

2025年11月27日

大東市長  
逢坂 伸子 様

日本労働組合総連合会大阪府連合会  
会長 井尻 雅之  
北河内地域協議会  
議長 宮本 佳征  
寝大畷地区協議会  
議長 澁谷 篤志

## 2026（令和8）年度 政策・制度予算に対する要請について

貴職の日頃よりの市民生活向上に向けた行政運営・諸施策の推進に敬意を表します。

私たち連合大阪は、大阪府域で働く者を代表する組織として、暮らしの底上げや格差是正など、働く者が公正に報われる社会の実現に向け、様々な活動に取り組んでいます。こうした活動の一環として、誰一人取り残されることのない社会の実現に向け安心して働き、元気な大阪を創り上げていくという観点から、生活者・勤労者の視点で議論を重ね、このたび「2026（令和8）年度 政策・制度予算要請」をまとめました。

時代はポストコロナへとステージを移し、大阪の経済はインバウンドの順調な増加をはじめ緩やかに回復しています。2025 春季生活闘争では大阪においても賃上げ率が5%を超え、2年連続で過去最高の水準となりましたが、長引く物価上昇の影響は大きく実質賃金は3年以上にわたってマイナスとなっています。加えて、人手不足や物価高を背景とした企業倒産も増加するなど本格的な回復には至っていません。特に、有期、短時間、契約、派遣やひとり親、外国人など、不安定な立場で働く者は今なお厳しい状況が続いており、経済の活性化を進めつつ、セーフティネットを整備し生活困窮者の支援をしていく必要があります。

このたびの要請は、「地域公共交通の活性化及び再生」「子育て支援と教育の拡充」「高齢化社会への対応と障がい者福祉の充実」「ジェンダー平等とLGBTQの理解促進」「行政改革等」の5項目としています。持続可能で包括的な社会の実現に向け、限りある財政状況の中ではありますが2026年度の施策に是非とも反映していただきたく要請いたします。

以上

# 2026（令和8）年度 政策・制度予算要請

## 目次

### 1. 地域公共交通の活性化及び再生（3項目）

- (1)交通弱者の支援強化に向けて
- (2)地域公共交通の有する多面的な効果の可視化について（連合北河内独自）
- (3)公共交通政策の広域的な連携促進について（連合北河内独自）

### 2. 子育て支援と教育の拡充（6項目）

- (4)保育士等の確保と処遇改善・定着支援について
- (5)保留児童・隠れ待機児童の解消に向けて
- (6)居場所づくりのさらなる充実に向けて
- (7)教職員の長時間労働是正と人材確保について（連合大阪重点）
- (8)子どものゆたかな学びを保障する教育環境の整備について（連合大阪重点）
- (9)奨学金制度の改善について（連合大阪重点）

### 3. 高齢化社会への対応と障がい者福祉の充実（3項目）

- (10)介護職員等の処遇改善に向けて
- (11)障がい者雇用の支援強化について
- (12)認知症対策について（新規）

### 4. ジェンダー平等とLGBTQの理解促進（2項目）

- (13)女性の人権尊重と被害への適切な対応について
- (14)多様な価値観を認め合う社会の構築に向けて

### 5. 行政改革等（3項目）

- (15)行政におけるデジタル化の推進について
- (16)「マイナンバー制度」の理解促進と、「マイナンバーカード」の普及に向けて
- (17)公契約における取引の適正化の実現に向けて（連合大阪重点）

## 1. 地域公共交通の活性化及び再生（3項目）

### (1) 交通弱者の支援強化に向けて

- ① 地域の実態調査を実施し、その結果を踏まえて、バス路線の整備やデマンド交通の導入など公共交通による移動手段の確立を進めるとともに、移動販売や商業施設の運営支援など、地域の実情に応じた多様な生活支援策を推進すること。
- ② 市が設置する「地域公共交通会議」や「法定協議会」において、交通弱者や交通・運輸産業で働く労働者代表の意見を反映させ、現場の声を踏まえた公共交通政策を展開すること。
- ③ 日本版ライドシェアの導入にあたっては、公共交通として保障されるべき「利用者の安心・安全」「ドライバーの安全確保」「車両管理責任」を徹底すること。特に、女性や高齢者が安心して利用できるよう、性別配慮や夜間利用時の安全対策、運転者の適正管理を確保すること。

#### 【背景】

少子高齢化や過疎化の進行により、通勤・通学・通院・買い物など、日常生活に必要な移動手段が確保できない「交通空白地」が拡大している。特に、女性や高齢者、子育て世帯など移動に制約のある層にとっては、公共交通の減少や廃止が生活の質に直結する深刻な課題となっている。

2025年から本格導入が進む日本版ライドシェアは、利便性の向上が期待される一方で、「使い方が分からない」「女性一人では不安」といった声も多く、夜間や単独利用時の安全性、運転者との接触への懸念が指摘されている。

### (2) 地域公共交通の有する多面的な効果の可視化について（連合北河内独自）

- ① 国土交通省のガイドラインを活用したクロスセクター効果の調査を実施し、その成果をもとにデータに基づく分析を行うとともに、各部局間の連携を強化し、政策の整合性を図りながら、実効性の高い政策立案を進めること。

#### 【背景】

国土交通省は、公共交通の医療費削減や地域経済活性化など、他分野への波及効果を「クロスセクター効果」として定義し、地域公共交通の多面的な外部効果を可視化するツールとして、その活用を推進している。

この取組は、交通政策を「単なる移動の支援」から「地域の持続性を高める投資」へと転換するものであり、その推進にあたってはデータに基づくエビデンス政策形成(EBPM)が求められている。

※クロスセクター効果について（参考資料 P10）

### (3) 公共交通政策の広域的な連携促進について（連合北河内独自）

- ① 周辺市との広域的な連携を強化し、地域間で課題やニーズの共有を図ること。

- ② 将来的に、北河内圏域の交通連携協議の場の設置を検討し、持続的に協議・調整できる体制を整えること。また、協議体での議論を通じて、路線再編やデマンド交通の相互運行、共通乗車システムや交通データの共有など、圏域全体を見据えた公共交通政策の推進を図ること。

【背景】

地域公共交通の運営にあたっては、多くの市町村が単独で地域公共交通会議等を設置し、それぞれの課題に対応している。

しかし、北河内地域では、通勤・通学・医療・買い物などの生活圏が市域を越えて重なっており、個別最適の施策だけでは効果的な交通網の維持が難しい。

また、人口減少や高齢化の進行により、地域公共交通の担い手や利用者が減少する中、各市が単独で持続可能な交通ネットワークを維持することは困難になりつつある。

そのため、広域的な視点で交通資源を共有・連携し、圏域全体での最適化を図ることが求められている。

## 2. 子育て支援と教育の拡充（6項目）

### (4) 保育士等の確保と処遇改善・定着支援について

- ① 質の高い保育が可能となるよう、大阪府と連携しつつ、保育士等の給与水準や労働条件の改善を図ること。
- ② 2026年度から本格実施される「こども誰でも通園制度」に対応するため、大阪府に対して職員配置・研修機会の拡充を要請し、市としても現場支援を強化すること。

【背景】

都市部の待機児童や保育士不足、地域格差、孤育ての深刻化が課題。支援の必要な家庭が制度の狭間に取り残されるケースがある。

### (5) 待機児童・隠れ待機児童の解消に向けて

- ① 2025年度を初年度とする「大阪府子ども計画」に掲げた目標達成に向け、所管部署や関係機関との連携を強化し、施策の進捗管理と効果検証を行うこと。
- ② 施設整備や利用調整の柔軟化、潜在的な保育ニーズの把握を進め、地域の需要と供給のミスマッチを是正することで、隠れ待機児童の解消を図ること。

【背景】

「こども誰でも通園制度」が試行実施され、多様なライフスタイルに応じ保護者の孤立防止や育児負担の軽減が期待される。

一方で、慣れない環境での子どもへの配慮や、慣れないこどもを預かる保育現場の人手不足と業務負荷軽減への対策が必須である。

### (6) 居場所づくりのさらなる充実に向けて

- ① 子ども食堂をはじめとする「子どもの居場所」について、地域による設置状

況や支援体制に格差が生じないように、必要とする子どもたちが安心して利用できるアクセス環境を確保するとともに、保護者や子ども・若者が容易に情報を入手できる仕組みを整備し、情報提供を強化すること。

- ② これらの居場所を運営する団体の経営基盤の安定化や人材確保、継続的な雇用につながる支援体制を構築し、地域に根ざした持続可能な運営を支援すること。

**【背景】**

令和7年3月に「第三次大阪府子どもの貧困対策計画（大阪府子ども計画に包含）」を策定。市町村や関係部局と連携し、生活支援、教育支援、孤立防止など総合的に取り組む。

地域間格差の是正：大阪府内でも地域によって支援体制や施策の充実度に差があることに加えて、平準化が求められる。

**(7)教職員の長時間労働是正と人材確保について（連合大阪重点）**

- ① 教職員の長時間勤務の是正に向けた取組について、実効性のある検証と効果測定を行い、市立学校における働き方改革を一層促進すること。
- ② 教職員の欠員対策として代替要員の速やかな確保を徹底するとともに、精神疾患等による病気休職を未然に防ぐための労働安全衛生体制を強化すること。

**【背景】**

教育の質を高め、子どもの豊かな学びを保障するためには、教職員定数の改善とともに、教職員および支援員等の処遇改善を図り、人材を安定的に確保することが不可欠である。

また、「時間外在校等時間の上限（月45時間・年360時間）」を遵守するため、業務の抜本的な見直しと役割分担の適正化を進め、教員が本来業務である教育活動に専念できる環境を整備することが求められる。

**(8)子どものゆたかな学びを保障する教育環境の整備について（連合大阪重点）**

- ① 深刻化する子どもの貧困、虐待、いじめ、不登校、自死などの課題に対し、学校現場における相談・支援体制を一層強化し、実績データを活用した効果的な支援につなげること。
- ② 必要に応じて、スクールカウンセラー（SC）やスクールソーシャルワーカー（SSW）の配置をさらに拡充し、支援の質を高めるための専門研修や関係機関連携の強化を図ること。

**【背景】**

大阪府内では、子どもの貧困、虐待、いじめ、不登校、自死といった深刻な問題が複合的に進行し、子どもたちの健全な成長と学びの機会が著しく損なわれている。

特に、経済的困難を抱える家庭の割合は全国平均を上回り、ひとり親世帯や外国にルーツを持つ家庭では、教育・生活支援が十分に行き届いていない現状がある。

こうした課題に対し、学校・家庭・地域が連携し、相談・支援のデータを活用して早期対応と継続的支援につなげる仕組みの構築が求められる。

#### (9)奨学金制度の創設について（連合大阪重点）

- ① 経済的な理由や家計の急変により、高校・大学等への進学を断念したり、学業の継続をあきらめたりすることのないよう、市独自の給付型奨学金制度を創設すること。

##### 【背景】

近年、家庭の経済状況や家計急変による教育機会の格差が顕在化しており、進学・修学をめぐる経済的支援の充実が急務となっている。

関西域内では京都・兵庫・奈良・和歌山をはじめ、府内でも複数の市町村が、中小企業の人材確保と地域定着を目的に、奨学金返還支援の一部を補助する伴走支援型事業を実施している。

こうした先行事例を参考に、若者が安心して学び、学んだ地域で働き続けられる仕組みづくりを進めることが求められる。

### 3. 高齢化社会への対応と障がい者福祉の充実（3項目）

#### (10)介護職員等の処遇改善に向けて

- ① 介護職員等処遇改善加算（特定処遇改善加算・ベースアップ等支援加算を含む）を算定する事業所に対して、処遇改善の内容や改善額の設定根拠を就業規則等に明記し、職員に周知徹底するよう指導を行うこと。
- ② 介護職員等処遇改善加算を未取得の事業所に対しては、大阪府と連携した個別相談や申請支援体制を構築し、取得促進と職員の定着支援を図ること。

#### (11)障がい者雇用の支援強化について

- ① 障がい者雇用率の向上に向け、法定雇用率達成企業の割合を全国平均以上とすることを目標に、企業への働きかけを強化すること。
- ② 障がい者雇用ゼロの中小企業に対しては、採用から定着まで一貫した支援を行うマッチング体制を構築し、個別ニーズに応じた伴走支援を充実させること。
- ③ 国の助成金や支援制度の情報提供を徹底し、企業の活用を促進するとともに、障がい者本人の意思を尊重した相談体制の整備や、職場での理解促進に向けた啓発活動を推進すること。

##### 【背景】

大阪府内の障がい者雇用率は全国と同水準（全国 2.41%、大阪 2.44%）であるが、法定雇用率達成企業の割合は全国を下回り（全国 46.0%、大阪 41.7%）、特に中小企業の達成率が低い。

法定雇用率の段階的引き上げを見据え、企業ヒアリングによる課題把握と、市町村との連携による地域密着型のマッチング支援の強化が急務である。

## (12) 認知症対策について（新規）

- ① 地域において認知症の人やその家族を支えるため、予防やケア技術、就労支援、ICT活用などに関する実践的な先進事例を踏まえた地域実践・検証を推進し、地域発の支援モデルの確立を図ること。
- ② 若年性認知症支援コーディネーターの配置を拡充し、早期発見から継続支援まで切れ目のない支援体制を強化すること。
- ③ 認知症に関する正しい理解を広げるため、認知症サポーターの養成拡大に加え、子どもや学生を対象とした教育・啓発活動を推進すること。
- ④ 若年性認知症の人の就労継続を支援するため、企業等への理解促進や職場環境整備に向けた啓発を強化すること。

### 【背景】

認知症高齢者の増加が見込まれる中で、予防・早期発見・ケア・就労支援を一体的に進める地域包括的な対策の構築が求められている。

特に、若年性認知症の人に対しては、医療・福祉・雇用の分野を横断した支援体制の整備と、社会全体の理解促進が不可欠である。

そのため、自治体、医療機関、介護事業所、企業、大学等が連携し、地域の実情に応じた支援手法を検証・実践する取り組みを推進することが重要である。

## 4. ジェンダー平等と LGBTQ の理解促進（2 項目）

### (13) 女性の人権尊重と被害への適切な対応について

- ① メディア等における性の商品化や暴力的表現の見直しを促し、女性の人権を尊重した表現が行われるよう関係機関や団体等に働きかけること。
- ② 改正「DV 防止法」および「大阪府配偶者等からの暴力の防止及び被害者の保護等に関する基本計画（2022-2026）」を踏まえ、関係機関との連携のもとで具体的な取組を推進すること。
- ③ 「特定妊婦」に対する切れ目のない支援体制を整備するとともに、不妊治療や妊活支援に関しては、「ルナルナ」などの活用促進とあわせて、利用者の不安や悩みに対応できる相談体制を充実させること。
- ④ DVをはじめとする人権侵害、ハラスメント、性的指向・性自認（SOGI）に関する差別や被害への適切な対応を行うため、職員に対する研修を継続的に実施し、相談窓口の周知と啓発を強化すること。

### 【背景】

「大阪府困難な問題を抱える女性への支援のための施策の実施に関する基本的な計画」に基づき、NPO 等との連携を強化しながら、女性支援センター等の認知度を高め、相談体制を充実させる必要がある。

特に、「あなたのミカタ」や「おおさか性と健康の相談センター-caran-coron（カランコロン）」などの支援情報を広く周知し、被害者自身がアクセスしやすい環境を整備することが求められる。

大阪 SACHICO は、阪南中央病院から大阪府直轄運営へと移行する見通しとなっており、その機能の安定運営と支援体制の拡充が今後の課題である。

また、2018年に締結された大阪府と（株）エムティーアイの「妊娠・出産・不妊支援に係る連携協定」に基づく「ルナルナ」事業の実効性を高め、支援が必要な女性に確実に届く仕組みの強化が求められる。

#### (14) 多様な価値観を認め合う社会の構築に向けて

- ① 大阪府の「性的指向及び性自認の多様性に関する府民の理解の増進に関する条例」の趣旨を踏まえ、行政・企業・教育機関・市民が連携し、性的多様性に対する理解促進のための啓発活動を一層推進すること。
- ② 「大阪府パートナーシップ宣誓証明制度」との整合を図りつつ、市独自の支援制度や企業・団体との協働を進め、制度への理解促進と、必要とする人が安心して利用できる環境の整備を図ること。
- ③ LGBTQをはじめ誰もが安心して利用できる公共施設の整備（多目的トイレ等）を進めるとともに、プライバシーと安全性が確保される設計・運用を推進すること。

##### 【背景】

パートナーシップ宣誓証明制度の大阪府連携自治体は13市（大阪市、堺市、豊中市、池田市、吹田市、貝塚市、枚方市、茨木市、泉佐野市、富田林市、松原市、大東市、大阪狭山市）に拡大しているが、自治体間で制度導入や条例整備に差が見られる。

2023年に「LGBT理解増進法」が施行されて以降も、社会的理解は十分とは言えず、偏見や差別の解消、教育現場・企業での啓発が引き続き重要である。

また、2025大阪・関西万博における多目的トイレ設置事例などを踏まえ、誰もが安心して利用できる公共空間の整備を地域全体で進めることが求められる。

## 5. 行政改革等（3項目）

#### (15) 行政におけるデジタル化の推進について

- ① 行政サービスのデジタル化を推進するにあたり、デジタル人材の確保・育成を図るとともに、電子申請システムやオンライン手続の導入・標準化を促進し、誰もが便利で快適に利用できるデジタル行政を実現すること。
- ② 市のホームページから「my door OSAKA（マイド・ア・おおさか）」への案内や利用手続をわかりやすく掲載し、市民への周知と利用促進を図ること。
- ③ デジタル機器やオンライン手続に不慣れな市民に対して、窓口・出張相談・地域サポーター等によるフォロー体制を構築し、誰一人取り残さないデジタル化を推進すること。

##### 【背景】

府内市町村の電子申請システム導入には格差があり、全体の約7割で導入が十分に進んでいない。

「my door OSAKA」は2024年8月に大阪府と堺市でサービスを開始し、今後府内市町村へ拡大予定である。

デジタル行政を推進するには、制度整備と人材育成、そして利用者支援の三位一体による取組が不可欠である。

(16) 「マイナンバー制度」の理解促進および「マイナンバーカード」の普及に向けて

- ① マイナンバー制度を公正で効率的な行政運営の基盤として定着させるため、市として制度の理解促進とカード活用の拡大に努めること。
- ② マイナンバーカード更新や電子証明書の有効期限切れが集中する「2025年問題」への対応として、市民への周知と更新支援を徹底し、手続き混乱や不安を防止すること。
- ③ 運転免許証との一体化や健康保険証廃止など制度変更に関して、市民が安心して利用できるよう、窓口での説明体制を強化するとともに、個人情報保護やセキュリティ管理を徹底すること。

【背景】

マイナンバーカードの保有率は全国79.2%に対し大阪府77.2%（全国43位）と依然として低水準にある。

2025年には、制度開始から10年・マイナポイント事業開始から5年を迎え、カード更新対象が約1,200万人、電子証明書更新対象が約1,580万人に上る見込みである。

こうした中で、市町村は住民に最も身近な窓口として、更新支援・出張交付・夜間対応など柔軟な取組を展開し、市民の利便性と信頼性の向上を図ることが求められる。

(17) 公契約における取引の適正化の実現に向けて（連合大阪重点）

- ① 地方自治体が民間事業者へ業務を発注する際は、下請法や「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に準拠し、「パートナーシップ構築宣言」の趣旨を踏まえた公正な取引を徹底すること。
- ② 「インフレスライド条項」については、受注者の利益を適切に反映できるよう、算定方法の見直しや柔軟な運用を検討し、受注者が経営上必要な利益を確保できる制度運用とすること。
- ③ 情報サービスやソフトウェア関連の発注においては、短納期・低価格の常態化を是正し、適正な労務費が反映されるよう発注仕様や見積方法の見直しを行うこと。特に、IT・デジタル分野では人材不足が深刻化しており、市としても労務費上昇分を反映できる予算措置や契約方法の改善を進めること。
- ④ 入札参加事業者が労働基準法違反による是正勧告や、労働組合法に基づく不当労働行為命令を受けた場合には、一定期間入札から排除するなどの措置を明記し、公契約における労働者保護の実効性を高めること。

【背景】

公契約においては、労務費の価格転嫁が困難との声が多く寄せられており、特に情報サービスやソフトウェア発注では、予算や納期の制約から低価格競争が常態化している。また、現行のインフレスライド条項では「経営上最小限度必要な利益まで損なわない」とされているが、実際には受注者側が十分な利益を確保できないケースも見られる。

さらに、公契約は下請法の直接の適用対象外であるため、「価格交渉に関する指針」や「下請ガイドライン」に準拠した適正取引ルールの整備と運用が必要である。

加えて、労働法令違反を繰り返す事業者が公共調達に参加し続けることは、公正な取引秩序と労働者保護の両面から問題がある。

市が率先して、取引の透明性・公正性・社会的責任を重視した公契約制度を構築することが求められる。さらに、大阪府内では、労働基準法違反による是正勧告や、労働組合法に基づく不当労働行為命令が発せられている事例が複数確認されており、こうした事業者が公契約に参加し続けることは、労働者保護の観点からも問題がある。公契約制度において、違反歴のある事業者を排除する明確な基準を設けることが、公正な取引と健全な労働環境の確保につながる。

【参考資料】クロスセクター効果について（参照先：国土交通省）

(参考)クロスセクター効果の算出ガイドライン

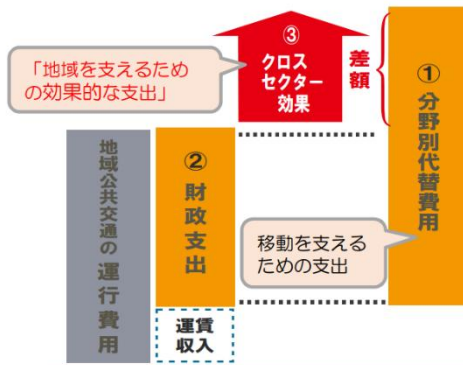
地域公共交通のクロスセクター効果とは

地域公共交通を代替するのに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる**地域公共交通の多面的な効果**。

クロスセクター効果を算出する意義

- ・地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、**財政支出・支援の必要性をより可視化することが可能**。
- ・地域公共交通への支援の意義を行政内で共有でき、より利用者にとって使いやすい**地域公共交通計画の実現が可能**。

地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ・事例



分野	追加実施費用	分野別代替費用	
		最小値	最大値
医療			
病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年		
通院のためのタクシー乗配布	8,379 万円/年	1,518 万円/年	11,175 万円/年
医師による往診	11,175 万円/年		
医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業			
貨物バスの運行	2,262 万円/年	2,262 万円/年	6,278 万円/年
貨物のためのタクシー乗配布	6,278 万円/年		
教育			
貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	17,350 万円/年	358,316 万円/年
通学のためのタクシー乗配布	358,316 万円/年		
観光			
観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	694 万円/年	2,261 万円/年
観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉			
通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー乗配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政			
土地の価値低下等による収収減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設			
道路運賃に对应した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計		191,059 万円/年	547,265 万円/年

③ クロスセクター効果 122,841 ~ 402,147 万円/年

② 近江鉄道線の運行費用 21,318 万円/年

① 近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計 6.71 億円/年

④ 近江鉄道線の分野別代替費用 19.11 ~ 54.73 億円/年

近江鉄道線を維持継続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

①-②=③>0であれば、地域公共交通への財政支出は「地域を支えるための効果的な支出」（「交通分野における単なる赤字補填」ではない）

近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認された。