

6. 実現に向けた具体的施策

施策の実施にあたっては、前節で提示した計画の包括的目標、今後の取り組みの基本方向に沿って、全体的かつ長期的な視点から、多様な主体との連携・協働のもと、施策の重点化・効率化を図っていくことが重要である。

これらを踏まえた上で、あらゆる段階における環境配慮の標準化を基本としつつ、「美しく豊かな東京湾」の形成に向け、以下に示す5つの具体的施策（プラン）を推進していく。（図6）

（1）水質改善プラン

a) 下水道整備の推進と高度処理の積極導入による流入汚濁負荷対策

東京湾等の閉鎖性水域の水質改善が一向に進まないことから、窒素または磷（リン）を除去する高度処理を積極的に推進するため、「流域別下水道整備総合計画」（流総計画）において終末処理場毎に窒素または磷の削減目標量を設定し、地方公共団体がその削減量を肩代わりして効率的に実施できる高度処理共同負担事業制度が平成17年6月の下水道法の改正（同年11月施行）により定められた。このような背景のもと、平成16年を基準年とし、平成36年を目標年とした新たな「東京湾流域別下水道整備総合計画」（東京湾流総計画）を策定するため、平成17年9月に国土交通省、関係都県及び政令指定都市の下水道、環境、河川の各担当部局で構成する検討委員会（事務局：関東地方整備局）を立ち上げ、終末処理場の一律の計画処理水質を合意事項とする新たな東京湾流総計画の基本方針を平成18年度内に策定する予定である。それを受けて、関係都県は都県流総計画を改定する予定である。

b) 河川浄化対策による汚濁負荷削減

これまでの河川における水環境改善対策では、水質汚濁防止法による排水規制、下水道の整備、合併処理浄化槽の設置、河川浄化事業等が進められ、徐々に水質の改善が図られてきたところである。しかし、一部の都市内の河川においては水質改善は遅れ、また水質改善の伸びも鈍化する傾向にあったことから、水環境改善対策として河川直接浄化施設の整備等を行い、汚濁した河川水の浄化対策に取り組んでいる。また、地元市町村等と河川管理者・下水道管理者及び関係機関が一体となって水質改善目標を定め、水環境改善事業を総合的、緊急的かつ重点的に実施することを目的とする「水環境緊急行動計画（清流ルネッサンス）」による汚濁負荷削減についても推進している。



【平瀬川浄化施設（川崎市高津区）】

河川浄化施設とは、汚濁物質の沈殿、ろ過のほか、微生物や植物の働きを単独にまたは組み合わせさせて河川水を浄化するための施設で、汚濁成分を直接取り除くことから河川直接浄化施設とも言う。代表的なものに礫間接触酸化施設や水生植物を利用した植生浄化施設などがある。

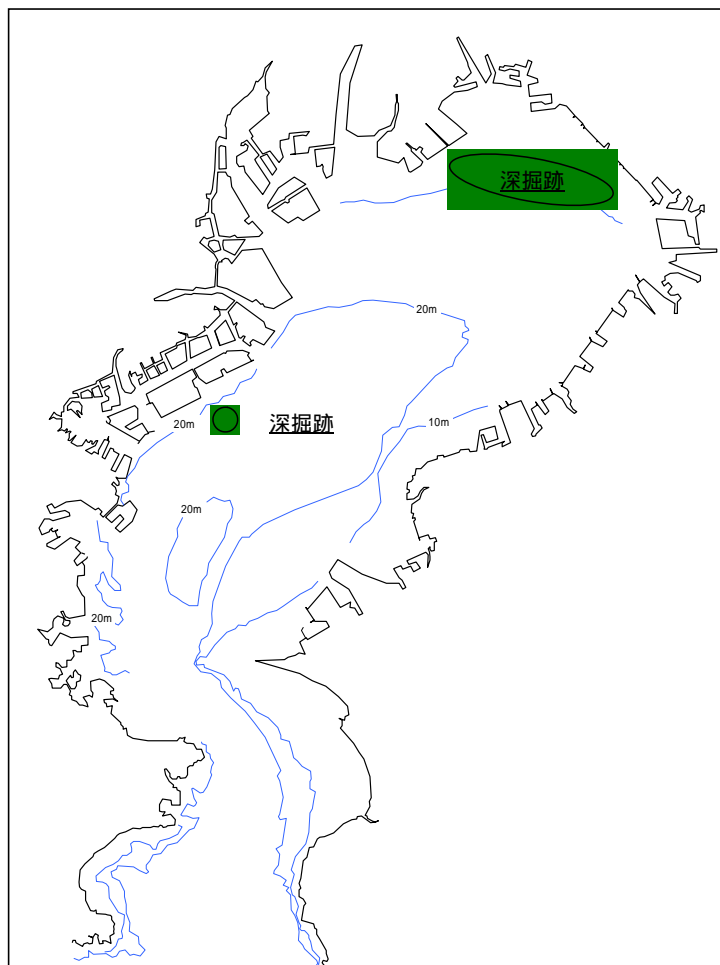
資料：国土交通省関東地方整備局京浜河川事務所資料

c) 汚泥浚渫・覆砂による水質の改善

これまで港湾においては、公害防止計画に基づき、東京湾奥部を中心に底質汚染が進んでいる海域において汚泥浚渫を行うとともに、底質からの栄養塩類等の溶出を抑制するため覆砂を実施してきた。今後も海底に堆積した汚泥の浚渫や、港湾工事等から発生する良質な土砂を活用した覆砂を積極的に推進し、海域における水質を改善するとともに、底生生物の生息環境を改善する。

d) 深掘跡の埋戻しによる青潮等の対策

東京湾では過去に実施された埋立用の海底土砂採取により、大規模な深掘跡(-30m 規模の浚渫窪地)が海底に点在しており、青潮の原因となる貧酸素水塊の発生場所の一つとされている。このため、深掘跡の埋戻しを順次実施していく。なお、その容量が大規模なため、港湾工事等から発生する土砂だけでは早期の埋戻しが困難であることから、埋戻し材の確保について関係機関と調整しつつ検討を進める。



【東京湾における深掘跡】

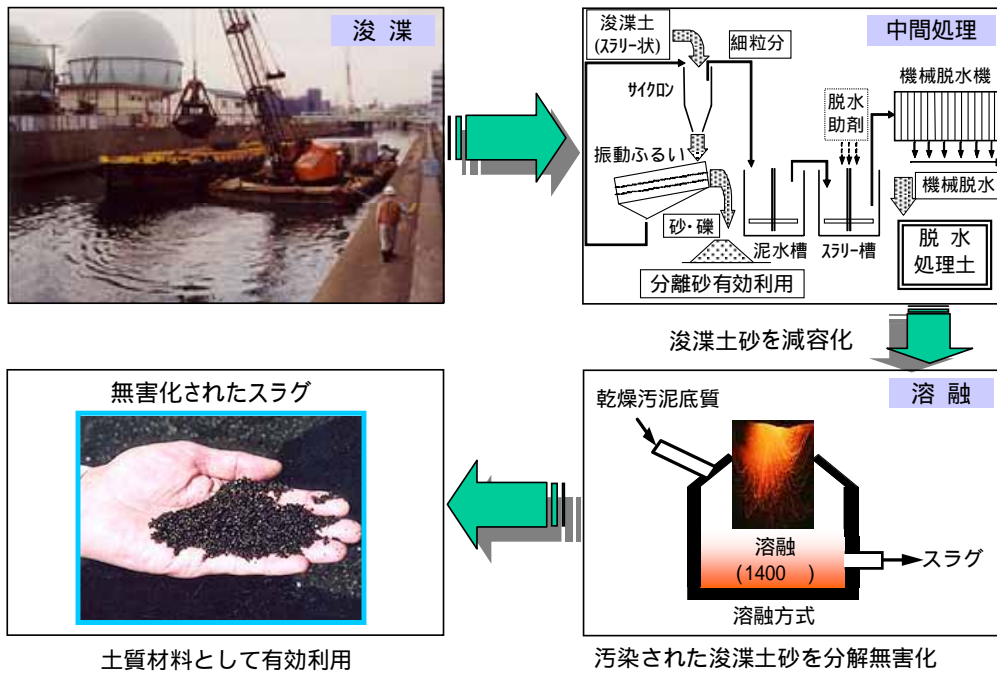
資料：「干潟ネットワークの再生に向けて（国土交通省港湾局・環境省自然環境局、2004）」をもとに、深掘跡を加筆した。

e) 赤潮発生回数の減少に向けた技術開発

閉鎖性海域の富栄養化によるプランクトンの大量発生に伴い引き起こされる赤潮は、海洋生物に甚大な影響をもたらす場合もあり、また貧酸素水塊の発生原因の一つとなるため、関係機関との連携による総合的な対策が必要である。これを推進するため、発生した赤潮に対しては、国がこれまで実施してきた一般海域におけるゴミ・油の回収等により蓄積されたノウハウや人的資源を活用して発生後の赤潮を処理する体制を構築するとともに、水産関係者との協働により、赤潮発生を抑制する手法を含めた技術開発を進める。

f) ダイオキシン類等の有害化学物質を含む底質の改善

ダイオキシン類等の有害化学物質による底質汚染が全国の港湾で顕在化している。これら有害化学物質を含んだ底質汚泥は大量であることが多く、また、その処理には分解無害化処理技術や特別な覆砂技術等の高度な技術と多額の費用を必要とする。このため、処理費用低減のための技術開発を推進するとともに、費用分担のあり方等についても検討する。また、有機スズ（TBT等）等の内分泌攪乱化学物質（環境ホルモン）を含んだ底質汚泥についても、環境基準の策定の動向等を踏まえつつ、関係機関とも連携しながら、今後、適正に対応していく。

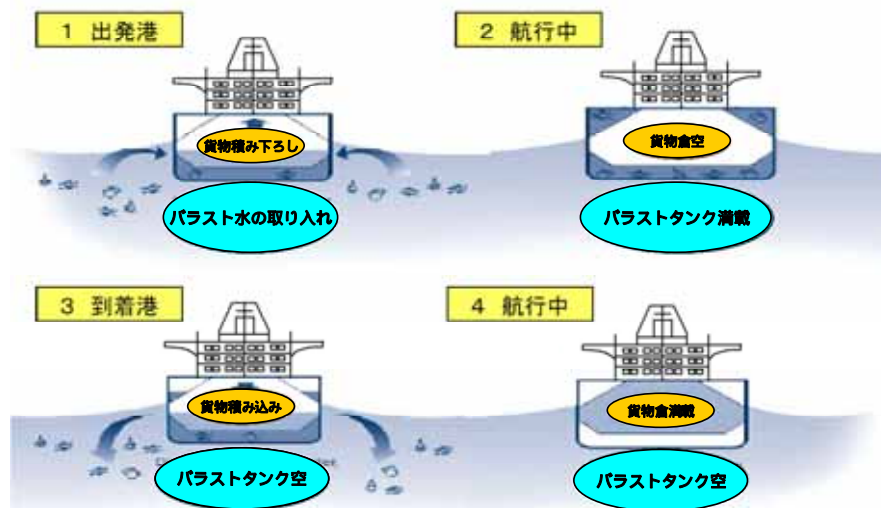


【底質のダイオキシン類対策概念図】

資料：「港湾行政のグリーン化」（国土交通省港湾局編、平成 17 年）

g) バラスト水等による外来生物対策

船舶のバラスト水(船体を安定させるために船舶に積まれる水)等に含まれる海洋生物が、船舶とともに国間を越境移動し、港湾において排水等されることにより、本来生息していない環境下で繁殖するなど、地域固有の生態系等に影響をもたらす外来生物の問題が顕在化している。このため、「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」の国際的な動向を踏まえつつ、関係機関とも連携しながら、今後、適正に対応していく。



【バラスト水を通じた水生生物の移動】

- (注) 1. 出発港における貨物の積み下ろしに伴い、周辺の海水がバラストタンクに注入される。(周辺の小さな水生生物がそのままタンクに取り込まれる。)
2. 貨物室が空の状態で行航する場合は、船体を安定させるため、重しとなるバラスト水が必要となる。
3. 到着港において貨物を積み込むと同時に、バラスト水は放出される。(2の航行中に生き残った水生生物は未処理のまま放出される。)
4. 積荷航行では、バラストタンクは空の状態である。
5. 日本郵船(株)資料をもとに国土交通省作成

資料：「港湾行政のグリーン化」（国土交通省港湾局編、平成 17 年）

h) 自然エネルギーの積極的な導入

持続可能な社会を形成するため、地球環境に優しい自然エネルギーへの転換が全世界的な課題となっている。沿岸域には風・波・潮汐・海洋の温度差等の豊かな自然エネルギー資源が存在しており、これらの積極的な活用を検討する。特に、東京湾沿岸海域は年平均風速 6m/秒程度と風力発電に良好なサイトであるとともに、産業集積地に近接することからエネルギー配送の面でも有利である。また、海域であることから騒音・振動・電波障害等による問題も比較的少ない等の利点を有する。このため、東京湾への風力発電の導入手続きや調整事項を定めたガイドライン等の策定並びに産学官の連携により技術開発を推進するなど、東京湾における風力発電の導入を積極的に推進するとともに、航路や運河筋への対応等、自然エネルギーを利用した曝気（エアレーション）等による水質改善技術の開発により東京湾の水環境を積極的に改善する。



(東京港中央防波堤内側埋立地)



(千葉港袖ヶ浦地区)

【港湾空間における風力発電】

(2) 生物生息環境改善プラン

a) 多自然型川づくりの推進

河川は生物の多様性を保つ上で重要な役割を果たしていることから、川を生息の場としている魚や植物、鳥などの生態が回復・保全できるように、河川の整備にあたって、川の流れを自然に戻したり、自然の材料を利用した工法で川の整備を行い、地域の生態系の豊かさを取り戻したり、地域の風土に調和した美しい風景を取り戻す川づくりを直轄河川の全川で推進する。



(江戸川区)



(足立区・千住新橋下流地区)



(葛飾区・東四つ木地区)

【多自然型川づくりの実施状況(荒川)】

b) 環境配慮型構造の普及

環境配慮型構造とは、護岸等内外の海水交換による水質改善、施設本体による水質浄化と生物生息空間の確保、周辺漁場との調和、景観への配慮、自然とのふれあいの場の創出等を目的とした自然環境の再生・創出に配慮した構造を言う。湾奥部の運河や内港地区等では、閉鎖的な水域が形成されやすく、水質・底質が悪化しやすい。また、護岸や岸壁等の多くは鋼矢板やコンクリート壁の直立構造であり、生物の生息環境に配慮した構造とは言い難い。このため、緩傾斜護岸や環境配慮型岸壁等の環境に配慮した施設整備を推進していくとともに、自然エネルギーを活用した海水停滞域の改善、生物生息空間の付加による生物相の多様化、その生態機能を活用した水質改善等、環境配慮型構造の開発・整備を進めていく。



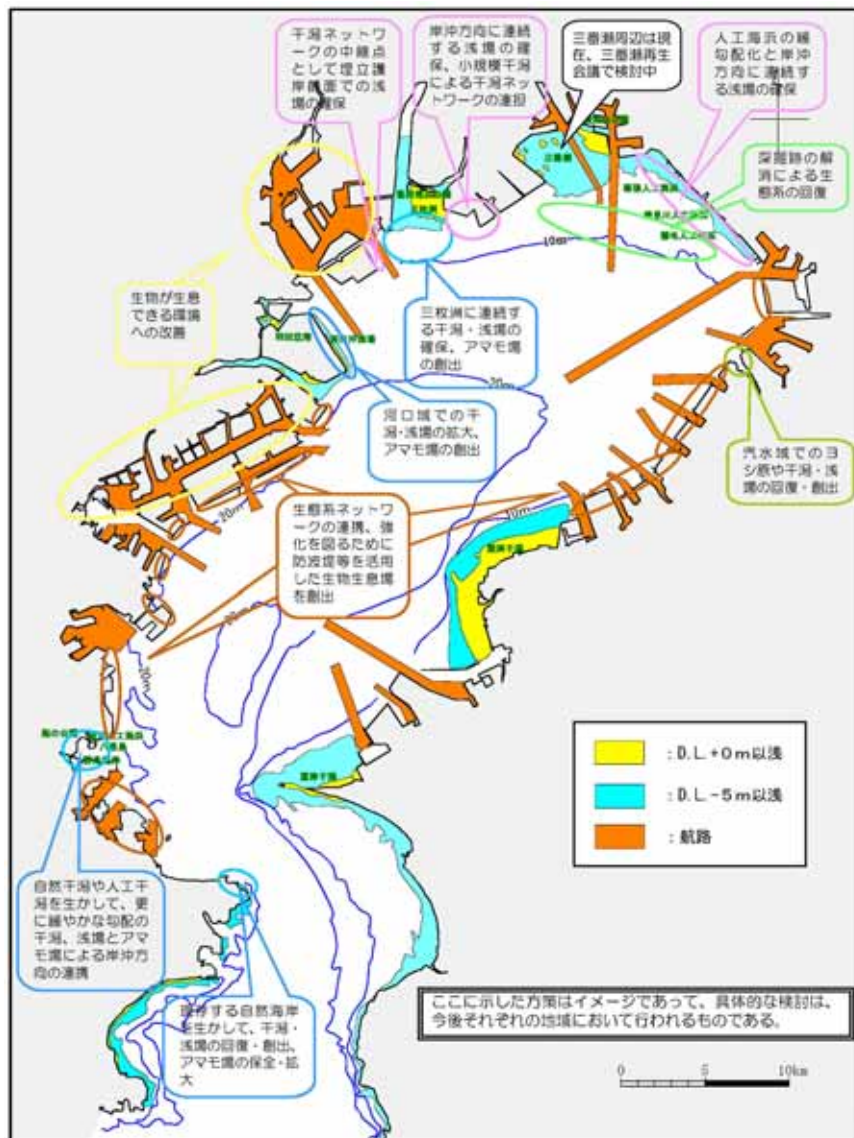
【環境配慮型護岸(東京港かに護岸)】

資料：東京都港湾局資料

c) 干潟・藻場・浅場等の保全・再生・創出

航路浚渫等の港湾工事から発生する良質な土砂を活用して、干潟・藻場・海浜・浅場等の自然環境の保全・再生・創出を行う、いわゆる「シーブルー事業」を今後とも積極的に実施していく。また、港湾工事から発生する浚渫土砂は限りがあることから、環境への影響を確認しつつ、リサイクル材の活用や浚渫土砂の粒径等による分別処理等、覆砂材の調達先の拡大や浚渫土砂の高度利用を図る。干潟・藻場・海浜・浅場等の保全・再生・創出を積極的に推進する。この際、生態系を単独で整備するのではなく、広域的な生物生態系のネットワーク性を考慮しつつ、その配置を決定する。また、生物生息環境がより高度なものとなるよう、干潟に加え、浅場、藻場、ヨシ原等の複合的な生物生息環境の創出を図る。さらに、ポケット干潟(海水導入池)整備等の環境

学習に資する取り組みも推進する。なお、生息場の作り方に関しては、技術開発の余地が多分にあることから、実験的・順応的な取り組みを積極的に進めていく。



【東京湾の干潟等の生態系再生方策のイメージ】

資料：「平成 14 年度 東京湾の干潟等の生態系再生研究会 概要版」（東京湾の干潟等の生態系再生研究会、2003）



【干潟（横浜海の公園）】



【海水導入池】

資料：国土交通省関東地方整備局資料

資料：国土交通省関東地方整備局

横浜港湾空港技術調査事務所資料

d) 既存施設の施設機能を高めた磯場・魚礁機能の創出

既存の港湾施設において、防波堤や護岸の前面に生物の生息しやすい磯場を創出することにより、港湾の機能に環境配慮を取り込んでいく。また、反射波等による砂の流出防止が必要とされる地域や、施設の老朽化や経年変化等により補強が必要な場合は、魚礁機能を備えた潜堤を設置するなど、港湾の施設の機能の整備・強化を図ると同時に自然再生・創出の場として活用していく。



【魚礁機能イメージ】

資料：国土交通省関東地方整備局東京湾口航路事務所資料

(3) クリーンアッププラン

a) 一般海域及び河川での浮遊ゴミ・油回収

浮遊ゴミ、流木、流出油は川や海を汚すばかりでなく、海難事故や生態系に悪影響等を引き起こすため、東京湾及びその流域における浮遊ゴミ等の回収・処理を適切に実施する必要がある。このため、東京湾内の各港湾区域内においては、千葉港、東京港、横浜港等の6港の港湾管理者が所有する19隻の清掃船により年間約9,000m³(平成16年度実績)の浮遊ゴミ等の回収・処理を実施し、一般海域(港湾区域外の850km²)においては、関東地方整備局が所有する清掃兼油回収船「べいくりん」により年間約300m³(平成16年度実績)の浮遊ゴミ等の回収・処理を実施し、東京湾の環境保全を日常業務としている。また、流入河川においては、関東地方整備局が所有する3隻の水面清掃船により年間約800m³(平成16年度実績)のゴミ等の回収・処理を実施している。なお、清掃兼油回収船「べいくりん」は、油流出事故発生時に海上保安庁からの緊急出動要請を受けて油回収も実施している。



【清掃兼油回収船「べいくりん」による浮遊ゴミの回収】

資料：国土交通省関東地方整備局資料

b) 海岸清掃・河川敷清掃

海岸へ漂着したゴミ等は、水際線の景観や安全、利用面で様々な悪影響を引き起こすことから、継続的な清掃作業が必要である。海岸清掃では、行政機関や地域住民・NPO等の市民団体をはじめとする各種ボランティアによる清掃活動の拡がりを見せており、また、東京湾では、海の月間(7月)を強化月間として関係機関と連携し、浮遊ゴミの回収と併せて「東京湾クリーンアップ大作戦」を展開している。今後も、関係者の連携を強化するとともに、海岸清掃のさらなる充実を図っていく。河川においては、河川利用者の増加に伴い河川敷に不法投棄されるゴミの量も増加しており、河川環境の悪化や洪水時にゴミが流下することによって河川管理施設への悪影響が懸念されることから河川敷の清掃を実施している。河川沿川自治体や市民団体を中心とした住民参加による清掃活動においては、平成16年度は延べ約12万人が参加し、約130トンのゴミが回収されている。



(東京湾クリーンアップ大作戦(横須賀市走水海岸))

(クリーン大作戦(多摩川))

【住民参加による清掃活動】

資料：国土交通省関東地方整備局資料

c) ゴミ、自動車等の不法投棄対策

ゴミや自動車等の不法投棄は、水辺の景観を阻害するとともに、人を海から遠ざけ、さらに不法投棄を助長するという悪循環を生じさせる。これを防止するためには、常に市民の目が行き届くような水辺空間を形成することが重要である。このため、東京湾臨海部のゴミや自動車等の不法投棄の実態把握を行い、課題等について整理するとともに、早急に具体的な対策を検討する。



【不法投棄された自動車（千葉港）】

資料：国土交通省関東地方整備局資料

d) 放置艇対策

放置艇は、水辺の景観上好ましくないだけでなく、船舶の航行の阻害要因となるとともに、津波や高潮時には自らが衝撃物となって背後地の被害を増幅させる要因にもなり、水域の適正な管理運営上の大きな問題となっている。係留保管能力の向上が不可欠であるが、公共による恒久的な施設整備だけで放置艇隻数に相当する係留・保管能力を短期間に確保していくことは困難であることから、船舶航行等に支障のない水域を積極的に放置艇の係留・保管のための場所として活用することにより、放置艇の解消を図っていく。また、放置艇問題の抜本的な解消のためには、係留・保管能力の向上を図りつつ、係留・保管場所の確保の義務付け等を検討していくことも必要である。さらには、津波等に対する安全性を確保するため、マリーナ等の係留・保管場所の管理体制や施設の安全性を確認・評価する制度について検討する。



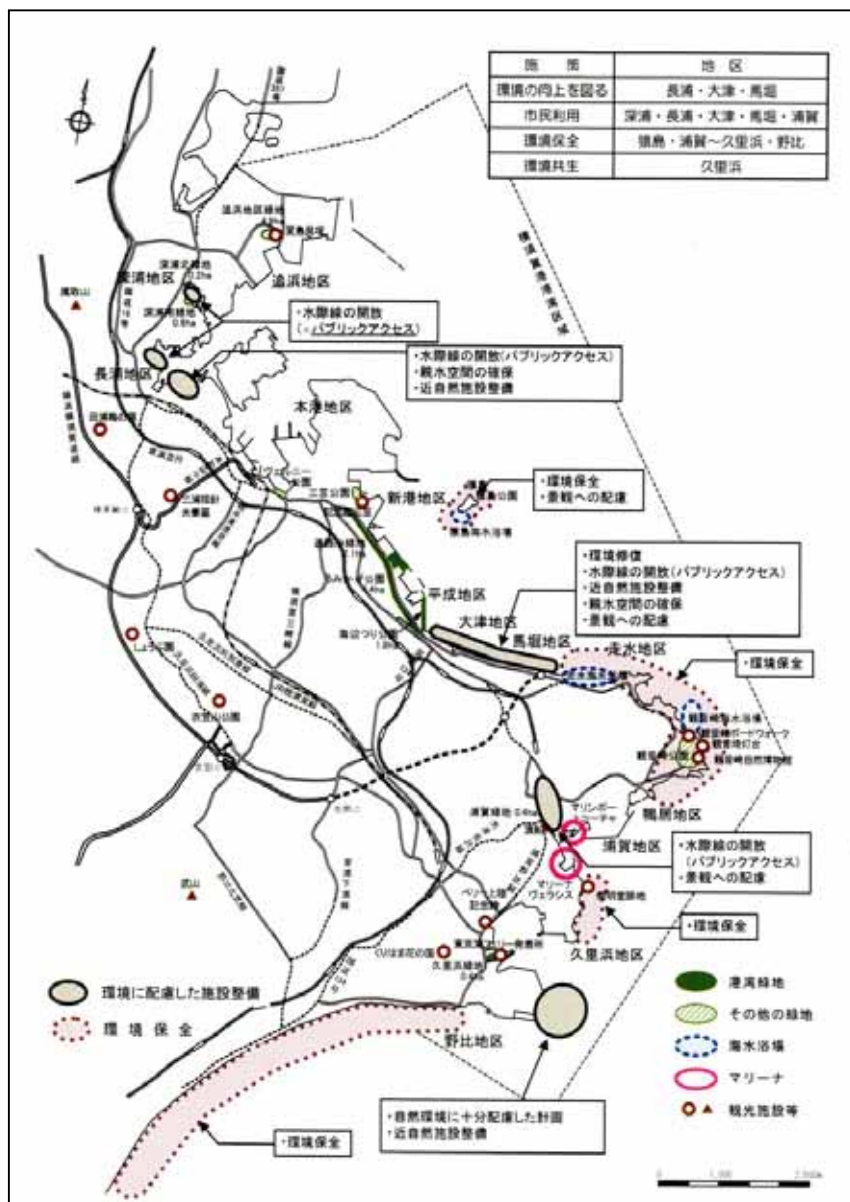
【放置艇及び沈廃船化した放置艇（横浜港）】

資料：国土交通省関東地方整備局資料

(4) 水環境連携・協働プラン

a) ビジョンを共有する計画づくりの推進

良好な環境の保全・再生・創出のため、港湾や河川等に係る計画づくりにおいては、多様な主体とビジョンの共有を進めることが必要である。平成6年に策定したエコポートにおいては、港湾計画とは別に策定することを提唱していた港湾環境計画は、港湾の目指すべき将来像や環境保全の方針、必要な環境施策等、港湾の全体的・長期的なビジョンについて総合的に取りまとめたものとなっており、港湾の環境について、市民・住民・漁業者・NPO・企業等、多様な主体との合意形成を図る手段としても有効であった。今後は、環境の整備及び保全のさらなる推進の観点から、港湾環境計画に代わりその内容を港湾計画に直接取り込み、目指すべき将来像、環境保全の方針、必要な環境施策等の記載を充実する。河川整備においても、河川本来が有する環境の保全・創出や、目指す環境保全の方針や必要な環境施策等の事業実施にあたり、さらなる地域との連携強化に努める。



【ビジョンを共有する計画づくりの事例（横須賀港港湾環境計画）】

(注) 横須賀港では、平成17年3月に市民の視点、考え方を基本に港湾環境計画を策定した。2カ年にわたる基本構想及び行動計画のとりまとめは、市民・学識経験者・海域利用者・NPO代表者を中心とする委員会において検討した。

資料：「横須賀港港湾環境計画」（横須賀市港湾部、2005）

b) 関係行政機関の連携による環境対策の推進

東京湾のように、閉鎖性海域に複数の都県市が連担して立地しているような場合、関係都県市が連携して、計画的かつ総合的に環境改善施策を推進していくことが重要である。

港湾においては、昭和 51 年に設置した「東京湾港湾連絡調整会議」、平成 9 年に設立した「東京湾港湾連携推進会議（略称：湾連協）」を拡充強化する形で、平成 14 年 8 月に「首都圏港湾連携推進協議会（略称：首都港連）」を設立し、より広域的・総合的に関東地域の港湾管理者がイーコールパートナーとして参画できる体制を構築した。協議会委員は、関東地域諸港の港湾管理者（茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、川崎市、横浜市、横須賀市）及び関東地方整備局によって構成され、構成員相互の緊密な連携による首都圏港湾の開発、利用及び保全に係る企画・調整、調査研究、広報活動等を行っている。今後は、東京湾全体の水質改善や生態系ネットワークの形成等についても、国が積極的に各都県市に働きかけて、総合的・広域的な観点から検討及び必要な協議を行う場を設けるなど、連携・協働のために主体的に行動する。

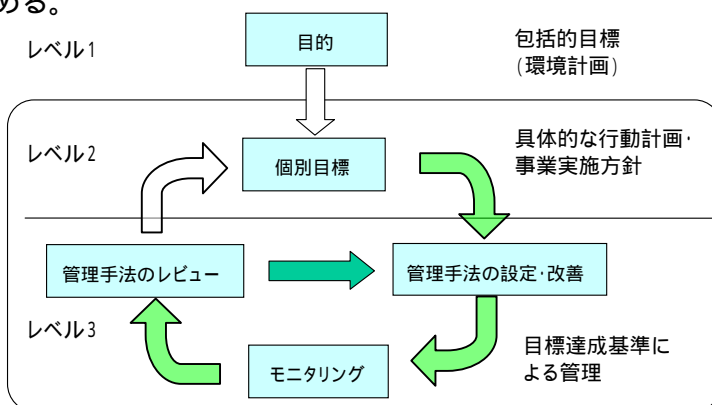


【首都圏港湾連携推進協議会のメンバー】

資料：国土交通省関東地方整備局港湾空港部資料
 (<http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/kyoku/syutokoren/index.html>)

c) 順応的管理手法の導入

干潟・藻場・海浜・浅場等の自然環境の保全・再生・創出を図る事業においては、自然環境の不確実性や合意形成の重要性を考慮し、計画・事業中・施工後の各段階において適切な調査・モニタリングを継続的に実施し、その結果を多様な主体間で情報共有するとともに、適切にフィードバックさせていく順応的管理手法の導入が不可欠である。このため、国土交通省が現在作成している順応的管理手法の進め方に関する指針を活用するとともに、市民等の多様な主体との情報共有や連携・協働・参画のもと、順応的管理手法を進めていく仕組みづくりについても検討し、その普及に努める。



【ラムサール会議における順応的管理手法の定義】

資料：「海洋環境施策における順応的管理の考え方」（古川恵太・小島治幸・加藤史訓、海洋開発論文集第 21 巻、pp.67-72、2005）

d) 東京湾水環境の利活用の推進

東京湾は、環境が悪化したとはいえ、豊かな自然環境が残された静穏な海域であるとともに、マリナーや緑地並びにそれに付随する駐車場や管理棟等の利便施設、水族館や海事博物館等の研究・文化施設等の豊富なストックを有している。近年では、海辺の自然環境を活かして自然体験や環境教育を行う「海辺の自然学校」や「海辺の達人養成講座」、市民と海との関係を取り戻す「里浜づくり」等の取り組みが各地で進められているとともに、東京湾臨海部を産業観光等の拠点として位置づけ、地域振興等に繋げようとする動きも見られる。

このように海・海辺は、自然体験、環境教育、総合学習、観光、レクリエーション等の多様な活動の場として高いポテンシャルを有しており、地域振興や青少年の健全な育成等に貢献している。そのため、東京湾がこのような多様な活動の場として益々活用されるよう、良好な海・海辺環境の保全・再生・創出を積極的に推進するとともに、NPO等の活動団体のネットワークの構築等を通じて、安全面や教育内容等のレベルアップを支援していくとともに、緑地等の港湾環境施設の利活用・管理のあり方、観光拠点としての利活用等について、多様な主体が参画する地域の協議会等の設置を推進する。



【海辺の自然学校（千葉港・ひがた観察会）】

資料：国土交通省関東地方整備局千葉港湾事務所資料

e) 親しみやすい河川水辺整備の推進

河川管理者と市町村が協力しながら、川を軸とした歴史・文化、にぎわいのある水辺空間の創出、豊かな自然などにより地域の人々の交流拠点を整備し、この交流拠点を核として親水、自然の学習、休憩、人々の交流、地域のシンボル、流域・地域の情報発信などの機能を持つ空間整備を行う「水辺プラザ」を推進する。また、完全学校週5日制や小中学校における「総合的な学習の時間」が本格的に実施されたことなどを背景に、環境学習や自然体験活動のフィールドとして、身近に存在し、自然環境が豊かな川への注目が集まっていることから、水辺での活動を安全かつ充実したものとするために必要な整備を行う「水辺の楽校プロジェクト」を推進する。



（狛江水辺の楽校）



（あきしま水辺の楽校）

【水辺の楽校（多摩川）】

資料：国土交通省関東地方整備局京浜河川事務所資料

f) 良好な海辺景観の形成

景観法の制定を契機として、海辺の美しい景観づくりをより積極的に進めていくことが重要な課題となっている。このため、東京湾の主要エリアを管理する港湾管理者が海辺の景観形成に主体的に関与し、景観法の諸制度を積極的に活用するとともに、港湾計画の策定段階から景観形成の観点を含めた土地利用や施設配置等を検討することが重要である。また、景観法に基づく景観計画地域や景観地区との整合を図りつつ、必要に応じ港湾計画において良好な海辺景観を形成する区域を設定することにより、港湾管理者と住民・立地企業等が協働して、良好な景観形成を進めていく。さらに、各施設の構想・計画・設計・施工の各段階において、必要に応じて景観アセスメントを実施するとともに、老朽化した倉庫や歴史的な施設（遺構）等の改修・保全、風格のある土木建築施設等の整備を推進することにより、自然景観との調和を図りつつ、海辺の特色を活かした美しく魅力ある空間の創出に取り組み、陸側からだけでなく、海からの景観にも配慮した海辺・港づくりのガイドラインを作成する。

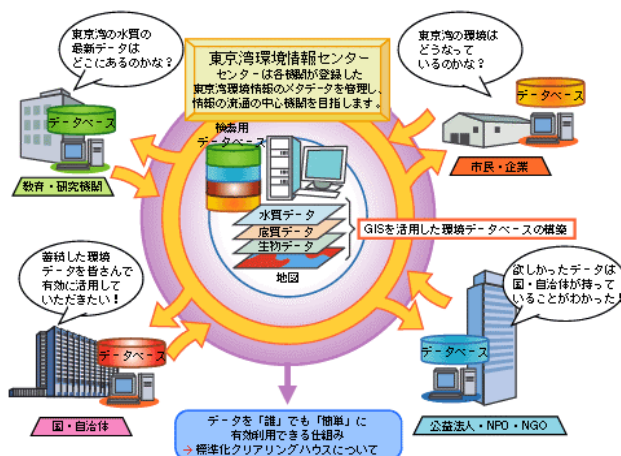
g) 海辺空間の開放と利活用

海を臨む水際線は魅力的な空間であるため、人と海との自然なつながりの観点から、市民が水際線にアクセスでき、海の景観や雰囲気を楽しむことができるよう、ユニバーサルデザインの考えを基本としつつ、パブリックアクセス可能な水際線延長の開放・拡大への取り組みを推進する。また、海辺に近い公園や緑地は、自然とのふれあい、憩い、レクリエーション、景観、防災拠点等の機能を複合的に有している。しかしながら、海辺に近い公園や緑地であっても、海に開かれた親水性や前面水域の利活用が十分に活かされず、また水質悪化により海辺の環境や景観を十分に堪能できないことも多い。このため、多くの利用が見込まれる公園や緑地の前面水域の水質を集中的に改善するとともに、海辺空間の開放と併せ、水域を活用したプロムナード、ピジター棧橋、斜路や階段護岸等により水域へのアクセス性を向上し、市民が行きやすく、目が行き届く、賑わいのある海辺空間を創出していく。さらに、保安・治安上の対策のために市民の立入りを制限する埠頭を集約・再編するとともに、積極的に市民に開放する区域をバランスよく配置することや、適正な処理方策を検討する。

(5) 調査・モニタリングプラン

a) 定常的な海洋環境データの収集・解析・公表・蓄積

東京湾においては、様々な主体により環境データの収集が行われているものの、環境データの包括的収集・解析・公表・蓄積は行われていない。一方で、水質改善や生態系ネットワークに配慮した自然環境の保全・再生・創出等を計画的かつ効率的に実施していくためには、定常的な環境データの収集とその利活用が不可欠である。このため、横浜港湾空港技術調査事務所内に設置した、様々な主体が収集している環境データを包括的に収集・解析・公表・蓄積する「東京湾環境情報センター（<http://www.tbeic.go.jp/opening.html>）」の機能を充実するとともに、定常的に環境データを収集・共有する体制を強化する。また、国土技術政策総合研究所主催の東京湾シンポジウム（<http://www.yzk.nilim.go.jp/kankyo/main.html>）等と連携するとともに、東京湾の水環境再生の過程において得られた知見を広く国内外に発信し、東アジアのモデルとしての美しく豊かな東京湾の形成に努める。



【東京湾環境情報センター】

b) 海洋環境の調査・モニタリング

海洋環境の定常的な調査・モニタリングとして、清掃兼油回収船「べいくりん」を利用して、湾口から湾奥まで、公共用水域調査地点がカバーしていない湾の中央部を中心に、6地点で毎月1回の水質調査を実施している。今後は「べいくりん」の自動水質測定装置や水質環境調査機能の強化を図っていく。また、国土交通省港湾局・国土技術政策総合研究所等の関係機関において研究並びに技術開発により実用化された「海洋短波レーダー（<http://www.corp.go.jp/>、http://www.tbeic.go.jp/radar_tbeic/index.asp）」により、水質変化等の海域環境の変化に絡む重要な要素であるリアルタイム流況（流向・流速）を面的に把握し、海域環境の保全・創出等での活用を図っていく。現在、「海洋短波レーダー」による表層流観測結果の速報値を試験的に公開しているが、今後は面的な画像情報の公開だけでなく、その観測値の情報提供の実現に向けたシステム開発に取り組んでいく。さらに、湾内の水物質循環や様々な施策による水環境改善の効果を高精度でシミュレートできるモデルを構築し、社会共通のモデルとして多くの研究機関や研究者等の参画を得て再現性を高めていく。なお、東京湾への関心を高めるための方策として、東京湾の水環境一斉調査日を設け、様々な機関による市民をも巻き込んだ一斉調査の実施に向け関係機関に働きかけるとともに、調査データを東京湾環境情報センターを通じて配信する。

c) 河川環境の調査・モニタリング

河川環境における調査では、公共用水域としての水質調査を実施している。また、基礎情報の収集整備を目的とした「河川水辺の国勢調査（<http://www3.river.go.jp/>）」が実施され、「魚介類調査」「底生動物調査」「植物調査」「鳥類調査」「両生類・爬虫類・哺乳類調査」「陸上昆虫類等調査」からなる生物調査、河道の瀬・淵や水際部の状況等を調査する「河川調査」、河川空間の利用者等を調査する「河川空間利用実態調査」を実施している。さらに市民と連携し、今後もこれら調査を継続的に実施し、河川環境の情報収集・提供に努める。



- (1) 水質改善プラン
- (2) 生物生息環境改善プラン
- (3) クリーンアッププラン
- (4) 水環境連携・協働プラン
- (5) 調査・モニタリングプラン

・具体的施策の実施にあたっては、様々な主体との連携・協働を基本とする。

図 6 東京湾水環境改善プラン