

3-3 ゾーニング規制と公共交通沿線の賑わいづくりに向けた都市施策

ここでは、ポートランド市のゾーニング規制と公共交通沿線における賑わいづくりに向けた都市施策を整理する。

3-3-1 ゾーニング規制の実際

ポートランド市は、前述したコンプリヘンシブ・プランの土地利用計画を基に、市域を対象としたゾーニング規制を敷いている。

ゾーニング規制の内訳をみると(図 3-3-1)、ポートランド市は、用途別デザインガイドライン、地区別デザインガイドライン及び特別地域別デザインガイドラインで構成されていることがわかる。これらのデザインガイドラインは、都市開発の際に地域の特色や個性を活かしながら秩序ある連続した都市空間を形成するため、用途別デザインガイドラインをベースに、地区別と特別地域別のデザインガイドラインが上に重なる形で設けられている。

次に、各ゾーニング規制の詳細を整理していく。

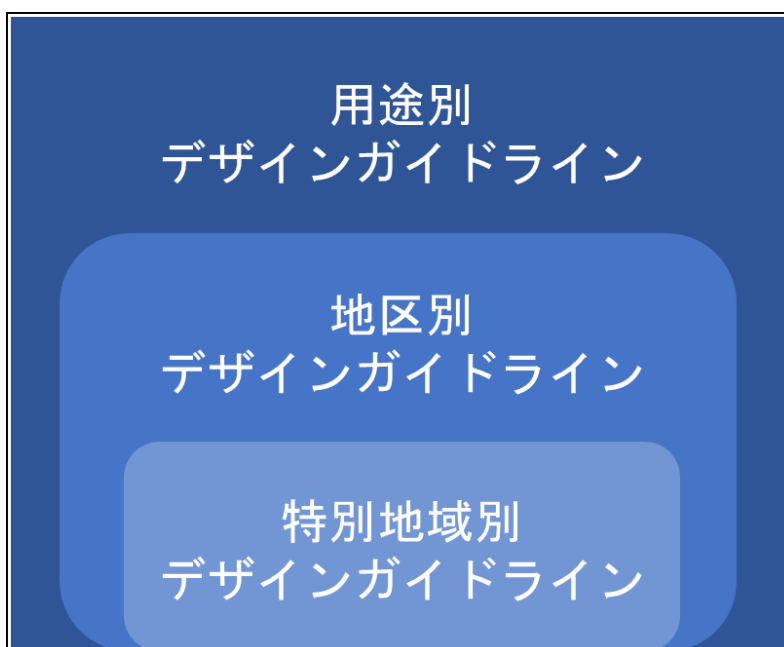


図 3-3-1) ポートランド市におけるゾーニング規制の内訳

資料 : The Bureau of Development Services HP 「Overview of the Zoning Code」
<<https://www.portlandoregon.gov/bds/article/411725>>

(1) 用途別デザインガイドライン

用途別デザインガイドラインは、ポートランド市における最もベースの土地利用規制として、建物用途に応じて適用される。

同デザインガイドラインの内訳をみると(表 3-3-1)、戸建て住宅ゾーン、集合住宅ゾーン、商業ゾーン及び工業ゾーンの4分類となっていることがわかる。戸建て住宅ゾーンと集合住宅ゾーンは、地域住民に対し戸建て住宅・集合住宅の購入機会を提供することを目的としており、住宅タイプや高さ制限等の開発規制項目が挙げられている。一方、商業ゾーンと工業ゾーンは、商業施設や工場施設の開発推進による地域活性化を目的とし、開発規制項目として敷地面積や建蔽率、容積率等が含まれている。

表 3-3-1) 用途別全体デザインガイドラインの内訳

	戸建て住宅ゾーン	集合住宅ゾーン	商業ゾーン	工業ゾーン
概要目的	住宅用地の確保と家族世帯への戸建て住宅の購入機会の提供を目的とする	都市部における集合住宅用地の確保と集合住宅の購入機会の提供を目的とする	商業地域や住宅地域周辺での商業施設の開発推進による地域の活性化を目的とする	工業地域における工場施設の開発推進による地域の活性化を目的とする
開発規制項目	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅タイプ ・高さ制限 ・建蔽率 ・セットバック ・メインエントランス ・ファサード ・ガレージ ・フェンス ・植栽 ・駐車場等 	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅タイプ ・高さ制限 ・建蔽率 ・住宅戸数 ・セットバック ・メインエントランス ・ファサード ・ガレージ ・フェンス ・歩行空間 ・景観エリア ・植栽 ・駐車場等 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積 ・高さ制限 ・建蔽率 ・容積率 ・セットバック ・メインエントランス ・ファサード ・ガレージ ・フェンス ・歩行空間 ・1階窓ガラス ・車寄せエリア ・景観エリア ・植栽 ・駐車場等 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積 ・高さ制限 ・建蔽率 ・容積率 ・セットバック ・メインエントランス ・ファサード ・ガレージ ・フェンス ・歩行空間 ・2階窓ガラス ・車寄せエリア ・景観エリア ・ドライブスルー設備 ・植栽 ・駐車場等

資料：The Bureau of Development Services HP 「Base Zones」
 <<https://www.portlandoregon.gov/bds/article/411748>>

(2) 地区別デザインガイドライン

地区別デザインガイドラインは、地区特性に応じたゾーニング規制として、用途別デザインガイドラインに追加する形で適用される。

現在、ポートランド市では、29 個の地区別デザインガイドラインが定められている。例として、市中心部を対象とした地区別デザインガイドラインをみると(図 3-3-2)、市を縦断するウィラメット川を含む 12 地区に分けられ、地区ごとに容積率や高さ制限等の開発基準が設定されている(図 3-3-3、図 3-3-4)。

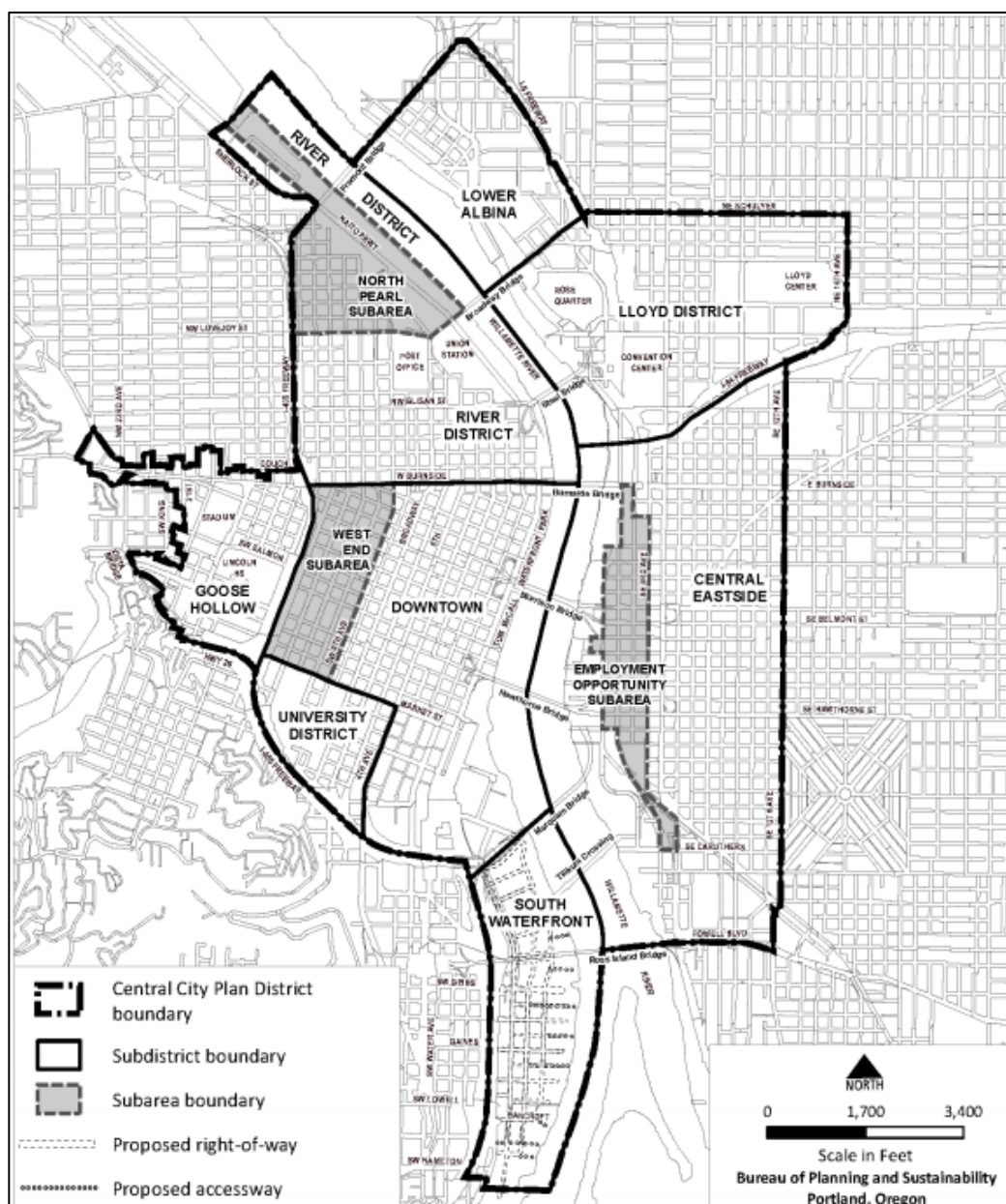


図 3-3-2) 市中心部を対象とした地区別デザインガイドラインの概要図

出典 : The Bureau of Development Services HP 「Plan Districts」
 <<https://www.portlandoregon.gov/bps/article/53363>>

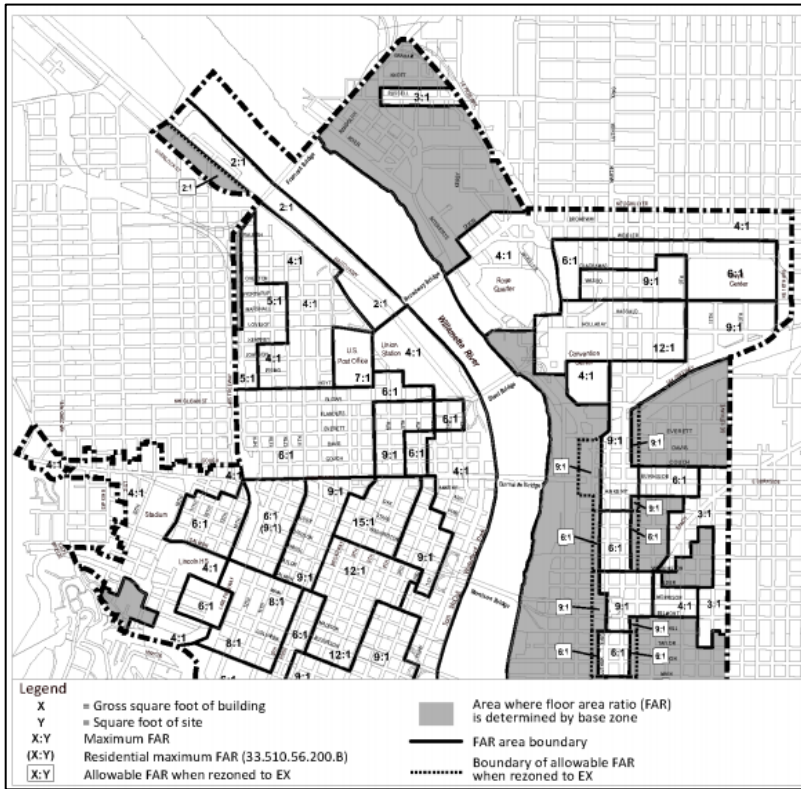


図 3-3-3) 地区別容積率の分布図

出典 : The Bureau of Development Services HP 「Plan Districts」
 <<https://www.portlandoregon.gov/bps/article/53363>>

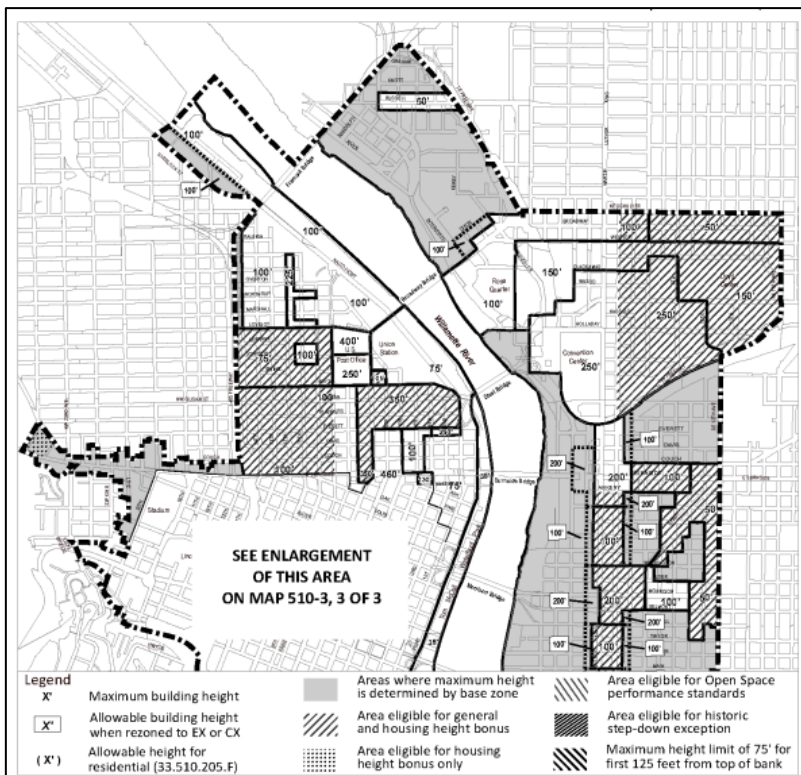


図 3-3-4) 地区別高さ制限の分布図

出典 : The Bureau of Development Services HP 「Plan Districts」
 <<https://www.portlandoregon.gov/bps/article/53363>>

(3) 特別地域別デザインガイドライン

特別地域別デザインガイドラインは、用途別及び地区別のデザインガイドラインに加え、地区の中でも特定エリアを対象とするゾーニング規制である。

このデザインガイドラインの内訳をみると(表 3-3-2)、LRT 電停付近等の公共交通沿線や主要道路、空地など様々な場所がゾーニングの対象となっていることがわかる。

表 3-3-2) 特別地域別デザインガイドラインの内訳

ゾーンの種類	概要目的
LRT電停ゾーン	・ LRTの電停付近における建物のミクストユースと歩行空間での建築基準の設定を通じて、公共交通沿線の賑やかな歩行者環境の整備や公共交通の利用しやすい街の実現を図ること
主要道路ゾーン	・ 大通り沿いの街区において建物のミクストユースを推進して雇用機会を創出すること
空地や中古住宅等の住宅地ゾーン	・ 空き地の開発や中古住宅の活用、住環境の質向上に資する都市開発を支援すること
緩衝帯ゾーン	・ 住宅地と非住宅地の間に緑地等の緩衝帯を設け、住宅地の生活環境を改善させること
将来的な都市区域ゾーン	・ 将来的に都市区域となる都市成長境界線外において無秩序な都市開発を制限すること
河川/緑道ゾーン	・ 河川と周辺環境の保全とその維持管理を行うこと ・ 緑道における土地利用規制を確立すること
歴史的文化施設ゾーン	・ 地域の歴史的文化施設を保全すること
景観資源ゾーン	・ 重要な景観資源を保護すること ・ 緑地を活用し街の外観を改善すること
航空機の離発着ゾーン	・ ポートランド国際空港付近における建物や設備に高さ制限を設けていること
航空機の騒音ゾーン	・ ポートランド国際空港付近における騒音被害の軽減に向けた対策を行うこと

資料 : The Bureau of Development Services HP 「Overlay Zones」
<<https://www.portlandoregon.gov/bds/article/411750>>

3-3-2 公共交通沿線の賑わいづくりに向けた都市施策

(1) ゾーニング規制

前述したように、公共交通沿線でのゾーニング規制としては、特別地域別デザインガイドラインの「LRT 電停ゾーン」がある。「LRT 電停ゾーン」は、市内を走る LRT の電停付近において、サイドウォークカフェの設置(図 3-3-5)、建物のミクストユースの推進及び商業テナントの1階を窓ガラスに指定することで(図 3-3-6、図 3-3-7)、人々が公共交通沿線を楽しく歩ける環境を整備している。



図 3-3-5) パール地区におけるサイドウォークカフェの風景

出典：ZGF Architects LLP HP 「Pearl Districts Street Design」
<<https://www.zgf.com/about/>>

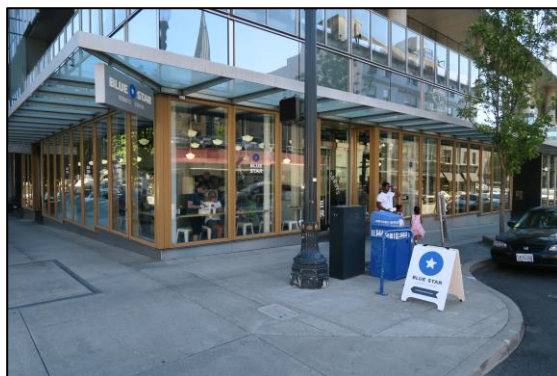


図 3-3-6) 1階部分が全面窓ガラスの商業施設

註：2017年8月に筆者撮影



図 3-3-7) 住宅と商業の複合施設(ミクストユース)

出典：ZGF Architects LLP HP 「Emery Mixed-used Project」
<<https://www.zgf.com/about/>>

(2) 道路空間活用

LRTが走るポートランド市のダウンタウンの総面積の約4割は道路となっている¹⁰。そのため、ポートランド市の交通局は公共交通沿線を含め、通りの賑わい創出・有効活用に向けて、道路空間活用のプログラムを展開している。具体的には、①前述したサイドウォークカフェ、②ストリートシート、③サイドウォークベンディングカート、3つのプログラムが存在する。

①サイドウォークカフェ

サイドウォークカフェは、歩道にテーブルやイス等の設置を許可するプログラムであり、オープンカフェを促進している。サイドウォークカフェの許可条件は、商業・工業ゾーンに指定されており、図3-3-8、表3-3-3に示す空間条件を満たす場合となっている。デザインについてはガイドラインが存在しておらず、店舗オーナー側で商売に合わせて工夫することができるようになっている。

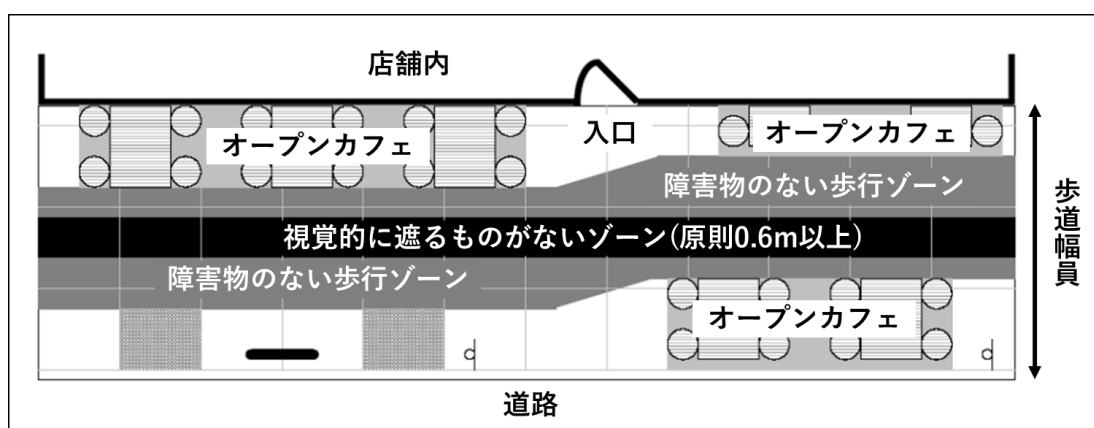


図3-3-8) サイドウォークカフェの空間条件

資料) City of Portland 「SIDEWALK CAFÉ PERMIT Application Packet 2017-2018」

表3-3-3) 歩道幅員別の障害物のない歩行ゾーン最小幅

歩道幅員	障害物のない歩行ゾーンの最小幅
2.44m未満	不許可
2.44m～3.04m	1.71m
3.05m～4.56m	1.83m
4.57m以上	2.44m

資料) City of Portland 「SIDEWALK CAFÉ PERMIT Application Packet 2017-2018」

¹⁰ 山崎満広(2016)『ポートランド-世界で一番住みたい街をつくる-』学芸出版社

サイドウォークカフェの費用には、許可申請費用と年間費用の2種類がある。最新の費用を見ると(2018年3月時点)、許可申請費用は250ドルの基本料金に加えて、保険料23.7ドルとなっている。年間費用は、100ドルの基本料金に加えて、オープンカフェの間口に応じて料金が加算される(5.0ドル/フィート)。また、サイドウォークカフェにかかる費用の変化を見ると(表3-3-4)、上昇傾向にあることが分かる。値上げしても申請数は増加していると言われており¹¹、市民にオープンカフェが受け入れられていることが分かる。

表3-3-4) サイドウォークカフェにかかる費用の変化

	2010年	2013年	2016年
許可申請費用	\$150.0+\$4.5/ft	\$200.0+\$5.5/ft	\$250.0+\$23.7
年間費用	\$75.0+\$1.5/ft	\$100.0+\$2.75/ft	\$100.0+\$5.0/ft

資料) City of Portland 「SIDEWALK CAFE PERMIT Application Packet 2017-2018」

②ストリートシート

ストリートシートは、車道のパーキングレーンにテーブルやイス等の設置を許可するプログラムである(図3-3-9、図3-3-10)。レストランのみ申請が可能であり、屋外での食事・コミュニケーションを市民がより楽しめるように展開されている。ストリートシートの費用は表3-3-5に示すように、申請費用の600ドルに加えて、パーキングメーターによる収入の損失額、さらには建設コスト等が加算される。現在(2018年3月時点)、ストリートシートは市内の15箇所に存在しており、多額なコストを負担してもストリートシートを展開するレストランがあり、市民に利用されていることが分かる。

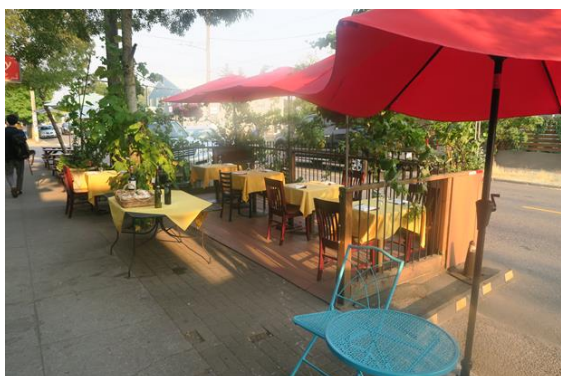


図3-3-9) ストリートシート①

註) 2017年8月に撮影



図3-3-10) ストリートシート②

註) 2017年8月に撮影

¹¹ 井澤知且(2015)「米国西海岸3都市の公共交通空間活用の変化要因分析」名古屋学院大学論集 社会科学篇

表 3-3-5) ストリートシートにかかる費用

項目	料金
申請費用	\$600
カフェシート許可金(該当する場合)	\$105/ft
メーター収入の損失補償(該当する場合)	\$2,000~\$7,000(場所により異なる)
追加費用 (トラック荷捌きゾーン変更等による看板変更など、 該当する場合)	\$150~\$500(場所により異なる)

資料) City of Portland 「Street Seat Instruction Packet」

③ サイドウォークベンディングカート

サイドウォークベンディングカートは、歩道にフードカートの設置を許可するプログラムである。ポートランド市内には、600 軒のフードカートが点在している¹²(図 3-3-11、図 3-3-12)。フードカートの設置条件は商業ゾーンに指定されており、9 つの空間条件を満たす場合となっている(図 3-3-13)。また費用は、年間 75 ドルとなっている。



図 3-3-11) フードカート①

註) 2017 年 8 月に撮影



図 3-3-12) フードカート②

註) 2017 年 8 月に撮影

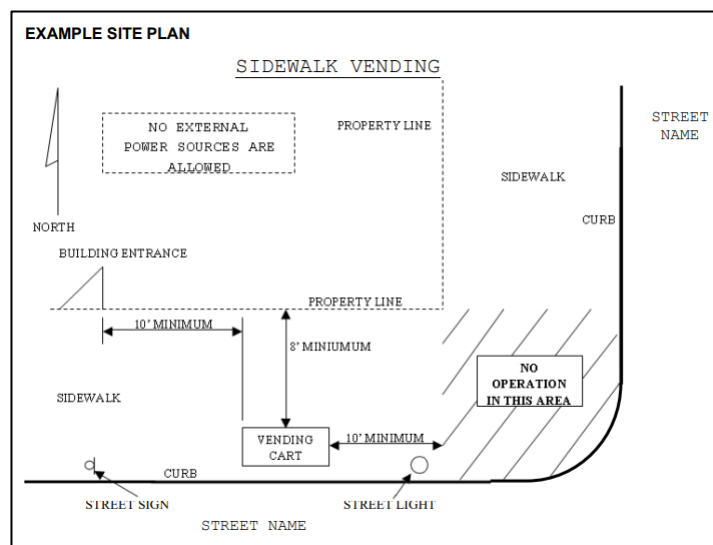


図 3-3-13) フードカート設置の空間条件

資料) City of Portland 「SIDEWALK VENDING CART Application Packet」

¹² 山崎満広(2016)『ポートランド-世界で一番住みたい街をつくる-』学芸出版社

3-4 事業と事業推進上の市民参加の方法

前述したとおり、オレゴン州の土地利用計画目標の第一に市民参加がある。つまり、都市づくりの基本は市民参加であり、だからこそ、すべての局面で市民による意思決定が大事にされている。土地利用目標の1には、「都市計画のすべてのプロセスに市民が参加するものとする。ゴールにある6つの点において、市民参加のためのプログラムを市とカウンティは行わなければならない。都市計画で、市民参加がやられているか、地方自治体は確認し、支援しなければならない。」と書かれている。アメリカの多くの都市では、市民参加が部局として作られているケースが多いものの、オレゴン州では明確に位置付けられていることが他州と大きな差となっている。また、こうした取り組みを規定する法案でさえ、住民投票によって決定されることから、市民のかかわりが根底にあると言っても過言ではない。

ポートランド市の行政構造は、2章で詳述したが、**Office of Neighborhood Involvement (ONI)** は1974年には設立されており、その歴史は古い。以下、ONIの役割について記載することで、市民参加の枠組みについて明らかにする。

3-4-1 ONI の役割

ONI とは、ポートランド市民をつなぎ、サポートすることで、市民の参画文化を育成すること、そして、参加、安全、リバブルな近隣とコミュニティを創るために共に市と働くことを目的としている。1974年の設立以来、ONIの目的は変わっていない。

ONIは1974年に設立して以来、コミュニティの人々、近隣、市のすべての局の間をつなぐ役割を担っている。ONIは、近隣アソシエーション、District Coalitions、Business District Association、その他エージェンシー、それ以外のコミュニティ団体の連携を手助けしている。さらに、情報提供などのみならず、コミュニティ活動のために直接的なサービスを提供している。資金は、市の一般財源とその他の市や、カウnty、州、連邦との協定に基づく資金が用いられている。

ONIの構造を見ると(図3-3-1)、局長の下に8つの部門が分かれているが、もっとも多いのが、Community and Neighborhood Program, 犯罪防止プログラム、リハビリティブプログラムである。これらの部門には、その分野の専門家が雇われ、とりわけ、人口が近年増加してきているヒスパニックや黒人コミュニティなど、特定な人々をターゲットとしたコミュニティの専門家が雇われている。また、それらの人々は長期に渡りその分野を担当していることから、前述の通り、市民側にとっても、同じ人と長年に渡り付き合うことになる。

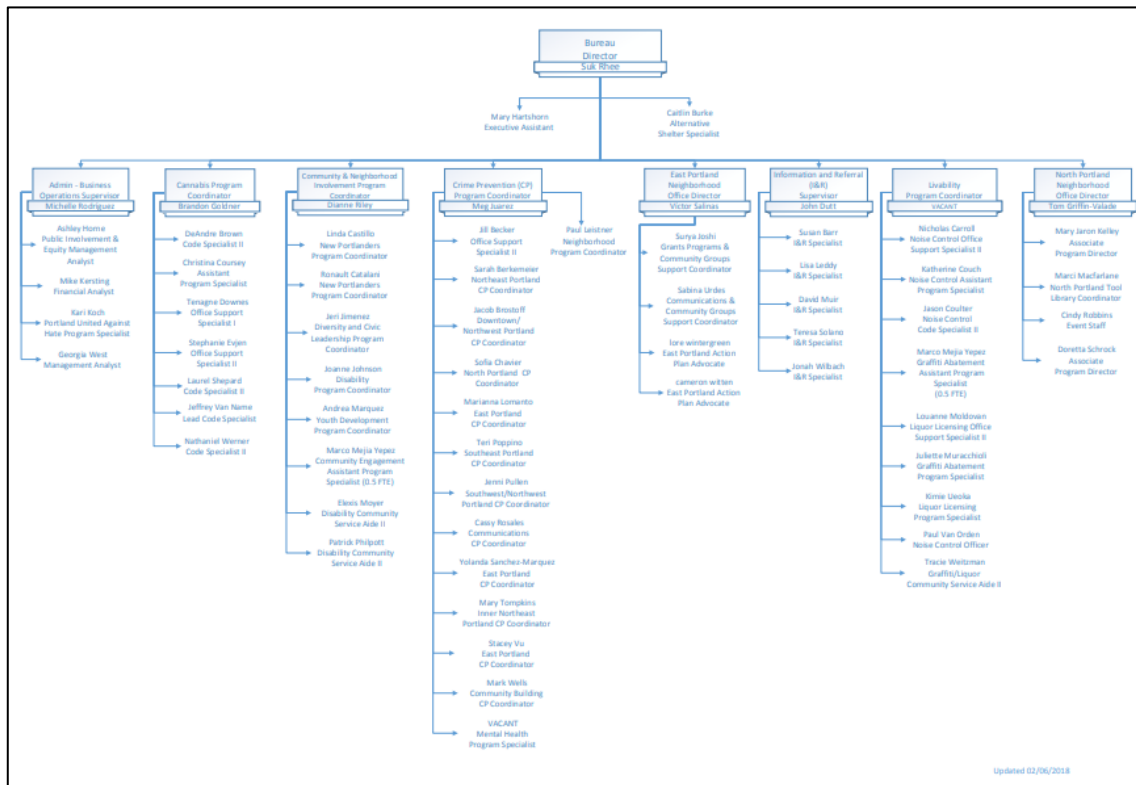


図3-3-1 ONI の構造

出典) The City of Portland HP 「ONI Organization Chart」
<https://www.portlandoregon.gov/oni/article/655755>

3-4-2 市民との付き合い方

まずは、市民参加に関わる組織の定義から行いたい。

ポートランドでは、1974 年以來、Neighborhood Association (近隣アソシエーション) が地域コミュニティの単位として多くの場面で現われる。そこで、ここではこうした組織をまずは明らかにする。

[Neighborhood Association 近隣アソシエーション]

もともとは ONI によって形成された地理的な空間で決められた範囲で、近隣のリバビリティと質に影響する課題に対して活動をする目的で集まった人々によって形成される組織。市の最低基準に従っているものは、認定された近隣アソシエーションと呼ばれる。

[District Coalition 地域連合]

近隣アソシエーションを支援する目的で、近隣よりも広いエリアを対象とする。市と契約を結び、近隣アソシエーションへの補助金の配分、支援を行う。通常非営利で、理事会には地域の近隣アソシエーションの代表が参加する。

[Business District Association ビジネス地域アソシエーション]

地理空間で区切られた範囲の事業者によって構成され、条例のガイドラインでメンバーシップが規定された非営利組織。

市は、地域連合とは別にエリア別の近隣オフィスを持っており、地域連合と共に近隣アソシエーションに直接的な支援を行う。

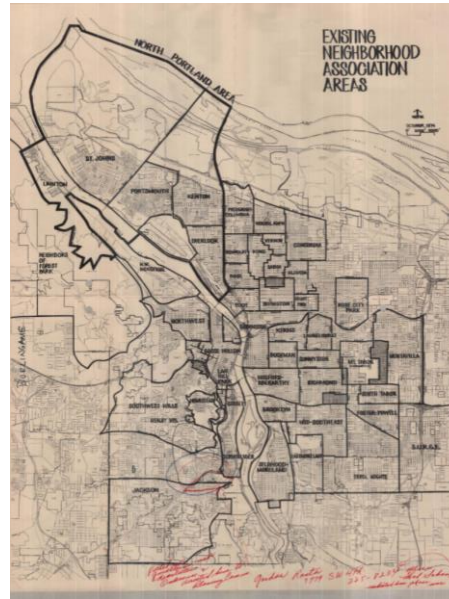


図 3-3-2 1974 年時点の近隣アソシエーション
出典) The City of Portland HP
<https://www.portlandoregon.gov/oni/article/559201>

1974年設立段階での近隣アソシエーションの状況を見ると、図3-3-2のようになっている。現在の近隣アソシエーションは、市内部に95地区存在し、その95地区を束ねる7つの中規模地区が存在する。人口増加に伴い、地域開発が行われ、そこに近隣アソシエーションが組織されたものとみることができる(図3-3-3)。そこには市の職員が在中し、近隣アソシエーションが必要とする支援を行っている。各近隣アソシエーションの区分は住民の希望によっている。どのような支援が欲しいかは近隣アソシエーションごとに異なる。近隣アソシエーションは近隣を主軸にするものの、それは市民の「代表」ではない。地域を代表して意見を述べているのではなく、市民参加の一つのプロセスと捉えるのが正しい¹³。実際、近隣アソシエーションは「変わった人がやっている」という声も聞かれるなど、市民参加の一つの形態と考えるのが正しい。しかしながら、近隣の課題に対して積極的に情報を集め、その内容が自分たちにとって新しいものであれば、そのトピックについて勉強をし、市にその機会を求めるなど、近隣のリハビリティと質を高めたいと考える層が存在するのも事実である¹⁴。ヒヤリング調査を行ったLinda Nettekoven氏からは、新しく開業する施設の駐車場の入り口について、近隣アソシエーションと事業者の間で話し合いを行い、結果的に、市民の意見を取り入れ、計画が変わったという報告を受けた。近隣アソシエーションでは、地域の関心のある開発などのインパクトの大きなことが話し合われると



図3-3-3 現在の95地区の近隣アソシエーションの状況

出典) The City of Portland HP
<https://www.portlandoregon.gov/oni/article/559201>

きには、非常に多くの人が集まる一方、そうでないときは数人の参加者しか集まらないという指摘もなされた。一方で、参加者は持ち家、時間に自由の利く高齢者が多いということも聞かれた¹⁵。

¹³ 2018年2月、PSU名誉教授 Ethan Seltzer氏へのヒヤリング調査から

¹⁴ 2018年2月、Inner South East NA, Linda Nettekoven氏へのヒヤリング調査から

¹⁵ 2018年2月、Rod Merrick氏へのヒヤリング調査から

各近隣アソシエーションの自治は、各アソシエーションにゆだねられている。市民が決めた条例(bylaw)によって運営されており、選挙により理事を決定し、メンバーの間で課題とニーズに従って、活動が決められる。

市は、近隣アソシエーションに行き、「何がしたいのか？」ということを知ることからスタートしているという。市が市民に対して開かれていること、近隣コミュニティのための支援プログラムが多数ある。

近隣アソシエーションへの補助金の配分は地域の人口に大きくは比例している。また、場所によってはホームレスの近隣アソシエーションが存在する。西海岸では家賃の高騰と失業によってホームレスになる人が増加している。場所によっては 1000 人規模のホームレスのキャンプが存在し、そこでの規律を設けているところもある。そのため、ホームレスキャンプが望めば、そこを近隣アソシエーションの一つとして認めている。彼らも、地域の住民の一人だからであるし、「近隣」とは、持ち家の居住者だけをさしているわけではない。そのため、ホームレスにも近隣アソシエーションに参加する権利を持っており、ホームレスが参加するケースがあるという。トレンドとしては、ホームレスの参加を認めるケースが多いものの、場所によっては、近隣アソシエーションには法的な住所を持つ人に限った参加を認めることと条例改正を行う方向性のところも見られるという¹⁶。一方で、市は「誰にでもオープンであること」と指摘しており、近隣アソシエーションの役割と地元の意向との間に齟齬がない訳ではないのも事実である。

これは、ストリートカーの延伸にも関係している。

Metro 都市圏でもっとも富裕層の多いエリアとして、Lake Oswego がある。Portland Street Car が Lake Oswego に向けての延伸計画があったものの、最終的には価格と地域からの反対によって白紙撤回されたということがある¹⁷。その理由に、冬季の寒さ対策に、公共交通機関に乗るホームレスによって、富裕地帯にホームレス増加を危惧する住民の反対があったという。ホームレス人口の多い都市圏の状況からも、こうした課題が生じるものと理解できる。

¹⁶<https://portlandtribune.com/pt/9-news/368865-251428-overlook-neighborhood-association-looks-to-exclude-homeless-from-membership>

¹⁷ 2018 年 2 月、TriMet へのヒヤリング調査より

以上のことから、近隣アソシエーションは地域にゆかりのある人すべてが参加の権利を持つものの、結果的に持ち家世帯の参加が多いと指摘された。それは、①若年層は、生活のために複数の仕事を掛け持ちせざるをえず、夜間に行われる近隣アソシエーションの会合にも出ることが困難であること、②地域が気に入らなければ他に移ることができるため、地域を良くしようと思う人が必ずしも多くない、という意見も聞かれた。近隣アソシエーションは、決められたエリアの中での活動のため、そこに住むすべての人にとって参加の機会が保証されるものの、トピックによって参加者数が偏る。そのため、それは市民参加の一つの方法であり、必ずしも「市民代表」としての意見ではないことも認識された。

以上のように、ONI は市民の声を聞く方法として、近隣アソシエーションの認定と活用が位置付けられる。一方で、ONI は市役所の中のすべての局に対する市民参加についての支援も行っている。それは、どの局でも市民参加が一般的に行われているものであり、必要なためである。ただし、すべての局で市民参加がうまくいくとは限らないということも指摘された。

3-5 本章のまとめ

ここでは、ポートランド市の都市計画と都市開発のあり方について明らかにした。ポートランド市では、都市づくりの流れの中で市民参加の位置づけが明確にされてきた。それは、計画づくりのプロセスの中に明確に位置付けられ、計画自体が時代の要請に応じて内容の主流が変化しながらも、市民との関係は変わることなく、計画策定プロセスの中に存在していた。それが可能なのは、市の担当者も「市民参加」を専門とする人が長年に渡って市民に対応してきたからに他ならなかった。

また、「賑わい」の場づくりのために、市がデザインコードを作り、都市空間の中で人が集まれるように、空間の活用方法にバリエーションが設けられ、規制が緩和されるなどの柔軟な対応がなされていた。

つまり、こうした都市づくりで変わらず求められるものとそのための手法を維持し、時代が求める新たなことを受け入れ、対応させる仕組みが市の中に存在し、それがポートランドの魅力を創り出しているといえる。

コラム ポートランド エアリアル・ナカポツ・トラム

ポートランドの中心地を南北に走るインターステート・ハイウェイ 5 号線を運転していると必ず一度は目にする、宙に浮く銀色の泡のような美しいフォルムのロープウェイ。今ではすっかり街のシンボルの一つとなり、観光ガイドにも載っていて年間 100 万人以上の乗客が利用している。

しかしその乗客のほとんどは観光客ではない。それはこのトラムがマーカムヒルという標高 150 メートルの丘の上にあるオレゴン健康科学大学 (Oregon Health Science University、以下 OHSU) のキャンパスと 1000 メートル東のウィラメット川の河川敷に築かれた、新たな都市開発サウスウォーターフロント地区のキャンパスを結ぶ交通機関として作られたからだ。

エアリアル・ナカポツ・トラムの歴史は、1880 年にオレゴン鉄道会社がマーカムヒルの 360 エーカーの土地を不正確な測量図だけを頼りに丘陵地だと知らずに購入し、後に操車基地の建設に不適當であると判断し、OHSU に譲渡したのが始まりである。その後約 90 年かけて OHSU は拡張に次ぐ拡張でこれ以上建物を建てられなくなる。その間、拡張の度に近隣の住民との対立が起こり、OHSU は郊外に安価な土地を買い始め、将来を見据えた投資を始める。1970 年代によいよ拡張用地の確保に行き詰まった OHSU はポートランド市に郊外への移転を申し出る。

市は当時市内最大の雇用主であった OHSU の要求に対応すべく、丘と河川敷の間にある、土壌汚染がひどかった旧造船所や解体場の浄化を行い、再開発の一部を OHSU の拡張先として譲渡する計画を打ち出した。問題は丘と河川敷間の移動である。車やバスでは優に 20~30 分はかかってしまうが、これでは病棟間や急患を抱えた医師の移動に支障がでる。そこで市が専門家を雇いありとあらゆる交通機関のオプションを検討し、たどり着いたのがエアリアル・ナカポツ・トラムである。

2006 年によろやく建設が始まった当初の見積もりは 1500 万ドルで、その 85% は OHSU が負担することになっていた。ところが計画途中の住民の反対やデザインコンペによる遅延、鋼鉄価格の上昇による建設費の高騰で、最終的に当初の約 4 倍の 5700 万ドルの建設費がかかってしまった。市が開発局のサウスウォーターフロント地区の再開発予算 4500 万ドルを投入し、2007 年によろやく完成を迎えた。当時の地元紙オレゴニアンはこの大規模投資について「税金の浪費」、「史上最大の企業福祉」などと散々な記事を書いた。

ポートランド市役所にとって悪夢のようなエアリアル・ナカポツ・トラムの建設だったが、現在では累計 1800 万人が乗車、平日の平均乗車数は約 9,500 人、年間運営費 240 万ドル、職員 18 名といった経済効果が得られた。こうして完成したエアリアル・ナカポツ・トラムは、今では間違いなくポートランドの町の特徴であり、市民の心の拠り所である。現にここ数年、誕生日の記念に乗車する人々が増え、最近では片道 5 分の運行中に結婚式を挙げたカップルが 2 組もあったという。また、晴れた日には観光客も大学病院関係者も皆がマーカムヒルの丘の頂上からもう一つのポートランドの町のシンボル、フッド山の頂きに感動し、住民はこの美しい自然に囲まれた街に住めることに感謝する。そんな稀な機会を与えてくれるのも、市民の論争の的から街のシンボルへと変化を遂げたこのエアリアル・ナカポツ・トラムなのである。