

香 村 賞

新日本製鉄(株)常務取締役
 ニューヨーク事務所長
 梅 根 英 二 君

鉄鋼業の技術開発及び国際交流



君は昭和27年3月東京大学第一工学部冶金学科を卒業後直ちに富士製鉄(株)に入社、37年技術開発部調整課長、42年同部副長、45年新日本製鉄株式会社本社技術開発部副部長、47年同部専門部長を歴任、51年から58年まで国際鉄鋼協会事務局次長を勤めた。この期間中、55年4月新日本製鉄株式

会社参与に選任され、その後、58年参与・ニューヨーク事務所長に就任、60年6月常務取締役になり現在に至っている。

この間常に世界的、国際的視野に立って、第一次～第三次鉄鋼合理化計画時代の技術導入と開発、昭和41年以降の発展成長期における研究開発に尽力するとともに、それ以降国際交流の中心的人物として活躍し、日本ならびに世界の鉄鋼業の進歩発展に貢献してきた。

1. 君は入社以来永年にわたり技術開発に関する業務に携わり、特に昭和31年海外鉄鋼事情視察のため欧米に派遣されて以来、欧米鉄鋼業における先進技術、開発途上技術を調査研究し、技術評価を行うとともに、自らその導入促進と更なる技術開発を企画推進し、日本における鉄鋼技術の飛躍的な進歩発展に多大の貢献をした。

2. 日本鉄鋼業の技術が飛躍的に進歩発展した時期にあっては、(社)日本鉄鋼協会企画委員、研究委員を歴任する一方、昭和44年から6年間、国際鉄鋼協会(IISI)技術委員会委員および委員長を努め、さらには欧米を始めとして東南アジア、中南米等世界各国における国際会議にも積極的に出席し、世界の鉄鋼技術を広く紹介するとともに国際間の鉄鋼技術の交流・普及発展に貢献した。また昭和51年より58年の長きに亘っては国際鉄鋼協会事務局次長の要職にあり、鉄鋼の国際交流を進め日本はもとより世界の鉄鋼業発展に貢献した。

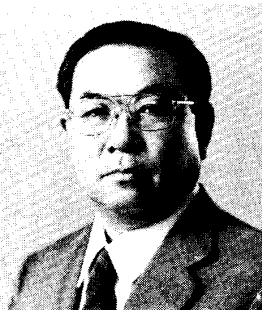
3. 昭和50年代末から60年代はニューヨーク事務所長として、第三諸国の参入により顕在化した米国の国際貿易摩擦問題に対処し、激動した鉄鋼業への正しい理解と助言を行い、日本を代表して相互理解を深めるよう尽力し、一方米国流通団体にも日本の立場を理解してもらおうべく適切な措置を講じた。さらには日本政府および日系企業の米国進出に対しても適切な施策、適切な助言を行って、国際関係改善に大きく貢献している。

また以上のように永年にわたる海外鉄鋼業指導層との交流は君の一層豊かな国際感覚と幅広い知見を醸成し、単に日本鉄鋼業だけにとどまらず世界の鉄鋼業の立場から活躍し、広く業界の進歩発展に多大の貢献をしている。

香 村 賞

住友精密工業(株)代表取締役副社長
 益 子 美 明 君

鑄鍛鋼品、鉄道用車両品の製造技術開発と近代化



君は昭和24年3月東北大学工学部金属工学科を卒業、直ちに住友金属工業株式会社に入社、製鋼所に配属以来、課長、次長、生産部長、技術部長、副所長55年6月取締役製鋼所長、57年小倉製鉄所長、58年常務取締役、59年和歌山製鉄所長、61年専務取締役、62年6月から住友精密工業(株)に移

り現在に至っている。

君の主な功績は次の通りである。

1. 鋼の結晶粒度に関する研究

昭和30年代始めまで鋼の結晶粒度に関する研究は、ある特定条件のみで測定しそれに基づき検討をしていた。君は、結晶粒の成長性という新しい観点に立ち、結晶粒度の定量的測定と成長阻止物質の解析により、オーステナイト結晶粒度に関連する諸問題を統一的に取り扱えるようにし、従来不明であった多くの問題点を解明するとともに、有効かつ確実な粒度調整方法を確立した。この研究に対して工学博士の学位が授与された。

2. 球状黒鉛鋼ロールの発明と実用化

昭和30年代から40年代にかけて、分塊ロールの耐用寿命が短いことが大きな課題であったが、君は溶鋼に特殊なカルシウム基合金を添加することにより、鑄造状態で微細かつ球状の黒鉛が均一に析出する方法を発明し、球状黒鉛鋼ロールを開発した。この開発で、鉄鋼各社の圧延工程の合理化、効率化に多大の貢献をなした。この開発に対しては、大河内記念技術賞が授与された。

3. 鉄道用車両品の開発と製造技術の近代化

鉄道車両用台車およびその部品の製造に関して、基礎的な設計から製鋼・熱処理・機械加工に至る生産技術の開発、生産設備の近代化を図り、生産性の向上を果たした。特に注目すべきは、東海道新幹線の計画が発足するや、安全にして高性能の新幹線車両の最重要部品である車輪および車軸の開発に対して、蓄積してきた生産技術をいち早く結集して製造方案を確立し、所期の機能を十分備えた製品の量産を成功させた。昭和41年開催の「国際輪軸会議」においてその成果発表を行い、国内のみならず海外に対しても輪軸生産技術の評価を高めた。

さらに、台車についても鑄鋼製から溶接組み立てへと積極的に切り替え軽量化を果たすとともに、東海道新幹線で確立した技術を私鉄、地下鉄向け台車に活用した。また、高速運行に伴う安全性・騒音・乗り心地の向上の必要性に着目して、揺れまくらないボルスタレス台車、大変位空気バネ、HT(High Toughness)車輪などを開発採用し、車両製造技術の発展ならびに国際競争力の向上に多大の貢献をした。