

1. はじめに

(1) 計画の目的

東京湾の水環境再生・創出に関する計画としては、東京湾及びその流域を対象とした「陸」から「海」までを含む広域の計画として「東京湾再生のための行動計画（第一期）」（東京湾再生推進会議～関係省庁・関係都県市）（以下、「行動計画（第一期）」という。）が策定された。国土交通省としても同計画に主体的に参画しており、その地方支分部局である関東地方整備局は同計画を上位計画として、関東地方整備局が主体的に進める東京湾の水環境再生・創出のための様々な施策をより一層推進することを目的として、概ね10年間の行動計画として平成18年に「当初再生計画」を策定し、様々な関係機関との連携により東京湾の再生に取り組んできた。

「行動計画（第一期）」は、策定後10年間の取組を評価し・総括し、平成25年5月に新たな10年間を目標として「東京湾再生のための行動計画（第二期）」（以下、「行動計画（第二期）」という。）が策定されたことから、それらも踏まえ、これまで取り組んできた評価や新しい動きも踏まえ、更に概ね10年間の行動計画として「東京湾水環境再生計画」（以下、「本再生計画」という。）を策定する。

(2) 策定の背景

近年、国民の環境問題に対する関心が益々高まりを見せており、東京湾においても市民やNPO、企業や学校、自治体など民間レベルでの海岸清掃やアマモ場再生活動など、東京湾の環境改善に向けた動きが活発になってきている。「行動計画（第二期）」では、東京湾の環境改善に向けた活動や行動の輪を広げるため、企業、NPO、水産関係者、研究者、レジャー関係者、市民等の多様な主体による東京湾再生官民連携フォーラム（以下、「フォーラム」という。）を設置し、東京湾再生推進会議に対し提案を行う組織が設立され、具体的な課題に対処するプロジェクトチーム（以下、「PT」という）を設置するなど、官民連携でかつての美しく豊かな東京湾を取り戻したいとの強い期待と関心のもと様々な活動がなされている。一方で、東京湾及びその流域^{*}は、人口集中や都市・産業等を中心とした各種の機能集積により、首都圏のみならず我が国全体の社会経済を牽引する重要な地域であるとともに、我が国から世界につながる空・海の玄関口として、また我が国最大の生産拠点として中枢的な役割を果たしている。今後も、空の玄関口である羽田空港の機能拡張、海の玄関口である東京港及び横浜港等の港湾機能の充実、各種の都市・産業機能整備等が進められる予定であり、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた各種社会基盤整備も東京湾沿岸域を中心に急ピッチで進められていくことになる。我が国の発展に伴い、都市活動や企業活動から排出される多くの環境負荷を引き受けてきた東京湾は、近年、関係機関や市民や企業の努力により、水質も改善の方向に向かってきているものの未だ十分ではない。東京湾は閉鎖性の海域であり、持続的な開発利用と環境の調和を図りながら、質の高い環境を再生・創出し、将来に継承することが引き続き重要な課題となっている。

東京湾の水環境再生・創出にあたっては、「陸」と「海」の両面からの総合的な取り組みが不可欠である。従来より、下水道整備や河川浄化対策等による流入汚濁負荷対策とともに、湾内の汚泥除去や覆砂、海浜・干潟・藻場の整備等による水質改善や生物生息環境の改善、浮遊ゴミ回収や海浜清掃等のクリーンアップ、親水空間の整備等の様々な施策が実施されている。水環境の改善という時間スケールの長い取り組みに対しては、流入負荷増大～閉鎖性水域～富栄養化～赤潮発生～有機物堆積・分解～貧酸素水塊～青潮発生～有機物堆積～環境負荷増大等といった負の循環からの脱却が重要であり、効果の検証を伴った様々な水環境の改善施策の総合的な実施が重要である。また、東京湾の水環境再生・創出に関する人々の要求も益々強いものとなっており、市民・住民・漁業者・NPO・企業・地方自治体・国等のあらゆるレベルで連携・協働した取り組みも求められている。

^{*}東京湾及びその流域：東京湾に注ぐ河川の源流まで遡り、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、中川上流部の茨城県の範囲である。（図 2-1）

(3) 基本姿勢

東京湾の水環境再生・創出に関しては、従来、市民・住民・漁業者・NPO・企業・地方自治体・国等の多様な主体により、水質・底質改善、生物生息環境の改善、清掃・ゴミ回収等の様々な取り組みがなされている。今後ともこのような取り組みが確実に継続されていくことが重要であるとともに、このような取り組みを国民全体に向けて発信していくことも重要であり、関東地方整備局としても、東京湾及

びその流域における水環境の再生・創出に従来にも増して取り組んでいく。

「現在よりも一歩でも前に」を基本姿勢とし、多様な主体との連携・協働により、東京湾の水環境を少しでも改善していくこととし、大きな施策のみに拘泥することなく、小規模あるいは部分的な施策であっても着実に効果のあがる施策展開にも努めるとともに、国民の目線が少しでも海／東京湾に向くよう行動し、海の愛好者（海ファン）を増やすように努力する。

また、首都圏環境の指標でもある東京湾の水環境を再生して良好に保つことは、先進国並びに東アジアの一員としての我が国の使命との観点から、美しく豊かな東京湾の再生・創出を一つのモデルとして東アジアを含め世界に向けて発信していくよう努める。なお、東京湾の水環境の将来を考える上で重要と考えられる施策については、予算措置や地元調整等が十分になされていない場合であっても積極的に計画に位置づけ、その実現に努めていくこととする。

今後、本再生計画の実現に向け、国土交通本省、国土技術政策総合研究所、(独)土木研究所、(独)港湾空港技術研究所とも密接に連携し、様々な研究成果や知見を積極的に取り入れ、本再生計画を関東地方整備局の枢要的取り組みとして行動する。これを契機として、陸と海の取り組みのさらなる連携、市民・住民・漁業者・NPO・企業・地方自治体・国等のあらゆるレベルの連携・協働による東京湾の水環境再生・創出に係る取り組みがより一層推進されるように努める。引き続き本再生計画がより良い結果に結びつくよう、様々な関係者からの率直な意見や提案を求めることとしたい。

(4) 最近の主な動き

a) 都市再生の動き

平成13年12月に都市再生本部により決定された都市再生プロジェクト(第三次決定)において、水質汚濁が慢性化している大都市圏の「海」の再生を図ることとし、先行的に東京湾について、地方公共団体を含む関係者が連携して、その水質を改善するための行動計画を策定することが決定された。これを受け、平成14年2月に関係省庁及び7都県市(平成16年2月以降8都県市)からなる「東京湾再生推進会議」(事務局：海上保安庁)が設置され、平成15年3月に策定された「行動計画(第一期)」は、前述のとおり10年を経て平成25年5月に期末評価及び「行動計画(第二期)」を策定している。「行動計画(第二期)」のポイントとして、東京湾の環境改善に向けた活動や行動の輪を広げるため、企業、NPO、水産関係者、研究者、レジャー関係者、市民等東京湾に関わりをもつ多様な主体で構成される「フォーラム」を設置し、推進会議への提案等を行う組織とすることとなり、平成25年11月に設立された。

b) 国土交通省の動き

このような動きに対し、国土交通省においても、平成16年7月に「環境行動計画」を策定し、環境の保全・再生・創出を国土交通行政の本来的使命として位置づけ、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める「国土交通行政のグリーン化」を環境政策の基本的枠組みとして取り組むこととした。関東地方整備局においても、平成14年12月に「東京湾環境計画」を策定し、港湾・海域の視点から持続的発展と東京湾の環境の保全・再生・創出等に向けた施策の基本的な考え方をとりまとめるとともに、平成16年3月には「社会資本整備に係る関東ブロックの将来の姿」を策定(平成18年に中間取りまとめ)、平成16年12月には、「環境共生・創造マスタープラン」を策定し(平成19年に事例充実版を発行)、環境に関する望ましい地域の姿を関東地方全体の広域的な立場から考え、関東地方整備局として果たすべき役割や取り組むべき施策の基本的な考え方をとりまとめている。そして「行動計画(第二期)」の策定を経て、平成18年に策定した「当初再生計画」の更新をここで行っている。

なお、河川や下水等、主に陸側で推進する施策については、平成26年3月に「水循環基本法」が策定されており、基本理念、施策の基本方針等と整合を図っていく。

① 下水道の動き

陸域からの流入汚濁負荷対策に関しては、従来より下水道整備を進めているところではあるが、今般、下水道法の一部改正(平成17年11月施行)に伴い、東京湾等の閉鎖性内湾の水質を効果的に改善するため、窒素または燐(リン)を除去する高度処理を積極的に導入することとし、流域別下水道整備総合計画(流総計画)に終末処理場毎の窒素または燐の削減目標量を定めることを義務づけることとなり、これを受け、都県が定める流総計画の指標となる「東京湾流域別下水道整備総合計画(基

本方針)」(事務局：関東地方整備局)を平成19年9月に策定した。

基本方針を受け、平成22年度までに関係4都県において平成36年度を目標とした流総計画の策定がなされた。

現在、各都県において流総計画に基づき事業の実施がなされており、陸域より東京湾に流入する汚濁負荷量の大幅な削減が期待されているところである。

② 河川の動き

平成9年の河川法の改正により、河川環境の整備と保全を求める国民のニーズをはじめ、豊かであるおいのある質の高い国民生活や良好な環境に求められる最近の動きに的確に応えるため、河川整備の基本となるべき方針に関する事項(河川整備基本方針)と具体的な河川整備に関する事項(河川整備計画)に区分し、それぞれの河川毎に新たな計画を策定することとしている。後者については、具体的な川づくりが明らかになるように工事実施基本計画よりもさらに具体化するとともに、地域の意向を反映する手続きを導入することとしている。

現在、東京湾に注ぐ主な河川としては、多摩川水系において河川整備基本方針(平成12年)と河川整備計画(平成13年)、鶴見川水系において河川整備基本方針(平成17年)と河川整備計画(平成19年)、利根川水系において河川整備基本方針(平成18年)と利根川・江戸川河川整備計画(平成25年)、荒川水系において河川整備基本方針(平成19年)が策定された。

今後も荒川水系の河川整備計画等の策定に向けた検討が関東地方整備局において進められており、治水、利水及び環境の総合的な管理を関係機関、流域住民等と連携し河川環境の改善が期待されているところである。

*)河川整備基本方針及び河川整備計画の策定については、平成27年3月末現在で東京湾に係る水系のみを記載。

③ 港湾の動き

港湾・海域環境整備においては、港湾法の一部改正(平成12年)により、環境の保全への配慮が法目的に追加された。さらに、平成17年3月には、交通政策審議会港湾分科会環境部会において、今後の港湾環境政策の基本的な方向についての答申として、「港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪として捉え、『港湾行政のグリーン化』を図っていく」とされた。その後関東地域の港湾の基本方針(平成18年2月策定、平成20年1月第2版)の策定に伴い、港湾・海域の視点から、水環境、大気、廃棄物対策、循環型社会等への対応方針としての「東京湾環境計画」についても改訂する予定であったが、本再生計画を基本にすることで統合している。また港湾法の一部改正(平成25年)により、非常災害時における港湾の機能維持に資するための新たな開発保全航路(東京湾中央航路)と緊急確保航路の区域指定が東京湾において行われている。

④ 海岸の動き

海岸整備においては、海岸法の改正(平成11年)に伴い、防護主体の海岸整備から、防護・環境・利用の調和のとれた総合的な海岸管理制度への転換が図られ、「海岸環境の整備及び保全」及び「海岸における公衆の適正な利用」が法目的に追加された。これを受け、東京湾沿岸においては、千葉県、東京都、神奈川県が共同で「東京湾沿岸海岸保全基本計画」(平成16年)が策定され、美しく安全でいきいきした海岸を目指した取り組みのもと、東京湾の環境改善の取り組みも進められている。