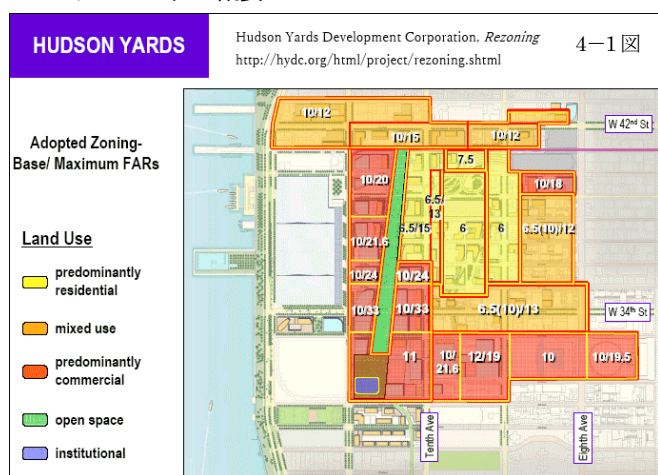


ニューヨーク市ハドソン・ヤード・プロジェクトにおける公共交通志向型都市開発と開発利益による地下鉄等インフラ整備の資金調達～その2～

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

4. ゾーニングと開発に対するインセンティブ

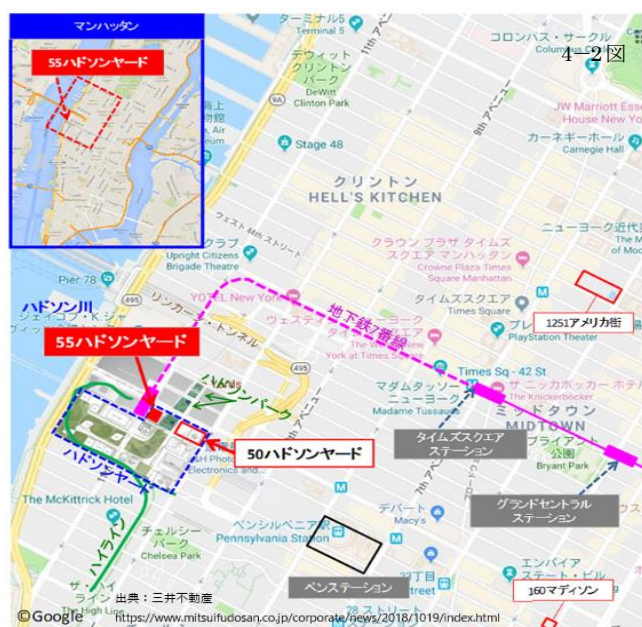
4.1 ゾーニングの概要



4-1 図は、変更された後のゾーニングである。FAR (Floor Area Ratio)、容積率が整数で示されているが、左の数字が基準容積率で、右の数字が最大容積率である。地下鉄の新駅の出入口は、緑で示されている公共空地、ハドソン・ブルバード(Hudson Boulevard)の下から4分の1程度に位置し、容積率 1000%を基準、3300%を最大とする商業優先区域(predominantly commercial、赤色)に囲まれている。ハドソン・ブルバードの東北に容積率 600%程度の住居優先区域(predominantly residential、黄色)が指定され、その周りに容積率 650%を基準、最大 1500%の混合区域(mixed-use、橙色)が配置されている。⁹⁾

4.2 容積率を増加させる制度

4-2 図は、基準の容積率を超えて最大容積率までの間で容積率を増加させる制度を図示している。まず、デベロッパーは基準の容積率まで開発する権利を有しているが(As-of-Right-Development、青色の部分)、中心となる一定



の街区では容積率 800%まで街区改良ボーナス (District Improvement Bonus, DIB、緑色の部分) と呼ばれる割増分を購入することができ、さらに HYDC との交渉により、イースト・レイル・ヤード移転可能開発権(East Rail Yard Transferable Development Right, ERY TDR、黄色の部分)を最大容積率まで購入することができるというものである。ERY TDR は、MTA の保有するイースト・レイル・ヤードの上空の開発権 (空中権) である。⁹⁾ イースト・レイル・ヤード上空以外の地区においても、デベロッパーに売却できるよう HYDC が後述の HYIC の調達する資金を使って、MTA から2億ドル分、4百万平方フィート (約37万平方メートル) を超える ERY TDR を購入しており、HYDC が2億ドルと金利分を回収後、余剰があれば、MTA に支払うことになる。¹⁵⁾

居住用資産については、ニューヨーク州の低所得者向けの住宅提供プログラム(Inclusive Housing, Affordable

Housing)の一環として、一定の低所得者住宅を提供することを条件に容積率の緩和が認められるとともに、DIBの使用も可能となっている。ERY TDRの使用は、居住用には認められていない。

DIBの価格は、2005年1月当初1平方フィート当たり100ドルと決められ、消費者物価指数により見直される制度であり、2018年8月時点で132.51ドルとなっている。¹⁰⁾¹¹⁾ ERY TDRについてはHYDCが鑑定士に評価を依頼し、市場価格調査に基づく評価額の65%としているが、この比率は少なくとも3年ごとに見直されることとされている。¹²⁾

DIB、WRY TDRは高密度な再開発をもたらすためと同時に、後述するように、その対価はHYICの収入とされて開発利益を吸収するための手段とされている。

4.3 開発に対するインセンティブ

ハドソン・ヤード・プロジェクトでは、地下鉄延伸、公共空地整備等のインフラ整備のほか、商業開発に対する税制上のインセンティブが設けられた。

商業オフィスビルのデベロッパーは、正規の固定資産税の代わりに、税代替賦課金(Payment in Lieu of Taxes, PILOT)を支払うことができるとされた。このPILOTは2013年に小売り(Retail Development)に拡張された。

PILOTの額は、①ミッドタウンから遠く、家賃が低くなると見られるブロックほど固定資産税からの割引幅が大きく(具体的には8番街から離れるほど割引かれ、最大40%)、②早期の開発者を優遇するため、開発床面積が5百万平方フィートに達するたびに割引幅を縮小することとして、開発を促進するインセンティブが設けられた。PILOTの額は、竣工5年目から15年目まで毎年3%ずつ引き上げられ、その後さらに割引を縮小し、20年目からは通常の固定資産税と同額となる。⁴⁾¹³⁾ PILOTの支払期間はニューヨーク市産業開発庁(New York City Industrial Development Agency, IDA)と各デベロッパーとの合意に基づくが、基本は35年と見込まれ、IDAが64年間まで延伸する権利を留保する。¹⁵⁾

このような実質的な税の減免を受けるにはオフィス開発に伴う創出雇用数等のデータ等を持って、デベロッパーがIDAに申請し、IDAは、ニューヨーク市経済への新規雇用数と将来の税収が税の減免を上回るかを分析^{註1)}をした上で認めている。事例は、後述、6.4.2参照。³⁶⁾

2006年8月、IDAの当時の議長は、デベロッパーに税等の軽減を与えるのは、「開発に対する高いコストの壁を克服できるよう財政援助を与え、ニューヨーク市が新しいクラスAのオフィス需要を獲得し、市の経済の経済的な成長を促すた

めだ」と語った。¹⁴⁾

5. 地下鉄延伸等の公共インフラの整備とファイナンスの仕組み

5.1 公共インフラの整備

5.1.1 地下鉄7号線の延伸

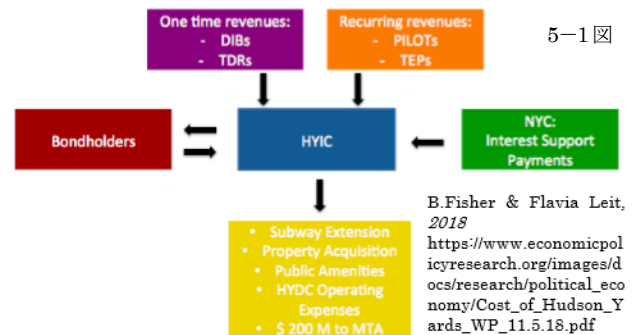
地下鉄の整備費用は、通常は、州が管理するMTAが80%、州が15%、市が5%を負担するのであるが、ハドソン・ヤードの場合は、ゾーニング変更前までに、MTAが7号線延伸を優先事項にしなかったため、ブルームバーグ政権は、異例ではあったが、開発を誘発するため、地下鉄等のインフラ整備をほぼ100%、市が負担することを決断した。¹⁰⁾

地下鉄7号線の延伸の経費は、設計と建設に20億ドル、工事費増加に備えた予備として1億ドル、計21億ドルと見積もられた。市、HYDC、HYIC、MTAとの間で覚書(MOU)が結ばれ、前3者の合意により、予算の増額についての手続き等が定められた。¹³⁾¹⁵⁾

5.1.2 物件取得・環境整備

物件の取得や、ハドソン・ブルバード等の環境整備のための経費としては、当初7億ドルが見積もられ、¹⁵⁾、さらに市議会は、ハドソン・ブルバードの2期工事として同空地を3ブロック北に伸ばす経費に充てるため、債券5億ドルの発行を認める決議をしており、この分野の経費は合計12億ドルとなった。¹⁶⁾

5.2 ファイナンスの仕組み



5.2.1 概要

公共インフラのファイナンスとしては、プロジェクトの区域に財政的な特別区(Hudson Yards Financial District)を設定し、そこから上がるPILOT等の経常的収入、IDB売却等による一時的収入によるキャッシュ・フローを金利支払い・

償還の財源にしてHYICが債券を発行して賄うというものである(5-1 図参照)。プロジェクト立ち上がり時は、収入も少ないと見込まれるため、超長期の満期、十分な収入が得られるまでの元本据置などで初期の資金負担を減らすとともに、ニューヨーク市が金利支払いを支援するなどの措置を施している。

注

注1) IDAは、この分析を Cost/Benefit Analysis と称しているが、実態は、税の減収分と波及効果も含め将来の税収を割引現在価値に直して比較している、ニューヨーク市の視点からの財務分析であると思われる。³⁶⁾

【引用・参照文献・出典資料】

- 4) Cushman & Wakefield, Hudson Yards Demand and Development Study, 2006
http://nycbonds.org/HYIC/pdf/HYIC_2007_A_Appendix.pdf
- 9) New York City, Projects and Proposal, Manhattan, Rezoning, Graphical Representation, 2005
https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/hudson-yards/hy_zoning_012005.pdf
- 10) New York City Independent Budget Office, Fiscal Brief, City's Spending on Hudson Yards Project Has Exceeded Initial Estimates, 2013
<https://ibo.nyc.ny.us/iboreports/hudsonyards2013.pdf>
- 11) New York City, Department of City Planning, District Improvement Bonus, as accessed in 2019
<https://www1.nyc.gov/site/planning/about/hy-bonus-mandated-notices.page>
- 12) Hudson Yard Development Corporation, Eastern Rail Yard Transferrable Development Rights (“ERY TDRs”) Disposition and Pricing Mechanism Policy, as accessed in 2019
http://www.hydc.org/downloads/pdf/amended_policy_on_eastern_rail_yards_tdr_disposition_pricing_policy.pdf
- 13) New York City Industrial Development Agency, Uniform Tax Exemption Policy, as accessed in 2019
http://hydc.org/downloads/pdf/utep_3ar_with1st_amendment.pdf
- 14) New York City Economic Development Corporation, Press Release, NYCIDA Establishes Incentives to Spur Commercial Development on the Far West Side of Manhattan, 2006
<https://www.nycfedc.com/press-release/nycida-establishes-incentives-spur-commercial-development-far-west-side-manhattan>
- 15) Hudson Yards Infrastructure Corporation, Hudson Yards Senior Revenue Bonds Fiscal 2007 Series A, Official Bond Statement, 2007
nycbonds.org/HYIC/pdf/HYIC_2007_A.pdf
- 16) C. Barnett, NYC Council approves \$500M bond issue to expand Hudson Yards, 2018, The Bond Buyer
<https://www.bondbuyer.com/news/nyc-council-finance-panel-approves-500m-hudson-yards-bond-issue>
- 36) New York City Industrial Development Agency, NYCIDA PROJECT COST/BENEFIT ANALYSIS December 5, 2013
https://www.economicpolicyresearch.org/images/PILOT_documentation_55_Hudson_Yards_.pdf

IDAは、この分析を Cost/Benefit Analysis と称しているが、実態は、税の減収分と波及効果も含め将来の税収を割引現在価値に直して比較している、ニューヨーク市の視点からの財務分析であると思われる。