

欧米各国の「まちづくり」に関連する主な政策・出来事

参考資料

年	ドイツ	フランス	イギリス	アメリカ	オランダ	EC・EU/国連
	~ 1930年頃からアウトバーンの建設が始まる。1942年までに3,860km完成。'33-'42年の10年間で約4,800km着工。		1848年 世界初の公衆衛生法設立 1890年 労働者階級住居法 1909年 住居都市計画法 1938年 グリーンベルト法 1944年 大ロンドン計画	1916年 ニューヨーク市が初の総ソーニング規制採用 1937年 住居法 1944年 連邦補助道路法 (Federal-Aid-Highway Act)	1901年 都市計画法	
1945 (昭和20年)			第二次世界大戦終戦			
1946 (昭和21年)			高速道路整備10年計画(ティールームプラン) 財政事情により、ほとんどが頓挫。  ニュータウン法 ロンドンの都市改造の一環として、郊外に工場とそこに働く人の住宅を核とし、商店街を加えた都市を計画的に建設。			
1947 (昭和22年)			都市・農村計画法(都計法) 開発計画、開発規制(計画許可制)、CDA(総合開発地域)			
1948 (昭和23年)			公衆衛生法改正			
1949 (昭和24年)			特殊道路法 自動車専用道路の建設促進  住居法改正 改良補助金  1949~1995 ・放棄土地補助金 放棄された土地を自治体が再生するための事業に100%補助。たいていはオープンスペースに利用。	住居法改正(Housing Act of 1949) ・Clearance Programを拡張し、荒廃した住宅の再生、荒廃していない住宅の保全が可能となった。スラムの防止に注力。 ・3段階のアプローチ(除去Clearance、再生Rehabilitation、保全Conservation)は今日でも原則となっている。 ・Section 701 人口25,000人以下の都市に包括的計画補助(Comprehensive Planning Grants)を確立。都市プランナーに多くの機会を与え、民間の再開発産業が生まれた。		
1950 (昭和25年)	鉱油税 製造業者が出荷時に賦課される。  第1次住宅建設法					
1951 (昭和26年)		道路投資特別基金 道路整備を目的に、自動車燃料税収入の22%を特定財源化。				
1952 (昭和27年)		1952~1956 ・第1次道路施設5ヵ年計画				
1953 (昭和28年)	連邦長距離道路法 ドイツ国内を張り巡らす連邦道路整備のための法律。		都計法改正			
1954 (昭和29年)			都計法改正 住居法改正	住居法改正 ・アーバンリニューアル		
1955 (昭和30年)	交通財政法 道路整備財源を確保するために、自動車関連税をあてる。  ・1950年代後半からアウトバーンの建設再開、1959年から、道路整備12ヵ年計画(計画延長、アウトバーン:3,000km、連邦道路:12,000km)。	高速道路法 高速道路建設促進を目的に、国に代わってSEMと呼ばれる道路公団的な組織に有料道路の建設を認めた(高速道路は原則無料)。  非衛生住宅撤去法	・道路基金を全面的に禁止	大気汚染管理法(Air Pollution Control Act of 1955) 最初の大気汚染管理法		
1956 (昭和31年)	第2次住宅建設法			住居法改正  連邦高速道路法(Federal Highway Act of 1956) 全米で高速道路網建設がスタートし、本格的な車社会へ、Highway Trust Fundによる建設費支払い。  道路歳入法 道路特別会計(道路信託基金)設立		
1957 (昭和32年)			住居法改正 ・スラム・クリアランス ・居住不適格基準  ・シビクトラスト 歴史的建築物や自然環境の保護や改善を目的とする民間団体  ・道路計画策定			
1958 (昭和33年)		土地収用法  ・市街地再開発事業令 市街地再開発に関するデクスラム・クリアランス ZUP(市街地再開発優先市街化区域)	・英国初の自動車専用道路(プレストンバイパス)が供用開始。			
1959 (昭和34年)			都計法改正  住居法改正 標準補助金	住居法改正 ・コミュニティー・リニューアル・プログラム		
1960 (昭和35年)	道路建設財源法 鉱油税の一部を道路建設のために連邦政府の特定財源に組み入れることを規定。  連邦建設法 建設基本計画BLプラン、Fプラン、Bプラン、再開発地区	1960~1975 ・国道網基本計画				
1961 (昭和36年)	連邦長距離道路法 改正 連邦道路の市街地部分やアウトバーンへの接続道路に対して、連邦政府助成を規定。  旅客輸送法 路面電車、トロリーバス、バス、タクシー等を対象に軌道、駅舎、施設、諸建物などの計画と営業許可を行う法律。		1961~ ・ニュータウン委員会(CNT) プロジェクト毎に設立されたニュータウン開発公社を引き継ぐ主体。資産を集約。後には都市開発公社も、最終的にはイングリッシュ・パートナーシップに統合。	住宅都市開発法 公共交通に連邦が資金提供を始める  ・Jane Jacobs "Death and Life of Great American Cities" 人間中心のコミュニティ、アーバンデザイン論としてその後多大な影響	~1965 都市計画法改正 国及び県が個別の建設行為に対して直接的に關与する権限はなくなった。県は、自治体の策定するゾーニング(ドイツの地区詳細計画に類似)を承認する権限を有するが、具体的土地利用規制の運用は自治体の手に委ねられた。自治体の作成するゾーニングのもとでは、これに適合する建設・開発行為のみが許可される。	
1962 (昭和37年)		土地法改正 先買権・ZAD(長期整備区域)  マルロー法 保全地区不動産修復事業(アメリカ型再開発への批判)  ・道路5ヵ年計画を国家計画の一項目に位置付け(第3次5ヵ年計画 第 次国家計画)	都計法改正 タウンセンターマップ  交通法(Transport Act) ロンドンを除いて鉄道の運賃規制を解除	連邦補助道路法 Topics(Traffic Operations Program to Improve Capacity and Safety)計画の実施  ・「ケネディ運輸教書」で連邦が責任を持つのは、都市間交通(競争の原理を計る)、都市交通(公共交通優先、補助)、とされる		
1963 (昭和38年)	・鉱油税値上げ 鉱油税を値上げして、鉱油税収入の50%を道路建設の財源とする原則を確立。		ブキャナンレポート 自動車より魅力的な交通手段はないと指摘することにも、都市の物理的な制約から巨額な投資が必要となる可能性を示唆。	大気浄化法(Clean Air Act of 1963) 固定排出源に対する排出基準		
1964 (昭和39年)	・報告書提出 「自治体の交通状況を改善する方策」報告書を連邦政府に提出('61委員会)。		スミードレポート ロードプライシングが提案された(結果には、技術的制約から駐車政策による規制に留まった)。  住居法改正 IA(改善地域)	都市大量輸送法 都市大量輸送局(UMTA)を設立し、広域的な都市大量輸送システム計画の推奨、財政補助項目の定義と予算配分、補助条件、交通計画の作成手順を規定。新規計画費用に対する連邦の2/3の資本費補助が制度化されたが、長期的にわたる補助の保障はない。		

年	ドイツ	フランス	イギリス	アメリカ	オランダ	EC・EU/国連
1965 (昭和40年)	国土整備法 ・BOSstrab(路面電車の建設と運営に関する規則) 軌道施設、車両に関する基準から経営、運行、手続きに至るまで建設と運営に関する広範な部分を規定。			住居法改正(Housing and Urban Development Act of 1965) ・連邦政府補助:世帯収入の25%と家賃の差額 ・低所得層に対して3%のローン、24万戸の低家賃公営住宅に追加補助を実施 ・HUD(集中的住居条例執行事業)創設		
1966 (昭和41年)	税制改革 ・鉱油税を増税して、増収分を自治体に交付。			1964年都市大量輸送法修正 連邦補助対象の地方計画に対する2/3資本費補助計画の確立と、新交通システム開発計画への援助。  運輸省法 運輸省(U.S.DOT)を創設し、交通政策の重点施策を決定。  歴史保存法  モデル都市事業法(Demolition Cities & Metropolitan Development Act of 1966) ・連邦政府が自治体に解決方法を特定しないはじめての例 - 自治体のプログラムに連邦政府の資金が使えるようになった ・モデルシティ・プログラム:特定地域における物理的・社会的・経済的課題に取り組むプロトタイププログラム。 ・住民参加が価値あるものと認められたが、インナーシティ問題についての認識不足、部分的な対応、住民との対立等から失敗に終わった例がほとんど		
1967 (昭和42年)	地方交通財政法 ガソリン税リッター当たり3ペニヒ増税。増収分は鉄道にも使用可能  ・レーパープラン 全ての交通機関を対象とした公共交通機関優先の方向性が打ち出された。  ・連邦政府の援助指針 1966年の税制改革を受けて、「地方自治体の交通事情を改善するための連邦政府の援助指針」を公布して、電車施設等への連邦補助を開始。	LOF 「土地利用の方向づけの法律」で、フランスにおける都市計画制度の基本的な骨格を形成した法律。 SDAU(都市整備計画) POS(土地占用計画) ZAC(協議整備区域) PAZ(区域整備計画)  ・公企業改革案(ノラ報告) 公企業の自主独立、公共義務に対する補償、非採算路線区サービスの補償等を盛り込んだ計画契約の提案	シビック・アメニティ法 保全地域  ・道路体系改正			
1968 (昭和43年)	・付加価値税の導入		交通法改正 地域に適した公共交通を総合的かつ効率的に提供するために、旅客運輸委員会と旅客運輸公社が設置された。  都計法改正 ・ストラクチャープラン、ローカルプラン、事業地域(アクション・エリア)を規定	Reorganization Plan No.2 from President to Congress 都市大量輸送局(UMTA)を運輸省内に設置し、既存の都市大量輸送に関する計画を住宅・都市開発局から運輸省に移行。		
1969 (昭和44年)	・地方財政への支援改革 州・自治体の特に重要で、地域間格差は正か経済成長の促進に必要な投資に対して、連邦政府の財政補助を可能にした。	高規格道路及び国道並びに地方道精度の充実に関する法律 標準高速道路を位置付け	住居法改正 GIA(一般改善地域)  1969-1992 ・アーバン事業 政府によるインナーシティを対象とした最初の事業、信頼の再建と投資の促進を目的、57の優先地域。	環境対策の国家基本法(National Environmental Policy Act of 1969 (NEPA)) ・ある行為が環境評価(environmental evaluation)を必要とするか、あるいは除外カテゴリー(categorically excluded)となるかを判断。 ・Environmental Impact Statement (EIS 環境影響文書)を作成するか、あるいはEnvironmental Assessment (EA 環境評価)を実施。後者は、EISが必要な場合は省略される。		
1970 (昭和45年)	・道路整備15カ年計画 計画延長、アウトバーン:11,700km	・国道網基本計画の改訂 民間企業による高速道路建設、管理を許可	「将来の道路」白書 積極的な整備計画(70年代に入ると、オイルショックや環境問題の顕在化により道路整備は大幅に縮小)。	都市大量交通援助法 都市大量法を改定し、補助の規模を大幅に拡大した。高齢者・身体障害者のニーズを考慮したトランジットシステムへの補助を開始。  鉄道旅客輸送法  Clean Air Act of 1970 固定及び移動排出源に対する排出基準  連邦補助道路法改正 交通渋滞、環境、エネルギー問題への対応、Topics計画の強化  ・環境保全庁(US Environmental Protection Agency(EPA))設立  1970年前後 ・北東・中西部地域において8鉄道が破産	1970年代 都市計画法改正 これまでのシステムは硬直的かつ高権的すぎることから、実務的には例外的な規制システムを用いることが多くなった。1970年代にはこのことを後押しする法改正がなされた。	
1971 (昭和46年)	GVFG(地方自治体交通財政援助法) 地方自治体の交通事情を改善するための連邦政府の援助指針を立法化したもので、道路と公共交通への配分比を見直して道路建設に55%、公共交通機関に45%を配分するように変更された(政府の補助率は50%)。  都市建築促進法  1971-1975 ・第1次5カ年計画(道路)	交通税 大量輸送機関整備を確保する目的税で、都市圏に従業する従業員の資金に応じて徴税する。  ・交通管理計画の策定 中央政府の指導で全国300都市で、交通管理計画・PDCの策定を開始。  ・国と国鉄が計画契約を締結	都計法改正	・カリフォルニア州ベタルーマ市が初の成長管理政策(Official Statement of Development Policy)制定。住宅建設許可を年間500に限定。  ・サンフランシスコ市アーバンデザイン計画 初の都市レベルのアーバンデザイン、景観形成プラン  ・全米旅客輸送会社(アムトラック:AMTRAK)が運営開始  ・Ian McHarg "Design with Nature" 自然環境分析に基づく土地利用計画を提唱		
1972 (昭和47年)	・税制の再改革 鉱油税をさらに増税して、道路建設に50%、公共交通機関に50%を配分するように変更された。また、連邦政府の補助率は60%に、自治体への補助は、増収分の3/4とされた。  自動車税法 乗用車は排気量を、バス・トラックなどは総重量を基準、1986年の改正により、乗用車の排気ガス対策車には優遇税制。		地方行政法 地方が実態に合わせて、年に1度交通政策計画を策定することになった。	修正連邦水質汚染管理法(Federal Water Pollution Control Act Amendments of 1972) 汚染物質排出削減、水質の保全を図る		
1973 (昭和48年)	GVFGの一部改正 州に配分される補助金のうち10%以内を州の判断で、公共交通に補助することが可能になった。  ・「連邦交通路計画-第1次ステージ」(BVWPI) 1985年までに時速200km運転開始、1300kmの在来線の整備と4本の高速新線の建設	ロワイエ法 (商業活動規則)  ・都市計画法典  ・OGRI		道路に関する連邦補助法 ガソリン税を主とする道路財源を、一部を都市交通資本費補助へ転用を認め、連邦政府の負担割合を施設・設備の80%まで拡大して補助を強化(残り20%は地方政府の負担)し、かつ、長期援助も保障。都市圏の交通問題を総合的に取扱う計画機関である大都市圏計画機構(MPO)を設立し、その交通改善計画に基づいて道路・鉄道・バスなどの投資対象の選択を行うようにした。  成長管理/土地の保全・開発法(オレゴン州)  北東地域鉄道再編成法(3R法)  EPAが、主要大都市地域に交通管理を設定		
1974 (昭和49年)		・リールでVALの採用決定 リールでシステムコンベンが実施されてVALが採用。中央政府がインフラコストの2/3を負担。  住居法改正 HAA(住宅事業地域) PN(近隣優先地域)  鉄道法(Railway Act 1974) PSO(Public Service Obligation:公共サービスの義務に対する鉄道への補助)交付金制定		国内大量輸送法 都市大量輸送システムに対する連邦の運営費補助を合法化。運行費用の赤字分の50%までを連邦政府が援助し、残りは州及び地方自治体が負担するようにした。  住宅・コミュニティ開発法(Housing & Community Development Act of 1974) ・CDBG(地域開発総合補助金)創設。分野ごとの補助制度を統合 ・地域のニーズにあった補助金活用への道が開かれた ・低所得層のために資金が使われる一方、自治体側の資金要件はなし。 ・WPCI(Workable Program for Community Involvement)コミュニティの活動を決定するための手法を明らかにする。マスタープランや都市計画委員会制度の増加につながった。 ・Section 8:家賃補助 - 民間住宅に対する補助を拡大。		

年	ドイツ	フランス	イギリス	アメリカ	オランダ	EC・EU/国連
1975 (昭和50年)	GVFGの一部改正 自治体への補助を1割削減、配分費を道路建設45%、公共交通55%に変更し、さらに、州の判断で補助できる額を州配分の15%まで認めた。	土地政策の改革に関する法律 PLD(法定上限密度) ZIF(土地取引介入区域) ・運輸大臣 M.ガバリエの提案 トラム整備に必要なインフラコストの50%を中央政府が負担する用意があると宣言。	地域開発用地取得法 公衆衛生法改正			
1976 (昭和51年)	連邦建設法の改正 土地利用計画、地区詳細計画に市民から意見聴取することを義務付けた、Bプラン実現命令、保存地域。 住宅近代化促進法 1976 - 1980 ・第2次5ヵ年計画(道路)	・PSMV 風致保存再生計画		・3R法によって設立を規定された統合鉄道会社(コンレール)が営業開始		
1977 (昭和52年)		・住宅改良計画事業(OPAH)		住宅・コミュニティ開発法改正 老朽化、荒廃、経済的に行き詰まった地域を対象とし、カーター政権の都市政策の中心、コンレールにより補助支給先を決定。UDAG(都市開発事業補助金) 水質浄法(Clean Water Act of 1977)改正 ・C. Alexander "Pattern Language" 地域の文脈に即した都市、建築デザインを提唱		
1978 (昭和53年)			都心地域法 アーバン・プログラム 交通法改正 コミュニティ・バスの免許要件の緩和	陸上交通援助法(STAA) 道路に関する連邦補助法と都市大量交通援助法を統合。 ・ハワイ州が初の州レベルのゾーニング制定 ・航空規制緩和法 路線参入の自由化、運行資格制限の撤廃、運賃の自由化		
1979 (昭和54年)			・サッチャー政権誕生 市場原理の地域政策			
1980 (昭和55年)	・'80年代の連邦交通計画(BVWP'82)		地域政府・計画および土地法 都市開発公社、企業地域(エンタープライズ・ゾーン)創設 交通法改正 国有バス会社(NBC)の民営化 住居法改正	スタガース鉄道法 運賃規制の大幅な緩和と合併手続きの簡素化		
1981 (昭和56年)	1981 - 1985 ・第3次5ヵ年計画(道路)	・ナントのトラム建設認可 車両を除く建設費の50%を中央政府が負担することを決定。 ・道路投資特別基金の廃止 社会党政権の登場により廃止(財源の不足)。	・グラウンドワークトラスト 実践的な環境改善活動 1981 - 1998 ・都市開発公社(UDCS) 12の開発組織が大きな町や都市の指定地域で再生事業を実施 1981 - 1996 ・エンタープライズ・ゾーン(Ezs) 開発者や占有者が、商業的に困難な立地条件でもリスクに対応できるように、すばやい計画作成と財政的な支援を行う	北東地域鉄道輸送法(NERSA) コンレールの再生立法、非採算路線の廃止促進		
1982 (昭和57年)		国内交通基本法(LOTI) 全ての人に移動の権利「人の交通権」を明記した法律で、いろいろな交通手段を自由に選択できなければならないことを意味していた。実現のために、都市圏に対して「都市交通区域(PTU)」と「地域交通計画(PDU)」の策定を規定した。 地方分権化法 市町村、県および州の権利と自由に関する法律で、官選知事が廃止。 ・大規模事業特別基金 道路、公共交通、省エネルギーの3部門のための特定財源として創設。財源は借入金により投資を行い、借入金を燃料税に上乗せする形で回収する。	1982 - 1988 ・UDG(都市開発補助金) 民間セクターが参加した都市開発プロジェクトに財政的な支援を与える	陸上交通援助法(STAA)改正 道路信託基金に大量輸送機関助成を設け、連邦ガソリン税を5¢/ガロン値上げし、うち1¢を公共交通の補助金へ充当するようにした。資本費補助率は75%となった。 道路財源の一部が公共交通の整備に年間40億ドルの補助(歳出ベース、資本費、運営費含む)さらに州や地方政府の補助もある)		
1983 (昭和58年)		都市計画規制領域における地方分権化法 SDAUを「SD」に改称、SDとPOSの権限は市町村(SEM)の改革 ・高速道路制度の改定 A-11制導入				
1984 (昭和59年)	都市建設促進法改正 簡易な再開発		都市部整備促進 TSGの用途が道路に限定された(その後地方における公共交通への投資は減少)。 ・保守党は道路整備の停滞が国民生活、産業活動に悪影響を及ぼしているとした。 住居および建築規制法	・Downtown Plan, San Francisco 全国で初のオフィスビル年間総床面積を規制するダウンゾーニングプランを制定。公共空間(街路、公園等)への日影規制・快適なオープンスペースづくり。		
1985 (昭和60年)	・連邦交通計画を策定 ・BVWP'85 総延長2000kmに及び高速鉄道路線整備(新線の整備及び高速化のための在来線整備)	土地整備分権化法 TIF(土地取引介入区域)からDPU(市街地先買権)、新ZAD(長期整備区域) 整備法 TLE(地方設備税)改正	交通法改正 ロンドン以外の地域について、域内バス事業の規制緩和、民営化が始まった。 1985 - 1994 ・エステート・アクション 人気のない住宅資産を人々が住みたいような場所にするために自治体を支援することを目的とした。 ・交通付加交付金TSGの使途を道路建設に限定			環境影響評価法
1986 (昭和61年)	建設法典(BauGB) 連邦建設法を改訂して公布。 1986 - 1990 ・第4次5ヵ年計画(道路)	・大規模事業特別基金の廃止 保守党政権の登場で廃止。 ・国道基本計画	・LCC、MCCS(6大都市圏)			単一ヨーロッパ法
1987 (昭和62年)			・URG(都市活性化補助金)	連邦大量輸送法 人口5万人以上の地域での資本、運行、計画への定額補助、人口5万人以下の地域での公共交通への資本、運行補助、コミュニティによる公共交通施設費、改善への補助を規定。 ・コンレール民営化		・ブランドラント報告「われら共通の未来」 サステナブル・デベロップメントの世界的認知へ
1988 (昭和63年)	GVFGの一部改正 自治体への補助に上限を定め、補助対象に乗合バスを追加。		PPG改定/2・グリーンベルト(初版1962年) 1988 - 1994 ・シティ・グラント 商業的に持続できないような都市地域での開発計画に対する民間資本に直接補てんする補助金 ・インターシティに対するPSO交付金打ち切り		・ABCポリシー ・第2次総合交通計画 モビリティ・プランの採択目標が定められ、従業員数50人以上の全ての事業所は、6年以内にモビリティ・プランを定めることが期待される、とされた。	
1989 (平成元年)			・「繁栄のための道路」白書 予算を従来の2倍とし、幹線道路の高規格化(往復分離道路の4車線化)などが盛り込まれた。 ・アーバンビレッジキャンペーン チャールズ皇太子が主導する建築・都市運動		・国家環境管理計画	

年	ドイツ	フランス	イギリス	アメリカ	オランダ	EC・EU/国連
1990 (平成2年)	・東西ドイツ統合 助成額を拡大して、旧東ドイツへの助成の適用を開始。	・首都圏整備基金 首都圏事務所税を財源に首都圏の道路、公共交通、住宅等の整備を行う。 ・高速鉄道網整備計画 TGV路線整備構想	・都市農村計画法 「この共通の遺産」 計画主導システムの確立へ、英国における環境政策の戦略。 ・メジャー政権	1990年代 スマート・グロース(バランスある成長)にコンセプトが転換  アメリカ障害者法 公共交通に対し、車両や駅への障害者のアクセスが可能になるよう義務化。  改正大気浄化法(Clean Air Act of 1990) 連邦大気質基準の未達成地域に大気汚染を考慮した交通計画の立案を義務化。大気環境基準設定、自動車からの排出と代替燃料対策、大気への有毒物質排出管理、酸性雨対策、成層圏のオゾン減少対策。	1990年代 ・自転車マスタープラン(BMP) 約700km近郊の自転車ルート建設のためのBMP国家助成により、1990年～1996年にかけてオランダの自転車道は約2000kmから19000kmまで増加した。またBMPは駐輪場と盗難防止装置の提供も行っている。	1990年代 URBAN/構造補助金 ・「都市環境に関する緑書」 サステイナブル・シティ戦略の提起とコンパクトシティの理念の提示
1991 (平成3年)	・東独地域との連絡鉄道網整備計画	・都市指針法(LOV法) 産業の空洞化、失業等都市社会問題への対応 都市機能の混合、人々の共存(社会住宅の建設) ・新国道主要計画	・「Transport: the New Realism」 道路投資とその他公共交通が共通の目的の下に整備されるべきであるとした。	総合陸上交通効率化法(ISTEA) 6年間で総額1553億ドルの道路・公共交通への資金提供プログラム(公共交通には315億ドル)で、道路と公共交通間の資金流用を大幅に認め、地方の政策決定の自由を拡大(高速道路中心であった交通政策の転換)。交通計画の策定に市民参加を義務化。 20万人以上の都市では交通改善計画(TTP)策定の義務付け。公共交通機関に対する運営補助に対しても道路財源が充たされ、大気汚染改善のための交通計画。 総合的交通計画を行うようになる。  連邦都市公共交通法 ISTEAの3章に基づき、資本・運営への助成を強化。連邦の補助総額を2倍とし、資本費の連邦補助率は再び最大で80%となった。  ・アワニー宣言(The Ahwahnee Principle) Calthorpe, Duanyらが中心となりサステイナブルなコミュニティづくりの原則を発表。 New Urbanism	マーストリヒト条約締結 EC統合へのプログラム ・「ヨーロッパ2000」報告書	
1992 (平成4年)	GVFGの改正 道路と公共交通の配分を廃止して、州の自主性を重視する政策に転換し、補助総額の8割は州が配分を決定することとなった。また、公共交通車両の新造費用に連邦政府が助成を開始。補助率は連邦決定分は60%、州決定分は75%(94年までベルリンを除く旧東ドイツは90%、旧西ドイツは50%と旧東ドイツを優遇)。なお、自治体への補助総額は、1995年まで一時的に増加。 ・連邦交通路計画(BVWP'92) ・鉄道機構改革案(上下分離を提示)	都市間共同体法	・PPGs(Planning Policy Guidance notes: 都市計画の政策方針で中央政府が発行するもの)による具体化、改定 「12・デベロップメント・プランと地域計画、13・住宅」 デベロップメント・プランの作成に関するPPG、RPGの基本的な考え方、位置づけ  1992～ ・ハウジング・アクション・トラスト 社会住宅の資産を増やすための総合的な政府機関主導による移管と開発  1992～1998 ・シティ・チャレンジ 再生補助金のための総合的な入札事業の最初の試み。 31地区で5年間の事業、パートナーシップによる運営  ・首都圏旅客輸送に対するPSO交付金打ち切り	・米国の地域政府Metro設立(Portland, Oregon) 単独自治体を越えた広域での土地利用計画、成長管理、成長限界線(Urban Growth Boundary)	・「持続可能性に向けて-環境と持続可能な発展のためのECの指針と行動」 ECのサステイナビリティ政策  ・リオ地球サミット/アジェンダ21採択	
1993 (平成5年)	GVFGの一部改正 自治体への補助総額増加を1996年まで継続することとした。 ・鉄道事業の改革 1996.1.1から都市圏の近距離旅客鉄道の政策と財政を連邦政府から州政府に移管することが決定。 ・第5次5ヵ年計画(道路)		・鉄道法改正 鉄道事業の上下分離、客貨分離  1993～ ・イングリッシュパートナーシップ設立 イングリッシュ・エステート(1936～1993民間の開発業者が危険を冒さないような場所で商業用の資産を建設)、シティ・グラント、放棄土地補助金を吸収した国家機関、地域事務所と予算はRDA(地域開発オーソリティー)に渡す。 ニュータウン委員会などと統合して国の組織に再編。『持続可能な開発-英国戦略』サステイナブルな地域実現への基本戦略。 ・英国鉄(BR)民営化	・HOPE VI 低所得層の住宅更新と地区再開発、教育、職業斡旋などを一体化したコミュニティ改善プログラム(ニューアーバニズムとの関連が深い)  ・Omnibus Budget Reconciliation Act of 1993 Empowerment Zone(荒廃した都市地域であり減税や補助対象として認められた地域)、Enterprise Community(荒廃した地域であり、就業者が減税その他の特典を受け、ビジネス推進を支援できる地域)設定。それらに対しSocial Security Block Grantが助成され、コミュニティが比較的自由にその資金を使える。	マーストリヒト条約効力 EC EU ユーロランドの実現に向けての合意  ・サステイナブル・シティ・プロジェクト開始 EUにおける都市政策の重視へ  ・構造ファンド コミュニティ支援(1994～99)  ・「都市密度とエネルギー消費に関するレポート」(EC-OTEC) 交通排出物の削減にコンパクトシティの優位を裏付け	
1994 (平成6年)		・シャルルド・ゴール空港にTGV乗り入れ	・道路と環境のレポート 道路整備と公共交通整備を総合的に行うパッケージアプローチの導入。道路建設計画削減。2005年までに燃料費を2倍、自転車利用促進等を提案(環境問題に対する関心が高まり、大胆な提案がなされた)。パッケージアプローチとは交通需要管理、公共交通整備、交通安全といった施策を組み合わせた総合交通計画を策定し、政府に提案することで、TSGやCA(借入許可)を交付するもの。  ・PPGs改定/13・交通、14・開発不適地の開発、15・計画と歴史的環境 コンパクトシティの推進、商業施設の郊外立地抑制、グリーンフィールド開発抑制  ・地域政府事務所開設、単一再生予算SRB導入 自治体の競争による政府補助金の交付(SRB)  ・ユーロスターが営業運転を開始  1994～ ・単一再生予算SRB、チャレンジファンド 地方のパートナーシップが7年以内に経済、社会、物的な再生計画により資源を保全するための入札による段階的実施事業。現在ラウンド5、地方自治体による取得地区が対象となってきた。			・URBAN事業 自治体事業支援  ・EUサステイナブル・シティ会議(第1回) オールポー憲章、380自治体  ・「ヨーロッパ2000+」 ヨーロッパの地域計画の連携
1995 (平成7年)	・トラックを対象としてアウトバーンの有料化	国土整備開発指針法(バスクワ法) 高速道路会社に対する新税の設置、委託高速道路会社の委託期間延長				・コペンハーゲンサミット サステイナビリティの社会開発への発展、途上国と先進国の協力
1996 (平成8年)		大気法 大気汚染が大気法で定めた水準を超えた時は、公共交通機関の運賃を無料にするなどを規定した。  新小売業基本法(ラファラン法: 出店規制法)	1996～ ・資産再生チャレンジ・ファンド 住宅協会や住宅会社にストックを移管することにより、公民共同体が再生のための資金が使えるようにして、政府の資産を得て再生するために、地方自治体が競争する。			
1997 (平成9年)		・「車のない日」の実施 1997年9月7日、ラ・ロッシェルで「街では、車を使わない日」という社会実験を実施	道路交通削減法 制定 地方政府の管轄下の道路における交通の現状と将来の成長を評価すること、道路交通の削減目標を設定することとされた。	総合陸上交通効率化法(ISTEA) 期限切れ		
1998 (平成10年)			・総合交通白書「A New Deal for Transport Better for Everyone」 市民に公平な交通手段を提供することを目的とし、交通関連施策に広く適用。6年間で総額2170億ドルに及び道路・公共交通への資金提供プログラムで、公共交通の補助を6年間で最大410億ドルに拡大。 独立採算の原則から脱却			
1999 (平成11年)		・EUプロジェクト化 「車のない日」の社会実験が、フランスだけでなくイタリア、ベルギー、スイスなどが参画するEUプロジェクトに成長。  市町村協力法(シュベヌマン法)  持続的国土整備開発指針法(ボワネ法; バスクワ法改訂)	・交通整備計画「Transport2010」 総額約30兆円(公的部門: 民間部門=7:3)。交通インフラの再構築による道路混雑の緩和、公共交通機関の改善による自動車使用を抑制する選択肢の提供、環境改善、バリアフリー化を目的に、鉄道、道路、地域交通に3分の1ずつ投資される。			
2000 (平成12年)		都市再生と連帯に関する法律(SRU法) 都市の格差是正、差別の排除				
2001 (平成13年)					都市計画法改正 1. 国及び広域的な資産に対する国及び県による直接的な規制手段の行使を可能とし、一方で、2. 地方自治体によるゾーニングを中心とした都市計画行政により多くの自由度を与えた。しかし、積み残された課題として、広域的な経済開発政策、交通、農林業、学校、保健など空間計画と関連性の強い諸計画との連携などが指摘されている。	