

<福島第一原子力発電所プラント状況等のお知らせ>

(日報：平成 24 年 4 月 6 日 午後 3 時現在)

平成 24 年 4 月 6 日
東京電力株式会社
福島第一原子力発電所

福島第一原子力発電所は全号機（1～6 号機）停止しています。

1 号機（停止中）

- 平成 23 年 3 月 12 日午後 3 時 36 分頃、直下型の大きな揺れが発生し、1 号機付近で大きな音があり白煙が発生しました。水素爆発を起こした可能性が考えられます。
- 平成 23 年 3 月 25 日午後 3 時 37 分より原子炉への淡水の注入を開始し、現在は外部電源から受電した電動ポンプで淡水の注入を行っています。
- 平成 23 年 12 月 10 日午前 10 時 11 分、給水系配管からの注水に加え、炉心スプレイ系注水配管から原子炉への注水を開始しました。
現在の注水量は給水系配管から約 4.7m³ / 時、炉心スプレイ系注水配管から約 1.8m³ / 時です。
- 平成 23 年 4 月 7 日午前 1 時 31 分、原子炉格納容器内へ窒素ガスの注入を開始しました。
- 平成 23 年 8 月 10 日午前 11 時 22 分、使用済燃料プール冷却浄化系の代替冷却装置によるプール水の循環冷却を開始しました。
- 平成 23 年 11 月 30 日午後 4 時 4 分、原子炉圧力容器へ窒素封入操作を開始しました。
- 平成 23 年 12 月 19 日午後 6 時、原子炉格納容器ガス管理システムの本格運用を開始しました。

2 号機（停止中）

- 平成 23 年 3 月 15 日午前 6 時頃に圧力抑制室付近で異音が発生、同室の圧力が低下しました。
- 平成 23 年 3 月 26 日午前 10 時 10 分より原子炉への淡水の注入を開始し、現在は外部電源から受電した電動ポンプで淡水の注入を行っています。
- 平成 23 年 9 月 14 日午後 2 時 59 分、給水系配管からの注水に加え、炉心スプレイ系注水配管から原子炉への注水を開始しました。
現在の注水量は給水系配管から約 2.9m³ / 時、炉心スプレイ系注水配管から約 6.2m³ / 時です。
- 平成 23 年 5 月 31 日午後 5 時 21 分、使用済燃料プール冷却浄化系の代替冷却装置によるプール水の循環冷却を開始しました。
- 平成 23 年 6 月 28 日午後 8 時 6 分、原子炉格納容器内へ窒素ガスの注入を開始しました。
- 平成 23 年 10 月 28 日午後 6 時、原子炉格納容器ガス管理システムの本格運用を開始しました。
- 平成 23 年 12 月 1 日午前 10 時 46 分、原子炉圧力容器へ窒素封入操作を開始しました。

3 号機（停止中）

- 平成 23 年 3 月 14 日午前 11 時 1 分頃、1 号機同様大きな音とともに白煙が発生したことから、水素爆発を起こした可能性が考えられます。
- 平成 23 年 3 月 25 日午後 6 時 2 分より原子炉への淡水の注入を開始し、現在は外部電源から受電した電動ポンプで淡水の注入を行っています。
- 平成 23 年 9 月 1 日午後 2 時 58 分、給水系配管からの注水に加え、炉心スプレイ系注水配管から原子炉への注水を開始しました。
現在の注水量は給水系配管から約 1.9m³ / 時、炉心スプレイ系注水配管から約 5.1m³ / 時です。
- 平成 23 年 6 月 30 日午後 7 時 47 分、使用済燃料プール冷却浄化系の代替冷却装置によるプール水の循環冷却を開始しました。
- 平成 23 年 7 月 14 日午後 8 時 1 分、原子炉格納容器内へ窒素ガスの注入を開始しました。
- 平成 23 年 11 月 30 日午後 4 時 26 分、原子炉圧力容器へ窒素封入操作を開始しました。
- 平成 24 年 3 月 14 日午後 7 時、原子炉格納容器ガス管理システムの本格運用を開始しました。

4号機（定期検査で停止中）

- 平成23年3月15日午前6時頃、大きな音が発生し、原子炉建屋5階屋根付近に損傷を確認しました。
- 平成23年7月31日午後0時44分、使用済燃料プール冷却浄化系の代替冷却装置によるプール水の循環冷却を開始しました。
- 使用済燃料プール冷却浄化系の代替冷却装置において、一次系循環ポンプの吸込圧力が低下傾向にあったことから、平成24年4月6日午後1時14分、当該ポンプの吸込側ストレーナのフランシングを行うため、当該ポンプを停止し、使用済燃料プールの冷却を一時停止しました（停止時 プール水温度：約25°C）。予想される温度上昇は約0.5°C／時（停止時間は約3時間の予定）であり、使用済燃料プール水温度の管理に問題はありません。
- 平成24年4月5日午後1時20分から同日午後4時25分まで、原子炉ウェルへ炉内計装備管を用いたヒドラジン〔腐食防止剤〕の注入を実施しました。
- 平成23年11月29日午前10時58分、使用済燃料プールにおいて塩分濃度を低減するためイオン交換装置の運転を開始しました。
- 現時点において、原子炉格納容器内の冷却材漏えいはないものと考えています。

5号機（定期検査で停止中）

- 安全上の問題がない原子炉水位を確保しています。
- 平成23年3月19日午前5時、残留熱除去系ポンプを起動し、使用済燃料プールの冷却を開始しました。
- 平成23年7月15日午後2時45分、本設の残留熱除去海水系（B系）ポンプによる残留熱除去系（B系）の運転を開始しました。
- 補機冷却海水系ポンプ（B）の復旧作業が完了したため、平成23年12月22日午前10時11分、試運転を開始し、同日午前11時25分、異常がないことを確認したため、本格運用を開始しました。

6号機（定期検査で停止中）

- 安全上の問題がない原子炉水位を確保しています。
- 平成23年3月19日午後10時14分、残留熱除去系ポンプを起動し、使用済燃料プールの冷却を開始しました。
- 平成23年9月15日午後2時33分、原子炉は残留熱除去系、使用済燃料プールは補機冷却系および燃料プール冷却系、各々の系統による冷却を開始しました。

その他

- 平成23年6月13日午前10時頃、2、3号機スクリーンエリアに設置した循環型海水浄化装置の運転を開始しました。
- 平成23年6月17日午後8時、水処理設備において滞留水の処理を開始しました。また、7月2日午後6時、水処理設備による処理水を、バッファタンクを経由して原子炉へ注水する循環注水冷却を開始しました。
- 平成23年8月19日午後7時41分、セシウム吸着装置から除染装置へのラインと第二セシウム吸着装置の処理ラインの並列運転による滞留水の処理を開始しました。
- 平成23年10月7日午後2時6分、伐採木の自然発火防止や粉塵の飛散防止を目的とした構内散水を、5、6号機滞留水浄化後の水を利用し、開始しました。
- 地下水による海洋汚染拡大防止を目的として、平成23年10月28日、1～4号機の既設護岸の前面に海側遮水壁の設置に関する工事に着手しました。
- 平成23年12月13日午後0時25分、淡水化装置（逆浸透膜式）において、淡水化処理後の濃縮水発生量の抑制を目的とした、再循環運転による運用を開始しました。

- ・平成24年3月20日午前10時14分から同年4月6日午前9時43分まで、2号機タービン建屋地階から集中廃棄物処理施設（雑固体廃棄物減容処理建屋〔高温焼却炉建屋〕）へ溜まり水の移送を実施しました。
- ・平成24年4月6日午前10時8分、2号機タービン建屋地階から集中廃棄物処理施設プロセス主建屋へ溜まり水の移送を開始しました。
- ・平成24年4月5日午前10時から午後4時まで、6号機タービン建屋地下から仮設タンクへ溜まり水の移送を実施しました。
- ・平成24年4月5日午前1時5分頃、淡水化装置（逆浸透膜式）から濃縮水を濃縮水貯槽に送る流量が上昇したことから、水の漏えいの可能性があるため、午前1時10分頃、同装置を手動にて停止しました。水の漏えいを防ぐために、午前1時45分頃、淡水化装置から濃縮水を濃縮水貯槽に送る配管（耐圧ホース）の前後にある弁を閉止しました。当社社員が現場を確認したところ、午前1時50分頃、同配管からの水漏れが確認されましたが、淡水化装置の停止および弁を閉めたことにより、午前2時20分頃、漏えいが停止していることを確認しました。また、耐圧ホース保温材より漏えいしていたことを確認したことから、保温材を外したところ、接続フランジ部から耐圧ホースが外れていることを確認しました。約12m³の濃縮水が、一般排水用の排水溝を経由して、海へ流出している可能性があることから、漏れた水、排水溝内の水および1～4号機側放水口から南側に約300m離れた一般排水用の排水溝出口付近の海水について、サンプリングを実施しました。その結果、漏れた水、排水溝内の水からガンマ線核種および全ベータ放射能が検出されたものの、排水溝出口付近の海水は検出限界未満であることを確認しました。また、同日実施した発電所敷地他沖合のサンプリングの結果、ガンマ線核種および全ベータ放射能について検出限界未満であることを確認しました。なお、淡水化装置（逆浸透膜式および蒸発濃縮装置）は運転を停止しているが、淡水化処理した水は十分にあることから、原子炉注水への影響はありません。
- ・平成24年4月5日午前1時5分、第二セシウム吸着装置において、警報が発生し同装置が自動停止しました。現場を確認した結果、漏えいがないことを確認しました。装置の停止原因は、第二セシウム吸着装置の操作パネル（タッチパネル）の「モード切替ボタン」に運転員が誤って接触したことであり、これにより自動停止したものと判明しました。

以上