

(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1月15日(15.01.2015)



(10) 国際公開番号
WO 2015/004994 A1

- (51) 国際特許分類:
H02P 6/08 (2006.01) H02P 21/00 (2006.01)
B60L 9/18 (2006.01) H02P 27/04 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2014/063405
- (22) 国際出願日: 2014年5月21日(21.05.2014)
- (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 2013-143787 2013年7月9日(09.07.2013) JP
- (71) 出願人: 日立オートモティブシステムズ株式会社 (HITACHI AUTOMOTIVE SYSTEMS, LTD.)
[JP/JP]; 〒3128503 茨城県ひたちなか市高場2520番地 Ibaraki (JP).
- (72) 発明者: 安島 俊幸(AJIMA Toshiyuki); 〒1008280 東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 株式会社日立製作所内 Tokyo (JP). 古川 公久(FURUKAWA Kimihisa); 〒1008280 東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 株式会社日立製作所内 Tokyo (JP). 明円 恒平(MYOEN Kohpei); 〒3128503 茨城県ひたちなか市高場2520番地 日立オートモティブシステムズ株式会社内 Ibaraki

(JP). 山田 博之(YAMADA Hiroyuki); 〒3128503 茨城県ひたちなか市高場2520番地 日立オートモティブシステムズ株式会社内 Ibaraki (JP).

(74) 代理人: 井上 学, 外(INOUE Manabu et al.); 〒1008220 東京都千代田区丸の内一丁目6番1号 株式会社日立製作所内 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, LT, 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.

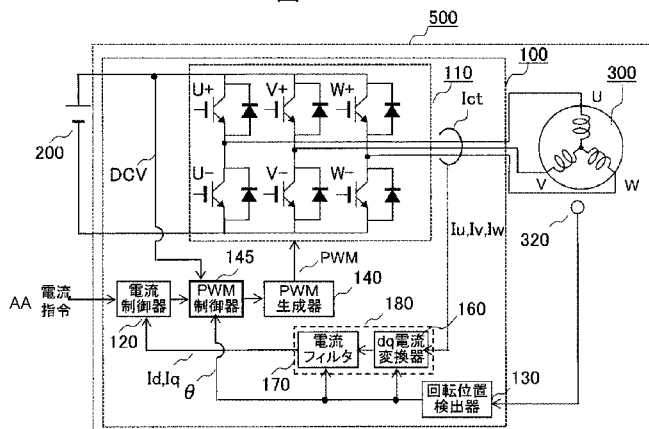
(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーロパ (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT,

[続葉有]

(54) Title: INVERTER DEVICE AND ELECTRIC VEHICLE

(54) 発明の名称: インバータ装置および電動車両

図 1



- 120... CURRENT CONTROLLER
130... ROTATION POSITION DETECTOR
140... PWM GENERATOR
145... PWM CONTROLLER
160... dq CURRENT CONVERTOR
170... CURRENT FILTER
AA... CURRENT COMMAND

(57) Abstract: Provided are an inverter device deterring PWM voltage error even if high inverter output frequencies are used for overmodulation driving and an electric vehicle equipped with the inverter device. In an angular section where the output voltage from an inverter device (100) is linearly approximated with the zero cross point as the center thereof, a PWM generator (140) in the inverter device (100) changes either the time interval between the centers of PWM ON pulses or the time interval between the centers of PWM OFF pulses depending on the inverter operation state. An electric vehicle is equipped with the inverter device (100), which drives a motor (300).

(57) 要約: 高いインバータ出力周波数による過変調駆動を行っても、PWMの電圧誤差が起りにくいインバータ装置およびそのインバータ装置を搭載した電動車両の提供。インバータ装置100が有するPWM生成器140は、インバータ装置100の出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間のPWMパルスのONパルス中心の時間間隔、またはOFFパルス中心の時間間隔を、インバータ運転状態に応じて変化させる。電動車両にインバータ装置100を搭載し、インバータ装置100によってモータ300を駆動する。

WO 2015/004994 A1



NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI 添付公開書類:

(BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, — 国際調査報告 (条約第 21 条(3))
MR, NE, SN, TD, TG).

明 細 書

発明の名称：インバータ装置および電動車両

技術分野

[0001] 本発明は、インバータ装置および電動車両に関する。

背景技術

[0002] PWM（パルス幅変調）制御してモータ駆動するインバータ駆動装置では、インバータの可変出力周波数に対し、キャリア周波数を一定にしてPWM制御する非同期PWM方式が多く採用されている。このため、インバータ出力周波数が高周波数になった場合、PWMパルス数が減少し、インバータの出力誤差が増大する。また、インバータの出力電圧指令が、インバータの最大出力レベル（正弦波）を上回る過変調モード時に出力電圧誤差が増大する。特に、交流出力の1/2周期で変化する正側の電圧積分（正側電圧）と負側の電圧積分（負側電圧）のアンバランスはモータ制御を不安定にする要因となっている。このため、出力電圧のゼロクロス付近の変調波を調整して、インバータ出力の正電圧と負電圧が概略均等となるように調整することが望まれている。

特許文献1には、インバータの出力電圧のゼロクロス付近をduty50%にして出力電圧誤差を最小限にする技術が記載されている。

また、特許文献2には、インバータの出力誤差が生じない変調率の範囲でインバータ駆動する技術が記載されている。

さらに、特許文献3には、インバータの出力誤差が小さくなるようにインバータの出力周波数に応じてキャリア周波数を変更する技術が記載されている。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特開2006-230079号公報

特許文献2：特開2007-143316号公報

特許文献3：特開2003-309993号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

- [0004] 特許文献1では、過変調モードにおいて、変調波がduty100%となるハイレベル値及びduty0%となるローレベル値との遷移区間にduty50%となるミドルレベル値を設けてPWMパルスを出力する。このようにすることで、変調波の傾斜が急峻な場合に生じるPWMキャリアとの交差が不連続になって（図7参照）パルス成分が消失する現象を防止している。しかしながら、インバータ出力電圧のゼロクロス付近ではduty50%とするため、その間の平均電圧は0Vになり、インバータ出力が低下してしまう課題がある。
- [0005] また、特許文献2では、インバータの出力電圧のゼロクロス近傍で変調波の傾きが急峻の場合に電圧指令とPWM信号との関係で生じる位相誤差を、変調率を抑制した変調波によってPWMパルスを発生させることにより位相誤差を低減している。しかしながら、変調率を抑制してPWMパルスを発生させるため、インバータ出力が低下してしまう課題がある。
- [0006] また、特許文献3では、インバータの出力周波数に応じてPWMキャリア周波数を変更する同期PWMによってインバータの出力電圧の平衡化している。しかしながら、キャリア周波数の変更を行うと、電流検出や制御周期などのスケジューリングも調整する必要が生じるため、マイコン等の制御演算手段の負荷が増大してしまうといった課題がある。

課題を解決するための手段

- [0007] （1）請求項1の発明によるインバータ装置は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するPWMパルス生成部と、PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路とを備え、PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方をモータ出力要求に基づいて変化させてPWM

パルスを生成することを特徴とする。

(2) 請求項2の発明によるインバータ装置は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するPWMパルス生成部と、PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路とを備え、PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において、複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔とオフパルスの中心時間間隔がモータ出力要求に基づいて異なるようにPWMパルスを生成することを特徴とする。

(3) 請求項8の発明による電動車両は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するPWMパルス生成部と、PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路と、直流電圧を昇圧するDC/DCコンバータとを備え、PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方をDC/DCコンバータの出力電圧に基づいて変化させてPWMパルスを生成することを特徴とする。

発明の効果

[0008] 本発明によれば、非同期PWM方式を採用したインバータ装置において、インバータ回路の出力電圧誤差や位相誤差を低減することができ、モータを高速回転まで安定して制御することができる。

図面の簡単な説明

[0009] [図1]本発明のインバータ装置の構成を示すブロック図。

[図2]一実施形態における変調波を示す波形図。

[図3]一実施形態におけるゼロクロス付近のPWMを示す波形図。

[図4]一実施形態におけるパルス生成を示す波形図。

[図5]本発明によるインバータ装置が適用された電動パワーステアリング装置

の構成図。

[図6]本発明によるインバータ装置が適用された電動車両の構成図。

[図7]従来のゼロクロス近傍を示す波形図。

発明を実施するための形態

[0010] 本発明は、非同期PWM制御で半導体スイッチ素子を駆動するようにしたインバータ装置であって、インバータ出力電圧のゼロクロス付近では、変調波を直線近似して正側と負側の出力電圧を平衡化させるように、PWMパルスのONタイミングまたはOFFタイミングをシフトして高出力なインバータ装置を提供するものである。以下、本発明の一実施形態について図面を用いて説明する。

[0011] 図1は、本発明によるインバータ装置100を有するモータ装置500の構成を示すブロック図である。モータ装置500は、モータ300とインバータ装置100を有している。モータ装置500は、モータ300の回転位置センサの取付位置誤差を検出して、モータ駆動の際に補正することでモータ300を高効率に駆動する用途に適したものである。

[0012] インバータ装置100は、電流検出部180、電流制御部120、PWM制御部145、PWM生成器140、インバータ回路110、および回転位置検出部130を有している。バッテリー200は、インバータ装置100の直流電圧源であり、バッテリー200の直流電圧DCVは、インバータ装置100のインバータ回路110によって可変電圧、可変周波数の3相交流に変換され、モータ300に印加される。

[0013] モータ300は、3相交流の供給により回転駆動される同期モータである。モータ300には、モータ300の誘起電圧の位相に合わせて3相交流の印加電圧の位相を制御するために回転位置センサ320が取り付けられており、回転位置検出部130にて回転位置センサ320の入力信号から検出位置 θ_s を演算する。ここで、回転位置センサには、鉄心と巻線とから構成されるレゾルバがより好適であるが、GMRセンサや、ホール素子を用いたセンサを用いることができる。

[0014] インバータ装置 100 は、モータ 300 の出力を制御するための電流制御機能を有している。電流検出部 160 は、3 相のモータ電流を電流センサ 150 で検出し、3 相の電流検出値 (I_u , I_v , I_w) と回転位置 θ とから dq 変換した dq 電流検出値 (I_d' , I_q') を出力する dq 電流変換器 160 と、 dq 電流検出値 (I_d' , I_q') を平滑して電流検出値 (I_d , I_q) を出力する電流フィルタ 170 とを有する。電流制御器 120 は、電流検出値 (I_d , I_q) と、入力された電流指令値 (I_d^* , I_q^*) とが一致するように電圧指令 (V_d^* , V_q^*) を出力する。

[0015] PWM 制御器 145 では、電圧指令 (V_d^* , V_q^*) を回転角度 θ に基づき 2 相 / 3 相変換し、第三高調波を重畳した 3 相電圧指令 (V_u^* , V_v^* , V_w^*) を生成すると共に、ゼロクロス付近では変調波を直線近似してパルス幅変調 (PWM) を行う。PWM 制御器 145 の出力は、PWM 生成器 140 にてパルス信号に変換され、ドライブ信号 PWM としてインバータ回路 110 に出力される。インバータ回路 110 の半導体スイッチ素子はドライブ信号 PWM によりオン / オフ制御され、インバータ回路 110 の出力電圧が調整される。

なお、モータ装置 500 において、モータ 300 の回転速度を制御する場合には、モータ回転速度 ω_r を回転位置 θ の時間変化により演算し、上位制御器からの速度指令と一致するように電圧指令あるいは電流指令を作成する。また、モータ出力トルクを制御する場合には、モータ電流 (I_d , I_q) とモータトルクの関係式あるいはマップを用いて、電流指令 (I_d^* , I_q^*) を作成する。

[0016] 次に、図 2 を用いて、一実施形態における変調波を示す波形図について説明する。

図 2 (a) は変調信号波形とキャリア信号波形を示し、変調率が比較的低い変調信号 (変調波 1) と、正弦波変調できる最大の変調波 (変調波 2) と、正弦波変調から 100% パルスが連続した (飽和区間) 状態となる過変調の状態になる変調波 (変調波 3) と、インバータ出力が最大となる矩形波状

態となる変調波（変調波４）、および変調波信号と大小比較してPWMパルス生成するキャリア信号とを示している。図２（b）は、変調波１のときのPWMパルス信号を示し、図２（c）は、変調波３のPWMパルス信号を示す。電気角度 $0 \sim 180$ 度のほぼ 100% の区間でPWMパルスが連続してオンである。図２（d）は、変調波４のPWMパルス信号を示し、このPWMパルス信号は、電気角度 $0 \sim 180$ 度全区間でオンである。

[0017] それぞれの変調波は、３相電圧指令（ V_{uc} 、 V_{vc} 、 V_{wc} ）の１相分の変調波 $H(\theta)$ と等価であり、デッドタイムを無視すればU相の変調波 $H_u(\theta) = V_{uc} / (DCV / 2)$ にほぼ等しい。インバータ出力が飽和しない変調率 $= 1$ となる時の正弦波の実効値を 1 とすれば、第３高調波を重畳した変調波 $H(\theta)$ に含まれる基本波成分は 1.15 倍（ 115% ）である（変調波２）。すなわち、電圧指令が 1.15 まではインバータ出力は飽和しない。

図２に示すように、第三高調波を重畳させた変調波 $H(\theta)$ は、ゼロクロス付近で直線近似することができる。本実施形態では、変調波のゼロクロス付近では後述するような非同期PWM変調によりPWMパルス生成し、それ以外の区間では、従来から採用されている非同期PWM変調によりPWMパルス生成する。

なお、変調波のゼロクロスを中心に電気角度で ± 30 度の角度区間を直線近似するのが好ましい。

[0018] また、ゼロクロス付近の直線近似できる区間の変調波の傾き A は、電圧指令値に応じた変調率に比例し、変調波は角度位置 θ に比例する。例えば、ゼロクロス付近の角度を θ' とし、 θ' を $-30 \leq \theta' \leq 30$ とすると、ゼロクロス付近の変調波 $H(\theta')$ は式（１）で表すことができる。

$$H(\theta') = A \cdot \theta' \quad (1)$$

[0019] すなわち、ゼロクロス付近の変調波 $H(\theta)$ は、変調率の代わりに変調波の傾き A を用いて表すことができるので、ゼロクロス付近のインバータ出力パルス、すなわちPWMパルスは、変調波の傾き A から決定することができる。本実施形態では、後述するようにPWMパルス生成部は、変調波の傾き

AとPWMパルスを対応付けたテーブルを有し、演算された変調波の傾きによりテーブルを参照してPWMパルスを生成する。

ここで、上記テーブルには、変調波の傾きAとPWMパルスのONタイミングとOFFタイミングが対応づけられている。

なお、 $|H(\theta)| < |A \cdot \theta|$ となる条件では、変調波 $H(\theta)$ の値を用いてインバータ出力パルスを決すれば良い。

[0020] 次に、図3を用いて、一実施形態におけるゼロクロス付近のPWMを示す波形図について説明する。

図3(A)は、変調波と三角波キャリアとの位相関係から、三角波キャリアの前半、すなわち三角波キャリア信号の立ち上がり区間にPWMパルスがオンとなる場合を示す。図3(A)の信号波形をゼロクロス・タイミング1の信号波形と呼ぶ。図3(B)は、変調波と三角波キャリアとの位相関係から、三角波キャリアの後半、すなわち三角波キャリア信号の立ち下がり区間にPWMパルスがオンとなる場合を示している。図3(B)の信号波形をゼロクロス・タイミング2の信号波形と呼ぶ。

図3(A)、(B)ともに、モータが一定速度で回転しているときの一例であり、一定のPWMキャリア周期の間にモータが回転した時の角度変化幅 $\Delta\theta$ がほぼ一定であり、この角度変化幅 $\Delta\theta$ がキャリア周期と同等である。また、変調波をゼロクロス近傍で直線近似した区間において、PWMパルスが2〜3パルス発生する場合を示す。

[0021] 図3(A)、(B)において、(a)は変調波と三角波キャリア信号を示し、(b)は1PWM周期で出力すべきPWMパルスを示し、(c)は、マイコンを使ってPWMパルスを生成する場合のPWMタイマ値を示し、この実施形態では、鋸波状のPWMタイマを示している。

[0022] 図3(A)のゼロクロス・タイミング1の信号波形は、上述したように、三角波キャリア信号の立ち上がり区間にPWMパルスがオンとなる場合であり、角度位置 θ_r のタイミングから $\Delta\theta/2$ 以上離れた角度位置 θ_a で変調波が過変調レベル1に達する場合を示している。ゼロクロス・タイミング1

の信号波形では、角度位置 $\theta_r + \Delta\theta$ のタイミング以降で PWM パルスを区間 θ_2 だけ High にする。その後、変調波 $H(\theta)$ がゼロになる角度 θ_c まで Low パルスを出力する。そして、角度 θ_c のタイミングで PWM パルスを High にし、角度 θ_c 以降に PWM パルスを区間 θ_5 だけ Low パルスを出力する。その後、変調波は角度 θ_b のタイミングで過変調レベル 2 に達する。

[0023] 従来、特許文献 1～3 に開示されているように、交流出力の $1/2$ 周期で変化する正側の電圧積分（正側電圧）と負側の電圧積分（負側電圧）のアンバランスを解消するため、出力電圧のゼロクロス付近における PWM パルスをこの区間以外の生成方式と変更している。

特許文献 1 では、インバータの出力電圧のゼロクロス付近を duty 50% にして出力電圧誤差を最小限にしている。また、特許文献 2 では、インバータの出力電圧のゼロクロス近傍で変調波の傾きが急峻の場合に、変調率を抑制した変調波によって PWM パルスを発生させることにより位相誤差を低減している。したがって、これら 2 つの文献の従来技術ではインバータ出力が低下してしまう。

そこで、本発明の一実施形態では、変調波がゼロクロスする電気角度の前後の電気角度範囲、たとえば、 ± 30 度範囲では、 -30 度範囲での正側の出力電圧と、 $+30$ 度範囲での負側の出力電圧が等しくなるようにして、 ± 30 度の電気角度範囲での出力低下を抑制する。

図 3 (A), (B) において、 $\theta_2 = \theta_5$ とすれば、変調波のゼロクロスを中心に負側電圧と正側電圧の大きさを平衡にできる。また、変調波のゼロクロス付近において、 $\theta_c - \theta_a = \theta_b - \theta_c$ に調整してパルスエッジを発生できるため、インバータ出力の位相誤差を低減できる。更に、PWM パルスは変調波に応じた大きさを正確に発生できるため、インバータ出力の低下も防止できる。

[0024] ここで、インバータ装置が出力すべき PWM パルス幅について、変調波のゼロクロス点の回転角度 θ_c から過変調レベル 2 に達する回転角度 θ_b の区

間を用いて説明する。変調波を規格化して -1 （過変調レベル1）から $+1$ （過変調レベル2）とした場合、回転角度 θ_c の規格化値 $=0$ から回転角度 θ_b の規格化値 $=1$ との変調波の面積は、 $1/2$ になる。一方、規格化した変調波 $-1 \sim +1$ の区間（回転角度 $\theta_a \sim \theta_b$ ）で出力できるOn Dutyを100%とすると、規格化した変調波 $0 \sim 1$ の区間（回転角度 $\theta_c \sim \theta_b$ ）でのOn Dutyは50~100%（ $\Delta 50\%$ ）に相当する。すなわち、図3（A）における回転角度 $\theta_c \sim \theta_b$ の区間平均On Dutyは75%になり、回転角度 $\theta_c \sim \theta_b$ の区間でPWMパルスの1.5パルス分で、On Duty $=75\%$ となるように、 θ_4 、 θ_5 、 θ_6 を決定する。 θ_4 と θ_6 はOn Dutyであるので、好ましくは、 $\theta_5=25\%$ のOff Dutyを設定すればよい。また、回転角度 $\theta_a \sim \theta_c$ の区間は同様に、 θ_1 と θ_3 はOff Dutyを設定し、 θ_2 にOn Duty $=25\%$ を設定すればよい。

このように、PWMパルス生成器140は、出力電圧のゼロクロス点 θ_c を中心に直線近似した角度区間 $\theta_a \sim \theta_b$ において、PWMパルスのオンパルスとオフパルスの面積を積分した値が等しくなるようにPWMパルスを生成する。

[0025] 図3（B）のゼロクロス・タイミング2の信号波形は、上述したように、三角波キャリア信号の立ち下がり区間にPWMパルスがオンとなる場合であり、角度位置 θ_r のタイミングから $\Delta\theta/2$ 以内の角度位置 θ_a で変調波が過変調レベル1に達する場合を示している。ゼロクロス・タイミング2の信号波形では、角度位置 θ_a で過変調レベル1と等しくなる。この点が図3（A）と異なる。したがって、変調波と三角波キャリアとの位相関係から三角波キャリアの後半、すなわち立ち下がりスロープ側でPWMパルスがHighになる点以外は図3（A）と同様である。

[0026] 本発明の一実施形態では、非同期PWMの周期内で変調波のゼロクロス付近でパルス幅が変化するようにPWMパルスを生成するため、PWMパルスのONパルス中心の時間間隔、またはOFFパルス中心の時間間隔が異なるように制御することになる。すなわち、PWMパルス生成部は、出力電圧の

ゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において、複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔と、オフパルスの中心時間間隔がインバータ回路の運転状態、すなわち、モータ出力要求に基づいて異なるようにPWMパルスが生成される。

[0027] ここで、図3では、1相分のPWMパルスを示しているが、過変調モードにある場合の他の2相は過変調レベル1あるいは過変調レベル2の状態にある。

[0028] なお、図3では、PWMパルスの立ち上がりエッジおよび立ち下がりエッジをPWMキャリア周期のタイミングに同期させた場合を示している。しかし、PWMパルスの立ち上がりエッジおよび立ち下がりエッジを、PWMキャリア周期のタイミングに一致させなくても良く、角度 θ_c を基準に出力電圧の波形を対称波形とすること望ましい。また、モータが一定速度で回転している場合について説明したが、モータが加減速している場合には、加速度あるいは減速度を考慮して $\Delta\theta$ を演算すれば、同様のロジックにてPWMパルスが作成できる。

[0029] 次に、図4を用いて、一実施形態におけるパルス生成を示す波形図について説明する。

図4の(a)は変調波信号を示し、(b)は鋸波状のタイマカウンタのU相分の動作を示し、(c)はU相のPWMパルスを示し、(d)は正弦波変調時のV相PWMパルスと、U-V間の線間電圧相当のPWMパルスを示す。(e)は可変調時のV相PWMパルスと、U-V間の線間電圧相当のPWMパルスを示す。

[0030] 図4(b)において、PWMキャリアの中心でPWMパルスを生成する場合、タイマ周期の中心にパルス幅 P_{u1} を作成するように、タイマ中心値を中心にタイマ比較値 V_{u1} と V_{u2} を設定し、図4(c)のインバータ出力パルス V_u を出力する。モータに印加される電圧パルスは図4(d)の V_{u-v} になる。図3に示したタイミングでPWMパルスを出力する場合、すなわち、ゼロクロス付近の正側出力電圧と負側出力電圧を均等にするようにP

WMパルスのONタイミングとOFFタイミングを決定する場合、パルス幅 P_{u1} のままタイミングをシフトするようにタイマ比較値 V_{u1}' と V_{u2}' を設定し、図4(c)のインバータ出力パルス $V_{u'}$ を出力することができる。これにより、U相PWMパルスは、図4(a)の変調波のゼロクロス点 θ_c に同期したパルスとなるが、正弦波変調においてモータに印加できるパルスは、図4(d)の $V_{u'} - v$ に示すPWMパルスとなる。このため、PWMパルスによる電圧誤差を含むことになるものの、正弦波変調においては一般にモータ回転速度（インバータの出力周波数）が低いため、PWMパルス数は多く、電圧誤差の影響は小さい。好ましくは、モータ回転速度が低い場合にパルスシフトを停止する。

[0031] 過変調においては、一般にインバータ出力周波数が高く、PWMパルス数が少ないため電圧誤差の影響は大きくなる。図4(e)に示す $V_{v''}$ は過変調時のV相信号で、U相ゼロクロス付近においてほぼDuty 100%であり、U相をパルスシフトしていない時の $V_{u - v''}$ はU相変調波のゼロクロスに同期したPWMパルスになっていない。U相をパルスシフトしたときの $V_{u'} - v''$ は、U相PWMパルスがそのまま出力され、変調波のゼロクロスに同期したインバータ出力が得られる。

[0032] 以上説明したインバータ装置100は、モータ出力要求に基づいて、すなわち、インバータ運転状態に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するため、電流制御器120、PWM制御器145、およびPWM生成器140から構成されるPWMパルス生成部と、PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路110とを備える。PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方を、モータ出力要求に基づいて変化させてPWMパルスを生成する。PWMパルス生成部は、モータ出力要求に応じてモータが所定トルクと所定回転速度で駆動されるようにPWMパルスを生成する。

以上説明した実施形態では、インバータ運転状態に応じてタイマ比較値 V_{u1} と V_{u2} をシフトさせることにより所望のPWMパルスを生成することができる。この方式以外でPWMパルスを生成してもよい。

[0033] 本発明の一実施形態では、PWMキャリア周期内で任意のタイミングにパルスシフトして、変調波のゼロクロス付近のPWMパルスタイミングを調整することができるため、非同期PWM制御においてもインバータ出力電圧（位相含む）誤差の影響を低減したインバータ出力が得られる。また、同期PWM制御に比べてマイコン負荷の増大を抑制することができるといった効果がある。

[0034] PWMパルス生成器140は、変調波の傾きとPWMパルスを対応付けたテーブルを有し、演算された変調波の傾きによりテーブルを参照してPWMパルスを生成するようにしたが、テーブルを使用せずに傾きAからPWMパルスを決定してもよい。また、傾きAを用いることなくPWMパルスを生成してもよい。また、PWMパルス生成器140は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において、複数のPWMパルスのオンパルスとオフパルスの面積を積分した値が等しくなるようにPWMパルスを生成することが好ましい。

[0035] 次に、図5を用いて、本発明の一実施形態に示したモータ駆動装置を適用した電動パワーステアリング装置の構成について説明する。

[0036] 図5は、本発明の一実施形態に示したモータ駆動装置を適用した電動パワーステアリング装置の構成図である。

[0037] 電動パワーステアリングの電動アクチュエータは、図5に示すように、トルク伝達機構902と、モータ300と、インバータ装置100とから構成される。電動パワーステアリング装置は、電動アクチュエータと、ハンドル（ステアリング）900と、操舵検出器901および操作量指令器903を備え、運転者が操舵するハンドル900の操作力は電動アクチュエータを用いてトルクアシストする構成を有する。

[0038] 電動アクチュエータのトルク指令 τ^* は、ハンドル900の操舵アシスト

トルク指令として操作量指令器 903 にて作成される。トルク指令 τ^* により駆動される電動アクチュエータの出力を用いて運転者の操舵力が軽減される。インバータ装置 100 は、入力指令としてトルク指令 τ^* を受け、モータ 300 のトルク定数とトルク指令 τ^* とからトルク指令値に追従するようにモータ電流を制御する。

[0039] モータ 300 のロータに直結された出力軸から出力されるモータ出力 τ_m はウォーム、ホイールや遊星ギヤなどの減速機構あるいは油圧機構を用いたトルク伝達機構 902 を介し、ステアリング装置のラック 910 にトルクを伝達する。ラック 910 に伝達されたトルクにより、運転者のハンドル 900 の操舵力（操作力）が電動力にて軽減（アシスト）され、車輪 920, 921 の操舵角が操作される。

[0040] このアシスト量は次のようにして決定される。すなわち、ステアリングシャフトに組み込まれた操舵検出器 901 により操舵角や操舵トルクが検出され、車両速度や路面状態などの状態量を加味して操作量指令器 903 によりトルク指令 τ^* が算出される。

[0041] 本発明の一実施形態によるインバータ装置 100 は、高速回転した場合にもインバータ出力電圧の平均化により、低振動・低騒音化できる利点がある。

[0042] 図 6 は、本発明によるインバータ装置 100 が適用された電動車両 600 を示す図である。電動車両 600 は、モータ 300 をモータ／ジェネレータとして適用したパワートレインを有する。

[0043] 電動車両 600 のフロント部には、前輪車軸 601 が回転可能に軸支されており、前輪車軸 601 の両端には、前輪 602, 603 が設けられている。電動車両 600 のリア部には、後輪車軸 604 が回転可能に軸支されており、後輪車軸 604 の両端には後輪 605, 606 が設けられている。

[0044] 前輪車軸 601 の中央部には、動力分配機構であるデファレンシャルギア 611 が設けられており、エンジン 610 から変速機 612 を介して伝達された回転駆動力を左右の前輪車軸 601 に分配するようになっている。エン

ジン610とモータ300とは、エンジン610のクランクシャフトに設けられたとモータ300の回転軸に設けられたプーリーの間に架け渡されたベルトを介して機械的に連結されている。

[0045] これにより、モータ300の回転駆動力がエンジン610に、エンジン610の回転駆動力がモータ300にそれぞれ伝達できるようになっている。モータ300は、インバータ装置100によって制御された3相交流電力がステータのステータコイルに供給されることによって、ロータが回転し、3相交流電力に応じた回転駆動力を発生する。

[0046] すなわち、モータ300は、インバータ装置100によって制御されて電動機として動作する一方、エンジン610の回転駆動力を受けてロータが回転することによって、3相交流電力を発生する発電機として動作する。

[0047] インバータ装置100は、高電圧（42Vあるいは300V）系電源である高圧バッテリー622から供給された直流電力を3相交流電力に変換する電力変換装置であり、運転指令値とロータの磁極位置とに基づいて、モータ300のステータコイルに流れる3相交流電流を制御する。

[0048] モータ300によって発電された3相交流電力は、インバータ装置100によって直流電力に変換されて高圧バッテリー622を充電する。高圧バッテリー622にはDC-DCコンバータ624を介して低圧バッテリー623に電氣的に接続されている。低圧バッテリー623は、電動車両600の低電圧（14V）系電源を構成するものであり、エンジン610を初期始動（コールド始動）させるスタータ625、ラジオ、ライトなどの電源に用いられている。

[0049] 電動車両600が信号待ちなどの停車時（アイドルストップモード）にあるとき、エンジン610を停止させ、再発車時にエンジン610を再始動（ホット始動）させる時には、インバータ装置100でモータ300を駆動し、エンジン610を再始動させる。

[0050] なお、アイドルストップモードにおいて、高圧バッテリー622の充電量が不足している場合や、エンジン610が十分に温まっていない場合などにお

いては、エンジン 610 を停止せず駆動を継続する。また、アイドルストップモード中においては、エアコンのコンプレッサなど、エンジン 610 を駆動源としている補機類の駆動源を確保する必要がある。この場合、モータ 300 を駆動させて補機類を駆動する。

[0051] 加速モード時や高負荷運転モードにある時にも、モータ 300 を駆動させてエンジン 610 の駆動をアシストする。逆に、高圧バッテリー 622 の充電が必要な充電モードにある時には、エンジン 610 によってモータ 300 を発電させて高圧バッテリー 622 を充電する。すなわち、モータ 300 は、電動車両 600 の制動時や減速時などでは回生運転される。

[0052] 電動車両 600 は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するための PWM パルスを生成し、生成された PWM パルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ装置 100 と、直流電圧を昇圧する DC/DC コンバータ 624 とを備えている。インバータ装置 100 は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数の PWM パルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方を DC/DC コンバータの出力電圧に基づいて変化させて PWM パルスを生成する。

[0053] 本発明によるインバータ駆動装置を用いた電動車両では、直流電圧を制御する DC/DC コンバータ 624 の出力電圧に応じて、インバータ出力電圧のゼロクロス点（図 3 に示す θ_c に相当）を中心に直線近似した角度区間（図 3 に示す $\theta_a \sim \theta_b$ に相当）の PWM パルスの ON パルス中心の時間間隔、または OFF パルス中心の時間間隔を変化させることにより、電動車両 600 の DC/DC コンバータ 624 の出力電圧を調整してインバータ装置 100 の出力範囲を拡大する制御を安定的に行うことができる。

[0054] 以上説明した本発明によるインバータ装置によれば、以下のような作用効果を奏する。

（１）本発明のインバータ装置 100 は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するための PWM パルスを生成する PWM パルス生成

器 1 4 0 と、 P W M パルス生成器 1 4 0 で生成された P W M パルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータ 3 0 0 を駆動するインバータ回路 1 1 0 とを備え、 P W M パルス生成器 1 4 0 は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数の P W M パルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方をモータ出力要求に基づいて変化させて P W M パルスを生成するようにした。すなわち、上記直線近似区間では正側、負側の出力電圧を均一化するように P W M パルスを生成するようにした。これにより、インバータ装置 1 0 0 の運転状態によって生じる出力電圧の大きさと位相の誤差をキャンセルできる。

[0055] (2) 本発明のインバータ装置 1 0 0 は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するための P W M パルスを生成する P W M パルス生成器 1 4 0 と、 P W M パルス生成器 1 4 0 で生成された P W M パルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータ 3 0 0 を駆動するインバータ回路 1 1 0 とを備え、 P W M パルス生成器 1 4 0 は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において、複数の P W M パルスのオンパルスの中心時間間隔とオフパルスの中心時間間隔がモータ出力要求に基づいて異なるように P W M パルスを生成するようにした。すなわち、モータ出力要求に応じてインバータ回路のスイッチング周波数が変動しても、インバータ装置 1 0 0 の運転状態によって生じる P W M キャリア周期を可変することなくインバータ出力電圧の電圧パルスタイミング誤差をキャンセルできる。

[0056] (3) 本発明のインバータ装置 1 0 0 は、角度区間 $\theta a \sim \theta b$ が出力電圧のゼロクロス点 θc を基準として少なくとも電気角で ± 30 度の範囲を含む区間であるようにした。これにより、変調波の直線近似が容易になるため制御プログラムが簡単に構成できる。

[0057] (4) 本発明のインバータ装置 1 0 0 において、 P W M パルス生成器 1 4 0 は、モータ出力要求に応じてモータ 3 0 0 が所定トルクと所定回転速度で駆動されるように P W M パルスを生成するようにした。これにより、インバータ装置 1 0 0 の運転状態によらず安定したインバータ出力ができる。

- [0058] (5) 本発明のインバータ装置 100 において、PWMパルス生成器 140 は、出力電圧のゼロクロス点 θ_c を基準として少なくとも電気角で ± 30 度の範囲を含む角度区間 $\theta_a \sim \theta_b$ での変調波 $H(\theta') = A \cdot \theta'$ の傾き A を演算し、演算された傾き A により PWMパルスを生成するようにした。これにより、ゼロクロス点 θ_c 付近の最適な PWMパルスのシフトタイミングを演算により容易に求めることができる。
- [0059] (6) 本発明のインバータ装置 100 において、PWMパルス生成器 140 は、変調波 $H(\theta') = A \cdot \theta'$ の傾き A と PWMパルスを対応付けたテーブルを有し、演算された変調波 $H(\theta') = A \cdot \theta'$ の傾き A によりテーブルを参照して PWMパルスを生成する。
- これにより、インバータ装置 100 の出力が飽和する過変調領域の線形化が可能になるため、制御動作を安定させることができる。
- [0060] (7) 本発明のインバータ装置 100 において、PWMパルス生成器 140 は、出力電圧のゼロクロス点 θ_c を中心に直線近似した角度区間 $\theta_a \sim \theta_b$ において、複数の PWMパルスのオンパルスとオフパルスの面積を積分した値が等しくなるように PWMパルスを生成するようにした。これにより、モータ 300 の回転を安定させることができる。
- [0061] (8) 本発明の電動車両 600 は、モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するための PWMパルスを生成する PWMパルス生成器 140 と、PWMパルス生成器 140 で生成された PWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータ 300 を駆動するインバータ回路 110 とを有するインバータ装置 100 と、直流電圧を昇圧する DC/DCコンバータ 624 とを備え、PWMパルス生成器 140 は、出力電圧のゼロクロス点 θ_c を中心に直線近似した角度区間 $\theta_a \sim \theta_b$ において複数の PWMパルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方を DC/DCコンバータ 624 の出力電圧に基づいて変化させて PWMパルスを生成するようにした。これにより、電動車両 600 の DC/DCコンバータ 624 の出力電圧を調整してインバータ装置 100 の出力範囲を拡大す

る制御を安定的に行うことができる。

[0062] 一実施形態の電動車両600はハイブリッド自動車である場合について説明したが、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車などの場合においても同様な効果が得られる。

[0063] また、上述の実施形態では、インバータ装置単体について説明したが、当該上述の機能を有していれば、インバータ装置とモータとが一体化したモータ駆動システムにも本発明を適用できる。

[0064] なお、本発明は、上述の実施の形態に限定されるものではなく、本発明の趣旨を逸脱しない範囲で種々の変更が可能である。

符号の説明

[0065] 100…インバータ装置

120…電流制御部

160…電流検出部

110…インバータ回路

130…回転位置検出部

200…バッテリー

500…モータ装置

300…モータ

320…回転位置センサ

600…電動車両

請求の範囲

- [請求項1] モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するPWMパルス生成部と、
- 前記PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路とを備え、
- 前記PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方を前記モータ出力要求に基づいて変化させてPWMパルスを生成するインバータ装置。
- [請求項2] モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するためのPWMパルスを生成するPWMパルス生成部と、
- 前記PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路とを備え、
- 前記PWMパルス生成部は、前記出力電圧のゼロクロス点を中心に直線近似した角度区間において、前記複数のPWMパルスのオンパルスの中心時間間隔とオフパルスの中心時間間隔が前記モータ出力要求に基づいて異なるようにPWMパルスを生成するインバータ装置。
- [請求項3] 請求項1または2に記載のインバータ装置において、
- 前記角度区間は、前記出力電圧の前記ゼロクロス点を基準として少なくとも電気角で ± 30 度の範囲を含む区間であるインバータ装置。
- [請求項4] 請求項1または2に記載のインバータ装置において、
- 前記PWMパルス生成部は、前記モータ出力要求に応じて前記モータが所定トルクと所定回転速度で駆動されるように前記PWMパルスを生成するインバータ装置。
- [請求項5] 請求項1または2に記載のインバータ装置において、
- 前記PWMパルス生成部は、前記出力電圧の前記ゼロクロス点を基準として少なくとも電気角で ± 30 度の範囲を含む区間での変調波の

傾きを演算し、前記演算された傾きにより前記PWMパルスを生成するインバータ装置。

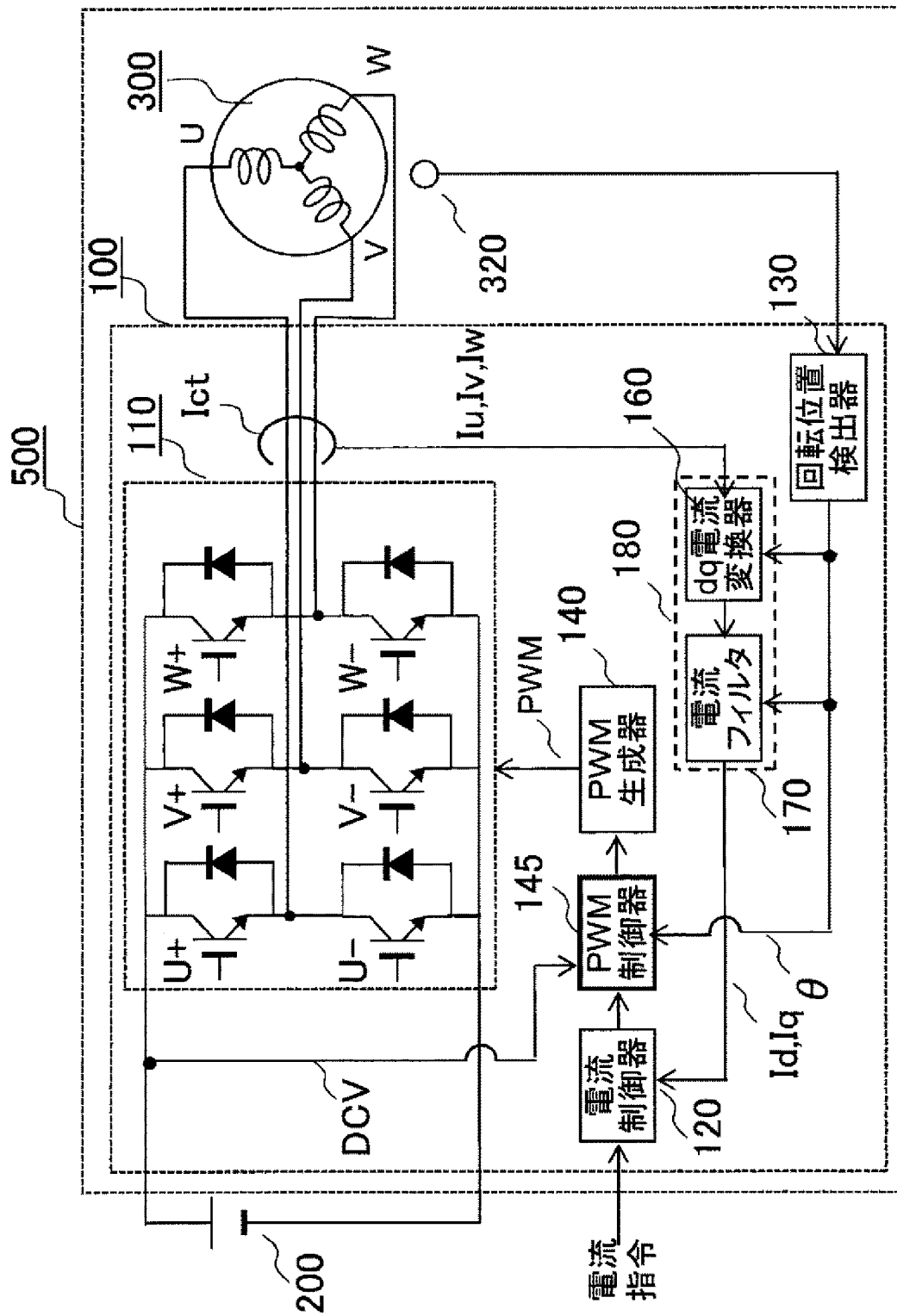
[請求項6] 請求項5に記載のインバータ装置において、
前記PWMパルス生成部は、前記変調波の傾きと前記PWMパルス
を対応付けたテーブルを有し、前記変調波の傾きにより前記テーブル
を参照して前記PWMパルスを生成するインバータ装置。

[請求項7] 請求項1または2に記載のインバータ装置において、
前記PWMパルス生成部は、前記出力電圧のゼロクロス点を中心に
直線近似した角度区間において、複数のPWMパルスのオンパルスと
オフパルスの面積を積分した値が等しくなるように前記PWMパルス
を演算するインバータ装置。

[請求項8] モータ出力要求に基づいて、直流電圧を交流電圧に変換するための
PWMパルス生成部と、
前記PWMパルス生成部で生成されたPWMパルスにより直流電圧
を交流電圧に変換してモータを駆動するインバータ回路と、
前記直流電圧を昇圧するDC/DCコンバータとを備え、
前記PWMパルス生成部は、出力電圧のゼロクロス点を中心に直線
近似した角度区間において複数のPWMパルスのオンパルスの中心時
間間隔、およびオフパルスの中心時間間隔のいずれか一方を前記DC
/DCコンバータの出力電圧に基づいて変化させてPWMパルスを生
成する電動車両。

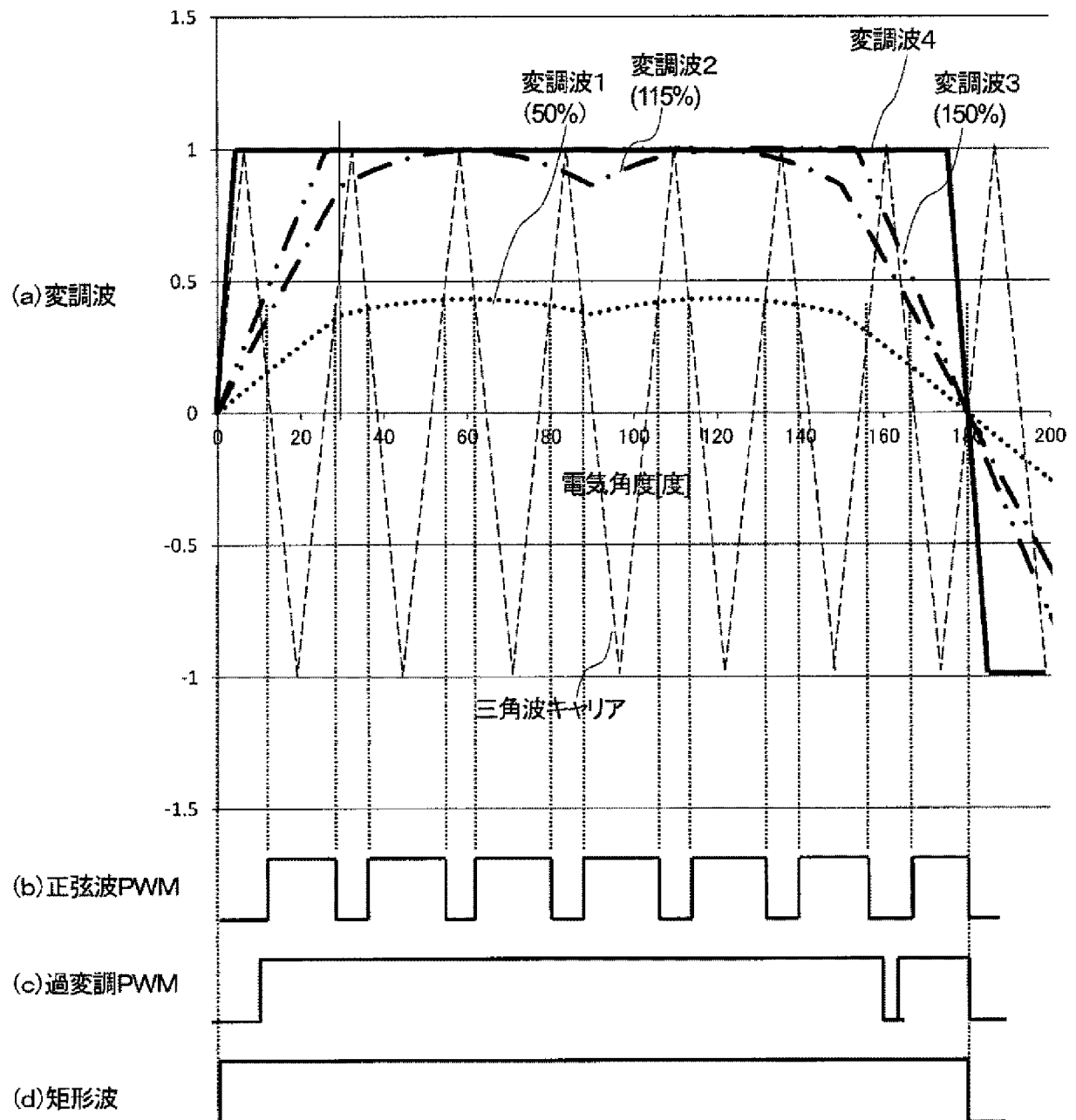
[図1]

図 1



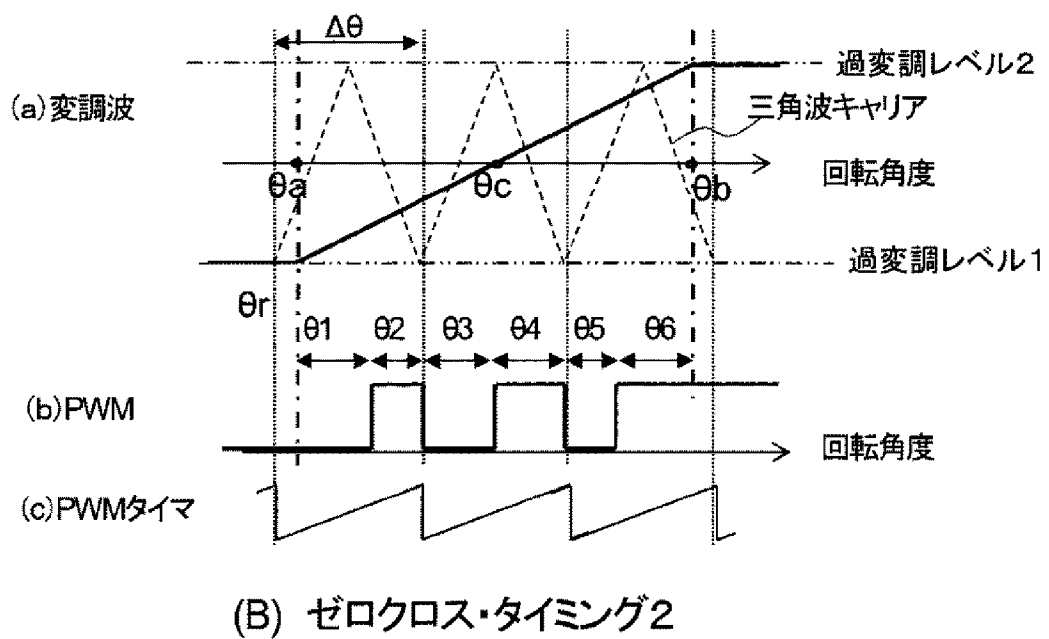
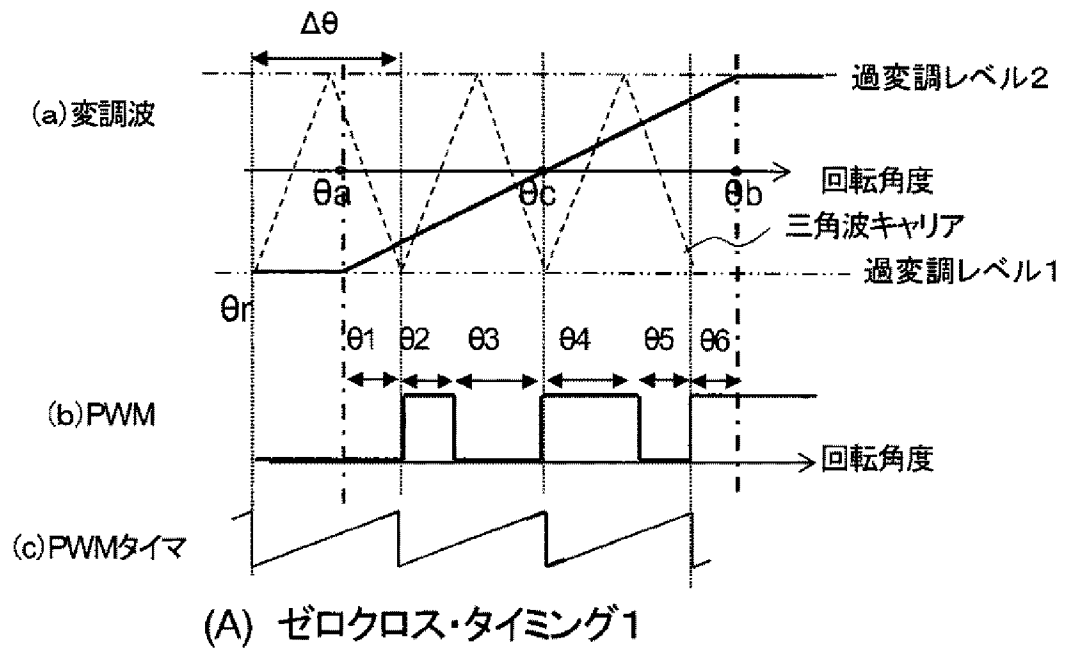
[図2]

図 2



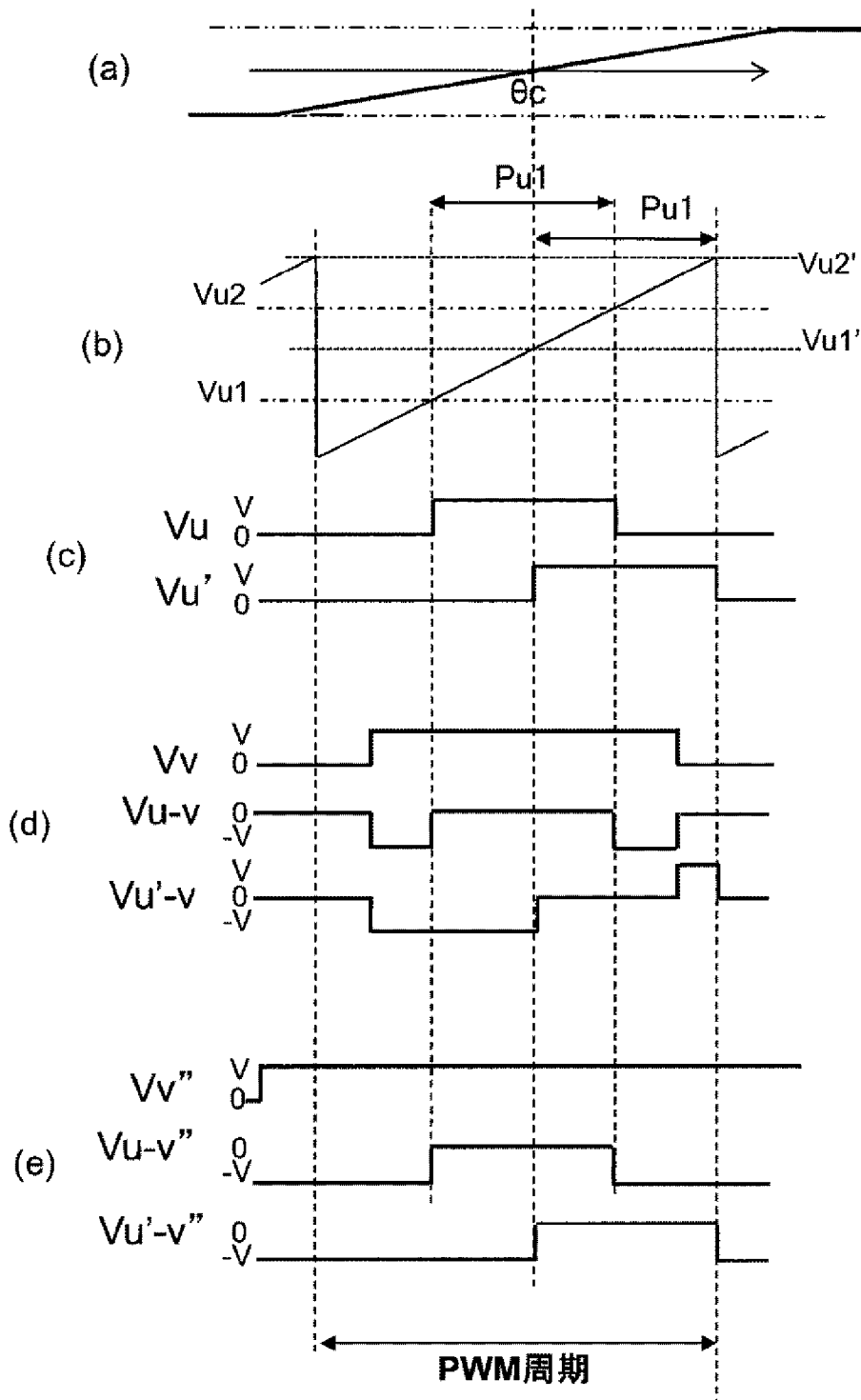
[図3]

図 3



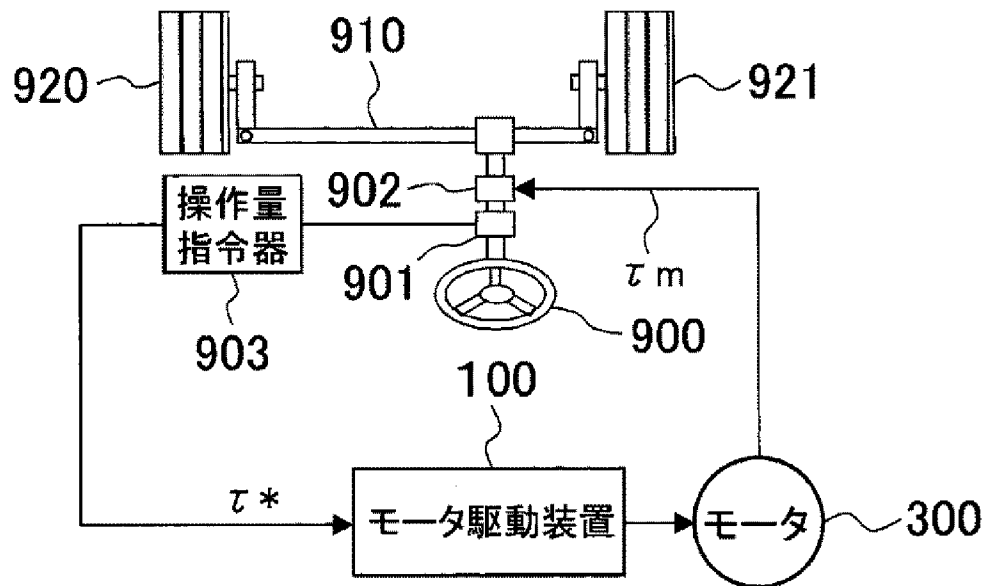
[图4]

图 4



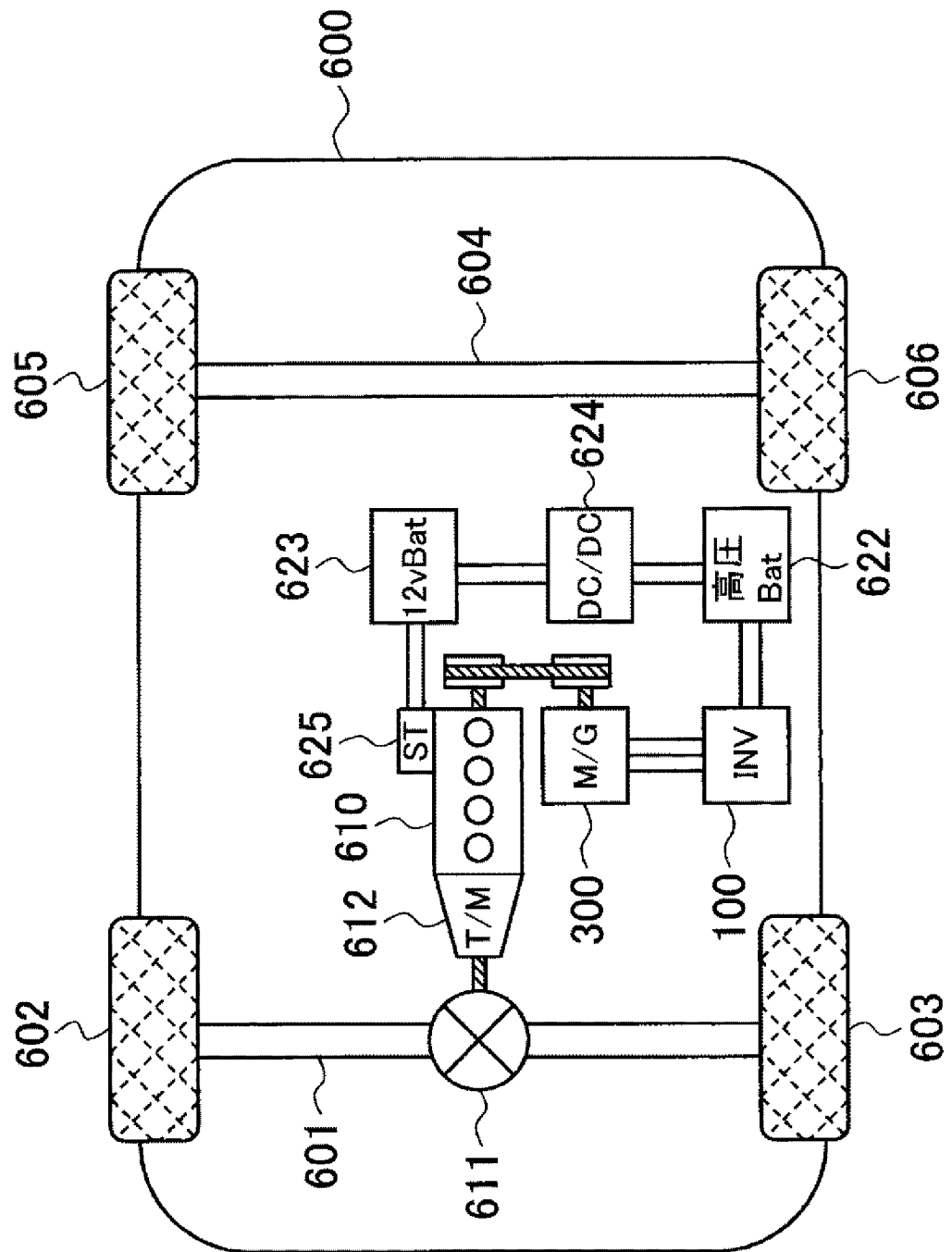
[図5]

図 5



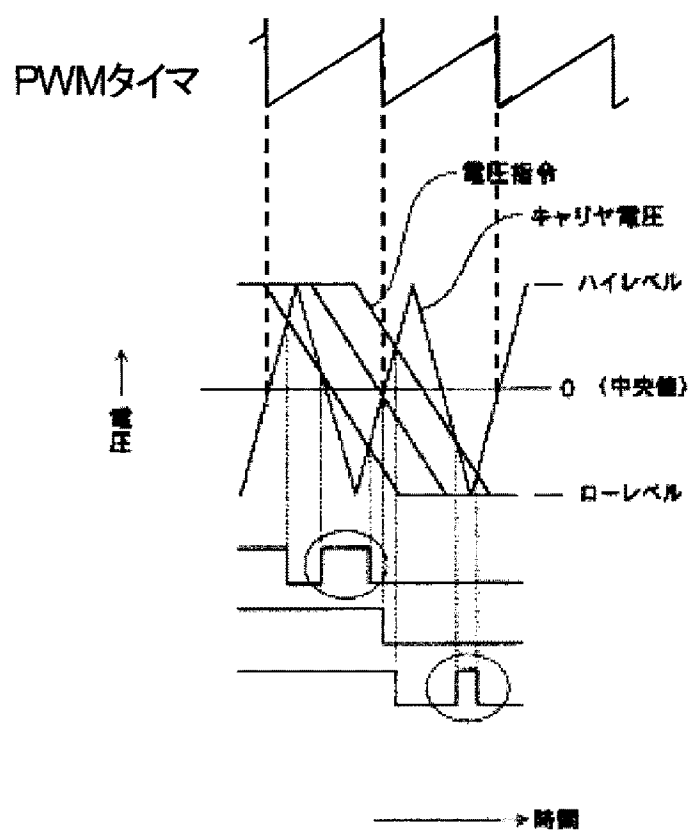
[図6]

図 6



[図7]

図 7



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2014/063405

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

H02P6/08(2006.01)i, B60L9/18(2006.01)i, H02P21/00(2006.01)i, H02P27/04(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)

H02P6/08, B60L9/18, H02P21/00, H02P27/04

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	1996-2014
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2014	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2014

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.
A	JP 2011-160529 A (Aisin AW Co., Ltd.), 18 August 2011 (18.08.2011), entire text; all drawings (Family: none)	1-8
A	JP 2009-207261 A (Denso Corp.), 10 September 2009 (10.09.2009), entire text; all drawings (Family: none)	1-8
A	JP 2000-287479 A (Matsushita Electric Industrial Co., Ltd.), 13 October 2000 (13.10.2000), entire text; all drawings (Family: none)	1-8

☒ 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
18 July, 2014 (18.07.14)

Date of mailing of the international search report
29 July, 2014 (29.07.14)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2014/063405

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 9-308256 A (Hitachi, Ltd.), 28 November 1997 (28.11.1997), entire text; all drawings & EP 0808016 A1 & CN 1173067 A	1-8
A	JP 4-4759 A (Fuji Electric Co., Ltd.), 09 January 1992 (09.01.1992), entire text; all drawings (Family: none)	1-8

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C））

Int.Cl. H02P6/08(2006.01)i, B60L9/18(2006.01)i, H02P21/00(2006.01)i, H02P27/04(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. H02P6/08, B60L9/18, H02P21/00, H02P27/04

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 4 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 4 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 4 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
A	JP 2011-160529 A (アイシン・エイ・ダブリュ株式会社) 2011.08.18, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-8
A	JP 2009-207261 A (株式会社デンソー) 2009.09.10, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-8
A	JP 2000-287479 A (松下電器産業株式会社) 2000.10.13, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-8

☒ 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 8 . 0 7 . 2 0 1 4

国際調査報告の発送日

2 9 . 0 7 . 2 0 1 4

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）

池田 貴俊

3 V

9 2 5 6

電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 5 7

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
A	JP 9-308256 A (株式会社日立製作所) 1997. 11. 28, 全文, 全図 & EP 0808016 A1 & CN 1173067 A	1-8
A	JP 4-4759 A (富士電機株式会社) 1992. 01. 09, 全文, 全図 (ファミリーなし)	1-8