



九州大学

企画・編集 | キャンパス計画及び施設管理委員会  
九州大学伊都キャンパス・マスタープラン改定検討部会  
九州大学施設部

九州大学キャンパス計画室  
<https://campus.kyushu-u.ac.jp>

九州大学施設部HPに本編・概要版・各種資料を公表しています。  
<https://shisetsu.jimu.kyushu-u.ac.jp/index.html>



本マスタープランの図表は、色覚の多様性に対応し、誰もが正確に情報を読み取れるカラーユニバーサルデザインに配慮しています。

# 九州大学 伊都キャンパス・マスタープラン2026

KYUSHU University  
ITO Campus Master Plan 2026

【概要版】





## キャンパス整備計画の理念

九州大学は、本学教育憲章と学術憲章に則り、創立百周年に「自律的に改革を続け、教育の質を国際的に保証するとともに、常に未来の課題に挑戦する活力に満ちた最高水準の研究教育拠点となる」ことを基本理念として掲げた。

伊都キャンパスへの統合移転が完了し、「世界をリードする人材と新しい科学を生み出すキャンパス」、「未来社会を切り拓く研究成果の実証実験の場としてのキャンパス」、「歴史や自然など豊かな環境と共生するキャンパス」となることを宣言し、人文社会科学系から理学、農学、工学等、多様な学問分野が集まる伊都キャンパスを拠点とし、病院キャンパス、大橋キャンパス、筑紫キャンパスとともに地域と共創しながら新たな価値創造に挑むキャンパスを目指し、教育、研究、診療、社会貢献等の活動を展開する。

## マスタープラン改定目的

伊都キャンパスは、平成13(2001)年に策定した「九州大学 新キャンパス・マスタープラン2001」、その後に策定した各地区基本設計やパブリックスペース・デザインマニュアルに基づき整備が進められ、統合移転事業が平成30(2018)年に完了した。その後、キャンパスを取り巻く環境も大きく変わってきていることから、今後約10年における秩序ある施設整備及びオープンスペース等の管理・運営の拠り所となる指針とするため、伊都キャンパス・マスタープランの改定を行う。

## キャンパスを創る計画から、活かす計画へ

本マスタープランでは、環境負荷の低減、安全・安心で快適なインクルーシブ・キャンパス環境の形成及び限られた施設やスペースの有効活用を総合的に捉え、運用・評価・改善を継続しながら産官学連携を呼びこみキャンパスの価値を持続的に高めていくための基本方針を示す。今回の改定では、「大規模な研究棟群の計画的な改修」、「戦略的な土地利用」、「持続可能なキャンパスマネジメント」に焦点を当てている。

### 大規模な研究棟群の計画的な改修

今後、20年以降に、1棟あたり3万～5万㎡を超える国内他大学に類を見ない大規模な施設の改修が集中する見込み。

教育・研究活動への影響を最小限に抑えつつ、施設の長期的な活用を図るため、改修計画を立案し、早期の検討開始に備える。



延床面積3万㎡を超える  
ウエスト4号館



統合移転が完了した  
伊都キャンパス



二色覚者に配慮した  
キャンパスマップ



(大橋)多元デザイン実験棟  
BELS評価書ZEB Ready

## 第1章. 伊都キャンパス・マスタープラン2026について

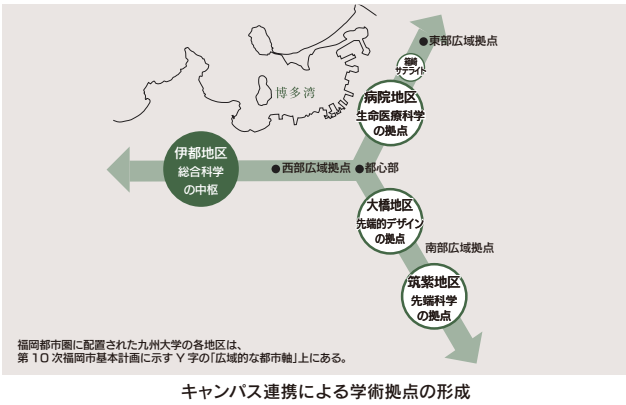
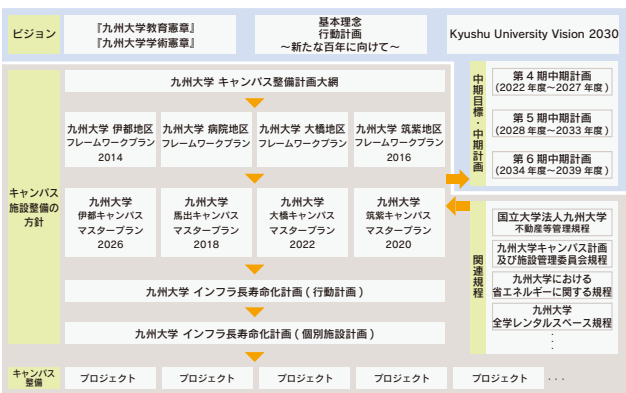
本マスタープランでは、本学のビジョン等の上位計画を踏まえ、社会の変化や要請に応えることのできる将来の伊都キャンパスの目標像を提示している。新キャンパス・マスタープラン2001の基本的な考え方を継承しながら、実現可能性の高い空間デザインの方針を関係者間で共有していく。

## 第2章. 社会情勢と周辺環境

本学の4キャンパスは福岡都市圏にあり、都心部から3方向に向かう広域的な都市軸上にある。馬出キャンパス、大橋キャンパス、筑紫キャンパスと相互に有機的な関係を保ちつつ、伊都キャンパスは「総合科学の中枢」としての役割を担っている。

## 第3章. 伊都キャンパスの概要及び現況 (P.04)

全学的な見地から、形態的側面、組織的側面、機能的側面等を考慮し、ゾーニングを設定している。キャンパス用地及び施設は、大学の財産であり、いかなるゾーニングも部局間の境界として設定するものではないことに留意する。



## 第4章. 全体計画目標と施設整備の方向性

### (1)イノベーション・commons(共創拠点)の実現化

・あらゆる分野、あらゆる場面で、あらゆるプレイヤーが共に創造活動を展開する「共創」拠点

・教育研究施設の個別の空間だけでなく、食堂や寮、屋外空間等も含めキャンパス全体が有機的に連携した「共創」の拠点

・対面とオンラインのコミュニケーションが融合し、ソフトとハードが一体となって取り組まれる共創拠点であり、多様な学生、研究者や異なる研究分野の「共創」、地域・産業との「共創」の促進等により教育研究の高度化・多様化・国際化・地方創生や新事業・新産業の創出に貢献する。

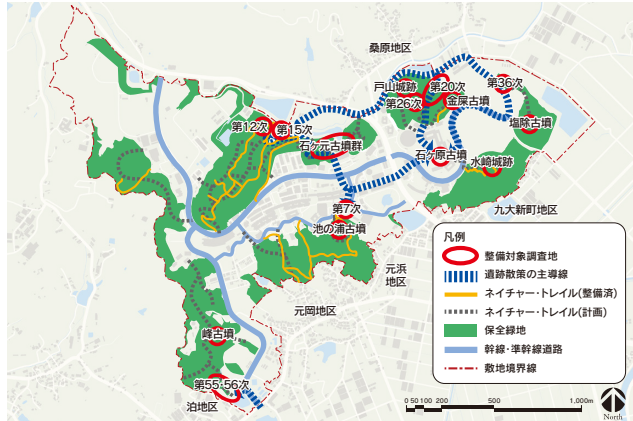
### (2)地域の防災拠点の実現

・発災時にも活動を止めないための耐災害性の強化に加え、避難所としての防災機能強化が必要。

## 第5章. 全体計画方針と戦略

### 5.1 糸島地域の悠久の歴史と自然との共生

歴史環境の保存・活用と自然環境・景観の保全に務め、これらと共生するキャンパスを目指す。

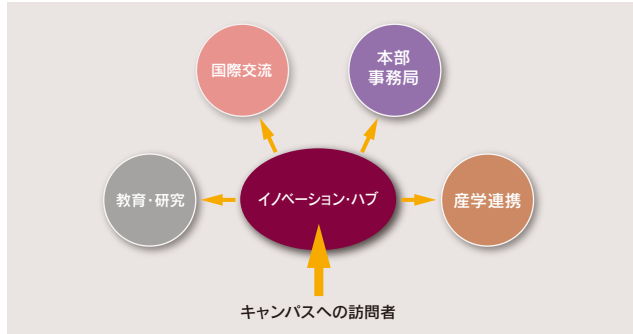


ネイチャー・トレイルやアクセスルートの構想  
(九州大学伊都キャンパス文化財整備基本計画、2016)

### 5.2 総合大学としての一体的な教育・研究環境の構築 (P.03、P.04、P.05)

### 5.3 産学・地域連携と国際交流の拠点の戦略的育成

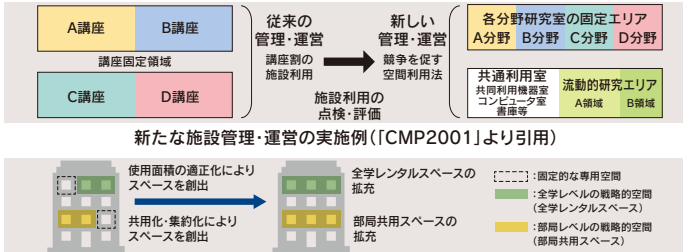
産学連携、地域連携、国際交流拠点を発展させるとともに、民間資金等の導入による連携・交流施設等を積極的に誘致することにより地域と世界に開かれた拠点形成を目指す。



### 5.4 民間活力の導入や立地誘導による教育・研究の活性化と生活支援の促進(P.03、P.04)

### 5.5 社会の変化に柔軟に対応する空間構成とその管理・運営の確立

活発な教育・研究空間を支えるため、社会的変化に柔軟に対応できる一体的な施設・空間の活用とその管理・運営を推進する。

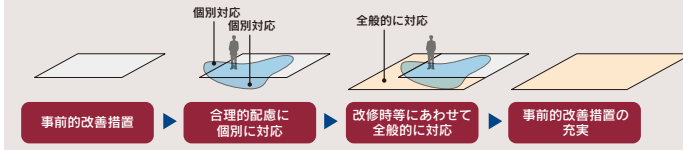


戦略的空間拡充のイメージ

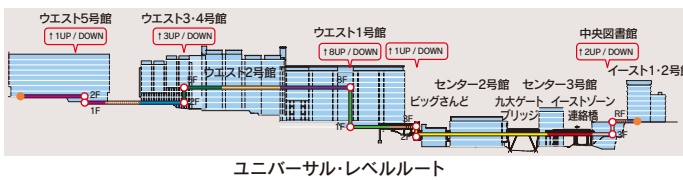
### 5.6 伝統を創り出す象徴的空間と柔軟に変化・増殖する空間の共存 (P.04)

### 5.7 安全・安心で快適なインクルーシブ・キャンパス環境の整備

キャンパス・ライフの観点を重視した、憩いの空間や知的欲求を喚起する場を創出するとともに、高密度で活気ある空間を形成することにより、安全・安心で快適なキャンパス環境の整備を行う。

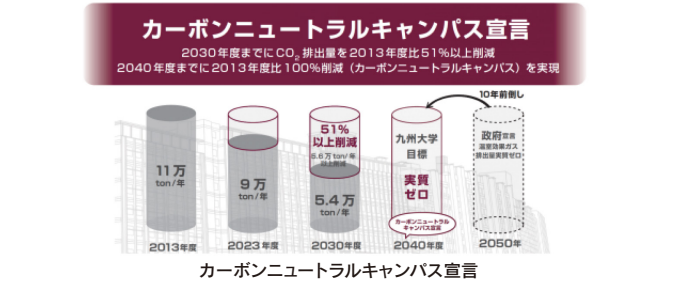


事前の改善措置と合理的配慮による継続的な対応



### 5.8 多様な技術に支えられたサステナブル・キャンパスの形成

IT、セキュリティ管理、防災時の危機管理、エネルギーの安定的確保、FM(ファシリティ・マネジメント)を計画的に整備・導入し、サステナブル・キャンパス形成を目指す。



### 5.9 新しいシステムを創造する実証実験キャンパスの活用 (P.06)

### 5.10 持続可能なキャンパスマネジメント(P.06)



## キャンパスの骨格を形成する計画的な土地利用(5.2.1)

### 土地利用の方針

伊都キャンパスは、ゾーニングに示す骨格を維持した空間構成がなされ、キャンパス全体の一体感を高めている。一方で、戦略的施設の将来建設用地として確保していた戦略的施設用地の一部は既に建て詰まり、将来の施設更新や教育・研究のポテンシャル向上に対応できる空間の余地が限られている。このような状況から、キャンパスの骨格と景観の秩序を保ちつつ戦略的な土地利用を進めるとともに、キャンパス空間は大学全体の共有資産であることを踏まえ、教育・研究活動を展開していくための有効な土地利用を図る。

## 多様な財源による施設整備と産学連携(民間活力導入のための空間確保)(5.4.1)

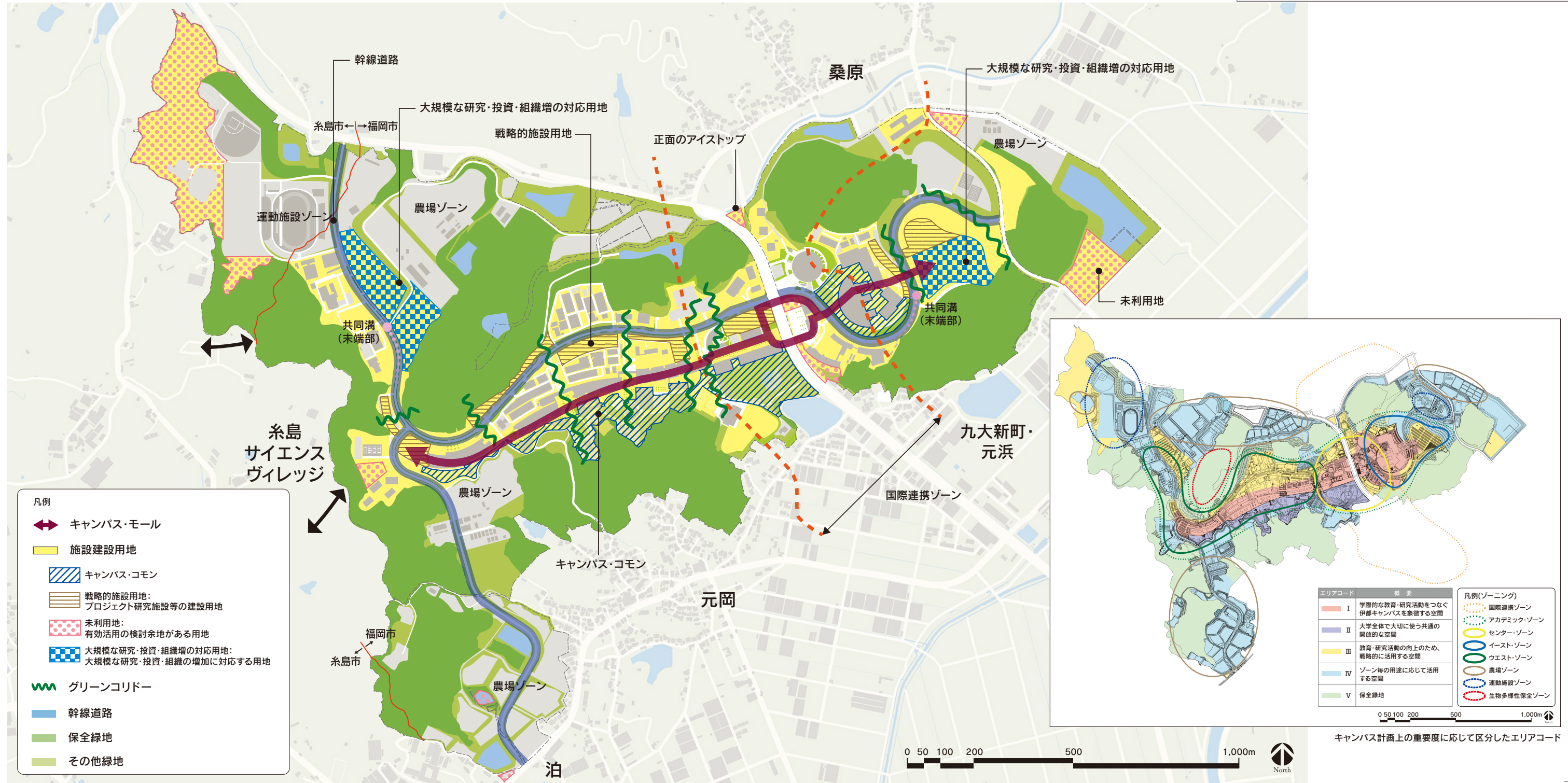
### 民間活力導入のための空間確保

本学の自立と経営を視野に入れ、民間企業が運営を行う施設や寄附による施設を積極的に取り入れている。キャンパス内を含む地域一体において、交流拠点機能の充実と、その拡充に伴う飲食、購買、交通などの生活環境の向上に向けて、様々な手法により、整備を進めてきた。今後も継続して民間企業や周辺自治体との連携を強化するため、民間活力導入の際に連携の場となる空間をキャンパス内に確保し、立地を誘導する。

## 伝統を創り出す象徴的空間と柔軟に変化・増殖する空間の共存 (5.6)



|                                                    |                                            |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 幹線道路                                               | 公共交通、自動車、バイク、自転車用の車路、歩道、及び地下共同溝等により構成する主動線 |
| キャンパス・モール                                          | 一体的な教育・研究環境を支え、施設をつなぐ歩行者専用の空間              |
| グリーン・コリドー                                          | 南北に分かれた保全緑地をつなぎ、緑と生態系のネットワークを形成するための緑地帯    |
| 【象徴的空間】                                            |                                            |
| アライバル・ポイント・幹線道路から、各教育研究棟もしくはキャンパス・モールに自動車交通が寄り付く場所 |                                            |
| キャンパス・コモン                                          | キャンパス全体で共用し、開放的で憩いと安らぎをもたらすオープンスペース        |
| 大学の顔                                               | 学外から来訪者が訪れた時にアカデミックな空間に初めて出会う場所            |





## 将来の大規模改修に備えた改修計画の立案(5.2.3)

### 施設群の現状

移転初期に建設した建物は、築20年を経過し、中規模改修を要する時期を迎えている。今後20年間は各建物の具体的な整備内容や改修時期を示すインフラ長寿命化計画を基本としつつ、予算状況、劣化状況、施設の重要度等を総合的に考慮して柔軟に性能維持改修を進める必要がある。また、今後20年後以降には、全面的な改修(以下「大規模改修」という。)が必要となる施設が集中する見込みであり、改修の集中により混乱を避けるため、早期な計画的対応を始める必要がある。

### 大規模改修工事の方針

2040年頃から約40年をかけて整備することを基本とする。施設の規模や利用状況に応じて1棟を複数年度事業とするなど、実施可能な単位規模での整備計画や改修順序について関係部署と調整し進める必要がある。また、施設の改修計画と併せて、教育・研究活動及び施設の安定運用を支える基盤として、電気・給排水等のインフラ設備の更新計画を進める。



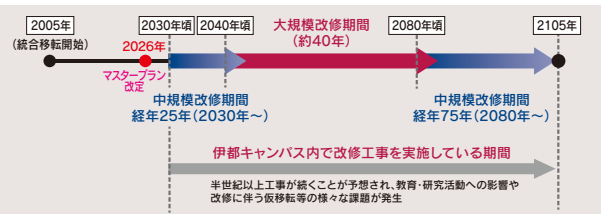
建物のライフサイクルと改修内容の時期のイメージ

### 今後の方針

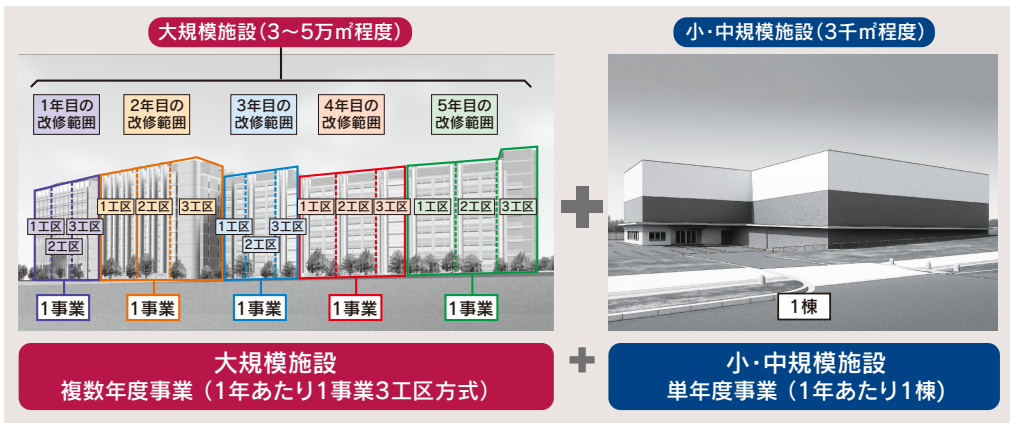
大規模改修に向けた改修の基本計画を施設部と関連部局で構成される再開発関連組織(要望のとりまとめ、引越しや備品調達等を含む。)が連携しながら大学全体で検討を進める。また、多様な財源確保の手段を検討し、工事費、移転費用等を含む事業全体のコストマネジメントが必要である。

### 仮移転とバッファスペース

教育・研究活動への影響を最小限に抑えるため、10,000㎡～15,000㎡程度のバッファスペースの確保が必要となる。また、仮移転費用については主に自己資金を財源とするため計画的な財源確保を図る必要がある。



整備スケジュールのイメージ



改修規模のイメージ

## 公共交通とパーソナル交通(5.7.6)

### パーソナル交通における現状と今後の方針

教職員の5割以上が自家用車での通勤、学生の6割近くが自転車・バイクでの通学を行っている。主要建物付近に駐車・駐輪が集中する傾向があり、キャンパス全体での収容能力は足りているが、需要に偏りが生じている。その結果、溢れた自転車・バイクが駐輪場外に置かれる状況が常態化している。空き駐輪場への誘導や、駐輪場・駐車場の配置転換、駐輪場の増設等、適切な運用を図る必要がある。その際、建物に近い場所ほどシェアモビリティや自転車を優先する。また、パーソナル交通の入口である入構ゲートは利便性に課題があることから、ゲート更新の機会を捉え、入構手続きの簡素化をはじめとした利便性の向上を図る。

### 学内交通および公共交通との関わり方

広大なキャンパスにおける移動の利便性向上を目的として、2019年度よりオンデマンド交通システム(aimo)を導入している。aimoでは詳細な乗降データの取得が可能であり、当該データに基づく分析を継続して運行体制の最適化を進め、キャンパスの交通利便性の向上を図る。また、大学関係者が主な利用者である公共交通について、需要側の立場として大学が果たす役割は大きく、朝・夕ピークの平準化につながる取組など、役割を踏まえた関係者との連携強化が求められる。公共交通の主軸であるバスの運転手不足等による制約を踏まえ、利用ニーズのある各種シェアモビリティのポートを学内の主要建物付近に分散配置することで、学生及び教職員等の交通利便性の向上を図る。



溢れた自転車の状況



駐輪場の増設



EVスクーターバイクシェア

## 新しいシステムを創造する実証実験キャンパスの活用(5.9)

### 実証実験キャンパス

本学は「総合知で社会変革を牽引する大学」を目指し、伊都キャンパスの大規模フィールドを活かして、これまで多様な分野の実証実験を展開してきた。今後も「超スマート社会(Society5.0)を実現するための実証実験キャンパス」として、総合知の社会実装を推進する実証フィールドの役割を担うことが重要である。

また、キャンパス環境の改善につながる事業や技術の導入を見据え、より積極的に課題解決につながる企業等を探し、連携して実証実験を行うことも必要である。新しい時代に向け、幅広い分野で、大学の総合知の活用が求められており、積極的にチャレンジしていく。

### これまでの取組み

#### 凡例

- :スマート・モビリティ関連
- ◆:エネルギー・環境関連
- ★:インクルーシブインフラ関連
- ◎:キャンパス環境の改善関連



水素燃料電池バス(◆、◎)  
ゼロエミッション電源(発電時にCO2を排出しない電源)を用いた水素社会地域モデルの構築に関わる実証実験



オンデマンド交通システム(●、◎)  
自動運転技術と通知・AI活用による安全で便利なサービス開発に向けた実証実験



BI-Techオフィス省エネシステム(◆)  
室内環境計測と行動変容促進による省エネ効果検証の実証実験



運転席のないバスの自動試行実証実験(●)  
自動運転バス走行と通信ネットワーク・サービス基盤の技術開発に関する実証実験



ネットスーパーの受取ボックス設置の実証実験(◎)  
利用ニーズ確認と生活利便性向上の可能性検証の実証実験



夜盲症を基点にした蓄光階段(★)  
夜盲症の人による夜間の階段の識別性向上に関する実証実験



視覚障害者を基点にした木製バリアフリー歩道(★)  
視覚障害のある人による歩車道境界の識別性向上に関する実証実験



肢体不自由を基点にしたドライブスルー型駐車場(★)  
脊椎損傷者ドライバーによる駐車時の運転負担軽減に関する実証実験

## 持続可能なキャンパスマネジメント(5.10)

### マネジメント方針

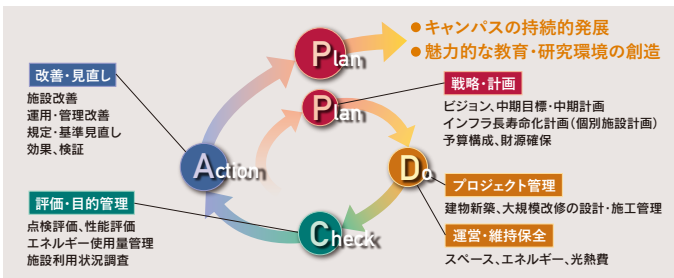
長期的に持続可能なキャンパスに向けて、経済的効率性の確保、環境負荷の低減、社会的価値の向上のバランスに配慮しながら運用管理、質の管理、コスト管理の視点からキャンパスをマネジメントする。

### マネジメントサイクル

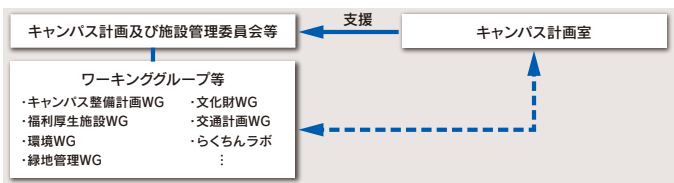
キャンパスマネジメントは、段階的に見直しと更新を行うサイクルを基本とし、各段階において利用者からの意見を計画的に収集・分析し、実施状況・成果・課題と合わせて把握する。収集した意見の反映にあたっては、改善案及び次期目標の設定時に検討を行う。

### マネジメント体制

キャンパス計画及び施設管理委員会の下に設置された、各専門分野ごとに設置しているワーキンググループ等が、それぞれの分野における施設及び空間の整備・運用状況や課題を整理し、必要な検討を行う。その検討結果については、キャンパス計画室が同委員会を支援する立場から学内調整を行った上で附議し、本キャンパス・マスタープランを運用する。



マネジメントサイクルの構築



マネジメント体制