○厚生労働省告示第四百二十号

医療法（昭和二十三年法律第二百五号）第四条の三第一項の規定に基づき、次の病院につき臨床研究中核病院と称することについての承認をしたので、医療法施行規則（昭和二十三年厚生省令第五十号）第六条の五の二第四項により告示する。

平成二十七年十月八日

厚生労働大臣　塩崎　恭久

名称	所在地	承認年月日	発生承認の年月日効力
国立研究開発法人国立がん研究センター東病院	千葉県柏市柏の葉六丁目五番一号	平成二十七年九月二十九日	平成二十七年九月二十九日

○国土交通省告示第千四十七号

建築基準法第二十七条第一項に規定する特殊建築物の主要構造部の構造方法等を定める件（平成二十七年国土交通省告示第二百五十五号）の一部を次のように改正する。

平成二十七年十月八日

国土交通大臣　太田　昭宏

（防火地域又は準防火地域内にある建築物の外壁の開口部の延焼のおそれのある部分に設ける防火設備の構造方法を定める件の一部改正）

第一条　防火地域又は準防火地域内にある建築物の外壁の開口部の延焼のおそれのある部分に設ける防火設備の構造方法を定める件（平成十二年建設省告示第千三百六十六号）の一部を次のように改正する。

本則中「建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第二十七条第一項に規定する構造方法を用いるもの又は同項の規定による認定を受けたものとすること」を「次に定めるもの」に改め、本則に次の二号を加える。

一　建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第二条第九号の二ロに規定する防火設備とすること。

二　建築基準法第二十七条第一項の規定による認定を受けたものとすること。

（建築基準法第二十七条第一項に規定する特殊建築物の主要構造部の構造方法等を定める件の一部改正）

第二条　建築基準法第二十七条第一項に規定する特殊建築物の主要構造部の構造方法等を定める件（平成二十七年国土交通省告示第二百五十五号）の一部を次のように改正する。

第二中「法第二条第九号の二ロに規定する防火設備とすること」を「次に定めるもの」に改め、第二に次の二号を加える。

一　法第二条第九号の二ロに規定する防火設備とすること。

二　法第六十四条の規定による認定を受けたもの（通常の火災による火熱が加えられた場合に、加熱開始後二十分間当該加熱面以外の面（屋内に面するものに限る。）に火炎を出さないものに限る。）とすること。

附　則

この告示は、公布の日から施行する。

○関東地方整備局告示第三百五十二号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十七年十月八日

関東地方整備局長　石川　雄一

第１　起業者の名称　埼玉県

第２　事業の種類　県道葛和田新堀線新設工事（埼玉県熊谷市高柳字茶屋坪地内から同市新堀字古堀東地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　埼玉県熊谷市高柳字茶屋坪及び字神明坪並びに新堀字古堀東地内

２　使用の部分　なし

第４　事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件を全て充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

１　法第20条第１号の要件への適合性

申請に係る事業は、埼玉県熊谷市高柳字茶屋坪地内から同市新堀字古堀東地内までの延長325mの区間（以下「本件区間」という。）における「県道葛和田新堀線新設工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に掲げる都道府県道であることから、法第３条第１号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第１号の要件を充足すると判断される。

２　法第20条第２号の要件への適合性

県道葛和田新堀線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により埼玉県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により埼玉県が道路管理者であることなどから、起業者である埼玉県は、本件事業を遂行する充分な意思と能力を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第２号の要件を充足すると判断される。

３　法第20条第３号の要件への適合性

⑴　得られる公共の利益

本路線は、埼玉県熊谷市葛和田地内を起点とし、同市新堀地内を終点とする延長8.2kmの路線であり、一般国道17号や一般国道407号等の広域幹線道路と接続し、熊谷市街地への交通集中を分散させるとともに、地方都市間を相互に結ぶことを目的として整備を進めている。

本路線の周辺では、３地区の土地区画整理事業が完成しており、東日本旅客鉄道株式会社高崎線籠原駅周辺地域における発展が着実に図られてきたことから、人口増加に伴い交通量も増加している。

しかしながら、本件区間は未整備であり、一般国道17号と未接続であることから、本路線の交通が県道原郷熊谷線へ直接流入し、市道121号線及び県道新堀尾島線（以下「各路線」という。）を経由して一般国道17号に接続している状況にある。

このため、各路線では、朝夕の通勤時間帯を中心に激しい交通混雑が発生し、交通事故も多発するなど、交通機能が著しく損なわれている。また、本件区間周辺には、小学校等の教育施設が立地しており、通学路としても利用されているため、学生をはじめとする歩行者等の安全な通行が確保されていない状況にある。

起業者が平成26年９月に実施した交通量調査によると、自動車交通量、混雑度、最大渋滞長は、市道121号線の同市新堀地内では、12,214台／日、1.44、225m、県道原郷熊谷線の同市新堀地内では、10,565台／日、1.51、284m、県道新堀尾島線の同市新堀地内では、6,540台／日、1.19、177mとなっている。いずれの路線も交差点間が飽和している状況であり、県道原郷熊谷線においては、交差点２区間が連続して渋滞している状況である。

本件事業の完成により、本路線が一般国道17号と接続し、各路線の通過交通等を分担することから、各路線の交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通が確保されるとともに、本件区間周辺における歩行者等の安全な通行の確保に寄与することが認められる。

したがって、本件事業の施行により得られる公共の利益は相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

本件事業が生活環境等に与える影響については、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成27年２月に、同法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準を満足するとされている。

また、起業者が平成26年に任意で実施した調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成４年法律第75号）における国内希少野生動植物種であるオオタカ及びハヤブサ等が確認されているが、営巣は確認されなかったこと、周辺には繁殖する環境もないことなどから、影響は軽微であるとされている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイヌノフグリ、準絶滅危惧として掲載されているコイヌガラシが確認されているが、周辺に同様の生育環境が広く残されていることなどから、影響は軽微であるとされている。加えて、起業者は、本件事業中に希少動植物が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。