

収支シミュレーション

■ 収支シミュレーション（10年間の収支推移：令和5年度～令和14年度）

①【次世代バス車両（電気バス等）の導入なし、人件費増、軽油単価高騰、キャッシュレス化推進】

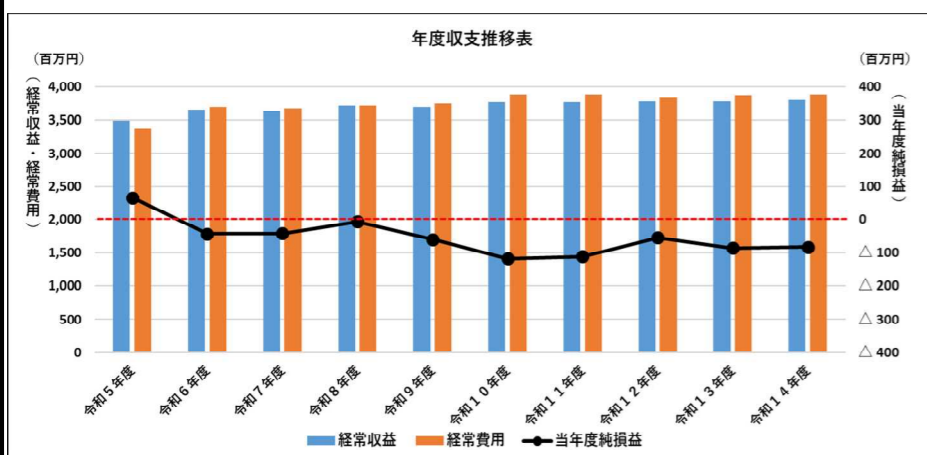
（ケース①-1）運賃改定を実施しない場合

【試算条件】

- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）

【収支状況】

- ・ R5～R14 収支累計額 : ▲543,489 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : ▲54,349 千円



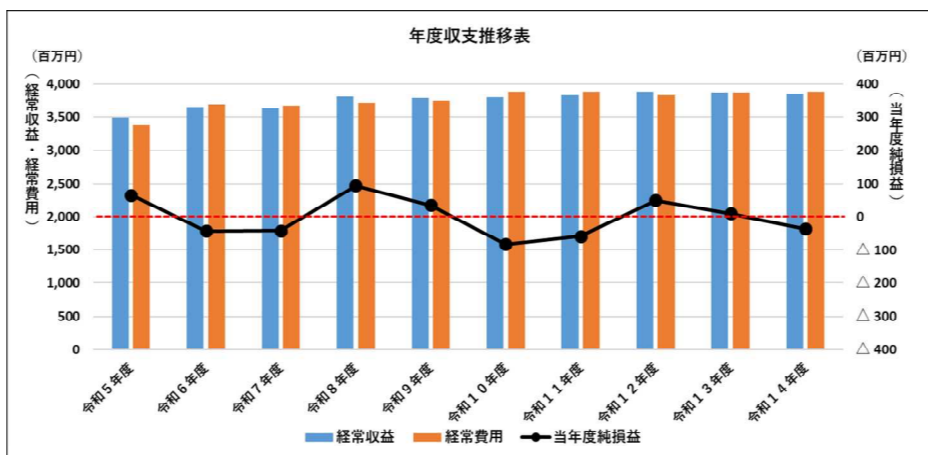
（ケース①-2）運賃改定を実施した場合 220円→230円

【試算条件】

- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）
- ・ 令和8年度に運賃改定（基準運賃：230円）

【収支状況】

- ・ R5～R14 収支累計額 : ▲11,451 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : ▲1,145 千円



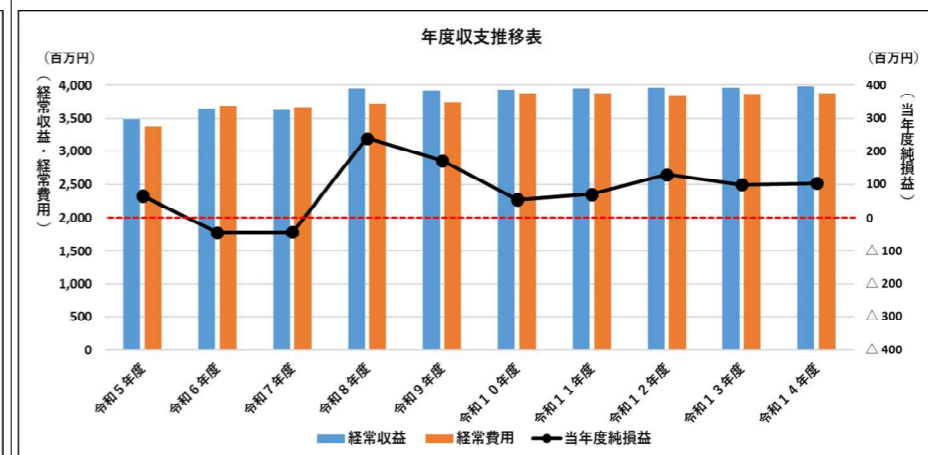
（ケース①-3）運賃改定を実施した場合 220円→240円

【試算条件】

- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）
- ・ 令和8年度に運賃改定（基準運賃：240円）

【収支状況】

- ・ R5～R14 収支累計額 : +845,557 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : +84,556 千円



②【次世代バス車両（電気バス等）の導入あり（充電設備及び高圧受電設備更新）、人件費増、軽油単価高騰、キャッシュレス化推進】

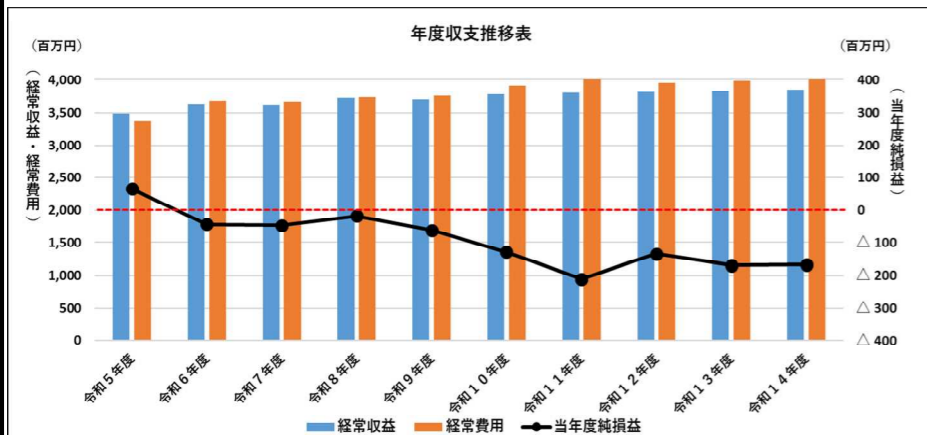
（ケース②-1）運賃改定を実施しない場合

【試算条件】

- ・ 令和7年度から次世代バスの導入開始
- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）

【収支状況】

- ・ R5～R14 収支累計額 : ▲914,876 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : ▲91,488 千円



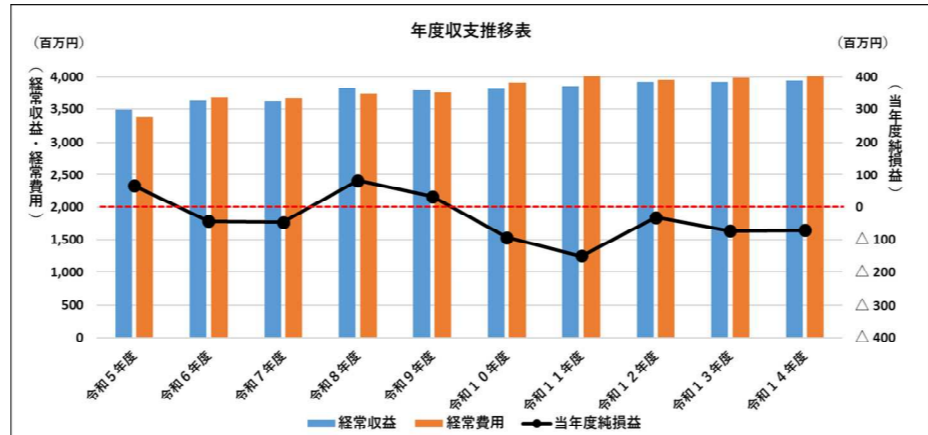
（ケース②-2）運賃改定を実施した場合 220円→230円

【試算条件】

- ・ 令和7年度から次世代バスの導入開始
- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）
- ・ 令和8年度に運賃改定（基準運賃：230円）

【収支状況】

- ・ R5～R14 収支累計額 : ▲328,433 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : ▲32,843 千円



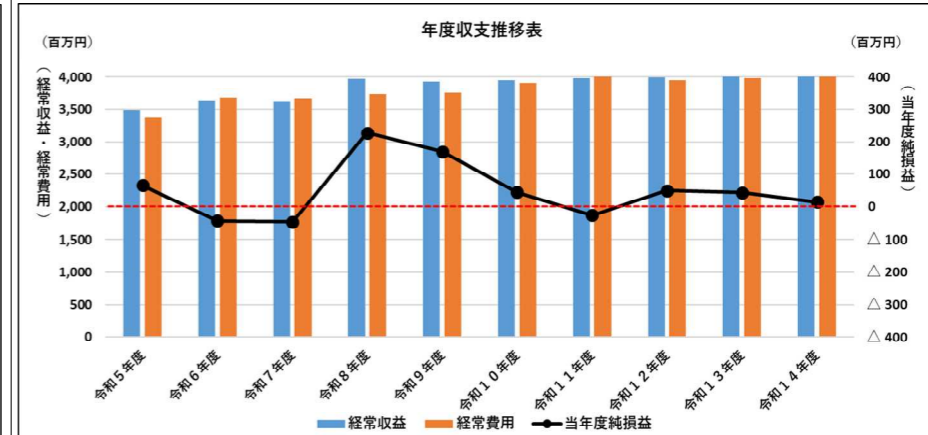
（ケース②-3）運賃改定を実施した場合 220円→240円

【試算条件】

- ・ 令和7年度から次世代バスの導入開始
- ・ 令和9年度に運賃箱更新（令和10年度、11年度の減価償却費が増加）
- ・ 令和8年度に運賃改定（基準運賃：240円）

【収支状況】

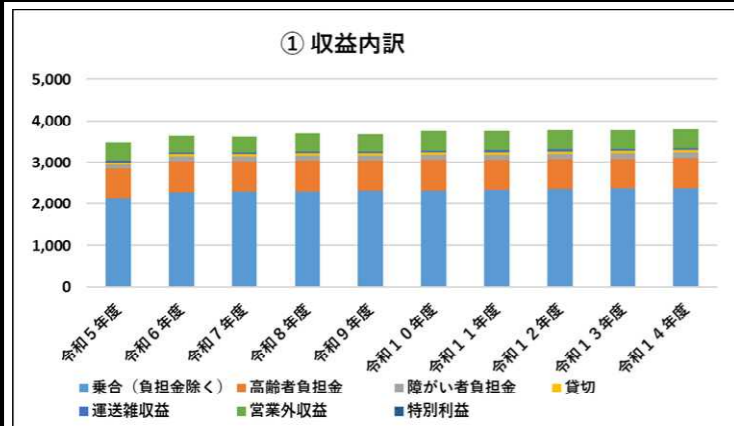
- ・ R5～R14 収支累計額 : +496,374 千円
- ・ R5～R14 年平均収支額 : +49,637 千円



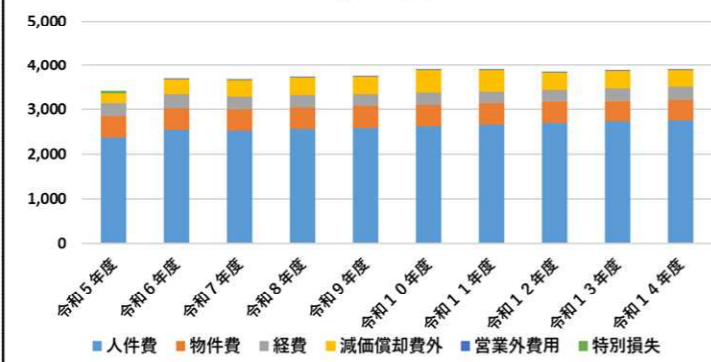
■ 収支シミュレーション (収益・費用内訳)

① 【次世代バス車両 (電気バス等) の導入なし、人件費増、軽油単価高騰、キャッシュレス化推進】

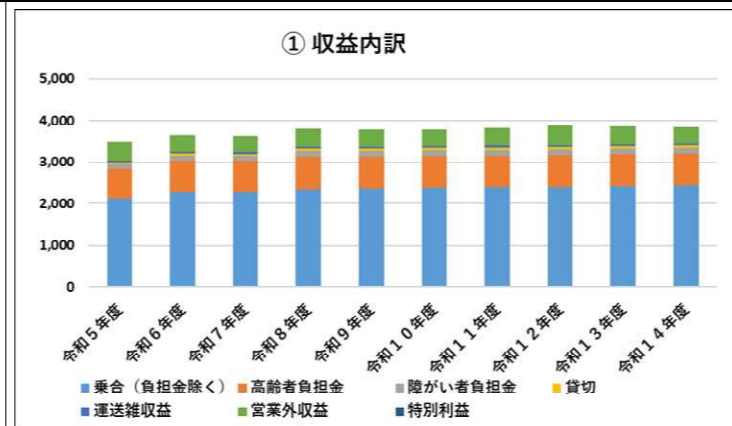
(ケース①-1) 運賃改定を実施しない場合



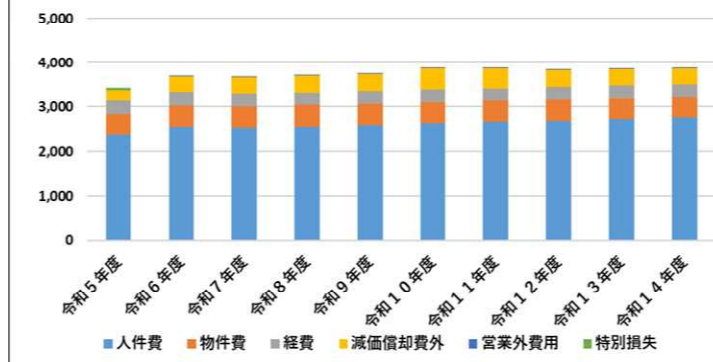
(百万円) ② 費用内訳



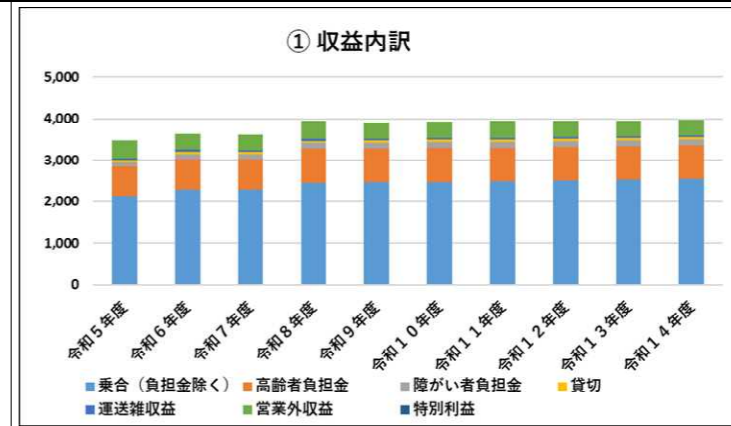
(ケース①-2) 運賃改定を実施した場合 220円→230円



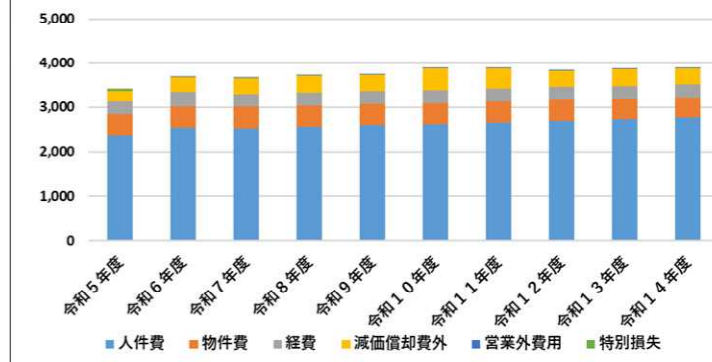
② 費用内訳



(ケース①-3) 運賃改定を実施した場合 220円→240円

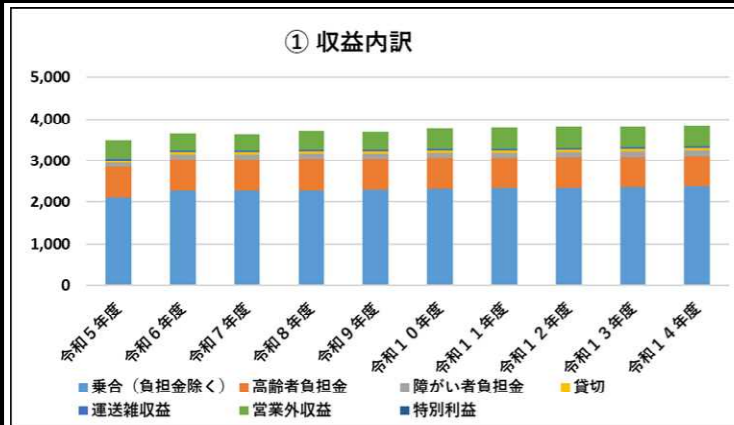


② 費用内訳

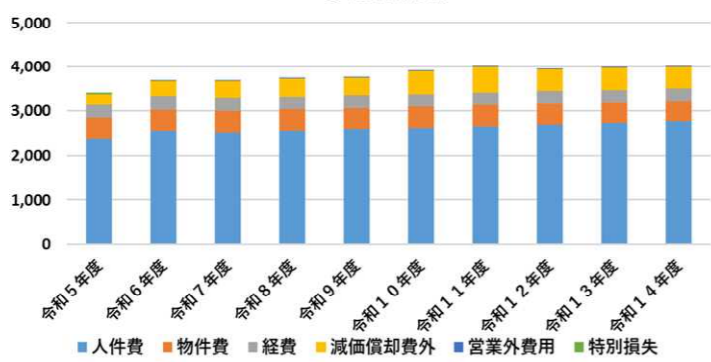


② 【次世代バス車両 (電気バス等) の導入あり (充電設備及び高圧受電設備更新)、人件費増、軽油単価高騰、キャッシュレス化推進】

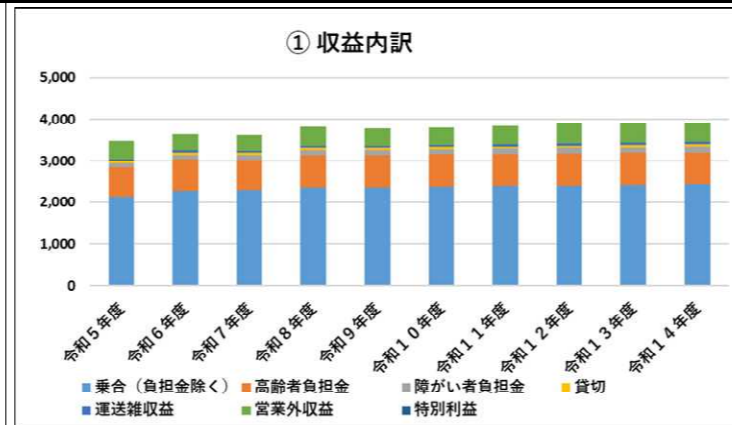
(ケース②-1) 運賃改定を実施しない場合



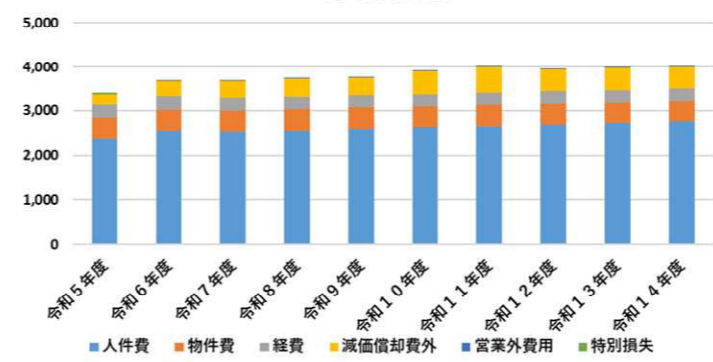
② 費用内訳



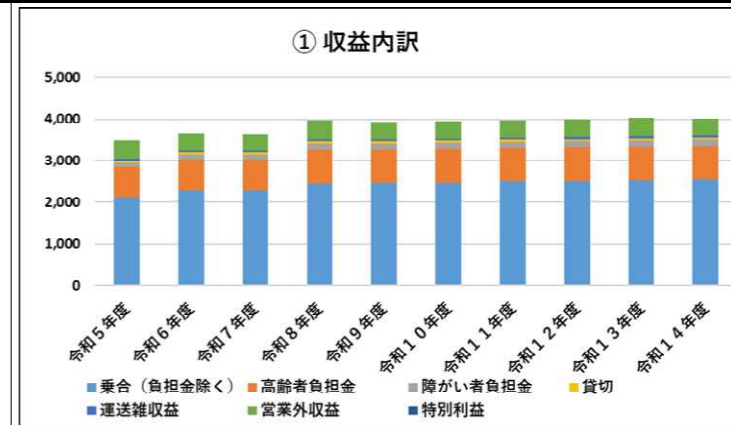
(ケース②-2) 運賃改定を実施した場合 220円→230円



② 費用内訳



(ケース②-3) 運賃改定を実施した場合 220円→240円



② 費用内訳

