

国土交通省における 景観・デザイン人材の活躍可能性 —平成31年入省6年目の現在地—

亀井 優樹

正会員 国土交通省 大臣官房総務課・働き方改革推進室 働き方改革官
・行政デジタル改革推進室
(〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3, E-mail:kamei-y86xc@mlit.go.jp)

本稿では、平成31年に国土交通省に入省し、現在6年目の筆者が、これまでの経験を振り返りつつ、国土交通省での景観・デザイン人材の活躍可能性について考察した。景観・デザイン人材は、コミュニケーション能力・調整力・統合力・分析・提案力などを身に着ける訓練を積んでおり、国土交通省内のあらゆる分野・場面において、活躍可能性が高いと言える。国土交通省内において景観・デザイン人材を増やしていくことで、制度面で日本全国の土木デザイン・風景づくりに大きく貢献できるだけでなく、景観・デザイン人材が備える姿勢や能力によって、「国土交通省の総合力」がより発揮されることも期待できる。

キーワード：国土交通省、景観・デザイン人材、総合力

1. はじめに

土木学会誌8月号の新会長インタビュー¹⁾において、佐々木会長が「互いの交流で仕事の世界を広げる活動の場の風景を、もっと自由に」「会員一人一人が自由に交流し、土木の仕事の世界を広げていくことになれば、その波及効果はとてつもない。まず学会内での交流を促していきたい」と語っているが、これまで景観・デザイン分野を学び、国土交通省に入省した人間が、どのようなことを考えて、どのような仕事をしてしてきたかについて、あまり語られてこなかった。

福島・山田(2022)²⁾は、「現行の制度や基準のあり方を現場で嘆いていてもしょうがなく、変わるまで待っていいたのでは遅い。それらの制約のなかでいかに新しい風景づくりを喚起するビジョンを立てるか、戦略的に実践していくかが問われている」と述べているが、逆に言うと、現行の制度や基準のあり方を良い方向に変えることができれば、日本全国の土木デザイン・風景づくりに大きく貢献できる可能性を秘めている。その意味で、景観・デザイン分野を学んだ人間（以後、景観・デザイン人材と呼ぶこととする）が国土交通省で活躍していくことも重要である。

そこで本稿では、大学で景観・デザイン分野を学んだ後、平成31年に国土交通省に入省し、現在6年目となる筆者が、これまでの経験を振り返りつつ、国土交通省での景観・デザイン人材の活躍可能性について考察する。

2. 学問としての景観・デザイン分野の特徴

学問としての景観・デザイン分野には、どのような特徴があるのか、山口・福島・西村ら(2019)³⁾による書籍「まちを再生する公共デザイン インフラ・景観・地域戦略をつなぐ思考と実践」をもとに整理した。

近年、社会の成熟や地域課題の深刻化によって、豊かな公共空間を求める市民ニーズが生まれ、インフラや空間のあり方そのものが問い直される機運が高まっているものの、型にはまった仕様やセクショナリズムの問題が障害となっている。また、これらの解決を図る専門知識と能力を備えた人材の育成も、十分には進んでいない。

その中で景観・デザイン分野は、都市や自然の「全体の眺め」に基づき、景観形成に関わる様々な行為を統合的に扱うことで、細分化した学問分野をつなぎ合わせ、インフラ（社会資本）を取り巻く多様な課題の総合的解決を図ることが目指されてきた。地盤、材料、河川、海岸、交通などの特定の対象を扱う土木工学分野と比べると、対象が限定されていないために分野の輪郭がわかりづらいが、人間や社会と、その基盤となる環境やインフラなど、対象間の様々な関係性を対象として扱う、その多様性・総合性に特徴がある。

その他、景観・デザイン分野の特徴として、具体的な対象地を設定した、設計演習等の存在が挙げられるだろう。私自身、上記の姿勢や考え方をどのように形にしていくのか、設計演習を通して学んだように思う。

設計演習の形態として、1人につき1つの成果物にまとめる場合には、対象地の現状と課題を分析し、その課題を解決するためのアイデアを考え、相手により伝わる形で提案を発表する、一連の力が鍛えられる。複数人でチームを組んで1つの成果物にまとめていく際には、それぞれのメンバーの考え方が異なることも多いため、いかにコミュニケーションを円滑に行って、コンセプトを調整していくかが苦勞するところであるが、うまく協力し合えば、得意・不得意を補い合って、思いのほか良い成果物に仕上がることもある。いずれの形態にかかわらず、現状・課題を正確につかむために、関係者から話を聞いたり、より実践活動としての側面が強い演習の場合には、地域の方とうまく付き合っていかなければならず、必然的にコミュニケーション力が鍛えられる。

3. 大学での研究～国土交通省入省に至るまで

大学では造園の専攻であったが、研究は都市計画・土木史に関係したテーマに取り組んだ。もともとは「自然環境に軸足を置いたゼネラリスト」を目標像として、国家公務員試験の区分も森林・自然環境で受験しているが、幼い頃に見慣れてきた古くからの町の中心部の光景が、利根川の堤防拡幅工事で消失したことをきっかけとして、都市計画・河川行政のこれまで以上の連携、さらには今後人口・税収が減少していくことも見据え、都市計画・河川行政以外の分野も含めて、効率的・効果的な政策を実施するための総合的な国土計画の立案に携わりたいと思い、土木分野を希望し、採用に至った。

4. 入省1年目、近畿地方整備局足羽川ダム工事事務所での経験

入省して最初の赴任地は、近畿地方整備局足羽川ダム工事事務所工事課（福井県福井市）だった。足羽川ダムは、令和元年当時はダム本体工事着工に向けた転流工事、導水トンネル掘削工事、地質調査の他、各種設計業務が行われおり、これらの工事・業務の手続きや監督補助等を担当した。現場は事務所から車で40分程であるが、少なくとも週1回以上は足を運び、様々な工事が実際に進んでいく様子を学ぶことができた。

事務所では課を横断した広報プロジェクトチームが設置されており、事務所の事務系職員・技術系職員が丸一となって、足羽川ダムの建設をより理解してもらうためのアイデアの出し合い、定期的な工事現場見学会、YouTube 動画の撮影・作成等を行った。

また業務外では、福井県庁の若手職員が中心となって月1回の頻度で実施していた、外部講師を招いた勉強交流会（通称「福竜会」）への参加、福井県内の鉄道の全線制覇、近畿地方整備局に配属された同期職員の現場を見に行くなどして、地域・現場をより深く理解するための活動を行った。



図-1 YouTube の作成

5. 入省2年目、近畿地方整備局港湾空港部での経験

私の代から総合職技術系土木分野が共通採用（「河川」「道路」「下水道」「都市」「港湾・空港・鉄道」）に戻ったところ、できる限り広い分野の経験を積みたいと考えていたことから、運輸分野の希望を出した結果、2年目は近畿地方整備局港湾空港部港湾計画課（神戸本局）の配属となった。港湾計画課では、近畿管内の各港取扱貨物量・定期航路調べの取りまとめ、視察・研修資料の作成、官民連携支援事業などを担当した。

港湾の分野は、私自身が海なし県である埼玉県の出身ということもあり、全く馴染みのなかった世界であるが、ちょうどコロナ禍にあつて、各港取扱貨物量の変動や定期航路の休止などの情報に触れることで、「世界の中の日本」の視点や、日々の経済のダイナミズムが感じられるところに面白みを感じた。また、パンフレット「“みなと”の元気なくして日本の成長なし～港湾投資効果事例集～」⁴⁾の近畿管内のパートを担当したが、「これからの日本の産業をつくる・支える」という視点は、入省1年目はもとより、これまでの人生でもほとんど持っていなかったため、新鮮だった。

景観・デザイン分野での関わりでは、官民連携支援事業として、大阪市の「港区埋立地区官民連携事業導入可能性検討調査」、神戸市の「須磨ヨットハーバー再整備による地域活性化のための基盤整備検討調査」などの案件形成の調整に携わった。この経験から、港湾の分野でも、「港湾緑地」「ウォーターフロント開発」の文脈で景観・デザイン人材が活躍し得る場があることを知った。

6. 入省3～4年目、鉄道局参事官（新幹線建設）室での経験

1年目に福井へ赴任した際に、ちょうど北陸新幹線の建設が行われていたことをきっかけとして、新幹線に関する業務の希望を出したところ、本省へ異動するタイミングで鉄道局で主に北海道新幹線の建設を担当する係長を拝命することとなった。

北海道新幹線は、現在新函館北斗～札幌間で建設が進められているが、私はどちらかと言うと、既に開業している新青森～新函館北斗間の高速化の方を中心に担当した。北海道新幹線の新青森～木古内間では、青函トンネル内等で在来線の貨物列車と新幹線が共用走行しており、通常時において新幹線は速度を落として走行している。そのため、北海道と本州間の物流も確保しつつ、新幹線の高速化も実現するための技術的な方策について、関係者と調整を行い、調査・検討等を行った。時には、真冬かつ真夜中の北海道新幹線の軌道上において、関係者同士で現場調査に臨んだこともあった。そうした関係者間の努力の甲斐もあって、令和6年からはゴールデンウィーク・お盆・年末年始の時期における青函トンネル内での260km/h走行が開始された（通常時は160km/h）。

先に述べたとおり、私の主担当は北海道新幹線であったが、新幹線の建設が完成した際に実施する「完成検査」では、多くの国土交通省職員の人手が必要になるところ、私も西九州新幹線の完成検査の一部を担当することになり、貴重な経験を積むことができた。西九州新幹線の開業日には、有給休暇を取得の上、完全プライベートで開業式典などのイベントに参加したが、各エリアにおいて盛大に開業が祝福されている光景を目の当たりにして、自分の仕事が多くの方の喜びにつながっていることに、嬉しさとやりがいを感じた。一方で、新幹線の建設には、様々な課題もあることから、今後課題をどう解決していくかに関しても、考えていく必要がある。

その他、全国の主要な鉄道事業者の協力を得て実施する統計調査も併せて担当していたが、国土交通省所管の建設工事受注動態統計調査の不正問題が発生し、一斉点検をはじめ、再発防止策の検討等に取り組んだ。

整備新幹線の建設主体は鉄道・運輸機構であり、国土交通省での新幹線の建設・高速化の業務も、鉄道に関する統計調査も、あまり景観・デザインとは関係がないように思われるが、いずれの業務も多様な関係者と円滑なコミュニケーションを取り、調整を行うことが求められる。前述のとおり、景観・デザイン分野では様々な関係者とコミュニケーションを取る機会が多くあるところ、他の分野を学んだ人よりも、関係者間の調整力には利があると言えるだろう。

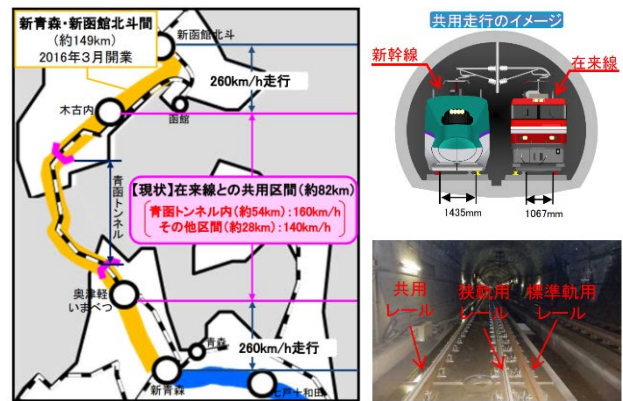


図-2 北海道新幹線 青函共用走行区間

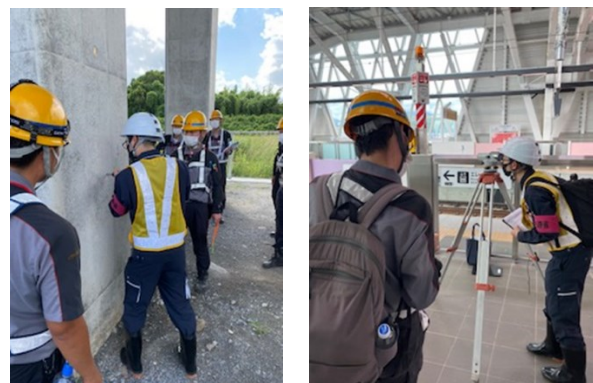


図-3 西九州新幹線の完成検査の様子

左：シュミットハンマーを用いたコンクリート圧縮強度検査

右：トランシット（測量器）を用いたホーム勾配検査

7. 入省5年目～大臣官房総務課・働き方改革推進室での経験

鉄道局に在籍していた際の統計不正問題対応の際に、外部有識者から国土交通省の組織風土改革の必要性を指摘されたことに共感し、以降は働き方改革に関心を持つようになった。

幸いにして、次の異動部署で大臣官房総務課・働き方改革推進室となり、国土交通省全体の働き方改革全般を担当することになった。

大臣官房総務課での私の業務内容は大きく分けて2つあり、①独立行政法人等の中期目標・中期計画の策定・変更に係る省内とりまとめ業務と、②国土交通省での働き方改革である。

独立行政法人等の中期目標・中期計画の策定・変更に係る省内とりまとめ業務に関しては、組織としてどのようなミッションを設定するのか、その実現に向けて理事長はどのようにリーダーシップを発揮していくのか等について、取りまとめの立場から携わることになるため、翻って国土交通省あるいは自分が所属する組織で同様のことができているのか、考え直すことができる。

3つのポイント

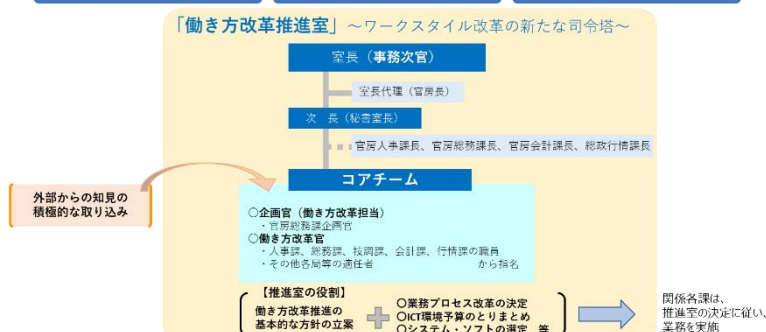
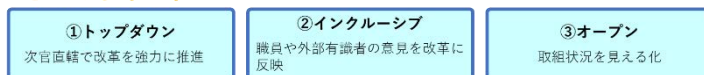


図-4 国土交通省働き方改革推進室の体制

国土交通省の働き方改革については、令和2年に国土交通省全体の働き方改革を推進する専門組織として、「働き方改革推進室」が設置され、ワークライフバランスの確保や業務効率化の取組の充実強化が図られている。働き方改革推進室は、事務次官が室長、大臣官房長が室長代理、大臣官房秘書室長が次長として指名されており、国土交通省全体に関わる働き方改革に関する取組について、機能的かつスピーディな判断により取組を進めることができる体制が整えられている。室員には、大臣官房総務課企画官（働き方改革担当）、大臣官房総務課職員、大臣官房人事課職員、大臣官房会計課職員、大臣官房技術調査課職員、総合政策局行政情報化推進課職員等を併任者として任命することにより、働き方改革に不可欠なICT環境の整備、業務効率化の取組、職員の意識改革や管理職マネジメント等について、部局間の「縦割り」を超えて関係者が同一目的に向けて一体となって取組を進めることのできる体制が目指されている。

大臣官房総務課での取組内容は、全職員アンケートの実施、RPA（Robotic Process Automation）の導入による業務時間削減、オフィス改革、各部局の業務改善計画やマネジメント方針の取りまとめなどを行っている。また、本省だけでなく、観光庁、国土地理院、気象庁、海上保安庁、運輸安全委員会、各地方支分部局の全職員（事務次官を含む約6万人）を対象とした、働き方改革の取組を紹介するメールマガジンの配信や働き方改革コンテストも実施している。その他国土交通省の枠を超えて、各省庁の働き方改革担当・働き方改革に関心のある有志職員と、年間を通じて情報共有・意見交換を行っている。

働き方改革の仕事は、与えられた業務をいかにそつなくこなすかよりも、働き方に関する現状・課題を分析し、新しい取組も参考にしながら、いかに改善を図っていくかが求められるものであり、景観・デザイン人材にこそ向いていると感じている。国土交通省の働き方改革に意欲的に取り組むことで、国土交通行政全体に良い影

響を与えることができ。その効果は大きい、私自身は、今後省内外のコミュニケーションの活性化に取り組んでいきたいと考えており、世代や組織、分野を横断した議論や交流を促進していくことで、「国土交通省の総合力」がより発揮できるように目指していきたい。

8. まとめ・考察

本稿では、平成31年に国土交通省に入省し、現在6年目の筆者が、これまでの経験を振り返りつつ、国土交通省での景観・デザイン人材の活躍可能性について考察を行った。

景観・デザイン人材は、コミュニケーション能力・調整力・統合力・分析・提案力などを身に着ける訓練を積んでおり、国土交通省内のあらゆる分野・場面において、活躍可能性が高いと言える。

国土交通省内において景観・デザイン人材を増やしていくことで、制度面で日本全国の土木デザイン・風景づくりに大きく貢献できるだけでなく、景観・デザイン人材が備える姿勢や能力によって、「国土交通省の総合力」がより発揮されることも期待できる。

参考文献

- 1) 土木学会：土木学会誌 Vol. 109 No. 9 September 2024, pp. 2-3
- 2) 福井恒明, 佐々木葉, 丹羽信弘, 星野裕司, 末祐介, 二位昭佳, 山田裕貴, 福島秀哉：土木デザイン ひと・まち・自然をつなぐ仕事, 2015, pp. 212
- 3) 山口敬太, 福島秀哉, 西村亮彦 他：まちを再生する公共デザイン インフラ・景観・地域戦略をつなぐ思考と実践, 2019, pp. 3
- 4) 国土交通省HP：“みなど”の元気なくして日本の成長なし～港湾投資効果事例集～, https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_jh_000082.html
- 5) 国土交通省HP：統計改革の推進 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_fri_000026.html