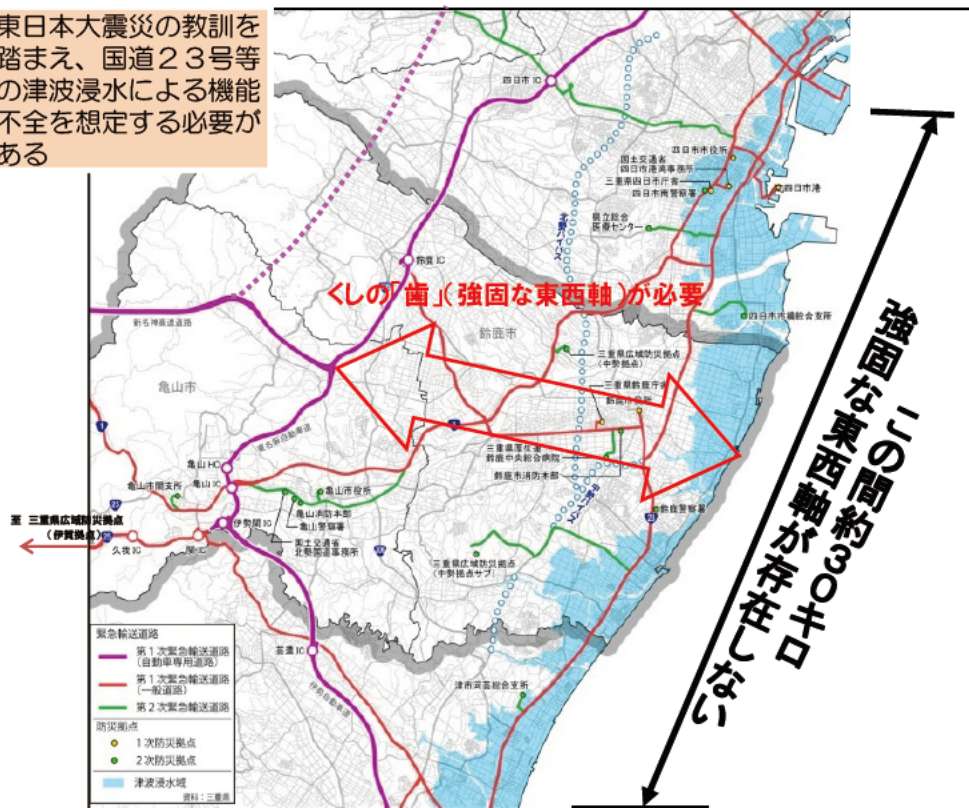
“交通アクセスの容易さ”が最も重要な企業誘致の要因

出典：企業立地(誘致)に関する意向調査(帝国データバンク)2005年10月

- 南海トラフ巨大地震等の大規模地震の発生が予測される中、鈴鹿亀山地域周辺には、くしの「歯」(強固な東西軸)がありません。
- 津波浸水により国道23号が使えなくなることも想定し、人命はもとより、沿岸部に点在する企業の継続的な活動を守ることが重要です。

◆沿岸部と内陸部の連結による災害時の全県的な備え

東日本大震災の教訓を踏まえ、国道23号等の津波浸水による機能不全を想定する必要がある



出典：平成24年度 中部版 くしの歯作戦

- 三重県的高速道路では、東名阪自動車道が主要渋滞箇所になっています
- 鈴鹿亀山地域には多くの主要渋滞ポイントおよび主要渋滞区間が存在しています

◆鈴鹿亀山地域の渋滞発生状況



○ 鈴鹿亀山道路の検討は、県民等の皆様のご意見をお聞きしながらすすめています。

方法	概要	実施時期	お聞きした人数
アンケート調査	HPIにアンケートを掲載 同内容の用紙を関係機関に設置	H25.9.10～H25.9.30	1,599名
	県広報誌にアンケートを掲載	H25.9.1～H25.9.25	348名
ヒアリング調査	関係団体に聞き取り	H25.10.8～H25.11.14	4団体
	鈴鹿バルーンフェスティバルの来場者に聞き取り	H25.9.15	81名
100人協議会	8～10名を1グループで意見交換	H25.9.1	147名



アンケートの様子（県庁）



ヒアリングの様子
（鈴鹿バルーンフェスタ）



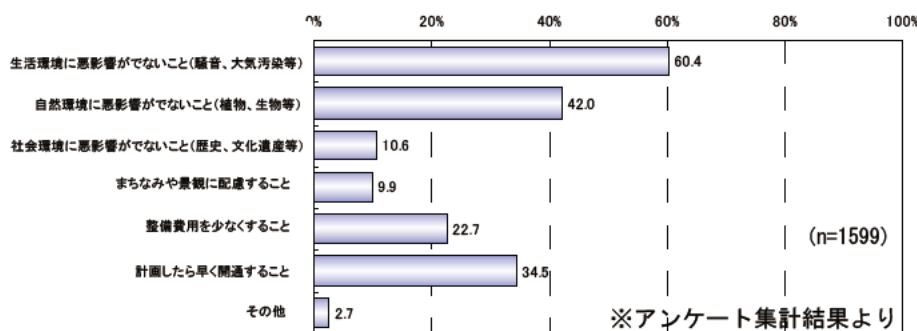
100人協議会の様子

○ 鈴鹿亀山地域の道路等に関する課題として、主に以下のような意見があげられました。

分野	主なご意見
産業	- 産業の活性化には道路が不可欠、企業誘致に期待<100> - 産業の発展、物流の向上のために整備を望む<100> - 輸送や業務で利用する道路と日常生活で利用する道路の使い分けが必要<アンケ> - ICまでのアクセスが悪い、時間短縮を望む<アンケ、100> - ICが遠いため、高速道路を利用しないことがある<ヒア> - 沿岸部や鈴鹿市街地、神戸長沢線沿線の企業にICアクセス改善へのニーズが多い<ヒア> - 高規格の道路を望む（複数車線の自専道）<100> - 伊勢神宮をはじめ、県内各地への観光来訪のニーズは関西圏からも非常に高い<アンケ、ヒア>
道路ネットワーク	広域道路 - 多重なネットワークで経路の選択ができることは、産業面（競争力の向上、企業立地促進）、観光面（時間が読める、訪問地が増える、広域連携ができる）などの効果が期待できる<ヒア> - 選択性が増えることは、防災（有事対策）にも寄与する<ヒア> - 鈴鹿市、亀山市、及び三重県の発展のために整備を望む<100> - 計画から整備まで時間がかかるのでは<100> - 道路整備を行うことで財政面に悪影響が出ないか不安<100>
	地域の道路 - 高速道路からのアクセスの向上を望む<100> 「交通事故や渋滞など日常生活に不安」の割合が高い<アンケ> - 交通の分散により、渋滞の緩和等の効果を期待<100、アンケ> - まっすぐな幹線道路が無い、カーブが多くて走りにくい<100、アンケ> - 安全で便利な道路を望む、わかりづらい道路になっている<100、アンケ> - 高速道・国道以外の道路整備（自転車道や歩道を含む）が極めて遅れていると感じる<アンケ> - 生活交通と産業交通を分けて欲しい<100、ヒア>
防災	「台風や津波などの災害時に不安」の割合が最も高い<アンケ> 「救急・救命活動を支える道路」、「緊急車両が早く到達できる道路」を望む声が高い<アンケ> - 災害時に孤立化するのを恐れている（以前落橋した経験）<100、アンケ> - 災害時の代替道路が必要<アンケ> - 海まで（亀山JTから国道23号まで）つながった東西軸を望む<100> - 普段の生活でも、病院へのアクセスに苦勞に不便を感じている<100> - 耐久性の高い、複数車線の道路を望む<100>

- 県民全体の意見としては、今後、道路整備を行う場合に気をつけることとして、「生活環境に悪影響が出ないこと」、「自然環境に悪影響が出ないこと」が高くなっています。
- 当該地域の住民や関係者からは、景観や重要な史跡等に配慮することが望まれています。

問 今後、道路整備を行う場合、気をつけるべきことは何ですか？



環境配慮事項について

環境要素		影響要因		施設等の存在及び供用	
		道路の存在	自動車の走行	道路の存在	自動車の走行
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	○		
		騒音及び超低周波音	○		
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物	○			
	植物	○			
	生態系	○			
その他	重要な史跡	○			

※環境影響評価法において重大な影響を受けるおそれがある環境要素について把握

景観・重要な史跡等に関する意見

- ・景観を考えて都市づくりをしてほしい
- ・生活に根差した施設、歴史的な価値がある施設(歴史的な遺産、神社、遺跡、重要な古墳など)を保全してほしい。
- ・能褒野王塚古墳周辺については宮内庁管理であり、重要度は非常に高い。
- ・伊勢国府跡のうち、国指定史跡として指定されている政庁跡などを中心とする範囲については道路をかけないことを望む。
- ・並木、歩道、サイクリングコース(望む)

※アンケート集計結果、関係機関ヒアリングより



の ぼ の お う つ か こ ぶ ん
能褒野王塚古墳



い せ こ ぶ ん
伊勢国府跡



かなしやうず しやうたくしよくぶぐんらく
金生水沼沢植物群落



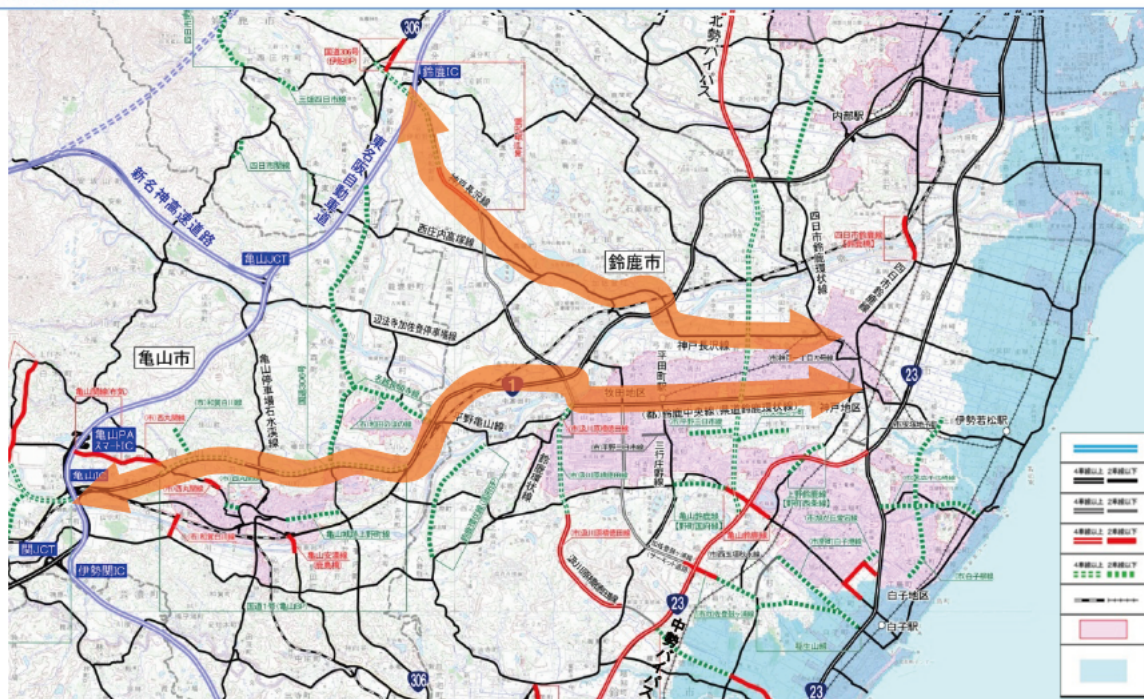
茶畑

ルート帯の検討

現道活用について

- ・現道活用となり得る道路は、東西に通行する幹線道路であり、4車線化事業中となっている県道神戸長沢線と、国道1号→鈴鹿中央線が候補として考えられる
- ・現道利用候補路線には、平成25年1月指定の主要渋滞ポイント及び区間があり、4車線化等を実施した場合でも新たに誘発交通を生むなど、根本的な渋滞解消につながらない。また、別線の計画に比べ、速達性や定時性に劣り、産業交通と生活交通の分離ができない。

⇒以上のことから、現道活用は課題の解決や政策目標の達成が困難であり、自動車専用道路等での整備が必要



	高速道路
	一般国道・県道
	市道
	事業中路線
	計画路線
	鉄道
	市街地・集落(DID地区)
	津波浸水域(三重県 H23.10版)

ルート帯案の概要

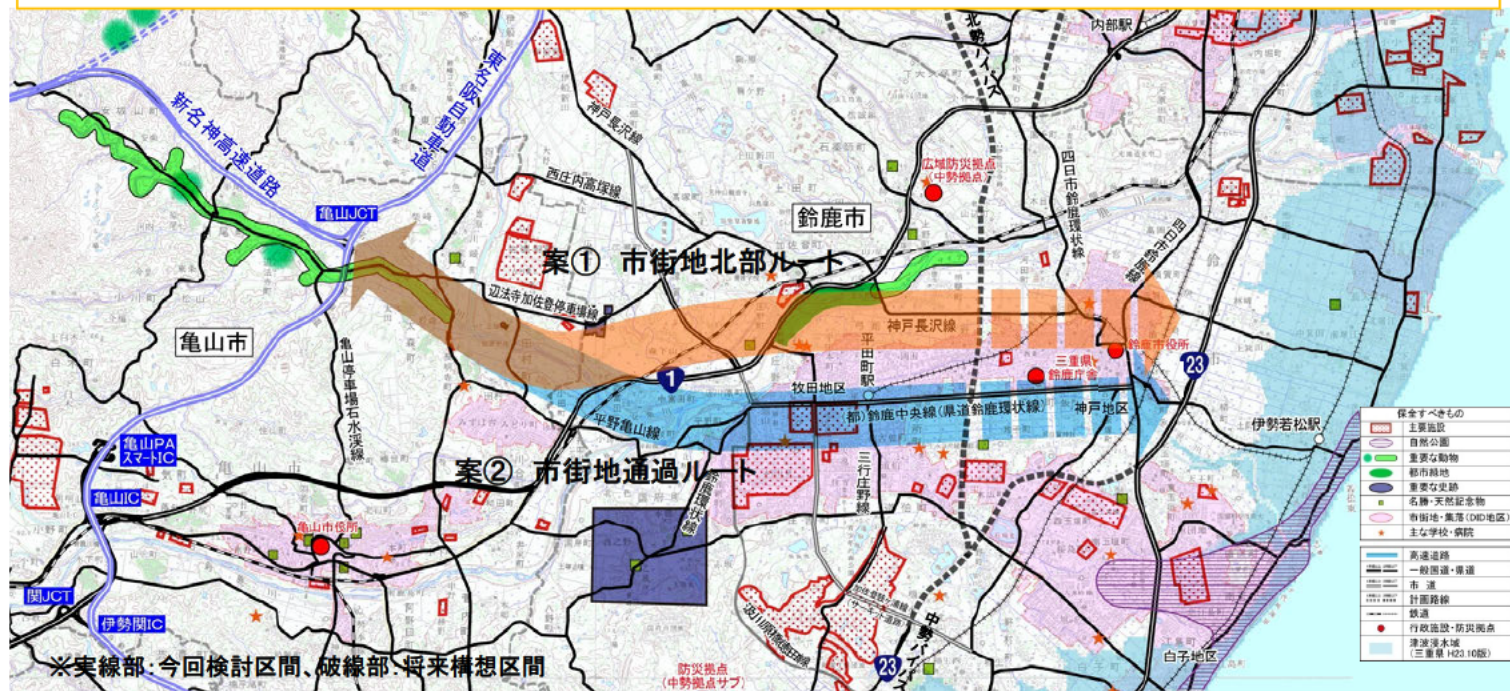
鈴鹿亀山道路は、次に示す考え方に即してルートの検討を進めます。

【コンセプト】

1. 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実
2. 中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワークの確保
3. 災害時にも社会経済活動を持続し地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化

【ルートの考え方】

1. 産業基盤を支える道路として、滋賀・京都等と更なる連携強化を図ることに寄与する亀山ジャンクション付近で接続する
2. 名古屋方面等との広域的な連携をスムーズにするとともに、地域の発展にも寄与する交通需要の大きな拠点（牧田、神戸地区等）にも近いルートとする



評価項目		現況	案① 市街地北部ルート	案② 市街地通過ルート
地域の現状や課題、政策目標に応じた項目設定			生活環境の保全を重視し、既存の道路等と連携して経済的に課題解消を図る案	市街地と直接連絡して当該道路で課題解消を図る案
道路規格	—	—	設計速度：80～100km/h 自動車専用道路	
区間延長	—	—	約10km	約10km
産業支援関連	①亀山JCT～神戸地区（鈴鹿市役所）の所要時間 ②亀山JCT～白子地区（白子駅）の所要時間 ③既存事業所の15分インターアクセス率 ④15分インターアクセス面積率 ⑤亀山JCT～御園工業団地の所要時間	①約29分 ②約41分 ③約25% ④約43% ⑤約40分	①約16分（約13分短縮） ②約29分（約12分短縮） ③約43%（約18%の拡大） ④約49%（約6%の拡大） ⑤約12分（約28分短縮）	①約15分（約14分短縮） ②約25分（約16分短縮） ③約50%（約25%の拡大） ④約47%（約4%の拡大） ⑤約12分（約28分短縮）
広域ネットワーク関連	①鈴鹿市街地～名古屋（名古屋西IC）ピーク時の所要時間 ②鈴鹿市街地～大阪方面（草津JCT）ピーク時の所要時間 オフピーク時の所要時間 時間差	①約67分 約53分 約14分 ②約72分 約60分 約12分	①約55分 約47分 約8分 ②約62分 約56分 約6分	①約55分 約47分 約8分 ②約62分 約55分 約7分
防災関連	①沿岸部（津波浸水区域）へのアクセス性 ②亀山JCT～広域防災拠点（中勢）の所要時間 ③広域防災拠点（中勢）～県庁の所要時間 ④広域防災拠点（中勢）～広域防災拠点（伊賀）の所要時間	①沿岸部へのアクセスルート（強固な東西軸）が存在しない ②約26分 ③約43分 ④約45分	①沿岸部へのアクセス性が向上 ②約15分（約11分短縮） ③約32分（約11分短縮） ④約38分（約7分短縮）	①沿岸部へのアクセス性が向上 ②約17分（約9分短縮） ③約34分（約9分短縮） ④約40分（約5分短縮）
周辺主要道路の交通量	①（都）鈴鹿中央線（県道鈴鹿環状線）の交通量削減効果 ②国道1号の交通量削減効果	—	①約16%削減 ②約9%削減	①約24%削減 ②約5%削減
生活環境への影響	①（大気質）市街地・集落（DID地区） ②（騒音・超低周波音）市街地・集落（DID地区） ③（重要な史跡）重要な史跡	—	①概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③通過するものと予測、影響の可能性あり	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③通過するものと予測、影響の可能性あり
自然環境等への影響	①（動物）安楽川や鈴鹿川 ②（植物）天然記念物 ③（生態系）保存上重要な自然環境	—	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③概ね回避するものと予測、影響の可能性小	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③概ね回避するものと予測、影響の可能性小
工事期間中の交通への影響	—	—	交通規制が少なく、交通への影響は小さい	（都）鈴鹿中央線（県道鈴鹿環状線）との立体構造とした場合は、交通規制が多く、交通への影響が大きい。（工事想定期間の10年間で約115億円の社会的損失が発生 ^{※1} ）
建設期間	—	—	市街地や集落の多くを避け、支障となる家屋が少ないため、建設期間が特に長期となる恐れが少ない	支障となる家屋が多く、建設期間が長期となることが予想される
事業費	—	—	約540億円	約790億円

（延長、整備効果等については今回検討区間で算出）

詳細資料は、三重県県土整備部道路企画課、鈴鹿建設事務所事業推進室道路課、鈴鹿市土木部土木総務課及び亀山市建設部都市計画室での閲覧並びにウェブサイト『三重県の道路』の『みんなで考えよう！鈴鹿亀山道路』のトピックにて公表しています。