

悪化する地球環境の救世主となり、
世界のエネルギー情勢を変える、

世界初となる「水」の 誕生!



“燃料になる水=SFW”を
使ったマレーシアでの
航海実験プロジェクトでは、
40%以上の油の削減に成功!!

07. 2015 @ Malaysia Kuantanにて24時間の航海!

contents

- chapter 1 燃料になる水
- chapter 2 SFWと「水素水」との違いは?
- chapter 3 最新の実験プロジェクト
- chapter 4 世界のエネルギー事情
- chapter 5 有識者の見解
- chapter 6 SFW実用化への期待
- chapter 7 深井氏の想い

SFW 創生フューエルウォーター



実験動画を公開

この通りに実験し、撮影を行った同社。現在もその動画を公開している。まず、ガソリンのみでエンジンを動かす、動いた時間を計る。そのあと、創生フューエルウォーターを加えながら動かし、同じように時間を計る。水を加えれば、エンジンは壊れるのが普通だ。壊れず回ったとしても、水は発電しないという科学に従えば、ガソリンのみよりも短い時間で止まるはず。もしガソリンのみの場合より長く発電したら、その差分は水が発電したということになる。

実験の結果はこうだ。ガソリンのみの場合は2分間だったエンジンの稼働時間が、創生フューエルウォーターを足した場合は4分間。創生フューエルウォーターに含まれるヒドロキシルイオン(OH⁻)の中の原子状水素(H)が爆発してエネルギーを出しているというのが同氏の理論だ。

逆から辿るとこうなる。創生フューエルウォーターをエネルギーとしてエンジンがかかるということは、創生フューエルウォーターの中にヒドロキシルイオン(OH⁻)が存在することの証明になる。水の中に滞在させられない原子状水素が、創生水の中には滞在していることになり、創生水に関するこれまでのすべての分析書の裏付けにもなる。

燃料になる水

創生ワールド株式会社
深井総研株式会社
代表取締役社長 深井利春氏

世界も注目
「創生フューエルウォーター」
(SFW)でエネルギー革命を！

水が燃料になる!?
実験動画を公開

「水」に捧げた人生。
総仕上げは
エネルギー革命

ビッグバンで宇宙が誕生したのち、まず生まれたのは水素。元素記号の1番は水素(H)だ。水素が集まって光となり、星となった。同氏流に言えば、神も仏も水素から始まっている。神であれ仏であれ、水素を使わないものはないのだから、水を拝むのは当たり前。事実、神棚にも水を供える。人間の私利私欲、経済優先の社会が進むことで、水に感謝する文化が失われてきた。

現在、地球が直面している環境問題は、経済的な豊かさ引き換えに水を汚してきたことが原因だ。しかし、環境問題をただ訴えたところで、人間社会は経済性によってしか動かない。「代わりとなるエネルギーを示さなければ、

創生水生成器



高い洗浄力を持ち、美容や健康にも良い『創生水』。飲用や調理用水としてはもちろん、食器洗い、洗濯、入浴やシャワーなど、生活の中のあらゆる場面に活用できる創生水を、石油やガスに代わる新エネルギーとして利用する計画が進んでいる。「エネルギー革命が起きる」と語る創生水生みの親、創生ワールド株式会社の深井利春社長に聞いた。

きた人生の総仕上げとして、エネルギー問題にメスを入れることを決意した。
科学者からの条件

エンジンは精密機械。内部に水が入れば、壊れて動かなくなってしまう。ゴミひとつ入っても不完全燃焼してしまうのに、水を入れるなど論外だ。そんなことをすれば、すべて分解してメタンガスをしなければならぬ。プスンと動くことさえしない。仮に壊れずに動いたとしても、水が入れば不完全燃焼して大量の一酸化炭素(CO)が発生してしまうだろう。

貸してもらえない。それには水しかないと思つた」と語る同氏。健康、環境、エネルギー、社会問題に至るまで、すべて水から始まる。水さえ変えれば、解決できる。創生水の普及に取り組んで

ルウォーターがエンジンに入っていく様子を見せること。なおかつ、発電した際のアンペアと二酸化炭素(CO₂)を計る測定器を並べて撮影することだった。

消費量比較実験結果【テーマ：戻り油の燃焼基礎データ/意図・仮説：透明感のある戻り油は基油と同様の使用ができる】

- 条件1/1800rpm運転
- 条件2/投光器とセラミックヒーターを使用し、220V-31A相当の負荷
- 条件3/冷却水温度は90度(十分な安定運転)
- 条件4/戻り油のシリンジ計測

	回数	1L通過時間(秒)	戻り油量(L)	排ガスデータ					1L燃費時間(秒)	削減率
				CO ppm	CO ₂ (%)	O ₂ (%)	NOx ppm	排気温度(°C)		
基油	1	255	0.705	196	3.82	16.29	152.4	190.5	864	
	2	256	0.700	195	3.76	16.32	154.5	193.5	853	
	3	255	0.705	194	3.77	16.31	156.9	194.6	864	
	4	254	0.705	192	3.78	16.28	158.0	186.4	861	
	5	254	0.704	191	3.77	16.29	159.5	192.8	858	
	平均※1	255	0.704	194	3.78	16.30	156.3	191.6	861	
基油+SFW	1	145	0.930	336	3.79	16.29	153.5	189.4	2071	58.4%
	2	145	0.930	337	3.79	16.29	155.8	189.9	2071	58.4%
	3	145	0.930	329	3.81	16.25	158.1	190.6	2071	58.4%
	4	142	0.920	302	3.81	16.26	157.7	187.5	1775	51.5%
	5	141	0.925	298	3.81	16.27	160.1	189.8	1880	54.2%
	平均	144	0.927	320	3.80	16.27	157.0	189.4	1967	56.2%
安定戻り油+SFW	1	151	0.930	349	3.89	16.09	157.8	193.7	2157	60.1%
	2	148	0.912	304	3.89	16.08	162.4	194.2	1682	48.8%
	3	148	0.918	309	3.87	16.07	160.8	194.8	1805	52.3%
	4	148	0.918	360	3.89	16.08	157.6	194.4	1805	52.3%
	5	147	0.922	313	3.89	16.09	162.2	194.8	1885	54.3%
	平均※2	148	0.920	327	3.89	16.08	160.2	194.4	1855	53.6%

*1L通過時間とは、基油配管に取り付けた流量計で計測し、1Lを何秒で通過したかの時間。*戻り油量とは、燃焼室に送られずタンクに戻される油のことで100%再利用される。

※1 1L燃費時間とは、1L通過時間を実際の消費量で割ることで算出する。上記平均で言うと255÷(1-0.704)=861となる。

※2 1L燃費時間とは、1L通過時間を実際の消費量で割ることで算出する。上記平均で言うと148÷(1-0.920)=1855となる。

●削減率の計算方法について

$$\text{削減率} = \frac{\text{SFW融和燃料時の1L燃費時間} - \text{基油時の1L燃費時間}}{\text{SFW融和燃料時の1L燃費時間}} \times 100\%$$

上記平均値で算出すると、(1855-861)÷1855=53.6%となる。

以上の結果から、基油だけの運用に比べ、SFWを融和させた場合の基油削減効果は50%を超えることが判明した。また、安定した戻り油は基油と全く同じに使用でき、データも同一であることも判明した。

WEBにて創生水の情報や、エネルギー実験の詳細な内容を公開しています。
実験動画も多数掲載！その驚きの事実を是非ご覧ください。



創生フューエルウォーター（活性水素水）と「水素水」との違いとは？



「創生フューエルウォーター（創生水）」は、水素が原子の状態の水の中に滞在する「活性水素水」だ。巷に溢れる「水素水」と活性水素水との違いについて、深井利春氏に聞いた。

水素水ではエンジンは動かない

分子状の水素を溶解させた「水素水」。美容や健康、老化防止などの効果があるとして、多くのメーカーからさまざまな商品が発売されている。では、今回の深井氏らのエンジンを使った発電実験に、この水素水を用いるとどうなるだろうか。同氏はPPM（水素濃度）が高い

とされる水素水の商品2種類で実験。結果は、2種類の水素水どちらの場合もエンジンは止まってしまった。水素ガス(H₂)が発生せず、油の熱を奪ってしまえばかりで、自ら燃焼の熱を発生させることはないのだ。

一方で「創生フューエルウォーター」の場合、エンジンは何時間でも動き続ける。ただ動くばかりではなく、ガソリンのみで動かす場合よりも長時間にわたって動く。原子状水素が蒸気改質を起し水素ガス(H₂)が発生、燃焼効率を上げているからだ。

活性水素水の有用性

水素が分子の状態、つまり酸素Oと繋がっているH₂の状態では、4000〜5000度という高温でなければ酸素との繋がりが切れない。しかし、酸素と繋がらず単独で存在しているHの状態ならば燃えやすく、簡単に水素ガスになる。このため、分子状水素の水素ガスH₂に比べて、原子状水素の水素ガスHは発生するカロリが3.8倍も高い。さらに、単独で存在する原子の状態であれば人間の体内でも動き回りやすく、ガン細胞を攻撃するなどさまざまな効果をもたらす。強い還元力を持つ活性水素水の活用方法は、医療、メッキなど幅広い分野で期待されている。



創生フューエルウォーターに原子状水素が含まれることを証明

同じ水でも、水素水ではエンジンは動かず、「創生フューエルウォーター」ならエンジンが動く。エンジンが言わばレントゲンとして、「創生フューエルウォーター」に原子状水素が含まれている事実を写し出しているのだ。

水の中に滞在する原子状水素の測定方法は確立されていない。これまでに、白畑實隆教授（九州大）や、株式会社信濃公害研究所、水の科学研究会などが独自の方法で実験を行い、「創生水」に原子状水素が含まれると発表してきた。しかし、いずれの実験も決定的なものではないとして、否定的な見方をする専門家も多い。エンジンがレントゲンの役割を果たす証明方法は画期的だ。

原子状水素が溶解した「活性水素水」は、水素水とは全く性質が異なる。原子状水素を水の中に滞在させる技術は、まだ開発されていないため、エンジンによる証明によって「創生水」が世界初の活性水素水ということになる。

SFWを使った航海実験 軽油 40%以上削減成功！



7月 July | Record |
マレーシアでの試験航海

2015年7月、マレーシアのパハン州クアンタンにて、SFWを混合した軽油で船舶を航行させる実験が行われ、24時間の試験航海を無事に終えた上に、40%の軽油燃費削減というデータが得られた。

この試験航海には、日本から商社マンの安田秀雄氏と、ビジネスパートナーのマレーシア人、ラオ・ユンヒン氏が同乗。安田氏は、約40年に渡って、マレーシアやタイなどで多くの国家プロジェクトに関わってきた人物だ。長野県上田市の創生ワールド社で燃焼実験を目の当たりにし、SFWに大きな可能性を感じた同氏の呼び掛けにいち早く興味を示したのが、長年のビジネスパートナーであるラオ氏だった。ラオ氏は安田氏とともに創生ワールド社を訪れ実験に立ち会い、その場でマレーシアの漁船への導入を決定。だめ押しとして、クアンタンでの試験航海が行われたという経緯だ。この漁船は現在もSFWを用いて通常の航海を続けているが、これまでト

9月 September | Record |
国内での公開実験

9月下旬、船舶・電力関連の技術者

SFW導入後の稼働状況

船舶の航行に使うメインエンジンでは、網を下ろしてからの約30分間は軽油のみで運転、このときエンジン回転は2000rpmだ。その後SFWモードに切り替え、5時間ほど1700〜1800rpmで引網運転を行う。これを繰り返しながら5日間航海を行っている。現在、24時間のうち22時間をSFWモードで運転しており、これまでトラブルは報告されていない。網を上げ下げする際に使うサブエンジンでは常にSFWモードを使用し、こちらもこれまでのところ問題なく稼働している。

SFWでの燃料コスト削減によって、漁業従事者の過酷な労働環境改善にも期待がかかる。

タイの石油開発公社にも導入が決定

2016年2月にタイの石油開発公社でもSFWシステムの本格導入が決定。創生ワールド社との間で、SFWユニットを発電機に取り付け、各事業所での実証を行う契約が締結された。実証テストが済み次第、年内を目標にバンコクにSFWステーションが設置される予定だ。

10月 October | Record |
コンピュータ制御のターボエンジンでの実験

10月初旬、創生ワールド社にて、最新式のターボエンジンを用いた燃焼実験が行われた。この実験は、エンジンに引き込むSFWの量はすべてコンピュータで制御され、人の手による調整はできない環境下で実施された。異物が混入すれば、自動的にエンジンは停止してしまう仕組みだが、SFWは軽油に均質に混ざり、40〜60%とマレーシア以上の燃費削減に成功。

加えて、エンジンからの戻り油もそのまま再利用し、同様の削減率が得られた。均質に混ざった戻り油は、戻ってきて間もない段階では乳白化している。1ヶ月が経過しても分離せず、乳白化の度合いが弱まり、透明感が出てくる。今後、1ヶ月保管した戻り油をそのまま燃料として燃やす実験を行い、燃焼効率に変化がないことが実証されれば、大型の発電設備や大型船への導入に追い風となる。

世界のエネルギー情勢

■船舶の重油燃料への規制

近年、世界的に大気汚染物質への規制が強まっている。各企業・国家とも、対応に四苦八苦しているのが実情で、フォルクスワーゲン社による不正のニュースも記憶に新しい。特にディーゼルエンジンが排出する窒素酸化物（NOx）や硫黄酸化物（SOx）は、二酸化炭素（CO2）よりも環境や人体への悪影響が大きく、粒子状物質（PM）と合わせて規制が強化される傾向にある。排ガス規制の動きは陸上だけではなく、船舶の運航に使われてきた重油は、石油製品の中でも特に大気汚染物質を大量に排出する。欧米の周辺海域では、2015年から重油を船の燃料として使用することが原則禁止されており、日本を含む他の海でも、早ければ2020年には同様の規制が適用される。

■LNG（天然ガス）移行を巡る動き

こうした動きを受けて、大気汚染ガスや温室効果ガスをほとんど排出しないLNG（天然ガス）の導入が進んでいる。重油に代わる燃料として、ノルウェーやシェールガス革命に後押しされたアメリカで普及が進み、排ガス規制への切り札に関連業界も活気づいている。

高い環境技術の輸出を図る日本は、船舶の排ガス規制に関してはこれまで世界の先頭を切り、リーダーシップを発揮してきた。ところが、LNGに関しては導入が進んでおらず、2014年末の時点で、LNG燃料船は1隻もない。日本初のLNG燃料船の建造が2013年末によく決まった状態で、発注した海運会社も、国の補助がなければ導入は難しかったと語る。

理由は、日本ではLNG燃料が世界一高価であることだ。アメリカに比べ約3倍というLNGを購入することに、海運業界は二の足を踏んでいる。このため、高い技術力を駆使したLNG燃料船を製造・輸出したい思惑もありながら、政府は強い姿勢を打ち出せていない。

今後、排ガス規制はより厳しくなることはあっても、緩くなることはない。貿易大国の日本には、20トン以上の船がおよそ8,000隻ある。将来はこのほとんどを重油以外の燃料に切り替えなければならないが、LNG燃料船の建造コストはこれまでの1.2倍、中小企業には苦しい状況も予測される。



こうした状況を踏まえると、基油コストを大きく削減できるSFWの重要性が見えてくる。LNG産出

国と産油国との地球規模のつばぜり合いをよそに、日本発の新たな選択肢として、SFWに大きな期待がかかる。

●日本の石油輸入量

創生フューエルウォーターを船舶のエンジンに利用することの意義を理解するには、世界のエネルギー事情を把握する必要がある。石油を燃やしたときに排出されるSOx（イオウ酸化物）やNOx（窒素酸化物）は、CO2よりもはるかに大気汚染の度合いや人体への影響が大きい。世界的に規制が進み、古い船舶もエンジンを載せ替えて航行している状況だ。創生フューエルウォーターを導入し、CO2の排出量が半減すれば、環境に大きく貢献するだけでなく、CO2排出取引においても有利に立てる。

●アメリカのシェールガス

アメリカをエネルギー輸入国から輸出国に変えるものとして期待されているシェールガス。採掘方法は、まずある程度の深度まで縦穴を掘り、そこから横に掘り進む。この穴に水を引いて薬剤を入れ、地下で爆発を起こしてガスを採取する仕組みだ。しかし、シェールガスには2つの問題がある。1つ目は、薬剤を使うことで地下水の汚染の恐れがあることだ。水道の蛇口からガスが出てくる事故もあったほか、住民からの反対運動が起こっている地域もある。2つ目は、採掘にコストがかかるため、原油よりも高価なことだ。

●アラブの石油

新たなエネルギーであるシェールガスに、サウジアラビアなど中東の産油国は原油の価格を下げることで対抗している。通常はOPECで生産量を調整するが、シェールガス対策として調整せずにどんどん生産している状態だ。この対策は功を奏し、原油の値段を下げることで相対的にもシェールガスの価格が高くなり、シェールガスの業者がバタバタと倒れているのだ。響いたのはアメリカだけではない。燃料がガスから石油に代わることで、世界の天然ガス埋蔵量を誇るロシアも窮地に立たされている。

創生フューエルウォーターを使えば原油の使用量を最大50%も削減できることが広く知られれば、アメリカもロシアもさらに追い込まれる。喜ぶのは産油国だ。すでに、ドバイでは第二王子も出資して合併会社を設立する計画が進んでいる。ドバイから石油を運ぶ燃料費は片道5千万円。創生フューエルウォーターを使えば、この燃料費も半減できる。

フィリピンの大型タンカーに導入

16年1月早々には、フィリピンでディーゼルエンジン2基、発電機2基を搭載する大型フェリーにSFWシステムが導入される。

11月 | November | Record |

ガソリン車でのエンジン始動テスト

11月初旬、創生ワールド社にて、社用車を利用してSFWとガソリンの融

調査の目的：船舶用SFWシステム導入により改善されるエンジンの基本性能を調査する

調査概要／設置実機：COMMIN社製、KTA19-M、500HP（373KW）、排気量19L
同一条件下で*1基油と当社のSFW融和燃料運用テストとを比較して、エンジンの最適運用方法を調査する。
エンジン運用帯を2000rpm（ターボ高速運転帯）、1900～1000rpm（通常航行運転帯）、1000rpm以下（低速運転帯）の3帯に設定。各運転帯毎にSFWシステムの最適運用を提案する。

*1 気候、潮の流れ等、計測値に影響を及ぼす外的要因を同一にする為、バイパス切り替えを行いながらデータを取得。

▼調査結果

エンジン回転数 (rpm)	項目	基油5L消費時間 (秒)	戻り油量 (L)	戻り油増分 (L)	船速 (Knot)	CO (ppm)	CO2 (%)	O2 (%)	NOx (ppm)	排ガス温度 (℃)
2000	基油	80	2.57	—	9.4	196	7.43	11.78	501	390
	SFシステム	91	2.58	0.01	9.7	169	7.48	11.7	539	385
	削減率	13.8%		0.1秒換算	3.2%	-13.8%	0.7%	-0.7%	7.6%	-1.3%
		合計91秒		13.8%削減効果		アップ				
1700	基油	144	2.76	—	7.9	101	7.9	10.86	1068	374
	SFシステム	191	3.39	0.63	8.3	82	8.7	10.41	374	365
	削減率	32.6%		32秒換算	5.1%	-18.8%	10.1%	-4.1%	-65.0%	-2.4%
		合計223秒		54.9%削減効果		アップ				
1500	基油	191	3.02	—	7.5	104	7.3	11.96	923	357
	SFシステム	259	3.88	0.86	7.8	68	8.21	10.18	763	314
	削減率	35.6%		54秒換算	4.0%	-34.6%	12.5%	-14.9%	-17.3%	-12.0%
		合計313秒		63.9%削減効果		アップ				

【記録】1.ターボ高速運転帯(2000rpm)、上記表より13.8%程度の基油削減効果。2.通常航行運転帯(1000～1900rpm)、上記表より54.9%から63.9%程度の基油削減効果。
【基油削減の解説】●純削減効果とは、同一出力時の基油5L消費時間をベースとして、SFWを混合した場合の消費時間とを比較して出てくる数値。●戻り油は100%再利用される。戻り油量が基油のそれより少なければ、その分余計に消費されたこととなり純削減率より差し引かれる。また逆に戻り油量が多い分だけ余計に再利用されるので純削減率に時間換算で加算される。純削減率+戻り油増分量=総削減効果になる。戻り油の量が増えることで追加削減効果がある。●船速の増減は馬力の増減になる。1Lで100m走る車が120m走る車に変わること、即ち20m分燃料の削減。この場合1Lの五分の一を削減したことになる。【排ガス、その他の解説】●COとNoxの減少とCO2の増加は、完全燃焼を意味しエンジンの性能を改善。総合的にも環境にやさしいシステムである。●SFW含有量は、40%前後。

和燃料を使用したエンジン始動テストが行われた。これまで、主に船舶での利用を想定し、ディーゼルエンジンに軽油やA重油とSFWを融合させ引き込む実験を繰り返してきしたが、今回は自動車のガソリンエンジンにガソリンとSFWの融和燃料を引き込む実験だ。実験では、車載速度計を見ながらアクセルを120kmで固定。このとき回転数は3200rpmほどだが、エンジンは安定した状態を保ちながら、SFWの融和燃料を問題なく引き込んだ。事前調整の段階では、1対1の比率でもガソリン同様の運転が確認

テーマ：ロータリーエンジン車を利用して、基油走行とSFWの混和燃料走行を実施し、両者の性能比較を調べる

両者のデータを解析することでSFW混和燃料が基油と同等であることを確認する

- 条件1/通常の街中走行（走行、停止の繰り返し運転）
- 条件2/データは一秒ごとの膨大なデータログ中から5分間平均値を算出
- 条件3/エンジン性能に関する代表項目を抽出しての比較
- 条件4/比較データはを①基油、②基油+SFW、③基油（SFWの注入を停止した後）とする

燃料	エンジン回転数	ノッキング選角量	点火時期	エンジン負荷	燃料噴射バルス	オルタネータ出力	資料ナンバ
基油*1	最高	2990	0	100	87	10.59	15.25
	最低	705	0	59	8	1.77	11.25
	平均	1255	0	75.5	37.0	4.92	13.75
基油+SFW*2	最高	2266	0	97	76	10.45	15.13
	最低	754	0	59	16	2.51	11.75
	平均	1250	0	78.2	31.4	4.26	14.45
基油 (SFWの注入を停止した後)	最高	2465	0	92	67	10.86	15.25
	最低	759	0	53	16	2.5	13.5
	平均	1224	0	77.4	31.9	4.32	14.52

*1 エンジン回転数のアイドル設定数は810。
*2 上記のデータは基油7対SFW3での計測値になる。30%前後の加水量で50%前後の基油削減率となる。

●今回のデータは走行環境的に完全同一ではないので、目安としてご確認ください。●エンジン回転数、負荷、噴射バルスともに上記①の数値が②の数値よりも高いのは計測地点の違いに起因するもので①の計測地点が②よりも比較的上り坂であったことを意味するものです。●SFW混和燃料での運転中でもノッキング選角量が0である。これはSFWが基油と同等に扱えるという何よりの証拠となる。

【記録】
車種：マツダ社製 RX8
計測器：インターサポート社製 G-scan 2
流量計：キーエンス社製 FD-SS02A
計測道路：国道18号線(深井総研本社付近)

されたという。ロータリーエンジンでも一般道路を走る

11月半ばには、一般的なレシプロエンジンを積んだトヨタ車のほか、ロータリーエンジンを搭載したマツダのRX8でもSFWを混入して一般道路を走り、ガソリンの50%削減に成功した。自動車でもSFWを利用するためには、ガソリンタンクにつながるポンプにホースを取り付けられ、この改造は自動車修理店はもちろん、自分でも行

るレベルの簡単なものだ。SFW自体は、アルミバックで配送される仕組みを整えるという。早期実用化に期待がかかる。

研究機関による分析報告書

11月末、株式会社信濃公害研究所によって、軽油とSFWの混ざった戻り油に含まれる水分の割合を測ることで、SFWそのものも燃焼していることを裏付ける分析結果が報告された。戻り油の中には、ほとんど水分は含まれて

Everyone's opinion

国立大学法人 東京工業大学
原子炉工学研究所
名誉教授 工学博士 /
有富正憲氏の所見



ることは、エマルジョン化した水と燃料で実証されています。但し、エマルジョンに関しては、界面活性剤が燃料送油管やエンジンに悪影響を与えるため、ディーゼル機関等への応用開発は進んでいませんでした。

鶴野省三氏（防衛大学名誉教授）の実験では、「A重油と一般的な水」と「A重油とSFW」を各々50%混ぜたエマルジョンで発熱量を比較した結果、前者の発熱量はほぼ50%ですが、後者では80%程度に高まると報告されています。

2. 混合方法の確立が課題

燃料基油とSFWの混合燃料について、単に混合比率の問題だけではなく、各気筒に噴射される燃料の混合比率に一定でなければ、エンジンの耐久性に支障が出てしまいます。均質な混合比率の混合燃料が各気筒に供給される必要がありますから、その混合方法の確立が課題です。

3. 原子状水素の有無について

普通の水ではエンジンは止まり、SFWでは動くということが事実なら、少なくとも、分子状水素ではなく原子

が大きいと思います。

5. 産業面での活用について

初期投資と、SFWの生成に必要な電力や保守管理費等を算出し、燃費の向上が本当に全体のコスト低減に繋がることを実証できれば、産業面で活用されるでしょう。特に、大気汚染や海洋汚染が厳しく課税される海運会社には多くの需要があると思います。しかし、たとえばオイルタンカーのような大きな船で利用するのであれば、SFWの消費期限を調べ、港で生成して積み込むのか、製造装置を船に搭載するのか等を検討し、コストを精査していく必要があります。

6. 新エネルギーとしての意義は

石油は国際価格ですから、我が国と新興国とで、化石燃料を用いた発電単価の差は人件費のみです。燃料消費量が削減できれば、SFWの開発は日本のエネルギー技術として大きな意義があると言えます。CO2削減によって地球環境問題にも貢献できるほか、電力の乏しい新興国では大型ディーゼル発電機の導入が検討されていますから、SFWによる燃費の向上は大いに期待できます。

1. 創生フューエルウォーター (SFW) を利用した発電について

大いに期待できると考えます。今後は、A重油や軽油（燃料基油）にどれだけSFWを混ぜると最も効果的か、どこまでSFWの比率を高められるかを実験していくことが必要ですが、動画で公開されている30%〜40%だとしても、じゅうぶん価値があると言えます。

水を混ぜた燃料基油がディーゼルエンジンで燃焼すれば、高温高压状態の蒸気発生により体積膨張してピストンを押す力になり、馬力向上の助力となる。

SFW 創生フューエルウォーター

九州大学
大学院農学研究
生命機能科学部門
准教授
博士（農学）
富川武記氏の所見



九州大学
大学院農学研究
生命機能科学部門
大学院システム生命学府
システム生命科学専攻
大学院生物資源環境科学府
生命機能科学専攻
教授 農学博士
白畑實隆氏の所見



「活性水素」を含む水についての見解

電気分解した水中であれば、いわゆる活性水素は理論的にも存在します。しかしながら、化学で活性水素という言葉は別の意味でしか使用しませんので「反応性の高い状態になっている水素分子または原子状水素」が存在するという事です。

しかし、私共が確認した範囲では、電気分解した水に「反応性の高い状態になっている水素」が残存する量は、非常に少ないことがわかっています。その量は1リットルあたり約10ピコグラム（一秒毎、ピコはミリの10億分の一）という程度になります。

水中に活性化された水素というものが存在することは確かに言えますが、その量は少ないということとセットなのです。「活性化された水素が存在する」と言うと、それだけでなんだかすこいというイメージで捉えられてしまいがちですが、含有量としては非常に少ないという事を併せて考えなくてはなりません。

今回、SFWという水を用いて燃費を40%削減したというデータを頂きました。情報が少ないので推測になってしましますが、SFWの中身はおそらく殆どがふつうの水で、その中にごくわずかに活性化された水素が存在する可能性はあります。SFWを入れた量や割合にもよりますが、そのごくわずか

SFWの燃費削減効果への見解

頂いた情報の範囲でお話しさせて頂きますと、まず、油と水と水と水というのには存在します。そして、なじんでいれば、何かが混ざっていてもエンジンには問題なく動きます。ソーサイクルエンジンなどはオイルとガソリンを混ぜて使っていますね。また、バイオ燃料としてエタノールを混合してもガソリンが動く事も知られています。水の場合は、たとえばアルカリ性を持たせれば、ある程度の量であればきれいに油と混じります。アルカリイオン水などがそうです。分離しませんが、攪拌された状態であれば、そのまま使ってもエンジンは動きます（この話は前提としてエンジンの各部品「パッキン、シール等」が混ぜた物質に対して影響がない場合の話です）。

SFWは黒曜石とトルマリンペレットを通した水だと伺いました。黒曜石処理による水の変化については情報が少ないですが、ペレット状のトルマリンを通すと複数のミネラルイオンが溶出し、通常の水と比べて特定のイオン濃度が高くなり、pHも上がります。このため油になじみやすくなり、結果エンジンが動くことは納得できます。

その為、SFWが燃焼効率を上昇させるかどうかを検証するならば、「油となじむ性質を持つ、SFW以外の水」との比較実験を行い、そのときに燃焼効率がどのように違うかについて調べなくてはならないと思います。特に活性水素が関与しているとすればSFWのpH、含有イオン量等も同じにした対照水を作製して比較が必要になると思われま。頂いた資料には、「水素水」や「超純水」を混ぜた場合エンジンが止まってしまったとありますが、これらの水は油と混ざらないでしょうから、エンジンが止まるのは当然です。まず、「水素を含む水」の中での比較ではなく、「油と混ざる水」の中での比較が必要ということ。この辺りの比較実験をきちんと行って、それでもSFWを使用した場合エネルギー効率が低いという結果が出れば、エネルギーとして活用できる可能性が現実味を帯びてくるといえるでしょう。

船舶への利用計画
長崎県長崎市の
清水商会株式会社

すでに、長崎県長崎市の清水商会株式会社、創生フューエルウォーターを使った事業に手を挙げている。清水商会株式会社は、日本とフィリピンの間で40年以上にわたって中古船舶の販

売を行っている会社だ。同社が念のため某大手造船会社に見せたところ、「エンジンに燃えないものを入れれば止まる。エネルギーでなければ動かさないのだから、水であればあれ、エンジンが動いているならば中に入れた液体はエネルギーだ」という回答だった。目の前で起こっていることを信じる現場の技術者の方が、科学者よりも話が早いのだ。

日本海洋観光株式会社
代表取締役社長
知久良廣氏の所見



■実用化への課題と知久氏の取り組み

私はSFWに大きな可能性を感じており、実用化に向けて深く関わるつもりです。技術者としての立場から申し上げますと、SFWをビジネスとして

展開するためには、私のような技術者も含めて誰が見ても納得するような具体的な実験データを揃えることと、実用レベルのプラントを完成させる必要があります。

まず実験データについて。マレーシアの実験はエンジンが1基でしたが、私は船舶に350馬力のディーゼルエンジンと2基搭載し、片方は通常どおりA重油が軽油のみ、もう片方はSFWを混入して動かす実験を行う予定です。その比較実験で「SFWにこれだけの燃費削減がある」というデータを示せば、専門家も納得するでしょう。それからこれまでの実験では10%の負荷でSFWと燃料を混ぜていますが、負荷変動があった場合の比較も行う必要があります。陸上の発電機では負荷変動をさせるのは難しいですから、その意味でも船舶で実験するのが良いでしょう。

この実験とプラント完成のために、国内のある大手海運会社の協力を得られることになりました。燃料関係の研究ではおそらく国内トップレベルの企業です。1月いっぱいか2月の中旬までにはデータを揃え、データが揃ったら、まずは旅客船協会の会報に論文を発表します。そして、実用レベルのプラントを完成させ、大手企業や先行企業の研究者を集めて、商品化へとつなげられ

ればと考えています。

外航の船はC重油を使っていますが、私はまず内航の船が使っているA重油または軽油で実験し、その後B重油やC重油でも実験を行うつもりです。液体燃料には、ケロシン(灯油)、ガソリン、その上に軽油があり、その上にA重油、B重油、C重油、そしてヘヴィーデューティがあります。真ん中に位置する軽油やA重油でSFWが燃費削減をもたらすというデータが出れば、上下のガソリンやB重油へも活用に向けた動きが広がると思います。そして液体燃料の次は固体燃料、つまり微粉炭での実験も行われるでしょう。いま原発が止まっていますから、全発電の4割が微粉炭です。固体燃料でうまくいけば、次はLNG、つまり天然ガスですね。最初の軽油を突破すれば、その後はスムーズに進むのではないのでしょうか。

■創生水の健康への効果

私はこの1ヶ月半ほど、ミネラルウォーターをやめて、毎日創生水を飲んでいきますので、健康への効果についても実感をお話しします。

私は現在66歳ですが、もう25年間糖尿尿病を患っていて、ずっとインシュリン

を打っています。さらに、この5、6年ほどで直腸ガン、大腸ガン、肝臓転移、肺転移で6回手術しています。肺は半分しかありませんし、人工肛門を付けています。

つい2週間前にも手術をし、退院したばかりなのですが、術後の回復が早いと医師に指摘されました。しかし、もともと体力はある方ですから、そのときは特に創生水の効果だとは考えませんでした。

退院して4日ほど、秋田県に出張に行きました。出張には創生水を持って行かなかったのですが、日に日に足が重たい気がして、帰りは社員に迎えに来て、ほろほろの体で伊東の家に帰り着きました。帰宅し、創生水を飲んでから15分ほど横になると身体が軽くなり、その後も創生水をたくさん飲んだところ、翌日には体調がすっかり戻ったんです。たいへん驚き、このとき初めて、この水には効果があるなと感じました。

ほかに、創生水を飲んでると二日酔いになりませんし、便の臭いが消えるなどの実感があります。知人にも勧めたところ、肌ツヤが良くなった、身体が軽くなったなどの感想が得られました。今後は外出や出張の際にも、水筒に入れて持ち歩こうと思っています。

夢に捧げる人生

金銭に執着なし

同氏には、あの世へ持っていけない金銭への執念はない。金に執着すれば、他人が泥棒に見え、人間関係もうまくいかなくなる。生きる上で、どこに価値を置けるか。金を追いかければ、金に追いかける。同氏は、人間と人間との愛情に価値を置いている。

「日蓮上人は『蔵の財(たから)よりも身の財(たから)の財第一なり』という言葉を残しています。お金がいくらあっても満足はなく、寂しい人生を終えることになるでしょう。僕は、お金が入ったら世界じゅうの子どもたちに流します。そうすることで僕の分身が大勢できる、そういう種を蒔いていければいい」



人生。現在は過去の積み重ねであり、現在を良くすれば、未来も良くなる。現在の自分があるのは、今まで協力してくれた人たちのおかげだ。同氏は、自分に関わったすべての人間へ、心からの感謝を口にする。

「私が夢を追いかけてこられたのは、創生水を信じてくださった皆さん、お客さん、支援してくる方々のおかげ。彼らとの約束を守るために、この身を犠牲にしても創生水や創生フューエルウォーターを普及させること、それが私の使命だと思っています」

「最後まで夢を諦めないでいれば、必ず向こうからチャンスが寄ってきます。僕はこの研究で夢を追いかけている。お金には代え難い心の財産を積んでいるんです。毎日感動があり、人生を楽しま

せて頂いています」

本当においしい水を飲んだことがあるだろうか。夢のない人生は、味気ない。

●プロフィール

深井利春(ふかい・としはる)氏

1947年 長野県に生まれる。

1976年 レストラン

COMMON開店。

1980年 グリースホテル開業。

1983年 ホテル2001開業。

1984年 南国果物パバコウの栽培に成功。

1985年 千曲川に流れる洗剤の泡に心痛する。

1986年 すべての事業を辞める。

1987年 株式会社大志を設立。

1988年 ワールドクリーン株式会社

に社名変更。

1993年 創生ワールド株式会社

に社名変更。

1995年 日本獣医畜産大学にて

記者会見し「創生水」を

発表。

1998年 創生クリーニング

「ム」開設。

1999年 創生クリーニング研究所

開設。

2006年 社団法人臨床医学

情報協会理事就任。

創生ワールド株式会社
〒386-0041 長野県上田市秋和 201-2

TEL 0268-25-9422
http://www.soseiworld.co.jp

深井総研株式会社
〒386-0041 長野県上田市秋和 201-2

TEL 0268-27-3750
http://www.fukaisouken.jp/

SFW 創生フューエルウォーター

人間への感謝

人間と人間との愛情に価値を置いた