

具体的施策の一覧

【旅客】

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み
		背景・理由・意義	行政	事業・施設		
道路公共交通の充実	1	道路公共交通の積極的展開による快適なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>新交通システム、都市モノレール、路面電車、バス等の道路公共交通は、一部を除いては採算性が低く民間では運営が困難であるが、都市活動維持の観点からその存在は非常に重要である。</li> <li>中核都市は、需要に適した公共交通が確保しにくく、新しい道路公共交通システムの確保が必要である。</li> <li>トランジットモール等の整備により、道路公共交通を活用した中心市街地の活性化が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> <li>道路公共交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路公共交通の有する代替機能の積極的な活用</li> <li>既存の道路公共交通システムの改良(地下空間の活用による整備推進)</li> <li>主として地方中核都市の需要に適切に対応し、利便性の高い道路公共交通システムの開発</li> <li>路面電車やバスの高速化のための高度な料金徴収システムの導入</li> <li>到着時刻や所要時間、目的地への経路等に関する情報提供システムの整備</li> <li>トランジットモールを前提とした道路整備の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路公共交通の機能に関する科学的な評価手法と合理的な助成制度の導入</li> <li>簡易で利便性の高い道路公共交通システムの開発推進</li> <li>停留所を道路施設として整備するための制度の充実</li> <li>ITを活用したITS(ETC, VICS)の推進</li> <li>道路施設としてのバス停留所の有すべき機能の見直し</li> <li>路面電車(LRT含む)の導入空間確保のための構造基準等の整備</li> <li>トランジットモールに対応した構造基準等の整備</li> </ul>
	2	都市計画と連携した道路公共交通の整備推進による利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>各都市の地理的、社会的条件を考慮し、利便性の高い道路公共交通を形成するためには、路面電車やバス等の路線や停留所について、都市計画と連携を図る必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> <li>道路公共交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線及び停留所等の都市計画への位置付けの明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線及び停留所の都市計画への位置付け明確化のための都市計画制度の充実・運用改善</li> </ul>

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み	
		背景・理由・意義	行政	事業・施設			
交通拠点の結節機能強化	3	<p>高速バス、鉄道等の結節機能向上による利便性の向上、機関選択自由度の拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の高速バス停の結節機能を向上させることにより、高速バスを航空機や新幹線を補完する有効な移動手段として位置づけることができる。</li> <li>中小都市及び地方部におけるバス路線の停留所の乗り換え機能を強化し利便性を向上させることにより、地方における新たな交通拠点を形成することができる。</li> <li>中小都市及び地方部等における新幹線駅での自家用車からの乗り換え利便性を高めることは、新幹線利用を促進し、通勤圏の拡大等地域の活性化にも寄与する。</li> <li>幹線交通拠点におけるレンタカー整備により幹線交通の利便性が高まる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>高速バス</li> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市中心部における高速バス向けのターミナル整備</li> <li>高速道路のバス停下へのバス交通広場整備</li> <li>周辺便利施設整備</li> <li>新幹線駅前駐車場の拡大 / 整備</li> <li>中小都市や地方部の幹線的なバス路線における円滑なキス&amp;ライド等のための規格の高いバス停整備</li> <li>高速バス停から市街地へのフィーダーバスの運行</li> <li>高速バスや新幹線駅におけるレンタカー拠点整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスターミナル整備のための制度充実・運用改善</li> <li>都市空間の立体的利用制度の充実</li> <li>周辺便利施設整備への助成制度の導入</li> <li>駐車場整備や運営のための制度の充実・運用改善</li> </ul>
	4	<p>交通拠点における結節機能の強化による円滑な乗り換えの実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港においてモノレール駅との接続が良くない等、交通拠点の利便性が低いケースがある。</li> <li>空港や駅などの広域交通拠点において、複数の交通機関間の乗り換えに係るバリアフリー化、料金支払いの簡素化等を行うことで、乗り換え利便性を大幅に向上させる。</li> <li>また、空港に乗り入れている鉄道やバス等、各種交通機関の乗り換え利便性を高めることで、地域の交通拠点としての空港の機能が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空</li> <li>鉄道</li> <li>地下鉄</li> <li>新交通システム</li> <li>都市モノレール</li> <li>路面電車</li> <li>バス</li> <li>ビル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港や駅における異なる主体の施設の一体的整備</li> <li>建物や道路の地下、デッキ部分、屋上を利用した駅前のバス広場やタクシープール等の整備</li> <li>バスと鉄道の対面乗り換えやラッチ内での乗り換え実現</li> <li>沿道建物を活用した地上部までのエスカレータ設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点等における都市空間の立体的利用制度の充実</li> <li>交通結節点等における都市空間の一体的整備及び道路区域外と一体となった公共的空間整備制度の充実</li> </ul>
交通拠点の空間的 高度利用	5	<p>駅やバス停の空間的高度利用による公共空間の拡大・創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空間的価値の高い駅空間を周辺建物や、線路・道路の上空・地下と一体的に整備するとともに、鉄道利用者以外にも開放することにより、都市の活動の拠点となる公共的広場の形成が可能となる。</li> <li>都市部のバス停については、周辺施設と空間的一体化を図ることで、身近な交通結節点を創出することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>バス</li> <li>ビル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換えのバリアフリー化</li> <li>道路や線路の上下空間を利用した公共空間整備</li> <li>自由通路の整備</li> <li>ITS技術等の活用による鉄道駅空間の公共的利用の促進</li> <li>拠点建築物と一体となった規格の高いバス停の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点等における都市空間の立体的利用制度の充実</li> <li>交通結節点等における都市空間の一体的整備及び道路区域外と一体となった公共的空間整備制度の充実</li> </ul>

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み	
		背景・理由・意義	行政	事業・施設			
情報提供の充実	6	交通機関利用のための情報提供による利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>各交通機関利用の為の情報や、異なる交通機関の間の乗り継ぎ情報、目的地までの所要時間等の情報をリアルタイムで提供することにより都市内交通の円滑化を図ることができる。</li> <li>異なる機関の標識記号等の統一や道路の距離標や番号を分かりやすくする等、道路及びその他の機関の利便性の向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> <li>国土行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>新交通システム</li> <li>都市モジュール</li> <li>路面電車</li> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供のための施設およびインフラ整備</li> <li>混雑情報等の積極的な提供</li> <li>異なる機関間における標識記号の統一</li> <li>バイパス、旧道の区別等を含む、国道・県道の番号表示の工夫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通情報等を積極的に提供するための提供施設およびそのための整備推進</li> <li>公共交通相互の情報提供システムへの活用</li> </ul>
	7	交通計画等に関する情報の積極的な提供によるコミュニケーション型行政の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の供用予定など地域に密着した交通計画関連情報を積極的に提供することで、行政と住民の連携による街づくりを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>新交通システム</li> <li>都市モジュール</li> <li>路面電車</li> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通計画関連情報(交通関連データ、工事情報、整備計画、PI実施スケジュール等)の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の公共的な施設への情報提供端末の設置</li> <li>行政ホームページへの積極的掲載</li> </ul>
歩行者・自転車環境の充実	8	歩行環境のバリアフリー化による障害者、高齢者への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅や役所など公共的な施設周辺での移動において、長い移動や、階段、段差等の障害の解消は、障害者や高齢者の都市における移動環境の改善という点で非常に有意義である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>公共施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業におけるバリアフリー化による段差の解消</li> <li>公共施設へのエレベータ、エスカレータ、動く歩道の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業におけるバリアフリー化の重点実施</li> </ul>
	9	地方部における自転車道の整備による通学時の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方におけるバス路線の廃止や学校の統廃合などにより、バス停や学校までの長距離を自転車通学している状況を考慮し、安全性の高い通学環境を確保することは重要である。</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校やバス停の位置を考慮した自転車道路ネットワークの整備</li> <li>バス停への駐輪場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方部における広域的な自転車道の計画的整備</li> <li>駐輪場整備のための制度充実・運用改善</li> </ul>
	10	都市部における低公害車や自転車利用促進による都市内環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>短距離の自動車トリップを低公害車や自転車利用に振り替えることは、環境負荷軽減に寄与する。</li> <li>特に自転車利用は渋滞緩和にも貢献する。</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車の開発・普及促進および燃料供給施設等インフラ整備</li> <li>自転車道の整備</li> <li>駅やバス停周辺への駐輪場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車道関連事業に関する事業採択基準の緩和</li> <li>駅やバス停周辺への駐輪場整備のための制度の充実・運用改善</li> </ul>

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み
		背景・理由・意義	行政	事業・施設		
スマートで柔軟な道路利用	11	<p>パーク＆バスライドの推進による周辺環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>適切な場所へ駐車場を整備し、自家用車と公共交通の高度な補完関係を確立する事で渋滞の緩和を図る。</li> <li>観光地周辺におけるパーク＆バスライドの実施は集中する自家用車による激しい渋滞を緩和し、環境負荷を軽減する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> <li>観光行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>レジャー</li> <li>駐車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外の大型商業施設の駐車場を利用したパーク＆ライドの実施</li> <li>駐車場案内のための情報提供施設整備</li> <li>乗り換えのための駐車場整備</li> <li>観光バスのための駐車場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場整備に係る制度の充実・運用改善</li> <li>ITを活用した駐車場案内システムの展開</li> </ul>
	12	<p>都市内における道路利用の差別化による交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用道路の整備や乗用車専用道路による立体交差化等、特定の自動車に利用を限定した整備により、都市内の公共交通の定時制向上や渋滞の緩和を効率的に行う。</li> <li>自家用車の相乗りなどについては優先的に通行できる環境を整えることで公共性の高い輸送を促す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸事業行政</li> <li>交通警察</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用道路の整備</li> <li>HOV優先レーンの整備</li> <li>乗用車専用道路による都市内交差点立体交差化推進</li> </ul>	<p>バス専用道路、HOV 優先レーン、乗用車専用道路整備のための制度の充実・運用改善</p>

【物流】

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取組み	
		背景・理由・意義	行政	事業・施設			
① 都市内における道路交通環境の改善	1	トラック輸送の規制と誘導による都市内交通流の円滑化・都市環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部の路上停車トラック軽減に資する道路施設整備は、都市内交通流の円滑化に有効である。</li> <li>・各都市内の道路交通状況に応じたメリハリの利いた規制と誘導により、都市内末端配送の効率化と交通円滑化を図る。</li> <li>・これに加え、交通総量規制、低公害車への転換等により、都市環境の改善を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸事業行政</li> <li>・交通警察</li> <li>・環境行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道荷捌き施設整備の重点実施とそれに合わせた周辺歩道の段差解消等の推進</li> <li>・業務地区での路上駐車規制強化</li> <li>・Nox 法による規制、低公害車への優遇措置</li> <li>・小規模ビルの付置義務駐車場の共同化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道荷捌き施設整備のための制度の充実・運用改善</li> <li>・民地を利用したトラックミナール整備への助成制度導入</li> <li>・駐車場付置義務基金制度と基金による民地借り上げ制度の創設</li> </ul>
	2	共同集配送等による高積載率車両の専用空間拡充による渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市内末端トラック輸送を対象とした高積載率車両による輸送のための専用空間拡大により積載率向上を促し、都市内貨物車両の走行台数減少と交通流の円滑化を同時に実現し、都市内の渋滞解消を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通警察</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック</li> <li>・荷主</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同集配送等の高積載率車両専用の道路外トラックミナールの整備推進</li> <li>・共同集配送等の高積載率車両の優先車線の設置</li> <li>・トラック走行規制路線の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同集配送等による高積載率車両専用トラックミナール整備のための制度の充実・運用改善</li> <li>・都市内物流効率化の評価指標策定</li> </ul>
	3	物流施設立地と道路整備の連携による都市環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港・港湾周辺の土地利用については、空港・港湾周辺道路と一体的に計画し、物流関係車両による渋滞や騒音及び周辺住民の車両との輻輳問題を軽減することが必要である。</li> <li>・都市内の適正な物流施設の立地誘導による土地利用の整序化、通過交通の排除、都市部へのトラック流入を抑えることによる住環境の保全を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸事業行政</li> <li>・産業政策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック</li> <li>・倉庫</li> <li>・流通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域外での物流施設の立地規制、及び必要に応じた立地誘導</li> <li>・都市内の小規模物流施設の計画的な立地規制、誘導</li> <li>・新たな輸送手段としてのパイプラインの導入検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域外における物流施設の規制・誘導など都市計画制度の充実・運用改善</li> <li>・都市計画における物流立地・誘導ゾーンの設定等、立地規制、誘導に関する制度の充実・運用改善</li> </ul>

トラックミナール：道路外に設けられる小規模の荷捌き、積替ターミナルの意。民間のトラックターミナルは、原則として、荷受人あるいはトラック事業者が各々の責任で整備するものであるが、複数の中小事業者が共同で利用するものについては、公共性に鑑み、行政が整備に助成を行うことにより、路上駐車/停車の減少とともに交通渋滞の解消に貢献することを意図している。

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取組み	
		背景・理由・意義	行政	事業・施設			
② 都市間輸送に関する 道路交通環境の改善	4	トラック大型化への対応による環境への負荷軽減	・車両サイズ(車長、車高)の規制緩和に対応した道路を整備することで大型トラックの導入を促進し、1台当り積載量を増加させ、トラック走行台数減少を図ることは、環境への負荷軽減に有効である。	・運輸事業行政	・トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・40フィートコンテナ輸送に対応した道路の重点整備の推進</li> <li>・車長、車高の大型化や、複数車両の連続走行に対応した道路整備の推進</li> <li>・大型トラック対応の道路指定の効率的実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両大型化等に関する車両制限令の見直し</li> <li>・背高コンテナ対応道路の整備方針策定</li> <li>・このために必要となるB/C等の評価指針策定</li> </ul>
	5	臨港道路と高規格道路の連絡性向上による海運利用促進	・地方港湾と高速道路や地域高規格道路とのアクセスを向上させ、環境負荷の小さい海運を利用した都市間貨物輸送を促進することは、貨物輸送の環境負荷軽減に有効である。	・運輸事業行政 ・通関行政	・航空 ・海運	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各道路管理者間の情報交換の円滑化及び連携強化による一体的道路計画の策定</li> <li>・高速道路IC一体型のインランド・デポの整備促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港道路の整備と地方道路整備の連携調整の推進制度の導入</li> <li>・一般道路事業による物流施設付帯型高速道路IC整備のための制度充実・運用改善</li> </ul>
6	貨物積替の迅速化による複合輸送の効率化	・貨物輸送のボトルネックの一つである鉄道駅周辺でのトラックから鉄道への積替えをスピードアップすることは、鉄道を含む複合輸送の効率化にとって有効である。	・運輸事業行政	・鉄道 ・トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スワップボディ等、短時間・省力仕様の積替輸送用具の利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準化された輸送用具、積替用具に対応した道路のあり方検討</li> </ul>	

スワップボディ：乗せ替えボディの意味であり、トラックのボディ（荷台）が脱着式になっていて、ボディをそのまま鉄道貨車に積み替えたり、別のトラックに積み替えたりする方式のこと。（日通HP）

【共通】

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み
	1	背景・理由・意義	行政	事業・施設		
航空輸送関連道路の充実		1	<p>空港アクセス道路の高規格化による定時性の向上と地方空港の拠点化による効率的国土利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間価値の高い人や物の輸送を担う航空輸送において、軌道系輸送機関の乗り入れのない空港に関してはメインのアクセス手段である道路の定時性の向上を図ることが重要である。</li> <li>・ 大都市ターミナル駅周辺における空港連絡バスの定時性の向上を図ることは、軌道系に次ぐ、第二の公共交通としての利便性が高まり、機関選択の幅が広がる。ACCT と空港の連携を強化し、国際貨物と国内輸送の効率化を図る。</li> <li>・ 広域ブロック単位の拠点空港を中心とした高速道路ネットワークを整備し、空港への需要を集約させることで、国土を効率的に利用しながら利便性の向上を図ることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運輸事業行政</li> <li>・ 交通警察</li> <li>・ 国土行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス</li> <li>・ 航空</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港方向に追加レーンを設置</li> <li>・ 空港方向へのアクセスを優先させるリバーシブルレーンの設置</li> <li>・ 信号制御による空港バスの優先走行</li> <li>・ 空港と航空貨物専用ターミナルとを結ぶ道路の整備推進</li> <li>・ 既存の道路ネットワークを考慮して想定した拠点空港を地域の交通拠点とし、そこを中心に道路ネットワークを整備</li> </ul>
地域連携	2	<p>高規格道路をベースとした地域連携・地域活性化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の高規格道路の整備推進及びICの新設により、地方における高度医療への対応が可能となる。また、高速バス利用による交流活性化等地域の連携が促進される。</li> <li>・ 高規格道路や関連施設（IC、SA、PA）と一体となった広域物流拠点の整備は、地域活性化と幹線物流の効率化に大きく寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 医療・福祉行政</li> <li>・ 運輸事業行政</li> <li>・ 産業行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 病院</li> <li>・ 高速バス</li> <li>・ トラック</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域高規格幹線道路の整備推進</li> <li>・ 高速バスを有効に運行するための高速バス停留所及び周辺整備</li> <li>・ 高規格道路を考慮した高度医療施設の配置</li> <li>・ 建設コストの安価なETCを活用した専用ICの整備</li> <li>・ 高速道路ICの有効利用による物流拠点の一体的整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方部における道路機能の評価手法の開発及び支援制度の充実</li> <li>・ 地方部の高速道路ネットワーク有効活用のための有料道路制度のあり方検討</li> <li>・ 一般道路事業による物流施設付帯型高速道路IC整備のための制度の充実・運用改善</li> </ul>

ACCT（エア・カーゴ・シティ・ターミナル）：空港外にある地上業務を大量に一括処理する集配用航空貨物ターミナルのこと。（（財）関西交通経済研究センターHP）

分類	視 点		連携対象		具体的連携施策	具体的連携施策実現に向けた建設行政の取り組み	
		背景・理由・意義	行政	事業・施設			
良好な市街地の形成	3	適正な沿道立地の規制・誘導による良好な環境の確保		・ 商業施設	・ 用途地域外での商業施設の立地規制、及び必要に応じた立地の誘導	・ 用途地域外での立地規制・誘導、立地の際の交通アセスメント制度の導入など関連制度の充実	
	4	空間の高度利用による、密集市街地対策の推進	・ 住宅密集地周辺の鉄道の地下化等により、空いた地上のスペースを利用した密集市街地対策を行うことが可能となる。	・ 運輸事業行政	・ 鉄道	・ 鉄道の地下化による密集市街地対策	・ 都市空間の立体的利用制度の充実
安全安心の向上	5	踏切道における道路と鉄道の連携整備による道路及び鉄道輸送の安全性の向上	・ 道路管理者と鉄道事業者の連携により踏切道の改良を進め、踏切道における安全性の向上と交通容量の拡大を図ることにより、道路の踏切におけるボトルネックの解消と鉄道輸送の円滑化、高速化に寄与する。	・ 運輸事業行政	・ 鉄道	・ 連続立体交差事業のさらなる推進 ・ 平面交差の踏切における遮断機と信号の連携制御 ・ 踏切道の安全性向上	・ 連続立体交差事業の採択基準の緩和と整備の一層の推進 ・ 踏切道を道路施設としてとらえ、平面交差の踏切道の安全性を高めるためのシステム ・ ITS(AHS)技術の踏切への応用
	6	交通事故防止のためのGISの有効利用	・ GISの活用により交通事故に関する高度な情報システムを構築することは、事故の未然に有効である。	・ 交通警察 ・ 国土行政		・ 事故情報に関するデータベースの構築	・ GISを活用した事故情報の収集及び蓄積
	7	道路管理情報収集のための情報ネットワークの確保	・ 災害時に県道や市町村道等を含めた道路の被害状況を素早く把握するための仕組みを確保することで迅速な復旧活動に寄与する。		・ 沿道施設	・ 道路管理者間の道路管理関連情報共有化の推進 ・ 道路の監視員制度などを活用した監視の重視	・ 道路管理者間の情報共有化体制の確保 ・ 道路の監視するための制度・システムの導入検討
道路利用の適正化	8	都市内における道路利用を適正化による渋滞の緩和	・ 容量拡大策につながる運転作法の教育を行う。 ・ 路上駐車などを排除し、道路を有効に利用することで、実質的な道路容量の拡大を図る。	・ 交通警察		・ 渋滞の原因となる路上駐車回避のためのPR等、道路利用マナーの啓蒙 ・ 路上駐車を取り締まり強化などによる道路容量の確保	・ 交通の管理と道路の設計等に係る交通技術者に関する資格制度の創設 ・ 道路利用の状況を評価するシステムの導入検討

なお、「視点」については有効性の評価（戦略をなぜ実施するのか、何に有効であるのかを評価）、「具体的連携施策」については具体性の評価（戦略に関連し、何を実現するのかについて、施策の具体性を評価）、「連携行政の取り組み」については実現性の評価（施策の実行にあたり、建設行政としての取り組みについて、その実現性を評価）を各々実施し、具体的施策を推進してゆくことが必要である。