

首都高速道路埼玉大宮線与野ジャンクション連結路附属地における利便増進施設の事業計画(案)

1. 申出者の概要

- (1) 法人名 首都高速道路株式会社
- (2) 設立 平成17年10月1日
- (3) 資本金 135億円
- (4) 事業内容
- ・道路整備特別措置法に基づき行う高速道路の新設又は改築
 - ・独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構から借り受けた道路資産に係る高速道路について道路整備特別措置法に基づき行う維持、修繕、災害復旧その他の管理
 - ・高速道路の通行者又は利用者の利便に供するための休憩所その他の施設の建設及び管理
 - ・その他

2. 事業の概要

- (1) 連結路附属地の位置 さいたま市中央区本町西五丁目80番1他
- (2) 予定施設 利便増進施設（無料休憩所、トイレ、イベントスペース、コンビニエンスストア、レストラン）
- ・全体土地面積 19,600㎡
 - ・施設の構造 休憩棟：鉄骨2階建 延床面積約180㎡
 トイレ棟：鉄骨平屋建 床面積 約35㎡
 商業施設A：鉄骨平屋建 床面積 約480㎡
 商業施設B：鉄骨平屋建 床面積 約250㎡

(備考) これらの施設は、首都高速道路(株)の連結子会社の首都高速道路サービス(株)が建設・所有し、当該会社が商業施設等運営会社を選定して営業・管理。

- (3) 工事費の概算額 4.18億円
- (4) 事業開始予定時期 平成20年12月

(参考) 位置図(別紙1)、配置計画図(別紙2-1)、イベントスペースの当面の利用予定(別紙2-2)

施設平面図(別紙3-1~別紙3-5)、都市計画図(別紙4)、建築関係法令との適合について(別紙5)

3. 事業の収支及び資金計画の概要

(1) 設備投資 (平成20年度) (百万円)

項 目	金額
建設費	418
利便増進施設等工事費	418
資金	418
自己資金	150
借入金	268

(2) 運営費 (7年間) (百万円)

項 目	金額
A. 収入	2,694
イベントスペース (ハウジングパーク)	2,467
レストラン・コンビニエンスストア等	227
B. 費用	2,630
維持管理費等	1,799
占用料	413
減価償却費	418
収支差 (A-B)	64

4. 審査結果について

第1 事業者及び事業計画に関する事項

(1) 事業者の資力・信用及び事業の安定性について

審査の内容	審査結果
①欠格事由	
・事業者の欠格事由に該当しないか	該当しない
②事業経験・銀行取引状況	
・事業経験	2年8ヶ月
・銀行取引状況	首都高速道路(株)及び首都高速道路サービス(株)の平成18年度末銀行借入残高は76億円。
③業界事情と業界内地位	
・業界内ランク	高速道路会社6社中4位 (平成18年度関連事業部門営業利益)
・株式の公開	非上場
・業界の売上高等の伸び率	—
④成長性・収益性・安全性	
・成長性 〔売上高、利益水準(営業利益、経常利益)〕	平成18年度 関連事業部門売上高 87億円 (全事業では2,924億円) 関連事業部門営業利益 4億円 (全事業では41億円) 関連事業部門経常利益 4億円 (全事業では42億円)
・収益性 〔利益率水準(売上高経常利益率、総資本経常利益率)、経営効率(総資産回転期間、固定資産回転期間)〕	平成18年度 売上高経常利益率 4.6% (経常利益4/売上高87×100) 総資本経常利益率(※) 6.1% (経常利益4/総資本66×100) 総資本回転率(※) 1.3回 (売上高87/総資本66) 固定資産回転率 1.3回 (売上高87/固定資産66)
・安全性 〔流動比率、固定比率、自己資本比率〕	平成18年度 流動比率(※※) 400.3% (流動資産4419/流動負債1104×100) 固定比率(※※) 222.7% (固定資産628/自己資本282×100) 自己資本比率(※※) 5.6% (自己資本282/総資本5047×100)

⑤事業計画の安定性	
・ 営業開始後の銀行借入必要期間	5年間
・ 投資回収期間	7年目
・ 総資産に対する計画投資額の割合	6.4% (※) (設備投資4.2/総資産66×100)

(※) の指標における総資本、総資産は事業の種類別セグメント情報の関連事業資産を使用している。

(※※) の指標は全事業ベースで算出している。

(2) 地域との調和について

審査の内容	審査結果
・ 地元の事業者が営業者となるか	商業施設等運営会社は公募により選定。
・ 地元のまちづくり計画と整合しているか	県・市の担当部局の同意が得られている。
・ 一般道の交通に悪影響を与えないか	県警・道路管理者の了解が得られている。
・ 地元の人がどの程度利用するか	施設内には地域住民の憩いの場となるよう広場・ベンチ等を設ける。また、地域型施設であるコンビニエンスストアやレストラン等食事施設を設置する予定。
・ 立地について目立った反対運動はないか	反対運動などはない。
・ 立地について騒音・振動等近隣状況に支障はないか	夜間は警備員を常駐させるなどして、近隣へ配慮する。
・ 周辺の景観との調和はどうか	建物の色調など周辺景観に配慮する。
・ 緑化・省エネ・省資源等環境対策に積極的に取り組んでいるか	環境対策についてさいたま市の指導に従い、積極的に取り組む。

(3) 利用者の利便性について

審査の内容	審査結果
・営業時間	休業日はなし。コンビニエンスストアについては、24時間営業とする予定。
・公衆トイレは設置されているか	トイレ棟及び休憩棟に、適正数の便器を設置する。
・バリアフリー対応であるか	対応する。
・道路案内等の情報提供を行うか	休憩棟にディスプレイを1台設置し、通行止め、渋滞情報等の道路案内の掲示を行う予定。
・利用者ニーズが高いか	国道17号、県道さいたま上福岡所沢線、市道311号線に面し、利用が見込める。
・複数業種のテナントにより多様なサービスが提供されるか	コンビニエンスストアのほかレストランを開設する。
・取り扱う商品（アイテム数、地域指向の品揃え等）は、充実しているか	コンビニエンスストアを設置し、多様なサービスの提供が可能である。
・施設の利用者の範囲が限定されていないか	国道側・県道側・市道側其々に出入口を設け、多方面からの入場を可能とする。
・高速道路利用者に独自の創意工夫によるサービスの提供が図られるか	施設内にイベントスペースを設置し、様々なサービスの提供を可能とする。
・近傍のサービスエリア、パーキングエリアと競合しないか	首都高速道路埼玉大宮線にはパーキングエリアは存在しない。

(4) 高速道路事業への収益還元について

審査の内容	審査結果
・高速道路の利用者を増加させる効果はどうか	商業施設の利便性に加え、イベントスペースの集客力を活用し、埼玉大宮線の利用者増が期待できる。
・高速道路トータルとしての利便向上につながるかどうか	首都高速道路埼玉大宮線にはパーキングエリアが存在しないため、通常のパーキングエリアと同等の役割が期待できる。

第2 占用物件の構造等に関する事項

(1) 占用物件の構造について

審査の内容	審査結果
①建物等	
<ul style="list-style-type: none"> 特定連絡路附属地に設ける占用物件の構造は、道路法施行令第12条第4号によるものとします。 	<p>周辺道路との位置関係から判断し、連絡路及び連絡路により連結される道路に支障を及ぼすことはない。また、必要な規模の駐車場を備えており、占用物件と連絡する道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことはない。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 広告物の掲出にあたっては、その地域の「屋外広告物条例」等を遵守するとともに、過度なネオン・サイン及び電飾等により高速道路の自動車の走行に支障がないようにするものとします。 	<p>広告物の掲出にあたっては、その地域の「屋外広告物条例」等を遵守する。当面、同条例による許可を必要とする広告物を掲出する予定はない。なお、広告物の掲出にあたっては、過度なネオン・サイン及び電飾等により高速道路の自動車の走行に支障がないよう配慮する。</p>
②駐車場	
<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の確保 特定連絡路附属地に接続する高速道路のランプや一般道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことのないよう、駐車需要に応じた規模の駐車場を確保するものとします。 	<p>駐車需要に応じた規模の駐車場を確保する。大型5台、小型227台（うち身障者用3台）を確保しており、県警と事前協議了解済である。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の構造 駐車場の構造は、駐車場法施行令第8条、第9条に準ずるものとします。 	<p>駐車場の構造は、駐車場法施行令第8条に準じて車路の幅員は6m確保しており、県警と事前協議了解済である。また、当該駐車場は、駐車場法施行令第9条に基づく建築物である路外駐車場には該当しない。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自動車の出入口 自動車の出入口は、駐車場法施行令第7条に準ずるものとします。 	<p>自動車の出入口は、駐車場法施行令第7条に準じて駐停車禁止場所に設けていないこと、工作物により自動車の出口と入口が往復の方向別に分離されていること、自動車の出入口に隅切りを設けるなど、県警と事前協議了解済である。</p>
③通路その他の施設	
<ul style="list-style-type: none"> 高速道路のランプから分岐する場合の通路の構造は、安全かつ円滑な交通を確保できるよう計画し、当該高速道路を管理する会社の設計要領等（注）に準ずるものとします。 	<p>街路を経由して当該地と接続しているため、該当しない。</p>

(2) 工事实施の方法、工事の時期、道路の復旧方法について

審査の内容	審査結果
①工事实施の方法 ・ 占用に関する工事の実施方法は、道路法施行令第13条によるものとします。	占用に関する工事の実施方法については、道路法施行令第13条を遵守し、工事現場において柵等の設置や夜間における赤色灯や黄色灯の点灯などその他道路の交通の危険防止のために必要な措置を講ずる。
②工事の時期 ・ 占用に関する工事の時期は、道路法施行令第14条によるものとします。	占用に関する工事の時期は、道路法施行令第14条を遵守し、道路に関する工事の時期を勘案して適当な時期に工事を行うこととする。
③道路の復旧方法 ・ 占用に関する道路の復旧の方法は、道路法施行令第15条によるものとします。	占用に関する道路の復旧の方法は道路法施行令第15条を遵守し、占用のために掘削した土砂を埋め戻す場合においては、層ごとに行うとともに、確実に締め固めることとする。

5. 総合評価 (案)

上記のとおり、本計画(案)は、審査基準を満たしており、首都高速道路株式会社を利便増進施設実施予定者として、今後、詳細設計協議を進めていくこととしたい。

6. 公募手続を取らない理由

「特定連結路附属地における利便増進施設の占用実施要領」の「2. 占用許可の手続について、(2) 手続のフロー」によれば『機構は、会社に意見聴取した上で事業箇所を選定し、条件を明示して事業者を公募するものとします。ただし、道路管理施設が存在する、道路の新設又は改築の計画がある等の理由による道路管理上の必要から、道路管理者と同等の能力を有する者に占用させることが適当と認められた場合は、公募しないことができるものとします。』と定められている。

当該地には高速道路の建設が平成元年に都市計画決定されており、ただし書の『道路の新設又は改築の計画がある等の理由による道路管理上の必要から、道路管理者と同等の能力を有する者に占用させることが適当と認められた場合』に該当すると考えられる。