

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
K01	1	運航安全のための航空気象	継続	航空機安全運航のために必要な業務の拡充すること	東日本大震災の事例を見ても安全への投資はここまでで十分という終点が無いことは明らかであら災害に強いインフラ整備とともに、安全運航にかかる予算確保を引き続きお願いしたい。あわせて必要な定員についても確保できるようにお願いしたい。	一部変更
K02	1	広域災害等の非常時における航空気象	継続	東日本大震災のような広域災害時の長期間にわたる非常時に、気象データを安定して提供するためのバックアップ体制について十分な対策を講じること	長期間の応援態勢や、東南海地震、関東直下型による中枢機能の損傷等に対する対策が進んでいることは分かるが、委託観測の拡大や3TAFの実行等に伴い航空気象にかかわる人員が毎年削減となっており、非常事態における人員の確保に不安が生じている。引き続きバックアップ体制に必要となる人員の確保を要請する。	昨年と変更なし
K03	1	航空気象観測業務	継続	観測技術及びデータ精度を向上させること。そのため、気象庁職員による観測を原則とすること	観測データの最終責任は気象庁にあること及び観測技術の継承という面からも、気象庁職員による観測を原則とすることが必要である。	昨年と変更なし
K03	2	航空気象観測業務	継続	現状においては、従来のSCAN方式が混在していることによる通報式の混在の解消のためMETAR/SPECI方式として統一すること	民間への委託観測の全国展開が完了しているがこれまでも問題点が多くあることを指摘してきたSCAN方式による観測通報がそのまま残っていることで、その多くを占める離島での気象観測精度の信頼性が損なわれている状態が続いており、安全に関する問題の起こる前に早急な見直しが必要である。	昨年と変更なし
K03	3	航空気象観測業務	継続	観測自動化については観測精度の検証を十分に行うことや、運航乗務員等への十分な周知を行うこと。導入にあたっては、観測の補完・補助システムとしての運用とすること	観測自動化については観測精度の検証を十分に行うことや、導入にあたっては、運航乗務員等へ十分周知する必要がある。観測の信頼性や周辺現象の把握が不十分である事、突発顕著現象への対応などの観点から、あくまで観測の補完・補助システムとしての運用とすること。	一部修正

K03	4	航空気象観測業務	継続	機器更新にあたっては、データの安定提供のため機器の2重化を進めるとともに、北海道だけでなく新たに積雪計の設置があり評価している。引き続き積雪が多い空港には積雪計を設置すること	障害による欠測を防ぐために二重化を進めること。2019年は日本海を中心に各地で大雪となっているが、降雪や積雪の状況が不明のまま大雪飛行場警報・情報の発表時や検証を行っている状況が続いている。降雪が強まると監視カメラも見えなくなり、夜間であれば委託の観測員もいないため降雪の状況を把握することができず、局地性の強い降雪・積雪データを周辺データからの推定のみとなることも多い。	一部変更
K03	5	航空気象観測業務	継続	ヘリコプターや小型機のために自動観測点を増やし、TVモニター等を設置すること	気象庁HPでの新たな情報の提供等、改善にむけた検討が進められている。しかし、小型機用の離発着地点やルート上の気象データが少ないこともあって、気象的要因が事故原因として大きな比重をしめている。このような場所にこそ自動観測機器リモート観測の実行やデータの提供が事故やインシデント減少のために必要である。	昨年と変更なし
K03	6	航空気象観測業務	継続	飛行場実況の把握のために、早朝のMETAR観測の開始時刻を早めること。または、目視観測項目の代替となるような自動観測装置やWEBカメラ等を設置し、利用者への公開を徹底すること	早朝のMETAR観測が減ったことで、METAR-AUTO報を利用することも多くなっているが、運航の可否判定には目視による卓越視程や雲等の観測データが必要である。運航の不安全要素をなくすために、早朝のMETAR観測の開始時刻を早めることが原則であるが、当面の観測データの補完として自動観測機器による観測自動化の試行と検証の実行及びデータの公開を要請する。	昨年と変更なし
K03	7	航空気象観測業務	継続	METAR等の誤データ通報を防ぐためのソフト・ハード両面での対策を徹底すること	観測通報システムのソフト・ハード両面における対策が若干ながら解決してきたことは評価できるがまだ十分とはいえない。観測データの通報時においては、ヒューマンエラーが直接通報ミスにつながらないようなシステム設計の基に引き続き改良を進めることを要請する。	昨年と変更なし
K04	1	航空気象予報・観測データの一般公開	継続	航空気象観測及び予報データのWebサイトや携帯サイトへの公開と、気象庁による各サイトのメンテナンス・更新を実行すること	気象庁のホームページに航空気象データが掲載されるようになったことは評価できるが、METAR又はMETAR AUTO及びTAFや飛行場情報警報等の重要なデータが閲覧できない状況であり、なるべく早い解決を要請する	一部修正

K. 気象

K05	1	飛行場予報 (TAF)業務	継続	一人3TAFの実行が始まっているが、予報精度向上に逆行するものであり、TAFの精度向上のために、一人一飛行場担当として実況監視及び予報作業に集中できる環境を整えること	常時担当3空港の気象データを監視しており顕著現象を伴う悪天候となる場合、ベテランでも現象毎の異なる地域特性への対応を的確かつ遅延無しに処理していくのは厳しい状況が続いている悪天候時には個々の空港の状況を把握することが一層困難で予報や情報警報において、発表に追われることになると、予報精度への悪影響は明らかである。ユーザーからの要望はさらに細かく多種多様となってきており、乗員アンケートでも予報精度に不満であるという回答が続いている。ユーザーの利便性の向上や、運航の安全、TAF情報等の予報精度の向上を実現するため、一人一飛行場を担当することができるように必要な要員を確保されることを要請する。	昨年と変更なし
K05	2	飛行場予報 (TAF)業務	継続	TAFや情報・警報の精度向上のために、降雪量観測やTVモニターの機能向上等、予報に必要なデータを取得するためのリモート観測機能を充実させること	現状のデータでは情報・警報を発表するためには全く不十分で、観測の協力なしには積雪深等のデータは得られない。これまでも降雪などについてはデータ不足に伴う情報・警報への影響が出ており、運航安全への支障となっていることを十分に認識したうえでリモート観測機能の充実を引き続き要請する。	昨年と変更なし
K05	3	飛行場予報 (TAF)業務	継続	TAF等の予報精度向上のために、また、精度維持のために航空気象専門家の育成・飛行場特性習熟のための現地観測実習等、実効性のある研修制度を充実させること。同時に、航空気象予報、航空気象観測の知識・経験(TAF発表空港の地形特性等)をもった人材を確保すること	予報スキルの向上のための研修は引き続き重要であるが、TAF等の予報やMETAR等の気象データが運航関係者(運航管理・グランドハンドリング、管制業務等)でどのように使われているかといった知見が重要となってきている。また、民間委託観測が展開されたことにより、遠隔予報で現地を知らない予報担当も増えてきている。よって、予報や観測の各空港等における現場体験等を重視した研修体制も重要となっている。さらには、環境の変化スピードが大きくなっていることから、数年毎に最新の予報観測における知見を習得することも必要である。このため、更なる研修制度の充実を求める。	昨年から変更
K05	4	飛行場予報 (TAF)業務	継続	予報業務においても、誤データ通報を防ぐためのソフト・ハード両面での対策を徹底すること	ソフト・ハード面での改善が進んでいることは理解できるが、小さなミスは発生しているのが現状である。引き続き、ヒューマンエラーをカバーできるようなシステムの設計を念頭においた対策の検討を要請する。また、一部ソフトには利用時に思うように動作せず、利用者に大きなストレスがかかるものがあり、ミスの発生要因となりかねないものもあるため、現場作業者の利用しやすいように改良を進めること。	昨年と変更なし
K05	5	飛行場予報 (TAF)業務	新規	奄美空港で飛行場予報 (TAF)を発表すること	鹿児島から那覇まで飛行場予報を発表している空港がない。交通量が比較的多いなかで、緊急着陸をする際に重要な空港と考えている。気象庁の基準ではきびしいことは承知しているが、早朝便においては燃料搭載量にも影響があり、安全のために予報を発表していただきたい。	変更

K06	1	飛行場警報の見直し他	継続	飛行場落雷警報(仮称)の新設をすること	制限区域内の事故防止と運航の安全確保の観点から飛行場内において、発雷や落雷等の接近が予想される場合あるいは実況として発雷や落雷が観測されている場合に、各空港長が制限区域内での作業中断等の判断を行えるようにするため、現在運用中の飛行場雷情報よりも緊急性を高めた警告的気象情報としての飛行場落雷警報(仮称)の新設を引き続き要請する。	昨年と変更なし
K06	2	気象データの提供	継続	METARのRMKS欄で、滑走路別の風向風速や局所的悪天現象等を通報できるようにすること。また、通報する基準を定めること	観測通報される主滑走路の気象情報以外の滑走路情報を、RMKS欄を活用して風向風速や滑走路別の局所天気情報を通報できるようにしていただきたい。観測自動化が導入されると滑走路別のデータが得られるようになるが、それらが利用できるようになれば、航空機の安全運航に有用なデータとなる。国内記事欄の基準を改定し実通報基準の作成と運用を引き続き要請する。また、さらなる管制業務と気象データとの連携強化が必要とされている中、METAR報で飛行場内の風の変化の情報が提供できれば管制業務への大きな補助となることが期待できる。	昨年と変更なし
K06	3	飛行場予報	継続	飛行場予報の作成においては、悪天時における最低値や積乱雲の存在、発雷の可能性等を、運航乗務員が入手できるように努めること	運航乗務員にとっては、予報していない悪天現象が後追いの修正報で表現される見逃しは、対応が遅れる等、安全運航への重大な支障となっている。悪天傾向に予報すれば良いというものではないが、悪天となる可能性や、悪くなるとすればどの程度までかといったことが、運航を担当している現場で判断できるような予報が望ましい。そのためには、悪天確率等の導入や、可能性の高い悪天現象のセカンドストーリーTAFといった新たな情報提供等、安全運航のためにユーザーの判断がやりやすくなるような具体的な改善に努めることを要請する。	一部変更
K06	4	飛行場予報	継続	ウィンドシアアに関する飛行場気象情報の内容を改善すること	風に関する飛行場気象警報には、各空港共通の基準が設置されているが、ウィンドシアアに関する飛行場気象情報には量的な内容は含まれていない。羽田、成田では空港低層風情報を発表していることは有効であり、今後他空港への拡大をお願いしたい。このため、ユーザーでは危険度の程度の把握が困難となっている。グラントを対象とした強風警報とは別に、ウィンドシアア警報(仮称)の新設等も視野に入れ、改善を図ること。	一部変更