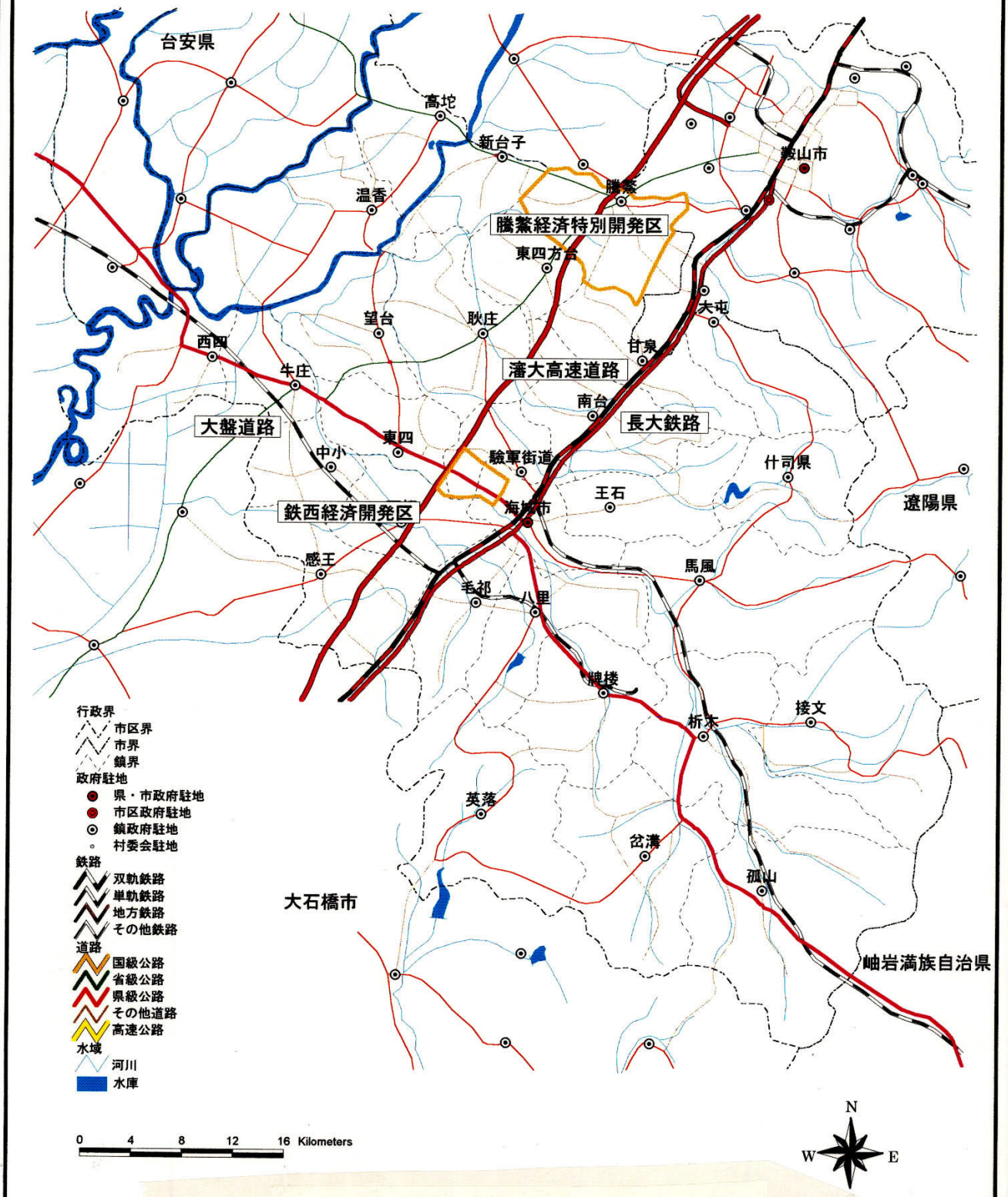


図5　交通輸送条件「二ベルト」と開発区「二区」

備が、この地帯の拠点都市間の経済的関係を強化してきた。海城市はこの経済ベルトにあるとともに、経済ベルトの中で瀋陽市以外唯一の華北・華中へのアクセスを有する特異な地区として経済圏相互間を結節する。この利点は3つのリーディング産業の展開に現れている（鞍山との近接性を生かした鉄工業、大連との関係による輸出用下着製造、海外市場を主体とするマグネサイトタルク加工業等）（図5参照）。

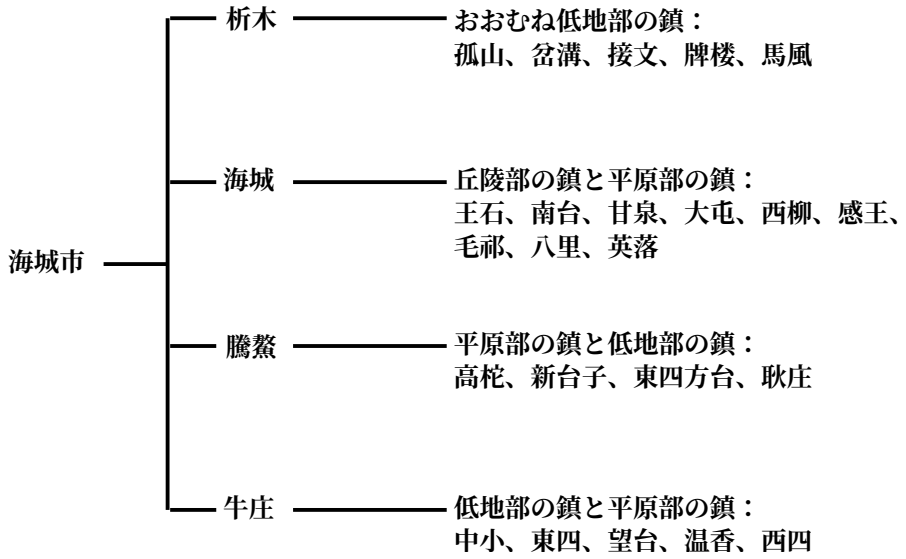
海城市の経済集積ベルトは、農業の最も豊かな平原地区と重なっていることから、無秩序な都市化の進展を最も避けなければならない。また、南北の交通インフラは海城市を東西に分断されたまま発展させることともなっており、東地区、南地区それぞれにおける社会経済的一体性を念頭に置いて開発を進めねばならない。同時に、東地区、南地区両方にとってのサービスセンターである市区においては、東西間の連携強化が重要である。

2.3.5　都市の階層構成に関する方針

ここでは、地域特性を明確に認識するため、以下のように公共サービスと商工業の両面それぞれから階層構成の方針を述べる。

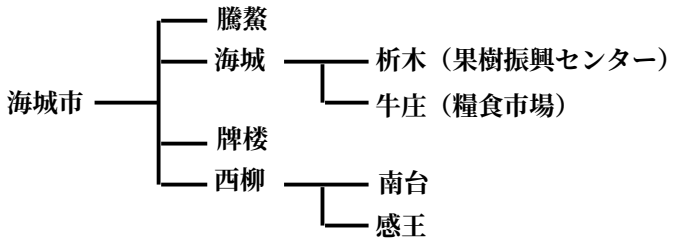
(1) 公共サービスセンター

海城市の中枢の下にサブセンターを置いて、各鎮への公共サービスを普遍的に行き渡らせる。サブセンターとしては、以下に示すように析木鎮、海城市区部、騰鰲鎮、牛庄鎮が最適である。



(2) 商工業センター

広域市場ないし集約した工場の立地による商工業の中枢を形成し、海城市全域としてバランスのとれた商工業発展を目指す。中枢としては騰鰲、海城市区部、牌楼、西柳が最適である。さらに析木、牛庄、南台、感王を広域市場のサブセンターとする。



2.3.6　市区、市街地システムの整備方針

(1) コンパクト・シティの形成

形態としてはコンパクトな市街地づくりを目指す。その理由は、都市インフラの整備効率の確保及び優良農地の保全である。都市インフラの整備は、都市人口の量的増大への対応というよりも、より良い市街地の整備という方向で今後とも重要であり、ことに冬期の熱供給プラント及び排水の農業再利用システムは市街地のコンパクトネスが投資効率を左右する。

郷鎮企業の近代化・集約化政策の一環として沿道立地の工場は、市区及び商工業センターとなる鎮区の工業団地に収容発展させる。またこうした工場の本社機能、事務・販売機能は海城市区の産業・業務中心地区へ分離集約していく。

(2) 新行政センター地区の整備

新行政センターの位置を現段階で再検討すると以下の３案が提示できる。

１）工事中断中の開発区内の位置。

２）駅西地区。都心再開発の中心的機能として活用する。

３）海城河南地区。新市街地整備の中心的機能として活用する。

商業・業務中心地区への接近性の点で、２）及び３）が１）より優れている。開発区は行政センターとしては遠すぎる。

(3) 地区商業センターの配置

1) 現在市街化進展の段階で構成すると旧市街地を中心に６つの地区センターが空間的に形成されるのが適当と考えられる。

①駅前

②中央

③北部

④東部

⑤南部

⑥西部

旧市街地外延部では次の４地区センターである。

⑦響堂

⑧海城河南

⑨鉄西

⑩験軍

（以上図６参照）

2) ①駅前は鉄道駅とバスターミナルでの周辺村鎮からのアクセス条件に絶対的優位性を有するため、広域サービス商業中心として形成する。

3) ①-②を結節する永安路は中心業務地区として整備する。将来のモータリゼーションの進展に備えるため並行する裏通りを設定し、駐車場を裏に誘導できるスペースを留保しておく。①②地区で中心商業業務地区の形成を図ることになる。

4) 各地区センターは田の字型交差点を原則として設定する。小型商店の立地誘導と将来のモータリゼーション進展を想定した駐車場スペース確保のためである（図７参照）。

5) 各地区センターには自由広場スペースを設ける。小型商店スペースの一部をそれに当てることにする。農家経済を支える一環として都市部での定着を普遍化する。

6) 現在旧市街地内にある卸売市場（果物、野菜、日用品雑貨、食糧など）は外延の４つの地区市場に移転させる。

更に市街地の拡大が外延化することが目前となれば環状道路へ移転を想定しておく。