

鳥種特定調査結果（2025年）

（注：速報値のため今後変更の可能性あり）

第7回「鳥衝突防止対策検討会」（平成21年2月開催）において、衝突した鳥の種類を特定し、その鳥の生態に応じた防除手法の開発及び防除計画を策定する方針を決定

航空会社からの鳥衝突報告により、空港管理者が滑走路点検の際に回収した残留物または到着した機体から採取した残留物を調査機関へ送付し同定

形態同定 検体（主に羽、脚、頭部）と既存標本を比較して鳥種を特定

DNA同定 検体（主に血液、肉片）のDNAを解析し既存データと比較して鳥種を特定

□ 平成22年2月 調査開始 ※国管理空港に限定

□ 平成27年10月 調査対象空港を拡大

➤ 対象空港 75 空港（定期便の就航している空港）

□ 平成28年4月 調査対象事案の変更

➤ 航空機の損傷又は計画した飛行の変更を伴う鳥衝突事案

➤ 滑走路路上又はその近傍で発生した鳥衝突事案

➡ 最も衝突が多い「離着陸時」の鳥種を特定し、空港管理者による対策に資する

□ 令和7年度 調査対象空港 85空港（公共用ヘリポートを含む）

➤ 航空通信を行うための無線電話を備えている一部の空港

(2026年3月9日時点)

◆ 調査件数 108件 ⇒ 35種類の鳥類を特定 (解析不能：8件)

調査件数：108件 内訳：DNA同定82件、形態同定 26件

調査空港：26空港

【内訳 国管理：8空港 23件、地方管理：4空港 10件、会社管理：14空港 75件】

航空機の損傷又は計画した飛行の変更を伴う鳥衝突事案：32件

【内訳・航空機の損傷のみ：11件

・計画した飛行の変更のみ：6件

・航空機の損傷かつ計画した飛行の変更：15件】

滑走路又はその近傍で発生した鳥衝突事案：71件

【内訳・離着陸滑走時に発生した事案：51件（離陸滑走12件、着陸滑走39件、）

・その他の飛行時（上昇、進入等）で発生した事案：20件】

特定された種類	件数	特定された種類	件数
ツバメ	19件	トビ	15件
ヒバリ	12件	カワラバト、アマツバメ、ツグミ、ハクセキレイ	4件
チゴハヤブサ	3件	キジバト、ダイゼン、ムナグロ、メダイチドリ、タシギ、セッカ、ヒガラ、タヒバリ	各2件
カルガモ、ヒドリガモ、コガモ、マガン属、カンムリカイツブリ、オオバン、アオバト、ケリ、コチドリ、シロチドリ、オオジシギ、ヤマシギ、ウミネコ、ミサゴ、ショウドウツバメ、ルリビタキ、オオムシクイ、アトリ、ベニマシコ			各1件

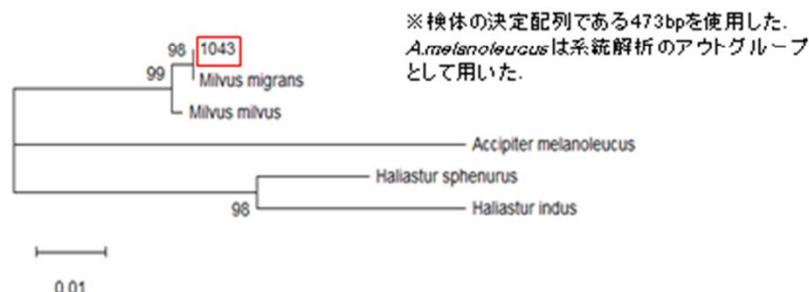
機体損傷・運航影響事案

バードストライクに係る鳥種特定作業報告書				
発生年月日・時刻	便名(又は国籍及び登録番号)	出発空港	到着空港	発生空港
2025年10月13日 不明		羽田	鹿児島	不明
判明した鳥の種類		作業に使用した残留物の部位		
タカ目 タカ科 トビ属 トビ		羽、血液		
作業の方法		参照した標本・資料・データベースなど		
形態同定		NCBI (National Center for Biotechnology Information)		
DNA同定				

機体と既存標本データの比較結果

目	科	属	種	同一性
タカ目	タカ科	トビ属	トビ <i>Milvus migrans</i>	99.79%
			<i>Milvus milvus</i>	99.36%
		オジロワシ属	<i>Haliaeetus spheonurus</i>	93.56%
			<i>Haliaeetus indus</i>	91.96%
		ハイタカ属	<i>Accipiter melanoleucus</i>	-

※ 同一性(%)はBLASTで得られたIdentitiesを使用した。



※ 機体の決定配列である473bpを使用した。
A. melanoleucus は系統解析のアウトグループとして用いた。

BLAST検索の結果、決定配列はタカ目科の4種と高い相同性が得られた。そこで、4種の配列と近隣結合法による系統樹を構築した結果、#1043はトビ属のトビと98%のBT値で単系統群を形成した。以上の結果より、本機体#1043をトビと同定した。

判明した鳥種の参考写真および生態・分布など

成鳥 全長 60 cm



- ・留鳥として北海道から九州にかけて分布する。寒地では一部が冬季、暖地に移動。
- ・平地から山地に生息するが、海岸、漁港、ゴミ処理場などに多い。
- ・動物の屍肉、工場の廃棄物、人間の捨てた残飯、昆虫などを食べる。
- ・空港には探餌のために飛来することが多いほか、安全な空間を休息場として利用する様子も見られる。秋季、バッタ類の繁殖期に伴って空港に飛来し、捕食活動中に衝突することが多い。

出典：叶内拓哉ら(1998)「山溪ハンディ図鑑7日本の野鳥」：山と溪谷社

機体回収日	回収形態	業務日誌・点検表	機体番号
2025年10月13日	機体点検	あり なし	#1043

機体写真



羽、血液

発生(回収)場所 左主翼

概要	航空会社から当該機の着陸点検において、左フラップに凹みが発見されたとの報告があったため。
点検時間	13:49-14:01(12分間)
点検箇所	滑走路(T1-T5間)、平行誘導路(T5-SPOT7)
点検結果	滑走路上で鳥の死骸等の発見なし
機体損傷	左主翼アウトボードフラップに凹み(700mm×380mm、深さ不明)
運航影響	折り返し便はパーツ交換が必要なため欠航



撮影箇所：左フラップ

作業開始日(機体受領日)	作業完了日	添付物	作業担当者氏名
2025年10月16日	2025年12月22日	あり (なし)	

- ・本様式に記述できないものは別紙とすることができる。
- ・DNA同定によっても種が特定できない場合は、技術的に可能な範囲において最も近似する種との関係を推察し、特定できなかった理由および種の推察結果を明記すること。

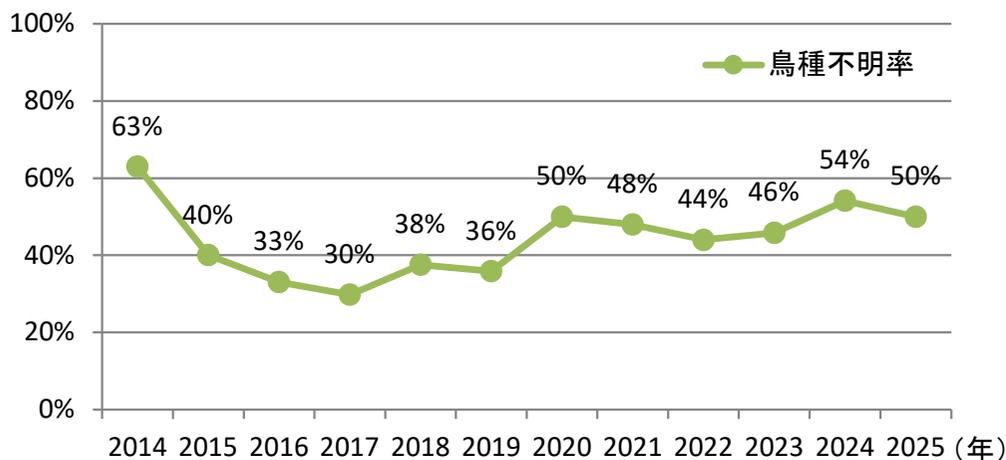
鳥種不明率の年推移(2023-2025年)

鳥衝突事案	衝突件数 (うち鳥種不明件数)			鳥種不明率			
	2023年	2024年	2025年*	2023年	2024年	2025年*	前年比
航空機損傷を伴う事案	59件 (27件)	74件 (40件)	78件 (39件)	45.8%	54.1%	50.0%	-4.1
離着陸滑走時に発生した事案	732件 (231件)	876件 (289件)	857件 (335件)	31.6%	33.0%	39.1%	+6.1
(上記の合計)	791件 (258件)	950件 (329件)	935件 (374件)	32.6%	34.6%	40.0%	+5.4
鳥衝突事案 (全体)	1499件 (829件)	1687件 (909件)	1729件 (1034件)	55.3%	53.9%	59.8%	+5.9

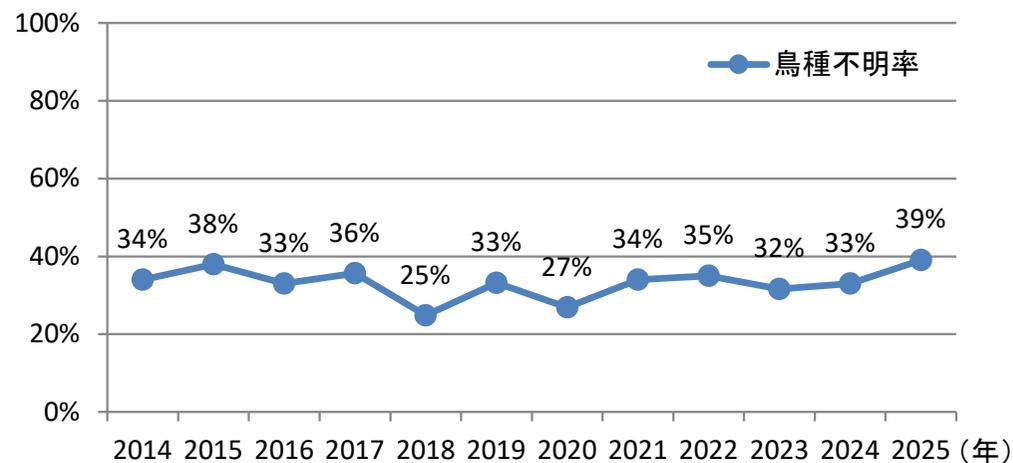
* 2025年1-12月速報値

鳥種不明率の年推移(2014-2025年)

航空機損傷事案において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2025年)

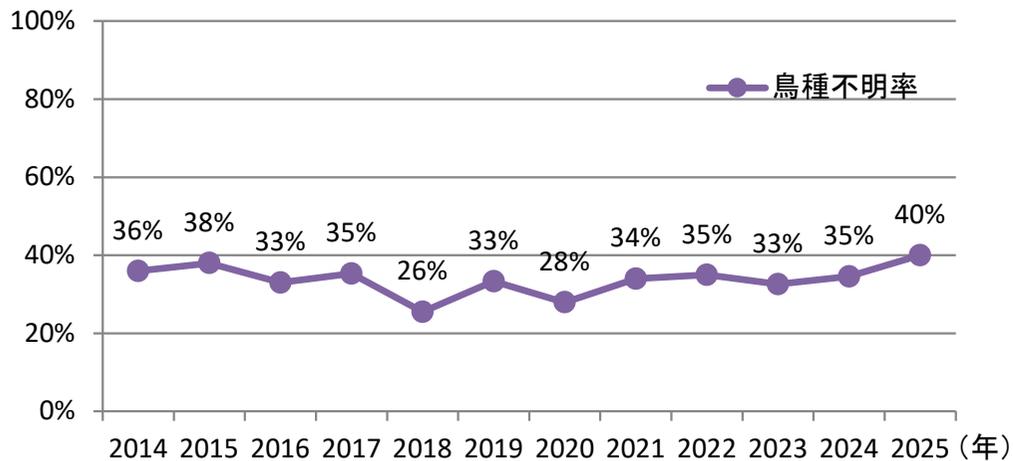


離着陸滑走時において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2025年)

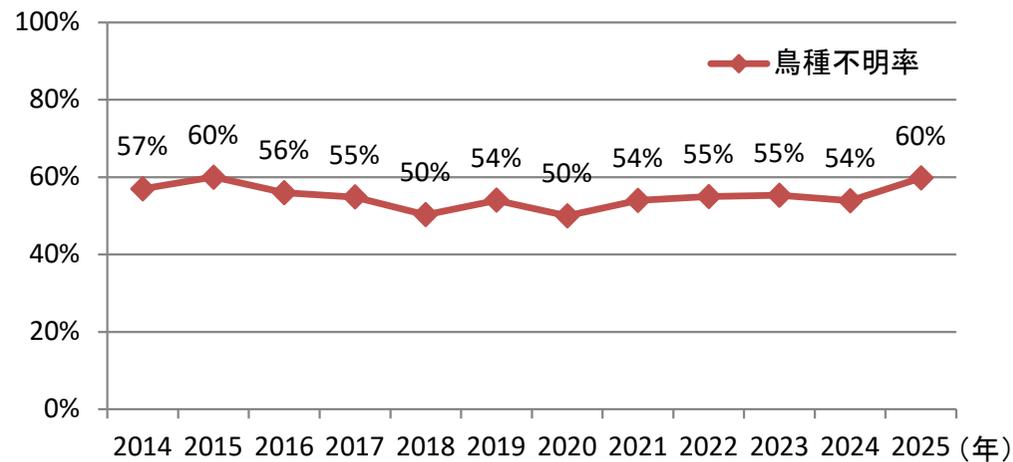


* 2025年1-12月速報値

航空機損傷事案又は離着陸滑走時において
「鳥種不明」が占める割合 (2014-2025年)



鳥衝突事案全体において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2025年)



* 2025年1-12月速報値