
九州大学箱崎キャンパス
跡地利用将来ビジョン検討委員会 第2回委員会資料

九州大学・福岡市

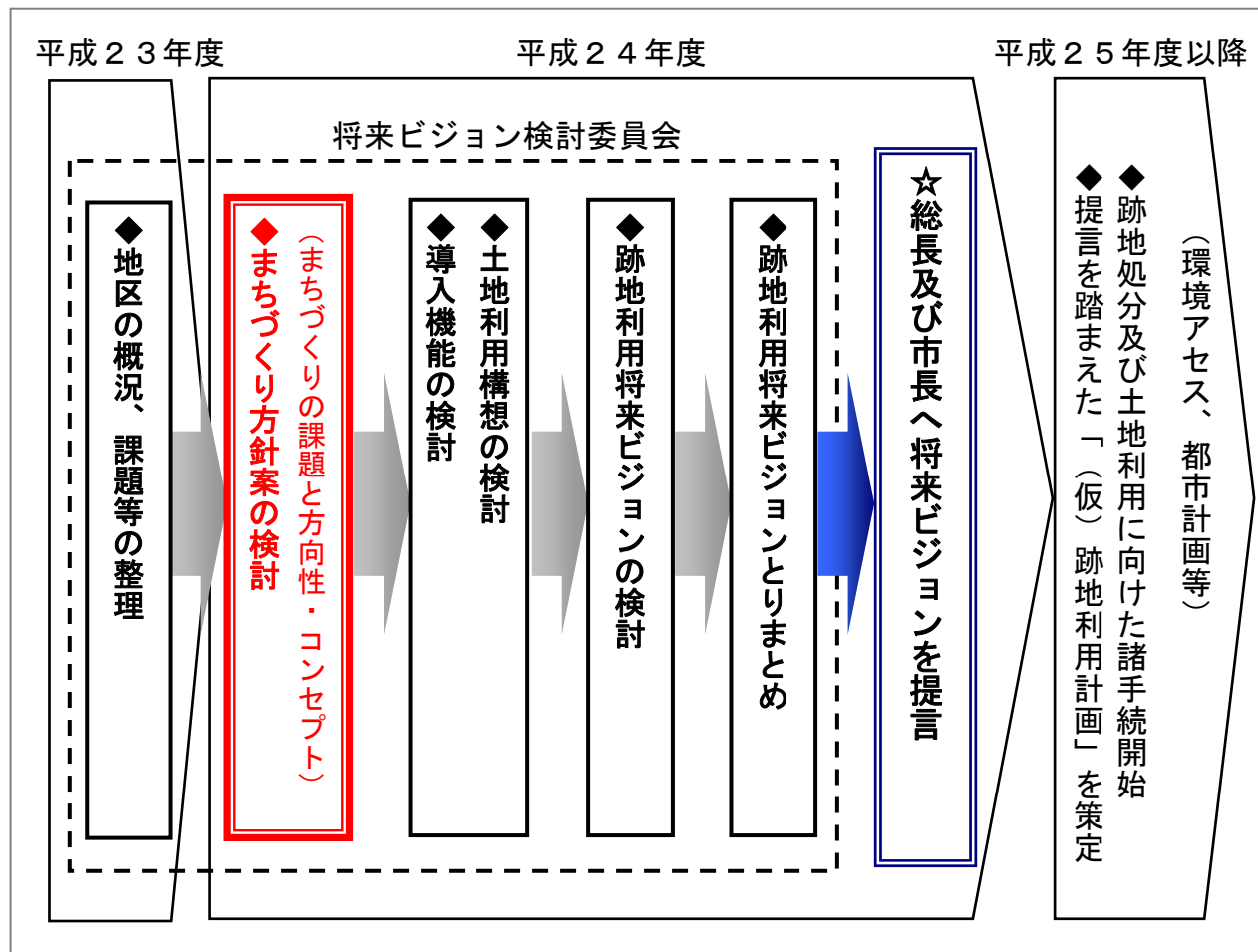
■第2回委員会資料 目次

構 成		頁
第2回委員会の検討内容	委員会検討フロー	1
	第2回委員会の検討内容について	1
九州大学の移転事業スキーム・スケジュール	九州大学統合移転事業の概要	2
	統合移転事業の基本的なしくみ	3
	九州大学の移転事業スキーム・移転事業スケジュール	4
地区の優位性と課題 (広域～中域～地区周辺)	広域的視点から捉えた福岡都市圏及び福岡市の優位性・課題	5
	中域的視点から捉えた東区周辺の優位性・課題	7
	地域の視点から捉えたキャンパス周辺地区の優位性・課題	9
まちづくりの課題と方向性 (素案)		11

第2回委員会の検討内容

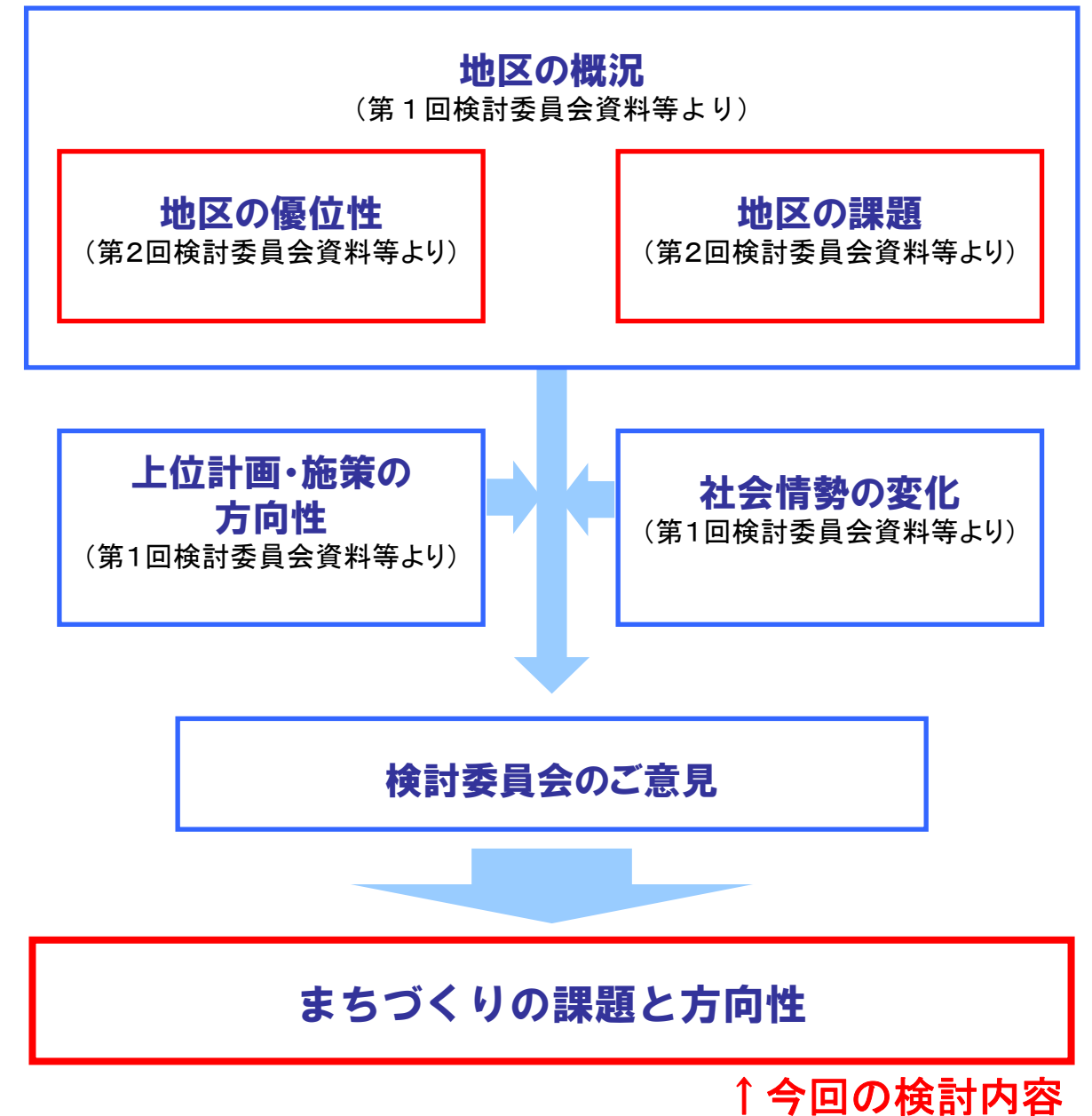
第2回検討委員会の検討内容について

委員会検討フロー



第2回委員会の検討内容について

第1回検討委員会資料の地区の概況（地区の優位性、地区の課題、上位計画等）をもとに「地区の優位性、課題」を整理するとともに「上位計画・施策の方向性」、「社会情勢の変化」や「検討委員会でのご意見」等を踏まえて「まちづくりの課題と方向性」を整理する。



九州大学の移転事業スキーム・スケジュール

●箱崎キャンパスは、平成17～19年に工学系地区が移転完了。平成27年以降に理学系地区、文系地区、農学系地区が順次移転予定。

■統合移転事業の趣旨・目的

- 時代の変化に応じて自律的に変革し、活力を維持し続ける開かれた大学の構築
- それに相応しい研究・教育拠点の創造

<背景>

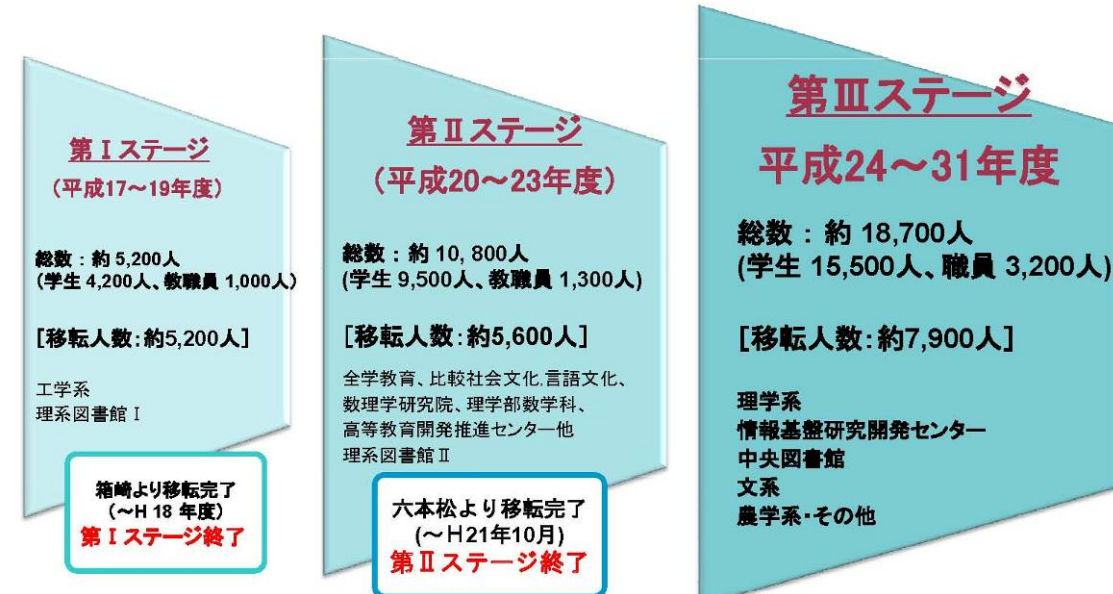
- ・専攻教育と全学共通教育の分離
- ・施設の老朽化、狭隘化
- ・箱崎地区における航空機騒音



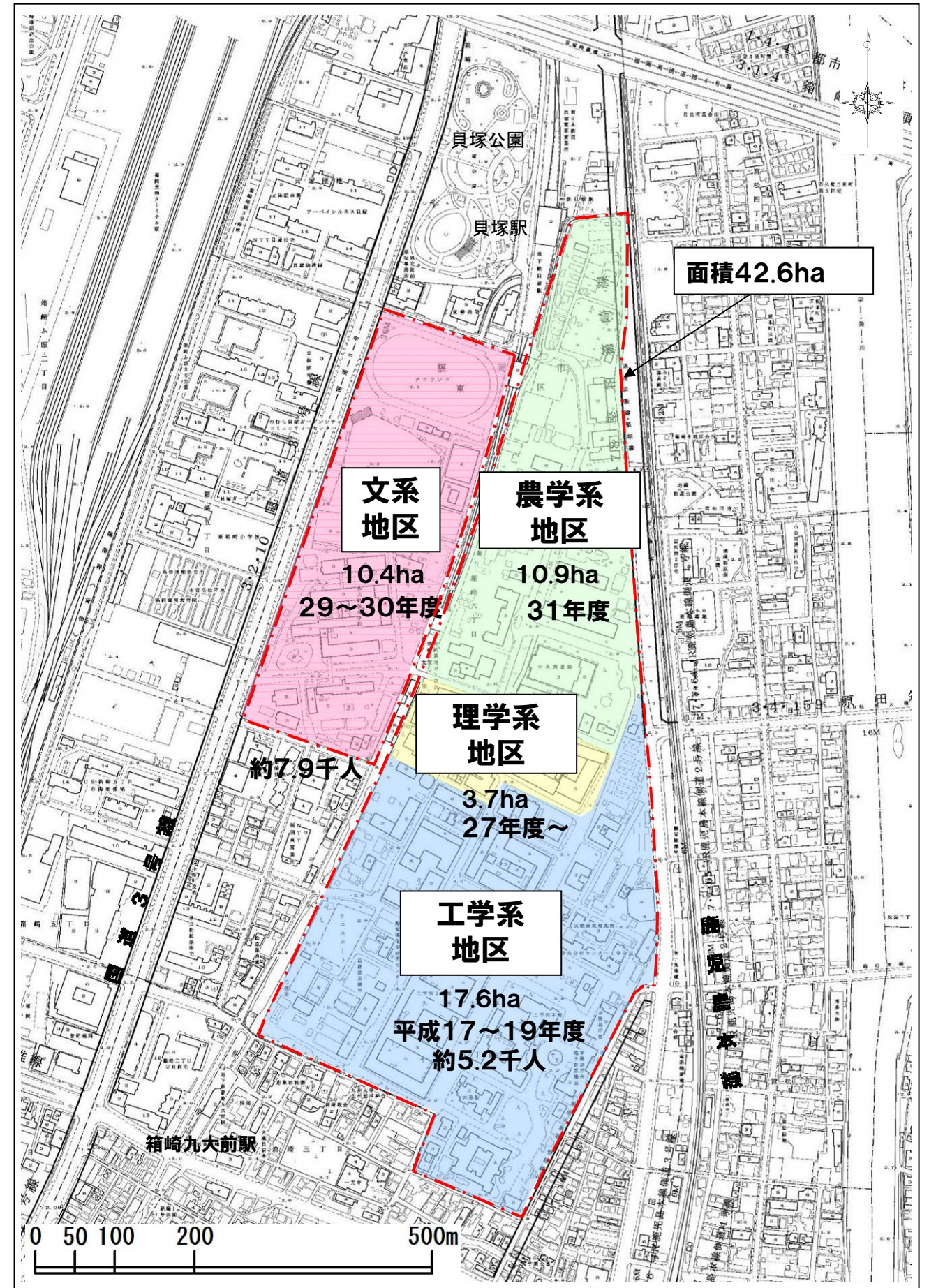
■統合移転事業の全体像



■移転スケジュールと進捗状況

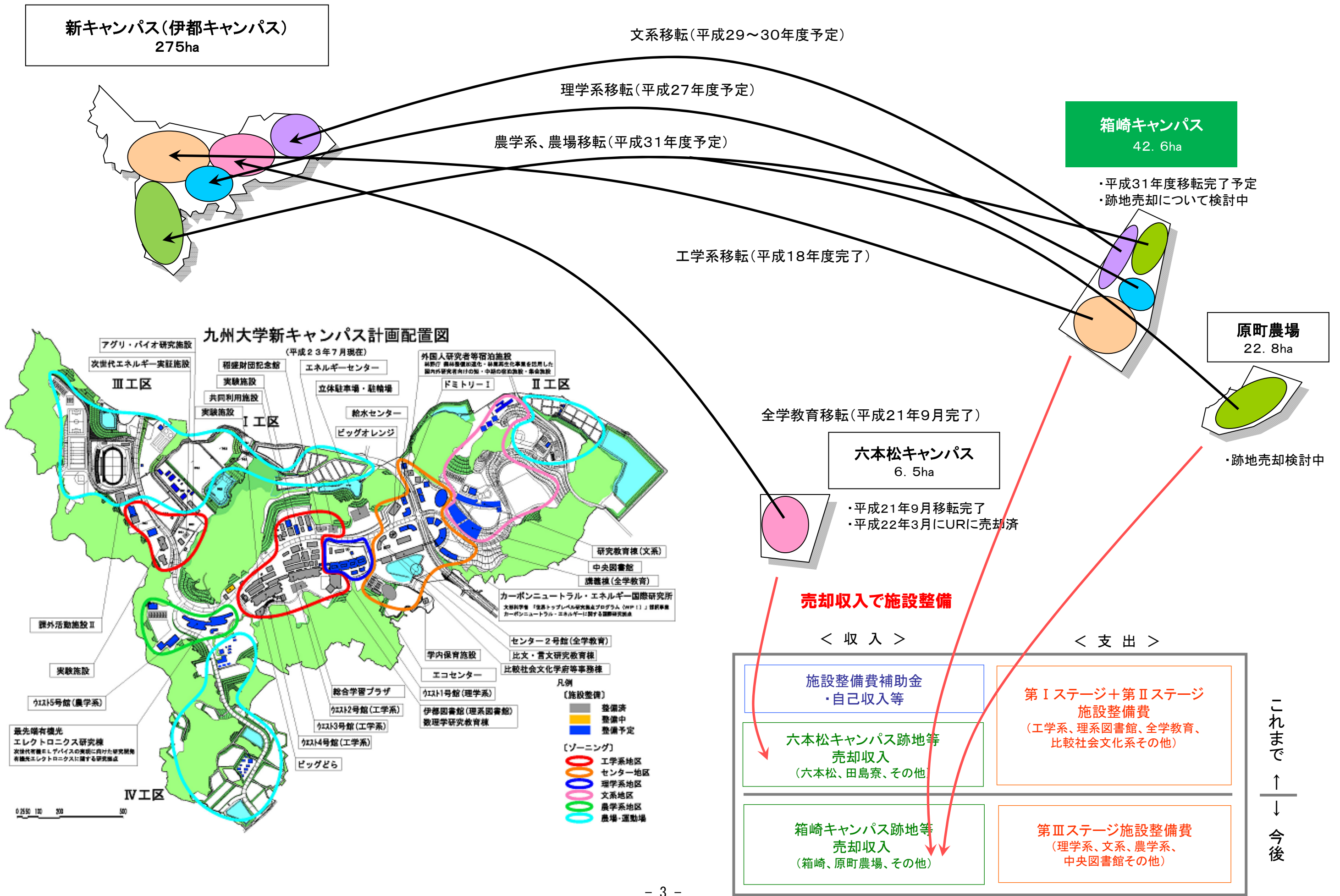


■箱崎キャンパス移転スケジュール



※統合移転事業については、跡地処分収入を財源に伊都キャンパスの整備を行う。

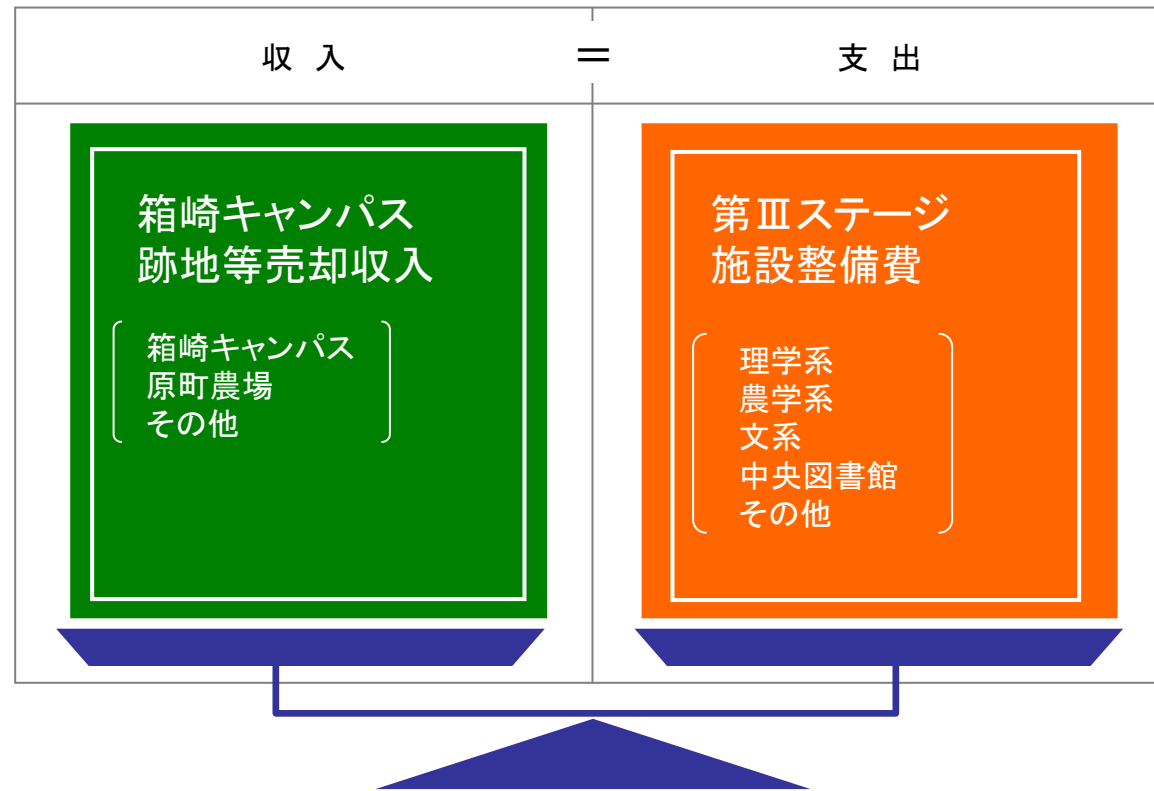
統合移転事業の基本的なしくみ



基本方針

- 第Ⅲステージの施設整備費については、箱崎キャンパス跡地等の売却収入で賄う
- 箱崎キャンパス跡地の売却時期
 - ・ 工学系については、本委員会による提言を踏まえた『(仮)跡地利用計画』の策定後に売却
 - ・ 理学系、文系、農学系については、それぞれの移転完了後に早期売却

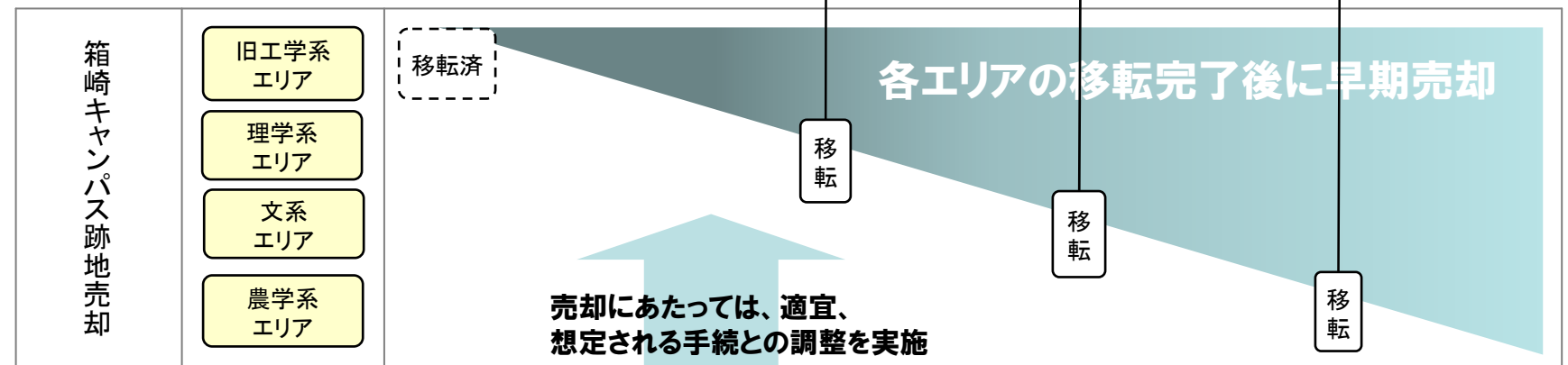
■ 移転事業の資金計画



■ 移転事業スケジュール

		第Ⅲステージ									
年度		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度～	
新キャンパス整備計画	工学系	～H18 移転済									
	理学系	設計・整備			移転						
	文系			設計・整備			移転				
	農学系 (農場含む)					設計・整備			移転		
										移転	

■ 箱崎キャンパス跡地の売却スケジュールイメージ



【参考】文部科学省高等教育局長 通知〔H23.9.30〕(抄)

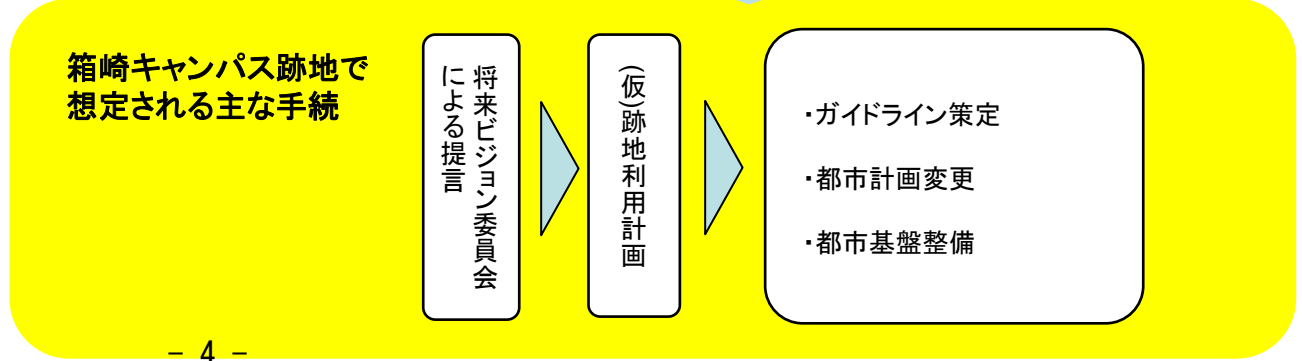
国立大学の大規模整備事業の取扱いについて

九州大学における統合移転事業については、下記のとおり文部科学省における方針を決定しましたので御連絡します。

記

○方針

- ① 伊都キャンパスの用地未取得部分の購入については、平成24年度概算要求を行う。
- ② 九州大学が要望する伊都キャンパスへの統合移転事業の継続的な実施については必要と認めるところであるが、平成24年度の理学系総合研究棟の整備着手については、東日本大震災への対応や、箱崎キャンパス等の処分の見通しが明らかになっていないことなどから見合わせる。



地区の優位性と課題（広域～中域～地区周辺）

広域的視点から捉えた福岡都市圏及び福岡市の優位性・課題

◇アジア・国内各都市に路線を有する福岡空港

- 東アジアのほぼ中心に位置し、半径2000kmの域内に人口約10億人の巨大市場が形成。
- 3時間以内に到達できる東アジアの都市は8都市、交流機会人口は5500万人超にのぼる。

◇日本一の外国航路乗降人員

○博多港国際航路乗降客数

H22年 872,892人
(うち韓国人 211,165人)

博多港国際航路乗降客数の推移(千人)

	乗降客数	うち韓国人
H 8年	174	32
H 13年	462	74
H 18年	751	231
H 22年	872	211

出典: 出入国管理統計年報、博多港港湾統計年報

○アジアからのクルーズ船が急増

H21年度 : 寄港 42回
H22年度 : 寄港 84回
H23年度 : 寄港 55回
H24年度(予定) : 寄港 104回

※国内外のクルーズ船寄港回数 出典: 福岡市港湾局調べ



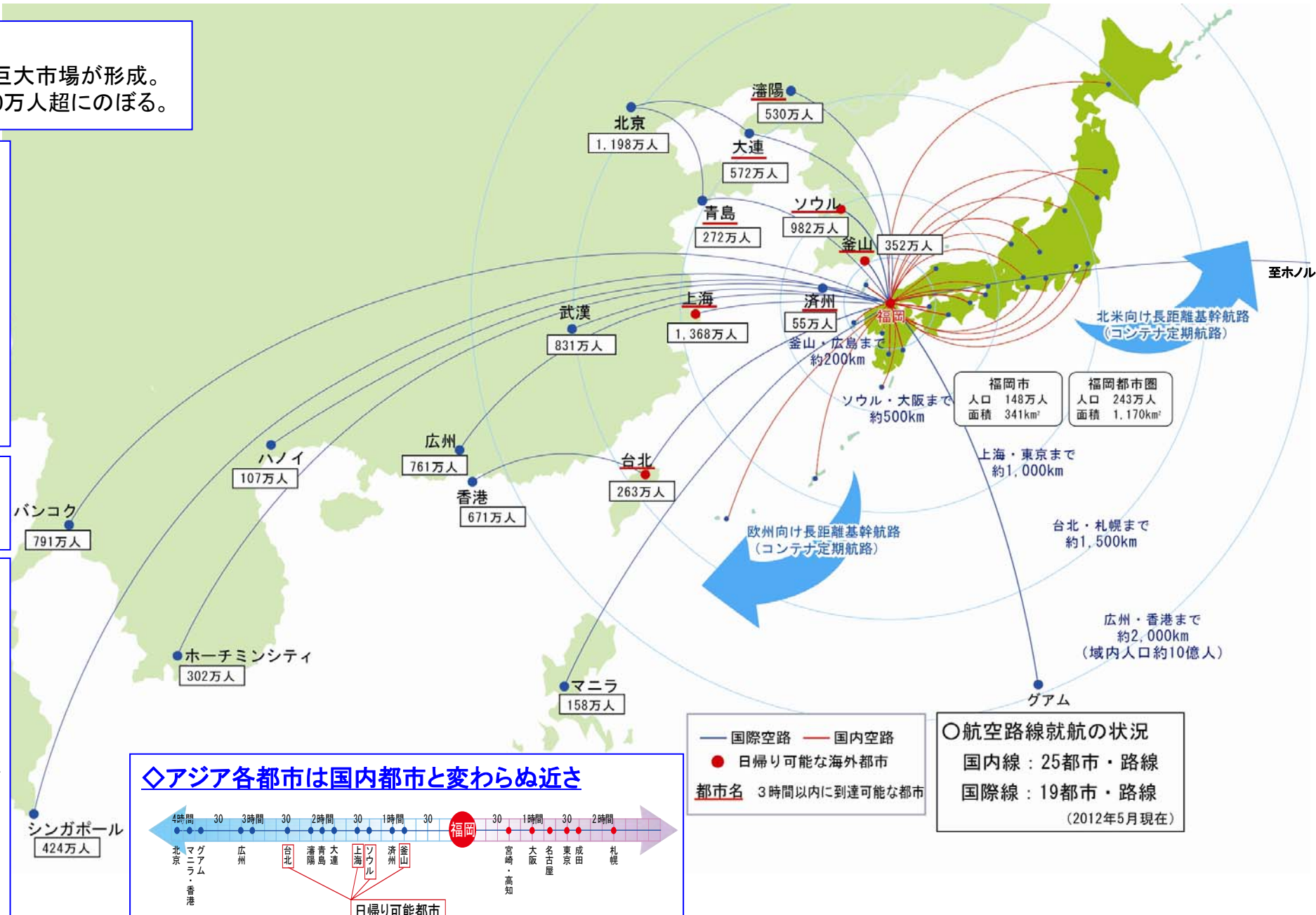
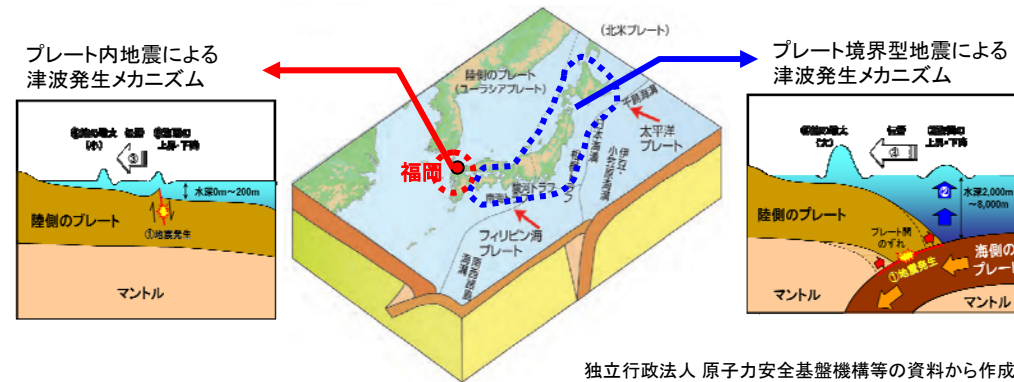
◇国際コンベンション開催件数は全国第2位

○H22年 件数 : 216件 (2年連続全国2位) (H21年から+10件)
※1位東京、3位横浜

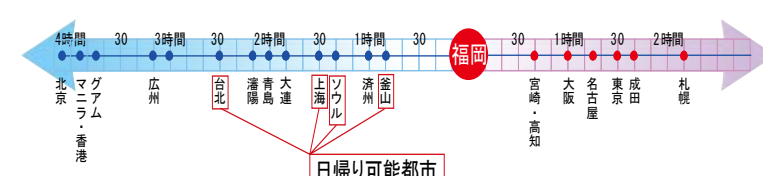
出典: JNTO(日本政府観光局)調べ

◇津波の危険性が少ない安全な福岡

○福岡付近にはプレート境界は確認されておらず、大津波が発生する危険性は少ない。



◇アジア各都市は国内都市と変わらぬ近さ



◇大学等が集積し女性や若者が集まる街

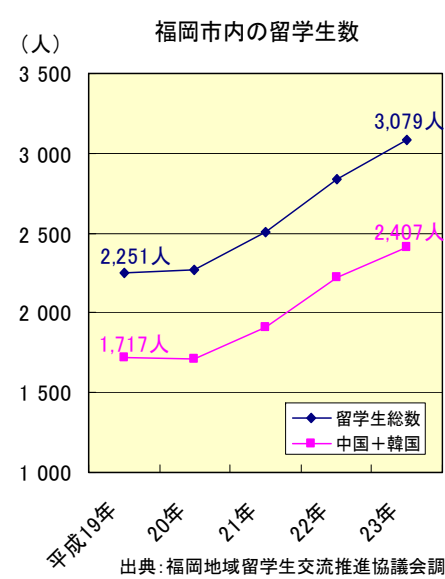
- 若者率(15~29歳の人口の割合) 大都市中第1位
- 20代の女性人口比率 大都市中第1位
- 人口千人あたりの大学生数 大都市中第3位



◇国際機関・国内行政機関が多数集積

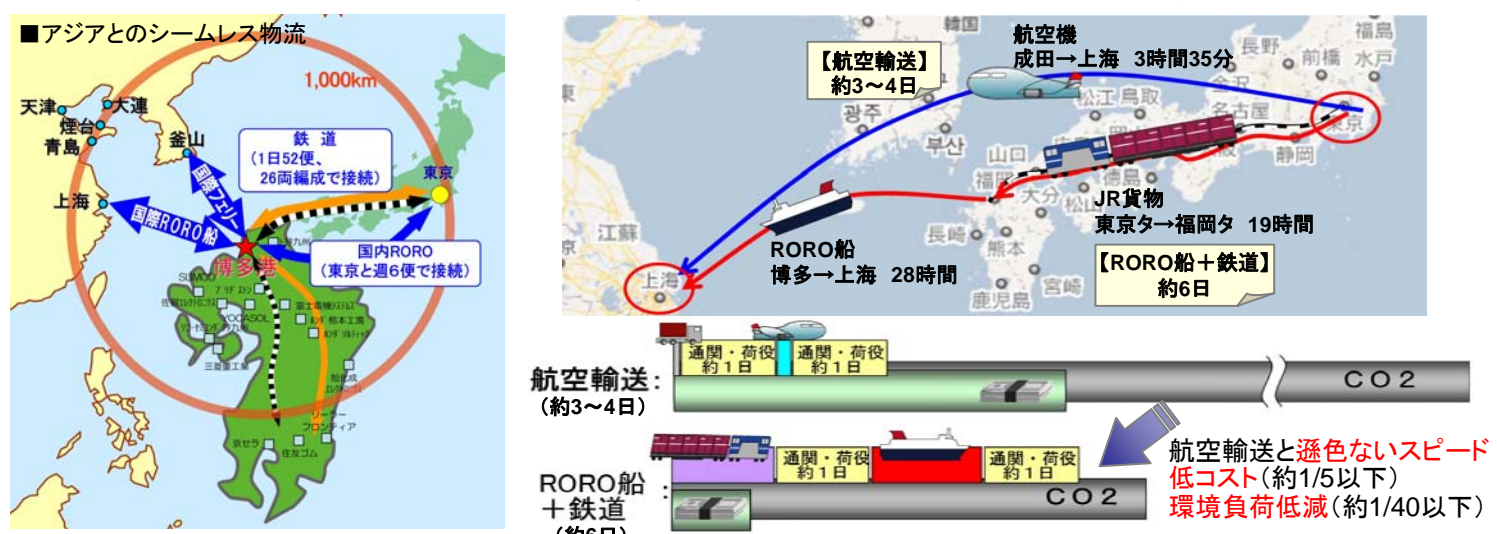
- 国際機関: 国連ハビタットアジア太平洋事務所
- 領事館(6): 韓国、中国、ベトナム、豪州、米国等
- 貿易投資・観光推進(13): 釜山広域経済事務所等
- その他: 文化教育機関(3)、国内都市事務所(9)等

◇中国を中心に留学生が急増



◇中国、韓国と日本各都市を結ぶシームレス物流(RORO船と鉄道の活用)

ORORO船と鉄道のネットワークにより、航空輸送と遜色ないスピードで低コスト、環境負荷低減を実現



広域的視点から捉えた福岡都市圏及び福岡市の優位性・課題

地区(福岡都市圏及び福岡市)の優位性

【位置】

- 東アジアのほぼ中心に位置し、福岡市を中心として、半径2000kmの域内に人口約10億人の巨大市場が形成。
- 3時間以内に到達できる東アジアの都市は8都市、交流機会人口は5500万人超にのぼる。(上海、大連、青島、瀋陽、釜山、ソウル、済州島、台北)

【アジア・交流】

- 2000年を超えるアジアとの交流の歴史があり、大陸から人・もの・情報・文化が博多を通じて、九州そして全国に伝播。古くからアジアとの交流の窓口として発展。
- 1989年のアジア太平洋博覧会以降、福岡アジア文化賞、アジアフォーカス、アジア太平洋こども会議等を通じて、交流は更に深化している。
- 国境を越えた地域連携のモデルとして、福岡・釜山の超広域経済圏形成に向け、両市と両商工会議所により協力体制を強化。(H20福岡釜山経済協力協議会設立、H21協力事業推進に関する合意)
- アジアを中心とした外国公館、海外経済関係機関等が集積(国連ハビタットアジア太平洋事務所、中華人民共和国駐福岡総領事館、大韓民国総領事館、在福岡アメリカ合衆国領事館等)
- アジアからの留学生が多く、特に中国人留学生は過去5年間で1.5倍に増加 [留学生総数:3079人(H23) うち中国人留学生:2113人(H23) ※1412人(H19)から約1.5倍増]

【集客・観光】

- 博多港国際ターミナルから釜山までの国際定期航路が就航しており、外国航路乗降人員は平成23年度まで19年連続全国1位
- 港別外国人入国者数では福岡空港が全国5位(48万人)、博多港が全国7位(28万人)、両港をあわせると成田、関西国際に次ぐ国内3位のゲートウェイとなっている。
- アジアからのクルーズ船の寄港回数が近年急増しており、小売りを中心に高い経済波及効果。(H24年度:外国船寄港回数国内1位の見込み) ※平成24年度は国内外あわせて104回寄港予定
- 国際コンベンション開催件数が東京に次ぐ国内2位(2年連続)
- 九州新幹線の全線開通により、九州南部とのアクセスが飛躍的に向上。あわせて熊本市、鹿児島市との交流連携協定を結び、観光振興等の連携強化により一体的な発展を目指している。
(博多→鹿児島間:1時間20分、博多→熊本間:35分 ※(参考)博多→広島間:1時間)

【産業】

- 福岡勢力圏(九州・山口)の域内総生産は約51兆8千億円で国単位でも世界第17位に相当(オランダ、トルコ、インドネシア等と同等) ※1米ドル=80円換算
- 「グリーンアジア国際戦略総合特区」の指定を受け、環境を軸とした産業の競争力強化を図っている。
- 福岡市は国内有数の情報関連産業※の集積(情報関連産業事業所数は都市別で国内4位) ※IT、ソフトウェア、ロボット、ゲームの各関連産業
- 有名ゲーム関連会社が複数進出しており、平成18年にはゲーム関連産業の集積を目指し、福岡市、九州大学、GFF(民間組織)の3者で産学民連携組織「福岡ゲーム産業振興機構」を設立。
- ファッション関連産業は3大都市圏に次ぐ産業集積。福岡アジアファッション拠点推進会議を設立し、FACo(福岡アジアコレクション)を開催するなど、福岡ブランドをアジアをはじめとした国内外に発信。

【人口】

- 福岡市の将来推計人口のピークは2035年で約160万人の予測
- 福岡市の若者率(15~29歳の人口の割合)は、政令指定都市の中で第1位(H22国勢調査)
- 20代女性の人口比率が大都市中最も高く、男性より1割程多い。(20代女性人口/20代男性人口=1.0935)要因として、サービス業を中心として女性に魅力的な就職先が多いことが推測される。

【物流】

- RORO船と鉄道を活用し、中国、韓国と日本各都市を結ぶシームレス物流により、航空機輸送と遜色ないスピードで低コスト、低環境負荷の輸送を実現。
- 博多港に寄港する北米航路と国内唯一の欧州航路(国内最大級のコンテナ船)

【教育】

- 市内には高等教育機関が集積(大学:11校、短大:9校)
- 人口に占める学生の割合が高い(大都市中第3位 ※1位京都 2位東京23区)

【防災】

- 東日本と西日本という視点、太平洋側と日本海側という視点、いずれからしても東京と同時被災する可能性が低く、また、津波の可能性も低い。
- 広域交通網や港湾機能が充実しており、アジアとの近接性も有するなど、東京圏のバックアップ機能を担う非常に高いポテンシャルを有している。

【海外からの評価】

- 近年、英モノクル誌で「世界で最も住みやすい都市ベスト25」に上位にランキング(2011:16位)され、国際的にみても居住環境や小売業・飲食店等の質が高く評価されている。
- ニューズウィーク誌にて、急成長を遂げている都市としてラスベガス、ミュンヘンと並んで「世界で最もホットな10都市」に選出(2006年)
- 森記念財団の「世界の都市総合ランキング2011」では、居住分野が6位と高く評価されている。(総合ランキングは35都市中28位)

地区(福岡都市圏及び福岡市)の課題

- 3大都市圏や東アジアの大都市に比べ、後背地の集積は相対的に低く、都市の国際的な知名度も低いいため、一層のアジア活力を取り込むには新たな需要喚起が必要。
- 外国人入国者数は近年、微増~横ばい傾向で、インバウンド観光による地域経済への好循環を果たすためには、更なる外国人観光客の呼び込みが必要。
- 福岡市の人口は、1万人/年で増加している一方、福岡市の活力を支える九州各都市ですでに人口が減少している。
- 人口に占める学生の割合が他都市と比べ高い一方で卒業後特に理工系の学生は他県に流出している。
(福岡都市圏の理系大学生・大学院生のうち、卒業後7割超が県外に流出。(H22年度))

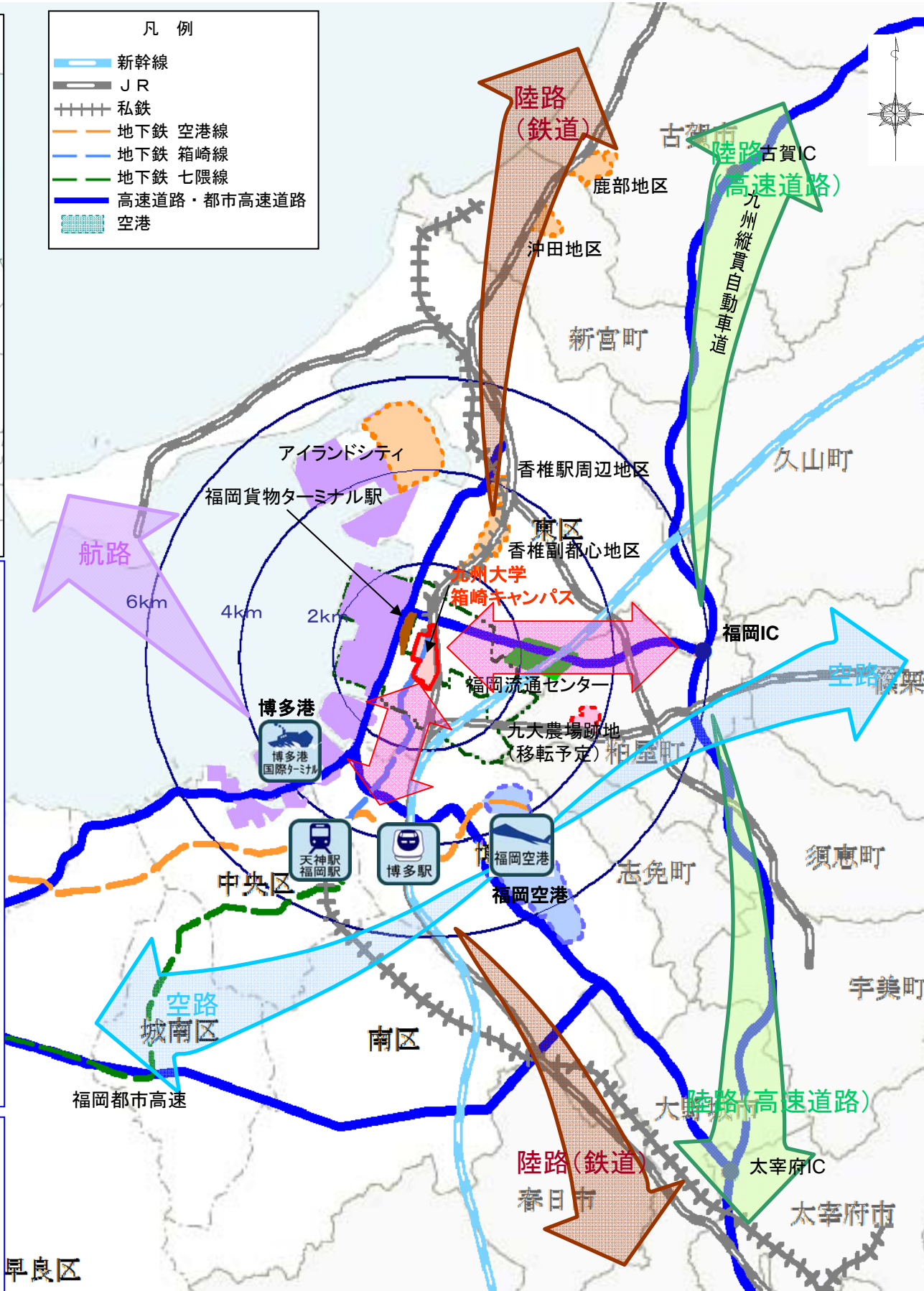
中域的視点から捉えた東区周辺の優位性・課題

<箱崎地区を中心とした50km圏の都市>



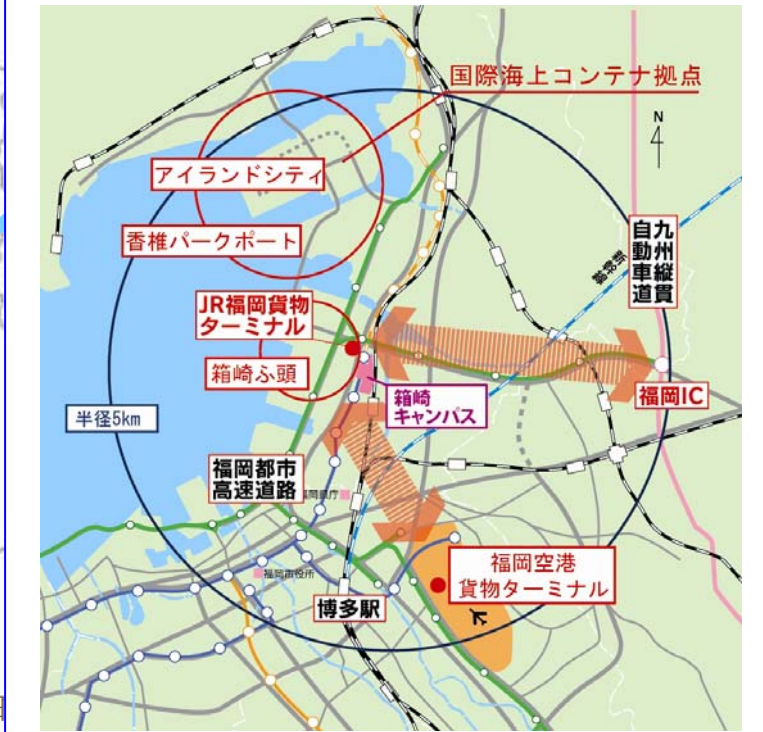
凡例

- 新幹線
- JR
- 私鉄
- 地下鉄 空港線
- 地下鉄 箱崎線
- 地下鉄 七隈線
- 高速道路・都市高速道路
- 空港



◇半径5kmに陸・海・空の多様な輸送手段が集積

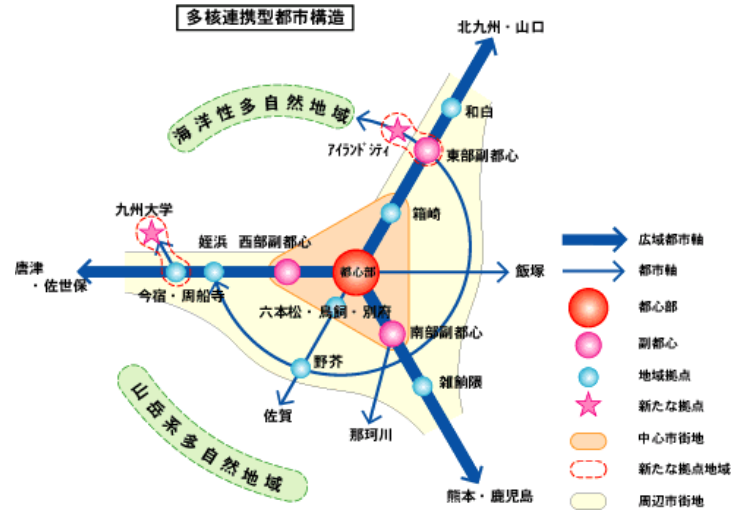
○陸(鉄道、高速道路)・海(博多港)・空(福岡空港)の物流・人流拠点が箱崎地区を中心に半径5kmに集積
 ○物流の利便性を活かして、箱崎ふ頭～福岡IC間に物流倉庫・工場等が集積



◇都心部と東部副都心の間に位置する地域拠点

○福岡市新・基本計画で地域拠点に位置づけられており、法務局、東区役所、県立図書館等の公共施設が集積。

◆都市構造図



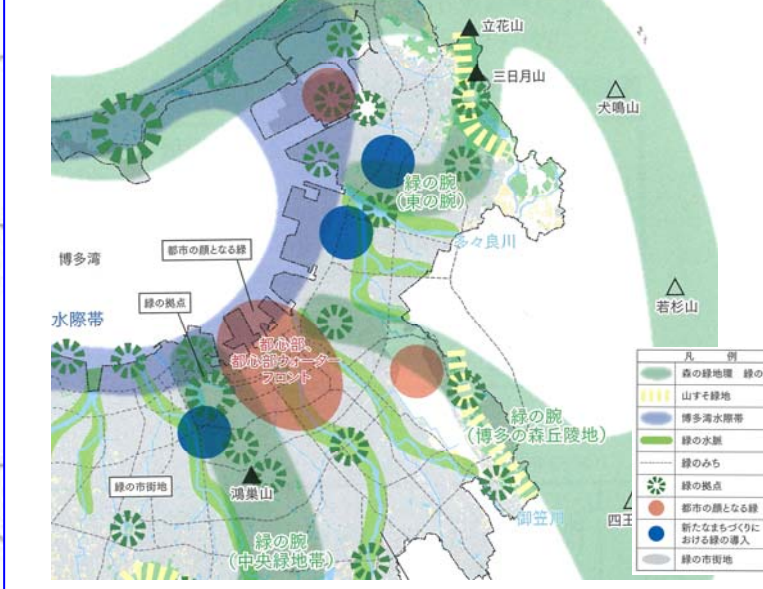
◇東区周辺には高等教育機関が集積

○大学：4校
 (九州大学、福岡女子大、九州産業大学等)
 短期大学：3校
 (九州造形短期大学、福岡工業大学短期大学部等)

◇立花山・三日月山から多々良川に続く緑の腕

○多々良川以北に緑と水辺の空間が連続

■福岡市新・緑の基本計画(H21.5)「緑の将来像図」



中域的視点から捉えた東区周辺の優位性・課題

地区(東区周辺)の優位性

【位置】

○箱崎地区は福岡都心部と東部副都心の間位置する東区の地域拠点

【交通・物流】

- 箱崎キャンパスを中心に5km圏内に陸・海・空の多様な輸送モードが集積。
- 箱崎ふ頭～流通センター～福岡インターにかけて、物流関係や食料品関係の企業が集積。
- キャンパス周辺の都市高速道路、国道3号、博多バイパス、国道210号等の幹線道路は港や空港等の物流拠点をつなぐ主要な動線となっている。
- 福岡都市高速貝塚ランプに近接し、約6kmで福岡インターチェンジに繋がっている。
- 箱崎ふ頭、JR貨物ターミナルに近接しており、箱崎ふ頭ではRORO船や鉄道と円滑に接続するモーダルシフトの拠点づくりが進められている。

【歴史文化・集客観光】

○金印の出土で有名な志賀島や西暦724年に創建されたとされる香椎宮等の歴史資源があり、国立海の中道海浜公園等とあわせて観光資源となっている。

【拠点性】

- 東区役所、福岡県糟屋総合庁舎、法務局、県立図書館等、地域拠点にふさわしい公共公益施設が集積している。
- 東区内には大学・短期大学等の高等教育機関が集積
(大学:4校 九州大学、福岡女子大、九州産業大学、福岡工業大学)
(短期大学:3校 九州大学医療短期大学、九州造形短期大学、福岡工業大学短期大学部)

【くらし・緑】

- 公共交通機関の充実しており、商業施設・飲食店が立地しているなど利便性が高く、居住環境、就業環境に優れている。
- 多々良川以北は立花山・三日月山～多々良川～アイランドシティ～海の中道と連続した水辺と緑のある空間となっている。

【環境】

- ごみ焼却の熱を利用した発電所、液化天然ガスを気化熱を利用した冷熱利用施設、再生水の処理施設等、環境技術を活かした工場・施設が周辺に立地。
- 九州大学の研究による「風レンズ」の洋上展開を図るため、博多湾東側において「浮体式海上風力発電の実証試験」を実施中。

地区(東区周辺)の課題

- 福岡都市圏東部はアイランドシティや香椎駅周辺等の大規模開発がいくつも行われており、跡地の土地活用にあたっては競合関係となる可能性がある。
- 近年、大型商業施設が相次いで出店しており、都市圏東部においてはオーバーストアの傾向が続く。
(ゆめタウン博多、イオン香椎浜ショッピングセンター、トリアス久山、イオンモール福岡ルクル、イオンモール福津、イオン福岡東ショッピングセンター等)
- 箱崎ふ頭等は工業系用途地区となっており、土地の緑被率が低い。

地域の視点から捉えたキャンパス周辺地区の優位性・課題

○施設が老朽化した貝塚公園

○国道3号沿線では工業系用途から沿道サービス、商業施設、マンション等への土地利用転換が進む。



○箱崎ふ頭～福岡インターチェンジにかけて、物流関係企業が集積
○箱崎ふ頭、JR貨物ターミナルを活用したモーダルシフトの拠点づくりが進展



○キャンパス内の近代建築物



○博多港、福岡空港、高速道路等をつなぐ主要な物流動線が近接
(都市高速、国道3号、博多バイパス等)

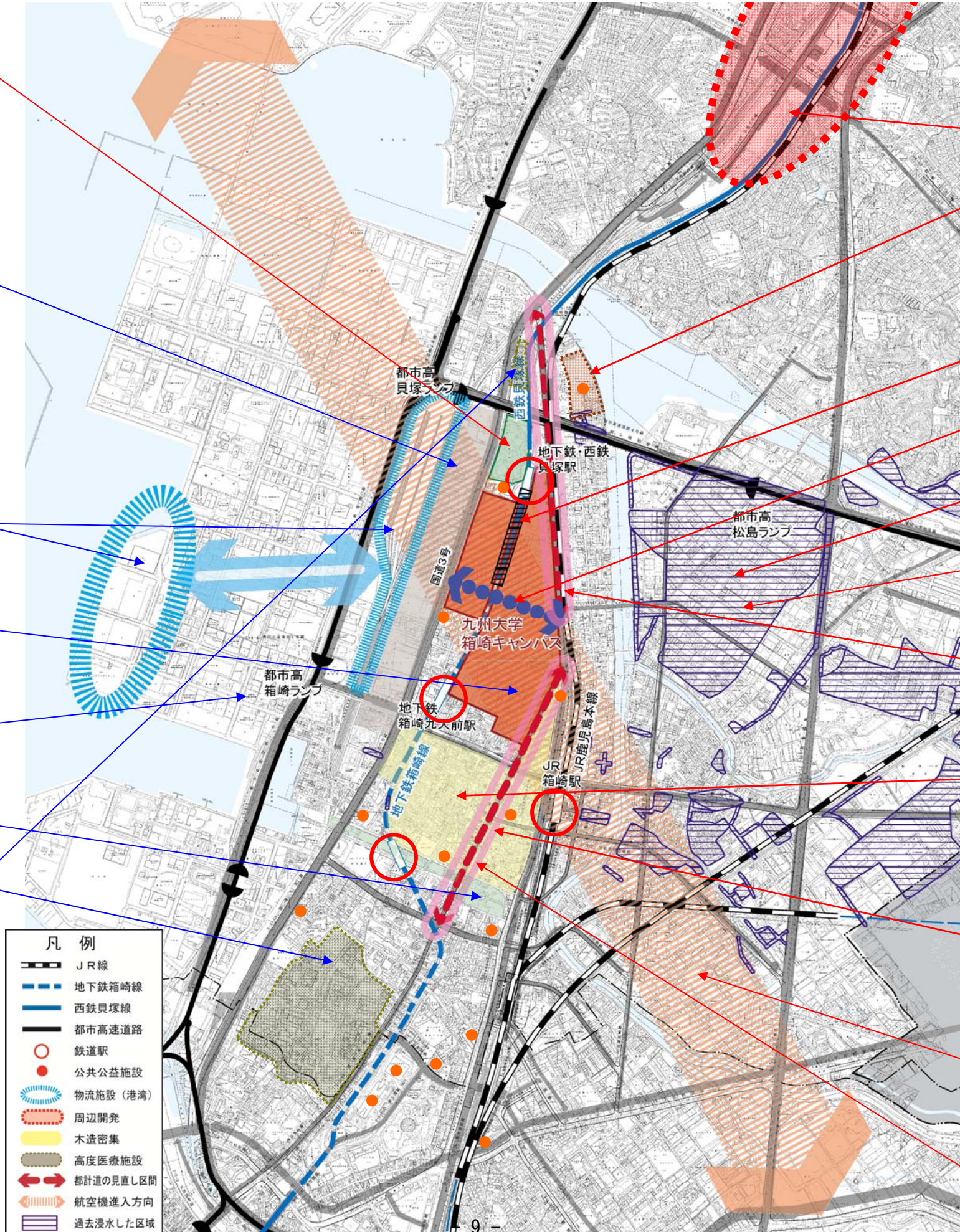
○菅崎宮、地藏松原等の歴史的文化的資産

○周辺には高度医療施設が立地
(九大病院、貝塚病院)



○JR鹿児島本線、地下鉄箱崎線、西鉄貝塚線の駅が近接。
(図中○)

○区役所等の公共公益施設が集積し、地域拠点を形成
(図中●)



○区画整理等により東部副都心(香椎、千早)の開発が進展。

○校区の北端に位置する箱崎中学校

○地下鉄地上部によりキャンパス敷地が分断。



○キャンパスにより地区が分断され、東西方向の動線が不足。

○過去に豪雨による浸水被害が発生
※福岡市浸水ハザードマップ(東区版)より

○工業系用途から商業・住居へ土地利用転換が進み工・商・住が混在

○都市計画道路堅粕箱崎線跡地利用とあわせた、計画見直しの検討

○キャンパス南側において、木造建物が密集し狭あい道路が多く、防災上の課題がある。

○都市計画道路博多箱崎線並行路線への機能代替による計画見直しの検討



○航空機進入路直下にあり、離着陸時に航空機騒音が発生。



○商店街等では、小売店や飲食店が減少傾向にある等、業態の転換が進んでいる。

地区(キャンパス周辺地区)の優位性

【交通・物流】

- JR鹿児島本線、地下鉄箱崎線、西鉄貝塚線の各駅が立地。都心部や福岡空港等の広域交通拠点へのアクセスが至便。
- 博多港、福岡空港、福岡インター等を結ぶ主要な物流動線が近接。(都市高速道路、国道3号、博多バイパス等)

【交流】

- まちの活性化やまちづくりに対する地域の取り組みが盛ん。(九大跡地利用4校区協議会、周辺各校区の自治協議会等)
- 留学生や研究者をはじめとした外国人が多く居住しており、宗教施設等、外国人を受け入れる環境が整っている。

【拠点性】

- 東区役所、福岡県糟屋総合庁舎、法務局、県立図書館等、地域拠点にふさわしい公共公益施設が集積している。

【暮らし・生活】

- 公共交通機関の充実しており、国道沿いの大型商業施設や商店街が立地していることにより、生活利便性が高い。
- 九州大学病院や貝塚病院などの高度医療施設が立地。
- 箱崎キャンパスは、周辺地域における主要な緑の空間となっている。
- 周辺4校区には約5万人が居住しており、松島校区を筆頭に全ての校区で増加傾向である。

【文化・歴史】

- 明治44年に九州帝国大学(医科、工科の二分科大学)が創設されており、近代に建築された校舎は、最近では映画のロケ等で活用されている。
- 筥崎宮の門前町として栄えた町であり、地蔵松原や元寇防塁等、歴史的文化的価値がある資産を有している。

地区(キャンパス周辺地区)の課題

【都市基盤】

- キャンパスにより地区が分断されており、東西方向をつなぐ幹線道路が少ない。
- 箱崎キャンパスが地区の貴重なオープンスペースや緑を生み出している一方で、キャンパス南側は、街区公園、近隣公園が不足している。
- 貝塚公園では施設の老朽化が進んでいる。

【暮らし・生活】

- 国道3号沿道で大型商業施設の立地が進んでいる一方で、大学通り周辺で小売店や飲食店等は減少傾向
- 航空機進入路の直下にあり、航空機騒音が発生。

【防災】

- 過去に集中豪雨により浸水被害が発生している。(松島校区、筥松校区等)
- キャンパス南側は木造密集市街地となっており、狭あい道路が多く防災上の課題を抱える。

【防犯】

- 東区の犯罪認知件数は博多区、中央区に次いで3番目に高いため、防犯対策の強化が望まれる。

まちづくりの課題と方向性（素案）

【主要要素】

【まちづくりの方向性（素案）】

地区の優位性

<福岡市及び都市圏域>

- ① アジアとの交流の窓口として発展。半径2000km域内に人口約10億人の巨大市場が形成。
- ② 国内3位の海外からのゲートウェイ。近年アジアからのクルーズ船寄港が急増。
- ③ 陸・海・空の多様な輸送モードが集積。船と鉄道を活用したアジアと結ぶシームレス物流拠点づくりが進展
- ④ 国際コンベンション開催件数が東京に次ぐ国内2位（2年連続）
- ⑤ 将来推計人口は2035年まで人口増加。若者率、20代女性比率ともに全国1位。
- ⑥ 東区をはじめ、市内に大学・短大が集積。人口に占める学生の割合も高く全国3位
- ⑦ 東京と同時被災の可能性が低い等、東京圏のバックアップ機能を担う非常に高いポテンシャルを有す。
- ⑧ 近年、国内外から高い評価を得ており、特に居住環境が高く評価。

<箱崎地区周辺>

- ⑨ 公共公益施設や交通機関、商業施設が集積し、利便性が高く、居住・就業環境に優れる。
- ⑩ 留学生や研究者をはじめとした外国人が多く居住。受け入れる生活環境が整っている。
- ⑪ 宮崎宮や元寇防塁、九州大学の近代建築物群等の歴史的・文化的な地域資産を有す。
- ⑫ 箱崎ふ頭～福岡インターにかけて、物流関係や食料品関係の企業が集積し、更に増加傾向。
- ⑬ 九州大学病院や貝塚病院などの高度医療施設が立地。
- ⑭ 箱崎キャンパスは、地域の貴重な緑の空間。多々良川以北は連続した水辺と緑のある空間となっている。
- ⑮ 排熱を利用した発電施設や風レンズの実証実験等、環境技術を活かした工場・施設が周辺に立地、展開。

地区の課題

<福岡市及び都市圏域>

- ① 大都市に比べ国際的な知名度や後背地の集積が劣っており、アジアに向けた更なる需要喚起が必要。
- ② 地元大学の理工系学生が卒業後に他県に流出。

<箱崎地区周辺>

- ③ キャンパスの東西をつなぐ幹線道路が不足。旧市街地は木造建物や狭隘道路が多く、防災上課題。
- ④ 周辺の工業系用途地区は、工・商・住が混在した土地利用。
- ⑤ キャンパス周辺は航空機騒音や集中豪雨による浸水被害等が発生。
- ⑥ 大学通り周辺で小売店や飲食店等は減少傾向。
- ⑦ 箱崎ふ頭周辺は緑が不足。箱崎キャンパス南側は、街区公園、近隣公園が不足気味。
- ⑧ 東区は犯罪認知件数が市内で3番目に高く、防犯体制の強化が望まれる。

上位計画・関連施策

<上位計画>

- ① 九州・アジア新時代の交流拠点都市・福岡の実現（市総合計画は現在改定中）
- ② 箱崎地区は地域拠点、中心市街地に位置づけられている。

<関連施策>

- ③ 「グリーンアジア国際戦略総合特区」による、グリーンイノベーションの新たな創造
- ④ 誰もが思いやりをもち、すべての人に優しいまち「ユニバーサルシティ福岡」の実現
- ⑤ 東京圏機能バックアップ先としての適合性を整理、検討。関係機関と連携した取り組みを開始。
- ⑥ 博多港の更なる機能強化（博多港長期構想、日本海側拠点港の取り組み）
- ⑦ 景観三法が改正され、福岡市においては、「福岡市景観計画」を平成24年度に施行予定。

社会情勢の変化（国の政策動向等）

- ① 日本の総人口は2050年には3300万人減少。生産年齢人口はそれを上回る3500万人減少
- ② 地方の人口が疎になる一方、大都市に人口が集中。単独世帯、特に高齢者単独世帯が増加。
- ③ 気候は大きく変動し、今後40年間で平均気温は2度上昇。降水量も増加。
- ④ 国土基盤の維持管理・更新費は現在に比べ2030年頃に倍増。
- ⑤ 国内の事業環境の強化とアジアを中心とした世界でのビジネス展開の拡大に取り組んでいる。
- ⑥ 環境の変化に対応した新産業・新市場の創出に取り組み、地域における雇用創出に取り組んでいる。
- ⑦ 安全と安心の確保のため、災害に強い住宅・地域づくりを推進。
- ⑧ 「医職住」の近接した集約型の安全なまちづくりを推進。
- ⑨ 低炭素・循環型システムの構築を推進。
- ⑩ 産学官の連携による人材育成システムの構築に向けた取り組み。

※「国土の長期展望中間とりまとめ(国土省)」「日本再生の基本戦略(内閣官房)」「持続可能で活力ある国土・地域づくり(国土省)」より作成

方針1

アジア・九州新時代の交流拠点都市の一翼を担うまちづくり

- 1) 立地特性を活かした広域連携まちづくり
- 2) イノベーション・新成長産業育成戦略の一翼を担うまちづくり
- 3) コンベンション・スポーツ・文化を通じ、交流と賑わいのあるまちづくり
- 4) 外国人留学生等の受入環境を活かしたまちづくり

方針2

都市機能が集積し、新たな賑わい・活力を生み出すまちづくり

- 1) 新たな産業・雇用を創出するまちづくり
- 2) 集客・観光・エンターテインメント・文化のある賑わいのまちづくり
- 3) 医職住遊学が融合し、新たな活動を生み出すまちづくり

方針3

大学が存在した地として、教育・研究の意思を引き継ぐまちづくり

- 1) 九州大学（伊都キャンパス、病院地区等）と連携したまちづくり
- 2) 新たな高等教育・研究機関を導入したまちづくり
- 3) 質の高い外国人留学生の受け入れを支援するまちづくり

方針4

地域の歴史文化資源を踏まえたまちづくり

- 1) 歴史文化資源と連携するなど、まちの生い立ちを継承したまちづくり
- 2) 九州大学の歴史文化資源を踏まえたまちづくり

方針5

誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり

- 1) 災害に対応できる防災・減災のまちづくり
- 2) 防犯に配慮した安心なまちづくり
- 3) 医療・福祉が充実した安心なまちづくり
- 4) 安全、快適、便利な暮らしやすいまちづくり

方針6

低環境負荷で持続可能な環境共生型のまちづくり

- 1) 低炭素社会を実現するまちづくり
- 2) 循環型社会を実現するまちづくり
- 3) 自然共生社会を実現するまちづくり
- 4) 緑豊かなまちづくり