

「“森”の最終4連S字」の「ジェットストリームアタック」走法について

この記述の内容は、

[TimeAttack MODE TUNED/MT](#)

[OutRun2 COURSE 3B \[Coniferous forest \(針葉樹林\) \]](#)の第3区間、
いわゆる「“森”の最終4連S字」についての記述です。

Edited by "sho" (2006.11.05)

- [「“森”の最終4連S字」の「ジェットストリームアタック」走法について](#)
 - [「ジェットストリームアタック」走法について](#)
 - [走法](#)
 - [1：最終4連侵入前](#)
 - [2：緩い右への侵入（“森”の最終4連S字：ターン1）](#)
 - [3：緩い右からギアドリ（“森”の最終4連S字：ターン2）](#)
 - [4：左への侵入（“森”の最終4連S字：ターン2）](#)
 - [5：右への侵入（“森”の最終4連S字：ターン3）](#)
 - [6：最終左の手前（“森”の最終4連S字：ターン4）](#)
 - [7：最終左でのドリフト再入力（“森”の最終4連S字：ターン4）](#)
 - [8：最終左でのカウンター当て（“森”の最終4連S字：ターン4）](#)
 - [9：最終左通過後（“森”の最終4連S字：ターン4）](#)
 - [総括](#)
 - [公開された「サンプル動画」について](#)
 - [参考（「“森”ステージ」1セク・2セク・4セクについて）](#)
 - [最後に](#)
 - [オマケ（ターン手前の標識）](#)

「ジェットストリームアタック」走法について

「ジェットストリームアタック（通称JSA）」走法とは、

[TimeAttack MODE TUNED/MT](#)

[OutRun2 COURSE 3B \[Coniferous forest \(針葉樹林\) \]](#)の第3区間、
「“森”の最終4連S字」の真ん中の2つの短いターンを、
クランク状の「高速シケイン」的な物とは捉えずに、
「2連続ターン」と考えて走る走法です。

- 1：筆者は攻略当初（2004.03）、「“森”の最終4連S字」を、
OutRun2 COURSE 3C Desert（砂漠）中盤の、
ほぼ減速しないで突っ切る「高速シケイン」？の様に
処理しようとしたのですが上手くいかず、
この「ジェットストリームアタック」走法を思い付きました。
- 2：筆者の「ジェットストリームアタック」走法しか見たことが無い方は、
当初から「高速シケイン」と考えていない方もおられると思います。
が、筆者自身、攻略当初（2年以上前）、1の様に「高速シケイン」と考えていた、
また、雑誌等の攻略記事でも「高速シケイン」と捉えた記述？だったので、

あえてここでは「高速シケインではない」と記載します。

- 3：なお、N/MTやN/ATからプレイしはじめた方は、その通過時の挙動から「高速シケイン」とは考えずに、最初から「4連S字」と捉えているようです。翻って、T/MTやT/ATからプレイしはじめた方は、その通過時の挙動から「高速シケイン」と捉える事が多いようです。

「高速シケイン」として捉えて抜ける場合、OutRun2 COURSE 3C Desert (砂漠) 中盤の「高速シケイン」等の様な抜け方になりますが、OutRun2 COURSE 3B Coniferous forest (“森”) では、OutRun2 COURSE 3C Desert (砂漠) 中盤の「高速シケイン」とは違い、

- ・ 侵入前はドリフト状態である事 (砂漠では直進状態から侵入)

- ・ 一見、「高速シケイン」のように見えるが、

Rの緩いターンが短く左・右と連続しており、OR2 COURSE 3C Desert (砂漠) 中盤の「高速シケイン」ほど明確なクランクではない事

- ・ 「“森”最終4連S字」区間は、ガードレールに囲まれており、

OR2 COURSE 3C Desert (砂漠) 中盤の「高速シケイン」のようにエスケープゾーンが無く、僅かなはみ出しも許されない事 (これは、逆説的に考えれば、「ガードレールに接触するまではコースが使える」ということで解りやすい。翻って、SP COURSE 5A Giant Statues (巨石遺跡) 第3区間等の「ガードレールはあるが、コースとの間に僅かにダートがある」ような配置は逆に攻め辛い)

- ・ 左・右と2連続ターンを抜けた直後、更にキツイ最終の左ターンが存在する事

以上の事から、OR2 COURSE 3C Desert (砂漠) 中盤のクランク状の「高速シケイン」と捉えて走るのではなく、2つの緩いターン (区間全てを含めれば、4つのターン) として考えた結果、「高速シケイン」と捉える考えを捨てました。

また、各種攻略記事を参考にしたり、様々な方の走りを見ても、「高速シケイン」として捉えているためか、最終4連S字の3つ目までは抜けられるが、最終の左の手前左のガードレールにマシンの左側面 (左リアフェンダー近辺?) から接触するケースが多く、当初からこの接触及び走法に納得がいかなかったため、新走法の開発に入りました。

その結果、「ジェットストリームアタック」走法では、「“森”最終4連S字」区間では、最初の緩い右ターンからの[ギアドリフト](#)起動時と、最終左の[ドリフト再入力](#)以外ではドリフト再入力を使用せず、一度の[アクセルオフ](#)と、ステア操作のみで、間の左・右の2連続ターンを抜けきります。

また、最初の緩い右ターンからギアドリフト後の左への侵入も、かなり手前・早目に侵入することがキモとなります。

走法

前提として、この「ジェットストリームアタック」走法は、個人個人のOR2SPに対する走り方や画面の見る場所、操作補正の具合等、画面から得られる情報を脳で処理した後の操作へのフィードバックで、各々、若干の違いがあり、下記の記述が正解（答え）ではなく、ある意味、己自身で構築して行く必要がありますので、一つの目安としていただければと思います。

それを前提としたうえで、おおよそのタイミング等を記載したものであり、全くの初心者の方を対象にしたものであるので、下記を参考に、リズムとバランスは個々に研究・構築願います。

- 1：この「ジェットストリームアタック」走法では、今のところ維持ドリは使用していません。維持ドリが使える方は、最終左ターンで維持ドリを入れる事ができます。

1：最終4連侵入前

“森”ステージの第二区間の最後のキツイ右を抜けた直後、“森”ステージではステージ開始直後と分岐直前以外に唯一ある、左側のエスケープゾーン（芝生）を利用し、

そのエスケープゾーン（芝生）に半車身車体を入れ（半車身入れます）、アウトをギリギリまで使い、「最終4連S字」に備えます。

2：緩い右への侵入（“森”の最終4連S字：ターン1）

「緩い右標識」4枚通過後、5枚目があると想定して（下記：オマケ参照）、想定した5枚目を通過したタイミングで、一気にステアを右に切り込みます。そのままステアをフルロックで保持すると、丁度、緩い右のクリッピングポイント（右ガードレールギリ）に到達します。

アウトギリからクリッピングポイント（右ガードレールギリ）まで加速し続ける事ができるので、300km/hに限りなく近づく事ができます。

侵入ミスでクリッピングポイント（右ガードレールギリ）に付きすぎの場合は、アウト側へ微修正を入れてください。

- 1：クリッピングポイント（右ガードレールギリ）に付けなかった場合（1車線程度の隙間ならOK）は、そのままでもかまいません。

3：緩い右からギアドリ（“森”の最終4連S字：ターン2）

クリッピングポイント（右ガードレールギリ）に付いてもステアは保持したままにし、マシンが半車身ほどアウトに流れはじめたらギアドリフトを開始、

すぐに、ステアでマシンの姿勢を制御します。

その後、一瞬**アクセルオフ**し、すぐにアクセルオン、
右ドリフト中なので左にカウンターを当てているステアを微調整しつつ、
マシンのノーズを少しだけ左に向けます。
(この区間の路面はコーナー判定になっているため、グリップはしないはずです。)

目印としてはコース右側に出る、
S字ターン標識1枚目半あたりが通過したらアクセルオフ・侵入します。
かなり早いタイミングです。アクセルオフは一瞬で、すぐにベタ踏みに戻します。
(慣れないうちは、このアクセルオフの時間を長くしてください。
減速はしますが、操作の流れが掴みやすくなります。)

また、上記(2-1)クリッピングポイントに付けなかった場合、この付けなかった分が、
「マシンが半車身ほどアウトに流れはじめた」分量となります。

1：マシンを半車身ほどアウトに流す、
又は1車線程度クリッピングポイントに付けなかったことにより、
アクセルオフした際、一瞬マシンが右に入り込む現象があるため、
緩い右ターン右側のガードレールにぶつかる事を防ぐ効果があります。

マシンをクリッピングポイントから少しアウト側に流し、
車体の過重を左へ異動させる事により、右のインへの吸い込みを相殺します。

2：1車線程度、クリッピングポイントに付けなかった場合は、
右のインへの吸い込み現象が発生しますが、
1車線分の余裕があるのでガードレールとの接触を避けられます。

3：ジェットストリームアタック練習中に、アクセルオフ・オン後、
この緩い右にぶつかる事を経験しますが、ここでぶつかるという事は、
侵入場所がほぼ正しいという意味で上達している証拠です。

4：ちなみに、ここを「高速シケイン」と捉えて走られている方の場合、
アクセルオフ・オン&突っ込みの場所が、もう少し奥になるようです。

4：左への侵入(“森”の最終4連S字：ターン2)

マシンのノーズが左に向いた瞬間、目の前に「最終4連S字」の、
2つめの左のガードレールが見えます。
ここで、すぐにステアを右に微調整し、
マシンのノーズを左ドリフト状態から右に向ける操作をします。

すると、マシンのノーズが左のガードレールをなめるようにクリアします。
(通常、クリッピングポイントにはマシンのハラ(左右前輪付近)
を付けるものですが、ここではマシンのノーズで、
ガードレールのRをペロリとなめるようにすり抜けます。)

1：この2つ目の右のガードレールに接触する場合は、
そこでの操作が遅かった事が考えられますが、
多くの場合は上記3のアクセルオフ・オンの
侵入時点から操作が遅れている事が多いです。

2：(3-3)の場所での接触及び、
この左のガードレールにマシンのノーズからぶつかるのは、次に繋がる良い失敗です。

特に、この左のガードレールにマシンのノーズからぶつかる場合は、

ぶつかる直前に、本来抜けられるラインが一瞬見えるので、
次回のアタックに繋がります。

それ以降の場所（下記5・6）でぶつかるのは、
次に繋がらないまま深みにはまって行ってしまう、ある意味で悪い失敗で、
「ダメだこりゃ、無理だ」となり、諦めてしまう方向に行ってしまいます。

5：右への侵入（“森”の最終4連S字：ターン3）

マシンのノーズが右に向いた瞬間、目の前に「最終4連S字」の、
3つめの右のガードレールが見えます。

ここで、すぐにステアを左に微調整し、
マシンのノーズを右ドリフト状態から左に向ける操作をします。
すると、マシンのノーズが右のガードレールをなめるようにクリアします。
（要は、4とほぼ同じ様な操作を真逆に行います。）

- 1：この3つ目の右のガードレールに接触する場合は、
そこでの操作が遅かった事が考えられますが、
多くの場合は上記（3）の
アクセルオフ・オン侵入時点から操作が遅れている事が多く、
上記（4）を抜けられたとしても、ここでラインが破綻し接触する 경우가大半です。

6：最終左の手前（“森”の最終4連S字：ターン4）

マシンのノーズを左に向ける操作の途中で、
3つめの右のガードレールをなめてクリアしています。

そのまま左にステアをフルロックすると、丁度、最終4連S字の最後、
4つ目の最終左のインの直前のガードレール（左）にぶつからずに到達できます。

- 1：この4つ目最終左のインの直前の左ガードレールに接触する場合は、
上記（5）での操作が遅かった事が考えられますが、
多くの場合は上記（3）の
アクセルオフ・オン侵入時点から操作が遅れている事が多く、
上記（4・5）のラインを大蛇行で抜けられたとしても、
結局ここでラインが破綻し接触する 경우가大半です。

7：最終左でのドリフト再入力（“森”の最終4連S字：ターン4）

左にステアをフルロックにしたまま、マシンのノーズが画面真正面に向くまで、
[ドリフト再入力](#)のタイミングになるのを待ち（一瞬）、
ドリフト再入力を行うと、最終左をインベタベタで回れます。

- 1：ドリフト再入力を失敗すると、右アウト側のガードレールに接触するか、
アウトへ大回りしタイムロス（約0.5秒）します。
- 2：この場所及び、他の場所でのドリフト再入力の失敗を恐れ、
2回連続でドリフト再入力する方が見受けられますがオススメできません。
特に5ステTAでは、
一度の余計なギアドリフトによる速度減でのタイムロスに繋がります。

SPでは無印よりもドリフト再入力可能範囲が広く取られている
（特にインへの方向）ため、是非とも一度で決められるようにしてください。

3：各種攻略記事等での走法

「最終4連S字の1・2ターン間又は2・3ターン間にドリフト再入力」
パターンでは、ここをインベタベタでは曲がりません。
(インベタベタではなく、「まゝ、イン」という感じ)

これは、この「“森”最終4連S字」区間を「高速シケイン」と捉えているため、
「ジェットストリームアタック」より突っ込みが若干遅く(上記3・4)、
突っ込みが遅い分、その影響が最後の左に出てしまうと考えられます。

8：最終左でのカウンター当て(“森”の最終4連S字：ターン4)

ドリフト再入力が入ったと確信し、インベタベタで回れた瞬間、
すぐにステアを右にフルロックし、カウンターを当てます。

- 1：このカウンター操作を忘れる又はカウンター量が少ないと、
ドリフト再入力成功時、ノーズが急激にインに入り込む現象から、
マシンは一気に左に曲がりすぎ、最終左のインのダートに突っ込み、
出口左のガードレールに吸い込まれるように接触してしまいます。

また、カウンターが遅れるとインベタベタからラインが膨らみ、
しかも挙動が不安定になる場合が多く
(マシンがとっちらかう、「エーらいこっちゃ～、ええ～じゃないか～」状態～)
(コースが直線判定のため?)、
左ターンのためマシンの右側に過重がかかっている関係で、
目前に迫る分岐で右に行ってしまう可能性が高くなります。

9：最終左通過後(“森”の最終4連S字：ターン4)

カウンター当てが成功するとマシン半車身がダートに入りますが、
上記(1)のエスケープゾーン(芝生)と同じハミだし判定なので問題ありません。
(半車身入れます)
あとは、ステアを真っすぐに戻し、そのまま直進し分岐に備えます。

- 1：OutRun2 COURSE 3B [Coniferous forest(針葉樹林)]の
最終左ターン後の分岐までの距離は、他のコースにはないほど非常に短いです。
(最終ターンの途中から分岐標識が出現する唯一のステージ)

また、全ステージの特性上、
3B [Coniferous forest(針葉樹林)]終了後の分岐から、
右ルート「4C Snow Mountain(雪山)」は、
他の4面中最もステージタイムが長く、
タイムアタックでは敬遠されており、15連でも右ルートに向かう必然性が無いため、

最終左をインベタベタで抜けたあとの分岐は、
直線のまま分岐に向かえる左ルートへ行くのがベストです。
(15連のための練習で、5ステプレイでの
「4C Snow Mountain(雪山)」へ向かいたい場合は除く)

総括

「ジェットストリームアタック」走法が成功した場合、

最初のアクセルオフ・オンから最終左手前まで、マシンのノーズは左右に動きますが、ライン的にはほぼ直進に近くなります。

つまり、ステアのみで方向を変えるのではなく、マシンの重心はほぼ直進ラインをトレースしたまま、ステア操作とともに、遠心力や慣性も利用しマシンの方向（ノーズ）をコマのようにコントロールし、ガードレールとの接触を「事前に回避する」といったカンジです。

この「事前に回避する」という考え方が、「高速シケイン」と捉えて走る「通過する」という考えとの最大の違いです。

OutRun2SPでは、上記のように遠心力や慣性でマシンの方向をコントロールすることはありますが、この「ジェットストリームアタック」走法では、この遠心力や慣性を利用する時間が非常に長く、そのために、この感覚の慣れや操作自体の慣れにもかなり時間がかかり、

他のターンには無い感覚の慣れと操作の正確さ、また、経験（失敗）を積む事によって得られる、“微ミス”時の一瞬の修正等の判断力が要求されます。

この記述だけでは、なかなか捉えどころやポイント及びイメージが湧かないと思います。

一番手っ取り早いのは、「限定ワザ」ページの、「ジェットストリームアタック」走法の「[サンプル動画](#)」をご覧ください。どなたかこの「ジェットストリームアタック」走法が出来る方の走りを実際に見る事です。（この記述に対し、本末転倒な発言ですが～）

そのうえで、どこでも同じですが、上記を参考に、「とにかく走り込みあるべし」です。

なお、この「ジェットストリームアタック」走法が出来るようになり慣れてくると、「“森”の最終4連S字」の通過率が非常に高くなり、「高速シケイン」と捉えた走法よりも、最終左手前での接触確率が格段に低くなり、「森の最終」でのギャンブル性？も低くなり、タイムアタックでは、5ステ・15連とも、かなり有利となります。（「高速シケイン」として捉えた走りでも、かなり慣れておられる方は、それはそれで通過率が高いと思います。）

また、この「ジェットストリームアタック」走法では、マシンのノーズを微妙に、少しづつ左右に振るので、開発当初（2004.05時点）から[維持ドリ](#)のような効果が出て、この区間内での減速が少ないのでは？との推論もあります。

- 1：TUNED/ATでの「“森”の最終4連S字」はギアドリフトが使えないため、この「ジェットストリームアタック」走法は、TUNED/ATでも応用が利きます。

TUNED/ATで、ここを「高速シケイン」と捉えた走法では、ターン1・2又は2・3での途中のドリフト再入力が使えないため、この「“森”の最終4連S字」の攻略はかなり厳しく、タイムも遅いと考えられます。

TUNED/MTの「ジェットストリームアタック走法」を極めた方は、TUNED/ATで走った場合の対応で、非常に有利で有効です。

- 2：アクセルオフ・オンとステア操作でマシンの方向をコントロールするという操作は、ORモードをやり込んでいる方では多用される走法のようにです。

コースやアザーカー等、先を予測しながらラインを修正する操作時に、アクセルオフしつつステアをこじる事等によりインに入れたり、コーナリング中にフェイントのような挙動を作れたりと共通する点があるようです。

公開された「サンプル動画」について

「ジェットストリームアタック」の「[サンプル動画](#)」でのプレイですが、結論から言いますと、まあまあのデキといった所です。
(カメラ回っていると、キンチョーしちゃうんです~)

- 「最終4連S字：ターン1」への侵入場所が正しいのに、微妙にアウト側にステアを補正してしまっています。
(インが空いてしまっている。)
 - 「最終4連S字：ターン2」への侵入タイミング(アクセルオフ・オン)はほぼ良い
 - 「最終4連S字：ターン2」から「最終4連S字：ターン3」のラインは少々蛇行気味で、ほぼ直線になるベストなラインではない
これは、「最終4連S字：ターン2」から「最終4連S字：ターン3」への、切り返しタイミングが若干遅いことによるものと思われます。
 - 結果、ラインが少々蛇行気味なため、
「最終4連S字：ターン4」である最終左ターンへの到達が奥になり、最終左ターンがインベタベタで回れていない
(「まあ、イン」といったカンジ)
- 1：速度的には、3セクの前の2セクがあまり良いデキではなかったため、「ジェットストリームアタック」区間内での速度は少々遅めです。

要は、普通のデキの「ジェットストリームアタック」と言ったところで、筆者が7~8回ほど経験した「絶っ！」な走りではなく、逆に、初心者の方が目指しやすい動画かと思います。

まずは、この走りが出来るように練習していただければと思います。
(最初の、アクセルオフの時間を長めにする等、最初はゆっくりと侵入し、流れを掴んでいくのがいいかと思います。)

参考(「“森”ステージ」1セク・2セク・4セクについて)

参考までに、「ジェットストリームアタック」走法を使用した場合の、

[OutRun2 COURSE 3B \[Coniferous forest \(針葉樹林 \) \]](#) の、
各セクタータイム及びトータルタイムの理論値を記述しておきます。

1 : このタイムでは維持ドリを使用していません。
維持ドリができる方は、全ての区間においてさらに速いタイムを出す事ができます。

• セクター 1 : 0'16"227

激緩左第 1 ターン後、緩右 急右複合第 2 ターンでギアドリフトし、
アクセルオフ & カウンター (通称 : ドリ切り) を行いグリップ走行、
短区間直進し、急左第 3 ターンをフェイントドリフトで抜けます。

: 「維持ドリ」が使える方は、急左第 3 ターンで維持ドリ可

• セクター 2 : 0'10"338

ストレートを加速し 300km/h に到達直後、急左第 4 ターンでフェイントドリフト、
直後、第 4 ターンは緩左ターンになるので、ステア調整でインベタ走行します。

: 「維持ドリ」が使える方は、緩右第 4 ターンで維持ドリ可能
ここでの「維持ドリ」使用の効果は大きく、
この 2 セク、次の 3 セク・4 セクへと、タイムに大きく影響します。

次の急右の前に一瞬の急左の第 5 ターンになり、急右の第 6 ターンになりますが、
緩左第 4 ターンの姿勢のまま急左の第 5 ターンを無視、
タイミングを計って切り返し、インベタ & ドリフト再入力します。

: 一瞬の急左第 5 ターンでグリップに戻し、
すぐにフェイントドリフトで急右の第 6 ターンへの侵入も可能

急右第 6 ターンの脱出で、アクセルオフ & カウンター (通称 : ドリ切り) を行い、
グリップ走行に素早く移行します。

• セクター 3 : 0'10"996

このページの「ジェットストリームアタック」走法で、
緩右 急右第 7 ターン、左第 8 ターン、
右第 9 ターン、急左第 10 最終ターンを走破してください。

• セクター 4 : 0'14"517

左分岐では、最初の左ターンをヘインベタ侵入しインで抜け、
分岐直線では次の分岐右ターンのインベタ侵入にそなえ、
分岐左ターン出口のインから、次の分岐右ターン侵入のインを目指し、
双方のインとインを直線で結んだ、ストレートを微妙にナナメに走るラインを目指し、
レーンに沿った直進よりも、タイムロスを少なくします。

この走法により、レーンに沿った直進よりも、
1000/4 ~ 9 はタイムに違いが出てきます。

• トータルタイム : 0'52"078

このタイムは、セクター理論値を積み上げたものなので、
実走値ではここまでのタイムは出ません。
また、他のプレイヤーさんで、
上記各セクター理論値より速い方もいます。（維持ドリ未使用）

「ジェットストリームアタック」走法初心者の方、及び「“森”ステージ」が不慣れな方は、
まず、最初の目標値として 0'52"9xx を目指し、
各セクター攻略及び「ジェットストリームアタック」走法に慣れていただき、
0.1秒程度、徐々に詰めて行き、次は 0'52"4xx を目標としてください。

「ジェットストリームアタック」走法では、
特に「侵入を早くする事」を心掛け、まずはアクセルオフ時間を長めに取り、
「慣れる」事から始めてみてください。

その後は、「“森”ステージ」全てのターンで詰めて行き、全てを繋げ、
0.05秒程度づつ詰めて行き、最終的には、
0'52"1xx ~ 0'52"2xx を目指してください。

この「“森”コース」では、
第3区間侵入直後の「“森”の最終4連S字」手前で緊張感は最高潮に達し、
「“森”の最終4連S字」を走破できた時の気分は最高です。

が、走破成功初期の頃は、その嬉しさと達成感、そしてそれまでの緊張感全てが混ざった、
妙な心理状態のまま、目前に迫る分岐を走らなければならないので、
いわゆるガクブル状態になるか、逆に体が固くなってしまいます。

そのガクブル状態、又は体が固くならないように「慣れる」為にも、
何度も何度も走り、精度や成功率を上げていき、「森」に慣れてください。

最後に

「ジェットストリームアタック」走法をマスターしたい方は、
「最後まで絶対に諦めない」でください。

「早めに突っ込む」を念頭に、何度でも走り続けていれば、
必ず走破できるものですので、諦めずに走り続けてください。

そうすれば、いつか必ず、
このウクライナのオデッサ?の“森”が、「見える」時がきます。

オマケ（ターン手前の標識）

上記、「走法 2 緩い右への侵入（“森”の最終4連S字：ターン1）」、
「「緩い右看板」4枚通過後、5枚目があると想定して（下記：オマケ参照）」のオマケ

OutRun2SPでは、

- 緩いターンの標識は、白地に赤矢印の標識で 4 枚 1（下記参照）
- 鋭角ターンの標識は、赤地に白矢印の標識で 4 ~ 5 枚 2（下記参照）

S字ターンは標識は、黄地に黒矢印の標識で4枚 3（下記参照）

で表示されます。

また、ロータリーのように緩く180°以上回り込むターンでは、赤地に白矢印の標識で4枚で表示されます。
（旧5B2セク、新5A3セク、新4B2セク）

なお、ほとんど直線に近い、激緩ターンでは標識はありません。

1：ターンのRは鋭角だがオープンなターン、ターンのRは鋭角だがコース幅の広い（旧4B2セク等4車線以上）ターン標識は、白地に赤矢印で4枚等、コースレイアウトによっては、鋭角ターンでも白地に赤矢印の標識4枚で表示されます。

例外アリ：3ヶ所のみ5枚の所が存在します。

（旧2A2セク、新4B3セク、新5E2セク）

例外アリ：1ヶ所のみ6枚の所が存在します。

（新1A3セク（海上の[<<]標識））

2：標識4枚の所が14ヶ所存在します。

（旧4A1セク、旧4B3セク、旧5C3セク、旧5D1セク、新3A2セク、新4A2セク、新5A2セク、新3B3セク、新5B3セク、新4C1セク、新4C1セク、新4C2セク、新5D2セク、新3C2セク）

例外アリ：1ヶ所のみ6枚の所が存在します。

（旧5A2セク）

3：例外アリ：3ヶ所のみ5枚の所が存在します。

（旧2A2セク、新2A2セク、新4D1セク）
