

【コメント】

- 伊藤氏：①今回の内容や知見等について、ある事業者の特定の環境下の実験であるためその条件が少しでもわかると有益であり、それらを含めて情報発信を行っていくべきではないか。
- ②ロービジョン者や高齢者などの被験者が限られているので、属性を増やして確認していくべきではないか。
- ③基準化していくためには、節電等における環境下（最低限の必要条件を特定するため）での評価も必要ではないか。
- 榊原氏：④盤面を黑白反転した場合にはどうなるか、コントラスト・輝度・色温度などで異なる条件下ではどうなるか、もっとも見えにくい人に焦点をあてると結果がどうなるか、興味深い。
- ⑤「まぶしさ」の評価には、不快感以外に情報取得（パフォーマンス）の低下があるのではないか。
- 講師：①については、公開していくべきと考えているが、限られた環境や条件下での結果であるため、部分的な情報の一人歩きを避けるような公開にしないといけないと考えている。
- ②については、今後、被験者を増やして検証していく必要があると認識している。
- ③については、事業者 A と事業者 B での「明るさの限界値」は異なっている。理由としては、駅の照明環境が違っていることと事業者 A では震災の年の秋に実施したため節電の影響があったことが考えられる。
- ④については、黑白反転をした方が見やすという方もいるが、すべてのサインを黒背景にするのは、運賃表などの込み入った表示では反対に見えにくくなってしまいう方もいるということも考慮しなければならない。

【質疑応答】

質問者 1：サインの平均化を行うと、見えにくくなると考えている人もいないのではないかと。つまり、個々の条件に合わせた多様なサインを掲出すべきと考えている人もいないようだ。

講師：基本的には、内照式の盤面を使用するのは短時間で利用する誘導サイン等であり、立ち止まって長時間利用する構内図等には使用しない。また、限られた空間内で様々な表現のサインを掲出するのは、煩雑になってしまうことが考えられる。

質問者 2：サインはどこまで対応できるのか。空間設計や音サインに任せる部分もあるのではないかと。

講師：交通機関は、「静的な情報」プラス「時間の変化」で考えなければならない。固定サインと通信を利用した可変サインの組み合わせによる情報提供も考えられるが、未だ発展途中であるため、見る情報以外（音や環境など）との役割分担は考えていくべきである。ただし、東京においては、渋谷や新宿のラッシュ時のように特殊環境であるため、現実として上部のサイン（吊り表示）しか利用することができないのではないかと。また、閑散時とのサインの見え方の違いについても考えていかなければならない。

質問者 3: 見つけやすさの評価はどうなっているのか。白背景は見つけやすく、黒背景は見つけにくい。

講師: 評価法は確立していない。事業者 A においては、トイレや駅長室等の位置サインは見つけやすさを重視し白背景とした。誘導サインについてはダークグレー背景だが、路線記号の外枠に余白を設けて見つけやすくしている。

質問者 4: 駅施設で必要となる LED であれば、メーカーに展開することで適正なランプモジュールが開発されると考えられるのではないか。

今後、デジタルサイネージのように表面が発光面となるので、将来的に表示物の在り方を考える必要があるのではないか。

講師: 駅施設のサインに利用される LED の市場規模は非常に小さいため、メーカーも製品開発に力点を置かないので、国全体の取り組みにしていくべきと考える。

他社路線との相互直通運転等が増えて情報内容が煩雑化しているため、サインについても表示ルールの統一化を考えていくべきと考える。

以上