

護種ではない。

しかし、アメリカでは年平均2億から5億羽の鳥の衝突死が起っているとされているが、そのうち風車の占める割合は0.01-0.02%である。通信用タワー(テレビ、ラジオ用、灯台含む)は1-2%、建物や窓にぶつかる場合が25-50%、車にぶつかる場合が15-30%と見積もられる。送電線によるものは1万羽から1億7400万羽と幅広いため、これによる死亡率を見極めるのは難しい。しかし送電線は、広範に、全国津々浦々に長く敷かれているので、風車による衝突死よりもずっと多いと見積もられる。

通信用タワーは、通常、風車(60-100m)よりもきわめて高く、それが、衝突死の率を風車よりも高くしていると思われる。携帯通信用タワーは、テレビやラジオのものよりは低い、現在大幅に増えている。それでも150m以下のものでの衝突死はあまり報告されていない。

通信用タワーでの衝突死は、渡りのとき、および霧や荒れ模様の天候の時に起きている。また、通信用タワーでの衝突死の大半は渡りの時や天候不良の夜に起きているが、風車の場合は鳥の種類、生息環境によって異なる。ゆえに、風車の立地を決める際には、そのような影響評価を行わないとならない。例えば猛禽類は、えさを探していたり、獲物をめがけて襲いかかろうとしているときなどに、衝突する可能性が高い。猛禽類の餌場周辺に風車が立つと、猛禽類の衝突事故が増加する可能性を高める。また水辺の周辺に風車がある場合には、水鳥、シギ・チドリ類の衝突死を増加させる危険性がある。

アメリカにおける今日の風力発電のレベルでは、風車による鳥の衝突死は、他の建造物による衝突死に比べると、マイナーである。また、現在の衝突死率では、鳥の数への影響はないと思われる。しかし新しい風車でのモニタリングを継続することは、鳥の

衝突死に対する理解を深め、風車の立地を決める要素として重要である。人口が増え、資源への需要が高まるにつれ、鳥の生命の危険は増大している、どの産業にも、鳥の衝突死を減らし、鳥の死亡率を最小限に抑える努力の必要はある。風車を立てようとする業者は、鳥だけでなく、あらゆる野生生物への影響を分析・評価することが求められる。

2) 「ウインド・ファームと鳥」ⁱⁱ Birdlife International (2002年9月)

バードライフ・インターナショナルは、世界約100の国と地域から鳥類保護NGOが加盟している国際組織である。同組織は2002年9月に、ヨーロッパの野生生物と自然生息地を保護するための条約であるベルン条約会議に向け、この報告書をまとめた。その内容は以下の通りである。

<要約>

①ウインド・ファーム(大規模風力発電)による鳥への影響はさまざまであり、鳥の種類、季節、場所によって異なる。

②これらの影響が障害(Disturbance)となる場合、鳥の適切な生息地からの移転、排除をもたらす、その結果その地域からの除外、鳥の生息環境の喪失につながる。こうした障害は、風車そのものだけでなく、風車に伴う人間活動の増加、つまりメンテナンスのための訪問、道路建設、騒音などによっても、起るものと考えられる。

③風車の翼が鳥の動きの障害となる可能性も示唆されている。翼の間をとおる代わりに、鳥たちは翼を避けて風車の群れを大回りに迂回して飛ぶ。風車の大群ができることによって、鳥たちがそれを迂回して飛ぶように、その周辺の鳥の動きに変化がもたらされるとすると、ウインド・ファームがたくさんできることによるその累積効果は大きい。鳥たちの採餌、