

【コメント】

船場氏：今後の公共空間における音案内は、周辺の雑音を小さくすることと、建物自体の音環境をコーディネートすること（コンサートホールのような設計をしていくこと）が必要となる。また、公共空間と音環境をトータルコーディネートできる人材を育成していくことも必要である。

【質疑応答】

質問者 1：①推奨する音案内について、どこかの Web サイトでサンプル音を掲載するなど、だれでも簡単に入手できる環境を整えるべきではないか。

②言語による案内について内容、表現等を検討すべきではないか。

講師：①について賛成。どこか公的な機関の Web サイトなどで公開し、普及を図るべきと考える。

②について音案内による文章の構成は重要であるが、JIS では触れていない。ご指摘のとおり、今後どこかで言語による案内を検討すべきと考える。

質問者 2：音案内をホームページなどで掲載する場合、雑音がない状況と雑音のある状況（実際の駅空間での状況）の両方がわかるようにした方が効果的ではないか。また、現状の音案内の状況についてリストで公表してはどうか。

質問者 3：現状では、音案内をコーディネートしていくプロセスの手順が不十分ではないか。ベストプラクティスをつくるための手順書が検討できないか。

講師：音案内を行う場合、周辺の雑音の減少・除去は大切であるが、駅設計において音環境は考慮されていないのが現状である。

質問者 4：携帯型の移動支援について、既存実験内容を進めていくのか、あるいはそれ以外の方法を選択すべきか。

講師：既存実験を進めていくことは効果がない。新たな開発・視点が必要だと考える。

質問者 4：携帯型の移動支援として様々なアプリケーションが開発されているが、今後はこの中から標準化できるものがあるのではないか。

質問者 5：建築学部では、騒音について防音・吸音についても教育しているので、一級建築士などは音環境にも精通している。一方で駅構内に吸音材を使用すると雨風などで膨張してしまうため、メンテナンスが非常に困難であることが原因となっているのではないか。

質問者 6：福岡市交通局の七隈線の音環境は非常に良い。音環境について、ボーダーラインが明確でなく、現行ガイドラインでは統一がなされていない。具体的には、エスカレーターの上方向の案内は必要ないのではないか。

質問者 7：現行ガイドラインは現在改訂中である。なお、音案内についての性能基準は示しているが、内容、環境、組み合わせなどは今後の課題であると認識している。

質問者 8：③（感想）メーカーは、市場ができれば製品の開発や改良の努力を行う。一方で人材育成も進めていただきたい。

④（質問）異常時・非常時について、音案内はどうなっているのか。

講師：③について人材育成は難しいが、引き続き行っていく。④について東北地域では防災スピーカーからの音が山や建物等にどのように反響しているのかなどの研究が実施されている。

質問者 9：⑤信号機における音響は、近隣住民の迷惑だと指摘されているが本当なのか。⑥車内アナウンスで言葉による案内が不要なこともあるし、乗換案内など重要なことは不足していることもある。

講師：⑤について、一般の方に音案内が何であるか周知することは必要であるが、うるさいことを解決することとは同じではない。音響等の自動調整機能についてはかなり改良されている。

質問者 10：Wi-Fi による情報通信で必要な情報を必要な人に提供できる環境が整っているのではないか。

質問者 11：JR 総武線は、以前車内アナウンスを少なくした実験を行っていた。

質問者 12：JR 総武線は、実験路線となりやすい。早稲田大の学生が行った高齢者の音案内の必要項目を調査したところ、「到着駅」「乗換路線」「設備の位置情報」という順であった。

質問者 13：人身事故等が発生し、乗換路線が運転見合わせを行っていても、視覚障害者に適切な情報が伝達されるのに時間がかかる。実際に乗換駅まで行かないとわからないが、一般の方は駅構内のモニターなど、音案内以外の方法でも情報を入手している。

以上