

1. 必要性の乏しい道路建設に歯止めをかけ、将来国民の負担となりかねない40兆円にのぼる債務を長期固定で確実に返済していくことを第一優先とする。
2. 保有・債務返済機構は債務返済をできるだけ早期に行わせるための経過的な機関であり、新会社は経営基盤等が確立し次第、機構から高速道路の資産と債務を承継し、そのとき機構は解散する。
3. 全国一体の巨大なプール制を廃止して、過度な内部補填を抑制するとともに、競争を通じてサービス水準を向上させるため、5社程度に地域分割する。
4. 設備投資の決定についての判断は経営の重要な要素であり、新会社の自主的判断と責任の下に行われるべきものである。こうした新会社の自主性を確保するため、新会社の経営に介入して新規建設を強要するような、いかなる仕組みも採用しない。
5. 料金は、現行償還主義を改め、民間企業として適正な利潤を含む新しい制度を構築するとともに、民営化の目に見える成果として、通行料金の平均1割値下げを民営化と同時に実施する。