

第11章 休憩施設

休憩施設の種類 道路設計要領（北海道開発局）では、第3種の道路で駐停車の多い箇所または長トリップの車両の多い路線や峠部等で、冬期間チェーン着脱のための駐車スペースが必要な箇所には、路側駐車場（通称・簡易パーキング）を計画することとしている。本章では休憩とチェーン着脱等の用途に使われるこの路側駐車場を中心に、視点場としての利用も期待する非常駐車帯、路側帯を対象とする。以下、これらを休憩施設と総称する。

景観的課題 休憩施設の良否はドライブの印象や、立地する地域の印象を左右することも多い。そのため、施設自体のデザインが優れているとともに良好な眺望が得られることが望ましい。しかし、休憩施設内外の設置物が景観阻害要因となり、繁雑なイメージになっているものもある。また、休憩施設が良好な眺望を楽しめる形態になっていない、施設が眺望を阻害している事例もある。

解決の糸口 休憩施設から良好な眺望が得られる場所では、眺望を阻害しないような施設配置と施設形態を検討することが重要である。駐車場のレイアウトや施設・附属物等の設置に際しては、眺望と地域の景観特性との関係を十分に検討し、総合的なデザインを行うことが望ましい。

本章の役割 以上のことから、この章では、休憩施設を整備する際に景観特性を十分に活かすための留意点と、既存の施設を景観に配慮しながら改善し、より快適なものとするための方策を具体的に示す。また、近年、観光や地域の振興、防災拠点としても重要な施設になっている「道の駅」についても整備等にあたっての配慮事項を示す。

11-1 施設配置～地域資源との関係から

休憩施設は地域と来訪者の接点であり、地域の魅力を伝える役割を担う。景観をはじめ、名所・旧跡、食事、アウトドア体験など、良好な地域資源にふれることができ、そこでの休憩そのものが旅の目的のひとつとなるような整備を目指す。

【解説】

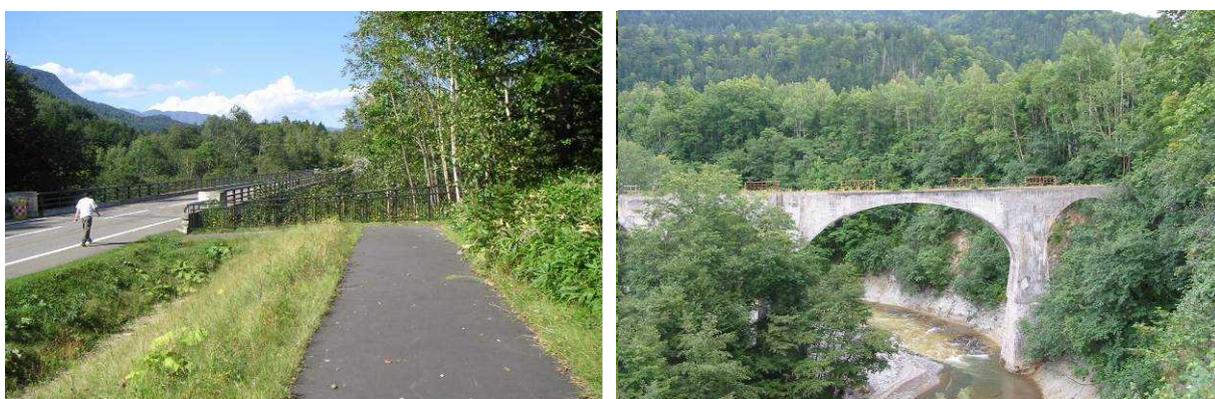
休憩施設に関わる地域資源の例として、景観をはじめとする下記の項目が考えられる。これらの資源との関係に留意し、来訪者が効果的に魅力にふれることのできる施設の配置を行なう必要がある。

表 11.1 地域資源の例

	地域資源
景 観	山岳、樹林、峠、丘陵、海、湖沼、花、夜景 等
文 化	名所・旧跡、遺跡・史跡、産業遺産（炭鉱など）、映画ロケ地 等
体 験	遊歩道、サイクリングロード、ホーストレッキング、カヌー・ボート 等
食	農産物、果物、乳製品、畜産品、水、ワイン 等



ふきだし公園：羊蹄山を望む位置にあって湧水が噴出しており、湧水で入れたコーヒーを味わえるほか、来訪者が自由に汲んで持ち帰ることができる。（京極町）



国道 273 号幌加除雪ステーションに近接して整備された歩道は、北海道遺産に選定された旧国鉄士幌線アーチ橋の「第五音更川橋梁」（写真右）の景観を望む、安全・快適な視点場となっている。（上士幌町）

11-2 施設レイアウト

本線からの隔絶感が得られ、眺望を妨げることの無いようレイアウトを行なうことが望ましい。駐車中の自動車が景観を阻害しないよう、平面だけでなく三次元的に考えることも大切である。

（1）良好な眺望を活かす

良好な眺望を活かすには、良好な視点場を創出することが第一である。視点場の状態は、そこで得られる眺めの質や、眺めている人間の心理状態を左右する。すなわち、同じ景観を見ても、居心地の良い場所から見る場合と、居心地の悪い場所から見る場合とでは印象が異なる。居心地の良い場所から見る景観は好印象を与えるため、視対象を改善するよりは、視点場を整える方が効果は得られやすい。

①視点場と視対象の関係

視点場と視対象のあいだに眺望を阻害するものをつくらないこと。また駐車している自動車越しに景色を眺めることにならないよう配慮する。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・海、湖や草原など広大な景観に対し、立上がる構造物が眺望を遮らないよう配置を配慮する
- ・休憩施設を本線より高く、または低くして眺望を得る
- ・本線の計画段階で予め休憩施設の眺望の得られやすい計画高さにしておく



眼前に広がる日本海の景観を活かすため、立上りの構造物を極力抑え、視線を遮らない防護柵のみとしている。(国道232号・小平町)



十勝岳連峰と丘陵地帯を望む展望台が整備されているが、手前に業務用施設が大きく見えるため良好な景観が楽しめない。(国道237号・上富良野町)

また、視対象をすぐに見せず、駐車スペースから視点場までをアプローチとして演出する方法も考えられる。対象の見え方隠れ方を変化させることで期待感を高め、豊かなシークエンス景観を得ることが可能である。これは「見え隠れ」と呼ばれる日本的な空間デザインの手法で、社寺や回遊式庭園に多くの例が見られる。

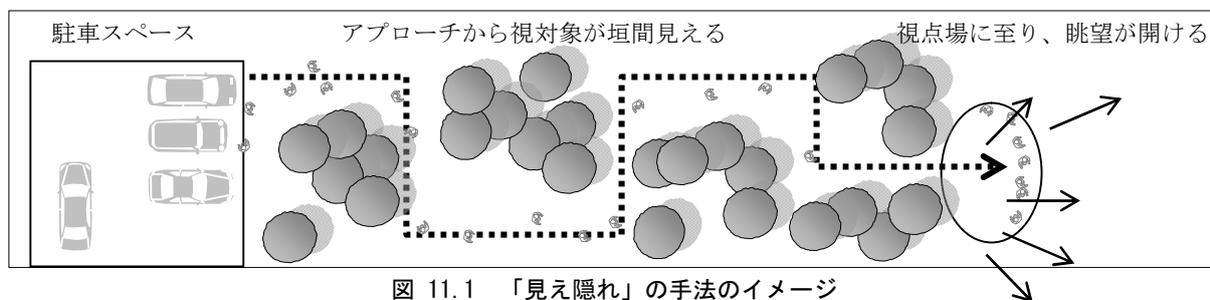


図 11.1 「見え隠れ」の手法のイメージ

②地形に合わせた休憩施設

地形、土地利用、植生に合わせて休憩施設の形を工夫する。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・建設残土を利用して盛土に自然なアンジュレーションをつける
- ・法面形状を、自然地形のようになめらかにすりつける
- ・傾斜地の勾配に合わせて階段状に施設を配置する

③幅広駐車帯・オーバーラック

沿道に展開する眺望景観や良好な休憩環境を活用するオーバーラックを設ける。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・路側帯の幅員を広く取り、眺望や写真撮影など短時間の停車スペースとする
- ・短時間の駐車だけではなくピクニックなど簡単な食事の行なえる環境を設える



地域の個性である丘陵景観のなかに設けられた駐車帯 (美瑛町)



羊蹄山と尻別川を望む地点に設けた駐車帯 (国道276号・京極町)

国道 39 号女満別町では、良好な農地景観が展開するメルヘンの丘を眺望するビューポイントパーキングを整備した。路側駐車帯と、撮影場所となる歩道から構成される。季節により撮影アングルをかえること、人を入れての撮影を考慮し、歩道はのり面の上部下部の 2 段構造となっている。

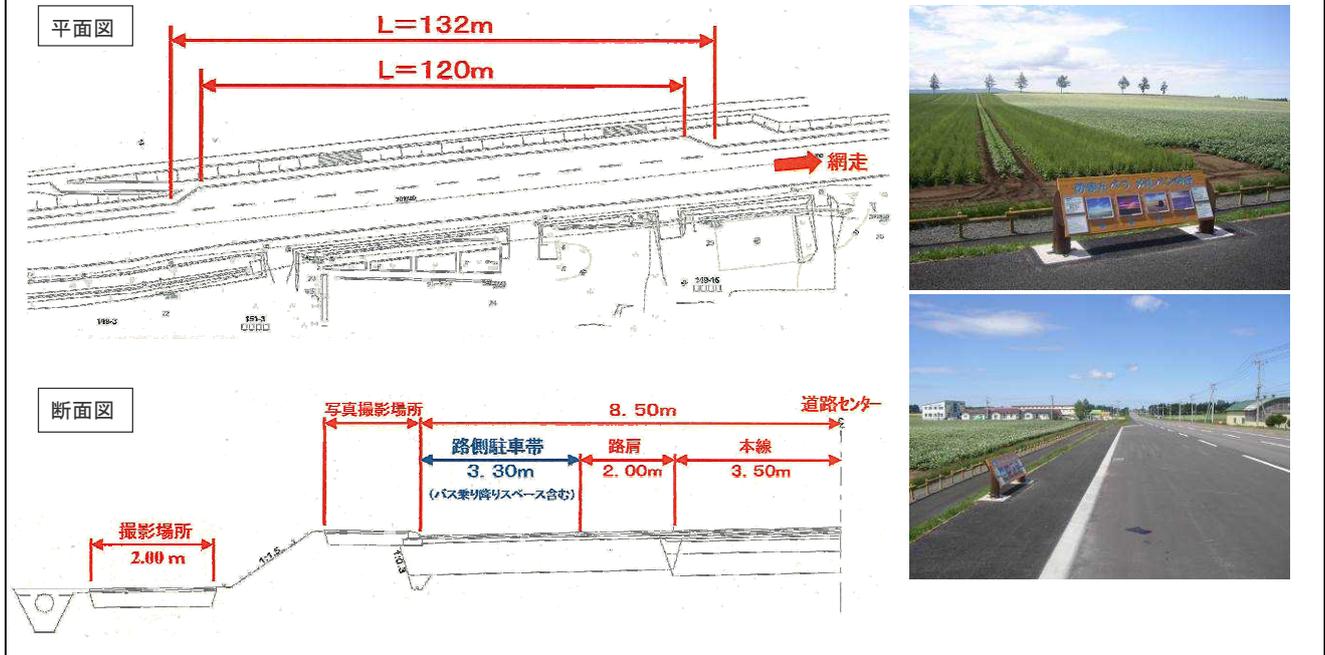
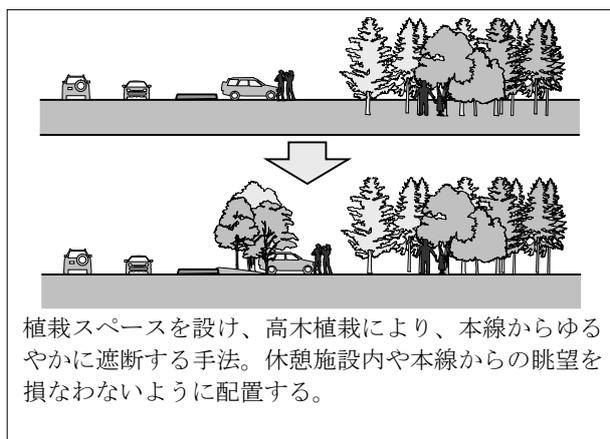


図 11.2 工夫を凝らしたビューポイントパーキングの例

(2) 本線とゆるやかに遮断する

休憩施設は自動車の運転による疲労や緊張感から解放される場であり、道路本線から適度に遮断されることで休憩機能の向上が期待される。そのため休憩施設が道路本線からある程度視覚的・物理的に分離されるよう工夫する。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・ 緑地帯の盛土や高木の植栽によって、視覚的・物理的に本線からゆるやかに遮断する



植栽スペースを設け、高木植栽により、本線からゆるやかに遮断する手法。休憩施設内や本線からの眺望を損なわないように配置する。

図 11.3 植栽により演出する例



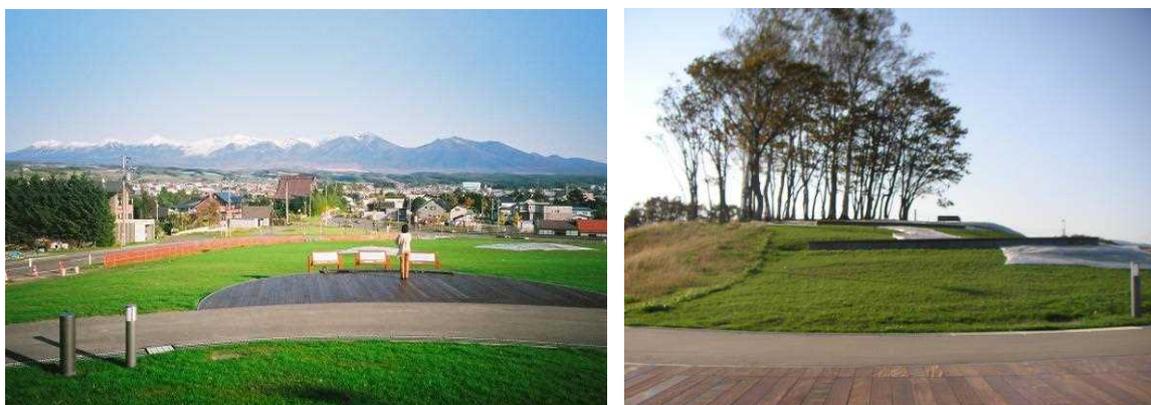
高木植栽によりゆるやかに本線から遮断されており、周辺の景観との調和もとれている。(国道 276 号・千歳市)

(3) 地域資源を施設に取り込む

休憩施設周辺にレクリエーション空間、名所・旧跡等がある場合、これらの施設と積極的に連携を図る。都市公園、樹林地、草地などの緑地は休憩施設の園地として活用を検討する。休憩施設の景観が、視点場という「点」にとどまらず、樹林の中を歩くなど「線」の動きになることで、豊かな空間体験に発展する。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・隣接する公園と地形を連続化する
 - ・既存林の中を歩けるよう園路をつくる
 - ・水辺まで歩いていけるようアプローチを確保する

地域資源と駐車スペースを近づけることで利便性は向上するよう思われるが、これは必ずしも最適なレイアウトとは限らず、景観阻害要因となるなど地域資源自体の魅力に負の影響を与えてしまう場合もある。むしろ、両者のあいだに適度な距離をとって歩かせることで、前述の「見え隠れ」の手法により期待感を高めるなど、豊かな空間体験の演出を検討すべきである。



左) 駐車場の改修にあわせ、隣接する都市公園を一体的に整備した例。丘を回りこみながら歩いてゆくと眼前に十勝岳があらわれ、デッキやベンチからゆっくり眺望を楽しむことができる。(写真左)
 右) デッキから見ると、駐車スペースは、十勝岳と反対の木立のある丘(写真右)をはさんで車道側になるため、適度に遮断される(国道237号上富良野町・島津駐車場)

(4) アウトドア活動との連携

北海道の地域性を活かした交通手段・経路で自動車道路の休憩施設と関連するものに自転車道、自然歩道・ウォーキングトレイル、ホーストレッキングコース、河川(カヌー・ボート)などが考えられる。これらの経路と共用の休憩施設とすること、また自動車に自転車を積んで来場し、休憩施設を拠点に活動を行うなどの展開が考えられる。人々のにぎわいは重要な景観要素のひとつであり、こういった活動が行われることで沿道景観・地域景観の向上が期待できる。

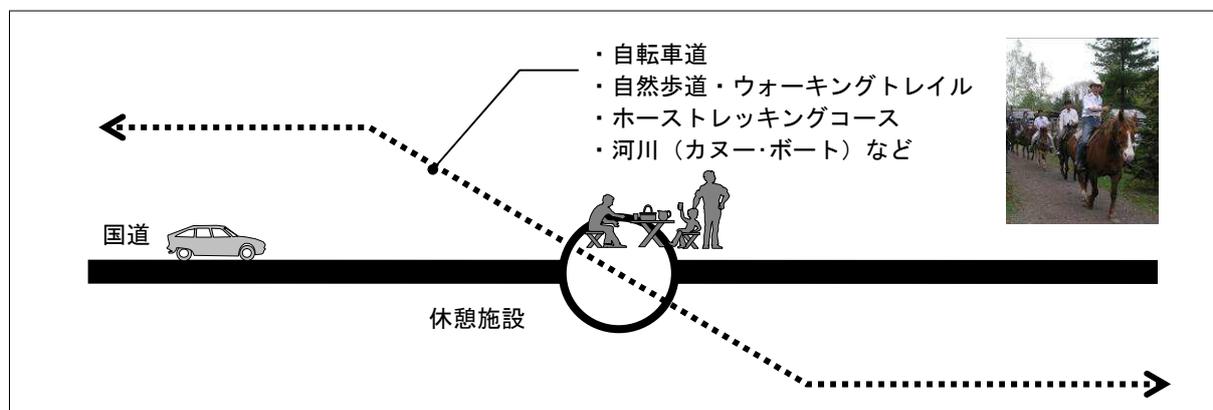


図 11.4 アウトドア活動との連携のイメージ

(5) 駐車中の自動車を隠す

デザインのよい自動車も、良好な景観を前に群として目に入る場合は景観阻害要因となる。休憩施設内では駐車中の自動車が良好な景観を阻害しないよう、レイアウトの検討を行なうが、制約がある場合は遮へいなどデザイン上の配慮を行なう。また業務施設など来訪者が直接関係しない施設についても景観を阻害する要因にならないよう修景する。例えば、以下の手法が考えられる。

- ・ 視点場など、主に来訪者がいるレベルより低い場所に駐車スペースを設ける
- ・ 傾斜地等で、眺望に駐車中の自動車が入ってしまう場合、高木植栽にて遮へいする
- ・ 展望台からの眺望に業務施設・サービスヤード等が入ってしまう場合、施設のデザインを配慮するほか、高木植栽にて修景する

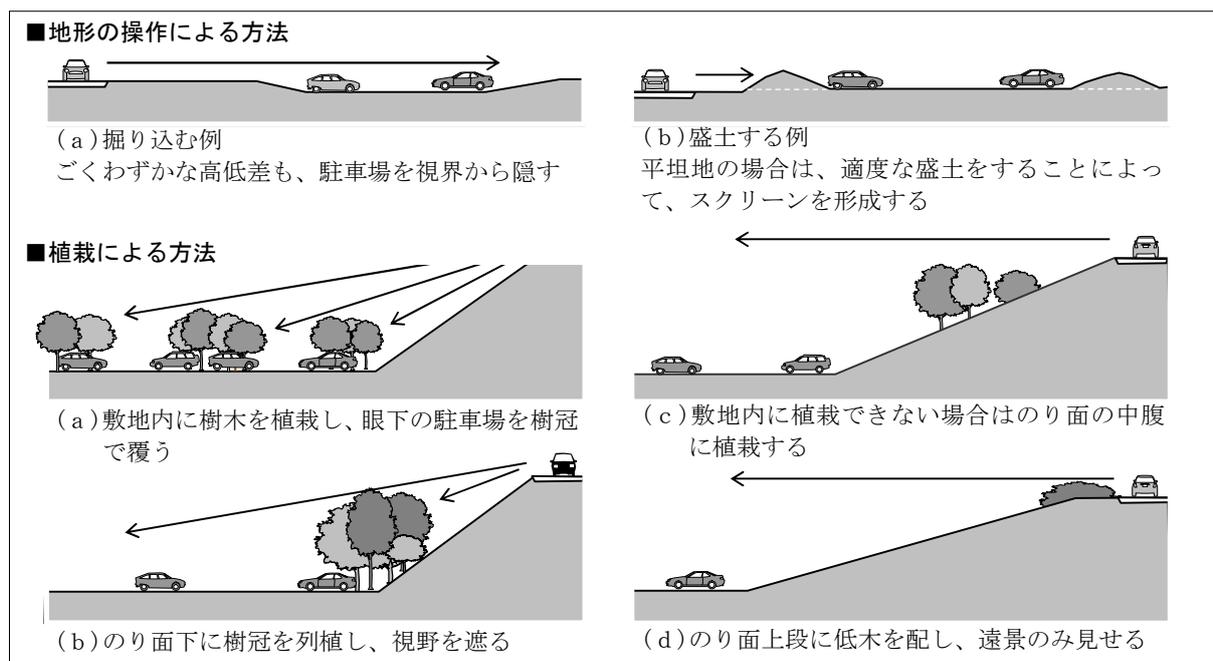


図 11.5 駐車車両の遮へいの手法

11-3 各部デザインの留意点

施設自体を感じのよいものにするためには、前掲の平面・断面レイアウトに加えて、施設の各部に快適性向上のための工夫を行なう。地形等の制約により理想的なレイアウトができなくても、各部デザインの改善が可能な場合もある。

(1) 駐車場のデザイン

駐車マス・走行部は休憩施設の主要部分であり景観に与える影響が大きい。以下の手法を導入するなどして、無機質な印象を軽減するよう努めるべきである。

①舗装の改善

無機質な印象を軽減するためには、駐車マスそのものを緑化することも検討すべきである。例えば、臨時駐車マスを保護用ネットの敷設や緑化ブロックにより緑地化することが考えられる。

②植栽による分節化

効率を最優先する商業施設等と異なり、収容台数を減らして植栽スペースをとるなど快適性向上を図ることも行なわれるべきである。例えば植栽の効果により平凡な駐車场景観も、自然を感じさせる豊かな景観に変わりうる。例えば、駐車マスに隣接する区域に小さな緑地を複数設け、高木を植栽することが考えられる。

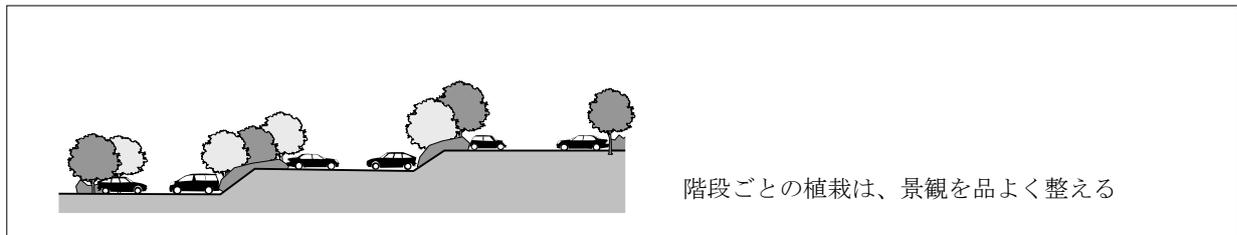


図 11.6 植栽による分節化の例

③ 駐車マスのレイアウト

単調になりがちな駐車マスのレイアウトも見直しの対象となる。一方で単に不規則に駐車させるだけでは無秩序な雰囲気になるので、直線・曲線の組み合わせにより、秩序と変化の両立したレイアウトを検討する。



図 11.7 レイアウトに変化をもたせた例

(2) 駐車場における地域への配慮

① 施設

休憩施設に隣接して設けられることの多いトイレ、レストハウスなどの施設は休憩施設の印象の善し悪しを決定づける要因のひとつである。地域の様式を取り入れる、地場産品の材料を用いるなど、地域性を感じさせるデザインを設置者に働きかけることが望ましく、かつて見られたような地域の名物等を直接的に表現したデザインは慎まなければならない。一貫したコンセプトにより案内サイン等に至るまで統一的にデザインされることが望ましい。

② 園地・緑地

運転による疲労回復、散歩による気分転換、景色を眺める、ピクニックなどが園地の役割として考えられる。公園などの周辺施設と園路を連繫し、利用を図ることは有効である。

また、園地・緑地には修景効果も期待でき、限られた面積であっても駐車場舗装面の無機質感をやわらげるなど、施設自体の快適性を向上させるものであるので、植栽可能な箇所の検討を行なう。

- a. 装飾機能 (見る植栽 例・シンボルツリー)
- b. 遮へい機能 (隠す植栽 例・業務施設を高木で隠す)
- c. 景観調和機能 (馴染ませる植栽)
- d. 緑陰形成機能 (木陰をつくる植栽)

③施設名称

例えば高速道路のサービスエリア・パーキングエリアや「道の駅」はそれぞれ固有の名前が付いており、それが広く認知されている。これと同様に休憩施設に名前を付すことは、利用者の認識の向上をもたらし、さらに地域住民の愛着の向上に効果が期待できる。

④地域との連携

上記の項目の多くは地域との連携による発展が期待できる。例えば植栽スペースの一部を花壇とし、近隣住民が世話をし、来訪者を歓迎する意を演出することなどが考えられる。地元自治体・各種団体等との連携を行なう。

(3) 駐車帯のデザイン

無機質な印象を軽減するためには、駐車スペースそのものを緑化することも検討すべきである。例えば、臨時の駐・停車スペースとの位置づけから、路側の駐車帯に保護用ネットや緑化ブロックを敷設することが考えられる。



道路両側の路肩を緑化ブロックによって緑化しているため、駐車帯でありながら、周囲の景観に溶け込んでいる。(国道273号・上士幌町)

11-4 道の駅

「道の駅」の最も基本的かつ重要な役割の1つが道路利用者の休憩施設である。道路利用者が快適に過ごし、リフレッシュできる環境とするため、魅力ある空間となるよう建物や園地などの施設全体のレイアウトや駐車場の設計に配慮する必要がある。

【解説】

「道の駅」は、「休憩機能・情報発信機能・地域連携機能」が基本3機能になっている。近年は、観光や地域の振興、防災拠点としても重要な施設である。制度創設当初より、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興への寄与」を目的としており、休憩機能に関する「道の駅」の登録要件の1つに「利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場」がある。

最も基本的かつ重要な役割の1つは、道路利用者が立ち寄った際に快適に過ごし、リフレッシュできる魅力ある環境とすることである。そのためには、建物や園地などの施設全体のレイアウトや駐車場の設計に配慮する必要があるため、以下に「道の駅」のレイアウトと駐車場に関する事項を示す。

(1) レイアウト

「道の駅」は、駐車場や休憩スペースを含めた建物・園地等が一体的に配置された施設であるため、道路利用者が快適に利用できる休憩施設とするためには、各施設が適切に機能するとともに、道路利用者が立ち寄りたくなる魅力的な空間となるようにレイアウトする必要がある。よって、以下の点に配慮して、「道の駅」のレイアウトを検討するのが望ましい。なお、近年は、交通結節点としての機能や地域拠点機能等も統合されてくることを見込まれ、広場的な機能の充実も望まれる。

①歩行者の安全性確保

「道の駅」は、主に自動車で来訪する施設であるため、駐車場から建物や園地等、敷地内を移動する歩行者と「道の駅」に出入する自動車が混在することから、歩行者と自動車の通行空間・動線の分離などを検討し歩行者の安全性確保をはかる必要がある。

②大型車の駐車スペース等への配慮

道路利用者が立ち寄る休憩施設である「道の駅」には、物流車両等の大型車も多く立ち寄るため、来訪車両は小型・普通乗用車などの一般車と大型車が混在している。大型車と一般車が同エリアに駐車するようになると、大型車と一般車の錯綜や大型車と歩行者の接触の危険性など、安全面に問題があることから、大型車と一般車の駐車エリアや走行動線は、駐車場内への分離帯の設置などにより、できる限り分離した方がよい。



大型車と一般車の駐車エリアや走行動線を分離するとともに、来訪者の建物への動線と自動車の動線も分離することで、安全な空間を創出している事例（出典：Google maps）

③賑わいを創出できる建物・園地・休憩スペースの配置

寒地土木研究所では、「道の駅」の現地調査や関係者へのヒアリング調査等により、「道の駅」の計画・設計上の現状と課題について研究*を行っているが、施設の配置については、「駐車場と園地が建物で分断されているため、園地が利用者にわかりづらく、あまり利用されていない」という課題が多く挙げられている。いくら魅力的な園地が整備されていても、建物の裏側に配置されている場合は、自動車を駐車して「道の駅」に来訪した利用者の視線が建物に遮られてしまうため、建物の裏側の園地を認識しにくく、さ

らに、建物内部からも容易に園地が見えなかったり、園地への出口がアクセスしづらい場合には、結果として、あまり利用されていない事例が多くみられた。また、駐車場と建物が近接していると、圧迫感があるため、駐車場と施設の間に中間領域を設けて、歩行者の通行区間と分けて、屋外休憩スペースを設置すると、賑わいの状況が外部から見えやすくなり、快適な空間を演出することができる。

また、車中泊者による長時間の駐車が課題となっている場合、「道の駅」区域に隣接したスペースを車中泊用の空間とするなど、一般利用者の駐車スペースを確保するような配置を考える必要がある。

※「道の駅」の現地調査から把握した計画・設計の現状と課題について（平成 29 年 11 月、寒地土木研究所、寒地土木技術研究 第 774 号）

なお、「道の駅」のレイアウトの検討にあたっては、空間を効果的に活用している「道の駅」を視察するなど、他の「道の駅」の事例を確認するとよい。また、地域の関係者・住民等によるグループワーク等を実施し、様々な意見を取り入れて検討することが考えられる。グループワーク等を行う際に、施設配置による印象の違い等の確認に有効である「模型」などを活用すると、イメージを伝えやすく合意形成を得られやすい。

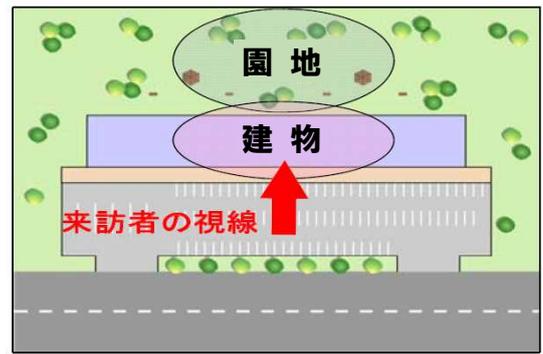


図 11.8 利用者に認識されず、利用されにくい園地(イメージ)



左の一般的な配置例では建物の裏に園地があるため、「道の駅」訪問者や道路の往来者は園地が視認しにくい。一方、右の望ましい配置例では、道路を走行する人からでも園地などの賑わいが視認しやすく、建物と駐車場の間の園地や中間領域が休憩等で活用しやすい。また、2つの事例とも駐車可能台数は同じであるが、左は自動車の走行空間が広く自動車の速度が速くなり交通安全上の課題となることから、右のように分節されている配置により安全性が高く潤いのある空間を検討することが望ましい。



注意：上記模型は設計上の課題を明確にするため一部機能を省略しています。実際の設計に際しては、要綱等を参照すること。

図 11.9 寒地土木研究所の研究における模型の作成例

(2) 駐車場の設計

駐車場は、道路利用者の休憩施設のみならず、地域振興施設としても期待される「道の駅」において、来訪者を最初に迎え入れる重要な施設である。よって、以下の手法の導入などにより、利用者の安全性・快適性の向上や無機質な印象の軽減に努めるべきである。

①分離帯による歩行者の安全性確保およびうらおい空間の創出

全面的にアスファルトで舗装した駐車場は、人工的で無機質な印象を与えるだけでなく、駐車場内を走行する自動車の走行速度が速くなる一方で、自動車と歩行者の動線が頻繁に交錯するため、安全性の面でも望ましくない。この課題に対する対策の1つとして、駐車場内に分離帯を配置し、歩行通路を設置して自動車と歩行者の動線の分離を図ったり、植栽してうらおいの感じる空間を創出する方法がある。



分離帯に歩行通路が確保され、横断歩道も設置されている



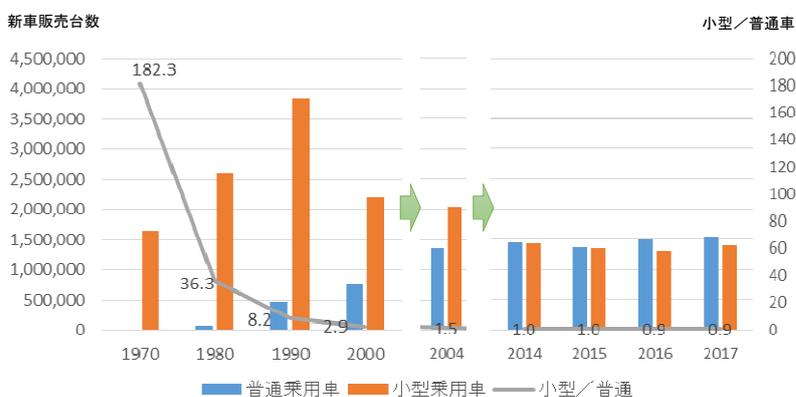
分離帯上が樹木などの緑により覆われ、うらおい感をもたらしている

②利用者に配慮した駐車ますの設計

様々な道路利用者が来訪する「道の駅」の駐車ますは、止めやすさにも留意する必要があり、その結果、駐車可能台数が多少減ったとしても、快適性や安全性が大きく向上する場合がある。「道路構造令の解説と運用（平成27年6月、公益社団法人 日本道路協会）」では、小型自動車のサイズ（幅1.7m）に60cmのクリアランスを加えて、駐車ますの標準寸法を「幅員2.3m」としているが、「道の駅」と同様に道路利用者の休憩施設である高速道路のSA・PAについては、東日本高速道路株式会社の休憩施設設計要領（平成17年10月）において、小型自動車のサイズ（幅1.7m）に80cmのクリアランスを加えて、小型自動車の駐車ますの「幅員2.5m」としており、「駐車場設計・施工指針 同解説（平成4年11月、日本道路協会）」における普通乗用車（3ナンバー）の駐車ますや、「路面標示設置マニュアル（平成24年1月、交通工学研究会）」における一般駐車ますも「幅員2.5m」としている。

登録車の新車販売台数の推移を見ると、約20年前は小型乗用車（5ナンバー）が普通乗用車（3ナンバー）を大きく上回っているのに対して、近年は、むしろ普通乗用車の販売台数の方がやや多くなっている。

このことを踏まえると、様々な道路利用者が来訪する「道の駅」においては、「駐車場設計・施工指針 同解説」における普通乗用車（3ナンバー）の駐車ますのように、「幅員2.5m以上」とすることが望ましい。大手コンビニエンスストアでは、女性客や高齢者などの必ずしも運転技術が高くない利用者を意識して、駐車ますの標準的な幅員を「2.8m」としている事例もある。駐車ますの対面距離が短い場合など、車両の切り返しが困難な場所では、駐車ますの幅員を3.0m程度にするなど、さらに広くすることも有効である。



※ 一般社団法人日本自動車販売協会連合会のホームページの統計データから寒地土木研究所が作成
 ※ ただし、1970年から2004年のデータについては、2018.12.20自販連からの聞き取り
 ※ 2003年まではシャーシベースの集計、2004年からはナンバーベースの集計

図 11.10 普通および小型乗用車の新車販売台数の推移

駐車ますの幅員を広くすることでクリアランスを確保し、ドアの開閉時等における隣接車両との接触を避けることを考慮すると、駐車ますの区画線を二重区画線として、駐車ますの中央に駐車しやすくする配慮も重要である。なお、二重区画線の寸法等については、「路面標示設置マニュアル」に示されているため、参考にされたい。



二重区画線にはなっているが、駐車ますの幅員 L_2 が 2.3m のため、普通乗用車（3 ナンバー）が二重区画線を踏んでいる。運転技術が高くない利用者に配慮すると、幅員 $L_2=2.3m$ は避けた方がよい。

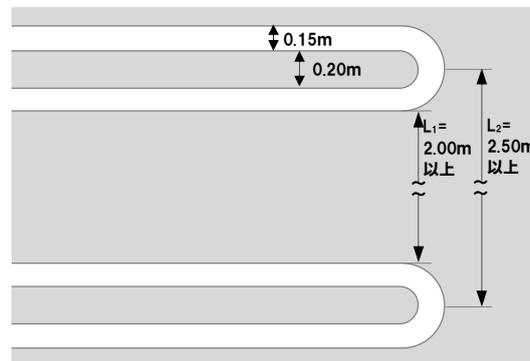


図 11.11 二重区画線の標示例
(資料 8 より作成)

表 11.2 各種基準等における駐車ますの標準値の設定状況

基準等		駐車ますの標準値	標準値の考え方	幅員に関する記載	備考
道路構造令の解説と運用	昭和 45 年	長さ 4.70+0.30=5.00m 幅員 1.70+0.55=2.25m	小型自動車のサイズに、長さ 30cm、幅員 55cm を加えた値	ドアの開閉寸法は 50～80cm、 ドアを開いて隣接車両を傷つけることなく荷物を持って出入しうる幅としては約 80cm が必要	構造令における最初の設定
	昭和 58 年				—
	平成 16 年	長さ 4.70+0.30=5.00m 幅員 1.70+0.60=2.30m	小型自動車のサイズに、長さ 30cm、幅員 60cm を加えた値		付加する幅員を変更
	平成 27 年				—
東日本高速道路株式会社 休憩施設 設計要領 (平成 17 年)		長さ 4.70+0.30=5.00m 幅員 1.70+0.80=2.50m	小型自動車のサイズに、長さ 30cm、幅員 80cm を加えた値	ドアを開いて隣接車両を傷つけることなく荷物を持って出入しうる幅としては約 80cm が必要	—
駐車場設計・施工 指針 同解説 (平成 4 年)		【小型乗用車】 長さ 4.70+0.30=5.00m 幅員 1.70+0.60=2.30m 【普通乗用車】 長さ 5.60+0.40=6.00m 幅員 2.00+0.50=2.50m	小型乗用車（5 ナンバー）のサイズに、長さ 30cm、幅員 60cm を加えた値 普通乗用車（3 ナンバー）のサイズに、長さ 40cm、幅員 50cm を加えた値	設計対象車両の寸法の長さ方向に 30～40cm、幅員に 50～60cm を加えた値が駐車ますの大きさ	小型乗用車と普通乗用車を分けて設定
路面標示設置 マニュアル (平成 24 年)		【一般駐車ます標示】 長さ 5.0m 幅員 2.5m	—	—	—

※道路構造令等における小型自動車のサイズ：長さ 4.7m・幅 1.7m

【参考資料】

- 資料 1 社団法人日本道路協会：駐車場設計・施工指針 同解説、平成 4 年 11 月
- 資料 2 金原正・奥村修一・矢是栄士・斎藤圭弘：駐車場の計画と設計、鹿島出版会 昭和 53 年 12 月
- 資料 3 ハンス・ローレンツ（中村英夫・中村良夫 訳）：道路の線形と環境設計、鹿島出版会
- 資料 4 財団法人 高速道路調査会：新しい道路 地域との連携をめざして、平成 10 年 7 月
- 資料 5 日本道路公団：高速道路の景観整備実践マニュアル、平成 6 年
- 資料 6 高速道路調査会：高速道路の景観～美しく快適は道路の建設のために～、昭和 61 年 3 月
- 資料 7 公益社団法人 日本道路協会：道路構造令の解説と運用、丸善出版、平成 27 年 6 月
- 資料 8 一般社団法人 交通工学研究会：路面標示設置マニュアル、平成 24 年 1 月