

series わたしの仕事 (11)国土交通省

佐藤健二 (H14/2002卒)



○はじめに～自己紹介～

今回、北條先生から京機会短信で国土交通省での仕事について紹介してほしいとの依頼がありました。機械工学系の学生が国家公務員として就職することは、年に数名と多くはないと思いますので、この場をお借りして、いったい機械工学系の人間がどのようにして国交省を志望するようになったのか、そして、どのような仕事を行っているのかについてご紹介させていただければと思います。なお、私は、京都大学工学部物理工学科をへて、機械工学専攻の修士課程を修了し、2002年に国土交通省に入省しました。京都大学では、学部・修士ともに、当時のメゾ材料評価学研究室（落合・北條研）に在籍しました。

○国土交通省への入省

学生時代は、愛知県出身ということもあり、漠然と自動車メーカーに就職したいと考えていました。一方で、あまり社会的なことには関心がない無知な学生でした。ところが2つの出来事が私の考えを変え、最後は北條先生の一言が、国家公務員を目指す後押しになったように思います。まず大学2回生のときに、初代トヨタ・プリウスが発売されたことです。メーカーの中では当たり前だったのかもしれませんが、それまでエンジン単体の燃費効率をいかに上げるかに知恵を絞っている中（これは今でも重要ですが）、ハイブリッド自動車という仕組みを真剣に考え、実用化にいたったという、その革新性に衝撃を受けました。初代プリウスの発売の際にも当時の運輸省が測定する燃費について、ある一定値を達成するためにメーカー側技術者が相当の開発努力をしたような記事も読んだことがあり、国ではそのような業務があるというのを知ったのも、この頃です。

また、地球温暖化防止のための国際的な枠組みである、国連気候変動枠組条約・京都議定書がまさに京都大学がある京都で採択されたことが、個々のメーカーでの技術開発のほかに、制度的な仕組みを整えて、省エネそして地球温暖化ガスの排出減少につなげていくというやり方もあるということに一層関心をいただくようなきっかけとなりました。当時は、国際会議が開かれている宝ヶ池のプリンスホ

テルのレストランで短期間アルバイトをして、雰囲気だけ国際会議を味わっていたりしました。今思えばもっとましな方法があったと思いますが。。

その後、そういった衝撃があったことも忘れてしまい、修士課程まで進学しました。当時の落合先生（現・京都大学名誉教授）と北條先生（当時、助教授）は研究への指導も非常に熱心でしたが、どうにも研究に打ち込めない学生が私でした。そんなある日、北條先生が、「佐藤君は進路をどう考えているのか。研究者タイプではないし、メーカーのほかにも国家公務員の知り合いもいるから話を聞いたら？」ということで、メーカーだけでなく、いろいろな省庁の方の話を学会出張の際などに話を聞くうちに、一つのことを技術者として突き詰めるよりは、技術を活かした仕組みづくりで世の中をよくしていくこともできるという仕事があることに改めて関心を持ち始め、自動車関係の仕事ができる国土交通省を志望するようになりました。

○国土交通省での業務

皆さんは、国土交通省というと何を真っ先に思い浮かべますでしょうか。高速道路をはじめとした道路整備からダム、空港、港湾等の社会基盤たるインフラ整備の印象が強いのではないのでしょうか。最近では防災関係の業務が極めて重要となっています。国土交通省は、平成13年1月に省庁再編により、旧国土庁、北海道開発庁、建設省及び運輸省の四省庁が統合し発足した省ですが旧運輸省にあたる、国土交通省の「交通」の部分では、機械系の職員が多く活躍しています。具体的には、自動車・航空機・船舶・鉄道といった国民に身近で必要不可欠な交通手段が安全で環境にやさしいものとして発展していくために、交通事故防止のための安全基準策定や排出ガスの低減、省エネを目指した環境基準策定、審査といった業務に機械系の職員が多くかかわっています。最近では、自動車の自動運転技術やドローン技術などが急速に発展していますが、これらの新技術をいかに、円滑に社会に導入し、実装していけるかという観点から業務に取り組んでいるところです。また、自動車産業はグローバル産業であることもあり、国際商品たる自動車の基準を国際的に統一し、調和を図っていくことが重要となっており、国連等での業務の重要性・比重が高くなっています。

国家公務員は、大体2年ぐらいで異動をしていきますので、それぞれのポジションで難しい課題もありますが、毎回様々な業務を経験できることも個人的には魅

力に感じています。入省以来様々な業務を経験してきましたが、その一端をご紹介します。

船舶の適切な国際リサイクルに向けて ～海事局造船課（2002.4—2004.3）～

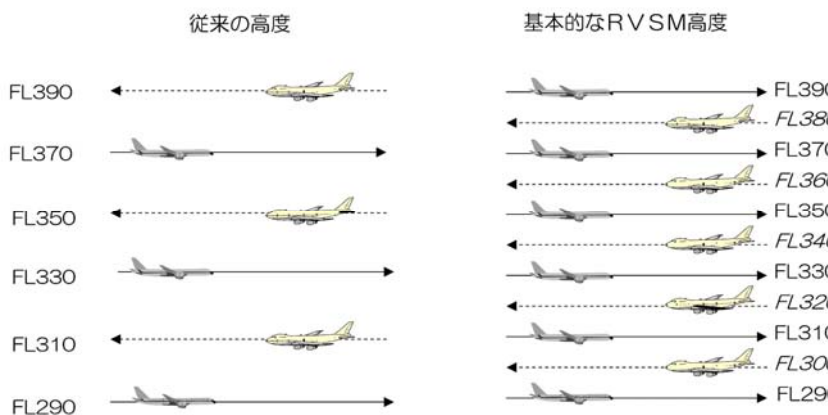


国交省 HP より

入省時に配属された課です。先進国で使用された船舶は、その後、転売され、最終的には発展途上国で解体され、その良質な鉄鋼や部品等は建物等に再利用されたりしていましたが、しかしながら、インド等では、適切な解体設備もなく、浜辺で直接解体を行っており、有害物質の流出や劣悪な労働環境が問題となっていたので、国連の機関において改善のためのガイドライン策定等が行われていました。

日本としては、世界有数の造船国、海運国として、この問題に積極的に取り組んでいました。そのような中、さらに効果的な取り組みを進めるために、国連機関としての方向性を決めるための英文決議文のドラフトをまかさね、四苦八苦しなながら上司に相当直されたのが今はよい思い出です。決議文が関係国との交渉で修正されながらも無事に採択されたのでほっとした記憶があります。その後の多くの関係者の努力でシップリサイクル条約の採択が行われています。

空の渋滞を解消する ～航空局技術部運航課（2004.4—2006.3）～



国交省 HP より

当時、世界的に航空需要が増えている中、日本でも羽田空港の再拡張が計画されていました（その後、新たな滑走路が完成しています。）空にも道路があります。その道路は、垂直方向に、逆方向に交互に車線が重なって

いると考えてください。その車線が、航空需要の増加にともない混雑してきますが、技術の進化により、安全確保のための車線間隔の短縮が可能になってきまし

た。そのため従来の2000フィート（600m）間隔から1000フィート（300m）間隔に短縮する法律改正を担当しました。そうすると車線が2倍に増えるので、より多くの航空機を最適な高度で飛ばせるようになります。法改正自体は複雑な話ではないのですが、これに対応するため、航空局では、管制システムの更新、接続空域についての隣国との調整、航空会社での航空機への機器の装着やチェック、パイロットの訓練、継続的なモニタリングなど実施にあたっては多くの関係者を巻き込む一大プロジェクトであり、その一端を担うことができたのは良い経験となりました。

海外留学のチャンス ～米国UCLA（2007.7－2009.6）～

国家公務員では、本人のやる気と能力があれば海外留学に挑戦することができます。例えば、私もお世話になりました人事院の長期在外研修制度では、選抜の上で、合格した海外の大学院へ留学することができます（省内と人事院の選抜を経て、出願先は自己の能力で合否が決まります）省内選抜には何度か落ちましたが、



UCLA HPより

最終的には、英語の勉強をがんばり、その後米国にあるUCLA公共政策大学院に合格することができました。UCLAがあるロサンゼルスは、都市問題から派生する交通渋滞、大気汚染など様々な問題が生じており、その解決のために先進的に取り組んできた歴史があります。そのためUCLAには私が学びたい運輸分野の政策分析・立案に関する専攻があり2年間留学させていただきました。このときに米国政治の仕組みなども学んだのですが、その後の米国駐在に大いに役立ちました。ほかにも留学生活を通じてできた友人は貴重な財産ですし、また特に西海岸の米国人が見せる、外国人等のマイノリティに対するオープンな心、フェアを重んじる態度（たとえ英語が下手でも発言の機会を与え、みんな真剣に聞く）といったところは、勉強のみならずかけがえのない経験でした。

日本の自動車技術を国際標準とする ～米国駐在（2015.6－2018.5）～

自動車産業はグローバル産業であり、それまで各地域でバラバラであった自動車に関する基準を統一、調和していくことが重要となっています。また、新たな



ワシントンDCの桜

技術が出てきた場合に、日本の得意分野について、国際標準化していくことが、安全・環境に一層貢献するとともに、我が国の国際競争力の強化にもつながるところです。米国は、ご存じのとおり世界一の大国ですが、自動車の世界でも重要なプレーヤーであることから、国連の自動車基準に関して米国政府との調整や現地の状況の調査等のために3年間ワシントンDCに駐在しました。米国政府とのやりとりに加えて、頻繁に国連の国際会議があり米国外への出張も多かった時期ですが、急速に普及している電気自動車の安全基準に関して、初めて中国を巻き込み、日米欧中主導による国際基準成立に関わったことや自動運転に関する国際的な議論に参加できたことは思い出深い経験となりました。駐在の最後の方では、安倍首相とトランプ大統領のフロリダでの日米首脳会談に末端ではありますが関係する貴重な機会にも恵まれました。

事故のさらなる削減を目指して自動運転と高齢運転者対策を推進する

～自動車局技術政策課（2019.7—現在）～

現在いる課では、交通事故の削減等のための自動運転実現のための基準策定や技術開発といった業務を行っているほか、最近の高齢運転者のペダル踏み間違い等による事故を防ぐための自動ブレーキや踏み間違い時に加速を抑制する装置がついた安全運転サポート車（通称サポカーS）の普及のための取り組みを進めており、一層の交通事故の削減に課として一丸となって取り組んでいるところです。

私は、これらの施策を実施するための予算全般などを担当していますが、最近のこの両分野は非常に注目を浴びている状況です。例えば新聞記事にも当課の施策が「国土交通省〇〇の方針を決定」などと、かなり取り上げられているような状況で、毎日のようにマスコミの方からの取材・問い合わせがあります。



○最後に

いかがでしたでしょうか。今回の私の話が、皆様の国土交通省の業務の理解を深めたり、関心を持ったりすることにつながれば非常にうれしく思います。

国土交通省自動車局では、大学の先生方、自動車メーカー、外国政府、運送事業者、自治体など様々な関係者と一緒になって、より安全で便利な交通システムの実現に向けて取り組んでいます。もし自動車メーカーに就職していたら、逆の立場で国土交通省と仕事をしていたかもしれません。そう考えると面白くもあります。

OB/OG訪問のすすめ

学生の方向けですが、当省の仕事に関心をお持ちいただけたらOB/OG訪問やインターンシップを受け付けています。個人的には、省庁やメーカーの先輩方への訪問を通して実際に働いている方の職場に行ったり、直接話を聞いたりしたことが自分の進路の最終決定に非常に役に立ちましたので、ネット情報が豊富な時代ではありますが、そのような機会があれば積極的に活用されるとよいと思います。

国家公務員試験の受験のすすめ

最後に、国家公務員になるためには、人事院が実施する国家公務員試験を受けて合格している必要があります。受験料はなく、合格した場合、3年間有効ですので、仮に現時点では国家公務員を考えていなくとも4回生やM1のときに受けておくのをおすすめします。個人的にも、M1のときに、北條先生のすすめで研究室のみんなで受けて合格したのが、就職への選択肢を広げることになり（院試の勉強のおかげで専門試験はあまり心配しませんでした）、結果的に国土交通省への入省につながっているため、チャンスを広げる意味でもおすすめします。

人事院国家公務員採用関係HP : <https://www.jinji.go.jp/saiyo/saiyo.html>