

都市部における移動に関する社会的排除 を解消する交通に関する研究

西脇 美安¹・猪井 博登²・土井 健司³

¹正会員 西日本旅客鉄道株式会社 (〒530-8341 大阪市北区芝田2-4-24)

²正会員 大阪大学助教 大学院工学研究科 (〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)
E-mail:inoi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

³正会員 大阪大学教授 大学院工学研究科 (〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)
E-mail:doi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

都市部における移動に関する社会的排除を解消するための交通サービスの種類および、サービス内容の一部を明らかにすることを目的とした。

具体的には、社会福祉学で研究されている社会的排除者の特定手法を基に、移動に関する社会的排除者の特定手法を提案した。次に、この提案手法を用いて、研究対象地域における移動に関する社会的排除者の特定を行った。この上で、移動に関する社会的排除者が必要とする交通サービスの種類や、移動に関する社会的排除者の属性、行くことができていない活動施設を明らかにした。

Key Words : *Social exclusion related to mobility, Urban areas*

1. はじめに

移動不便者の移動環境を向上させるための交通サービスとして、種類やサービス内容が異なる様々な手法が生み出されてきた。¹⁾しかし、様々な手法が生み出されてきたために、実際に移動不便者の移動環境を向上させるための交通サービスを整備する際に、どの手法をとればよいのか分からないという問題が生じている。特に、この問題は、鉄道やバス、タクシー等の既存の交通基盤がある程度整備されている都市部において生じやすい問題であると言える。したがって、本研究では、都市部における移動に関する社会的排除者の移動環境を向上させるための交通サービスに着目する。

移動不便者とは、移動に不便を生じている人であり、様々な状態の人がいる。そのため、全ての移動不便者の移動環境を向上させることは難しい。それでは、どのような状態の移動不便者の移動環境を向上させるべきなのだろうか。

ここで、公的な支援を行う対象者を決める考え方の一つとして、社会的排除概念という考え方がある。社会的排除概念は、主に社会福祉学の分野で扱われており、社会的排除という状態を社会問題であると捉え、社会的排除の状態にある人を公的な支援の対象者とするべきである²⁾という考え方である。社会的排除には明確な定義はないものの、「個人や一定の集団が、所属する社会において、その社会では普

通と思われるような生活を送ることができない状態またはその過程」³⁾として把握されている。したがって、社会的排除概念の基では、公的な支援の対象者は、社会の生活状況によって相対的に決定されると考えられている。また、この社会的排除概念を適用すると、移動環境を向上させるべき対象者は、移動できないことが原因で社会的排除の状態にある人となる。

以上を踏まえ、本研究では、移動できないことが原因で社会的排除状態にある人の社会的排除を解消するための交通サービスの提供内容について検討する。具体的には、交通サービスの種類および、対象者、目的地とするべき活動施設について検討する。本研究で検討する交通サービスの提供内容は、実際に交通サービスを整備する際に決定しなければならない事項の一部である。しかし、一部を明らかにすることにより、これまでよりも的を絞った議論を行うことができる点に意義があると言える。また、これ以降、移動できないことが原因で社会的排除状態にある人を『移動に関する社会的排除者』と定義する。

2. 既往研究と本研究の位置付け

(1) 移動に関する社会的排除者の特定方法に関する既往研究

原田ら⁴⁾は、『病院に行くことができない人＝

移動に関する社会的排除者』と絶対的な定義を行った上で、移動に関する社会的排除者の把握方法を提案した。しかし、社会的排除者は社会の生活状況によって相対的に決定される。よって、移動に関する社会的排除者は、社会の移動状況によって相対的に決定される必要がある。

力石ら⁵⁾は、『移動距離・外出時間が短い人ほど、社会的排除の程度が大きい』と仮定した上で、移動に関する社会的排除の程度の測定方法を提案した。しかし、実際には、移動距離や外出時間が短くても自由に移動できている人や、長くても移動したい場所に移動できていない人が存在する。したがって、個人が移動できているか否かを直接把握する必要がある。

(2) 社会的排除者の特定方法に関する既往研究

社会福祉学の分野では、社会的必需項目を用いた社会的排除者の特定方法が研究されてきた。⁶⁾具体的な手法としては、以下の3つの手順を行っている。

a) 社会的必需項目作成

まず、社会的必需項目を作成する。社会的必需項目とは、「一定の地域に暮らす人々にとって、共通に必要なものをリスト化したもの⁸⁾」である。

b) 各項目に関する経験の質問

次に、社会的必需項目の各項目について、過去1年間の経験を直接質問する。その上で、経験したくても経験できていない状態を示す回答を、質問した項目における『欠如』として把握する。

c) 排除基準の設定

最後に、欠如している項目数毎に、回答者に占める割合を整理する。その上で、何項目以上の欠如で社会的排除者とするのかの『排除基準』の設定を行う。

この手法を適用すると、個人の状態を個人の経験で直接把握することができる。さらに、社会の生活状況を考慮した上で、相対的に社会的排除者を特定することができる。しかし、移動に関する社会的排除者を特定することはできない。

(3) 目的

以上の既往研究を踏まえると、個人の移動可否や社会の移動状況を考慮した上での移動に関する社会的排除者の特定方法は提案されていない。また、移動に関する社会的排除者のための交通サービスについて言及した既往研究はない。したがって、本研究では、都市部における移動に関する社会的排除者の社会的排除を解消するための交通サービスの種類、対象者、目的地とするべき活動施設について明らかにすることを目的とする。その上で、具体的には、以下の3点を行う。

a) 移動に関する社会的排除者の特定方法の提案

前項で述べた社会的排除者の既往の特定方法⁶⁾の手順に従いながら、移動に関する社会的排除者の

特定方法を提案する。具体的には、社会的必需項目各項目の質問方法、排除基準について提案する。

b) 提案手法を適用した移動に関する社会的排除者の特定

提案手法を適用し、研究対象地域における移動に関する社会的排除者の特定を行う。

c) 移動に関する社会的排除者の必要とする交通サービスの提供内容の把握

特定した移動に関する社会的排除者が必要とする交通サービスの種類、属性、移動することができていない活動施設を把握する。

3. 移動に関する社会的排除者の特定方法の提案

本章では、2(2)で述べた社会的排除者の既往の特定方法に従いながら、移動に関する社会的排除者の特定方法についての提案を行う。

(1) 社会的必需項目の作成

目的の一つが、目的地とするべき活動施設を明らかにすることであることから、活動と活動施設を用いて社会的必需項目を作成することとする。

まず、イギリスの社会的排除局によって作成された移動に関する社会的排除に関する報告書⁹⁾において、「アクセスが困難となることにより社会的排除の一因となる」と指摘されている活動について項目化したものを表1に示す。なお、社会的排除局とは、イギリスのブレア政権によって設置されていた社会的排除対策に取り組む機関である。

表-1 アクセスが困難となることにより社会的排除の一因となる活動

次元	項目
①仕事	(a)就職活動・面接
②教育	(a)学校外での学習活動
	(b)通学
	(c)進学
	(d)職業訓練
	(e)保育施設への送迎
③医療	医療
④食料購入	食料購入
⑤社会・文化・スポーツ活動	(a)公共施設・サービス
	(b)交友
	(c)社会活動・レジャー

日本においても、表-1に項目化した活動へのアクセスが困難になることが、社会的排除の一因となるのかについては検証されていない。しかし、日本においても表-1に示した活動を行うことができないことは、社会的排除に陥る大きな要因であると認識されている。²⁾⁶⁾¹⁰⁾¹¹⁾したがって、日本においても、表-1に項目化した活動へのアクセスが困難になることが社会的排除の一因となるとして、研究を進める。ここで、表-1に項目化した活動のうち、「⑤

(a)公共施設・サービス」, 「⑤(c)社会活動・レジャー」に関しては, 内容が漠然としており, どの活動施設や活動までを対象とすべきなのか分からない。そのため, 日本において作成された社会的必需項目⁹⁾の「公共施設・サービス」および「社会活動・レジャー」の項目に含まれる活動施設や活動を用いて, 項目を詳細化する。その結果, 社会的必需項目は, 表-2に示す18項目となった。

表-2 社会的必需項目

次元	項目
仕事	(a)就職活動・面接
	(b)通勤
教育	(a)学校外での学習活動
	(b)通学
	(c)進学
	(d)職業訓練
	(e)保育施設への送迎
医療	医療
食料購入	食料購入
社会・文化・スポーツ活動	(a)公共施設・サービス
	図書館
	役所
	保健所
	公園、広場
	(b)交友
	(c)社会活動・レジャー
	町内会などの活動
	ボランティアや社会奉仕活動
	趣味・スポーツ活動
その他定期的な会合がある活動	

(2) 各項目に関する経験の質問

次に, 各項目に関する経験の質問方法について検討を行う。基本的には, 社会的排除者の既往の特定方法⁶⁾で実施されている質問の仕方に従う。この既往手法の設問では, 過去1年間の経験を質問している。その上で, 経験したくても経験できていない状態を示す回答を, 質問した項目における『欠如』として把握している。しかし, このままでは, 「金銭的な理由で食料が買えない」など, 移動以外のことが原因である状態も欠如として把握してしまう。そのため, 既往の設問に加え, 移動できなかったことが理由なのかそれ以外の理由なのかを把握可能な設問を追加する。その上で, 「移動できなかったことが理由」という回答のみを質問項目における『欠如』として把握することとする。

(3) 排除基準の設定

最後に, 排除基準について検討を行う。既往手法⁶⁾では, 社会的排除者の割合が10~20%となるように排除基準が設定されている。しかし, 全員が移動に関する社会的排除者であるとは考えにくい。したがって, 移動に関する社会的排除者を特定する際に, 10~20%の割合を用いると, 緩めの排除基準になる。

一方で, 同じ既往手法⁶⁾において, 「公共の交通サービス」の項目が欠如している人の割合が4%で

ある。よって, 4%の割合を用いると, 厳しめの排除基準になる可能性がある。

以上を踏まえ, 移動に関する社会的排除者の割合が4~20%となる範囲で排除基準を設定することとする。

4. 移動に関する社会的排除者の特定

前章で提案した移動に関する社会的排除者の特定方法を適用して, 実際に移動に関する社会的排除者の特定を行う。本章では, 移動に関する社会的排除者を特定するために設定した研究対象地域, 実施した調査, 移動に関する社会的排除者の特定結果について述べる。

(1) 研究対象地域の概要

研究対象地域として, 大阪市住之江区平林地域を設定した。平林地域は, 地域内に生活関連施設がなく, 地域外に移動しなければ生活が成り立たない地域である。さらに, 地域内にはニュートラムの駅があるものの, 住民の居住地区を走行するバスはない。そのため, 行政が新たな交通サービスの整備を検討している。したがって, 本研究の研究対象地域としてふさわしいと言える。

(2) 調査

a) 調査の概要

平林地域において, 移動に関する社会的排除者の特定に向けた調査を実施した。この調査の概要を表-3に示す。

表-3 調査の概要

調査対象	平林地域内の2,892世帯 各世帯につき高校生以上の1名
調査方法	【配布】無作為にポスティング 【回収】郵送回収
調査期間	2013年11月28日(木)~12月10日(火)
調査結果	【回答票数】502 【回収率】17.3%
調査項目	・社会的必需項目 ・利用可能な交通サービスの種類 ・個人属性

b) 回答者の属性

平林地域の住民と比較して, 回答者の属性に偏りがあるのか検証する。具体的には, 性別および年齢に着目し, 比率の検定を行った。その結果, 女性の方が男性よりも, 高齢者の方が非高齢者よりも, 回答率が高いことが分かった。

(3) 移動に関する社会的排除者の特定結果

a) 回答者に占める欠如している項目数毎の人数および割合

調査結果を用いて, 回答者に占める欠如している項目数毎の人数および割合を表-4に整理した。

b) 欠如している項目数毎の人数および割合の推計

回答者の属性の偏りを考慮した上で、平林地域の住民に占める欠如している項目数毎の該当者人数および割合の推計を行った。具体的には、欠如している項目数毎に、該当者の性別・年齢に着目し、表-5に示すように該当者を4分類した。

表-4 回答者に占める欠如している項目数毎の人数および割合

欠如している項目数	該当者数(人)	回答者に占める割合(%)
1項目以上	89	17.7
2項目以上	45	9.0
3項目以上	27	5.4
4項目以上	15	3.0

表-5 属性に着目した該当者の分類方法

	男性	女性	計
非高齢者	①	②	
高齢者	③	④	
計			⑤

その上で、以下の式1の通りに、①から④のそれぞれの属性の推計人数を算出した。さらに、式2に示すように、①から④のそれぞれの属性の推計人数 U_1, U_2, U_3, U_4 の総和を、推計人数 U とした。

$$U_i = P_i \times \alpha_i \quad (\text{式 1})$$

U_i : i の属性の推計人数

P_i : 平林地域の人口に占める i の属性の人数

α_i : 回答者全体の i の属性の人数に占める

該当者中の i の属性の割合

$$U = U_1 + U_2 + U_3 + U_4 \quad (\text{式 2})$$

以上のような手順で推計した欠如している項目数毎の推計人数を、平林地域の人口である 6,778(人)¹²⁾ で除すことにより、欠如している項目数毎の推計人数が平林地域の人口に占める割合を算出した。これらの結果を表-6に示す。

表-6 欠如している項目数毎の推計人数および平林地域の人口に占める割合

欠如している項目数	推計人数(人)	全人口に占める割合(%)
1項目以上	1049	15.5
2項目以上	469	6.9
3項目以上	288	4.3
4項目以上	175	2.6

c) 排除基準の設定

3(3)で、移動に関する社会的排除者の割合が 4~20%となる範囲で排除基準を設定することを述べた。表-6を見ると、この値に該当するのは、欠如して

いる項目数が 1 項目以上、2 項目以上、3 項目以上の 3 種類であることが分かる。したがって、排除基準を 1 項目、2 項目、3 項目の 3 種類設定することとした。そのため、社会的必需項目が 1 項目以上欠如している人、2 項目以上欠如している人、3 項目以上欠如している人、それぞれを 3 種類の移動に関する社会的排除者として特定した。

5. 移動に関する社会的排除者のための交通サービスの提供内容

本章では、移動に関する社会的排除者の社会的排除を解消するための交通サービスの提供内容として、種類、サービス対象者、目的地とすべき活動施設を明らかにする。そのため、前章で特定した移動に関する社会的排除者の必要とする交通サービスの種類、属性、移動できていない活動施設を明らかにする。また、前章では 3 種類の移動に関する社会的排除者を特定した。したがって、3 種類それぞれの移動に関する社会的排除者の必要とする交通サービスの種類、属性、移動できていない活動施設について明らかにする。まず最初に、排除基準を 1 項目と設定した場合について述べる。

(1) 交通サービスの種類

交通サービスの種類を明らかにするために、その結果、表-7に示す通りとなった。なお、表中では、移動に関する社会的排除者を『社会的排除者』、移動に関する社会的排除者でない人を『非社会的排除者』と示している。

表-7 回答者の必要とする交通サービスの種類と移動に関する社会的排除者か否かのクロス集計表

		社会的排除者	非社会的排除者	計
集約型	人数(人)	80	387	467
	割合(%)	17.1	82.9	100.0
個別対応型	人数(人)	7	6	13
	割合(%)	53.8	46.2	100.0
計	人数(人)	87	393	480
	割合(%)	18.1	81.9	100.0

さらに、必要とする交通サービスの種類によって社会的排除者の割合に差があるのか検証するため、フィッシャーの正確確率検定を行った。その結果、有意確率として 0.003 という値が得られた。よって、有意確率 1% で個別対応型の交通サービスを必要とする人の割合が高いと言える。個別対応型の交通サービスは、実施団体にサービス提供を委ねるケースが多く、行政ではあまり議論されてこなかった。しかし、個別対応型の交通サービスの整備が必要であることが分かった。一方で、集約型の交通サービスを必要とする人も、回答者の約 16% を占めている。しかし、1 回当たりのコストが高い個別対応型の交通サービスで、これら全てに対応することは困難である。したがって、集約型の交通サービスも必要であると言える。

以上より、交通サービスの種類としては、個別対応型と集約型、両方の交通サービスが必要であることが分かった。

(2) 交通サービスの対象者

前項で、交通サービスの種類としては、個別対応型と集約型、両方の交通サービスが必要であることが分かった。したがって、本項では、個別対応型と集約型、それぞれの交通サービスの対象者を明らかにする。

a) 集約型

集約型の交通サービスの対象者を明らかにするために、集約型の交通サービスを必要とする移動に関する社会的排除者の年齢および障害者手帳保有状況に着目した。具体的には、表-8 に示す属性によって回答者を2分類し、移動に関する社会的排除者の割合に差があるのか検証した。その結果、いずれの分類においても、有意確率5%で移動に関する社会的排除者の割合に差があるとは言えないことが分かった。したがって、集約型の交通サービスの対象者は、年齢や障害者手帳保有状況によって限定できないことが分かった。

表-8 回答者の分類方法

年齢	高齢者・非高齢者
	70歳以上・未満
	後期高齢者・非後期高齢者
障害者手帳保有状況	身体障害者手帳or精神障害者手帳有無
	身体障害者手帳有無

b) 個別対応型

個別対応型の交通サービスを必要とする移動に関する社会的排除者は、回答者中7名であった。該当者が少ないため、個別対応型の交通サービスの対象者は考察程度に留まる。

個別対応型の交通サービスを必要とする移動に関する社会的排除者の身体障害者手帳保有状況、要介護・要支援認定状況に着目し、表-9 に整理した。

表-9 個別対応型を必要とする移動に関する社会的排除者の属性

ID	欠如項目数	年齢	要介護・要支援	身体障害者手帳	精神障害者手帳
1	9	44	×	×	×
2	3	不明	○	○	×
3	3	87	○	○	×
4	2	67	○	○	×
5	2	68	○	○	×
6	1	76	不明	不明	不明
7	1	86	○	○	×

この結果、身体障害者と要介護・要支援認定者のどちらでもない人（ID1）が存在した。誤回答かどうか確認するため、既往研究¹³⁾で提案された個別対応型の交通サービスを必要とする人の判別方法を用いた。その結果、個別対応型の交通サービスを必要とする人として判別された。

個別対応型の交通サービスの対象者は、身体障害者や要介護・要支援認定者に限定されることが多い。しかし、これら以外の人にもサービス対象者を広げる必要がある可能性があることが分かった。

c) 移動に関する社会的排除者のその他の特徴

移動に関する社会的排除者の年齢や身体状況以外の属性に着目した。その結果、「暮らし向きが苦しい」と回答した人ほど、有意確率1%で、移動に関する社会的排除者の割合が高いことが分かった。

表-10 暮らし向きで分類した移動に関する社会的排除者・非社会的排除者の人数及び割合

		社会的排除者	非社会的排除者	計
大変苦しい	人数(人)	20	37	57
	割合(%)	35.1(%)	65.0(%)	100(%)
やや苦しい	人数(人)	27	104	131
	割合(%)	20.6(%)	79.4(%)	100(%)
普通	人数(人)	30	207	237
	割合(%)	12.7(%)	87.3(%)	100(%)
ややゆとりがある	人数(人)	3	23	26
	割合(%)	11.5(%)	88.5(%)	100(%)
ゆとりがある	人数(人)	0	10	10
	割合(%)	0(%)	100(%)	100(%)
計	人数(人)	80	381	461

(3) 交通サービスの目的地とすべき活動施設

a) 集約型

集約型の交通サービスの目的地を明らかにするために、まず、集約型を必要とする移動に関する社会的排除者の移動できていない行先を表-11 に整理した。表-11 より、区域外に移動できていない人が多数存在することが分かる。したがって、区単位のサービスではなく、市のサービスとして目的地を設定した方がよいと言える。

表-11 集約型を必要とする移動に関する社会的排除者の移動できていない行先

	住之江区内	住之江区外	不明・無回答	欠如している項目の総数
欠如総数	90	54	32	176
割合(%)	51.1(%)	30.7(%)	18.2(%)	100(%)

次に、移動できていない行先が「住之江区内」であらう回答に着目した。その上で、社会的必需項目の各項目について、欠如している人の人数を欠如している項目数毎に整理したものを表-12 に示す。表-12 を見ても分かるように、特定の項目でなく、様々な項目が欠如していることが分かった。目的地を病院に絞った病院バスの整備が検討されるケースがある。しかし、このように目的地を特定の施設に絞るのではなく、様々な施設を目的地として設定する必要があることが分かった。

表-12 欠如している項目数毎に整理した各項目の欠如している人の人数

項目数	医療	食料購入	就職活動・面接	通勤	習い事	職業訓練	保育施設への送迎	図書館	役所	保健所	公園、広場	ボランティアや社会奉仕活動	趣味・スポーツ活動	町内会の活動など
1	0	2	1	0	0	0	1	2	12	0	0	0	2	0
2	3	2	0	0	0	0	1	1	7	1	1	0	2	1
3	2	2	0	1	0	1	0	2	7	1	0	0	2	1
4	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	1	0	1	1
5	1	0	0	0	0	0	1	2	3	1	2	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
8	1	1	0	0	0	0	1	1	2	2	0	1	1	2
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	4	4	0	1	1	1	2	7	14	5	3	1	4	5

b) 個別対応型

個別対応型の交通サービスの目的地を明らかにするために、個別対応型を必要とする移動に関する社会的排除者の欠如している項目および移動できていない行先について整理した。その結果を図-1に示す。

図-1を見ても分かるように、移動できていない行先については、「住之江区外」という回答が約半数ある。また、欠如している項目については、医療の項目が欠如している人がおらず、社会参加型の項目が欠如している人が大多数であることが分かった。したがって、個別対応型の交通サービスを整備する際には、外出可能範囲として区域外の地域、外出目的として社会参加型の活動もサービス対象に設定した方がよい可能性があることが分かった。

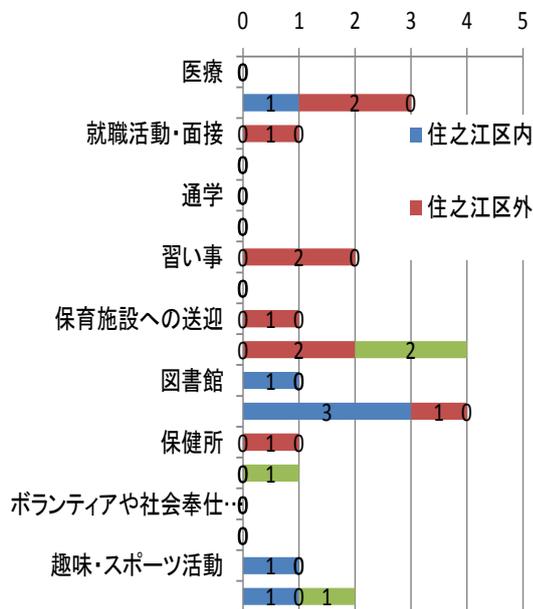


図-1 欠如している項目および移動できていない行先とその人数

以上までは、排除基準を1項目と設定した場合の移動に関する社会的排除者の社会的排除を解消する

ための交通サービスの種類、対象者、目的地について明らかにした。同様の方法で、排除基準を2項目、3項目と設定した場合の交通サービスの種類、対象者、目的地について検証した。その結果、排除基準を2項目、3項目のいずれに設定しても、1項目と設定した場合と同様の結果が得られた。

6. 結論

本研究では、都市部における移動に関する社会的排除者の社会的排除を解消するための交通サービスの提供内容として、交通サービスの種類、対象者、目的地とするべき活動施設について明らかにした。

まず、移動に関する社会的排除者の特定方法について提案した。具体的には、18項目の社会的必需項目を作成し、移動に関する社会的排除者の割合が4~20%となるような排除基準を設定することを提案した。

次に、提案した値に該当する排除基準は、1項目、2項目、3項目の3種類であることが分かった。さらに、この3種類いずれの排除基準を用いても、交通サービスの提供内容について同様の結果が得られた。したがって、排除基準は、移動に関する社会的排除者の傾向を捉えやすい1項目と設定することが望ましいと考えられる。

最後に、移動に関する社会的排除を解消するための交通サービスの種類、対象者、目的地とするべき活動施設を明らかにした。その結果、交通サービスの種類としては、個別対応型の交通サービスが必要である一方で、集約型の交通サービスも必要であることが分かった。集約型の交通サービスに関しては、年齢や障害者手帳保有状況によってサービス対象者を限定できないことが分かった。さらに、目的地は、区単位ではなく市のサービスとして設定するべきであること、特定の施設ではなく様々な活動施設を設定する必要があることが分かった。個別対応型の交通サービスに関しては、身体障害者や要介護・要支援認定者以外の人でもサービス対象として認定した方がよい可能性があることが分かった。さらに、外出可能範囲として区域外、外出目的として社会参加型の活動もサービス対象とした方がよい可能性があることが分かった。

また、「暮らし向きが苦しい」と回答した人ほど、移動に関する社会的排除者の割合が高いことが分かった。このことから、ある一定の所得以下の世帯に、タクシーチケットや公共交通割引チケットの配布を行う等の金銭的な補助を行うことが有効である可能性があると考えられる。

本研究では、調査票の回収方法が郵送回収であったため、個別対応型の交通サービスを必要とする人の回答を充分に得ることができなかった。そのため、個別対応型の交通サービスの提供内容は考察程度に留まる。したがって、今後、個別訪問調査等を実施し、個別対応型の交通サービスを必要とする人の回

答を十分に得る必要がある。

また、金銭的な補助のみで、移動に関する社会的排除が解消するのか検証を行うことも今後の課題である。

謝辞：本研究は文部科学省研究費若手研究(B)課題番号25820242「郊外住宅団地における住民運営型地域交通による地域力向上に関する研究」により実施した研究成果の一部です。本研究の調査実施においては、平林地域の住民の皆様や住之江区役所政策推進室の方々のご協力を賜りました。この場を借りてお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 秋山哲男・吉田樹・猪井博登・竹内龍介：生活支援の地域公共交通－路線バス・コミュニティバス・STサービス・デマンド型交通－，学芸出版社，pp.100，2007.
- 2) 阿部彩：補論「最低限の生活水準」に関する社会的評価，季刊社会保障研究，Vol.39, No.4, pp.403-414, 2004.3.25.
- 3) 阿部彩：貧困から社会的排除へ：指標の開発と現状，海外社会保障研究，Vol.141, pp.67-80.
- 4) 原田昇・大森宣暁・泉山浩志：交通に係る社会的排除の評価手法に関する研究，交通工学 Vol.41, No.2, 2006.2.
- 5) 力石真・藤原章正・田中健太・張峻屹：活動空間の広がり及び社会的接触量に基づく社会的排除の計測方法の提案，土木計画学研究・講演集，Vol.43, CD-ROM, 2011.
- 6) 阿部彩：日本における社会的排除の実態とその要因，季刊・社会保障研究，Vol.43, No.1, pp.27-40, 2007.
- 7) 菊地英明：排除されているのは誰か？－「社会生活に関する実態調査」からの検討－，季刊・社会保障研究，Vol.43, No.1, pp.4-14, 2007.
- 8) 後藤玲子・阿部彩・橘木俊昭・八田達夫・埋橋孝文・菊池馨実・勝又幸子：現在日本社会において何が<必要>か？－『福祉に関する意識調査』の分析と考察－，季刊・社会保障研究，vol.39, No.4, pp.389-402, 2004.
- 9) Social Exclusion Unit: Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion, 2003.
- 10) 社会的排除リスク調査チーム－内閣官房社会的包摂推進室/内閣府政策統括官（経済社会システム担当）－，社会的排除にいたるプロセス～若年ケース・スタディから見る排除の過程～，2012.9.
- 11) 宮本みち子：社会的排除と若年無業－イギリスとスウェーデンの対応：日本労働研究雑誌，No.533, pp.17-26, 2004.12.
- 12) 住之江区ホームページ
<http://www.city.osaka.lg.jp/suminoe/page/0000163525.html>
- 13) 中村陽子・新田保次・猪井博登・谷内久美子・宮崎貴久：質問票による身体障害者の移送サービスの利用判定方法に関する研究，土木計画学研究・講演集，Vol.31, CD-ROM, 2005.

SOCIAL EXCLUSION RELATED TO MOBILITY IN URBAN AREA

Mia NISHIWAKI, Hiroto INOI and Kenji DOI