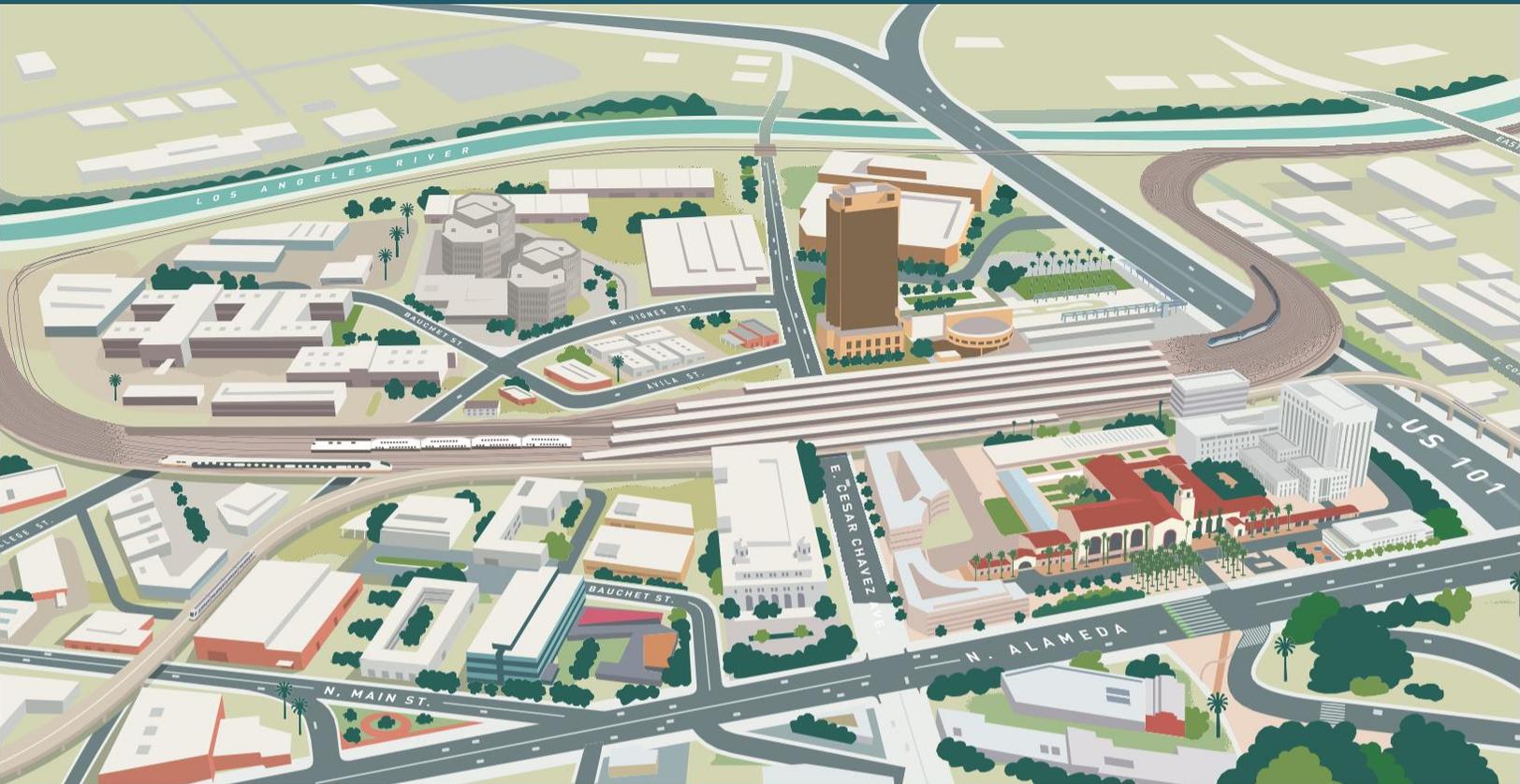


リンク・ユニオン・ステーション

統合最終版環境影響評価書/決定事項記録書

エグゼクティブ・サマリー

2026年1月



アーティストによる完成予想図

本プロジェクトに関する適用される連邦環境法で要求される環境審査、協議、その他の措置は、23 U.S.C. 327および2019年7月23日付（2024年7月22日更新）の覚書に基づき、連邦鉄道局とカリフォルニア州によって実施中または実施済みである。

(本ページは意図的に空白としています)

序文

本環境文書は、国家環境政策法（NEPA）に基づき作成され、提案プロジェクトに関する情報を、意思決定者および一般市民に提供することを目的とする。本最終版環境影響評価書（Final EIS）を支える科学的根拠および分析は複雑であるが、本文書は一般市民を対象として作成されている。リンク・ユニオン・ステーション（Link US）プロジェクトの最終版環境影響評価書は、改正1973年リハビリテーション法第508条、およびカリフォルニア州政府法典第11546.7条で求められているウェブコンテンツアクセシビリティガイドラインに準拠して作成されている。

本最終版環境影響評価書の第I巻は、11章と本エグゼクティブ・サマリーで構成される。第II巻には、関連する技術計画を含む20の技術的付録を収録し、第III巻には、草案EIS/補足環境影響報告書（EIR）に対する意見およびそれに対する回答を、第IV巻には、決定事項記録がそれぞれ提供されている。本エグゼクティブ・サマリーでは、最終版環境影響評価書の実質的な全章（各環境資源トピックの潜在的環境影響を含む）の、包括的な概要を提供する（表ES-1から表ES-3参照）。

変更点は？

2024年8月9日に環境影響評価書（EIS）/戦略環境影響報告書（SEIR）草案に対する45日間のパブリックコメント期間（意見公募期間）が終了して以来、カリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）とメトロは、最終版環境影響評価書（Final EIS）で検討される、建設代替案設計オプションの一部となる設計変更を特定させ、最終版環境影響評価書における推定資本費用を更新した。また、寄せられた意見と最近の法改正に基づき、影響分析に修正と補足説明を加え、緩和策を精緻化させ、新たな相殺的緩和策（Offsetting Mitigation Measures : OMMs）を追加した。これらの変更による最終版EIS第I巻および第II巻の改訂箇所は、改訂されたテキストの左側に配置された変更履歴表示の縦線により明示されている。

2025年10月23日、本プロジェクトのCEQAの主導機関であるメトロは、最終版環境影響報告書（SEIR）を認証し、CEQAの事実認定、優先的考慮事項に関する声明、および改訂版緩和策モニタリング・報告プログラムを採択した。メトロは既にSEIRを認証済みであるため、本最終版環境影響報告書（EIS）からは意図的に除外されている。

環境プロセスにおける次のステップとは？

CHSRAとメトロは、NEPA共同主導機関として、統合最終版環境影響評価書および決定記録（統合最終版EIS/ROD）から成る単一の文書を発行する。RODでは、プロジェクトおよび検討された代替案の説明、選定代替案の説明、環境的に望ましい代替案（優先代替案）の特定、絶滅危惧種保護法、NHPA第106条、1966年USDOT法第4条（f）項に関する環境上の見解および判断、大気浄化法に基づく連邦鉄道局（FRA）の大気質適合性判断を公表し、必要な緩和策を特定する。

ES.0 エグゼクティブ・サマリー

Link USプロジェクトの草案EIS/SEIRの公表後、本エグゼクティブ・サマリーには以下の変更が加えられた：

- 序文を追加し、最終版環境影響評価書の概要、EIS/SEIR草案に対する45日間のパブリックコメント期間終了後の変更点の要約、および環境プロセスにおける今後の手順の概要を説明した。
- セクションES.3は、建設代替案設計オプション (Build Alternative Design Option) を説明するために追加された。45日間のパブリックコメント期間終了後、メトロは建設代替案 (建設代替案設計オプション) に対する設計変更を提案した。これには設計のバリエーション、改良、規模縮小が含まれ、これらは最終版環境影響評価書 (EIS) で取り扱われている。建設代替案設計オプションは、45日間のパブリックコメント期間中に寄せられた、歴史的保存に関する新たな情報 (最終版環境影響評価書第III巻、意見：IND 3-1、IND 5-1、IND 58-2、IND 63、IND 94-1、IND 112-1、IND 117-3)、州歴史保存担当官 (SHPO) および協議関係者による、ロサンゼルス・ユニオン・ステーション駅 (LAUS) の歴史的保存に関するセクション106手続きの一環として出された意見、ならびに建設案と比較した提案インフラの規模縮小、環境への影響の規模と強度の回避と低減、およびメトロが目的と必要性のすべての要件を満たす方法で、コスト削減を行う機会を提供する設計過程の新たな情報に基づき策定された。
- セクションES.4および表ES-0は、草案EIS/SEIRの公表後に行ったパブリックコメント期間中に寄せられた意見、関係者および関係機関との調整活動、その他の規制変更に基づき、草案EIS/SEIRと最終版EISの間で実施された改訂内容、およびその他の編集上の更新内容を要約するために追加された。
- セクションES.3「プロジェクトの所在地と調査地域」は、前述の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES.5に改番された。
- セクションES.4「高速鉄道設計適応オーバーレイ」は、前述の追加セクションに基づき、最終版EISではセクションES.6に改番された。
- 最終版環境影響評価書 (EIS) のセクションES.6「高速鉄道設計適応オーバーレイ」は Link USプロジェクト区域における「高速鉄道適応」の定義を明確化するため改訂された。
- セクション ES.5「ロサンゼルス・ユニオン・ステーションの現状」は、上記の追加セクションに基づき最終版環境影響評価書 (EIS) においてセクション ES.7に改番された。
- セクション ES.6「プロジェクトの代替案と設計オプション - 概要」は、上記の追加セクションに基づき、最終 EIS ではセクションES.9に番号が変更された。
- セクションES.7「プロジェクトの目的と必要性」は、最終版環境影響評価書においてセクションES.8に改番された。

- セクションES. 8「想定される省庁の関与」は、上記追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES. 10に改番された。
- セクションES. 9「予想される許可、裁量的措置、および当局の承認」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES. 11に改番された。
- セクションES. 10「影響と緩和策の概要」は、上記で言及した追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES. 12に改番された。
- セクションES. 11「不可避な悪影響」は、上記で言及した追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES. 13に改番された。
- セクションES. 11. 2「カリフォルニア環境品質法の補足環境影響報告書」は、本最終版環境影響評価書ではSEIRが含まれなくなったため、削除された。
- セクション ES. 12「プロジェクトの利点の概要」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクション ES. 14 に改番された。
- セクションES. 13「論争となっている分野」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクションES. 15に改番された。
- セクションES. 14「一般公開とレビュー」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響報告書においてセクションES. 16に改番された。
- セクション ES. 15「望ましい代替案の特定」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクション ES. 17 に改番された。
- セクション ES. 16「カリフォルニア高速鉄道局の意思決定」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクション ES. 18 に改番された。
- セクション ES. 17「連邦鉄道管理局の意思決定」は、上記の追加セクションに基づき、最終版環境影響評価書においてセクション ES. 19 に改番された。
- セクション ES. 18「環境正義の決定」は、最終版環境影響評価書では削除された。
- セクション ES. 19「第4条(f)項/第6条(f)項の決定」は、上記の追加セクションに基づき、最終 EIS においてセクション ES. 20 に改番され。
- セクションES. 9. 4「建設代替案設計オプション」は、建設代替案と建設代替案設計オプションの区別を明確化するため、最終版環境影響評価書に追加された。
- セクションES. 10. 3「マラバーヤード鉄道改良工事-CEQA判定」は、本最終版環境影響評価書がNEPA文書のみであるため削除された。
- セクションES. 12. 3「地域からの意見に対応する相殺的緩和策」が最終版環境影響評価書 (EIS) に追加された。これは、建設案およびマラバーヤード鉄道改良の実施に伴い必要となる追加策を要約するとともに、草案EIS/SEIRの45日間の公的審査期間終了後、ロサンゼルス市住宅局 (HACLA) およびバーノン市との協議を通じてこれらの緩和策がどのように策定されたかを説明する。

- セクションES. 16（草案EIS/SEIRではセクションES. 14）は、草案EIS/SEIRの公表とパブリックレビューに関する情報を提供するため更新された。新規サブセクションES. 16. 1では、パブリックコメント期間中に寄せられた意見を要約する。さらに、セクションES. 16. 2が追加され、草案EIS/SEIRのパブリックコメント期間終了後に実施された関係者エンゲージメント活動について記述する。
- セクションES. 17（草案EIS/SEIRの旧セクションES. 15）は、優先案を「車両基地張り出し屋根設計オプション1および2を含む建設案」ならびに「建設案設計オプション」と特定するよう更新された。
- セクションES. 18（草案EIS/SEIRではES. 16）は、CHSRAが最終版環境影響評価書（Final EIS）または統合最終版環境影響評価書/決定記録（Combined Final EIS/Record of Decision）の発行を検討することを明記するため改訂された。またセクションES. 18には、表ES-3「建設案と建設案設計オプションの潜在的影響比較」を紹介する文言が追加された。
- 草案EIS/SEIRにおいて変更された状況のCEQA判断を要約した表ES-2は、本最終版EISにはSEIRが含まれていないため削除された。
- 草案EIS/SEIRの表ES-3は、前述の削除された表に基づき、最終版EISでは表ES-2に改番された。
- 草案EIS/SEIRにおけるマラバーヤード鉄道改良のCEQA分析をまとめた表ES-4は、本最終版EISがNEPA文書のみであるため削除された。
- 表ES-1およびES-2（草案EIS/SERでは表ES-3）は、参考情報として建設段階、運用段階、間接的影響に関するNEPA効果判定を追加するため更新された。これらの表には、草案EIS/SEIRから最終版EISへの文書編集に伴い、影響分析の軽微な修正およびその他の編集上の更新が加えられており、以下に説明する。
 - 表ES-1、建設代替案のNEPA分析概要
 - 土地利用と計画 - 緩和策TR-1の文言を軽微に修正し、調整機関としてロサンゼルス統一学区（LAUSD）を追加した。また、緩和策AES-1の文言を軽微に修正し、ウィリアム・ミード・ホームズおよびケア・ファースト・ビレッジにおける防音壁の維持管理に関するHACLAの要請事項を追加した。
 - 交通 - トピック3. 3-Dの運営および間接分析に、公共交通機関への有益な効果の概要を追加した。これは草案EIS/SEIRセクション3. 3「交通」と整合している。緩和策TR-3は、メトロ理事会が2025年10月23日の会議で採択した2つの理事会動議に基づき改訂された。これらの動議は、バーノン市、メトロ、CHSRA、BNSF鉄道間の連携強化を求めるものである。
 - 景観品質と美観 - 表ES-1の運用分析を軽微に修正し、トピック3. 4-Aの視覚的質に関する草案EIS/SEIRセクション3. 4に沿って、視覚評価単位#6における有益な

効果を反映させた。

#6における有益な効果を反映するため、トピック3.4-A（視覚的質と美観）の草案EIS/SEIRセクション3.4に準拠した修正が加えられた。

緩和策AES-2からAES-3の文言にも軽微な修正を加えた。

- 表ES-2、マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要
 - 土地利用・計画-マラバーヤード緩和策TR-1の文言を軽微に修正し、調整当事者としてLAUSDを追加するとともに、責任当事者としてのバーノン市を削除した。
 - 交通-トピック3.3-Bの影響分析を軽微に修正し、セビリア通りにおける2組の独立した遮断機アームの存在（道路安全上の潜在的危険要因）に関する言及を削除した。このプロジェクト要素は、草案EIS/SEIRの45日間パブリックコメント期間終了後にマラバーヤード鉄道改良計画から削除された。
 - 交通-マラバーヤード緩和策TR-6を改訂し、最終版環境影響評価書への言及を削除。
 - 大気質および地球規模気候変動 - トピック3.5-Aおよび3.5-Bの間接的影響に関する結論を明確化し、ハーバー支線（バーノン市西側）における列車運行減少による有益な間接的影響を認める内容に変更した。
 - 騒音と振動-ハーバー支線（バーノン市西側）における列車運行減少による有益な間接的影響を認めるため、トピック3.6-Aおよび3.6-Bの間接的影響に関する結論を明確化した。
 - 生物資源および湿地資源-トピック3.7-Bおよびマラバーヤード緩和策BIO-2の影響分析を修正し、バーノン市の樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）を引用した。
- 実施された地域分析を反映するため、複数の箇所を改訂。
- 環境品質評議会（CEQ）の最新措置を反映するため、脚注1の文言を改訂。

ES.1 はじめに

ロサンゼルス郡都市圏交通局（Metro）は、ロサンゼルス・ユニオン。ステーション（LAUS）の所有者として、LAUSの収容能力の制約に対処するために、リンク・ユニオン・ステーション（Link US）プロジェクト（プロジェクトまたは提案されている対策）を提案している。

ES.2 NEPA主導機関

プロジェクトのスコoping実施時点（2016年5月）において、連邦鉄道局（FRA；当時もなお国家環境政策法〔NEPA〕主導機関）と、カリフォルニア州環境品質法CEQA主導機関かつプロジェクトスポンサーであるメトロは、カリフォルニア州規則集（CCR）第14編第6部第3章（カリフォルニア州環境品質法〔CEQA〕ガイドライン）第15222条（「共同文書の作成」）、および連邦規則集（CFR）第40編第1506.2条および第1506.4条（2016年）¹（連邦および州の環境文書を統合する権限）に基づき、本プロジェクトの共同環境影響評価書（EIS）/環境影響報告書（EIR）からなる共同環境文書を作成する予定であった。FRAは2016年5月31日、*連邦官報*（FR）において、本事業の意向通知（NOI）を掲載した。FRAは、本プロジェクトに関する意向表明（Notice

of Intent: NOI) を、2016年5月31日付けで連邦官報 (FR) に掲載した。

2017年11月、CHSRAは、カリフォルニア州運輸局 (CalSTA) と連携し、NEPAおよびその他の連邦環境法に基づく連邦環境審査責任を引き受けるための申請書草案 (NEPAアサイメント) をFRAに提出した。2018年5月2日、FRAはNEPAアサイメントに関する最終申請書および覚書 (MOU) 草案を連邦官報に掲載した。30日間の意見公募期間は2018年6月1日に締め切られた。FRAとカリフォルニア州との間の2019年7月23日付最終MOUに従い、メトロはプロジェクトのスポンサーであり、共同NEPA主導機関と位置付けられた。このMOUは、NEPAアサイメントとして知られる陸上輸送プロジェクト・デリバリー・プログラム (Surface Transportation Project Delivery Program) 通じて、合衆国法典 (USC) 第23編第327条により認可されている。MOUは、CHSRAを通じ、カリフォルニア州に対して、計画中の高速鉄道 (HSR) システムの設計、建設、運行を支援するために必要なプロジェクトのNEPAおよびその他の連邦環境法に基づく責任の大半を割り当てた。MOUはまた、プロジェクトを含む、計画中のHSRシステムのために、駅に直接接続するプロジェクト (本プロジェクトを含む) を割り当てた。連邦鉄道局 (FRA) とカリフォルニア州との間で2019年7月23日に締結された最終覚書は、2024年7月22日に更新された。

2018年10月、メトロは本プロジェクトのCEQA主導機関として活動するメトロは、CEQAに準拠し、プロジェクトの単独の環境影響報告書 (EIR) を準備することを選択した。メトロは2019年6月27日に最終版環境影響報告書 (EIR) を認証 (州情報センター番号2016051071) し、また2021年10月28日に最終EIRのCEQAの付加条項第1号を承認した。本最終版環境影響報告書 (Final EIR) は、リンク・ユニオン・ステーションプロジェクトに関する既に認証済みの最終版環境影響報告書 (Final EIR) および最終版環境影響報告書に対するCEQA付加条項第1号の承認、引用により組み入れている。リンク・ユニオン・ステーションプロジェクトの完全な最終版環境影響報告書 (Final EIR) 、技術的付録、および最終版環境影響報告書に対するCEQA付加条項第1号は、以下からダウンロード可能である。 :

https://www.dropbox.com/scl/fo/q51hz0past461qn8pk0eb/ABJAsL7gE12u_VNcXf1hMtU/Reports/CEQA/Final%20EIR?dl=0&rlkey=hqfq2hbh6t5kilvh74bwqlazr&subfolder_nav_tracking=1

2019年10月、CHSRAとメトロは、本プロジェクトに関する単独の環境影響評価書 (EIS) 草案の作成を開始した。2020年9月、バーノン市マラバーヤードにおける鉄道改良工事の潜在的な必要性に対応するため、CHSRAは改訂版事前通知書 (Revised NOI) を発行し、本プロジェクトのEIS草案作成に関する追加的な範囲設定を開始するとともに、追加的な一般市民および関係機関からの意見募集を行った。2022年12月、メトロはCEQA補足環境影響報告書 (SEIR) の作成を決定した。これは、6月27日の最終版環境影響報告書 (EIR) 認証以降に生じた軽微な追加・変更 (変更状況と呼ぶ) を、意思決定者、公的機関、一般市民に開示するためのものである。

¹ 環境品質評議会 (CEQ) は、連邦官報から連邦規則集 (CFR) 第40編第1500-1508部の規制を撤回した。CEQ暫定最終規則「CEQ規制の廃止」、連邦官報第90巻10610頁 (2025年2月25日付)。ただし、カリフォルニア高速鉄道局 (CHSRA) は、最初の意向通知 (NOI) の日付である2016年5月31日時点で存在した規制を根拠としている。したがって、本環境文書におけるCEQ規則の引用は全て、1978年規則および1986年改正 (51連邦官報 (FR) 15618頁 (1986

年4月25日)) を指す。

2019年、およびその後のCEQA補遺第1号の承認、ならびに2021年10月28日の改訂版緩和策モニタリング・報告プログラム（MMRP）の採択。

2023年4月、CHSRAとメトロは共同で、環境影響評価書（EIS）/南カリフォルニア環境影響報告書（SEIR）を作成することに合意した。

- EISは、影響を受ける環境を説明する基本条件を文書化し、プロジェクト実施の規制背景を特定し、潜在的な環境への影響状況の重大性を議論し、潜在的な悪影響の規模を軽減するための対策を概説する。NEPA環境影響評価書はまた、CHSRAとメトロが適用される連邦・州・自治体の環境法および規制への遵守を証明するために講じた対策を特定する。これには以下が含まれるが、これらに限定されない：国家歴史保存法（NHPA）第106条；水質浄化法（CWA）；連邦大気浄化法（FCAA）；1966年運輸省法第4条(f)、絶滅危惧種法、大統領令（EO）11990「湿地保護」、EO 11988、米国運輸省（USDOT）令5650.2「氾濫原の管理および保護」、および適用される郡・ロサンゼルス市・バーノン市の条例／規則など。
- CEQAガイドライン第15163条（b）項に基づき、本SEIRには、修正後のプロジェクトに対して以前のEIRを適切とするために必要な情報が含まれている。変更状況の性質に基づき、修正提案プロジェクトに関連する変更および45日間のパブリックコメント期間終了後に実施されたその後の精緻化（最終版環境影響報告書で検討されたNEPA建設代替案設計オプションと同義）を含むがこれらに限定されない変更を踏まえ、SEIRは変更状況に適用される環境トピックのみの評価を含みむ（CEQAガイドライン第15163条[a][2]）。SEIRは、草案EIS/SEIR内の独立した章であり、関係機関および一般市民に対し共同文書として配布された。

ES. 3 提案設計変更の概要（建設代替案設計オプション）

草案EIS/SEIRは、CEQAガイドライン第15105条およびNEPA連邦規則集（CFR）第40編第1502.19条に基づき、2024年6月21日から2024年8月9日までの45日間のパブリックコメント期間に配布・公開された。45日間のパブリックコメント期間終了後、メトロは建設代替案（建設代替案設計オプション）に対する設計変更を提案した。これには設計のバリエーション、改良、削減が含まれ、最終版環境影響評価書（EIS）で対応されている。

建設代替案設計オプションは、45日間のパブリックコメント期間中に寄せられた歴史的保存に関する新たな情報（最終版環境影響評価書第III巻、コメント：IND 3-1、IND 5-1、IND 58-2、IND 63、IND 94-1、IND 112-1、IND 117-3）を踏まえて策定された。また、LAUSの歴史的保存に関連するセクション106プロセスの一環として、SHP0および協議当事者から提出された意見、ならびにエンジニアリング設計プロセスから得られた新たな情報も踏まえている。これらの情報は、提案インフラの規模を縮小し、建設代替案と比較して環境影響の規模および強度を回避または低減し、かつメトロが目的および必要性のすべての規定を満たし続けることを可能とする一方で、コスト削減の機会を提供する。

建設代替案設計オプションの一部を構成するこれらの設計変更は、提案されているインフラの規模を縮小し、プロジェクトに伴う環境影響の規模および強度を回避、または低減するものであり、これまでに特定された建設代替案の全体的な環境影響を実質的に変更するものではないことから、建設代替案の軽微な変更該当する。建設代替案設計オプションは、最終EIS第9章、および最終版環境影響評価書（EIS）のその他の内容を確認・検討した上で、意思決定者によって承認案として選択される可能性がある。

建設代替案設計オプションに伴う設計変更の概要は以下の通りである。

- **既存のVignes Street橋は架け替えずに維持する** - 建設代替案設計オプションでは、Vignes Streetの橋梁の架け替えは不要である。なぜなら、合計8本の直通線路を備えた直通線路配置により、車両基地の盛土高を低減できるからである。建設代替案設計オプションでは、スロートセグメントで、将来の第6引込線のためのスペースを確保する。ガーデン線路の撤去と連動し、Vignes Street橋梁が支えるスロート線路は、既存の橋梁上に新たな引込線1本分のスペースを確保する構成となる。Vignes Street橋梁以南では、スロートセグメントを通る最西端の引込線に盛り土を行い、LAUSの車両基地の盛り土されたプラットホーム、および関連する3番線から10番線に接続する。
- **高架プラットホーム数の削減と高架車両基地の範囲の縮小** - 建設代替案設計オプションには高架車両基地が含まれるが、既存状態より9フィートから12フィート高くするプラットホームは4つに限定される。従来案で提案されていた15フィートまで高くする6つのプラットホームは削減される。建設代替案設計オプションでは、2番から5番ホームおよび対応する、8本のホーム線（3番線～10番線）が高架化される。高架車両基地の規模縮小後も、エルモンテバス専用道路およびUS-101号線（カリフォルニア州運輸局基準による最低垂直クリアランス16.5フィート）の、垂直クリアランス要件を満たす接続用直通線高架橋の設置が可能である。建設代替案設計オプションにおけるプラットホームと線路の割り当ては変更される。プラットホーム2と5は、SCRRAおよびアムトラックの地域/都市間鉄道列車用に、プラットホーム3と4（および線路5～8）はCHSRAの高速鉄道列車用に割り当てられる。プラットホーム3と4はレベル乗降要件を満たすように建設される。6番・7番ホームは現状の地上レベルを維持し、行き止まり線としてSCRRAおよびアムトラックの長距離列車用に引き続き割り当てられる。
- 建設代替案設計オプションにおける高架車両基地の縮小に伴い、高架車両基地に必要な長さも短縮される。前述の通り、スロートセグメントを通る引込線は、Vignes Street橋梁の南側で開始されるため、既存のVignes Street橋梁は現状維持が可能となる。

- Cesar Chavez Avenue **橋梁の一部の再建** - 建設代替案設計オプションでは、従来提案されていた全面再建ではなく、Cesar Chavez Aveを跨ぐ既存鉄道橋の一部区間を再建する。鉄道操車場は部分的に高架化されるため、4つの新プラットフォームを支える橋梁の西側部分のみの再建が必要となる。
- **コンコース関連改良範囲の縮小** - 建設代替案設計オプションでは、コンコース関連改良の範囲を以下に要約されているように、複数拠点で縮小する。
 - **西側広場および西側広場張り出し屋根の撤去** - 西側広場、ならびにアムトラックビル内の手荷物取扱業務および発券サービスへの改修は、建設代替案設計オプションの一環として撤去される。アムトラックビル外部の外部荷役場や駐車場への改修は不要となる。
 - **拡張通路の幅縮小** - 拡張通路の幅は、従来提案の140フィート幅ではなく、建設代替案設計オプションでは100フィート幅となる。
 - **張り出し屋根設置範囲の縮小と形式変更** - ウェストプラザの撤去により、当該区域の張り出し屋根による被覆は不要となる。建設代替案設計オプションの一環として、個別張り出し屋根は、4つの新しいプラットフォーム上に、高さ25フィートまで延伸する。車両基地の張り出し屋根設計案2（車両基地上のグランドキャノピー）は、建設代替案設計オプションと併用するのは不可能である。グランドキャノピーを支えるためには、全プラットフォームの嵩上げが必要となるためである。さらに、グランドキャノピーはウェストプラザ・キャノピーと接続する計画であったが、これも建設代替案設計オプションから削除された。
- **LAUSからロサンゼルス川西岸までの単一高架橋における通過線路数の削減** - 基本案では地域/都市間列車および高速鉄道（HSR）列車用に10本の通過線路が計画されていたが、基本案設計オプションでは地域/都市間列車およびHSR列車用に8本の通過線路が計画される。建設代替案設計オプションの一環として、通過線路を支える高架橋は単一構造となり、従来提案されていた高架橋と盛土の組み合わせ方式から変更される。この単一高架橋はLAUSから延伸し、US-101、North Commercial Street、Center Street、降下されたアムトラック引込線を越えた後、バーリントン・ノーザン・サンタフェ（BNSF）西岸ヤードで盛土区間に移行する。通過線路数が減少したことに伴い、US-101上空を跨ぐ高架橋区間の対応する幅は、従来案の205フィート幅から現行案の75フィート幅へと大幅に縮小された。
- LAUSの高架プラットフォーム南側では、8本の通過線路がUS-101を跨ぐ高架橋区間で4本の通過線路に集約される。通過線路はCenter Street西側の高架橋区間で再び2本の通過線路に集約される。

- 建設代替案設計オプションでは、LAUSにおけるCHSRAの南北双方向運行に対応するため、高速鉄道列車用に4本の通過線を引き続き確保する。同様に、地域および都市間列車用の4本の通過線も南北双方向運行に対応する。

セクション9.9で詳細に論じられている通り、建設代替案設計オプションは、建設代替案と比較して建設関連活動が減少する。インフラの規模と範囲の縮小は、以下の構成要素に関連している。

1. 既存のVignes Street橋梁を架け替えずに維持（橋梁1基の架け替え削減）
2. 部分高架化されるLAUS車両基地下における高架化プラットホームの削減と通路幅の縮小
3. Cesar Chavez Avenue橋梁の部分的な再建（西側区間のみ）、
4. コンコース関連改良範囲の縮小、および
5. LAUSからロサンゼルス川西岸までの単一高架橋の幅を狭め、通過線路数を削減（通過線路2本削減）。

最終版環境影響評価書（EIS）第9章の表9-14には、建設代替案に関する各環境分野のNEPA影響判定の概要、ならびに建設代替案設計オプションのNEPA影響判定が示されている。建設代替案設計オプションの影響の規模と強度が低減されていることを示す比較評価も、最終版EIS第9章の表9-14に記載されている。

ES. 4 草案EIS/SEIRと最終版EIS間の変更点の概要

Link USプロジェクトのパブリックコメント募集期間は、2024年6月21日に開始され、2024年8月9日に終了した。7つの機関、9つの団体、123名の個人から、合計140件の意見表明カード、コメントカード、電子メールまたはオンラインコメント、書簡が寄せられた。公聴会での口頭意見、電子メール、郵便、オンライン意見書式、書面による意見カード、プロジェクト専用ホットラインを通じて意見が寄せられた。メトロはこれらを整理し、479件の具体的な意見に対して回答を行った。CHSRAとメトロは、寄せられた全ての意見を検討し、規制当局、団体、一般市民との協議を継続し、提起された様々な懸念や意見の解決に努めた。

これらの意見と協議の結果、提案された緩和策の精緻化を含む、環境影響評価書/環境影響報告書（EIS/SEIR）草案の文書が改訂・更新された。最終版環境影響評価書（EIS）の巻Iおよび巻IIで行われた改訂は表ES-0に要約されている。表ES-0に記載された変更に加え、その他の軽微な編集上の修正や文法上の更新も最終版環境影響評価書（EIS）文書に反映されている。

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
第I巻、最終版環境影響評価書	
エグゼクティブ・サマリー	
ES. 0、ページ ES-iii から ES-v まで	エグゼクティブ・サマリーへの全ての変更点は、上記ES. 0に示されている。
第2.0章 検討された代替案と設計オプション	
セクション2.1、2-1ページ	建設代替案と建設代替案設計オプションの区別を明確化するための文を追加した。
セクション2.1、2-1ページおよび2-2ページ	45日間のパブリックコメント期間終了後に、メトロが線路配置代替案に対して設計変更を提案した理由を説明する文を追加。
セクション2.1.1、2-2ページ	線路配置代替案のスクリーニング基準1が、合格/不合格（はい/いいえ）から合格/不合格ではなくなった理由を説明する文を追加。
セクション2.1.4、2-21ページ	線路配置代替案14およびコンコースの概念6が環境影響評価書（EIS）における詳細評価対象として推奨された旨の記述を追加。
セクション2.1.5、2-21～2-24ページ	検討対象となった他の線路配置案と比較した建設代替設計オプションを説明する新規セクションを追加。
セクション 2.2、2-24ページ	Main StreetからFirst Streetまでの端から端までの距離を追加するため、文章を改訂。
セクション 2.3、2-27ページ	「高速鉄道（HSR）導入時のフルビルドアウト条件の一部として」という文言を削除し、フルビルドアウト条件内に含めるよう改訂。これにより分析内容をより正確に反映させる。 ² また、Link USプロジェクトの敷地面積が、架線柱（OCS柱）およびのその他のHSR関連ユーティリティ改良設備の設置に必要なスペースにも対応することを明記する文を追加。

² 最終版環境影響評価書（Final EIS）では、高速鉄道（HSR）の運行が最終版環境影響評価書の分析対象期間内に開始されるため、HSR運行の説明から「将来の」という表現を削除した。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 2.4、2-28ページ	高速鉄道条件付きでの完全整備に関する複数の言及を削除するため、文言を改訂。
セクション 2.4、2-28ページ	共用鉄道インフラの注記ボックス内のテキストを改訂。
セクション2.4、2-28から2-30ページ	暫定条件と完全整備条件の考慮方法を明確化するため本文を改訂し、セクション2.3への参照を追加。
セクション 2.4.1、2-28ページ	サブセクションの見出しと本文を改訂し、暫定状態がフェーズAとも呼ばれることを明確化。
セクション2.4.1、2-29ページ	線路がFirst Streetを越えて継続することを明確化する文言を追加。
セクション2.4.2、2-30ページ	サブセクションの見出しと本文を改訂し、フルビルドアウト状態がフェーズBとも呼ばれることを明確化。
セクション 2.4.2、2-30ページ	最後の箇条書きの文言を改訂し、通過線路がUS-101高架橋上で最低4線路に合流し、First Streetを通過する2本の通過線路と再び合流する方法を記述した。
セクション 2.4.2、2-31ページ、図 2-2	図を改訂し、凡例から「フルビルドアウト+高速鉄道条件」に関する記述を削除。
セクション 2.4.2、2-33ページ および 2-35ページ、図2-3および図2-4	暫定条件または完全整備条件における通過線路の正しい数を示すよう図を修正。
セクション2.6、2-38ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新の措置を反映するため、脚注テキストを改訂。
セクション2.6.2、2-41ページ	メトロ・ロサンゼルスリバー・パスプロジェクトの資金調達方法と、メトロロサンゼルス高架高速交通プロジェクトの資金調達時期を明確化するため、本文を改訂。
セクション 2.6.2、2-41 から 2-43ページ	その他の計画プロジェクトおよびインフラ整備のプロジェクト状況を更新するため、本文を改訂。
セクション2.7.1、2-53ページおよび2-55ページ、図2-7	図2（全5図中）および図3（全5図中）を改訂し、凡例を更新して「高速鉄道条件付き完全整備」に関する記述を削除した。
セクション2.7.1、2-61ページ	建設代替案設計オプションについて、第9.0章との整合性を図るため、リードトラック構成の柔軟性に関する文言を改訂。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 2.7.1、2-61ページ	高速鉄道列車が、互換性のある2本の引込線を共有することを明確化するため、文言を改訂。
セクション 2.7.1、2-6ページ1 から 2-73ページ	図2-8および図2-10の図表タイトルを含む、HSR条件付きのフルビルドアウトに関する複数の言及を削除するため、文言を改訂。
セクション 2.7.1、2-6ページ7、表 2-5	表を改訂し、HSR条件付きフルビルドアウトに関する言及を削除。
セクション 2.7.1、2-73ページ	第9.0章との整合性を図るため、ランスルートラックのサブセクションにおける建設代替案設計オプションに関する記述を修正。
セクション 2.7.1、2-74ページ、図 2-15	図を改訂し、HSR条件付きのフルビルドアウトを削除し、高速鉄道列車を描画を追加。
セクション 2.7.1、2-80ページ	HSR条件付きのフルビルドアウトの言及を削除するため、テキストを改訂。
セクション 2.7.1、2-83ページ、図 2-22	図2-22を改訂し、図面からテキストを削除。
セクション 2.7.1、2-84ページ	承認機関として連邦鉄道局（FRA）を追加。
セクション 2.7.12-84ページ	45日間のパブリックコメント期間中に寄せられた意見を受け、North Main Streetの安全対策として提案されていた中央分離帯撤去案を削除するため、文言を更新した。
セクション 2.7.1、2-85ページ	ロサンゼルス市の「モビリティプラン2035」のHLA（ヘルシー・ストリートLA）施策を含めるため、メトロ職員とさらなる調整が行われることを明記する文言を追加。
セクション 2.7.1、2-87 ページ、図 2-23	図2-23「North Main Street平面交差における安全対策」を改訂し、パブリックコメントへの対応として提案された安全対策の設計変更に整合させた。
セクション2.8、2-90ページおよび2-91ページ	本最終版環境影響評価書第9.0章を参照し、建設代替案設計オプションに関連する変更点・削減点の詳細な説明を含む、建設代替案設計オプションの概要を追加する新規セクションを追加。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション2.9、2-91ページ	CEQA修正提案プロジェクトの説明を削除し、読者に、2025年10月23日にメトロ取締役会が認証した最終版環境影響報告書（SEIR）を参照するように変更。
セクション2.10、ページ2-91ページ、表2-6	表2-6を改訂し、North Main Street安全改善計画の実施に際し、部分的な取得が必要となる可能性のある、非メトロ所有の影響を受ける可能性のある区画リストに、区画1件（APN: 5409-013-915）を追加。
セクション2.10、ページ2-93ページ、図2-25	図2-25「非メトロ所有の影響を受ける可能性のある区画」を改訂し、追加区画（APN: 5409-013-915）を追加。
セクション2.11、ページ2-95ページ	プロジェクト費用見積もりを改訂し、草案EIS/SEIRで報告された内容に関する脚注を追加。
セクション3.1、NEPA分析の序論	
セクション3.1、3.1-1ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新の対策を反映するため、脚注の文言を改訂。
セクション3.1.2、3.1-5ページ	Link USプロジェクトの敷地面積が、カリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）が高速鉄道システムを運営するために必要とする共通鉄道インフラ、および追加インフラ要素を含むのに十分な大きさであることを明確化する文言を追加
セクション3.1.4、3.1-10ページ	箇条書きリストを改訂し、HSR条件付きのフルビルドアウトを削除し、箇条書きの残りの部分を前の箇条書きに移動。
セクション3.1.6、3.1-20ページ	HSR条件付きのフルビルドアウトへの複数の言及を削除するため、文言を修正。
セクション3.1.8、3.1-22ページ	新規セクションを追加し、本EISが以前承認されたプロジェクトへの最終版環境影響報告書（州クリアリングハウス番号2016051071）、および最終版環境影響報告書に対するCEQA補遺第1号を参照により組み込んでいることを明記。
セクション 3.2、土地利用と計画	
セクション 3.2、3.2-1ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新の対策を反映するため、脚注の文言を改訂。
セクション3.2、3.2-28ページおよび3.2-29ページ、トピック3.2-D	カリフォルニア州交通計画2040の3つの目標および1つの政策との矛盾を認める文言を追加。

表 ES-0. 変更の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.3、輸送	
セクション 3.3.4、ページ 3.3-27ページ	BNSFウェストバンクヤードが最大8,000フィートの編成列車に対応可能であることを反映するため、本文を改訂。
セクション 3.3.5、ページ 3.3-64ページ、トピック 3.3-E	サンバーナーディーノ支線が深刻な混雑状態にあることを明記する文を追加。
セクション 3.3.5、ページ 3.3-64ページ、トピック 3.3-E	「HSR条件付きのフルビルドアウト」という文言を削除するため、文言を改訂。
セクション 3.3.6、ページ 3.3-69ページ、トピック 3.3-E	マラバーヤード鉄道改良の実施時期は、メトロ、カリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）、バーノン市、BNSF鉄道が相互に合意する旨を明記する文言を追加。
セクション 3.3.6、ページ 3.3-70ページ	緩和策TR-1を改訂し、ロサンゼルス統一学区を調整当事者として追加。
セクション3.3.6、ページ3.3-71ページ	2025年10月23日のメトロ理事会会議で採択された2つの理事会動議に基づき、緩和策TR-3を改訂。
セクション3.3.7、ページ3.3-76ページ、表 3.3-17	NEPA影響概要を修正し、緩和策LU-1がトピック3.3-D：公共交通機関、自転車、歩行者施設に適用されることを明記する文言を追加。
セクション3.3.7、3.3-77ページおよび3.3-78ページ、表3.3-17	緩和策TR-3のタイトルを改訂し、BNSFに対する補償的緩和を除外。
セクション3.4、視覚的質と美観	
セクション3.4.6、3.4-7ページ3および3.4-74ページ	修正緩和策 AES-1 に防音壁の維持に関する規定を追加。
セクション 3.4.7、3.4-77ページ、表 3.4-11	NEPA影響概要を修正し、トピック3.4-A：視覚的特性または品質に対する有益な効果を認める文言を追加。

表 ES-0. 変更点の要約

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.5、大気質と地球規模気候変動	
セクション3.5.2、3.5-1ページ	大気質と地球規模気候変動に関する分析が、最近の連邦2025年大統領令および規制指針の発出前に完了したことを明記する文言を追加。
セクション 3.5.2、3.5-2ページ	脚注1を改訂し、CEQが後にその2023年ガイダンスを撤回したことを注記。
セクション3.5.2、3.5-2からページ3.5-3、表3.5-1	表3.5-1全体において、コミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正。
セクション 3.5.2、3.5-4ページ および 3.5-5ページ、表3.5-1	表3.5-1を改訂し、以下の記述を追加した： <ul style="list-style-type: none"> 大統領令14154号「アメリカのエネルギー解放」（2025年）、2025年2月25日に公布され2025年4月11日に発効した暫定最終規則。本規則は環境品質委員会（CEQ）の規制を廃止する。 温室効果ガス排出量および気候変動の考慮に関するNEPAガイダンスの撤回、連邦官報第90巻22,472頁（2025年5月28日）。 ジェフリー・ボサート・クラーク・ジュニア（情報規制問題局局長代理）、各省庁の規制政策担当官および委員会・理事会の管理・執行責任者宛覚書（2025年5月5日）、大統領令14154号第6条を実施。本覚書は規則制定に関する指針を示すとともに、許可を承認する際に各機関が「法定要件を遵守するために必要な最小限の温室効果ガス分析および考慮を行うこと」を義務付けている。 議会法案617
セクション3.5.2、3.5-10ページ、表3.5-2	2024年5月に変更された国家年間PM _{2.5} 基準を反映する文言を追加。
セクション3.5.3、3.5-14ページ	読者を2025年10月23日にメトロ理事会が認証した最終環境影響報告書（SEIR）に記載された更新された健康リスク評価手法に参照するよう、文言を改訂。
セクション3.5.5、3.5-27ページ、トピック3.5-A	読者を最終版環境影響報告書（EIR）付録Hではなく、2025年10月23日にメトロ取締役会が認証した最終版環境影響評価報告書（SEIR）および最終版環境影響報告書（EIS）付録Qに記載された更新された健康リスク評価を参照するよう、本文を改訂。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション3.5.5、3.5-31ページ、トピック3.5-A	「2026年までに」を削除した。
セクション 3.5.5、3.5-34ページ、トピック 3.5-A	2025年10月23日にメトロ取締役会が認証した最終版環境影響報告書（SEIR）内の更新された健康リスク評価を参照するよう読者に案内するため、文言を改訂。
セクション3.6、騒音と振動	
セクション3.6	Link US鉄道計画覚書への全ての参照を付録Bから付録Cへ、交通影響評価への全ての参照を付録Dから付録Eへ修正。
セクション3.6.3、3.6-4ページ	高速鉄道運行による騒音・振動の潜在的な増加が、本プロジェクトの影響分析やプロジェクト全体の影響評価判断には反映されていない旨を追加。
セクション 3.6.3、3.6-5ページ	運転騒音評価は建設案および車両基地用張り出し屋根設計オプション1（車両基地上空の個別張り出し屋根）に基づくことを明確化する文言を追加。
セクション 3.6.6、3.6-78ページ	防音壁の建設時期に関する規定を追加するため、緩和策 NV-1 を改訂。
セクション 3.6.7、3.6-87ページ、表3.6-16	緩和策 NV-2 がトピック 3.6-B：地中伝播振動および地中伝播騒音レベルに適用されることを明記する文を追加。
3.7 生物資源および湿地資源	
セクション 3.7.6、3.18-17ページ および 3.17-18ページ	緩和策BIO-1およびBIO-2を改訂し、「メトロおよび／または」を追加。
セクション 3.10、有害廃棄物および有害物質	
セクション3.10.4、3.10-25ページ	ケラーヤードの線路についてさらに説明するため、以下の文言を追加して改訂：「具体的にはSCRRA西岸線路MT-3、MT-4、およびアムトラック・ラウンドハウス引込線。建設案にはケラーヤード保管線路の改修は含まれない。」

表 ES-0. 変更の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.10.6、3.10-43ページ	緩和策HAZ-3を改訂し、「事前に」を削除・追加。
セクション 3.12、文化的・古生物学的資源	
セクション 3.12.4、3.12-81ページ	「主要な構成要素」の2箇所を「特徴を定義する要素」に修正。
セクション3.12.4、3.12-93ページ	「寄与要素」を「特徴を定義する要素」に修正。
セクション 3.12.5、3.12-108ページ	「草案」を削除し「最終版」に置き換えるよう文言を修正。
セクション 3.13、経済的および財政的影響	
セクション 3.13.3、3.13-4ページ	フェーズA（暫定状態）の費用見積もりを19億3000万ドルに修正。
セクション 3.13.3、3.13-4ページ	草案EIS/SEIRに含まれていた費用見積もりを明確化するため、脚注2を追加。
セクション 3.13.5、3.13-8ページ、表 3.13-3	建設代替案の資本支出費用の概要を更新するため、表および補足説明文を改訂。
セクション 3.13.5、3.13-9 ページ、表 3.13-4	直接（資本支出）、間接（サプライチェーン支出）、誘発（従業員支出）、および総影響を更新するための改訂表および補足説明文。
セクション 3.13.5、3.13-10ページ、トピック 3.13-A	「フルビルドアウトによる」を削除し、「操業開始」を追加した改訂テキスト。
セクション 3.13.7、3.13-18ページ	建設代替案の建設資本支出コストを更新するため、本文を改訂。

表 ES-0. 変更点のまとめ	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.14、安全とセキュリティ	
セクション 3.14.5、3.14-24ページ、トピック 3.14-A	HSR条件付きのフルビルドアウトに関する文言を削除。
セクション 3.15、社会経済および影響を受けるコミュニティ	
セクション3.15	本節全体におけるコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記。
セクション 3.15.3、3.15-11ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新の措置を反映するよう脚注の文言を修正。
セクション 3.15.4、3.15-17ページ、図 3.15-2	図 3.15-2 を修正し、南カリフォルニアの広島県人会（#50）および日本福音宣教協会（#51）を追加した。
セクション 3.15.5、3.15-40 ページ	フェーズ A（暫定条件）の費用見積もりを 19 億 3000 万ドルに修正し、生み出される雇用年数（33,526 雇用年）に関連する短期的な経済効果について記述する補足テキストを更新した。
セクション 3.15.7、3.15-49ページ、表 3.15-17	表3.15-17にテキストを追加し、NEPA影響要約を修正するとともに、トピック3.15-D：事業移転と経済に関する有益な効果を明記した。
セクション 3.15.7、3.15-51ページ から 3.15-73ページ、表3.15-18	<p>表3.15-18を以下のように改訂：</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地利用・計画 - マラバーヤード緩和策TR-1を改訂し、調整当事者としてロサンゼルス統一学区を追加、責任当事者としてのバーノン市を削除。 交通 - トピック3.3-Bの影響分析を改訂し、セビリアに設置される2組のゲートアームが安全上の危険をもたらすとの認識を削除。このプロジェクト要素は、45日間のパブリックコメント期間終了後、マラバーヤード鉄道改良計画から削除された。 大気質と地球規模気候変動 - ハーバー支線における列車運行減少による有益な間接的影響を認めるため、トピック3.5-Aおよび3.5-Bの間接的影響に関する結論を改訂した。 騒音と振動 - ハーバー支線における列車運行減少による有益な間接的影響を認めるため、トピック3.6-Aおよび3.6-Bの間接的影響に関する結論を改訂した。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
	<ul style="list-style-type: none"> 生物資源および湿地資源 - トピック3.7-Bおよびマラバーヤード緩和策BIO-2の影響分析を改訂し、バーノン市樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）を引用。
セクション 3.15.7、3.15-49ページ、表 3.15-17	BNSFへの補償的緩和策を除外するため、緩和策TR-3のタイトルを改訂。
セクション 3.16、累積的影響	
セクション3.16	本節全体におけるコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記。
セクション3.16、3.16-1ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新措置を反映するため、脚注の文言を改訂。
セクション 3.16.4、3.16-9ページ、表 3.16-2	以下の文言を削除：「連邦鉄道局（FRA）およびカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）は、計画中の高速鉄道システム全体（Link USプロジェクト調査区域内に収容される関連インフラを含む）の建設および運営に関する環境分析を含む、プロジェクトレベルの包括的な環境審査を実施する。」
セクション3.16.4、3.16-14ページ、表 3.16-2	バーノン・ウェストサイド地区変更および計画修正に関する認定済み最終プログラム環境影響報告書（EIR）を反映するため、表3.16-2を改訂。
セクション3.16.4、3.16-39ページ	高速鉄道の運転騒音および振動が直接影響分析で扱われている旨の記述を削除。
セクション 3.16.4、3.16-46ページ	バーノン市の樹木条例を参照するよう文言を修正。
セクション3.16.4、3.16-83ページ	コミュニティの簡条書きリストにアートディストリクトおよび南部工業地区を追加。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
第4.0章 コミュニティ分析	
第4.0章	本章全体におけるコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記。
セクション 4.2、4-4ページ および 4-5ページ	規制枠組みに大統領令14148号、14154号、14173号、14224号を追加。
セクション4.3.6、4-9ページ	少数民族コミュニティ、低所得コミュニティ、非少数民族コミュニティに対する不均衡かつ悪影響を判断するための評価に関する記述を追加。
セクション4.4、4-10ページ	影響を受けるコミュニティへの広報活動が、メトロとカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）の意思決定プロセスの一環としてどのように実施され、今後どのように継続されるかを説明する文言に改訂。
セクション4.4.2、4-12ページ	主に少数民族が居住する地域、主に非少数民族が居住する地域、主に低所得者が居住する地域、主に非低所得者が居住する地域において実施された住民参加活動について記述する文を追加。
セクション4.4.2、4-14ページから4-16ページ、表4-1	2024年および2025年に利害関係者および地域団体と開催した会議を更新。
セクション4.4.2、4-17ページから4-25ページ、表4-2	表4-2に、環境影響評価書/補足環境影響評価書（EIS/SEIR）草案に対する45日間のパブリックコメント期間中に受けた新たなステークホルダーの意見を反映した文言を追加。
セクション4.5.1、4-28ページ	LAUSの南に位置する国勢調査区2060.51を説明する文言を追加。
セクション4.5.3、4-30ページ	CalEnviroScreen 4.0 マップレビューの説明を追加。
セクション4.5.3、4-31および4-33ページ、図4-1および図4-2	図4-1および図4-2におけるコミュニティ分析の用語を改訂。

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 4.6.1、4-58ページ	リトル東京の追加的な文化的・宗教的コミュニティを含めるため、テキストを追加。
セクション 4.6.1、4-59ページ	アートディストリクトまたは南部工業地区の非少数派コミュニティは近接影響の対象とならない旨を説明する文言を追加。
セクション4.6.1、4-65ページ	緩和策NV-1に関連する文言を改訂し、提案されている擁壁/防音壁の建設時期を、解体を含むいかなる建設活動よりも前に実施することを明記した。
セクション4.6.2、4-76ページ	セクション4.6.2「相殺的緩和策」を追加する文言を追加。
セクション4.6.2、4-78ページから4-79ページ	セクション4.6.1「評価対象事項」で論じられた悪影響を相殺する可能性のある、本プロジェクトの便益として考慮されるOMMについて記述する文言を追加。
セクション4.7、4-80ページ	相殺的緩和策AQ-4：ウィリアム・ミード・ホームズにおける建設時の大気質モニタリングを追加。
セクション4.8、4-81ページから4-83ページ	少数民族および/または低所得層に対する不均衡かつ悪影響の判定結論の評価に関する記述を追加。
セクション4.8、ページ4-83	相殺的緩和策AQ-4への言及を追加。
第5.0章、第4(f)項 評価	
セクション5.1、5-2ページ	最新の合意覚書更新日を追加するため、文言を改訂。
セクション5.1.2、5-6ページから5-7ページ	州歴史保存機関（SHPO）および米国内務省国立公園局とのセクション4(f)協議について記述する文言を追加。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション5.4、5-12ページおよび5-13ページ	歴史的財産への悪影響に関する継続的な協議およびそれらの悪影響を解決するための対策の設定が、セクション106 PAに従って行われることを反映した改訂テキスト。
セクション5.6.2、5-27ページ、5-29ページ ～5-33 表5-4	表から以下の文言を削除：「予備的」、「予備分析によれば」、「用途決定は最終版環境影響評価書/補足環境影響報告書で確定される」
セクション5.6.3、5-27ページ、5-34から5-46ページ、表5-5	表から以下の文言を削除：「暫定的」、「暫定分析によれば」、「用途決定は最終版環境影響評価書/戦略環境影響報告書で確定される」。
セクション5.6.3、5-47から5-48ページ、表5-6	表内のテキストを改訂し、セクション4(f)の使用決定を更新した。
セクション5.9、5-77ページ、表5-7	表のiv. 行の文言を修正し、州歴史保存機関（SHPO）には北部回避代替案に関する意見提出の機会が提供されたが、回答や意見は得られなかったことを明記。建設代替案に関するSHPOからの意見は、総合的な害の最小化分析において考慮された。
セクション5.9、5-78ページ、表5-7	表のvi. 行の修正箇所：「建設代替案では回避される」を追加。
セクション5.9、5-79ページ	建設代替案が全体として最小限の害をもたらす仕組みを説明する文言を追加。
セクション5.10、5-79ページ	結論段落を改訂。
第6.0章、その他のNEPAに関する考慮事項	
第6.0章、6-1ページ	環境品質評議会（CEQ）の最新の対策を反映するよう脚注の文言を改訂。

表ES-0. 変更点の要約

セクション/ページ番号	変更点の概要
第8.0章 公共および機関への働きかけ	
第8.0章	本章全体におけるコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記した。
セクション8.1、8-1ページから8-3ページ	草案環境影響評価書/補足環境影響報告書（EIS/SEIR）の45日間パブリックコメント期間終了前後に、バーノン市で実施された関係者による関与に関する記述を追加・修正。
セクション8.2、8-4ページ	次の文言を削除した。「これは、英語能力が限られた個人に対する対応義務に関するFTA通達C 4702.1B、および交通政策決定プロセスへの環境正義原則の統合に関するFTA通達C 4703.1Bの法的要件を満たすだけでなく、それを上回ることを意図している。」
セクション8.2.1、8-10ページおよび8-11ページ	バーノン市における個別財産所有者会議の一覧が記載されているセクション8.1への相互参照文を追加。
セクション8.2.1、8-16ページおよび8-17ページ、表8-2	表8-2の文言を改訂・追加し、環境影響評価書/社会環境影響評価書（EIS/SEIR）草案の45日間パブリックコメント期間終了後に実施された利害関係者との協議を含めるようにした。
セクション8.6ページおよび8.7ページ、8-24ページおよび8-25ページ	草案EIS/SEIRの配布および要請されたコメントに関する記述を過去形に修正。
第9.0章、建設代替案設計オプション	
第9.0章	建設代替案設計オプションの詳細な説明を提供するため、第9.0章「建設代替案設計オプション」を追加。建設代替案設計オプションの一部である設計変更、改良、削減を含む提案された設計変更について詳述。本章は、建設代替案設計オプションの実施により生じる影響の規模と強度が低減されることを根拠に、補足環境影響評価書の作成が不要であるという実質的な根拠を提供するために追加された。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
第10.0章 作成者一覧	
第10章	文書の正確かつ現行の作成者を反映するようリストを更新。
第11.0章、参考文献	
11-7ページ	ロサンゼルス市都市計画局の出典に関連する古いリンクを置き換えるため、本文を改訂した。
11-10ページ	米国国勢調査局の出典に関連する古いリンクを置き換えるための改訂テキスト。
第II巻、技術的付録	
付録B、NEPA代替案評価覚書および設計図面	
付録B、設計図面	付録Bは、環境影響評価書/補足環境影響評価書 (EIS/SEIR) 草案に添付された付録Bにおいて、誤って省略されていた。最終版EISの付録Bには、建設代替案、建設代替案設計オプション、およびマラバーヤード鉄道改良 (設計オプション1および2) に関する設計計画の完全版が含まれている。
付録D、地域影響評価	
付録D	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」という表現を複数箇所を削除。
付録D	本プロジェクト向けに実施された地域分析を反映するため、付録を改訂した。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した。
セクション 1.5.3、13 ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。

表ES-0. 変更点の要約

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 2.1、15 ページ	環境影響評価書/補足環境影響評価書（Draft EIS/SEIR）草案の公表に関連する連邦規制枠組みを説明する文言を追加。
セクション 2.0、20ページ	規制枠組みに大統領令14148号、14154号、14173号、14224号を追加。
セクション2.2.18、24ページ	更新された公衆参加計画と整合性を保つため、文言を改訂した。
セクション3.2、35ページ、図3-1	図3-1を修正し、コミュニティ分析調査区域を反映させた。
セクション4.1、47ページおよび48ページ	メトロおよびカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）の意思決定プロセスの一環として継続される、現行の市民参加プロセスを説明する文言を追加。
セクション 4.3、60 ページおよび 61 ページ、表4-3	表4-3を改訂し、環境影響評価書/環境影響報告書（EIS/SEIR）草案に対する45日間のパブリックコメント期間終了後に実施された関係者の関与を含めるようにした。
セクション4.3、62ページ	NEPAおよびセクション106プロセスを支援するため、プロジェクトの最新状況と潜在的影響の概要を説明するための追加会議がHACLAと開催されたことを明記する文言を追加。
セクション4.3、63から72ページ、表4-4	資源分野ごとの意見要約およびフィードバック対応方法の要約に、追加詳細を含める旨の文言を追加。
セクション5.1.1、74ページ	リトル東京地区に関する追加詳細を含めるため、文言を追加。
セクション5.2.2、91ページ、図5-5	図5-5を修正し、コミュニティ分析調査区域を反映させた。
セクション5.2.2、91ページ、94ページ、96ページ、図5-5および表5-1	図5-5および表5-1を改訂し、南加広島県人会および日本福音宣教協会を追加。

表 ES-0. 変更の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 5.6.2、140ページ および 141ページ	LAUS南側の国勢調査区2060.51の説明を追加するため、本文を改訂。
セクション 5.6.4、142ページ	CalEnviroScreen 4.0 地図レビューの説明を追加。
セクション5.6.4、143ページ、図5-9	図5-9を修正し、少数民族および低所得コミュニティを反映。
セクション 5.6.4、145 ページ、図 5-10	図5-10を修正し、コミュニティ分析調査区域を反映させた。
セクション6.1.4、166ページ	カリフォルニア交通計画2040の3つの目標および1つの政策との矛盾を認める文言を追加。
セクション6.5.2、187ページ	フェーズA（暫定条件）の費用見積もりを19億3,000万ドルに修正し、表6-3および関連する本文を更新し、創出される就業年数（33,526就業年数）に関連する短期的な経済的影響を記述した。
セクション6.6、191ページ	実施策リストにOMM AQ-4を追加する文言を追加。
セクション 6.6.1、216 ページ	緩和策NV-1に関連する防音壁の建設時期に関する規定を追加するため、本文を改訂。
セクション 6.6.3、227 ページ	OMMの有益な効果を認めるため、セクション6.6.3を改訂。
セクション 6.6.3、230 ページおよび 231 ページ	コミュニティ分析の決定の一部としてOMM AQ-4の実施を認めるため、セクション6.6.3を改訂。
セクション6.6.4、232ページ	建設代替案が少数民族コミュニティ、低所得コミュニティ、および非少数民族コミュニティに不均衡または悪影響を及ぼさないという結論を更新する文言を追加。

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 7.0、235ページ	緩和策TR-1において、ロサンゼルス統一学区を調整当事者として追加する文言を追加。
セクション7.0、236ページおよび237ページ	2025年10月23日のメトロ理事会会議で採択された2つの理事会動議に基づき、緩和策TR-3を改訂。
セクション7.0、240ページ	緩和策AES-1に防音壁の維持に関する規定を追加する文言を追加した。
セクション7.0、241ページ	緩和策NV-1における防音壁の建設時期に関する規定を追加するため、文言を改訂。
セクション7.0、252ページ	緩和策HAZ-3を改訂し、「事前に」を削除し追加した。
セクション7.0、253ページ	緩和策HAZ-4を改訂し、「行動」を削除し「インフラ」を追加。
付録E、交通影響評価	
付録E	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を複数箇所を削除するよう文言を修正。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した改訂テキスト。
セクション1.5.3、13ページ	セクション1.5.3「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション7.7、121ページ、図7-22	図7-22を修正し、2031年およびプロジェクト実施後のピーク時交通量を正しく表示。

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
付録F、視覚的影響評価	
付録 F	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」という表現を複数箇所を削除した。
セクション 1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新。
セクション 1.5.3、13 ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション 6.0、95 ページ	防音壁の維持に関する規定を追加するため、緩和策AES-1を改訂。
付録G、大気質と地球規模気候変動	
付録G	複数の箇所「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を削除するよう本文を改訂。
付録G	本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記するため、付録内の複数箇所を改訂。
付録G	複数の箇所に「本報告書の付録Dに含まれる補足資料」という文言を追加。
セクションES.1、ES.2、5.0、および6.1、ページvii、viii、45、53	当該セクション内の複数箇所を修正し、読者を2025年10月23日にメトロ取締役会が認証した最終版SEIR（環境影響報告書）の改訂版健康リスク評価および最終版EIS（環境影響評価書）の付録Qへ参照するよう変更（従来の最終版EIR付録Hへの参照から変更）。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」の文言を削除し、フェーズを更新。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション 3.1、19ページ、表 3-1	表3-1の注記を改訂・追加しPM _{2.5} に関する最新の連邦基準を反映。
セクション3.6、24ページ	アセンブリ法案617の説明を追加。
セクション3.8.1、26ページおよび28ページ	セクション3.8.1を改訂し、以下を含めるようにした： <ul style="list-style-type: none"> 大統領令14154「アメリカのエネルギー解放（2025年）」：2025年2月25日に公布され、2025年4月11日に発効した暫定最終規則。環境品質委員会（CEQ）の規制を廃止する。 温室効果ガス排出量および気候変動の考慮に関するNEPAガイダンスの撤回、連邦官報第90巻22,472頁（2025年5月28日）。 ジェフリー・ボサート・クラーク・ジュニア（情報規制問題局局長代理）、各省庁の規制政策担当官および委員会・理事会の管理・執行責任者宛覚書（2025年5月5日）、大統領令14154号第6条を実施。本覚書は規則制定に関する指針を示すとともに、許可を承認する際に各機関が「法定要件を遵守するために必要な最小限の温室効果ガス分析および考慮を行うこと」を義務付けている。
セクション4.2、34ページ	脚注3の文言を「この3年間の期間は、分析時点において入手可能な最新のモニタリングデータであった」と改訂。」と改訂。
セクション4.3、39ページ	感受性受容体を含める距離を決定するために使用された、2015年版年環境保健危害評価局（OEHHA）の「健康リスク評価作成のためのガイダンスマニュアル」を引用する文を追加。
セクション6.1.1、53ページ	一酸化炭素スクリーニング分析について論じる小節を追加。
セクション6.1.2、62ページ	緩和措置後のメトロリンク列車の将来運行時期に関する記述を削除。

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
付録H、騒音・振動調査	
付録H	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」という表現を複数箇所を削除した。
セクション 1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション4.3、22ページ	運用騒音評価は建設代替案および車両基地設計オプション1（車両基地上の個別張り出し屋根）に基づくことを明確化する文言を追加。
セクション11.1、105ページ	緩和策NV-1における防音壁の建設時期に関する規定を追加するため、文言を改訂。
付録I、自然環境調査	
付録I	複数の箇所を「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を削除するよう文言を修正。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した改訂テキスト。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション6.0、81ページおよび82ページ	緩和策BIO-1およびBIO-2を改訂し、「地下鉄および／または」を追加。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更の概要
付録J1、水質評価報告書	
付録J1	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を複数箇所で削除した改訂テキスト。
セクション 1.5、11 ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
付録J2、予備低環境負荷開発報告書	
付録J2	複数の箇所ですべて「将来の」を「高速鉄道列車」の前にある文から削除した。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」の削除とフェーズの更新。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
付録K、予備地質技術報告書	
付録K	複数の箇所ですべて「将来の」を「高速鉄道車両」の前にある文脈から削除した。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」の削除と段階の更新。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
付録L、有害廃棄物影響技術覚書	
付録L	「HSR列車」の前にある「将来の」という表現を複数箇所を削除した改訂テキスト。
セクション 1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新した。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
付録N、古生物学的同定報告書および古生物学的評価報告書	
付録N	複数の箇所を削除し、「将来の」を削除し、高速鉄道車両に関する記述を修正。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
付録0、経済的・財政的影響評価	
付録0	複数の箇所を削除し、「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を削除してテキストを改訂。
目次、iiページ	表4-7の表題を修正し「(HSR条件付きのフルビルドアウト)」を削除。
セクションES.1、viページ、表ES-1	フェーズA（暫定条件）の費用見積もりを19億3000万ドルに修正し、表ES-1および関連する説明文を更新し、創出される就業年数（33,526就業年数）に関連する短期的な経済的影響を記述した。

表ES-0. 変更点の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 1.5、ページ 11	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」の文言を削除し、フェーズを更新。
セクション1.5.3、ページ13	セクション1.5.3「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。
セクション3.2、19ページ、表3-1	暫定条件の推定費用およびプロジェクト総費用を更新するため、表3-1を改訂。
セクション3.2、ページ20、表3-2	表3-2および補足テキストを改訂し、建設案の資本支出費用の概要を更新した。
セクション3.3、21ページおよび22ページ、表3-4	表 3-4 および補足テキストを改訂し、直接（資本支出）、間接（サプライチェーン支出）、誘発（従業員支出）、および総影響を更新した。
セクション 3.3、23 ページおよび 24 ページ、表3-5	暫定建設段階および完全建設段階の両方について、建設段階別の影響の内訳を更新するため、表3-5を改訂。
セクション 4.2.2、33 ページおよび 34 ページ、表4-7	表のタイトルを「(フルビルドアウト+HSR条件)」を除去して改訂。
付録P、移転影響報告書	
付録P	「高速鉄道列車」の前にある「将来の」を複数箇所を削除し、文言を修正。
セクション1.5、11ページ	「およびHSR条件付きのフルビルドアウト」を削除し、フェーズを更新。
セクション1.5.3、13ページ	1.5.3節「HSR条件付きのフルビルドアウト」を削除。

表 ES-0. 変更の概要	
セクション/ページ番号	変更点の概要
付録Q、マラバーヤード緩和策の環境評価	
エグゼクティブ・サマリー	
セクション ES. 0、ES-1ページ	LAUSとマラバーヤード間の距離を修正するため、本文を改訂。
セクション ES. 0、ES-1ページ	最新の連邦規制を反映するため脚注を改訂。
エグゼクティブ・サマリー	本セクション全体で実施されたコミュニティ分析を反映するため、複数箇所の記述を改訂。
セクション ES. 0、ES-3ページ	草案環境影響評価書/補足環境影響評価書 (EIS/SEIR) の45日間のパブリックコメント募集期間終了後に開催された会議の結果として組み込まれた、悪影響を相殺する回避・最小化策 (OMM) を説明する文言を追加。
セクションES. 0、ページES-5ページからES-12ページ、表ES-1	表ES-1を以下の更新内容を反映して改訂： <ul style="list-style-type: none"> 「緩和策実施後のNEPA影響判定」欄に、緩和策実施後の建設・運営・間接的影響に関するNEPA判定を要約する文言を追加。 マラバーヤード緩和策TR-1の調整当事者にロサンゼルス統一学区を追加する文言を追加。 マラバーヤード緩和策TR-6を改訂し、最終版環境影響評価書への言及を削除。 マラバーヤード北側における列車運行減少の結果として生じる間接的な有益な影響を認める文言を追加。 トピック3.7-Bおよびマラバーヤード緩和策BIO-2の影響分析を修正し、バーノン市樹木条例 (条例集第12.24章 街路樹) を引用するよう文言を改訂。
第1.0章 序論	
セクション1.0	本節全体におけるコミュニティ分析用語の複数箇所を改訂し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記した。

表 ES-0. 変更の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション1.1.1、1-11ページおよび1-12ページ	環境影響評価書/補足環境影響評価書（EIS/SEIR）草案の45日間の公的意見募集期間終了後に開催された会議の結果実施された、追加分析について記述する文言を追加。
セクション 1.1.1、1-14ページ	ロサンゼルスジャンクションにおける留置線の設置に伴い、完全買収が必要となる区画を明確化する文言を追加。
セクション1.1.1、1-16ページ、図1-3	ロサンゼルスジャンクションにおける留置線の設置に伴い完全買収が必要な7物件を示すため、図1-3を改訂。
セクション1.2、1-17ページ	LAUSとマラバーヤード間の距離を修正するため、文章を改訂した。
第2.0章 マラバーヤード鉄道改良計画の概要	
セクション2.2、2-2ページおよび2-3ページ	影響を受ける列車経路を説明する文を追加。
セクション2.2.1、2-3ページおよび2-4ページ	列車の標準的な長さを改訂し、影響を受ける列車路線における既存の運行を明確化。
セクション2.2.2、2-5ページから2-7ページ	1日あたりの平均列車運行回数を明確化する文言を追加。
セクション 2.2.2、2-7ページ、図 2-2	図2-2「BNSFマラバーヤード周辺における貨物鉄道運行の運用特性」を削除。図2-2は「影響を受ける列車ルート」と題する図に置き換え。46th Streetコネクターを走行する列車の標準的な長さや車両数を改訂。
セクション 2.2.2、2-8ページ	図2-3：既存の鉄道運行と図2-4：将来の鉄道運行を追加。
セクション2.2.3、2-11ページ	影響を受ける各路線について、現行および将来の状況における1日あたりの列車運行総数と所要時間を示す表2-4を追加

表ES-0. 変更の概要	
セクション/ページ番号	変更の概要
セクション 2.3.2、2-1ページ	図2-3を図2-5に改番し、Seville Stの現存する平面交差改良から2つの構成要素を除去するよう修正
セクション 2.3.2、2-16ページ	図2-4は図2-6に改番され、Seville Stの既存平面交差改良工事から2つの構成要素を削除するよう修正された。
セクション 2.3.2、2-18ページ	図2-5は図2-7に改番。
セクション 2.3.2、2-20ページ	図2-6は図2-8に改番。
セクション 2.3.3、2-22 ページおよび2-23ページ	45日間のパブリックコメント期間終了後に46th StreetとSeville Stの踏切で実施される改良内容の更新を反映するため、本文を改訂・追加。
セクション 2.3.3、2-24ページ	図2-7を図2-9に改番し、Seville Stの現存する平面交差改良から2つの構成要素を除去するよう改訂。
セクション 2.3.3、2-26ページ	図2-8を2-10に改番し、Seville Stの現存する平面交差改良工事から2つの構成要素を除外するよう修正。
セクション2.4、2-30ページ	表2-4を改番し表2-5とした。
セクション 2.4、2-34ページ	図2-9を2-11に改番。
セクション 2.4、2-36ページ	図2-10を2-12に改番。
セクション 2.5、2-38ページ	表2-5を改番し、表2-6とした。

表 ES-0. 変更点のまとめ

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 2.5、2-40ページ	図2-11を2-13に改番
セクション 3.1、マラバーヤード鉄道改良に関する NEPA 分析の紹介	
セクション 3.1、3.1-1ページ	最新の連邦規制を反映するため脚注を改訂。
セクション3.1.1、3.1-2ページ	本プロジェクトのために実施された地域分析を反映するため、本節を改訂。
セクション3.2、土地利用と計画	
セクション3.2、3.2-1ページ	最新の連邦規制を反映するため脚注を改訂。
セクション 3.2.1、3.2-3ページ、表 3.2-1	バーノン市西地区ゾーニング変更および総合計画修正の説明を追加するため、表3.2-1にテキストを追加。
セクション3.2.4、3.2-11ページ	「TOPICS 3.2-A」の末尾の「s」を削除するため、本文を改訂。
セクション3.2.4、3.2-18ページ、トピック3.2-A	「完全に旋回する」という表現を削除し、「操車」という表現を追加するよう本文を改訂。
セクション3.2.4、3.2-19ページおよび 3.2-20ページ、トピック3.2-A	2665 Leonis Boulevardの建物の一部解体に伴う車道への影響を明確化するため、文言を修正。
セクション 3.2.4、3.2-35ページ および 3.2-36ページ トピック3.2-B	トピック3.2-C「既存コミュニティの物理的分断」における運用分析を補強し、コミュニティの分断やコミュニティ連結性の低下に関連する悪影響が生じないことを示すため、本文を追加。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.3、交通	
セクション3.3	当該セクション全体において「遅延」を削除し「渋滞」を追加するため、複数箇所を改訂。
セクション 3.3.1、3.3-2ページ、表 3.3-1	容量に対する交通量比率 (v/c) の閾値に使用されるガイドラインへの参照を修正するため、表3.3-1を改訂。
セクション 3.3.2、3.3-3 ページおよび 3.3-4 ページ	分析開始前にパーノン市と調整した交通量標準化手法を明確化するため、本文を改訂。
セクション 3.3.2、3-6ページ	「またはピーク時間帯における車両、歩行者、および/または自転車が経験する平均遅延時間」を削除し、「閾値」を追加するため、本文を改訂。
セクション 3.3.2、3.3-8ページ、表 3.3-4	表の出典と注釈を改訂。
セクション3.3.2、3.3-9ページから3.3-11ページ	道路区間の運用基準、交通の再配分、交通遅延、車両滞留、交通渋滞に関する説明を拡充するため本文を改訂。
セクション 3.3.4、ペ3.3-36ページ、トピック 3.3-A	トピック3.3-A「交通循環システムの有効性を制限する交通渋滞」におけるマラバーヤード緩和策TR-1からTR-3の実施に関するメトロおよび/または請負業者の責任を更新するため、本文を改訂。
セクション3.3.4、3.3-45ページ、トピック 3.3-B	トピック3.3-B「危険性増加の原因となる既存道路および交差点の設計」において、49th Street閉鎖設計オプション2により、適切なトラックの進入と退出が維持されることを明確化するため、本文を改訂。
セクション3.3.4、3.3-46ページ、トピック 3.3-B	トピック3.3-B「危険性増加の原因となる既存道路および交差点の設計」において、車道11番と12番の分析を分離するため、文言を追加し修正した。
セクション3.3.4、3.3-47から 3.3-49ページ、トピック 3.3-B	信号、安全、土木改良に関する文言を改訂し、トピック3.3-B「危険性増加の原因となる既存道路および交差点の設計」において、鉄道踏切の待ち行列分析結果を含めるよう文言を追加。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.3.4、3.3-51ページ、トピック 3.3-D	トピック3.3-D「公共交通、自転車、歩行者施設」において、” Seville “Street”を” Seville “Avenue”に修正するため本文を改訂。
セクション 3.3.5、3.3-53ページ	ロサンゼルス統一学区を調整当事者として追加し、緩和策TR-1におけるメトロおよび/または請負業者の責任を更新するため、本文を改訂。
セクション3.3.5、3.3-53ページ	マラバーヤード緩和策TR-6を改訂し、最終版環境影響評価書への言及を削除。
セクション3.4、視覚的質と美観	
セクション 3.4.2、3.4.13ページ、図 3.4-4	図3.4-4を改訂し、Seville St.の既存平面交差改良から2つの構成要素を削除。
セクション3.4.2、3.4.15ページ、図 3.4-5	図3.4-4を改訂し、Seville St.の既存平面交差改良工事から2つの構成要素を除去した。
セクション3.5、大気質と地球規模気候変動	
セクション3.5	本節全体でコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記した。
セクション 3.5.1、3.5-1ページ	最近の連邦大統領令および規制上の指示の発出を認める文言を追加した。
セクション 3.5.1、3.5-2ページ、表 3.5-1	以下の更新を反映するため表3.5-1を改訂： <ul style="list-style-type: none"> 2009年12月7日に公表された内容を反映するよう文言を改訂した。 大統領令14154号「アメリカのエネルギー解放」（2025年）および対応する説明を追加 ジェフリー・ボサート・クラーク・ジュニア（情報規制問題局代理局長）による「各省庁の規制政策担当官および委員会・理事会の管理・執行責任者への覚書（2025年5月5日）」および対応する説明を追加

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
	<ul style="list-style-type: none"> • [NEPA] ガイダンスの撤回（[GHG] 排出量および気候変動の考慮に関するもの）、90 Fed. Reg. 22,472（2025年5月28日）および対応する説明を追加 • 州議会法案（AB）617および対応する説明を追加
セクション3.5.1、3.5-2ページ	最新のCEQガイダンスを反映するため脚注を改訂。
セクション3.5.1、3.5-10ページ、表3.5-2	表3.5-2の注記に、PM _{2.5} に関する最新の連邦基準を反映する文言を追加。
セクション3.5.2、3.5-11ページ、表3.5-3	感受性受容体の特定における1/4マイル緩衝区域の使用に関する説明を追加。
セクション 3.5.3、3.5-15ページ	感受性受容体の特定に1/4マイル緩衝区域を使用する旨の説明を追加。
セクション3.5.3、3.5-17ページ、図3.5-1	プロジェクトフットプリントからの感受性受容体の距離を含めるよう図を改訂。
セクション3.5.4、3.5-20ページ、トピック3.5-A	マラバーヤード鉄道改良工事の建設について、局所的な分析が完了した旨の文言を追加。
セクション3.5.4、3.5-22ページおよび3.5-23ページ、トピック3.5-Aおよびトピック3.5-B	トピック3.5-A「サウスコースト大気盆地における一般的な適合最小基準値」およびトピック3.5-B「年間温室効果ガス排出量25,000トンのCO ₂ 換算を超える排出量」において、マラバーヤード北側における列車運行減少の有益な間接的影響を認めるよう文言を改訂。
セクション3.6 騒音と振動	
セクション3.6.2、3.6-3ページおよび3.6-4ページ	医療施設（特に磁気共鳴画像装置（MRI）などの振動に敏感な検査機器を設置している場合）に関連するFTA騒音カテゴリ-3の土地利用定義に文言を追加。
セクション3.6.3、3.6-7ページおよび3.6-8ページ	ステイシー医療センターがFTAカテゴリ-3土地利用に分類されない理由を明確化する文言を追加。

表ES-0. 変更点の要約

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.6.4、3.6-9ページ、3.6-10ページおよび 3.6-17ページ、トピック 3.6-A から 3.6-C	トピック3.6-Aおよび3.6-C「一般計画、騒音条例、または機関基準を超える騒音レベル；環境騒音レベル」ならびにトピック3.6-B「地中伝播振動および地中伝播騒音レベル」において、マラバーヤード北側における列車運行減少の有益な間接的影響を認めるよう本文を修正。
セクション3.7 生物資源および湿地資源	
セクション3.7.1、3.7-3ページ、表3.7-1	表3.7-1を改訂し、「バーノン市樹木保護条例第4152号」に関する全ての言及を削除し、適用される「バーノン市樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）」の規定に置き換える。
セクション3.7.2、3.7-6ページ	「バーノン市樹木保護条例第4152号」の記述を削除し、「市の樹木条例」および「条例集第12.24章 街路樹」を追加するよう本文を改訂。
セクション3.7.3、3.7-20ページ	「保護条例第4152号」を削除し、「条例集第12.24章『街路樹』の条例」を追加する形で改訂。
セクション3.7.4、3.7-22ページおよび3.7-23、トピック3.7-B	トピック3.7-B「樹木保護条例との抵触」において、バーノン市樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）に整合させるため本文を改訂。
セクション3.7.5、3.7-23ページ	緩和策MY BIO-1を改訂し、「メトロおよび／又は」を追加。
セクション3.7.5、3.7-25ページ	マラバーヤード緩和策BIO-2の文言を改訂し、バーノン市樹木保護条例第4152号に関する言及を全て削除し、バーノン市樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）の適用規定に置き換える。
第3.8節 洪水平野、水文学および水質	
セクション3.8.3、3.18-14ページ	バーノン市が特定した3つの公共給水井戸を含めるよう改訂。
第3.10節 危険廃棄物および有害物質	
セクション3.10.3、3.10-15ページ、表3.10-3	表3.10-2の複製であったため、表3.10-3を削除。

表 ES-0. 変更点のまとめ

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.10.4、3.10-21ページ、トピック 3.10-B	既存の側線再配置の位置を明確化するため、トピック3.10-B「環境への有害物質放出リスク」に関連する影響が生じない旨の文言を追加した。
セクション3.12、文化的・古生物学的資源	
セクション3.12	本節全体から「草案」という表現を複数箇所削除した。
セクション3.12.1、3.12-2ページ	最新の連邦規制を反映するよう脚注を改訂した。
セクション 3.14、安全とセキュリティ	
セクション 3.14.3、3.14-9ページ	バーノン商工会議所からのデータ出典を削除し、ロサンゼルス郡消防局の情報に置き換えるため本文を改訂。
セクション3.15、社会経済状況および影響を受けるコミュニティ	
セクション 3.15	本節全体におけるコミュニティ分析関連の用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を明記した。
セクション 3.16、コミュニティ分析	
セクション 3.16	本節全体において、コミュニティ分析に関連する用語を複数箇所修正し、本プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析について言及した。
セクション 3.16.2、3.16-1 ページから3.16-6ページ	規制の枠組みを改訂し、セクション全体で実施されたコミュニティ分析を反映。
セクション 3.16.2、3.16-6ページ	メトロの市民参加計画の目的を明確化するため、本文を改訂。

表 ES-0. 変更点の要約

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.16.2、3.16-8ページ	コミュニティ分析を支援するためにCalEnviroScreen 4.0が使用された旨を追加。
セクション 3.16.3、3.16-10ページ	環境影響評価書/戦略環境影響報告書（EIS/SEIR）草案の45日間の公衆コメント期間終了後に実施された追加分析を認める文言を追加。
セクション3.16-3、3.16-10ページ	EIS/SEIR草案の45日間の公衆コメント期間終了後に開催された会議の結果として生じたOMMについて簡潔に議論する内容を追加。
セクション 3.16-3、3.16-12ページ、図 3.16-1	図3.16-1を修正し、コミュニティ分析調査区域を反映させた。
セクション 3.16.4、3.16-17ページ から 3.16-18ページ、表3.16-1	実施された追加のアウトリーチ活動を含めるため、表3.16-1を改訂した。
セクション3.16.4、3.16-19ページから 3.16-22ページ、表3.16-2	表3.16-2を改訂し、追加のリソース領域、入力要約、およびフィードバックへの対応方法の要約を含める。
セクション 3.16.6、3.16-27ページ、表 3.16-5	表3.16-5を改訂し、土地利用がコミュニティ分析から除外された理由を明記した。
セクション 3.16.7、3.16-42ページ およ び3.16-43ページ	EIS/SEIR草案の45日間公聴期間中に表明されたコミュニティの分断感に関する追加分析を記載するため、本文を追加。
セクション3.16.7、3.16-43ページおよ び3.16-44ページ	新設踏切No.5における車両滞留に関連する潜在的影響を明確化するため、本文を追加および改訂をした。
セクション 3.16.9、3.16-48ページ およ び 3.16-49ページ	環境影響評価書/戦略環境影響報告書（EIS/SEIR）草案の45日間のパブリックコメント募集期間終了後に開催され た会議の結果として提案された追加のOMMを紹介する文言を追加。
セクション3.16.9、3.16-49ページから 3.16-55ページ	各OMMの説明文に、それぞれの利点を詳細に記述する文を追加・改訂した。

表ES-0. 変更点の概要

セクション/ページ番号	変更点の概要
セクション 3.16.9、3.16-55ページ、図3.16-2	図3.16-2「提案された地域改善計画」を追加し、バーノン市全域における提案された地域改善計画の位置と種類を示す。
セクション 3.16.9、3.16-56ページから3.16-57ページ、表3.16-6	表3.16-6を追加し、OMMの概要、プロジェクト影響との合理的な関連性、その便益をさらに要約するとともに、バーノンコミュニティの目標および計画との整合性を示し、潜在的な二次的環境影響を説明する。
3.17 第4条(f)項 評価	
セクション3.17.1、3.17-2ページ	「草案」を削除するため文言を改訂。
セクション3.17.2、3.17-6ページ	調整活動に関する文言を改訂し、将来形の表現を削除。
第4.0章、参考文献	
4-3ページ	ロサンゼルス郡の出典を追加。
4-7ページ	バーノン商工会議所の情報源を削除するため、文言を改訂。
マラバーヤード付録F、マラバーヤードの地域別大気質分析 (新規付録)	
付録F	マラバーヤード鉄道改良に伴う定量的な局所的な建設・運用時の大気質排出量を示すため、新たなマラバーヤード付録Fを追加。
マラバーヤード付録G、相殺的緩和策 (新規付録)	
付録G	マラバーヤード付属書Gを新設し、EIS/SEIR草案の45日間のパブリックコメント募集期間終了後の付録Qセクション3.16「コミュニティ分析」に付随させる。新設のマラバーヤード付録Gには以下を含む： <ul style="list-style-type: none"> バーノン市におけるマラバーヤード鉄道改良の悪影響を相殺するOMMを開発するための広範なプロセスと調整に関する紹介。 OMM策定に向けた地域住民意見の要約

表ES-0. 変更点の要約	
セクション/ページ番号	変更点の概要
	<ul style="list-style-type: none"> 11のOMMの詳細な説明と、OMMがパーノン市にもたらす便益は、地域の目標や計画施策との整合性、環境影響評価書/環境影響報告書（EIS/SEIR）草案に対する地域からの意見との整合性が示されている。
付録R：調整および広報計画	
付録R1：機関および公衆との調整	
セクション5.4、21ページ	本プロジェクトのために実施された地域分析を反映するため、当該セクションを改訂。
セクション7.0、28ページ、表7-1	プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を反映するため、当該セクションを改訂。
付録R2、広報計画	
付録R2	プロジェクトのために実施されたコミュニティ分析を記載し、コミュニティ分析に関連する用語を複数箇所修正した計画。
付録R2	パブリックアウトリーチ計画の現状を反映するため、該当箇所を改訂。
セクション2.3、19および24ページ、図2-3 および 図 2-4	図2-3および図2-4を修正し、コミュニティ分析調査区域を反映。
付録C、広報計画およびコミュニティ関与活動、1ページおよび2ページ	公開会議、個別不動産所有者会議、ソーシャルメディアでも宣伝された公開イベントの一覧を改訂し、EIS/SEIR草案の45日間のパブリックコメント期間終了後に実施された活動を含める。

ES.5 プロジェクトの所在地と調査地域

建設代替案は、ロサンゼルスダウンタウンにあるLAUS周辺（図ES-1）のインフラ整備で構成される。LAUSはカリフォルニア州ロサンゼルス市800 Alameda Streetに位置する。LAUSは南側を米国国道101号線（US-101）、西側をAlameda Street、北側をCesar Chavez Avenue、東側をVignes Streetに囲まれている。プロジェクトの北端はNorth Main Street（マイルポスト[MP] 1.18）に位置し、南端は州間高速道路10号線とOlympic Boulevard（MP 142.70）の南側、コントロールポイント（CP）Olympic付近である。主要なプロジェクト構成要素は主にMain StreetとFirst Streetの間に位置する。Main StreetからFirst Streetまでの端から端までの距離は約1.4マイルである。

図ES-2は、特に指定がない限り、LAUSおよびその付近の環境影響を概説し、既存および提案されているインフラ整備の地理的背景を示すために一般的に使用されるプロジェクト調査地域を示している。プロジェクト調査地域には3つの主要セグメント（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）が含まれる。各セグメントの現状を北から南へ以下に要約する：

- **セグメント1：スロートセグメント。**この区間はLAUSスロートとして知られ、北はNorth Main Streetから南はCesar Chavez Avenueまで延び、CPチャベスおよびLAUS車両基地のプラットフォーム北側エリアを含む。スロートセグメントでは、発着する全列車が引き込み線、スイッチ、クロスオーバーからなる複雑なネットワークを通過する必要がある。引き込み線が4本に減るVignes Streetブリッジ付近の1カ所を除き、5本の引き込み線が車両基地への出入りを提供している。現在、スロートセグメントでは複数の分岐器とダブルスリップスイッチからなる特殊な線路構造が使用され、列車を適切な割り当てターミナルホーム線路に出入りさせている。ガーデン線路（プラットフォームのすぐ北側、既存のゴールドライン³高架ガイドウェイに隣接する、現在私有車両が保管されている行き止まり線路）もこのホームのすぐ北側にある。スロートセグメント周辺の土地利用は、住宅、工業、公共施設である。
- **セグメント2：コンコースセグメント。**この区間はCesar Chavez AvenueとUS-101の間に位置し、LAUS、車両基地、東口ビル、手荷物取扱棟（関連駐車場・アクセス道路を含む）、発券・待合室、および

³ 2019年に実施されたメトロ路線の改称と、2023年6月16日に運行を開始したリージョナル・コネクターにより、メトロシステム内のレッドライン、パープルライン、ゴールドラインは名称変更された。ゴールドラインのLAUSからアズサまでの区間は現在Aラインの一部となり、LAUSからイーストロサンゼルスまでの区間はEラインに統合された。レッドラインは現在、ノースハリウッドからLAUSまでを結ぶBラインとなり、パープルラインはウィルシャー/ウエスタンからLAUSまでを結ぶDラインとなった。

⁴ CEQは連邦官報から40 CFR第1500-1508条の規制を撤回した。CEQ規制廃止に関する暫定最終規則、90 Fed. Reg. 10610（2025年2月25日）。ただしカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）は、最初の意向通知日である2016年5月31日時点で存在した規制を根拠としている。したがって本環境文書におけるCEQ規制の引用は全て、1978年制定規制および1986年改正（51 Federal Register 15618、1986年4月25日）を指す。

車両基地の下にある幅28フィートの歩行者通路（接続用スロープおよび階段を含む）が含まれる。コンコースセグメント周辺の土地利用は、住宅、商業、公共施設である。

- **セグメント3：ランスルーセグメント。** この区間はLAUSの南に位置し、東西方向に Alameda Streetからロサンゼルス川西岸まで、南北方向にケラーヤードからCP Olympicまで延びる。この区間にはUS-101、Commercial Street/Ducommun Street回廊、メトロレッドライン・パープルライン整備ヤード（第20区車両基地）、BNSF鉄道（BNSF）ウェストバンクヤード、ケラーヤード、ケラーヤードからCP Olympicまでのロサンゼルス川西岸本線線路、および8th Street付近のアムトラック・ロサンゼルス整備施設と本線線路を結ぶアムトラック引き込み線が含まれる。ランスルーセグメント周辺の土地利用は主に商業と製造業である。

プロジェクト調査地域には、主要幹線道路から市内道路に至るまで、密集した道路網がある。プロジェクト調査地域内の道路には、El Monteバス専用道路、US-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、Center Streetが含まれる。

ES. 6 高速鉄道設計対応

CHSRAは、計画中のHSRシステムの計画、設計、建設、運営に加え、バーバンク～ロサンゼルス区間およびロサンゼルス～アナハイム区間のプロジェクト区間全体に必要な環境認可書類の作成を担当する。リンクUSプロジェクトの敷地面積は広範囲にわたり、CHSRAがHSRシステムを運営するために必要な共通鉄道インフラおよび追加インフラ構成要素を含んでいる。CHSRAがHSRシステムの残りのインフラ構成要素を建設し、リンクUSプロジェクト区域内で高速鉄道列車を運行できるようにするための共通鉄道インフラの物理的建設は、建設代替案の一部であり、本EIS内で評価される。リンクUSプロジェクト区域には、架線システム（OCS）柱の設置やその他のHSR関連ユーティリティ整備に必要なスペースも含まれる。本EISにおいて計画中のHSRシステムに「対応済み」と記載される場合、メトロが本EISに記載された共通鉄道インフラを、CHSRAがリンクUSプロジェクト区域内でHSRシステムを運営するために適切と指定する仕様および要件に準拠して建設することを意味する。計画中のHSRシステムに関連する累積的影響については、本EIS第3.16章において検討・評価される。

ES. 7 ロサンゼルス・ユニオン駅の現状

LAUSは1939年に開業し、80年にわたり南カリフォルニアの地域交通の中心的なハブとして運営され、メトロの鉄道システム（レッドライン、パープルライン、ゴールドラインなど）、メトロのパトサウラス・トランジット・プラザ、メトロリンク地域鉄道（通勤列車）、アムトラックの地域鉄道と都市間鉄道、アムトラックの長距離列車に直結している。

既存のLAUS車両基地には、15本の線路と7つのプラットフォームがある。稼働中の2つの線路（1番線と2番線）1番ホームのゴールドラインに使用され、12本の行き止まりのプラットフォーム線路（3番線から14番線）は2番線から7番線から発車するメトロリンクおよびアムトラック列車に使用されている。15番線は鉄道整備の待機および非営業運転に使用される。線路の西側、ホームのすぐ北側で既存のゴールドライン高架ガイドウェイに隣接する区域には、ガーデン・トラックスと呼ばれる追加の行き止まりの線路があり、現在は私有車両が保管されている。アムトラックは現在、ガーデン・トラックスに保管されている私有車両を、同じくLAUSを発着する特定のアムトラック列車に連結させるサービスを提供している。

LAUSのスロートは複雑な線路構成となっており、列車配車係が割り当てられた適切なターミナルプラットフォームの線路への列車の出入りを指示する必要があるため、LAUSを通過する列車の運行容量と運行本数が制限されている。LAUSの既存の行き止まりの車両基地構造では、全列車が駅ターミナルに進入後、乗客の乗降を終えると同一線路上で進行方向を転換する必要がある。そのため、LAUSを利用する列車は、ホームでの発着枠や本線へのアクセス待ちの間、遅延や駅ホームまたは接続線路上で長時間の発車待機を余儀なくされている。

現在、LAUSは将来の鉄道輸送需要に対応できる十分な運行・旅客容量を有していない。LAUSにおける車両基地の運営と旅客輸送は現在、制約が多い上に混雑しており、輸送能力が限界に近づいている。地域の人口と雇用の増加により地域の輸送能力と接続性を高める必要性が高まっているため、地域輸送網におけるLAUSの役割はますます重要になっている。限られたスロート線路と行き止まりの線路の容量に加え、現在の歩行者通路・プラットフォーム配置に起因するコンコース容量の制約が相まって、メトロは、既存施設内で予測される鉄道・公共交通サービスの増加（計画中のHSRシステムへの対応を含む）およびそれに伴う乗客容量の増加に対応する能力が制限されている。

ES. 7.1 バス事業

LAUSでは、メトロ、アンテロープ・バレー交通局、ボルトバス、グレイハウンド、ロサンゼルス市交通局（LADOT）、フットヒル・トランジット、ロサンゼルス国際空港（LAX）フライアウェイ、メガバス、オレンジ郡交通局、サンタ・クラリタ・トランジット、サンタモニカ市営バス路線、南カリフォルニア大学トラムが運営する様々なローカル路線、地域路線、州間路線のバスが乗り入れている。さらに、フットヒル・トランジット・シルバーストリーク、メトロ・シルバーライン、メトロ・エクスプレスは、LAUS南側、Arcadia Street沿いと駅敷地周辺のエルモンテ・バスウェイにバス停を設置している。アムトラック・スルーウェイバスサービス（アムトラックの都市間長距離バスシステムで、鉄道未整備地域への接続サービスを提供する）もLAUSから運行され、ベーカーズフィールド、サンタバーバラ、サンディエゴなどの主要都市へのアムトラック路線と接続している。パトサウルス・トランジット・プラザは、毎日約1,500台のバスが発着する、バス接続に不可欠な場所である（カリフォルニア交通協会 2019年）。

ES. 8 プロジェクトの目的と必要性

ES. 8.1 プロジェクトの目的

本プロジェクトの目的は、LAUSにおける現在の行き止まり線路構造を廃止してランスルー線路構造を導入することで、地域間・都市間鉄道サービスの輸送能力を拡大し、運行スケジュールへの信頼性を向上させることである。加えて、現行の貨物鉄道運行水準の維持、計画中の南カリフォルニアHSRシステムへの対応、LAUSにおけるマルチモーダル交通需要を満たす新たな旅客コンコース導入による旅客・歩行者受け入れ能力の増強、および安全性の向上を目指している。

ES. 8.2 プロジェクトの必要性

本プロジェクトの必要性は、予測される地域人口・雇用の増加、地域・都市間列車の運行頻度向上を実現する連邦・州・地域交通計画（RTP）の実施、および計画中の南カリフォルニアHSRシステムの導入によって生じている。現在の需要と将来の成長に対応するため、LAUS内およびその周辺における局所的な運行・安全・アクセシビリティの向上が必要となる。

ES. 9 プロジェクトの代替案と設計オプション - 概要

本節では、建設代替案の指定と推奨に至った代替案分析プロセスの概要、最終版EISプロセスにおいて再検討された8本のランスルー線路配置代替案の概要、および最終版EISで検討された代替案と設計オプション（行動しない代替案、建設代替案、張り出し屋根設計オプション、建設代替案設計オプションを含む）の要約を提示する。

環境影響評価書/環境影響報告書 (EIS/SEIR) 草案 - 代替案分析プロセス

建設代替案の選定に用いられたスクリーニングプロセスには、NEPA代替案評価覚書および技術計画（EIS/SEIR草案の付録B）ならびに第2.0章「検討された代替案と設計オプション」に詳細が記載されている14の線路配置代替案と6つのコンコースコンセプトの評価を含めた。表2-1および表2-2に要約され、NEPA代替案評価覚書および技術計画（EIS/SEIR草案の付録B）で詳述されているとおり、14の線路配置代替案がスクリーニングされ、そのうち13案が却下された。また、6つのコンコースコンセプトがスクリーニングされ、そのうち5案が却下された。

EIS/SEIR草案において詳細評価が推奨された線路配置代替案およびコンコースコンセプトの主要構成要素には、LAUS北側の新規引き込み線（セグメント1：スロートセグメント）、LAUSにおけるコンコース関連整備を伴う高架スロート・車両基地（セグメント2：コンコースセグメント）、ならびにLAUS2～6番ホーム南側へ延伸し、US-101高架橋上で最低4線に合流後、さらに南へ継続する10本のランスルー線（セグメント3：ランスルーセグメント）が含まれる。プラットフォームホーム2～6から南へ延伸し、US-101高架橋上で最低4線に合流後、さらに南へ継続する10本の直通線（区間3：直通線区間）である。

最終版環境影響評価書 (EIS) - 代替案分析プロセス

EIS/SEIR草案作成時に検討されたすべての線路配置案には、LAUS以南の専用線路において予測される列車運行増加に対応するランスルー線路構成が含まれていた。鉄道事業者と協力しながら、メトロは、専用線路構成と比較して共用線路構成もLAUS以南の将来の旅客運行を支えると判断した。メトロはさらに、ランスルー線路数が10線未満の路線配置であっても、路線配置代替案選定基準1策定時に当初想定した運用柔軟性への制約や制限が生じないと判断した。これは、ランスルー線路数が10線未満であっても、LAUSにおけるランスルー運行が同駅での輸送力増強と運用上の利便性向上に寄与するためである。

選定基準1は最終版EISにおいて維持されている。ただし、建設代替案設計オプションにおける設計変更案および線路本数削減案を含め、ランスルー線路が10本未満の代替案の便益を適切に分析・検討するため、選定手法は合否判定 (Yes/No) 方式から合否判定方式を廃止した方式へ変更された。さらに、線路配置代替案選定基準1を満たしていないために以前に検討対象から除外された、ランスルー線路を8本としたその他のすべての線路配置代替案について、最終版EISにおける詳細評価の対象となるか否かを判断するため再検討が行われた。

代替案分析の再検討では以下の点を扱った：

- 目的と必要性の整合性
- その他の選定基準適合可能性
- 環境配慮に関する追加事項（最終版EISで認められた特定影響に基づく）

最終版EISプロセスにおいて、線路配置代替案2、5、6、10（これらすべてにおいてランスルー線路8本が含まれている）が再検討された。これら4つの線路配置代替案は、目的と必要性の適用規定を満たさず、他の選定基準と矛盾し、より大きな環境影響をもたらすとされた。以上の理由により、線路配置代替案2、5、6、10は最終版EISにおけるさらなる検討対象とはならない。

建設代替案の設計オプションは8本のランスルー線路を含み、目的と必要性の適用規定すべてに合致し、その他の選定基準をすべて満たし、プロジェクトに関連する環境影響を回避しその規模と水準を低減するものである。代替案分析プロセスは最終版EIS第2章でさらにまとめられている。

ES. 9.1 行動しない代替案

NEPA (40 CFR 1502.14(d))⁴は、連邦機関に対し「何もしないという代替案」の分析を含めることを義務付けている。NEPAの目的上、行動しない代替案は、建設代替案の実施による環境および地域社会への影響の程度を判断するための影響評価の基準となる。行動しない代替案の基準年は2016年、予測期間は2040年までである。

行動しない代替案とは、提案されているインフラ整備およびLAUSにおける運用能力の強化が実施されない場合に生じる将来の状況を表すものである。行動しない代替案では、南カリフォルニア州政府連合 (SCAG)、メトロ、および/またはメトロリンクが作成した計画文書に示されている、ロサンゼルス地域の他の既存、計画中、合理的に予見可能なプロジェクトやインフラ整備に関連して予測される地域の成長に伴う予見可能な影響が反映される。ここでいう計画文書には、*2023年連邦交通改善プログラム (FTIP) (SCAG 2023)*、*2008年最終地域総合計画 (SCAG 2008)*、*および2020年地域交通計画 (RTP) /持続可能な地域社会戦略 (SCS) : Connect SoCal (SCAG 2020)* が含まれている。

LAUS内およびその周辺の様子は、以下に説明するとおり、現状と似たような状態のままである：

- **LAUSの北側** - 列車は現在計画中のHSRシステムに対応していない現状の5本の引き込み線上で運行を継続する。LAUS北側の線路は現行の高さを維持し、Vignes StreetブリッジとCesar Chavez Avenueブリッジはそのまま残る。
- **LAUS** - LAUSは行き止まり線路の駅からランスルー線路駅には変更されず、幅28フィートの歩行者通路は現状のまま維持される。LAUSにおける既存の乗客動線変更や垂直動線設備 (VCE ; 階段・エスカレーター・エレベーター) の追加は行われない。
- **LAUSの南側** - Commercial Street は既存の構造のままとなり、*Connect US行動計画 (メトロ2015a)* およびイーストサイド・アクセス改善と連動して、Center Street沿いで積極的な交通の改善が実施される見込み。BNSFウェストバンク・ヤードの変更はない。

⁴ CEQは連邦官報から40 CFR第1500-1508編の規制を撤回した。CEQ規制廃止に関する暫定最終規則、90 Fed. Reg. 10610 (2025年2月25日)。しかしながら、カリフォルニア高速鉄道局 (CHSRA) は、最初の意向通知日である2016年5月31日時点で存在した規制を根拠としている。したがって、本環境文書におけるCEQ規制への全ての引用は、1978年制定の規制および1986年改正 (51 Federal Register 15618 (1986年4月25日)) を指す。

前述のとおり、行動しない代替案では、メトロは、より広範な鉄道システムの需要に対応するためのLAUSの運用能力の強化を実現せず、予測されるLAUSの旅行需要に対応する能力が一層制約されることになる。

ES. 9.2 建設代替案

建設代替案に関連する主要構成要素は、第2章「検討された代替案と設計オプション」で詳細に論じられており、以下に北から南へ要約する：

- **セグメント1：スロートセグメント（引き込み線およびスロート線路の改築）** – 建設代替案では、プロジェクト調査地域のセグメント1（スロートセグメント）の路盤改良および構造改善により、車両基地につながる線路の高架化を行う。建設代替案では、スロートセグメントに新たな引き込み線1本が追加され、合計6本の引き込み線が整備される。これは、地域・都市間鉄道列車（メトロリンク／アムトラック）の運行強化と、共有線路配置内でのHSR列車の運行を促進するためである。地域・都市間鉄道列車とHSR列車は、スロートセグメントにある2本の西側引き込み線路を共有する。スロートセグメントにあるVignes StreetとCesar Chavez Avenueの既存の鉄道橋も改築される。CP Chavezの北、ロサンゼルス川西岸にあるNorth Main Streetの公共平面踏切の安全性向上（中央分離帯、道路境界線の変更、信号、歩行者・車両ゲートシステム）も建設代替案に含まれ、ロサンゼルス市による将来の静穏区域実施を促進する。

セグメント2：コンコースセグメント（高架車両基地および通路拡張） – 建設代替案では、プロジェクト調査地域のセグメント2（コンコースセグメント）における高架車両基地と既存の幅28フィートの歩行者通路の拡張が含まれる。車両基地は約15フィート高くなる。高架化される車両基地には新たに乗客用ホームを建設し、関連する垂直動線設備（階段、エスカレーター、エレベーター）を設置することで安全性が強化されるとともに、米国障害者法（ADA）に基づくアクセシビリティが向上する。ゴールドラインが乗り入れる1番線ホームは、東から西への乗客の流れを最適化するため、長さを延長し、高架化する。歩行者通路は現在の勾配のまま幅140フィートまで拡張され、適用されるカリフォルニア州建築基準法（CBC）と全米防火協会（NFPA）の固定ガイドウェイ交通システムに関する130の基準に適合する安全ポイントを提供しながら、機能的に近代化された新しい乗客向け設備を備え、乗客定員の大幅な増加に対応する。拡張された通路と関連するコンコースの改良により、乗客動線の効率化が図られるほか、補助的なサポート機能（バックヤード用途、手荷物の取り扱いなど）、乗り換えの乗客用の小売施設、オフィス・商業用途のためのスペースが確保される。同時に、高架車両基地の東西に新たな広場（イーストプラザとウェストプラザ）を設け、屋外型のコミュニティ向け空間の機会を創出する。アムトラックの発券および手荷物預け入れサービスが拡充され、鉄道車両基地下の集中管理区域に新たな手荷物受取コンベアが設置される。ウェストプラザには高さ最大70フィートの張り出し屋根が建設され、車両基地上まで延びる張り出し屋根については2つの設計オプションが検討されている（セクションES. 6. 3）。

- **セグメント3：ランスルーセグメント（10本のランスルー線路）** - 建設代替案では、プロジェクト調査地域のセグメント3（ランスルーセグメント）において、LAUSの南側に10本のランスルー線路が新設される。建設代替案には、LAUS からロサンゼルス川西岸（First Streetブリッジ付近）までの共通鉄道インフラが含まれ、地域・都市間鉄道列車とHSR列車の両方のためのランスルー線路をサポートする。BNSFウェストバンク・ヤードでは、アムトラック列車とBNSF列車専用の引き込み線と共通鉄道インフラの導入とが相まって、BNSFウェストバンク・ヤードの北端の貨物鉄道保管線路容量（5,500トラックフィート）が恒久的に喪失することになる。

建設代替案では、US-101号線および地域道路の改修（道路閉鎖の可能性や幾何学的変更を含む）、鉄道信号・列車制御システム（PTC）・通信システムの改良、ゴールドライン軽軌プラットフォームおよび線路の改修、ロサンゼルス川西岸の本線線路の改修、アムトラック引込線の改修、鉄道用地（ROW）へのアクセス道路の追加、土地取得；公共設備の追加；公共設備の移設、更新、廃止；排水施設の追加／水質改善。

ES. 9.3 車両基地の張り出し屋根設計オプション

車両基地の高架ホーム上の張り出し屋根については、建設代替案の一部として、コンコース関連の改良と併せて2つの設計オプションが検討されている。

- **車両基地張り出し屋根設計オプション1（個別の張り出し屋根）** - この設計オプションは、既存の歴史的なバタフライ式張り出し屋根を各ホーム上に設置する個別の張り出し屋根に置き換える。新しい個別の張り出し屋根は各ホームの上方最大25フィートまで張り出し、形状は既存のバタフライ式張り出し屋根と類似するが、拡幅・延長されたホームに合わせたサイズになる。ホームの長さは450フィートから1,445フィート、幅は最大30フィートとなる。
- **車両基地張り出し屋根設計オプション2（グランドキャノピー）** - この設計オプションは、既存の歴史的なバタフライ式張り出し屋根を、車両基地の高架ホームから75フィート上まで延びる大型グランドキャノピーに置き換える。グランドキャノピーは長さ最大1,500フィート、幅は車両基地のすべての高架ホームを覆うのに十分なものとなる。。

ES. 9. 4 建設代替案設計オプション

建設代替案設計オプションに関連する主要構成要素を、北から南へ以下に要約する。プロジェクトの敷地面積は、EIS/SEIR草案で検討されたものと同一である。

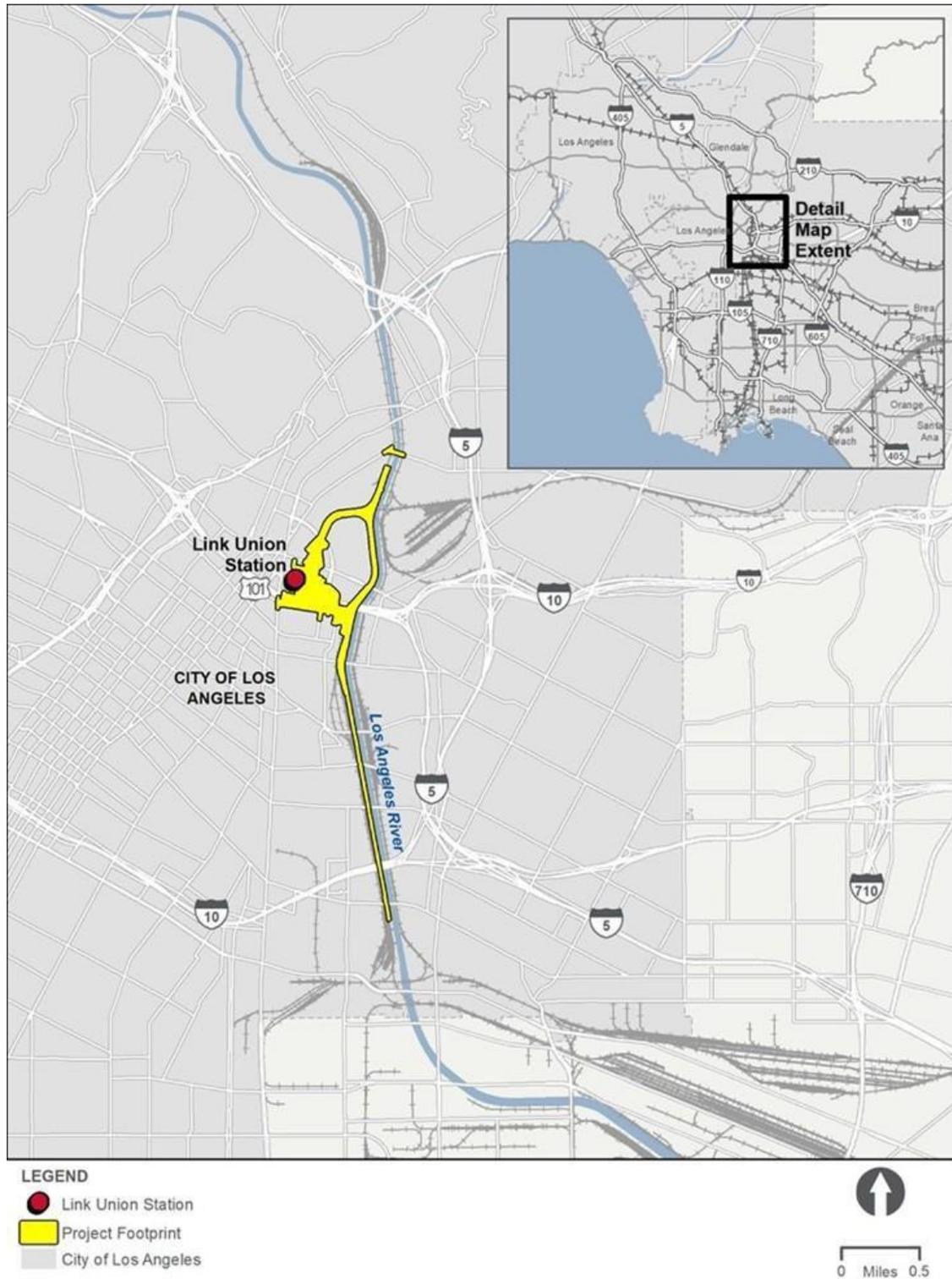
- **セグメント1：スロートセグメント（引き込み線およびスロート線路の改築）** - 建設代替案設計オプションでは、プロジェクト調査地域のセグメント1（スロートセグメント）の路盤改良および構造改善により、Vignes Street鉄道橋の南、車両基地につながる線路の高架化を行う。設計オプションでは、スロートセグメントに新たな引き込み線1本が追加され、合計6本の引き込み線が整備される。これは、地域・都市間鉄道列車（メトロリンク/アムトラック）の運行強化と、共有線路配置内でのHSR列車の運行を促進するためである。地域・都市間鉄道列車とHSR列車は、スロートセグメントにある2本の西側引き込み線路を共有する。Cesar Chavez Avenueの既存の鉄道橋も改築されるが、Vignes Street鉄道橋の改修や架け替えは不要である。CP Chavezの北、ロサンゼルス川西岸にあるNorth Main Streetの公共平面踏切の安全性向上（中央分離帯、道路境界線の変更、信号、歩行者・車両ゲートシステム）も建設代替案設計オプションに含まれ、ロサンゼルス市による将来の静穏区域実施を促進する。
- **セグメント2：コンコースセグメント（車両基地一部高架化および通路拡張）** - 建設代替案設計オプションでは、プロジェクト調査地域のセグメント2（コンコースセグメント）における高架車両基地一部高架化、Cesar Chavez Avenueの鉄道橋の一部改築、および既存の幅28フィートの歩行者通路の拡張が含まれる。部分的に高架化される車両基地には新たに4つの乗客用ホームを建設し、関連する垂直動線設備（階段、エスカレーター、エレベーター）を設置することで安全性が強化されるとともに、米国障害者法（ADA）に基づくアクセシビリティが向上する。1番ホームはゴールドラインの運用を継続し、SCRRA、アムトラック、アムトラック長距離列車が乗り入れる6番・7番ホームは現行の高さのまま行き止まり線路のホームとして継続運用される。歩行者通路は現在の勾配のまま幅100フィートに拡張され、適用されるカリフォルニア州建築基準法（CBC）と全米防火協会（NFPA）の固定ガイドウェイ交通システムに関する130の基準に適合する安全ポイントを提供しながら、機能的に近代化された新しい乗客向け設備を備え、乗客定員の大幅な増加に対応する。拡張された通路と関連するコンコースの改良により、乗客動線の効率化が図られるほか、補助的なサポート機能（バックヤード用途、手荷物の取り扱いなど）、乗り換えの乗客用の小売施設、オフィス・商業用途のためのスペースが確保される。同時に、高架車両基地の東に新たな広場（イーストプラザ）を設け、屋外型のコミュニティ向け空間の機会を創出する。アムトラックの発券および手荷物預け入れサービスが拡充され、鉄道車両基地下の集中管理区域に新たな手荷物受取コンベアが設置される。新たに改築される4つのホームそれぞれの上部に、25フィートの張り出しを持つ張り出し屋根を新設することが提案されている。新たな個別張り出し屋根は、既存のバタフライ式張り出し屋根と形状は類似しているが、拡幅・延長されたホームに合わせたサイズになる。

- **セグメント3：ランスルーセグメント（10本のランスルー線路）** – 建設代替案設計オプションでは、プロジェクト調査地域のセグメント3（ランスルーセグメント）において、LAUSの南側の1つの高架橋上に10本のランスルー線路が新設される。建設代替案設計オプションには、LAUSからロサンゼルス川西岸（First Streetブリッジ付近）までの共通鉄道インフラが含まれ、地域・都市間鉄道列車とHSR列車の両方のためのランスルー線路をサポートする。BNSFウェストバンク・ヤードでは、アムトラック列車とBNSF列車専用の引き込み線と共通鉄道インフラの導入とが相まって、BNSFウェストバンク・ヤードの北端の貨物鉄道保管線路容量（5,500トラックフィート）が恒久的に喪失することになる。

また、建設代替案設計オプションでは、US-101と一般道路の改修（通行止めや幾何学的な変更の可能性を含む）、鉄道信号機・列車制御システム・通信システムの改良、ロサンゼルス川西岸の本線線路の改修、アムトラックの引き込み線路の高低差調整、鉄道用地（ROW）へのアクセス道路の追加、土地の取得、公共設備の追加、公共設備の移設、交換、廃棄、および排水施設の追加・水質改善が必要となる。

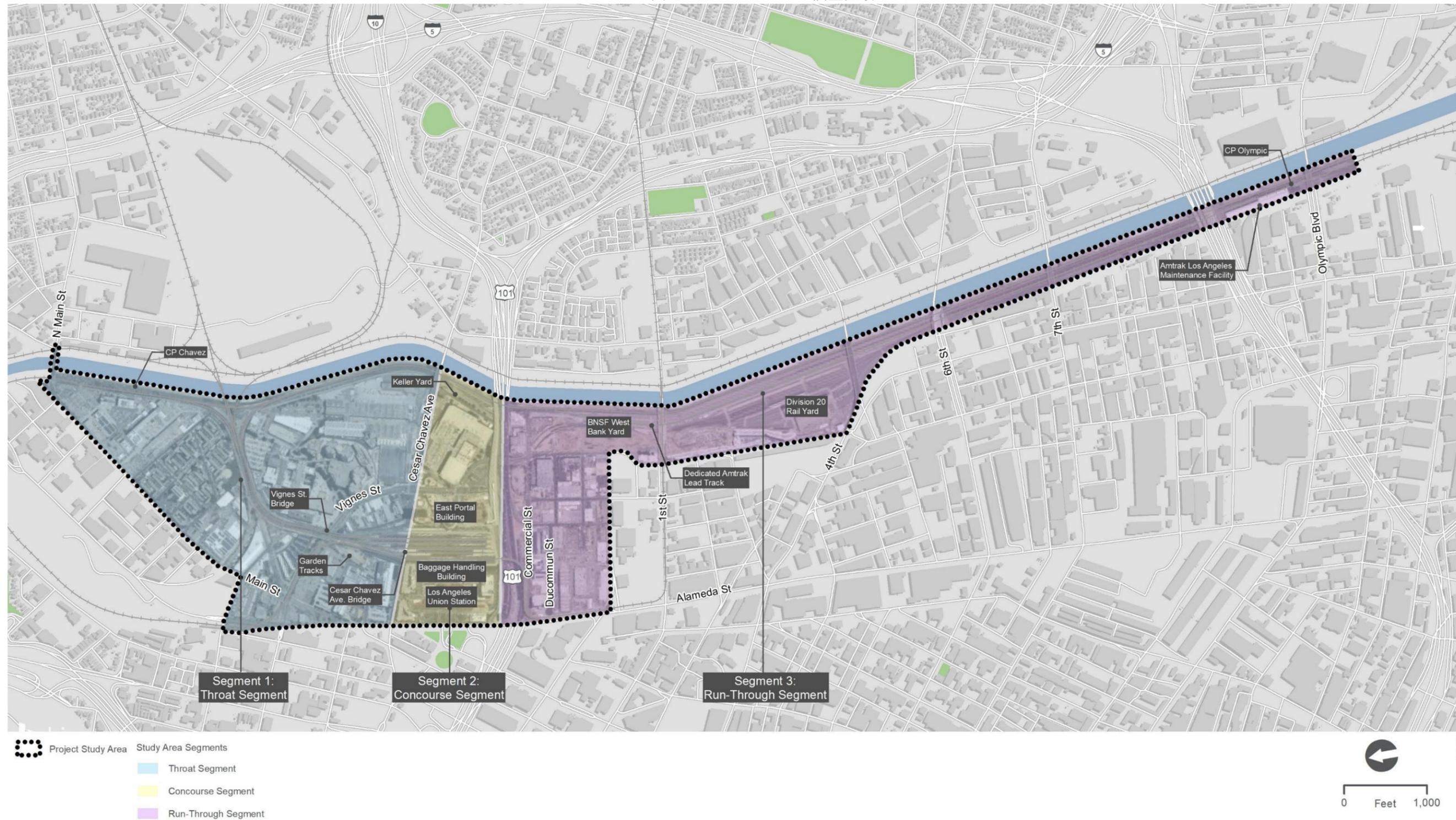
建設代替案設計オプションに含まれる設計変更は、代替案ではなく軽微な変更該当する。その理由は、変更により提案されているインフラ規模の縮小、プロジェクトに関連する環境影響発生回避・規模縮小・強度低減が図られ、かつ事前に特定された建設代替案の全体的な環境影響を実質的に変更しないためである。

図 ES-1. プロジェクト位置と周辺地域



(このページは意図的に空白です)

図 ES-2. プロジェクト調査区域



注記：プロジェクト調査区域は非連続であり、ロサンゼルス市の一部とバーノン市の一部で構成される。バーノン市部分は、Link US環境評価報告書「マラバーヤード緩和策」（本EIS付録Q）の図I-4に示されている。

(このページは意図的に空白です)

想定される省庁の関与

ES. 10.1 協力・参加機関

EIS/SEIR 草案の作成過程において、以下の機関に対して正式な招待状が送付された。

- 2016年7月28日、FRAはCaltrans、CHSRA、連邦公共交通局（FTA）、アメリカ合衆国環境保護庁（U.S. EPA）、高速道路庁（FHWA）、SCRRAに対し、協力および／または参加機関としてプロジェクトの環境再調査への参加を要請した。
- 2017年7月26日、FRAはCHSRA、SCRRA、FTA、Caltransに協力機関招請状を送付した。
- 協力機関としての参加を受諾する書簡は、2017年9月1日にCaltransから、2017年8月15日にSCRRAから、2018年1月29日にCHSRAからそれぞれ受領された。FTAは2018年6月22日、参加機関となる招待を受諾した。
- 2017年7月26日には、ロサンゼルス市都市計画局、歴史資源局（OHR）、住宅局にも参加機関招待状が送られたが、いずれの機関からも招待の受諾または辞退の回答は得られなかった。
- 2019年12月13日、NEPAのアサイメントを受領した後、CHSRAは各機関の環境審査プロセスへの関与と参加の確認を求める書簡を再送付した。
- 2019年にCHSRAが発行した招待状を受けて、Caltransは2020年1月13日にNEPA協力機関としての役割を再確認し、ロサンゼルス市都市計画局は2020年6月19日に参加機関としての役割を受諾した。
- 2023年7月20日、CHSRAは各機関の環境審査プロセスへの関与と参加の確認を求める書簡を再発行した。新たなNEPA参加機関招待状はバーノン市にも送られた。
- カリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）が2023年7月に再発行した招待状に対し、EPAは2023年8月2日にNEPA参加機関としての役割を受諾した。FHWAは2023年8月21日にNEPA参加機関となる招待を受諾した。ロサンゼルス市都市計画局は2023年8月9日にNEPA参加機関としての役割を再確認し、SCRRAは2023年8月18日にNEPA協力機関としての役割を再確認し、Caltransは2023年8月28日にNEPA協力機関としての役割を再確認した。FTAは2023年7月26日、NEPA参加機関としての役割を拒否することを選択した。バーノン市からは招待の受諾または拒否に関する回答は得られていない。
- NEPA遵守に責任を負う連邦主導機関として、CHSRAは追加機関に対し、協力機関および／または参加機関として環境審査プロセスへの参加を要請する可能性がある。プロジェクト開発および建設段階において、以下の機関の関与が想定される：

- FRA - プロジェクトへの資金提供、大気質に関する一般適合性の承認、連邦官報への公示、設計免除の承認、政府間部族協議、その他カリフォルニア州との覚書に基づきCHSRAに割り当てられていない責務（一般適合性判定を含む）
- SCRRRA - 協力機関としての事業計画の承認およびEISの審査
- Caltrans - US-101交差部の侵入許可の承認、および協力機関としてのEISの審査
- 米国環境保護庁（EPA） - 参加機関としてのEISの審査および連邦官報への公示
- ロサンゼルス市 - 道路侵入許可の承認、および必要に応じて、アラメダ地区特定計画（ADSP）または総合計画／コミュニティ計画の土地利用および交通マップの更新、建設騒音に関する許可証の承認、参加機関としてのEISの審査
- SHPO - NHPA／セクション4(f)の物件を管轄する当局者の要件に従って作成されたセクション106の文書の審査
- ロサンゼルス郡 - 郡所有地への侵入許可の承認
- LOSSAN鉄道輸送機関 - 事業計画の承認
- アムトラック - 事業計画の承認
- カリフォルニア州環境保護庁（Cal/EPA）有害物質管理局（DTSC） - 権利制限条項のある区域における土壌管理計画の承認
- カリフォルニア州労働安全衛生局 - 建築計画の承認
- ネイティブ・アメリカン・ヘリテージ委員会（NAHC） - 関係部族との調整およびセクション106文書の審査
- カリフォルニア公益事業委員会（CPUC） - 平面交差踏切の新設・既存設備の改良に関する承認
- 地域水質管理委員会（RWQCB）第4地区 - 全国汚染物質排出削減システム（NPDES）許可の承認
- SCAG - RTP/SCSへのプロジェクト更新の調整

ES. 11 予想される許可、裁量的措置、当局の承認

少なくとも以下の機関は、プロジェクトに関連する裁量的措置や許認可手続きに、このEISを利用することが予想される：

- **メトロ** - メトロは、プロジェクトの事業主、プロジェクトのスポンサー、およびNEPAの共同主導機関として、プロジェクトの資金調達、建設、運営を管理する責任を負う。
- **Caltrans** - Caltransは、Caltransの道路用地（ROW）内に提案されたインフラに対する侵入許可を発行する責任がある。
- **ロサンゼルス市** - ロサンゼルス市は、*モビリティプラン2035*（City of Los Angeles 2016a）に基づき道路の再区分を行うため、プロジェクトに関連する道路の変更や明け渡しに伴う一般計画修正が必要な場合、その処理を担当する。また、ロサンゼルス市は請負業者に対し、建設期間中の夜間騒音規制に関する許可や例外措置の取得を要求する場合がある。土木・公共事業の整備および／あるいは交通信号のタイミング変更に関する承認も必要となる場合がある。ウィリアム・ミード・ホームズにおける防音壁については、維持管理契約の締結が求められる場合もある。
- **CHSRA** - CHSRAは、プロジェクトの判定記録を発行し、プロジェクトの範囲内で計画されたHSRシステムを運営する責任を負うNEPA主導機関である。
- **バーノン市** - バーノン市は、マラバーヤードの鉄道改良工事に伴い発生する可能性のある道路変更の承認を担当している。

メトロとさまざまな公的機関および民間団体との間で、プロジェクトに関連するさまざまなインフラ整備を実施するための協力的な第三者間協定が締結される。

ES. 12 影響と緩和措置の概要

ES. 12.1 NEPA EIS分析（建設案および建設案設計オプション）

最終版EISのセクション3.2から3.15で検討された各環境トピック分野について、表ES-1は環境影響、緩和措置を要約し、提案された緩和措置を伴う建設代替案の実施後にも悪影響が残る可能性がある場合はその旨を示している。建設代替案に関して検討対象となったすべての環境トピック分野の詳細な分析および関連するNEPAの判定は、最終版EISのセクション3.2から3.15までの「環境影響」サブセクションに記載されている。

本最終版EISのセクション3.16「累積的影響」では、建設代替案と過去、現在および検討されている合理的に予測可能な累積的プロジェクトによる総合的な影響から生じる累積的影響の概要を示している。本最終版EISの表3.16-4では、建設代替案の累積的影響が要約されている。

本最終版環境影響評価書の表3.16-4は、建設案の累積的影響の概要を示している。

建設代替案に関するセクション4(f)判定は、セクションES.21に記述形式で記載されている。

表ES-3は、建設代替案に対する各環境トピック別のNEPA影響判定、建設代替案設計オプションに対するNEPA影響判定の要約を示している。また、建設代替案設計オプションの一部として提案される変更の範囲が建設代替案の範囲および関連環境分析内に収まり、建設代替案で既に特定されている環境影響が建設代替案設計オプションにより軽減または回避される根拠を伴う比較評価も要約されている。

ES.12.2 マラバーヤード鉄道改良

NEPA判定

マラバーヤード緩和策に関するLink US環境評価（最終版環境影響評価書付録Q）は、マラバーヤード鉄道改良のNEPA文書化を支援するために作成され、規制枠組み、影響評価手法、影響を受ける環境、環境影響、提案された緩和策の完全な記述を含む。マラバーヤード緩和策に関するLink US環境評価（最終版環境影響評価書付録Q）のセクション3.2から3.15で検討された各環境主題分野について、表ES-2は環境影響、緩和策を要約し、提案された緩和策を伴うマラバーヤード鉄道改良の検討設計オプション実施後も影響が依然として悪影響となるか否かを示している（該当する場合）。マラバーヤード鉄道改良に関する全ての検討環境テーマ領域の詳細分析および関連するNEPA判断は、両地点（49丁目および46丁目）で検討された各設計案について、『Link US マラバーヤード緩和策環境評価』（最終版環境影響評価書付録Q）の第3.2節から第3.15節の「環境影響」サブセクションに記載されている。マラバーヤード鉄道改良工事に関するセクション4(f)判断は、建設案のエグゼクティブ・サマリー分析と同様の形式で、下記のセクションES.21に記述形式で記載されている。

ES.12.3 地域からの意見に応じた相殺的緩和策

建設代替案および建設代替案設計オプション

EISは、特定された悪影響（文化的・古生物学的資源および一時的な建設騒音）に関連して、マイノリティおよび／または低所得コミュニティに対する不均衡な影響や悪影響を特定していないものの、メトロはEIS/SEIR草案の公開レビュープロセスの一環として、プロジェクトおよびその潜在的影響に関するコミュニティの懸念を理解するためにマイノリティおよび／または低所得コミュニティからの意見を求めた。

公的告知およびアウトリーチ活動は、ウィリアム・ミード・ホームズ、ケア・ファースト・ビレッジ、リトル東京、ファースト5LAなどを含むがこれらに限定されない。リトル東京コミュニティ、ファースト5LA、およびウィリアム・ミード・ホームズ住民から提供された意見は評価され、設計上の特徴、建設段階、緩和措置によって既に取り組みが行われていると判断された。例えば、ウィリアム・ミード・ホームズ近くのNorth Main Streetに静穏区域インフラを整備し、ウィリアム・ミード・ホームズとケア・ファースト・ビレッジには防音壁が設置される。建設資材輸送ルートはファースト5LAに隣接せず、リトル東京地区を通過しないようにする。HACLAとの調整およびEIS/SEIR草案の45日間のパブリックコメント期間終了後に寄せられた意見に基づき、緩和措置NV-1「防音壁の設置」は、ウィリアム・ミード・ホームズにおける防音壁の設置時期および将来の維持管理に関する詳細を追加して改訂された。

HACLAの要請を受け、メトロはOMM AQ-4を採用した。これは既存の建設緩和措置を補完し、建設現場に隣接するマイノリティおよび/または低所得コミュニティであるウィリアム・ミード・ホームズに対する影響をさらに制限し、地域社会のフィードバックに配慮するためである。OMMは、最終版EISに記載された直接的な緩和措置とは別個のものであり、地方自治体、州、連邦政府の義務付けによる改善措置とも別個のものである。

OMM AQ-4（ウィリアム・ミード・ホームズにおける建設に伴う大気質モニタリング）は、建設活動に伴う大気質の公衆衛生への影響を制限する機会を提供し、局所的な建設関連大気質影響を相殺するための追加的な環境管理措置を講じる。OMM AQ-4は、緩和措置AQ-1（浮遊粉塵抑制）、緩和措置AQ-2（EPA Tier 4最終排出ガス規制および非道路用機器向け再生可能ディーゼル燃料）、ならびに緩和措置AQ-3（適応型大気質管理計画）を補完するものである。

建設開始前に、メトロはHACLA、SCAQMD、およびEPAと連携し、ウィリアム・ミード・ホームズに特化した建設大気質モニタリング計画を策定する。この計画では、隣接する防音壁建設、スロートトラック再構築、高架車両基地建設の各段階において、フェンス沿線およびウィリアム・ミード・ホームズ敷地内に設置する定点大気質モニタリングの設置場所を特定する。本計画では、モニタリングの方法、点検手順、警報発令基準値、警報発生時の対応措置、および報告要件を明記する。施工業者が実施する対応措置には、追加散水や防塵剤の使用、未舗装路における車両速度制限（時速5マイル）、オープンボディトラックの荷台カバー設置、車輪洗浄ステーションまたはランブルプレートの設置などが含まれるが、これらに限定されない。また、建設大気質モニタリング計画には、ウィリアム・ミード・ホームズ住民からの問い合わせ対応担当者の連絡先情報と、地域住民への通知手順も明記される。

メトロは、建設期間中の大気質モニタリング装置の運用および保守を担当し、隣接する防音壁建設、スロートトラック再構築、高架車両基地の各建設段階において、建設大気質モニタリング計画が遵守され、大気質モニタリング装置が稼働状態を維持するよう、建設現場に粉塵対策監督者を配置する。粉塵対策監督者は

場所別に建設活動の日次記録を保持し、大気モニタリング測定値を検証し、公開前にデータの検証のためメトロと調整する。

OMM AQ-4は建設中のモニタリングを規定するものであり、インフラ開発や建設自体を含まないため、環境への物理的影響は生じません。

マラバーヤード鉄道改良工事

EIS/SEIR草案の45日間のパブリックコメント期間終了後、メトロはバーノン市職員と緊密に連携し、地域で実施可能なコミュニティ改善策を策定した。バーノン市が提起した懸念事項に対応し、また地域が経験してきた歴史的・累積的影響がより悪化した現状を生み出すことを考慮し、メトロはマラバーヤード鉄道改良工事の悪影響を相殺するための一連のコミュニティ改善策を提案した。バーノン市は追加の地域改善策を要請し、メトロは市の要請に応えるため改善策を拡充した。メトロはこれらの地域改善策を評価し、バーノン市コミュニティへの影響可能性を考慮した上で、これらをOMM（相殺的緩和措置）として導入している。これらの措置はマラバーヤード鉄道改良工事の実施時に義務付けられる（緩和措置TR-3）。緩和措置TR-3は、マラバーヤード鉄道改良工事の実施を拒否する可能性を認めるものである。その場合、最終版EIS付録Q「マラバーヤード緩和措置の環境評価」セクション3.16「地域分析」で議論されたOMMは実施されない。

最終版EIS付録Q「マラバーヤード緩和措置の環境評価」セクション3.16「地域分析」では、マラバーヤード鉄道改良がバーノン市のマイノリティコミュニティに及ぼす潜在的影響について論じている。当該セクションで説明されているとおり、適用可能な緩和措置を実施した後でも、交通、安全・保安、社会経済および影響を受けるコミュニティに関連する影響はNEPAの下で依然として悪影響となる可能性があるが、その悪影響はマイノリティコミュニティ（市の住民）と非マイノリティコミュニティ（市内で働く人々）の両方が経験することになる。

提案されたOMMはバーノン市との協議を通じて策定され、同市の「西地区ゾーニング変更および総合計画修正」の一環として市の計画施策を補完するとともに、市全体の目標・目的を推進するものである。OMMは、最終版EISに記載された直接的な緩和措置とは別個のものであり、地方自治体・州・連邦政府の義務付けによる改善措置とも区別される。バーノン市において検討されたOMMのプロセスと評価については、最終版EISの付録Qの付録G「相殺的緩和措置」に詳細が記載されている。

以下は、最終版EISにおいてOMMとして提案された地域改善策の概要である：

- OMM MY SS-1：列車検知カメラ。
- OMM MY SS-2：移動式緊急対策本部（EOC）。

- OMM MY SS-3 : 通信・無線システムの更新。
- OMM MY NV-1 : 静穏区域の設計および物理的インフラ整備。
- OMM MY NV-2 : 静穏区域の技術支援。
- OMM MY TR-7 : 視認性の高い横断歩道、ブロック中央位置。
- OMM MY TR-8 : クールストリート舗装による交差点横断歩道改良。
- OMM MY TR-9 : バスシェルター。
- OMM MY TR-10 : 監視用 PTZ スマートカメラ、ソフトウェア、およびスクリーン。
- OMM MY TR-11. AIベースの交通管制システム (交通システムのアップグレード) 。
- OMM MY TR-12. 都市交通指向型コミュニティプログラム支援。

ES. 13 不可避な悪影響

ES. 13.1 国家環境政策法 環境影響評価書

FRA 手続セクション 14(o) および 40CFR § 1502.16 は、プロジェクトが実施された場合に回避できない、あらゆる不可避的な悪影響について議論することを要求している。本最終版 EIS のセクション 3.2 から 3.15 では、建設代替案の建設および運営に関連するすべての直接的および間接的影響について詳細な分析を行い、利用可能な場合、悪影響を最小化できる実行可能な緩和措置を特定し、適用可能な緩和措置を実施した後も残存する不可避的な悪影響がある場合はその旨を認めている。

最終版 EIS 第 9 章の表 9-14 は、建設代替案に対する各環境トピック別の NEPA 影響判定、建設代替案設計オプションに対する NEPA 影響判定の要約を示している。また、建設案設計オプションの一部として提案される変更範囲が建設代替案の範囲および関連環境分析内に収まり、建設代替案で既に特定されている環境影響が建設代替案設計オプションによりどのように軽減または回避されるかの根拠を伴う比較評価も要約されている。また、表 9-14 では、建設代替案および建設代替案設計オプションについて、適用可能な緩和措置を実施した後も残存する不可避的な悪影響がある場合はその旨を認めている。

建設代替案の実施により、以下のトピック領域において回避不能な悪影響が生じる：

- 騒音 - 建設 (昼間および夜間の騒音レベルが、ウィリアム・ミード・ホームズ、ケア・ファースト・ビレッジ、モザイク・アパートメント、メトロ・ゲートウェイ児童発達センターにおいて限度を超える)
- 文化資源 - 建設および運営 (建設中に以下の歴史的物件に悪影響が生じ、運営期間中も継続する：

考古学遺跡CA-LAN-1575/H、ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Streetアンダークロス、North Main Streetブリッジ)

- 建設代替案設計オプションは、Vignes Streetアンダークロスへの悪影響を回避する。
- 古生物学的資源 - 建設および運営（掘削中に古生物学的に重要な堆積層が発見された場合、古生物学的資源への悪影響）

マラバーヤード鉄道改良工事の実施（いずれの設計オプションも両地点で適用）により、以下のトピック領域において回避不能な悪影響が生じる：

- 交通 - 運営（待ち行列による道路への潜在的危険性）
- 安全とセキュリティ - 運営（救急サービス提供者の対応時間が増加する可能性と、待ち行列による道路の危険）
- 社会経済および影響を受けるコミュニティ - 運営（ステイシー医療センターへのアクセス制限の可能性）

ES. 14 プロジェクトの利点の概要

建設代替案は、LAUSを利用する列車の運行効率、容量、柔軟性、接続性を向上させ、以下の利点をもたらす：

- 南カリフォルニアの主要目的地への乗り換え不要な直通運行による地域接続性の向上。
- 列車のアイドリング時間の短縮により、待ち時間が短縮され、列車1本あたりの排出量が削減され、プロジェクト調査地域内の大気質が改善される。
- 将来の小売施設や交通サービス関連施設の整備。
- LAUSにおける各種鉄道・公共交通サービスに乗り継ぐ乗客のために、列車のホームへの歩行者のアクセスと乗客収容能力を向上させ、障がいのある乗客のためのアクセシビリティを強化する。
- ウィリアム・ミード・ホームズおよびケア・ファースト・ビレッジへの防音壁設置による既存列車騒音レベルの低減。
- 歩行者・自転車用施設の改善、周辺地域との連携強化、公共交通機関へのアクセス向上。
- 雇用と労働所得の増加とともに税収が増加、具体的には以下のようなものである。
- 建設代替案の運用下における地方自治体税収の年間増加額：400万ドル（2019年基準）。

- 建設代替案の建設段階において、低所得者層やマイノリティ層の雇用機会を創出し、ロサンゼルス郡で33,000労働年以上の雇用を創出。
- 開業初年度にコンコースで最大146人の新規フルタイム相当職（小売業96人分を含む）を創出。低所得者層およびマイノリティ層に雇用機会を提供。
- 開業年以降、メトロリンクおよびアムトラックサービスの拡充、ならびにCHSRAサービスの導入に伴い、低所得者層およびマイノリティ層向けの雇用機会を伴う、追加で25人のフルタイム相当職が創出される。
- 温室効果ガス（GHG）排出量削減や地域内の自動車走行距離削減など、地域への累積的利益への間接的貢献。
- プロジェクト調査地域内で発見された有害物質の浄化。

建設代替案設計オプションにより、以下の追加的利益が生じる：

- バリューエンジニアリング・プロセスによるコスト削減と、公共支出を削減しながら公共の利益を最大化するエンジニアリング設計上の機会の特定。
- 歴史的保存に関連するEIS/SEIR草案の45日間のパブリックコメント期間中に寄せられた意見に対応した、インフラ案の変更。
- 建設代替案に足並みをそろえた、プロジェクト関連環境影響の回避および規模・強度の低減。

マラバーヤード鉄道改良の利点

マラバーヤード鉄道改良は、BNSFウェストバンクヤードにおける保管線路喪失による恒久的な影響を相殺する。マラバーヤード鉄道改良とメトロがバーノン市に提案する地域改良により、以下の便益がもたらされる：

- 1日あたりの列車運行本数の減少、地域排出量の削減、交通遅延の最小化。
- 地域道路の渋滞軽減による緊急対応時間の最適化。
- 踏切接近列車を検知するカメラによるリアルタイム地域緊急通報システム
- 通信・無線システムの更新と移動式緊急対策センターにより、災害地域や大規模イベントへの迅速な展開を実現し、より迅速かつ効果的な緊急対応に貢献。
- 横断歩道の改良による視認性向上と歩行者・運転者の安全強化、アクセシビリティ・利便性・快適性の向上と乗客の天候保護を実現するバスシェルター設置による地域機能の強化。

- 列車警笛騒音の低減、安全性の促進、歩行者動線の強化、既存および将来の住民・事業者の生活の質向上を図る静穏区域インフラ。
- 道路の再標示による交通流維持、AIベースの交通制御システム、および交通・道路・交差点の監視、および緊急対応要員が迅速に状況特定ができるようにする、パン・チルト・ズーム機能付きスマートカメラによる交通制御の改善。
- 鉄道による燃料消費量と関連排出量の削減。
- 列車運行の再配分により、バーノン市立学校やファーロング・プレイスの住宅地など、影響を受けやすい施設周辺からの貨物鉄道活動の一部が移転される。
- 最大143～151の臨時雇用創出が見込まれ、労働所得は940万～970万ドル、連邦・州・地方税収の総額は330万～350万ドルの増加が見込まれる。

ES. 15 論争となっている分野

NOIのパブリックコメント期間中、様々な意見書が提出された（本最終版EISの付録A参照）。メトロが把握している論争の可能性のある分野には、概ね文化的資源と建設による影響（交通、大気質、騒音・振動、有害物質、水質）が挙げられる。これらの課題は、本EIS作成過程において必要に応じて考慮され、本最終版EISのセクション3.2から3.15および3.16で提示される環境影響分析で扱われている。分かっている論争分野を以下に簡潔に要約する。

- **文化的資源** - プロジェクト調査地域内には複数の文化的資源が存在する。これらの資源には、LAUS旅客ターミナル、米国郵便局ーロサンゼルス・ターミナル別館、ウィリアム・ミード・ホームズ、ミッション・タワー、メイシー・ストリート・スクール、トーマス・バラビー倉庫・店舗、フリードマン・バッグ・カンパニーの繊維部門ビル、およびロサンゼルス川に架かる5つの橋（Cesar Chavez Avenue高架橋、First Street高架橋、Fourth Street高架橋、Seventh Street高架橋およびOlympic Boulevard (Ninth Street)高架橋）が含まれるが、これらに限定されない。
- **建設による影響** - 建設に関連する懸念事項は、以下の問題分野に関連するものとして特定された：
 - **交通** - 道路や交差点が一時的な迂回や、車線封鎖の対象になる可能性がある。US-101を含む州高速道路システムに影響を与える可能性がある。
 - **騒音** - 騒音レベルは適用される騒音基準を超える可能性があり、敏感な受容体に影響を与える可能性がある。
 - **大気質** - 近隣の影響を受けやすい受容体に対する大気質および健康リスクの影響を与える可能性がある。
 - **水質** - 雨水流出と水質悪化水域（ロサンゼルス川）へ影響する可能性がある。

- 有害物質 - 建設中に汚染土壌やその他の有害物質に汚染された媒体に遭遇する可能性がある。

環境影響評価書/戦略環境影響報告書 (EIS/SEIR) 草案の45日間のパブリックコメント期間中、バーノン市におけるマラバーヤード鉄道改良工事に関連した様々な意見書が提出された。メトロが把握している論争の可能性がある分野には、実施されたアウトリーチ活動および関係者参画活動、交通への影響と分析手法、考慮された影響を受けやすい受容体と車両アイドリングに関する地域局所的大気質分析、公共安全対応時間と緊急車両アクセス、ビジネスへの運営上・物理的影響、ならびに2023年バーノン西地区ゾーニング変更および総合計画修正に関連する分析が含まれる。これらの課題は、本最終版EISの作成過程において適切に考慮され、適切とされた場合は、本最終版EISの第III巻および付録Qに記載された環境影響分析で取り上げられている。既に明らかになっている論争分野については以下に簡潔に要約し、本最終版EIS第III巻における重要課題に関するコメントへの対応として取り上げている：

- **重要課題への反応 #1 - バーノン市における関係者参画活動**：提案されているマラバーヤード鉄道改良計画およびリンクUSプロジェクトに関連する環境プロセスについて、関係者や影響を受ける土地所有者に十分な情報が提供されていないとの懸念が複数のコメントで表明された。
- **重要課題への反応 #2 - マラバーヤード鉄道改良工事の交通への影響分析**：バーノン市におけるマラバーヤード鉄道改良工事に関して作成された交通への分析に関連して、複数のコメントが寄せられた。寄せられたコメントは、COVID-19パンデミック下における交通影響分析の実施時期と交通量調査の実施時期、交通への影響分析の対象地域、Soto Streetとロサンゼルスジャンクション間の交差点・道路が分析対象から除外された理由、およびLOS関連の交通への影響を及ぼす車両待ち行列の可能性に関するものであった。
- **重要課題への反応 #3 - 影響を受けやすい受容体への考慮と車両アイドリングの局所的大気質分析**：バーノン市におけるマラバーヤード鉄道改良工事の実施に伴い、車両アイドリング排出量の増加が懸念される点について、複数のコメントが寄せられた。コメント提出者は、EIS/SEIR草案が、地域全体のプロジェクト規模の排出量分析のみを含み、バーノン市内の局所的な車両アイドリング排出量分析を提供していないことを懸念していた。
- **重要課題への反応 #4 - 公共安全対応時間と緊急車両アクセス**：マラバーヤード鉄道改良工事により、バーノン市内の公共安全対応時間が長くなり、また緊急車両アクセスに影響が生じることを懸念する複数のコメントが寄せられた。
- **重要課題への反応 #5 - バーノン市内のビジネスへの運営上・物理的影響**：バーノン市内におけるマラバーヤード鉄道改良工事の実施に伴うビジネスへの運営上・物理的影響に関する複数のコメントが寄せられた。

- **重要課題への反応 #6 - 2023年バーノン西地区ゾーニング変更および総合計画修正 (2023年7月採択) に関連する土地利用・計画分析**：2023年バーノン西地区ゾーニング変更および総合計画修正の一環として許可される将来の土地利用の検討、ならびに市の西側における将来の混合用途住宅用地利用と本プロジェクトの整合性に関して、複数のコメントが寄せられた。

ES. 16 公開流通と審査

メトロおよびCHSRAは、2024年6月21日から2024年8月9日までの45日間のパブリックコメント募集期間に、環境影響評価書/戦略環境影響報告書 (EIS/SEIR) 草案を配布した。草案EIS/SEIRの公示は、45日間のパブリックコメント募集期間の前後において、影響を受ける地方自治体、州・連邦機関、先住民部族、地域団体、および利害関係者データベース (本最終版EISの付録R) に記載された個人に対して配布された。草案EIS/SEIRの公示は、プロジェクトの影響を受ける可能性のある地域の地方紙にも掲載された。

説明会および公聴会： EIS/SEIR草案の公表および連邦官報 (FR) への入手可能通知掲載/ロサンゼルス郡への入手可能通知掲示後、メトロおよびCHSRAは、プロジェクトおよび草案EIS/SEIR分析の説明を目的とした説明会および公聴会を開催した。説明会・公開イベント・プロジェクトウェブサイト上で情報提供登録を行った関係者、および情報提供窓口へ連絡した関係者全員をデータベースに登録し、説明会・公聴会の開催を通知した。開催日時・場所の告知はCHSRAウェブサイト (

<https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/local-agency-sponsored-projects> および <https://www.linkunionstation.com/>。公聴会では、コメントカードまたは口頭による一般からの意見が提出され、速記官により記録された。

公開説明会および公聴会に関する情報は以下の通りである。

日時：2024年7月9日

時間：午後6時～8時

場所：メトロ本部

One Gateway Plaza

Board Room, 3rd Floor Los

Angeles, California 90012

メトロによる第I巻の掲載：環境影響評価書/環境影響報告書 (EIS/SEIR) 草案および第II巻：技術的付録をウェブサイト上で公開し、閲覧用に提供した。また、電子版は請求に応じて無償で提供された。メトロはさらに、NEPA協力機関・参加機関およびCEQA責任機関・受託機関 (州情報センターに正式掲載されたコピーを含む) にも電子版を提供した。EIS/SEIR草案およびその概要書の印刷版は、以下の保管場所に配布された：

- LAUS/メトロ図書館 - One Gateway Plaza, 15th Floor, Los Angeles, CA 90012

- LAUS/メトロ記録管理センター - One Gateway Plaza, Plaza Level, Los Angeles, CA 90012
- 高速鉄道局本部 - 770 L Street, Suite 620 Sacramento, CA 95814
- ロサンゼルス中央図書館 - 630 West 5th Street, Los Angeles, CA 90071
- チャイナタウン分館 - 639 North Hill Street, Los Angeles, CA 90012
- ベンジャミン・フランクリン分館 - 2200 East 1st Street, Los Angeles, CA 90033
- リンカーンハイツ分館 - 2530 Workman Street, Los Angeles, CA 90031
- リトル東京分館 - 203 South Los Angeles Street, Los Angeles, CA 90012
- ウィリアム・ミード・ホームズ管理事務所、1300 Cardinal Street、Los Angeles, CA 90012
- ケア・ファースト・ビレッジ管理事務所、1060 North Vignes Street、Los Angeles, CA 90012
- バーノン市庁舎、Vernon City Hall, 4305 Santa Fe Avenue, Vernon, CA 90058

ES. 16.1 公開コメント要約

一般市民は、45日間のパブリックコメント期間中および2024年7月9日の公開説明会／公聴会において、環境影響評価書／環境影響報告書（EIS/SEIR）草案に対する意見を述べる機会が与えられた。公聴会では口頭による意見が提出され、45日間の公聴会期間中およびその後2025年2月19日まで、電子メール、郵便、オンライン意見提出書式、書面による意見カード、プロジェクト専用ホットラインを通じて意見が受け付けられた。公聴会は英語で行われ、スペイン語、中国語（北京語）、広東語、日本語への同時通訳が提供された。

7 機関、9 団体、123 名の個人から、合計 140 件のスピーカーカード、コメントカード、Eメールまたはオンラインコメント、および手紙が寄せられた。EIS/SEIR 草案のパブリックコメント募集期間開始前に、コメントを記載した Eメールが 3 件、また、EIS/SEIR 草案のパブリックコメント募集期間終了後に、コメントを記載した Eメールが 5 件寄せられ、これらも考慮された。NEPA 協力機関としての SCRRA からのコメントも、EIS/SEIR 草案のパブリックコメント募集期間終了後に受け取られた。また、HACLA からのコメントも、EIS/SEIR 草案のパブリックコメント募集期間終了後に受け取られた。EIS/SEIR 草案のパブリックコメント募集期間中には、部族からのコメントは寄せられなかった。本最終 EIS の第 III 巻「コメントへの回答」の表 6 には、EIS/SEIR 草案についてコメントを寄せた機関、団体、および個人のリストが掲載されている。

CHSRAおよびメトロは、EIS/SEIR草案について寄せられたすべての実質的なコメントを評価・検討し、必要に応じて最終 EIS の環境文書を改訂した。寄せられたコメントに対する回答は、この最終 EIS の第 III 巻に記載されている。

ES. 16.2 関係者関与活動後の環境影響評価書/環境影響報告書のパブリックコメント期間

草案EIS/SEIRの45日間のパブリックコメント期間終了後、バーノン市およびバーノン市の地域住民・土地所有者から寄せられたコメントに基づき、市職員、影響を受ける可能性のある土地所有者・賃借人、その他の地域住民を対象に追加の機関協議および関係者関与活動を実施した。これはマラバーヤード鉄道改良計画の様々な側面について議論し、パブリックコメント期間中に提起された同計画に関する懸念やコメントに対応するためである。

EIS/SEIR草案のパブリックコメント期間終了後、メトロはバーノン市と11回の会合を実施し、EIS/SEIR草案パブリックコメント期間中に提起された意見、バーノン商工会議所からの意見、影響を受ける土地所有者・賃借人およびその他の地域住民からの意見に対応した。市職員との各会合では、マラバーヤード鉄道改良計画の代替案分析プロセス、貨物鉄道統合運営による市内での列車運行減少効果、さらに、メトロは、マラバーヤード鉄道改良工の影響を受ける可能性のある個々の不動産所有者および/または賃借人、ならびにパブリックコメント期間中に草案EIS/SEIRについて意見を提出したその他の地域住民との個別面談を実施し、具体的な懸念事項に対応した。

さらにメトロは、マラバーヤード鉄道改良の影響を受ける可能性のある個々の土地所有者・賃借人、および環境影響評価書（EIS）/環境影響報告書（SEIR）草案のパブリックコメント期間中に意見を提出した地域住民と個別面談を実施。草案パブリックコメント期間中に正式な意見として提出された懸念事項を含む、具体的な懸念事項への対応を行った。メトロはこれらの面談を、各物件の敷地内、バーノン市庁舎、またはオンラインで実施した。2024年12月から2025年2月にかけて、メトロはマラバーヤード鉄道改良工事により直接影響を受ける10名の11の物件所有者/賃借人（マラバーヤード鉄道改良工事により直接影響を受ける者）と、直接影響を受けないもののEIS/SEIR草案のパブリックコメント期間中に意見を提出した追加の物件所有者/賃借人および/または代表者3名と面談した。個別物件所有者との面談リストは、最終版EIS第III巻セクション1.2.1に記載されている。

ES. 17 優先案の特定

本EISにおいて、優先案は「建設案」であり、これには車両基地の張り出し屋根設計オプション1および2、ならびに建設案設計オプションが含まれる。

- 建設案は、セクションES. 8に記載されたプロジェクトの目的と必要性を満たすものである。建設案は、LAUSの地域間・都市間鉄道サービスの輸送能力を増加させ、LAUSにおける運行ダイヤの信頼性を向上させ、現行の貨物鉄道運行水準を維持し、南カリフォルニアにおける計画中の高速鉄道システムに対応し、

乗客・歩行者収容能力を向上させ、LAUSの安全性を強化し、LAUSにおけるマルチモーダル交通需要を満たす。さらに、建設案は予測される地域人口・雇用増加に伴うプロジェクトの需要にも対応する。また、既存需要と将来の成長に対応するために必要となる、LAUS内外の運営・安全・アクセシビリティ上のニーズにも対処する。

- 建設案には、North Main Street踏切の安全対策、LAUS北側の新引込線、Vignes Street橋とCesar Chavez Avenue橋の再建、通路拡張付き高架車両基地、地域鉄道・都市間鉄道・高速鉄道用の10本の通過線、BNSF西岸ヤードにおけるBNSF保管線の一部撤去が含まれる。
- 選定案には、上記に軽微な改良を加える建設案の設計オプションが含まれる。

本優先案は、本環境影響評価書（EIS）に含まれる環境評価、草案EIS/SEIRの45日間パブリックコメント期間中および終了後に寄せられたパブリックコメント、適用されるNEPA要件、連邦・州・地方計画に含まれる目標、ならびにコストを慎重に検討した結果、選定された。無作為案（No Action Alternative）は、本プロジェクトの目的・必要性、および連邦・州・地方計画に含まれる目標を満たさない。

ES. 18 カリフォルニア高速鉄道（CHSRA）の意思決定

NEPAの主導機関であるCHSRAは、影響分析の十分性、緩和策の実現可能性、特定された悪影響が、悪影響ではないレベルまで適切に緩和されているか否かを決定する。CHSRAは最終版EISまたは統合最終版EIS/決定記録書の発行を検討する。

建設代替案に関するNEPA分析の概要（本最終版環境影響評価書第3.2章から第3.15章に詳細記載）は、表ES-1に示される。これには、潜在的な影響（建設時、運用時、間接的影響）の説明および適用可能な緩和策が含まれる。マラバーヤード鉄道改良に関するNEPA分析の概要（本最終版環境影響評価書の付録Q「Link USによるマラバーヤード緩和策環境評価」の第3.2章から第3.15章に記載）は、表ES-2に示される。これには潜在的な影響（建設時、運用時、間接的影響）の説明および適用可能な緩和策が含まれる。表ES-3には、建設案の各環境分野におけるNEPA影響判定の概要、ならびに建設代替案設計オプションのNEPA影響判定が示されている。建設代替案設計オプションの影響の規模と強度が低減されていることを示す、比較評価も表ES-3に記載されている。NEPAおよび2019年7月23日付（2024年7月22日更新）の連邦鉄道局（FRA）とカリフォルニア州間のNEPA業務委託覚書に基づき、CHSRAはNEPA主導機関として機能し、決定記録書の公表をもってNEPA環境プロセスを完了する権限を有する。

決定記録書は、本プロジェクトおよび検討された代替案の説明、選定代替案の説明、環境的に望ましい代替案の特定、絶滅危惧種保護法、NHPA第106条、1966年USDOT法第4条(f)項に関する、環境上の見解および判断、大気浄化法に基づくFRAの大気質適合性判断の公表、ならびに必要な緩和策の特定を行う。

ES. 19 連邦鉄道局の意思決定

NEPA業務委託覚書に定めるところにより、連邦鉄道局（FRA）は、大気清浄法第176条(c)(4)項に基づく、大気質適合性に関する認定と決定を行う。定量分析に基づき、建設代替案および建設代替案設計オプションについて検討された、全分析年次における年間建設排出量および年間運用排出量の純増分は、緩和策を組み込んだ場合、一般的な適合性のデ・ミニミス基準値を下回っている。連邦鉄道局（FRA）はCHSRAに代わり、緩和策実施後、建設代替案の実施により、該当する基準汚染物質のデ・ミニミス基準値が超過されないと結論付けた。したがって、正式な適合性判断手続きは不要で0と判断された。

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要			
環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
セクション3.2. 土地利用と計画			
トピック 3.2-A: 土地利用パターンの変化	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
トピック 3.2-B: 既存または計画中の土地利用との適合性	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地や商業施設の近くで発生する可能性のある建設活動は 一時的な土地利用の不適合（道路迂回、光とまぶしさが増加する可能性、騒音と振動、大気質排出）を引き起こす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地に隣接する新たな物理的特徴により、土地利用の不適合が生じる可能性がある（擁壁／防音壁、キャノピーによる照明）。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1</p> <p>建設TMPの作成: 最終エンジニアリング段階において、建設TMPは請負業者によって作成され、メトロ、LADOT、Caltrans（該当する場合）によって、検討・承認されるものとする。</p> <p>建設TMPの道路閉鎖スケジュールは、ピーク時の建設関連車両の通行による影響を最小化するために、建設請負業者、LADOT、Caltrans（ランプが関係する場合）、民間企業、公共交通機関およびバス運営者、緊急サービス提供者、ロサンゼルス統一学区、および住民の間で調整されるものとする。影響を受ける交差点およびオンランプまたはオフランプの信号タイミングも、迂回交通量を減少させ、実行可能な限り最も安全な交通の流れを維持するように調整されるものとする。道路閉鎖、迂回路、または一時的な車線減少については、LADOTおよびCaltransに事前に通知するものとする。計画された閉鎖期間中は、交通は明確に表示された迂回路を経由して隣接する道路に迂回されるものとし、該当する関係者（近隣の住宅、緊急サービス提供者、公共交通機関およびバス運営者、自転車コミュニティ、企業、および特別イベントの主催者）に事前に通知されるものとする。The TMPは、閉鎖スケジュール案と迂回路ルート、および運搬トラックルートを含む建設交通ルート、搬入・搬出希望場所と時間帯を特定し、可能であればピーク時の混雑が激しい地域を避け、建設中も自転車と歩行者の安全なアクセスを維持するものとする。TMPには以下の条項を含めるものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の流れは、特にピーク時には可能な限り維持されなければならない。 隣接する企業へのアクセスは、営業時間中は既存または臨時の私道を経由し、住宅へは可能な限り常時アクセスできるようにする。 メトロまたは請負業者は、地元企業へのアクセスが影響を受ける可能性のある地域に、工事前に事前通知の標識を掲示するものとする。メトロは、工事によって影響を受ける場合、企業やコミュニティ施設への新しいアクセス方法を示す標識を提供するものとする。 メトロは、通行止め、迂回路、または一時的な車線減少について、事前に LADOTおよびCaltransに通知するものとする。 メトロは、LADOTおよびCaltransと調整し、影響を受ける交差点およびオンランプまたはオフランプの信号タイミングを調整し、迂回交通量を緩和するものとする。 工事中、LADOTの自動交通監視制御部門がリアルタイムで交通を監視するため、影響を受ける交差点の一部（LADOTの承認済）にクローズド・サーキット・テレビカメラを設置する。 	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>これにより市は、混雑している動きに対して青信号の時間を増やすなど、信号のタイミングパラメータを手動で変更することで、混雑を緩和することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 請負業者は、LAUS北部のCesar Chavez AvenueおよびVignes Streetの同時閉鎖をさけること。 <p>AES-2 夜間作業の最小化と直接照明の遮蔽: 住宅地付近における夜間工事は可能な限り避けること。やむを得ず夜間作業を行う場合、施工業者は仮設照明を工事区域に向けて設置するとともに、必要に応じて仮設遮光板を設置し、住宅地への光漏れを防止すること。工事区域の照明が列車運転士の視界や隣接するプラットフォームの乗客に影響を与えないよう、建設照明管理計画を作成し、メトロリンク運行安全部門と調整すること。</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策¹: SCAQMD 規則 403に従い、伐開、造成、土工、または掘削作業中は、SCAQMD 規則 403に明記されている以下の手順を用いて定期的な散水またはその他の防塵対策により、飛散粉塵の排出を抑制するものとする：</p> <ul style="list-style-type: none"> 過度の粉塵が発生しないよう、伐開、造成、土工、または掘削作業の影響を受ける土地を最小限に抑える。 粉塵を最小限に抑えるために散水車を準備して使用する。散水は、粉塵の舞い上がりをプロジェクト作業区域内に止めるために十分に行う。散水頻度は少なくとも毎日 2 回（昼前と作業終了後が望ましい）とし、対象区域全体に行う。 風速が 25 マイル毎時を超える場合は、粉塵の舞い上がりを防ぐために、土壌が十分に湿っていない限り、造成や土工作業を中断する。 敷地内外で資材を運搬する際は、トラックの荷台をしっかりと覆う。 すぐに撤去しない場合は、積み上げた土砂の表面を固めておく。 車両が使用する通路を制限し、未舗装路での速度を時速15マイルに制限し、仮設道路を安定させる。 不必要な車両や機械の運行や稼働を最小限に抑える。 土が道路に運ばれた形跡がある場所では、少なくとも1日に1回舗装道路を清掃する。 将来的にオフロードカーが使用・走行しないように、建設中に作られた車両用通路を含む工事対象区域は緑化または安定化させる。 <p>また、建設工事時の排出ガスを削減するために、以下の対策を実施する：</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設請負業者は、建設車両がメトロのグリーン建設ポリシー（Green Construction Policy）の要件にいかにか合致しているかを証明するために、建設期間を通じて合計 40 時間以上使用される可能性があるすべての 50 馬力以上の建設機器（可搬式および移動式）の総合インベントリリスト（メーカー、モデル、エンジン年、馬力、排出率）を作成し、毎月更新するものとする。 すべての建設機器が適切に調整され、メンテナンスされていることを確認する。 <ul style="list-style-type: none"> 可能な限りアイドリング時間を5分以内に抑え、燃料節約と排出ガス削減を行う。 	

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り、仮発電機ではなく、既存の電源（電柱など）やクリーン燃料の発電機を利用する。 登録と許可要件を決定するために、現場での機器稼働前に CARB または SCAQMD との適切な協議を手配し、適用される場合は、プロジェクト作業現場で使用される可搬型エンジンおよび可搬型エンジン駆動機器ユニット（オンロードおよびオフロード自動車を除く）について、州または自治体の許可を伴うカリフォルニア大気資源局（CARB）可搬型機器登録を取得する。 <p>これらの管理方法は、プロジェクトの仕様書に記載し、請負業者によって実施されるものとする。</p> <p>AQ-2 米国環境保護庁（EPA）のTier 4最終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠：メトロのグリーン建設方針に従い、50馬力を超えるすべてのディーゼルエンジン搭載オフロード建設機器は、米国EPAのTier 4 最終排出ガス基準（40 CFR Part 1039）に準拠しなければならない。さらに、工場出荷時にディーゼルパーティキュレートフィルターが装備されていない場合、すべての建設機器はCARBによって認証された最善の制御技術装置を装備するものとする。請負業者が使用するすべての排出ガス制御装置は、CARBの定める規制で定義される、同規模のエンジンに対するレベル3のディーゼル排出ガス制御対策によって達成され得る値を下回らない排出削減を達成しなければならないTier 4 機器の使用に加え、すべてのオフロード建設機器は、100%再生可能ディーゼルを燃料とするものとする。</p> <p>NV-1 防音壁の設置：プロジェクト建設段階において、解体工事前を含め可能な限り早期に、かついかなる場合でも主要な建設関連活動開始前に、メトロは2基の恒久防音壁を設置するものとする。第1防音壁はウィリアム・ミード住宅と鉄道用地付近の線路間に設置し、高さ最大22フィート、長さ1,144フィートとし、ウィリアム・ミード住宅における運行騒音の影響を低減するものとする。第2防音壁は、ケア・ファースト・ビレッジと鉄道用地付近の線路の間に設置し、高さ最大13フィート、長さ347フィートとし、ケア・ファースト・ビレッジにおける運転騒音の影響を低減するものとする。防音壁は、影響を受ける受容点において同等の低減効果または挿入損失を達成する材料で構築し、表面密度を少なくとも4ポンド/平方フィート以上とする。</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用： 建設請負業者は、建設騒音と振動を最小化し、低減する手段を採用するものとする。建設請負業者は、建設騒音と振動を最小化し、低減する手段を採用するものとする。メトロと建設請負業者との週次および月次ミーティングを通じて、全体的な契約仕様および適用される緩和手段を遵守するための手段および方法は、実施前にメトロおよび該当する当事者と協議されるものとする。実施される騒音・振動低減対策には、以下のものが含まれるが、これらに限定されるものではない：</p> <ul style="list-style-type: none"> 設計上の検討事項とプロジェクトのレイアウト： <ul style="list-style-type: none"> 建設活動と騒音に敏感な受信機の間、仮設の壁や掘削材の山などの仮設騒音壁を建設する。 建設請負業者が必要と判断した場合、影響を受けやすい建物のファサードに沿って、防音ブランケットまたは防音窓を設置する。 可能であれば、トラックの通行を住宅地から遠ざけ、代替手段がない場合は住宅が最も少ない通りを選ぶ。 	

表ES-1. 建設案に関するNEPA分析の概要

環境トピック 検討対象	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA 効果判定
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 建設現場の機器は使用中、騒音の敏感な場所からできるだけ離れた場所に設置すること。 ○ 特に大音量の作業や大音量の機器が集まる周囲に壁で囲いを作る（例えば、舗装ブレーカーの周囲にシールドを使用したり、高架構造物の下に負荷のかかるビニールカーテンを垂らしたりする）。 ● 工事作業の順序： <ul style="list-style-type: none"> ○ 杭打ちは日中に限定する。 ○ 同じ時間にうるさい作業をまとめる。 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 発生する騒音の総レベルは、作業を別々に行った場合に発生するレベルより大幅に大きくなることはない。 ○ 夜間の作業は可能な限り避ける。 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 住宅地では夜間に騒音に対し敏感さが高まる。 ● 代替工法： <ul style="list-style-type: none"> ○ 騒音や振動に敏感な場所での衝撃式杭打ち機の使用は、可能な限り避ける。 <ul style="list-style-type: none"> ▪ ドリル杭や、音波杭打機や振動杭打機の使用は、地質学的条件からその使用が可能な場合、より静かな代替手段である。 ○ 静音化された密閉式エアコンプレッサーなど、特別に静音化された機器を使用し、すべてのエンジンに適切に作動するマフラーを付ける。 ○ 可能であれば、より静かな解体方法を選択する（例えば、橋梁のデッキをトラックに積める大きさに切断すると、舗装ブレーカーによる衝撃解体よりも騒音レベルが低くなる）。 ○ 影響を受けやすい建物の近くで作業する場合は、振動ローダーを静的モード（振動モータの回転数を下げるかオフにする）で使用する。 <p>建設騒音レベルをFTAの建設騒音・振動基準以下に抑えるために、メトロは、最も大音量で振動の多いタイプの建設活動の間、騒音と振動をモニターするものとする。ウィリアム・ミード・ホームズ、ケア・ファースト・ビレッジ、メトロ・ゲートウェイ、児童発達センター、モザイク・アパートメントの住宅の1列目、建設活動から約300フィートの範囲内で、継続的な建設騒音と振動のモニタリングを実施する。最も近い場所で建設閾値に適合していることが証明されれば、遠く離れた場所でも適合していることが保証されるため、モニターは建設活動に最も近い場所に配置されるものとする。FTAの建設騒音または振動の基準を超えた場合、請負業者は警告を受け、追加の騒音・振動低減方法（上記の例）を取り入れるようメトロから指示されるものとする。</p> <p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成： 建設に先立ち、建設騒音と振動に関する地域社会の懸念に積極的に対処するため、メトロおよび/または建設請負業者は、地域社会通知計画を作成し、維持するものとする。計画の構成要素には、最初に作成され、プロジェクト建設の半径 500 フィート内の全住宅に郵送される情報パッケージが含まれるものとする。計画の更新は、建設スケジュールやその他のプロセスの変更を示すために、必要に応じて作成されるものとする。メトロは地域社会または他の利害関係団体からの質問や苦情に対応できるよう、プロジェクト連絡係を特定するものとする。</p>	

表 ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	環境トピック	環境トピック	緩和策実施後のNEPA 影響判定
		<p>オペレーション</p> <p>AES-1 景観に配慮した対応: プロジェクト調査区域内の擁壁セグメント1および2ならびにセグメント1の防音壁は、隣接するウィリアム・ミード・ホームズ、ケア・ファースト・ビレッジ、モザイク・アパートメントの規模と建築様式を考慮して設計するものとする。プロジェクト開発中にウィリアム・ミード・ホームズ居住者から寄せられた意見に基づき、メトロは当該位置の擁壁/防音壁の美的向上についてHACLAと調整を行う。擁壁/防音壁の設計には、材料、色彩、壁画、造園、その他の美観的处理を統合し、擁壁/防音壁の存在感と規模を最小限に抑えること。施工完了前には、メトロが防音壁の構造的維持管理を担当する。多くの場合、用地使用権契約では、所有者が日常的な壁の維持管理を行うことが求められる。メトロはHACLAおよびケア・ファースト・ビレッジとも維持管理契約を締結するものとする。さらにメトロは、防音壁の美観と材質を決定するため、HACLAおよびケア・ファースト・ビレッジと協力するものとする。</p> <p>AES-3 直接照明とグレアの遮蔽: 最終設計段階において、新規または交換される全ての照明は、メトロレール鉄道設計基準 (Metro 2013)、SCRRA設計基準マニュアル (SCRRA 2014)、CHSRA設計基準、照明学会基準 (Illuminating Engineering Society 2011a, 2011b, 2014)、CAL Greenグレア評価の最大許容値 (カリフォルニア州建築基準法2013年版-第24編第11部)、および新築基準に準拠すること。さらに、全ての常設照明は住宅から離れるように設計されなければならない。また、可能な限り造園を含む遮蔽要素を設計に組み込むこと。昼間のグレア影響を低減するため、新しい天蓋の設計に低反射ガラスと素材を取り入れることとする。</p>	
<p>トピック 3.2-C: 確率されたコミュニティの物理的な区分</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
<p>トピック3.2-D: 土地利用計画方針または地域の土地利用規制との抵触</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣の持続可能性、連結性、LAUSからロサンゼルス川への非自動車による連結を促進する計画との矛盾。 ロサンゼルス市モビリティ計画2035における1つの政策・プログラム、およびカリフォルニア州交通計画2040における貨物輸送、貨物交通の流れ、効率的な統合型マルチモーダル交通システムの運営管理、気候変動の影響軽減に関連する3つの目標と1つの政策との矛盾。 <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>オペレーション</p> <p>LU-1 近隣のつながりを強化する: ロサンゼルス川活性化マスタープラン、RIOオーバーレイ地区ガイドライン、LAUS持続可能な近隣地域アセスメント、ロサンゼルス市モビリティプラン、メトロのLAリバーパス・プロジェクト、メトロのLAUSフォアコートとエスプラネード改善プロジェクトに基づき特定された悪影響を緩和するため、メトロはロサンゼルス市と連携してクラスIIまたはIVタイプの自転車専用レーンを設置する、ロサンゼルス市と協力し、Alameda StreetからCenter Streetまでの商業通りに沿って、舗装帯とボラードのみで構成されるクラスIIまたはIVタイプの自転車専用レーンを設置し（ROWの追加や中央分離帯のかさ上げは不要）、US101以南の近隣のつながりを強化する。追加資金が確認されれば、上記の新しい自転車レーンに加えて、US101に自転車・歩行者専用橋を架けることも可能である。</p> <p>TR-3 パーノン市のマラバーヤード（46thStreetと49thStreet）の鉄道改善を実施する: メトロとBNSFは、BNSFのマラバーヤードにおいて以下の2つの鉄道改善工事を実施する:</p> <p>A. メトロ理事会決議2025-0931「マラバーヤード緩和策及び継続的協力に関する決議」（2025年10月23日）に基づき、メトロはBNSFと協力し、ウェストバンクヤードにおけるBNSF線路の喪失によって生じるNEPA/CEQA上の重大かつ有害な環境影響を緩和するため、鉄道車両保管に関する代替案の可能性を模索するものとする。マラバーヤード鉄道改良計画以外の代替案については、NEPA主管機関であるカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）の承認が必要である。本協力プロセスには、パーノン市への影響を最小化するためのBNSFによる書面による確約を得るため、BNSF及びパーノン市（状況に応じて共同または個別）との協議が含まれる。</p> <p>上記ステップAの一環として、メトロは独立した鉄道コンサルタントを起用し、ウェストバンクヤードにおけるBNSF貯蔵線撤去に伴う重大な環境影響を緩和するため、マラバーヤード鉄道改良の必要性を立証するデータ及び分析を更新するものとする。この独立評価は、マラバーヤード改良の実施前に完了しなければならない。この独立評価に基づき、メトロ及びカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）は、BNSFの同意の有無にかかわらず、マラバーヤード鉄道改良が緩和策として引き続き必要であるか否かを判断することができる。</p> <p>B. 上記ステップAに基づきメトロがマラバーヤード鉄道改良を実施しない場合、メトロは緩和措置モニタリング・報告プログラム（MMRP）の表2[決定記録書付録A（MMRP）、表2（MMRPマラバーヤード鉄道改良）]に特定されたパーノン市の措置を実施する必要はない。</p> <p>メトロ、パーノン市、BNSFによる上記ステップAの協力、またはステップAの分析により、マラバーヤード鉄道改良以外の緩和策が導かれない場合、メトロはマラバーヤード鉄道改良について設計オプション2を下記の通り実施するものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 49th Street・49番街閉鎖設計案2 - ハンマーヘッド型袋小路: 49番街の平面踏切を閉鎖することで、BNSFマラバーヤードに約3,350トラックフィートの貨物保管容量を確保できる。49番街の閉鎖により、BNSFウェストバンク車両基地では保管できなくなった空のインターモーダル車両セットの保管が可能となる。 	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<ul style="list-style-type: none"> 46the Street連絡線設計案2 - 北ルート：既存線路区間2つ間に新設される約1,000フィートの線路区間により、BNSFのマラバーヤードとBNSFのロサンゼルスジャンクション間を運行する地域顧客向け貨物列車専用の連絡路が提供される。 <p>マラバーヤード鉄道改良工事の実施及び運営時期はウェストバンクヤードにおける線路撤去前とする。ただし、メトロ及びカリフォルニア高速鉄道局（CHSRA）がNEPA主管機関として、当該線路の先行撤去がCEQA/NEPAに基づく重大かつ有害な環境影響を及ぼさないと相互に判断し結論付けた場合はこの限りではない。ウェストバンクヤードにおけるBNSF貯蔵線路の撤去に先立ち、当該判断はメトロが実施しCHSRAがNEPA適合性について承認した書面による分析によって裏付けられなければならない。</p>	
第3.3節輸送と交通			
<p>トピック 3.3-A: 交通循環システムの有効性を制限する交通遅延</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設関連活動は、一時的な交通遅延と地元道路の閉鎖をもたらし、その結果、地元道路に潜在的な危険が生じ、複合交通施設の安全性が損なわれる。 建設に関連する交通への影響は、ピーク時または計画的な閉鎖中に発生する。Vignes Street と Main Street の交差点#15、Mission Road と Cesar Chavez Avenueの交差点#27では、交通遅延はLADOTガイドラインに基づく2.5秒の遅延重要性基準を超える。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Center Street と Commercial Street の交差点#4では、LADOTガイドラインを超える交通遅延が発生する。 <p>間接的影響 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 TR-1を実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策 LU-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.3-B: 棄権を増大させる既存の道路や交差点の設計</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路や交差点は、複数の場所で一時的な迂回路や車線閉鎖が行われる可能性がある。US-101 は、橋の上部構造の工事中、夜間（午後10:00から午前6:00）に一時的に片側ずつ閉鎖される。Commercial Street の出入りランプも一時的に車線幅が縮小される。さらに、工事中は半径の短いカーブや見通しの悪い場所が発生する可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 TR-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
トピック 3.3-C: 緊急時のアクセス	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、3つの交差点で大幅な遅延が発生し、Commercial Street、Alameda Street、Vignes Street 沿いの交通に影響を及ぼす可能性がある。これらの影響を受ける交差点、特に US-101 と Alameda Street 付近での建設活動は、一時的な道路閉鎖と予想される迂回路の結果、緊急車両の応答時間が遅延する可能性があるため、緊急対応とアクセスに影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>緩和策 TR-1を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
トピック 3.3-D: 公共交通機関、自転車、歩行者施設	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡張通路と関連するコンコース関連の改良工事の結果、公共交通機関や自転車・歩行者施設への迂回路や、一時的なアクセス障害が発生する可能性がある。LAUSでの工事中、ゴールドライン、レッドライン、パープルライン、地域/都市間鉄道のホームを利用する乗客にとって、LAUSの鉄道運行会社のパフォーマンスが低下し、通勤客の日常的な移動パターンに一時的な混乱が生じる可能性がある。 LAUSに出入りする歩行者と自転車のアクセスも一時的に影響を受け、橋の改良工事（Cesar Chavez Avenue と Vignes Street）や地元道路の改修工事（潜在的な道路閉鎖と空地を含む）の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、メトロリンクによるSCOREプログラムの実施を支援し、鉄道事業の将来の成長を導く複数の計画文書の目標と目的を実現するために必要である。 <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、南カリフォルニアの公共交通の成長と、計画されているHSR（高速鉄道）システムの相互自転車や歩行を促進するLAUSとLAUS周辺のサイクリングや徒歩が盛んな近隣とのつながりが低下するため、市のモビリティプラン2035に抵触する。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案はメトロリンクのSCOREプログラム実施を支援し、鉄道事業における将来の成長を導く複数の計画文書と目的を実施するために必要である。 	<p>建設</p> <p>緩和策 TR-1を実施する。</p> <p>TR-2 鉄道運行一時建設段階計画の作成: 最終設計中および建設前に、メトロは、SCRRA、LOSSAN、アムトラックを含む（ただしこれらに限定されない）現行鉄道運行会社と、建設期間中に達成すべき定時運行目標、および建設順序と鉄道運行プロトコルを該当する建設文書（計画と仕様書）にどのように組み込むかについて、相互に合意した概要を示すMOUを作成する。</p> <p>建設に先立ち、メトロと建設請負業者は、LAUSの歩行者と乗客への影響を最小限に抑えつつ、請負業者が相互に合意した定時-運行目標を維持するために実施する、各工事段階の詳細な一時的建設段階計画を作成するものとする。建設に先立ち、メトロと建設請負業者は、建設期間中、鉄道からバス、または鉄道から鉄道への接続が中断されないよう、現在の鉄道事業者とも調整するものとする。詳細な一時的建設段階計画は、定時性を低下させる可能性のある建設活動を開始する前に、現在の鉄道運営会社によって受け入れられるとみなされるものとする。</p> <p>建設期間中SCRRAは建設期間中の定時性を監視し、毎週開催される建設調整会議に参加し、相互に合意した定時性が守られるようにする。</p> <p>オペレーション</p> <p>緩和策 LU-1を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果（公共交通機関）</p> <p>悪影響なし（自転車及び歩行者用施設）</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
<p>トピック 3.3-E: 貨物</p>	<p>建設代替案は、ロサンゼルス市のモビリティプラン2035 で特定された今後の積極的な交通やモビリティの向上を含む、将来の道路改良に対応する。</p> <p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約5,500フィートの貨物保管線路容量が撤去されることにより、BNSF がより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約5,500フィートの貨物保管線路容量が永久に失われ、BNSF がより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。 <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ウェストバンクヤードの建設とオペレーションにより、5,500 フィートの補完線路容量が失われると、BNSF ウェストバンクヤードとBNSF ホバート/コマース中間操車場間の単発列車移動に利用可能な最大保管線路長が減少するため、他の貨物車両基地のオペレーションに間接的な影響を及ぼす。 	<p>建設</p> <p>緩和策 TR-3を実施する。</p> <p>オペレーションと間接的</p> <p>緩和策 TR-3を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
<p>セクション3.4. 視覚的質と美観</p>			
<p>トピック 3.4-A: 視覚的特性または品質</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット#6: 対象者グループは、施設の利用者としてより広々とした空間と近代的な設備を備えた環境に接することになるため、リソースの変更に対して肯定的な反応を示すと予想される。これによりLAUSの視覚的品質と美観が向上する。コンコース関連の改善は、壁画を通じて地域/LAUSの重要性和歴史を展示する機会も提供する。 <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット #1: ウィリアム・ミード・ホームズとケア・ファースト・ビレッジ沿いの擁壁の上に防音壁を建設することは、中程度に高い水準の資源変化と高水準の住民の反応をもたらす。その結果、これは高い視覚的影響となる。 視覚的ユニット #3: Cesar Chavez Avenueに架かるより大きな橋、高架鉄道車両基地、新しい擁壁にさらされることで、一部の住居の現在の眺望が損なわれ、既存の視覚的特徴が劣化するため、モザイク・アパートメンの住民の視覚的な反応は中程度に高くなる。資源変化が中程度であることに加え、中程度から高いレベルの住人の反応が組み合わさると、中程度から高い視覚的影響が生じる。 	<p>オペレーション</p> <p>緩和策 AES-1を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果（視覚的評価ユニット#6）</p> <p>悪影響なし（視覚的評価ユニット#1 - #5）</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表 ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	間接的効果 悪影響なし		
トピック 3.4-B: 光とまぶしさ	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設作業区域に近接する近隣の住宅への直接的影響は、夜間、より高いレベルの照明にさらされることである。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 適切に設計され、設置されなければ、計画されているインフラからの光の潜在的なまぶしさは、モザイク・アパートメントの一部の住居にとって望ましくない露出を引き越したり、通常の活動を妨げる可能性がある。新しいプラットフォームの天蓋は、日中のまぶしさを増す可能性もある。 間接的 悪影響なし	建設 緩和策 AES-2を実施する。 オペレーション 緩和策 AES-3を実施する。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
セクション3.5、大気質と地球規模気候変動			
トピック 3.5-A: 南海岸大気流域の一般的適合デ・ミニマスレベル	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 現場で発生する浮遊粉塵の排出。 建設代替案およびマラバール鉄道改良に伴う年間総建設排出量は、窒素酸化物（NOx）のデ・ミニミス基準値を超える見込みである。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 窒素酸化物（NOx）排出量は、2026年および2031年にデ・ミニミス基準値を超えることになる。 間接的 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> 建設が実施されれば、建設代替案は地域の移動手段が改善されるにつれ、公共交通機関の利用への移動手段の転換を促進し、一人乗り車両の利用を減らす可能性がある。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路上の車両渋滞や遅延が減少するため、この転換は間接的に交通による排出量を削減する可能性がある。 	建設 緩和策AQ-1（建設選択枝の場合）とマラバール緩和策AQ-1（緩和策AQ-1と同じだが、パーノン市のマラバール鉄道整備に適用）を実施する。 緩和策AQ-2（建設選択枝の場合）とマラバール緩和策AQ-2（緩和策AQ-2と同じだが、パーノン市のマラバール鉄道整備に適用）を実施する。 オペレーション AQ-3 <p>適応的大気質緩和計画：地域／都市間鉄道ランスルー・サービスの実施に先立ち、メトロは南カリフォルニアの通勤鉄道サービスの運営者であり、SCOREプログラムのプログラム・マネージャーおよび助成金受領者であるSCRRA、アムトラック、LOSSAN鉄道大動脈機関と協力し、適応大気質緩和計画を作成する。この計画は、2040年まで実際／現在の列車運行とこれに対応する汚染物質濃度に基づき、メトロが作成する年間排出目録の方法と要件を特定するものとする。</p> <p>緩和計画の要件：地域／都市間ランスルー・サービスの実施時、および毎年、メトロは、メトロリンク、パシフィック・サーフライナー、およびアムトラックの長距離列車ダイヤをまとめ、LAUSを通じて運行される、1日およびピーク時の列車運行（非収益列車運行を含む）の実際のレベルを決定するものとする。</p> <p>メトロは毎年、大気質専門家を雇用し、年次排出インベントリを実施しなければならない。これにより、LAUSを通過する実際の列車運行が基準汚染物質の排出量をSCAQMDの重要閾値を超えるレベルに増加させるか、あるいはディーゼル汚染物質濃度をプロジ</p>	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 有益な効果

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>においてもSCAQMDの10ppm閾値を超えるレベルに増加させるかどうかを予測する。メトロは、プロジェクト調査区域における汚染物質排出量及びディーゼル汚染物質濃度の定量的結果を要約した年次報告書を作成するものとする。汚染物質排出量及びディーゼル汚染物質濃度がSCAQMDの閾値を超えると予測される場合、地域及び都市間鉄道事業者は、ユニオン駅の所有者として権限を有するメトロ及びカリフォルニア州運輸局と連携し、2018年カリフォルニア州鉄道計画目標6「環境保全実践」に沿った鉄道車両の新機軸を導入するか、LAUSを通過する列車運行を削減して基準汚染物質排出量を目標6の閾値以下に抑えるか、ディーゼル汚染物質濃度を同閾値以下に抑えること。環境管理の実践、政策4：クリーンでエネルギー効率の高い交通システムへの転換（Caltrans 2018a）に準拠した鉄道車両の新機軸を導入するか、プロジェクト調査区域における基準汚染物質排出量をSCAQMD重要閾値以下に、ディーゼル汚染物質濃度をSCAQMD閾値以下に低減するため、LAUSを通る列車運行を削減すること。</p> <p>新機軸の導入後、メトロは、SCRRA、アムトラック、LOSSAN鉄道回廊機関と連携して排出目録を毎年作成し、プロジェクト調査地域における基準汚染物質排出とディーゼル汚染物質濃度の定量的結果を報告し続けるものとする。年次報告書には、プロジェクト調査地域における基準汚染物質排出量とディーゼル汚染物質濃度レベルに対する列車ダイヤの実際（現・在）と変更案の分析を含める。報告書は、地域／都市間鉄道の運行開始の翌年から2040年まで、毎年12月31日までに作成され、排出目録の結果と実施された対策の効果を含むものとする。</p> <p>鉄道車両の新機軸 To基準汚染物質の排出量をSCAQMDの閾値以下に削減し、ディーゼル汚染物質の濃度をSCAQMDの閾値を超えないレベル以下に削減するために、地域鉄道事業者と都市間鉄道事業者は、既存の車両の一部、または全部をゼロエミッションまたは低排出ガス仕様に交換、改造、補完することができる。導入可能な新機軸には、以下のものが含まれるが、これらに限定されるものではない：</p> <ul style="list-style-type: none"> 電気式マルチ・ユニット・システム ディーゼル・マルチプル・ユニット バッテリーハイブリッド複数台 再生可能ディーゼルやその他の代替燃料 <p>メトロは、地域鉄道/都市間鉄道事業者と調整し、プロジェクト調査地域における機関車の排気ガスを削減するために、これらの新機軸を既存および/または将来の資金調達および/または運営契約に組み込むものとする。</p>	
<p>トピック 3.5-B : 25,000 MT - CO₂eを超える年間GHG排出量</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>	<p>緩和策は必要ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 電気式マルチ・ユニット・システム 	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> 建設が実施されれば、建設代替案は地域の移動手段が改善されるにつれ、公共交通利用へのシフトを促進し、一人乗り車両の利用を減らす可能性がある。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路上の車両渋滞や遅延が減少するため、このシフトは間接的に交通部門の排出量を削減する可能性がある。これらの有益な効果は、交通による温室効果ガス排出量を削減するという2020年地域交通計画 (RTP) /戦略的交通システム (SCS) の目標と一致する。計画 		
<p>セクション3.6 騒音と振動</p>			
<p>トピック 3.6-A: 確率された一般計画、騒音条例、または政府機関の基準を超える騒音レベル</p> <p>トピック 3.6-C: 周囲騒音レベル</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズとケア・ファースト・ビレッジにおける防音壁建設に伴う建設騒音の影響。 建設関連の騒音影響は、カテゴリ2の土地利用（すなわち住宅）で発生する。なぜなら、適用されるFTAの閾値を、日中は250フィート(80 dBA Leq)、夜間は300フィート(70 dBA Leq)以内でそれぞれ超えるからである。 以下のカテゴリ2と3の土地利用は、市の制限値 75 dBA を超える建設騒音の影響を受ける： <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズ - 41戸の住居と1戸のレクリエーション用施設 ケア・ファースト・ビレッジ - 約36戸の住居と運動場/公園 モザイク・アパートメント - 82 戸 メトロ・ゲートウェイ児童発達センター <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 2031年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケア・ファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くにある、1ヶ所の公園/運動場に深刻な影響をもたらす。 2040年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケア・ファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くにある、1ヶ所の公園/運動場に深刻な影響をもたらす。 <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>緩和策 NV-2 および NV-3 を実施する。</p> <p>運用</p> <p>緩和策 NV-1 を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
<p>トピック 3.6-B: 地上-振動と地上-騒音レベル</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事では、衝撃式杭打ち機は影響を受けやすい土地利用から300フィート以内、振動ローラーは140フィート以内で行われる。ウィリアム・ミード・ホームズ、ケア・ファースト・ビレッジ、モザイク・アパートメントでは、迷惑の観点から深刻な影響が発生する可能性がある。 	<p>建設</p> <p>緩和策NV-2およびNV-3を実施すること。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表ES-1. 建設案に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA 影響判定
	オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし		
セクション 3.7 生物資源と湿地資源			
トピック 3.7-A: 連邦および州のリスト入り、または候補の動植物種	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 工事は、Vignes Street と Cesar Chavez Avenueにおいて、自然発生木の伐採、軌道工事、橋の改修を伴う可能性があり、これらの場所を巣にしている可能性のあるニシマスチフコウモリやニシキオオコウモリを妨害する可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 BIO-1 コウモリ: 特別種のコウモリ（ニシマスチフコウモリ、ニシキコウモリを含む）、およびその他の在来コウモリ種の巣の建設前調査は、CDFW公認の資格を有するコウモリ生物学者により、建設前2週間以内に実施する。調査は、適切な生息地および/または撤去されるあるいは下部構造に変更が加えられる橋梁構造が存在する場所で行われるものとする。適切な巣の生息地（出産用の巣を含む）がある全ての場所について、構造物点検、出口数、音響調査、または他の適切な方法を適切に組み合わせて調査を実施すること。調査は適切な季節および昼夜の時間帯に実施し、日中および夜間に巣作りをするコウモリを確実に検出すること（すなわち、出産期である5月1日から8月31日の間、巣に適した生息環境のある各場所において、できれば日中と夜間の調査を1回ずつ実施すること）。巣が検出されなかった場合、適格なコウモリ生物学者の指導のもと、適切な巣となる木を除去することができる。 巣が検出された場合、受動的排除は、巣が活動中かどうかを判断するための3日間のモニタリングを含むものとする。巣が子を持つ繁殖雌を養っていると判断された場合、巣が使われなくなるまでその巣を避けるものとする。巣が3日間のモニタリング期間中も使われ、観察により繁殖コロニーではないことが確認された場合、CDFW認可の有資格コウモリ生物学者の監督の下、一時的なコウモリ排除装置を設置する。生物学者の裁量で、その専門知識に基づき、立入禁止装置の設置前に代替の巣を作る・設置することができる。夏期に飛べない若齢個体や冬期に休眠（越冬）個体の捕獲を避けるため、排除は秋期（9月または10月）に実施する。使用中の巣が母親のコロニーを支えているかどうか判断できない場合、巣の場所を妨害してはならず、巣が明け渡され、子供が自発的（飛べるようになる）になるまで、300フィート以内の建設は延期、または中止されるものとする。立ち入り禁止措置は週単位で監視し、プロジェクトの建設期間中継続し、必要がなくなったら撤去する。 建設期間中、以下の回避・最小化対策を実施する： <ul style="list-style-type: none"> 橋梁上で行われる作業はすべて、日中に行われるものとする。これが不可能な場合は、照明と騒音を夜間の巣や採餌場から遠ざけること。 燃焼機器（発電機、ポンプ、車両など）を橋の下に駐車または運転してはならない。建設作業員は、巣のコロニーの直下に立ち入らないこと。建設活動は、巣への空域アクセスを著しく制限してはならない。 適切なコウモリの巣となる生息環境を提供する成木の撤去は、繁殖期（5月1日～8月31日）以外に実施する。冬期はコウモリが休眠状態で生息している可能性があるため、巣となる適切な生息地では寒冷化が始まる前に、通常、気温が華氏40度以下 	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>9月1日から4月30日までの間に実施される。冬期にはコウモリが冬眠状態にある可能性があるため、適切な生息地は寒冷期（一般的に気温が華氏40度（約11月1日）を下回る時期、または有資格コウモリ生物学者が判断した時期）の到来前に除去しなければならない。寒冷期以降にコウモリに適した生息地を提供する成熟した樹木の除去が必要な場合、除去作業中にコウモリが存在しないことを確認するため、資格を有するコウモリ生物学者が気温が華氏40度（摂氏約4度）を超える時期に事前調査を実施しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ヤシの木の除去時には、まず枯れた葉を取り除き、その後伐採することでコウモリが逃げられるようにする。 	
<p>トピック 3.7-B: MBTAによって保護される営巣鳥類</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 成木の伐採や橋の改良など、活動中の巣に対する直接的な影響により、MBTAで保護されている営巣鳥の個体数が中程度に減少する可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 活動中の巣に対する間接的な影響としては、建設騒音、振動、ほこり、夜間照明、人間による侵入などのリスクが高まり、営巣成功率が低下する可能性がある。 	<p>建設・間接部門 BIO-2</p> <p>MBTA 保護種: 植生除去は可能な限り鳥類の営巣期（2月1日～9月30日）以外に実施する。営巣期以外に植生除去を実施できない場合、CDFW認定の資格を有した鳥類生物学者が、植生除去の72時間前以内に、周囲の建物、軒、電柱、茂み、樹木など、営巣に適した生息地がある各エリアで、使用中の巣を見つけるための建設前調査を実施する。建設前調査で営巣している鳥類が発見された場合、生物学者によって、巣への影響を防ぐのに適切な進入禁止保護地帯（小型鳥類は150フィート、猛禽類は500フィート）が設定される。保護地帯は、資格を有した生物学者または野生生物機関の助言により決定される。種固有および場所固有の条件に基づいて調整される場合がある。この保護地帯は、生物学者の指導の下、建設担当者により現場で明確に表示されるものとし、雛が羽化したか巣が使われなくなったと生物学者が判断するまでは、保護地帯内で建設や植生の除去を行ってはならない。</p> <p>Exclusionary橋や隙間に営巣する鳥類（アマツバメやツバメなど）が橋や建物、その他の構造物に巣を作ることを防ぐため、営巣期（2月1日～9月30日）前に、撤去される建物やその他の構造物の営巣に適した場所の上に排除用の仕掛け（合板やプレキシガラスなどの硬い表面材、ビニールなどの柔軟な素材、または鳥類が巣を作らないようにする同様の仕掛け）を設置するものとする。ネットは鳥を傷つけたり殺したりする可能性があり、MBTAに違反するため、排除資材として使用してはならない。</p> <p>さらに、既存の橋梁、建物、その他の構造物において、巣の可能性がある場所が撤去されるか、下部構造に改修が行われる場合、その作業が2月1日から9月30日までの間に行われるときは、すべての鳥の巣を2月1日までに撤去しなければならない。巣の撤去直前に、有資格の生物学者が各巣を検査し、古いツバメの巣を利用することが知られている冬眠状態のコウモリがいないことを確認しなければならない。部分的に構築された巣の除去は、有資格生物学者の指導と監視下で実施すること。建設中の橋梁における部分構築ツバメ巣の除去は、巣の完成を防ぐために必要な頻度で繰り返し実施すること。巣材の除去及び排除装置の設置は、有資格生物学者が監視すること。このような排除努力は、構造物をツバメから解放した状態に保つため、10月まで、または建設完了まで継続すること。</p> <p>建設期間中に現場に滞在する全てのプロジェクト関係者及び請負業者は、プロジェクト生物学者または指定された有資格生物学者による必須研修を修了しなければならない。建設開始後に新たにプロジェクト関係者または請負業者として参加する者も、作業開始前に必須の労働者環境意識向上プログラム研修を修了することが求められる。本研修では、生物資源及び管轄権が及ぶ可能性のある資源への潜在的影響について労働者に周知する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要			
環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		研修には少なくとも以下の項目を含めること： (1) 特別保護種が生息する可能性のある場所 (2) 資源保護の目的 (3) 現場で実施すべき保護措置 (4) 環境に配慮した建設手法 (5) 建設工程中に発生する可能性のある衝突を解決するための手順	
トピック 3.7-C: 野生動物の移動	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
トピック 3.7-D: 樹木保護 条例との抵触	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案の建設は、条例第186873号とLAメトロの樹木政策で保護されている在来樹種の除去や攪乱をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 溝掘り、整地、土壌の締め固め、保護された樹木のドリップライン内に盛り土や不浸透性の表面を設置することは、最終的に樹木の根を傷つけ、枯死させる可能性がある。 	建設・間接部門 BIO-3 保護樹木 ：保護樹木の建設前調査は、米国コンサルティング樹木医により、少なくとも建設低120日前に実施されるものとする。保護樹木とは、ロサンゼルス市保護樹木・低木規制（条例第186873号）およびLAメトロの樹木政策で保護されている地上4.5フィートで測定した累積直径が4インチ以上の在来樹木であり、オーク（パレーオーク [Quercus lobata]、カリフォルニアライブオーク [Quercus agrifolia]、その他カリフォルニア州固有のオーク属の樹木、但しスクラブオーク [Quercus berberidifolia] を除く）南カリフォルニアブラックウォールナット (Juglans californica)、西洋スズカケノキ (Platanus racemosa)、カリフォルニアベイ (Umbellularia californica) は、米国コンサルティング樹木医協会の登録コンサルティング樹木医により、少なくとも建設120日前に実施されるものとする。すべての保護樹木の位置と大きさは、建設前に特定し、条例第 186873 号に従って保護される可能性のある樹木を決定するために、プロジェクトのフットプリントマップに重ね合わせるものとする。登録樹木医は保護樹木報告書を作成し、ロサンゼルス市公共事業局に 3 部提出する。ただし、保護樹木が同一敷地内に移設される場合、ロサンゼルス市がその樹木の撤去を承認し、移設が経済的に合理的で樹木の生存に有利である場合を除く。各交換樹木は、少なくとも15ガロンの標本木で、直径1インチ以上、根元から1フィートの高さ、根元から測った高さが7フィート以上でなければならない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
セクション 3.8 氾濫原、水文学、水質			
トピック 3.8-A: 排水パターン、土壌侵食、沈泥	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設により、下流域に土砂が堆積して排水パターンが変化し、隣接する土地に多大な流出と浸食をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響	建設 HWQ-1 SWPPPの作成と実施 : 建設期間中、メトロまたはBNSFは、現在施行されている「建設および土地の安定性に影響を及ぼす活動に伴う雨水排出に関するNPDES一般許可」（命令番号2009-0009-DWQ、NPDES番号CAS000002）およびその後の修正（命令番号2010-0014-DWQ、命令番号2012-0006-DWQ）の規定に従うものとする。ただし、命令番号2022-0057-DWQが適用される可能性がある。この許可は2022年9月8日に採択され、2023年9月1日に発効する。雨水複数申請・報告追跡システムから廃棄物排出者識別番号を受け取るまで、建設活動を開始してはならない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし

表 ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要			
	インパクト評価	インパクト評価	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> 不浸透面が増加すると、下流で侵食が起こり、浮遊粒子や土砂が増加し、それが直接、受け入れ水域の濁度を上昇させる可能性がある。 <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>請負業者は、プロジェクトの建設期間中、SWPPPのすべての必要な局面を実施するものとする。メトロまたはBNSFは、建設一般許可（CGP）のリスクレベル2のサンプリングおよび報告要件を遵守するものとする。米国海洋大気庁が予測する降水確率50%以上の降雨事象の発生前48時間以内に、資格を有するSWPPP策定者により、雨天時の行動計画が作成され、実施されるものとする。終了通知は、建設と敷地の安定化が完了してから90日以内にSWRCBに提出する。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW): メトロは2022年6月22日に採択され、2023年1月1日に発効したCaltransMS4許可（命令番号2022 0033DWQ）およびタイムスケジュール命令（命令番号 2022-0089DWQ）の規定、および長期的なBMPに関するCaltransSWMPの該当規定に従うものとする。この建設後の要件は、US101高架橋改修工事のみに適用される。メトロは、計画、仕様、見積もりの段階で、Caltrans <i>プロジェクト・プランニング・アンド・デザイン・ガイド</i>（最新版）に従い、US101高架橋の建設後のBMPに対応する雨水データ報告書を作成するものとする。</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW) : プロジェクトのCaltransROW外およびロサンゼルス市の管轄外の部分については、メトロは、2013年7月1日発効の小規模MS4からの雨水排出要件に関するNPDES一般許可（命令番号 2013001DWQ、NPDES番号 CAS000004）（フェーズII許可と呼ばれる）を遵守するものとする。</p> <p>HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市) : メトロは、2021年9月11日発効のロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域におけるMS4排水に関するNPDES廃棄物排出要件（命令番号R4-2021-0105、NPDES番号CAS004004）（フェーズI許可と呼ばれる）を遵守するものとする。この建設後要件は、Caltrans MS4許可およびフェーズII 許可の管轄下にある部分を除き、プロジェクト全体に適用されるものとする。メトロは、2016年5月9日に発行されたロサンゼルス市低影響開発計画土地開発ハンドブック（LIDマニュアル）に従い、LIDの最終報告書を作成する。この文書は、プロジェクトの運用と保守の前に設置されるべき必要なBMPを特定するものとする。</p>	
トピック3.8-B : 雨水	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 堆積物、化学物質、液体製品、石油製品（塗料、溶剤、燃料など）、およびコンクリート関連廃棄物が流出または漏出し、雨水を通してロサンゼルス川に運ばれる可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不透水面の増加は流量を増加させ、適切に管理されない場合、一部の敷地内排水システムの処理能力を超える可能性がある。 	<p><i>建設</i> 緩和策 HWQ-1を実施する。</p> <p>HAZ-1 建設有害物質管理計画建設有害物質管理計画（HMMP）の作成: 建設に先立ち、請負業者は、建設中に使用された、または露出した化学物質や有害物質、汚染土壌、汚染地下水の安全な保管、封じ込め、廃棄規定（廃棄のための適切な場所を含む）を概説するHMMPを作成するものとする。HMMPは、プロジェクトのフットプリント領域に対応するよう作成され、以下を含むが、これらに限定されない：</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用される危険物質および危険廃棄物の説明（29 CFR 1910.1200）。 各危険物質または危険廃棄物に関連する、取り扱い、輸送、処理、および廃棄手順の説明（29 CFR 1910.120）。 	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> 緊急時の連絡先情報を含む、準備、予防、緊急事態、および緊急時の手順（29 CFR 1910.38）。 A 以下を含むがこれに限定されない、従業員研修の説明：(1) 偶発的な流出またはその他の放出に起因する、既存または潜在的な危険の認識 (2) 避難、通知、およびその他の緊急対応手順の実施 (3) 責任レベルに応じて要求される、危険物および危険廃棄物の管理、認識、および取り扱い (29 CFR 1910)。 現場での各有害化学物質の安全データシートの保管に関する指示（29 CFR 1910.1200）。 最大の容器またはタンクの容積を封じ込めるのに十分な大きさの二次格納施設を備えた、一時保管区域を含む危険物保管区域の場所の特定（29 CFR 1910.120）。 <p><i>オペレーション</i> 緩和策 HWQ-2 からHWQ-4を実施する。</p>	
<p>トピック 3.8-C: 洪水</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.8-D: 水質基準と廃棄物排出要件</p>	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設活動は、流出水が適切に管理されない場合、水質に悪影響をおよぼし、雨水および雨水以外の汚水の排出要件を超過する可能性がある。コンクリートミックスの不適切な取り扱い、流出水によって流され、地表水の変質にもつながる可能性がある。 表面流出水がこれらの汚染物質を含む土壌にさらされると、ロサンゼルス川リーチ2の水質が低下する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ブレーキダスト、オイル、グリースからの微量の金属が列車車両から発生し、これらの物質やその他の科学汚染物質を既存の排水システムに排出する可能性がある。 <p><i>間接的</i> 悪影響</p>	<p><i>建設</i> 緩和策 MM HWQ-1を実施する。</p> <p>HWQ-5 現地の排水要件に従うこと: 請負業者は、2013年7月6日に発効した「ロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域における建設およびプロジェクトの脱水による地下水から表流水への排出に関する一般廃棄物排出要件（命令番号R-420130095-、NPDES許可番号CAG994004）」（通称「脱水許可」）の、雨水以外の-脱水廃棄物の排出に関する規定を遵守するものとする。-雨水以外の排水は、地域の雨水排水システムおよび/または汚水下水システムへの排水の2つから選択するものとし、請負業者はRWQCBおよび/またはロサンゼルス市から許可を得るものとする。</p> <p>HWQ-6 汚染サイトに対する現地の排水要件を遵守すること: 請負業者は建設中に影響を受けた汚染サイトからの雨水以外の-脱水廃棄物の排出に関して、2013年4月7日に発効した「ロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域における VOC 汚染サイトの調査および/または浄化から地表水への処理地下水の排出に関する一般廃棄物排出要件」（命令番号 R-420130043-、NPDES 許可番号 CAG914001）の規定（汚染サイトに対する脱水許可）を遵守するものとする。排出の選択肢は、地域の雨水排水システムおよび/</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要			
環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> 適切に管理されない場合、その結果として増加する雨水流出量と流出速度は、浸食や敷地外への汚染物質の移動を引き起こすか、それに寄与する可能性がある。 既存のIGP（工業排水処理計画）を有する区画の取得に際しては、汚染物質を含む雨水排水を処理する規定が含まれる。これらの処理プロセスが継続されない場合、産業排水が処理されず、雨水排水システムに悪影響を及ぼす可能性がある。 	<p>または下水道システムの2つであり、請負業者はRWQCBおよび/またはロサンゼルス市からの許可を必要とする。</p> <p><i>オペレーション</i> 緩和策 HWQ-2 から HWQ-4を実施する。</p> <p><i>間接的</i> 緩和策 HWQ-1 から HWQ-6 を実施する、および;</p> <p>HWQ-7 移転した規制産業用途のための産業用SWPPPの作成と実施: メトロは、プロジェクトによって影響を受ける取り壊し、移転、または新規の工業関連-物件について、工業活動に伴う雨水排出に関するNPDES一般許可（IGP; Order No.-20140057DWQ、Order No.2015-0122-DWQによって修正、NPDES No. CAS000001）を遵守するものとする。これには、該当する場合、産業用SWPPPの作成が含まれる。</p>	
セクション 3.9 地質、土壌、地震活動			
トピック 3.9-A: 地震による地盤の揺れ、または-液体化を含む地震関連-地盤の破壊	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>操業</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的影響</i> 悪影響なし</p>
トピック 3.9-B: 土壌侵食	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 保護被覆の喪失は、地表水流出の可能性を高め、建設中に保護されていない土壌を水浸食にさらすことになる。建設中に作られる一時的な不浸透性の作業面も、地表水流出の増加につながり、保護されていない土壌を水浸食にさらすことになる。 <p><i>運用</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 作業区域や資材置き場のために植生を除去する場合など、露出した土壌が風食や水食から保護されない場合、露出した作業区域と資材置き場の両方が侵食され、大気および水質に間接的な影響が生じる可能性がある。 	<p><i>建設</i> <i>間接的</i></p> <p>緩和策 HWQ-1を実施する。 緩和策 AQ-1 と HWQ-1を実施する。</p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズII ESAの準備（完了フェーズI ESAに基づく）: 最終設計に先立ち、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリント内の掘削によって影響を受ける可能性の高い用地に対して、推定される汚染源（完了フェーズI ESAに基づく）に焦点を当てるフェーズII環境サイト調査を準備する。フェーズIIの活動は、以下から成るものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 地質学および環境分析を目的としたボーリングからの土壌、地下水、土壌蒸気サンプルの採取、および分析プログラム実施のためのサンプルの採取/環境研究所への提出。サンプリングは、プロジェクト地域のフェーズI ESAの結果に基づいて行う。 研究所によるサンプル分析の対象汚染物質は、場所によって異なるが、VOC/PAH、全石油系炭化水素（TPH）、ポリ塩化ビフェニル、カリフォルニア規則（CCR）第22編の金属が含まれる。 フェーズII ESA 報告書を作成する。この報告書は、掘削およびサンプリングの結果を要約し、調査結果に基づく提言を行うものである。メトロは、フェーズII ESAの提言を実施す 	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>操業</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的影響</i> 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要			
環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		フェーズII ESAは、ESAと汚染サイトの評価に精通した、カリフォルニア州の免許を持つ専門地質学者の直接監督の下で実施されるものとする。	
トピック 3.9-C: 地盤沈下、側方拡散、腐食性または不安定な土壌	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査区域のセグメント2でインフラ整備が提案されている土壌の上部30フィート内には圧縮層が存在するため、長期的にも即時的にも沈下が予想される。 プロジェクト調査区域の土壌は中程度から重度の腐食の可能性があるため、建設中に腐食性土壌が露出するリスクが高まる。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 腐食は、腐食性土壌の上に建設された構造物を弱体化させる可能性があり、腐食性土壌が数十年にわたって徐々に材料と反応すると、基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。 <p>間接的 悪影響</p> <p>プロジェクト期間中、腐食性土壌が基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。</p>	<p>GEO-1 最終地盤調査報告書の作成: 最終設計中に、調査免許を持つ地盤工学技術者により、最終地盤工学報告書を作成する（メトロが保管）。最終地盤技術報告書には、以下の項目に関するサイト固有の設計提言を記載する:</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地の準備 地耐力 盛り土の適切な供給源と種類 液状化 側方流動 腐食性の土壌 構造基盤 造成 <p>提言は、地震による地盤の揺れおよび液状化を含む地盤崩壊のリスクを軽減するものとする。上記の項目に対する提言に加え、報告書には土壌と地下水の状態に関する地下検査の結果を含め、建築・造成許可申請時に適用されるCBCの最新版に準拠した適切な基礎設計に関する提言を行うものとする。その報告書には、メトロレール設計基準、鉄道工学マニュアル、カリフォルニア高速鉄道プロジェクト設計基準マニュアル、米運輸交通担当者協会の荷重抵抗係数設計橋梁設計仕様書のカリフォルニア州改正案、および適用される市条例に従って、プロジェクト関連インフラ設計の指針を提供するための追加勧告が含まれるものとする。プロジェクトは、メトロによる承認後、最終地質調査報告書に記載された現場固有の推奨事項に準拠するよう設計・建設されるものとする。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
トピック 3.9-D: 膨張性土壌	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
セクション 3.10、有害廃棄物および有害物質			
トピック 3.10-A : 危険物の輸送、使用、または廃棄	<p>建設 有害な影響</p>	<p>建設 緩和策 HAZ-1 を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p>

表 ES-1. . 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> 潜在的な危険は、建設中の汚染土壌および/または汚染地下水の日常的な輸送、使用、廃棄によって発生する可能性がある。 建設期間中、危険物や物質の使用が必要となるが、危険物の流出が発生した場合、偶発的な放出は建設作業員、一般市民、環境に危険をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>		<p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.10-B: 環境への有害物質の放出リスク</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクトのフットプリント内および隣接地において、合計 13カ所 (REC 8カ所、歴史的 REC 2カ所、管理 REC 3カ所) が確認された。プロジェクトのフットプリントがこれらの既存 REC に近接しているため、汚染された土壌や地下水にさらされる可能性や、建設中に汚染物質が移動する可能性がある。 プロジェクトのフットプリントは、プロジェクト調査地域の北西約 0.5 マイルに位置する2つの油田に近接している。この近接性に基づき、低リスクで自然発生的な油の滲出や、油やメタンガスの蓄積も、プロジェクトのフットプリント内で発生する可能性がある。 解体作業中に ACM や鉛が偶発的に放出された場合、建設作業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 HAZ-1 と HAZ-2 を実施する。</p> <p>HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成: 建設に先立ち、請負業者は、建設期間中、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリントで土壌がどのように管理されるかについての一般的な規定を含む、一般建設土壌管理計画を作成するものとする。埋め戻しのためにプロジェクトサイトに運び込まれるすべての土壌は、使用前に DTSC の <i>情報アドバイザリー-汚染のない運び込み埋め立て材</i> に基づいて汚染されていないことが証明されなければならない。 土壌管理計画では、請負業者によって実施される一般的な土壌管理コントロール、および以下のトピックを取り上げるものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般労働者の安全衛星の手順 ダストコントロール 土壌備蓄の管理 交通規制 BMP を用いた雨水の侵食防止 <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP): Prior to construction, the contractor建設に先立ち、請負業者は、汚染があると明らかになっている現場と LUC 裁定対象サイトについて、区画ごとの土壌管理計画を作成し、DTSC に提出、承認を得るものとする。この計画には、汚染があると明らかになっている現場と、LUC 裁定対象サイトにおける具体的なリスクと土壌管理方法の規定を含める。汚染の性質と程度は、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリント内で大きく異なると予想され、フェーズ II ESA の結果は、建設中に遭遇すると予想されるものに関してより詳細な説明を提供する。区画ごとの土壌管理計画は、以下に関わる区画別の要件を提示するものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 土壌処分の手順 これまで明らかになっていなかった発見の管理手順。 プロジェクト区域内の土地における土壌管理 (土地利用分類 (LUC) または既知の 	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>

表 ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>要件を有する区域）、連邦規則集（CFR）第29編1910.120条、カリフォルニア州規則集（CCR）第8編第5192条、ならびに作業および現場活動の実施中に汚染媒体の管理、輸送、処分に関連するすべての適用可能な連邦、州、地方の規制および機関条例。HASPIは、米国産業衛生委員会（American Board of Industrial Hygiene）の認定を受けた公認産業衛生士（Certified Industrial Hygienist）が署名・捺印するものとする。一般的な建設土壌管理計画の規定に加え、以下の区画固有のHASP規定も実施するものとする：</p> <ul style="list-style-type: none"> 汚染物質を取り扱う可能性のある現場作業員に対するトレーニング要件。 敷地内に存在することが知られている、土壌、地下水、または土壌蒸気中の化学物質への暴露の危険性。 現場作業員と一般市民の健康と安全を守るための緩和策と監視策。 <p>Prior建設に先立ち、メトロは、利害関係者および管轄の規制機関と、土壌管理対策案と報告活動を調整し、提案されたインフラおよび各汚染現場について、連邦、州、地方のすべての法律を満たす、適切なモニタリングおよび報告プログラムを確立するものとする。</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整： LUCのある土地での建設に先立ち、メトロは、HAZ4で指定された計画-、建設活動および/またはLUCのある土地での建設活動が、公衆衛生と環境を保護する方法で管理されることを確認するために必要な広報活動に関して、DTSCと調整するものとする。</p> <p>HAZ-6 潜在的に危険な物質/放棄された油井に遭遇した場合の建設作業の停止： 請負業者は、潜在的に危険な物質または放棄された油井が発見された場合、直ちに作業を中止し、HMMPおよび土壌管理計画に概説された手順に従うものとする。請負業者は、危険物、地下貯蔵タンク、アスベスト含有物（例：トランサイトパイプ）、および/または建設プロセス中に遭遇した廃油井の発見、通知、対応、処分、および修復に関して、適用される全ての地方自治体、州、および連邦の規制に従うものとする。</p> <p>HAZ-7 ロサンゼルス市建築基準法メタン規制の遵守： 最終的な設計に先立ち、メトロは、メタンバッファゾーン（ロサンゼルス市工務局の規定による）内に位置するインフラ整備の設計が、ロサンゼルス市条例第175790号および第180619号に規定された、ロサンゼルス市建築基準法の規制に準拠していることを確認する。同条例はメタンによる危険の評価と、メタンによる危険が存在する場合、危険の重大性に応じた軽減策を義務づけている。</p> <p>HAZ-8 解体前調査： 構造物の取り壊しに先立ち、ACM、LBP、その他ユニバーサル廃棄物の要件に該当する資材・物品など、危険建築資材の存在について調査を実施するものとする。SCAQMDの規則第1403条(d)項(1)(A)に従い、解体または改築の前に、認定アスベストコンサルタントの署名入りアスベスト調査報告書を作成する。この調査結果は、メトロおよびメトロが適切と判断した該当する利害関係者に提出され、また規則1403の許可申請書と共に提出されるものとする。危険な建築資材が発見された場合、構造物を解体する前に、適用されるOSHAおよびロサンゼルス郡公衆衛生局の要件に従って、適切な除去計画を作成する。作業を行う請負業者は、除去計画を実施し、カリフォルニア州のC21ライセンスを取得し、AまたはBの職業分類を有することが要求される。アスベスト関連作業が必要な場合、請負業者またはその下請け業者は、カリフォルニア州請負業</p>	

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		者免許（アスベスト証明書）の保有を求められる。すべての解体作業に先立ち、請負業者は現場の安全を確保し、電気・ガス・水道等の接続を確実に切らなければならない。	
トピック 3.10-C: 既存または計画の学校から0.25 マイル以内の危険な排出物、有害廃棄物、有害物質の取り扱い	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 有害物質で汚染された土壌やその他の媒体の輸送や処分は、偶発的な放出時に近隣の学校に間接的な影響を及ぼす可能性がある。 	<p><i>間接的</i> 緩和策 HAZ-1 から HAZ-8を実施する。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>
トピック 3.10-D: 危険物サイト	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> リスクが中程度または高いと評価されたRECサイトからの汚染土壌および/または地下水にさらされる可能性は、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 プロジェクトのフットプリント近辺の7つの用地には、土地使用制限がある。これらの用地には、土壤管理要件を含む証書制限がある。土地利用制限のある用地の浄化や修復のレベルに関する不確実性に基づき、文書化されていない汚染源に遭遇する可能性があり、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p><i>建設</i> 緩和策 HAZ-2、HAZ-4、HAZ-5を実施する。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>
セクション 3.11 公益事業とエネルギー			
トピック 3.11-A: 水の供給とインフラストラクチャー	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
トピック 3.11-B: 排水能力とインフラストラクチャー	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域からの流出量と流出速度の増加を含む、建設に関連した排水パターンの変化は、既存の雨水排水インフラの容量に影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域内の不透透面の増加は、浸透の減少を引き起こし、排水インフラの容量をオーバーする可能性のある暴風雨時の流出量と流出速度を増加させる可能性がある。 	<p>建設 緩和策 HWQ-1を実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策 HWQ-2 から HWQ-4を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
トピック 3.11-C: 廃水処理能力とインフラストラクチャー	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
トピック 3.11-D: 固形廃棄物の収集と埋立容量	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
トピック 3.11-E: 電気通信インフラストラクチャー	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

検討対象環境トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
<p>トピック 3.11-F: エネルギー需要、インフラストラクチャー、再生可能エネルギーまたはエネルギー効率のためのイニシアチブの遵守</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果ss</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、当該地域における現在および将来予想される鉄道・公共交通機関の需要増加に対応し、エネルギー資源に間接的な有益な効果をもたらす。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>
<p>セクション3.12、文化資源と古生物資源</p>			
<p>トピック 3.12-A: 建築環境と未知の考古学的歴史資産</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 考古学的歴史資産1件 (CA-LAN-1575/H) と建築環境の歴史資産 3 件 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Street アンダークロス、North Main Street ブリッジ) に悪影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 埋もれている考古学的資源へのアクセスが容易になるため、工事関係者による持ち去りや破壊行為によって、工事中に考古学的歴史資産への間接的影響が生じる可能性がある。 	<p>CUL-1</p> <p>考古学的処理計画 (ATP): 建設に先立ち、メトロは、有資格の考古学者に依頼し、歴史的資産CA-LAN-1575/Hへの悪影響を解決するために取るべき措置と、偶然の発見に対処する手順を詳述したATPを作成するものとする。ここで言う有資格考古学者とは、内務省の考古学専門家資格基準を満たし、遭遇が予想される種類の資料の分析と評価の経験を有する者として定義される。NHPA第106項 (36 CFR 800) に基づく協議のスケジュールに従い、カリフォルニア州SHPOおよび相談役を務めるアメリカ先住民部族は、ATPの草案を検討し、意見を述べるために30日の期間を与えられる。関連するコメントへの対応が完了したら、改訂されたATPをSHPOに提出し、30日間で検討と同意が成される。</p> <p>ATP は、内務省の「考古学文書作成のための基準とガイドライン (Archaeological Documentation and the California OHP Archaeological Resources Management Reports: Recommended Contents and Format)」(OHP 1990) に準拠して作成されなければならない。</p> <p>ATP は、少なくとも以下の要素を含むものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査設計 – ATP は、遭遇する可能性のある遺構や堆積物が、基準 D に基づく CA-LAN-1575/H の NRHP 適格性に寄与するかどうかの評価、および寄与すると判断された遺構や堆積物から科学的データを回収する際に使用する、確固たる調査設計を含むものとする。調査設計は、ロサンゼルス盆地における過去の考古学的調査結果について論じ、遭遇が予想される遺構や堆積物の種類に関連する調査課題を提示し、調査課題に成功裏に取り組むために必要なデータの要件を概説するものとする。 サイト別感度モデル – ATP は、CA-LAN-1575/Hの既知の部分に対する悪影響を回避または最小化するための努力の指針となる、サイト別感度モデルの開発に関する条項を含むものとする。感度モデルは、最終設計に基づくプロジェクト関連のインフラと、竣工図面、歴史的地図、地質ボーリング、および盛り土の深さを特定する過去の考古学報告書から得られる、過去の攪乱に関する利用可能な情報を比較するものとする。プロジェクト設計のについて、埋設された遺構や堆積物に遭遇する感度のレベルを決定するのを各要素支援するため、三次元モデル、一連の層序を支援するため、三次元モデル、一連の地層断面図、またはその他の関連性のある図解を作成するものとする。協議対象部族は 	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>プロフィール、または他の関連性のあるグラフィック描写が作成されるものとする。コンサルティングを受ける部族は、感度モデルを検討し、伝統的な部族の知識に基づく見識を提供する機会を持つものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 既知の遺構や堆積物の段階的なテスト、評価、データ回収 - サイト固有の感度モデルの結果に基づき、既知の遺構や堆積物の段階的なテスト、重要性評価、データ回収のためのプロトコルを作成する。プロジェクトの場所（道路、交通機関などの閉鎖による公共交通機関への影響）がもたらす極端な制約のため、テストは建設前活動の一部として実施される。ATPは、CA-LAN-1575/HIに関連する可能性のある予想される遺構や遺物の要約を含むものとし、要約には調査設計に含まれる関連する調査領域やデータ要件、文書化、評価、データ回収、分析の基準への参照を含むものとする。ATPは、試験、評価、データ回収場所の安全性、および汚染土壌やその他の危険に遭遇する可能性に関するOSHA 要件に依拠するものとする。 考古学およびアメリカ先住民のモニタリング - ATP には建設期間中の考古学およびアメリカ先住民のモニタリングに使用される場所と手順、最終設計に基づくモニタリング場所の決定、サイト別感度モデルを通じて評価された考古学的資源への潜在的影響、無傷のコンテキストと攪乱されたコンテキスト（過去に攪乱された土壌や盛り土など）の両方に含まれる可能性のある遺骨を含む部族的 資源に影響を与える可能性の規定が含まれるものとする。ATP は考古学的モニタリングが、2016 年にカリフォルニア考古学協会によって定義された最低限の専門的資格を満たし、ヒトおよび非ヒトの遺骨を確認する実証された能力を有する考古学フィールドディレクター監督のもとで行うという要件を含む。ATP はまた、プロジェクト建設のためのすべての考古学モニターが、考古学の学部課程または大学院課程を少なくとも 12 学期単位修了し、カリフォルニア州において 12 ヶ月間の考古学関連の現場経験を有するという要件を含む。ATP はモニタリング場所の安全性、汚染土壌やその他の危険に遭遇する可能性に関して、OSHA の要求事項に依拠するものとする。 遺構または堆積物の偶発の発見に関する規定 - ATP は、建設中に遺構や堆積物の偶発の発見に関する規定を含むものとする。これらの規定には、作業停止手順、通知手順、および発見の性質と重要性を評価するための方法論が含まれる。その遺構や堆積物が基準 D の下で重要であると判断された場合、既知の資源について概説されたデータ回収・分析手順が実施されるものとする。 遺骨、付随する副葬品、付随しない副葬品、神聖物、および文化遺産の偶発の発見に関する規定 - ATP は、遺骨、付随する副葬品、付随しない副葬品、神聖物、および文化遺産の偶発の発見に関する規定を含むものとする。これらの規定には、作業中止手順、通知手順、および最も有力な子孫としてアメリカ先住民遺産委員会が特定したアメリカ先住民部族との協議を通じて決定され、適用される規則に従って、敬意をもって遺骨および付随する副葬品を処理する（適切な場所への再埋葬を含む）ための規定が含まれる。 CA-LAN-1575/H の一般市民参加またはアウトリーチ計画 - ATP は CA-LAN-1575/H の一般市民参加またはアウトリーチ計画の策定に関する規定を含むものとする。これには、アメ 	

表ES-1. 建設代替案に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
		<p>リカ先住民部族、文化資源専門家、および地域歴史協会などのその他の潜在的な利害関係者との継続的な協議が含まれる。計画には、LAUS内における視覚的・教育的展示物や壁画の準備、携帯型電子機器向けアプリケーションの開発、あるいは歴史的チャイナタウンの重要性、または先住アメリカンに関連する地域の初期利用や神聖性について一般に周知するための出版物やデジタル教材などの作成が含まれる可能性がある。一般配布用に作成される資料は、文化的に敏感なデータ及び考古学的資源に関する情報の機密性に関する適用規則を遵守しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 文化資源WEAP研修 - ATPは、地面の安定性に影響を及ぼす建設に従事するすべての作業員を対象にして資格を有する考古学者が実施する文化資源WEAP研修プログラムの開発に関する規定を含むものとする。この研修には、遺物の無許可収集によって生じる結果に関する教育、発見に伴う手順の見直し、および考古学的に影響を受けやすい場所での作業に対する緩和要件の説明が含まれる。 • 報告基準 - ATPは、考古学的検査、評価、データ回収、およびモニタリング活動の結果を報告するための基準を含むものとする。すべての報告書は、内務省の「考古学文書作成のための基準とガイドライン」、およびカリフォルニア州OHPの「考古学的資源管理報告書：推奨される内容と形式 (Archaeological Resources Management Reports)」に準拠したものでなければならない。 • 保管に関するガイドライン - The - ATPは、36CFR79およびカリフォルニア州考古学コレクション保管ガイドライン (1993年5月7日) に準拠した、考古学的データと収集物の所有と保管に関するガイドラインを含むものとする。 • カリフォルニア州公共資源法第5024項に基づく責任移譲のための合意 - ATPには、カリフォルニア州公共資源法第5024項に基づき、CA-LAN-1575/H遺跡の境界内に位置するU. S. 101の南側Commercial StreetのCaltrans ROW内の区画の取得について、Caltransの責任をMetroに移譲するための、部族、Caltrans、Metro、SHP0間の合意交渉のための条項を含むものとする。この合意には最終緩和策も含まれるため、CEQA環境文書と第106項契約文書がSHP0の同意を得るまでは完了しない。 <p>CUL-2 環境処理計画 (BETP)：建設に先立ち、メトロは、内務省の建築史専門家資格基準を満たす建築史専門家に依頼し、建築環境の歴史的資産に対する悪影響を解決するための措置を詳述したBETPを作成する。カリフォルニア州SHP0および歴史的資産に特定の利害関係を持つ継続協議当事者は、NHPA第106項 (36 CFR 800) に基づく協議のスケジュールに沿って、BETP草案を検討し、意見を述べるために30日の期間を与えられる。関連するコメントへの対応が完了したら、改訂版BETP をSHP0に提出し、30日間で検討と同意が成される。</p> <p>BETPは、少なくとも以下の要素を含むものとする：</p> <ul style="list-style-type: none"> • HABS文書化 - BETPは、取り壊しまたは改築が提案されているLAUSの独自性をよく表している特徴を、HABS基準に従って文書化するための規定を含むものとする。この文書は、内務省の歴史学または建築史の専門家資格基準を満たした資格を有する建築史学者または歴史学者により作成され、HABS CA-2158の附帯文書として米国議会図書館に提出されるものとする。文書化のレベルは、国立公園局地域事務所によって選択され、最低限として、大判のフォーマットの写真記録と、以前のHABS文書 (HABS CA-2158、CA-2158-A、CA-2158-B、CA-2158-C、および 	

表ES-1. 建設代替案に関するNEPA分析の概要

検討対象環境トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後のNEPA効果判定
		<p>CA-2158-D)には含まれていなかった、取り壊しまたは改築が提案されている LAUS の独自性をよく表している特徴の文書による説明を含むものとする。最低限、独自性をよく表す以下の特徴は、この文書に含めるために検討するものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者通路 ○ スロープ ○ 手すり ○ プラットホーム ○ バタフライ型天蓋 ○ 南擁壁 ○ ターミナルタワー ○ 車両用品/メンテナンス・ビル ○ Cesar Chavez Avenue アンダークロス ○ Vignes Street アンダークロス (LAUSの一部として建設されたこの橋は、追加の個別 HABS 文書化を必要としない) <ul style="list-style-type: none"> ● 既存の LAUS 旅客コンコースの復元 – BETP は、工学的および建設可能な見地から、内務省の復元基準に従って、可能な場合、既存の LAUS 旅客コンコース（歩行者通路の西側）を 1939 年の外観に復元するための規定を含むものとする。これには、歴史的な LAUS のデザインにより適合するよう、メトロ・レッドラインへの入り口を再設計する可能性も含まれる。修復が不可能な場合は、内務省の修復基準に従うものとする。 ● LAUS の教育用ディスプレイ – BETP は、LAUS の歴史と過去の鉄道利用者がどのように利用したかを示すため、一般市民が閲覧できる LAUS の教育用ディスプレイを制作するための規定を含むものとする。メトロは、教育用ディスプレイに使用するために、重要な建築のディテールを LAUS から回収することの実現可能性を検討するものとする。 ● ターミナルタワーの移設 – BETP には、学際的-チーム（建築史家、構造、土木、地質、鉄道技師など）による、ターミナルタワーの勾配変更、垂直嵩上げ、移設の実現可能性を評価する規定を盛り込む。学際的チームによってこれらの保存方法がすべて実行不可能と判断された場合、ターミナルタワーは取り壊される。 ● Cesar Chavez Avenue アンダークロス、Vignes Street アンダークロス、南擁壁の設計計画 – BETP は、Cesar Chavez Avenue アンダークロスと Vignes Street アンダークロスの移動、および LAUS の歴史的な特徴に合わせた南擁壁の改修のための設計計画策定に関する規定を含むものとする。 ● North Main Street 橋の設計計画 – BETP は、North Main Street 橋の独自性をよく表している特徴（歩道、デッキ、ウィングウォールを含むが、これらに限定されない）に対する工 	

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>提案されている安全性向上が橋の歴史的特徴に及ぼす視覚的影響を可能な限り最小化することを目的として、これを策定するための規定を含むものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 設計審査 – BETP は、SHPO、ロサンゼルス市歴史資源局、ロサンゼルス市文化遺産委員会など、プロジェクトの初期設計段階で以下の項目について協議を行う関係者を特定する： <ul style="list-style-type: none"> LAUS の独自性をよく表している特徴に対する改修や取り壊し 既存の LAUS 旅客コンコースの修復 LAUS の教育用ディスプレイ 橋の独自性をよく表している特徴に対する回収作業 <p>メトロは、設計を完成まで進めるにあたり、受け取ったフィードバックを考慮するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 対応計画 – BETP は、歴史的建造物環境資源への予期せぬ影響や不慮の損傷に対する保護・対応計画の策定要件を含むものとする。 <p><i>間接的</i></p> 緩和策 CUL-1 を実施する。 	
<p>トピック 3.12-B: 古生物学的資源</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 提案されている橋梁構造物のための深い掘削を伴う地盤破壊の建設活動は、古い第四紀沖積層とその下にあるプエンテ層の古生物学的に敏感な堆積物に影響を与える可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 間接的な影響として、建設作業員による地下堆積物に埋もれた化石へのアクセスが増加し、資源の持ち去りや破壊行為につながる可能性がある。 	<p>建設・間接部門</p> <p>PAL-1</p> <p>古生物学的影響緩和計画 (PMP) : 自然地盤面からわずか6フィートの浅い深さまで掘削作業が及ぶ場合、感度レベルの高い地質単位である第四紀古堆積層またはプエンテ層が施工中に影響を受けると予想される。メトロは、最終掘削計画に基づきこれらの地質単位が影響を受ける箇所を特定するため、有資格の古生物学者を起用しPMPを作成しなければならない。第四紀古堆積層またはプエンテ層に遭遇する可能性が認められる地盤擾乱工事を実施する場合、メトロは工事開始前にPMPを実施しなければならない。PMPには、現場固有の影響緩和策の推奨事項、ならびに工事監視および化石発見に関する具体的な手順を含めることとする。</p> <p>PMPには、先史時代の第四紀古堆積層および/またはプエンテ層内で掘削が行われる場合、常勤の古生物学的モニタリングを義務付ける要件を含めるものとする。人工埋土および第四紀新堆積層のみに影響を与える掘削については、モニタリングは推奨されない。</p> <p>PMPでは、建設中に潜在的に重要な古生物学的資源が発見された場合の調査手順を詳細に定めるものとする。例えば、請負業者は直ちに当該区域（発見地点から半径25フィート以内）での作業を停止し、メトロの有資格古生物学者がPMPに基づき、発見された古生物学的資源の重要性及び適切な取扱いについて直ちに評価を行うものとする。必要な場合、責任機関と協議し、連邦および州のガイドラインとベストプラクティスに準拠した、適切な保護対策と緩和策を策定する。発見された古生物資源の評価と処置が行われる間、建設活動はプロジェクトサイトの他の区域で継続することができる。メトロの資格を有する古生物学者による許可が下りるまで、発見区域で作業を再開することはできない。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表 ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
		<p>PAL-2 古生物 WEAP 研修: メトロの資格を有する古生物学者は、PMPに明記されているように、化石が発見された場合に従うべき手順の見直しを含む、古生物資源に焦点を当てた WEAP研修を準備するものとする。この研修は、地面の安定性に影響を及ぼす建設に従事するすべての作業員を対象に実施される。</p> <p>PAL-3 保管: メトロは、建設中に回収された重要な化石を、ロサンゼルス郡自然史博物館など公認の保管場所で永続的に保管するよう手配するものとする。これらの化石は、メトロの資格を有する古生物学者によって、保管のための準備、特定、目録作成が行われるものとする（ただし、回収された標本の展示のための準備は行わない）。これには、標本の体積を減らし、固化剤や防腐剤を塗布するための表面積を増やし、標本の壊れやすい部分や損傷した部分の修復や安定化を行い、化石の分類学的特定を可能にするために、周囲の堆積物の全部または大部分を除去することが含まれる。標本の回収に関連するすべてのフィールドノート、写真、層序断面図、その他のデータは、標本の受入機関に寄託されるものとする。</p>	
セクション 3.13 経済および財政への影響			
<p>トピック 3.13-A: 雇用、所得、税収</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設・オペレーション期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税収を生み出すであろう。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 有益な効果 オペレーション 有益な効果 間接的 有益な効果</p>
セクション 3.14 安全およびセキュリティ			
<p>トピック 3.14-A: 地域安全サービス</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事車両やアクセス障害（道路閉鎖や道路内での工事など）による交通渋滞の増加は、緊急時の対応時間を増加させる可能性がある。 <p>オペレーション 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> オペレーション中、建設代替案は LAUS の輸送能力制約を緩和し、列車ホームへの歩行者アクセスを強化し、旅客の安全性、流動性、輸送能力を向上させ、現行のCBCおよびADA要件を満たす新しい施設により旅客のアクセシビリティを向上させる。 	<p>建設 緩和策 TR-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 有益な効果 間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. . 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<p>コンコース関連の改良は、救急隊員のための緊急アクセスを改善し、乗客のコンコースへの出入りを改善する。</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>		
<p>トピック 3.14-B: 安全条件</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案に関連する建設活動は、建設区域内および隣接する区域で、一般市民、LAUS の利用者と職員、建設作業員に対して、落下物、スリップや転倒、建設機器や車両に人が衝突される事故を含むがこれらに限定されない、安全性を脅かすリスクをもたらす可能性がある。 LAUS に出入りする歩行者や自転車のアクセスも一時的に影響を受ける可能性があり、橋の改良工事 (例: Cesar Chavez Avenue と Vignes Street) や地元道路の改修工事 (道路閉鎖や空地の可能性を含む) の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 建設活動は、建設機械の使用を通じて大気質への影響を引き起こす可能性があり、また飛散性粉塵の排出をもたらす土木作業を伴う。 <p>オペレーション 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Street と Cesar Chavez Avenue の橋の架け替えは、現行の耐震設計基準を満たし、地域/都市間列車、HSR 列車、蒸気機関車の追加積載要件を満たす。 提案されているコンコース関連の改良は、旅客の収容能力を高め、安全と ADA アクセシビリティを向上させ、LAUS の様々な交通手段への旅客の出入りをより効率的にする。 既存の North Main Street の平面交差踏切の改良は、歩行者と自転車の両方において踏切の安全性を高める。Vignes Street と Cesar Chavez Avenue の改良も、歩行者と自転車の安全性を高める。 <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 TR-1、AQ-1、AQ-2を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 有益な効果 <i>間接的</i> 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.14-C: セキュリティ条件</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設代替案の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
<p>トピック 3.15-A: コミュニティ施設</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事に伴う交通渋滞の予測に基づき、工事区域全域における車線幅の縮小、通行止め、迂回措置の結果、コミュニティ施設へのアクセスが一時的に影響を受ける。これにより、各施設へはそれぞれ代替アクセスルートを利用する必要がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 騒音と振動による間接的な悪影響は、ウィリアム・ミード・ホームズの運動場と、ケア・ファースト・ビレッジの運動場/公園で発生する。 	<p>建設 緩和策 TR-1を実施する。</p> <p>間接的 緩和策 NV-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.15-B: 政府サービス</p>	<p>建設 悪影響</p> <p>建設期間中、交通渋滞の増加やアクセス障害により、警察、消防、救急サービス提供者の緊急対応時間に影響が出る可能性がある。Cesar Chavez Avenue と Alameda Street は災害ルートに指定されており、US101は災害ルート高速道路に指定されている。これらの影響を受ける道路（特にUS101とAlameda Street）周辺での建設活動は、緊急時に警察、消防、救急隊員が利用できる代替ルートが特定され、利用できるようにされない場合、緊急対応とアクセスに支障をきたす可能性がある。</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 TR-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.15-C: 人口増加</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-1. 建設案に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
トピック 3.15-D: ビジネスの移転と経済	<p>建設</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税収を生み出すであろう。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードは地域物資輸送にとって重要であるため、ウェストバンクヤードの保管線路の一部が移動することは悪影響と考えられる。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、ビジネスからの税収が増え、労働者に支払われる賃金も増加し、建設中と操業中に雇用が創出されると予想される。 	<p>オペレーション</p> <p>緩和策 TR-3を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>有益な効果</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>
トピック 3.15-E: 地域社会の特性と結束	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

注釈：

¹ 建設代替案またはマラバーヤード鉄道改良工事の建設はPM2.5とPM10の最低限基準値を超えないが、リンクUS最終EIRの要求事項として緩和策AQ-1が実施され、マラバーヤード緩和策AQ-1もSCAQMDに従って実施され、日々の飛散粉塵排出とそれに関連する大気質への影響を削減する。

² マラバーヤード鉄道改良工事は、建設代替案の6年間の期間と重複するため、両活動の建設排出量を合算した。

ACM=アスベスト含有物質、ADA=米国障害者法、ATP=考古学的処理計画、BETP=建設環境処理計画、BMP=最良管理手法、BSA=生物学的調査地域；CALGreen=カリフォルニア・グリーンビルディング基準、Caltrans=カリフォルニア州運輸省、CARB=カリフォルニア州大気資源局、CBC=カリフォルニア州建築基準法、CCR=カリフォルニア州規則集、CDFW=カリフォルニア州魚類野生生物局、CEQA=カリフォルニア州環境質法、CFR=連邦規則集、CGP=建設一般許可、CO2e=二酸化炭素換算値、CP=制御点、dBA=騒音デシベル、DTSC=有害物質管理局、ESA=環境サイトアセスメント、FTA=連邦交通局、GHG=温室効果ガス、HABS=アメリカ歴史的建造物調査、HACLA=ロサンゼルス市住宅局、HASP=安全衛生計画、HMMP=有害物質管理計画、HSR=高速鉄道、IGP=産業一般許可、LADOT=ロサンゼルス市交通局、LAUS=ロサンゼルス・ユニオン駅、LBP=鉛含有塗料、LEED=エネルギーと環境デザインのリーダーシップ、LID=低影響開発、LOSSAN=ロサンゼルス・サンディエゴ・サンルイスオビスポ、LUC=土地利用規約、MBTA=渡り鳥条約法、Metro=ロサンゼルス郡都市交通局；MOU=基本合意書、MS4=都市分流水雨水下水道、MT=メートル・トン、NEPA=国家環境政策法、NAHP=国家歴史保全法、NOx=窒素酸化物、NPDES=国家汚染物質排出除去システム、NRHP=国家歴史登録財、OHP=歴史保存局、OSHA=労働安全衛生局、PAHs=多核芳香族炭化水素、PCB=ポリ塩化ビフェニル、U. S. EPA=米国環境保護庁、PM2.5=2.5ミクロン未満の粒子状物質、PM10=10ミクロン未満の粒子状物質、PMP=古生物学的影響緩和計画、REC=認識された環境リスク、RIO=河川改修オーバーレイ地区、RTP=地域交通計画、RWQCB=地域水質管理委員会、SCAG=南カリフォルニア政府協会、SCAQMD=南海岸大気質管理地区、SCORE=南カリフォルニア最適鉄道拡張計画、SCRRA（またはメトロリンク）=南カリフォルニア地域鉄道局、SCS=サステナブル・コミュニティ戦略、SHPO=州歴史保全官、SWMP=雨水管理計画、SWPP=雨水汚染防止計画、SWRCB=州水資源管理委員会、TMP=交通管理計画、TPH=全石油系炭化水素、VOC=揮発性有機化合物、WEAP=労働者環境意識向上プログラム

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA効果判定
セクション 3.2 土地利用と計画			
トピック 3.2-A: 土地利用パターンの変化	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
トピック 3.2-B: C既存または計画中の土地利用との適合性	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションの組み合わせのいずれにせよ、建設活動は、既存ビジネスへの一時的なアクセス中断をもたらし、建設中の顧客や配送車両によるビジネスへの移動経路に変更をもたらす可能性がある。この既存交通の一時的な混乱は、道路閉鎖が必要な場合、近隣企業へのアクセス制限による土地利用との不適合につながる可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 MY TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成：マラバーヤード鉄道改良工事の最終エンジニアリング段階で、実施の少なくとも30日前までに、請負業者によって建設TMPが作成され、メトロとバーノン市によって検討・承認されるものとする。 建設TMPで特定された道路閉鎖スケジュールは、バーノン市によって承認され、建設請負業者、メトロ、BNSF、民間企業、公共交通機関およびバス事業者、自転車コミュニティ、緊急サービス提供者の間で調整され、ピーク時の建設関連の車両および車両以外の交通への影響を最小限に抑えるものとする。計画された道路閉鎖の間、交通は明確に表示された迂回路を通じて隣接する道路に迂回し、道路閉鎖は、5営業日前に該当する関係者（緊急サービス提供者、公共交通機関およびバス事業者、企業、自転車コミュニティ、および特別イベントの主催者）に通知されるものとする。TMP は、閉鎖スケジュール案と迂回ルート、および運搬トラックルートを含む建設交通ルート、搬入・搬出希望場所と時間帯を特定し、可能であればピーク時の混雑が激しい地域を避け、建設中も自転車と歩行者の安全なアクセスを維持するものとする。以下の条項をTMPに含めること： <ul style="list-style-type: none"> 交通の流れは、特にピーク時には可能な限り維持されなければならない。 隣接する企業へのアクセスは、営業時間中、可能な限り既存または仮設の車道を経由して維持されるものとする。 メトロ、バーノン市、または請負業者は、地元企業へのアクセスに影響が出る可能性のある地域に、工事前に事前通知の標識を掲示する。メトロは工事の影響を受ける場合、企業やコミュニティ施設への新しいアクセス方法を示す標識を提供するものとする。 メトロは、道路閉鎖、迂回路、一時的な車線減少について、実施の5営業日前にバーノン市に通知するものとする。 	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
Topic 3.2-C: 確立されたコミュニティの物理的分	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定
	間接的 悪影響なし		間接的 悪影響なし
トピック 3.2-D: 土地利用計画方針または地域の土地利用規制との抵触	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
セクション 3.3 交通			
トピック 3.3-A: 交通循環システムの有効性を制限する交通遅延	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 適用される V/C 比の閾値は、2つの交差点 (Intersection: Vernon AvenueとSanta Fe Avenue の交差点#5および、Santa Fe AvenueとPacific Boulevardの交差点#6)。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 2つの交差点 (交差点 #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard と、交差点 #4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) および、1つの道路区間 (道路区間 #4: Santa Fe Avenue と Pacific Boulevardの間のFruitland Avenue) で、適用されるV/C 比の閾値を超える可能性がある。 間接的 悪影響なし	建設 緩和策 MY TR-1を実施する。 MY TR-2 Vernon Avenue/Santa Fe Avenue交差点西行き方向の一時的な道路境界線の変更と右折オーバーラップフェーズの追加: マラバーヤード鉄道改良工事の最終エンジニアリング段階で、実施の少なくとも30日前までに、メトロとBNSFは、Vernon Avenueの西行き直進/右折共用レーンを一時的に西行き右折専用レーンに変更し、同方向の右折オーバーラップフェーズを追加する承認をバーノン市から得るものとする。一時的なレーン変更は工事期間を通じて続けるものとする。マラバーヤードの鉄道改良工事が完了した時点で、このレーンは元の状態に戻し、直進/右折共用レーンとなり、右折オーバーラップフェーズは廃止される。 MY TR-3 Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard交差点の道路境界線の変更: マラバーヤード鉄道改良工事の最終エンジニアリング段階で、実施の少なくとも30日前までに、メトロとBNSFは、Vernon Avenueの東行き直進レーン1本を東行きターンレーンに変更することについて、バーノン市の承認を得るものとする。 オペレーション 緩和策 MY TR-3を実施する。 MY TR-4 Pacific Boulevard/Fruitland Avenue交差点の道路境界線の変更 (Future Horizon Year 2040: Future Horizon Year (2040) においてメトロとBNSFは、バーノン市と協調して、Pacific Boulevardの北行き直進/右折共用レーンを右折専用レーンと直進レーンに変更する。 MY TR-5 Fruitland AvenueのSanta Fe AvenueとPacific Boulevardの間の道路区間への新しい車両専用レーンの追加 (Future Horizon Year 2040): Future Horizon Year (2040) においてメトロとBNSFは、バーノン市と協調して、Fruitland Avenueに西行き車両専用レーンを新設する。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事の NEPA 分析の概要

環境トピック	環境トピック	環境トピック	緩和策実施後の NEPA影響判定
<p>トピック 3.3-B: 危険を増大させる既存の道路や交差点の設計</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路や交差点が、複数の場所で一時的な迂回路や車線閉鎖の対象となる可能性があり、その結果、自動車運転者、歩行者、自転車利用者に一時的な工事関連の道路上の危険が生じる。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Seville Avenue と 46th Street の交差点にある新鉄道踏切 #5 は、列が形成されることにより、南方向の車両交通が46th Street にわたり延びる可能性があり、道路上の潜在的な危険要因となる。 <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 MY TR-1を実施する。</p> <p>オペレーション MY TR-6 平面交差踏切に必要な承認の取得: すべての新規および既存の踏切の変更について、メトロとBNSFは、バーノン市から必要な承認を取得し、実施手続き規則 (Rules of Practice and Procedure) (2021年5月発効) に概説されたプロセスに従い、正式申請書をCPUCに提出する。CPUC規則2.4 <i>CEQA遵守</i>の規定に従い、正式申請書にはリンクUS最終EIR (2019年6月) および最終EIS/SEIRを含めるものとする。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響 間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.3-C: 緊急時のアクセス</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事が実施されると、2つの交差点 (交差点 #5: Vernon Avenue/Santa Fe Avenue と 交差点 #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard) で、適用される V/C 比の閾値を超える可能性がある。さらに、これら2つの交差点は指定災害ルートに沿っている。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事が実施されると、2つの交差点 (交差点 #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard と 交差点#4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) および、1つの道路区間 (道路区間 #4: Santa Fe Avenue と Pacific Boulevardとの間のFruitland Avenue) で、適用される V/C 比の閾値を超える可能性があり、操業期間をとおして緊急対応要員のアクセスを妨げる可能性がある。交差点 #6 は指定災害ルートに沿って位置している。 Seville Avenue 沿いの車列により、道路が事故の危険にさらされる可能性がある。この可能性も緊急対応要員のアクセスを妨げ得る。 <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策 MY TR-1 から TR-3を実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策 MY TR-3 から TR-6を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響 間接的 悪影響なし</p>
<p>Topic 3.3-D: 公共交通機関、自転車、歩行者施設</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションのいずれの組み合わせにせよ、建設活動では、交通調査地域内の一時的な道路閉鎖が必要となり、公共交通機関や他の自動車以外の移動手段に影響を及ぼす可能性がある。どのような設計オプションの組み合わせであっても、建設には迂回路や一時的な 	<p>建設 緩和策 MY TR-1を実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策 MY TR-6を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良に関する NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA 影響判定
	<p>交通の途絶が必要となり、交通機関の事業者にとってはパフォーマンスの低下を招き、歩行者や自転車利用者にとっては、作業ゾーン付近で危険な状況にさらされる可能性がある。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Seville Avenue沿いの車列により、道路が事故の危険にさらされる可能性があり、その結果、交通機関のスケジュールに遅延が生じたり、歩行者や自転車の通行が妨げられる可能性もある。 <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>		<p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>
トピック 3.3-E: 貨物	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションのいずれの組み合わせでも、2040年までBNSFの運行効率は向上する可能性がある。なぜなら、ローカルの有蓋貨車およびタンカー列車のロサンゼルスジャンクションとの往復交通が、マラバーヤードの北口から東口へ再配分される（新しい46th Streetコネクターを使用）からである。 <p><i>間接的</i></p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションのいずれの組み合わせでも、旅客列車と同じ線路で運行する必要がなくなるため、運行効率が向上する可能性がある。運行効率の向上は長期的なメリットと考えられる。 	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>有益な効果</p> <p><i>間接的</i></p> <p>有益な効果</p>
セクション 3.4 視覚的質と美観			
トピック 3.4-A: 視覚的特性または品質	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>
トピック 3.4-B: 光とまぶしさ	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p>	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
	悪影響なし 間接的 悪影響なし		悪影響なし 間接的 悪影響なし
セクション 3.5 大気質と地球規模の気候変動			
トピック 3.5-A: 南海岸大気流域の一般適合デミニマスレベル	<p>建設</p> 悪影響なし <p>オペレーション</p> 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事による有益な効果としては、複合一貫鉄道車両の走行距離の減少による、鉄道の燃料消費とそれに伴う鉄道排出量の削減があげられる。さらに、マラバーヤード鉄道の改良により、幹線鉄道網の容量が向上し、地域の貨物鉄道の成長を支えることができるため、長距離トラック輸送への鉄道需要の転換を避けることができる。トラックのVMTが減ること、トラックの燃料消費量が減り、それに伴うトラックの排出量も減る。地域的な観点からは、46th Street コネクターの運用により、Vernon City School や Furlong Place の住宅など、影響を受けやすい対象から一部の貨物鉄道の運行を遠ざけることになる。 <p>間接的</p> 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道改良の実施は、地域全体の走行距離（VMT）削減を通じて、基準大気汚染物質排出量の全体的な削減に寄与する。マラバーヤード鉄道改良により、現在および将来計画されている影響を懸念される受容体が存在するマラバーヤード北側における列車運行も減少する。 	<p>建設</p> マラバーヤードの鉄道改良工事は建設代替案の建設と同時にされる可能性があるため、必須ではないが、マラバーヤード緩和策AQ-1とMY AQ-2の適用対象となる。これらを合わせると、建設中にNOxの超過が発生する。MY AQ-2の実施により、NOx排出量は最低基準値以下に削減される。MY AQ-1は、建設代替案に対するリンクUS最終EIRとSCAQMDの要求事項であり、日々の飛散粉塵排出とそれに関連する大気質への影響を削減するためのものである。 <p>MY AQ-1 飛散粉塵対策: SCAQMD 規則 403に従い、伐開、造成、土工、または掘削作業中は、SCAQMD 規則 403に明記されている以下の手順を用いて、定期的な散水またはその他の防塵対策により、飛散粉塵の排出を抑制するものとする:</p> <ul style="list-style-type: none"> 過度の粉塵が発生しないよう、伐開、造成、土工、または掘削作業の影響を受ける土地を最小限に抑える。 粉塵を最小限に抑えるために散水車を準備して使用する。散水は、粉塵の舞い上がりをプロジェクト作業区域内に止めるために十分に行う。散水頻度は少なくとも毎日2回（昼前と作業終了後が望ましい）とし、対象区域全体に行う。 風速が25マイル毎時を超える場合は、粉塵の舞い上がりを防ぐために、土壌が十分に湿っていない限り、造成や土工作業を中断する。 敷地内外で資材を運搬する際は、トラックの荷台をしっかりと覆う。 すぐに撤去しない場合は、積み上げた土砂の表面を固めておく。 車両が使用する通路を制限し、未舗装路での速度を時速15マイルに制限し、仮設道路を安定させる。 不必要な車両や機械の運行や稼働を最小限に抑える。 土が道路に運ばれた形跡がある場所では、少なくとも1日に1回舗装道路を清掃する。 将来的にオフロードカーが使用・走行しないように、建設中に作られた車両用通路を含む工事対象区域は緑化または安定化させる。 <p>また、建設工事時の排出ガスを削減するために、以下の対策を実施する:</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設請負業者は、建設車両がメトロのグリーン建設ポリシー（Green Construction Policy）の要件にいかにか合致しているかを証明するために、建設期間を通じて合計40時間以上使用される可能性があるすべての50馬力以上の建設機器（可搬式および移動式） 	<p>建設</p> 悪影響なし <p>オペレーション</p> 有益な効果 <p>間接的</p> 有益な効果

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事の NEPA 分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後の NEPA影響判定
		<p>の総合インベントリリスト（メーカー、モデル、エンジン年、馬力、排出率）を作成し、毎月更新するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> すべての建設機器が適切に調整され、メンテナンスされていることを確認する。 可能な限りアイドリング時間を5分以内に抑え、燃料節約と排出ガス削減を行う。 可能な限り、仮設発電機ではなく、既存の電源（電柱など）やクリーン燃料の発電機を利用する。 登録と許可要件を決定するために、現場での機器稼働前に CARB または SCAQMD との適切な協議を手配し、適用される場合は、プロジェクト作業現場で使用される可搬型エンジンおよび可搬型エンジン駆動機器ユニット（オンロードおよびオフロード自動車を除く）について、州または自治体の許可を伴うカリフォルニア大気資源局（CARB）可搬型機器登録を取得する。 <p>これらの管理方法は、プロジェクトの仕様書に記載し、建設請負業者によって実施されるものとする。</p> <p>MY AQ-2 米国 EPAのTier 4 最終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠： メトロのグリーン建設方針に従い、50馬力を超えるすべてのディーゼルエンジン搭載オフロード建設機器は、米国EPAのTier 4最終排出ガス基準（40 CFR Part 1039）に準拠しなければならない。さらに、工場出荷時にディーゼルパーティキュレートフィルターが装備されていない場合、すべての建設機器はCARBによって認証された最善の制御技術装置を装備するものとする。請負業者が使用するすべての排出ガス制御装置は、CARBの定める規制で定義される、同規模のエンジンに対するレベル3のディーゼル排出ガス制御対策によって達成され得る値を下回らない排出削減を達成しなければならない。</p> <p>Tier4 機器の使用に加え、すべてのオフロード建設機器は、100%再生可能ディーゼルを燃料とするものとする。</p>	
<p>トピック 3.5-B: 25,000 MT- CO2e を超える年間GHG 排出量</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事設計オプションのどの組み合わせも、複合一貫輸送鉄道空車車両の走行距離を減らし、トラックのVMTを削減するため、地域のCO₂排出量を結果的に削減することになる。 <p>間接的 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事設計オプションのどの組み合わせによる実施も、地域のVMT削減を通じて、GHG排出量の全体的な削減に貢献する。また、マラバーヤード鉄道改良工事は、現在および将来計画されている影響を懸念される区域が存在するマラバーヤード北側における列車運行の減少にもつながる。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 有益な効果</p> <p>間接的 有益な効果</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
セクション 3.6 騒音と振動			
<p>トピック 3.6-A: 確率された一般計画、騒音条例、または政府機関の基準を超える騒音レベル</p> <p>Topic 3.6-C: 周囲騒音レベル</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事は、現在および将来計画されている影響を懸念される区域が存在するマラバーヤード北側における列車運行の減少にもつながる。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 有益な効果</p> <p>有益</p>
<p>トピック 3.6-B: 地上-振動と地上-騒音レベル</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事は、現在および将来計画されている影響を懸念される区域が存在するマラバーヤード北側における列車運行の減少にもつながる。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 有益な効果</p> <p>有益</p>
セクション 3.7 生物資源と湿地資源			
<p>トピック 3.7-A: MBTAによって保護される営巣鳥類</p>	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の建設は、建設期間中、BSAに生息するMBTAで保護されている営巣鳥類に影響を及ぼす可能性がある。成木の伐採など、使用中の巣への直接的な影響により、MBTAに保護されている営巣鳥類の個体数が中程度に減少する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用中の巣に対する間接的な影響としては、周囲の騒音レベルを上回る建設騒音、振動、過剰な粉塵、夜間照明、人間の侵入などのリスクが高まる可能性があり、これらすべてが営巣の妨げにつながる可能性がある。 	<p><i>建設・間接部門</i></p> <p>MY BIO-1 MBTA保護種: 建設期間中、植生除去は可能な限り鳥類の営巣期（2月1日～9月30日）以外に実施する。営巣期以外に植生除去を実施できない場合、CDFW認定の資格を有した鳥類生物学者が、植生除去の72時間前以内に、周囲の建物、軒、電柱、茂み、樹木など、営巣に適した生息地がある各エリアで、使用中の巣を見つけるための建設前調査を実施する。建設前調査で営巣している鳥類が発見された場合、生物学者によって、巣への影響を防ぐのに適切な進入禁止保護地帯（小型鳥類は150フィート、猛禽類は500フィート）が設定される。保護地帯は、資格を有した生物学者または野生生物機関の助言により決定される、種固有および場所固有の条件に基づいて調整される場合がある。この保護地帯は、生物学者の指導の下、建設担当者により現場で明確に表示されるものとし、雛が羽化したか巣が使われなくなったと生物学者が判断するまでは、保護地帯内で建設や植生の除去を行ってはならない。</p> <p>橋や隙間に営巣する鳥類（アマツバメやツバメなど）が橋や建物、その他の構造物に巣を作ることを防ぐため、営巣期（2月1日～9月30日）前に、撤去される建物やその他の構造物の営巣に適した場所の上に排除用の仕掛け（合板やプレキシガラスなどの硬い表面材、ビニールなどの柔軟な素材、または鳥類が巣を作らないようにする同様の仕掛け）を設置するもの</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定
		<p>とする。ネットは鳥を傷つけたり殺したりする可能性があり、MBTAに違反するため、排除資材として使用してはならない。</p> <p>部分的に作られた巣の撤去は、資格を有する生物学者の指導および監視の下で実施する。部分的に作られたツバメの巣の撤去は、巣の完成を防ぐために必要な頻度で繰り返すものとする。巣材の撤去および排除用の仕掛けの設置は、資格を有する生物学者によって監視されるものとする。このような排除努力は、10月または工事完了まで、構造物からツバメがいなくなるよう継続する。メトロの常駐エンジニアまたは指定請負業者は、建設中に現場にいるすべてのプロジェクト要員および請負業者が、プロジェクト生物学者または指定された有資格の生物学者によって実施される必須トレーニングを必ず完了するようにする。建設開始後に新たにプロジェクト要員や請負業者になる者も、作業開始前に必須の労働者環境意識向上プログラム研修を修了しなければならない。この研修は、管轄の資源に対する潜在的影響について作業員に助言するものである。研修には少なくとも以下の項目を含むものとする：(1)プロジェクト地域における保護対象種および保護対象の植生群落の発生状況（USACE、CDFW、および地域水質管理委員会[RWQCB]の管轄下にある植生群落を含む）、(2)資源保護の目的、(3)管轄資源地域を避ける（地図上でまたはプロジェクト現場のフェンスによって区切られている区域を避ける）ために、現場での活動、車両、機器、および建設資材を、フェンスで囲んだ場所に厳密に制限することを含む、現場で実施される保護対策、(4)環境に配慮した建設方法、(5)建設プロセス中に発生する可能性のあるコンフリクトを解決するためのプロトコル。</p>	
<p>トピック 3.7-B: 樹木保護条例との抵触</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の実施により、バーノン市樹木条例（条例集第12.24章「街路樹」）で保護されている在来樹種が除去または損傷される可能性があります。樹木除去許可証なしに市所有の保護樹木を伐採または除去することは、バーノン市樹木条例に抵触します。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 保護対象の樹木の樹冠線（ドリップライン）内で行われる溝掘り、造成、土壌の締め固め、盛り土や不浸透性の舗装等の設置は、樹木の根を傷つけ、最終的に枯死させる可能性がある。 	<p>建設・間接部門</p> <p>MY BIO-2 保護される樹木: 建設工事に先立ち、市有樹木（私有地外）を特定し、プロジェクト敷地面積図に重ねて表示し、バーノン市樹木条例（条例集第12.24章 街路樹）に基づき保護対象となる樹木を決定するものとする。市有樹木の伐採に先立ち、メトロはバーノン市公共事業局による審査・承認を受けるため、以下の事項を明記した「樹木伐採／樹木保護計画」を作成しなければならない：</p> <ul style="list-style-type: none"> 伐採または除去が提案されている樹木 維持が提案されている樹木 伐採または除去される樹木の代わりに提供される予定の樹木 <p>すべての街路樹は、バーノン市公共事業局に保管されている街路樹マスタープランに従って植栽しなければならない。さらに、すべての建設工事は、市の樹木条例第12.24.090条に従い、残存する樹木、移設される樹木、および除去された樹木に代わって新たに植栽される樹木の健全性を保全し保護しなければならない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック の検討	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後の NEPA影響判定
セクション3.8：氾濫原、水文学、水質			
トピック 3.8-A: 排水パターン、土 壌侵食、沈泥	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設により、下流域に土砂が堆積して排水パターンが変化し、隣接する土地に多大な流出と侵食をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の不透水面が透水性のバラスト道床に置き換えられる地域では、公共雨水排水システムに流入する雨水流出速度の減少が予想される。しかし、設計と作業中の管理が適切に行われなければ、排水に悪影響を及ぼす可能性がある。例えば、一部の雨水排水路では、流出水が特定の地域に集中することで、現状よりも多くの流出水が入り込む可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設中および作業中、マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションをいかに組み合わせて実施しても土壌侵食が発生する可能性があり、請負業者が1つまたは複数の建設区域の排水ルートを変更する必要があるため、排水パターンが変わる可能性がある。 	<p>建設</p> <p>MY HWQ-1 マラバーヤード鉄道改良工事のためのSWPPPの作成と実施: 建設期間中、メトロまたはBNSFは、現在施行されている「建設および土地の安定性に影響を及ぼす活動に伴う雨水排出に関するNPDES一般許可」（命令番号2009-0009-DWQ、NPDES番号CAS000002）およびその後の修正（命令番号2010-0014-DWQ、命令番号2012-0006-DWQ）の規定に従うものとする。ただし、マラバーヤード鉄道改良工事中は、命令番号2022-0057-DWQが適用される可能性がある。この許可は2022年9月8日に採択され、2023年9月1日に発効する。雨水複数申請・報告追跡システムから廃棄物排出者識別番号を受け取るまで、建設活動を開始してはならない。請負業者は、プロジェクトの建設期間中、SWPPPのすべての必要な局面を実施するものとする。メトロまたはBNSFは、建設一般許可（CGP）のリスクレベル2のサンプリングおよび報告要件を遵守するものとする。米国海洋大気庁が予測する降水確率50%以上の降雨事象の発生前48時間以内に、資格を有するSWPPP策定者により、雨天時の行動計画が作成され、実施されるものとする。終了通知は建設と敷地の安定化が完了してから90日以内にSWRCBに提出する。</p> <p>オペレーション</p> <p>MY HWQ-5 マラバーヤード鉄道改良工事のための最終的な水質BMP選定（バーノン市および鉄道用地）: バーノン市のマラバーヤード鉄道改良工事について、メトロまたはBNSFは、2021年9月11日発効の、ロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域内におけるMS4排出に関するNPDES廃棄物排出要件（命令番号R4-2021-0105、NPDES番号CAS004004）（通称「フェーズ許可」）を遵守するものとする。メトロまたはBNSFはまた、バーノン市の低影響開発ガイダンスマニュアルに従い、最終LID報告書を作成するものとする。この文書は、プロジェクトの操業と保守の前に実施されるべき必要なBMPを特定するものとする。</p> <p>間接的</p> <p>緩和策 MY HWQ-1 と MY HWQ-5を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
トピック 3.8-B: 雨水	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 化学物質、液体製品、石油製品（塗料、溶剤、燃料など）、コンクリート関連廃棄物が流出または漏出し、雨水を通してロサンゼルス川に運ばれる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不浸透面の改築は、設計と作業中の管理が適切に行われなければ、雨水の流出に影響を与える可能性がある。 	<p>建設</p> <p>緩和策 MY HWQ-1を実施する。</p> <p>MY HAZ-1 建設有害物質管理計画（HMMP）の作成: 建設に先立ち、請負業者はHMMPを作成するものとする。HMMPは、建設中に使用または暴露される化学物質や危険物、汚染土壌、汚染地下水の安全な保管、封じ込め、処分のための規定の概要を示すものであり、処分のための適切な場所を含む。HMMPは、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリントの領域に対応するよう作成され、以下を含むが、これらに限定されるものではない:</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用される危険物および危険廃棄物の説明（29 CFR 1910.1200） 各危険物または危険廃棄物に関連する、取り扱い、輸送、処理、および廃棄手順の説明（29 CFR 1910.120） 	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

検討対象環境 トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後の NEPA影響判定
	<p><i>間接的 悪影響</i></p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションの組み合わせのいずれで建設しても、既存の排水パターンに変化をもたらす可能性があり、その結果、地域の既存の雨水排水管や雨水施設の容量を超える可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 緊急時の連絡先情報を含む、準備、予防、不測の事態、および緊急時の手順（29 CFR 1910.38） 以下を含むがこれに限定されない、従業員研修の説明：(1) 偶発的な流出またはその他の放出に起因する、既存または潜在的な危険の認識 (2) 避難、通知、およびその他の緊急対応手順の実施 (3) 責任レベルに応じて要求される、危険物および危険廃棄物の管理、認識、および取り扱い（29 CFR 1910） 各有害化学物質の安全データシートの現場での保管に関する指示（29 CFR 1910.1200） 最大の容器またはタンクの体積を格納するのに十分な大きさの二次格納施設を備えた、一時保管区域を含む危険物保管区域の場所の特定（29 CFR 1910.120） <p><i>オペレーション</i> 緩和策 MY HWQ-5を実施する。</p> <p><i>間接的</i> 緩和策 MY HAZ-1、MY HWQ-1、MY HWQ-5を実施する。</p>	
トピック 3.8-C:洪水	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>
トピック 3.8-D: 水質基準と廃棄物 排出要件	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設活動は、流出水が適切に管理されない場合、水質に悪影響を及ぼし、雨水および雨水以外の汚水の排出要件を超過する可能性がある。コンクリートミックスの不適切な取り扱いは、流出水によって流され、地表水の変質にもつながる可能性がある。 表面流出水がこれらの汚染物質を含む土壌にさらされると、ロサンゼルス川リーチ 2 の水質が低下する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ブレーキダスト、オイル、グリースからの微量の金属が列車車両から発生し、これらの物質やその他の化学汚染物質を既存の排水システムに排出する可能性がある。 	<p><i>建設</i> 緩和策 MY HWQ-1を実施する。</p> <p>MY HWQ-2 マラバーヤード鉄道改良工事のための地元排水要件への準拠: 請負業者は、2013年7月6日発効の「ロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域における建設およびプロジェクトにおける排水による地下水の地表水への排出に関する一般廃棄物排出要件」（命令番号 R4-2013-0095、NPDES許可番号CAG994004）（通称「排水許可」）のうち、雨水以外の汚水の排出に関する規定を遵守するものとする。排出の選択肢は、地域の雨水排水システムおよび/または下水道システムの2つであり、請負業者はRWQCBおよび/またはパーノン市からの許可を必要とする。</p> <p>MY HWQ-3 マラバーヤード鉄道改良工事のための汚染サイトに対する地元排水要件への準拠: 請負業者は、2013年4月7日発効の「ロサンゼルス郡およびベンチュラ郡の沿岸流域におけるVOC汚染サイトの調査および/または浄化による処理された地下水の地表水への排出に関する一般廃棄物排出要件」（命令番号R4-2013-0043、NPDES許可番号CAG914001）</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

検討対象環境トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後のNEPA影響判定
	<p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 46th Streetの設計オプション1では、産業一般許可（IGP）の下で現在有効な廃棄物排出者識別番号を持つ2つのサイト（Flores Design（APN 6308-004-012、46th Streetの南側、Pacific BoulevardとSeville Avenueの間）とArcadia Leonis（APN 6308-004-012、46th StreetとSeville Avenue交差点の南西角）を含む）で潜在的な影響が発生する可能性がある。これらの場所には、汚染物質を含む雨水排出を処理する条項のある有効な許可証が含まれており、同じ許可証の下で操業を継続するためには、許可証の更新が必要となる可能性がある。これらの処理を継続しない場合、工業用雨水が処理されず、雨水排水システムに悪影響を及ぼす可能性がある。 	<p>通称「汚染サイトに対する排水許可」）の、建設中に影響を受けた汚染サイトからの雨水以外の汚水の排出に関する規定を遵守するものとする。排出の選択肢は、地域の雨水排水システムおよび/または下水道システムの2つであり、請負業者はRWQCBおよび/またはバーノン市からの許可を必要とする。</p> <p><i>オペレーション</i> 緩和策 MY HWQ-5を実施する。</p> <p><i>間接的</i> MY HWQ-4 マラバーヤード鉄道改良工事のための、移転された規制産業用の産業用SWPPPの作成と実施: Metro メトロまたはBNSFは、鉄道改良工事により影響を受ける、取り壊し、移転、または新築された産業関連物件について、「産業活動に伴う雨水排出に関するNPDES一般許可」（IGP、命令番号2014-0057-DWQ、命令番号2015-0122-DWQにより修正、NPDES番号CAS000001）を遵守するものとする。これには、該当する産業用SWPPPの作成も含む。</p>	
第3.9節地質、土壌、地震活動			
<p>トピック 3.9-A: 地震による地盤の揺れ、または液化化を含む地震関連の地盤破壊</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤードの調査地域には、液化化する可能性のある土壌が含まれている。建設活動は、変位や地耐力不足など、液化化に関連した間接的影響をもたらす可能性がある。 	<p><i>間接的</i> MY GEO-1 最終地盤調査報告書の作成: 最終設計中に、調査免許を持つ地盤工学技術者により、最終地盤工学報告書を作成する（メトロが保管）。最終地盤技術報告書には、以下の項目に関するサイト固有の設計提言を記載する:</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地の準備 地耐力 盛り土の適切な供給源と種類 液化化 腐食性の土壌 構造基盤 造成 <p>提言は、地震による地盤の揺れおよび液化化を含む地盤崩壊のリスクを軽減するものとする。上記の項目に対する提言に加え、報告書には土壌と地下水の状態に関する地下検査の結果を含め、建築・造成許可申請時に適用されるCBCの最新版に準拠した適切な基礎設計に関する提言を行うものとする。その報告書には、<i>鉄道工学マニュアル (Manual for Railway Engineering)</i>、および適用される市条例に従って、マラバーヤード鉄道改良工事の設計指針を提供するための追加提言が含まれるものとする。本プロジェクトは、作成される最終地盤調査報告書に記載されるサイト固有の提言に準拠するよう設計・建設されなければならない。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.9-B: 土壌侵食</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

検討対象環境項目	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後のNEPA影響判定
	<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>		<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
<p>トピック 3.9-C: 腐食性のある不安定な地層や土壌の使用による崩壊</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用可能なサイト固有の地質学的情報が限られているため、建設活動は水崩れの影響を受ける可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 腐食は、腐食性土壌の上に建設された構造物の強度を低下させる可能性があり、腐食性土壌が数十年にわたって徐々に資材と反応すると、基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。 <p>間接的 悪影響</p> <p>プロジェクト存続期間中、腐食性土壌が基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。</p>	<p>建設、運営、および間接的影響</p> <p>緩和策 MY GEO-1 を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>
<p>トピック 3.9-D: 膨張性土壌</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の建設は、膨張の可能性がある土壌を有した地域で行われるため隆起圧が発生し、線路改良工事と、信号/安全/土木改良工事の両方に構造的損傷を与える可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事は、膨張の可能性がある土壌を有した地域で実施されるため、歩道や舗装のひび割れ、線路の損傷など、隆起圧による構造的損傷につながる可能性がある。 <p>間接的 悪影響</p> <p>マラバーヤード調査地域内の膨張性土壌は、プロジェクトの存続期間中、歩道や舗装のひび割れ、線路の損傷など、隆起圧による構造的損傷を引き起こす可能性がある。</p>	<p>建設、運営、および間接的影響</p> <p>緩和策 MY GEO-1 を実施する。</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

検討対象環境 トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後の NEPA影響判定
セクション3.10、有害廃棄物および物質			
トピック 3.10-A: 危険物の輸送、使用、廃棄	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、危険な材料や物質の使用が必要となり、危険な廃棄物が発生する。危険物の流出が発生した場合、偶発的な放出は建設従業員、一般市民、環境に危険をもたらす可能性がある。 汚染された土壌や地下水に遭遇し、適切に管理されない場合、マラバーヤード鉄道改良工事建設中に汚染土壌や汚染された地下水が日常的な輸送、使用、処分されることで、潜在的な危険が発生する可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 緩和策 MY HAZ-1を実施する。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
トピック 3.10-B: 環境への危険物質放出のリスク	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の至近距離に、高い環境リスクのREC (Recognized Environmental Condition)のサイトが2カ所確認され、建設活動中に汚染土壌および/または汚染された地下水への暴露、あるいは汚染物質の移動（地下水によるものなど）の可能性はある。 1つのRECサイトには石油炭化水素が、2つ目のRECサイトには塩素系溶剤（パークロロエチレンとトリクロロエチレン）が含まれている。掘削中に揮発性汚染物質の蒸気が偶発的に放出されると、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 解体作業中にアスベスト含有物質や鉛が偶発的に放出された場合、建設従業員や一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 緩和策 MY HAZ-1を実施する。 MY HAZ-2 フェーズII ESA (Environmental Site Assessment) の準備 ：最終設計に先立ち、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリント内の掘削によって影響を受ける可能性の高い用地に対して、推定される汚染源（完了したフェーズI ESAに基づく）に焦点を当てるフェーズII環境サイト調査を準備する。フェーズIIの活動は、以下から成るものとする： <ul style="list-style-type: none"> 地質学および環境分析を目的としたボーリングからの土壌、地下水、土壌蒸気サンプルの採取、および分析プログラム実施のためのサンプルの採取/環境研究所への提出。サンプリングは、プロジェクト地域のフェーズI ESAの結果に基づいて行う。 研究所によるサンプル分析の対象汚染物質は、場所によって異なるが、VOCs、PAHs、全石油系炭化水素（TPH）、ポリ塩化ビフェニル、CCR Title 22の金属などである。 フェーズII ESA報告書を作成する。この報告書は、掘削およびサンプリングの結果を要約し、調査結果に基づく提言を行うものである。メトロは、フェーズII ESAの提言を実施するものとする。フェーズII ESAは、ESAと汚染サイトの評価に精通した、カリフォルニア州の免許を持つ専門地質学者の直接監督の下で実施されるものとする。 MY HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成 ：建設に先立ち、請負業者は、建設期間中、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリントで土壌がどのように管理されるかについての一般的な規定を含む、一般建設土壌管理計画を作成するものとする。埋め戻しのためにプロジェクトサイトに運び込まれるすべての土壌は、使用前にDTSCの 情報アドバイザー-汚染のない運び込み埋め立て材 に基づいて汚染されていないことが証明されなければならない。土壌管理計画では、請負業者によって実施される一般的な土壌管理コントロール、および以下のトピックを取り上げるものとする：	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事の NEPA 分析の概要

検討対象環境 トピック	影響評価	緩和措置	緩和措置実施後の NEPA影響判定
		<ul style="list-style-type: none"> • 一般労働者の安全衛生手順 • ダストコントロール • 土壌備蓄の管理 • 交通規制 • BMPを用いた雨水の浸食防止 <p>MY HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画（HASP）の作成：建設に先立ち、請負業者は、汚染があると明らかになっている現場について区画ごとの土壌管理計画を作成し、DTSCに提出、承認を得るものとする。この計画には、汚染があると明らかになっている現場における具体的なリスクと土壌管理方法の規定を含める。汚染の性質と程度は、選択された設計オプションのプロジェクトフットプリント内で大きく異なると予想され、フェーズII ESAの結果は、建設中に遭遇すると予想されるものに関してより詳細な説明を提供する。区画ごとの土壌管理計画は、以下に関わる区画別の要件を提示するものとする：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 土壌処分の手順 • これまで明らかになっていなかった汚染物質の発見に対する管理手順 • 選択された設計オプションのプロジェクトフットプリント内で、汚染があると明らかになっている土壌管理 <p>汚染があると明らかになっている個々の土地での建設に先立ち、作業活動の請け負い業者はDTSCに提出し承認を受けるために、区画ごとのHASPも作成する。HASPはOSHA要件、CFR第29編1910.120、CCR第8編第5192項、および作業と現場における活動実施中の汚染媒体の管理、輸送、廃棄に関する該当するすべての連邦、州、および自治体の規制と機関の条例を満たすように作成されなければならない。HASPは、米国産業衛生委員会（American Board of Industrial Hygiene）の認可を受けた認定産業衛生士が署名・捺印する。一般的な建設土壌管理計画の規定に加えて、以下の区画ごとのHASP規定も組み込むものとする：</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 汚染物質を取り扱う可能性のある現場作業員に対するトレーニング要件 ▪ 敷地内に存在することが知られている、土壌、地下水、または土壌蒸気中の化学物質への暴露の危険性 ▪ 現場作業員と一般市民の健康と安全を守るための緩和策と監視策 <p>建設に先立ち、メトロまたはBNSFは、利害関係者および管轄の規制機関とともに土壌管理対策および報告活動を調整し、プロジェクトおよび各汚染現場について、連邦、州、および自治体のすべての法律を満たす適切なモニタリングおよび報告プログラムを確立するものとする。</p> <p>MY HAZ-5 潜在的に危険な物質が見つかった場合の建設作業の停止：請負業者は、潜在的に危険な物質が発見された場合、直ちに作業を中止し、HMMPおよび土壌管理計画に概説された手順に従うものとする。請負業者は、建設作業中の危険物、地下貯蔵タンク、ACM（輸送管など）の発見、通知、対応、処分、浄化に関して、適用されるすべての自治体、州、および連邦の規制に従うものとする。</p>	

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事に関するNEPA分析の概要

環境トピック	インパクト評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
		<p>MY HAZ-6 解体前調査： 構造物の取り壊しに先立ち、ACM、LBP、その他ユニバーサル廃棄物の要件に該当する資材・物品など、危険建築資材の存在について調査を実施するものとする。SCAQMDの規則1403(d)(1)(A) に従い、解体または改築の前に、認定アスベストコンサルタントの署名入りアスベスト調査報告書を作成する。この調査結果は、メトロ、およびメトロが適切と判断した該当する利害関係者に提出され、また規則1403の許可申請書と共に提出されるものとする。危険な建築資材が発見された場合、構造物を解体する前に、適用されるOSHAおよびロサンゼルス郡公衆衛生局の要件に従って、適切な除去計画を作成する。作業を行う請負業者は、除去計画を実施し、カリフォルニア州のC21ライセンスを取得し、AまたはBの職業分類を有することが要求される。アスベスト関連作業が必要な場合、請負業者またはその下請け業者は、カリフォルニア州請負業者免許（アスベスト証明書）の保有を求められる。すべての解体作業に先立ち、請負業者は現場の安全を確保し、電気・ガス・水道等の接続を確実に切らなければならない。</p>	
<p>トピック3.10-C：有害物質サイト</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 高リスクと評価されたRECサイトからの汚染土壌および/または汚染された地下水にさらされる可能性は、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事中に危険物質が他の土地に移動した場合、間接的な悪影響が生じる可能性がある。 	<p>建設 緩和策 MY HAZ-1 と MY HAZ-2を実施する。</p> <p>間接的 緩和策 MY HAZ-2 から MY HAZ-4を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>セクション3.11、公益事業とエネルギー</p>			
<p>トピック3.11-A：水道供給とインフラ</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.11-B：排水能力とインフラ</p>	<p>建設 悪影響</p>	<p>建設 緩和策 MY HWQ-1を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> 建設に関連した排水パターンの変化（流出量や流出速度の変化を含む）によって、既存の雨水排水管や雨水施設の容量を超える可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の不透水面を透水性のバラスト道床に置き換える地域では、公共雨水排水システムに流入する雨水流出速度が変化するといった形で、排水が影響を受ける可能性がある。 <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 排水パターンや公共雨水排水システムに流入する雨水流出速度が変化する可能性は、水質や既存の排水経路の接続に間接的に影響をおよぼす可能性がある。 	<p>オペレーション 緩和策 MY HWQ-5を実施する。</p> <p>間接的 緩和策 MY HWQ-1 と MY HWQ-5を実施する。</p>	<p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.11-C: 固形廃棄物の収集と埋立容量</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.11-D: 通信インフラストラクチャー</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.11-E: エネルギー需要、インフラストラクチャー、および再生可能エネルギーまたはエネルギー効率のためのイニシアチブ遵守</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良事業は、当該地域における現行および将来予測される鉄道貨物輸送量の増加に対応し、エネルギー資源に間接的な有益な効果をもたらす。 		
第3.12節 文化・古生物学的資源			
<p>トピック3.12-A : 建造環境および未確認の考古学的・歴史的財産</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 地中擾乱を伴う建設活動は、埋没考古学遺跡が存在する可能性が高い区域で実施される。 <p>操業 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 間接的影響は、建設作業員による埋没考古学的資源（遺物など）へのアクセス増加から生じ、資源の略奪や破壊行為につながる可能性がある。さらに、適切に管理されていない考古学的資源への損傷が発生する可能性がある。 	<p>建設および間接的影響</p> <p>MY CUL-1 考古学的対応計画（ATP）。 建設に先立ち、メトロは、内務長官の考古学専門資格基準を満たし、かつ遭遇が予想される種類の資料の分析・評価に経験を有する者（以下「有資格考古学者」という）を雇用し、偶発的発見への対応手順を詳細に定めるATPを作成しなければならない。カリフォルニア州SHPO（州歴史保存機関）および協議対象先住民部族に対し、NHPA（国家歴史保存法）第106条（36 CFR 800）に基づく協議スケジュールに準じ、ATP草案の審査および意見提出期間として30日間を付与する。関連する意見が反映された後、改訂版ATPをSHPOに提出し、30日間の審査および同意を得るものとする。</p> <p>ATPは、内務長官の「考古学的記録に関する基準とガイドライン」およびカリフォルニア州歴史公園局（OHP）の「考古学的資源管理報告書：推奨内容と形式」（OHP 1990）に準拠して作成されるものとする。</p> <p>ATPには、少なくとも以下の要素を含めること：</p> <ul style="list-style-type: none"> 研究設計：ATPには、偶発的に発見された考古学的特徴や堆積物の重要性を評価するためのNRHP適格基準を適用し、重要と判定された特徴や堆積物から科学的データを回収するために使用する、堅牢な研究設計を含めるものとする。研究設計では、ロサンゼルス盆地における過去の考古学調査の結果を論じ、遭遇が予想される特徴や堆積物の種類に関連する研究課題を提示し、研究課題を成功裏に解決するために必要なデータ要件を概説するものとする。 考古学的・先住民モニタリング。ATPには、最終設計に基づく施工中の考古学的・先住民モニタリングの実施場所と手順を記載するものとする。ATPは、モニタリング場所の安全性、汚染土壌その他の危険物遭遇の可能性に関して、OSHA（米国労働安全衛生局）の要件に準拠するものとする。 考古学的遺構・堆積物の偶発的発見への対応規定。ATPには、施工中に考古学的遺構・堆積物が偶発的に発見された場合の対応規定を含めること。これには作業停止手順、通報手順、発見物の性質・重要性を評価する手法を含める。遺構・堆積物が重要と判定された場合、既知資源向けに定められたデータ回収・分析手順を実施すること。 人骨、関連・非関連埋葬品、聖遺物、文化遺産物件の偶発的発見に関する規定 ATPには、人骨、関連・非関連埋葬品、聖なる物品、文化遺産物件の偶発的発見に関する規定を含めるものとする。これらの規定には、作業停止手順、通知手続き、ならびに適切なネイティブアメリカン部族との協議を通じて決定される、適用される規制に従い、敬意をもって人骨および関連物品を扱う（適切な場所での再埋葬を含む）ための規定を含めるものとする。 	<p>建設 悪影響の排除 運用 悪影響なし 間接的影響 悪影響なし</p>

表ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
		<ul style="list-style-type: none"> 及ぼす建設に従事するすべての作業員を対象にして資格を有する考古学者が実施する文化資源WEAP研修プログラムの開発に関する規定を含むものとする。この研修には、遺物の無許可収集によって生じる結果に関する教育、発見に伴う手順の見直し、および考古学的に影響を受けやすい場所での作業に対する緩和要件の説明が含まれる。 報告基準。ATPには、考古学的検査、評価、データ回収、およびモニタリング活動の結果を報告するための基準を含むものとする。すべての報告書は、内務省の「考古学文書作成のための基準とガイドライン」、およびカリフォルニア州OHPの「考古学的資源管理報告書：推奨される内容と形式 (Archaeological Resources Management Reports)」に準拠したものでなければならない。 保管に関するガイドライン ATPは、36 CFR 79に準拠した、考古学的データと収集物の所有と保管に関するガイドラインを含むものとする。 	
<p>トピック 3.12-B: 古生物学的資源</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> より深い掘削は、古生物学的に影響を受けやすい古い第四紀沖積層（深さは断面図では報告されていないが、マラバーヤード周辺の自然地表から6フィートの浅さでも遭遇する可能性がある）に影響を与える可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事を通じて建設作業員による地表近くの堆積物に埋もれた化石へのアクセスが増加し、資源の持ち去りや破壊行為につながる可能性があり、その結果、間接的な悪影響が生じる可能性がある。 	<p>建設・間接部門</p> <p>MY PAL-1 古生物学的影響緩和計画 (PMP) 掘削活動が及ぶ深さが自然地表から6フィートほどでも、建設中に、古生物学的発見の可能性が高い地質ユニットである第四紀の古い沖積層またはプエンテ層が影響を受ける可能性がある。メトロは、これらの地質ユニットが影響を受ける場所を特定するために、資格のある古生物学者に依頼し、最終掘削計画を用いてPMPを作成する。メトロは、地面の安定性に影響を及ぼす建設活動が第四紀の古い沖積層またはプエンテ層に達すると判断された場合、その活動の開始前にPMPを実施するものとする。PMPには、現場固有の緩和策の提言と、建設モニタリングおよび化石発見に関わる具体的な手順が含まれるものとする。</p> <p>PMPには、現地に存在していた第四紀の古い沖積層やプエンテ層で杭打ち作業以外の掘削が行われる場合、常に古生物学的モニタリングを行うとする要件を含む。基礎工事のための杭打ち作業は、基礎を堅固な地層内に築く必要があることから、古生物学的に影響を受けやすい堆積物に影響を与える可能性があるが、この作業は工事のプロセスによって化石が破壊されるため、古生物学的モニタリングには適さない。人工的な盛り土と第四紀のより新しい沖積層 (Qa/Qal) のみに影響する掘削では、モニタリングは推奨されない。</p> <p>PMPは、潜在的に重要な古生物学的資源が建設中に発見された場合の発見に伴う手順について詳述するものとする。例えば、請負業者は、その付近（発見場所から半径25フィート以内）の作業を停止し、メトロが依頼した資格を有する古生物学者が、PMPに従って、遭遇した古生物資源の重要性と適切な処置について、直ちに評価を行う。必要な場合、責任機関と協議し、連邦および州のガイドラインとベストプラクティスに準拠した、適切な保護対策と緩和策を策定する。発見された古生物資源の評価と処置が行われる間、建設活動はプロジェクトサイトの他の区域で継続することができる。メトロの資格を有する古生物学者による許可が下りるまで、発見区域で作業を再開することはできない。</p> <p>MY PAL-2 古生物 WEAP 研修 メトロの資格を有する古生物学者は、PMPに明記されているように、化石が発見された場合に従うべき手順の見直しを含む、古生物資源に焦点を当てたWEAP</p>	<p>建設 悪影響なし 作業 悪影響なし 間接的影響 悪影響なし</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和措置実施後のNEPA影響判定
		研修を準備するものとする。この研修は、地面の安定性に影響を及ぼす建設に従事するすべての作業員を対象に実施される。 MY PAL-3 保管 メトロは、建設中に回収された重要な化石を、ロサンゼルス郡自然史博物館など公認の保管場所で永続的に保管するよう手配するものとする。これらの化石は、メトロの資格を有する古生物学者によって、保管のための準備、特定、目録作成が行われるものとする（ただし、展示のための準備は行わない）。これには、標本の体積を減らし、固化剤や防腐剤を塗布するための表面積を増やし、標本の壊れやすい部分や損傷した部分の修復や安定化を行い、化石の分類学的同定を可能にするために、周囲の堆積物の全部または大部分を除去することが含まれる。標本の回収に関連するすべてのフィールドノート、写真、層序断面図、その他のデータは、標本の受入機関に寄託されるものとする。	
セクション3.13 経済および財政への影響			
トピック 3.13-A：雇用、所得、税金	建設、運営、間接部門 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の設計オプションのいずれの組み合わせでも、それを実施することにより、雇用、労働収入、税金が創出される。 <ul style="list-style-type: none"> 設計オプション1は、建設期間中に143の臨時雇用（労働収入で940万ドル）を生み出すと予想される。生産高は2,560万ドル（付加価値額1,380万ドルを含む）、連邦・州・地方の税金総額は330万ドルに上ると予想される。 設計オプション2は、建設期間中に151の臨時雇用（労働収入で970万ドル）を生み出すと予想される。生産高は2,710万ドル（付加価値額1,450万ドルを含む）、連邦・州・地方の税金総額は350万ドルに上ると予想される。 	緩和策は必要ない。	建設 有益な効果 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし
セクション3.14 安全およびセキュリティ			
トピック3.14 A：地域安全サービス	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 一時的な道路閉鎖と迂回により、緊急車両の応答時間に遅れが生じる可能性がある。マラバーヤード鉄道改良工事が実施されると、2つの交差点（交差点#5：Vernon Avenue/Santa Fe Avenue、交差点#6：Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard）で適用されるV/C比の閾値を超える可能性があり、緊急対応要員の応答時間やパフォーマンス目標にも影響を及ぼす可能性がある。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の実施により、2つの交差点（交差点#6：Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard、交差点#4：Pacific Boulevard/Fruitland Avenue）と1つの道路区間（道路区間#4：Santa Fe AvenueとPacific Boulevardの間のFruitland Avenue）で適用されるV/C比の閾値を超える可能性があり、これも、操業期間中の緊急対応要員の応答時間、またはパフォーマンス目標に影響を与える可能性がある。 	建設 緩和策MY TR-1からMY TR-3までを実施する。 オペレーション 緩和策MY TR-3からMY TR-6までを実施する。	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響 間接的 悪影響なし

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> Seville Avenue沿いの車列により、道路が事故の危険にさらされる可能性がある。この可能性も応答時間に影響を及ぼし得る。 <p>間接的 悪影響なし</p>		
<p>トピック 3.14-B: 安全条件</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 一時的な迂回路や車線封鎖が一般道路に影響を与えるため、歩行者や自転車利用者に安全上のリスクが生じる可能性がある。工事期間中の道路変更は、私道、駐車場、搬入口、歩道、自転車レーンへのアクセスに影響を与える可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Seville Avenue沿いの車列によって、道路上の危険が発生する可能性があり、その結果、歩行者、自転車利用者、車両が事故や事件にさらされる可能性がある。 <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 緩和策MY TR-1を実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策MY TR-6を実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.14-C: 保安条件</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>
<p>セクション3.15、社会経済および影響を受けるコミュニティ</p>			
<p>トピック3.15-A: 地域施設</p>	<p>建設 悪影響</p> <p>一時的な道路閉鎖や迂回路のため、緊急車両がStacy Medical Centerにアクセスする際に遅延が発生する可能性がある。加えて、マラバーヤード鉄道改良工事が実施されると、2つの交差点（交差点#5：Vernon Avenue/Santa Fe Avenue、交差点#6：Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard）で、適用されるV/C比の閾値を超える可能性がある。</p> <p>オペレーション 悪影響</p>	<p>建設 緩和策MY TR-1からTR-3までを実施する。</p> <p>オペレーション 緩和策MY TR-3からMY TR-6までを実施する。</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定
	<ul style="list-style-type: none"> マラバーヤード鉄道改良工事の実施により、2つの交差点（交差点#6：Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard、交差点#4：Pacific Boulevard/Fruitland Avenue）と1つの道路区間（道路区間#4：Santa Fe AvenueとPacific Boulevardの間のFruitland Avenue）で適用されるV/C比の閾値を超える可能性があり、これも、Stacy Medical Centerへのアクセスに影響を及ぼす可能性がある。 Seville Avenue沿いの車列により、道路が危険にさらされる可能性があり、これも、Stacy Medical Centerへのアクセスに影響を及ぼす可能性がある。 <p>間接的 悪影響なし</p>		
<p>トピック 3.15-B：行政サービス</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 悪影響なし</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 悪影響なし</p>
<p>トピック 3.15-C：事業移転と経済</p>	<p>建設 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大143～151件の一時雇用が創出されると見込まれ、労働所得として940万～970万ドル、連邦・州・地方税収として合計330万～350万ドルが生み出される見込みである。 <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設業や裾野産業で働く労働者に支払われる賃金は、他の商品やサービスに使われ、地元はもとより、多少なりとも地域経済にも恩恵をもたらすだろう。 46th Street Connectorの運用により、バーノン市の既存顧客および潜在的な新規顧客に対する貨物輸送および貨物サービスの強化が促進される。 	<p>緩和策は必要ない。</p>	<p>建設 有益な効果</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p> <p>間接的 有益な効果</p>
<p>第3.16節、コミュニティ分析</p>			
<p>主に少数派が負担する悪影響をもたらす</p>	<p>マラバーヤード鉄道改良工事は、土地利用と計画、景観と美学、大気質と地球規模の気候変動、騒音と振動、生物学的資源と湿地資源、氾濫原、水文学、水質、地質、土壌および地震、危険廃棄物と有害物質、公共事業とエネルギー、文化的資源と古生物学的資源、経済的・財政的影響に関連する悪影響をもたらすことはない。緩和策、BMP、および連邦、州、および地方の要件の遵守により、これらの悪影響は最小限に抑えられる。地域分析対象区域内のマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団に対して、悪影響は</p>	<p>建設 MY TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>悪影響は、主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

影響評価	影響評価	影響評価	緩和措置実施後のNEPA影響判定
<p>低所得者コミュニティ</p> <p>または マイノリティ集団および低所得者層に悪影響が生じ、その悪影響は、非マイノリティ集団および非低所得者層よりも著しく深刻で、規模が大きい</p>	<p>生じない。</p> <p>交通、安全とセキュリティ、および社会経済と影響を受けるコミュニティに関連する影響は、該当する緩和策の実施後であっても、NEPAの下では悪影響が残る可能性がある。しかし、マイノリティ集団、低所得者層、非マイノリティ集団は、マラバーヤード鉄道改良工事が実施されるマラバーヤード調査地域内には位置していない。マラバーヤード調査地域とマイノリティ集団、低所得者層、非マイノリティ集団の相対的な位置関係から、Seville Avenue沿いの待ち行列から生じる潜在的な道路上の危険、それに関連する交通、安全とセキュリティ、およびコミュニティ施設への影響は、主に旅行者、およびマイノリティ集団と低所得者層を含むパーノン市で勤務する人々が経験する。交通、安全、およびコミュニティ施設に関連する潜在的な悪影響は、主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負担するものではなく、また、それらの悪影響は、非マイノリティ集団や非低所得者層に対する悪影響よりも、著しく深刻であったり、規模が大きかったりすることはなく、またその逆も然りである。</p>	<p>MY TR-2 Vernon Avenue/Santa Fe Avenue交差点西行き方向の一時的な道路境界線の変更と右折オーバーラップフェーズの追加</p> <p>MY TR-3 Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard交差点の道路境界線の変更</p> <p>MY AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>MY AQ-2 米国EPAのTier 4最終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠</p> <p>MY BIO-1 MBTA保護種</p> <p>MY BIO-2 保護される樹木</p> <p>MY HWQ-1 マラバーヤード鉄道改良工事のためのSWPPPの作成と実施</p> <p>MY HWQ-2 マラバーヤード鉄道改良工事のための地元排水要件への準拠</p> <p>MY HWQ-3 マラバーヤード鉄道改良工事のための汚染サイトに対する地元排水要件への準拠</p> <p>MY HWQ-4 マラバーヤード鉄道改良工事のための、移転された規制産業用の産業用SWPPPの作成と実施</p> <p>MY HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成</p> <p>MY HAZ-2 フェーズII ESA (Environmental Site Assessment) の準備</p> <p>MY HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成</p> <p>MY HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>MY HAZ-5 潜在的に危険な物質が見つかった場合の建設作業の停止</p> <p>MY HAZ-6 解体前調査</p> <p>MY GEO-1 最終地質報告書を作成</p> <p>MY CUL-1 考古学的処理計画 (ATP) の作成</p> <p>MY PAL-1 古生物学的影響緩和計画 (PMP)</p> <p>MY PAL-2 古生物WEAP研修</p> <p>MY PAL-3 保管</p> <p>建設</p> <p>MY TR-3 Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard交差点の道路境界線の変更</p> <p>MY TR-4 Pacific Boulevard/Fruitland Avenue交差点の道路境界線の変更 (Future Horizon Year 2040)</p>	<p>担するものではなく、それらの悪影響は、マイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団に対して著しく深刻であったり、規模が大きかったりすることはない。</p>

表 ES-2. マラバーヤード鉄道改良工事のNEPA分析の概要

影響評価	影響評価	影響評価	影響評価
		MY HWQ-5 マラバーヤード鉄道改良工事のための最終的な水質BMP（ベストマネジメントプラクティス）選定（パーノン市および鉄道用地） MY GEO-1 最終地質報告書を作成	
セクション 3.17, 第 4条(f)			
第4条(f)に基づく資源の使用（恒久的な使用、一時的占有、建設的な使用）	マラバーヤード鉄道改良工事に関する第4条(f)による決定は、カリフォルニア州パーノンにある国家歴史登録財適格の太陽光発電製造法人ビルに対して、第4条(f)による使用は発生しない。 この土地の永久的な編入、一時的な占有、または建設的な利用をもたらす直接的・間接的な影響は特定されておらず、改良工事は、土地の保全を妨げない。従ってマラバーヤード鉄道改良工事を実施するために、この資源を利用する必要はなく、さらなる分析も必要ない。2023年11月20日、州歴史保全官（SHPO）は、リンクUS影響調査報告書（リンクUS EIS/SEIRの別紙M）に記載された調査結果と結論に同意した。	緩和策は必要ない。	利用しない

注釈:

ACM=アスベスト含有物質、ATP=考古学的処理計画、BMP=最良管理手法、CARB=カリフォルニア州大気資源局、CBC=カリフォルニア州建築基準法、CCR=カリフォルニア州規則集、CDFW=カリフォルニア州魚類野生生物局、CFR=連邦規則集；CGP=建設一般許可、CO2e=二酸化炭素換算値、DTSC=有害物質管理局、ESA=環境サイトアセスメント、GHG=温室効果ガス、HASP=安全衛生計画、HMMP=有害物質管理計画、IGP=産業一般許可、LBP=鉛含有塗料、LID=低影響開発、MBTA=渡り鳥条約法、Metro=ロサンゼルス郡都市交通局、MS4=都市分流式雨水下水道、MT=メートル・トン、NEPA=国家環境政策法、NAHP=国家歴史保全法、NOx=窒素酸化物、NPDES=国家汚染物質排出除去システム、NRHP=国家歴史登録財、OHP=歴史保存局、OSHA=労働安全衛生局、PAHs=多核芳香族炭化水素、U. S. EPA=米国環境保護庁、PM2.5=2.5ミクロン未満の粒子状物質、PM10=10ミクロン未満の粒子状物質、PMP=古生物学的影響緩和計画、REC=認識された環境リスク、RWQCB=地域水質管理委員会、SCAQMD=南海岸大気質管理地区、SHPO=州歴史保全官、SWPPP=雨水汚染防止計画、SWRCB=州水資源管理委員会、TMP=交通管理計画、TPH=全石油系炭化水素、V/C=交通容量に対する交通量、VOC=揮発性有機化合物、WEAP=労働者環境意識向上プログラム

(このページは意図的に空白です)

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
セクション3.2土地利用と計画							
トピック3. 2-A: 土地利用パターンの変化	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。そのため建設代替案と同様、建設代替設計オプションは、既存の土地利用パターンを変えることはなく、悪影響も発生しない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

エグゼクティブ・サマリー

<p>トピック 3.2-B: 既存または計画 中の土地利用との 適合性</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地や商業施設の近くで発生する可能性のある建設活動は、一時的な土地利用の不適合（道路迂回、光とまぶしさが増加する可能性、騒音と振動、大気質排出）を引き起こす可能性がある。 <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地に隣接する新たな物理的特徴により、土地利用の不適合が生じる可能性がある（擁壁／防音壁、張り出し屋根による照明）。 <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1 建設TMPの作成</p> <p>AES-2 夜間作業の最小化と直接照明の遮蔽</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>AQ-2 米国環境保護庁（EPA）のTier 4最終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p> <p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>AES-1 景観に配慮した対応</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地や商業施設の近くで発生する可能性のある建設活動は、一時的な土地利用の不適合（道路迂回、光とまぶしさが増加する可能性、騒音と振動、大気質排出）を引き起こす可能性がある。 <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地に隣接する新たな物理的特徴により、土地利用の不適合が生じる可能性がある（擁壁／防音壁、張り出し屋根による照明）。 <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1 建設TMPの作成</p> <p>AES-2 夜間作業の最小化と直接照明の遮蔽</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>AQ-2 米国環境保護庁（EPA）のTier 4最終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p> <p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>AES-1 景観に配慮した対応</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i></p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、以下の理由により、既存または計画中の土地利用の適合に関連する影響の程度が軽減される。</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを再建する代わりに維持することで、Care First Villageおよびその他の近隣住宅地における一時的な土地利用の不整合（迂回路、光・グレアの潜在的な増加、騒音・振動、大気汚染物質の排出）に関連する影響の程度が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設に伴う土地利用の不整合による影響を軽減するため、4つの高架車両基地プラットホームは従来計画の15フィートではなく、最大9～12フィートの高さに限定する。またウェストプラザを廃止し、拡張された通路の幅を縮小する。 個別張り出し屋根に覆われる範囲の縮小により、Mozaic Apartmentsおよびその近隣住宅地における光とグレアの影響の程度は軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路数と通過構造物の幅の縮小により、工事期間中の交通遅延による影響を軽減する。
--	--	---	---	--	---	---	---

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定		
		AES-3 直接照明とグレアの遮蔽			AES-3 直接照明とグレアの遮蔽		建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。	
トピック 3.2-C: 確立されたコミュニティの物理的な区分	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	同等 — 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替設計オプションは、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小させるものの、その影響は同程度であり、悪影響は生じない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。	
トピック 3.2-D: 土地利用計画方針または地域の土地利用規制との抵触	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 近隣の持続可能性、連結性、LAUS からロサンゼルス川への非自動車による連結を促進する計画との矛盾。 物資の移動と貨物輸送の流れ、効率的な統合型複合一貫輸送システムの管理と運営、気候変動の影響削減に関連するロサンゼルス市モビリティプラン2035の政策1つとプロ 	オペレーション LU-1 近隣のつながりを強化する TR-3 バーノン市のマラバースヤード (46th Street と 49th Street) の鉄道改善を実施する	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 近隣の持続可能性、連結性、LAUS からロサンゼルス川への非自動車による連結を促進する計画との矛盾。 物資の移動と貨物輸送の流れ、効率的な統合型複合一貫輸送システムの管理と運営、気候変動の影響削減に関連するロサンゼルス市モビリティプラン2035の政策1つとプロ 	オペレーション LU-1 近隣のつながりを強化する TR-3 バーノン市のマラバースヤード (46th Street と 49th Street) の鉄道改善を実施する	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	同等 — 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替案と同様、建設代替設計オプションは、LAUS からロサンゼルス川への非自動車による連結を促進する計画、ならびに物資の移動と貨物輸送の流れ、効率的な統合型複合一貫輸送システムの管理と運営、気候変動の影響削減に関連するロサンゼルス市モビリティプラン2035の方針1つとプログラム、およびカリフォルニア交通計画2024の目標3つと方針1つに矛盾する。 建設代替設計オプションは、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小させるものの、その影響は同程度であり、緩和措置実施後は悪影響をもたらさない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

建設代替案		建設代替設計オプション					
環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	<p>グラム、およびカリフォルニア交通計画2040の目標3つと政策1つとの非整合。</p> <p>間接的 悪影響なし</p>			<p>グラム、およびカリフォルニア交通計画2040の目標3つと政策1つとの非整合。</p> <p>間接的 悪影響なし</p>			<p>入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
セクション3.3 輸送と交通							
トピック3.3-A:交通循環システムの有効性を制限する交通遅延	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設関連活動は、一時的な交通遅延と地元道路の閉鎖をもたらす、その結果、地元道路に潜在的な危険が生じ、複合交通施設の安全性が損なわれる。 建設に関連する交通への影響は、ピーク時または計画的な閉鎖中に発生する。交差点#15 : Vignes Street と Main Street、交差点#27 : Mission Road と Cesar Chavez Avenue : Mission Road と Cesar Chavez Avenue の交差点#15 では、交通遅延が LADOT ガイドラインによる 2.5 秒遅延の重大基準を超える。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Center Street と Commercial Street の交差点#4では、LADOTの 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>LU-1 近隣のつながりを強化する</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設関連活動は、一時的な交通遅延と地元道路の閉鎖をもたらす、その結果、地元道路に潜在的な危険が生じ、複合交通施設の安全性が損なわれる。 建設に関連する交通への影響は、ピーク時または計画的な閉鎖中に発生する。交差点#15 : Vignes Street と Main Street、交差点#27 : Mission Road と Cesar Chavez Avenue : Mission Road と Cesar Chavez Avenue の交差点#15 では、交通遅延が LADOT ガイドラインによる 2.5 秒遅延の重大基準を超える。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> Center Street と Commercial Street の交差点#4では、LADOT のガイドライ 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>LU-1 近隣のつながりを強化する</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、建設代替案と比較した場合、交通循環システムの有効性を制限する建設関連の影響を軽減する。これは以下の理由によるものである:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを再建する代わりに維持した場合、工事期間中に発生する交通渋滞の規模と深刻度は軽減されるものの、2つの交差点（交差点#15 : Vignes StreetとMain Street、交差点#27 : Mission RoadとCesar Chavez Avenue）で重大な交通遅延が発生することに変わりはなく、これは午前と午後のピーク時における工事関連車両の移動に変化はないと想定されるためである。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事期間中の交通遅延および危険性の程度と深刻度が軽減されるのは、4つの高架車両基地プラットフォームの高さを従来計画の15フィートではなく、最大9～12フィートに限定すること、およびウェストプラザを廃止し、拡張された通路の幅を縮小するためである。

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>ガイドラインを超える交通遅延が発生する。</p> <p>間接的効果 悪影響なし</p>			<p>ンを超える交通遅延が発生する。</p> <p>間接的効果 悪影響なし</p>			<p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路および通過構造物の幅の縮小により、工事期間中の交通遅延の程度は軽減される。 <p>運用開始後は、建設代替設計オプションでは、小売業およびオフィス業の土地利用による移動発生量が同等となるため、その影響は、建設代替案と同等となる。Center StreetとCommercial Streetの交差点#4では、依然としてLADOTのガイドラインを超える交通遅延が発生する。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.3-B: 危険を増大させる既存の道路や交差点の設計	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路や交差点は、複数の場所で一時的な迂回路や車線閉鎖が行われる可能性がある。US101は、橋の上部構造の工事中、夜間（午後10時から午前6時）に一時的に片側ずつ閉鎖される。Commercial Streetの出入りランプも一時的に車線幅が縮小される。さらに、工事中は半径の短いカーブや見通しの悪い場所が発生する可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1</p> <p>マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路や交差点は、複数の場所で一時的な迂回路や車線閉鎖が行われる可能性がある。US101は、橋の上部構造の工事中、夜間（午後10時から午前6時）に一時的に片側ずつ閉鎖される。Commercial Streetの出入りランプも一時的に車線幅が縮小される。さらに、工事中は半径の短いカーブや見通しの悪い場所が発生する可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1</p> <p>マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、プロジェクトの構成要素の削減により、既存道路および交差点の設計に関する影響の程度と深刻度は軽減され、以下を含む危険性の増加をもたらす：</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを再建せず維持することで、工事中の迂回路および車線閉鎖の減少による危険性の程度が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架車両基地プラットフォームを6つではなく、4つのみ建設し、その高さを15フィートではなく、最大9～12フィートにすることで、迂回路および車線閉鎖数が減少する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 単一高架橋上に8本の通過線路を建設する方式と、複数の高架橋上に10本の線路を建設する方式を比較した場合、夜間におけるUS101の一時閉鎖による影響の程度が軽減される。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	間接的 悪影響なし			間接的 悪影響なし			入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
トピック3.3-C: 緊急時のアクセス	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、2つの交差点で大幅な遅延が発生し、Commercial Street、Alameda Street、Vignes Street沿いの交通に影響を及ぼす可能性がある。これらの影響を受ける交差点（特にUS-101とAlameda Street）付近での建設活動は、一時的な道路閉鎖と予想される迂回路の結果、緊急車両の応答時間が遅延する可能性があるため、緊急対応とアクセスに影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1</p> <p>マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、2つの交差点で大幅な遅延が発生し、Commercial Street、Alameda Street、Vignes Street沿いの交通に影響を及ぼす可能性がある。これらの影響を受ける交差点（特にUS-101とAlameda Street）付近での建設活動は、一時的な道路閉鎖と予想される迂回路の結果、緊急車両の応答時間が遅延する可能性があるため、緊急対応とアクセスに影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>TR-1</p> <p>マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、以下の理由により、建設代替案と比較して、緊急時のアクセスに関連する工事遅延の程度と深刻度が軽減される。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 1基の橋と2基の橋の再建を比較した場合、工事期間中の緊急車両の応答とアクセスに関して、道路閉鎖および迂回路に関連する影響の程度は軽減される。これは建設中もVignes Streetの通行が可能だからである。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架車両基地プラットフォームを6つではなく、4つのみ建設することにより、工事期間中の道路閉鎖と迂回路に伴う影響、および緊急車両の応答とアクセスへの影響の程度は軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路および通過構造物の幅の縮小により、工事期間中の緊急車両の応答時間とアクセスへの影響の程度と深刻度は軽減される。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.3-D: 公共交通機関、自転車、歩行者施設	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡張通路と関連するコンコース関連の改良工事の結果、公共交通機関や自 	<p>建設</p> <p>TR-2</p> <p>鉄道運行一時建設段階計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果 (公共交通機関)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡張通路と関連するコンコース関連の改良工事の結果、公共交通機関や自 	<p>建設</p> <p>TR-2</p> <p>鉄道運行一時建設段階計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果 (公共交通機関)</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、以下の理由により、建設代替案と比較して、公共交通機関、自転車、歩行者施設への建設および運営に関連する影響の程度と深刻度が軽減される。:</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>転車・歩行者施設への迂回路や一時的なアクセス障害が発生する可能性がある。LAUSでの工事中、ゴールドライン、レッドライン、パープルライン、地域/都市間鉄道のホームを利用する乗客にとって、LAUSの鉄道運行会社のパフォーマンスが低下し、通勤客の日常的な移動パターンに一時的な混乱が生じる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> LAUSに出入りする歩行者と自転車のアクセスも一時的に影響を受け、橋の改良工事（例：Cesar Chavez AvenueとVignes Street）や地元道路の修正工事（潜在的な道路閉鎖と空地を含む）の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案はメトロリンクのSCOREプログラム実施を支援し、鉄道事業における将来の成長を導く複数の計画文書の目標と目的を実施するために必要である。 	<p>オペレーション</p> <p>LU-1 近隣のつながりを強化する</p>	<p>悪影響なし (自転車、歩行者施設)</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>転車・歩行者施設への迂回路や一時的なアクセス障害が発生する可能性がある。LAUSでの工事中、ゴールドライン、レッドライン、パープルライン、地域/都市間鉄道のホームを利用する乗客にとって、LAUSの鉄道運行会社のパフォーマンスが低下し、通勤客の日常的な移動パターンに一時的な混乱が生じる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> LAUSに出入りする歩行者と自転車のアクセスも一時的に影響を受け、橋の改良工事（例：Cesar Chavez AvenueとVignes Street）や地元道路の修正工事（潜在的な道路閉鎖と空地を含む）の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案はメトロリンクのSCOREプログラム実施を支援し、鉄道事業における将来の成長を導く複数の計画文書の目標と目的を実施するために必要である。 <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、 	<p>オペレーション</p> <p>LU-1 近隣のつながりを強化する</p>	<p>悪影響なし (自転車、歩行者施設)</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 1基の橋の架け替え工事と2基の橋の架け替え工事を比較した場合、Cesar Chavez Avenueの橋の改良工事中にのみ、道路閉鎖と迂回路が減少し、歩行者と自転車施設への一時的な影響が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 4つの高架車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく、最大9～12フィートにすることで、建設作業区域付近の危険を伴う影響の程度を軽減する。 コンコース関連の改良（ウェストプラザの廃止および通路幅の縮小）により、LAUSの鉄道事業者への混乱、および通勤者への一時的な混乱の程度と深刻度を軽減する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路と通過構造物の幅の縮小により、建設関連の危険な状況の程度と深刻度を軽減する。 <p>運用開始後、建設代替設計オプションは、公共交通機関、自転車、歩行者施設に対し、建設代替案と同等の間接的かつ有益な効果をもたらす。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、南カリフォルニアの公共交通の成長と、計画されている HSR システムの相互連結に貢献するが、建設代替案は、LAUS と LAUS 周辺のサイクリングや徒歩が盛んな近隣とのつながりが低下するため、市のモビリティプラン 2035 に抵触する。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案はメトロリンクの SCORE プログラム実施を支援し、鉄道事業における将来の成長を導く複数の計画文書の目標と目的を実施するために必要である。 建設代替案は、ロサンゼルス市のモビリティプラン 2035 で特定された今後の積極的な交通やモビリティの向上を含む、将来の道路改良に対応する。 			<p>南カリフォルニアの公共交通の成長と、将来計画されている HSR システムの相互連結に貢献するが、建設代替案は、LAUS と LAUS 周辺のサイクリングや徒歩が盛んな近隣とのつながりが低下するため、市のモビリティプラン 2035 に抵触する。</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案はメトロリンクの SCORE プログラム実施を支援し、鉄道事業における将来の成長を導く複数の計画文書の目標と目的を実施するために必要である。 建設代替案は、ロサンゼルス市のモビリティプラン 2035 で特定された今後の積極的な交通やモビリティの向上を含む、将来の道路改良に対応する。 			
トピック 3.3-E: 貨物	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約5,500フィートの貨物保管 	<p>建設</p> <p>TR-3</p> <p>バーノン市のマラバヤード (46th Street と 49th Street) の</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約5,500フィートの貨物保管 	<p>建設</p> <p>TR-3</p> <p>バーノン市のマラバヤード (46th Street と 49th Street) の</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替設計オプションには8本の通過線路が含まれているものの、建設代替案と比較して、BNSF ウェストバンクヤードの北端 (5,500フィート) の貨物保管線路容量の追加損失は生じない。そのため、その</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>線路容量が撤去されることにより、BNSFがより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約 5,500 フィートの貨物保管線路容量が永久に失われ、BNSF がより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。 <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <p>BNSF ウェストバンクヤードの建設と操業により、5,500 フィートの保管線路容量が失われると、BNSF ウェストバンクヤードとBNSFホバート/コマース中間操車場間の単発列車移動に利用可能な最大保管線路長が減少するため、他の貨物操車場の操業に間接的な影響を及ぼす。</p>	<p>鉄道改善を実施する</p> <p>オペレーション</p> <p>TR-3 バーノン市のマラバーヤード (46th Streetと49thStreet) の鉄道改善を実施する</p>	<p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>線路容量が撤去されることにより、BNSFがより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードの北端にある約 5,500 フィートの貨物保管線路容量が永久に失われ、BNSF がより長い列車を運行する場合、運営上の非効率が生じる。 <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <p>BNSF ウェストバンクヤードの建設と操業により、5,500 フィートの保管線路容量が失われると、BNSF ウェストバンクヤードとBNSFホバート/コマース中間操車場間の単発列車移動に利用可能な最大保管線路長が減少するため、他の貨物操車場の操業に間接的な影響を及ぼす。</p>	<p>鉄道改善を実施する</p> <p>オペレーション</p> <p>TR-3 バーノン市のマラバーヤード (46th Streetと49thStreet) の鉄道改善を実施する</p>	<p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>影響は同程度であり、緩和措置実施後は悪影響を及ぼさない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
セクション3.4 視覚的品質と美観							
トピック3.4-A: 視覚的特性または品質	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット#6: 利用者グループは、施設利用 	<p>オペレーション</p> <p>AES-1 景観に配慮した対応</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果 (視覚的評価ユニット#6)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット#6: 利用者グループは、施設利用 	<p>オペレーション</p> <p>AES-1 景観に配慮した対応</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果 (視覚的評価ユニット#6)</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、以下の理由により、建設代替案と比較して、視覚的特性または視覚的品質に関連する影響の程度を全体的に軽減する。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Streetブリッジの再建築 (視覚的評価ユニット#2) を除外した場合、視覚的特性と視覚品質に関

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>者として、より広々とした空間と現代的な設備を備えた環境に接することになるため、リソース変更に対して肯定的な反応を示すと予想され、これによりLAUSの視覚的品質と美観が向上する。またコンコース関連の改善は、壁画を通して、地域/LAUSの重要性と歴史を示す機会も提供する。</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット#1: ウィリアム・ミード・ホームズとケアファースト・ビレッジ沿いの擁壁の上に防音壁を建設することは、中度の高水準の資源変化と高水準の住民の反応をもたらす。これは高い視覚的影響となる。 視覚的評価ユニット#3: Cesar Chavez Streetに架かるより大きな橋、高架鉄道操車場、新しい擁壁にさらされることで、一部の住戸の現在の眺望が損なわれ、既存の視覚的特徴が劣化するため、モザイク・アパートメントの住民の視覚的な反応は中度に高くなる。中レベルの資源の変化と中度レベルの住人の反応が組み 		<p>悪影響なし (視覚的評価ユニット #1 - #5) <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>者として、より広々とした空間と現代的な設備を備えた環境に接することになるため、リソース変更に対して肯定的な反応を示すと予想され、これによりLAUSの視覚的品質と美観が向上する。またコンコース関連の改善は、壁画を通して、地域/LAUSの重要性と歴史を示す機会も提供する。</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚的評価ユニット#1: ウィリアム・ミード・ホームズとケアファースト・ビレッジ沿いの擁壁の上に防音壁を建設することは、中度の高水準の資源変化と高水準の住民の反応をもたらす。これは高い視覚的影響となる。 視覚的評価ユニット#3: Cesar Chavez Streetに架かるより大きな橋、高架鉄道操車場、新しい擁壁にさらされることで、一部の住戸の現在の眺望が損なわれ、既存の視覚的特徴が劣化するため、モザイク・アパートメントの住民の視覚的な反応は中度に高くなる。中レベルの資源の変化と中度レベルの住人の反応が組み 		<p>悪影響なし (視覚的評価ユニット #1 - #5) <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>する現状に変化は生じない。通勤者に対する住民の反応は中程度ではなく低くなり、リソース変化の低レベルは維持され、建設代替案と比較して、住民の反応は中程度ではなく低くなる。視覚評価ユニット#2の全体的な視覚的影響は、建設代替案と比較して、中程度の低さではなく低くなり、「悪影響なし」の判断は維持される。</p> <ul style="list-style-type: none"> Care First Village沿いに防音壁を建設する場合、依然として中程度から高レベルのリソース変化と住民反応が見込まれるが、本地点における擁壁撤去により、その影響の程度は軽減される。 橋の改良工事は2か所ではなく1か所のみになるものの、Mozaic Apartmentsの住民（視覚評価ユニット#3）は、Cesar Chavez Avenue上により大きな橋がかかるため、依然としてやや高レベルの露出を経験することになる。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両基地の張り出し屋根の設計オプション2（高架車両基地上のグランドキャノピー）の廃止に伴い、グランドキャノピーは、建設代替設計オプションにおける主要景観#4aと#4bからは除外されるため、これらの眺望点における景観は現状と同じになる。そのため視覚的評価ユニット#4における「悪影響なし」の判断は維持される。 視覚的評価ユニット#6において、4つの高架車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく最大9～12フィートにする場合、影響の程度は軽減され、工事期間が短縮される。 ウェストプラザとグランドキャノピー設計オプションの廃止に伴い、視覚的評価ユニット#6より景観Aが除外される。 視覚的評価ユニット#6の景観B～Fでは、コンコース関連の改良工事の縮小により、視覚的な効果が減少するため、有益な効果がわずかに低下する。しかし、有益な効果があるという判定は維持される。

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>合わさると、中度の高さの視覚的影響が生じる。</p> <p><i>間接的効果</i> 悪影響なし</p>			<p>合わさると、中度の高さの視覚的影響が生じる。</p> <p><i>間接的効果</i> 悪影響なし</p>			<p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過構造物の幅の縮小により、建設関連の視覚品質への影響の程度は軽減される。主要景観#5a~#5eでは、US101にかかる高架橋の幅が大幅に縮小される。(建設代替案では幅205フィートであるのに対し、建設代替設計オプションでは幅75フィートである。) 視覚的影響の評価は、建設代替設計オプションでも同じになる。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.4-B: 光とグレア	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設作業区域に近接する近隣の住宅への直接的影響は、夜間、より高いレベルの照明にさらされることである。 <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切に設計され、設置されなければ、計画されているインフラからの光や潜在的なまぶしさは、モザイク・アパートメントの一部の住戸にとって望ましくない露出を引き起こしたり、通常の活動を妨げたりする可能 <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>AES-2 夜間作業の最小化と直接照明の遮蔽</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>AES-3 直接照明とグレアの遮蔽</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設作業区域に近接する近隣の住宅への直接的影響は、夜間、より高いレベルの照明にさらされることである。 <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切に設計され、設置されなければ、計画されているインフラからの光や潜在的なまぶしさは、モザイク・アパートメントの一部の住戸にとって望ましくない露出を引き起こしたり、通常の活動を妨げたりする可能 	<p>建設</p> <p>AES-2 夜間作業の最小化と直接照明の遮蔽</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>AES-3 直接照明とグレアの遮蔽</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p><i>オペレーション</i></p> <p>悪影響なし</p> <p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、以下の理由により、建設代替案と比較して、光とグレアに関連する影響の程度と強度が軽減される。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> Care First Villageの住民に対し、夜間工事中の光とグレアによる影響の程度と強度が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋の改良工事は2か所ではなく1か所のみになるものの、Mozaic Apartmentsの住民は、Cesar Chavez Avenueブリッジの一部再建工事に伴う光とグレアの影響にさらされるため、依然としてやや高レベルの視覚的反応を経験することになる。 運用開始後は、ウェストプラザの張り出し屋根およびグランドキャノピー設計オプションの廃止に伴い、光とグレアによる影響の程度が軽減される。 4つの高架車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく、最大9~12フィートにすることで、夜間グレアによる影響の程度は軽減される。

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
				間接的 悪影響なし			建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
セクション3.5 大気の本質と地球規模の気候変動							
トピック3.5-A: 南海岸大気流域の一般適格デミニマスレベル	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 現場で発生する浮遊粉塵排出。 建設代替案とマラバーヤード鉄道改良工事に関連する、工事による年間排出総量は、NOxの最小レベルを超える。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> NOx排出量は、2026年と2031年に最小値を超える。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設されれば、地域のモビリティが向上するため、代替案は、モーダルシフトを促進する。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路の渋滞や遅延が減るため、このシフトは間接的に輸送排出量を削減する可能性がある。 	<p>建設</p> <p>AQ-1（建設代替案の場合）とマラバーヤード緩和策AQ-1（緩和策AQ-1と同じだが、バーノン市のマラバーヤード鉄道整備に適用）を実施する。</p> <p>AQ-2（建設代替案の場合）とマラバーヤード緩和策AQ-2（緩和策AQ-2と同じだが、バーノン市のマラバーヤード鉄道整備に適用）を実施する。</p> <p>オペレーション</p> <p>AQ-3 適応的大気質緩和計画</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 現場で発生する浮遊粉塵排出。 建設代替案とマラバーヤード鉄道改良工事に関連する、工事による年間排出総量は、NOxの最小レベルを超える。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> NOx排出量は、2026年と2031年に最小値を超える。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設されれば、地域のモビリティが向上するため、代替案は、モーダルシフトを促進する。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路の渋滞や遅延が減るため、このシフトは間接的に輸送排出量を削減する可能性がある。 	<p>建設</p> <p>AQ-1（建設代替設計オプションの場合）とマラバーヤード緩和策AQ-1（緩和策AQ-1と同じだが、バーノン市のマラバーヤード鉄道整備に適用）を実施する。</p> <p>AQ-2（建設代替設計オプションの場合）とマラバーヤード緩和策AQ-2（緩和策AQ-2と同じだが、バーノン市のマラバーヤード鉄道整備に適用）を実施する。</p> <p>オペレーション</p> <p>AQ-3 適応的大気質緩和計画</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替設計オプションにおける長期的な地域利益は、人々が自動車から公共交通機関の利用に移行するにつれて、大気汚染物質排出量の減少を継続的にもたらす。</p> <p>建設代替設計オプションでは、2本の通過線路とVignes Streetブリッジの改良工事の廃止、および高架車両基地プラットフォームを6つではなく、4つのみ建設することで、建設機材の使用が約15%削減される。また拡張通路の幅が140フィートから100フィートに縮小されることで、掘削量も減少する。（表9-6参照）これらの建設活動の減少により、建設に伴う大気汚染物質排出量も減少する。</p> <p>建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、LAUSにおける鉄道運営に変化をもたらさない。従って、列車運行頻度、経路、車両種類などの運営特性は維持され、LAUSにおける1日の利用者数にも変化は生じないと予想される。運営活動に差異は生じないため、それに伴う潜在的なNOx排出量および適用される大気質閾値の超過を含む排出量は、建設代替案で評価された値と同じになる。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
トピック3.5-B: 25,000MT-CO2eを超える年間GHG排出量	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設されれば、地域のモビリティが向上するため、代替案は、モーダルシフトを促進する。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路の混雑や遅延が減少するため、このシフトは間接的に輸送排出量を削減する可能性がある。このような有益な効果は、輸送に基づくGHG排出を削減するという2020年RTP/SCSの目標に合致する。 	緩和策は必要ない。	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設されれば、地域のモビリティが向上するため、代替案は、モーダルシフトを促進する。鉄道はより効率的な移動手段であり、道路の混雑や遅延が減少するため、このシフトは間接的に輸送排出量を削減する可能性がある。このような有益な効果は、輸送に基づくGHG排出を削減するという2020年RTP/SCSの目標に合致する。 	緩和策は必要ない。	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設活動の減少により、建設関連のGHG排出量は約15%減少する見込みである。</p> <p>建設代替設計オプションでは、建設代替案で検討されたLAUSにおける1日当たりの利用者数の変更を伴う修正は含まれない。建設代替設計オプションに伴うGHG排出量は、建設代替案で評価された値と同程度になる。建設代替設計オプションによる長期的な地域利益は、人々が自動車から公共交通機関の利用に移行するにつれて、継続的なGHG排出量の減少をもたらす。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
セクション3.6 騒音と振動							
トピック3.6-A: 確立された一般計画、騒音条例、または政府機関の基準を超える騒音レベル	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズとケアファースト・ビレッジにおける防音壁建設に伴う建設騒音 	<p>建設</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズとケアファースト・ビレッジにおける防音壁建設に伴う建設騒音 	<p>建設</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替案と比較した場合、周辺騒音に関連する影響は同程度であるが、影響は軽減される。</p> <p>LAUSの北側</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
トピック 3.6-C: 周囲騒音レベル	<p>の影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設関連の騒音影響は、カテゴリー2の土地利用（すなわち住宅）で発生する。なぜなら、適用されるFTAの閾値を、日中は250フィート（80dBA Leq）、夜間は300フィート（70dBA Leq）以内でそれぞれ超えるからである。 以下のカテゴリー2と3の土地利用は、市の制限値75dBAを超える建設騒音の影響を受ける： <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズ (William Mead Homes) 41 戸の住居と 1 戸のレクリエーション用施設； ケアファースト・ビレッジ - 約 36 戸の住居と運動場/公園； モザイク・アパート - 82 戸 メトロ・ゲートウェイ 児童発達センター <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 2031年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケアファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くの公園/運動場1ヶ所 	<p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p>	<p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>の影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設関連の騒音影響は、カテゴリー2の土地利用（すなわち住宅）で発生する。なぜなら、適用されるFTAの閾値を、日中は250フィート（80dBA Leq）、夜間は300フィート（70dBA Leq）以内でそれぞれ超えるからである。 以下のカテゴリー2と3の土地利用は、市の制限値75dBAを超える建設騒音の影響を受ける： <ul style="list-style-type: none"> ウィリアム・ミード・ホームズ (William Mead Homes) 41 戸の住居と 1 戸のレクリエーション用施設； ケアファースト・ビレッジ - 約 36 戸の住居と運動場/公園； モザイク・アパート - 82 戸 メトロ・ゲートウェイ 児童発達センター <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 2031年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケアファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くの公園/運動場1ヶ所 	<p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p>	<p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプションでは、Vignes Streetブリッジは再建されないため、Care First Villageの約23戸が影響を受ける見込みであり、建設代替案の36戸より少なくなる。これにより、市の制限値75dBAを超える建設騒音による悪影響を受ける住宅戸数が減少する。 運行中は1日当たりの列車の本数が変わらないため、William Mead HomesとCare First Villageにおける騒音の影響は同程度になる。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋の改良工事はCesar Chavez Avenueのみで必要となるが、Mozaic Apartmentsの住民は依然として、市の制限値75dBAを超える建設騒音により、同程度の悪影響を受けることになる。しかし、部分的に高くなった車両基地に増設されるプラットフォーム数が少なくなったこと、およびコンコース改良の範囲が縮小されたことにより、Mozaic Apartmentsにおいて影響を受ける戸数が減少する。この結果、建設代替案では82戸が影響を受けるのに対し、建設代替設計オプションでは23戸になる。 建設代替設計オプションのプラットフォームの配置により、高速鉄道は2番線と3番線からではなく、3番線と4番線から運行される。この変更により、地域間/都市間を運行するディーゼル機関車がMozaic Apartmentsにより接近するため、外部の騒音レベルがやや上昇する。最終版EISで議論されたとおり、Mozaic Apartmentsの室内騒音レベルは、市の建築基準により、45dBA Ldnかそれ以下になると想定されるため悪影響は生じない。更に列車運行の80%以上は、睡眠妨害がより深刻になる夜間ではなく、日中のピーク時に集中する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路の本数を10本から8本に削減し、通過線路の構造物の幅を縮小したことにより、工事騒音

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>に深刻な影響をもたらす。</p> <ul style="list-style-type: none"> 2040年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケアファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くの1つの公園/運動場に深刻な影響をもたらす。 <p>間接的 悪影響なし</p>			<p>に深刻な影響をもたらす。</p> <ul style="list-style-type: none"> 2040年条件では、建設代替案は34戸の集合住宅（ウィリアム・ミード・ホームズの24戸とケアファースト施設の10戸）とウィリアム・ミード・ホームズ近くの1つの公園/運動場に深刻な影響をもたらす。 <p>間接的 悪影響なし</p>			<p>による影響の程度は軽減される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプションには8本の通過線路が含まれるが、建設代替案と比較しても1日当たりの列車運行本数は変わらないため、運行中の騒音による影響は同程度となる。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック 3.6-B: 地中伝搬振動および地中伝搬音レベル	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事では、衝撃式杭打ち機は影響を受けやすい土地利用から300フィート以内、振動ローラーは140フィート以内で行われる。ウィリアム・ミード・ホームズ、ケアファースト・ビレッジ、モザイク・アパートメントでは、迷惑の観点から深刻な影響が発生する可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p> <p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事では、衝撃式杭打ち機は影響を受けやすい土地利用から300フィート以内、振動ローラーは140フィート以内で行われる。ウィリアム・ミード・ホームズ、ケアファースト・ビレッジ、モザイク・アパートメントでは、迷惑の観点から深刻な影響が発生する可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>NV-2 建設中の騒音および振動の低減策の採用</p> <p>NV-3 プロジェクト建設に関するコミュニティ通知計画の作成</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれており、建設代替案と比較した場合、建設関連の地中伝搬振動および騒音の影響が軽減される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Streetブリッジの再建はなく、Care First Villageに隣接するスロートの線路は高架化されないため、騒音及び振動の影響が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンコース関連の改良工事の範囲が縮小されたこと、高架車両基地プラットホームの建設が6つではなく、4つのみに限定されたこと、及び歩行者通路の幅が縮小されたことにより、工事期間中のMozaic Apartmentsの住民に対する影響の程度が軽減される。 <p>建設代替案と同様、建設代替設計オプションの運用中に地中伝搬振動及び騒音レベルに関連する悪影響は生じない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

建設代替案		建設代替設計オプション					
環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
<p>増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>							
<p>セクション3.7 生物資源と湿地資源</p>							
<p>トピック3.7-A: 連邦および州指定、または候補の植物・動物種</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事は、Vignes Street と Cesar Chavez Avenue において、自然発生木や観賞用樹木の伐採、軌道工事、橋の改修を伴う可能性があり、これらの場所を巣にしている可能性のあるニシマスチフコウモリやニシキオオコウモリを妨害する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i></p>	<p>建設 BIO-1 コウモリ</p>	<p>建設 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事は、Vignes Street と Cesar Chavez Avenue において、自然発生木や観賞用樹木の伐採、軌道工事、橋の改修を伴う可能性があり、これらの場所を巣にしている可能性のあるニシマスチフコウモリやニシキオオコウモリを妨害する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i></p>	<p>建設 BIO-1 コウモリ</p>	<p>建設 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>同等- 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれており、建設代替案と比較して、連邦及び州、または候補の植物・動物種への影響の程度が軽減される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジの架け替えは行われず、そのまま残されるので、この地域に生息するニシマスチフコウモリ及びニシキオオコウモリに対する潜在的な影響の程度は軽減される。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
<p>トピック3.7-B: MBTAによって保護される営巣鳥類</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 成木の伐採や橋の改良など、活動中の巣に対する直接的な影響により、MBTAで保護されている営巣鳥の個体数が中程度に減少する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響</p>	<p>建設・間接部門 BIO-2 MBTA保護種</p>	<p>建設 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>建設 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 成木の伐採や橋の改良など、活動中の巣に対する直接的な影響により、MBTAで保護されている営巣鳥の個体数が中程度に減少する可能性がある。 <p><i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響</p>	<p>建設・間接部門 BIO-2 MBTA保護種</p>	<p>建設 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、建設代替案と比較して、建設騒音、振動、ほこり、夜間照明、人間による侵入の程度が縮小されるため、営巣する鳥に対する間接的な影響が軽減される。:</p> <p>更に、線路と橋の改良工事はCesar Chavez Avenueでのみ実施される。既存のVignes Streetブリッジの架け替えは行われず、現状のまま残されるので、工事期間中、生物学的調査地域内に生息するMBTA保護対象の営巣する鳥への直接的な影響は軽減される。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<ul style="list-style-type: none"> 活動中の巣に対する間接的な影響としては、建設騒音、振動、ほこり、夜間照明、人間による侵入などのリスクが高まり、営巣成功率が低下する可能性がある。 			<ul style="list-style-type: none"> 活動中の巣に対する間接的な影響としては、建設騒音、振動、ほこり、夜間照明、人間による侵入などのリスクが高まり、営巣成功率が低下する可能性がある。 			増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
トピック 3.7- C: 野生動物の移動	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションは、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小させるものの、野生動物の移動に対する影響は同程度であり、悪影響は生じない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック 3.7- D: 樹木保護条例との抵触	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案の建設は、条例第186873号とLAメトロの樹木政策で保護されている在来樹種の除去や攪乱をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 溝掘り、整地、土壌の締め固め、保護された 	建設 BIO-3 保護樹木 間接的 BIO-3 保護樹木	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案の建設は、条例第186873号とLAメトロの樹木政策で保護されている在来樹種の除去や攪乱をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 溝掘り、整地、土壌の締め固め、保護された 	建設 BIO-3 保護樹木 間接的 BIO-3 保護樹木	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替案と同様、建設代替設計オプションにおいても、1種以上の在来樹種の除去や攪乱が必要になる場合がある。保護樹木の位置とサイズは工事の前にすべて特定され、条例第186873号に基づいて除去または代替植樹が可能であるか判断される。またロサンゼルス市の承認なしに除去されることはない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定		
	樹木のドリップライン内に盛り土や不浸透性の表面を設置することは、最終的に樹木の根を傷つけ、枯死させる可能性がある。			樹木のドリップライン内に盛り土や不浸透性の表面を設置することは、最終的に樹木の根を傷つけ、枯死させる可能性がある。				
セクション3.8 氾濫原、水文学、水質								
トピック3.8-A: 排水パターン、土壌浸食、沈泥	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設により、下流域に土砂が堆積して排水パターンが変化し、隣接する土地に多大な流出と浸食をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不浸透面が増加すると、下流で浸食が起こり、浮遊粒子や土砂が増加し、それが直接、受け入れ水域の濁度を上昇させる可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>オペレーション</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最州的水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設により、下流域に土砂が堆積して排水パターンが変化し、隣接する土地に多大な流出と浸食をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不浸透面が増加すると、下流で浸食が起こり、浮遊粒子や土砂が増加し、それが直接、受け入れ水域の濁度を上昇させる可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>オペレーション</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最州的水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替案と比較して、排水パターン、土壌浸食、沈泥の影響の程度と強度は軽減される。これは以下の理由によるものである:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを架け替えずに維持することで、浸食による影響の程度が減少する。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンコース関連の改良工事の範囲及び歩行者通路の幅の縮小により、建設工事に伴う排水パターンの変化と堆積物の蓄積が減少する。 高架車両基地の高さを低くし、高架化された車両基地プラットフォームの数を減らすことで、建設工事に伴う排水パターンの変化と堆積物の蓄積が減少する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路及び通過線路の構造物の幅を縮小することで、建設に伴う排水パターンの変化と堆積物の蓄積を減少させる。 <p>運用開始後、建設代替案と比較して、受け入れ水域の濁度への影響の程度と強度が減少する。これは、橋1基の再建中止に伴うプロジェクトの範囲の縮小及び不浸透面の減少、ウェストプラザの廃止、個別キャノピーの採用及び通過線路の構造物の幅の縮小化によるものである。</p>	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)	
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定		
トピック3.8-B: 雨水	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 堆積物、化学物質、液体製品、石油製品（塗料、溶剤、燃料など）、コンクリート 関連廃棄物が流出または漏出し、雨水を通してロサンゼルス川に運ばれる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不浸透面積の増加は流量を増加させ、適切に管理されなければ、一部の敷地内排水システムの容量を超える可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>HWQ-1</p> <p>HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>HAZ-2 Pプロジェクト全体のフェーズII ESAの準備 (完了したフェーズI ESAに基づく)</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 潜在的に危険な物質が見つかった場合の建設作業の停止</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 堆積物、化学物質、液体製品、石油製品（塗料、溶剤、燃料など）、コンクリート 関連廃棄物が流出または漏出し、雨水を通してロサンゼルス川に運ばれる可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 不浸透面積の増加は流量を増加させ、適切に管理されなければ、一部の敷地内排水システムの容量を超える可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>HWQ-1</p> <p>HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成</p> <p>オペレーション</p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズII ESAの準備 (完了したフェーズI ESAに基づく)</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 潜在的に危険な物質が見つかった場合の建設作業の停止</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p> <p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替案と同様、工事中、建設代替設計オプションでは掘削工事と敷地の攪乱が必要となり、これにより土壌（一部は汚染土壌）が表面流出による一時的な浸食にさらされ、水質汚染を引き起こす可能性がある。しかし改善案には、攪乱される地表面積の縮小が含まれるため、整地、掘削工事及び攪乱面積は減少する。そのため工事期間中における水質への影響の程度と強度が全体的に軽減される。</p> <p>建設代替案と同様、建設活動はロサンゼルス市の地域水質管理委員会 (RWQCB) の命令番号R4-2021-0105、NPDES番号CAS004004に準拠するものとする。これらの順守により、既存の廃水処理要件を超える可能性のある排出を最小限に抑えることができる。</p> <p>運用開始後、不浸透面の減少により、雨水流出量が全体的に減少すると予測されるため、建設代替案と比較して、現場の廃水システムの流出量と処理能力が低下する。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
トピック3.8-C: 洪水	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小させ、洪水危険区域に新たなインフラを導入せず、また人々が洪水にさらされる危険性を増大させることもない。 洪水に関連する全体的な影響は変わらず、悪影響は生じない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
トピック3.8-D: 水質基準と廃棄物排出要件	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設活動は、流出水が適切に管理されない場合、水質に悪影響を及ぼし、雨水および非汚染水排出要件を超過する可能性がある。コンクリートミックスの不適切な取り扱いは、流出水によって流され、地表水の劣化にもつながる可能性がある。 表面流出水がこれらの汚染物質を含む土壌にさらされると、リーチ2のロサンゼルス川の水質が低下する可能性がある。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> ブレイキダスト、オイル、グリースから発生 	建設 HWQ-1 SWPPPの作成と実施 HWQ-5 現地の排水要件に従うこと HWQ-6 汚染サイトに対する現地の排水要件を遵守すること オペレーション HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW) HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW) HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 建設活動は、流出水が適切に管理されない場合、水質に悪影響を及ぼし、雨水および非汚染水排出要件を超過する可能性がある。コンクリートミックスの不適切な取り扱いは、流出水によって流され、地表水の劣化にもつながる可能性がある。 表面流出水がこれらの汚染物質を含む土壌にさらされると、リーチ2のロサンゼルス川の水質が低下する可能性がある。 オペレーション 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> ブレイキダスト、オイル、グリースから発生 	建設 HWQ-1 SWPPPの作成と実施 HWQ-5 現地の排水要件に従うこと HWQ-6 汚染サイトに対する現地の排水要件を遵守すること オペレーション HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW) HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW) HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替案と同様、建設代替設計オプションは工事中、掘削工事と敷地の攪乱が必要となり、表面流出による一時的な土壌浸食が生じ、水質汚染を引き起こす可能性がある。しかし建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープと規模の縮小を反映しており、整地及び掘削工事、攪乱面積は減少する。これにより、水質に関連する影響の程度と強度は全体的に軽減される。 建設代替案と同様、建設活動はロサンゼルス市の地域水質管理委員会 (RWQCB) の命令番号R4-2021-0105、NPDES番号CAS004004に準拠するものとする。これらの遵守により、既存の廃水処理要件を超える可能性のある排出を最小限に抑えることができる。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>する微量の金属は列車車両から発生し、これらの物質やその他の化学汚染物質を既存の排水システムに排出する可能性がある。</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> その結果、雨水の流出量と流出速度が増加し、適切に管理されなければ、浸食や汚染物質の敷地外への流出の原因や一因となる可能性がある。 既存のIGPがある区画の取得には、汚染物質を含む雨水の排出を処理する条項が含まれている。これらの処理が継続されない場合、工業用雨水が処理されず、雨水排水システムに悪影響を及ぼす可能性がある。 	<p>間接的</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p> <p>HWQ-5 現地の排水要件に従うこと</p> <p>HWQ-6 汚染サイトに対する現地の排水要件を遵守すること</p> <p>HWQ-7 移転した規制産業用途のための産業用SWPPPの作成と実施</p>		<p>する微量の金属は列車車両から発生し、これらの物質やその他の化学汚染物質を既存の排水システムに排出する可能性がある。</p> <p>間接的 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> その結果、雨水の流出量と流出速度が増加し、適切に管理されなければ、浸食や汚染物質の敷地外への流出の原因や一因となる可能性がある。 既存のIGPがある区画の取得には、汚染物質を含む雨水の排出を処理する条項が含まれている。これらの処理が継続されない場合、工業用雨水が処理されず、雨水排水システムに悪影響を及ぼす可能性がある。 	<p>間接的</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p> <p>HWQ-5 現地の排水要件に従うこと</p> <p>HWQ-6 汚染サイトに対する現地の排水要件を遵守すること</p> <p>HWQ-7 移転した規制産業用途のための産業用SWPPPの作成と実施</p>		<p>増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
セクション3.9 地質、土壌、地震活動							
トピック3.9-A: 地震による地盤の揺れ、または液状化を含む地震関連地盤の破壊	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するものの、地震による地盤の揺れ、または地震関連の地盤崩壊への影響は変わらず、悪影響は及ぼさない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)	
トピック3.9-B: 土壌侵食	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 保護カバーの喪失は、地表水流出の可能性を増大させ、建設期間中、保護されていない土壌が浸水にさらされることになる。建設中に生じる一時的な不透水性の作業面もまた、表面水の流出を増加させ、保護されていない土壌を浸水にさらすことになる。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 作業区域や資材備蓄のために植生が伐採される場合など、露出した土壌が風や水の浸食から保護されない場合、露出した作業区域と備蓄の両方が浸食され、大気や水質に間接的な影響を及ぼす可能性がある。 	<p>建設</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>間接的</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズII ESAの準備 (完了したフェーズI ESAに基づく)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 保護カバーの喪失は、地表水流出の可能性を増大させ、建設期間中、保護されていない土壌が浸水にさらされることになる。建設中に生じる一時的な不透水性の作業面もまた、表面水の流出を増加させ、保護されていない土壌を浸水にさらすことになる。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 作業区域や資材備蓄のために植生が伐採される場合など、露出した土壌が風や水の浸食から保護されない場合、露出した作業区域と備蓄の両方が浸食され、大気や水質に間接的な影響を及ぼす可能性がある。 	<p>建設</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>間接的</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズII ESAの準備 (完了したフェーズI ESAに基づく)</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替案と同様、工事中、建設代替設計オプションでは掘削工事と敷地の攪乱が必要となり、保護されていない土壌が浸食にさらされる可能性がある。しかし建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープと規模の縮小を反映しており、整地及び掘削工事、攪乱面積は減少する。これにより、土壌浸食による影響の程度と強度が全体的に軽減される。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>	
トピック3.9-C: 地盤沈下、側方拡散、腐食性または不安定な土壌	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査区域のセグメント2でインフラ整備が提案されている 	<p>GEO-1 最終地盤調査報告書の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査区域のセグメント2でインフラ整備が提案されている 	<p>GEO-1 最終地盤調査報告書の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。全体として地盤沈下、側方拡散、腐食性または不安定な土壌による影響は、建設代替案と比較して軽減される。これは以下の理由によるものである。:</p>	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>土壌の上部 30 フィート内には圧縮層が存在するため、長期的にも即時的にも沈下が予想される。</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域の土壌は中程度から重度の腐食の可能性があるため、建設中に腐食性土壌が露出するリスクが高まる。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 腐食は、腐食性土壌の上に建設された構造物を弱体化させる可能性があり、腐食性土壌が数十年にわたって徐々に材料と反応すると、基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。 <p>間接的悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト期間中、腐食性土壌が基礎や埋設パイプラインにダメージを与える可能性がある。 		間接的 悪影響なし	<p>土壌の上部 30 フィート内には圧縮層が存在するため、長期的にも即時的にも沈下が予想される。</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域の土壌は中程度から重度の腐食の可能性があるため、建設中に腐食性土壌が露出するリスクが高まる。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 腐食は、腐食性土壌の上に建設された構造物を弱体化させる可能性があり、腐食性土壌が数十年にわたって徐々に材料と反応すると、基礎や埋設パイプラインに損傷を与える可能性がある。 <p>間接的悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト期間中、腐食性土壌が基礎や埋設パイプラインにダメージを与える可能性がある。 		間接的 悪影響なし	<p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジの架け替え工事を行わずに維持することで、地盤の攪乱及び腐食性土壌が露出するリスクが軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者通路の幅の縮小及びウェストプラザの廃止を含むコンコース関連の改良工事を縮小することで、地盤の攪乱及び腐食性土壌が露出するリスクが軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> LAUSからロサンゼルス川の西岸までの高架橋を支えるため、深礎杭を有する追加斜材が必要になるので、橋の基礎に対する損傷の影響の程度がわずかに増大する。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.9-D: 膨張性土壌	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>プロジェクトの土地専有面積内の土壌は、膨張性が低いと考えられる。建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するものの、膨張性土壌に遭遇する可能性は依然として低く、</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
							悪影響は生じない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
セクション3.10有害廃棄物および材料							
トピック3.10-A: 危険物の輸送、使用、廃棄	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 潜在的な危険は、建設中の汚染土壌および/または汚染地下水の日常的な輸送、使用、廃棄によって発生する可能性がある。 建設期間中、危険物や物質の使用が必要となるが、危険物の流出が発生した場合、偶発的な放出は建設従業員、公衆、環境に危険をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 潜在的な危険は、建設中の汚染土壌および/または汚染地下水の日常的な輸送、使用、廃棄によって発生する可能性がある。 建設期間中、危険物や物質の使用が必要となるが、危険物の流出が発生した場合、偶発的な放出は建設従業員、公衆、環境に危険をもたらす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替設計オプションは、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するものの、工事中の有害物質の使用は、依然として必要になる。有害物質が適切に管理されない場合、日常的な輸送、使用、廃棄に伴う偶発的な放リスクは、建設代替案と比較して軽減される。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。 有害物質の輸送、使用、廃棄の削減量の定量化は、有害物質量の推定値に依存するが、これらの数値は通常、設計レベルが100%に到達するまで測れない。
トピック3.10-B: 環境への有害物質の放出リスク	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> プロジェクトのフットプリント内および隣接地におい 	建設 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成	建設 悪影響なし	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> プロジェクトのフットプリント内および隣接地におい 	建設 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成	建設 悪影響なし	軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。全体として建設代替設計オプションにおける有害物質の輸送、使用、廃棄の程度と強度はわずかに軽減される。これは以下の理由によるものである。：

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)	
	<p>て、合計13ヶ所 (REC 8ヶ所、歴史的REC 2ヶ所、管理REC 3ヶ所) が確認された。プロジェクトのフットプリントがこれらの既存 REC に近接しているため、汚染された土壌や地下水に曝される可能性や、建設中に汚染物質が移動する可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクトのフットプリントは、プロジェクト調査地域の北西約 0.5 マイルに位置する 2 つの油田に近接している。この近接性に基づき、低リスクで自然発生的な油の滲出や、油やメタンガスの蓄積も、プロジェクトのフットプリント内で発生する可能性がある。 解体作業中に ACM や鉛が偶発的に放出された場合、建設従業員や一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p> <p>HAZ-6 潜在的に危険な物質/放棄された油井に遭遇した場合の建設作業の停止</p> <p>HAZ-7 ロサンゼルス市建築基準法メタン規制の遵守</p> <p>HAZ-8 解体前調査</p>	<p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>て、合計13ヶ所 (REC 8ヶ所、歴史的REC 2ヶ所、管理REC 3ヶ所) が確認された。プロジェクトのフットプリントがこれらの既存 REC に近接しているため、汚染された土壌や地下水に曝される可能性や、建設中に汚染物質が移動する可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクトのフットプリントは、プロジェクト調査地域の北西約 0.5 マイルに位置する 2 つの油田に近接している。この近接性に基づき、低リスクで自然発生的な油の滲出や、油やメタンガスの蓄積も、プロジェクトのフットプリント内で発生する可能性がある。 解体作業中にACMや鉛が偶発的に放出された場合、建設従業員や一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 	<p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p> <p>HAZ-6 潜在的に危険な物質/放棄された油井に遭遇した場合の建設作業の停止</p> <p>HAZ-7 ロサンゼルス市建築基準法メタン規制の遵守</p> <p>HAZ-8 解体前調査</p>	<p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>	<p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Streetブリッジの南側から開始されるスロート線路再建工事の範囲縮小は、掘削量または汚染の可能性のある土壌の攪乱量の減少をもたらす。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンコース改良工事に伴う掘削量または汚染の可能性のある土壌の攪乱量の削減及び歩行者通路の幅の縮小 高架されるプラットフォームが2基減ったことによる解体作業の減少 <p>上記の削減量の定量化は、それらの推定量に依存するが、数値は通常、設計レベルが100%に到達するまで測ることはできない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p> <p>技術調査作成時点では、有害物質が周囲に放出されるリスクは定量化できなかった。しかしHAZ-1からHAZ-8までの緩和策は、依然としてそのリスクを「悪影響なし」のレベルまで軽減するのに十分であると考えられる。</p>	
トピック3.10-C: 既存または計画中の学校から0.25マイル (約1.6km) 以内の危険な排出物、有害廃棄物、有害物質の	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし</p>	<p>間接的 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし</p>	<p>間接的 HAZ-1 建設有害物質管理計画 (HMMP) の作成</p>	<p>建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>全体として、既存または計画中の学校から0.25マイル圏内における有害排出物、有害廃棄物または有害物質の取り扱いによる影響の程度と強度は、建設代替案と比較して軽減</p>	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)	
取り扱い	<p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 有害物質で汚染された土壌やその他の媒体の輸送や処分は、偶発的な放出時に近隣の学校に間接的な影響を及ぼす可能性がある。 	<p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p> <p>HAZ-6 潜在的に危険な物質/放棄された油井に遭遇した場合の建設作業の停止</p> <p>HAZ-7 ロサンゼルス市建築基準法メタン規制の遵守</p> <p>HAZ-8 解体前調査</p>	<p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p><i>間接的</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 有害物質で汚染された土壌やその他の媒体の輸送や処分は、偶発的な放出時に近隣の学校に間接的な影響を及ぼす可能性がある。 	<p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-3 一般建設土壌管理計画の作成</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p> <p>HAZ-6 潜在的に危険な物質/放棄された油井に遭遇した場合の建設作業の停止</p> <p>HAZ-7 ロサンゼルス市建築基準法メタン規制の遵守</p> <p>HAZ-8 解体前調査</p>	<p><i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>される。これはスロート線路建設の範囲縮小、車両基地の部分的な高架化、解体予定のプラットフォーム数の減少、及び架け替えられる橋の1基削減によるものである。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p> <p>技術調査作成時点では、学校から0.25マイル圏内における有害排出物、有害廃棄物または有害物質の輸送リスクは定量化できなかった。しかしHAZ-1からHAZ-8までの緩和策は、依然としてそのリスクを「悪影響なし」のレベルまで軽減するのに十分であると考えられる。</p>	
トピック3.10-D: 危険物サイト	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> リスクが中程度または高いと評価されたRECサイトからの汚染土壌および/または地下水にさらされる可能性は、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 プロジェクトのフットプリント近辺の7つの用地に 	<p><i>建設</i></p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p><i>建設</i> 悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> リスクが中程度または高いと評価されたRECサイトからの汚染土壌および/または地下水にさらされる可能性は、建設従業員、一般市民、環境に健康被害をもたらす可能性がある。 プロジェクトのフットプリント近辺の7つの用地に 	<p><i>建設</i></p> <p>HAZ-2 プロジェクト全体のフェーズ II ESAの準備 (完了したフェーズ I ESAに基づく)</p> <p>HAZ-4 区画ごとの土壌管理計画と安全衛生計画 (HASP) の作成</p> <p>HAZ-5 LUCサイトとDTSCとの調整</p>	<p><i>建設</i> 悪影響なし <i>オペレーション</i> 悪影響なし <i>間接的</i> 悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。全体として建設代替設計オプションにおける有害物質の輸送、使用、廃棄の程度と強度は軽減される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Streetブリッジの南側から開始されるスロート線路再建工事の範囲縮小は、掘削量または汚染の可能性のある土壌の攪乱量の減少をもたらす。 	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>は、土地使用制限がある。これらの用地には、土壤管理要件を含む証書制限がある。土地利用制限のある用地の浄化や修復のレベルに関する不確実性に基つき、文書化されていない汚染源に遭遇する可能性があり、建設従業員や公衆、環境に健康被害をもたらす可能性がある。</p> <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>			<p>は、土地使用制限がある。これらの用地には、土壤管理要件を含む証書制限がある。土地利用制限のある用地の浄化や修復のレベルに関する不確実性に基つき、文書化されていない汚染源に遭遇する可能性があり、建設従業員や公衆、環境に健康被害をもたらす可能性がある。</p> <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>			<p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンコース改良工事に伴う掘削量または汚染の可能性のある土壌の攪乱量の削減及び歩行者通路の幅の縮小 <p>上記の削減量の定量化は、それらの推定量に依存するが、数値は通常、設計レベルが100%に到達するまで測ることはできない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p> <p>技術調査作成時点では、有害物質サイトがプロジェクトに及ぼす相対リスクは定量化できなかった。しかしHAZ-2、HAZ-4、HAZ-5の緩和策は、依然としてそのリスクを「悪影響なし」まで軽減するのに十分であると考えられる。</p>
セクション3.11 公益事業とエネルギー							
トピック3.11-A: 水の供給とインフラストラクチャー	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するものの、水の供給とインフラへの影響は変わらず、悪影響は及ぼさない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.11-B: 排水能力とインフラ	<p>建設 悪影響</p>	建設	<p>建設 悪影響なし</p>	<p>建設 悪影響</p>	建設	<p>建設 悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替案と比較して、排水能</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案				建設代替設計オプション			
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)	
	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域からの流出量と流出速度の増加を含む、建設に関連した排水パターンの変化は、既存の雨水排水インフラの容量に影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域内の不浸透面の増加は、浸透の減少を引き起こし、排水インフラの容量をオーバーする可能性のある暴風雨時の流出量と流速を増加させる可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>オペレーション</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p>	<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域からの流出量と流出速度の増加を含む、建設に関連した排水パターンの変化は、既存の雨水排水インフラの容量に影響を及ぼす可能性がある。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト調査地域内の不浸透面の増加は、浸透の減少を引き起こし、排水インフラの容量をオーバーする可能性のある暴風雨時の流出量と流速を増加させる可能性がある。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>HWQ-1 SWPPPの作成と実施</p> <p>オペレーション</p> <p>HWQ-2 最終的な水質BMPの選択 (CaltransROW)</p> <p>HWQ-3 最終的な水質BMPの選択 (鉄道ROW)</p> <p>HWQ-4 最終的な水質BMPの選択 (ロサンゼルス市)</p>	<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>力とインフラに関連する影響の程度と強度は軽減される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> スロート線路再建工事の範囲縮小及び既存のVignes Streetブリッジを架け替えではなく維持することにより、排水パターン変更の程度は軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンコース関連の改良工事規模の縮小に伴い、排水パターンの変更及び不浸透面は減少する。これにはウェストプラザの廃止、張り出し屋根に覆われる範囲の縮小、歩行者通路の幅の縮小が含まれる。 高架車両基地プラットフォーム4つのみを15フィートではなく、最大9~12フィートに高架することにより、建設に伴う排水の変更及び不浸透面の増加が軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路の構造物の幅の縮小により、建設に伴う排水の変更及び不浸透面の増加が軽減される。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>	
トピック3.11-C: 廃水処理能力とインフラ	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。 .</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>緩和策は必要ない。 .</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するものの、廃水処理能力とインフラに対する影響は変わらない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替</p>	

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
トピック3.11-D: 固形廃棄物の収集と埋立容量	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。 軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するため、工事中の廃棄物量を削減する。工事期間中における固形廃棄物の収集と埋立容量による影響は変わらない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
トピック3.11-E: 電気通信インフラストラクチャ	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし	同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。 建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小するため、電気通信インフラへの影響は変わらない。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
トピック3.11-F: エネルギー需要、インフラストラクチャー、再生可能エネルギーまたは	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし	緩和策は必要ない。 .	建設 悪影響なし オペレーション 悪影響なし	同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置する。 建設代替案と同様、建設代替設計オプションは、地域の鉄道/公共交通機関を増加させることで、エネルギー源に間接的な影響をもたらすため、エネルギー需要、インフラ、エ

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

建設代替案				建設代替設計オプション			
環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
エネルギー効率のためのイニシアチブの遵守	間接的 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、現在および将来予想される地域の鉄道/交通機関の増加に対応し、その結果、エネルギー資源に間接的な有益効果をもたらす。 		間接的 有益な効果	間接的 有益な効果 <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案は、現在および将来予想される地域の鉄道/交通機関の増加に対応し、その結果、エネルギー資源に間接的な有益効果をもたらす。 		間接的 有益な効果	ネルギーまたはエネルギー効率のためのイニシアチブの順守に関連する有益な効果をもたらす。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。
セクション3.12文化資源と古生物資源							
トピック3.12-A : 文化資源	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 考古学的歴史的資産1件 (CA-LAN-1575/H) と建築環境的歴史的資産3件 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Street通路、North Main Streetブリッジ) に悪影響を及ぼす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 埋もれている考古学的資源へのアクセスが容易になるため、工事関係者による持ち去りや破壊行為によって、工事中に考古学的歴史的資産への間接的影響が生じる可能性がある。 	建設 CUL-1 考古学的処理計画 (ATP) CUL-2 環境処理計画 (BETP)	建設 悪影響 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 考古学的歴史的資産1件 (CA-LAN-1575/H) と建築環境的歴史的資産3件 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Street通路、North Main Streetブリッジ) に悪影響を及ぼす可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 埋もれている考古学的資源へのアクセスが容易になるため、工事関係者による持ち去りや破壊行為によって、工事中に考古学的歴史的資産への間接的影響が生じる可能性がある。 	建設 CUL-1 考古学的処理計画 (ATP) CUL-2 環境処理計画 (BETP)	建設 悪影響 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響	軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置しており、建築環境と既知及び未知の考古学的歴史資産に同程度の影響をもたらすが、以下の理由により、その影響の程度と強度は軽減される。 LAUSの北側 <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを架け替える代わりに維持することで、歴史的資産への影響の程度を軽減し、地盤の攪乱を軽減できるため、考古学歴史資産への影響を軽減できる。 LAUSと車両基地 <ul style="list-style-type: none"> 拡張された歩行者通路の幅を140フィートから100フィートに縮小し、ウェストプラザを廃止することで、地盤の攪乱が軽減され、考古学歴史資産に対する影響の可能性が軽減される。 高架車両基地の高さを低くし、Cesar Chavezブリッジを部分的にのみ再建することで、ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナルを決定づける特徴に対する物理的影響を軽減できる。 キャノピーの覆う範囲の縮小、及びキャノピーのタイプの変更は、高架車両基地プラットフォームを覆う個別張り出し屋根に限定されるため、ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナルへの視覚的影響は軽減される。

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
							LAUSの南側 <ul style="list-style-type: none"> LAUSからBNSFウェストバンクヤードまでの区間において、橋と盛土の組み合わせではなく、単一の高架橋を建設した場合、橋杭による地盤攪乱が増加し、考古学歴史資産への影響の可能性が高まる。 全体として、建設代替設計オプションは文化資産に関連する影響の程度を軽減する。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.12-B: 古生物学的資源	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 提案されている橋梁構造物のための深い掘削を伴う地盤破壊の建設活動は、古い第四紀沖積層とその下にあるプエンテ層の古生物学的に影響を受けやすい堆積物に影響を与える可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 間接的な影響として、建設作業員による地下堆積物に埋もれた化石へのアクセスが増加し、資源の持ち去りや破壊行為につながる可能性がある。 	建設・間接部門 PAL-1 古生物学的影響緩和計画 (PMP) PAL-2 古生物WEAP研修 PAL-3 保管	建設 悪影響 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	建設 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 提案されている橋梁構造物のための深い掘削を伴う地盤破壊の建設活動は、古い第四紀沖積層とその下にあるプエンテ層の古生物学的に影響を受けやすい堆積物に影響を与える可能性がある。 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響 <ul style="list-style-type: none"> 間接的な影響として、建設作業員による地下堆積物に埋もれた化石へのアクセスが増加し、資源の持ち去りや破壊行為につながる可能性がある。 	建設・間接部門 PAL-1 古生物学的影響緩和計画 (PMP) PAL-2 古生物WEAP研修 PAL-3 保管	建設 悪影響 オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし	軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置しており、古生物学的資源への影響は変わらないが、以下の理由により、影響の程度と強度は軽減される。 <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のVignes Streetブリッジを架け替えではなく維持することで、古生物学的に敏感な堆積層における地盤攪乱の可能性が軽減される。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡張された歩行者通路の幅を140フィートから100フィートに縮小し、ウェストプラザを廃止することで、古生物学的に敏感な堆積層における地盤攪乱の可能性が軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架橋と盛土の組み合わせではなく、単一の高架橋構造物を建設する場合、橋杭のための深度掘削により、古生物学的に敏感な堆積層における地盤攪乱の可能性が高まる。 建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

建設代替案				建設代替設計オプション			
環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
<p>セクション3.13 経済および財政への影響</p>							
トピック 3.13-A: 雇用、所得、税金	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設・操業期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税金を生み出すだろう。 	緩和策は必要ない。	<p>建設</p> <p>有益な効果</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設・操業期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税金を生み出すだろう。 	緩和策は必要ない。	<p>建設</p> <p>有益な効果</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に位置し、建設代替案と比較して、同程度の影響を生じさせる。</p> <p>工事期間中、建設代替設計オプションでは27,440人の雇用を創出する。これは42億8000万ドルの生産高と6億1000万ドルの連邦、州、地方税金（2019年ドル換算）に相当するが、建設代替案では33,536人の雇用を創出し、52億ドルの生産高と7億ドルの連邦、州、地方税金が見込まれる。</p> <p>建設代替設計オプションでは、複数の区画の全体または一部の取得が必要となり、13~20人の雇用喪失（ロサンゼルス郡内での移動人数による）と最大335,221ドルの年間固定資産税の収入減が見込まれる。建設代替案では、最大20~60人の雇用喪失と年間固定資産税収入が最大202,683ドル減少する見込みである。建設代替案と比較した場合、建設代替設計オプションでは7~40人の雇用喪失を防ぎ、税金が66,274ドル増加する。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
<p>セクション3.14 安全およびセキュリティ</p>							
トピック3.14-A: 地域安全サービス	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事車両やアクセス障害（道路閉鎖や道路内での工事など）による交通渋滞の増加は、緊急時の対 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事車両やアクセス障害（道路閉鎖や道路内での工事など）による交通渋滞の増加は、緊急時の対 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と比較して、地域安全サービスの遅延を招く建設関連の交通遅延とアクセス障害の程度と強度を軽減する。これは以下の理由によるものである。:</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>応時間を増加させる可能性がある。</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行中、建設代替案はLAUSの輸送能力制約を緩和し、列車ホームへの歩行者アクセスを強化し、旅客の安全性、流動性、輸送能力を向上させ、現行のCBCおよびADA要件を満たす新しい施設により旅客のアクセシビリティを向上させる。コンコース関連の改良は、救急隊員のための緊急アクセスを改善し、乗客のコンコースへの出入りを改善する。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>		悪影響なし	<p>応時間を増加させる可能性がある。</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行中、建設代替案はLAUSの輸送能力制約を緩和し、列車ホームへの歩行者アクセスを強化し、旅客の安全性、流動性、輸送能力を向上させ、現行のCBCおよびADA要件を満たす新しい施設により旅客のアクセシビリティを向上させる。コンコース関連の改良は、救急隊員のための緊急アクセスを改善し、乗客のコンコースへの出入りを改善する。 <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>		悪影響なし	<p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> t既存のVignes Streetブリッジを架け替えずに維持することで、閉鎖道路がCesar Chavez Avenueのみとなり、交通渋滞、道路閉鎖、アクセス障害の程度が軽減される <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 4つの車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく、最大9～12フィートに限定し、ウェストプラザを廃止し、拡張通路の幅を縮小したことにより、交通渋滞の増加を招く建設関連の交通量が減少する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 単一の高架線路構造物における8本の通過線路と、複数の高架線路構造物における10本の通過線路の建設では、夜間におけるUS101の一時閉鎖の規模が縮小される。 <p>運用開始後、上記で説明されたコンコース関連の改良工事の範囲縮小は、旅客の安全性、流動性、輸送能力、利用のしやすさに対する有益な効果を軽減させることはない。これは提案されたコンコース関連の改良工事が依然として、これらの目的を達成するからである。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.14-B : 安全条件	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案に関連する建設活動は、建設区域内および隣接する区域で、一般市民、LAUSの利用者と職員、建設作業員に対して、落下物、スリップや転倒、建設機器や車両に 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>AQ-2 米国環境保護庁 (EPA) のTier 4最</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案に関連する建設活動は、建設区域内および隣接する区域で、一般市民、LAUSの利用者と職員、建設作業員に対して、落下物、スリップや転倒、建設機器や車両に 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p> <p>AQ-1 飛散粉塵対策</p> <p>AQ-2 米国環境保護庁 (EPA) のTier 4最</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替設計オプションとして提案される変更点は、建設代替案と比較して、安全条件への影響の程度と強度を軽減させるが、これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> スロート線路の改修工事の範囲縮小、及びVignes Streetブリッジ架け替え工事の廃止により、建設活

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>人が衝突される事故を含むがこれらに限定されない、安全性を脅かすリスクをもたらす可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> LAUS に出入りする歩行者や自転車のアクセスも一時的に影響を受ける可能性があり、橋の改良工事（例：Cesar Chavez Avenue と Vignes Street）や地元道路の改修工事（道路閉鎖や空地の可能性を含む）の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 建設活動は、建設機械の使用を通じて大気質への影響を引き起こす可能性があり、また飛散性粉塵の排出をもたらす土工作业を伴う。 <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Street と Cesar Chavez Avenue の橋の架け替えは、現行の耐震設計基準を満たし、地域/都市間列車、HSR列車、蒸気機関車の追加積載要件を満たす。 提案されているコンコース関連の改良は、旅客の収容能力を高め、安全性と ADA アクセシビリティを向上させ、 	<p>終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠</p>		<p>人が衝突される事故を含むがこれらに限定されない、安全性を脅かすリスクをもたらす可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> LAUS に出入りする歩行者や自転車のアクセスも一時的に影響を受ける可能性があり、橋の改良工事（例：Cesar Chavez Avenue と Vignes Street）や地元道路の改修工事（道路閉鎖や空地の可能性を含む）の間、自転車利用者は作業区域付近で危険な状況にさらされる可能性がある。 建設活動は、建設機械の使用を通じて大気質への影響を引き起こす可能性があり、また飛散性粉塵の排出をもたらす土工作业を伴う。 <p>オペレーション</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> Vignes Street と Cesar Chavez Avenue の橋の架け替えは、現行の耐震設計基準を満たし、地域/都市間列車、HSR列車、蒸気機関車の追加積載要件を満たす。 提案されているコンコース関連の改良は、旅客の収容能力を高め、安全性と ADA アクセシビリティを向上させ、 	<p>終排出ガス基準とオフロード機器用再生可能ディーゼル燃料への準拠</p>		<p>t動が減少し、当該地点における潜在的な危険状況が解消される。Vignes Streetの建設区域付近の危険な状況は発生しない。</p> <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両高架基地の高架部分の縮小及びコンコース関連の改良工事の規模縮小により、建設範囲が縮小され、工期が短縮されるため、建設に伴う安全リスクが軽減される。 コンコース関連の改良工事の規模縮小により、LAUSを通過するマルチモーダル通勤者の建設関連の安全上の危険が軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 単一の高架線路構造物における8本の通過線路と、複数の高架線路構造物における10本の通過線路の建設では、工期を短縮できるため、工事に伴う安全上の危険性が軽減される。 <p>運用開始後、Vignes Streetブリッジの架け替えとCesar Chavezブリッジの残存部分を除けば、建設代替設計オプションの有益な効果は、建設代替案と比較して同等になる。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>LAUSの様々な交通手段への旅客の出入りをより効率的にする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のNorth Main Streetの平面交差踏切の改良は、歩行者と自転車の両方にとって踏切の安全性を高める。Vignes StreetとCesar Chavez Avenueの改良も、歩行者と自転車の安全性を高める。 <p>間接的 悪影響なし</p>			<p>LAUSの様々な交通手段への旅客の出入りをより効率的にする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のNorth Main Streetの平面交差踏切の改良は、歩行者と自転車の両方にとって踏切の安全性を高める。Vignes StreetとCesar Chavez Avenueの改良も、歩行者と自転車の安全性を高める。 <p>間接的 悪影響なし</p>			
トピック3.14-C：セキュリティ条件	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションは、全体的なプロジェクトスコープと規模を縮小させるものの、人為的及び自然的脅威によるセキュリティリスクは、建設代替案で検討されたものと同じである。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
セクション3.15 社会経済と影響を受ける地域社会							
トピック3.15-A：コミュニティ施設	<p>建設</p> <p>悪影響</p>	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p>	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、建設代替案と比較して、コミュニティ施設へのアクセスに関連する影響の程度が軽減</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

建設代替案				建設代替設計オプション			
環境トピック	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	<ul style="list-style-type: none"> 予想される建設関連の交通遅延に基づき建設区域全体での車線幅の減少、閉鎖、迂回路の設置があり、コミュニティ施設へのアクセスは一時的に影響を受ける。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <p>騒音と振動による間接的な悪影響は、William Mead Homesの運動場とCare First Villageの運動場/公園で発生する。</p>	<p>間接的</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p>	<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> 予想される建設関連の交通遅延に基づき建設区域全体での車線幅の減少、閉鎖、迂回路の設置があり、コミュニティ施設へのアクセスは一時的に影響を受ける。 <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響</p> <p>騒音と振動による間接的な悪影響は、William Mead Homesの運動場とCare First Villageの運動場/公園で発生する。</p>	<p>間接的</p> <p>NV-1 防音壁の建設</p>	<p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋を2基ではなく1基のみ建設することで、Vignes Streetにおける建設関連の交通遅延及びコミュニティ施設へのアクセスの影響を軽減する。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 4つの車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく、最大9~12フィートに限定する、及びウェストプラザを廃止、拡張通路の幅を縮小することで、建設関連の交通遅延及びコミュニティ施設へのアクセスの影響が軽減される。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路の構造物の幅縮小により、建設に伴う交通遅延及びコミュニティ施設へのアクセスの影響が軽減する。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック 3.15-B: 政府サービス	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事期間中、交通渋滞の増加やアクセス障害により、警察、消防、救急サービス提供者の緊急対応時間に影響が出る可能性がある。Cesar Chavez AvenueとAlameda Streetは災害ルートに指定されており、US101は災害ルート高速道路に指定されている。これらの影響を受ける道路（特にUS 101とAlameda 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事期間中、交通渋滞の増加やアクセス障害により、警察、消防、救急サービス提供者の緊急対応時間に影響が出る可能性がある。Cesar Chavez AvenueとAlameda Streetは災害ルートに指定されており、US101は災害ルート高速道路に指定されている。これらの影響を受ける道路（特にUS 101とAlameda 	<p>建設</p> <p>TR-1 マラバーヤード鉄道改良工事のための建設交通管理計画の作成</p>	<p>建設</p> <p>悪影響なし</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響なし</p> <p>間接的</p> <p>悪影響なし</p>	<p>軽減 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、建設代替案と比較して、緊急車両の応答時間に影響を与える交通渋滞及びアクセス障害に関連する影響の程度と強度を軽減する。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋を2基ではなく1基のみ建設することで、2つの交差点（交差点#15: Vignes StreetとMain Street、交差点#27: Mission RoadとCesar Chavez Avenue）ではなく、1つの交差点（交差点#27: Mission RoadとCesar Chavez Avenue）において、重大な遅延による緊急車両の応答時間及びアクセスに関連する影響が軽減される。Vignes Streetブリッジの架け替え工事を廃止しても、

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>Street) 周辺での建設活動は、緊急時に警察、消防、救急隊員が利用できる代替ルートが特定され、利用できるようにされない場合、緊急対応とアクセスに支障をきたす可能性がある。</p> <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>			<p>Street) 周辺での建設活動は、緊急時に警察、消防、救急隊員が利用できる代替ルートが特定され、利用できるようにされない場合、緊急対応とアクセスに支障をきたす可能性がある。</p> <p>オペレーション 悪影響なし 間接的 悪影響なし</p>			<p>Vignes Streetを閉鎖する必要はない。</p> <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 4つの高架車両基地プラットフォームの高さを15フィートではなく、9～12フィートに限定すること、及びウェストプラザを廃止し、拡張通路の幅を縮小することで、工事期間中の交通渋滞及びアクセス障害の規模と強度を軽減する。 <p>LAUSの南側</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過線路の構造物の幅の縮小により、建設に伴う交通遅延を緩和し、緊急時のアクセスへの影響の程度と強度を軽減する。 <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.15-C : 人口増加	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門 悪影響なし</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替案と同様、建設代替設計オプションでは、計画にない大幅な人口増加につながるような住宅地利用は、プロジェクトには含まれていない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.15-D : ビジネスの移転と経済	<p>建設 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税収を 	<p>オペレーション TR-3</p> <p>バーノン市のマラバーヤード (46th Streetと49th Street) の鉄道改善を実施する</p>	<p>建設 有益な効果</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p>	<p>建設 有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設期間中、建設代替案は雇用、労働収入、税収を 	<p>オペレーション TR-3</p> <p>バーノン市のマラバーヤード (46th Streetと49th Street) の鉄道改善を実施する</p>	<p>建設 有益な効果</p> <p>オペレーション 悪影響なし</p>	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、プロジェクトスコープ及び規模は縮小される。</p> <p>建設代替設計オプションでは、建設代替案とは違い、Amay's Bakeryの獲得及び解体は不要になる。建設代替</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
	<p>生み出すだろう。</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードは地域物資輸送にとって重要であるため、ウェストバンクヤードの留置線の一部が移動することは悪影響と考えられる。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、ビジネスからの税収が増え、労働者に支払われる賃金も増加し、建設中と操業中に雇用が創出されると予想される。 		<p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>生み出すだろう。</p> <p>オペレーション</p> <p>悪影響</p> <ul style="list-style-type: none"> BNSF ウェストバンクヤードは地域物資輸送にとって重要であるため、ウェストバンクヤードの留置線の一部が移動することは悪影響と考えられる。 <p>間接的</p> <p>有益な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、ビジネスからの税収が増え、労働者に支払われる賃金も増加し、建設中と操業中に雇用が創出されると予想される。 		<p>間接的</p> <p>有益な効果</p>	<p>設計オプションでは、建設代替案と同様、BNSF ウェストバンクヤード北端 (5,500フィート) の貨物保管線路容量の撤去は、依然として必要である。これにより、事業移転に関連する影響が軽減される。</p> <p>建設代替設計オプションでは、建設費の減額に伴い、雇用、労働所得、税収が減少する。</p> <p>コンコース関連の改良工事の規模が縮小されても、建設代替案と比較して、建設代替設計オプションの経済効果は減少しない。建設代替設計オプションの純財政効果は、小売売上高の増加、リース収入、固定資産税、施設運営費の増加を考慮すると400万ドルになると推定され、これは建設代替案の純財政効果と一致する。建設代替設計オプションでは、施設の獲得及び解体が行われる。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
トピック3.15-E: 地域社会の特性と結束	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替案と同様、建設代替設計オプションでは、住居に影響を与える恒久的な道路閉鎖は発生せず、住宅地の移転も発生しない。建設代替設計オプションは、建設代替案と同様のアクセス、連結性、非自動車による交通手段の利便性をもたらす。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
第4章 コミュニティ分析							
トピック4.0A: 主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団に悪影響をもたらす	建設 悪影響 建設・間接部門 悪影響なし	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負担するものではない悪影響	建設 騒音、文化及び古生物学的な資源に関連する悪影響は、主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負担するものではない。 建設・間接部門 主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負担するものではない悪影響	緩和策は必要ない。	建設、オペレーション、間接部門 主にマイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が負担するものではない悪影響	<p>同等 – 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。建設代替案と同様、建設代替設計オプションに伴う建設と運用活動は、マイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団を含む調査対象地域内の全てのコミュニティに影響を及ぼす。しかし緩和策の適用により、全てのコミュニティに対する悪影響を軽減及び排除することができる。従って、建設代替設計オプションに伴う建設活動は、マイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団が主に負担する悪影響を及ぼさない。</p> <p>マイノリティ集団及び低所得者層、及び非マイノリティ集団及び非低所得者層が経験する以下の影響の程度は軽減される。：</p> <p>騒音・振動</p> <p>建設代替設計オプションでは、特に建設期間全体を通して、建設による影響が軽減される。影響を受ける各グループの最大数は、以下の通りである。</p> <ul style="list-style-type: none"> William Mead Homesでは17戸（建設代替案では41戸） Mozaic Apartmentsでは23戸（建設代替案では82戸） Care First Villageでは25戸（建設代替案では36戸） <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較（建設代替案と建設代替設計オプション）
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
トピック4.0B: マイノリティ集団及び低所得者層に生じる悪影響は、非マイノリティ集団及び非低所得者層が被る悪影響よりも著しく深刻で規模が大きくなる場合。または非マイノリティ集団に対してその逆の場合	<p>建設</p> <p>騒音、文化及び古生物学的な資源に関連するマイノリティ集団及び低所得者層が被る悪影響は、非マイノリティ集団及び非低所得者層が被る悪影響より著しく深刻で、規模が大きいはなく、非マイノリティ集団に対しても同様である。</p> <p>建設・間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>マイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団に不均衡な悪影響を及ぼさない</p>	<p>建設</p> <p>騒音、文化及び古生物学的な資源に関連するマイノリティ集団及び低所得者層が被る悪影響は、非マイノリティ集団及び非低所得者層が被る悪影響より著しく深刻で、規模が大きいはなく、非マイノリティ集団に対しても同様である。</p> <p>建設・間接部門</p> <p>悪影響なし</p>	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>マイノリティ集団、低所得者層、または非マイノリティ集団に不均衡な悪影響を及ぼさない</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。マイノリティ集団及び低所得者層が被る悪影響は、非マイノリティ集団及び非低所得者層が被る悪影響より著しく深刻で、規模が大きいはなかった。また、これは非マイノリティ集団に対しても同様である。</p> <p>建設代替設計オプションでは、マイノリティ集団及び低所得者層が被る新たな悪影響が、非マイノリティ集団及び非低所得者層が被る悪影響より著しく深刻で、規模が大きいはない。また、これは非マイノリティ集団に対しても同様である。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
第5章 第4条(f)項							
トピック5.0 A: 第4条(f)項の土地の使用結果 - 公共公園及びレクリエーションエリア	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>利用なし</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築代替案では、公共公園及びレクリエーションエリアは利用されない。 	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>利用なし</p>	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>利用なし</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築代替案では、公共公園及びレクリエーションエリアは利用されない。 	緩和策は必要ない。	<p>建設、オペレーション、間接部門</p> <p>利用なし</p>	<p>同等 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれている。</p> <p>建設代替設計オプションでは、第4条(f)項の公共公園及びレクリエーションエリアが一時的または恒久的に使用されることはない。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>
Tトピック5.0 B: 第4条(f)項の資産の使用結果	<p>建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、2つの 	建設	<p>建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、 	<p>建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプション 	建設	<p>建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプション 	<p>軽減 - 建設代替設計オプションは、建設代替案と同じ場所に位置し、以前に評価されたプロジェクトの土地専有面積内に含まれているが、第4条(f)の歴史的資産の恒久</p>

表 ES-3. 建設代替案と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替案			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替案と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	
- 歴史的資産	<p>歴史的建造物 (William Mead HomesとDenny's Restaurant) が一時的に使用される。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、3つの歴史的資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Streetの地下通路、ノース・メイン・ストリート・ブリッジ) が永久に使用されることになる。 <p><i>間接的</i></p> <p>建設代替案では、建設的な使用レベルに達するほどの接近による影響は発生しない。</p>	<p>CUL-2 環境処理計画 (BETP)</p> <p>PR-1 影響地域の修復。CHSRAとメトロは、建設完了後、請負業者に対し、建設関連活動 (足場建設またはTCEなど) により、一時的に影響を受けた第4条 (f) 項該当地域を建設前の状態、またはそれ以上の状態に戻すことを要求する。</p>	<p>2つの歴史的建造物 (William Mead HomesとDenny's Restaurant) が一時的に使用される。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案では、3つの歴史的資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Streetの地下通路、ノース・メイン・ストリート・ブリッジ) が永久に使用されることになる。 <p><i>間接的</i></p> <p>建設代替案では、建設的な使用レベルに達するほどの接近による影響は発生しない。</p>	<p>では、2つの歴史的建造物 (William Mead HomesとDenny's Restaurant) が一時的に使用される。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプションでは、2つの歴史的資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、ノース・メイン・ストリート・ブリッジ) が永久に使用されることになる。 <p><i>間接的</i></p> <p>建設代替設計オプションでは、建設的な使用レベルに達するほどの接近による影響は発生しない。</p>	<p>CUL-2 環境処理計画 (BETP)</p> <p>PR-1 影響地域の修復。CHSRAとメトロは、建設完了後、請負業者に対し、建設関連活動 (足場建設またはTCEなど) により、一時的に影響を受けた第4条 (f) 項該当地域を建設前の状態、またはそれ以上の状態に戻すことを要求する。</p>	<p>ションでは、2つの歴史的建造物 (William Mead HomesとDenny's Restaurant) が一時的に使用される。</p> <p><i>オペレーション</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替設計オプションでは、2つの歴史的資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、ノース・メイン・ストリート・ブリッジ) が永久に使用されることになる。 <p><i>間接的</i></p> <p>建設代替設計オプションでは、建設的な使用レベルに達するほどの接近による影響は発生しない。</p>	<p>的な使用が排除される。これは以下の理由によるものである。:</p> <p>LAUSの北側</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設代替案と比較した場合、Vignes Streetブリッジを廃止したことで第4条 (f) の資産の1つが恒久的に使用されることを回避する。 <p>LAUSと車両基地</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡張通路の幅を140フィートから100フィートに縮小し、ウェストプラザを廃止したことにより、第4条 (f) の資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル) の恒久的な使用範囲が縮小される。 高架車両基地の高さと高架するプラットフォームの数を縮小、及びCesar Chavezブリッジの再建を部分的に限定することで、特徴を決定づける機能に対する物理的影響が軽減され、第4条 (f) の資産 (ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル) の恒久的な使用範囲が縮小される。 <p>CFR第23 774.3I条に準拠し、「最小総合的な被害分析」を実施し、その分析結果を検討した結果、建設代替設計オプションは、法令の保護目的に照らして、第4条 (f) の歴史的資産に対して最小総合的な被害をもたらす。</p> <p>建設代替設計オプションは、プロジェクトスコープに大幅な変更をもたらさず、また重要な環境情報を新たに導入することもない。これは、EIS草案で分析された代替案の範囲内であり、新たな環境影響をもたらしたり、環境影響を増幅させたりすることもない。したがって、補足的EISは不要である。</p>

注釈:
 1 建設代替案またはマラバークヤード鉄道改良工事の建設はPM2.5とPM10の最低限基準値を超えないが、リンクUS最終EIRの要求事項として緩和策AQ-1が実施され、マラバークヤード緩和策AQ-1もSCAQMDに従って実施され、日々の飛散粉塵排出とそれに関連する大気質への影響を削減する。
 2 マラバークヤード鉄道改良工事は、建設代替案の6年間の期間と重複するため、両活動の建設排出量を合算した。

表 ES-3. 建設代替と建設代替設計オプションの潜在的な影響比較

環境トピック	建設代替			建設代替設計オプション			影響の比較 (建設代替と建設代替設計オプション)
	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	影響評価	緩和策	緩和策実施後のNEPA影響判定	

ACM=アスベスト含有物質、ADA=米国障害者法、ATP=考古学的処理計画、BETP=建設環境処理計画、BMP=最良管理手法、BSA=生物学的調査地域；CALGreen=カリフォルニア・グリーンビルディング基準、Caltrans=カリフォルニア州運輸省、CARB=カリフォルニア州大気資源局、CBC=カリフォルニア州建築基準法、CCR=カリフォルニア州規則集、CDFW=カリフォルニア州魚類野生生物局、CEQA=カリフォルニア州環境質法、CFR=連邦規則集、CGP=建設一般許可、CO2e=二酸化炭素換算値、CP=制御点、dBA=騒音デシベル、DTSC=有害物質管理局、ESA=環境サイトアセスメント、FTA=連邦交通局、GHG=温室効果ガス、HABS=アメリカ歴史的建造物調査、HACLA=ロサンゼルス市住宅局、HASP=安全衛生計画、HMMP=有害物質管理計画、HSR=高速鉄道、IGP=産業一般許可、LADOT=ロサンゼルス市交通局、LAUS=ロサンゼルス・ユニオン駅、LBP=鉛含有塗料、LEED=エネルギーと環境デザインのリーダーシップ、LID=低影響開発、LOSSAN=ロサンゼルス・サンディエゴ・サンルイスオビスポ、LUC=土地利用規約、MBTA=渡り鳥条約法、Metro=ロサンゼルス郡都市交通局；MOU=基本合意書、MS4=都市分流式雨水下水道、MT=メートル・トン、NEPA=国家環境政策法、NAHP=国家歴史保全法、NOx=窒素酸化物、NPDES=国家汚染物質排出除去システム、NRHP=国家歴史登録財、OHP=歴史保存局、OSHA=労働安全衛生局、PAHs=多核芳香族炭化水素、PCB=ポリ塩化ビフェニル、U. S. EPA=米国環境保護庁、PM2.5=2.5ミクロン未満の粒子状物質、PM10=10ミクロン未満の粒子状物質、PMP=古生物学的影響緩和計画、REC=認識された環境リスク、RIO=河川改修オーバーレイ地区、RTP=地域交通計画、RWQCB=地域水質管理委員会、SCAG=南カリフォルニア政府協会、SCAQMD=南海岸大気質管理地区、SCORE=南カリフォルニア最適鉄道拡張計画、SCRRA (またはメトロリンク) =南カリフォルニア地域鉄道局、SCS=サステナブル・コミュニティ戦略、SHPO=州歴史保全官、SWMP=雨水管理計画、SWPP=雨水汚染防止計画、SWRCB=州水資源管理委員会、TMP=交通管理計画、TPH=全石油系炭化水素、VOC=揮発性有機化合物、WEAP=労働者環境意識向上プログラム

(このページは意図的に空白にしています)。

ES. 20 第4条 (f) 項 / 第6条 (f) 項の決定

ES. 20.1 建設代替

プロジェクト調査地域内には、第6条 (f) 項の物件は存在しない。建設代替案が実施された場合、第4条 (f) 項の決定は以下の通りである：

建設代替案では、3つの史跡（ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル、Vignes Streetの地下通路、ノース・メイン・ストリート・ブリッジ）が永久に利用されることになる。；

1. 建設代替案では、2つの史跡（ウィリアム・ミード・ホームズ、デニーズ・レストラン）が一時的に使用されることになる；
2. 建設的な利用は発生しない；

最終版EISの第9章で実施された被害分析を考慮した結果、LAUSを通過し、旅客定員を拡大する通過線路が2本追加されるので、建設代替案がより目的とニーズを満たすと考えられる。建設代替設計オプションが実施された場合、第4条 (f) 項の3つの史跡のうち、1つ（Vignes Streetの地下通路）の使用を回避でき、別の第4条 (f) 項の史跡（ロサンゼルス・ユニオン旅客ターミナル）の永久利用及び一時的な利用の範囲が縮小される。

建設代替設計オプションと建設代替案の影響とメリットを考慮し、最終版EISの表9-13に記載されている7つの最小総合的な被害要因を比較した結果、どちらも被害の大幅な増加または減少をもたらさないと判断された。従って、建設代替案と建設代替設計オプションは、いずれもCFR第23 774.17条に定義されているように第4条 (f) 項の資産への損害を最小限に抑えるためのあらゆる可能性を考慮した計画であるといえる。緩和策CUL-2に加え、建設代替案または建設代替設計オプションの建設完了後に一時的な建設影響を緩和するため、以下の対策を提案する：

PR-1 影響地域の修復。 CHSRAとメトロは、建設完了後、請負業者に対し、建設関連活動（足場建設またはTCEなど）により、一時的に影響を受けた第4条 (f) 項該当地域を建設前の状態、またはそれ以上の状態に戻すことを要求する。

ES. 20.2 マラバーヤード鉄道改良工事

マラバーヤード鉄道改良工事に関する第4条 (f) 項による決定は、カリフォルニア州バーノンにあるNRHR適格の太陽光発電製造法人ビル（Solar Manufacturing Corporation Building）に対して、第4条 (f) 項による使用は発生しないというものである。

この土地の永久的な編入、一時的な占有、または建設的な利用をもたらす直接的・間接的な影響は特定されておらず、改良工事は、土地の保全を妨げない。従ってマラバーヤード鉄道改良工事を実施するために、この資源を利用する必要はなく、さらなる分析も必要ない。

2023年11月20日、SHP0は、リンクUS影響調査報告書（リンクUS EIS/SEIRの別紙M）に記載された調査結果と結論に同意した。