

尼崎市交通局 68年の歴史に幕

戦前、尼崎市域内のバス事業は阪神乗合自動車と阪神国道自動車（いずれも現 阪神バス）、ならびに阪神合同バス（現 阪急バス）が行っていました。戦災によって戦後しばらくは各路線は運休したままとなり、市内交通に不便が生じました。南部に重工業地帯を持つ尼崎市では、南北間の交通を整備するのが産業復興の為にも重要であるとの認識から、自ら市営バスの運行を企画しました。徳島市交通局より電気バスを借り入れて試験運行後、1948年より営業開始したのが尼崎市交通局の創業です。

開業当初は電気バス3両で、市内南部のみの営業でした。しかし、すぐに市内北部への路線が新設され、やがて市内全体に拡張しました。開業に際しては、直接の利害関係が少ない阪神電鉄は協力的で、運休路線の免許を尼崎市に譲渡しました。阪急バス免許譲渡に消極的で、神崎線などでは競合関係にありました。しかし、これも昭和50年代までに調整されました。

昭和30年代半ばまでは、市内南部の工業地帯の好況にも支えられて順調に乗客数も伸び、安定した黒字経営が続き、運行路線数も増加していきました。また、ディーゼル車の導入やワンマンカーの運行など、周辺都市のバス運行会社よりも先行して取り入れました。（1977年ワンマン化率100%達成）

昭和30年代後半になると、輸送人員こそ増加しているものの、自動車交通量の増加による道路渋滞に伴う運行効率の悪化、人件費の上昇に伴い、営業収支が赤字に転落しました。ワンマンカーの運行による車掌の削減や乗務員手当て見直しを行って経費削減に努め、1977年には全路線のワンマン化が完了しました。しかしながら赤字経営は続いたため、1981年・1986年・1998年には運行路線の見直しによる合理化や車両数の削減を実施しました。その際は幹線バス方式を導入し、朝夕と昼間時では運行路線を変更しました。これは、幹線（阪急～国鉄～阪神の駅を直結）、地域線（市内各駅と住宅地や工業地帯を結ぶ）を設定し、さらに昼間は一部路線を市役所や公共施設への連絡を目的に循環線（東部、中部、西部、西部循環線特系統）に置き換えて運行することで、利便性の向上や定時性の確保を目指したものです。

一方、乗客サービスについては、1979年初めてに冷房車を購入、1990年には100%冷房化しました。また、ノンステップバスは1998年に導入し、2009年には全国で初めて全車ノンステップ化を達成しました。他には、2000年「環境定期導入」、2002年「寿定期導入」「鉄道連絡定期導入」、2004年「全車両の方向幕をLED化」、2006年「バス運行情報案内システム『あまっこガイド』の運用開始」などがあげられます。『あまっこガイド』は、携帯電話・パソコンなどの端末からは、利用区間や個別の停留所名などを用いて情報の検索し、「停留所の時刻表に掲載された時刻」と「実際にバスがその停留所へと到着する予測時刻」の双方の情報が提供されるものです。また、車種（ノンステップバス／ラッピングバスなど）の情報も同時に提供されます。

様々な施策を講じてきた市バスですが、なかなか収支改善が図れませんでした。そこで、2004年には一部路線（70番）で尼崎交通事業振興株式会社との共同運行を開始し、一部路線（21/21-2/22/23/24番）については同社へ管理委託しました。さらに2005年、尼崎交通事業振興への管理委託路線を拡充しました。

（阪急園田発着路線は全て管理委託）。 また、2009年には武庫営業所および同営業所運行路線を阪神バスに管理委託し、ダイヤ改正も実施しました。

しかし経費削減・事業縮小の労苦もむなしく、市バスは2016年3月19日をもって運行を終了し、全路線を阪神バスへ移譲、68年の歴史に幕を閉じました。なお、阪神バスへの移管となって hanica・PiTaPa・ICOCA が旧交通局路線でも利用可能になりました。旧市バスは阪神バス尼崎市内線として再スタートしましたが、路線・ダイヤは3年間は現状維持され、運賃・乗車方法・車両の塗装も当面変更しない予定です。

