

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第6183435号
(P6183435)

(45) 発行日 平成29年8月23日(2017.8.23)

(24) 登録日 平成29年8月4日(2017.8.4)

(51) Int.Cl.

F 1

HO 1 M 8/04746 (2016.01)

HO 1 M 8/04

8/04

A

HO 1 M 8/04 (2016.01)

HO 1 M 8/04

J

HO 1 M 8/10 (2016.01)

HO 1 M 8/10

請求項の数 6 (全 14 頁)

(21) 出願番号

特願2015-199144 (P2015-199144)

(22) 出願日

平成27年10月7日 (2015.10.7)

(65) 公開番号

特開2016-81918 (P2016-81918A)

(43) 公開日

平成28年5月16日 (2016.5.16)

審査請求日

平成28年4月14日 (2016.4.14)

(31) 優先権主張番号

特願2014-208419 (P2014-208419)

(32) 優先日

平成26年10月9日 (2014.10.9)

(33) 優先権主張国

日本国 (JP)

(73) 特許権者 000003207

トヨタ自動車株式会社

愛知県豊田市トヨタ町1番地

(74) 代理人 100087480

弁理士 片山 修平

(72) 発明者 村田 成亮

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

審査官 久保田 創

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】燃料電池システム

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

カソード電極、アノード電極、これらの間に配置された電解質膜を有する単セルを複数積層して形成されるとともに、内部にカソード流路とアノード流路とが形成された燃料電池スタックと、

カソードガスを吐出する第1のポンプが配置されるとともに、前記カソード流路の入口側に接続されるカソードガス供給流路と、

背圧弁が配置されるとともに、前記カソード流路の出口側に接続されるカソードオフガス排出流路と、

前記カソードガス供給流路内の前記第1のポンプよりも下流側と前記カソードオフガス排出流路内の前記背圧弁よりも上流側とを接続し、カソードオフガスを吐出する第2のポンプが配置されるとともに、前記カソードオフガスを前記カソードオフガス排出流路から前記カソードガス供給流路に循環させる循環流路と、

アイドル運転の要求があったときに、カソード背圧が、負荷運転時のカソード背圧よりも高くなるように前記第2のポンプを運転し、前記カソードオフガスを循環させるカソード循環制御を実施するとともに、前記アイドル運転から負荷運転に移行した後に、前記燃料電池スタック内の酸素濃度が所定値に到達するまでの期間、前記背圧弁の開度を前記アイドル運転時よりも大きくしてカソード背圧を前記アイドル運転時のカソード背圧よりも低下させる減圧制御を実施する制御部と、

を備える燃料電池システム。

10

20

【請求項 2】

前記制御部は、前記アイドル運転時に、前記背圧弁を閉じて前記カソード循環制御を実施する、請求項 1 に記載の燃料電池システム。

【請求項 3】

前記制御部は、前記アイドル運転時に、前記第 1 のポンプにカソードガスを吐出させることにより前記カソード背圧を上昇させる請求項 2 に記載の燃料電池システム。

【請求項 4】

前記制御部は、前記アイドル運転から前記負荷運転への移行時に、前記背圧弁を全開にし、前記カソード背圧を低下させ、大気圧に近づける減圧制御を実施する、請求項 1 乃至 3 のいずれか 1 項に記載の燃料電池システム。 10

【請求項 5】

前記背圧弁に並列させた開放弁をさらに備え、前記制御部は、前記アイドル運転から前記負荷運転への移行時に、前記開放弁を開放させる請求項 4 に記載の燃料電池システム。

【請求項 6】

カソード電極、アノード電極、これらの間に配置された電解質膜を有する単セルを複数積層して形成されるとともに、内部にカソード流路とアノード流路とが形成された燃料電池スタックと、

カソードガスを吐出する第 1 のポンプが配置されるとともに、前記カソード流路の入口側に接続されるカソードガス供給流路と、

背圧弁が配置されるとともに、前記カソード流路の出口側に接続されるカソードオフガス排出流路と、 20

前記背圧弁に並列させた開放弁と、

前記カソードガス供給流路内の前記第 1 のポンプよりも下流側と前記カソードオフガス排出流路内の前記背圧弁よりも上流側とを接続し、カソードオフガスを吐出する第 2 のポンプが配置されるとともに、前記カソードオフガスを前記カソードオフガス排出流路から前記カソードガス供給流路に循環させる循環流路と、

アイドル運転の要求があったときに、前記第 2 のポンプを運転し、前記カソードオフガスを循環させるカソード循環制御を実施するとともに、前記アイドル運転から負荷運転に移行した後に、前記背圧弁を全開にすると共に、前記開放弁を開放させてカソード背圧を低下させ、大気圧に近づける減圧制御を実施する制御部と、 30

を備える燃料電池システム。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0 0 0 1】**

本発明は、燃料電池システムに関する。

【背景技術】**【0 0 0 2】**

燃料電池システムが発電待機中にある場合に、カソード電極が高電位となることを回避するために、発電待機中にカソードガスを循環させて電圧を低下させることが知られている（例えば、特許文献 1 参照）。発電待機中のカソード電極の高電位が回避されると、燃料電池の劣化が抑制される。このような技術に関連する他の文献として特許文献 2 がある。

【先行技術文献】**【特許文献】****【0 0 0 3】**

【特許文献 1】特開 2009 - 252552 号公報

【特許文献 2】特開 2003 - 115317 号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0 0 0 4】**

10

20

30

40

50

ところで、特許文献1や特許文献2で開示されているように、発電待機状態においてカソードガスの循環制御が行われる燃料電池システムでは、その循環制御により、スタック内部のカソードガス内の酸素濃度が低くなっている。このため、発電待機状態から発電要求状態に切り替わる際に、カソードガスの循環制御を停止し、エア供給コンプレッサによる空気供給量を増加させても、スタックの全域に酸素が供給され、高出力発電が可能になるまでに時間がかかる。このような酸素の供給遅れが生じると、燃料電池システムの効率が低下する。酸素の供給遅れは、低酸素濃度のカソードガスで満たされた燃料電池スタック内のガス置換に時間がかかることに起因する。

【0005】

そこで、本明細書開示の燃料電池システムは、カソードガスの循環制御後の燃料電池スタック内のガス置換を速やかに行うこと課題とする。 10

【課題を解決するための手段】

【0006】

かかる課題を解決するために、本明細書に開示された燃料電池システムは、カソード電極、アノード電極、これらの間に配置された電解質膜を有する単セルを複数積層して形成されるとともに、内部にカソード流路とアノード流路とが形成された燃料電池スタックと、カソードガスを吐出する第1のポンプが配置されるとともに、前記カソード流路の入口側に接続されるカソードガス供給流路と、背圧弁が配置されるとともに、前記カソード流路の出口側に接続されるカソードオフガス排出流路と、前記カソードガス供給流路内の前記第1のポンプよりも下流側と前記カソードオフガス排出流路内の前記背圧弁よりも上流側とを接続し、カソードオフガスを吐出する第2のポンプが配置されるとともに、前記カソードオフガスを前記カソードオフガス排出流路から前記カソードガス供給流路に循環させる循環流路と、アイドル運転の要求があったときに、カソード背圧が、負荷運転時のカソード背圧よりも高くなるように前記第2のポンプを運転し、前記カソードオフガスを循環させるカソード循環制御を実施するとともに、前記アイドル運転から負荷運転に移行した後に、前記燃料電池スタック内の酸素濃度が所定値に到達するまでの期間、前記背圧弁の開度を前記アイドル運転時よりも大きくしてカソード背圧を前記アイドル運転時のカソード背圧よりも低下させる減圧制御を実施する制御部と、を備える。これにより、カソードガスの循環制御後の燃料電池スタック内のガス置換を速やかに行うことができる。 20

【0007】

前記制御部は、前記アイドル運転時に、前記背圧弁を閉じて前記カソード循環制御を実施してもよい。また、前記制御部は、前記アイドル運転時に、前記第1のポンプにカソードガスを吐出させることにより前記カソード背圧を上昇させてもよい。さらに、前記制御部は、前記アイドル運転から前記負荷運転への移行時に、前記背圧弁を全開にし、前記カソード背圧を低下させ、大気圧に近づける減圧制御を実施してもよい。

これにより、より効率的に燃料電池スタック内のガス置換を行うことができる。 30

【0008】

また、燃料電池システムは、前記背圧弁に並列させた開放弁をさらに備え、前記制御部は、前記アイドル運転から前記負荷運転への移行時に、前記開放弁を開放するようにしてもよい。これにより、さらにガス置換の効率を高めることができる。 40

【発明の効果】

【0009】

本明細書開示の燃料電池システムによれば、カソードガスの循環制御後の燃料電池スタック内のガス置換を速やかに行うことができる。

【図面の簡単な説明】

【0010】

【図1】図1は第1実施形態の燃料電池システムの概略構成を示す説明図である。

【図2】図2は第1実施形態における燃料電池システムの制御の一例を示すフローチャートである。

【図3】図3は第1実施形態における燃料電池システムの指令及び各部の動作を示すタイ 50

ムチャートの一例である。

【図4】図4は比較例における燃料電池システムの指令及び各部の動作を示すタイムチャートの一例である。

【図5】図5は第2実施形態における燃料電池システムの制御の一例を示すフローチャートである。

【図6】図6は第2実施形態における燃料電池システムの指令及び各部の動作を示すタイムチャートの一例である。

【図7】図7はカソード循環運転停止後のスタック内ガス置換率を示すグラフである。

【図8】図8は第3実施形態の燃料電池システムの概略構成を示す説明図である。

【発明を実施するための形態】

10

【0011】

以下、本発明の実施形態について、添付図面を参照しつつ説明する。ただし、図面中、各部の寸法、比率等は、実際のものと完全に一致するようには図示されていない場合がある。また、図面によっては細部が省略されて描かれている場合もある。

【0012】

(第1実施形態)

まず、図1を参照しつつ、第1実施形態の燃料電池システム1について説明する。図1は第1実施形態の燃料電池システム1の概略構成を示す説明図である。燃料電池システム1は、車両、船舶、飛行機、ロボットなどの各種移動体に搭載できるほか、定置型電源にも適用可能である。ここでは、自動車に搭載した燃料電池システム1を例に説明する。燃料電池システム1は、固体高分子電解質型の燃料電池2を含む。燃料電池2は、カソード電極、アノード電極、これらの間に配置された電解質膜を有する単セルを複数積層して形成されるとともに、内部にカソード流路3aとアノード流路3bとが形成された燃料電池スタック3を含む。電解質膜は、例えば、固体ポリマーイオン交換膜等からなる固体高分子電解質膜である。なお、図1において単セルの図示は省略されている。また、燃料電池スタック3内には、図示されていない冷媒流路が設けられている。燃料電池スタック3には、アノード電極に水素ガス、すなわち、アノードガスが供給されると共に、カソード電極に酸素を含む空気、すなわち、カソードガスが供給される。そして、アノード電極における触媒反応により発生した水素イオンが、電解質膜を透過し、カソード電極まで移動して、酸素と電気化学反応を起こすことにより発電する。燃料電池スタック3には、発電した電気の電圧値を測定する電圧計Vと電流値を測定する電流計Aが接続されている。

20

【0013】

燃料電池スタック3のカソード流路3aの入口3a1側には、カソードガス供給流路4が接続されている。カソードガス供給流路4には、カソードガスを吐出する第1のポンプP1が配置されている。第1のポンプP1は、ルーツ式のポンプであり、駆動停止状態において、空気の流通を遮断することができる。また、カソードガス供給流路4には、カソード流路3aの入口3a1と第1のポンプP1との間にインタークーラ5が配置されている。インタークーラ5は、燃料電池スタック3内を循環する冷媒との間で熱交換を行う。

30

【0014】

燃料電池スタック3のカソード流路3aの出口3a2側には、カソードオフガス排出流路6が接続されている。カソードオフガス排出流路6には、圧力計Pが設置されている。圧力計Pは後に説明するカソード背圧を計測する。カソードオフガス排出流路6には、さらに、圧力計Pよりも下流側に背圧弁7が配置されている。背圧弁7は、カソードオフガス排出流路6の背圧弁7よりも上流側の領域の圧力、すなわち、カソード背圧を調整する。カソード背圧は、圧力計Pにより把握することができる。

40

【0015】

燃料電池システム1は、カソードガス供給流路4とカソードオフガス排出流路6とを接続する循環流路8を備える。具体的に、循環流路8は、カソードガス供給流路4内の第1のポンプP1よりも下流側とカソードオフガス排出流路6内の背圧弁7よりも上流側とを接続している。循環流路8には、カソードオフガスを吐出する第2のポンプP2が配置さ

50

れている。これにより、循環流路 8 は、カソードオフガスをカソードオフガス排出流路 6 からカソードガス供給流路 4 に循環させる。これにより、カソードオフガスを、再度、カソードガス供給流路 4 を通じてカソード流路 3 a に供給することができる。後に詳説するように、アイドル運転の要求があったときには、第 2 のポンプ P 2 を運転し、カソードオフガスを循環させるカソード循環制御が実施される。

【 0 0 1 6 】

燃料電池スタック 3 のアノード流路 3 b の入口 3 b 1 側には、アノード供給流路 9 が接続されている。アノード供給流路 9 の端部には、水素供給源となる水素タンク 10 が接続されている。水素タンク 10 内には、高圧の水素が貯留されている。アノード供給流路 9 には、水素の供給を遮断するシャット弁 11 と、水素の圧力を減圧するレギュレータ 12 が配置されている。10

【 0 0 1 7 】

燃料電池スタック 3 のアノード流路 3 b の出口 3 b 2 側には、排気管 13 が接続されている。排気管 13 は、分岐点 13 a において、循環流路 14 とパージ流路 15 とに分岐している。循環流路 14 には、第 3 のポンプ P 3 が配置されている。循環流路 14 に第 3 のポンプ P 3 が配置されることにより、アノードオフガスをアノード流路 3 b へ再度供給することができる。分岐点 13 a において分岐したパージ流路 15 は、カソードオフガス排出流路 6 に設けられた背圧弁 7 の下流側に接続されている。パージ流路 15 には、パージ弁 16 が配置されている。パージ弁 16 を開弁することにより、循環させないアノードオフガスをカソードオフガスとともに排出することができる。20

【 0 0 1 8 】

燃料電池システム 1 は、E C U (Electronic Control Unit) 17 を備える。E C U 17 は、内部に C P U 、 R O M 、 R A M を備えたマイクロコンピュータとして構成されており、制御部として機能する。すなわち、燃料電池システム 1 に対し、アイドル運転の要求があったときに、第 2 のポンプ P 2 を運転し、カソードオフガスを循環させるカソード循環制御を実施する。このとき、E C U 17 は、背圧弁 7 を閉じる。また、アイドル運転から負荷運転に移行した後に、燃料電池スタック 3 内の酸素濃度が所定値に達するまでの期間、背圧弁 7 の開度を大きくしてカソード背圧を低下させる減圧制御を実施する。また、E C U 17 には、圧力計 P 、電圧計 V 、電流計 A が電気的に接続されている。また、E C U 17 には、第 1 のポンプ P 1 、第 2 のポンプ P 2 及び第 3 のポンプ P 3 が接続されており、これらのポンプの駆動制御を行う。さらに、E C U 17 には、背圧弁 7 、シャット弁 11 、レギュレータ 12 及びパージ弁 16 が電気的に接続されており、これらの弁の開閉制御を行う。E C U 17 は、その他各センサによって検出された値が入力される。また、E C U 17 は、電流電圧マップ等を格納している。このような E C U 17 は、出力設定処理を行う。すなわち、後述する車両から燃料電池システム 1 への出力要求、電流電圧マップ、出力履歴等から、燃料電池 2 が出力する電圧値・電流値を設定し、その値に基づいて空気供給量や、カソード背圧、水素供給量、水素圧力を設定する。さらに、E C U 17 には、図示しないアクセル開度センサ、ブレーキセンサ、パーキングブレーキセンサ、シフトセレクタ、ナビゲーションシステム、横 G センサ及び車速センサなどの検出情報が入力される。E C U 17 は、これら検出情報等に応じて、車両から燃料電池システム 1 への出力要求を算出し、燃料電池システム 1 がアイドル運転を要求されているか否か、アイドル運転から負荷運転への移行が要求されているか否かの判断を行う。ここで、燃料電池システム 1 のアイドル運転とは、燃料電池システム 1 が低負荷領域での発電を要求されている状態や、発電待機中の状態を指す。E C U 17 は、燃料電池システム 1 に対する出力要求が予め定めた所定値よりも低い場合は、アイドル運転を実施する。また、負荷運転とは、燃料電池システム 1 に対する出力要求が上述した予め定めた所定値以上の状態を指し、アイドル運転に該当しない状態を指す。3040

【 0 0 1 9 】

つぎに、図 2 、図 3 及び図 4 を参照しつつ、第 1 実施形態の燃料電池システム 1 の制御について説明する。図 2 は第 1 実施形態における燃料電池システム 1 の制御の一例を示す50

フロー チャートである。図 3 は第 1 実施形態における燃料電池システム 1 の指令値及び各部の動作を示すタイムチャートの一例である。図 4 は比較例における燃料電池システムの指令及び各部の動作を示すタイムチャートの一例である。なお、比較例の燃料電池システムのハード構成は、第 1 実施形態の燃料電池システム 1 と共通しているが、その制御の内容において両者は異なっている。以下の説明では、まず第 1 実施形態の燃料電池システム 1 の制御について説明し、第 1 実施形態と比較例の制御の相違及び効果の相違については、後に詳述する。

【 0 0 2 0 】

まず、燃料電池システム 1 が、負荷運転を行っている状態を想定する。図 3 における参考符号 T 1 で示す期間は、燃料電池システム 1 が負荷運転をしている期間を示している。
燃料電池システム 1 が負荷運転をしているときの出力要求は、H i g h となっている。ここで、図 3 における出力要求を H i g h の状態とすることは、燃料電池システム 1 に対して所定値以上の出力要求があることを表現している。出力要求が H i g h になっているとき、E C U 1 7 が、カソード背圧として設定する圧力要求値は、大気圧よりも高い圧力 p 1 である。この E C U 1 7 の圧力要求値 p 1 の設定に伴って、圧力計 P によって測定される実圧力（カソード背圧）も p 1 となっている。また、E C U 1 7 は、第 1 のポンプ P 1 の吐出流量要求値を H i g h に設定し、これに伴って、第 1 のポンプ P 1 の実際の吐出流量も H i g h となっている。一方、E C U 1 7 は、第 2 のポンプ P 2 の吐出流量要求値を 0 に設定し、これに伴って、第 2 のポンプ P 2 の実際の吐出流量は 0 となっている。すなわち、カソード循環制御は行われていない。ここで、第 1 のポンプ P 1 の吐出流量要求値が H i g h とは、第 1 のポンプ P 1 が O N (運転) 状態であり、第 1 のポンプ P 1 の吐出流量要求値が 0 とは、第 1 のポンプ P 1 が O F F (停止) 状態であることを意味する。このような負荷運転状態のとき、スタック内酸素濃度は、F u l l の状態となっている。ここで、スタック内酸素濃度が F u l l の状態とは、燃料電池スタック 3 に設けられたカソード流路 3 a の入口 3 a 1 における酸素濃度が外気中の酸素濃度と略同等の状態であり、燃料電池システム 1 が所望の出力を得ることができる負荷運転に対応可能な状態であることを意味する。スタック内酸素濃度が高い状態となることにより、スタック出力は、高出力 (H i g h) を実現することができる状態となっている。なお、図 3 では、省略されているが、負荷運転時において、第 3 のポンプ P 3 の吐出流量も H i g h 状態、すなわち、アノードガスの循環が行われている。

【 0 0 2 1 】

上述のように、E C U 1 7 は、アクセル開度センサ、ブレーキセンサ、パーキングブレーキセンサ等の検出情報等に応じて、燃料電池システム 1 がアイドル運転を要求されているか否かを判断する。そして、時刻 t 1 のタイミングでアイドル運転が要求されていると判断すると、ステップ S 1 において Y E S と判断し、出力要求を I d l e に設定する。そして、図 3 中の期間 T 2 において実施される、カソード循環制御へ移行する。具体的に、ステップ S 2 へ進み、出力目標値を w 1 に設定する。ここで、出力目標値とされる w 1 は、以後の燃料電池システム 1 の稼働に必要とされる電力を賄うことができる出力値として設定されている。例えば、w 1 は、第 2 のポンプ P 2 の駆動等に求められる電力を賄うことができる出力値に設定される。

【 0 0 2 2 】

ステップ S 2 に引き続き行われるステップ S 3 では、カソード循環制御を開始する。すなわち、E C U 1 7 は、第 1 のポンプ P 1 を停止するとともに、第 2 のポンプ P 2 の運転を開始する。さらに、背圧弁 7 を閉弁する。具体的に、図 3 に示すように、第 1 のポンプ P 1 の吐出流量要求値が 0 に設定され、これに伴って第 1 のポンプ P 1 の吐出流量が 0 となる。また、第 2 のポンプ P 2 の吐出流量要求値が H i g h となり、この吐出流量要求値の設定に伴って、実際の第 2 のポンプ P 2 の吐出流量が H i g h となる。なお、実際の第 2 のポンプ P 2 の吐出流量は、吐出流量 0 の状態から立ち上がるため、徐々に吐出流が増し、最終的な吐出流量に到達する。ここで、第 2 のポンプ P 2 の吐出流要求値は、厳密な値を請求されるものではなく、第 2 のポンプ P 2 が駆動されることにより、カソードオフ

10

20

30

40

50

ガスを流通させることができるようになればよい。このように、第1のポンプP1の運転が停止され、第2のポンプP2の運転が開始されると、燃料電池システム1内に新気が導入されずに、カソードオフガスが循環することになる。すなわち、カソード流路3aに導入される新気が減る。この結果、スタック内酸素濃度がFu11の状態から徐々に低下する。このように、燃料電池スタック3内の酸素濃度が低下すると、スタック出力は、アイドル運転が開始される時刻t1における出力と比較して低下する。なお、時刻t1からのアイドル要求状態において、圧力要求値は、時刻t1以前と同様に圧力p1に維持されている。ここで、第1のポンプP1の運転が停止されているにもかかわらず、実圧力がp1に保たれるのは、背圧弁7が閉弁されるためである。第1実施形態では、ステップS2に引き続いてステップS3を実施しているが、ステップS2と、ステップS3は、同時に10行つてもよいし、順番を入れ替えてよい。なお、本実施形態におけるステップS3では、背圧弁7を全閉としたが、必ずしも全閉でなくてもよい。循環ポンプである第2のポンプP2によりカソードオフガスが循環されれば、燃料電池スタック3内の酸素濃度が低下するため、出力電圧を低下させることができるためである。ただし、背圧弁7を全閉とすることにより、第1のポンプP1を運転しなくても燃料電池スタック3の内圧を高めることできるため、背圧弁7は、全閉としておくことが好ましい。ここで、背圧弁7が全閉とは、背圧弁7の下流側へカソードオフガスが全く流れないと、背圧弁7の開度が0に近く、背圧弁7の下流側へカソードオフガスが僅かに流れる状態も含んでいる。燃料電池スタック3の内圧を高めておくのは、後に詳説するように、カソード背圧を一気に開放してバージを行い、ガス置換を促進するためである。20

【0023】

ECU17は、ステップS3に引き続いて行われるステップS4において、電圧計Vによって測定されるスタック電圧が予め定めた電圧V1よりも低いか否かを判断する。ここで、予め定めた電圧V1は、燃料電池システム1がアイドル状態となったときに、カソード電極の高電位を回避し、燃料電池2の劣化を抑制するための電圧として設定されている。アイドル運転中の燃料電池システム1は、カソード循環制御が実施されることにより、徐々に電圧が低下し、電圧V1を下回るようになる。ステップS4でYESと判断したときは、ステップS5へ進む。ステップS5では、燃料電池システム1の出力目標値をw0に設定する。そして、ステップS5に引き続き行われるステップS6では、第2のポンプP2を停止する。ステップS5において燃料電池システム1の出力目標値をw0に設定し、出力目標値を低下させるのは、スタック電圧がV1よりも低い値にまで低下した後は、第2のポンプP2の運転も不要となり、消費する電力も低下するためである。ステップS6の後は、処理はリターンとなる。なお、ステップS5とステップS6は、順番を入れ替えてよいし、同時に行うようにしてもよい。このようなステップS2からステップS6までの処理がカソード循環制御に相当する。一方、ステップS4でNOと判断したときは、ステップS1からの処理を繰り返す。このようにステップS1からの処理が繰り返され、出力目標値をw1とする制御は、ステップS4でYESと判断されるまで継続される。30

【0024】

一方、ステップS1でNOと判断したときは、ステップS1aへ進む。ステップS1aでは、アイドル運転から負荷運転への移行時であるか否かを判断する。すなわち、燃料電池システム1が、アイドル運転を実施している状態で一連の処理がリターンとなり、再度行われるステップS1を経てステップS1aの処理を行っているか否かを判断する。ステップS1aでNOと判断したときは、ステップS1bへ進み、通常制御を実施し、処理はリターンとなる。ここで、通常制御とは、負荷運転中であって、後に詳説する減圧制御を実施していない制御を指す。例えば、図3に示す期間T1内の状態が継続されているような場合である。一方、ステップS1aでYESと判断すると、ステップS7へ移行する。すなわち、図3における時刻t2のタイミングでアイドル運転が要求されていないと判断すると、ステップS1においてNOと判断し、出力要求をHighに設定する。すなわち、燃料電池システム1は、アイドル運転から負荷運転に移行する。このとき、背圧弁7の開度を大きくして、燃料電池スタック3内の圧力をアイドル運転時よりも低下させる減圧50

制御を実施する。具体的に、ステップS7において、第1のポンプP1の運転を開始し、第2のポンプP2の運転を停止すると共に、背圧弁7の開度を大きくする。これにより、カソード背圧をアイドル運転時のカソード背圧よりも低下させる。減圧制御が実施されている状態とは、背圧弁7の開度がアイドル運転時よりも大きく、カソード背圧がアイドル運転時よりも低下している状態を指す。そして、図3に示すように、第1のポンプP1の吐出流量要求値をH_{igh}に設定すると第1のポンプP1の吐出流量がH_{igh}となる。すなわち、負荷運転時の出力要求に対応可能な状態となる。また、第2のポンプP2の吐出流量要求値が0となり、この吐出流量要求値の設定に伴って、実際の第2のポンプP2の吐出流量が0となる。なお、実際の第1のポンプP1の吐出流量は、吐出流量0の状態から立ち上がるため、徐々に吐出流が増し、最終的に吐出流量H_{igh}に到達する。このように、第1のポンプP1の運転が開始され、第2のポンプP2の運転が停止されると、スタック内酸素濃度がF_{ull}に近づく。このとき、ECU17は、カソード背圧の圧力要求値として大気圧を指定し、背圧弁7を全開にするため、カソード流路3a内のガス置換が一気に進行する。この結果、豊富な酸素を含んだ新気がカソード流路3a内に導入されて、スタック内酸素濃度が上昇する。図3を参照すると、スタック内酸素濃度は、時刻t₂から時刻t₃₁にかけてF_{ull}の状態に復帰するが、時刻t₂から時刻t_{31a}までの間に直線的にガス置換が進行し、スタック内酸素濃度が上昇していることがわかる。この直線的なガス置換の進行は、時刻t₂のタイミングまで圧力p₁に維持されていたカソード背圧が一気に開放されてバージが行われたことに起因している。ここで、アイドル運転から負荷運転への移行時にガス交換が行われる際の、スタック酸素濃度の到達目標値に対する各時刻での酸素濃度の割合をガス置換率と定義すると、時刻t_{31a}の後のガス置換率は、二次曲線的に増加し、最終的にF_{ull}の状態に到達する。
10

【0025】

なお、本実施形態では、減圧制御時にカソード背圧を大気圧としてガス置換を促進しているが、カソード背圧が減圧制御時にアイドル状態時よりも低ければ、ガス置換の効果を得ることができる。すなわち、背圧弁7を全開にしてカソード背圧を大気圧と同等としなくても、カソード背圧が減圧制御時にアイドル状態時よりも低ければよい。また、背圧弁7が全開とは、背圧弁7の開度がほぼ100%であり、カソード背圧が背圧弁7の全開時と実質的に異ならない状態を含む。また、カソード背圧が大気と同等とは、例えば、背圧弁7そのものの圧損により、カソード背圧が大気圧よりもわずかに大きい状態を含む。
20

【0026】

ステップS8では、カソード流路3a内のガス置換が完了したか否かを判断する。ガス置換が完了したか否かの判断は、時刻t₂における第1のポンプP1の運転開始からの新気の供給量を推定し、この推定量に応じて判断する。なお、カソード流路3aの出口3a₂側における酸素濃度を測定し、この測定値が予め定めた閾値を越えていたらガス置換が完了していると判断するようにしてもよい。ステップS7及びステップS8が減圧制御に相当する。このステップS8でYESと判断したら、すなわち、スタック内酸素濃度がF_{ull}の状態に到達したことが確認できたらステップS9へ進み、通常制御に移行する。一方、ステップS8でNOと判断したら、ステップS8でYESと判断するまで、その処理を繰り返す。ステップS8でYESと判断した後は、ステップS9へ進み、通常制御へ移行し、圧力要求値をp₁に設定する。ステップS9の後は、リターンとなる。なお、ステップS8においてNOと判断したとき、ステップS10において、再度、アイドル運転要求が有るか否かを判断する。減圧制御中にアイドル運転要求が出された場合に対処するためである。ステップS10でYESと判断したときは、ステップS2へ移行する。一方、ステップS10でNOと判断したときは、ステップS8の処理を繰り返す。
40

【0027】

このように、本実施形態の燃料電池システム1は、アイドル運転から負荷運転へ移行するときに、背圧弁7の開度を大きくしてカソード背圧を低下させる減圧制御を実施するため、カソードガスの循環制御後の燃料電池スタック内のガス置換を速やかに実施できる。

【0028】

これに対し、図 4 にタイムチャートの一例を示した比較例では、アイドル運転から負荷運転への移行指令が出された後、スタック内酸素濃度が $F_u 11$ の状態に到達するまでの期間 T_3 が第 1 実施形態における期間 T_3 と比較して長期間となっている。比較例が第 1 実施形態と異なる点は、圧力要求値の設定及びこれに伴う実圧力である。比較例では、第 1 実施形態と異なり、圧力要求値は一定とされている。すなわち、燃料電池システムがアイドル状態から負荷運転へ移行するときもカソード背圧の圧力要求値は一定とされている。このように、圧力要求値が一定とされ、実際にカソード背圧が一定とされる場合、スタック内酸素濃度は、アイドル運転から負荷運転への移行指令が出された後、 $F_u 11$ の状態に到達するまでを通じて二次曲線的に増加する。すなわち、ガス置換が完了するまでの期間が長い。このように、ガス置換が完了するまでの期間が長期化すると、要求された出力を得るまでに時間を要する制御遅れなどの問題が生じる。このような比較例に対し、第 1 実施例の燃料電池システム 1 によれば、速やかにガス置換を完了させ、即座に所望の出力を得ることができる。

【0029】

なお、第 1 実施形態の燃料電池システム 1 は、カソードガス供給流路 4 内にインターフーラ 5 が配置されている。インターフーラ 5 は、多量の空気が流通する容積を備える。このため、背圧弁 7 が開弁されると、この容積内の空気がカソード流路 3a 内のガスを押し出し、ガス置換時の掃気の効率を向上させる。本実施形態では、圧力計 P を燃料電池スタック 3 の下流のカソードオフガス排出流路 6 内に設置しているが、これに限定されず、圧力計 P は、例えば、燃料電池スタック 3 よりも上流のカソードガス供給流路 4 内に配置してもよい。圧力計 P がカソードガス供給流路 4 側に配置されていても、カソードガス流量やスタック温度等の条件に応じて予め記憶している燃料電池スタック 3 における圧損を差し引くことで、カソード背圧を算出することができるからである。

【0030】

(第 2 実施形態)

つぎに、図 5 及び図 6 を参照しつつ、第 2 実施形態について説明する。図 5 は第 2 実施形態における燃料電池システム 1 の制御の一例を示すフローチャートである。図 6 は第 2 実施形態における燃料電池システム 1 の指令及び各部の動作を示すタイムチャートの一例である。第 2 実施形態と第 1 実施形態とを比較すると、両者はその制御が異なっており、燃料電池システム 1 のハード構成自体は、共通している。従って、以下の説明では、制御において第 2 実施形態が第 1 実施形態と相違する点を中心に説明する。

【0031】

ステップ S 1 では、第 1 実施形態と同様に、燃料電池システム 1 のアイドル運転が要求されているか否かを判断する。ステップ S 1 において YES と判断したときは、ステップ S 2 へ進む。ステップ S 1 で NO と判断したときは、ステップ S 1a へ進む。ステップ S 1a では、第 1 実施形態の場合と同様にアイドル運転からの復帰であるか否かを判断する。ステップ S 1a で YES と判断したときは、ステップ S 7 へ進む。ステップ S 7 へ進んだ場合、ステップ S 7 からステップ S 9 の内容は第 1 実施形態と共通する。また、ステップ S 2 では、第 1 実施形態と同様に出力目標値を w_1 に設定する。ステップ S 2 の後はステップ S 11 へ進む。なお、ステップ S 1a で NO と判断したときは、第 1 実施形態の場合と同様にステップ S 1b の処理を経てリターンとなる。

【0032】

ステップ S 11 では、圧力要求値を p_2 に設定する。圧力要求値は、換言すれば、背圧制御値となる。圧力値 p_2 は、圧力値 p_1 よりも大きい。すなわち、ステップ S 11 では、それまでの通常制御における圧力要求値よりも大きな値に圧力要求値を設定する。ステップ S 11 に引き続いで行われるステップ S 12 では、第 1 のポンプ P 1 及び第 2 のポンプ P 2 を運転状態とともに、背圧弁 7 を閉弁する。すなわち、圧力値を p_1 から p_2 へ上昇させるために、第 1 のポンプ P 1 の運転を継続する。このように、圧力値を上昇させるために第 1 のポンプ P 1 の運転を継続する点が、第 1 実施形態と異なる。なお、本実施形態において、背圧弁 7 を全閉としたが、必ずしも全閉でなくてもよい。また、背圧

10

20

30

40

50

弁 7 が全閉とは、背圧弁 7 の下流側へカソードオフガスが全く流れない状態だけでなく、背圧弁 7 の開度が 0 に近く、背圧弁 7 の下流側へカソードオフガスが僅かに流れる状態も含んでいる。これらの点については第 1 実施形態の場合と同様である。

【 0 0 3 3 】

ステップ S 1 2 に引き続いて行われるステップ S 1 3 では、実圧力 p 、すなわち、圧力計 P で測定されたカソード背圧 p が p_2 以上であるか否かを判断する。ステップ S 1 3 で YES と判断したときは、ステップ S 1 4 へ進む。ステップ S 1 4 では、第 1 のポンプ P 1 の運転を停止する。そして、第 2 のポンプ P 2 の運転を継続とともに、背圧弁 7 の開弁状態を維持する。この点は、第 1 実施形態のステップ S 3 と共通する。ステップ S 1 4 の後はステップ S 1 5 へ進む。一方、ステップ S 1 3 で NO と判断したときは、ステップ S 1 4 をスキップしてステップ S 1 5 へ進む。10

【 0 0 3 4 】

ステップ S 1 5 では、電圧計 V によって測定されるスタック電圧 V が予め定めた電圧 V_1 よりも低いか否かを判断する。この処理は、第 1 実施形態におけるステップ S 4 と共通する。ステップ S 1 5 で YES と判断したときは、ステップ S 1 6 へ進む。ステップ S 1 6 では、燃料電池システム 1 の出力目標値を w_0 に設定する。この点は、第 1 実施形態のステップ S 5 と共通する。ステップ S 1 6 の後はステップ S 1 7 へ進む。ステップ S 1 5 で NO と判断したときは、ステップ S 1 からの処理を繰り返す。これは、第 1 実施形態のステップ S 4 において NO と判断したときと共通する。20

【 0 0 3 5 】

ステップ S 1 7 では、実圧力 p が p_2 以上であり、かつ、スタック電圧 V が V_1 よりも低いか否かを判断する。ステップ S 1 7 で YES と判断したときは、第 1 実施形態と共にステップ S 6 を経て処理はリターンとなる。一方、ステップ S 1 7 で NO と判断したときは、ステップ S 1 7 で YES と判断されるまでステップ S 1 3 からの処理を繰り返す。20

【 0 0 3 6 】

ステップ S 1 で NO と判断し、ステップ S 7 へ進んだ場合のステップ S 7 からステップ S 9 の内容は上述したように第 1 実施形態と共に通する。しかしながら、その効果は、第 1 実施例と異なる。具体的に、アイドル運転から負荷運転への移行指令が出された後、スタック内酸素濃度が F_{u11} の状態に到達するまでの期間 T_3 が第 1 実施形態における期間 T_3 と比較してさらに短時間となっている。この理由について説明する。第 2 実施形態では、アイドル運転中にカソード背圧を p_2 まで高めている。すなわち、大気圧との差が大きくなっている。このため、燃料電池システム 1 をアイドル運転から復帰させるときに背圧弁 7 を開放すると、カソード流路 3 a 内の残存ガスが勢いよく排出されてガス置換が効率よく行われる。この結果、図 6 に示すように時刻 t_2 と時刻 t_{32a} の間隔が短くなり、ガス置換率を示す直線がより垂直に近い状態となっている。これにより、スタック内酸素濃度が F_{u11} の状態に到達する時刻 t_{32} までの期間 T_3 も短縮されている。30

【 0 0 3 7 】

このように、アイドル運転期間 T_2 においてカソード背圧を上昇させておくことにより、より効率的なガス置換を行うことができる。この相違が生じる理由につき、図 7 を参照しつつ整理すると、以下の如くである。まず、第 1 実施形態において説明した比較例のように、アイドル運転時から負荷運転への移行時にカソード背圧の減圧を行わない場合、スタック内のガス置換率の変化は、終始二次曲線で示される。この結果、全量のガス置換が完了するまでに長時間かかる。これに対し、第 1 実施形態のように、アイドル運転から負荷運転へ移行するときに、それまでのカソード背圧よりも低下させる減圧制御を実施することで、カソード背圧低下に伴うページにより、一気にガス置換が進行する。この結果、全量のガス置換が完了するまでの時間が短縮される。そして、第 2 実施形態では、アイドル運転時に、カソード背圧を上昇させておき、カソード背圧と背圧弁 7 を開放した後の圧力との差を大きくしたことにより、さらに効率よいガス置換を実施することができる。この結果、全量のガス置換が完了するまでの時間がさらに短縮される。4050

【 0 0 3 8 】

(第3実施形態)

つぎに、図8を参照しつつ、第3実施形態について説明する。第3実施形態の燃料電池システム101が、第1実施形態の燃料電池システム1と異なる点は、背圧弁7と並列させて設置された開放弁102が設けられている点である。その他の点は、第1実施形態の燃料電池システム1と異なる点はないので、共通する構成要素には、図面中、同一の参照番号を付し、その詳細な説明は省略する。

【 0 0 3 9 】

開放弁102は、背圧弁7からのカソードオフガスの排出を補助する役割を有する。開放弁102は、アイドル運転時のカソード循環制御から減圧制御へ移行する際に背圧弁7と共に開放する。これにより、カソード背圧の低下の効率が向上し、この結果、ガス置換の効率が向上する。ガス置換の効率の向上により、燃料電池スタック3の広範囲に即座に酸素が行きわたり、燃料電池システム101は短時間で高電位を出力することができる状態となる。

【 0 0 4 0 】

上記実施形態は本発明を実施するための例にすぎず、本発明はこれらに限定されるものではなく、これらの実施例を種々変形することは本発明の範囲内であり、更に本発明の範囲内において、他の様々な実施例が可能であることは上記記載から自明である。

【 符号の説明】**【 0 0 4 1 】**

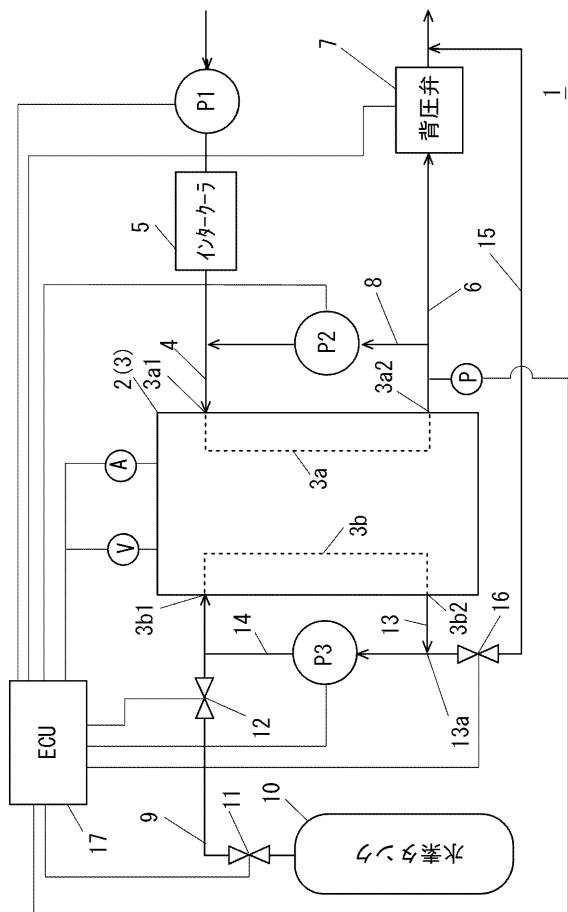
- 1、101 燃料電池システム
 - 2 燃料電池
 - 3 燃料電池スタック
 - 3 a カソード流路
 - 4 カソードガス供給流路
 - 5 インタークーラ
 - 6 カソードオフガス排出流路
 - 7 背圧弁
 - 8 循環流路
- 102 開放弁
- P1 第1のポンプ
 - P2 第2のポンプ
 - P3 第3のポンプ

10

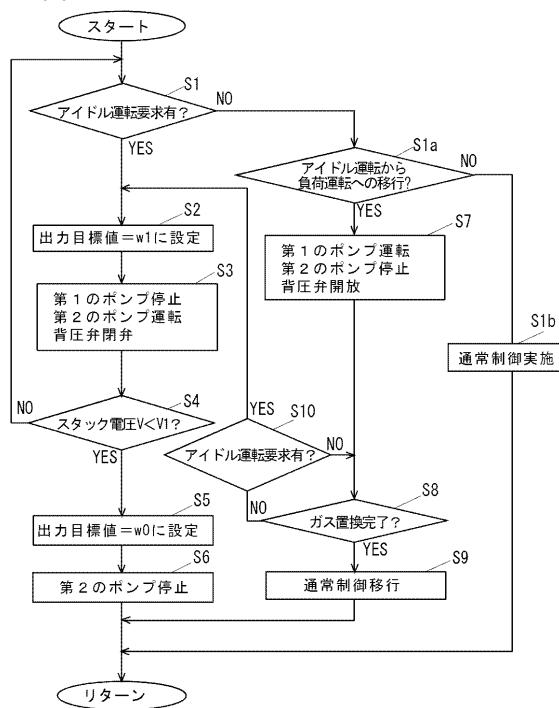
20

30

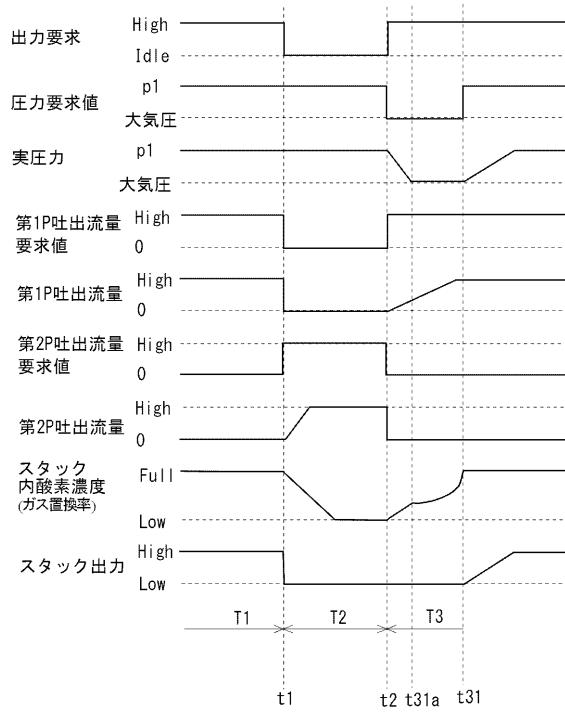
【図1】



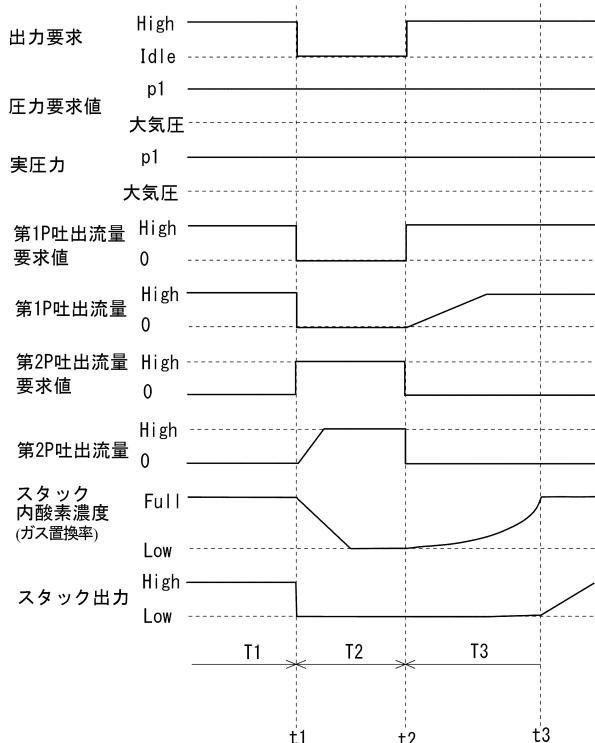
【図2】



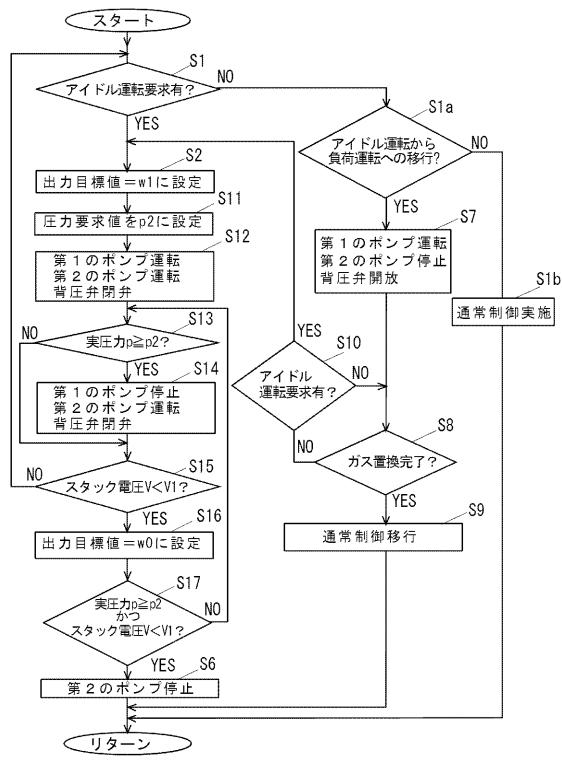
【図3】



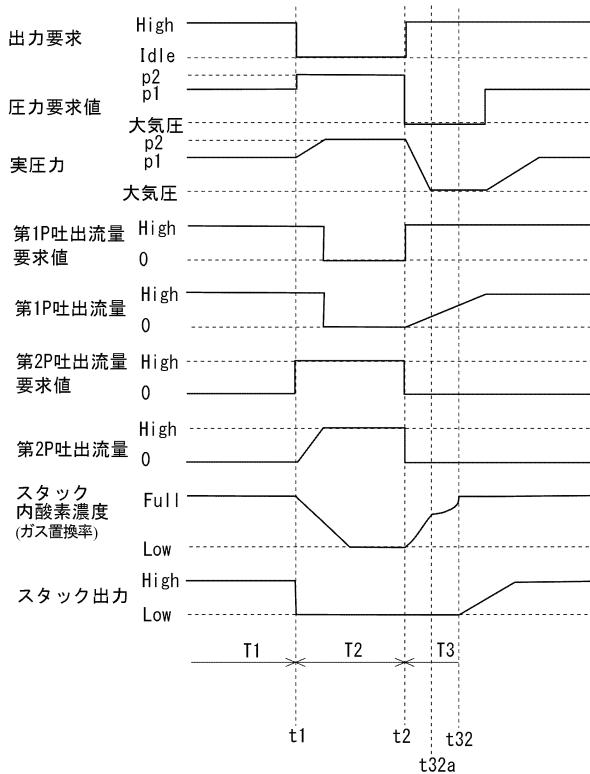
【図4】



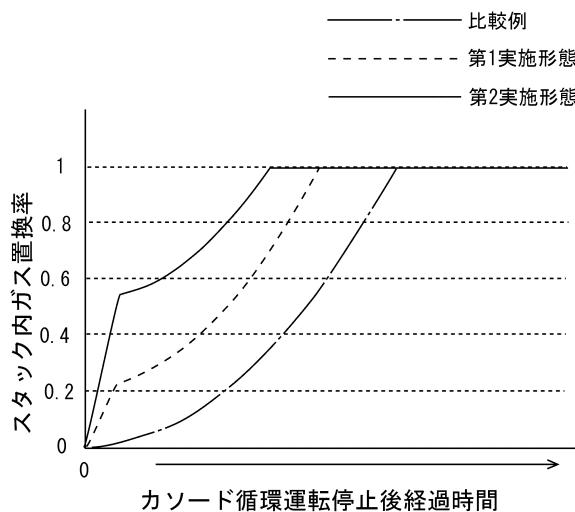
【図5】



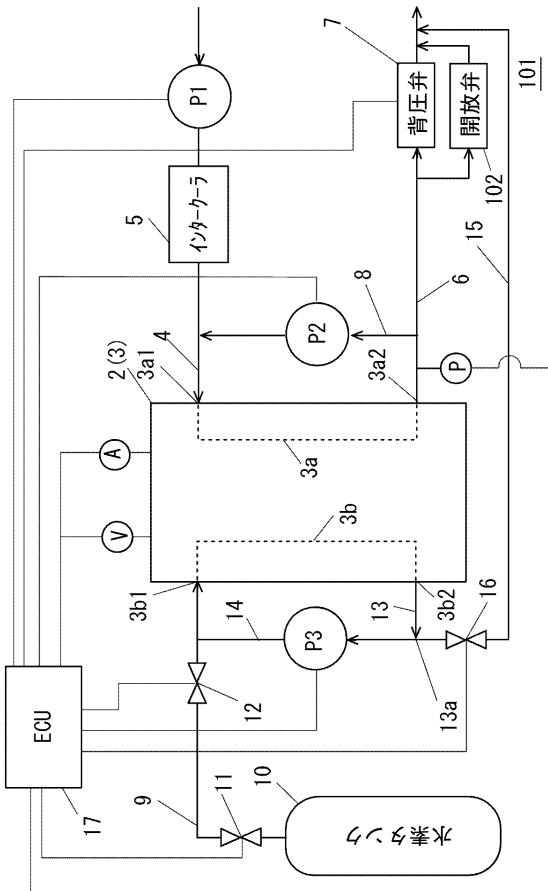
【図6】



【図7】



【図8】



フロントページの続き

(56)参考文献 特開2007-157544(JP,A)
特開2014-010914(JP,A)
特開2009-289540(JP,A)
特開昭62-278764(JP,A)
国際公開第2008/110258(WO,A1)
米国特許出願公開第2010/0143813(US,A1)
特開2012-252998(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

H01M 8/00 - 8/2485