

# **会津若松駅前都市基盤整備基本計画**

**令和7年12月**

**会津若松市**

## 目 次

|                       |         |
|-----------------------|---------|
| 1. はじめに               |         |
| 1. 1. 都市における駅前周辺の位置付け | P1      |
| 1. 2. 会津若松駅前都市基盤整備の目的 | P1      |
| 2. 基本計画概要             |         |
| 2. 1. 会津若松駅前周辺の役割と課題  | P2～P5   |
| 2. 2. 基本計画の位置付け       | P6      |
| 2. 3. 基本計画に示す取り組み     | P7      |
| 3. 整備方針・計画図           |         |
| 3. 1. 整備方針            | P8～P9   |
| 3. 2. 計画図・イメージパース     | P10～P13 |
| 3. 3. 既存施設の検討について     | P13     |
| 4. 駅前広場の活用方針          |         |
| 4. 1. 検討内容            | P14～P15 |
| 4. 2. 検討体制            | P16     |
| 4. 3. 検討方法            | P17     |
| 5. 事業手法               |         |
| 5. 1. 条件整理            | P18     |
| 5. 2. 事業手法の選定         | P19     |
| 6. 概算事業費              |         |
| 6. 1. 概算事業費           | P20     |
| 6. 2. 想定される財源         | P20     |
| 6. 3. 維持管理費           | P20     |
| 7. スケジュール             |         |
| 7. 1. 事業の全体スケジュール     | P21     |

# 1. はじめに

## 1.1. 本市における駅前周辺の位置付け

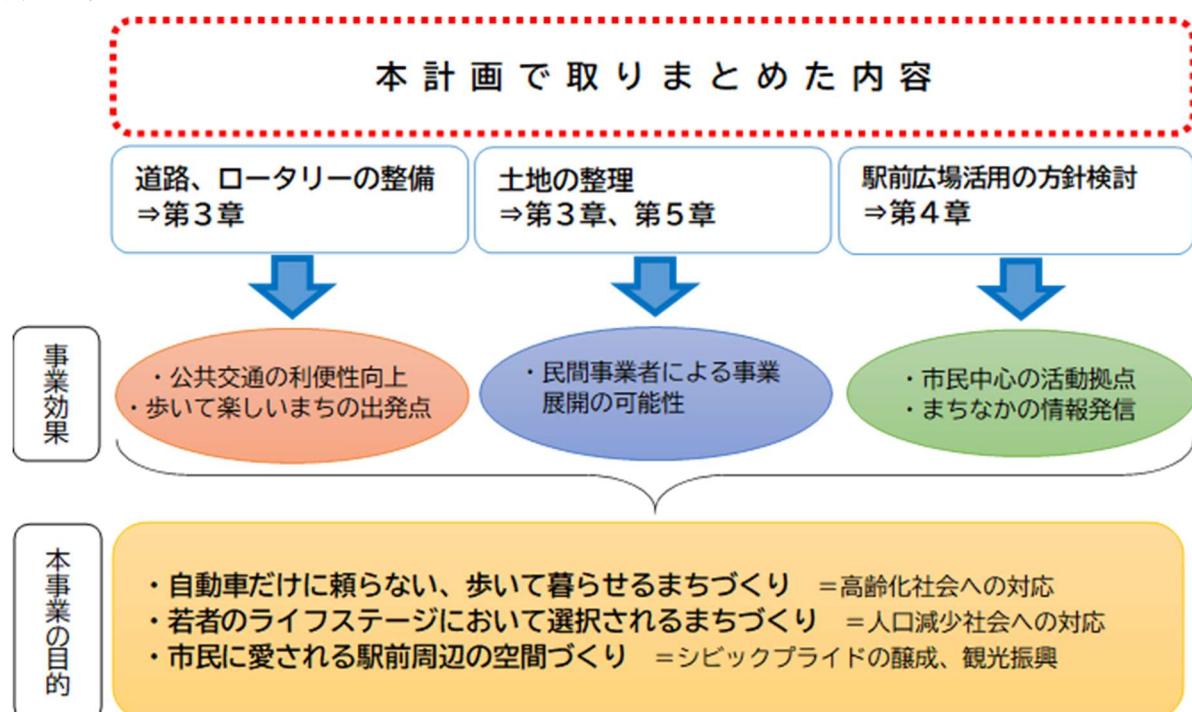
全国的に地方都市の人口減少が加速化する中、今後、持続可能な都市施策を進める「コンパクトシティ」を推進する上で鉄道駅周辺は、自動車だけに頼らない公共交通の結節点の役割を担うことで高齢化社会のニーズへ対応することや、若い人たちがまちで暮らす喜び・まちを訪れる楽しみを生み出す空間として期待される場所となっています。そのため、今後、駅を中心としたコンパクトシティの実現を目指すことにより、少子高齢化、人口減少社会へ対応したまちづくりに寄与するものです。

本市の都市計画マスターplanにおいても、人の交流など多様な機能の集積により連環都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）を形成することを目指しており、会津若松駅前は交通拠点のみならず、将来的なまちづくりの拠点として位置付けています。

## 1.2. 会津若松駅前都市基盤整備の目的

本基本計画では、会津若松駅周辺について「現状の課題」を解決するため、駅前周辺の安全性を確保した「道路、ロータリーの整備方針」や、混在している「土地形状の整理」、持続的な「駅前広場活用の方針検討」について取りまとめます。

その上で、「自動車だけに頼らない、歩いて暮らせる」、「若者ライフステージにおける選択」、「市民に愛される空間づくり」により、高齢化社会・人口減少社会への対応、シビックプライドの醸成、観光振興を果たすことを目的とします。



【参考】都市計画マスターplanにおける本事業が該当する都市づくりの目標

目標1 少子高齢化社会・人口減少に向けた都市づくり

目標2 活力があり、効率的で環境に配慮した持続可能な都市づくり

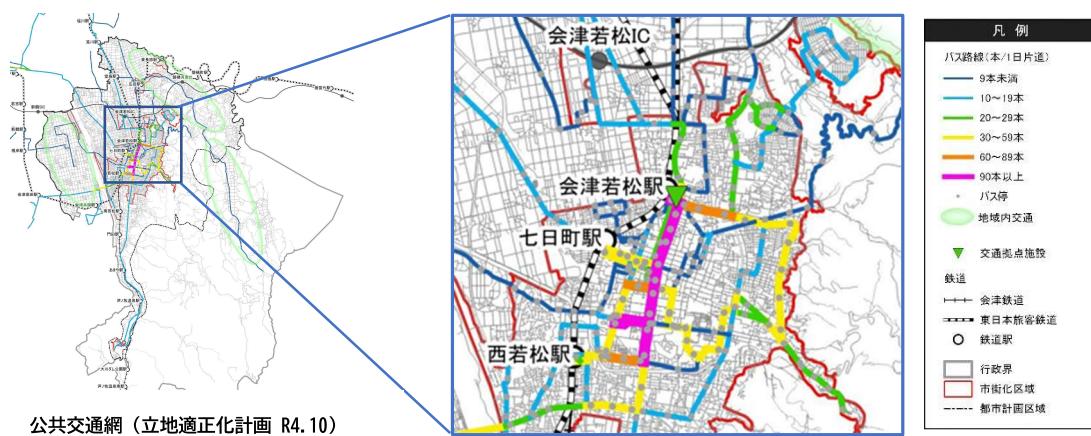
## 2. 基本計画概要

### 2.1. 会津若松駅前周辺の役割と課題

#### (1) 本駅周辺の役割

##### 本市の社会生活を支える交通拠点

JR会津若松駅前（以下「駅前」という。）周辺は、鉄道をはじめとし、バス、タクシー等の公共交通が集まり、通勤通学者が日常的に利用するとともに、自動車等の移動手段を持たない市民が本駅を起点とし、市内各所への移動を支える交通の結節点となっています。

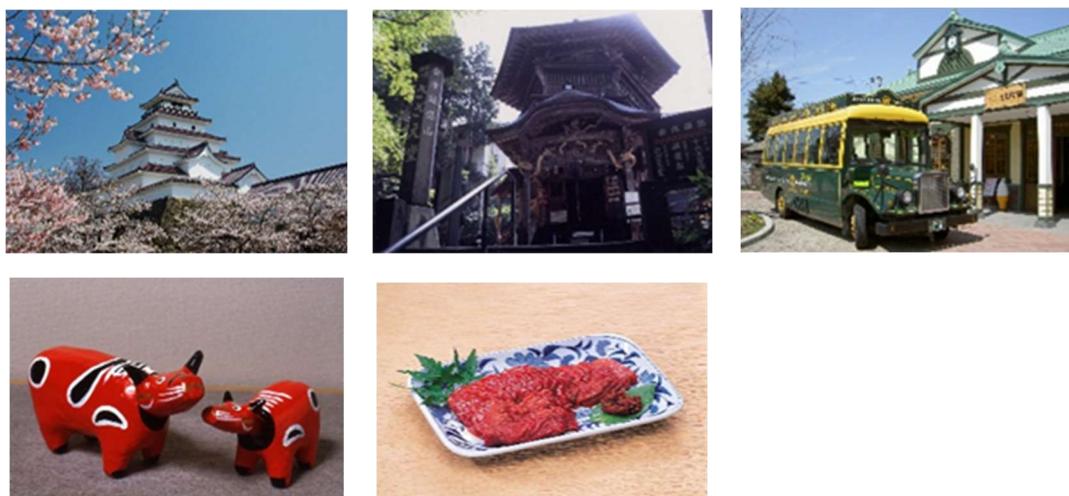


##### 来街者を迎えるまちの顔・玄関口

本市は、鶴ヶ城に代表されるように歴史的遺産と歴史に根差した深い文化を持ち、令和6年度は年間約260万人と多くの観光客が訪れる県内有数の観光都市でもあります。

その中で、会津若松駅は観光やビジネスなど多くの来街者が訪れるまちの顔・玄関口であり、人と情報が交流する拠点であります。

##### 【会津の観光発信】



## (2) 駅前周辺の課題

駅前広場や駅前の街並みを含む現況の駅周辺地区では、

- ① 交通施設としての安全性・利便性の課題と
- ② まちの顔・玄関口としての課題が顕在化しており、その対応が求められています。

### ①交通施設としての安全性・利便性の課題

#### ●利用者の安全性・利便性向上

- ・歩行者の動線が自動車の動線と交錯しており、また、バス乗車には車道横断が必要となっています。さらに、歩行者動線が非効率的で駅前広場内の乱横断が発生しています。
- ・バス乗降場はわかりにくく、一般車の乗降場がないなど、利便性に問題があります。



安全性が低いバス乗降場



歩行者と自動車が  
交錯する歩行者通路



駅前広場を横断する歩行者

#### ●周辺道路環境の改善

- ・東西をアクセスする道路（市道幹 I – 6 号線）は、朝夕の通勤・通学時間帯に渋滞が発生しています。
- ・駅とまちを繋ぐ歩行者経路が十分ではなく、大町通り等への歩行者動線も分かりにくくなっています。



朝夕渋滞する東西道路



歩行者が横断できない駅前交差点



バリアフリー対応していない横断施設

## ②まちの顔・玄関口としての課題

### ●まちの顔、観光の玄関口としてふさわしい景観形成

- 駅前は、来街者が最初に目にするまちの顔ですが、駐車場やバスタクシープール、古くからの物流施設が立地している等、自動車の空間で占められています。
- 駅前公園は視認しにくい形状で閉鎖的であり、イベントなどで活用しにくく活性化につながる利活用が少ない状況です。



駅前に広がる駐車場



駅からは視認しにくい駅前公園



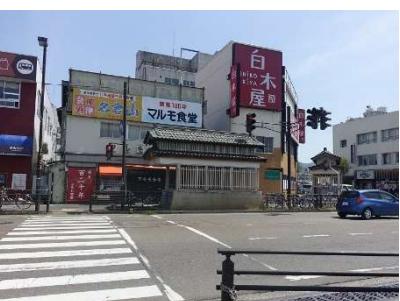
駅前の物流施設

### ●都市拠点としての利便性向上

- 駅利用者が立ち寄り、居心地のいい時間を過ごせる施設が少ない状況です。
- まちの活性化に貢献するよう、まちの顔としての空間形成と合わせて、利用者が滞留し、買い物や飲食、交流などができる都市機能の立地を促進することが求められています。

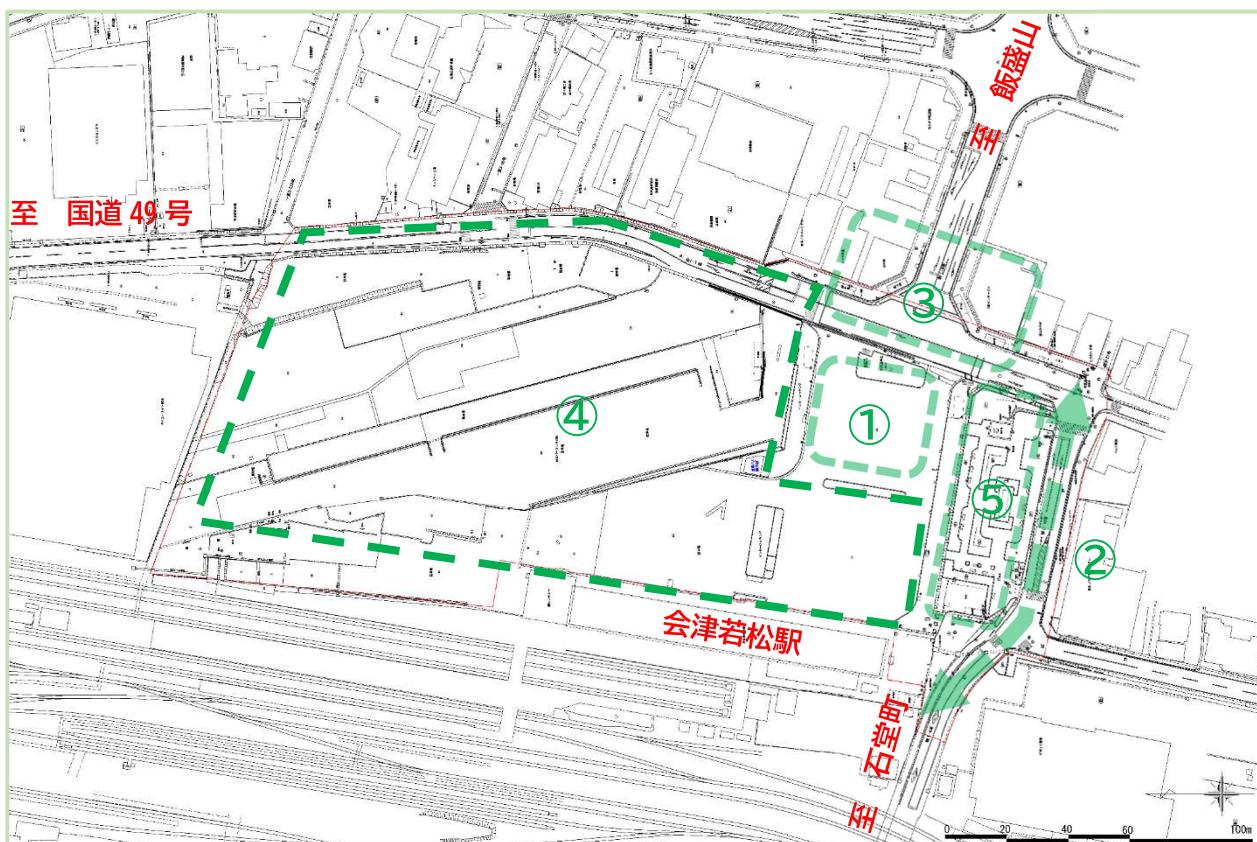


滞留空間が少ない駅前施設



買い物できる場所が少ない駅周辺

### ③現在の会津若松駅前周辺の図面



### 駅前周辺の課題

#### ■駅前全体

- ・送迎用一般車の乗降場がない
- ・駅利用者が立ち寄り、滞留する施設がない
- ・駅とまちをつなぐ歩行者動線がわかりにくい
- ・二次交通との接続がわかりにくい

#### ①バス乗り場

- ・目的地への乗り換え場所が分かりにくく、利用者の安全確保も十分ではない

#### ②東西道路

- ・朝夕に渋滞し、西側からの通過車両が多く駅へのアクセスを阻害している

#### ③駅前交差点

- ・横断歩道がない。地下通路がバリアフリー対応していない

#### ④駅前の自動車空間

- ・駅出入口の前にタクシープールや駐車場、物流施設等、自動車の空間が広がり、景観の改善が望まれる

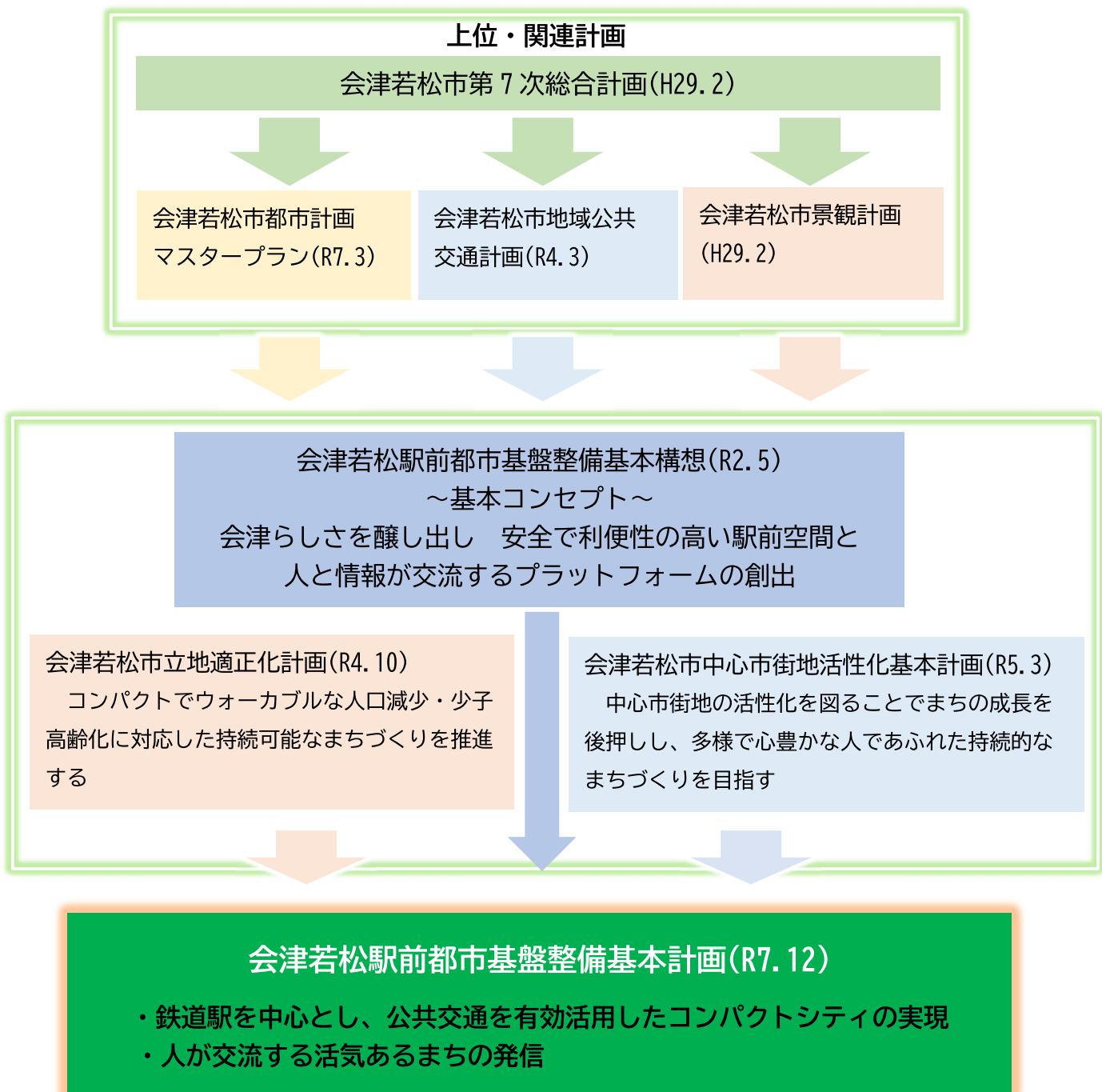
#### ⑤駅前公園

- ・駅から視認しにくく、有効に活用されていない

## 2.2.基本計画の位置づけ

本計画により、駅前周辺を利用する市民、駅前広場の地権者、関係交通事業者、行政が、様々な課題に対応し、駅前都市基盤の整備を通して駅前やその周辺のまちづくりを進める『会津若松駅前都市基盤整備基本構想』の実現を目指すものです。

### ■本基本計画の位置づけ



## 2.3. 基本計画に示す取り組み

課題解決に向けて基盤整備計画を進めるために、学識経験者や公共交通事業者、地域住民代表等からなる「会津若松駅前周辺まちづくり検討委員会」を立ち上げ、検討を進めてきました。

これまで、基盤整備計画の基本的な考え方を「会津若松駅前都市基盤整備基本構想（R2.5）」として取りまとめ、その実現に向け検討を進めてきました。

基本計画では、それら基本方針を実現するための取り組みを以下のように考えます。

### 【基本構想】駅周辺整備のコンセプト

会津らしさを醸し出し 安全で利便性の高い駅前空間と  
人と情報が交流するプラットフォームの創出

#### ■ 基本構想に定めた基本方針と基本計画での対応

| 基本構想における5つの基本方針                           | 基本計画に示す取り組み   |
|---|---|
| 方針1：<br>安全で円滑な駅周辺の交通環境を整備します              | ・渋滞の解消、安全性向上を目指した周辺道路<br>・安全で円滑な交通環境の実現   |
| 方針2：<br>安全で利便性の高い駅前広場へと再生します              | ・自動車動線と交錯しない安全で歩きやすい歩行空間の確保<br>・一般車等とバスの乗降場の分離による、分かりやすい乗り換え環境の実現<br>・バリアフリーに対応した誰にでも使いやすい駅前広場の実現 |
| 方針3：<br>官民連携により、持続的な管理運営が可能な空間・体制をつくり出します | ・市民、事業者、行政の役割分担の明確化<br>・市民中心のまちづくり体制の構築   |
| 方針4：<br>駅前地区とまちなかの活性化に貢献します               | ・駅周辺の活性化に向けた敷地再編<br>・日常的なイベントや地域活性化活動の促進  |
| 方針5：<br>会津の玄関口にふさわしい景観形成を図ります             | ・会津らしい景観形成に配慮した駅前広場整備<br>・中心市街地、観光振興の情報発信   |

# 3. 整備方針・計画図

## 3.1. 整備方針

### (1) 整備計画の概要

基本構想における5つの基本方針のうち、

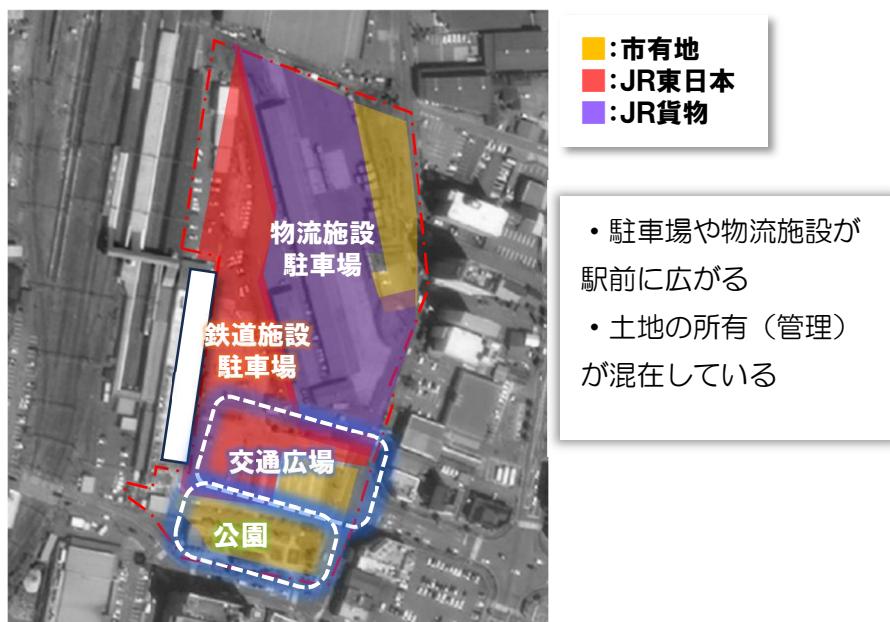
方針1：安全で円滑な駅周辺の交通環境を整備します

方針2：安全で利便性の高い駅前広場へと再生します

について、整備概要を示します。

駅前周辺の課題を解決し、将来の社会に対応する新しい駅前広場の形を目指すため、以下のとおり基盤施設の整備方針を定めます。本事業では、本市・JR東日本・JR貨物が所有するそれぞれの土地の再配置を行い、新たな賑わいを生む都市機能の誘導を目指します。

■現状の土地配置図



|                      |   |
|----------------------|---|
| 1   基盤施設整備           | <ul style="list-style-type: none"><li>●駅前広場<ul style="list-style-type: none"><li>・交通広場（バス・タクシー乗り場、一般車送迎場）</li></ul></li><li>●周辺道路<ul style="list-style-type: none"><li>・駅前交差点（T字路、横断歩道の設置）</li><li>・東西道路（線形及び交差点改良）</li></ul></li></ul> |
| 2   土地の再配置           | <ul style="list-style-type: none"><li>●土地（市有地・JR 東日本所有地・JR 貨物所有地）</li></ul>   |
| 3   新たな都市機能の導入と誘導の検討 | <ul style="list-style-type: none"><li>●駅周辺の活性化に向け検討する民間敷地</li><li>●中心市街地、観光振興の情報発信機能</li><li>●自動車だけに頼らない次世代交通の拠点</li></ul>  |

## (2) 駅前広場の諸元と整備計画

駅前広場について、将来駅利用者数を想定し、国が示す一般的な駅前広場施設算出方法（98年式）により各交通施設規模を算出した結果、下表のようになります。

しかし、実際は公共交通の円滑な運行や駅利用者の利便性等も鑑み、必要施設数を上回る施設が現況で配置されていることから、交通事業者へのヒアリング結果も考慮し、本駅前広場としての施設規模を設定しました（③設定値）。

■駅前広場の施設規模の設定

| 施設名 |        | ①98年式  | ②現況  | ③設定値  |
|-----|--------|--------|--|---|
| 北   | 乗車バース  | 1バース   | 路線バス乗降計7バース（駅前広場内乗降4、バスターミナル内乗車1/降車2）<br>高速バス乗降計3バース（駅前広場内降車1、バスターミナル内乗車2） | 路線バス乗降6バース<br>高速バス乗降1バース                          |
|     | 降車バース  | 1バース   |  |   |
|     | (乗降合計) | (2バース) | (10バース)  | (7バース)  |
|     | 待機バース  | 0バース   | 0バース   | 2~3バース程度  |
| 東   | 乗車バース  | 1バース   | 2バース   | 2バース  |
|     | 降車バース  | 1バース   | 1バース   | 1バース  |
| 南   | 乗降バース  | 6バース   | 0バース<br>(乗降バースとしては確保されていないものの、車道上で乗降が見られる。また、下欄の駅前駐車場がキス＆ライドの乗降場ともなっている)   | 6バース<br>(上記に加え、バリアーフリー乗降スペース1台、旅館バス用の送迎スペース2台を追加) |
|     | 駐車場    | 300台程度 | 53台<br>(駅前一般車短時間駐車場)   | 別途調整<br>(各地権者の土地利用計画において検討)                       |

※バース…本基本計画では、車両の乗り降りに必要な滞留スペースの数を表す単位として引用

## (3) 駅前周辺基盤施設計画

駅周辺の整備計画図



## 3.2.計画図・イメージパース

### (1) 駅前周辺基盤施設整備の概要

駅前広場や駅前交差点、東西道路等の駅周辺基盤施設について、安全性や利便性の向上を図ります。

空間を整理することでまとまった歩行者広場を確保し、市民の社会生活の拠点や、来街者を出迎えるまちの顔としてふさわしい空間となるように、整備を行います。



現在の駅周辺

#### ●交通広場

- ・**歩行者の安全性向上**：バスや自動車の動線と交錯せずに利用できるように、各乗り場と歩行者動線を配置します
- ・**自動車の安全性向上**：バスとタクシー・一般車の乗り場を分けることで、交通広場内の安全性を高めます
- ・**使いやすさの向上**：バス等と鉄道の乗り換えがしやすくなるように、バス等の乗り場を駅に近づけます



将来の駅周辺

#### ●利活用検討の方向性

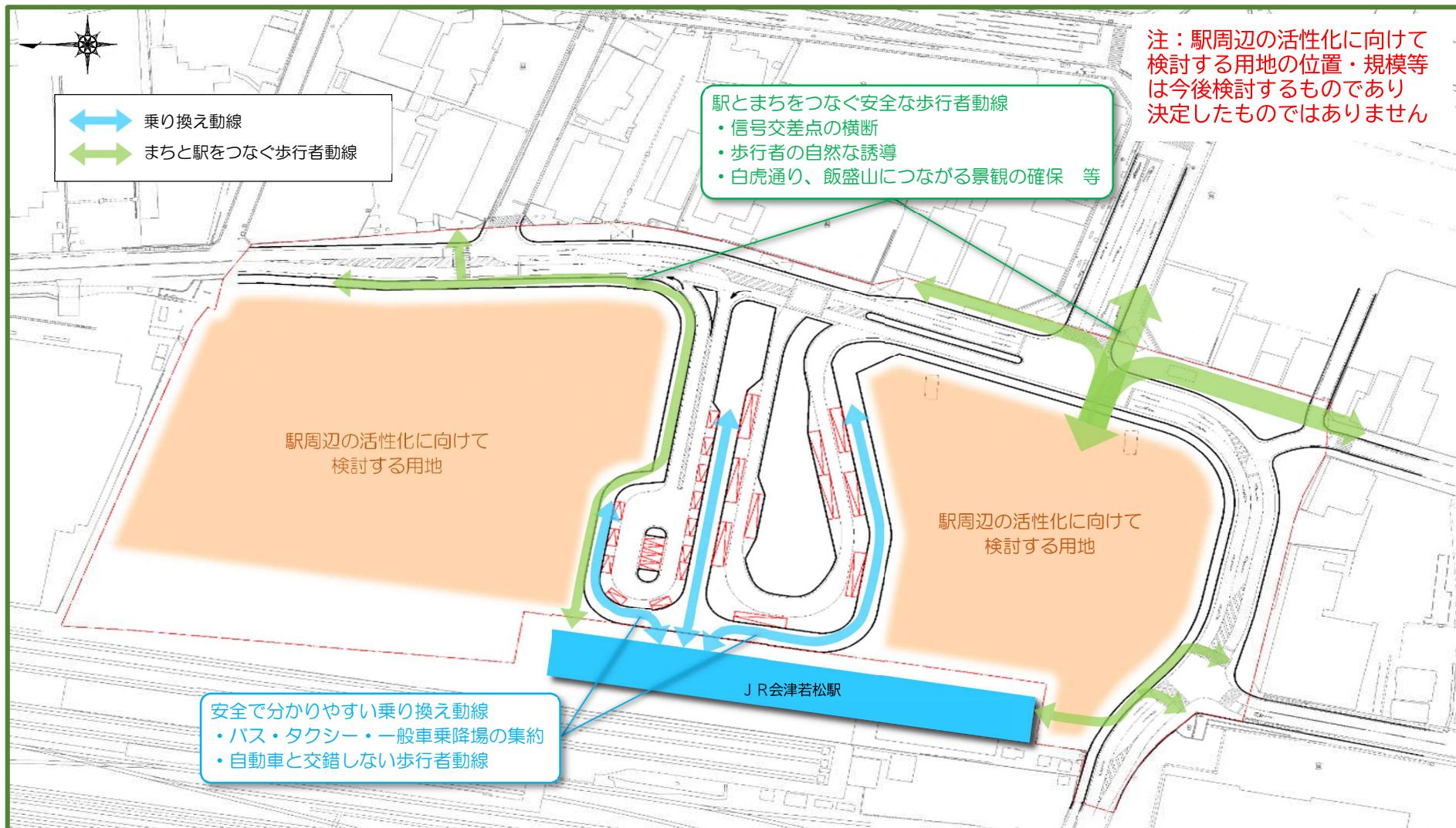
- ・**会津若松を感じる空間**：人々を出迎えるまちの玄関口、おもてなしの空間として、駅とまちを繋ぎ、会津の歴史や文化を感じられる空間の確保を目指します。
- ・**にぎわいの空間**：人々が交流や休憩、待ち合わせなど多目的に使える空間とともに、イベント等にも活用できる空間を目指します。

#### ●大町通り交差点

- ・**渋滞緩和と安全性向上**：東西道路を駅前交差点につなぐ形状とすることで、東西道路の自動車の流れを円滑にして渋滞を緩和するとともに、交差点の安全性を高めます
- ・**大町通りへの誘導**：大町通り入口の歩行空間を確保し、駅から大町通りに歩行者を誘導する空間をつくります

## (2) 駅前周辺のゾーニング・動線の配置

駅とまちを行き来する歩行者とバスやタクシーなどの車両乗り換え客の動線を分けることで、それぞれの利便性を確保し、分かりやすく利用しやすい駅前広場とします。民間事業者による開発用地の配置・規模等は、今後、各所有者と協議・調整を進め、会津若松市の玄関口としてふさわしい機能の導入を目指します。



(3) イメージパース

駅周辺の将来イメージ



駅周辺の全景

駅前に大きな広場空間が  
広がり歩行者と自動車の  
空間が分けられています



自動車の空間

バスとタクシー・一般車  
のロータリーが分かれ、  
安全で使いやすい乗り場  
となります

## 駅周辺の将来イメージ



### 快適な乗り場

バス等の車乗り場には落ち着いたデザインのシェルターが設置され、快適に乗り換えができます

### 3.3.既存施設の検討について

現在、駅前広場にある施設（駐車場、駐輪場、交番、地下歩道、駅前公園）については、下記を基本的な方針とし検討を進めていきます。

|      |  |
|------|--|
| 駐車場  | 駐車場については、現在の利用状況を考慮し、事業継続の必要性等について関係事業者との協議を継続していきます。            |
| 駐輪場  | 駅前広場の景観に配慮しながら、事業範囲の内外を含め設置する方針で検討していきます。                        |
| 交番   | 配置を変更し、市有地内に再構築する方針とします。   |
| 地下歩道 | 整備時にバリアフリーに対応した改修を検討し、現在同様の利用を継続する方向で検討していきます。                   |
| 駅前公園 | 公園としての役割を担う歩行者広場を整備する方向で検討していきます。なお、配置や規模等について、関係者との協議を継続していきます。 |

# 4. 駅前広場活用の方針

## 4.1. 検討内容

本事業は、整備して完了ではなく、駅前の魅力を「育て」「持続する」ことが必要であるため、会津若松駅前都市基盤整備基本構想における5つの基本方針のうち、

方針3：官民連携により、持続的な管理運営が可能な空間・体制をつくり出します

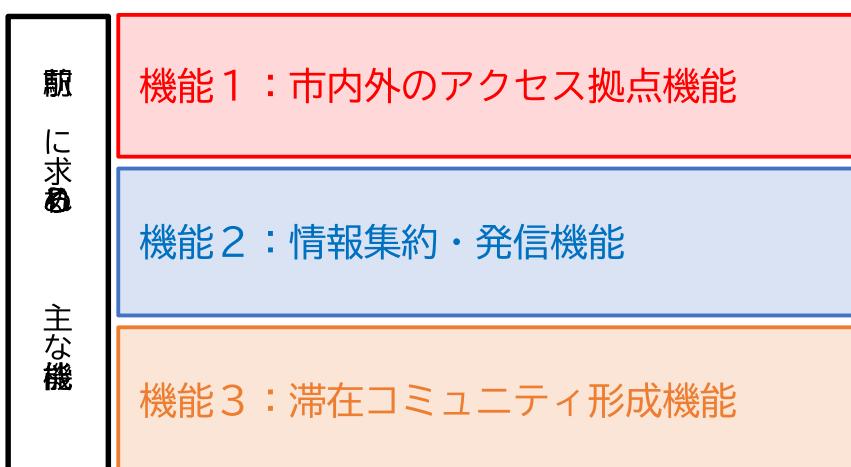
方針4：駅前地区とまちなかの活性化に貢献します

方針5：会津の玄関口にふさわしい景観形成を図ります

について方針を示します。

これまでの利用者アンケートや「会津若松駅前周辺まちづくり検討委員会」、「エリアプラットフォーム」で取りまとめた会津若松駅前に求められる主な機能としては下記の3つです。

今後、それぞれの機能の目的を果たす具体的な施設の検討を進めていきます。



### 機能1：市内外のアクセス拠点機能

バスなど公共交通の利用促進、歩いて楽しい「まち散策」起点

○機能の目的を果たす具体的な施設：駐車場、駐輪場、レンタサイクル、レンタカーや次世代交通の利活用、駅前地下道の活用など



## 機能2：情報集約・発信機能

会津の観光情報、会津らしい飲食店の情報、季節のイベント情報、商店街への出店

○機能の目的を果たす具体的な施設：アンテナショップ、チャレンジショップなど



## 機能3：滞在コミュニティ形成機能

若者のたまり場、働く場所

○機能の目的を果たす具体的な施設：学習スペース、カフェ、図書館、シェアオフィス、サテライトオフィス、ミーティングスペースなど



⇒ 会津若松駅前広場周辺に求められる上記、機能1、機能2、機能3の具体的事業の内容について、「4.2 検討体制」「4.3. 検討方法」により検討を進め、本事業の着工前までに確定していきます。

## 4.2.検討体制

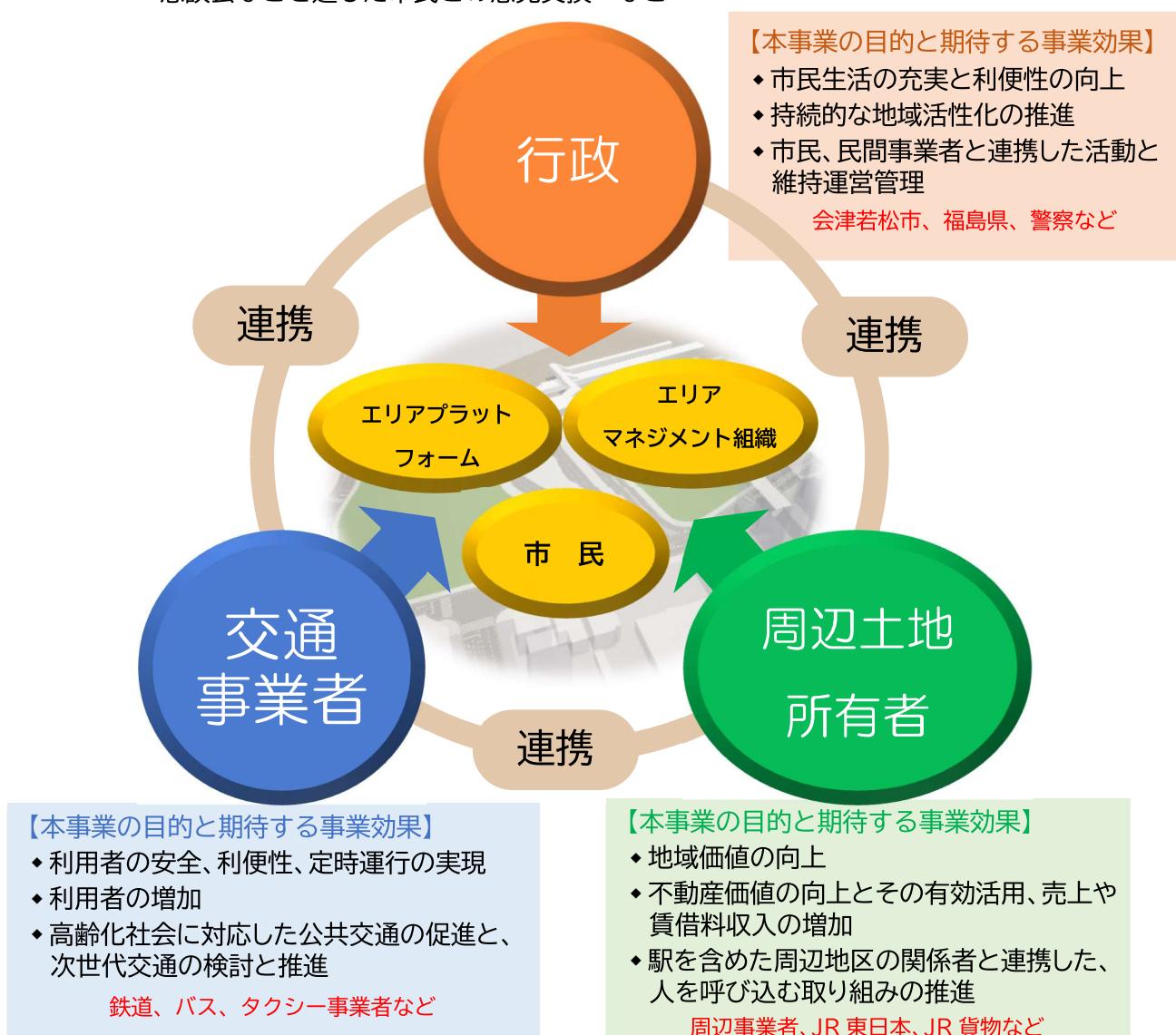
本駅前の空間が会津若松市の顔として、より多くの人に利用・活用されるためには、利用・活用する人々、事業者の意見を取り入れた空間になることが重要です。駅前広場の利活用方針については、行政だけでなく市民や来街者、事業者と一緒に検討していきます。

検討では、事業施行・安全管理・地域振興を担う「行政（会津若松市、福島県、警察など）」、公共交通を担う「交通事業者（鉄道、バス、タクシー事業者など）」、地権者・事業者・出店者である「周辺土地所有者（周辺事業者、JR 東日本、JR 貨物など）」がそれぞれの目的や期待のもと、本事業の関係主体としてお互いに協力・連携しながら事業を進める必要があります。

市民の皆さんやエリアマネジメント組織などが中心となり、持続的に自立・自走した活動に取り組み、行政、交通事業者、周辺土地所有者が連携して取り組みを支援していくことを基本的な検討体制として進めています。

市民の皆さんなどが中心となる体制イメージ

- ・令和元年度より取り組んでいるエリアプラットフォーム
- ・中心市街地活性化事業で進めているエリアマネジメント組織
- ・懇談会などを通じた市民との意見交換 など



【参考:駅まちデザインの手引き 国土交通省 HP】

## 4.3.検討方法

検討にあたっては、下記のステップを循環させながら、具体的な内容を取りまとめています。

### Step1：エリアマネジメントの担い手によるたたき台の作成

中心市街地活性化事業で取り組んでいます「エリアマネジメント」の担い手を中心に駅前広場周辺における具体的な事業を提案し、たたき台を取りまとめます。

### Step2：ワークショップなどでの意見集約

「エリアマネジメント」の担い手で取りまとめた具体的な事業の提案、エリアプラットフォームや市民参加型のワークショップなどで意見集約を行います。

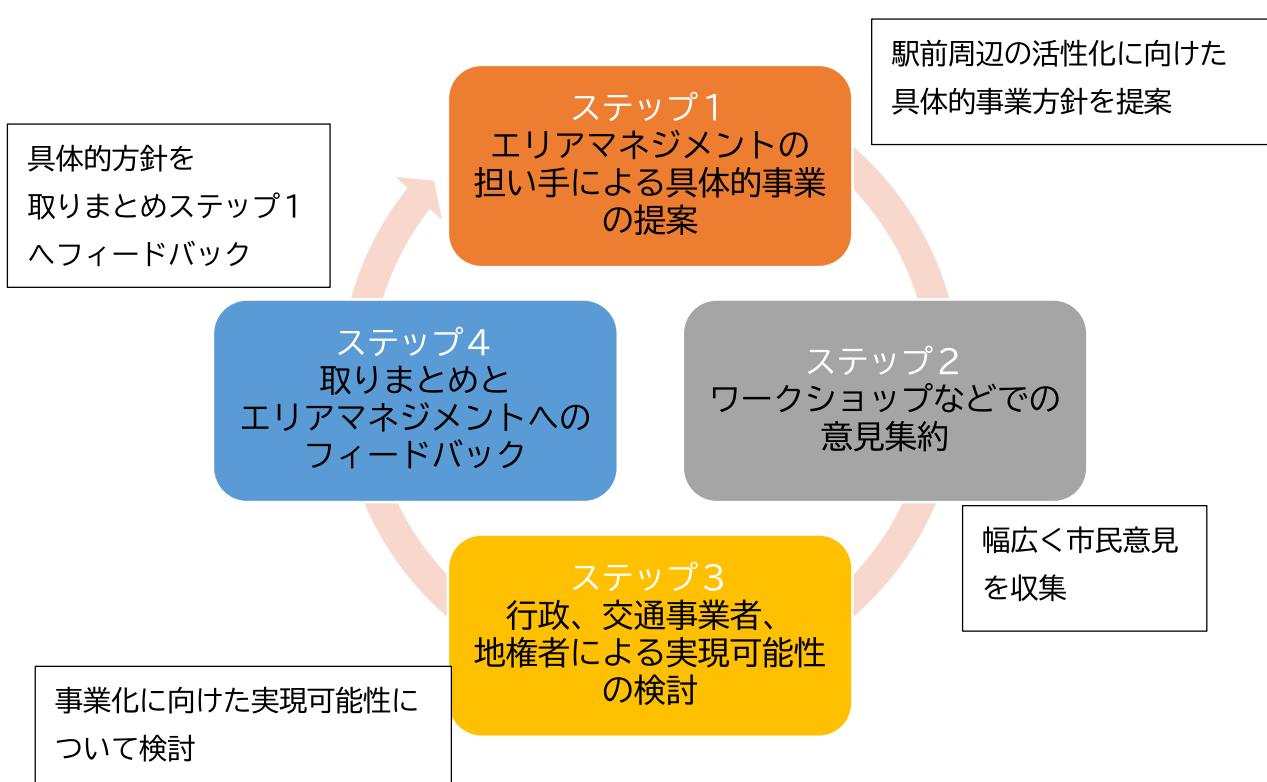
### Step3：行政、交通事業者、地権者による検討

駅前広場周辺の具体的な事業案について、事業効果や継続性、収益性など事業の実現可能性を、行政、交通事業者、土地所有者にて検討協議を行います。

### Step4：具体的な事業方針のとりまとめとエリアマネジメントへのフィードバック

駅前広場周辺の具体的な事業の内容について、有識者の意見を伺いながらとりまとめ、ステップ1の「エリアマネジメント」の担い手での検討へフィードバックし、具体的な施設の事業化への醸成を図ります。

ステップ1～4までの行程を循環させながら、本事業の目的達成に向け、将来の会津若松駅前及び周辺エリアの事業展開や維持管理の運営方法を定めていきます。



# 5. 事業手法

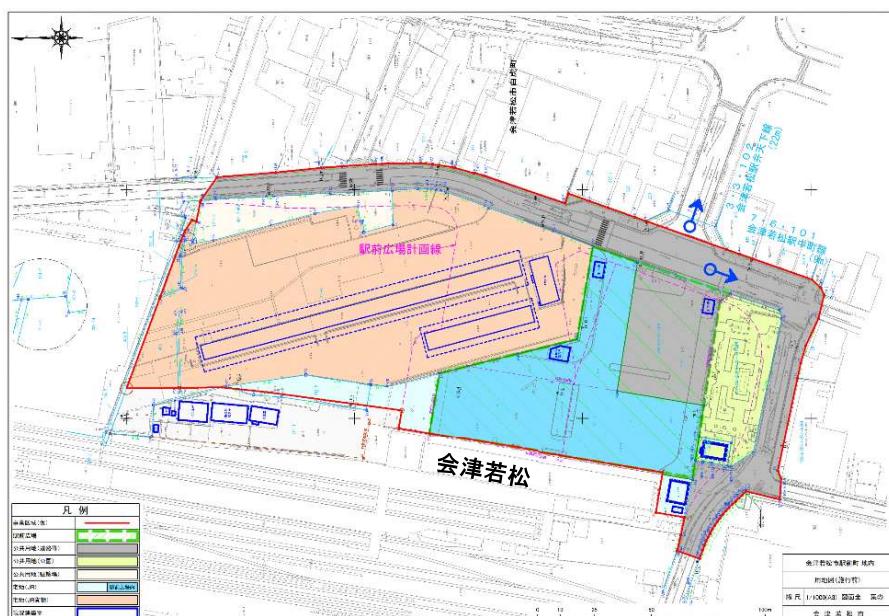
## 5.1. 条件整理

駅前地区における課題及び整備目的や整備対象を考慮し、駅前地区整備のための事業手法を選定するにあたっては、以下の点に留意する必要があります。

### (1) 留意点1：地区内の土地の整理

駅前地区内は、会津若松市と鉄道事業者の土地が不整形に混在しており、駅前広場（公共施設）の底地の一部が鉄道事業者の所有地となっています。地区内の整備に合わせて土地の所有区分を整理し、公共施設の適切な管理及び駅前という立地条件を活かした土地の有効活用を図ります。

■地区内の土地所有状況



### (2) 留意点2：都市計画道路（駅前広場）の整備

本地区に整備される交通広場（バスロータリー等）は都市計画道路会津若松駅弁天下線の一部としての整備（街路事業）を想定しています。よって、本地区整備については都市計画道路の整備が可能な手法、もしくは都市計画道路を整備する街路事業との組み合わせが可能な手法を選定します。

### (3) 留意点3：事業性の向上

駅前地区は本市の玄関口であり、その整備についてはできる限り円滑で効率的に進め、事業効果を早期に発現させることが望されます。事業を円滑に進めるためには、事業手法の検討において、以下に示すような事業の進めやすさ「事業性」も考慮する必要があります。

■事業性を向上する要素

- 合意形成のしやすさ：多様な権利者意向に対応できる柔軟性、権利者の負担軽減 等
- 経済的負担軽減：駅前地区整備内容（駅前広場等の基盤施設整備、宅地整備）に対する補助の可否、権利者に対する補償内容 等
- 手続きの円滑さ：効率的な手順、各種手続きの容易性、簡素化 等

## 5.2.事業手法の選定

事業手法検討の留意点を考慮すると、想定される事業手法は下表のように考えられます。

| ■想定される事業手法          |  |
|---------------------|--|
| 事業手法検討の条件           | 事業手法   |
| 留意点1：地区内の土地の整理      | ●街路事業 + 土地交換   |
| 留意点2：都市計画道路の整備      | ●土地区画整理事業  |
| 留意点3：事業性の向上         | ●市街地再開発事業  |
| 事業手法                | 概要   |
| 街路事業<br>+ 土地交換・開発行為 | <ul style="list-style-type: none"><li>駅前広場を街路事業で整備する。</li><li>駅前広場の用地については、市と鉄道事業者が適切に土地交換を行うことで、市有地化を図る等、土地交換を活用して敷地の整序を行う。</li><li>他の事業手法に比べて必要な手続きが少ないことから、迅速な事業化が期待できる。</li></ul>  |
| 土地区画整理事業            | <ul style="list-style-type: none"><li>土地区画整理事業は、駅前広場等の基盤施設整備を行うとともに、換地手法により土地の整序を行い、土地の利用増進を図る事業。</li><li>土地の整序が一括して行えると共に、土地の整形化による資産価値向上に合わせて減歩を行うことで、土地所有者に公平な負担となり、また施行者の経済的負担が軽減される、所有者が土地を所有したまま事業展開を検討できる等、メリットがある。</li></ul> |
| 市街地再開発事業            | <ul style="list-style-type: none"><li>土地の高度利用と都市機能の更新を目的に、事業により施設建築物整備と駅前広場等の基盤施設整備を行う。</li><li>事業により施設建築物の整備が行えることから、事業地区内の土地所有者が土地の高度利用（施設建築物の整備）を希望する場合に有効な手段である。</li><li>当該事業手法は、第一種（権利変換方式）と第二種（全面買収方式）に分けられる。</li></ul>        |

上記3つの事業手法のうち土地区画整理事業では、事業によりエリア全体の土地の価値が上昇し地権者全員にメリットがあること、土地の負担が公平になること、法的手続きにより確実に事業が推進されることなどのメリットがあります。

### 比較・評価

以上より、本地区では**土地区画整理事業**により土地の整理と基盤整備を行います

# 6. 概算事業費

## 6.1. 概算事業費

本事業の概算事業費は次のとおりです。

(消費税10%を含む)

| 区 分                       | 金 額<br>(単位：百万円) |
|---------------------------|-----------------|
| 公共施設整備等（周辺道路、ロータリー、造成費）   | 1,671           |
| 移転補償費等（公共インフラ移設、支障物の移転補償） | 1,143           |
| 調査設計・事務費等                 | 401             |
| 合 計                       | 3,215           |

※事業費は現時点の概算であり、整備内容の追加や今後の資材高騰等により上昇の可能性があります。

## 6.2. 想定される財源

財源については、以下のとおり国庫補助制度の活用や、まちの拠点整備等基金、保留地処分金などを見込んでいます。

| 区 分        | 金 額 (単位：百万円) |
|------------|--------------|
| 国庫補助金      | 1,211        |
| 市債         | 1,090        |
| まちの拠点整備等基金 | 500          |
| 保留地処分金     | 39           |
| 一般財源       | 375          |
| 合 計        | 3,215        |

## 6.3. 維持管理費

維持管理費が発生する項目については以下のとおりです。整備後は「会津若松市公共施設等総合管理計画」を踏まえた「市公共施設保全計画」の実施方針に基づき、予防型の維持保全を推進していきます。整備においては長寿命化や環境配慮に積極的に取り組むことでライフサイクルコストの抑制に努めます。

| 区 分   | 項 目  |
|-------|--|
| 維持管理費 | ピロティ（バス乗降用屋根）の定期点検、消融雪施設・園路灯の電気代、日常の維持管理費用など |

# 7. スケジュール

## 7.1. 事業の全体スケジュール

駅前整備の全体スケジュールを示します。工程は、大きく「調査・計画期」と「事業期」に分かれます。

### ■調査・計画期（概ね5年間程度を想定）

- ・市と鉄道事業者の協力の下、駅周辺整備の基となる「基本計画」を策定します。
- ・基本計画策定を受け計画に基づく基本事項について基本協定を締結、駅前広場等の都市計画道路及び土地区画整理事業について都市計画決定、事業認可の手続きを進めます。
- ・各地権者は、基本計画策定を受け、それぞれの事業展開の検討を進めます。

### ■事業期

- ・土地区画整理事業の事業認可を受け、各基盤施設整備、宅地造成等を進めます。
- ・駅前広場の交通結節機能を維持しながらの整備が必要となることから、段階的な施工により整備を進めます。
- ・基盤施設整備が終了した後、土地区画整理事業の換地処分を行い、事業が終了します。

### ■工程のイメージ

