

これまでの検討における主な意見

令和7年12月4日
消防庁予防課

第1回検討部会（令和7年7月22日（火）開催）における主な意見

【環境に配慮した消火設備の設置基準に関する検討】

(1) 検討の趣旨等について

- 駐車場においてEVの火災が発生した場合、スプリンクラー設備などの水系消火設備だけで完全消火は難しいと言われているが、本検討にはEVも含まれているのか。
- ルートCの閉鎖型水噴霧設備について、設置されているすべてのヘッドが作動した場合に20分間放水できる水源水量が必要なのか。
- ルートCの設備は、ルートAの設備と同等以上の性能を有するものとして大臣認定を受けている設備であり、ルートCの閉鎖型水噴霧設備の評価性能が延焼抑制性能である点を踏まえ、ルートAの水噴霧消火設備に求められる性能も延焼抑制性能と考えたほうがよいのではないか。また、要求性能が延焼抑制とした場合、煙等により消防活動が困難になる場合があるため、その点についても考慮いただきたい。

(2) 海外の駐車場における消火設備及び火災事例等の文献調査について（速報）

- 消防活動において、駐車場等の閉鎖空間では煙により活動が困難となる場合が懸念されるが、火災事例ではどの程度煙が発生していたのか。また、海外の火災事例において、消防隊の到着時間や到着時の状況などの詳細は把握しているか。
- 海外の一部の国では、散水密度は低いが、水源水量が60分と長時間放水し続けることができる基準となっているが、国内での基準化にあたり水源水量を増減することは考えているのか。また、海外でもスプリンクラー設備に送水口は設置されているのか。
- 今回国内で水系消火設備の基準化をした場合、その後の自動車の燃焼性状の変化を確認し、基準の見直しはどの程度の期間で行うかは考えているか。
- 米国の基準に関して、近年ハザードが引き上げられているが、EVの普及などが理由なのか。
- 英国では駐車場火災を受け、開放性が高い駐車場にもスプリンクラー設備の設置が検討されていたが、その後に基準化されているのか。
- 韓国ではEV充電区域に早期応答型ヘッドを2個設置することが検討されているとのことだが、水源水量は20分のままなのか。

(3) 駐車場における水系消火設備の有効性に関する評価の進め方（案）について

- 実車を用いた消火実験を閉鎖型水噴霧設備とスプリンクラー設備の両設備で行うとのことであるが、スプリンクラー設備の基準化も想定して実験を行うということか。
- 実車を用いた消火実験について、車両とヘッドの配置はどのような想定としているのか、資料に記載したほうがよいのではないか。
- 実車の消火実験で使用するスプリンクラーヘッドに関して、有効散水半径2.3で感度種別が2種のヘッドである程度抑制できれば、実災害時は消防隊到着後に送水口で送水し続けることができることから、合理的であると考ええる。