



住んで良かった!と思える **みよし市**を めざします。

わたなべいくお

くらしの相談

担当者レポート No.45

わたなべいくお の主な取組み

発行日：令和8年7月28日
発行所：トヨタ自動車労働組合
発行人：飯田 智士
編集者：渡邊 郁夫
印刷所：(株)トヨタエンタプライズ

くらしの相談対応事例

ここが
ポイント

歩行者が安全に歩行できる環境整備をしました。



(ご要望) 三好丘緑地西側の市道三好丘 13 号線について、歩道が整備されておらず、近隣の遊歩道や駅を利用する歩行者の通行が多いため、歩行者が安全に通行できるよう対策をしてほしい。

(ご回答) 警察との協議を行ったうえで、道路中央線を抹消し、道路片側にソフトコーンを設置しました。これにより、車両速度の抑制と通行位置の明確化を図るとともに、これまで十分に確保できていなかった歩行者の通行スペースを確保し、安全性の向上を図りました。

相談場所
三好ヶ丘駅



対応前



歩道が無く歩行者が安心して歩けない

対応後



歩行者の通行できるスペースを確保

組員・家族との相談トーク

ここが
ポイント

組員と小山みよし市長を交え意見交換をしました。



日頃の生活の中での困りごとや要望について、市長と議員と直接、率直な意見交換ができる機会として、6月21日(土)に上郷・下山・高岡支部合同によるみよし市長・議員との意見交換会が開催されました。

この意見交換会は今回で3回目の開催となり、当日は組員とご家族あわせて40名の方々にご参加いただきました。参加者からは、子育て支援や交通安全、道路環境など、日常生活に関わるさまざまな意見や要望が寄せられ、市長や議員と活発な意見交換が行われました。今後は、皆さまからいただいた貴重なご意見・ご要望を政策要望や一般質問などにつなげ、一つでも多くの声の実現できるよう活動してまいります。



小山市長

意見交換会の様子



参加者の皆さま





「あすのば」と連携したこども支援事業について



みよし市では、公益財団法人「あすのば」と連携し、こどもの貧困対策や居場所づくりを目的とした新たな支援事業を進めています。背景には、**経済的困難による教育格差や孤立の問題があり、市では関係部署によるプロジェクトチームを設置し、全庁的な支援体制を構築しています。**

夏休み期間の公共施設でのお弁当支援

児童館や交流センターなど市内11か所で、夏休み期間中に平日のお弁当提供事業を実施します。対象は**幼児から高校生年代までのみよし市民で、事前申込制・1日30人程度を予定。1食350円程度で、支援対象世帯は市が全額負担**し、食支援と居場所づくりを進めます。



放課後児童クラブでの食支援拡充

放課後児童クラブ8か所で、夏休み・冬休み・春休み期間中のお弁当提供を実施します。**事前申込制で長期休業期間中40日程度を予定。**これまで全額保護者負担でしたが、**令和8年度からは1食350円程度へ負担軽減し、利用料減免対象世帯は市が全額負担**するなど、子育て支援の充実を図ります。

議員としての取組み

4年に1度の補助金見直しについて一般質問しました。



「補助金制度の効果検証と見直しについて」一般質問しました。

質問要旨

令和8年度補助金制度の効果検証と見直しについて、環境施策におけるCO₂削減量などの定量的評価やKPI設定の現状を確認するとともに、運輸部門における脱炭素施策の課題、次世代自動車補助制度の効果、EVバイクやFCEVを含めた次世代モビリティ普及支援の在り方について質問しました。



補助制度の効果検証について



Q: 補助制度について、CO₂削減量などの定量的評価やアウトプット・アウトカム指標をどのように整理し、政策評価へ反映しているのか。

A: 環境施策では、補助件数などのアウトプット指標と、CO₂削減量などのアウトカム指標の双方をKPIとして設定し、PDCAサイクルを通じて政策評価へ反映する。



ポイント

補助件数だけでなく、CO₂削減量など**成果を定量的に検証し、政策評価へ反映**していく重要性を確認しました。

ポイント

次世代自動車導入支援や充電・水素インフラ整備を推進。



地域特性に応じた施策を進める。

運輸部門の脱炭素施策について

Q: 自動車依存度の高い地域特性を踏まえ、運輸部門における脱炭素化をどのように進め、次世代モビリティや水素活用をどのように位置付けていくのか。

A: 運輸部門は削減が難しい分野である一方、次世代自動車購入支援や充電・水素インフラ整備などを進めながら、地域特性を踏まえた脱炭素施策を推進していきます。



次世代自動車補助制度の見直しについて



Q: EV・PHEV・FCEV・EVバイクなどを含め、補助率や補助上限額、**補助金対象**制度全体の公平性や実効性をどのように見直していくのか。

A: 車種ごとの環境性能や利用実態、CO₂削減効果や費用対効果などを踏まえながら、補助率や補助上限額も含め、実効性の高い制度へ見直していきます



ポイント

補助率や補助上限額について、CO₂削減効果や費用対効果を踏まえながら、**実効性の高い制度へ見直し**していく方向性を確認しました。

ポイント

CO₂削減効果などの定量的評価を市民へ分かりやすく公表し、**透明性の高い政策評価**につなげていく方向性を確認しました。

補助制度の透明性について

Q: CO₂削減量や費用対効果などの定量的評価を、今後どのように市民へ分かりやすく示し、政策透明性向上につなげていくのか。

A: ゼロカーボンシティ推進協議会において進捗確認を行い、施策の進捗状況や削減効果を公表することで、市民理解と政策評価プロセスの透明化を図っていきます。

