

参考資料2

米国における各州のNFPA基準の採択状況等について

令和8年2月4日
消防庁予防課

米国における各州のNFPA基準の採択状況

米国におけるNFPA基準の採択状況

○ 米国における建築や消防の基準について

- ・ 米国では、建築や消防の規制に関する権限は州にあるため、全米一律の法令はない。しかし、州毎に規制が大きく変わることを避けるため、民間団体であるICC(International Code Council)において、建築構造、火災安全及び給排水衛生などについて、各分野の専門家や規制機関などが参加して、推奨基準（モデルコード）を作成・編纂し、3年毎に更新している。
- ・ 各州は、このモデルコードを基に必要な変更を加えたうえ、建築基準や消防法に係る州法として採択している。なお、ICCの基準は、基本的に3年毎に更新されるが、必ずしも、その都度に州法が変更されてはいないため、州法がベースとするICC基準（例：IBC(International Building Code)-建築基準、IFC(International Fire Code)-消防基準）の発行年度は異なることがある。

○ 米国におけるNFPA基準の採択状況について

- ・ 火災安全に関する網羅的、広範な技術基準であるNFPA（全米防火協会）が発行する規格であるが、IBCやIFCの中でNFPAの基準が参考されることによって、法規制上で順守が必要な基準となる。ただし、最終的には、現地の消防機関が規制の権限を有している。
- ・ スプリンクラー設備をはじめとした消防設備について、IBC及びIFCではNFPAへの該当基準を参照しており、スプリンクラー設備であれば、NFPA13が発行されている。
- ・ 一方、米国では損害保険会社が独自の消火設備基準を前提として、損害保険を提供する場合がある。
 - 例) FM Global
相互保険会社が損害保険を提供する場合に、対象施設の消火設備基準として必要としている独自の技術基準『FM Datasheet』があり、NFPAよりも高い基準として、採用する工場や企業がある。



各州のIFC基準の採択状況について次頁のとおり

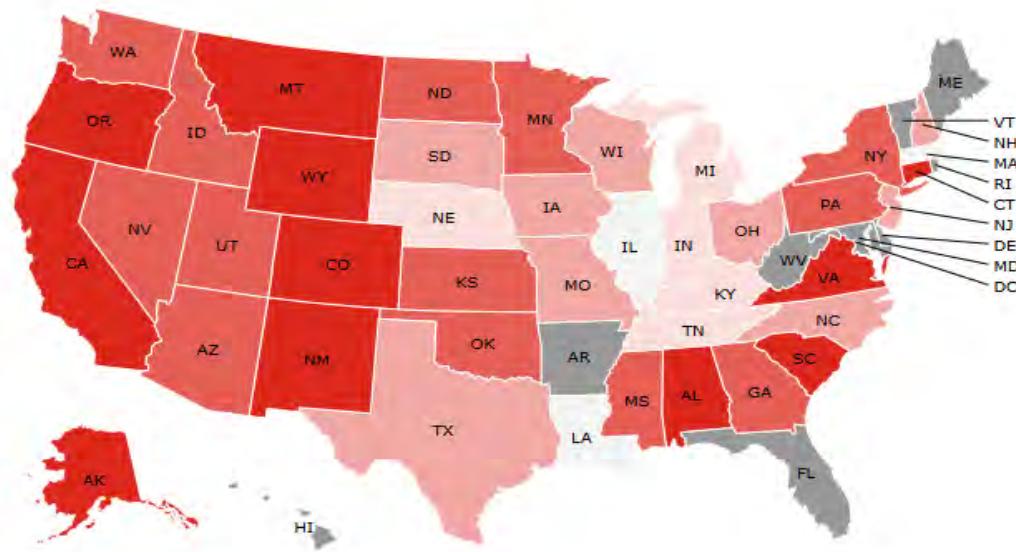
米国における各州のNFPA基準の採択状況

米国における各州のIFC採択状況

< IBC IRC IEBC IPMC ICCPC **IFC** IMC IFGC IECC IPC IPSDC >

INTERNATIONAL FIRE CODE® (IFC®)

ADOPTION MAP



MAP KEY

Edition of code currently in effect by state:

Dark Red	2021 IFC®
Medium Red	2018 IFC®
Light Red	2015 IFC®
Pink	2012 IFC®
Gray	2009 IFC®
White	Local Adoptions
Darkest Gray	No state-wide IFC adoption

Adoption information is provided for states where the IFC is adopted statewide, adopted statewide for certain categories of buildings, or adopted by a state body to guide local code adoption.

- 非採択州（9州+1特別区）：ハワイ州 (HI)、フロリダ州 (FL)、アーカンソー州 (AR)、ウェスト・バージニア州 (WV)、メリーランド州 (MD)、デラウェア州 (DE)、ワシントンD.C. (DC)※特別区、ロード・アイランド州 (RI)、バーモント州 (VT)、メイン州 (ME)
- 特定地域のみで採択州（3州）：ルイジアナ州 (LA)、イリノイ州 (IL)、マサチューセッツ州 (MA)



採択率 38/51[州+特別区]=74.5%

NFPAのスプリンクラー設備の設計上の考え方

米国NFPAの基準について確認

(2026年1月にNFPAのスプリンクラー規格の委員会の委員への問い合わせた結果)

Q: NFPA 13 (2022) では、駐車場のハザードは以前は「Ordinary Hazard Group 1」に分類されていました。今回「Ordinary Hazard Group 2」に変更された理由を教えてください。車内のプラスチックの量やリチウムイオン電池の使用を考慮し、安全上の配慮として変更されたのでしょうか。

A: この改訂はNFPA 13の2022年版で行われ、最新版にも反映されています。今回の変更に関する技術委員会の声明は次のとおりです。「プラスチックの増加や現代の車両に見られるその他の課題を踏まえ、より高いハザードレベルの保護がより適切である。ただ、この分野ではさらなる研究が必要である。」 EVも一つの検討材料だったと考えています。

Q: スプリンクラーシステムが設置されている駐車場で車両火災が発生した場合、プラスチック製燃料タンクからの燃料漏洩の可能性、およびそれが火災の特性に与える影響についてどのようにお考えですか？

A: 駐車場構造物を保護するスプリンクラーシステムは、消防隊が到着して完全に消火するまで、火災を制御することが期待されています。燃料漏洩は火災の規模に影響を与える可能性がありますが、消防隊が到着するまでは、必要以上のスプリンクラーヘッドの作動を伴わず、火災を制御できると予想されます。

Q: (燃料漏れの可能性がある場合) 火災中に燃料漏れが発生した場合でも、スプリンクラーを設置していれば、複数の車両への延焼を防ぐことができると思いますか？

A: それはいくつかの要因に依存する可能性があります。確かに燃料漏れの可能性はあります。スプリンクラーシステムの全体的な目的は、建物を保護し、消防隊が到着して完全に消火するまでの時間を確保することです。この目的を達成するためには、現在、NFPA13において駐車場はOrdinary Hazard Group 2 (OH2) の設計基準 (8.1L/m² · min) を使用するよう指針を示しています。

追加Q: NFPAの文献ではプラスチック燃料タンクの割合は、2010年の米国車で約75%と報告されています。前回、車両火災時に燃料漏れを起こすことにより火災規模に影響を及ぼす可能性があるとコメントをいただきましたが、燃料漏れを起こした場合でもNFPAのガイドラインに従ってスプリンクラーを設置すれば、火災を完全に消火することはできないが、到着した消防隊が完全に消火できるよう火災を制御することは可能と理解してよろしいでしょうか。

A: その通りです、これが私の意見です。

米国NFPAのスプリンクラー設備の規格は、近年の自動車の燃焼性状の変化を考慮し強化されたもので、一般的な自動車火災に対しては、燃料漏れリスクも考慮した上で、スプリンクラー設備の作動により消防隊が完全消火できる程度に火勢を制御することが可能となるよう設計されている。