

店に対し、高圧・低圧電源車の確保と福島第一原発への調達ルートを確認を指示した。

これを受け、同日 16 時 50 分頃には、東京電力全店の高圧・低圧電源車が福島に向けて出発したが、道路被害や渋滞により思うように進めなかった。

そこで、同日 17 時 50 分頃までに、東京電力は、ヘリコプターによる高圧・低圧電源車の空輸を検討し、自衛隊にヘリ輸送を依頼したが、同日 20 時 50 分頃には、重量オーバーにより自衛隊による空輸を断念した。

他方、同日 18 時 20 分頃、東京電力は、東北電力に高圧電源車を福島第一原発へ派遣するよう依頼した。これを受け、東北電力は、高圧電源車を福島第一原発に向けて順次出発させ、同日 12 日 1 時 20 分頃までの間に高圧電源車合計 4 台が福島第一原発に到着した。

なお、同日 11 日 21 時 28 分頃以降、自衛隊の電源車も福島第一原発に到着したが、ケーブル接続用のコネクタの仕様が東京電力のものと異なっていたため、自衛隊の電源車が実際に電源復旧に用いられることはなかった。

- ② 3 月 11 日夕方以降、発電所対策本部復旧班は、1/2 号中央制御室の計測機器の電源復旧に関する検討をし、車両用バッテリーでも監視計器が復旧できるとの提案があったことから、協力企業に対し、電源として用いるバッテリーの調達に協力してほしい旨要請した。

そして、発電所対策本部復旧班は、協力企業の協力を得て、大型バスの 12V バッテリー 2 個を取り外し、更には、6V バッテリー 4 個を調達して、計測機器の電源復旧に利用可能なバッテリーを確保して、同日 20 時頃までに、これらを 1/2 号中央制御室に持ち込み、合計 24V 分のバッテリーをケーブルで直列に接続し、制御盤裏にある原子炉水位計用の端子に接続する作業を実施した。その際、1/2 号中央制御室内には照明がなく、パソコンも使えなかったため検索システムを用いることもできなかったため、発電所対策本部復旧班は、1 万ページ程度の分厚い配線図から目的の機器を検索して、回路が成立する場所を確認した。また、ケーブルや端子、テープ等の配線に必要な材料が発電所対策本部に見当たらなかったため、1/2 号中央制御室や計器室でこれらの配線に必要な材料を探して利用した。

そして、同日 21 時 19 分頃に 1 号機の原子炉水位計が復旧したものの、原子炉水位計によれば、TAF まで約 200mm しか余裕がなかったため、バッテリーをつ