（注１）この表においてＬ、Ｌ’ｎ、Ｒ及びＲ’ｎは、それぞれ次の数値を表すものとする。
Ｌ　：普通区間のキロ程（単位：キロメートル）
Ｌ’ｎ：大都市近郊区間（ｎ１）、恵那山特別区間（ｎ２）又は飛騨特別区間（ｎ３）のキロ程（単位：キロメートル）
Ｒ　：普通区間の１キロメートル当たりの料金の額（単位：円）
Ｒ’ｎ：大都市近郊区間（ｎ１）、恵那山特別区間（ｎ２）又は飛騨特別区間（ｎ３）の１キロメートル当たりの料金の額（単位：円）

ハ）消費税法（昭和63年法律第108号）に定める消費税及び地方税法（昭和25年法律第226号）に定める地方消費税（以下「消費税及び地方消費税」という。）の転嫁並びに料金の単位
ロ）に定める方法により算出した車種毎のインターチェンジ相互間のキロ程に応じた額に1.05を乗じ、24捨25入により、50円単位の端数処理を行うこととする。

ニ）料金変更における激変緩和措置
Ａ　平成７年４月９日以前に、別添４の⑷に掲げる額であった料金について、ロ）に定める方法により算出した車種毎のインターチェンジ相互間のキロ程に応じた額に1.03を乗じ、24捨25入により50円単位の端数処理を行った額（以下「調整額」という。）が⑻に掲げる料金の額以上となる場合には、イ）からハ）の規定にかかわらず⑹の額を適用するものとする。
Ｂ　調整額が500円以下で、かつ、上記算出方法によって得た料金の額が調整額を超える場合には、上記算出による額を調整額に据置くものとする。

ホ）インターチェンジ相互間の料金の額に係る調整
甲インターチェンジと乙インターチェンジの間に、丙インターチェンジが存する場合において、ロ）からニ）に定める方法により算出された甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の料金の額が、同様に算出された甲インターチェンジと丙インターチェンジ相互間の料金の額と、丙インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の料金の額との合算額を超えるときは、甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の料金の額は、その合算額とする。

ヘ）複数経路の場合の料金算定の特例
インターチェンジ相互間の経路が複数ある場合の料金の額は、複数経路のうち最も短い経路のキロ程と他の経路のキロ程を比べ、２倍を超える経路を走行した場合にはイ）により算出された走行経路のキロ程に基づき、ロ）及びハ）に定める方法により算出した額とし、２倍以内の経路を走行した場合には各経路毎に算出した額のうち最も低い額とする。
なお、各経路毎の距離比を算出するに当たっては、インターチェンジ相互間に伊勢湾岸道路、首都圏中央連絡自動車道又は東海環状自動車道が介在する場合には、イ）により算出されたキロ程に次表に掲げる距離を加算して行うものとし、各経路毎の料金を算出するに当たっては、ロ）からホ）に定める方法により算出した額と伊勢湾岸道路、首都圏中央連絡自動車道又は東海環状自動車道のうち、介在する区間の料金を加算して行うものとする。

道　路　名	区　間	距　離
首都圏中央連絡自動車道	海老名インターチェンジから八王子ジャンクションまで	26.9キロメートル
	八王子ジャンクションからあきる野インターチェンジまで	9.6キロメートル
伊勢湾岸道路	東海インターチェンジから飛島インターチェンジまで	6.1キロメートル
東海環状自動車道	豊田東ジャンクションから土岐ジャンクションまで	39.8キロメートル
	土岐ジャンクションから関広見インターチェンジまで	36.1キロメートル

ト）周回走行の場合の料金算定の特例
ループ内の周回走行が確定した場合の料金の額はイ）Ｃのキロ程に基づきロ）及びハ）に定める方法により算出された額に周回走行回数を乗じたものとする。

チ）料金調整
Ａ　通行止めに伴う料金調整
対距離制を適用する区間において、最初に高速国道に流入したインターチェンジをＡインターチェンジ、通行止めによって高速国道の連続した利用が不可能となったことを理由として通行止め区間を迂回する経路の起点となる途中流出インターチェンジをＢインターチェンジ、途中流出後、当該迂回経路の終点となる高速国道への再流入インターチェンジをＣインターチェンジ、高速国道に再流入した後の最終流出インターチェンジをＤインターチェンジとし、通行止めによって高速国道の連続した利用が不可能となったことを理由としてＡ、Ｂ、Ｃ各インターチェンジの走行により迂回走行した自動車が、高速国道を順方向に走行し、Ｄインターチェンジにおいて通行止めによる迂回走行の事実を示した場合の料金の額については、再流入後に利用したＣインターチェンジとＤインターチェンジまでの区間の料金の額について、以下のように料金調整を行った額を徴収する。ただし、料金調整後の料金の額が０円を下回る場合には、当該ＣインターチェンジとＤインターチェンジまでの区間の料金については徴収しないものとして取扱う。
⑷　対距離制を適用する区間の総延長が100キロメートル以下の区間の場合
全車種を対象として、ＣインターチェンジからＤインターチェンジまでの区間の料金の額から、一律150円を控除した額に料金調整する。
⑻　対距離制を適用する区間の総延長が100キロメートルを超える区間の場合
全車種を対象として、ＣインターチェンジからＤインターチェンジまでの区間の料金の額は、次の算式により算出する額に料金調整する。ただし、次の⑹に該当する場合は除く。
ＡＤ－（ＢＤ－ＣＤ）－ＡＢ
⑹　対距離制を適用する区間の総延長が100キロメートルを超える区間で、通行止めによって高速国道の連続した利用が不可能となったことを理由として、本来利用を意図していた路線の最終流出インターチェンジでの流出を行う代わりに、ＡインターチェンジからＢインターチェンジ区間の走行方向の逆方向に存在するジャンクションでのみ接続される、本来利用を意図していた路線の代替路線を走行し、当該代替路線における最終流出インターチェンジ（以下「Ｄ’インターチェンジ」という。）にて流出を行う場合
全車種を対象として、次の算式により算出する額に料金調整する。
｜ＡＤ’－ＢＤ’｜＋ＣＤ’－ＡＢ
（注１）上記の算式において、ＡＢ、ＡＤ、ＢＤ、ＣＤ、ＡＤ’、ＢＤ’はそれぞれ次の数値を表すものとする。
ＡＢ：ＡインターチェンジからＢインターチェンジまでの区間について、イ）により算出された走行経路のキロ程に基づき、ロ）、ハ）、ニ）、ホ）、ヘ）、ト）及びチ）により算出した料金の額