

2018.06.13

となりた。  
今後、生産設備の増強などにより、旭アー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栄工業は、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、リヨービの国内ダイカスト製造拠点は、発祥の地である広島県の広島工場と広島東工場のほか、静岡工場のほか、静岡工

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てみたい」と語った。

昨年1年間の受注アイテムを加重平均すると、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%。

### 作業くず売却益 前期7億4800万円

リヨービは、2011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

「今後どのような構成比率にすれば良いか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

いても「少なからぬ量があり、引き続き重要な商材と位置づけていられる。一方、従来のエンジンやミッションにつ

め、ダイカストを中心とした発生するアルミニスクランプが増加。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。

現在、新幹線などの大型構造物試作技術と4つの開発テーマで役割分担してきた。高速鉄道車両構体には軽量なアルミニ合金が使われている。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、実用金属でも最も軽くアルミニウムよりも30%以上小さいマグネ슘を用いることでこうしたニーズを捉えるのが目的だ。

このほど試作に成功した構体は、新幹線車両(高さ2・9m、幅3・2m)と同等の断面サイズ。難燃性マグネ슘を使った世界最大級の大規模構造物になると。いう。

## NEDOなど 難燃性 マグネ合金 大型構造物を試作



試作した構体

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)

A)は12日、総合車両製作所や川崎重工業、三協立山などと共に、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。マグネスを構

化し、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

車向けのニッケル、銅、コバルトの需要増を見込み、ボイジャーズベイクトに位置付けた。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

で単体の増産が難しいこと、資源が政情不安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。

共同開発したのはばかりに権田金属工業、住友電気工業、不二ラティメタル、木ノ本伸線、大日本塗料(ミリオン)。

このほど試作に成功した構体は、新幹線車両(高さ2・9m、幅3・2m)と同等の断

OZミネラルズは3月、アバンコに総額4億1800万豪ドルの買収案を提示した。

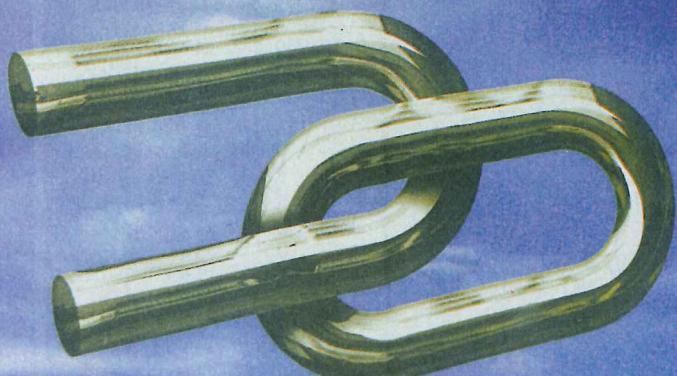
同CEOは、ブルジルでアバンコが所有する資産が、OZにとって理想的だと説明。株主からの支持取り付けが順調に進んでいると述べた。

でいきた  
た形にはなるだろう。いう話もあるが、長期的  
に普及に  
く、従来品を売っている  
電線で新商品は出にく  
に国内の数量が右肩上がり  
て伸びていく状況では  
きで伸びて「電線の日」を新たに  
日本電線工業会は  
がる」

## 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。同社の日暮古裏計画を覆げ

私たち、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