

## 【協定・業務実施計画・事業許可のポイント】

### ①コスト削減等により民営化後45年で債務を完済（⇒参考3）

◆債務の返済期限を民営化後45年以内と法定するとともに、高速自動車国道について「有料道路事業費の半減」、「債務について、民営化時の総額を上回らないよう上限を設定する仕組み」などの枠組みを通じて、民営化から45年後には債務を完済。

※高速自動車国道については、徹底した建設コスト縮減等（6.5兆円程度）に加え、新直轄方式の導入（3兆円）により、有料道路建設費をほぼ半減。（約20兆円→10.5兆円程度）。

※管理コストについては、平成14年度と比べ、平成17年度に約3割縮減、平成18年度以降も引き続きコスト縮減に努める。

※第二名神の抜本的見直し区間の扱いについて  
「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」ことを明記。

### ②真に必要な道路の確実な整備（⇒参考4）

◆真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設。

### ③多様で弾力的な料金割引

◆既にETCを活用した各種割引を実施しているが、会社による民間経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定を行うことが可能。

### ④管理の適正な水準の確保

◆会社により、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の管理を実施。

※利用者の視点に立った解り易い客観的な指標（アウトカム指標）を公表・評価し、適正な管理水準の確保に努める。

### ⑤会社の自主性が活かされる仕組み（インセンティブの付与）

◆建設に関するインセンティブとして、早期供用や建設コスト縮減等、会社の努力が認められた場合は、縮減額の一部を機構から会社へ助成。