

ニューヨーク州地方政府ハンドブック第7版
(2026年3月改訂版・別冊)



一般財団法人

自治体国際化協会

この冊子は、地方公共団体金融機構との共同調査研究事業として作成されたものです。

「海外の地方自治」の発刊について

当協会では、海外事務所の所管国における地方自治制度をまとめた「各国の地方自治」シリーズを発行しています。

このシリーズは、所管国における政治・社会・経済情勢や、地方行財政等に関わる海外の情報を紹介し、地方自治行政の参考に資することを目的として、地方公共団体金融機構との共同調査研究事業として発行しております。

「私的使用のための複製」や「引用」等の著作権法上認められた場合を除き、本誌から複製・転載等を行いたい場合には、以下問い合わせ先までご相談ください。

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

E-Mail: kikaku@clair.or.jp

はじめに

本別冊は、「海外の地方自治シリーズ」の一環として、当協会ニューヨーク事務所に
おいて 2021 年 3 月に発行した『ニューヨーク州地方政府ハンドブック第 7 版』の別冊と
して、当地の最新の政策等について執筆した三編のレポートを掲載したものである。

ニューヨーク州をはじめとする地方政府を取り巻く環境は、社会構造の変化や政策課題
の多様化によって、かつてない複雑さを増している。本別冊では、こうした現代社会の動
きを 3 つの異なるテーマで取り上げた。

第 1 編では都市政策の新たな試みとして注目される混雑課金制度を取り上げた。ニュー
ヨーク市で導入されたこの仕組みは、交通混雑や環境問題、持続可能な公共交通政策とい
った都市圏が抱える課題に対する実践的な解決策であると同時に、住民理解や制度設計の
あり方、各関係機関との関係性などを問う取組でもある。

第 2 編では、米国での人材獲得・管理の特徴を整理した。多様なバックグラウンドを持
つ労働者が集まる大都市であり、採用活動はスピード、職務適合性の重視、透明性など独
自の特性を有しているニューヨークで実際に職員を採用した実例を踏まえた内容とした。

最後に第 3 編では、連邦政府の一時的閉鎖（シャットダウン）を取り上げ、国家レベル
の政治的決定が州や地方政府に及ぼす影響を検証するとともに財政運営や公共サービスの
継続性をめぐる課題・影響について、ニューヨーク州にフォーカスしてまとめた。

それぞれのテーマは一見異なるようでありながら、いずれも「限られた財源や人材をど
う効果的に活かすか」という点で、地方自治の本質的課題を映し出している。本別冊が、
日本の地方公共団体や地方自治関係者にとって、政策づくりや組織運営を考える上での一
助となれば幸いである。

一般財団法人自治体国際化協会 ニューヨーク事務所長

目次

第1編	ニューヨーク市における混雑課金（Congestion Pricing）の導入	7
第1章	ニューヨーク市における交通事情	7
第1節	交通渋滞	7
第2節	公共交通への投資	9
第2章	CBDTの目的と政策パッケージ	12
第1節	目的及び目標	12
第2節	CBDT以外の実現手法の検討（スクリーニング）	12
第3節	CBDTによる目的達成の分析	14
第4節	負の影響への対応：CBDTとともに行われる各種政策パッケージ	16
第3章	具体的制度設計	18
第1節	制度の体系	18
第2節	課金主体	19
第3節	課金の使途	20
第4節	課金の対象及び料金	20
第5節	執行方法	24
第6節	運用開始日	26
第7節	導入後の変化	26
第4章	CBDTに関するこれまでの議論の経緯	28
第1節	2007年：ブルームバーグ市長時代	28
第2節	2017年～2019年：MTA改革及び交通モビリティ法	29
第5章	連邦政府による環境評価・料金設定	33
第1節	環境評価	33
第2節	料金設定	34
第6章	導入延期と再導入	37
第1節	6月の延期表明	37
第2節	2025年1月の再導入	40

第7章	トランプ政権による CBDT 阻止の動きと現状	41
第1節	VPPP (Value Pricing Pilot Program)	41
第2節	トランプ政権による VPPP 協定の解除通告	43
第8章	法廷闘争	46
第1節	ニュージャージー州知事	46
第2節	フォートリー市長 (ニュージャージー州)	46
第3節	スタテンアイランド区長と教員組合 (United Federation of Teachers)	46
第4節	マンハッタン・ローワーイーストサイド住民	47
第9章	ニューヨークにおける公共交通の展望	50
第1節	2020年-2024年資本計画	50
第2節	2025年-2029年資本計画	51
第10章	これまでの米国内外の類似施策との対比	53
第1節	ロードプライシング施策の分類	53
第2節	ゾーン又はコードンによる課金の各事例との比較	54
第3節	ニューヨークへの示唆	56
第11章	日本への示唆	57
第1節	低コスト技術+確実な徴収インフラ	57
第2節	多層ガバナンスでも迅速な料金改定を可能にする制度設計	57
第3節	公共交通へ確実に還元する財源スキーム	57
第4節	広範なステークホルダー・アウトリーチ	58
第5節	オープンデータによる透明性と継続評価	58
第2編	米国における採用・人事制度について	59
第1章	採用プロセス	59
第1節	ジョブディスクリプション	59
第2節	履歴書	59
第3節	面接	60
第4節	オファー	60

第5節	バックグラウンドチェック	60
第2章	日本の採用慣行との違い	61
第1節	採用評価基準における重点の相違	61
第2節	採用・雇用における差別を禁じる法制度・慣行	61
第3章	州ごとに異なる雇用関連規制	64
第1節	最低賃金	64
第2節	給与支給頻度	65
第3節	有給病気休暇	66
第4節	差別から保護される属性の範囲	68
第3編	アメリカの政府閉鎖について (Government Shutdown)	71
第1章	アメリカにおける「政府閉鎖 (Government Shutdown)」について	71
第1節	「政府閉鎖 (Government Shutdown)」とは何か	71
第2節	つなぎ予算 (Continuing Resolution、CR)	72
第3節	なぜ議会の承認が必要なのか	73
第4節	過去の主要な政府閉鎖の事例とその特徴	75
第5節	2025年の事例	77
第2章	「連邦政府閉鎖 (Government Shutdown)」が地方自治体に与える影響	81
第1節	地方自治体への主な影響	81
第2節	地方自治体の主な対応策	83
第3章	ニューヨークの場合	84
第1節	ニューヨーク州予算における連邦資金	84
第2節	ニューヨーク市予算における連邦資金	86
第3節	ニューヨーク州の主な対応	87
第4節	ニューヨーク市の主な対応	88

第1編 ニューヨーク市における混雑課金（Congestion Pricing）の導入

2025年1月5日、マンハッタンエリアの渋滞緩和を目的とした混雑課金（Congestion Pricing、ロードプライシング）制度である「中央業務地区通行料（Central Business District Tolling、以下「CBDT」）」が導入された。CBDTは、マンハッタンの60丁目以南を通行する原則として全車両に対して通行料の課金を行い、公共交通インフラ投資の財源へ充当するものであり、いわゆるコードン型（都市中心部など一定ゾーンへの乗り入れ自体を対象とする）ロードプライシングとしては、全米初の試みとなる。加えて長い議論の末、一度は2024年6月に導入が予定されていたが、導入直前に無期限延期が決定し、その後改めて見直しの上導入されることとなるなど、政治的にも政策的にも紆余曲折があった施策である。本稿では、CBDTの制定の経緯、具体的内容及び今後の見通しを述べる。

第1章 ニューヨーク市における交通事情¹

第1節 交通渋滞

まず、CBDT導入の背景としてニューヨーク市における深刻な交通渋滞がある。

ニューヨーク市の人口は約840万人であり、5つの行政区（borough）で構成されるが、そのうちマンハッタンは、世界を代表する金融街の一つであるウォール街があるなど中心市街地として機能しており、日中には最大で70万台（年間2億5,500万台以上）が中央業務地区（Central Business District、以下「CBD」）に流入すると言われている。その結果、CBD内での移動速度は、時速約11マイル（約18キロ）となっており、世界で3番目、全米で2番目に渋滞がひどい都市²とされている。このような渋滞は、住民、通勤者、タクシーやレンタカーの交通、バス交通、救急サービスに悪影響を及ぼしており、具体的には、通勤者等に年間平均117時間の遅れが生じることとなり、生産性の低下やその他のコストとして通勤者等1人あたり年間およそ2,000ドルの損失をもたらしている³。加えて、市街地の大気汚染を招いていると指摘されている。

¹ U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration, “CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final Environmental Assessment”, [https://new.mta.info/document/111101]（以下「EA」）（最終検索日：2025年10月30日）

New York State Vehicle and Traffic Law(VAT), Title 8, Respective Powers of State and Local Authorities Article 44-c, Central Business District Tolling Program, Section 1701

² ロンドン、シカゴに次ぐ。

³ MTA ウェブサイト[https://congestionreliefzone.mta.info/about]（最終検索日：2025年10月30日）※通勤者1人当たりの時間価値\$17.09×117時間=\$1,999.53≒\$2,000と推計されている。（Cato Institute, “The Political Economy of Congestion Pricing” https://www.cato.org/sites/cato.org/files/2025-06/regulation-v48n2-3.pdf）（最終検索日：2026年2月3日）

Figure 1-2. Manhattan CBD, National Highway System Arterials, and Routes into the Manhattan CBD



(図 1-1) マンハッタン CBD とその周辺⁴

⁴ EA p1-3

第2節 公共交通への投資

一方で、年間 17 億人を輸送する地下鉄や年間 6.8 億人を輸送するバス、米国で最も混雑する通勤鉄道であるロングアイランド鉄道とメトロノース鉄道など、ニューヨーク市内外の人々の交通アクセスの中核となっている MTA(ニューヨーク都市圏交通公社)の運営する交通システムについては運営開始後 100 年以上が経過し、線路、信号、転轍機、電力、その他の交通インフラの故障が続出し、通勤者、観光客及び居住者の健康、安全及び生活に重大な悪影響を与え続けている。そのため、MTA によれば、2020 年から 2024 年の 5 年間で当初 548 億ドル以上の投資が必要とされていた。具体的には以下の内容を実施することとされており、その新たな財源として CBDT より 150 億ドルを充てる必要があるとされていた。

(表 1-1) MTA の資金需要計画 (2020~2024) 第 5 版⁵

資金需要	需要額 (100 万ドル)
市内交通 (地下鉄・バス) MTA バス	34,784
ロングアイランド鉄道	3,443
メトロノース鉄道	3,404
路線拡充	10,355
橋梁・トンネル	3,250
その他	196
合計	55,432

(表 1-2) MTA の資金供給計画 (2020~2024) ⁵

資金供給	供給額 (100 万ドル)
CBDT	15,000
CBDT 以外の新規財源	10,000
MTA ※MTA 債	9,294

⁵ MTA, “MTA Capital Program CAPITAL PROGRAM Amendant #5” [https://www.mta.info/document/193401] 及び関口智「アメリカの公共交通と政府間財政関係 ~ニューヨーク都市圏交通公社 (MTA) の交通目的税と事業・エリア連携の模索」『総合都市経営を考える—自治体主導による新たな戦略的連携—』第 8 章、日本都市センター 2023 年 5 月 [https://www.toshi.or.jp/app-def/wp/wp-content/uploads/2023/05/report202_8.pdf] (関口) より作成

※MTA Bridge and Tunnels 債	
連邦資金	14,751
ニューヨーク州	3,159
ニューヨーク市	3,052
その他	177
合計	55,432

しかしながら、2020年から2024年の計画期間中には新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の急減やCBDTの導入延期などを背景として当初想定されていた財源の確保が大きく不透明となった。その結果、設備更新や駅改修、信号更新といった基礎的な投資の一部は次期計画へ繰り越されることとなり、交通インフラの老朽化問題は依然として解消されていない。

こうした状況を踏まえMTAは2025年から2029年までの5年間を対象とする新たな資金需要計画を策定し、総額684億ドルに及ぶ過去最大の投資を必要とするとの見通しを示した。本計画は新規路線建設よりも既存システムの「正常化」を最優先課題とし、老朽化した信号・電力・車両・駅施設の更新やアクセシビリティ向上、気候変動への耐性強化などに重点を置いている点が特徴的である。また2020年から2024年の計画からの継続事業であるセカンドアベニュー地下鉄延伸などの路線拡充事業も引き続き重要視されている。

この新たな計画においても、CBDTは中核的な財源の一つとして位置づけられている。

(表1-3) MTAの資金需要計画(2025~2029)⁶

資金需要	需要額(100万ドル)
市内交通(地下鉄・バス) MTAバス スタテンアイランド鉄道	47,840
ロングアイランド鉄道	6,005
メトロノース鉄道	6,005
路線拡充	5,250

⁶ MTA, "MTA 2025-2029 CAPITAL PLAN" [https://www.mta.info/document/174186]より作成

橋梁・トンネル	3,000
その他	300
合計	68,400

(表1-4) MTAの資金供給計画(2025~2029) ⁶

資金供給	供給額(100万ドル)
MTA資本ロックボックス(※CBDT含む)	31,500
MTA ※MTA債 ※TBTA Bridge and Tunnels債 ※MTA追加自己資金	15,700
連邦資金	14,000
ニューヨーク州	4,200
ニューヨーク市	3,000
合計	68,400

第2章 CBDTの目的と政策パッケージ

第1節 目的及び目標

CBDTは、CBDの混雑を緩和するとともに、MTAの投資に必要な財源を確保することを目的としている。

CBDTを法律上規定しているMTA改革及び交通モビリティ法（MTA Reform and Traffic Mobility Act）においては、「ニューヨーク市内で安全かつ効率的な大量輸送システムを確保し、ニューヨーク市民の公衆衛生と安全を守るため、州内で最も混雑している地域に出入りする車両に通行料を設定するプログラムが必要であり、州の重大な関心事である」⁷と述べており、ニューヨーク州の2020年度予算の説明においては、「ニューヨーク市内で最も混雑している地域を移動する車両に料金を課し、その資金を、十分なサービスを受けていない地域の交通機関の改善や、地下鉄やバスシステムを最新水準にアップグレードするために再投資する」⁸とされている。

CBDTの実施に向けて連邦政府が実施した環境評価⁹において、この目的に基づき以下の具体的目標が設定されている。

- ①CBD内の1日当たり車両通行距離（Vehicle Miles Traveled、VMT）を少なくとも5%削減すること
- ②CBD内に1日に進入する車両数を少なくとも10%削減すること
- ③MTA資本計画に150億ドルの資金を提供するための財源を確保し、十分な年間純収入を生み出すこと（150億ドルの資金提供に必要な年間純収入額は利率・期間にもよるが、環境評価においては少なくとも年間10億ドルが必要という前提となっている。）
- ④MTA改革及び交通モビリティ法の立法目的に合致した料金プログラムを確立すること

第2節 CBDT以外の実現手法の検討（スクリーニング）

環境評価においては、特定の領域（Zone）に基づく通行料であるCBDTのほか、既存の通行料の値上げ、高乗車（複数人の乗車）車両専用レーン、特定のナンバープレート車両の特定日の通行規制、乗り合いの義務化（単独乗客での進入規制）など様々な選択肢に

⁷ VAT, Section 1701

⁸ ニューヨーク州予算局 “FY 2020 Executive Budget Briefing Book”

[<https://www.budget.ny.gov/pubs/archive/fy20/exec/book/transportation.pdf>]（最終検索日：2025年10月30日）

⁹ CBDに出入りする道路には、連邦高速道路システムの一部を構成する道路や連邦政府の資金援助により改善された道路が含まれており、これらの道路を有料化するためには連邦高速道路局（Federal Highway Administration、FHWA）の承認が必要となる。連邦機関が意思決定を行う前に、国家環境政策法（National Environmental Policy Act、NEPA）は、連邦機関がその行動の環境影響を理解し、開示することを義務づけている。

ついて、上記の目標①～③を達成できるかについて分析を行い、CBDT 以外の選択肢では全ての目的を達成することはできないと結論付けている。

(表 2 - 1) 目標達成のための選択肢の比較¹⁰

選択肢カテゴリー	選択肢名	目標① 車両通行距離	目標② 進入車両数	目標③ 歳入	ポイント
現行	現行	×	×	×	
通行料以外の課金	駐車場料金の値上げ等	×	×	×	目標①②の未達に加え、市の歳入増を MTA に充当する法的スキームが存在しない。
通行料(1)	現存する橋の課金の値上げ	×	×	×	未課金の橋があるため迂回が発生し、車両数を削減できない。
通行料(2)	課金していない橋の課金の創設	○	○	×	市の歳入増を MTA に充当する法的スキームが存在しない ¹¹ 。
通行料(3)	大人数乗車車両専用レーンの創設	×	×	×	同一の道路内に無料レーンが存在するため効果は限定的。 ¹²
通行料(4)	領域 (Zone) 進入・滞在課金の創設 ※今回の CDBT	○	○	○	
その他(1)	政府職員向け駐車許可の削減	×	×	×	効果が限定的 (86 丁目以南の VMT を 0.1～0.3%削減) との先行研究あり。
その他(2)	タクシー乗り場の増設	×	×	×	タクシー乗り場の増設は、CBD 乗入タクシー台数に影響を与えず、タクシーは客を降ろした後、タクシー乗り場まで戻る必要があるため、VMT を削減することにはならな

¹⁰ EA p2-6,2-7 に基づき作成

¹¹ 加えてマンハッタン内発着の移動に対応できないこと、一部の移動 (ブロンクス南部とハーレム) に負の影響を及ぼすこと等が指摘されている。

¹² 例えば料金を高く設定すると利用者は無料の一般レーンに流れ、大人数乗車車両専用レーンの利用が伸びず収益は限定される。一方、料金を低く設定すると利用者は増えるものの、専用レーン自体が混雑して速度優位性が失われ、混雑緩和効果も収益増加も十分に得られなくなる。

					い。
その他(3)	テレワーク推奨	×	×	×	効果が限定的（通勤量の削減は2%未満）との先行研究あり。
その他(4)	特定のナンバープレート車両の特定日の通行規制	○	○	×	
その他(5)	乗り合いの義務化（単独乗客での進入規制）	○	○	×	
その他(6)	トラックの時間帯制限	×	×	×	荷受人の夜間営業等が必要。

第3節 CBDTによる目標達成の分析

環境評価における CBDT によって目標が達成できるかの分析にあたっては、BPM (Best Practice Model) と呼ばれるニューヨーク都市圏交通評議会 (New York Metropolitan Transportation Council、NYMTC) が開発・維持する交通需要予測モデルが用いられている¹³。このモデルは、人口統計データ、将来の雇用、人口の予測、地域の道路や公共交通網及び土地利用データに基づいており、平均的な平日に各居住者が行う移動の数とタイプ¹⁴を予測する。

各居住者の所得・目的（通勤かそれ以外か）・単独か乗り合いか等の属性に応じて、一定の時間価値 (Value of Time) を仮定¹⁵し、6 パターンの料金設定について BPM により分析をしたところ、いずれについても4つの目標に合致する効果が得られるとされた。

¹³ EA p.4A-1

¹⁴具体的には、以下のような旅行者の意思決定をモデル化する。

- ・移動モード：旅行者が自動車、公共交通機関、自転車、徒歩等のような交通手段を使用するか。
- ・目的：出かける目的、例えば通勤、買い物、娯楽等。
- ・目的地：旅行の終点、例えば職場、学校、商業施設等。
- ・頻度：どのくらいの頻度で移動が行われるか。
- ・中間停止の場所：例えば保育園やジム等、目的地に行く途中で立ち寄る場所。
- ・日中の時間：移動が行われる時間帯。

¹⁵“CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final Environmental Assessment”, “Appendix 4A.1, Transportation: Implementation of Tolls in the Best Practice Model”, [https://new.mta.info/document/110926] p 1-6 (最終検索日：2025年10月30日)

例えば、以下のとおり

- ・低所得者（下位15%）の通勤目的による単独での移動：18.39セント／1分間
- ・中所得者（中位70%）の通勤目的による単独での移動：28.74セント／1分間
- ・中所得者の通勤目的による乗り合い（2人）での移動：46.69セント／1分間
- ・高所得者（上位15%）の通勤目的による単独での移動：46.87セント／1分間

傾向としては、上限・適用除外やクレジット付与などを行うと歳入確保のために通行料が高くなり、その結果として CBD 進入車両は減少する。一方で、特に代替手段のないトラックについては迂回のための局所的な通行量が増加することとなる。

(表 2-2) 課金シナリオの比較¹⁶

シナリオ	想定される通行料 (ピーク時)	目標① 車両通行距離	目標② 進入車両数	目標③ 歳入 (十億)
A.基本	\$9	△7.8%	△15.4%	\$1.06
B.基本+上限・適用除外あり	\$10	△7.6%	△15.7%	\$0.83 ¹⁷
C.有料トンネル利用時に通行料に充当可能な低額クレジット付与+上限・適用除外あり	\$14	△8.0%	△17.3%	\$1.10
D.有料トンネル利用時に通行料に充当可能な高額クレジット付与	\$19	△8.7%	△18.7%	\$1.34
E.有料トンネル利用時に通行料に充当可能な高額クレジット付与+上限・適用除外あり	\$23	△9.2%	△19.9%	\$1.48
F.有料及び無料トンネル利用時に通行料に充当可能な高額クレジット付与+上限・適用除外あり	\$23	△7.1%	△18.3%	\$1.02
G.基本 (トラック等を重課せ	\$12	△8.4%	△16%	\$1.10

・高所得者の非通勤目的による単独での移動：23.44 セント／1 分間

¹⁶ EA p.2-31,2-39 より作成

¹⁷追加の分析により歳入を満たす結果となった旨説明されている。

ず全車両同一料金)				
-----------	--	--	--	--

第4節 負の影響への対応：CBDT とともに行われる各種政策パッケージ

CBDT の影響について様々な観点から検証が行われ、以下の4つの事項については負の影響が想定される¹⁸ことから、負の影響の緩和のための対策が取られることが環境評価に明記されている。

- ①高速道路及び交差点 (Transportation: Highways and Intersections)
- ②乗り換え (Transportation: Transit)
- ③歩行者及び自転車 (Transportation: Pedestrians and Bicycles)
- ④環境正義 (Environmental Justice¹⁹)

(表2-3) CBDT による負の影響と対応策²⁰

事項	主な影響	主な対応策
高速道路及び交差点	迂回のための CBD 外での渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング実施 ・閾値を超えた場合の料金設定等の変更、標識等による誘導や信号タイミングの調整等

¹⁸一方で、以下の事項については、便益のみがある、又は負の影響がないとされた。

- ・地域交通 (Transportation: Regional Transportation)
- ・駐車場 (Transportation: Parking)
- ・人口 (Social Conditions: Population)
- ・近隣の特徴 (Social Conditions: Neighborhood Character)
- ・各種施策 (Social Conditions: Public Policy)
- ・経済状況 (Economic Conditions)
- ・エネルギー (Energy)
- ・公園・レクリエーション資源 (Parks and Recreational Resources)
- ・歴史・文化資源 (Historic and Cultural Resources)
- ・視覚資源 (Visual Resources)
- ・空気の品質 (Air Quality)
- ・騒音 (Noise)
- ・天然資源 (Natural Resources)
- ・汚染物質 (Hazardous Waste/Contaminated Materials)
- ・建設効果 (Construction Effects)

なお、経済状況に関して、「人件費については多くの代替交通手段があるため」また「物流コストについては1回の通行料は複数の配送に分散するため」負の影響はないとされているが、定期的なモニタリングが見込まれている。

¹⁹米国環境保護庁によれば、「環境正義」とは「あらゆる人種、文化、所得、教育水準の人々に対する環境関連法規制・政策の策定及び施行における公平な扱い。公平な扱いとは、政治的・経済的弱さゆえに、いかなる集団も汚染の悪影響への不均衡な負担を強いられるべきではないことを意味する。」をいう。U.S. Environmental Protection Agency [https://www.epa.gov/] (最終検索日：2025年10月30日)

²⁰EA p.16-3~16-14 に基づき作成

乗り換え	公共交通利用者増による駅等の混雑	<ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング実施 ・閾値を超えた場合の運行間隔の短縮（鉄道車両速度増加）等
歩行者及び自転車	公共交通利用者増による特定の駅付近の歩道の混雑	<ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング実施 ・閾値を超えた場合の歩道の拡幅等
環境正義：低所得者	代替手段を持たない低所得者層ドライバーの負担増	<ul style="list-style-type: none"> ・ニューヨーク州調整後総所得が 60,000 ドル未満の CBD 居住者への CBD 通行料に対する税額控除及び当該控除の各種広報等 ・E-ZPass²¹の顧客に現在要求されている 10 ドルのデポジットを撤廃 ・環境正義コミュニティグループの設立と定期的な話し合いの実施 ・低所得割引プラン
環境正義：タクシーや配車サービス	マイノリティの多いタクシー・配車サービスドライバーの雇用喪失	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー・配車サービスの料金の上限
環境正義：大気汚染・慢性疾患の負担	迂回等による交通量増加に伴う大気汚染等	<ul style="list-style-type: none"> ・全国基準と比較して汚染物質又は慢性疾患による負担が最も多い 10%の地域であれば、地域的軽減措置を実施 ・全国基準と比較して汚染物質及び慢性疾患のいずれについても負担が最も多い 10%の地域であれば上記に加えて場所に基づく軽減措置を実施 <p>地域的軽減措置：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラック等の迂回減少のための夜間割引 ・ディーゼルトラックの電気、ハイブリッド、圧縮天然ガス、クリーンディーゼル車両への置換を加速 ・トラックの迂回増加地域

		<p>において、昼間のトラック交通を減少させるため、オフアワー配送プログラムを拡大</p> <p>場所に基づく軽減措置：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ FDR ドライブを北上する車両に対して、特定の出口を利用し、すぐに FDR ドライブを南下する場合に料金を課し、交通増加を緩和 ・ 電気トラックの充電インフラの拡大 ・ 道路沿いの植生設置による空気質の改善 ・ 公園や緑地の改装 ・ 学校に空気浄化ユニットを設置 ・ ブロンクス地域に新しい地域喘息センターを作成するため協力等
--	--	---

第3章 具体的制度設計

第1節 制度の体系

MTA 改革及び交通モビリティ法は、2020 年度予算に関する歳入法案（S1509-C/A2009-C）のパート ZZZ²²に規定されており、以下の州法改正を行っている²³。

○ニューヨーク州自動車交通法

Title 8 「州及び地方当局の権限」

Article 38 「公的機関及び委員会による交通規制」

- ・ Section 1630(4) 「特定の公的機関及び委員会の管轄下にある高速道路における交通規制」

Article 44-c 「中心業務地区通行料金プログラム」

- ・ Section 1701 「立法趣旨」

²²ニューヨーク州議会ウェブサイト[<http://public.leginfo.state.ny.us/navigate.cgi>]において検索（最終検索日：2025年10月30日）

²³“CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final Environmental Assessment Appendix 2, Project Alternatives”(Appendix 2), “2B, MTA Reform and Traffic Mobility Act”, [<https://www.mta.info/document/92626>]（最終検索日：2025年10月30日）

- ・ Section 1702 「略称」
- ・ Section 1703 「定義」
- ・ Section 1704 「中央業務地区通行料の創設」
- ・ Section 1704(a) 「中央業務地区通行料」
- ・ Section 1705 「収益及び罰金の処分」
- ・ Section 1706 「報告」

○ニューヨーク州公権力法

Article 3 「橋梁とトンネルに関する当局」

Title 3 「橋梁・トンネル局」

- ・ Section 553 (9-s 及び 12-a) 「当局の権限」
- ・ Section 553-j 「中心業務地区料金プログラムに関する追加権限及び規定」
- ・ Section 553-k 「交通移動審査委員会」
- ・ Section 566-a 「州による租税契約」

○ニューヨーク州公務員法

Article 6 「情報公開法」

- ・ Section 87(2)(p) 「機関の記録へのアクセス」

○ニューヨーク州税法

Article 22 「個人所得税」

第 1 部 「一般」

- ・ Section 606 「税額控除」

第 2 節 課金主体

CBDT は CBD に進入又は滞在する車両に対して請求される料金として規定されている。

一般的に、米国において州あるいは公益法人等が道路の通行料を課するためには立法措置が必要となる。ニューヨーク州法においては、ニューヨークスルーウェイ公社 (New York State Thruway Authority) がスルーウェイと呼ばれる高速道路に対して通行料を

取ること²⁴や橋梁・トンネル局（Triborough Bridge and Tunnel Authority。以下「TBTA」）がヒュー・L・キャリー・トンネルやブロンクス・ホワイトストーン橋などの橋やトンネルに対して通行料を取ることを²⁵が権限として規定されている。

今回、ニューヨーク州は新たに TBTA に対して、CBD へ流入・滞在する車両に対する料金の設定・徴収を可能とする規定²⁶を定めた。

TBTA は 7 つの有料橋と 2 つのトンネル²⁷を運営する公益法人であり、MTA の系列会社（affiliate）として位置づけられている。

第 3 節 課金の使途

CBDT のうち運用コストを差し引いた金額は、中央業務地区通行料収益管理基金（Central Business District Tolling Capital Lockbox Fund、以下「ロックボックス基金」）に繰り入れられ、駅の改良、バス等への投資などの MTA のインフラ改善のための約 548 億ドルの投資を内容とする 2020 年から 2024 年までの MTA 投資プロジェクトとその後続プロジェクトに対して 150 億ドルの範囲で充当することとされている²⁸。その際、80%はニューヨーク市交通局（以下「NYCDOT」）とその子会社の資本プロジェクトについて、地下鉄システム、バスシステム、そして公共交通が限られている郊外地域への投資を優先して充当することとされている。それ以外の 10%はマンハッタンとニューヨーク州北部を繋ぐメトロノース鉄道の資本プロジェクトに充当し、残り 10%はマンハッタンとニューヨーク市東部に位置するロングアイランドを繋ぐロングアイランド鉄道の資本プロジェクトに充当することとされている²⁹。

第 4 節 課金の対象及び料金

課金の対象は CBD に対して進入する車両（Motor Vehicle。自動二輪車(Motorcycle)を含む）とされており、乗用車及び自動二輪車については 1 日 1 回を超えて課金することはない。

²⁴ New York State Public Authorities Law, Article 2, Park, Parkway and Highway Authorities, Title 9, New York State Thruway Authority Section 354(8) – Powers of the authority

²⁵ New York State Public Authorities Law(PBA), Article 3, Bridge and Tunnel Authorities, Title 3, Triborough Bridge Authority Section 553(9, 12)

²⁶ PBA, Section 553(9-s and 12-a) , VAT, Section 1705

²⁷ 7 つの有料橋（Bronx-Whitestone Bridge、Cross Bay Veterans Memoria Bridge、Henry Hudson Bridge、Marine Parkway-Gil Hodges Memorial Bridge、Robert F. Kennedy Bridge、Throgs Neck Bridge、Verrazzano-Narrows Bridge）、2 つのトンネル（Hugh L. Carey Tunnel、Queens-Midtown Tunnel）

²⁸ PBA Section 553-j, VAT Section 1704-A

²⁹ VAT Section 1704-A (3-a)

この CBD は 60 ストリート以南のマンハッタン区を指し、高速道路 FDR ドライブ (Franklin D. Roosevelt East River Drive) 及びニューヨーク州道 9 A (New York State Route 9 A。別名「ウェストサイドハイウェイ」とも呼ばれる) を除外している³⁰ (図 1-1)。

課金の例外として、以下については課金となされない³¹。

- ・認定された緊急車両 (救急車両、警察車両、消防車両等)
- ・障害のある個人及びそのような個人を輸送する組織が申請し、認定された障がい者輸送のための車両
- ・その機関の目的のための公共事業を行うために設計され、一般的な人の輸送や一般的な配達には使用されない (つまり単なる公用車ではない) 政府車両
- ・ニューヨーク市教育局と契約しているスクールバス、ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会から認可を受けている通勤用バン、一般に公開されている定期通勤サービスを提供するバス

TBTA が課金する料金体系については、公聴会を経た後で TBTA の理事会の過半数で決定することとされている³²。

TBTA 内には、交通移動審査委員会(Traffic Mobility Review Board、以下「TMRB」) が設置され³³、CBDT の料金設定について、TBTA 理事会での決定の前に勧告を行うこととされている。TMRB は地域代表による 1 名の委員長及び 5 名の委員から構成され、1 名はニューヨーク市長に推薦される必要があり、1 名はメトロノース鉄道沿線の居住者、1 名はロングアイランド鉄道沿線の居住者である必要がある³⁴。

具体的な料金は TMRB の勧告を踏まえ、パブリックコメント (2023 年 12 月 27 日～2024 年 3 月 11 日) に付されたのち、TBTA 理事会で決定された。ここでは、2024 年 6

³⁰ SECTION 1704 (2)

³¹MTA ウェブサイト, ” Congestion Relief Zone -Your questions about the toll, answered” ,[<https://congestionreliefzone.mta.info/faqs>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)
VAT, Section 1704 (2), 1704-a(2)

³² PBA Section 553-j

³³ PBA Section 553-k

³⁴MTA ウェブサイト(<https://new.mta.info/project/CBDTP/traffic-mobility-review-board>)によれば、2024 年現在の委員構成は以下のとおり (最終検索日: 2024 年 4 月 2 日)

- ・ Carl Weisbrod (委員長) 元都市計画委員会委員長、ニューヨーク市都市計画局長
- ・ John Banks ニューヨーク不動産委員会名誉会長
- ・ John Durso ロングアイランド労働連盟会長
- ・ Elizabeth Velez Velez Organization 代表
- ・ Kathryn Wylde Partnership for New York City 代表

月に当初導入される予定であったが無期限延期となった後、2025年1月に導入された最終料金について示す³⁵。

(表3-1) CBDT料金 (E-ZPass 利用者)

車両区分	フェーズ1 (2025-2027)		フェーズ2 (2028-2030)		フェーズ3 (2031-)	
	料金	トンネル 利用者が 与えられ るクレジ ット (料 金に充当 可能な利 用枠)	料金	トンネル 利用者が 与えられ るクレジ ット (料 金に充当 可能な利 用枠)	料金	トンネル 利用者が 与えられ るクレジ ット (料 金に充当 可能な利 用枠)
1. 乗用車						
1-1. ピーク時	\$9.00		\$12.00		\$15.00	
1-2. 低所得者 ³⁶ の暦月11回以上の ピーク時の利用	\$4.50		\$6.00		\$7.50	
1-3. ピーク時 1回あたりのクレ ジット (1日上限 5ドル) ³⁷³⁸		①\$3.00 ②\$1.50		①\$4.00 ②\$2.00		①\$5.00 ②\$2.50
1-4. 非ピーク 時	\$2.25		\$3.00		\$3.75	
2. 単体トラック						
2-1. ピーク時	\$14.40		\$19.20		\$24.00	
2-2. ピーク時 1回あたりのクレ ジット ⁴⁰		①\$7.20 ②\$3.60		①\$9.60 ②\$4.80		①\$12.00 ②\$6.00

³⁵ MTA ウェブサイト, “Triborough Bridge and Tunnel Authority Central Business District (CBD) Charges” [https://www.mta.info/document/138931] (最終検索日: 2025年12月26日)

³⁶ 連邦調整総所得が50,000ドル未満のドライバー (低所得者向けの支援プログラムである Supplemental Nutrition Assistance Program (SNAP) や Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infants, and Children (WIC) に登録していることを示した者を含む。)を対象としている。

³⁷ ①はリンカーン・トンネル又はホランド・トンネル経由の場合。②はクイーンズ・ミッドタウン・トンネル又はヒュー・L・キャリー・トンネル経由の場合。

³⁸ クレジットは料金から自動で差し引かれるため、例えば乗用車でピーク時にリンカーントンネル経由で CBD に入場した場合、CBDT 料金\$9.00 からトンネル利用クレジット\$3.00 が引かれた\$6.00 が請求される。(トンネル通行料は別途請求される)

2-3. 非ピーク時	\$3.60		\$4.80		\$6.00	
3. 連結トラック						
3-1. ピーク時	\$21.60		\$28.80		\$36.00	
3-2. ピーク時 1回あたりのクレジット ⁴⁰		①\$12.00 ②\$6.00		①\$16.00 ②\$8.00		①\$20.00 ②\$10.00
3-3. 非ピーク時	\$5.40		\$7.20		\$9.00	
4. バス（認可観光バス除く） ³⁹						
4-1. ピーク時	\$14.40		\$19.20		\$24.00	
4-2. ピーク時 1回あたりのクレジット ⁴⁰		①\$7.20 ②\$3.60		①\$9.60 ②\$4.80		①\$12.00 ②\$6.00
4-3. 非ピーク時	\$3.60		\$4.80		\$6.00	
5. 認可観光バス						
5-1. ピーク時	\$21.60		\$28.80		\$36.00	
5-2. ピーク時 1回あたりのクレジット ⁴⁰		①\$12.00 ②\$6.00		①\$16.00 ②\$8.00		①\$20.00 ②\$10.00
5-3. 非ピーク時	\$5.40		\$7.20		\$9.00	
6. バイク						
6-1. ピーク時	\$4.50		\$6.00		\$7.50	
6-2. ピーク時 1回あたりのクレジット ⁴⁰		①\$1.50 ②\$0.75		①\$2.00 ②\$1.00		①\$2.50 ②\$1.25
6-3. 非ピーク時	\$1.05		\$1.40		\$1.75	

³⁹ 認可観光バスはニューヨーク市運輸局等から市内観光のために営業許可を受けているバスのこと。料金は3. 連結トラックと同じ。

<留意点>

- ・ピーク時：平日午前5時から午後9時、週末午前9時から午後9時
- ・E-ZPass以外の支払方法での利用については、E-ZPass利用時より料金が高く設定されており、タクシーやUber等の配車サービスといった旅客乗用車も課金対象となる。旅客乗用車の料金は乗客が支払う。E-ZPassを利用しない場合、クレジット付与もない。
- ・グリッドロック警報日（NYCDOTが定める国連総会期間中及びホリデーシーズン中におけるマンハッタンで大渋滞が予想される日）において、25%高い料金を請求する権利をTBTAは留保する。
- ・低所得者は暦月11回以上のピーク時の利用に対して割引プログラムに申し込むことができる。
- ・ニューヨーク州の税額控除として、州の調整後総所得が60,000ドル未満のCBD居住者に対して、課税年度中に納税者が支払ったCBDTの総額と同額が控除される⁴⁰。

第5節 執行方法

通行料の徴収にあたっては、CBDに出入りする道路等に徴収のための装置を設置する。

具体的には、約120箇所の感知地点において、全車線の車両情報を捉えられるようカメラと「E-ZPassリーダー」を設置する（図1-2）。

E-ZPassはニューヨーク州を含む19州で導入されている電子料金徴収システム⁴¹である。利用者はあらかじめ自らのアカウントを作成し、銀行口座又はクレジットカードと当該アカウントを紐づけ、「E-ZPass Tag」と呼ばれる装置を車のフロントガラスに貼り付ける。

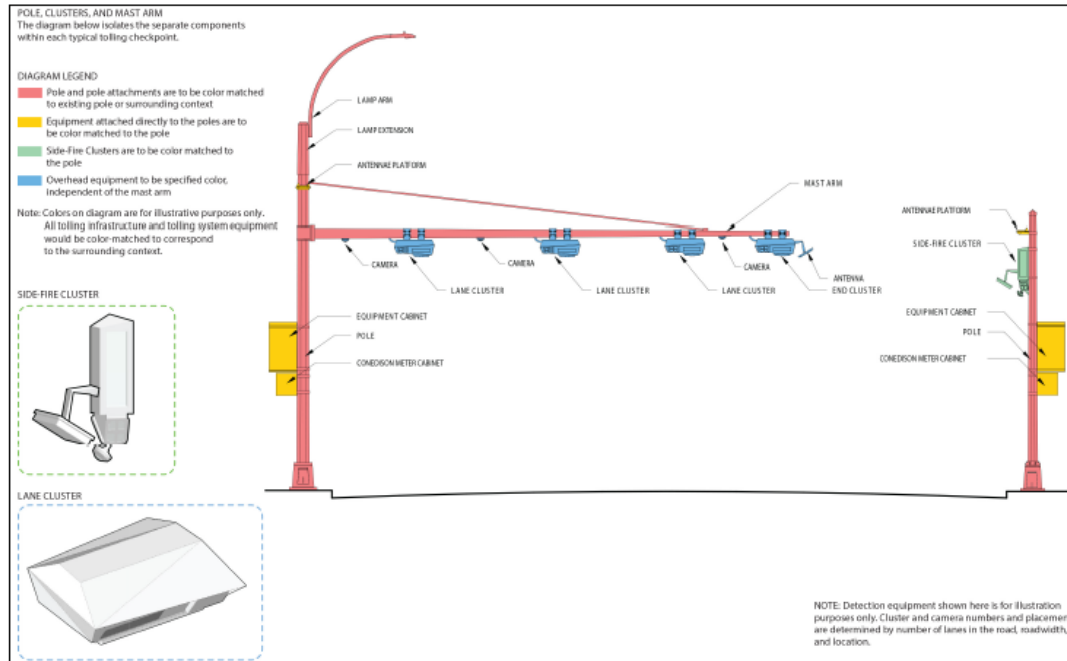
有料区間を通過する際、E-ZPass Tag（図1-3中①）がアンテナであるE-ZPassリーダー（図1-3中②）により読み取られ、アカウントに料金が請求され、紐づけられた銀行口座又はクレジットカードからの自動チャージから引き落とされる。車両にE-ZPassタグが搭載されていない場合、カメラ（図1-3中③）がナンバープレートの写真を撮影し、料金請求書は関連する陸運局（Department of Motor Vehicle: DMV）から提供された住所⁴²を使用して、車両の登録所有者に送信される。

⁴⁰ New York State Tax Law, as amended Article 2, Personal Income Tax Part 1, General - Section 606 -Credits Against Tax

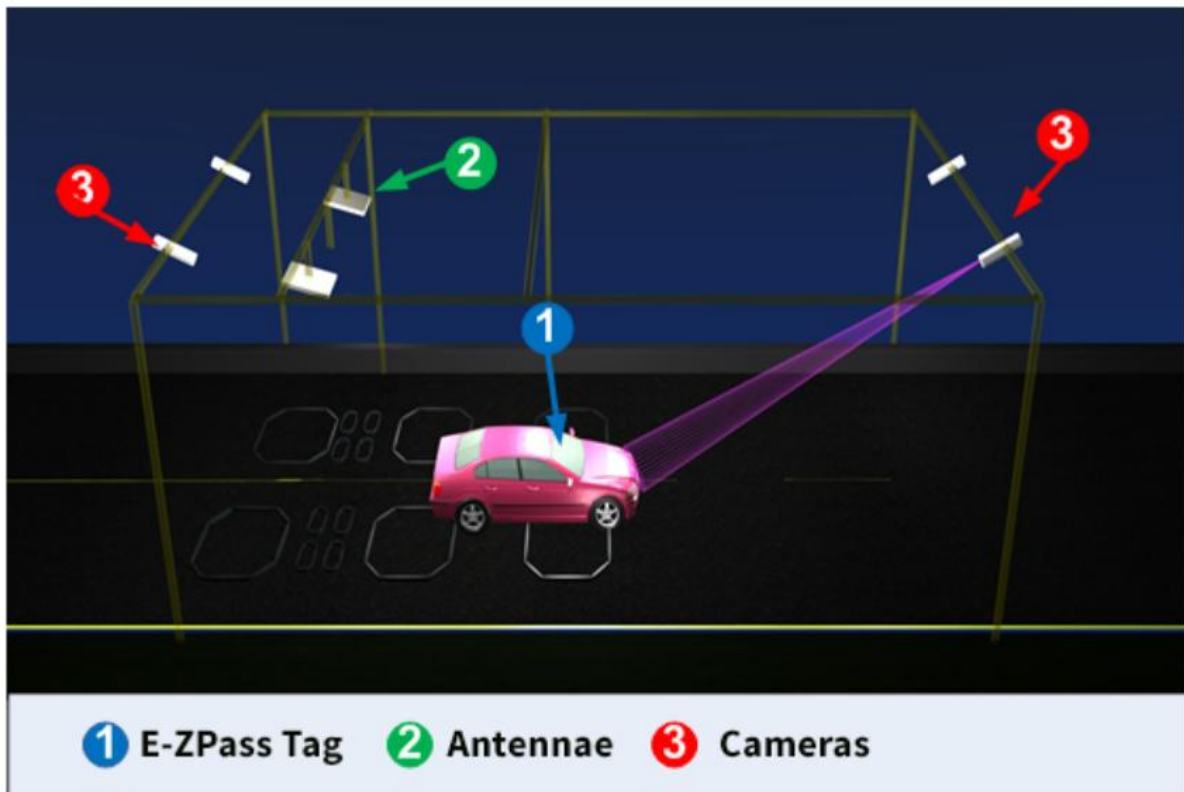
⁴¹ E-ZPass ウェブサイト [<https://www.e-zpassny.com/>]（最終検索日：2025年10月30日）

⁴²住所変更がある場合は、郵便公社（USPS）全国住所変更（NCOA）データベースから取得される住所

Figure 2-3. Typical Tolling Infrastructure and Tolling System Equipment



(図 3-1) 典型的な課金システムの設備⁴³



(図 3-2) E-ZPass による車両情報読み取り⁴⁴

⁴³ EA p2-27

⁴⁴ E-ZPass ウェブサイト, [https://www.e-zpassny.com/] (最終検索日: 2024 年 4 月 2 日)

なお、DMVの保有する車両保有者の氏名や住所は原則として外部への提供は認められていないが、政府機関の正当な業務のための提供は認められている⁴⁵。

この課金システムの設計・建設に加え、さらに6年間の運用・保守について、TransCore社が請負事業者に選定されており、契約額は5億700万ドルであると公表されている⁴⁶。

第6節 運用開始日

MTA改革及び交通モビリティ法において、CBDTの運用開始日は2020年12月31日以降であってTBTAが定める日とされている。運用開始に先立ち、通行料等の徴収を伴わない30日間の試行期間を設ける必要がある。運用開始後60日間は、他の料金や手数料、罰金を徴収することなく、設定された通行料金のみを徴収できることとしている⁴⁷。

この法律に基づき、2025年1月5日から運用が開始され、2025年3月6日以降は遅延金等も含めた完全施行となった。

第7節 導入後の変化

MTAは、制度導入後の初週において、交通量の大幅な減少とともに、交通の流れが改善されたと報告した⁴⁸。マンハッタンCBDへの車両流入は導入初週で前年同期比で約7.5%、約21.9万台減少したとされる。トンネルや橋の通過時間は30～40%短縮された。また、バス路線での平均4分間の移動時間の節約となるなど、公共交通への好影響が強調された。

こうした初期の改善は以後も継続しており、2025年3月にはCBDへの車両流入が前年同期比で13%減少し⁴⁹、これはCBDTの政策目標である「CBD内に1日に進入する車両数を少なくとも10%削減すること」を満たしている。ニューヨーク大学の分析によれば、2025年と2024年の平日を比較すると、乗用車の平均密度⁵⁰は5.4%減少すると同

⁴⁵ Drivers Privacy Protection Act, Section 2721(b)(1)

⁴⁶ Erik Bascome, Staten Island Advance, “NYC Congestion Pricing Moves a Step Closer to Reality” [<https://www.governing.com/news/headlines/nyc-congestion-pricing-moves-a-step-closer-to-reality-.html>] (最終検索日：2025年10月30日)

⁴⁷ VAT Section 1703(8)

⁴⁸ MTAウェブサイト, “MTA Releases Preliminary Traffic and Transit Data from First Work Week Under Congestion Relief Program” (最終検索日：2025年10月30日)

⁴⁹ MTAウェブサイト, “MTA Performance Metrics” [<https://metrics.mta.info/>] (最終検索日：2025年4月3日)

⁵⁰ 密度とは、30分ごとに収集された個々の公共交通カメラのスナップショットに映っている道路利用者の平均数を指し、特定の時間における道路区間の混雑度を示す。

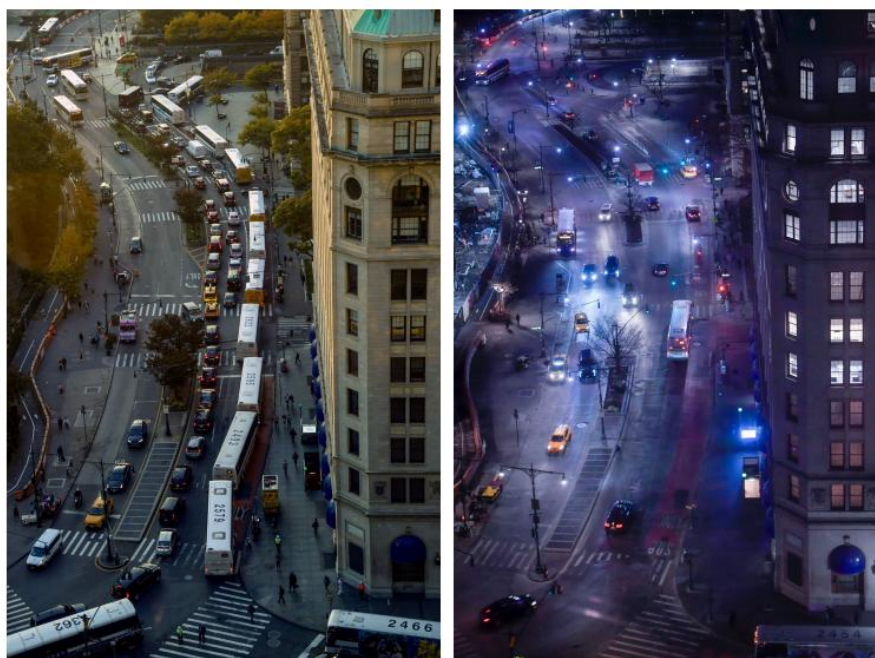
時に、歩行者密度は 4.1%増加⁵¹し、自転車は 10.3%増加⁵²した⁵³。公共交通の利用者が前年度比で微増(7%)⁵⁴であることを踏まえると、自転車へのシフトが注目される。

収入では、毎月 5,000 万ドル以上の CBDT が課金され、経費控除後の約 4,000 万ドルが収益となっており、年間 5 億ドルの収益が見込まれている⁵⁵。

しかし、2025 年 3 月時点ではニューヨーク市の有権者の 54%が CBDT に反対しているとされ⁵⁶、市民の賛否は分かれている。

Battery Place at 6pm

October 2023
vs. January 2025



(図 3 - 3) 同一エリアの CBDT 導入前後の様相⁵⁷

⁵¹景気回復との関連も指摘されている。

⁵²2025 年の冬の方が寒いこととの関連も指摘されている。

⁵³ニューヨーク大学 C2SMARTER Center ウェブサイト, “CONGESTION PRICING DATA DASHBOARD: C2SMARTER Multimodal Density Tracker” [<https://c2smarter.engineering.nyu.edu/congestion-pricing-data-dashboard/>] (最終検索日: 2025 年 4 月 21 日)

⁵⁴ Stefanos Chen and Winnie Hu, “Embattled Congestion Pricing Program Gets Boost From Federal Judge”, The New York Times [<https://www.nytimes.com/2025/04/17/nyregion/congestion-pricing-lawsuits-judge.html>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

⁵⁵MTA ウェブサイト, “MTA Announces February Congestion Relief Zone Tolling Revenue Is in Line With Projections” [<https://www.mta.info/press-release/mta-announces-february-congestion-relief-zone-tolling-revenue-line-projections>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

⁵⁶クイニピアック大学ウェブサイト, “2025 年 3 月 25 日ニューヨーク市世論調査” [<https://poll.qu.edu/poll-release?releaseid=3920>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

⁵⁷ MTA ウェブサイト, MTA 理事会(2025 年 1 月 27 日)資料 “Congestion Relief Zone Tolling Updated Presentation” [<https://www.mta.info/document/163411>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

第4章 CBDTに関するこれまでの議論の経緯

第1節 2007年：ブルームバーグ市長時代⁵⁸

CBDを含むマンハッタン区の混雑を緩和するため、ニューヨーク州・市当局及び関係団体等は45年以上議論を行っており、その中で混雑課金（Congestion Pricing）が選択肢として検討されてきた。

今回のCBDT導入の直近の事例として、2007年のブルームバーグ・ニューヨーク市長による混雑課金提唱がある。

2003年2月にロンドンで成功裏に実施された混雑課金に触発され、ニューヨーク市の市民団体やビジネス・環境グループにおいて、交通渋滞を減らし、バスサービスを拡大し、歩行とサイクリングを増やし、大量輸送のための資金を生み出す方法として混雑課金が注目されるようになった。都市内での自動車利用の役割や交通渋滞の経済的及び健康上のコストを検討した一連の報告書においては、地域の混雑コストが130億ドルであること、マンハッタンへの運転はほとんどの自動車利用者にとって「必要」ではないこと、有権者には交通渋滞の影響に対処することに対する強い願望があること等が主張された。

同時期に、都市の継続的な人口と雇用の成長の重要性、そして市政府が新しい学校やごみ移動施設など様々な施設に適した場所を見つけることの難しさなどを背景として、ニューヨーク市は都市の長期土地利用計画を策定することを決定した。長期計画及び持続可能性局（Mayor's Office of Long-Term Planning and Sustainability）によって策定されたこの計画は、水、空気、エネルギー、交通を含むものに拡大された。2006年に気候変動に対する国家的な焦点が高まる中、この計画は「より緑豊かで、より偉大なニューヨーク」を創造する持続可能性計画として位置づけられた。

2007年4月、ブルームバーグ市長は包括的な持続可能性に関する計画としてPlaNYCを発表した。この計画において、マンハッタンの86丁目以南でピーク時間（午前6時から午後6時）中の車両進入に対して8ドルの車両料金と21ドルのトラック料金を課す混雑課金計画が提案された。ブルームバーグ市長の提案を踏まえ、ニューヨーク州議会においてニューヨーク市内の交通渋滞及びその他の関連する健康と安全の問題を緩和する計画の検討と調査を行うための「交通渋滞緩和委員会」が設けられた。

交通渋滞緩和委員会が勧告した制度案においては、マンハッタン中心部での自動車走行距離は6.8%減少し、ドライバーの費やす時間は課金するエリアで30%、隣接エリアで

⁵⁸ Bruce Schaller, "New York City's Congestion Pricing Experience and Implications for Road Pricing Acceptance in the United States", *Transport Policy* 17 (2010) 266-273
[https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/schaller_paper_2010trb.pdf]

20%減少すると見込まれた。純収入は年間4億9,100万ドルと見込まれ、その全額がMTAにおいて路線バスと地下鉄の増便等にあてられることとされた。

2008年3月下旬の世論調査によると、ニューヨーク市民は67%対27%の大差でこの計画を支持したが、その資金が大量輸送の改善に使われることが条件だった。しかし、世論調査の回答者の過半数は、渋滞緩和のための資金が大量輸送機関に使われることを疑問視しており、資金使途の規定がなければ、ニューヨーク市民の40%のみが渋滞価格設定を支持した。

この計画に最も反対していたのはマンハッタン区以外の自動車依存度の高い4つの区である。特に、ニュージャージー州からの進入については、ニュージャージー州からの有料橋の通行料と相殺される制度のため混雑課金をほとんど払わないのに対して、無料橋を利用する4つの区からの通勤者は8ドル全額を支払うことになるなど、料金の不公平さが指摘された。

交通渋滞緩和委員会が勧告した制度案をニューヨーク市議会は採択したが、ニューヨーク州議会においてマンハッタン外の4区の民主党議員を中心とした議会民主党は採決を阻止した。その結果、連邦政府からの資金援助の期限を超過し、同制度案は廃案となり、実現には至らなかった。

第2節 2017年～2019年：MTA改革及び交通モビリティ法

1 フィックス・ニューヨーク諮問委員会

MTAの慢性的な赤字や設備の老朽化が進む中、2017年には、ニューヨーク市の地下鉄の遅延件数は過去5年間で3倍に増加し、月間7万件に達した。6月27日には、ニューヨーク市ハーレム地区の地下鉄が脱線し、30名以上が負傷した。⁵⁹翌日、クオモ・ニューヨーク州知事はニューヨーク市の地下鉄に非常事態を宣言し、MTAへの10億ドルの支出を約束するとともに、MTAに再編計画を命じた⁶⁰。

2017年10月、クオモ知事は、CBDにおける交通渋滞への対応と公共交通システムの欠陥に対処するための財源について提言を求めるため、ニューヨーク市内のコミュニティの指導者や政府職員、ビジネスリーダーからなる「フィックス・ニューヨーク諮問委員会 (Fix NYC Advisory Panel)」を設立した⁶¹。

⁵⁹ “MTA: Train derailment caused by ‘improperly secured’ rail”, Jun 28, 2017, Washington Post

⁶⁰ Emma G. Fitzsimmons, “Cuomo Declares a State of Emergency for New York City Subways”, June 29, 2017, The New York Times, [https://www.nytimes.com/2017/06/29/nyregion/cuomo-declares-a-state-of-emergency-for-the-subway.html] (最終検索日：2025年10月30日)

⁶¹ Appendix 2, “Project Alternatives: Previous Studies and Concepts Considered” [https://www.mta.info/document/110771] (最終検索日：2025年10月30日)

2018年1月の最終報告書で、委員会は以下を主な内容とする短期的な対応策を推奨した。

- ・ CBD 内の交通法規の強化
- ・ 政府発行の駐車許可証の配布問題への対処（これらはしばしば違法に使用され、渋滞に貢献している）
- ・ マンハッタンの渋滞における通勤・都市間・チャーター・ツアーバスの影響の調査
- ・ タクシー規制の改革
- ・ マンハッタンの 96 丁目以南でのタクシーと FHV（配車サービス車両）に対する追加料金の導入（2019年2月に実施）

さらに長期戦略として CBD に課金プログラムを導入することも推奨されており、ブルックリン橋から 60 丁目までの FDR ドライブを課金対象外とし、既に料金を払っている施設（リンカーン、ホランド、ヒュー・L・キャリー、クイーンズ・ミッドタウントンネル）を利用して料金ゾーンに入るドライバーにクレジットを提供することにも言及されている。

2 首都圏交通持続可能性諮問ワークグループ

2018年9月、委員会の提案を踏まえ、ニューヨーク州議会は、地域交通のニーズに対応するためにニューヨーク州及び地方自治体を取りうる行動を検討するため、政府関係者や交通の専門家、ビジネスや通勤に関する利害関係者で構成される⁶²首都圏交通持続可能性諮問ワークグループ（Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup）を創設した。16週間の議論ののち、2018年12月の報告書においては、渋滞緩和と MTA 近代化への財源確保のために混雑課金を行うことのほか、MTA のコスト改革、抜本的な運営とガバナンスの再編など 23 の勧告が提言された。

ただし報告書においては、全ての項目で全会一致となっていないと言及されており⁶³、「混雑課金による収益だけでは MTA 改革には十分ではなく、複数の新たな収益源が

⁶²10名の構成員のうち、2名は NYCDOT を含むニューヨーク市によって、4名はニューヨーク州交通局と MTA を含むニューヨーク州によって、2名は州上院議会によって、2名は州下院議会によって任命される。ニューヨーク州知事は議長を任命する。

⁶³“Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup Report”, [https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2018/12/2018-12-Metropolitan-Transportation-Sustainability-Advisory-Workgroup-Report.pdf]

求められている点については、認識は共有されたが、他の新たな資金調達オプションについては合意に達することができなかった」と報じられている⁶⁴。

3 MTA の改革と資金調達のための 10 の計画

公共交通の危機が顕在化した 2017 年夏の段階では、デブラシオ・ニューヨーク市長は混雑課金には懐疑的であり、超富裕層の豪邸に対する課税を行うことで交通システムへの費用に充てるべきと主張している⁶⁵⁶⁶⁶⁷。

2019 年 1 月にクオモ知事は混雑課金でも不足する分をニューヨーク州とニューヨーク市とで折半を提案したが、デブラシオ市長が拒否している。その後、州議会が予算の一環として混雑課金を検討する期限が 4 月 1 日に迫る中、2019 年 2 月 26 日のクオモ知事とデブラシオ市長による「MTA の改革と資金調達のための 10 の計画」⁶⁸の合意がなされた。合意においては、混雑課金に対してデブラシオ市長が支持を表明し、過去のプランにおいて生じた懸念への対応として、ラッシュアワー以外の料金を引き下げることと、イーストリバーの橋に料金を課すのではなく、マンハッタンの中央ビジネス地区に入る料金を設定することなどを評価している⁶⁹。

4 MTA 改革及び交通モビリティ法

上記の首都圏交通持続可能性諮問ワークグループの勧告及びニューヨーク州・市の合意を踏まえ、混雑課金の創設等を内容とする MTA 改革及び交通モビリティ法案が 2019/2020 年度予算関連法案の一部として 2019 年 3 月 31 日に州議会上院・下院にて議決され、2019 年 4 月 12 日に州知事の署名により成立した。約 10 年ぶりに上院で民主党が多数派となり、上院・下院での分断が解消された中で、数週間の党内論争を経て成立した当該予算においては、

⁶⁴ Vincent Barone, “NYC transit workgroup pitches 23 solutions for the troubled MTA”, amNewYork, [https://www.amny.com/transit/mta-sustainability-advisory-workgroup-1-24720894/] (最終検索日：2025 年 10 月 30 日)

⁶⁵ J. David Goodman, “Mayor de Blasio Says He ‘Does Not Believe’ in Congestion Pricing”, New York Times, [https://www.nytimes.com/2017/08/21/nyregion/de-blasio-congestion-pricing.html] (最終検索日：2025 年 10 月 30 日)

⁶⁶ Emma G. Fitzsimmons, “Bill de Blasio Will Push for Tax on Wealthy to Fix Subway”, New York Times, [https://www.nytimes.com/2017/08/06/nyregion/bill-de-blasio-will-push-for-tax-on-wealthy-to-fix-subway.html] (最終検索日：2025 年 10 月 30 日)

⁶⁷ 関口 p257

⁶⁸ ニューヨーク市ウェブサイト, “Mayor de Blasio And Governor Cuomo Announce 10 Point Plan To Transform And Fund The MTA”, [https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/111-19/mayor-de-blasio-governor-cuomo-10-point-plan-transform-fund-mta] (最終検索日：2024 年 4 月 2 日)

⁶⁹ Emma G. Fitzsimmons and Jesse McKinley, “Boost for Congestion Pricing in Manhattan as de Blasio Supports Cuomo Plan”, New York Times, [https://www.nytimes.com/2019/02/26/nyregion/subway-congestion-pricing.html] (最終検索日：2025 年 10 月 30 日)

- ・ドライバーにいくら請求するのか、誰が免除を受けるのかなど、難しい決定の多くは TBTA と新たに設ける TMRB に委ねられること
- ・収益の 80% は地下鉄とバスのネットワークに、10% はそれぞれロングアイランド鉄道とメトロノース鉄道に充当されること
- ・迅速なプロジェクトの推進や監視強化など MTA の全面的な見直しを行うことなどが盛り込まれている⁷⁰。

⁷⁰ Jesse McKinley and Vivian Wang, “New York State Budget Deal Brings Congestion Pricing, Plastic Bag Ban and Mansion Tax”, New York Times, [<https://www.nytimes.com/2019/03/31/nyregion/budget-new-york-congestion-pricing.html>] (最終検索日：2025 年 10 月 30 日)

第5章 連邦政府による環境評価・料金設定

第1節 環境評価

法案成立後、CBDT 実施に向けて連邦政府による環境評価が必要になる⁷¹が、MTA 担当者と連邦政府との度重なる協議にも関わらず、環境評価プロセスは早急には開始されなかった。トランプ政権（第一次）とニューヨーク州との関係が影響しているとの指摘や、逆に、2022年の次期選挙を見据えクオモ知事側が連邦政府を隠れ蓑に CBDT 導入を遅らせているのではないかという指摘もあった⁷²。

2021年3月30日、バイデン政権下の連邦高速道路局は環境評価プロセスの開始を承認⁷³したことで、CBDTの導入は次のステップに進むこととなった。

16か月間の環境評価においては、28の郡の住民、企業、行政から広く意見を求めるためのアウトリーチ活動を実施し、19回のオンライン公聴会・ウェビナー等が実施された。

環境評価の草案は2022年8月10日に公開され、44日間（30日間に加え、14日間の延長）のパブリックコメント期間において、22,000件の意見が収集された⁷⁴。パブリックコメントにおける意見等に答える形で、CBDTの負の影響に対する対応策の拡充等を追記し、2023年6月27日に連邦道路局は CBDT の環境審査を完了した⁷⁵。

なお、この間にニューヨーク州知事がキャシー・ホークル氏に、ニューヨーク市長がエリック・アダムス氏に交代している。環境審査完了時において、ホークル知事は CBDT に対して支持の立場を表明しており⁷⁶、アダムス市長は CBDT への支持はあるものの CBDT を「正しく行う」ことの重要性を強調しており、料金設定における議論に含みを持たせていた。

⁷¹注 10 参照

⁷² Christina Goldbaum and Winnie Hu, “Could the Trump Administration Block Congestion Pricing in New York?”, New York Times, [https://www.nytimes.com/2020/02/25/nyregion/-trump-congestion-pricing-nyc.html] (最終検索日：2025年10月30日)

⁷³連邦高速道路局ウェブサイト, “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] (最終検索日：2025年10月30日)

⁷⁴ EA, 0-2

⁷⁵ニューヨーク州ウェブサイト, “Governor Hochul Announces First-in-Nation Congestion Pricing Will Move Forward, Improving Air Quality and Reducing Traffic”, [https://www.governor.ny.gov/news/governor-hochul-announces-first-nation-congestion-pricing-will-move-forward-improving-air] (最終検索日：2025年10月30日)

⁷⁶ Erin Durkin, Anna Gronewold and Deanna Garcia, “Hochul embraces congestion pricing”, Politico, [https://www.politico.com/newsletters/new-york-playbook/2021/09/09/hochul-embraces-congestion-pricing-494259] (最終検索日：2025年10月30日)

第2節 料金設定

CBDTの料金設定について（MTA改革及び交通モビリティ法の規定並びに連邦による環境評価で承認された範囲内で）勧告するTMRBは2023年7月から2023年10月まで公開の会議を計3回行った。

これらの会議においては、以下の7つの項目について議論が進められた。

- ①時間帯による割引
- ②CBDへの入り口でトンネル料金を既に支払っている人への割引
- ③バスの料金設定
- ④トラックの料金設定
- ⑤政府車両の料金設定
- ⑥タクシー及び有料乗用車サービス（FHV）向けの計画
- ⑦その他の割引/免除措置

3回の会議ののち、TMRBは2023年11月30日に勧告を報告書にまとめた⁷⁷。

報告書においては、

- ・料金はできるだけ低く保つこと
- ・不必要な交通の迂回を避けること
- ・低所得者に対して、料金を手頃に保つこと
- ・割引や免除の数を制限すること
- ・システムをシンプルに保つこと

が料金設定の考え方として示された。

この考え方を踏まえ、乗用車に対する利用料金はCBDTの目標である交通量削減（△17%）や歳入確保を達成できる範囲内で最も低い15ドルと設定した上で、120件を超える要望が寄せられていた免除はほとんど認めないこととしている。

（表5-1）免除が認められない類型と考え方

類型	免除対象とならない理由
公共部門従業員(教員、警察官、裁判官、交通機関従業員、消防士など)	既存の橋、トンネル、高速道路の通行料と同様に、混雑緩和プログラムからも免除されない。職務上の理由でCBDに車で通う必要がある場合は、雇用者が通行料を負担することができる。

⁷⁷ TMRB, “Congestion Pricing in New York A toll structure recommendation from the Traffic Mobility Review Board”, [https://new.mta.info/document/127761]（最終検索日：2025年10月30日）

自動車通勤が必要な従業員	職務や勤務スケジュール上、自動車通勤が必須の場合、雇用者が CBD 通行料を負担すべきである。
CBD 在住者	ロンドンのモデルと異なり、CBD 内完全な移動には通行料がかからないため。また、低所得者向けの税控除や、CBD への入区時のみ通行料が適用されることが緩和措置として挙げられる。
公益事業会社	公益事業会社は私的顧客による作業も行っており、異なる目的の移動を区別することは運用上非常に困難であるため。ただし、緊急事態宣言時には免除される可能性あり。
医療機関への来院者	既存のメディケイドやメディケアアドバンテージなどのプログラムが、医療機関への移動費用を無料又は割引で提供しているため。また、AAR パラトランジットサービスや柔軟な支出口座、健康貯蓄口座、健康補償取り決めによる返金も可能。
電気自動車(EV)	プログラムの主な目的は交通渋滞の緩和であり、EV は大気汚染には寄与しないが交通渋滞には寄与するため。ただし、電気トラックの充電インフラ整備やクリーントラックプログラムへの投資は EV の成長を支援。
自己免疫疾患や他の深刻な医療状態を有する個人	アメリカにはロンドンの国民健康保険の補償プログラムに相当する制度がないため。ただし、メディケイドやメディケアアドバンテージには医療交通の返金プログラムがある。他の通行料金所でも医療条件に基づく割引は存在しない。

また、シンプルなシステムという観点からは、MTA 改革及び交通モビリティ法の規定上 CBD に「進入又は滞在」することに課金を認めているところ、「進入」時のみに課すこととしている。同様に、同法において乗用車に対しては 1 日 1 回の課金上限があるところ、乗用車以外の（トラック以外の）商用車に対しても 1 日 1 回の課金上限としている。

トラックについては、環境負荷の観点からは重課すべきである一方で、重課しすぎると配送の効率化など以上に他の地域に迂回して環境負荷を拡散させてしまうことに配慮した料金としている。

タクシーや FHV (For-Hire Vehicle、Uber や Lyft を指す) については、タクシー等が乗客無しで CBD 内に入るため 1 日 1 回の通行料が経済負担となる可能性がある一方で、CBD 域内移動に対する課金をしなければタクシー等は CBD 内に留まることが助長されることなどを考慮し、運転手ではなく乗客が域内移動も含めた課金を負担する整理とされた。それぞれの料金（タクシー：1.25 ドル、FHV：2.5 ドル）は、1 日あたり通行料 15 ドルをそれぞれの平均運行回数（タクシー：12 回、FHV：6 回）で割ったものとなる。

トンネルや橋で既に通行料を払った車両に対してのクレジットの提供（負担軽減）は、全般的な通行料の上昇を招くとともに、混雑を起こす主体と混雑課金を負担する主体がずれることにつながることから、緩やかな（既に払った通行料を相殺する程度ではない）クレジットを提供することとした。

ニューヨーク州当局やMTAが勧告を歓迎する一方で、TMRBの委員としてアダムス市長が任命したアメリカ運輸労組国際委員長（International President Transport Workers Union of America）のジョン・サミュエルソン（John Samuelson）氏は、ニューヨーク郊外におけるバス等の公共交通が現時点で不十分であり、郊外からの通勤者が公共交通に切り替えるインセンティブに欠けるとし、勧告の内容を不服として委員を辞任している⁷⁸。

アダムス市長も勧告に対して懸念を表明し、この勧告は「誰が免除されるのかを地域社会が熟議し決定するための話し合いの始まり」と述べ、タクシーやスクールバスに対する免除を行うよう求めた⁷⁹。

TBTAは、TMRBの勧告内容を正式な料金プランとして、2023年12月27日から2024年3月11日までパブリックコメントを実施するとともに、2024年2月から3月にかけて4回のハイブリッド公聴会を実施した。パブリックコメント期限後、免除対象について障がい者輸送の認定要件が具体化されるとともに、スクールバス・一般の定期通勤サービス、政府車両が対象に含まれることが明確化された。3月27日、TBTA理事会（MTA理事会）は料金を決定した。

⁷⁸Jose Martinez “Union Boss Quits Congestion Pricing Panel as It Releases New Details of Tolling Plan”, THE CITY, [<https://www.thecity.nyc/2023/11/30/union-boss-quits-congestion-pricing-panel/>]（最終検索日：2025年10月30日）

⁷⁹ Ben Brachfeld, “Adams wavers on congestion pricing plan as MTA set to formally recommend \$15 toll”, amNY [<https://www.amny.com/transit/adams-wavers-congestion-pricing-plan-mta-recommend-toll/>]（最終検索日：2025年10月30日）

第6章 導入延期と再導入

第1節 6月の延期表明

CBDTが導入される2024年6月30日のわずか数週間前である6月5日、ニューヨーク州のキャシー・ホークル知事は突如としてCBDTの無期限延期を宣言した⁸⁰。知事は声明で、「慎重に検討した結果、現時点で計画されている混雑課金制度を実施することは、ニューヨーク市民にとって多くの意図せぬ結果をもたらすリスクがあると判断した」と述べ、混雑課金の料金設定・徴収を行うTBTAの親会社であるMTAに対して「プログラムを無期限に停止するよう指示した」と発表した。MTAの理事の多数を任命する知事の指示を踏まえ、6月26日にMTAは役員会で延期⁸¹を承認した⁸²。

知事は、この制度がパンデミック以前に計画されたものであり、当時とは状況が大きく変化していることを指摘した。パンデミック前は週5日のオフィス勤務が一般的で、犯罪率も低く、観光業も好調だった。しかし現在、ニューヨーク市の経済回復は「決して完全ではない」と懸念を示した。ドライバーは、雇用主に完全リモートワークへの切り替えを要請したり、あるいは勤務パターンを変えて、土曜日に家族とシティへ行くことや、劇場やレストランへの外出を控えるという選択を取る可能性があり、レストラン、デリ、ドライクリーニング店などへの大きな経済的インパクトを及ぼすことを懸念したのである。また、15ドルの課金がインフレに苦しむ労働者階級や中流階級の家庭の財政を圧迫することも考慮している。

この突然の延期決定に対し、専門家やメディアからは批判の声が上がった。多くの識者は、この延期が長期的にはニューヨーク市の交通システムに深刻な悪影響を及ぼすと警告した。特に懸念されているのは、環境改善や交通渋滞の解消、インフラの近代化を目指していたプロジェクトの停滞である。これにより、都市全体の持続可能性や住民の生活の質が低下する恐れがあると指摘された。

延期決定後、延期に反対する複数の訴訟が提起された⁸³。最初の訴訟は2024年7月17日にマンハッタン最高裁判所に提起され、混雑課金制度の一時停止が原因とされるニュー

⁸⁰ニューヨーク州ウェブサイト, “Governor Hochul Addresses New Yorkers on Affordability and the Cost of Living” [https://www.governor.ny.gov/news/video-audio-rush-transcript-governor-hochul-addresses-new-yorkers-affordability-and-cost] (最終検索日: 2025年10月30日)

⁸¹NYS DOT、NYC DOT、TBTA、連邦高速道路局の間で法的に必要なVPPP協定(2-1で詳述)が締結されるまで延長されることとされた。

⁸²MTAウェブサイト, MTA理事会(2024年6月26日)資料 “Board book” [https://www.mta.info/document/144021] (最終検索日: 2025年10月30日)

⁸³Christine Billy, “Update: Congestion Pricing: A Case Study on Interstate Air Pollution Disputes” New York State Bar Association [https://nysba.org/update-congestion-pricing-a-case-study-on-interstate-air-pollution-disputes/] (最終検索日: 2025年10月30日)

ヨーク市のバスサービス削減に関連して、ニューヨーク州公共機関法の手続上及び実質的な違反を主張した。また、擁護団体とニューヨーク市民がマンハッタン最高裁判所に新たな2件の訴訟を提起し、一時停止の正当性に直接異議を唱え、MTAに混雑課金制度の実施を進めるよう強制しようとした。

従前より提起されていたCBDTに異議を唱える訴訟と、州にその実施を早めさせようとする訴訟という、正反対のベクトルの訴訟が同時に進行する事態となった。

また、知事は否定したものの、連邦下院議会の議席に大きな影響があるナッソー、サフォーク、ウェストチェスターなどの郊外においてCBDTが不人気であるという政治的動機で態度を変更したとの疑惑がもたれている⁸⁴。

無期限延期で、大きな影響を受けたのはMTAである。MTAは、直接的なCBDTによる収入150億ドルに加え、CBDT導入のためのカメラ設備費用に充当されるCBDT収入5億ドル、CBDTによる事業実施が補助の前提となっている連邦補助20億ドルをあわせた計175億ドルから、新規の連邦補助10億ドルを差し引いた、合計165億ドルの資金不足に直面した。これにより、当初想定の60%の資金で事業を行わざるを得なくなり、多くのプロジェクトを中断せざるを得なくなった。例えば、線路、駅、車両等のうち必須のものは整備される一方、長年の懸案だったセカンドアベニュー地下鉄の延長工事が延期され、既存の鉄道信号システムの近代化や新しい電車、バスの購入も見送られることとなった（図6-1、6-2）。

無期限延期の表明後、2025年度の州予算で新たな資本資金源を確保することが模索された。市内の企業に対する公共交通事業目的の税（Payroll Mobility Tax）引き上げ、次に州の一般財源からMTAに10億ドルを拠出することについて議会との交渉を試みたが拒否されたと報じられている⁸⁵。

こうしたなか、ホークル知事は2024年8月に行われたインタビューで、2024年末までに新たなCBDT計画を策定する可能性があることを示唆した。知事は、州議会議員の同意を得て渋滞料金制を実施するために、年末までに新計画を制定したいと考えていると述べた⁸⁶。

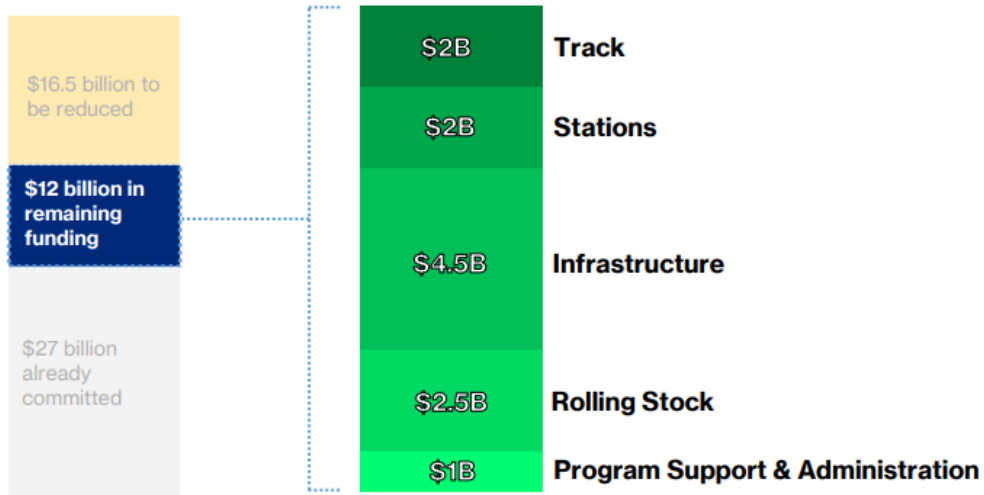
⁸⁴ “What Made New York Great? Leadership. Where Is It Now?”, Michael Kimmelman, New York Times [https://www.nytimes.com/2024/06/09/arts/nyc-hochul-congestion-pricing.html]（最終検索日：2025年10月30日）

⁸⁵ “Congestion pricing: MTA Board formally delays Manhattan toll program, suspends \$16.5 billion in transit investments”, Ben Brachfeld, amNY [https://www.amny.com/transit/congestion-pricing-mta-board-delay-june-2024/]（最終検索日：2025年10月30日）

⁸⁶ Nick Reisman, “Congestion pricing replacement plan could come by year’s end, Hochul says”, POLITICO [https://www.politico.com/news/2024/08/19/congestion-pricing-replacement-plan-could-come-by-years-end-hochul-says-00174767]（最終検索日：2025年10月30日）

Projects to be protected

Prioritizing the most essential state of good repair projects.

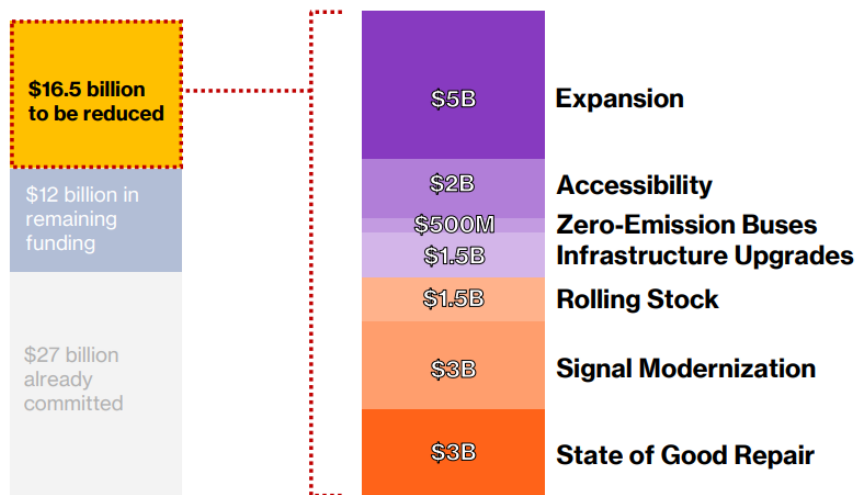


19

(図 6 - 1) CBDT 導入延期に伴う MTA への影響 (継続されるもの) ⁸⁷

Projects to be deferred

Until funding is available, less urgent projects to be deferred.



29

(図 6 - 2) CBDT 導入延期に伴う MTA への影響 (延期されるもの) ⁸⁷

⁸⁷ MTA ウェブサイト, MTA 理事会(2024年6月26日)資料 “Impact of Congestion Pricing on the Capital Program” [<https://www.mta.info/document/144141>] (最終検索日: 2025年10月30日)

第2節 2025年1月の再導入

2024年11月14日、ホークル知事はCBDTを再導入する方針を発表した⁸⁸。発表では「全ての車両の通行料を40%引き下げ、通勤者に年間最大1,500ドルの節約をもたらす」ことが表明された。11月18日にMTA理事会⁸⁹で承認された新たなCBDTでは、従来のCBDTの構造をおおむね踏襲しながらも、上記の表明のとおり、料金の引下げが行われている。

具体的には従前案とは異なり、新たなCBDTにおいては、3つの段階（2025年～2027年、2028年～2030年、2031年～）において徐々に料金が上昇し、第3段階において当初予定していた料金となるように設計されている。例えば、一般の乗用車のピーク時の利用料金であれば、第1段階では9.00ドル（当初料金の60%）、第2段階では12.00ドル（当初料金の80%）、第3段階では1.25倍の15.00ドル（当初料金）となっており、この増加の割合は他の料金も同様である。

今回の料金引下げが150億ドルの資金調達に及ぼす影響について、ニューヨーク州のキャスリン・ガルシア運営局長は、「収入源を確立したことで、債券の返済に時間がかかったとしても、プロジェクトの実施に必要な150億ドルを調達できる」と説明した⁹⁰。また、MTA理事会も「法律で要求されるMTAの交通・通勤鉄道システム向け資本事業に対して、150億ドルを賄うに十分な年間純収入を長期的に生み出すことを可能にするもの」としている。MTAは、最初の3年間（2025年～2027年）で年間約5億ドル、最初の値上げ後の3年間（2028年～2030年）で年間約7億ドル、次の値上げ後（2031年～）で年間約10億ドルのCBDT収益を予想している⁹¹。

⁸⁸ニューヨーク州ウェブサイト, "Putting Commuters First, Keeping Costs Down: Governor Hochul Unveils Plans for Future of Transit and Traffic in New York City, Including a 40 Percent Reduction in Congestion Pricing Tolls" [<https://www.governor.ny.gov/news/video-audio-photos-rush-transcript-putting-commuters-first-keeping-costs-down-governor-hochul>] (最終検索日: 2025年10月30日)

⁸⁹ MTAウェブサイト, MTA理事会(2024年11月18日)資料 "Board book" [<https://www.mta.info/document/157771>] (最終検索日: 2025年10月30日)

⁹⁰ニューヨーク州知事会見, "Governor Hochul Unveils Future of Transit and Traffic in NYC, 40% Reduction in Congestion Tolls" [<https://www.youtube.com/live/aXStxLbHyqk>](59分22秒-59分38秒) (最終検索日: 2025年10月30日)

⁹¹ Stefanos Chen and Winnie Hu "Congestion Pricing Reduced Traffic. Now It's Hitting Revenue Goals." The New York Times [<https://www.nytimes.com/2025/02/24/nyregion/nyc-congestion-pricing-revenue-mta.html>] (最終検索日: 2025年10月30日)

第7章 トランプ政権による CBDT 阻止の動きと現状

第1節 VPPP (Value Pricing Pilot Program)

第6章のとおり、延期を経て導入がなされた CBDT であるが、第二次トランプ政権発足後、連邦政府により見直しに向けた関与を受けることになる。ここでは連邦政府による関与の「根拠」ともいうべき、VPPP 協定についてまず解説する。

米国では、合衆国法典第 23 編 (高速道路)⁹²により、連邦補助高速道路への通行料の徴収を一般的に禁止している。ただし、第 23 編及びその他法令では、この方針に一定の例外を設けており、その例外の一類型が、連邦政府が運用する「Value Pricing Pilot Program (VPPP)」である⁹³⁹⁴。

VPPP とは、混雑課金戦略の適用によって道路渋滞がどの程度緩和されるか、また、そのような戦略が運転者の行動、交通量、公共交通機関の利用者数、大気質、そして交通プログラムへの資金の利用可能状況に及ぼす影響の大きさを実証することを目的としたプログラムであり⁹⁵、現在 15 の州等が主導するプロジェクトが存在する。現在は連邦政府から助成金が提供されることはないが、VPPP プロジェクトの実施により通行料の徴収を認めることは引き続き可能である。ニューヨーク市の CBD には連邦資金で整備された道路が含まれているため、VPPP として実施することが制度導入の法的前提となっていた。

2024 年 11 月 21 日にニューヨーク州交通局 (以下「NYS DOT」)、TBTA、NYCDOT、連邦高速道路局 (以下「FHWA」) の 4 者によって締結された VPPP 協定⁹⁶によると、それぞれの義務は以下のとおりとされている。

○TBTA の義務

- ・プロジェクトの運営から得られた全ての通行料金収入を、プロジェクトの運営費 (実施費用、低所得ドライバーへの悪影響を緩和する措置、適切な維持管理、再建、リハビリテーション、修復、再舗装、実施に伴う負債元利払い、プロジェクトに資金を提供する民間人への妥当な投資収益を含む) 及び合衆国法典第 23 編の規定に基づくその他の対象プロジェクトにのみ使用すること。
- ・適用される通行料金は、VPPP 協定書に記載されているとおり変動すること。

⁹² 23 U.S. Code § 301

⁹³ Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 § 1012, Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users(SAFETEA-LU) §1604

⁹⁴このほかにも HOV (高乗車 (複数人の乗車) 車両) 専用レーンなどの例外がある。

⁹⁵連邦高速道路局ウェブサイト, "Value Pricing Pilot Program"

[https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

⁹⁶MTA ウェブサイト, "Re-Evaluation 2 and VPPP Agreement" [<https://www.mta.info/document/158201>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

- ・通行料金収入の使用に関する遵守状況を確認するため、通行料金プロジェクトの記録について年次監査を実施するか、独立監査人に実施させ、その結果を FHWA に報告すること。
- ・合理的な通知に基づき、プロジェクトに関する全ての記録を FHWA の監査対象とすること。
- ・プロジェクトの実施日から少なくとも 10 年間、又はプロジェクトの寿命が尽きるまでのいずれか早い方まで、ドライバーの行動、交通量、渋滞、公共交通機関の利用、大気質、交通プログラムのための資金の利用可能性への影響を評価するために、プロジェクトの性能を監視し報告すること。
- ・報告は運営開始から 1 年後に始まり、その後 2 年ごとに実施されること。
- ・通行料金の適用が気候汚染の削減にもたらす利点を特定すること。
- ・軽減措置がサービスの行き届いていないコミュニティに提供する利点を実証すること。
- ・VPPP 協定書に定められた段階以外の通行料金体系の変更案について、変更発効日の少なくとも 60 日前に NYSDOT を通じて FHWA に通知すること。

○NYSDOT、TBTA、NYCDOT 共通の義務：

- ・プロジェクトの実施において、FHWA と協力し連携すること。
- ・VPPP に適用される全ての連邦法及び要件を遵守すること。
- ・TBTA がプロジェクトの通行料金徴収を中止することを決定した場合、プロジェクトを元の運用状態に戻すために FHWA と協力すること。
- ・プロジェクト内に位置する、合衆国法典第 23 編の資金で建設、再建、リハビリテーション、修復、再舗装又は維持された高速道路施設を引き続き適切に維持管理すること。

○FHWA の義務：

- ・TBTA が本契約の規定に従い、また NYSDOT の VPPP の一部として、プロジェクトを有料プロジェクトとして運営することを許可すること。
- ・TBTA から年次監査の結果報告を受け取ること。
- ・NYSDOT、TBTA、NYCDOT と協力し、プロジェクトの実施において連携すること。
- ・TBTA が通行料金徴収を中止することを決定した場合、プロジェクトを元の運用状態に戻すために NYSDOT、TBTA、NYCDOT と協力すること。

○NYCDOT の義務：

- ・TBTA と同様に、プロジェクトの性能を監視し報告すること。
- ・TBTA と同様に、通行料金の適用が気候汚染の削減にもたらす利点を特定すること。
- ・TBTA と同様に、軽減措置がサービスの行き届いていないコミュニティに提供する利点を実証すること。

- ・ NYSDOT、TBTA と同様に、プロジェクトを元の運用状態に戻すために FHWA と協力すること。
- ・ NYSDOT、TBTA と同様に、プロジェクト内に位置する、合衆国法典第 23 編の資金で建設、再建、リハビリテーション、修復、再舗装又は維持された高速道路施設を引き続き適切に維持管理すること。

第 2 節 トランプ政権による VPPP 協定の解除通告

2025 年 2 月 19 日、トランプ政権のショーン・ダフィー運輸長官は、ニューヨーク州に宛てて VPPP 協定の一方的な終了を通告し、連邦当局が州と連絡を取り「通行料徴収事業の秩序ある停止について協議する」とした⁹⁷。その根拠として以下の点が挙げられた。

- ①CBDT の規模は前例がなく、この大都市圏で車両による移動を希望する、あるいは必要とする多くのドライバーにとって、無料通行の選択肢を提供していない。
- ②CBDT の通行料は渋滞緩和に必要な額ではなく、主に公共交通機関の収入増加を目的として設定されている。これは、交通機関の収入創出ではなく、渋滞緩和のために通行料を課すという VPPP の目的に反する。

この通告に対して、MTA は同日に連邦政府に対して訴訟を提起した⁹⁸。訴状においては、連邦政府の終了措置は違法であり、適切な手続を踏んでいないことが強調された。具体的には、①VPPP 協定において FHWA が一方的に協定を終了する権限は定められていないこと、②連邦政府の規則では、特に不履行に基づく終了の場合、終了意図の書面通知と意見を述べる機会を与えることが定められているが、このような意見を述べたり不服を申し立てたりする機会を一切与えなかったこと、③VPPP 協定の一方的な終了は「主要な連邦政府の行動」に該当するが、国家環境政策法に基づく環境レビューが必要であったにもかかわらず、これを一切実施しなかったことなどが主張されている。

⁹⁷ 連邦高速道路局ウェブサイト, “U.S. Department of Transportation Terminates Tolling Approval for New York City’s Cordon Pricing Program” [<https://highways.dot.gov/newsroom/us-department-transportation-terminates-tolling-approval-new-york-citys-cordon-pricing>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

⁹⁸ The New York Times, “Read the M.T.A.’s Lawsuit Against Federal Officials Over Congestion Pricing” [<https://www.nytimes.com/interactive/2025/02/19/nyregion/mta-congestion-pricing-lawsuit.html>] (最終検索日: 2025 年 10 月 30 日)

その後、連邦政府はニューヨーク州に対して3月21日という期限を提示⁹⁹、さらに交渉中であることから4月21日に期限を延長した¹⁰⁰が、連邦政府とニューヨーク州の隔たりは埋まらず、4月21日に連邦政府はニューヨーク州に対して違法な混雑課金が続けば、マンハッタンの道路建設プロジェクトに対する連邦政府の資金と将来の承認が数十億ドル分取り消される可能性がある¹⁰¹と警告した。具体的には、NYSDOTは30日以内に、違反が違法ではない理由を表明する必要があり、違法な通行料徴収が停止されない場合、FHWAは以下の措置を5月28日から講ずるとした。

- ①マンハッタン区内のプロジェクトについては、FHWAが安全上不可欠と判断するプロジェクトを除き、更なる事前建設（AC：Advanced Construction）許可は行わないこと。
- ②マンハッタン区内のプロジェクトについては、FHWAが安全上不可欠と判断するプロジェクトを除き、国家環境政策法（NEPA）に基づく承認は今後行わないこと。
- ③ニューヨーク都市圏交通評議会の交通改善計画修正に関する州全体の交通改善プログラムの修正はこれ以上承認しないこと。

さらに①②③についてニューヨーク市全域に拡大する追加措置もありうるとしている。

当該措置の実行開始期限の前日にあたる5月27日、連邦地裁はVPPP協定の終了及びCBDTの連邦政府の承認撤回に関連するいかなる行動も被告側がとることを一時的に禁止する、一時的差止命令を決定した¹⁰²。この命令は6月9日を期限としていたが、5月28日にはさらに訴訟係属期間中の現状維持を内容とする予備的差止命令が決定された¹⁰³ことにより、訴訟が続く間はCBDTを事実上継続することとなった。予備的差止命令の理由としては、訴訟において原告が勝訴する可能性が高く、差止がなければ原告に回復不能な損害があり、交通システムの維持改善や渋滞緩和の維持などの公益に資すると考えられるためとされている。

⁹⁹連邦高速道路局ウェブサイト，“FHWA Termination Letter to New York City Cordon Pricing Program Partners” [https://ops.fhwa.dot.gov/memorandum/Cordon_Outgoing_letter.htm]（最終検索日：2025年10月30日）

¹⁰⁰ X、Secretary Sean Duffy https://x.com/SecDuffy/status/1902783361900331100（最終検索日：2025年10月30日）

¹⁰¹連邦高速道路局ウェブサイト，“U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy to Gov. Hochul: Here’s What Continuing Your Illegal Toll Could Cost You” [https://highways.dot.gov/newsroom/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-gov-hochul-heres-what-continuing-your-illegal-0]（最終検索日：2025年10月30日）

¹⁰²Metropolitan Transportation Authority v. Duffy (1:25-cv-01413), District Court, S.D. New York, “TEMPORARY RESTRAINING ORDER” 2025年5月27日 [https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.637159/gov.uscourts.nysd.637159.129.0.pdf]（最終検索日：2025年10月30日）

¹⁰³Metropolitan Transportation Authority v. Duffy (1:25-cv-01413), District Court, S.D. New York, “OPINION AND ORDER re: 82 MOTION for Preliminary Injunction” 2025年5月28日 [https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.637159/gov.uscourts.nysd.637159.132.0.pdf]（最終検索日：2025年10月30日）

MTA が連邦政府に対して提起し、ニューヨーク州、ニューヨーク市も参加している訴訟において、MTA と連邦政府交通局の双方の弁護士は、連邦裁判所担当判事ルイス・J・リマン氏の判決が夏まで延期されるスケジュールで合意したとされており、両当事者が提出する全ての申立てを審議するために必要な追加時間により、CBDT は少なくとも秋までは維持される可能性があるといわれていた¹⁰⁴。

連邦政府内のやり取りにおいて、連邦政府内の弁護士からは、連邦運輸省の「CBDT は法的に許容されない」という主張は裁判所で退けられる可能性が高いと指摘し、より手堅い手続として OMB（行政管理予算局）規定に基づくプログラム終了を検討すべきだとの助言があったとされている¹⁰⁵。彼らは連邦議会が定めた VPPP の立法趣旨や過去の裁判例を根拠に、CBDT を VPPP や混雑課金の広義の枠組み内と評価した。このため、政策変更を理由とした合意終了（cooperative agreement termination）を採用することで、仮に訴訟に至っても無効判決や差し戻し、余分な追加開示要求などの事態を避けられると警告している。連邦政府が今後、OMB 規定を通じた終了手続へと軸足を移した場合、CBDT の存続や州との協議過程にも新たな動きが生じると考えられる。

なお、2026 年 1 月時点において、訴訟は未だ継続中である。

¹⁰⁴ Stefanos Chen, “Congestion Pricing Will Live On for Several Months After Court Agreement”, The New York Times [<https://www.nytimes.com/2025/04/07/nyregion/mta-congestion-pricing-dot.html>]（最終検索日：2025 年 10 月 30 日）

¹⁰⁵連邦政府の訴訟担当弁護士のやりとりが誤って公開されてしまったといわれている。

Stephen Nessen, “Feds accidentally publish secret plan to kill NYC congestion pricing”, Gothamist [<https://gothamist.com/news/feds-accidentally-publish-secret-plan-to-kill-nyc-congestion-pricing>]（最終検索日：2025 年 10 月 30 日）

第8章 法廷闘争

前節にて記載した訴訟以外にも 2023 年 6 月の連邦政府による承認の後、CBDT に関する複数の訴訟が提起されている。

第1節 ニュージャージー州知事¹⁰⁶

2023 年 7 月 21 日、マーフィー・ニュージャージー州知事はニュージャージー地区の連邦地方裁判所に対して、連邦運輸省、連邦高速道路局に対する訴えを起こした。訴えの内容は、CBDT の環境評価が国家環境政策法（NEPA）に準拠しておらず、不十分であると主張しており、特にニュージャージー州からニューヨーク市への交通ルートに対する影響や、ニュージャージー州の環境への悪影響が十分に評価されていないと指摘した。加えて、この料金計画がアメリカ合衆国憲法の休眠商業条項¹⁰⁷に違反し、移動の権利を不当に制限していると主張するとともに、CBD で働くニュージャージー州の住民や低所得者はニューヨークに住んでいないため CBD 税控除の対象とならないと主張した。

第2節 フォートリー市長（ニュージャージー州）¹⁰⁸

2023 年 11 月 1 日、ソコリッチ・フォートリー市長は、ニューヨーク市と連邦交通当局に対して連邦集団訴訟を提起した。彼らは CBDT がフォートリーの交通量と汚染を増加させ、地域の生活の質を損なうと主張した。また、この訴訟では CBDT を実施した各交通当局や関連する個人も被告として挙げた。彼らはこの計画の停止、環境評価の再実施及び渋滞料金による追加費用や健康被害に対する損害賠償を求めた。

第3節 スタテンアイランド区長と教員組合（United Federation of Teachers）¹⁰⁹

2024 年 1 月 4 日、スタテンアイランド区長と教員組合（UFT）は、CBDT の実施を停止するために連邦裁判所に訴訟を提起した。この訴訟は、現行の CBDT が交通量や大気汚染、騒音汚染をマンハッタン CBD からスタテンアイランド、ブロンクス、アッパーマ

¹⁰⁶ State of New Jersey v. U.S. Dep't of Transportation et al., No. 2:23-cv-03885, KING & SPALDING [https://d31hzhk6di2h5.cloudfront.net/20240116/5f/e0/d5/8c/fe41d09092169189789f2369/Dkt._87_-_Letter_to_Judge_Wettre_with_Amended_Compl.pdf]

¹⁰⁷ 休眠商業条項は、アメリカ合衆国憲法の州間商業条項に基づいて連邦最高裁判所により発展した法理であり、州が他州間の商業に不当に差別的な制限を設けることを禁止する。具体的な判例としては、「グランホルム対ヒールズ」（2005 年）のケースが挙げられる。この判例では、州が他州の酒類販売業者に対して不利な規制を課したことが州間商業条項に違反すると判断された。

¹⁰⁸ James Barron, “Bistate Battle Over Congestion Pricing Escalates With New Lawsuit”, New York Times, [https://www.nytimes.com/2023/11/02/nyregion/newyorktoday/congestion-pricing-fort-lee-lawsuit-andy-warhol.html]（最終検索日：2025 年 10 月 31 日）

¹⁰⁹ MICHAEL MULGREW, as President of the UNITED FEDERATION OF TEACHERS...against UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION... [https://files.uft.org/congestion-pricing-lawsuit.pdf]

ンハッタン、北ニュージャージーに単に移動させるだけだと主張した。また、訴訟は連邦、州、市の交通当局が連邦法に基づく包括的なレビュー要件を無視して、急いでこの計画を承認したと非難した。

第4節 マンハッタン・ローワーイーストサイド住民¹¹⁰

2024年1月19日、ニューヨーク市マンハッタンのローワーイーストサイド住民が、CBDTに対して集団訴訟を提起した。彼らはこの計画が交通量と汚染を増加させ、地域の生活の質を損なうと主張した。訴訟は、連邦高速道路局がローワーイーストサイド沿いのFDRドライブなどの道路で汚染と交通量が増加していることを示す環境評価を無視したと主張した。

このような訴訟の中で最初に連邦裁判所が判断を示したのが、第3節の訴訟に対し、2024年6月にルイス・J・リマン判事が下した判決（Mulgrew判決）である¹¹¹。同判決では、原告4組による差し止め請求が一括して審理されたが全て却下された。リマン判事は「4年間に及ぶ審査プロセスと4万5,000ページを超える行政記録は十分に徹底したものであったと判断した」と述べた。

また「公共交通の選択肢が乏しい交通砂漠に住む低所得層が、課金により不均衡な負担を強いられる」との原告側の主張に対しては、CBDTによって得られた収益が都市全体の公共交通ネットワークに再投資される点に注目し、「直接の恩恵を受けないとしても、都市全体の移動効率の向上や大気質改善などを通じて、間接的に広く公共の利益に資するものである」としてこの主張を退けた。

（表8-1）Mulgrew判決における主張・却下理由

主張の内容	却下された理由
1. 環境影響評価の不備（NEPA違反） 連邦政府が適切な環境影響評価を行わなかった。	慎重な手続の実施 4年にわたる審査と4万5,000ページ超の行政記録に基づき、法的要件を満たしていると認定。
2. 公共参加の機会の不足 市民意見を十分に反映する機会がなかった	適正な手続遵守 意見募集や公聴会を適切に実施し、市民参

¹¹⁰ Samantha Liebman, “Congestion pricing faces new and updated lawsuits”, SPECTRUM NEWS, [https://ny1.com/nyc/manhattan/traffic_and_transit/2024/01/18/congestion-pricing-faces-new-and-updated-lawsuits] (最終検索日：2025年10月31日)

¹¹¹ Mulgrew v. United States Department of Transportation, No. 24-cv-1644 (LJL), 2025 WL 1916987 (S.D.N.Y. Apr. 25, 2025) [https://www.casemine.com/judgement/us/6677a4d5aee14939e0a38be6]

た。	加の機会を確保していた。
3. プロジェクトの必要性の欠如 地域社会にとって不可欠ではない。	行政裁量の尊重 プロジェクトの必要性は行政機関の専門的 判断に委ねられる事項。
4. 代替案の検討不足 連邦政府が代替案を十分に検討していな い。	適切な代替案検討 複数の代替案を評価し、比較検討してい る。
5. 手続的な違法性 手続に法的違反がある。	法定手続の遵守 関連法規に沿って適正に手続が行われてい た。
6. 交通砂漠に住む低所得層への不均衡な 負担 公共交通が乏しい地域の住民に不均衡な負 担を強いる。	公益性による正当化 CBDT 収益は公共交通に再投資され、移 動効率向上や大気質改善を通じて広く公共 の利益に資する。

この判決が下された後の 2024 年 12 月には、第 1 節の訴訟でも判断が示された¹¹²。こ
ちらでは連邦高速道路局（FHWA）による環境影響評価のうち、代替案の検討や市民参
加手続については連邦政府の対応が適切であったと認定されたが、ニュージャージー側へ
の地理的影響の説明が不十分であるとして、FHWA に再説明を命じる差戻しが行われ
た。ただし制度そのものの合法性は維持され、差し止めは認められなかった。

（表 8 - 2）ニュージャージー州判決における主張・却下／認容理由

主張の内容	却下又は認容された理由
1. 空気の質への悪影響が十分に評価され ていない（NEPA 違反）	一部認容（差戻し） 特にニュージャージー州の特定地域におけ る影響評価が不十分であると判断し、差戻 しを命じた。
2. 環境正義への配慮が不十分	一部認容（差戻し） 特定の環境正義地域（主にニュージャージ ー州）への負担評価が不十分と判断。
3. 代替案の検討が不十分	却下 FHWA が代替案を適切に検討したとして 原告主張を退けた。
4. ニュージャージー州からの意見聴取が	却下

¹¹² State of New Jersey v. United States Department of Transportation, No. 2:23-cv-03885, 2024 WL 7411950
(D.N.J. Dec. 30, 2024) [<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/new-jersey/njdce/2:2023cv03885/515237/191/>]

不十分	行政手続においてニュージャージー州の意見を適切に考慮しており、違法ではないと判断。
5. 大気汚染物質に関する EPA の助言無視	却下 EPA の意見を考慮したうえで最終判断を下しており、違法ではないと判断。
6. 運輸計画との適合性（CAA 違反）	却下 交通計画との適合性評価について法的要件を満たしていると認定。

ニュージャージー州は 2025 年 1 月、新たに訴状を補足し、段階的導入（phase-in）スケジュールや 2024 年 11 月に締結された VPPP（Value Pricing Pilot Program）契約についても、環境評価や行政手続に違反する可能性があるとして、訴訟の範囲を拡張した。

なお、こちらも 2026 年 1 月時点において、訴訟は未だ継続中である。

第9章 ニューヨークにおける公共交通の展望

第1節 2020年-2024年資本計画

CBDTは当初より大幅に遅れて導入されたが、その結果としてニューヨークの公共交通投資の進捗を一部制約することとなった。

ニューヨークの公共交通への投資に用途が限定されるロックボックス基金に繰り入れられる収入を担保として、MTAが債券を発行することで各投資プロジェクトの資金手当てを行っている。具体的には、2022年からCBDT以外の財源である小売売上税（インターネットマーケットプレイス税）を担保に36億ドルの債券を発行している。CBDTについても、実際に制度が開始されれば債券発行は可能となるが、それまでは発行することができない。したがって、当面のプロジェクト実施の資金手当てはCBDT以外の財源で対応するにせよ、CBDTの導入が遅れる、あるいは訴訟や政治的判断等によりCBDTの実現が危ぶまれる事態になれば、プロジェクトの資金面での制約条件となる¹¹³。

この点、法案成立時MTAは2021年1月までの制度開始を期待していたが、その後の大幅なスケジュール遅延に対して、「CBDTによる収入を待つことができる」という説明を2021年及び2023年当初時点で行っている¹¹⁴。これは従前から、5年間の資本計画に定められたプロジェクトが、実際には予定より後（場合によっては計画期間後）に契約を締結して執行を行うことは頻繁に発生しており、資金需要も予定より後に発生することが見込まれていたからである。特に2020年のパンデミック開始時にMTAが資本支出を一時停止したため、2020年-2024年資本計画による各プロジェクトは大きく遅延することとなり、2020年には全ての資本プログラムを合わせてわずか54億ドルしか契約されなかった¹¹⁵。すなわちパンデミックによる低調なプロジェクト進捗が財源確保のための一定の時間的猶予をもたらしていたことになる。

しかしパンデミックからの回復にあわせてMTAは契約のペースを上げ、2021年には77億ドル、2022年には過去最高の114億ドルを契約した¹¹⁶。

¹¹³ ニューヨーク州会計監査官, “Annual Update: Metropolitan Transportation Authority’s Debt Profile”, Report 3-2025, 2024年5月 [https://www.osc.ny.gov/files/reports/osdc/pdf/report-3-2025.pdf]

¹¹⁴ STREETS BLOG NYC, “MTA Pushes Congestion Pricing Back to Second Quarter of 2024” [https://nyc.streetsblog.org/2023/02/24/mta-pushes-congestion-pricing-back-to-second-quarter-of-2024] (最終検索日: 2026年3月16日)

¹¹⁵ ニューヨーク州会計監査官, “DiNapoli: \$2.9 Billion Hole Threatens MTA’s Capital Program” [https://www.osc.ny.gov/press/releases/2021/04/dinapoli-29-billion-hole-threatens-mtas-capital-program] (最終検索日: 2026年3月16日)

¹¹⁶ ニューヨーク州会計監査官, “Annual Update: Metropolitan Transportation Authority’s Debt Profile”, Report 3-2024, 2023年5月 [https://www.osc.ny.gov/files/reports/osdc/pdf/report-3-2024.pdf]

そのような中で、CBDTに関する訴訟提起があり、2023年には契約は80億ドルに減少した。さらに2024年6月の導入無期限延期発表により、2024年は49億ドル（当初発表では29億ドル）の契約にとどまり、訴訟等がなければ120億ドルの契約予定であった¹¹⁷ことを考えると、大きな遅延となった。

累積で見ると、2024年末時点で228億ドルの未執行があるとの指摘もなされており¹¹⁸、資本計画上は554億ドルのうちおよそ半分が積み残されていることになる。プロジェクト単位で見た場合にも、2026年1月時点で、2020年-2024年資本計画に含まれる1,165件のプロジェクトのうち、完了しているのは368件にとどまっている¹²⁰。

第2節 2025年-2029年資本計画

このように過去のプロジェクトが大幅に積み残されている状況下において、MTAの2025年-2029年資本計画は、信号近代化や車両更新を内容とする過去最大規模684億ドルの投資を予定している¹²¹。

2025年5月に成立したニューヨーク州予算においては、州からの資本拠出30億ドルなど、MTAの支援が明確に位置づけられた¹²²。

ニューヨークの公共交通のインフラ更新に対して、引き続き財源の裏付けがなされた格好になるが、不安材料も存在する。その一つが連邦政府の補助である。2025年-2029年資本計画においても、連邦政府の補助については大きなウェイトを占めている。第7節のとおり、CBDT導入に関する連邦政府とニューヨーク州の間の争いにおいては、連邦政府が各種の補助を停止する動きが見られたところである。現在は予備的差止命令により、CBDT撤回のために連邦政府はいかなる動きも禁じられているものの、連邦政府から所要の補助が問題なく行われるかについては注視する必要があるだろう。

また、684億ドルにこれまでの積み残しを加えれば、実質的には900億ドルを超える巨額のプログラムを行うことになり、年間150億ドルという野心的な処理量（過去最大

¹¹⁷ ニューヨーク州会計監察官, “DiNapoli: MTA Faces Growing Risks to Its Capital Funding”

[<https://www.osc.ny.gov/press/releases/2024/05/dinapoli-mta-faces-growing-risks-its-capital-funding>]（最終検索日：2026年3月16日）

¹¹⁸ Citizens Budget Commission, “Focus, Fix, and Finance: How to Rightsize and Fund the 2025 - 2029 MTA Capital Program”（以下「CBCレポート」） [<https://cbcny.org/research/focus-fix-and-finance>]（最終検索日：2025年10月31日）

¹¹⁹ 未執行の計算においては、2024年6月末時点でMTAが2024年の残り執行見込みを74億ドルと推計していたが、実際には2024年12月時点では46億ドルであったため、実際の未執行額は228億ドルよりもさらに大きい（256億ドル程度）と考えられる。

¹²⁰ MTA, “MTA Capital Program Dashboard” [<http://web.mta.info/capitaldashboard/CPDPlan.html>]（最終検索日：2025年10月31日）

¹²¹ MTA, “2025-2029 Capital Plan” [<https://www.mta.info/document/174186>]（最終検索日：2026年3月16日）

¹²² WE ARE NY, “FY2026 NYS Enacted Budget Five-Year Capital Program and Financing Plan” [<https://www.budget.ny.gov/pubs/archive/fy26/en/fy26cp-en.pdf>]（最終検索日：2026年3月16日）

は2022年の114億ドル)を想定したとしても、プロジェクトの実施には6年以上かかる計算となる¹²³。これらのプロジェクトを同時に進めていく体力がなければ、安全・信頼性に係る(CBTC(通信式列車制御システム)等)取組の前倒し着手と、拡張に係る(セカンドアベニュー地下鉄延伸等)取組が再び後ろに回る可能性が高い¹²⁴。政策の優先順位が適切に設定されていくのかについても注視したい。

なお、CBDTは根拠法において、①運営・システム管理費(料金徴収コストなど)、②2020年-2024年資本計画に計上した150億ドル、③その後のMTA資本計画(2025年-2029年以降)の順に充当することとされており、②が完了しない限り、③へ回すことはできない。

¹²³ Citizens Budget Commission, “Focus, Fix, and Finance: How to Rightsize and Fund the 2025–2029 MTA Capital Program” [<https://cbcny.org/research/mta-capital-plan-2025-2029>] (最終検索日：2025年10月30日)

¹²⁴ CBCレポートでも、拡張系は抑制しつつ、安全・信頼系に注力することが提言されている。

第10章 これまでの米国内外の類似施策との対比

第1節 ロードプライシング施策の分類

ここで、ニューヨークの CBDT をこれまで世界各地で実施されてきた類似の取組と対比してみたい。FHWAによると、ロードプライシング（道路利用者に課されるあらゆる直接課金の包括的な用語であり、固定料金、時間、特定の利用路線、車両のサイズ及び重量によって変動する課金を含む。）のうち、混雑課金は特に交通需要の低減と管理を主目的とするタイプのものとされている¹²⁵。

混雑課金には、方式によって①可変料金レーン、②道路全体での可変料金、③ゾーン又はコードンによる課金、④地域全体又は道路網全体での課金の四類型に大別できる¹²⁶。

（表 10-1）混雑課金の課金類型

類型	説明	例
①可変料金レーン	例えば高速有料レーン、HOTレーン ¹²⁷ のような道路内の分離されたレーンにおける可変の料金	サンディエゴ I-15 HOT や SR-91 Express
②道路全体での可変料金	有料の道路及び橋梁、既存の無料施設におけるラッシュ時間帯の料金	フロリダ州リー郡橋梁
③ゾーン又はコードンによる課金	都市の混雑地域内における又は混雑地域に進入する運転に対する可変又は固定の課金	ロンドン、ストックホルム、シンガポール、 <u>ニューヨーク (CBDT)</u>
④地域全体又は道路網全体での課金	ある地域又は道路ネットワーク内の全ての道路におけるマイル当たりの課金で、混雑のレベルにより変化させることもできる。	オレゴン州

ニューヨークの CBDT は、この③ゾーン又はコードンによる課金に属する。マンハッタン 60 丁目以南を越えるごとに課金し、乗用車 15 ドル（開始時）を上限に時間帯割引

¹²⁵独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構ウェブサイト、「諸外国におけるロードプライシング」最終報告書、2006年6月 [https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r071.pdf]

※ Federal Highway Administration, Office of Transportation Policy Studies “International Urban Road Pricing” June 9, 2006, Prepared by AECOM CONSULTANT TEAM の翻訳

¹²⁶独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構ウェブサイト、「混雑課金入門シリーズ1、混雑課金の概要」、2008年10月 [https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r072.pdf]

※ Federal Highway Administration, “Congestion Pricing A Primer: Overview, October 2008” の翻訳

¹²⁷ 相乗りの車(HOV: High Occupancy Vehicle)のみが通行できるレーンを HOV レーンといい、HOV レーンの要件を満たさない車でも料金を支払えば通行できることとしたレーンを HOT(High Occupancy Toll)レーンという。

を設ける点で、ロンドンやストックホルムの「1日上限+時間変動」モデルと同系統である。CBDTは米国内で初めてこのコードン型ロードプライシングを実装したケースであり、従来HOT/橋梁型/走行距離型しか存在しなかった米国の空白を埋める象徴的プロジェクトとなった。

第2節 ゾーン又はコードンによる課金の各事例との比較

次に、ゾーン又はコードンによる課金の他国の事例であるロンドン、ストックホルム、シンガポールとニューヨークのCBDTの比較を行う。

(表 10-2) 他国事例との比較 (基礎情報) ¹²⁸

	ニューヨーク	ロンドン	ストックホルム	シンガポール
課金タイプ	コードン ¹²⁹	ゾーン ¹³⁰	コードン	コードン
導入時期	2025年1月	2003年2月	2007年8月	1975年
課金目的	渋滞緩和 公共交通財源	渋滞緩和 バス交通改善	渋滞緩和 都市住民の生活 環境改善 (排出 ガス削減、住環 境改善)	渋滞緩和
対象車両	対象エリアに流 入する車両 (緊急車両等除 く)	対象エリアを通 行する車両 (緊急車両等除 く)	対象エリアに流 入・流出する車 両 (緊急車両等除 く)	対象エリアに流 入する車両 (緊 急車両除く)
対象道路	60St.以南のマン ハッタン区 (FDR 高速道 路、NY 州道 9A を除く)	セントラルロン ドンの一般道路 (Inner Ring Road の内側 : 22 km ²)	ストックホルム 中心部 (35 km ²) の一般道路	中心市街地 (7.25 km ²) の一 般道路 + 周辺 の高速道路 6 路線
課金方法	カメラ又は「E- ZPass リーダー」 (第3節参 照)	・商店、インタ ーネット等によ り入域許可証を 購入 (事前又は 当日)	・車載器 (無料 貸与) 搭載車は その場で課金さ れ、後日領収書 が送付	車載器搭載によ る電波通信を活 用した課金 (ERP : Electronic

¹²⁸社会資本整備審議会、道路分科会、第9回国土幹線道路部会「大都市圏の料金体系のあり方について」

[<https://www.mlit.go.jp/common/000997367.pdf>] 中「(参考) 海外におけるロードプライシング」を基に、直近の課金額への更新及びCBDTについての加筆を行った。

¹²⁹課金区域境界線を通過する車両に対して課金

¹³⁰課金区域内の走行車両に対して課金

		<ul style="list-style-type: none"> デジタルカメラでナンバープレートを確認、それを入域許可証を取得した車両のデータベースと照合 	<ul style="list-style-type: none"> 車載器未搭載車は事前に登録し、ナンバープレートで照合して確認 	Road Pricing)
課金額	車種・時間帯・フェーズにより異なる（第3節参照）	全車種一律 10 ポンド/日	10～60 クローナ/回	0.5～8.0 シンガポールドル/回
収入用途	MTA 投資プロジェクトとその後続プロジェクト（駅の改良、バス等への投資、第3節参照）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の改善と運賃引下げ 歩行者・自転車利用者のための環境整備等 	<ul style="list-style-type: none"> ストックホルム市内及び郊外の道路整備 	一般財源

まず収入規模の観点では、ニューヨークは他の都市と比べて突出しており、ロンドンの5倍程度が見込まれている¹³¹。標準レートがロンドン並みに高いうえに、対象台数が多いことがその要因である。

他の都市と異なり、ニューヨークのみが公共交通等の投資のために150億ドル（年間10億ドル程度）の収入を確保することを約束しており、そこから逆算したレートを設定する手法を採用する¹³²ことで、他に類を見ない「高単価×巨大交通量」での桁違いの収入を生み出している。

ガバナンス面では、州法・MTA・連邦高規格道路規制が交差する複層構造であり、欧州の単一主体型とは異なり、連邦政府や近隣州などと複雑な調整を要している点が特徴と考えられる。

技術面では、シンガポールの専用車載器必須モデルとは対照的に、カメラや E-Zpass といった既存インフラで低コストを実現している。

¹³¹ City and State NY, “Congestion pricing around the globe” [https://www.cityandstateny.com/policy/2019/08/congestion-pricing-around-the-globe/176990/]（最終検索日：2026年3月16日）

¹³² Regional Plan Association, “Congestion Pricing in NYC” [https://rpa.org/work/reports/congestion-pricing-in-nyc]（最終検索日：2026年3月16日）

第3節 ニューヨークへの示唆

ここで、ロンドンやストックホルムにおいては、導入後に料金を段階的に見直すことが常態となっていることに着目したい。

ロンドンでは£5（2003）→£8（2005）→£11.50（2014）→£15（2020）と引き上げが繰り返され、さらに2026年1月には£18への再増額案が公表済みである。¹³³

ストックホルムでも導入後9年で初の体系的改定が行われ、2016年にピーク時間帯の最高額を20SEKから35SEKへ、日上限を60SEKから105SEKへ引き上げた。

これらの見直しは、課金への慣れなどにより渋滞抑制効果の低減や、インフラ投資コストの増加などへの対応で行われている。¹³⁴

CBDTでも料金改定の可能性は制度上織り込まれている。州法に基づきTMRBが料金・割引の見直しを提案し、MTA理事会が最終決定する仕組みで、2024年の初期料金決定もこのプロセスで承認された。

ただしニューヨークの場合、州・連邦・MTAに加え近隣の州の思惑も交錯し、NEPAの再評価などのプロセスも存在し、ロンドンやストックホルムに比べ、料金改定にはより多くの政治的・制度的ハードルが存在する。

需要変動や資本計画の資金ギャップが顕在化し、動的・段階的な料金調整を行う必要性が生じた場合に、ニューヨークの複雑な制度体系をどう取り扱うかが制度成熟のポイントと言えるだろう。

¹³³ BBC, “London Congestion Charge: What you need to know”
[<https://www.bbc.com/news/articles/cev41ewgz33o>]（最終検索日：2026年1月8日）

¹³⁴ Swedish Transport Agency, “On 1 January 2016, congestion taxes in Stockholm will be raised and congestion tax will be levied on Essingeleden”
[<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trangselskatt/congestion-tax-a4.pdf>]（最終検索日：2026年1月8日）

第11章 日本への示唆

日本においても、諸外国の例を参考に、ロードプライシングの検討がこれまで行われてきた。ただし市街地の一般道路を対象とした「課金型ロードプライシング」については過去に環境省¹³⁵や東京都¹³⁶が検討結果を公表しているが、今のところ導入事例はない。¹³⁷日本の市街地において、同様にコードン型のロードプライシングを導入する際に得られる示唆は、次の五つに整理できる。

第1節 低コスト技術+確実な徴収インフラ

ニューヨークでの既設の E-ZPass ループ+付加的なカメラだけで課金する仕組みを参考に、ETC2.0/DSRC 相当の既存設備を流用し、ナンバープレート読取 (ANPR) を組み合わせて新規車載器を義務化せず市街地をカバーする手法が考えられる。この点、ニューヨークでは E-ZPass タグ非搭載車についても、撮影した車番をもとに州 DMV が登録住所を請求機関へ提供し郵送徴収を行う法的枠組みがある点が重要である。プライバシー保護の論点は残るものの「データ連携+行政協力」による実効的執行モデルとして参考になる。

第2節 多層ガバナンスでも迅速な料金改定を可能にする制度設計

ニューヨークは州、連邦、MTA という複数の主体が関わる中で料金を見直していくことが今後の課題になる。同様に、日本でも類似の仕組みを導入する場合、国、都道府県、市区町村、道路管理者、鉄道事業者等が関わるため、料金設定や改訂プロセスを制度化しておくことが必要となるだろう。

第3節 公共交通へ確実に還元する財源スキーム

ニューヨーク市は年間10億ドル超の収入を MTA 資本計画に充当する法定仕組みを持つこと、言い換えれば公共交通の財源手当ての必要性が、導入に向けた政治的な推進力となっていると考えられる。料金設定の段階においても TMRB は免除をほぼ認めずに一般的な料金を下げることを優先するなどの判断を行ったが、必要な財源額が法律上定められていたため、議論におけるトレードオフの関係が明確となったものと推測することができる。混雑課金は一般的には渋滞や大気汚染への対策などの特定の政策目的のために行われ

¹³⁵自動車交通環境対策検討会・ロードプライシング制度の在り方に関する分科会「ロードプライシング制度の在り方に関する報告書」(2010),[<https://www.env.go.jp/press/files/jp/15386.pdf>]

¹³⁶東京都ロードプライシング検討委員会「報告書」(2001),[<https://www.kankyo1.metro.tokyo.lg.jp/archive/vehicle/management/price/report.html>]

¹³⁷高田実宗「道路課金による交通管理の法的可能性」(2018),[<https://hit-u.repo.nii.ac.jp/records/2045107>]

るが、使途及び所要額の明確化が合意形成において果たす役割について、ニューヨークの事例は示唆に富んでいる。

第4節 広範なステークホルダー・アウトリーチ

ニューヨーク市は環境影響評価（EA）段階だけで19回の公聴会・説明会と6回の公式公聴を実施し、5,500件超の意見を収集した。この徹底したアウトリーチが「影響評価が不十分」とする訴訟への耐性を高めたと評価される。日本でも早期から地域・業界・環境・福祉団体など多主体と対話し、合意形成プロセスを可視化することが重要となるであろう。

第5節 オープンデータによる透明性と継続評価

MTAは導入わずか数週間で、10分間隔・地点別の車両流入データセットをNY州オープンデータ上で公開し、民間・学術機関が効果検証に活用している。日本でも交通量・収入・環境指標を機械判読可能な形で継続公開すれば、政策評価と市民理解の促進に大きく寄与することが期待される。

これらの点はロードプライシングという枠組みのみならず、一般的な都市におけるプロジェクト推進、政策立案の観点からも示唆に富む。政策の今後の進展、訴訟の動向、連邦政府等との調整、次期計画への移行など多くの点から今後の動きにも注目したい。

第2編 米国における採用・人事制度について

本稿はニューヨークにおいて実際に経験した採用プロセス及び人事関連業務を基に、米国での人材獲得・管理の特徴を整理することを目的としたものである。ニューヨークは多様なバックグラウンドを持つ労働者が集まる大都市であり、採用活動はスピード、職務適合性の重視、透明性など独自の特性を有している。

第1章では、現地での採用活動の実例を通じて、ニューヨークにおける採用プロセスの流れと実務上のポイントを記述する。制度や慣行は州や組織によって異なるため、あくまでも一例であるをご理解いただきたい。第2章ではこれらの経験を踏まえて感じた日本との採用文化の相違点を整理し、異なる価値観や前提条件となる米国の主な法律をまとめる。さらに第3章では、アメリカ国内においても州により雇用関連法規が大きく異なる点に着目し、実務に影響を与える主なルールを概観する。本稿が米国における採用・人事制度を理解するうえで、わずかでも参考となれば幸いである。

第1章 採用プロセス

第1節 ジョブディスクリプション

一般に、採用活動は試験や面接等の手続が想起されやすいが、当地ではこれらに先立ち、希望する人材が担うポジションの役割及び求められる要件を明確化する作業が不可欠とされている。ニューヨーク州では求人時に職務内容と給与レンジの公開が法的に義務付けられており、職務情報を詳細に提示することが標準的な実務である¹。これを踏まえ、募集開始前に職務の目的、業務内容及び求められる能力等を整理し、ジョブディスクリプションとして文書化した。こうした詳細な情報提示は、応募者と採用側との間に生じ得る認識の齟齬を防止する仕組みでもある。

さらに人材市場では、応募者が複数の求人を比較検討するため、職務内容の透明性は人材獲得の上での競争力を高める要素としても機能していると考えられる。想定される業務範囲や責任レベルに加え、報告対象者など職務実行に関わる事項も明確化、整理することにより、採用後の組織内での役割分担も明白となる。

第2節 履歴書

応募受付開始後に受領した書類を確認した際、日本では一般的に記載される写真、生年月日、性別等の個人属性に関する情報が一切含まれていない点が特徴的であった。米国における履歴書（レジュメ）では、これらの情報を記載しないことが広く通例となっており、米国人事管理局が運営する連邦政府機関等の求人サイト USAJOBS においても、写真や年齢等の個人情報履歴書へ含めるべきではない旨が明示されている²。

¹ New York State Department of Labor “Pay Transparency Law for Employers”

[https://dol.ny.gov/system/files/documents/2023/10/p687-pay-transparency-law-for-employers_0.pdf]

² USAJOBS “How do I write a resume for a federal job?” [<https://help.usajobs.gov/faq/application/documents/resume/what-to-include>] (最終検索日：2025年10月31日)

この背景として、米国では雇用に関する差別が厳格に禁止されており、選考過程における不当な差別を排除するため、採用側が応募者の個人属性に接触する機会を可能な限り排除する制度的及び運用上の仕組みが整備されているといえる。これに対し、日本でも法令上は差別が禁止されているものの、履歴書様式に写真や生年月日等が含まれることが一般的であるなど、選考初期段階における情報の取り扱いには相違が認められる。米国では応募者の評価基準を能力及び職務経験に据える運用が確立しており、履歴書の形式においてもその方針が反映されている点が特徴的である。

第3節 面接

応募書類の選考終了後は、次段階として面接が実施される。面接準備を進める過程で、米国では面接時に質問が禁止されている事項、質問すべきでない事項が多数存在すると判明した。これらには、日本では慣行的に質問されることのある内容も含まれている。

具体的には人種、宗教、性別、国籍、年齢、障がいの有無、婚姻状況、家族構成など、職務能力とは直接関係しない個人情報に関する質問は、差別的意図を有すると解される可能性があるため、原則として認められていない³。業務の特性上、一定の属性を確認する必要がある場合には例外的に許容される余地はあるものの、職務遂行要件に関連するか否か慎重に判断することが求められる。

面接においては応募者の能力及び経験に基づいて評価することが一貫した原則として位置づけられており、職務関連性の明確化と差別的要素の排除が重視されている。

第4節 オファー

当地の人材市場は競争が激しく、優秀な候補者は複数の組織から同時に声がかかることが多いため、書類選考や面接を迅速に進め、適任と判断される候補者に速やかにオファーを提示することが実務上重視される。このため応募締切を設定せず、書類選考を順次実施の上、面接も短期間に集中して行う運用が一般的である。

第5節 バックグラウンドチェック

米国の採用プロセスでの最終段階として、バックグラウンドチェックが一般的に実施される。これは候補者の職歴、学歴、犯罪歴、場合によっては信用情報などを確認するものであり、採用後のリスク回避の意味もあり重要な手続と位置付けられている。確認対象内容や方法は職務の性質や業界により異なるが、連邦法や州法に従い、候補者の権利を尊重した運用が求められる⁴。例えば、公正信用報告法（Fair Credit Reporting Act、FCRA）に基づき、候補者に事前通知を行い、同意を得た上で報告書を取得することが義務付けられている。また結果は採用決定の判断材料の一つとして用いられるが、職務に関連性のある情報のみに限定して評価することが原則であり、個人属性等の情報を評価に用いてはならない。

³ U.S. Equal Employment Opportunity Commission “What shouldn’t I ask when hiring?”

[<https://www.eeoc.gov/employers/small-business/what-shouldnt-i-ask-when-hiring>] “What can’t I ask when hiring?”

[<https://www.eeoc.gov/employers/small-business/4-what-cant-i-ask-when-hiring>]（最終検索日：2025年10月31日）

⁴ EEOC “Background Checks: What Employers Need to Know” [<https://www.eeoc.gov/laws/guidance/background-checks-what-employers-need-know>]（最終検索日：2025年12月5日）

第2章 日本の採用慣行との違い

第1節 採用評価基準における重点の相違

日本の採用慣行において顕著な特徴として指摘されるのが、新卒一括採用の仕組みである。これは大学・専門学校等の卒業前に企業が一斉に採用募集を行い、同一時期に入社させる制度であり、実務未経験者を前提とした長期的な育成・配置転換を組織内で行うことを前提とした運用が広く定着している。こうした前提に基づき、日本の新卒採用では、即戦力としての能力よりも、人物面、コミュニケーション力、将来の成長可能性、組織文化への順応性など、いわゆるポテンシャルを重視する傾向がある⁵。技能や経験は入社後の育成によって補完可能である一方、組織内で長期的に成長していくための人となりは短期間では形成できないという考え方がその背景にあるとされる。

一方、米国においては第1章で述べたとおり、採用時点における応募者の具体的な成果、実務経験、専門的なスキルなど、既に保有している職務遂行能力を評価の中心に据えることが一般的である。また、雇用関係に関しても、日本では解雇が容易ではなく長期雇用を前提とする慣行が根強いのに対し、米国では「At-will employment⁶（随意雇用）」が広く採用されており、雇用主・従業員の双方が原則としていつでも理由を問わず雇用関係を終了できる⁷。

このように、採用段階で重視される要素の際は、両国における雇用慣行、組織文化、さらには雇用制度上の前提の違いに基づくものと考えられる。

第2節 採用・雇用における差別を禁じる法制度・慣行

日本における採用及び雇用継続に関する制度は、「機会均等」と「雇用の安定」を軸に構築されていると考えられる。採用や昇進における差別を禁止する法律としては、男女雇用機会均等法、障害者雇用促進法、育児・介護休業法やパートタイム・有期雇用労働法等が挙げられる。また労働基準法⁸及び労働契約法⁹においては、解雇の制限や雇用契約内容の明確化等が規定されており、これらが長期的な雇用関係の維持を支える制度的枠組みとなっている。

米国では「At-will employment（随意雇用）」という原則のもと、雇用主と従業員の双方が自由に雇用契約を終了できる一方で、この原則は無制限に適用されるものではなく、不当な差別を防止するための連邦法及び州法が厳格に整備されている。採用・昇進・解雇等の過程における差別を監督する独立行政機関として、Equal Employment Opportunity Commission（EEOC、米国雇用機会均等委員会）が設置されている点も特徴である。代表的な連邦差別禁止法としては、Civil Rights Act of 1964（1964年公民権法）、Age

⁵ Junko Hirasawa “Hiring New Graduates in Japan and ‘Character’”
[https://www.academia.edu/62228484/Hiring_New_Graduates_in_Japan_and_Character_]

⁶ USAGOV “Termination guidance for employers”[<https://www.usa.gov/termination-for-employers>]（最終検索日：2025年10月31日）

⁷ モンタナ州を除き、違法な理由での解雇は認められない

⁸ 厚生労働省 労働基準法 [https://www.mhlw.go.jp/web/t_doc?dataId=73022000&dataType=0&pageNo=1]

⁹ e-gov 労働契約法

Discrimination in Employment Act (ADEA、雇用における年齢差別禁止法)、Americans with Disability Act (ADA、障害を持つアメリカ人法) 等が挙げられる¹⁰。

以上のように、日本の制度は雇用関係の安定的維持を重視する一方、米国の制度は雇用関係の流動性を前提としつつ、公平性確保のための差別禁止規制を強く打ち出している点に両国の制度的特徴の差異が見られる。

1 Civil Rights Act of 1964¹¹ (1964年公民権法)

1964年の公民権法では、公共施設、政府サービス、教育を含む幅広い私的行為における差別を禁止している。同法の Title VII (第7編) は、人種、性別、肌の色、宗教、出身国に基づく雇用差別を禁じており、民間の雇用主、労働組合、職業紹介機関に適用される。採用、雇用、賃金、職務の配分、昇進、福利厚生、懲戒、解雇、一時解雇など雇用のほぼ全ての側面における差別を禁止している。

また同法に基づき設置されている EEOC は5名の委員からなる超党派の委員会で、その使命は違法な雇用差別を排除することである。委員のうち、同一政党出身者は3名を超えてはならず、大統領により5年の任期で任命され上院の承認を得る必要がある。EEOC 委員長は法務顧問を任命する。

2 Age Discrimination in Employment Act¹² (ADEA、雇用における年齢差別禁止法)

1967年に可決された同法は、40歳から65歳までの個人を雇用における差別から保護するものであり、労働省が執行責任を負う。1986年には議会が同法から雇用差別にあたる年齢の上限を撤廃した。¹³

3 Americans with Disability Act¹⁴ (ADA、障害を持つアメリカ人法)

1990年に可決された同法は世界初の障害者向け包括的公民権法である。Title I (第1編) において雇用における障害者差別を禁じており、執行責任は EEOC が負う。

4 Pregnancy Discrimination Act (PDA、妊娠差別禁止法)

1978年に制定され、妊娠、出産、又は関連する健康状態に基づく差別が、1964年公民権法第7編によって禁止されている性差別の一形態であることを明確にしたものである。雇用主は、職務遂行能力に妊娠、出産等の影響を受ける女性について、他の理由で同様の影響を受けている者と同等に扱わなければならない。また、従業員に健康保険を提供する雇用主

¹⁰ U.S. EEOC “EEOC History: The Law” [https://www.eeoc.gov/history/eeoc-history-law] (最終検索日：2025年10月31日)

¹¹ U.S. EEOC “Civil Rights Act of 1964” [https://www.eeoc.gov/history/civil-rights-act-1964] (最終検索日：2025年11月4日)

¹² U.S. EEOC, “Age Discrimination in Employment Act of 1967” [https://www.eeoc.gov/history/age-discrimination-employment-act-1967] (最終検索日：2025年11月4日)

¹³ U.S. EEOC, “Age Discrimination in Employment Amendments of 1986” [https://www.eeoc.gov/history/age-discrimination-employment-amendments-1986] (最終検索日：2025年11月4日)

¹⁴ U.S. EEOC, “Americans with Disabilities Act of 1990” [https://www.eeoc.gov/history/americans-disabilities-act-1990] (最終検索日：2025年11月4日)

は、その他の医療への福利厚生と同じく、妊娠、出産及び関連する病状も補償対象としなければならない¹⁵。

5 Genetic Information Nondiscrimination Act (GINA、遺伝子情報差別禁止法)¹⁶

同法は2008年に制定され、個人や家族の疾病歴、遺伝子検査の結果等を含む広範な遺伝子情報に基づく差別を禁止している。雇用主は、採用、解雇、昇進、賃金その他の雇用条件について、遺伝子情報を理由に不利益な扱いをしてはならず、また当該情報を原則として取得、要求、購入することも禁じられている。また、収集された遺伝子情報は厳格に機密として管理され、限定された状況を除き開示してはならず、これらの執行責任はEEOCが担っている。

6 Rehabilitation Act of 1973 (リハビリテーション法)¹⁷

連邦政府機関において障害者差別を禁止する連邦法であり、障がいを持つ者に対する平等な雇用機会を確保することを目的としている。第501条では採用、配置、昇進等の雇用に関し、障害を理由とした差別を禁止し、合理的配慮の提供や積極的雇用措置を義務付けている。また、障害に関する情報の秘密保持義務や、差別申し立てに対する報復禁止も規定している。第505条では第501条に基づく救済措置、訴訟手続、弁護士費用等に関する規定を設け、実効的な権利救済を可能としている。同法はADAの基礎となっている。

7 Equal Pay Act of 1963 (EPA、男女同一賃金法)¹⁸

性別に基づく賃金差別を禁止することを目的として制定された連邦法であり、同一事業所内で実質的に同等の職務を遂行している男女に対して、同一賃金を支払うことを義務付けている。具体的には、職務内容が等しく、求められる技能・責任・労力が同程度であり、同様の労働条件下で遂行される仕事について、性別を理由に差をつけることを禁じている。賃金には、基本給のほか、残業手当、賞与、福利厚生等の全ての形態の報酬が含まれる。例外として、年功序列、成果、労働量や質等、性別以外の要因に基づく差異は認められる。また、損害賠償や差額支払い請求が法的手段として認められている。

¹⁵ U.S. EEOC, “Enforcement Guidance on Pregnancy Discrimination and Related Issues” [https://www.eeoc.gov/laws/guidance/enforcement-guidance-pregnancy-discrimination-and-related-issues#1] (最終検索日：2025年12月11日)

¹⁶ U.S. EEOC, “Genetic Information Nondiscrimination Act of 2008” [https://www.eeoc.gov/statutes/genetic-information-nondiscrimination-act-2008] (最終検索日：2025年12月11日)

¹⁷ U.S. EEOC, “Sections 501 and 505 of the Rehabilitation Act of 1973” [https://www.eeoc.gov/statutes/sections-501-and-505-rehabilitation-act-1973] (最終検索日：2025年12月11日)

¹⁸ U.S. EEOC, “Equal Pay Act of 1963” [https://www.eeoc.gov/statutes/equal-pay-act-1963] “Equal Pay/Compensation Discrimination” [https://www.eeoc.gov/equal-paycompensation-discrimination] (最終検索日：2025年12月11日)

第3章 州ごとに異なる雇用関連規制

米国では、雇用に関する規則は連邦法と州法の双方によって構成されている。このため、連邦法が規定していない領域を州法が補完している場合や、連邦法の基準に対して州法がより厳格な要件を課している場合が存在する。その結果、雇用に関するルールは州ごとに相当程度の相違がみられる。本節では、その一部について主要な相違点を比較する。

第1節 最低賃金

連邦法である Fair Labor Standard Acts (FLSA、公正労働基準法) では、最低賃金が時給 7.25 ドルと規定されている¹⁹が、州がより高い最低賃金を設定している場合は州法が優先される。労働者が異なる最低賃金が設定されている複数の地域で働いている場合、雇用主はは全ての労働時間について最も高い最低賃金率を適用して支払う、又は各地域で労働した時間ごとに当該地域の最低賃金率で支払うこともできる。²⁰

(表3-1) 州別最低賃金 (2025年7月31日時点)²¹

州	最低賃金 (時給)	備考
カリフォルニア	\$16.50	1日に8時間を超える労働、週に40時間を超える労働、又は週の7日目に働いた最初の8時間について、通常賃金の1.5倍の率で支払わなければならない。1日12時間を超える労働、又は週の7日目に8時間を超える労働について、通常賃金の2倍以上を支払わなければならない。(California Labor Code section 510、例外規定あり) 最低賃金は定められた計算式により毎年調整される。
コロラド	\$14.81	指定時間外割増賃金 (1.5倍) : 1日12時間以上、週40時間以上 小売・サービス業、商業支援サービス業、飲食業、医療・保健業に適用される。
フロリダ	\$13.00	最低賃金は定められた計算式により毎年調整される。フロリダ州の最低賃金は2026年9月30日に\$15に達するまで、毎年9月30日に\$1ずつ引き上げられる予定。
ジョージア	\$ 5.15	従業員6名以上の雇用主に適用。州法はFLSAが適用される雇用で、連邦の最低賃金が州の最低賃金より高い場合、その適用対象から除外する。FLSAの適用を受ける事業主は連邦の最低賃金を支給しなければならない。
イリノイ	\$ 15.00	従業員4名以上(家族を除く)の雇用主に適用。指定時間外割増賃金 (1.5倍) : 週40時間以上
マサチューセッツ	\$ 15.00	指定時間外割増賃金 (1.5倍) : 週40時間以上

¹⁹ Congress.gov, “FLSA Overview” [https://www.congress.gov/crs-product/R42713] (最終検索日: 2025年11月4日)

²⁰ New York State Department of Labor, “Minimum Wage Frequently Asked Questions” [https://dol.ny.gov/minimum-wage-frequently-asked-questions] (最終検索日: 2026年2月2日)

²¹ U.S. Department of Labor, “State Minimum Wage Laws” [https://www.dol.gov/agencies/whd/minimum-wage/state] (参照日: 2025年11月4日) より抜粋、日本語訳。

		いかなる場合においても、MA州の最低賃金は連邦最低賃金より\$0.50以上高くなければならない。
ニューヨーク	\$ 16.50/\$ 15.50 ^{※1}	指定時間外割増賃金（1.5倍）：週40時間以上NY州の最低賃金が連邦最低賃金より低く設定された場合、連邦と同額となる。
オハイオ	\$ 10.70/\$ 7.25 ^{※2}	指定時間外割増賃金（1.5倍）：週40時間以上最低賃金は定められた計算式により毎年調整される。
テキサス	\$ 7.25	州法はFLSAの適用を受ける雇用を適用対象から除外する。州法には現行の最低賃金額は規定されておらず、代わりに連邦最低賃金率を参照により採用している。
ワシントン	\$ 16.66	指定時間外割増賃金（1.5倍）：週40時間以上割増賃金の代わりに代休を希望する従業員には割増賃金は適用されない。最低賃金は定められた計算式により毎年調整される。

※1 ニューヨーク市、ナッソーカウンティ、サフォークカウンティ、ウェストチェスターカウンティは\$ 16.50。その他の地域は\$ 15.50

※2 年間総収入が\$394,000以上の雇用主の場合、\$ 10.70。\$194,000未満の場合、\$7.25

最低賃金は連邦でも州でも立法により決まるため、連邦最低賃金の改定にあたっては議会で提出された法案が可決され、大統領の署名を経て成立する。そのため、実質賃金の低下や経済的不平等、貧困対策のほか、労働組合や市民団体からの圧力や政権交代のタイミングなど、あらゆる要素がきっかけとなる。²²各州の最低賃金の改定プロセスや時期は様々であり、数年後の目標金額を定め、毎年段階的に引き上げていくスケジュールを組む場合や毎年の消費者物価指数等をもとに決まった計算式を定め自動的に改定する場合のほか、連邦の最低賃金が改定するタイミングなど必要に応じて改定する場合がある。²³

第2節 給与支給頻度

FLSAでは、最低賃金や残業代、児童労働等に関する規定はあるものの、支給頻度自体の規定は存在しない。そのため以下のように各州法によって決められている。

(表3-2) 州別給与支給頻度²⁴

州	毎週	隔週	半月ごと	毎月	根拠法
カリフォルニア	○ ^{※1}	○ ^{※1}	○	○	California Labor Code § 204(a)
コロラド				○	Colorado Revised Statutes § 8-4-103(a)
フロリダ					規制なし

²² 連邦最低賃金を物価指数等の経済指標に連動させるインデックス化は議会で繰り返し提案されたが採用されていない。自動的に最低賃金が調整されないことで、議会が改定に関して経済状況や労働市場への影響を踏まえて総合的かつ慎重な政策決定が可能になる。” The Federal Minimum Wage: Indexation” (<https://www.congress.gov/crs-product/R44667>) (最終検索日：2026年2月2日)

²³ Congress.gov, “State Minimum Wages: An Overview” [<https://www.congress.gov/crs-product/R43792>], (独法) 労働政策研究・研修機構「23州が最低賃金を引き上げ—『物価連動』で8.7%アップの州も」 [https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2023/01/usa_01.html] (最終検索日：2025年12月2日)

²⁴ U.S. Department of Labor “State Payday Requirements” [<https://www.dol.gov/agencies/whd/state/payday>], ADP Inc., “Pay Frequency Requirements” [<https://www.adp.com/-/media/pdf/pay-frequency-and-pay-timing-chart.pdf>] (参照日：2025年11月4日) より抜粋、日本語訳。

ジョージア			○		Georgia Statute 34-7-2(b)
イリノイ			○	○ ^{※2}	820 Illinois Compiled Statutes 115/2
マサチューセッツ ^{※3}	○	○			Massachusetts General Laws Chapter 149 §148
ニューヨーク	○ ^{※4}		○ ^{※4}		Consolidated Laws of New York Chapter 31, Article 6, Section 191
オハイオ			○		Ohio Revised Code, Title 41, Chapter 4113.15(A)
テキサス		○ ^{※5}	○	○ ^{※5}	Texas Labor Code Title 2 Subtitle C Chapter 61 Subchapter B Section 61.011, 61.013
ワシントン				○	Washington Administrative Code 296-126-023(3), (8)

※1 給与の支給頻度は職種によって異なる。一部の例外を除き、賃金はカレンダー一月中に最低2回、事前に指定された定期的な支給日に支払われなければならない。

※2 管理職、事務職、専門職の従業員に対する毎月支給の要件あり。

※3 時給制の従業員には毎週若しくは隔週で賃金を支払わなければならない。雇用主は月給制の従業員には半月ごとに賃金を支払うことができる。（月給制の従業員について、本人が自発的に同意した場合は月払いで賃金を支給することが可能）

※4 肉体労働者は毎週支給。同意した肉体労働者、また事務職など他の労働者については、半月ごとの支給。

※5 FLSAの残業規定の適用除外従業員へは最低月1回支給する必要がある。その他の従業員には最低月に2回は支給する必要がある。半月ごとの支給の場合は、各期間に可能な限り均等な日数を含めなければならない。これらの制限範囲内で、雇用主は任意の給与支給日を指定することが可能。

第3節 有給病気休暇

連邦法である Family and Medical Leave Act (FMLA、家族及び医療休暇法)²⁵では、対象となる雇用主の元で働く適格従業員に対し、特定の家族や医療的理由による「無給」の雇用が保護された休暇を取得する権利を与えている。また、休暇取得後も休暇を取得しなかった場合と同様の条件で、団体健康保険の継続加入が保証される。

対象となる雇用主は、地方自治体、州政府、連邦政府を含む公的機関ならびに地方教育機関（学校）、また今年又は前年に少なくとも2週間、50人以上の従業員を雇用している民間雇用主である。

適格な従業員とは、休暇取得前の一年間に1,250時間以上勤務しており、雇用主が75マイル圏内に50人以上の従業員を擁する事務所で勤務している、かつ該当する雇用主のもとで一年間勤務している者を指す。

そして以下の事由の場合、一年間で12週間の休暇を取得することが可能である。

- ・子の誕生及び誕生後1年以内の新生児育児のため
- ・養子縁組又は里親委託による子どもの受入及び受入後1年以内の養育のため
- ・重篤な健康状態にある従業員の配偶者、子、又は親の介護のため
- ・従業員自身が職務の遂行が不可能なほど重篤な健康状態にある場合
- ・従業員の配偶者、子又は親が対象となる現役任務に就いている軍人であることに起因する何らかの緊急事態の場合（従業員の配偶者、子、親、又は近親者が対象となる軍人であり、重篤な負傷又は疾病を負った場合は一年間で26週間の休暇取得可能）

²⁵ U.S. Department of Labor “Family and Medical Leave Act” [https://www.dol.gov/agencies/whd/fmla]（最終検索日：2025年11月6日）

有給の病気休暇が取得可能かどうかは州法等で決まるものであり、2025年2月時点では50州のうち18州（アリゾナ、カリフォルニア、コロラド、コネチカット、イリノイ、メイン、メリーランド、マサチューセッツ、ミシガン、ミネソタ、ニュージャージー、ニューメキシコ、ネバダ、ニューヨーク、オレゴン、ロードアイランド、バーモント、ワシントン）とワシントンD.C.のみが有給病気休暇を義務化している。²⁶

各州・特別区において、休暇が取得できる事由や対象となる家族の定義は異なるが、一年間での最大取得時間数及び発生割合は以下のとおりである。

なお、イリノイ州、メイン州、ネバダ州の3州は病気を含むいかなる理由でも取得可能な有給休暇を州法として義務づけている。

この18州及びワシントンD.C.のみで義務化されている理由として考えられるのは政治的な傾向である。有給病気休暇を義務化することは労働者保護の一環であり、18州のうちいわゆるブルーステートと呼ばれる民主党の地盤が強い州は15州あり、D.C.も同様である。²⁷逆に共和党の強い州では企業への負担増や規制拡大への反発が強く、導入されていないと推察することができる。

（表3-3）有給病気休暇の最大取得時間数及び発生割合²⁸

州	一年間の最大取得時間数	発生割合（付与時間／勤務時間）
アリゾナ ^{※1}	40時間	1時間／30時間
カリフォルニア	40時間（5日間）	1時間／30時間
コロラド	48時間	1時間／30時間
コネチカット	40時間	1時間／30時間
イリノイ	40時間 ^{※2}	1時間／40時間
メイン	40時間	1時間／40時間
メリーランド	64時間	1時間／30時間
マサチューセッツ	40時間	1時間／30時間
ミシガン	40時間	1時間／35時間
ミネソタ	該当規定なし	1時間／30時間
ネバダ	40時間	0.01923時間／1時間
ニュージャージー	40時間	1時間／30時間
ニューメキシコ	64時間 ^{※3}	1時間／30時間
ニューヨーク	56時間 ^{※4}	1時間／30時間
オレゴン	40時間	1時間／30時間又は 1 1/3時間／40時間
ロードアイランド	40時間	1時間／35時間
バーモント	40時間	1時間／52時間
ワシントン	該当規定なし	1時間／40時間
ワシントンD.C.	7日間（100人以上従業員がいる場合）	1時間／37時間（100人以上従業員がいる場合）

※1 15人以上の従業員がいる雇用主の場合の時間数

※2 一年間は暦年ではなく、雇用主が定める任意の12か月間でも可

²⁶ GovDocs “Paid Sick Leave Laws by State” [https://www.govdocs.com/paid-sick-leave-laws-by-state/]（最終検索日：2025年11月6日）

²⁷ USA Facts, “How Red or Blue is Your State?” [https://usafacts.org/articles/how-red-or-blue-is-your-state/]（最終検索日：2025年12月2日）

²⁸ GovDocs “Paid Sick Leave Laws by State” [https://www.govdocs.com/paid-sick-leave-laws-by-state/]（参照日：2025年11月6日）より抜粋、日本語訳

- ※3 一年間は暦年ではなく、雇用主が定める12か月間
- ※4 100人以上の従業員がいる雇用主の場合の時間数

なお、2020年4月から12月までの限定措置として、Families First Coronavirus Response Act²⁹（FFCRA：家族ファースト新型コロナウイルス対策法）が連邦レベルで定められていた。その規定の一部として、Emergency Paid Sick Leave（EPSL、緊急有給病欠休暇）及びEmergency Family and Medical Leave Expansion（EFMLE、緊急家族及び医療休暇拡大）が従業員数500人未満の雇用主に義務付けられていた。対象従業員本人が新型コロナウイルスに罹患した等の理由により勤務できない場合は有給病欠休暇を最大2週間（80時間まで）取得可能だった。新型コロナウイルスに罹患した家族の看病や子の学校等が休校になり世話をする必要のある従業員については、同じく最大2週間（80時間まで）緊急家族及び医療休暇を取得することができ、その間は通常の賃金率の3分の2が支払われた。また当該従業員が最低30日以上雇用されていた場合は、学校等休校中の子の世話のために加えて10週間の休暇を取得することができ、同様に賃金率の3分の2が支給された。

第4節 差別から保護される属性の範囲

第2章に記述したとおり、米国では雇用における基礎的な差別禁止の枠組みが連邦法で規定されているが、これらは最低限の水準であり、州や市レベルではより広範な保護を定めている場合が多い。特にカリフォルニア州及びニューヨーク市では、婚姻状況、性自認・性的指向など、連邦法では明文化されていない属性を明確に保護しており、最も包括的な保護範囲を有する地域の代表例とされる。

他州でも独自の追加保護が広がっており、ニュージャージー州では年齢による差別を18歳以上に引き下げ、イリノイ州は生殖に関する決定を差別禁止属性として追加した。また主要都市レベルでは、シアトル市が政治活動等に対する広範な保護を定め、サンフランシスコ市はAIDS及びHIVの罹患状況など、地域ごとに保護範囲や運用要件が多様化している。

（表3-4）連邦法と主要州の差別禁止属性範囲

属性	連邦法	CA ³⁰	WA ³¹	NJ ³²	IL ³³
人種・肌の色	○	○	○	○	○
宗教	○	○	○	○	○
国籍	○	○	○	○	○
性別（性自認・性的指向含む）	※判例で保護 ³⁴	○（明文化）	○（明文化）	○（明文化）	○（明文化）

²⁹ Wage and Hour Division, U.S. Department of Labor “Families First Coronavirus Response Act: Employer Paid Leave Requirements” [https://www.dol.gov/sites/dolgov/files/WHD/Pandemic/FFCRA-Employer_Paid_Leave_Requirements.pdf]（最終検索日：2025年11月7日）

³⁰ Civil Rights Department, State of California, “Protected Characteristics” [https://calcivilrights.ca.gov/employment/#whoBody]（最終検索日：2025年12月12日）

³¹ Washington State Human Rights Commission, “Employment: Washington State Law Against Discrimination” [https://www.hum.wa.gov/employment]

³² State of New Jersey, Department of Law and Public Safety, “NJ Law Against Discrimination” [https://www.njoag.gov/about/divisions-and-offices/division-on-civil-rights-home/know-the-law/njlad/]（最終検索日：2025年12月12日）

³³ Illinois Department of Human Rights, “How the Illinois Human Rights Act protects Everyone in Illinois” [https://dhr.illinois.gov/filing-a-charge/jurisdiction-chart.html]（最終検索日：2025年12月12日）

³⁴ Oyez, “Bostock v. Clayton County” [https://www.oyez.org/cases/2019/17-1618]（最終検索日：2025年12月12日）

年齢	○ (40 歳以上)	○ (40 歳以上)	○ (40 歳以上)	○ (18 歳以上)	○ (40 歳以上)
障害の有無	○	○	○	○	○
遺伝子情報	○	○	○	○	○
婚姻状況	-	○	○	○	○
家族責任	-	○	-	○	○
軍人・退役軍人	-	○	○	○	○
健康状態	-	○	○	-	-
生殖に関する決定	-	-	-	-	○
犯罪歴	-	○ ³⁵	○ ³⁶	○ ³⁷	○

※カリフォルニア州 (CA)、ワシントン州 (WA)、ニュージャージー州 (NJ)、イリノイ州 (IL)

(表 3-5) 主要都市の差別禁止属性範囲

属性	ニューヨーク市 ³⁸	シアトル市 ³⁹	サンフランシスコ市 ⁴⁰
人種・宗教・国籍	○	○	○
性別 (性自認・性的指向含む)	○	○	○
障害の有無	○	○	○
年齢	○ (18 歳以上)	○	○
婚姻状況	○	○	○
家族責任	○	○	-
信用情報	○ (雇用での利用原則禁止)	-	-
失業状態	○	-	-
身長・体重	○	-	○
政治活動・政治思想	-	○	-
性的・家庭内暴力被害者	○	-	-
生殖に関する決定	○	-	-
犯罪歴	○	○ ⁴¹	-
AIDS/HIV の状況	-	-	○

³⁵ Civil Rights Department, State of California, “Fair Chance Act” [https://calcivilrights.ca.gov/fair-chance-act/] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

³⁶ Washington State Office of the Attorney General, “Use of Criminal Record Information in Job Hiring” [https://www.atg.wa.gov/fair-chance-act] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

³⁷ The State of New Jersey, “Opportunity to Compete Act” [https://www.nj.gov/corrections/pdf/OTS/FRARA/OtherResources/Opportunity%20to%20Compete%20Law.PDF] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

³⁸ NYC Commission On Human Rights, “The Law” [https://www.nyc.gov/site/cchr/law/the-law.page] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

³⁹ Seattle Office for Civil Rights, “Who is Protected in Seattle?” [https://www.seattle.gov/civilrights/laws-we-enforce/who-is-protected-in-seattle] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

⁴⁰ SF.gov, “Get help for discrimination at work” [https://www.sf.gov/information-get-help-discrimination-work] (最終検索日: 2025 年 12 月 23 日)

⁴¹ Seattle Office of Labor Standards, “Fair Chance Employment” [https://www.seattle.gov/laborstandards/ordinances/fair-chance-employment] (最終検索日: 2025 年 12 月 12 日)

第2章第2節に記述したとおり、連邦法における雇用差別禁止法の監督・是正は EEOC が行う一方、州法や市の条例などの独自規定については、ほぼ全ての州や地域に存在する Fair Employment Practices Agencies (FEPA、公正雇用実行機関) と呼ばれる機関が担当している。実際に労働者や求職者が差別を受けた場合、EEOC 又は FEPA に申立を提出し、受理後は調査員が対象企業等に文書提出や聞き取りを行い、差別の有無を調べることとなる。その後調査結果に基づき、是正勧告や和解の提案が行われ、必要に応じて公聴会も行われる。EEOC と一部の FEPA は、申立処理における重複作業を防止するため業務分担協定を結んでおり、EEOC 又は FEPA のいずれかに申立を提出すると、自動的にもう一方にも申立が提出される。この Dual Filing と呼ばれる制度は連邦法及び州法や市の条例の双方に基づく申立人の権利保護に寄与している。⁴²

おわりに

本稿では、米国における採用・人事制度について、日本の制度や文化との比較を通じて整理した。米国では職務内容との適合性や具体的な能力や経験を重視する採用が一般的であり、その前提として、差別を防止するための法制度や実務上のルールが厳格に整備されている。とりわけ履歴書や面接における個人情報取り扱い、選考プロセスの進め方、バックグラウンドチェックの実施などにおいては、職務遂行能力との関連性が一貫して重視されている点が特徴的である。また連邦法に加え、州法や市条例が独自に雇用ルールを定めており、最低賃金や有給休暇にとどまらず、犯罪歴の取り扱いや性自認・性的指向への配慮など、雇用主に求められる対応は地域ごとに異なる。これらの制度は、雇用の柔軟性が高い一方で、公平性と機会均等を確保するための補完的な役割を果たしている。米国の採用・人事制度を理解するにあたっては、個別の制度や実務のみならず、連邦・州・市等の重層的な法体系の下で形成されている全体像を把握することが重要である。

⁴² U.S. EEOC, “Fair Employment Practices Agencies (FEPAs) and Dual Filing” [<https://www.eeoc.gov/fair-employment-practices-agencies-fepas-and-dual-filing>] “How to File a Charge of Employment Discrimination” [<https://www.eeoc.gov/how-file-charge-employment-discrimination>], NYS Division of Human Rights “Report Discrimination” [<https://dhr.ny.gov/report>] (最終検索日：2026年2月2日)

第3編 アメリカの政府閉鎖について (Government Shutdown)

アメリカでは、連邦政府の予算を巡る議会内の対立が深刻化した際「政府閉鎖 (Government Shutdown)」と呼ばれる事態が繰り返し発生してきた。これは予算やつなぎ予算が成立しない場合に連邦政府機関の業務の一部が停止するという、他国ではあまり見られない制度上の仕組みであり、国内外に大きな影響を及ぼす。特に行政サービスの停止や公務員の一時解雇、経済活動への影響などは国民生活に直結する問題である。

日本においては、予算が年度内に成立しなかった場合でも暫定予算によって行政機能が継続されるため、政府の業務が停止する事態はあまり想定されていない。一方アメリカでは、憲法及び連邦法に基づき、議会の承認なくして連邦政府が支出を行うことができないため、予算不成立が行政機能の一部停止に繋がる。こうした違いはアメリカの政治制度や連邦制の特徴を理解する上で重要な視点である。本稿が政府閉鎖への理解を深める一助になれば幸いである。

第1章 アメリカにおける「政府閉鎖 (Government Shutdown)」について

第1節 「政府閉鎖 (Government Shutdown)」とは何か

アメリカでは連邦政府の会計年度は10月1日から翌年の9月30日までとなっており、予算編成作業は予算発効1年前に毎年開始される。流れとして、

- ①連邦政府機関が予算要求書を作成の上、ホワイトハウスの行政管理予算局 (Office of Management and Budget (OMB)) へ提出する。
- ②OMBは大統領に向けた予算案を作成するにあたり、各機関の要望を参照する。
- ③大統領は翌年初めに予算案を議会へ提出する。
- ④提案された予算案は12の歳出予算委員会に分割され、各委員会は公聴会を開催する。各委員会は防衛支出やエネルギー・水資源といった異なる政府機能の資金調達を担当する。
- ⑤上院と下院はそれぞれ独自の予算決議案を作成し、これらは協議の上、統合されなければならない。両院は統一された各歳出法案を可決する必要がある。
- ⑥議会は可決された歳出法案を大統領に送付する。大統領は署名又は拒否権を行使することとなるが、歳出法案が署名されない若しくはつなぎ予算が成立しない場合は、連邦機関は「閉鎖」(つまり通常支出の停止)を余儀なくされ²、「政府閉鎖 (Government Shutdown)」と呼ばれる状態になる。

(表1-1) 12の歳出予算小委員会³

No	歳出予算小委員会	主な管轄省庁・機関
----	----------	-----------

¹ USA Gov, "The federal budget process", [https://www.usa.gov/federal-budget-process] (最終検索日: 2025年11月12日)

² U.S. Office of Personnel Management, "Shut-down of Federal Operations-What does it mean to me?" [https://www.opm.gov/policy-data-oversight/pay-leave/furlough-guidance/unemployment-compensation-for-federal-employees-fact-sheet-december-2018.pdf] (最終検索日: 2025年11月12日)

³ US Senate Committee on Appropriations "Subcommittees" [https://www.appropriations.senate.gov/subcommittees], Appropriations Committee Democrats "Subcommittees" [https://democrats-appropriations.house.gov/subcommittees]

1	Agriculture, Rural Development, Food and Drug Administration, and Related Agencies	農務省 (USDA/森林局除く)、食品医薬品局 (FDA/保健福祉省、HHS 配下)、食糧補助制度 (WIC、USDA)、補助的栄養支援プログラム (SNAP、USDA) など
2	Commerce, Justice, Science, and Related Agencies	商務省 (DOC)、司法省 (DOJ)、航空宇宙局 (NASA)、国立科学財団 (NSF) など
3	Defense	国防総省 (DOD/陸軍、海軍、空軍、海兵隊)、中央情報局 (CIA)、北大西洋条約機構 (NATO) など
4	Energy and Water Development	エネルギー省 (DOE/国家核安全保障局、連邦エネルギー規制委員会など)、内務省 (DOI/開拓局、中央ユタプロジェクト)、原子力規制委員会など
5	Financial Services and General Government	財務省 (USDT/一部機関除く)、コロンビア特別区、司法機関、大統領府、アメリカ合衆国郵便公社 (USPS)、人事管理局 (OPM) など
6	Homeland Security	国土安全保障省 (DHS/移民・関税執行局 (ICE)、運輸保安局 (TSA)、連邦緊急事態管理庁 (FEMA)、税関・国境取締局 (CBP) など)
7	Interior, Environment, and Related Agencies	内務省 (DOI/4 で挙げた機関以外)、環境保護庁 (EPA)、スミソニアン協会、国立芸術基金 (NEA)、全米人文科学基金 (NEH) など
8	Labor, Health, and Human Services, Education, and Related Agencies	労働省 (DOL)、保健福祉省 (HHS/1 で挙げた機関等除く)、教育省 (ED) など
9	Legislative Branch	上院、下院、議会予算局 (CBO)、議会図書館など
10	Military Construction, Veterans Affairs, and Related Agencies	国防総省 (DOD/軍事建設など)、退役軍人省 (DVA) など
11	State, Foreign Operations, and Related Programs	国務省 (DOS)、財務省 (USDT)、国連分担金、国際開発庁 (USAID)、国際開発金融公社 (DFC) など
12	Transportation, Housing, and Urban Development, and Related Agencies	住宅都市開発省 (HUD)、運輸省 (DOT) など

第2節 つなぎ予算 (Continuing Resolution、CR) ⁴

つなぎ予算 (Continuing Resolution、CR) とは、最終的な歳出法案が議会により可決され、大統領に承認されない場合でも連邦政府の運営を継続できるようにする一時的な支出法案である。CR は通常、前年の歳出水準若しくは当年度で既に承認された CR の歳出水準を

⁴ US Government Accountability Office “What is a Continuing Resolution and How Does It Impact Government Operations?” [https://www.gao.gov/blog/what-continuing-resolution-and-how-does-it-impact-government-operations] (最終検索日：2025年11月17日)

維持するもので、通年 CR は当該会計年度の残りの期間の予算措置を行い、機能的には最終的な歳出法案と類似している。また CR は①資金支出のタイミングやペース変更、②期限切れとなるプログラムの延長、③CR 期間中に特定のプログラムに対して資金を提供する、といった前年度予算からの変更を一部行うことができる。

近年、連邦議会は毎年期限である 9 月 30 日までに歳出法案の成立をすることができず、CR に頼らざるを得ない状況が続いている。過去 47 年間のうち、CR が不要だったのはたったの 3 年であり、1998 年から 2025 年までの間は年間平均 5 回の CR を可決している。

しかしながら、CR は対象機関に業務上の課題や資金調達の不確実性、具体的には財務計画や職員採用、新規プロジェクトや活動の開始などに混乱を招く可能性がある。また連邦機関に多大なる行政負担を強いるもので、税金の無駄遣いに繋がる恐れもあり、CR に依存する危険性を示している。⁵

第 3 節 なぜ議会の承認が必要なのか

議会の承認がない場合、連邦政府が基本的に支出を行うことができないことの根拠は、合衆国憲法 (U.S. Constitution) 及び歳出制限法 (Antideficiency Act) に規定されている。

合衆国憲法の第 1 条第 9 節において「法律により歳出が承認されない限り、国庫から金銭を支出してはならない」⁶との規定がある。

また歳出制限法は、連邦機関職員に以下 4 点を禁じている。⁷

- ①法律で認められる場合を除き、予算若しくは基金の利用可能額を超える支出を行うこと、又は予算若しくは基金に基づく債務を発生させる若しくはその承認を行うこと。
- ②法律で認められる場合を除き、当該目的のための資金が予算措置される前に、金銭支払い義務を政府に負わせること。
- ③人命の安全や財産保護に関わる緊急事態の場合を除き、合衆国に対する自発的奉仕活動の受諾又は法律で認められていない職員の雇用
- ④配分額、再配分額、また機関規則で認められた額を超える義務の負担若しくは支出を行うこと。

なお、③にあるとおり、「政府閉鎖」の場合も不要不急とみなされる機能は各関係機関により継続される。主なサービスや機関の政府閉鎖中の状態は以下のとおりである。

(表 1 - 2) 主なサービスや機関の政府閉鎖中の状態⁸

サービス／機関	政府閉鎖中の状態	詳細・注意点
社会保障・メディケア	一部稼働	給付金の支払いは義務的支出のため継続。新規申請処理、カードの再発行、球菌の確認等のサービスは職員

⁵ Bipartisan Policy Center, “What You Need to Know About Continuing Resolutions”

[<https://bipartisanpolicy.org/explainer/what-to-know-about-continuing-resolutions/>] (最終検索日：2025 年 11 月 17 日)

⁶ National Constitution Center, “The United States Constitution” [<https://constitutioncenter.org/the-constitution/full-text/>] (最終検索日：2025 年 11 月 13 日)

⁷ US Government Accountability Office, “Antideficiency Act Overview” [<https://www.gao.gov/legal/appropriations-law/resources/>] (最終検索日：2025 年 11 月 12 日)

⁸ GovFacts, “What is a government shutdown?” [<https://govfacts.org/explainer/what-is-a-government-shutdown/>] (最終検索日：2025 年 11 月 12 日)

		の一時帰休の影響で停止又は大幅に遅延する。
米国郵便公社 (USPS)	稼働	USPS は自己資金で運営される独立機関のため、毎年の予算編成プロセスの影響を受けず、郵便配達業務は通常通り継続される。
国家安全保障・法執行機関	稼働	軍関係者、FBI 捜査官、運輸保安局職員、航空管制官は「例外扱い」され、政府閉鎖終了まで無給で勤務継続する。職員への負担になるため、運輸保安局職員の欠勤が空港での遅延に繋がるケースがある。
国立公園・博物館	閉園・閉館／大幅に縮小営業	ほとんどの国立公園、記念碑、スミソニアン博物館は閉園・閉館。ビジターセンター、トイレ、ごみ収集等のサービスは停止。過去の政府閉鎖時には、職員不在でも訪問可能な公園があり、安全上の問題や破壊行為が発生した。
国税庁・税金の徴収	一部稼働	納税期限は有効なままであり、税金の納付義務も存続する。ただし顧客サービス、納税者支援、紙の申告書や還付金の処理は大幅に遅延。税務調査はおおむね停止。
食料補助 (SNAP/WIC)	危機的状況 (特に長期的閉鎖の場合)	SNAP (フードスタンプ) 給付は義務ではあるが、政府閉鎖以降は約 30 日間しか給付されない。WIC (女性、乳幼児及び子どものための特別補足栄養プログラム) の資金はより早く枯渇する可能性がある。長期的閉鎖の場合これらの給付が危機的状況に陥る。
食品・環境の安全性	低下	FDA (食品医薬品局) と EPA (環境保護庁) は食品製造施設、有害廃棄物処理場、飲料水システムの定期検査を停止するため、公衆衛生リスクが高まる。

旅行・パスポート	稼働（遅延の可能性あり）	空港は営業継続するが、無給で働く運輸保安局職員や航空管制官の人員不足により遅延発生の可能性はある。パスポートやビザサービスは手数料で賄われているため通常継続するが、閉鎖した連邦施設内のサービスは利用できない場合があり、長期閉鎖で処理が遅延する場合がある。
住宅ローン・小規模事業者向け融資	停止	FHA（連邦住宅局）とSBA（中小企業庁）は新規住宅ローンや事業融資の申請処理を停止するため、不動産市場や商業活動が混乱する。
科学研究	停止	NASA（航空宇宙局）とNIH（国立衛生研究所）等の機関ではほとんどの職員が一時帰休となる。新規の研究助成金は交付されず、臨床試験への新規患者受け入れも停止するため、科学・医療の進歩が遅れる。
退役軍人	概ね稼働	退役軍人医療施設や診療所は開いたままで、補償や年金などの給付も継続して支払われる。ただし一部の管理業務は縮小の可能性あり。

第4節 過去の主要な政府閉鎖の事例とその特徴

政府閉鎖が初めて発生したのは1976年のフォード政権時代であり、連邦政府が議会で歳出法案を期限までに通せなかったことによる「Funding Gap（資金途絶）」が原因だったため、現在のような「閉鎖」は起きていなかった。しかし、1980年に当時のベンジャミン・シビレッティ司法長官が「予算が失効した場合、政府機関は原則として業務を継続できず、人命・財産保護といった例外業務のみ続行可能」という法的見解を示した⁹ため、以降は資金途絶が発生した場合は「閉鎖」が必要という現行ルールが確立された。これまでに以下のとおり、21回の閉鎖（1980年までは資金途絶）が発生している。

⁹ Congressional Research Service “Shutdown of the Federal Government: Causes, Processes, and Effects”
[<https://sgp.fas.org/crs/misc/RL34680.pdf>]（最終検索日：2025年11月17日）

(表1-3) 政府閉鎖の期間と主な原因・背景¹⁰

年	政権	期間	主な原因・背景
1976	フォード	10日間 (9/30-10/11)	保険教育福祉省の歳出法案に大統領が拒否権行使
1977	カーター	12日間 (9/30-10/13)	中絶費用をメディケイドでカバーするかで下院と上院が対立
1977	カーター	8日間 (10/31-11/9)	
1977	カーター	8日間 (11/30-12/9)	
1978	カーター	18日間 (9/30-10/18)	原子力空母、複数の公共事業プロジェクト、中絶問題を巡り大統領と議会が対立
1979	カーター	11日間 (9/30-10/12)	議員や公務員の給与引き上げ、中絶問題を巡る対立
1981	レーガン	2日間 (11/20-11/23)	支出削減が不十分として歳出法案に大統領が拒否権行使
1982	レーガン	1日間 (9/30-10/2)	議会が期限内に可決できず
1982	レーガン	3日間 (12/17-12/21)	MX ミサイル計画、雇用創出プログラムを巡る議会と大統領の対立
1983	レーガン	3日間 (11/10-11/14)	教育支出増額、対外援助・国防費削減を巡る議会と大統領の対立
1984	レーガン	2日間 (9/30-10/3)	犯罪対策予算増額、公民権改正、水利事業を巡る議会と大統領の対立
1984	レーガン	1日間 (10/3-10/5)	
1986	レーガン	1日間 (10/16-10/18)	福祉プログラム拡充や沖合石油掘削装置を巡る下院と大統領・上院の対立
1987	レーガン	1日間 (12/18-12/20)	ニカラグア武装勢力への資金援助、連邦通信委員会「公平原則」を巡る民主党と政権の対立
1990	ブッシュ	3日間 (10/5-10/9)	歳出法案と合わせて赤字削減計画が提示されなかったため大統領が拒否権行使
1995	クリントン	5日間 (11/14-11/19)	社会保障給付や福祉等への支出及び連邦予算均衡化を巡る下院議長率いる共和党と大統領の対立
1995-96	クリントン	21日間 (12/16-1/6)	
2013	オバマ	16日間 (10/1-10/17)	医療保険制度改革 (Affordable Care Act、通称「オバマケア」) 廃止を求める共和党と大統領の対立
2018	トランプ	3日間 (1/20-1/23)	DACA (若年移民に対する国外強制退去の延期措置) プログラムを巡る民主党と政権の対立
2018	トランプ	1日間 (2/9)	
2018-19	トランプ	34日間 (12/22-1/25)	メキシコ国境の壁建設費 57 億ドルをめぐる対立
2025	トランプ	43日間 (10/1-11/12)	ACA (オバマケア) を巡る対立 (史上最長)

¹⁰ ThoughtCo. “Every Government Shutdown History” [https://www.thoughtco.com/government-shutdown-history-3368274], Pacific Standard “The Ghosts of Government Shutdowns Past” [https://psmag.com/news/the-ghosts-of-government-shutdowns-past/], AP “A look at previous government shutdowns and how they ended” [https://apnews.com/article/government-shutdowns-history-schumer-trump-f442ba1392fab3e7cab37756302e829c] (最終検索日：2025年11月17日)

主な原因や背景を見てみると、政権と議会の党派対立や特定の政策条項を巡って折り合いが付かなかったという共通要因があることがわかる。

第5節 2025年の事例

2025年の政府閉鎖は10月1日午前0時（東部時間）に発生した。トランプ政権（共和党）は上院と下院の両方の多数を占めているものの、共和党が歳出法案を上院で可決するには最低でも7票の民主党票が必要であった¹¹。民主党はAffordable Care Act（ACA、医療保険制度改革法）を通じて保険に加入する人々に対する補助金の継続及び拡大を推進していたため、これを含まない共和党の予算案に反対し、議会の予算成立期限までに合意に至らなかったことから閉鎖が決定した。¹²閉鎖前には共和党と民主党がそれぞれ予算案を提出したものの、いずれも上院で否決された。トランプ政権は11月21日まで政府の運営資金を確保しつつ、一部の医療及び退役軍人サービスプログラムを延長する内容のつなぎ予算案を提出したが、本案には民主党が要求する補助金への変更は一切含まれていなかったため、民主党の合意を得られず否決された。一方で民主党が提出した法案は新型コロナ禍に拡大された保険料税額控除の延長を含む医療関連の条項が含まれ、保険加入者数と連邦赤字の両方が増加し、またホワイトハウスによる予算配分の管理を制限する内容であった。¹³

（表1-4）2025会計年度の予算要求経緯¹⁴

時期	出来事	内容
2025年5月2日	ホワイトハウスの行政管理予算局が「FY2026 予算要求案（FY2026 Discretionary Budget Request）」発表	防衛予算の13%増や非防衛分野の裁量的予算権限を前年比22.6%減することなどを提案 ¹⁵
9月10日	下院歳出委員会が3つの歳出法案を進めるため上院と協議する動議を提出	①Agriculture（農業） ②Legislative Branch（立法府） ③Military Construction and Veterans Affairs（軍事施設整備、退役軍人関係）
9月19日	下院で可決されたつなぎ予算案（H.R.5371）が上院で否決。同日、民主党の対案（S.2882）も否決	H.R.5371 下院（217対212→可決） 上院（44対48→否決） S.2882（45対47→否決）

¹¹ 上院では多数派が少数派の意見を無視して法案を強行することを防ぐため、「いかなる上院議員も、他の議員の討論を、その議員の同意なしには中断させることができない」という「フィリバスター」と呼ばれる議事妨害の制度があり、その討論を終了させるには計60票以上の賛成を得て、「クローチャー（討論終結）」と呼ばれる決議が必要となるため。

¹² Reuters, “Explainer: What do Democrats and Republicans want in the US government shutdown fight?” [https://www.reuters.com/legal/government/what-are-democrats-republicans-positions-us-government-shutdown-fight-2025-09-29/]（最終検索日：2025年11月13日）

¹³ USA Facts “The 2025 government shutdown is the longest in US history” [https://usafacts.org/articles/government-shutdown-2025-what-to-know/]（最終検索日：2025年11月17日）

¹⁴ Committee for a Responsible Federal Budget, “Appropriations Watch: FY 2026” [https://www.crfb.org/blogs/appropriations-watch-fy-2026/]（最終検索日：2025年11月18日）

¹⁵ White House, “Fiscal Year 2026 Discretionary Budget Request” [https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/05/Fiscal-Year-2026-Discretionary-Budget-Request.pdf]（最終検索日：2025年11月18日）

9月30日	同つなぎ予算案について再度採決も非成立	H.R.5371 (55対45→否決) S.2882 (47対53→否決)
10月1日	政府閉鎖開始	
	再度2案について投票も非成立	H.R.5371 (55対45→否決) S.2882 (47対53→否決)
10月3日	再投票	H.R.5371 (54対44→否決) S.2882 (46対52→否決)
10月6日	再投票	H.R.5371 (52対42→否決) S.2882 (45対50→否決)
10月8日	再投票	H.R.5371 (54対45→否決) S.2882 (47対52→否決)
10月9日	再投票	H.R.5371 (54対45→否決) S.2882 (47対50→否決)
10月14日	H.R.5371のみ再投票	49対45→否決
10月15日	H.R.5371のみ再投票	51対44→否決
10月16日	H.R.5371のみ再投票	51対45→否決
10月20日	H.R.5371のみ再投票	50対43→否決
11月10日	H.R.5371の修正版について再投票	60対40→可決
11月12日	大統領により署名	政府閉鎖解除

歴代政府閉鎖で最長の43日間にも及ぶ今回の閉鎖は、11月10日に共和党が提出したCRが上院で可決され、11月12日に同法案が下院でも可決され、大統領による署名が行われたことをもって終了した。上院で可決されたのは2026年1月30日までのつなぎ予算案のみだったが、下院では①Agriculture（農務省、USDA、FDA等）、②Military Construction & Veterans Affairs（軍事施設建設、退役軍人省等）③Legislative Branch（議会運営費等）の3分野の通常歳出法案を付け加えた形に修正されたものが可決された。なお、民主党が求めたACA（オバマケア）補助金延長は上院案にも下院案にも入っておらず、その後上院で延長の法案は否決されたため、当初の期限通り2025年末に補助金は終了した。

（表1-5）民主党上院議員によるCR賛成に伴う主なコメント¹⁶

議員名	州	コメント
Catherine Cortez Masto	ネバダ	期限切れとなる税額控除という「差し迫った医療危機」への解決策を引き出すために、一部の国民に甚大な苦痛を与えたくない

¹⁶ POLITICO, “The 8 Senate Democratic Caucus members who voted to end the shutdown” [https://www.politico.com/news/2025/11/09/senate-democrats-shutdown-vote-00644146]（最終検索日：2025年11月19日）

John Fetterman	ペンシルベニア	政府職員の給与未払いや低所得者層への食糧支援喪失は自党の責任だと非難
Angus King (民主党系無所属)	メイン	政府閉鎖により政府の支援プログラムが停止したことでもたらされた痛みを指摘
Dick Durbin	イリノイ	本法案は完璧ではないが、政府閉鎖による影響を軽減するための重要な措置を講じている
Maggie Hassan	ニューハンプシャー	州民から医療保険料が倍増すると払えないという声、また政府閉鎖による深刻な苦痛を訴える家族の声も聞き、相反する圧力にさらされている
Jeanne Shaheen	ニューハンプシャー	政府を再開し、ACAの税額控除延長交渉を直ちに開始する絶好の機会だった
Tim Kaine	バージニア	本法案は政府閉鎖中に不当解雇された職員を復職させ、未払い賃金を確実に受け取れるようにするもの
Jacky Rosen	ネバダ	ACAの税額控除に関する投票は我々が引き出すことができた譲歩

(表1-6) 今回の政府閉鎖による主な社会的混乱

エリア	影響内容
連邦職員	<ul style="list-style-type: none"> ・約 67 万人の職員が一時帰休、約 73 万人が無給で勤務継続¹⁷ ・約 4,000 人が解雇¹⁸
航空・交通	<ul style="list-style-type: none"> ・航空管制官 13,000 人と運輸保安局 (TSA) 50,000 人が無給で勤務¹⁹ ・40 の空港でのフライトを一時的に 10% 減便²⁰
国立公園・観光	<ul style="list-style-type: none"> ・約 64% の人員削減に当たる 9,200 人以上の職員が一時帰休²¹

¹⁷ Bipartisan Policy Center, “Who Is Missing Paychecks in the 2025 Shutdown-When and Where?” [https://bipartisanpolicy.org/explainer/who-is-missing-paychecks-in-the-2025-shutdown-when-and-where/] (最終検索日: 2025年11月19日)

¹⁸ The New York Times, “How the Shutdown Is Affecting Federal Services and Workers” [https://www.nytimes.com/interactive/2025/09/30/us/politics/government-shutdown-furloughs.html] (最終検索日: 2025年11月19日)

¹⁹ The Guardian, “Flights delayed across US amid air traffic controller shortages as shutdown drags on” [https://www.theguardian.com/us-news/2025/nov/01/airports-delays-government-shutdown] (最終検索日: 2025年11月19日)

²⁰ FAA, “DOT & FAA Announce Temporary 10% Reduction in Flights at 4 Airports” [https://www.faa.gov/newsroom/dot-faa-announce-temporary-10-reduction-flights-4-airports] (最終検索日: 2025年11月19日)

²¹ DOI, “National Park Service Contingency Plan Sep 2025” [https://www.doi.gov/sites/default/files/documents/2025-09/doi-nps-lapse-plan2025930508.pdf] (最終検索日: 2025年11月19日)

	<ul style="list-style-type: none"> ・政府閉鎖が1日長引くごとに、入園料収入が最大100万ドル減少し、公園観光に依存する周辺地域の収入は最大8,000万ドル減少²²
福祉・保健	<ul style="list-style-type: none"> ・メディケイド、メディケア等の給付制度は義務的支出で賄われているため基本的には影響を受けない。²³ ・国民の約12%が対象の補充的栄養プログラム（SNAP）は11月1日に停止（プログラム開始後初。12日に給付再開）²⁴
経済・消費	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年第4四半期の実質GDP損失が110億ドルにのぼる（議会予算局による推定）²⁵
研究・教育	<ul style="list-style-type: none"> ・国立科学財団（NSF）や国立衛生研究所（NIH）等の機関での新規助成金交付、提案書の審査、プログラム立ち上げなどは一時停止 ・教育省は職員の約95%が一時帰休。省の助成金プログラムの大部分は通常夏季に交付されるため、助成金交付への影響は限定的²⁶
司法・治安	<ul style="list-style-type: none"> ・刑事捜査・刑事訴訟は継続するが、民事訴訟・捜査は遅延・中断²⁷ ・FBIは情報提供者への報酬や薬物・銃器密売などの覆面捜査に必要な資金が不足し、活動に支障²⁸

²² National Parks Conservation Association, “Parks Group Warns Shutdown Leaves National Parks Open and Unprotected, While Visitors Remain Confused and at Risk” [https://www.npca.org/articles/11003-parks-group-warns-shutdown-leaves-national-parks-open-and-unprotected-while]（最終検索日：2025年11月19日）

²³ Center for Health Law and Policy Innovation, “No End in Sight: Government Shutdown and Impact on Health Programs” [https://chlp.org/wp-content/uploads/2025/10/HCIM-Government-Shutdown_FINAL.pdf]（最終検索日：2025年11月19日）

²⁴ USA Today, “Will SNAP recipients need to reapply? Here’s what we know.” [https://www.usatoday.com/story/news/nation/2025/11/17/will-snap-recipients-need-to-reapply-access-benefits/87317816007/]（最終検索日：2025年11月19日）

²⁵ CBO, “A Quantitative Analysis of the Effects of the Government Shutdown on the Economy Under Three Scenarios, as of October 29, 2025” [https://www.cbo.gov/system/files/2025-10/61823-Shutdown.pdf]（最終検索日：2025年11月20日）

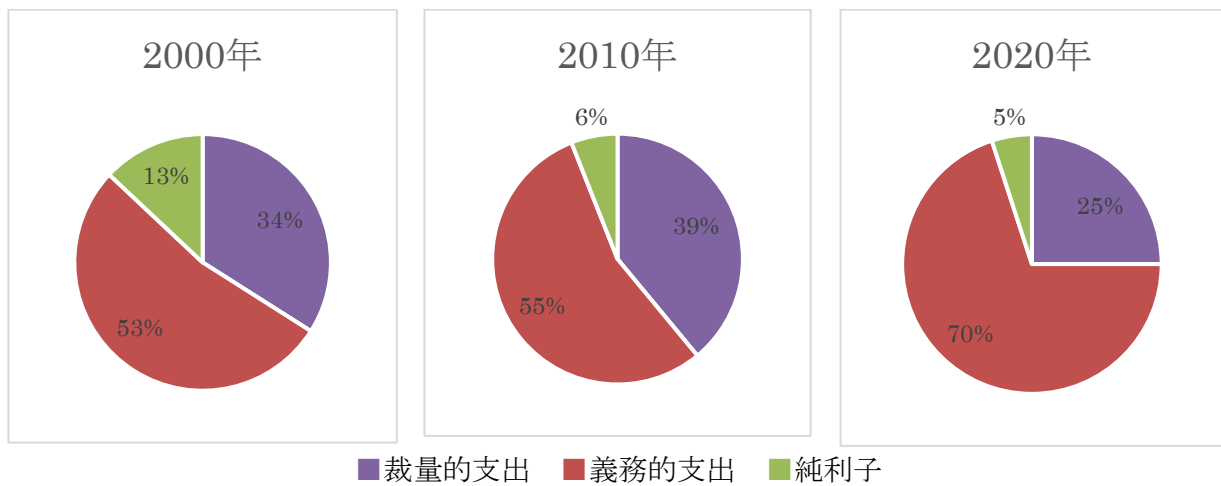
²⁶ ED, “U.S. Department of Education Contingency Plan for Lapse in FY 2026 Appropriations” [https://www.ed.gov/media/document/us-department-of-education-contingency-plan-lapse-fiscal-year-fy-2026-appropriations-508-112431.pdf]（最終検索日：2025年11月19日）

²⁷ Debevoise & Plimpton, “Consequences of a Federal Government Shutdown” [https://www.debevoise.com/insights/publications/2025/10/consequences-of-a-federal-government-shutdown]（最終検索日：2025年11月20日）

²⁸ Reuters, “US government shutdown stalls FBI investigations” [https://www.reuters.com/world/us/us-government-shutdown-stalls-fbi-investigations-2025-10-30/]（最終検索日：2025年11月20日）

第2章 「連邦政府閉鎖（Government Shutdown）」が地方自治体に与える影響

連邦政府の支出は義務的支出（mandatory spending）と裁量的支出（discretionary spending）の2種類に大別される。裁量的支出は毎年の歳出法案により承認される必要があるが、義務的支出は定められた法律が変更されない限り、毎年の承認は不要で自動的に継続される。義務的支出には、メディケアやメディケイドといった主要な医療プログラム、老齢年金などの社会保障、失業手当、SNAPなどが含まれる。一方、裁量的支出には、防衛や教育、住宅、エネルギーに関するプログラムなどが含まれる。以下図にあるとおり、過去20年間で義務的支出は裁量的支出と比較して増加している。²⁹



図（2-1）連邦支出総額の構成³⁰

第1節 地方自治体への主な影響

メディケイドや貧困家庭一時支援（Temporary Assistance for Needy Families、TANF）、災害管理を含む多くの連邦プログラムは各州が連邦政府と共同で管理・資金を拠出しており、教育、医療、交通、福祉などの州レベルのプログラムの多くは多額の連邦資金によって支えられている。州や地方自治体によってそれぞれ連邦資金への依存度は異なるものの、資金が一時的にでも削減・失効した場合、当面の間サービスや給付を維持するための負担を強いられることとなる。

1 補充的栄養支援プログラム（SNAP）³¹

²⁹ USAFacts, “How much of the federal budget is discretionary spending?” [https://usafacts.org/articles/how-much-of-the-federal-budget-is-discretionary-spending/] “How much of the federal budget is mandatory spending?” [https://usafacts.org/articles/how-much-of-the-federal-budget-is-mandatory-spending/]（最終検索日：2025年11月20日）

³⁰ GAO, “Federal Budgeting” [https://www.gao.gov/federal-budgeting/]（参照日：2025年11月20日）日本語訳

³¹ NCSL “Federal Government Shutdown: What It Means for States and Programs” [https://www.ncsl.org/in-dc/federal-government-shutdown-what-it-means-for-states-and-programs], NLC “Economic Impacts of the Federal Government Shutdown on Local Communities” [https://www.nlc.org/article/2025/11/07/economic-impacts-of-the-federal-government-shutdown-on-local-communities/], Politico “Trump admin will pay full SNAP benefits ‘within 24 hours’ after shutdown ends” [https://www.politico.com/news/2025/11/12/trump-admin-pay-snap-within-24-hours-shutdown-00649508], ABC “Supreme Court extends stay of order requiring administration to pay full SNAP benefits for November” [https://abcnews.go.com/US/supreme-court-extends-stay-order-requiring-administration-pay/story?id=127415450]（最終検索日：2025年11月20日）

SNAP は国民の約 12%が対象のプログラムで、年間約 1,000 億ドル、月に約 40 億ドルが直接地域経済に投入されている。資金は受給者への支給 1 か月前に連邦政府から各州に支給されているため、10 月支給分は政府閉鎖前の 9 月に支給済みであったが、11 月支給分が問題となった。

USDA は各州に 11 月の給付金支給を停止するよう指示したため、25 州が連邦地方裁判所に提訴したところ、裁判所は給付停止を違法と判断し、SNAP の全額給付を継続するよう判決を下した。USDA は判決を控訴し、命令を差し止めるよう最高裁に求めた。判決まで執行が差し止められた後、裁判中に USDA は各州に 11 月の SNAP 給付金を全額の 65% で算出するよう指示したが、結局政権側の停止要求は却下され、政府閉鎖解除後 24 時間以内に州へ資金を提供することとなった。³²

2 ヘッドスタートプログラム³³

ヘッドスタートプログラムは子どもやその家族に幼児教育、健康、家族支援などの分野においてサービスを提供するもので、米国の全ての州、多くの部族国家、プエルトリコを含むいくつかの米国領土で実施されている。サービスは 1,600 の機関を通じて全国的に提供されており、連邦資金はプログラムごとに異なるサイクルで支給され、前会計年度には 122 億ドルが提供された。10 月には 6 機関で 6,500 人の子ども、11 月には 41 州とプエルトリコの 134 の機関で 58,600 人の子どもが影響を受けた。

3 低所得者向け住宅エネルギー支援プログラム (LIHEAP) ³⁴

約 590 万の低所得世帯の光熱水費負担を軽減する、低所得者向け住宅エネルギー支援プログラム (LIHEAP) についても政府閉鎖の影響で州へ約 36 億ドルの支援金が滞った。通常 10 月から 11 月に各州は支援金を受け取り、それを 11 月から 12 月にかけて各世帯へ給付を行っているため、受給者へ命に係わる影響を及ぼした。

4 中小企業

米国中小企業庁 (U.S. Small Business Administration) が実施する中小企業向け融資プログラムである 7(a) と 504 プログラムが政府閉鎖により凍結された。閉鎖が続く営業日ごとに、全国でおよそ 320 社の中小企業が総額 1 億 7,000 万ドルの融資を利用できない状況となった。³⁵

³² SNAP は義務的支出だが、Social Security やメディケアとは違い、毎年予算については議会の承認が必要 (Discretionary funding) 資金がある限りは継続するが、なくなると政府閉鎖解除まで停止することになる。本訴訟では、SNAP はそもそも議会の法令に基づく義務的支出であるため、USDA がまず利用可能な予備資金を使う義務があると判断されたため、資金があるのに給付金支給を停止するという政権側の要求が却下された。

³³ HHS “Head Start Programs” [<https://www.headstart.gov/programs/article/head-start-programs>], Politico “Shutdown imperils key education program for young children” [https://www.politico.com/news/2025/10/28/shutdown-imperils-key-education-program-for-young-children-00622729?_bhlid=fd7737a7ce498fb6f60a1baee93422e73863da68]

³⁴ HHS “LIHEAP Fact Sheet” [<https://acf.gov/ocs/fact-sheet/liheap-fact-sheet>], Reuters 「米政府閉鎖で低所得者向け光熱費支援に支障、各州に資金拠出されず」 (最終検索日: 2025 年 11 月 20 日) [<https://jp.reuters.com/markets/commodities/NLJ7KQEGGVOENPJHDMQX2N5R4-2025-10-29/>]

³⁵ SBA “SBA Releases State-Level Analysis of Shutdown Impact on Small Business Lending” [<https://www.sba.gov/article/2025/10/21/sba-releases-state-level-analysis-shutdown-impact-small-business-lending>] (最終検索日: 2025 年 11 月 21 日)

第2節 地方自治体の主な対応策³⁶

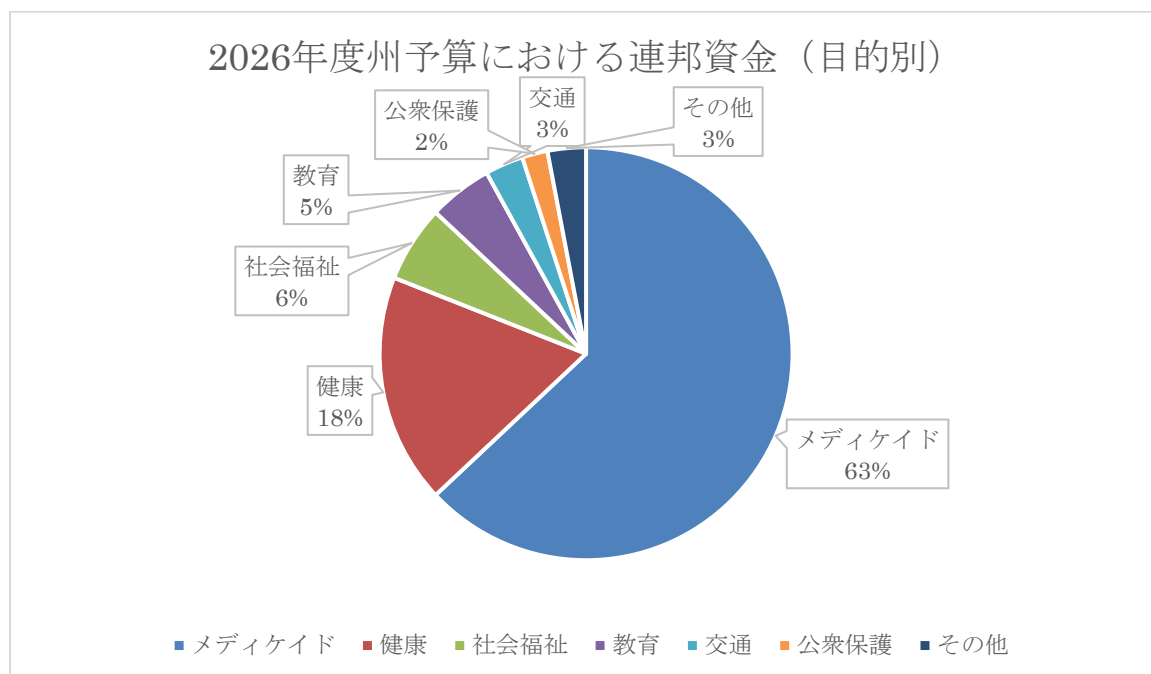
連邦資金の削減・遅延に対して、地方自治体の取り得る対応策として、①適格かつ認可された全ての費用の払い戻しを確認すること、②助成金の受給に必要な報告書を全て期限内に提出すること、③連邦政府以外の資金源を確認すること、④「不要不急」の業務を特定することが考えられる。資金源については、リザーブと呼ばれる予備資金のほかに、将来入ってくる税収を前提に発行する短期借入（Tax Anticipation Note、TAN）や将来入ってくる税以外の収入（料金・補助金など）を前提に発行する短期借入（Revenue Anticipation Note、RAN）などがある。

³⁶ UHY “How Local Governments Can Weather a Federal Shutdown” [<https://uhy-us.com/insights/news/2024/april/how-local-governments-can-weather-a-federal-shutdown>]（最終検索日：2025年11月21日）

第3章 ニューヨークの場合

第1節 ニューヨーク州予算における連邦資金³⁷

2025年度のニューヨーク州予算のうち連邦からの収入は967億ドルに上り、全体のおよそ38.8%を占める。2026年度には約931億ドルを受け取る見込みとなっている。連邦資金は医療、交通、公的扶助、教育など様々な目的のための助成金を通じて受け取っており、およそ87%が保健福祉プログラムに充てられる予定である。特にメディケイドへの配分が大半を占めており、他には低所得世帯への支援やペル・グラントと呼ばれる奨学金制度などが挙げられる。



(図3-1) 2026年度ニューヨーク州予算における連邦資金（目的別）³⁸

(表3-2) ニューヨーク州予算における主要事業の連邦資金額（千ドル単位）³⁹

プログラム	2015	2023	2024
メディケイド（ベンダー支払）	\$34,493,862	\$56,722,770	\$53,122,103
TANF（貧困家庭一時支援）	\$2,442,931	\$2,434,869	\$2,434,869
ペル・グラント（奨学金）	\$1,797,400	\$1,891,900	\$2,314,600
Title I（低所得層児童の多い学校への補助金）	\$1,104,439	\$1,458,158	\$1,640,464
メディケイド（管理）	\$990,109	\$1,375,294	\$1,494,778
CHIP（低所得者子ども向け公的医療保険制度）	\$972,787	\$1,393,963	\$1,467,882

³⁷ Office of the NY State Comptroller “Federal Funding and New York” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/introduction]（最終検索日：2025年11月24日）

³⁸ Office of the NY State Comptroller “Federal Disbursements in New York State Budget by Function, SFY 2026” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/federal-spending-major-funding-streams-and-functions]より作成

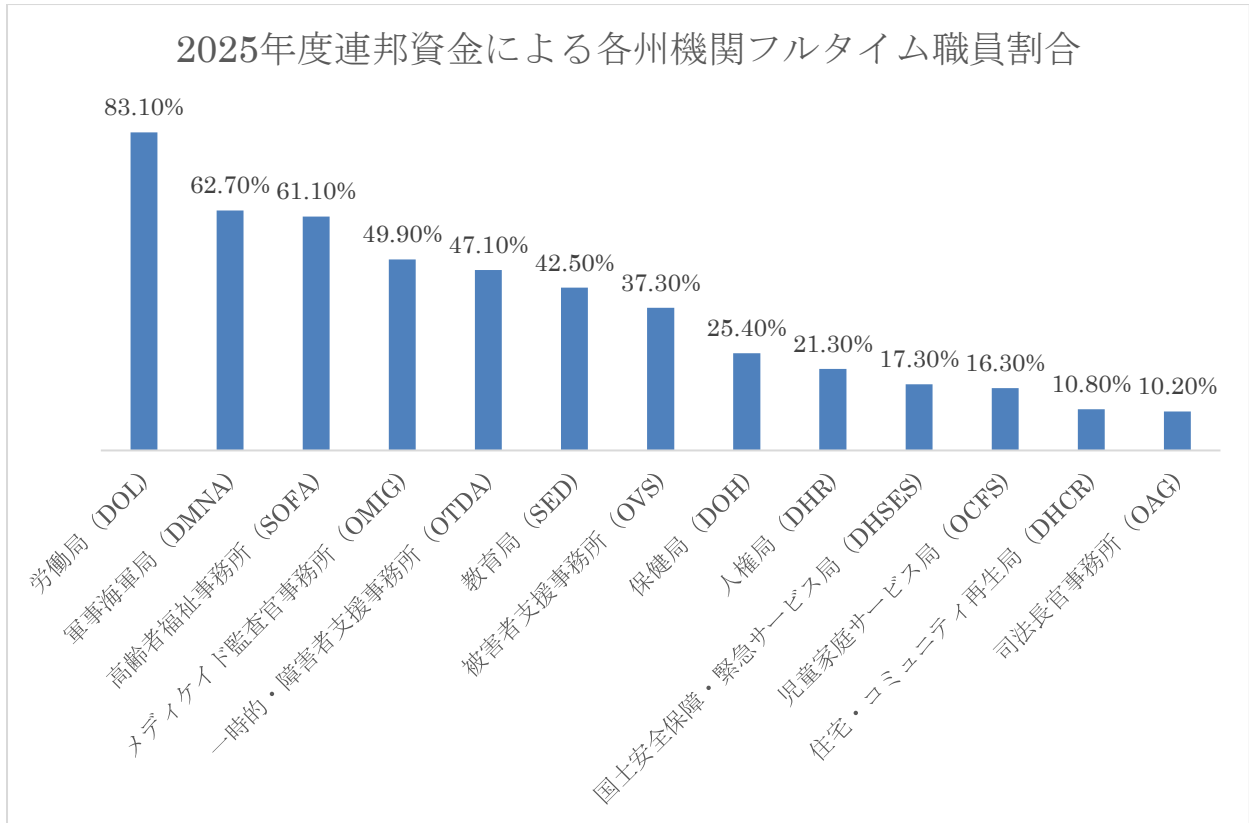
³⁹ Office of the NY State Comptroller “Federal Allocations of Major Grants in the New York State Budget, Select Years (dollars in thousands)” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/federal-spending-major-funding-streams-and-functions]より作成

NHPP（高速道路の維持・改善）	\$898,120	\$1,163,417	\$1,186,714
特別支援教育への州補助金	\$750,547	\$904,936	\$1,041,313
子どもの栄養（学校給食・昼）	\$674,381	\$880,325	\$948,566
STBG（交通インフラ補助金）	\$413,969	\$566,698	\$578,032
SNAP の州管理費	\$350,409	\$532,491	\$547,253
CWSRF Grants（水質改善補助金）	\$155,520	\$316,063	\$430,461
LIHEAP（低所得者向け住宅エネルギー支援プログラム）	\$381,233	\$558,919	\$411,980
IIJA Bridge Formula Program（橋の修繕・架け替え等）	\$0	\$408,973	\$408,973
子どもの保育支援補助金	\$108,788	\$357,012	\$402,775
子どもの栄養（学校給食・朝）	\$194,558	\$327,988	\$367,382
小児用ワクチン	\$240,234	\$258,497	\$351,483
統合医療センター	\$232,571	\$276,721	\$341,286
里親制度	\$404,848	\$285,381	\$311,958
失業保険州管理費	\$206,257	\$228,793	\$255,999

ニューヨーク州は他の多くの州よりメディケイド受給資格を広く定義しているため、加入者はカリフォルニア州に次いで全米で2番目に多く、2025年2月時点で690万人が加入している。これは州民の約35%にあたる。また今回政府閉鎖中の大きな問題となったSNAPの受給者は州内に297万人以上存在し、うち61%のおよそ180万人がニューヨーク市内に居住している。

また州職員の賃金も一部連邦資金により賄われている。ニューヨーク州予算局（DOB）によると2025年3月末時点で189,700名のフルタイム職員のうち、およそ4.7%（9,009名）は連邦資金による雇用となっている。

なお、連邦資金で雇用される職員は各機関によりまちまちであり、同職員が全くいない機関が40ある一方で、例えば労働局では全体の83.1%の職員が連邦資金によるものである。



(図 3 - 3) 2025 年度連邦資金による各州機関フルタイム職員割合⁴⁰

第 2 節 ニューヨーク市予算における連邦資金⁴¹

州予算と比較すると割合は少ないものの、2026 年度ニューヨーク市予算において 6.4%にあたる 74 億ドルは連邦政府資金に依存している。教育、社会福祉、住宅などの必須サービスの大部分をカバーするほか、MTA やニューヨーク市立大学 (CUNY) などの市の半自治組織などにも直接資金が提供されている。連邦から市に直接支給される場合と州を通じた支給の場合がある。

(表 3 - 4) 2026 年度ニューヨーク市への主な連邦資金の流れ (百万ドル) ⁴²

助成金提供機関	助成金名	直接／州経由	2025	2026
保健福祉省	TANF (貧困家庭一時支援)	州経由	\$2,013.1	\$1,756.4
保健福祉省	子どもの保育支援補助金	州経由	\$847.7	\$529.6
教育省	Title I (低所得層児童の多い学校への補助金)	州経由	\$679.1	\$679.1
住宅都市開発省	住宅補助プログラム	直接	\$589.9	\$585.4
農務省	学校給食 (朝食・昼食合計)	州経由	\$538.3	\$538.3

⁴⁰ Office of the New York State Comptroller, “Percentage of Select State Agency FTEs That Are Federally Funded, SFY 2025” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/new-york-state-employees-and-federal-funding] より作成

⁴¹ Office of the New York State Comptroller “A Review of Categorical Grants” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/review-categorical-grants] (最終検索日：2025 年 11 月 25 日)

⁴² Office of the New York State Comptroller, “Top Federal Funding Streams to New York City, Excluding Pandemic Aid FY 2026 Preliminary Budget (in millions)” [https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/review-categorical-grants] より作成

住宅都市開発省	コミュニティ開発ブロック助成金	直接	\$422.8	\$295.3
保健福祉省	メディケイド	州経由	\$381.2	\$375.4
保健福祉省	里親制度	州経由	\$298.8	\$295.4
教育省	特別支援教育助成金	州経由	\$290.8	\$290.8
国土安全保障省	国土安全保障助成金プログラム	州経由	\$260.7	\$38.3
保健福祉省	社会保障ブロック助成金 [※]	州経由	\$246.2	\$233.1
金額上位 10 件 合計			\$6,322.4	\$5,578.9
新型コロナ関連 以外の合計			\$8,599.4	\$7,305.5
新型コロナ関連 以外の割合			73.5%	76.4%

注：四捨五入のため、各欄の合計が一致しない場合あり。各会計年度の欄には上位 10 件の助成金のみ記載。

※：コミュニティ開発ブロック助成金災害復旧基金含む

第 3 節 ニューヨーク州の主な対応⁴³

政府閉鎖の影響で 11 月分の SNAP 給付金が不足するという USDA の発表を受け、ニューヨーク州のホークル知事は以下のような対応策を打ち出した。これらはいずれも州独自の食料支援関連のプログラムへの支援である。

(表 3-5) ニューヨーク州の食料不安への対応策

発表日	金額	内容
10/24	1,100 万ドル	緊急食料支援（うち 500 万ドルはフードパントリー、スープキッチン等の約 100 の非営利団体、600 万ドル以上が州内のフードバンクやその地元パートナーへの助成金）
10/27	3,000 万ドル	上記緊急食料支援への追加（USDA による SNAP 予備資金の使用拒否を受けての対応）
10/30	4,000 万ドル	飢餓予防・栄養支援プログラム（HPNAP）（フードパントリー、スープキッチン、シェルター等約 2,700 の緊急食料支援を行う団体へ食料や運営コストの補助・支援を行うもの）
10/30	2,500 万ドル	Nourish NY（州の食料支援団体ネットワークを通じ、余剰農産物を必要な人々に提供するもの）
11/12	55 万ドル	ニューヨーク州立大学（SUNY）のコミュニティカレッジ 30 か所に設置されているフードパントリーと関連活動への支援

州予算の拠出のほか、10 月 30 日には SNAP 給付中断に伴い非常事態を宣言し、他の 24 州と共に連邦政府に対して、SNAP 予備資金を使用して州へ給付金を支給するよう求める訴訟を起こした。またニューヨーク州は政府閉鎖や One Big Beautiful Bill Act（「1つの大きく美しい法案」、OBBBA）の影響で医療保険料や食糧不安に苦しむ州民が得られるサポート・リソースの紹介や各自の体験についてシェアできるウェブサイトを立ち上げることで、支援を必要とする人々に情報が届くように工夫している。他にも政府閉鎖によって需要が急増し、ボランティア等の食料配給体制のひっ迫が見込まれたため、大学生向けの有給・

⁴³ NYS Governor Hochul “Official news from the Office of the Governor” [https://www.governor.ny.gov/news], USA Today “SNAP benefits won’t go out Nov. 1. ‘The well has run dry,’ USDA says” [https://www.usatoday.com/story/money/2025/10/27/snap-benefits-november-usda-food-stamps-government-shutdown/86925221007/]

社会奉仕プログラムである **Empire State Service Corps** の動員や **SUNY** の学生などをフードバンク支援に投入する計画も表明した。

こうした対応策の一方で、通常連邦政府から **SNAP** のために毎月 6 億 5,000 万ドル支給されていることを踏まえ、ホークル知事は「どの州もこの金額の穴埋めはできないが、影響を最小限に抑え、誰も食事がとれない状況にならないよう昼夜を問わず取り組んでいる」と発言している。

第4節 ニューヨーク市の主な対応⁴⁴

ニューヨーク市のアダムス市長は **SNAP** 給付停止の影響を受ける 180 万人の市民のため、既に年間 8 億ドル以上を食料支援プログラムに予算計上しているところ、追加で 1,500 万ドルの緊急資金を投じることとした。これはフードパントリーやスープキッチンなどに資金提供や支援を行う市独自のコミュニティフードコネクションプログラムに充てられる。食料不安を抱える市民をリソースに繋げ、既存のセーフティネットを強化することで、今後予想されるニーズの増加に対応している。また緊急支援活動への支援として、「ニューヨーク市発展のための市長基金 (**Mayor's Fund to Advance New York City**)」への寄付も呼びかけている。他にも **New York Community Trust** というコミュニティ財団やニューヨークの主要企業の CEO 達によって構成される非営利のビジネス団体である **Partnership for New York City** などと共同で、**SNAP** 受給者を支援するための官民連携の取組も始めている。

おわりに

本稿では、アメリカの政府閉鎖を制度的背景から州や市への影響、さらにニューヨーク州や市の具体的対応まで段階的に整理した。政府閉鎖は連邦政府内部の問題にとどまらず、州や市等の財政運営や公共サービス、さらには住民の生活にも大きな影響を及ぼすことが明らかになった。さらにニューヨークでは連邦政府への依存度が高い分野も多く、政府閉鎖の影響を緩和するために州や市が独自の対応を迫られる場面が見られた。これはアメリカの連邦制の柔軟性を示す一方で、財政規模の大きな自治体であっても連邦政府の機能停止を完全に吸収するのは難しく、政治的対立が長期化した場合の限界も浮き彫りにしている。政府閉鎖が制度上想定された仕組みであるとはいえ、国内外への影響の大きさを踏まえれば、安定的な予算編成と政治的合意形成の重要性は極めて高い。日本では同様の危機が起こることは考えにくいですが、予算遅延や交付金減少に備えた財政管理や危機管理の重要性を考えるきっかけとなれば幸いである。

⁴⁴ NYC Office of the Mayor “News” [<https://www.nyc.gov/mayors-office/news/>] (最終検索日：2025年11月26日)

【参考文献及び参考ウェブサイト】

第1編 ニューヨーク市における混雑課金（Congestion Pricing）の導入

第1章 ニューヨーク市における交通事情

<参考文献>

・公益財団法人日本都市センター『総合都市経営を考える—自治体主導による新たな戦略的連携—』第8章 関口智「アメリカの公共交通と政府間財政関係 ～ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）の交通目的税と事業・エリア連携の模索」（2023年）

・

<参考ウェブサイト>

・ U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration

<https://new.mta.info/document/111101>

・ MTA

<https://congestionreliefzone.mta.info/about>

・ MTA Capital Program 2020-2024

<https://www.mta.info/document/114171>

第2章 CBDTの目的と政策パッケージ

<参考ウェブサイト>

・ ニューヨーク州予算局, FY 2020 Executive Budget Briefing Book

<https://www.budget.ny.gov/pubs/archive/fy20/exec/book/transportation.pdf>

・ CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final

Environmental Assessment”, “Appendix 4A.1, Transportation: Implementation of Tolls in the Best Practice Model

<https://www.mta.info/document/110926>

・ U.S. Environmental Protection Agency

<https://www.epa.gov/>

第3章 具体的制度設計

<参考ウェブサイト>

・ ニューヨーク州議会

<http://public.leginfo.state.ny.us/navigate.cgi>

・ “CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final

Environmental Assessment Appendix 2, Project Alternatives”(Appendix 2), “2B, MTA Reform and Traffic Mobility Act

<https://www.mta.info/document/92626>

・ MTA、 Congestion Relief Zone -Your questions about the toll, answered

<https://congestionreliefzone.mta.info/faqs>

・ MTA Traffic Mobility Review Board

<https://new.mta.info/project/CBDTP/traffic-mobility-review-board>

・ MTA、 Triborough Bridge and Tunnel Authority Central Business District (CBD)

Charges

<https://www.mta.info/document/129191>

<https://www.mta.info/document/138931>

・ E-ZPass

<https://www.e-zpassny.com/>

• Erik Bascome, Staten Island Advance, “NYC Congestion Pricing Moves a Step Closer to Reality”

<https://www.governing.com/news/headlines/nyc-congestion-pricing-moves-a-step-closer-to-reality-.html>

• MTA Releases Preliminary Traffic and Transit Data from First Work Week Under Congestion Relief Program

<https://www.mta.info/press-release/mta-releases-preliminary-traffic-and-transit-data-first-work-week-under-congestion>

• MTA Performance Metrics

<https://metrics.mta.info/>

• ニューヨーク大学 C2SMARTER Center

<https://c2smarter.engineering.nyu.edu/congestion-pricing-data-dashboard/>

• The New York Times

<https://www.nytimes.com/2025/04/17/nyregion/congestion-pricing-lawsuits-judge.html>

• MTA Announces February Congestion Relief Zone Tolling Revenue Is in Line With Projections

<https://www.mta.info/press-release/mta-announces-february-congestion-relief-zone-tolling-revenue-line-projections>

• クイニピアック大学 2025年3月25日ニューヨーク市世論調査

<https://poll.qu.edu/poll-release?releaseid=3920>

• MTA Congestion Relief Zone Tolling

<https://www.mta.info/document/163411>

第4章 CBDTに関するこれまでの議論の経緯

<参考文献>

• Bruce Schaller, 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

• Washington Post “MTA: Train derailment caused by ‘improperly secured’ rail” (Jun 28, 2017)

• Metropolitan Transportation Sustainability Advisory Workgroup Report

<https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2018/12/2018-12-Metropolitan-Transportation-Sustainability-Advisory-Workgroup-Report.pdf>

<参考ウェブサイト>

• The New York Times

<https://www.nytimes.com/2017/06/29/nyregion/cuomo-declares-a-state-of-emergency-for-the-subway.html>

<https://www.nytimes.com/2017/08/21/nyregion/de-blasio-congestion-pricing.html>

<https://www.nytimes.com/2017/08/06/nyregion/bill-de-blasio-will-push-for-tax-on-wealthy-to-fix-subway.html>

<https://www.nytimes.com/2019/02/26/nyregion/subway-congestion-pricing.html>

<https://www.nytimes.com/2019/03/31/nyregion/budget-new-york-congestion-pricing.html>

- ・ MTA CBDT Program Environmental Assessment Appendix2

<https://www.mta.info/document/110771>

- ・ AMNY

<https://www.amny.com/transit/mta-sustainability-advisory-workgroup-1-24720894/>

- ・ ニューヨーク市 HP

<https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/111-19/mayor-de-blasio-governor-cuomo-10-point-plan-transform-fund-mta>

第5章 連邦政府による環境評価・料金設定

<参考ウェブサイト>

- ・ The New York Times

<https://www.nytimes.com/2020/02/25/nyregion/-trump-congestion-pricing-nyc.html>

- ・ 連邦高速道路局

<https://highways.dot.gov/newsroom/fhwa-greenlights-environmental-assessment-new-york-citys-proposed-congestion-pricing-plan>

- ・ ニューヨーク州

<https://www.governor.ny.gov/news/governor-hochul-announces-first-nation-congestion-pricing-will-move-forward-improving-air>

- ・ POLITICO

<https://www.politico.com/newsletters/new-york-playbook/2021/09/09/hochul-embraces-congestion-pricing-494259>

- ・ Traffic Mobility Review Board, Congestion Pricing in New York

<https://new.mta.info/document/127761>

- ・ THE CITY

<https://www.thecity.nyc/2023/11/30/union-boss-quits-congestion-pricing-panel/>

- ・ AMNY

<https://www.amny.com/transit/adams-wavers-congestion-pricing-plan-mta-recommend-toll/>

第6章 導入延期と再導入

<参考ウェブサイト>

- ・ ニューヨーク州

<https://www.governor.ny.gov/news/video-audio-rush-transcript-governor-hochul-addresses-new-yorkers-affordability-and-cost>

<https://www.governor.ny.gov/news/video-audio-photos-rush-transcript-putting-commuters-first-keeping-costs-down-governor-hochul>

- ・ MTA Board Action Items, June 2024

<https://www.mta.info/document/144021>

- ・ New York State Bar Association

<https://nysba.org/update-congestion-pricing-a-case-study-on-interstate-air-pollution-disputes/>

- ・ The New York Times

<https://www.nytimes.com/2024/06/09/arts/nyc-hochul-congestion-pricing.html>
<https://www.nytimes.com/2025/02/24/nyregion/nyc-congestion-pricing-revenue-mta.html>

- AMNY

<https://www.amny.com/transit/congestion-pricing-mta-board-delay-june-2024/>

- POLITICO

<https://www.politico.com/news/2024/08/19/congestion-pricing-replacement-plan-could-come-by-years-end-hochul-says-00174767>

- MTA Impact of Congestion Pricing on the Capital Program

<https://www.mta.info/document/144141>

- MTA Board Action Items, November 2024

<https://www.mta.info/document/157771>

- ニューヨーク州知事会見 (YouTube)

<https://www.youtube.com/live/aXStxLbHyqk>

第7章 トランプ政権による CBDT 阻止の動きと現状

<参考ウェブサイト>

- 連邦高速道路局

https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm

<https://highways.dot.gov/newsroom/us-department-transportation-terminates-tolling-approval-new-york-citys-cordon-pricing>

https://ops.fhwa.dot.gov/memorandum/Cordon_Outgoing_letter.htm

<https://highways.dot.gov/newsroom/us-transportation-secretary-sean-p-duffy-gov-hochul-heres-what-continuing-your-illegal-0>

- MTA Re-Evaluation 2 and VPPP Agreement

<https://www.mta.info/document/158201>

- The New York Times

<https://www.nytimes.com/interactive/2025/02/19/nyregion/mta-congestion-pricing-lawsuit.html>

<https://www.nytimes.com/2025/04/07/nyregion/mta-congestion-pricing-dot.html>

- X

<https://x.com/SecDuffy/status/1902783361900331100>

- United States District Court Southern District of New York

<https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.637159/gov.uscourts.nysd.637159.129.0.pdf>

<https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.637159/gov.uscourts.nysd.637159.132.0.pdf>

- Gothamist

<https://gothamist.com/news/feds-accidentally-publish-secret-plan-to-kill-nyc-congestion-pricing>

第8章 法廷闘争

<参考文献>

- KING & SPALDING

[https://d31hzhk6di2h5.cloudfront.net/20240116/5f/e0/d5/8c/fe41d09092169189789f2369/Dkt. 87 - Letter to Judge Wettre with Amended Compl.pdf](https://d31hzhk6di2h5.cloudfront.net/20240116/5f/e0/d5/8c/fe41d09092169189789f2369/Dkt.87-Letter%20to%20Judge%20Wettre%20with%20Amended%20Compl.pdf)

・ MICHAEL MULGREW, as President of the UNITED FEDERATION OF TEACHERS...against UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION...

<https://files.uft.org/congestion-pricing-lawsuit.pdf>

・ Mulgrew v. United States Department of Transportation, No. 24-cv-1644 (LJL), 2025 WL 1916987 (S.D.N.Y. Apr. 25, 2025)

<https://www.casemine.com/judgement/us/6677a4d5aee14939e0a38be6>

・ State of New Jersey v. United States Department of Transportation, No. 2:23-cv-03885, 2024 WL 7411950 (D.N.J. Dec. 30, 2024)

<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/new-jersey/njdce/2:2023cv03885/515237/191/>

<参考ウェブサイト>

・ LAND LINE

<https://landline.media/congestion-pricing-in-new-york-city-faces-a-fourth-federal-lawsuit/>

・ The New York Times

<https://www.nytimes.com/2023/11/02/nyregion/newyorktoday/congestion-pricing-fort-lee-lawsuit-andy-warhol.html>

・ Spectrum News

[https://ny1.com/nyc/manhattan/traffic and transit/2024/01/18/congestion-pricing-faces-new-and-updated-lawsuits](https://ny1.com/nyc/manhattan/traffic%20and%20transit/2024/01/18/congestion-pricing-faces-new-and-updated-lawsuits)

第9章 ニューヨークにおける公共交通の展望

<参考文献>

・ ニューヨーク州会計監査官 Thomas P. DiNapoli, “Annual Update: Metropolitan Transportation Authority’s Debt Profile”, Report 3-2025 (2024年5月), Report 3-2024 (2023年5月)

<https://www.osc.ny.gov/files/reports/osdc/pdf/report-3-2025.pdf>

<https://www.osc.ny.gov/files/reports/osdc/pdf/report-3-2024.pdf>

・ 公益財団法人日本都市センター『総合都市経営を考える—自治体主導による新たな戦略的連携—』第8章 関口智「アメリカの公共交通と政府間財政関係 ～ニューヨーク都市圏交通公社 (MTA) の交通目的税と事業・エリア連携の模索」 (2023年)

・ MTA “2025-2029 Capital Plan” <https://www.mta.info/document/174186>

<参考ウェブサイト>

・ Citizens Budget Commission

<https://cbcny.org/research/focus-fix-and-finance>

<https://cbcny.org/research/mta-capital-plan-2025-2029>

・ MTA Capital Program Dashboard

<http://web.mta.info/capitaldashboard/CPDPlan.html>

・ MTA Capital Program 2020-2024

<https://www.mta.info/document/114171>

・ STREETS BLOG NYC

<https://nyc.streetsblog.org/2023/02/24/mta-pushes-congestion-pricing-back-to-second-quarter-of-2024>

- ・ ニューヨーク州会計監査官 Thomas P. DiNapoli

<https://www.osc.ny.gov/press/releases/2021/04/dinapoli-29-billion-hole-threatens-mtas-capital-program>

<https://www.osc.ny.gov/press/releases/2024/05/dinapoli-mta-faces-growing-risks-its-capital-funding>

- ・ WE ARE NY

<https://www.budget.ny.gov/pubs/archive/fy26/en/fy26cp-en.pdf>

第 10 章 これまでの米国内外の類似施策との対比

<参考文献>

・ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「諸外国におけるロードプライシング」最終報告書（2006年6月）

<https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r071.pdf>

・ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「混雑課金入門シリーズ1、混雑課金の概要」（2008年10月）

<https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r072.pdf>

・ 社会資本整備審議会、道路分科会、第9回国土幹線道路部会「大都市圏の料金体系のあり方について」

<https://www.mlit.go.jp/common/000997367.pdf>

<参考ウェブサイト>

- ・ City and State NY

<https://www.cityandstateny.com/policy/2019/08/congestion-pricing-around-the-globe/176990/>

- ・ Regional Plan Association

<https://rpa.org/work/reports/congestion-pricing-in-nyc>

第 11 章 日本への示唆

<参考文献>

・ 自動車交通環境対策検討会・ロードプライシング制度の在り方に関する分科会「ロードプライシング制度の在り方に関する報告書」（2010）

<https://www.env.go.jp/press/files/jp/15386.pdf>

- ・ 東京都ロードプライシング検討委員会「報告書」（2001）

<https://www.kankyo1.metro.tokyo.lg.jp/archive/vehicle/management/price/report.html>

- ・ 高田実宗「道路課金による交通管理の法的可能性」（2018）

<https://hit-u.repo.nii.ac.jp/records/2045107>

<参考ウェブサイト>

- ・ BBC

<https://www.bbc.com/news/articles/cev41ewgz33o>

- ・ Swedish Transport Agency

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trangselskatt/congestion-tax-a4.pdf>

第2編 米国における採用・人事制度について

第1章 採用プロセス

<参考文献>

- ・ New York State Department of Labor “Pay Transparency Law for Employers”
(2023年10月)

https://dol.ny.gov/system/files/documents/2023/10/p687-pay-transparency-law-for-employers_0.pdf

<参考ウェブサイト>

- ・ USAJOBS

<https://help.usajobs.gov/faq/application/documents/resume/what-to-include>

- ・ U.S. Equal Employment Opportunity Commission

<https://www.eeoc.gov/employers/small-business/what-shouldnt-i-ask-when-hiring>

<https://www.eeoc.gov/employers/small-business/4-what-cant-i-ask-when-hiring>

<https://www.eeoc.gov/laws/guidance/background-checks-what-employers-need-know>

第2章 日本の採用慣行との違い

<参考文献>

- ・ Junko Hirasawa “Hiring New Graduates in Japan and ‘Character’” (2016年1月)

https://www.academia.edu/62228484/Hiring_New_Graduates_in_Japan_and_Character

<参考ウェブサイト>

- ・ USAGOV

<https://www.usa.gov/termination-for-employers>

- ・ 厚生労働省

https://www.mhlw.go.jp/web/t_doc?dataId=73022000&dataType=0&pageNo=1

- ・ U.S. Equal Employment Opportunity Commission

<https://www.eeoc.gov/history/eeoc-history-law>

<https://www.eeoc.gov/history/civil-rights-act-1964>

<https://www.eeoc.gov/history/age-discrimination-employment-act-1967>

<https://www.eeoc.gov/history/americans-disabilities-act-1990>

[https://www.eeoc.gov/laws/guidance/enforcement-guidance-pregnancy-](https://www.eeoc.gov/laws/guidance/enforcement-guidance-pregnancy-discrimination-and-related-issues#I)

[discrimination-and-related-issues#I](https://www.eeoc.gov/laws/guidance/enforcement-guidance-pregnancy-discrimination-and-related-issues#I)

<https://www.eeoc.gov/statutes/genetic-information-nondiscrimination-act-2008>

<https://www.eeoc.gov/statutes/sections-501-and-505-rehabilitation-act-1973>

<https://www.eeoc.gov/statutes/equal-pay-act-1963>

<https://www.eeoc.gov/equal-paycompensation-discrimination>

第3章 州ごとに異なる雇用関連規則

<参考ウェブサイト>

- ・ Congress.gov

<https://www.congress.gov/crs-product/R42713>

<https://www.congress.gov/crs-product/R43792>

- ・ U.S. Department of Labor

<https://www.dol.gov/agencies/whd/minimum-wage/state>

<https://www.dol.gov/agencies/whd/state/payday>

<https://www.dol.gov/agencies/whd/fmla>

<https://www.dol.gov/sites/dolgov/files/WHD/Pandemic/FFCRA->

[Employer Paid Leave Requirements.pdf](#)

- ・ (独法) 労働政策研究・研修機構

https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2023/01/usa_01.html

- ・ ADP Inc.

<https://www.adp.com/-/media/pdf/pay-frequency-and-pay-timing-chart.pdf>

- ・ GovDocs

<https://www.govdocs.com/paid-sick-leave-laws-by-state/>

- ・ USA Facts

<https://usafacts.org/articles/how-red-or-blue-is-your-state/>

- ・ Civil Rights Department

<https://calcivilrights.ca.gov/employment/#whoBody>

- ・ Washington State Human Rights Commission

<https://www.hum.wa.gov/employment>

- ・ State of New Jersey

<https://www.njoag.gov/about/divisions-and-offices/division-on-civil-rights->

[home/know-the-law/njlad/](#)

<https://www.nj.gov/corrections/pdf/OTS/FRARA/OtherResources/Opportunity%20to%20>

[Compete%20Law.PDF](#)

- ・ Illinois Department of Human Rights

<https://dhr.illinois.gov/filing-a-charge/jurisdiction-chart.html>

- ・ Oyez

<https://www.oyez.org/cases/2019/17-1618>

- ・ State of California

<https://calcivilrights.ca.gov/fair-chance-act/>

- ・ Washington State Office of the Attorney General

<https://www.atg.wa.gov/fair-chance-act>

- ・ NYC Commission On Human Rights

<https://www.nyc.gov/site/cchr/law/the-law.page>

- ・ Seattle Office for Civil Rights

<https://www.seattle.gov/civilrights/laws-we-enforce/who-is-protected-in-seattle>

- ・ SF.gov

<https://www.sf.gov/information--get-help-discrimination-work>

- ・ Seattle Office of Labor Standards

<https://www.seattle.gov/laborstandards/ordinances/fair-chance-employment>

第3編 アメリカの政府閉鎖について (Government Shutdown)

第1章 アメリカにおける「政府閉鎖 (Government Shutdown)」について

<参考ウェブサイト>

- ・ USA Gov

<https://www.usa.gov/federal-budget-process>

- ・ U.S. Office of Personnel Management

<https://www.opm.gov/policy-data-oversight/pay-leave/furlough-guidance/unemployment-compensation-for-federal-employees-fact-sheet-december-2018.pdf>

- US Senate Committee on Appropriations
<https://www.appropriations.senate.gov/subcommittees>
- Appropriations Committee Democrats
<https://democrats-appropriations.house.gov/subcommittees>
- US Government Accountability Office
<https://www.gao.gov/blog/what-continuing-resolution-and-how-does-it-impact-government-operations>
<https://www.gao.gov/legal/appropriations-law/resources>
- Bipartisan Policy Center
<https://bipartisanpolicy.org/explainer/what-to-know-about-continuing-resolutions/>
<https://bipartisanpolicy.org/explainer/who-is-missing-paychecks-in-the-2025-shutdown-when-and-where/>
- National Constitution Center
<https://constitutioncenter.org/the-constitution/full-text>
- GovFacts
<https://govfacts.org/explainer/what-is-a-government-shutdown/>
- Congressional Research Services
<https://sgp.fas.org/crs/misc/RL34680.pdf>
- ThoughtCo.
<https://www.thoughtco.com/government-shutdown-history-3368274>
- Pacific Standard
<https://psmag.com/news/the-ghosts-of-government-shutdowns-past/>
- AP
<https://apnews.com/article/government-shutdowns-history-schumer-trump-f442ba1392fab3e7cab37756302e829c>
- Reuters
<https://www.reuters.com/legal/government/what-are-democrats-republicans-positions-us-government-shutdown-fight-2025-09-29/>
<https://www.reuters.com/world/us/us-government-shutdown-stalls-fbi-investigations-2025-10-30>
- USAFacts
<https://usafacts.org/articles/government-shutdown-2025-what-to-know/>
- Committee for a Responsible Federal Budget
<https://www.crfb.org/blogs/appropriations-watch-fy-2026>
- White House
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/05/Fiscal-Year-2026-Discretionary-Budget-Request.pdf>
- POLITICO
<https://www.politico.com/news/2025/11/09/senate-democrats-shutdown-vote-00644146>
- The New York Times

<https://www.nytimes.com/interactive/2025/09/30/us/politics/government-shutdown-furloughs.html>

- The Guardian

<https://www.theguardian.com/us-news/2025/nov/01/airports-delays-government-shutdown>

- FAA

<https://www.faa.gov/newsroom/dot-faa-announce-temporary-10-reduction-flights-40-airports>

- U.S. Department of the Interior

<https://www.doi.gov/sites/default/files/documents/2025-09/doi-nps-lapse-plan2025930508.pdf>

- National Parks Conservation Association

<https://www.npca.org/articles/11003-parks-group-warns-shutdown-leaves-national-parks-open-and-unprotected-while>

- Center for Health Law and Policy Innovation

https://chlp.org/wp-content/uploads/2025/10/HCIM-Government-Shutdown_FINAL.pdf

- USA Today

<https://www.usatoday.com/story/news/nation/2025/11/17/will-snap-recipients-need-to-reapply-access-benefits/87317816007>

- CBO

<https://www.cbo.gov/system/files/2025-10/61823-Shutdown.pdf>

- ED

<https://www.ed.gov/media/document/us-department-of-education-contingency-plan-lapse-fiscal-year-fy-2026-appropriations-508-112431.pdf>

- Debevoise & Plimpton

<https://www.debevoise.com/insights/publications/2025/10/consequences-of-a-federal-government-shutdown>

第2章 「連邦政府閉鎖（Government Shutdown）」が地方自治体に与える影響

<参考ウェブサイト>

- USA Facts

<https://usafacts.org/articles/how-much-of-the-federal-budget-is-discretionary-spending/>

<https://usafacts.org/articles/how-much-of-the-federal-budget-is-mandatory-spending/>

- US Government Accountability Office

<https://www.gao.gov/federal-budgeting>

- National Conference of State Legislatures

<https://www.ncsl.org/in-dc/federal-government-shutdown-what-it-means-for-states-and-programs>

- National League of Cities

<https://www.nlc.org/article/2025/11/07/economic-impacts-of-the-federal-government-shutdown-on-local-communities/>

- POLITICO

<https://www.politico.com/news/2025/11/12/trump-admin-pay-snap-within-24-hours-shutdown-00649508>

https://www.politico.com/news/2025/10/28/shutdown-imperils-key-education-program-for-young-children-00622729?_bhlid=fd7737a7ce498fb6f60a1baee93422e73863da68

- ABC

<https://abcnews.go.com/US/supreme-court-extends-stay-order-requiring-administration-pay/story?id=127415450>

- Department of Health and Human Services

<https://www.headstart.gov/programs/article/head-start-programs>

<https://acf.gov/ocs/fact-sheet/liheap-fact-sheet>

- Reuters

<https://jp.reuters.com/markets/commodities/NLJ7KQEGGVOENPJHDMQQX2N5R4-2025-10-29/>

- Small Business Administration

<https://www.sba.gov/article/2025/10/21/sba-releases-state-level-analysis-shutdown-impact-small-business-lending>

- UHY

<https://uhy-us.com/insights/news/2024/april/how-local-governments-can-weather-a-federal-shutdown>

第3章 ニューヨークの場合

<参考ウェブサイト>

- Office of the NY State Comptroller

<https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/introduction>

<https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/review-categorical-grants>

<https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/federal-spending-major-funding-streams-and-functions>

<https://www.osc.ny.gov/reports/budget/fed-funding-ny/new-york-state-employees-and-federal-funding>

- NYS Governor Hochul

<https://www.governor.ny.gov/news>

- USA Today

<https://www.usatoday.com/story/money/2025/10/27/snap-benefits-november-usda-food-stamps-government-shutdown/86925221007>

- NYC Office of the Mayor

<https://www.nyc.gov/mayors-office/news/>

【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

第1編 上席調査役 圓増 正宏（～2025年6月）

所長補佐 中上 奈苗

第2編、第3編 所長補佐 中上 奈苗