

**【課題・方策】** 大学周辺の「環境」を整備するためには、周辺住民との連携の強化が今後も必要である。なお、現在大学内のゴミ分別は大まかに分けるだけで細かく分別収集してはならず、産業廃棄物として一括の処理を行っている。今後、大学全体としてさらに学生や教職員に対し環境問題への意識を強く持たせ、積極的に取り組んでいくための啓蒙活動を、機会を得ながら行っていく。

### 3 利用上の配慮

#### 1) 施設・設備面における障害者への配慮

(A群:施設・設備面における障害者への配慮の状況)

**【現状の説明】** 校舎のバリアフリーに関しては、1992年度以降新設の校舎には車椅子も利用できるエレベータや身障者も利用できるトイレが設置されている。1991年以前に建築された校舎については、特にトイレをバリアフリーに対応するように順次改修している。学内の移動に関しても、全ての建物の入口に車椅子用のスロープが設置されており、車椅子での各建物へのアクセスが可能となっている。また、図書館棟にはこれまでエレベータの設備はなかったが、障害者への配慮として2004年度に外付でエレベータが設置された。このことにより、エレベータが必要な建物は1号館のみとなっている。また、2006年度には、不足していた視覚身障者用の点字ブロックが整備され、視覚障害者が全ての建物にアクセスができるように改善された。

**【点検・評価】** 人間福祉学科を設置する本学としては、特に障害者に配慮した施設・設備が強く要望されてきたことである。また、現実に障害を持つ学生や教職員が増えつつあることもあって、年次計画による継続した改修等によって、全ての建物の入口に車椅子のためのスロープが設置され、各建物への車椅子による移動が円滑になった。また、全ての学内の建物へ視覚障害者が安全に移動できるように点字ブロックが整備されたことは評価できる。

**【課題・方策】** 1号館は1968年に建設され、エレベータもなく老朽化が進んでいる。随時必要な改修を行ってはいるが、今後建て替える方向で検討が開始されている。また、2号館のエレベータは設置後20年以上を経過しているため、これについても数年後の入れ替え視野に入れた検討を行っている。ただし、障害者のためには施設の改善のみでは十分ではないため、学生ボランティアなどの人的な体制も整えていかねばならない。

#### 2) 各施設の利用時間

(C群:各施設の利用時間に対する配慮の状況)

**【現状の説明】** キャンパス内施設は原則として8時～21時30分までの使用が可能であり、課外活動

## 第7章 施設・設備等

は学生の安全面の配慮や近隣住民との関係から4時限の授業終了後から19時まで許可している。(学部の授業終了は18時20分、大学院の授業終了は21時である。)

年間を通じて学生が校舎等の使用が出来ない日は、入学試験時の外、冬季で10日程度となっている。特に図書館棟は夜21時30分まで開館(月～金)していることで、学部生、大学院生だけではなく、地域住民を含め広く利用されるように許可し、配慮している。

また、学生部(学生課)では、大学周辺の路上及び学内に警備員を配置し、学生の通学時の安全の確保、学生車両の構内への進入の阻止、及び喫煙指導等を行っている。

### 【点検・評価】 【課題・方策】

大学院が昼夜間開講していることもあり、図書館が夜21時30分まで利用できるのは評価できる。しかし、他に夜間利用できる施設は図書館棟に隣接した4号館1階食堂部分のみであるので、各施設においてもある程度の教室等を学生のために確保し、開放していくことが必要である。また、地域に開かれた大学であるため、逆に不審者への対応を綿密に検討する必要がある。

### 3) 大学への交通手段の状況

#### 【現状の説明】

本学では、女子聖学院短期大学が開学した1960年代後半時代から1999年度まで、JR高崎線宮原駅及びJR埼京線日進駅と大学の間で教職員用の送迎バスを運行していたが、以前から学生が利用できる送迎バスが欲しいとの要望が学生からあった。大学近隣への学生の違法・迷惑駐車もあったので、学生の自転車を除く車両通学の禁止を徹底するために、2000年度から教職員と学生の両方が利用できるように、陸運局の許可を取って宮原駅・日進駅と大学間で学生バスを運行させた。これにより、身障者等の利用も可能になり、同時にクラブ活動の合宿にも学生バスを利用するといった幅広い利用状況となっている。運行間隔はおおよそ15～20分間隔であり、早朝から夜9時40分までの利用が可能である。なお、車両通学をせざるを得ない障害者には、駐車場所を指定して特別に駐車許可を行っている。

#### 【点検・評価】 【課題・方策】

学生バスは通常運行だけではなく、課外活動の移動手段ともなっており、有効活用していることは評価できる。ただし、長期休暇期間中は運転手1名の勤務体制となり、バスの運行本数が減ることで、集中講義等の受講者が利用することによる混雑、また道路状況によりダイヤ通り運行ができないといった問題も出ており、学生バスの運行に関し、利用者の立場に立った運用方法を考慮していくことにしている。