

6 / 7号機非常用ディーゼル発電機の24時間運転試験について

- 6号機非常用ディーゼル発電機（以下、D/G）（A）における油漏れの原因を踏まえ、6 / 7号機ともに**OリングをVリングに交換**
- 6号機D/G（A）については、これまでの原因調査において**軸封部カバー**でわずかな部品の変形が確認されていることから**新品へ交換**
- 上記対策を実施の上、**7号機全てのD/Gと6号機D/G（A）において24時間運転を実施**。そこで得られた気づきについては当該号機での対応だけでなく他号機にも反映し、万全を期していく

発生日	発生状況	推定原因
3月17日	<ul style="list-style-type: none"> 24時間運転において、軸封部から潤滑油の漏えい 調査でOリングの接着面が切れていることを確認 	Oリングの施工のばらつき、経年劣化
(Oリング交換のため、軸封部の手入れを実施)		
3月28日	<ul style="list-style-type: none"> Oリング交換後の確認テストにおいて、白いモヤのようなものと、軸封部カバーの合わせ面から潤滑油の漏えい 軸封部の可動部に金属同士が接触したような痕と、熱によるOリングの損傷を確認 	施工管理の問題
4月25日 ～27日	<ul style="list-style-type: none"> 再度Oリングを交換し確認テストを実施。軸封部カバーの合わせ面から潤滑油が漏えい 漏えい箇所にシール材で隙間を埋める処理を実施し確認テストを行うも、わずかに潤滑油が漏えい 	3月28日に発生した、設備への影響対応を継続
7月22日	<ul style="list-style-type: none"> これまでの状況を踏まえ、軸の接触防止、油漏れ防止などの各種対策を行い確認テストを実施 油漏れ防止のために設置した油飛散ガードの外への油漏れを確認 原因は軸封部カバーの隙間からの漏えい 	

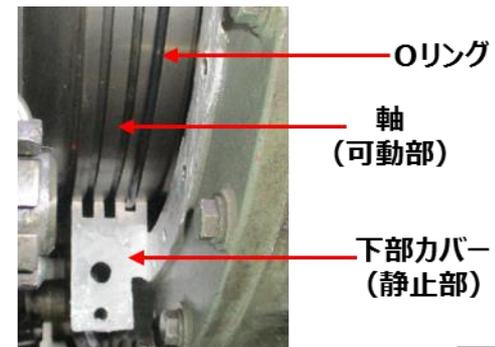


**Oリングを
Vリングへ交換**

(7号機へ水平展開)



**軸封部カバーを
新品へ交換**

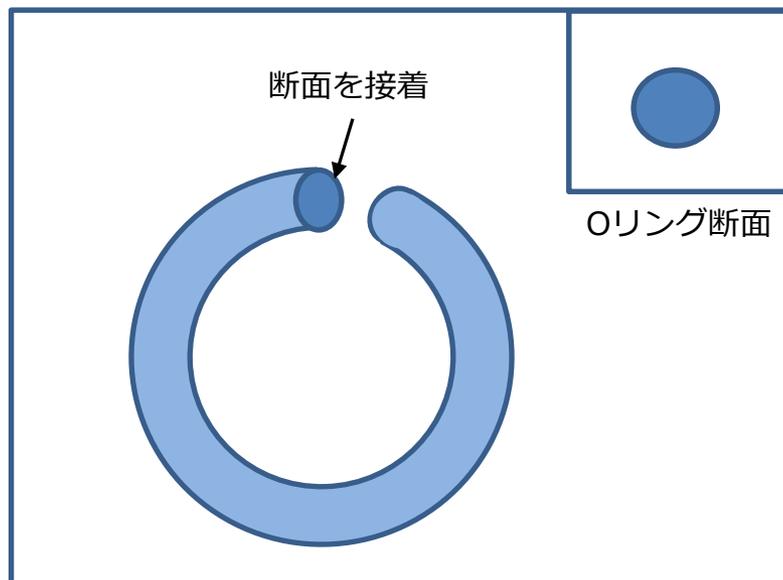


軸封部（上部カバー開放時）

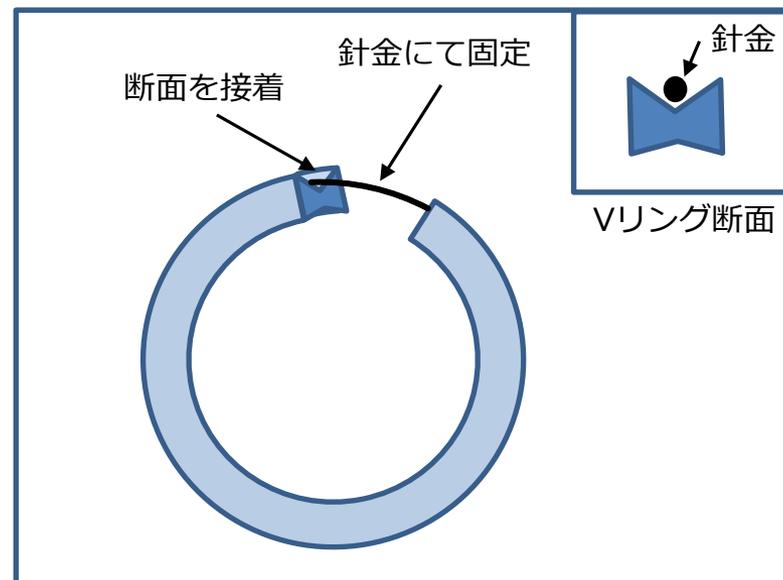
(参考) OリングとVリングの違い

- OリングとVリングの取付方法の違い
 - ・Oリング : 断面を接着
 - ・Vリング : 断面を接着の上、リング上にある溝に針金を巻き付け固定
- Vリングを使用することで、接着面が切れた場合でも、針金で固定されているため、設置箇所からのズレを防ぐことが可能。軸封部からの油漏えいリスクの低減を図る

<Oリング>



<Vリング>



6 / 7号機非常用ディーゼル発電機の24時間運転試験スケジュール

- 7号機D/Gについては、Vリング取り付け後、10月3日に確認運転を行った上で、D/G（C）から**10月4日に24時間運転を実施**予定
- 常に2台を待機状態にする必要があるため、ひと月ごとに1台ずつ24時間運転を実施
- 6号機D/G（A）については、カバー取替え工事を行った後、確認運転を実施
24時間運転については、7号機の24時間運転時期等を踏まえて実施時期を検討

	10月			11月			12月		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
7号機 D/G (C)	 10/3 確認運転 10/4~ 24時間運転								
7号機 D/G (B)				 11月上旬頃予定					
7号機 D/G (A)							 12月上旬頃予定		
6号機 D/G (A)	 軸封部カバー取替え工事		 確認運転	 7号機での24時間運転時期等を踏まえて検討					