

## — 鉄 鋼 ニ ュ ー ズ —

**初の科学技術白書発表**

科学技術庁は、2月26日、初の科学技術白書を発表した。同白書は、わが国科学技術の現状と問題点をあきらかにするとともに、今後の科学技術振興策の方向を示唆したものである。

第1部総説では科学技術の世界的動向とわが国の現状、わが国科学技術の問題点、今後の振興策のあり方と方向など、第2部では科学技術発展の基盤として、外国技術導入、標準化、普及活動、情報活動などの現状が解明され、さらに第3部では電力、金属、機械など12部門の業種別の技術の動向が述べられている。

白書がとくに強く指摘しているのは、外国技術への依存の強いことが、わが国科学技術の独立発展をあらゆる面で阻害しているという点で、これを排除して今後の発展を図るためには当面1. 開発研究を中心として研究を強化すること、2. 人材養成の強化と人材吸収のための優遇措置を考慮することの2点が緊急だとしている。

**印度鉄鉱石開発協定調印**

3月初めからニューデリーで行われていた印度鉄鉱石開発に関する日印交渉は、最終的に妥結、30月20日日本側鉄鋼使節団長永野富士製鉄社長と、インド側ペロジ官房長官との間に正式調印された。この協定によつて日本鉄鋼業はルールケラー鉱山の開発後10年間にわたり、毎年200万tの鉄鉱石を購入されることが約束され、将来増大する鉄鉱石需要に対して安定した供給源を確保できることになった。

**日中長期鉄鋼貿易協定成立**

日中鉄鋼使節団（団長八幡製鉄常務額山嘉寛氏）は2月26日、中共政府の鉄産会社との間に5カ年間輸出入総額2億ポンドの長期取引協定に調印した。初年度の本年は鉄鋼製品1,000万ポンドを輸出、明1959年はこれを1,800万ポンドに、1960年には2,100万ポンド、1961年2,400万ポンド、最終年の1962年には2,700万ポンドと逐年増加して総額1億ポンドを輸出、これに見合う原料炭、鉄鉱石などを鉄鋼業界が輸入し、不足分は大豆などの輸入増加で賄うというのが協定の主な点である。

**東大生研の試験炉実験**

東京大学生産技術研究所では、30年3月1t試験熔鉱炉建設以来、すでに通算5回の試験を重ねて来たが、その結果頭初の研究課題の「ラテライト鉄石の脱クロームの研究」については、昨年夏の第5次試験までで、湯溜り吹精法によるクロームの酸化条件につき一応の結論を得たので、3月11日より4月10日までの期間に行う第6次操業では、わが国には粘結性はあるものの、高硫黄のため熔鉱炉用原料炭として使用されない石炭があり、これが活用の道は一つの重要な課題であるとして、下記の目的の下に実験をおこない、この問題と取り組むことになった。

1. 高硫黄コークスの低率配合試験、2. 吹精法により脱硫した場合の高硫黄コークス配合限度の確認、3. 普通羽口と吹精羽口から石灰石粉を吹込むことによる塩基度調整およびそれによる脱硫試験、4. 合チタン処理のさいの参考資料とするため炉内でのチタンの挙動の調査。

**日本鋼管の高炉コークス比低下に新記録**

日本鋼管の高炉は去る1月にコークス比が月間の実績で、川崎製鉄所（第3, 4, 5高炉、平炉銑吹製）平均0.667、鶴見製鉄所（第2高炉、平炉銑）0.664、全社平均で0.666まで低下し、同社の高炉創業以来の新記録を樹立した。なお、川崎製鉄所の高炉が年末年始の定期修理のための長時間の休風をしなかつたとすれば、コークス比はさらに低下したものと推定される。

**千葉製鉄所第2高炉火入れ**

川崎製鉄千葉製鉄所では3月19日第2高炉の火入式を挙行了。新高炉はコークス、化成部門動力その他付帯設備を含め約65億円の資金を投じて昨年5月起工、基礎工事を第1高炉建設の際に完成していた関係もあつて約10カ月の短期間で完成した。公称能力1000t、内容積1,146m<sup>3</sup>、炉床径7.5m、羽口16本、原料装入は第1高炉（公称700t）のバケット式に対しスキップ式捲揚機を採用している。付帯設備のコークス炉は従来の55門に加えて60門（日産能力700t）を新設したほか、化成部門では軽油設備、タール蒸溜設備をパイプスチル式に改造、また発電設備に新たに15,000Kの発電機1基を増設し、その他オー・ベツティング、ペレット工場の拡充などをおこなつた。

3月末試圧延を始めるホット・ストリップおよび5月末に予定されるコールド・ストリップの完成を控えて、高炉2基の併列操業により銑鉄の自給体制を完成することになる。

**鋼材専用船の就航**

わが国最初の本格的鋼材輸送船として、日鉄汽船が大阪の佐野安船渠に発注した鋼材専用船鉄昌丸（2576重量t）は去る12月25日竣工このほど処女航海をおこなつた。

鉄昌丸は、鋼材の海上輸送に多年の経験をもつ日鉄汽船が、八幡製鉄、富士製鉄で生産される各種鋼材の輸送のため建造した専用船で、特に富士室蘭のホット・コイル（広巾帯鋼）の積取りに重点をおき、安全輸送と荷役能率向上のため、強固な船体、強力なデリック、3基のウインチシステム、広大な艀口、荷崩れ防止設備など、必要な一切の条件を完備するよう設計されており、同船の就航によつて今後室蘭、釜石、東京、大阪、広畑、八幡間における鋼材輸送能率は一段と飛躍するものと見られている。