西宮南西の風コース戦略

南西の日は、朝から南西が吹く日と、朝の北東が昼前後に南の海風へ入れ替わる日に分かれ、組み立て方がまったく違います。朝のうちに型を見分け、型ごとの戦い方を選ぶための資料です。陸の観測点（ラナイズ）が風下になるので、北東の日とは頼りにする観測点も逆になります。

対象：470・スナイプ。根拠：神戸空港の10分値（2021〜2025年10月の155日と、2026年9月20日〜10月5日）、神戸（気象台）の気温、JODC 神戸第二・大阪（2021〜2023年10月）、ラナイズ（甲子園浜）の1分値（2021〜2025年10月）。根拠の強いものから順に並べています。

選手向けのまとめ

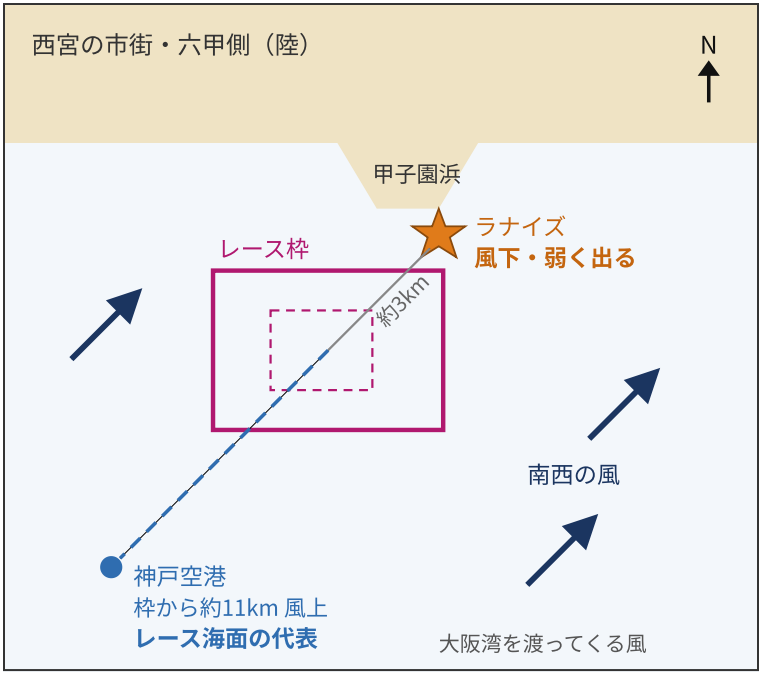
まず朝の風で型を見分ける。朝から南西なら、中央を使ってヘッダーでタックする「振れを取るレース」。朝が北東の日は、昼前後に風が右回り（北東→東→南東→南）に入れ替わり、入れ替わった後も南から南西へ右に回り続けることが多いので、迷ったら右。入れ替わる前後は一度風が落ちます。

0 前提：南西の日は、見るべき観測点が北東の日と逆になる

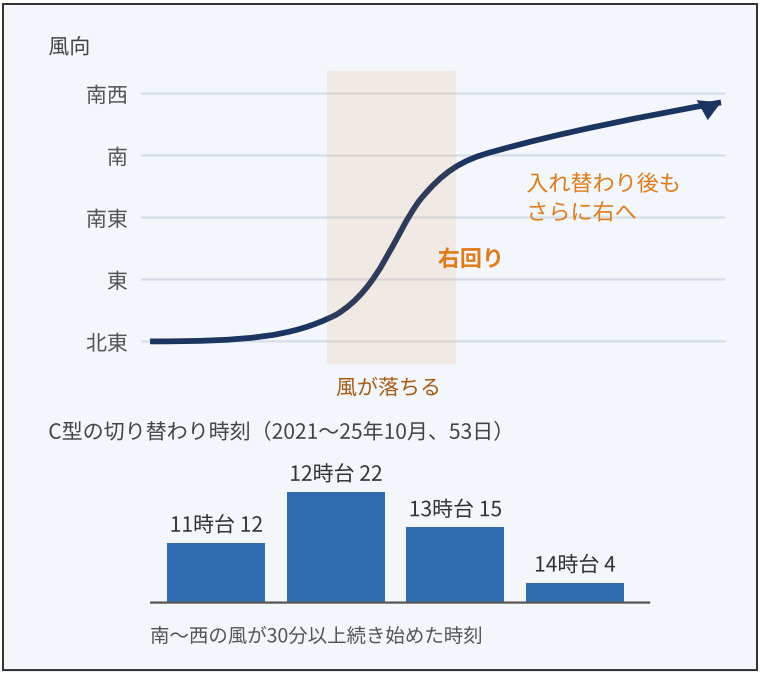
南西の風のとき、レース海面の風上は大阪湾で、約11km先に神戸空港があります。ラナイズは枠中心から約3km**風下**の岸にあり、レース海面を通り過ぎた後の風を測っています。5年分を比べると、南西の日は神戸空港・神戸第二・大阪の風速がほぼそろい（0.9〜1.1倍）、湾全体を一様に吹いていましたが、ラナイズだけは北東の日と比べて約35%弱く、風

向も南西〜西南西にまとめて記録されていました。南西の日は**神戸空港をレース海面の代表**とし、ラナイズの値はそのまま使わないでください。

① 位置関係（北が上・縮尺は概略）



② 朝が北東の日の入れ替わり方（神戸空港）



①は模式図、②の風向の線は、朝が北東で昼までに入れ替わった60日（B・C型）の傾向を示す模式で、ある一日の記録ではありません。

1 朝に型を見分ける

2021〜2025年10月（155日）を、レース時間帯（10:30〜15:30）の神戸空港の風で分けると次のようになります。南西の風がレース中に関わる日は、10月の半分強にあたります。

型	朝の風と一日の流れ	日数	レース中の平均風速
A 朝から南西	朝から南西〜西南西。一日を通して南西	14日	5.6 m/s
B 午前中に切り替わる	朝は北〜東、11:30までに南西へ。レースはほぼ南西	13日	3.5 m/s
C レース中に入れ替わる	朝は北〜東、11:30以降に南〜南南西へ	53日	2.9 m/s
（参考）北東型・その他	北東で安定、北〜北北西、東寄りなど	75日	—

C型で入ってくる風は南35日・南南西12日と「南」が中心です。2026年はA型が9/24・10/1、C型が9/23・9/25・9/30など。

朝が北東の日に、昼に入れ替わるかどうかは、**9時の陸と海の気温差**と**朝の風の強さ**でかなり見分けられます。陸が海より暖かいほど海風が入りやすく、朝の北東が強いほど押し返されて入りにくくなります。

朝が北東の日（112日）	9時の気温差 0℃以下	0〜0.5℃	0.5℃超
朝の風 5m/s未満	36%（28日）	67%（21日）	**89%（27日）**
朝の風 5m/s以上	**10%（10日）**	33%（15日）	55%（11日）

数字は昼に南〜西へ入れ替わった日の割合。気温差＝神戸（気象台）−神戸空港の8:30〜9:30平均、朝の風＝神戸空港の8〜10時平均。境目の0.5℃はこの2地点での目安です。2026年9/20〜10/5の朝が北東だった12日では、割合の高い側の結果になったのが9日でした。

出艇前にできること（朝が北東の日）

1. **アメダスで数字を見る：**8:30〜9:30にスマホで気象庁の「アメダス」を開き、「神戸」と「神戸空港」の気温、「神戸空港」の風速を見ます。10分ごとに更新されるので、2〜3回見て平均します。気温差（神戸−神戸空港）と風速を1章の表に当てはめ、入れ替わりの見込み（高い・半々・低い）をチームで共有します。
2. **空と海を見る（参考）：**六甲の上に積雲がわき始めていれば、陸が暖まってきている合図です。沖（南）の海面に、北東の風と違う色や向きの筋が見えないかも確かめます。
3. **作戦を決めておく：**見込みが高い日は、昼前後に風が落ちて右へ回る前提で、軽風に備えたセッティングと動き方を確認します。両タックのコンパスの数字もいつもどおり記録します。

2 A型（朝から南西）：振れを取る基本どおり

- 朝から吹いている一様な風で、平均5.6 m/s と強めです。レース時間帯の10分値の9割は、その日の中央値から±19°以内に収まっていました（22.5°刻みの記録なので、実際はもう少し小さい可能性があります）。
- 組み立ては北東の日と同じです。スタート前にコンパスで中央値と幅を出し、10°前後ヘッダーでタックを考えます。周期は海の上で測ってください。
- 午後にかけて右（時計回り）に回る傾向がやや見られます（14日中7日で10°以上、逆は1日）。中央を中心にしつつ、迷ったときは右を少し厚めに使います。

- 上マーク（南西側）が沖、下マークが岸寄りです。ラナイズで風が弱く出るのが岸の影響なら、下側ほどわずかに弱まる可能性があります（未検証）。

3 B・C型（入れ替わり）：右回りに回り続ける風

- **回り方は右回り。**朝が北東で昼までに入れ替わった60日（B・C型）のうち52日は、東・南東を通って南へ回っていました（左回りは8日）。南に落ち着いた後も、2時間でさらに右へ平均30°回っていました（48日、逆は4日）。
- **迷ったら右。**回り続ける風では、回っていく側（風上を向いて右）にいる艇が得をします。北東のコースで入れ替わりが始まったときは、右（南東の沖側）が、新しい風の来る側とも重なります。B型の日も、午前の遅い時間から午後にかけて平均40°右に回り、風速が1.2 m/s 強まっていました。データの傾向ははっきりしていますが、北東の日の資料の「北東なら左、北寄りなら右」より強い表現です。**参考までですので、実際の海面で確認してください。**
- **入れ替わりの前後は風が落ちる。**神戸空港の中央値で、朝3.8 m/s →入れ替わり直前に1.9 m/s →直後1時間2.4 m/s →その後3.1 m/s です。新しい風の筋（海面の色）を先に捕まえた艇が大きく得をします。
- **時刻は12時前後だが、当日見張るしかない。**11〜13時台に散らばり、第2〜第3レースの途中に当たりやすくなります。

4 左右とパフ（迷ったときの判断材料）

- A型には左右の決め手がありません（湾の西側と東側の差は日によって逆）。振れを優先し、当日コースの上と下で同じタックのコンパス中央値を比べて確かめてください。
- B型の日は、湾の東側（大阪）が神戸空港より30〜45°西寄りの日が9日中5日ありましたが、枠の左右に読み替えるには材料が足りません。
- 南西の日のパフは沖（南西）から来ます。大阪湾を長く渡ってくる風なので、北東の日より波が立ちやすいと考えられます（参考までですので、海上で実感と違う場合は無視してください）。下りは後ろ（沖側）から来るパフを振り返って探し、パフの来る側へジャイブして寄せます。

本資料は過去の観測値と位置関係からの推定を含み、海上での検証は未実施です。当日の風を保証するものではありません。レースの判断は帆走指示書・レース委員会の指示と当日の海上の実況を優先し、各自とチームの責任で行ってください。判定表の境目は同じ期間のデータを見て決めたもので、当てはまりがよく見えている可能性があります。ラナイズの風速計の地上高は約15.5m（暫定値）。データはラナイズビーチクラブのご厚意により提供・取得を許可いただいたものです。

作成：Kanie Kaoru ／ kanie.report.com@gmail.com
データ提供：ラナイズビーチクラブ（甲子園浜）・気象庁・JODC