

第1回災害科学総合講演会のシンポジウムで指摘した問題点が基本的に解決されていないことをまづあげる必要がある。

さらに、現象を明らかにするために適切な能力をもった測器の開発と人工的に条件を制御して現象を実験的に検討吟味する強風洞や人工気象室等の大がかりな実験施設

の新設が気象の分野としては必要となるし、災害を明らかにし、災害対策が効果的になされるには、同じく第1回のシンポジウムの席上で提案した、災害学の立場からの研究がなされることが重要であると考え、気象学の分野ではそれに対応する態勢を準備しつつあることを最後に報告しておきたい。

第15回航空気象シンポジウム

日時 昭和41年3月11日

会場 東京国際空港ビルA会議室

今年度の航空気象に関する月例会は、「Significant Weather の解析と予報」に主眼を置いて、東京地区で開かれた。時あたかも全日空機、CPAL機、BOAC機と航空機遭難の相ついだ直後のこととして、気象官署職員はもちろん、航空会社社員、自衛隊員等の外、若干の報道関係者も交え50名をこす聴取者が集まり、活発な討議が行なわれた。シンポジウムは東京航空気象台の久米次長のあいさつについて安齋予報課長の司会で始められ、10時より16時まで熱心に続けられた。

シンポジウムの話題提供者、題目および主要内容は次のとおりであった。

1. 話題提供者 草野和夫、鈴木義男、武井久徳（東航気）

“東京国際空港における低層ウインドシャワーについて”

航空機事故は離着陸時とその直前、直後に圧倒的に多い。その離着陸時の気象要素の一つとして、空港周辺の低層の風のシャワーの重要性が注目され出した。東京国際空港の代りに東京タワーの資料を用いて調べたところでは、10月～1月の冬季と4月に強いシャワー（最大9KTS/30m）が現われ、7月、8月の夏季は弱い（最大3KTS/30m）。また強いシャワーは、年間21例のうち寒冷前線が8季節風8、高気圧3、台風2の割合で発現している。

2. 話題提供者 中山章（東航気）

“対流雲予報はどこまで可能か”

対流雲の予報を最も効果的に航空予報に利用するため予報の限界について考え、Pre-flight Forecast では Large Scale, In-flight Forecast では Meso-scale（または Micro-Scale?）までを限界とすべきであると述べた。

3. 話題提供者 山本芳政（東航気）

“富士山レーダーの管制気象業務への利用について”

夏季期間中確実に雲の中で観測された92個の乱気流の資料を使い、富士山レーダーエコーとの関係を調べたと

ころ、強い乱気流の観測された場所にはすべてエコーが存在した。またレーダー反射の受信電力と乱気流強度との関係、航空路上のエコーについて撮影した RHI の写真からエコーの頂と雲頂との関係等を求めた結果を示し、メソ的なスケールで発生する積雲の分布を知ることにより、東京空港に着陸するための待機空域の中で、より安全な空域の選択が可能であると結論した。

4. 話題提供者 柴田宣（東航気）

“主として下層の乱気流”

昭和40年度中にテレタイプ回線と管制官を経て報告された264の強い乱気流を、その時の一般解析図と対応させて分類を行なった。下層の乱気流は低気圧の発生や発達にも関係するが、下層ジェットに類するものが少数例あり、たとえば850mbの強風域と700mb強風域の重なったせまい区域で、強い乱気流の報告があったと述べた。

5. 話題提供者 橋場善也（東航気）

“本邦付近における高高度乱れの特性”

ICAO計画の高高度乱れ報告の資料にもとづく日本付近の乱れ発生率分布図を示した。これらの分布の特性は地形の影響ばかりでなく、ジェット軸の変動が大きく関係している。また圏界面高度と高高度乱れの問題、さらに高高度の乱れに関する気象要素等に言及した。

特別講演 竹田建二（日本航空）

ワシントンにおける National Air Meeting on Clear Air Turbulence に出席して

Meeting では特に CAT detection の問題が多く報告され、(1)音響、(2)星の光、(3)赤外線、(4)マイクロウェーブ、(5)コロナ放電等を利用する方法、(6)ローフレクシオンレーダー、(7)レーザーレーダー等の紹介があった。

（橋場善也記）