

となった。
今後、生産設備の増強などにより、旭テックアルミニウムの生産量を引き上げる。同社の子会社である豊業工業は、ダイカストではなくアルミ鍛造を行うことから、営業面でのシナジー効果を見込む。

現在、ヨーロッパの内ダイカスト製造拠点には、発祥の地である広島県の広島工場と広島東工場のほか、静岡工業向けに、銅精鉱は外販する。ヴァーレは既存の鉱山インフラとロングハーバー精製所、頭金を活用し、坑内掘り開発の費用と財務リスクを低減する。ヴァーレは電気自動車向けに、銅、コバルトの需要増を見込み、ポイジーズベイの延命を重要プロジェクトに位置付ける。特に車載電池の正極材に使われるコバルトは、ベースメタルの副産物

長はこのほど開催した決算説明会で「自動車のボディーなどに使われるダイカスト製品を、5年後くらいには事業として収益源にしたい」と語った。
昨年一年間の受注アイテムを加算平均すると、従来型のエンジン部品が約50%を占めた。残り半分は、ハイブリッド車（HV）を含めた電気自動車（EV）系のインバーターケースなどが約25%、

今後どのような構成比率にすれば良いかの明確なターゲットは持っていない（浦上社長）という。自動車における電動化の動きがある一方、従来のエンジンやミッションにつ

作業くず売却益 前期7億400万円
ヨーロッパは、2017年3月期の作業くず売却益が7億4800万円だった。海外を含

で単体の増産が難しいこと、資源が政情不安国に偏在することから、供給懸念が指摘される。2商社は先進国の優良鉱山を、安定調達元に加えられる。

め、ダイカストを中心に発生するアルミスクラップが増加。社内でもリサイクルできないものについては外部に売却している。

共同開発したのは、かに権田金属工業、住友電気工業、不二ライトメタル、木ノ本伸線、大日本塗料、ミリオン

化学、産業技術総合研究所。難燃性マグネシウム合金と素材材、加工技術、接合技術、防食技術、大型構造物製作技術と4つの開発テーマで役割分担してきた。

現在、新幹線などの高速鉄道車両構体には軽量化が求められている。しかし、鉄道に対する高速化と省エネ化の要求は増しており、実用金属で最も軽くアルミより比重が30%以上小さいマグネを用いることでこうしたニーズを捉えるのが目的だ。

NEDOなど 難燃性マグネ合金 大型構造物を試作

鉄道車両軽量化へ前進

新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）と新構造材料技術研究組合（ISM）は12日、総合車両製作所や川崎重工業、三協立山などと共同で、難燃性マグネシウム合金を用いた世界最大級の高速鉄道車両部分構体の試作に成功したと発表した。マグネを構



試作した構体

ていきたった形にはなるだろう。いう話もあるが、長期的に電線の新商品は出にくく、従来品を売っている。国内の数量が右肩上がりであり、伸びていく状況では、先日、「電線の日」を新

理 勧告

た。判明している引き渡し台数は直近5年間で約1000台。同日品在庫計量を豊

3面	相化 UEX ービス 型二相 拡充し
5面	加工
9面	ギニ
11面	廃バ

私たちは、メタルリサイクルを通して皆様と社会に貢献出来るよう努力していきます。

- 金属加工品
- 化学品
- 新素材
- 表面処理材
- 原料リサイクル