

- アクシデントマネジメントの手順書では消火栓からディーゼル駆動の消火ポンプを用いた注水を想定していたことから、今回のような消火栓や消火ポンプがほとんど使えない状況下では、応用動作として消防車を用いた注水を選択した。何を水源にして、どのようなラインナップにすればいいか、図面等を参照して検討した。
- 淡水があるうちは淡水でというのが基本ラインだったが、冷却することが何よりも優先されていたことから、海水を入れることに躊躇はなかった。ただ、消火系ラインは耐震性がCクラスと高くないことから、ライン構成ができたとしても配管破損等により途中で漏洩する可能性もあり、実際に注水できるかは不安であった。
- 淡水の水源として考えられたのは濾過水タンク（8000k lが2基あり）の水であったが、濾過水タンクは地震で基礎がずれるなどで漏水の被害があり使えなかったため、各プラントにある防火水槽のうち使えるものを使った。ただし、水量が数十k l程度と少なく、数時間しか注水できない程度であった。
- 海水は、取水場所が決まっておらず、津波により偶然海水が溜まっていた3号機逆洗弁ピット（タービン建屋のすぐ海側にある）から取水したが、14日頃から1号機から北東に約1 kmのところにある物揚場から直接取水した。
- 消防車は発電所には3台あったが、当初は1～4号機において使用できたは1台。地震発生時にPP (Physical Protection) ゲート付近（＝海岸近く）に火災発生時の迅速対応のために日常的に配置されていた1台は津波により故障、1台は5、6号機側にあり、所内道路が損傷していたため12日午後まで1～4号機側にアクセスできなかった。日昼頃までには柏崎刈羽から台、自衛隊からも消防車台が発電所に到着していた。その後も消防車が応援に来たが、OFCやJビレッジに取りに行かなければならなかった。
- 消防車への燃料補給は、が担当していたが、線量が高く、消防車に常駐して動作確認はできなかった。当初は定期的な確認を行っていなかったため、ガス欠により停止していることが何度か確認されているが、日頃から時間くらいの間隔で確認に行くようになった。
- 消防車からの注水について、タービン建屋にアタッチメントがありそこに接続。消防ポンプのアタッチメントが合わないということはない。一方で、自営消防隊では消防ホースを接続する給水口の場所がわからず、他部署の支援を必要とした。