

第6章

ダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの策定（1）：
素材の準備

第6章及び第7章の分析対象は、ダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの策定である。第6章では、素材の準備が行われた計画策定過程前半（1980年冬頃～1981年冬頃）の中間成果及び個別作業の内容を記述・再現する。

6-1 調査・研究の実施

ダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの策定は、LUTP チームを中心とする調査・研究に始まった。将来開発予測分析、既存の目標・方針・計画の分析、ダウンタウン形成史の研究が行われ、それぞれの報告書がまとめられた。そして、それらと他の調査・研究の成果は、計画策定のバックグラウンド・レポートとしてまとめられ、それは後に団体や個人が代替方針案や代替計画案を作成する際の基礎資料となった。

6-1-1 将来開発予測分析の方法と結果

将来開発予測分析（Probable Future Development Analysis）は、15年から20年先までにダウンタウンで発生する新規開発の量と場所、形態を予測する分析である。LUTP チームのために、サンフランシスコのコンサルタント John M. Sanger Associates が実施、地元シアトルのコンサルタント Bell, Isaki & Associates が支援した。

当時、ほとんどの土地利用計画は、詳細な将来開発予測分析を伴わず、対象エリアの将来の姿が提示されないまま策定されるのが普通であった。成長が現在の傾向で続き、土地利用規制が現在のまま変更されない場合に発生し得る新規開発とその結果としての対象エリアの将来の姿については、計画策定に参加する人々の間で異なる認識が持たれていたのである。

しかし、ダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの策定では、将来開発予測分析を通じて、対象エリアの将来の姿が提示された。これは、人々が将来の新規開発の影響を評価し、それに対応するための代替案を検討し、将来の新規開発を誘導する手段を決定する際の重要な基礎となった。実際、将来開発予測分析の結果は、市エンジニアリング局による交通循環代替案の検討、ダウンタウン・プランに対する環境影響評価における No Action 案のシナリオ、個人や団体による代替方針案及び代替計画案の検討の基礎となった。分析結果は、それが計画提案であると誤解されることもあったが、あくまでも、将来の新規開発に関する議論を刺激するための道具であった。

将来開発予測分析の方法は（1）開発量予測→（2）土地利用・建物目録の整備→（3）感受性（susceptibility）分析→（4）開発量配分であった（図 6-1-1：開発量予測の位置が異なるが本質的な違いはない）。各段階の作業は次の通りである。

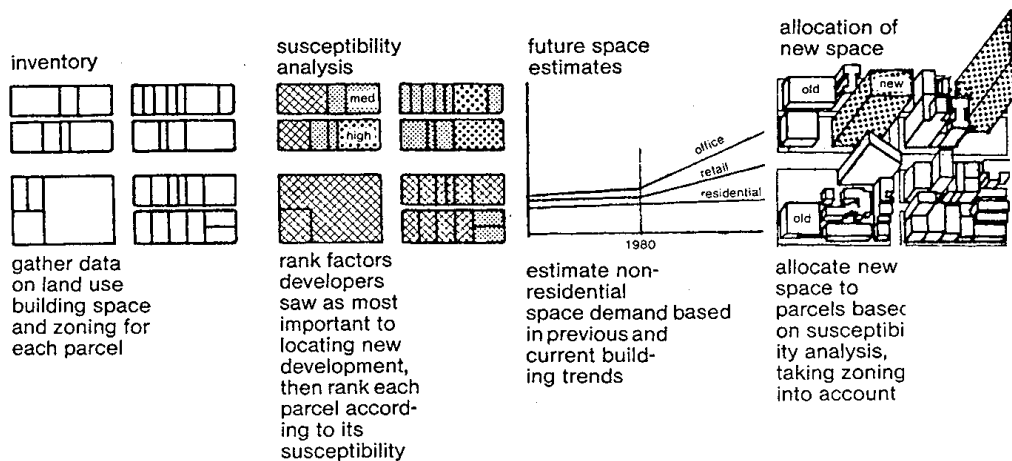


図 6-1-1 将来開発予測分析の方法 (Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “Background Report of the Downtown Land Use & Transportation Project”, p.202)

[1 開発量予測]

将来開発予測分析の対象は、オフィス、ホテル、小売商業の新規開発であった。住宅は、これらの用途の新規開発により取り壊されるものとして扱われた。

将来の新規開発の場所と形態を予測するためには、まず、オフィス、ホテル、小売商業の用途毎の新規開発量（建設量）を仮定する必要がある。そこで、図 6-1-2 の通り、複数のデータに基づくトレンド予測が検討された。

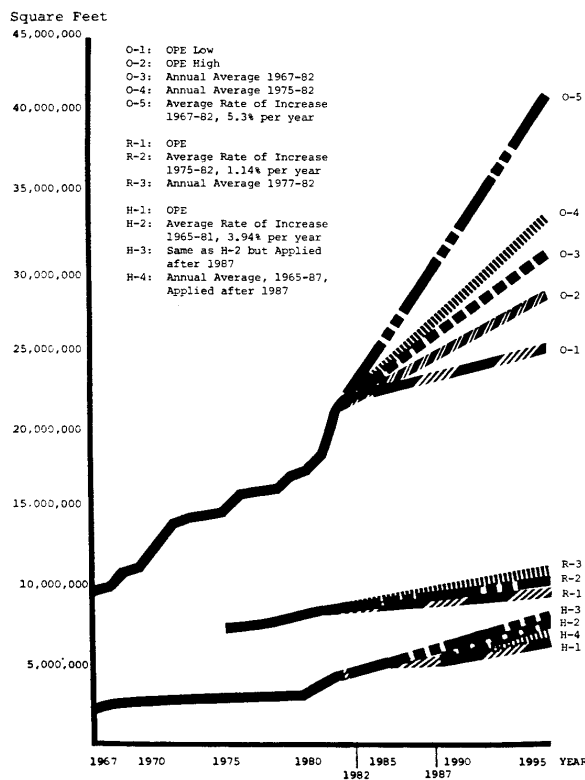


図 6-1-2 新規開発（建設）量の予測 (John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.9)

検討の結果、分析では、雇用予測に基づく空間需要量ではなく、開発（建設）トレンドに基づく開発（建設）量が利用されることとなった。これは、雇用予測の信頼性が低かったこと、新規開発による影響を提示する目的のためネットの空間需要量ではなくグロスの開発（建設）量の予測が求められていたことによる。そして、オフィス及びホテルについては最も高い開発（建設）量、小売商業については情報の信頼性が最も高かった 1975 年～1982 年のトレンドに基づく開発（建設）量が分析の仮定として選択された。

表 6-1-1 仮定された新規開発（建設）量（John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.8)

用途	新規開発（建設）量（グロス床面積）
オフィス	19,900,000 平方フィート
小売商業	1,350,000 平方フィート
ホテル	2,500,000 平方フィート（4,100 室）
合計	23,750,000 平方フィート

[2 土地利用・建物目録の整備]

計画対象エリア内の全 333 街区・1,372 敷地について、土地利用・建物目録（Land Use and Building Space Inventory）が整備された。目録の整備においては、予算の都合でこのための情報収集はできなかったため、入手可能な二次データが活用された。ただし、複数のデータ間で不整合が確認された土地・建物については、現地調査による確認が行われた。

図 6-1-3 は土地利用・建物目録の形式である。敷地面積、オフィス床面積、小売商業床面積、ホテル床面積、住宅床面積、空きスペース床面積、駐車場床面積、その他床面積、建物グロス床面積、ゾーニング地区コード、建物階数、駐車場の種類、駐車場台数、住宅戸数、ホテル室数、敷地利用可能度格付け*、眺望質格付け*、公共交通アクセス格付け*、フリーウェイ・アクセス格付け*、歩行者通行量格付け*、住宅維持の有無*、歴史的建物維持の有無*、オフィス開発への近接性*、小売商業開発への近接性*、ホテル開発への近接性*などの項目が含まれる。ただし、*印付きの項目は、次項で説明する感受性（susceptibility）分析の結果が追加されたものである。

SEATTLE DOWNTOWN DATA BASE															Residential Units															
Block Number															Hotel Rooms															
Parcel Number															Parcel Availability Rating															
Parcel Size in Square Feet															View Quality Rating															
Square Feet of Office Space															Transit Access Rating															
Square Feet of Retail Space															Freeway Access Rating															
Square Feet of Hotel Space															Pedestrian Traffic Rating															
Square Feet of Residential Space															Whether Housing Retention Candidate															
Vacant Square Feet															Whether Historic Retention Candidate															
Square Feet in Parking Garage																														
BLD	LOT	PACARE	OFFSOF	RETSFT	HOTSF	RESOSF	VACS	PKSOF	OTHSFT	GSQFT	ZD	ST	PK	PK	PK	PK	NPJ	RES	HTR	PA	VI	TR	FM	PE	HO	HI	OFF	RET	HOT	
CA	A	T									NE		NO	NO	UT				M	CA	VA	AN	YA	DF	US	LD	RE	PRX	PRX	PRX
9																														
E 1	7200	-0	0	0	0	0	0	0	0	-0	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
E 2	7200	-0	4830	0	0	0	0	0	4830	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2				
E 3	3330	-0	0	0	0	0	0	0	0	-0	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
E 4	7200	-0	0	0	800	0	0	0	0	-0	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
E 5	3330	-0	0	0	0	0	0	0	0	-0	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
E 6	3330	-0	0	0	1600	0	0	0	0	-0	5	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
E 7	9990	-0	0	0	35800	0	0	0	35800	5	-0	-0	5	538	0	16	-0	2	3	3	1	1	1	1.0	.6	.2				
W 1	7200	-0	0	0	0	0	0	0	3600	3600	6	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
W 2	7200	-0	7200	0	0	0	0	0	7200	7200	6	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
W 3	7200	-0	0	0	0	0	0	0	30000	30000	6	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
W 4	7200	-0	0	0	0	0	0	0	-0	-0	6	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
W 5	14400	-0	0	0	0	0	0	0	-0	-0	6	-0	-0	5	538	0	0	-0	2	3	3	1	1	0	1.0	.6	.2			
SUM	84780		0	12030	0	38200	0	0	33600	80630								52	0											

図 6-1-3 土地利用・建物目録の例 (John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.17)

[3 感受性分析]

感受性 (susceptibility) 分析は、オフィス、ホテル、小売商業の各用途の新規開発の場所 (立地) に影響を与える諸要素の特定、選択、順位付けを行うもので、将来開発予測分析の中でも最も重要な作業であった。この作業では、過去数年の主要プロジェクトを含むダウンタウン開発の広範かつ多様な経験を持つシアトルの開発業界 (development community) のメンバーで構成された技術諮問委員会 (Technical Advisory Committee) が重要な役割を果たした。新規開発の場所に影響を与える諸要素の特定、選択、順位付けは極めて実務的な要素であり、その検討には実務に携わる開発業界のメンバーの専門性が必要とされていたのであった。この作業の方法としては、技術諮問委員会を活用する方法の他に、過去の開発に関する複雑な多変量回帰分析を行う方法があり得たが、そもそも多変量回帰分析に必要な情報が揃っていなかったことはさておき、技術諮問委員会のメンバーから得られる実務的な情報の方が多変量回帰分析の結果よりも信頼性が高いと考えられていた。

技術諮問委員会では、まず、新規開発の場所に影響を与える諸要素が特定された。特定された諸要素は、各敷地の特徴を説明する土地供給要素 (Land Supply Factor) と各用途 (オフィス、ホテル、小売商業) の需要に対応した場所の好み・選択に関わる需要要素 (Demand Factor) の2種類に分けられた。土地供給要素には、敷地面積、開発可能性と敷地統合可能性、敷地コスト、既存開発の程度と種類、ゾーニング (土地利用規制)、既存建物の特徴などが含まれた。また、需要要素には、同用途との近接性、異用途との近接性、獲得可能賃料 (site-paying ability)、公共交通路線への近接性、フリーウェイへの近接性、フェリーへの近接性、歩行者通行量の多いエリアへの近接性、眺望、公園への近接性、エリアの一般的なアピランスなどが含まれた。なお、需要要素はオフィス、ホテル、小売商業の用途毎に異なった。

次に、新規開発の場所に影響を与えると特定された諸要素のうち、感受性分析において実際に利用するものを選択し、それらの格付けをオフィス、ホテル、小売商業の

用途毎に決定する作業が行われた。具体的には、個人そしてグループとして、各用途の各要素に1から10の点数をつける作業であった。その結果、諸要素が格付けされ、極めて低い格付けのものは削除された。なお、個人の点数とグループの点数の比較から、諸要素の相対的重要性については高いレベルの同意が確認された。

さて、新規開発の場所に影響を与える諸要素の中には固有の数値を持つものと持たないものがあり、後者については、相対的な数値を設定する必要があった。この作業も技術諮問委員会及び他の特定分野の専門家の支援により行われた。また、近接性の数値の取り扱いにおいては、対象エリアの街区パターンが行列の表として捉えられた。これは、土地利用・建物目録に地理情報が含まれていなかったため、近接性の測定は、地理情報が整備されていれば、高度をも扱うより正確なものとなり得た。

最後に、開発の場所に影響を与える諸要素に与えられた数値と格付けを含む簡単な数式により、オフィス、ホテル、小売商業の各用途について、敷地毎に、開発の相対的感受性を示す数値が導かれた。そして、相対的感受性は高、中、低の3つの段階に分けられ、用途別に図示された。図6-1-4は、オフィスの開発感受性を示す図である。

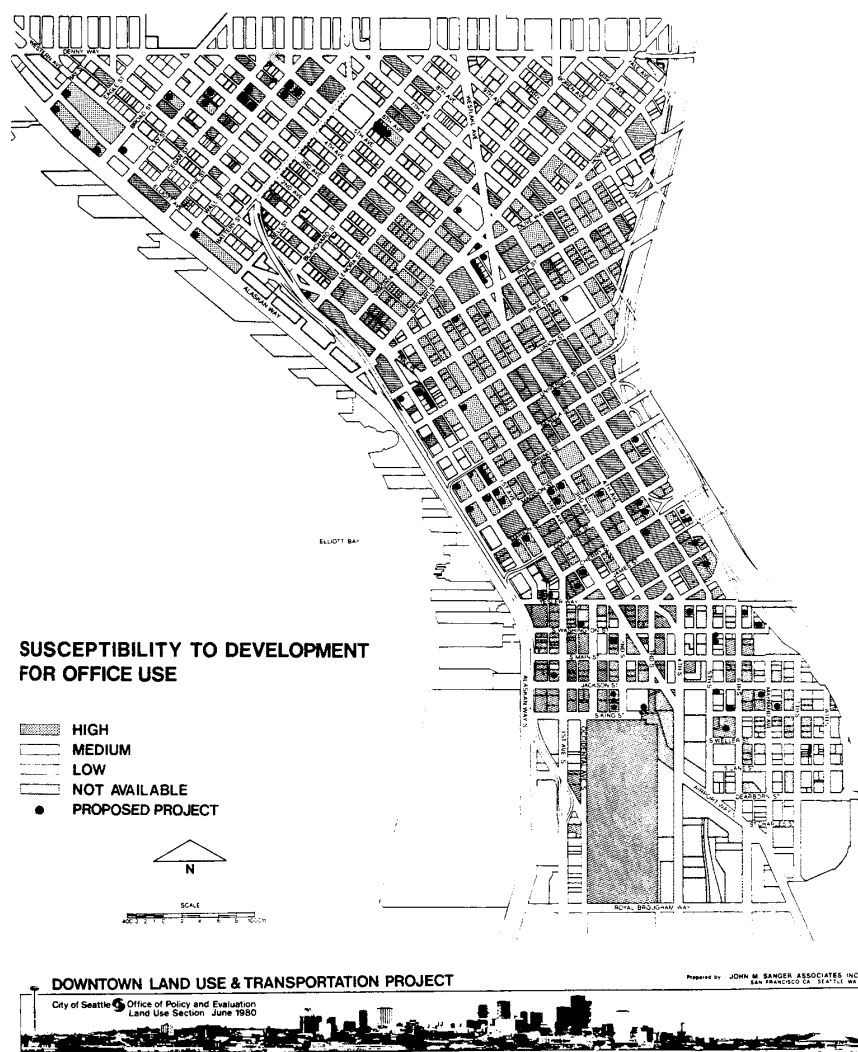


図6-1-4 オフィスの開発感受性：(John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.27)

[4 開発量配分]

最後に、仮定した新規開発（建設）量を配置する作業が行われた。ここでは、次の3つの要素で構成されるモデルが適用された。

- オフィス、ホテル、小売商業の各用途の開発に対する敷地の感受性
- 用途配分ルール（開発量配分を受ける敷地に配分される用途の割合を決めるルール）
- ゾーニング・プログラム（開発量配分を受ける敷地に配分され得る各用途の量や開発の大まかな形態を決めるプログラム）

将来開発予測分析の結果は、仮定した新規開発（建設）量を既存ゾーニングの下で配分した案1：非制約シナリオ（図 6-1-5）と仮定した新規開発（建設）量を既存ゾーニングに住宅及び歴史的建造物保全の制約を加えたルールの下で配分した案2：制約シナリオ（図 6-1-6）の2通りで提示された。

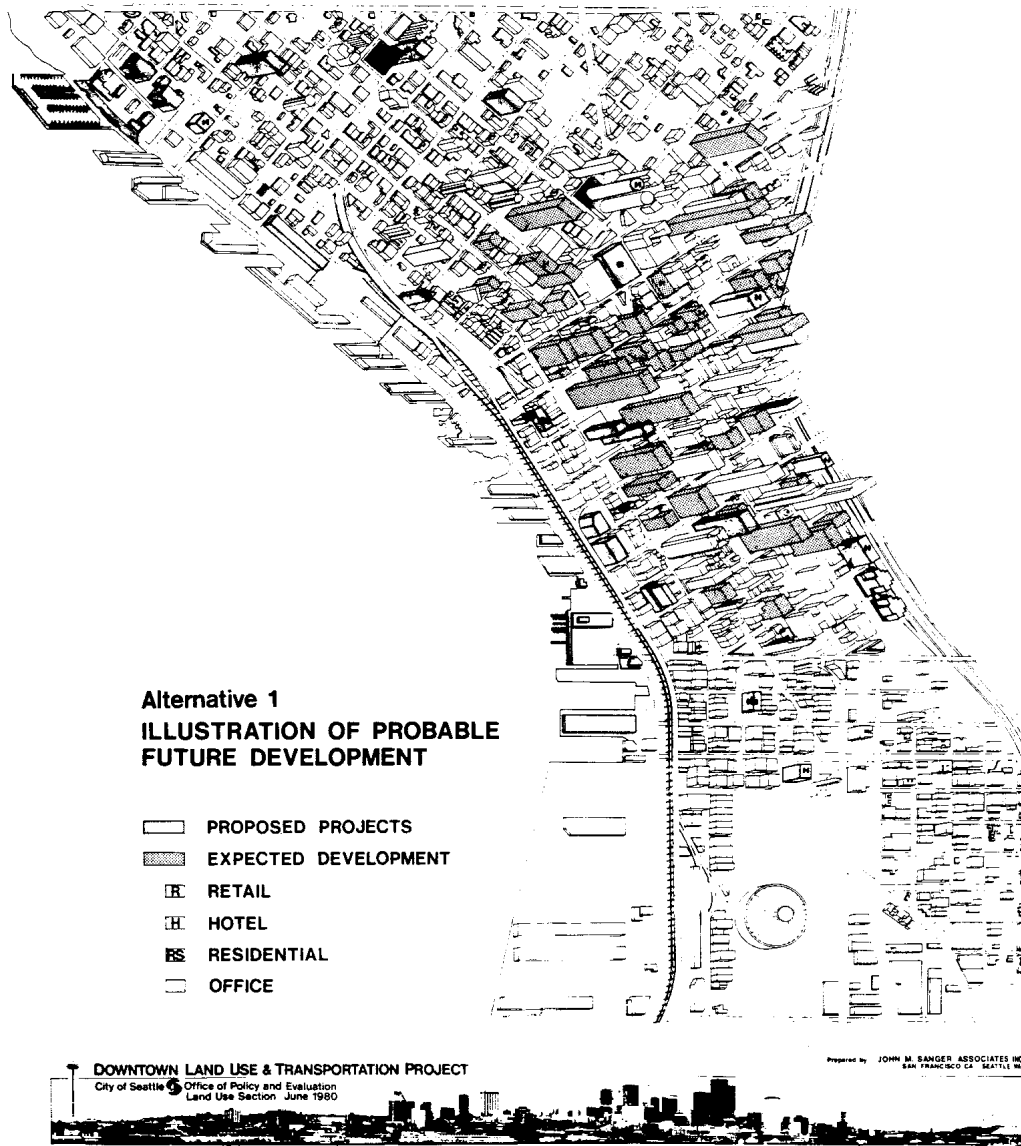


図 6-1-5 将来開発予測の結果（案1：非制約シナリオ）（John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.38)

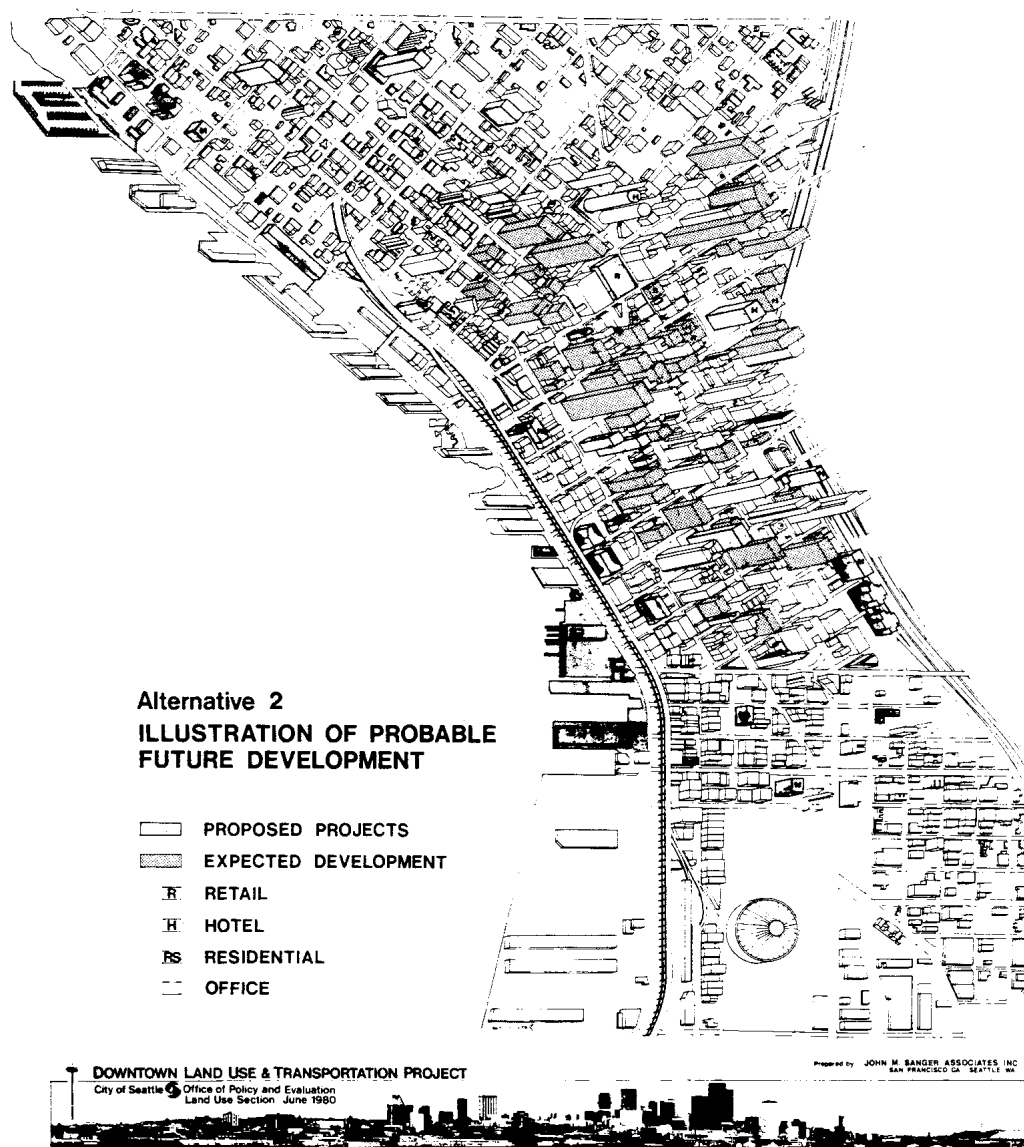


図 6-1-6 将来開発予測の結果（案 2：非制約シナリオ）（John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”, p.46)

なお、将来開発予測分析の報告書の最後には、新規開発の大きさ、現状の土地利用に対する影響、雇用及び雇用密度に対する影響、保全候補の歴史的建造物に対する影響、新規開発を支える土地の妥当性、改修されたスペースの潜在的需要、駐車場需要及び新規駐車場提供のための取り壊しに対する潜在的影響に関する考察がある。

6-1-2 既存の目標・方針・計画の分析

シアトル都市計画委員会（Seattle City Planning Commission）は、Seattle 2000 Goals（1973 年承認）、Seattle Growth Policies（1977 年承認）、King Subregional Plan（1979 年承認）、1980 年 Economic Development Plan for Seattle 素案、Comprehensive Plan of Seattle（1957 年、その後改正）の文書に基づき、ダウンタウンの目標を次の項目に分類し、各項目について幅広い市民による議論が重要だと考えられる論点を挙げた。

- 都市圏のシンボルとしてのダウンタウン

- 都市圏拠点としてのダウスタウン
- 働く場所としてのダウスタウン
- 住む場所としてのダウスタウン
- 成長・変化する場所としてのダウスタウン
- エネルギー効率のモデルとしてのダウスタウン
- 交通中心としてのダウスタウン

また、LUTP チームは、ダウスタウンの開発に影響を与える既存の方針や計画の概要を研究レポートとしてまとめた。この背景には、ダウスタウン・シアトル土地利用・交通プランは、白紙から作成されるのではなく、既に設定された方向性を基礎として作成されるべきだという考え方があった。既存の方針・計画には、変更なしで継承される要素もあれば、変更される要素もあろう。また、ダウスタウン・シアトル土地利用・交通プランに新たに加えるべき要素もあろう。こうした検討を行う最初の一步は、ダウスタウン及びその周辺を対象とする既存の方針・計画の概要をまとめることであった。

研究レポートでは、まず、ダウスタウン全体の、そして、Denny Regrade、Central Waterfront、Pike Place、Pioneer Square、International District のダウスタウン内各地区の、さらに、ダウスタウン周辺の First Hill 及び Cascade/South Lake Union の合計 30 の方針・計画が扱われている。各セクションは、多様な方針・計画の全体像、各方針・計画の概要（アウトライン及び図面）、方針・計画の現状と課題で構成されている。

分析の結果、ダウスタウン・シアトル土地利用・交通プランの出発点となり得る、3つの共通の目標やテーマが確認された。

1つ目は、「都市圏の中心、そして経済、政府、文化面において人々の最も重要な場所としてのダウスタウンの役割を強化する」という目標であった。この目標は、強く、活力のある、成長するダウスタウンは、近隣地区の保全、公共サービスの拡張、多様な雇用機会の創出といった他の目標を達成するための鍵であるとの認識に基づく。

2つ目は、「人々がダウスタウンを体験し、楽しむ方法を改善する」というテーマであった。ほとんど全ての方針・計画には、例えば次の通り、ダウスタウンをよりわくわくする、鼓舞する、満足する場所にするための提案が含まれていた。

- ダウスタウンとウォーターフロントをつなげる。
- 歩行者アメニティを高める。
- 特定地区の歴史的・文化的資産を基礎とする。
- 自動車交通量を削減する。
- 利用可能なオープン・スペースと歩行者ルートのシステムをつくる。
- ダウスタウンにより多くの人々が住み、その活気が保持されるように、住宅を増やす。
- 特にダウスタウンの低所得居住者のために、社会サービスを充実させる。
- 多様性のある小事業（small business）を奨励する。
- デザインの質を高める。

3つ目は、ダウスタウンの昼間人口の増加に伴う交通及び環境への影響に関するテーマであった。そこに共通するのは、交通を生活の質に関する目標を達成する手段として捉えることであった。つまり、交通システムは、土地利用に関する目標を実現する手段であり、土地利用計画を動かすものではないということである。また、既存の

方針・計画は、既存の交通システムによって最も良くサービスが提供される場所に新規開発を配置することにより、土地利用及び交通双方の目標を達成しようとしていた。

6-1-3 バックグラウンド・レポートの作成

LUTP チームは、1981年3月に、将来開発予測分析、既存の目標・方針・計画の分析、ダウンタウン形成史の研究、その他の調査・研究の成果を1つのバックグラウンド・レポートとしてまとめた。これは、団体や個人が代替方針案や代替計画案を作成する際の基礎資料となった。その構成は次の通りである。

- はじめに：なぜ土地利用方針を立案するのか／方針の範囲／ダウンタウン・プランニングの仮定／このレポートの目的と構成
- ダウンタウンの主要課題：交通／自然環境／エネルギー／住宅とサービス／土地利用と都市デザイン
- ダウンタウン・シアトルと都市圏：経済／都市圏交通の役割／文化とレクリエーション
- ダウンタウン・プランニングの過去と現在：過去のプランニング／1970年代のプランニング／現在の土地利用規制
- 現在のダウンタウン：現状／形態とイメージ／機能
- 将来のダウンタウン開発：将来開発予測分析の概要／将来開発予測が交通に示唆すること
- 方針によって扱われるべき課題：土地利用と都市デザイン／住宅と居住サービス／交通／自然環境／ユーティリティ／土地利用規制
- 次のステップ

●参考文献

- John M. Sanger Associates Inc. Consultants prepared for the City of Seattle Office of Policy & Evaluation (1980) “Future Development in Downtown Seattle”
- Seattle City Planning Commission (1981) “Goals for Downtown Seattle: Review and Discussion”
- City of Seattle Office of Policy & Evaluation Land Use Section Downtown Land Use & Transportation Project (1981) “Research Paper: Catalog of Land Use Plans & Policies in Downtown Seattle”
- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “Background Report of the Downtown Land Use & Transportation Project”

●インタビュー

- Meier, Dennis (2003.10.1) @ CityDesign, Department of Design, Construction, and Land Use, City of Seattle オフィス
- Yukubousky, Richard (2003.10.7) @ Municipal Research and Services Center of Washington オフィス

6-2 課題・目標に関する意見の収集

6-2-1 ワークショップ、フォーラム、アンケートによる意見収集

調査・研究終了後の1981年4月、LUTPチームとコンサルタント Reder/Carlson は、一連のワークショップを開催し、ダウンタウンの課題や目標に関する幅広い市民の意見を収集した。各ワークショップの結果は、4月21日に Seattle Center で開催された Royer 市長主催のパブリック・フォーラムにおいて、ワークショップ・リーダーによって発表された。フォーラムには約300人の市民が参加した。

ワークショップにおいて収集された幅広い市民の意見は、次の概要の通り、交通、都市デザイン、住宅、成長の各分野に集中した。

[交通]

- 交通渋滞、大気汚染、騒音を悪化させずに、増え続ける通勤者にサービスを提供する方法は何か。ダウンタウン内に進入する自動車の数を減らす方法はないか。
- ダウンタウンへの交通、ダウンタウン内の交通はどのように改善され得るか。多様な交通手段（バス、自動車、フェリー、自転車など）を含む総合的な交通計画の必要性が指摘された。
- 自転車などエネルギー効率の高い交通が望まれた。1つのアイディアは、自転車レーンの整備であった。

[都市デザイン]

- 建物と街路の関係をどう改善できるか。建物は街路レベルにおいてもっとヒューマン・スケールにならないか。歩道から見える場所に小売商業スペースを提供するのはどうか。雨から歩行者を守るために庇を設置するのはどうか。
- Elliott Bay や山々への眺望が大切である。これらの眺望を維持するよう努力したい。
- 歩行を快適にするために、街路樹や街路アメニティ（庇、ストリート・ファニチュアなど）が提案された。街路は、アメニティがあれば、自動車交通を全て排除しなくても、オープン・スペースとして機能するのではないか。
- ダウンタウンのオープン・スペースはどうか。ダウンタウンに大規模オープン・スペースは必要とされているか。人々は、貧弱な広場ではなく、休憩やリラックスのためのオープン・スペースを望んでいる。
- 建物及びオープン・スペースの日照問題が指摘された。高層建物による風パターンの変化についても議論された。高層建物の位置はコントロールできるか。コントロールされるべきか。ダウンタウンを昼夜共に人々にとって安全な場所にする方法は何か。何をすれば人々がアフター・ワークや週末にダウンタウンを利用したがるか。

[住宅]

- 全てのワークショップでダウンタウン住宅の重要性が挙げられた。人々は、住宅は低中高の全所得階層向けであるべきだと考えた。可能な場所では既存の住宅戸数を維持し、既存の住宅建物は建て替えられるより改修されるべきだとされた。
- 高齢者や低所得者の立ち退き問題が指摘された。
- 緊急住宅や社会サービスを支援する必要性が指摘された。
- ダウンタウンの住宅コミュニティが機能するためには、食料品店、クリーニング店、金物店などの近隣地区サービスが必要であると指摘された。
- 同じ建物の中に住宅と商業の用途を複合することが望ましいと考えられた。

[成長]

- 成長のコスト、誰が新しい公共サービスのコストを負担するかが問題になった。誰が成長の影響を処理するのか。
- 成長は大気と水の質にどのような影響を与えるか。
- 将来の成長を受容するためにどのくらいのエネルギーが必要とされるか。
- 人々は、多くの開発を目前にして、この計画策定がどのような影響を持つのか知りたかった。計画策定過程と新しい規制の導入を速く進める方法について質問があった。

[その他]

- Central Waterfront では、より多くの観光客、商業・レクリエーション用途は適切か。住宅は許可されるべきか。
- 成長とそれに伴う資産／空間コストの上昇による小企業の立ち退き問題が指摘された。多様なビジネス・タイプと雇用を維持することが望まれた。

また、アンケートは、対象別に、次の3つの方法で行われた。

- ワークショップ及びフォーラム参加者へのアンケート：ダウンタウンに積極的な関心を持つ市民を対象
- 新聞（日曜日版）の不動産セクションにおけるアンケート：土地利用計画一般に関心を持つ市民を対象
- 電話でのアンケート：平均的な市民を対象

これらの結果の一部は、次の通りであった。

- ダウンタウン住宅は全ての所得階層の家族と個人向けであるべきだ。：72.3%
- 新規開発に伴う追加コストはディベロッパーが負担するべきだ。：31.4%
- ダウンタウンで最も好きなのは、Pike Place Market などの特別な場所である。：20.3%

6-2-2 23の団体・個人による代替方針案

LUTP チームは、ワークショップ、フォーラム、アンケートを通じてダウンタウンの課題や目標に関する幅広い市民の意見を収集すると同時に、団体や個人から代替方針案を募集した。その結果、23の団体や個人が自らの代替方針案を提案した。それら

の概要を次に示す。

[Allied Arts of Seattle, “A Balanced Plan for Downtown”]

芸術団体 Allied Arts は、ダウンタウンにおける経済的・社会的・文化的利害のバランスをとることを強調した。新規成長は、それがダウンタウンの生活の質の向上に貢献する限り、支持される。

ダウンタウンは、住民、買物客、就業者、子供、観光客にとって魅力的な場所でないといけない。建物のスケールと場所は、地形及び周辺環境と関連付けられなければならない。人々のための利用可能なオープン・スペースやアメニティが整備されるべきである。

総合交通計画では、便利で（南北方向だけでなく東西方向も）、アクセスしやすく、無料の、地上循環システムが検討されなければならない。駐車場政策は、買物目的を除き、自家用車の利用を自粛させるものでなければならない。より良い歩行者動線、より安全でより幅の広い歩道、より多くの横断歩道が提案された。

[American Institute of Architects Seattle Chapter]

建築家団体 American Institute of Architects（全米・地元）のスポンサーで、Regional Urban Design Assistance Team (R/UDAT) がダウンタウン居住の機会と制約を検討した。

主要提案は Denny Regrade におけるさらなる住宅開発である。この目標を達成するために、Denny Regrade はより住宅の特徴を持つ近隣地区となる必要がある。Elliot Bay への眺望を確保し、新規開発が地形と既存建物のスケールに調和するように、First Avenue 沿いは低く、Fifth Avenue に向かって高くなる傾斜型形態規制 (sloping zoning height envelope) が提案された。オープン・スペースや緑のテラスによって街路と関係を持つ住宅が開発されるようデザイン・ガイドラインも提案された。

いくつかの自動車及び歩行者循環の変更も提案された。Fifth Avenue などの修景された街路は、主要歩行者動線にならなければならない。一方通行の街路では、車両騒音、汚染、安全の観点から、商業及び複合用途が強調され得る。東西方向の循環は、近隣地区のスケールを創出するために、車道を狭くして、線状のオープン・スペースを加えるなど、(自動車循環として) 強調されるべきでない。

[The Artists Group (Andrew Keating 他), “Artist Alternative: Street Life and Public Places”]

街路は最も重要な公共空間であり、全ての民間開発はこれらの街路に面するのであるから、公共主体は、建物と街路の関係に関わる全てに対するコントロールを持つ権限を保持するべきである。街路に背を向けるような建物は許可されるべきではない。街路沿いに窓や戸口のない壁や険悪な入り口を持つ建物は許可されるべきではない。

アーティストは、政府拠点を北に Eighth Avenue・Westlake 交差点周辺エリアに移すことを提案している。これは、既存の中心業務地と提案されている「フリー・ゾーンまたはディベロッパーの遊び場」の間の緩衝帯となる。「フリー・ゾーン」では、用途及び高さの制限が設定されず、専用のフリーウェイ出入口が整備される。一方、ダウンタウンの残りの部分では、厳しい用途及び高さの制限が設定される。

[Bassetti, Norton, Metler Architects P.S. , “Linking Important Downtown Areas”]

建築事務所によるこの代替案は、ダウンタウンの多様な地区、ランドマーク、眺望点のつながり（リンク）を強調している。場所間の公共エリア（街路、眺望軸）を整備する過程が「リンケージ（linkage）」という言葉で説明されている。街路はリンクする経路のネットワークを提供し、街路の特徴は活動拠点間の移動を促進するよう強化されるべきである。

いくつかのリンクの提案が図示されている。1つは、University Street 及び Union Street 沿いの Central Waterfront から First Hill までのリンクである。このリンクは、丘とウォーターフロントに対して垂直の東西軸である。Elliott Bay の対岸への視覚的リンクは、都市と自然環境の概念的リンク（contextual link）を創造する。もう1つのリンクは、First Avenue 及び Second Avenue 沿いの Pioneer Square から Pike Place Market までの南北軸である。ここでは、眺望よりも2つの特徴的な場所を結ぶ動線沿いの街路環境の方が重要である。

[Central Seattle Community Council Federation]

低所得者向け住宅の立ち退きを回避し、ダウンタウン周辺の近隣地区から成長の圧力を取り除くために、オフィス・セクターの成長を都市圏の他の商業拠点に誘導する解決策が提案されている。ダウンタウンが、都市圏の商業拠点ではなく、住宅及び買物の近隣地区として開発されることを提案している。インセンティブ・プログラムによって、低所得者向け住宅、小企業、ブルー・カラー雇用が促進されるべきである。ダウンタウンの現在そして未来の需要を評価するために、エネルギー及び住宅の調査・研究が行われるべきである。省エネ対策として、高層建物のエネルギー利用に対して厳重な規制が行われるべきである。

[Downtown Seattle Development Association, “Comprehensive Land Use Plan”]

都市圏最大の拠点としてのダウンタウンの役割を強調するビジネス団体 Downtown Seattle Development Association の代替案は、住宅、都市デザイン、都市基盤、交通、駐車場の分野に分かれている。これらの分野の下で、次の5つのポイントが扱われている。1つ目は、将来成長は密度の高いダウンタウン・コアで受容され、そこでは密度を支えるための施設が官民によって提供されること。2つ目は、全ての所得階層向けの住宅、特に中所得者向けの住宅が提供されるべきこと。3つ目は、トランジット・モール、ターミナル、トンネルの MetroTRANSITION プログラムを支持すること。4つ目は、特に小売商業コアの駐車場が不適切なので駐車場施設の増加を提案すること。5つ目は、将来の需要レベルについて合意を形成するために、ダウンタウンの都市基盤の各種サービスを調整すること

[International Special Review District]

この代替案は、Kumata Report と既存のオーバーレイ・ゾーニング規制の両方に基づく International District の現在の目標を再確認するものである。ビジネス、小売商業、住宅用途のバランスが目指されている。全てのタイプの住宅、特に中所得家族向けの住宅が奨励されている。北側のヒルサイドは多様な所得階層向けの住宅が複合されるべきである。Union Station 敷地と Metro の Eighth Avenue 敷地及び Dearborn Street 敷地

は、International District のスケールと特徴に調和した複合用途開発が行われるべきである。また、地区の特徴を維持するために、新しい駐車場は地区の周辺部に追放されるべきである。

[International District Improvement Association]

公共交通プログラム（I-90 と南トランジット・センター）が International District に対する脅威として認識されている。また、フリーウェイ出口から直接的に駐車場施設に車両を走らせる提案を通じて、ダウンタウン成長の International District に対する影響を軽減することが書かれている。その場合、People Mover システムが人々を駐車場施設からダウンタウンの他のエリアに運ぶ。

International District で好まれる土地利用は、小企業、複合所得階層住宅、社会サービスである。Union Station 敷地には文化センターが提案されている。International District における新規開発は、6 階よりも高くはならない。また、柔軟な配置で密度を受容できるフル街区開発が奨励される。

[Municipal League, “Meeting Future Demands Downtown”]

ユーティリティ、サービス、エネルギーの需要及びコストの増加に対応できる容量がダウンタウンにあるとの認識の下、Municipal League は、活気のあるダウンタウン・コアはシアトルに必要であるだけでなく、国や都市圏にも必要であるとしている。ダウンタウンでの成長は、シアトルの近隣地区への成長の圧力を軽減することができる。

具体的な提案には、ウォーターフロントと中心業務地区の人工的隔たりの解消、ダウンタウン全体に渡る複合用途の奨励などが含まれる。また、ダウンタウンの交通量を削減するためのダウンタウン周縁部の駐車場と柔軟な仕事スケジュールは、交通の提案である。

[Policy Analysis Group, “Review of Process”]

この代替案の主題は、ダウンタウン・プランを達成するための政治的プロセスの現実である。ダウンタウン・プラン策定過程は、市民のアイデアを承認された方針に翻訳する手段として、どのように機能するのか。政治的決定がどのようになされているかに関する十分な情報が、計画策定過程に参加している市民に提供されているか。ダウンタウンの経済に関する情報の量は、団体や個人が代替計画案を作成するには十分でないと感じている。団体や個人が代替計画案を作成する際には、ダウンタウン・プランを承認する政治的プロセスのバックグラウンド情報と詳細が提供されるべきだとしている。

[Sierra Club’s Urban Committee, “Downtown Environment”]

Sierra Club は、ダウンタウン成長に関わる市の方針は、シアトル全体の住みやすさに永久的な影響を及ぼすと考える。「Downtown Seattle」と呼ばれるエリアは比較的小さいエリアかも知れない。しかし、「Downtown Seattle」の都市圏の人々の生活への影響は甚大である。成長は、ダウンタウンの環境に負の影響がない程度に、都市圏の将来目標の達成に貢献するよう、受容されるべきである。

Sierra Club は、個別地区の特別なニーズを提示することにより、ダウンタウン環境

の良い質を保全することを提案している。Denny Regrade は主に都市住宅近隣地区として維持されるべきであり、そこでは高密度商業開発は奨励されない。International District の特別な特徴と個性は、コミュニティ施設、公園、オープン・スペースの提供に焦点を当てながら、保全されるべきである。ウォーターフロントは、港湾活動、商業、工業、住宅用途の複合であるべきである。

[Stevens Elementary School, “Children’s Alternative Plan for Downtown”]

小学校4年生、5年生、6年生の問題関心は、建物における省エネルギーと多様な交通手段の提供である。新しい建物では、オフィス、住宅、店、レストラン、デイ・ケア施設などの用途が複合されるべきである。新しい建物には太陽光発電の技術が利用されるべきで、省エネルギーのため地下建造物が奨励されるべきである。

より良い公共交通が強調されている。子供達は、将来の石油供給を圧迫したり、大気汚染や騒音を起こしたりする自動車利用が問題だと見ている。モノレールの延伸やトラムの整備が提案されている。

子供達は、プール、ジム、自転車道、動物園のあるレクリエーション施設や公園が必要だとしている。他の人達と同様、子供達も、歩道や歩行者エリアが快適で、魅力的で、おもしろい場所になることを望んでいる。

[University of Washington Urban Design Class]

ワシントン大学の都市デザインのクラスによって作成されたこの代替案には、歩行者の場所としてのダウンタウンの重要性に焦点を当てたいいくつかのアイデアが含まれている。市は、ダウンタウンの地上階は本質的には公共空間であるという立場をとるべきである。開発が、視覚的にもおもしろい建物ファサード、複数のアクセス・ポイント、歩行者の安全性と快適性、歩道沿いにおける多様で相互補完的な用途を提供することを義務づけるべきである。

既存のオープン・スペースと歩行者環境を出発点として、街路空間の定義されたパターンが必要である。学生は、交通の量と質を用いて、街路空間の利用とスケールを提案している。新規開発は、定義された街路空間のパターンに調和することが義務づけられる。

東西街路は、歩行者動線として強化されるべきで、いくつかの街路では、部分的に車両交通を排除することが提案されている。また、新規プロジェクトでは Federal Building の足元のようなヒル・クライムが組み込まれ得る。

ゾーニング形態と建物高さは街路空間に影響を及ぼす。街路空間にとっては小さいスケールの建物が重要である。既存のゾーニングは大きい建物を奨励している。歩行者空間が重要なところでは、小さなスケールの建物を奨励するようゾーニングが変更されるべきである。また、学生は、より良い歩行者及び街路アメニティを整備するために、基礎容積率を下げ、ボーナス密度の範囲を広げる提案をしている。街路壁 (street wall) を形成するために、建物は、敷地境界線上に前面道路と同じ高さだけ立ち上げられ、それより上は敷地境界線から壁面を後退させるという提案も含まれた。

[Edward Babcock, “Building Design and Transit Mall”]

この代替案は、建物の美観に関する判断を、公共警察力 (zoning) に任せるのでは

なく、デザイン・レビュー委員会に任せることを提案している。

MetroTRANSITion のツイン・ターミナル・プロジェクトについても触れられている。乗り換えをなくすために、電気トロリーはダウンタウンを通過できるよう提案している。

[Klaus Otto Bodenmuller, “Recycling the Alaskan Way Viaduct”]

Alaskan Way Viaduct (高架) は、中心業務地とウォーターフロントの隔たりを除去するために、住宅、小売商業、商業、製造業を含む多様な用途のために再利用されるべきである。既存の構造物を再利用することにより、ディベロッパーは、Elliott Bay への素晴らしい眺望を確保しながら、安く新しいスペースを提供することができる。また、再利用は、例えば、Madison や Yesler などの重要な東西街路において、構造物の一部を取り除き、湾の風景を縁取るゲートウェイをつくることを可能とする。

大きな問題は、高架道路を利用する毎日の交通をどうするかであるが、この点については、ウォーターフロントに沿った 2,000 フィート長のトンネルの整備またはウォーターフロントの鉄道路線を撤去した上での Alaskan Way (地上) の 6 車線化が提案されている。Alaskan Way の 6 車線化はダウンタウンとウォーターフロントの間に新たな隔たりを作ってしまうが、ヨーロッパのプールパールが成功例として参考になり、また、高架の再利用は地上レベルにより多くの交通量が発生することよりも価値があるとしている。

[Ron Honsinger, “Downtown Development”]

新規開発のメリットが、電力供給コスト、駐車場需要、交通混雑、オフィス・スペース需要コストへの影響という観点から評価されるべきことが提案されている。ダウンタウンで新規プロジェクトが許可される前に、新規開発による市への利益が、それによる電力や公共サービスの供給コストを上回るかどうか、検討されなければならない。市民レビュー委員会がこの検討を行うことが提案されている。

Westlake Mall の提案もある。Sixth Avenue から Seventh Avenue までの Pine Street と Pike Street から Olive Way までの Fifth Avenue では自動車交通を排除する。モノレールのターミナルは北に移設され、Bartell’s は屋外ステージに変わる。“Vickery Square”と呼ばれるこのステージ・エリアは、正午のコンサート、シビック・セレブレーション、ただ座りたい人によって利用される。

[Mustafa Hussein, “Dispersed Growth”]

この代替案は、高速交通システムによってつながれるシアトル内のいくつかのエリアに成長を分散させる提案である。多くの拠点があれば、拠点間の競争により拠点が成長し、また、密度規制などの負のコントロールも必要なくなる。

[Roger Scott, “Soft Alternatives and Strategies”]

この代替案には 3 つの基本的なアイデアがある。1 つ目は、ダウンタウンが用途の健全な複合を維持するために、成長と開発が制限されるべきこと。2 つ目は、ダウンタウン開発がシアトルの近隣地区に負の物理的・財政的影響を与えるべきでないこと。大きな建物は自分達の都市基盤 (下水道システム、電気システム、上水道供給)

のコストを自分達で負担するべきである。3つ目は、土地利用規制に都市デザインの原則が統合されるべきこと。窓や戸口のない壁は禁止され、快適な歩行者環境が創出されるべきである。

[Tim Wahl, “Bike Parking Downtown”]

便利で費用対効果のある駐輪施設を提供する官民一体のアクションが必要である。歩道上の駐輪施設は必要とされているサービスの一部しか満たさない。就業者、客／クライアントの駐輪施設は、企業や建物マネージャー、駐車場経営者によって整備されるのが一番良い。提案された1つのアイディアは、ニュース・スタンド、飲み物や花の店と一緒に整備される、低コストの自転車掛けフックや自転車チェック・インのある安全な室内または屋外スペースである。

[Grace Bryne, “Bicycles in Downtown”]

ダウンタウンの大気汚染問題を軽減するために、交通手段として自転車が奨励される。ダウンタウンへの、そしてダウンタウン内の自転車利用を奨励するためには、自転車はもっとも安全で便利でなければならない。

Lake Union Bikeway と West Seattle Bridge Bikeway をつなぐ自転車循環システムが整備されるべきである。ダウンタウンでは、自転車道がトランジット・モールや Alaskan Way Viaduct 下のトロリー用敷地の一部でも整備されるべきである。

ダウンタウンの様々な場所に安全で保護された自転車駐輪施設が求められる。新しいトランジット・ターミナルでは自転車ロッカーも整備されるべきである。小売商業者には買物客のための駐輪施設の提供が奨励される。

[David Dorais, “Housing, Transportation, and Zoning, Downtown”]

この代替案は、交通問題を検討する際には、「短期的便宜」よりも「長期的合理性」を追求すべきことを主張する。全ての公共主体が一緒に検討する総合的なアプローチが提案されている。ライト・レールが将来ではなく今必要であることを述べている。特に東西街路の歩行者循環の改善が強調され、東西街路沿いの建物と一体化されたヒル・クライムが提案されている。また、全ての歩行者ルート沿いに風よけと庇が提案されている。

[Brian Fitch, “A Plan for Revitalizing Seattle’s Central Business District”]

この代替案では3つの主要アイディアが提案されている。1つ目は、ダウンタウンが金持ちのゲッターになることを回避するために、低中所得者向け住宅の機会があるべきこと。2つ目は、既存のゾーニング（容積率）は、プラザ・ボーナスを減らすよう改正されるべきこと。高い建蔽率を認める一方、既存のスケールを維持するために、高さとかさばりの規制を使う。3つ目は、多様なダウンタウンの交通ネットワークが、トラム、ライト・レール、歩行者道、自転車道、水上交通を含むこと。

[Phillip Fraser]

この代替案は、主に交通、住宅、歩行者環境に関連した問題を特定した上で、これらの問題を改善する方法を議論している。ダウンタウンの交通問題が鍵となる課題で、

公共交通アクセスの改善、ダウンタウン周縁部における駐車場の提供、ダウンタウンで働く人をダウンタウンに居住させること、歩行者環境の改善の必要性が強調されている。歩行者環境の改善については、街路レベルの活動の支援、アメニティとオープン・スペースの提供、建物を敷地境界線まで建てることが提案されている。

●参考文献

- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “Downtown Update”, 発行日不明
- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “Downtown Update”, July 15, 1981
- Downtown Seattle Development Association (1981) “Soft Alternatives for the Downtown Comprehensive Land-Use Plan”

6-3 代替計画案のためのガイドラインの作成

6-3-1 ガイドラインの目的と検討過程

代替計画案のためのガイドラインの目的は、計画が奨励すべき望ましい質と計画が回避すべき望ましくない影響を特定し、団体や個人が作成する代替計画案の内容に方向性を与えると同時に、LUTP チーム及び市長ダウンタウン作業部隊が提案された代替計画案を評価し、その中から環境影響評価の対象となるものを選択する際の基礎を提供することであった。

代替計画案のためのガイドラインは、課題・目標に関するワークショップ、フォーラム、アンケート及び 23 の代替方針案に基づき作成され、都市計画委員会及び市議会において承認された。ガイドラインの検討過程は表 6-3-1 の通り整理される。

表 6-3-1 代替計画案のためのガイドラインの検討過程

年月	出来事
1981年4月～5月	市政策・評価室（OPE）土地利用・交通プロジェクト（LUTP）チームが団体や個人から代替方針案を募集
1981年6月8日	応募された 23 の代替方針案に基づき、LUTP チームがガイドライン素案と詳細な代替計画案作成のための仮定を発行
1981年6月18日	市都市計画委員会が LUTP チームのガイドラインと仮定についてパブリック・ヒアリングを実施
1981年7月1日	都市計画委員会が LUTP チームのガイドラインと仮定について提案を市長に提出
1981年7月13日	市長が市議会に代替計画案のためのガイドライン市長案を提出
1981年7月22日	市議会が代替計画案のためのガイドライン市長案についてパブリック・ヒアリングを実施
1981年8月17日	市議会が Resolution 26598 により詳細な代替計画案の作成・評価に用いるガイドラインを承認
1981年7月～10月	LUTP チームが関心のある市民団体から詳細な代替計画案を募集

6-3-2 ガイドラインの内容

代替計画案のためのガイドラインは、成長の問題、土地利用、交通、都市デザイン、自然環境、資源利用と公共サービス、社会サービス、仮定で構成されている。その概要は次の通りである。

[成長の問題]

- ガイドラインは、新規成長を、それが都市環境に与える影響という観点から評価するアプローチをとる。ガイドラインは、計画が奨励すべき望ましい質と計画が回避すべき望ましくない影響を特定する。ガイドラインは、成長に有限の制限を加えるのではなく、新規開発による負の影響が満足に軽減される限り成長は許容されるという立場をとる。加えて、官民両セクターからの財源が、都市基盤の新たな需要を満たし、ダウンタウン人口に

適切なサービスを提供するのであれば、成長は継続して良いとする。

- ガイドラインは、団体や個人が作成する代替計画案の内容に方向性を与えると同時に、LUTP チーム及び市長ダウントウン作業部隊が提案された代替計画案を評価し、その中から環境影響評価の対象となるものを選択する際の基礎を築く。

[土地利用]

- **住宅**
 - ・ 多様な居住環境と多様な住宅タイプの提供
 - ・ 多様な所得階層と多様な世帯タイプのための住宅を供給
 - ・ 特定エリアにおけるファミリー世帯向け生活環境の提供
 - ・ 特別人口の受容
 - ・ 低中所得者向け住宅の保全
 - ・ 製造業向け建物や倉庫の住宅への転換
 - ・ 既存住宅地の非住宅用途（駐車場施設、交通と騒音を発生させる商業施設など）からの保護
 - ・ 居住環境を高め、民間による住宅開発を促進する公共施設及び都市基盤への公共投資
- **小売商業**
 - ・ 小売商業活動の複数特定地区への集積（ダウントウン全体への分散の防止）
 - ・ オフィスや住宅を支援する小売商業用途はオフィスや住宅の建物の1階に（小売商業活動集積地区との競合の回避）
 - ・ 多様な商業形態（百貨店、小規模店舗、アーケード、露店、ポータブル・スタンドなど）の奨励
 - ・ 小事業（small business）の奨励
 - ・ 買い物客の快適性と利便性を高める施設の提供
- **オフィス**
 - ・ 他用途との複合開発の奨励
 - ・ 政府関連オフィスの集積
 - ・ 既存オフィス集積地区への新規オフィスの誘導（First Avenue 以西へのオフィス集積の回避）
 - ・ 都市基盤が整備済みで交通システムが需要の増加に対応可能な場所へのオフィスの集積
 - ・ 民間による必要な都市基盤の拡張や公共アメニティの提供
- **レクリエーション／オープン・スペース／観光／娯楽**
 - ・ ウォーターフロントにおける水関連活動と公共アクセスの確保
 - ・ ウォーターフロント周辺エリアの交通関連用途のオープン・スペースへの転換
 - ・ オフィス・コアや住宅地区からウォーターフロントへの公共アクセスの強化
 - ・ ダウントウン内及びダウントウン周辺の楽しめるユニークな場所への

物理的・視覚的アクセスの改善

- ・ 観光・コンベンション活動と日常活動の統合
 - ・ 娯楽及び小売商業用途とホテルの統合
 - ・ アフター・ワークの時間に開いている施設の奨励
 - ・ 様々なエリアや活動をつなげる手段としての公共空間の整備
 - ・ ダウンタウン居住者の徒歩圏内におけるオープン・スペースやコミュニティ施設、娯楽施設の整備
 - ・ 民間複合開発・住宅開発におけるテナント・居住者が利用可能なオープン・スペースの整備
 - ・ 小規模または線状オープン・スペースとしての街路の全部または一部の利用の検討
- **製造業／工業**
 - ・ 既存製造業／工業の維持、それらの負の影響を考慮した周辺の新規住宅及び商業開発
 - ・ 負の影響を与えない新規製造業／工業の誘導

[交通]

- **公共交通**
 - ・ 公共交通施設のさらなる提供と利用の奨励
 - ・ 通過公共交通の排除
 - ・ 周辺近隣地区への公共交通アクセスの改善
 - ・ ダウンタウン周縁部における多様な公共交通手段間の乗り換え利便性の向上
- **歩行者**
 - ・ 歩行者循環と自動車及び公共交通システムの連携
 - ・ 主要活動拠点間の歩行者動線の改善
 - ・ エリア間の歩行者動線の改善
 - ・ 公共施設における歩行者アクセスの強調
 - ・ 高齢者や身体障害者への対応
 - ・ 歩行者集中地区における歩行者空間の拡張
 - ・ 商業集積地区における街区貫通動線の整備
 - ・ 地上階以外の歩行者ルートの回避
 - ・ 急斜面敷地の新規開発における歩行者支援施設の提供
 - ・ ダウンタウンとウォーターフロントのつながりの改善
 - ・ 歩行者動線とサービス車両動線の分離
- **自転車**
 - ・ 自転車動線の整備
 - ・ 自転車利用支援施設の整備
- **自動車**
 - ・ 自動車の単独利用の回避
 - ・ 自動車中心の土地利用の回避
 - ・ 街路の適切な使い分け（分類）

- フェリー待ち自動車への対応の検討
- **駐車場**
 - 周辺地区の特徴や活動を邪魔しない駐車場配置
 - 小売商業地区における短時間駐車場需要への対応
 - 歩行者活動が望ましい場所からの長時間駐車場の回避
 - 駐車場施設と最終目的地を結ぶ公共交通または歩行者動線の整備
 - 駐車場施設の地上階における歩行者の関心を寄せる用途の誘導

[都市デザイン]

- 周辺と調和したオープン・スペースの整備
- 異なる街路グリッド・パターンが交わる場所など特徴のある場所におけるオープン・スペースの整備
- 地区間を連続的につなぎ、また、地形に合った建物の高さ・かさばり制限
- 公共オープン・スペースと主要歩行者ルートに日照を与え、それらを風から保護する建物のスケール、デザイン、配置
- 歩行者通行量が多い場所における地上階の連続性の確保
- 物理的快適性と視覚的関心を歩行者に提供する地上階の建物
- 既存建物の特徴と調和した新規開発
- 古い建物の保全
- 地区の特徴の保全
- ダウンタウンと South Lake Union 地区の物理的・視覚的連続性の確保

[自然環境]

- **大気**の質
 - 自動車依存の最小化
 - ダウンタウンへの活動の集積による都市圏の大気
- **水質**
 - 新規開発による Elliott Bay に流れる汚水量の増加の防止
 - Central Waterfront など公共アクセスが奨励されている場所から離れた場所における汚水の排出
- **天候**
 - 風パターンの変化を最小限にする新規開発
 - 公園や主要公共オープン・スペースに影を落とさない新規開発
 - 日照を最大限利用する公共オープン・スペースの整備
 - 天候の悪い季節における歩行者の保護
 - 新規開発によるグレアの防止

[資源利用と公共サービス]

- 電力消費ピークの平準化
- 交通によるエネルギー消費を抑制するための複合用途の土地利用パターン
- 太陽光技術の活用を考慮した新規開発の配置とデザイン
- 徒歩や自転車など動力を使わない交通手段の奨励

- 新規開発及び既存開発における設備面での省エネルギー対策
- 既存の古い建物の改修（新規開発ではなく）による省エネルギー
- 新規開発における自然光及び自然風の活用による省エネルギー
- 省エネルギーのための非動力交通手段及び先端技術を用いた交通手段の奨励
- 警察や消防の許容能力を超えない新規開発

[社会サービス]

- 社会サービス施設の適切配置
- 関連のない社会サービス施設の集中の回避
- 既存の特別サービス施設の立ち退きの回避

[仮定]

- Metro、市、州による公共交通改善施策
- 電気シャトル公共交通及び歩行者優先モールの整備
- ウォーターフロント・ストリートカーの運営
- モノレールの改善
- フェリー・ターミナルの拡張
- 独立したダウンタウン公共交通循環システムの整備
- ウォーターフロントの歩行者・自転車道の改善
- ダウンタウンを支える高速道路と幹線道路のネットワークの容量はそれほど増加しないこと
- Alaskan Way Viaduct は、交通量を受容する他の手段がない限り、撤去や再利用は行われないこと

●参考文献

- City of Seattle (1981) "Guidelines for Downtown Alternative Plans"

●インタビュー

- Meier, Dennis (2003.10.1) @ CityDesign, Department of Design, Construction, and Land Use, City of Seattle オフィス

- Yukubousky, Richard (2003.10.7) @ Municipal Research and Services Center of Washington オフィス

6-4 代替計画案の募集

6-4-1 団体・個人による 15 の代替計画案の内容：土地利用パターンを中心に

バックグラウンド・レポートと代替計画案のためのガイドラインに基づき、団体と個人が合計 15 の代替計画案を作成・提案した。LUTP チームもそのうちの 3 つの案を作成・提案した。ここでは、提案された代替計画案の内容を、土地利用パターンを中心に、記述する。

[LUTP: A Regional Employment Center 案]

LUTP チームによる 1 つ目の案。ダウンタウンが、都市圏の雇用拠点として、著しい成長をどのように受容できるかを検討した代替計画案である。

まず、約 10 万人のダウンタウン就業者の増加が想定された。そして、この成長の受容に十分な計画・開発の柔軟性を提供するために、2,500 万平方フィートのオフィス・スペース、250 万平方フィートの小売商業スペース、640 万平方フィートのホテル・スペースが新たに提供されることが仮定された。この代替計画案は、市議会が承認した代替計画案のためのガイドラインに整合しながらこの成長を形成しようとするものであった。

オフィス開発から卸売・製造用途まで、様々な種類の雇用活動の場所が、交通条件から決定された。最も多い就業者人口を持つ雇用活動は、自動車と公共交通のアクセスが最も良い場所に配置された。そして、住宅開発、小売商業サービス、公園及びオープン・スペースといった他の活動とアメニティは、ダウンタウンの就業者人口にとって最善の場所に配置されるよう、雇用活動との関係で検討された。

代替計画案は、土地利用（一般土地利用分類、機能エリア）、交通（交通の仮定、主要交通要素、ダウンタウンの公共交通循環、ダウンタウンの車両循環、ダウンタウンの駐車場、ダウンタウンの歩行者／自転車循環）、都市デザイン（建物の形態とデザイン、街路とオープン・スペース）、特別要素（South Lake Union、Metro Transit Facilities、Waterfront、Kingdome、Union Station、Convention Center）で構成されている。

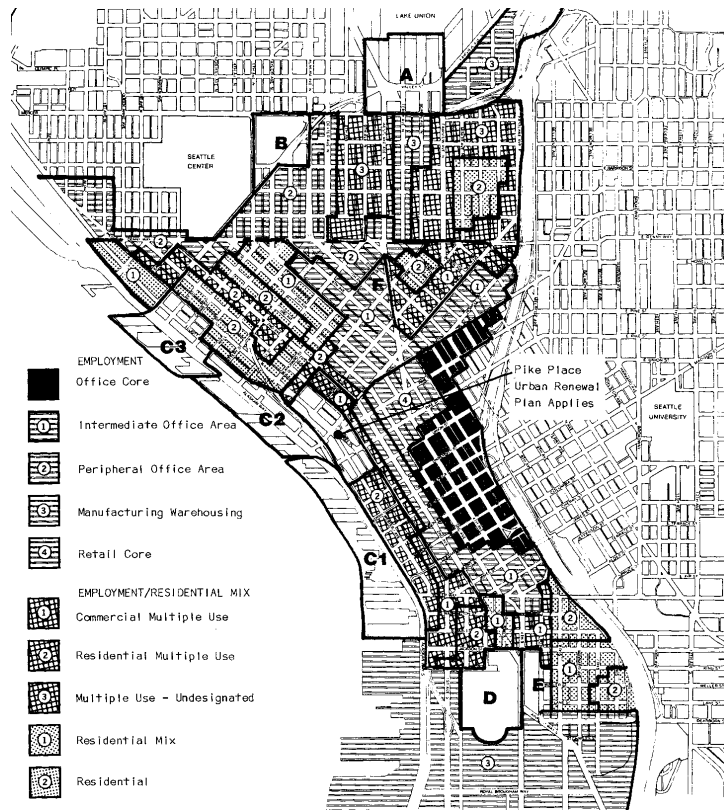


図 6-4-1 LUTP: A Regional Employment Center 案：土地利用構成（Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: A Regional Employment Center”, p.6)

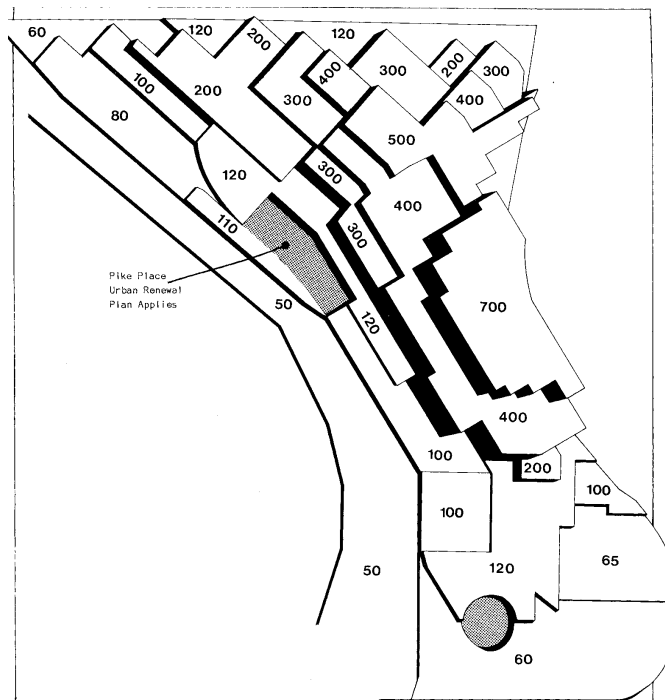


図 6-4-2 LUTP: A Regional Employment Center 案：最高建物高さ（Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: A Regional Employment Center”, p.60)

[LUTP: Downtown Neighborhoods 案]

LUTP チームによる2つ目の案。この代替計画案では、ダウンタウンが住宅エリアとしての役割をどのようにして再確立できるかが検討された。

歴史的にダウンタウンは住宅エリアであったが、ダウンタウンの商業業務化が進むに従い、土地利用パターンが変化し、住宅エリアは小さなまとまりへと縮小した。交通も住宅エリアの縮小に影響を与えた。自動車が職住近接を不必要にし、自動車のために建設されたフリーウェイがダウンタウンに残るわずかな住宅エリアを貫通したのであった。現在そして将来、ダウンタウンは、主に業務及び商業の都市圏拠点としての機能を持つ。これらの機能により創出される雇用は、人々をダウンタウンへ、そしてダウンタウンから移動させる交通システムの容量に大きな課題を与える。その中で、職場やレクリエーション機会の近くに居住することへの関心が高まり、都市内居住の需要は、新しいダウンタウン住宅エリアの開発のトレンドを生む。そこで、この代替計画案では、ダウンタウンにおける住宅近隣地区の形成が目指された。

伝統的な近隣地区の土地利用パターンと調和する住宅集積エリアの開発が強調されている。

- 住宅専用エリアは近隣商業サービス・エリアと一緒に集積（クラスター）されるべきである。
- 「街路公園」という形態のコミュニティ・オープン・スペースが整備される。
- ダウンタウンのコアにオフィス及び小売商業活動が集積される。ダウンタウン北東部へのいくらかの拡張も許容される。
- オフィス・小売商業エリアと住宅近隣地区の間は、一般的な複合用途エリアとなる。これらのエリアは、住宅エリアから商業エリアへの用途の漸進的強化を可能とする移行エリアとして機能する。

代替計画案は、土地利用（一般土地利用分類、近隣地区）、交通（街路分類システム、自動車循環、公共交通循環、歩行者／自転車循環）、都市デザイン（最高建物高さ、街路分類システム、オープン・スペース）、特別要素（Westlake Square、Waterfront、Convention Center、Union Station）で構成されている。



図6-4-3 LUTP: Downtown Neighborhoods案:土地利用構成 (Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Downtown Neighborhoods”, p.7)

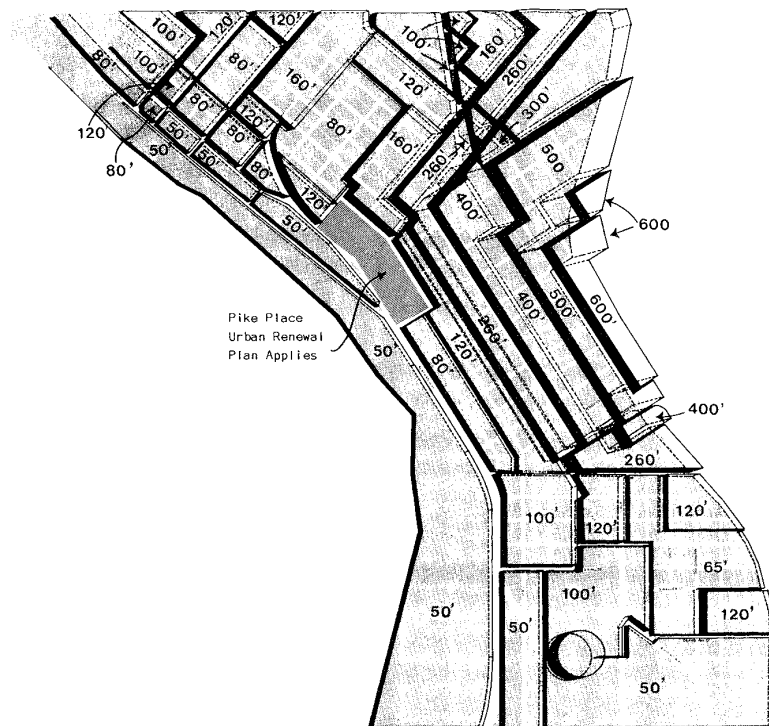


図6-4-4 LUTP: Downtown Neighborhoods案:最高建物高さ (Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Downtown Neighborhoods”, p.50)

[LUTP: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas 案]

LUTP チームによる3つ目の案である。この代替計画案は、ダウンタウン内の3つの地区（Pioneer Square、Denny Regrade、International District）で市によって行われていた様々なプランニング・プロジェクトの提案を総合するものであった。当時のプランニング・プロジェクトに含まれていなかったエリアの提案は、LUTP チームによって加えられた。こうして、地区別提案からダウンタウン全体を対象とした1つの代替計画案ができた。

Pioneer Square、Denny Regrade、International District では、エリアをダウンタウンの住宅近隣地区として強化することが強調されている。これらのエリアが強い住宅、非オフィス・商業志向なので、残りのエリアは、将来雇用成長を受容するため、雇用地区に設定されている。

雇用成長の配分では、交通の制約が基礎とされた。ダウンタウンが交通条件の違いにより4つの地区（北東部、小売商業コア、東中心業務地区、西中心業務地区）に分けられ、各地区の交通容量に基づき、土地利用の提案が行われた。一般的に、ダウンタウンの様々な部分の主要機能を特定するために、一般的な土地利用分類が適用された。様々な用途に対する多様な容積率の設定は、エリア間の適切な用途の複合や移行を達成する。

この代替計画案は、交通（ダウンタウンへのアクセス、内部循環、ダウンタウン駐車場、歩行者／自転車循環）、土地利用（一般土地利用分類、容積、エリア提案）、都市デザイン（Denny Regrade、International District、Pioneer Square、Employment District）、特別要素（South Lake Union、Convention Center、Waterfront、Industrial Park）で構成されている。

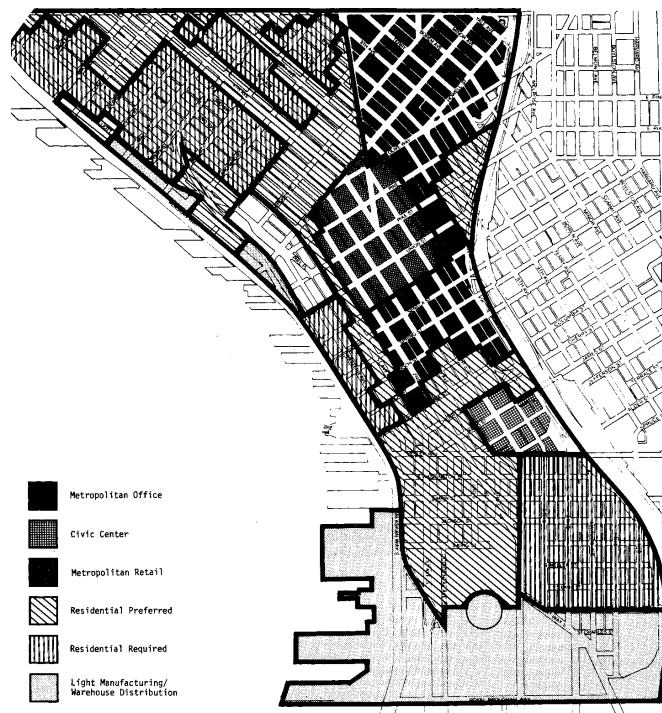


図 6-4-5 LUTP: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas 案:土地利用構成 (Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas”, p.26)

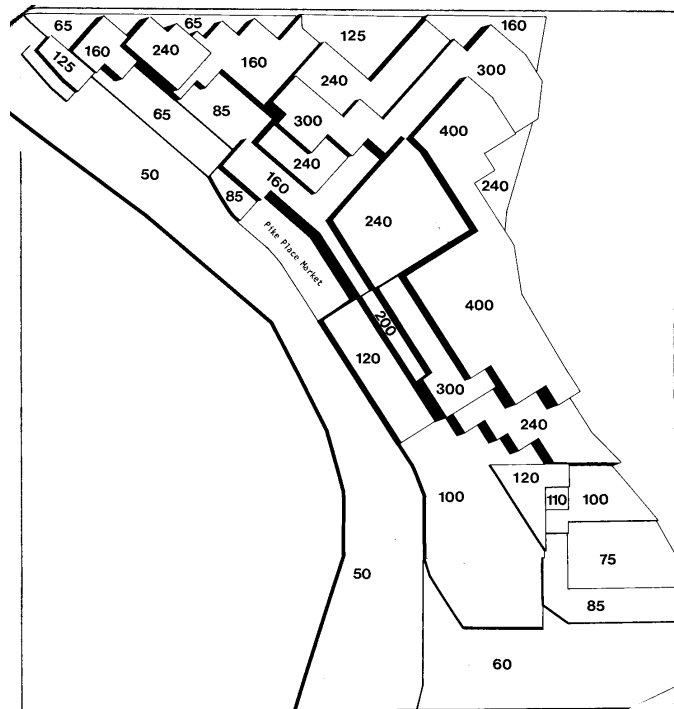


図 6-4-6 LUTP: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas 案:最高建物高さ (Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas”, p.85)

[American Institute of Architects Seattle Chapter 案]

7人の専門家（2人の建築家／都市デザイナー、住宅建築家、都市プランナー、社会学者、弁護士、住宅経済専門家）による提案である。代替方針案と同じ。

シアトルにおけるダウンタウン居住の機会、制約、含意（implication）が検討された。ダウンタウンを住むのに良い場所にするにはどうしたら良いか、どのようなタイプと質の開発が望ましいか、新規住宅開発は既存の環境（fabric）にどのようにうまくフィットするか、などの課題が検討された。

基本コンセプトは、ダウンタウンの活動時間を、オフィス・アワーを超えて延長するために住宅用途を開発することである。一般的に、住宅が主要用途として強調される Denny Regrade を除き、住宅は他の用途と複合される。South Lake Union、Cascade、ウォーターフロント・エリアの開発の方向性も確立されるべきだとされた。

この代替計画案は、現状（都市圏環境、社会的圧力、市場コンテクスト、開発環境、政府プロセス）、開発の課題と提案（Central Business District、Pike Place Market、Central Waterfront、Pioneer Square、International District、Denny Regrade、ダウンタウン建物形態）、実現（開発の環境と機関、規制のプロセス、財政、アクションのためのプログラム）で構成された。

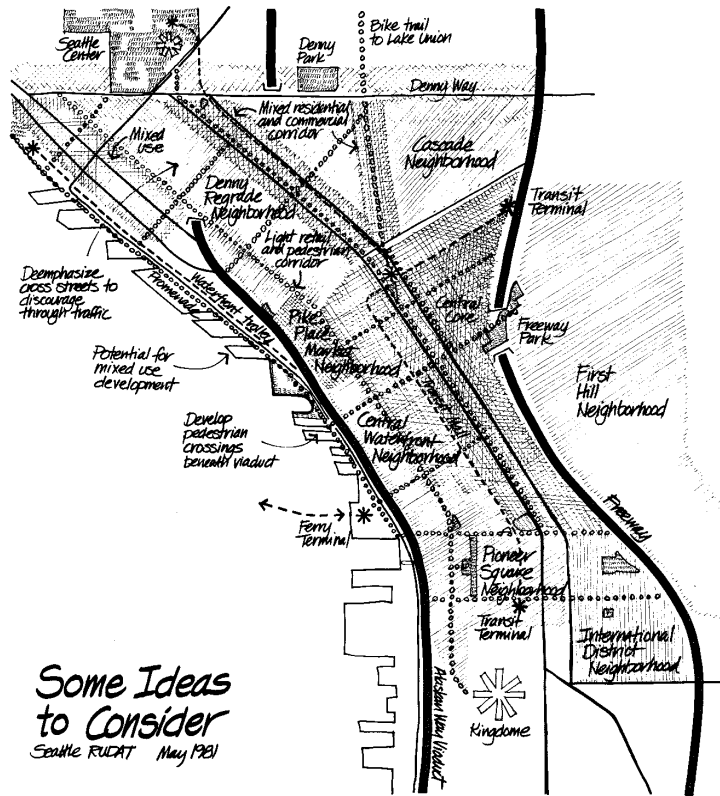


図 6-4-7 American Institute of Architects Seattle Chapter 案：検討すべきアイディア (The American Institute of Architects R/UDAT Team for Downtown Living in Seattle (1981) “Living Downtown”, p.24)

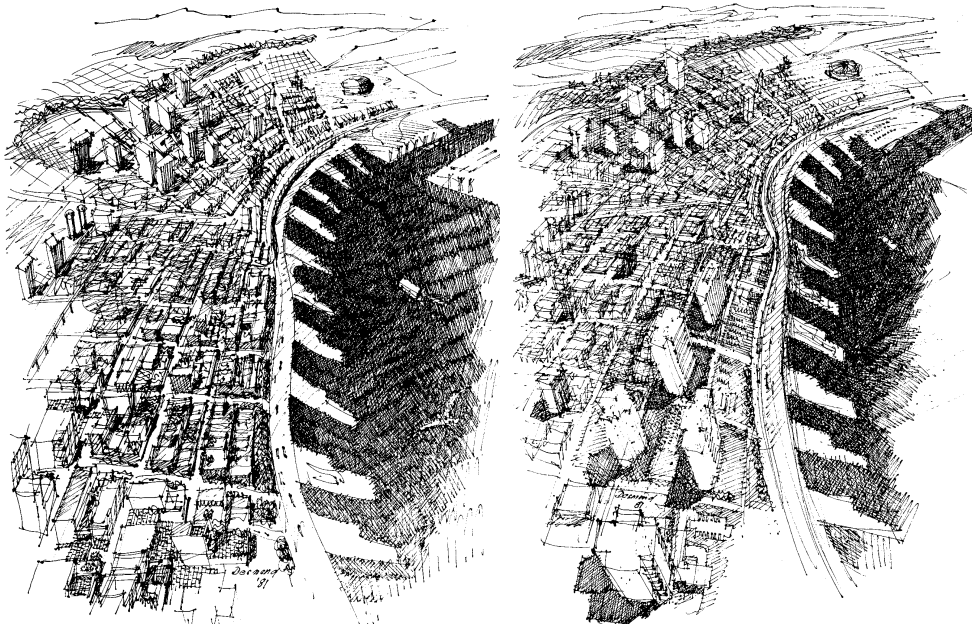


図 6-4-8 (左) American Institute of Architects Seattle Chapter 案：Denny Regrade エリアの低層高密度住宅開発案 (The American Institute of Architects R/UDAT Team for Downtown Living in Seattle (1981) “Living Downtown”, p.28)

図 6-4-9 (右) American Institute of Architects Seattle Chapter 案：Denny Regrade エリアの高層住宅開発代替案 (The American Institute of Architects R/UDAT Team for Downtown Living in Seattle (1981) “Living Downtown”, p.29)

[Downtown Seattle Development Association 案]

ビジネス団体 Downtown Seattle Development Association 内に設置された総合土地利用計画委員会（共同委員長：Foster Pepper and Riviera の Judith Runstad と Wright Runstad & Company の Barbara Dingfield）による都市基盤、住宅、都市デザイン、駐車場、交通の5分野の提案である。100人以上のメンバーが2,000時間以上の議論を重ねて代替計画案を作成した。

将来の開発をダウンタウンに集積させることを奨励している。

- 将来のオフィス開発は既存のオフィス及び政府エリアに奨励されるべきである。
- コアへの高い建物の集積は、商業活動が位置する場所の感覚を強化する。
- ダウンタウンの北東部では、現在よりも強度なオフィス用途が許可されるべきである。
- 小売商業コアは主要買物活動の拠点として維持・強化されるべきである。
- 住宅はダウンタウン全域において許可される土地利用であるべきである。

この代替計画案は、都市基盤（エネルギー資源、水、下水施設、公共安全サービス）、住宅（イントロダクション、シアトルはどのように活気のある住宅コミュニティになるか、全ダウンタウン・エリアの一般的提案、サブ・エリア）、都市デザイン（オフィス・エリア、小売商業エリア、街路空間とオープン・スペース、ウォーターフロントと他のサブ・エリア）、駐車場（一般的提案、短時間駐車場、長時間駐車場）、交通（交通計画の目標と目的、デザイン／プランニング基準）で構成されている。

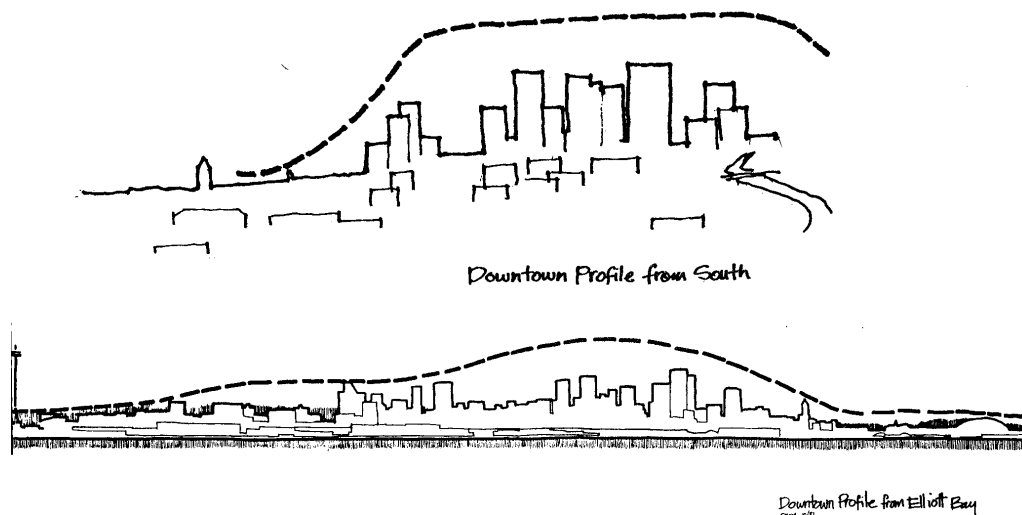


図 6-4-10 Downtown Seattle Development Association 案：ダウンタウンのスカイライン（Downtown Seattle Development Association (1981) “Firm Alternatives for the Downtown Comprehensive Land Use and Transportation Plan”, p.12）

[Citizen Alliance for Urban Seattle 案]

Citizen Alliance for Urban Seattle (CAUSE) は、シアトルの開発について一定の共通の考え方を持つシアトル市民のグループである。

CAUSE の代替計画案は、メンバーによる2つの修士論文に基づき、都市街区の5要素に関する提案と都市近隣地区に関する7つの提案で構成されている。ただし、

CAUSE は、ダウンタウンにおける単一用途の高密度開発のコストに関する研究・調査が欠落している状況では、どの代替計画案も早計だと考えていた。

CAUSE の代替計画案で扱われている都市街区の5要素とは、地形、スケール、街路境界、街角、路地であり、都市近隣地区に関する7つの提案は、計画対象エリアの拡大、近隣地区とウォーターフロントの連結、近隣地区を迂回する自動車循環、真の都市空間の創造、建物高さの多様化、小規模開発の奨励、都市の活気と多様性の奨励である。これらの物理的形態と人間利用の提案に加え、開発過程の早期においてディベロッパーと利害関係主体が接触することを提案している。

この代替計画案は、直接的には土地利用コンセプトを扱っていないが、市に対して、中心業務地区の単一用途高密度開発の継続の再検討を要請した。スプロールを抑制するための手段として、単一用途中心地区コンセプトではなく複数中心コンセプトを、そして、とても高密度な拠点ととてもまばらな郊外を形成するのではなく都市全体に平均的に密度を分散させることが支持されたのである。その理由は、活動の密度が1つのエリアに集中すると、市の他の地区の活力が減じるからであった。また、この計画案は、活動を複数の単一用途地区に分離することを回避すべきだと強く主張した。

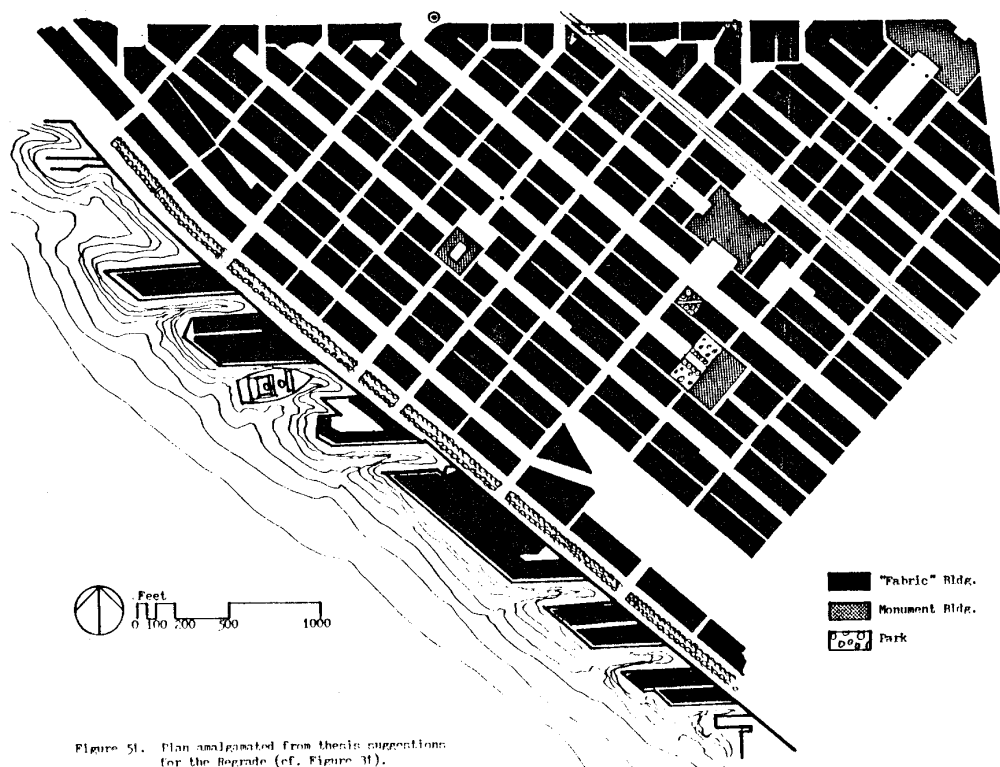


図 6-4-11 Citizen Alliance for Urban Seattle 案 : Denny Regrade 近隣地区の提案 (Citizen Alliance for Urban Seattle (1981) “Hard Alternative for Downtown Seattle”)

[Allied Arts 案]

芸術団体 Allied Arts に組織されたダウンタウン委員会が7ヶ月かけて作成した代替計画案である。総合的な代替計画案の作成が目指された。

シアトルのダウンタウンは、場所、歴史的状況、経済、ゾーニング、開発パターン等によって進化した特徴的な近隣地区と地区を持つ。一般的に、ダウンタウンの既存の構造と特徴が、Allied Arts の提案の出発点である。計画は、多様な部分を、全ての市民のニーズを提供する結合力がありアクセスしやすい都市圏拠点として統合する。これは、街路、通路、オープン・スペースのリンケージ・システムと特徴的な都市空間の創造と強化等によって達成される。

また、成長は、少数の敷地に集中されるのではなく、既存建物と利用可能な土地の徹底的な有効利用を通じて受容されるべきだとされた。

土地利用提案は、計画対象エリア内に特定される異なる地区の特徴に基づいた。これらの異なる地区は、様々な用途と活動の複合、様々な建物の高さ及びかさばりのパターンによって特徴付けられていた。

- Denny Regarde では、住宅、オフィス、ホテルの複合用途エリアに囲まれた低層住宅コミュニティが集積される。
- 概ね Stewart Street から University Street までの First Avenue から Seventh Avenue の間に小売商業コアが集積される。
- Stewart Street から Yesler Way までの I-5 沿いの複合用途エリアは、遠くは Second Avenue まで小売商業コアの周辺に西方向に拡張される。
- Central Waterfront 及び Pioneer Square と International District の間は、オフィス、住宅、倉庫用途を含む過渡的利用である。
- ウォーターフロント沿いは住宅と工業の複合用途である。
- Pioneer Square、Pike Place Market、International District の特別レビュー地区では複合用途と既存の方針が継続される。
- Seattle Center から I-5 までの Denny Way と Lake Union の間のエリアでは将来住宅開発の土地（担保貸付）銀行が活用される。

Allied Arts は、市が、新規開発を段階的に実現し、新規開発が起こるべきエリアを優先付けすることを提案した。インセンティブは、優先度の高いエリアの開発のみに与えられるべきである。優先度の高いエリアが開発されるに従い、新しいエリアが優先度の高いエリアとして最指定され、そこでの開発を奨励するためのインセンティブを提供するべきである。

この代替計画案は、ダウンタウン・シアトルの成長、コンセプトの全体像、土地利用、オープン・スペース、車両交通、高さ制限、土地利用／デザイン方針で構成される。

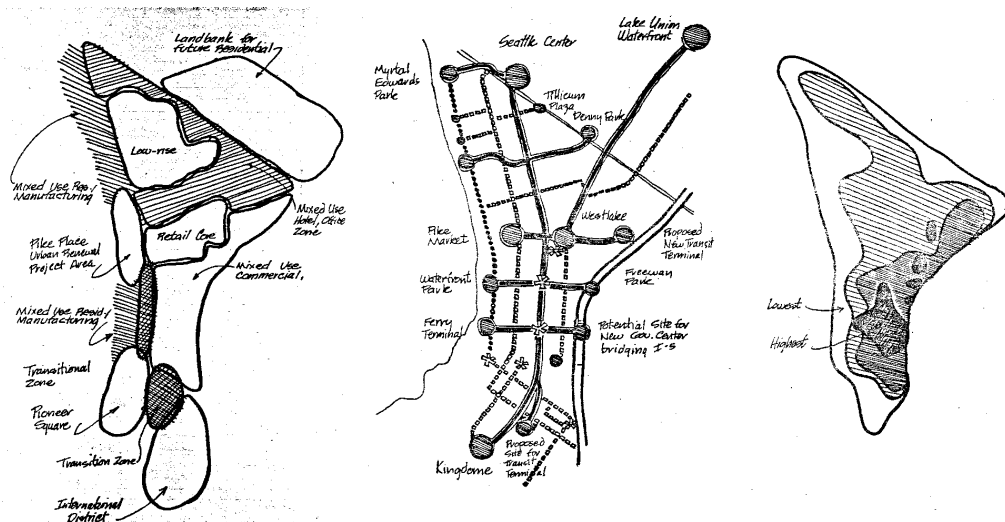


図 6-4-12 Allied Arts 案：土地利用、リンケージ、高さ・かさばりのコンセプト (Downtown Committee, Allied Arts of Seattle (1981) “Allied Arts Downtown Plan”, p.10)

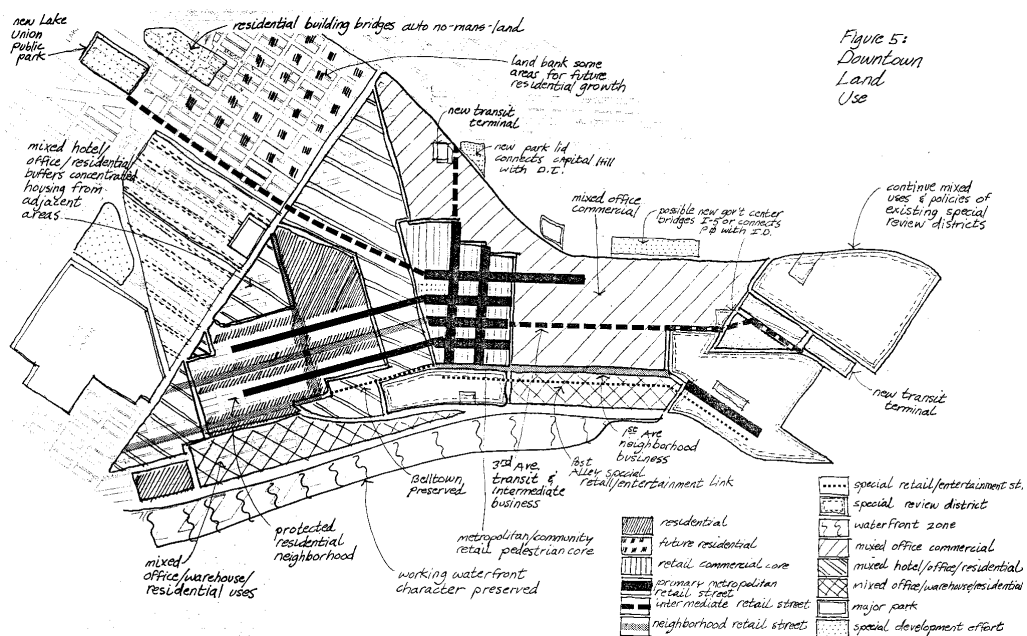


図 6-4-13 Allied Arts 案：土地利用 (Downtown Committee, Allied Arts of Seattle (1981) “Allied Arts Downtown Plan”, p.10)

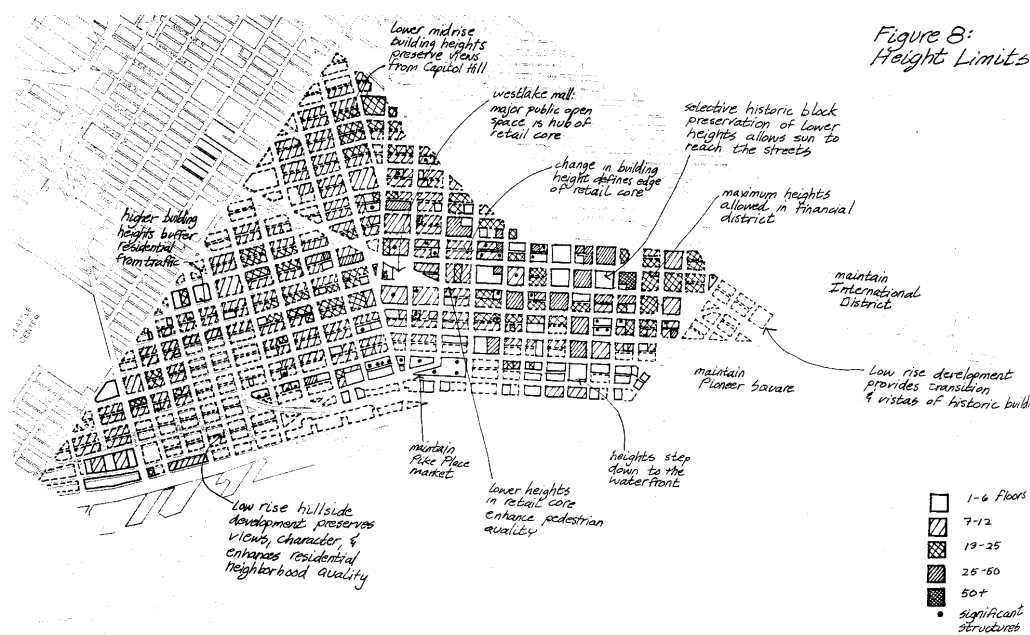


図 6-4-14 Allied Arts 案：最高建物高さ (Downtown Committee, Allied Arts of Seattle (1981) “Allied Arts Downtown Plan”, p.20)

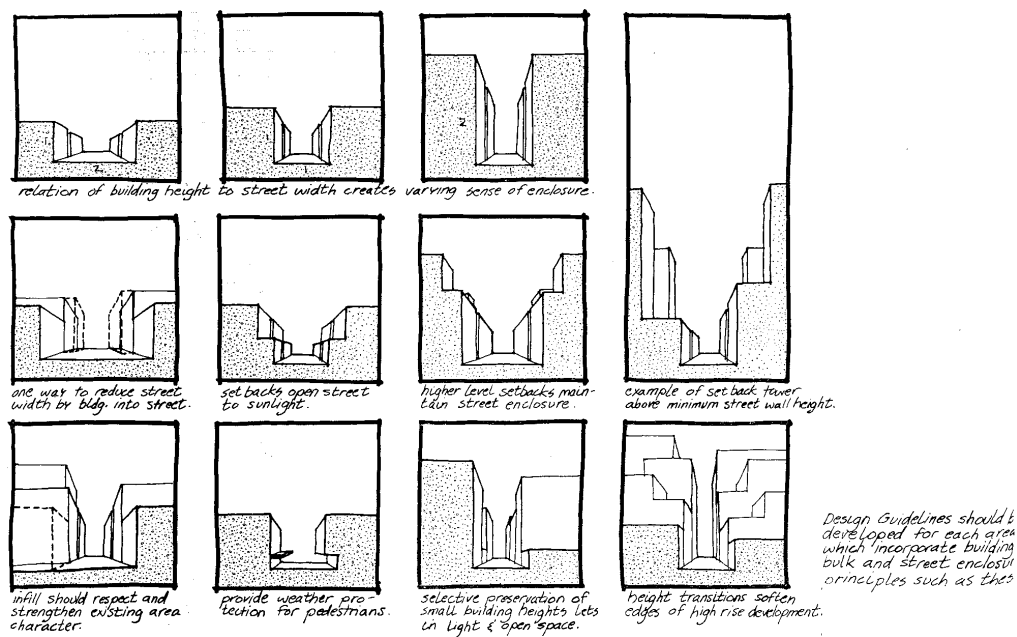


図 6-4-15 Allied Arts 案：デザイン・ガイドラインの素材 (Downtown Committee, Allied Arts of Seattle (1981) “Allied Arts Downtown Plan”, p.22)

[Artists 案]

13 人のアーティストによって提案された代替計画案である。成長の問題、建物の高さ、フリー・ゾーン、用途、交通、その他で構成される。

この代替計画案は、用途が完全に複合された都市環境が最も健全であるとの仮定に基づいている。

- 提案には、10 のダウンタウン地区それぞれに適したオフィス、小売商業、

住宅用途の割合が含まれている。

- さらに、地上階及び2階以上の階に対する望ましい割合が提案されている。例えば、International District の提案では、地上階の 65%が小売商業、2階以上の階の 70%以上が住宅とされている。
- 計画全体を通じて地上階の活動の重要性が強調されている。

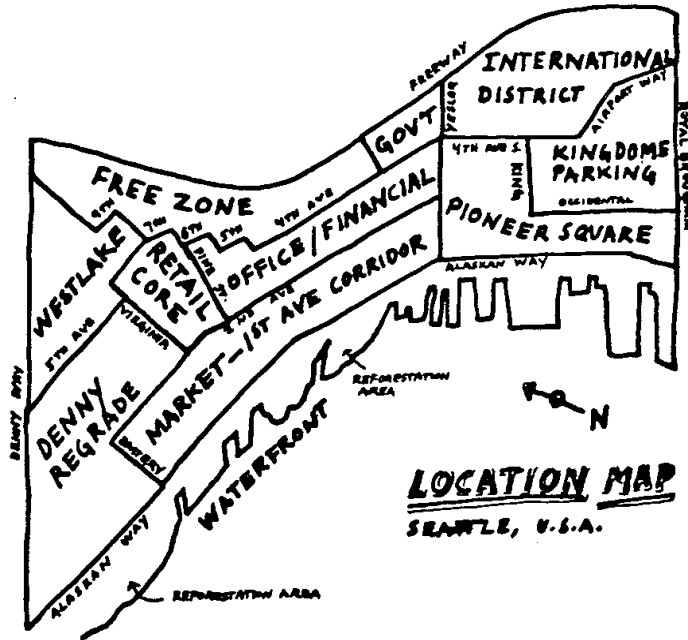


図 6-4-16 Artists 案：地区分類 (Keating, Andrew and others (1981) “Artists’ Alternative Downtown Plan”, p.2)

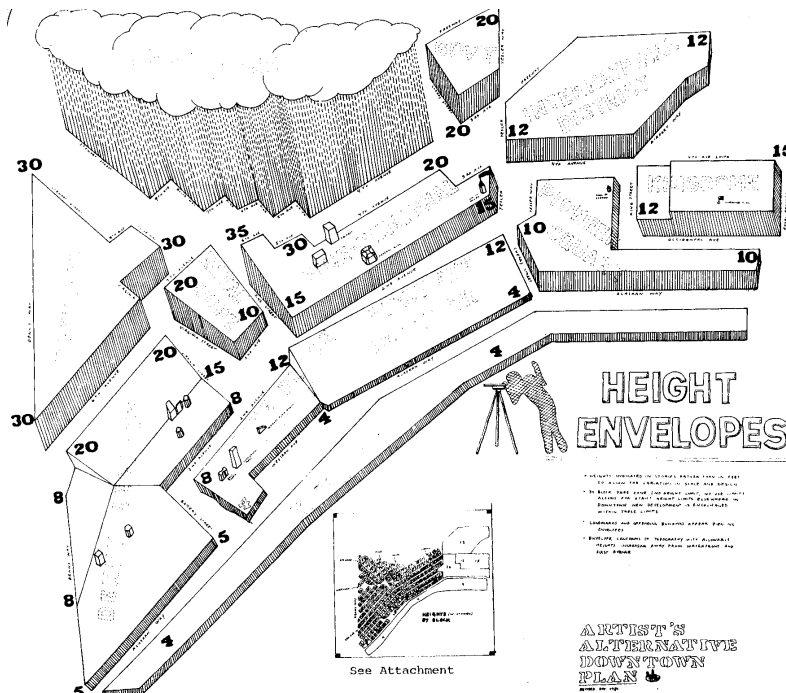


図 6-4-17 Artists 案：高さ形態 (Keating, Andrew and others (1981) “Artists’ Alternative Downtown Plan”, p.22)

[Seattle Department of Community Development/Denny Regrade Advisory Committee 案]

参加プロセスに基づく Denny Triangle 地区の現実的な提案である。土地利用（住宅：用途の場所と複合、密度、人口ターゲット、住宅と居住者の複合、住宅タイプ、雇用、買物：タイプ、場所、街路との機能的関係、用途の複合、レクリエーション／娯楽、社会サービス）、交通（ダウンタウンへのアクセス：車両交通、内部循環：公共交通、駐車場、建物への車両・サービスのアクセス、特別歩行者ルート、自転車ルート）、都市デザイン（エリアの関係と特徴、建物形態・デザイン：高さ制限、容積とかさばり、街路とオープン・スペース、保全）で構成されている。

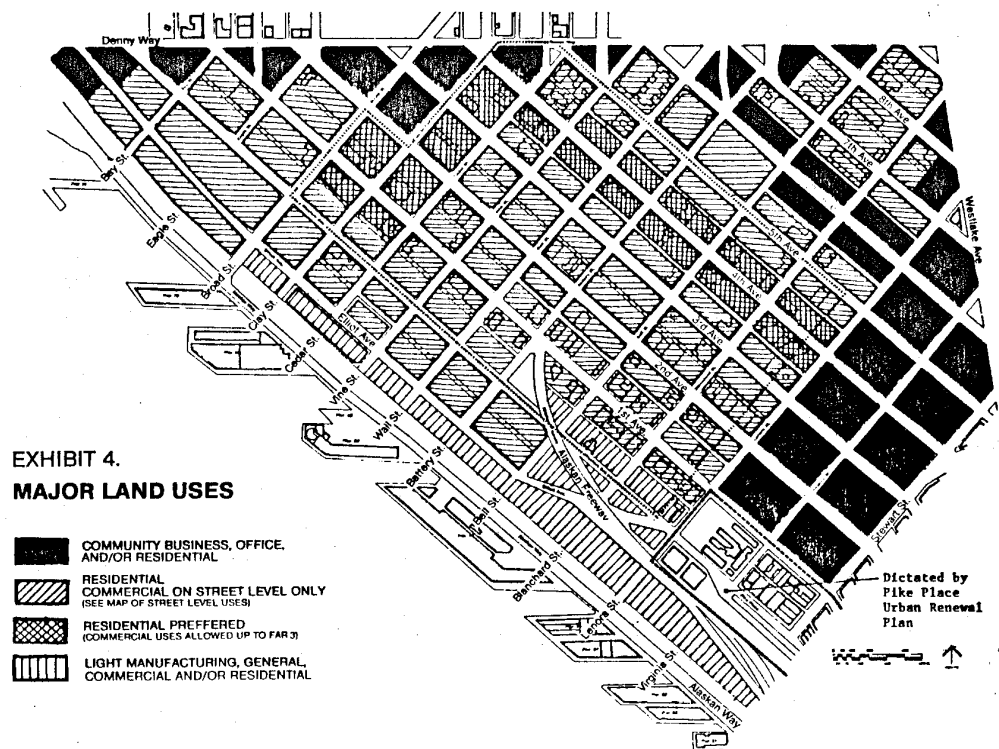


図 6-4-18 Seattle Department of Community Development/Denny Regrade Advisory Committee 案：主要土地利用（Department of Community Development, City of Seattle in cooperation with the Denny Regrade Advisory Committee (1981) “A Firm Alternative Plan for the Denny Regrade”, p.7)

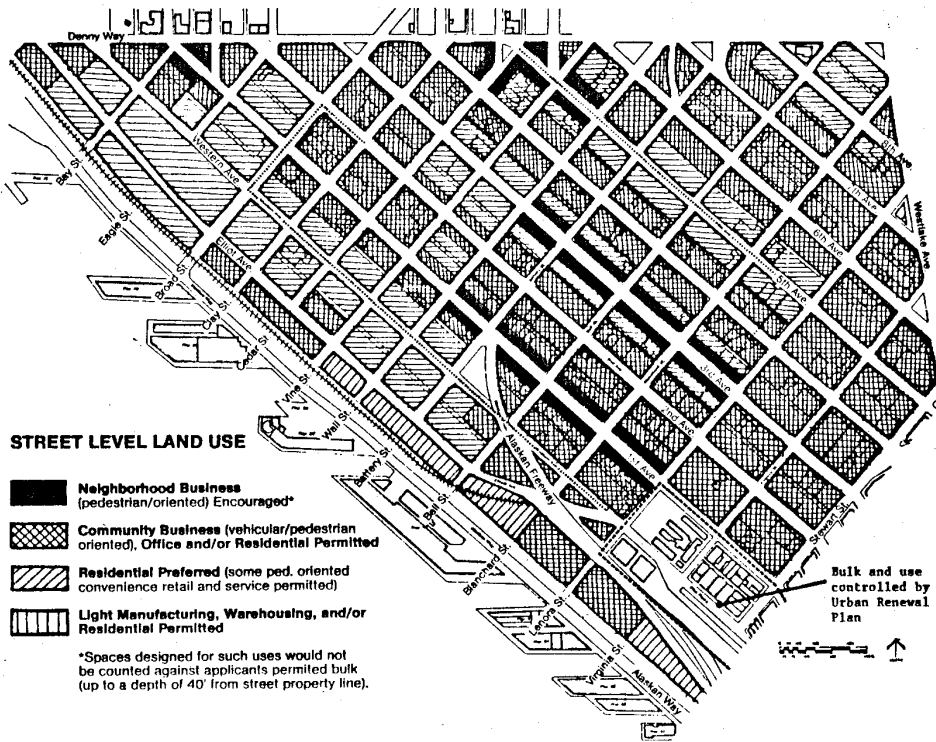


図 6-4-19 Seattle Department of Community Development/Denny Regrade Advisory Committee 案：地上階土地利用 (Department of Community Development, City of Seattle in cooperation with the Denny Regrade Advisory Committee (1981) “A Firm Alternative Plan for the Denny Regrade”, p.15)

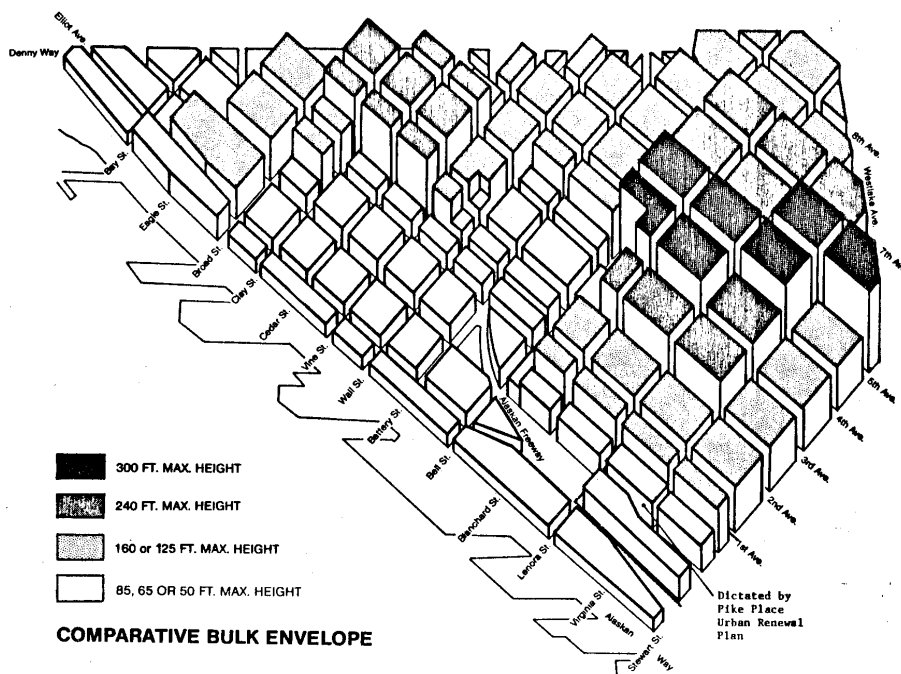


図 6-4-20 Seattle Department of Community Development/Denny Regrade Advisory Committee 案：高さゾーン (Department of Community Development, City of Seattle in cooperation with the Denny Regrade Advisory Committee (1981) “A Firm Alternative Plan for the Denny Regrade”, p.27)

[Sierra Club Urban Committee 案]

Sierra Club の都市委員会は、ダウンタウンがどのような速度の成長にも耐えることができるという考え方に挑戦した。

ダウンタウンのオフィス及び小売商業スペースの望ましい成長率を市が調査・研究することを提案した。サービスのコストと市の財政への影響に基づき、年間の最高成長率が設定され、Master Use Permits がポイント・システムによって配分される。新規ダウンタウン構造の望ましい特徴は、都市プランナー、政治家、建築家、建設業者、小売商業者、市民によって特定される。そして、その特徴をどの程度満たしているかによってポイントが与えられるのである。

新規プロジェクトによって何人の居住者が集まるかの調査・研究に基づき住宅リンクージ・プログラムが必要となるかも知れない。ディベロッパには、新規住宅戸の建設、既存住宅の改修、Seattle Housing Authority への寄付、他の住宅ディベロッパーへの低利率融資の獲得が求められるかも知れない。同様に、ディベロッパは公園用地を提供しなければならない。

小売商業の義務付け、何も無い広場の禁止、地上階の駐車場の禁止などの都市デザインの要素も提案している。小売商業コアでは 10 階、オフィス・コアでは 28 階から 38 階の高さ制限が設定される。小売商業コアは拡張される。駐車場は 20 年間で半減させ、買物客用の短時間駐車場に当てられる。同様に、エネルギー消費も 20 年間で半減させる。

土地利用については、次の提案が含まれた。

- Denny Regrade は、ダウンタウンの買物地区の拡張ではなく、都市住宅近隣地区として開発されるべきである。
- Pioneer Square 及び International District は厳格に保全されるべきである。
- I-5、Olive Way、Second Avenue、James Street で囲まれるエリアに、高層商業オフィスが集積されるべきである。
- Waterfront では、観光客関連施設または新規水上開発が過度になるべきではない。

[Downtown Neighborhood Alliance 案]

この代替計画案は、全体的な土地利用コンセプトを直接的には扱っていないが、将来のオフィス・スペースの量をコントロールするために、高さ制限の設定、半街区を超える開発の禁止と路地の保全、CM 及び BM ゾーンにおける既存ボーナス・システムの廃止、RM-MD 地区における既存のデザイン・レビューとボーナス・システムの廃止、CM 及び BM ザーンの容積率の 1000%、RM-MD ザーンの容積率の 500%への強化が提案されている。また、Central Waterfront の主要用途を製造業とするために、Central Waterfront Guideline の廃止を提案している。その他、エネルギー、住宅、交通、雇用、小企業の提案がされている。

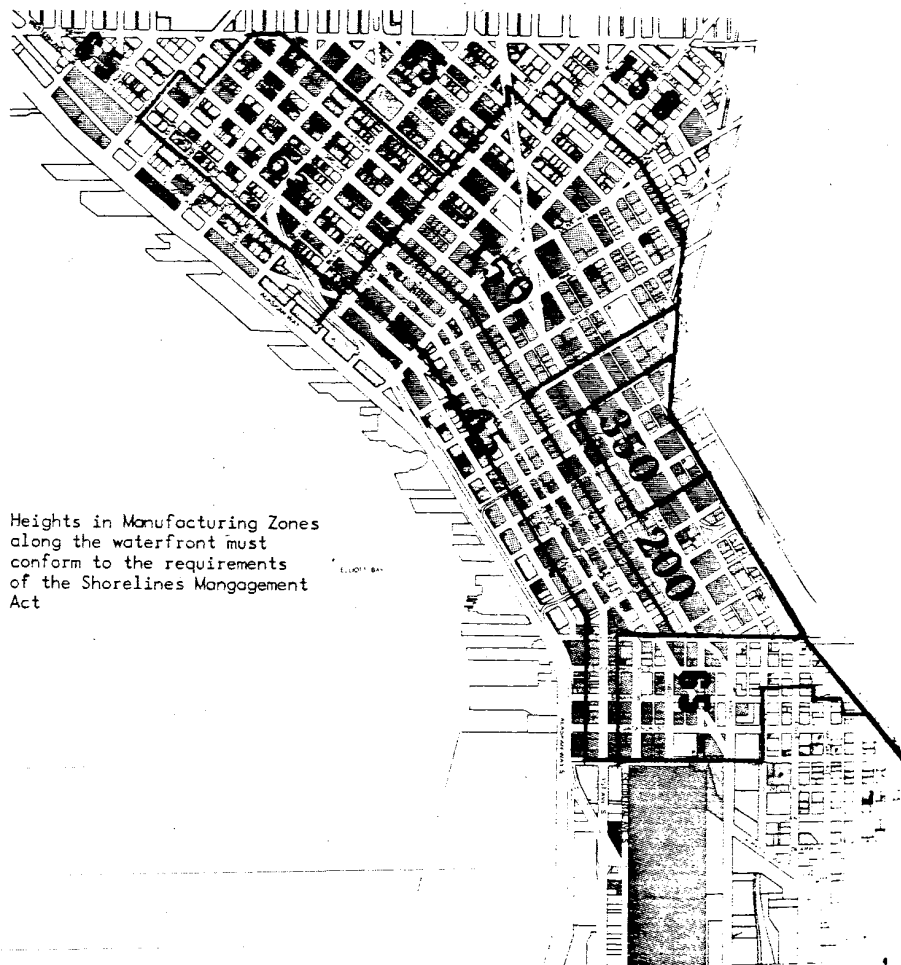


図 6-4-21 Downtown Neighborhood Alliance 案：高さ制限（Downtown Neighborhood Alliance (1981) “Hard Alternatives for the Downtown Plan”）

[Klaus Otto Bodenmuller 案]

この計画案は Yesler Way から Bell Street までの Alaskan Way 高架の再利用を提案している。

- Yesler Way 南の高架は工業用途のために撤去または再利用され得る。
- Yesler Way と Pike Street の間は住宅及び小売商業として再利用される。
- Pike Street と Virginia Street の間は Seattle Art Museum として再利用される。
- Virginia Street と Bell Street の間は市役所（または郡、メトロ）のオフィスとして再利用される。

[Brian Fitch]

この計画案は、市全域で「タワーのマーチ」を中心するようなゾーニングのシステムにすること、そして、中心業務地全域で生き活きとしたおもしろい都市環境を創造することを強調している。

- 広い範囲の単一用途は避けるべきである。エリアを独占する可能性のあるオフィスや他の用途に対するコントロールがやや強調されている。
- 小売商業エリアのコアやオフィス地区のほとんどでは、特に、住宅用途が欠如している。

- 水平的だけでなく垂直的な用途の複合が奨励されている。

[Ron Honsinger]

ダウンタウンにおける低中所得者向け住宅の奨励が強調されている。また、エネルギーを保全し、交通量を削減し、ダウンタウンの 18 時間利用を奨励するために、複合用途がダウンタウンに広がるべきだと提案されている。

[Municipal League]

計画案は、Central Waterfront エリアのみを扱っている。商業・オフィス、小売商業、限定された住宅、マリーン・ビジネス、娯楽、ホテル、観光客施設の複合用途が提案されている。

●参考文献

- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: A Regional Employment Center”
- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Downtown Neighborhoods”
- Office of Policy and Evaluation, City of Seattle (1981) “A Downtown Alternative Plan: Synthesis of Proposals for Special Downtown Areas”
- The American Institute of Architects R/UDAT Team for Downtown Living in Seattle (1981) “Living Downtown”
- Downtown Seattle Development Association (1981) “Firm Alternatives for the Downtown Comprehensive Land Use and Transportation Plan”
- Citizen Alliance for Urban Seattle (1981) “Hard Alternative for Downtown Seattle”
- Downtown Committee, Allied Arts of Seattle (1981) “Allied Arts Downtown Plan”
- Keating, Andrew and others (1981) “Artists’ Alternative Downtown Plan”
- Department of Community Development, City of Seattle in cooperation with the Denny Regrade Advisory Committee (1981) “A Firm Alternative Plan for the Denny Regrade”
- Bello, Mark (1993) “Urban Regimes and Downtown Planning in Portland, Oregon and Seattle, Washington, 1972-1992”, Dissertation, Doctor of Philosophy in Urban Studies, Portland State University, pp.136-137
- Downtown Neighborhood Alliance (1981) “Hard Alternatives for the Downtown Plan”

●インタビュー

- Meier, Dennis (2003.10.1) @ CityDesign, Department of Design, Construction, and Land Use, City of Seattle オフィス
- Yukubousky, Richard (2003.10.7) @ Municipal Research and Services Center of Washington オフィス
- Graff, Tom (2003.10.1) @ Ewing & Clark Incorporated オフィス
- Ben-Shmuel, Rachel (2003.10.3) @ Seattle Monorail Project 1 階喫茶店
- Steinbrueck, Peter (2003.10.10) @ City Hall Steinbrueck 氏オフィス
- Anderson, Dorm (2003.10.10) @ City Hall Steinbrueck 氏オフィス

6-5 小結：計画策定技法に関わる要点

第6章では、素材の準備が行われた計画策定過程前半（1980年冬頃～1981年冬頃）の「調査・研究の実施」（6-1）、「課題・目標に関する意見の収集」（6-2）、「代替計画案のためのガイドラインの作成」（6-3）、「代替計画案の募集」（6-4）に関わる中間成果及び個別作業の内容を記述・再現した。

「調査・研究の実施」（6-1）で適用された計画策定技法に関する要点は、次の3点である。

- 1点目は、将来開発予測分析の性格と方法、結果である。将来開発予測分析は、15年から20年先までにダウンタウンで発生する新規開発の量と場所、形態を予測する分析で、将来の新規開発に関する議論を刺激するための道具であった。分析の方法は（1）開発量予測→（2）土地利用・建物目録の整備→（3）感受性（susceptibility）分析→（4）開発量配分であった。そして、分析の結果は、仮定した新規開発（建設）量を既存ゾーニングの下で配分した非制約シナリオと既存ゾーニングに住宅及び歴史的建造物保全の制約を加えたルールの下で配分した制約シナリオの2通りの立体図で提示された。
- 2点目は、既存の目標・方針・計画の分析の方法と結果である。既存の目標については、シアトル都市計画委員会が、既存の文書からダウンタウンの目標を7つの項目に分類し、各項目について幅広い市民による議論が重要だと考える論点を挙げた。既存の方針・計画については、プロジェクト・チームが、ダウンタウンの開発に影響を与える合計30の方針・計画を分析し、多様な方針・計画の全体像、各方針・計画の概要（アウトライン及び図）、方針・計画の現状と課題をまとめ、ダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの出発点となり得る3つの共通目標・テーマを確認した。
- 3点目は、バックグラウンド・レポートの構成と役割である。将来開発予測分析、既存の目標・方針・計画の分析、ダウンタウン計画史の研究、その他の調査・研究の成果が1つにまとめられたバックグラウンド・レポートは、はじめに、ダウンタウンの主要課題、ダウンタウン・シアトルと都市圏、ダウンタウン・プランニングの過去と現在、現在のダウンタウン、将来のダウンタウン、方針によって扱われるべき課題、次のステップで構成され、プロジェクト・チームを含めた団体や個人が代替方針案や代替計画案を作成する際の基礎資料となった。

「課題・目標に関する意見の収集」（6-2）で適用された計画策定技法に関する要点は、次の2点である。

- 1点目は、ダウンタウンの課題・目標に関する幅広い市民の意見の収集方法である。ワークショップ、フォーラム、アンケートのみならず、団体や個人による代替方針案の募集が行われた。
- 2点目は、ワークショップ、フォーラム、アンケート、団体や個人による代替方針案の提案を通じて収集された意見の取り扱いである。ワークショップ及びフォーラムを通じて収集された意見は、交通、都市デザイン、住宅、成長、その他に分類され、その概要がニュースレターに掲載された。

アンケートの結果及び団体や個人による 23 の代替方針案の概要もニュースレターに掲載された。そして、これらは代替計画案のためのガイドラインを検討する際の基礎となった。

「代替計画案のためのガイドラインの作成」(6-3) で適用された計画策定技法に関する要点は、次の2点である。

- 1点目は、代替計画案のためのガイドラインの目的と検討過程である。ガイドラインの目的は、プランが奨励すべき望ましい質とプランが回避すべき望ましくない影響を特定し、団体や個人が作成する代替計画案の内容に方向性を与えると同時に、プロジェクト・チーム及び市長ダウンタウン作業部隊が提案された代替計画案を評価し、その中から環境影響評価の対象となるものを選択する際の基礎を提供することであった。また、ガイドラインの検討過程は、（1）プロジェクト・チームによる提案→（2）都市計画委員会によるパブリック・ヒアリングの実施→（3）市長による提案→（4）市議会によるパブリック・ヒアリングの実施→（5）市議会によるガイドラインの承認であり、この検討過程を通じてダウンタウン・シアトル土地利用・交通プランの合意された方向性・共通要素が定まったと言えた。
- 2点目は、代替計画案のためのガイドラインの内容である。ガイドラインは、成長の問題、土地利用、交通、都市デザイン、自然環境、資源利用と公共サービス、仮定で構成されていた。また、その概要も示した。

「代替計画案の募集」(6-4) で適用された計画策定技法に関する要点は、次の2点である。

- 1点目は、バックグラウンド・レポートと代替計画案のためのガイドラインに基づき、団体と個人が合計 15 の代替計画案を作成・提案したことである。プロジェクト・チームもこのうちの3つの代替計画案を作成・提案した。
- 2点目は、提案された 15 の代替計画案の内容である。提案された土地利用パターンは、代替計画案のためのガイドラインに従いながらも、実に多様であった。