

資料 7

佐藤構成員提出資料

地方自治体の立場からみたデジタル行財政改革

令和5年11月22日

山形市長 佐藤孝弘

1. 地方自治体にとってのデジタル行財政改革の意義

全国的に人口減少が進む中、これまで住民に提供してきた行政サービスが維持できなくなる危機に直面している。一般に、人口規模が小さくなるほど、成り立つサービス業の種類は減少するが、医療・教育・介護など、公的側面を持つサービスも例外ではなく、需要が減れば従来の体制を維持することが難しくなる。一方、供給サイドの課題として人手不足の問題も極めて深刻。

こうした課題をデジタルの力でどう解決するか。①地方自治体の行革の側面（行政の効率化によって予算を節約したり、従来より少ない時間や人員でより多くのことをできるようにする）と、②地方創生の側面（デジタルの力を使って地域経済活性化や課題解決、行政サービスの向上を実現する）のふたつの面から考えることが大切。

現在、基礎自治体として全国1741市区町村があるが、人口約380万人の横浜市から、人口1000人に満たない村も存在する。地勢や人口構成、産業構造等の違いにより課題も大きく異なっているため、「地方自治体のニーズ」といった時にそれ自体多様な内容を含むという共通理解をもって進めていただきたい。

2. デジタル化とユニバーサルサービスの問題

地方自治体に関わる政策分野でのデジタル化は、これまで自治体がそれぞれのアイデアや優先順位に基づいてバラバラに投資を行って進めてきた。各企業がコンテンツを独自開発して（例えば電子母子手帳や歩数計則の健康アプリなど）自治体に売り込み、自治体も住民ニーズなど、それぞれの観点で採用・発注してきた。

共通的事項にもバラバラに投資しているため非効率な現状がある。デジタル投資には多額の投資が必要であるが、自治体財源には限りがあり財政力の違いによる自治体間格差も既に出てきている。国主導で統一化・標準化・共同調達すれば、全体として大幅にコスト削減できる分野は多いのではないか。

こうしたことから、「良いものはみんなで使う」仕組みづくりが必要であるが、その際に発生する課題として、とあるデジタル化されたサービスがどの地方自治体住民も等しく享受すべきものかどうかを判断しなければならない。言い換えれば、デジタル化されたサービスが、ナショナルミニマム・ユニバーサルサービスなどと呼ばれるに値するものであれば全国一律で行われるべきであるし、地域間格差が出ないよう財政的な裏付けが必要となる。

これらを整理・判断するプロセス・仕組みは現在確立されていないが、デジタル化が地方自治体にとって自主財源からの予算支出（一部または全部）を伴うものである以上、必須で

ある。また、誰一人取り残さない社会をつくるのがデジタル行財政改革の目的のひとつであるとするれば、財政力の強弱によって地域間格差が出ないようにしなければならない。

3. 個別論点①地方自治体の基幹システム標準化

これまではどの自治体も毎年の税制や制度改正でシステム改修費に極めて多額の投資をせざるを得なかった（いわゆるベンダーロックイン問題）。基幹業務システムの標準化・ガバメントクラウドへの移行によってそうした予算支出は極力減らしたい。第一回会議で、新システムへの移行経費に対する国の補助が大幅に不足している旨指摘したが、この度の補正予算で5163億円が計上されたことは大変ありがたい。

地方自治体にとって大きな部分なので、引き続き国には状況を注視しながら支援をしてほしい。また、自治体がクラウドを利用する際の利用料をどうするのかという課題が残っている。

4. 個別論点②教育

国のGIGAスクール構想のもと、児童生徒一人一台の端末を整備し、個別最適な学びと協働的な学びに向けて取り組んでいる。あわせて、教員の働き方改革も進めている。

やるべき方向性は明確だが、学びの個別最適化にはプログラミング教育ソフト、AIドリル、電子黒板等が必須であり、働き方改革は校務支援システム、学校と保護者の連絡アプリ等が必要となるが、かなりの予算が必要となる。これらの投資の多くは国からの補助金等を活用しながら自治体独自で行っており、既に自治体間格差が出ている状況である。

また、現場で深刻なのは教職員採用倍率の低下。デジタル活用により働き方改革を進め教員志望者を回復するとともに、教育現場においては人とデジタルをうまく組み合わせた形での教育の質の担保が求められる。

5. 個別論点③公共交通

地方の多くはいわゆる「車社会」（通勤・買い物・通院等、生活の多くの場面において自家用車に過度に依存した社会）であったが、高齢化の影響（高齢単独世帯の増加、運転免許返納者の増加等）により、公共交通の充実が課題となっている。現状はそれぞれの自治体が鉄道、路面電車・LRT、路線バス、タクシー、コミュニティバス・タクシー等、公共交通のベストミックスを模索している状況。これに加え、将来ライドシェア・自動運転等が加わってくる。

現時点で、鉄道駅や地域のバス・タクシー会社の有無など、各地方自治体を持つ公共交通資源にはかなりばらつきがあるため（ドライバーの需給状況も様々）、ベストミックスも自ずと異なるが、MaaSの導入と、多様な公共交通事業者をデジタルでつなげるための標準化・共通化は必須。利用者目線で考えると理想的には公共交通料金のサブスク化（様々な公共交通が定額で一定期間乗り放題）。

合わせて、交通結節点の整備や、既存インフラのさらなる有効活用（例えば自治体請願駅の設置）など、物理的な整備のための国からの支援もより充実すべき。

6. 個別論点④介護

介護分野では人材不足をはじめ、介護事業所等の供給サイドが多くの課題を抱えており、生産性向上を進め、働き方改革や待遇改善・サービスの質の向上につなげる必要がある。山形市でも介護現場の生産性向上モデル事業に取り組んでいるが、介護現場の性質上、生産性向上についての考え方や必要性を現場がしっかりと理解し共有した上で、デジタルの導入を進めなければうまくいかない。事業所内での核となる人材を育成するとともに、伴走的に支援する仕組みが必要。

また、現状介護事業所において ICT ツールを導入していてもそれぞれがバラバラのツールを活用している状態。互換性がないため、他法人とのケース共有等において、非効率な状況がある。

7. 個別論点⑤子育て

子育て世帯の手続き負担が多いこと、保育現場の業務負担が多いこと、人手不足が課題。デジタルの力でどれだけ負担を減らし、子どもと向き合う時間を増やすか、保育の質を高められるか重要となる。

子育て関係の手続きや支援策については、各市長村がそれぞれの観点でデジタル投資を進めており、紙とデジタルが混在している状況。どの地方自治体にとっても必要な共通部分の洗い出しと標準化の上、全体としてデジタル化を進めるべき。また、保育園等が個々に導入している ICT システムは、様式等がバラバラであり、介護と同様の課題がある。なお、放課後児童クラブ（学童保育）はその設立経緯から、制度面での自治体ごとのばらつきが特に大きいので、標準化へのハードルは高いと考えられる。

多種多様な子育て支援策に関する情報提供をデジタルを用いプッシュ型で行うにしても、メリハリがないと情報過多となり、結果的に届かないこととなる。日頃使う SNS 等との連携や、必要な情報が適切な時期、必要なところに届く仕組み作りが重要となる。

また、子育て中には様々な不安や悩みがあり、対面での相談の余地を残すことは重要だが、山形市の SNS による相談システム「おやこよりそいチャットやまがた」といった取り組みも効果をあげている。デジタルによる相談システムは今後 AI の活用も含め有効と考えられる。

以上