

## 交通局の沿革

昭和23年 3月 8日 一般乗合旅客自動車運送事業を開始（高洲～鶴町 1.6km）

昭和26年 11月 1日 一般貸切旅客自動車運送事業を開始

### [開業時の背景]

市営バス開業以前の尼崎市内の交通は、鉄道等が利用可能な東西の交通機関の発達に比べ、南北交通が未発達であった。また、戦後南部工業地帯に関西電力や日亜製鋼等が立地し復興が急がれていたものの、南北の公共交通機関がなく、通勤が非常に困難であった。

このような状況を踏まえ、当時の市長は、民間バス事業者に市内へのバス路線乗り入れを依頼したが、木炭の燃料不足を理由に断られるなか、南北交通の不便を解消するため、市がバス事業を実施することとなった。

昭和33年 9月 1日 新庁舎久々知営業所（現塚口営業所）での営業開始

昭和38年 9月 20日 武庫営業所を新設

昭和42年度 年間乗合輸送人員 46,764千人（1日あたり 127,770人）と最高を記録

### [開業時～昭和40年代前半の経営状況]

昭和23年に、電気バス3台・運転手3人・車掌3人で運行を開始した。市内の人口の増加及び市民の生活圏の拡大に合わせ、市営バスも路線網を拡大し、昭和30年代半ばには、路線網は市内全域にわたり、利用者も増加していった。

その後も事業規模を年々拡充し、昭和42年度に1日平均乗客数12万8千人となり、市営バス開業以来、最高の乗客数を記録した。

昭和53年 4月 1日 市バスサービスセンターを新設

昭和56年 4月 1日 路線問題調査会の答申に基づく路線再編成の実施

昭和61年 7月 1日 幹線バス方式による路線再編成の実施

昭和63年 4月 1日 尼崎交通事業振興㈱の設立

### [昭和40年代後半～昭和60年代前半の経営状況]

自動車の増加に伴う道路渋滞の慢性化や南部工場地帯の衰退などにより、昭和42年度をピークに乗客数の減少が続いた。

一方、昭和48年の石油ショック以後の物価高騰が輸送コストの上昇を招き、これらが相まって市営バス事業の財政は悪化し、経営状況は年々深刻なものとなった。

これに対し、「市民の足」としての市営バスを守り続けるという基本認識のもと、乗客の需要や都市構造の変化に対応した路線見直しを数次にわたり実施するとともに、事業の効率化、財政状況の改善、乗客サービスの向上などに取組み、経営の健全化への道を模索した。

しかし、道路渋滞によるバスの走行環境の悪化や自家用自動車、自転車等他の交通手段への移行等により、全国的なバス離れの傾向と同様、市営バスにおいても例外ではなく一層厳しい経営状況となった。

- 平成 5 年 10 月 5 日 都市拠点整備事業に伴い、中央営業所を塚口営業所に統合
- 平成 7 年 1 月 17 日 阪神・淡路大震災発生
- 平成 7 年 4 月 1 日 一般観光貸切事業を廃止

[平成7年前後の経営状況]

乗客数の減少が続く中、平成7年1月17日、阪神・淡路大震災が発生した。震災後の復興に伴う交通規制の影響等により、運行の中止、迂回運行を余儀なくされ、乗客数の減少にさらに拍車がかかることとなり、事業を取巻く経営環境は一段と厳しい状況が続いた。

しかし、市営バスは通勤、通学、通院、買物など「市民の足」としての普遍的な役割は勿論のこと、加えて、急激に進展する高齢化社会において、高齢者や障害者等の、いわゆる移動制約者の移動手段として、また地球環境の保護が世界的に叫ばれるなか、自家用自動車よりも環境にやさしい乗り物として、まちづくりに不可欠な存在となっており、その役割はますます大きなものとなってきている。

- 平成 8 年 9 月 14 日 市制 8 0 周年記念事業の一環としてペイントバス 3 台を作成
- 平成 9 年 1 月 1 日 ギャラリーバス事業を開始
- 平成10年 1 月 14 日 路線の再編成の実施（循環線の廃止、終日の運行形態を統一）
- 平成10年 4 月 1 日 武庫営業所及び戸ノ内でサイクルアンドバスライドを開始
- 平成10年 4 月 4 日 ノンステップバスの運行を開始
- 平成12年 3 月 1 日 プリペイドカード方式による共通乗車システム「スルッとKANSAI」を導入
- 平成12年 10 月 1 日 カード式回数券（磁気式）を発行、環境定期券制度の導入
- 平成12年 12 月 27 日 公営企業審議会から「規制緩和を踏まえた、今後の市営バス事業経営のあり方」について答申を得る
- 平成13年 3 月 尼崎市営バス事業第 1 次経営計画(平成13年度～平成15年度)策定
- 平成15年 11 月 尼崎市営バス事業第 2 次経営計画(平成16年度～平成18年度)策定
- 平成16年 4 月 1 日 尼崎交通事業振興(株)へ管理の受委託の実施
- 平成17年 11 月 1 日 新規路線開設（60 番）

[平成10年代～]

平成12年に設置した尼崎市公営企業審議会の答申に基づき、規制緩和を踏まえて企業力を高めていくため、「尼崎市営バス事業経営計画（第1次・第2次）」を策定し、乗車料制度の見直しをはじめ、種々の経営改善に取り組んだ。市臨海部への企業進出による乗客増等の要因もあり、一時的に事業収支は黒字基調になる。

平成21年 6月 15日	公営企業審議会から「市民の足の確保を踏まえ、今後の市営バス事業の経営のあり方について」答申を得る
平成21年 12月 1日	阪神バス(株)へ武庫営業所の管理の受委託の実施
平成22年 3月	尼崎市営バス事業経営計画(平成22年度～平成24年度)策定
平成22年 8月	58・48 - 2番 新路線設定(58番は阪急バス(株)との共同運行)
平成23年 3月	武庫営業所の管理の受委託を拡大(委託率65.0%)
平成22年 10月 1日	高齢者市バス特別乗車証制度の見直し(利用者の一部負担の導入)
平成23年 4月	経営健全化団体への転落を回避するため、一般会計から3.5億円の経営支援を受ける
平成24年 4月	前年度に引き続き、一般会計から2.4億円の経営支援を受ける。 (平成24年度決算で清算 1.3億円を一般会計に返還)
平成24年 7月	公営企業審議会から「本市が目指すべき持続可能なバス交通サービスの方向性」(本市バス交通サービスの望ましい担い手のあり方)について答申を得る
平成25年 2月	公営企業審議会答申を踏まえ、「市営バス事業の民営化に向けた取組方針」(市方針)を策定
平成26年 3月 20日	市営バス事業の移譲事業者(交渉権者)について、阪神バス株式会社に決定
平成26年 4月 1日	消費税増税に伴う運賃改定の実施
平成26年 5月	阪神バス株式会社と覚書締結

#### [近年の経営状況]

平成19年度以降は、輸送人員の減少傾向に歯止めがかからず、再び事業収支が赤字となるなか、さらなる経営改善に努めたものの、平成22年10月から実施された高齢者市バス特別乗車証制度の見直し(利用者の一部負担の導入)による減収が、計画で見込んでいた影響を大幅に上回り、交通局独自で「改善型地方公営企業」として維持していくことが困難な状況になった。

こうしたことから、市域におけるバス交通サービス維持の観点から、交通局の地方財政健全化法における経営健全化団体への転落回避を目的として、市営バス事業の方向性が定まるまでの間、一般会計から経営支援補助金を受けた。

一方、市としては、こうした状況を踏まえ、持続可能なバス交通サービスの構築に向け、市営バス事業経営の方向性を踏まえ、本市バス交通サービスの望ましい担い手のあり方について、公営企業審議会に諮問し、平成24年に、民営化を目指すことが妥当である旨の答申を得た。この答申の趣旨を踏まえ、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するといった観点から、市営バス事業を廃止し、民間事業者に移譲することとした。