

国管理空港の取組について

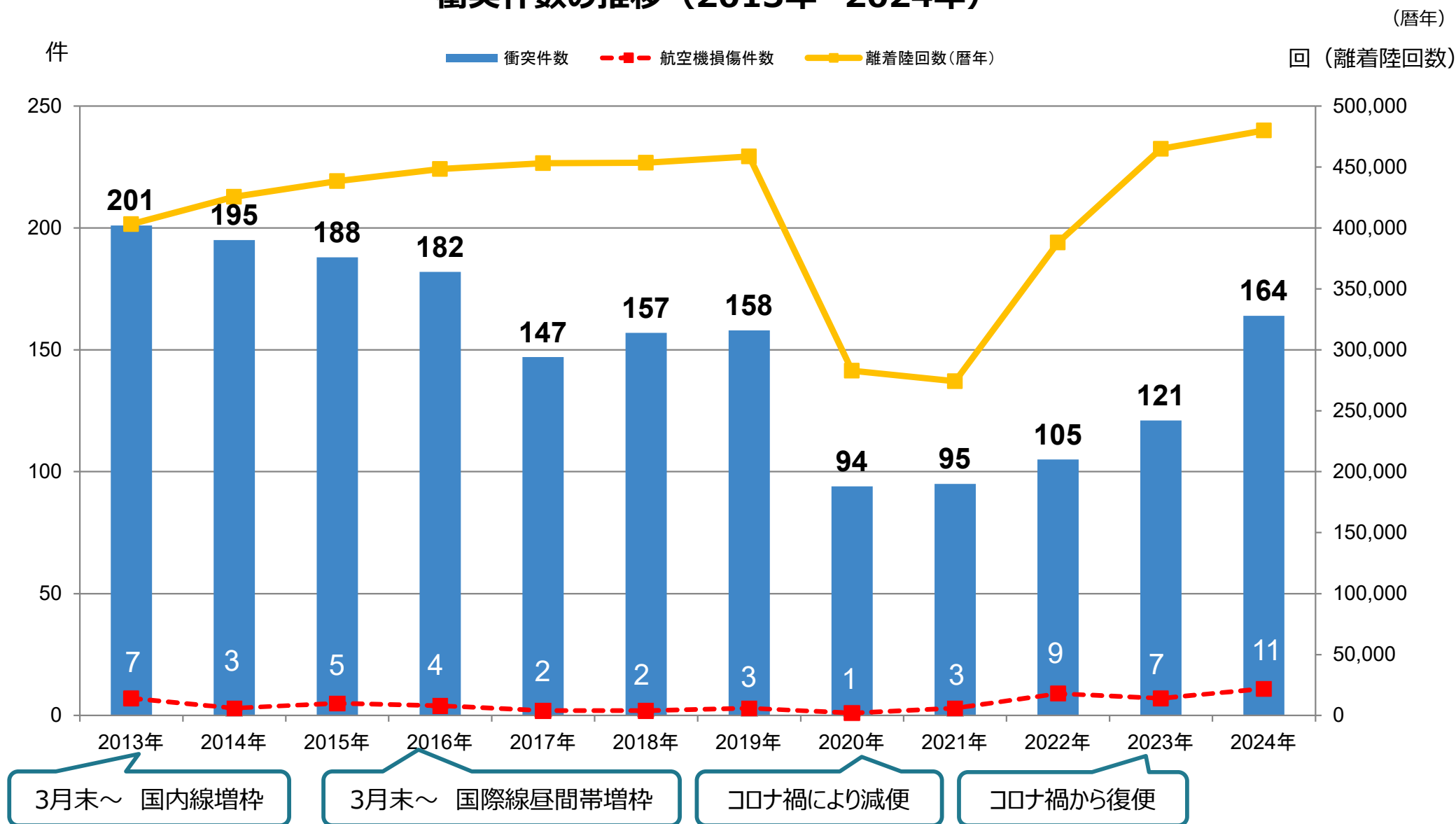
東京国際空港の取組について

本資料中に掲載しております「2024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。

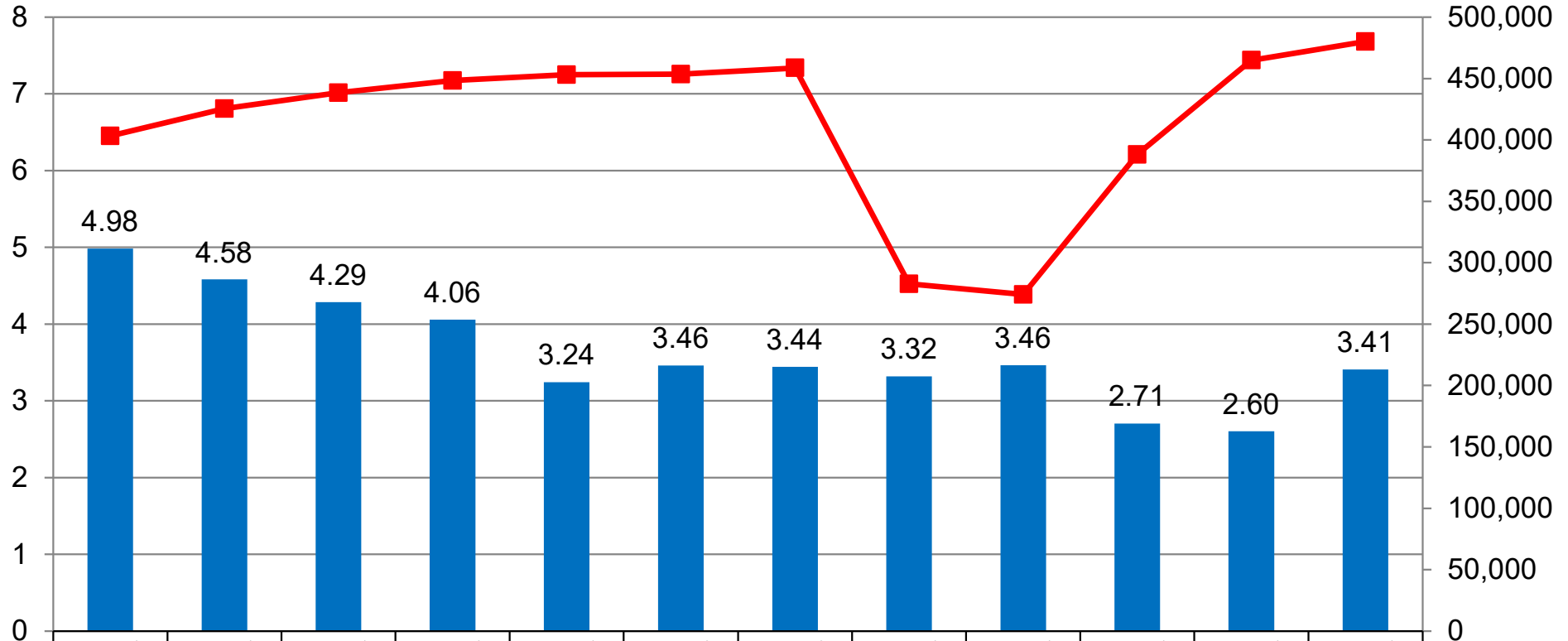
以上について、予めご承知おき願います。

衝突件数の推移 (2013年- 2024年)



離着陸1万回あたりの鳥衝突率の推移（2013年-2024年）

件／離着陸1万回あたり



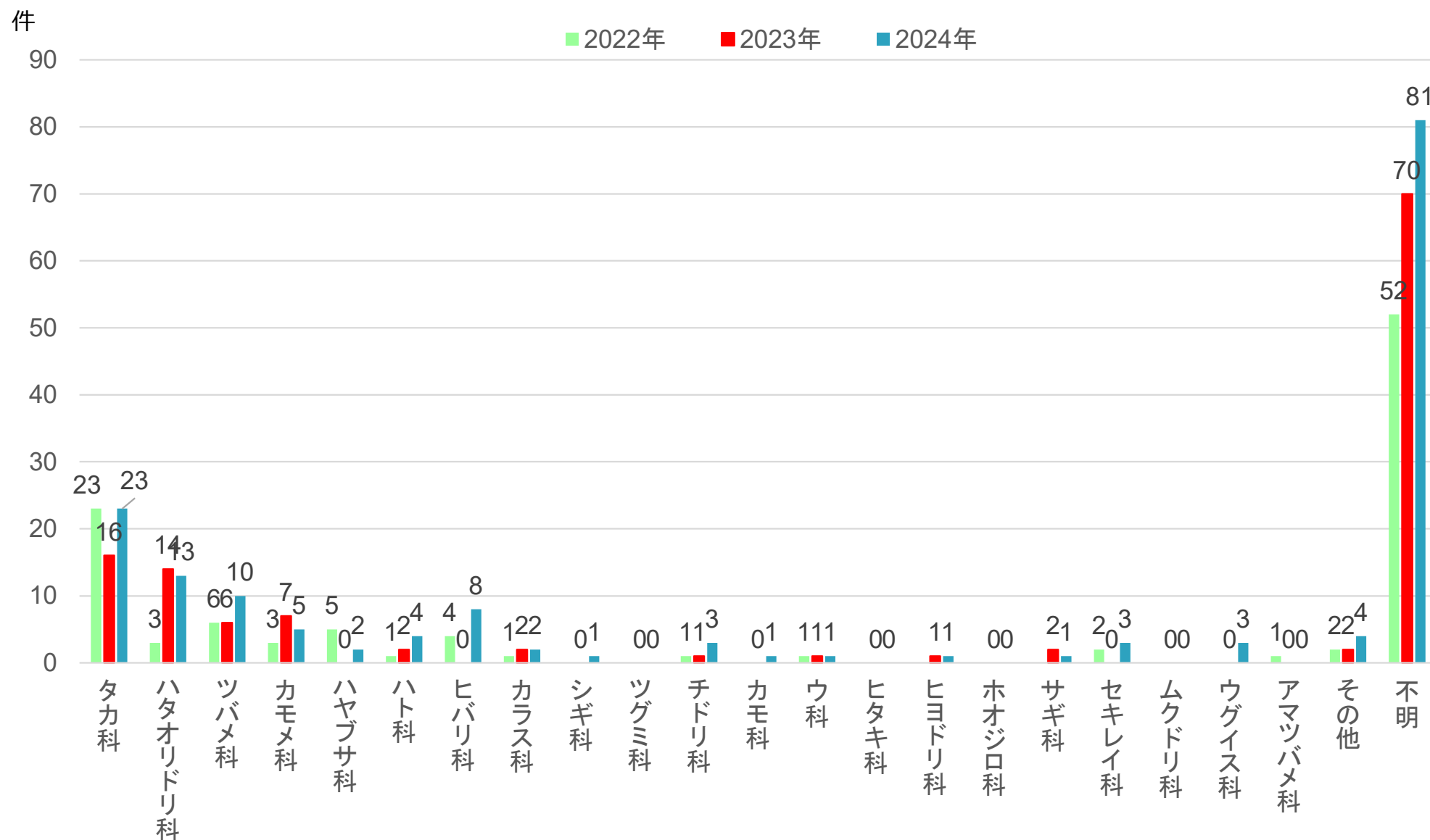
■ 鳥衝突率	4.98	4.58	4.29	4.06	3.24	3.46	3.44	3.32	3.46	2.71	2.60	3.41
■ 離着陸回数	403,232	425,596	438,544	448,458	453,126	453,566	458,642	282,880	274,248	388,100	464,910	480,078

※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 （増加2.60⇒**3.41**）

鳥種別衝突件数（2022/2023/2024 1月-12月）



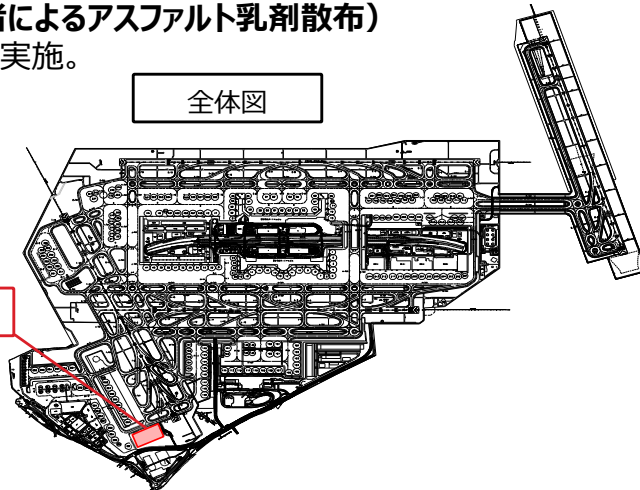
コアジサシ営巣防止対策

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、空港内工事等による裸地ができる場合に、営巣される前に、アスファルト乳剤散布等による対策を実施することとする。

（工事業者によるアスファルト乳剤散布）
乳剤散布を実施。

全体図



施行箇所

拡大図



施工前



施工後（アスファルト乳剤散布）

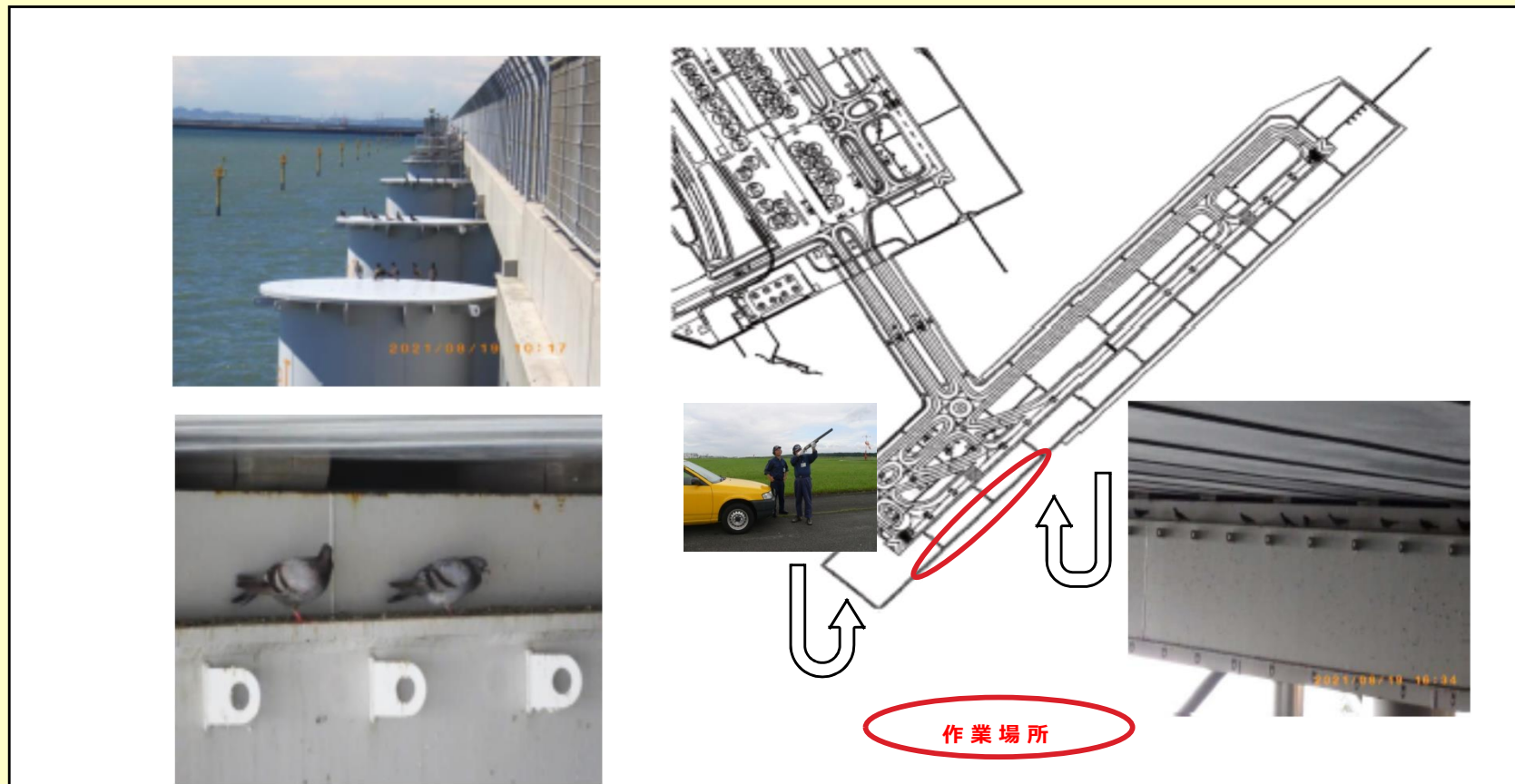


対策の効果及び今後の対応

- 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。
- 2015年以降、バードストライクは発生していない。
- 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。

D滑走路・滑走路・埋立部のドバト増殖利用阻止対策

- 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(滑走路・埋立部)にドバトが巣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)

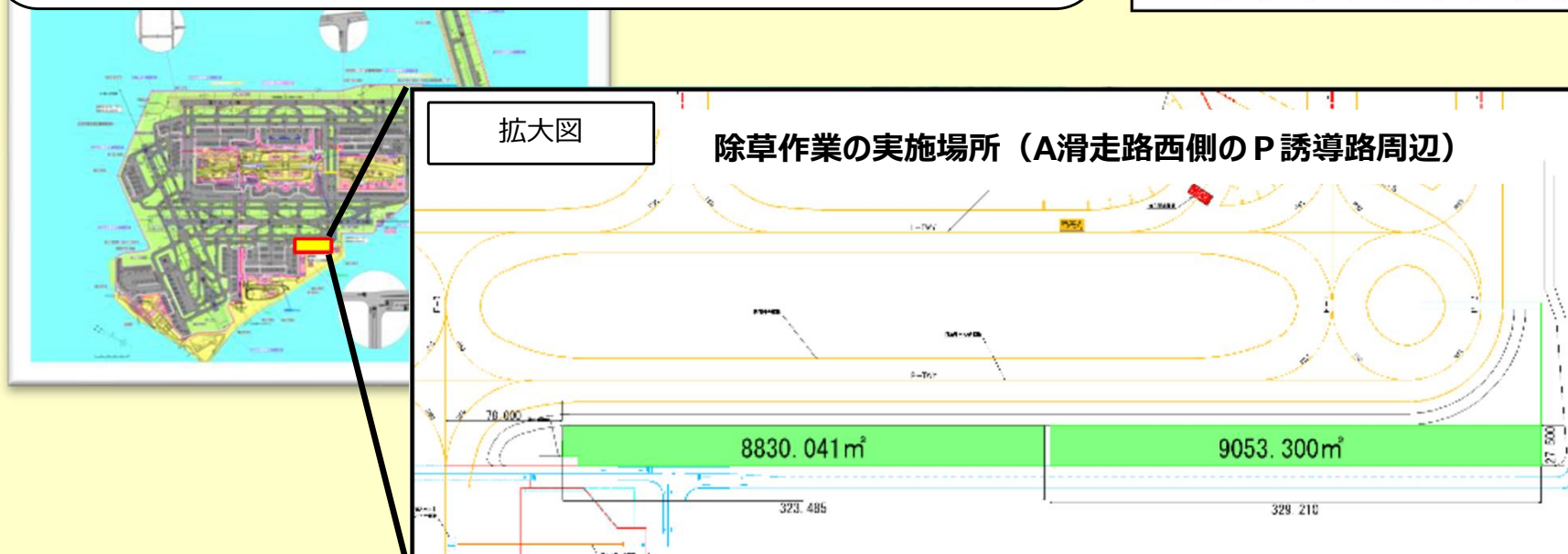
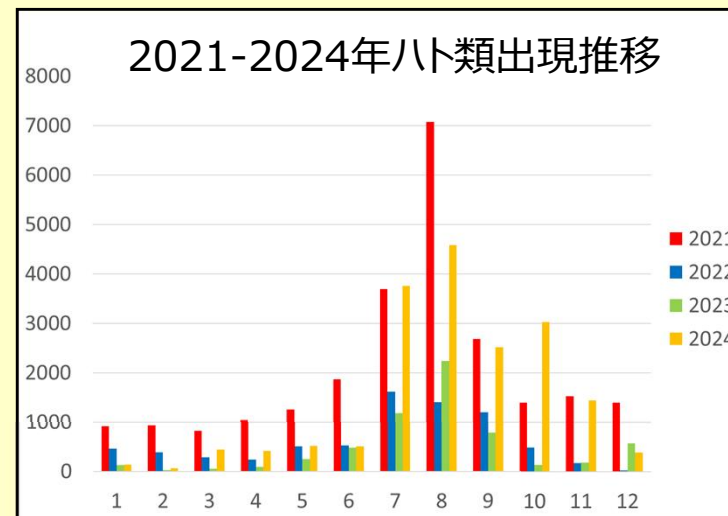


ハト類等を誘引するマメ科植物対策

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の除草剤を使用した除草作業を実施している。

対策の効果及び今後の対応

- 2021年より追加での追い払い対策を開始し、2022年及び2023年においては、ハト類の出現数が大幅減。
- 一方で、A滑走路周辺においては、昨年度と比較しハトの出現数が増加したことから、下記区域において、マメ科植物除去を目的とした、選択制除草剤による除草作業を今年度の実施予定。
- 除草作業後に出現状況の推移を確認していく。



生態基礎調査を踏まえた防除体制変更の検討

東京航空局運用課において実施した、東京国際空港の生態基礎調査の結果を踏まえ、これまで4月～9月を「鳥衝突多発期間」として設定し、バードパトロール体制を設定していたが、令和7年度より、「鳥衝突多発期間：夏季」と「鳥衝突多発期間：冬期」に細分化すると共に、冬期の昼間の巡回密度を増やすことで、より効果的な防除が実施出来るよう、体制の見直しを行うこととしている。

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
7～9月 (多発期間：夏季)		↔				↔			↔↔↔	↔↔↔	↔↔↔				↔		↔	↔		↔		↔		
10～12月 (多発期間：冬期)		↔				↔			↔↔↔	↔↔↔	↔↔↔			↔↔↔	↔↔↔			↔				↔		

: 2班体制
 : 3班体制

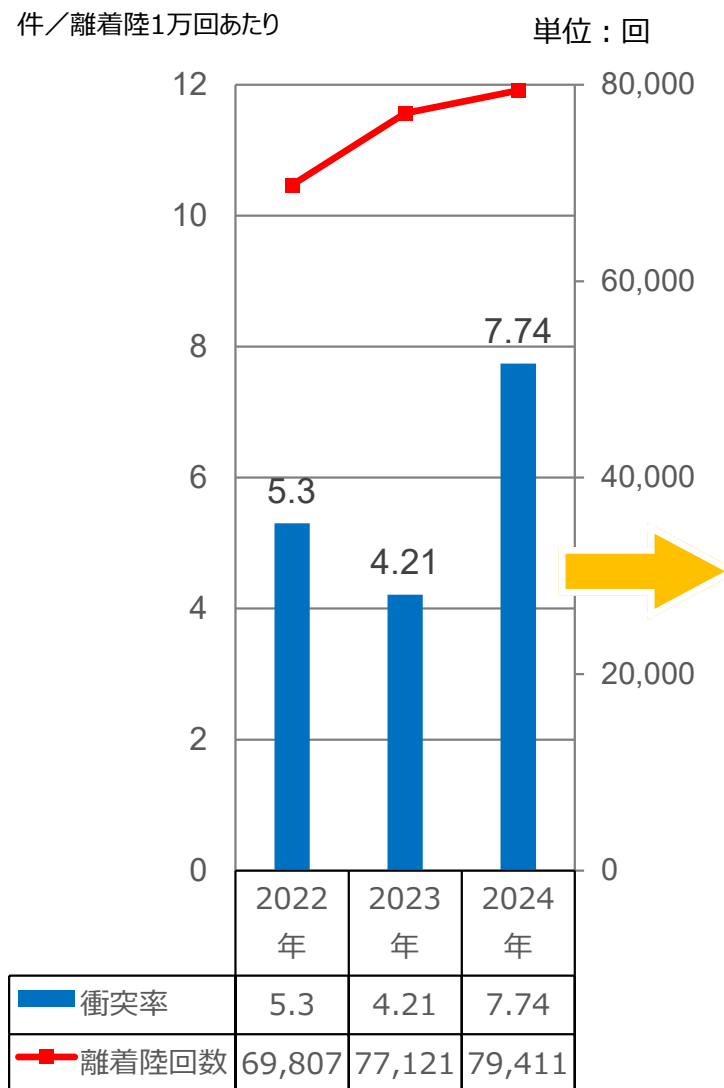
↔
 : 定期巡回

季節による鳥の出現状況を勘案し、昼間の巡回密度を増やし、より効果的な体制に変更

10

那覇空港における鳥衝突防止対策の 取組について

離着陸1万回あたりの鳥衝突率※の推移 （2022年-2024年）

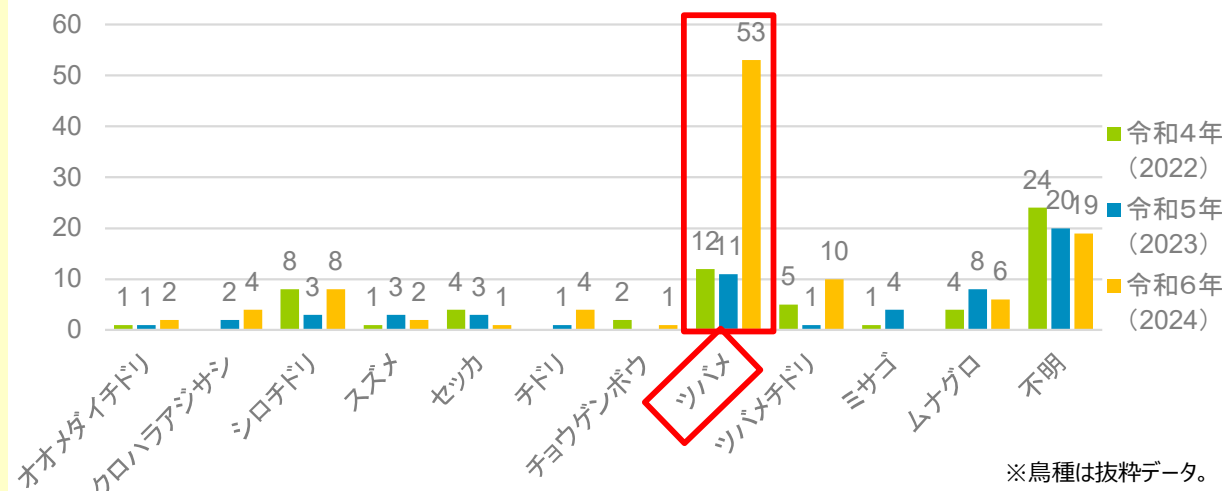


※離着陸1万回あたりの鳥衝突率
＝鳥衝突件数×10,000÷離着陸回数

月別の鳥衝突件数（過去3年）



鳥種※別の衝突件数（過去3年）



航空機損傷件数 （2024年1～11月速報値）

	2022	2023	2024
航空機損傷件数	0	2	2

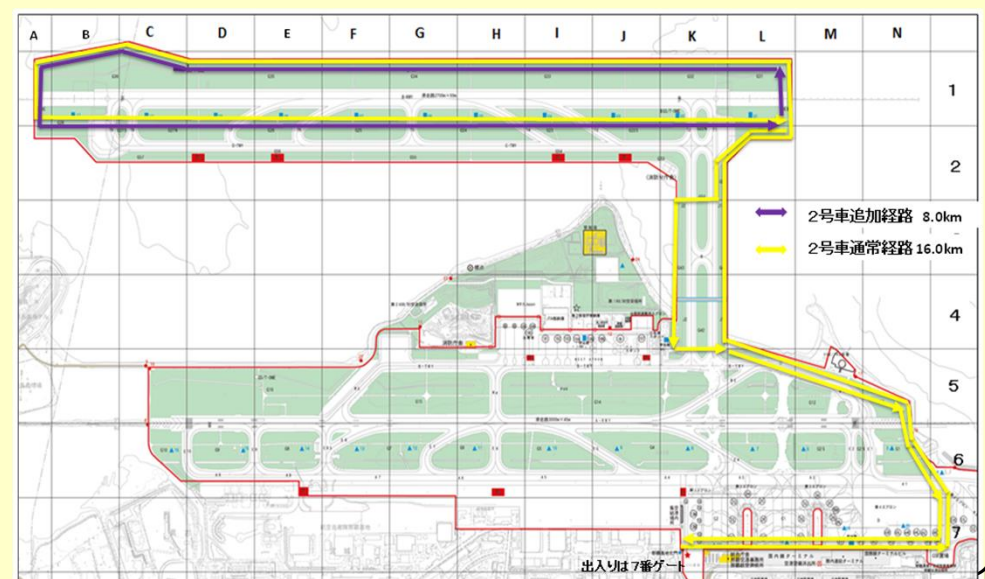
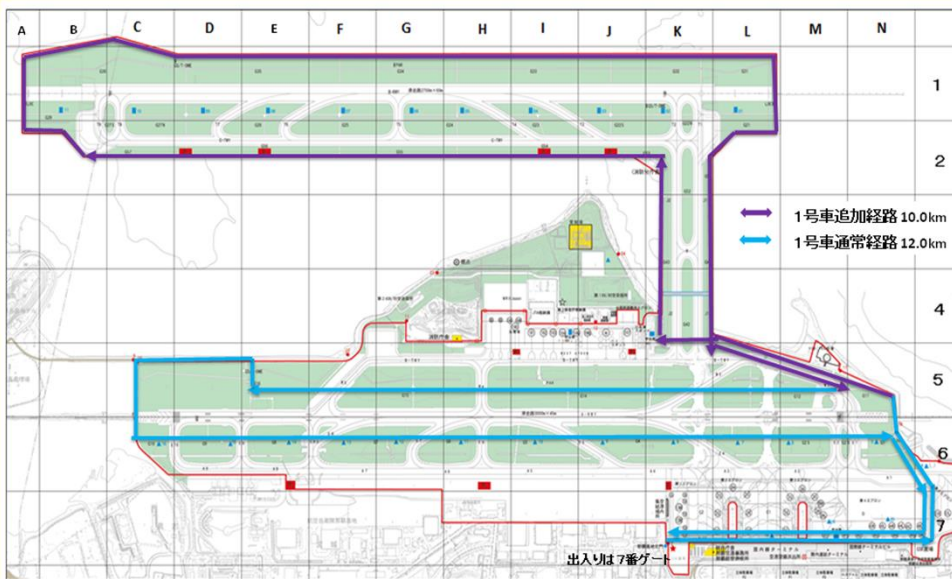
B滑走路のバードパトロールの強化

(対策の概要、効果)

令和3年度に実施した生態調査において「特に9～12時台、18時台には常にスイープ（追い払い）体制の車両が重点エリアで稼働していることが望ましい」「衝突の大半はB滑走路で発生しており、今後は2班体制の中でB滑走路に重点を置いた対応が求められる」と提案があったことから、令和4年度より8～12月の定時巡回経路を追加及び定時巡回時間の変更を行った。B滑走路の両サイドから2台同時に巡回することで効果的な追い払いが実施できており、今後もB滑走路に重点を置いた対策として継続予定。

多発期 (6～12月)	時間	6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		
	分	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	
		勤務時間外				2名体制(8:00-17:30)																		1名体制(17:30-20:00)				勤務時間外								
巡回時間(現状)						1回目8:10		メンテ		2回目10:20				メンテ		3回目13:30				メンテ		4回目15:30		メンテ		5回目17:30		メンテ								
巡回時間 (8～12月変更案)						1回目8:10		メンテ		2回目10:20				メンテ		3回目14:00				メンテ		4回目16:00		メンテ		5回目18:00		メンテ								
定期便計画便数※1 (R4夏期ダイヤ)	着陸	0		0		4		12		21		17	追加	8		18		14		9		15	変更	11		11		14		3		5		5		
	離陸	3		11		5		6		12		17		13		10		15		16		12		13		12		15		9		1		0		
	合計	3		11		9		18		33		34		21		28		29		25		27		24		23		29		12		6		5		

8～12月定時巡回(第2回) 走行経路(左: 1号車、右: 2号車)



B滑走路の裸地対策

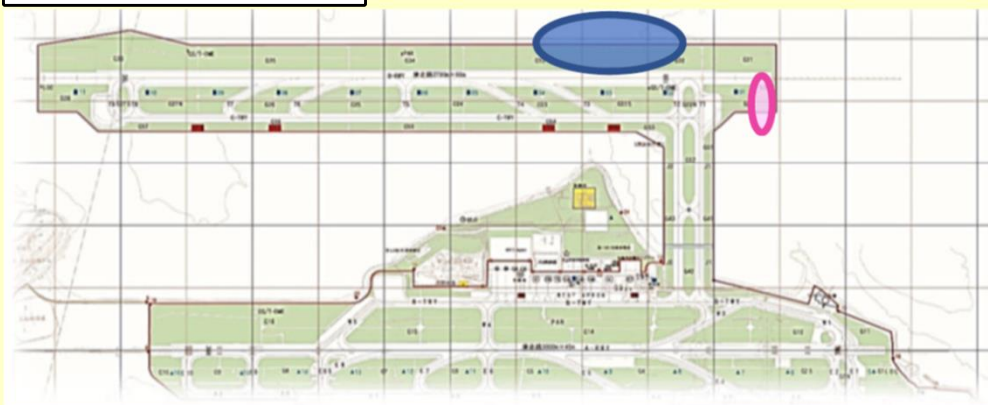
滑走路(左:1号車、右:2号車)

(対策の概要、効果)

裸地を好むシロチドリ、コアジサシの営巣対策のため、令和3年度から令和5年度にかけて、B滑走路に点在していた裸地の緑化工事を実施した。

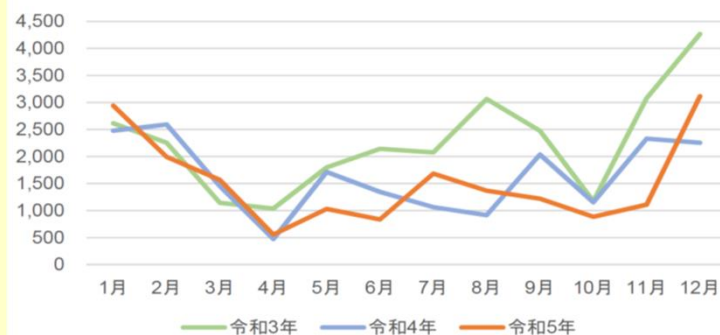
令和5年において、前年比シロチドリの出現数が減少し、衝突件数について減少している。また、近年、コアジサシの衝突実績はない。

裸地対策の概要



シロチドリの出現数

シロチドリの月別出現数(令和3年～5年)



シロチドリの衝突件数

	R3	R4	R5
鳥衝突件数	9	8	3

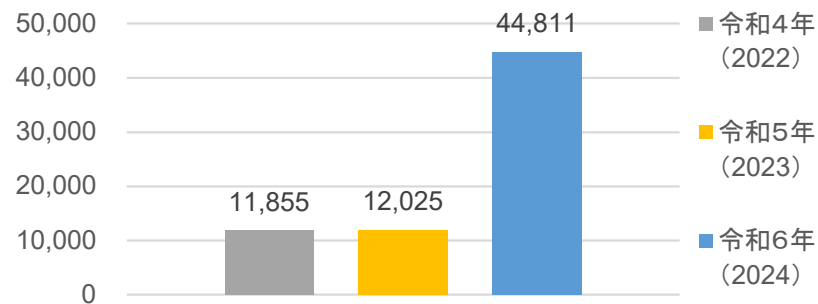
今後の対策

(防除対策)

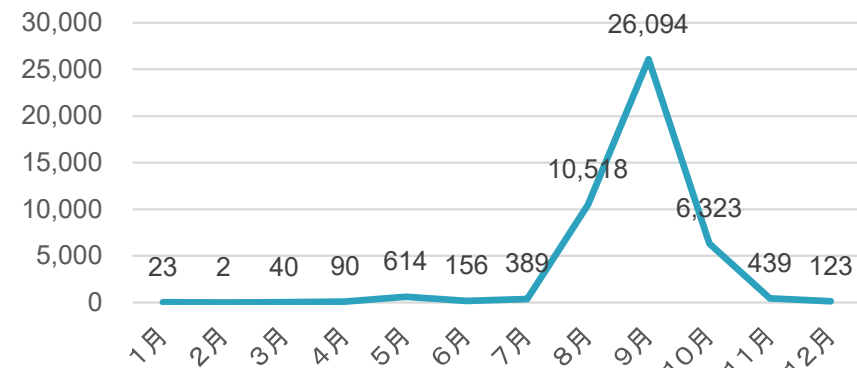
令和6年8月以降、7時台にツバメの出現が多く、航空会社からも頻繁にバードスイープの要請があったため、これまでは8月～12月のバードパトロール業務開始時間を8時としていたが、より効果的な防除が実施できるよう令和7年度は7時30分から開始する体制への変更を予定している。

期間（月）	業務時間及び業務体制	巡回数
(通常期間) 4月、1～3月	8時30分～16時30分 2班2名体制 16時30分～18時00分 2班1名体制	4回
(鳥衝突多発期間Ⅰ) 5～7月	8時00分～17時30分 2班2名体制 17時30分～20時00分 2班1名体制	5回
(鳥衝突多発期間Ⅱ) 8月～12月	7時30分～17時30分 2班2名体制 17時30分～20時00分 2班1名体制	5回

ツバメ出現数（過去3年）



ツバメ出現数（2024年）



(環境対策)

令和6年8月以降に急増したツバメの対策として、ツバメの生息状況、環境等に関する基礎調査を行い、環境対策について調査を行うことを検討。