

初めに

2026年、新しい年を迎えました。
時候の挨拶や年賀状の類は、公職選挙法などで禁止されています。非礼とは思いますが、ご理解のほど宜しくお願ひ致します。

昨年は、令和の米騒動から高市内閣の発足など、国の政治に大きな注目が集まりました。
私自身は政党無所属ですが、初の女性総理誕生ということで期待しますし、国会議員の定数削減も概ね賛同しています。

ただ、その中身がどうなるのか。単純に比例代表制を減らすだけでは、実質的に多様な政治家を選び難くなり、民主主義の劣化（投票率低下）が進むと危惧しています。

二者択一のような小選挙区制度から、昔のような中選挙区制（同一選挙区内で複数の当選者がいる制度）への回帰、或いはもう少し大きな枠組での選挙区も良いかも知れません。
何れにしても、死に票を減らし多様な政治家が生まれやすくなって欲しいと思います。

勿論、小政党の乱立リスクもあるでしょうが、新しい視点や政策が打ち出される可能性が広がり、大政党の非主流派への投票も可能になるなどメリットもあると考えます。

今後、国会議員の定数がどうなっていくか分かりませんが・・・

小選挙区制の功罪含め、より良い選挙制度は何か？を議論して貰いたい。

豊川市議会議員（豊川市民オンブズマン代表） 倉橋英樹



● デマンドタクシーの実証実験が一宮地区で実施 ●

10年前よりコミュニティバスの非効率性（タクシーより費用が高くて不便）を訴え、代替案として提案していた「デマンドバス」と「タクシー券補助」ですが、形を変え旧一宮地区で「おためしタクシー（1乗車300円）」として実証実験が行われました。

（実証実験期間は2026年1月13日～1月31日）

実は2019年にもデマンド型交通の実証実験は行われましたが、乗車場所が固定されていた為、利用者が少なく失敗と言えるものでした。

そもそも高齢者など交通弱者は「バス停や駅まで歩くのも苦しい」のに、バス停まで歩かされることで利用し難かったと思われます（バス停まで歩ける人は、大抵車も乗れる）。

このことは10年前にも指摘していたことです、今回やっと自宅まで来てくれる（目的地は固定）システムとなり、利用者の増加が期待されます。

この議会報告紙が届く頃には既に実証実験は終了しているでしょうが、将来の公共交通施策、交通弱者への対応を考える重要な事業として、注目していきたい。

これも失敗するなら、タクシー費の補助を検討していくしか無いと思います。

オンブズ議員の活動報告

No. 56

★ 主権者の皆様へ ★

◆ 議員ボーナスUPに反対するも…賛成討論なしで可決？◆

令和7年12月議会では、またも議員のボーナスが一人当たり約35000円上がる議案が上程され、総務委員会では若手（1期目）議員から「報酬を上げて優秀な人材の確保、議員のなり手不足解消を」という趣旨の意見がでました。そんな馬鹿な。

本当に議員の報酬（期末手当）を上げたら、豊川市議の能力が上がるのでしょうか？

豊川より報酬の低い新城市議や蒲郡市議は全員豊川市議以下の能力で、報酬の多い豊橋市議や愛知県議は全員豊川市議よりも能力が高いと言えるのでしょうか。

そんな非科学的な論理も証拠もない筈です。

また報酬の多寡で立候補者数が増えるという根拠も、過去3回分の選挙情報からは全く読み取れません。

* 愛知県内の同規模自治体の選挙立候補者情報（平均立候補者数は過去3回分）

	人口	議員報酬月額	議員定数	平均立候補者
豊川市	183,322人	480,000円	30	34.67人
刈谷市	152,844人	487,000円	28	32.33人
安城市	187,462人	482,000円	28	34.00人
西尾市	169,108人	455,000円	30	36.67人

上記4市の市議選では、報酬が少ないほど立候補者が多くなっています。

そもそも約2倍の報酬を貰う県議会議員選挙の方が、立候補者が圧倒的に少ないと考えても、「報酬増が立候補者を増やす」というのは嘘で、定数の影響が強いと言えます。

報酬の少ない町村議員ならともかく、一定以上の報酬を貰っていて「もっと貰わないと嫌だ」という政治家がいるなら、その方が恐ろしいことです。

何故なら、お金目的の政治家はその「お金の誘惑に負けて」市民やまち、国を裏切るような政治を行う可能性が高くなる為です。

また物価高で苦しむ市民のことを考えれば、期末手当を上げる理由はありません。

そう訴えましたが・・・賛成討論無く24対5の賛成多数で可決してしまいました。無念。

ご意見やご質問、情報提供などお待ちしております。

制作及び 文章責任	くらはし 倉橋 英樹	連絡先（携帯） 090-6577-6895 fpkura@yahoo.co.jp	
住所 H P	愛知県豊川市御津町広石広国49-1 https://fpkura.wixsite.com/website		

報告紙の一部を福祉作業所様に配布委託しています。地域によって配布時期が異なる等ありますが、ご理解願います。私の高い議員報酬を有効に使わせて頂いております。

令和7年12月定例会／一般質問

◇ 公用車の運用及び燃料の購入単価について ① ◇

豊川市は将来の人口減少予測などから、公共施設の維持管理が難しくなることを想定し、施設の長寿命化や集約化に15年前より取り組んでいます。

一方で公用車については議論されていないと感じ、今回質問しました。

豊川市の公用車保有台数

種別	普通自動車	小型自動車	軽自動車	総数
台数	96台	41台	270台	407台

(質問・答弁要旨抜粋)

Q (倉橋の質問)	A (市当局の答え)
公用車の稼働率は？ また、例えば1日中使わない車体や、午前中のみ or 午後ののみの使用などの状況もあれば聞く。	令和6年度の使用回数の合計を、開庁日等の合計日数で除して算出すると88.8%です。月に数日程度は、1日又は半日単位で使用がない車両もありました。
公用車に関する維持更新・管理費は年間でどの程度か。	普通自動車1台あたり約30万円、小型自動車は約28万円、軽自動車は約14万円です。(407台分で年間約7900万円の推計となる)
長野県中野市やさいたま市などが公用車のリース化に動いているが、市の認識は？	車両管理事務が不要となるなど職員の業務量削減や法定点検等の漏れ防止に繋がる一方で、長期リースでは購入より支払総額が増えるデメリットもあると認識しています。
千葉県市川市では市役所に民間のカーシェアステーションを設置し、公用車としても活用しているが、こちらについても市の認識を伺う。	カーシェアステーション方式は、車両更新費用等が不要であることや時間単位での利用が可能であり、公用車の稼働率の最適化として有効と認識しています。一方で、予約が取れないなどの課題もあると認識しています。
現在、新庁舎整備事業計画が進められている中で、今こそ公用車の適正台数を検証していくべきではないか。 また、職員事務負担の軽減、税金支出減少にも効果があると算段がつけば、公用車のリースやカーシェアステーション導入の検討もするべきだ。	公用車の適正な台数確保にむけ、稼働状況の詳細な検証による合理化を進め、台数削減を目指す必要があると考えています。またリースやカーシェアステーションも、公用車管理の適正化に資するものとして、先行事例の収集等を行い、地域特性や費用対効果も踏まえた検証を進めていきたい。

市が答えた公用車の稼働率は、先進自治体が行っているような「時間ごとの検証」では無かつたり、部署ごと（行政各課・教育委員会・上下水道部など）で管理も異なっている状況でした。

管理の一元化や企業会計含めた行政内でのシェアなどの検討も提案しました。

◇ 公用車の運用及び燃料の購入単価について ② ◇

（左ページの続き）公用車の維持管理費とは別に、ガソリンについてもランニングコストとして質問しました。

令和6年度 豊川市のガソリン購入量（合計18万1614リットル）

	レギュラー	ハイオク	軽油	免税軽油
購入量	13万1348リットル	315リットル	4万8751リットル	1200リットル

（質問・答弁要旨抜粋）

Q (倉橋の質問)	A (市当局の答え)
公用車の給油時の支払いはどうしているか。	給油伝票で燃料調達し、契約業者からの請求書によって月ごとに燃料代の支払いをしている。
給油場所・給油量に偏りはあるか。	豊川石油業協同組合11か所とJAあいち6か所が契約登録されており、令和7年10月のレギュラーワンのみで見ると給油のない給油所は2か所あった。
燃料の購入単価を聞く。 また、契約方式は競争入札なのか、随意契約なのか。	11月の石油組合のレギュラーワン単価はフルサービスで税込172円、ハイオク税込183円。 JAあいちは、セルフサービスでレギュラーワン169円、ハイオク180円でした。 それぞれの事業者と随意契約をしています。
高いと感じる。購入単価の算定方法は？ また、いつから現在の方法を用いているのか。	石油組合の単価は、組合が市内7か所の看板単価を毎月20日前後に調査し、その平均価格が翌月の契約単価となる。この方法は平成12年10月から実施。 JAあいちの単価は、平成19年から石油組合の平均価格から3円を減額した価格としている。
看板価格は個人給油の割引価格より高く、石油情報センターの公表価格と比べても高いのでは？	価格調査時10月20日時点の比較では、石油組合の単価はレギュラーワン3円（軽油は6.5円）高く、JAのレギュラーワン単価は同額（軽油は3.5円高）でした。
蒲郡市は個人が給油するときの割引価格で公用車の給油をしていると聞くが、市の認識は。	蒲郡市は1年に1度給油所の価格調査をし、最も安価な業者を年間の給油所として指定している。 またJAとの契約は看板価格より1リットルあたり5円を減額した単価としている
豊川市の単価は10円ほど高く感じる。 市による市場確認と価格交渉を検討するべきだ。	災害時に緊急車両や重要施設への燃料供給確保の為、地域業者育成や支援の観点からも考えていません。 しかし、石油情報センターの公表価格と大きく乖離した場合等は、組合と協議していきたい。
JAのガソリン単価も石油組合と3円差だが、本当に正しいのか。 蒲郡市を例にJAとも交渉を。	現在のJAとの契約方法は平成19年のものと古い為、近隣市の契約単価算出方法等を参考に、見直しの検討をしていきたい。

市は割高な燃料単価で給油所の支援をしている形ですが、給油実績がない給油所がある時点で、不公平な税金の使い方と言えます。本当に給油所の存続を求めるなら…

事業継続の課題となる地下タンク更新に対する補助を行う方が、公平だと思う。

☆ 税金の使い方を考えよう ☆