

6号機 RHRポンプ(B)圧力抑制室吸込弁 駆動部シャフト折損について

2019年11月26日

東京電力ホールディングス株式会社

1. 経緯

6号機RHRポンプ（B）圧力抑制室吸込弁(MO-E12-F004B)にシートリークが確認されたことから11月19日に当該弁の手動増締めを実施した。

その際、ハンドホイールシャフト（手動操作ハンドル軸部）を折損させた。

本事象は、1F規則第18条4号における安全上重要な機器の機能を有してないため、11月26日 15:00 事故報告対象と判断した。

2. 時系列

10月17日：当直の依頼により，直営にて1回目の増し締めを実施（シートリーク継続）

11月19日 15時頃：2回目の増し締めを実施

11月19日 16時頃：シャフト折損

11月19日 17時頃：設備所管グループ内情報共有

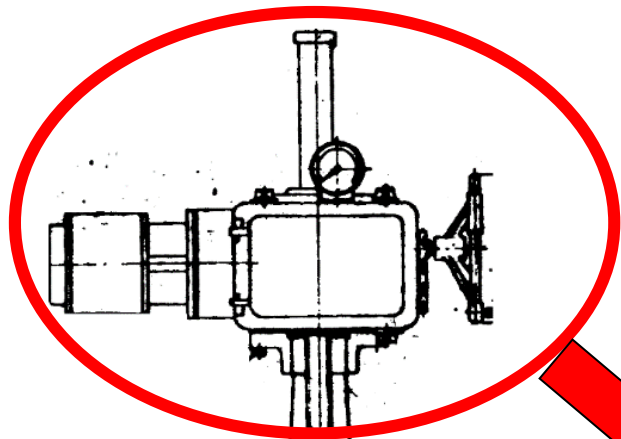
炉内に燃料がないことから，原子炉への注水機能の要求がない。また，燃料プールの冷却が可能であるため，シャフト折損事象の不適合にて対応を行うこととした。

11月25日11時頃：不適合管理事務局より問い合わせ有り
安全上重要な機器等の故障に該当する可能性があるのではないかと確認を受けた。

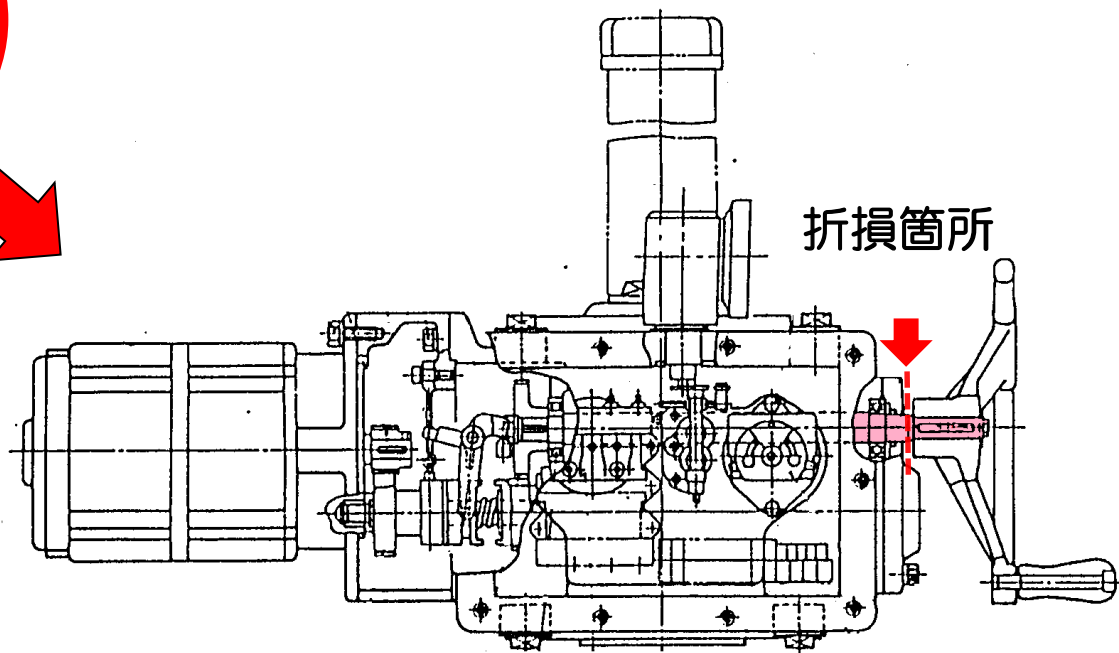
11月25日17時30分：関係各所と情報共有を行った。

11月26日15時00分：事故報告対象と判断

3. 折損箇所詳細



弁外形図

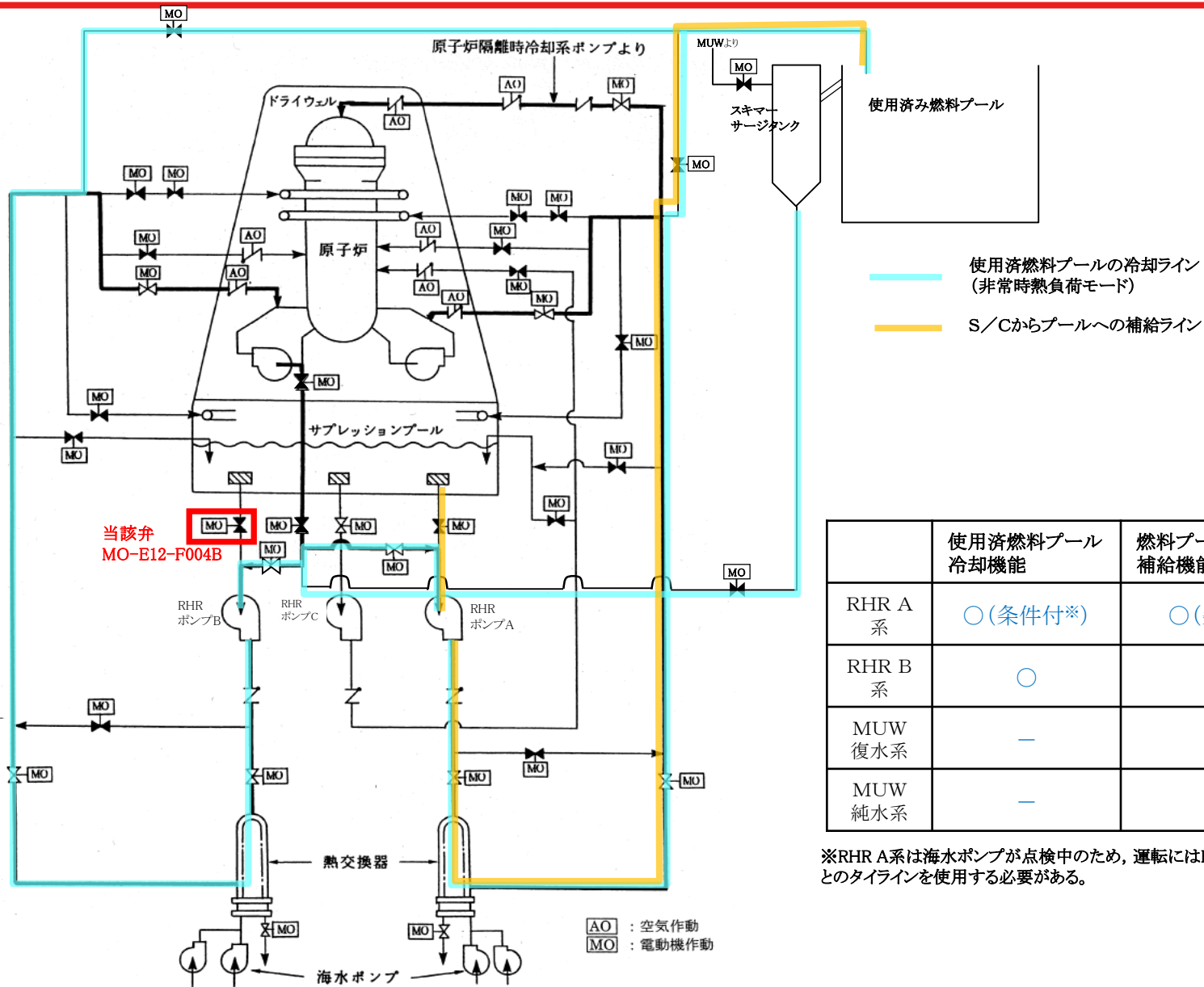


折損箇所

■ : ハンドホイールシャフト

弁駆動部詳細図

4. 系統概要図



	使用済み燃料プールの冷却機能	燃料プールへの補給機能
RHR A系	○(条件付※)	○(条件付※)
RHR B系	○	×
MUW 復水系	—	○
MUW 純水系	—	○

※RHR A系は海水ポンプが点検中のため、運転にはRHR B系海水ポンプとのタイラインを使用する必要があります。

5. 推定原因と今後の対応

推定原因

- 繰り返し増し締めを実施した際に、過大な力がシャフトに加わり、折損したことが考えられることから、今後詳細調査を実施する。

今後の対応

- 原因調査
- 駆動部の点検および当該シャフトの交換