

名護市内の交通空白状況調査結果

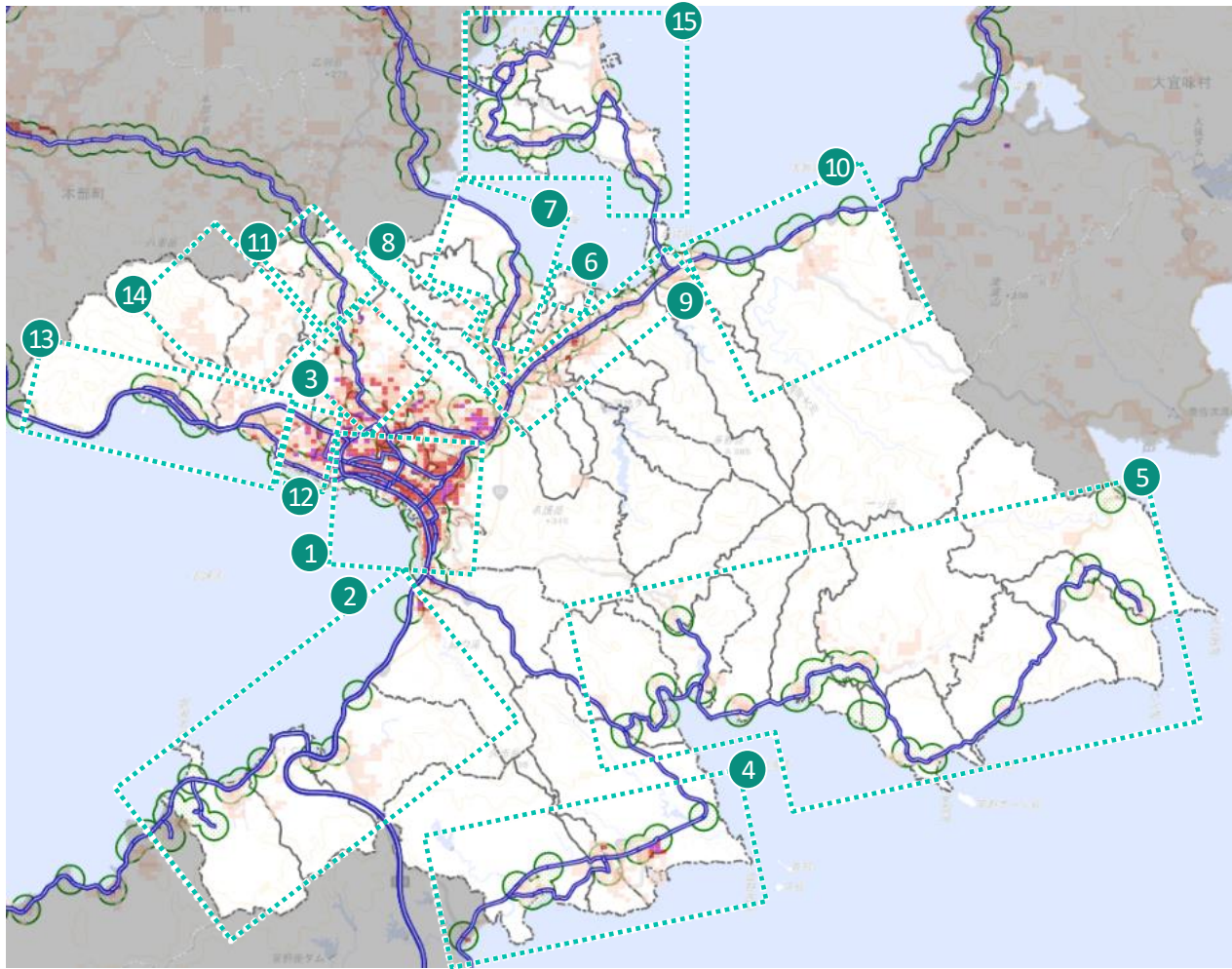
令和7年8月29日
名護市

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、瀬嵩、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～呉我)	我部祖河、呉我
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 (稲嶺以東)	稲嶺、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	5,594	18%
	15～64歳	18,841	61%
	65～74歳	3,431	11%
	75歳以上	3,010	10%

バス停300m圏外人口

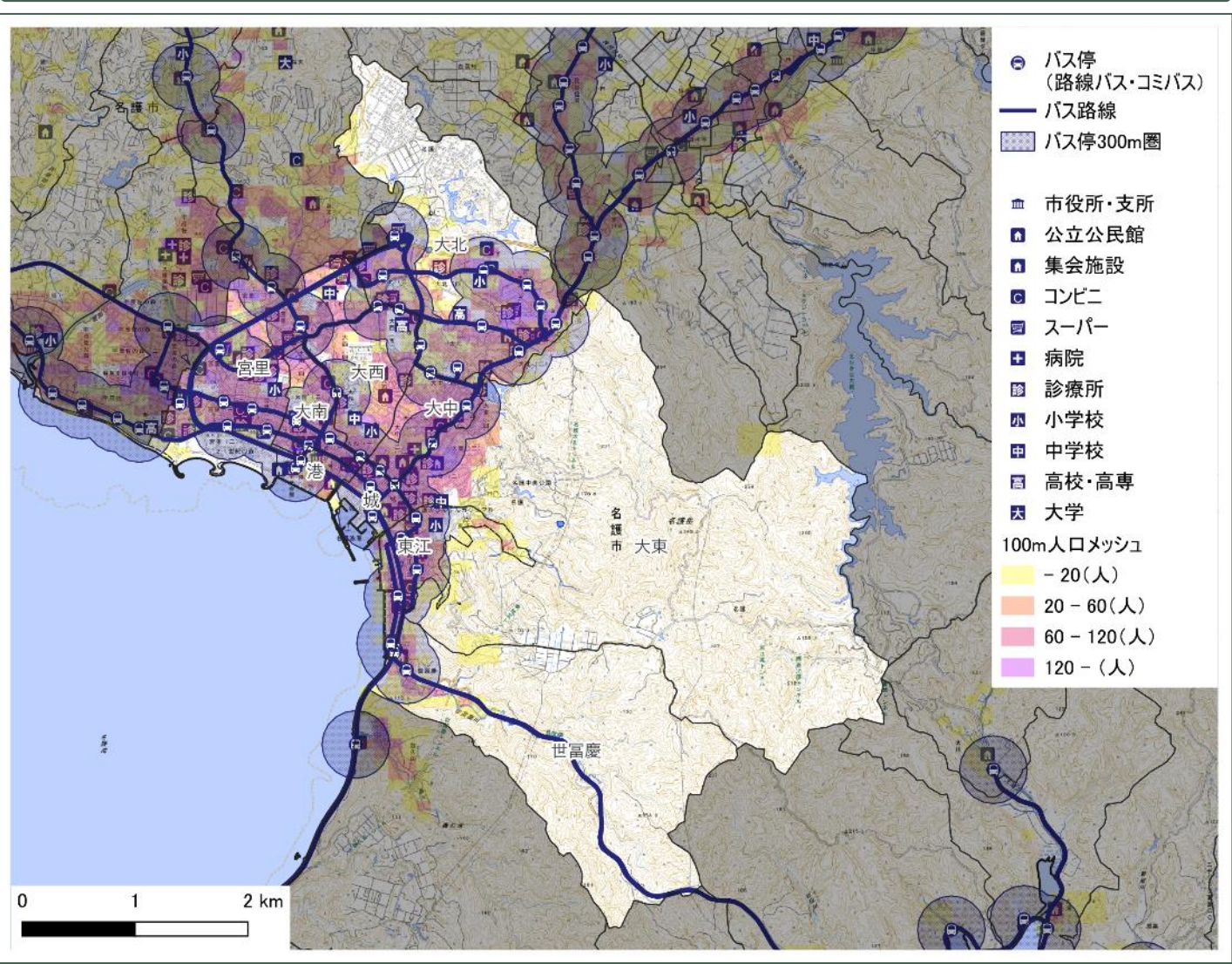
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		4,714	15%
年代別	0～14歳	821	15%
	15～64歳	2,844	15%
	65～74歳	511	15%
	75歳以上	539	18%

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	名護西線	76	瀬底線
	65	本部半島線	77	名護東線
	66			
	67	辺士名線	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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	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					
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、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の主要な施設（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、地域内で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は片道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、地理的にもカバーができてい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 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	できるだけ速やかな対応が必要
			取り組みの位置づけ	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ど丸循環線を運行中（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

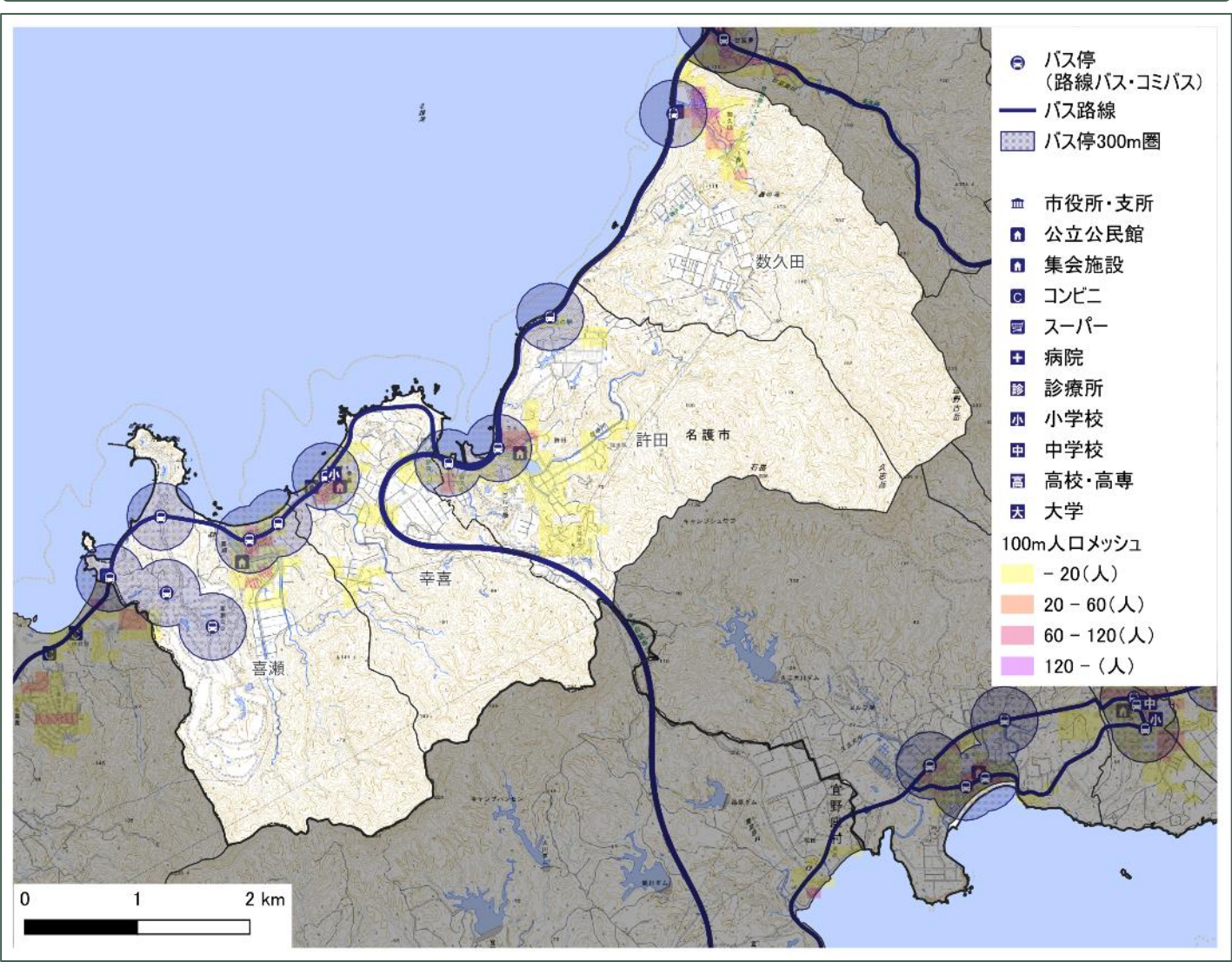
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		924	48%
年代別	0～14歳	123	51%
	15～64歳	532	50%
	65～74歳	152	42%
	75歳以上	116	41%

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	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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（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						
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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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%)	
		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	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

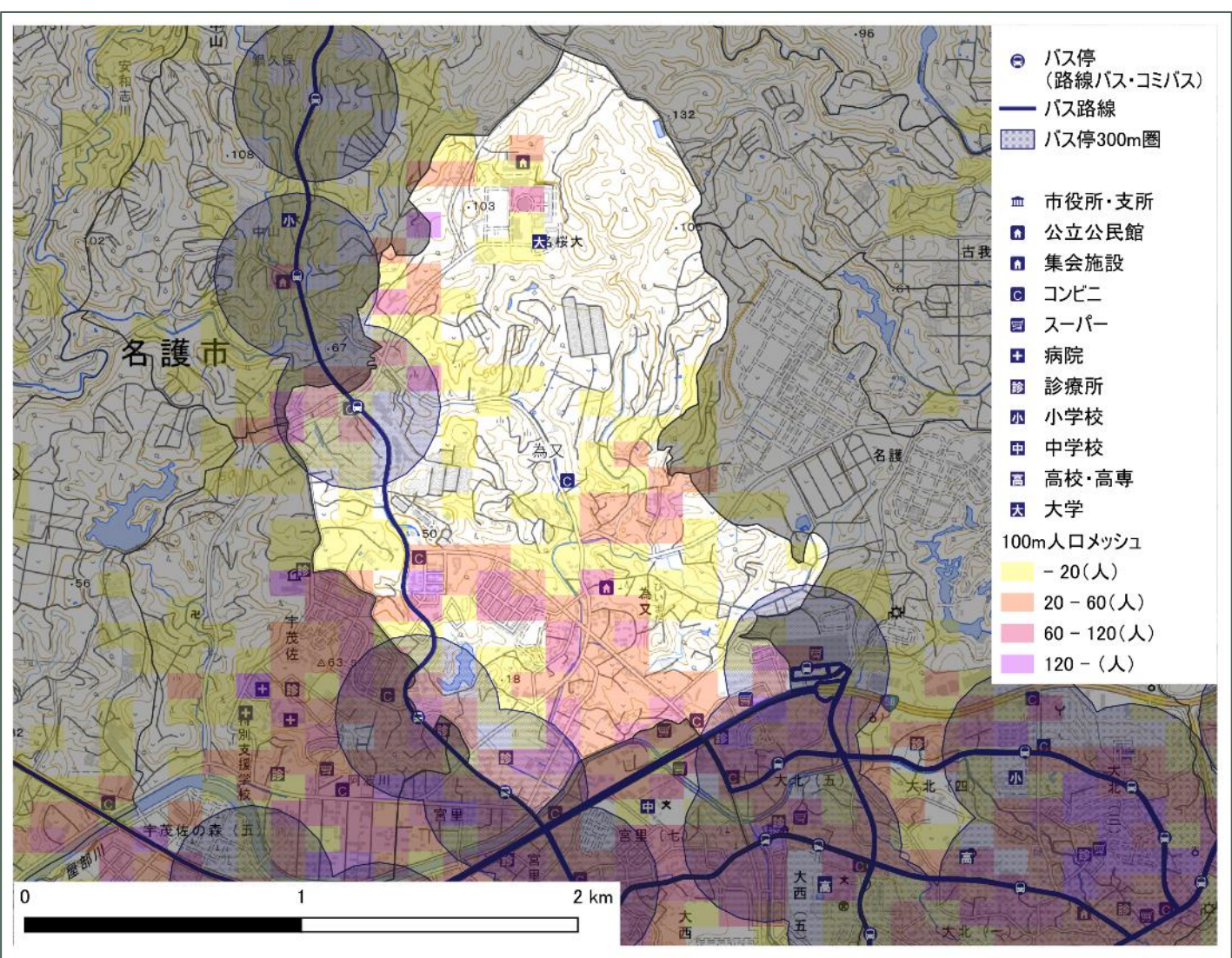
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		2,924	75%
年代別	0～14歳	386	71%
	15～64歳	2,061	75%
	65～74歳	307	80%
	75歳以上	169	78%

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	瀬底線
	65	本部半島線	77	名護東線
	66		111	高速バス
	67	辺土名線	117	高速バス(美ら海直行)
	70	備瀬線	117	空港線
	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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						
	● 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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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	330	12%
	15～64歳	1,835	66%
	65～74歳	334	12%
	75歳以上	300	11%

バス停300m圏外人口

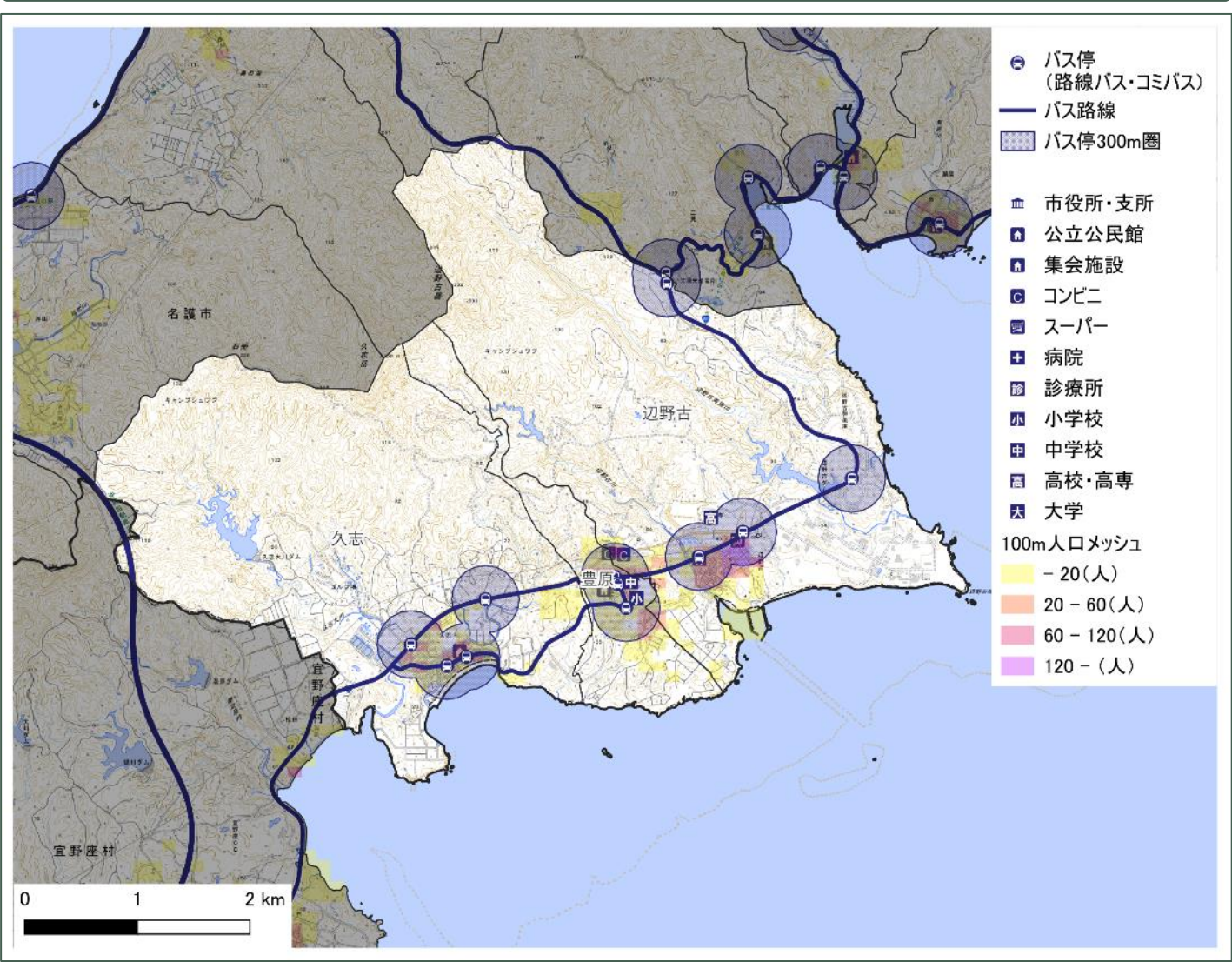
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		561	20%
年代別	0～14歳	78	24%
	15～64歳	329	18%
	65～74歳	93	28%
	75歳以上	61	20%

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	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



※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

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、又は恒常的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（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						
	● 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 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	できるだけ速やかな対応が必要
			取り組みの位置づけ	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%

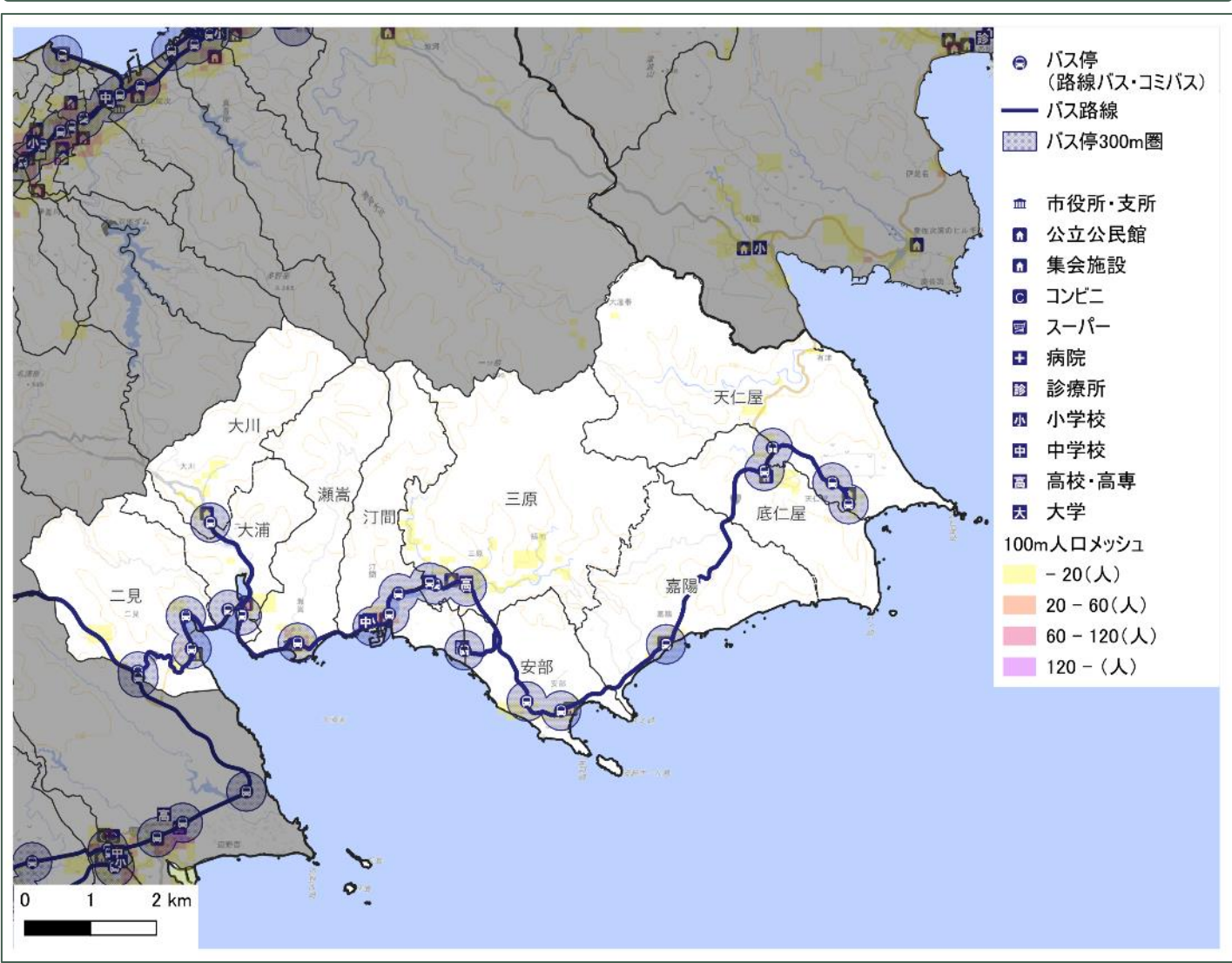
地域内の運行路線

※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			
	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		

※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

位置図



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	●	(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、又は恒常的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					
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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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

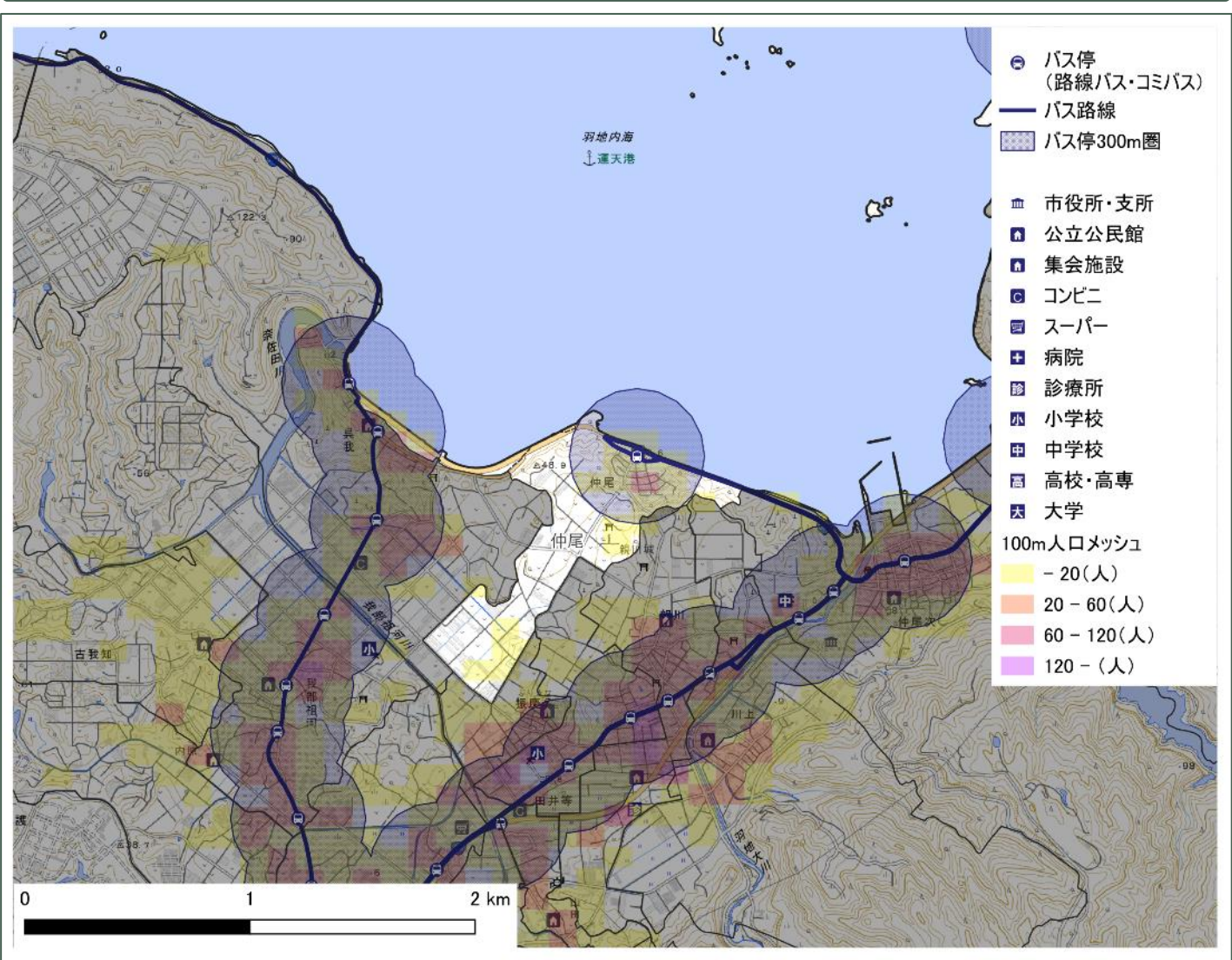
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		16	13%
年代別	0～14歳	1	14%
	15～64歳	10	17%
	65～74歳	3	11%
	75歳以上	2	6%

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



※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、又は恒常的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	(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						
	● 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							

6. 羽地地区（仲尾）：仲尾

今後の対応について				
取 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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	243	17%
	15～64歳	773	54%
	65～74歳	224	16%
	75歳以上	200	14%

バス停300m圏外人口

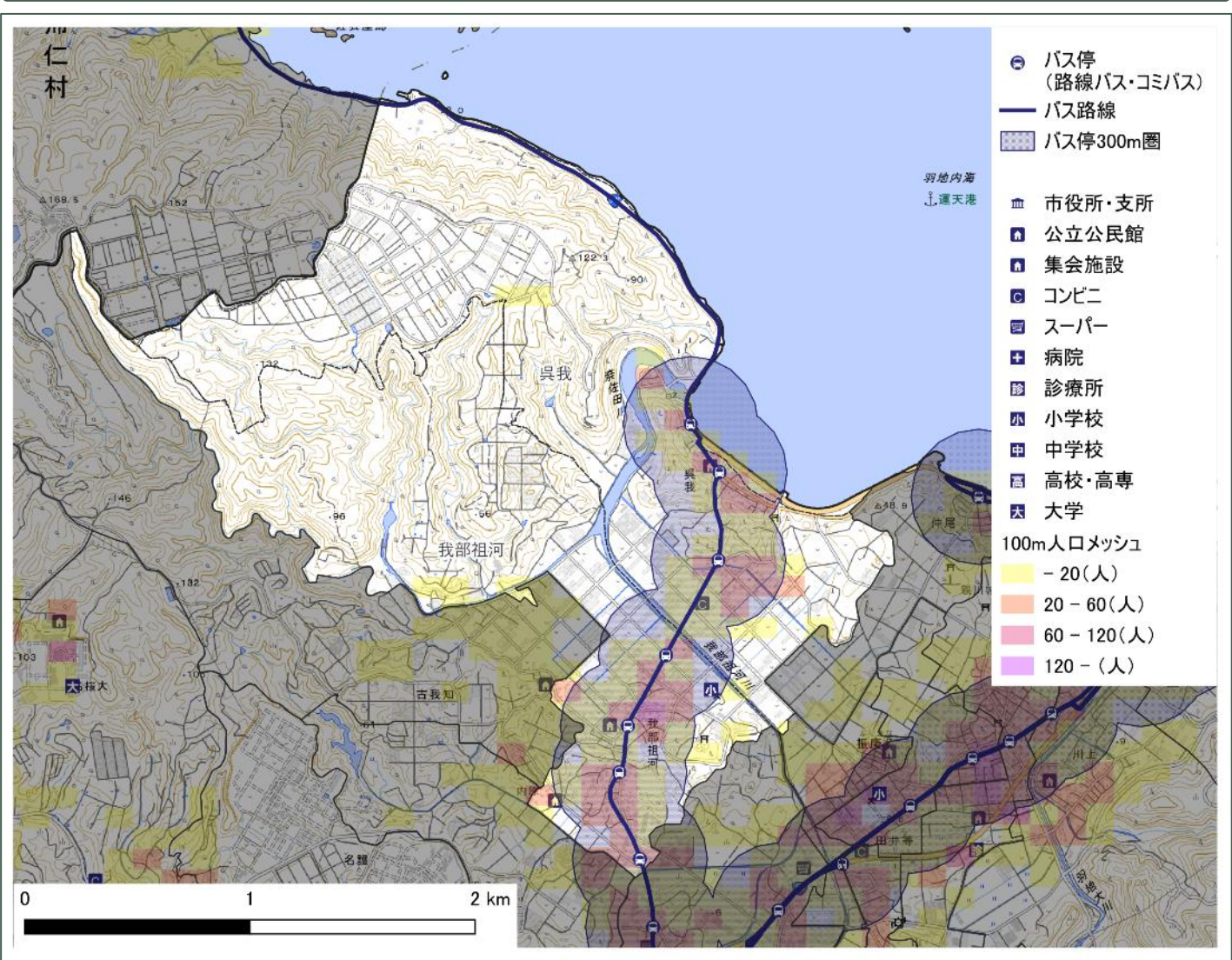
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		162	11%
年代別	0～14歳	25	10%
	15～64歳	90	12%
	65～74歳	23	10%
	75歳以上	23	12%

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	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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					
		● 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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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	14%
	15～64歳	261	58%
	65～74歳	74	16%
	75歳以上	50	11%

バス停300m圏外人口

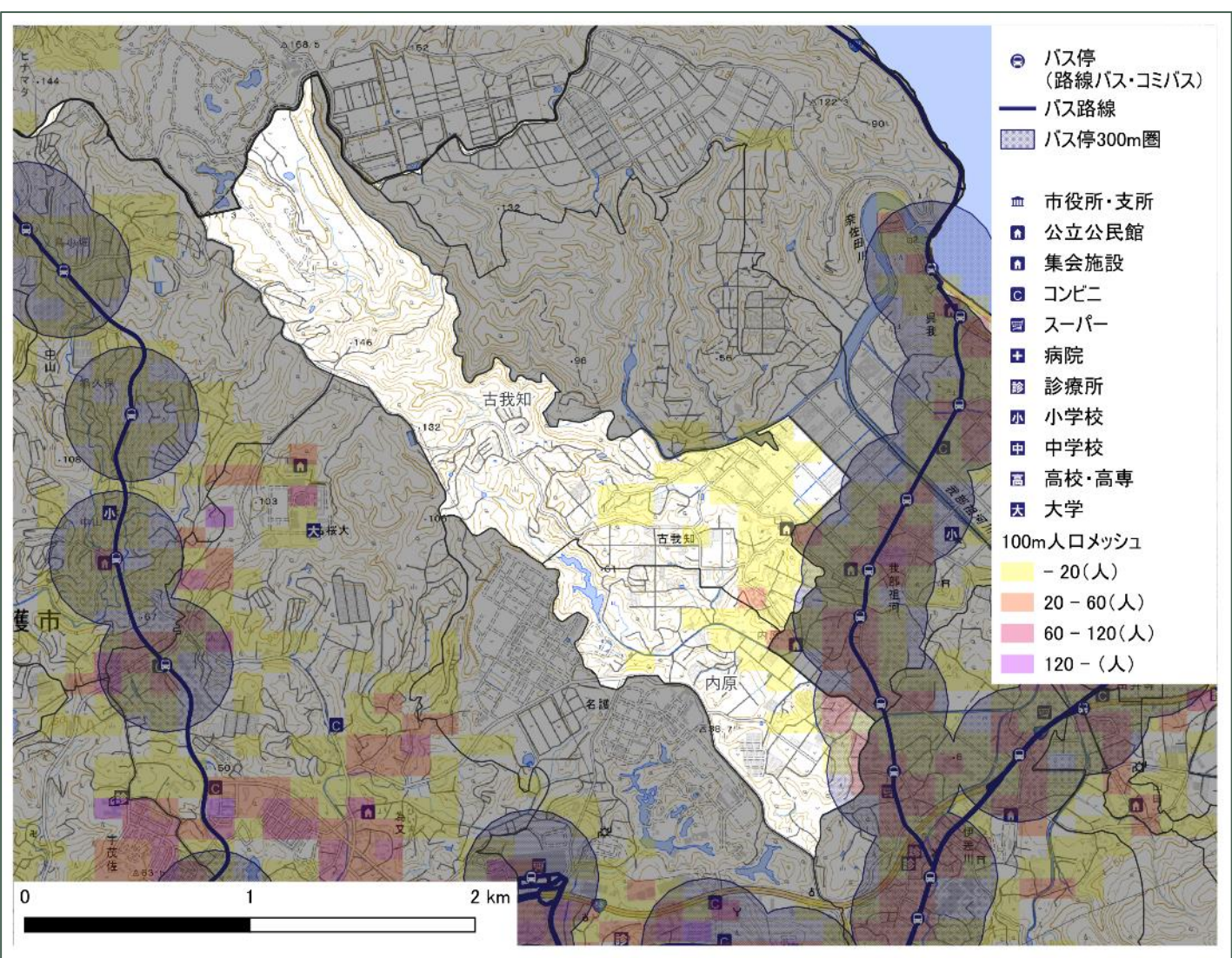
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		353	79%
年代別	0～14歳	50	78%
	15～64歳	199	76%
	65～74歳	58	79%
	75歳以上	46	92%

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	76	瀬底線
	65	本部半島線	77	名護東線
	66	本部半島線	77	名護東線
	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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					
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					
		<div>● 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</div> <div>● 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</div>					

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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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	1,049	18%
	15～64歳	3,194	54%
	65～74歳	884	15%
	75歳以上	778	13%

バス停300m圏外人口

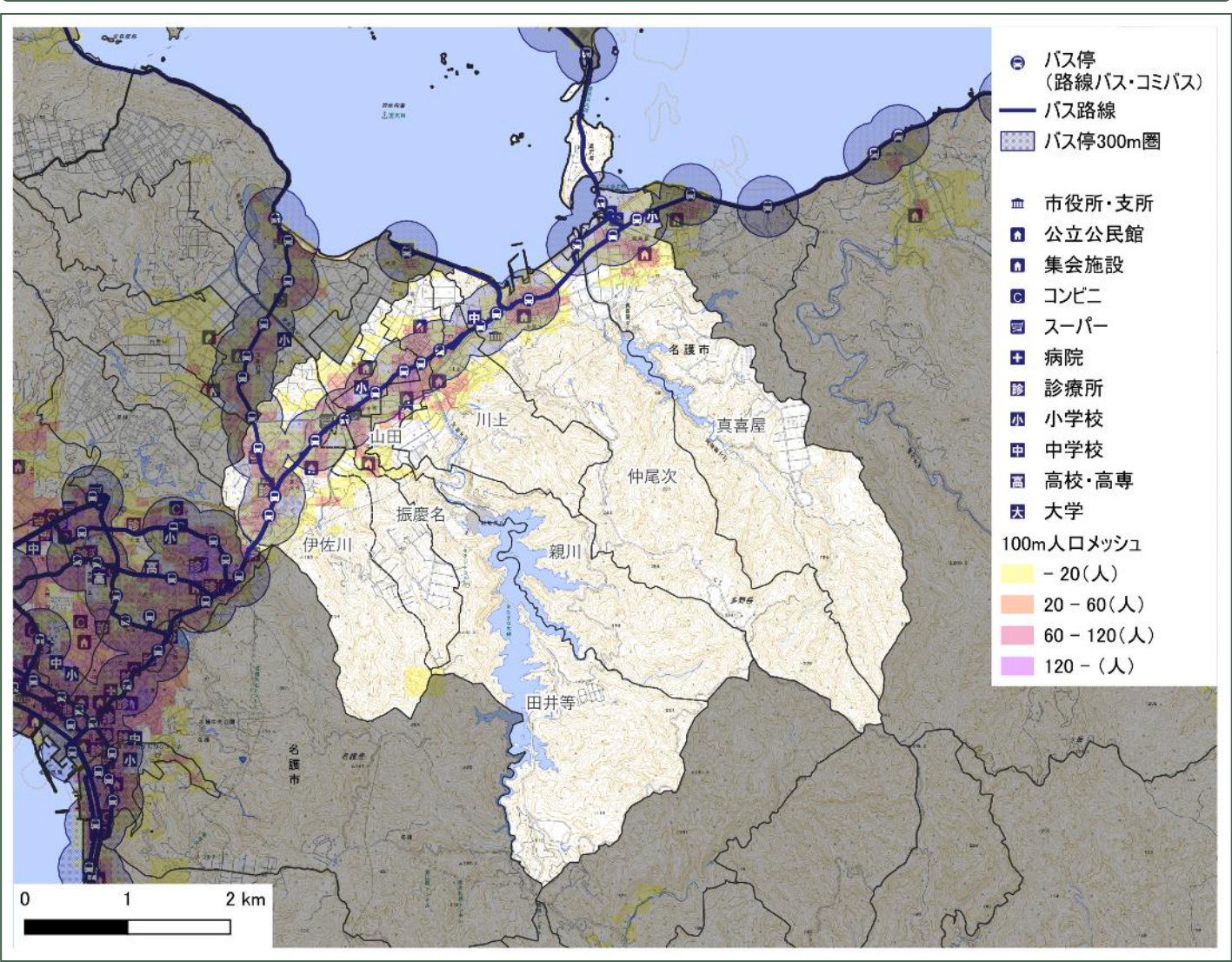
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		1,234	21%
年代別	0～14歳	206	20%
	15～64歳	632	20%
	65～74歳	216	24%
	75歳以上	180	23%

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



※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

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	●	(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、又は恒常的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					
		<div>● 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</div> <div>● 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</div> <div>● 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</div> <div>● 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も多い</div> <div>● 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</div>					

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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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（稲嶺以東）：稲嶺、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	74	11%
	15～64歳	303	44%
	65～74歳	181	26%
	75歳以上	139	20%

バス停300m圏外人口

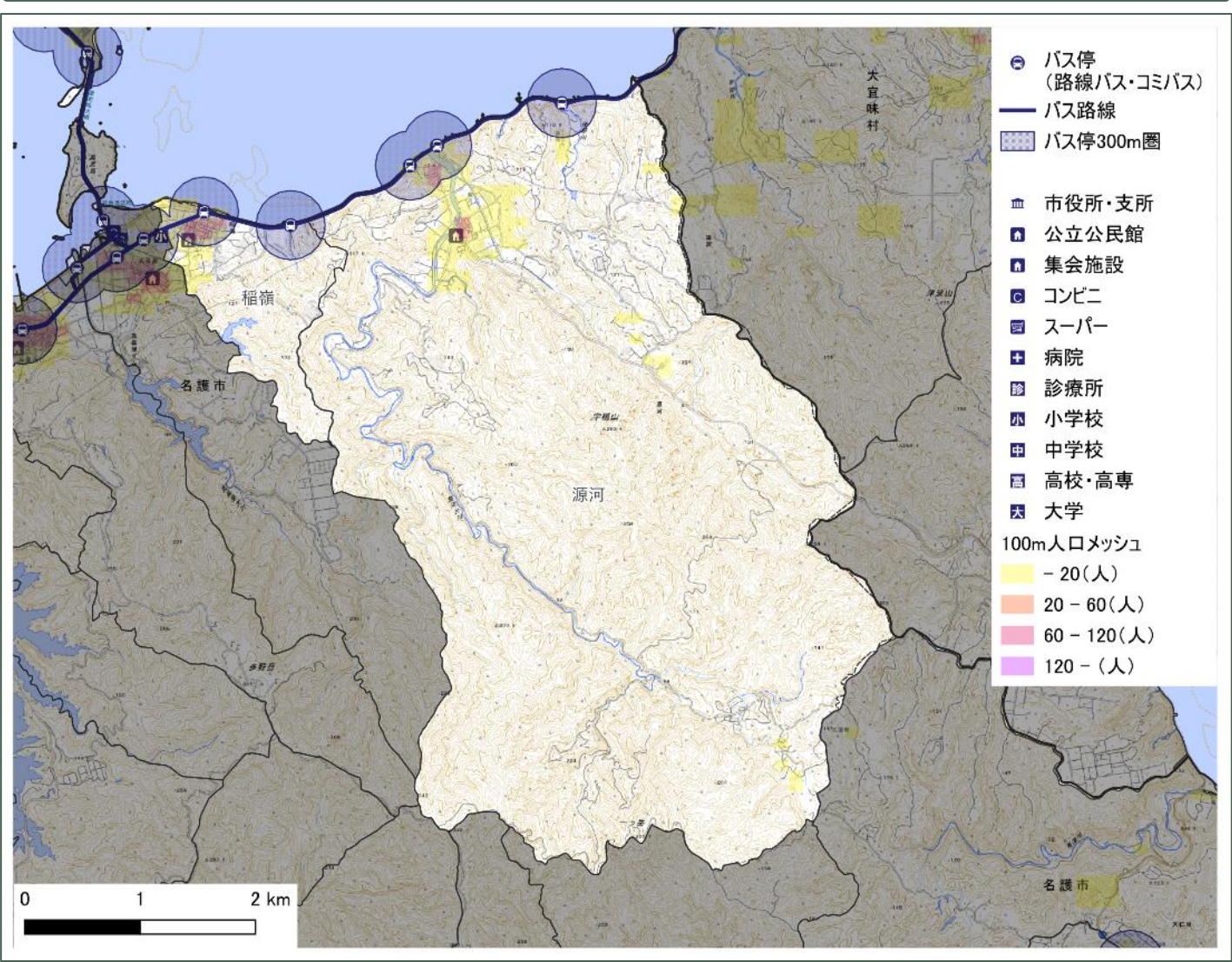
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		353	51%
年代別	0～14歳	28	38%
	15～64歳	149	49%
	65～74歳	105	58%
	75歳以上	71	51%

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	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



※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

10. 羽地地区（稲嶺以東）：稲嶺、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	●	(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、又は恒常的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。					
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（稲嶺以東）：稲嶺、源河

今後の対応について				
取 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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%

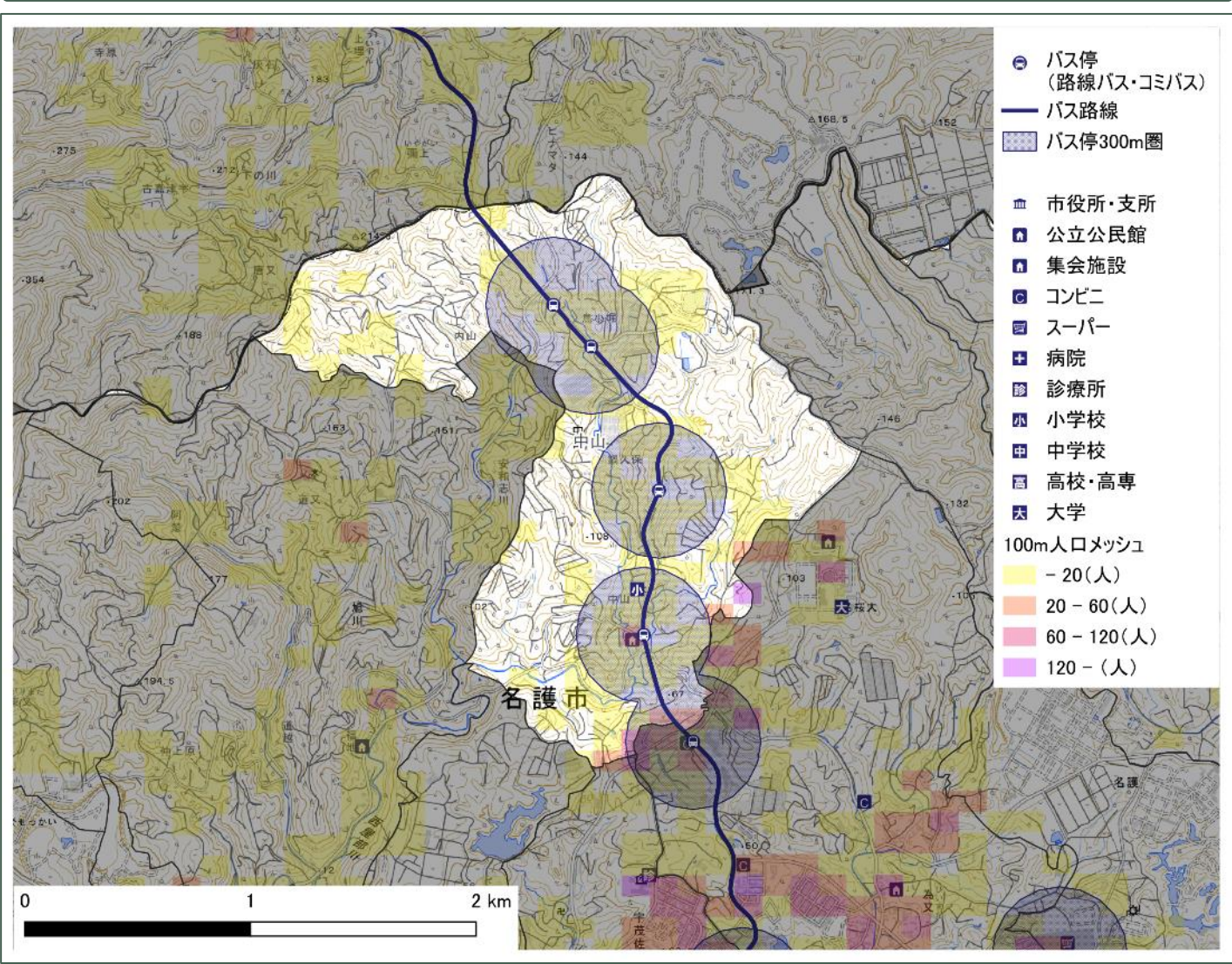
地域内の運行路線

※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		111	高速バス
	67	辺土名線	117	高速バス(美ら海直行)
	70	備瀬線		空港線
	120	名護西空港線	YKB	
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

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	●	(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、又は恒常的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。					
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						

11. 屋部地区（中山）：中山

今後の対応について				
取 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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%

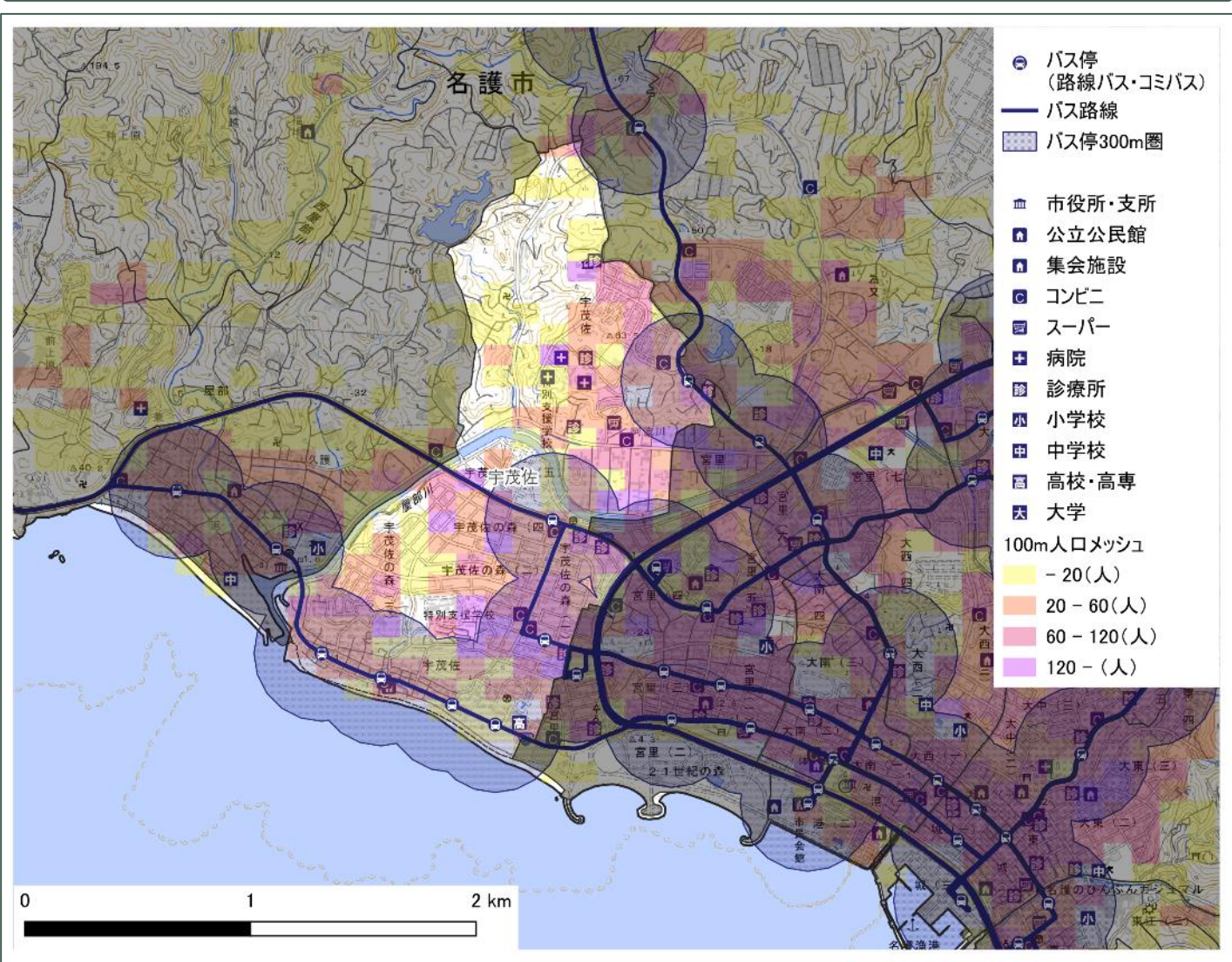
地域内の運行路線

※非運行路線はグレーハッチング

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			

※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

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、又は恒常的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						
	● 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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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	584	19%
	15～64歳	1,685	55%
	65～74歳	392	13%
	75歳以上	426	14%

バス停300m圏外人口

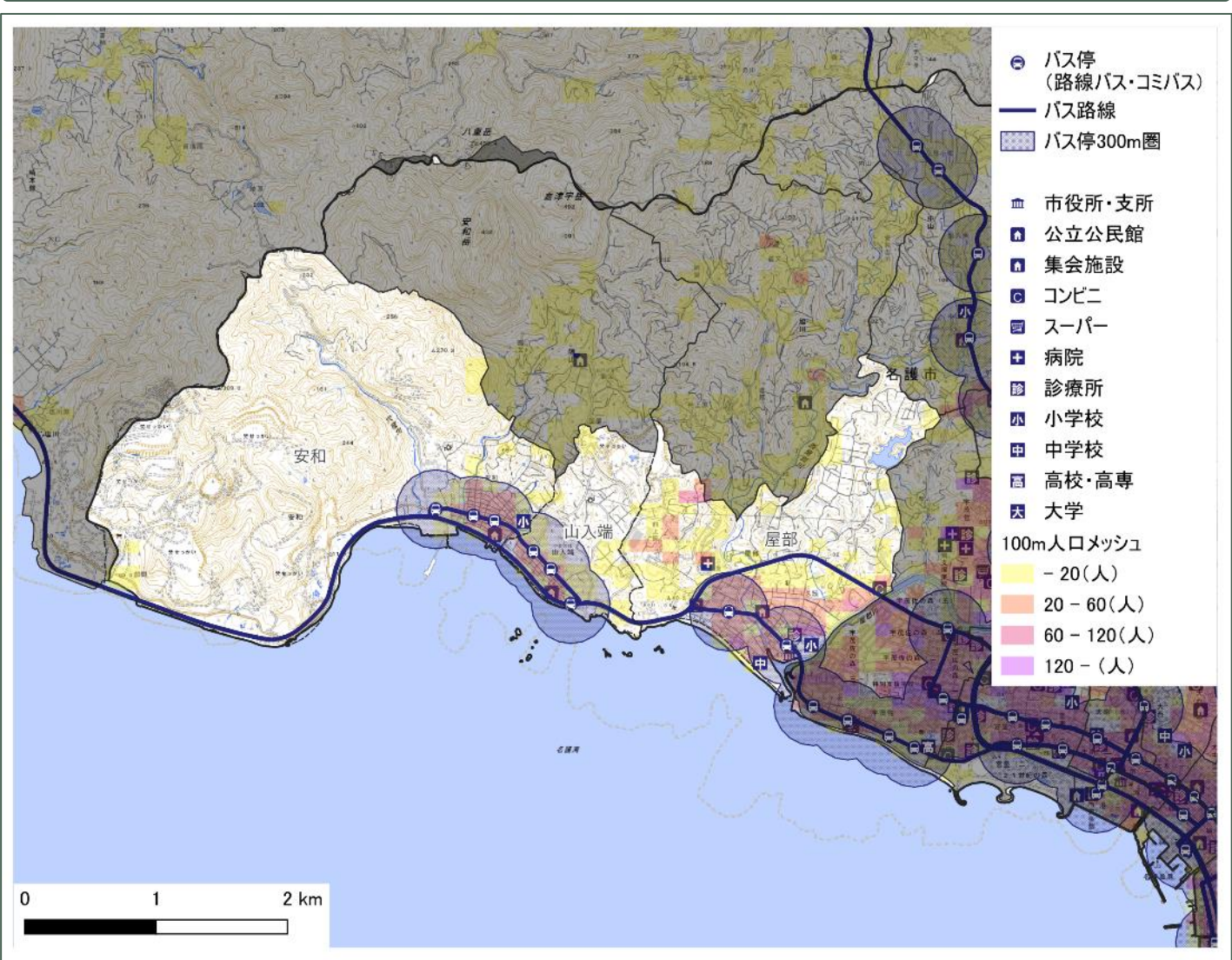
		バス停300m圏外人口(人)	地域内人口に占める割合
地域全域		1,260	41%
年代別	0～14歳	255	44%
	15～64歳	671	40%
	65～74歳	125	32%
	75歳以上	209	49%

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	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



※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

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	●	(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、又は恒常的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。					
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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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%

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		463	100%
年代別	0～14歳	99	100%
	15～64歳	210	100%
	65～74歳	62	100%
	75歳以上	92	100%

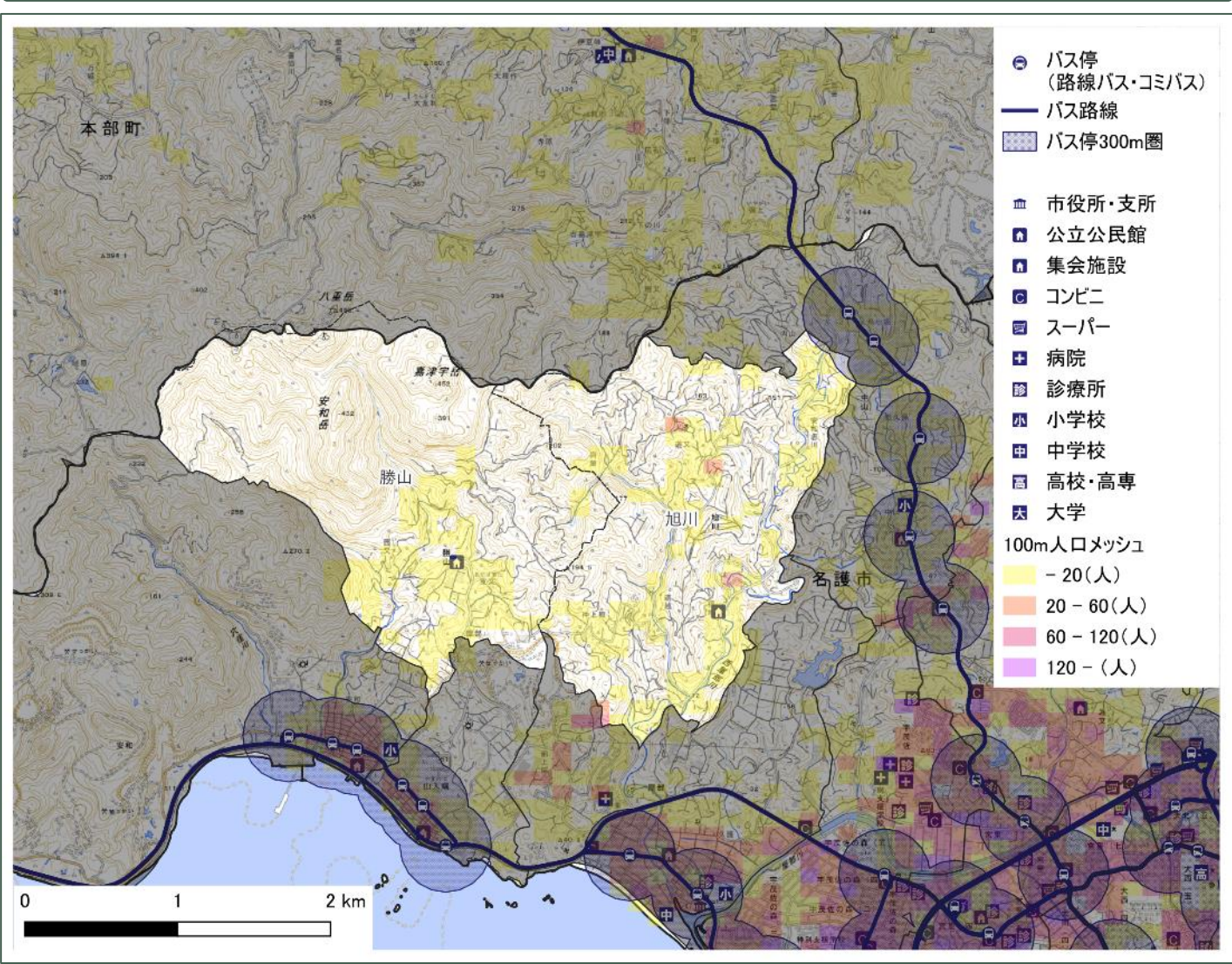
地域内の運行路線

※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			

※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

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	●	(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、又は恒常的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					
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

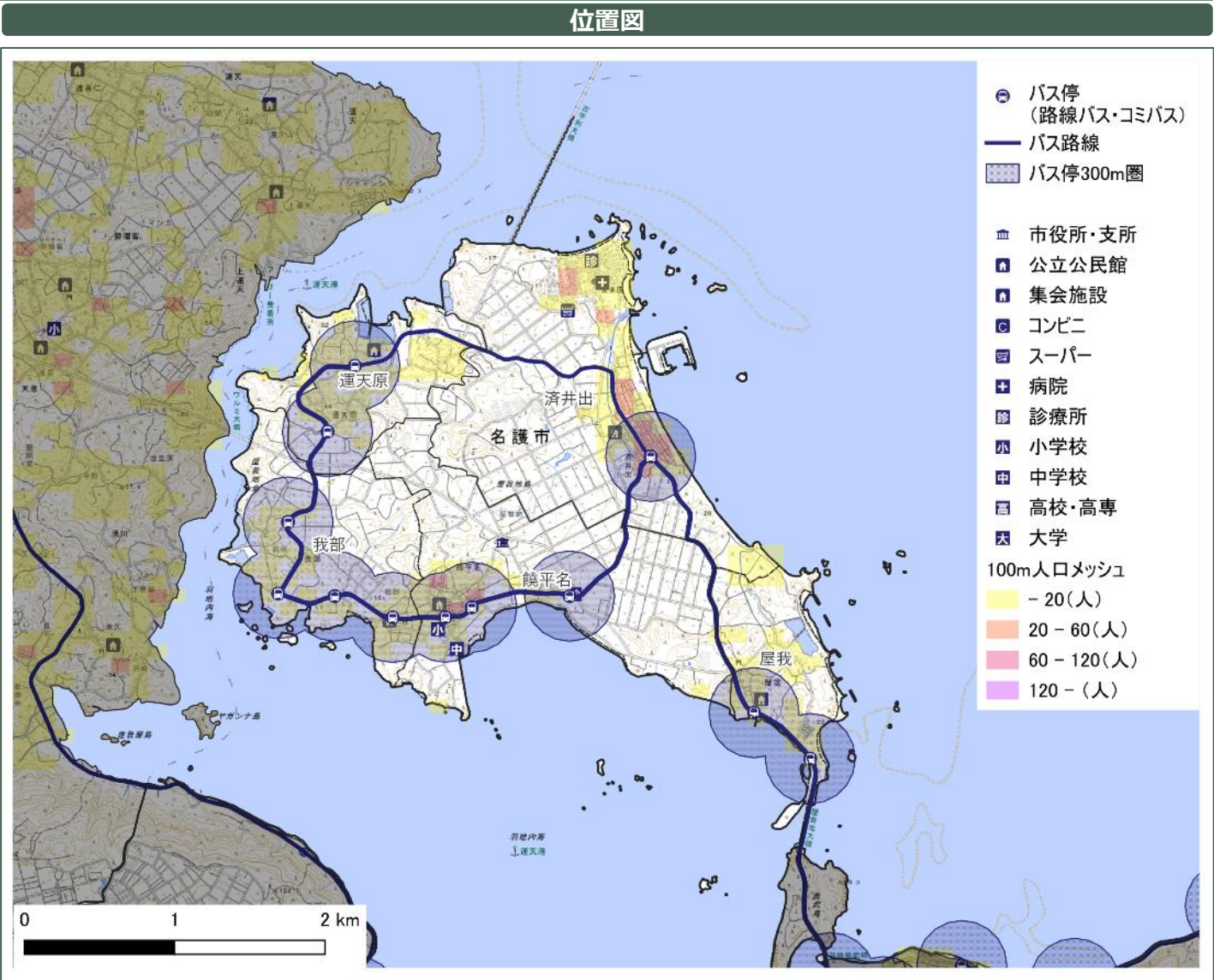
今後の対応について				
取 組 み 状 況	状況	今後検討	地域公共交通計画への位置づけ	計画はあるが位置付けていない
	取り組み類型	新規モードの導入 既存モードの見直し・改善	想定スケジュール	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	未定
	過去の取り組み 状況	地域内から徒歩圏内でアクセスでき、時間的な空白を改善するための市街地への移動手段（デマンド交通やグリーンスローモビリティ等）の導入および既存路線との連携の検討を進めるために、R6年11~12月に基礎情報となる住民アンケート・学生アンケート調査を実施		
今後の取り組み方針と 関連施策		検討中		
評価するための 指標		検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

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	109	9%	
	15～64歳	560	44%	
	65～74歳	263	21%	
	75歳以上	337	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	27	25%
	15～64歳	186	33%
	65～74歳	95	36%
	75歳以上	171	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 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		



※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	●	(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、又は恒常的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					
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 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	対応時期が未定
			取り組みの位置づけ	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

区分	バス路線			時間帯別運行本数（本）※																							運行地域																
	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	1 名護地区			2 久志地区	3 久志地区	4 久志地区	5 久志地区	6 羽地地区	7 羽地地区	8 羽地地区	9 羽地地区	10 羽地地区	11 屋部地区	12 屋部地区	13 屋部地区	14 屋部地区	15 屋我地地区		
					市街地	以南	数久田	為又	久辺三区	二見以北	仲尾	呉我	我部祖河	古我知	真喜屋	伊差川	稲嶺以東	中山	宇茂佐	屋部以西	勝山	旭川	屋我地地区																				
路線バス	20	名護西線	名護方面	5	-	-	-	2 (1)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			那覇方面	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	-	-	-																			
			名護バスターミナル着	13	-	-	-	-	1	2	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-		
			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	-	-																		
			名護バスターミナル着	14	-	-	-	1	1	1	1	-	1	2	-	1	1	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	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-		
			名護方面	12	-	-	-	1	1	1	1	1	-	1	-	2	1	1	-	1	1	-	-	-																			
	70	備瀬線	本部方面	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	-	●	一部	-	-	-	-	-	-		
			名護方面	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-																		
	76	瀬底線	本部方面	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	-	●	一部	-	-	-	-	-	-		
			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	-	-	2	2	-	2	1	1	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			那覇方面	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	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			那覇方面	9	-	-	-	-	-	-	1	-	1	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	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		那覇方面	20	-	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	-	-	-	-	-																				
YKB	空港線	本島本部方面	11	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-	1	1	1	1	1	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-		
		那覇空港方面	11	1	1	-	1	1	1	-	1	-	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-																				
なご丸 (コミュニティバス)	循環線	右回り	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	8	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-																				
		左回り	名護バスターミナル発	7	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-																			
			名護バスターミナル着	7	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-																			
二見以北線		天仁屋方面	4	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		名護方面	4	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-																				
羽地・屋我地線		運天原方面	4	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●		
		名護方面	4	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-																				