

い。海城のみならず鞍山地区全体（とくに鞍山の工業集積）にとって物流上重要な地点となろう。それを先取りして貨物集配センターを整備する。

(3) 海城にはマグネサイトの他に陶土、生糸という資源があり、いずれも他地域にない独特の品質を誇っていた。経営上の問題により、これら独特の資源にもとづく加工業は現在のところ停滞している。しかし個性を明確に出した経営を行えば、海城を含む広い市場で競争力を持ち得る。海城市自身の産業として育成していくべきであろう。

以上のような方策は、海城経済の主動力を維持発展させるために重要であるが、それだけではない。海城市の経済的發展と雇用創出力の拡大は、鞍山地区全体にとって、特にに鞍山市区の過大化とスラム化の防止が重要である点を強調しておきたい。

2.3 海城市マクロな地域空間構造

2.3.1 海城河・五道河流域圏—水の関係による地域構造

主導的な役割を果たしているのは海城河で、市域の東端・南端の分水嶺から、上流部の山地地区、中流部の丘陵地区ではいくつかの支流を集め、下流部の平原地区を分断する形で太子河に流入する。このように地形的特性を組織化しているのは河川である。また、遼中、遼南を区分する分水嶺が、感玉鎮、英落鎮の北側にあり、この二つの鎮は、水の関係では大石橋—營口圏に属する。鞍山市と海城市の境界を形成する揚柳河流域圏に大屯鎮は属し、下流部低地地区にある温香鎮、高陀鎮は、深河、太子河に挟まれた低地で、海城河の影響は殆どなく、独立した地区特性を持っている。

このように遼河平原から遼東半島の背景となる千山山脈を分水嶺として持つ山地に到るまで、多彩な地貌を有し、このことは農産生産品の多様性に連なるものである。

2.3.2 農業地区特性

海城市の地形的特性は、上述の水による地域構造比により、農業地区として4つに区分される。上流部から山地地区、丘陵地区、平原地区、低地地区である（表1、図4参照）。

海城市空間フレーム

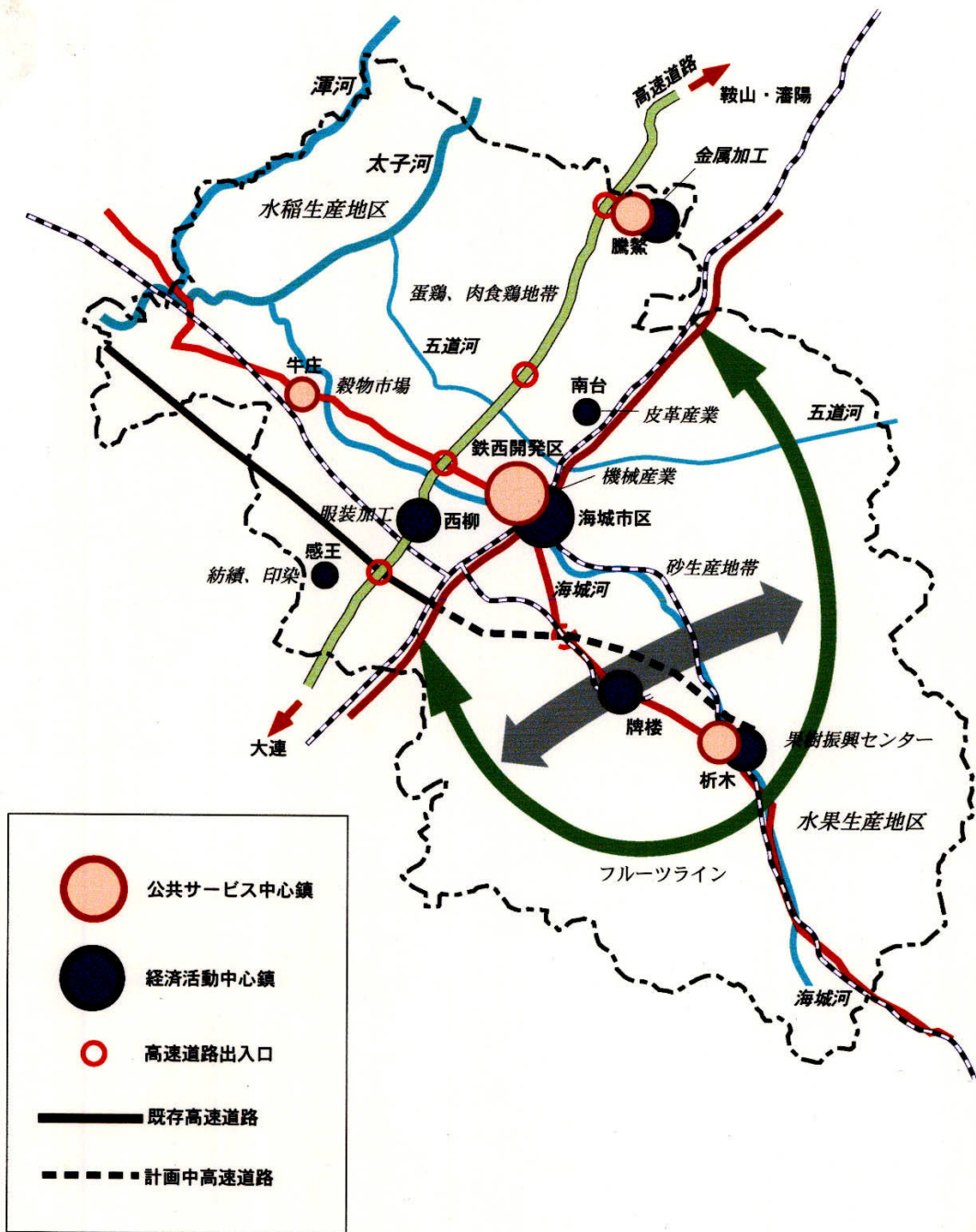


図3 海城市空間フレーム

表1 農業地区4区分

| 農業地区 | 主要農作物 | 環境保全の配慮 |
|----------------------|---------------------------------|--|
| 山地地区 (東南部山地地域) | 果樹栽培を主 トウモロコシ 養蚕 | 水源涵養地区に指定し森林回復を図る 鎮区の下水処理 |
| 丘陵地区 (東部丘陵地域) | トウモロコシを主 果樹 | 水源涵養地区に指定し森林回復を図る 鎮区の下水処理 |
| 平原地区 (中部平原地域) | トウモロコシ又は米作 野菜 果樹 養豚、養鶏 | 都市のコンパクトシティ化 郷鎮企業分散 工業団地に集団化 市区、鎮区、工業団地の下水処理 リサイクル利用 土壌劣化 |
| 低地地区 (西北部皮沿河地域) | 灌漑による水田稲作を主体 養殖漁業 畑作 | 運河太子河の上流部の排水処理の実現 に依存する 洪水対策 郷区の下水処理 |

出典：調査団作成

2.3.3 交通網による地域構造

古来から東北地方内陸部から海の出入口である営口、大連に至る南北ルートと、朝鮮半島から東北地方を經由して中国中心部である華北地方に至る東西ルートの結節点として、海城は重要な地位を占めてきた。陸上交通におけるこの地域間結節の要としての地位は将来も変わらないであろう。交通の要衝とは、経済圏相互を生産と消費の関係で結節するものである。これによって地形は構造化される。

2000年に北京 - 瀋陽間が高速道路で結ばれる予定であり、その3年後にはこの新高速道路と瀋大高速道路との結節支線となる盤錦 - 海城道路が2002年に完成予定である。この支線は海城から丹東市への延伸も計画されている（ただしその時期は未定である）。

海城市にとって、又遼南の大連地区にとって華北地方への陸上交通の時間距離最短のコースが出来ることの影響は大きいと考えてよい。先進経済圏（遼南の大連及び華北地方等）と、市場経済圏として、東北経済圏（遼寧、吉林、黒竜江、内蒙古）を有する利点を生かし、定着させる産業振興努力が過去にも増して必要になるであろう。高速交通体系の完成は生産地、消費地を直接結節する可能性をもっているからである。

将来、内陸交通へのコンテナ化の進展が考えられるし、又広域地域間交通と地域内交通の分化を想定すると、唐王山地区に貨物の集散基地（コンテナインランドデポ、トラックターミナル、鉄道貨物ターミナル等）の立地が考えられる。

2.3.4 瀋陽 - 大連経済集積地帯

大連及び営口新港の貿易港と、瀋陽から鞍山に至る重化学工業地帯を結節する経済集積地帯に海城市は位置する。この地帯を連結して貫く鉄道・高速道路・一般国道の交通インフラの整

