

【米国】 ワシントンD.C.及びニューヨークにおける 主要交通拠点・都市開発に関する現地調査



福原 和弥
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
次長／主任研究員



工藤 徹也
運輸総合研究所
研究員

2026年3月27日～28日

1. はじめに

2026年3月27日から28日にかけて、米国ワシントンD.C.及びニューヨークにおいて、主要交通拠点及び都市開発に関する現地調査を実施した。

連邦運輸省（DOT）や連邦鉄道局（FRA）、アムトラックが主導する主要駅の近代化プロジェクトも含む主要交通拠点の動向や、官民連携による都市開発の状況について、現地調査の概要を報告する。

2. ワシントン・ユニオン駅とNextGen Acela

首都ワシントンD.C.を代表する鉄道ターミナルであるワシントン・ユニオン駅は、アムトラックの長距離・中距離列車（北東回廊で運行する高速列車Acelaを含む。）に加え、ワシントンメトロやバスなども集まる広域交通の中核施設である（写真1・2）。同駅では拡張・近代化計画が進められており、FRAは、これを単なる駅舎の更新ではなく、米国の旅客鉄道ネットワーク強化を支える重要プロジェクトとして位置付けている。

今回、同駅から、2025年8月に運行を開始したばかりのAcelaの新型車両「NextGen Acela」に乗車し、ニューヨークのペン駅へと移動した（写真3）。同車両の導入は、ワシントンD.C.ーニューヨークーボストン間を結ぶ北東回廊の輸送力及びサービス向上に寄与することが期待されている。

「NextGen Acela」の車内は、最新車両ということもあり全体的に清潔感があり、車内販売も実施されていた。また、アムトラックについては定時運行率が課題として指摘されることもあるが、今回乗車した列車は定刻通りにワシントンD.C.を出発し、定刻通りにニューヨークへ到着した。一方、ビジネスクラスの座席については、座席前後間隔が日本の新幹線と比較するとやや狭く感じられた。

3. ニューヨークにおける主要交通結節点の再整備

（1）ペン駅及びモイニハン・トレインホール

モイニハン・トレインホールは、旧郵便局舎を活用して整備され、2021年に供用開始された施設であり、ペン駅の待合空



写真1 ワシントン・ユニオン駅外観



写真2 ワシントン・ユニオン駅内観



写真3 Acelaの新型車両（NextGen Acela）外観

間及び商業機能を拡張する役割を担っている（写真4）。特に、アムトラックとニューヨーク都市圏交通公社（MTA）傘下のロングアイランド鉄道（LIRR）の発着口ビーとしての機能が強く、歴史的建築を生かしながら、開放的で現代的なコンコース空間が整備されている（写真5）。一方、線路及びホーム空間については、従来のペン駅施設と地下で共有されており、全体として一体的な駅複合施設として運用されている（図1）。

モイニハン・トレインホールは、連邦政府及び州政府の公的支援に加え、民間JVが99年の長期リースのもとで商業部分を運営するという官民連携によって開発された。

一方、マディソン・スクエア・ガーデン地下の従来のペン駅部分については、ニュージャージー・トランジット（NJ Transit）利用者を中心に多くの利用者に利用されており、長らく再整備が議論されてきた（写真6）。こうした中、2025年4月にはDOTがアムトラック主導での再生方針を公表し、同年8月には「Penn Station Transformation Project」として、2027年末の着工を目指す工程が発表された。アムトラック元上級副社長のバイフォード氏が特別顧問として本計画の推進を担っており、北東回廊の機能強化を支える重要プロジェクトとして進められている。

（2）グランドセントラル駅

ミッドタウンに位置するグランドセントラル駅は、1913年竣工のボザール様式の歴史的駅舎であり、米国土木学会の歴史的土木ランドマークにも指定されている（写真7・8）。44面のプラットフォームと67本の線路を備える世界最大規



写真4 モイニハン・トレインホール外観（旧郵便局舎）



写真5 モイニハン・トレインホール内観（旧郵便局舎）

模のターミナル駅であり、MTA傘下のメトロ・ノース鉄道の主要ターミナルとして機能するとともに、地下鉄やLIRRとも接続している。2023年には、LIRRの新ターミナル「Grand Central Madison」が開業し、同駅と接続された。これに伴い、商業機能の充実やバリアフリー対応など、段階的な近代化が進められている。

（3）ロウアー・マンハッタンの中点駅

ロウアー・マンハッタンの中点駅であるWTC駅（Oculus）は、PATH（ニューヨーク市とニュージャージー州を結ぶ鉄道）のターミナルであり、WTC駅の中心空間である「Oculus」は、2001年9月11日の米国同時多発テロ後のワールドトレードセンター地区の再建を象徴する施設として、2016年8月に開業した。翼を広げた白い鳥をモチーフとしたデザインが特徴であり、中央の長い天窗は、毎年9月11日に太陽光が内部へまっすぐ差し込むよう緻密に設計されている（写真9・10）。

また、地下通路で接続されるフルトンセンター駅も、ロウアー・マンハッタンにおける重要な交通結節点の一つである。同駅は、従来、狭く複雑だった乗換動線を改善するため、既存駅を再編する形で2014年11月に開業した。2002年に構想が公表されたものの、資金難により一時停滞したが、2009年の米国景気対策を契機として事業が再始動した経緯がある。本施設の完成により、5つの地下鉄駅が統合され、9路線間の乗換利便性が大幅に向上した。



写真6 ペン駅外観（駅施設は地下に位置し、地上部はマディソン・スクエア・ガーデン）

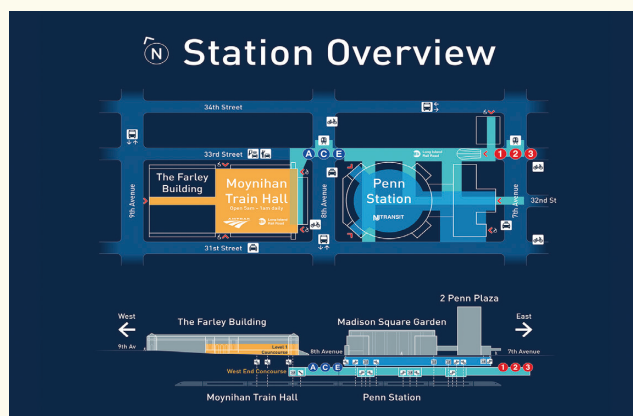


図1 ペン駅及びモイニハン・トレインホール



写真7 グランドセントラル駅外観



写真8 グランドセントラル駅内観



写真9 WTC駅 (Oculus) 外観



写真10 WTC駅 (Oculus) 内観

4. 大規模複合開発「ハドソンヤード」と新たな歩行者空間

(1) ハドソンヤードにおける人工地盤上の都市開発

マンハッタン西側のハドソンヤードは、米国最大級の民間不動産開発事業である。最大の特長は、LIRR、アムトラック、NJ Transitが走行する鉄道操車場を稼働させたまま、その上部に約300本の杭を最大約45mの深さまで打設し、人工地盤を構築した上でビル群を整備している点にある（図2・写真11）。建設にあたっては、線路を部分的に停止させながらの安全管理に加え、ディーゼル車両向けの大型換気ファン15基の設置や、人工地盤上にこもる熱によって植栽が枯れることを防ぐための冷水配管整備など、極めて高度で複雑な技術的対応が求められた。

本地区では、当初、オリンピック誘致計画が検討されていたものの実現には至らず、その後、民間主導による再開発へと転換した。三井不動産は米国子会社を通じ、Related社及びOxford社との共同事業により、「55 Hudson Yards」（2018年竣工）及び「50 Hudson Yards」（2022年竣工）を開発した。また、現在は11番街西側の操車場上空を活用したフェーズ2開発が計画されている。同計画では、学校や公共空間の整備に加え、最大約4,000戸の住宅供給が計画されている。

(2) ハドソンヤード駅の整備

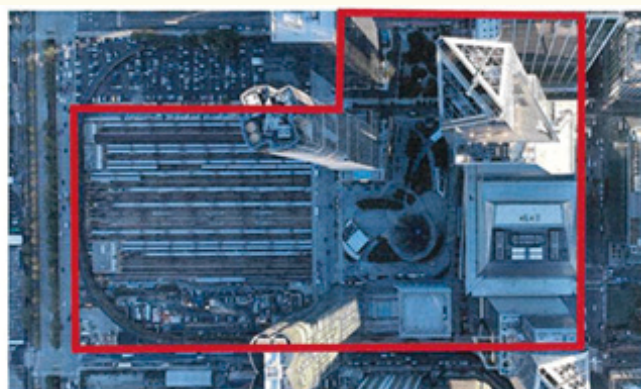
同開発と一体的に整備された地下鉄7号線のハドソンヤード



写真11 ハドソンヤード（操車場の上から撮影）



図2 ハドソンヤード



ド駅は、2015年9月に開業した。ニューヨーク市地下鉄における完全な新駅としては1989年以来の開業となった。深層地下に位置する大規模駅であり、障害を持つアメリカ人法（ADA）に準拠したアクセシビリティ確保のための斜行エレベーターが整備されているほか、ニューヨーク市地下鉄では設置例が限られる公衆トイレが備えられており、利用者の利便性の向上が図られている。

（3）ハイラインと5番街の歩行者空間の創出

ハドソンヤード地区に接続する「ハイライン」は、マンハッタン西側の高架貨物鉄道の廃線跡を再生した線状公園である。元々は1934年に開通した路線で、1980年代初頭に列車運行が終了し放置されていたが、1999年に市民団体の保存・公園化運動が始まり、2009年に第1期が開業した。レールを遺構として残しながら多様な植物やアートと共存させた立体的な歩行空間は、周辺地区の不動産開発や観光振興を後押しする契機となった（写真12・13）。

また、5番街においても、「Future of Fifth」計画として、官民連携による歩道拡幅や街路樹・ベンチの設置等を通じ、歩行者中心の都市空間への転換を図る動きがある。

5. おわりに

米国は長らく航空産業や自動車中心の社会構造であると認識されがちであるが、今回の現地調査を通じて、鉄道インフラの機能強化や駅舎の近代化が着実に進められている実態を確認することができた。特に、ワシントン・ユニオン駅やペン駅における再整備計画に加え、モイニハン・トレインホールやWTC駅（Oculus）では、交通結節点整備と商業・歩行者空間の整備が一体的に進められている点が印象的であった。開放的なコンコース空間の整備に加え、飲食店や小売施設等の商業機能も一体的に整備されており、単なる交通施設ではなく、都市空間そのものの価値向上を強く意識した開発となっていた。

また、既存インフラを最大限活用しながら再開発を進めている点も特徴的であった。モイニハン・トレインホールでは旧郵便局舎を活用した駅整備が行われているほか、ハイラインでは高架貨物鉄道の廃線跡を線状公園として再生している。さらに、ハドソンヤードでは、鉄道操車場の機能を維持したまま、その上部に人工地盤を整備することで大規模都市開発を実現しており、既存インフラを活用した高度な都市開発手法が採用されていた。

加えて、これらのプロジェクトでは、官民連携や民間資金の活用が広く取り入れられていた。特に、モイニハン・トレインホールやハドソンヤードでは、公的支援と民間事業者による長期的な投資・運営を組み合わせることで、大規模かつ高品質な都市空間整備が進められていた。また、ハイラインや5番街再整備計画では、歩行者空間の拡充や滞留空間の創出が重視されており、都市空間を自動車中心から歩行者中心へ転換しようとする動きも確認された。



写真12 ハイライン

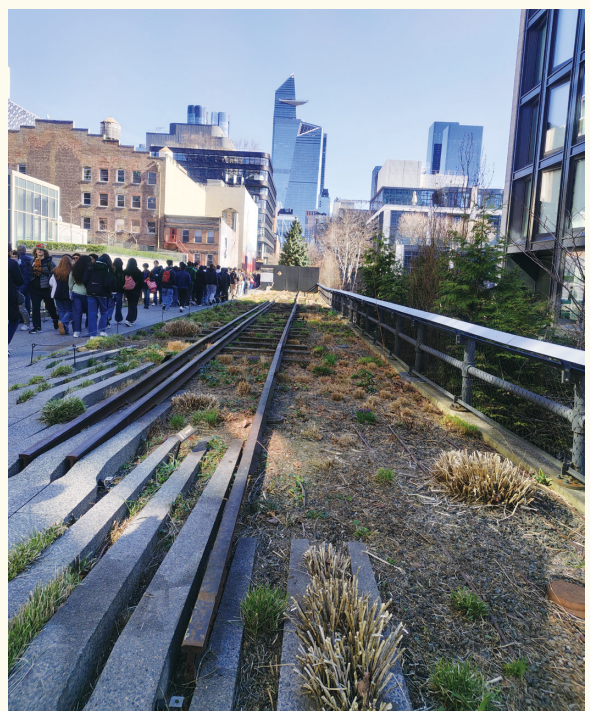


写真13 ハイライン（レールの遺構）

今回の現地調査では、交通インフラ整備、都市開発、商業機能、歩行者空間整備等を一体的に進めることで、都市全体の価値向上を図ろうとする米国における都市・交通政策の方向性を確認することができた。人口減少やインフラ老朽化への対応が求められる日本においても、既存インフラを活用しながら、官民連携やTOD（公共交通指向型開発）の考え方を取り入れた都市・交通政策を進めていく上で、多くの示唆を与えるものと考えられる。