

第73回 横須賀市土地利用調整審議会議事録

日 時 令和8年(2026年)1月28日 水曜日

場 所 横須賀市消防局庁舎4階 災害対策本部室

出席委員 佐谷委員長、金井委員、中西委員、笈委員、狩野委員、小野寺委員、工藤委員、
宮川委員、藤田委員、三浦委員

出席職員 都市計画課：斉藤課長、牧野主査、宇野澤、吉田
宅地審査防災課：飯島課長、木村係長、橋本、石田

傍 聴 者 0名

1 開会

- ・参加委員は10名で、横須賀市土地利用調整審議会規則第4条第2項に規定する定足数を充足している。
- ・委員改選後の初回となるため、各委員の自己紹介を行った。
- ・委員長として佐谷委員、職務代理として金井委員が選出された。

2 議事

(1) 適正な土地利用の調整に関する条例第30条(4)ただし書の適用について

- ・宅地審査防災課から資料とパワーポイントを用いて計画概要等の説明を行った。

～質疑・応答～

[A委員]

公益性の高い事業ということが分かる説明だった。私は現地へ実際行って見たが、道路がとても狭いと感じた。計画ではバスが90台ほど入る予定とのことだが、メインの道路につながる道路は1つだけか。この道路の行き来が激しくなると考えられる。周辺住民の方の良好な生活環境はこの状況下で保つことができるか、疑問に思った。

[宅地審査防災課]

敷地の前面道路は市道となっていて、幅員は6.6～8.3mある。その170m先に交差点があり、そこへ合流する。実際の交通量は2～3割程度増え、元々が通り抜けの多い道路であり、ダンプ等の通行も多いような道だが、今回の計画によりやはり交通量は増えてしまうので、その点において京急バスの方から、近隣の住民説明等を行い負担軽減についてできる限りの対応をさせていただくと聞いている。ただ、負担がゼロにはならないので、その辺りをうまく調整していただくことが今回の事業ではすごく大切なところかと思っている。

[B委員]

負担軽減というのは、何か具体策があるのか。

[宅地審査防災課]

京急バスからは、夜の台数をできるだけ減らすと説明を受けているが、実際どこまでできるかというのはこれからの調整だと聞いている。

[C委員]

2～3質問がある。私もジョギングがてらここへ行き見てきた。先ほどの計画スケジュールのところ、2月頃から説明会を開始することだが、どなたが説明を行うのか。おそらく京急バスの方が行うかと思うが、その説明の仕方が、すでに市から許可・承認を得ています、というような言い方から始まって、こうなりますよっていう流れになってしまうのか。また、もし近隣住民からネガティブな意見があった時、この計画が中止になることはあるのか。ここの住民の方は別としても、三浦半島または横須賀市の市民に対するメリットは何かということは聞かれるのではないと思う。

今日の説明では、私は個人的にはやむを得ない事業かと思っている。また、周辺住民とのやり取りが分かったら教えていただきたい。

[宅地審査防災課]

事業の説明としてちょっと細かいご説明になってしまうが、工事の、特に造成工事に関わる部分の説明は、市の条例である「特定建築等行為に係る手続及び紛争の調整に関する条例」に基づいた説明を行っていただくので、開発の許可や条例の承認前の説明ということになる。事業についての説明は特に市で定めている決まりはないので、事業者が独自で行う説明会になる。

スケジュールに予定している2月の説明会時点だと、おそらくまだ許可や承認といった手続きが段階的に終わっていないため、市の条例に基づいたものではなく、事業者が独自で行う説明会になるかと思う。その場に事業者である京急バスが行くのか、京急バスから依頼を受けた代理人が行くのかは把握していないが、横須賀市が許可したから事業を行う、といったような説明ではないと思っている。

メリットに関しては、路線バスがこれから長い間安定した営業を行うために必要な営業所の再展開ということを聞いている。

[都市計画課]

今回の事業のメリットとしては、事業の現状としてバスの運転手不足など色々な課題に対応するために営業所を集約するというのが一つのポイントとなる。加えて、おそらく路線の再編の考えがあり、これから利用しやすいような路線が組まれるのではないかとその部分においては期待しているところである。

[B委員]

この2月の説明会は、条例、あるいは条例上定められているものではなく、事業者における任意の説明会という理解でよろしいか。その後に説明会は予定されているか。

[宅地審査防災課]

2月の説明会の後は、市の条例で定められた、造成についての説明会がある。

[B委員]

2月の説明会から着工までに市が定める説明会があるということで了解した。

[A委員]

路線バスの運転手不足ということで、実際にその事情はあるので、この事業自体は期待しているところではある。先ほど説明していただいたが、やはり道が1本だとなかなか大変かなと思う。

[宅地審査防災課]

安心材料になるか分からないが、道路の幅員6.5mとはバスのすれ違いの通行ができる幅になっていて、当然一般車両についてもバスと問題なくすれ違うことができる。交通量が増えてしまうことによって、音や光等でご迷惑をおかけすることは増えると思うが、車両がすれ違えなくて困る、ということは起こらないと考えている。そういった検討もしているということを追加させていただく。

[委員長]

道がもう1本あれば、ということは、他からもこの計画地へ入る道があればいいというご意見か。

[A委員]

貴見のとおりである。学校が近くにあり、ここは子どもが歩いたりする道である。バスがすれ違う際に道が埋まってしまう時が結構多くなると思うので、ここで議論する内容とは異なるかとも思うが、結構危ないのではないかと感じる。

[B委員]

この辺りは通学路ということだが、そのことについて対策等考えているか。

[宅地審査防災課]

通学路については、運転手に安全についての検討をするとは聞いているが、京急バスからそれ以上の具体的な提案は市としても聞いていない。安全運転に心がけるという言葉だけいただいている状況である。

[D委員]

現状野球場として使われているため、頻度は分からないが一般の人もここへ訪れていると思うが、今後拡幅された道路は京急バスの関係者のみが通るような道路になるという理解でよろしいか。

[宅地審査防災課]

貴見のとおりである。追加の説明として、こちらに新たにバスが通行する道を造成する計画であるが、道路ではなく「通路」としての扱いになり、元々野球場があるところに行くための道であり、京急の敷地内の通路で一般の車は入らないこととなる。

[D委員]

京急専用の道ということで理解した。今野球場として使われているときは一般の車両も入っていたということか。

[宅地審査防災課]

野球場への一般の車両の出入りには、市道が利用されている。

[E委員]

近郊緑地保全区域の部分をどうするかということに触れておかなければならないので、その部分において私の見解を述べさせていただきたい。本来は近郊緑地保全区域の部分が緑地ではないということは問題になることだけれど、もう60年近く、言ってみれば近郊緑地保全区域の指定線自体が実態と合っていないままきてしまっている。現実的に考えた時に、緑地化を図るとか指定線に無理やり合わせるということに合理性がないのかなと思う。そういう意味ではこの近郊緑地保全区域が現状もこのようになっており、そこを舗装することについては問題があるにせよ、緑地化しない、できないということは、ある程度の妥当性があり、仕方ないかなと思う。一方で、全体としては近郊緑地保全区域だけを守るよりも相当の緑地を保全するということで、理屈付けをされたと思う。それから広域的に見た場合、この事業自体に公益性はあると思うので、この案に関して、私としては承認しても良いのではないかなと思う。このことについてきちんと記録として残した方がいいと思うので、意見とさせていただく。

また意見というか感想だが、この近郊緑地保全区域の線にそもそも合理性がないというか、この線形は変えられないのかなと思うところはある。

[F委員]

私も実は気になっていて、ハンドアウトの10ページ⑤（資料1「案件の概要」2ページ（処分庁の判断）⑤と同じ。）で、まずなぜここが指定されていたのか、指定された時には緑地だったのか、そしてなぜ過去約60年前に失われたんだろうかということが気になっている。これをおうかがいすれば、私もE委員と同じように条例上問題ないと言えるのではないかなというふうに思っている。

[都市計画課]

過去の経緯を調査し、昔の写真を見ると昭和40年くらいは今のそのラインの辺りまで緑地だったように確認した。ただその後、宅地造成の許可時の書類等は見つけられず、この辺りの前後関係は不明であるが、おそらく近郊緑地保全区域の指定のタイミングと宅地造成の許可手続きのタイミングが重なっていたのではないかと予想している。本来であれば、近郊緑地保全区域の指定の手続きの途中で線を変えられていたら本当は良かったのだが、この指定は県の指定ではなく、国の指定のため、途中で線を変えるということが間に合わなかったのではないかな、そのため、宅地造成の許可が下りてしまい、造成工事が始まってしまったのではないかなと思う。おそらく、許可を取るにあたり、この辺りを近郊緑地保全区域に指定する旨の話は当然土地所有者へ伝わっていたと思われるので、その上でいろいろな手続きが始まっているということは、そういった时期的な重なりがあってやむを得ずこういった状況になっているかと推測している。

[F委員]

指定当初の経緯があったということで、納得した。

[E委員]

当時はいろいろあったかと思うが、この近郊緑地保全区域の指定と宅地造成許可、この順番が本当はおかしいと思うが、当時は今と比べても指定権者の違いや情報のやり取りの違いも当然あると思う。ある意味現状に合わせて行う今回の事業計画については認めざるを得ないのではないか。

[B委員]

この「公共及び公益上の必要性及びやむを得ない事情」の①～⑤の文章はどこに残るのか。近郊緑地保全区域を含まざるを得ない事情というのは、①～⑤だけではなくて、大きく①（公共性または公益性の高い事業に係る開発事業）と②（当該区域等の指定理由と当該開発事業の公共及び公益性と比較した上でのやむを得ない事情）があり、その②の中にまた①～⑤がある。その辺りのことはどこかに文章化されるのか。

なぜそういうふう考えたかという、F委員がおっしゃられたように、⑤だけの文章ではそこに至る事情が分からない。パワーポイント資料の2ページにある案件の概要（これまでの経緯）による説明がないとその辺りの経緯がなく、いきなり約60年前に失われた、というような話になり、後世に謎を残してしまうことが懸念される。今回の内容が分かるのはこの審議会の議事録くらいになるのか。

[都市計画課]

残し方としては議事録かと思う。この①～⑤というのはあくまで処分庁としてやむを得ない事情ということで考慮した内容という形になるので、その考慮した内容の、さらに具体的な内容ということであれば、基本的には議事録で残るだけになるかと思う。

[B委員]

そうすると議事録とは別に本日の資料として、聴取すべき内容である①公共性または公益性の高い事業に係る開発事業であるかどうか、それから②の指定理由と必要性を比較した上でのやむを得ない事情というのをどこかに添付していただき、議事録と共に残していただくと良いと考える。

[都市計画課]

議事録作成と共に添付する。

[B委員]

その際、⑤の「近郊緑地保全区域で失われた緑地」というのが何なのか、区域指定と前後して宅地造成が行われたといった内容のものがあるとその理由が分かりやすいので、内容を検討していただけたらと思う。

[F委員]

条例と関係ないことが気になってしまって申し訳ないが、ハンドアウト2ページ目の図面に「高い土地、低い土地」とあるが、航空写真からすると、もしかして低い土地の

方に民家が建っていたりするのか。

[宅地審査防災課]

スライドの写真の方でご説明すると、右上が高く、山の頂に向かって上っていくので、民地の方はどんどん低くなっている地形である。

[F委員]

その場合、傾斜がどのくらいか、あと擁壁があるかということが、条例以外の内容だが気になる。バスが多く出入りすることで、地盤が崩落するような危険があったりする土地なのか教えていただきたい。

[宅地審査防災課]

造成についての説明になってしまうが、新しい通路となる部分だけ造成が行われる計画となっている。基本的には切土で行う造成で、通路の勾配は京急から聞いていないが、一般的にバスが登れるアスファルト舗装の勾配になっているので、コンクリート舗装が必要となるようなきつい斜面にはなっていない計画である。擁壁の方は切土を行う関係で、計画図のグレーのハッチング部分に新しく擁壁が作られる予定だが、切土の擁壁ということで比較的安全なのではないかと思っている。崩れるのではないかというご懸念について、宅地造成及び特定盛土規制法という造成に関する法律に基づいて設計され、市が許可をして造成することになっている。また一般的な擁壁であり、何か特別な仕様ではないと聞いている。

[E委員]

今のことも含めて気になる点として、計画地は全面舗装される計画か。

[宅地審査防災課]

全面舗装されると聞いている。

[E委員]

おそらく土砂崩れとまではいかないと思うが、これまで土だったところが舗装されると、大雨の際に水の流れが相当変わることが懸念される。下の住宅の方にどう流れていくかということに大きく影響しそうなので、適切な排水や水の誘導経路みたいなものを考慮することについて伝えていただきたい。

[宅地審査防災課]

排水経路図はいただいているので、できる限り敷地外に水が流れないようにすることと、透水性舗装等で元々浸透していた水が透水しなくなることで起こる影響をできるだけ少なくするような計画にいただいている状況である。引き続き京急から説明を受けて危険性のあるものについては変更をお願いするような形で指導していきたいと考えている。

[委員長]

他に質問等あるか。

～各委員 特になし～

[委員長]

では、審議会としての意見の取りまとめをしたい。

議案1「適正な土地利用の調整に関する条例第30条(4)ただし書の適用について」は、審議会としては、近郊緑地保全区域の中で今回の開発事業を行うことについて、要件の「公共性または公益性の高い事業に関わる開発事業である」ということ、それから「近郊緑地保全区域の指定理由と今回の開発事業の公共性及び公益性の必要性の比較」をした上で、やむを得ないということでこれを了承したいと思う。

ただし、一つはこの接続する道路が狭いということがあるので、交通の安全性については十分に負担軽減を行っていただきたい。もう一つは通学路でもあるということで、その安全性を確保するために、特段の対策を行っていただきたい。三点目として、雨水の排水計画について周辺住宅に影響を及ぼさないよう十分配慮していただきたい。また、四点目として、なぜこの開発事業を審議会が了承したかということの理由として、①～②についての概要を今回の審議会の議事録にて添付して、承認の内容が将来にわたりきちんと引き継いで行けるような形にしていきたい。今回、約60年前の手続きの内容がはっきりせず推測であるということが一つのポイントとしてあるので、できるだけその経緯が分からなくならないために記録として残して行ってほしいと、審議会としてはお願いしたいと思う。

以上となるが、追加するところ、修正するところあるか。

～各委員 特になし～

[委員長]

では、今の内容を審議会の意見として答申書に取りまとめていただきたい。

[都市計画課]

答申書についてはその内容に気を付けながら取りまとめたいと思う。答申書を作成するにあたって、内容を委員の皆さまにご確認いただくか、あるいは委員長にご一任いただく形で進めるかどちらの形がよろしいか。

[A委員]

答申書というのは、今の内容を返答されるということか。

[都市計画課]

答申書は今委員長がまとめていただいた内容について、事務局で作成するという形となる。

[委員長]

この審議会において、今、議題を諮問されており、それに対して審議会として市長へ

答申する、ということとなる。それでは、委員の皆さまにご確認いただくという形とすることよろしいか。

[都市計画課]

了解した。では事務局で原案を作成後、各委員の方にお送りさせていただくので、ご確認いただきたい。

3 閉会

[委員長]

それでは本日の審議会はこれで終了とする。

第73回横須賀市土地利用調整審議会概要

- ・適正な土地利用の調整に関する条例第30条(4)ただし書の適用について

土地利用行為者 : 京浜急行バス株式会社

土地利用行為の場所 : 武3丁目3961番3ほか1筆

須軽谷字たばさま1006番6ほか1筆

<諮問理由>

本案件は、市街化調整区域内において、道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送業である路線バスの営業所(事務所、整備工場ほか)を建築する計画である。

計画地の敷地面積は約30,188㎡であり、その一部に近郊緑地保全区域を含むため、適正な土地利用の調整に関する条例第30条(4)のただし書の規定に適合する必要がある。

このため、土地利用調整審議会の意見を聴取する必要があることから、同審議会に諮問するものである。

<計画地内の近郊緑地保全区域について>

計画敷地内の近郊緑地保全区域は、昭和42年2月16日に武山近郊緑地保全区域として指定されているが、土地所有者である京浜急行電鉄株式会社は、同年10月27日に現在の野球場としての宅造許可(S47-172号)を取得しており、昭和43年1月に竣工している。そのため、当該地における近郊緑地保全区域の一部は、少なくとも野球場として整備された約60年前から緑地の部分は存在していない。

なお、近郊緑地保全区域の指定と宅地造成許可の時期が近接していたことから、当時の制度運用上、区域線の指定と宅造許可の過程で区域線の調整が行われなかった可能性がある。

<条例30条(4)ただし書の内容>

1. 公共性または公益性の高い事業に係る開発事業であること。⇒判断理由1
2. 当該区域等の指定理由と当該開発事業の公共及び公益上の必要性の比較をした上でのやむを得ない事情があること。⇒判断理由2

(判断理由1)

都市計画法において規定されている「公益上必要な建築物」の一つとして、「一般乗合旅客自動車運送事業(路線を定めて定期的に運航する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。)」が規定されており、今回の土地利用行為者である京浜急行バス株式会社は一般乗合旅客自動車運送事業の認可を受けた事業者であることを確認している。

また、今回の土地における事業計画は、京浜急行バス株式会社の三崎営業所、逗子営業所、衣笠営業所の管轄していた路線バスの営業のための施設の代替施設であることから、路線バスの運行の用に供する施設と判断でき、公益性の高い事業と判断される。

(判断理由 2)

・武山近郊緑地保全区域の指定理由

武山・大塚山及び三浦富士を一体とする自然環境を保全することを主とし、特に自然景観を損なう土地の形質の変更、樹林の伐採及び建築物その他の工作物の新築等の規制に重点を置くものとする。

・公共及び公益上の必要性及びやむを得ない理由

- ①本市西部は鉄道が存在せず、路線バスは市民の重要な移動手段となっており、公益性が高い市民に必要な施設である。
- ②各路線へのアクセス等を考慮すると、路線バス営業所は本市西部が合理的であるが、土地利用行為者の所有する土地で当該地以外にまとまった面積の平地がなく、唯一の適地となっている。
- ③近郊緑地保全区域を計画地から除外した場合、敷地形状がいびつとなり、バスの動線が交錯することから、必要な規模の施設を整備することは困難である。
- ④敷地内に近郊緑地保全区域以外の緑地を残すことで、過去（約60年前）に近郊緑地保全区域で失われた緑地より多くの緑地を保全する計画となっている。

以上のことにより、武山近郊緑地保全区域の指定理由と当該開発事業の公共及び公益上の必要性の比較をし、特にやむを得ないと認められることと判断する。