

III ニューヨークの調査について

1 調査目的

世界の各機関や団体による世界都市ランキングにおいて、長年1位であるニューヨークの都市計画及び都市開発、空港行政等を調査し、今後の東京都の政策に反映するため、以下の通り調査を行った。

近年、東京都内において集中豪雨や大型台風の上陸による都市型水害が頻発するなか、都市の水害対策は災害時の都市機能を継続させる点からも、極めて重要となっている。ニューヨークにおいても2012年のハリケーン「サンディ」によって甚大な被害が生じた。その後、政府とニューヨーク市は、「ビッグU (Big U)」と呼ばれる都市の水害対策に着手している。この「ビッグU (Big U)」プロジェクトを行っているビヤルケ (Bjarke Ingels Group) 社を訪問し、ビジネス・ディベロップメント・ディレクター・アメリカズの Iben Falconer 氏より、災害から人を守る都市計画として、「ビッグU (Big U)」プロジェクトについて、説明を受け質疑調査した。



▲ ビヤルケ社にて、Falconer 氏と

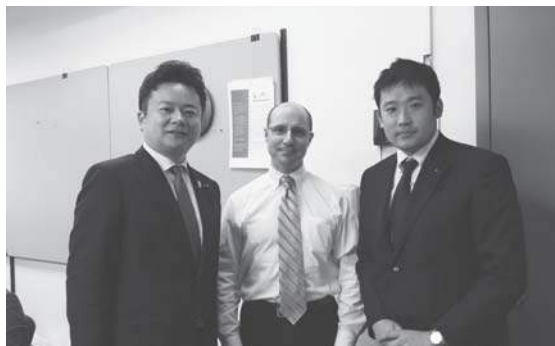
東京が国際都市として発展し続けるためには、羽田空港の機能強化が不可欠である。折しも、国が羽田空港の機能強化にむけて発着枠の拡大に取り組んでおり、都としても国と連携し空港機能強化に取り組んでいかなければならない。国際都市として発展し続けているニューヨークの空港の現状と、機能強化にむけた取り組みを調査した。ジョン・F・ケネディ国際空港をはじめとしてニューヨーク周辺の6つの空港を管理、運営しているニューヨーク・ニュージャージー港湾公社 (The Port Authority Of NY & NJ) を訪問し、インダストリー&レギュラトリー・リラクゼーションズ・アビエーション・デパートメント、マネージャーの Bradley Rubinstein 氏、リーダーシップ・フェロー・ヒューマン・リソースズ・デパートメントの Portia Henry 氏、NAA プロジェクト・マネージャー・アビエーション・デパートメントの Takayuki Kitagawa 氏より、空港整備の状況や空港までの交通基盤整備について説明を受

け、質疑調査した。



▲ ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社にて

ニューヨーク市都市計画局においては、シティ・プランナーの Dominick Answini 氏、ゾーニング・ディビジョン、ディレクターの Beth Lebowitz 氏、シティ・プランナー、アーバン・デザイナーの Kiyoshi Yamazaki 氏より、ニューヨークの都市計画ならびに開発案件について、公園管理局、シティ・プランニング・テクニシャン・キャピタル・プロジェクト・ディビジョンの Kouichi Komuro 氏より、都市公園開発について説明を受けた。特に、開発案件としてハドソンヤードの再開発とハンターズ・ポイント・サウスの開発とハイラインの整備について、現地の視察も含め調査を行った。



▲ニューヨーク市都市計画局の Answini 氏と



▲ハドソンヤードの再開発とハイラインの
都市公園開発の現地視察

2 ニューヨークの都市計画における水害対策

(1) ニューヨークの水害対策「ビッグU (Big U)」について

2012年10月のハリケーン「サンディ」によって、ニューヨークでは大規模な浸水と停電により、甚大な人的・経済的被害が生じた。ニューヨークの地下鉄をはじめとする交通機関も長期にわたって麻痺し、利用者に多大な影響を及ぼした。このような都市型水害からニューヨークを守るための都市計画のひとつが「ビッグU (Big U)」と呼ばれるプロジェクトである。コペンハーゲンとニューヨークに拠点を置く若き建築家ビャルケ・インゲルスが率いるビャルケ・インゲルス・グループ社が提案したプロジェクトで、3億3,500万ドルの予算が充てられることになった。

「ビッグU (Big U)」は、ハリケーン「サンディ」によって被害を受けた、マンハッタンの海岸線沿いの57丁目の西側から、42丁目の東側までの約13kmにわたる「U」字型の地域一帯を、堤防としての機能を果たす都市公園や防潮壁を兼ね備えた親水空間等を整備することによって、マンハッタンを水害から守る計画となっている。



(出典：ビャルケ・インゲルス・グループ社資料)

プロジェクトの基本は、大部分の地域を高さによって守ることとしているが、通常の堤防とは異なり、傾斜面に地域のニーズを踏まえた空間と機能を提供し、有機的なバリアとして構築しようとするプロジェクトである。つまり、「ビッグU (Big U)」は水害対策のインフラ基盤の整備という面だけでなく、それぞれの地域の市民生活の向上も合わせて図ることを目的としている。計画策定において、地域の住民ニーズを何度となくヒアリングし、対話を重ねることでプロ

プロジェクトに反映させ、地域住民の合意形成も図っている。災害対策と都市整備を一体として行う画期的なプロジェクトである。

マンハッタン東部地域の対策としては、東部沿岸の高架道路のフランクリン・D・ルーズベルト・イースト・リバー・ドライブに新たな水防機能を加えることを企図している。上記の高架道路に防水パネルを整備し、パネルには地域の若手芸術家による装飾を加え、照明機能も併せ持つプロジェクトとなっている。防水パネルが平常時は天井装飾として、夜間は天井照明として安心と安全をもたらすとしている。また風水害時には、高潮から地域を守る防潮壁として機能する計画である。

▼ マンハッタン東部高架道路における平時の防水パネル活用状況



(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

▼ マンハッタン東部高架道路における風水害時の防水パネル活用状況



(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

さらに、フランクリン・D・ルーズベルト・イースト・リバー・ドライブの東側の浸水被害の大きかった地域を、傾斜した有機的なバリアへと変え、歩行者や自転車が共存できる道路や水辺までの憩いの空間を創出するとしている。

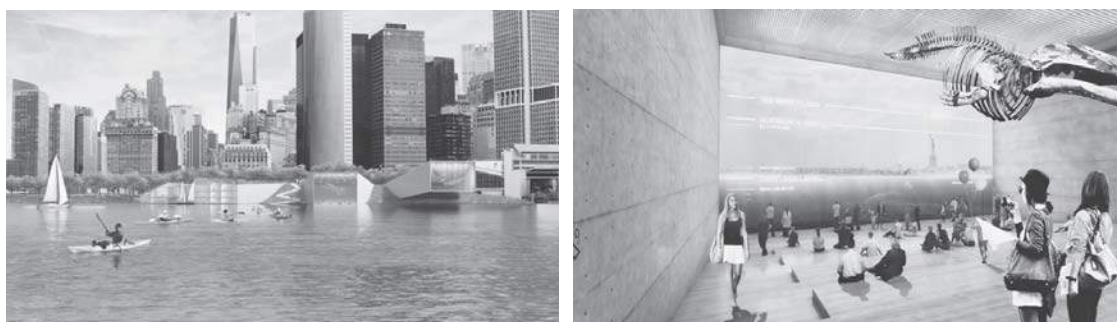
▼ マンハッタン東部における「ビッグU (Big U)」プロジェクト



(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

また、マンハッタン南部にあるバッテリーパークを改良し、沿岸部を多目的に利用できる高規格の堤防とすることで、水害対策と有効な土地利用を合わせて図ることを計画している。現在の沿岸警備隊の建物を、潮位の変化を観察できる海洋博物館ともいえるべき環境教育施設へと建て替え、水害対策を兼ねる施設として整備することとしている。

▼ マンハッタン南部における「ビッグU (Big U)」プロジェクト



(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

このように「ビッグU (Big U)」プロジェクトは、ハリケーン「サンディ」によって被害が生じた、「U」字型の地域一帯を公園や水辺空間として活用しながら、傾斜面を新たな有機的なバリアとすることで都市を水害から守る画期的な計画となっている。被害が想定される低地や脆弱地形を守ることに加えて、水辺をそれぞれの地域ニーズに応じた公共空間として整備し、社会的、環境的、経済的な環境を創出し、市民生活の向上を図ることも合わせて目的としている。

計画策定において、地域の住民ニーズを何度もヒアリングし、対話を重ね、プロジェクトの内容に反映させており、まちづくりという点からも、それぞれの地域の合意形成に大きく寄与している。このような災害対策と都市開発を一体として行う「ビッグU (Big U)」という計画の内容や手法は、今後の都政においても大いに参考とすべきである。

▼「ビッグU (Big U)」プロジェクトで創出される公共空間の利活用



(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

(2) ビャルケ・インゲルス・グループ社での質疑応答



▲ ビャルケ社にて、Falconer 氏より説明

- Q 1 3億3,500万ドルの予算は、このプロジェクト全体の予算なのか。
- A 1 第1工期の事業のみの予算となっており、それ以降の事業分については新たな予算が措置される。
- Q 2 第1工期の事業はいつまでの予定となっているのか。
- A 2 2017年までに第1工期は終わらせる。
- Q 3 計画策定にあたって、地域住民の意見を聞き合意形成を図られたとの説明があったが、どのような手法をとられたか。
- A 3 ワークショップ方式を使った。我々ビャルケ・インゲルス・グループのプロジェクトやアイデアをテーブルに置いて、説明に回った。我々が何を考えているのかを丁寧に詳しく説明した。一番大事なのは、我々の考え方を理解して頂き、地域の方に我々のプロジェクトに参画してもらうことだ。

Q 4 ワークショップ方式によってプロジェクトへの理解は得られたか。

A 4 難しい用語や言葉を使わずに、地域の皆さんが分かる言葉を使い、理解を得た。合意を得て一度決めたことを事後に変えることは非常に難しい。しかし、地域に我々のプロセスを理解して、協力してくれる方がいることが事業を進める上でどれだけ大切かということだ。我々がこのプロジェクトを通じてまちづくりに成功したと自信が持てるのは、何よりも住民とともに考え動いたことによる。これが一番大事なことである。

Q 5 マンハッタンのコミュニティ・ボード（註1）とはいつ意見調整をされたのか。

A 5 当該地域の5つか6つのコミュニティ・ボードと意見調整した。コミュニティ・ボードの方々とは、会える機会があれば何度でも会い意見調整を行い、プロジェクトに反映した。

Q 6 今回の事業の最大の課題は何だったか、また今後の課題は何か。

A 6 課題は、デザイナーと地域の方とのバランスである。両方を満たさねばならない。住民のニーズを取りつつ、デザイナーが一番重要視しているものをなくさないことが重要であった。このプロジェクトを通じて、今後も一番重要なことは、コミュニケーションとバランスだ。

※註 1

ニューヨーク市は 59 のコミュニティに分けられている。平均すると、1 つのコミュニティは人口 10 万人あまり。マンハッタン区の場合は 12 のコミュニティに分けられていて、それぞれにボード（委員会）が設置されている。各コミュニティ・ボードは 50 人の無給のメンバーで構成されている。メンバーは選挙で選ばれた区長または市議会議員によって任命される。コミュニティ・ボードは行政権を持たないが、市に対してコミュニティの住民を代表して意見を述べることができる。1977 年につくられた制度である。

各コミュニティはさらに小さいエリア、いわゆるネイバーフッドに分けられている。ネイバーフッドは行政単位ではなく、ニューヨーク市の文化や歴史の中で形成されてきた慣習的な区分けであり、各ネイバーフッドの名前や境界は確定的ではなく、人によって異なる区分けがなされている。

ニューヨーク市の都市計画局は、ネイバーフッドの名前と境界を定めた独自の地図を作成していて都市計画の説明などに活用している。¹

▼「ビッグU (Big U)」プロジェクトで創出される公共空間の利活用

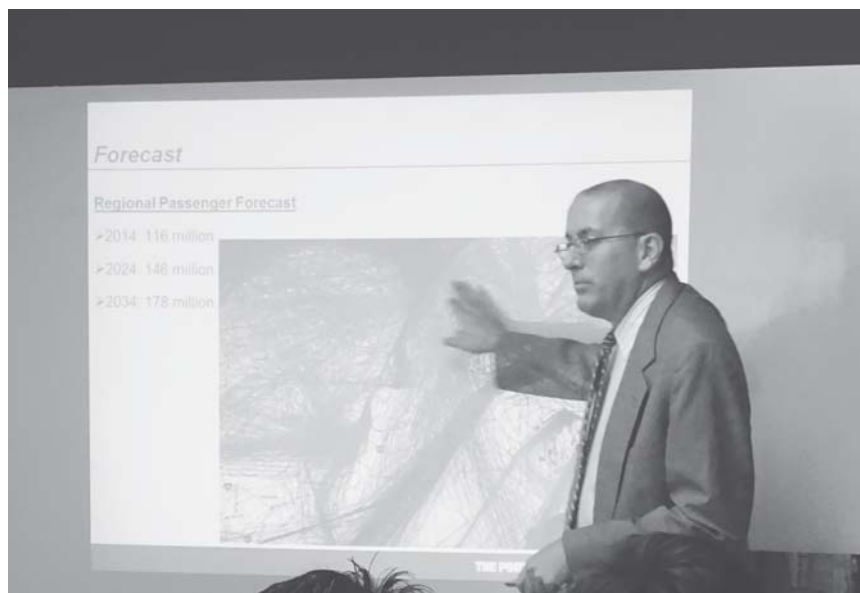


(出典：ビヤルケ・インゲルス・グループ社資料)

¹ 青山侑 (2014). 世界の街角から東京を考える 66 ニューヨークの遊歩道ハイライン『都政研究』, 2014 年 8 月号, 19

3 ニューヨークの航空政策

(1) ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社について



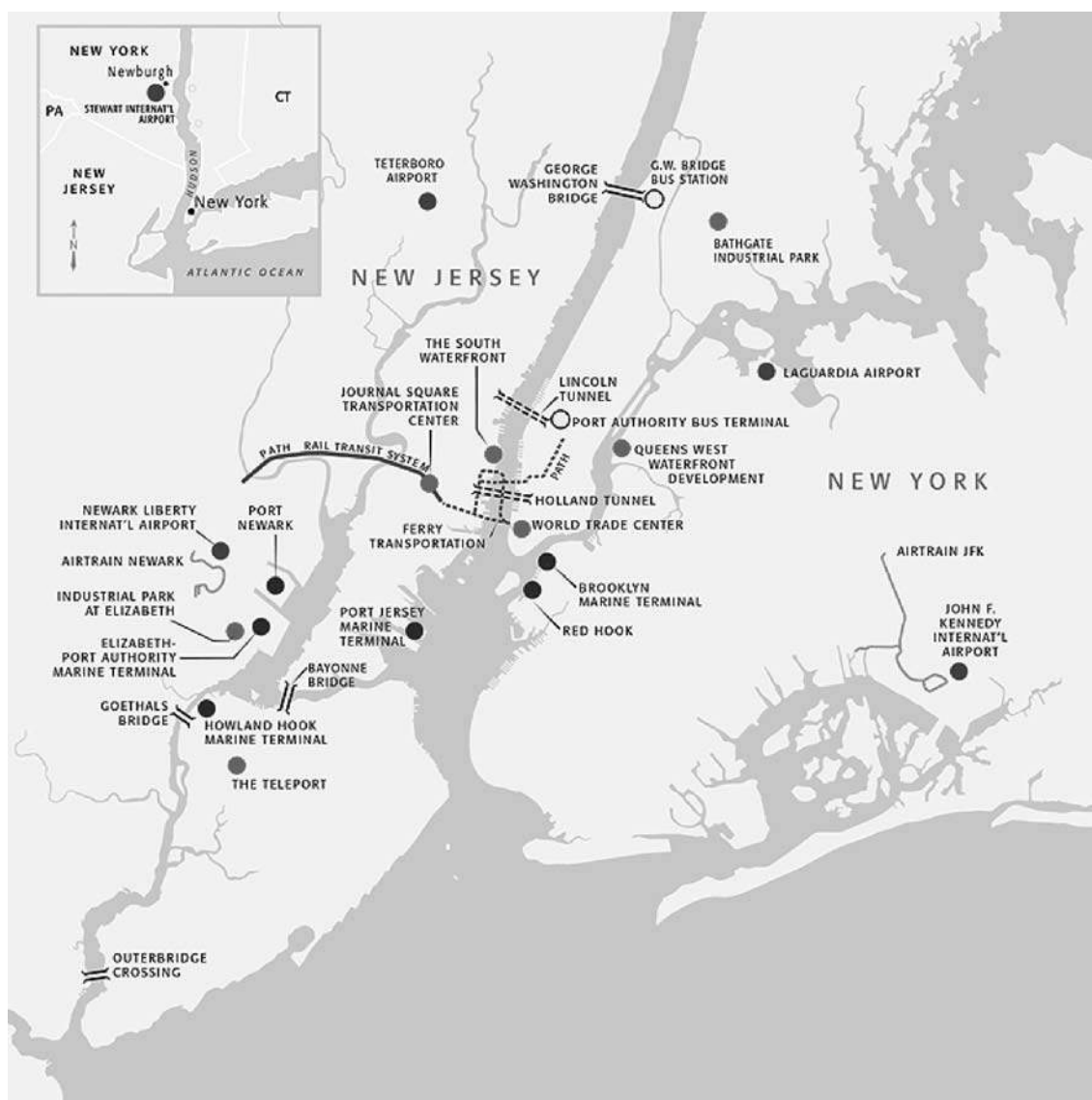
▲ Rubinstein 氏より、ニューヨークの空港について説明を受ける

ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（ポートオーソリティ）は、ニューヨーク州とニュージャージー州の空港や港湾、交通を管理運営する公社であり、1921年4月30日に両州の合意と合衆国憲法に基づき設立された。公社は、ハドソン川をはさんでニューヨークとニュージャージーのふたつの地域を合わせてニューヨーク圏として捉え、経済や貿易の促進を図っている。ニューヨーク圏となるニューヨーク・ニュージャージー港湾地区は、マンハッタンの自由の女神像から25マイル（約40km）圏内で、総面積は3,900km²におよぶ。公社は公債の発行や料金の徴収を行っているが、州や市からの借入は一切ない。1990年からは、独立した経営によって収益は市民に還元するという考え方の下、公共交通サービスの改善や更新につなげている。

公社の管理・運営する空港は、ジョン・F・ケネディ国際空港(JFK)、ニューアーク・リバティー国際空港(EWR)、ラガーディア空港(LGA)、スチュワート国際空港(STE)、アトランティックシティ国際空港(ACY)、テターボロ空港(TEB)の6つである。鉄道はニューヨークとニュージャージーを結ぶ州間通勤列車、パストレイン (PATH Interstate Commuter Rail) を管理している。また、ニューヨーク、ニュージャージーにおける港湾を管理しており、ニューアーク・エリザベス港海運ターミナルをはじめとするニューヨーク・ニュージャージー港

は、アメリカ東海岸における最大規模の港湾である。さらに、ジョージ・ワシントン橋（GWB）やニューヨークとニュージャージーを結ぶ2つの主要なトンネルとニュージャージーとスタテン島を結ぶ3つの橋、3つのバスターミナルをそれぞれ管理している。不動産開発も合弁会社として、手掛けており、ワールド・トレード・センター跡地を所有し開発を行っている。

▼ ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社の管理、運営する施設



(出典：ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社資料)

公社の管理する6空港については下記の通りとなっている。

- ① ジョン・F・ケネディ国際空港(JFK)は、ニューヨーク市クイーンズ区南部に立地し、国際線の旅客や大型コンテナのハブ空港であり、ニューヨークの第1空港として位置づけられ、全米のみならず世界各地の主要都市への直行便が発着する。「旅客と貨物の国際玄関」である。
- ② ニューアーク・リバティー国際空港(EWR)は、ニュージャージー州のニューアークとエリザベス地区に立地し、国際線とアメリカの国内線のハブ空港となっている。「国際便・国内便・宅配便の拠点」といえる。
- ③ ラガーディア空港(LGA)は、ニューヨーク市クイーンズ区北部に立地し、短距離の国内線と米国から短距離の国際線であるメキシコとカナダ線が主に発着している。住宅密集地に立地しており、騒音や環境への配慮から、小型・中型の航空機が運航されている。飛行距離 2,400km 未満の「短距離国内線」が主要となっている。
- ④ スチュワート国際空港(STE)は、ニューヨーク州ニューバーグに立地し、上記3空港に比べて小規模なため発着便も限られる。米国内東部諸都市への便がいくつか発着している。「ハドソンバレーの玄関口」といえる。
- ⑤ アトランティックシティ国際空港(ACY)は、ニュージャージー州アトランティック郡に立地し、ニューヨークから約 200 km 離れており、ニュージャージー南部地域圏の空港となっている。「南ニュージャージーの玄関口」といえる。
- ⑥ テターボロ空港(TEB)は、ニュージャージー州テターボロに立地し、プライベートジェット用の空港である。自家用機やチャーター機、ビジネスジェットが発着する。「プライベート空港」である。

公社のビジョンは、今後 30 年の航空輸送需要を満たす国際レベルの総合型空港システムを見据えた空港開発であり、そのために3つのミッションがある。第1に、すべてのお客様に最高のサービスを提供するため、空港システムの安全、安心、効率性を確保する。第2に、人・物・サービスの空輸需要に応えられるインフラ建設とサービス提供する。第3は、雇用創出と経済成長を促し、ニューヨーク及びニュージャージー地区の居住者、就業者、訪問者、それぞれの生活の質の向上をもたらす。この3つの役割を果たすことを公社の使命として

いる。

2013年、公社の管理する空港は旅客数や経済効果で新たな記録を更新している。アトランティックシティ国際空港を除く5空港合計の旅客数が1億1,500万人を超えた。経済効果は、6つの空港で55万人の雇用を創出し、雇用賃金284億ドル、789億ドルの収益が出ている。統計にある1950年からの旅客数の推移は、オイルショックやリーマンショックなど、様々な歴史的な危機があったが、全体として増え続けている。今後の公社が管理する6空港の航空需要予測は、2014年の総旅客数、1億1,600万人に対し、2024年に1億4,600万人に増え、2034年には1億7,800万人に達すると予測されている。この航空需要予測に合わせて、新設の滑走路や効率的な運用で発着数の拡大など、空港機能の拡張を図っていくことが検討されている。

空港	2013年 旅客者数	2013年 フライト数	2013年 貨物量 (単位: トン)
JFK	50,400,000 人 (国際便: 26,500,000 人)	406,000 便	1,300,000
LGA	26,700,000 人 (国内便: 25,000,000 人) (国際便: 1,700,000 人)	372,000 便	7,000
EWR	35,000,000 人	414,000 便	662,000
SWF	321,000 人	39,000 便	17,500
ACY	1,100,000 人	30,000 便	0
TEB	該当なし	155,000 便	該当なし
合計 (ACY を除く)	112,500,000 人 (国際便: 39,600,000 人)	1,390,000 便	2,000,000

(出典：ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社資料)

公社が管理する6つの空港は、すべて20世紀前半に建設されている。平均築年数は78年を超えている。最も古い空港は1919年に開設され、最も新しい空港でもサービス開始は1948年である。立地の悪さから発生する土地問題や、維持費が高いなどの問題も生じている。また、ニューヨーク圏の空港も東京圏の空港同様、拡張については課題が多いため、現状の空港を如何に効率的に運用していくかが極めて重要であると考えている。この空港機能の拡張に10ヵ年で80億ドルの投資を計画している。80億ドルのうち、34億ドルは新しいターミナルの建設、47億ドルは改良プロジェクトに充てられる。34億ドルは、ラガーディア空港とニューアーク・リバティー国際空港の新しいターミナルの建設に充てられる。ラガーディア空港は、2020年までに新しいターミナルの建設を予定している。また、ジョン・F・ケネディ国際空港は、ターミナル移転が今年中に行われる。ターミナル移転は航空会社の再配置を行うことによって、空港機能の効率性を向上させ発着数の増加につなげるとしている。47億ドルの改良プロジェクトは、104カ所の適切補修プロジェクトを含む主要経費であり、既存の施設の更新や改修に充てられる。



▲ ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社にて
説明を受ける

30年先を見据えた空港開発における3つのミッションの第1にあげた、全てのお客様に安全な環境を整える例として、Engineered materials arrestor system、EMAS という安全への技術革新と投資があげられる。EMAS とは、滑走路の先を発泡コンクリートで路面舗装し、オーバーランした航空機のタイヤが発砲コンクリートに入ることによって、通常のブレーキや逆噴射などをしのぐ制動効果で航空機を停止させ、機体や人的被害を最小限に抑えることができるシステムである。2014年8月20日までに、EMAS が航空機のオーバーランを安全に停止した事例が9件あり、これらのフライトの客室乗務員と旅客者数は合計243名に上る。EMAS は1999年にジョン・F・ケネディ国際空港に初めて設置されて以来、現在はアメリカの49の空港に79箇所設置されている。今後は9空港、13箇所に設置される予定となっている。

空港からマンハッタンへのアクセスは、電車、自動車、タクシー、シャトルバス、市バスなどで構成されており、エアポートトレインは空港の各ターミナルと各鉄道駅を結んでいる。日本と異なり在来線が乗り入れていないことから、空港側が鉄道を整備している。ターミナル間の利用は無料で、鉄道の駅で降りるタイミングで5ドルを課金される形式をとっている。そこから、地下鉄や鉄道でマンハッタンへと入るルートになっている。

空港に整備されている有料駐車場は、年間約 860 万台の利用があり、2 億 3 千万ドルの収益となっている。タクシーはニューヨークの象徴ともいえるが、ジョン・F・ケネディ国際空港は年間 320 万台、ラガーディア空港は年間 380 万台、ニューアーク・リバティー国際空港は年間 90 万台で、合計 790 万台以上のタクシーが利用されている。対するワシントン・ダレス国際空港は 95 万台、ヒューストン・ジョージブッシュ・インターコンチネンタル空港は 40 万台、マイアミ国際空港は 1.40 万台と、米国内の他の空港と比較しても多いといえる。ちなみに、ワシントン D.C. では全体で 200 万台となっている。このようなことから、ジョン・F・ケネディ国際空港では、セントラルタクシー駐車場が整備されており、約 500 台が収容でき、ニューヨークで最大規模となっている。空港からマンハッタンは 52 ドルの固定料金となるが、橋の料金は別途課金され 70 ドル程度の費用となる。これは、メータータクシーの料金よりは安価である。

ジョン・F・ケネディ国際空港からの乗車料金例 (通行料金やチップは除く)

移動方法	料金範囲
ターミナル間	\$4～\$14
ラガーディア空港まで	\$34～\$39
ニューアーク・リバティー国際空港まで	\$97～\$102 (+ \$17.50 の追加料金)
マンハッタン一律料金	\$52 (+ 通行料金/チップ) タクシーメーターやレシートには、一律料金であると記載されている。ピーク時間帯の 1 ドル割増料金や時間帯の 50 セント割増料金は適用されません。

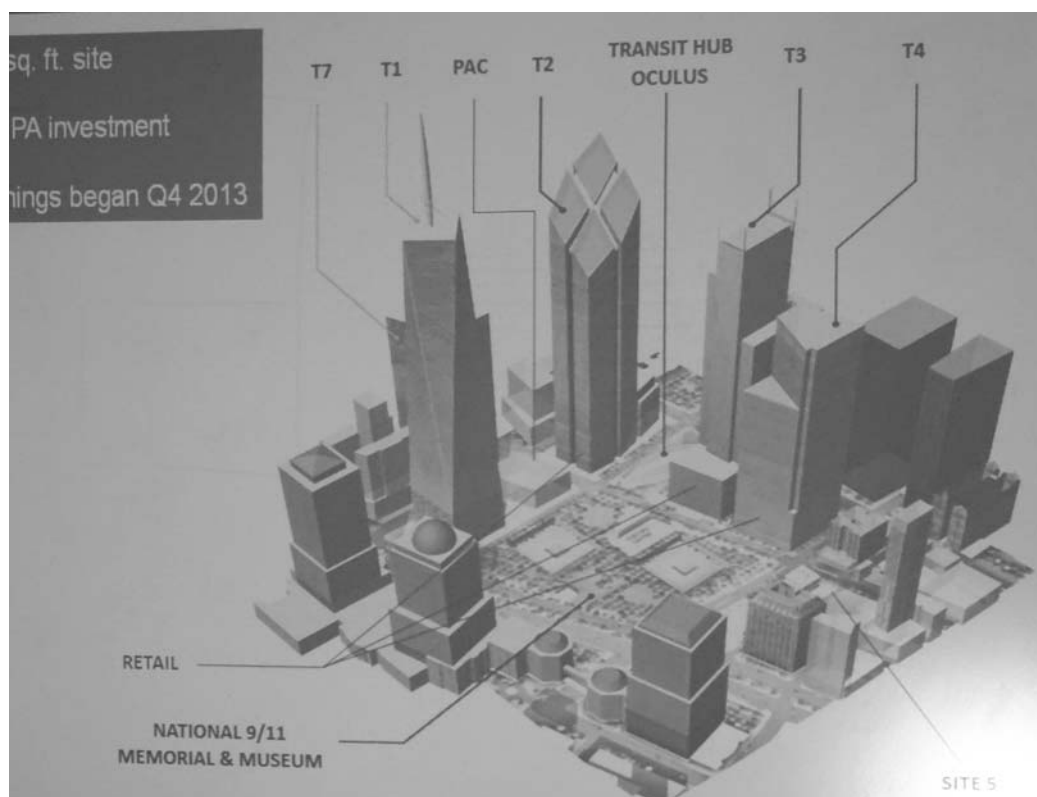
(出典：ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社資料)

スーパーシャトルやシェアライドと呼ばれるバスに相乗りして、目的地に順番に連れて行ってくれるものがあり、観光客の利用が多い。大型のバスは主なターミナル駅に乗り入れており、駅の乗り換えには便利である。

東京とニューヨークの旅客数の比較をすると、東京圏とニューヨーク圏では、羽田空港が6,900万人、成田空港が3,800万人、東京圏として1億700万人となり、ニューヨーク圏の1億1,600万人とほぼ同規模となっている。尚、ジョン・F・ケネディ国際空港の旅客数は、世界19位で5,040万人となっている。

公社が所有しているワールド・トレード・センターの再開発についても説明を受けた。ワールド・トレード・センター跡地を所有し、現在、再開発している。ワンワールドトレードセンターが最近、テナントを含めオープンし、公社のオフィスも12月にフォーワールドトレードセンターに移転する予定とのことであった。

▼ ワールド・トレード・センター跡地及び周辺の再開発について



(出典：ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社資料)

(2) ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社での質疑応答

Q 1 ニューヨークの空港は 24 時間運行しているか。

A 1 ジョン・F・ケネディ国際空港とニューアーク・リバティー国際空港は、24 時間運行している。ラガーディア空港は、深夜から朝 6 時までに出る便が無いように努力している。

Q 2 需要予測が 2030 年代まで出されていたが、その需要予測を満たす為の空港機能の拡充について内容を教えていただきたい。

A 2 東京では羽田空港の機能拡張が検討されているようだが、空港自体の拡張についてはニューヨークでも検討している。滑走路を増やすことも含めて考えている。しかし各空港とも空港内の現状を考えると非常に厳しい状況である。特にラガーディア空港は住宅密集地に立地している周辺環境から考えると滑走路の新設については除外している。そこで、我々が検討したのは、今ある滑走路を如何にうまく活用することができるかということだ。ジョン・F・ケネディ国際空港には 4 つの滑走路が 2 本ずつ平行にある。この 4 本の滑走路を効率的かつ有効に活用して発着回数を増やすという考えである。

管制塔は国の管理で、FAA が管理している。これまでの FAA の方針では離陸、着陸にわけて、2 本しか使っていないこともあった。今は、変わってきて、常に 3 本使われている。今後、取り組もうとしているのは、まず滑走路の有効利用、次にエアアリアの混雑解消、そして滑走路の新設である。滑走路の新設については実施するなら、ジョン・F・ケネディ国際空港になる。ニューアーク・リバティー国際空港については 3 本の滑走路があるが、11-29 という滑走路が使用しにくいという課題があった。この課題を解消し使用していきたいと考えている。また、ニューアーク・リバティー国際空港についても滑走路を増やせないか検討している。

Q 3 羽田空港も現在、発着枠を増やそうと航路を変更しようとしているが、航路を変える権限は港湾公社が有しているのか。

- A 3 そうだ。我々も同じことを考えている。現状の効率的有効利用である。
- Q 4 空港と空港のアクセスはどうなっているのか。特に、24 時間運行している空港で鉄道などの公共交通は対応しているのか。
- A 4 深夜に羽田にどうやっていくのかは、ニューヨークの我々の間でも話題にあがり、国際的な議題になっている。ニューヨークの公共交通機関は 24 時間使うことが出来る。地下鉄、エアトレインは 24 時間利用できる。港湾公社で運営しているものも 24 時間動いている。ただ、昼間と比べて深夜はかなり数が減る。アムトラックに乗ることも出来る。バスも 24 時間利用できる。
- Q 5 パストレインの事業費はどのくらいかかったのか。
- A 5 平均的な利用料運賃は 2 ドル 50 だが、コストは 4 ドル 50 かかる。そのため他の事業から、予算をもってこなくてはならない。単独では赤字だが、港湾公社の交通網全体で採算をとっている。
- Q 6 ワールド・トレード・センター跡地の再開発事業費とテナントの状況について教えていただきたい。
- A 6 再開発事業費は 150 億ドルである。テナントだが、我々はワールド・トレード・センターの新しいビルの 18 階に移る。今、テナントが確定しているのは 1、4、7 階のフロアである。この再開発ビルのテナントは、ほとんどがオフィスになる。政府機関なども入ると思う。ちなみにこの再開発地域に公共交通機関のハブが出来る。
- Q 7 空港のビジョンを作るときの意思決定のプロセスを教えていただきたい。
- A 7 ビジョンを作るにあたって規則や定めは無いが、公社内で十分な話し合いを行っている。需要予測をはじめセキュリティやインフラとしての必要性などについてである。これまでの事業でもパストレインは多額の投資が必要だった。公社に対しては、政治家から圧力がかかる。ラガーディア空港に関する公社の取り組みに対して、バイデン副大統領から批判を受けた。公社としても改善の計画を持っているが、州知事の優先事項

はインフラの改善にあり、協議と調整が必要だ。また、ワールド・トレード・センターの再開発後に課題としてあがっているのは、バスターミナルの整備である。バスターミナルの整備は最も難しい事業の一つであり、資金の配分も難しい仕事だ。

Q 8 公共性を担保する為には公社として資金が必要となるが、収益の他に政府や州からの補助金はないのか。

A 8 公社は課税することは出来ない。公社は管理している施設や鉄道の利用料収益で設備投資をしている。公社は空港プロジェクトを事業として持っているが、本年の事業でも滑走路の再整備で5億ドルの費用がかかる。このような大きなプロジェクトになると連邦政府からの支援がある。他の事業でもインフラなら、支援を得られるものもある。港湾の場合などである。パナマ運河の拡張に合わせてニューヨークも港湾の拡張工事を行っている。大きな船が入る為には、港を深く掘る必要があるため、掘削する。大掛かりな工事は連邦政府から資金を得ることができる。

Q 9 今のお話からすると公社は完全な独立採算というわけではないのか。

A 9 そうだ。公社はニューヨーク州、ニュージャージー州の下にある組織であるため、両州の指示に従って動いている。公社は港湾や交通インフラの管理運営の他、公共機関としてメディア対応や市民対応も行う。我々にとって重要なことは運営の透明化である。

Q10 ニュージャージーからニューヨークに入る車には13ドル課金されると聞いたが、ニューヨークからニュージャージーに入る車には課金されないのは何か意図があるのか。

A10 特に深い意図はない。一方だけの通行者はいないと考えているので、片一方で往復の金額を徴収しているということだ。

Q11 港湾公社として警察を持っていると聞いているが、港湾公社の警察はどのような任務で、ニューヨーク警察とどう違うのかを教えてください。

A11 ニューヨーク市警とは別の組織である。管轄はニューヨークとニュージャージーの両方だ。犯罪を捜査する際に州をまたいで行うことが出来る。ニューヨーク市警はニューヨークの州を出て捜査することは出来ない。また、港湾公社の警察には、管理運営する施設の保護という任務がある。

Q12 港湾警察の人員は何名か。

A12 何名かすぐにお答えできないが、1,000人以上いる。最近200人増えた。アメリカの空港では企業向けの警備が必要である。会社のCEOなどが乗る為だ。国連の総会開催時は各国代表が、ジョン・F・ケネディ国際空港に着く。9月になり、各国代表が特別機で空港に着くと、米国内の政府機関も対応する。政府機関と港湾警察は密接に連携して要人警護にあたる。ジョン・F・ケネディ国際空港からマンハッタンに向かうのだが、警備の責任はニューヨーク市警となっているので、ニューヨーク市警とも連携する。スーパーボウルなどの大きな行事が開催される時はバスの本数を増やしたり、新たな公共機関を設けるなどして空港からホテルへの輸送を行う。イベントがあると、イベントスタッフやボランティアも多数訪れる。よってイベント開催時には特別な準備が必要となる。

Q13 東京は、2020年のオリンピック・パラリンピックに向けて羽田や成田へのアクセスを拡充しようとしている。ニューヨークでは、空港への新たなアクセスを検討もしくは拡充されているか。

A13 交通機関の整備は公社以外の組織が担当していることが多い。インフラ整備には多額の資金を必要とする。今一番の課題は、マンハッタンへ通じているトンネルを電車が通れないということである。イーストリバーに向けて新しいトンネルを作っている。残念なことに計画よりお金や期間がかかることが多い。この新しいトンネルはイーストリバープロジェクトという。このプロジェクトが成功すれば、我々は新たなルートを検討できる。ハドソン川にも同じプロジェクトがある。時間と費用がかかりすぎるといってキャンセルになってしまった。アメリカではインフラ投資において必ず資金調達が問題になる。オバマ大統領はさまざまな整備を目指していたが、徐々に規模が小さくなっている。また東京と違って、我々には空港から直接マンハッタンに入る公共交通が無い。いずれは整備出来たらいいと考えているが、資金が無く出来ていない。可

能性としては、ニューアーク・リバティー国際空港からパストレインを伸ばしてニューヨークに入るルートがある。ニューアーク・リバティー国際空港から数kmで着く距離に駅がある。しかし、整備費用は10億ドル単位でかかることが想定され、実現はまだ先のことになる。



▲ ワールド・トレード・センター跡地及び周辺の再開発

4 ニューヨークにおける都市計画

(1) ニューヨークの再開発について



▲ ニューヨーク都市計画局にて説明を受ける

ニューヨーク市では、移民の影響もあり人口が増え続けており、再開発が盛んに行われている。ニューヨーク市の約 800 万人のうち約 300 万人が移民とされる。主な出身国は、ドミニカ共和国出身 10%、中国出身 10%、ジャマイカ出身 6%、メキシコ出身 6%である。シティ・プランニングにおいては、このような状況も考慮に入れている。

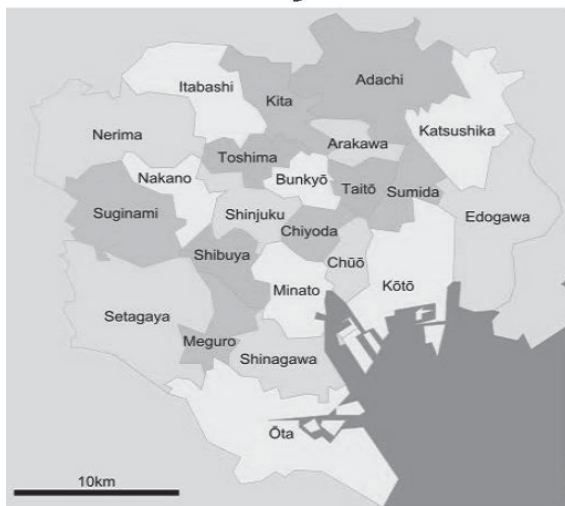
具体的な政策としては、格差是正、教育充実、中低所得者向けの住宅供給が挙げられる。また、交通局、ローカルビジネスの援助企画なども行っている。これらの政策はビル・デブラシオ (Bill de Blasio) 氏がニューヨーク市長に就任した影響が大きいと言われている。ビジネス中心の政策を採っていた前市長のマイケル・ブルームバーグ (Michael Bloomberg) 氏とは対照的である。

ニューヨーク市は、マンハッタン、ブロンクス、クイーンズ、ブルックリン、スタテンアイランドの 5 つの行政区と 59 のコミュニティ地区からなっている。



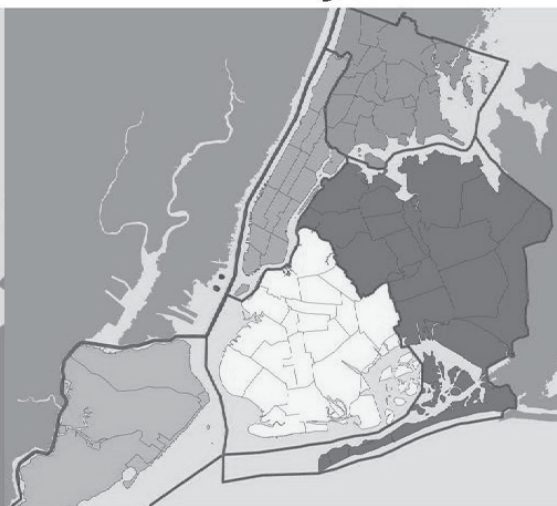
(出典：ニューヨーク市都市計画局資料)

Central Tokyo



622 km²
(Density: 14k/km²)

New York City



789 km² (Water excluded)
(Density*: 10k/km²) *Manhattan: 27k/km²

(出典：ニューヨーク市都市計画局資料)

今日のニューヨークの人口は約 840 万人、東京 23 区は約 890 万人となっており、同地域の面積は上記資料にもある通り、ニューヨークは 789 km²、東京 23 区は 622 km²となっている。人口密度については、ニューヨークは 1 km²あたり 10,700 人に対し、東京 23 区は 1 km²あたり 14,400 人と高くなっている。しかし、マンハッタンのみを比較すると 1 km²あたり 27,000 人と極めて高く、高密度な地域といえることができる。

歴史的経過から 20 世紀当初、ニューヨーク市の人口が過密になったため、ニューヨークの都市開発を行う上で建ぺい率、容積率による規制の必要が生じた。1961 年に現在の都市計画法が制定されたが、当時の法律では、街並みを壊すという問題に対処できず、新たな問題意識として、街並みとビルの調和が重視されるようになった。

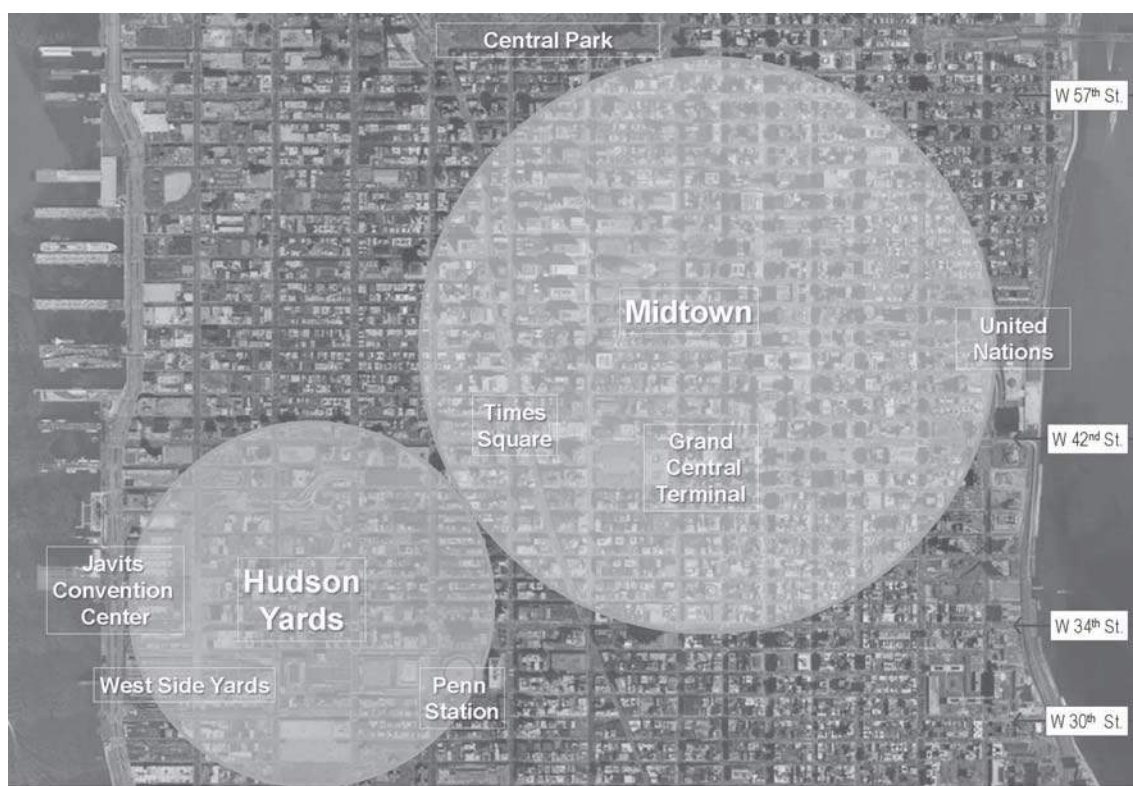
また、ニューヨーク市の土地区画の特徴としては、住宅、商業、工業地域がとて細かく分けられ、さらに毎年法律が改正され複雑なディストリクトを形成していることや、スーパーマーケットのエリアは容積率の加算をしないという特別ルールがあることなどが挙げられる。

都市区画(ゾーニング)には様々な工夫が凝らされている。例えば、ウォーターフロントを開発する際には、ディベロッパーに高層マンションの建築を許可する代わりに開発を行わせるといった措置である。この点は日本の六本木でとられていた政策と類似している。

(2) ハドソンヤードの再開発について

ハドソンヤードと呼ばれるマンハッタンの西側の地区は、鉄道の車両基地や工場や倉庫が建ち並ぶ地域であったが、2012年のオリンピック・パラリンピックの候補都市としてニューヨークが選ばれたことによって、メインスタジアムの建設が予定された。

2012年のオリンピック・パラリンピック開催がロンドンに決定した後、ニューヨーク市が特別に設置したハドソンヤード・インフラストラクチャー・コーポレーションが債権を発行して、ハドソンヤード開発公団にファイナンスし、メトロポリタン交通局とニューヨーク州が協力して歴史的な大開発事業が決行されることになった。オフィススペースと住宅スペースが両立した地域として、2030年代に計画の全行程が完了する予定となっている。新駅の設置も計画されており、ニューヨーク最大の再開発事業として注目を集めている。



Midtown Manhattan

(出典：ニューヨーク市都市計画局資料)

ハドソンヤードの都市開発計画は、2005年にハドソンヤードディストリクトという特定目的地区の都市計画として定められた。ニューヨークの都市計画は、

州政府がマスタープランを作り、大きな方向性や方針を定めているが、実際の計画や開発はニューヨーク市が、ニューヨーク市ゾーニング条例に基づいて行っている。マンハッタンのミッドタウンは、アメリカ最大のオフィス街としてニューヨークの経済成長を支えてきているが、この20年間でマンハッタンにおけるオフィススペースの需要に対し、供給が不足してきていると市計画局は認識している。そこで、新たに特別目的地区に指定されたハドソンヤードディストリクトのゾーニングでは、オフィススペースを約240万平方メートル確保し、同時に5,000戸の低中所得者向けの住居世帯を含めた2万戸の住居世帯を誘致することが最終的な目的とされている。

一方、ハドソンヤードにおける都市開発計画の問題点は、交通の便の悪さである。計画開始時から地下鉄の延伸の必要性が指摘されており、現在地下鉄を通す工事が行われており、交通面の問題点は多少緩和されると考えられている。また、オフィススペースの中に公園を作ることで、ハドソンブルバードパークというグリーンベルトを形成するという計画も立てられている。



(出典：ニューヨーク市都市計画局資料)

また、ハドソンヤードの東側にあるイーストミッドタウンには、グランドセントラルステーションがあり、ミッドタウンの中心となっている。ここには、

オフィススペースが約7万平方メートルあり、25万人の雇用機会を創出し、交通のハブとなっている。さらに、新たな雇用機会創出のために、現在インフラ整備を行っている。イーストサイドは西側地区と比べて地下鉄が少なくオフィスビルが集中してきたことによる通勤ラッシュが生じており、その解消のためのインフラ整備が求められている。

また、地下鉄の問題だけでなく歩道などのオープンスペースが乏しいという問題も抱えているため、計画を立てる上では、同じような問題を抱えた都市との比較を行うようにしている。具体的には、ビジネス街の中心が高齢化していたロンドンや丸の内を中心街、シカゴなどである。

ハドソンヤードは、アメリカ史上で民間による最大の不動産開発であり、年間2,400万人以上の訪問を想定している。ハドソンヤードは、ミッドタウンの既存のビジネス街の延長線上にあり、ニューヨーク市経済の将来を担う役割を果たすのに理想的な立地である。このプロジェクトにより、ハドソンヤードは商業、住宅、文化や娯楽の中心へと生まれ変わり、大中小の開発がダイナミックな都市型の街を作り出すこととなる。

(3) 公園管理局の再開発について

Redevelopment 再開発

NYC Parks Operated – ニューヨーク市公園管理局運営

- Concrete Plant Park
- Hunter's Point South



CAPITAL PROCESS/BUILDING PARKS

(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

ブルックリンやクイーンズの両地区では、内陸部は開発されているのに対し、川岸はあまり活用されていないという状況にあったことから、かつて海軍の造船所として利用されていた場所を再開発することが考えられた。新市長のビル・デブラシオ (Bill de Blasio) 氏は、ブルックリン・テック・トライアングルという施策を掲げ、2000年以降のニューヨークの人口の増加に対する職住接近やコミュニティと住宅の開発を促進した。また、低所得層や中間所得層に住宅を購入しやすくするために、開発地区内にオフォーダブル住宅を一定数整備させる構想や有効利用されていない土地に罰則を設けるなど、ウォーターフロントの住宅開発に力を入れている。

ハンターズ・ポイント・サウス (HUNTERS POINT SOUTH) の再開発は、ニューヨーク市公園管理局が管理している。ニューヨーク市の前市長のブルームバーグ氏により川沿いの開発を公園にしようという方針で、5年間で1,000万ドルの予算が投じられた。

HUNTERS POINT SOUTH



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

この地区は、ニューヨーク市が2012年オリンピック・パラリンピック招致時に選手村予定地であった。現在は、ニューヨークの慢性的な住宅不足に対し、主に中間所得層のための住宅を提供する再開発として整備された。しかし結果としては、周辺環境や住宅棟が市場において高く評価され、マンハッタン並みの価格帯となってしまうている。ハンターズ・ポイント・サウスの再開発では、住宅棟の他、中学校、高校が建設され、公園やドッグランも整備されている。前頁資料にあるフェーズ2の再開発は、2015年秋頃着工予定となっている。



▲ ハンターズ・ポイント・サウスにて

(4) ハイラインについて



① ハイライン概要（ニューヨーク市公園管理局資料より）

- ・ ウェスト・サイド・ラインと呼ばれる長さ 1.45 マイル（2.4km）のニューヨーク・セントラル鉄道高架線跡地に建設された長さ 1 マイル（1.6km）の線状公園。再設計され、空中緑道として再生。
- ・ 鉄道を都市公園に転用したことで、線路沿い地域の土地開発が活発化。
- ・ 営業時間：午前 7 時～午後 10 時（夏季は午後 11 時まで、冬季は午後 7 時まで）
- ・ 毎年 450 以上のプログラムやアクティビティを開催。
- ・ 季節ごとに 9 店舗の飲食店、アート展示会 120 回以上。
- ・ 訪問者数：2 千万人以上（2014 年 7 月時点）
- ・ 公園レクリエーション局（Department of Parks and Recreation）の管轄下でフレンズ・オブ・ハイライン（Friends of the High Line）が管理。

フレンズ・オブ・ハイライン（FHL）とは、1999 年に 2 人の近隣住人（ジョシュア・デーヴィッド氏とロバート・ハモンド氏）が創設した非営利団体である。鉄道が解体されることになった際、ハイランド保存のための活動を行った。

現在、公園のメンテナンス、運営、また毎年 450 件以上開催されている公共プログラムやアクティビティを FHL が監督している。



▲ ハイラインとハドソン川

② 設計と建設

- ジェームズ・コーナー率いるデザイン集団フィールド・オペレーションズ (Field Operations) プロジェクトリードとして、ディラー・スコフィディオ&レンフロ (Diller Scofidio + Renfro)、ピエト・ウドルフ氏が担当。また、照明デザイン、構造工学、その他多くの分野にコンサルタントが参加。
- 多段階式の工事で、区間ごと（合計3区間）に2年以上の建設時間を費やす。
- 列車運行停止後25年の間に、使われない高架線路上に植物が自生した景観にヒントを得る。公園の植物種は、在来種を中心に、耐寒性、持続可能性、テクスチャーや色のバリエーションを考慮して選択された。

Section Map



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

第一区間 (ガンズブール・ストリートから西 20 丁目)	2009 年 6 月 9 日開設
第二区間 (西 20 丁目から西 30 丁目)	2011 年 6 月 8 日開設
第三区間 (最北端部分)	2014 年 9 月 21 日開設



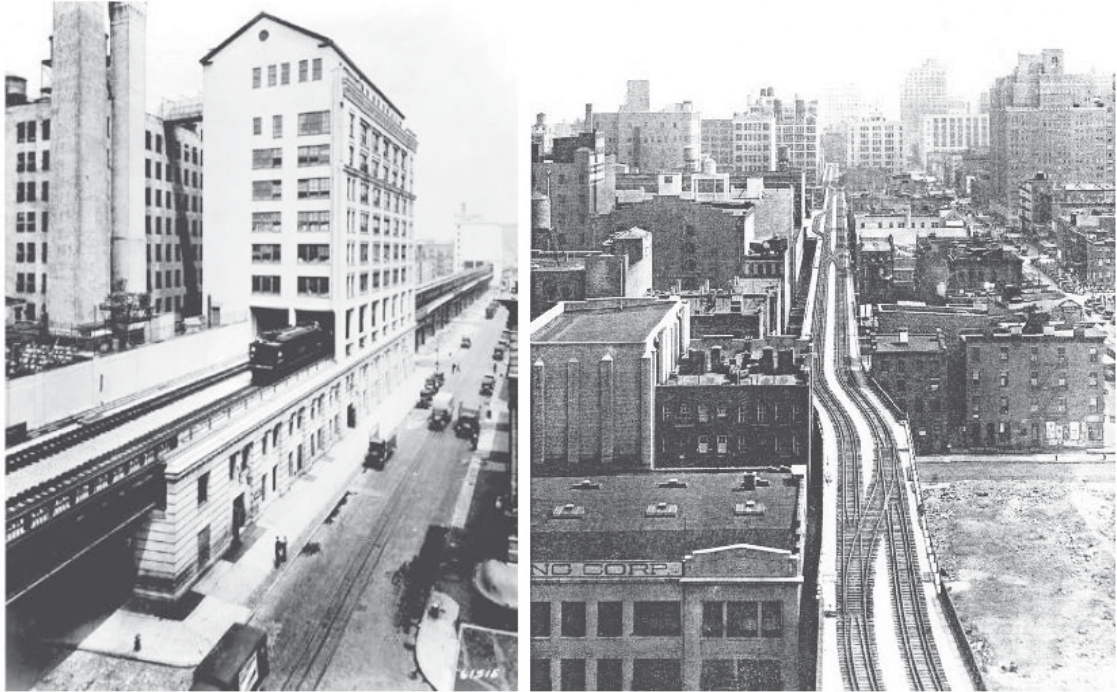
▲ ハイライン（第三区間の最北部）

③ コストと資金

- コスト 第一区間と第二区間：152,300,000ドル
第三区間（現在、一般公開されている数値）：35,000,000ドル
オープンエリアの設計と建設：86,200,000ドル
- 資金 市：123,000,000ドル
連邦政府：20,300,000ドル
州：400,000ドル

残りの資金は、フレンズ・オブ・ハイラインと近隣開発業者の個人献金で賄う。フレンズ・オブ・ハイラインは、転用前後で現在までに44,000,000ドルを調達。

History



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

④ 歴史

- ・ 1934～1980年代

ウェストサイド再興プロジェクトの一環として列車を開通。34丁目からスプリング・ストリート、セント・ジョンのパーク・ターミナルまでの区間。マンハッタン最大の産業地区の物品運搬道として設計。ハイラインで最後に電車が運行されたのは1980年。ジュリアーニ市長時代に解体が予定された。

- ・ 1999年

この地域に住むデーヴィッド氏とハモンド氏が、ハイラインをパリの美しいプロムナード・プランテのような高架緑道公園に再生することを目的としたコミュニティ団体、フレンズ・オブ・ハイライン（FHL）を設立。FHLは、ハイラインの保存とこれを公共緑地として再利用するための活動を行う。

- 2002～2003年

ハイラインの保存と再生のための計画枠組み開始。FHLの調査から、このプロジェクトが経済的に有理であることが分かり、新生ハイラインの設計コンペを提案。

- 2004年3～9月

FHLとニューヨーク市による、ハイライン設計チーム選定作業が行われる。選定されたのは、景観建築会社ジェームズ・コーナー・フィールド・オペレーションズ、ディラー・スコフィディオ&レンフロ、そして、植栽デザイナーのピエト・ウドルフ氏。

- 2005～2006年

アメリカ陸上運輸委員会が路線の暫定利用証明書（Certificate of Interim Trail Use）を発行。ニューヨーク市は、2005年11月にCSXトランスポートーション社から寄付されたハイライン所有権を受け取る。2006年4月、起工式。2006年、工事開始。



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

⑤ ゾーニング

- ・ 2005年6月、市はウェスト・チェルシー特別区という区画地域を特別に作成。これにより、ウェスト・チェルシー近隣の開発が活発化された。公園の大部分は、この区域内に存在する。



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

- ・ この区画整理により、新築住宅や新しい商業スペースの開発機会が生まれ、ハイランドを特有の公園として再生する機運が高まり、低価格住宅の建設と維持、そして近隣のアートギャラリー地区が活性化された。

⑥ ウェスト・チェルシー区画整理

- ・ ウェスト・チェルシーに市場価格住宅および低価格住宅の機会が生まれる
- ・ ハイライン沿いの緑地案を活性化
- ・ ウェスト・チェルシーのギャラリー地区を強化
- ・ 大胆な混合型の土地活用を推進
- ・ 海岸までの歩行者道を強化
- ・ 近隣の特徴やハイライン緑地案に適した新築ビル建設を確保
- ・ 近隣エリアの計画イニシアチブに適合



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

⑦ 今後の計画

- ・ ハイラインの3区間完成以外に、ニューヨークの経済発展支援を目的として、NPO団体(NYCEDC)と文化部(Department of Cultural Affairs)はホイットニー美術館と土地販売契約を締結しており、ハイライン、ガンズブール・ストリート地区部分の重要文化資産としてホイットニー美術館を新設する工事が進行中。ホイットニー美術館は、2015年に開設予定。
- ・ 新設のホイットニー美術館は、ピューリッツァ賞受賞建築家レンゾ・ピアノ氏が設計。ハイライン最南端の、これもレンゾ・ピアノ氏が設計したフレンズ・オブ・ハイラインの新規メンテナンスおよび運営ビル沿いに建てられている。ニューヨーク市の標準土地利用審査手続き(ULURP)に従い、このプロジェクトは2008年9月に承認された。
- ・ ハイラインムーブメントとして、ジェットブルー社は、JFK空港の待合室に「ハイライン」パークのデザインを設計・実装すると発表した。



▲ ハイラインからのぞむハドソンヤード再開発地区の鉄道車両基地



(出典：ニューヨーク市公園管理局資料)

ハイラインは、現在年間 400 万人の観光客が訪れるニューヨークの新たな名所となっており、もとは高架の貨物鉄道であり、その廃線を保存し遊歩道として活用し大成功を収めている。この事業は二人の青年の活動から始まり、フレンズ・オブ・ザ・ハイラインという組織がつけられ広範な市民運動によって、廃線が保存され遊歩道として再整備され、ニューヨークではメトロポリタン美術館に次ぐ 2 番目に観光客の多い施設となっている。ハイラインは東京においても大いに参考とすべき開発だと強く感じた。

ハイラインの総延長約 1.6km でいろいろなアクティビティが設けられている。整備費用はセクション 1、セクション 2 は約 150 億円、セクション 3 は約 35 億円となっている。整備費用は、市、国、州、非営利団体から拠出された。2002 年にデザインがコンペされ、2006 年にグランドオープンとなった。セクション 1 が 2009 年に、セクション 2 は 2011 年に、セクション 3 は 2014 年に完成した。既に 2,000 万人が訪れ好評を博している。ジェットブルー社が JFK 空港にハイラインを真似た公園を待合室に作ろうとする計画もある。

(5) ニューヨーク市都市計画局・公園局への質疑応答

Q 1 新しいビル・デブラシオ市長が就任したことでデパートメント・オブ・シティ・プランニングに影響があるか。

A 1 説明したことと重複するが、彼はビジネス面の政策を中心に行っていた前任のブルームバーグとは対照的であり、市民の生活に即した政策に取り組もうとしている、という印象を受けている。市長の交代は当局にも影響がある。というのも、市で出された都市開発計画があった場合に、現在の都市計画法に当てはまらず、新しいルールを策定しなければならないときは、当局で新たな都市計画を作成するのだが、この作成の際には市長の認可が必要となる。したがって、市長がどのような考えを持っている人物かは当局にとって重要な問題であり、ビル・デブラシオ体制は当局に何らかの形で変化を与えると考えられる。

Q 2 ブルックリンやクイーンズの川沿いの開発は、具体的にどのようになされたか。

A 2 ブルックリンやクイーンズでは、少し内陸に入ると再開発による活気が見られるのに対して、川岸には空き地が多くあり、開発が見られていない。ブルックリンではその影響で数年のうちに4～7割も雇用が減少したと言われている。そこで、川岸でのオープンスペースの確保をしようと考えた。そして、川岸においては、市ではなく民間の業者によって開発が行われた。注意が必要だった点としては、川岸は洪水が多いという点、低所得者向けの住宅供給が求められていた点、なおかつ開発業者には開発を促すような政策を提示しなければならない点がある。

Q 3 具体的にどのようにして開発に対する規制を行っているのか。

A 3 ボーナス制度、すなわち、ベースとなる容積率 1,000%が予め業者に与えられており、業者は一定の条件をクリアするとさらに容積率を取得することが出来るという制度である。これにより開発を促進している。このボーナス制度は特にオフィス地区で見られる。

Q 4 オフィス地区には、どういった業種の企業が進出しているのか。

A 4 従前は、証券、銀行、保険、不動産などの業種がメインに進出していたのだが、近年はそれらに加え、テクノロジー関係やベンチャー企業の進出が盛んになっている。そのことから、この地域はシリコンアレイと呼ばれている。ミッドタウンとマンハッタンの中間に位置するので、地価が比較的安く、ベンチャー企業が進出しやすいのが原因だと考えられる。

Q 5 アメリカのディベロッパーは、テナントを早い段階で決めるのか。

A 5 ハドソンヤードにおけるテナントの需要はかなり高く、多くの会社のヘッドクォーターが移ってくる。日本ではディベロッパーが建物を作った後からテナントがつくことが多いが、アメリカでは、銀行があるビルディングにテナントが入りたいと主張すれば、トレーディングフロアやバンクルームが欲しいなどといきなり要求される。

Q 6 ハドソンヤード計画は、2018 年の間にはかなりの話題になるか。

A 6 ハドソンヤード計画は、むしろ現在話題になっている。まだ巷では話題になっていないが、ディベロッパーの間ではかなり関心がある。

Q 7 ハドソンヤード地区の容積率はどれくらいか。

A 7 タワーが立つのは容積率 1,100%の場所であるため、かなりの建物建設が許容されている。

Q 8 ビル施設のテナントを決定する段階は、日本とアメリカで異なるのか。

A 8 アメリカでは、例えばあるビルディングに銀行がテナントとして入りたいと主張した場合、ビルディングが建設される前であってもその段階から、トレーディングフロアやバンクルームが欲しい等と要求される。日本とアメリカでは価値観が異なるのだと思う。日本では、アークヒルズ建設の際に、ビルディングがほとんど完成してからテナントとして入ったスターバックスの要望によってビルディングのデザインを一部修正するという生じたことがある。このように一度いい空間を作った後

にもう一度作り直すと言うような考え方はアメリカの建築設計事務所はしない。

Q 9 どのような時期に仕事が忙しいなどということはあるのか。

A 9 特に決まった時期に忙しいということはない。ただ、今回デブラシオ氏が新たにニューヨーク市長に就くと決まったときはディベロッパーからの仕事の依頼が殺到した。というのは、前任のブルームバーグ氏は、建物建築の際の許認可を出すこと積極的だったのに対し、デブラシオ氏はそうではないと考えられていたので、新市長に変わってしまう前にディベロッパーがビルディング建設の企画書を提出しようとしたからである。

Q10 ハドソンヤード計画で大量の床面積が提供されることとなるが、供給過剰となることはないのか。

A10 過剰となることはない。ハドソンヤード計画では、オフィスや住宅としての使用が予定されている。ここの家賃は相当高いが、ローンがしっかり組めるようになっているので、十分な需要がある。また、ビジネス面から見ても、このようにビルディングを提供することは、産業の活性化につながると考えている。日本では、2002年にアークヒルズが、2003年に六本木ヒルズが建設されたときにビルの過剰供給と批判されたが、実際現在の状況を見てもわかるように、供給過剰にはなっていない。むしろ、産業の活性化につながっていると考えている。

5 まとめ

ニューヨークの都市調査で強く感じられたのは多様性であった。多様性こそニューヨークの都市の発展そのものであり、原動力に他ならない。ニューヨークで最初に訪れたビャルケ（Bjarke Ingels Group）社でも、世界各国から若くて有為な人材が集まり、ニューヨークの水害対策に英知を結集していた。「ビッグU（Big U）」という水害対策は、災害対策と都市開発を一体として行うことに加え、様々な人種や異なる文化・価値観を持つニューヨークの住民に対し、対話とコミュニケーションを徹底するなかで、利害を調整し合意形成を図っていた。計画の策定段階においても、地域の住民ニーズを何度となくヒアリングし、対話を重ね、プロジェクトの内容に反映させており、政策形成過程としても極めて優れていた。このような対話とコミュニケーションを徹底し、利害調整と合意形成を図る手法や、災害対策と都市開発を一体として行う計画の内容は、今後の都政において大いに学ぶべきものであった。

都市開発においてもハドソンヤードをはじめとして、ハイラインなど、若い人材の活躍や登用がニューヨークの成長と発展につながっていた。特にハイラインは若い二人の活動から始まっており、今や400万人が訪れるニューヨークの新たな観光名所となっている。その若い二人から始まった活動は、都市の再生を力強く牽引するとともに、ニューヨーク市民の新たなコミュニティとコミュニケーションを創り出した。東京都としても都市再生を行う上で、ニューヨークの事例などを参考にし、若い人材の積極的な登用と参画を図っていくべきである。また数年後には、このハイラインも通るハドソンヤードの再開発が竣工し、ニューヨークの新たな経済や観光の集積地として世界に披瀝される。

今回の調査で訪問したニューヨーク市において、自治体職員の中に日本人が何人も在職し活躍していた。まさに、多様性を自治体の発展にも活用している姿を目の当たりにした。都市計画局、公園局の日本人職員はとても優秀かつ若い人材であった。彼らは外国人として仕事をしているのではなく、日本向けの担当職員として働いているのでもない。ニューヨーク市の都市計画局、公園局に属し、ニューヨークの再開発や公園管理、歴史的文化的価値のある建物の対応から、地域へのまちづくりの説明までこなすニューヨークのまちづくりに精通した素晴らしい職員として働いているのである。東京の抱える課題を考える上で、日本にも精通した彼らとの意見交換は大変有意義かつ大いに参考となるものであった。