

補助対象事業者	事業概要		①前回(又は類似事業の)事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況										④事業の今後の改善点
			記載要領														
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など	【左側】 系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている B…一部計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間1～6本の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間7本以上の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外)	【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。	【左側(A・B・C評価)】 右側(アセスメント評価)の結果をもとに次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各項目の平均値が1～2点 B…各項目の平均値が3点 C…各項目の平均値が4点 ※「アセスメント不能」の項目については判定の対象外 【右側(アセスメント評価)】 運行ルートやバス停の位置、運行ダイヤの状況、地域交通政策との整合性、他のバス路線との競合回避努力、鉄軌道との競合回避努力、路線維持の経済合理性、系統の広報・PR努力、沿線地域住民の認識・理解に関する各項目について、次のとおり評価する。 1 非常によい 2 概ね良い 3 改善の余地がある 4 改善の余地が多いにある ▲ アセスメント不能	◎必ず記載すること ・改善点(事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)やより適切な目標等について記載する。 ・当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。										
系統名	運行区間	前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C	評価コメント	A・B・C	アセスメント										
							ルート	ダイヤ	整合性	バス競合	鉄道等競合	維持手段	PR	住民理解			
広島電鉄	湯来	五日市駅南口～杉並台団地～湯来ロッジ前	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	2	2	2	▲	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
	三段峡	広島バスセンター～可部・加計～三段峡	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	3	1	1	1	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
	三段峡	広島バスセンター～広島IC・戸河内IC～三段峡	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	3	1	1	1	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
	琴谷	広島バスセンター～安佐営業所～琴谷車庫	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	2	2	2	2	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
	津田	廿日市市役所前駅～津田	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	2	2	2	▲	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
	四季が丘	広島バスセンター～市役所・田方ノストップ～四季が丘	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	系統の適切な計画について引き続き関係自治体と検討する。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	2	2	2	2	▲	2	2	2	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、市町と共同して再編を検討する。	
芸陽バス	瀬野・広島	宮の前～海田～広島バスセンター	(西条・瀬野ー広島線、東雲線) 2024年2月1日のダイヤ改正後の利用動向を検証し、実態にそぐわない点があれば改善に努める。 また安定した運行のため、引き続き運転士の確保に努める。	2024年2月1日にダイヤ改正を実施し、早朝夜間を除き20分ヘッド化させることで分かりやすいダイヤ設定とした。運転士の確保には努めているが、入社と退職がほぼ同数であり、充足にはほど遠い状況が続いている。	A	台風10号の接近や雨による渋滞等により、計15便やむを得ず運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	3	1	(西条・瀬野ー広島線、東雲線)サービス水準の維持と安定した運行のため、引き続き運転士の確保に努める。 2025年3月末より競合他社との間で乗車券システムが分かれ、一時的に定期券の共通利用できなくなるため、極力混乱の回避に努める。	
	東雲	宮の前～市役所前～広島バスセンター			A	台風10号の接近や雨による通行止めにより、計11便やむを得ず運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	3	1		
	西条・広島	西条駅前～瀬野駅～広島バスセンター			A	台風10号の接近によりやむを得ず8便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	3	1		
	西条・竹原	西条駅前～新庄～竹原駅	都市間輸送、拠点内輸送、新幹線接続などの多面性があり、利用促進のため引き続き路線のPRに努める。	利用促進のため企画乗車券の造成を計画していたが、実施には至っていない。東広島市内の拠点間輸送は堅調だが、竹原市の人口減少により都市間輸送が厳しい状況になりつつある。	A	台風10号の接近によりやむを得ず18便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	2	3	1	引き続き利用促進のため路線のPRに努める。また、竹原市より路線のあり方について新たな提案があったため、長期的な観点から協議を進める。	
	竹原・三原	三原営業所～すなみ荘前～中通	企画乗車券などを整備し、沿線の観光地へのアクセスルートとしてのPRをおこなう。	既存の企画乗車券の利用は横ばい。2024年4月より他のバス会社とともに広島県西部を中心に利用可能な企画乗車券を開始したが、利用は低調。	A	台風10号の接近によりやむを得ず14便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	3	1	沿線の観光地を活用した企画乗車券のPRやインバウンド需要の取り込みを図り、利用促進に努める。	
	沼田東	三原営業所～沼田東団地上本郷駅・松江～三原営業所	ルート変更は三原市の協力が必須となるため、引き続き検討したい。	経路変更等の協議については進んでいない。引き続き路線の見直し等が必要であると考える。	A	台風10号の接近によりやむを得ず7便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	3	2	1	1	▲	2	3	1	これまで利用の中心だった団地の高齢化が進み、利用者が減少しつつある。本郷駅周辺の区画整理事業も開発が停滞しており、路線のあり方について協議が必要と考える。	

補助対象事業者	事業概要		①前回(又は類似事業の)事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況										④事業の今後の改善点
			記載要領														
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など		【左側】 系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている B…一部計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間1～6本の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間7本以上の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外)		【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。		【左側(A・B・C評価)】 右側(アセスメント評価)の結果をもとに次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各項目の平均値が1～2点 B…各項目の平均値が3点 C…各項目の平均値が4点 ※「アセスメント不能」の項目については判定の対象外		【右側(アセスメント評価)】 運行ルートやバス停の位置、運行ダイヤの状況、地域交通政策との整合性、他のバス路線との競合回避努力、鉄軌道との競合回避努力、路線維持の経済合理性、系統の広報・PR努力、沿線地域住民の認識・理解に関する各項目について、次のとおり評価する。 1 非常によい 2 概ね良い 3 改善の余地がある 4 改善の余地が多いにある ▲ アセスメント不能		◎必ず記載すること ・改善点(事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)やより適切な目標等について記載する。 ・当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。				
系統名	運行区間	前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C	評価コメント	A・B・C	ルート	ダイヤ	整合性	バス競合	鉄道等競合	維持手段	PR	住民理解			
芸陽バス	白市・空港	ネオポリス北～白市駅・河内インター～広島空港	(白市駅－広島空港線) 引き続き広島国際空港(株)や広島県空港振興課と連携し、PRを行い利用者確保に努めたい。	広島国際空港(株)や広島県空港振興課との連携はまだこれからといったところだが、広島空港発着の国内線の利用者増加や国際線の新規路線開設が相次ぎ、利用者は増加している。	A	台風10号の接近によりやむを得ず8便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	1	2	1	(白市駅－広島空港線) これまで、広島市内と広島空港を結ぶリムジンバス運行見合わせ時の代替路線の役割も担っていたが、2024年末よりリムジンバス自体が白市駅などへの臨時輸送をおこなうことになったため、今後はこれまで以上に平時における利用の定着を図っていく必要がある。広島国際空港(株)や広島県空港振興課と連携し、PRを強化したい。	
	白市・空港	ネオポリス北～白市駅・元兼～広島空港			A	台風10号の接近によりやむを得ず7便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	1	2	1		
	白市・空港	白市駅～河内インター～広島空港			A	台風10号の接近によりやむを得ず11便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	1	2	1		
	豊栄・西条	豊栄～上戸野～西条駅前	(豊栄－西条線) 沿線は過疎化が進んでおり状況は厳しいが、存続のため地元と連携し利用状況改善に向けて取り組む。 また安定した運行のため、引き続き運転士の確保に努める。	沿線の過疎化の影響がさらに強まりつつあるが、今後の路線のあり方についての協議に進展はない。運転士の確保には努めているが、入社と退職がほぼ同数であり、充足にはほど遠い状況が続いている。	A	台風10号の接近によりやむを得ず16便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	2	3	1	(豊栄－西条線) 沿線より交通空白地解消に向けた協議の提案があり、引き続き東広島市などと今後の路線のあり方について協議を進める。	
	豊栄・西条	豊栄～高美が丘・西高屋駅～西条駅前			A	台風10号の接近によりやむを得ず8便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	▲	2	3	1		
	安芸南	海田市駅～矢野大浜 フジグラン安芸・矢野大浜～海田市駅	2024年2月1日のダイヤ改正後の利用動向を検証し、実態にそぐわない点があれば改善に努める。 また安定した運行のため、引き続き運転士の確保に努める。	2024年2月1日のダイヤ改正において土日祝を大幅減便したが、沿線が工場集積地であるためか、大きな混乱は起きていない。運転士の確保には努めているが、入社と退職がほぼ同数であり、充足にはほど遠い状況が続いている。	A	自車事故や激しい自然渋滞により2便、そのほか台風10号の接近等によりやむを得ず30便運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	2	1	1	1	1	3	1	渋滞の頻発により、他の路線と比較してダイヤが乱れやすい状況が続いており、行政への要望を検討したい。なお、サービス水準の維持と安定した運行のため、引き続き運転士の確保に努める。	
	竹原・広島	フェリー前～竹原駅・河内IC～広島バスセンター	(竹原－広島線 高速バス「かぐや姫号」) 新型コロナが5類へ移行したものの、利用者数は伸び悩んでいる。企画乗車券の活用によりPRをおこない、観光利用を取り込んでいきたい。なお、新型コロナによる間引きダイヤを見直し、利便性の確保に努めたい。	コロナ禍以前と比較し、ようやく7割まで利用が回復した。新型コロナが流行し始めた2020年より続けていた間引きダイヤを2024年8月に見直し、利便性の確保に努めた。2024年4月より他のバス会社とともに広島県西部を中心に利用可能な企画乗車券を開始したが、利用は低調。	A	台風10号の接近や山陽道通行止めにより、計26便やむを得ず運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	1	2	1	(竹原－広島線 高速バス「かぐや姫号」) ダイヤ改正により利用が極度に集中する便がなくなったため、竹原市などと協力しインバウンド需要の取り込みを強化し、さらなる利用者数の回復を目指す。
	竹原・広島	忠海駅前～竹原駅・河内IC～広島バスセンター			A	台風10号の接近や山陽道通行止めにより、計12便やむを得ず運休したが、これ以外については計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	1	2	1	
中国バス	福山・市系統	福山駅前～中国中央病院～市出張所	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。また、経費削減に取り組む、経常損失額は614万円ほど改善した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	2	1	2	3	3	1	2	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	
	福山・府中系統	目崎車庫～福山駅前	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。くわえて、経費削減に取り組んだものの、経常損失額は818万円ほど悪化した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	2	1	2	3	3	1	2	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	
	尾道・甲山系統	尾道駅前～川上ロ・新尾道駅～甲山営業所	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。また、経費削減に取り組む、経常損失額は235万円ほど改善した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	2	1	3	1	3	1	1	本系統については2024年9月30日の運行をもって事業を完了とし、類似の経路を運行する”尾道駅前～長江ロ・バイパス～甲山営業所”及び”尾道駅前～川上ロ・新尾道駅～市(御調高校前)”の系統の運行回数を増加することによって路線バスの利便の向上を図る。また、本系統の廃止に伴う廃止区間については、尾道市の運行するデマンドタクシーで対応している。	
	尾道・甲山系統	尾道駅前～長江ロ・バイパス～甲山営業所	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。くわえて、経費削減に取り組んだものの、経常損失額は317万円ほど悪化した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	1	1	2	1	3	1	2	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	

補助対象事業者	事業概要		①前回(又は類似事業の)事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況								④事業の今後の改善点	
			記載要領													
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など		【左側】 系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている B…一部計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間1～6本の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間7本以上の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外)		【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。		【左側(A・B・C評価)】 右側(アセスメント評価)の結果をもとに次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各項目の平均値が1～2点 B…各項目の平均値が3点 C…各項目の平均値が4点 ※「アセスメント不能」の項目については判定の対象外		【右側(アセスメント評価)】 運行ルートやバス停の位置、運行ダイヤの状況、地域交通政策との整合性、他のバス路線との競合回避努力、鉄軌道との競合回避努力、路線維持の経済合理性、系統の広報・PR努力、沿線地域住民の認識・理解に関する各項目について、次のとおり評価する。 1 非常によい 2 概ね良い 3 改善の余地がある 4 改善の余地が多いにある ▲ アセスメント不能		◎必ず記載すること ・改善点(事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)やより適切な目標等について記載する。 ・当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。			
	系統名	運行区間												前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C
								ルート	ダイヤ	整合性	バス競合	鉄道等競合	維持手段	PR	住民理解	
中国バス	尾道・市系統	尾道駅前～川上口・新尾道駅～市(御調高校前)	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。くわえて、経費削減に取り組んだものの、経常損失額は334万円ほど悪化した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	2	1	2	1	3	1	2	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める
	甲山・三原系統	甲山営業所～林崎谷～三原駅前	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。くわえて、経費削減に取り組んだものの、経常損失額は113万円ほど悪化した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	2	1	2	1	3	1	2	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める
	三原・広島空港	三原駅前～三原棧橋～広島空港	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に広島空港運航時刻にあわせ実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。くわえて、経費削減に取り組んだものの、経常損失額は110万円ほど悪化した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	3	1	1	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める
	油木・福山系統	油木～道上～福山駅前	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める	沿線自治体と連携し、2024年4月に実態に沿った運行時刻の見直しを実施した。また、経費削減に取り組み、経常損失額は298万円ほど改善した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	2	1	1	1	3	1	1	引き続き沿線自治体と連携し、実態に沿った運行計画の見直しと運行経費の削減を図り収支改善に努める
鞆鉄道	洗谷常石	福山駅前－洗谷－常石	フィーダ化による路線再編	2024年3月に福山・笠岡地域公共交通計画、福山・笠岡地域公共交通利便増進実施計画が策定された。 取組施策として新線の幹線・支線分割も盛り込まれている。	A	計画どおり事業は適切に実施された	B	2	2	2	3	1	3	3	3	今後、地域公共交通計画及び利便増進実施計画に基づき、福山市と共同して再編を検討する。
	瀬戸千年橋	福山駅前－瀬戸－千年橋			A	計画どおり事業は適切に実施された	B	3	2	2	3	1	3	3	3	
	小立千年橋	福山駅前－小立－千年橋			A	計画どおり事業は適切に実施された	B	2	2	2	3	1	3	3	3	
	瀬戸常石	福山駅前－瀬戸－常石			A	計画どおり事業は適切に実施された	B	3	3	2	3	1	3	3	3	
	阿伏兎	福山駅前－瀬戸－阿伏兎			A	計画どおり事業は適切に実施された	B	3	3	2	3	1	3	3	3	
	内海農協	福山駅前－瀬戸－内海農協			A	計画どおり事業は適切に実施された	B	2	2	2	3	1	3	3	3	
備北交通	三城線	庄原駅～ジョイフル・上四十貫～三次駅前	・経路上の格致高校入口について、運行経路を変更し、高校正面で乗降ができるよう検討を行う。	2024年4月1日改正で、登校日の朝1便、夕方2便の経路変更を行い、利用学生の利便性、安全性の向上を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	2	1	1	1	1	1	2	2	・ICカードPASPYの廃止に伴う新乗車券システム(MOBIRYDAYS)を導入したが、2025年3月末の廃止までにMOBIRYDAYSの利用率を高める。
本四バス開発	瀬戸田～因島線	瀬戸田港～内海造船・生口橋～土生港前	キャッシュレス決済ICOCAの導入による利用促進	ICOCAを導入し、SNSなどで利便性を広報し、またスマートフォンによるデジタルチケットによる割引運賃の運用を行い、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	1	3	1	▲	▲	1	1	1	効率化を図るため、運行回数、運行時刻を検討する

補助対象事業者	事業概要		①前回（又は類似事業の）事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況										④事業の今後の改善点	
			記載要領															
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など		【左側】 系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている B…一部計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間1～6本の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間7本以上の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外)		【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。		【左側(A・B・C評価)】 右側(アセスメント評価)の結果をもとに次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各項目の平均値が1～2点 B…各項目の平均値が3点 C…各項目の平均値が4点 ※「アセスメント不能」の項目については判定の対象外		【右側(アセスメント評価)】 運行ルートやバス停の位置、運行ダイヤの状況、地域交通政策との整合性、他のバス路線との競合回避努力、鉄軌道との競合回避努力、路線維持の経済合理性、系統の広報・PR努力、沿線地域住民の認識・理解に関する各項目について、次のとおり評価する。 1 非常によい 2 概ねよい 3 改善の余地がある 4 改善の余地が多いにある ▲ アセスメント不能		◎必ず記載すること ・改善点(事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)やより適切な目標等について記載する。 ・当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。					
	系統名	運行区間													前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C	評価コメント
								ルート	ダイヤ	整合性	バス競合	鉄道等競合	維持手段	PR	住民理解			
江田島バス	4主系統	小用～江田島市役所前～大楠高校前	・令和7年3月にPASPYのサービスが終了するため、現状の利用実態等を十分に考慮した上で、江田島市とも十分に協議しながら、新たなシステムの導入について検討を行う。 ・引き続き、バス接近情報を反映した経路検索と全路線乗降可能な乗車券の相乗効果により、増客増収を図る。	・ICOCA等の10カード利用者が、ICカード利用者全体の5割を超えることとなった現状等を踏まえ、令和7年3月29日をもって終了するPASPYに替わるサービスとして、ICOCAシステムを導入し、全国相互利用サービス及びバスICOCA定期券サービスを開始することとした。 ・バスロケーションシステムのデータにより整備した「GTFSリアルタイム」情報を公開し、Googleマップ等のバス接近情報を反映した経路検索を可能にするとともに、全路線を24時間自由に乗降可能な乗車券(デジタルチケット)を発売し、増客増収を図っている。	A	台風10号の影響により、令和6年8月30日は始発から全便運休となったが、事業は概ね適切に実施された。	A	2	2	2	1	▲	2	2	2	・令和7年3月29日をもって終了するPASPYに替わるサービスとして、ICOCAシステムを導入しスムーズな移行に努めることで、増客増収を図っていきたい。 ・引き続き、バス接近情報を反映した経路検索と全路線乗降可能な乗車券の相乗効果により、増客増収を図る。		
	14主系統	小用～大君～深江	・令和7年3月にPASPYのサービスが終了するため、現状の利用実態等を十分に考慮した上で、江田島市とも十分に協議しながら、新たなシステムの導入について検討を行う。 ・引き続き、バス接近情報を反映した経路検索と全路線乗降可能な乗車券の相乗効果により、増客増収を図る。	・ICOCA等の10カード利用者が、ICカード利用者全体の5割を超えることとなった現状等を踏まえ、令和7年3月29日をもって終了するPASPYに替わるサービスとして、ICOCAシステムを導入し、全国相互利用サービス及びバスICOCA定期券サービスを開始することとした。 ・バスロケーションシステムのデータにより整備した「GTFSリアルタイム」情報を公開し、Googleマップ等のバス接近情報を反映した経路検索を可能にするとともに、全路線を24時間自由に乗降可能な乗車券(デジタルチケット)を発売し、増客増収を図っている。	A	台風10号の影響により、令和6年8月30日は始発から全便運休となったが、事業は概ね適切に実施された。	A	2	2	2	1	▲	2	2	2	・令和7年3月29日をもって終了するPASPYに替わるサービスとして、ICOCAシステムを導入しスムーズな移行に努めることで、増客増収を図っていきたい。 ・引き続き、バス接近情報を反映した経路検索と全路線乗降可能な乗車券の相乗効果により、増客増収を図る。		
さんようバス	1系統	太田～大串/明石経由～太田（島内循環線）	(現在の状況) 町の自家用自動車有償運送の利用料と同様に島内100円一律料金であるメリットを活かして、高齢者の買物/病院/外出時に相互乗継しやすくすることで、利用の促進を図りたい。 R6年4月から町の自家用自動車有償運送の他に、町で新たにオンデマンドでの旅客運送が本運行を開始し、島内100円統一料金となり、往路と復路で利用時刻に応じて路線バスとの乗り合わせで、旅客増につながるように老人集会、学校での利用案内等啓発活動を行う。 (問題点としての対策) 100円一律運賃にしたため、定期券購入での割引メリットがすくなく、一般の定期券購入が激減している。ただ島内が高齢化しており、運転免許の返納等が今後増えることが見込まれることから、100円一律のメリットを活かしていききたい。	路線バスが島内外周の左右巡回でメイン道路を運行し、コミュニティバスで枝葉の道路をカバーし、デマンド型コミュニティバスで、そこから外れたニーズに答える方向で現在運行していて概ね、コロナ後、コミュニティバスとの相互利用でのバス利用は少しずつ認知され利用も総合的に増えているが、島内の5つの港を発着するフェリーの時刻改正等の実施で、フェリー時刻に合わせた、バスの運行時刻の調整が必要となってきたことと、併せてR7年3月末で竹原から島内各港経由大崎下島間の高速船が廃止するの、高速船廃止後の利用者が島内を移動する利便性をあげる為にもバス時刻の改正が必要となっていて大崎上島町とも協議して現在時刻改正を検討中。	A	島内を循環する左右の路線バス(フリーバス)2台を軸として、枝葉をコミュニティバス(定期運行)2台でフォローして、今年4月から更にデマンド型コミュニティバス2台の運行で、そこから外れたニーズに応える方向で運行していて、町民にも浸透し、利用も増えてきているが、コミュニティバス(定期運行)の時刻も、港のフェリーの時刻改正で、時刻調整を必要としている。現状では、島民のデマンド型の利用ニーズが強く、予約を取れない事態が常態化していて、方向性としては、島内循環の路線バス2台でフリーバス運行して、デマンド型の増車(現状2台)で、タイムパフォーマンスの向上と利便性が向上するのではないかと考えていて、今後の改善のポイントになると考えている。	A	2	2	2	2	▲	2	2	2	島内での利用は、路線バスとコミュニティバスの相互利用で利便性を上げ、且つタイムパフォーマンスをあげること効率化のポイントで、島内は高齢者が多く予約システムの蓋恥と予約が取れない事態を回避するための増車(定期運行をデマンド型に切り替える等)がいつようになってくると考えている。今後も相互利用を周知させる必要がある。		
おのみちバス	如水館線	尾道駅前～長江口～如水館前	今後も利用実態に沿ったダイヤとなるようICカード利用データなどを活用し、利用者のニーズを把握する。	どの運行時間帯も一定の乗客数が確保できることが把握できたため、概ね利用者のニーズに対応したダイヤであった。	A	計画どおり事業は適切に実施された	A	2	1	2	2	▲	2	3	3	引き続き利用実態に沿ったダイヤとなるようニーズを把握し、バスの恒常的な利用促進に努める。		
瀬戸内産交	1系統	営農センター～中国労災病院	路線バスの観光利用促進につながる様に関係各所と連携し利便性を向上させる	島嶼部の各所観光施設と連携し又 島のイベント等での利用が増えております。	A	島嶼部でのイベントや・観光施設・宿泊施設を利用される乗客が増えました。	A	1	2	2	2	-	2	2	2	島嶼部は少子高齢化が進んでおり状況は厳しいが 引き続き関係各所と連携し利用者確保に努める		
	2系統	沖友天満宮～中国労災病院	路線バスの観光利用促進につながる様に関係各所と連携し利便性を向上させる	島嶼部の各所観光施設と連携し又 島のイベント等での利用が増えております。	A	島嶼部でのイベントや・観光施設・宿泊施設を利用される乗客が増えました。	A	1	2	2	2	-	2	2	2	島嶼部は少子高齢化が進んでおり状況は厳しいが 引き続き関係各所と連携し利用者確保に努める		
石見交通	広益線	石見交通本社前～(清流ライン高津川号)～広島新幹線口	・体験乗車会等による利用促進に努めた ・観光需要等利用促進に向けPRに努めた	・ICカードICOCAの利便性の向上を図った ・外国人観光客割引乗車券の実施	A	計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている	A	2	2	2	2	▲	2	2	2	貨客混載・外国人割引乗車券の実施		

補助対象事業者	事業概要		①前回(又は類似事業の)事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況		④事業の今後の改善点							
			記載要領													
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など	【左側】 系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている B…一部計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間1～6本の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※年間7本以上の欠便がある(天災、道路事故等事業者の責任以外の理由による欠便は判定の対象外)	【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。	【左側(A・B・C評価)】 右側(アセスメント評価)の結果をもとに次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各項目の平均値が1～2点 B…各項目の平均値が3点 C…各項目の平均値が4点 ※「アセスメント不能」の項目については判定の対象外	◎必ず記載すること ・改善点(事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)やより適切な目標等について記載する。 ・当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載する。									
系統名	運行区間	前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C	評価コメント	A・B・C	アセスメント									
							ルート	ダイヤ	整合性	バス競合	鉄道等競合	維持手段	PR	住民理解		
JRバス中国	C2	西条駅～交叉点～呉駅	新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し、イベント等が復活してきているため、開催される観光イベントや地域行事等については、引き続き、関係自治体と協力してアクセス情報をHP等で広報し、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。	関係自治体と協力し、観光イベントや地域行事等へのアクセス情報をHP等で広報し、バス利用促進を図り、路線維持や利便性向上に向けて現状等の協議を行った。	A	事業は概ね適切に実施された。	A	2	1	1	2	▲	1	2	2	交通結節点の整備を踏まえた路線再編の検討を行い、生活路線の維持・確保を図っていく。引き続き地域との連携による広報活動により恒常的なバス利用に繋げる。
	C109	賀茂医療センター口～庚・交叉点～呉駅	新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し、イベント等が復活してきているため、開催される観光イベントや地域行事等については、引き続き、関係自治体と協力してアクセス情報をHP等で広報し、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。	関係自治体と協力し、観光イベントや地域行事等へのアクセス情報をHP等で広報し、バス利用促進を図り、路線維持や利便性向上に向けて現状等の協議を行った。	A	事業は概ね適切に実施された。	A	2	1	1	2	▲	1	2	2	交通結節点の整備を踏まえた路線再編の検討を行い、生活路線の維持・確保を図っていく。引き続き地域との連携による広報活動により恒常的なバス利用に繋げる。
	C161	西条駅～郷田～広島国際大学	新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し、イベント等が復活してきているため、開催される観光イベントや地域行事等については、引き続き、関係自治体と協力してアクセス情報をHP等で広報し、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。	関係自治体と協力し、観光イベントや地域行事等へのアクセス情報をHP等で広報し、バス利用促進を図り、路線維持や利便性向上に向けて現状等の協議を行った。	A	事業は概ね適切に実施された。	A	2	1	1	2	▲	1	2	2	交通結節点の整備を踏まえた路線再編の検討を行い、生活路線の維持・確保を図っていく。引き続き地域との連携による広報活動により恒常的なバス利用に繋げる。
	C164	西条駅～庚～広島国際大学	新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し、イベント等が復活してきているため、開催される観光イベントや地域行事等については、引き続き、関係自治体と協力してアクセス情報をHP等で広報し、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。	関係自治体と協力し、観光イベントや地域行事等へのアクセス情報をHP等で広報し、バス利用促進を図り、路線維持や利便性向上に向けて現状等の協議を行った。	A	事業は概ね適切に実施された。	A	2	1	1	2	▲	1	2	2	交通結節点の整備を踏まえた路線再編の検討を行い、生活路線の維持・確保を図っていく。引き続き地域との連携による広報活動により恒常的なバス利用に繋げる。
井笠バス	井原・福山	井原～御領～福山	利用者からの要望及び井笠・福山バス路線連携 協議会と連携して利用促進に取り組み、利用実 態に沿ったダイヤの改善を行う。	昨年度に引き続き車内にアンケートはがきを設置し利用者からの要望の調査を行い、結果を分析してダイヤ改善に生かしていく	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	1	1	1	3	2	2	2	利用者からの要望及び井笠・福山バス路線連携 協議会と連携して利用促進に取り組み、利用実態に沿ったダイヤの改善を行う。
	篠坂・福山	篠坂～青葉台～福山	利用者からの要望及び井笠・福山バス路線連携 協議会と連携して利用促進に取り組み、利用実 態に沿ったダイヤの改善を行う。	昨年度に引き続き車内にアンケートはがきを設置し利用者からの要望の調査を行い、結果を分析してダイヤ改善に生かしていく	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	1	1	2	1	2	2	2	利用者からの要望及び井笠・福山バス路線連携 協議会と連携して利用促進に取り組み、利用実態に沿ったダイヤの改善を行う。
	中国中央病院	福山～市民病院～中国中央病院	自治体・市民病院とのPASPYとの連携を検討し、更なる利便性、および効率等向上に向けた再編 を検討。実績データ等に基づく遅延対策、他モード等との連携、および利用実態・ご要望等に沿ったダイヤ編成。	2024年4月におこなわれた福山市内の路線の改廃に伴い、中国中央病院で他社路線バスと乗り継ぎができるようにダイヤ改正を行った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	2	2	1	2	1	2	2	1	自治体と連携し、更なる利便性、および効率等向上に向けた再編を検討。実績データ等に基づく遅延対策、他モード等との連携、および利用実態・ご要望等に沿ったダイヤ編成。
ささき観光	おおのハート(横断)	サンランド車庫～前空駅～広電阿品駅	令和6年度の路線再編を関係者と協働し、適切な実施に向けて検討を進める。また、地域行事へのイベント参加を初めて実施し、利用促進に繋がる取組を開始した、引き続き継続的な利用促進施策を図る。	ドライブレコーダーを用いて区間ごとの利用者数を把握し、市と運行事業者で話し合いながら新ダイヤを作成している。ダイヤという商品を現行よりもよい物として利用促進を図る。今年度も、地域行事への参加を行い、利用促進に励んだ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	1	1	令和6年10月よりダイヤ改正を実施する。より利用者にとってわかりやすく利用しやすくなると考えている。 主な改善点は、運行間隔の均等化や經由地の集約による利便向上。 また、JRや広電電車の到着時刻を意識したダイヤ作成に努める。
廿日市交通	佐方ルート	廿日市市役所前駅～佐方～廿日市市役所前駅	令和5年12月の路線再編を関係者と協働し、適切に実施を図る。また、再編した結果を継続的に検証し、引き続きより効率的な運行サービスの検討に努める。	JRとの接続改善や所要時分の見直しによる遅延防止、運行経路の決定、1周60分に設定することによるダイヤの改善などを事業者と話し合い、再編を行った。再編後検証として、利用者数が月平均9.8%増となっており、良い再編ができている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1	1	1	1	1	1	1	1	乗客に対する丁寧な対応や、地域住民からの問い合わせ、特に乗ったことがない方や久しぶりに乗る方からの問い合わせに真摯に対応するなど、一人でも多くの方に利用いただけるように努める。 利用者数を来年度も増加させることを目標とする。

補助対象事業者	事業概要		①前回(又は類似事業の)事業評価結果の反映状況		②事業実施の適切性		③目標・効果達成状況		④事業の今後の改善点		
			記載要領								
			・前回の事業評価における改善点について、今年度どのような反映をしたかを記載する。 ・昨年度で事業が完了している場合はその旨を記載する。 例:「～を行う」とした点については、●●を行った。など		【左側】 車両導入系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…計画に位置づけられたとおり、適切に導入されている B…一部計画に位置づけられたとおりに導入されない見込み ※対象車両の50%未満が計画どおり導入されていない(計画変更を行う場合は、判定の対象外) C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されない見込み ※対象車両の50%以上が計画どおり導入されていない(計画変更を行う場合は、判定の対象外)		【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例①:計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②:平成〇〇年〇月に導入する予定であったが、資金が捻出できなかったため、車両購入を見合わせる事となった。		【左側】 車両導入系統ごとの評価について、次のとおりA・B・Cの3段階で評価する。 A…各事業者において、ノンステップバス等の車両保有比率等について数値目標を設定しており、かつ達成される見込み B…各事業者において、ノンステップバス等の車両保有比率等について数値目標を設定しているが、一部目標どおり達成できない見込み ※対象車両の50%未満が計画どおり導入されていない C…数値目標が設定されていない、または目標どおり達成できない(対象車両の50%以上が計画どおり導入されていない)見込み		【右側】 左側の評価についてコメントを記載(左側の評価結果に関わらず、必ず記載すること) 記載例:平成〇〇年〇月末時点におけるノンステップバス保有比率は〇%であり、平成〇〇年までに〇%以上という目標に向けて計画どおり推移している。
系統名	車種及び台数	前回の【事業の今後の改善点】	反映状況	A・B・C	評価コメント	A・B・C	評価コメント				
広島電鉄	湯来	既存 ノンステップバス1両 新規 ノンステップバス1両	国の設定する導入目標に向けノンステップバスの代替を進める。	新規でノンステップバス1両を導入した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	数値目標は設定していないが、引き続き低床バスの導入を積極的に進める。	国の設定する導入目標に向けノンステップバスの代替を進める。		
	津田	既存 ノンステップバス1両 新規 ノンステップバス1両	国の設定する導入目標に向けノンステップバスの代替を進める。	新規でノンステップバス1両を導入した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	数値目標は設定していないが、引き続き低床バスの導入を積極的に進める。	国の設定する導入目標に向けノンステップバスの代替を進める。		
芸陽バス	瀬野・広島、東雲	既存 ノンステップ4両	運転士不足等により補助対象路線も含めた減便を予定・検討しており、走行率の達成のため車両運用が厳しくなることが見込まれる。さらなる減便が必要な事態になれば、今後の車両購入計画にも影響が出る可能性がある。	2024年の2月から3月にかけて各所で減便を伴うダイヤ改正を実施したが、その後は減便を実施しておらず、すべての車両において補助路線走行率50%以上を達成した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	(狭隘道路を走行可能な小型車両が必要なコミュニティバスおよび高速バスを除き、すべて低床車で運行しているため目標設定なし) 車体のクリアランス等の問題でノンステップバスでは運行できない地域もあり、必ずしもノンステップバス化を推進することが最善であるとは考えていない。	コロナ禍により設備投資を控えていた時期があり、車両更新のペースが以前より落ちている。今後、車両更新を進めるにあたり減価償却費の増加が見込まれるため、運賃改定等により収支を改善する予定だが、引き続き車両補助により負担軽減を図っていきたいと考えている。 なお、運転士不足による急な減便がないとは言えない状況であり、走行率低下のリスクは継続している。		
	西条・広島、白市・空港	既存 ノンステップ6両									
	西条・竹原、竹原・三原、三原・本郷	新規 ノンステップ1両 既存 ノンステップ2両									
	西条・豊栄	新規 ノンステップ1両 既存 ノンステップ2両									
鞆鉄道	新川線	新規 ノンステップ1両 既存 ノンステップ3両 ワンステップ1両	補助制度を活用した低床車両の導入促進	ノンステップバス1両を導入した	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	対象系統の低床(ワンステップ)化は完了し、ノンステップへの移行を進めている。	引き続き、補助制度を活用した低床車両の導入を促進したい。		
江田島バス	4主系統(小用～大柿高校前)	既存 ノンステップ1両	引き続き、江田島市と連携しながら計画的にノンステップバスを導入し、利用促進を図る。	令和5年11月に中型ノンステップバス1両を導入し、老朽化した小型ノンステップバス1両を減車した。このことによるノンステップバスの運行率に変化はないが、利用者の利便性向上及び利用促進に寄与している。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	令和6年9月末時点におけるノンステップバス保有比率は約71%であり、令和7年度末までに80%以上という目標に向けて計画的にノンステップバスを導入する。	引き続き、江田島市と連携しながら計画的にノンステップバスを導入し、利用促進を図る。		
	14主系統(小用～深江)										
さんようバス	1系統	既設ノンステップ2台 既設ワンステップ2台	現状通常運行時2台で左右循環線として運行していて、メインで高齢者等が利用しやすいようにノンステップバスを運行している。予備車両でワンステップ2両を使用することとなっているが、ノンステップの入替予定が立っていない。	現状メインで使用しているノンステップバスも年数が経ってきていて、ワンステップ車両のノンステップバスへの入替計画を計画通り図らなくてはいけない。	B	島内で運行している路線バスなので、総人数のバイが限られていて、大幅な利用者増が十分望める現状ではないので、費用対効果も勘案して車輛入替を計画通り検討していきたい。	B	令和6年12月末現在ノンステップバスの所有割合は50%です。令和11年に割合を75%以上に目標に向けて計画通り推移している。	島内のバス路線として左右循環線を運行することで島内移動の主幹として、コミュニティバスで枝葉をカバーする相互利用の促進と島民の理解が重要で、高齢化が進んだ地域なのでバスの乗り降りの安全性を重視したい。		
石見交通	広益線	都市間連絡用 新規0両 既存2両	新たな車両導入は行っていない	既存車両については、適切に運用している。	A	新たな車両導入は行っていない	A	新たな車両導入は行っていない	車両の状態を注視し、計画的な更新を行い、安全安心な運行に努める。		
JRバス中国	西条～交又点～呉 賀茂医療センター口～庚・交又点～呉 西条～郷田～広島国際大学 西条～庚～広島国際大学	新規 ノンステップ0両 既存 ノンステップ10両	車齢も考慮しつつ、計画的に補助制度を活用した低床車両の導入を推進する。	令和補助6年度の導入計画はないため実績なし。	A	計画通り、令和補助6年度の導入計画はないため実績なし。	A	令和5年9月末時点における低床車両の保有率は、100%となっている。	車齢も考慮しつつ、計画的に補助制度を活用した低床車両の導入を行っていく。		
井笠バス	福山～市民病院～中国中央病院	既存 ノンステップ2両	今後も計画的に車両の更新を行っていく	当該系統の車両更新予定分を他系統分に振り替え、車両更新を見送った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	令和6年9月末時点におけるノンステップバス保有比率は83%と昨年と変わらずであり、令和8年までに100%の目標に向けて、計画的に更新を行っていく。	今後も計画的に車両の更新を行っていく		