「参考文献１」

第１章　　「特殊な合成磁場」の利用技術

熱機関による運転テスト

可能な限り正確に多くの試運転によって実行された熱機関のいろいろな試験車のデータについて、

「特殊な合成磁場」の利用技術とは何であるか？

時間「dt」が限りなくゼロに近づくとき、電磁誘導についての「ファラデーの法則」による「E =-dφ/dt」について、電子エネルギー「E」は無限に高水準電子エネルギーに近づく。

目次

第１節：「カーボンバランス法」によるガソリンエンジン車のテストについて、
「日本自動車輸送技術協会 : 社団法人」による「Ecoオイラー」のテストについて、

第２節：「カーボンバランス法」によるガソリンエンジン車のテストについての説明。

第３節：ディーゼルエンジン車のシャシ動力計の上の走行試験のデータについて、
「徳島産業短期大学」による「Ｅオイラー」による走行試験のデータについて、

第４節：シャシ動力計によるディーゼルエンジン車の走行試験のデータの説明について、

第５節：ディーゼルエンジン車の道路上の走行試験のデータについて、
「早稲田環境研究所社」による「Ｅオイラー」の燃料消費量の減少率について、

第６節：道路の上のディーゼルエンジン車の走行試験のデータの説明について、

第７節：「港タクシー社」（那覇市、沖縄）による LP ガス車の道路上の走行試験について

第８節：LP ガス機関車の道の上の走行試験のデータの説明について、

第９節： 大型トラックの道路上の走行試験のデータについて、
日本の全てのメーカーによる大型トラックの燃料消費量の減少率のテストデータについて、

第１０節： 大型トラックの道路上の走行試験についてのデータの説明について、

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

第１節： 「カーボンバランス法」によるガソリンエンジン車のテスト、

(a) 「Eco オイラー」と「Ｅオイラー」は、共に「特殊な合成磁場」によって物質に特別な特性変化を生み出すシステムとして使われる。

(b) 燃料油の特別な燃焼特性変化は熱機関について従来の技術と科学で考えられる事が出来ない程異なる、そして、それは以下の通りに「Eco-オイラー」による厳しいテストよって実験的に証明された。

(c) 下記は「日本自動車輸送技術協会：社財法人」による「Ecoオイラー」のテストデータである。

「カーボンバランス法」の内容について

テスト車をシャーシーダイナモメーターの上で１０－１５モードで運転し排気ガスを全て採集し排気ガスの排気ガスの分析によりテスト車の燃料消費率を算定する。

No. 1

No. K 74002(1/6)

ガソリン自動車の特性改善対策装置等試験結果記録表

試験機関　財団法人　日本自動車輸送技術協会

装置等名称	Eco オイラー
試験依頼者の氏名または名称	株式会社サンブレス四国
装置等の製作者の氏名または名称	河北通信工業（株）

試験の内容

株式会社サンブレス四国の依頼により、装置等名称「Ecoオイラー」の装着前・装着後におけるアイドリング排出ガス試験及びガソリン１０・１５モード排出ガス試験を実施した。

試験はノーマル状態、次に「Ecoオイラー」をエンジンルーム内インジェクションパイプ入口の燃料ホースに装着。

その後、当協会シャシダイナモメータ上にて定速度６０km/hで２０分間走行後、装着後の試験を行った。

試験自動車

車名・型式	トヨタ　GF-MCV21W	登録番号	徳島 330 た 1188
車台番号	MCV21-0065312	種類・用途	普通　・　乗用
原動機型式	2MZ	サイクル・気筒	4 サイクル　6 気筒
総排気量	2.496 L	最高出力	147/6000 kw/min^{-1}
正規無負荷回転数	(N) 700±50 min^{-1}	排出ガス対策の種類	三元触媒+O2センサー
燃料の種類	無鉛ガソリン	正規点火時期	10° ／700 BTDC／min^{-1}
変速機	自動　前進　4　段	減速比	4.054
車両重量	1530 k g	試験自動車重量	1640 k g
等価慣性重量	1750 k g		

試験に使用した計測器

シャーシダイナモメータ	株式会社	堀場製作所	RDDY　1210型
排出ガス分析装置	株式会社	堀場製作所	MEXA　9400型
排出ガスサンプリング装置	株式会社	堀場製作所	CVS　9100型

試験結果に関する所見

１．　この試験結果記録は以下に示す通り、定められた数多くの試験項目の内の一部の項目について行ったもので、試験に供した自動車及び装置等についての試験結果を示すものである。

２．　この装置等に関する試験依頼者から提出された資料は、別紙の通りである。

発行場所：関西分室（075-321-1521）

No. 2

No. K 74002(2/6)

◎アイドリング状態の排出ガス試験

区分				装着前		装着後	
試験年月日（天候）				平成 19 年 3 月 29 日（曇）		平成 19 年 3 月 29 日（曇）	
試験前総走行距離 km				94728		94767	
試験室	大気圧 kPa			101.1		101.1	
	室温	乾球 ℃		26.0		25.2	
		湿球 ℃		19.0		18.0	
	相対湿度 %			51		49	
試験車	冷却水温度 ℃			84		84	
	潤滑油温度 ℃			98		95	
排出ガス	ギヤ位置			N	D	N	D
	エンジン回転数 min^{-1}			699	702	708	710
	吸気圧 kPa			70.9	64.8	71.1	65.1
	成分	測定値 (NDIR)	CO %	0.03	0.01	0.01	0.01
			HC ppm	11.7	6.94	6.48	8.82
			CO_2 %	14.7	14.6	14.8	14.6
		濃度補正値	CO %	----	----	----	----
			HC ppm	----	----	----	----

No. 3

No. K 74002(3/6)

◎10・15モード走行状態の排出ガス試験及び燃料消費率

区分			装着前			装着後		
試験年月日（天候）			平成 19 年 3 月 29 日（ 曇 ）			平成 19 年 3 月 29 日（ 曇 ）		
試験前総走行距離 km			94735			94775		
試験室	大気圧 kPa		101.1			101.1		
	室温	乾球 ℃	26.2	～	26.4	26.4	～	26.4
		湿球 ℃	19.4	～	19.4	19.4	～	19.4
	相対湿度 %		52			52		
試験車	冷却水温度 ℃		83	～	83	83	～	84
	潤滑油温度 ℃		98	～	97	95	～	97
シャーシダイナモメータ設定走行抵抗	速度 Km／h		２０	４０	２０	２０	４０	２０
	抵抗値 N		261	320	419	261	320	419
KH（湿度補正係数）			1.017			1.015		
排出ガス	成分 測定方法		CO ppm (NDIR)	HC ppmC (FID)	NOx ppm (CLD)	CO_2 % (NDIR)	CO ppm (NDIR)	HC ppmC (FID)	NOx ppm (CLD)	CO_2 % (NDIR)
	希釈排出ガス濃度		8.79	6.99	0.42	0.903	5.99	6.47	0.69	0.865
	希釈空気濃度		1.10	2.66	0.06	0.045	0.75	2.49	0.04	0.044
	正味濃度		7.76	4.51	0.36	0.86	5.29	4.14	0.65	0.82
	排出重量 g/km		0.147	0.042	0.011	256.3	0.100	0.038	0.020	244.7
	採取量 m^3／min		6.16			6.14		
燃料消費率（カーボンバランス法） Km／l			9.3			9.7		

第２節：「カーボンバランス法」によるガソリンエンジン車の支運転のデータの説明について、

(a) 「サンブレス四国社」は日本での自動車検査についての公共団体である「日本自動車輸送技術協会：財団法人」に「Eco オイラー」によるガソリンエンジンについて燃料消費量の減少率の検査試験を要請した、したがって、ガソリンエンジンのテストデータは以下の通りに得られた。

(b) 試運転の条件

(b-1) 試験車：ガソリンエンジン

(b-2) トヨタ： GF-MCV21W　　シリンダー容量: ２．４９６ リッター

(c) 「カーボンバランス法」による試運転

(d) 試運転の調査結果：データの引用

(d-1)「カーボンバランス方法」による走行距離の増加率
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ９．３ Km / リッター,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ９．７ Km / リッター,
したがって、試験車の走行距離の増加率 ：4.3％

(d-2) 排出された CO2 の重さ
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ２５６．３ g / Km,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ２４４．７ g / Km,
したがって、排出された CO2 の重さの減少率：４.７％

(d-3) 排出された CO の濃度
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ０．１４７ ppm
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ０．１００ ppm
したがって、排出された CO の濃度の減少率：１４．７％

(d-4) 排出された HC の濃度
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ０．０４２ ppm,

「E オイラー」が取り付けられた後 ： ０．０３８ ppm,
したがって、排出された HC の濃度の減少率：１０．５ %,

(d-5) 排出された NOx の濃度
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ０．０１１ ppm,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ０．０２０ ppm,
したがって、排出された NOx の濃度の減少率：８２ %,

(d-6) すべての排気ガスの全重量
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ０．０１１ ppm,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ０．０２０ ppm,
したがって、すべての排気ガスの全重量の減少率：４.８%

(d-7) 潤滑油の温度
無負荷運転状態、
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ９８ ℃,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ９５ ℃,
10-15 のモードによる試運転、
「E オイラー」が取り付けられる前 ： ９８～９７ ℃,
「E オイラー」が取り付けられた後 ： ９５～９７ ℃,

(d-8) 「Eco オイラー」が試験車に取付けられる時の前後に、同一の１０－１５のモードによるシャシー動力計の上での試験車の試運転がまったく路面や天気よって影響されなかったので、同じ試運転によって「Eco オイラー」の取り付け前後においては試験車に与えられた駆動エネルギーは完全に等しくなければならない。

(e) 試運転の結果

(e-1) 上述の様に、試運転によるテスト結果は（d）節のアイテム（d-1）～アイテム（d-8）で表されている。

(e-2) 「特殊な合成磁場」の使用技術に起因する燃料油によってエンジンのシリンダーで新しい未知の熱を発生させることのない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生は、上記のデータによって完全に証明されることができた。

(f)　新しい未知の熱を発生させることのない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生の証明について

(f-1)　アイテム（d-8）より「E オイラー」がテスト車に付けられる時の前後に、使われたテスト車の駆動力のエネルギーは、完全に等しい。

(f-2)　アイテム（d-1）：　試験車の走行距離の増加
アイテム（d-2）：　二酸化炭素（CO2）の重さの減少
アイテム（d-6）：　全排気ガスの重さの減少

(f-3)　アイテム（d-7）：　潤滑油の温度の減少傾向

(f-3-1)　テスト船舶のエンジンで排気温度の減少によってシリンダーの内部の燃焼温度の低下を推定する。

「１２節：船舶エンジンの航行テストのデータの説明における C.「第３住若丸」の航行テストデータ」を参照して下さい。

(f-4)　以上の様に（f-1）項,（f-2）項,（f-3）項によって「Eco オイラー」による「カーボンバランス法」による試運転において新しい未知の熱を発生しない磁気による気化膨張圧力の発生は証明された。

(g)　アイテム（d-1）の結果によると、「カーボンバランス法」による試験車の走行距離の増加率 は４.３％に達した。

(h)　アイテム（d-2）及びアイテム（d-6）の結果によって、「Eco オイラー」が取付けられたあと、エンジンに供給される燃料油が自動的に減少することが示された。

(i)　アイテム（d-1）の結果によれば、アイテム(d-2)において CO2 の減少についての理由は、説明されている。

(j)　アイテム（d-7）の結果によって、「Eco オイラー」が取付けられたあと、エンジン油の温度は０～３℃減少した。

(k)　従ってアイテム（d-7）の結果によれば、新しい未知の熱を発生させることのない磁

気による爆発的な気化膨張圧力が間違いなく発生したと思われる。

(k-1)　船舶の大型 ディーゼルエンジンの１６時間の連続的な船のテストで「特殊な合成磁場」を使った「トランスマスター」での燃料油 A によると、排気ガスの従来の平均温度３１８℃は、平均温度で１４℃下がった。

(k-2)　すなわち、シリンダーの内部の燃焼温度の変化は正に排気ガスの温度の変化にほぼ正確に反映されることは言うまでもない。

「１１節：船舶エンジンの航行テストデータ，　A.第１回目の航行テスト 10」を参照して下さい。

(l) エンジンのシリンダーの内部の燃焼温度が減少したので、アイテム（d-7）の結果によれば、窒素酸化物（NOx）は必然的に減少しなければならない。

(l-1)　しかしながら、アイテム（d-5）の測定数値によれば、窒素酸化物（NOx）の増加率は余りにも大きくなった、その結果、窒素酸化物（NOx）の増加率は８２％ に達した。

(l-2)　したがって、アイテム（d-1)とアイテム（d-2）とアイテム（d-7）の結果によれば、窒素酸化物（NOx）の測定数値が明らかにエラーであったと考えざるを得ない。

(l-3)　すなわち、シリンダーの内部で発生した金属細粒が「カーボンバランス法」のために集められた排気ガスに混入したと思われる。

(m)　「Eco オイラー」が取付けられたあと、アイテム（d-3）とアイテム（d-4）の結果によれば、燃え尽きなかった CO のガスと HC のガスは１４.７％ と１０.５％ まで各々減少した。

(m-1)　特にアイテム（m）項の結果によれば、燃料油がシリンダーの内部で燃え尽きる事が出来たので「あと燃え」が減少した事を示している。

(m-2)　すなわち(m-1)項は燃料油に関しては、燃料油はシリンダーの内部の燃焼において従来は、考えられないほど微小な分子のような超微粒子に変えられる、

その結果、それは燃料油は完全燃焼の条件で燃え尽くされることができることを示している。

(n)　結論

(n-1)　今日、従来の熱機関で燃料油自体に起因する燃料消費の減少率を改善することができる可能性が殆ど存在しない。

(n-2)　通常のガソリンエンジンのシャシー動力計の厳しい試運転によると、「カーボンバランス法」による燃料消費の改善率の最大数値は、最高でも１％の範囲の中で保たれている。

(n-3)　したがって、「Eco-オイラー」に起因する「カーボンバランス法」による燃料消費量の減少率４．３％ の数値があまりに大きいので、それはガソリンエンジンについて従来の技術や科学では合理的に全く合理的に考えられることはできない。

(n-4)　試運転の結果に関してはエンジンのシリンダーの中の従来の燃焼に起因する爆発的な熱膨張圧力の４．３％に等しい新しい未知の熱を発生させることのない磁気による爆発的な気化膨張圧力がガソリンの分子で発生したと理解せざるを得ない。

(n-5)　また、上記のガソリンエンジンの試運転のデータは、ガソリンにおける「特殊な合成磁場」の使用技術について新しい未知の熱を発生しない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生に関する私の見解の合理性を証明している。

(o)　「特殊な合成磁場」の使用技術による熱機関の燃料油による効果について

(o-1)　「特殊な合成磁場」の使用技術による、燃料油によって熱機関から排気される二酸化炭素（CO2）と窒素酸化物（NOx）とマイクロ粒子状物質（黒煙と PM10 と PM2.5）の減少効果について、

(o-2)　「特殊な合成磁場」の利用技術による燃料油によれば、新しい未知の熱を発生しない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生によって熱機関のエンジンの出力の減少なしで二酸化炭素（CO2）の発生を抑制することが出来た。

(o-3)　特に上記の試運転結果によれば燃料消費量の減少率がカーボンバランス法により４．３％まで大きく増加したので、二酸化炭素（CO2）の発生率は著しく下げられる事ができた。

(o-4)　「特殊な合成磁場」の利用技術による燃料油によれば、新しい未知の熱を発生しない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生によって微小粒子状物質（黒煙と PM10 と PM 2.5）は低下し更にシリンダーにおける燃焼温度の低下によって窒素酸化物（NOx）の発生率も劇的に低下する。

(p)　さて、従来の熱機関のシリンダーにおける、燃焼の条件においては窒素酸化物（NOx）の生成と微小粒子状物質（黒煙と PM10 と pm2.5）の生成は、２律背反の関係にある。

(p-1)　したがって、シリンダーの燃焼温度が上がるとき、窒素（NOx）の酸化物は増加する、そして、微小粒子状物質（PM）のような有害物質は減少する、燃焼温度が逆に下がるとき、窒素（NOx）の酸化物は減少する、そして、微小粒子状物質（PM）のような有害物質は増加する。

第３節　：ディーゼルエンジン車のシャシー動力計による走行試験のデータ

テスト車はシャシー動力計で 10-15 のモードで運転される、そして、燃料消費は測られる、そして、１リットルの燃料油につき動かされた距離は計算される。

No.1

徳工短大　第47号
平成21年 8月27日

住若海運株式会社　御中

徳島県板野郡板野町犬伏蓮花谷100
徳島工業短期大学
学長　山　本　哲　彦

実施報告書

平成21年8月3日付で受託した「Eオイラーの燃費効果実証試験」について、委託業務実施要領に基づき、実施報告書を下記のとおり提出します。

記

1. 業務の実施期間　平成21年8月17日から
平成21年8月24日まで
2. 試験実施者職氏名　教授　佐藤員暢
講師　吉田愛二
講師　多田好宏
3. 試験結果報告書
別紙のとおり
4. 収支決算書
別紙のとおり

以上

No. 2

平成 21 年 8 月 27 日

住若海運株式会社　御中

徳島県板野郡板野町犬伏蓮花谷 100
徳島工業短期大学
学長　山本哲彦

「E オイラーの燃費効果実証試験」結果報告書

1. 試験実施日　平成 21 年 8 月 17 日～8 月 24 日
2. 試験場所　　徳島工業短期大学
3. 試験車両　　車名：日産（キャラバン）
   平成 20 年製　型式：ADF-VWE25　原動機の型式：ZD30　総排気量：2.95 ﾘｯﾄﾙ
   走行距離計指示値：　26841 km(試験開始時)
   27084 km(試験終了時)
   燃料：軽油　　車両質量：1950 kg
   タイヤ：ブリジストン　195/80 R15 、空気圧は前 350 kPa、後 200 kPa
4. 測定機器　シャシダイナモメータ：　バンザイ　VST-3600-4W
   ローラ径：318mm　　許容軸重：1500kg
   最高試験速度：200km/h　　ローラ慣性相当質量：1375kg
   動力吸収部：渦電流式電気動力計　最大吸収動力：170kW
   フライホイール慣性相当重量：500kg, 250kg, 125kg 相当
   (本試験においては 1250kg に設定)
   燃料流量センサ：OVAL　MODEL LS4150　1p/cc
5. 試験項目他
   ディーゼル・エンジン車（キャラバン）
   （1）　10-15 モード燃費測定
   実施日：平成 21 年 8 月 21 日、天気：晴れ、気温：35℃
   湿度：57%、大気圧：1013 hPa
   試験条件：E オイラー使用・未使用にて測定
   試験手順：シャシダイナモメータの 10-15 モード燃費計測プログラムを用いて計測した。

NO. 3

6. 試験結果

ディーゼル・エンジン車（キャラバン）

(1) 10-15 モード燃費測定

3 回測定の平均燃費は、E オイラー未使用時 8. 12km/l、E オイラー使用時 9. 51km/l であり、E オイラー使用により 17. 2%の燃費向上を確認した。

表 1　E オイラー未使用時 10-15 モード燃費（34℃, 67%）

	距離(m)	燃料消費量(cc)	燃料消費率(km/l)
1	4183	516	8.10
2	4178	506	8.24
3	4170	519	8.03
		平 均	8.12

表 2　E オイラー使用時 10-15 モード燃費（35℃, 63%）

	距離(m)	燃料消費量(cc)	燃料消費率(km/l)
1	4,164	438	9.50
2	4,179	453	9.22
3	4,177	425	9.82
		平 均	9.51

7. 本試験車両に使用した E オイラーの効果に関する所見

（1）E オイラーの燃費効果を実証するため行った 10-15 モード走行燃費試験において燃費低減効果が高いことが認められた。

以上

第４節：シャシー動力計によるディーゼルエンジン車の走行試験についてのデータの説明。

(a)　「住若海運会社」は、「徳島産業短期大学」に「Ｅオイラー」による燃料消費量の減少率の測定のために、試運転を要請した。

(b)　同一の１０－１５のモードによるシャシー動力計の上での試験車の試運転が路面や天候によってまったく影響されなかったので、同じ試運転によって試験車に与えられた駆動エネルギーは「Ｅオイラー」を試験車に付ける前後において完全に等しくなければならない。

(c)　試験車：ディーゼルエンジン車

(c-1)　2,008年に製造された「日産キャラバン」シリンダー容量：２.９５リットル

(d)　試運転の条件について

(d-1)　「Ｅオイラー」が取付けされた試運転は、シャシー動力計で１０－１５のモードによって繰り返し３回、行われた。

(e)　試運転の結果について

(e-1)　３回の燃料消費量の減少率の平均値は、１７.２％であった。

(f)　試験結果の考察について

(f-1)　今日、燃料消費の減少率を既存のディーゼルエンジンの燃料油自体の燃料消費の減少率を改善する可能性は、ほとんど存在しない。

(f-2)　シャシー動力計の厳しい試運転による既存のディーゼルエンジンに関しては、燃料消費の改善率の最大数値が、実質的に２％～３％の範囲の中に存在する。

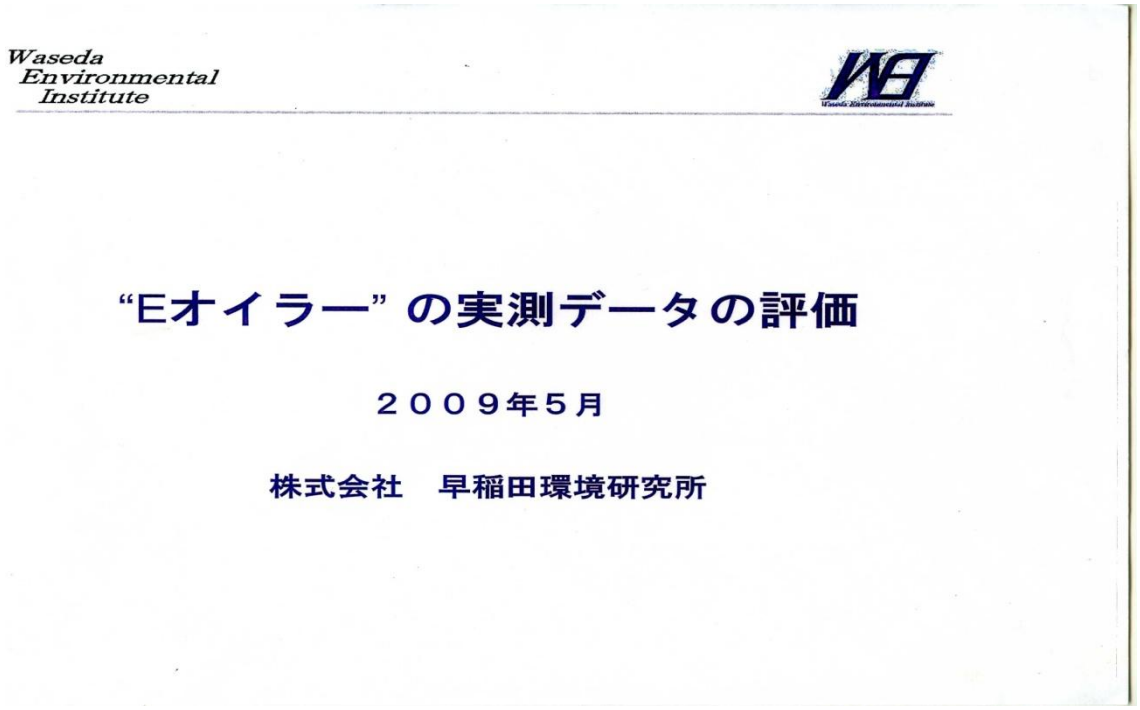
(f-3)　したがって、「Ｅオイラー」による燃料消費の減少率の１７.２％の数値があまりに大きいので、それは既存のエンジンの従来の技術と科学によって合理的にまったく説明することができない。

（f-4） 私は試運転の結果に関してはエンジンのシリンダーの中の従来の燃焼に起因する爆発的な熱膨張圧力の１７.２％に等しい熱を発生させることのない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が軽油の分子で発生したと考えざるを得ない。

（f-5） それ故、上記のディーゼルエンジンの走行試験のデータは、軽油における「特殊な合成磁場」の使用技術について走行試験のデータによる新しい未知の熱を発生しない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生に関する私の見解の合理性を証明している。

第５節：ディーゼルエンジン車の道路上の走行試験のデータ

No. 1


Waseda
Environmental
Institute

“Eオイラー”の実測データの評価

２００９年５月

株式会社　早稲田環境研究所

No.2

Waseda
Environmental
Institute

Eオイラーとは？

河北通信工業㈱が開発した、燃料油の活性装置である。

【Eオイラーの効果】
Eオイラーによりゼロ磁場を構成することで、燃料油の活性化が図れる。これにより、粘性が低下し表面張力も低下する、すなわち従来よりもさらさらな状態の燃料油となる。

【活性化燃料油の作用と効果】

①ガソリン車
粘性が低くなったガソリンはより微細な噴霧状態で吸い出され、より急速に気化し、広く拡散し、より完全燃焼可能な混合ガスとなる。これにより未燃のまま及び燃焼途中で外気中に排出されるガソリンは減少する。また、有害排気ガスは減少する。
→燃費削減、有害排出ガスの減少、完全燃焼により燃焼温度が上昇するため、エンジンのパワーアップの効果がある。

②ディーゼル車
軽油粒子はより微細化し短期間で燃焼しきれるようになる。
→燃費削減、有害排出ガスの減少、完全燃焼により燃焼温度が上昇するため、エンジンのパワーアップの効果がある。

※参照：Eオイラーの説明書

No.3

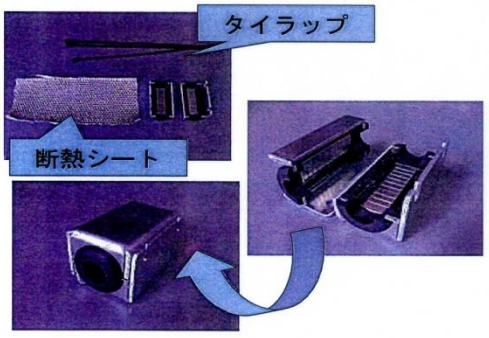
Waseda
Environmental
Institute

Eオイラーの設置方法

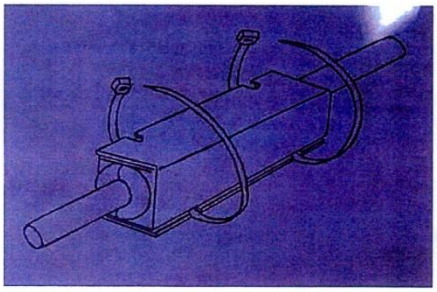
取扱い説明書をもとにEオイラーを以下のような手順で設置する。

① 2個のパーツで燃料ホースを両側から包み込む。
② それぞれのパーツの両端と切り掛け溝を合わせる。
③ タイラップを切り掛け溝内で強く締め付ける。

※参照：Eオイラー取扱い説明書



Eオイラー



Eオイラーの設置後の様子

No. 4

Waseda Environmental Institute

実走行データによる検証

No. 5

Waseda Environmental Institute

走行試験の概要

■走行試験の概要

実施日時	2009年4月25日
実験車両	1.5tトラック （富士ﾌｨﾙﾑ生活協同組合）
走行場所	右記参照
燃費計測方法	ﾒｽｼﾘﾝﾀﾞｰ等による実測 （右記参照）
評価対象グッズ	Eオイラー
走行方法	実走行

■燃費計測方法

1. 「ノーマル」走行試験に際しては、タンク内の燃料を一旦空にし、20Lを投入して走行し、走行終了後残量を抜き取りメスシリンダーを使用して実測した。
2. 「Eオイラー」走行試験についても、ノーマル走行同様20Lの燃料を投入して試験を行い、走行終了後残量測定を行った。

■走行ルート

本部⇒曽我⇒国道一号⇒大磯国府新宿⇒吾妻橋⇒鶴巻⇒吾妻橋⇒小田原厚木道路⇒小田原東インター⇒国道２５５号⇒本部

・一般道走行距離ー約６０ｋｍ

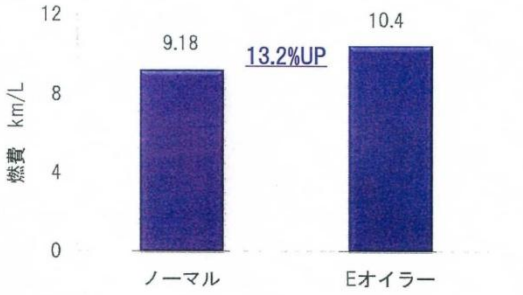
・高速道走行距離ー約１０ｋｍ（速度は約７５ｋｍ／ｈ）

No. 6

Waseda Environmental Institute

実走行試験結果

Mode		ノーマル	Eオイラー
スタート時	L	20	20
走行後残量		12.3	13.2
燃料消費量		7.7	6.8
走行距離	km	70.7	70.7
所要時間	h	2.62	2.60
平均車速	km/h	27.0	27.2
燃費	km/L	9.18	10.40



【試験条件等】
■ノーマル
・出発時1時間前より雨、走行を始めて1時間程で本格的な降雨状態。
・路面も水溜りが目立つようになった。
・走行時間の中に10分間のトイレ休憩を含む(エンジンストップ)。
■Eオイラー
・出発時より本格的な降雨状態。路面も水溜りが多くなった。
・走行中にPM除去の警告ランプが点灯したため、10分間停車し、蒸し焼きを行った（アイドリング）。

No. 7

Waseda Environmental Institute

総　括

1. 1.5tトラックを対象に、ほぼ同一条件下で、Eオイラーの取り付けの有無による燃費を実測したところ、「ノーマル」では9.18km/L、「Eオイラー」では10.40km/Lとなり、約13.2%の改善が確認できた。「Eオイラー」の方が走行条件が厳しい（路面状態、PM除去等）なかで得られた結果であり、一定の改善効果が見込まれると推察される。

2. また、ドライバーの体感として、エンジン音の低下やトルクアップによるスムーズなシフトアップも感じられたとの結果が得られた。

3. 今後は、こうしたデータを蓄積し、継続的に評価を行っていくことが望ましい。

第６節：　道路上のディーゼルエンジン車の試運転についてのデータの説明

(a)　「協同組合の東京本部」は、「早稲田環境研究所会社」に「Ｅオイラー」による燃料消費量の減少率を得る事を求めた。

(b)　「早稲田環境研究所会社」は、「早稲田大学卒業生」によって構成されたエンジン研究者のグループである。

(c)　下記は、燃料消費量の減少率について事実を証明するために実行された試験車の道路上での実際の試運転のデータである。

(d)　試験車：ディーゼルエンジン車

(e)　テストの内容

(e-1)　燃料消費量を測定し燃料１リッター当たりの走行距離を算出される。

(e-2)　「Ｅオイラー」が試験車に取付けられた時の前後に、燃料消費量の減少率は、同じ駆動状態で道路上で実際の試運転によって各々比較された。

(f)　道路上の実際の試運転による結果について

(f-1)「Ｅオイラー」が取り付けられないとき：９.１８ Km /H

(f-2)「Ｅオイラー」が取り付けられたとき：１０.４ Km /H

(g)　試運転による結論

(g-1)　燃料消費量の減少率：１３.２％ 上昇

(g-2)　燃料消費量の減少率は測定されておよそ（１３.２+α）％の燃料消費量の改善率が得られた。

(h)　補正値について

(h-1) 燃料消費量の減少率の補正値について、テストデータ・シートNo.６で記録された「試験条件」を参照してください。

(h-2) 「Ｅオイラー」が取り付けられた試験車は警報ランプでおよそ１０分間止められた、そして、詰まったフィルターを燃やす仕事は試運転の間、実行された。

(h-3) したがって、詰まったフィルタを燃やす仕事による燃料消費の増加による補正値は、ほぼおよそα％として仮定されることができる。

(h-4) そのうえ、詰まったフィルタを燃やす仕事が実行されなかったとき、燃料消費の減少率に関しては、上記のα％の補正値は試運転によって得られた燃料消費の減少率に加えられなければならない。

(h-5) つまり、α％の補正値が試運転によって得られた１３．２％の燃料消費の減少率に加えられなければならないので、燃料消費の正確な減少率がおよそ（１３２+α）％になったと考えられなければならない。

(h-6) 上記の燃料消費量の減少率 の数値があまりに大きいので、ディーゼルエンエンジンについての従来の技術や科学による合理的な説明は不可能である。

(h-7) したがって、ディーゼルエンジンのシリンダーの内部で従来の燃焼において爆発的な熱膨張圧の１３．２％に達した軽油の分子に発生した熱のない磁気による新しい未知の爆発的な気化膨張圧力が発生したと考えざるを得ない。

(h-8) それ故、上記のディーゼルエンジンの走行試験のデータは、軽油における「特殊な合成磁場」の使用技術について走行試験のデータによる新しい未知の熱を発生しない磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生に関する私の見解の合理性を証明している。

第７節：「港タクシー社」（那覇市、沖縄）によるLPガス車の道路上の走行試験について

No.1

磁気による燃料活性化機器モニター報告書

平成19年9月

1

＊みなと交通提出用

沖縄セメント工業株式会社
コンクリート製品事業部

No. 2

燃費計測シート-1-1

会社名	みなと交通
車　番	8号車

Eオイラー装着前

	Km	ﾘｯﾄﾙ	Km	Km/ﾘｯﾄﾙ
燃料補給年月日	累計走行距離	補給燃料	走行距離	燃費
19年 6月 3 日	232,550			
19年 6月 4 日	232,837	42.20	287	6.80
19年 6月 5 日	233,083	34.60	246	7.11
19年 6月 5 日	233,209	18.60	126	6.77
19年 6月 6 日	233,467	38.78	258	6.65
19年 6月 6 日	233,634	25.70	167	6.50
19年 6月 7 日	233,840	34.00	206	6.06
19年 6月 8 日	234,129	39.90	289	7.24
19年 6月 9 日	234,533	42.20	404	9.57
19年 6月 9 日	234,675	21.70	142	6.54
19年 6月 10日	234,912	38.50	237	6.16
19年 6月 10日	235,092	24.00	180	7.50
19年 6月 11日	235,347	38.60	255	6.61
データ値合計		398.78	2,797	7.01
補正後合計		398.78	2,797	7.01

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が16．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ﾘｯﾄﾙ
データ値	7.01
補正値	7.01

Eオイラー装着後

	Km	ﾘｯﾄﾙ	Km	Km/ﾘｯﾄﾙ
燃料補給年月日	累計走行距離	補給燃料	走行距離	燃費
19年 6月 14 日	236,172			
19年 6月 14 日	236,318	23.60	146	6.19
19年 6月 15 日	236,613	43.80	295	6.74
19年 6月 16 日	236,889	44.80	276	6.16
19年 6月 16 日	237,008	17.50	119	6.80
19年 6月 17 日	237,354	47.70	346	7.25
19年 6月 18 日	237,587	37.70	233	6.18
19年 6月 18 日	237,757	26.10	170	6.51
19年 6月 19 日	238,034	43.60	277	6.35
19年 6月 21 日	238,498	41.30	464	11.23
19年 6月 21 日	238,621	19.20	123	6.41
19年 6月 22 日	238,880	42.70	259	6.07
19年 6月 22 日	239,018	21.50	138	6.42
19年 6月 23 日	239,285	42.40	267	6.30
19年 6月 23 日	239,442	24.90	157	6.31
データ値合計		476.80	3,270	6.86
補正後合計		476.80	3,270	6.86

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が16．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ﾘｯﾄﾙ
データ値	6.86
補正値	6.86

No. 3

燃費計測シート-1-2

会社名	みなと交通
車　番	8号車

Eオイラー改良型装着

	Km	ﾘｯﾄﾙ	Km	Km/ﾘｯﾄﾙ
燃料補給年月日	累計走行距離	補給燃料	走行距離	燃費
19年 7月 23 日	248,882			
19年 7月 24 日	249,132	43.30	250	5.77
19年 7月 25 日	249,409	43.10	277	6.43
19年 7月 25 日	249,549	22.20	140	6.31
19年 7月 26 日	249,798	40.20	249	6.19
19年 7月 26 日	249,965	26.90	167	6.21
19年 7月 27 日	250,153	31.30	188	6.01
19年 7月 28 日	250,402	38.20	249	6.52
19年 7月 29 日	250,662	38.67	260	6.72
19年 7月 30 日	250,951	41.30	289	7.00
19年 7月 30 日	251,119	23.40	168	7.18
19年 7月 31 日	251,388	39.90	269	6.74
19年 8月 1 日	251,821	45.40	433	9.54
19年 8月 3 日	252,406	39.80	585	14.70
19年 8月 4 日	252,798	43.80	392	8.95
19年 8月 4 日	252,913	14.70	115	7.82
19年 8月 5 日	253,176	44.80	263	5.87
19年 8月 7 日	253,566	43.40	390	8.99
19年 8月 7 日	253,667	17.10	101	5.91
19年 8月 8 日	253,933	41.60	266	6.39
19年 8月 8 日	254,060	20.00	127	6.35
データ値小計		699.07	5,178	7.41
補正後小計		699.07	5,178	7.41

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が16．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ﾘｯﾄﾙ
データ値	8.13
補正値	8.00

Eオイラー改良型装着

	Km	ﾘｯﾄﾙ	Km	Km/ﾘｯﾄﾙ	
燃料補給年月日	累計走行距離	補給燃料	走行距離	燃費	
19年 8月 9 日	254,313	39.40	253	6.42	
19年 8月 10 日	254,669	34.70	356	10.26	
19年 8月 11 日	254,901	36.30	232	6.39	
19年 8月 11 日	255,041	20.10	140	6.97	
19年 8月 12 日	255,295	38.20	254	6.65	
19年 8月 13 日	255,565	39.20	270	6.89	
19年 8月 13 日	255,693	20.40	128	6.27	
19年 8月 15 日	256,249	45.70	556	12.17	
19年 8月 16 日	256,681	44.30	432	9.75	
19年 8月 18 日	257,258	40.10	577	14.39	
19年 8月 19 日	257,698	42.90	440	10.26	
19年 8月 20 日	257,945	36.50	247	6.77	
19年 8月 21 日	258,268	18.00	323	17.94	削除
19年 8月 22 日	258,537	40.60	269	6.63	
19年 8月 23 日	258,761	31.80	224	7.04	
19年 8月 23 日	258,926	23.80	165	6.93	
19年 8月 25 日	259,365	39.30	439	11.17	
19年 8月 26 日	259,744	35.70	379	10.62	
19年 8月 26 日	259,926	25.40	182	7.17	
19年 8月 27 日	260,108	28.70	182	6.34	
データ値小計		681.10	6,048	8.88	
補正後小計		663.10	5,725	8.63	
データ値合計		1380.17	11,226	8.13	
補正後合計		1362.17	10,903	8.00	

No.４

燃費計測シート-2-1

会社名	みなと交通
車　番	16号車

Eオイラー装着前

燃料補給年月日	Km 累計走行距離	ℓ 補給燃料	Km 走行距離	Km/ℓ 燃費
19年 6月 3 日	163,668			
19年 6月 3 日	163,864	29.00	198	6.83
19年 6月 4 日	164,015	18.63	151	8.11
19年 6月 4 日	164,222	31.50	207	6.57
19年 6月 6 日	164,587	35.30	365	10.34
19年 6月 6 日	164,782	30.18	195	6.46
19年 6月 7 日	164,944	23.48	162	6.90
19年 6月 7 日	165,131	28.00	187	6.68
19年 6月 8 日	165,302	23.40	171	7.31
19年 6月 8 日	165,597	38.40	295	7.68
19年 6月 9 日	165,746	20.20	149	7.38
19年 6月 9 日	165,976	32.50	230	6.57
19年 6月 10日	166,131	22.00	155	7.05
19年 6月 11日	166,272	20.90	141	6.75
19年 6月 11日	166,487	33.60	215	6.40
データ値小計		388.09	2,821	7.27
補正後小計		388.09	2,821	7.27

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が16．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ℓ
データ値	7.27
補正値	7.27

Eオイラー装着後

燃料補給年月日	Km 累計走行距離	ℓ 補給燃料	Km 走行距離	Km/ℓ 燃費	
19年 6月 13 日	167,050				
19年 6月 14 日	167,237	30.54	187	6.12	
19年 6月 15 日	167,398	23.60	161	6.82	
19年 6月 15 日	167,627	33.70	229	6.80	
19年 6月 16 日	167,770	19.93	143	7.18	
19年 6月 16 日	168,034	38.00	264	6.95	
19年 6月 18 日	168,301	18.32	267	14.57	
19年 6月 18 日	168,541	33.30	240	7.21	
19年 6月 19 日	168,867	35.10	326	9.29	
19年 6月 20 日	169,021	22.78	154	6.76	
19年 6月 21 日	169,219	29.96	198	6.61	
19年 6月 23 日	169,899	19.01	680	35.77	削除
19年 6月 23 日	170,169	40.00	270	6.75	
19年 6月 24 日	170,344	22.65	175	7.73	
データ値小計		366.89	3,294	8.98	
補正後小計		347.88	2,614	7.51	

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が16．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ℓ
データ値	8.98
補正値	7.51

No.５

燃費計測シート-2-2

会社名	みなと交通
車　番	16号車

Eオイラー改良型装着

	燃料補給年月日	Km 累計走行距離	ℓ 補給燃料	Km 走行距離	Km/ℓ 燃費
	19年 7月 23 日	179,601			
	19年 7月 24 日	179,818	37.90	217	5.73
	19年 7月 25 日	179,996	30.40	178	5.86
	19年 7月 25 日	180,281	46.30	285	6.15
	19年 7月 27 日	180,405	19.80	124	6.26
	19年 7月 27 日	180,630	32.90	225	6.84
	19年 7月 28 日	180,764	16.64	134	7.19
＊	19年 7月 29 日	181,227	30.50	463	15.18
	19年 7月 30 日	181,380	21.50	153	7.12
＊	19年 8月 1 日	181,970	37.34	590	15.72
＊	19年 8月 2 日	182,373	31.11	403	12.95
	19年 8月 3 日	182,525	25.00	152	6.08
	19年 8月 3日	182,768	36.10	243	6.92
削	19年 8月 5日	183,437	32.10	669	20.84
	19年 8月 6日	183,659	32.38	222	5.86
	19年 8月 6日	183,824	26.40	165	6.25
	19年 8月 7日	184,016	30.14	192	6.37
＊	19年 8月 8日	184,417	33.30	401	11.85
	19年 8月 9日	184,545	19.58	128	6.54
	19年 8月 9日	184,732	29.30	187	6.38
	19年 8月 10日	184,879	24.17	147	6.08
	データ値小計		384.76	5,278	8.89
	補正後小計		376.96	5,127	8.90

＊データ値補正の方法
・リッター当り走行距離が15．0Kmを超えるデータは削除

データ補正前、後の燃費比較

	Km/ℓ
データ値	8.89
補正値	8.26

Eオイラー改良型装着

燃料補給年月日	Km 累計走行距離	ℓ 補給燃料	Km 走行距離	Km/ℓ 燃費	
19年 8月 10 日	185,056	32.00	217	6.78	
19年 8月 11 日	185,226	29.10	170	5.47	
19年 8月 11 日	185,464	30.10	238	7.93	
19年 8月 13 日	185,939	21.49	475	22.10	削除
19年 8月 13 日	186,126	33.10	187	5.56	
19年 8月 14 日	186,290	24.62	164	6.68	
19年 8月 15 日	186,492	32.29	202	6.26	
19年 8月 15 日	186,732	32.80	240	7.32	
19年 8月 16 日	186,881	22.80	149	6.54	
19年 8月 16 日	187,124	35.10	243	6.92	
19年 8月 17 日	187,270	22.54	146	6.36	
19年 8月 17 日	187,547	37.80	277	7.33	
19年 8月 18 日	187,812	34.00	265	7.08	
19年 8月 19 日	187,972	22.90	160	6.99	
19年 8月 20 日	188,158	29.90	186	6.22	
19年 8月 21 日	188,376	32.80	218	6.09	
19年 8月 22 日	188,573	34.66	217	6.26	
19年 8月 23 日	188,708	21.73	135	6.21	
19年 8月 24 日	189,246	36.00	538	15.15	夜間運行のみ
19年 8月 25 日	189,697	32.50	451	13.88	夜間運行のみ
19年 8月 27 日	190,171	33.70	474	14.07	夜間運行のみ
データ値小計		619.21	5,285	8.54	
補正後小計		562.72	4,279	7.60	
データ値合計		1,814.27	13,579	8.70	
補正後合計		1,728.68	13,406	8.26	

No.６

機器取り付け前後の燃費実績

日別燃料計測シートによる燃料１リットルあたりの走行距離比較表

８号車

	取付け前	Eオイラー改	
リッター当り走行距離	7.01	8.13	
差（Km）		1.12	
率	100%	116.0%	16.0%

16号車

	取付け前	Eオイラー改	
リッター当り走行距離	7.27	8.70	
差（Km）		1.43	
率	100%	119.8%	19.8%

生データー値による結果

Eオイラー装着後の燃費効率は8号車16%、16号車19%それぞれ向上した結果となっているが計測シートを判読した場合、リッター当り走行距離が16．0キロから35．8キロの事等では考えられない数値が散在する。（原因として給油量の記載漏れが推測される）

データー値の補正

1、リッター当り走行距離が16．0キロを以上のポイントを削除。

＝＝　補正理由：Eオイラー取り付け時のリッター当り走行距離が平均8．5キロである事から、燃費向上が図られても2倍の16キロ以上には成り立たないと判断される。

データー値補正による燃費比較表

８号車

	取付け前	Eオイラー改	
リッター当り走行距離	7.01	8.00	
差（Km）		0.98	
率	100%	114.1%	14.1%

16号車

	取付け前	Eオイラー改	
リッター当り走行距離	7.27	8.26	
差（Km）		0.99	
率	100%	113.6%	13.6%

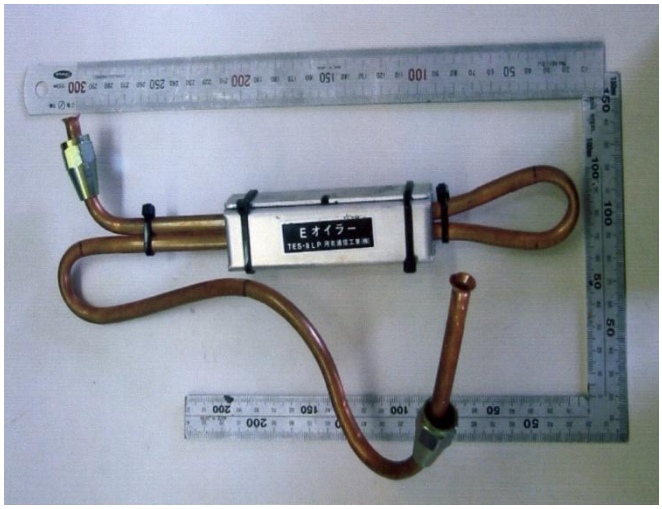
データー値補正による結果

取付け前、取り付け後の燃費が13%から14%向上した結果が得られた。

所感

データ記録時における給油量の記載漏れが推測されるものの、データ補正後の燃費も初期の目標であったリッター当り燃費向上率10%がクリヤーされた。

Eオイラーは燃費向上機能に合わせ二酸化炭素（co2）の削減効果機能を有している事から、地球温暖化抑制に微力ながら寄与するものと思われる。



上の写真は、LP ガスエンジン車（日産：クルー）のための銅管アセンブリーである。

第８節： LP ガスエンジン車の道路上の走行試験についてのデータの説明

(a)　「特殊な合成磁場」の利用技術による LP ガスによる LP ガスエンジン車について.

(b)　テスト用の LP ガスエンジン車

(b-1)　「港輸送タクシー会社」（那覇市、沖縄）による LP ガスエンジン車

(c) 試験車

(c-1)　８号車と１２号車:「日産クルー」（２,０００cc）

(d)　走行試験における若干のミスの存在することにもかかわらず、実測のすべての数値がそのまま記録され利用される時

(d-1)　８号車

(d-1-1)「Ｅオイラー」が取り付けられる前：７.０１ Km /リッター,

(d-1-2)「Ｅオイラー」が取り付けられた後：８.１３ Km /リッター,

(d-1-3) 燃料消費量の減少率：１６.０％

(d-2) １２号車

(d-2-1)「Ｅオイラー」が取り付けられる前：７.２７ Km /リッター

(d-2-2)「Ｅオイラー」が取り付けられた後：８.７０ Km /リッター

(d-2-3) 燃料消費量の減少率：１９.８％

(e)　特に上記のデータの処理において明らかに測定がエラーであった黄色の色付きの実測値によるテストデータを除外し更に上記の８号車及び１２号車について再度走行テストを実施する。

(f) 再び走行テストが実施される理由

(f-1)　最初のテストでは耐熱性能が８０℃のネオジ磁石から構成された「E オイラー」であるためエンジンの排気管の近くに取付けられたため「Ｅオイラー」の周辺温度は８０℃の近辺であったため再度２回目のテストを実施した。

(f-2)　したがって、「Ｅオイラー」を断熱して、再び 2 回目の走行試験を実施した。

(f-3)　すなわち上記のシート No.2 と No.3 は 最初のテストデータでありシート No.4 と No.5 は 2 回目のテストデータである。

(g)　再び実施されたテストの結果

(g-1)　８号車

(g-1-1)　「Ｅオイラー」が取り付けられる前：７.０１ Km /リッター

(g-1-2)　「Ｅオイラー」が取り付けられた後：８.００ Km /リッター

(g-1-3)　燃料消費量の減少率：１４.１％

(g-2)　１２号車

(g-2-1)　「Ｅオイラー」が取り付けられる前：７.２７ Km /リッター

(g-2-2)　「Ｅオイラー」が取り付けられた後：８.２６ Km /リッター

(g-2-3)　燃料消費量の減少率：１３.６％

(h)　LP ガス車の走行テストによる結論

(h-1)　上記の再テストによる燃料消費量の減少率の数値の１３．６％が余りにも大きいので、従来のエンジン技術と科学による合理的な説明は不可能である。

(h-2)　したがって、それは LP ガスエンジンのシリンダーにおける LP ガスの燃焼に

おいて従来の燃焼による爆発的な熱膨張圧力の１３．６％にも達するLPガスの分子に発生した新しい未知の磁気による爆発的な気化膨張圧力が発生したという考えにならざるを得ない。

(h-3) 従って、上記の LP ガスエンジンの走行試験のデータは、「特殊な合成磁場」の使用技術による LP ガスについても走行試験のデータによる新しい未知の磁気による爆発的な気化膨張圧力の発生の合理性を証明している。

第９節：大型トラックの道路上の運行試験のデータ

(A) 大型トラックの燃料消費量の削減率のテストデータについて

２トン以上の積載量のトラックの燃料消費量の減少率は日本公共試験機関で測定されることができないので、したがって、大型トラックの私的なテストを参考データとして以下に記す。

No.１

２トン積トラック燃費試験

使用車種　　三菱キャンター　　平成17年6月登録
コモンレール式エンジン　4980ｃｃ
試験時積載重量　　２トン

試験日　　平成20年６月８日　晴れ　２２度　エアコン使用

試験コース　　総走行距離　112.2㎞（高速道路22㎞含む）
所要時間　2時間15分内外

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	改善率
未装着	112.2㎞	14.57ﾘｯﾄﾙ	7.70㎞/ﾘｯﾄﾙ	
装着	112.2㎞	12.05ﾘｯﾄﾙ	9.31㎞/ﾘｯﾄﾙ	20.9%

装着器具

Ｅオイラー１９ｐ×１

上記の２トンの積載量のトラックに関しては、「Eオイラー」は流量が小さいため直接燃料ホース上に取り付けられた。

従って「並列分流装置」は使用されなかった。

No.2

４ｔ積トラック燃費試験

使用車種　　日野冷蔵冷凍車　　平成15年3月登録
コモンレール式エンジン　6630ｃｃ
試験時積載重量3ｔ

試験日　　平成２０年１０月８日～９日

試験コース　　総走行距離　徳島、高知往復約380㎞（高速90㌫）
所要時間　約５時間

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	改善率
未装着	378㎞	80.4㍑	4.7㎞/㍑	
装着	380㎞	66.7㍑	5.7㎞/㍑	21.3%

装着器具　　Ｅオイラー19ｐ×8個使用（4分割）

データ

４分割による「並列分流装置」が、上記の４トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、８個である

No.3

10t積トラック燃費試験

使用車種　三菱　平成15年9月登録

L6コモンレール式エンジン　24－19号車

試験日　平成20年11月27日　くもり後雨

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	時間	改善率
未装着	90.4km	29.47ℓ	3.07km/ℓ	153分	
装着	90.7km	27ℓ	3.36km/ℓ	152分	9.4%

装着機具　Eオイラー19p×8個使用（4分割）

未装着車　出発 8時13分　到着 11時3分　2時間50分

（走行時間 153分、アイドリング時間 17分）

路面状態　走行距離の3/4 がウエット状態

装着車　出発 12時42分　到着 15時34分　2時間52分

（走行時間 152分、アイドリング時間 20分）

路面状態　走行距離の4/4 がウエット状態

ドライバー意見　①エンジン音の低下

②スムーズな発進

③同じ速度でのアクセルワークの違い

４分割による「並列分流装置」が、上記の１０トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、８個である。

No.４

１０ｔ積トラック燃費試験

使用車種　　日野 10ｔダンプ　　平成２０年３月登録
コモンレール式エンジン　8860ｃｃ
試験時積載重量０ｔ

試験日　　平成２０年９月２０日　晴れ　３０度

試験コース　　総走行距離　115 ㎞（バイパス、高速道路 85 ﾊﾟｰｾﾝﾄ）
所要時間　２時間（誤差５分）

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	改善率
未装着	115 ㎞	23.64 ﾘｯﾄﾙ	4.86 ㎞/ﾘｯﾄﾙ	
装着	115 ㎞	19.78 ﾘｯﾄﾙ	5.81 ㎞/ﾘｯﾄﾙ	19.5%

装着器具　　Ｅオイラー19ｐ×８個使用（４分割）

データ　　装着前 70 ㎞/ｈ時回転数 1480、75 ㎞/ｈ時回転数 1600
装着後 70 ㎞/ｈ時回転数 1450、75 ㎞/ｈ時回転数 1560
走行時の燃料流量約 330 ﾘｯﾄﾙ/ｈ

４分割による「並列分流装置」が、上記の１０トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、８個である。

No.5

10t積トラック燃費試験

使用車種　いすず10tダンプ　平成19年11月登録
コモンレール式エンジン　9830cc
試験時積載重量　8．29t

試験日　未装着車　平成20年10月20日　晴れ　積荷　8．29t
装着車　平成20年10月25日　曇り　積荷　8．29t

試験コース　総走行距離　114km　（バイパス、高速道路85%）
所要時間　2時間05分（誤差3分）

試験結果

項目	走行距離	時間	使用燃料	燃費	改善率
未装着	114㌔	2:03	33．3ℓ	3.42km/ℓ	
装着	114㌔	2:05	29．1ℓ	3.91km/ℓ	14.30%

装着機具　Eオイラー19p×8個使用（4分割）

データー　装着前75km/h時回転数1550
装着前75km/h時回転数1530

４分割による「並列分流装置」が、上記の１０トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、８個である。

No.6

１０ｔ積トラック燃費試験

使用車種　　三菱10ｔダンプ　　平成８年登録
V8型エンジン　17730ｃｃ
試験時積載重量８ｔ

試験日　　平成２０年９月９日　晴れ　２８度

試験コース　　総走行距離　５３.５km（バイパス８０％）
所要時間　１時間（誤差２分）

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	改善率
未装着	53.5 km	16.45 リットル	3.25 km/リットル	
装着	53.5 km	14.62 リットル	3.66 km/リットル	12.5%

装着器具　　Ｅオイラー19ｐ×６個使用（２分割）

データ　　装着前６０km/h時回転数 1380
装着後６０km/h時回転数 1360
走行時の燃料流量約 210 リットル/h

２分割による「並列分流装置」が、上記の１０トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、６個である。

No.7

15t積トラック燃費試験

使用車種　三菱　平成13年03月登録

V8型エンジン　890号車

試験日　平成20年11月27日　くもり後雨

結果

項目	走行距離	使用燃料	燃費	時間	改善率
未装着	90km	38.3ℓ	2.35km/ℓ	176分	
装着	90km	31.4ℓ	2.87km/ℓ	176分	22.1%

装着機具　Eオイラー19p×8個使用（4分割）

未装着車　出発　8時13分　到着　11時9分　2時間56分

路面状態　走行距離の3/4がウエット状態

装着車　出発　12時42分　到着　15時38分　2時間56分

路面状態　走行距離の4/4がウエット状態

ドライバー意見　①エンジン音の低下

②スムーズな発進

③60k/h　走行時回転数約200回転低下

４分割による「並列分流装置」が、上記の１５トンの積載量のトラックについて、燃料消費量の減少率のテストのために使われた。

この場合、「並列分流装置」のために使われた「Ｅオイラー」は、８個である。

第１０節：大型トラックの道路上の運行試験についてのデータの説明

(a)　三菱扶桑（株）:「キャンター」:　最大積載量は：２トン
走行試験の積載量は、２トンである。
「コモンレールシステム」のディーゼルエンジン：シリンダー容量：４,９８０cc
テスト結果：燃料消費量の減少率：２０.９%.

(b)　日野自動車（株）：冷凍車：　最大積載量：４トン
走行試験の積載量は、３トンである。
「コモンレールシステム」のディーゼルエンジン：シリンダー容量：６６３０ cc
テスト結果：燃料消費量の減少率：２１.３％ 「並列分流装置」による.

(c)　三菱扶桑（株）:　最大積載量：１０トン
走行試験の積載量は、１０トンである。
「コモンレールシステム」のディーゼルエンジン：シリンダー容量：不明
テスト結果：燃料消費量の減少率：９.４％「並列分流装置」による.

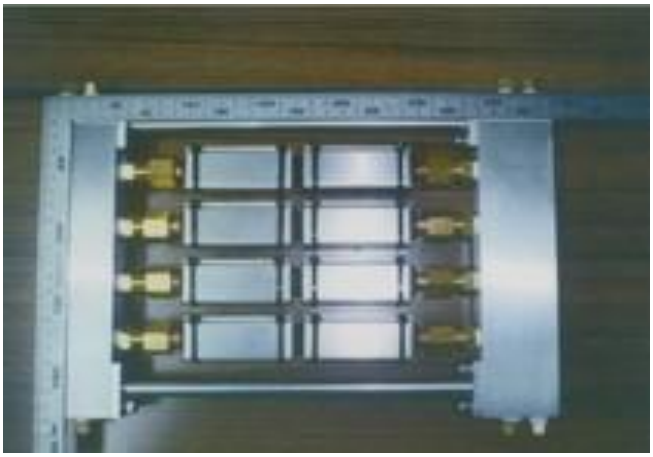
(d)　日野自動車（株）：大型トラック：　最大積載量：１０トン
走行試験の積載量は、８トンである。
「コモンレールシステム」のディーゼルエンジン：シリンダー容量：８,８６０cc
テスト結果：燃料消費量の減少率：１９.５%「並列分流装置」による.

(e)　いすず自動車（株）：大型トラック：　最大積載量：１０トン
走行試験の積載量は、８.３トンである。
「コモンレールシステム」のディーゼルエンジン：シリンダー容量：不明
テスト結果：燃料消費量の減少率：１４.３％「並列分流装置」による.

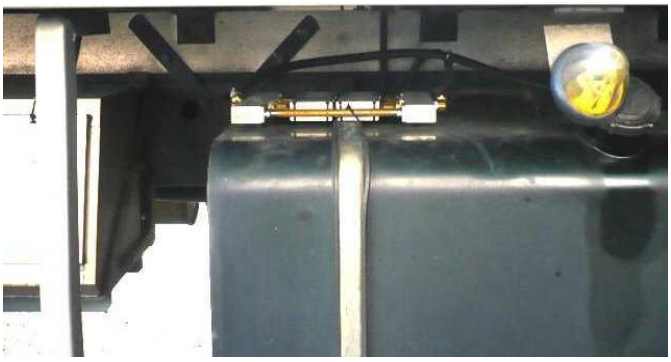
(f)　三菱扶桑（株）:　最大積載量：１０トン
走行試験の積載量は、８トンである。
V８ディーゼルエンジン：シリンダー容量：１７,７３０cc
テスト結果：燃料消費量の減少率：１２.５％「並列分流装置」による。

(g)　三菱扶桑（株）:　最大積載量：１５トン
走行試験の積載量は、不明である。
V８ディーゼルエンジン：シリンダー容量：不明

テスト結果：燃料消費量の減少率：２２.１％「並列分流装置」による.



上の写真は、大きなトラックのために４本のパイプを使用しておいている「並列分流装置」である。
３８個の永久磁石によって構成される２個の「E オイラー」は、直列に １ 本のパイプに付けられる。



上の写真は、「並列分流装置」が大型トラックの燃料タンクの上で準備されたという状態を示す。

以上

２０１６年2月１５日

〒９２９－１１７１　石川県かほく市木津二の１６０番地２
米出達雄
メールアドレス：wxdxn7493000@ybb.ne.jp
ホームページ URL：http://www.vaporization-energy.com/