

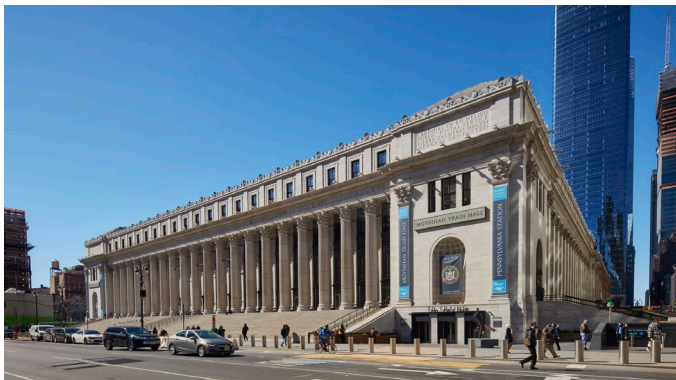
【米国】

ニューヨーク・ペンシルベニア駅の拡張事業（モイニハン・トレインホールの整備事業）について

岡部 朗人 ワシントン国際問題研究所研究員

1. はじめに

2021年1月、ニューヨーク市内の主要駅であるペンシルベニア駅が拡張され、新駅舎としてモイニハン・トレインホール（Moynihan Train Hall）がオープンした。ニューヨーク市の新たな玄関口となった当ホールは、築100年以上経過するジェームズ・ファーレー郵便局舎の一部を駅舎として再活用したもので、歴史的な建築物を残しつつ、既存駅の規模を拡大するプロジェクトとして計画当初から注目を集めてきた。



出典) Skidmore, Owings & Merrill Website

【図-1】モイニハン・トレイン・ホールの外観



出典) The Moynihan Train Hall Website

【図-2】ペンシルベニア駅周辺の位置関係^{注1)}

本プロジェクトは、ニューヨーク州がリーダーとなり、米国で最も利用者数の多いペンシルベニア駅の混雑緩和・利便性向上を目的に実施された。また、これまでのペンシルベニア駅は、「天井が低く、暗くて汚い」というネガティブな声が多く挙がっていたが、モイニハン・トレイン・ホールはガラス屋根や吹き抜けを上手く活用した開放感を重視するつくりになっており、そのデザイン性も高く評価されている。加えて、駅舎内には最新技術を活用した情報ディスプレイ、ワークスペースなどトレンドを踏まえたアメニティを備えているのも特徴的である。

注目すべき点の多い本プロジェクトについて、プロジェクト実施に至った経緯、概要、また資金調達等に焦点をあて、以下紹介する。

2. 経緯

前述したとおり、ペンシルベニア駅は米国最大の利用者数を誇る駅であり、コロナ禍前においては、一日65万人（平日）を超える乗客が利用していた¹⁾。当駅は、長距離輸送を担うアムトラック、短～中距離輸送を担うロングアイランド鉄道、ニュージャージートランジット、メトロノース鉄道^{注2)}の発着駅となっており、ニューヨーク市中心部と他都市及び近郊エリアを結ぶ重要な結節点として機能している。その利用者数は開業後順調に増え続けてきたが、数十年前から既に利用者数が駅のキャパシティをオーバーしており、関係者は駅の拡張を求め続けてきた。

ペンシルベニア駅の拡張に関する議論が初めてなされたのは、1990年代の初頭まで遡る。ニューヨーク州選出の上院議員ダニエル・パトリック・モイニハン^{注3)}は、ペンシルベニア

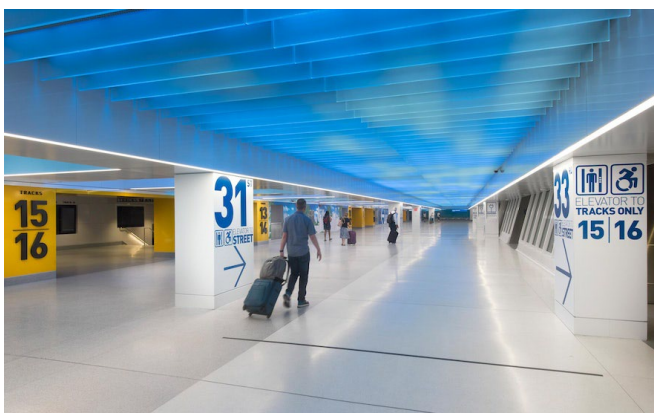
駅の隣にあるジェームズ・ファーレー郵便局舎を再活用し、駅を拡張する計画を提案した。発案当初は資金不足等の問題から（特に共和党において）批判的な声が多く、プロジェクトは困難を極めていたが、ニューヨーク州の経済開発を担う州政府機関であり、本プロジェクトの舵取り役であるエンパイア・ステート・ディベロップメント^{注4}が、1995年にペンシルベニア駅再開発公社^{注5}を設立したことにより、具体的な検討が進むこととなった。なお、ジェームズ・ファーレー郵便局舎は、2007年にエンパイア・ステート・ディベロップメントがアメリカ合衆国郵便公社（USPS）から購入しており、現在もニューヨーク州政府が所有している。

3. 概要

本プロジェクトは大きく2つのフェーズに分かれる。

3-1. [フェーズ1] ウェストエンドコンコースの整備

プロジェクトのフェーズ1では、ウェストエンド・コンコースと呼ばれる乗客用コンコースがモイニハン・トレインホールの地下部分に新たに整備され、2017年6月にオープンした。整備前は8th Avenueの東側に位置する駅舎（図-2の青色部分）からしかプラットフォームにアクセスできなかったが、当コンコースの整備が行われたことにより、モイニハン・トレインホールからもアクセスが可能になった。乗客用コンコースの面積はウェストエンド・コンコース整備前と比較して約50%増加しており、大幅な混雑緩和に寄与するといわれている²⁾。



出典) Pentagram Website

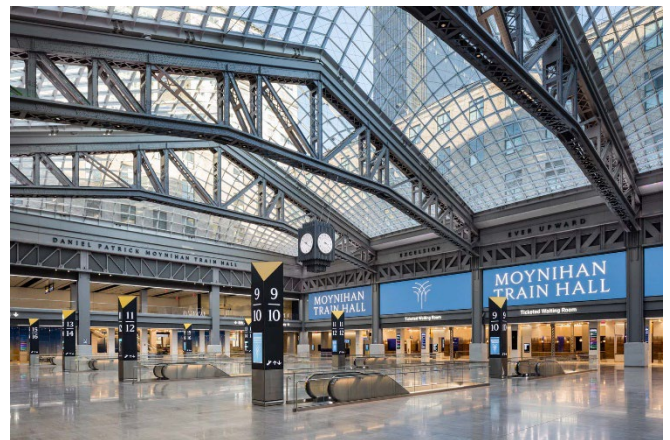
【図-3】 ウェストエンドコンコース

また、乗客用コンコースには列車案内を目的とした大型LEDビジョンが多く存在しており、初めてコンコースを利用

する乗客にも分かりやすいようデザインされている。加えて、一部の柱には充電用コンセントが設置されているのも、利便性に配慮した新たな取組みとなっている。

3-2. [フェーズ2] ジェームズ・ファーレー郵便局舎の改修

フェーズ2では、プロジェクトの本丸であるジェームズ・ファーレー郵便局舎の改修が行われ、モイニハン・トレインホールが整備された。メインホールの大きさは255,000平方フィートとなっており、ニューヨーク市の代表的な駅舎であるグランドセントラル・ターミナルのメインコンコースよりも広い。また、最も象徴的なのは、高さ92フィートの天井に設置されたアーチ形のガラス窓である。これは利用者数の多い同駅でも開放感を感じることができ、快適な駅空間となるようにデザインされた。フェーズ2の計画については、2016年1月にクオモ前ニューヨーク州知事により公表され、2017年8月に起工式が行われた。その後工事は約3年半かけて実施され、計画どおり2021年1月1日にオープンした。なお、2階から5階はオフィス向けのテナントとなっており、メタ・プラットフォームズ（旧称フェイスブック）のオフィスも入っている。



出典) The Moynihan Train Hall Website

【図-4】 モイニハン・トレイン・ホールの内観

4. 資金調達

連邦運輸省傘下の連邦高速道路局が設立した機関 Center for Innovative Finance Support によると、最終的に本プロジェクトに要した費用は19億1,600万ドルとされており、その主な資金調達元は以下のとおりである³⁾。

単位：百万ドル

主な資金調達元	金額
(ア)TIFIA ローン	606.7
(イ)エンパイア・ステート・ディベロップメント	550.4
(ウ)ディベロッパー負担金	230.5
(エ)ニューヨーク・ニュージャージー港湾局	150.0
(オ)アムトラック	133.7
(カ)ニューヨーク都市圏交通公社 (MTA)	65.5

出典) Center for Innovative Finance Support

【図-5】 ジェームズ・ファーレー郵便局改修の主な資金調達元

最も金額が大きい項目は、連邦運輸省が実施している補助制度「(ア) TIFIA ローン」(次章で詳細記載)となっており、次いで、ニューヨーク州の政府機関である「(イ) エンパイア・ステート・ディベロップメント」の負担額が大きくなっている。

政府機関だけではなく、「(オ) アムトラック」や「(カ) ニューヨーク都市圏交通公社 (MTA)」等、ペンシルベニア駅に自社の路線を構えている事業者からも資金調達を行っており、官民が連携してプロジェクトを実施していることが見受けられる。なお、「(ウ) ディベロッパー負担金」とは、ニューヨーク州から、当ホールの商業施設部分の開発・運営を受注したジョイントベンチャー(不動産信託会社である Vornado Realty Trust と The Related Companies によって設立)が負担した金額を指す。

5. TIFIA ローンの利用

本プロジェクトの最も大きな資金調達元となっている TIFIA ローンとは、1999 年に開始された官民パートナーシッププロジェクト向けの連邦融資・助成金プログラムであり、交通社会資本資金調達及び革新法 (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) に基づいて連邦運輸省が運営している。その対象は、道路、公共交通、鉄道、港湾など陸上交通プロジェクトが中心であり、これまでに 60 以上の交通プロジェクトに利用されている。具体的には、直接融資、債務保証、またはいつでも使用可能な信用枠という形式があり、返済期間が柔軟で民間ローンに比べて金利が有利であることが特徴的である。なお、利用上限はプロジェクト費用の 33%とされている⁴⁾。

米国において、官民パートナーシッププロジェクト向けの公的資金調達メニューは多岐にわたっており、これらは資金調達を量的に補完することはもちろんのこと、金利や期間などを優遇することで民間参入の呼び水となることが期待されている。その中でも TIFIA ローンの使用割合は高く、運輸セクターにおける官民パートナーシッププロジェクトの大半で活用されているとのことである。

本プロジェクトにおいては、2017 年 7 月に、連邦運輸省が 5 億 3,710 万ドルの直接融資を実施することを公表した⁵⁾。その後、2021 年 11 月には、約 8 千万ドルを上乗せし、最大 6 億 670 万ドルの直接融資を可能にする借り換えを実施している。

6. おわりに

故ダニエル・パトリック・モイニハンが計画の草案を提案してからモイニハン・トレインホールが完成するまで約 30 年を要したが、本プロジェクトは政府関係者・利用者・建築評論家等から高い評価を得ている。歴史的建築物の再活用、混雑緩和、利便性向上等注目すべき点が多いが、官民それぞれの関係者が多くいるなか、概ね計画通りプロジェクトを完了させたニューヨーク州のマネジメント力についても評価する声が多い。特にプロジェクトの途中で新型コロナウイルス感染症が流行したにも関わらず、スケジュールの再調整や代替案の実施等柔軟な対応を行ってきた点は特筆すべき点と考える。

今回紹介したモイニハン・トレインホールの整備事業は 2021 年 1 月に完了したところではあるが、同年 11 月には、ペンシルベニア駅(図-2の青色部分)周辺の再開発計画についても公表されている⁶⁾。元々は、クオモ前ニューヨーク州知事のもとで、10 棟のビル建設を含む再開発計画が進められていたが、新たに公表された計画は、これまでの計画を継承しつつも、パンデミック後も見据えて再開発ビルの規模を縮小し、代わりに公共スペースを増やしている点が特徴的である。再開発のテーマとして、「現在の 2 倍の乗客数に対応できる世界トップクラスの鉄道駅施設」、「公共空間の創出および社会福祉への貢献」、「手頃な価格の住宅提供」、「歩行者優先の街づくり」を掲げており、これまでよりも TOD (公共交通指向型開発) の要素が多く含まれている印象である。変貌し続けるペンシルベニア駅周辺開発に今後も注目していきたい。



出典) New York State Website

【図-6】 再開後のペンシルベニア駅

注

注1) 図中の左側（黄色部分）が今回新たに整備したモイニハン・トレイン・ホール。

注2) ロングアイランド鉄道、ニュージャージートランジット、メトロノース鉄道はCommuter Rail（通勤鉄道）と呼ばれており、主に通勤を目的に利用されている。

注3) 同氏は2003年に他界したが、モイニハン・トレイン・ホールという名称は彼の名にちなんで命名された。

注4) ニューヨーク州政府が創設した都市開発公社（the Urban Development Corporation）と州経済開発局（the Department of Economic Development）の業務が統合され、エンパイア・ステート・ディベロップメント（Empire State Development）として業務を実施するようになった。

注5) ペンシルベニア駅再開発公社の株式は、エンパイア・ステート・ディベロップメント51%、連邦鉄道局（FRA）24.5%、ニューヨーク市経済開発公社24.5%で保有されていた。なお、ペンシルベニア駅再開発公社は、2004年にモイニハン開発公社に名称変更した。

引用・参考文献・出典資料

- 1) <https://www.transportation.gov/briefing-room/dot5317>（アクセス：2022/9/6）
- 2) <https://esd.ny.gov/moynihan-train-hall>（アクセス：2022/9/6）
- 3) https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/ny_moynihan_train_hall.aspx（アクセス：2022/9/6）
- 4) <https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r052.pdf>（アクセス：2022/9/6）
- 5) <https://www.transportation.gov/briefing-room/us-department-transportation-announces-6067-million-tifia-loan-farley-building>（アクセス：2022/9/6）
- 6) <https://www.governor.ny.gov/news/governor-hochul-unveils-commuter-first-vision-penn-station-and-revitalized-surrounding>（アクセス：2022/9/6）