

原管発官30第210号
平成31年 3月 5日

原子力規制委員会 殿

東京都千代田区内幸町1丁目1番3号
東京電力ホールディングス株式会社
代表執行役社長 小早川 智明

柏崎刈羽原子力発電所1号機非常用ディーゼル発電機(B)の過給機軸固着
に関する発電用原子炉施設故障等報告書の提出について

実用発電用原子炉の設置、運転等に関する規則第134条の規定により、原管発官30第105号（平成30年9月12日付）及び原管発官30第127号（平成30年10月3日付）にてご報告しております。柏崎刈羽原子力発電所1号機非常用ディーゼル発電機(B)の過給機軸固着事象について、この度、原因と対策を取り纏めましたので、別添のとおりご報告いたします。

添付資料

発電用原子炉施設故障等報告書「柏崎刈羽原子力発電所1号機非常用
ディーゼル発電機(B)の過給機軸固着について」 1部

以 上

発電用原子炉施設故障等報告書

平成31年 3月 5日

東京電力ホールディングス株式会社

件名	柏崎刈羽原子力発電所1号機 非常用ディーゼル発電機（B）の過給機軸固着について
事象発生の日時	平成30年 9月 6日 13時50分（必要な機能を有していないと判断した日時）
事象発生の場所	柏崎刈羽原子力発電所1号機 原子炉建屋地下1階非常用ディーゼル発電機（B）室（非管理区域）
事象発生の 発電用原子炉施設名	非常用予備発電装置 非常用ディーゼル発電設備
事象の状況	<p>1. 事象発生時の状況</p> <p>柏崎刈羽原子力発電所1号機は第16回定期検査中のところ、平成30年8月30日14時30分より、非常用ディーゼル発電機（B系）（以下、「当該D/G」という。）を定例試験のために起動し確認運転を実施していた際、同日15時16分に異音が発生するとともに、発電機出力が6.6MWから0MWに低下したため、当該D/Gを手動停止した。</p> <p>なお、本事象発生時は、他の非常用ディーゼル発電機2台（A系、高圧炉心スプレイ系）が動作可能であったことから、柏崎刈羽原子力発電所原子炉施設保安規定第61条で要求されている運転上の制限^{*1}は満足していることを確認した。</p> <p>その後、当該D/Gの発電機出力が低下した要因を調査していたところ、9月6日に、当該D/GのR側過給機の軸が固着していることを確認した。当該D/GのR側過給機が軸固着に至った要因の詳細調査は、工場への持出しが必要であり、速やかな復旧が難しいことから、同日13時50分に、実用発電用原子炉の設置、運転等に関する規則第134条第3号「発電用原子炉施設の安全を確保するために必要な機能を有していないと認められたとき」に該当するものと判断した。</p> <p>なお、本事象による外部への放射能の影響はなかった。</p> <p>※1 柏崎刈羽原子力発電所 原子炉施設保安規定 第61条（非常用ディーゼル発電機その2）抜粋</p> <p>原子炉の状態が冷温停止及び燃料交換において、非常用ディーゼル発電機（非常用ディーゼル発電機とは、A系、B系及び高圧炉心スプレイ系の非常用ディーゼル発電機をいう。）は「非常用交流高圧電源母線に接続する非常用ディーゼル発電機を含め2台の非常用発電設備が動作可能であること」を運転上の制限とする。</p> <p>2. 当該D/G発電機出力低下時の時系列</p> <p>【8月30日】</p> <p>14:30 当該D/G定例試験開始</p> <p>14:30 当該D/G起動</p> <p>14:43 当該D/G並列</p> <p>14:52 当該D/Gハーフロード到達</p> <p>15:05 当該D/G定格出力6.6MW到達</p> <p>15:16 中央制御室の主機操作員が異音を確認、同じく現場の補機操作員が異音を確認 現場の研修生が当該D/G上部に灰色のもやを確認 警報発生 「ディーゼル発電機1B異常」（中央制御室） 「動弁注油タンク油面低」（現場） 当該D/Gエリア自動火災報知機盤プレアラーム動作 「光電アナログ注意・光電アナログ蓄積中/回復」（中央制御室） 当該D/G関連中央制御室パラメータ変化 当該D/G発電機出力：6.6MW→異音発生直後：6.6MW→ 異音消滅後：6.0MW→その後：0MW</p> <p>15:16 上記の異常を確認したため、主機操作員が中央制御室にて手動操作により</p>

	<p>当該D/Gを解列、停止 15:16 当直長が当該D/G不待機宣言 15:40 当該D/G作動除外操作実施</p> <p>3. 過給機軸固着確認までの時系列</p> <p>【8月30日】 ・点検調査方法の検討開始</p> <p>【9月3日】 ・点検調査のための安全処置実施</p> <p>【9月4日～5日】 ・動弁注油タンク、クランク室、過給機ブロワ側潤滑油採取 ・各カバー開放による機関内部外観目視点検実施（異常なし）</p> <p>【9月5日】 ・燃料噴射ラック動作確認、発電機絶縁抵抗・巻線抵抗測定（異常なし）</p> <p>【9月6日】 ・継電器点検、計器点検、発電機目視点検、発電機の界磁回路絶縁抵抗・発電機の巻線抵抗測定（異常なし） ・機関ターニングによる動作確認（異常なし） ・過給機ロータハンドターニングによる動作確認（R側過給機（発電機側から見て右側の過給機）に軸固着確認。L側は異常なし）</p> <p>（詳細は、別添の「柏崎刈羽原子力発電所1号機 非常用ディーゼル発電機（B）の過給機軸固着について（報告書）」のとおり。）</p>
<p>事 象 の 原 因</p>	<p>1. 事象の原因調査 1-1. 要因調査（その1） 事象の状況を踏まえ、当該D/Gの出力低下に関する要因分析表を作成し、故障箇所の特定のための点検調査を以下のとおり実施した。</p> <p>1-1-1. 発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査</p> <p>(1) 潤滑油系統 a. 摺動部異常 (a) 摺動部抵抗大 潤滑油系統に異常を生じ、摺動部の抵抗が大きくなると、発電機出力低下の要因となる可能性がある。 そのため、クランクケースカバー開放による内部点検（目視点検）、カムケースカバー開放による内部点検（目視点検）、シリンダヘッドカバー開放による内部点検（目視点検）、潤滑油分析、ターニングによる動作確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。</p> <p>b. 回転部異常 (a) 回転部抵抗大 潤滑油系統に異常を生じ、回転部の抵抗が大きくなると、発電機出力低下の要因となる可能性がある。 そのため、クランクケースカバー開放による内部点検（目視点検）、カムケースカバー開放による内部点検（目視点検）、シリンダヘッドカバー開放による内部点検（目視点検）、潤滑油分析、ターニングによる動作確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。</p> <p>(2) 燃焼機関系統 a. 特定シリンダの着火異常 (a) 燃料噴射ポンプの異常 燃料噴射ポンプに異常がある場合、燃焼機関系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。 そのため、燃料噴射ラックの動作確認（各気筒）を実施したが、異常は確認されなかった。</p> <p>(b) 過給機の異常 過給機に異常がある場合、燃焼機関系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。 そのため、R側及びL側過給機について、過給機エンドカバー（ブロワ側、ター</p>

ビン側) 開放による内部点検 (目視点検)、過給機ロータのハンドターニング、潤滑油分析を実施したところ、R側過給機において、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機エンドカバー (タービン側) 開放による内部点検にて軸受押さえ回り止め部の欠損を確認
 - ・ R側過給機ロータのハンドターニングにて軸固着を確認
 - ・ 潤滑油内で金属粉を確認したことから、成分分析を実施
- なお、L側過給機に異常は確認されなかった。

(3) 給排気系統

a. 特定シリンダの圧力異常

(a) 圧縮圧力低下

圧縮圧力の低下がある場合、給排気系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、クランクケースカバー開放による内部点検 (目視点検) を実施したが、異常は確認されなかった。

(4) 制御系統

a. ガバナ異常

(a) 設定値異常

ガバナの設定値に異常がある場合、制御系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、ロードリミット値、スピードドループ値の確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

(b) ガバナ動作異常

ガバナの動作に異常がある場合、制御系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、ガバナの動作確認及び作動油内の異物確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

(5) 冷却水系統

a. 制御系異常

(a) 温度調整弁の異常

定例試験記録より、当該D/G停止までは正常に冷却水が温度制御されており、異常は確認されていないことに加え、冷却水の制御系異常が発電機出力低下の要因となる可能性は低いが、念のため温度調整弁の分解点検を実施したが、異常は確認されなかった。

b. 機械系異常

(a) 冷却水ポンプの異常

定例試験記録より、当該D/G停止までは正常に冷却水が供給されており、異常は確認されていないことに加え、冷却水の機械系異常が発電機出力低下の要因となる可能性は低いが、念のため冷却水ポンプの動作確認 (機関ターニングと同時動作確認) を実施したが、異常は確認されなかった。

(6) 発電機系統

a. 監視系異常

(a) 計器単品異常

中央制御室に設置している電力計に異常がある場合、誤った発電機出力を示す可能性がある。

そのため、電力計の計器点検を実施したが、異常は確認されなかった。

(b) PT・CT異常、ヒューズ溶断

中央制御室に設置している電力計、過渡現象記録装置へ信号を出力する回路上で異常がある場合、誤った発電機出力を示す可能性がある。

そのため、PT・CTの目視点検、ヒューズの溶断確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

b. 発電機主回路異常

(a) 受電遮断器の開放

	<p>受電遮断器の意図しない開放がある場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、運転員への操作実績の聞き取り及び過渡現象記録装置のトレンド確認を実施したが、受電遮断器の意図しない開放はなかった。</p> <p>また、受電遮断器の動作確認を実施したが、異常は確認されなかった。</p> <p>(b) 主回路での地絡、短絡 主回路上に地絡、短絡が発生した場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、発電機の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。</p> <p>なお、念のため主回路を監視している警報要素に係る継電器点検を実施したが、異常は確認されなかった。</p> <p>(c) AVR異常 AVRに異常がある場合、発電機の制御不良により、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、AVR点検を実施したが、異常は確認されなかった。</p> <p>(d) 界磁回路での地絡、短絡 界磁回路上に地絡、短絡が発生した場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、界磁回路の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。</p> <p>c. 系統異常 (a) 系統動揺 系統動揺が発生している場合、発電機系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、過渡現象記録装置のトレンドにて系統電圧、系統周波数を確認したが、系統動揺は確認されなかった。</p> <p>d. 発電機異常 (a) 発電機の異常振動 発電機に異常振動がある場合、回転部の機械的な異常により、発電機出力低下の要因となる可能性がある。</p> <p>そのため、カップリング嵌合部、発電機基礎ボルト、速度検出器、ブラシホルダー及びコレクターリングの目視点検、ターニングによる動作確認、軸受部上蓋開放確認、発電機及び界磁回路の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。</p> <p>1-1-2. 発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査まとめ 以上の当該D/G発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査結果より、燃焼機関系統の調査において、R側過給機のロータに軸固着が確認された。</p> <p>過給機以外に異常は確認されていないことから、R側過給機軸固着が当該D/G発電機出力低下の要因であると判断し、R側過給機軸固着の要因分析表を作成して調査を実施した。</p> <p>1-2. 要因調査（その2） 発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査にて確認された故障箇所について、個別に要因分析表を作成し、原因特定のための調査を以下のとおり実施した。</p> <p>1-2-1. 過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査 過給機については、軸固着を確認したR側過給機をメーカー工場に持出して詳細点検を実施した。</p> <p>なお、発電機出力低下に関する発電所内における調査にて異常の確認されていないL側過給機についてもメーカー工場に持出し、R側過給機との比較調査を実施した。</p> <p>(1) 回転体の異常 a. タービンブレードとシュラウドとの接触 (a) タービンブレード異常</p>
--	--

タービンプレードに変形等の異常がある場合、回転体と静止部との接触や軸偏芯等が生じることによる軸受等の損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

< R側過給機 >

- ・タービンプレード1枚 (No. 1) がタービンプレードファツリー部背面側の第一くびれ部の谷部より折損を確認
- ・折損部 (No. 1のタービンプレード) から反時計方向にタービンプレード4枚の先端部変曲を確認
- ・1時～5時方向のタービンプレード先端部に接触痕を確認

< L側過給機 >

- ・全てのタービンプレードの先端部に接触痕を確認
- ・タービンプレード1枚 (No. 25) において、タービンプレードファツリー部背面側の第二くびれ部の谷部にき裂を確認
- ・き裂が確認されたタービンプレード (No. 25) を受け止めるロータファツリー部の第一くびれ部の谷部に、指示模様 (磁粉探傷検査) を確認
- ・ロータファツリー部片側の側面部に打痕と見られる変形を確認

折損、き裂が確認された箇所の破面を走査型電子顕微鏡 (以下、「SEM」という。) 観察した結果を以下に示す。

- ・折損が確認されたR側過給機のタービンプレードの破面をSEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様 (ストライエーション模様) を確認
- ・き裂が確認されたL側過給機のタービンプレードのき裂箇所を強制切断し、SEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様 (ストライエーション模様) を確認
- ・き裂が確認されたL側過給機ロータファツリー部のき裂箇所を強制切断し、SEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様 (ストライエーション模様) を確認

以上のことから、R側過給機のタービンプレードは、これまでの運転の過程で、何らかの繰り返し応力を受け、疲労破壊した可能性があると考ええる。

(b) レーシングワイヤ異常

レーシングワイヤ^{※2}に異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・R側過給機の外周側レーシングワイヤの脱落と止端部の破断を確認
 - ・R側過給機の内周側レーシングワイヤ \blacksquare 本のうち1本の脱落を確認
- ※2 レーシングワイヤ：タービンプレードの振動を抑制することを目的として、タービンプレードに対し外周、内周それぞれ \blacksquare 本ずつのワイヤが取付けられている。

破断したレーシングワイヤの破面をSEM観察し、レーシングワイヤの破断原因が疲労破壊か、タービンプレード折損に伴う破断かの確認を実施した。

SEM観察の結果から、延性による破断を示すディンプル模様が確認され、疲労破壊を示す縞模様 (ストライエーション模様) は確認されなかった。

そのため、レーシングワイヤの破断は、タービンプレード折損に伴う破断であると考ええる。

b. タービンプレードとノズルリングとの接触

(a) ノズルリングの異常

ノズルリングに異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・R側過給機のノズルリング9時～2時方向に接触痕 (小さい傷) を確認
- ・R側過給機のノズルリング4時～7時方向に接触痕 (大きい傷) を確認

R側過給機のノズルリングに確認された接触痕は、ノズルリングの排気入口側ではなくタービンプレード側に確認されたことから、R側過給機のタービンプレード (No. 1) 折損による従属的な事象であると考ええる。

(b) 異物飛び込みによるノズル損傷

異物飛び込みによりタービンブレード及びノズルリングに損傷がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施したが、タービンブレード及びノズルリングに異物飛び込みの痕跡は確認されなかった。

なお、タービンブレード及びノズルリングには、折損したタービンブレードが隙間に入り込んだことによる接触痕が確認された。

R側過給機のノズルリングに確認された接触痕は、ノズルリングの排気入口側ではなくタービンブレード側に確認されたことから、異物飛び込みによるものではなく、R側過給機のタービンブレード（No. 1）折損による従属的な事象であると考える。

c. インペラとケースとの接触

(a) インペラ、インデューサの異常

インペラ、インデューサに異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のインデューサの6時～11時方向の先端部に接触痕を確認
- ・ R側過給機のインペラの6時～11時方向の先端部に接触痕を確認

確認された異常は、いずれもシャフトフランジの開きによる軸の振れまわりによって発生したものと推定されることから、軸固着の原因となるインペラ、インデューサの異常はなかったものとする。

(b) 異物飛び込みによるインペラ及びインデューサ損傷

異物飛び込みによりインペラ及びインデューサに損傷がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のインペラ背面に接触痕を確認

確認された接触痕は、シャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト、ナット・ワッシャ脱落によるもので、インペラの空気取入れ側からの異物飛び込みによる損傷ではないと考える。

d. シール部品とロータ軸との接触

(a) ロータ軸偏芯

ロータ軸の曲がりにより接触がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、過給機エンドカバー開放によるハンドターニング、及びメーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ ハンドターニングの結果、R側過給機の軸固着を確認
- ・ R側過給機のロータシャフトフランジ部の0時～6時方向に最大0.5mm程度の隙間を確認

確認されたロータシャフトフランジ部の隙間は、締結ボルトに伸びが確認されていることから、R側過給機軸固着に至る過程での急激な過大応力を受けたことによる従属的な事象と考える。

(b) シール部品の脱落

固定ボルト等の緩みがある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のシャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト（■本中2本）及びナット・ワッシャ（■個中3個）の脱落を確認
- ・ R側過給機のシャフトシュラウドの破損を確認

ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により、ボルト、ナット・ワッシャが脱落し、ロータシャフトとシャフトシュラウドの接触が起こればシャフトシュラウドの破損が発生したものとする。

(2) 軸受の異常

a. ベアリングの異常

(a) ベアリング摩耗

ベアリング摺動部に異常摩耗がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、R側過給機のベアリング（過給機タービン側及びプロワ側）についてベアリングメーカーにて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

<過給機タービン側ころ軸受>

- ・内輪軌道面の約1/3周に、ころのピッチ間隔で変形（圧痕）を確認
- ・保持器ポケット柱面の約1/3周に破断、摩耗、変色を確認
- ・ころ転動面に摩耗、変形を確認

<過給機プロワ側玉軸受>

- ・内輪軌道面の約1/3周に剥離を確認

R側過給機の両ベアリングの損傷・変形は、瞬間的な荷重（衝撃荷重）を受けたことにより発生したものと推定されることから、特にタービン側ころ軸受ベアリングの損傷は、ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により、ロータシャフトが屈曲し、ベアリングのころと保持器が潰れたものであり従属的に発生したものと考える。

(b) 潤滑油不良

潤滑油補給時の銘柄間違いがある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、前回の本格点検時の補給記録を確認したが、R側及びL側過給機ともに補給した潤滑油の銘柄の相違はなかった。

(c) 潤滑油の劣化、油量不足

潤滑油性状の劣化、オイルポンプ故障による軸受部への注油量不足がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、潤滑油性状の劣化については、潤滑油分析を実施したが、R側及びL側過給機ともに潤滑油性状に異常は確認されなかった。

オイルポンプの健全性については、メーカー工場にて詳細点検を実施し、オイルポンプ性能に関する異常は確認されなかった。

(d) 潤滑油への異物混入

潤滑油への異物混入がある場合、ベアリングに損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、潤滑油性状の劣化については、潤滑油分析を実施したが、R側及びL側過給機ともに潤滑油性状に異常は確認されなかった。

潤滑油内に残留していた金属粉の成分分析を実施した結果、タービン側にて亜鉛（Zn）成分と銅（Cu）成分、プロワ側にて鉄（Fe）及びクロム（Cr）を含む成分が多く検出された。確認された金属粉に関する発生源調査を実施した結果、いずれもベアリングの構成部材であることが確認された。

このことから、潤滑油に残留していた金属粉は、ベアリング損傷によるベアリング部材の摩耗等により発生したものであり、潤滑油への異物混入はなかったと考える。

b. 構成部品の緩み、異常

(a) 部品の脱落

固定ボルト等の緩み、脱落がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカー工場にて詳細点検を実施した結果、R側過給機において以下の異常を確認した。

- ・R側過給機のシャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト（■本中2本）、ナット・ワッシャ（■個中3個）の脱落を確認

確認された部品の脱落は、ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により発生したものと推定し、従属的に発生したものと考える。

1-2-2. R側過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査結果の考察

(1) R側過給機軸固着の起点部位と従属的損傷部位の考察

R側過給機軸固着に関する調査結果を踏まえ、比較的大きく損傷している「タービンプレード」、「レーシングワイヤ」及び「ベアリング」について、いずれの事象が起点部位であるかを考察した。

レーシングワイヤは瞬間的な応力による破断であること、ベアリングは瞬間的な衝撃荷重による損傷であることに対し、タービンプレードは、事象の進展に一定の時間を要する疲労破壊の様相を確認している。

また、打痕や接触痕が確認された他の損傷部位は、確認された傷の表面に腐食や煤の付着等が確認されず比較的新しいことから、事象の起点ではないと考える。

なお、タービンプレードの折損面には腐食や煤の付着が確認されており、破断前のき裂が、一定期間存在していたものとする。

以上より、R側過給機軸固着の起点部位はタービンプレードの疲労破壊であり、その他は従属的に損傷したものとする。

(2) L側過給機タービンプレード先端部の傷の考察

L側過給機点検にて確認されたタービンプレードの先端部の傷は、接触したと考えられるノズリング側の接触痕が、下部に集中していることから、R側過給機の軸固着時の衝撃により、瞬間的にタービンプレードと周囲のノズリングの一部が接触し発生したものとする。

(3) L側過給機タービンプレードき裂の考察

タービンプレードファツリー部のき裂の破面観察結果は、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）であり、R側過給機の折損したタービンプレードと同様にファツリー部にて発生していることから、R側過給機と同様に、疲労破壊が進展していたものとする。

なお、確認されたき裂は、タービンとしての機能への影響はなく、当該D/Gの発電機出力低下の原因ではなかったものとする。

(4) L側過給機ロータファツリー部のき裂の考察

L側過給機ロータファツリー部のき裂は、タービンプレードファツリー部のき裂と対する箇所にて確認されている。タービンプレードファツリー部に比べ、ロータファツリー部は設計上発生応力に対して許容される応力の余裕が大きい。そのため、先にタービンプレードファツリー部にき裂が発生し、タービンプレードファツリー部とロータファツリー部の当たり状態が変化することで、ロータファツリー部の一部に過大な応力が加わり、き裂が従属的に発生したものとする。また、き裂の破面観察結果は、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）であることから、タービンプレードファツリー部と同様に疲労破壊が進展していたものとする。

(5) L側過給機ロータファツリー部側面の打痕に関する考察

L側ロータファツリー部に確認された変形は、表面に接触痕等が確認されず、また、腐食や煤の付着があることから、本事象発生前から存在していたものとする。

工場の作業員に対し、過去の作業履歴に関して聞き取りした結果は以下のとおり。

- ・当発電所2号機において発生した非常用ディーゼル発電機過給機の不具合に伴う水平展開として、タービンプレードの取外・取付を実施した。
- ・取外・取付の際に、通常は樹脂製ハンマー及び黄銅棒にて打撃するところ金属製ハンマーにより打撃を実施したこと、さらにL側ロータファツリー部の側面を誤って打撃し、変形したものとする。
- ・金属製ハンマーを使用した理由は、ファツリー部間に堆積した煤等によりファツリー部の取外し時の接触抵抗が増大していたこと、レーシングワイヤの反発及びタービンプレードファツリー部の塑性変形により、タービンプレードファツリー部とロータファツリー部間の取付け時の接触抵抗が増大していたことによるものと推定した。

この打撃により発生したファツリー部の変形がファツリー部間の当たり状態を変化させ、タービンプレードファツリー部への応力増加となったと考える。

1-2-3. R側過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査まとめ

R側過給機軸固着の起回事象は、タービンプレードの折損（疲労破壊）であると判断したことから、タービンプレードの折損に関する要因調査を実施した。

1-3. 要因調査（その3）

タービンプレードの疲労破壊に関する要因について、材料、設計条件、加工不良、組立

不良、外的要因の観点で要因分析表に基づき調査を実施した。

1-3-1. タービンブレードの疲労破壊に関する要因調査

(1) 材料に関する要因調査

a. 化学成分

(a) 設計要求仕様逸脱

タービンブレード及びロータシャフトの材料が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足により、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部の断面をEPMA※3にて分析し、材料の化学成分を確認したが、いずれも設計要求材質とおりの化学成分であり、異常は確認されなかった。

※3 Electron Probe Micro Analyzer

: 電子線を照射し、発生する特性X線の波長と強度から構成元素を分析する手法

b. 硬度分布

(a) 設計要求仕様逸脱

タービンブレード及びロータシャフトの硬度が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足となり、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部の断面の硬さ測定を実施したが、いずれも硬さは均一な分布であり、異常は確認されなかった。

c. 引張強度

(a) 設計要求仕様逸脱

タービンブレード及びロータシャフトの引張強度が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足となり、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部より試験片を取出し、引張試験を実施したが、いずれも設計値を満足しており、異常は確認されなかった。

d. 初期欠陥

(a) 材料の初期欠陥確認

タービンブレード及びロータシャフトの材料に初期欠陥が存在していると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、R側過給機のタービンブレードファツリー部、L側過給機のタービンブレードファツリー部及びL側過給機ロータファツリー部で確認されたき裂箇所破面についてSEM観察を実施した。

SEM観察の結果、き裂箇所に初期欠陥となり得る内部欠陥は確認されなかった。

(2) 設計条件に関する要因調査

a. 材料選定

(a) 材料選定に関する調査

必要強度に対する材料の選定間違いがあると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、メーカーにこれまでの使用実績を聞き取りした結果、当該D/G過給機タービンブレード等の材料は、大型船舶やディーゼル発電機の材料に標準材料として採用されていることが確認されたことから、材料選定に関する問題はなかったと考える。

b. 遠心応力

(a) 遠心応力に関する解析調査

設計条件で求めた遠心応力に対して実際の構成部材に作用する遠心応力が過大であると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ付加荷重の応力解析を実施し、修正グッドマン線図を用いた評価を行った結果、疲労限度内にあることから遠心応力に関する問題は確認されなかった。

c. レーシングワイヤ局部応力

(a) レーシングワイヤ局部応力に関する解析調査

タービンブレードに対するレーシングワイヤの遠心応力が設計条件と異なると、タービンブレードへの付加荷重が発生し、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤの遠心応力による付加荷重について、修正グッドマン線図を用いた評価を行った結果、レーシングワイヤ作用角度が付いた場合にファツリー部への応力振幅がわずかに疲労限度に近づくものの疲労限度内にあることから、レーシングワイヤ局部応力に関する問題は確認されなかった。

d. 起動・停止過程における過大応力

(a) 起動・停止の過程における過大応力に関する解析調査

起動・停止過程において、発電機出力が中間出力時の低回転域や定格出力到達時に発生するオーバーシュートによる過給機の過回転により設計条件を上回る過大な応力が発生すると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードとタービンロータアッセンブリモデルによる固有値解析を実施した。

解析の結果、想定される回転数領域に、共振点は存在しないことが確認されたことから、起動・停止過程における過大応力に関する問題はなかったと考える。

(3) 加工不良に関する要因調査

a. ファツリー形状

(a) ファツリー形状製作に関する調査

ファツリー形状について、設計値と異なる寸法に製作すると、ファツリー部間のクリアランスが無くなることで、ファツリー部のくびれ部に作用する応力が過大となり、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、ファツリー形状製作時の品質記録、要領書、管理基準に関する調査を実施した。製作当時のファツリー部加工結果（寸法）を示す品質記録は存在していないものの、出荷条件となる判定基準を満足していることから、品質管理上、ファツリー形状製作に関する問題はなかったと考える。

b. ファツリー部加工方法

(a) ファツリー部加工方法に関する調査

ファツリー部の面粗度が粗くなると、疲労限度が低下し、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、ファツリー部加工方法及び面粗度について確認した。ファツリー部の加工方法は、当該ファツリー部の加工時から、現在までにいくつか変更があったが、面粗度の設計値に変更はなく、き裂が発生したR側過給機のタービンプレードファツリー部の面粗度の計測結果も設計値を満足しており、ファツリー部加工方法に関する問題は確認されなかった。

c. レーシングワイヤ線径

(a) レーシングワイヤ線径加工に関する調査

レーシングワイヤの線径が設計値を逸脱すると、ファツリー部くびれ部に作用する応力が過大となり、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ線径の計測を実施した結果、レーシングワイヤ線径が応力解析の結果に対して必要強度を十分有していることから、レーシングワイヤ線径加工に関する問題は確認されなかった。

d. レーシングワイヤ孔径及び孔高さ

(a) レーシングワイヤ孔加工に関する調査

レーシングワイヤ孔径及び孔高さが部分的に設計値を逸脱し、隣接するタービンプレード間を貫通しているレーシングワイヤが傾くことで、ファツリー部くびれ部の応力を高め、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ孔の現品計測を実施した。

計測の結果、レーシングワイヤ孔径に、設計値を僅かに超えるものが確認された。

また、レーシングワイヤ孔高さについて設計値を逸脱し隣接するタービンプレードとの高低差が大きい箇所があることを確認した。

メーカーに聞き取りした結果、レーシングワイヤ孔径の設計値逸脱は、製造時に全数検査を行っていることから運転中の摩耗が原因であると考えられ、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱の原因は、製作時の孔加工不良である可能性が高いことを確認した。

(4) 組立不良に関する要因調査

a. レーシングワイヤ取付

	<p>(a) レーシングワイヤ取付に関する調査 レーシングワイヤ止端部形状や取付状態に不良があると、き裂発生の起因となる可能性がある。 そのため、至近の本格点検記録を確認した結果、止端部形状や取付状態に異常がないことから、レーシングワイヤ取付に関する問題は確認されなかった。</p> <p>b. ブレード取外・取付作業</p> <p>(a) ブレード取外・取付作業に関する調査 ブレードの取外・取付作業によって、ファツリー形状の変形や接触面の当たり状態が変化すると、き裂発生の起因となる可能性がある。 そのため、過去の点検記録の確認及び外観目視点検を実施したところ、以下の問題を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過去の点検時にタービンブレードの取外・取付作業を実施したことを確認 ・タービンブレード取外・取付時の打撃によるものと考えられるL側過給機ロータファツリー部端部に変形を確認 <p>なお、タービンブレード取外・取付作業は、当発電所2号機において発生した非常用ディーゼル発電機過給機の不具合に伴う水平展開として、当該D/G過給機のレーシングワイヤ孔の再加工工事の際に実施されていた。</p> <p>取外し後の再取付実施前には、ファツリー部に付着した煤や腐食生成物の洗浄を実施することから、再取付によってファツリー部間の当たり状態が変わり、タービンブレードき裂発生の起因の可能性があると考える。</p> <p>また、打撃により発生したロータファツリー部端部の変形がファツリー部間の当たり状態を変化させ、タービンブレードファツリー部への応力増加となった可能性があると考ええる。</p> <p>(5) 外的要因に関する要因調査</p> <p>a. 腐食・汚れ</p> <p>(a) 腐食・汚れに関する調査 腐食・汚れによる経年変化により、タービンブレードファツリー部とロータファツリー部間のクリアランス減少及び接触面の粗度が増加し、ファツリー部に応力が発生し、き裂発生の起因となる可能性がある。 そのため、外観目視点検による腐食・汚れの確認を実施した結果、以下の問題を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部に酸化スケール及び煤と思われる汚れの付着を確認 <p>ファツリー部間のクリアランスへ汚れが入り込むことによりファツリー部間の当たり状態が変化し、ファツリー部に歪みによる局部応力が発生した可能性がある。使用継続に伴い、腐食・汚れが増加することで、タービンブレードのき裂発生を助長した可能性があると考ええる。</p> <p>b. 運転負荷</p> <p>(a) 運転負荷状況に関する調査 現在の当該D/G運転負荷状況については、問題は確認されていないが、過去に運転負荷上昇率の変更等の運用変更があった場合には、過給機への過負荷による過大応力を発生させ、き裂発生の起因となっていた可能性がある。 そのため、過去の運用方法を確認した結果、納入から現時点に至るまで、発電機並列～定格負荷～発電機解列までの運用方法に変更はなく、運転負荷状況に関する問題は確認されなかった。</p> <p>c. 運転時間、起動回数</p> <p>(a) 運転時間、起動回数に関する調査 運転時間、起動回数が当該D/Gのみ過度に多い場合には、経年影響により、き裂発生の起因となる可能性がある。 そのため、プラントの運転開始からの総運転時間、起動回数について確認したが、1号機の他の非常用ディーゼル発電機と比較し、特異性はなく、運転時間、起動回数に関する問題は確認されなかった。</p> <p>d. 保守・整備</p> <p>(a) 保守・整備の影響に関する調査</p>
--	---

ロータシャフト取外・取付時に、ブレードを接触させると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、前回の本格点検記録を調査したが、ブレードを接触させた等の記録はなく、保守・整備の影響に関する問題は確認されなかった。

e. 経時的変化

(a) 経時的変化に関する調査

タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部の寸法が経時的に変化することで、ファツリー部間のクリアランスにばらつきが生じ、ファツリー部接触部への応力が增大することで、き裂の起因となる可能性がある。

そのため、タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部の三次元計測による寸法測定を実施したところ、以下の問題を確認した。

- ・一部のタービンブレードファツリー部の寸法が設計値を逸脱していることを確認
- ・一部のロータファツリー部の寸法が設計値を逸脱していることを確認

摩耗による減肉や煤の付着による厚肉等も否定できないものの、経時的変化によりファツリー部間のクリアランスが変化していた可能性がある。

応力解析の結果、タービンブレードファツリー部は、当該D/G定格運転中は0.2%耐力を加味した弾性限度を逸脱することから、経時的な寸法変化が生じる。一方、ロータファツリー部については、弾性限度を逸脱することがないため、経時的な寸法変化が生じることはない。

タービンブレードファツリー部の経時的な寸法変化が生じ、ファツリー部間のクリアランスにばらつきが発生していることを確認した。このばらつきにより、ファツリー部接触部への応力が増大し、き裂の一因となったと考える。

1-3-2. タービンブレードの疲労破壊に関する要因調査まとめ

タービンブレードの疲労破壊に関する調査の結果、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」及び「タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱」が確認された。

確認された事象をもとにタービンブレードの疲労破壊に関する要因の考察を以下に整理する。

(1) レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱に関する考察

レーシングワイヤ孔高さが設計値を逸脱し、隣接するタービンブレードとの高低差が生じると、タービンブレードとレーシングワイヤの作用角度が変位し、タービンブレード背面側の応力が増大する可能性がある。

本事象では、R側過給機、L側過給機ともにタービンブレードファツリー部の背面側を起点とするき裂が発生していることから、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱は、タービンブレードの疲労破壊の要因であると考えられる。

(2) タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱に関する考察

タービンブレードファツリー部の寸法が経時的に変化し、ファツリー部間のクリアランスが減少することで、タービンブレードファツリー部とロータファツリー部が運転中の熱膨張により接触しやすくなり、その結果、ファツリー部接触部への応力を増大させた可能性がある。

タービンブレードファツリー部は、運転に伴う熱応力、排気圧力及び遠心力による応力を受けることにより、寸法変化（塑性変形）が発生する。

更に、当該D/Gにおいては、過去にタービンブレードの取外・再取付を実施している。既に寸法変化が発生した状態のタービンブレードを再利用したことに伴い、ファツリー部間の当たり状態が大きく変化した可能性があり、ファツリー部への応力集中の主要因となったと考える。

なお、過給機の使用継続に伴うファツリー部の寸法変化による影響は、今回の事象発生に伴う調査を行うまで、製造メーカーの知見がなく、タービンブレードの保守点検内容、頻度や交換等の検討はなされていなかった。

(3) タービンブレードの疲労破壊に関する考察

「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」に加え「タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱」が発生した状況を模擬した応力解析を実施した結果、タービンブレードファツリー部の背面側に掛かる応力が設計値を上回り、疲労限度に達することを確認した。

なお、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」と「タービンブレードファツリー部

寸法の設計値逸脱」のそれぞれの事象単独による応力解析結果では、疲労限度には到達しないことを確認した。

以上より、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」及び「タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱」の重畳により、タービンブレードファツリー部背面側に応力が集中し、疲労限度を超えたため、同部位を起点として疲労破壊に至ったものとする。

1-4. その他の調査

これまでの調査の他に、本事象に関連する以下の調査を実施した。

1-4-1. R側過給機軸固着に伴う影響調査

R側過給機軸固着に伴い、当該D/Gの排気側・給気側それぞれに、損傷部品の破片が流出した可能性が高いことから、ディーゼル機関の点検を以下のとおり実施し、異常のないことを確認した。

- ・R側の全9気筒の開放とL側の代表2気筒の開放点検を実施し、異常のないことを確認
- ・R側及びL側の排気管全数に対し内部点検（目視点検）及び伸縮継手の内外面点検を実施し、異常のないことを確認
- ・R側の空気冷却器の開放点検を実施し、異常のないことを確認したが、R側の空気冷却器内部に過給機損傷部から発生したと考える金属片の混入を確認

1-4-2. 保守管理に関する調査

当該D/G過給機の保守管理に関する調査を実施した結果、保全プログラムによる点検内容（本格点検）が計画的に実施されており、問題ないことを確認した。

1-4-3. 過去の類似事象に関する調査

非常用ディーゼル発電機過給機のタービンブレード折損に関する過去の類似事象について、原子力安全推進協会の国内外トラブル情報等にて確認したが、本事象と同様の原因による類似事象は確認されなかった。

2. 推定原因

これまでの調査結果を踏まえ、タービンブレードが折損に至った原因は、以下の2項目が重畳することで、タービンブレードファツリー部の設計応力を超えたことにより発生したと考える。

- ① レーシングワイヤ孔の製造時の加工不良。
- ② 塑性変形したタービンブレード取外・再取付による、ファツリー部間の当たり状態の変化。

3. タービンブレード疲労破壊の推定メカニズム

調査結果を踏まえ、タービンブレード疲労破壊のメカニズムを以下のように推定した。

- ① 製造時のレーシングワイヤ孔加工の際に、タービンブレード固定治具の操作不良または穴開けドリル位置ずれにより、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱が発生。
- ② 隣接するレーシングワイヤ孔の高低差により、タービンブレードを貫通しているレーシングワイヤが設計と異なる作用角度に変位し、タービンブレード背面側に応力が増大。
- ③ タービンブレードファツリー部に、運転に伴う熱応力、排気圧力及び遠心力による応力を受けることで寸法変化（塑性変形）が蓄積するとともに、運転・停止時のファツリー部の熱膨張・収縮やファツリー部間のクリアランスでの付着物の増加により、ファツリー部間のクリアランスが徐々に減少。
- ④ タービンブレード取外し後の手入れに伴うファツリー部の付着物除去により、タービンブレード再取付け後のファツリー部間の当たり状態やクリアランスが部分的に変化。
- ⑤ タービンブレード背面側への応力増大とファツリー部間の当たり状態やクリアランスの変化に伴う応力集中に、運転・停止時の熱膨張・収縮が加わることで、ある時点を境に、ディーゼル機関からの排気脈動を加えた運転時の応力が疲労限度を超え、ファツリー部くびれ部にき裂が発生。
- ⑥ 増大した運転時の応力を受け続けることで、き裂が進展し、最終的にタービンブレードがファツリー部より延性破壊し、折損。

	<p>4. 事象発生の推定メカニズム</p> <p>4-1. R側過給機軸固着の推定メカニズム</p> <p>調査結果を踏まえ、R側過給機軸固着のメカニズムを以下のように推定した。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱に伴うタービンプレード背面側への応力増大、運転時の応力に伴う塑性変形が発生したタービンプレード取外・再取付による応力集中とディーゼル機関運転時の応力により、R側過給機のタービンプレード1枚が疲労限度を超え、き裂が発生・進展し、ファツリー部より折損。 ② 折損したタービンプレードは、レーシングワイヤを切断し、外周方向に引き出しながら、6時方向で隣接するタービンプレードとシュラウドリングの間に入り込み、同時にノズルリングとも接触。 ③ 接触によりタービンプレードが分割、破断片はタービン排気流に乗って排気管へ移動。比較的大きい根元部はケーシング内に落下。 ④ タービンプレードは遠心力とともにレーシングワイヤを引き出し、脱落したレーシングワイヤは排気管内へ移動。 ⑤ タービンプレードが折損したことにより、ロータシャフトはアンバランスとなり振動が増加しラジアル方向の変位増加。 ⑥ ロータシャフトフランジやタービンプレードファツリー部がシャフトシュラウドと摺動接触。 ⑦ ロータシャフトのアンバランスによりインデューサとインペラがインサート内面に接触。 ⑧ シャフトシュラウドとシールプレートの固定ボルト2本、ナット・ワッシャ3個が緩み脱落。 ⑨ ロータシャフトフランジがシャフトシュラウドと摺動接触し、ロータシャフトフランジ結合部に隙間が発生。 ⑩ シャフトシュラウド下部は、シャフトシュラウド自身の振動またはロータシャフトとの接触により破損し、ケーシング内に破損部が脱落。 ⑪ ロータシャフト屈曲、アンバランス等の要因により軸が振れまわり、回転体とケーシングが強く接触。 ⑫ キックバック現象によりロータシャフトが3時方向に急負荷し、ベアリングのころと保持器を潰し、完全軸固着。同時にタービン側弾性装置（軸受押さえ回り止め部）が逆回転方向に回転し、軸受押さえ回り止め部の爪を折損させ270°回転。 <p>4-2. 発電機出力低下に関する推定メカニズム</p> <p>これまでの全ての調査結果を踏まえ、当該D/Gの発電機出力低下に関するメカニズムは、以下のとおりと推定した。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① R側過給機のタービンプレード損傷によりR側過給機の軸固着が発生。R側過給機軸固着による衝撃により、動弁注油タンク油面低検出器が誤作動し、警報発生。 ② R側過給機の軸固着により、R側過給機は機関への送気機能を喪失。R側過給機の送気機能喪失により過給機の軸シールが失われ、過給機上部への排気ガスが漏れ、もやの発生と火災報知機盤プレアラーム動作。 ③ 過給機のR側とL側は、給気と排気ラインが各々分離しており、L側への送気及び機関の運転は継続されていた。一方、R側は燃焼室への送気がほぼ遮断され、R側シリンダは不完全燃焼から未燃焼状態となった。R側シリンダ内のピストン上下動作は圧縮損失となりL側シリンダへの動作抵抗が増加し、機関回転速度を低下させるように働く。 ④ 系統連携した機関の回転速度は変化せず、手動ガバナ操作であったため、ガバナは機関への燃料供給量を変化することなく機関出力は急激に低下。 ⑤ 機関出力が低下傾向状態では、R側シリンダの抵抗を上回る機関出力をL側シリンダで発生させることができず、発電機出力が0MW近傍まで急激に低下。 <p>（詳細は、別添の「柏崎刈羽原子力発電所1号機 非常用ディーゼル発電機（B）の過給機軸固着について（報告書）」のとおり。）</p>
保護装置の種類及び動作状況	該当せず
放射能の影響	なし
被害者	なし

他に及ぼした傷害	なし
復旧の日時	未定
再発防止対策	<p>1. 対策</p> <p>当該D/G過給機（R側及びL側）については、タービンブレード及びロータシャフトを新製して復旧するが、以後の非常用ディーゼル発電機過給機の新製及び既設非常用ディーゼル発電機を含めた過給機の保守管理に際して、以下の対策を実施する。</p> <p>① 加工不良（新製時）に関する対策 レーシングワイヤ孔加工時の検査にて、レーシングワイヤ孔高さが設計要求値以内であることを確認を作業要領書に定め、実施する。</p> <p>② 保守管理に関する対策 ファツリー部の経時的な変化及びタービンブレード取外・再取付に伴うファツリー部の当たり状態の変化を考慮し、不適合等によりタービンブレードの取外が必要となった場合は、タービンブレードを再利用しないこととする。</p> <p>2. 水平展開</p> <p>過去の過給機点検において、タービンブレードをロータシャフトから取外し、再度取付けた実績のある過給機を対象として点検を実施する。</p> <p>点検の内容として、レーシングワイヤ孔高さ測定及びタービンブレードファツリー部のき裂の有無の確認を実施し、本事象と同様な事象が発生する可能性を評価し、必要に応じタービンブレード等の交換を実施する。</p> <p>（詳細は、別添の「柏崎刈羽原子力発電所1号機 非常用ディーゼル発電機（B）の過給機軸固着について（報告書）」のとおり。）</p>

柏崎刈羽原子力発電所 1号機
非常用ディーゼル発電機（B）の過給機軸固着について
（報告書）

平成31年 3月

東京電力ホールディングス株式会社

本資料のうち、枠囲みの内容は機密事項に属しますので公開できません。

1. 件名

柏崎刈羽原子力発電所 1号機
非常用ディーゼル発電機 (B) の過給機軸固着について

2. 事象発生の日時

平成 30年 9月 6日 13時 50分 (必要な機能を有していないと判断した日時)

3. 事象発生の場所

柏崎刈羽原子力発電所 1号機
原子炉建屋地下 1階非常用ディーゼル発電機 (B) 室 (非管理区域)

4. 事象発生の発電用原子炉施設名

非常用予備発電装置 非常用ディーゼル発電設備

5. 事象の状況

(1) 事象発生時の状況

柏崎刈羽原子力発電所 1号機は第 16 回定期検査中のところ、平成 30年 8月 30日 14時 30分より、非常用ディーゼル発電機 (B系)(以下、「当該 D / G」という。) を定例試験のために起動し確認運転を実施していた際、同日 15時 16分に異音が発生するとともに、発電機出力が 6.6 MW から 0 MW に低下したため、当該 D / G を手動停止した。

なお、本事象発生時は、他の非常用ディーゼル発電機 2 台 (A系、高圧炉心スプレイ系) が動作可能であったことから、柏崎刈羽原子力発電所原子炉施設保安規定第 61 条で要求されている運転上の制限¹は満足していることを確認した。

その後、当該 D / G の発電機出力が低下した要因を調査していたところ、9月 6日に、当該 D / G の R 側過給機の軸が固着していることを確認した。当該 D / G の R 側過給機が軸固着に至った要因の詳細調査は、工場への持出しが必要であり、速やかな復旧が難しいことから、同日 13時 50分に、実用発電用原子炉の設置、運転等に関する規則第 134 条第 3号「発電用原子炉施設の安全を確保するために必要な機能を有していないと認められたとき」に該当するものと判断した。

なお、本事象による外部への放射能の影響はなかった。

1 柏崎刈羽原子力発電所原子炉施設保安規定 (抜粋)

第 61 条 (非常用ディーゼル発電機その 2)

原子炉の状態が冷温停止及び燃料交換において、非常用ディーゼル発電機 (非常用ディーゼル発電機とは、A系、B系及び高圧炉心スプレイ系の非常用ディーゼル発電機をいう。) は表で定める事項を運転上の制限とする。

項目	運転上の制限
交流電源	非常用交流高圧電源母線に接続する非常用ディーゼル発電機を含め 2 台の非常用発電設備が動作可能であること

(2) 当該 D / G 発電機出力低下時の時系列

【 8 月 3 0 日 】

- 14:30 当該 D / G 定例試験開始
- 14:30 当該 D / G 起動
- 14:43 当該 D / G 並列
- 14:52 当該 D / G ハーフロード到達
- 15:05 当該 D / G 定格出力 6 . 6 MW 到達
- 15:16 中央制御室の主機操作員が異音を確認、同じく現場の補機操作員が異音を確認
現場の研修生が当該 D / G 上部に灰色のもやを確認
警報発生
 - 「ディーゼル発電機 1 B 異常」(中央制御室)
 - 「動弁注油タンク油面低」(現場)当該 D / G エリア自動火災報知機盤プレアラーム動作
 - 「光電アナログ注意・光電アナログ蓄積中 / 回復」(中央制御室)当該 D / G 関連中央制御室パラメータ変化
当該 D / G 発電機出力 : 6 . 6 MW 異音発生直後 : 6 . 6 MW
異音消滅後 : 6 . 0 MW その後 : 0 MW
- 15:16 上記の異常を確認したため、主機操作員が中央制御室にて手動操作により
当該 D / G を解列、停止
- 15:16 当直長が当該 D / G 不待機宣言
- 15:40 当該 D / G 作動除外操作実施

(3) R 側過給機軸固着確認までの時系列

【 8 月 3 0 日 】

- ・点検調査方法の検討開始

【 9 月 3 日 】

- ・点検調査のための安全処置実施

【 9 月 4 日 ~ 5 日 】

- ・動弁注油タンク、クランク室、過給機ブロワ側潤滑油採取
- ・各カバー開放による機関内部外観目視点検実施 (異常なし)

【 9 月 5 日 】

- ・燃料噴射ラック動作確認、発電機絶縁抵抗・巻線抵抗測定 (異常なし)

【 9 月 6 日 】

- ・継電器点検、計器点検、発電機目視点検、発電機の界磁回路絶縁抵抗・発電機の巻線抵抗測定 (異常なし)
- ・機関ターニングによる動作確認 (異常なし)
- ・過給機ロータハンドターニングによる動作確認 (R 側過給機 (発電機側から見て右側の過給機) に軸固着確認。L 側は異常なし)

(添付資料 - 1、2、3 参照)

6．事象の原因調査

6 - 1．要因調査（その1）

事象の状況を踏まえ、当該D / Gの発電機出力低下に関する要因分析表を作成し、故障箇所の特定のための要因調査を以下のとおり実施した。

（添付資料 - 4 参照）

6 - 1 - 1．発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査

（1）潤滑油系統

a．摺動部異常

（a）摺動部抵抗大

潤滑油系統に異常を生じ、摺動部の抵抗が大きくなると、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、クランクケースカバー開放による内部点検（目視点検）、カムケースカバー開放による内部点検（目視点検）、シリンダヘッドカバー開放による内部点検（目視点検）、潤滑油分析、ターニングによる動作確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（1）参照）

b．回転部異常

（a）回転部抵抗大

潤滑油系統に異常を生じ、回転部の抵抗が大きくなると、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、クランクケースカバー開放による内部点検（目視点検）、カムケースカバー開放による内部点検（目視点検）、シリンダヘッドカバー開放による内部点検（目視点検）、潤滑油分析、ターニングによる動作確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（2）参照）

（2）燃焼機関系統

a．特定シリンダの着火異常

（a）燃料噴射ポンプの異常

燃料噴射ポンプに異常がある場合、燃焼機関系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、燃料噴射ラックの動作確認（各気筒）を実施したが、異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（3）参照）

(b) 過給機の異常

過給機に異常がある場合、燃焼機関系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、R側及びL側過給機について、過給機エンドカバー（ブロウ側、タービン側）開放による内部点検（目視点検）、過給機ロータのハンドターニング、潤滑油分析を実施したところ、R側過給機において、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機エンドカバー（タービン側）開放による内部点検にて軸受押さえ回り止め部の欠損を確認
 - ・ R側過給機ロータのハンドターニングにて軸固着を確認
 - ・ 潤滑油内で金属粉を確認したことから、成分分析を実施
- なお、L側過給機に異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（4）参照）

(3) 給排気系統

a . 特定シリンダの圧力異常

(a) 圧縮圧力低下

圧縮圧力の低下がある場合、給排気系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、クランクケースカバー開放による内部点検（目視点検）を実施したが、異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（5）参照）

(4) 制御系統

a . ガバナ異常

(a) 設定値異常

ガバナの設定値に異常がある場合、制御系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、ロードリミット値、スピードドープ値の確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（6）参照）

(b) ガバナ動作異常

ガバナの動作に異常がある場合、制御系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、ガバナの動作確認及び作動油内の異物確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

（添付資料 - 5（7）参照）

(5) 冷却水系統

a . 制御系異常

(a) 温度調整弁の異常

定例試験記録より、当該 D / G 停止までは正常に冷却水が温度制御されており、異常は確認されていないことに加え、冷却水の制御系異常が発電機出力低下の要因となる可能性は低いですが、念のため温度調整弁の分解点検を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (8) 参照)

b . 機械系異常

(a) 冷却水ポンプの異常

定例試験記録より、当該 D / G 停止までは正常に冷却水が供給されており、異常は確認されていないことに加え、冷却水の機械系異常が発電機出力低下の要因となる可能性は低いですが、念のため冷却水ポンプの動作確認 (機関ターニングと同時動作確認) を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (9) 参照)

(6) 発電機系統

a . 監視系異常

(a) 計器单品異常

中央制御室に設置している電力計に異常がある場合、誤った発電機出力を示す可能性がある。

そのため、電力計の計器点検を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 0) 参照)

(b) P T ・ C T 異常、ヒューズ溶断

中央制御室に設置している電力計、過渡現象記録装置へ信号を出力する回路上で異常がある場合、誤った発電機出力を示す可能性がある。

そのため、P T ・ C T の目視点検、ヒューズの溶断確認を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 1) 参照)

b . 発電機主回路異常

(a) 受電遮断器の開放

受電遮断器の意図しない開放がある場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、運転員への操作実績の聞き取り及び過渡現象記録装置のトレンド確認を実施したが、受電遮断器の意図しない開放はなかった。

また、受電遮断器の動作確認を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 2) 参照)

(b) 主回路での地絡、短絡

主回路上に地絡、短絡が発生した場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、発電機の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

なお、念のため主回路を監視している警報要素に係る継電器点検を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 3) 参照)

(c) AVR異常

AVRに異常がある場合、発電機の制御不良により、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、AVR点検を実施したが、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 4) 参照)

(d) 界磁回路での地絡、短絡

界磁回路上に地絡、短絡が発生した場合、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、界磁回路の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 5) 参照)

c . 系統異常

(a) 系統動揺

系統動揺が発生している場合、発電機系統に異常を生じ、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、過渡現象記録装置のトレンドにて系統電圧、系統周波数を確認したが、系統動揺は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 6) 参照)

d . 発電機異常

(a) 発電機の異常振動

発電機に異常振動がある場合、回転部の機械的な異常により、発電機出力低下の要因となる可能性がある。

そのため、カップリング嵌合部、発電機基礎ボルト、速度検出器、ブラシホル

ダー及びコレクターリングの目視点検、ターニングによる動作確認、軸受部上蓋開放確認、発電機及び界磁回路の絶縁抵抗測定、巻線抵抗測定を実施したが、いずれも異常は確認されなかった。

(添付資料 - 5 (1 7) 参照)

6 - 1 - 2 . 発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査まとめ

以上の当該D / G発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査結果より、燃焼機関系統の調査において、R側過給機のロータに軸固着が確認された。

過給機以外に異常は確認されていないことから、R側過給機軸固着が当該D / G発電機出力低下の要因であると判断し、R側過給機軸固着の要因分析表を作成して調査を実施した。

6 - 2 . 要因調査 (その 2)

発電機出力低下に関する要因分析に基づく調査にて確認された故障箇所について、個別に要因分析表を作成し、原因特定のための調査を以下のとおり実施した。

6 - 2 - 1 . 過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査

過給機については、軸固着を確認したR側過給機をメーカ工場に持出して詳細点検を実施した。

なお、発電機出力低下に関する発電所内における調査にて異常の確認されていないL側過給機についてもメーカ工場に持出し、R側過給機との比較調査を実施した。

(添付資料 - 6 参照)

(1) 回転体の異常

a . タービンブレードとシュラウドとの接触

(a) タービンブレード異常

タービンブレードに変形等の異常がある場合、回転体と静止部との接触や軸偏芯等が生じることによる軸受等の損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

< R側過給機 >

- ・タービンブレード1枚 (No . 1) がタービンブレードファツリー部背面側の第一くびれ部の谷部より折損を確認
- ・折損部 (No . 1 のタービンブレード) から反時計方向にタービンブレード4枚の先端部変曲を確認
- ・1時～5時方向のタービンブレード先端部に接触痕を確認

< L側過給機 >

- ・全てのタービンブレードの先端部に接触痕を確認

- ・タービンブレード1枚（No. 25）において、タービンブレードファツリ一部背面側の第二くびれ部の谷部にき裂を確認
- ・き裂が確認されたタービンブレード（No. 25）を受け止めるロータファツリ部の第一くびれ部の谷部に、指示模様（磁粉探傷検査）を確認
- ・ロータファツリ一部片側の側面部に打痕と見られる変形を確認

折損、き裂が確認された箇所の破面を走査型電子顕微鏡（以下、「SEM」という。）観察した結果を以下に示す。

- ・折損が確認されたR側過給機のタービンブレードの破面をSEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）を確認
- ・き裂が確認されたL側過給機のタービンブレードのき裂箇所を強制切断し、SEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）を確認
- ・き裂が確認されたL側過給機ロータファツリ部のき裂箇所を強制切断し、SEM観察した結果、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）を確認

以上のことから、R側過給機のタービンブレードは、これまでの運転の過程で、何らかの繰り返し応力を受け、疲労破壊した可能性があると考える。

（添付資料－7（1）参照）

（b）レーシングワイヤ異常

レーシングワイヤ^{※2}に異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・R側過給機の外周側レーシングワイヤの脱落と止端部の破断を確認
- ・R側過給機の内周側レーシングワイヤ \blacksquare 本のうち1本の脱落を確認

※2レーシングワイヤ：タービンブレードの振動を抑制することを目的として、タービンブレードに対し外周、内周それぞれ \blacksquare 本ずつのワイヤが取付けられている。

破断したレーシングワイヤの破面をSEM観察し、レーシングワイヤの破断原因が疲労破壊か、タービンブレード折損に伴う破断かの確認を実施した。

SEM観察の結果から、延性による破断を示すディンプル模様が確認され、疲労破壊を示す縞模様（ストライエーション模様）は確認されなかった。

そのため、レーシングワイヤの破断は、タービンブレード折損に伴う破断であると考えられる。

（添付資料－7（2）参照）

b . タービンブレードとノズルリングとの接触

(a) ノズルリングの異常

ノズルリングに異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のノズルリング 9時～2時方向に接触痕（小さい傷）を確認
- ・ R側過給機のノズルリング 4時～7時方向に接触痕（大きい傷）を確認

R側過給機のノズルリングに確認された接触痕は、ノズルリングの排気入口側ではなくタービンブレード側に確認されたことから、R側過給機のタービンブレード（No. 1）折損による従属的な事象であると考ええる。

（添付資料 - 7（3）参照）

(b) 異物飛び込みによるノズル損傷

異物飛び込みによりタービンブレード及びノズルリングに損傷がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施したが、タービンブレード及びノズルリングに異物飛び込みの痕跡は確認されなかった。

なお、タービンブレード及びノズルリングには、折損したタービンブレードが隙間に入り込んだことによる接触痕が確認された。

R側過給機のノズルリングに確認された接触痕は、ノズルリングの排気入口側ではなくタービンブレード側に確認されたことから、異物飛び込みによるものではなく、R側過給機のタービンブレード（No. 1）折損による従属的な事象であると考ええる。

（添付資料 - 7（4）参照）

c . インペラとケースとの接触

(a) インペラ、インデューサの異常

インペラ、インデューサに異常がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のインデューサの6時～11時方向の先端部に接触痕を確認
- ・ R側過給機のインペラの6時～11時方向の先端部に接触痕を確認

確認された異常は、いずれもシャフトフランジの開きによる軸の振れまわりによって発生したものと推定されることから、軸固着の原因となるインペラ、インデューサの異常はなかったものと考ええる。

（添付資料 - 7（5）参照）

(b) 異物飛び込みによるインペラ及びインデューサ損傷

異物飛び込みによりインペラ及びインデューサに損傷がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のインペラ背面に接触痕を確認

確認された接触痕は、シャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト、ナット・ワッシャ脱落によるもので、インペラの空気取入れ側からの異物飛び込みによる損傷ではないと考える。

(添付資料-7 (6) 参照)

d. シール部品とロータ軸との接触

(a) ロータ軸偏芯

ロータ軸の曲がりにより接触がある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、過給機エンドカバー開放によるハンドターニング、及びメーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ ハンドターニングの結果、R側過給機の軸固着を確認
- ・ R側過給機のロータシャフトフランジ部の0時～6時方向に最大0.5mm程度の隙間を確認

確認されたロータシャフトフランジ部の隙間は、締結ボルトに伸びが確認されていることから、R側過給機軸固着に至る過程での急激な過大応力を受けたことによる従属的な事象と考える。

(添付資料-7 (7) 参照)

(b) シール部品の脱落

固定ボルト等の緩みがある場合、回転体に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

- ・ R側過給機のシャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト (■本中2本) 及びナット・ワッシャ (■個中3個) の脱落を確認
- ・ R側過給機のシャフトシュラウドの破損を確認

ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により、ボルト、ナット・ワッシャが脱落し、ロータシャフトとシャフトシュラウドの接触が起こりシャフトシュラウドの破損が発生したものと考える。

(添付資料-7 (8) 参照)

(2) 軸受の異常

a. ベアリングの異常

(a) ベアリング摩耗

ベアリング摺動部に異常摩耗がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、R側過給機のベアリング（過給機タービン側及びブロワ側）についてベアリングメーカーにて詳細点検を実施した結果、以下の異常を確認した。

<過給機タービン側ころ軸受>

- ・内輪軌道面の約1/3周に、ころのピッチ間隔で変形（圧痕）を確認
- ・保持器ポケット柱面の約1/3周に破断、摩耗、変色を確認
- ・ころ転動面に摩耗、変形を確認

<過給機ブロワ側玉軸受>

- ・内輪軌道面の約1/3周に剥離を確認

R側過給機の両ベアリングの損傷・変形は、瞬間的な荷重（衝撃荷重）を受けたことにより発生したものと推定されることから、特にタービン側ころ軸受ベアリングの損傷は、ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により、ロータシャフトが屈曲し、ベアリングのころと保持器が潰れたものであり従属的に発生したものと考える。

（添付資料 - 7（9）参照）

(b) 潤滑油不良

潤滑油補給時の銘柄間違いがある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、前回の本格点検時の補給記録を確認したが、R側及びL側過給機ともに補給した潤滑油の銘柄の相違はなかった。

（添付資料 - 7（10）参照）

(c) 潤滑油の劣化、油量不足

潤滑油性状の劣化、オイルポンプ故障による軸受部への注油量不足がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、潤滑油性状の劣化については、潤滑油分析を実施したが、R側及びL側過給機ともに潤滑油性状に異常は確認されなかった。

オイルポンプの健全性については、メーカー工場にて詳細点検を実施し、オイルポンプ性能に関する異常は確認されなかった。

（添付資料 - 7（11）参照）

(d) 潤滑油への異物混入

潤滑油への異物混入がある場合、ベアリングに損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、潤滑油性状の劣化については、潤滑油分析を実施したが、R側及びL側過給機ともに潤滑油性状に異常は確認されなかった。

潤滑油内に残留していた金属粉の成分分析を実施した結果、タービン側にて亜鉛（Zn）成分と銅（Cu）成分、ブロウ側にて鉄（Fe）及びクロム（Cr）を含む成分が多く検出された。確認された金属粉に関する発生源調査を実施した結果、いずれもベアリングの構成部材であることが確認された。

このことから、潤滑油に残留していた金属粉は、ベアリング損傷によるベアリング部材の摩耗等により発生したものであり、潤滑油への異物混入はなかったと考える。

(添付資料-7 (12) 参照)

b. 構成部品の緩み、異常

(a) 部品の脱落

固定ボルト等の緩み、脱落がある場合、軸受に損傷を生じ、過給機軸固着の要因となる可能性がある。

そのため、メーカ工場にて詳細点検を実施した結果、R側過給機において以下の異常を確認した。

- ・R側過給機のシャフトシュラウド、シールプレート固定ボルト（ 本中2本）、ナット・ワッシャ（ 個中3個）の脱落を確認

確認された部品の脱落は、ロータシャフトアンバランス発生に伴う振動により発生したものと推定し、従属的に発生したものと考える。

(添付資料-7 (13) 参照)

6-2-2. R側過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査結果の考察

(1) R側過給機軸固着の起点部位と従属的損傷部位の考察

R側過給機軸固着に関する調査結果を踏まえ、比較的大きく損傷している「タービンブレード」、「レーシングワイヤ」及び「ベアリング」について、いずれの事象が起点部位であるかを考察した。

レーシングワイヤは瞬間的な応力による破断であること、ベアリングは瞬間的な衝撃荷重による損傷であることに対し、タービンブレードは、事象の進展に一定の時間を要する疲労破壊の様相を確認している。

また、打痕や接触痕が確認された他の損傷部位は、確認された傷の表面に腐食や煤の付着等が確認されず比較的新しいことから、事象の起点ではないと考える。

なお、タービンブレードの折損面には腐食や煤の付着が確認されており、破断前のき

裂が、一定期間存在していたものとする。

以上より、R側過給機軸固着の起点部位はタービンブレードの疲労破壊であり、その他は従属的に損傷したものとする。

(2) L側過給機タービンブレード先端部の傷の考察

L側過給機点検にて確認されたタービンブレードの先端部の傷は、接触したと考えられるノズルリング側の接触痕が、下部に集中していることから、R側過給機の軸固着時の衝撃により、瞬間的にタービンブレードと周囲のノズルリングの一部が接触し発生したものとする。

(3) L側過給機タービンブレードき裂の考察

タービンブレードファツリー部のき裂の破面観察結果は、疲労破壊を示す縞模様(ストライエーション模様)であり、R側過給機の折損したタービンブレードと同様にファツリー部にて発生していることから、R側過給機と同様に、疲労破壊が進展していたものとする。

なお、確認されたき裂は、タービンとしての機能への影響はなく、当該D/Gの発電機出力低下の原因ではなかったものとする。

(4) L側過給機ロータファツリー部のき裂の考察

L側過給機ロータファツリー部のき裂は、タービンブレードファツリー部のき裂と相対する箇所にて確認されている。タービンブレードファツリー部に比べ、ロータファツリー部は設計上発生応力に対して許容される応力の余裕が大きい。そのため、先にタービンブレードファツリー部にき裂が発生し、タービンブレードファツリー部とロータファツリー部の当たり状態が変化することで、ロータファツリー部の一部に過大な応力が加わり、き裂が従属的に発生したものとする。また、き裂の破面観察結果は、疲労破壊を示す縞模様(ストライエーション模様)であることから、タービンブレードファツリー部と同様に疲労破壊が進展していたものとする。

(5) L側過給機ロータファツリー部側面の打痕に関する考察

L側ロータファツリー部に確認された変形は、表面に接触痕等が確認されず、また、腐食や煤の付着があることから、本事象発生前から存在していたものとする。

工場の作業員に対し、過去の作業履歴に関して聞き取りした結果は以下のとおり。

- ・当発電所2号機において発生した非常用ディーゼル発電機過給機の不具合に伴う水平展開として、タービンブレードの取外・取付を実施した。
- ・取外・取付の際に、通常は樹脂製ハンマー及び黄銅棒にて打撃するところ金属製ハンマーにより打撃を実施したこと、さらにL側ロータファツリー部の側面を誤って打撃し、変形したものとする。
- ・金属製ハンマーを使用した理由は、ファツリー部間に堆積した煤等によりファツ

リー部の取外し時の接触抵抗が増大していたこと、レーシングワイヤの反発及びタービンプレードファツリー部の塑性変形により、タービンプレードファツリー部とロータファツリー部間の取付け時の接触抵抗が増大していたことによるものと推定した。

この打撃により発生したファツリー部の変形がファツリー部間の当たり状態を変化させ、タービンプレードファツリー部への応力増加となったと考える。

6 - 2 - 3 . R側過給機軸固着に関する要因分析に基づく調査まとめ

R側過給機軸固着の起回事象は、タービンプレードの折損（疲労破壊）であると判断したことから、タービンプレードの折損に関する要因調査を実施した。

6 - 3 . 要因調査（その3）

タービンプレードの疲労破壊に関する要因について、材料、設計条件、加工不良、組立不良、外的要因の観点で要因分析表に基づき調査を実施した。

（添付資料 - 8 参照）

6 - 3 - 1 . タービンプレードの疲労破壊に関する要因調査

（1）材料に関する要因調査

a . 化学成分

（a）設計要求仕様逸脱

タービンプレード及びロータシャフトの材料が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足により、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードファツリー部及びロータファツリー部の断面をEPMA³にて分析し、材料の化学成分を確認したが、いずれも設計要求材質とおりの化学成分であり、異常は確認されなかった。

3 Electron Probe Micro Analyzer

：電子線を照射し、発生する特性X線の波長と強度から構成元素を分析する手法

（添付資料 - 9（1）参照）

b . 硬度分布

（a）設計要求仕様逸脱

タービンプレード及びロータシャフトの硬度が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足となり、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードファツリー部及びロータファツリー部の断面の硬さ測定を実施したが、いずれも硬さは均一な分布であり、異常は確認されなかった。

（添付資料 - 9（2）参照）

c . 引張強度

(a) 設計要求仕様逸脱

タービンプレード及びロータシャフトの引張強度が設計要求仕様を逸脱していると、強度不足となり、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードファツリー部及びロータファツリー部より試験片を取出し、引張試験を実施したが、いずれも設計値を満足しており、異常は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (3) 参照)

d . 初期欠陥

(a) 材料の初期欠陥確認

タービンプレード及びロータシャフトの材料に初期欠陥が存在していると、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、R側過給機のタービンプレードファツリー部、L側過給機のタービンプレードファツリー部及びL側過給機ロータファツリー部で確認されたき裂箇所破面についてSEM観察を実施した。

SEM観察の結果、き裂箇所に初期欠陥となり得る内部欠陥は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (4) 参照)

(2) 設計条件に関する要因調査

a . 材料選定

(a) 材料選定に関する調査

必要強度に対する材料の選定間違いがあると、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、メーカにこれまでの使用実績を聞き取りした結果、当該D / G過給機タービンプレード等の材料は、大型船舶やディーゼル発電機の材料に標準材料として採用されていることが確認されたことから、材料選定に関する問題はなかったと考える。

(添付資料 - 9 (5) 参照)

b . 遠心応力

(a) 遠心応力に関する解析調査

設計条件で求めた遠心応力に対して実際の構成部材に作用する遠心応力が過大であると、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ付加荷重の応力解析を実施し、修正グッドマン線図を用いた評価を行った結果、疲労限度内にあることから遠心応力に関する問題

は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (6) 参照)

c . レーシングワイヤ局部応力

(a) レーシングワイヤ局部応力に関する解析調査

タービンプレードに対するレーシングワイヤの遠心応力が設計条件と異なると、タービンプレードへの付加荷重が発生し、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤの遠心応力による付加荷重について、修正グッドマン線図を用いた評価を行った結果、レーシングワイヤ作用角度が付いた場合にファツリー部への応力振幅がわずかに疲労限度に近づくものの疲労限度内にあることから、レーシングワイヤ局部応力に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (7) 参照)

d . 起動・停止過程における過大応力

(a) 起動・停止の過程における過大応力に関する解析調査

起動・停止過程において、発電機出力が中間出力時の低回転域や定格出力到達時に発生するオーバーシュートによる過給機の過回転により設計条件を上回る過大な応力が発生すると、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードとタービンロータアッセンブリモデルによる固有値解析を実施した。

解析の結果、想定される回転数領域に、共振点は存在しないことが確認されたことから、起動・停止過程における過大応力に関する問題はなかったと考える。

(添付資料 - 9 (8) 参照)

(3) 加工不良に関する要因調査

a . ファツリー形状

(a) ファツリー形状製作に関する調査

ファツリー形状について、設計値と異なる寸法に製作すると、ファツリー部間のクリアランスが無くなることで、ファツリー部のくびれ部に作用する応力が過大となり、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、ファツリー形状製作時の品質記録、要領書、管理基準に関する調査を実施した。製作当時のファツリー部加工結果(寸法)を示す品質記録は存在していないものの、出荷条件となる判定基準を満足していることから、品質管理上、ファツリー形状製作に関する問題はなかったと考える。

(添付資料 - 9 (9) 参照)

b . ファツリー部加工方法

(a) ファツリー部加工方法に関する調査

ファツリー部の面粗度が粗くなると、疲労限度が低下し、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、ファツリー部加工方法及び面粗度について確認した。

ファツリー部の加工方法は、当該ファツリー部の加工時から、現在までいくつか変更があったが、面粗度の設計値に変更はなく、き裂が発生したR側過給機のタービンブレードファツリー部の面粗度の計測結果も設計値を満足しており、ファツリー部加工方法に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 0) 参照)

c . レーシングワイヤ線径

(a) レーシングワイヤ線径加工に関する調査

レーシングワイヤの線径が設計値を逸脱すると、ファツリー部くびれ部に作用する応力が過大となり、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ線径の計測を実施した結果、レーシングワイヤ線径が応力解析の結果に対して必要強度を十分有していることから、レーシングワイヤ線径加工に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 1) 参照)

d . レーシングワイヤ孔径及び孔高さ

(a) レーシングワイヤ孔加工に関する調査

レーシングワイヤ孔径及び孔高さが部分的に設計値を逸脱し、隣接するタービンブレード間を貫通しているレーシングワイヤが傾くことで、ファツリー部くびれ部の応力を高め、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、レーシングワイヤ孔の現品計測を実施した。

計測の結果、レーシングワイヤ孔径に、設計値を僅かに超えるものが確認された。また、レーシングワイヤ孔高さについて設計値を逸脱し隣接するタービンブレードとの高低差が大きい箇所があることを確認した。

メーカーに聞き取りした結果、レーシングワイヤ孔径の設計値逸脱は、製造時に全数検査を行っていることから運転中の摩耗が原因であると考えられ、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱の原因は、製作時の孔加工不良である可能性が高いことを確認した。

(添付資料 - 9 (1 2) 参照)

(4) 組立不良に関する要因調査

a . レーシングワイヤ取付

(a) レーシングワイヤ取付に関する調査

レーシングワイヤ止端部形状や取付状態に不良があると、き裂発生の原因となる可能性がある。

そのため、至近の本格点検記録を確認した結果、止端部形状や取付状態に異常がないことから、レーシングワイヤ取付に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 3) 参照)

b . ブレード取外・取付作業

(a) ブレード取外・取付作業に関する調査

ブレードの取外・取付作業によって、ファツリー形状の変形や接触面の当たり状態が変化すると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、過去の点検記録の確認及び外観目視点検を実施したところ、以下の問題を確認した。

- ・過去の点検時にタービンブレードの取外・取付作業を実施したことを確認
- ・タービンブレード取外・取付時の打撃によるものと考えられる L 側過給機ロータファツリー部端部に変形を確認

なお、タービンブレード取外・取付作業は、当発電所 2 号機において発生した非常用ディーゼル発電機過給機の不具合に伴う水平展開として、当該 D / G 過給機のレーシングワイヤ孔の再加工工事の際に実施されていた。

取外し後の再取付実施前には、ファツリー部に付着した煤や腐食生成物の洗浄を実施することから、再取付によってファツリー部間の当たり状態が変わり、タービンブレードき裂発生の起因の可能性があると考える。

また、打撃により発生したロータファツリー部端部の変形がファツリー部間の当たり状態を変化させ、タービンブレードファツリー部への応力増加となった可能性があると考える。

(添付資料 - 9 (1 4) 参照)

(5) 外的要因に関する要因調査

a . 腐食・汚れ

(a) 腐食・汚れに関する調査

腐食・汚れによる経年変化により、タービンブレードファツリー部とロータファツリー部間のクリアランス減少及び接触面の粗度が増加し、ファツリー部に応力が発生し、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、外観目視点検による腐食・汚れの確認を実施した結果、以下の問題を確認した。

- ・タービンブレードファツリー部及びロータファツリー部に酸化スケール及び煤と思われる汚れの付着を確認

ファツリー部間のクリアランスへ汚れが入り込むことによりファツリー部間の当たり状態が変化し、ファツリー部に歪みによる局部応力が発生した可能性があ

る。使用継続に伴い、腐食・汚れが増加することで、タービンプレードのき裂発生を助長した可能性があると考える。

(添付資料 - 9 (1 5) 参照)

b . 運転負荷

(a) 運転負荷状況に関する調査

現在の当該D / G運転負荷状況については、問題は確認されていないが、過去に運転負荷上昇率の変更等の運用変更があった場合には、過給機への過負荷による過大応力を発生させ、き裂発生の起因となっていた可能性がある。

そのため、過去の運用方法を確認した結果、納入から現時点に至るまで、発電機並列～定格負荷～発電機解列までの運用方法に変更はなく、運転負荷状況に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 6) 参照)

c . 運転時間、起動回数

(a) 運転時間、起動回数に関する調査

運転時間、起動回数が当該D / Gのみ過度に多い場合には、経年影響により、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、プラントの運転開始からの総運転時間、起動回数について確認したが、1号機の他の非常用ディーゼル発電機と比較し、特異性はなく、運転時間、起動回数に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 7) 参照)

d . 保守・整備

(a) 保守・整備の影響に関する調査

ロータシャフト取外・取付時に、ブレードを接触させると、き裂発生の起因となる可能性がある。

そのため、前回の本格点検記録を調査したが、ブレードを接触させた等の記録はなく、保守・整備の影響に関する問題は確認されなかった。

(添付資料 - 9 (1 8) 参照)

e . 経時的変化

(a) 経時的変化に関する調査

タービンプレードファツリー部及びロータファツリー部の寸法が経時的に変化することで、ファツリー部間のクリアランスにばらつきが生じ、ファツリー部接触部への応力が増大することで、き裂の起因となる可能性がある。

そのため、タービンプレードファツリー部及びロータファツリー部の三次元計測による寸法測定を実施したところ、以下の問題を確認した。

- ・一部のタービンブレードファツリー部の寸法が設計値を逸脱していることを確認
- ・一部のロータファツリー部の寸法が設計値を逸脱していることを確認

摩耗による減肉や煤の付着による厚肉等も否定できないものの、経時的変化によりファツリー部間のクリアランスが変化していた可能性がある。

応力解析の結果、タービンブレードファツリー部は、当該D / G定格運転中は0.2%耐力を加味した弾性限度を逸脱することから、経時的な寸法変化が生じる。一方、ロータファツリー部については、弾性限度を逸脱することがないため、経時的な寸法変化が生じることはない。

タービンブレードファツリー部の経時的な寸法変化が生じ、ファツリー部間のクリアランスにばらつきが発生していることを確認した。このばらつきにより、ファツリー部接触部への応力が増大し、き裂の一因となったと考える。

(添付資料 - 9 (19) 参照)

6 - 3 - 2 . タービンブレードの疲労破壊に関する要因調査まとめ

タービンブレードの疲労破壊に関する調査の結果、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」及び「タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱」が確認された。

確認された事象をもとにタービンブレードの疲労破壊に関する要因の考察を以下に整理する。

(1) レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱に関する考察

レーシングワイヤ孔高さが設計値を逸脱し、隣接するタービンブレードとの高低差が生じると、タービンブレードとレーシングワイヤの作用角度が変位し、タービンブレード背面側の応力が増大する可能性がある。

本事象では、R側過給機、L側過給機ともにタービンブレードファツリー部の背面側を起点とするき裂が発生していることから、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱は、タービンブレードの疲労破壊の要因であると考えられる。

(2) タービンブレードファツリー部寸法の設計値逸脱に関する考察

タービンブレードファツリー部の寸法が経時的に変化し、ファツリー部間のクリアランスが減少することで、タービンブレードファツリー部とロータファツリー部が運転中の熱膨張により接触しやすくなり、その結果、ファツリー部接触部への応力を増大させた可能性がある。

タービンブレードファツリー部は、運転に伴う熱応力、排気圧力及び遠心力による応力を受けることにより、寸法変化(塑性変形)が発生する。

更に、当該D / Gにおいては、過去にタービンブレードの取外・再取付を実施している。既に寸法変化が発生した状態のタービンブレードを再利用したことに伴い、フ

ファツリー部間の当たり状態が大きく変化した可能性があり、ファツリー部への応力集中の主要因となったと考える。

なお、過給機の使用継続に伴うファツリー部の寸法変化による影響は、今回の事象発生に伴う調査を行うまで、製造メーカーの知見がなく、タービンプレードの保守点検内容、頻度や交換等の検討はなされていなかった。

(3) タービンプレードの疲労破壊に関する考察

「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」に加え「タービンプレードファツリー部寸法の設計値逸脱」が発生した状況を模擬した応力解析を実施した結果、タービンプレードファツリー部の背面側に掛かる応力が設計値を上回り、疲労限度に達することを確認した。

なお、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」と「タービンプレードファツリー部寸法の設計値逸脱」のそれぞれの事象単独による応力解析結果では、疲労限度には到達しないことを確認した。

以上より、「レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱」及び「タービンプレードファツリー部寸法の設計値逸脱」の重畳により、タービンプレードファツリー部背面側に応力が集中し、疲労限度を超えたため、同部位を起点として疲労破壊に至ったものとする。

(添付資料 - 10 参照)

6 - 4 . その他の調査

これまでの調査の他に、本事象に関連する以下の調査を実施した。

6 - 4 - 1 . R側過給機軸固着に伴う影響調査

R側過給機軸固着に伴い、当該D/Gの排気側・給気側それぞれに、損傷部品の破片が流出した可能性が高いことから、ディーゼル機関の点検を以下のとおり実施し、異常のないことを確認した。

- ・ R側の全9気筒の開放とL側の代表2気筒の開放点検を実施し、異常のないことを確認
- ・ R側及びL側の排気管全数に対し内部点検(目視点検)及び伸縮継手の内外面点検を実施し、異常のないことを確認
- ・ R側の空気冷却器の開放点検を実施し、異常のないことを確認したが、R側の空気冷却器内部に過給機損傷部から発生したと考える金属片の混入を確認

(添付資料 - 11 参照)

6 - 4 - 2 . 保守管理に関する調査

当該D/G過給機の保守管理に関する調査を実施した結果、保全プログラムによる点検

内容（本格点検）が計画的に実施されており、問題ないことを確認した。

（添付資料 - 1 2 参照）

6 - 4 - 3 . 過去の類似事象に関する調査

非常用ディーゼル発電機過給機のタービンブレード折損に関する過去の類似事象について、原子力安全推進協会の国内外トラブル情報等にて確認したが、本事象と同様の原因による類似事象は確認されなかった。

（添付資料 - 1 3 参照）

7 . 推定原因

これまでの調査結果を踏まえ、タービンブレードが折損に至った原因は、以下の2項目が重畳することで、タービンブレードファツリ部設計応力を超えたことにより発生したと考える。

レーシングワイヤ孔の製造時の加工不良。

塑性変形したタービンブレード取外・再取付による、ファツリ部間の当たり状態の変化。

8 . タービンブレード疲労破壊の推定メカニズム

調査結果を踏まえ、タービンブレード疲労破壊のメカニズムを以下のように推定した。

製造時のレーシングワイヤ孔加工の際に、タービンブレード固定治具の操作不良または穴開けドリル位置ずれにより、レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱が発生。隣接するレーシングワイヤ孔の高低差により、タービンブレードを貫通しているレーシングワイヤが設計と異なる作用角度に変位し、タービンブレード背面側に応力が増大。

タービンブレードファツリ部に、運転に伴う熱応力、排気圧力及び遠心力による応力を受けることで寸法変化（塑性変形）が蓄積するとともに、運転・停止時のファツリ部の熱膨張・収縮やファツリ部間のクリアランスでの付着物の増加により、ファツリ部間のクリアランスが徐々に減少。

タービンブレード取外し後の手入れに伴うファツリ部の付着物除去により、タービンブレード再取付け後のファツリ部間の当たり状態やクリアランスが部分的に変化。

タービンブレード背面側への応力増大とファツリ部間の当たり状態やクリアランスの変化に伴う応力集中に、運転・停止時の熱膨張・収縮が加わることで、ある時点を境に、ディーゼル機関からの排気脈動を加えた運転時の応力が疲労限度を超え、ファツリ部くびれ部にき裂が発生。

増大した運転時の応力を受け続けることで、き裂が進展し、最終的にタービンブレードがファツリ部より延性破壊し、折損。

（添付資料 - 1 4 参照）

9．事象発生の推定メカニズム

9 - 1．R側過給機軸固着の推定メカニズム

調査結果を踏まえ、R側過給機軸固着のメカニズムを以下のように推定した。

レーシングワイヤ孔高さの設計値逸脱に伴うタービンプレード背面側への応力増大、運転時の応力に伴う塑性変形が発生したタービンプレード取外・再取付による応力集中とディーゼル機関運転時の応力により、R側過給機のタービンプレード1枚が疲労限度を超え、き裂が発生・進展し、ファツリー部より折損。

折損したタービンプレードは、レーシングワイヤを切断し、外周方向に引き出ししながら、6時方向で隣接するタービンプレードとシュラウドリングの間に入り込み、同時にノズルリングとも接触。

接触によりタービンプレードが分割、破断片はタービン排気流に乗って排気管へ移動。比較的大きい根元部はケーシング内に落下。

タービンプレードは遠心力とともにレーシングワイヤを引き出し、脱落したレーシングワイヤは排気管内へ移動。

タービンプレードが折損したことにより、ロータシャフトはアンバランスとなり振動が増加しラジアル方向の変位増加。

ロータシャフトフランジやタービンプレードファツリー部がシャフトシュラウドと摺動接触。

ロータシャフトのアンバランスによりインデューサとインペラがインサート内面に接触。

シャフトシュラウドとシールプレートの固定ボルト2本、ナット・ワッシャ3個が緩み脱落。

ロータシャフトフランジがシャフトシュラウドと摺動接触し、ロータシャフトフランジ結合部に隙間が発生。

シャフトシュラウド下部は、シャフトシュラウド自身の振動またはロータシャフトとの接触により破損し、ケーシング内に破損部が脱落。

ロータシャフト屈曲、アンバランス等の要因により軸が振れまわり、回転体とケーシングが強く接触。

キックバック現象によりロータシャフトが3時方向に急負荷し、ベアリングのころと保持器を潰し、完全軸固着。同時にタービン側弾性装置(軸受押さえ回り止め部)が逆回転方向に回転し、軸受押さえ回り止め部の爪を折損させ270°回転。

(添付資料 - 15 参照)

9 - 2．発電機出力低下に関する推定メカニズム

これまでの全ての調査結果を踏まえ、当該D/Gの発電機出力低下に関するメカニズムは、以下のとおりと推定した。

R側過給機のタービンプレード損傷によりR側過給機の軸固着が発生。

R側過給機軸固着による衝撃により、動弁注油タンク油面低検出器が誤作動し、警

報発生。

R側過給機の軸固着により、R側過給機は機関への送気機能を喪失。

R側過給機の送気機能喪失により過給機の軸シールが失われ、過給機上部への排気ガスが漏れ、もやの発生と火災報知機盤プレアラーム動作。

過給機のR側とL側は、給気と排気ラインが各々分離しており、L側への送気及び機関の運転は継続されていた。一方、R側は燃焼室への送気がほぼ遮断され、R側シリンダは不完全燃焼から未燃焼状態となった。R側シリンダ内のピストン上下動作は圧縮損失となりL側シリンダへの動作抵抗が増加し、機関回転速度を低下させるように働く。

系統連携した機関の回転速度は変化せず、手動ガバナ操作であったため、ガバナは機関への燃料供給量を変化することなく機関出力は急激に低下。

機関出力が低下傾向状態では、R側シリンダの抵抗を上回る機関出力をL側シリンダで発生させることができず、発電機出力が0 MW近傍まで急激に低下。

(添付資料 - 16 参照)

10 . 対策

当該D / G過給機 (R側及びL側) については、タービンブレード及びロータシャフトを新製して復旧するが、以後の非常用ディーゼル発電機過給機の新製及び既設非常用ディーゼル発電機を含めた過給機の保守管理に際して、以下の対策を実施する。

加工不良 (新製時) に関する対策

レーシングワイヤ孔加工時の検査にて、レーシングワイヤ孔高さが設計要求値以内であることの確認を作業要領書に定め、実施する。

保守管理に関する対策

ファツリー部の経時的な変化及びタービンブレード取外・再取付に伴うファツリー部の当たり状態の変化を考慮し、不適合等によりタービンブレードの取外が必要となった場合は、タービンブレードを再利用しないこととする。

11 . 水平展開

過去の過給機点検において、タービンブレードをロータシャフトから取外し、再度取付けた実績のある過給機を対象として点検を実施する。

点検の内容として、レーシングワイヤ孔高さ測定及びタービンブレードファツリー部のき裂の有無の確認を実施し、本事象と同様な事象が発生する可能性を評価し、必要に応じタービンブレード等の交換を実施する。

以 上

添付資料

- 添付資料 - 1 当該D / G発電機出力トレンド
- 添付資料 - 2 非常用ディーゼル発電機 機関概要図と仕様(発電機、ディーゼル機関、調速装置、励磁装置)・機関外観写真
- 添付資料 - 3 過給機 構造図・仕様
- 添付資料 - 4 要因分析表(発電機出力低下)
- 添付資料 - 5 発電機出力低下に関する要因分析に基づく要因調査結果
- 添付資料 - 6 要因分析表(R側過給機軸固着)
- 添付資料 - 7 R側過給機軸固着に関する要因分析に基づく要因調査結果
- 添付資料 - 8 要因分析表(タービンブレードの疲労破壊)
- 添付資料 - 9 タービンブレードの疲労破壊に関する要因分析に基づく要因調査結果
- 添付資料 - 10 タービンブレードの疲労破壊に関する考察
- 添付資料 - 11 過給機軸固着に伴う影響調査結果
- 添付資料 - 12 保守管理に関する調査結果
- 添付資料 - 13 過去の類似事象に関する調査結果
- 添付資料 - 14 タービンブレード疲労破壊の推定メカニズム
- 添付資料 - 15 R側過給機軸固着のメカニズム
- 添付資料 - 16 発電機出力低下に関する推定メカニズム