

93

見 解 書

—都市高速道路中央環状新宿線(豊島区南長崎～豊島区高松)及び
都市高速道路第5号線(豊島区高松～板橋区中丸町)建設事業—

平成4年6月

東 京 都

第1章 総 括

1.1 事業者等の名称及び住所

(1) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名 称

東京都知事 鈴木俊一

住 所

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 電話 03-5321-1111

(2) 事業予定者

名 称

首都高速道路公団 代表者 理事長 松原青美

住 所

東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 電話 03-3502-7311

1.2 対象事業の名称及び種類

(1) 対象事業の名称

都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松）及び都市高速道路第5号線（豊島区高松～板橋区中丸町）建設事業（以下、「本事業」という。）

(2) 対象事業の種類

道路の新設

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都豊島区南長崎一丁目を起点に豊島区高松一丁目を終点とする都市高速道路中央環状新宿線延長約 1.4km、及び豊島区高松一丁目を起点に板橋区中丸町を終点とする都市高速道路第5号線延長約 0.3kmを併せた延長約 1.7km（以下、「本路線」という。）の自動車専用道路を新設する事業である。事業計画の概要は、表1.3-1のとおりである。

表1.3-1 事業計画の概要

事業の名称	都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松）及び 都市高速道路第5号線（豊島区高松～板橋区中丸町）建設事業			
事業区間	都市高速道路中央環状新宿線		都市高速道路第5号線	
	起点	東京都豊島区南長崎一丁目	起点	東京都豊島区高松一丁目
	終点	東京都豊島区高松一丁目	終点	東京都板橋区中丸町
	延長	約 1.4km	延長	約 0.3km
道路の規格	第2種 第2級		第2種 第2級	
車線数	往復4車線		往復4車線	
構造形式	トンネル（一部高架及び掘削）		高架	
設計速度	本線	60km/時	本線	60km/時
	出路	40km/時	-	-
出路	1箇所		-	
完成予定年度	平成7年		平成7年	

1.4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書11,821通及び関係区長として豊島区及び板橋区の各区長から意見が提出された。また、公聴会においては28名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれらに対する事業者の見解の概略は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1 主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 要 旨
<p>[1] 予測・評価項目の選定</p> <p>① 地下鉄駅（要町）から出てくると、排気ガスの嫌な臭いがします。今回予測・評価がされなかったのは納得できません。</p>
<p>② 十万人以上の人を利用する地下道路の環境を評価の対象にしないのは納得できません。大気汚染等各種の予測・評価をしてください。</p>
<p>[2] 交通条件</p> <p>① 都環境保全局「都内自動車交通量及び保有台数の推移」の経年資料によれば、都県境交通量と保有台数はほぼ同じ増加傾向を示しています。したがって、環状6号線の予測自動車交通量は減少せず、引続き増加するのではないですか。</p> <p>また、本路線の新設が、環状6号線の交通量の減少に役立つと説明していますが、本路線の貢献はわずかに過ぎません。</p>
<p>[3] 大気汚染</p> <p>① 中央公害対策審議会（以下、「中公審」という。）の答申によるディーゼル車の排ガス規制の長期目標の実現は技術的に困難という検討会の答申が昨年10月に出ている。また、評価書案の予測では新規制車への代替期間を考慮していない。このような状況で、予測年次の排出係数に中公審答申に示されている短期、長期の目標値を採用することは予測値を過小評価することになる。</p>

見 解 の 要 旨

① 悪臭については、首都高速道路沿道における調査結果によれば一般環境との差異が認められませんでした。また、工事の施行中においても、臭気が環境に影響を及ぼしたと考えられる事例はありません。そのため、予測・評価項目として選定していません。

② 公害対策基本法第9条に定められている各種環境基準については、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所については、適用しないこととされています。トンネル内の環境については、車道と同様に通常生活を行う場所でないため、予測・評価の対象としていません。

① 中央環状新宿線が完成することにより、環状6号線を通過していた交通を都市高速道路が分担するため、環状6号線で交通量が減少する区間もあると予測しています。

また、平成12年までには都市高速道路のネットワークである12号線、湾岸線(3,4期)、中央環状線、10号線等が完成し、これと併せて環状方向の幹線街路等の一般道路も整備が進められることにより、交通の分散が図られ、環状6号線の交通量が減少する区間もあると予測しています。

① 「第一次自動車排出ガス低減技術評価報告書」(平成3年10月 環境庁)によると、長期目標については、技術的な課題が多く残されており、目標達成時期の見通しは立っていないとされています。しかし、「今後も毎年、継続的に技術評価を行うこと等によりできるだけ早期に長期目標の達成を図ることとしたい」とされており、長期目標の達成に向けての技術開発は、進むものと考えます。

また、将来の排出係数の算出にあたっては、過去の実績を踏まえ、最新規制適合車への代替期間を考慮しています。

主 な 意 見 の 要 旨

② 大気汚染の予測は「窒素酸化物対策の新たな中期展望」「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」に示された対策がすべてうまくいったとしての仮定の上に立ったものであり、環境基準ぎりぎりの汚染が予測された本計画は影響が大きいので止めてください。

③ 二酸化窒素については0.04ppmを評価の指標とすべきです。

④ 浮遊粒子状物質（SPM）は、子供の喘息の発症に大きな影響を与え、しかも予測のためのデータも蓄積されており、予測・評価を実施すべきです。

[4] 騒音

① 反射音の影響が考慮されていない。

見 解 の 要 旨

② 「窒素酸化物対策の新たな中期展望」（昭和63年12月 環境庁）及び「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（答申）」（平成元年12月22日 中央公害対策審議会）に示されている自動車排出ガスの規制等の各種施策は現在、国及び東京都において推進に努めているところであり、計画どおり達成されるところと考えています。

なお、事業の実施にあたっては、沿道環境の保全に可能な限りの措置を講じます。

③ 二酸化窒素の環境基準は、環境庁告示「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日）によると、第1項において「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。」と定められています。また、第2項においては「1時間値の1日平均値が0.06ppmを超える地域にあっては1時間値の1日平均値が0.06ppmが達成されるよう努めるもの」とされています。

したがって、大気汚染の現状からみて本評価書案では、二酸化窒素の評価の指標として環境庁告示「二酸化窒素に係る環境基準について」に基づき0.06ppm以下を採用しました。

④ 浮遊粒子状物質の予測方法については、環境庁の報告書によると、浮遊粒子状物質汚染状況の解析・予測が可能となったものの、二酸化いおう（ SO_2 ）、窒素酸化物（ NO_x ）に比べ、環境濃度の再現精度が十分でなく、①発生源種類別排出係数、②ガス状汚染物質から二次粒子への変換、③拡散シミュレーションモデル等に課題が残されているとされており、これらの知見が得られていない現時点において、予測・評価することは適切ではないと考えています。

① 高架構造物等による反射音については、未解明な点が多く、予測に反映することは困難です。本事業の実施にあたっては、反射音の影響がある場合には、高架裏面及びトンネル坑口の吸音処理などの対策により、沿道環境の保全に可能な限りの措置を講じます。

主 な 意 見 の 要 旨

② 評価の指標は地上1.2mですが、高架高速道路の場合は評価の指標を高さ方向で表すべきです。

③ 騒音に対しての評価の結論に於いて、評価の指標を上回るのに影響は少ないとしているのは納得できない。現状の騒音対策では不十分です。

[5] 振動

① 道路のつなぎめ部分より発生する振動に対する対策が現状では不十分である。既設の高速と特に違う構造となるのか。

[6] 地形・地質

① 地下40mに構造物を建設して、地下水脈に影響が出なかった例を示してください。

[7] 電波障害

① 換気塔、高架部分による遮蔽電波障害、反射電波障害が広範な地域に及ぶので、万全の電波障害対策をとることを明確にして下さい。

見 解 の 要 旨

② 騒音の予測地点の高さについては、「騒音に係る環境基準について」（昭和46年5月25日閣議決定）に示されている測定方法を考慮し、地上1.2mにおける騒音レベルを評価しています。

なお、評価書案の資料編233頁に騒音分布図を示しています。

③ 本路線の沿道における道路交通騒音は、街路からの影響が支配的と考えていますが、本路線の対策として、防音壁の設置、坑口付近の側壁に吸音板の設置、及び本線外回り線トンネル出口部付近には、特殊防音壁を設置すること等により沿道環境の保全に可能な限りの措置を講じます。

また、沿道の土地利用など地域の状況を勘案し、地域のご理解とご協力が得られれば、環境施設帯の設置等の各種施策について、可能な限りその推進に努めます。

① 高架部分の構造については基本的に既設の高速道路と同じですが、本事業の実施にあたっては、橋梁構造に適した伸縮継手の採用、入念な施行の実施により振動の低減に努めます。

① 本事業の実施にあたっては、地下水位、水質、流向及び地盤状況について詳細な調査を行い、人工透水層工法等の適切な地下水保全対策を行うため地下水脈に与える影響は少ないものと考えています。

① 本事業（建設中を含む）の構造物により新たに電波受信障害（しゃへい障害、反射障害）が生じる地域についての措置は、建設事務次官通達「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月12日）にしたがい共同受信施設等による改善策を講じます。

主 な 意 見 の 要 旨

[8] 風害

- ① 換気塔は現状のままでは大きな風害を起こす恐れがあるので、風害防止措置を明記して下さい。

[9] 景観

- ① 換気塔は、ユニークで親しめる形状、色彩、デザインとすること。

[10] 環境一般

- ① 12項目全てに渡って影響は少ないとの評価は信じられません。正確な現況調査と科学的な判断を望みます。

- ② 地上部分にはすべて特殊防音壁のような環境対策を内廻り、外廻りの区別なく設置してください。

- ③ 大気汚染による公害病患者等を増やさないためにも、窒素酸化物をこれ以上増やさないで下さい。

見 解 の 要 旨

① 換気塔周辺の影響については、評価の指標を下回ると予測していますが、本事業の実施にあたっては、塔の周辺及び歩道部への植栽、換気塔の壁面処理等について検討し、極力風の影響を少なくするように配慮します。

① 換気塔周辺には、極力植栽を行うなど周辺景観との調和に努めます。また、換気塔については新しいランドマークとなるよう、地域住民の方々が親しみやすい形状、色彩等に配慮します。

① 本評価書案は、環境影響評価技術指針に基づき、最新のデータと科学的知見により本事業の実施が環境におよぼす影響を予測・評価しており、適切なものと考えています。

② 内回り線、池袋南第二出路等については、防音壁を設置することにより、本路線からの寄与が軽減されるため、周辺環境に与える影響は少ないと考えています。
また、本路線からの寄与が比較的大きい外回り線トンネル出口部付近には、特殊防音壁等の設置を計画しており、大気汚染対策としても有効に機能するものと考えています。

③ 自動車から排出される窒素酸化物については、中央公害対策審議会から「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（答申）」（平成元年12月22日）が答申され、今後、自動車排出ガス規制の強化を行うこと等により、改善が図られるものと考えています。

また、同時に、東京都総合実施計画や東京都自動車公害防止計画に基づく諸施策を積極的に進めることにより、良好な環境を創出することにも努めます。

主 な 意 見 の 要 旨

[11]環境保全のための措置

- ① 増え過ぎた自動車を更に増やすことになる道路づくりはもう沢山です。自動車の総量規制をまず実行してください。

- ② 要町交差点の換気塔には脱硝装置（発癌物質等自動車排気ガスに含まれる汚染物質を取り除く装置）を必ず付けてください。

[12]その他

- ① 現在の計画には反対です。

40m道路の歩道を3.5mしか確保できず、二段重ね構造の高架道路に新たに8万台以上の自動車を走らせ、換気塔からは無浄化で汚染物質を撒き散らし、幼稚園の前に出路を移設し、病院の前に坑口を開け、中学校の前で高架構造にする。このような計画は憲法や児童憲章に違反している。計画を全面的に再検討せよ。

見 解 の 要 旨

- ① 道路は、交通機能のほか、供給処理施設の収容、防災機能、都市景観の創出等多様な機能を果たしており、まちづくりの要をなす基本的な都市施設です。

多心型都市構造の形成を誘導し、交通渋滞の緩和を図るためには道路網の整備が必要と考えています。特に都市高速道路につきましては、環状方向の道路網の整備が遅れているため、交通渋滞箇所が随所にみられており、その整備を促進することが、交通渋滞の緩和を図ることになり、ひいては環境の改善に資することと考えています。

東京都においては国、区市町等に対して、最新規制適合車への買い替えや自動車の使用を可能な限り抑制することを要請しています。冬季交通量抑制対策の中で国、区市町等に対しては首都高速道路等の交通流円滑化のための協力、警視庁等に対しては、路上駐車対策の強化を要請しています。

- ② トンネル内の自動車排出ガスは、工場等の排煙に比較すると非常に濃度が低くしかも常温であるため、それを浄化するための技術には多くの困難な課題がありますが、有効で実用的な脱硝装置の調査研究を進め、その成果を踏まえ導入について検討することとしています。

- ① 本路線については、当初計画案公表後、豊島区長等から地下化要望が地域の意見として提出されました。これについて総合的に検討した結果、学識経験者を含めた「地下化技術検討委員会」を設置し、慎重に審議を重ねてきました。その結果、同委員会の報告が最善のものと判断して、要町交差点の北側で地下から高架に移行する現在の計画案を策定しました。

計画にあたっては、トンネル出口部にトンネル内空気の漏れ出しを抑制するための坑口集中排気施設等を設置するとともに、特殊防音壁を設置することとしており、大気汚染対策としても有効に機能するものと考えています。さらに、騒音対策として、内回り線には防音壁を設置します。

また、池袋南第二出路についても、防音壁を設置するとともに、坑口付近には吸音板を設置し環境保全に努めます。

主 な 意 見 の 要 旨

② 歩道を現在より狭くしないでください。

③ 火災事故を想定したとき、地下高速道路の建設は止めるべきではないか。

④ 環境影響評価条例の目的は、事業実施による環境悪化を未然に防止することです。住民の意見が適切に反映されるようにしてください。

⑤ 現在でも幹線道路の沿道は環境基準を大幅に超えた大気汚染に悩まされています。公害指定校とされている千川中学校への各種対策（健康調査などの健康面に対するものと学校設備等施設面に対するもの等）を父母等の関係者に具体的に説明してください。

見 解 の 要 旨

② 本路線を地下構造から既設高架構造へ接続するためには、環状6号線の中央分離帯を利用して地上に出ることが必要なことから、現況の中央分離帯を広げる必要があり、歩道幅員を一部削減する計画となっています。歩道幅員の確保については、事業の実施段階で、さらに技術的検討を進めます。

③ 本路線を含む中央環状新宿線の計画にあたっては、防災・安全性に十分に配慮するため、学識経験者を含めた委員会において検討が行われています。

委員会では、中央環状新宿線においても、過去の火災事故の教訓をふまえて制定された各種基準に基づき防災・安全施設を計画することにより、基本的な安全性は確保されることが確認されています。

現在、本事業の実施に向けて、都市部長大トンネルで交通量が多く、トンネル内分合流が存在すること等の特性を踏まえ、消火設備や警報設備等、より詳細で具体的な防災・安全施設や交通管制について引続き検討されているところです。

この検討については、できるだけ早期に結論を得て、本事業に反映するよう対処します。

④ 本評価書案は、関係区の要望を踏まえつつ必要な環境保全対策を講じ、現在得られる最新の知見を基に予測・評価したものであり、沿道の生活環境に与える影響は少ないものと考えています。

本事業の実施にあたっては、沿道環境の保全に可能な限りの措置を講じ、地域住民の方々のご理解とご協力を得られるよう努めます。

⑤ 千川中学校への環境保全対策については、本事業の実施にあたって教育委員会等と協議していきたいと考えています。

第2章 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

2.1.1 事業の目的

都市高速道路は、大都市における一般街路の自動車交通の混雑緩和を図り、都市内自動車交通を円滑かつ効率的に処理するために整備される自動車専用道路であり、都市交通の基幹的施設となるものである。

東京都の都市高速道路は、平成4年5月現在、約209kmが都市計画決定され、そのうち約164kmは既に完成供用され東京都内の交通施設の中で重要な役割を果たしている。

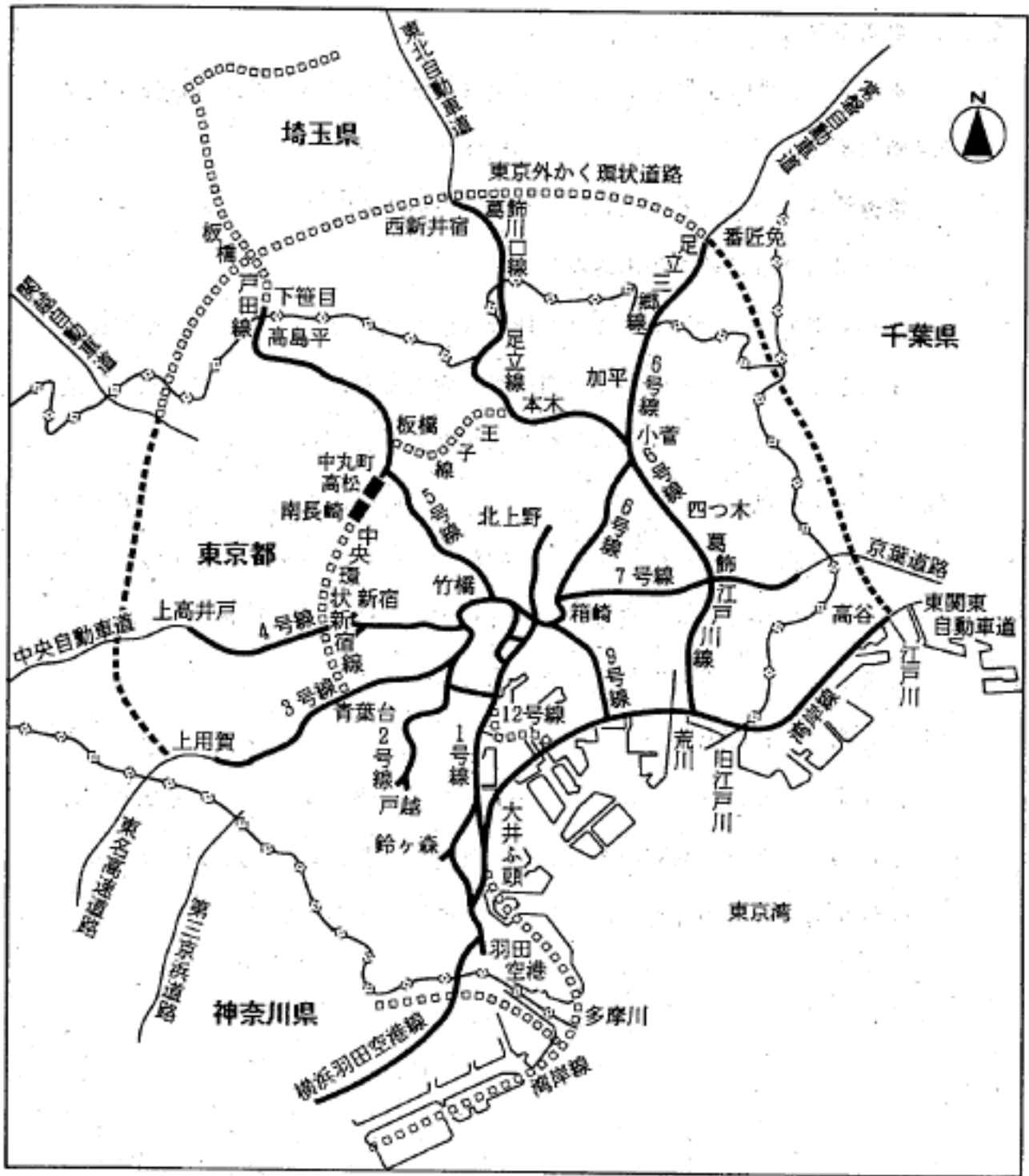
これまでに建設されてきている都市高速道路網は、東海自動車道（東名高速道路）や中央自動車道等の都市間高速道路と有機的に連絡することが急がれてきた。このため、これらの放射線交通を受けとめる都心環状線の負担が高まり、恒常的な交通渋滞を引き起こし、この影響で各放射線の利用効率の低下を招いている。

この恒常的な渋滞の抜本的な解消を図るために、都心環状線の外側に新たな環状線（中央環状線）の整備が急務となっている。

本路線の整備により、目黒区青葉台から江戸川区臨海町に至る区間が結ばれ、中央環状線全線（約46km）の約80%が完成する。都市高速道路第3号線、第4号線、第5号線、第6号線、湾岸線等が結ばれることとなり、都心環状線を通過する交通の迂回分散が図られ、また各放射線の利用効率の向上にも寄与し、ひいては都市高速道路網全体の効率的な利用が可能となる。

平成2年11月に策定された第三次東京都長期計画において、“緊急プラン”として中央環状品川線を含む中央環状線全線の今世紀中の完成を目指すことを明らかにしたところである。

なお、都市高速道路網は、図2.1-1 に示すとおりである。



凡例

	完成路線道路
	事業中道路
	都市計画決定路線
	都市高速道路中央環状新宿線 (豊島区南長崎～豊島区高松) 及び都市高速道路第5号線 (豊島区高松～板橋区中丸町)

平成4年5月現在

図 2.1-1 都市高速道路網

2.1.2 事業の効果

本路線と、既に事業着手している中央環状新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎間：8.7km）（以下、「中央環状新宿線（8.7km）」という。）を整備することにより、次のような効果が期待できる。

(1) 都市高速道路網の効率的運用

都心環状線を通過する交通の迂回分散が図られ、都心環状線の混雑緩和ばかりでなく各放射線の利用効率の向上にも寄与し、都市高速道路網全体としてバランスのとれた交通運用を図ることができる。

(2) 街路の混雑緩和

各環状線街路（環状第5号線、環状第6号線、環状第7号線等）及びそれらを結ぶ放射線街路等から、高速道路への交通の転換利用が図られることにより、周辺街路の混雑緩和に寄与する。

(3) 副都心の機能強化

池袋、新宿、渋谷の3つの副都心に対して適切な出入路を配置することにより副都心相互間の連絡をより密にした都市機能の強化が期待でき、経済活動に活力が与えられ、かつ沿道地域の発展に寄与する。

2.2 事業の内容

2.2.1 計画の概要

対象事業の計画概要は、表 2.2-1に示すとおりである。また、事業工程は、概ね表2.2-2 に示すとおりである。

表 2.2-1 対象事業の計画概要

事業の名称	都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松）及び都市高速道路第5号線（豊島区高松～板橋区中丸町）建設事業			
事業区間	都市高速道路中央環状新宿線		都市高速道路第5号線	
	起点	東京都豊島区南長崎一丁目	起点	東京都豊島区高松一丁目
	終点	東京都豊島区高松一丁目	終点	東京都板橋区中丸町
	延長	約 1.4km	延長	約 0.3km
通過地域	豊島区		豊島区、板橋区	
道路の規格	第2種 第2級		第2種 第2級	
車線数	往復 4車線		往復 4車線	
構造形式	トンネル（一部高架、掘削）		高架	
設計速度	本線	60km/時	本線	60km/時
	出路	40km/時	—	—
接続道路 (本線)	名称	都市高速道路第5号線	名称	中央環状新宿線
	名称	池袋南第二出路	—	
出路及び接続道路	サービス方向	新宿方向	—	
	接続道路	環状第6号線（山手通り）	—	
換気所	要町換気所		—	
路線位置	図2.2-1 参照（概念図は図2.2-2 参照）		図2.2-1 参照（概念図は図2.2-2 参照）	
標準横断構成	図2.2-3 参照		図2.2-3 参照	
推定日交通量	図2.2-4 参照		図2.2-4 参照	
工事予定期間	平成4年～平成7年		平成4年～平成7年	
完成予定年度	平成7年		平成7年	

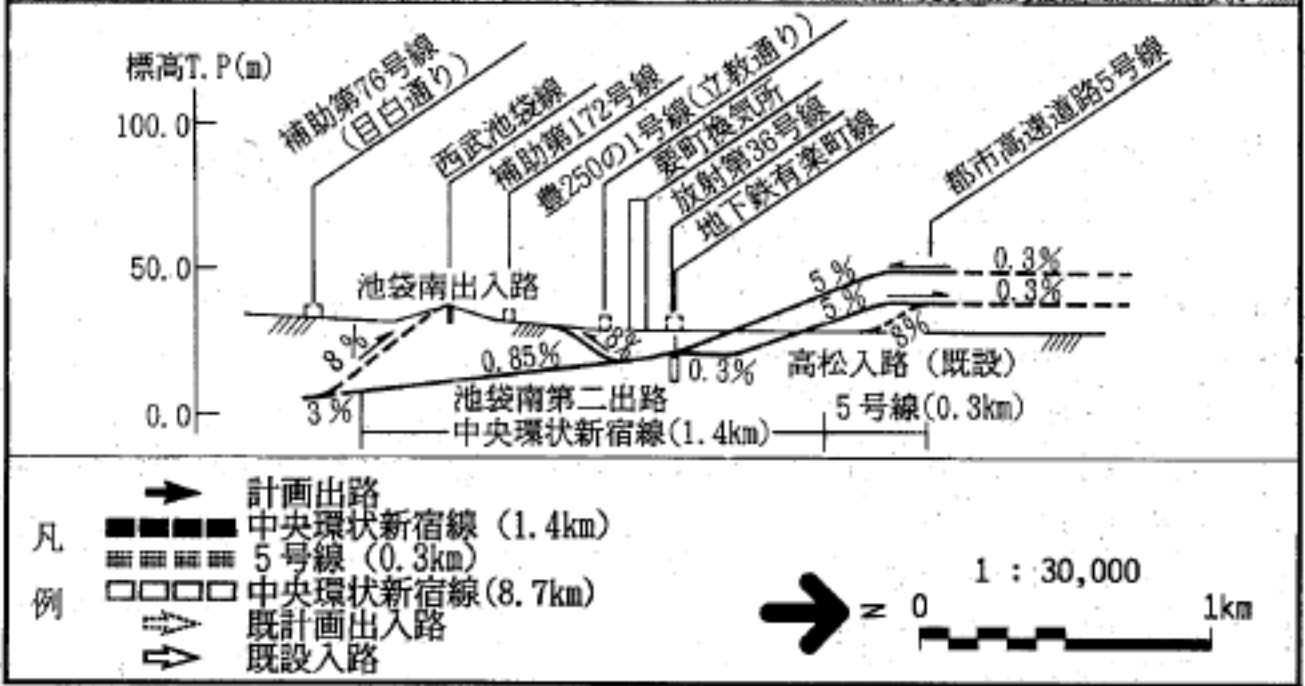
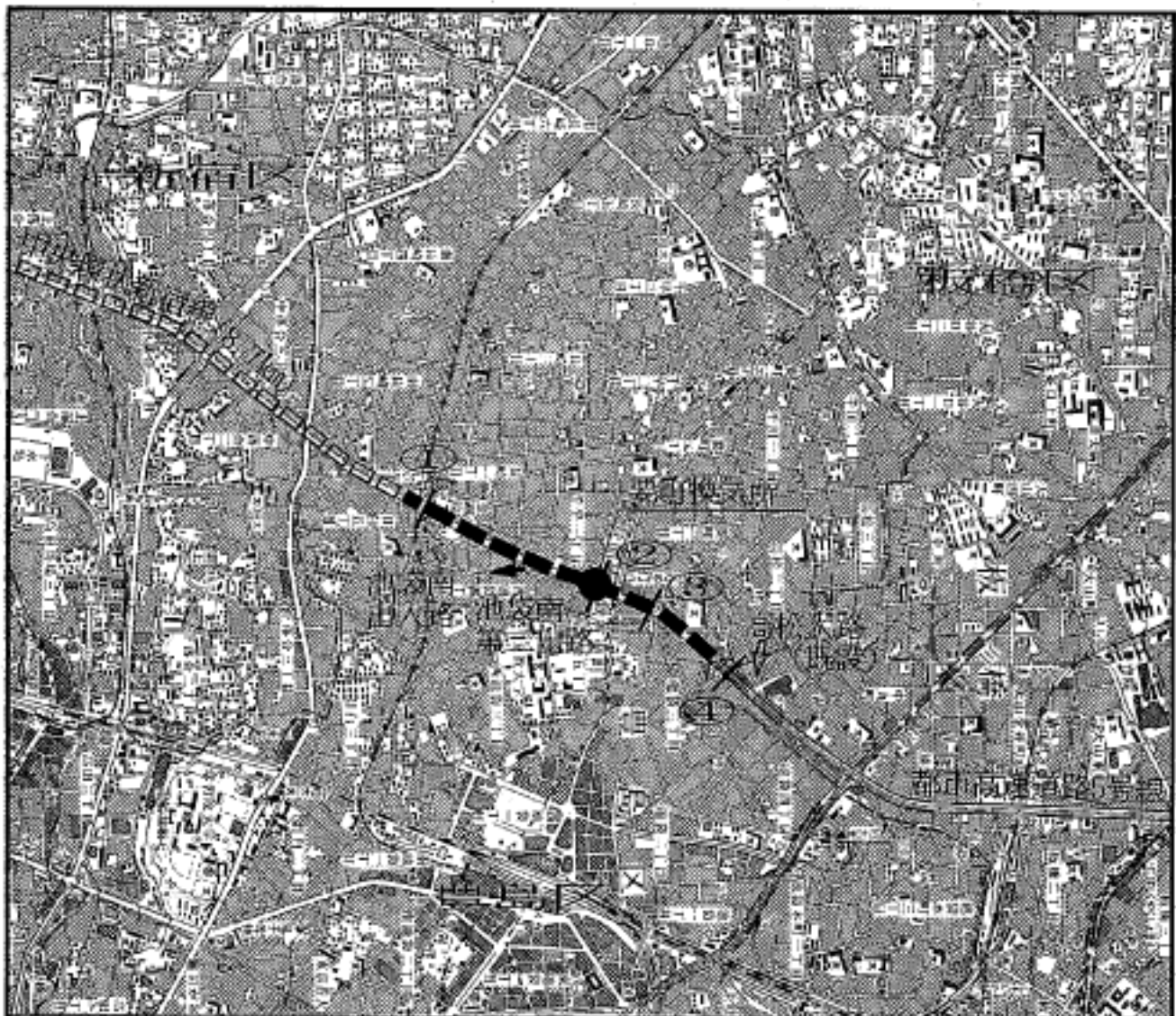
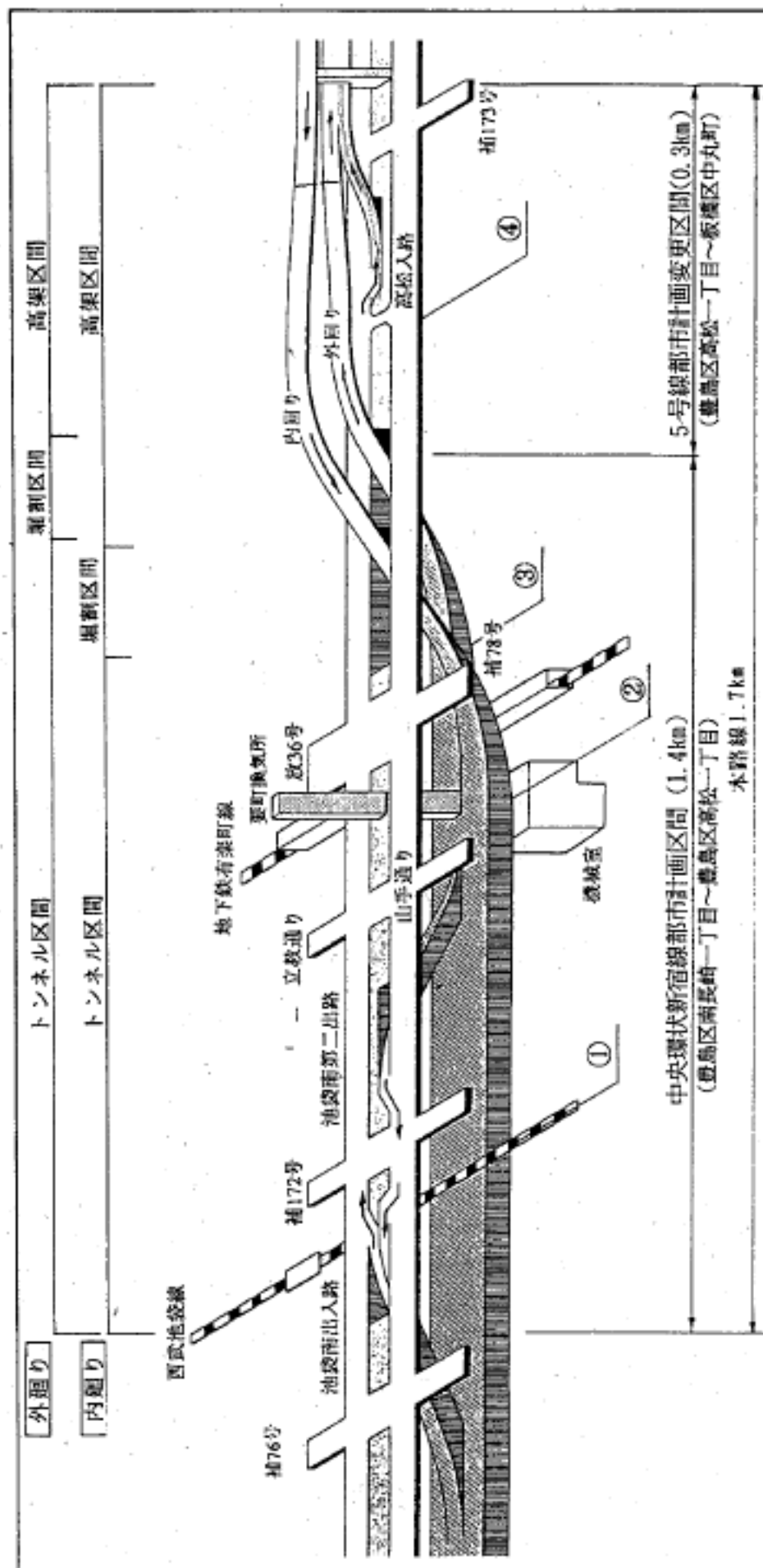


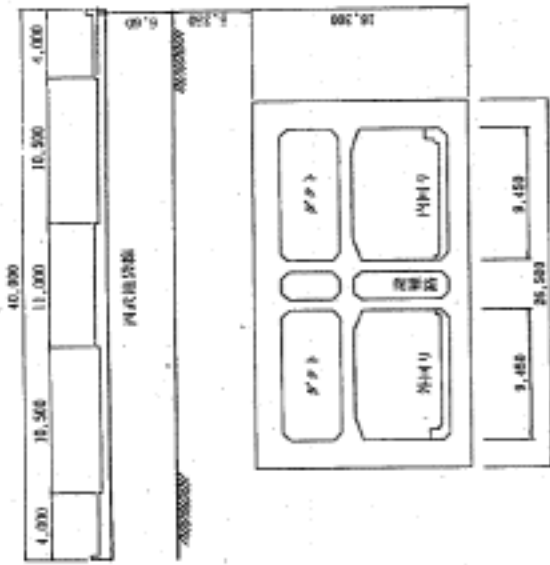
図 2.2-1 本路線位置図



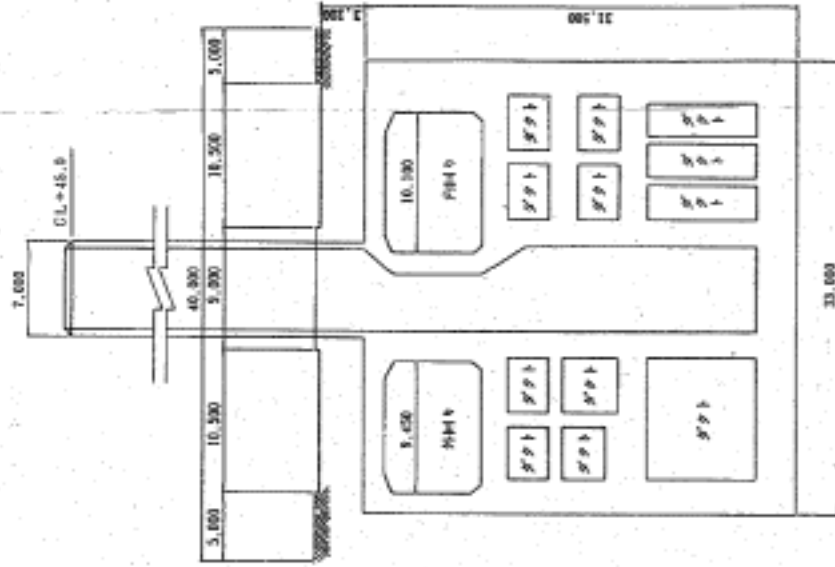
①～④の断面図を
図2.2-3に示した。

図2.2-2 概念図

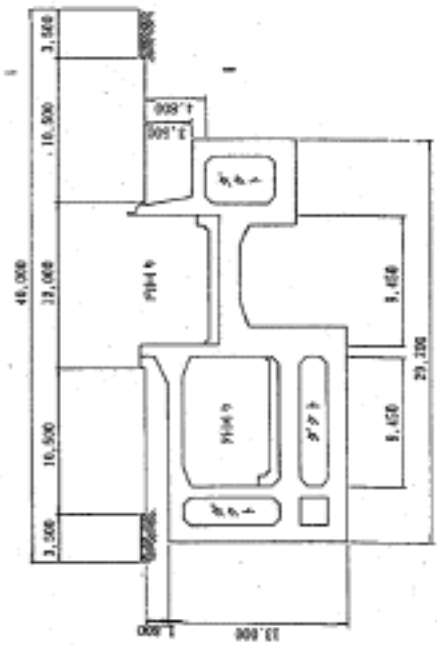
① 西武池袋線付近断面



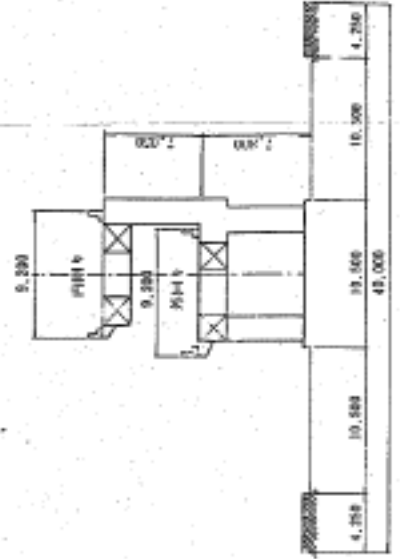
② 要町換気所部断面



③ 堀割部断面



④ 高架部断面



注) 1 単位: mm

2 高さは概略値を示している。

3 断面図は新宿側から板橋側方向を見て表している。

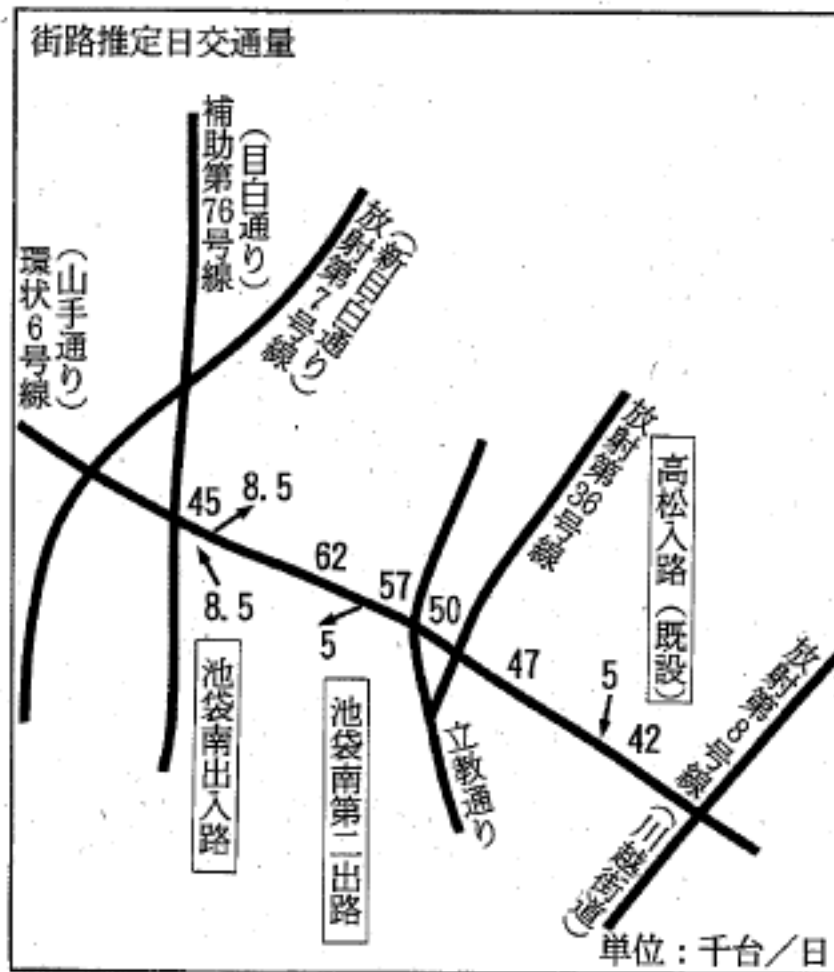
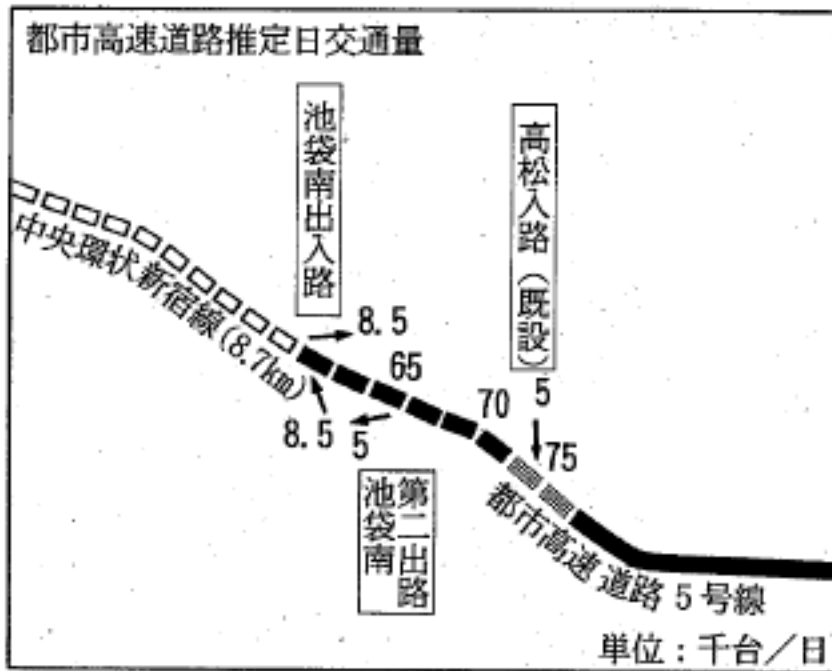


図 2.2-4(1) 推定日交通量 (平成7年)

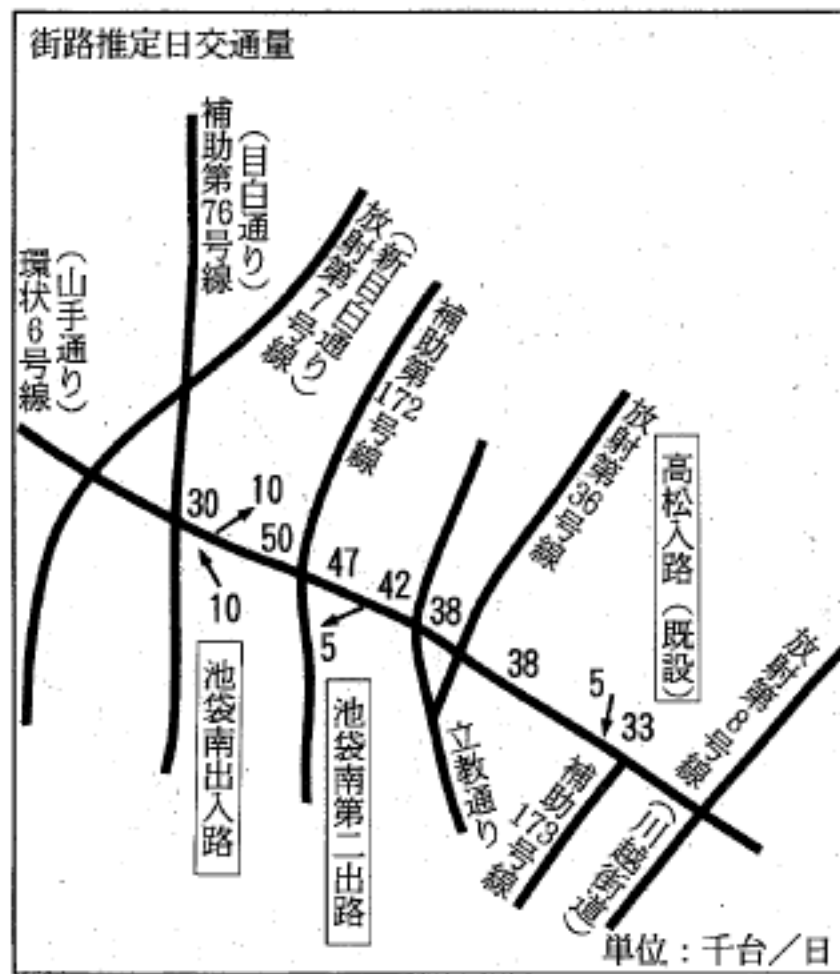
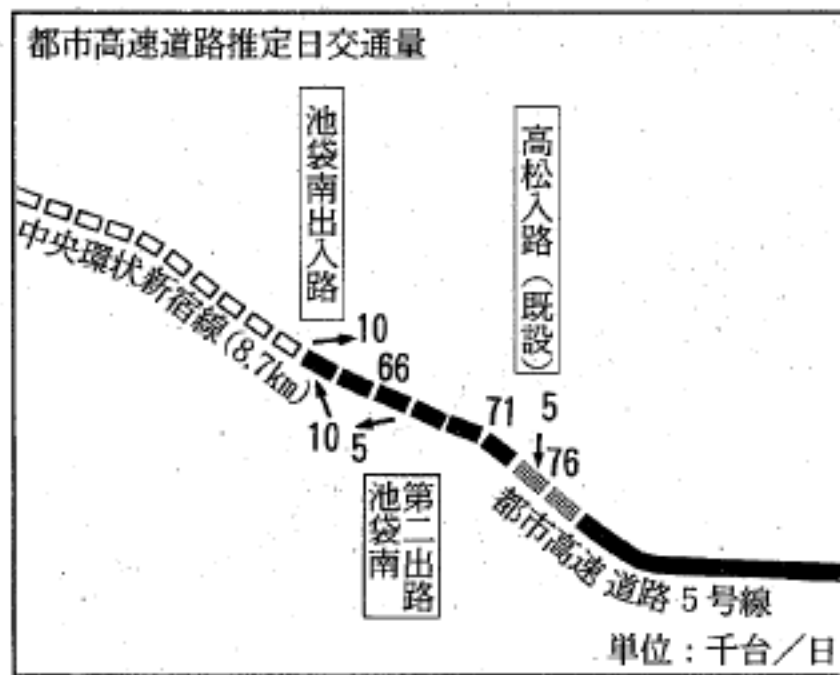


図 2.2-4(2) 推定日交通量 (平成12年)

表 2.2-2 事業工程表

年 項目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	備 考
関係法規 に基づく 手続	—————					都市計画法 道路整備特別措置法 首都高速道路公団法
測 量 及び 調 査		—————				基本測量 用地測量 地質調査
道路設計		—————				線形設計 構造設計（施行法も含む） 施行計画
用地買収			—————			建物撤去
工 事			—————			トンネル工事 高架橋工事 付帯工事

2.2.2 構造物築造計画の概要

本事業により築造する主要な構造物はトンネル、高架橋及び換気所等であり、これらの施行位置は図2.2-1に示すとおりである。

(1) トンネル

本路線の本線部延長約1.2kmがトンネル及び掘削構造であり、底面での地表面からの深さは最大で約30mとなる。

構造型式については、原則として開削で計画しているが、西武池袋線交差部及び営団地下鉄有楽町線要町駅付近については、特殊工法（評価書案資料編35頁参照）で計画している。なお、トンネルの出入口部は掘削構造となる。

また、本線外廻り線掘削構造部付近には、大気汚染対策として防音効果を兼ね併せた特殊防音壁の設置を計画している。

(2) 高架橋

本路線において高架橋となる部分は、都市高速道路5号線との接続部の一部の区間である。

高架橋の上部工型式は鋼床版桁を主体に計画しており、橋脚の設置間隔は30m～60m程度を考えている。

(3) 付属施設

ア 換気所

本路線のうち、トンネルの換気を行う施設として、環状第6号線の道路敷地内に要町換気所を設置する計画である（図2.2-5参照）。換気塔高さは、周辺の建物高さを考慮し45mとした。本換気所は地下換気所となり、送風機のほかに受変電設備、除塵装置、消音装置、換気制御装置等が設置される。また、換気塔については、周辺景観と調和を図るよう計画した。

イ 排水施設、防災施設等

トンネル坑口付近から流入した雨水等は、地下に設置されたポンプ施設により、公共下水道に放流する。

また、トンネル内の人命保全及び自動車火災等の事故災害を軽減するために、通報設備、非常警報設備、消火設備、水噴霧設備、避難施設等を設置する。

これら以外の施設としては、照明、通信施設、安全施設、交通管制施設を設ける。

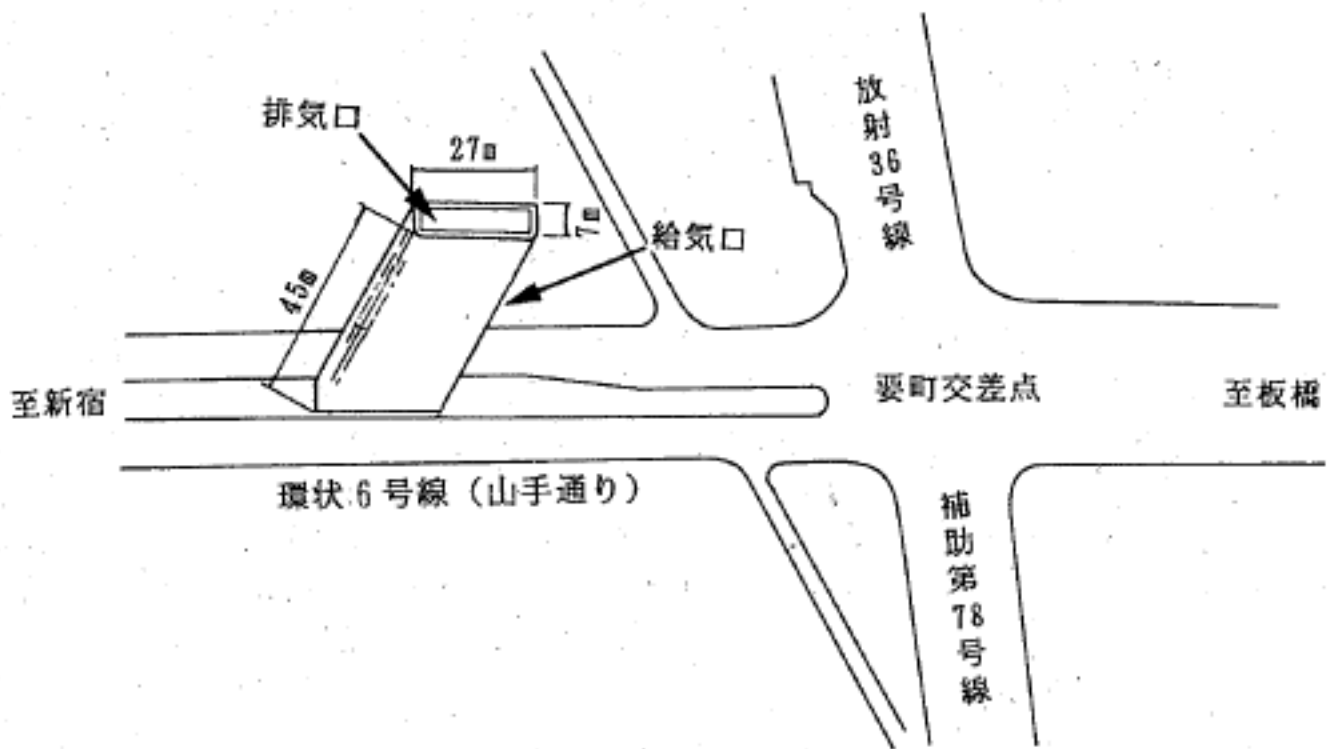


図2.2-5 要町換気所概略形状

2.2.3 工事計画

(1) 概 要

本事業の工事は、トンネル工事（開削工法）と高架橋建設工事からなる。
なお、既設の高速道路との連結部が高架橋建設工事となる。

(2) 建設工程

建設工程は、表2.2-3 に示すとおりである。

表2.2-3 工 事 工 程

年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
工 程					

2.3 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では、「第二次東京都長期計画」（昭和61年11月）に基づき快適な環境を創りあげていくために、環境に関する都の基本計画として「東京都環境管理計画」（昭和62年10月）を策定するとともに、公害対策基本法に基づき、「東京地域公害防止計画」（昭和63年3月）を策定している。また、第二次東京都長期計画及び東京都環境管理計画に基づき、自動車公害防止に関する施策を総合的、体系的に取りまとめた「東京都自動車公害防止計画」（平成元年5月）を策定している。

本路線が位置する豊島区、板橋区及び周辺の新宿区では、それぞれ以下に示すように区の中長期的な総合計画として、基本計画等を策定している。

新宿区基本計画（昭和63年度～72年度）昭和63年3月 東京都新宿区

豊島区基本計画（昭和58年度～67年度）昭和57年11月 東京都豊島区

板橋区基本計画（昭和60年度～70年度）昭和60年3月 東京都板橋区

本事業の計画策定にあたっては、これらの環境管理に関する計画等に配慮した。主に配慮した内容は、以下に示すとおりである。

- ① 将来の交通需要に対応できる道路の体系的なネットワークを整備する。
- ② 本路線周辺の土地利用状況を考慮した道路構造を採用する。
- ③ トンネル区間については、十分な防災対策を講じるとともに、中央管制室を設置して監視する。
- ④ トンネル内の自動車排出ガスは、換気所において除塵した後、高さ45 mの換気塔より拡散させる。また、トンネル坑口部については、集中排気方式等により、坑口からの漏れ出しを極力抑制する。
- ⑤ 橋梁等の構造物は、周囲との調和に配慮した形状とする。
- ⑥ 換気所の設備等は極力地下に設置し、換気塔のデザインに配慮する。