

本書に下記2点の誤りがございました。お詫びして訂正致します。

①p.53、図3・3のうち、「平日」「バス」の数値

誤：上から「67」「53」「62」

正：上から「67」「62」「58」

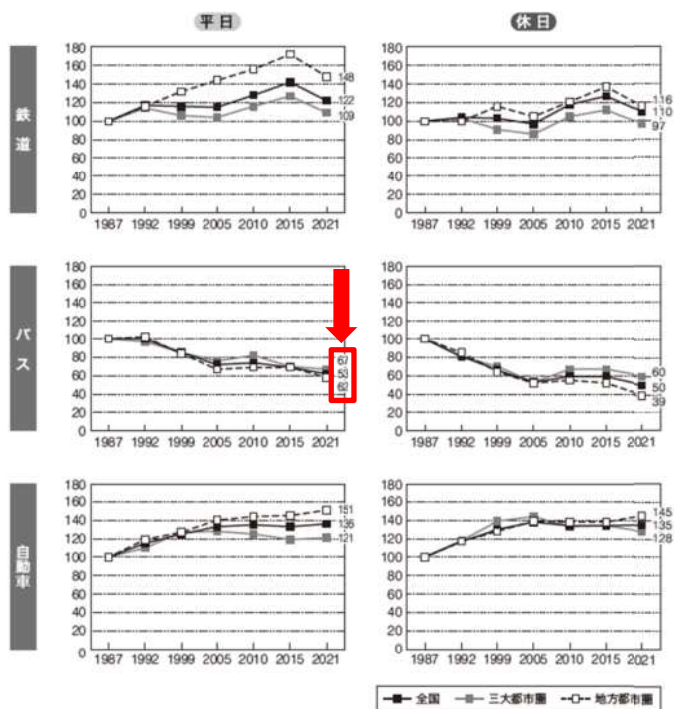


図3-3 代表交通手段分担率の推移

注：2021年は推定値

縦軸は1987年を100としたときの指数

出典：国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室「令和3年度全国都市交通特性調査結果（速報版）」より作成  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001573783.pdf> (2023年3月5日最終閲覧)

②p.94、表5・1のうち左端の欄・上から2段目の表記

誤：時刻の変更 手段の変更

正：時刻の変更

TDMの主な目的	期待される直接的効果
経路の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 走行時間や渋滞が減る</li> <li>● 通過交通が減る</li> </ul>
時刻の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車交通量が平準化され、渋滞が減る</li> </ul>
手段の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他の交通手段を使うことで自動車の総量が減る</li> </ul>
乗車効率の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均乗車人数や平均積載貨物量が増えれば、自動車の総量が減る</li> </ul>
頻度の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● テレワークやオンライン会議等の導入で自動車の総量が減る</li> </ul>
目的地の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の総量と走行距離が減る</li> </ul>

出典：中村文彦監修 (2001) 『TISとこれからのバス・タクシー』地域科学研究会、p.20より作成