

3. 実現に向けた具体的施策

3-1. 連携・協働の取組

a) 関係行政機関の連携による環境対策の推進

行政機関の効率的な連携・協働を進めるためには、所掌業務や行政界を超えて連携を図ることが求められる（図 3-1、図 3-2、図 3-3）。東京湾再生推進会議、東京湾再生官民連携フォーラム、東京湾岸自治体環境保全会議、九都県市首脳会議（環境問題対策委員会）など、既存の行政機関の連携の枠組みを活用し、東京湾の環境改善に向けた情報やノウハウの共有、人材の相互活用、イベントでの連携等を通じて、一層の連携強化や枠組みの拡大を図りながら、環境再生に向けた取組を推進する。



「東京湾大感謝祭」は、「東京湾再生官民連携フォーラム」を主体とし、官民で組織する実行委員会が主催するイベント。多くの方に東京湾の魅力や恵みを楽しく体験・発見してもらい、東京湾の未来を描き、そのためにできることを考え、行動を始めるきっかけとなることを目的として開催している。令和6年9月28～29日に開催された「東京湾大感謝祭 2024」には、2日間で約10,000人が来場した。

図 3-1 東京湾大感謝祭

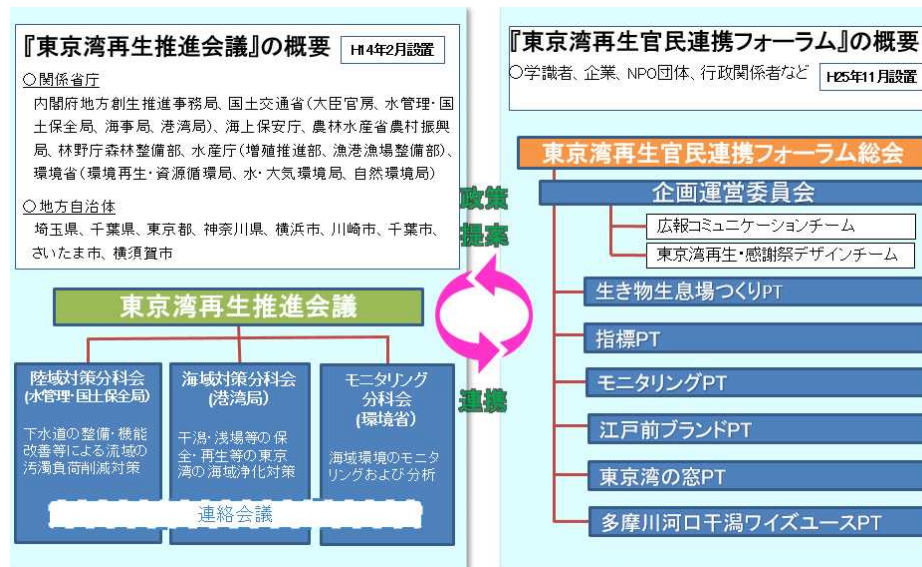
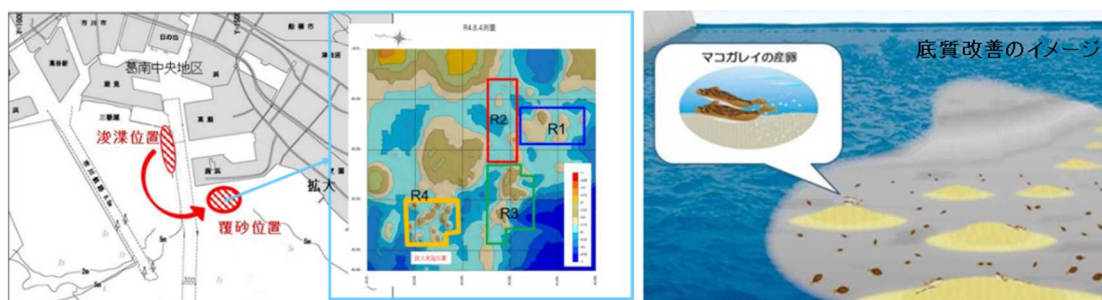


図 3-2 東京湾再生推進会議及び東京湾再生官民連携フォーラムの体制



港湾工事で発生する浚渫土を活用し、マコガレイの産卵場に適したマウンド状の地形を造成。東京湾再生官民連携フォーラムの「生き物生息場づくり PT」の政策提言を受け、関東地方整備局、千葉県の水産部局等が連携した取組として実施。現地では、マコガレイの産卵が確認されている。

出典：国土交通省関東地方整備局資料

図 3-3 マコガレイ産卵場の底質改善

b) 活動の輪の拡大に向けた取組の推進

東京湾の水環境再生を効率的・効果的に進めるため、行政・市民・NPO・民間企業など様々な主体が目的や活動フィールドを共有し、モチベーションや知識を高めながら環境再生に向けて連携・協働で取り組めるよう、地域のニーズや環境への効果、継続性などを見極めたうえで、具体的な活動の仕組みづくりを行う（図 3-4、図 3-5）。

また、より多くの主体が、得意分野やノウハウを活かしながら、活動の輪を拡げ、多様な活動に参画できるよう、ポータルサイトや SNS 等の情報ツールも有効に活用しながら、マッチングの取組を推進する。

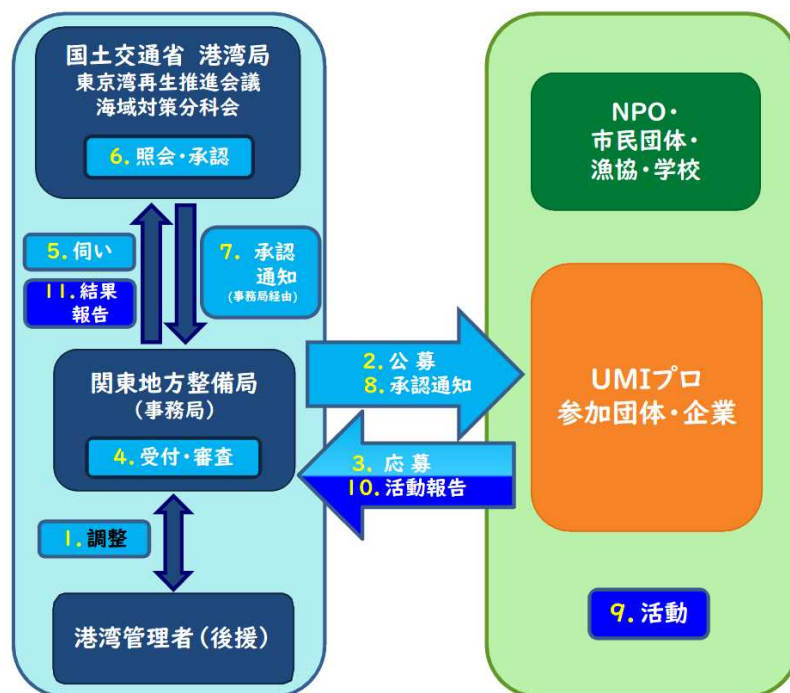


東京湾の豊かさを取り戻すため、「生き物のゆりかご」といわれるアマモ場を再生し、生物多様性を確保するとともに、活動を通して、私たち一人一人が海への理解や関心を高めることを目的とし、「東京湾 UMI プロジェクト」を実施。NPO や市民、企業等の多様な主体との協働により取組を進めている。

注 「東京湾・海（Umi）をみんな（Min-na）で愛（I）するプロジェクト」＝「UMI プロ」

資料：「〔令和 6 年〕東京湾アマモ場再生会議がアマモの苗移植会を海の公園（横浜市金沢区）で実施しました」、東京湾 UMI プロジェクトホームページ

図 3-4 東京湾 UMI プロジェクト



「東京湾 UMI プロジェクト」への団体・企業の参加に関する手続きフロー。
 「東京湾 UMI プロジェクト」は、東京湾再生推進会議の海域対策分科会による
 取組。

図 3-5 東京湾 UMI プロジェクト参加までの流れ

c) 海辺の魅力を活かした取組の推進

我が国の近代化や経済発展のため開発が進められてきた東京湾であるが、今なお沿岸部には自然の海浜や干潟が多く残っている。また、港湾エリアにおいても人工海浜や親水緑地等の整備が進み、市民が東京湾の海辺とふれあう機会の増進につながっている。

今後、多くの市民が東京湾の身近な“海辺の魅力”に気づき、環境再生活動や環境学習など協働の取組に関わりながら、“自然の豊かさ”や“人と人のつながり”を体験できる場として、海浜や親水施設が広く活用されるよう、多様な活動を推進する（図 3-6、図 3-7）。

また、実施にあたっては地域で活動する NPO や、東京湾再生官民連携フォーラムの各 PT 等とも連携し、活動の魅力向上や安全の確保を図りながら取組を進めることとする。



「海藻育成を通じ富栄養化した海域の環境を浄化」、「ワカメの育成を通じて、“子どもたちの海への関心が高まること”、“環境改善の大切さ”、“人と人のつながりの大切さおもしろさ”、を知ること」を目的として開催されている。

図 3-6 夢ワカメワークショップ



関東地方整備局横浜港湾空港技術調査事務所の敷地内に設置した干潟・磯場等環境実証施設。平成 20 年 2 月に竣工。市民団体・大学との共同調査、小学生の総合学習等の場として活用されている。令和 5 年度の活動参加者数は約 1,500 人。これまでのモニタリングにおいて、199 種の生物の生息が確認されている。

図 3-7 干潟・磯場等環境実証フィールド「潮彩の渚」

d) 親しみやすい河川水辺づくりの推進

流域の河川において、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、実現性の高い水辺の整備・利用に係る取組により、河川空間とまち空間が融合し、賑わいあるまちづくりによる地域活性化に資する良好な空間形成を目指す「かわまちづくり」を推進する（図 3-8）。

また、「水辺の楽校プロジェクト」においては、河川を利用した環境学習や自然体験活動を進めるにあたって河川の整備が必要な場合には、自然の状態を極力残しながら自然環境を保全・復元するとともに、子どもたちが安全に自然に出会えるよう河岸等へのアクセス性の改善を実施する（図 3-9）。

そして、水辺に興味を持つ市民や企業、行政が三位一体・ひとつの輪となり持続可能な水辺の未来に向けて取り組む「ミズベリング・プロジェクト」など、水辺を活かした地域振興に資するまちづくりの機運を高める取組を、多様な主体と連携を図りながら進めていく（図 3-10、図 3-11）。



階段やスロープ整備後の利用状況

出典：国土交通省関東地方整備局京浜河川事務所資料

図 3-8 聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり（多摩市）



荒川町 水辺の楽校（川口市）



下平井 水辺の楽校（江戸川区）

出典：国土交通省関東地方整備局荒川下流河川事務所資料

図 3-9 人と河川との豊かなふれ合いの場 水辺の楽校



「ミズベリング・プロジェクト」とは、かつての賑わいを失ってしまった日本の水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクトです。

ミズベリングは「水辺+RING(輪)」、「水辺+R(リノベーション)+ING(進行形)」の造語。

水辺に興味をもつ市民や企業、そして行政が三位一体となって、水辺とまちが一体となった美しい景観と、新しい賑わいを生み出すムーブメントを次々と起こしていきます。

出典：「MIZBERING ミズベの未来を創造する」、ミズベリング・プロジェクト事務局ホームページ

図 3-10 ミズベリング、5つのアクション



資料：関東地方整備局荒川下流河川事務所

図 3-11 第 11 回ミズベリング荒川下流会議の開催状況（令和 4 年 3 月 7 日）

e) 海とのふれあいの場の開放と利活用の推進

人々が「海」とのつながりを感じ、水際空間の持つ魅力を広く体験するとともに、地域の賑わいや活性化にもつながるよう、パブリックアクセスが可能な水際線の開放・拡大の取組を推進する（図 3-12、図 3-13）。

なお、パブリックアクセスの拡充にあたっては、地方自治体や民間企業、市民団体等などとの連携を図り、営利での利用を含め地域主体での施設管理・運営の導入についても積極的に検討を行うこととする。また、取組を進めるにあたっては、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮するとともに、安全性を確保するためのハード整備やルールづくり、良好な景観の形成等についても適切な対応を行うこととする。



モデル港には全国で 21 港が指定され、協議会等の効率的運営に関する技術的支援や、安全対策やマナー教育への支援等が実施されている。

出典：国土交通省関東地方整備局資料

図 3-12 館山港「釣り文化振興モデル港」指定証交付式



羽田空港跡地地区の再開発において、多摩川沿いの水辺空間の創出を目指した護岸整備等、賑わいを創出する事業を実施。

図 3-13 ソラムナード羽田緑地

3-2. 水質改善の取組

f) 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

東京湾など閉鎖性海域の水質改善をより一層推進するため、平成17年6月の下水道法の改正を受け、関東地方整備局は、都県が定める流総計画の指針となる「東京湾流域別下水道整備総合計画」に窒素、リンの削減目標などを設定し、関係都県の取組を先導してきた。今般、中央環境審議会による答申「第9次水質総量削減の在り方について」や行動計画（第三期）の策定を踏まえ、新たな流総計画を策定すべく検討が行われ、令和5年2月に「東京湾流域別下水道整備総合計画 基本方針」を策定（見直し）し、関係都県に通知した。各都県においては、同方針に基づき、都県別の「流域別下水道整備総合計画」を策定し、東京湾の水質改善に向けた下水道整備などの取組を進めている。今後も継続して流総計画の見直しを行い、時勢に沿った方針を示していく（表3-1）。

東京湾へ流入する汚濁負荷源の削減には、窒素やリンをより効率的に取り除くことができる下水道の高度処理が有効であることから、高度処理施設の導入、段階的な施設整備を推進していく（図3-14）。

表 3-1 COD、T-N、T-P に係る東京湾流入許容負荷量の都県配分

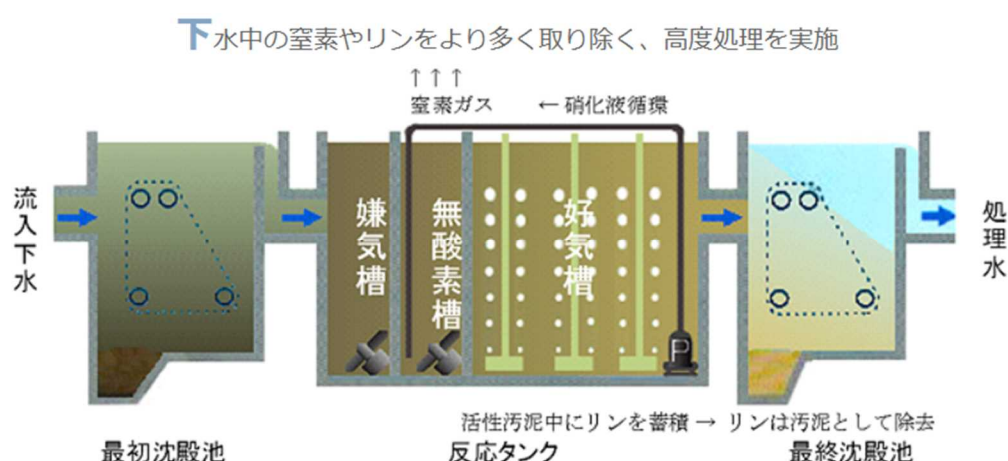
単位：t/日

項 目	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	系外	合計
COD 許容負荷量	74	31	84	53	23	265
T-N 許容負荷量	50	23	39	31	18	161
T-P 許容負荷量	3.1	1.2	2.5	1.7	0.7	9.2

注1 許容負荷量は、剣崎～洲崎以北の東京湾流入負荷量である。

2 系外とは、利根川からの流入負荷量である。

出典：東京湾流域別下水道整備総合計画 基本方針



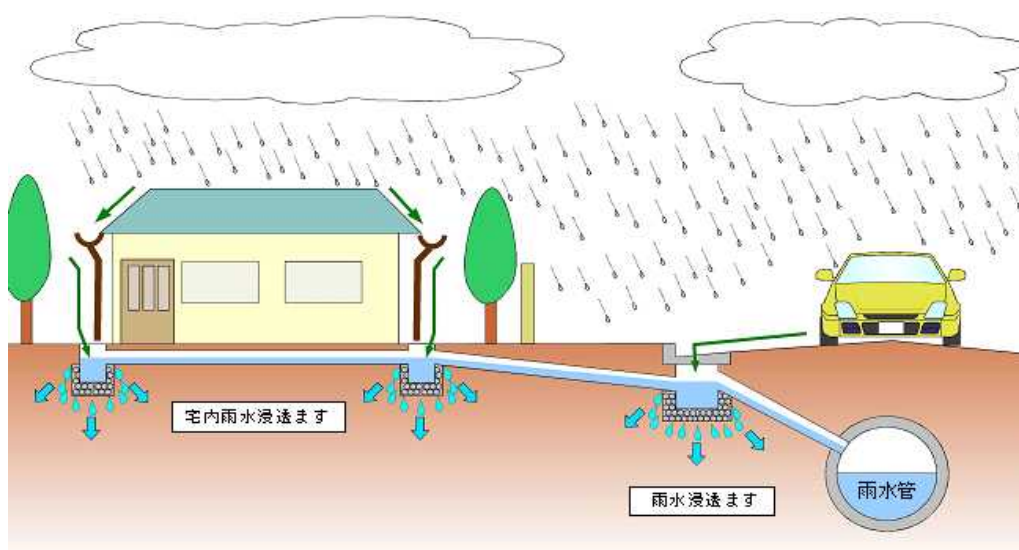
出典：陸域汚濁負荷削減対策（東京湾再生推進会議ホームページ）

図 3-14 下水の高度処理の例：嫌気無酸素好気（A2O）法

g) 河川流域における汚濁負荷削減

河川においては、総量削減計画の着実な実施及び排水基準順守に加え、流域単位で既存の単独浄化槽から合併処理浄化槽への転換及び窒素・リンの除去性能を有する高度処理型浄化槽整備の促進を図り、東京湾の水質汚濁の原因となる有機物や栄養塩類等の流入負荷の削減に努める（図 3-15）。

また、地元地方公共団体、河川管理者、下水道管理者、流域住民等と連携し、水質浄化の取組を促進していくなど、陸域からの水環境の改善にも取り組んで行く。



出典：陸域汚濁負荷削減対策（東京湾再生推進会議ホームページ）

図 3-15 雨水浸透マスによる面源負荷削減のイメージ図

h) 浚渫・覆砂・深掘跡の埋戻しによる水質の改善

これまで港湾においては、東京湾奥部を中心に汚泥堆積が進む海域での汚泥浚渫や、底質からの栄養塩類等の溶出を抑制するための覆砂を実施してきた。また、東京湾内には過去に埋立地を造成するための大規模な土砂採取により生じ、青潮の原因である貧酸素水塊の発生場所の一つとなっている深掘跡が点在していることから、港湾工事で発生した浚渫土を活用した深掘跡の埋戻しを実施している（図 3-16、図 3-17）。

今後も、関係する地方自治体や港湾管理者等と調整・協議を行い、埋戻し土砂の確保などについて他事業との連携を図りながら、水質の改善及び生物生息環境の改善に向けて、汚泥浚渫、覆砂及び深掘跡の埋戻しを実施する。

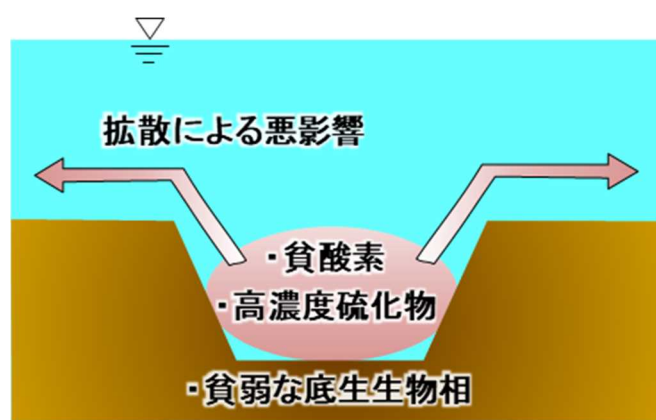


図 3-16 深掘跡の環境イメージ



※「二重管トレミー工法」の使用により周辺海域への濁り拡散を低減

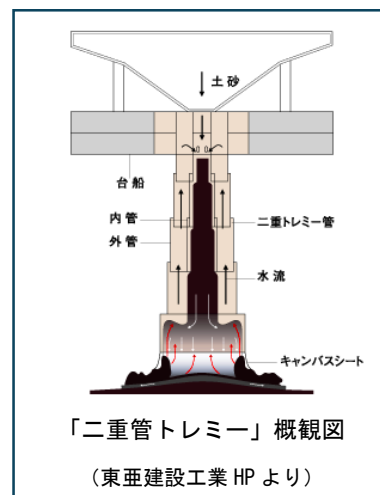


図 3-17 二重管トレミーを有する作業船による埋戻し実施状況

i) 水質環境の改善に向けた技術開発

東京湾への流入負荷は下水道の普及等により着実に削減が進んでいる。しかしながら、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や、底層での貧酸素水塊の発生、硫化物を含む底層水の湧昇によって起きる青潮など、水環境や生物の生息に深刻な影響を与える現象は依然として発生している。今後も、原因究明と対策立案の両面から水質改善に取り組む必要がある（図 3-18、図 3-19）。

東京湾の水環境については、海底に沈降・堆積したプランクトン等の有機物が分解される過程での酸素消費や、長年堆積した底質からの栄養塩類等の溶出など、底質に起因する現象からも大きな影響を受けていることから、底質環境の改善についても重要な課題と位置づけ技術開発に取り組むこととする。なお、東京湾に堆積した底質は、貧栄養の傾向が見られる海域では、生態系への貴重な栄養塩類等の供給源として利用することも考えられるため、有効活用を図るための方策についても併せて検討を行うこととする。

東京湾において良好な水環境を実現するためには、汚濁負荷の削減だけではなく、水域ごとの環境特性や地域のニーズ等を踏まえ、「豊かな海」の観点からも良好な水環境の目標を定め、実現に向けて必要な検討を行う必要がある。

環境の変動が叫ばれる中、東京湾の水環境の改善に向けて、水質や底質を取り巻く様々な要因や現象について有識者や関係機関との連携を通じて理解を深め、全国の先進技術や取組を参考にしつつ、水質シミュレーションや実証実験等により効果の予測・検証を行いながら、技術開発の取組を進めていくこととする。

年度	H13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
千葉県地先海域	16(32)	12(29)	29(41)	12(19)	11(18)	11(20)	10(20)	12(24)	8(17)	13(29)	11(24)
東京都地先海域	19	16	18	18	22	18	15	16	18	15	15
神奈川県地先海域	7	6	12	5	13	5	4	7	5	1	0
年度	24	25	26	27	28	29	30	R1	2	3	4
千葉県地先海域	9(17)	13(20)	15(33)	11(24)	12(26)	14(25)	13(25)	13(28)	10(22)	7(15)	10(20)
東京都地先海域	18	15	17	16	14	13	14	16	14	16	23
神奈川県地先海域	0	4	2	0	4	3	2	5	3	1	1

千葉県の()内は、発生割合を示す。

(注)発生回数の数え方は、都県により異なる。

東京都は、実際に確認した結果に、気象情報などを考慮して日数や件数を決めている。

千葉県は、調査したうち、赤潮発生を確認した回数を示している。

神奈川県は、県内で発生したすべての赤潮を表記したものではない、としている。



出典：「東京湾水質調査報告書（令和4年度）2022」東京湾岸自治体環境保全会議（2024年3月）

図 3-18 東京湾の赤潮発生状況

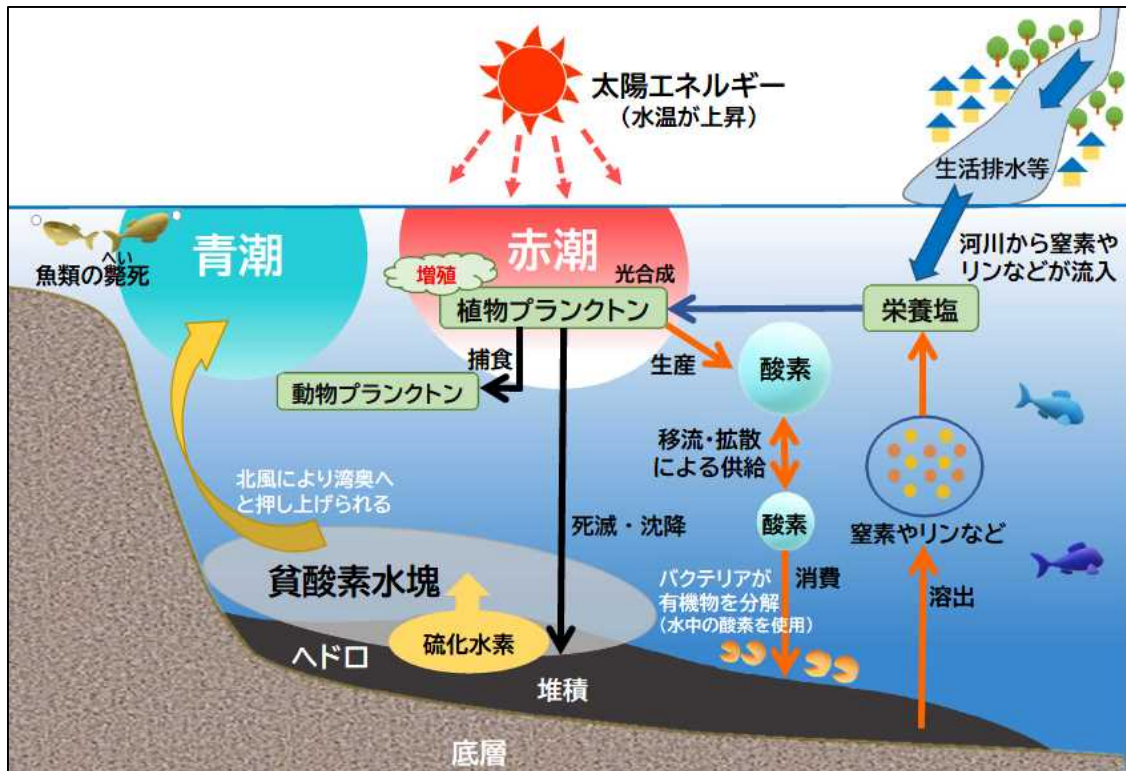


図 3-19 閉鎖性水域での赤潮・青潮発生メカニズム

j) 豊かなうみの実現に向けた検討

東京湾では、一部の海域で栄養塩類の不足による漁業への影響も指摘されはじめてい
る。今後は貧栄養化による漁業や生物への影響を防ぎ海域の栄養塩類を効率的・効果的に
活用するため、栄養塩類の偏在対策についても必要な検討を進めていく。

3-3. 生物生息環境改善の取組

a) 多自然川づくり

河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、全ての一級河川、二級河川及び準用河川における調査、計画、設計、施工、維持管理・更新、災害復旧等の河川管理における全ての段階・過程を対象とし、河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮した河川管理を行う「多自然川づくり」を推進する（図 3-20）。

また、平成 18 年 10 月に国土交通省は「多自然川づくり」の展開を図るべく、「多自然川づくり基本指針」を策定（令和 6 年 6 月に改定）し、取組の拡大に努めている。



都市部において、荒川下流部に形成されているヨシ原・干潟は多様な動植物が生息・生育・繁殖する貴重な自然空間であることから、現存するまとまった自然地を保全するとともに、新たな自然地を創出する自然再生事業を進めている。

出典：国土交通省 水管理・国土保全局資料

図 3-20 多自然川づくりの取組例（荒川下流河川事務所の取組）

b) ブルーインフラの拡大

令和4年12月、国土交通省港湾局は、海洋植物が持つCO₂吸収や水質浄化といった効果に着目し、藻場や干潟などの生態系を活用したCO₂吸収源の拡大によるカーボンニュートラル実現への貢献や生物多様性の豊かな海の実現を目指し、藻場・干潟及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と呼び、これらの拡大を進めるため「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」を推進することとした。

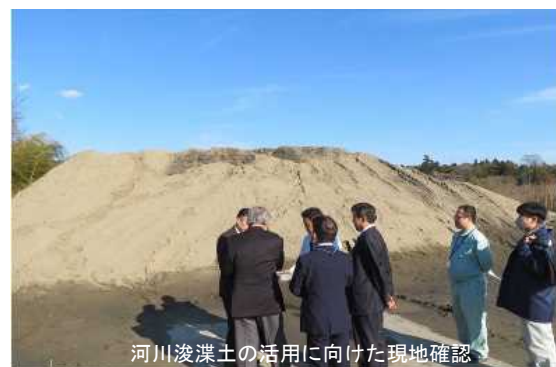
今後、東京湾において、より多くの主体が関わりながら効率的・効果的にブルーインフラの拡大が図れるよう、同プロジェクトに基づく取組を進めていく。

b-1 干潟・浅場・海浜等の保全・再生・創出

東京湾の沿岸部では、大規模な埋立や開発等により、かつて沿岸部でみられた多くの干潟や浅場等が失われるとともに、生物多様性や水質浄化機能も失われてきた。今後は、多様な生物の生息・生育に必要な沿岸部の環境を取り戻し、豊かな生態系の形成を図るため、干潟・浅場・海浜等の保全・再生・創出を積極的に推進する（図3-21）。

干潟・浅場・海浜の整備にあたっては、港湾や河川の工事で発生した浚渫土や捨石の他にも、陸上での建設発生土等についても幅広く事業連携を行い、安全性やトレーサビリティを確認したうえで有効活用を行うこととする。また、人工石材や産業副産物、リサイクル材等についても安全性や効果を確認しながら積極的に活用を行うこととする。

なお、施設の整備については、導入地点における環境面のポテンシャル向上だけでなく、湾内における広域的な生物の生息場のネットワークの形成にも配慮し、指標となる生物等の生態や生活史等を考慮したうえで、効果的な配置を行うこととする。



羽田空港C滑走路沖等において実施している浅場造成事業では、河川管理者との連携により良質な浚渫土砂等を造成材として有効活用している。

図 3-21 浅場の再生

b-2 生物共生型港湾構造物の普及

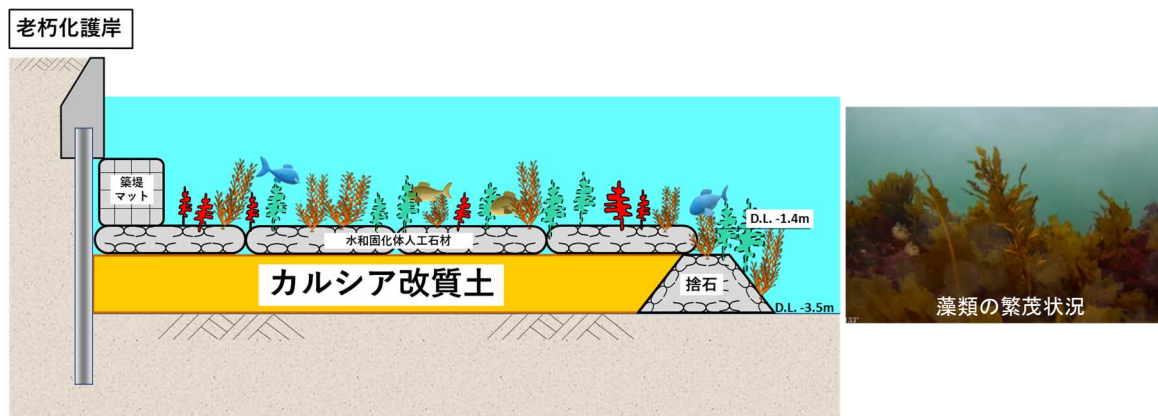
生物共生型の港湾構造物の導入について、平成 26 年 7 月に国土交通省港湾局は「生物共生型港湾構造物の整備・維持管理に関するガイドライン」を策定し、港湾施設を活用した自然再生に関する基本的な考え方や技術的事項が示された。また令和 4 年 12 月には同じく国土交通省港湾局による「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」がスタートしており、関東地方整備局においても生物共生型護岸の導入に向けた取組を実施している（図 3-22、図 3-23）。

一方、東京湾内には高度成長期に整備された港湾施設が多く、老朽化が進行している。生物共生型港湾構造物の一層の普及・拡大に向けて、今後、港湾管理者や民間企業の所有する施設において老朽化施設の改良・改修等が行われる際に、生物共生機能の付加・導入が進むよう、普及啓発に務めるとともに多面的支援を行うこととする。



出典：横浜市港湾局

図 3-22 生物共生型港湾構造物の造成イメージ（横浜港新本牧地区／横浜市）



木更津港では企業が所有する護岸を対象とし試行的に生物共機能を有する護岸改良を実施。リサイクル材の一つであるカルシア改質材（製綱スラグを使用）により軟弱な浚渫土の性状を改善し、浅場造成材料として有効活用を行った。

図 3-23 生物共生型港湾構造物の造成事例（木更津港）

b-3 藻場造成の取組

関東地方整備局は、人々の海への理解や関心を高めながら、東京湾再生活動の輪を広げることが目的とし、東京湾内において NPO や企業、市民等の多様な主体が協働でアマモ場の再生を行う「東京湾 UMI（うみ）プロジェクト」に取り組んでいる（図 3-24）。

同プロジェクトは、参加者が実際にアマモの生育している海岸に出向き、種子採取から、育苗、播種（はしゅ）までを行う体験型イベントとして、平成 25 年より取組を開始し、現在、横浜港、木更津港及び館山港等をフィールドとして活動を実施している。

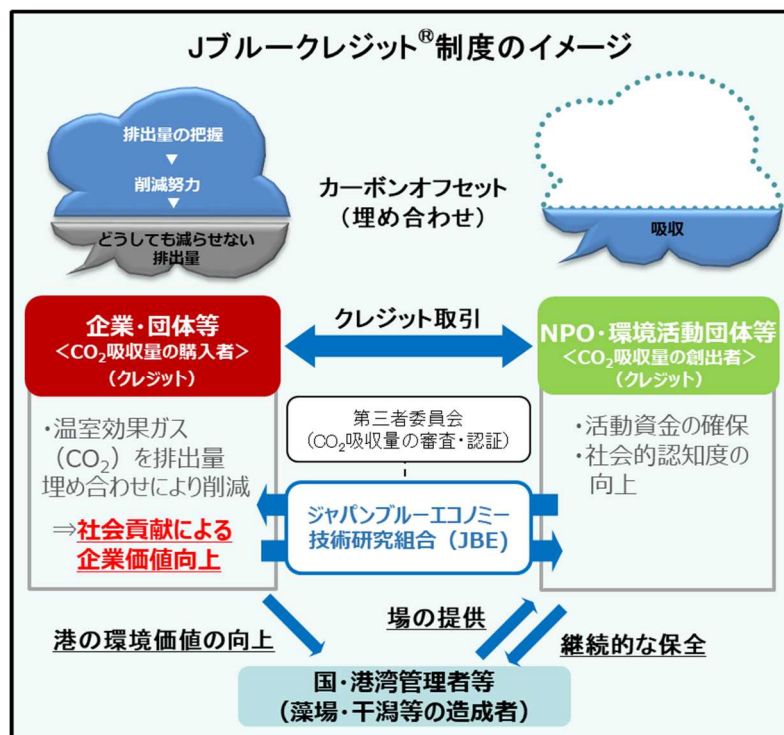
東京湾 UMI プロジェクトは、ブルーカーボン生態系の拡大というテーマの元で、環境再生活動への意欲を持つ企業・団体とアマモ場再生のノウハウを有する NPO や漁業関係者などが“つながる”取組でもある。今後も、活動に携わる人々の相互理解の向上や、活動を通じた人材育成を図りながら、活動フィールドの拡大や活動の輪の拡大に向けて取組を進めていく。

また、藻場造成の推進にあたっては、昨今の気候変動や高水温、植食性魚類による影響等を踏まえ、積極的に対応方策を立案し実証実験等を通じて効果を検証しながら取り組んでいくこととする。

さらに、創出された生態系によって貯留された炭素をカーボンオフセットに活用するために取引を行う「J ブルークレジット制度」が JBE により令和 2 年から開始された（図 3-25）。



図 3-24 アマモ場の再生活動状況（横浜市金沢区海の公園）



藻場造成等により創出された CO₂ 吸収量をクレジットとして認証し取引を行う「Jブルークレジット制度」が令和2年に創設された。藻場の保全・再生活動拡大への支援につながる制度。

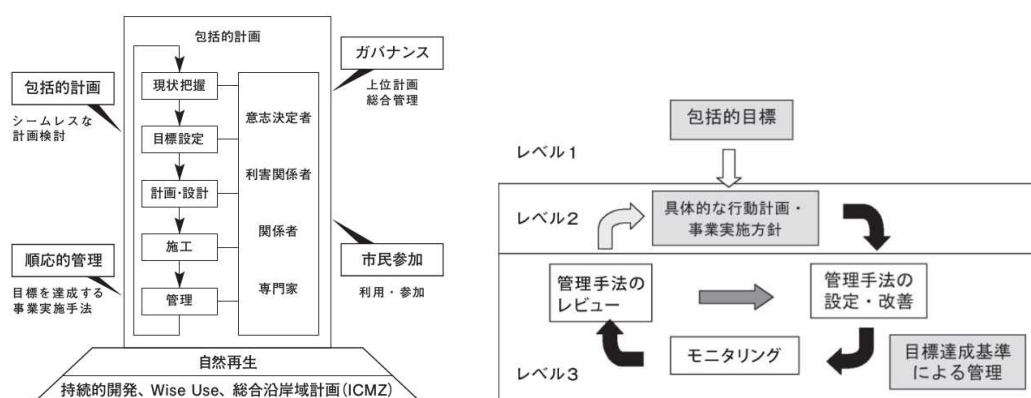
図 3-25 Jブルークレジット制度の概要

c) 順応的管理による取組の推進

自然再生の目的を達成するため、自然の不確実性により当初の計画では想定していなかった事態に陥ることを予め管理システムに組み込み、計画目標の達成状況をモニタリングしながら、柔軟に対応していく「順応的管理手法」が提唱されている（図 3-26）。

海域での自然再生に係るプロジェクトの実施にあたっては、国土交通省港湾局がとりまとめた「順応的管理による海辺の自然再生（平成 19 年 3 月）」を参照し、昨今の急速な気候変動による環境の変化にも対応可能できるよう、状況に応じた柔軟なプロジェクト展開を図ることとする。

本計画では、包括目標の下に「連携・協働」、「水質改善」、「生物生息環境改善」、「クリーンアップ」、「モニタリング・情報発信」の 5 項目について実施方針（個別目標）を定め、必要な管理手法の設定、モニタリング、レビューを実施しつつ、各施策を進めていくこととする



レベル1：「目的の設定」→「包括的目標の設定」

意思決定者と関係者が、現状の課題や自然再生の方針について共通認識をもち、何を達成しようとするかのねらいを明確にし、包括的目標を設定する段階。

レベル2：「個別目標の設定」→「具体的な行動計画・事業実施方針」

包括的目標を達成するために、具体的に何を実施するかの方針や事業実施方針を策定する段階。

レベル3：「管理手法の設定、モニタリング、レビュー」→「目標達成基準による管理」

具体的な行動計画・事業実施方針が達成されているかについてモニタリングを行い、具体的な目標達成基準を指標として定期的に評価しながら管理手法のレビューを行う段階。モニタリングの結果により目標達成基準が達成されていないと判断される場合は、管理手法の改善を検討したり、事業の成果の状況によっては目標達成基準を見直す。さらに、例外的な場合によっては具体的な行動計画・事業実施方針の見直しを行うこともあり得る。

出典：「順応的管理による海辺の自然再生」（国土交通省港湾局、2007. 3）

図 3-26 順応的管理のフロー

3-4. クリーンアップの取組

a) 一般海域及び河川での浮遊ゴミ・油回収

浮遊ゴミ、流木、流出油は川や海の汚染原因となるばかりでなく、海難事故や生態系への悪影響の原因にもなる。そのため、東京湾及びその流域において浮遊ゴミ等の回収・処理を適切に実施する必要がある。

現在、東京湾内の各港湾区域では、港湾管理者が所有する清掃船、港湾区域を除く一般海域では、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、浮遊ゴミ等の回収・処理を実施している。また、流入河川においては、関東地方整備局が所有する水面清掃船により、ゴミ等の回収・処理を実施している（図 3-27、図 3-28）。

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。

今後も、これら清掃船による浮遊ゴミ等の回収・処理を継続する。



べいくりの主要目

船質	鋼
船型	非対称双胴
全長	約33.5m
全幅	約11.6m
深さ	約4.2m
喫水	約2.64m
総トン数	約193G/T
速力	約13ノット(作業時1～5ノット)
主機関	船用高速ディーゼル837KW×2基
推進器	可変ピッチ4翼ハイスキュープロペラ×2基
油回収方式	油分濃縮型 約15m ³ /h
油回収タンク	8m ³ ×2基
ゴミ回収方式	油圧スキッパー(約4m ³)
ゴミコンテナ	15m3×2
最大搭載人員	24時間以上(沿海) 8人 その他の場合 19人
クレーン	多関節クレーン 2.4t/10m～4.9t/5 m (吊上重量/ブーム長さ)



関東地方整備局では、港湾管理者の所管する港湾区域以外の一般海域（青着色の約850km²）で浮遊ゴミ等の回収を実施。

出典：国土交通省関東地方整備局 東京湾口航路事務所

図 3-27 「べいくりん」によるゴミ回収



出典：国土交通省関東地方整備局資料

図 3-28 水面清掃船（令和元年度東日本台風後の塵芥撤去状況）

b) 海岸清掃・河川敷清掃

海岸に漂着したゴミ等は、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、平成2年7月、「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律（海岸漂着物処理推進法）」が成立し、国、地方公共団体、事業者、国民、民間の団体等の役割分担及び連携強化を図りながら、漂着ゴミの回収活動が実施されている。

関東地方整備局では、湾内の港湾管理者及び第三管区海上保安本部と連携し、毎年7月の海の月間に東京湾における海面浮遊ゴミ及び油の回収業務の実態と重要性を市民の皆様知って頂き、ゴミを海や川に捨てないよう意識啓発を図る「東京湾クリーンアップ大作戦」を実施している（図3-29）。

また、河川においても「荒川クリーンエイド」、多摩川での「クリーン作戦」など、地域住民やNPO、沿川の自治体と協力しながら河川の清掃活動や支援を行っている（図3-30）。

引き続き海岸、河川の清掃や活動への支援及び啓発活動に取り組んでいく。



東京湾クリーンアップ大作戦をPRするために、湾内の各清掃船に「横幕」を取り付けて作業を行なっている。



出典：「東京湾クリーンアップ大作戦」（国土交通省関東地方整備局港湾空港部ホームページ）

図 3-29 東京湾クリーンアップ大作戦の取組



荒川クリーンエイドは、河川敷の様々な場所で、様々な人たちがゴミを拾いながら、河川ゴミ問題、水質、自然回復などについて考え、豊かな自然を取り戻そうとする活動。

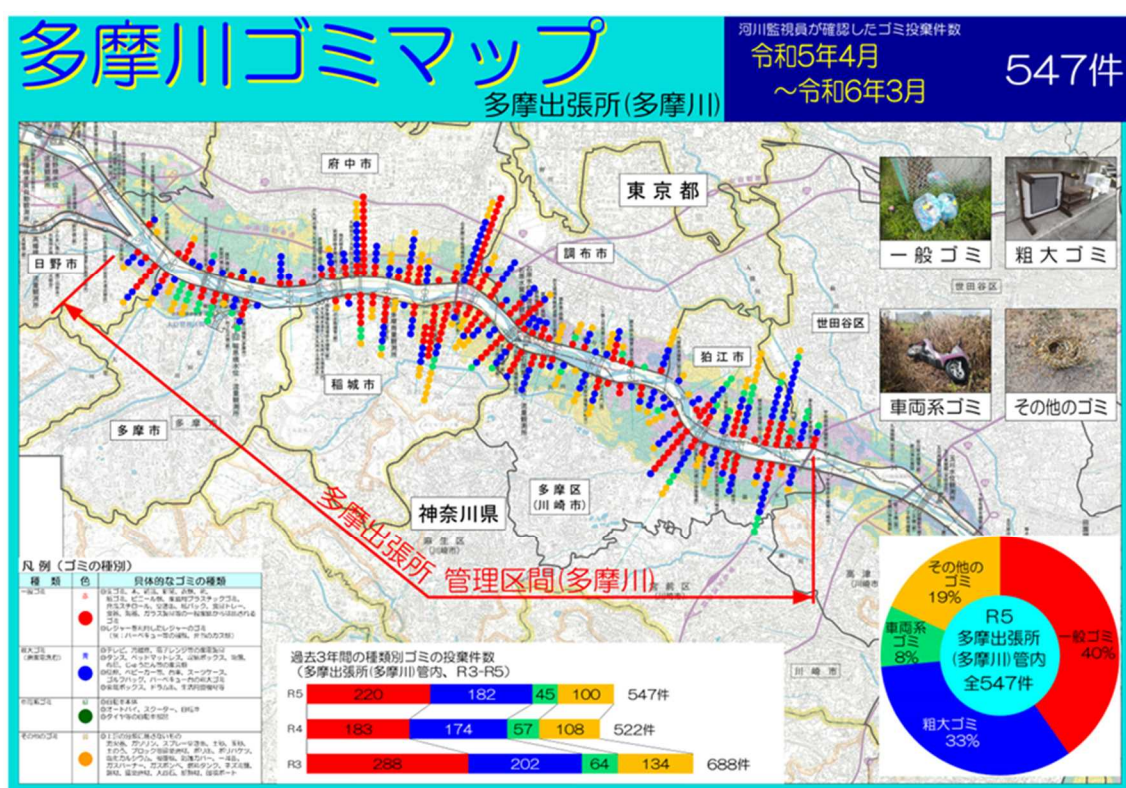
出典：「荒川クリーンエイド」（荒川クリーンエイドフォーラムホームページ）

図 3-30 荒川クリーンエイド

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、市民の目が行き届くような水辺空間の形成が重要になるとともに、監視体制の強化、啓発活動の実施等により不法投棄の発生を未然に防ぐことが重要となる。

このため、河川巡視や陸海パトロールの実施等による監視体制の強化や各種の抑止策（警告文の掲示、侵入防止など）を実施するとともに、流域のゴミマップ等の作成・WEB等を通じた啓発活動により、ゴミの不法投棄対策に取り組んでいく（図 3-31、表 3-2）。



京浜河川事務所では、1年365日（一部を除く）、河川巡視（パトロール）やカメラによる不法投棄多発地点の監視を行っている。また、河川巡視により確認したゴミの件数・種類・場所を表示したゴミマップを作成、公表している。

図 3-31 河川巡視員（パトロール）・カメラによる監視及びゴミマップの作成

表 3-2 多摩川、鶴見川、荒川河川敷でのゴミ投棄状況（令和 5 年度）

	ゴミの投棄件数	処分量	投棄ゴミの特徴
多摩川	1,545 件	-	粗大ゴミが多い
鶴見川	454 件	-	粗大ゴミが多い
荒川上流	838 件	約 322m ³	-
荒川下流	約 450 件	-	-

出典：「河川ゴミマップ」（国土交通省関東地方整備局 京浜河川事務所、荒川上流河川事務所、荒川下流河川事務所 ホームページ）

d) 放置艇対策

放置艇は、船舶の航行障害、洪水・高潮時の放置艇の流出、油の流出の恐れや、景観の悪化など多岐にわたる問題が指摘されている。また、東日本大震災の教訓として、津波による背後住居等への二次被害も懸念される。

国土交通省及び水産庁では、平成 8 年度より、港湾・河川・漁港等の三水域を対象とし、「プレジャーボート全国実態調査」を実施している。平成 25 年 5 月には、「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、水域管理者をはじめとする関係者と連携し「係留・保管能力の向上」と「規制措置」を両輪とした放置艇対策を推進してきた（図 3-32、図 3-33）。

また、これまでの海岸法、港湾法、漁港漁場整備法での規制に加え河川においても、河川、港湾、漁港の 3 水域で連携した放置艇対策を計画的かつ効果的に行うため、河川法施行令等を改正（平成 26 年 4 月施行）し、船舶等の放置等の禁止規定及びこれに違反した場合の罰則規定を設けた。

さらに、令和 6 年 3 月、港湾局、水管理・国土保全局及び水産庁は「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」を取りまとめ、概ね 10 年程度を目途に放置艇の解消を目指し、官民連携による取組を進めることとしている。

以上をふまえ、引き続き、地域・関係者等と連携した放置艇対策を展開することにより、東京湾での放置艇問題の解消を目指していく。



（撤去前）



（撤去後）

多摩川では、過去に不法係留船や不法棧橋の設置などにより無秩序な利用状態となっていたため、「水面等利用者協議会」を設置し問題解決に向けた協議を重ね、合意に至った。それに基づき、行政代執行及び簡易代執行を実施した。

出典：国土交通省関東地方整備局 京浜河川事務所資料

図 3-32 多摩川における不法係留状況の解消



(指導等文書の貼付)



(陸揚げ対策)

令和 6 年 3 月、港湾局、水管理・国土保全局及び水産庁が「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」を取り纏め、3 者合同開催で水域管理者に説明を行った。地域にとって支障となる放置艇は概ね 10 年程度を目途に解消を目指す。

出典：国土交通省関東地方整備局資料

図 3-33 横浜港における放置艇対策

e) プラスチックゴミ対策の推進

プラスチックを含む海洋ゴミは、生態系を含めた海洋環境の悪化や景観への悪影響、漁業や観光への影響等、国内外で様々な問題を引き起こしている。また、プラスチックは自然にはほとんど分解されず、環境中に長い間残留するとともに、紫外線や波の力により細かく砕け、マイクロプラスチックとして海の生態系だけでなく我々人間に対しても大きな悪影響を与えることが懸念されている。

東京湾内でも「レジ袋等のポリ袋」「ペットボトル」「発泡スチロール」など生活系のプラスチックゴミが多く回収されており、マイクロプラスチックの発生が危惧される。マイクロプラスチックは回収が困難なため、紫外線や風雨にさらされて劣化し、粒子状になる前に回収することが重要であるため、プラスチックゴミそのものを減少させるために、流域スケールでポイ捨てや不法投棄がなくなるよう、広く啓発活動を展開することとする。

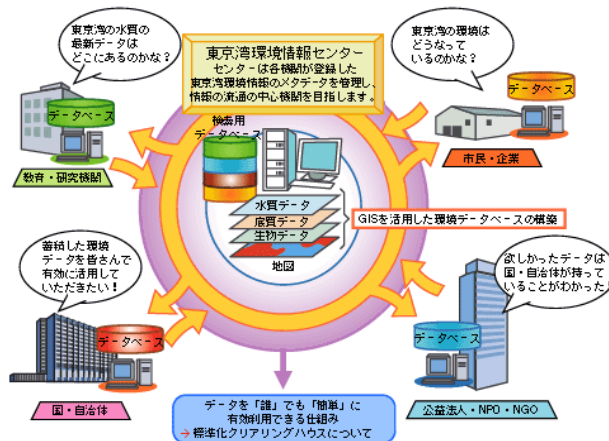
また、河川や湾内の浮遊・流着ゴミの回収についても引き続き自治体や企業、地域住民や NPO 等とも協働・連携しながら清掃・回収活動を実施していくこととする。

3-5. モニタリング情報発信の取組

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、様々な主体が調査・収集を行っている環境データについて、包括的に収集・公表を行っていくため、関東地方整備局 横浜港湾空港技術調査事務所に設置した「東京湾環境情報センター（TBEIC）」の機能の充実を図り、東京湾全体の環境データを一元的に提供できるようシステムの強化を進める（図 3-34）。

また、東京湾の水環境再生に関わる取組で得られたデータや知見、トピック等については、WEB や SNS 等を用いて広く発信するとともに、東京湾再生推進会議の分科会や、東京湾再生官民連携フォーラムの関係 PT とも共有し、より効率的・効果的な東京湾の環境形成に役立てて行くこととする。



国土交通省関東地方整備局港湾空港部では、東京湾再生に向けた総合的な海域環境対策の推進を図るため、環境情報をより有効に活用する仕組みをもつ「東京湾環境情報センター」を設立。同センターでは、情報化社会の基盤を有効に活用し、環境データの収集、蓄積、管理、流通を容易にするシステムを構築し、貴重な海域環境データの散逸防止と積極的なデータの利用、発信を行っている。

出典：東京湾環境情報センター

図 3-34 東京湾環境情報センター（TBEIC）

b) 海洋環境の調査・モニタリング

東京湾では、公共用水域の調査が実施されていない湾中央部において、データを補完するため水質調査（毎月1回・6地点）を実施している。また、「東京湾再生のための行動計画（第一期）」に位置づけられた環境モニタリングの充実を図るため、東京湾内の7地点にモニタリングポストを設置し常時水質（3地点については水温のみ）を観測し、東京湾環境情報センターを通してリアルタイムデータの公開を行っている（図 3-35、表 3-3）。

また、「海洋短波レーダー」による表層流観測結果についても、東京湾環境情報センターよりリアルタイムでデータを公開している。東京湾の流況（流向・流速）の把握や、浮遊ゴミの滞留位置（潮目）予測にも活用できるシステムとして開発・改良を実施しており、今後も情報のさらなる有効活用に向けて検討を進めていく。

なお、東京湾再生推進会議のモニタリング分科会では、東京湾の環境の啓発活動の一環として、平成20年度より国、地方自治体、企業、市民団体等と連携し、東京湾水質一斉調査を実施している。また、東京湾再生官民連携フォーラムの「モニタリングPT」が実施する環境モニタリングの実施・成果の活用に関する普及啓発活動を実施している。

関東地方整備局も引き続き調査・モニタリング実施するとともに、データのデジタル化等を通じて関係機関との情報共有の円滑化を図りながら、東京湾の環境調査に関する連携強化を図ることとする。



出典：国土交通省関東地方整備局資料

図 3-35 モニタリングポストの位置図

観測 地点	観測項目									
	気象		水質							流況
	気温	平均 風況	水温	塩分	pH	DO (%)	DO (mg/L)	クロロ フィル a	濁度	流況
浦安沖	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
検見川沖	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
千葉港口第一号灯標	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
川崎人工島	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
中ノ瀬航路第四号灯標			●							
金田湾沖			●							
富浦湾沖			●							

表 3-3 水質連続観測の観測項目一覧

b) 河川環境の調査・モニタリング

河川においては、公共用水域における水文・水質の観測、「河川水辺の国勢調査」（魚類調査、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、陸上昆虫類等調査の 6 項目の生物調査と河川環境基図作成調査からなる『基本調査』と、河川環境の整備と保全を適切に推進するうえで解明・解決が必要な課題に関する基礎情報を収集整備する『テーマ調査』、流域の市民団体等からの調査協力等により河川環境に関する基礎情報を収集整備する『モニター調査』により構成）を継続的に実施し、河川環境情報の収集・提供に努める。