

計画通知書 - 修正版
(連邦公報にて公示日済み)

カリフォルニア高速鉄道局

カリフォルニア高速鉄道システム（カリフォルニア州ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間） 環境影響評価書

機関：カリフォルニア高速鉄道局（NEPAでの指定に基づく）

手続き：環境影響評価書の作成準備に関する計画通知書 - 修正版

概要：カリフォルニア高速鉄道局（高速鉄道局）は、連邦鉄道局（FRA）のNEPA指定に基づく主導連邦政府機関として、高速鉄道局が提案するカリフォルニア高速鉄道（HSR）システムのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間（カリフォルニア州ロサンゼルス市のロサンゼルスユニオン駅（LAUS）からカリフォルニア州アナハイム市のアナハイム地域交通インターモーダルセンター（ARTIC）まで）に関する、統合されたプロジェクトレベルの環境影響評価報告書（EIR）とプロジェクトレベルの環境影響評価書（EIS）の分析の対象範囲を修正する意図があることを、他の連邦、州、地元地域と先住民部族の諸機関、および一般市民に勧告するために、カリフォルニア州の適用州法および連邦法、特にカリフォルニア州環境品質法（CEQA）と米国国家環境政策法（NEPA）に従い、本通知書を発行します。

FRAは2007年3月15日に連邦公報（72 FR 12250）で計画通知書（NOI）を公示しましたが、高速鉄道局は、NOIの公示以来、提案されたBNSFのコルトン・インターモーダル施設コンポーネント（コルトン・コンポーネント）とBNSFのレンウッド留置線コンポーネント（レンウッド・コンポーネント）を、HSRシステムのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間に必要なコンポーネントとして特定しています。本修正版NOIは、コルトンおよびレンウッドのコンポーネントに関する、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの対象範囲策定（スコーピング）について、一般市民および機関の追加意見を募るために発行されるものです。高速鉄道局とその代表者によるアウトリーチ活動中に得られたパブリックコメントについては、統合EIR/EISの作成準備において検討がなされます。2007年のスコーピングと環境開発プロセスは引き続き有効であり、2007年以降に得られた情報は、今回の追加スコーピングを通じて得られる情報によって補完され、EIR/EIS草稿の作成に使用されます。本修正版NOIに含まれる情報の大部分は、2007年のNOIに含まれる情報と同様ですが、レビューのしやすさを考慮し本書でも再度記載しています。

本プロジェクトのために適用される連邦環境法により義務付けられている、環境レビュー、協議、およびその他の対策は、合衆国法典第23編第327条と、2019年7月23日付でFRAとカリフォルニア州との間で交わされた了解覚書（MOU）に従い、カリフォルニア州によって現在実施中または実施済みです。

日程：ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの対象範囲に関する書面によるコメントは、下記の通り、2020年9月24日までに高速鉄道局に提供する必要があります。予定されている公開スコーピング会合の日時と場所は以下の通りです。高速鉄道局は、これらの会合がウェビナーまたはその他のバーチャルのみで行われることを想定しています（最新情報についてはwww.hsr.ca.govを参照してください）。スコーピング会合は、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のどの地域の方でも自由に参加できます。

- **スコーピングに関するバーチャル会合 No.1：**2020年 9月10日（木曜日）午後5時～午後7時30分
- **スコーピングに関するバーチャル会合 No.2：**2020年 9月12日（土曜日）午前10時～午後12時30分

コメントの宛先：本修正版NOIに応じたロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの対象範囲に関する書面によるコメントは、Mark McLoughlin, Director of Environmental Services, ATTN. Los Angeles—Anaheim, California High-Speed Rail Authority, 770 L Street, Suite 620, MS-2, Sacramento, CA 95814へ郵送するか、電子メールで件名を「Los Angeles to Anaheim Project Section HSR」としてLos.Anaheim@hsr.ca.gov宛に送信してください。コメントは、上記の公開スコーピング会合の際に口頭で提供することもできます。

補足情報：

高速鉄道局は1996年にカリフォルニア州議会によって設立された機関であり、法令により、他の公共交通サービスと完全に調整された全州HSRネットワークの開発に関する計画を行うことを認可・指示されています。FRAは、提案される高速地上輸送システムでの安全性を含め、鉄道運営の安全性の監督に対して責任を負う機関です。FRAは高速都市間旅客鉄道プログラムの運営管理も行っており、カリフォルニアHSRシステムへの補助金として34.8億ドルをカリフォルニア州に提供しています。

2005年には、高速鉄道局とFRAは第1段階の環境文書として、「提案されたカリフォルニア高速鉄道システムのための最終プログラムEIR/EIS」（全州プログラムEIR/EIS）を完成しました。全州プログラムEIR/EISでは、HSRシステムの目的と必要性の実証およびHSR代替案の分析が行われたほか、このHSR代替案とプロジェクト不実施案ならびに空港、高速道路および従来の鉄道の拡大により同州の今後の輸送ニーズを満たすモデル代替案との比較がなされました。高速鉄道局はCEQAに基づく全州プログラムEIRの認証と提案されたHSRシステムの承認を行い、FRAはNEPAに基づく全州プログラムEISの決定記録を公表しました。高速鉄道局とFRAは、プログラムの第1段階で以下の決定を行いました：1) 北部ではサクラメントの主要都市圏とサンフランシスコ・ベイエリアの間を通過し、途中セントラルバレーを経由して、南部ではロサンゼルス、サンディエゴへとつながる、カリフォルニアの都市間旅客輸送のためのHSR代替案の選定、2) 非常に高速で、電化されたスチールホイールオンレール技術の選定、3) 第2段階の環境文書でさらに詳しく調査がなされる、一部の一般的な線形回廊路線と大まかな駅位置の選定（LAUSとARTIC間の回廊路線を含む）、4) 計画的緩和戦略とデザインプラクティスの採用。

このEIR/EISは、HSRシステムの区間に関して作成される幾多の第2段階環境文書の1つであり、米国環境諮問委員会（CEQ）の規制（40 CFR § 1508.28）およびカリフォルニア州CEQAガイドライン（Cal. Code Regs. tit. 14, § 15168[b]）に従って、全州プログラムEIR/EISから段階化されたもので、参照により同EIR/EISが組み込まれています。段階化により、全州プログラムEIR/EIS作成準備において実施され同EIR/EISに組み込まれたこれまでの全作業を基盤とする、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの作成を確実にすることができます。

高速鉄道局とFRAは2007年春期にロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISに関するスコーピングを実施しており、FRAによりNOIが2007年3月15日付で連邦公報（72 FR 12250）で公示されています。高速鉄道局はこれまでに3回のスコーピング会合（ロサンゼルス [2007年4月5日]、アナハイム [2007年4月11日]、ノーウオーク [2007年4月12日]）を実施し、機関および一般市民との間で本プロジェクトに関する意見交換を行いました。また、高速鉄道局は公式のスコーピング会合に加えて公共機関への継続的なアウトリーチを行い、プロジェクト開発中に一貫して一般市民との意見交換を行いました。プロジェクト代替案分析プロセスの段階では、高速鉄道局は、2010年から2015年の間に7回のコミュニティとの会合と、2017年に4回の機関との会合を実施しています。高速鉄道局は、本プロジェクトに関して一般市民との意見交換を行い、2016年から2018年にかけて11回のオープンハウス会合を実施しました。

FRAとカリフォルニア州は、2019年7月23日に合衆国法典第23編第327条に従って了解覚書を締結しており、それによりカリフォルニア州は、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間およびあらゆる付属設備（電気相互接続およびネットワークのアップグレードなど）を含む、カリフォルニアHSRシステムの設計、建設および運営に必要なプロジェクトに関して、カリフォルニア州交通局と高速鉄道局を通じて、NEPAおよびその他の連邦環境法下でのFRAの責任を引き受けました。したがって、高速鉄道局は、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のNEPAおよび他の環境法への順守に関するプロジェクトスポンサーかつ主導連邦機関となっています。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の回廊路線は、全米鉄道旅客公社（Amtrak）、Metrolink（南カリフォルニア地域鉄道局が管理）、ユニオン・パシフィック鉄道、BNSF鉄道などの同地域の既存の鉄道事業者と共同で、限定・制約された都市環境で運行されます。予想される累積旅客（通勤用のディーゼルおよび電気HSR）と貨物列車の輸送量により、プロジェクトの建設と運営がなされる間には、既存および予想される貨物・旅客列車の運行を維持するために、回廊路線から離れた場所に追加の設備が必要とされます。FRAによる当初のNOI公示以後、高速鉄道局は、HSR回廊から離れた場所に位置するコルトンおよびレンウッドのコンポーネントを、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間での必要なコンポーネント（プロジェクト建設中に既存のレベルでの貨物・旅客列車のパフォーマンスを維持し、プロジェクト運営中に回廊内で現在予想される貨物・旅客の増加に対応するために必要なもの）として特定しました。

高速鉄道局は、このコルトンおよびレンウッドのコンポーネントに関して、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの対処すべき問題の範囲について一般市民および機関の追加意見を求めるために、本修正版NOIを発行しています。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの作成には、これまでに選定されたロサンゼルス～アナハイムのプロジェクト区間（LAUSからARTICの間）の回廊路線沿いの、線路および付属設備、駅、ならびにコルトンとレンウッドのコンポーネントを含む、HSRシステムの建設、運行、および保守に伴う、予備的なエンジニアリング設計および環境への影響に関する評価が関与します。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISは、CEQAおよびNEPAのほか、クリーンエア法、クリーンウォーター法、1966年国家歴史保全法第106条項、1966年交通局法第4(f)条項、絶滅危惧種法、および米大統領命令12898号（少数民族および低所得住民における環境正義に対処するための連邦行動）を含む（ただしそれらに限定されない）、適用法令、規制、および行政命令に対応するものです。

カリフォルニアHSRシステムのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間への導入は、歴史的建造物に影響を与える可能性がある連邦の事業です。そのため、これは1966年国家歴史保全法第106条項要件の対象となります。高速鉄道局は、歴史保存諮問委員会が発令した規則（36 C.F.R. part 800）に従い、先ず36 C.F.R. 800.8に定められた基準に沿ってコンサルティング当事者を特定したうえで、1966年国家歴史保全法第106条項へのコンプライアンスをロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EIS作成準備と調整して行う意向です。FRA、歴史保存諮問委員会、カリフォルニア州歴史保全官、および高速鉄道局の間での政策合意に基づき、36 C.F.R. 800.4(b)(2)に定められる通り、歴史的建造物への影響が段階的に検討されています。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISでは、HSRプロジェクト代替案ならびにプロジェクト不実施案が検討されます。本プロジェクトレベルのEIR/EISでは、用地に固有の環境への影響について説明し、それらの影響に対処するための具体的な緩和措置を特定し、潜在的な環境への影響を回避・最小化するための設計プラクティスを取り入れます。高速鉄道局は、用地の特徴、規模、性質、提案された用地固有のプロジェクトのタイミングを評価し、影響が回避・軽減できるかどうかを判断します。本EIR/EISでは、HSRシステムの建設、運営、保守の影響を特定して評価します。HSR環境レビュープロセスに関する情報および文書は、高速鉄道局のインターネットサイト<https://www.hsr.ca.gov/>から入手可能になります。

目的およびニーズ：

HSRシステムの必要性は、カリフォルニア州で今後20年間とそれ以降に予想される人口増加、および都市間交通需要に直接関係します。また、交通需要が増加するにつれてカリフォルニア州の高速道路や空港が混雑し、その結果輸送の遅れが生じます。さらに、交通システムの信頼性が低下することにより、カリフォルニア州の大都市圏の経済、生活の質、大気質に悪影響が及びます。都市間高速道路システム、商業空港、都市間移動市場で事業を行う従来の旅客鉄道は、現在最大キャパシティまたはそれに近い状態にあり、既存の需要と将来の増加を満たすための保全・拡張には大規模な公共投資が必要になるでしょう。

全州HSRシステムの目的は、州内の主な大都市圏地域をつなぎ、予測可能で一定した移動時間を実現する信頼性の高い高速電気鉄道システムを提供することにあります。それにより、カリフォルニア特有の天然資源に配慮してそれらを保護する方法で、同システムが商業空港、公共交通機関、高速道路網との接点となり、カリフォルニア州の都市間移動の需要の増加に伴う、既存の交通システムのキャパシティ制約を緩和することを目標としています。

代替案：

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISでは、プロジェクト不実施案とHSRプロジェクト代替案が検討されます。

プロジェクト不実施案：

何もしない（プロジェクト不実施）案は、HSRプロジェクト代替案の評価ベースラインとするために定義されるものです。「プロジェクト不実施案」とは、現存する地域の交通システム（高速道路、空港、在来の鉄道）、および現在において2040年までに資金調達と実施が計画されているプログラムまたはプロジェクトの完了後に存在するものを含みます。「プロジェクト不実施案」では、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の回廊路線での

既存および将来の都市間交通システムを、施策・資金調達済みの2040年までの都市間交通システムの改善に基づいて定義しています。

HSRプロジェクト代替案：

高速鉄道局はHSRシステムを、最新の技術、安全対策、信号、自動列車制御システムを採用した、電動で高速のステールホイールオンレール技術で、約800マイルに及ぶと想定しています。全州プログラムのEIR/EISを使用して、追加的なプロジェクトレベルの調査のために高速鉄道局とFRAにより選択されたロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の線形は、LAUSと既存のLOSSAN鉄道回廊路線の接続に加え、ロサンゼルス - サンディエゴ - サン・ルイス・オビスポ（LOSSAN）の鉄道回廊に沿った、実行可能なルートオプションとなっています。HSRシステムのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間は、ロサンゼルスのLAUSとアナハイムのARTICの間の約30マイルを延長するものです。このプロジェクト区間におけるHSRの線形は、ロサンゼルス、バーノン、ベル、コマース、モンテペロ、ピコ・リベラ、サンタフェ・スプリングス、ノーウォーク、ラ・ミラダ、ブエナパーク、フラートン、アナハイムの各都市と、ウエスト・ウィッターとして知られるロサンゼルス郡の未編入領域を横断します。

高速鉄道局とFRAにより、移動時間、列車速度、コスト、ローカルアクセス時間、他の交通手段との接続可能性、潜在利用者数、路線ルート地域での人口と主要目的地の分布、および地元の土地区画計画の制約/条件を考慮したうえで、全州プログラムEIR/EISを用いた追加的なプロジェクトレベル調査のための駅位置の選択肢が絞られました。ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISで評価される可能性のある駅位置には以下が含まれます：ロサンゼルス市のLAUS、ノーウォーク市とサンタフェ・スプリングス市のノーウォーク/サンタフェ・スプリングス交通センター、フラートン市のフラートン交通センター、アナハイム市のARTIC。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISにおいて追加的な調査を行うために、2005年に高速鉄道局によって選ばれたLOSAN回廊路線の線形は、開発が進む都市環境において、様々な鉄道事業者の旅客および貨物列車の運行に対応する共有回廊です。高速鉄道局は、BNSF鉄道所有の鉄道線路用地に、HSRおよび他の旅客列車の運行のために追加の線路を建設することを提案しています。しかし、制約や複雑さが伴うこの交通環境では、HSRと他の旅客鉄道運行の追加線路の建設工事でさえ、レドンド・ジャンクションとフラートン・ジャンクション間の旅客と貨物用の本線線路で予定される累計旅客・貨物輸送量の達成を阻止する要因となります。したがって、レドンド・ジャンクションとフラートン・ジャンクション間のHSR建設作業、ならびにLOSSAN回廊路線で予測される2040年の累計旅客・貨物輸送量に対応するために、本EIR/EISでは、主なLOSSAN鉄道回廊路線から離れた場所にある追加設備の評価を行います。これらの設備は、累計旅客・貨物輸送量を2040年レベルに到達させるのに十分な程度まで潜在的な混雑を緩和することが見込まれており、レンウッド留置線（レンウッド・コンポーネント）とコルトン・インターモーダル設備（コルトン・コンポーネント）を含みます。

レンウッド・コンポーネントは、LOSSAN回廊路線から離れた東部に、新しい貨物列車の留置線設備として必要であり、これにより貨物列車を回廊から離れた東部に留置させて、プロジェクト建設のために回廊路線の使用に空き時間帯を設けることができます。さらに、プロジェクト実施段階では、回廊路線の定期保全のための適切な作業時間帯を確保するために、回廊路線から離れた東部の新しい留置線設備の稼働が必要となります。これは次の主要要素から構成されます：留置線、留置引上げ線、循環道と車道に関する変更、公益事業改修。レンウッド・コンポーネントの用地は、概して既存のBNSF本線の線路に沿い、カリフォルニア州のバーストウ市とサンバーナーディーノ郡未編入領域内の州道58号線（SR-58）の南もしくは西に位置します。

コルトン・コンポーネントは、将来見込まれるHSRおよび他の旅客列車の輸送量に応じたLOSSAN回廊路線の使用により、同回廊路線では対応できない将来的な貨物列車（平均して1日あたり10本の貨物列車）に対応するものです。これは次の主要要素から構成されます：インターモーダル操車場、鉄道引上げ線、循環道と車道に関する変更、公益事業改修。コルトン・コンポーネントはカリフォルニア州サンバーナーディーノ郡の南西部にあり、その大半は郡内の未編入領域内で、残りは主にコルトン市内ですが、わずかにグランドテラス市南部に位置する箇所もあります。コルトン・コンポーネントは概して州間高速道路10号線とユニオン・パシフィック鉄道の線路の南、サンタアナ川の北に位置します。

レンウッド・コンポーネントとコルトン・コンポーネントのどちらも、HSRプロジェクト代替案の下では、LAUSとフラートンの間のLOSSAN回廊路線での貨物列車と旅客列車の潜在的な混雑を解決したうえで、HSRサービスを導入することが義務付けられています。

考えられる影響：

EIR/EISプロセスの目的は、提案されたプロジェクトが物理的環境、人間環境、自然環境に与える影響について公共の場で検討することです。高速鉄道局は、HSRシステムの建設と運行による環境、社会、経済への潜在的影響について引き続き段階的に評価していきます。取り組むべき影響のトピックには以下が含まれます：交通、大気質・温室効果ガス、騒音・振動、電磁界・電磁干渉、公共サービス・エネルギー、生物・水資源、水学・水資源、地質学・土壌・地震活動・古生物学資源、危険物・廃棄物、安全性・保安、社会経済・地域社会、駅立案、土地利用・開発、農地・林地、公園・保養地・空地、美観・景観、文化資源、地域成長、環境正義。すべての有害な影響を回避、最小化、および緩和するための措置が特定・評価されます。

スコーピングとコメント：

高速鉄道局は、これまでにロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISについてスコーピング会合を実施し、ロサンゼルスとアナハイム間のHSR旅客鉄道回廊のHSRプロジェクト代替案に代わる代替推奨案を特定しました。NOIの公示と代替推奨案の特定以来、高速鉄道局は、コルトンおよびレンウッドのコンポーネントをHSRシステムのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間に必要なコンポーネントとして特定しています。高速鉄道局は、コルトンとレンウッドのコンポーネントに関するロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの対象範囲策定について一般市民および機関の追加意見を求めるため、また、高速鉄道局はEIR/EISの作成準備において一般市民および機関の意見を考慮する意向であることを一般市民に勧告するために、本修正版NOIを発行しています。修正版NOIで説明された追加範囲事項に関するコメントおよび提案を、すべての関係機関、ネイティブアメリカン部族および一般市民から募ることにより、提案された措置に関連するさまざまな問題とすべての妥当な代替策を取り上げます。高速鉄道局は特に、プロジェクトレベルで特定可能な影響を及ぼす可能性のある、環境上の懸念分野があるかどうかを判断したいと考えています。本修正版NOIに対し、管轄権を有する公的機関は、各機関で該当する許認可と環境レビュー要件、ならびに提案されたプロジェクトに関して各機関の法的責任とかわる環境情報の範囲と内容について、高速鉄道局に助言することが求められています。現在、陸上輸送委員会と米陸軍工兵隊が、ESIの作成準備において協力機関として参加しています。スコーピングに関する公開会合は、州と連邦政府の双方による環境レビューのためのスコーピングプロセスの重要な構成要素として予定に組み込まれています。本修正版NOIにおいて説明された上記のスコーピング会合については地元地域で公表され、追加の公示にも含まれます。