

職務経歴書

2024年9月6日現在
氏名 伯耆田 淳

■職務要約

入社後、39年間は設計開発部に席を置き、設計開発、生産立ち上げ、製品収支改善活動のリーダーとして業務を推進しました。この内、アメリカは4回の駐在で19年、ドイツで2年活動したので海外での活動は全部で約21年間になります。問題があるところや、問題の潜んでいたところへ行き活動したので、数多くの「ものがない」「ものが壊れた」「性能が出ない」などの問題を解決しました。課題が多く、業務推進時に研究所、設計、品質保証、営業、顧客、サプライヤ等をリードするため、自分でも勉強し実務をしながら現場主義でクロスファンクショナルチームの活動を推進しました。担当製品の生産拠点多く日本、北米、欧州、中国、タイなど全世界にわたっていたので各地域の文化に触れ、人々のモチベーションを上げみんなに活躍してもらいながらグローバルな活動を展開しました。最後の1年間はエンジニアの実践力を高めたいと考え、教育の仕事を進めました。

■職務経歴

1984年4月～2024年4月 (株) 日立製作所→日立オートモティブシステムズ (株) →日立Astemo (株)	
事業内容：自動車部品の開発、製造、販売 売上高： 1兆9200億円 従業員数： 90,000人 (2022年時点)	正社員として勤務
期間	職務内容
2023年4月～2024年4月	人材統括部総務部教育課に異動し、技術研修の開発や業務委託契約のシステムを完備したり、新規研修をホンダなどと協力して立ち上げ、さらに約30の研修を実施しました。 【実績】 (1) 重要品質事例問題の研修の立ち上げ (2) 各研修サプライヤとの業務委託契約のシステム完備 (3) 約30の研修の実施
2017年7月～2023年3月	日立オートモティブプロダクツ (アメリカ) Inc. に出向、設計部のシニアダイレクターとしてアメリカでの設計力強化、顧客との製品開発、サプライヤとの部品現地調達、生産立ち上げを推進しました。 【実績】 (1) GM、Fordのモータの生産立ち上げと部品現地調達および品質問題解決 (2) Fordのインバータ生産移管 (日本→アメリカ) (3) Eアクセルの開発
2013年4月～2017年6月	日立オートモティブシステムズ (株) EMS設計部の担当部長として、燃料系システム部品の開発と日本、北米、欧州、中国の生産拠点の収支改善プロジェクト活動を推進しました。 【実績】 (1) 新しい高圧ポンプを開発 (高さ：64mm→37mm、値段：\$100→\$50) (2) 高圧ポンプの新規受注 (VW, Audi、ホンダ)

期間	職務内容
2006年6月 ～2013年3月	<p>日立オートモティブプロダクツ（アメリカ）Inc. に出向、設計部のダイレクターとしてアメリカでの高圧燃料供給システムのGMとの開発とその生産立ち上げを推進しました。エンジン騒音を低減するため、世界発となるインジェクタ吊り下げ式ラバーアイソレータシステムを開発し、300億円/年の売り上げを実現しました。また、高圧ポンプは現地生産を開始しグローバル収支の改善を実施しました。</p> <p>【実績】 (1) GMの高圧燃料供給システム、世界発のインジェクタ吊り下げラバーアイソレータシステムを開発と生産立ち上げ（300億円/年） (2) 高圧ポンプのケンタッキー工場での生産立ち上げ</p>
2006年2月 ～2013年6月	<p>日立オートモティブシステムズ（株）EMS設計部の主任技師として、燃料系システム部品の開発を推進しました。また、日本に開発拠点を置くインジェクタとポンプの開発を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) インジェクタの吊り下げ式のGMへの提案作成 (2) 高圧燃料供給システムのDFMEA作成</p>
2001年10月 ～2006年1月	<p>（株）日立製作所とボルグワーナーターボシステムズ（株）のジョイントベンチャーである日立ワーナーターボシステムズ（株）に出向して戦略購買課長としてグローバル原価低減を推進、さらに設計部主任技師としてターボチャージャの開発設計を推進しました。2003年～2005年にはボルグワーナー社との関係修復のため、ドイツでボルグワーナー社と活動を行いました。</p> <p>【実績】 (1) ターボチャージャの原価低減（材料費37%低減） (2) インドのサプライヤからの鋳物調達の推進 (3) いすゞ用可変ベーン式ターボチャージャの開発 (4) いすゞ用ターボチャージャをタイで生産立ち上げ (5) タイにおけるタービン翼破損問題の解決</p>
1996年7月 ～2001年9月	<p>日本側で発生したターボチャージャの開発問題解決のためアメリカから日本に戻り（株）日立製作所自動車機器事業部佐和工場エンジン機器設計部主任技師（1997年から）としてスズキ、いすゞのターボチャージャの開発を推進しました。また、フィアットにもサンプルを持ち込み受注拡大活動を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) ターボチャージャの受注拡大（4000台/月→10000台/月） (2) フィアットのターボチャージャ受注活動で、競合他社と性能競争を行い、パラメータ設計で性能が1位となりました。この時のデータベースとノウハウは後の性能開発の財産となりました。</p>
1995年9月 ～1996年6月	<p>日立オートモティブプロダクツ（アメリカ）Inc. に出向、設計部のシニアエンジニアとして、設計と購買の強化を実施しました。また、現地サプライヤとの関係を良好なものにして、原価低減と値段低減を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) 全機械系製品の現地生産活動強化</p>

期間	職務内容
1993年9月 ～1995年8月	<p>(株) 日立製作所自動車機器事業部佐和工場エンジン機器設計部の技師としてGMとフィアットのスロットルボディの開発を推進しました。1994年の4月から9月は日立オートモティブプロダクツ (アメリカ) Inc. の開発問題経穴のため現地で活動を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) Fordアイドルスピードバルブの顧客認定資料 (設計改善と耐久試験) (2) GMとFiatの新規スロットルボディの開発</p>
1988年9月 ～1993年8月	<p>日立オートモティブプロダクツ (アメリカ) Inc. に出向、設計部として、生産立ち上げ、部品の現地調達、品質問題解決、収支改善、プロジェクトマネージメント、現地における開発、試作、市場クレーム対応、顧客との製品開発、現地サプライヤとの技術および値段の交渉を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) Fordアイドルスピードバルブのの生産拡大と部品現地調達による収支改善 (2) GM熱線流量計付きスロットルボディの生産拡大 (3) 日産スロットルボディの現地生産立ち上げ (4) ホンダキャニスターの部品現地調達拡大と品質問題解決 (5) 鋳物の巢の基準作成 (6) 現地部品現地調達基準書の作成</p>
1987年2月 ～1988年6月	<p>(株) 日立製作所自動車機器事業部佐和工場エンジン機器設計部でGM向け熱線流量計付きスロットルボディの開発を推進しました。</p> <p>【実績】 (1) GM向け熱線流量計付きスロットルボディの開発 (オリジナルに対し原価低減 \$ 110→\$ 69)</p>
1984年4月 ～1987年1月	<p>(株) 日立製作所自動車機器事業部佐和工場開発部でターボチャージャの開発を推進しました。世界耐久レースに参加したマツダとマーチのレーシングカーに搭載のターボチャージャを開発しました。</p> <p>【実績】 (1) 世界耐久レース用ターボチャージャの開発 (2) 可変容量ターボチャージャ開発</p>

以上