

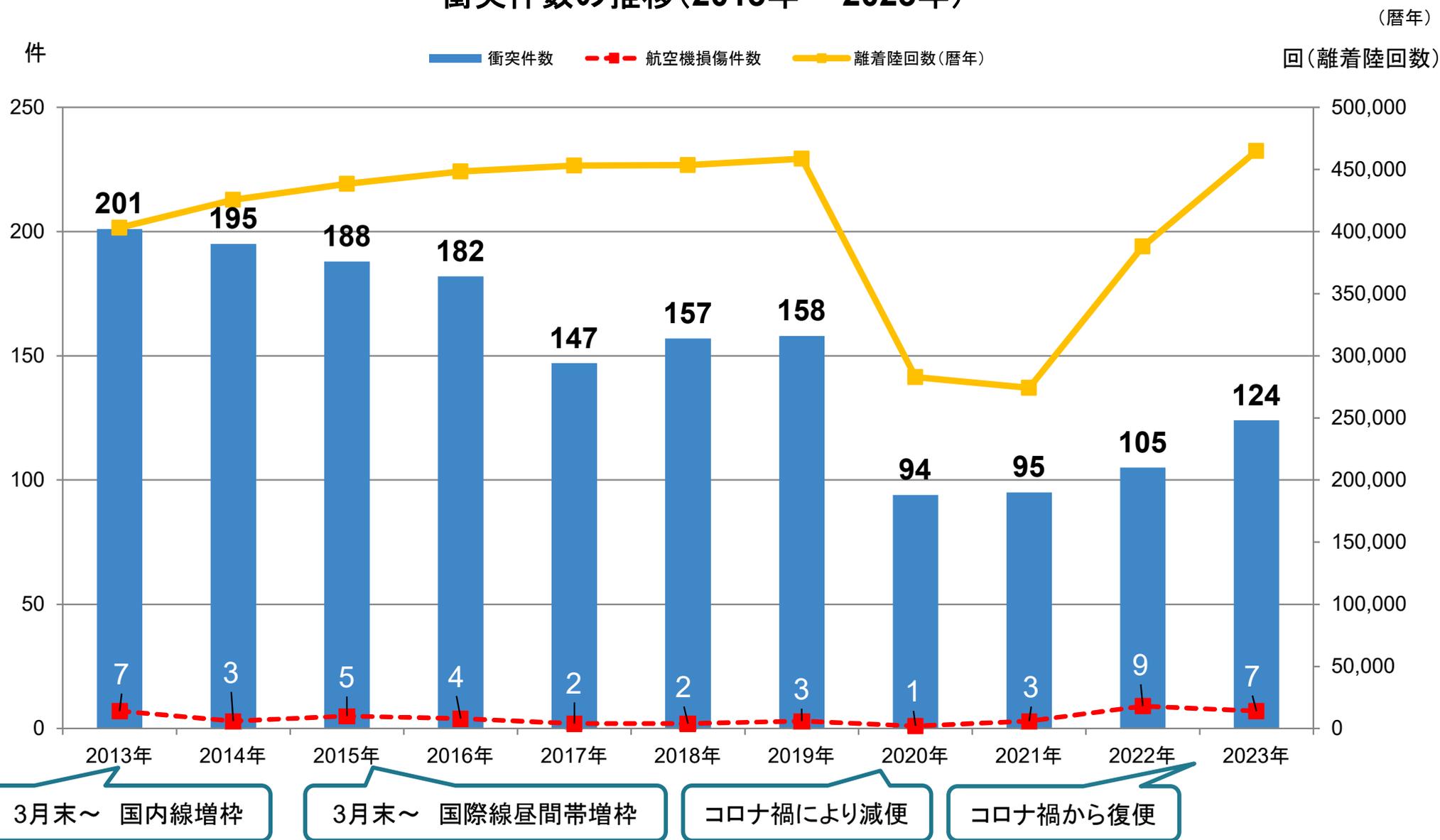
東京国際空港の取組について

本資料中に掲載しております「2023年の鳥衝突件数」は、鳥衝突情報共有サイトの統計データから抽出した数値となっておりますが、確定前段階の数値を採用しているため今後航空局のデータ精査により変更となる可能性があります。

また「離着陸 1 万回当たりの鳥衝突率」は、確定前段階の数値を用いて算出しているため、今後航空局のデータ精査により変更となる可能性があります。

以上について、予めご承知おき願います。

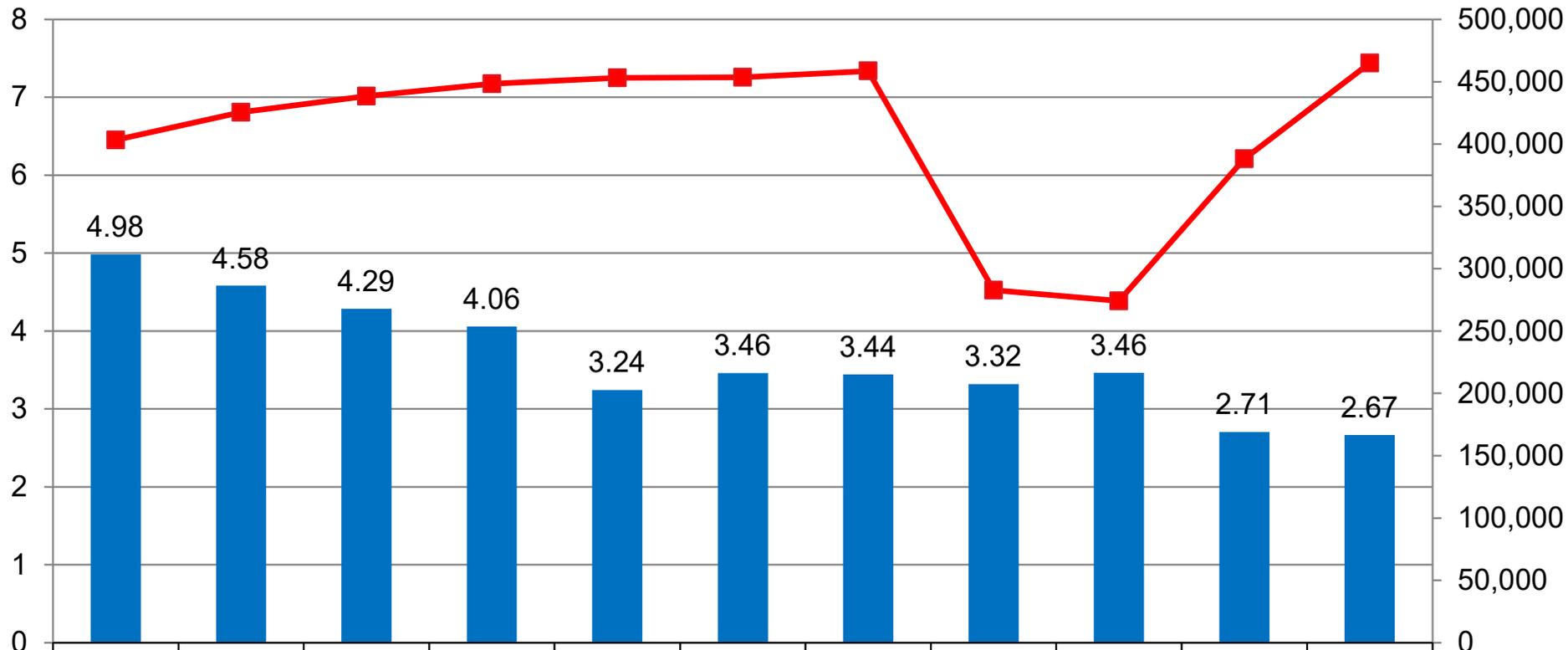
衝突件数の推移(2013年 - 2023年)



離着陸1万回あたりの鳥衝突率の推移(2013年-2023年)

件／離着陸1万回あたり

単位:回
500,000



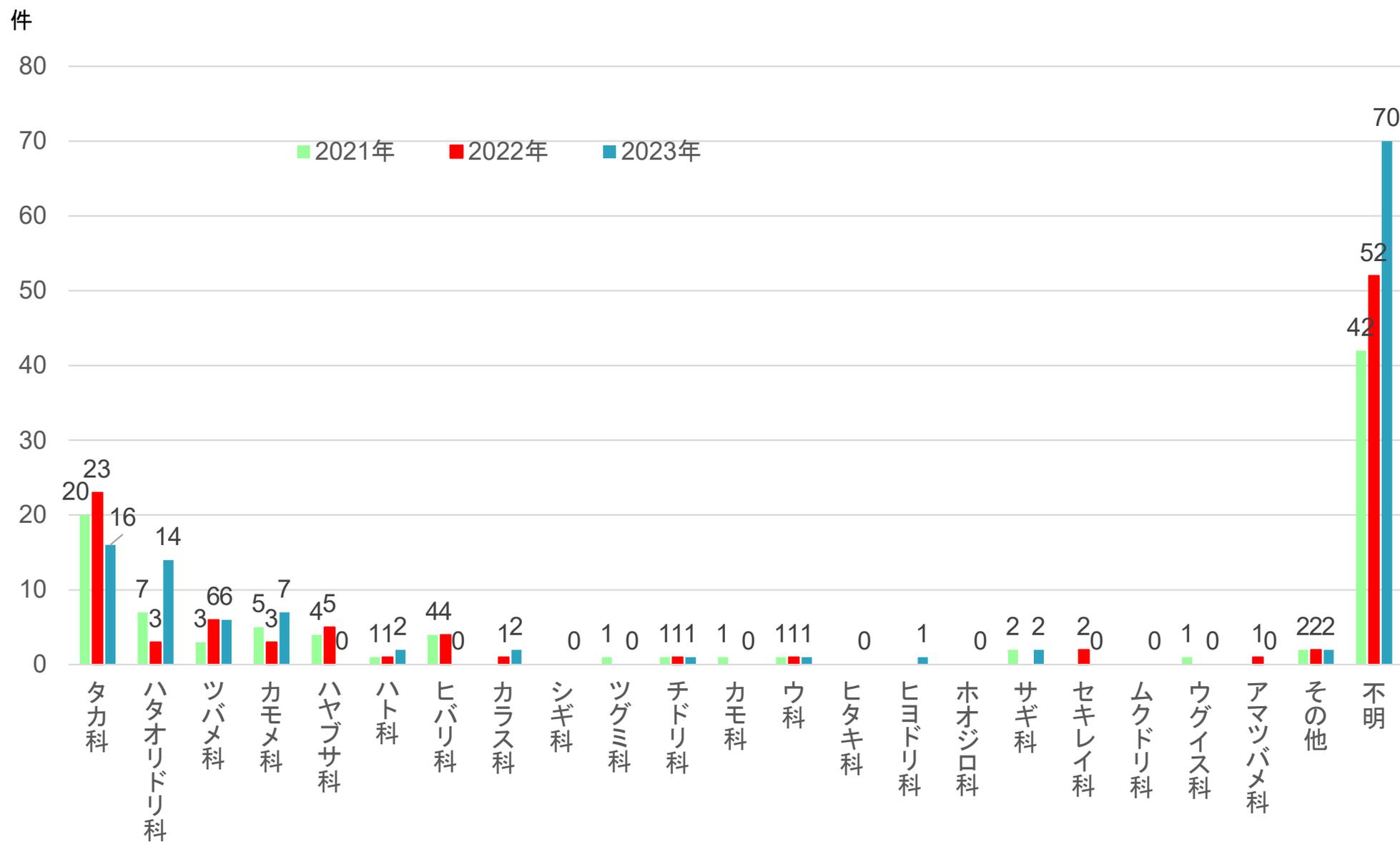
■ 鳥衝突率	4.98	4.58	4.29	4.06	3.24	3.46	3.44	3.32	3.46	2.71	2.67
■ 離着陸回数	403,232	425,596	438,544	448,458	453,126	453,566	458,642	282,880	274,248	388,100	464,910

※離着陸1万回あたりの鳥衝突率＝鳥衝突件数×10,000÷離着陸回数

前年比較として

- 離着陸回数は復便に伴い増加
- 鳥衝突率は(微減2.71⇒**2.67**)

鳥種別衝突件数(2021/2022/2023 1月-12月)



コアジサシ営巣防止対策

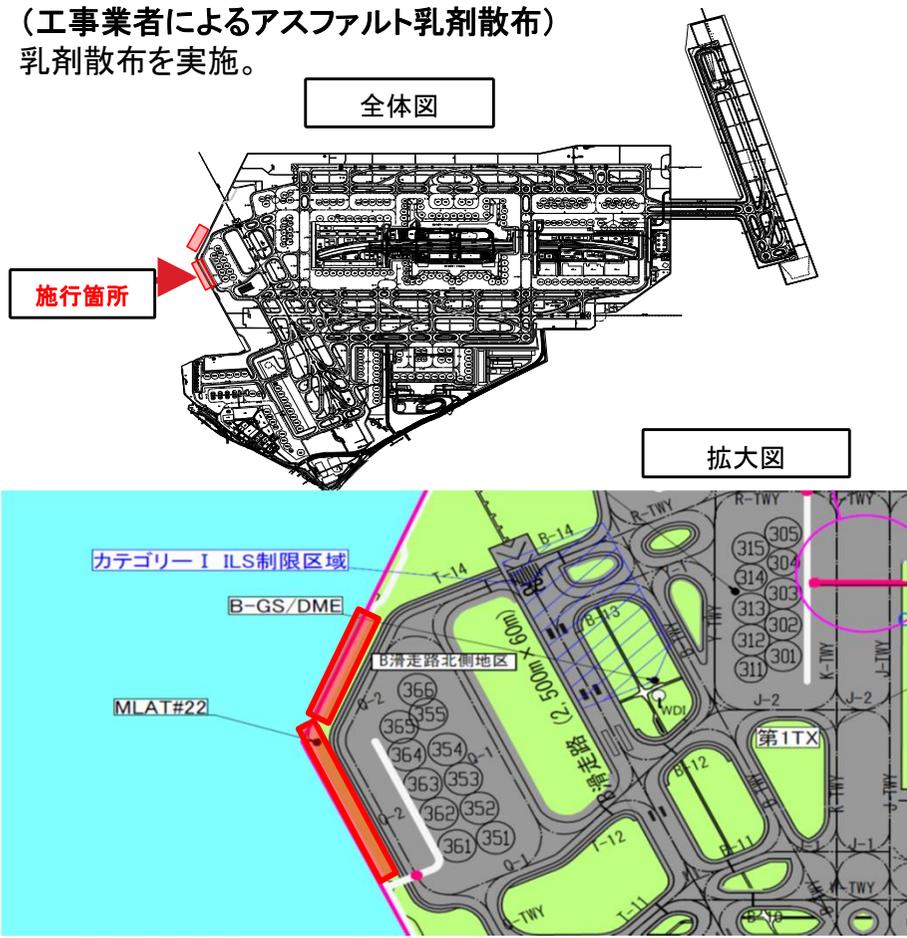
(概要)

コアジサシはカモメ科に属するアジサシの仲間で環境省のレッドリスト(2006)では絶滅危惧Ⅱ類、種の保存法では国際希少野生動植物種に指定されており、営巣の可能性がある工事による裸地ができる場合、コロニーが形成される前にコロニー形成を回避する必要がある。一度、営巣してしまうと工事の着手及び追い払いが出来なくなるため、営巣される前に、裸地に対して鳥防除対策を実施した。

(今後の対応)

アスファルト乳剤散布等環境対策を実施した箇所において、コアジサシの営巣は見られなかった。
引き続き土砂地平面の調査を行い、乳剤散布もしくはテグス及び吹き流しの設置を実施する。

(工事業者によるアスファルト乳剤散布) 乳剤散布を実施。

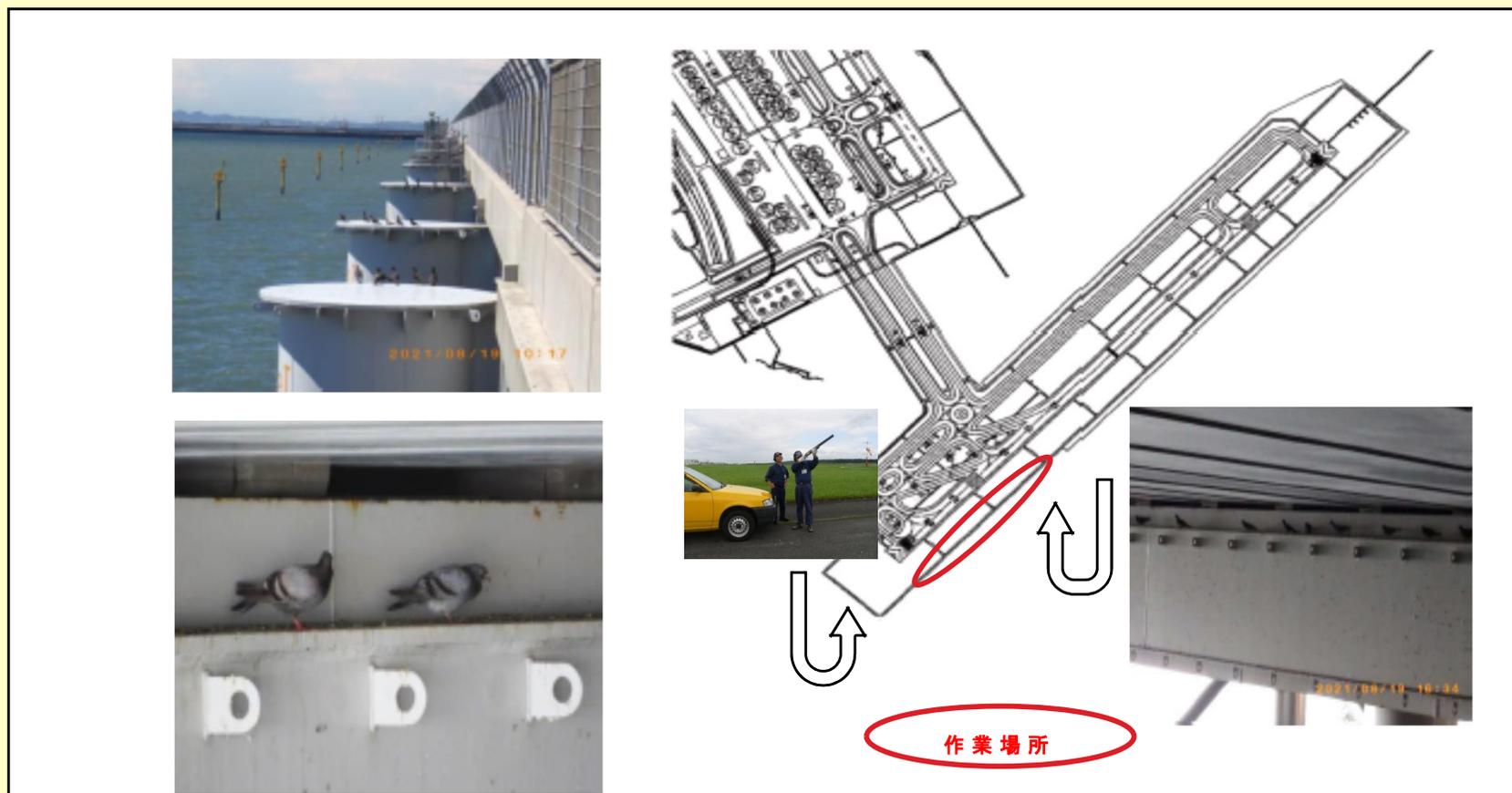


施工後(アスファルト乳剤散布)



D滑走路人口下部のドバト増利用阻止対策

- 理由 : ドバトによる鳥衝突および出現があり令和3年度に調査した結果、D-RWY下部(棧橋・埋立部)にドバトが増として日常的に利用しているだけでなく、D-RWY付近への出入りが確認され、繁殖の可能性も示唆されるため。
- 作業員 : 保安協会第二東京事務所(バードパトロール)
- 作業時間・場所 : 日中帯・場周道路
- 作業内容と方法 : 場周道路フェンス越しに下部に向け空砲および煙火による防除(追い払い)



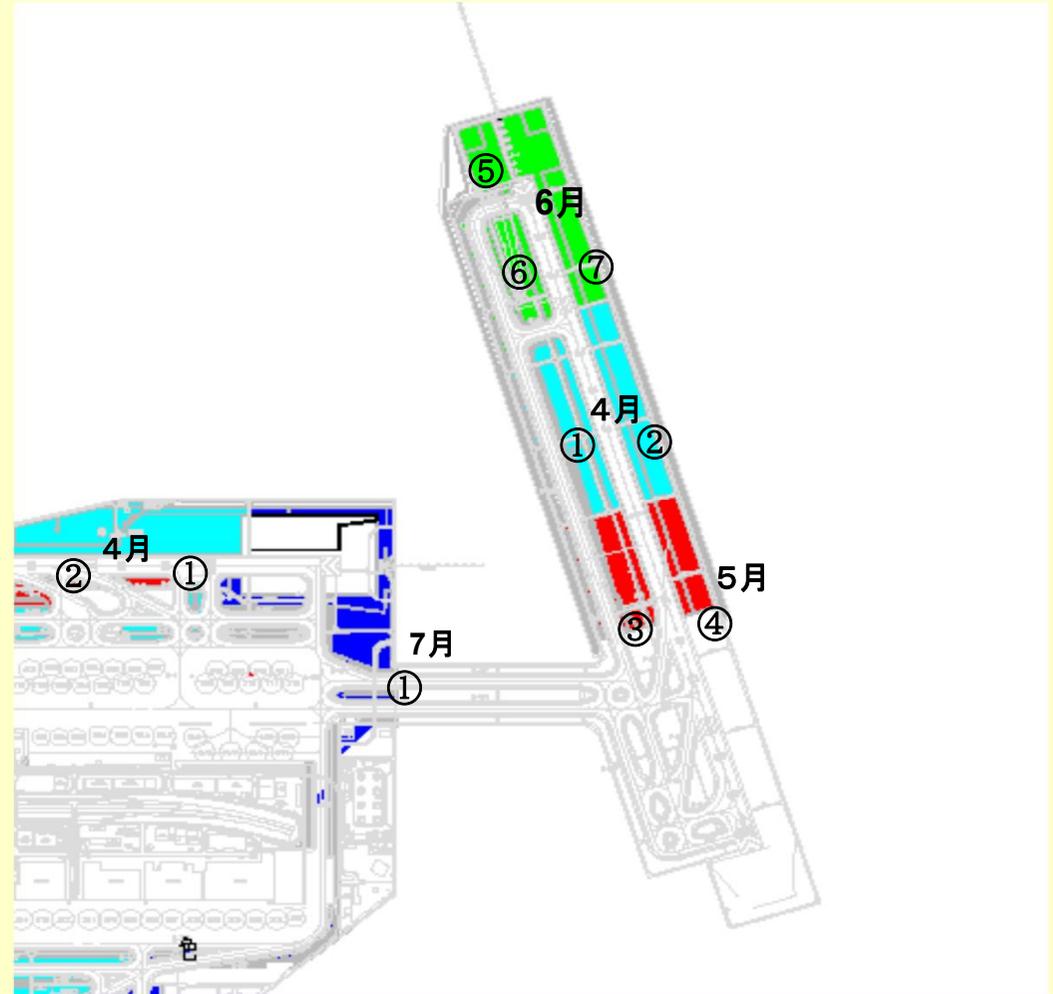
D-RWY付近マメ科結実排除対策

理由:ドバトやカモ類等を誘引する一因となるクローバー類やヤハズエンドウ、スズメノエンドウなどのマメ科植物
結実期(7月頃)前の4月から集中的に除草作業を実施



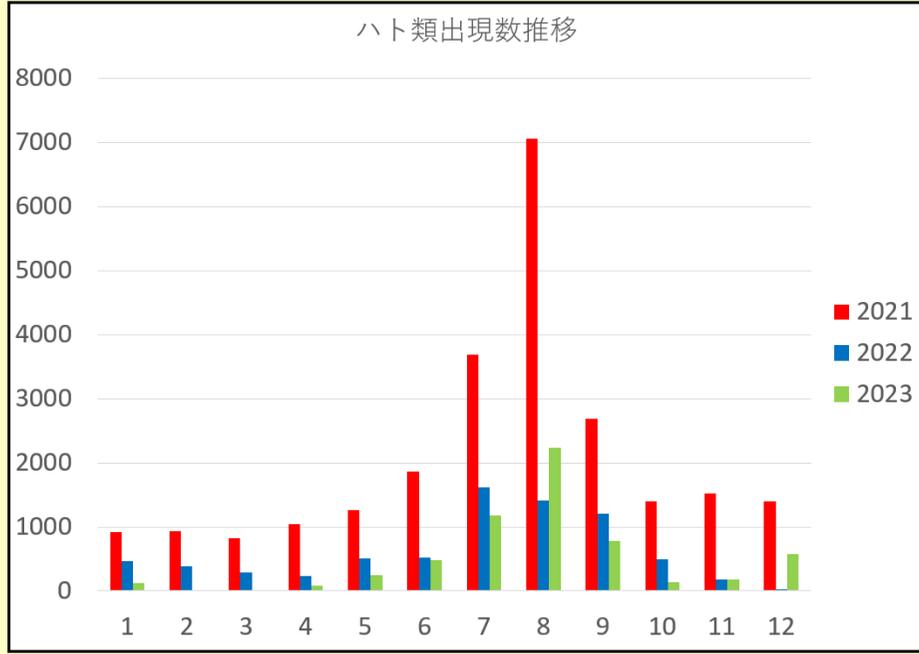
令和3年度特定鳥種の衝突防止に関する調査報告書引用

マメ科植物の分布図



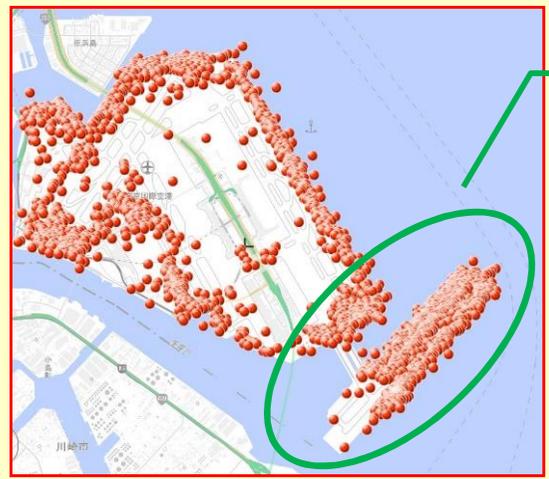
色別除草期

ドバト等対策実施前後の比較



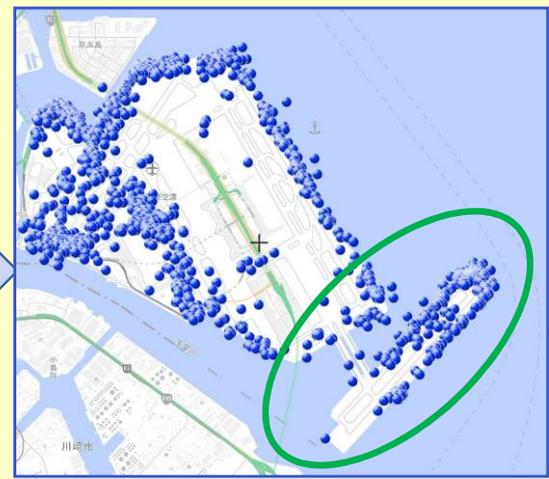
対策前の2021年と対策開始以降の年のハト類の出現数を比較すると、年間件数で約7~8割程度減となった。

特に出現が顕著であったD滑走路周辺についても、大幅に出現数の減が確認されたことから、引き続き実施している。



D滑走路周辺が特に顕著

対策実施



観測数が大幅に減となった



2021年出現状況(対策開始前)

2022年出現状況

2023年出現状況

令和5年、6年度計画

令和5年、6年度における対策は、航空鳥害専門家及びバードパトロールよりハトの出現数増加が顕著である報告を受けて、令和3年度より実施しているハト対策について、現在実施している植生調査の結果も基に、誘引する一因となるマメ科植物等の開花時期に合わせて草刈りを実施して、環境対策を行う計画。現在実施している対策により一定の効果が見られたことから、植生や鳥類相の変化に注視しつつ、引き続き取り組むこととする。

また、コアジサシの営巣防止対策(乳剤散布もしくはテグス及び吹き流しの設置等)についても、営巣防止の効果が見られたことから、空港内での空港整備工事に合わせて、裸地が発生の都度、同様の対策に取り組むこととする。

