

名護市内の交通空白状況調査結果

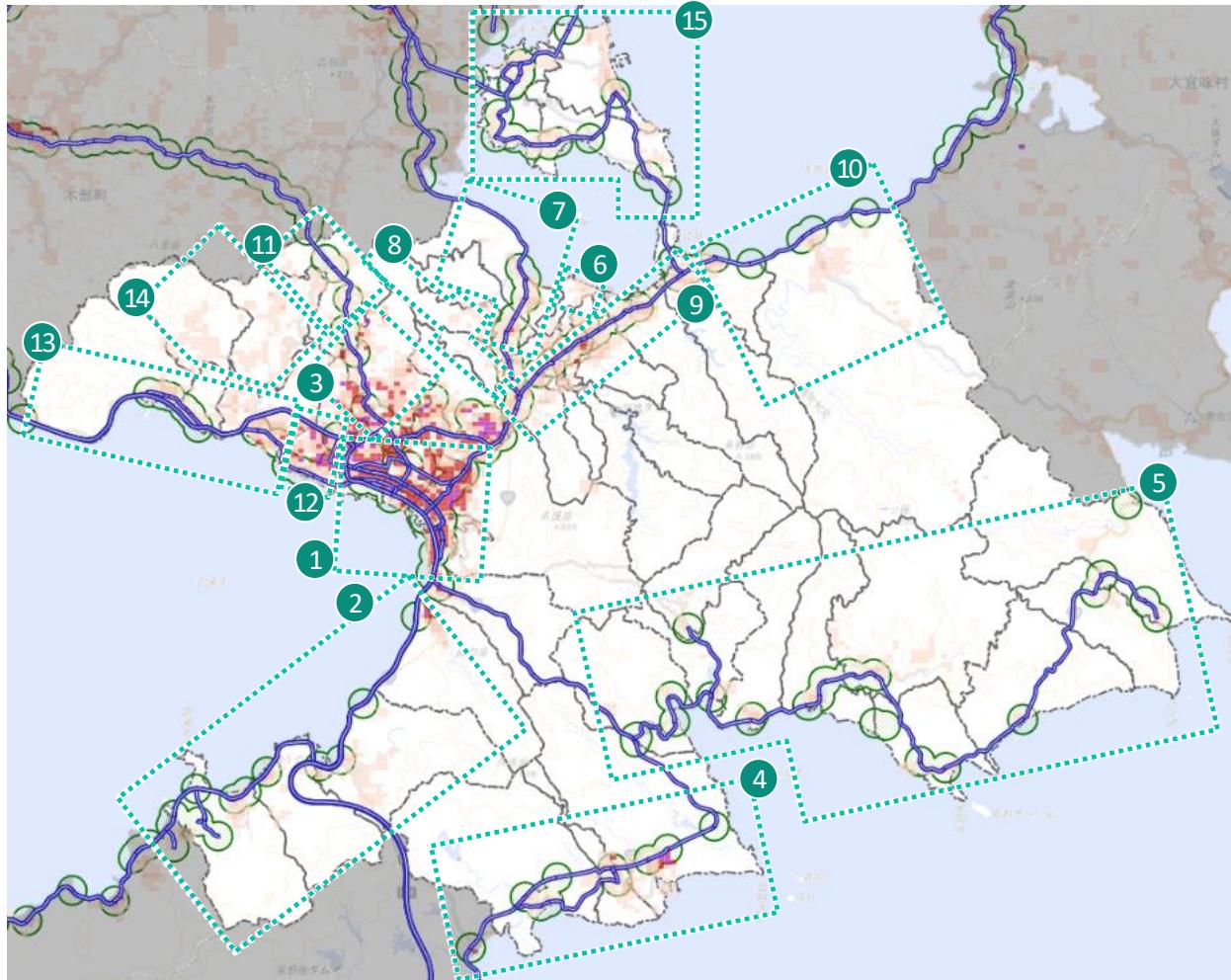
令和7年8月29日
名護市

名護市内の交通空白地の地域分類

国土交通省の「交通空白」解消本部では、R6年度末に1,741の全市町村対して、「交通空白」のリストアップ調査を依頼。本調査における交通空白の定義は、一般的に用いられるバス停から〇〇m以遠等ではなく何らかの対応が必要なエリアで、名護市においては全市域を交通空白地と定め、課題や地域特性別に15のエリアに整理

⇒次項以降に各地域の現況と対応方針を整理するカルテを掲載。今後、地域ごとの空白解消のための取り組み方針の検討を進めていく

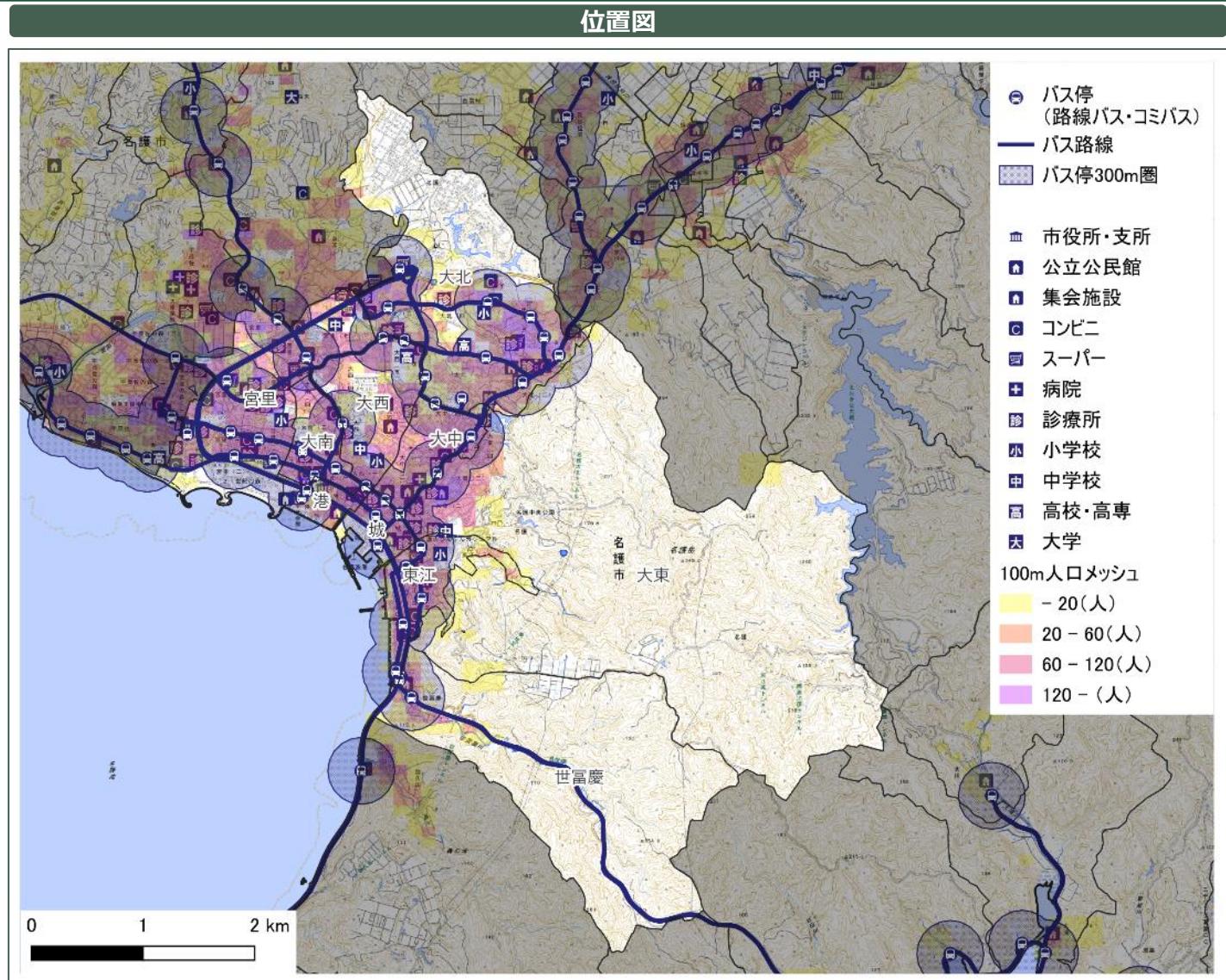
名護市内の交通空白エリア



1	名護地区 (市街地)	世富慶、東江、城、港、大東、大中、大西、大南、大北、宮里
2	名護地区 (数久田以南)	数久田、許田、幸喜、喜瀬
3	名護地区 (為又)	為又
4	久志地区 (久辺三区)	辺野古、豊原、久志
5	久志地区 (二見以北)	二見、大浦、大川、瀬高、汀間、三原、安部、嘉陽、底仁屋、天仁屋
6	羽地地区 (仲尾)	仲尾
7	羽地地区 (我部祖河～吳我)	我部祖河、吳我
8	羽地地区 (古我知・内原)	古我知、内原
9	羽地地区 (伊差川～真喜屋)	伊差川、田井等、振慶名、山田、親川、川上、仲尾次、真喜屋
10	羽地地区 (稻嶺以東)	稻嶺、源河
11	屋部地区 (中山)	中山
12	屋部地区 (宇茂佐)	宇茂佐
13	屋部地区 (屋部以西)	屋部・山入端・安和
14	屋部地区 (旭川・勝山)	旭川・勝山
15	屋我地地区	屋我、饒平名、我部、運天原、済井出

1. 名護地区（市街地）：世富慶、東江、城、港、大東、大中、大西、大南、大北、宮里

基礎情報				
総面積(km ²)	21.3			
可住地面積(km ²)	9.3			
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	30,875人(49%)			
	人口(人)	地域内総人口に占める割合		
年代別 総人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	5,594 18,841 3,431 3,010 18% 61% 11% 10%		
バス停300m圏外人口				
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合		
地域全域	4,714	15%		
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	821 2,844 511 539 15% 15% 15% 18%		
地域内の運行路線				
※非運行路線はグレーハッチング				
路線バス	20 65 66 67 70 120	名護西線 本部半島線 辺土名線 備瀬線 名護西空港線	76 77 111 117 YKB	瀬底線 名護東線 高速バス 高速バス(美ら海直行) 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線			



1. 名護地区（市街地）：世富慶、東江、城、港、大東、大中、大西、大南、大北、宮里

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	●	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる	-	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	-	(4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	-	
	その他	21時以降に地域内で運行されている便がほぼなく、夜の足がない	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	(1) 生活必需サービス（買い物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	- ● ● ● - -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	● - - - ● -	
当該地区が抱えるお困りごと	その他	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は、市内の全地域から通勤・通学、買い物、通院の目的地が集積しているエリアである 市民が最も利用する買い物施設であるイオン名護店は当該地域に立地している中で、アクセスできる手段はコミュニティバスのみである 市内で運行しているコミュニティバスを地域内的主要な施設（行政施設、公共施設、高校、イオン名護店等）や団地を経由させることで、地域内の移動手段は路線バスと合わせて地理的には一定程度供給はできているものの、個別の主要目的地にアクセスできるバスは出発地ごとに片道1~2便程度であることも多く、路線再編による適正化が求められている また、地理的にカバーができない買い物施設が密集しているエリアもあり、R6年11月頃実施のアンケート調査においてはこれらの施設にアクセスするための移動手段が要望されている 21時頃以降に運行されているバスはほぼなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 				

1. 名護地区（市街地）：世富慶、東江、城、港、大東、大中、大西、大南、大北、宮里

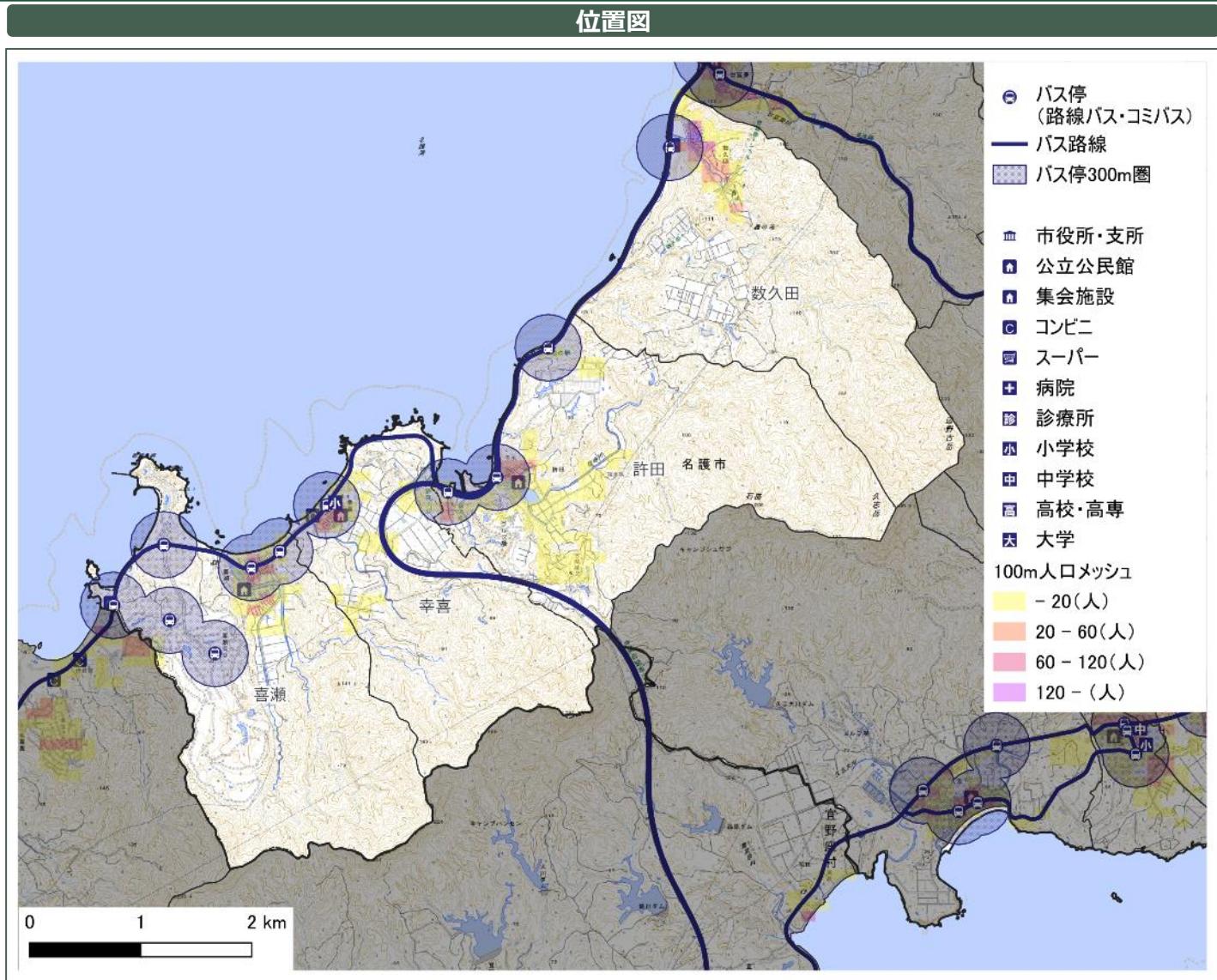
今後の対応について							
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画に位置付け済			
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	できるだけ速やかな対応が必要 未定			
	過去の取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の主要な施設を巡回するコミュニティバスなご丸循環線を運行中（R5年9月から実証運行開始、R6年10月から本格運行開始） その他、二見以北地域間との運行をする二見以北線をR5年2月から、羽地・屋我地地域間との運行を羽地屋我地線を実証運行中。今後、各種の空白を解消するためのルート・ダイヤ改善を協議会にかけていくことを想定 また、バスタの検討を進めており、当該地域を中心とする路線再編案をデマンド交通等も含め検討中であり、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施 					
今後の取り組み方針と関連施策	検討中						
評価するための指標	検討中						

2. 名護地区（数久田以南）：数久田、許田、幸喜、喜瀬

基礎情報			
総面積(km ²)			21.5
可住地面積(km ²)			6.3
地域内総人口(市全域人口に占める割合)			1,941人 (3%)
		人口(人)	地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳	240	12%
	15~64歳	1,057	54%
	65~74歳	362	19%
	75歳以上	282	15%

バス停300m圏外人口			
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		924	48%
年代別	0~14歳	123	51%
	15~64歳	532	50%
	65~74歳	152	42%
	75歳以上	116	41%

地域内の運行路線			
※非運行路線はグレーハッチング			
路線バス	20	名護西線	76
	65	本部半島線	77
	66	名護東線	
	67	辺土名線	111
	70	高速バス	高速バス
	70	備瀬線	(美ら海直行)
なご丸	120	名護西空港線	117
		YKB	空港線
		循環線	
		二見以北線	
		羽地・屋我地線	



2. 名護地区（数久田以南）：数久田、許田、幸喜、喜瀬

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	●	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる	-	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	市街地からの帰宅に利用できるバス（20・120系統）は20時頃が最終（名護バスターミナル1950発）であり、夜の足がない				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと		その他 <ul style="list-style-type: none"> • 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況 • また、当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動には名護地域（市街地）への移動が必要となる • 当該地域の通学先の東江中学にアクセスするバスはなく、過年度のアンケート調査によると回答者の1/3程度が送迎によって通学をしており送迎を解消するためにも通学の移動手段が求められている • 高校にアクセスするバスは朝・夕1本のみでありクラブ活動や習い事等の活動をするためには送迎が余儀なくされている • 20時以降に当該地域に帰宅する公共交通はなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 				

2. 名護地区（数久田以南）：数久田、許田、幸喜、喜瀬

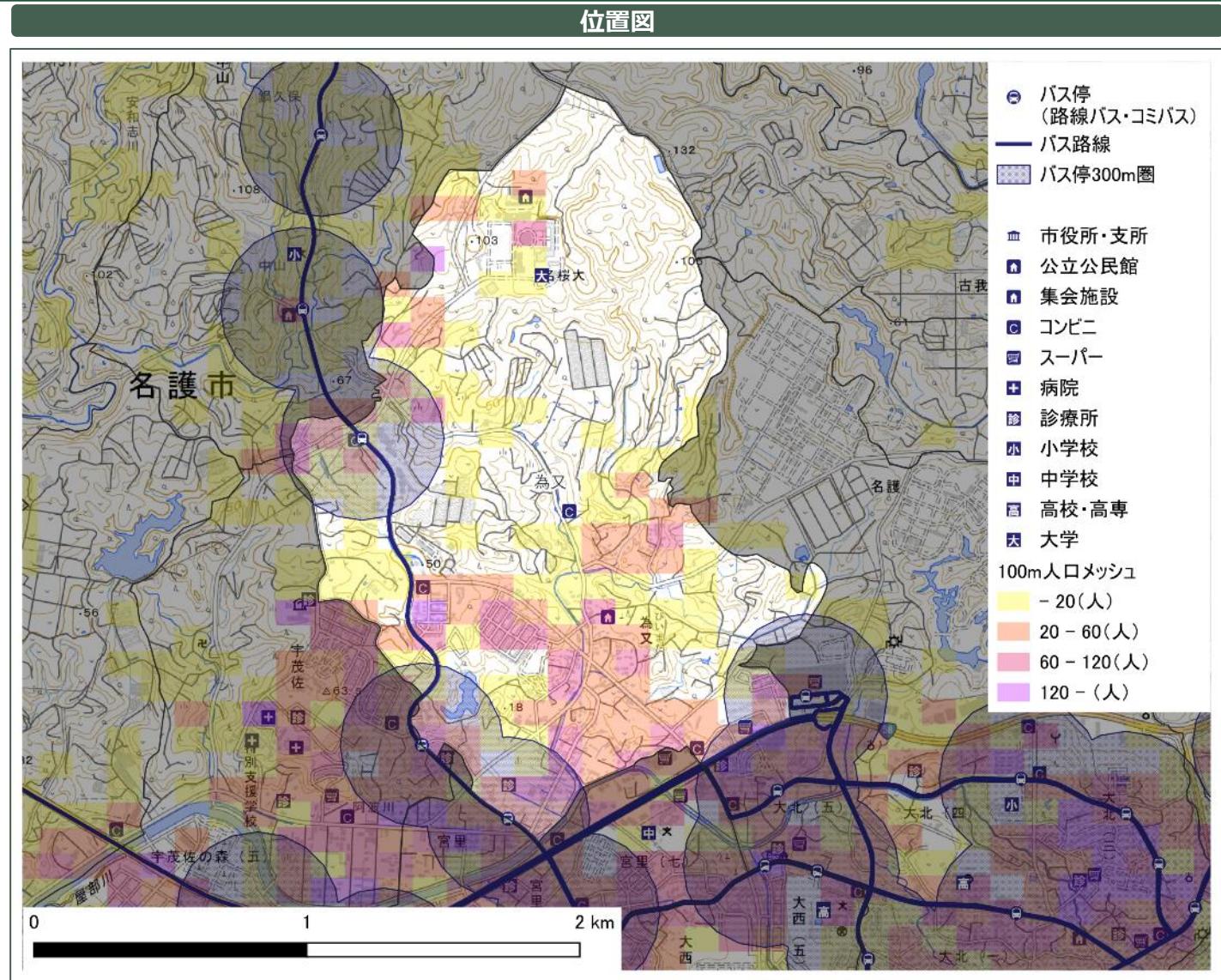
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

3. 名護地区（為又）：為又

基礎情報		
総面積(km ²)	3.0	
可住地面積(km ²)	1.8	
地域内総人口(市全域人口に占める割合)		3,906人 (6%)
年代別 人口 ※推計	人口(人)	地域内総人口に占める割合
	0~14歳 548	14%
	15~64歳 2,754	71%
	65~74歳 386	10%
75歳以上	218	6%

バス停300m圏外人口		
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
年代別	地域全域 2,924	75%
	0~14歳 386	71%
	15~64歳 2,061	75%
	65~74歳 307	80%
75歳以上	169	78%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66 辺土名線	111 高速バス
	67 備瀬線	高速バス (美ら海直行)
	70 名護西空港線	117 空港線
なご丸	120 二見以北線	YKB
	循環線	
	羽地・屋我地線	



3. 名護地区（為又）：為又

「交通空白」について																														
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- -																									
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-																									
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 地域内に運行されているバス（70・76系統）は合わせて片道5便／日で全時間帯を通して利用がしやすい状況ではなく、当該地区におけるバス停留所自体も少ない 市街地からの帰宅に利用できる便是18時頃が最終（名護バスターミナル1805発）であり、夜の足がない 																												
当該地区が抱えるお困りごと																														
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段</td> <td>●</td> <td>(7) 夜の時間帯の移動手段</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>(2) 通学の移動手段</td> <td>●</td> <td>(8) 駅からの移動手段</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(3) 通勤における移動手段</td> <td>●</td> <td>(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段</td> <td>●</td> <td>(10) 空港・港からの移動手段</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(5) 文化・娯楽施設への移動手段</td> <td>-</td> <td>(11) バス路線の再編・統合等</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(6) イベント時の移動手段</td> <td>-</td> <td>(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>							(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	●	(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-	(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-	(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-	(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-	(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-
(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	●																											
(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-																											
(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-																											
(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-																											
(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-																											
(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-																											
その他																														
<ul style="list-style-type: none"> 当該地域では坂道も多い中、バス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況 また、当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動には名護地域（市街地）への移動が必要となる 中学校の通学・帰宅のためには送迎が必要でありR6年11月のアンケートにおいても通学に使えるバスが求められている また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている 当該地域には沖縄県北部地域の主要な大学である名桜大学が立地しており山の上で孤立している状況に近い。スクールバスが運行しているものの授業の時間帯にのみ合わせたダイヤとなっており、授業がない時間帯や休日の当該地域周辺に居住する大学生の買い物や私用での移動などを勘案すると供給が不足しておりR6年11月のアンケートにおいても路線バスの頻度や経由地の増加が学生より求められている また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通はなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 																														

3. 名護地区（為又）：為又

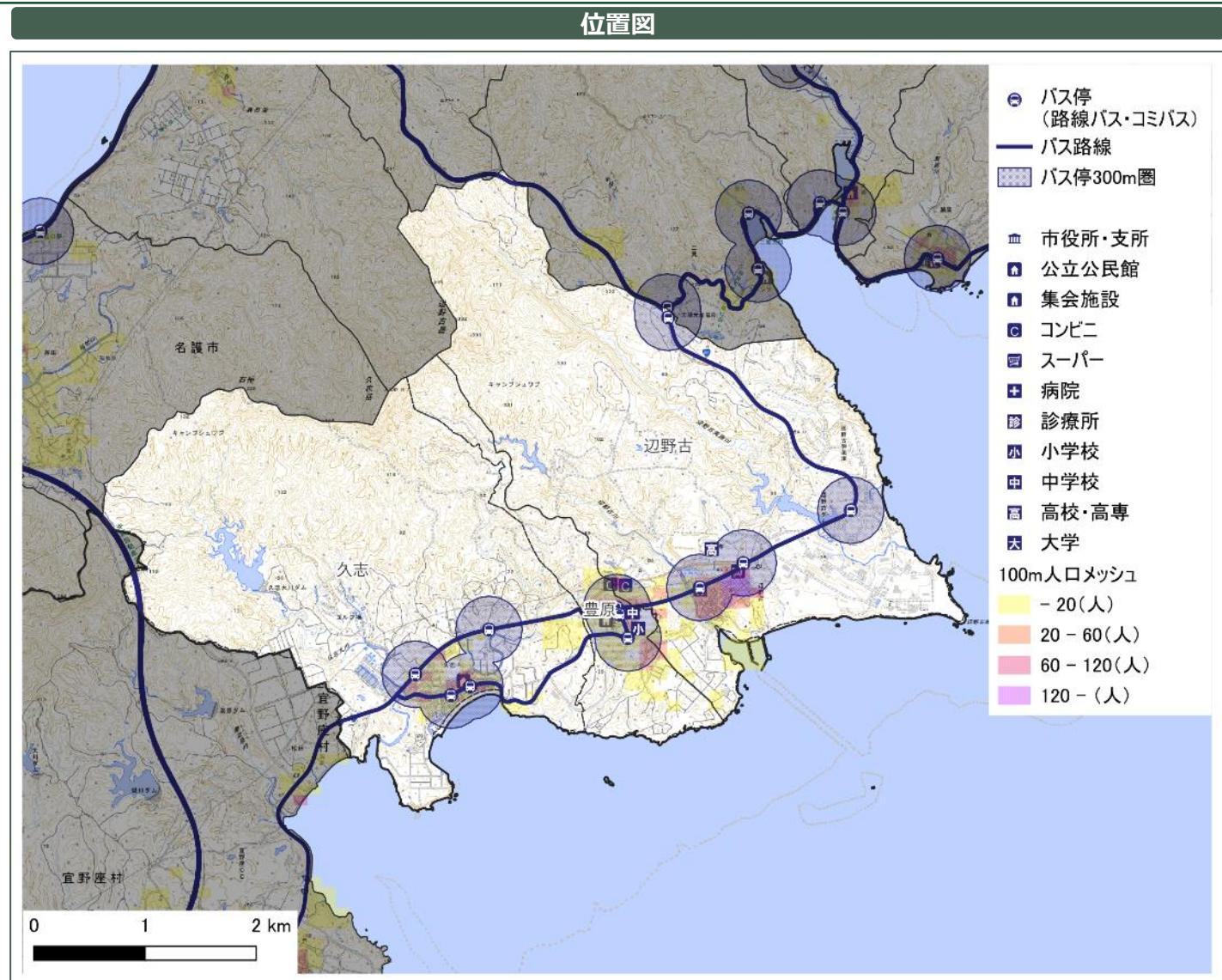
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

4. 久志地区（久辺三区）：辺野古、豊原、久志

基礎情報			
総面積(km ²)	21.7		
可住地面積(km ²)	7.2		
地域内総人口(市全域人口に占める割合)	2,798人 (4%)		
	人口(人)	地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	330 1,835 334 300	12% 66% 12% 11%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	561	20%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	78 329 93 61	24% 18% 28% 20%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66 辺土名線	111 高速バス
	70 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)
	120 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線	



4. 久志地区（久辺三区）：辺野古、豊原、久志

「交通空白」について								
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい	●	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる	-			
		(2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	-	(4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	●			
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-			
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 地域内で運行されているバス（77系統）は片道13便／日あるものの町内から少し離れ高低差もある国道沿いのバス停に停車し、町内を運行する便は、片道1,2便／日であり、バス停へのアクセスが悪い。また、市街地からの帰宅に利用できるバス（77系統）は20時頃が最終（名護バスターミナル2030発）であり、夜の足がない 現在の最終便も予定されているのはR7年3月19日までの運行の予定であり、以降の最終が17時台（名護バスターミナル1745発）になることが予定されている 						
当該地区が抱えるお困りごと	(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段		●	(7) 夜の時間帯の移動手段		●		
	(2) 通学の移動手段		●	(8) 駅からの移動手段		-		
	(3) 通勤における移動手段		●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段		-		
	(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段		●	(10) 空港・港からの移動手段		-		
	(5) 文化・娯楽施設への移動手段		-	(11) バス路線の再編・統合等		-		
	(6) イベント時の移動手段		-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段		-		
	その他							
	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域を運行している77系統はR7年1月より減便となり、運行頻度が減少 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も一定数いる状況。久志の住宅街での運行は朝1便夕2便（うち、夕1便はR7年3月19日までの運行）だけであり、日中の利用のためには住宅街から離れた国道のバス停まで徒歩で行く必要がある また、当該地域には買い物施設・総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）への移動がなされている状況 また名護地域（市街地）の高校にアクセスするバスは朝1本のみであり帰宅のためには送迎が余儀なくされている 当該地域には沖縄高専が立地しており、地域外からの通学や寮生の日常生活の移動の足がない状況であるとともに77系統のが大幅な遅延が日常的に生じていることから利用ができないに等しい状況に置かれている。R6.11～12実施のアンケートにおいても沖縄高専生から日常生活のための移動の足確保や利便性向上の声が上がっている また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、現在の最終便も予定されているのはR7年3月19日までの運行であり以降は18時以降に市街地から帰宅する足がなくなる 							

4. 久志地区（久辺三区）：辺野古、豊原、久志

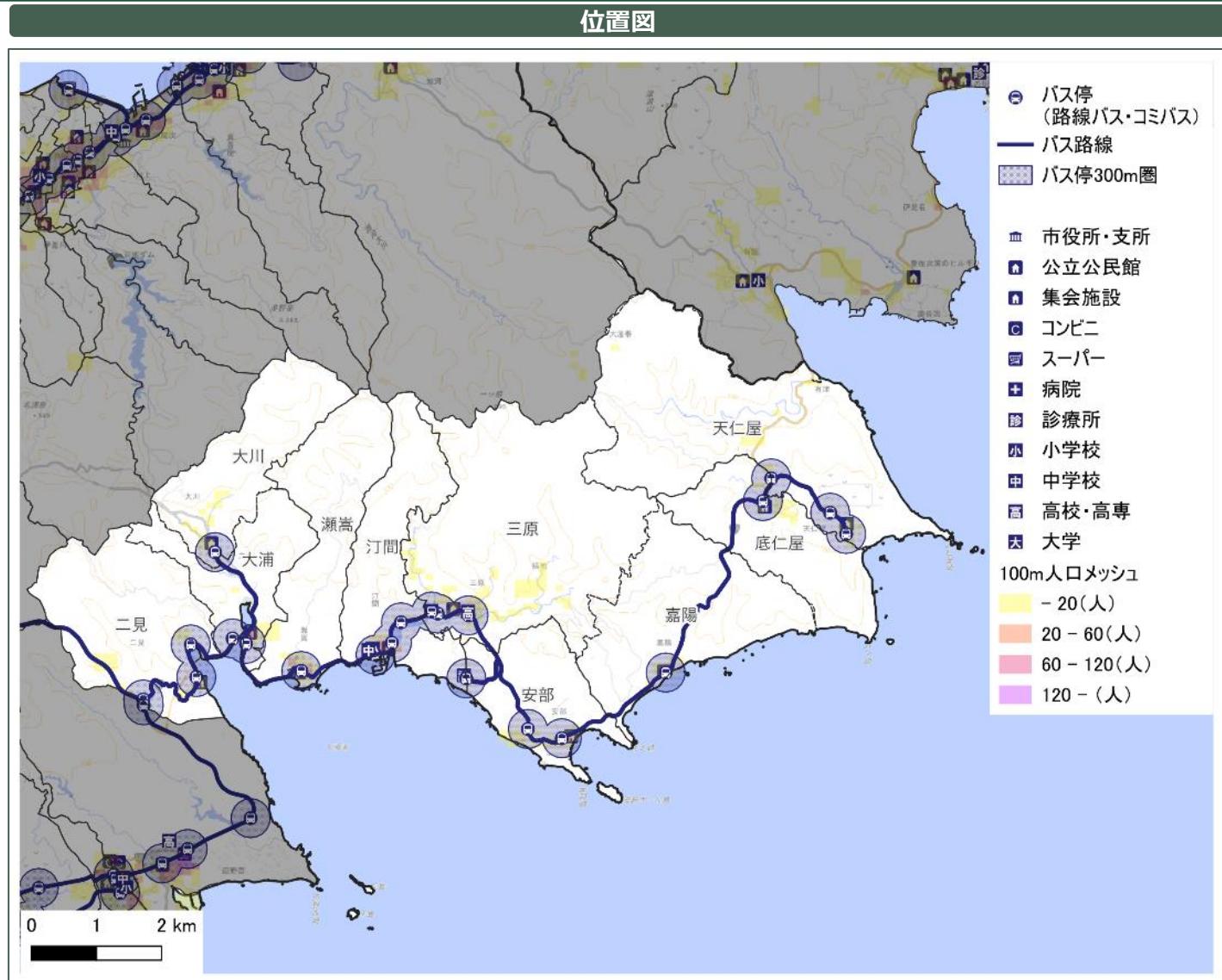
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	できるだけ速やかな対応が必要 未定
	過去の取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域を運行していた77系統の減便に伴う対応策を、関連市町村や県を含めた協議会を立ち上げて検討を予定 地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施 		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

5. 久志地区（二見以北）：二見、大浦、大川、瀬嵩、汀間、三原、安部、嘉陽、底仁屋、天仁屋

基礎情報		
総面積(km ²)	54.2	
可住地面積(km ²)	12.7	
地域内総人口(市全域人口に占める割合)	1,264人 (2%)	
		人口(人)
		地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳	161 13%
	15~64歳	589 47%
	65~74歳	264 21%
	75歳以上	249 20%

バス停300m圏外人口		
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域	220	17%
年代別	0~14歳	13 8%
	15~64歳	90 15%
	65~74歳	58 22%
	75歳以上	60 24%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 瀬底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66 辺土名線	111 高速バス
	67 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)
	70 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	120 二見以北線	
	循環線	
	二見以北線	
	羽地・屋我地線	



5. 久志地区（二見以北）：二見、大浦、大川、瀬嵩、汀間、三原、安部、嘉陽、底仁屋、天仁屋

「交通空白」について							
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●		
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-		
	その他	地域内で運行されているバス（二見以北線）は片道4便／日（始発バスが名護バスターミナル発、終バスが名護バスターミナル着のため、地域住民にとっては実質片道3便／日）であり、全時間帯にわたり使いやすい状況ではない。 市街地からの帰宅に利用できるバスは18時頃が最終（名護バスターミナル1810発）であり、夜の足がない。 前回協議会にて1855発に変更予定であるものの、19時以降の最終便がなく夜の足がない					
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●	
当該地区が抱えるお困りごと							
その他							
<ul style="list-style-type: none"> 当該地域を運行していた78系統の運休に伴い、コミュニティバスにより対応している状況 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も一定数いる状況 また、当該地域には買い物施設・高校・総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）への移動がなされている状況。コミュニティバスでカバーしているため、バス停にアクセスできない人は多くないが、頻度の少ない利用の地域も経由していることもあり、運行頻度を少なくせざるを得ず、実質片道3本／日の運行しかできておらず時間的な空白が多い状況 高校にアクセスするバスは朝1本のみであり帰宅のためには送迎が余儀なくされている また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 							

5. 久志地区（二見以北）：二見、大浦、大川、瀬嵩、汀間、三原、安部、嘉陽、底仁屋、天仁屋

今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> 市街地との接続を担うコミュニティバスなご丸二見以北線をR6年2月より実証運行開始 R6年12月より78系統の運休に対応するため増便やルート変更を実施 今後、各種の空白を解消するためのルート・ダイヤ改善を協議会にかけていきながら本格運行への移行を想定 地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施 		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

6. 羽地地区（仲尾）：仲尾

基礎情報

総面積(km ²)		0.5	
可住地面積 (km ²)		0.4	
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)		119人 (0.2%)	
	人口(人)	地域内総人口 に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳	8	7%
	15~64歳	62	52%
	65~74歳	24	20%
	75歳以上	26	21%

バス停300m圏外人口

	バス停300m 圏外人口(人)	地域内人口に 占める割合
地域全域	16	13%
年代別	0~14歳	1
	15~64歳	10
	65~74歳	3
	75歳以上	2

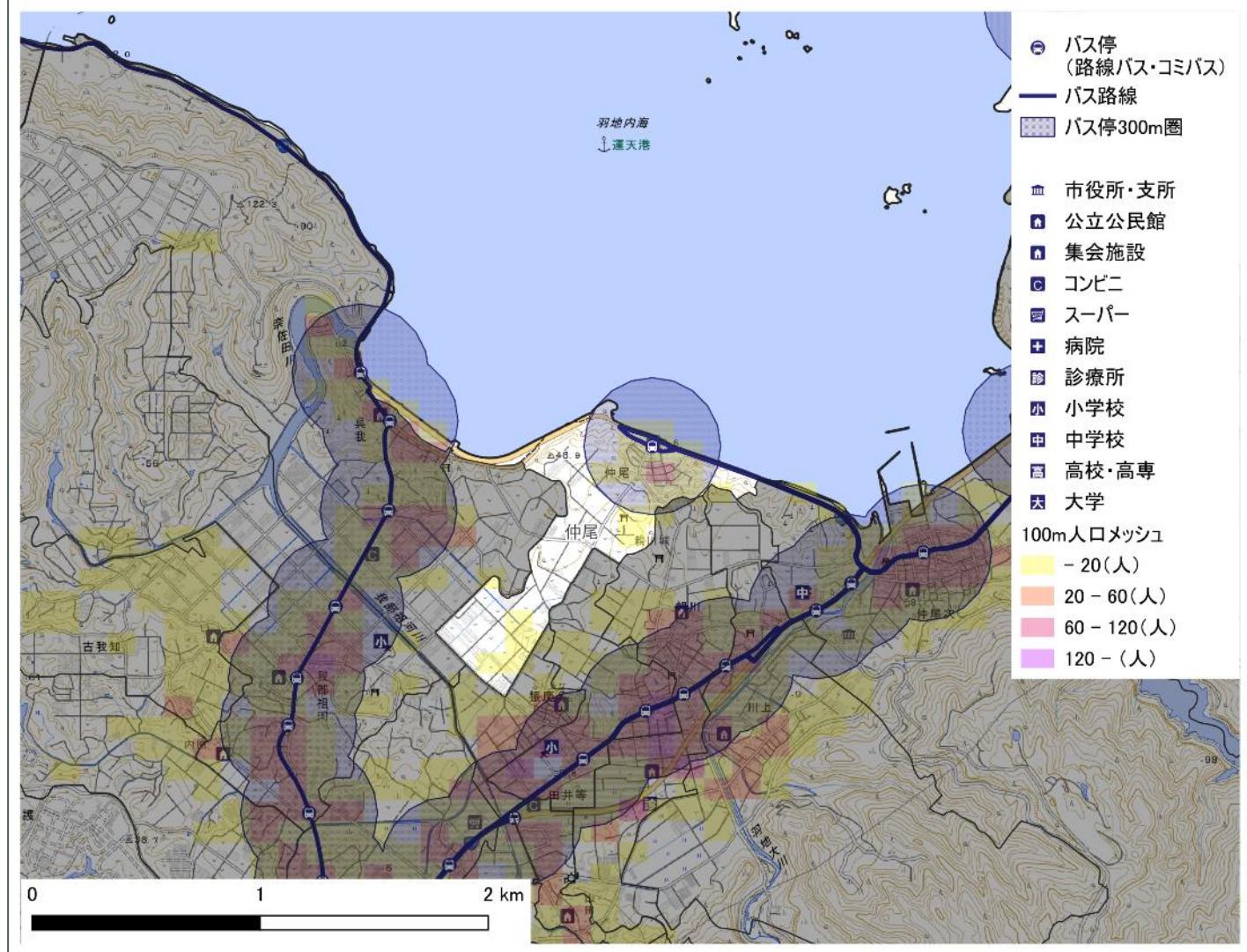
地域内の運行路線

※非運行路線はグレーハッチング

路 線 バ ス	20	名護西線	76	瀬底線
	65	本部半島線	77	名護東線
	66			
	67	辺土名線	111	高速バス
	70	備瀬線	117	高速バス (美ら海直行)
	120	名護西空港線	YKB	空港線

循環線
二見以北線
羽地・屋我地線

位置圖



※名護市行政区別人口統計表（R6.9）の人口を令和2年国勢調査の年齢区分の割合より按分した数値

6. 羽地地区（仲尾）：仲尾

「交通空白」について																																																
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい	●	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる	-																																											
		(2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	-	(4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	●																																											
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-																																											
	その他	地域内に運行されているバス（名護市コミュニティバス羽地・屋我地線）は合わせて片道3~4便／日で全時間帯を通して利用がしやすい状況ではない 市街地からの帰宅に利用できる便は18時頃が最終（名護バスターミナル1752発）であり、夜の足がない																																														
当該地区が抱えるお困りごと																																																
<table border="1"> <tbody> <tr><td>(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段</td><td>●</td><td>(7) 夜の時間帯の移動手段</td><td>●</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>(2) 通学の移動手段</td><td>●</td><td>(8) 駅からの移動手段</td><td>-</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>(3) 通勤における移動手段</td><td>●</td><td>(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段</td><td>-</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段</td><td>●</td><td>(10) 空港・港からの移動手段</td><td>-</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>(5) 文化・娯楽施設への移動手段</td><td>-</td><td>(11) バス路線の再編・統合等</td><td>-</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>(6) イベント時の移動手段</td><td>-</td><td>(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段</td><td>-</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該地域にはバス停が1つしかなく、バス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い また、当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動が必要となる 中学校の通学・帰宅のためには送迎が必要であり、また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている また18時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 							(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	●				(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-				(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-				(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-				(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-				(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-			
(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	●																																													
(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-																																													
(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-																																													
(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-																																													
(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-																																													
(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-																																													

6. 羽地地区（仲尾）：仲尾

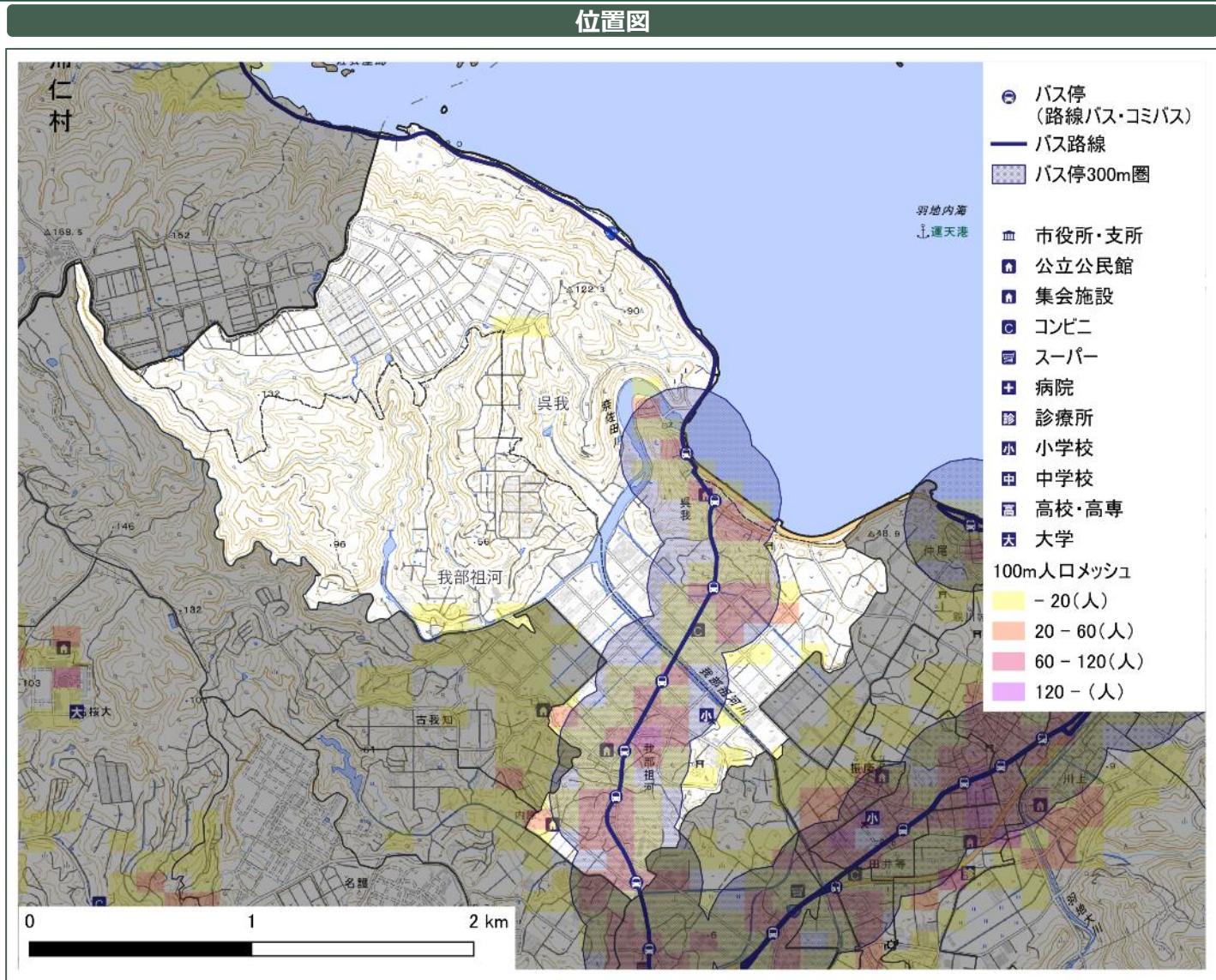
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> 元々バス停自体が存在せず、空白地であったため、公民館にバス停を設置し、当該バス停をルート上に含むコミュニティバスなご丸羽地・屋我地線をR7年1月より運行 地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施 		
今後の取り組み方針と関連施策	検討中			
評価するための指標	検討中			

7. 羽地地区（我部祖河～呉我）：我部祖河、呉我

基礎情報			
総面積(km ²)	5.2		
可住地面積(km ²)	2.7		
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	1,439人 (2%)		
人口(人)		地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	243 773 224 200	17% 54% 16% 14%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	162	11%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	25 90 23 23	10% 12% 10% 12%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66	
	67 辺土名線	111 高速バス
	70 備瀬線	高速バス (美ら海直行)
	120 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・呉我地線	



7. 羽地地区（我部祖河～呉我）：我部祖河、呉我

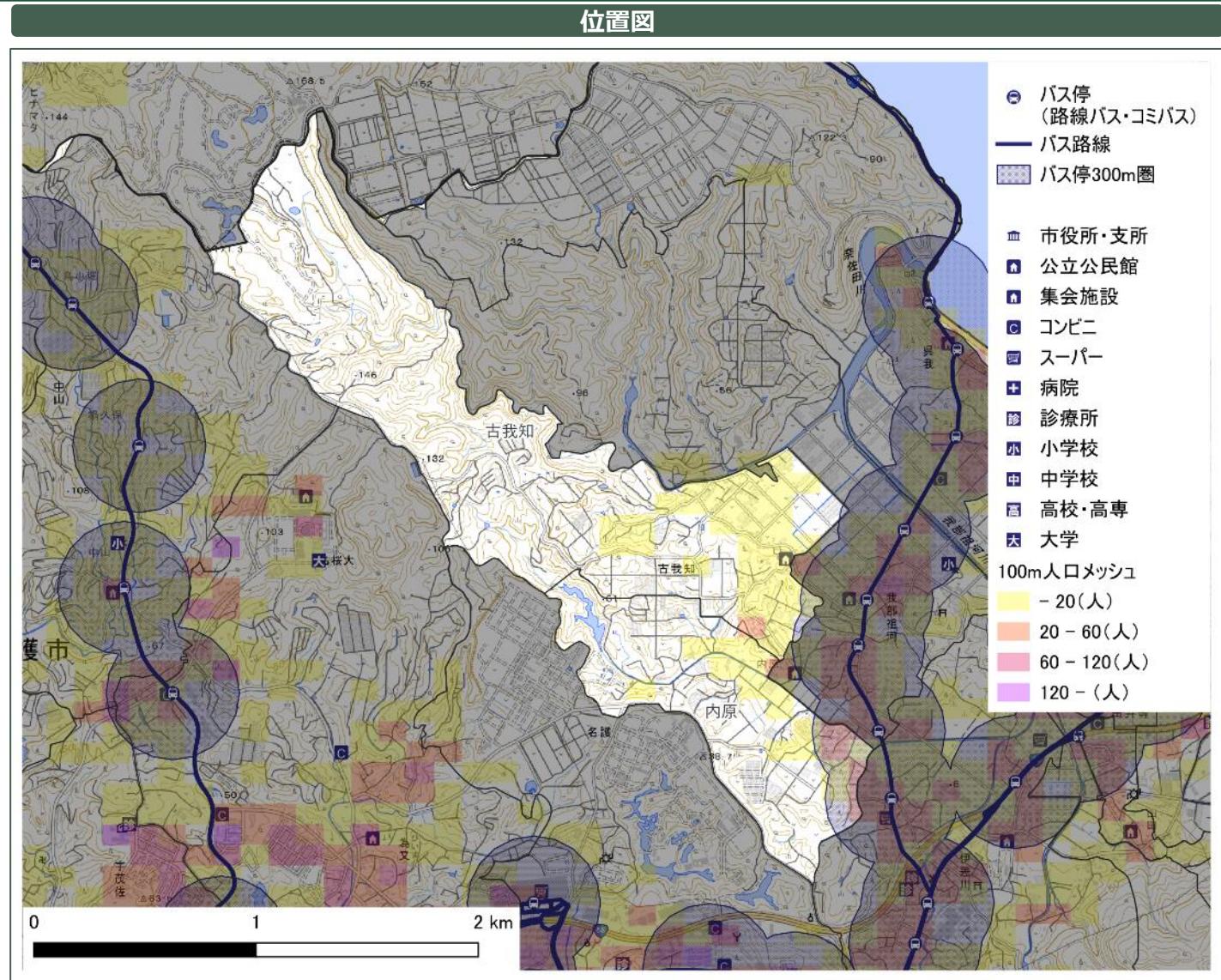
「交通空白」について							
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●		
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-		
	その他	市街地からの帰宅に利用できるバス（66系統）は20時頃が最終（名護バスターミナル2000発）であり、夜の足がない					
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●	
当該地区が抱えるお困りごと		その他 <ul style="list-style-type: none"> • 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い • また、当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動が必要となる • 中学校の通学・帰宅のためには送迎が必要な人も多く、また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている • また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 					

7. 羽地地区（我部祖河～呉我）：我部祖河、呉我

今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から既存の路線バスへアクセスするための移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入の検討を進めるために、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施。		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

8. 羽地地区（古我知・内原）：古我知、内原

基礎情報		
総面積(km ²)	2.8	
可住地面積(km ²)	1.6	
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	499人 (1%)	
	人口(人)	地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳 65 15~64歳 261 65~74歳 74 75歳以上 50	14% 58% 16% 11%
バス停300m圏外人口		
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域	353	79%
年代別	0~14歳 50 15~64歳 199 65~74歳 58 75歳以上 46	78% 76% 79% 92%
地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線 65 本部半島線 66 迂土名線 70 備瀬線 120 名護西空港線	76 濱底線 77 名護東線 111 高速バス 117 高速バス (美ら海直行) YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線	



8. 羽地地区（古我知・内原）：古我知、内原

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	地域内に運行されているバスがなく、全時間帯にわたって移動手段がない				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと	その他	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域にはバスが運行しておらず、バスによる移動ができない その中で当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動が必要な状況であり、徒歩圏外への移動には自家用車もしくは送迎に頼らざるを得ない状況 				

8. 羽地地区（古我知・内原）：古我知、内原

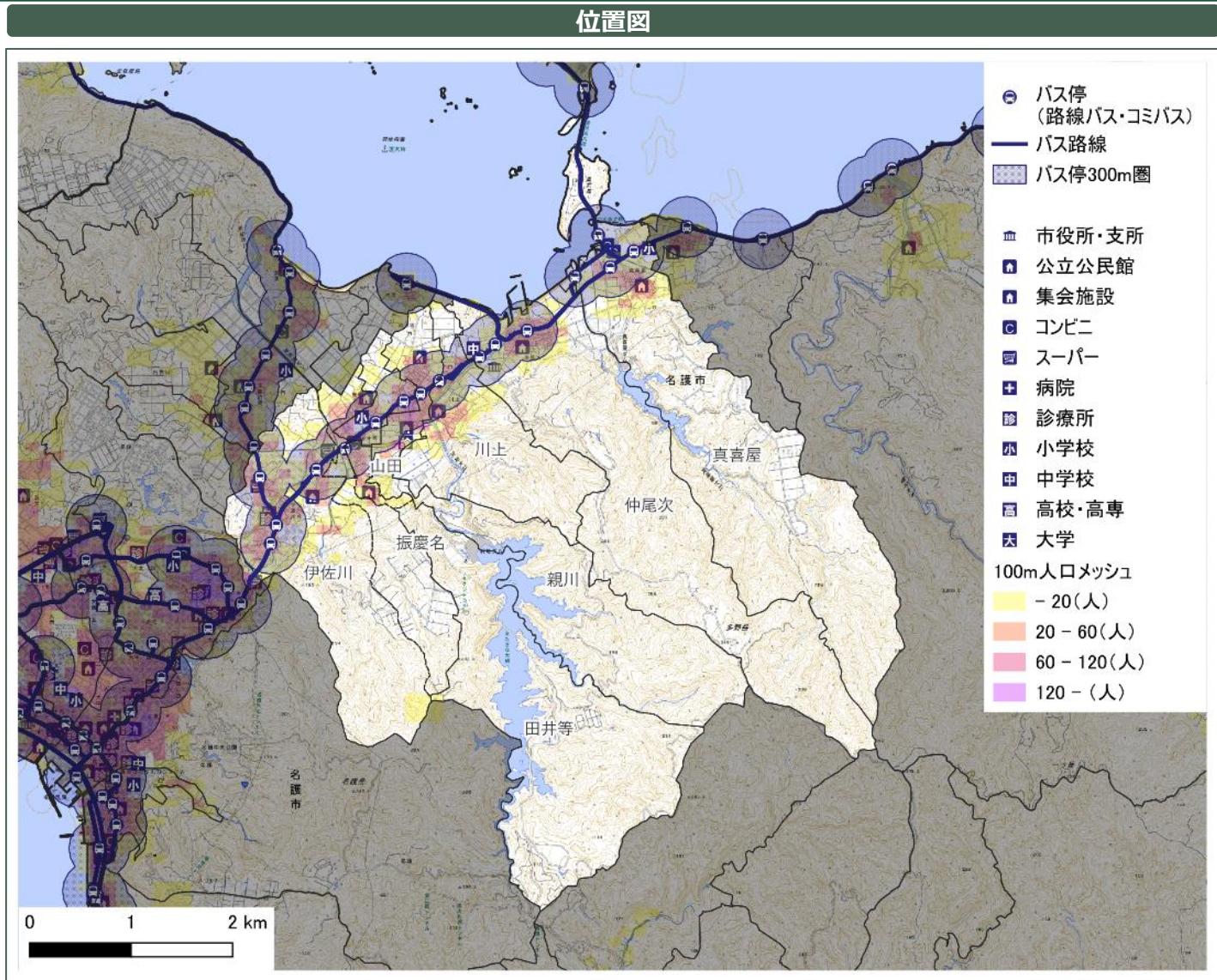
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から既存の路線バスへアクセスするための移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入の検討を進めるために、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施。		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

9. 羽地地区（伊差川～真喜屋）：伊差川、田井等、振慶名、山田、親川、川上、仲尾次、真喜屋

基礎情報			
総面積(km ²)	24.6		
可住地面積(km ²)	8.0		
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	5,905人 (9%)		
人口(人)		地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	1,049 3,194 884 778	18% 54% 15% 13%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m 圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	1,234	21%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	206 632 216 180	20% 20% 24% 23%

地域内の運行路線			
※非運行路線はグレーハッチング			
路線バス	20 名護西線	76 濱底線	
	65 本部半島線	77 名護東線	
	66		
	67 辺土名線	111 高速バス	
	70 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)	
	120 名護西空港線	YKB 空港線	
なご丸	循環線		
	二見以北線		
	羽地・屋我地線		



9. 羽地地区（伊差川～真喜屋）：伊差川、田井等、振慶名、山田、親川、川上、仲尾次、真喜屋

「交通空白」について										
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- -					
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-					
	その他	市街地からの帰宅に利用できるバス（66系統）は20時頃が最終（名護バスターミナル2000発）であり、夜の足がない。								
当該地区が抱えるお困りごと		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	●					
		(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-					
		(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-					
		(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-					
		(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-					
		(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-					
		その他								
		<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は67系統と72系統が運行していたが、72系統の運休に伴い、コミュニティバスが運行している状況 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も一定数いる状況 当該地域には高校、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動がなされている状況 また高校にアクセスするバスは朝2本あるが、夕方は1本のみで帰宅のためには送迎が必要ことが多い また21時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 								

9. 羽地地区（伊差川～真喜屋）：伊差川、田井等、振慶名、山田、親川、川上、仲尾次、真喜屋

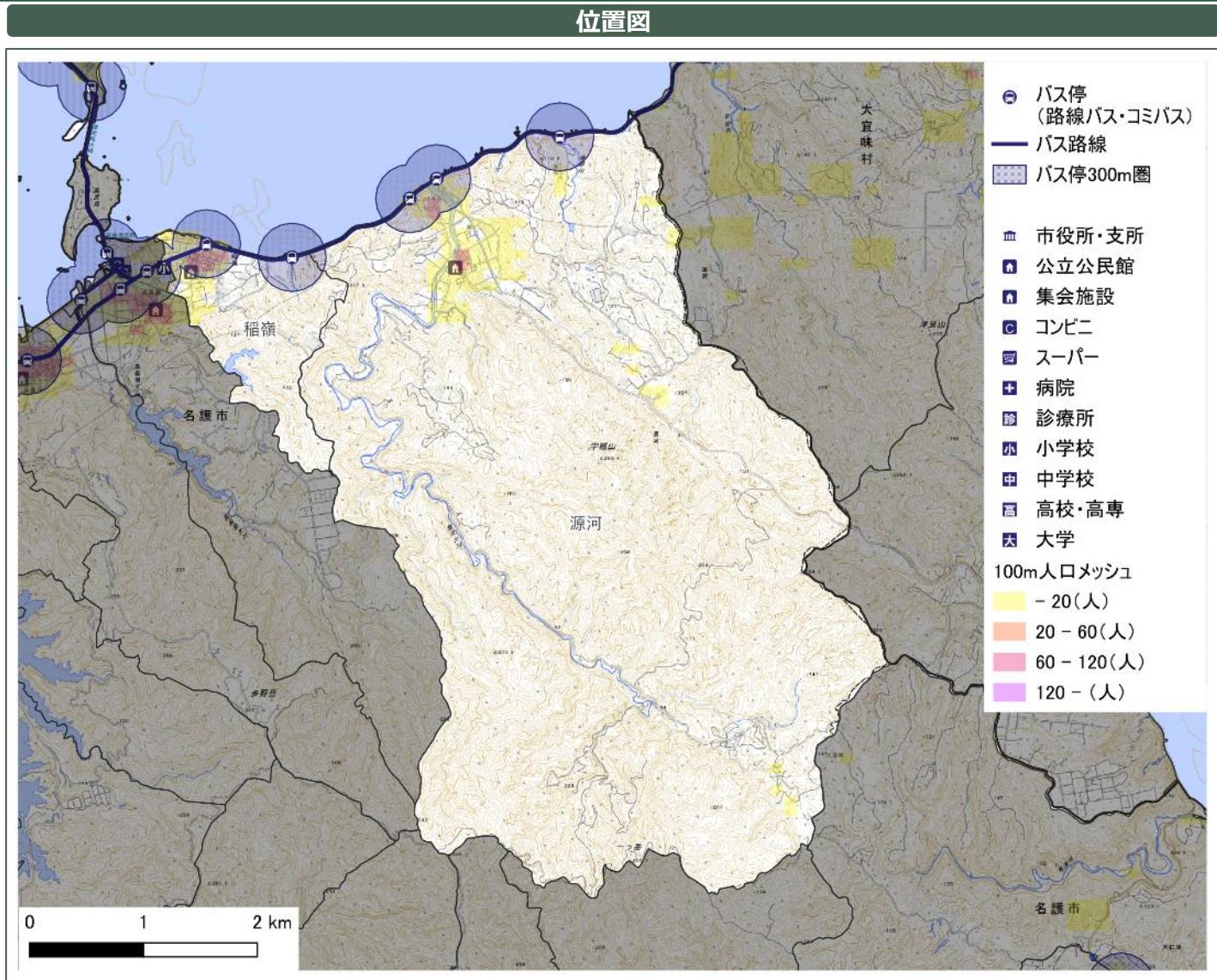
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> 72系統の運休に対応するため、市街地との接続を担うコミュニティバスなご丸羽地・屋我地線をR7年1月より実証運行開始。 地域内から既存の路線バスへアクセスするための移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入の検討を進めるために、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施。基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施。 		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

10. 羽地地区（稻嶺以東）：稻嶺、源河

基礎情報			
総面積(km ²)	23.9		
可住地面積(km ²)	4.2		
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	697人 (1%)		
	人口(人)	地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	74 303 181 139	11% 44% 26% 20%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	353	51%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	28 149 105 71	38% 49% 58% 51%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66 辺土名線	111 高速バス
	70 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)
	120 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線	



10. 羽地地区（稻嶺以東）：稻嶺、源河

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	市街地からの帰宅に利用できるバス（67系統）は20時頃が最終（名護バスターミナル2030発）であり、夜の足がない。				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと						
その他 <ul style="list-style-type: none"> • 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況 • また、当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動がなされている状況 • 中学校の通学・帰宅のためには送迎が必要な人もおり、また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている • また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 						

10. 羽地地区（稻嶺以東）：稻嶺、源河

今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から既存の路線バスへアクセスするための移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入の検討を進めるために、R6年11～12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施。		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

11. 屋部地区（中山）：中山

基礎情報

総面積(km ²)	3.1	
可住地面積(km ²)	1.0	
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	459人 (1%)	
	人口(人)	地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳	36 8%
	15~64歳	345 75%
	65~74歳	42 9%
	75歳以上	35 8%

バス停300m圏外人口

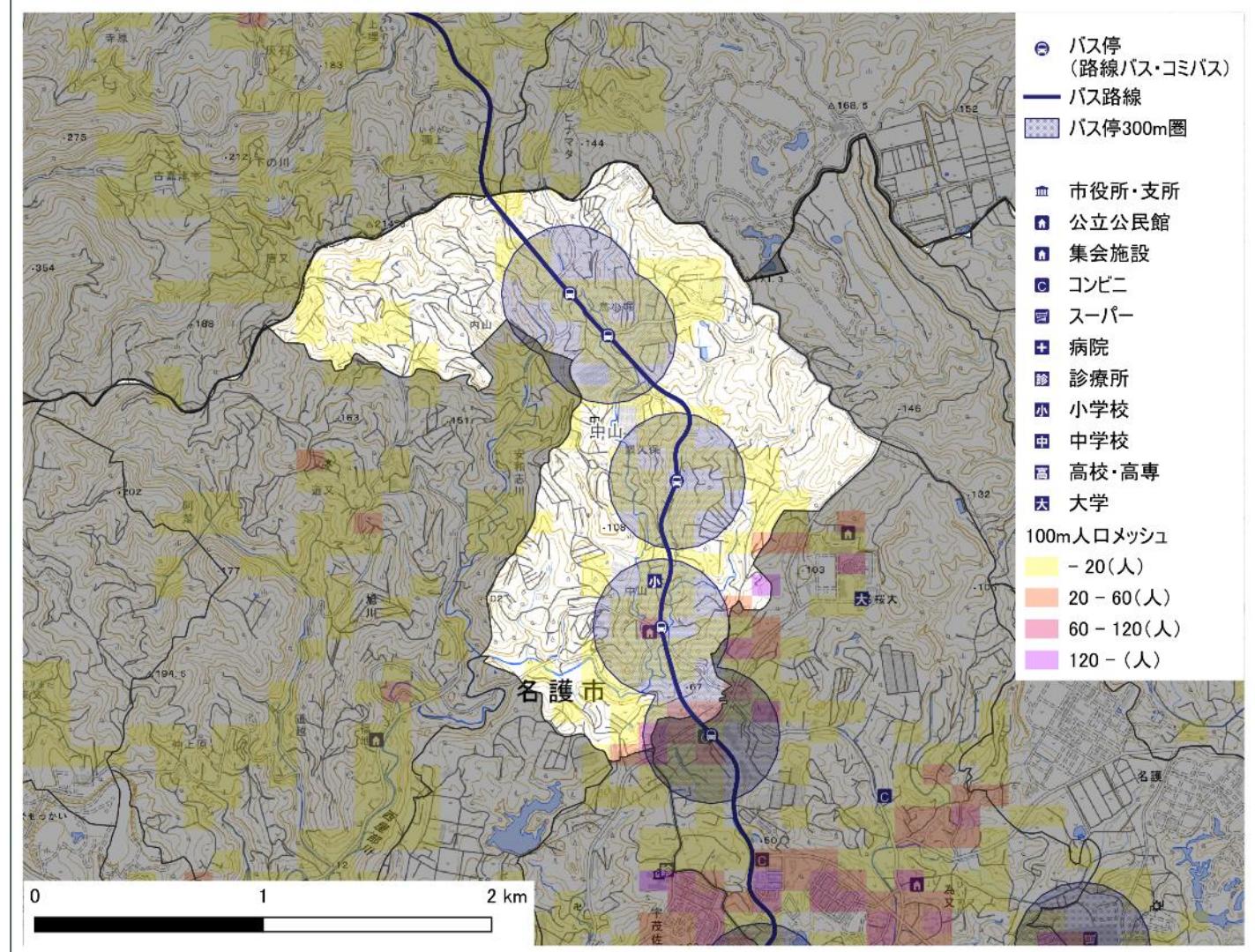
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域	248	54%
年代別	0~14歳	13 34%
	15~64歳	219 64%
	65~74歳	8 20%
	75歳以上	8 23%

地域内の運行路線

※非運行路線はグレーハッチング

路線バス	20	名護西線	76	瀬底線
	65	本部半島線	77	名護東線
	66			
	67	辺土名線	111	高速バス
	70	備瀬線	117	高速バス (美ら海直行)
	120	名護西空港線	YKB	空港線
なご丸		循環線		
		二見以北線		
		羽地・屋我地線		

位置図



11. 屋部地区（中山）：中山

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	地域内に運行されているバス（70・76系統）は合わせて片道5便／日で全時間帯を通して利用がしやすい状況ではない。市街地からの帰宅に利用できる便は18時頃が最終（名護バスターミナル1805発）であり、夜の足がない。				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと						
その他						
<ul style="list-style-type: none"> 当該地域では坂道も多い中、バス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況 当該地域には中学・高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動には名護地域（市街地）への移動が必要となる 高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通ではなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 						

11. 屋部地区（中山）：中山

今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

12. 屋部地区（宇茂佐）：宇茂佐

基礎情報

総面積(km ²)	2.4	
可住地面積(km ²)	1.8	
地域内総人口(市全域人口に占める割合)	8,731人 (14%)	
	人口(人)	地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳	1,697 19%
	15~64歳	5,813 67%
	65~74歳	679 8%
	75歳以上	541 6%

バス停300m圏外人口

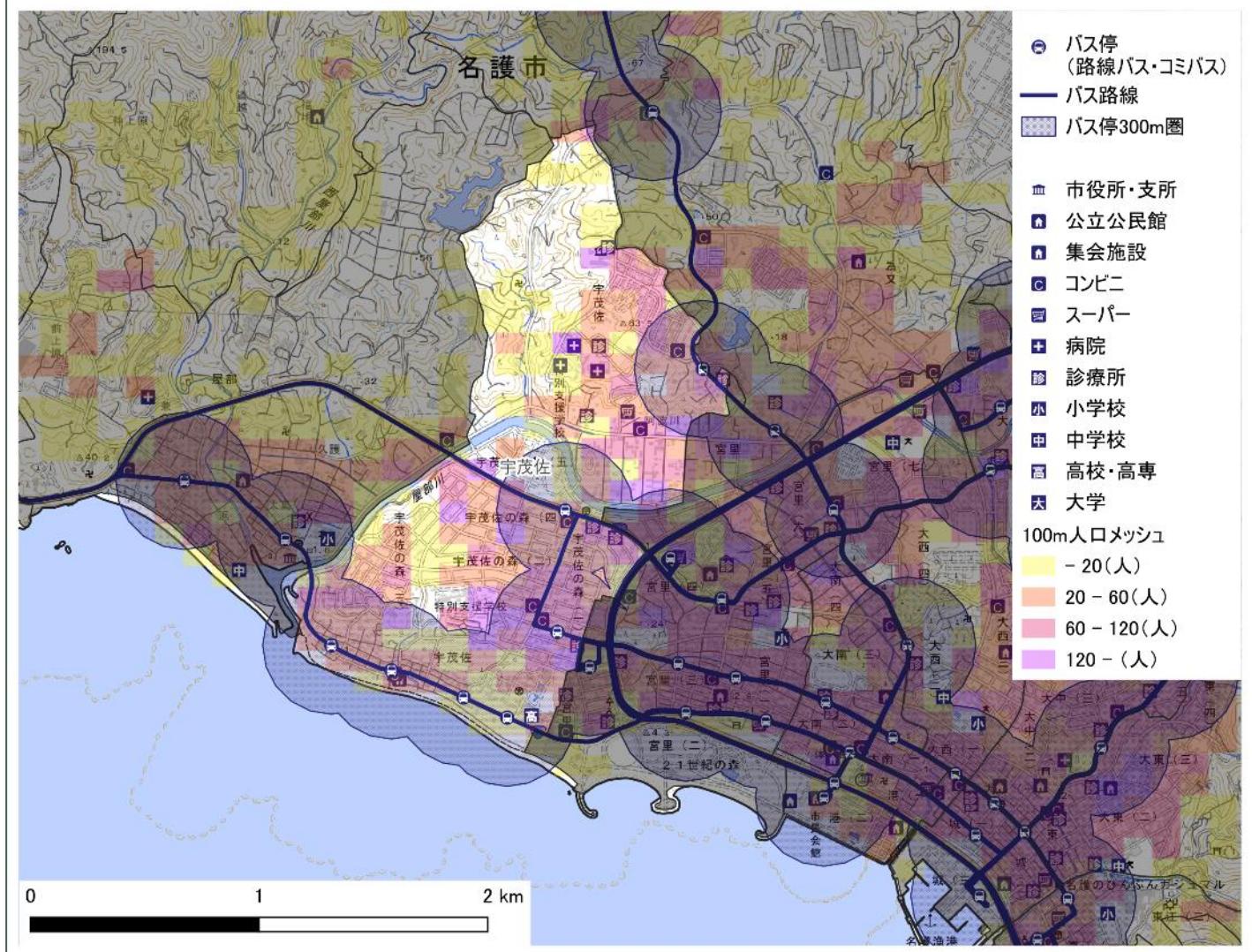
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域	4,185	48%
年代別	0~14歳	835 49%
	15~64歳	2,712 47%
	65~74歳	336 49%
	75歳以上	302 56%

地域内の運行路線

※非運行路線はグレーハッチング

20	名護西線	76	瀬底線
65	本部半島線	77	名護東線
66	辺土名線	111	高速バス
70	備瀬線	117	高速バス (美ら海直行)
120	名護西空港線	YKB	空港線
循環線			
二見以北線			
羽地・屋我地線			

位置図



12. 屋部地区（宇茂佐）：宇茂佐

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい	●	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる	-	-
		(2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	-	(4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	-	●
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	-
	その他	地域内の北端で運行されているバス（70・76系統）は合わせて片道5便／日で全時間帯を通して利用がしやすい状況ではない。市街地からの帰宅に利用できる便は18時頃が最終（名護バスターミナル1805発）であり、夜の足がない。				
当該地区が抱えるお困りごと	(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段	●	(7) 夜の時間帯の移動手段	-	-	●
	(2) 通学の移動手段	●	(8) 駅からの移動手段	-	-	-
	(3) 通勤における移動手段	●	(9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段	-	-	-
	(4) 習い事・クラブ活動時の移動手段	●	(10) 空港・港からの移動手段	-	-	-
	(5) 文化・娯楽施設への移動手段	-	(11) バス路線の再編・統合等	-	-	-
	(6) イベント時の移動手段	-	(12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	-	-	-
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域では坂道も多い中、バス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況。加えて、人口が多く、近年人口も増加している宇茂佐の森ではバスが運行してなく移動できない また、当該地域には買い物施設がなく、買い物のためには名護地域（市街地）への移動が必要となる また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている 総合病院が立地しているものの、病院までアクセス路は長い坂道でかつバスは運行しておらずアクセスが難しくアクセス手段が求められている R6.11~12実施の住民アンケートにおいてもルートや頻度の拡大を求める声があげられている 				

12. 屋部地区（宇茂佐）：宇茂佐

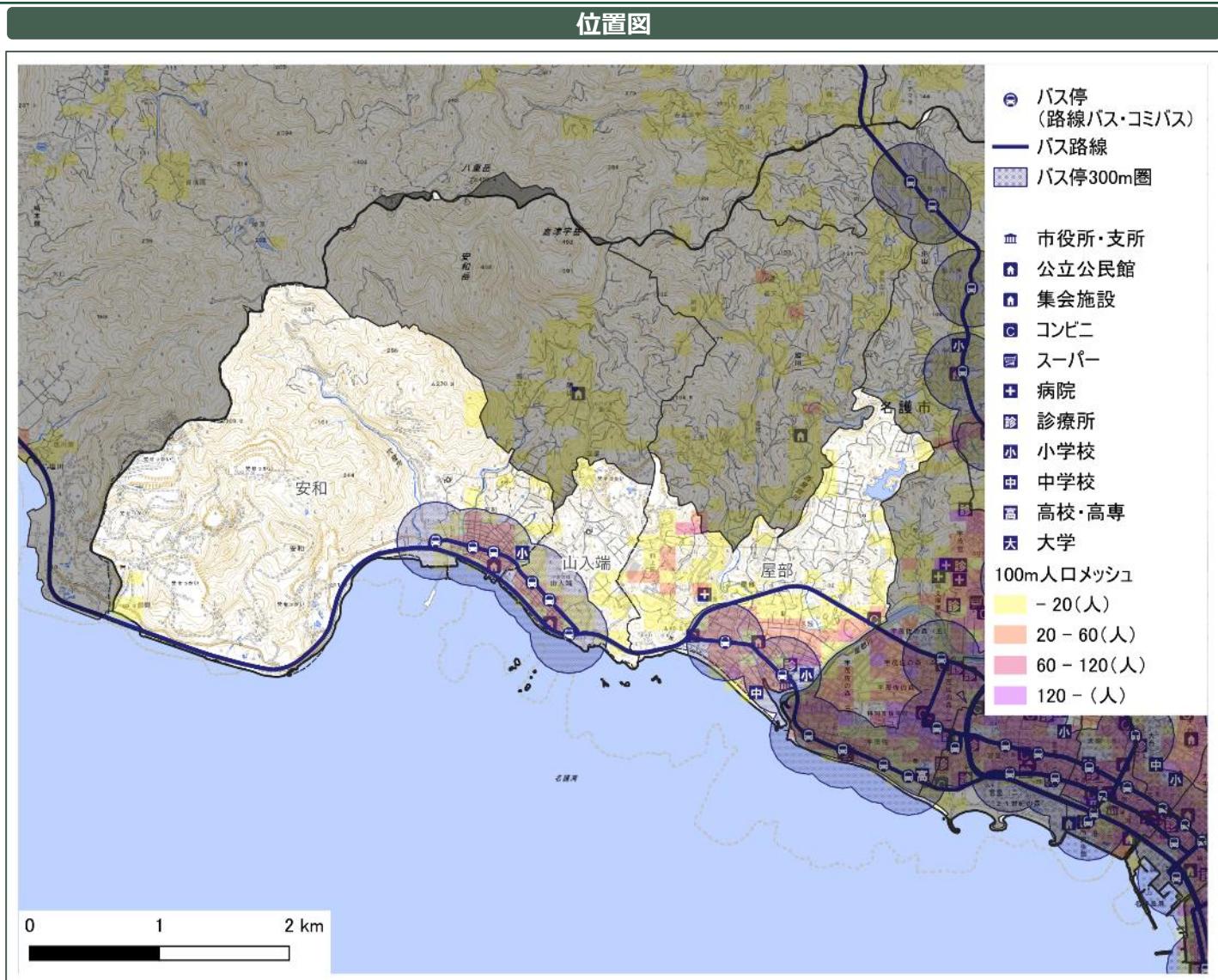
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

13. 屋部地区（屋部以西）：屋部・山入端・安和

基礎情報			
総面積(km ²)	10.1		
可住地面積(km ²)	5.3		
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	3,087人 (5%)		
人口(人)		地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	584 1,685 392 426	19% 55% 13% 14%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m 圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	1,260	41%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	255 671 125 209	44% 40% 32% 49%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66	
	67 辺土名線	111 高速バス
	70 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)
	120 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線	



13. 屋部地区（屋部以西）：屋部・山入端・安和

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- -	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	市街地からの帰宅に利用できるバス（65系統）は19時頃が最終（名護バスターミナル1930発）であり、夜の足がない。				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと						
その他 <ul style="list-style-type: none"> 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も多く、バス停にアクセスすることが困難な人も多い状況 また、当該地域には高校、買い物施設がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動がなされている状況 中学校は地域の端に位置して通学・帰宅のためには送迎が必要な人もおり、また高校にアクセスするバスは朝1本のみで帰宅のためには送迎が余儀なくされている 隣接地域に総合病院が立地しているものの、病院までアクセス路は長い坂道でかつバスは運行しておらずアクセスが難しくアクセス手段が求められている また20時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている R6.11~12実施の住民アンケートにおいてもルートや頻度の拡大を求める声があげられている 						

13. 屋部地区（屋部以西）：屋部・山入端・安和

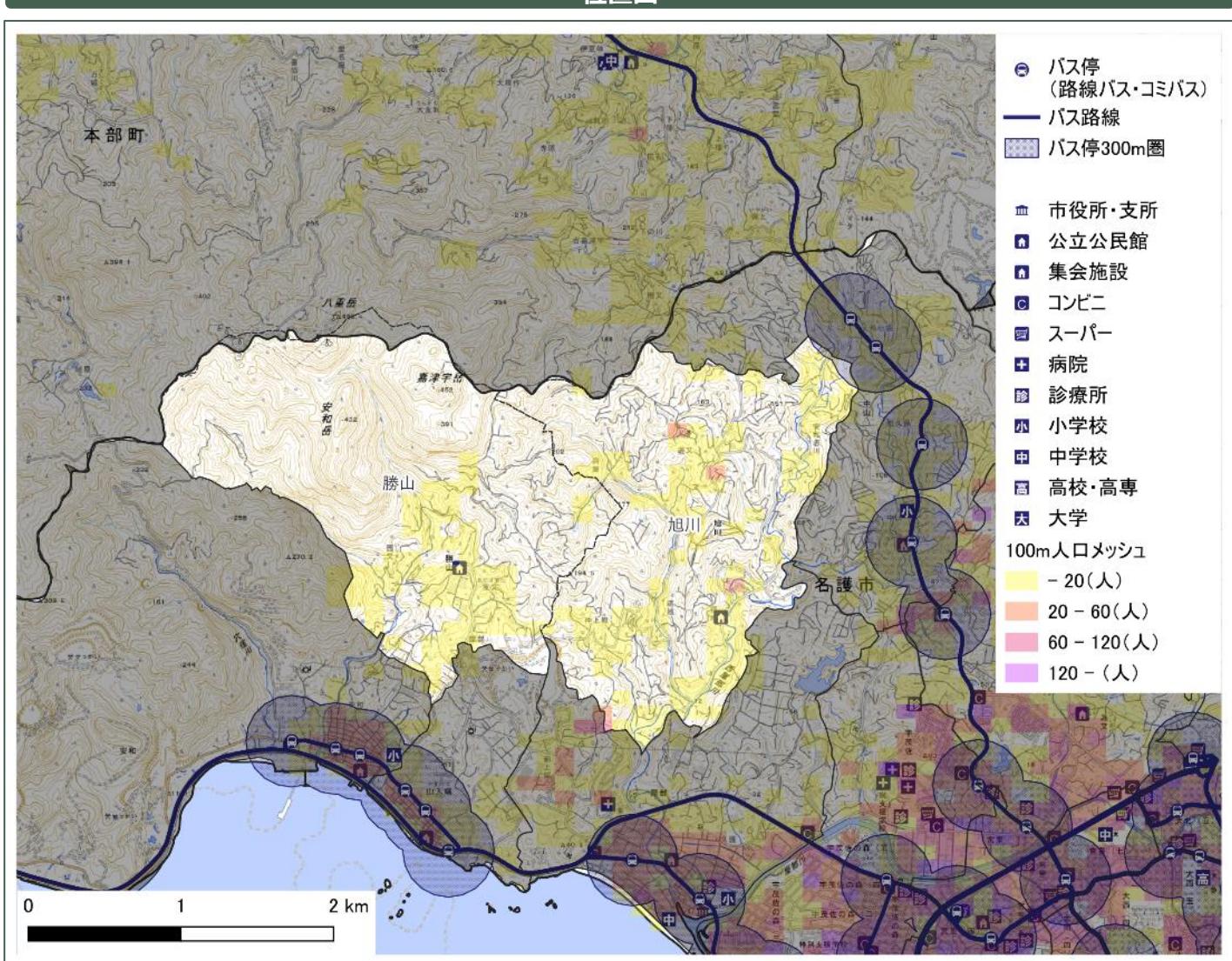
今後の対応について					
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない	
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定	
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施			
今後の取り組み方針と関連施策		検討中			
評価するための指標		検討中			

14. 屋部地区（旭川・勝山）：旭川・勝山

基礎情報

総面積(km ²)	7.5	
可住地面積(km ²)	1.7	
地域内総人口 (市全域人口に占める割合)	463人 (1%)	
	人口(人)	地域内総人口に占める割合
年代別 人口 ※推計	0~14歳	99 21%
	15~64歳	210 45%
	65~74歳	62 13%
	75歳以上	92 20%

位置図



14. 屋部地区（旭川・勝山）：旭川・勝山

「交通空白」について						
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●	
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-	
	その他	地域内に運行されているバスがなく、全時間帯にわたって移動手段がない				
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●
当該地区が抱えるお困りごと	その他	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域にはバス運行しておらず、バスによる移動ができない その中で当該地域には高校、買い物施設、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動が必要な状況であり、徒歩圏外への移動には自家用車もしくは送迎に頼らざるを得ない状況 				

14. 屋部地区（旭川・勝山）：旭川・勝山

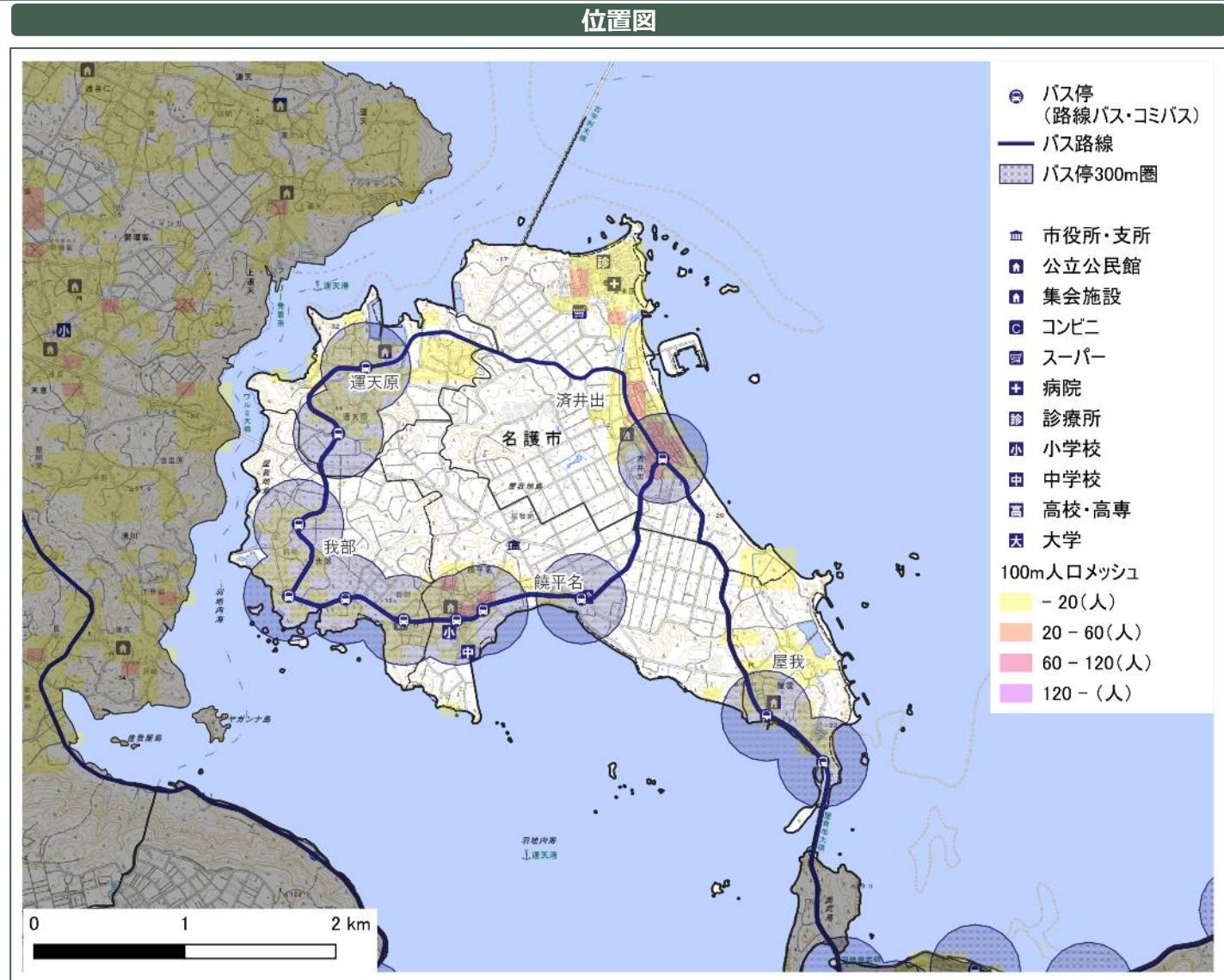
今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

15. 屋我地地区：屋我、饒平名、我部、運天原、済井出

基礎情報			
総面積(km ²)	7.8		
可住地面積(km ²)	5.8		
地域内総人口(市全域人口に占める割合)		1,269人 (2%)	
	人口(人)	地域内総人口に占める割合	
年代別 人口 ※推計	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	109 560 263 337	9% 44% 21% 27%

バス停300m圏外人口			
	バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合	
地域全域	478	38%	
年代別	0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上	27 186 95 171	25% 33% 36% 51%

地域内の運行路線		
※非運行路線はグレーハッチング		
路線バス	20 名護西線	76 濱底線
	65 本部半島線	77 名護東線
	66 戻土名線	111 高速バス
	70 備瀬線	117 高速バス (美ら海直行)
	120 名護西空港線	YKB 空港線
なご丸	循環線 二見以北線 羽地・屋我地線	



※名護市行政区別人口統計表（R6.9）の人口を令和2年国勢調査の年齢区分の割合より按分した数値

15. 屋我地地区：屋我、饒平名、我部、運天原、済井出

「交通空白」について							
「交通空白」の現状	地理的観点	(1) 路線バス（4条乗合による路線運行）の停留所、鉄道駅までのアクセスが難しい、又は運行本数が少なく使いづらい (2) 公共ライドシェア（区域・路線）の区域外、若しくは停留所までのアクセスが難しい、又は配車に時間がかかる	● -	(3) 区域運行（4条乗合によるデマンド交通）の区域外、又は配車に時間がかかる (4) タクシー・日本版ライドシェアがない、又は恒常に配車に時間がかかる	- ●		
	時間的観点	(5) 特定の時間帯で鉄道・バス等の運行本数・台数が不足（朝夕の時間帯で需要を満たせていない等）	●	(6) 特定の時間帯でタクシー・日本版ライドシェアの配車に時間がかかる	-		
	その他	地域内で運行されているバス（羽地・屋我地線）は片道4便／日（始発バスが名護バスターミナル発、終バスが名護バスターミナル着のため、地域住民にとっては実質片道3便／日）であり、全時間帯にわたり使いやすい状況ではない 市街地からの帰宅に利用できるバスは18時頃が最終（名護バスターミナル1752発）であり、夜の足がない					
		(1) 生活必需サービス（買物、通院・介護）における移動手段 (2) 通学の移動手段 (3) 通勤における移動手段 (4) 習い事・クラブ活動時の移動手段 (5) 文化・娯楽施設への移動手段 (6) イベント時の移動手段	● ● ● ● -	(7) 夜の時間帯の移動手段 (8) 駅からの移動手段 (9) バス路線の廃止・減便に伴う代替の移動手段 (10) 空港・港からの移動手段 (11) バス路線の再編・統合等 (12) タクシー廃業に伴う代替の移動手段	- - - - - -	●	
当該地区が抱えるお困りごと							
その他 <ul style="list-style-type: none"> 当該地域を運行していた72系統の運休に伴い、コミュニティバスにより対応している状況 当該地域ではバス停300m圏外に居住している人も一定数いる状況 当該地域には小中一貫の屋我地ひるぎ学園が立地しており、地域外からも通学がなされている。通学手段はコミュニティバスであるが、高校通学にも利用できるダイヤにも合わせる必要があり、ひるぎ学園への到着時刻は早く7時30分と朝早くの移動が求められている 当該地域には高校、総合病院がなく、これらを目的とした活動のために名護地域（市街地）方面への移動がなされている状況 また高校にアクセスするバスは朝1本のみであり、帰宅のためには送迎が必要 また21時以降に当該地域に帰宅する公共交通がなく、通勤についても自家用車が主な手段となっている 							

15. 屋我地地区：屋我、饒平名、我部、運天原、済井出

今後の対応について				
取り組み状況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール 取り組みの位置づけ	対応時期が未定 未定
	過去の取り組み状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と関連施策		検討中		
評価するための指標		検討中		

路線別時間帯別運行本数・運行地域

バス路線			時間帯別運行本数(本)※																							運行地域																					
区分	系統番号	路線名	方面	計	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	市街地 以南	数久田 為又	名護地区			久志地区			羽地地区			屋部地区					屋我地地区 旭川・ 勝山・ 宇茂佐 屋部以西						
					時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	時台	久辺三区	二見以北	仲尾	我部祖河 ・吳我	内原 ・古我知屋 ・真喜屋 ・伊差川・	稻嶺以東	中山	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
路線バス	20	名護西線	名護方面	5	-	-	-	-	2 (1)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
			那霸方面	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
	65	本部半島線	渡久地廻り	名護バスター・ミナル発	13	-	-	1	1	2	-	1	1	-	1	1	2	-	1	1	1	-	1	1	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
			名護バスター・ミナル着		-	-	-	-	1	2	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
	66	今帰仁廻り	名護バスター・ミナル発	14	-	-	2	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
			名護バスター・ミナル着		-	-	-	1	1	1	1	-	1	2	-	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
	67	辺土名線	運天原方面	12	-	-	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
			名護方面	12	-	-	-	1	1	1	1	-	1	-	2	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
	70	備瀬線	本部方面	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			名護方面	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
	76	瀬底線	本部方面	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			名護方面	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
	77	名護東線	名護方面	13	-	-	-	-	2 (1)	-	-	1	2	-	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			うるま方面	13	-	-	2	1	-	-	2	1	2	1	-	1	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	111	高速バス	本部方面	13	-	-	1	1	1	1	-	-	-	1	1	-	-	2	2	-	2	1	1	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			那霸方面	12	-	1	1	1	1	2	1	-	-	-	1	2	-	-	1	1	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
	117	高速バス (美ら海直行)	本島北部方面	8	-	-	-	1	-	1	3	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			那霸方面	9	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	120	名護西空港線	名護方面	18	-	-	-	-	-	-	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	2	1	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
			那霸方面	20	-	1	2	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
なご丸 (コミュバス)	YKB	空港線	本島本部方面	11	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-	1	1	1	1	1	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			那霸空港方面	11	1	1	-	1	1	1	-	1	1	1	1	1	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	右回り	循環線	名護バスター・ミナル発	8	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
			名護バスター・ミナル着		-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	左回り	二見以北線	名護バスター・ミナル発	7	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			名護バスター・ミナル着		-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	天仁屋方面		4	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	名護方面		4	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	運天原方面		4	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	名護方面		4	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※<名護方面 (那霸から名護に向かう) > 名護バスター・ミナル着時刻を集計 <名護方面以外 (名護から那霸に向かう) > 名護バスター・ミナル発時刻を集計

青ハッシュ : <循環線以外>「名護高校前」、「名護商工高校前」を経由するもの <循環線>「名護高校東」を経由するもの (8時台以前と16時台以後についてハッシュ)、()記載のあるものは()内の数値が経由する内数