

電源車到着台数の推移（数値は各時点で福島第一原子力発電所にあった電源車の数を示す）

日時		電源車種別	高压電源車				低压電源車			
			最終到着地			2F	1F			2F
		電源車保有者		A 当社	B 他事業者	計	計	A 当社	C 自衛隊	計
3/11	22:00 頃	東北電力高压電源車到着確認	0	1	1	—	0	0	0	—
	23:30 頃	東北電力高压電源車、自衛隊の低压電源車* ¹ 到着確認	0	2	2	—	0	1	1	—
3/12	1:20 頃	東北電力高压電源車計4台を確認 当社高压電源車到着確認	1	4	5	—	0	1	1	—
	3:00 頃	当社高压電源車計8台、低压電源車7台を確認	8	4	12	—	7	1	8	—
	7:18 頃	自衛隊の低压電源車3台到着確認	8	4	12	—	7	4	11	—
	10:15 頃	当社電源車の全台現地到着確認	9	3	12	42	7	4	11	11

* 1：自衛隊の低压電源車は複数台との情報もある。

1F 福島第一原子力発電所、2F 福島第二原子力発電所

<確保の状況と活用実績>

A. 当社所有の電源車

3月11日16時10分、本店対策本部からの指示に基づき、本店配電復旧班は全店の配電部門に対して高压電源車・低压電源車の確保と福島第一原子力発電所への移動経路の確認を指示した。16時30分頃、電源車については、高压車48台、低压車79台準備中との情報が入り、16時50分頃から全店の電源車が福島に向け順次出発した。

道路被害や渋滞により電源車が思うように進めないことから、17時50分頃、本店対策本部は、自衛隊ヘリコプターによる電源車の空輸の検討を依頼、20時50分に電源車の重量が重すぎることからヘリコプターによる電源車の空輸を断念した。その後、22時頃、高压電源車51台が福島方面へ移動中との情報が入る。

一方、福島第一原子力発電所では、地震・津波後の電源設備について現場状況の確認や電源盤の絶縁抵抗測定など健全性の確認を16時00分頃から開始した。この結果、使用可能と思われる2号機の低压電源盤（P/C 2C）に高压電源車を接続することを念頭に、ケーブル敷設ルートでの検討やケーブルの手配、瓦礫撤去等を進めた。

3月12日1時20分頃、社内からの救援として、1台目の高压電源車が福島第一原子力発電所に到着したことを確認。発電所対策本部復旧班は、電源車つなぎ込みにあたって、社内の電源車を使用した。3時頃には、当社が派遣した電源車としては、高压電源車計8台、低压電源車計7台が福島第一原子力発電所に到着していることが確認されている。

福島第一2号機の低压電源盤（P/C 2C）へのケーブル敷設作業や高压電源車とのケーブルつなぎ込み作業等を行い、送電の準備が整ったことから、電源車を起動し、15時30分頃に電源車の調整が完了した。その直後の15時36分、福島第一1号機原子炉建屋爆発の影響により低压電源盤（P/C 2C）の受電が停止した。

3月12日20時05分、福島第一4号機の低压電源盤（P/C 4D）が使用できる可能性があることを確認。ケーブル敷設ルートの確保等、高压電源車による電源復旧の準備を進めた。

3月13日8時30分頃、福島第一2号機の低压電源盤（P/C 2C）及び1号機低

圧電源盤（P/C）のMCC端子への再送電を試みるも、2号機低圧電源盤（P/C 2C）につながる高圧ケーブルの損傷に伴い、送電することはできなかった。

3月13日14時20分に高圧電源車1台を稼働し、福島第一4号機の低圧電源盤（P/C 4D）の受電に成功した。しかし、3月14日11時01分、福島第一3号機原子炉建屋が爆発したため、4号機低圧電源盤（P/C 4D）の受電が停止した。

B. 他の電気事業者から提供された電源車

3月11日16時30分頃、本店対策本部から他の電気事業者へ電源車の救援を要請し、18時15分頃、東北電力から電源車3台融通可能との情報を得た。22時頃、東北電力からの救援電源車の第一陣として、高圧電源車1台目が福島第一原子力発電所へ到着したことを確認した。その後、23時30分頃に東北電力から2台目の高圧電源車が到着した。

3月12日1時20分頃には、東北電力の高圧電源車計4台が福島第一原子力発電所に待機中であることを確認しているが、つなぎ込み前に当社電源車が到着したことから、電源復旧作業においては当社の電源車を使用した。

C. 自衛隊から提供された電源車

3月11日18時15分頃、自衛隊の低圧電源車が福島第一原子力発電所に向かったとの情報が入る。その後、22時48分頃、自衛隊の低圧電源車があと3台融通できるとの情報を得たため救援を要請した。23時30分頃、自衛隊の低圧電源車1台、3月12日7時18分頃に自衛隊の低圧電源車3台が福島第一原子力発電所に到着した。

実際の電源復旧作業においては、自衛隊の低圧電源車で復旧可能な中央制御室の照明や計器等については、小型発電機で対応できていたことから、当該の電源車は使用しなかった。

（3）消防車の確保【添付10-4】

3月11日17時12分、福島第一原子力発電所の発電所長は、全交流電源喪失等に伴い本設設備が使用できないことから、アクシデントマネジメント対策の一環として設置した消火系配管、及び消防車を使用した原子炉への注水方法の検討開始を指示した。発電所対策本部においては、消防車を原子炉への注水に使用することから、追加の消防車を手配するよう関係箇所との調整を開始した。消防車の調達方法は、社内から、他の電気事業者から、国等からの3通りが挙げられる。

消防車の確保状況（15日までに支援要請を行った台数）

確保先	確保先詳細	確保台数
A. 社内	柏崎刈羽	2
	福島第二	1
	火力発電所	4
B. 他事業者	原電	1
	東北電力	1
	関西電力	1
C. 国等	防衛省（自衛隊）	2
	各自治体消防	12