

【米国】

ニューヨーク市における混雑料金制度の導入及びその後の動向

佐藤 直樹 ワシントン国際問題研究所研究員

1. はじめに

ニューヨークと聞くと何を思い浮かべるだろうか。自由の女神像、セントラルパーク、博物館や美術館、ロックフェラー・センター等の摩天楼、ブルックリンブリッジ、タイムズスクエア、ブロードウェイミュージカル、ピザやホットドック、と枚挙に遑がないほどで、ニューヨークは言わずとも知れた大都市であり人気観光地ではないだろうか。大都市であるニューヨーク市だが、やはり都市部や観光地で問題となる道路交通渋滞について例外なく問題を抱えており、あるデータでは米国の都市のうち最も車での移動速度が遅いと言われている状況である¹⁾。²⁾ このニューヨーク市において、2025年1月5日、米国では初めてとなる混雑料金制度が導入された。本レポートでは、マンハッタン中心部を対象エリアとして導入された混雑料金制度について、制度概要、導入の背景や目的、経緯及び導入後の状況について整理する。

2. 混雑料金制度の概要

ニューヨーク市で導入された混雑料金制度の概要は以下のとおりである。

名 称: 中央ビジネス地区通行料プログラム (Central Business District Tolling Program)

ただし、本レポート中では引き続き「混雑料金制度」と呼ぶ。

根拠法: MTA 改革及び交通モビリティ法 (MTA Reform and Traffic Mobility Act) ※ニューヨーク州法

主 体: 料金徴収等の実施主体はニューヨーク都市圏交通公社 (Metropolitan Transportation Authority。以下「MTA」と言う。)

※根拠法の中で料金の設定や徴収といった運営については、トライボロー橋梁及びトンネル局 (Triborough

Bridge and Tunnel Authority) に指示をしているが、同局の事業はMTAの事業として展開されている。

エリア: マンハッタン 60 番街以南の地域に入る自動車を対象となっているが、一部の高速道路 (West Side Highway 等) の走行やヒュー・L・ケアリートンネル (Hugh L. Carey Tunnel) から当該高速道路への接続は除外とされている。



図-1 ニューヨークの混雑料金制度の対象エリア³⁾

(黄色: 対象エリア、黄緑色: 除外対象の高速道路とトンネル)

出典) MTA ウェブサイト

しかし、多くの場合、除外された道路と川を渡る道路の間を移動する車両は、一時的に除外対象となっていない道路に接続する必要がある、その際に対象エリアに入ったと判定され通行料が課せられることになるこ

とから注意喚起がされている。

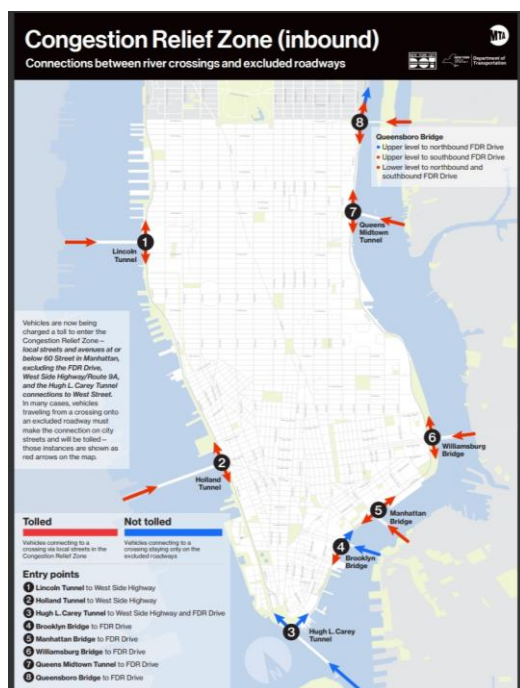


図-2a 及び図-2b 河川横断進出入時の料金の有無⁴⁾

(左が進入時、右が進出時、赤い矢印は有料、青い矢印は無料)

出典) MTA ウェブサイト

時間帯：ピーク時間帯と夜間時間帯（ピーク外）の2つの時間帯が設定されている。ピーク時間帯は、平日午前5時から午後9時、週末午前9時から午後9時と設定され

ており、これら以外の時間帯は夜間時間帯と設定されている。※混雑料金が課されない時間帯はない。

料 金：料金は、時間帯及び車種により異なる体系となっている。導入後は段階的に料金が上がる計画となっており、次の3フェーズに分けられている。

①フェーズ1…2025年から2027年

②フェーズ2…2028年から2030年

③フェーズ3…2031年以降

各フェーズでの車種別料金を整理すると以下のとおりである。なお、以下に記載の料金はE-ZPass利用時の場合の料金となっている。(E-ZPassとは有料道路の電子料金徴収システムのことで日本のETCに似たものである。)

表1 各フェーズの料金表

フェーズ1 (2025年～27年)	ピーク時間	夜間時間
バイク	\$4.50/日	\$1.05/日
乗用車	\$9.00/日	\$2.25/日
小型トラック/バス	\$14.40/日	\$3.60/日
大型トラック/観光バス	\$21.60/日	\$5.40/日
タクシー	\$0.75/回	
ウーバー/リフト	\$1.50/回	

フェーズ2 (2028年～30年)	ピーク時間	夜間時間
バイク	\$6.00/日	\$1.40/日
乗用車	\$12.00/日	\$3.00/日
小型トラック/バス	\$19.20/日	\$4.80/日
大型トラック/観光バス	\$28.80/日	\$7.20/日
タクシー	\$1.00/回	
ウーバー/リフト	\$2.00/回	

フェーズ3 (2031 年以降)	ピーク時間	夜間時間
バイク	\$ 7.50/日	\$ 1.75/日
乗用車	\$ 15.00/日	\$ 3.75/日
小型トラック/バス	\$ 24.00/日	\$ 6.00/日
大型トラック/観光バス	\$ 36.00/日	\$ 9.00/日
タクシー	\$ 1.25/回	
ウーバー/リフト	\$ 2.50/回	

単位が「日」となっているものについては、毎日0時を基準時刻としており、1日に1回のみ課金される。夜間時間帯はピーク時間帯の料金よりも75%低い料金設定となっている。また記載の他に、既に通行料が設定されている4つの有料トンネル(リンカーントンネル、ホランドトンネル、クイーンズミッドタウントンネル、ヒュー・L・ケアリートンネル)を介してピーク時に進入した場合にクレジットが付与されるクロッシングクレジット、車両所有者における前暦年の総所得(連邦調整後)が\$50,000以下である場合にMTAに登録を行えば、各月の11回目以降のピーク時間の利用が半額になる低所得者割引プラン等の割引や公共交通機関の利用が困難な障害を持つ個人への免除、スクールバスや通勤用の固定ルートバス、緊急車両からの免除等といったいくつかの例外も存在している。

3. 導入の目的

ニューヨーク市のマンハッタンは長年にわたり交通渋滞に悩まされていた。特に、平日の通勤時間帯には道路が過密状態となり、時には緊急車両が立ち往生してしまうこともあるなど、住民生活や経済活動に大きな影響を与えていた。MTAの公表に基づく、当該エリアには平日70万台以上の車両が進入しており、移動速度は時速約4.9マイルから7.0マイル(時速7.8キロから11.2キロ)であり、利用者は1人あたり毎年平均117時間交通渋滞に巻き込まれ、約2,000ドルの損失を被っていると指摘されている。加えて、排出されるガスにより大気が汚染され、健康にも悪影響を及ぼしているとしている。

このような背景の下、交通量の削減及び環境負荷の軽減を図

り、安全で静かでクリーンな、より住みやすい都市の実現を目指すことが本制度の第1の目的である。

もう1つの目的は、同制度から得られる収益を地域の公共交通網の維持や更新に充てることである。同制度の導入根拠となっている「MTA改革及び交通モビリティ法」においても収益の80%を地下鉄やバスといった交通システムの資本改善に、10%をメトロノース鉄道、10%をロングアイランド鉄道の資本プロジェクトに充てるとされている⁵⁾。

4. MTAについて

次に、収益の使途として設定された地域公共交通機関であるMTAについて述べる。MTA公式ウェブサイトによれば、MTAは北米最大の公共交通機関であり、ニューヨーク市やロングアイランド島等のニューヨーク州南部で鉄道やバスサービスを提供する複数の公共交通運営機関を統括する公社組織である。具体的には、ニューヨーク市交通局(New York City Transit)、MTAバス(MTA Bus Company)、ロングアイランド鉄道(Long Island Rail Road)、メトロノース鉄道(Metro-North Railroad)、MTAブリッジ&トンネル(MTA Bridges and Tunnels)といった運営機関に分かれ、概ねニューヨーク市の中心部の地下鉄やバスの管理、運営、保守をニューヨーク市交通局が行い、市の中心部と郊外地域とを結ぶ役割を担っている鉄道やバスの管理、運営、保守を他の機関が担っている。

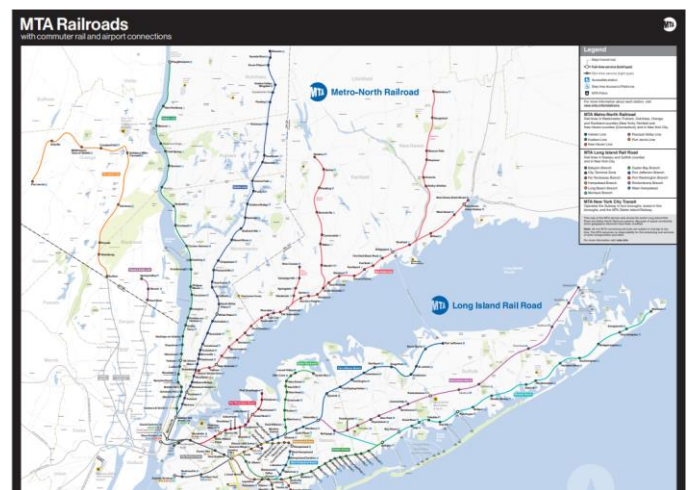


図3 MTA路線図⁶⁾

出典) MTAウェブサイト

MTAの2024年アニュアルレポート⁷⁾に基づけば、2024年第4四半期(2024年10月~同年12月末)における、平日の1

日平均利用者数は、地下鉄で400万人、ロングアイランド鉄道で26万7千人、メトロノース鉄道で22万3千人、バスで140万人となっており、全てのモードで利用者数は増加傾向にあるとのことである。

他方で財務状況については、2024年12月に公表された2025年度予算及び2025年～2028年財務計画の資料⁸⁾に拠れば、年間約200億ドル規模の運営予算のうち運賃等の収入では半分も賁えておらず、行政からの補助金等に依存している。さらに2027年以降は現行の補助金等を踏まえた枠組みで想定しても、約4億ドルの不足が生じる可能性があると考えられており、新型コロナウイルス感染症によるパンデミックから回復して来ているものの非常に厳しい財政状態が続いている。

アニュアルレポートに拠れば、MTAは、2,000マイル以上(3,218キロ以上)の線路を保有し、700以上の地下鉄駅と鉄道駅を有しており、鉄道車両数は8,700台以上、バス車両数は5,800台以上にも及ぶと示されており、非常に多くの施設や車両を有していると言える。しかし、過去の報道等をみるとこれらのインフラ資産に対して長年に渡り十分な保守が行われていなかったとされている。例えば、朝の通勤時間帯における線路火災、各種設備故障による遅延といったトラブルが相次ぎ、2017年に当時のニューヨーク州知事であったアンドリュー・クオモ氏が地下鉄の非常事態宣言を発し、10億ドルの救済計画を発表した程であったようである。

このようにMTAは北米最大の公共交通機関でありながらも、財政状況は厳しく、巨大なインフラ資産の維持管理が十分に行うことが出来ていないという課題を抱えている状況にあることが分かる^{9)・10)}。

5. 導入まで経緯

さて、ここからは混雑料金制度に戻って話をしていく。根拠法であるMTA改革及び交通モビリティ法は2019年にニューヨーク州議会にて議決されたものであるが、混雑料金制度について議論されてきた経緯は非常に長い。

大きなきっかけとなったのは2007年に当時ニューヨーク市長であったブルームバーグ氏が混雑料金制度の提案を行い、多くの市民が賛同したことであると言われている。2007年以前から老朽化したMTAへの投資の必要性を訴えていたグループやそれまで交通を活動の中心としていなかった環境保護団体等に

においても、2003年にロンドンで導入された混雑料金制度の成功を目の当たりにして、支持が広がっていた。

しかしながら2007年当時の州議会においては、マンハッタン以外のニューヨーク市内の4つの自治区から選出された議員らが、当該自治区は公共交通のアクセスが悪く、マンハッタンに近い近隣地域よりも自動車への依存度が高いことから、当該自治区の住民負担が増加することへの懸念から、同制度に反対の立場をとっていたこと等から議決には至らなかったとのことである¹¹⁾。

その後、前述のとおり、2017年にMTAのトラブルが相次ぐ中、数十名の負傷者を出してしまった地下鉄の脱線事故を受け、当時のニューヨーク州知事であったアンドリュー・クオモ氏が非常事態宣言を発しMTAの救済を命じた。その一環として、同氏が渋滞料金制度を再び支持し、議論が再燃した結果、2019年に州議会で議決された。本制度の実施には連邦政府の承認が必要であり、特にMTAには環境アセスメントの実施が求められたが、当時大統領であったトランプ氏とクオモ氏の間で移民問題への意見相違等もあり、連邦政府による承認が進まなかったとされている¹²⁾。バイデン政権となった2021年に環境アセスメントの手続きが正式に開始され、パブリックコメント等を経て2023年に承認された¹³⁾。

その後、料金体系を決定し2024年4月にMTAから同年6月末に混雑料金制度を実施すると公表した¹⁴⁾。しかし現ニューヨーク州知事であるキャシー・ホークル知事が制度導入直前である6月5日に導入を無期限で停止するとの指示を出した¹⁵⁾。公表された内容によれば、新型コロナウイルス感染症によるパンデミックが労働者世帯に与えた影響を考慮すると、負担が大きいの趣旨での停止指示であるとされている。しかし、多くの報道では同年11月5日の大統領選挙や議会選挙を睨んだ政治的利用だとした厳しい意見が多かった。

その後、11月18日に、MTAは2025年1月5日に混雑料金制度が開始されると改めて公表した¹⁶⁾。そして、11月22日に、連邦高速道路局(Federal Highway Administration以下「FHWA」と言う。)からバリュープライシング・パイロット・プログラム(Value Pricing Pilot Program以下「VPPP」と言う。)として実施することについて正式に承認を受けたとの発表をMTAが行っている¹⁷⁾。開始にあたっては、利用者の負担を考慮し、6月に予定されていた金額から減額することになった(乗用車の場合で平日ピーク時の料金を15ドルから9ドルへ減額)。報道で

は、大統領選挙の影響を指摘するものが多く、2025 年 1 月 20 日のトランプ政権発足後に制度開始を妨げられることが無いよう、同政権発足前までに早急に開始する動きになったと指摘されている。実際に大統領選挙期間中にトランプ氏は同制度については自身の出身地でもあるニューヨークにとって悪いもののだとして、就任後には廃止すると公言していた。

6. 導入後の状況

6.1 導入後の効果について

2025 年 1 月 14 日、MTA は制度導入 1 週間の効果について、データを公表した¹⁸⁾。公表された内容では開始後 1 週間という短い期間である為、評価を下すには時期尚早であると前置きしているが、月曜日から金曜日にかけ当該エリアに進入した車両は約 219,000 台減少し、およそ 7.5%の交通量が削減されたとのことである。ルートにもよるが、移動時間も改善されており、最大で 30%から 40%短縮されたとのことである。ただし、これらの数値は、一部推定値を基に算出されているほか、今年初めの特に寒冷であった気象条件による道路交通量の減少も影響しているため、その正確性には留意が必要であるともしている。加えて、1 月 29 日の MTA の理事会では、2025 年 1 月の地下鉄利用者数は、2024 年 1 月と比較して平日が 7.3%、週末が 12.2%増加していると述べられていた。一方、2024 年秋は 2023 年秋に比べて平日が 4%から 6%、週末が 9%から 14%増加しており、2023 年から 2024 年の一年間においても利用者数の増加が見られているため、本年 1 月の利用者数の増加についても同制度がどの程度寄与したかを判断することは難しいとしつつ、道路渋滞の緩和と相関して公共交通機関の利用が伸びていることは事実であり、否定されるものではないとの見方を示していた。

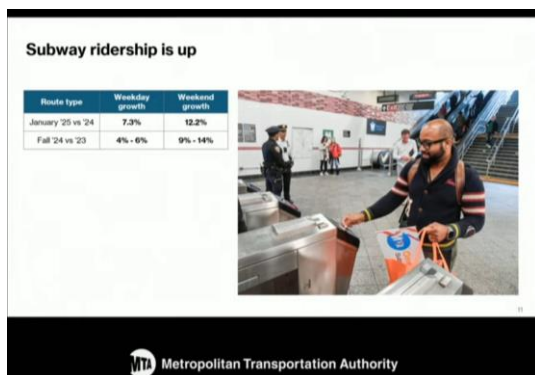


図-4 MTA 地下鉄利用者数の動向

出典) MTA ウェブサイト¹⁹⁾

その他の報道等においても、1 月はもともと交通量の少ない時期であることから定量的な評価は難しいとしつつも、交通量は減っている状況にあることを報じている。利用者へのインタビュー調査においても「遅刻を心配する必要がなくなった。」「職場で上司から、なぜ早く来たのかと尋ねられたが、以前はとてつもなく時間がかかっただけであり、今はとても幸せだ。」「人生の 30 分、45 分という時間を取り戻すことができるのは、これまで考えもしなかったことだ。」等、移動時間が短縮されたことを実感し、満足する声が挙げられた。一方で、「渋滞料金をドライバーが支払わなければならないという考えが好きではない。」「ぼったくられているような気分だ。」「バスの座席が見つからず次のバスを待たなければならなかったので私の移動時間は遅くなった。」「料金対象エリア外が混雑しているような気がする。」と高額な料金への不満の声や元々公共交通機関を利用していた利用者や今回の料金対象エリア外の利用者からは公共交通機関の混雑増加に対する不満の声も上がった²⁰⁾、²¹⁾。さらに最も高額な料金が課せられる大型トラックを使用している会社等では配送料の値上げを検討せざるを得ないといった声もあり、エリア内で飲食店を営むオーナーは、「配送料が値上がりとなると値上げをせざるを得ない。」との声も聞かれるなど、飲食店や小売店でも連鎖的な値上げをせざるを得ない状況も生じている。²²⁾

6.2 トランプ政権での対応について

今年 1 月に就任したトランプ大統領は、前述の通り、本制度はニューヨーク市の経済にとって有害であるとして反対の意向を示している。

2 月 19 日には、米国運輸省 (Department of Transportation) 長官であるショーン・ダフィ氏からホークル知事に宛てた書簡²³⁾にて VPPP の承認を取り消す旨が伝えられた。書簡の中では、次の 2 点を理由として挙げている。

①VPPP は料金徴収の一般的な禁止の例外の 1 つであって、これまでの原則的な考え方は、連邦政府の資金が投入され建設された道路は通行料を徴収することはできないとしてきており、今回の仕組みではこの主要な都市地域を車両で移動したい、または移動する必要がある多くのドライバーに無料で利用できる代替手段を提供していないこと。

②通行料の設定に関し、渋滞を緩和するために必要な金額ではなく、主に公共交通機関の収入を増やすために設定されてお

り、つまりこのパイロットプログラムは、VPPP の目的である渋滞緩和のための通行料を課すという点から逸脱していること。

また、書簡の中において、今回の VPPP の承認取り消しは、前政権からの方針変更によるものであることを認めてはいるものの、元来パイロットプログラムであったため、上述の理由で中止することについても問題が無いと考えているといったことが記されている。なお、具体的な終了日は記載されておらず FHWA は秩序ある終了に取り組むとしており、2 月 19 日以降も制度自体は継続されている。

一方で、この書簡を受けたホークル知事は MTA と共に同日 19 日に会見を行った。会見では、本制度の開始後の成果に触れたうえで、トランプ大統領とは何度も話を重ね説明を行ってきたとしつつも、私たちはこうなる可能性があることも予見していたため、直ちに訴訟を提起したと述べた。実際に会見の前に MTA から DOT に対して連邦政府の命令に異議を唱える訴訟が起こされていた。訴状はおおよそ 50 頁にもなっていることから、ホークル知事や MTA 側の周到な準備が伺える。その他にも会見の中では 4 年間の環境調査、4000 ページに及ぶ環境レビューの後、米国運輸省が方針を逆転させようとするのは不可解だとも指摘していた。

最後にこの 2 月 19 日の一連のやり取りの中で場外戦の様なものではあるが、SNS 上で目を引くやり取りがなされていたので紹介したい。ホワイトハウスの公式アカウントが X 上でトランプ大統領を王様に見立てたコメントを発信したところ、それに対しホークル知事が、「我々は王によって統治される国では無く、法治国家である。」と応酬している。これらの発信についてはインパクトもあることから多くの報道機関で取り上げられており、結果として本件について注目が集まっているようである。

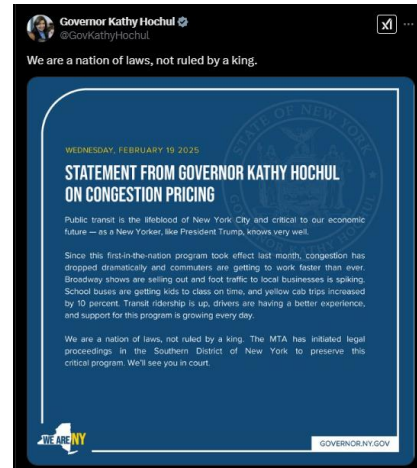


図-5a 及び図-5b SNS 上でのホワイトハウス及びホークル知事のコメント^{24)・25)}

出典) X(The White House & Governor Kathy Hochul)

7. おわりに

本制度を導入した主目的である道路交通量の削減については、未だ導入後の経過期間が短い為、評価を下すことは難しいと思うが、各種公表データや報道されている市民（利用者）の声を見てみると、一定の効果は生じていると言って問題ないであろう。しかしながら、トランプ政権による制度廃止の動きが起こされており、直ちに終了するものではないようであるが、制度の存続については司法の場に移されており、今後の先行きは不透明な状況となっている。

本レポートは主に実施主体となっている MTA から発信されている情報を基に執筆しており、特に道路混雑解消によるマクロ的な経済効果にフォーカスされていたが、本制度が与える影響や効果を把握するためには、当該地域の小売店への影響等ミクロ的な経済効果（影響）についても検証することが重要であると考え。

この制度が多くの利用者に受容されるためには、利用者にとっては、渋滞が解消され、これまでよりも快適である道路利用のために支払う料金として認識してもらうこと、安価な公共交通機関という選択肢もあるのだと理解してもらい、個々人の時々の状況や環境に応じた選択の幅が広がったものと捉えてもらうことが大事では無いかと考える。そのためにも公共交通機関はこれまで以上に安全で利便性の高いサービスを提供することが重要になると考える。

本制度の見通しは不透明ではあるが、引き続き、今後の動向を注視してまいりたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) Bloomberg (New York, San Francisco Ranked Worst for US Traffic in City Centers)
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-01-08/barranquilla-mexico-city-top-global-ranking-of-traffic-and-congestion> (参照 2025-01-30)
- 2) Tomtom (traffic index ranking)
<https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/> (参照 2025-01-30)
- 3) MTA (CONGESTION RELIEF is unlocking a better New York)
<https://congestionreliefzone.mta.info/> (参照 2025-01-30)
- 4) MTA (Congestion Relief Zone toll rate calculator)
<https://www.mta.info/map/36226>
- 5) MTA (MTA Railroads Map)
<https://www.mta.info/map/22461>
- 6) MTA (Congestion Pricing makes for better transit)
<https://www.mta.info/tolls/congestion-relief-zone/better-transit> (参照 2025-01-30)
- 7) MTA (Annual report)
<https://www.mta.info/document/163951>
- 8) MTA (MTA 2025 BUDGET AND 2025-2028 FINANCIAL PLAN ADOPTION MATERIALS)
<https://www.mta.info/document/160376>
- 9) The New York Times (How Politics and Bad Decisions Starved New York' s Subways)
<https://www.nytimes.com/2017/11/18/nyregion/new-york-subway-system-failure-delays.html> (参照 2025-01-30)
- 10) The New York Times (Cuomo Declares a State of Emergency for New York City Subways)
<https://www.nytimes.com/2017/06/29/nyregion/cuomo-declares-a-state-of-emergency-for-the-subway.html> (参照 2025-01-30)
- 11) New York City' s Congestion Pricing Experience and Implications for Road Pricing Acceptance in the United States
https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/schaller_paper_2010trb.pdf (参照 2025-01-30)
- 12) POLITICO (Why congestion pricing might be delayed)
<https://www.politico.com/states/new-york/city-hall/story/2020/02/14/why-congestion-pricing-might-be-delayed-1261628> (参照 2025-01-30)
- 13) FHWA (FHWA Greenlights Environmental Assessment for New York City' s Proposed Congestion Pricing Plan)
<https://highways.dot.gov/newsroom/fhwa-greenlights-environmental-assessment-new-york-citys-proposed-congestion-pricing-plan> (参照 2025-01-30)
- 14) MTA (MTA to Launch First-in-Nation Effort to Deliver Cleaner Air, Less Traffic and Better Transit for the New York Metropolitan Area)
<https://www.mta.info/press-release/mta-launch-first-nation-effort-deliver-cleaner-air-less-traffic-and-better-transit> (参照 2025-01-30)
- 15) NEW YORK STATE (What They Are Saying: Governor Hochul Announces Pause on Congestion Pricing to Address the Rising Cost of Living in New York)
<https://www.governor.ny.gov/news/what-they-are-saying-governor-hochul-announces-pause-congestion-pricing-address-rising-cost> (参照 2025-01-30)
- 16) MTA (MTA Board Approves Phasing In the Congestion Relief Zone Toll)
<https://www.mta.info/press-release/mta-board-approves-phasing-congestion-relief-zone-toll> (参照 2025-01-30)
- 17) MTA (Statement from MTA Bridges and Tunnels/Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) President Catherine Sheridan on Signing of VPPP)
<https://www.mta.info/press-release/statement-mta-bridges-and-tunneltriborough-bridge-and-tunnel-authority-tbta> (参照 2025-02-20)
- 18) MTA (Fewer cars, faster trips: Congestion Relief Zone tolling data is in)
<https://www.mta.info/article/fewer-cars-faster-trips-congestion-relief-zone-tolling-data> (参照 2025-01-30)
- 19) MTA (MTA Board Meeting, January 2025)
<https://www.mta.info/transparency/board-and-committee-meetings/january-2025> (参照 2025-01-30)
- 20) The New York Times (Less Traffic, Faster Buses: Congestion Pricing' s First Week)

<https://www.nytimes.com/2025/01/13/nyregion/congestion-pricing-nyc.html?searchResultPosition=8> (参照 2025-01-30)

- 21) NYtimes (Congestion Pricing Results Are Mixed but Some Commutes Improve)

<https://www.nytimes.com/2025/01/26/nyregion/nyc-congestion-pricing-results.html?searchResultPosition=29>
(参照 2025-01-30)

- 22) FNN プライムオンライン (【追跡】 “世界最悪レベル” ニューヨークの1月導入 “渋滞税” に落とし穴 1週間の交通量7.5%減も輸送コスト増で「コロナより悪い」 反対表明トランプ大統領 どう出る?)

<https://www.fnn.jp/articles/-/817967> (参照 2025-01-30)

- 23) U.S. Department of Transportation (U.S. Department of Transportation Terminates Tolling Approval for New York City's Cordon Pricing Program)

<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-department-transportation-terminates-tolling-approval-new-york-citys-cordon> (参照 2025-02-20)

- 24) X (The White House)

https://x.com/WhiteHouse/status/1892295984928993698?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Etweet (参照 2025-02-20)

- 25) X (Governor Kathy Hochul)

https://x.com/GovKathyHochul/status/1892294071961448664?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Etweet (参照 2025-02-20)