

シリーズ：語り継ごう！技術は人なり（第3回）

明専会東京支部 鉦山・建設系分会

第3回目は国家公務員という国家レベルにてインフラを支えるというお仕事にご尽力されました経歴をお持ちの方の寄稿でございます。

国家公務員 [総合職] へのお誘い

足立 二雄（開41）

出身：福岡県久留米市 県立明善高等学校卒

現在：千葉県柏市在住

経歴：1966年4月（旧）運輸省に奉職

1983年～1986年 熊本県公害部次長

1993年3月 運輸省を退官

1998年～2006年 北九州市参与



工大に建設系学科が設置されたのは、1963年4月（開学以来の伝統を誇る鉦山学科を改組）、2023年には、それから早くも60年、還暦を迎える。

その間、大学等の研究・教育部門、北九州市・福岡県等の地方自治体、電力・鉄道等の公益企業、大手建設会社、計画・設計・調査等のコンサルタント、土質・環境等の調査会社、各種材料会社等々に多数の優秀な卒業生を送り込み、それぞれの部門で大活躍、大きな業績を積み重ね、母校に高い評価をもたらしている。

その中で、残念ながら、唯一の手薄な部門がある。それが、これからお話したい、国家公務員 [総合職] である。私の知る限りでは、これまで、この部門に参画された方は5名程度であろうか。

原因は何であろうか。採用試験の難易なんて、工大関係者には問題でないであろう。多分に、馴染みが薄く近寄りづらい、何をやっているのか職務内容が分からない等ではないだろうか。

例えば、このような話があったと聞く。関西国際空港が建設されるに当たって、時の中曽根内閣は、行政改革の一環として、これまでの公団方式が変わって、特殊会社の「関西国際空港株式会社」を設立、これに建設、完成後の運営を任せることした。そして、初代社長には元運輸省港湾局長竹内良夫氏（東大土木卒）を抜擢した。これに、関西財界は、

大変驚き不安を隠せなかったと。彼らは、国の土木技術者は大蔵省(現:財務省)の官僚が作成した計画・予算に沿って粛々と工事を進めているだけで、そのような者に大プロジェクトのリーダーは任せられないと。

そこで、中曽根総理には、何も心配することはないと、国家公務員[総合職]の土木技術者は(これからご説明するように)主体的にかくかくのことをやって、我国の素晴らしい社会資本の整備を進めてくれているのであると説明、納得させて頂いたのであろう。中曽根総理は長い政治活動を通じて土木職の活動を理解、特に運輸大臣を経験されていて、その折、港湾局の土木技術者の活動振りを具に見ておられたのであろう。

その後、竹内社長は前田常務(九大土木卒、前運輸省第三港湾建設局長、埋立て・空港建設を担当)と本山常務(明専卒後郷里で教職に就くも、再度九大で土木を修める、前建設省中部地方建設局長、連絡橋建設を担当)の二人の土木技術者の支えを得て、20世紀の世界10大土木事業の一つに列せられる大事業を見事に完成させた。

そこで、僭越ながらも国家公務員の概況を理解頂き、関心を深めて、その門を叩いて頂く方を一人でも増やしたいと思ひ筆を持った次第であります。

国家公務員 [総合職] 土木職・建築職の活躍の場

国家公務員 [総合職] の土木職のほとんどは、主に国土交通省に勤務することになる。



国土交通省本省庁舎 (中央合同庁舎第3号館)

他に農林水産省（農業土木、漁港整備等）、厚生労働省（上水道関連）等があるが、それは僅かである。沖縄の開発・振興の目的で内閣府に沖縄振興局、その地方部局として沖縄県に沖縄総合事務局が設置されている。振興局に振興第1～3課、総合事務局に開発建設部等の土木関連部局があるが、[総合職]については独自の採用はなく、国土交通省等からの出向者に頼っている。

建築職の場合は、国土交通省（官庁営繕部：国家の営繕整備の総合調整、官公庁庁舎の整備、航空局：空港の建築施設の整備、空港ターミナルの調整）の他、法務省（刑務所の整備）、文部科学省（国立大学法人の施設の整備）、厚生労働省（独立行政法人国立病院機構の施設の整備）等がある。

国土交通省の組織

日本政府の行政組織は内閣のもとに1府11省2庁からなる。

国土交通省はその一つで、2001年1月、中央省庁再編に伴い旧運輸省・建設省・北海道開発庁・国土庁の4省庁が統合されて誕生した、在職者数約56,000人を擁する非常に規模の大きい官庁である。一般行政を司る内部部局の他、特殊な業務、独立性の強い業務を行う外局として、観光庁、気象庁、海上保安庁、運輸安全委員会の他、二つの研究所・教育機関、国土地理院・海難審判所等及び国土審議会・社会資本整備審議会等の12の審議会等からなっている。

その役務は、国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の総合的な整備、交通政策の推進、観光立国の推進、気象業務の発展並びに海上の安全及び治安の確保などを担うものである。

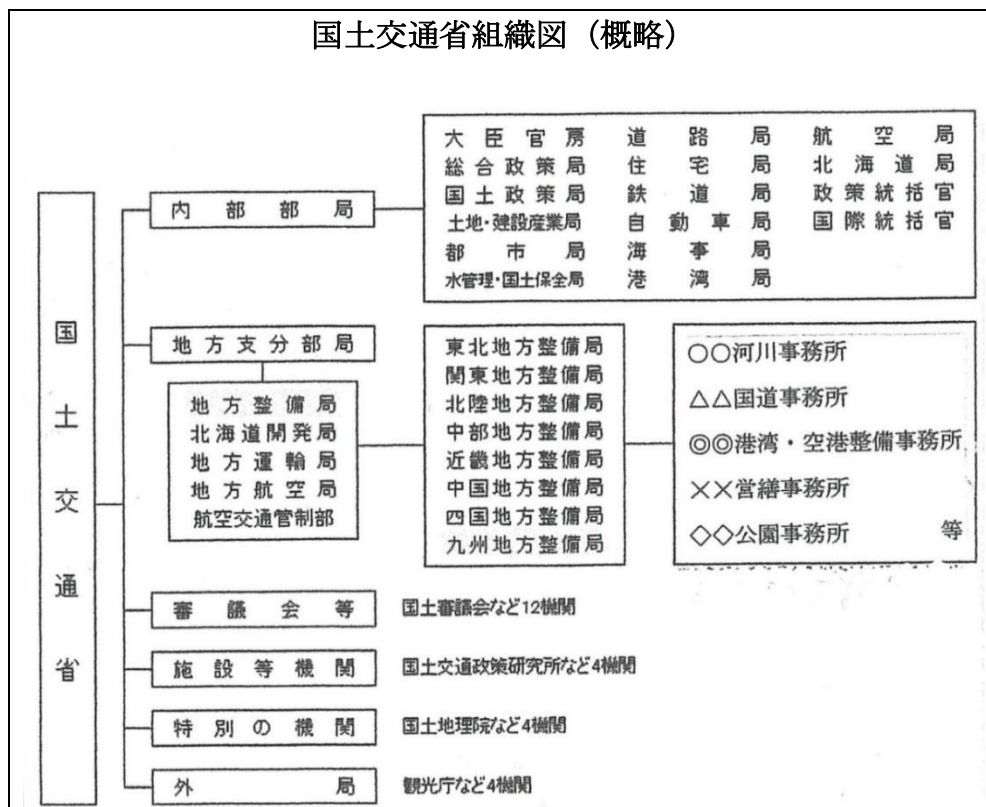
その長は国土交通大臣であり、大臣を補佐するために、国土交通副大臣（2人）、国土交通大臣政務官（3人）が置かれており、原則として国会議員が就く。

それを支える事務方（内部部局）としては、国土交通事務次官をトップに、大臣官房（文書・人事・会計等一般の総務局に相当、官庁営繕部はここに所属する）の他、総合政策局、国土政策局、不動産・建設経済局、都市局、水管理・国土保全局（河川関連課の他水資源部、下水道部、砂防部）、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局の13局が置かれている。

国土交通省の特色として、事務次官級として技官のトップ職である技監（土木職から選抜される）が設けられている。事務方のトップとなる国土事務次官にも3度に1回、技監から昇任する慣例になっている。また、我国のインフラ整備に当たる、水管理・国土保全局及び括弧内の部、道路局、港湾局等のトップとなる局部長は土木職が就いている。

さらに、これらの所管に係わる実施業務を全国的に円滑に実施するために必要に応じて地方支分部局が置かれる。これらの長及び主要な幹部ポストは、[総合職]が就任、組織をリードする。

さらに、地方支分部局の下部機関として、行政手続き・工事の実施・施設の管理等現場に即した現業を執行するため、県単位、地域ブロック単位、重要な施設等に利用者の便に即して、管理事務所・工事事務所・出張所等設置されている。



地方支分部局は、関東・九州等のブロック単位に、5系統の部局が置かれている。この中で、土木職・建築職に関連する部局は下記の通りである。

- 地方整備局（企画部・河川部・道路部・港湾空港部・営繕部他）：全国に8局および北海道開発局（旧北海道開発庁の組織を継承、業務は整備局に準ずる。併せて農林水産省が所掌する公共事業の実施及び助成も担う。）業務は省が所掌する公共事業の実施—道路・河川・ダム・海岸・砂防の整備及び維持管理、港湾・空港の基本施設の整備—及び（地方自治体等の実施の）助成、施設の管理、災害の予防及び復旧、地方計画に関する調査及び調整等を担う。整備局長、副局長の一人、括弧の中の部長職は土木職。
- 地方航空局（飛行場部他）：東京・大阪の2局
飛行場の設置、管理及び環境対策を担う。
局長の一人及び括弧内の飛行場部長は土木職（建築職の就任の例もある）。
- 地方運輸局（鉄道部）：全国に10局
交通計画、貨物流通、観光、鉄軌道・自動車交通に関する施設整備・安全確保に関する事務を担う。正副局長に土木職の就任例も多い。

国家公務員〔総合職〕の仕事

採用後は、本省係員として各局等の課や室に、技術職は他に、地方機関、研究所等に配属される。その後は人事異動で、概ね2～3年のサイクルで担当業務が替わり、様々な業務に携わりながら多くの経験を積んでいく。ただ、道路、河川、港湾等の局間の異動は少なく、それぞれの部門で専門家として育成されていく。一般的には入省2～4年後で係長に昇任し、その後は本人の努力次第で昇進し、我国の課題に向き合っ、対処策を練り、将来ビジョンを描いていく。

昇任のタイミングで、省内の大臣官房、総合政策局、国土政策局等で省内業務の企画・調整に参画したり、地方機関や県・市等の自治体等の幹部として、或は、国家の中枢内閣府を初め他省庁での活動するチャンスが与えられる。

ここで、自ら、国の長期の基本計画である経済発展計画や国土形成計画の作成に主導的に参画するとともに、それを受けて、道路・港湾・空港・鉄道等の分野毎に10カ年以上の長期にわたる整備計画を作成する。我国の国土の上に基幹道路・鉄道等のネットワーク、主要な港湾・空港等の拠点配置計画を描くのである。

さらに、これらを具体的に計画的・効率的に整備推進を図るため、整備5カ年計画を練り上げ、(ここで財務省との交渉を経て)単年度毎に事業予算を獲得の上、地方支分部局(直轄事業)、地方自治体(補助事業)等へ分配、その執行を委ねる。各機関はこれを受けて、民間企業等の協力を得て、事業の推進を図る。

港湾では、国が描く長期構想を受け、港湾管理者である地方自治体が各港の長期計画を作成、国の審議会の審査を受ける。また、3大湾では東京湾港湾基本構想のように広域ブロックに亘り作成するようなケースもある。湾内の港湾管理者が作成する各港の計画の指針を提示する。

1970年作成された構想では、各管理者が構想する各々の埋立計画用地の中央を串刺しに、千葉県から神奈川県へ幅員100mの道路用地を確保、それが今日の東京湾の大動脈・東京湾湾岸道路として活かされている。

さらに、事業の円滑、効率的な実施を図るため、施設構造令、設計基準、発注・契約手続・必要な関連書類、積算基準、施工基準、労務単価等の整備を進める。

ただ、最近では、社会資本も充実してきており、これまで述べてきたような新規に施設を建造するような案件はウエイトが下がっている。

それに対して、構造物の老朽化に伴う維持・補修・更新への取組み、最近発生が増している大規模な震災・局地的な集中豪雨等の災害の強大化に伴う災害復興事業さらには災害の防止・軽減を図るための減災事業、社会資本の高質化・強靱化等への取組み、環境対策、地球温暖化対策、業務継続計画(BCP)づくり等への取組みのウエイトが増してきている。

これらの課題は、単独の部門だけで解決できるものではなく、全省庁に亘っての総合的な取組みが求められ、土木職には国家の中樞内閣官房、内閣府において国家方針の検討、各省庁間の調整に参画する機会も増している。

私は、霞ヶ関の運輸本省では、入省3年後、港湾局計画課で、次期港湾5カ年計画事業規模の算定に参画させられた。国の経済成長の目標となる GDP や、鉄鋼・石油等の生産値等を参考に、港湾貨物量を算定、5カ年間に投資すべき事業費を算定するのである。

また、10年後には、大臣官房副政策計画官(都市交通担当)として、主要都市の交通計画の作成、福岡市の時差出勤計画、「ゆめカモメ」のような軽量交通システムの導入、リニヤモーターカー推進の予算確保等を担当。

本省3度目の勤務：港湾局建設課総括補佐官では、[総合職]の新規採用、若手職員の人事、上記に掲げた公共事業推進に必要な組織の拡充や各種の基準の整備に係り特に労務単価の改訂等においては、施工事業者の安全施工と適正な利潤の確保に意を注ぐように職員に求めた。

また、工事事務所では、酒田・東京空港・神戸港と3事務所の所長を務め羽田空港の沖合展開第1期事業、大阪港のみなとトンネルの整備等を指揮した。

研究職と国土技術政策総合研究所（略称：国総研）

国土交通省には、二つに集約された研究所がある。

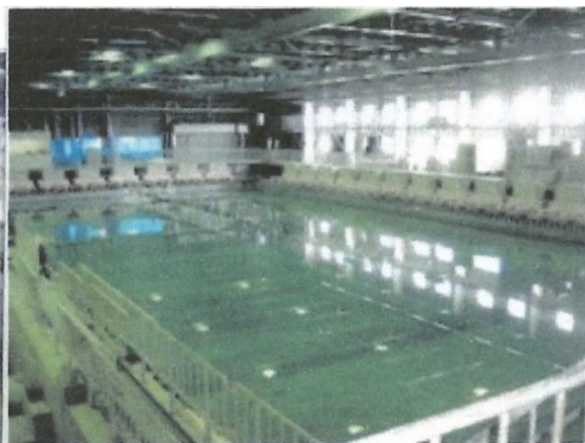
土木・建築に関連する部門は、国土技術政策総合研究所で、社会資本整備に関連する技術で、省の政策の企画・立案に関するものの総合的調整・試験・研究・開発、当該技術に関する指導、成果の普及、情報の収集、整理、提供等を担う。

旧建設省系の土木技術研究所と建築研究所、旧運輸省系の港湾技術研究所を統合・再編して、国総研と独立法人の土木、建築、港湾空港各技術研究所に分割された。後者は公共上の見地から必要で民間ではあまり行われなような独自の調査、研究、技術開発に擁する事業を行う。

所在地は、旧省庁時代の施設をそのまま受け継ぎ、土木・建築関係は筑波研究学園都市に、港湾系は神奈川県横須賀市にある

研究員の勤務については、港湾空港技術部門に関しては、採用時の配置後は、退職まで、1、2度行政部門へ出て、事業執行状況を経験する以外は退職まで研究一筋に進む。早期に博士号を取得、世界で活躍する研究員が育ち、退職後は、大学や調査コンサルタントから歓迎されている様である。

一方、旧建設省系の研究所は、行政との交流が頻繁に行われていると聞く。



デュアルフェースサーペント水槽

大規模水理模型実験水槽(短辺10m×長辺50m×深さ2.8m)

港湾空港技術研究所の実験施設の例

行政と研究所との関連は、横浜港での大型栈橋の突然の予期せぬ前屈崩壊事故発生時の例に見られる。エプロンを支える鋼管杭が永年に渉り海水の干満の影響を受け、腐食が進んでいたが、普段目にしないところで気が付かなかった。直ちに港湾局に調査委員会を設置、全国の工事事務所に杭式栈橋のデータを求め、研究所で収集分析、短期間で原因の分析、対処方策を出した。研究所の善主任研究官(明専化学卒)が全てリード、その経緯は、嘉村賞受賞の折の発表で詳細に語られている。

港湾空港技術研究所における技術開発の例としては、海底深く広域に存在する軟弱地盤改良のための深層混合処理工法の開発、羽田のようにエプロンが混雑する空港で、一晩でその不陸を修復するリフトアップ工法の開発等が挙げられる。

国際協力の道

国土交通省では、これまでに国内で培ってきた経験を活かして、発展途上国の社会基盤の整備、交通政策の展開を支援、人材の育成、技術移転等その自立、発展を促している。

一方、先進国とはその豊富な経験とノウハウを活かし、主要な国際機関の活動に積極的に参加、関係国との交流を通じて我国の立場を積極的に発信するとともに、国際的な連携に努め、諸条約・基準・取り決め等の作成を主導している。

そのために、省内関係部局に国際協力部門を設置するとともに、現在、世界各地の在外大使館、国際機関、各国政府の他国際協力事業団等に、約250人余の職員が派遣されている。また、我国にも多数の関係者を迎え、人材の育成、技術移転を図るための研修やセミナー等も開催している。

また、これらの活動の推進のため、情報収集や援助の必要性、実施の可能性等

の調査のため各種の調査団等を各地に派遣している。若手職員もこれらの調査団に参加して、その活動の補助に当たる機会も多い。

最近では、災害対策、環境問題、気候変動問題等その機会は増加し、重要性が益々増しており専門家の育成が求められている。

出 向

「命令を受けて、籍を元のところに置いたまま、他の役所等で勤務すること」各省庁には業務遂行に必要な各分野の優秀な人材を全て揃えきれているわけでもない。あるいは、新しい行政需要が発生した折や業務量が予想以上に増加した折には必要な人材が揃えられないケースも出てくる。その場合には、必要に応じて、他の省庁からの人材を求めることになる。

土木職は、社会資本の整備を通じて、世間一般の世事に通じる機会も多い、多くの人々との意見交換等を通じて人間性も磨かれている。そのため多くの部門への出向が見られ、その取り纏め役を任されるケースもある。

上記 {仕事} の項で述べたように、省内の他部局はもとより、国家の中樞内閣官房、内閣府を初め他省庁での活動するチャンスも多い。最近では、災害、環境、国土強靱化等の国家方針の検討、各省庁間の調整のため内閣官房、内閣府等への出向の機会が増加しているようである。

私が港湾局建設課で人事を担当していた折、当時の科学技術庁から原子力事業団への港湾技術者の派遣を求められた。原子力開発船の「むつ」が不調で漂流して、係留・修理のための新定系港・關根浜港の建設を急ぎたいが専門家が少ないのである。建設推進に必要な5人程度の技術集団を派遣することとした。

現在も、辺野古のヘリポート建設のために、防衛省の本省では審議官クラス、地元沖縄局には局次長、部長クラス等を派遣、その推進に協力している。

専門家の派遣で、關根浜港では防波堤の出入口を反対に変更、辺野古では軟弱地盤の存在が顕在化した。各省庁とも、技術コンサルタントを介して調査、設計業務を進めていたのだが、海洋土木に精通していないので、その指導が徹底していなかったようである。派遣要請の時期にも問題があるようだ。

私も、熊本県へ出向、公害部次長として当時県の最大の行政課題であった、水俣病対策の一環として、水俣湾に堆積する水銀汚泥除去作業を指揮した。

退職後の活躍

国家公務員の定年は、現在60才であるが、退職後も現役時の豊富な経験を活かして、多方面で活躍されている人が多い。例えば、私たちの港湾局の仲間も、建設業等の産業界での活躍、研究所の項で述べたような学界、研究分野での活躍

の他、国会議員や地方自治体の首長（選挙の洗礼を受けて）、大使、副知事、副市長等が見られる。

最近では、大使への道も増え、この2月には、私の元で活躍してくれた後輩が港湾局出身としては3人目の特命全権大使としてトリニダード・トバコ国に赴いた。

私は運輸省退職後5年ほど、公益法人に転じていた折、突然港湾局から声が掛かり、北九州市参与として市長を補佐して新北九州空港の整備推進に当たれと命じられた。周防灘沖の埋立地で滑走路長2500mの新空港の建設が進んでいたが、地元では他県並みの3000mの空港が熱望されていた。この意向は国が受け容れるところではなく、両者の間には温度差があった。そこで、私は、2500mでの完成を急ぐこと、海上空港の利点を活かした24時間運用とすること、西中国・九州の航空物流の拠点を目指すことを市長に進言理解を頂いて、国・地元、気を一にして完成を急いだ。開港後15年、九州唯一の24時間運用空港としての評価は高く、定期国際貨物専用便の就航も2路線となり、その勢いで、3000m化への延長工事にも着手された。将に急がば回れである。



なお、国家公務員の定年は令和3年の法律改正で、4年度から13年度にかけて、隔年毎に1才ずつ、段階的に65才に引き上げられていくことになっている。

国家公務員〔総合職〕になるには

国家公務員になるには、まず人事院が実施する国家公務員試験に合格する必要がある。大学卒業クラスを対象とする試験には〔総合職〕試験と〔一般職〕試験とがある。勿論、国家公務員〔総合職〕を目指すには前者の国家公務員〔総合職〕を受験合格しなければならない。人事院から合格証（私の時は〇〇番と合格順位

が明記されていたが最近はどうか)の交付を受けた後、希望する省庁等の採用面接試験を受けるのである。

国土交通省においては例年110人程度が採用されており、その約7割、80人程度が技術職で、またその半数余が土木職である。

敢えて、ここで[総合職]としてきたのは、大学卒業者間においても、国家の中枢・霞ヶ関を拠点に上記のような活動する者と、地方局を主体に直轄事業の実施に当たる[一般職]とでは業務内容、処遇に大きな差異があるからである。採用も、[一般職]土木職には本省採用枠はなく、各地方整備局採用となっている。

おわりに

多くの方に国家公務員[総合職]の土木職への道をお勧めするために、その概要について述べてきた。何等かの参考にして頂ければ、この上の喜びはない。

我国の社会資本整備を川の流れに例えれば、大河となった河口部で大活躍する(建設業界)のも大変重要で醍醐味があることと思うが、その水源に活躍の場を求めるのも極めて爽快なものとする。

私は、毎年正月に手帳を新にする度、その巻頭に必ずこの一行を清書してきた。

「日本国憲法第十五条② すべて公務員は、全体の奉仕者であって、一部の奉仕者ではない。」と。

人事院が実施する国家公務員[総合職]試験には指定校制度等の制約は一切ない。全く公明正大で、むしろ、多くの学校から多彩な人材の採用が求められている。憲法第十五条②のお気持ちさえお持ちの方なら、何方でも大いに歓迎される。

ただ、私が有する情報は古臭い点も多い。最近の行政需要は急速に変化している。仄聞するに、お名前は忘れたが、5年ほど前に後輩から[総合職]・国土交通省へ入省された方が居られるとか、そういう方から、最新の情報を得て補って頂ければ幸いである。

(注 文中の写真・図等の出典：国土交通省の各機関のホームページ)

※ありがとうございました！

次回は、鶴田 秀典 様(開土42年)に寄稿をお願いする予定です。
お楽しみに