

特集●

「インセンティブ」の 再構築

新たな社会の統合と流動性を求めて

Feature Articles

勘定から感情へ

— 社会的ジレンマとインセンティブ

北海道大学大学院 文学研究科 教授
山岸俊男インセンティブ・メカニズムが
働く構造へ慶應義塾大学 経済学部 教授
吉野直行

インセンティブの経済学

— 可能性と限界

青山学院大学 経済学部 助教授
清水克俊

地球温暖化対策とインセンティブ

— 環境と経済の調和に向けて

政策研究大学院大学 政策研究科 教授
中村玲子地方財政と地方自治のための
インセンティブ設計兵庫県立大学 経営学部 助教授
赤井伸郎

From NIRA & Fellows

■アジア定点観測

日韓トンネル計画について

(特非)日韓トンネル研究会 会長
高橋彦治

文明論再考

— 世界文明フォーラム2005を終えて
NIRA主席研究員
福島安紀子

Regional Reform

「NIRA 2004 年度特定研究助成」より②

市町村合併後の地域経営

— 「地域ガバナンス」と「地域振興」をキーワードとして
(株)地域計画建築研究所 京都事務所 取締役企画部長
松本 明

持続可能な地域社会に向けた政策課題

— 知多半島における4つのEの視点から
日本福祉大学 知多半島総合研究所 地域・産業部長
千頭 聡

Forum

「2004年度NIRA公共政策研究セミナー」

研究報告② グローバル時代の多文化社会

グローバル時代の多文化社会

衆議院議員小宮山洋子 政策担当秘書
黒須裕章

日本の地域社会と外国人労働者政策の展望

グローバルリンクマネージメント(株) 社会開発部 研究員
飯田春海

言語サービスと多言語コミュニティ放送

— FMわいわいの事例から外国人住民への災害情報提供を考える
早稲田大学 社会科学総合学術院 助手
樋口謙一郎

33 地方財政と地方自治のための インセンティブ設計

兵庫県立大学 経営学部 助教授 赤井伸郎

本稿では、地方に真に望ましい行動をさせるためのインセンティブ設計として、地方財政と地方自治の観点から、補助金制度と地方自治制度のあり方を検討している。地方財政の補助金に関しては、目的達成のための地方政府の行動インセンティブをゆがめさせないように、機能を明確に分離して設計すべきであり、地方自治に関しては、地方政府の目的をゆがめさせないように、住民のガバナンスが働くように設計すべきである。この機能分離と、住民のガバナンスが無い限り、真の地方分権はあり得ないのである。

a Cup of Coffee

1

企業価値研究会報告書の見方

早稲田大学大学院 法務研究科 教授 上村達男

NIRA ワーキングレポート

From NIRA&Fellows

41

■アジア定点観測

日韓トンネル計画について

(特非)日韓トンネル研究会 会長 高橋彦治

47

文明論再考 — 世界文明フォーラム 2005 を終えて

NIRA主席研究員 福島安紀子

地域レポート

Regional Reform

「NIRA 2004 年度特定研究助成」より②

56

市町村合併後の地域経営

—「地域ガバナンス」と「地域振興」をキーワードとして

(株)地域計画建築研究所 京都事務所 取締役計画部長 松本 明

62

持続可能な地域社会に向けた政策課題

—知多半島における4つのEの視点から

日本福祉大学 知多半島総合研究所 地域・産業部長 千頭 聡

フォーラム

Forum

「2004 年度NIRA公共政策研究セミナー」研究報告②

グローバル時代の多文化社会

70

グローバル時代の多文化社会

衆議院議員小宮山洋子 政策担当秘書 黒須裕章

71

日本の地域社会と外国人労働者政策の展望

グローバルリンクマネジメント(株) 社会開発部 研究員 飯田春海

79

言語サービスと多言語コミュニティ放送

—FMわいわいの事例から外国人住民への災害情報提供を考える

早稲田大学 社会科学総合学院 助手 樋口謙一郎

連載

85

■川勝平太の政策研究ノート 連載第9回

水害とダム

NIRA 理事/国際日本文化研究センター 教授 川勝平太

86

■連載第1回 小池洋次・世界の潮流

ロンドン同時テロ: “Home Grown” の波紋

日本経済新聞ヨーロッパ社 社長/NIRA 理事 小池洋次

*本誌に掲載されている論文などの内容は、筆者個人の見解であり、NIRAの見解を代表するものではありません。

NIRA ワーキング レポート

NIRAは、2005年4月から新たな重点研究領域を設定して研究事業を進めています。①グローバル化と人口減少の流れの中での「我が国及び国民全体の『総合力』の維持・強化」 ②各地域自らが主体的に取り組んでいく「地域の再生・創造と市民社会」 ③新たな連携の進展と信頼醸成に基づく「アジアの地域協力」の3領域です。「NIRAワーキングレポート」では、これらの研究プロジェクトに参加する研究者やNIRAの研究員がプロジェクトの中間成果物やそれらに関連する研究を論文、研究レポートとして報告します。

また、その時々の特トピックスに合わせて、NIRAの研究報告アーカイブスからの論稿も紹介します。

WORKING REPORT

アジア定点観測

日韓トンネル計画について

(特非) 日韓トンネル研究会 会長
高橋彦治

日本、韓国、中国を擁する東アジアの巨大市場における地域的経済連携の進展に伴い、日韓トンネル建設の重要性は増した。過去9年にわたって実施されたトンネル建設関連の各種技術的調査は、地形測量、ボーリング調査などの地形地質調査のほか、日韓両国間の海峡に3本のルートを設定し、それらに適合するトンネル工法が検討された。高度な交通システムの建設と、エネルギー、情報通信の輸送需要に応えるため、日韓トンネル計画には技術的に確立された新幹線の線路規格を準用する。海底トンネルの建設に適用される設計工法は、シールドトンネル、沈埋トンネル、水中トンネルおよび山岳工法が考えられるが、本稿では山岳工法について述べた。

文明論再考

—世界文明フォーラム 2005 を終えて

NIRA 主席研究員
福島安紀子

冷戦終焉^{しやうえん}後、この10年余、異なる文明間の対立あるいは衝突が、戦争、紛争やテロ行為を生み出してきたと指摘されている。グローバル化が経済を中心に、安全保障、社会、文化にまで及んでいる21世紀の初頭にあって、現在の対立の背景にあるものは何か。「文明」をキーワードとして再考しようと、2005年7月21・22日の両日、総合研究開発機構（NIRA）は、「世界文明フォーラム2005：世界の新たな枠組みをめざして」と題した会議を共催した。

本稿は、同フォーラムの中での文明をめぐる議論を紹介しながら、21世紀の文明は、いかなるものなのか、それは対立をつくり出すものなのか、あるいは対立を解消し、一層高い次元に止揚させ得るものなのかを考察する。

アジア定点観測 日韓トンネル計画について

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

高橋彦治

たかはし・ひこじ 理学博士。1945年東北大学理学部地質学科卒、同年日本国有鉄道入社。66年鉄道技術研究所地質研究室長、74年鹿島建設(株)技術研究所次長、83年八千代エンジニアリング(株)取締役、91年地下工事コンサルタンツ(株)顧問を経て現職ならびに伸光エンジニアリング(株)顧問。主な著作に『建設工事における地質工学』鹿島出版会〔1985〕、『土木技術者のための地質学』鹿島出版会〔1974〕、『日本の地質とエンジニアリング』鹿島出版会〔1992〕、『トンネルの変状と保守』土木工学社〔1977〕、『川と平野の地質・第四紀層』山海堂〔1999〕など。

1. 日韓トンネルの全体的評価

日本、韓国は技術集約的な商品輸出国として、自動車、エレクトロニクス製品、携帯電話等IT製品、造船など多岐にわたる産業分野で世界の先端を行き、中国は労働集約的な産業構造から技術集約的な産業構造へ急速に転換して、いまや世界の工場として注目されている工業国である。これら3国の間における直接または通過貿易量は、情報、エネルギーの交易を含めて、今後ますます増大の一途をたどることが予想される。さらにグローバリゼーションの潮流に乗って、地域間の自由貿易協定(FTA)または経済連携協定(EPA)が締結されれば、それによって飛躍的に発展拡大する地域間の物流システムは、そのインフラストラクチャーの整備、近代化と相まって、世界の工場、技術のインキュベーターとして世界全体の国内総生産(GDP)の4分の1から3分の1を産出する巨大経済圏に成長することは明白である。

日韓トンネル計画の構想は、発展増大し続ける地域間の空路、海上輸送を補完しつつ、まず、日韓両国を結ぶ安全な陸上貫物流システムの主要なハブを建設し、加えてエネルギー輸送ラインや情報ハイウエーとして整備し、やがて北朝鮮、中国に通じる国際的物流・情報ハイウエーへと発展させ、さらに将来的にはアジア全域やヨーロッパとも連結して、ユーラシア大陸横断の大動脈の

心臓部を形成し、東西を結ぶ平和の架け橋を構築しようとするマクロエンジニアリング構想に基づく、21世紀における壮大な技術的挑戦である。

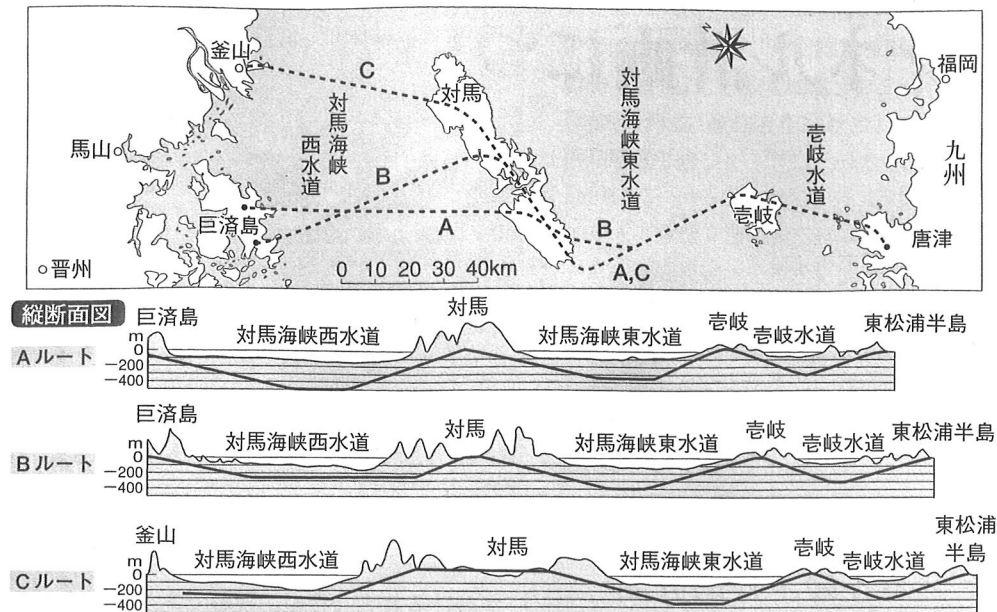
2. 日韓トンネルの総合的企画と関連調査

上述したような国際的物流・情報ハイウエーの実質上の起点になる日韓トンネル計画は、日本列島と朝鮮半島との間に横たわる幅約200キロメートルにも及ぶ海峡を結ぶ海底トンネルを企画(構想)、建設しようとする壮大な技術的挑戦である。

日韓トンネル研究会は、そのプロジェクトの重要性に早くから着目し、日韓トンネル建設に関し1982年から91年にかけて、その全体計画の基本的な企画立案、関連する技術的調査と環境アセスメントを実施するために、海底トンネル掘削技術の経験と学識を兼ね備えた多くの有識者を動員して、巨大プロジェクトの技術的可能性について詳細にして専門的な研究を行ってきた。

このような技術的調査・研究の成果と収集された技術情報に基づいて、本稿では、日韓トンネルの日本側の起点は九州の福岡とし、その終点を韓国の釜山と想定した路線の設定を前提とし、その起点と終点を結ぶ幅広い海峡を横断する区間を対象として建設される日韓トンネル構想の概要を、技術的な側面に焦点をおいて詳述する。

図表1 | 概略ルート案



日韓トンネル建設にかかわる技術的な調査・研究を進める上で、取りあえず3本のルートを設定し、地質概要にかかわる資料を収集・整理し、その資料を踏まえて実施可能な工法を想定して、ルートの平面的形状と縦断的形状などを比較する方法によって総合的計画の企画と関連する調査・検討を行ってきた。すなわち、設定された3ルートとは、佐賀県の唐津から壱岐島と対馬を通して直接釜山に行く1ルートと、対馬から西へ分岐して巨済島を経由し釜山へ行く2ルートの3通りである(図表1、2)。

なお、検討対象となった海峡の幅と水深は、壱岐水道が幅およそ28キロメートルで最大水深は55メートル、壱岐・対馬間が幅49キロメートルで最大水深は110メートル、対馬・釜山間が幅49キロメートルで最大水深は220メートルである。

3. トンネル建設地帯の地質概況

トンネル建設が技術的に可能かどうか検討する上で重要な判断材料となる基礎資料は、その建設地域の地質調

査結果であろう。実施した地質調査の結果収集された関連資料によれば、まず、九州本土については、東松浦半島は、唐津炭田を形成している第三紀層の堆積岩、玄武岩(溶岩)、花こう岩などが分布している。花こう岩の中には風化してマサ状風化と呼ばれる砂の部分があり、その部分は崩壊しやすい性質を持っている。

次に、壱岐水道の海底には各種の火山岩が分布していて、この地域はトンネルの掘削に際して湧水が多いと考えられる。また、壱岐本島は、第三紀層の堆積岩(壱岐層群)と、これを広く覆って玄武岩(溶岩)が分布している。壱岐では、特に水資源が逼迫している^{ひっばく}ので、トンネル掘削の結果、水資源への影響の有無を対象とした環境問題の検討、いわゆる環境アセスメントを試みる必要があると考えられる。

トンネルの主要な中継地となる対馬周辺の地質情報は次のとおりである。すなわち、対馬の東側は東水道、西側の海は西水道と呼ばれているが、東水道の海域では、その中ほどに七里ヶ曾根と呼ばれる岩礁があり、その周辺に火山岩が集中して分布している所があり、湧水が多く、また第三紀層が落ち込んで軟弱な地層がこれを埋めている個所があるなど問題が少なくない。

図表 2 概略設計施工方案

		A ルート	B ルート	C ルート
路線経路		唐津～壱岐～対馬 (下島)～巨済島	唐津～壱岐～対馬(下島 ～上島)～巨済島	唐津～壱岐～対馬(下島 ～上島)～釜山
総延長距離		209km	217km	231km
海底下距離	壱岐水道	28km	28km	28km
	対馬海峡東水道	51km	49km	51km
	対馬海峡西水道	66km	64km	49km
最大水深	壱岐水道	55m	55m	55m
	対馬海峡東水道	110m	110m	110m
	対馬海峡西水道	155m	160m	220m
陸上部距離		64km	76km	103km
利用法		新幹線、リニアモーターカー、道路・鉄道(新幹線、リニア)併用方式の3 方式が考えられる		
工期		15～20年		
工費				
駅		壱岐、対馬の駅に関しては今後の検討		

さらに、対馬自体については、対州層群と呼ばれる第三紀の堆積岩が分布しており、南部では花こう岩類が貫入し、その周辺部が熱変質を受けて硬い層を成している所が見受けられるものの、地質的には全ルートで一番問題の少ない地域であると考えられる。対馬の西水道の海底部には、本邦側では同じく第三紀層の対州層群が分布しているが、韓国側では中生代白亜紀の慶尚層群と呼ばれる地層に変わっていくと考えられるが、詳細は不明であり、今後韓国側の協力を仰いで関係調査資料の収集を行わなければならない。

4. 調査の概要

日韓トンネルの施工可能性については、上述したように1982年から91年の期間において次の各項目について専門的調査が実施された。

(1) 地形・地質

①地形測量

地形測量の調査に当たっては、陸上部は5000分の1

地形図(空中写真測量)、海域部は2万5000分の1地形図(深淺測量)によった。

②ボーリング調査

陸上部においては、22カ所掘削長延べ1万2033メートルを試掘した。また、海域部においては、対馬西水道地区において1カ所、海底下500メートルの深さを試掘した。

③物理探査

陸上部においては弾性波探査、電気探査、重力探査、海域部においては音波探査(シングルおよびマルチチャンネル)、磁気探査を行った。

④海底地質

海底地質調査については、音波映像調査、ドレッジングによる探査を行った。

(2) 設計・施工法関連調査

日韓トンネルのロケーション、その他の特殊性にかんがみ、山岳トンネル工法(青函トンネル方式の山岳工法)、シールドトンネル工法、沈埋トンネル工法、水中トンネル工法、人工島の設計や施工方法について調査、検討を行い、さらに路線選定や利用方法などについて技術的な精査を実施した。

(3) 環境関連調査

施工に伴う環境への影響を調査するために、施工想定地域の環境の現況および影響調査を陸域部、海域部の両面にわたって実施した。さらに施工地域への経済的波及効果、漁業の実態および影響調査、陸域部の気象・海域部における海象・潮汐・海流等の調査、ならびに、浅茅^{あそう}湾^{わん}における海水交換率と生態系調査などを行った。

5. ルートの概要

(1) ルート選定の前提条件—キーポイント

ルート選定に当たっては、トンネルの建設施工が可能であることが大前提であることから、一般論としてトンネルの海底距離よりも建設地域の地質条件をより重視するべきであろう。すなわち、技術の進歩に伴って走体が高速化すれば、トンネルの建設距離が延びてもトンネル内走行時間はそれだけ短縮されるからである。

この観点を踏まえて、海底トンネルのルート選定に当たっては、キーポイントとなる次の4項目について技術的検討を行った。

- ①海底距離。
- ②海底地形と深度(ルートおよび周辺海底地形の凹凸、すなわち海底の嶺と谷、ならびに、ある広がりを持った盆状のくぼみ、すなわち海釜・海盆などの調査)。
- ③地質条件。
- ④陸上部における基地の立地条件(資器材ヤード、ズリ処理施設、整備・修理工場など)。

(2) 選定ルートの解説と問題点

上述したようなキーポイントを考慮し、かつ、「トンネルを掘る工法」や「線路規格」などを前提として、対馬の西水道を通り巨済島へ渡るAルート、Bルートおよび釜山に直行するCルートの3ルートが代表的ルート案として選定された。

ここで、巨済島へ渡るAルートは山岳トンネル工法(セメント注入を前提とした青函トンネル方式)により、Bルートはシールド工法によるというように、それぞれ、

その掘削方法を異にするものである。理論的には、軟弱地質を避けて深い所を掘るとすれば山岳トンネル工法、一方、水圧との兼ね合いを考慮して、浅い所の軟弱地質を掘るとすればシールド工法がよいと考えられる。浅い地層の掘削に適合するというシールド工法についても、水深150メートルという比較的浅い海底下において、例えば50メートルの土被りを想定すると、200メートルから250メートルに相当する静水圧や土圧を受ける状態となり、実質そのような水深でシールド工法を実施したという実績がないのが問題として残された。

このようにAルートとBルートの違いは、その工法との関係によるが、平面的には似たような位置関係で示されている。ただ、Aルートについては、対馬海峡の西水道側に想定される断層が南に行くほど地層の落ち込みが小さく、軟弱層の区間も短いという前提で選定されている。

Cルートは、シールド工法を主体に考えているが、西水道で海底部の距離が最短のルートとなっていて、A、Bルートとの比較では有利であるが、地層の落ち込みの深さが1200メートルもある断層が存在し、さらに軟弱地質の区間が長くなるなど、トンネル建設に際して多くの困難な問題が想定される。この問題に対処して、このルートの建設に当たっては、地質に関係ない沈埋トンネル工法も考えられる。沈埋トンネル工法とは、未固結軟弱層の所でトンネルの函体を海底部に浅く沈設する工法であり、地質に影響されることが少ない工法であるが、深い海底下の工事では、沈埋トンネル工法については技術的に解決すべき事項が多い。

3本のルートに共通して挙げられることは、1) 一般に長大トンネルは数工区に分割して掘削すること、換気設備を必要とすることなどから、可能であれば人工島の設置が望ましい、2) 工期はおおよそ15~20年である、3) 工費については不詳である、などである。

ルート選定の段階で、関釜連絡船の航路である下関・釜山間のルートが検討されたが、他のルートの3倍に当たる最大海底距離190キロメートルにもなることから、検討過程の早い段階で選定対象から外された。

6. 線路規格とトンネルの断面構成

(1) 線路規格

日韓トンネルは日韓両国を結び、将来的にはアジア全域やヨーロッパとも連結されて、ユーラシア大陸横断の大動脈となることを想定した壮大な技術的挑戦であり、また関係国の間にまたがる平和の架け橋として貢献するとともに、文化的な交流をも促進するものと受け止められている。従って、高度な交通輸送とエネルギーの需給充足や情報通信の交流のニーズに対応できるものでなければならないと考えられている。

日韓トンネルの建設が、上述したようなニーズに対応するためには、高速・大量輸送・多目的・安全・確実・簡便・任意性などの基本的条件を兼ね備えた交通システムとして企画立案されなければならない。

よって輸送形式は、多目的手段として機能するという、基本的な前提条件を満足するような、自動車・旅客・貨物・エネルギーなどの輸送客体への適応性と情報伝達手段の構築が重要課題として取り上げられる。とりわけ、中心的な技術的課題となる「高速・大量輸送・多目的」交通システムを建設するというテーマについては、新幹線方式と道路・鉄道併用方式の2案が検討対象として取り上げられたが、日韓トンネルのような国際的、技術集約型巨大プロジェクトを実現させる過程においては、その技術成果と資金効率を確保するためにも失敗や試行錯誤は許されないという制約条件を考慮に入れて、第1案としては、技術的には確立された輸送方式である新幹線方式によるシステムの採用を考えている。高速輸送手段としてリニアモーターカーの導入も考えられるが、現時点では走行試験段階に入ったばかりであり、その成果を待って検討すべき走体であろう。一方、自動車に関しては、超長大トンネル内を長時間走行するドライバーの人間工学的な限界があるとの認識から、新幹線鉄道の輸送システムを採用するとしたのである。この原則によって、トンネルの線路規格に新幹線の規格を準用して、最大線路勾配を1000分の25とし、最小曲線半径を6000メート

ルとする規格が適用されるものと想定されている。ちなみにこの規格は、道路方式を採用した場合でも許容できる規格でもある。

(2) トンネルの断面構成

トンネルの断面構成は、基本的にはトンネルの大きさや形状を決定するものであるが、トンネルの断面構成を決定する要素には次のようなものがある。

- ①トンネル内を走る車種（走体）は何か——自動車であるのか、または新幹線車輛、リニアモーターカー、カートレインであるのか。
- ②車線容量はどうか——単線か複線（往復2車線）か、または多車線であるのか。
- ③トンネルを兼用して搬送される客体（機能）は何か——電力用ケーブル、上水道管、情報通信用の光ファイバーケーブルなどがどのように収納され、配備されるか。
- ④防災や維持管理システムの形成に必要な諸施設とその専用スペースなどはどう配備されるか。

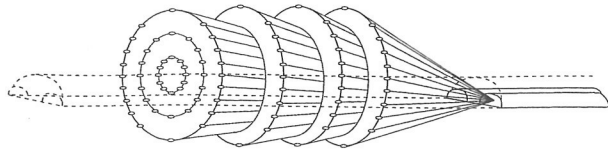
以上のような条件を考慮して、すなわち、トンネルに要請される機能の利便性を満たすための最適配置を勘案して、トンネルの所要断面積や形状が決定される。

一般的には日韓トンネルのような長大海底トンネルの縦断の形状は、海底中央部、または海底の最深部で標高が最低となるようなV字形となるが、トンネル内の湧水を誘導するために海底両岸部を低標高とするW字形の排水トンネルや、トンネル本体に並設される先進・作業坑トンネルなどを組み合わせて、トンネル建設の全体システムは機能的に配分、構成されることになる。ちなみに、青函トンネルの実例では毎分20トン余りの底部湧水量を、排水トンネルの両端部に取り付けられた排水ポンプでくみ上げて処理している。

7. 建設工法

すでに述べたように、日韓トンネル建設に当たっては、シールドトンネル、沈埋トンネル、水中トンネルおよび

図表3 青函トンネル方式の山岳工法



山岳トンネル工法について研究されているが、ここでは青函トンネル方式の山岳工法について触れることにする。

青函トンネルは、山岳トンネル工法によって建設された。山岳トンネル工法とは、セメント注入によってトンネル建設地帯の岩盤固結を先行させてトンネルを掘る掘削方法をいう。通常、トンネルを掘ると周辺部の地山（岩盤）に緩みが生じ、この地山の緩みが地圧として作用して、この地圧を受け支保工や覆工が変形することがある。従って、セメント注入の基本的な考え方は、トンネル掘削に伴って生ずる岩盤の緩む範囲を想定して（想定緩み範囲）、そのトンネル掘削断面の周辺外側部の想定緩み範囲に、セメントを注入して岩盤を固結することによって、その範囲の岩盤内に止水ゾーンを形成するとともに、支保工や覆工と合体して地圧に耐える抵抗ゾーン（グラウンドアーチ）を形成することを目的としている。止水ゾーンを浸透してきた水は、これをトンネル内に誘導して、できるだけ支保工や覆工には強大な地圧や水圧がかからないような湧水誘導工法が採用される。セメント注入の範囲は、トンネルの半径の3～5倍に及び、また、注入材料がこの範囲外へ逸脱しないように外側から内側へ向かって注入施工する手順が採られている。

8. 地質調査における課題 (地質上の問題点)

陸上部にかかわる地質の問題点は、今後行われる追加調査によって、逐次明らかにされるものと考えられるが、日韓トンネル建設に伴って、なお十分に検討を要する地質上の問題点は、次の3項目に集約されるであろう。

- ① 壱岐水道に関して、その地帯の火山岩の分布と周辺地質。
- ② 東水道に関して、その地帯の火山岩の分布。軟弱層の状況とその性状の確認。
- ③ 西水道に関して、断層の性状、軟弱層の分布とその性状、韓国側海底部の地質。

以上詳細に技術的側面に焦点を絞り、日韓トンネル計画について、各検討項目と関連する問題点を取り上げて、過去におけるトンネルの建設経験と建設計画案にかかわる実験資料等によって、概括的な説明を試みた。

ここで取り上げた日韓トンネル計画案は、いずれも膨大な技術領域にわたる問題や将来に引き継がれるべき重要検討課題を少なからず含んでおり、特に海底地質をはじめとする各種自然条件の多くがいまだ不明であり、断定的に各案の是非を論ずるまでに至っていないのが現状である。

しかも、この巨大プロジェクトとしてのトンネル建設においては、マクロエンジニアリングに適合する土木技術的な面だけから検証、判断し得るものではなく、国際的な経済、政治、法律などの各分野の研究調査を踏まえた国家的プロジェクトとして取り上げるべき大きな方向性の設定、調整が必要であり、これら各分野の今後の進展を見ながら調査・研究を怠りなく進めてゆきたいと考えている。

9. 今後の日韓トンネル計画の 進め方

今後、当研究会としては、

- ① 日韓両国にある各種団体と日韓トンネル計画の共同研究を進める。
- ② 日韓両国にある各種団体と連携し日韓トンネル計画の活動拠点の多様化を図る。
- ③ 日韓両国にある各種団体と日韓トンネル計画の情報の共有化を図る。

これらの3項目が、今後の日韓トンネル研究会の活動方針である。