

区分番号	要請番号	区分	要請先	取扱	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	気象庁	B	継続	航空機安全運航のために必要な業務を拡充すること	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。	継続要請
K02	1	広域災害等の非常時における航空気象	気象庁	B	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	災害時の復旧、支援で運航する航空機に対し航空気象情報(観測、予報など)が提供できなくなることはないようバックアップ体制を強化すること。また、観測所の委託については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	気象庁	A	新規	成田空港:運用開始1時間前の5時から人による観測を行うこと	成田空港は6時から人による観測に切り替わるが、その時刻以前の自動観測とTWR OBSIによる実況がかけ離れていることが多く(特にLOW VIS時)、運用上問題がある。	新規要請
K03	2	航空気象観測業務	気象庁	A	継続	METARのRMKS欄で運航上重要な情報を通報すること	BKN未満の低い雲でも進入経路にある場合影響があるため、雲の位置を通報していただきたい。	継続要請、一部文言修正
K03	3	航空気象観測業務	気象庁	B	継続	観測技術及びデータ精度を向上させること	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こと。	継続要請、一部文言修正
K03	4	航空気象観測業務	気象庁	A	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	順次、SCAN報から自動METAR/SPECI報に変更し、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、SCAN報から自動METAR/SPECI報の変更スケジュールをお示しいただきたい。	継続要請
K03	5	航空気象観測業務	気象庁	A	継続	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	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。運航乗務員のアンケート結果では、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。なお、設置要望の多い空港の順位は以下のとおり。 ①福岡 ②伊丹 ③鹿児島 ④新千歳 ⑤那覇 ⑥中部	継続要請、一部文言修正
K03	6	航空気象観測業務	気象庁	B	継続	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

K04	1	飛行場予報(TAF)業務	気象庁	A	継続	飛行場予報の精度向上を図ること	運航乗務員、管制官へのアンケートでは予報精度の低下を指摘する声があがっている。引き続き予報精度の向上を図ること。なお、主な意見・要望は以下のとおり。 【羽田】 ・TAFの風の予報が外れる事が多過ぎる様に思います。 ・昨日も北風になる予報で燃料計画をしたら、LDA23だった。この様子だと、いつでも予備の燃料を搭載しなくてはならない。 ・発雷の予想精度が低いと感じた(夏場の羽田や成田)。 ・風向風速の予測が不十分なため、適切なタイミングで滑走路の変更を行うことができていないと感じる。 ・TAFはAMENDの発出が遅いもしくは足りないと思われる。METARでTAFにない天気現象となっていて一向にAMENDが発行されないことが多い印象です。 【成田】 ・風向や雷雲の読みが甘い。 霧の予報が日によってまちまちな気がする。 ・発雷の予想精度が低いと感じた(夏場の羽田や成田)。 ・TAFは一行で好天のようすがでていたが、雷雨により長時間のホールディングとなった。 【その他の空港】 ・伊丹空港のTAFは信用できない。 ・青森空港の霧予報はBelow MNMIになってから霧予報を出すことが多く、実際2024年4月だけで3回G/A、1回はDIVを実施することになった。 ・高松空港は天候の急変が多く、Unexpected Divertも度々発生している。 ・南紀白浜空港のTAFはVMCだったが、実際は雲が低くATBした。 別日でもVMCのはずが、雪が降り出した。 ・岡山空港は5～10kt程度の予報であったが、gust 25ktの very roughであった。 ・宮崎空港のTAFは風向きの変化の精度が低いと感じる。 ・鹿児島空港VMCの予報だったが霧が出て上空待機して進入したら離陸機とのセパレーションでG/A。 ・大分空港はVMCの予報だったが、霧で着陸できなかった。 ・那覇 突然雷雨になって着陸できないことがある。	継続要請、一部文言修正
K04	2	飛行場予報(TAF)業務	気象庁	A	継続	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
K05	1	飛行場警報・情報の見直し他	気象庁	A	継続	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	1	航空気象予報・観測データの一般公開	気象庁	B	継続	気象庁ホームページにMETAR、TAFを掲載すること	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。	継続要請、一部文言修正