

環境とエネルギー

GE ONE

SUPER
MIRACLE
FUEL
ADDITIVE
[GE ONE]

概要説明



販売元

株式会社 三重パーツ販売

〒510-0261 三重県鈴鹿市御園町3600-21

TEL **059-372-8616**

受付時間 9:00~17:00(日・祝日除く)



<https://ge-one.jp>

系列会社

株式会社 三重パーツ

〒510-0261 三重県鈴鹿市御園町3600-21

TEL 059-372-8610

<https://www.mie-p.co.jp>

製造元

株式会社 GEHJAPAN

〒532-0003 大阪市淀川区宮原1-1-1

新大阪阪急ビル3階

TEL 06-7668-8340



<https://geone.co.jp>



地球温暖化が一因とみられる異常気象が世界各地で発生するなど、気候変動は国際社会全体が取り組むべきグローバル課題であり、温室効果ガスの多くの部分を占めるエネルギー分野は気候変動問題と切っても切り離せない問題です。

気候変動に関する国際的な枠組みとして採択された「パリ協定」、途上国を含む主要排出国すべてが温室効果ガス削減の行動義務を負い、すべての締約国が削減目標を提出して5年ごとに更新します。

2020年はこの「パリ協定」を実際にスタートする年でもありました。そうした中で注目されるのが、温室効果ガスの排出実質ゼロを目指す動きです。

そこで弊社では「GE ONE」をゼロエミッション化すべき環境プログラムの「カーボンニュートラル宣言」を掲げ、「パリ協定」の協賛と「地球の恩恵」を受ける人類として提供させていただいております。

さあ *START!*
CARBON
NEUTRALITY



レギュラー用

ハイオク用

ディーゼル用

「GE ONE」と脱炭素、カーボンニュートラル宣言

エンジンは燃料を燃焼させて動力に変えています。そこで動力エネルギーをいかに環境的効率よく燃焼させるか、また高温化された排気ガスによる排気損失で、脱炭素、燃費向上等々を考えた時にいかに損失を減らすことが重要かになります。

自動車メーカーの技術革新で出力向上が進んでいますが、今でも多くのエンジン排気口より未燃焼分の燃料が排出され、排出損失となっています。

その一因として、燃料である炭化水素が分子の集合体(クラスター)を作っていて元々は燃えにくい状態になっていることにあります。

そこで燃料そのものに働きかける燃料活性剤「GE ONE」を添加することにより、この分子集団を活性化、細分化し酸素との反応が増えることで燃焼が促進され、完全燃焼状態を施すことにより燃え残りメカニズムが減少し、結果として損失が減りアクセルレスポンス向上により加速感、パワー向上と燃費の向上につながるわけです。

『燃料活性剤』です

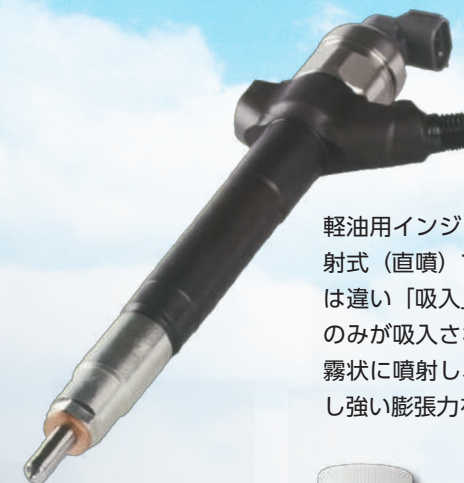
業界初！燃料構成を変える 全く新しい

燃料噴射装置(インジェクター)と燃費メカニズム

正確な燃料供給を行う装置であるインジェクター(電子制御)は、高圧縮・高温にさらされる事により消耗が激しく燃料状態によりエンジンの吹き上がりが悪くなったり、パワーの低下や燃料消費が著しくなり、インジェクターの不良にも繋がります。またインジェクターはコンピューター制御である為、修理交換は専門店の依頼になりコストが掛かります。

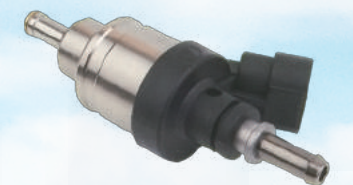
「GE ONE」はインジェクターの交換ではなく、燃料活性化洗浄で機能回復させる効果を促します。

インジェクターは電子制御によってキメ細かい燃料噴射を可能とし、目的に合ったエンジンの効率を最大限に引き出す燃料供給というエンジンの最も重要な部分です。走行距離が増えた車両、燃料消費やパワー低下などを感じる場合は、完全燃焼をさせる状態の燃料が全ての燃焼条件を整える燃料構成を必要とします。そこで、エンジン内部と共にクリーン環境に特化した商品、それが「GE ONE」であります。



軽油用インジェクターは、気管内直接噴射式(直噴)であり、ガソリンの場合とは違い「吸入」時に混合気ではなく空気のみが吸入され、シリンダー内に軽油を霧状に噴射し、シリンダー内で自然発火し強い膨張力を生み出します。

ガソリン用インジェクターは、エンジンに接続され空気にガソリンを混ぜて効率よく燃料を供給する装置(燃料の供給を行う機関)です。



業務車両軽油用



船舶漁船A重油軽油用

ガソリンサプリメント効果 (活性剤)

ガソリン(燃料)に含まれる可燃物質を細分融合化し、燃焼を促進する、いままでになかった構成と組みのガソリンサプリメント効果。ガソリンエンジン、ディーゼルエンジン、発動発電エンジンの原動トルクの上昇を促し、スムーズなエンジンシフト運動を促すことにより結果的に燃費の向上とパワーアップが期待できます。



ガソリンに含まれている炭化水素を完全に燃焼させるメカニズム

CO2排気ガス(PM、NOx等々) → **環境負担の低減**

ディーゼルエンジンに見られる煙の吐く車

燃料噴射装置(インジェクター)の不完全燃焼

CO2/NOx 排出だけでなく臭い原因の硫化水素等の削減



ディーゼルエンジン車の『尿素SCRシステム』

ディーゼルエンジン車は排気ガスから窒素酸化物(NOx)という大気汚染物質を排出してしまい、世界的に厳しく規制される動きが加速しています。

日本でも同様にディーゼルエンジン車の排気ガスをクリーンな状態で排出させるために『尿素SCRシステム』が採用されています。仕組みはディーゼルエンジンの排出ガス中に存在する窒素酸化物(NOx)を浄化するシステムで、アンモニア(NH3)と化学反応をさせて無害な窒素と水に分解します。

高品位尿素水(アドブルー)を高温の触媒内に噴射し分解させ、発生したアンモニアガスにより窒素酸化物を分解します。

『尿素SCRシステム』の浄化作業は、排気ガスに対して常にアドブルーを散布する為、燃料同様に定期的に補充が必要となります。



アドブルー補給を怠ると

- 法規条件が満たされなくなる
- エンジンが始動しなくなる
- エンジントラブルの原因になる
- 外気温がマイナスになると凍結する
(エンジン始動後にアドブルーが解凍すれば通常通り作動する)

「GE ONE」は燃料に添加すると窒素酸化物(NOx)等々の数値を下げる効果があります。



CDMとJ-クレジットシステム

政府は2050年までの温室効果ガス排出の実質ゼロに向け、22年度を目標に企業が排出量を取引できる新たな市場を創設する方向で調整に入りました。

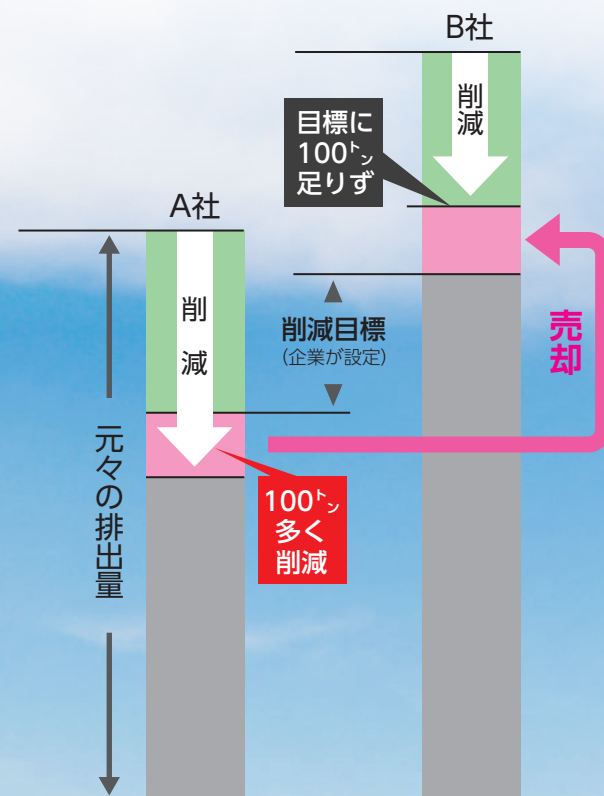
取引市場では、温室効果ガスの削減努力をした企業が対価を得られるため、さらなる削減への動機づけとなるでしょう。

国内では脱炭素の取り組みに積極的な企業などの削減量を政府が認証し、他の企業などに売却しやすくする「J-クレジット」という仕組みがあります。しかし、欧州連合（EU）では市場に投資ファンドなどが参加し、取引価格の高騰を招いています。日本の新市場では、取引に参加できるのは自主的にCO2の削減目標を設定した企業に限る方向で、過度な価格変動が起こらないような仕組みも検討しています。

※2021年3月28日読売新聞オンラインより引用し再編集を行っております。

企業間のCO2排出量取引市場のイメージ

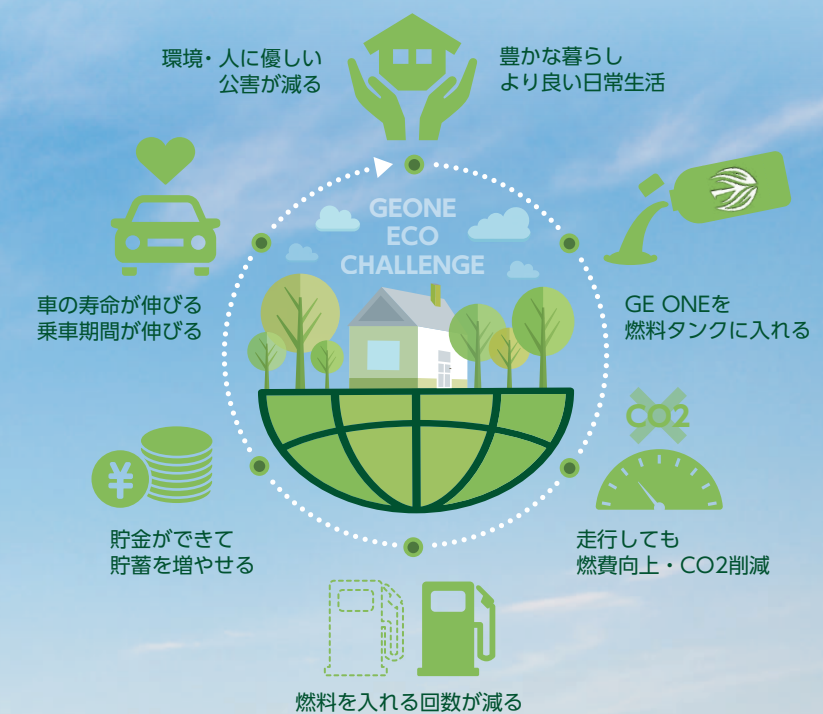
政府が目標設定や取引の際の指針をつくる



環境推奨製法特許取得



ジーイーワン・エコチャレンジ事業



GEONEを注ぐだけで地球温暖化防止に参加できます。

試験結果

危険物データベース登録確認書

平成 28 年 10 月 11 日

危険物データベース登録確認書

危険物保安技術協会 

1 登録番号	4042-219161		
2 登録物品名	GE-ONE		
3 登録者名	株式会社GEH-JAPAN		
4 類・品名・性質	第四類 第二石油類 水溶性液体		
5 状態	6 引火点	21.8℃	

金属試験片浸漬後試験結果

証明書番号：02-CO-00264

同一試験試液に金属試験片を全て浸漬
浸漬時間 72 時間

試験項目	既存燃料と GEONE 混合 (g/km) (標準添加基準)	既存燃料 100% (g/km)
CO	0.016	1.02
HC	0.006	0.366
NOx	0.041	0.202
CO2	171.0	195.0
※芳香族分を除いた数値	135.0	140.0

試験片	質量変化率; 質量%	試験片外観	試液外観
銅	±0.00	腐食を認めず	変化なし
はんだ	±0.00	腐食を認めず	
黄銅	±0.00	腐食を認めず	
鋼	±0.00	腐食を認めず	
鋳鉄	+0.02	少し錆が生成	
アルミニウム(H5202)	±0.00	腐食を認めず	
アルミニウム(A1050)	±0.00	腐食を認めず	

上記の通りの試験成績であることを証明する。

財団法人 新日本検定協会
中央研究所

排出濃度の対比

10・15モード排出ガス試験

◎ 10・15モード排出ガス試験

試験室内乾燥温度	24.4 ℃ ~ 23.8 ℃	試験開始時刻	15 時 17 分	終了時刻	15 時 32 分
湿球温度	18.6 ℃ ~ 18.0 ℃	冷却水温度	83 ℃ ~ 80 ℃		
相対湿度	67 %	潤滑油温度	96 ℃ ~ 96 ℃		
大気圧	101.1 kPa	シャシダイナモメータ負荷	187 N (20km/h)		
燃料消費率	13.9 km/L	相当のエンジン吸気圧	251 N (40km/h)		
NOx湿度補正係数(KH)	1.001	排気管開口部静圧差	358 N (60km/h)		

◎ 試験結果

成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
CO (NDIR)	1.88 ppm	0.79 ppm	1.14 ppm	0.016 g/km
HC (FID)	2.99 ppmC	2.13 ppmC	0.99 ppmC	0.006 g/km
NOx (CLD)	1.83 ppm	0.04 ppm	1.79 ppm	0.041 g/km
CO ₂ (NDIR)	0.803 %	0.039 %	0.766 %	171.0 g/km

◎ 備考 正規 無負荷回転速度 (N) 750 ± 50 min⁻¹・点火時期 15° / 750 BTDC/min^{*}

一酸化炭素等	種類	三元触媒	酸化触媒	E G R	エアポンプ	リードバルブ	O ₂ センサー
免散防止装置	調数	1	---	---	---	---	---
	製作者名	メーカー純正	---	---	---	---	メーカー純正

(注) 製作者名は、次の方法により記入すること。
 ① 一酸化炭素等免散防止装置の装着が原産国の自動車メーカーで行われている場合は、「メーカー純正」と記入する。
 ② ①以外の場合は、当該装置の製作者名の名称(略称でも良い。)を記入する。

GE ONE 混合時の値

試験項目	既存燃料と GEONE 混合 (g/km) (標準添加基準)	既存燃料 100% (g/km)
CO	0.016	1.02
HC	0.006	0.366
NOx	0.041	0.202
CO2	171.0	195.0
※芳香族分を除いた数値	135.0	140.0

(公)日本自動車輸送技術協会の提出データに基づく

自動車排出ガス規制値

種別	自動車排出ガス規制値		試験モード	成分	規制年	規制値	試験モード	成分	規制年	規制値	備考
	試験モード	成分									
ガソリン・LPG・ガス	乗用車	JC08モード (g/km) ※1	CO	1.92 (1.15)	平成17年	WLTC (g/km) ※4	CO	1.15	平成30年	(1.15)	
			NMHC	0.08 (0.05)	平成17年	NMHC	0.05	平成30年	(0.05)		
			NOx	0.08 (0.05)	平成17年	NOx	0.05	平成30年	(0.05)		
			PM※2	0.007 (0.005)	平成17年	PM※2	0.005	平成30年	(0.005)		
			CO	8.67 (4.02)	平成19年	CO	4.02	平成31年	(4.02)		
			NMHC	0.08 (0.05)	平成19年	NMHC	0.10	平成31年	(0.10)		
	軽乗車 (gvw≤1.7t)	JC08モード (g/km) ※1	CO	1.92 (1.15)	平成17年	WLTC (g/km) ※4	CO	1.15	平成30年	(1.15)	
			NMHC	0.08 (0.05)	平成17年	NMHC	0.10	平成30年	(0.10)		
			NOx	0.08 (0.05)	平成17年	NOx	0.05	平成30年	(0.05)		
			PM※2	0.007 (0.005)	平成17年	PM※2	0.005	平成30年	(0.005)		
			CO	4.08 (2.55)	平成17年	CO	2.55	平成31年	(2.55)		
			NMHC	0.08 (0.05)	平成17年	NMHC	0.15	平成31年	(0.15)		
中乗車 (1.7t<gvw≤3.5t)	JC08モード (g/km) ※1	CO	0.10 (0.07)	平成17年	WLTC (g/km) ※4	CO	0.07	平成31年	(0.07)		
		NMHC	0.009 (0.005)	平成17年	NMHC	0.007	平成31年	(0.007)			
		NOx	0.013 (0.010)	平成17年	NOx	0.013	平成31年	(0.013)			
		PM	0.013 (0.010)	平成17年	PM	0.013	平成31年	(0.013)			
		CO	0.31 (0.23)	平成17年	CO	0.23	平成31年	(0.23)			
		NMHC	0.09 (0.07)	平成17年	NMHC	0.09	平成31年	(0.09)			
重量車 (3.5t<gvw)	JC08モード (g/km) ※1	CO	0.84 (0.63)	平成21年	WLTC (g/km) ※4	CO	0.63	平成30年	(0.63)		
		NMHC	0.032 (0.024)	平成21年	NMHC	0.024	平成30年	(0.024)			
		NOx	0.11 (0.08)	平成21年	NOx	0.15	平成30年	(0.15)			
		PM	0.007 (0.005)	平成21年	PM	0.005	平成30年	(0.005)			
		CO	0.84 (0.63)	平成21年	CO	0.63	平成30年	(0.63)			
		NMHC	0.032 (0.024)	平成21年	NMHC	0.024	平成30年	(0.024)			
軽乗車 (gvw≤1.7t)	JC08モード (g/km) ※1	CO	0.84 (0.63)	平成21年	WLTC (g/km) ※4	CO	0.63	平成30年	(0.63)		
		NMHC	0.032 (0.024)	平成21年	NMHC	0.024	平成30年	(0.024)			
		NOx	0.11 (0.08)	平成21年	NOx	0.15	平成30年	(0.15)			
		PM	0.007 (0.005)	平成21年	PM	0.005	平成30年	(0.005)			
		CO	0.84 (0.63)	平成21年	CO	0.63	平成30年	(0.63)			
		NMHC	0.032 (0.024)	平成21年	NMHC	0.024	平成30年	(0.024)			
中乗車 (1.7t<gvw≤3.5t)	JC08モード (g/km) ※1	CO	0.23 (0.17)	平成21年	WLTC (g/km) ※4	CO	0.17	平成31年	(0.17)		
		NMHC	0.009 (0.007)	平成21年	NMHC	0.007	平成31年	(0.007)			
		NOx	0.13 (0.10)	平成21年	NOx	0.13	平成31年	(0.13)			
		PM	0.013 (0.010)	平成21年	PM	0.013	平成31年	(0.013)			
		CO	2.85 (2.22)	平成21年	CO	2.22	平成31年	(2.22)			
		NMHC	0.23 (0.17)	平成21年	NMHC	0.23	平成31年	(0.23)			
重量車 (3.5t<gvw)	JC08モード (g/km) ※1	CO	0.84 (0.63)	平成21年	WLTC (g/km) ※4	CO	0.63	平成30年	(0.63)		
		NMHC	0.032 (0.024)	平成21年	NMHC	0.024	平成30年	(0.024)			
		NOx	0.11 (0.08)	平成21年	NOx	0.15	平成30年	(0.15)			
		PM	0.007 (0.005)	平成21年	PM	0.005	平成30年	(0.005)			
		CO	2.85 (2.22)	平成21年	CO	2.22	平成30年	(2.22)			
		NMHC	0.23 (0.17)	平成21年	NMHC	0.23	平成30年	(0.23)			

CO:一酸化炭素、HC:炭化水素、NMHC:非メタン炭化水素、NOx:窒素酸化物、PM:粒子状物質
 規制値 1.92 (1.15) とは、1台あたりと乗車 1.92、空室あたりの平均値 1.15 を示す。
 ※1 JC08モードを冷機状態において測定した値とCO25を乗じた値と、JC08モードを暖機状態において測定した値との和で算出される値に對し適用。
 ※2 吸気室NOx還元触媒を装備した希薄燃焼方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車に對してのみ適用。
 ※3 GVW1.7t以下、3.5t以上の車両に對しては平成22年からの適用。
 ※4 WLTCを冷機状態のみにおいて測定した値に對し適用。
 ※5 WHTCを冷機状態において測定した値とCO14を乗じた値とWHTCモードを暖機状態において測定した値との和で算出される値に對し適用。
 ※6 トラックについては平成29年、GVW3.5t以下以下の車両については平成30年から適用