

ニューヨーク市ハドソン・ヤード・プロジェクトにおける公共交通志向型都市開発と開発利益による地下鉄等インフラ整備の資金調達～その1～

宮本 大輔 / 土屋 知省 / ワシントン国際問題研究所員 / 前ワシントン国際問題研究所長

1. はじめに

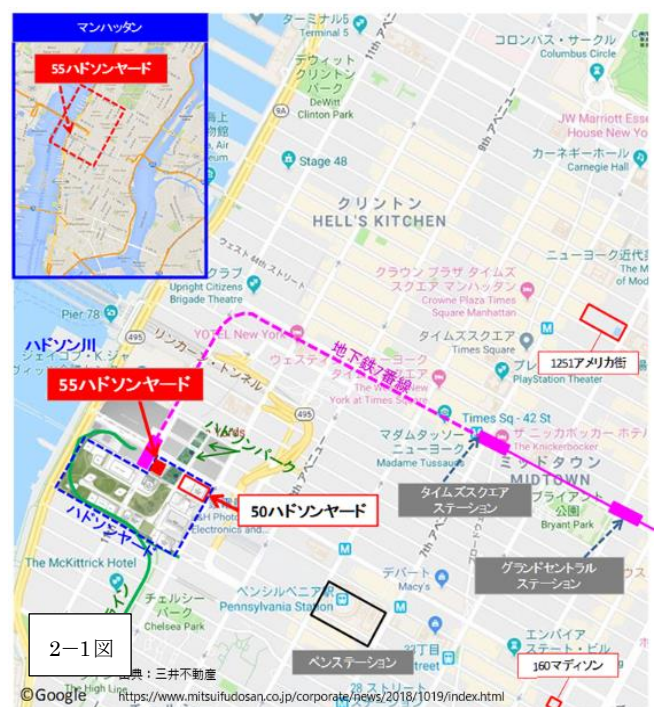
米国では、公共交通志向型の都市開発(Transit Oriented Development, TOD)が盛んであり、交通施設ほかの公共インフラの整備に、いわゆる開発利益の還元 (value capture) のための制度が多用されている。その手法も、税増収分を基にした資金調達 (Tax Increment Financing, TIF)、特別賦課地区(Special Assessment District, SAD)、空中権の売却(Air Right Sales)、共同開発(Joint Development)など多様である。

ニューヨーク市のハドソン・ヤードの再開発は、同地区への地下鉄の延伸が不可欠の要素とされ、地下鉄駅の周りに超高密度な商業開発がなされるようゾーニングがなされた典型的な TOD である。また、地下鉄の延伸、公共空地等の公共インフラの整備を基本的に全額開発利益で賄う、「自前で資金調達する」(self-financed)ものと説明された、注目される事例である。

本稿では、このプロジェクトの経緯、開発のインセンティブ、資金調達の仕組み、プロジェクト進捗の実態、2つの研究機関による評価等を述べ、全体像を日本語により紹介することを試みた。

2. ハドソン・ヤード・プロジェクトの概要

ニューヨーク市のハドソン・ヤード・プロジェクトは、事業費 250 億ドル^{注1)}のニューヨーク史上最大の再開発とも言われ、マンハッタン島のミッドタウンの商業地区の西部に位置し、ハドソン川に沿った鉄道車両基地を含む地区、360 エーカー (約 146ha)、45 の街区の再開発事業であり、概ね、西 28 丁目を南限、7 番街と 8 番街を東限、西 43 丁目を北限、



ハドソン川を西限としている。三井不動産作成の2-1図は、プロジェクトの対象地区の南西の角に位置する狭義の「ハドソン・ヤード」である、車両基地部分のみを点線で示しており、ウェスト・レイル・ヤード上の二期のプロジェクトも含んでいる。プロジェクト対象地区は、図示された地下鉄7号線の2本北の通りを北限とし、タイムズスクエア駅の1本西の8番街をほぼ東限としている。

プロジェクトの主要要素としては、以下のものがある。

- ① リゾーニング。用途地区を工業用から商業用または居住用に見直した。これにより、現在、26 百万平方フィート (約 240 万平方メートル)のオフィス、5 千戸の低所得者向け住宅を含む 2 万戸の住宅、2 百万平方フィート (約 20 万平方メートル) の小売、3 百万平方フィート (約 28 万平方メートル) のホテルのスペースが生まれている。



2-2 図

ハドソン川側から見たハドソンヤード イメージパース 三井不動産・<https://www.mitsuhudson.co.jp/corporate/news/2018/10/15/index.html>

- ② 再開発地区へのアクセスとしての地下鉄の延伸。他の路線と交差し、他地区とのアクセスが容易な地下鉄7号線を、タイムズスクエアから約1.5マイル(約2.4キロ)、工費約2.4億ドルをかけて、ハドソン・ヤード地区34丁目と11番街まで延伸した。
- ③ 地下鉄駅に近接する地区の高密度な混合開発(2-2図参照)。ニューヨーク都市圏交通公社(Metropolitan Transit Authority, MTA)のウエストサイド・レイル・ヤード上に人工地盤を築いて生み出されたスペースが中心となっている。12百万平方フィート(約110万平方メートル)となるクラスA^{注2)}のオフィス、住居、ホテル、小売り、文化、駐車場、12エーカー(約5ha)の公共空地、750名受け入れの学校を作っている。
- ④ 地区のアメニティを高めるため、ハドソン・ブルバード(Hudson Boulevard)という公共空地、公園を整備。これにより、20エーカー(約8ha)を超えるオープンスペースのネットワークが整備された。¹⁾

なお、プロジェクトの二期として、ハドソン川に直接沿った11番街と12番街の間のウエスト・レイルヤード上に街区が整備される予定である。

3. 経緯

3.1 現行プロジェクト以前

当該地区の多くは、1961年のゾーニング決議により容積率500%の製造業利用に指定され、工場や交通施設に使用されていた(3-1図参照)。低開発のこの地区は、政府関係者やデベロッパーの関心を集めていた。1969年、リンゼー・ニューヨーク市長は、マンハッタンの商業地区をこの地区を再開発することにより、ハドソン川まで拡張しようとした。1988年の車両基地周辺の開発可能性に関するMTAの調査でもこの地区は触れられている。1994年、ジュリアーニ市長は、ヤンキースと2008年のオリンピックをこの地区に誘致しようとした。1990年初頭には、現行プロジェクトの中心地区と



3-1 図

New York City Projects & Proposal/Manhattan/Hudson Yards/The Area
<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/hudson-yards/hyards.pdf>

も重なるジェイコブ・ジャビッツ・コンベンションセンターの東の地区などが、容積率1000%の商業利用に指定しなおされたが、再開発は誘発されなかった。²⁾³⁾

3.2 ブルームバーグ市長の下でのプロジェクトの始動

ブルームバーグ市政の下で、商業スペースの地域マーケットの下でニューヨーク市のシェアを維持し、さらには増加させるためにハドソン・ヤード地区の再開発が主張され、これは、Economics Research Associates (ERA)とCushman & Wakefield^{注3)}(C&W)による2003年の調査で、ニューヨーク地域^{注4)}全体の需要が増加しているにもかかわらず、マンハッタンのミッドタウンの占有オフィスのシェアが低下していることによって裏付けられた。調査では、その原因としてオフィス開発のための十分なスペースが不足していることが挙げられた。³⁾⁴⁾

2003年、ニューヨーク市の都市計画局(Department of City Planning)は、ハドソン・ヤード地区マスター・プラン”Preferred Direction”を発表し、その中で民間の開発を誘発するためには、地下鉄の延伸、公共空地の整備など公共インフラの整備が必要であり、その財源は開発からの収入で賄える(”self-financing”)ものであるとした。⁵⁾

地下鉄7号線の延伸とゾーニング変更についての環境影響評価が行われ、ゾーニングの変更が、2005年1月、市議会(City Council)により採択されて、プロジェクトが始動した。⁶⁾

3.3 プロジェクト推進とインフラ整備資金調達のための組織の設立

市は、2005年、ハドソン・ヤード・プロジェクトを一元的

に推進するため、都市計画、都市開発、建設の専門家により、NPO 法人、Hudson Yards Development Corporation、(HYDC)を設立した。HYDC は、副市長、マンハッタン区長、市の都市計画、経営予算、住宅、経済開発等の各部署の長がボード・メンバーとなり、プロジェクトのファイナンス、地下鉄延伸、レイル・ヤードの再開発、土地収用、開発のためのインセンティブ、インフラ改良、低所得者住宅、コンベンションセンターの拡張など幅広い事項について関係機関との調整を行う使命を帯びていた。⁷⁾

また、プロジェクト関連の物件取得と地下鉄7号線延伸などのインフラ整備の資金調達を行う機関として、Hudson Yards Infrastructure Corporation、(HYIC)が設けられた。HYIC は市の経営予算部局、会計監査人等がボードメンバーとなり、スタッフは、経営予算、金融、法務等の専門家により構成され、ハドソン・ヤード地区の開発からの税收や開発権の売却代金を償還財源として債券を発行し、インフラ整備の財源の管理をする。⁸⁾

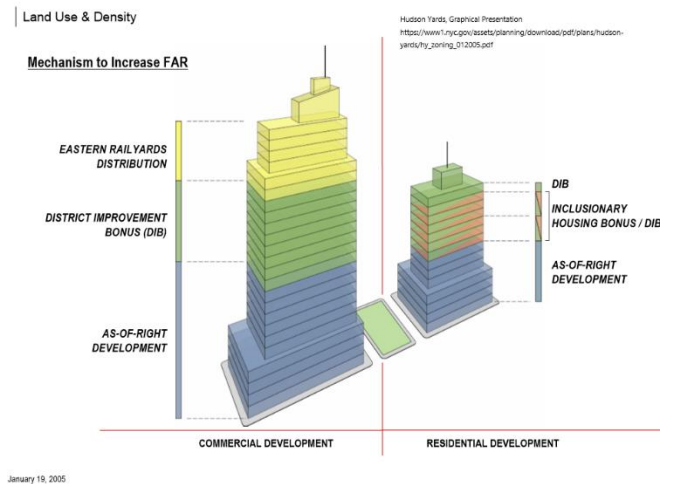
注

- 注1) 広く報道されている数字であるが、必ずしも内容がわからない。
- 注2) 米国のビル所有者経営者協会 (Building Owners and Managers Association, BOMA) は、ビルを3クラスに区分しており、その最上位のクラス。
https://en.wikipedia.org/wiki/Building_Owners_and_Managers_Association
- 注3) 不動産サービス会社であり、約70カ国400拠点に51,000人の従業員を擁している。プロパティーマネジメント、ファシリテーマネジメント、プロジェクト・マネジメント、リーシング、キャピタルマーケット、鑑定評価などのコア・サービス全体で、2018年の売上高は82億ドルであった。⁴⁾
- 注4) ニュージャージー州、ロングアイランド、ニューヨークの南部、コネティカット州南部を含む。

【引用・参考文献・出典資料】

- 1) Hudson Yards Development Corporation, *Home*, as accessed in April, 2019
hydc.org/html/home/home.shtml
- 2) S.E. Schlickman et al. *Transit Value Capture Coordination: Case Studies, Best Practices, and Recommendations*, 2015, Urban Transportation Center, University of Illinois at Chicago
https://utc.uic.edu/wp-content/uploads/20150204_ValueCapture_Final.pdf

- 3) B. Fisher & Flavia Leit, *The Cost of New York City’s Hudson Yards Redevelopment Project*, 2018, Schwartz Center for Economic Policy Analysis (SCEPA), Department of Economics, The New School for Social Research
https://www.economicpolicyresearch.org/images/docs/research/political_economy/Cost_of_Hudson_Yards_WP_11.5.18.pdf
- 4) Cushman & Wakefield, *Hudson Yards Demand and Development Study*, 2006
http://nycbonds.org/HYIC/pdf/HYIC_2007_A_Appendix.pdf
- 5) New York City, *Hudson Yards Master Plan “Preferred Direction”*, 2003



- 6) New York City, *Projects and Proposal, Manhattan, Hudson Yards Overview*, as accessed in April, 2019
<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/hudson-yards/prefdir.pdf>
- 7) Hudson Yard Development Corporation, *About HYDC*, as accessed in April, 2019
<http://hydc.org/html/about/about.shtml>
- 8) Hudson Yards Infrastructure Corporation, *Home*, as accessed in 2019
<https://www1.nyc.gov/site/hyic/index.page>
- 41) Cushman & Wakefield, *会社概要*, as accessed in April 2019,
<http://www.cushmanwakefield.jp/ja-jp/about-us/about-cushman-wakefield-japan>