



大移動ができる国道や広々した田舎道ばかりではなく、造成された急勾配の坂や、曲がり角の多い宅地エリアの走行が多いルートも走る路線バスなだけに、機械ストレスのたまり方も千差万別。それだけにメンテナンスの重要性は高い。

約1000台のバスを対象とした ATのメンテナンスに 各地を奔走中!?

構内の出荷場。大量のATユニットがフォークリフトのパレットの上で出荷待機していた



作業場では出荷に際しての最終調整と整備が行われる。これも並べられたATのひとつひとつを一人で行う



この検査場では、並べられたATの状態を検査員がチェック。不備・不具合があれば即座に修理される

「弊社はもともと、産業機械などに使用されているアリソンのトランスマッキンシヨンのメンテナンスを業務にしているのですが、バス需要が増えたために現在のようなバスに携わる比率が大きくなっています」

「とても理系エンジニアには見えない(?)穏やかな表情の中村部長が切り出してくれる。大型ボンブなどの産業機械でも、トルクを仕事力とする機械の内部ではアリソンのトランスマッキンシヨンが働いているのだという。

「建機にも使用されています。そのメンテナンスも弊社の業務になっているんですよ」

「大きなものでも基本は同じようなも

テクノロジー」というものをなかなか想像できないが、「源しげ(?)だ。さて、同社の展開

「弊社はもともと、産業機械などに使

用されるアリソンのトランスマッキンシヨンのメンテナンスを業務にしているのですが、バス需要が増えたために現在のようなバスに携わる比率が大きくなっていました」

「とても理系エンジニアには見えない(?)穏やかな表情の中村部長が切り出してくれる。大型ボンブなどの産業機械でも、トルクを仕事力とする機械の内部ではアリソンのトランスマッキンシヨンが働いているのだとい

う。「建機にも使用されています。そのメンテナンスも弊社の業務になっているんですよ」

「大きなものでも基本は同じようなも



関東以西の
(関西地域を除く)
アリソンATは
ウチでまとめて
面倒見ますのでっ!!



アスカテクノス株式会社
執行役員 事業部長
中村浩之さん



東京都八王子にあるアスカテクノス株式会社本社社屋。このなかは超機密のテクノロジーでいっぱい!! 社名板の横にはアリソンロゴの看板も並んでいた

関東から西のアリソンのメンテナンスとディストリビューターがおもな業務

まずアリソンのオートマチックトランスマッキンシヨンは、いすゞ、三菱ふそうなどバスメーカーに販売されている。しかし今回登場するアスカテクノスはメーカーではなく、事業者にサービスを提供している企業。対象物となるのは同じくアリソンのATユニットだが、すでに稼働を始めているバスに対しての「手当て」が業務となる。八王子にある同社では現在、30名ほどのスタッフがアリソン・クルーとして働いているが、前号で紹介した東京機器が主に関東から北のエリアを担当しているのに対して西の方面を担当している、といつても一社でまかないきれるはずもなく、各地で他企業と提携し、アリソンのアフターサービスネットワークを開拓している。そのコアなっているのがアスカテクノスなわけで、そのネットワークのディストリビューターとして機能している組織だ。

同社本体の活動エリアとしては東京

バスマガジンでは普及目覚ましいアリソントランスマッキンシヨンの情報、話題を取り上げているが、前号ではついにメンテナンス（故障診断、調整、修理、オーバーホールなど）を行っている企業の取材が実現できた。今号では引き続き、主に関東から西方面においてのメンテナンス、ディストリビューター業務を行っている企業、アスカテクノスを訪問、アリソン事業部の執行役員を務める中村事業部長に、日本のバスで主役になりつつあるアリソンATの諸情報を聞いてきた！

物理的メンテナンスは各電子制御系の不具合は



アリソンATのサービスを行うことができる資格をスタッフが習得したという証。そのライセンスが同社の壁に掲示されている



ボディのアリソンのロゴがデザインされたこのトラックは輸送用ではなく、顧客のところに出向いて、アリソントランスマッisionのデモンストレーションを行うための車両

優しそうな笑顔を向けていただけたが、この方はメカニックがアリソンのメンテナンスを行う資格を取得する際の、日本でただ1人のインストラクターである、アリソン認定サービストレーナー。アリソン事業部 技術顧問の三浦征夫さんだ

アスカテクノスで聞いたまざまな話から、今後のアリソン・ATの発展ぶり、飛躍ぶりの大きさが十分に予見できた。燃費向上をはじめとする環境維持・改善のほか、ドライバーの疲労軽減、ストレス低減、乗客の快適さ向上、乗務員雇用問題の解消など、ATができることははとても多い。最後に中村部長は今後の展望について、「観光・高速用のバスにもアリソンのATはベストマッチなんですけどえー、載せてほしいですねえ」と、穏やかな笑顔から巨大な野望が飛び出した。

に、なかなかに忙しいものですから、現在アリソンのサービスディーラーを増やしていく方向にあります」事業拡大ということとでとてもいいことなのだが、アリソン・トランスマッジンのメンテナンスを行なう技量を持つ技術者がいなくてはこれも叶わないのではないか、といふ懸念に、「弊社には日本でただ一人の『アリソン認定サービストレーナー』がおりまして、この者が今後も積極的に講習を行い、サービスディーラーで働く技術者を増やしていく予定です」その人物とは、アスカテクノスにおいて「アリソン事業部 技術顧問」という肩書きをお持ちの三浦征夫さんだ。日本でただ一人、『技術顧問』なんてどんなに恐い博士が登場するのかと怖じ気づいていたら、笑顔の優しそうなおじさん（失礼!!）をご紹介いただい

事業者で。 一手にお引き受け!!



製品調整の方法は、場合によってはこのような手作業でも行われる。細密な機械であっても、エキスパートの手がもっとも信頼できる

A photograph showing a worker in a dark uniform and cap seated at a stainless steel workbench, focused on a task involving various tools and containers. The background shows a workshop environment with green walls and equipment.

「疲労や圧力によるストレスで滑りが生じて、性能劣化が起ります」
そのため、都市部では特にスパンの短いパーセンの定期交換が必要とされ、さらに、「安全快適な運行を実現するためには、または劣化・磨耗による故障が発生してからの修理費を軽減するためにオーバーホールを推奨しています。推奨時期に関しては年内を目標に案内できるように検討しております」
大きなトラブルを起こすと修理に時間も費用も多くかかることで、長期間の休業車両となってしまうことから、事業者の営業にも影響するため、そうなる前に手を入れておくことでユーザー側のダメージが少なくてすむ、とのこと。また、「そんなわけで、大変ありがたいこと

するバス事業 主にプロクレームのリバリー」ということだが、
「A-Tのメンテナンスの基本は乗用車
と同じで、A-Tフルードとフィルター
の定期的な交換なんです。ただしこれ
は各バス事業者さんの整備工場でメカ
ニックさんが行っています。定期的に
3ヶ月」ととか、「車検」ととか、バス
は走る場所によってストレスの種類が
異なりますので、各事業者さんがその
走行環境は一番存知。その交換周期も
経験上から割り出しているわけです。
もちろん、相談や状態点検など、依頼
されれば即応いたしますが」

確かに多くのバス事業者では、自社
工場内における日常点検は基本。その
なかにA-Tのフルードとフィルター
(ストレーナー)交換もプログラムさ
れているわけだが、電子制御関係のト
ラブルとなると、やはり専門家の出動
が必要となる。

**大きなトラブルが起きる
前の事前のメンテナンス
でバスの健全運行を実現**

現在は三菱ふそう車、Jバス車のい
ずれも大型車はアリンソン社のATが搭
載されている。台数も増え、仕事にも
一貫性が出てやりやすくなるのでは、
と思うが、「いずれもまったくの別ものなので…
⋮」
と一蹴(?)。バス車両というハード
ウェアは同じでも、やはり走行距離、
風土、走行環境が異なれば、シフトす
る回数だけでも1対100くらいの差
があるという。

「シフトの回数、すなわちクラッチの
接続回数ということになるのですが、
やはりそれが多い都市部を走る車両は

卷之三

するバス事業 主にアコケテムのリカバリーということだが、

出張整備・修理というかたちの業務になるのです