



概念図

# LINK UNION STATION (LINK US)

## よくある質問

### 1 Link USはどのようなプロジェクトですか？

Metroは、Los Angeles Union Station (LAUS) の既存の容量制限に対処するため、Link Union Station プロジェクト (Link US Project または Project) を提案しています。Link US プロジェクトはいくつかの主要素で構成されています：

1. 新しいプラットフォームと天蓋を備えた高架鉄道操車場と新しい線路の建設
2. 新しいエスカレーターとエレベーターを設置したレールヤードの下方、幅140フィートの拡張通路を含む、新しいコンコース関連の改良
3. LAUSの南側、US-101上方に新しいランスルー線路
4. カリフォルニア高速鉄道公社 (CHSRA) が計画する高速鉄道 (HSR) システムを、将来のHSR列車をサポートするための共有鉄道インフラに対応する
5. 新しい鉄道通信、信号、安全性の向上

要なプロジェクト、およびLink USプロジェクトを含むカリフォルニアHSRシステムの駅に直結するその他の鉄道プロジェクトについて、NEPAやその他の連邦環境法に基づくFRAの責任を担います。

プロジェクト開発と環境プロセスを通じて助言とフィードバックを提供する責任を負う他の連邦、州、地域、地方機関には、カリフォルニア州運輸局 (CalSTA)、南カリフォルニア地域鉄道公社 (SCRRA、Metrolinkとしても知られる)、Amtrak、Los Angeles—San Diego—San Luis Obispo (LOSSAN) 鉄道回廊局、カリフォルニア運輸省 (Caltrans) および、Los Angeles市とVernon市が含まれます。

### 2 なぜLink USが必要で、地域にとってどのような価値がありますか？

2040年までに、LAUSを通過する乗客数が、一日11万人からおよそ20万人に増加すると推定されます。予想されるプロジェクトのメリットに含まれるのは：トランジットの接続性向上、地域間の接続性向上、鉄道サービスの対応容量を増加、電車のアイドリング時間軽減、トランジット主体の開発好機、新規雇用、歩行者のアクセス向上、乗客の経験強化、US-01やローカル道路の改良などです。

### 4 現在LAUSの線路はどう構成されていますか？

LAUSはターミナル (スタップエンドまたはデッドエンド) 駅で、すべての発着列車が駅の北端にある5線路から出入りしています。これらのスタップエンド線路は、複雑な線路網、スイッチ、クロスオーバーを通して、列車を駅にプッシュインしたり、駅からプルアウトする必要があり、そのために乗客の移動時間が長くなり、駅の運用能力が制限されています。

### 3 プロジェクトに携わっているのは誰ですか？

Link USチームは、プロジェクトを成功させるために協働する複数の機関パートナーで構成されています。Metroは、カリフォルニア州環境質法 (CEQA) の主導機関であり、ローカルのプロジェクト・スポンサーであり、国家環境政策法 (NEPA) の共同主導機関です。アメリカ合衆国法典 (USC) 第327条に従い、連邦鉄道管理局 (FRA) とカリフォルニア州は2019年7月23日付で覚書を締結し、カリフォルニア州は州運輸局およびCHSRAを通じて、カリフォルニアHSRシステムの設計、建設、運営に必

### 5 どのようなコンコース改善が提案されていますか？

既存の幅28フィートの乗客用通路が、幅140フィートに拡張された通路に取り替わり、乗客の流れ、待合エリア、道順案内や看板標識、トランジット関連のショップ、フードやその他のアメニティを含みます。コンコース関連の改善によって、安全性、乗客収容力、ADAアクセスが強化され、LAUSにおける様々なトランジットモードに対して、乗客の出入りや移動がより効率よくなります。

## 6 プロジェクトの資金源は何ですか？

Measure R基金に加えて、Metroは企画、環境、予備設計に貢献し、他州や地域の資金パートナーから、今日までに合計9億5千万ドルの資金調達を誓約を受けています。

主な資金源に含まれるのは：

1. **\$423M** 州のProposition 1A/HSR 公債 - 2020年4月にCHSRA取締役会で承認されました。
2. **\$398M** TIRCPの助成金 - 2018年4月にCalSTAから、SCORE プログラムの一部として授与されました。
3. **\$129M** ローカル、地域、その他資金源からの資金調達によるものです。

Metroは利用可能な資金で、Link USプロジェクトの第一段階を実現しようとしています。第一段階(暫定条件として)は、LAUSにおける暫定的な2線路、ランスルー構成、LAUSからロサンゼルス川沿いの主幹線路までの共有鉄道インフラを含みます。Link USチームは、第二段階(完全建設条件として)で、新しいコンコース関連の改良と合わせて、新しいリードトラックと高架レールヤード、プラットフォーム、カノピーの建築のための追加資金調達を続けます。

## 7 プロジェクトの工事作業は、ロサンゼルスダウンタウンにどのような影響がありますか？ 工事作業のほとんどはLAUSキャンパスかMetroが所有する敷地内で行われます。

ほとんどの工事はLAUSキャンパスかMetro敷地内で行われます。工事はいくつかの段階を経て行われ、期間は6年間に延ばし、US-101とCenter Street Commercial Streetに隣接し、ランスルー線路の改良工事が行われます。また、ロサンゼルス川に架かるNorth Main Street Bridgeの道路改良も行われます。Metroは、影響を受ける地域社会、ロサンゼルス市議会の第1地区および第14地区、鉄道および交通事業者と緊密に協力し合い、周辺地域への建設関連の影響を回避し、最小化します。最終の環境に与える影響についての文書に含まれる緩和策は、建設期間中に実施されます。

## 8 Vernon市では、どのような改善が提案されていますか？

Link USプロジェクトは、LAUS 近くの BNSF West Bank Yardにおいて、約5,500フィート線路の線路貨物鉄道保管能力を永久に失う結果になります。BNSF West Bank Yardの貨物鉄道保管線路が恒久的になくなることを相殺するための緩和策として、Vernon市にある BNSF のMalabar Yardにおいて、以下に記述する 2 つの鉄道改良が必要となります：

1. 49th Streetでの立体交差の閉鎖(49th Streetの閉鎖)

2. 第Pacific BoulevardとSeville Avenueの間の46th Street沿いに1,000フィートの線路を新設する(46th Street Connector)

## 9 BNSF West Bank Yardの貨物鉄道保管所の恒久的損失を相殺するための緩和策として、Malabar Yardが選ばれたのはなぜですか？他の場所は検討されましたか？

BNSFの事業では、この地域の近隣港に近接して、すぐに利用できる複合一貫貨物保管ヤードが必要であり、その施設は、ロングビーチ港とロサンゼルス港への効率的な貨物輸送を最大化するため、BNSFのHobartおよびコマース複合一貫施設(IMF)の西側になければならない。その立地条件と、改良を加えればより長い車両セットを収容できることから、Vernon市のMalabar Yardが貨物鉄道の影響を緩和できる場所として選ばれました。

West Bank Yardの貨物鉄道保管線路の損失を回復し相殺するため、複数の場所が検討された。Malabar Yardの検討に加え、以下の場所が検討されました：

- > Hobart IMF：この施設では貯蔵能力が不十分と見なされました。
- > Commerce IMF: この施設では保管能力が不十分と見なされました。
- > Pico Rivera Yard: この施設は保管能力が不十分であり、地域の港および BNSF のHobart/Commerce IMFとの距離が遠いと見なされました。
- > Buena Park/Fullerton Yard: この施設は、保管能力が不十分であり、地域の港および BNSF のHobart/Commerce IMF に対する距離が離れていると見なされました。
- > 新しいYardの場所: 現在 BNSFがWest Bank Yardで利用している保管機能を相殺する適切な商業用地は、BNSF の鉄道路線上にはありません。

## 10 どうやって情報を得ることができますか？

以下の連絡先にアクセスなさって、プロジェクトの情報を得たり、ご質問、ご意見をお寄せください。

## 連絡先

-  213.922.2524
-  [linkunionstation@metro.net](mailto:linkunionstation@metro.net)
-  [metro.net/linkus](http://metro.net/linkus)
-  [facebook.com/losangelesmetro](https://www.facebook.com/losangelesmetro)