なお、イ）からハ）までに掲げる、首都圏中央連絡自動車道等経路（東京外環自動車道経路及び首都高速道路経路以外の経路をいう。以下同じ。）の料金の額、東京外環自動車道経路の料金の額、首都高速道路経路の料金の額は、次のとおり算出した料金の額をいう。

首都圏中央連絡自動車道等経路の料金の額：

①、②、③及び④イ(イ)に定める方法により算出（(3)③から⑥まで、⑨から⑪まで又は⑭で定める割引が適用される場合は、当該割引を適用し算出）した、甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の１回の通行に係る料金の額とする。

東京外環自動車道経路の料金の額：

①、②、③及び④イ(イ)に定める方法により算出（(3)③から⑥まで、⑨から⑪まで又は⑭で定める割引が適用される場合は、当該割引を適用し算出）した、当該経路における甲インターチェンジと(A)に掲げる接続部相互間の１回の通行に係る料金の額、①ロ(イ)に定める料金の額及び(A)に掲げる接続部と乙インターチェンジ相互間の１回の通行に係る料金の額を合算した額とする。

首都高速道路経路の料金の額：

①、②、③及び④イ(イ)に定める方法により算出（(3)③から⑥まで、⑨から⑪まで又は⑭で定める割引が適用される場合は、当該割引を適用し算出）した、当該経路における甲インターチェンジと(B)に掲げる接続部相互間の１回の通行に係る料金の額並びに①ロ(イ)に定める料金の額並びに首都高速道路株式会社が道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第３条に基づく国土交通大臣の許可を受けた料金の額及び割引制度（上限料金の引き下げに係る割引に限る。）を適用して算出した額並びに(B)に掲げる接続部と乙インターチェンジ相互間の１回の通行に係る料金の額を合算した額とする。

(A)
東京外環自動車道と中央自動車道富士吉田線との接続部
東京外環自動車道と第一東海自動車道との接続部
東京外環自動車道と東日本高速道路株式会社が管理する東北縦貫自動車道弘前線との接続部
東京外環自動車道と東日本高速道路株式会社が管理する関越自動車道新潟線との接続部
東京外環自動車道と東日本高速道路株式会社が管理する常磐自動車道との接続部
東京外環自動車道と東日本高速道路株式会社が管理する東関東自動車道水戸線との接続部

(B)
中央自動車道富士吉田線と都道首都高速４号線との接続部
第一東海自動車道と都道首都高速３号線との接続部
東京外環自動車道と都道首都高速７号線との接続部
東京外環自動車道と埼玉県道高速板橋戸田線との接続部
東京外環自動車道及び東日本高速道路株式会社が管理する東北縦貫自動車道弘前線と埼玉県道高速葛飾川口線との接続部
東京外環自動車道及び東日本高速道路株式会社が管理する常磐自動車道と埼玉県道高速足立三郷線との接続部
東京外環自動車道及び東日本高速道路株式会社が管理する東関東自動車道水戸線と千葉県道高速湾岸線との接続部

イ）甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の複数経路のうち首都圏中央連絡自動車道等経路の料金の額が最も低い額となる場合

首都圏中央連絡自動車道等経路の料金の額を東京外環自動車道経路の料金の額に適用するものとする。

ロ）甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の複数経路のうち東京外環自動車道経路が最も低い額となる場合

東京外環自動車道経路の料金の額を首都圏中央連絡自動車道等経路の料金の額に適用するものとする。

ハ）甲インターチェンジと乙インターチェンジ相互間の複数経路のうち首都高速道路経路が最も低い額となる場合

首都高速道路経路の料金の額を首都圏中央連絡自動車道等経路の料金の額及び東京外環自動車道経路の料金の額に適用するものとする。

ロ　周回走行の場合

ループ内の周回走行が確定した場合の料金の額は、次の計算式により算出するものとする。

（Ａ＋Ｐ）×Ｃ

(注)　この式において、Ａ、Ｐ、Ｃは、それぞれ次の値を表すものとする。

Ａ：①イ(ハ)イ）Ｃのキロ程に基づき①及び③に定める方法により算出した額（単位：円）

Ｐ：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料金の額（単位：円）

Ｃ：周回走行回数

⑤　料金調整

イ　通行止めに伴う料金調整

対距離制区間、新湘南バイパス（ＥＴＣ車で新湘南バイパスと首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで）を連続して走行する場合に限る。）、東京外環自動車道（ＥＴＣ車で走行する場合に限る。）、伊勢湾岸道路、首都圏中央連絡自動車道及び東海環状自動車道において、最初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再流入インターチェンジをＣインターチェンジ、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、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インターチェンジからＤインターチェンジまでの区間の料金の額について、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（料金調整後の料金の額が０円を下回る場合には、当該Ｃインターチェンジから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。以下同じ。）。

ＡＤ－（ＢＤ－ＣＤ）－ＡＢ

ただし、通行止めによって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。）において流出を行う場合は、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

第三種郵便物認可　明治二十五年三月三十一日