

熱機関(ガソリン車及びディーゼル車)の現状と以後の対応について

(a) 世界の自動車メーカーは、自動車の排気ガスに起因する大気環境の汚染防止技術で行き詰まり、すでに限界に達していた。

(b) したがって、自動車の生産自体は現在、英国とフランス政府によって禁止される事が決定されている。

(c) 上記の報道によって突然に世界の自動車メーカーの技術の限界が知らされ世界中の人々にとっては余りにも衝撃的であった。

(d) そのうえ我々が熱機関(ガソリンエンジンやディーゼルエンジン)に代わって電気自動車を使用しても、電気自動車に使用する電力は最終的に原子力発電所に依存せざるを得ない事は明らかである。

(e) いずれにせよ電気自動車への供給電力は近い将来行き詰まりに達する事は容易に予想される。

(f) 仮に、電気自動車の輸送システムが世界中で十分機能するまでの長期的に渡り従来の熱機関の排気ガス処理能力のまままで延長して使用すること最早不可能であると考えられる。

(g) 以上のような前例のない世界的な輸送や物流に大きな混乱が予想される状況で、従来のエンジン技術の延長の技術のみによる解決は全く不可能である。

(h) すなわち、従来の熱機関による世界的な地球の大気環境の汚染は、従来のままの熱機関の使用を一切許さない待ったなしの状態にある。

(i) 一方、従来の世界中の自動車メーカーによる熱機関の技術研究はエンジン自体の研究開発に特化されていた様であるが研究開発が行き詰まった今日においては視点を変えエンジンで燃焼する燃料油について改めて真剣に考慮されるべきである。

(j) 従って革命的な燃料油の技術の開発による真の革新的な自動車の排気ガスの技術が開発される可能性を考える事が重要である。

(k) 以上の観点から私の開発による「特殊合成磁場の利用技術」によって処理された燃料油を使用する事により、視点の異なる真実の革新的な自動車の排ガスの技術が開発され上記の世界的な運送や物流の障害を未然に防止する事が出来るものと私は確信している。

(l) さて「特殊な合成磁場の利用技術」によれば世界中の現在利用中の全ての自動車については個々に対応する事が出来る。

(m) すなわち世界中で使用中の自動車におけるエンジンに送られる燃料油の最適な流速を確認し最適な流速に対応し得る「E-オイラ」装置を送油ホースに取る付けるだけであり一般的に、世界中の自動修理工場で十分に対応する事が可能な技術である。

(n) したがって、「特殊な合成磁場の利用技術」を使用すれば 現在使用中の熱機関のみならず従来の熱機関をそのまま使用することができるので、輸送の障害による社会的混乱を未然に防ぐことができる。

(o) 加えて「特殊な合成磁場の利用技術」によれば自動車の所有者は最小限の投資で、燃費削減による経済的な利益を得る事が出来ると共に社会的な大きな経済的損失を最小限に抑えることができる。

(p) また「特殊な合成磁場の利用技術」を計画的に実施する事により社会的な大きな損失の発生を抑え新たな世界同時不況の発生を防ぐことができると共に、深刻な気候変動を防止し、同時に深刻な大気汚染も防止することができる。

(q) さらに「特殊な合成磁場の利用技術」は、世界中の熱機関と電気自動車への供給電力の不足によって引き起こされる可能性のある輸送と物流の混乱を未然に防ぐことができる。

(r) 以上、「特殊な合成磁場の利用技術」は 今日、世界に貢献できる最も安価に利用し得る最も有用なエネルギー技術であると確信している。

私のウェブサイト

URL : <http://www.vaporization-energy.com/>

1. このウェブサイトの最上部には研究テーマ:「特殊な合成磁場の利用技術」があります。

2. 研究テーマに関する証拠文献は、このウェブサイトの最下部にある項目 (13)、項目 (14) および項目 (15) にあります。

以上

米出達雄