

妙高高原笹ヶ峰探鳥会

小出町 桑原 和 寿

前日6月12日は、数メートル先も見えないほどの濃霧が発生し翌日の天気心配されました。宿へ向かう途中のいもり池のビジターセンターでは、すぐ近くでノジコが美しいさえずりを聞かせてくれていました。

当日は心配していた霧も晴れ、曇りから天候は回復に向かいました。

笹ヶ峰グリーンハウス駐車場を出発してしばらくは外国の景色かと思うようなドイツトウヒという背の高い針葉樹の森の中を進みました。

コースが清水ヶ池へ近づくに従い、広葉樹が混じって森の様相が変わるのがよくわかりました。鳥たちもクロジ、アカハラ、キクイタダキなどにキビタキやコルリが加わってくる変化を感じることが出来ました。これらの鳥たちの声はすぐ間近で鮮明に聞くことが出来るのが何度もあったのですが、奥ゆかし

いのか恥ずかしがり屋さんなのか姿はなかなか見せてはくれません。それでもエキスパート皆様のたくさんの目はクロジ、キビタキ、コルリの短時間出現のチャンスを逃しませんでした。油断していた私はコルリの姿を見逃してしまい残念でした。対照的にしっかりと観察できたのがヒガラで、ちょっと寝癖のついた様なヘアースタイルで早口にさえずる姿を何回も見せてくれました。

標高が1,200m程の自然豊かな高原の森という環境の中で、平地ではあまり見られなかったり季節が違ったりする35種類の野鳥を観察できた探鳥会でした。また散策路の脇でお仕事中の養蜂家の方からまさに取れたての蜂蜜のついた蜂の巣をプレゼントしていただき、皆さんで思いがけない妙高高原の森の恵を味わうことが出来ました。



新潟市西海岸林保全への取り組み

―署名活動と新潟市長へ要望書提出―

保護部

新潟市の関屋浜から寄居浜に続く海岸林は、飛砂防止および保健休養の保安林に指定されており、緑地の少ない同市の中で市民の憩う貴重な林です。更に野鳥の生息渡来地として、特に森林性の渡り鳥の中継地として重要な役割を果たしていることは、これまでの標識調査などにより明らかになっております。

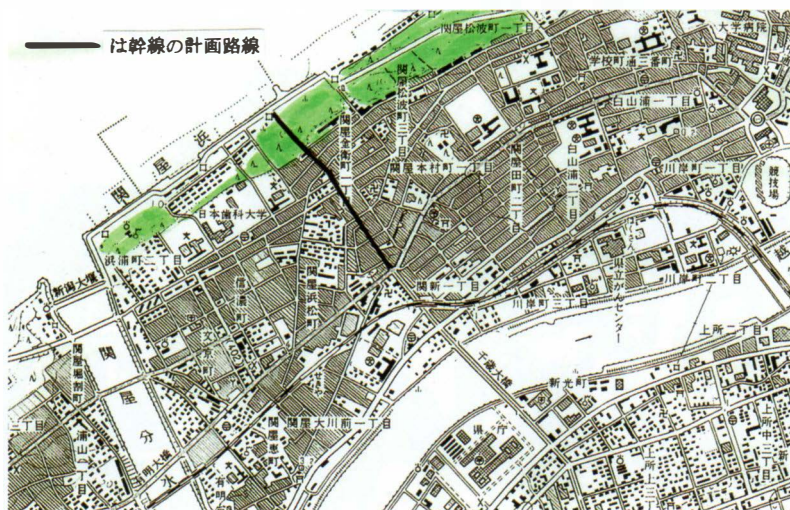
新潟市が幹線道路として都市計画道路の建設を計画している小張木関屋線が、関屋浜の海岸林を分断縮小することが明らかになって、02年半ばより「関屋の松林を考える会」や「にいがた野鳥の会」が反対運動を展開してきました。当支部も出遅れた観はありますが「関屋の松林を考える会」からの署名活動の呼びかけに応じて、会員の皆様に署名用紙を送ってお願いした次第です。同時に支部としても要望書を出すべきであるとの判断から、三役で相談して要望書を作成しました。また、本部からも要望書を出してもらえれば一層効果があると考え、本部の自然保護室と連絡を取り、判断材料として多くの資料を送ってお願いしました。その結果、本部としてもこの海

岸林の重要性を認識し、要望書を出すことになり、原本を保護部に送って来ました。

これらの要望書を新潟市長に手渡すべく、同市秘書課に連絡したものの（'04年1月下旬）、市長も助役も合併問題や議会对策で当分接見かなわず、担当の土木部で対応するとの返事でした。そこで土木部と連絡を重ね、2月13日、大島支部長と山本副支部長および渡辺・尾身両保護部員の4人で新潟市役所に赴き、14時30分より土木部長室で、石井土木部長に本部と支部の要望書を手渡しました（土木企画課長も同席）。その後、土木部の説明を聞き、また当方の要望も伝えました。

土木部としてはやはり幹線道路として建設したい方針のようで、一度開削した後土盛りして復元し、トンネル状にする案もホームページで公開されています。私どもはあくまで路線の見直しで、この案に賛成するものでないことを伝えて来ました。市ではこれから検討委員会を設け、平成16年度中にじっくり検討してゆくとのことです。

この運動は長くかかることが予想され、支部としてはこれからも署名活動を継続し、必要な要望や要求を出して検討委員会の審議を見守り、日本野鳥の会の理念とする「人と鳥とが共存する」良い結果を出してほしいと願っています。（まとめ：山本）



問題の幹線計画路線

新沼市長 篠田 昭 様

東京都渋谷区初台1-47-1
財団法人「日本野鳥の会」



新沼市西海岸保安林の保全に伴う都市計画道路の建設計画について

日頃より環境行政に尽力されていることに深く敬意を表します。
本会は、「自然にあるがままの野鳥に接して楽しむ機会を設け、また野鳥に関
する科学的な知識及びその適正な保護思想を普及することにより、国民の間に
自然尊重の精神を培い、もって人間性豊かな社会の発展に資すること」を目的
として活動している公益法人です。現在、全国に4万9千人の会員と88の支部
を擁し、この理念に沿って様々な活動を展開しております。
さて、貴市が計画している小坂木間屋緑都市計画道路は、現在、西海岸保安
林を開削する計画になっておりますが、この一帯は鳥類の繁殖地として、また
渡りの中継地として、極めて重要な場所であることが判明しております。当該
海岸林の分断・縮小化は、鳥類の生息地としての価値を著しく低下させる恐れ
があるため、下記事項について要望いたします。

記

1. 新沼市小坂木間屋緑都市計画道路について、野鳥の生息地の保護、及び市
民が自然とふれあう憩いの場の確保の観点から、地元市民団体との公開
の話し合いの場を設け、計画の見直しををされたい。
2. 計画の見直しにあたっては、当該海岸保安林の分断・縮小化を行わない方
向で検討されたい。

新沼市長 篠田 昭 様

平成16年2月3日

(財)日本野鳥の会 新潟県支部長 大島 篤



要望

西海岸保安林の開削に伴う新沼市小坂木間屋緑都市計画道路建設の見直しについて

日頃新沼市の環境行政に尽力されていることに敬意を表します。

昨年5月、新潟市は西海岸保安林を一部開削して都市計画道路を建設する旨事業案を発表致しました。
これに対し地元市民団体「関屋の松林を考える会」や「にいがた野鳥の会」などから反対の声があり、
要望書や6000名にのぼる反対署名簿と共に請願書が提出されたやに聞いております。また、報道によると、
貴会はこの計画に対し、「2003年度に仕切りなおす」と言明されましたが、その後まだ明確な表明はござ
いません。当支部はこの問題を憂慮し、下記のような理由を付し見直しを要望致します。後世に禍根を残
さないよう、市民、県民の意見を充分お聞き下さる様、切にお願いする次第です。

記

1. 新潟西海岸の保安林は近隣の住民の生活を守っています。
この保安林は、飛砂防止や防風防潮のために江戸時代に植栽され市民生活を守ってきました。道路建
設によって保安林が南北に分断・開削されれば、たとえ道路幅が20mであっても、海風が風洞状に吹
き抜け市街地域に広がり、保安林としての効用が損なわれてしまいます。これは地元住民にとって切
実な生活上の問題です。
2. 新潟西海岸は生態系の基盤を成し鳥類の繁殖地や渡りの中継地としても重要な役割を果たしています。
かつて植栽されたクロマツ林は、鳥の種子散布等によって広葉樹も広がり、野鳥をはじめ多様な生き
物が住める豊かな生態系を形成しています。猛禽類のツミが生息していることもその証です。長年の
調査により141種の鳥類が記録され、約30種がここで繁殖していることがわかっています。また、
渡り中継地として重要な環境であることは広く国内に知られています。
3. 新潟西海岸は「自然環境の学びの場」として「市民憩いの場」として大事な役割を果たしています。
このような良好な条件を備えた海岸林では、愛鳥モデル校に指定された浜浦小学校をはじめ野鳥保護
団体や自然愛好団体などが探鳥会や観察会を催し、自然に親しみ自然を学ぶ場として活用しています。
また、この緑のベルトと緑遊歩道は散策にも活用され、緑の少ない県都新潟市の保健保安林として多
くの市民に親しまれています。もし、発表された通り道路建設が進めば、大切なグリーンベルトに傷
がつき、景観も損なわれてしまいます。
4. 新潟西海岸は、新潟市民の貴重な緑地です。
新潟市街地の近くにこれだけまとまった広さの緑地は他になく、それだけ貴重な存在です。まさに、
新潟市民にとっては「宝物」とも言えるものです。これまでの維持管理を進展させ、今後更に有効か
つ賢明な利用をして街づくりに生かすために、そっくり子孫に残すべきではないでしょうか。道路建
設のためにこれ以上開削分断したり、縮小したりすべきではないと思います。

続々・どくとるアルバトロス航海記

新潟市 高 辻 洋

そして小笠原へ

小笠原は鳥島よりもさらに南、東京から1,000キロの太平洋上にあって、大小30余りの島々で構成されています。そのうち人が住んでいるのは父島と母島で、父島は2,000人、母島は400人が住んでいるそうです。定期船おがさわら丸が父島の二見港と東京港の間を往復していて、父島と母島の間も定期船ははじま丸が就航しています。父島へはおがさわら丸で25時間半かかりますが、ふつうおがさわら丸は父島で3日停泊してから東京港へ戻ってくるので、小笠原へ行く場合帰って来るのは出発して6日後ということになります。小笠原には空路がありませんから、行けば親が死んでも6日後までは帰れないということになるわけです。急病人が出ると硫黄島の自衛隊の飛行艇が患者を東京へ運ぶのだそうです。

私はこれまで小笠原へ行こうということには特に考えていなかったのですが、昨年(03年)4月の初めに小笠原諸島返還35周年記念という船会社が募集するツアーがあることを知り、何とか4日間の休暇を取って行くことができました。このツアーは小笠原への行き帰りは定期航路を利用しますが、ふだんはおがさわら丸が父島に停泊する3日間を利用して、鳥島へアホウドリと鯨のウォッチングクルーズに行ったり、母島で一泊して探鳥をしようというものです。日程は東京港を出港して翌日父島に到着し、半日父島を探鳥してその日の夜に再び鳥島へ向けて出航し、丸一日の航海の後3日目に父島へ戻り、4日目に母島へ渡って一泊し、5日目に父島へ戻ってそのまま帰途に就くというもので、5泊6日といっても日程の半分以上

の80時間は海の上にいるというツアーです。

小笠原には母島とその属島にしかいないという固有種のメグロがいますから、小笠原へ鳥を見に行くといえば、まずメグロを見るのが狙いだということになるのがふつうでしょう。事実私は母島で、住宅地の庭先をチョコチョコするメグロをたっぷりと見ましたし、小笠原の固有亜種であるハシナガウグイスも見ました。それに恥ずかしながらムナグロもここで初めてしっかりと見たのですが、このツアーに参加した私の第一の狙いは、やはり小笠原の海域で出現する海鳥を見ることにありました。ツアーを通してそれほどのシケにも遭わず海鳥もよく出てくれたので、私はこのツアーでメグロ、ムナグロに加え、カツオドリ、オナガミズナギドリ、シロハラミズナギドリ、シロハラトウゾクカモメ、オーストンウミツバメ、クロコシジロウミツバメの計8種を新たに見た鳥のリストに加えることができました。

小笠原航路のミズナギドリは伊豆諸島近海ではオオミズナギドリが主であるが、夜が明けるとそれがオナガミズナギドリに代わっているといわれていますが、事実そのとおりでした。夜が明けて小笠原の海域に入ると、かなりの数のオオミズナギドリに似た鳥が飛んでいます。一見オオミズナギドリとそっくりなのですが、よく見るとオオミズナギドリよりやや小さく尾が長めで、頭部が一様に黒褐色であることからオナガミズナギドリであることが分かりました。そしてオナガミズナギドリの群れの中にさらに小さくて白い下面に黒い帯の入ったミズナギドリも少数混じっているのが見えましたが、これがオナガミズナギドリととも

に小笠原でぜひ見たいと思っていたシロハラミズナギドリでした。この両種は小笠原近海ではよく出てくれて、ははじ丸が母島へ向かうときも船の周りを間近に飛んでくれました。

カツオドリはおがさわら丸がそろそろ父島へ入港しようかというときに船の後方に現れました。最初船を追って飛んでいる姿を見たときは「でかいなあ、すごいなあ」と感心したのですが、よく見ると顔は皮膚が裸出していてギョロ目で、顔中が嘴のような変な顔をしています。その上、黒い体の下面に飛脚の胸当てのような白いパッチを貼りつけたようで、どう見ても海の田舎者といった感じです。女子高生に見せれば「バカみたい」と言われそうなんだつのあがらない風采に、私はどうもこの鳥が好きになれませんでした。母島の港ではカツオドリがゆっくりと海上を飛びながら突然海中に真っ直ぐに突っ込むということをよくやっていました。母島の自然観察をガイドしてくれた人は「あれで結構失敗するんだ」と言っていました。命中された魚のほうこそいい迷惑で、突然空から槍が降ってくるのですから、まさにカツオドリは魚にとっ

て天敵というべきでしょう。

母島では面白いことがありました。小高い丘の上の草地の、先が崖になっているあたりからオオヨシキリの声が聞こえてきます。紛う方もない明らかにオオヨシキリの声です。一緒にいた人も「あ、オオヨシキリだ」と言っていました。ところがたまたまその場に居合わせなかったガイドさんに後でそのことを言うと、小笠原ではオオヨシキリの記録はないという返事でした。あれだけはっきりした声だったのに私は不思議な気持ちになりましたが、帰宅してからこのときのことを思い出してみると、あのときあの辺りで私はモズを見ています。ということは、ひょっとしてあの声はモズの物真似であった可能性があるわけです。もしそうだとすれば本物のオオヨシキリも仲間と間違えうほどのうまい物真似であったわけですから、私は思い出しながら「してやられた」と苦笑いをしてしまいました。

さて、鳥を見分けるとき、たとえばムシクイやタヒバリ類などのように似たものが多い種では、止まっている鳥をじっくりと見ても何という鳥かなかなか見分けがつかないということがよくありますが、その反



「父島に向かう“ははじ丸”を見送る母島の人たち」

対にほんの一瞬であってもその鳥の特徴となるポイントがしっかりと見えて、はっきりと区別のつくこともあります。私が初めて見たオーストンウミツバメとクロコシジロウミツバメは、おがさわら丸の鳥島クルーズの途中、この「一瞬の識別」で見分けたものです。オーストンウミツバメはアナドリと非常に良く似ていますが、尾の形に違いがあって、オーストンウミツバメの尾は燕尾ですがアナドリの尾はくさび形をしています。そこで私はウミツバメ類が出るたびに特に尾に注意をして見ていたのですが、どちらもせいぜいアマツバメより少し大きい程度の鳥ですし、船の近くを飛ぶと言ってもある程度の距離がありますから、なかなか尾の形までは見分けが付きません。ところがそのとき、オナガミズナギドリと並んで飛んでいた数羽のウミツバメを見ると、そのうちの1羽が突然サッと反転しました。その瞬間尾の形がはっきりと見えて、中央がくぼんだ燕尾であることがよく分かりました。そこでそれがオーストンウミツバメであることが分かったわけです。

同じようにコシジロウミツバメとクロコシジロウミツバメは酷似していて、全身が黒く腰だけがスパッと白くなっていますが、この白い部分に縦の黒線のあるのがコシジロウミツバメで、ないのがクロコシジロウミツバメです。クロコシジロウミツバメの識別もほんの一瞬で、1羽のウミツバメが船の前方から飛んできて目の前で反転したときに白い腰がはっきりと見えただけですが、腰の白には縦の黒線はありませんでした。この両種の識別はいずれもほんの一瞬でしたが、識別のポイントがはっきりと認められたため見分けができたもので、私は飛んでいる鳥の識別を大の苦手にしていただけない、このときばかりは「やった！」という気分になりました。

おがさわら丸は鳥島に到着すると、やは

り極端にスピードを落として島の周りを2周しました。このときは船が初寝崎にさしかかると、そのときすでに島に上陸してアホウドリの調査をしていた東邦大学の長谷川博さんが船からも見える岬の先端に立って無線で調査の様子をレポートしてくれて、それを船が受けて船内放送で流すというサービスがありました。おがさわら丸もふじ丸と同じように島をゆっくりと回りました。アホウドリもゆっくりと飛んでいました。私はアホウドリを眺めながら、思いがけず2度も鳥島にすることができて本当にラッキーだったと思いました。

ところで、小笠原のように人口2千人余りの小さな村は国内には幾つもありますし、僻地といわれる山間の集落もいくらでもあります。そうしたところでもたいていはしばらく車を走らせれば町に出て用を足すことができます。母島と同じような人口の粟島でも、1時間半の乗船で村上市へ行くことができます。ところが小笠原は本土から1,000キロも離れていて、生活物資のほとんどを定期船に頼っていますが、船がやって来るのは6日に1度です。そうしたところに住む人たちはどんな暮らしをし、どんな考え方をしているのだろうかということは、本土の地方都市に住む私にとっては旅情以上に興味のあることでした。そうした感慨を持っていたせいでしょうか、帰港するおがさわら丸の見送りは実に感動的でした。島中の人が集まったのではないかと思うほど多くの人が埠頭に集まって歌や踊りの見送り行事を繰り広げ、船が離岸を始めると「また来いよー！」の大歓声です。そのうちにダイビング船や釣り船がどんどん繰り出して来て手を振りながらおがさわら丸に伴走し、おがさわら丸が湾の出口にさしかかるとそこで船を止めて、乗っている人たちが海に飛び込んで、海中から手を振って見送ってくれたのでした。小笠原の人たちは



「父島の二見港に停泊する“おがさわら丸”」

おがさわら丸が帰るときはいつもこうやって見送ってくれるのだそうです。こうした心暖まる見送りを受けてだんだん遠ざかる父島を見つめながら、出港するたびにこうした盛大な見送りを受けるおがさわら丸は、日本で一番幸せな船ではないかと思いました。

小笠原航路は05年春に超高速船が就航するという事です。超高速船は、おがさわら丸が時速約40キロで小笠原まで25時間半を要していたのに比べ、時速約70キロで所要時間を16時間ほどに短縮するのだそうです。船は全長140メートル、全幅30メートルで、推進機関はガスタービンとウォータージェットポンプだそうですから、佐渡汽船のおがさわら丸をジェットフォイルにしたようなものようですが、高速で航行するので外へ出るための甲板はなく、入出港を日中にする関係から夜間に航行するそうです。そうすると小笠原航路で海鳥を楽しむのは現在のおがさわら丸が就航している来年(05年)春までということになってしまうのですが、来春までにもう一度小笠原へ行けるかどうか、気持ちはあってもなかなか迷うところです。

静かな海と楽しい航海

船に乗るというと、佐渡汽船しか乗ったことのない人には毛布にくるまって大部屋で寝転ぶというイメージしか湧かないかもしれませんが、そんなことはありません。北海道航路の大型フェリーでしたら自動車運搬船の上にビジネスホテルを載せたと思えばだいたい当たっているでしょう。船室は、特等はビジネスホテルのツインルームクラス、2等は大部屋かいこ棚のベッドですが、食堂、売店はもちろんのこと、自動販売機やカップ麺用の給湯機、それにゲームコーナーやビデオルームまであります。サロンもありますし展望風呂もあります。船によってはバーや生演奏のクラブまであるものもあります。ですから甲板で鳥を見るだけではなく、海を臨むサロンで文庫本を読んだり、潮風に吹かれて缶ビールを飲んだり、水平線に沈む夕日を見ながら風呂に入ったりすることができるわけです。

船酔いの心配は確かにありますが、船がかなり大きいので、よほどのしげにでも遭わない限りそう心配することはありません。北海道航路のフェリーはだいたい全長200

メートル、全幅が30メートルありますから、波高5メートルくらいではびくともしません。おけさ丸の全長135メートル、全幅21メートルと比べればその大きさが分かると思います。私はいつも、一応トラベルミンを持って船に乗りますが、これまでそれほどのシケに遭わなかったせいか、「下呂温泉」になったことは一度もありません。

船賃がびっくりするほど安いのも魅力です。新潟から小樽と苫小牧へはそれぞれ2等で5,400円、大洗と仙台から苫小牧へは6,500円くらいです。食べ物の持ち込みは自由です。私は新潟からバスで仙台へ出て、仙台から苫小牧へ船で渡り、苫小牧ではウトナイ湖で半日鳥見をして、苫小牧から再び船で新潟へ戻る2泊3日の旅を21,850円であげたことがあります。これだけの低料金で寝泊まりして鳥を見られるのですから、やめられないわけです。

私は船に乗るときはできるだけ折りたたみ椅子を持っていくことにしています。船には観察に都合のいいところにベンチがあるわけではないし、立ったまま長時間の観察はきついからです。それに、甲板で三脚を立てても場所によっては振動でうまく観察ができないことがあります。そこで私は折りたたみ椅子に腰掛けて、望遠鏡を付けた三脚をたたんだまま膝の上に乘せて、足でバランスをとりながら望遠鏡を覗いていますが、なれるとこれで結構鳥を捉えることができます。

最近私は少し無理をして手ぶれ防止装置が付いた12倍の双眼鏡を手に入れましたが、これはアタリでした。12倍というと双眼鏡としては倍率が高いため、手持ちでは視野がブレやすいのですが、この双眼鏡を覗きながら防振スイッチをオンにすると、像がピタッと止まって、まるで写真を見るような安定した視野が得られます。これを持っ

て早速船に乗ってみると、船と並んで飛ぶオオミズナギドリの頭のゴマ塩まではっきりと見えるものですから、これならばこれからは無理に望遠鏡と三脚を持っていかなくとも、この双眼鏡だけで十分なのではないかと思っています。

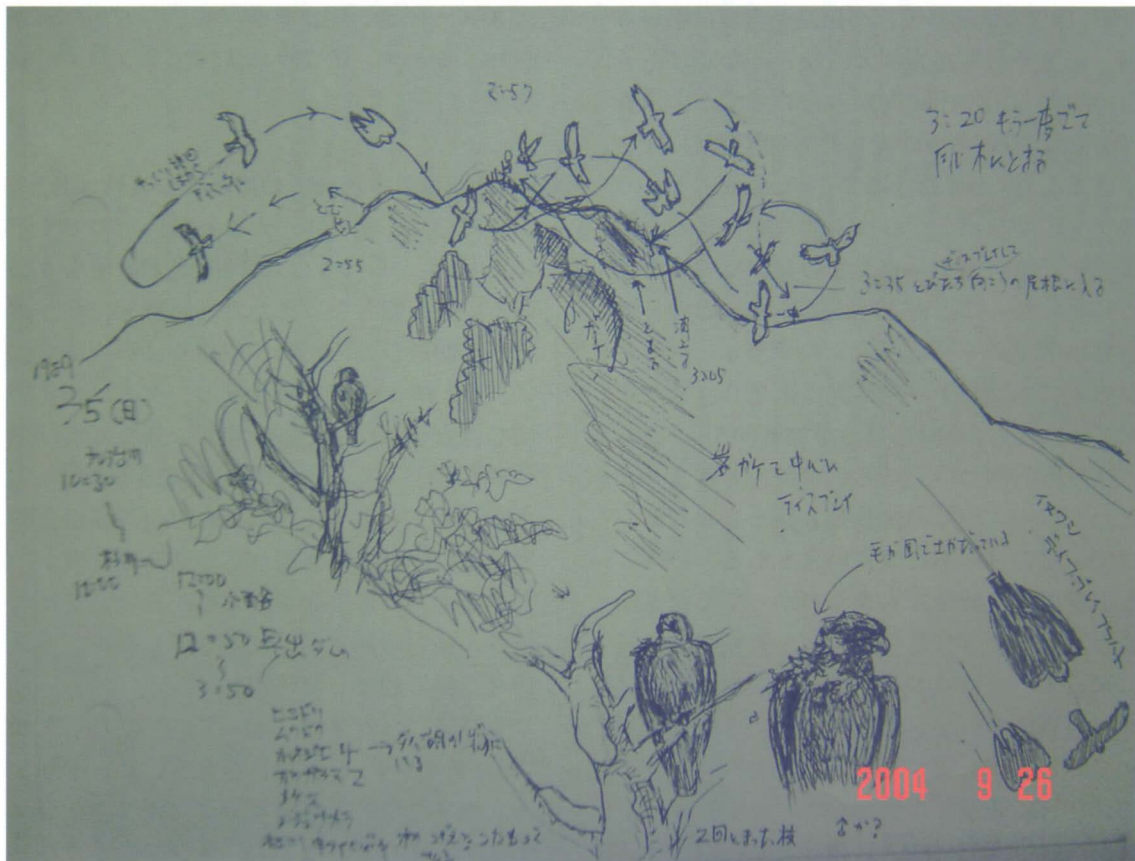
船の朝夕は冷えますから防寒には十分注意しています。船の形によっては鳥の観察に向き、不向きがあつて、日本海航路の船は屋根のついた甲板があるので雨や風を避けて観察することができますが、太平洋航路は最上部のオープンデッキ以外には出られるところのない船だけなので、雨風の日には観察条件が極端に悪くなります。太平洋はだいたい北風ですから、太平洋航路に乗る場合は苫小牧から大洗へ南下したほうが送り風になって観察が楽になるようです。

さて、「静かな海と楽しい航海」というのはメンデルスゾーンの演奏会用序曲の題名です。何となく楽しくなるような題名ですが、直訳すると「海上の風と成功した航海」となるのだそうで、無風ベタ風で帆船が動けず困っているとそのうちに風が出てきて航海がうまくいったというお話の音楽だそうです。聞いてみると題名の割りにはあまり船に乗っている気分にはなれません。同じメンデルスゾーンに序曲「フィンガルの洞窟」という曲がありますが、こちらのほうがよほど海の香り、航海の気分に溢れていて、私は好きです。

実は私は密かな望みを持っていて、それはいつかぜひ、一番美しいミズナギドリといわれるミナミオナギミズナギドリを見たいというものなのですが、いつの日か青灰色の背に錨の模様も鮮やかなこの海鳥を見たならば、ウォークマンで「フィンガルの洞窟」を聞きながら、潮風に吹かれて缶ビールを飲みたいものだと思っています。(終)

フィールドノートから～ 早出川・笠堀ダムのイヌワシ

広神村 桑原 哲 哉



鳥の世界に魅せられ、鳥を追いかけては毎週野山へ出かけていた20代。

結婚してたまに自然に親しんだ30代。
・・・そして、子育てで忙しいと言い訳しながらめったに出かけなくなった40代。

フィールドノートは便利なもので、以前の記録が昨日のこのように鮮明に思い出せる。

そして、ビデオに納められない遠方を飛ぶイヌワシのダイナミックなディスプレイさえも記録することができる。

この日の記録は鳥仲間のSさんと厳冬期の2月に五十嵐川の支流早出川上流にある笠堀湖へ猛禽類の観察に訪れたときに描いたものだ。

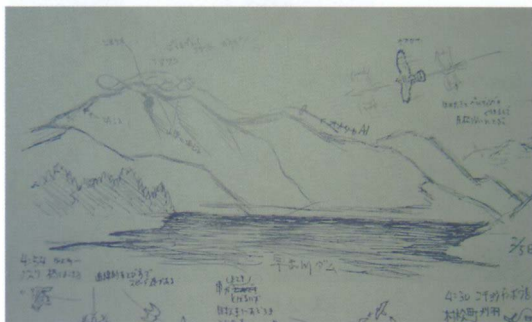
観察時間は約4時間、イヌワシを観察できたのは約30分程度であった。このうち山頂付近

の崖を取り巻くようにディスプレイし、飛んでいる姿を観察した時間が約7分、残りは山頂付近の大木に2度止まった。

当日はかなり風があり、イヌワシの後頭部が風で逆立っていたことが印象深い。

積雪がかなりあったこともあり、他は5～6種類の小鳥が観察された程度であった。

・・・あっ！最後にオオタカも飛びましたね。



2004年タカの渡り探鳥会 ～小千谷市山本山～

編集部

9月19日の新潟県支部の探鳥会当日は朝から雨。天気予報もあまりよくなく、なかばあきらめながら山本山に向かったのですが、以外にも雨はやみ、タカの渡りを待つ雰囲気になってきました。9時32分にツミが1羽飛ぶと、ハチクマ、サシバとポツポツ渡り始めました。また、天気があまり良くない日には小鳥が近くに見られることもよくあります。この日は、観察場所である展望台近くのシラカバやサクラの木にエゾビタキが頻繁に留まり、楽しませてくれました。探鳥会の参加者は20人、渡ったタカも21羽と同じくらいの数にとどまりましたが、山本山での探鳥会も回を重ねたおかげで、悪い日もあれば良い日もあるということに参加者の皆さんもよくわかってくださるようになってきました。「また、天気の良い日に来ます。」と言ってくださる方が増えたのは、タカの渡りのファンが増えたということを示している気がしました。

(9月19日に観察した種類)

サシバ9、ハチクマ7、ノスリ2、ツミ1、ハイタカ1、チョウゲンボウ1、ヒヨドリ、エゾビタキ、ツバメ、ハシボソガラス、ハシブトガラス、ヒバリ、キジバト、ヤマガラ、メジロ、

スズメ、ヒガラ、コゲラ、トビ、モズ、ホオジロ、カケス、イワツバメ、アマツバメ 24種類

9月23日の中越地区の探鳥会の天候は曇り。山本山では、朝に霧がかかっていたのですが、9時20分頃から霧もはれ、時折光が射すような明るい曇り空となりました。9時37分にサシバとツミが飛び始めたのを皮切りにハチクマ、ノスリ、チョウゲンボウなど、タカは19日と同じ様な種類だったのですが、異なる点はミサゴを2羽じっくりと見る事ができた事でしょうか。ちょうど小千谷市主催の自然観察会の参加者の皆さんが展望台にいる時で、ほかのタカと違い、おなかが白く翼が長いミサゴに皆さん強い印象を受けたようでした。

(9月23日に観察した種類)

サシバ31、ハチクマ7、ツミ7、ノスリ2、ミサゴ2、チョウゲンボウ1、コゲラ、ヒヨドリ、ハシボソガラス、エナガ、ヤマガラ、シジュウカラ、ツバメ、カケス、メジロ、イカル、イワツバメ、アマツバメ、ハリオアマツバメ、トビ、ムクドリ、ヒバリ、ホオジロ、スズメ、エゾビタキ、アカゲラ、アオゲラ 28種類



エゾビタキ



エゾビタキ

珍鳥飛来



マナヅル

2004年3月15日～3月19日

栄町鬼木

(長岡市 川崎健氏撮影)



ツメナガセキレイ

2004年8月31日～9月2日



頸城村 浮島の水田

(上越市 金子俊彦氏撮影)



トウネンとヨーロッパトウネン（右端）

2004年9月22日～9月23日

上越市剣集落そばの水田

（上越市 金子俊彦氏撮影）



ヨーロッパトウネン



世界的に数少ない貴重な鳥クロツラヘラサギ
リード、横越市内の阿賀野川（河口）に生息
（金子俊彦氏撮影）

**一期一会の
クロツラヘラサギ確認
感動も飛来**
横越の阿賀野川
世界中で五百～六百羽、くまもと県に生息するクロツラヘラサギが中浦町、野川、阿賀野川で同時に三羽確認され、新潟市、達谷のフリーカメラマン野口一也さんが一日、はと意図した様子で撮影に成功した。県内では数年前に発見例があるが、一度に三羽の確認は非常に珍しいという。鳥獣センターにのろとクロツラヘラサギは、朝鮮半島の西海岸と中国の一部で繁殖し、日本には九州を中心に少数が生息する。湿地や水田に生息し、へらの茎を食す。

クロツラヘラサギ

新潟日報 2004年10月7日より



ヨーロッパトウネン

発行 2004年10月10日 No.58

発行人 大島 基 編集者 小林成光、末崎 朗、千葉 晃

日本野鳥の会新潟県支部

事務局 〒950-0941 新潟市女池3丁目13番25号

TEL 025-285-2405 本間由紀子方 〈振替口座〉00610-1-6002