

区分番号	要請番号	区分	取扱	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
K01	1	運航安全のための航空気象	A	継続	気象庁	航空機安全運航のために必要な業務の拡充すること	例年通りの要請であるが、安全を維持する上で必要な予算と定員を確保していただきたい。気象庁では航空気象業務の再編を検討しているとのことだが、航空機の安全運航に影響がないようにしていただきたい。	
K02	1	広域災害等の非常時における航空気象	A	継続	気象庁	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	中枢機能がマヒしないように対策をすすめていると聞いているが、2中枢化をすすめるとのことなので、バックアップ体制の強化が必要と考えている。あわせて、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。能登半島の地震では、能登空港の観測応援で気象庁職員が対応した。今後も大きな地震、災害が発生することが考えられる。委託先で対応できるよう余裕をもった観測員を配置できるよう予算措置をしていただきたい。	継続要請。一部文言修正
K03	1	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	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	民間委託している空港を中心に観測技術及びデータ精度について疑問視する声があがっている。引き続き気象庁として委託業者に研修など指導を強化し精度向上に努めるとともに、気象庁職員による観測を原則とすることが必要であるとする。	継続要請。一部文言修正
K03	2	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	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	順次、METAR-AUTOに変更し、METAR /SPECI方式として統一していただいているが、通報式が二通りあることは、運航の不安全要素となっているため、直ちに統一していただきたい。そのうえで、METAR-AUTO化の変更スケジュールをお示しいただきたい。	継続要請。一部文言修正
K03	3	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	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、運航乗務員等へ丁寧に周知する必要がある。また、観測の信頼性や周辺現象の把握が不十分であることや、突発顕著現象への対応などの観点から、観測自動化はあくまでも補完・補助システムとしての運用が望ましい。これらを念頭に、観測通報の自動化は慎重に進めていただきたい。	
K03	4	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	ヘリコプターや小型機のために自動観測点を増やすこと	ヘリコプターや小型機の事故・重大インシデントの原因として気象的要因が小さくないことから、小型機用の離発着地点における自動観測機器リモート観測の実行やルート上の気象データ提供の拡充を図ること。	継続要請。一部文言修正
K03	5	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	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。	
K03	6	航空気象観測業務	A	継続	気象庁	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発生することを前提に、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。	

K04	1	航空気象予報・観測データの一般公開	A	継続	気象庁 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METARAUTO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。	
K05	1	飛行場予報(TAF)業務	A	継続	気象庁 飛行場予報の精度向上を図ること	予報担当者は常時3空港の気象データを監視し予報、情報を発表しているが、運航乗務員のアンケート結果では予報精度の低下を指摘する声があがっている。顕著現象を伴う悪天候となる場合、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。今後は5空港に拡大する予定と聞いているが、まずは、3空港の飛行場予報の精度を向上させた上で、5空港に拡大すべきである。運航の安全のため、引き続き飛行場予報の精度向上を要請する。	継続要請。一部文言修正
K05	2	飛行場予報(TAF)業務	A	継続	気象庁 奄美空港で飛行場予報(TAF)を発表すること	奄美空港はTAFが報じられる鹿児島空港と那覇空港の中間に位置しており、交通量が多い航空路上にあることから緊急着陸に適した空港であるばかりでなく、目的地としても需要の多い空港であるなど、極めて運航ニーズの高い空港である。国際線の有無によってTAFが報じられるという規定は理解するが、実状に合わせてTAFの発表が安全上の観点で必須である。	継続要請。文言を修正
K05	3	飛行場予報(TAF)業務	A	新規	気象庁 飛行場時系列予報を発表すること	定期便の就航している空港のうち、TAFが報じられていない空港において飛行場時系列予報を発表していただきたい	新規要請
K06	1	飛行場警報の見直し他	A	継続	気象庁 飛行場落雷警報(仮称)の新設をすること	現在のところ、各事業者の判断に委ねているところであるが、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。	継続要請
K06	2	気象データの提供	A	継続	気象庁 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	観測自動化導入によって滑走路別のデータが得られるようになることから、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することで航空機の安全運航に有用なデータとなる。それを実現するため、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。更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。	継続要請。文言を修正
K06	3	飛行場予報	A	継続	気象庁 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	運航乗務員のアンケート結果でも、飛行場予報の精度向上を求める声が多い。現状でも予報担当者への研修を実施していると聞いているが、引き続き強化をしていただきたい。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、悪天現象への対応が遅れる等、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。	継続要請
K06	4	飛行場予報	A	継続	気象庁 ウィンドシアー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、ウィンドシアー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。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。グラウンドを対象とした飛行場強風警報とは別に、ウィンドシアー警報(仮称)の新設等も視野に入れ、改善を図ること。	継続要請

K07	1	低層風情報の提供	A	新規	気象庁	晴天時にも空港低層風情報(ALWIN)が提供できるよう、主要空港に空港気象ドップラーライダー(LIDAR)を設置すること	<p>空港低層風情報(ALWIN)は下層風の変化を正確かつリアルタイムで提供されるため、航空機の着陸においてより安全に運航することが可能となっている。空港気象ドップラーライダー(LIDAR)が設置されている東京国際空港、成田国際空港、関西国際空港では晴天時でもALWINデータが情報提供されている。一方で、新千歳空港、大阪国際空港、福岡空港、鹿児島空港、那覇空港では、空港気象ドップラーライダー(DRAW)データのみ運用となっているため、晴天時には利用できない。運航乗務員のアンケート結果では、これらの主要空港にLIDARを設置することが望まれており、引き続き要請する。</p>	新規要請
-----	---	----------	---	----	-----	--	---	------