

高速自動車国道関門自動車道における高速道路利便施設等の事業計画（案）

1. 申出者の概要

- | | |
|----------|--|
| (1) 法人名 | 西日本高速道路株式会社 |
| (2) 設立 | 平成17年10月1日 |
| (3) 資本金 | 475億円 |
| (4) 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、給油所その他の施設の建設及び管理 ・その他 |

2. 事業の概要

- | | |
|------------|---|
| (1) 連結の位置 | 下関市壇之浦町91番地の1外（壇之浦PA） |
| (2) 連結の形態 | 閉鎖型 |
| (3) 連結予定施設 | 通路、駐車場、宿泊施設 <ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積 4,000㎡ ・通路の規格 幅員7.5m・延長20m、幅員6.5m・延長36m ・駐車場の規模 23台 ・宿泊施設の構造 木造2階建、14室、建築面積40.6㎡ |

（備考）宿泊施設は、西日本高速道路㈱が建設・所有し、これを同社が選定する営業者に賃貸して営業。

- | | |
|-------------|------------------|
| (4) 工事費の概算額 | 1. 4億円 |
| (5) 工事予定時期 | 平成19年9月から平成20年3月 |
| (6) 連結する期間 | 10年間 |

（参考）位置図（別紙1）、配置計画図（別紙2）、宿泊施設平面図（別紙3）

3. 事業の収支及び資金計画の概要

(1) 設備投資 (平成19年度) (百万円)

項 目	金額
建設費	137
用地費	-
通路、駐車場工事費	26
宿泊施設工事費	111
資金	137
自己資金	137
借入金	-

(2) 運営費 (20年間) (百万円)

項 目	金額
A. 収益	205
B. 費用	156
維持管理費等	62
連結料	2
減価償却費	92
収支差 (A-B)	49

※運営費は、西日本高速道路(株)単体のものである。

4. 技術的基準等による審査結果について

第1 技術的基準について

(1) 連結位置及び通路その他の施設の構造について

<ul style="list-style-type: none"> ・連結位置 高速自動車国道 関門自動車道 壇之浦PA駐車場への連結 ・連結形式 閉鎖型 ・本線交通量 15,797台/日(H18年度) 	<p style="text-align: center;">9.4 km</p> <p style="text-align: center;">1.8 km 7.6 km</p> <p style="text-align: center;">駐通車路場 連絡施設(宿泊施設)</p> <p style="text-align: center;">壇之浦PA</p> <p style="text-align: center;">下関IC 門司IC</p>		
<p>ア. 計画交通量</p> <p>① 通路の幾何構造</p> <p>イ. 規格</p> <p>ウ. 設計速度</p> <p>エ. 交差方法</p> <p>オ. 幅員構成</p> <p>カ. 建築限界</p> <p>キ. 最小曲線半径</p> <p>ク. 最急縦断勾配</p> <p>ケ. 最大片勾配</p> <p>コ. 視距</p>	<p>通路の諸元(採用値)</p> <p>-</p> <p>D規格 (道路構造令の解説と運用による規格)</p> <p>30 km/h</p> <p>平面交差</p> <p>7.5m・6.5m(2方向2車線)</p> <p>4.5m</p> <p>-</p> <p>7.42%</p> <p>1.50%</p> <p>-</p>	<p>技術的基準</p> <p>-</p> <p>E規格(3種4級) (道路構造令の解説と運用による規格)</p> <p>30又は20 km/h</p> <p>立体交差/平面交差</p> <p>4.0m(1方向1車線)</p> <p>4.5m</p> <p>R=30m</p> <p>11%</p> <p>1.50%</p> <p>30m</p>	<p>基準との適合</p> <p>-</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p> <p>適</p>
<p>② 駐車場の規模</p>	<p>小型車23台の駐車枠を整備。連絡施設の室数14室を満たしている。</p>		
<p>評価</p>	<p>通路の幾何構造、駐車場の規模等について、技術的基準に適合しており、高速道路の安全かつ円滑な交通に著しい支障がないと思慮される。</p>		

第2 事業者及び事業計画に関する審査基準について

(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	1年9ヵ月
・銀行取引状況	関連事業部門としての銀行取引はない。
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2位。(H18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 885億円(全事業では7,879億円) 関連事業部門営業利益 64億円(全事業では190億円) 関連事業部門経常利益 65億円(全事業では195億円)
・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 7.3%(経常利益65/売上高885×100) 総資本経常利益率(※) 5.7%(経常利益65/総資本1,148×100) 総資本回転率(※) 0.8回(売上高885/総資本1,148) 固定資産回転率 1.0回(売上高885/固定資産883)
・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(※※) 237.0%(流動資産3,939/流動負債1,662×100) 固定比率(※※) 175.2%(固定資産2,192/自己資本1,251×100) 自己資本比率(※※) 20.4%(自己資本1,251/総資本6,135×100)
⑤事業計画の安定性	
・営業開始後の銀行借入必要期間	なし
・投資回収期間	15年目
・総資産に対する計画投資額の割合	0.09%(※) (設備投資1/総資産1,148×100)

(※)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
・ 地元の事業者が事業者となるか	施設所有者である西日本高速道路㈱が、宿泊施設を運営する業者に直接賃貸する。
・ 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	閉鎖型であり、一般道への影響はない。
・ 地元の人がどの程度利用するか	本州から九州へ自動車による移動をする高速道路利用者を主なお客様に見込んでいるため、地元の利用者は少ない。
・ 立地について目立った反対運動はないか	建設工事に先立つ地元説明も円滑に行われており、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	近隣民家まで100m程度距離があることから、騒音等の支障はない。
・ 周辺の景観との調和はどうか	建物の色調は、周囲の景観に配慮したものである。
・ 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	建物敷地及び駐車場以外の敷地は、全て緑化を推進する。

(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 なし チェックイン 15:00~23:00、チェックアウト 10:00
・ 公衆トイレは設置されているか	道路事業によるトイレが設置済である。
・ バリアフリー対応であるか	全14室のうち1F玄関横の1部屋はバリアフリー仕様とする。
・ 道路案内等の情報提供を行うか	施設ロビーにおいて、通行止め、渋滞情報等の道路案内を掲示するとともに、営業者発行の観光案内パンフレットを備え置く。
・ 利用者ニーズが高いか	本州から九州へ自動車による移動をする高速道路利用者の宿泊ニーズが高いため、西日本エリア初の宿泊施設を建設する。
・ 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	宿泊施設を中核とするサービスの展開について、今後検討を進める。
・ 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	
・ 施設の利用者の範囲が限定されないか	閉鎖型であり、高速道路の通行者が利用可能である。
・ 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	--
・ 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	同種の施設は、近傍の道路サービス施設にはなく、競合しない。

(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	本施設を拠点にした新たな旅行スタイルの構築が期待できることから、高速道路利用者の利便性が向上し、利用者の増加効果が見込まれる。 また、収益については、高速道路利用者への還元も検討する。

5. 総合評価 (案)

上記のとおり、本計画 (案) は、技術的基準等を満たしており、西日本高速道路株式会社を連結予定者とすることとし、今後、詳細設計協議を進めていくこととしたい。

以上