

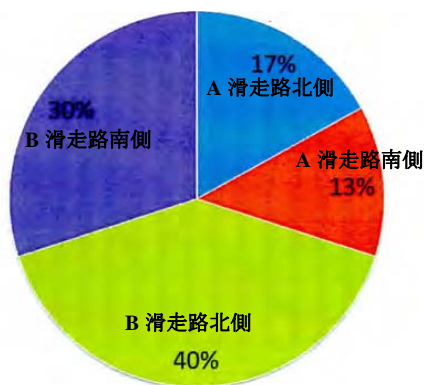


## 成田空港での鳥衝突に対する新たな取り組み！

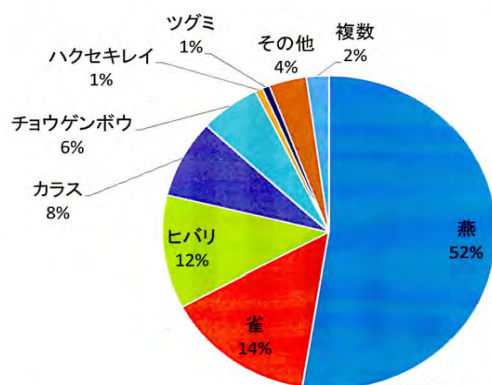
### 1. 成田空港におけるBird Strike発生状況

成田空港における最新の調査によると、B滑走路(16L/34R)の供用開始、北側延伸を機に発生回数が増加しています。特徴としては、

- ・ B滑走路(16L/34R)での発生が A滑走路の倍以上 (2002～2013年度の合計件数)。B滑走路の北側が最も発生回数が多くなっています。
- ・ 鳥の種類を見ると、燕、雀、ヒバリなど小型の鳥が多数を占めています。

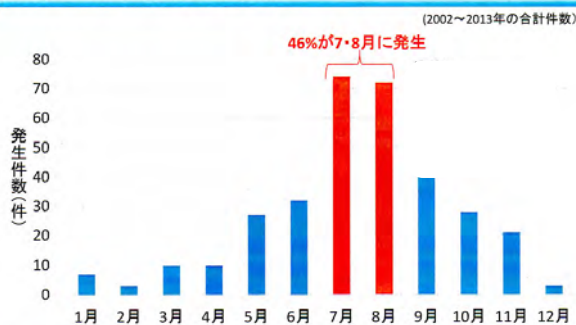


■ A滑走路北側  
 ■ A滑走路南側  
 ■ B滑走路北側  
 ■ B滑走路南側

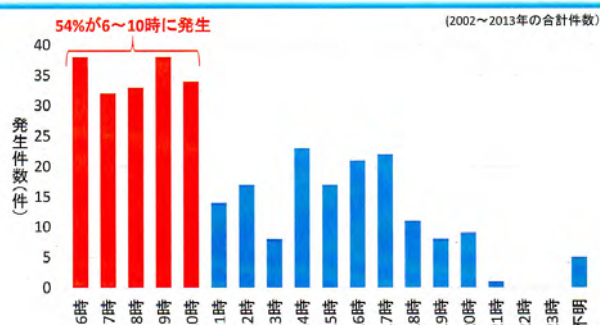


- ・ 月別では7,8月が全体の46%を占めており、時間帯では早朝6～10時に54%が発生しています (2002～2013年度)。

月別バードストライク発生状況



時間別バードストライク発生状況



### 2. 具体的な対応策

成田空港では日本の他空港と同様に、従来から以下のような対策を行ってきました。

- ① バードパトロール (両滑走路・1日最大5回) ⇒ 煙火、空砲による威嚇

(次頁に続く)



- ② 衝突する危険のある鳥類の実弾による駆除  
⇒ 保安上、必要な場合に限る（駆除可能な鳥種）
- ③ 草刈り時期を工夫し、当該鳥類が生息し難い環境を作る  
⇒ 鳥によって好む草の丈があり、生態を利用する
- ④ 調整池等の水場にテグスを設置し、水鳥の飛来を防止する
- ⑤ 緑地帯に木酢（※）を散布（過去 2 年間実施）  
※木酢（もくさく：刺激臭のある水溶性液体）  
⇒ 鳥類の餌となる虫の発生を抑制する効果を期待



### 3. 鳥衝突防止の新たな取り組み

成田空港では増大を続ける傾向にある鳥衝突を防止するための新たな取組みとして、2014 年の夏、以下の新たな対策を試行しました。

#### ① セグウェイを使ったバードパトロール

⇒ 車両を用いたパトロールに比べ、人間の姿が鳥にとってははっきりと認識されるため、鳥類が近づきにくくなる効果を狙ったものです。

（イメージ写真。実際とは異なります）



#### ② 猛禽類（鷹）による鳥類の空港接近防止策

⇒ 鷹匠が猛禽類（鷹）を手に乗せ、場周道路付近を数十メートル程度滑空させます。鳥類は非常に視力が良いため、猛禽類が飛行している地域には近づかない習性を利用したものです。



（ポルトガル リズボン空港での実例。リズボン空港では鷹匠による対策が行われています）

成田空港では今後も交通量の増加が予想されることから、従来の取組みだけでは Bird Strike の発生件数も更に増加することが予想されます。そのため、今回の取組みを含む新たな方策を講じることによって、Bird Strike 減少の成果が上がることを期待されています。成田空港での取組みにみなさんご注目ください！

以上