

市バスの乗車料金改定について

令和8年7月30日

交 通 局

目 次

- 1 料金改定の背景
- 2 市バス乗車料金の変遷
- 3 料金改定に係る法的枠組み
- 4 今後の収支見通し
- 5 料金設定の考え方
- 6 市バスの料金改定(案)について
- 7 スケジュール

1 料金改定の背景

(1) 事業を取り巻く環境変化への対応

- 近年の物価高騰を背景として、運行に係る経費や営業所の建替えを含めた施設整備に係る経費が増加しているほか、安定的な事業基盤を支えるために必要となる運転手や整備員等の確保・育成に係る経費の増加などの資金需要が見込まれています。
- こうした状況を踏まえ、現在の乗車料収入等では今後の資金需要に対応することが困難であることから、持続可能な事業運営を図り、将来にわたって市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、乗車料金の改定が必要となっています。

(2) 将来の不確実性への対応

- 今後、物価高騰等による急激な経営環境の変化が生じた場合は、短期間でのコスト削減や路線の効率化等の経営改善を余儀なくされ、市民生活に大きな影響が生じる可能性があります。
- こうした状況を回避し、市民の大切な交通手段を安定的かつ継続的に確保するため、将来の不確実性に臨機に対応できる料金設定の枠組みを整備していく必要があります。

2 市バス乗車料金の変遷

- 市バスの乗車料金については、昭和50年代から平成初期にかけて、数年の間隔で改定を行い、平成7(1995)年には200円となりました。
- その後、消費税率の引上げに伴う改定を除き、料金を据え置いてきましたが、令和4(2022)年10月に約27年ぶりの乗車料金の改定を実施しました。

■料金改定の変遷 は消費税率引上げを除く料金改定

年 月 日	大人普通乗車料金	備 考
昭和51(1976)年 5月 1日	90円	
昭和54(1979)年12月21日	110円	
昭和56(1981)年12月23日	130円(暫定)	
昭和57(1982)年 9月 1日	140円	
昭和59(1984)年10月11日	150円(暫定)	
昭和60(1985)年 4月 1日	160円	
平成元(1989)年 5月 1日	170円	消費税導入(3%)→料金転嫁
平成3(1991)年 1月16日	180円	
平成7(1995)年 3月 1日	200円	
平成9(1997)年 4月 1日	↓	消費税率引上げ(3%→5%)→料金転嫁なし
平成26(2014)年 4月 1日	ICカード206円・現金210円	消費税率引上げ(5%→8%)→料金転嫁
令和元(2019)年10月 1日	ICカード・現金210円	消費税率引上げ(8%→10%)→料金転嫁
令和4(2022)年10月 1日	ICカード・現金220円	

3 料金改定に係る法的枠組み

- 路線バスの運賃は、道路運送法の上限運賃認可制のもと、国土交通大臣の認可を受けてバス事業者が収受しても良いとされる「上限運賃」を設定するとともに、上限運賃の範囲内で、実際にバス利用者から収受する「実施運賃」を設定します。
- 国は認可に当たり、総括原価方式により、乗合バス事業の経営に必要な営業費等の総括原価を求め、運賃改定による増収額を含めた総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定します。また、総括原価の費用については、ヤードスティック方式を用いて、個々の事業者の原価のみに基づいて運賃を算定するのではなく、国が定めた同一ブロック内の事業者の費用水準(標準原価)との比較により、バス事業者が収受しても良いとされる運賃水準を審査します。

(1) 道路運送法に基づく認可

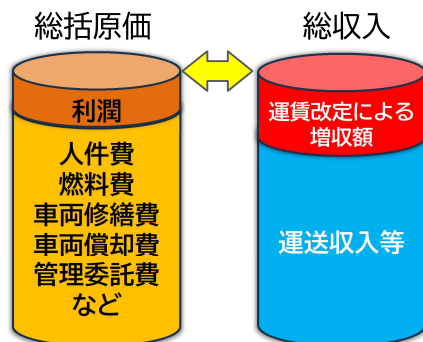
上限運賃

- 上限運賃とは、一般乗合バス事業の経営に必要な原価(総括原価)に応じて算出されるバス事業者が収受しても良いとされる運賃の上限額
- 道路運送法第9条第1項の規定により国土交通大臣の認可が必要

実施運賃

- 実施運賃とは、認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際にバス利用者から収受する運賃額
- 道路運送法第9条第3項の規定により国土交通大臣への届出が必要

<総括原価方式イメージ>



※公営バスは、利潤は対象外

<ヤードスティック方式>

- 費用の審査では、ブロック毎(全国を21ブロックに区分)に標準原価を算出し、それとの比較で事業者の各費用項目の申請値を査定するヤードスティック方式を採用
- この方式により、個々の事業者の原価のみに基づいて運賃を算定するのではなく、同一ブロック内の事業者の費用水準(標準原価)との比較により、バス事業者が収受しても良いとされる運賃水準を審査

※川崎市は京浜ブロックに該当

地域区分	適用地域
京浜	東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、川崎市及び横浜市

3 料金改定に係る法的枠組み

- 公営バスにおける乗合バスの運賃は、地方自治法の規定に基づき、**条例で定めなければならないため、議会の議決が必要**です。

(2) 地方自治法上の使用料

- 公営バスにおける乗合バスの運賃は、「**公の施設の使用料**」に該当し、地方自治法第225条及び同法第228条第1項の規定に基づき、**条例で定めなければならないため、議会の議決が必要**

■地方自治法

(使用料)

第225条

- 普通地方公共団体は、第二百三十八条の四第七項の規定による許可を受けてする行政財産の使用又は公の施設の利用につき使用料を徴収することができる。

(分担金等に関する規制及び罰則)

第228条第1項

- 分担金、使用料、加入金及び手数料に関する事項については、条例でこれを定めなければならない。

■川崎市乗合自動車乗車料条例

第2条 乗車料金及び乗車券の種類は、次の範囲内とする。

(1) 普通乗車料金 大人(12歳以上の者をいう。以下同じ。)

1乗車につき 220円

4 今後の収支見通し

- バス車両の更新や営業所の管理委託、営業所の建替えに係る経費のほか、特別減収対策企業債の償還など、予測可能な費用を想定した収支見通しでは、**料金改定を実施しない場合、令和8年度から資金不足の状況が続き、令和12年度には資金不足比率が20%を超え、その後も上昇**する見通しです。この場合、**議会の議決を経た上で、経営健全化計画を策定する義務が生じる**ことになります。

■収支見通し

(億円)

		R8 (予算)	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19
収益的収支	収益	95.8	98.1	100.5	100.9	101.9	102.0	102.0	101.4	101.8	101.9	103.5	108.3
	うち営業収益	80.2	81.6	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3	83.3
	うち一般会計繰入金	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2
	費用	105.0	100.8	104.4	107.3	107.0	104.7	102.9	100.6	100.8	101.7	105.1	113.0
	純損益	▲9.3	▲2.7	▲3.9	▲6.4	▲5.1	▲2.7	▲0.9	0.8	1.0	0.2	▲1.5	▲4.6
資本的収支	収入	28.0	19.7	37.3	20.4	65.8	35.2	19.7	26.6	19.6	26.6	38.9	27.6
	支出	36.3	29.3	50.6	35.0	84.1	53.7	35.3	39.4	28.9	33.5	46.0	35.2
	うち建設改良費	17.9	19.5	26.7	17.0	39.5	16.1	4.0	7.3	7.8	14.3	33.8	25.6
	うち企業債償還金	18.4	9.8	23.8	18.0	44.7	37.6	31.3	32.2	21.1	19.2	12.2	9.6
	収支差引	▲8.3	▲9.6	▲13.3	▲14.6	▲18.3	▲18.5	▲15.6	▲12.8	▲9.3	▲7.0	▲7.1	▲7.6
資金状況	資金過不足額	▲2.4	▲1.6	▲6.1	▲9.6	▲18.2	▲25.9	▲35.8	▲42.6	▲47.9	▲49.5	▲51.9	▲54.8
	資金不足比率	3.0%	2.0%	7.3%	11.5%	21.8%	31.1%	42.9%	51.2%	57.5%	59.4%	62.3%	65.7%

※ 収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込みです。

※ 端数処理により、収支が一致しない場合があります。

※ 収益的収支とは、当該年度の企業の経営活動に伴い発生すると予定される全ての収益とそれに対応する全ての費用を指します。

※ 資本的収支とは、諸設備の整備、拡充等の建設改良費や、建設改良に要する資金としての企業債収入、現有施設に要した企業債の元金償還等の予定を指します。

※ 資金過不足額とは、資金の余剰又は不足の状況を示すもので、流動負債の額から流動資産の額を控除した額を基本に算出します。

※ 資金不足比率とは、資金の不足額の事業規模(営業収益の額)に対する比率を表す指標です。

※ 資金不足比率が20%を超えた場合、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、議会の議決を経て経営健全化計画を策定したうえで、国へ報告するなどの義務が生じます。

4 今後の収支見通し

■収支見通しの主な算定条件

項 目		算定条件
収益	乗合乗車料収入	・ 令和8年度予算額をベースに、市バスネットワークの形成に向けた取組等を反映して算定
	一般会計繰入金	・ 令和8年度予算額で算定(行政路線補助金及び公共施設接続路線負担金を反映して算定)
	長期前受金戻入	・ 各年度の減価償却費の対象資産に対応する繰延収益残高に基づき算定
費用・支出	人件費	・ 定年退職者の再任用や正規職員の採用による新陳代謝等を反映して算定 ・ 今後の人事委員会勧告に基づく給与改定の影響は未反映
	管理委託料	・ 令和8年度予算額をベースに委託規模を加味して算定 ・ 物価上昇の影響を一定程度反映して算定
	燃料費	・ 令和7年度実績に軽油暫定税率廃止を加味して算定
	減価償却費	・ 各年度のバス車両更新や営業所の施設整備等の投資に係る償却額を算定
	支払利息	・ 令和7年3月借入の銀行5年債の利率(1.140%)を反映して算定
	建設改良費	・ 物価上昇の影響を一定程度反映して算定 ・ バス車両更新や営業所の施設整備等に係る所要額を算定 ▶ バス車両更新 令和8年度～令和11年度:133両、令和12年度～令和19年度:95両 ▶ 塩浜営業所の建替え整備 令和8年度～令和9年度:設計等、令和10年度～令和13年度:工事(予定)
	企業債償還金	・ 企業債償還(特別減収対策企業債償還を含む)に係る所要額を算定

5 料金設定の考え方(収支見通しの感度分析)

- バス車両の更新や営業所の管理委託、営業所の建替えに係る経費のほか、特別減収対策企業債の償還など、**予測可能な費用を想定した収支見通し**において、資金不足を生じさせない事業運営を行い、市民の大切な交通手段を安定的かつ継続的に確保するためには、**乗車料金を220円から240円に改定する必要があります。**

令和9年4月に乗車料金を220円から240円に改定した際の収支見通し

パターン1	料金改定なし												(億円)
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
資金過不足額	▲2.4	▲1.6	▲6.1	▲9.6	▲18.2	▲25.9	▲35.8	▲42.6	▲47.9	▲49.5	▲51.9	▲54.8	
資金不足比率	3.0%	2.0%	7.3%	11.5%	21.8%	31.1%	42.9%	51.2%	57.5%	59.4%	62.3%	65.7%	

R12に資金不足比率が20%を超え、経営健全化計画の策定義務が発生

パターン2	R9年4月に220円→240円へ改定												(億円)
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
資金過不足額	▲2.4	4.4	6.2	8.9	6.5	5.1	1.4	0.8	1.8	6.4	10.2	13.6	
資金不足比率	3.0%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

資金不足を生じさせない事業運営が可能

資金不足比率が20%を超えた場合、議会の議決を経て、経営健全化計画を定めなければならない
「地方公共団体の財政の健全化に関する法律(平成19年6月22日法律第94号)」

5 料金設定の考え方(収支見通しの感度分析)

- 令和9年4月に乗車料金を220円から240円に改定した場合であっても、昨今の中東情勢の影響等による軽油価格の動向や、人事委員会勧告に基づく給与改定、民営バス事業者における職員の処遇改善等に伴う管理委託料の増加など、**将来の不確実性を踏まえると**、収支見通しにおいて資金不足を解消するためには、**260円への改定が必要となる可能性があります。**

令和9年4月に乗車料金を220円から240円に改定した際の収支見通し

パターン2	R9年4月に220円→240円へ改定												(億円)
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
資金過不足額	▲2.4	4.4	6.2	8.9	6.5	5.1	1.4	0.8	1.8	6.4	10.2	13.6	
資金不足比率	3.0%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

将来の不確実性を踏まえた収支見通し

中東情勢の影響等による軽油価格の動向、人件費や管理委託料の増加など将来の不確実性を踏まえた試算値として約6.0億円/年を見込む

パターン3	「パターン2」に約6.0億円/年の費用増を見込んだ場合												(億円)
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
資金過不足額	▲7.9	▲7.0	▲11.3	▲14.5	▲22.9	▲30.4	▲40.0	▲46.6	▲51.6	▲53.0	▲55.2	▲57.8	
資金不足比率	9.8%	7.9%	12.5%	16.2%	25.5%	33.9%	44.7%	52.1%	57.7%	59.2%	61.7%	64.6%	

R12に資金不足比率が20%超

R18以降、資金不足が解消

パターン4	R10年4月に240円→260円へ改定												(億円)
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
資金過不足額	▲7.9	▲7.0	▲5.1	▲2.1	▲4.3	▲5.6	▲9.0	▲9.4	▲8.2	▲3.4	0.6	4.2	
資金不足比率	9.8%	7.9%	5.3%	2.1%	4.5%	5.8%	9.4%	9.8%	8.6%	3.5%	—	—	

5 料金設定の考え方(収支見通しの感度分析)

■将来の不確実性による影響額(想定)

	不確実性の要因	現状の収支見通しの算定条件	将来の不確実性を踏まえた場合の影響額
燃料費	軽油価格の動向	令和7年度実績に軽油暫定税率廃止を加味して算定	- 令和8年度は、補正予算額の約6.0億円(税抜:約5.4億円)の費用増 - 令和9年度以降は、令和8年度の落札実績を踏まえた影響額を見込んだ場合、約3.0億円の費用増
人件費等 (管理委託料を含む)	- 人事委員会勧告に基づく給与改定 - 民営バス事業者における運転手等の処遇改善に伴う賃金上昇	- 人件費は、人事委員会勧告に基づく給与改定の影響等は未反映 - 管理委託料は、物価上昇の影響を一定程度反映して算定	令和9年度以降は、人事委員会勧告や国の経済見通しを踏まえた影響額を見込んだ場合、約3.0億円の費用増

5 料金設定の考え方(実施運賃と上限運賃の設定)

- ・ 今後も市民の大切な交通手段を安定的かつ継続的に確保するためには、乗車料金を220円から240円に改定する必要があることから、実施運賃については、240円として条例に規定します。
- ・ 将来の不確実性に臨機に対応するためには、乗車料金を260円に改定する可能性があることから、上限運賃については、260円として国に認可申請を行います。
- ・ 条例に規定しない上限運賃(260円)の認可申請については、法制度上適合しており、かつ、将来の経営環境の変化や不確実性を踏まえ、臨機に対応する観点から、合理性及び必要性が認められます。

(1) 上限運賃の認可申請に係る制度上の合理性

- ① 実施運賃(240円)を上回る上限運賃(260円)で、国に認可申請を行うことは、道路運送法に基づく上限運賃認可制に適合するものである。
- ② 上限運賃の認可に当たり、条例への規定を要しないことについては、国に確認済。

(2) 上限運賃を260円に設定する必要性

- ① 物価高騰等による急激な経営環境の変化が生じ、料金改定に臨機に対応できない場合には、短期間でのコスト削減や路線の効率化等の経営改善を余儀なくされ、市民生活に大きな影響が生じる可能性がある。
- ② 料金改定の手続きには一定の時間を要することから、将来の不確実性に臨機に対応するため、あらかじめ実施運賃とは別に、国の運賃認可の考え方である総括原価方式に基づき、運賃の上限額として設定可能と見込まれる260円について、上限運賃として認可申請するものである。
- ③ ただし、実施運賃の改定に当たっては、条例改正の手続きを通じて議会の議決を経ることにより、意思決定の透明性や説明責任の確保を図る。

6 市バスの料金改定(案)について

- ・ **実施運賃**は、**240円として、条例に規定**するため、**令和8年9月の市議会定例会に条例改正議案の提出を予定**しています。
- ・ **上限運賃**は、**260円として、国に認可申請**を行います。
- ・ **通学定期旅客運賃の実施運賃**は、**子育て世帯の経済的負担を軽減する観点から、現行運賃の据置きを予定**しています。
- ・ **市バスの料金改定**は、**令和9年4月1日を予定**しています。 ※国土交通省の認可状況等により変更となる可能性があります。

(1)片道普通旅客運賃

券種		現行運賃	改定運賃(案)	
		実施運賃＝上限運賃	実施運賃 (条例に規定)	上限運賃 (国に認可申請)
大人	現金・ICカード	220円	240円	260円
小児	現金・ICカード	110円	120円	130円

(2)通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃

券種		現行運賃	改定運賃(案)	
		実施運賃＝上限運賃	実施運賃 (条例に規定)	上限運賃 (国に認可申請)
通勤	1箇月	9,900円	10,800円	11,700円
通学(甲) 中学生以上	1箇月	7,300円	据置き 7,300円	8,630円
通学(乙) 小学生以下	1箇月	2,400円	据置き 2,400円	2,830円

(3)改定率 ■ 実施運賃改定率:平均7.23% ■ 上限運賃改定率:平均15.02%

(4)改定日 令和9年4月1日(予定)

6 市バスの料金改定(案)について

(1) 定期外運賃

券種				現行運賃額		改定運賃額		国への認可申請額	
				実施運賃 = 上限運賃	備考	実施運賃	備考	上限運賃等	備考
片道普通旅客運賃	大人	現金	現金	220円		240円		260円	
			IC	220円		240円		260円	
		小児	現金	110円	大人の半額	120円	大人の半額	130円	大人の半額
			IC	110円	大人の半額	120円	大人の半額	130円	大人の半額
	特殊	大人	現金	110円	大人の半額	120円	大人の半額	130円	大人の半額
			IC	110円	大人の半額	120円	大人の半額	130円	大人の半額
		小児	現金	60円	特殊大人の半額	60円	特殊大人の半額	70円	特殊大人の半額
			IC	55円	特殊大人の半額	60円	特殊大人の半額	65円	特殊大人の半額

券種				現行運賃額		改定運賃額	
				実施運賃	備考	実施運賃	備考
一日乗車券	大人	IC		550円		600円	
	小児	IC		280円	大人の半額	300円	大人の半額
川崎病院線	大人	現金・IC		100円		100円	
	小児	現金・IC		100円		100円	

(2) 定期運賃

券種				現行運賃額		改定運賃額		国への認可申請額	
				実施運賃 = 上限運賃	備考	実施運賃	備考	上限運賃等	備考
定期旅客運賃	通勤		1箇月	9,900円		10,800円		11,700円	
			3箇月	28,220円	1箇月の3倍の5分引	30,780円	1箇月の3倍の5分引	33,350円	1箇月の3倍の5分引
			6箇月(ICのみ)	53,460円	1箇月の6倍の1割引	58,320円	1箇月の6倍の1割引	63,180円	1箇月の6倍の1割引
		特殊	1箇月	6,930円	通勤定期の3割引	7,560円	通勤定期の3割引	8,190円	通勤定期の3割引
			3箇月	19,750円	通勤定期の3割引	21,550円	通勤定期の3割引	23,350円	通勤定期の3割引
			6箇月(ICのみ)	37,420円	通勤定期の3割引	40,820円	通勤定期の3割引	44,230円	通勤定期の3割引
	通学	(甲)	1箇月	7,300円		7,300円		8,630円	
			3箇月	20,810円	1箇月の3倍の5分引	20,810円	1箇月の3倍の5分引	24,600円	1箇月の3倍の5分引
			6箇月(ICのみ)	39,420円	1箇月の6倍の1割引	39,420円	1箇月の6倍の1割引	46,600円	1箇月の6倍の1割引
		(乙)	1箇月	2,400円		2,400円		2,830円	
			3箇月	6,840円	1箇月の3倍の5分引	6,840円	1箇月の3倍の5分引	8,070円	1箇月の3倍の5分引
			6箇月(ICのみ)	12,960円	1箇月の6倍の1割引	12,960円	1箇月の6倍の1割引	15,280円	1箇月の6倍の1割引
		特殊(甲)	1箇月	5,110円	通学(甲)の3割引	5,110円	通学(甲)の3割引	6,040円	通学(甲)の3割引
			3箇月	14,570円	通学(甲)の3割引	14,570円	通学(甲)の3割引	17,220円	通学(甲)の3割引
			6箇月(ICのみ)	27,590円	通学(甲)の3割引	27,590円	通学(甲)の3割引	32,620円	通学(甲)の3割引
		特殊(乙)	1箇月	1,680円	通学(乙)の3割引	1,680円	通学(乙)の3割引	1,980円	通学(乙)の3割引
			3箇月	4,790円	通学(乙)の3割引	4,790円	通学(乙)の3割引	5,650円	通学(乙)の3割引
			6箇月(ICのみ)	9,070円	通学(乙)の3割引	9,070円	通学(乙)の3割引	10,700円	通学(乙)の3割引

定期外運賃	大人:12歳以上	定期運賃	通学(甲):中学生以上
	小児:12歳未満(小学生)		通学(乙):小学生以下

7 スケジュール

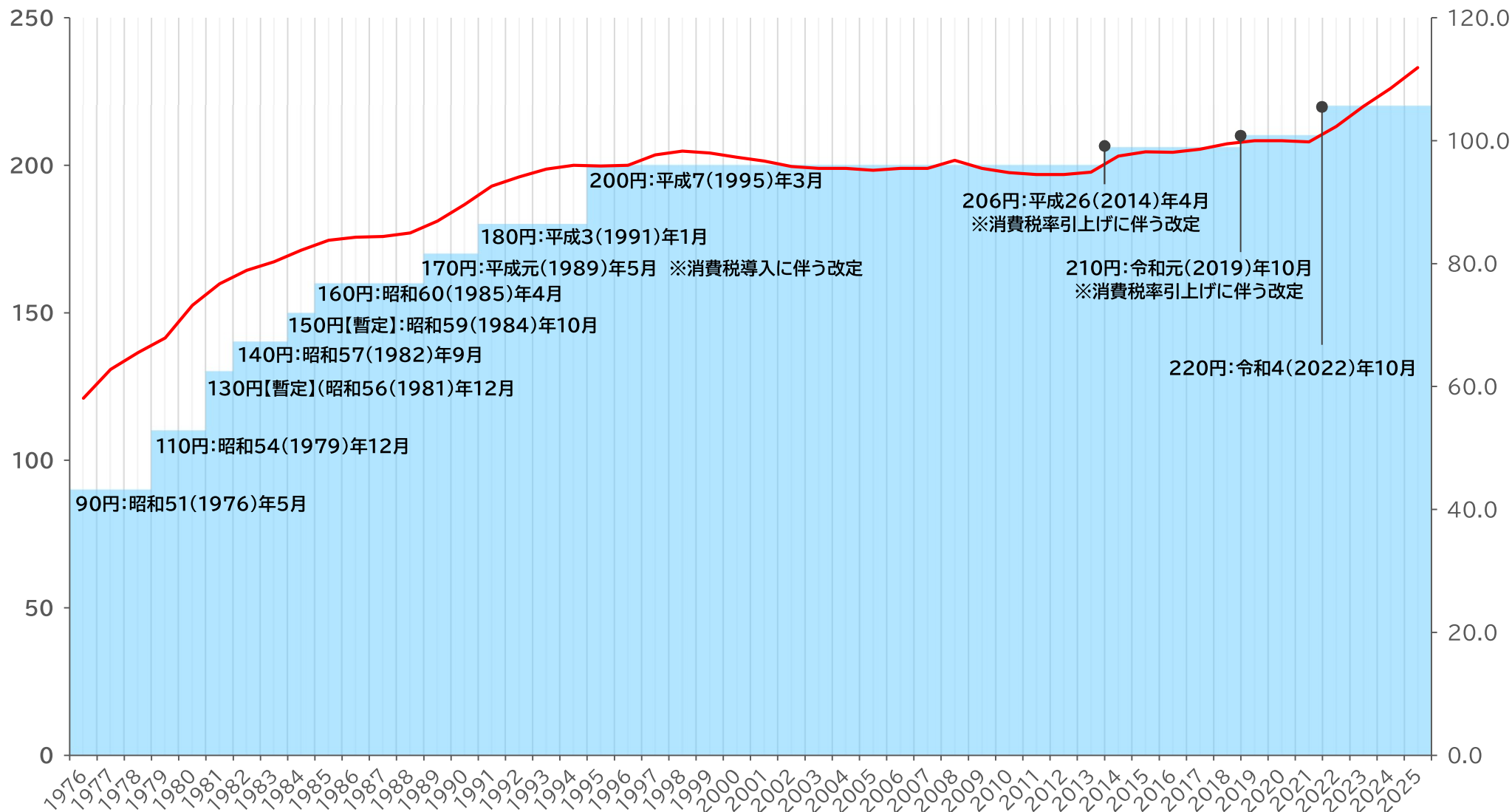
- ・ 令和8年 7月 環境委員会において報告
 - ▶ 利用者への広報等開始
 - ・ 令和8年 9月 市議会定例会へ条例改正議案提出
 - ・ 令和8年10月 条例改正議案の議決
 - ・ 令和8年11月～ 国土交通省への上限運賃変更認可申請
 - ▶ 報道発表
 - ・ 令和9年 2月 国土交通省からの認可(予定)
 - ▶ 報道発表
 - ・ 令和9年 4月 乗車料金改定実施(予定)
- ※ 国土交通省の認可状況等により変更となる可能性があります。

參考資料

市バス乗車料金(大人)の変遷と消費者物価指数

乗車料金:円(左軸)

消費者物価指数(右軸)



乗車料金(大人)

消費者物価指数

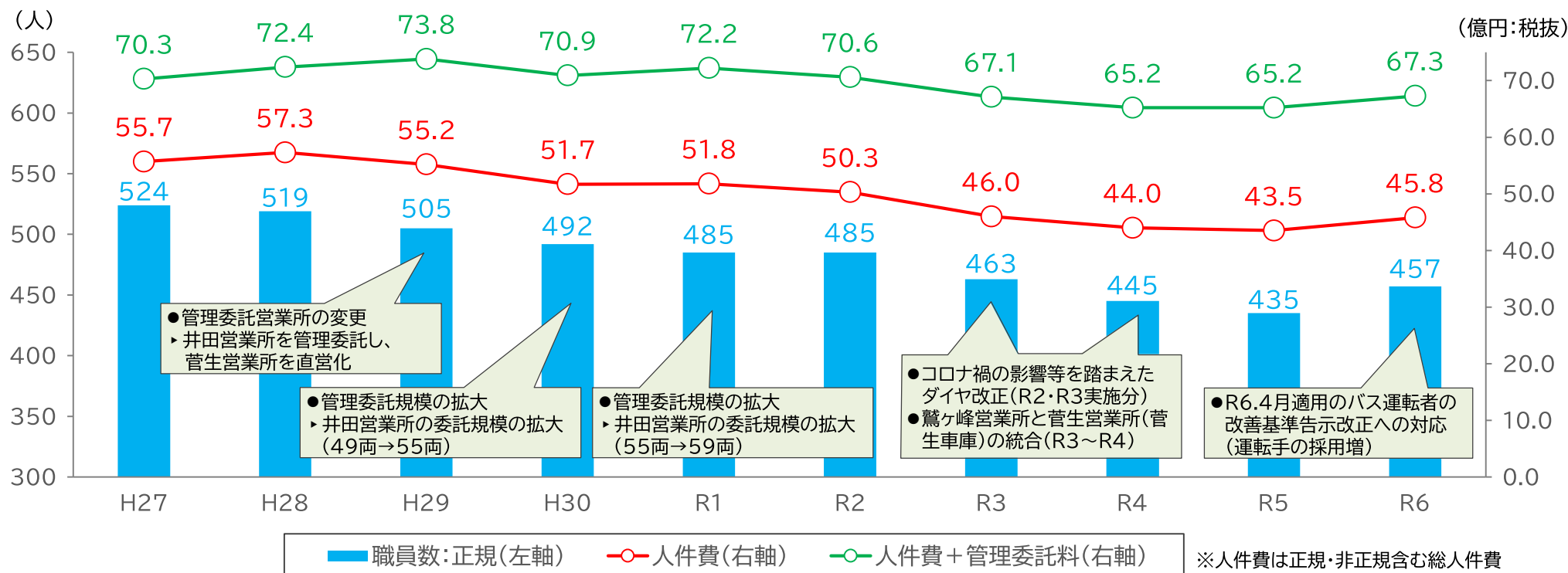
資料出所:総務省統計局「消費者物価指数」 2020=100

■近隣バス事業者の乗車料金

運賃エリア	事業者名	改定実施日	実施運賃	上限運賃	備考
川崎市内	川崎市交通局	R4.10.1	210円 → 220円	210円 → 220円	
	川崎鶴見臨港バス	R7.3.18	220円 → 240円	230円 → 250円	
	東急バス	R6.3.24	220円 → 230円	230円 (上限改定なし)	
		R7.10.1	230円 → 250円 (IC240円、現金250円)	230円 → 260円	
	小田急バス	R6.6.1	220円 → 240円	250円 (上限改定なし)	
		R7.10.1	240円 → 250円	250円 (上限改定なし)	
東京23区内	東京都交通局	R1.10.1	210円	210円	消費税率引上げに伴う改定
横浜市内	横浜市交通局	R9.1月(見込)	220円 → 240円	220円 → 270円	令和8年第2回定例会議決 (令和8年6月)

※横浜市交通局については、国土交通省への申請内容

■職員数と人件費の推移



■経営改善の主な取組(令和2年度から令和6年度まで)

主な取組(R2～R6)		5か年の累積効果(税込)
営業所の管理委託	営業所の管理委託(上平間営業所及び井田営業所)	約17.3億円の費用削減
事業規模の適正化	- 新型コロナウイルス感染症の影響等によるダイヤ改正(R2・R3) - 鷺ヶ峰営業所と菅生営業所(菅生車庫)の統合(R3～R4) ▶ 5営業所体制から4営業所体制に見直し	上記グラフの人件費の減に内包
保有資産の活用	市電の旧線路用地、駐車場、自動販売機の貸付け等	約5.5億円の収入確保
広告媒体の活用	ラッピングバス広告、バス車内広告、バス車内放送(停留所名併称)広告等	約3.8億円の収入確保
乗車料金の改定	乗車料金を210円から220円に改定(R4年10月～)	約7.9億円の収入増