

3)舞鶴市の財政負担に関する見込みについて

北陸新幹線8ルート of B／C概算一覧表

ルート案	概要	費用対効果 (B/C)	概算建設費	工期見込み	特徴
小浜・京都ルート (南北案)	京都駅地下南北 方向に新駅設置	1.1 (最高評価)	約4.2兆円 (物価高騰込みで 最大5.8兆円)	約25年	京都駅を經由 観光・ビジネス需要を直接 取り込む
小浜・京都ルート (桂川案)	JR桂川駅付近に 地下駅設置	1.1	約3.9兆円 (最大5.5兆円)	約26年	京都西部を經由 環境影響評価が進行中
米原ルート (乗換案)	米原駅で東海道 新幹線に乗換	1	約1.3兆円	約18年	建設費最安、工期最短 利便性はやや劣る
米原ルート (直通案)	東海道新幹線に 直通乗入	0.7～1.0	約2.1兆円以上	約25年	技術的課題 (信号・軌間統合) あり
舞鶴ルート (京都經由)	舞鶴ー京都經由	0.5前後	約5.7兆円	約28年以上	地下トンネル長大、環境影響懸念
舞鶴ルート (亀岡經由)	舞鶴ー亀岡經由	0.6前後	約4.1兆円	約25年以上	京都市を通らず便益低め
湖西ルート (新設)	琵琶湖西岸經由の 新線	約1.0前後	約7.7兆円	約25年以上	強風リスク、技術的課題あり
湖西ルート (改軌案)	在来線湖西線を 改軌	約0.3～0.5	約1.7兆円	約20年以上	中速運行、貨物列車との共用課題