

# 国会事故調

東京電力福島原子力発電所  
事故調査委員会

参考資料

国会  
事故調

NAIIC

Dと呼ばれている。D/Gが故障等により停止するか、M/CやP/Cが故障等により機能喪失すればそのシステムの非常用交流電源の喪失に至る。「表2.2.3-1」では、そのタイミングの早い方を抜き出している。

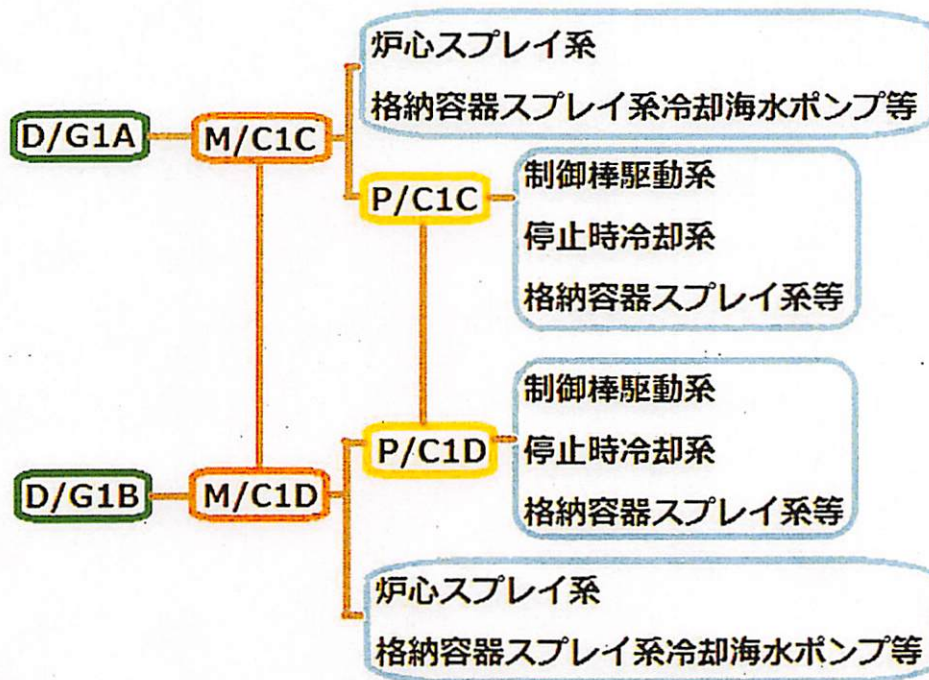


図2.2.3-2 非常用電源系統概略図 (1号機)

1号機では、コンピュータ記録は15時17分までしかなく、当直員運転日誌には「15:37 D/G1B トリップ→SBO (A系トリップはいつ?)」と記載されている。ヒアリングによれば、1つ目のD/Gが停止して、なぜ停止したのかを調べているうちに次のD/Gも停止してSBOとなり、2つのD/Gの停止時刻の差はものの1、2分、長くて2、3分であったという<sup>15</sup>。したがって、A系のトリ

<sup>15</sup> 当委員会は、本報告を作成するに当たり、東電に反論の機会を与える意味も含め、平成24 (2012) 年5月10日付でこの点を示した上で (後述のとおりヒアリングに東電の立会者がいたので秘匿する意味もなかった)、東電に対して1Aの非常用電源喪失時刻についてほかに認定資料があるかを質問した。これに対し、東電が再度確認したところ当該運転員を含め数人から1Aと1Bの停止時刻は「ほぼ同時」という証言が得られたとの回答がなされている (平成24 (2012) 年5月30日付回答)。

本文で指摘した証言がなされた当委員会のヒアリングは、平成24 (2012) 年4月27日にJビレッジで、本事故時に1号機中央制御室にいた運転員のうちパネル監視や機器の操作を直接担当した者4人に対して同時に行われ、東電側から別に1人が立ち会っていた。このヒアリングでの1AD/Gトリップの時刻に関するやりとりは以下のとおりであった。【運転員】1個目がこけたっていうのは聞こえて、何でこけたんだろう、って言っているうちに、もう一つがこけてSBOになったっていう、話です。【調査員】あー、そうなんですか。ただ要するにほら日誌にはどこにも1Aがいつ飛んだって話は書いてなくて、かつ、ほらわざわざこう、あの、かっこして「1Aはいつ?」って書いてあるので、たぶんじゃ皆さん分からなかったのかな、と思ってお聞きしている。【運転員】あぁそれは、中央制

ップは15時35分か36分と考えられる。

4号機は定期検査中でD/G4Aは補修中のため起動せず、非常用電源はB系のみであった。4号機では定期検査中の上コンピュータの取り替え工事中であったこともありコンピュータの記録は全くないとされている。

5号機及び6号機では、コンピュータの記録上の全交流電源喪失時刻は15時39分又は15時40分であるが、運転日誌ではいずれも15時36分に全交流電源喪失とされている（記載は「所内電源喪失」）。ヒアリングによれば、運転日誌の停止時刻は、ディーゼルトリップの信号を中央制御室で確認したときに中央制御室の電波時計で時刻を確認して記録した、その際、SBOが生じて5分で原災法の宣言をすることになるので時刻を意識したとのことであった。中央制御室の運転員の認識とコンピュータの記録との間で全交流電源喪失の時刻に3分か4分ものずれがあることは、コンピュータの記録の方が誤りであればそれ自体深刻な問題であり、運転員の認識の方が誤りである場合も今後の運転管理にも関係する重大な問題があると考えられる。いずれにしても5号機及び6号機については、非常用電源喪失の時刻と経緯について疑義が残る。

### 3) 波高計の時刻と写真の時刻

津波の到達時刻を判断する材料としては、まず福島第一原発沖合1.5kmの海底に設置されていた波高計のデータがある。この波高計のデータでは第1波のピークは15時27分ごろに波高計

---

御室内では、こけてたというのは分かってました。はい。【調査員】それは、その、それからしばらくしてというのは、「しばらく」はどれくらいの間でしょうか。【運転員】そんなに大きな時間差はないです。本当に何でだろうって言ってる、何が理由でトリップしたんだろうって言ってるうちに、止まったっていうイメージですね。ほんと、ほんとのもの1、2分かというそういうオーダーですね。はい。【調査員】ものの1、2分くらい？【運転員】10分、20分かというそういう時間差はなかったですね。【調査員】逆にいえば何秒という話でもなくて、まあ1、2分ぐらいの感じ？【運転員】そこの時間感覚は、ちょっと、分かんないですね。はい。【調査員】もちろん、あの正確な話を今聞いているのではなくて、まあオーダーというか、それは分のオーダーですね、1分2分の。【運転員】まあ、まあ長くても2、3分かな、っていう、それ以内ですね。

このように、1、2分という数字も、そのオーダー（桁）であるということも運転員側から出された話であり、調査員側も再確認しており、この場面で話している運転員は同一人物であるが、その場にいるほかの3人の運転員からも異論や違和感は示されなかったものである。この証言から当委員会は、1AD/Gのトリップと1BD/Gのトリップの間に1、2分又は分単位の時間間隔があったというのが事故時1号機中央制御室でパネル監視や機器操作を行っていた運転員の共通認識と判断した。また、別の機会に行われた事故時1号機中央制御室にいた別の運転員のヒアリングにおいて、運転員が1Aトリップを認識したときには（そのときにトリップしたのではなく）既にトリップしていたという判断も示されている。これらの事実から、当委員会は1AD/Gのトリップ時刻は1B D/Gよりも少なくとも1分か2分早いと判断している。

東電は、その後平成24（2012）年5月17日に再度確認したところ数人の運転員から「ほぼ同時」という証言が得られたというが、当委員会のヒアリングでも「大きな時間差はない」という内容が、1、2分、長くても2、3分ということであったから、東電の言う「ほぼ同時」も具体的な時間差を確認すれば同様であるかもしれない。そして、もし運転員が証言を覆したのだとすれば、東電の従業員に対する「再度確認」の妥当性に疑問がある（なお、東電は、当委員会が設定した回答期限を一度延ばして自ら設定した回答期限の5月24日に「現在確認中」として、回答をさらに5月30日に先延ばしした上で上記の回答をした。東電が5月17日にその主張する証言を得ていたのであれば、なぜ5月24日に回答しなかったのかという点も疑問である）。