

井莉 私が開発リーダーとして担当しているのは「二輪車向けACC」(アダプティブクルーズコントロール)と呼ばれるシステムです。前走車と安全な距離を保つことで追突を防ぐ「二輪車」においては最新の技術を開発しています。たとえばACCの速度を100km/hに設定しておけばその速度を保って走行しますが、前の車と近づく時にだけシステムが自動で減速します。四輪車の自動運転に関連する技術ですね。ただし「二輪車のユーザーは趣向性の高いユーザーが多く、ボッシュとしてもライダーの二輪車に乗る楽しさを重視しているため、現時点で二輪車の自動運転は目指していません。『走る喜び』と快適な運転の両立を目指しつつ、現在は来年から開始する予定の量産に向けて、開発も佳境です。ACCには前方を認識するレーダーセンサー、傾きを検知するセンサー、ABSと連動して減速させる機構、エンジンに加速指令を送るシステムなどさまざまな機能が必要となり、プロジェクトにもさまざまな専門性を持ったエンジニアが参加しています。

部分的ではなく、手がけたものは最後まで責任を持つ



小野 いま井莉さんが説明した「二輪車のACC」については、実は7年以上前から社内開発企画が進んでいました。すでに四輪車では自動運転の技術がどんどん開発されており、それが二輪車にも展開するのは自然な流れです。ただそこに突き進むだけの覚悟と技術力があるのか、各サプライヤーは問われていた。その点、ボッシュには長い歴史の中で培ってきた四輪車向けの「ACC」ノウハウが豊富にあり、さらにその蓄積を二輪車に適用できる技術もあった。他社に先駆けられるアドバンテージがあったと思います。

井莉 もうひとつ付け加えるなら、開発をするに当たってはパソコンで打ち込むだけではなく、実際に私たちがエンジニアが車両試験をしているのも強みだと思います。革のつなぎを着てヘルメットをかぶって、自らバイクに乗る。実際にライダーが何をどう感じるのか体感するんです。計測データには表れてこないリアルタイムを私たちは持っている。最終製品をつくっているバイクメーカー様でも、テストライダーが走行試験をする場合が多いですから、私たちの声に耳を傾けてくださるメーカー様も非常に多いです。

小野 エンジニアにとってのポッシュという開発環境を考えると、最終製品メーカーではないので、ひとりの世界観に縛られないというのが魅力だと思います。

井莉 そうですね。最終製品メーカーはさまざまな技術をもとめあげていますが、ボッシュにはいくつもの独自技術やアドバンテージがあるため、当社主導でプロジェクトが生まれる機会がよくあります。『言われてく』ではない。

小野 また、取引をしているメーカーがグローバルというのも大きいですね。私の部門からは常にボッシュ本社のあるドイツにもメンバーを派遣しているため、世界の技術トレンドがどこに向かっているのか肌で感じられるんじゃないかと思えます。鍛えてほしいのは、英語力よりコミュニケーションする意欲の部分。技術者同士ならどの国でも図面や絵があればやり取りはできるはずですよ。

井莉 小野さんは若い頃に3年半、ドイツに駐在されていたんですよね。私も年間、ドイツ・アプシュタットで採まれました。技術者として以前にビジネスパートナーとして異なる価値観や背景を持った人々とコミュニケーションを推進する。この大変さが身にしみて分かりました。出張でもスペイン、イタリア、アテコ、スロバキア、ハンガリーなど多くの国に足を運んでいますが、自分の生活環境をまるごと海外に移すというのとはやはり違います。

小野 ポッシュはドイツのメーカーですが二輪車向けアシスタンスシステムはグローバルの開発本部が日本にあり、ここで開発したコア技術を各国で量産するイメージ。同じ二輪車のカテゴリーであっても、ドイツと日本では役割が違ってくる。四輪車ではその逆の役割分担なので、日本で働く二輪車の開発エンジニアは日本にいな

Company Information

Invented for life.

今日も日本で海外で、続々と生まれる車、バイクたち。その隅々に世界トップレベルのサプライヤーであるポッシュの最先端テクノロジーが息づいています。「ポッシュの歴史は、車・バイクの進化の歴史」とまで言われる長く輝かしい実績のもと、数多くの革新技術を量産化し、誰もが使えるようにすることで、多くの業界スタンダードを確立してきました。モビリティ産業が変換期を迎えている現在においても、私たちはその進化をリードし続け、ドライブングをより快適に、より安全に、そしてより効率的にするために日々尽力しています。「電動化」「自動化」「ネットワーク化」を今後の大きなトレンドとして重視し、新世代のエコロジー技術やセーフティ技術、次世代エネルギー技術等、車・バイクがこれからは社会や地球の一員であり続ける為に未来を見つめた技術に挑戦し続けています。世界を舞台に活躍したい、高度な技術を極めたい、貴方の夢を実現するフィールドです!

会社概要

社名/ポッシュ株式会社 英社名/Bosch Corporation 略称/ポッシュ
 設立/1939年7月1日 資本金/170億円(2019年12月期)
 代表者/代表取締役社長 クラウス・メーター 本社所在地/〒150-8360 東京都渋谷区渋谷3-6-7

海外を知り、日本の開発環境の良さを知る

小野 我々が手がけている技術は「ACC」であれ「ABS」であれ、電気系、情報系、機械系それぞれの知見が組み合わさって生み出されていきます。それとこの分野の魅力と言えるかもしれない。ただ、自分自身のことを振り返ると、機械工学を専攻していた学生当時、ソフトウェアは食わず嫌いだっただけ(笑)。井莉さんは何専攻だったの?

井莉 私ロボット開発の研究室にいたので、電気も情報も機械もひと通り学ぶ必要があつて、それはいまの業務にも生きています。多彩なバックグラウンドもこのチームの特色ではあります。日本のオフィスでも割強的に外国人社員が働いています。

小野 多趣味なメンバーは多いかもね。私自身、学生時代にはバイクのレースに出たり、自動車のラリーに出たりしていたから。社内を見渡すと全日本レベルの自転車レーサーとか、ガレージを持つほどの車好きとか、毎週末釣り三昧とか、自分の時間を謳歌している社員をよく見かけますね。

井莉 私もバスケボール、スキー、クラシック鑑賞と趣味は多い方です。ワークライフバランスという流行ワードが生まれる前から、ボッシュの社員はバランスよく生きているひとも多いように感じます。

多種多様なバックグラウンドが、次の技術に生きてくる

小野 我々が手がけている技術は「ACC」であれ「ABS」であれ、電気系、情報系、機械系それぞれの知見が組み合わさって生み出されていきます。それとこの分野の魅力と言えるかもしれない。ただ、自分自身のことを振り返ると、機械工学を専攻していた学生当時、ソフトウェアは食わず嫌いだっただけ(笑)。井莉さんは何専攻だったの?

井莉 私ロボット開発の研究室にいたので、電気も情報も機械もひと通り学ぶ必要があつて、それはいまの業務にも生きています。多彩なバックグラウンドもこのチームの特色ではあります。日本のオフィスでも割強的に外国人社員が働いています。

小野 多趣味なメンバーは多いかもね。私自身、学生時代にはバイクのレースに出たり、自動車のラリーに出たりしていたから。社内を見渡すと全日本レベルの自転車レーサーとか、ガレージを持つほどの車好きとか、毎週末釣り三昧とか、自分の時間を謳歌している社員をよく見かけますね。

井莉 私もバスケボール、スキー、クラシック鑑賞と趣味は多い方です。ワークライフバランスという流行ワードが生まれる前から、ボッシュの社員はバランスよく生きているひとも多いように感じます。



Shunsaku Ono

Yoshihide Igari

四輪駆動車向けABS制御アルゴリズム開発、次世代ABSシステムプラットフォーム開発、小型ABSシステムの日独共同開発など、四輪車の「ABS」分野でキャリアをスタートし、活躍してきた小野。四輪車向けの技術開発を経て、2002年より二輪車向け技術開発にも従事し、2014年の組織変更に伴い二輪車に特化。「学生時代に車もバイクも乗り回していたので、どちらも好きなんですよ」と小野は語る。現在は、セーフティアシスタンスシステムの機能開発責任者として、現場の目線をおぼろげに忘れることなく、技術開発・戦略の策定において、グローバルに組織をリードしている。

就活時にはオートモティブ関連企業を幅広く受けていたと語る井莉だが、ポッシュに就職したことは大正解だったと胸を張る。「独立系サプライヤーである優位性を活かし、国内外さまざまな二輪車メーカーと仕事ができるほか、新規機能に関しては、ポッシュにコア技術があり、メーカー側からアプローチがある」とのこと。その中心に自分がいてビジネスを動かしている感覚はポッシュにいるからこそ得られる価値あるものだと言います。

世界中の自動二輪車に、走行の安全性と快適性を高める新機能を

小野 私たちの部門では主に、自動二輪車(以下「二輪車」)に搭載するセーフティ機構およびシステムソフトウェアの開発を行っています。いわばバイクの安全走行を実現するための仕組みづくりですね。日本でも2018年に新型二輪車への装備が義務化されたABSサンチロックブレーキシステム)や「MSC(モーターサイクル用スタビリティコントロール)」など、ボッシュが世界をリードしている技術はいくつもあります。四輪車に比べて、二輪車は生身のライダーが運転をするわけで、安全性は極めて重要です。世界中のバイクメーカー様と協業して技術開発するケースもよくありますが、当社が独自機能を開発することも多く、私たちのプレゼンテーションを受けてバイクメーカー様がその機能を前提に新製品を企画するという流れも多々あります。

ポッシュ株式会社

モーターサイクル&パワースポーツ事業部門
 技術本部 システム セーフティー技術部

部長 第3システム開発グループ 課長

小野 俊作 井莉 佳秀