

各分野ごとの施策の展開に向けた課題等について

1. 「健康で安全な環境の確保」

公共交通機関の利用促進や物流の効率化、都市開発に伴う発生集中交通量の抑制を促す仕組みづくりなどの検討が必要

化学物質によるリスクを低減するため、地域の特性に応じた環境リスクを把握するとともに、国内外の動向も踏まえ、今後の化学物質対策のあり方について検討することが必要

2. 「都市と地球の持続可能性の確保」

業務部門等の温暖化対策においてより高い効果が得られるような方策を検討するとともに、自動車からの二酸化炭素排出量の削減の取組強化が必要

再生可能エネルギー普及拡大に向け、東京の地域特性に応じた実効性のある導入促進の仕組みづくりが必要

継続的にヒートアイランド対策を進める観点から、環境配慮型の都市づくりの推進へつなげるよう施策の検討を行うことが必要

廃棄物の発生抑制に取り組み、リサイクルを進めるとともに、不法投棄などの不適正処理を撲滅していくことが必要

3. 「自然環境の保全と再生」

より多くのみどり保全していくため現行制度の強化などについての検討が必要

水循環の再生のため雨水浸透などまちづくりと連携した対策を推進するための方策を検討することが必要

生物多様性の確保のため、適正な個体数管理を進めるとともに、希少動植物の保護を進めていくための課題への対応の検討が必要

第1節 自動車公害対策の徹底

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 ディーゼル車を中心とする排出ガス規制の徹底

【残された大気汚染問題の解消】

- 平成15年10月からの環境確保条例によるディーゼル車排出ガス規制は、都内の大気汚染の改善に大きな成果を上げた。この成果を確実なものとするため、平成18年4月から条例の二段階目の規制を着実に実施する必要がある。
- また、条例の排出規制の対象である浮遊粒子状物質に比して、対象とされていない二酸化窒素の環境基準達成率は低いことから、自動車排出ガス対策の第一義的責任がある国に対し、流入車規制の導入等自動車NO_x・PM法の改正を強く求めていく。
- さらに、局所的に自動車排出ガス濃度が高い地域が依然として存在することから、周辺住民の健康を守るため、一層の対策が必要である。

2 次世代技術による自動車の環境性能の向上

【自動車燃料超低硫黄化の実現後の課題】

- 都の石油連盟への要請により実現した超低硫黄軽油・ガソリン（硫黄分10ppm以下）の日本全国での販売により、自動車排出ガスを後処理する触媒システムの浄化性能や耐久性の向上が可能となったことを踏まえ、ポスト新長期規制や挑戦目標値に対応する自動車の開発を促進する。
- PM_{2.5}（粒子径が2.5マイクロメートル以下の粒子）やナノ粒子（粒子径がナノメートルサイズの粒子）については、重量測定方法を採用している現行の粒子状物質に関する排出ガス規制では十分考慮されていないことから、健康影響への懸念が国内外で高まってきている。今後、環境科学研究所の自動車排出ガス測定施設を高機能化し、ナノ粒子等による健康への影響や排出実態についての調査研究を進めていく必要がある。
- また、粒子状物質に係るポスト新長期規制値は、現行の重量測定方法の定量限界に近いレベルとなることから、今後は、粒子状物質の個数に着目した新たな測定方法の検討が必要となる。なお、2008（平成20）年から予定されるEUの規制（EURO5）においては、個数による規制が検討されており、こうした動向に注意する必要がある。
- さらに、石油代替燃料として注目されている合成燃料や地球温暖化対策として有効なバイオマス燃料について、今後、諸外国等の先行事例を参考にしつつ、排出ガスの改善と二酸化炭素排出量の削減を両立させる観点に立ち、利用の可能性について検討を進めていく。

【燃料電池自動車の開発促進】

- 燃料電池自動車は、価格や耐久性等の面から一般に普及するまでに至っていない。今後は、燃料電池自動車の一般への普及を長期的な目標とし、有効な方策を検討するとともに、現在普及が進んでいるハイブリッド自動車への代替促進やカーシェアリングなどで活用が進んでいる電気自動車の活用可能性についても検討を進めていく必要がある。

3 自動車への依存を減らす都市づくり

【交通需要マネジメント(TDM)施策の推進】

- 都内の自動車走行量は増加傾向にあり、都内を走行する自動車から排出される二酸化炭素は、2002年度には1990年度に比べ20パーセント増加している。今後は、地球温暖化対策の観点からも、自動車交通量の抑制、公共交通機関の利用促進などの交通需要マネジメントを積極的に推進し、東京を自動車交通に過度に依存しない都市にしていく必要がある。

【自動車利用から公共交通機関、自転車等への転換】

- 駅周辺の駐車場の利便性を向上させるなど通勤・通学等における公共交通機関への転換を促進してきた。今後、さらに自動車への依存を減らしていくため、レジャーや買い物などでの自家用自動車の利用についても環境への負荷の少ない公共交通機関や自転車などへの転換を促すような仕組みづくりの検討が必要である。
- また、都は、現在、自動車よりも環境への負荷の少ない自転車への利用転換を図るため、都内に7つのモデル地区を選定し、自転車道網の整備を推進している。今後も自転車道網の整備を推進するとともに、事業者が従業員の自転車通勤を奨励するような仕組み作りなどを検討する必要がある。

【都市開発による交通量への影響についての対策】

- 都は、現在、これから建設される大規模複合ビルにおける建物内などの共同配送などに取り組む「環境物流プロジェクト」を推進している。今後、こうした取組を一層進めていくとともに、ビル開発や都市開発に伴う発生集中交通量の抑制を促す仕組み作りなどを検討する必要がある。

【物流対策】

- 都は、現在、百貨店に出入りする納品車両において納品物流を共同化し車両数を抑制することなどに取り組む「環境物流プロジェクト」を推進している。今後、こうした取組を百貨店以外にも拡大していくとともに、商店街など地域のまちづくりと連動した物流の効率化や積載効率の悪い自家用貨物車から営業用貨物車への転換を図る取組などを推進する必要がある。

【駐車対策】

- 駐車場情報をインターネットやITカーナビにより提供することで、駐車場への入庫をスムーズにし、路上駐車等による交通混雑の緩和を図っている。今後も、駐車場の整備・利用の促進、違法駐車防止、路上駐車を抑止、荷捌き対策など適正な駐車マネジメントを実施することにより渋滞を解消し、環境への負荷を低減する必要がある。

第2節 有害化学物質対策の推進

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 有害化学物質の規制、監視の強化

【大気汚染物質の排出削減】

- VOC 排出量削減のため、事業者の自主的取組や低 VOC 塗料の普及・啓発などに取り組んでいく。また、都内のVOC 排出実態を詳細に把握し、より効果的な排出抑制施策への反映を図っていく。
- 船舶による大気汚染物質の排出量を削減するため、良質燃料への転換や陸上電源の利用など、事業者の自主的取組を支援・促進する仕組みなどを検討していく。
- 近年、注意報発令日が増加している光化学スモッグやPM2.5 への対応といった新たな課題に取り組むため、環境モニタリングを強化し、都民への情報提供や施策展開への効果的な活用を図る必要がある。

2 予防原則とリスクコミュニケーション

【有害化学物質の適正管理と環境リスク低減対策の推進】

- PRTR や環境確保条例に基づき集計されているデータを効果的に活用し、化学物質の環境リスクを明らかにし、使用量を削減していく。また、地域毎の特性に応じた環境リスクを把握し、地域の自治体、事業者、住民等が連携を図って対策を推進していく仕組みの構築が必要である。
- 都民の化学物質によるリスクを低減するため、ExTEND2005、POPs 条約など、国内外の動向等も踏まえ、今後取り組むべき化学物質対策のあり方について検討を行う必要がある。

3 水質・土壌汚染の回復

【過去の「負の遺産」の解消】

- 近年、工場の廃止や再開発事業などにより、土壌汚染が顕在化するケースが増加している。中小企業者等には、財政的・技術的に適切な対応が困難な場合があり、汚染が放置される懸念がある。低コストで土壌汚染対策が行えるよう、早急に汚染処理技術等を確立するとともに、中小企業者等による対策促進のため、技術的支援などを行っていく。
- アスベスト対策については、国の規制強化等の動向を見据えた取組方針等を検討し、適切な対応を行っていく。
- 過去に蓄積された汚染物質や新たな化学物質等により、今後も様々なケースの環境汚染問題が顕在化するおそれがある。問題の早期把握と迅速かつ適切な対応を図るため、法の整備も含め、総合的な対策の仕組みを検討していく必要がある。

第3節 騒音・振動等の防止

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 道路交通騒音・振動の防止

【優先的対策道路区間の拡大】

- 道路交通騒音は、自動車自体から生じる騒音のほか、交通量、道路の構造、沿道の土地利用など種々の要因が絡み合って問題化するため、総合的な施策実施が必要となる。そのため、平成9年から、都道、国道、首都高速道路において、早急に総合的な対策を講ずべき道路を「優先的対策道路区間」として選定している。
- 今後は、騒音の実態、沿道の利用状況等から判断して必要があると認められる場合には、「優先的対策道路区間」として更に選定していく必要がある。

【道路構造対策】

- これまで、都道や国道において、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置などの対策を実施してきた。
- 今後は、都道に比して敷設率の低い国道における低騒音舗装の敷設の促進やより騒音低減効果の高い舗装の敷設などを実施していく必要がある。
- また、防音壁設置の促進などについてもさらに検討していく必要がある。

2 航空機、鉄道、工場等における騒音・振動の防止

【騒音・振動防止対策】

- 横田及び厚木の両飛行場については、騒音測定データを基に、国及び在日米軍に対して、訓練飛行の制限や航空機騒音防止のための実効ある対策の実施を引き続き強く要望していく。また、厚木飛行場については、国の動向を踏まえ、環境基準に係る地域指定の見直しを実施する必要がある。
- 鉄道に係る騒音・振動については、調査結果を踏まえ、引き続き事業者に対して、対策の実施を要望していくとともに、国に対し、在来鉄道の騒音対策の指針値を定め、一層の騒音・振動対策の推進を図るよう要望していく。

3、4、5 悪臭の防止、低周波音・電磁波対策、日照障害、風害、電波障害、光害の対策

【悪臭発生源対策の推進】

- 区市との連携を図りながら、悪臭防止法及び環境確保条例に基づいて、工場・事業場等の発生源規制を引き続き推進していく必要がある。

【地域特性に応じた対策の推進】

- 東京都環境影響評価条例等に基づき、生活環境悪化の未然防止に努めるとともに、環境の確保に関する配慮の指針の活用などにより、行政、事業者、都民、民間団体等がそれぞれの立場から、適切な対応を図っていく必要がある。

第2章「都市と地球の持続可能性の確保」

第1節 地球温暖化の防止

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 エネルギー需要マネジメント

【条例改正により強化・創設した諸制度の確実な執行等】

- 条例改正により強化・創設した諸制度により、地球温暖化対策として一定の仕組みを構築した。今後、当該諸制度の周知徹底、的確な運用により確実な成果をあげていく必要がある。また、地球温暖化対策計画書制度におけるCO₂排出削減目標の高低は最終的に事業者の意思に委ねられるため、さらなる削減を求めるためには、より高い削減目標を誘導するためのインセンティブの検討が有効である。
- 民間事業者の積極的な取組を牽引するためにも、平成17年8月に策定した「地球温暖化対策都庁プラン」に基づき、都有施設における率先行動を着実に実施していく必要がある。
- 条例対象とならない中小規模の事業所等については、地球温暖化対策計画書を提出することができる規定や、家電製品等の省エネラベルを表示することができる規定等を設けて、事業者の自主的な取り組みを進めているが、都内温室効果ガス排出量（産業・業務部門）における排出割合の大きさを踏まえ、温暖化対策の実施を更に促す取組が必要である。
- エネルギー供給事業者対策として新たに条例化したエネルギー環境計画書制度について、事業者の今後の取組の度合いに応じて、必要な改善を構ずるものとする。

【運輸部門における取組の強化】

- 運輸部門における地球温暖化対策は、環境基本計画において自動車が出す二酸化炭素量の削減をその方針として掲げ、重量車の燃費基準の早期設定など国への提案を中心に行ってきた。しかし、都内温室効果ガス排出量における運輸部門の排出割合が約3分の1を占めていることを踏まえ、共同配送や自営転換の促進などの交通需要マネジメント施策による都内交通量の削減、事業者や一般都民に対するエコドライブの普及拡大、自動車環境管理計画書を活用した事業者による地球温暖化対策への支援などの対策を一層強化する必要がある。
- また、公共交通機関の発達している都内における適切な自動車利用のあり方について、十分な理解を深めていくとともに、公共交通機関の利用促進などの取組への参加を通じて、都民一人一人の意識改革を進めていく必要がある。

【都市づくりの観点を踏まえた総合的な施策の推進】

- 大都市に特徴的に現れる環境問題である温暖化問題（地球温暖化とヒートアイランド現象）への対策は、都市活動や都市構造のあり方を変えていくという視点を持ち、全体的に環境配慮型の都市づくりの推進へとつながっていくよう、今後の施策の検討を行っていく必要がある。

2 自然エネルギーなどの導入と活用

- パイロット事業の実施など、都内における導入に向けた第一歩を踏み出したが、都における再生可能エネルギーの大量導入や燃料電池を普及させるための仕組みが未確立であるため、施策の強化が必要である。
- 二酸化炭素の吸収源対策として、多摩部等における森林管理や、都市緑化等の対策をより明確に位置づけていく必要がある。

3 経済的手法の検討

- 温暖化対策への積極的な取組を誘導するため、金融機関との連携や税制など、経済的インセンティブの検討が必要である。

4 二酸化炭素以外の温室効果ガス対策

- 二酸化炭素排出量と比較し、二酸化炭素以外の温室効果ガスの排出割合は低い状況にはあるが、温室効果の高さを踏まえ、今後の対策の方向性を検討する必要がある。

第2節 ヒートアイランド対策の展開

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 都市レベルでの対策

【継続的な対策実施】

- ヒートアイランド現象は、道路等のインフラ整備や、建築物の増加、それに伴う経済活動等によるエネルギー消費量の増加（人工排熱の増加）開発等に伴う緑の減少など、これまでの長期にわたる都市づくりや都市活動のあり方を反映した現象である。このため、ヒートアイランド現象の顕在化が著しい反面、対策による緩和効果は短期的には現れにくい。したがって、中長期的な視点に立ち、必要な対策を継続的に実施していく必要がある。
- 都市活動や都市構造のあり方を変えていくという視点を持ち、全体的に環境配慮型の都市づくりの推進へとつながっていくよう、今後の施策の検討を行っていく必要がある。

【「ヒートアイランド対策推進エリア」における集中的な対策の推進】

- 全国初のヒートアイランド観測網による調査結果等を踏まえ、大気に与える影響（熱負荷）を示した熱環境マップの作成や、熱負荷の状況及び将来の都市開発の状況等から、対策を計画的に誘導すべき地域として、平成17年に「ヒートアイランド対策推進エリア」を設定した。今後この地域を中心に、熱環境マップ、東京モデル（地域特性別対策メニュー）及び建物用途別の対策メニューをとりまとめた「ヒートアイランド対策ガイドライン」に基づき、地域特性に適したヒートアイランド対策を積極的に進めていくことが必要である。

【都市を冷やす機能を持つ場所の拡大等】

- 大規模な緑地、堀、河川など都市を冷やす機能を持つクールスポットを、街路の緑化、緑地や風の道の確保などによりネットワーク化することや、歩道部における被覆対策、風の道への配慮をより強化し、熱環境対策を推進していく必要がある。

【民間事業者等に対する対策の推進】

- 都は、これまで公共施設を中心とした率先事業や各種制度の実施により、保水性舗装・屋上緑化・校庭芝生化等の各種対策を推進してきたが、ヒートアイランド現象は、都だけで解決できる課題ではない。関係機関や、民間開発事業者、一般市民など、あらゆる主体が総力をあげて、それぞれの立場で取組を実践していく必要がある。このため、都のみならず、国・区・民間事業者等と連携した対策の推進や、都市開発にヒートアイランド対策を内在化していく仕組みの検討が必要である。
- 民間事業者等における対策誘導を推進するためにも、ヒートアイランド現象と対策効果の把握・評価を適切に行っていく必要がある。

2 街区、建築物での被覆対策

【被覆対策の推進】

- 都条例に基づく緑化計画書制度の着実な運用により、これまで58.9ha（日比谷公園約3.6個分）の新たな緑を創出するなど被覆対策に取り組んできた。今後も、都条例に基づく緑化計画書制度や建築物環境計画書制度を着実に執行するとともに、屋上緑化や高反射率塗料による建築物の被覆対策を誘導する仕組みを、国・区・民間事業者等と連携して整えていく必要がある。
- 民間事業者の積極的な取組を牽引するためには、都施設及び都事業における率先行動を一層強化していく必要がある。このため、道路の保水性舗装化など被覆対策や、道路散水等を引き続き計画的に推進していくとともに、道路、公園、駐車場などの既存のコンクリートやアスファルトを剥がし、舗装を蒸散作用の高いものへ転換していく対策についても検討を進めていく必要がある。

3 人工排熱の抑制対策

【条例改正により強化・創設した諸制度の確実な執行】

- 建築物環境計画書制度の強化により人工排熱対策の評価基準を構築するとともに、地球温暖化対策計画書制度の強化により大規模事業者のエネルギー消費量の削減を進めている。今後、当該諸制度の円滑な執行及び的確な運用をはかり、確実な成果をあげていく必要がある。

第3節 廃棄物の発生抑制・リサイクルと適正な処理の推進

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 廃棄物の発生抑制・リサイクルの推進

【発生抑制・リサイクルの推進】

- 持続可能な社会を実現していくためには、製品等の省資源化や長寿命化によって廃棄物等の発生抑制に取り組み、さらにコストや環境影響を考慮しつつ、リサイクルを進め、天然資源の消費量と廃棄物の排出量の抑制を図らなければならない。

【廃プラスチック、建設泥土のリサイクル】

- 都内から排出される廃プラスチックはその5割強が埋め立てられている。発生抑制とリサイクルを徹底し、埋立処分量を削減するため、産業界、区市町村などとともに循環利用の仕組みを確立させていく必要がある。
- 建設リサイクル法の施行に伴い、がれき類や廃木材の再利用は拡大してきているが、建設泥土については埋立処分されている量が多いため、有効活用が図られるよう、条件整備を行っていく必要がある。

2 環境負荷が少なく、信頼性の高い中間処理・最終処分の推進

【有害廃棄物等の適正処理の推進】

- 都内において信頼性が高く環境負荷が少ない先導的な処理施設の整備を促進し、最終処分量を削減していく必要がある。特に、有害性等を有する廃棄物は、不適正な処理が行われると人の健康や生活環境に及ぼす影響が大きいことから、都内施設における適正処理が確実に行われるようにしていく必要がある。
- 本年11月からPCB廃棄物処理施設が稼働を開始するが、平成22年度までに都内のPCB廃棄物の全量が確実に処理される必要がある。
- 平成18年8月のスーパーエコタウン事業による感染性廃棄物の処理施設の稼働開始により、都内で排出される感染性廃棄物の全量を処理できる体制を確保していく。

3 不法投棄など不適正処理の撲滅

【不適正処理の未然防止策の強化】

- 依然として東京で排出された他県において産業廃棄物が不法投棄されるなど、廃棄物の不適正処理の問題は解決していない。引き続き、最近の不法投棄の現状を踏まえた、不適正処理の未然防止策を講じていく必要がある。
- 本年9月に施行された改正廃棄物条例により、新たに導入された排出事業者の適正処理のための取組状況及び処理業者の処理状況についての報告・公表制度の円滑な実施を図る必要がある。
- ICタグを活用した医療廃棄物追跡管理システムなどにより、適正処理の徹底を進めていく必要がある。
- 広域にわたって処理されている産業廃棄物の不適正処理を防止するために、周辺区市と連携した取締りを引き続き行っていく必要がある。

第1節 自然の保全と再生

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 多摩の森林と丘陵地の保全と再生

【多摩の森林再生事業等森林保全施策の着実な推進】

- 多摩の森林再生事業については、森林所有者の十分な理解が得られず計画面積が達成できていない状況である。今後、着実に事業を実施していくため、普及啓発に努めるなど所有者の理解が得られるような方策の検討が必要である。

【里山など丘陵地の保全】

- 開発許可制度（自然保護条例）は、開発自体を抑制するものではないが、一定規模の緑地を確保するものである。今後は、豊かで質の高い自然地をより多く保全していくため、現行制度の強化などについて検討する必要がある。
- 豊かな自然環境を有する地域については、緑地保全に係る既存制度の活用などその確保のための方策について検討する必要がある。
- 東京グリーンシップ・アクションなど緑の保全を企業との連携により進めていくためには、多数の企業参加が不可欠であるため、企業の社会貢献活動の場を提供するだけでなく、表彰制度など企業のインセンティブとなる方策を検討する必要がある。
- 現在一部の保全地域については、ボランティア団体が下草刈り等の手入れを実施しているが、その他の保全地域では十分な手入れが行き届いていない状況である。今後、保全地域の緑を適正に保全、管理していくためには、その費用を確保するための方策を検討する必要がある。

2 市街地における緑の回復と農地の保全

【緑の回復と保全】

- 緑化計画書制度(自然保護条例)は、敷地面積 1,000 m²以上の新築建築物に対して一定規模以上の緑の確保を求めている。今後、市街地において、質の高い緑をより多く確保していくためには、現行制度の強化などについて検討するとともに、屋敷林等既存樹林地を有する建築物等について、税制等を含め、緑を確保するための方策を検討する必要がある。
- 農地については、過去 10 年で、生産緑地に比べ宅地化農地が大幅に減少している。今後、農地を保全していくための方策を検討する必要がある。

【緑の連続性の確保】

- 連続した緑の軸を形成するため、道路、公園、河川等公共施設における緑化整備を推進しているが、緑の軸周辺の民間施設における緑化誘導、崖線などに残された緑を保全するための方策が不十分であるため、里山など丘陵地の保全と同様に、有効な方策を検討する必要がある。
- 緑のネットワークの形成を図るためには、広域的な骨格としての緑と街中の身近な緑とを関連付けるための方策が必要である。特に、都市づくりの中で誘導していけるような仕組みについての検討が必要である。

第2節 水質の保全と水循環・水辺環境の再生

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 河川・海域における水質の保全

【河川・海域における水質の改善】

- 河川に比べ海域の水質については改善が遅れているため、今後、下水の高度処理の促進、雨天時の公共水域への負荷量削減などの改善策を検討する必要がある。
- 非特定汚染源対策については、具体的な施策がほとんど講じられていない状況であるため、汚濁負荷の低減策、下水道への流入抑制策など効果的な対応策を検討する必要がある。

2 水循環の再生

【雨水浸透・貯留】

- 雨水浸透対策については、雨水浸透ますの設置、透水性舗装の普及、緑地の保全・回復などに努めてきた。今後は、雨天時の雨水流出抑制など治水を視野に入れ、施策を再構築する必要がある。また、雨水浸透が有効な地域については、まちづくりと連携した対策の推進方策を検討する必要がある。

【再生水等の活用】

- 下水再生水等を業務ビルなどの雑用水に利用するためには、供給側のインフラ整備だけでなく、需要側の施設整備が必要となるため、これまで限られたエリアしか供給されていない。今後、業務ビル等への利用拡大を図るためには、大規模開発予定地域をターゲットに利用を促進するとともに、既導入地域の拡大などの検討が必要である。

【地下水の保全と地盤沈下の防止】

- 地盤沈下の沈静化と地下水位の回復傾向、また、地下漏洩水の環境用水としての活用が求められていることを踏まえ、地盤沈下の防止と地下水の有効利用の両立を目指した地下水の適正管理方策の検討が必要である。

【湧水などの保全】

- 湧水の保全については、これまで、湧水保全対策指針の策定、東京の名湧水の選定など区市町村との連携により実施してきたが、湧水の保全と緑の保全は密接に関係しているため、今後、緑施策と連携した保全策を検討する必要がある。

【うるおいのある公園と水辺の整備、身近な水辺環境の回復、河川水量の確保】

- 水辺環境の整備・改善については、河川・海辺と一体となった公園、親水護岸などの施設整備、清流復活事業などによる河川水量の確保、お台場海浜公園の水質浄化実験などの水質改善に努めてきた。今後は、ヒートアイランド現象の緩和など他の環境施策への寄与を視野に入れ、市街地において身近な水辺環境を確保するための方策を検討する必要がある。

第3節 生物多様性の確保と自然とのふれあい

< 施策の展開に向けた課題等 >

1 生物多様性の確保

- カラス、ニホンジカなど過度な繁殖により人間生活に支障を及ぼす野生動物については、これまで、適正な個体数管理を推進するための施策を個別に実施し、着実に成果を上げてきた。一方、絶滅のおそれのある野生動植物種保護策のひとつである希少野生動植物種及び希少野生動植物保護区については、現在、指定されていないため、今後、土地所有者との調整や乱獲等の課題について検討が必要である。
- 外来生物法が施行され、国は特定外来生物の指定を段階的に進めているが、具体的な防除方策等についてはまだ示していない状況である。今後、効果的な防除手法の確立及び防除事業の実施などについて、国等と調整していく必要がある。

2 環境と観光の調和

- 自然公園などの自然地については、自然の保護と利用の適正なバランスを図るため、来訪者の適正な利用、利用に合わせた適切な管理及び施設整備が必要であることから、エコツーリズム、レンジャー制度など既存施策を有効に活用するとともに、既存の仕組では対応できない事項、地域毎の特性を活かすための方策、施設整備の方向性を新たに検討する必要がある。
- 貴重な自然環境を有する小笠原諸島では、移入種であるノヤギの排除など世界自然遺産登録に向けた取り組みを実施してきた。今後、移入種対策や保護担保措置の強化（国立公園の保護規制等）について、国、地元自治体（小笠原村）など関係者との協議を早急に進め、登録推薦に向けた取組を強化する必要がある。

3 生活の中での身近な自然の回復

- 身近な生き物の生息空間であるビオトープについては、環境教育の観点から、小中学校を中心に各区市が積極的に整備を推進している。また、民間施設においては、屋上緑化に付随して設置するなどの拡がりが見られるため、引き続き、自然保護条例に基づく緑化指導などを通じて協力を求めていく必要がある。