

鳥種特定調査結果（2023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 7 5 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5年度 調査対象空港 8 3 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

(2023年12月末時点)

◆ 調査件数 83件 ⇒ 38種類の鳥類を特定 (解析不能：7件)

調査件数：83件 内訳：DNA同定 68件、形態同定 15件

調査空港：22空港

【内訳 国管理：8空港 21件、地方管理：2空港 2件、会社管理：12空港 60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：25件

【内訳・航空機の損傷のみ：6件

・計画した飛行の変更のみ：10件

・航空機の損傷かつ計画した飛行の変更：9件】

滑走路又はその近傍で発生した鳥衝突事案：52件

【内訳・離着陸滑走時に発生した事案：26件（離陸滑走8件、着陸滑走18件）

・その他の飛行時（上昇、進入、タキシング）で発生した事案：27件】

特定された種類	件数	特定された種類	件数
ヒバリ	11件	ツバメ	7件
ミサゴ	5件	キジバト、トビ	4件
アオバト、メダイチドリ	各3件	キンクロハジロ、カワウ、オオバン、ムナグロ、 チョウゲンボウ、ツグミ	各2件
コウライキジ、マガモ/カルガモ、アオサギ、クイナ、カッコウ、アマツバメ、ケリ、ヤマシギ、 タシギ、ウミネコ、セグロカモメ、コミミズク、ハヤブサ、ハシボソガラス、ヒガラ、イワツバメ、スズメ、 シマセンニュウ、ハクセキレイ、アトリ、コマドリ、ルリビタキ、ジョウビタキ、カシラダカ、アオジ			各1件

機体損傷事案

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	仮名(又は国籍及び登録番号)	出発空港	到着空港	発生空港
2023年10月29日 不明		伊丹	松山	伊丹
判明した鳥の種類		作業に使用した残留物の部位		
ハト目 ハト科 アオバト属 アオバト		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 DNA同定		NCBI (National Center for Biotechnology Information)		
検体と既存標本データの比較結果				
目	科	属	種	同一性
ハト	ハト	アオバト	アオバト (<i>Treron sieboldii</i>)	100%
			スアカオバト (<i>Treron formosae</i>)	98%
			コアオバト (<i>Treron vernans</i>)	92%
			キバラアオバト (<i>Treron waalia</i>)	91%
スズメ	スズメ	スズメ	スズメ (<i>Passer montanus</i>)	-
※ 同一性 (%) は BLAST で得られた identities を使用した。				
※ 検体の決定配列である 475bp を使用した。 <i>Passer</i> 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、決定配列はハト目ハト科アオバト属の4種の配列と高い相同性を示した。そこで、4種の配列を用いて、近隣結合法による系統樹を構築した結果、本検体#947はアオバト属のアオバトと99%のブートストラップ値で単系統群を形成した。以上の結果より、本検体#947をアオバトとして報告する。				
判明した鳥種の参考写真および生態・分布など				
全長 33 cm				
<ul style="list-style-type: none"> 北海道から九州の海岸から山地の林などに分布する留鳥もしくは漂鳥。 森林性の鳥で、開けた場所に出ることは少ないが、初夏から秋に塩分を取るために海岸に出て海水を飲む習性がある。 樹上で主に木の実や新芽を食べる。 				
出典: 叶内拓哉ら(1998)『山溪ハンディ図鑑 日本野鳥』: 山と溪谷社				

検体回収日	回収形態	業務日誌・点検表	検体番号						
2023年10月29日	機体点検	あり なし	#947						
検体写真									
発生(回収)場所		No.2エンジン右ブレード							
<table border="1"> <tr> <td>飛行区分</td> <td>上昇(高度3000-4000ft)</td> </tr> <tr> <td>機体損傷</td> <td>No.2エンジン右ブレード2枚に曲がり、アヨースティックライナー2カ所</td> </tr> <tr> <td>運航影響</td> <td>なし</td> </tr> </table>				飛行区分	上昇(高度3000-4000ft)	機体損傷	No.2エンジン右ブレード2枚に曲がり、アヨースティックライナー2カ所	運航影響	なし
飛行区分	上昇(高度3000-4000ft)								
機体損傷	No.2エンジン右ブレード2枚に曲がり、アヨースティックライナー2カ所								
運航影響	なし								
作業開始日(検体受領日)									
2023年10月31日	作業完了日		2023年11月2日						
添付物		あり なし							
作業担当者氏名									
<ul style="list-style-type: none"> 本様式に記載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。 									

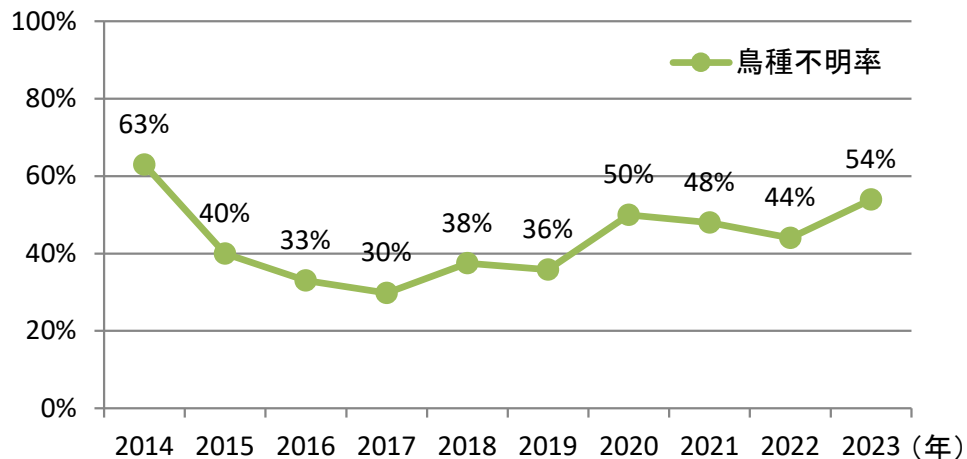
鳥種不明率の年推移(2021-2023年)

鳥衝突事案	衝突件数 (うち鳥種不明件数)			鳥種不明率			
	2021年	2022年	2023年*	2021年	2022年	2023年*	前年比
航空機損傷を伴う事案	27件 (13件)	46件 (20件)	61件 (33件)	48.1%	43.5%	54.1%	+10.6
離着陸滑走時に発生した事案	503件 (166件)	670件 (227件)	681件 (241件)	33.0%	33.9%	35.4%	+1.5
(上記の合計)	530件 (179件)	716件 (247件)	741件 (273件)	33.8%	34.5%	36.8%	+2.3
鳥衝突事案 (全体)	1074件 (578件)	1421件 (783件)	1463件 (850件)	53.8%	55.1%	58.1%	+3.0

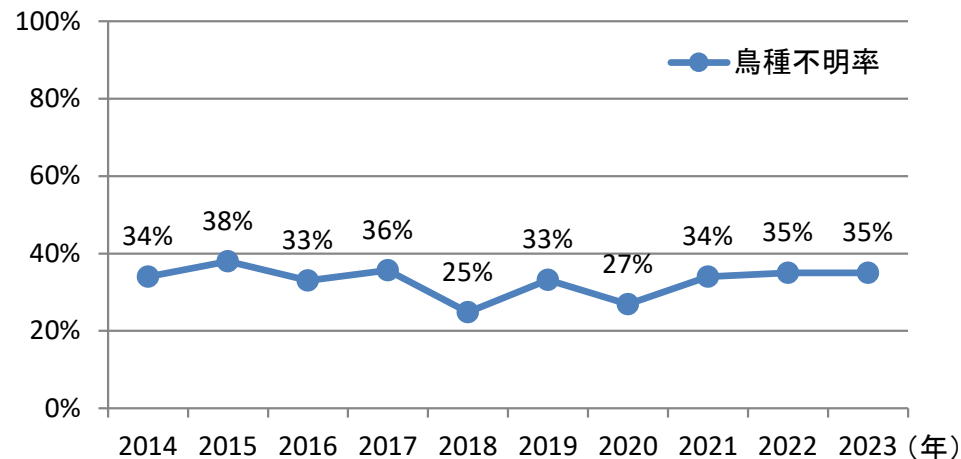
* 2023年1-12月速報値

鳥種不明率の年推移(2014-2023年)

航空機損傷事案において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2023年)

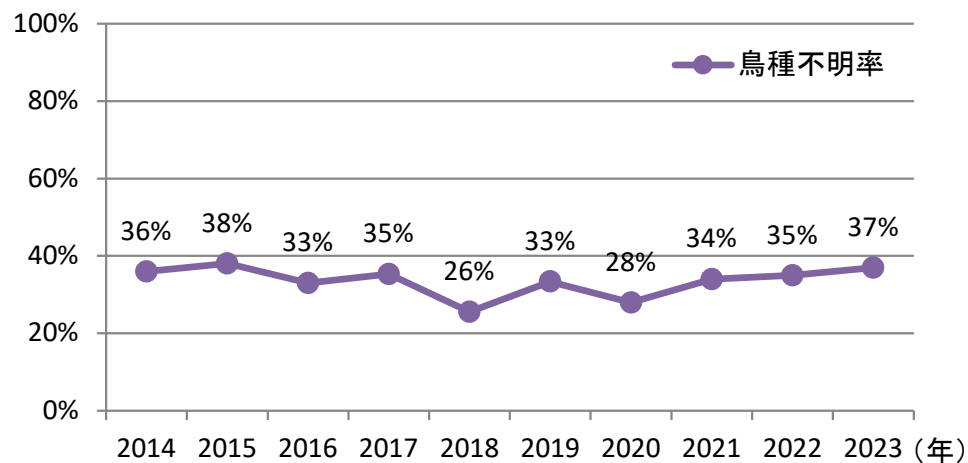


離着陸滑走時において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2023年)

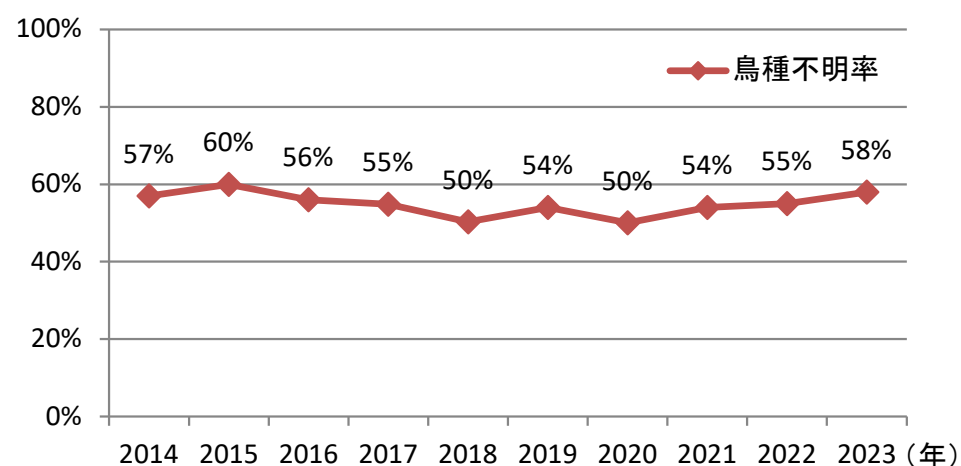


* 2023年1-12月速報値

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 (2014-2023年)



鳥衝突事案全体において「鳥種不明」が占める割合
(2014-2023年)



* 2023年1-12月速報値