

3. 立地適正化に関する基本方針

3-1. まちづくりの方針

松山市都市計画マスタープラン（H23.3）では、「コンパクトで質の高い都市」を目指し、4つの都市づくりの基本方針が掲げられています。

【松山市都市計画マスタープランでの都市づくりの基本方針】

■方針1：松山市、愛媛県、さらには四国全体の活力を牽引する都心機能を高める

- ① 中核市にふさわしい広域拠点としての機能を高める（都心部の機能強化）
 - ◇ 高次都市機能の集積性を高める
 - ◇ 健康医療福祉まちづくり構想を先導する機能を強化する
 - ◇ 職住近接のライフスタイルが実現できる都心居住を促進する
 - ◇ 大規模集客施設の適正な立地を誘導する
- ② 広域拠点としての役割を発揮するためのつながりを高める（広域ネットワークの構築）
 - ◇ 広域から都心部や産業集積地へのアクセス性を高める
 - ◇ 都心を目的地としない通過交通を抑制する

■方針2：住み慣れたまちでの暮らしの安心感を効果的に支える

- ① 各地域における日々の暮らしやすさを支える（生活拠点の形成）
 - ◇ 都心を補完する各地域での生活支援機能を強化する
 - ◇ 都心と各地域を連携する公共交通のサービスレベルを高める
- ② ライフステージに応じた生活を効率的に支える（住環境の創出）
 - ◇ 暮らしやすい居住地やコミュニティ・交流・健康あふれる住環境を充実する
 - ◇ 市街地の拡散的拡大を抑制し、生活基盤の維持コストを低減する
 - ◇ 全ての人にとって移動しやすい交通環境を充実する
- ③ 災害等に対する住民の意識やまちの安全性を支える（防災性の強化）
 - ◇ 減災に留意したまちづくりを進める
 - ◇ 地域みんなでまちの安全・安心を支える

■方針3：自然環境や地球環境を大切にすまちづくりをひろげる

- ① 身近に自然の感じられるまちをひろげる（自然環境の保全）
 - ◇ 無秩序な開発を抑制し、豊かな森林や海、河川の自然を保全する
 - ◇ 身近に自然にふれ親しめる空間を創出する
- ② 地球環境への負荷の少ないライフスタイルをひろげる（地球環境の保全、省資源・エネルギー）
 - ◇ 環境への負荷の少ない移動手段の利用を促進する
 - ◇ 低炭素化や省資源・エネルギーにつながる地域づくりを進める

■方針4：地域固有の資源の保全・活用により活力ある地域づくりを進める

- ① 松山の特性を活かした風景をつくる（景観形成）
 - ◇ ブランドイメージを高める魅力ある景観を創出する
 - ◇ 景観まちづくりを進め、観光・交流を促進する
 - ◇ 豊かな森林や海洋資源、多島美景観等を保全する
- ② 松山固有の資源を活かしたまちや地域をつくる（地域資源の活用）
 - ◇ 固有の地域資源を保全・継承し、その魅力や価値を高める空間を演出する
 - ◇ 資源の特性に応じた地域間の連携や交流を促進する

松山市立地適正化計画でのまちづくりの方針は、前章の都市構造上の課題と都市計画マスタープランでの都市づくりの考え方を踏まえて次のように設定します。

【松山市立地適正化計画 まちづくりの方針】

未来に繋げる 都市の再構築

～ 市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、持続可能な都市づくり ～

人口減少・超高齢社会にあっても、安定した都市経営のもとで、市民誰もが徒歩や公共交通を利用して容易に生活サービスを楽しめ、持続可能な都市づくりを目指します。

1 多様な居住環境・ライフスタイルを支える

- 高質な都市機能の享受や賑わいに溢れる暮らし、豊かな自然環境と調和したゆとりある暮らし、歴史や文化を身近に感じる風情ある暮らしなど、多様性のある居住環境やライフスタイルを実現可能な都市づくり

2 安全・安心な暮らしを支える

- 超高齢社会でも、積極的な外出や円滑な移動を支える都市づくり
- 子育てや医療・福祉、買物など、日常生活に欠かせない機能を安心して享受できる都市づくり
- 災害時でも安全・安心な居住環境が確保できる都市づくり

3 既存ストックを活かす

- 都心内及び都心と各地域とを結ぶ鉄軌道や路線バスなどの公共交通ネットワーク、都市機能施設・居住地集積など、既存ストックを活かした効率的・持続的な都市づくり

参考：都市計画マスタープランとの関係

【都市構造上の課題】

- ・ 拠点を中心とした活力の復興
(既存ストックの活用)
- ・ 高齢者に優しい都市づくり
- ・ 安全・安心な暮らしの確保
- ・ 投資の効率化
- ・ 歩いて健康な都市づくり



【松山市都市計画マスタープラン】

～ コンパクトで質の高い都市 ～

1 松山市、愛媛県、さらには四国全体の活力を牽引する都市機能高める

- ・ 都心部の機能強化
- ・ 広域ネットワークの構築

2 住み慣れたまちでの暮らしの安心感を効果的に支える

- ・ 生活拠点の形成
- ・ 住環境の創出
- ・ 防災性の強化

3 自然環境や地球環境を大切にすまちづくりをひろげる

- ・ 自然環境の保全
- ・ 地球環境の保全、省資源・エネルギー

4 地域固有の資源の保全・活用により活力ある地域づくりを進める

- ・ 景観形成
- ・ 地域資源の活用

【松山市立地適正化計画】

未来に繋げる 都市の再構築

～ 市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、持続可能な都市づくり～

1 多様な居住環境・ライフスタイルを支える

- 高次な都市機能の享受や賑わいに溢れる暮らし、豊かな自然環境と調和したゆとりある暮らし、歴史や文化を身近に感じる風情ある暮らしなど、多様性のある居住環境やライフスタイルを実現可能な都市づくり

2 安全・安心な暮らしを支える

- 超高齢社会でも、積極的な外出や円滑な移動を支える都市づくり
- 子育てや医療・福祉、買物など、日常生活に欠かせない機能を安心して享受できる都市づくり
- 災害時でも安全・安心な居住環境が確保できる都市づくり

3 既存ストックを活かす

- 都心内及び都心と各地域とを結ぶ鉄軌道や路線バスなどの公共交通ネットワークや、都市機能施設・居住地集積など、既存ストックを活かした効率的・持続的な都市づくり

3-2. 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

上位・関連計画との整合を図りつつ、松山市の目指すべき都市の骨格構造及び、居住や都市機能の誘導方針を設定します。

(1) 設定方針

先に設定した「まちづくりの方針」を踏まえて、目指すべき都市の骨格構造を設置するにあたっての方針を次のとおりとします。

方針
1

上位・関連計画との整合性の確保

- ◇ 都市計画マスタープランでの「拠点」・「軸」の位置づけとの整合性の確保

方針
2

既存ストック（都市機能施設）の活用

- ◇ 既存の都市機能施設（既存ストック）が一定以上集積している地域・箇所

方針
3

拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保

- ◇ 公共交通による拠点間の連絡性の確保
- ◇ 公共交通、徒歩・自転車による都市機能施設へのアクセス性の確保

方針
4

都市機能施設の維持

- ◇ 将来的にも都市機能が維持可能な人口密度が見込まれる地域・箇所

方針
5

災害時の安全性確保

- ◇ 災害により甚大な被害を受けるリスクの回避

(2) 方針1：上位・関連計画との整合性の確保

松山市都市計画マスタープランでは、効率的・効果的な投資を図っていくため、都市もしくは地域の活動拠点となるゾーンや拠点、さらにはその連携軸の整備を重点的に推進し、集約型都市構造の形成を目指すことが掲げられています。

立地適正化計画は、都市計画マスタープランでの拠点及び軸の考え方との整合性を確保します。

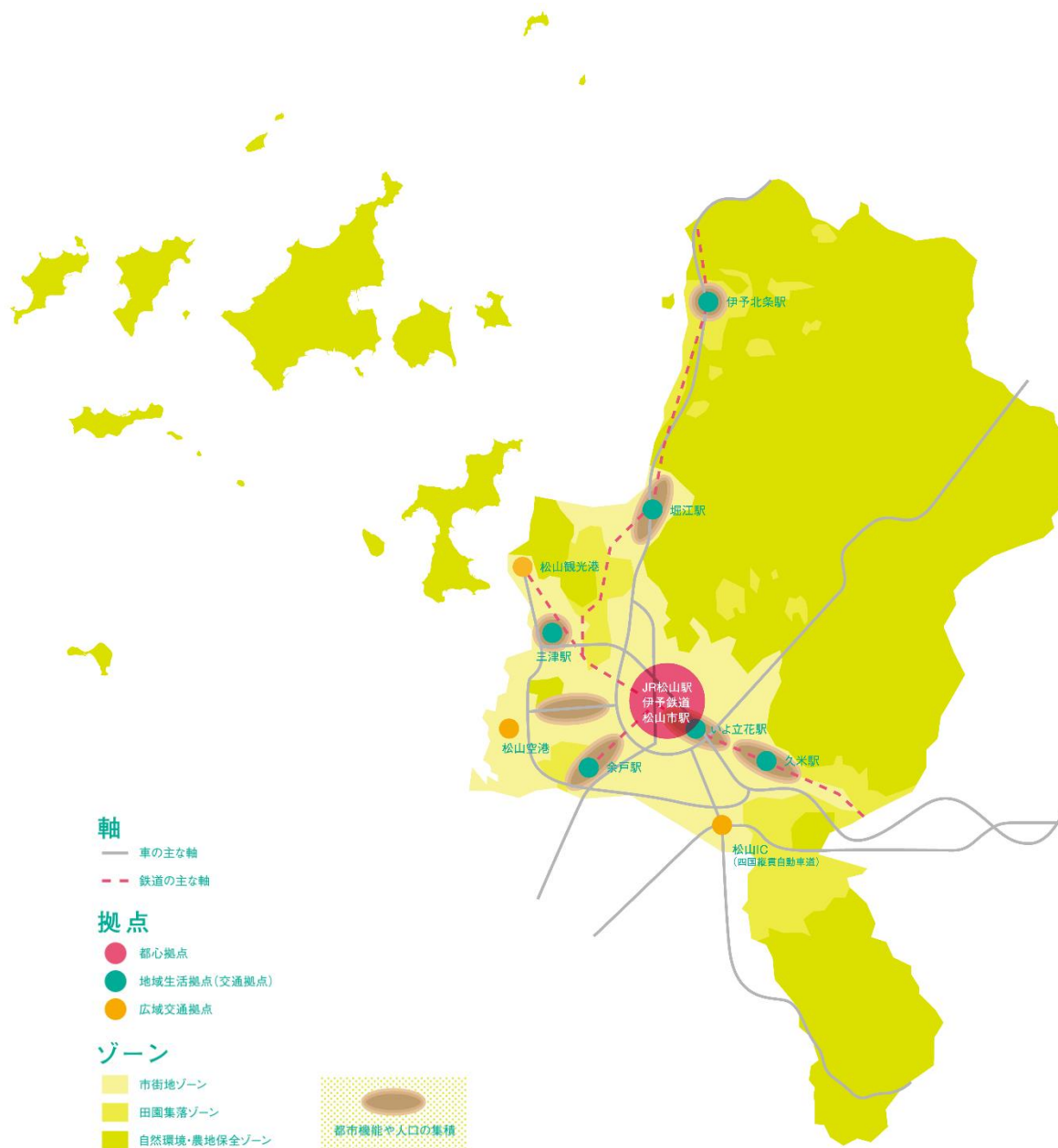


図 3-2-1 将来都市構造（松山市都市計画マスタープラン）

① 都市計画マスタープランでの「拠点」の位置付け

■都心拠点

- ・概ね松山環状線の内側の区域を「都心拠点」と位置付ける。
- ・企業の本社機能等の「経済機能」、県庁・市役所本庁舎等の「行政の中核機能」、コンベンションや芸術文化交流等の「文化機能」、「医療機能」等といった高次都市機能の充実・強化を図る。
- ・職住近接のライフスタイルが実現できる都心居住の促進や広域からの集客の場として魅力ある景観・空間を創出

■地域生活拠点（交通拠点）

- ・鉄道・バス等の地域の公共交通サービスの拠点を担う主要な鉄道駅（いよ立花、三津、余戸、堀江、久米、伊予北条駅）を「交通拠点」と位置付ける。
- ・駅や隣接する幹線道路沿道等の「交通拠点」周辺地域を「地域生活拠点」と位置付ける。
- ・既存の生活サービス機能の維持とともに、最寄り小売業や医療施設、金融・郵便サービス等の生活利便施設を集積させるなど、地域の日常のかつ多様な生活サービスが受けられ、交流等で賑わうような地域づくりを進めるとともに、拠点周辺への定住を誘導する。

② 都市計画マスタープランでの「軸」の位置付け

■広域・都市内連携軸

- ・四国縦貫自動車道、及び都市間を連絡する国道、主要地方道及び、主な鉄道を「広域・都市内連携軸」として位置付ける。
- ・鉄道や路線バス等公共交通の効率的な運行促進等の充実とともに、高次都市機能を備えた都心拠点と各地域との連携を強化し、高齢社会におけるアクセシビリティを確保する。
- ・歩きたくなる歩行者・自転車空間の整備や公共交通ネットワークの充実により、自動車に過度に依存しない交通体系を確保する。

(3) 方針2：既存ストック（都市機能施設）の活用

現況の都市機能施設の立地状況を基に、施設（既存ストック）の集積性を評価し、一定以上の集積がある箇所を「拠点」に位置付けるものとします。

〈都市計画マスタープランの「拠点」〉

- ・都心及び地域生活拠点では、現況で施設が集積し、特に、都心地区への集中が見られます。
- ・三津駅周辺や久米駅周辺でも比較的高い集積性がみられるものの、駅を中心とした徒歩圏から少し離れた地域に集積しています。
- ・堀江駅周辺には既存の施設集積はあまりみられず、堀江地区南側で土地区画整理事業区域に施設の集積が見られます。

〈都市計画マスタープランの「拠点」以外〉

- ・石井や古川、桑原、山越などの都心周辺エリアでも施設の集積性が高くなっています。

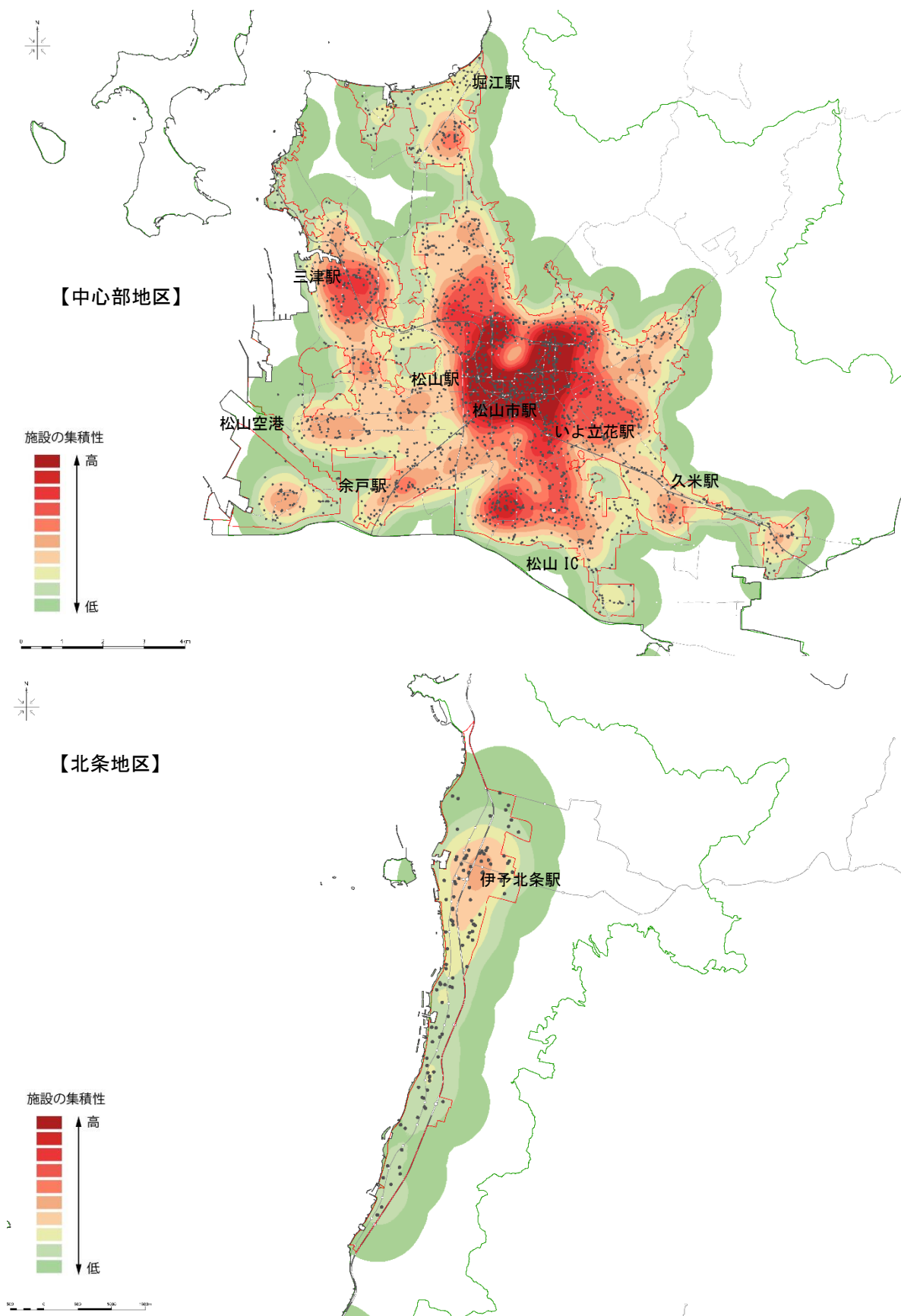


図 3-2-2 各種都市機能施設の集積性（現況）

※対象施設：計 3,930 施設（医療、介護・福祉、商業、子育て支援、教育・文化、行政、金融、環境）
 ・施設の徒歩圏を 700m とし、市街化区域内のみの施設を対象にして図化。

(4) 方針3：拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保

公共交通による拠点間の連絡や、公共交通による「拠点」へのアクセスについて、利便性が高いところを「拠点（周辺含む）」・「軸」に位置づけます。

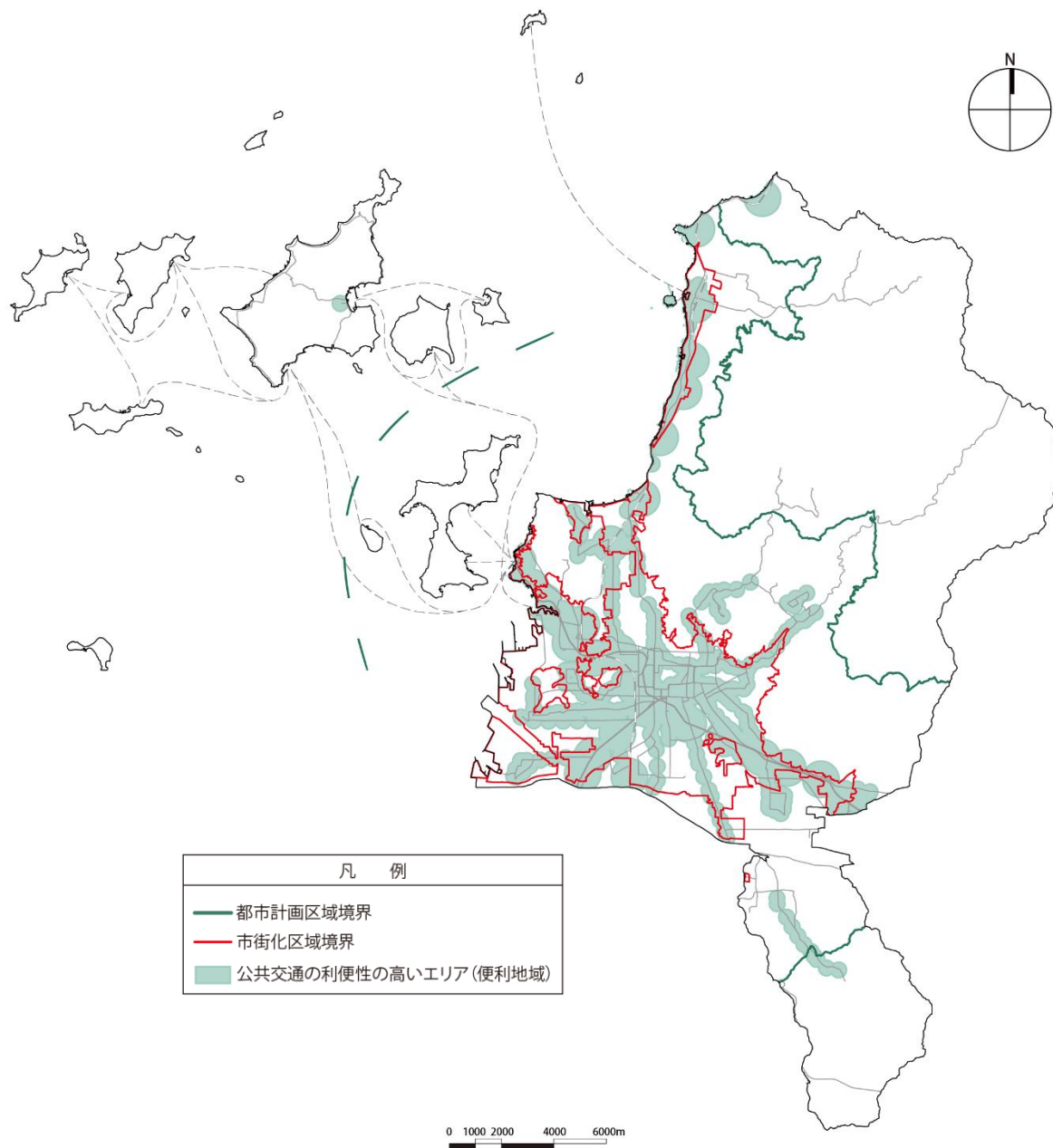


図 3-2-3 公共交通の利便性の高いエリア（便利地域）

(5) 方針4：都市機能施設の維持

将来の人口見通しを基に、都市機能施設の維持可能性の視点（人口密度）から評価します。

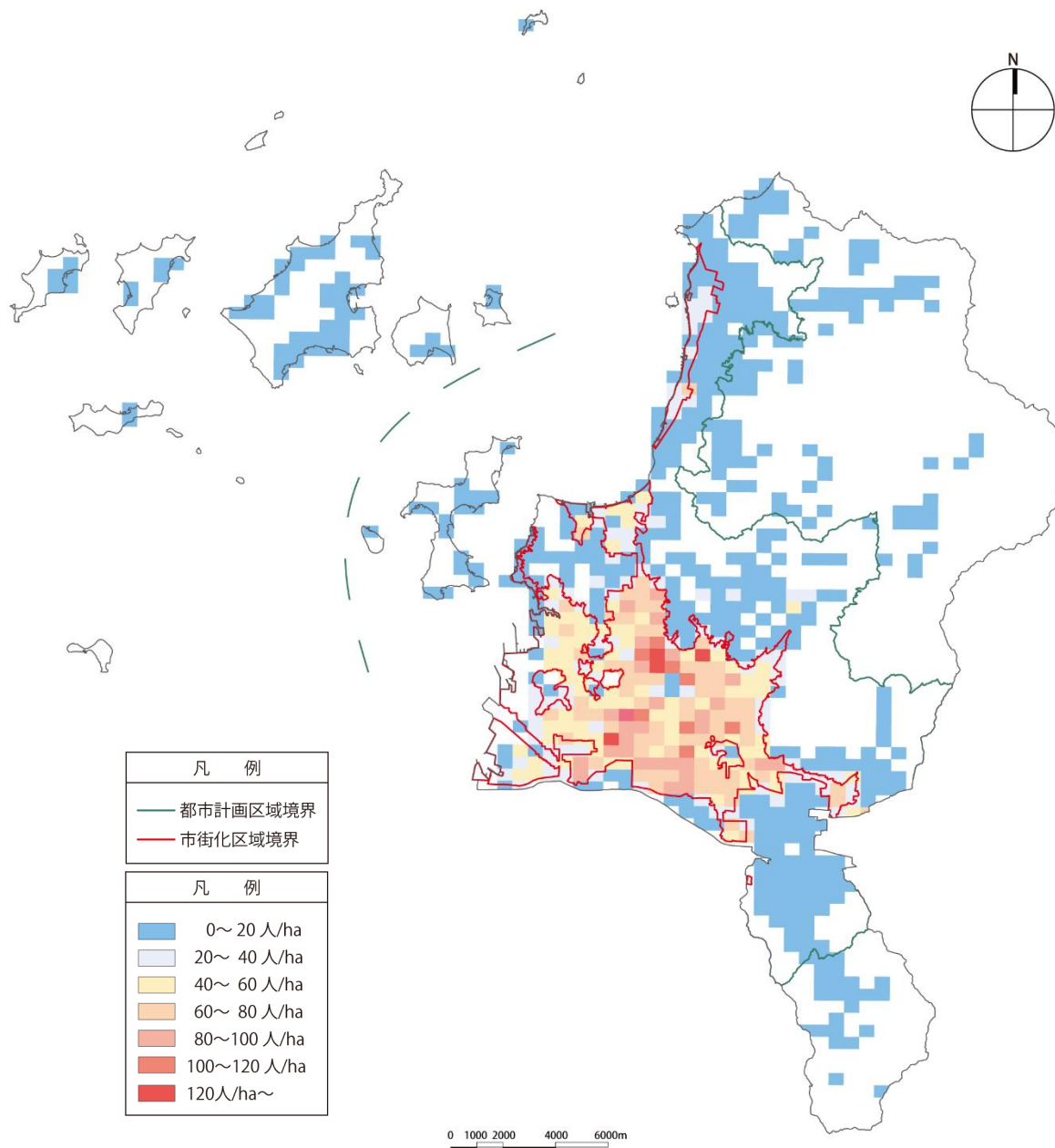


図 3-2-4 将来人口密度 (H52)

(6) 方針5：災害時の安全性確保

災害により甚大な被害を受けるリスクを回避するため、特に危険性の高いエリア内には、「拠点」を設定しないものとします。

【誘導区域と災害ハザードの考え方】

市内には様々な災害ハザードが存在していますが、この中でも人命被害や建物倒壊など、特に、危険性が高いと判断されている区域や箇所は、誘導区域から除外します。

しかし、土砂災害警戒区域や洪水・内水・津波による浸水想定区域は、松山市のまちづくりに欠かせない中心市街地や既成市街地にまで広く存在するため、誘導区域内にも含んでいます。

このような災害ハザードの周知や啓発に努めながら、生命や財産にも被害を及ぼす危険性が存在することを住民等に十分に理解していただいたうえで、都市機能施設や居住の誘導を図ります。

※平成30年3月時点の災害ハザードの指定区域を考慮しています。今後、指定状況に応じ、更新（見直し）を行います。

災害ハザードの区域・箇所	関連法	対応
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項及び第9条第1項	誘導区域から除外
土砂災害警戒区域		誘導区域にも含まれる
土砂災害危険箇所		
急傾斜地崩壊危険箇所	—	誘導区域から除外
土石流危険渓流/区域		誘導区域から除外
地すべり危険箇所		誘導区域から除外
山地災害危険地区		
山腹崩壊危険地区	—	誘導区域から除外
崩壊土砂流出危険地区		誘導区域から除外
浸水想定区域		
洪水浸水想定区域（想定最大規模）	水防法第14条第1項	誘導区域にも含まれる
〃 （家屋倒壊等氾濫想定区域：氾濫流）	—	誘導区域から除外
内水浸水想定区域	—	誘導区域にも含まれる
津波浸水想定区域	津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項	誘導区域にも含まれる

災害ハザードの確認は、

- ・「えひめ土砂災害情報マップ」県HP (<http://www.sabomap.pref.ehime.jp/>)
- ・「土砂災害危険箇所マップ」県HP (<http://www.pref.ehime.jp/h40700/5743/dmap/index.html>)
- ・「洪水浸水想定区域図一覧」県HP (<http://www.pref.ehime.jp/h40600/suibou/kouzui-sinsuisouteikuikizu-itiran.html>)
- ・「改訂版まつやま防災マップ」市HP (<http://www.city.matsuyama.ehime.jp/kurashi/bosai/bousai/keihatu/bousaimap.html>)
- ・「まつやま内水ハザードマップ」市HP (<http://www.city.matsuyama.ehime.jp/kurashi/kurashi/gesuido/syokai/map.html>)
- ・「津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定について」県HP (<http://www.pref.ehime.jp/bosai/higaisoutei/shinsuisoutei.html>)

のほか、「付－4. 誘導区域内の災害ハザードエリア」で御確認ください。

(7) 拠点の設定

都市計画マスタープランで位置づけられている「都心」及び「地域生活拠点」を基本として、立地適正化計画で、目指すべき都市の骨格構造の「拠点」を次のように定めます。

【都市の骨格構造（拠点）その1】

地域名	拠点名	拠 点	設定理由
都心	都心地区	<ul style="list-style-type: none"> ◇ JR 松山駅 ◇ 伊予鉄道 松山市駅 ◇ 〃 古町駅 ◇ 〃 衣山駅 ◇ 〃 市内電車電停 ◇ 路線バス 北条線 (北山越～都心間) バス停 ◇ 路線バス 10 番線 (石手川～都心間) バス停 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「都心拠点」と位置づけられているほか、中心市街地活性化基本計画や都市再構築戦略事業など、関連計画が策定されています。 ・JR松山駅、伊予鉄道郊外線及び路線バスの中心拠点である松山市駅、郊外線と市内線が結節する古町駅等が位置し、松山城の周りや、道後にも市内電車が走っているなど、公共交通の利便性が高い地区です。 ・百貨店、商店街などの商業施設や業務施設、官公庁など、都市機能施設の集積性が高く、将来も、一定以上の人口密度の維持が見込まれます。
南東部	桑原地区	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 路線バス 10 番線 (畑寺一丁地～石手川間) バス停 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランでの位置付けはありませんが、施設の集積性が高く、また、将来も一定以上の人口密度の維持が見込まれます。 ・サービス水準の高い路線バス（10 番線）が運行されており、公共交通の利便性が高い地区です。
	いよ立花駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 伊予鉄道 いよ立花駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置づけられています。 ・伊予鉄道横河原線の拠点駅の一つであるいよ立花駅が位置し、サービス水準が高い路線バス（森松・砥部線）も運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。 ・都心に近く、駅周辺に都市機能施設が集積しているほか、将来も、一定以上の人口密度の維持が見込まれます。
	久米駅周辺 地区	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 伊予鉄道 久米駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置づけられています。 ・伊予鉄道横河原線の拠点駅の一つである久米駅が位置し、サービス水準が高い路線バス（10 番線、川内線）も運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。 ・将来も、一定以上の人口密度の維持が見込まれます。 ・現状では、久米駅南東部の地域に都市機能施設が集積していますが、より公共交通の利便性が高い、久米駅周辺に都市機能施設の誘導を図ります。

【都市の骨格構造（拠点）その2】

地域名	拠点名	拠 点	設定理由
南東部	国道33号 沿線地区	◇ 路線バス 森松・砥部線 (乙井橋～いよ立花駅周辺 地区間) バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・サービス水準が高い路線バス（森松・砥部線）が運行されており、公共交通の利便性が高い地区です。 ・広域からの陸の玄関口の一つである松山ICに繋がり、道路沿線に都市機能施設が集積しているほか、将来も一定以上の人口密度の維持が見込まれます。
	石井・古川 地区	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 石井支所 ◇ 路線バス 市坪・はなみずき線 (古川北二丁目～古川間) バス停 ◇ 路線バス 北伊予線 (北古川～古川間) バス停 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の集積性が高く、また、将来も一定以上の人口密度の維持が見込まれます。 ・石井支所は市内に3箇所ある基幹的な支所のうちの1箇所であり、地区内の拠点として機能しています。 ・古川地区には、サービス水準が比較的高い路線バス（市坪・はなみずき線、北伊予線）が運行されているなど、公共交通の利便性が高い地区です。 ・北久米和泉線には路線バスが運行されていませんが、沿線には多くの住居が集積しており、また、徒歩や自転車の利用環境（歩道、平坦地）が整っていることから、この路線沿線を都市機能誘導区域に位置付け、徒歩や自転車中心のライフスタイルへの転換、公共交通利用促進策の導入などを図ります。
南西部	ようご 余戸駅周辺 地区	◇ 伊予鉄道 余戸駅	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・伊予鉄道郡中線の拠点駅の一つである余戸駅が位置し、駅を起点としたループバスが運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。 ・駅周辺に都市機能施設が集積しており、将来も、一定以上の人口密度の維持が見込まれます。
	松山空港線 沿線地区	◇ 路線バス 松山空港線 (空港通り三丁目～松山空 港間) バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・サービス水準が高い路線バス（松山空港線）が運行されており、公共交通の利便性が高い地区です。 ・広域からの空の玄関口となる松山空港に繋がり、道路沿線には都市機能施設が集積しています。 ・将来、人口密度の低下が見込まれますが、既存の都市機能施設の集積を活かし、周辺への居住誘導により、施設の維持・誘導、人口密度の維持・向上を図ります。

【都市の骨格構造（拠点）その3】

地域名	拠点名	拠 点	設定理由
北西部	三津駅・ 三津浜駅 周辺地区	◇ 伊予鉄道 三津駅 ◇ J R 三津浜駅	<ul style="list-style-type: none"> ・三津駅周辺は都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・伊予鉄高浜線の拠点駅の一つである三津駅、J R 三津浜駅が位置し、三津駅を起点としたループバス（三津浜駅も経由）が運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。また、海の玄関口の一つである三津港（松山港内港地区）も位置しており、島嶼部にとっての都市機能拠点の一つとなっています。 ・現状では、三津駅南側・三津浜駅西側の地域に都市機能施設が集積していますが、より公共交通の利便性が高い、三津駅及び三津浜駅周辺に都市機能施設の誘導を図ります。 ・将来、人口密度の低下が見込まれますが、既存の都市機能施設集積や、歴史性を活かしたまちなみなど特性を活かし、周辺への居住誘導により、施設の維持・誘導、人口密度の維持・増加を図ります。
北部	堀江駅周辺 地区	◇ J R 堀江駅	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・J R 堀江駅が位置し、サービス水準が高い路線バス（北条線）も運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。 ・施設の集積性が低下し、また、将来、さらに人口密度の低下も見込まれますが、より公共交通の利便性が高く、海の駅「うみてらす」を活かしたまちづくりなど特性を活かし、周辺への居住誘導により、施設の維持・誘導、人口密度の維持・増加を図ります。
北条	伊予北条駅 周辺地区	◇ J R 伊予北条駅	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランで「地域生活拠点」と位置付けられています。 ・J R 伊予北条駅が位置し、サービス水準が高い路線バス（北条線）も運行されているなど公共交通の利便性が高い地区です。 ・北条地域の中心として、駅周辺に都市機能施設が集積しています。 ・将来、人口密度の低下が見込まれますが、既存の都市機能施設集積を活かし、周辺への居住誘導により、施設の維持・誘導、人口密度の維持・向上を図ります。

(8) 軸（ネットワーク）の設定

都市構造の骨格となる「軸（ネットワーク）」は、松山市の強みの一つである鉄軌道並びに、サービス水準の高いバス路線とし、これら「軸」と「拠点」を骨格として、コンパクト+ネットワークの都市構造の形成を図ります。

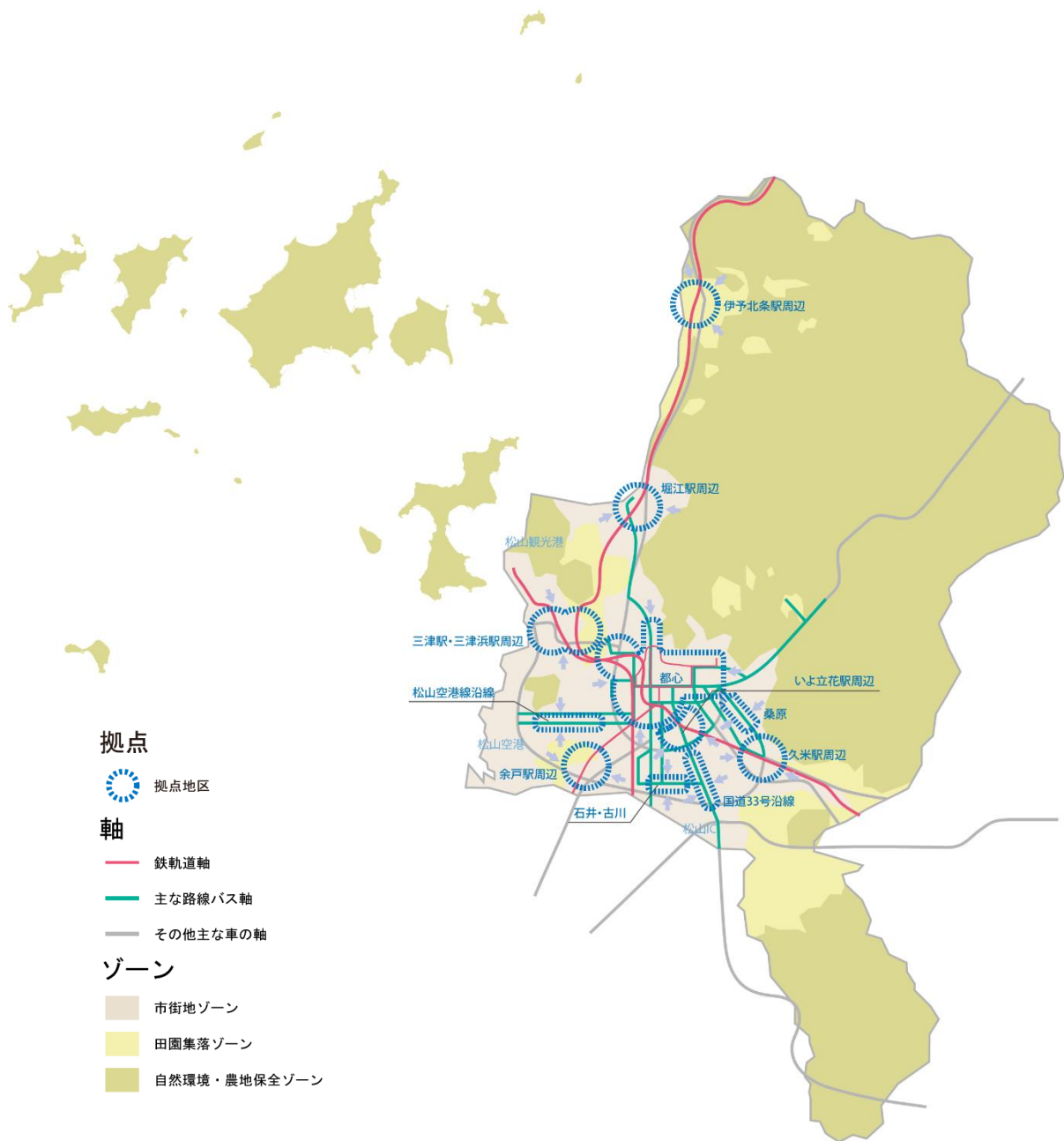


図 3-2-5 都市の骨格構造（拠点と軸）

【誘導方針】

- 公共交通の利便性の高い拠点地区への、必要な都市機能施設の維持・誘導。
（高次な都市機能は、都心地区に維持・誘導）
- 拠点地区の周辺に居住を誘導。
- 拠点間連絡、拠点アクセスのための公共交通の再編

など

3-3. 区域設定の前提条件

都市再生特別措置法第81条第14項、同法施行令第24条により、次に掲げる区域は居住誘導区域に含まないこととされています。

これに加えて、先の基本方針（方針5）で定めた災害ハザード区域も含めないものとします。

立地適正化計画と特に関係性が深い上位・関連計画の計画区域は、都市機能誘導区域に含まれるものとします。

【都市再生特別措置法第81条第14項により除外する区域】

区域	関連法等
市街化調整区域	都市計画法第7条第1項
災害危険区域のうち住宅の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	建築基準法第39条第1項、同条第2項に基づく条例 ※愛媛県は急傾斜地崩壊危険区域を災害危険区域としている。
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号
農地、採草放牧地	農地法第5条第2項第1号ロ ※基本的には農用地区域の中に農地や採草放牧地が含まれる。
特別地域	自然公園法第20条第1項
保安林（保安林予定森林区域）	森林法第25条、第25条の2（森林法第30条、第30条の2）
保安施設地区（保安施設予定地区）	森林法第41条、同法第44条
原生自然環境保全地域	自然環境保全法第14条第1項
特別地区	〃 第25条第1項

【都市計画運用指針により、原則として、誘導区域に含まないこととすべき区域】

区域	関連法等
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第9条第1項

【都市計画運用指針により、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合、原則として、誘導区域に含まないこととすべき区域】

区域	備考
土砂災害危険箇所	改訂版まつやま防災マップ
急傾斜地崩壊危険箇所	〃
土石流危険渓流／区域	〃
地すべり危険箇所	〃
山地災害危険地区	〃
山腹崩壊危険地区	〃
崩壊土砂流出危険地区	〃
洪水浸水 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）	浸水想定区域図（国土交通省松山河川国道事務所、愛媛県）
用途地域のうち、工業地域及び工業専用地域、無指定	—

【関連計画との整合性を確保するため、含める区域】

区域
「松山市中心市街地活性化基本計画」及び「都市再構築戦略事業（道後文京地区）」の計画区域

※災害ハザード等について、今後、区域の変更や追加があった場合は、適宜見直しを行います。