

THE SIXTH BOROUGH DISPATCH

PHILADELPHIAN IN NEW YORK CITY

APRIL 2026

目次

ニューヨーク市のハイライト

建設用足場の問題

交通・公共輸送

ラガーディア空港での衝突事故

予算

所得税の増税

駐車料金

マムダニ議員の重点予算案

政策および諸課題の動向

育児支援・チャイルドケア

自転車およびバス転用路線

住宅政策

学校の安全対策

地域社会の安全

「ポットホール」の深掘り： 追加の洞察



400マイル続く常設の足場

ニューヨークの街を歩いていると、多くのビルで、その外壁を取り囲むように工事現場の足場が組まれている風景を目にします。一見すると工事現場のような外見のため、一時的なもののように見えますが、その実態は、半ば半永久的な形で存置されています。

マムダニ市長以前の時代もビルの外壁に沿って組まれる足場（工事用の足場が長年組まれた状態にある（写真参照））問題に取り組んできました。

問題の発端は、1979年にビルから落ちてきたレンガに当たって学生が亡くなってしまったことです。この事件を契機に、ニューヨーク市では、5年ごとに建物に関して落下物がないか点検することを業務付ける条例が作られました。万一、危険が見つかった場合、その修理が終わるまで建物の所有者は、落下物から歩行者を守るため、足場を設置しなければなりません。建物の所有者としては、本来修理をすることが義務付けられているものの、実態としては、すぐに修理を行えないことを理由に、足場を組み続けているものと推察されます。この結果、一説によれば、ニューヨーク市内の足場は、総延長約650キロメートルにも及ぶとも言われています。

今、マムダニ市長は、180日間以上足場を設置しているビルの所有者に罰則を科す計画を立てており（4月中に決定、夏までに施行予定）、ビルの所有者が早急に改修を行うことを促すとともに、既存の建物の点検は、5年から6年ごとに、新しい建物の点検は12年ごとに延ばし、法の適正な執行を目指すこととしています。今後の政策の方向性に要注目です。

ついに完成！3月の交通ニュース

3月には、様々な交通政策に関するアップデートがありました。

まず、今月、新「ポータル橋 (Portal Bridge)」が完成しました。

この橋は115年以上前に建てられ、技術的な問題や橋を通行する列車の遅延が発生しがちだった古い橋に代わるものです。交通当局者は、この橋を更新することは列車の信頼性を改善するために役立つものだと述べています。

また、アメリカ連邦運輸省は、以前、政府機関の閉鎖や、税金がDEIと呼ばれる多様性、公平性、包摂性の政策に使われることへの懸念から、GATEWAYトンネルや地下鉄2号線に関する180億ドルの拠出を停止していました。連邦運輸省は、税金について、責任を持って使うことを担保するためだとコメントしています。

連邦裁判所の裁判官は、GATEWAYトンネルに係る資金については、この地域に対する直接的かつ重大な影響を及ぼすこと、公共の利益に反することから、連邦政府は資金を拠出しなければならないという判決を下しました。ただし、地下鉄2号線の駅設置に係る6,000万ドルについては、裁判が継続中です。

ニュージャージー州では、マイキー・シェリル知事がNJトランジットの運営を改善するための知事令に署名しました。その中には、3つの会議体を通じて、乗客からサービス改善のための意見を聞くことが含まれています。

現在、NJトランジット当局が定めている改善目標は、駅の衛生、アクセシビリティ、安全、そしてリアルタイムトラッカーの改善を通じたデジタル体験の向上とされています。

ラガーディア空港での航空機事故

3月22日にラガーディア空港で飛行機が消防車と衝突し、二人のパイロットが亡くなりました。消防車は航空管制官から滑走路に入る許可をもらいながら、数秒後に、同じ航空管制官は止まるように指示をしたようです。

現在、国家運輸安全委員会 (NTSB) が事故を調査していますが、現在指摘されている点は、以下のとおりです。

1. 航空管制官は、事故の発生前に管制レーダーから離れていた可能性があるようです。衝突の直前、事故を起こした機体とは別の飛行機が健康被害を及ぼす可能性のある異臭騒ぎを起こしており、航空管制官はその対応のため、本来応答するはずのない緊急電話の対応を行っていたとの情報もあります。
2. 消防車側にも様々な問題がありました。例えば、消防車は停止線で止まらなかった可能性が浮上しています。当局は、消防車から飛行機が見えていたかどうかについて調査しています。最後に、航空管制官からの指示が消防車側に届かなかった可能性も指摘されています。
3. 事故当時、連邦航空局が定める最低限の遵守規定に従って二人の航空管制官が仕事をしていました。これは連邦航空局が求める最低限度の規定です。事故に関係した航空管制官は、衝突した飛行機に情報を提供すると同時に、他の6つの飛行機にも情報を提供し、別の滑走路も管理していました。アメリカでは、航空管制官が慢性的に不足していると言われています。

予算

財政赤字への対応：リーダーたちが検討する財源確保の手段：

所得税の増税

ホークル・ニューヨーク州知事は反対していますが、ニューヨーク州議会多数派の民主党は、富裕層のニューヨーク住民と企業に課す所得税の増税を実施する計画を立てています。

この税金はニューヨーク市だけではなく、ニューヨーク州全体に影響します。

ニューヨーク州議会は、毎年所得税を上げようと試み、ホークル知事は、増税反対の立場から議会と交渉しています。

マムダニ市長は、所得税を増税する方法以外では、ニューヨーク市が抱える530万ドルの収支不足（財政赤字）を是正できないと述べています。ニューヨーク州の有権者の54%は、100万ドル以上稼いでいる個人と企業への所得税の増税に賛成しているとのデータもあります。知事と市長との間でのどのような意見の調整が行われるのか推移を見守る必要があります。

駐車料金

ニューヨーク市議会は、現在の3万台の無料駐車スペースを有料化することを検討しています。

目的は、大きな財政赤字を解消するため、少しでも収益を確保し、真に必要とするニューヨーク住民のための駐車スペースを確保することです。

マムダニ市長はこの政策に反対しています。財政赤字に取り組むためには、構造的な変革の方が駐車料金より大事だと主張しています。

マムダニ市長の関心事項

マムダニ市長による予算の3つの要素「ウォール街からの税収の見込み、不測の事態に備える基金の使用、そして固定資産税の増税」については、オンブズマンから疑問視されています。

会計監査官と独立予算局も、ニューヨーク市がウォール街の好況が続くことをあてにしない方がいいと述べていました。また、不測の事態に備えるための基金を災害時以外に使うべきではないと考えています。最後に、固定資産税の増税に関して、結局は家賃の引き上げにつながるだけであり、これまでの経緯から裕福な住宅所有者への課税とはならないことを予想しています。

政策動向の追跡

育児支援・チャイルドケア

背景

マムダニ市長が発表した政策資料によると、ニューヨーク市民にとって家賃に次いで家計の大きな負担となっているのが、乳幼児の保育（チャイルドケア）費用です。この問題は深刻化しており、市民が市外への転居を余儀なくされる主な要因となっています。

さらに、ニューヨーク市内の多くの世帯において、手頃な価格で利用できる保育サービスが不足していることが、仕事の中断や解雇、あるいは昇進の辞退といった事態を招いています。これは、保育サービスの代わりに育児を優先せざるを得ないという付随的な責任が生じているためです。

また、全米の他地域と比較して、ニューヨーク市の妊産婦死亡率は高い水準にあります。そして、これらの死亡事例の大部分は、適切な対策によって防ぐことが可能であったと考えられています。

選挙公約

マムダニ市長は、生後6週間から5歳までのすべてのニューヨーク市の子どもを対象とした「保育の無償化」の実現を公約に掲げています。また、保育従事者の賃金引き上げを断行するとともに、新米パパ・ママを対象に、育児に必要な必需品や役立つ情報をまとめた「ベビーボックス（育児パッケージ）」の提供を計画しています。

これまでの政策動向

2月、マムダニ市長は現行の保育サービス提供者と協議を行い、政策実現に向けた貴重な情報の収集にあたりました。また、ニューヨーク市内での保育サービス拡充を目指し、新たなサービス提供者の参入を促す取り組みも開始しています。

3月の政策動向

妊婦・パートナーのための訪問看護の拡充

マムダニ市長は、ニューヨーク市の児童福祉局から、家庭訪問看護を拡大するためにナース・ファミリー・パートナーシップ・プログラムに2000万ドルを充てる予定です。

このプログラムは、看護師と、メディケイドやWICを利用している出産を控えた両親をマッチングすることです。

看護師は、栄養、母乳育児や小児予防接種などの子育ての技術を向上させるために親に助言します。

この政策を通じて、プログラムに参加する家族を3000世帯に倍増させる計画です。

無料託児サービス

ニューヨーク市の多くの子育て世帯には、無償の保育サービスが提供されていなかったため、仕事を中断されたり、解雇されたりすることがあり、昇進ができないこともあります。そもそも、保育サービスを利用できないと、働くことも困難です。

このため、3月にマムダニ市長とホークル知事は、今秋から、無料の2-K（2歳児教育）の枠を設ける4つの地域（2,000名分）を発表しました。1,000名分の3-Kの枠は、秋に新たに設置される予定です。

計画では、2027年までに12,000名に増やすことを含め、現在のプログラムを4年間で拡大することを目指しています。

ホークル知事は、ニューヨーク市の幼児保育を支援するために、さらに12億ドルを投入することを決めました。



「ポットホール」の深掘り！

追加情報は、以下の第1カラム（左の列）をご参照ください。

自転車およびバス転用路線

背景

マムダニ市長の政策資料によると、多くのニューヨーク市民が市バスを重要な移動手段として利用しています。しかし、上昇し続ける運賃が家計を圧迫しており、大きな負担となっています。さらに、ニューヨーク市のバスの走行速度は全米で最も遅いという課題も抱えています。

ニューヨーク市議会は、市内における自転車専用レーンおよびバス優先レーンの拡充に向けたこれまでの取り組みに対し、「F（最低ランク）」の評価を下しました。前任のアダムス市長は、バスの運行効率を向上させると明言していましたが、ほとんど改善が見られなかったのが実状です。

選挙公約

マムダニ市長は、ニューヨーク市内のすべての市バスの運賃を無償化することを公約として掲げています。また、バス優先レーンの新設に加え、バス専用の信号機（バス・キュー・ジャンプ・シグナル）の設置や、二重駐車を防止するための「荷さばき用スペース（ローディングゾーン）」の確保などを通じて、運行速度の向上と効率化を図ることを約束しています。

これまでの政策動向

2月、マムダニ市長は、前任のアダムス政権下で中断されていたバス専用レーンの拡充プロジェクトの再開を発表しました。これにより、停滞していた交通インフラ整備を再び前進させ、市民の利便性向上を目指しています。

3月の政策動向

マムダニ市長は、マクギネス・ブルバード、マディソン・アベニューやフォーダム・ロードなどに自転車・バス専用レーンを設置する計画を立てました。

NYC STREET PLANに基づき、ニューヨーク市運輸局は、5年間にわたって、新しい自転車・バス専用レーンの距離要件を含む道路計画を遵守する義務が発生します。



「ポットホール」の深掘り!

追加情報は、以下の第1カラム（中の列）をご参照ください。

悪徳家主対策

背景

家主による物件管理の懈怠により、約50万人の市民が劣悪な住環境での生活を余儀なくされています。

選挙公約

ママダニ市長は、家主の責任を徹底させるため、関連当局を統合して部局間の連携を強化することを公約しています。また、311（市民通報窓口）のシステムを刷新し、入居者が点検の予約や進捗状況を追跡できるようにします。さらに、家主が修理を行わない場合には市が代行して修理を行い、その費用を家主に請求するほか、最終的には管理放棄された物件の所有権を市が取得することも約束しています。

これまでの政策動向

2月、ママダニ市長は市内初となる「賃貸詐欺・不正聴取会（Rental Ripoff Hearing）」を開催しました。これは、入居者が建物の安全性や隠れた手数料について直接意見を述べる場となりました。この聴取会を受け、市は90日以内に入居者保護計画を発表することが義務付けられています。また、法令違反が頻発している250棟のビルリストが公表されました。これらのビルは「代替執行プログラム（AEP）」による厳格な監視対象となり、家主が速やかに修理を行わない場合は、市が修理を代行し、その費用を家主に課すこととなります。

3月の政策動向

ママダニ市長は、ニューヨーク市公益擁護官（Public Advocate）の下で、住宅管理建設局（Housing Preservation and Development department）が作成した悪徳家主リストにおいて、最下位から2番目に位置付けられた悪徳家主に対して訴訟を提起し、210万ドルの罰金の支払いを命じる裁判所の決定を得たことを発表しました。市として、悪徳家主に断固たる姿勢で臨む姿勢を見せています。



「ポットホール」の深掘り!

追加情報は、以下の第1カラム（右の列）をご参照ください。

グリーンで健康な学校づくり

背景

多くの公立学校において、環境負荷の低減と健康的な教育環境の確保に向けた設備のアップグレードが必要とされています。

選挙公約

ママダニ市長は、学校への再生可能エネルギー・インフラの導入や空調システムの改善、さらにアスファルト敷きの校庭を緑豊かな空間（グリーンスペース）へと転換することを計画しています。加えて、これらの整備を通じて1万5,000人の労働組合雇用を創出するとともに、50校の学校を災害時の安全な避難所、および教育活動の拠点として機能させるための整備を進める方針です。

これまでの政策動向

2月における具体的な政策変更はありませんでした。

3月の政策動向

マムダニ市長は、3年以内に全てのニューヨーク市の学校を時速15マイルの減速区域に含めることを発表しました。ニューヨーク市運輸局は、交差点の設計を改善し、段差を設置することに取り組むこととなります。

手ごろな価格の住宅

背景

ニューヨーク市が富裕層向けの「高級アパートメント」を建設する民間デベロッパーを優遇してきたことなど、様々な要因により、手頃な価格の住宅が不足しています。その結果、現在では多くの市民が家賃を支払うことが困難な状況に陥っています。

選挙公約

マムダニ市長の計画では、今後10年間で20万戸の「アフォーダブル・ハウジング（手頃な価格の住宅）」を建設する予定です。この計画の大きな特徴は、建設されるすべてのユニットを「家賃規制対象（レント・スタビライズド）」のアパートに指定することにあります。

これまでの政策動向

2月、マムダニ市長は「ティンボール・テラス（Timball Terrace）」プロジェクトを開始しました。このプロジェクトにより、341戸の住宅ユニットが新たに供給されることとなります。

3月の政策動向

マムダニ市長はニューヨーク市の管理する地域で、手頃な価格の住宅建設を加速させるための「ネイバーフッド・ビルダーズ・ファストトラック」を発表しました。

このプログラムでは、住宅保全開発局が住宅建設業者を事前審査できるため、開発の提案プロセスは8ヶ月短縮される可能性があります。また、これによって業者の選定時間を半分に短縮できます。

地域社会の安全

背景

全米の他の都市と同様に、ニューヨーク市も治安維持という大きな課題に直面しています。

選挙公約

マムダニ市長は、犯罪を未然に防ぐための「地域安全局（Community Safety Bureau）」を創設する予定です。これまでの研究結果に基づき、精神保健（メンタルヘルス）対策を強化し、地下鉄駅にはアウトリーチ・ワーカーなどの専門スタッフを配置します。さらに、市内の空きビルを活用して医療施設を開設することも検討しています。

これまでの政策動向

2月における具体的な政策変更はありませんでした。

3月の政策動向

ママダニ市長は、精神衛生に関する事件の際に警察官の代わりに専門家を派遣するため、新しい地域安全局の設立を発表しました。しかし、まだ立ち上げ段階であるため、今回は二人しか採用せず、まずは緊急通報への対応を変える小規模な計画を立てる予定です。また、ママダニ市長はB-HEARDという、緊急通報を受けて専門家を派遣するプログラムを拡大する予定です。マンダミ市長以前は、このプログラムは予算が足りなかったため難航していました。

「ポットホール」の深掘り！

アメリカの政治制度を深く知るための追加的知見

1

知事にはそれだけの予算を新たに割り当てる権限があるのか？

予算編成のプロセス 知事は、次会計年度の予算案（Executive Budget）においてこれらの資金を配分します。ただし、この予算案を実際に執行するためには、州議会による可決が必要です。今回のケースでは、予算はすでに議会を通過していました。「知事が独断で即座に資金を割り当てた」かのような印象を与える主張は誤解を招く恐れがあります。実際には、すでに予算化されていた資金について、知事が記者会見で改めて言及したに過ぎません。

2

なぜ歴代の市長は自転車レーンを勧められなかったか？

背景と規制の壁 規制の影響により、計画通りに自転車専用レーンやバス優先レーンを設置することは困難を極めます。2011年に制定されたニューヨーク市の法律により、市交通局（DOT）は新しい自転車レーンを設置する前に、影響を受ける地域のコミュニティ・ボード（地域評議会）に計画を提示することが義務付けられています。その後、地域住民はDOTに対して公聴会の開催を要求する権利を有します。

この仕組みは、結果的に建設期間を数年も遅延させる要因と指摘されています。地域住民は、駐車スペースの減少、交通渋滞の悪化、安全性の懸念など、様々な理由から自転車レーンの設置に反対することが多いためです。また、こうした公聴会では、反対派の意見がオーバーリプレゼンテーションされる傾向にあるとの指摘もなされています。

市議会は市長に対し、自転車・バスレーンの整備計画の実行を強制できるのか？

法的根拠と義務 はい、可能です。市議会は立法機関であり、市議会が可決した法律は（州法や連邦法に抵触しない限り）、

3

裁判所にはなぜ家主に罰金を科す権限があるのか？

司法の役割と強制力 裁判所の責務は「法の維持」にあります。制定法や契約法が存在するため、それらが侵害されないよう監視するのが裁判所の役割です。法律に違反があった場合、裁判所は是正措置、罰則、または賠償金の支払いを命じることで、不平等を正す義務を負います。

多くの場合、裁判所は法律自体に規定されている「金銭的罰則」に基づき制裁を科します。さらに、家主が裁判所の命令を無視した場合には、裁判所は「法廷侮辱罪（Contempt Power）」を行使して追加の罰則を科すことも可能です。通常、こうした違反事例は訴訟を通じて裁判官の判断を仰ぐこととなります。

市はリストに載っている家主を提訴したのか？

執行手続きの現実 市は、リスト上で「ワースト2位」とされた家主を提訴しました（なお、ワースト1位の家主についてはアダムス前政権下ですでに処罰されています）。通常、まず市住宅保全開発局（HPD）が法律違反を特定し、違反通知と罰金を含む「チケット（告知書）」を発行します。

行政機関である市長室サイドによって執行される必要があります（一定の裁量権は認められます）。これは一般市民と同じ論理です。市民が法律を遵守しなければならないのと同様に、市長もまた法律に従う義務があります。さらに市長は、一般市民には適用されない「市長室に課せられた法律」も遵守しなければなりません。

これらの政策の実施責任者は誰か？

NYCDOTの役割と権限 ニューヨーク市交通局（NYCDOT）が、自転車レーンの計画、設計、および実施の責任を負っています。これは、DOTが自転車レーンを管轄する行政機関であるためです。ニューヨーク市憲章第71条により、DOTは市内の道路に対して広範な管理権限を付与されています。さらに、「ニューヨーク市ストリート・プラン（NYC Street Plan）」は、DOTに対して（具体的に）250マイルの保護付き自転車レーンの設置を義務付けており、これがプロジェクトを実施するための法的根拠となっています。

しかし、一部の家主はこれに応じないため、個人、市民団体、あるいは今回のように市が法的措置を講じることがあります。マムダニ市長は、4月中旬までに違反が改善されない場合、この家主に対してさらなる法的措置を講じると通告しています。極めて稀なケースですが、行為が「犯罪」とみなされれば、家主が逮捕されることもあります。しかし、一般的には市が動くよりも、個人や市民が主導して法的措置をとるのが通例です。