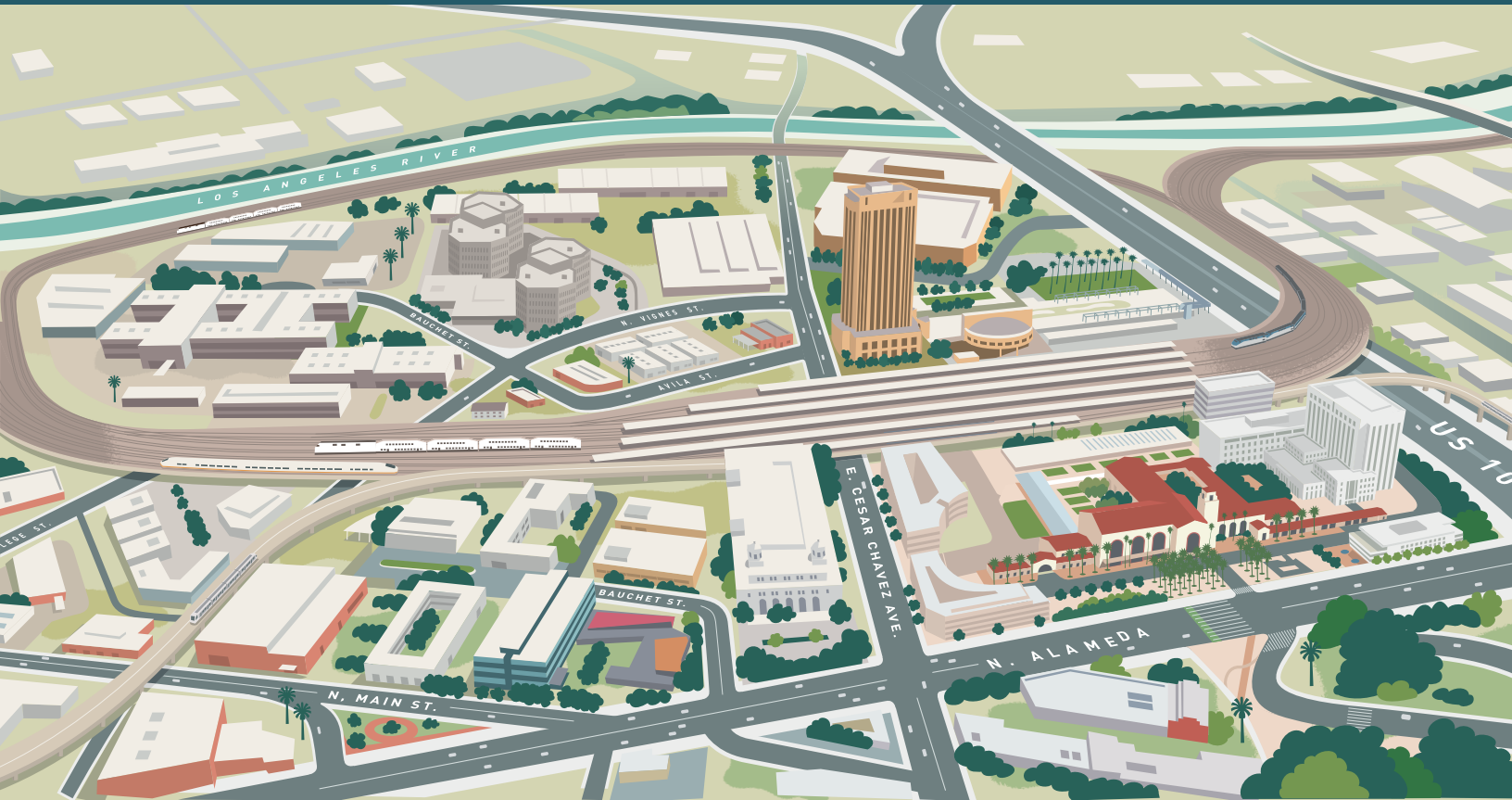


# Link Union Station

ドラフトー環境への影響報告  
州の広報機関No. 2016051071  
2019年1月





ドラフトー環境への影響報告  
州の広報機関 No. 2016051071  
2019 年 1 月

メトロは英語が母国語でない住民の皆様のために、多言語への文書翻訳を提供します。翻訳で意図が伝わりきらないこともあります。そのため、メトロは翻訳文書の正確性を保証できません。翻訳で不明な点は、EIR ドラフトの正式なバージョンである英語版でご確認ください。



## ES.0 事業計画概要

### ES.1 はじめに

ロサンゼルス郡都市圏交通局（メトロ）は Link ユニオンステーション（略して Link US）のプロジェクト（提案されたプロジェクト）は、ユニオンステーション（LAUS）を“スタブエンド線路の駅”から、駅の効率を向上させ、今後の地域の成長や交通需要に対応する新しい乗客用コンコースを兼ね備えた“ランスルー線路の駅”に変えるプロジェクトを提案しています。

環境への影響報告(EIR)は、カリフォルニア資源庁とガバナーの企画調査部門(OPR)によって公布されており、カリフォルニア環境質法(CEQA)と公的資源規約(PRC)のセクション 21000 以下参照、CEQA ガイドライン(セクション 15000 以下参照)に従って準備されてきました。この環境に関する書類の目的は、提案されたプロジェクトに関連した環境への影響がある可能性を開示するためです。

### ES.2 プロジェクトの場所と調査エリア

LAUS はカリフォルニア州ロサンゼルス市の 800 Alameda Street に位置します。LAUS は南が高速 101、西は Alameda Street、北は Cesar Chavez Avenue、東は Vignes Street に囲まれています。図 ES-1 は地域の位置と LAUS の一般近隣地を示しています。

図 ES-2 は、プロジェクトを実施することによって直接または間接的、蓄積された可能性のある影響に関連した環境調査範囲を含むプロジェクトの調査エリアを表しています。調査エリアは三つのセグメント（セグメント 1：スロートセグメント、セグメント 2：コンコースセグメント、セグメント 3：ランスルーセグメント）を含みます。以下、各セグメント内の現状を北から南にまとめてあります。

- **セグメント 1：スロートセグメント**—LAUS スロートとして知られるこのセグメントは、北の Main Street から南の Cesar Chavez Avenue まで、プラットフォームの北エリアを含みます。スロートセグメントでは、すべての発着電車が 5 本のリードトラックを横断してレールヤードに出入りしますが、Vignes Street Bridge はリードトラックの数が 4 本に減ります。現在、電車を適切に割り当てられたターミナルのプラットフォームから出入りできるよう引導するために、複数の待避線で構成された特別なトラックワークと、二重すべりのスイッチがスロートで使用されています。
- **セグメント 2：コンコースセグメント**—このセグメントは Cesar Chavez Avenue と高速 101 との間にあり、LAUS、レールヤード、ガーデントラック（プラットフォームの北側で、既存の Gold Line の案内路に隣接する、現在私電の車輛が保管されるスタブエンドの線路のこと）、the East Portal ビル、地上駐車場と連絡道路に続く手荷物処理の

建物、発券／待合ホール、レールヤードの下方のランプと階段につながる歩行者通路を含みます。

- **セグメント 3：ランスルーセグメント**—このセグメントは LAUS の南で、Alameda Street から東西に伸び、ロサンゼルス川西岸に、そして北南に Keller Yard から Control Point Olympic までです。このセグメントは、高速 101、Commercial Street/Ducommun Street コリドー、Metro Red と Purple Lines 保線ヤード（ディビジョン 20 レールヤード）、BNSF West Bank Yard、Keller Yard、ロサンゼルス川西岸の主幹線路、Keller Yard から Control Point Olympic、アムトラックのロサンゼルス保全施設と主幹線路につながる“アムトラック リードトラック”を含みます。

プロジェクトの調査エリアは、主要高速から市街道路まで道が立て込みます。プロジェクトの調査エリア内の道路には、El Monte Busway, 高速 101、Bolero Lane、Leroy Street、Bloom Street、Cesar Chavez Avenue、Commercial Street、Ducommun Street、Jackson Street、East Temple Street、Banning Street、First Street、Alameda Street、Garey Street、Vignes Street、Main Street、Aliso Street、Avila Street、Bauchet Street そして Center Street が含まれます。

## ES.3 プロジェクトの概要

提案されたプロジェクトは、図 ES-3 に記された北から南に構成されています。

- **スロートと高くしたレールヤード**—提案されたプロジェクトはレールヤードにリードする線路の高さを上げるために、プロジェクトの調査エリア（スロートセグメント）のセグメント 1 にある路盤と構成上の改善を含んでいます。提案されたプロジェクトは、スロートセグメントに新しくリードトラック 1 本を含む合計 6 本のリードトラックとなります。これは、地域／都市間の鉄道サービスプロバイダー（メトロリンク／アムトラックのオペレーションを拡張させることと、共有線路の配置内で計画されている高速鉄道システムに対応するためです。地域／都市間の鉄道はスロートセグメントにおいて 2 本のウェスタン・リードトラックを共有することになります。レールヤードは約 15 フィート高くなります。プラットフォームの基礎構造と関連した縦に乘客が流れる要素（VCE）（階段、エスカレーター、エレベーター）が、計画された高速鉄道システムに対応するように後ほど改良されるということを根底にある前提として、個別の張り出し屋根が付いた新しい乗客用プラットフォームは、高くしたレールヤードに建設されます。Vignes Street と Cesar Chavez Avenue にあるスロートセグメント内の既存の鉄道橋も、後に再建設されます。Control Point Chavez の北、提案されたプロジェクトもまた、ロサンゼルス市による静かなゾーンを将来の実施させるためにも、Main Street 全般の踏切、ロサンゼルス川西岸（中央分離帯、restriping, 信号、リストライピング、歩行者と車のゲートシステム）のところの踏切での安全性の向上も含みます。
- **新しく拡張された通路付き Above-Grade（地上）乗客用コンコース**—提案されたプロジェクトは、調査エリアのセグメント 2（コンコースセグメント）にある新しく拡張され

た通路のついた above-grade（地上）の乗客用コンコースを含みます。この乗客用コンコースには、乗客の流れ、待合エリア、補助的機能（裏での用途、手荷物処理等）、トランジット関連のショップ、オフィス／商業用、オープンスペース、テラスとして確保された空間が含まれます。新しい乗客用コンコースはアウトドアや地域社会のためのスペースを提供し、米国障害者法 (ADA) に準拠して LAUS 内のアクセスを強化します。Above-grade の乗客用コンコースの高くなった部分はレールヤードの上方で、高くなったレールヤードの新しい東西のプラザ（East and West Plazas）を備えた既存のグレードのおよそ 90 フィート高いところに位置します。新しく拡張された通路はレールヤードの下方に位置し、追加で乗客の移動の利便性やオプションを提供します。アムトラックの発券と手荷物チェックインのサービスは、LAUS の東西の端、二か所に設けられます。Above-grade（地上の）乗客用コンコースは 70 フィートの高さで、各プラットフォームに個別の出っ張り屋根が 25 フィートまで伸びます。新しい VCE もまたコンコースを通して取り付けられ、LAUS における乗客の流れを拡張すると共に、ADA と全国防火協会（NFPA）プラットフォームの出口に関する規約条件を満たします。

- **ランスルー線路**—提案されたプロジェクトは 10 本までの新しいランスルー線路（新しいループトラックを含む）を、調査エリア（ランスルー セグメント）のセグメント 3 にある LAUS の南に含めます。ランスルー線路は、LAUS から地域／都市間の鉄道と高速鉄道との接続を、ロサンゼルス川西岸の主幹線路への接続を促進します。“公共の”高速 101 上方の高架橋／デッキと、高速 101 の南の土手、つまり Vignes Street から Center Street は、地域／都市間の鉄道ランスルーサービスと、計画された高速鉄道システムのための将来のランスルーサービスを支援するのに十分な幅に建設されます。

提案されたプロジェクトはまた、高速 101 と一般道路（通行止めの可能性や幾何学的な修正を含む）の改良を必要とします；鉄道の信号、車内信号システム（PTC）、通信関係の向上；Gold Line ライトレールのプラットフォームと線路の修正；ロサンゼルス川西岸上の主幹線路の改良；Keller Yard と BNSF West Bank Yard (First Street ヤード) への改良；アムトラックのロードトラックへの修正；鉄道敷設権（ROW）への新しい連絡道路；追加の敷設権；新しい公益事業；公共施設の移転、取り換え、撤廃；新しい排水施設／水質向上を必要とします。

(このページは意図的に白紙です)



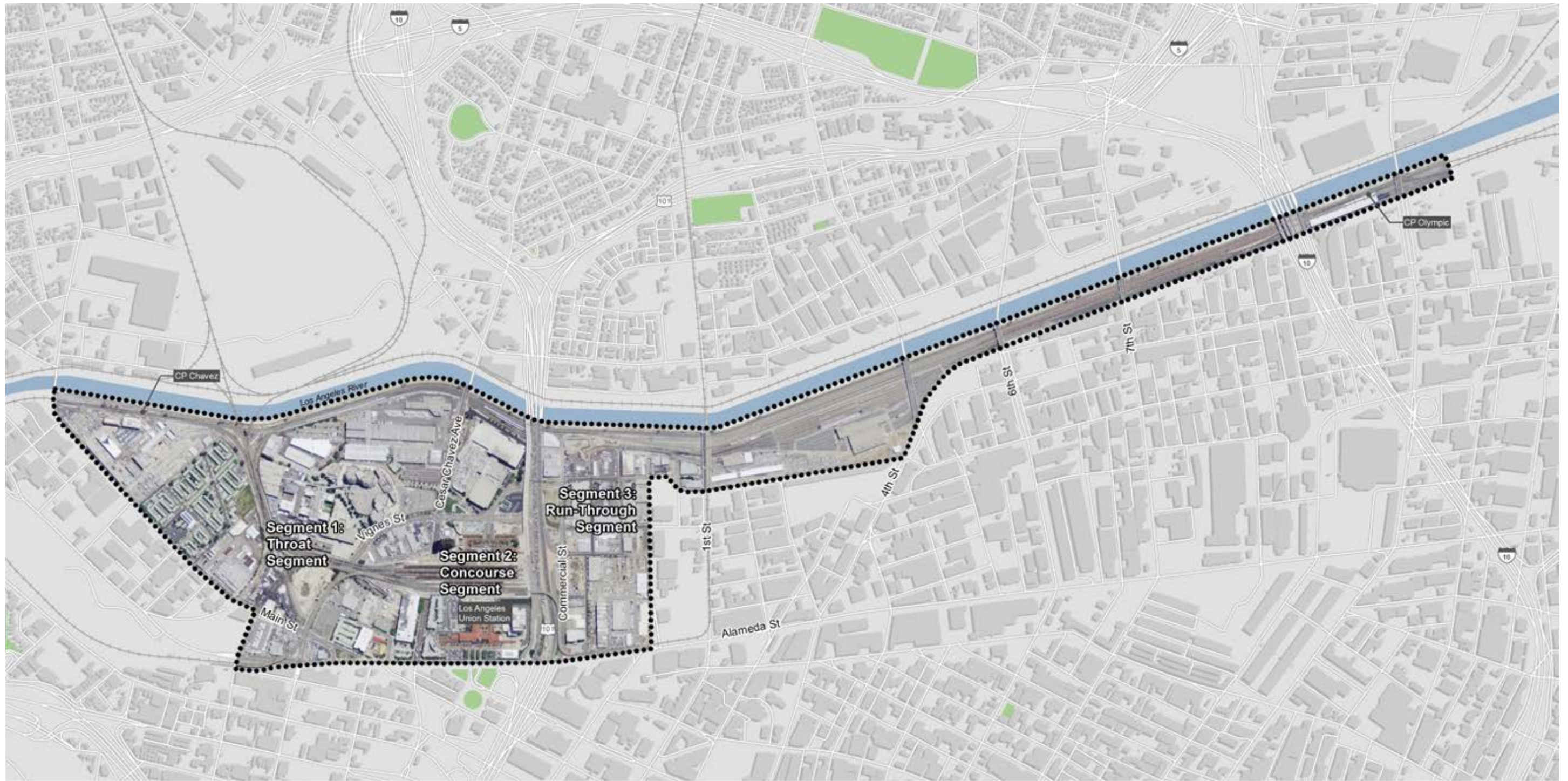
図 ES-1. プロジェクトの場所と近隣地域



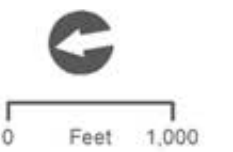
ABLR\ALL\2018\01\GIS\_PRODUCTION\PROJECT\LA\METRO\NAME\_311\2018\CRP\_2228\MAP\_DOC\MXDOERR\REGIONAL.MXD

(このページは意図的に白紙です)

図 ES-2. プロジェクトの調査エリア

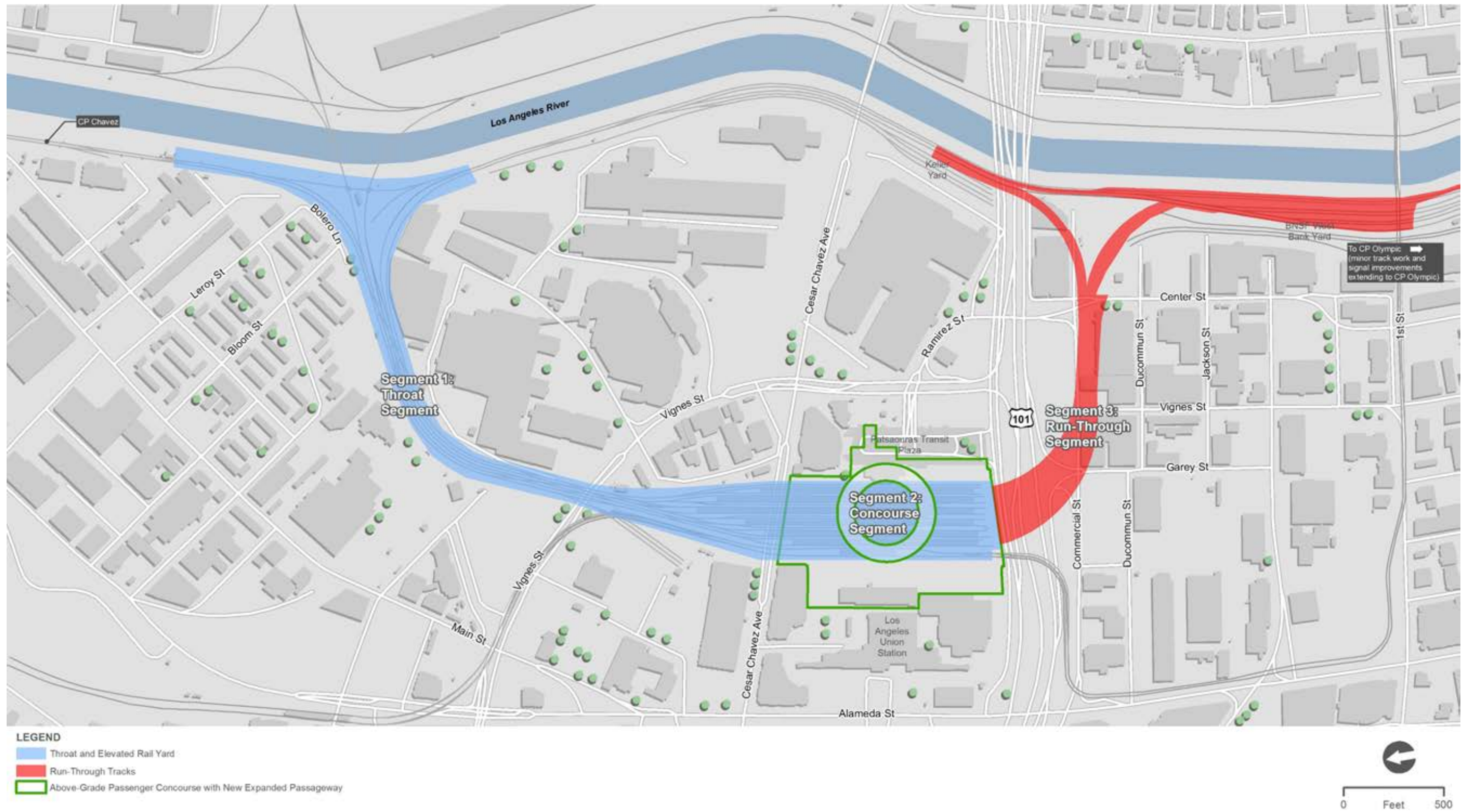


LEGEND  
Project Study Area



(このページは意図的に白紙です)

図ES-3. 主なプロジェクトの要素



(このページは意図的に白紙です)

## ES.4 プロジェクトの目的

メトロは当プロジェクトの実施に向け以下の目的を掲げています：

- カリフォルニア州レールプラン（2018 年カルトラン）と南カリフォルニア最適化鉄道拡張（SCORE）プログラムに従い、ランスルーのサービスによるスタブエンド運営の結果として、電車の動きの制限を減少します。
- LAUS において、安全面を強化し、ADA アクセスや乗客用アメニティーを備えた近代的で、機能性の高い拡張された乗客用コンコースを提供します。
- 2008 年に通ったカリフォルニア提案 1A（高速鉄道法）に従い、計画された高速鉄道システムへの対応に必要な、LAUS の線路とプラットフォームの基礎構造を設計します。
- レール／トランジットのサービスを維持し、工事中の通勤客への混乱を最小限にとどめ、実行可能性を最大化します。
- 歴史的資源を含む影響を受けやすい環境的資源への影響を最小限におさえます。
- 温室効果ガス（GHG）排出の削減、車両走行距離（VMT）の削減にします。

## ES.5 関与が見込まれる機関

以下の機関はプロジェクトの開発と工事に関与する見込みです：

- 連邦鉄道局(FRA)
- カリフォルニア高速鉄道局(CHSRA)
- 南カリフォルニア地域鉄道局(SCRRA)
- カルトラン(Caltrans)
- 連邦トランジット協会(FTA)
- ロサンゼルス市
- 州歴史保存事務局 (SHPO)
- ロサンゼルスーサンディエゴーサンルイスオビスポ(LOSSAN) 鉄道回廊機関
- アムトラック
- カリフォルニア環境保護庁 (Cal/EPA)
- カリフォルニア労働安全衛生局 (Cal/OSHA)
- 先住民ヘリテージ委員会 (NAHC)
- カリフォルニア公益事業委員会 (CPUC)
- カリフォルニア有毒物質管理部門 (DTSC)
- 地域水質管理役員会 (RWQCB)、リージョン 4
- 南カリフォルニア政府協会(SCAG)

- サウスコースト大気質管理地区 (SCAQMD)

## ES.6 CEQA の責任と受託機関

この EIR 内の情報は、CEQA のもとで責任があり、このプロジェクトに関与する以下に記した機関でも使用されることがあります：

- カリフォルニア交通局
- カリフォルニア高速鉄道局
- 南カリフォルニア地域鉄道局
- ロサンゼルス市

CDFW は CEQA の受託機関 (CEQA ガイドラインのセクション 15386 [a]) であり、プロジェクトが州の珍種で絶滅危機植物、野生エリア、生態保全に値する魚類や野生を含む場合は通知されなければなりません。

## ES.7 予想される許可、自由裁量的措置、当局機関の承認

CEQA ガイドラインは、EIR がプロジェクトに対して規制当局の承認を明確にすることを要求します。これには、主導機関以外でこのプロジェクトに対して自由裁量的承認の権限を持つ、責任のある機関のリストも含まれます。以下の機関は、最小限でも、プロジェクトに関する自由裁量的措置と許可を得るプロセスに関して、この EIR を参照することが求められます：

- **メトロ** – メトロは事実、EIR を認証すると共に、実態調査、軽減対策モニタリングと報告プログラム (MMRP)、最優先事項の表明を行う責任があります。メトロはプロジェクトのオーナーとして、プロジェクトの工事を管理する責任があります。  
カルトラン – カルトランはカルトラン ROW 内で、提案された基礎構造のための侵害許可証を発行する責任があります。
- **ロサンゼルス市** – ロサンゼルス市は *Mobility Plan 2035* (ロサンゼルス市 2015 年) 範囲内で、プロジェクト関連の道路の修正や再分離のために道路を明け渡すために必要となるかもしれない一般計画の改定をプロセスする責任があります。ロサンゼルス市はまた、コントラクターに、工事中や夜間の騒音制限への特例としての承認を得ることを求めます。市／パブリックの作業の向上や信号のタイミング調整もまた要求されます。
- **CHSRA** – CHSRA はプロジェクト範囲内で計画された高速鉄道システムの実施に責任があります。Link US EIR は計画された高速鉄道システムと提案された基礎構造に対応し、バーバンクからロサンゼルス、ロサンゼルスからアナハイムプロジェクトのセクションに向けて準備された環境に関する書類に、既存の状態として反映される見込みです。

メトロと様々な官民機関との間でプロジェクト関連の基礎構造向上のために、協力的なサードパーティー契約が結ばれることとなります。



## ES.8 影響と緩和対策の概要

表 ES-1 は、当プロジェクト関連の環境への影響、緩和対策、緩和後のプロジェクトに関する重要性のレベルをまとめています。分析の詳細は、この EIR のセクション 3.2 からセクション 3.13 に記載されています。環境への影響と緩和対策を含む表の翻訳が必要な方は、213-922-2524 までお電話ください。

## ES.9 重要かつ避けられない環境への影響

CEQA ガイドラインのセクション 15216.2 (b) は EIR に、プロジェクトが実施された場合、不可避のいかなる重大な環境への影響についても、その話し合いを含めることを求めています。この EIR のセクション 3.2 から 3.13 は、プロジェクトに関連したすべての重大な環境への影響の詳細にわたる分析を示し；これらの重大な影響を避けるか減少させることが実行可能な緩和対策を明確にし；そして、それらの緩和対策がこれらの影響を重大よりも低いレベルまで減少させるかどうかの決定をします。この EIR のセクション 4.0、積み重なる影響の箇所は、プロジェクトの影響の混合と、関連するプロジェクトの結果の重大な積み重なった影響を識別します。もし、このどちらかのセクションの特定の影響が完全に重大レベル以下に減少することが出来なければ、それは重要かつ避けられない影響であると見なされます。

提案されたプロジェクトの実施は、結果的に以下の問題において、重大かつ避けられない影響となります：交通、大気質、騒音、文化的資産です。以下の影響は、緩和を実施した後でさえ、重大かつ避けられないものとなるでしょう：

### 工事（短期間）

- 大気質（工事で排出される排気ガスは、SCAQMD の日常の汚染物質の標準とローカライズされた重大な基準値を超える）
- 騒音（工事中、昼間と夜間の騒音レベルが William Mead Homes と Mozaic Apartments で、基準値を超える）

### オペレーション（長期）

- 交通（[交差点#2: Garey Street と Commercial Street]の交差点で遅延が増加し、2031 年と 2040 年に、プロジェクトのコンディションと共にロサンゼルス市交通部門[LADOT]ガイドラインを超えます。）
- 文化的資産（以下の歴史的資源にかなりの悪影響：LAUS と Vignes Street Undercrossing と Friedman Bag Company – Textile Division Building）

メトロ役員会が重大かつ避けられない影響のあるプロジェクトを承認した場合、メトロは CEQA に準じて最優先事項を表明することが義務付けられます。

## ES.10 プロジェクトの代替案

CEQA ガイドラインのセクション 15126.6 (a) は、EIR が “プロジェクトの妥当な代替案の範囲あるいはプロジェクトの場所を明確に示すこと、つまり、プロジェクトの基本的な目標は達成可能ではあるが、プロジェクトの重大な影響を避け、あるいはかなり減少させるか、さらに代替案の相対的なメリットを評価する” ことを義務付けます。以下は、この EIR で評価された代替案の概要です：

- **プロジェクト無し/ビルド代替案無し**—プロジェクト無し/ビルド代替案無しではプロジェクトは実施されないと推測します。LAUS はスタブエンド線路の駅からランスルー線路の駅に変わらず、幅 28 フィートの歩行者用通路は、今後も LAUS における乗客のために東西をつなぐメインとなります。既存のスタブエンド配置の制約のため、LAUS を通る電車の動きは、既存の状態と同じようになると推定されます。LAUS の運営能力はより幅広くなる鉄道システムの需要を満たすために強化されませんので、LAUS での予測される需要に対応するメトロの能力もさらに制約を受けます。
- **ビルド代替案**—提案されたプロジェクトとビルド代替案との違いは、LAUS の北のリードトラックと新しい乗客用コンコースに関係します。ビルド代替案は、既存の鉄道敷設権 ROW の外部の新しいリードトラックが 2 本あり、それによってトータル 7 本のリードトラック専用トラックの配置となる、スロートの再建を含みます。Bolero Lane と Leroy Street が求められます。ビルド代替案は at-grade の乗客用コンコースを含みます。その他すべての基礎構造の要素は提案されたプロジェクトと同様です。
- **減少した歴史的影響の代替案**—減少した歴史的影響の代替案の目的は、歴史的資源、考古学的資源、古生物学的資産への重大な影響を避けるか、かなり減らすことです。減少した歴史的影響の代替案には、既存の歩行者の通路の維持、既存の歴史的なバタフライシェッドの引っ張り屋根の構造を再使用、Cesar Chavez Avenue と Vignes Street Undercrossings の保全と、North Main Street Bridge への修正はないことを含みます。

提案されプロジェクトへの代替案の詳細は、この EIR のセクション 5.0、Alternatives の箇所に記されています。

## ES.11 CEQA 環境的に優れた代替案

プロジェクト無し／ビルド代替案無しは、提案されたプロジェクトに認識される工事とオペレーション上の影響をさけるということです。しかし、プロジェクト無し／ビルド代替案無しはプロジェクトの目標を達成しません。さらに、CEQA ガイドラインのセクション 15126.6 (e) は、環境的に優れた代替案が“プロジェクト代替案無し”の場合、EIR もまたその他の代替案の中から環境的に優れた代替案を識別することを義務付けています。

提案されたプロジェクトと比較して、減少した歴史的影響の代替案は文化的資産（歴史的資源、考古学的資源、古生物学的資源）への影響を減少させます。従って、減少した歴史的影響代替案は、環境的により優れた代替案と見なされます。この代替案は、プロジェクトのすべての目標を達成するでしょう。LAUS における拡張された乗客用コンコースは機能的に近代化されたものであり、安全性の強化、ADA アクセス、そして乗客用アメニティーを備えた機能的にも近代化されたコンコースです。

## ES.12 論争のある分野

CEQA ガイドラインのセクション 15123(b)(2)は、EIR が関連機関および一般から指摘された問題を含む主導機関が理解している論争のある分野の確認を義務付けています。

準備通知 (NOP) に一般からのご意見をいただく期間中、プロジェクトに関する様々なご意見を受け取りました。一般公開期間中に NOP に提出されたコメントとその期間は、この EIR の別表 A に含まれています。全般的に、メトロが理解している論争の可能性のある分野は、文化的資産や工事による影響（交通、大気質、騒音、振動、水質）を含みます。これらの問題は、この EIR を準備するにあたり、EIR のセクション 3.2 から 3.13 で取り上げています。論争のある分野としては以下に簡潔にまとめてあります。

- **文化的資産**— 複数の文化的資産がプロジェクトの調査エリア内にあります。これらの資産に含まれるのは、LAUS、US 郵便局—ロサンゼルス・ターミナル・アネックス、ウィリアム・ミード・ホーム、ミッションタワー、Macy Street 学校、Thomas Barabee 倉庫&ストア、フリードマン・バッグ・カンパニー\_\_テキスタイル・ディビジョン・ビルディング、ロサンゼルス川にかかる 5 本の橋です。部族的、文化的資産や考古学的遺跡の Archaeological Site P-001575 も、プロジェクトの調査エリア内に確認されています。
- **工事による影響**— プロジェクトの工事に関する懸念は、以下の問題に関連するとして確認されました。
  - 交通— 道路と交差点に一時的迂回や通行止めが発生するかもしれません。高速 101 含む高速システムに影響が出る可能性があります。
  - 騒音— 騒音は適切な騒音標準を超え、聴覚に敏感な方々へ影響するかもしれません。

- 大気質 – プロジェクトの工事が大気質に影響し、空気に過敏な近隣住民に健康への影響があるかもしれません。
- 水質 – プロジェクトの工事が雨水を流出させることになり、貯水減少という影響があるかもしれません。
- 危険物質 – 工事中、汚染土壌あるいはその他の危険物質に汚染された媒体に遭遇する可能性があります。

## ES.13 意思決定機関によって解決される問題

CEQA ガイドラインのセクション 15123(b)(3)は、代替案の選択や重大な影響を緩和する方法も含め、議論になっている問題の解決を求めています。メトロの役員会は、土地利用、交通運輸、美観、大気質、騒音、生物学的資源、水文学と水質、地質学と土壌、危険物質、公益事業システムとエネルギー保存、文化的資産、公共サービスに関連する重大な影響が、有意水準を下回るよう完全に緩和されているかどうかを判断します。さらに、役員会は、最優先の懸念を交通、大気質、騒音、文化的資産に関連する重大かつ避けられない影響に適用すべきかどうかを決定します。役員会はまた、いかなるプロジェクトの代替案でも、主なプロジェクトの目的を達成しつつ重大な影響をかなり減らすことができるのかどうか、また代替案の一つを承認するかどうかも決定します。

環境への影響と緩和対策の提案をまとめた表 ES-1 の全体翻訳をお求めの方は、213-922-2524 までお電話ください。