

- ・ 運転員は、IC の技術資料にて、胴側への補給水がない状態で 10 時間程度運転可能であることを確認し、これまでの運転状況から胴側には水があると考えた。また、DDFP が起動しており、IC 胴側への水の補給が必要となった場合に、弁の操作により補給可能な状態となっていた。
- ・ 戻り配管隔離弁（MO-3A）の状態表示灯が不安定で消えかかっており、次はいつ操作できるか分からない状況であることも踏まえ、IC が動作することを期待し、一旦は閉止した戻り配管隔離弁（MO-3A）を 11 日 21:30 に再度開操作した。弁は開動作し、蒸気の発生を蒸気発生音と原子炉建屋越しに見えた蒸気により確認した。弁の開操作を行ったことが中央制御室から発電班に連絡された。発電班は、免震重要棟の外に出て、蒸気の発生状況を確認した。この頃、発電所対策本部では、IC の機能を維持するために 20:50 に起動した DDFP により IC の胴側へ水の補給が行われていると考えていた。
- ・ その後、運転員 2 名は IC 胴側の水位と原子炉水位の確認のため、原子炉建屋に向かった。原子炉建屋二重扉の前に 1 名を残し、もう 1 名が入域したところ、警報付きポケット線量計（APD）の数値がごく短時間で 0.8mSv になったため、現場確認を断念した。11 日 21:51、中央制御室に引き返し状況を報告した。



IC ベント管（通称：ブタの鼻）

<消防車による注水の準備>

- ・ 防災安全部及び消防隊は、発電所の簡易模型を発電所対策本部内に運びこみ、構内道路の通行可否や水漏れ等の情報を書き込んで情報共有し、発電所の状況把握や消防関連の活動を実施していた。
- ・ 消防車での注水については、復旧班、消防隊など、関係部署が集まって、図面を用いて注水の机上検討・準備を進めた。消防車をつなぎ込む位置として、



発電所の簡易模型（後日撮影）

（ 発災当日に実施した津波監視や、14 日の物揚場からの注水ラインなどが記入されている。）