

## 舞鶴港の問題点と地域開発

金井 萬造

(地域計画建築研究所)

### 目 次

1. は し が き
2. 舞鶴港貿易の現況
3. 舞鶴港開発の基礎的条件
4. 舞鶴港開発の方向
5. 港湾背後地域産業の振興
6. 地域計画課題と開発整備の基本的方向
7. 舞鶴港の貿易振興の課題

### 1. は し が き

京都府の舞鶴港を研究対象として、港湾開発を地域振興の観点からとらえ検討を行なった。舞鶴港は、昭和47年で内貿147万トン、外貿196万トンで年々その貿易量を増加させており、その恵まれた立地条件と古くからの天然の良港としての地理的条件を生かし、対岸貿易および日本海沿岸の内貿などを中心として発展の可能性をもって現在にいたっている。昭和60年には、内貿が549万トン、外貿が515万トンとなる推計もなされており、現状の木材輸入港的性格から飛躍して、今後の進展が期待されている。

これらの要請とともに、港湾背後地域住民のくらしの向上と地域産業の総合的發展と結びつけることがつよく求められている。

以上の要請にこたえていくためには、舞鶴港の現状から出発して、港湾開発にあたっての基礎的条件を明らかにするとともに、港湾開発の方向を具体化していくことが必要である。そのために、本小論では、まず舞鶴港の立地条件からその開発条件をおさえ、地域住民のアンケート結果なども加味して舞鶴港開

発の方向をまとめる。つぎに、背後地域産業の振興と舞鶴港との関連について検討し、日本海地域である舞鶴港の背後地である京都府北部地域の地域計画課題について言及し、開発整備の基本的方向をさぐる。最後に、以上の検討をふまえて舞鶴港の貿易振興の課題を抽出する。

## 2. 舞鶴港貿易の現況

舞鶴港の貿易現況は、最近10年間の輸出、輸入の貿易額で年々増加しており昭和48年で総額366.8億円となっている。輸出1に対して輸入2となっており輸入港としての性格が強い。輸入の状況を貿易品目からみると、昭和48年で木材が90%を占めており、特に木材輸入港的性格を強くもっている。木材以外の品目としては、ニッケル鉱4%、大麦2%、リン鉱石1%、機械類1%などとなっている。

輸出の状況については、取引関係の影響があつて、輸出品目の変動が大きい。昭和48年度では、船舶が93%、エンジンが5%、コンテナ1%となっている。それ以外の品目は、少量であるが多くの品目から構成されている。

つぎに市場別にみると、輸入では、ソ連が50%、アメリカが24%、マレーシアが8%、ニューカレドニアとフィリピンがそれぞれ4%、インドネシアとカナダが3%、ベトナム共和国が2%となっている。

輸出の状況は年度により変動がはげしいが昭和48年で、ヨーロッパ46%、アフリカ50%、アジア2%、北アメリカと社会主義国がそれぞれ1%を占めている。アジアと社会主義国を除いて全体として輸出額が増加している。以上をまとめると、現況の特徴として、年々貿易量が増加しており、木材輸入、船舶輸出の性格を強くしているが、その他の品目についても次第に多品目の貿易が行なわれつつある。市場についても世界各地域に広がりつつあり、なお社会主義国への輸出対策の問題が残っているが、国際港として発展しつつあることを示している。

内質については、移出、移入とも、フェリー貨物、重油・石油製品などの燃

料、鋳産品、金属機械品が主要な貨物であり、昭和46年で移入112万トン、移出35万トンとなっている。年々貿易量が増え移入量が大きくなっている。

### 3. 舞鶴港開発の基礎的条件

舞鶴港開発にあたって重視すべき基礎的条件を港湾および背後地域の問題としてまとめる。

舞鶴港の自然的条件は、周田を山々でかこまれ、舞鶴湾内深く入りこんでいるため、波も静かであり、水深もかなり深く天然の良港として有利な条件をもってきた。一方、湾内の潮流は毎秒20CM以下で少なく湾外との海水の交換が少ない。湾内の水質を一度汚染するとなかなか元に戻りにくい。また、背後地の山地が海岸線にせまっているので臨海部地帯で平地面積が少なく開発用地がなかなか求めにくく、そのわずかの平地も市街地として人口が密集した地域と海上自衛隊用地として利用されている。

さらに、湾内全域が漁場となっており、観光レクリエーションの場としても使用され、漁業者は約600人おり、生計をたてている。港湾開発にあたっては、これらの漁業、レクリエーションと港湾機能との調整が必要である。

原木輸入に伴う環境悪化の問題もおこってきている。今後の生活条件の変化、産業の発展、港湾の利用増加に対する環境悪化対策も必要である。

さらに、広域的な問題として近畿圏における日本海側の門戸港、対岸貿易の拠点港としての今後の港湾機能の分担と港湾取扱貨物量の増加も予想される。他方、海上輸送の面から船舶の大型化、コンテナ輸送、カーフェリー輸送の増加も予想される。

以上のような状況の変化に対して、基礎的条件として位置づけておくことが必要なものとしては、水質汚染対策をたてること、臨海部用地が少ないため開発用地として十分活用できないこと。漁業や自然環境と調和した開発であることなどが重要である。<sup>1</sup>

#### 4. 舞鶴港開発の方向

舞鶴港開発について地元住民はどのように考えているのかを昭和48年秋に実施した地元住民の意識調査結果からまとめてみる。

意識調査は成人を対象として $1/200$ の無作為抽出による個々面接の方法により実施した。

まず、舞鶴港と市民のくらしの関係については、約4割の人が収入源として関係しており、1割がレジャーや休養の場所として認識し、残りの約5割が舞鶴港と関係なしと答えている。また直接に港湾の仕事に従事しているが全体の5%を占めている。

将来の舞鶴市のまちの性格については、港湾都市をイメージしているが $1/3$ 、工業都市が $1/6$ 、文化都市が $1/6$ 、商業都市が $1/9$ 、観光都市が $1/12$ 、軍港都市が $1/20$ を占めている。今後の整備の方向として港湾整備とともに、工業、文化、商業機能をもった総合都市として整備していくことを希望している。

舞鶴港の今後の発展の方向としては、貿易港が全体の5割強を占め、旅客輸送港が $1/5$ 、漁業が $1/14$ 、レジャーセンターが $1/17$ を占めている。貿易港をめざす方向についても内訳として国際貿易港が全体の $1/3$ 強、国内貿易港が $1/5$ 弱を占めている。なお軍港は $1/16$ である。舞鶴港を国際・国内貿易港として整備し発展していく方向を望んでいるといえる。

舞鶴港開発にともなう開発と保全の関係については、自然保全優先が全体の $1/2$ を占め、開発優先が $1/3$ を占めている。開発にあたっては自然保護を優先して留意すべきであることを示している。

開発と関連して今後の望ましい人口規模としては、増加を希望するが $1/2$ 強、今位かもう少し減少した方がよいが $1/3$ 強を占めている。増加希望のうち、少し増加がよいが全体の3割を占めている。したがって単なる人口増加ではなく、地元民の生活の向上と地域の発展を結びつける観点から考えていかねばならない。

舞鶴港の開発が地元にとどのような利点をもたらすかについては、まちに活気が出るが全体の $\frac{1}{3}$ 、市財政が豊かになるが $\frac{1}{5}$ 、施設が整備されるが $\frac{1}{7}$ 、働き場が増えるが $\frac{1}{8}$ を占めている。これらのことから舞鶴港開発に対する期待が大きく、まちに活気が出る、施設整備、働き場所の確保の点が注目される。地域産業の振興と結びつけるかたちで舞鶴港の整備が必要である。

一方、舞鶴港の開発が地元にもたらす問題点としては、全体の約4割弱が交通事故、騒音、排気ガスなど交通公害を問題にしている。自然破壊、海の汚染の進行を $\frac{1}{3}$ の市民がとりあげている。また漁業が圧迫されるが $\frac{1}{18}$ 、財政圧迫住民サービスの低下が $\frac{1}{25}$ 、開発利益が住民に結びつかないが $\frac{1}{30}$ を占めている。交通公害については、通過道路の問題や公害対策を重視し、通過貨物が主流を占める流通港でなく、地域産業振興と結びついた港湾開発の方向をめざし、既存の漁業の振興や自然保全に十分留意した開発の方向が望まれている。

つぎに、現況および開発の基礎的条件、舞鶴港開発の住民意識調査結果も加味して舞鶴港開発の方向をまとめる。

舞鶴港のもっている自然的特性に適合させるとともに背後地域社会の経済的、社会的、文化的生活の向上と結合した方向で港湾開発を進め、単なる流通港湾として港湾取扱貨物量の増大にその主目的をおくのではなく、港湾背後地域の発展に役立つかたちで貿易振興も考えていくことが重要である。

舞鶴港の当面する問題として原木輸入に伴う処理施設の整備、カーフェリー就航に伴う関連施設の整備、臨港部における土地利用の効率化と環境の整備などがある。

開発の方向としては、三つの方向として位置づけすることができる。

第一の方向は、地域住民のための港湾づくりであり、臨海部の環境保全、港湾関係者および地域住民のための施設整備、地域住民の生活基盤の拡充のための舞鶴港の条件をいかした工業、流通などの産業導入をはかることである。

第二の方向としては、近畿圏の門戸港としての抜本的な開発であり、対岸貿易の推進、背後地都市圏の一体的発展推進のための交通網の整備、地域産業の発展をはかることである。

表 1 舞鶴港開発についての住民意識調査結果

① 家族のくらしにとって舞鶴港がどんなかかわりがありますか			
1. しごとが港湾に関係	11人(4.2%)	4. レジャーや休養の場所	26人(9.8%)
2. 1.以外の海に関する仕事	67人(26.1%)	5. 関係ない	120人(45.5%)
3. 港湾が間接的な収入源	17人(6.4%)	合計	264人(100%)
② 舞鶴港のまちが将来、どのようなまちになればよいか			
1. 工業都市	53人(15.0%)	6. 田園都市	25人(7.1%)
2. 商業都市	41人(11.6%)	7. 文化都市	53人(15.0%)
3. 港湾都市	115人(32.6%)	8. その他	1人(0.3%)
4. 観光都市	28人(7.9%)	9. わからない	18人(5.1%)
5. 軍港都市	19人(5.4%)	合計	353人(100%)
③ 舞鶴港をどのように発展させるか			
1. 軍港	23人(6.4%)	6. レジャーセンター	20人(5.6%)
2. 国際貿易港	126人(35.2%)	7. その他	5人(1.4%)
3. 国内貿易港	64人(17.9%)	8. わからない	26人(7.3%)
4. 旅客輸送港	68人(19.0%)	合計	358人(100%)
5. 漁港	26人(7.3%)		
④ 開発と自然保全の関係は			
1. あくまで開発優先	21人(8.0%)	5. どちらともいえない	19人(7.2%)
2. どちらかといえば開発優先	57人(21.6%)	6. わからない	21人(8.0%)
3. あくまで自然保護優先	63人(23.9%)	合計	264人(100%)
4. どちらかといえば自然保護優先	73人(27.7%)		
⑤ 望ましい人口規模は			
1. うんと増えた方がよい	64人(24.2%)	5. どちらともいえない	16人(6.1%)
2. 少しは増えた方がよい	76人(28.8%)	6. わからない	10人(3.8%)
3. 今位がよい	75人(28.4%)	合計	264人(100%)
4. もう少し減った方がよい	20人(7.6%)		
⑥ 舞鶴港開発の利点と問題点は			
<利点>			
1. まちに活気が出る	149人(18.5%)	4. 働く場所が増える	100人(12.4%)
2. 市財政が豊かになる	88人(10.9%)	5. 下水道が整備される	13人(1.6%)
3. いろんな施設ができて便利になる	59人(7.3%)	6. その他の利点	2人(0.2%)
<問題点>			
7. 交通事故、騒音、排気ガスなどが増える			154人(19.1%)
8. 自然が破壊され、海の汚染がすすむ			137人(17.0%)
9. 漁業が圧迫される			44人(5.5%)
10. 市財政が開発に使われ、住民サービスが低下する			32人(4.0%)
11. 地元住民として開発の利益がうけにくい			25人(3.1%)
12. その他の問題点	3人(0.4%)	合計	806人(100%)

注 この調査は立命館大学遠藤晃助教授らが中心になって実施したものの一部分である。

第三の方向は、港湾の効率的利用をはかることであり、港湾施設の機能的配置、臨港部土地利用、輸入原木取扱機能の集約化をはかることである。

## 5. 港湾背後地域産業の振興

舞鶴港背後地域である京都府北部地域の産業構造は、昭和45年の従業者数で第1次産業が24.5%と高く、第2次産業が37.4%、第3次産業が38.1%となっており、40年以後第1次産業は低下し、第2次産業が増加している。

製造業についてみると、昭和45年で繊維が事業所数で北部地域の82.7%を占め、従業者数で57.9%を占めており丹後機業があるためである。比較的比率の高い業種は、事業所数で食料品、衣服、木材木製品となっており、従業者数で輸送機械、衣服、木材木製品である。

つぎに地場産業については、表に示したが今後の見通しとして、労働力や技術蓄積（伝統）、および長田野工業団地、新規立地工場の動向などからみて、つぎのような業種が、今後の振興対策を通じて発展させていく可能性をもっているといえる。

業種——水産加工業、木材加工業、メリヤス編立業、造船関連鉄工業、機械金属加工業、機械製造業

つぎに新規立地工場は、昭和43年から47年までの5年間で府計の件数で44%、敷地面積で55%を占めており、5年間で北部地域に248社、233.5haが立地したことになり、長田野工業団地開発を含めて、かなり活発であるといえる。立地企業の規模についても従業員100人以上の企業が35社、30人から100人までの企業が52社あり規模の大きい企業も立地してきている。立地企業の業種については、繊維が約4割、輸送用機械、金属製品、一般機械などが多く、既存産業とともに、地域産業の多業種化が進展している。

長田野工業団地開発にともなう立地業種を表にまとめたが、今後の北部地域産業の核として産業振興がはかられていくが、同じ表に示したように地元既存産業集積としても長田野工業開発に及ばないため、既存の地域産業の育成と

表 2 京都府北部地域における地場産業

業 種	立 地・地 域	事業所数・出荷額	
縫 製 加 工 業	舞鶴市街地一円	29事業所	百万円 2,228
	福知山市・綾部市の市街地および周辺	57	1,750
メ リ ヤ ス 編 立 業	夜久野町・久美浜町を中心とする北部地域一円	425 一次下請	—
		235 再下請	1,300
製 糸 業	福知山市・綾部市の市街地および周辺	10	—
木 材 加 工 業	舞鶴港臨海部を中心に市内一円	58	7,737
造 船 関 連 鉄 工 業	舞鶴東港臨海部および国道27号沿線	42	24,719
機 械 金 属 加 工 業	綾部市街地周辺	55	—
機 械 製 造 業	ミ シ ン 部 品	17	2,281
	自 動 車 部 品	11	116
	織 維 機 械	44	400
陶 器 製 造 業 (丹 後 焼)	宮津市大島地区	1 組合(20軒)	5~6
水 産 加 工 業	舞 鶴 西 港 臨 海 部	54 煉製品	1,720
		18 干物	820
		21 焼魚	400
		25	500
	宮 津 港 臨 海 部	42	400
民 宿 業	日本海沿岸一円	727	3,730

注 京都府資料より

表 3 京都北部地域における工場立地動向（立地件数・面積）

		昭和43年	44	45	46	47	43～47 合計
京都府北部地域	件数	32社 (29.1%)	42 (31.3)	64 (43.6)	57 (58.2)	53 (66.3)	248社 (43.6%)
	面積	12.6ha (15.8)	37.9 (46.1)	42.2 (50.6)	48.6 (62.4)	92.2 (90.5)	233.5ha (54.9)
京都府合計	件数	110	134	147	98	80	569社
	面積	79.9	82.1	83.4	77.7	101.8	425.1ha

注 資料は京都府工場立地動向調査より

( )内数字は京都府合計を100としたパーセント

表 4 京都北部地域における工場立地動向（従業員規模）

	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500人以上
京都府北部地域	148 <sup>社</sup>	25	27	20	7	8
京都府合計	326 <sup>社</sup>	83	80	69	10	13

注 資料は京都府工場立地動向調査より

各値は昭和42年から46年に立地した件数の合計

もに、長田野関連産業開発として工業団地などの計画の具体化が必要である。長田野工業団地企業の取引先、貨物輸送先を推計した表からもわかるように阪神地域との結びつきが主であり舞鶴港利用の観点からは結びつきが弱いのが現状であり、今後舞鶴港利用に結びつけていく努力が必要である。

舞鶴港の貿易関連産業として木材加工、造船関連鉄工業、機械金属加工、水産加工があるが、それぞれ一定の技術蓄積をもっており今後これらの産業振興とともに対岸諸国などの豊富な自然資源の輸入と流通加工の検討、現在の木材加工の地元加工割合の増加と高次加工化の検討が必要である。

以上のような産業開発を推進していくために道路網の整備と近畿自動車道舞

表 5 京都北部地域における工場立地動向（業種）

立地業種	立地件数	立地業種	立地件数
食料品製造業	4社	鉄 鋼	9社
織 維	97	非鉄金属	6
衣 服	13	金属製品	19
木 材	11	一般機械	19
家具・装備品	1	電気機械	9
紙 加 工	2	輸送用機械	21
出 版・印 刷	1	精密機械	3
化 学	0	そ の 他	4
ゴ ム	1	修理加工業	14
皮革・同製品	0	合 計	248社
窯業・土石	14		

注 資料は京都府工場立地動向調査より  
各値は昭和43年から47年までの合計

鶴線の早期建設も重要な課題である。

さらに、京都南部、阪神地域経済圏と日本海沿岸地域を結ぶ舞鶴港を利用する海上輸送を考えると、京都と日本海沿岸地域との貨物輸送はそれほど大きくないが近畿圏と日本海沿岸地域を考えた場合、鉄道、船舶、トラックによる輸送がなされており新潟以遠についてはトラック輸送など現状においてもかなりの輸送量があり、フェリー輸送など条件が整備していくことにより港湾取扱貨物量の増加が見込める。

## 6. 地域計画課題と開発整備の基本的方向

舞鶴港の背後地域である京都府北部地域を中心とした日本海地域について、地域振興のための課題をまとめる。

まず、地域の厳しい自然環境に耐える課題であり、自然災害を防止し、山地

表 6 長田野工業団地立地企業の業種と京都北部地域の産業

長田野立地企業業種	同 (小分類)	京都北部既存立地同種企業	
窯業土石製品製造業	セメント・同製品	63事業所	670人
	炭素・黒鉛製品	1	x
鉄 鋼 業	表面処理鋼材	なし	
	鍛鋼・鍛工品・鋳鋼	1	x
非鉄金属製造業	電線・ケーブル製造業	1	x
金属製品製造業	建設用・建築用金属製品	79	965
	金属線製品製造業	6	9
	その他金属製品製造業	6	31
一般機械器具製造業	一般産業用機械装置製造業	14	279
電気機械器具製造業	電球・電気照明器具製造業	3	31
	その他の電気機械器具製造業	11	84
輸送用機械器具製造業	自動車・同付属品製造業	16	142
	その他の輸送用機械器具製造業	13	301
精密機械器具製造業	理化学機械器具製造業	なし	
ゴム製品製造業	その他のゴム製品製造業	3	18

注 資料は京都府の資料から集計

災害、河川災害、海岸防災、降雪に対する対策をたてるとともにさらにその豊かな自然を地域の発展に役立てる方向で利用、開発に結びつけていくべき課題である。

第2の課題は地域の発展方向を示す課題であり、つぎの3つの課題にまとめられる。

地域発展の基本である農林漁業をはじめとして地域産業の振興をはかる課題であり、産業の基本を農林漁業におき基盤整備をはかるとともに、地場特産工業の選択的拡大、産業の導入、日本海利用と貿易の振興、海岸線利用とレクリ開発などにより地域産業を構成していき、地域の人々が生計を維持するだけで

表 7 長田野工業団地企業の取引先、貨物輸送先

取引先・貨物輸送先	取引関係	貨物輸送関係
大阪府・兵庫県	50～60%	40～50%
関東地方	20～30	10～20
中京地方	5～10	10～20
中国地方	—	10
中丹・京都府	5～10	5～10
その他	5～10	10
合計	100%	100%

注 長田野立地企業のヒアリングから概算的に求めたものであり、定量的に十分一致するとはいえない。

なく発展させていく方向をめざす。産業導入などの産業の振興にあたっては、環境保全に留意しながら、その業種の選定にあたっては、地域の独自の発展をめざし、地場産業、日本海と貿易、大都市圏との結びつきなど地域の経済的、地理的条件を生かした産業の振興を考えていく。将来の地域発展のテコとなるよう研究開発、教育、文化施設などの整備をはかる。

つぎに地域の人々が住みやすく、働きやすくなり、より都市的教育・文化などに接しやすくするための課題である。そのために生活施設の整備、地域の生産と生活を結ぶ交通の整備、都市的施設、教育、文化施設の整備をはかり、地域産業の振興をささえ、地域住民の生活の向上に結びつける課題である。

さらに、地域を結びつけ、地域の発展を促進させるための交通ネットワーク整備の課題である。国土幹線交通軸の形成、地域生活圈域間の幹線交通軸の整備、生活圈交通網の整備により、地域の産業、生活の結びつきを強化し、より都市的、広域的な社会・教育・文化に接しやすくする。

第三の課題は地域開発に対して地域自然環境、生活環境を保全整備する課題である。これは、地域開発に対する公害対策などと自然環境を保全する開発対策を整備する課題である。

以上のような地域計画課題をうけて、開発整備の基本的方向をまとめる。

表 8 近畿・阪神地区と日本海沿岸地域相互間輸送機関分担  
 (近畿地区—滋賀, 京都, 奈良, 和歌山)  
 (阪神地区—大阪・兵庫)

(単位: 10万トン)

発着地域		合 計	鉄 道	ト ラ ッ ク			海 運	航 空 その他 不明分
				トラック 計	自家用 トラック	営業用 トラック		
北 海 道	近 畿	9.0	6.0	1.0	0	1.0	3.0	0
	阪 神	22.8	9.6	0.6	0	0.6	12.5	0.1
北 東 北 (青森・岩手)	近 畿	4.0	1.9	0	0	0	1.0	0
	阪 神	11.0	2.8	0.8	0	0.8	7.5	0
裏 東 北 (秋田・山形)	近 畿	4.2	4.2	0	0	0	0	0
	阪 神	9.4	6.7	0.8	0.3	0.5	1.7	0
新 潟	近 畿	12.3	2.7	8.2	0	8.2	0	0
	阪 神	8.3	4.7	3.4	0	3.4	0	0
北 陸 (富山・石川 福井)	近 畿	45.7	13.0	31.7	6.2	25.5	0	0
	阪 神	33.4	7.6	24.8	1.5	22.3	0.4	0.5
山 陰 (鳥取・島根)	近 畿	12.5	2.5	6.0	1.7	4.3	0	3.0
	阪 神	16.7	3.1	10.7	3.0	7.6	0	2.8
北 九 州 (福岡・佐賀 長崎)	近 畿	42.6	4.4	12.8	0	11.8	24.4	0
	阪 神	96.8	7.5	16.3	0.7	15.7	72.1	0.9
全 国 合 計	近 畿	2,283.6	129.0	1,576.6	126.8	1,036.7	414.8	163.1
	阪 神	3,450.4	133.9	2,221.0	763.6	1,457.4	847.0	248.4

注 資料は「全国幹線貨物純流動調査」(昭和47年)より3日間貨物量に100をかけて年間貨物量とした。

各数値は、四捨五入しているので必ずしも合計とは一致しない。

まず地域の実態から出発し、その地域の特性、地域の主体性をみつけ、今までのものを伸ばすことを中心として、地域でできることで地域に適合できるものを発展させていくことである。

地域発展の基本は地場産業、特に農林漁業の振興であり、新規開発も含めてより発展させていくために高次加工化など地域産業と結びついた産業、地域と日本海の貿易、漁業、大都市圏などの経済的・地理的・社会的条件をいかした産業、地域の資源を利用した産業などで地域に適合するものを発展させる。そのために、農林漁業開発、港湾と港湾関連工業団地および関連産業の開発、育成をはかり、地域の有利な条件である日本海と貿易や自然を生かしていく。

## 7. 舞鶴港の貿易振興の課題

背後地域の振興と結びつけて舞鶴港の貿易振興を考えた場合、今後検討していかねばならない課題が多く、本小論でも十分に追求できたとはいえない。

最後に、舞鶴港の貿易振興の課題について簡単にまとめてみたい。

舞鶴港の貿易振興のために輸出入貿易と日本海沿岸諸港との連携強化および背後地域産業の振興と舞鶴港の貿易促進を結びつけていくことが必要である。

さらに舞鶴港利用促進をはかるために、舞鶴港取扱貨物の集荷促進対策を具体化していくことと通関、運送業務の強化拡充、舞鶴港への配船の円滑化、貿易取引機関の誘導拡充、港湾背後地輸送条件の整備と京都市、阪神地域経済圏と舞鶴港との連携強化などの対策の検討が必要である。

貿易施設および関連施設の整備拡充として港湾施設の整備、取引促進、貿易振興のための施設の整備、海員、港湾労働者の福利、厚生施設の整備についても検討していくことが必要である。