

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2015 年 10 月 15 日(15.10.2015)



(10) 国際公開番号
WO 2015/156320 A1

- (51) 国際特許分類:
F01N 3/033 (2006.01) *F01N 3/02* (2006.01)
B01D 50/00 (2006.01) *F01N 3/037* (2006.01)
B01D 53/50 (2006.01) *F01N 3/08* (2006.01)
F01N 3/01 (2006.01) *F01N 3/24* (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2015/060982
- (22) 国際出願日: 2015 年 4 月 8 日(08.04.2015)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2014-079715 2014 年 4 月 8 日(08.04.2014) JP
- (71) 出願人: 臼井国際産業株式会社 (USUI KOKUSAI SANGYO KAISHA LIMITED) [JP/JP]; 〒4118610 静岡県駿東郡清水町長沢 1 3 1 番地の 2 Shizuoka (JP).
- (72) 発明者: 古堅 宗勝 (FURUGEN Munekatsu); 〒6620875 兵庫県西宮市五月ヶ丘 1 番 2 6 号 Hyogo (JP). 牧野 義 (MAKINO Tadashi); 〒5691020 大阪府高槻市高見台 5-1 Osaka (JP). 高橋 輝久 (TAKAHASHI Teruhisa); 〒4118610 静岡県駿東郡

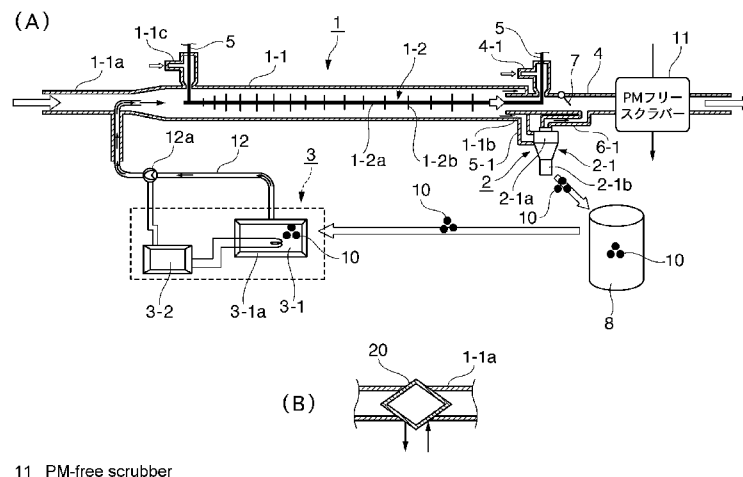
清水町長沢 1 3 1 番地の 2 臼井国際産業株式会社内 Shizuoka (JP). 滝川 一儀 (TAKIKAWA Kazunori); 〒4100037 静岡県沼津市三枚橋町 1-1-4 O 2 Shizuoka (JP).

- (74) 代理人: 押田 良隆 (OSHIDA Yoshitaka); 〒1040061 東京都中央区銀座 3 丁目 3 番 1 2 号 銀座ビル Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE,

[続葉有]

(54) Title: EXHAUST GAS TREATMENT DEVICE FOR MARINE DIESEL ENGINE THAT USES LOW-QUALITY FUEL CONTAINING HIGH CONCENTRATION OF SULFUR COMPONENT

(54) 発明の名称: 高濃度に硫黄成分を含有する低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス処理装置



11 PM-free scrubber

(57) Abstract: Provided is an exhaust gas treatment device that is for a marine diesel engine and that achieves a high PM collection efficiency and onboard incineration of PM. The exhaust gas treatment device is characterized by comprising: a discharge electrode that charges the particulate matter that is included in exhaust gas from an engine; a tubular collection unit that constitutes a dust-collecting electrode that collects the charged particulate matter; a low-concentration exhaust gas outlet pipe; a high-concentration exhaust gas outlet pipe; a PM-free scrubber that is provided to the low-concentration exhaust gas outlet pipe; and a dust collection means that separates and collects particulate matter that is peeled from the tubular dust collection unit at a dust collection cyclone. The invention is further characterized by comprising: an incineration device that incinerates the PM that is collected by the dust collection means; and recirculation piping that recirculates combustion exhaust gas that is generated by the incineration device to the collection unit or to an exhaust pipe that is upstream from the collection unit.

(57) 要約:

[続葉有]



WO 2015/156320 A1



ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, 添付公開書類:

MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK,

SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ,

GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

高PM捕集率及びPMの船内焼却処理がはかられる船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置の提供。 エンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集部と低濃度排ガス導出管及び高濃度排ガス導出管とを有し、低濃度排ガス導出管に設けたPMフリースクラバーと、前記管状捕集部から剥離した粒状物質を集塵用サイクロンにて分別して捕集する集塵手段を備え、集塵手段によって集塵したPMを焼却する焼却装置を有し、焼却装置で生じる燃焼排ガスを前記捕集部もしくは捕集部上流の排気管に還流する還流配管を設けた構成となしたことを特徴とする。

明 細 書

発明の名称：

高濃度に硫黄成分を含有する低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス処理装置

技術分野

[0001] 本発明は、船舶用ディーゼルエンジンの排気ガスに含まれる硫黄酸化物等の有害ガスを除去し浄化する、船舶用、発電用、産業用等の特に高濃度に硫黄成分を含有する重油〔重油（F u e l O i l）は船用工業界において、ディーゼル油（D i e s e l O i l : D O）、船用ディーゼル燃料（M a r i n e D i e s e l F u e l : M D F）又は船用ディーゼル油（M a r i n e D i e s e l O i l : M D O）、船用燃料油（M a r i n e F u e l O i l : M F O）、重質燃料油（H e a v y F u e l O i l : H F O）、残差燃料油（R e s i d u a l F u e l O i l : R F O）と標記されるが、本発明においてはこれらの標記を総称して重油（D i e s e l O i l）と称する。〕などの低質燃料を使用する大排気量船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理技術に係り、より詳しくは高い温度の排気ガスを排出する大排気量船舶用ディーゼルエンジンを長時間にわたる連続運転、連続航海を可能とするよう排気ガスよりPMを捕集し、かつ捕集したPMを船内で焼却処理する装置を配設した排気ガスの浄化装置に関する。

背景技術

[0002] 各種船舶や発電機並びに大型建機、さらには各種自動車等の動力源としてディーゼルエンジンが広範囲に採用されているが、このディーゼルエンジンから排出される排気ガスに含まれるカーボンを主体とする粒状物質（P a r t i c u l a t e M a t t e r : 以下「PM」と称する。）や硫黄酸化物（以下「S O x」と称する。）、窒素酸化物（以下「N O x」と称する。）は、周知の通り大気汚染をきたすのみならず、人体に極めて有害な物質であるため、その排気ガスの浄化は極めて重要である。このため、ディーゼルエ

ンジンの燃焼方式の改善や各種排気ガスフィルタの採用、排気ガス再循環（Exhaust Gas Recirculation：以下「EGR」と称する。）法、選択式還元触媒脱硝法（Selective Catalytic Reduction：以下「SCR」と称する。）、そしてコロナ放電を利用して電氣的に処理する方法等、既に数多くの提案がなされ、その一部は実用に供されている。

[0003] ここで、ディーゼルエンジンの排気ガス中のPM（粒状物質）の成分は、有機溶剤可溶分（SOF：Soluble Organic Fractions、以下「SOF」と称す。）と有機溶剤不溶分（ISF：Insoluble Organic Fractions、以下「ISF」と称す。）の2つに分けられるが、そのうちSOF分は、燃料や潤滑油の未燃分が主な成分で、発ガン作用のある多環芳香族等の有害物質が含まれる。一方、ISF分は、電気抵抗率の低いカーボン（すす）とサルフェート（Sulfate：硫酸塩）成分を主成分とするもので、このSOF分およびISF分は、その人体、環境に与える影響から、極力少ない排気ガスが望まれている。特に、生体におけるPMの悪影響の度合いは、その粒子径がnmサイズになる場合に特に問題であるとも言われている。

[0004] コロナ放電を利用して電氣的に処理する方法としては、例えば以下に記載する方法及び装置（特許文献1～3）が提案されている。

即ち、本願出願人は特許文献1において、図7にその概略を示すように、排気ガス通路121にコロナ放電部122-1と帯電部122-2とからなる放電帯電部122を設けて、コロナ放電された電子129を排気ガスG1中のカーボンを主体とするPM128に帯電させ、同排気ガス通路121に配置した捕集板123で前記帯電したPM128を捕集する方式であって、放電帯電部122における電極針124は排気ガス流の流れ方向長さが短く、かつ捕集板123は排気ガス流の流れ方向に対し直角方向に配設された構成となしたディーゼルエンジンの排気ガス用電気式処理装置を先に提案している。なお図中、125はシールガス管、126は高圧電源装置、127は

排気ガス誘導管である。

[0005] 又、本願出願人は特許文献2において、図8（A）にその概略を示すように、サイクロン捕集手段132-1を2台の接線式サイクロン132-1aで構成したディーゼルエンジンの排気ガス用電気式処理装置を先に提案している。この装置は、捕集管131-1の高濃度排ガス導出口131-1bに連通管135-1、135-2を介して2台の接線式サイクロン132-1aを並列的に接続してサイクロン捕集手段132-1を構成するとともに、各接線式サイクロン132-1a通過後の浄化ガスをそれぞれ低濃度排ガス導出管133内を流れる低濃度排ガスに合流させるための排出管136-1、136-2を配設している。より詳しく説明すると、この排気ガス用電気式処理装置は、大きく分けて電気集塵手段を構成する管状捕集部131と分別捕集手段を構成する分別捕集132とからなり、PM粒子を捕集するために設ける管状捕集部131は、集塵電極を構成する所定長さの、捕集壁面131-1Kを有する捕集管131-1と排ガス中に含まれるPMに帯電させる放電電極131-2とを備えている。集塵電極を構成する捕集管131-1には、上流側（ディーゼルエンジン側）の端部に排ガス導入口131-1aを有し、下流側の軸芯付近にPMの低濃度排ガス導出管133を、下流側の端部の内周面付近にPMの高濃度排ガス導出口131-1bをそれぞれ連設している。放電電極131-2は、集塵電極を構成する捕集管131-1のほぼ全長にわたって延びる主電極131-2aと、該主電極に間隔配設された放射状に突出する電極針131-2bの群とによって構成されている。このように構成された放電電極131-2は、捕集管131-1の排ガス導入口131-1a側に設けたシールエア導入管部131-1cと、低濃度排ガス導出管133の入口部位に設けたシールエア導入管部133-1に垂設した支持体134を介して主電極131-2aの両端部が支持されている。137は流量制御ダンパである。

[0006] さらに、本願出願人は特許文献3において、図9にその概略を示すように、サイクロンを使用した還流方式のディーゼルエンジン排ガス処理装置を先

に提案している。この装置は、重油より低質な燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極 141-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集部 141-1 を有し、管状捕集部 141-1 から剥離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段を備えた船舶用ディーゼルエンジン排ガス処理装置の、前記管状捕集部 141-1 の下流側の内周面付近に設けた粒状物質の高濃度排ガス導出部 141-1b からの配管に接線式サイクロン 142-1a で構成したサイクロン捕集手段 142-1 を設け、高濃度排ガス導出部 141-1b より排出される高濃度排ガス流を接線式サイクロン 142-1a に導入して大径粒子を捕集・処理するとともに、同サイクロンで除去できなかった細径粒子を含有する排ガス流に対してブロアー 147 にて運動エネルギーを付与して昇圧・増速し還流配管 142-2 を経由して導入管（排気管） 141-1a に圧送・還流させる方式となしたものである。図中、141-1a は排ガス導入口、141-1c、143-1 はシールエア導入管部、141-2a は主電極、141-2b は電極針、143 は低濃度排ガス導出管、144 は主電極の支持体、148 は流量制御ダンパである。

[0007] 一方、非特許文献 1 の第 3 章「すべての船舶の機関区域要件」における Part C 「油の排出規制」の第 15 規則「油の排出規制」においては、A. 「特別海域外での排出」条項の 2 「総トン数 400 トン以上の船舶からの油又は油性混合物の海洋への排出は禁止する。ただし、次のすべての条件を満たす場合は除く。」との規定の、3 には「希釈をしない場合の油性混合物の油分濃度が 100 万分の 15 以下であること。」と規定され、B. 「特別海域での排出」条項の 3 「総トン数 400 トン以上の船舶からの油又は油性混合物の海洋への排出は禁止する。ただし、次のすべての条件を満たす場合は除く。」との規定の、3 には「希釈をしない場合の油性混合物の油分濃度が 100 万分の 15 以下であること。」と規定されている。

なお、ここで「油」とは、原油、重油及び潤滑油を言い、「油性」とは、

この意味に従って解釈するものとし、「油性混合物」とは、油を含有する混合物をいう。

[0008] 又、非特許文献2には、排気ガスから分流したEGRガスを吸気に還流することによって、排気ガスからNO_xの80%低減とEGRガスからの100%近いSO_x除去が可能な船用ディーゼルエンジンが開示されている。

[0009] さらに、非特許文献3には、アルファ・ラバル社がデンマークのフィカリア・シーウェイズ号搭載の出力21,000kW、MANBW製2ストロークエンジンを使用してのSO_x対応技術の例として、硫黄含有率2.2パーセントの重油を使用しながら排気ガスを海水と清水の双方を状況に応じて使い分けるスクラバーにて処理することにより、IMO（国際海事期間）の2015年施行予定要求レベルである排出ガス中の硫黄含有率0.1パーセントの重油使用時と同等のレベルまで洗浄除去する技術が紹介されている。

先行技術文献

特許文献

[0010] 特許文献1：WO2006-064805号公報

特許文献2：特開2012-107556号公報

特許文献3：特開2013-238172号公報

非特許文献

[0011] 非特許文献1：1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約、附属書

I「油による汚染の防止のための規則」

非特許文献2：社団法人日本マリンエンジニアリング学会編：平成21年度船舶排出大気汚染物質削減技術検討調査報告書

非特許文献3：2011年11月30日発行のアルファ・ラバルインターナショナルマガジン「here」No. 30 P6～P14「クリーンソリューションの波」

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0012] しかしながら、上記した従来のディーゼルエンジン排ガス浄化装置には、以下に記載する課題や問題点がある。

[0013] 前記特許文献 1 に記載されたコロナ放電等を利用して電氣的に排気ガス中の PM を処理するディーゼルエンジンの排気ガス処理技術（例えば図 9 に示すディーゼルエンジンの排気ガス用電気式処理装置）においては、以下に記載する課題が生じている。

即ち、船舶用ディーゼルエンジンにあっては、硫黄成分の含有量の少ない軽油を使用する自動車用ディーゼルエンジンと比較して格段に大きな排気量を有しかつ高濃度に硫黄成分を含有する重油〔重油は軽油に対し 500～3500 倍程度の硫黄分を含有：JIS K2204：2007「軽油」；0.0010 質量％以下、K2205－1990「重油」；0.5～3.5 質量％以下、による〕等の低質燃料を使用する大排気量船舶用ディーゼルエンジンに、例えば先の特許文献 1 に記載の排気ガス浄化装置を用いた場合には、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料中の硫黄成分が排気ガスや EGR ガス中に SOF として含まれるだけでなくサルフェートとなりエンジン構成部品、特に排気関係部品を腐食するという課題を克服する必要があると共に、硫黄成分に基づく SOx が全く捕集できず、さらに連続してエンジン及び排気ガス用電気式処理装置を運転することにより予想される捕集した大量の PM の処理部は開示されていない。

[0014] さらに、特許文献 2 に記載の図 8 に示すガス処理装置は、分別捕集部 132 として図 8（A）に示す接線式サイクロン 132－1 a、あるいは処理能力の異なる複数の接線式サイクロン、例えば図 8（B）に示す小処理能力接線式サイクロン 132－1 b、中処理能力接線式サイクロン 132－1 c、大処理能力接線式サイクロン 132－1 d の 3 種類のサイクロンで構成するという複雑な装置を使用している。図中、138－1、138－2、138－3 は連通管、139－1、139－2、139－3 は流量制御ダンパをそれぞれ示す。又、各サイクロンへ流入する排気ガス流速が最適となるよう制御しながら PM 粒子を各サイクロンで確実に捕集するとともに、各サイクロ

ンから排出されるガスのPMの低濃度が確実に低下し希薄化した排気ガスを排ガス排出管136-1、136-2より低濃度排ガス導出管133に合流させる必要があると共に、さらに前記特許文献1と同様に連続してエンジン及び排気ガス処理装置を運転することにより予想される捕集した大量のPMの処理部は開示されていない。

[0015] 又、特許文献3に記載の図9に示す還流方式のディーゼルエンジン排ガス処理装置の場合も前記特許文献1、2と同様に連続してエンジン及び排気ガス処理装置を運転することにより予想される捕集した大量のPMの処理部は開示されておらず、船が港湾設備としてPM処理施設のある港に着くまでサイクロンなどで捕集した大量のPMを船内に貯蔵する必要があるため、その大量のPMを船内に貯蔵するためのスペースを必要とし、船室の減少に伴う積み荷の減少及び諸経費の増大等を招くという問題がある。

[0016] 一方、非特許文献1においては、前記した通り特別海域外での排出規制、即ち、油又は油性混合物の海洋への排出の禁止等が定められ、又、希釈をしない場合の油性混合物の油分濃度等が規定されているが、PMを含有しても同様である。

[0017] 又、非特許文献2に記載の船用ディーゼルエンジンにおいては、排気ガスから分流したEGRガスを吸気に還流することによって、排気ガスからNOxの80%低減とEGRガスからの100%近いSOx除去が可能であるが、スクラバーを通過する煤塵、PMになお含まれる硫黄分のディーゼル機関本体やシステムへの影響については、長期の実船試験が必要であるのみならず、スクラバーから船外排出される洗浄水については環境や生態系に影響を与えないようにする必要があり、特にこのスクラバーの洗浄水においてはPMの溶解・浮遊、SO₂の溶解等に伴うこれら環境汚染成分もしくは生態系影響成分の除去やpH調整等、廃水処理が大きな問題となることが予想される。すなわち、EGRガスからはPMは除去されても排気ガスからはPMは除去されず、したがって捕集したPMを処理する技術思想は全くない。

[0018] 非特許文献3に記載の「クリーン ソリューションの波」においては、「

海運業界の環境影響の削減や、海洋汚染に対するより厳格な法律への適合に、クリーンな新技術が貢献する」として、以下のように記載されている。

要約 (I) 技術的背景：

(I) I M O は船舶による汚染に対する規制を強化します

(ア) 硫黄酸化物 (S O x) (新造船及び既存船両方に適用)

燃料油の硫黄濃度の上限を定める世界的な規制が適用されます。厳格化された規制が排出規制海域に適用されます。上限値は 2 0 1 2 年から段階的に変更されます。この規制値に適合するためには、低硫黄燃料の使用や排ガス浄化装置が必要です。

(イ) 窒素酸化物 (N O x) (新造船のみに適用)

既存の規制要求事項は、出力 1 3 0 K W 以上の船用ディーゼル機関に適用されます。船舶の建造日に応じて異なる規制値が適用されます。排出規制海域を航行する新造船に対して、2 0 1 6 年より厳格化された規制 (T i e r III) が適用されます。

(ウ) ビルジ水 (新造船及び既存船両方に適用)

船外に排出するビルジ水の規制値は 1 5 p p m です。

要約 (II) 水処理技術：

(II) アルファ・ラバルの水処理技術：

(ア) 船舶のビルジタンクの油性廃水のみを処理する P u r e B i l g e ソリューションは、一段階の高速遠心分離システムによって、化学物質や吸着フィルタ、膜を使用せずに大量の水を浄化し、水中油分は 5 p p m 未満となります。

(イ) I M O が船舶に要求する N O x 排出の 8 0 パーセント削減を可能にするために、アルファ・ラバルは M A N ディーゼル社と協力して大型 2 ストロークディーゼルエンジン用の排気再循環 (E G R) システムを開発しました。

(ウ) S O x 排出については、アルファ・ラバルが完全な排ガス浄化プロセスを開発しました。現在船上での試験が行われているこのシステムでもア

ルファ・ラバル分離機を使用して、スクラバーからの汚水を海への排水前に浄化しています。

要約 (III) SO_x 対応技術 :

(III) アルファ・ラバルの SO_x 対応技術 :

(フィカリア・シーウエイズ号 (デンマーク) = 出力 21,000 kW, MAN B & W 2 ストロークエンジン) に搭載

(ア) 燃料は硫黄含有率 2.2 パーセントの重油で、排出ガスは、2015 年に施行される IMO (国際海事機関) の要求レベルである硫黄含有率 0.1 パーセントと同等のレベルまで洗浄除去されています。

(イ) アルファ・ラバルの Pure SO_x は、海水と清水の双方を状況に応じて使い分ける。

「海水あるいは淡水を苛性ソーダと水溶液を使って主機の排ガスを洗浄します」

● 第一段階では、ガス導入部分で水を噴射する事によって排ガスを冷却し、そして排ガス中の煤塵の大半もここで除去されます。

● 第二段階では、スクラバタワー内で排ガス中の硫黄酸化物等をさらに洗浄します。排ガス中の水滴の持ち去りや腐食を防止する為に、煙突から排出される前にガス中の水滴はデミスターで除去されます。

● 第三段階では、排ガスに残留している硫黄酸化物をさらに浄化します。船舶の煙突から排出する前に、凝縮や腐食を防ぐために、排ガスから小さな水滴が除去されます (排ガスの硫黄分を 98% 以上除去)。

[0019] この非特許文献 3 の 12 ページ第 2 欄 16 行～第 3 欄 1 行「スクラバーは、船のファンネルに据え付けられた大きなシャワー室だと言う事ができます」との記載及び 14 ページ掲載の写真中の注記「船の煙突に設置されたスクラバーは、大きなシャワー室に例えることができます。」の記載と、ハイブリッドシステム図 (図示せず) のスクラバー上部から水・海水が供給され最下部から共に排水され、排気ガスがバイパスダンパーからスクラバー下部に供給され最上部に直結された煙突に排出されていることから、ジェットスク

ラバータイプのものであることが解る。即ち、スクラバー処理水の表面に対し排気ガスが激しく衝突するタイプであって、排気ガス中の粒子状成分もガス状成分と共に除去可能な機能を有することがわかる。従ってスクバー水の後処理にはハイブリッドシステム図（図示せず）記載の各構成装置を揃えると共にそれらを高度に操作し操業する必要がある。また、非特許文献3においては、海水モードではPMは全く捕捉されていない（12ページ第4欄16行～第5欄1行の記載参照、）。

[0020] 又、公知のNO_x低減技術として触媒反応を利用したSCR方式が一般に知られている。このSCR方式は、エンジンの排気ガスの温度が十分に高い状態で触媒が活性化されて、かつ触媒表面が煤等に覆われず確実に露出しておれば触媒が正常に機能して高いNO_x低減が達成できる。しかし、一般の船用エンジンにあっては燃料消費率の向上を確保するため、自動車用エンジン等と比べるとロングストロークの低速エンジンが主流であり、シリンダー内で燃焼ガスのエネルギーを、ゆっくり時間をかけて確実に動力として取り出すことと、長時間にわたる燃焼ガスのシリンダー壁面等への接触に伴う放熱により排気ガスの温度は低温となることが多く、エンジン始動直後の暖気中のみならず定常運転中であっても触媒温度が300度を下回るとその機能を十分に発揮せず、NO_x低減率が不十分なことが多い。又、高濃度に硫黄成分を含有する重油以下の低質燃料を使用するディーゼルエンジンのSCR方式の排気浄化システムにあっては、排気ガス中に含有されるPMにより触媒が被覆されると共に、燃料に多量に含有される硫黄により触媒が被毒してそのNO_x浄化機能が長期にわたり安定して機能しないという問題が指摘され、その改善策として高濃度に硫黄成分を含有する重油以下の低質燃料から硫黄分を脱硫することが望まれているが、製油装置への大規模な脱硫装置の設置に伴う膨大な設備投資に伴う燃料の高騰が予想されて未だ実現されておらず、一方SCR方式では排気ガス中のPM削減には寄与しない。

[0021] 本発明は、上記した従来技術の問題に鑑みなされたもので、特に高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する大排気量で高速及び／又は

大流量の排気ガスが排出される船用ディーゼルエンジンの排気ガス中のPMをESP/C/PDFにて捕集し、捕集したPMを船内で焼却処理する技術を提案しようとするもので、捕集したPMを船内で燃焼させることにより、船が港湾設備としてPM処理施設のある港に着くまでサイクロンで捕集したPMの全てを船内に貯蔵しておく必要がなく、よって船内に貯蔵のための大きなスペースを必要としないこと、船室が減少することなく、積み荷を減少させることもないので経費の増大を抑制できること、又、好ましくは、焼却時に発生する燃焼排気ガスを捕集管に還流して再度帯電・付着・凝集・濃縮により確実に捕集すると、低濃度排出ガスをPMフリースクラバーにてスクラバー処理すること、もしくは焼却時に発生する燃焼排気ガスをPMフリースクラバーにてスクラバー処理することなどにより大気排出ガスからPMを確実に捕集・除去すると共に、SO_xを確実に除去して環境保全可能なガスとして排出することが可能な、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置を提供することを目的とするものである。

課題を解決するための手段

[0022] 本発明に係る高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置において、エンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する所定長さの管状捕集部を有し、かつ前記放電電極は前記管状捕集部内に管軸方向に配設された主電極と該主電極に間隔配設された放射状に突出する複数の電極とによって構成された電気集塵手段と、低濃度排ガス導出管及び高濃度排ガス導出管と、前記低濃度排ガス導出管に設けたPMフリースクラバーと、前記管状捕集部から剥離した粒状物質を集塵用サイクロンにて分別して捕集する集塵手段を備え、さらに該集塵手段によって集塵したPMを焼却する焼却装置を有し、かつ前記焼却装置で生じる燃焼排ガスを前記捕集部もしくは捕集部上

流の排気管に還流する還流配管を前記焼却装置と捕集管上流もしくは前記捕集部上流の排気管の間に配設した構成となしたことを特徴とするものである。

[0023] 又、本発明装置は、前記焼却装置からの燃焼排ガスを、低濃度排ガス導出管に設けたPMフリースクラバーの上流に還流するよう還流配管を配設すること、集塵用サイクロンからの還流配管とPM燃焼排ガス還流配管を結合させること、集塵用サイクロン下部をPM保管用ストッカーとし、ストッカーの下部にシャッターを介してPM焼却装置を一体化させることを好ましい態様とするものである。

[0024] さらに、前記ストッカーは複数でガス及びスクラバー処理水の排出可能海域まで船が進んでからPMを焼却開始できるように制御すること、前記焼却装置に選択シャッターを付設し、該シャッターを開閉制御して時間差をもって順次焼却できるようにすること、を好ましい態様とするものである。

なお、焼却装置は内蔵された加熱用ヒーター（電気ヒーター等）もしくはバーナーがコントローラにより昇温・加熱制御されてPMが焼却される機能を有するものを用いるのが好ましい。

発明の効果

[0025] 本発明に係る高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、以下に記載する効果を奏する。

即ち、特に高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する大排気量で高速及び／又は大流量の排気ガスが排出される船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス中のPMをESP／C／PDFにて捕集し、捕集したPMを船内で焼却処理することにより、船が港湾設備としてPM処理施設のある港に着くまでサイクロンで捕集したPMの全てを船内に貯蔵しておく必要がなく、よって船内に貯蔵のための大きなスペースを必要としないこと、船室が減少することなく、積み荷を減少させることもないので経費の増大を抑制できること、又、好ましくは、焼却時に発生する燃焼排気ガスを捕集管に還流し

て再度帯電・付着・凝集・濃縮により確実に捕集すると共に、低濃度排出ガスをPMフリースクラバーにてスクラバー処理することにより大気排出ガスからSO_xを確実に除去して環境保全可能なガスとして排出することができること、さらにPMフリースクラバーの処理水は、硫黄成分は高濃度に含有しているが有機溶剤可溶成分をほとんど含有していないので海洋排出が可能であること、等の作用効果を奏する。なお付随的な効果としては、PMを焼却したガスより熱エネルギーを回収することにより船全体としてのエネルギー効率の向上にも寄与し得る技術である。

図面の簡単な説明

[0026] [図1]本発明の第1実施例装置を示し、(A)は装置の全体構成を示す概略縦断面図、(B)は同装置の排気ガス導入管部に排気ガス冷却器を設けた構成例を示す概略縦断面図である。

[図2]本発明の第2実施例装置の全体構成を示す概略縦断面図である。

[図3]本発明の第3実施例装置の全体構成を示す概略縦断面図である。

[図4]本発明の第4実施例装置の全体構成を示す概略縦断面図である。

[図5]本発明の第5実施例装置の全体構成を示す概略縦断面図である。

[図6]本発明の第6実施例装置の全体構成を示す概略縦断面図である。

[図7]従来のディーゼルエンジン排気ガス処理装置の一例を示す概略図である。

[図8]同じく従来のディーゼルエンジン排ガス処理装置の他の例を示す概略図で、図(A)は全体構成図、図(B)はサイクロン捕集手段を示す概略図である。

[図9]同じく従来のディーゼルエンジン排ガス処理装置の別の例を示す概略図である。

発明を実施するための形態

[0027] 図1(A)(B)に本発明の第1実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、大きく分けて電気集塵部1、分別捕集部2、PM焼却部3とからなり、PM粒子を捕集するために設ける電気集塵部1

は、集塵電極を構成する所定長さの捕集管 1-1 と排ガス中に含まれる PM に帯電させる放電電極 1-2 とを備えている。集塵電極を構成する捕集管 1-1 には、上流側（ディーゼルエンジン側）の端部に排ガス導入管 1-1 a を有し、下流側の端部の軸心付近に PM の低濃度排ガス導出管 4 を、下流側の端部の内周面付近に PM の高濃度排ガス導出部 1-1 b を連設して設けている。放電電極 1-2 は、集塵電極を構成する捕集管 1-1 の軸心付近をほぼ全長にわたって延びる主電極 1-2 a と、該主電極 1-2 a の長手方向に所定の間隔で配設された放射状に突出する電極針 1-2 b の群とによって構成されている。このように構成された放電電極 1-2 は、捕集管 1-1 の排ガス導入管 1-1 a 側に設けたシールエア導入管部 1-1 c と、低濃度排ガス導出管 4 の入口部位に設けたシールエア導入管部 4-1 に垂設した支持体 5 を介して主電極 1-2 a の両端部が支持されている。さらに PM10 の低濃度排ガス導出管 4 には、ガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれる SO_x は除去するが PM をほとんど除去しない PM フリースクラバー 11 を設置して大気放出排気ガスから SO_x を除去させている。

なお、スクラバー処理水は、排気ガスから SO_x は除去するが PM をほとんど除去しないので SO_x は含有するが PM をほとんど含有せずスクラバー処理水の廃棄処理水としての後処理は容易である。又、放電電極 1-2 は必要に応じ捕集管 1-1 の内部より絶縁されたステー（図示せず）により所望間隔を有して支持されている。さらに、この放電電極 1-2 は外部に設置された高圧電源装置（図示せず）に配線されて制御された高圧電源の供給を受けている。

[0028] 前記排ガスの流れ方向における電気集塵部 1 の下流側に設けられた分別捕集部 2 は、分別手段としてのサイクロン捕集手段 2-1 により構成されている。このサイクロン捕集手段 2-1 は、捕集管 1-1 の高濃度排ガス導出部 1-1 b に連通管 5-1 を介して接続された 1 台の接線式サイクロン 2-1 a で構成され、さらに該接線式サイクロン 2-1 a と前記低濃度排ガス導出管 4 との間に、接線式サイクロン 2-1 a 通過後の浄化ガスを低濃度排ガス

導出管 4 内を流れる低濃度排ガスに合流させるための排出管 6-1 を配設している。又、前記低濃度排ガス導出管 4 には、接線式サイクロン 2-1 a への高濃度排ガス流入量及び流入速度と低濃度排ガス放出量の流量調整を行うための流量制御ダンパ 7 を設けている。

なお、接線式サイクロン 2-1 a にて集塵される PM10 は前記接線式サイクロン 2-1 a 下部のコーン状部分直下に設けられた着脱可能なホッパー 2-1 b 内に堆積してゆき、ホッパー容量限界に達した場合は新たなホッパーに順次交換し保管する。図中、8 は PM10 を貯蔵するストッカーである。

[0029] PM を焼却するために設ける PM 焼却部 3 は、コントローラ 3-2 によって焼却温度や排出ガスの流量等が制御され、電気ヒーター 3-1 a を内蔵した PM 焼却炉 3-1 よりなり、さらに該 PM 焼却炉 3-1 からの燃焼排ガスを前記電気集塵部 1 の前記排ガス導入管 1-1 a に還流するための還流配管 12 を設けることにより、例えば前記 PM 焼却炉 3-1 内で燃焼中の PM10 が一時的に舞い上がるなどして万一燃焼排ガス中に混入しても、電気集塵部 1 及び分別捕集部 2 を再度経由することにより確実に除去され大気排出ガスの環境保全がはかられる。図中、12 a は、還流配管 12 内を流れる排ガス流に対して運動エネルギーを付与するブローアである。又、還流配管 12 の先端部はエジェクター効果を考慮して排ガス導入管 1-1 a 内に突出させ、かつ先端開口部を排気ガス流出方向を指向するように屈曲させる。なお、前記 PM 焼却炉 3-1 は、電気ヒーター 3-1 a に代えて、バーナ（図示せず）を用いた焼却炉でもよいことはいうまでもない。

[0030] 上記のように、図 1（A）に示す構成の排気ガス処理装置の場合は、接線式サイクロン 2-1 a でほとんどの PM10 が捕集されホッパー 2-1 b に一時的に貯蔵された後、該ホッパー 2-1 b 内の PM10 は、船が PM の焼却が可能な状態になるまでストッカー 8 に貯蔵される。ストッカー 8 に貯蔵された PM10 は、その後 PM 焼却部 3 の PM 焼却炉 3-1 に供給され、該焼却炉の電気ヒーター 3-1 a をコントローラ 3-2 で制御して昇温し、P

M10を焼却する。PM10の焼却により発生する硫黄成分を高濃度に含有するPM燃焼排ガスは、還流配管12を介して捕集管1-1へ還流させて排気ガスに混流させると共にこのPMの高濃度化した混流ガスを接線式サイクロン2-1aに導出させ、硫黄成分を高濃度に含有しているがPM10の濃度を低濃度にした大気排出ガスをPMフリースクラバー11に供給する。このPMフリースクラバー11により、大気排出ガスにはPMは残留しているが硫黄分が除去されたガスとなり大気環境が保全される。なお、PMフリースクラバー11の処理水は、硫黄成分は高濃度に含有しているがPMをほとんど含有していないのでスクラバースルーなどの海洋排出が可能であったり、少ない工数及び小型で制御が簡易な処理装置で処理ができる。

[0031] 又、上記図1(A)に示す第1実施例装置において、図1(B)に示すように排ガス導入管1-1aに排気ガス冷却器20を設置し、PM燃焼排ガスを前記排気ガス冷却器20の下流に還流させるようにしてもよい。排ガス導入管1-1aに排気ガス冷却器20を設けて排気ガスの予冷をする場合、PM燃焼排ガスを排ガス導入管1-1aの排気ガス冷却器20の下流に還流させると、腐食性物質（サルフェートの燃焼排ガス）を含有するPM燃焼排ガスが排気ガス冷却器20に流入することがないので、排気ガス冷却器20を構成する部材に高耐食性部材を使用する必要がなく、安価かつ耐久性を確保し易い。なお、PM燃焼排ガスを排気ガス冷却器20の上流に還流させると、捕集管1-1に流入するガス全量を予冷することができるので電気集塵部1、分別捕集部2での高い捕集率を確保ができる。

[0032] 図2に本発明の第2実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、図1に示す第1実施例装置のサイクロンを使用した還流方式のディーゼルエンジン排ガス処理装置とPM焼却装置を組合せたもので、図1に示す第1実施例装置の、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を燃料として使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極1-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集管1-1を有し、管状捕集管1-1から剥

離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段 2-1 を備え、さらに PM10 の低濃度排ガス導出管 4 にガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれる SOx は除去するが PM をほとんど除去しない PM フリースクラバー 11 を設置して大気放出排気ガスから SOx を除去させるごとく構成された船舶用ディーゼルエンジン排ガス処理装置の、前記管状捕集管 1-1 の下流側の内周面付近に設けた PM の高濃度排ガス導出部 1-1 b からの高濃度排ガス配管 5-2 に、前記と同様の接線式サイクロン 2-1 a で構成したサイクロン捕集手段を設け、高濃度排ガス導出部 1-1 b より排出される高濃度排ガス流を接線式サイクロン 2-1 a に導入して大径粒子を捕集・処理するとともに、同サイクロンで除去できなかった細径粒子を含有する排ガス流を、還流配管 14-1 を経由して排ガス導入管 1-1 a に圧送・還流させる方式となしている。

[0033] 一方、PM 焼却装置は、接線式サイクロン 2-1 a 下部のコーン状部分の直下にホッパー 2-1 b が設けられ、該ホッパー直下にはホッパー内に集塵・堆積した PM を保持しかつ落下させるシャッター 2-1 c を介して PM 焼却炉を兼ねた前記ホッパー 2-1 b より内容積の大きいストッカー 3'-1 が設けられている。この PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 は、内部に電気ヒーター 3'-1 a を内蔵し、コントローラ 3-2 によって焼却温度や排出ガスの流量等が制御される仕組みとなっている。なお、この PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 の場合は、PM がホッパー 2-1 b 内に集塵・堆積しホッパー容量限界に達した場合にシャッター 2-1 c を開いてホッパー直下のストッカー 3'-1 内に PM を落下させ、その後シャッター 2-1 c を閉じてストックする。PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 からの燃焼排ガスは、還流配管 14-2 を介して前記電気集塵部 1 の前記排ガス導入管 1-1 a へ還流されるように構成されている。又、還流配管 14-1、14-2 の先端部は、前記と同様にエジェクター効果を考慮して排ガス導入管 1-1 a 内に突出させ、かつ先端開口部は排気ガス流出方向を指向するように屈曲させる。14-1 a、14-2 a は、それぞれ還流配管 14-1、1

4-2を流れる排ガス流に対して運動エネルギーを付与するブロアーである。なお、前記電気ヒーター3'-1aに代えて、バーナ（図示せず）を用いてもよいことはいうまでもない。

[0034] 上記図2に示す構成の排気ガス処理装置の場合、捕集管1-1の下流において、捕集管内壁の近傍を流れてきたPMの高濃度排ガス流は、該捕集管1-1の高濃度排ガス導出部1-1bより連通管5-1及び高濃度排ガス配管5-2を介して接線式サイクロン2-1aに導入されて大径のPM粒子が遠心分離され、下部のコーン状部分直下のホッパー2-1bに捕集・堆積する。この接線式サイクロン2-1aで大径のPM粒子を捕集・堆積後、同接線式サイクロン2-1aで除去されなかった細径のPM粒子を含有する概ね浄化された排ガス流は、還流配管14-1内を流れて上流側の連通管5-3を介して排ガス導入管1-1a内を流れる排ガス流に合流するが、この時、細径のPM粒子を含有する浄化された排ガス流に対してブロアー14-1aにより運動エネルギーが付与されて昇圧・増速され、還流配管径14-1により排ガス導入管1-1aに圧送・還流される。一方、捕集管1-1の下流において、該捕集管1-1のほぼ軸心部付近を流れた低濃度排ガス流は、PMフリースクラバー11を経由しSO_xを除去してから大気放出させている。他方、PM焼却部の接線式サイクロン2-1a下部のコーン状部分の直下に設けられたホッパー2-1b内にはPMが集塵・堆積し、ホッパー容量限界に達し場合はシャッター2-1cを開けてPMを落下させてPM焼却炉を兼ねるストッカー3'-1内に落下させる。その後シャッター2-1cを閉じ、ストッカー3'-1に内蔵された電気ヒーター3'-1aをコントローラ3-2によって焼却温度や吸引空気量、燃焼排出ガスの流量等を制御しながら燃焼・焼却させ、さらに該PM焼却炉からの燃焼排出ガスは、還流配管14-1a2を経由して前記電気集塵部1の前記排ガス導入管1-1aに還流されるので、例えば前記PM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1内で燃焼中のPMが一時的に舞い上がるなどして万一燃焼排ガス中に混入しても、電気集塵部1及び分別捕集部2を再度経由することにより確実に除去され大気排出

ガスの環境保全がはかられる。

[0035] 上記図 2 に示す構成の排気ガス処理装置によれば、以下に記載する作用効果を奏する。

(イ) . サイクロン 2-1 a を通過した細径粒子を含む排ガス流（還流ガス）をエンジンからの排気ガス流へ還流・圧送・混合させて捕集管 1-1 で再度、放電→粒子の帯電→捕集管内壁面への付着→剥離の繰返しにより大径粒子化させ、高濃度排ガス流として分離しサイクロン 2-1 a で確実に除去することができる。

(ロ) . サイクロン 2-1 a 後の排ガス流を還流させることにより、排出されるガスの PM などの捕集率を維持もしくは向上、即ち、低濃度排出ガスの清浄度を維持もしくは向上させながら、船用エンジンにおける主機及び補機の並列運転や単独運転に伴う運転状況の変化やエンジンの負荷率に応じて変化する排気ガス流量に対応して処理能力の異なる各接線式サイクロンを複数台設置することなく装置全体を小型・コンパクトにできると共に装置の制御もシンプルとなり制御ソフト・装置も単純となり安価で信頼性の高いものとなる。

(ハ) . ブロアー 14-1 a の設置により、例え接線式サイクロン 2-1 a の排気ガス流の流過抵抗が多少大きくても細径の PM 粒子を含有する浄化された排ガス流をスムーズに排ガス導入管 1-1 a に還流できるのみならず、接線式サイクロン 2-1 a への流入接線速度を適正に制御でき同サイクロンでの捕集効率も上昇する。なお、ブロアー 14-1 a の設置位置は、サイクロン前後の何れの位置でもよく、ブロアー設置位置がサイクロン上流側の場合はサイクロンへの流入接線速度を高く維持して高い捕集率を得易く、他方、サイクロン下流側の場合はブロアー 14-1 a の吸引抵抗が大きくサージングが多少危惧されるもののファンブレード表面への PM 粒子などの付着が少なくかつガスの温度が低下しているのでブロアー 14-1 a は耐久性を確保し易い。

(ニ) . 還流配管 14-1、14-2 の配管先端部を排ガス導入管 1-1 a

内に突出させ、かつその先端開口部は排気ガス流出方向を指向するように屈曲させて、ブロアー 14-1a にて運動エネルギーを付与され昇圧・増速した還流を噴出させることによりエジェクター効果を発揮させ、排ガス導入管 1-1a を流れて来る排気ガス流を吸引させることにより排気抵抗を減少させてエンジン効率の上昇をはかることができる。

(ホ)．船内でPMを焼却することにより長期にわたる連続航海ができる。

(ヘ)．焼却炉排ガスを捕集管上流に還流することにより焼却炉排ガス内のPMを確実に除去できる。

(ト)．PMフリースクラバー 11 を設けたことにより排出ガスからSO_xを除去できる。なお、PMフリースクラバー 11 の処理水は、硫黄成分は高濃度に含有しているがPMをほとんど含有していないのでスクラバースルーなどの海洋排出が可能であったり、少ない工数及び小型で制御が簡易な処理装置で処理ができる。

[0036] なお、本実施例装置においても、前記図 1 (B) に示すように排ガス導入管 1-1a に排気ガス冷却器 20 を設置し、PM燃焼排ガスを前記排気ガス冷却器 20 の下流に還流させるようにしてもよいことはいうまでもない。

[0037] 図 3 に本発明の第 3 実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、前記図 2 に示す第 2 実施例装置の、PM焼却部 3 からの燃焼排ガスを電気集塵部 1 の前記排ガス導入管 1-1a に還流させる還流配管 14-2 に、前記低濃度排ガス導出管 4 に設置したPMフリースクラバー 11 と同じPMフリースクラバー 11 を設置した構成となしたものである。

即ち、その構成は、図 2 に示す第 2 実施例装置と同様に、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を燃料として使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極 1-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集管 1-1 を有し、管状捕集管 1-1 から剥離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段 2-1 を備え、さらにPM10の低濃度排ガス導出管 4 にガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれるSO_xは除去す

るがPMをほとんど除去しないPMフリースクラバー11を設置して大気放出排気ガスからSO_xを除去させる構成となし、前記管状捕集管1-1の下流側の内周面付近に設けたPMの高濃度排ガス導出部1-1bからの高濃度排ガス配管5-2に、前記と同様の接線式サイクロン2-1aで構成したサイクロン捕集手段を設け、高濃度排ガス導出部1-1bより排出される高濃度排ガス流を接線式サイクロン2-1aに導入して大径粒子を捕集・処理するとともに、同サイクロンで除去できなかった細径粒子を含有する排ガス流を還流配管14-1を経由して排ガス導入管1-1aに圧送・還流させる方式となしている。

[0038] 一方、PM焼却部3は、接線式サイクロン2-1a下部のコーン状部分の直下にホッパー2-1bが設けられ、該ホッパー直下にはホッパー内に集塵・堆積したPMを保持しかつ落下させるシャッター2-1cを介してPM焼却炉を兼ねた前記ホッパー2-1bより内容積の大きいストッカー3'-1が設けられている。このPM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1は、内部に電気ヒーター3'-1aを内蔵し、コントローラ3-2によって焼却温度や吸引空気量、燃焼排出ガスの流量等が制御される仕組みとなっている。なお、このPM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1の場合は、PMがホッパー2-1b内に集塵・堆積しホッパー容量限界に達した場合にシャッター2-1cを開いてホッパー直下のストッカー3'-1内にPMを落下させ、その後シャッター2-1cを閉じてストックする。PM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1からの燃焼排ガスは、還流配管14-2を介して前記電気集塵部1の前記排ガス導入管1-1aへ還流されるように構成されている。本実施例装置は、前記還流配管14-2に前記低濃度排ガス導出管4に設置したPMフリースクラバー11と同じPMフリースクラバー11を設置した構成としたものである。14-1a、14-2aは、それぞれ還流配管14-1、14-2を流れる排ガス流に対して運動エネルギーを付与するブロアーである。

なお、本実施例装置も前記図2に示す第2実施例装置と同様に、還流配管

14-1、14-2の先端部はエジェクター効果を考慮して排ガス導入管1-1a内に突出させ、かつ先端開口部は排気ガス流出方向を指向するように屈曲させる。又、前記PM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1は、電気ヒーター3'-1aに代えて、バーナ（図示せず）を用いた焼却炉でもよいことはいうまでもない。

[0039] 上記図3に示す構成の排気ガス処理装置の場合は、前記図2に示す第2実施例装置と同じ（イ）～（ト）の作用効果に加え、PM焼却炉を兼ねたストッカー3'-1からの燃焼排ガスを排ガス導入管1-1aへ還流させる還流配管14-2に設けたPMフリースクラバー11により燃焼排ガス中の硫黄成分を予め除去できるので、本体及びサイクロンへの腐食性がマイルドになると効果が得られる。

[0040] 図4に本発明の第4実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、PM燃焼排ガスと低濃度ガスとの混合流をPMフリースクラバーへ供給する方式となしたもので、その構成は、図1に示す第1実施例装置のPM焼却部3のPM焼却炉3-1からの燃焼排ガスの還流配管12をPM10の低濃度排ガス導出管4のPMフリースクラバー11の上流側管内に突出させて構成したものである。

即ち、その構成は、図1に示す第1実施例装置と同様に、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を燃料として使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極1-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集管1-1を有し、管状捕集管1-1から剥離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段2-1を備え、さらにPM10の低濃度排ガス導出管4にガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれるSO_xは除去するがPMをほとんど除去しないPMフリースクラバー11を設置して大気放出排気ガスからSO_xを除去させる構成となし、前記排ガスの流れ方向における電気集塵部1の下流側に設けられた分別捕集部2は、分別手段としてのサイクロン捕集手段2-1により構成されている。このサイクロン捕集手段

2-1は、捕集管1-1の高濃度排ガス導出部1-1bに連通管5-1を介して接続された1台の接線式サイクロン2-1aで構成され、さらに該接線式サイクロン2-1aと前記低濃度排ガス導出管4との間に、接線式サイクロン2-1a通過後の浄化ガスを低濃度排ガス導出管4内を流れる低濃度排ガスに合流させるための排出管6-1を配設し、前記低濃度排ガス導出管4には、接線式サイクロン2-1aへの高濃度排ガス流入量及び流入速度と低濃度排ガス放出量の流量調整を行うための流量制御ダンパ7を設けている。

[0041] PMを焼却するために設けるPM焼却部3は、前記図1に示すものと同様に、コントローラ3-2によって焼却温度や吸引空気量、燃焼排出ガスの流量等が制御され、電気ヒーター3-1aを内蔵したPM焼却炉3-1よりなる。本実施例装置では、前記PM焼却炉3-1からの燃焼排ガスをPM10の低濃度排ガス導出管4のPMフリースクラバー11の上流側に還流するための還流配管15を設けている。この還流配管15も前記と同様に、その先端部を低濃度排ガス導出管4内に突出させている。15aは前記と同様の、還流配管15内を流れる排ガス流に対して運動エネルギーを付与するブローアである。

[0042] 上記図4に示す構成の排気ガス処理装置の場合は、前記図1に示す第1実施例装置と同様に、接線式サイクロン2-1aでほとんどのPM10が捕集されホッパー2-1bに一時的に貯蔵された後、該ホッパー2-1b内のPM10は、船がPMの焼却が可能な状態になるまでストッカー8に貯蔵され、その後PM焼却部3のPM焼却炉3-1に供給され、該焼却炉の電気ヒーター3-1aをコントローラ3-2で制御して昇温し、PM10を焼却する。PM10の焼却により発生する硫黄成分を高濃度に含有するPM燃焼排ガスは、還流配管15を介して低濃度排ガス導出管4のPMフリースクラバー11の上流側に還流し、PM低濃度排ガスと混流してPMフリースクラバー11に供給される。このPMフリースクラバー11により、大気排出ガスは、PMは残留しているが硫黄分が除去されたガスとなり大気環境が保全される。なお、PMフリースクラバー11の処理水は、硫黄成分は高濃度に含有

しているがPMをほとんど含有していないのでスクラバースルーなどの海洋排出が可能であったり、少ない工数及び小型で制御が簡易な処理装置で処理ができる。又、PM燃烧排ガス還流配管15を低濃度排ガス導出管4に接続させることにより、腐食性のあるPM燃烧排ガスは電気集塵部1、分別捕集部2に流入することがないので、これらを構成する部材（捕集管、電極等）は高耐食性材料を使用する必要がなく、安価でかつ耐久性が確保し易い。

[0043] 図5に本発明の第5実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、PM燃烧排ガスをPMフリースクラバー11に直接供給する方式となしたもので、その構成は、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を燃料として使用する船舶用ディーゼルエンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極1-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集管1-1を有し、管状捕集管1-1から剥離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段2-1を備え、さらにPM10の低濃度排ガス導出管4にガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれるSO_xは除去するがPMをほとんど除去しないPMフリースクラバー11を設置して大気放出排気ガスからSO_xを除去させる構成となし、又、前記排ガスの流れ方向における電気集塵部1の下流側に設けられた分別捕集部2は、分別手段としてのサイクロン捕集手段2-1により構成されている。このサイクロン捕集手段2-1は、捕集管1-1の高濃度排ガス導出部1-1bに連通管5-1および高濃度排ガス配管5-2を介して接続された1台の接線式サイクロン2-1aで構成され、高濃度排ガス導出部1-1bより排出される高濃度排ガス流を接線式サイクロン2-1aに導入して大径粒子を捕集・処理するとともに、同サイクロンで除去できなかった細径粒子を含有する排ガス流を還流配管16を経由して排ガス導入管1-1aに圧送・還流させる方式となしている。16aは還流配管16内を流れる排ガス流に対して運動エネルギーを付与するブローアである。又、PMを焼却するために設けるPM焼却部3も前記のものと同様に、コントローラ3-2によって焼却温度や吸引空気量、燃烧排出ガスの流

量等が制御され、電気ヒーター 3-1 a を内蔵した PM 焼却炉 3-1 よりなる。本実施例装置では、前記 PM 焼却炉 3-1 からの燃焼排ガスを PM 10 の低濃度排ガス導出管 4 に設置した PM フリースクラバー 11 に直接供給するための還流配管 17 を設ける点に主たる特徴がある。17 a は前記と同様の、還流配管 17 内を流れる排ガス流に運動エネルギーを付与するブローアである。

[0044] 上記図 5 に示す構成の排気ガス処理装置の場合は、接線式サイクロン 2-1 a でほとんどの PM 10 が捕集されホッパー 2-1 b に一時的に貯蔵された後、該ホッパー 2-1 b 内の PM 10 は、船が PM の焼却が可能な状態になるまでストッカー 8 に貯蔵され、その後 PM 焼却部 3 の PM 焼却炉 3-1 に供給され、該焼却炉の電気ヒーター 3-1 a をコントローラ 3-2 で制御して昇温し、PM 10 を焼却する。PM 10 の焼却により発生する硫黄成分を高濃度に含有する PM 燃焼排ガスは、還流配管 17 を介して直接 PM フリースクラバー 11 に供給される。PM フリースクラバー 11 に供給され PM 低濃度排ガスと PM 燃焼排ガスは、PM は残留しているが硫黄分が除去されたガスとなり大気環境が保全される。なお、PM フリースクラバー 11 の処理水は、硫黄成分は高濃度に含有しているが PM をほとんど含有していないのでスクラバースルーなどの海洋排出が可能であったり、少ない工数及び小型で制御が簡易な処理装置で処理ができる。又、本実施例装置においても、腐食性のある PM 燃焼排ガスは電気集塵部 1、分別捕集部 2 に流入することがないので、これらを構成する部材（捕集管、電極等）は高耐食性材料を使用する必要がなく、安価でかつ耐久性が確保し易い。

[0045] 図 6 に本発明の第 6 実施例装置として示す船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置は、前記図 2 に示す第 2 実施例装置における PM 焼却炉を兼ねたストッカーを複数設置し、PM の交互捕集と交互燃焼を行えるように構成したものである。

即ち、その構成は、図 2 に示す第 2 実施例装置と同様に、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を燃料として使用する船舶用ディーゼルエン

ジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極 1-2、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する管状捕集管 1-1 を有し、管状捕集管 1-1 から剥離した粒状物質を分別して捕集するサイクロン方式の分別捕集手段 2-1 を備え、さらに PM10 の低濃度排ガス導出管 4 にガスと粒子の拡散速度の相違を利用して排気ガスに含まれる SOx は除去するが PM をほとんど除去しない PM フリースクラバー 11 を設置して大気放出排気ガスから SOx を除去させる構成となし、前記管状捕集管 1-1 の下流側の内周面付近に設けた PM の高濃度排ガス導出部 1-1 b からの高濃度排ガス配管 5-2 に、前記と同様の接線式サイクロン 2-1 a で構成したサイクロン捕集手段を設け、高濃度排ガス導出部 1-1 b より排出される高濃度排ガス流を接線式サイクロン 2-1 a に導入して大径粒子を捕集・処理するとともに、同サイクロンで除去できなかった細径粒子を含有する排ガス流を、還流配管 14-1 を経由して導入管 1-1 a に圧送・還流させる方式となしている。

[0046] 一方、PM 焼却部 3 は、接線式サイクロン 2-1 a 下部のコーン状部分の直下のホッパー 2-1 b に、切換え弁 2-1 d 内蔵の二股などの多数分岐管 2-1 e を設け、該多数分岐管 2-1 e のそれぞれの下端に、ホッパー 2-1 b 内に集塵・堆積した PM を保持しかつ落下させるシャッター 2-1 c を介して PM 焼却炉を兼ねた前記ホッパー 2-1 b より内容積の大きいストッカー 3'-1 が設けられている。この PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 は、内部に電気ヒーター 3'-1 a を内蔵し、コントローラ 3-2 によって焼却温度や吸引空気量、燃焼排出ガスの流量等が制御される仕組みとなっている。なお、この PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 の場合は、PM がホッパー 2-1 b 内に集塵・堆積しホッパー容量限界に達した場合にシャッター 2-1 c を開いてホッパー直下のストッカー 3'-1 内に PM を落下させ、その後シャッター 2-1 c を閉じてストックする。PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3-1 からの燃焼排ガスは、還流配管 14-2 を介して前記電気集塵部 1 の前記排ガス導入管 1-1 a へ還流されるように構成されている

。

なお、本実施例装置も前記図 2 に示す第 2 実施例装置と同様に、還流配管 14-1、14-2 の先端部はエジェクター効果を考慮して排ガス導入管 1-1a 内に突出させ、かつ先端開口部は排気ガス流出方向を指向するように屈曲させる。又、前記 PM 焼却炉を兼ねたストッカー 3'-1 は、電気ヒーター 3'-1a に代えて、バーナ（図示せず）を用いた焼却炉でもよいことはいふまでもない。

[0047] 上記図 6 に示す構成の排気ガス処理装置の場合は、前記図 2 に示す第 2 実施例装置と同じ（イ）～（ト）の作用効果に加え、PM 焼却炉を兼ねたストッカーを複数設置し、切換え弁 2-1d により PM の交互捕集と交互燃焼を行えるように構成したことにより、PM を効率よく燃焼できるのみならず、1 機のストッカーに故障等が生じて稼働できない場合でも運転を停止することなく連続的に操業を行うことができるという効果を奏する。

符号の説明

- [0048] 1 電気集塵部
- 1-1 捕集管
 - 1-1a 排ガス導入管
 - 1-1b 高濃度排ガス導出部
 - 1-1c、4-1 シールエアー導入管部
 - 1-2 放電電極
 - 1-2a 主電極
 - 1-2b 電極針
 - 2 分別捕集部
 - 2-1 サイクロン捕集手段
 - 2-1a 接線式サイクロン
 - 2-1b ホッパー
 - 2-1c シャッター
 - 2-1d 切換え弁

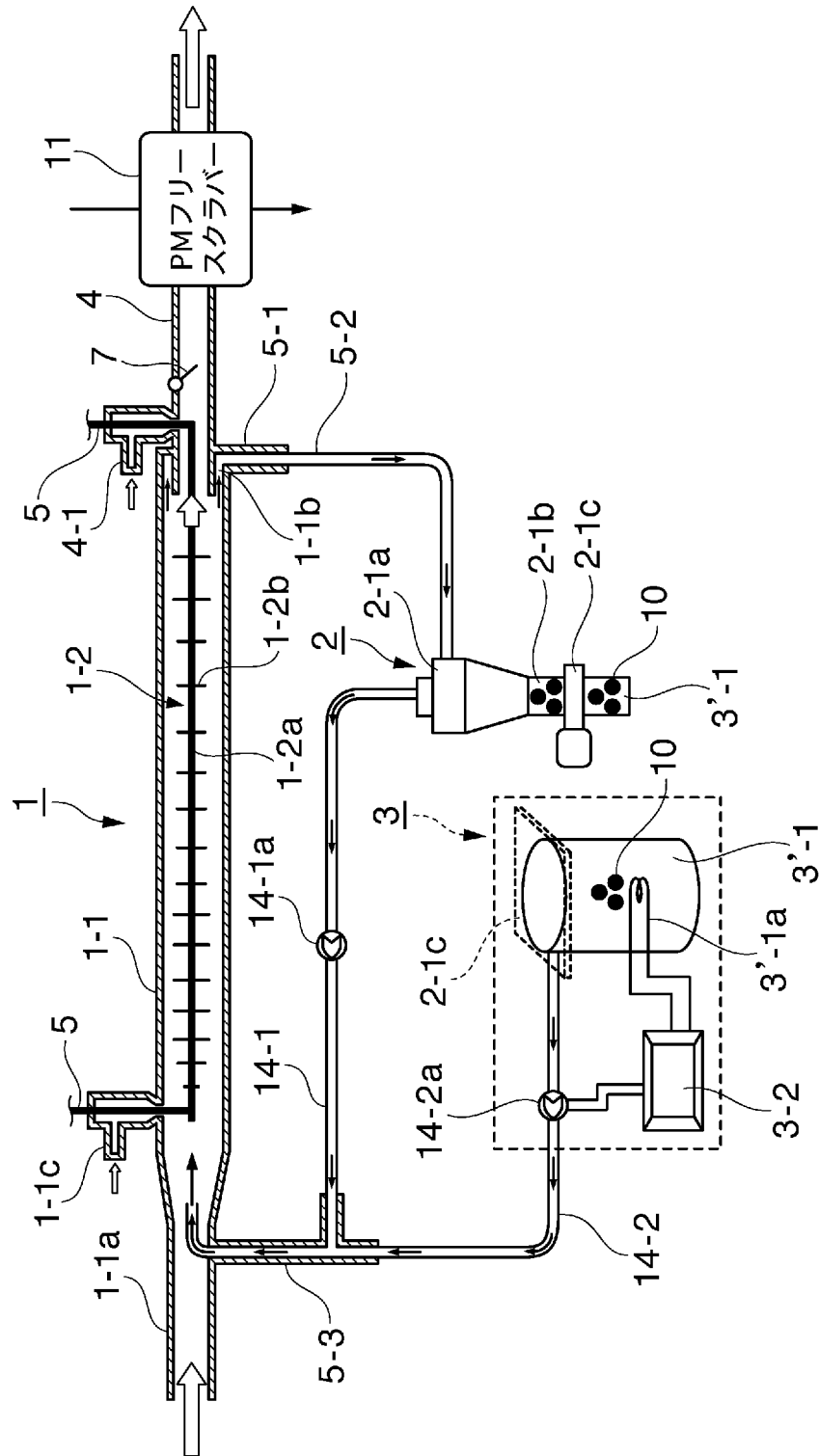
- 2-1 e 多数分岐管
- 3 PM焼却部
- 3-1 PM焼却炉
- 3-1 a、3'-1 a 電気ヒーター
- 3'-1 PM焼却炉を兼ねたストッカー
- 3-2 コントローラ
- 4 低濃度排ガス導出管
- 5 支持体
- 5-1、5-3 連通管
- 5-2 高濃度排ガス配管
- 6-1 排出管
- 7 流量制御ダンパ
- 8 ストッカー
- 11 PMフリースクラバー
- 10 PM
- 12、14-1、14-2、15、16、17 還流配管
- 12 a、14-1 a、14-2 a、15 a、16 a、17 a ブローア
- 20 排気ガス冷却器

請求の範囲

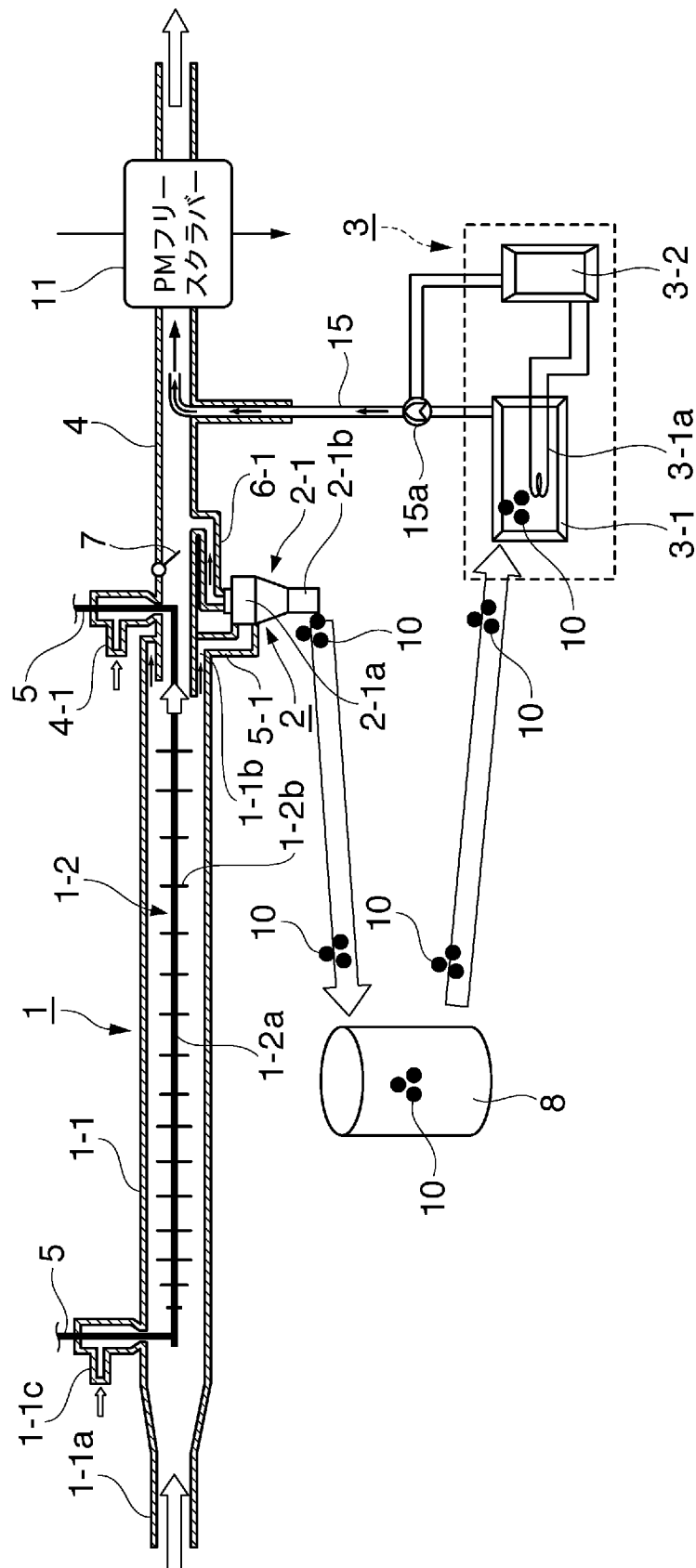
- [請求項1] 高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス浄化装置において、エンジンの排ガス中に含まれる粒状物質に帯電させる放電電極、及び帯電された前記粒状物質を捕集する集塵電極を構成する所定長さの管状捕集部を有し、かつ前記放電電極は前記管状捕集部内に管軸方向に配設された主電極と該主電極に間隔配設された放射状に突出する複数の電極とによって構成された電気集塵手段と、低濃度排ガス導出管及び高濃度排ガス導出管と、前記低濃度排ガス導出管に設けたPMフリースクラバーと、前記管状捕集部から剥離した粒状物質を集塵用サイクロンにて分別して捕集する集塵手段を備え、さらに該集塵手段によって集塵したPMを焼却する焼却装置を有し、かつ前記焼却装置で生じる焼却排ガスを前記捕集部もしくは捕集部上流の排気管に還流する還流配管を前記焼却装置と捕集管上流もしくは前記捕集部上流の排気管の間に配設した構成となしたことを特徴とする、高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置。
- [請求項2] 前記焼却装置からの焼却排ガスを、低濃度排ガス導出管に設けたPMフリースクラバーの上流に還流するよう還流配管を配設することを特徴とする請求項1に記載の高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置。
- [請求項3] 前記集塵用サイクロンからの還流配管と焼却排ガス還流配管を結合させる構成となしたことを特徴とする、請求項1又は2に記載の高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼルエンジンの排気ガス処理装置。
- [請求項4] 前記集塵用サイクロン下部をPM保管用ストッカーとし、ストッカーの下部にシャッターを介してPM燃焼装置を一体化させる構成となしたことを特徴とする、請求項1～3のいずれか1項に記載の高濃度に硫黄成分を含有する重油等の低質燃料を使用する船舶用ディーゼル

エンジンの排気ガス処理装置。

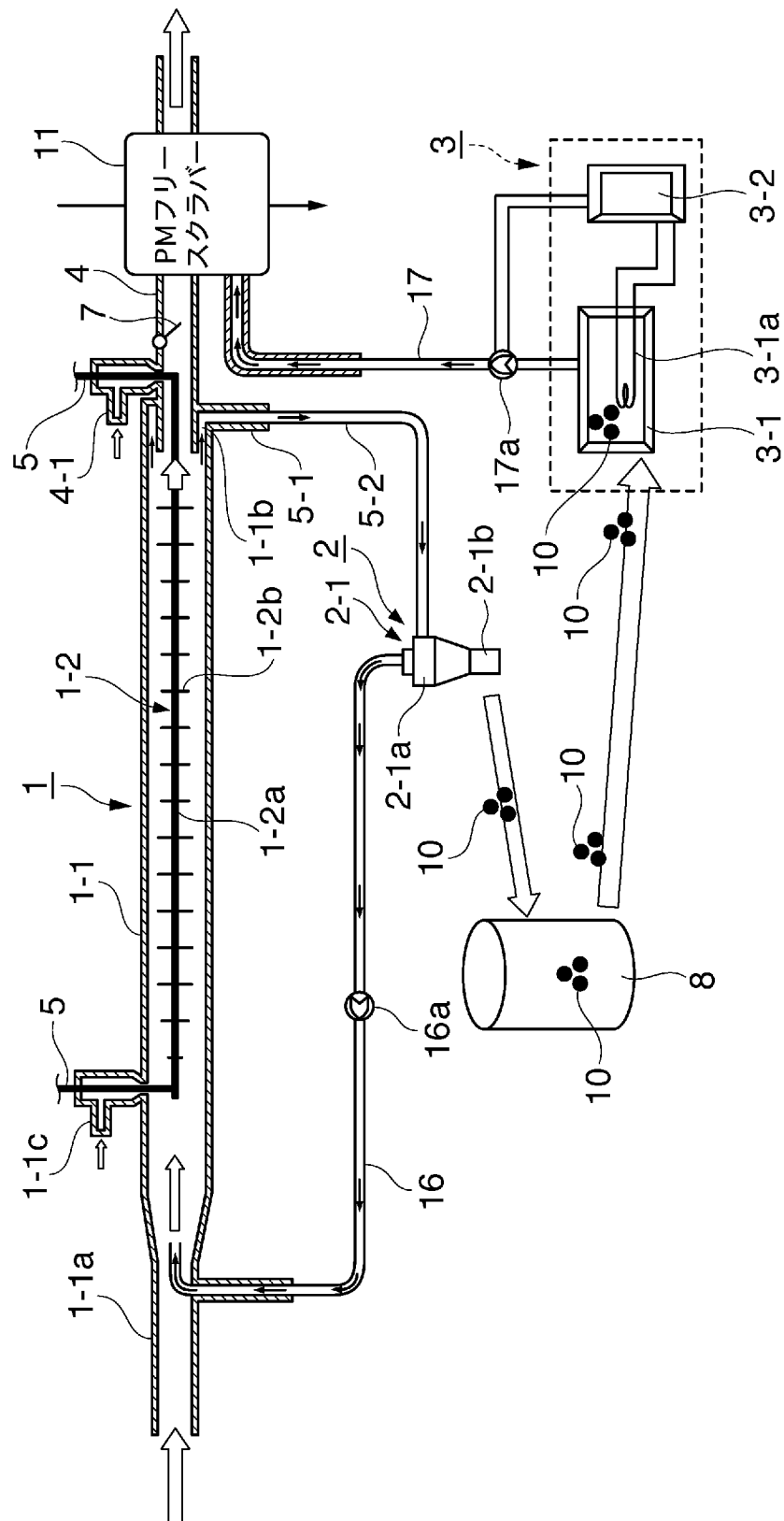
[図2]



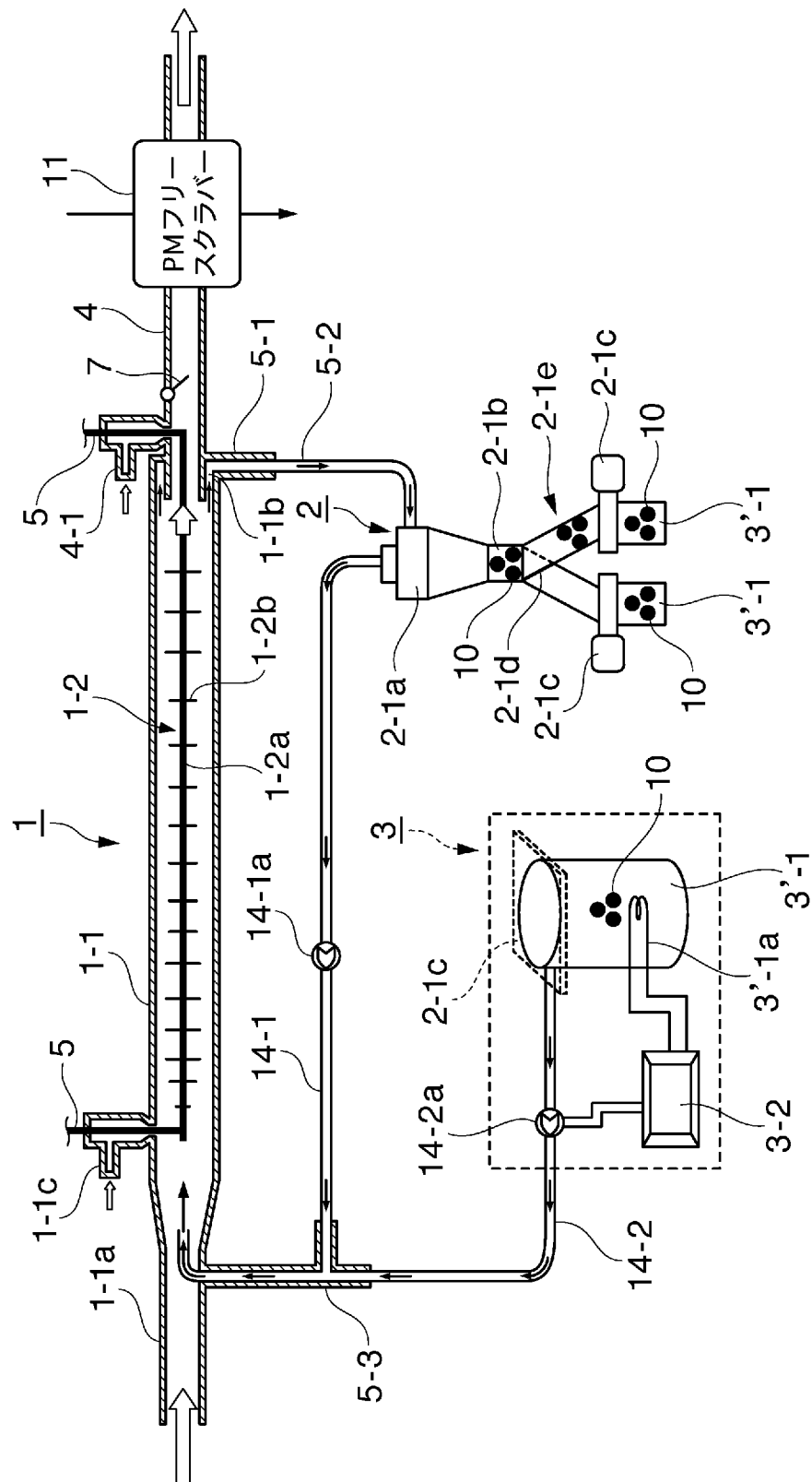
[図4]



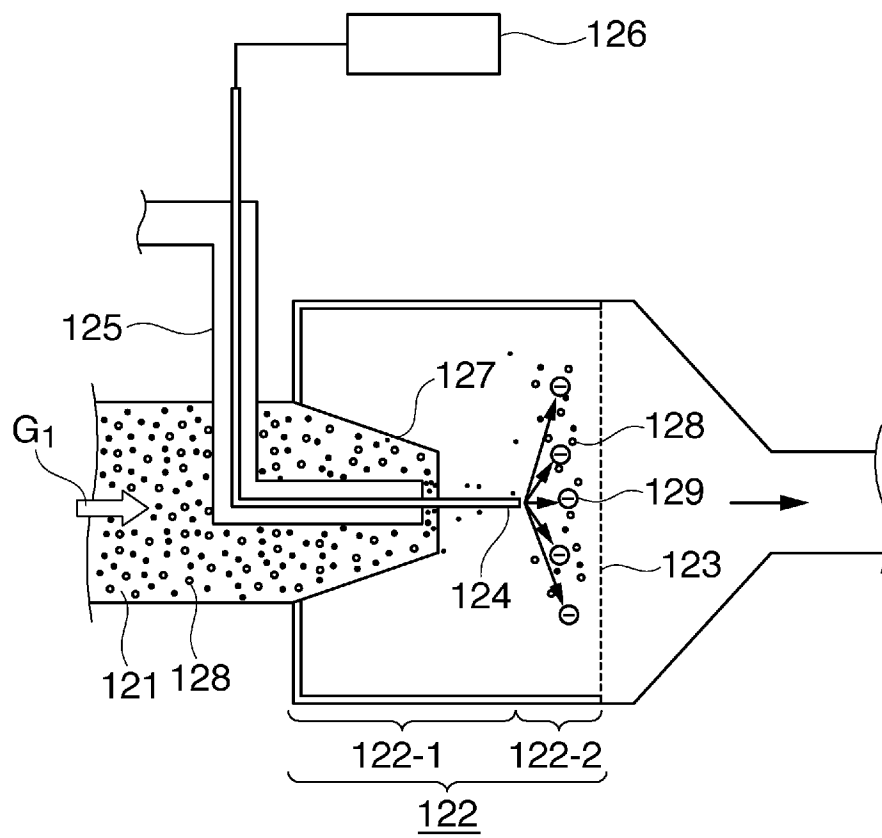
[図5]



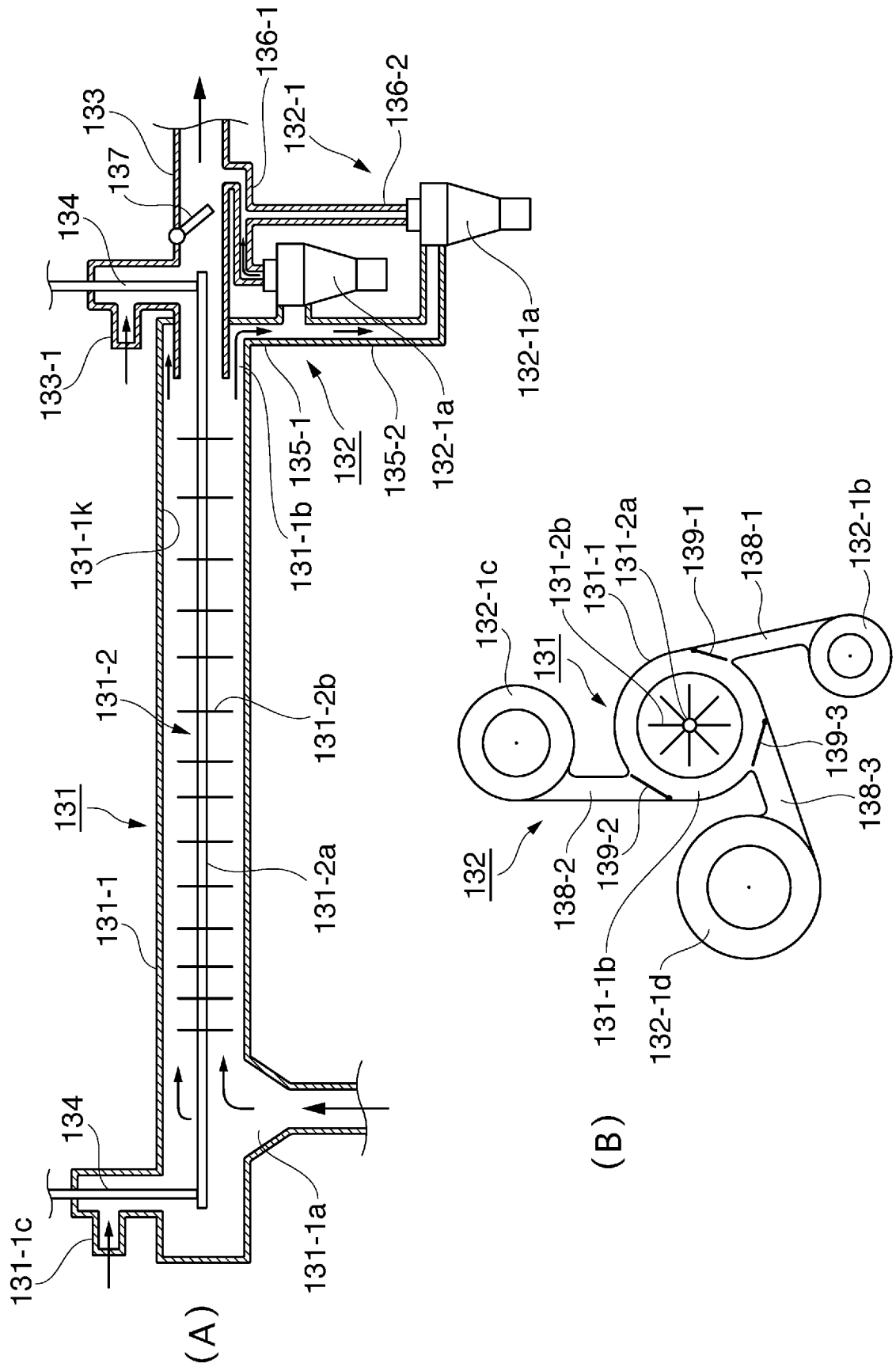
[図6]



[図7]



[図8]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2015/060982

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

F01N3/033(2006.01)i, B01D50/00(2006.01)i, B01D53/50(2006.01)i, F01N3/01(2006.01)i, F01N3/02(2006.01)i, F01N3/037(2006.01)i, F01N3/08(2006.01)i, F01N3/24(2006.01)i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

F01N3/033, B01D50/00, B01D53/50, F01N3/01, F01N3/02, F01N3/037, F01N3/08, F01N3/24

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2015
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2015	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2015

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 2013-238172 A (Usui Kokusai Sangyo Kaisha, Ltd.), 28 November 2013 (28.11.2013), paragraphs [0037], [0039] to [0041]; fig. 1 & WO 2013/172380 A1	1-4
Y	JP 2012-140928 A (Usui Kokusai Sangyo Kaisha, Ltd.), 26 July 2012 (26.07.2012), paragraphs [0019], [0021], [0028]; fig. 3 & WO 2012/081290 A1 & EP 2653679 A1	1-4

☒ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
 "E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
 "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
 "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
 "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
 "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
 "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
 "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
10 June 2015 (10.06.15)

Date of mailing of the international search report
23 June 2015 (23.06.15)

Name and mailing address of the ISA/
Japan Patent Office
3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo 100-8915, Japan

Authorized officer

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2015/060982

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 2005-533963 A (Kammel, Refaat A.), 10 November 2005 (10.11.2005), paragraphs [0020], [0024], [0034], [0039], [0066] to [0070]; fig. 4, 20 & JP 2010-31872 A & US 2005/0178111 A1 & WO 2004/011783 A2 & EP 2078832 A2 & CA 2493161 A & CN 1671954 A	1-4
Y	CD-ROM of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 69344/1991 (Laid-open No. 21118/1993) (Meidensha Corp.), 19 March 1993 (19.03.1993), paragraphs [0013], [0016] (Family: none)	4

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C））

Int.Cl. F01N3/033(2006.01)i, B01D50/00(2006.01)i, B01D53/50(2006.01)i, F01N3/01(2006.01)i,
F01N3/02(2006.01)i, F01N3/037(2006.01)i, F01N3/08(2006.01)i, F01N3/24(2006.01)i

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料（国際特許分類（I P C））

Int.Cl. F01N3/033, B01D50/00, B01D53/50, F01N3/01, F01N3/02, F01N3/037, F01N3/08, F01N3/24

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1 9 2 2 - 1 9 9 6 年
日本国公開実用新案公報	1 9 7 1 - 2 0 1 5 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 5 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 5 年

国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号
Y	JP 2013-238172 A（臼井国際産業株式会社）2013. 11. 28, 段落 [0 0 3 7]、[0 0 3 9] - [0 0 4 1]、[図 1] & WO 2013/172380 A1	1 - 4
Y	JP 2012-140928 A（臼井国際産業株式会社）2012. 07. 26, 段落 [0 0 1 9]、[0 0 2 1]、[0 0 2 8]、[図 3] & WO 2012/081290 A1 & EP 2653679 A1	1 - 4

☒ C 欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の 1 以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

1 0 . 0 6 . 2 0 1 5

国際調査報告の発送日

2 3 . 0 6 . 2 0 1 5

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（I S A / J P）
郵便番号 1 0 0 - 8 9 1 5
東京都千代田区霞が関三丁目 4 番 3 号

特許庁審査官（権限のある職員）

山田 由希子

3 G

5 7 8 2

電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 5 5

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号
Y	JP 2005-533963 A (ケムメル、レファート エイ) 2005. 11. 10, 段落 [0020]、[0024]、[0034]、[0039]、 [0066] - [0070]、[図4]、[図20] & JP 2010-31872 A & US 2005/0178111 A1 & WO 2004/011783 A2 & EP 2078832 A2 & CA 2493161 A & CN 1671954 A	1 - 4
Y	日本国実用新案登録出願 3-69344 号(日本国実用新案登録出願公開 5-21118 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を記録した CD-ROM (株式会社明電舎) 1993. 03. 19, 段落 [0013]、[0016] (ファミリーなし)	4