

ロンドン事務所

【ロンドンの自治体のサービス統合計画と「ファウンデーション自治体」の設置提案】 英国

背景

2010年7月、ロンドンのハマースミス・アンド・フラム区とウェストミンスター区がそれぞれの教育部門を統合し、共同で教育サービスを提供することが明らかにされた。両区は同時に、今後、児童福祉サービス部門の統合についても検討することを明らかにした。

両区は、英国初と考えられる今回の自治体間での教育部門の統合によって、今後3年間で最大で310万ポンドの経費削減を達成することができると述べている。また、監督機関から低い評価を受けた学校に介入することがより容易になるため、生徒の学力等を含めた学校の水準向上にもつながると述べている。両区の教育部門統合は今後、段階的に実施され、2011年末までにその第一段階が実施される見込みである。

ウェストミンスター区のリーダーであるコリン・バロー氏は、今回発表された計画について、「真に革新的な取り組みであり、我々は、こうしたアプローチが、ロンドンにおける教育サービスの未来を形成するものであると考える」とコメントしている。また、ハマースミス・アンド・フラム区のリーダーであるスティーブン・グリーンハル氏は、「我々は、我が国の財政状況が必要としている地方公共サービスにおける抜本的な改革を率いることになる。我々の計画は、より少ない予算でより多くの公共サービスを提供するための青写真である」と述べている。

両区は互いに隣接しておらず、間にケンジントン・アンド・チェルシー区が位置している。これら3区ではいずれも、保守党が最大政党となっている。ハマースミス・アンド・フラム区とケンジントン・アンド・チェルシー区は既に、司法サービス部門及び道路サービス部門を統合している。

ハマースミス・アンド・フラム区とウェストミンスター区の教育部門統合の計画発表後、3区が現在、まず通信、建築許可、人事の担当部門から始めて、大半のサービスを統合する可能性について検討していることが明らかにされた。同案が実現すれば、一人の人物が3区の事務総長を兼ね、幹部スタッフも3区で共有することになる。しかし、区議会議員及びリーダーはそのまま各区に残し、それぞれの自治体の体制を維持するという考えであり、3つの区が完全に合併し、保守党が支配する「スーパー自治体」をロンドン中心部に誕生させることは考えていない。

ケンジントン・アンド・チェルシー区のリーダーであるメリック・コッケル氏によると、この案が検討されている唯一の理由は、経費削減の必要性である。同氏は、「(改革を実行せずに)我々が今後数年を乗り切り、陽の当たる場所にたどり着けるという見込みは、今や殆どないと言ってよい」と述べ、同案の背景にある自治体の厳しい財政状況を説明している。

これら3区の区議会議員及びリーダーは、テムズ川を挟んで3区の南側に位置するワンズワース区の議員及びリーダーと友好的関係にある。ワンズワース区の最大政党はやはり保守党であり、同区が導入した施策が、後に保守党政権によって国の政策として採用されたことがあるなどの理由から、1970年代以降、保守党が支配する自治体の中でも特に優秀な自治体として評価されている。地域公共サービスの外注を実施した初めての自治体もワンズワース区である。

エリック・ピクルス・コミュニティ・地方自治相は、3区の案について、次のように述べている。

「自治体間及び自治体と地域のその他の公的機関との間でのバックオフィス業務の共有、協力関係の拡大など、地域の公共サービス提供における協働には更なる可能性がある¹。私は、ロンドンの3区によるサービス統合の構想を歓迎する」

これらの発表に続き、共に労働党が支配政党となっているロンドン北部カムデン区及びイズリントン区は2010年9月、ロンドンの自治体では初めて、一人の人物が両区の事務総長を兼ねる体制を整える見込みであることを明らかにした。両区の区議会で同案が承認されれば、2011年5月にイズリントン区事務総長が退職すると同時に、現在のカムデン区事務総長が、両区事務総長を兼ねることになる。

複数の自治体による事務総長の共有及び公共サービスの共同提供は、ロンドン外では既に一般的になっており、特に小規模なディストリクト・カウンシル間、またはカウンティ・カウンシルとその下に位置する一つまたはそれ以上のディストリクト・カウンシルとの間で行われている例が目立つ²。しかしこれまで、それらの自治体より人口密度の高いロンドンの自治体は、一部の例外を除き、こうした取り組みに抵抗感を示していた。

ファウンデーション自治体

前述したウェスミンスター区のリーダーであるコリン・バロー氏は、2010年7月、王立英連邦協会で、「ファウンデーション自治体(Foundation Councils)」の設置を提案するスピ

¹ バックオフィス業務とは、総務、人事給与、会計、在庫管理などの事務管理業務(後方業務)の総称。

² ディストリクト・カウンシルは日本の市町村にあたる基礎自治体、カウンティ・カウンシルは日本の県にあたる広域自治体である。

ーチを行った。同氏の提案は、既存の自治体に、新たに「ファウンデーション自治体 (Foundation Councils)」の地位を付与し、他の自治体より多くの権限を与えるというものである。同氏とハマースミス・アンド・フラム区及びワンズワース区のリーダーは、「ファウンデーション自治体」のコンセプトを提案した「地域主義のためのマグナカルタ (Magna Carta for Localism)」と題する報告書を最近、共同で執筆しており、同氏のスピーチは、この報告書に関するものであった³。

バロー氏はその後、保守党に関するニュース等を掲載するブログである「コンサバティブ・ホーム (ConservativeHome)」⁴で幾つかの記事を発表し、この提案について更に詳しく説明すると共に、「ファウンデーション自治体」の設置を「地方分権法案 (Decentralisation Bill)」に盛り込むことを検討するよう政府に訴えた。

バロー氏は、同ブログで発表した記事の中で、自治体が、改革を実行し、経費を抑えながら質の良い公共サービスを提供することを妨げている要素には、下記の 3 つがあると指摘した。

- ・中央政府が自治体に押し付け、自治体に多大な負担をもたらしている業績評価制度 — 「包括的地域評価制度 (CAA)」及び監査委員会の廃止が決定されたことは喜ばしいが、自治体は依然として、「教育・児童サービス・職業技術基準局 (Ofsted)」と「ケア・クオリティ委員会 (CQC)」から、教育サービスと児童福祉サービス、高齢者・障害者ケアサービスについて業績の評価を受けており、これは自治体にとって大きな負担になっている。更に、中央政府の省は、自治体に対し、法的義務の履行手順を定めたガイダンスの発行、データの提出要求などの形で指示を出し、自治体を過剰にコントロールしている。自治体は、これらの省の求めに応じて、政府の優先事項を達成するため、多数の計画文書や戦略文書を策定することを強いられている。

- ・地域の現状に即した公共サービスを提供できる自由裁量の欠如 — 地方自治体は、管轄地域内においてどのような施策の実施が効果的であるかを最も良く理解している。地方自治体はまた、地域住民に直接の説明責任を有しており、他の地域の公共サービス提供機関と効果的なパートナーシップを構築している。

- ・管轄地域における財政面でのコントロール権の欠如 - ウェストミンスター区内の企業が中央政府に納めるビジネス・レイトは年間 12 億ポンドにも上る。しかし、我が区への配分額はこの 12%に過ぎず、ビジネス・レイトの納税額のうち、地域に

³ 同報告書は、保守党系のシンクタンクである「政策研究センター (Centre for Policy Studies)」より発行されている。

⁴ <http://conservativehome.blogs.com/>

投資できる額は限られている。その一方で、建築許可申請または酒類販売免許申請などの提出時に住民が自治体に支払う手数料等の金額は、中央政府が一律に設定しており、自治体が自由に決めることはできない。そのため、自治体は、建築許可申請または酒類販売免許申請等の制度運用に要した経費をこれらの手数料によって回収することができないというのが現状である。

バロー氏は更に、中央政府は、「ファウンデーション自治体」の地位を獲得した自治体には全て、自動的に下記のような権限または特権を付与するべきであると主張している。

- ・住民が、建築許可申請、酒類販売免許申請等の提出時に自治体に支払う手数料等の金額の設定権及びビジネス・レイトの課税率設定権を付与する。これらの権限を付与されることによって、自治体は、建築許可申請、酒類販売免許申請等の制度運用に要する経費を回収すると共に、利益を地域の公共サービスに再投資することができる。

- ・商行為を行う無制限の権限及び他の自治体または公共団体と共同で公共サービスを提供できる無制限の権限を付与し、自治体が、これらの権限を使って利益を上げ、経費削減を行うことを可能にする。

- ・中央政府による規制の対象から外す。これには、Ofsted 及び CQC による公共サービスの業績評価の対象外とすることも含まれる。我々は、重度の障害者のケアなど、質の低下がサービス提供者と受給者双方にとってリスクをもたらす可能性があるサービスについては、監督機関が業績を評価し、質を保証することが必要であると考えている。しかし、これら 2 つの機関による公共サービスの業績評価機能は、サービスの質の保証という域を超えており、自治体業務を過剰に規制していると言える。

- ・条例の制定を許可する議会立法が存在しなくとも、自治体の裁量で条例を制定できる権限を付与する⁵。

- ・雇用及び職業技術関連サービスなどの特定の分野において、具体的な権限または自由裁量の付与を中央政府に求める権限を与える。ただし、地方自治体は、権限または自由裁量の付与によって、地域公共サービスの業績改善、住民の公共サービスに対する満足度の向上、及び経費削減を達成できることを中央政府に対して証明することが求められる。

⁵ 英国の現行制度下では、自治体による条例の制定には、その制定を許可する議会法が必要とされる。

この記事の末尾で、バロー氏は、「ファウンデーション自治体」の設置によって、下記のような事項が達成できると主張している。

- ・地方分権の促進という中央政府の方針を支援する。
- ・地方と国の行政業務の執行機関(エージェンシー)の業務の重複を解消することにより、経費削減と業績改善が可能であることを証明する。
- ・中央政府から地方自治体に給付される補助金の額を、自治体の業績に応じて決定する仕組みへの変換を可能にする。過去 10 年間における公共支出の増加は、自治体の業績と関連付けられていなかった。生産性と競争という要素が、地域公共サービス提供の核を成すべきである。「特定補助金 (specific grants)」の交付による自治体への補助金の使途制限、中央政府による地方自治体の業績目標の設定、自治体の業務評価制度の創設などの過去 10 年間に実施されてきた地方自治政策は、自治体の自主性を弱め、非生産的であった。「ファウンデーション自治体」は、中央政府から自治体に交付される補助金の額を、自治体の業績に応じて決定する仕組みを構築するという、大規模でかつ必要とされている改革を実現する機会を我々に与えるものである。

【連立政権が監査委員会の廃止を決定】 英国

コミュニティ・地方自治省は 2010 年 8 月、イングランドの自治体の外部監査に責任を有する独立機関である「監査委員会 (Audit Commission)」を廃止するとの決定を明らかにした。同省によると、廃止の理由は、自治体の自由裁量の拡大と公共支出の削減である。

同委廃止の決定は、正式な発表を前に、BBC によって報道された。これは、同委の職員が、上層部から廃止の決定をメールで伝えられた直後、BBC にこのニュースをリークしたためである。

多くの人に驚きをもって受け止められたこのニュースであるが、デービッド・キャメロン首相は、保守党がまだ野党だった 2007 年の保守党大会で行った党首演説で、「今こそ、地方自治体に対する政府補助金の使途制限と監査制度を廃止し、自治体への規制を緩和すべき時である」と述べ、監査委員会廃止の意図を示唆していた。

今後、同委の業務は段階的に縮小され、2012 年度の初頭に、同委の設置を規定した法律の条項を無効にすることによって、正式に組織が廃止される見込みである。2010 年 5 月の総選挙で発足した保守党と自由民主党の連立政権は、選挙後間もなく、自治体

の業績評価システムである「包括的地域評価制度 (Comprehensive Area Assessment, CAA)」を直ちに廃止するとの発表を行っており、同委の業務は、今回の組織廃止の決定以前の段階で、既に縮小されていた。連立政権はまた、やはり自治体の自由裁量の拡大と公共支出削減を目的として、イングランドの地方議員の行動規範に関する委員会である「イングランド基準委員会 (Standards Board)」を廃止することも既に決定している。

監査委員会が行う監査業務は、単一の組織が手掛ける監査業務としては、国内で 5 番目の規模となる。政府は、同委の職員が新たに民間の監査法人を設置し、同委の監査業務を引き継ぐことを望んでおり、監査法人の運営形態としては、大手デパート「ジョン・ルイス」と同様、全社員が自社の株式を保有して「パートナー (共同経営者)」となる相互扶助組織の形式を取ることを望んでいる。この組織が設置されるか否かに関わらず、自治体は今後、外部監査の委託先を自由に選ぶことができるようになる。

なお、監査委員会の一部である「地区監査サービス (District Audit Service)」は今後も存続し、地方自治体による違法行為を中央政府に報告する役割を果たす⁶。また、「地方自治体オンブズマン (Local Government Ombudsman)」は、監査委員会廃止の決定を受け、今後、地方自治体の行政業務について過失や不手際が報告された場合に調査を行い、必要があれば是正措置を要求するという新たな権限を与えられることになる⁷。また、エリック・ピクルス・コミュニティ地方自治相は 2010 年 9 月、下院で、地方自治体の金銭的効率性 (value for money) について評価するという監査委員会の役割は、国の省庁の監査を所管する「会計監査院 (NAO)」が引き継ぐことを明らかにした。しかし、会計監査院は、政府ではなく、国会に対して説明責任を有する機関であるため、政府が NAO の業務範囲の拡大を決定することは違法ではないかとする声が一部の議員から上がっている。

前述のように、政府は、監査委員会廃止の理由に行政コスト削減を挙げており、同委が設置当初の目的から外れ、自治体の自主性を奪っていたと指摘すると共に、同委による「無駄な」支出について批判している。例えば地方自治担当のある大臣は、同委の職員が、職員旅行としてサフォーク県内の競馬場へ出かけ、多額の経費を使ったと指摘したが、後日これは、競馬場内の会議施設で自治体職員向けに研修を実施した事実を誤って認識したものだことが判明した。

同委の廃止決定について、労働党のジョン・デナム影のコミュニティ・地方自治相は、

⁶ 「地区監査サービス」は、地方自治体による違法行為の有無について監視する「地区監査官 (District Auditors)」の監督を行う。「地区監査サービス」は、1844 年に設置され、監査委員会の設置時、同委に吸収された。

⁷ これまで、「地方自治体オンブズマン」は、自治体の業務に関して過失や不手際が報告された場合に調査を行い、是正措置を提案する権限のみ有しており、是正措置を実行するよう要求する権限はなかった。

次のようにコメントしている。

「(独立機関による監査が行われなくなり、自治体が自ら監査人を選ぶことが可能になることは)地方自治体と監査人の間に、居心地の良い近親相姦的な関係を生むものである。監査人と監査対象とのこうした関係は、米エンロン社の倒産、またより最近では、(リーマン・ブラザーズなどの)銀行の破たんを招いた要因である」

監査委員会は、イングランド及びウェールズの各自治体の外部監査を行う監査官を任命する目的で、「1982年地方財政法(Local Government Finance Act 1982)」に基づき、1983年に設置された。その後、「1990年国民医療制度・コミュニティケア法(National Health Service and Community Care Act 1990)」の施行により、国民医療制度(NHS)の組織も同委の監査対象に含まれることになった。更に「1998年監査委員会法(Audit Commission Act 1998)」の制定によって、同委の業務範囲を規定する法律が一本化されたが、その後も「2004年消防・救急サービス法(Fire and Rescue Services Act 2004)」の施行により、消防・救急当局が監査対象に加わった。

同委はまた、1996年以降、「全国不正防止イニシアティブ(NFI)」と呼ばれるプログラムを実施している。「全国不正防止イニシアティブ」は、コンピューターを使って、自治体、警察、保護観察当局などの公的機関が有する個人データを照らし合わせ、福祉手当の不正受給または過剰支払いなどのケースを特定することを目的としており、英全土を対象に実施している。

監査委員会の創設からこれまでの歴史の中で特筆すべき出来事の一つは、1985年、ロンドン・ランベス区及びリバプール市が、「レイト(Rate)」と呼ばれた当時の地方税の引き上げ率を、中央政府が許可する上限を超えて設定しようと試みた際、政府の方針に従って、こうした動きを阻止しようとしたことである⁸。また、1989年にロンドン・ウェストミンスター区で、当時同区のリーダーだったシャーリー・ポーター議員(保守党)が主導した公営住宅にまつわるスキャンダルが発覚した際、調査を行ったこともあった⁹。

しかし、近年の監査委員会は、「ベスト・バリュー制度」及び「包括的業績評価制度(CPA)」、更に前述の「包括的地域評価制度(CAA)」において地方自治体の業績を検査・評価する組織としてより知られていた。また、2002年～2003年頃、中央政府の指示により、公共サービスの質の低下が問題視されていたロンドン・ハックニー区、イングランド

⁸ 1985年4月、「1984年レイト法(Rates Act 1984)」が施行され、中央政府が「レイト」の引き上げ率を制限することが可能になった。

⁹ 当時、ウェストミンスター区のリーダーだった保守党のシャーリー・ポーター議員は、次の区議会選挙での保守党の得票数拡大を狙い、同党が勝利する見込みが薄い選挙区で、貧困層など労働党の支持層と考えられる住民を公営住宅から退去させ、他の地域の公営住宅に移すという方針を実行した。更に、これらの住民が住んでいた公営住宅を、保守党の支持層と考えられる中産階級の住民に売却することにより、それら選挙区での保守党の得票数拡大を図った。しかし、監査委員会は調査の結果、これを違法と判断し、ウェストミンスター区がこの件によって被った金銭的損失を同区に返済するようポーター議員に求め、裁判所もこの判断を支持した。ポーター氏は当初、同委の要求を拒否していたが、結局2004年、同区に1200万ポンドを支払った。この騒動は、「得票のための住宅事件(homes for votes)」と呼ばれ、大きなスキャンダルとなった。

北東部ハル市、同中部ウォルソール市の業務に直接介入したこともあった。

監査委員会の設立から 25 年間の歴史は、ダンカン・キャンベル・スミス氏の著書「金を追え： 監査委員会の歴史： 監査委員会、公的資金、公共サービスの管理 (1983～2008 年) (Follow the Money: A History of the Audit Commission: Public Money and the Management of Public Services (1983 - 2008))」(ペンギン社刊)で詳しく説明されている。

なお、地方分権策の一環として、スコットランド、ウェールズ、北アイルランドにはそれぞれ独自に公的組織の監査機関が設置されているため、監査委員会の廃止は、これらの地域には影響を与えない。ウェールズでは 2005 年、監査委員会及び前述の「会計監査院 (NAO)」のウェールズ担当機能を統合した「ウェールズ監査事務局 (Wales Audit Office)」がウェールズ議会によって設置された。「ウェールズ監査事務局」のメンバーは、ウェールズ議会によって任命される。スコットランドでは、「スコットランド監査局 (Audit Scotland)」の一部である「スコットランド会計委員会 (Accounts Commission)」が、スコットランド議会の監督のもと、監査委員会と同様に自治体の監査を行っている。また北アイルランドでは、やはり北アイルランド議会の監督のもと、「北アイルランド監査事務局 (Northern Ireland Audit Office)」が、自治体も含めた北アイルランドの公的組織の監査業務を手掛けている。

【地域公共サービスの提供における地理空間情報の活用に関する LGA の報告書】

英国

背景

地方自治体協議会 (LGA) は 2010 年 9 月、イングランド及びウェールズの自治体が、公共サービスの提供において、携帯電話やインターネット等を介して地理空間情報 (Geospatial Information) を活用することの経済的価値に関する調査報告書を発表した¹⁰。「イングランド及びウェールズでの地域公共サービスの提供における地理空間情報の価値 (The Value of Geospatial Information to Local Public Service Delivery in England and Wales)」と題する同報告書の発表を伝える LGA のプレスリリースには、下記のように記されていた。

* * *

¹⁰ 「地理空間情報」とは、「地球、土地」などを意味する「geo-」と、空間を意味する「space」の形容詞形である「spatial」を組み合わせた「geospatial」の訳。空間上のある地点、または地表上のある位置を示す情報、またはそれに関連付けられた情報を意味する。

LGA が委託した調査で、イングランド及びウェールズの自治体が、公共サービスの提供に最新のテクノロジーを利用することにより、昨年だけで 2 億 3000 万ポンドもの経費を削減できたことが分かった。自治体が新しいテクノロジーを利用して提供したそれら公共サービスの利用者には、インターネット世代と呼ばれる若年層のみならず、高齢者も含めた幅広い年齢層の人々が含まれる。

自治体は、携帯電話、ウェブマッピング・システム¹¹、人工衛星技術等を利用して、廃棄物収集の効率化、バス利用客へのバスの運行情報の提供、道路工事や建築許可申請に関する情報の提供などを行っている。

また最近では、飲食店等の衛生検査の結果を閲覧できるアップル社の 아이폰 (iPhone) 向けアプリケーションを配布している自治体もある。このアプリケーションは、パブやレストラン、持ち帰り用料理店などの店舗に 아이폰 を向けると、自治体を実施した当該店舗の衛生検査の結果が 아이폰 の画面に表示されるというものである。また、住民が廃棄物の不法投棄や公共物等の破壊行為を目撃した場合、その現場の写真を自治体に送付できるアプリケーションを配布している自治体もあり、これらの問題に迅速に対応することを可能にしている。更には、路上の駐車スペースでの駐車に必要な駐車許可チケットを予め購入できる 아이폰 用アプリケーションを配布している自治体の例もある。

LGA の調査では、こうした最先端のテクノロジーの利用により、イングランドとウェールズの自治体行政の生産性が著しく向上し、前述の通り 2009 年だけで、自治体全体で 2 億 3000 万ポンドもの経費を削減できたことが分かった。

このような巨額の経費削減を可能にしているのは、「位置情報技術 (location-based technology)」と呼ばれるテクノロジーである。自治体は、「位置情報技術」の利用によって、住民が現在いる位置と、自らが提供する公共サービスをリンクさせることが可能になる。ここで言う公共サービスには、食事の宅配サービス、教育、バス運行に関するサービス、廃棄物収集、建築許可申請の審査など、様々なものが含まれる。

「位置情報技術」を活用することで、自治体は、携帯端末などで閲覧できる正確で分かりやすい地図を作成し、更に自治体の部署間、または自治体間で共有できるデータベースを構築することができる。より多くの住民が、コンピューターや携帯電話を使ってこれらの地図やデータベースにアクセスすることが可能になれば、公共サービス提供に要する

¹¹ ウェブマッピング・システムとは、地図データ及び航空写真の情報などをウェブブラウザ上で簡単に閲覧することを可能にするシステムである。

時間が短縮され、地域の問題を迅速に解決できるようになる。また、住民からの自治体への問い合わせ件数が大幅に減り、報告書作成など、自治体職員に求められる書類事務の量も著しく減ることになる。

携帯電話のアプリケーションを利用した自治体による公共サービスの提供は、まだ初期段階にある。全国の自治体は現在、公共サービスの拡大と改善に向け、新たなアプリケーションの開発を目指して尽力している。現在開発中のアプリケーションには例えば、携帯電話の画面に表示されるカレンダーと自治体による廃棄物収集日の情報をリンクさせ、リサイクル資源収集日と一般ごみ収集日をカレンダー上に示すことができるものなどがある。

LGA による調査報告書

LGA による報告書「イングランド及びウェールズでの地域公共サービス提供における地理空間情報の価値」には、次のように記されていた。

* * *

地理空間情報は、地域に関するデータの提供という形で、建築許可制度、住宅、雇用、交通、環境保護、保健・医療、福祉などを含む公共サービスの運営、提供に貢献する。

地域の公共サービス提供に地理空間情報を活用した例には、優れた例、そしてしばしば革新的な例が数多く見られる。しかし、地域公共サービス提供における地理空間情報の経済的価値については殆ど知られていない。LGA が今回、委託した調査では、イングランド及びウェールズの自治体が 2009 年、地理空間情報の活用によって生産性向上に成功した結果、約 2 億 3000 万ポンドの経費を削減できたことが分かった。

このような自治体行政の生産性の向上は、情報を賢明かつ革新的な方法で利用することによって、効率性の改善と経費削減に貢献できることを証明している。「情報の賢明で革新的な利用の方法」には、下記のようなものが含まれる。

- ・前労働党政権が実施したプログラム「トータル・プレイス」¹²のコンセプトに倣い、単一の自治体の管轄地域内で公共サービスを提供する公的組織間の業務・支出の重

¹² 「トータル・プレイス」とは、地域において、特定の分野に投入されている公的支出の総額、その用途などを調べ、より効率的な資金の使い方を見極めることを目的としたプログラムであり、2009年7月より、イングランド内の13地域で試験的に実施された。

複、無駄を排除し、これらの組織間でデータの共有、サービスの共同提供を進める。

- ・公共サービス利用者のニーズの把握、廃棄物収集車の収集ルートの最適化、資産管理などを目的として、位置情報をより適切な方法で利用する。

- ・自治体が有するデータをインターネット上で一般公開し、住民によるそれらデータの再利用を可能にする。これによって、行政サービスにおけるカスタマーサービスの向上を図ると共に、住民及び企業によるそれらデータを使ったアプリケーションの開発を支援する。

ケース・スタディ

同報告書ではまた、イングランド及びウェールズの自治体による地理空間情報を利用した公共サービス提供の例が下記のように挙げられていた。

- ・ダービーシャー県ダービーシャー・デールズ市、テルフォード・アンド・レキン市、ケンブリッジシャー県ハンティンドンシャー市、ロンドン・マートン区は、各自治体の環境・保健担当員が実施した飲食店の衛生検査の結果を閲覧できる 아이폰用のアプリケーションを無料で配布している。衛生検査の結果の表記には星マークの記号(★)が用いられており、「星なし」から「星 5 つ」までの 6 段階で表示される。

- ・グロスターシャー県は、時間と場所を指定して駐車許可チケットを購入できる 아이폰用アプリケーションを配布している。自治体がこうしたアプリケーションを配布するのは同県が世界で初めての例である。ドライバーは、このアプリケーションを利用すれば、実際に車を駐車する道路から離れた場所においても駐車チケットを購入することができる。

また、同県が新たに設置した駐車許可チケット販売機は、故障すると自動的に自治体職員にその旨が連絡される仕組みになっており、駐車許可チケット販売機維持費の削減につながっている。これらの駐車許可チケット販売機は、電力に太陽エネルギーを利用している。

- ・ランカシャー県は、住民が、バス停留所に設置されているベンチ及び屋根等の破壊行為を目撃した場合、現場の写真を自治体に送付することができる携帯電話用アプリケーションを無料で配布している。またロンドン・ルイシャム区は、廃棄物の不法投棄、公共物等の破壊行為の現場写真を送付することができる同様のアプリケーションを配布している。ルイシャム区が配布しているアプリケーションは、アイフォン、ブラックベリー、ウィンドウズ・フォン、アンドロイド(Android)¹³で使用できる。

¹³「アンドロイド」は、グーグル社が配布する携帯情報端末向けオープンプラットフォーム。

・ブラックバーン・ウィズ・ダーウェン市は、同市内ブラックバーン地域で、複数のバス停留所に、バスの最新の運行状況を知らせるシステムを試験的に設置している。同システムは、人口衛星技術を利用して、特定の路線のバスについて、次に来るバスの現在位置、停留所に到着するまでの所要時間を、スクリーン上に掲示すると共に、音声でも伝えるというものである。同システムは、電力に太陽エネルギーを利用している。

・サウス・タインサイド市は、同市のウェブサイト内に、位置情報を利用した地域情報ページを開設した。「私のサウス・タインサイド(My South Tyneside)」と呼ばれるこの情報ページは、学校や図書館などの地域の施設を検索できる機能を有している。また、住民は、同ページでアカウントを作成することによって、地域のニュースや行事に関する情報のほか、地域活動等への参加方法、自治体に提出された建築許可申請や道路工事などに関する情報を、電子メールで受け取ることができる。以前は、自治体職員が電話や面談で住民からの問い合わせに応えることによってこれらの情報を提供していたが、同ページの開設によって、最も多く見積もって年間 14 万 6669 ポンドもの経費を削減することができたと推算されている。

・ノーサンプトンシャー県ダベントリー市は、位置情報を使って、廃棄物収集車の巡回経路の最適化を行い、廃棄物収集の効率化に成功した。この結果、廃棄物収集車の巡回回数及び走行距離の削減、廃棄物収集車の小型化、職員の残業時間の削減を達成し、年間 22 万 3000 ポンドの経費を削減することができた。

・ノッティンガム市は、地域の国民医療制度(NHS)の組織、警察、近隣のディストリクト・カウンシル及びカウンティ・カウンシルと協力のうえ、「地域情報システム(LIS)」のウェブサイトを構築した¹⁴。これら組織の職員及びその他の組織の職員は、このウェブサイトで、地域の公的機関のあらゆる業務の経費を計算し、それら業務の利点について調べるために使うことができる最新の包括的な情報を、細かい地域単位で入手することができる。同市は、同ウェブサイトの開設により、年間 46 万ポンドの経費削減に成功している。

【市民の反対を呼ぶシュツットガルト駅の再開発】ドイツ

15 年以上前から、バーデン・ヴュルテンベルク州の州都であるシュツットガルト市では、

¹⁴ 自治体の管轄地域よりも細かい地域単位で、公共サービスの業績データ等を閲覧することができるウェブサイト「地域情報システム(LIS)」と呼ぶ。LIS を設置するのは地方自治体であり、閲覧できるデータは、自治体及びその他の公的団体等から提供されたものである。典型的な LIS の例では、データが「保健・医療」「福祉」「治安・犯罪」「教育」「環境」などのカテゴリーに分けられている。

中央駅の再開発が課題となってきた。19世紀初めに建てられた中央駅は、頭端式駅（ターミナル駅）であったが、都市計画及び交通計画の専門家は、頭端式駅から通過駅に変更するという計画を打ち出した。駅ビルの一部を取り壊し、プラットフォームを地下に移動する内容の大規模計画を策定し、それによって、現在数多くの鉄道路線と待避線が占めている土地を緑地や新たに持続可能な都市開発のために利用できるようにする。シュツットガルト市を中心とするこの計画では、シュツットガルト市とウルム市の間に高速鉄道路線を建設することにより、当該地域における公共交通を改善し、将来的には欧州鉄道網への発展に貢献すると同時に、シュツットガルト市中心部の持続可能な都市開発を目指している。

正式な計画案が1996年に市に提出され、その時点から市議会で議論されると共に、専門家及び市民を対象とした対話が続けられた。市民は、計画について情報を得て、それについて意見を述べる十分な機会を与えられていた。しかしながら、2008年に始まった金融危機とそれに伴う経済危機が、大規模の投資を必要とする大型な都市再開発事業を巡る状況に影を落とした。市を始めとするあらゆる政府機関、及びドイツ鉄道（Deutsche Bahn）は、既に計画に同意し、契約締結に踏み切っていたが、駅庁舎の部分的な取り壊し、そして隣接の公園での古木の伐採が始まる正に寸前の時点で、反対市民運動が拡大した。目に見える形での工事が始まってからは、デモが毎日のように行われるようになった。シュツットガルト駅の再開発事業（呼び名は「シュツットガルト21事業」）を中止すべきか、あるいは実施すべきかという問題は、シュツットガルト市だけでなく、バーデン・ヴュルテムベルク州政府はもちろん、連邦議会でまで議論が行われるようになった。ただ、連邦議会の公安委員会において、デモへの警察対応について議論されたが、中止を支持する緑の党が請求した本議会での討論は採用されなかった。

「シュツットガルト21事業」についての支持論と反対論の主な主張は以下の通りである。
支持論

- ① 駅のキャパシティー拡大：現在の頭端式駅は、鉄道運行のボトルネックとなっている。この形では、鉄道交通の速度を上げ、列車ダイヤを改善することには限界がある。通過駅に変更することにより、毎日の列車数を増加させ、列車が駅に入れるようになるまで頻繁に待たされる状況を改善し、さらに駅の安全性を高めることができる。頭端式駅は、列車が正対して駅舎に向かうため、危険性が通過駅より高い。
- ② 乗り換えの利便性を高める：頭端式駅においては、乗り換えのために必要な距離が長い。したがって、数分での乗り換えは不可能である。乗客が歩かなければならない距離を短くすることによって、より短い乗り換え時間を時刻表に取り入れることができる。
- ③ 国際連絡：駅再開発事業により、国際的連絡性が改善される。たとえばパリ・ブダペスト間の国境を越える列車への連絡であり、またシュツットガルト空港へ

の長距離列車の直接連絡も可能となる。

- ④ 通過駅への変更は、地域の交通網を発展させることとなる。近距離列車も駅通過速度が上がり、シュツットガルト市と周辺都市の連絡が改善され、通勤や通学が楽になる。
- ⑤ 都市再開発：現在地上にある鉄道線や待避線を地下に移すことでシュツットガルト市の中心部に今までにない開発の可能性が生まれる。現存する公園や緑地を拡大し、持続可能な都市に変貌するための適切な新しい開発ができるようになる。
- ⑥ 雇用の増加：都市中心部の再開発は仕事を生む。ドイツ鉄道は 1 万人までの雇用創設が可能と推定している。

しかし、反論も数多くある。

反対論

- ① 莫大な費用：最初に提案された時に比べて、事業費用が膨らんでいる上に、ドイツ鉄道の見積もりは専門家から疑問視されている。現在の頭端式駅の形を保ちながら、より小規模な改善工事で代替可能であり、投入の必要のなくなった財源を教育、保健や社会福祉への投資に回す方が有意義である。
- ② シュツットガルト 21 事業は、規模が壮大であるため、ドイツ鉄道は、他に必要な鉄道の改善事業を実施することができなくなる。駅改築と長いトンネルを含む 60 キロの高速鉄道路線の建設は、他のキャパシティーに問題がある場所（たとえば、ライン川沿いの路線やフランクフルト市とマンハイム市間の路線）、あるいは貨物運送のための改善が長期にわたる資金不足のため不可能となる。
- ③ 建設に伴う騒音や汚染：都心の大きな工事は、住民にとって負担である。騒音、汚染による環境の悪化が何年も続くこととなる。
- ④ 都市環境への影響：駅に隣接する公園の大樹が何本も伐採され、現在緑地である土地の一部がコンクリートに埋もれる。また、新しい地下駅のデザインについても議論がある。特に地上からの光を地下に入れる塔のような部分は批判を呼んでいる。
- ⑤ 鉄道交通の改善への過剰な期待：事業で期待されているような改善は、おそらく実現されない。計画では、地下に移すプラットフォームの数は現在の地上のプラットフォームより少ない。したがって、現在と同様、列車は駅に到着する前に停止する必要があるだろう。4 つのプラットフォームのみで数多くの列車が頻繁に到着・発車することになり、乗る人、降りる人、次の列車を待つ人で混雑が見込まれる。
- ⑥ 費用対効果が低い：シュツットガルト市とウルム市間で建設予定の 60 キロ高速路線は、乗車時間の短縮がそれほどないため、費用対効果が低い。また、予定されている路線には数多くの問題がある。高い速度を出すにはカーブが急すぎ、または傾斜や下りがあるため、スピードを落すことが必要となる。新高速

路線を建設する代わりに、現在の路線を改修することや既に欧州で利用されている傾斜式列車の採用により、現在より速い速度を達成することができ、そのための支出は新路線建設より断然安い。

- ⑦ 「シュツットガルト 21 事業」においては鉄道の貨物輸送の改善計画がない：現在の計画には、地下の新しい待避線が含まれていない。したがって、貨物輸送の改善が緊急課題であるにもかかわらず、それが予定されていないこととなる。
- ⑧ 欧州鉄道網へのリンクは不十分：予定されている高速路線は、将来的に目指している欧州の主要都市を高速鉄道ネットワークにどのようにして結ぶかについては不透明である。たとえばブダペストまでの路線は、バイエルン州を通るはずであるが、あらゆるルート計画が現在バイエルン州の政府や地方自治体により反対されているため、現在の状況では実現できる可能性が低い。
- ⑨ 建設におけるリスク：シュツットガルト市とウルム市間の地質状態が複雑であり、トンネルの建設には多くの技術的なリスクが含んでいる。また建設が難しくなれば、費用増加に対するリスクも高まる。

「シュツットガルト 21 事業」に対する反対運動は、ドイツで政治家あるいは政党と一般市民の間に生じているギャップの表れでもある。反対する市民側では、政治家は市民の声に耳を傾けておらず、もはやその代表を務められていないと言う人が多い。近年では、州レベルでの住民投票の利用も増えているが、投票結果は多くの場合、政治家の期待する通りにならないため、政党からは好まれていない。バーデン・ヴュルテムベルク州は、来年 3 月に州議会選挙が行われる予定となっており、「シュツットガルト 21 事業」をめぐる問題によって、政権交代につながる可能性は十分ある。

参照

Der Spiegel im Internet – Stuttgart21 Schwerpunkt, ‘Was für “Stuttgart21” spricht - und was dagegen’;

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,710017,00.html>

The Economist, 18 September 2010, ‘A German railway row – Green shooters’, p. 51/52

【道路環境を改善するモデル事業がノルトライン・ヴェストファーレン州で実施される】

ドイツ

事業の背景

近年では、道路の上や側の交通標識、また都市の中の歩道にも様々なものが溢れるように設置され、道路を含む公共の場がごみごみしていることについて、都市計画や交通の専門家だけでなく、一般市民も認識するようになってきた。これ以上交通標識を増やしても、交通安全性は上がらないし、自動車利用以外の公共交通、あるいは自転車の利

用や歩くことの促進にも繋がらない。ドイツだけでなく欧州のいくつかの国では、この状況を改善する動きが出ている。ここでは、ノルトライン・ヴェストファーレン州の試みについて報告する。

同州の経済エネルギー建築住宅交通省は、市内の道路や歩道における混雑を改善するためのモデル事業「SimplyCity」を始めた。参加希望の市町村の間でアイデアを募集し、申請のあった 25 市の中からコンペ形式で 2 市を選定した。2009 年 3 月に選ばれた都市は、ルール地方のほぼ中心部に位置するミュルハイム・ルール市(人口 16 万 7 千人)と、元工業地帯から一步離れ緑豊かなザウアランド地方にあるアルンスベルク市(人口 7 万 5 千人)である。選定を行った審査委員会には、同省以外に、ドイツ都市会議、ドイツ市町村連盟、そしてドライバーを代表する組織 ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, 全ドイツ自動車協会、日本自動車連盟に類似)からの委員も参加した。つまり、この事業においては、あらゆる分野にまたがる協力体制が採られていることが明らかである。モデル事業が実施される期間は、2009 年夏から 2010 年 12 月までである。

モデル事業の根底にある概念

モデル事業のタイトル SimplyCity というのは、Simplicity (簡単、単純)という英語の意味と City(都市)を組み合わせ、つまりもっと簡単に分かりやすい都市を目指すという意味である。目標は、都市という概念を刷新し、特に都市内の移動の新しい概念を作り出すことである。その概念を表す表現としては、「より少ない方がいい」、あるいは「省略の美」を使う。都市を単純化することにより、すべての市民が都市生活に参加でき、より容易に移動することができる状態を目指す。具体的に言えば、歩道で歩く上での障害となり、また視線を妨げるベンチ、ゴミ箱、交通標識、バス停等や、道路利用者にとっても読みにくく、または混乱を起こしやすい標識やサインなど、見通しを悪くするものをできるだけ排除することを目指している。全体として、都市風景に悪影響を与えるものをなるべく取り除くことを理想としている。この考え方の最終目標は、すべての移動手段(mobility modes)のための環境改善であり、それにより、すべての市民にとって、都市を利用しやすくすることである。この大目標を達成することはモデル事業だけでは困難であり、更なる変更が必要であろうが、モデル事業はその最初の段階である。

モデル事業導入の具体的背景

人々は、毎日の生活が「必要以上に複雑化」していることについて不満を持っている。その例として、以下のことが挙げられる。

- ① 道路の上に塗られた標識は混乱させられることが多い。
- ② 駐車に関する規制が複雑であり、分かりにくい。
- ③ 信号やその他の交通標識が必要以上に複雑で、交通利用者にとって障害となっている。
- ④ 公共交通に関しては、ゾーン料金制、複雑な例外事例、また利用が難しい切符

自動販売機などに不満がある。

これら以外にも、交通に関する規則の増加や、都市毎の条例なども複雑化に加担している。すべての要素を考え合わせれば、技術の発展にも関わらず、あらゆる交通手段において、交通利用環境の質は下がっていると言わざるを得ない。改善どころか、多くの人にとって、交通利用環境は悪化し、全体の生活の質にも悪影響を及ぼしている。

モデル事業の目指す効果

長期的視点からは、SimplyCity 事業は、単に複雑さを緩和するだけでなく、人間本位の立場から物事を考えることをも目指している。住民、訪問者、交通利用者を含む都市を利用するすべての人々の多様なニーズに応えるほか、資源を適切に使うことも目標としている。自然環境という資源、そして市町村の財政資源を適切に使うということである。また、SimplyCity 事業のもう一つの目標は、高齢社会に適応することである。高齢者もできるだけ長く自由に、自発的に交通に参加できるようにすることは重要である。また、子供の交通体験も改善することが必要で、それは交通安全に密接に繋がっている。交通安全を目指して、様々な危険性について過剰に防衛したり、損害賠償の可能性を想定して、過剰に規制したりすることは、かえって状況を悪化させることとなる、ということが研究により明らかにされている。状況を単純にし、より少ない技術を用いた解決策を採用することは、交通安全を高めることにつながるのだ。

信号を取り除き、交通の標識を少なくすることなどにより交通の簡素化を目指すことは、長期的にはコスト削減にも繋がる。市町村だけでなく、州や連邦レベルまで影響が及ぶことがあり、より少ない公共支出は最終的に市民の負担を少なくすることとなる。このような対策を戦略的に進めれば、最終的な結果として、交通のインフラをより低い投資で維持することが可能となる。

モデル事業の実施

選定された都市での活動はすでに 2009 年の夏に始まっていたが、モデル事業の正式なスタートは、2009 年 11 月 18 日に、ミュルハイム市で、一つの交通標識の一時的包装（覆い）として行われた。ミュルハイム市においては、モデル事業としての活動を三つの区域で実施することとされた。各区域においては、市民と対話を行いながら、交通標識、歩道上での設置物、また道路設計や公共交通について考える。モデル事業の費用としては、経済エネルギー建築住宅交通省から各都市に 15 万ユーロの補助金が支給されているが、そのほとんどは分科会の開催や市民を対象とした活動に利用される予定である。

SimplyCity 全体の概念は、4つの段階に区分されているが、そのすべてをモデル事業実施の 2 年間で完了させることは想定されていない。

- ① 第一段階では、不必要とされる交通標識を取り除き、交通の流れやルートについての標識を簡素化する。
- ② 第二段階では、公共の場から不必要または注意をそらす恐れのある設置物、標識、情報サイン等を取り除き、また駐車環境を改善する(これには、駐車場の新たな提供は含まれない)。
- ③ 第三段階では、信号を別の方法に置き換え、交通安全と交通手段の選択管理(mobility management)に着手する。
- ④ 第四段階では、都市全体の景観について考える。建築やデザイン、空間の利用などについて、美的立場から考える。この最終段階は、現在のモデル事業以降も継続実施する必要がある。

ミュルハイム市においては、第一段階の終了時点で、三つの区域において大幅な交通標識削減に成功した。各区域の交通標識のうち 41.9%から 51.5%のものは不必要と判断された。2009 年 12 月から 2010 年 1 月末までの間に一時的に黄色の袋で包装された標識の大部分は、その期間の後に正式に撤去された。例を挙げれば、ある区域では 204 個の標識のうち、105 個は必要ではないと判断された。

SimplyCity モデル事業は、計画策定、コミュニケーション及び市民参加を組み合わせている。担当省からの専門家、市町村の技術的知識をもっている職員、事業の支援・運営を委託された計画事務所、警察の代表者、全ドイツ自動車協会の代表者が実施委員会を組織しているが、具体的な活動は参加都市のあらゆる利害関係者と協力して行われる。市民はあらゆる方法で参加できる。SimplyCity のインターネット・サイトを通じて、直接提案やコメントを提出できるほか、銀行や図書館などに置いてある葉書を使っても参加できるようになっている。また、市議会議員、区代表評議会の代表者、企業や小売業者、住民や非営利団体などが集まる分科会やミーティングも実施される。このように進められるコミュニケーションは、事業の重要な一部である。「省略の美」という考え方を皆が理解し、共感するためには、モデル事業の取り組みとその結果についての情報提供だけでなく、事業を生んだ背景についても市民の理解を得ることが必要である。

このような取り組みにより、今まであまり関心を持っていなかった人々にも、住んでいる都市に対して関心を持ってもらい、参加する姿勢を育てることも、モデル事業の一つの効果となることが期待されている。

参照

Dedicated internet site of the model project SimplyCity:

<http://www.simply-city.de/>

Report about removal of traffic signs in Mühlheim as result of the first stage of the project:

<http://www.simply-city.de/index.php?id=30>

Arnsberg City website explaining its involvement in the project:

<http://www.arnsberg.de/stadtentwicklung/heinrich-luebke-strasse/simplycity.php>

Der Westen (WAZ Mediengruppe), 18.4.2010, 'SimplyCity: Bürger planen ihre Stadt':

<http://www.derwesten.de/staedte/arnsberg/Buerger-planen-ihre-Stadt-id2868382.html>

Mühlheim City website introducing the project: 'SimplyCity – die einfache Stadt':

<http://www.muelheim-ruhr.de/cms/simplycity - die einfache stadt.html>

NRW press release on official start of the project, 'SimplyCity startet in Mühlheim an der Ruhr – Minister Lutz Lienenkämper: Wir wollen den Schilderwald lichten!':

<http://www.nrw.de/presse/simplycity-startet-in-muelheim-an-der-ruhr-8118/>

【11月から導入されるドイツのICカード身分証明書は世界一安全か】ドイツ

ドイツ連邦政府は、2006年から電子政府のための次世代プログラムを実行する努力が行われている。最初の電子政府計画は、政府そのものを重視していたが、「電子政府 2.0」と呼ばれるプログラムは、政府と企業間の協力と調整を重視している。つまり、行政手続だけでなく、電子営業も可能となるインフラの整備を追求している。プログラムには、公的書類を高い安全性で電子送信し、電子署名を可能とする「De-mail」制度の開発、「Deutschland online」という全ての行政手続についての標準化を目指す事業、そしてチップを含む電子身分証明書の導入という大規模事業が含まれている。連邦制度ゆえに、このようなプログラムは連邦、州、そして地方自治体間で様々な調整を必要とする。連邦内務省は、「電子政府 2.0」プログラムにおいて指導的な役割を果たしている。

大規模事業の中で、電子身分証明書の導入が近づいている。2010年11月からは、新しい身分証明書の発行が始まる。10年間の間に、約6千万枚が16歳以上の国民を対象に発行される予定である。非接触型のICカードには、指紋のスキャン及び電子証明となる6桁のPINの情報が含まれる。従来からある証明書としての利用以外に、このICカードはEU諸国では旅券の代わりに使うこともできるし、モロッコやチュニジアにおいても入国承認に利用されることになっている。ICカードのデータは何段階かに分けて保護することが可能で、どの機関や組織にどのデータを見せることとするかは、本人が決める。たとえば、大学に入学する時には、すべての個人データを使うが、選挙名簿に登録する時には、当該市町村の住民であることだけの確認に使うなどの使用法が考えられる。その他の行政手続として、税金申告や自動車登録が予定されている。このような手続きにおいても、市民が自分の個人情報の公開をコントロールできる。

商業上の利用も可能となっている。例えば、インターネット・バンキング、飛行機のチェックイン、インターネット・ショッピングのための登録などが現在実験されている。このような取引には、自宅コンピューターにスキャナーをつけることが必要で、最初に新しい身分証明書を申請する国民には、10万個のスキャナーが無料で配布される。そのために、政府の第2経済促進対策費から、2千4百万ユーロが使われる。

新しい身分証明書の安全性については、市民や様々な団体から疑問が呈されている。最近、ハッカーのグループが、簡単なスキャナーを使って、IC カードのハッキングを公的な場で実証したが、ハッキングされたのは、カードが利用されていたコンピューターで、カードそのものではなかった。IC カードに使われるチップのメーカーは、リバース・エンジニアリングやレーザー攻撃対策やチップの一部を保護するハードのファイアウォールを組み込んでいるため、現在の技術で高い安全水準を持っていると強調している。

正式導入の前にも 150 の企業が試験的利用実験に参加し、今年からはいくつかの地域で試験的発行が行われていたが、現在では、11 月の正式導入時にはスムーズな実施に移すことができると期待されている。

チップ付の電子パスポートは既に 88 カ国で導入されているが、次のステップとしては、やはり商業的利用も可能となる身分証明書の導入である。連邦政府内務省は、「この新しい IC カード身分証明書は、書類の安全性、個人情報保護、そして市民の利便性といった点で、新しい基準を示すこととなる」と述べている。

参照

RFID im Blick (contactless data transfer technology news website) 19.8.2010, 'RFID Chip von NXP wird neuen deutschen Personalausweis schützen':

<http://www.rfid-im-blick.de/20100819748/rfid-chip-von-nxp-wird-neuen-deutschen-personalausweis-schuetzen.html>

Visavis.de Interview with permanent secretary Cornelia Rogall-Grothe,

<http://www.visavis.de/modules.php?name=interviews&iview=337>

Asia Pacific FutureGov 7.9.2010, 'Security: The world's most advanced smart ID card?'

<http://www.futuregov.asia/articles/2010/sep/07/worlds-most-advanced-smart-id-card/>