

作成準備通知書 - 修正版

(州クリアリングハウスからの受取日：2020年8月25日)

作成準備通知書 - 修正版

届出人： Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services
California High-Speed Rail Authority
770 L Street, Suite 620
Sacramento, California 95814

主題： カリフォルニア高速度鉄道（HSR）システムのロサンゼルス（ユニオン駅）～アナハイム（アナハイム地域交通インターモーダルセンター [ARTIC]）・プロジェクト区間（主にロサンゼルス - サンディエゴ - サン・ルイス・オビスポ（LOSSAN）鉄道回廊沿い）、ならびに将来の累積旅客および貨物輸送量に適應するためのコルトンおよびレンウッドの貨物適応プロジェクトのコンポーネントに関する、プロジェクトレベル環境影響報告書/環境影響評価書（EIR/EIS）の修正版作成準備通知書（NOP）

カリフォルニア高速鉄道局（高速鉄道局）は、提案されたカリフォルニアHSRシステムに関するカリフォルニア州環境品質法（CEQA）プロセスの主導機関として、HSRシステムのロサンゼルス市（ユニオン駅）からアナハイム（アナハイム地域交通インターモーダルセンター（ARTIC））までの区間のプロジェクトレベルでのEIR/EISのために本修正版NOPを発行し、コルトンおよびレンウッドの追加設備に関する意見を募る追加スコーピングを開始します。高速鉄道局は2007年にプロジェクトのスコーピングを実施していますが、当時のプロジェクトにはコルトンとレンウッドの設備が含まれていませんでした。これらの設備は現在、必要なプロジェクトコンポーネントとして特定されているため、環境レビュープロセスに関して十分な情報を得るために、一般市民およびその他のステークホルダーからフィードバックと情報を得るための追加スコーピングを行うことが適切です。2007年のスコーピングと環境開発プロセスはその後有効であり、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NOPに含まれる情報の大部分は、2007年のNOP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されています。

このロサンゼルス～アナハイム回廊路線は、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（通勤用ディーゼルおよび電気HSR）と貨物列車の数量により、プロジェクトの建設と運営がなされる間には、定刻通りのサービスのレベルを含め、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、鉄道回廊から離れた場所に追加の設備が必要とされます。提案されたBNSFのコルトン・インターモーダル設備コンポーネント（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）は、プロジェクト建設中に既存のレベルでの貨物および旅客列車のパフォーマンスを維持し、かつプロジェクト運営中に回廊路線内で現在予測される貨物および旅客の増加に適應するために必要とされている、回廊路線から離れた場所にあるロサンゼルス～アナハイム・プロジェクトのコンポーネントとして特定されています。

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のために追加されるEIRの対象範囲策定に対する一般市民および機関からの意見を追加で募ること、また、統合されたEIR/EISの作成準備にあたっては高速鉄道局とその代表者によって関連する追加のアウトリーチ活動が行われることを一般市民に通知するために、本通知書を発行しています。

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。合衆国法典第23編第327条および了解覚書に従い、高速鉄道局は国家環境政策法（NEPA）および本プロジェクトに関する他の連邦環境法に従うため、連邦主導機関として機能します。修正版計画通知書（NOI）は、本修正版NOPとほぼ同時に連邦公報で公示され、高速鉄道局が、コルトンおよびレンウッドのコンポーネントを含めるために、ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISの分析対象範囲を補足する材料としてEIR/EISの対象範囲策定に対する意見を一般市民および機関から募ることを意図していることを、連邦政府、州、地元地域、および部族の機関、一般市民に勧告します。

高速鉄道局とFRAは2005年に、提案されたカリフォルニアHSRシステムのための段階的環境影響レビュープロセスの第1段階として、カリフォルニアHSRシステムのためのプログラムEIR/EISを完了しています。高速鉄道局は最終プログラムEIRを認証して決定を公表しており、FRAは最終プログラムEISについて2005年11月に決定記録を発行し、追加的なプロジェクトレベルの環境レビューのために、HSRプロジェクト代替案の選定および回廊線形と駅位置の選定を行っています。このプロジェクトレベルでのロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のEIR/EISは、第2段階の環境文書として作成中です。調査には、以前に選定されているロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間のLOSSAN回廊線形に沿った線路、付属設備、駅を含む、HSRシステムの建設、運行、保守に関連する、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含まれます。

高速鉄道局は、2007年3月12日～4月24日に、CEQAに基づいてロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の正式なスコーピングを実施しています。また、高速鉄道局は2007年3月12日にNOPを公表しており、FRAは2007年3月15日に連邦公報でNOIを公示しています。これらの通知書は、公選された役職者、地元地域、地方、および州の機関、ならびに関心を持つ一般市民に配布されました。高速鉄道局は、3回の会合（ロサンゼルス（2007年4月5日）、アナハイム（2007年4月11日）、ノーウォーク（2007年4月12日））を実施し、機関および一般市民と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および改良報告の段階では、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回の機関とのミーティングを実施しています。また、本プロジェクトのEIR/EIS草稿段階の準備として、高速鉄道局は2016年から2018年の間に11回のオープンハウス会合を実施し、プロジェクトについて一般市民の意見を募りました。

以前のスコーピングプロセスは、提案された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コルトンおよびレンウッドのコンポーネントを特定する前に実施されました。LOSSAN回廊路線から離れたコルトンおよびレンウッドのコンポーネントの地理的な位置により、高速鉄道局は、一般市民からの意見を求める追加の機会を提供するために本修正版NOPを発行しています。

日程：本修正版NOP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のスコーピングに関する書面によるコメントは、2020年8月25日から高速鉄道局に提出することができ、2020年9月24日またはそれ以前のなるべく早い日付に高速鉄道局に受領される必要があります。公開スコーピング会合は、以下の通り実施される予定です。

コメントの宛先：書面によるコメントは、Mark A. 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」としてLos.Angeles_Anaheim@hsr.ca.gov宛に送信してください。コメントは、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。

さらに詳しい情報の問い合わせ先：上記の宛先でMr. Mark A. McLoughlinまでお問い合わせください

補足情報：カリフォルニア高速鉄道局は1996年に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

まず、カリフォルニア州議会は、資金確保の後、高速鉄道局が全州HSRネットワークの建設と運営の監督に必要な各権限を行使することを認めています。高速鉄道局はHSRシステムの導入に向けた取り組みの一環として、2000年6月に、時速200マイルを超える速度で走行が可能な全長800マイルにおよぶHSRシステムの経済的実現可能性を再検討した事業計画を採択しました。この事業計画は今後も2年ごとに更新され、草案の公表は通常2月に行われ、5月に最終案（場合により調整）として採択されます。

2005年には、高速鉄道局とFRAは第1段階の環境レビュープロセスとして、「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。高速鉄道局はCEQAに基づく最終プログラムEIRの認証と提案されたHSRシステムの承認を行い、FRAは最終プログラムEISのNEPAに基づく決定記録を公表しました。この全州プログラムEIR/EISでは、HSRシステムの目的とニーズの実証およびHSR代替案の分析が行われたほか、この代替案とプロジェクト不実施案ならびにモダール代替案との比較がなされました。全州プログラムのEIR/EISの承認において、高速鉄道局とFRAは、HSRプロジェクト代替案を選定し、特定の回廊路線/一般的線形と大体の駅位置を選定するとともに、緩和戦略と設計プラクティスを盛り込み、用地固有のプロジェクトレベルの環境レビューで環境への潜在的悪影響を回避して最小化するために、HSRシステムの開発の手引きとなる追加的な対策を指定しました。

ロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の EIR/EISは、高速鉄道局が行っている、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、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（14 C.C.R. § 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あり、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。高速鉄道局は、FRAの「環境影響を考慮するための手順」（64 Fed. Reg. 28545 [1999年5月26日付け]）に従ってEIR/EISを実施し、NEPAおよびCEQAに対処します。

このロサンゼルス～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およびその他の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、影響が潜在的に重大であるかどうか、また潜在的に重大な影響が回避・緩和できるかどうかを判断します。本プロジェクトのEIR/EISは、妥当で実現可能なサイト固有の線形の代替案を特定・評価し、プロジェクトの建設・運営・保守の影響を評価します。この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。

プロジェクトの目標/目的、およびニーズ： HSRシステムのニーズは、今後20年とそれ以降のカリフォルニア州の人口の増加ならびに都市間移動の需要の増加に直結しています。移動に対する需要の増加に伴い、カリフォルニア州の高速道路や空港の混雑が拡大することから、移動の遅れも増加します。また、交通需要が増加するにつれて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、州の主要都市圏を結ぶ確実な高速電車システムを提供すること、および予測可能で一貫した移動時間を提供することです。さらに、民間機専用空港・公共交通機関・高速道路ネットワークとの接点を提供すること、および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輸送システムのキャパシティ制限を緩和しながら、同時にカリフォルニア州特有の天然資源に配慮しそれらを保護することです。

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」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)に加えて、現在において資金調達と実施が計画されているプログラムやプロジェクトの完了後2040年までに存在するとされるもの、およびプロジェクトが不承認となった場合の合理的に予見可能な行動（他者による、他の単一または複数プロジェクトの提案など）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・資金調達済みの都市間交通システムの改善に基づいて定義しており、以下をその情報源としています：南カリフォルニア政府協会地域交通計画、カリフォルニア州計画研究局、CEQAnetデータベース、連邦航空局航空輸送活動情報システムおよび空港改善計画の助成金データ、カリフォルニア州交通委員会の州交通改善プログラム、空港マスタープランおよび空港関係者へのインタビュー、都市間旅客鉄道計画、および市と郡の一般計画および計画担当者。

HSRプロジェクト代替案：高速鉄道局が想定するHSRシステムとは、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、最先端・電動・高速のスチールホイールオンレール技術です。高速鉄道局とFRAが全州プログラムのEIR/EISを用いて選択したロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間線形は、ユニオン駅と既存のLOSSAN鉄道回廊路線との接続に加え、LOSSAN鉄道回廊路線に沿った、実行可能なルートオプションになっています。HSRシステムおよびロサンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間の地図はそれぞれ、添付資料A、図A、図Bで示されています。

高速鉄道局とFRAにり、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。このプロジェクトレベルのEIR/EISで、選択された駅の大まかな位置にある代替駅の位置が特定・評価されます。駅周辺エリアの開発政策は、高密度、混合用途、駅周辺での歩行者優先の開発を促進できる可能性のある、HSR駅近辺の交通機関に協力的な開発を促進するために、地元および地域の計画機関と協調して準備されます。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：ロサンゼルス市のロサンゼルス・ユニオン駅、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、アナハイム市のアナハイム地域交通インターモーダルセンター。

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年に全州プログラムEIR/EISで高速鉄道局によって選ばれたLOSSAN回廊線形は、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営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、（他の旅客鉄道事業者と共有する）HSR運営のための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将来の累計旅客・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り、定刻通りのパフォーマンスで累計旅客・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のできる追加設備の評価を含みます。これらの施設には、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・インターモーダル施設（コルトン・コンポーネント）が含まれます（添付資料Aの図C～Eに表示）。

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の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、概して現存のBNSF本線の線路に沿い、パーストゥ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、ロサンゼルスとフラートンの間のLOSSAN回廊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。レンウッドおよびコルトンのコンポーネントの場所を示す地図は、添付資料Aの図C～Eに記載されています。

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、経済への重大な影響の段階的評価を継続していきます。取り組む影響分野には以下が含まれます：交通への影響、安全と保全、土地利用と区画整理、地域成長、土地取得、立ち退きと移転、歴史的・考古学的資源や公園・保養地への影響を含む文化資源への影響、近隣との両立性と環境正義、大気質・湿地・水資源・騒音・振動・エネルギー・野生生物・生態系を含む自然資源（絶滅危惧種を含む）。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、ロスアンゼルス～アナハイム・プロジェクト区間に隣接するLOSSAN回廊路線の一部について、コミュニティ間でのスコーピングを実施してきました。今回の修正版スコーピングは、これまで関与していなかったレンウッドおよびコルトンのコンポーネント近くの地理的コミュニティが意見を述べる機会を得られるようにすることを意図しています。これにより、スコーピングと得られた環境文書のレビューにおいて、EIR/EISプロセスへの広範な参加が奨励されます。修正版NOP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、すべての関係機関と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、重要な問題をすべて特定できるようにします。高速鉄道局は特に、プロジェクトレベルで特定可能な重大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NOP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。高速鉄道局は、カリフォルニア州と連邦政府の双方による環境レビューのスコーピングプロセスの重要な構成要素として、スコーピングに関する公開会合を催す予定です。本NOPにおいて説明された修正スコーピング会合は地元地域で公表され、追加の公示にも含まれます。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以下の日程で予定されており、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 10 （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 12 （土曜日）午前10時～午後12時30分

州法によって義務付けられている時間制限のため、公共機関および一般市民は、本NOPへの回答を2020年8月25日から2020年9月24日までに高速鉄道局に提供することが求められます。

本プロジェクトに関するコメントやご質問は、Mr. Mark A. McLoughlin, Director of Environmental Services, Los Angeles to Anaheim Project Section, California High-Speed Rail Authority宛（送付先は上記「コメントの宛先」覧に記載）にお送りください。

日付： _____

署名： _____

Mark A. McLoughlin
Director of Environmental Services

添付ファイルA - 代替案の説明

図A
カリフォルニア高速鉄道システム
全州で優先される線形と駅



出典：高速鉄道局、2020年

図B
ロサンゼルス～アナハイム間のHSR旅客鉄道回廊路線



出典：高速鉄道局、2020年

図C
 コルトンおよびレンウッドの貨物輸送適応コンポーネント



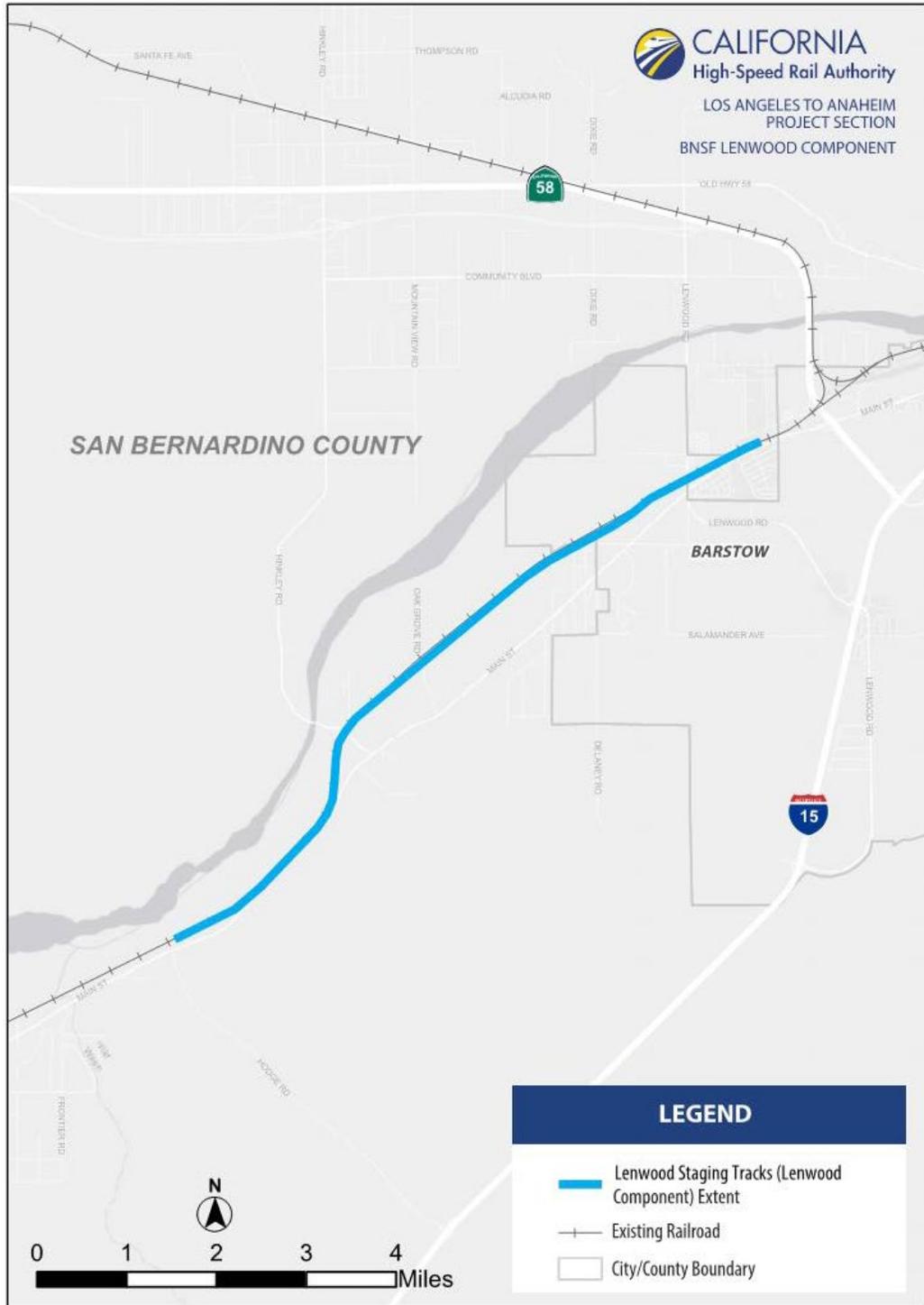
出典：高速鉄道局およびBNSF、2020年

図D
 コルトン・コンポーネント



出典：高速鉄道局およびBNSF、2020年

図E
レンウッド・コンポーネント



出典：高速鉄道局およびBNSF、2020年