

# CLAIR REPORT No.453

## ニューヨーク都市圏交通公社 (MTA) におけるガバナンス

Clair Report No.453 (Sep 29, 2017)

(一財)自治体国際化協会 ニューヨーク事務所



一般財団法人

自治体国際化協会

## 「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に関わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、ご意見等を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載は御遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: [webmaster@clair.or.jp](mailto:webmaster@clair.or.jp)

## はじめに

アメリカ最大の都市・ニューヨーク市を中心とするニューヨーク都市圏。州の領域をも越え、2,000 万人を超える人々が暮らすこの地域は、アメリカで最も公共交通機関の発達した地域でもある。摩天楼の聳えるマンハッタンを中心に、市内5区に縦横に巡らされた地下鉄やバス路線。緑豊かな郊外の住宅地へと延びる通勤鉄道。河川によって隔てられた地域を結び、自動車交通の要となる橋梁やトンネル。これらの維持管理・運営を一手に担っているのが、本レポートで取り上げるニューヨーク都市圏交通公社（Metropolitan Transportation Authority, 以下「MTA」と表記）である。

MTA は、ニューヨーク州においてすら誤解があるといわれるが、ニューヨーク市ではなく、ニューヨーク州によって設立された公社である。2017年1月、ニューヨークの街頭で配られたフリーペーパー（am New York）には、予定されていた地下鉄等の運賃値上げ計画に関連して、デブラシオ・ニューヨーク市長は地下鉄の運営に関して権限はなく、市長を非難するのはお門違いだと書かれていた（Vincent Barone, “Mayor Bill de Blasio has no control over the MTA”, January 25, 2017）。このストレートなタイトルの記事の中で、ニューヨーク大学教授のミッチェル・モスは「市長は地上を、州知事は地下を管轄している」と、半ば冗談めかして解説している。

この記事に限らず、州知事や州議会が MTA を主導しているとの言説に触れる機会は数多い。しかし、MTA の最高意思決定機関である理事会には、ニューヨーク市長や市郊外のカウンティの首長が推薦した者が含まれるなど、その運営には地域の利害を反映すべくデザインされているはずである。そもそも公社とは、そのガバナンスや財政面において、州政府からある程度独立した存在なのではなかったか。

本レポートでは、上記のような問題意識に立ちつつ、ニューヨーク都市圏の成り立ちやニューヨーク州におけるダウンステイト・アップステイトの分断といった背景から、MTA の組織や沿革、財政システムや政府間関係など、MTA のガバナンスに関する概括的な解説を試みている。

政治・経済状況や法制度等に違いこそあれ、本レポートで取り上げた諸論点は、わが国の今後の広域行政のあり方を考えるに当たっても、大いに参考となるのではないかと考える。本レポートが多くの方々のご参考となれば幸いである。

自治体国際化協会ニューヨーク事務所長  
戸澤 互

## 目 次

はじめに	1
概要	3
第1章 ニューヨーク都市圏と MTA の所管エリア	
1 ニューヨーク都市圏	4
2 ダウンステイトとアップステイト	6
3 大都市圏通勤地域 (MCTD)	7
第2章 MTA の事業と組織	
1 ニューヨーク州における公社	9
2 各事業会社とサービス	10
3 リーダーシップ	12
4 沿革	14
第3章 MTA の財政システム	
1 予算構造と編成プロセス	17
2 営業予算	17
3 資本予算	24
第4章 MTA をめぐる政府間関係	
1 州政府の関与の実態	26
2 ニューヨーク市の立場	28
3 郊外カウンティの立場	30
おわりに	31
参考文献・レポート	32
参考資料 (MTA の地下鉄・通勤鉄道・バスの路線図、橋梁・トンネルの一覧)	33

## 概 要

MTA は、北米最大の公共交通事業者として、ニューヨーク市内の地下鉄・バスのほか、ニューヨーク市と郊外とを結ぶ通勤鉄道を運営している。その交通ネットワークは、ニューヨーク州内を中心としつつ、一部はコネチカット州及びニュージャージー州にも及んでいる。また、MTA はニューヨーク市内における有料の橋梁・トンネルの管理者でもある。

本レポートは、MTA におけるガバナンスに主な関心を置きつつ、MTA の組織や財政、MTA をめぐる政府間関係について、概括的な解説を試みるものである。本レポートの構成は、「ニューヨーク都市圏と MTA の所管エリア」、「MTA の事業と組織」、「MTA の財政システム」及び「MTA をめぐる政府間関係」の4章を置き、その概要については各章冒頭に記した。最後に「おわりに」として、筆者による若干の私見を記した。なお、本レポートの記述は2017年3月現在の情報に基づくものである。

本レポートの末尾において、MTA の運営する公共交通網（地下鉄・通勤鉄道・バス）の路線図、橋梁・トンネルの一覧を資料として付した。

## 第1章 ニューヨーク都市圏とMTAの所管エリア

ニューヨーク都市圏は、ニューヨーク市を中心とするアメリカ第1の都市圏である。同都市圏は複数の州にまたがると同時に、その都市圏の内と外とで、ニューヨーク州を政治的・文化的にも、また公共交通の利用という面からも対照的な、ダウンステイト・アップステイトという2地域に分割している。また、MTAが所管地域に定めるダウンステイトにおいては、ニューヨーク市と郊外という異なった性格の地域が内包されている。

### 1 ニューヨーク都市圏

#### (1) ニューヨーク都市圏の概観

連邦行政管理予算局（U.S. Office of Management and Budget）は、人口5万人以上の都市を中心とする社会的・経済的に高度に統合された地域を「大都市統計地域（Metropolitan Statistical Area）」に指定している。図表1のとおり、ニューヨーク州、ニュージャージー州及びペンシルバニア州にまたがる「ニューヨーク・ニューアーク・ジャージーシティ大都市統計地域」の人口は2,000万人を超え、2位のロサンゼルス、3位のシカゴ両市を中心とした地域に大きな差をつけている。域内総生産も、他地域を圧倒する。

図表1 大都市統計地域の人口上位5地域（2015年）

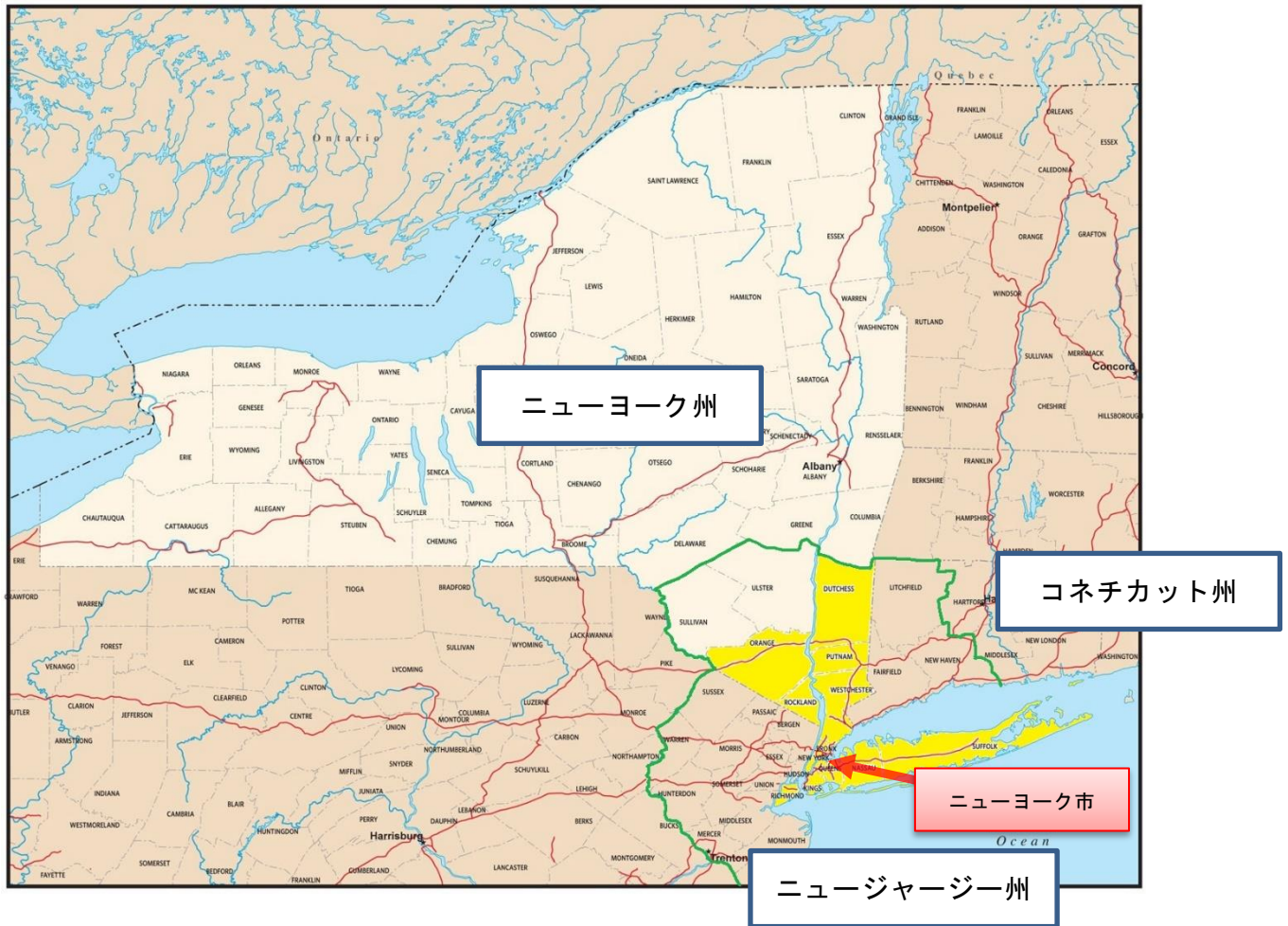
名称	人口（人）	域内総生産 （百万ドル）
ニューヨーク・ニューアーク・ジャージーシティ大都市統計地域	20,182,305	1,602,705
ロサンゼルス・ロングビーチ・アナハイム大都市統計地域	13,340,068	930,817
シカゴ・ネイパービル・エルジン大都市統計地域	9,551,031	640,656
ダラス・フォートワース・アーリントン大都市統計地域	7,102,796	485,683
ヒューストン・ウッドランズ・シュガーランド大都市統計地域	6,656,947	503,311

（出所）U.S. Census Bureau, “Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2015”. U.S. Bureau of Economic Analysis, “Gross Domestic Product by Metropolitan Area, 2015”.

ただし、ニューヨーク都市圏の範囲については、ニューヨーク州・ニュージャージー州に、（ペンシルバニア州ではなく）コネチカット州を加えた地域と捉えることがより一般

的なようである<sup>1</sup>。民間の非営利団体「地域計画協会（Regional Plan Association）」は、この3州の31カウンティ<sup>2</sup>の領域を3州都市圏（Tri-State Metropolitan Region）と定義している。図表2では、この3州都市圏の範囲とMTAの所管エリア（＝7頁）を示している。

図表2 3州都市圏の範囲の一部（緑色の線の内側の地域）及び MTAの所管エリア（濃い黄色で塗られた地域）



(出所) Map Of Connecticut And New York State ウェブサイト<sup>3</sup>より、一部加工

<sup>1</sup> 例えば、ニューヨーク・タイムズ紙はこの3州の一部地域を「N.Y. / Region」として地域ニュースや天気予報を提供している。また、連邦行政管理予算局は「ニューヨーク・ニューアーク・ニュージャージーシティ大都市統計地域」にコネチカット州の一部等を加えた地域を「合同統計地域（Combined Statistical Area）」に指定している。

<sup>2</sup> カウンティとは、アメリカにおける最も広域的かつ基本的な行政単位である。ただし、コネチカット州のカウンティは地方政府としては廃止されており、単に地理的な概念に過ぎなくなっている。なお、ニューヨーク市を構成する5カウンティについては8頁の注において述べる。

<sup>3</sup> <http://dorotheacarney.com/picsnda/map-of-connecticut-and-new-york-state>

## (2) ニューヨーク都市圏の公共交通

ニューヨーク都市圏は、アメリカにおいて最も公共交通が発達した地域である。MTAの運営する地下鉄、バス及び通勤鉄道の利用者数は、アメリカにおける公共交通利用者の約3分の1、鉄道利用者の約3分の2に相当する<sup>4</sup>。

ニューヨーク市には、MTAの交通システムのほかに、連邦政府出資のアムトラック（Amtrak）が運営する都市間・長距離鉄道、ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（=10頁）の地下鉄パストレイン、ニュージャージー州交通公社（New Jersey Transit）の通勤鉄道、その他公営・民営のバス路線などが乗り入れている。図表3は、地下鉄・通勤鉄道の利用者数においてMTAが圧倒的なシェアを持つことを示す。

図表3 ニューヨーク都市圏における地下鉄・通勤鉄道の年間利用者数（2015年）

路線名	年間利用者数（人）
MTA 計	2,965,653,600
ニューヨーク市地下鉄	2,772,647,200
スタテンアイランド鉄道	8,559,400
ロングアイランド鉄道	98,699,400
メトロノース鉄道	85,747,600
パストレイン	76,388,200
ニュージャージー州交通公社	88,621,500

（出所）American Public Transportation Association (APTA), "Public Transportation Ridership Report Fourth Quarter 2015", March 2, 2016.

## 2 ダウンステイトとアップステイト

ニューヨーク州という地理的単位・行政区分でみた場合、ニューヨーク都市圏の存在は、同都市圏の一部に属する地域とそれ以外の地域とに同州を大きく二分する役割を果たしている。すなわち、一般にダウンステイト（downstate）とアップステイト

（upstate）と呼ばれる地理的区分がそれである。ただし、具体的に州のどこで両者を分かつかは常に論争的であって、明確な定義は存在しない。交通分野に関しては、MTAの所管エリアをダウンステイト、それ以外の地域をアップステイトとして言及されることが多いので、以下、本レポートもこの整理に沿って述べる。

ダウンステイトは、面積では州全体の約8.3パーセントに過ぎないものの、ニューヨーク市（人口855万人）を含み、人口では州全体の7割近くを占める。一方のアップステイトは、全般に人口が希薄で自然豊かな地域であるが、州都オルバニー市（人口9万7千人）のほか、州第2の都市バッファロー市（同26万人）、ロチェスター市（同21万人）、シラキュース市（14万5千人）等の中小都市を擁している。ちなみに、ニューヨ

<sup>4</sup> MTA, "The MTA Network", <http://web.mta.info/mta/network.htm>.



ーク市とこれらの都市はいずれも、かつての物流の中心であったハドソン川水系と運河システムに沿って所在している。

ダウンステイトとアップステイトは、様々な面で対照的な地域となっている<sup>5</sup>。第2次世界大戦後、ダウンステイトが経済的に繁栄する一方で、製造業の衰退等を背景として、アップステイトは慢性的な経済苦境に立たされてきた。ニューヨーク市民の半数は外国生まれといわれるが、アップステイトの主要都市におけるその割合は5パーセント以下であり、住民の人種構成も異なる。よく知られているようにリベラルな土地柄であるニューヨーク市に対し、アップステイトは保守的な気風を有している。

ダウンステイトとアップステイトにおける経済的・社会的・政治的な違いは、州政治における重要なファクターともなっている。特に、低迷するアップステイトの経済振興は、同地域から選出される公選職はもちろん、州全体から選出される州知事等にとっても見過ごすことのできない政策課題となってきた。

公共交通という面からも、両地域は対照的である<sup>6</sup>。まず、ニューヨーク州の就労者約820万人のうち、約3分の2（65.5パーセント）は通勤に自動車を使用しており、ニューヨーク市以外の地域におけるその割合は実に9割近く（86.2パーセント）に達する。これに対しニューヨーク市では、就労者の半数以上、320万人が通勤に電車・バス等の公共交通を利用している。ニューヨーク市の都心部（マンハッタン区の60丁目以南）に限れば、当地域に通勤する200万人のうち7割が公共交通を利用している状況にある。

### 3 大都市圏通勤地域（MCTD）

MTAの所管エリアは、ニューヨーク市とその周辺の7カウンティ（ダッチェス、ナッソー、オレンジ、プットナム、ロックランド、サフォーク及びウェストチェスター。以下、「郊外カウンティ」と総称）と定められている<sup>7</sup>。これらの地域は「大都市圏通勤地区（Metropolitan Commuter Transportation District, 以下「MCTD」と表記）」と称され、第3章において述べるように、州の特別勘定等を通じてMTAに配分される付加的な税等が課されている。また、MTA理事にはニューヨーク市長・郊外カウンティの首長（county executive）が推薦する者が含まれる。MCTDの範囲はニューヨーク州内のダウンステイトと呼ばれる地域に該当することは前述のとおりである。

MCTDを構成する市及びカウンティの概要は図表4のとおりである。日本との比較でいえば、同地域の人口は東京都（13,649,574人<sup>8</sup>）とほぼ同じであるが、面積は東京・神奈川・埼玉の1都2県を合わせたよりも大きい。この差異からも明らかなおと、市街地がどこまでも連坦する東京圏とは異なり、ニューヨーク市郊外においては住宅や商業地が低密度に展開し、あるいは点在する光景がみられる<sup>9</sup>。

<sup>5</sup> 本パラグラフ、次パラグラフの記述は Robert B. Ward (2006), pp.35-54. に基づく。

<sup>6</sup> 本パラグラフの記述は Derrick and Paaswell, with Petretta (2015), p.831. に基づく。

<sup>7</sup> New York Public Authorities Law § 1262.

<sup>8</sup> 東京都による平成27年2月1日現在推定人口。

<sup>9</sup> ニューヨーク都市圏における開発の拡散傾向について、地域計画協会は「拡散都市（Spread

続いて、ニューヨーク市と郊外カウンティの差異に着目したい。郊外カウンティにおいては、州平均よりも平均世帯所得が高く、貧困率も低くなっているのに対し、ニューヨーク市はいずれも逆となっている。高い貧困率は、例えば公共交通の運賃値上げ等に際し、ニューヨーク市民から特に強い反発の声が挙げる背景となっている（＝30頁）。

図表4 MCTDを構成する市・カウンティの概要（2015年）

	人口（人）	陸地面積 （平方キロ）	平均世帯所得 （ドル）	貧困率
ニューヨーク市	8,550,405	784	53,373	20.6%
ナッソーカウンティ	1,361,350	737	99,465	6.1%
サフォークカウンティ	1,501,587	2,362	88,663	7.8%
ウエストチェスターカウンティ	976,396	1,115	83,958	10.1%
ダッチェスカウンティ	295,754	2,061	71,904	10.4%
オレンジカウンティ	377,647	2,102	70,848	12.1%
ロックランドカウンティ	326,037	449	84,855	14.0%
プットナムカウンティ	99,042	596	96,148	6.0%
MCTD 計	13,488,218	10,207	—	—
（参考）ニューヨーク州	19,795,791	12,2057	59,269	15.4%

（出所）U.S. Census Bureau “Quick Facts”.

図表5 ダウンステイトのカウンティ<sup>10</sup>地図



（出所）Wikimedia Commons

City)」と表現している。東京市政調査会編（1992）、55頁。

<sup>10</sup> ニューヨーク市を構成する5区は、それぞれ5つのカウンティでもあり、本地図ではカウンティ名で表示されている（マンハッタン区＝ニューヨークカウンティ、ブロンクス区＝ブロンクスカウンティ、クイーンズ区＝クイーンズカウンティ、ブルックリン区＝キングスカウンティ、スタテンアイランド区＝リッチモンドカウンティ）。これらはカウンティ政府としての実態はなく、特定の行政目的においてのみカウンティとして機能する。

## 第2章 MTAの事業と組織

MTAはニューヨーク州法に基づく公社（public authority）である。その組織はMTA本部と各事業会社から構成され、MTA議長のリーダーシップの下、MTA理事会がこれを管理する。MTAが運営する鉄道やバス等は、その多くが民間事業として始められ、その後の経営危機により公営化された経緯を有している。

### 1 ニューヨーク州における公社

#### (1) 公社の概要<sup>11</sup>

ニューヨーク州における公社は、地方政府の所管地域や、時に州の垣根を越えて、広域的な課題の解決に寄与してきた。現在、公社は公共交通機関の管理運営や、住宅や病院、学校に対する財政支援などの幅広い業務を担うに至っている。

公社には、不動産への課税や、あるいは受益者分担金を課す権限はないが、起債権及び料金徴収権を有していることが特徴である。また、独立した自律的な法人として、州の政府部局（state department/agency）には認められていない法的柔軟性を有している。租税収入によって運営される政府部局と異なり、公社は起債によって資金調達を行い、その債務は手数料・利用料金といった自分の資産収入から返済するのが原則とされる。

州会計監査官室の取りまとめ<sup>12</sup>によれば、ニューヨーク州における公社は、州設立のものだけで324社あり（うち103社は親会社、221社はその子会社に当たる）、地方政府等によるものを含めれば1,192社にのぼる。

ニューヨーク州において公社が積極的に設置されてきた理由は、広域的な課題の解決といった目的だけではない。ニューヨーク州憲法は、州の公債はその額と目的を明確にした上で、住民投票により有権者の承認を受けなければならない旨を定める。公社はこのような制約を免れる「裏口（backdoor）」として活用されてきたのである。

公社のいま一つの特色としては、州や地方政府から独立した公社に意思決定を委ねることにより、公選職においては決断が困難な、不人気な政策なども実施することができる点がある。ただし、MTAの運賃値上げ時に州知事が批判にさらされることから明らかなおおりの、公社の意思決定の結果に公選職がまったく無関係でいられる訳ではない。また、公社の側においても、各理事においては任命権者の影響を完全に免れることはできないし、公社が州の立法措置や予算措置を求めるにあたっては、州議会や州知事等の定めた優先順位に従わなければならない。

2005年の公社アカウントビリティ法及び2009年の公社改革法に基づき、州は公社のガバナンス強化に取り組んでいる。州は、州・地方政府の設立した公社についてのコーポレート・ガバナンスの基準を策定し、公社に対しては、その予算や債務、独立監査報告書、財務書類や活動内容の報告を義務づけている。

<sup>11</sup> 本項の記述は、Citizens Budget Commission（自治体国際化協会訳）、「ニューヨーク州の公共企業体」（2004年4月）を参考とした。

<sup>12</sup> Office of State Comptroller, “Public Authorities by the Numbers”, January 2017.

## (2) ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社

本レポートの本筋からはやや逸れるが、ニューヨーク都市圏において MTA と並んで重要な公社である、ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（Port Authority of New York and New Jersey, 以下「港湾公社」と表記）について若干触れておきたい。港湾公社は、連邦政府の承認の下、ニューヨーク・ニュージャージー両州の合同によって 1921 年に設置された。その運営は 12 名の理事からなる理事会によっており、その半数はニューヨーク州知事が、残る半数はニュージャージー州知事が任命する。所管する地理的範囲は、ニューヨーク湾・リバティ島に建つ自由の女神像を中心とした半径 25 マイル（約 40km）の地域とされている。

港湾公社は元々、2 州の境界をなすハドソン川の地下に貨物鉄道を建設する目的で設立された。その構想は民間企業の反対により頓挫したものの、代わってハドソン川地下の自動車トンネルの建設に成功し、その後も 2 州をつなぐ橋梁やトンネルを精力的に建設した。港湾公社は現在、ニューヨーク湾の港湾施設や橋梁・トンネルに加え、ニューヨーク都市圏の主要 3 空港を含む空港施設と、当該空港に連絡する新交通システム（エアトレイン）、長距離バスターミナルなどの管理運営を担っている。

港湾公社はニューヨーク都市圏の重要なインフラを支える機関であるが、2 州の合同であるがゆえに、自州の負担を他州の利益とするまいとする政治的駆け引きに左右されてきた。港湾公社は 2001 年のテロ事件からの復興が進むワールド・トレード・センターの所有者でもあるが、この 1960 年代に始まるニューヨーク州側の巨大再開発は、港湾公社が赤字となっていたニュージャージー州側の地下鉄路線（現在のパストレイン）を買収するという、2 州の政治的合意によって可能となったものである。

## 2 各事業会社とサービス

### (1) MTA 本部と各事業会社

MTA の所管する交通システムの管理・運営は、傘下の各事業会社によって担われている。事業会社のうち、ニューヨーク市交通公社と橋梁・トンネル公社は、それぞれ MTA の系列会社（affiliate）という位置づけであり、MTA 本体とは別個に起債を行う権能が与えられている<sup>13</sup>。その他の各社は子会社（subsidiary）とされ、独自の起債権は有しない。なお、系列会社と子会社は、あわせて関係団体（Related Entities）と総称される（本レポートでは「事業会社」と表記）。

MTA 本部及び各事業会社の概要は図表 6 のとおりである。

---

<sup>13</sup> 塙武郎（2010 年），234 頁。

図表6 MTA 本部及び各事業会社の概要

名 称 <sup>14</sup>	事業概要	従業員数
MTA 本部 (MTA Headquarters)	全社共通事業（予算・財政、資本投資事業の管理、政府間関係、法務等）、MTA 警察	2,750 人
ニューヨーク市交通公社 (MTA New York City Transit)	ニューヨーク市内における地下鉄、バス、身障者等送迎サービスの運営	47,706 人 <sup>15</sup>
ロングアイランド鉄道 (MTA Long Island Rail Road)	通勤鉄道（ニューヨーク市内～ロングアイランド方面）の運営	7,083 人
メトロノース鉄道 (MTA Metro-North Railroad)	通勤鉄道（ニューヨーク市内～ニューヨーク州西南部、コネチカット州方面）の運営	6,697 人
スタテンアイランド鉄道 (MTA Staten Island Railway)	ニューヨーク市スタテンアイランド区における鉄道の運営	317 人
橋梁・トンネル公社 (MTA Bridge and Tunnels)	ニューヨーク市内の 7 つの橋梁、2 つのトンネルの運営	1,581 人
バス・カンパニー (MTA Bus Company)	ニューヨーク市内における急行バス等の運営	3,752 人
キャピタル・コンストラクション (MTA Capital Construction)	大規模プロジェクト等の管理	140 人

（出所）MTA, “2015 Annual Report”.

## (2) 州の域外における路線展開

メトロノース鉄道の路線は、コネチカット州及びニュージャージー州の一部にも及ぶ。このうち、コネチカット州ニューヘイブン市に至る路線（ニューヘイブン線）については、コネチカット州交通局との契約により、メトロノース鉄道により運行される。また、ニュージャージー州内を經由し、ニューヨーク州ロックランド、オレンジの両カウンティに至る路線（パスカックバレー線及びポートジャービス線）については、ニュージャージー州交通公社との契約により、同社により運行される。

## (3) 身体障害者等送迎サービス（Access-A-Ride）

1990 年成立の連邦障害者法（Americans with Disabilities Act）は、公共交通事業者に対し、公共交通を利用できない身体障害者等への代替サービスの提供を義務付けている。ニューヨーク市交通公社は、ニューヨーク市との合意に基づき、市内全域及びナッソ

<sup>14</sup> これらの英称は MTA の駅案内や広報物等で用いられる通称であり、法的な名称は上から Metropolitan Transportation Authority, New York City Transit Authority, The Long Island Rail Road Company, Metro-North Commuter Railroad Company, Staten Island Rapid Transit Operating Authority, Triborough Bridge and Tunnel Authority, MTA Bus Company, MTA Capital Construction Company である。

<sup>15</sup> ニューヨーク市交通公社の従業員には、同社の子法人（Manhattan and Bronx Surface Transit Operating Authority）を含む。

ー・ウェストチェスター両カウンティの一部地域において、身体障害者等向け乗り合い送迎サービス（Access-A-Ride）を民間委託により運営している。料金は、公共交通を利用した場合と同額に設定されている。

### 3 リーダーシップ

#### (1) MTA 理事会

MTA は、議長（Chairman）1名を含む17名の投票権を持つ理事（Board Member）からなる理事会（MTA's Board）によって管理されている<sup>16</sup>。このほか、投票権を持たない理事として、乗客団体、労働組合の代表それぞれ3名が理事会に加わっている。全ての理事は、州上院の承認に基づき、ニューヨーク州知事によって任命される。

投票権を持つ理事のうち4名は、ニューヨーク市長が推薦する。更に、7つの郊外カウンティの首長（County Executive）も、理事各1名を推薦する。ただし、ダッチェス、オレンジ、ロックランド、プットナムの4カウンティからの理事については、4名で1票の権利（集合票）を行使する<sup>17</sup>。郊外カウンティ推薦の理事は、任命の時点で各カウンティの住民であることを要件とする。

州知事は、議長を含む6名の投票権を持つ理事を直接選任する。ただし、任命の時点で、議長を除く理事のうち3名はニューヨーク市の、残りの2名はニューヨーク市を含むMCTD内の住民でなければならない。

理事の任期は6年である。ただし、州知事は、理事に職務上の非効率や怠慢、義務違反や違法行為があった場合には、所定の手続きを経て当該理事を罷免することができる。議長、第1副議長を除き、理事は無給とされている。

MTA 理事は、MTA 傘下にある各事業会社の理事を兼ねており、各事業会社における運賃やサービス水準等に係る意思決定はすべて MTA 理事会によって行われる<sup>18</sup>。理事会の議事は、投票権を持つ理事の多数決により行われ、議長は可否同数の場合に決裁票を投じる。

#### (2) MTA 議長

MTA 議長の第一の責務は、MTA 理事会が MTA の事業を監督するに当たって、リーダーシップを発揮することである。MTA 議長は、MTA の最高執行責任者（Chief Executive Officer）を兼ね、MTA の日々の業務の実施、理事会が決定した長期戦略の推進、各事業会社に置かれる社長（President）に対する必要な指示、MTA 職員の任免等に責任を有している。

---

<sup>16</sup> MTA 理事会に係る根拠規定については、New York Public Authorities Law § 1263 を参照。

<sup>17</sup> 集合票に関しては、出席理事が個別に議案への賛否を表明し、全員一致の場合のみ有効となる。逆に不一致の場合は、当該集合票は無効となる。

<sup>18</sup> MTA 理事会は、各事業会社の理事会を兼ねて開催される形式をとる。

図表7 MTA 理事の一覧 (2017年3月時点)

	氏名	推薦者	上院承認日	備考
1	(空席)	州知事	—	議長
2	Fernando Ferrer	州知事	1/31/17	議長代理
3	Charles G. Moerdler	州知事	12/07/10	
4	Lawrence Schwartz	州知事	6/25/15	
5	Peter Ward	州知事	6/17/16	
6	(空席)	州知事	—	
7	David R. Jones	ニューヨーク市長	6/17/16	
8	Polly Trottenberg	ニューヨーク市長	6/20/14	
9	Veronica Vanterpool	ニューヨーク市長	6/17/16	
10	(空席)	ニューヨーク市長	—	
11	John J. Molloy	ナッソーカウンティ首長	6/20/13	
12	Mitchell H. Pally	サフォークカウンティ首長	6/07/05	
13	Andrew Saul	ウェストチェスターカウンティ首長	6/17/16	
14	James E. Vitiello	ダッチェスカウンティ首長	6/17/16	4名で1票
15	Susan G. Metzger	オレンジカウンティ首長	6/23/05	4名で1票
16	Carl V. Wortendyke	ロックランドカウンティ首長	6/07/05	4名で1票
17	Neal Zuckerman	プットナムカウンティ首長	6/20/14	4名で1票
18	Andrew Albert	ニューヨーク市交通公社利用者協会	6/18/02	議決権無
19	(空席)	メトロノース鉄道通勤者協会	—	議決権無
20	Ira Greenberg	ロングアイランド鉄道通勤者協会	6/03/09	議決権無
21	John Samuelson	交通労働者組合	6/17/16	議決権無
22	Vincent Tessitore, Jr.	ユナイテッド交通組合	6/20/07	議決権無
23	Norman E. Brown	メトロノース鉄道組合	9/15/06	議決権無

(出所) MTA ホームページ (<http://www.mta.info/>)

### (3) MTA 理事・議長のプロフィール

2017年3月現在、MTA 議長職は空席となっている。前議長のトーマス・プレnderガスト (Thomas F. Prendergast) 氏は2013年に議長に就任、地下鉄2番街線の一部開通 (=16頁) を見届けた上で、個人的な事情を理由に2017年1月末に退任した。交通分野のベテランといえる人物で、1975年にシカゴ交通公社に就職した後、連邦運輸省での勤務を経て1982年にニューヨーク市交通公社に転じた。その後、バンクーバー市公共交通システムのCEO等を務め、2009年にニューヨーク市交通公社に復帰、2013年にア

ンドリュー・クオモ知事（Andrew Cuomo, 在任 2011 年ー）の指名を受けて MTA 議長に就任した<sup>19</sup>。

空席の議長に代わって議長代理を務めているのが、同じくクオモ知事の指名により 2011 年に MTA 副議長に就任したフェルナンド・ファーラー（Fernando Ferrer）氏である。同氏はニューヨーク市議会議員を経てブロンクス区長を 14 年間務め、2005 年には初のラテン系民主党候補として指名を受け、ニューヨーク市長選に出馬。マイケル・ブルームバーグ前市長に敗れた経歴を持っている。

その他、ニューヨーク市長が推薦した理事の経歴について簡単に触れる。デイビッド・ジョーンズ（David R. Jones）理事は低所得者支援を行う非営利団体の幹部、ポーリー・トロッテンバーグ（Polly Trottenberg）理事は現職のニューヨーク市交通局長、ヴェロニカ・ヴァンタープール（Veronica Vanterpool）理事は交通政策の啓発団体の幹部をそれぞれ務めている。

#### （4）監査

MTA には、州知事が任命する監査官（Inspector General）が置かれ、独立の立場から、MTA と各事業会社の監査や不正行為に関する調査を行っている。

また、ニューヨーク州、ニューヨーク市に置かれる会計監督官（Comptroller）も、それぞれの立場から MTA やその事業に対する監査を実施している。

## 4 沿革<sup>20</sup>

### （1）首都圏通勤交通公社（MCTA）の創設

MTA が設立される契機となったのは、第 2 次大戦後のモータリゼーションの進展や都市構造の変化を背景として、1950 年代に相次いで現出した民営鉄道の経営危機である。民営のロングアイランド鉄道は 1949 年に破綻し、管財人の管理下で営業が続けられていた。当時のニューヨーク州知事ネルソン・ロックフェラー（Nelson A. Rockefeller, 任期：1959 年～1973 年）は、当初、ニュージャージー州やコネチカット州との合同による公社を設立し、これに地域の全ての通勤鉄道を所管させる構想を描いた。これらの試みが不調に終わった後、1965 年にニューヨーク州公社として「首都圏通勤交通公社」

（Metropolitan Commuter Transportation Authority ; MCTA）が設立され、同年、ロングアイランド鉄道を買収し、その経営を引き継いだ。

### （2）ニューヨーク市交通公社、橋梁・トンネル公社を傘下に

ニューヨーク市の地下鉄は、市がインフラを建設し、民間に運営を委託する形で発展してきた。1904 年の開業以来、路線網は順次拡大を続け、第 2 次大戦前には現在の路線網

<sup>19</sup> プレンダーガスト氏前議長の指名に当たっては、交通専門家等からなる選定委員会の推薦に基づき、州知事が同氏を任命するという手続きが取られた。

<sup>20</sup> 本節(1)～(3)の記述は、Sparberg (2015)及び Peter Derrick and Robert Paaswell with Danielle Petretta (2015)を参考とした。



がほぼ完成をみた。しかし、低額の運賃を定める市との契約がやがて重荷となり、委託を受けた民間2社は1920年代以降、相次いで経営破綻するに至った。

ニューヨーク市はこれらの路線の運営と負債とを引き継ぎ、市の直営路線と合わせて1940年には全ての地下鉄網が市営化された。その後、地下鉄の利用者数は1947年をピークに減少に向かったが、市においては大幅な運賃値上げが政治的に困難であった。市が運営補助のための新たな課税権限を求めたのに対し、州はこれを認めなかった。当時、共和党が主導する州政府は、地下鉄は運賃収入をもとに運営されるべきであり、運賃値上げに係る意思決定を市から切り離す必要性を訴えていたのである。結果、州の主導により「ニューヨーク市交通公社」(New York City Transit Authority)が1953年に設立され、地下鉄の運営は同社に引き継がれることとなった。

バス路線も地下鉄と似た経緯を辿っている。20世紀初頭に全盛を極めた路面電車で代わって発展した民間のバス会社は、政府の規制により運賃を低く据え置かれたことにより、次第に経営が困難となった。1962年までにニューヨーク市内の民間バス路線のほとんどが、ニューヨーク市交通公社に引き継がれた。

1968年、ロックフェラー知事はニューヨーク市交通公社と「橋梁・トンネル公社」(Triborough Bridge and Tunnel Authority)をMCTAの傘下に加えることを決断した。これに伴い、MCTAは名称から「通勤」を外し、現行のMTAという名称となった。

橋梁・トンネル公社は元々、「ニューヨークのマスタービルダー」と称される都市計画家、ロバート・モーゼス(Robert Moses)の主導によって1933年に設立された。モーゼスは同社を率いて、既存の橋梁・トンネルの通行料収入を元手に公債を発行し、更に橋梁・トンネルを建設するモデルを構築した。モーゼスは他にも多くの公職を兼務し、戦前のニューディール期から1960年代に至るまでニューヨーク州のインフラ整備や大規模開発に絶大な影響力を誇ったが、その重点は自動車交通に置かれ、鉄道・バス等の公共交通に向けた関心は薄かった。ロックフェラー知事による1968年のMTAの業務拡大は、それまでの自動車交通偏重から、公共交通とのバランスを取る政策への大きなシフトを背景に、橋梁・トンネルが生み出す収益を公共交通の損失補填に充てる意図を有していた。これらの改組に伴い、モーゼスは橋梁・トンネル公社のトップの座を追われることとなった。

1970年には、現在のメトロノース鉄道に当たる通勤鉄道路線を運営していたペン・セントラル鉄道が破産。コネチカット州交通局とともに、MTAはこれらの路線にも補助を開始した。

### (3) サービス悪化と資本事業計画の開始

MTAは州債の発行による資金と連邦補助金の活用により設備の近代化を進めたが、1970年代初頭には資金が枯渇し、サービスは悪化の一途を辿った。州は、公共交通と高速道路の改修の費用を捻出するため、1971年、1973年と公債発行の是非を問う州民投票を行ったが、いずれも否決に終わった。数次の運賃値上げもやがて政治的な限界に直面

し、連邦からの補助金も不十分であった。この時期は州・ニューヨーク市の財政も逼迫しており、1975年にニューヨーク市は破産寸前にまで追い込まれた。

1979年に地下鉄とバスの利用者数は過去最低にまで落ち込んだ。MTAのインフラの管理状況は劣悪となり、遅延は常態化、地下鉄車両は落書きだらけといった状況となった。状況が改善に向かうのは、1982年から始まった5カ年の資本事業計画に基づく設備投資が結実を始めた1980年代後半以降である。

1983年には、ペン・セントラル鉄道の破産後、連邦政府が出資するコン・レールに引き継がれていた通勤鉄道路線をMTA傘下に統合し、メトロノース鉄道が設立された。

1990年代中盤には磁気カードであるメトロカードが採用され、1997年にはニューヨーク市内のバス・地下鉄の無料乗り継ぎが始まった。これらの施策は駅施設やサービスの向上とともに、地下鉄とバスの利用者数の大幅な増加をもたらした。

#### (4) 近年の動向

2003年、大規模プロジェクトの管理等を行う新会社「キャピタル・コンストラクション」が設立された。2004年には、それまでニューヨーク市の管理の下、民間によって運営されてきた急行バス路線等を引き継ぐ「バス・カンパニー」が設立された。

近年のMTAは、既存の施設の維持向上から、交通システムの拡大へと路線をシフトさせている。2014年には地下鉄各線のハブとなる「フルトン・センター駅」が、2015年には大規模再開発エリアの地下鉄新駅「ハドソン・ヤード駅」が開業。そして、およそ50年ぶりといわれる地下鉄新線「2番街線」(Second Avenue Subway)が着工され、2016年末にはその第一段階となる3つの新駅が開業した。

また、地下鉄新線に並ぶ重要プロジェクトとして進められているのが、ロングアイランド鉄道を延伸する「イーストサイドアクセス」(East Side Access)計画である。これは、同鉄道が現在マンハッタン西側のペンシルバニア駅を終点としているところ、同駅と並ぶ都心のターミナル駅である東側のグランドセントラル駅に直通する分岐線を建設しようとするものである。

2015年、ニューヨーク市地下鉄の利用者は1949年以降最高を記録した。利用者の増加に伴って地下鉄のキャパシティは限界に達しており、遅延やサービスの低下が利用者の不満を招くようになっている。老朽化が進行し、あるいは2012年に上陸したハリケーン・サンディによって損傷した設備の修復や、新規車両や最新の信号システムの導入、メトロカードの後継システムの整備なども大きな課題である。一方、近年利用者数の減少が続くニューヨーク市内のバス路線について、サービス向上を訴える声も多い。これら数多くの需要に応えるため、現在、過去最大となる294億ドル規模の資本事業計画(2015年～2019年)が進行中である(=24頁)。

### 第3章 MTAの財政システム

民間企業がかつて経営に失敗した公共交通システムの維持・運営を可能としているのが、MTAの財政システムである。州・地方政府からの移転財源の存在がMTAの運営を支える一方、MTAの独立性を阻害する要因ともなっている。

#### 1 予算構造と編成プロセス

MTAの予算は、営業予算（operating budget）と資本予算（capital budget）の2本立てとなっている。営業予算は、職員の賃金や燃料費等、交通システムを日々運営するために必要な経費及び公社債の償還費に使われる。資本予算は、設備や機器のメンテナンスや更新のための経費（投資的経費）であり、車両の新規購入や、駅舎の改修、新規路線の建設等に使われる。

MTAの予算年度は1月1日から12月31日までである。予算編成は、7月、11月にそれぞれ「財政計画（Financial Plan）」が作成され、現在の財政状況を更新しつつ、次年度予算に係る提案が行われる。これらの計画を更新する形で、12月に次年度予算がMTA理事会において承認される。翌年2月、先に承認された予算に更に技術的な修正等を加えたものが「2月財政計画」として作成される。ニューヨーク州の予算年度は4月1日から3月31日までであり、次年度の知事提案予算（executive budget）が発表されるのは例年1月なので、2月財政計画には当該予算の内容に基づく修正も含まれることになる。

以下においては、「2017年度予算／2月財政計画」<sup>21</sup>をもとに、MTAの予算の内訳について述べる。

#### 2 営業予算

##### (1) 営業予算の特徴

MTAの財政の第一の特徴は、アメリカ国内のほとんどの公共交通と同様、地下鉄・バス等の運賃収入のみによっては営業予算を賄うことが出来ない点である。2017年の営業予算の総収入は約155億ドルであるが、運賃収入はそのうちの4割（約62.7億ドル）にとどまる。

この不足を補い、公共交通システムの維持を可能としているのが、橋梁・トンネルからの通行料収入（19.2億ドル、12パーセント）及び州・地方政府からの財政移転（公共交通特定財源と一般財源合わせて66.5億ドル、43パーセント）である。

MTAが運賃収入以外の財源によって運営されていることについては、例えば下記のような説明がなされる<sup>22</sup>。

<sup>21</sup> 以下、本章のデータ等は特に断りのない限り、Metropolitan Transportation Authority (2017)に拠った。

<sup>22</sup> Tri-State Transportation Campaign, “Transportation 101: What’s up with the MTA?”

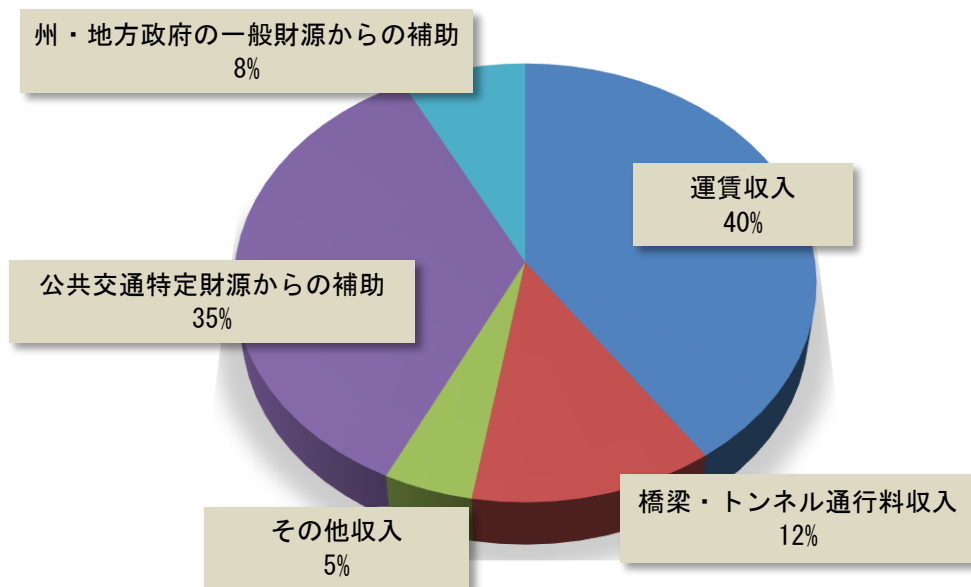
- ① 公共交通は、それを利用しない多数の人々にも恩恵がある。公共交通は都市の生活を支え、国際的なビジネスを誘致して雇用をもたらし、自動車交通の渋滞緩和にも役立っている。これらの点は、ビジネスと自動車ドライバーに対し、MTAの運営に係る課税等を行う根拠になっている。
- ② 公共交通は学生や老人、障害者など、他に手段を持たない人々に交通手段を提供している。これらの人々に必要不可欠なサービスや雇用へのアクセスを提供することにより、行政によるサポートの必要性が軽減され、ひいては地方政府の財政にも貢献する。

(2) 営業予算における収入内訳

営業予算における収入の具体的な内訳は図表8のとおりとなっている。以下では、主要な収入項目について述べる。

図表8 営業予算における収入内訳（百万ドル）

収入項目	金額
運賃収入	6,271
橋梁・トンネル通行料収入	1,927
その他収入	708
公共交通特定財源からの補助	5,483
州・地方政府の一般財源からの補助	1,176
合計	15,565



(出所) MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”, February 2017.

### ① 運賃収入

地下鉄・バス・通勤鉄道の運賃収入は近年の公共交通の利用者の増と、2009年以降2年ごとに行われてきた運賃値上げに伴って増加傾向にある。2017年1月のMTA理事会は、ニューヨーク市内の地下鉄・バスに関しては基本運賃を据え置く代わりに、3月以降、メトロカードに一定額以上をチャージした際に付加されるボーナスを減額する方針を決定した。あわせて、通勤鉄道や橋梁・トンネル通行料に関する値上げも決定された<sup>23</sup>。

### ② 橋梁・トンネル通行料収入

MTAはロバート・F・ケネディ橋など7つの橋梁、及びクイーンズ・ミッドタウン・トンネルなど2つのトンネルの管理者である。これらの橋梁等を通る車両（年間約2億8,600万台<sup>24</sup>）から徴収する通行料は、MTAの貴重な財源となっている。

通行料収入は、橋梁・トンネル公社の運営経費や同社の発行する公社債償還費をすべて賄った上で、その余剰分である6億8,500万ドルが公共交通の運営経費（ニューヨーク市交通公社に3億9,780万ドル、通勤鉄道路線に2億8,730万ドル）に流用されている。

### ③ 公共交通特定財源からの補助

公共交通特定財源<sup>25</sup>は、州税の特定部分が特別勘定・基金に納入され、公共交通の運営に割り当てられる仕組みとなっている。公社であるMTAに課税権限は与えられていないため、これらの財源は州によって賦課・徴収され、州によってMTAに分配される。

公共交通特定財源は実際には多様な税等の複合体となっており、MTAの所管エリア（MCTD）に課されているものと、州全体に課されているものがある。その内訳を記したのが図表9であり、割合として最も大きいのが（ア）の大都市公共交通運営補助（The Metropolitan Mass Transportation Operating Assistance, 以下「MMTOA」と表記）と、（カ）及び（キ）の給与モビリティ税等であり、それぞれ特定財源全体の約3割を占めている。MMTOAもまた複数の税から構成され、MCTDにおける売上税や、通信会社等に課せられる法人フランチャイズ税の追加徴収分などがこれに含まれる。給与モビリティ税は、MCTDにおける雇用者に対して納付が義務付けられる税である。

（イ）の石油ビジネス税は、州全体において、石油燃料の購入等に関して徴収される税の総称であり、MMTOAにもその一部が含まれているが、図表9ではMMTOAとは別個の勘定に収入された額が表示されている。（ウ）のモゲージ登録税と（エ）のアー

<sup>23</sup> MTA (Press Release), “MTA Board Keeps Base Fare Flat; Approves Lowest Fare, Toll Increases since 2009”, January 25, 2017. <http://www.mta.info/news/2017/01/25/mta-board-keeps-base-fare-flat-approves-lowest-fare-toll-increases-2009>

<sup>24</sup> MTA, “About the MTA”, <http://web.mta.info/mta/network.htm>.

<sup>25</sup> 原語では“dedicated tax”。「公共交通特定財源」の訳は塙武郎（2010年）に拠った。

バン税は、いずれも不動産取引に関連して賦課される税であり、その税収は不動産市場の景気動向に大きく左右される。(ク)のMTA エイドは、MCTDにおける自動車のレンタル料や免許取得料、タクシー乗車料に追加して徴収される料金の総称である。

図表9 特定税財源からの収入内訳 (百万ドル)

特定税財源の費目	金額
(ア) MMTOA	1,668.0
(イ) 石油ビジネス税	607.2
(ウ) モゲージ登録税	448.6
(エ) アーバン税	783.6
(オ) 投資収入	1.2
(カ) 給与モビリティ税	1,425.1
(キ) 給与モビリティ税代替基金	244.3
(ク) MTA エイド	305.4
計	5,483.3

(出所) MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”.

これらの税等からの収入は州の特別勘定や基金に一旦納められた後で、MTAに配分されることとなるが、これらに納入された全額がMTAに配分される訳ではない。特別勘定等からの配分については、法定部分と毎年の州の予算編成によって左右される部分とがあり複雑な仕組みとなっているが、その一部は他の公社や州自身に配分され、高速道路やアップステイト向けの公共交通等に使用されている。

公共交通特定財源は運賃収入等の不足を埋める重要な収入である一方、様々な問題点も指摘されている。すなわち、あくまで州の財源であり、配分額あるいは配分ルール自体が州政府によって左右されること、不動産取引に関係した税を中心に、税収が景気の動向に大きく左右されること<sup>26</sup>、等である。

このうち前者に関して、民間の行政監視団体である市民予算委員会 (Citizens Budget Commission) は、2012年に下記のように警告していた(括弧内は引用者による補足)。

「州議会は、[公共交通特定財源に関係した]税や料金に関する既存の法の規定を変更する可能性がある。法定された税収を州議会が変更できることに関する最近の実例は、州知事と州議会が最近[2011年]締結した、学校と中小企業とを給与モビリティ税の課税対象から除外するという合意である。この合意によれば、これによりMTAが失った収入を補填するため、州予算からの補助金を増額する旨が述べられているが、将

<sup>26</sup> 公共交通特定財源のうち商業・不動産関係の税収入は、2007年に16億ドルとピークに達した後、いわゆるリーマン・ショック後の2009年には4億ドルまで急落した。

来にわたってこのような『代替財源』が予算に計上され続けるかどうかは、何の保証もない。」<sup>27</sup>

この懸念は、約5年の歳月を経て現実のものとなっている。2017年1月に提案された州知事提案予算における（キ）の給与モビリティ税代替基金の額は、2015年度実績額（3億930万ドル）から21パーセント減の2億4,430万ドルとなり、MTAの2017年2月予算もこれに合わせて修正された。これを受けて各紙が「州がMTAへの補助金を6,500万ドル削減」と報じたのに対し、州当局者は、州からMTAへの補助金の総額は前年比で3,000万ドル以上増加していることを挙げ、次項で述べる資本事業計画への86億ドルの拠出も含めれば、これを削減と呼ぶのは不合理である旨反論した<sup>28</sup>。なお、MTAへの拠出額については州議会での審議を通じて今後修正される可能性があり、州議会の内部でもダウンステイト選出の民主党所属議員を中心に削減に反対する声がある<sup>29</sup>。

#### ④ 州・地方政府の一般財源補助

特定税財源からの収入に比べると割合は少ないものの（8パーセント）、州・地方政府の一般財源からの財政移転も行われている。その内訳は、図表10のとおりである。

図表10 州・地方政府の一般財源からの財政移転（百万ドル）

財政移転の内訳	金額
(ア) 州政府からの運営経費補助	187.9
(イ) 地方政府からの運営経費補助	187.9
(ウ) 駅施設メンテナンス費用	171.5
(エ) ニューヨーク市からバス・カンパニーへの補助	461.7
(オ) ニューヨーク市からスタテンアイランド鉄道への補助	58.3
(カ) コネチカット州からメトロノース鉄道への補助	108.6
計	1,175.9

(出所) MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”

(ア) 及び (イ) の運営経費補助は、ニューヨーク州法に基づき、ニューヨーク市がニューヨーク市交通公社に、郊外カウンティが通勤鉄道に対して、それぞれ州と同額を補助する仕組みとなっている。

<sup>27</sup> Citizens Budget Commission, “Methods for Protecting New Future MTA Dedicated Revenues from Diversion to Non-Mass Transit Purposes, April 4, 2012.

<sup>28</sup> Danielle Tcholakian, “Restore \$65M Cut From MTA Budget, City Transit Officials Tell Cuomo”, *DNAinfo*, February 27, 2017.

<sup>29</sup> David Meyer, “65 Albany Legislators Are Fighting Cuomo’s \$65 Million Transit Funding Cut”, *Streetsblog*, February 27, 2017.

(ウ) の駅施設メンテナンス費用も同様に州法によって支払いが義務づけられているものであり、ニューヨーク市と郊外カウンティは、その区域内に所在する MTA の鉄道駅の維持・管理に要する費用について、MTA に支払うものとされている。

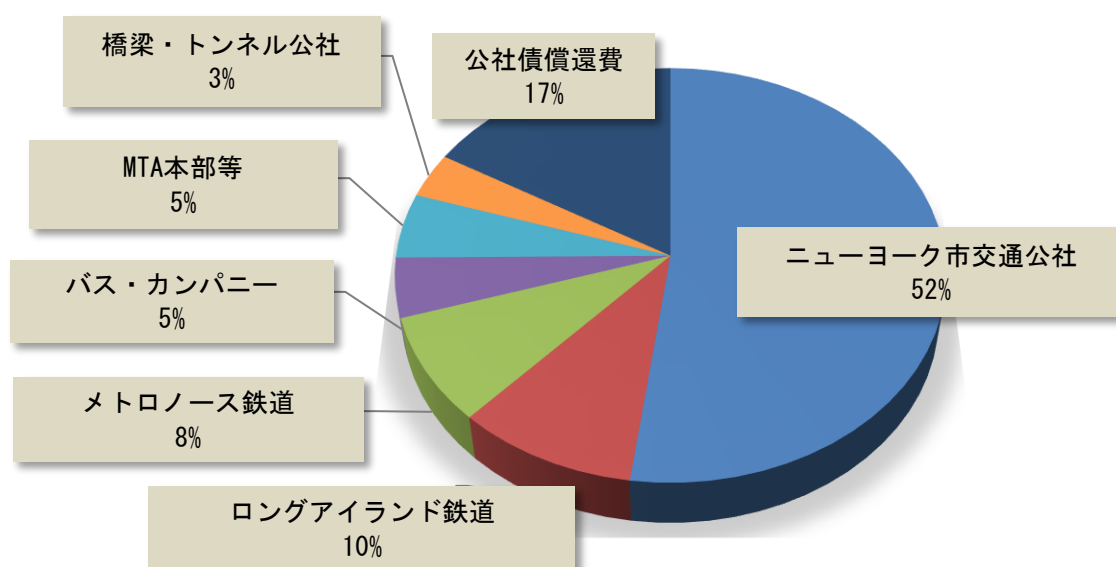
この他、(エ) 及び (オ) のニューヨーク市が拠出するバス・カンパニー及びスタテンアイランド鉄道への補助、(カ) のコネチカット州によるメトロノース鉄道への補助金 (=11 頁) もこのカテゴリーに含まれている。

### (3) 営業予算における支出内訳

営業予算における支出を各事業会社別に見た場合、図表 11 のとおりニューヨーク市交通公社への支出が全体の半分以上を占めており (81.8 億ドル)、以下、ロングアイランド鉄道 (15.3 億ドル)、メトロノース鉄道 (13 億ドル) と続いている。

図表 11 営業予算における支出内訳 (事業会社別、百万ドル)

支出先	金額
ニューヨーク市交通公社	8,187
ロングアイランド鉄道	1,538
メトロノース鉄道	1,302
バス・カンパニー	727
MTA 本部等	792
橋梁・トンネル公社	553
公社債償還費	2,603
予備費	155
(調整費用)	(103)
計	15,754



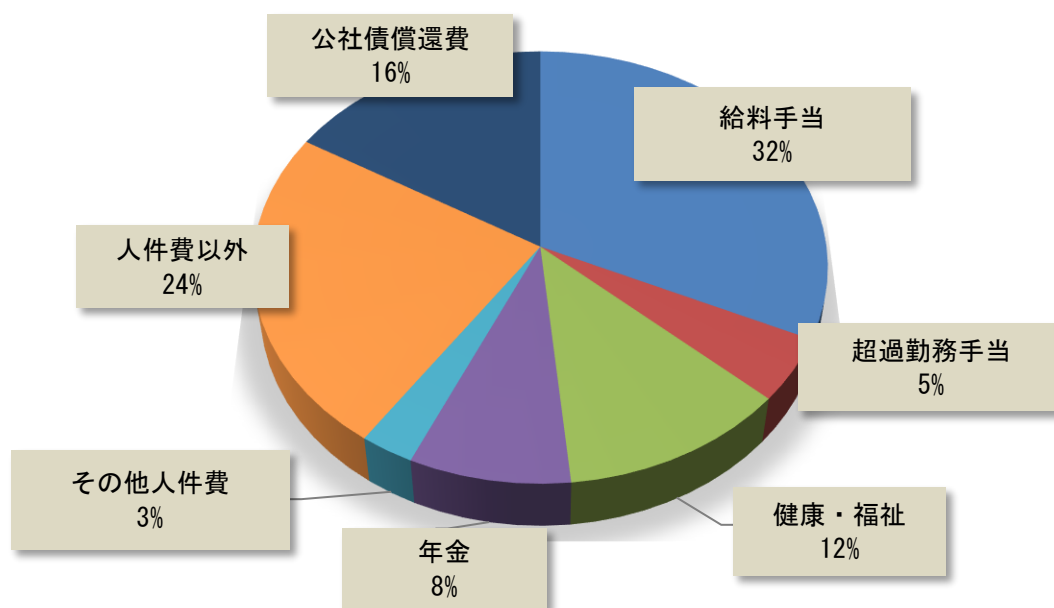
(出所) MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”.



運営支出を性質別に見た場合、図表 12 のとおり、その 6 割は人件費関連経費によって占められており（94.4 億ドル）、公社債償還費を除いた人件費以外の経費（燃料費、備品代等）は 2 割強にとどまる（38 億ドル）<sup>30</sup>。MTA の人件費は、ロンドンやパリにおける同業者と比べて高い水準にあるといわれるが<sup>31</sup>、今後も年金等を中心に、増加が続くものと見込まれている。

図表 12 営業予算における支出内訳（性質別、百万ドル）

支出項目		金額
人件費 計		9,448
内 訳	給料手当	5,048
	超過勤務手当	753
	健康・福祉	1,881
	年金	1,323
	その他人件費	443
人件費以外 計		3,807
公社債償還費		2,603
(調整費用)		(103)
合計		15,754



(出所) MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”.

<sup>30</sup> 本パラグラフ及び次パラグラフの記述は、New York State Office of Comptroller, “Financial Outlook for the Metropolitan Transportation Authority”, September 2016. を参照した。

<sup>31</sup> Andrew Tangel, “MTA’s Costs Loom Large”, *Wall Street Journal*, July 17, 2016.

人件費以外の最大の支出費目は公社債償還費である（26億ドル、16パーセント）。資本予算のために発行する公社債の償還費用はここで負担されるため、資本予算のために公社債を発行すればするほど、営業予算が公債費によって圧迫される構造となっている。公債残高は、2010年には290億ドルであったものが、2020年には414億ドルに達する見込みとなっている（2016年末は357億ドル<sup>32</sup>）。これと連動して、営業予算における公債費の支払いも、2020年には31億ドルを超えるものと見込まれている。

### 3 資本予算

#### (1) 資本事業計画

資本予算は、5ヵ年計画である「資本事業計画（Five-Year Capital Plan）」という形で策定される。資本事業計画の主要な財源は、州・地方政府からの財政支援と、MTA自らが発行する公社債収入となっている。

資本事業計画は、MTA理事会の承認のみでは決定できない。最終的な決定権限を有しているのは、州の機関である「資本事業計画調査委員会（MTA Capital Program Review Board, 以下「CPRB」と表記）」である<sup>33</sup>。CPRBは、州知事・州議会上院・州議会下院・ニューヨーク市長それぞれの代理人計4名で構成され、承認は全会一致で行われる（ただし、ニューヨーク市長の代表者は、ニューヨーク市交通公社に関する事業にのみ議決権を有する）。MTA理事会の議事が公開で行われるのに対し、CPRBの議事内容は公表されず、その透明性は低いものとなっている<sup>34</sup>。

#### (2) 現行の資本事業計画（2015年－2019年）の概要

現行の資本事業計画は、MTA理事会によって2016年4月に、CPRBによって翌5月に承認され、総額294億ドルと過去最大規模となっている。

本計画の承認までには紆余曲折があった。当初、2014年9月に320億ドル規模としてMTA理事会の承認を受けたが、この時点で150億ドルの財源が未定となっており、CPRBからは承認を却下された。翌2015年7月、クオモ知事はMTAに計画の規模の減額を求めるとともに、ニューヨーク市に対し、従前の拠出額から大幅増<sup>35</sup>となる32億ドルの拠出を求めた。調整の結果、同年10月に州が約83億ドル、ニューヨーク市が約25億ドルを支出することで合意した。最終的な財源額は図表13のとおりとなっている。

<sup>32</sup> MTA, “Report to the Finance Committee 2016 Year End Review”, January 23, 2017.

<sup>33</sup> 資本事業計画のうち、橋梁・トンネル公社分については、同社の自主財源で賄われることから、CPRBの承認を要しない。図表14では、CPRBの承認を要する費用を別個に表示している。

<sup>34</sup> Steven Higashide, “Meet the MTA Capital Program Review Board”, *Mobilizing the Region*, September 3, 2009.

<sup>35</sup> 2005年以降のニューヨーク市の資本事業計画の拠出額は、年平均2億9,630ドルであった。

図表 13 資本事業計画（2015年－2019年）の財源（百万ドル）

拠出元		金額
連邦政府		6,875
ニューヨーク州		8,336
ニューヨーク市		2,492
MTA 計		11,753
内訳	MTA 債／橋梁・トンネル公社債	(8,165)
	その他収入	(3,588)
合計		29,456

（出所）MTA, “2017 Adopted Budget, February Financial Plan 2017 – 2020”.

資本事業計画の支出先は図表 14 のとおりであり、ニューヨーク市交通公社に対する支出が全体の半分以上（158.4 億ドル、約 54 パーセント）を占めている。次いで割合が大きいのが「ネットワーク拡大費用」（49.5 億ドル、約 17 パーセント）であり、新規の大規模プロジェクトに要する費用がここに計上されている。16 頁で述べたイーストサイドアクセス計画の追加費用（25.7 億ドル）、地下鉄 2 番街線の延伸に係る建設費用（10.3 億ドル）等もこれに含まれる。

なお、MTA においては、資本事業計画の実行に当たって、施設のデザインから運用までを一括して委託する「デザイン・ビルド」や、民間企業に施設の建設から管理までを委託する「パブリック・プライベート・パートナーシップ」といった手法も活用しつつ、事業の効率化や経費の削減、新技術の導入などを図ることとしている。

図表 14 資本事業計画（2015年－2019年）の支出先（百万ドル）

支出先		金額
CPRB 承認分 計		26,600
内訳	ニューヨーク市交通公社	(15,849)
	ロングアイランド鉄道	(2,835)
	メトロノース鉄道	(2,321)
	MTA バス	(376)
	部局横断費用	(264)
	ネットワーク拡大費用	(4,956)
橋梁・トンネル公社		2,856
合計		29,456

（出所）MTA, “MTA Capital Program 2015-2019”.

## 第4章 MTAをめぐる政府間関係

ニューヨーク州は、理事の任命や財政面での統制を通じて MTA に対して影響力を行使しており、地域間のバランスを重視する州政治のコンセンサスは、MTA に対する投資額への制約にもつながっている。他方、ニューヨーク市においては、MTA の運営に市の意向が十分に反映されていない等の不満を抱くとともに、MTA を「州の機関」として非難し、あるいは責任転嫁する傾向がみられる。郊外カウンティの一部においては、MTA に対して受益に見合った負担を厳しく追求し、MCTD からの脱退も辞さない姿勢を示す団体も存在している。

### 1 州政府の関与の実態

#### (1) 理事の任命

ニューヨーク市会計監査官（＝14 頁）が 2015 年に発表したレポートは、「州は MTA の統治構造を通じて、その完全なコントロール権を効果的に有している」と述べている<sup>36</sup>。その根拠として同レポートが続けて述べるのは、MTA が州の創設した機関であり、州上院の承認のもと、州知事が議長を含む全ての理事を任命するといった MTA 理事会に係る規定である（＝12 頁）。

現職者であるクオモ知事の言い分はやや異なる。2015 年 7 月のラジオインタビュー<sup>37</sup>では、MTA の次期資本事業計画（＝24 頁）の財源問題が取り上げられていた。同計画へのニューヨーク市の拠出額を増やすよう訴えたクオモ知事に対し、司会者は「しかし、MTA は州の団体ではないのか？」と尋ねた。これに対するクオモ知事の回答は、「違う。[MTA 理事会に] 州は 6 名、ニューヨーク市は 4 名を指名する。そうして 17 名の理事が構成されている。[MTA は] 大都市圏、ダウンステイト地域の団体だ。」というものであった（括弧内は筆者による補足）。

クオモ知事の言うとおりに、17 名の MTA 理事会は一定の地域的バランスのもとに構成されており、州の直接任命する理事も 6 名にとどまる。この 6 名という数をどう評価するかは難しいものがあるが、州を含め過半数の理事を選出する政府がないことは、当該各政府の公選職において、MTA がよい仕事をした際には自らの手柄にする一方、問題の発生や運賃値上げがあった際には責任を回避するという傾向を生んでいるとの指摘もある<sup>38</sup>。

理事の任命には州議会も関与する。2015 年 6 月、ニューヨーク市長が推薦する 4 名の理事のうち空席であった 3 名について、ニューヨーク市長が理事候補を推薦したところ、州上院はその全員について議会会期末までに承認を行わなかった。この際、州上院のスポークスマンは、政治的な理由による未承認であることを否定したうえで、理事候補について精査することは上院の責務であり、時間が必要であると説明するにとどまった。州上院

<sup>36</sup> New York City Comptroller (2015).

<sup>37</sup> Kate Hinds, “Cuomo Says He Doesn't Control the MTA”, *WNYC*, July 29, 2015.

<sup>38</sup> Larry Penner, “Bill de Blasio and the Metropolitan Transportation Authority”, *Observer*, December 10, 2013.

は翌 2016 年 6 月に上記のうち 2 名を承認したが、残りの 1 名についてはまたも承認されず、同枠は 2017 年 3 月現在も空席のままとなっている（=13 頁）。また、これらの経緯により、2014 年から丸 2 年にわたって市長の推薦する理事が 1 名のみの状況が継続した。

## （2）運営面における関与

クオモ知事は、MTA の運営に対して時に踏み込んだ発言を行ってきた。その一例として、地下鉄新駅の開業日に関する発言がある。地下鉄新線建設の第一段階として、2016 年末に 3 駅が開業したことは既に触れた（=16 頁）。しかし、予定日直前の 12 月中旬に至っても、MTA は建設工事の遅れを懸念して開業日の正式発表を行わなかった。これに対してクオモ知事は、予定通りの 12 月末日での開業について「楽観的である」「我々は締め切りを守る」といった発言を繰り返した。クオモ知事は、その数ヶ月前には地下鉄新駅の工事現場を抜き打ちで訪問し、エレベーター工事現場における担当者の不在に激怒してみせている<sup>39</sup>。

別の事例としては、2016 年 10 月、MTA が運営する橋梁・トンネルの料金所を廃止する計画をクオモ知事が発表した際には、MTA 理事は詳細の説明もなく、急にこの計画の承認を求められたという。これについてカウンティ推薦の理事は、「我々は形式的な理事会なのか、それとも独立して信託を受けた理事会なのか。」と不満を述べている<sup>40</sup>。

クオモ知事の積極的な言動の背景には、2020 年の大統領選挙を見据えた政治的アピールがあるとの見方がある。ただし、交通専門家や企業経営者からは、州知事の公共交通に寄せる高い関心を歓迎する声があがっているのも事実である。

なお、2017 年 1 月に退任した MTA のプレnder ガスト前議長は、彼の議長就任以降、クオモ知事の MTA への関与が強まったことを認める一方で、MTA は引き続き独立を保ち、州知事は日々の運営に関する干渉は行わなかったと述べている<sup>41</sup>。

## （3）財政面での統制

第 3 章でみたように、歳入面に関していえば、MTA の経常予算において自主財源の占める割合は約半分にとどまり、その他の財源の多くは、州政府（州知事・州議会）によって配分の方法や金額が調整される仕組みとなっている。また、歳出面に関していえば、公社債償還費の規模等に大きな影響を与える資本事業計画は、州の機関である CPRB によって最終的に決定され、資本事業計画の内容は、州政府の優先事項を慎重に踏まえたものとならざるを得ない。

州による MTA への財政面での統制に関する最近の実例を挙げれば、2015 年に MTA に対して資本事業計画の規模縮小を要求したのは州であり（=24 頁）、2011 年に給与モ

<sup>39</sup> Emma G. Fitzsimmons, “With Second Ave. Subway, Cuomo Has Hands-On Role and Eye on the Future”, *New York Times*, December 13, 2016.

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> Emma G. Fitzsimmons, “M.T.A. Chief’s Departure Leaves Void at Top of Agency at a Critical Time”, *New York Times*, January 24, 2017.

ビリティ税の課税対象を縮小し、更に 2017 年にその代替財源を削減したのも州である（=21 頁）。そしてこれらの決定は、いずれも MTA 理事会の外で行われたものであった。

#### （4）州の政治構造がもたらす影響

第 1 章ではダウンステイト・アップステイトの相違について触れたが（=6 頁）、ニューヨーク州議会<sup>42</sup>においては、交通政策に関して両地域のバランスを取ろうとする傾向がみられる。すなわち、主にダウンステイト向けの MTA の資本事業計画と、主にアップステイト向けの州交通局の資本事業計画とを、同水準の金額とするという暗黙の了解が存在するのである。

2015 年 10 月、MTA の資本事業計画に対して州が 83 億ドルを拠出する旨を表明したことについて（=24 頁）、アップステイト選出の州上院議員（共和党所属）は次のように述べた。「アップステイトの我々が使える訳でもないのに、アップステイトの納税者の 85 億ドル [原文ママ] を MTA の資本事業計画に投じる予算をそのまま承認することはしたくない。（中略）アップステイトにも同額が投資されることを確実にしたい」<sup>43</sup>。この言葉どおり、2016 年 4 月 1 日に州知事・州議会間で合意された 5 ヶ年の州交通計画（2015-16 予算年度～2019-20 予算年度）においては、MTA の資本事業計画とほぼ同水準の 271 億ドルを、主にアップステイト向けの州交通局と州トンネル公社の事業に対して配分することとされた<sup>44</sup>。

アップステイトへの投資額と釣り合う形で常に MTA への投資額が決定されるとすれば、MTA の所管エリアの需要に比して投資が過小となる可能性につながる。また、アップステイト選出の州議会議員からは、MTA の現行の資本事業計画への資金拠出のための増税や公債の発行に反対する意見があり、ここでも MTA の財政運営やインフラ投資は州政治の影響を受けることになる<sup>45</sup>。

## 2 ニューヨーク市の立場

### （1）ニューヨーク市の不満

ニューヨーク市の立場からは、MTA の運営する交通システムの利用者や、財政的な貢献の割合に比して、MTA の運営に市の意向が十分に反映されていないという不満が存在する。その不満には以下のようなものがある。

---

<sup>42</sup> ニューヨーク州議会は、上下院の 2 院で構成され、上院 63 人、下院 150 人が小選挙区制により選出される。大まかに言って、アップステイトでは共和党が、ダウンステイトでは民主党が優位である。また、ダウンステイトでも郊外においては共和党も有力となっている。

<sup>43</sup> Matthew Hamilton, “MTA plan felt beyond city”, *Times Union (Nelson A. Rockefeller Institute of Government)*, October 12, 2015.

<sup>44</sup> New York State, “Governor Cuomo and Legislative Leaders Announce Agreement on 2016-2017 State Budget”, March 31, 2016. <https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-and-legislative-leaders-announce-agreement-2016-2017-state-budget>

<sup>45</sup> TU Editorial Board, “N.Y. needs a road map”, *Times Union (Nelson A. Rockefeller Institute of Government)*, October 16, 2015.

- ① ニューヨーク市の人口は州人口の 44 パーセントを占めているのに対し、MTA の全理事に占めるニューヨーク市長推薦理事の投票権の割合は 3 分の 1 に過ぎない。
- ② 市よりも郊外部が優遇されている。例えば、現在進められている地下鉄 2 番街線とイーストサイドアクセス計画という 2 大プロジェクト (=16 頁) に関して、費用便益分析からは前者が優位にあるにもかかわらず、州が先に財政措置を行ったのは郊外向けの後者であった<sup>46</sup>。
- ③ ニューヨーク市民は既に MTA に対して多大な財政的貢献をしている。ニューヨーク市が直接補助を行っている部分のほか、市民が負担している公共交通特定財源や、橋梁・トンネル通行料まで含めれば、MTA の営業予算における市民負担は毎年 100 億ドルを超える<sup>47</sup>。
- ④ 市の交通政策にニューヨーク市民の意思が反映されていない。2007 年、ニューヨーク市は市都心部に進入する車両への課金制度を導入し、当該課金による収入を公共交通への補助に充てる提案を行ったが、州議会はこれを拒絶した<sup>48</sup>。

このような不満を背景として、過去のニューヨーク市長選の候補者からは、ニューヨーク市交通公社を市の管轄下におく等の主張がなされたことがある。近年でも、2013 年のニューヨーク市長選において、デブラシオ現市長と民主党指名候補の座を争ったクリスティーン・クイン (Christine C. Quinn) 市議会議長 (当時) は、市長が MTA 理事の過半数を選任し、ニューヨーク市交通公社の社長も指名するという改革案を提示した<sup>49</sup>。

## (2) 資本事業計画をめぐって

資本事業計画への資金拠出を巡って、ニューヨーク州知事とニューヨーク市長との間で調整が行われたことは述べた (=24 頁)。市の拠出額の大幅な増を求めるに当たって、州知事はその論拠としたのが、MTA の交通システム利用者の大半はニューヨーク市民であり、資本事業計画によって最大の利益を得るのもニューヨーク市であるという理屈であった。これに対するデブラシオ市長の反論は、市はすでに様々な面で MTA に貢献しており、そもそも MTA に関して第一の、そして最大の責任を有しているのは州である、というものであった<sup>50</sup>。

結局、市は 25 億ドルを負担することで州・MTA と合意に至ったが、当該合意に際してデブラシオ市長は、市の拠出金の用途は市内でのプロジェクトに限定されるべきこと、当該プロジェクトの計画は市との協力のもと行うこと、といった条件を付している<sup>51</sup>。

<sup>46</sup> Eno Center for Transportation (2014), pp.54-55.

<sup>47</sup> New York City Comptroller (2015).

<sup>48</sup> Bruce Schaller, "New York City's Congestion Pricing Experience and Implications for Road Pricing Acceptance in the United States", *Transport Policy*, August 2010.

<sup>49</sup> New York City Council, "Speaker Quinn Outlines Vision and Strategies for Future of New York City's Mass Transit" April 11, 2013. <http://council.nyc.gov/press/2013/04/11/533/>

<sup>50</sup> Emma G. Fitzsimmons, "Cuomo Says New York City Should Contribute More to M.T.A. Capital Plan", *New York Times*, July 23, 2015.

<sup>51</sup> New York State, "Mayor de Blasio, Governor Cuomo, and MTA Chairman Prendergast Announce Agreement on Funding for MTA Capital Program", October 10, 2015. <https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-mayor-de-blasio-and-chairman-prendergast-announce-agreement-funding-mta-capital>

### (3) 低所得者対策

ニューヨーク市は、州の他の地域に比べて多数の貧困人口を擁していることは第1章で触れた(=8頁)が、貧困層への対応を巡って、ニューヨーク市民の立場からMTAへの批判がなされることが多い。

地下鉄・バス等の運賃値上げを抑えた2017年2月、デブラシオ市長の推薦を受けてMTA理事に就任したデイビッド・ジョーンズ理事(=14頁)は、MTAの地下鉄・バス等を利用する低所得者を対象とした運賃補助制度の導入を市に対して訴えた。これに対する市の反応は、同制度の導入は市財政にとって大きな負担であり、MTAに責任を有する州が補助を検討すべきだと述べた。他方、プレnderガストMTA前議長は、社会政策はMTAの管轄ではない旨コメントするなど、この問題に関しては、いずれの関係者も責任を負おうとしない格好となっている<sup>52</sup>。

### 3 郊外カウンティの立場

2017年1月のMTA理事会では、同年3月からの運賃値上げ(=19頁)について賛否が問われた。この際、4名で1票の権利を行使するカウンティ選出理事(=12頁)の対応は分かれた。すなわち、議事に加わった2名の理事のうち、ロックランドカウンティ選出のカール・ウォーテンダイク(Carl V. Wortendyke)理事は反対、オレンジカウンティ選出のスーザン・メッツガー(Susan G. Metzger)理事は賛成した。4名で1票の権利は、出席理事の全員一致が要件とされているため、当該票は無効となった。

この際にロックランドカウンティが反対の理由として挙げたのが、当該カウンティにおける受益と負担のギャップの存在である。2012年に同カウンティが実施した調査によれば、同カウンティのMTAに対する負担はMTAから受ける便益を上回っていたという。ロックランドカウンティはこれまでに何度もMTCDからの脱退を訴えたことがあり、1988年には実際にカウンティ議会による脱退決議もなされているが、実現には至っていない<sup>53</sup>。

他方、賛意を表明したメッツガー理事は、近年ではロックランド・オレンジ両カウンティにおけるインフラの改善が進んでおり、現時点でどの程度のギャップがあるかは不明であること、MTAに対しては次なる調査を行うよう進言した旨述べた。

---

<sup>52</sup> Vincent Barone, “MetroCard discounts for low-income New Yorkers still being pushed by advocates, officials”, *am New York*, February 13, 2017.

<sup>53</sup> James Feron, “Rockland Votes to Withdraw From M.T.A.”, *New York Times*, March 6, 1988.



## おわりに

MTA 理事会は、8月を除く毎月開催され、希望者は誰でも傍聴することができる。また、その模様は公式サイトにおいてインターネット中継され、配布資料も掲載される。正式な議事が始まる前には、一般登録者による意見陳述が行われ、1人2分程度という制限付きではあるが、誰でもMTA理事を前にして自身の意見を述べることができる。

筆者が傍聴した2017年2月の理事会においては、州知事提案予算によって明らかとなった、給与モビリティ代替基金の6,500万ドルの削減(=21頁)が話題となった。一般登録者による意見陳述においては、市民団体や交通専門家団体の代表者に混じってニューヨーク市域選出の州下院議員までが登壇し、MTAに対し、削減額の復元を州に求めるよう促す意見が相次いで述べられた。

MTA理事からも様々な意見が飛び交ったが、これらに対するファーラー議長代行(=14頁)のコメントは、要約すれば次のようなものであった。「事実に基づいて議論をしよう。州からの補助金は、総額では3,000万ドル増えている。率直に言って、MTA理事会は、州の知事部局や議会が決定する資金について左右し得ない。我々にできることは、資金を必要なサービスに振り分けることだ。(6,500万ドルの削減は)運賃や通行料には何の影響もなく、サービスにも影響しない。皆が意見を述べたことだし、残りの議題に移ろう。」

本レポートにおいて述べてきたMTAの組織やガバナンスをめぐる諸論点は、日本の今後の広域行政を考える上でも示唆するところがあるように思われる。まず、民主政治とのバランスを取りつつ、地方政府の枠を超え、かつ、個々の地方政府の利害を超えた効率的かつ専門的な行政を行う上で、ニューヨーク州における公社の仕組みは、日本の広域行政機構においても導入の検討に値するものであると考える。ただし、運営を担う理事会にその収入やリソース配分を調整する権限が十分に与えられず、あるいは公社を管轄する政府が強い影響力を行使する場合にどういった事態が生じるかは、先に引用したファーラー議長代行の発言が教えるところである。

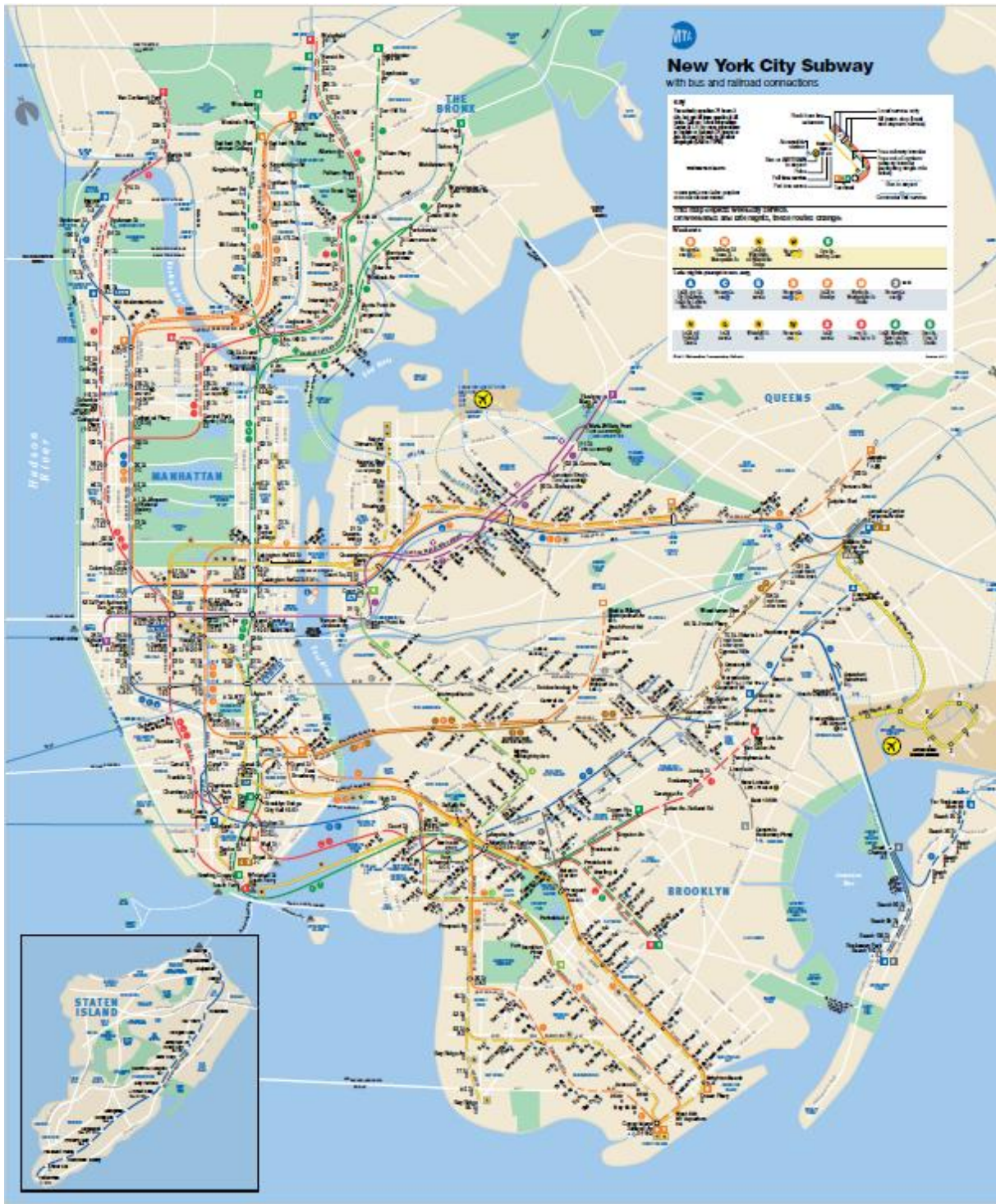
## 参考文献・レポート

- 東京市政調査会編（1992）『大都市問題への挑戦』，日本評論社。
- 塙武郎（2010）「アメリカ大都市の交通財政－ニューヨーク・シカゴの事例研究－」，渋谷博史・塙武郎編『アメリカ・モデルとグローバル化Ⅱ』，昭和堂。
- Andrew J. Sparberg (2015), “From a Nickel to a Token; The Journey from Board of Transportation to MTA”, Empire State Editions.
- Eno Center for Transportation (2014), “Getting to the Route of It – The Role of Governance in Regional Transit”. <https://www.enotrans.org/etl-material/getting-to-the-route-of-it-the-role-of-governance-in-regional-transit/>
- Gerald Benjamin and Richard P. Nathan (2001), “Regionalism and Realism – A Study of Governments in the New York Metropolitan Area”, Brookings Institution Press.
- Metropolitan Transportation Authority (2016), “MTA Capital Program 2015-2019”.  
[http://web.mta.info/capital/pdf/MTA\\_15-19\\_Capital\\_Plan\\_Board\\_WEB\\_Approved\\_v2.pdf](http://web.mta.info/capital/pdf/MTA_15-19_Capital_Plan_Board_WEB_Approved_v2.pdf)
- Metropolitan Transportation Authority (2017), “MTA 2017 Adopted Budget - February Financial Plan 2017 – 2020”.  
<http://web.mta.info/mta/budget/pdf/MTA%202017%20Adopted%20Budget%20February%20Financial%20Plan%202017-2020.pdf>
- New York City Office of the Comptroller (2015), “The ‘Invisible Fare’ – Revealing NYC’s Full Contribution to the MTA”. <https://comptroller.nyc.gov/reports/the-invisible-fare-revealing-nycs-full-contribution-to-the-mta/>
- Peter Derrick and Robert Paaswell with Danielle Petretta (2015), “Transportation Policy and Politics in New York State”, in *The Oxford Handbook of New York State Government and Politics*, ed. Gerald Benjamin.
- Robert B. Ward (2006), “New York State Government (2nd Edition)”, Rockefeller Institute Press.
- Wilson Center (2014), “Governance of Regional Transit Systems: Observations on Washington, New York, and Toronto”.  
[http://munkschool.utoronto.ca/imfg/uploads/287/governance\\_of\\_regional\\_transit\\_systems\\_final\\_report\\_july\\_2014.pdf](http://munkschool.utoronto.ca/imfg/uploads/287/governance_of_regional_transit_systems_final_report_july_2014.pdf)

※ その他の参考ウェブサイト、新聞記事等については、本文の注において示した。

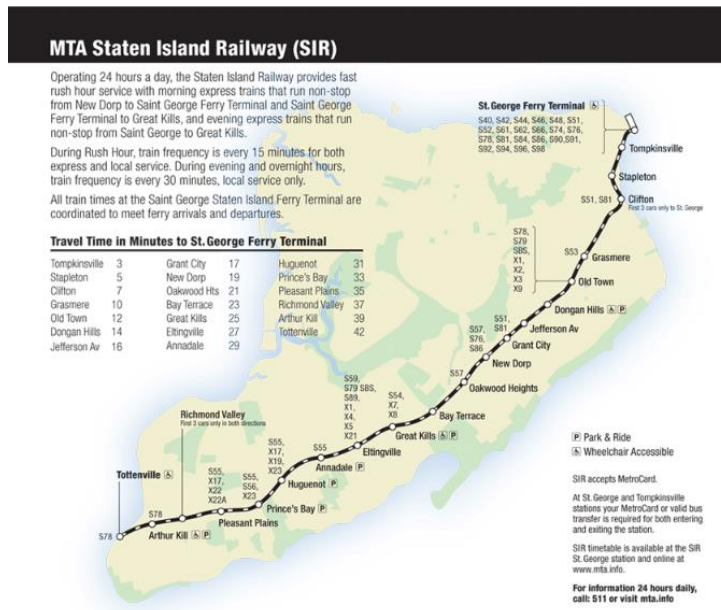
参考資料

【ニューヨーク市地下鉄路線図】

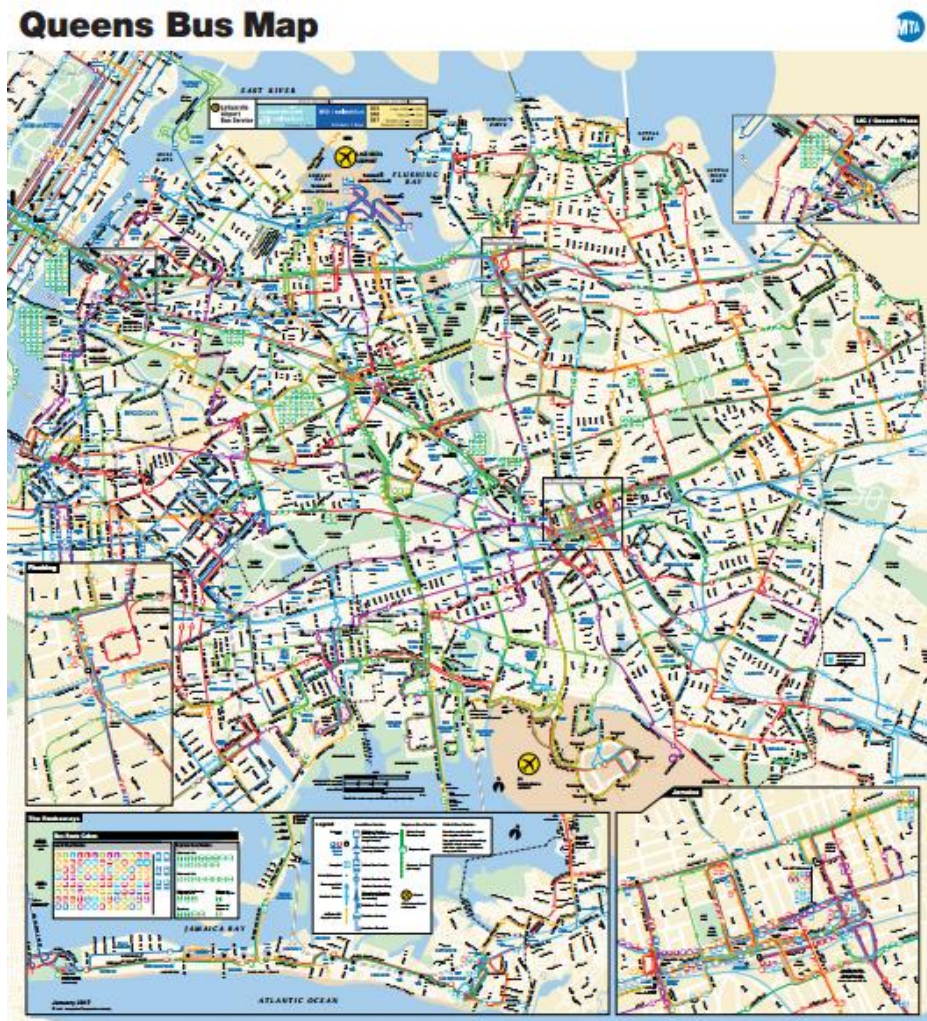


(出所) MTA ウェブサイト (以下同じ)

【スタテンアイランド鉄道路線図】



【ニューヨーク市内バス路線（クイーンズ区）】



【メトロノース鉄道路線図】



【ロングアイランド鉄道路線図】



【橋梁・トンネルの一覧】



【執筆者】

一般財団法人自治体国際化協会ニューヨーク事務所 所長補佐 早瀬 真道