

一方、発電所対策本部復旧班は、時期は不明であるが、福島第一原子力発電所現地のプラントメーカーにバッテリーの手配を要請しており、3月17日2時頃、小名浜コールセンターに追加のバッテリー約1000個が納品された。これらのバッテリーについては、後日、プラントメーカーの倉庫に搬送し待機保管状態となっている。

### C. 柏崎刈羽手配

柏崎刈羽原子力発電所資材班は、3月13日午前におフサイトセンター派遣の当社社員からの依頼を受け、柏崎市内で車用12Vバッテリー20個を購入した。購入したバッテリーは、同日12時30分に柏崎刈羽原子力発電所を出発した応援者人員輸送バスに積み込んだ。応援者人員輸送バスは、同日22時20分に小名浜コールセンターに到着し、翌1時40分頃、福島第一原子力発電所に到着した。

### ③自社設備からの確保

本店から当社各部門に働きかけて、火力発電所や支店の協力を得て、自社設備で保有している各種バッテリーに関して提供を受けた。確保したバッテリーは以下のとおり。

自社設備からのバッテリーの確保状況

確保元	確保日	確保先	バッテリー仕様	個数
A. 広野火力発電所	3月12日	福島第一	2V	50
B. 川崎火力発電所	3月12日	Jヴィレッジ (16個を13日に福島第一へ)	2V	100
C. 東京支店	3月12日	Jヴィレッジ	2V	132
D. 新しいわき開閉所	3月12日	Jヴィレッジ	2V	52

### <確保の状況と活用実績>

#### A. 広野火力発電所からの支援：50個

3月11日夕方、本店対策本部原子力復旧班からの要請を受けた本店火力復旧班は、福島第一原子力発電所に近い広野火力発電所からのバッテリー搬送を決定。搬送のための準備を開始し、同日19時30分頃、現場から2Vバッテリー50個（1個あたり12.5kg）の取り外し完了。夕方、原子力安全・保安院から本店へ自衛隊ヘリコプターの輸送支援の打診があったことから、協力いただくこととした。

このため、自衛隊ヘリコプターへの受け渡し場所であるJヴィレッジにバッテリー50個を搬送し、3月12日1時00分頃、自衛隊ヘリコプター2機に積み込みJヴィレッジから福島第一原子力発電所に向けて出発、1時20分頃、発電所に到着し、発電所対策本部復旧班はワンボックス車に積み込んで保管した。6時34分、2Vバッテリー12個を1号機消火ポンプ室に設置された1号ディーゼル駆動消火ポンプの起動用バッテリーの交換作業に利用した。

12日20時36分、福島第一3号機原子炉水位計の電源が喪失し、原子炉水位の監視ができなくなった。このため、発電所対策本部復旧班は、深夜に、3、4号機中央制御室において2Vバッテリー12個を3号機原子炉水位計の復旧に利用した。これにより、13日3時51分に原子炉水位の確認が可能となっている。

## **B. 川崎火力発電所からの支援：100個**

3月11日夕方、本店対策本部原子力復旧班からの要請を受けた本店火力復旧班は、増設工事中の川崎火力発電所からのバッテリー搬送を決定。同夕方、前述した原子力安全・保安院からの自衛隊ヘリコプターの輸送支援を受けることとし、搬送に向けた準備を開始。

翌12日0時45分、川崎火力のバッテリーの受け渡し場所として、川崎市及び国土交通省より東扇島東公園ヘリポートへの自衛隊ヘリコプターの着陸許可を受領。同47分、川崎臨港警察署からヘリコプターへのバッテリー積み込みに使用するフォークリフトの公道利用許可を受領し、その後、荷下ろし用フォークリフトは東扇島火力から受け渡し場所へ向け出発。

1時～2時頃、東扇島東公園ヘリポートの照明準備完了（国土交通省にて手配）。1時51分、川崎火力において、2Vバッテリー100個（143kg/個）を次々にユニック車へ分載して、自衛隊ヘリコプターへの受け渡し場所である東扇島東公園に向け、ユニック車で最初の便が出発した。

3時47分、川崎火力のバッテリーを積んだ最後の便が東扇島東公園に到着し、4時11分、荷下ろし完了（自衛隊ヘリコプターの到着に向け待機）。4時頃、防衛省から本店対策本部に対し、ヘリコプター3機の飛行計画（4時50分、5時20分、5時50分到着予定、目的地はJヴィレッジ）について連絡あり。5時12分、自衛隊ヘリコプター1機目が東扇島東公園に到着し、川崎火力の2Vバッテリーの受け渡しを完了。

空輸実績（3月12日）については、以下のとおり。

	発	着
1機目	5時12分 東扇島東公園到着、 28個積み込み 6時17分 離陸	9時頃、Jヴィレッジに着陸
2機目	6時33分 東扇島東公園到着、 36個積み込み 7時36分 離陸	プロペラが停止しないトラブル発生により、バッテリー36個を積んだまま、自衛隊百里基地に帰還
3機目	8時13分 東扇島東公園到着、 36個積み込み 9時30分 離陸	11時頃、Jヴィレッジに着陸

Jヴィレッジに到着済のバッテリーは、福島第一原子力発電所へ輸送の準備中であったが、福島第一1号機において爆発が生じたことから、物品輸送の作業は中断せざるを得ない状況となった。3月13日午前中に発電所対策本部資材班がJヴィレッジまで受け取りに行き、川崎火力のバッテリー16個を福島第一原子力発電所まで搬送したが、重量が143kg/個あり、重機が手配できず、重機なしでは現場にも持ち込めないことから発電所では使用されなかった。

## **C. 東京支店からの支援：132個**

3月11日夕方、本店対策本部原子力復旧班からの要請を受けた本店工務復旧班は、在庫が確認できた東京支店の変電所からのバッテリー合計132個の搬送を決定。同夕方、前述した原子力安全・保安院からの自衛隊ヘリコプターの輸送支援を受けることとし、搬送に向けた準備を開始。

3月12日3時頃、東京支店から提供された2Vバッテリー（角筈変電所53個、江東変電所54個、通信用25個：1個あたり、12～33kg）は、自衛隊ヘリコプター

への受け渡し場所である東京ヘリポートに全数到着し、自衛隊ヘリコプターの着陸に向け待機。7時頃、自衛隊ヘリコプターが東京ヘリポートに着陸した。その後、東京支店の2Vバッテリーを全数積み込んでJヴィレッジに向けて離陸し、日中帯にJヴィレッジに着陸した。

Jヴィレッジに到着した東京支店のバッテリーについては、福島第一原子力発電所に向けて輸送準備中であったが、15時36分に福島第一1号機において爆発が生じたことから、物品輸送の作業は中断せざるを得ない状況となった。

#### **D. 新しいわき開閉所からの支援：52個**

3月11日、本店対策本部原子力復旧班からの要請を受けた本店工務復旧班は、福島第一原子力発電所からの距離が近い新しいわき開閉所からのバッテリー搬送を決定した。

17時頃から搬送準備を開始したが、新しいわき開閉所の入口は凍結しており、運搬用の大型車両が入所不可能な状況であった。また、福島第一原子力発電所まで輸送可能な運送会社の当てがなく、陸送手配に向けた調整を進めていた。

3月12日朝方、新しいわき開閉所からJヴィレッジまでの陸送の調整がついたことから、新しいわき開閉所の2Vバッテリー52個（21kg/個）の搬送を開始することとなった。搬送に際しては、開閉所入口が凍結していたため、人力によるトラックへの積み込みとなったことから、バッテリーの積み込みに時間がかかり、Jヴィレッジへの到着は午後となった。

Jヴィレッジに到着した新しいわき開閉所のバッテリーについては、福島第一原子力発電所に向けて輸送準備中であったが、15時36分に福島第一1号機において爆発が生じたことから、物品輸送の作業は中断せざるを得ず、Jヴィレッジに保管した。

#### **(2) 電源車の確保【添付10-3】**

福島第一原子力発電所は津波襲来に伴う非常用D/Gトリップにより6号機を除き全交流電源喪失に至った。所内電源及び外部電源の現場状況確認の結果、非常用D/Gや高圧電源盤(M/C)等は浸水、被水した状態であり、外部電源も含めて早期の復旧が困難であると判断されたことから、使用可能な所内電源設備と電源車を用いた電源復旧を目指すこととなった。

電源車確保の方法は大別して、社内から、他の電気事業者から、自衛隊からの3通りが挙げられる。