[1] Ford、北米で 2 件のリコールを届け出

2018 年 4 月 9 日 10:32 （グリニッジ標準時）

リコール対象車両 347,586 台

Ford が北米で 2 件のリコールを発表、4 月 6 日付の同社声明によると影響を受ける車両は合計 347,586 台に及ぶという。

第一のリコール対象車両は北米 347,425 台で、ドライバー不在時にトランスミッションギアが意図せずシフトする恐れがあるというものだ。このリコールの影響を受けるのは、モデルイヤー2018 年の Ford F-150, Expedition, F-650, F-650, F-750 のうち 10 段変速または 6 段変速のオートマチック・トランスミッション車である。対象車両全体のうち、292,909 台が米国および連邦政府管轄地域、51,742 台がカナダ、2,774 台がメキシコとなっている。リコール対象

Confidential | Copyright © 2017 IHS Markit Ltd

車では、ギアシフトケーブルをトランスミッションにロックするクリップが完全に固定されていない場合があるという。Ford の説明によると、時間の経過とともに、部分的にしか固定されていないクリップや緩んだクリップのせいで「ドライバーが選択したギアシフトポジションと異なる状態になってしまう」ことがあるとのことだ。駐車したと思い込んでドライバーが車を離れてから、車が勝手に動いてしまう恐れがあるという。

第二のリコールの対象車両は北米で 161 台、モデルイヤー2017 年および 2018 年の Ford F-150 と Expedition、モデルイヤー2018 年の Lincoln Navigator とモデルイヤー2018 年の Ford Mustang の 10R80 トランスミッション車である。このリコール対象車では、パーキング歯止めロッド用ガイドカップをトランスミッションケースに取り付けるロールピンがなくなる可能性があるという。同社の声明では、このロールピンがなくなると、ドライバーがギアシフトでパーキングを選択してもパーキングにならないことがあるそうだ。この場合、パーキングブレーキを引いておかないと車が動いてしまう恐れがあるという。

重要ポイント：Ford はすべての修理を無償で実施すると通知している。トランスミッションクリップについては、ディーラーが検査してシフトケーブルロックが適切に取り付けられているかどうか確認し、適切でない場合、技術者がロッククリップを調整し固定する。Ford ではこのクリップのリコールに関して 1 件の事故と損害を認識している。ロールピン紛失の恐れがある車両については、ディーラーがトランスミッションを検査してパーキング歯止めロッド用ガイドカップがなくなっていないかどうか確認し、必要に応じて取り付ける。このロールピンのリコールに関する事故や損害は認識していない。

[2] Cadillac、新開発の直感的テクノロジーを備えた XT4 コンパクト SUV を発表

2018 年 4 月 2 日 14:51 (グリニッジ標準時)

Cadillac 初の回転式コントローラを特徴とする新 SUV

Cadillac は米国ニューヨークで開催したイベントで、新開発の XT4 コンパクト SUV を発表した。GM プレミアムブランド初のコンパクト SUV となるこの車は、Cadillac ユーザーエクスペリエンス初の回転式コントローラなど、いくつかの直感的テクノロジーを備えている。同社によると、この新コントローラはオーディオシステムのボリュームや早送り/巻き戻しのコントロール、オーディオや電話、ナビゲーション、ホームなど頻繁に使用するアプリに簡単迅速にアクセスするためのショートカットボタン、メニューやリストのスクロールや表示するアプリの選択といった主要機能を操作するための大型中央ダイヤルなどを含む。

XT4 コンパクト SUV は、対角 8 インチのインターフェーススクリーン、NFC (Near Field Communication／近距離無線通信) スマートフォンペアリング、15 ワット無線充電などを特徴としている。Cadillac ユーザーエクスペリエンスは、直感的インターフェースや速いレスポンス、改良型音声認識機能といった、スマートフォンのようなユーザーエクスペリエンスを提供するプラットフォームである。このプラットフォームはクラウドおよび 4G LTE 技術を活用しており、アプリストアを介して、カスタマイズやネット接続型ナビゲーションおよびニュース、取引やエンタテインメントといったアプリケーションを利用できるようになっている。

Cadillac では XT4 コンパクト SUV を、Luxury、Premium Luxury、Sport の 3 ラインで提供する。全タイプとも最新型 LED 照明と DRL (昼間点灯) 用 LED 照明ライトブレードを特徴としている。また、Cadillac のシグネチャーである、水平に伸びた垂直 L 字型照明も備えている。この新 XT4 は LED テールランプを標準装備しており、Luxury と Premium Luxury では伝統的な赤いレンズに収納、Sport では暗いエクステリア色選択を補完する着色減光レンズを採用している。

重要ポイント：新 XT4 で Cadillac は高い需要を集めるプレミアムコンパクト SUV セグメントに参入する。XT4 はコンパクト SUV アーキテクチャ上に組み立てられ、2 リッター4 気筒ターボチャージャー付エンジン、9 段変速オートマチック・トランスミッションを備える。このパワートレインで最高出力 237hp、最大トルク 258lb-ft を実現する。米国では今秋後半に発売予定で、最高参考小売価格は 35,790 米ドルからスタートする見込みだ。

[3] Daimler、car2go Europe の Europcar 所有分 25%分の株式取得

2018 年 3 月 1 日 18:38 （グリニッジ標準時）

今年第 2 四半期末までの完全取得を目指す

ドイツを拠点とする自動車メーカーDaimler のモビリティ事業ユニットである Daimler Mobility Services が、Europcar Group が持つカーシェアリング企業 car2go Europe GmbH の株式 25%分を 7,000 万ユーロ（8,550 万米ドル）で取得した。これにより Daimler Mobility

Services は car2go Europe の株式を 100%所有することになる。このパートナー二社は 2018 年第二四半期末までの取得完了を目指している。

「ここ数ヶ月間、当社は幅広いポートフォリオを備えた総合的モビリティシステム構築のためモビリティサービスへの投資を強化してきた。この戦略の一環として car2go Europe の残りの株式を完全に取得することを決定した」と Daimler のモビリティサービス部門トップの Jörg Lamparter は述べている。

重要ポイント：car2go Europe は 2012 年、Dailmer と Europcar の間の JV（合弁事業）として設立された。過去 6 年間で Daimler のカーシェアリング事業は北米や中国にも展開、現在は世界中に 300 万人以上のユーザーがいる。

これにより、新興市場での今後のモビリティサービスにおける Daimler Group の存在感はさらに強化される。car2go カーシェアリング事業以外にも、Daimler のモビリティサービス商品には moovel や mytaxi などがある。同社の moovel アプリはさまざまなモビリティ提供に対するオンデマンドアクセスを可能にするモビリティプラットフォームであり、mytaxi は欧州で人気のタクシー配車アプリの一つである。Daimler Mobility Services は Flixbus や Turo、Via、Careem などへの戦略的投資を通して新たなモビリティサービス分野での存在感をさらに高めている。

car2go を完全取得するという Daimler の決定は、ライバルである BMW が Sixt の持つカーシェアリング事業 DriveNow の株式 50%分を取得した一ヵ月後になされた。最近になって Daimler と BMW がそれぞれのカーシェアリング事業を完全子会社化したことは、二つの事業がいずれ合併される方向への一つのステップだ、とメディアは報じている。

[4] BMW と Daimler、モビリティサービス合併に合意

2018 年 3 月 29 日 14:12（グリニッジ標準時）

合併後設立 JV の株式を 50%ずつ所有

BMW と Daimler がモビリティサービス合併の合意書に署名したことを、3 月 28 日付の合同プレスリリースで両社が発表した。両社はそれぞれの既存モビリティサービスを含む JV の株式を 50%ずつ所有することになる。この合意書は規制当局の審査と承認を受けることになる。

この合意のもと、BMW と Daimler はカーシェアリングやライドヘイリング、パーキング、EV（電気自動車）充電、マルチモーダル輸送など両社のモビリティサービスを統合する。統合会社のカーシェアリングサービスには、Daimler の car2go と BMW の DriveNow が含まれ、マルチモーダルサービスには Daimler の moovel と BMW の ReachNow が含まれる。ライドヘイリングサービスには Daimler の mytaxi、Chauffeur Privé、Clever Taxi、Beat が含まれ、パーキングサービスには BMW の ParkNow と Parkmobile が含まれる。充電サービスには BMW の ChargeNow と Digital Charging Solutions が含まれる。

BMW と Daimler は今後の主たる成長領域としてモビリティサービスに注目しており、合併が有利に働くことを期待している。Daimler が car2go でカーシェアリングサービスにいち早く取り組んだ一方、BMW は欧州では DriveNow で、米国では ReachNow でこの分野での存在感を強化してきた。BMW はパーキング事業と EV 充電事業で強い存在感を示している。カーシェアリングサービスとその他のモビリティサービスの合併により、両社は Uber のようなモビリティサービスプロバイダと競争できる、待望の事業スケールを提供できるようになる。

「計画通り両社のモビリティサービスを統合することで、われわれは独自のデジタルエコシステムを生み出す。この提携によって、われわれのお客様は排ガスのない未来のモビリティをより簡単に楽しめるようになるだろう。両社は最高級プレミアム車の分野ではこれまで通り互いに競争相手である。モビリティサービスの合併計画は、われわれのリソースを出し合い、新しい競争相手に強いシグナルを送るためのものである」と BMW 役員会会長 Harald Krüger は述べている。

重要ポイント：BMW と Daimler は過去数ヶ月でいくつかの戦略的決定を実行しており、メディアの間ではこのライバル自動車メーカー二社がモビリティサービスを統合するのではないかという臆測が持ち上がっていた。今年 1 月、BMW は DriveNow におけるパートナーSixt の株式所有分を取得していた。BMW はまた、米国拠点のモバイルパーキングサービスプロバイダ Parkmobile も獲得している。Parkmobile は米国の 300 以上の都市でデジタルパーキングサービスを提供している。今月初め、Daimler は car2go Europe における Europcar の株式所有分 25%分を取得した。Daimler は昨年、car2go と Car2Share の中国でのオペレーション統合も決定した。BMW と Daimler は、自動車の製造販売というコアビジネスではお互いに熾烈な

競争相手のままであるが、エレクトロモビリティやコネクティビティ、自律運転といった新潮流に対応するその他領域では提携している。両社は、Volkswagen Group とともに、自動車業界に地図およびロケーションサービスを提供するサプライヤ、HERE Technologies の主要オーナーでもある。

[5] FCA、Magneti Marelli の分社化計画を発表

2018 年 4 月 6 日 11:47（グリニッジ標準時）

2018 年末から 2019 年初頭の分離独立完了を予定

FCA（Fiat Chrysler Automobiles）取締役会が同社管理部門に対し Magneti Marelli の分離独立計画を進めることを承認した。分社化計画の一環として、FCA は FCA の株主に新しい Magneti Marelli の持ち株会社の株式を分配する。Magneti Marelli の株式はミラノ証券取引所に上場予定である。この分離独立は慣習法令の承認や税制面および法的考慮、FCA 取締役会による取引構造の最終承認、その他の要件の対象となる。FCA では 2018 年末から 2019 年初頭の分離独立完了を予定している。

「この分離独立は FCA の株主に価値をもたらすとともに、今後の Magneti Marelli の戦略的成長に欠かせないオペレーションの柔軟性も提供するものである。分社化により、FCA はコアポートフォリオにより一層の力を注ぐことができると同時に、資本基盤を改善することもできる」と FCA の CEO である Sergio Marchionne は述べている。

重要ポイント：Magneti Marelli は照明やパワートレイン、エレクトロニクスシステム、サスペンションシステム、排気システム、プラスティックコンポーネントおよびモジュールなどの分野で存在感を示す、自動車業界の大手サプライヤである。世界中に 86 の生産施設と 14 の研究開発センター、43,000 人の従業員を持つ。Magneti Marelli の 2016 年の売上は 79 億ユーロ（83 億米ドル）だった。

FCA は同社の自動車パーツユニット Magneti Marelli に対する選択肢を約 2 年間模索していた。2016 年 8 月、FCA は Magneti Marelli の事業の一部を Samsung Electronics に売却する話し合いを持ったと報じられた。しかし三ヵ月後、Samsung は Harman International を 80 億米ドルで獲得する合意に達した。その後、FCA と Samsung の間の交渉は行き詰まったと伝えられている。*Bloomberg* は昨年、FCA は自動車コンポーネント事業を分社化する計画を進めると同社 CEO である Marchionne 氏が語ったと報じており、「コンポーネント事業の活動のなかには自動車事業に属していないものもいくつかあり、グループからこうした資源を切り離して純正化する必要がある」と同氏の言葉を引用している。

Marchionne 氏は現在、2018 年～2022 年の五ヵ年計画に取り組んでおり、この計画は今年 6 月に開始される予定である。同氏によると、FCA と Magneti Marelli の分離はこの事業計画の重要な要素になるという。「FCA 取締役会は、この分離が適切な次のステップであり、Magneti Marelli と FCA、そして当社の株主に恩恵をもたらすものになると自信を持っている」と同氏は昨日のプレスリリースで述べている。

Reuters のレポートによると、FCA の顧問は当初、FCA の負債削減の資金調達を念頭に Magneti Marelli の IPO（新規株式公開）を検討していた。しかし、FCA の主要株主である Agnelli 一族が、業界評価の低さを理由に IPO に賛成しなかったと伝えられている。同一族はまた、Magneti Marelli の株式価値の希薄化も望まなかったという。こうしたことが、Magneti Marelli の株式が FCA の株主に分配されるこの分社化計画を FCA 取締役会が進める要因となった模様だ。