

安全第一の起源

——セイフティ・マンの働きを軸に、1905～1910年——

上野 継義*

R. J. ヤングさんこそ、安全第一の句を作った人である。
記念像が建てられるべきだろう。

——第7回全国安全大会議事録（1918年）¹⁾

目 次

1. 安全第一運動とその担い手
2. 「安全第一」の作者は誰か
3. 「安全第一」の伝播
4. 「安全第一」の布教活動
5. 人命尊重と「安全第一」
6. 結論——「安全第一」の原義

1. 安全第一運動とその担い手

20世紀の初頭、U.S.スティール社の子会社イリノイ製鋼（Illinois Steel Company）南シカゴ製鉄所（South Works）で始まった組織的な安全運動（the organized safety movement）²⁾ は、産業の枠を越えて広く模倣され、運動のスローガン“Safety First”も一緒に伝

播した。この標語は人気を博し、1910年代の進歩とともに、産業企業ばかりか、家庭、学校、教会、政府など、社会全体に広く深く浸透していく。³⁾ くびすを接してイギリスを中心に海外

*上野 継義 (Tsuguyoshi UENO): 京都産業大学教授 (ueno@cc.kyoto-su.ac.jp)。博士 (経営学, 中央大学)。「産業看護婦による移民のアメリカ化——安全運動と訪問看護運動との協働——」『医療化するアメリカ——身体管理の20世紀』平体由美, 小野直子編 (彩流社, 2017); 「ゲーリー判事の人道主義物語——安全運動創成神話の成立・伝播・再生——」『京都マネジメント・レビュー』38号 (2021年3月): 49-84。

¹⁾ Arthur T. Morey's remarks, *Proceedings of the National Safety Council, Seventh Annual Safety Congress, Held at the Hotel Statler, St. Louis, Mo., September 16-20, 1918.*, 8. 全国安全協議会の主催する安全大会の議事録は、以下、NSC *Proceedings*と引用する。なお、第1回大会と第2回大会は、主催団体の名称がそれぞれ異なるゆえ、初出の際に原史料のフルタイトルを記す。

²⁾ 組織的な安全運動について説明しておく。災害予防 (accident prevention) の思想はヨーロッパで早くに生まれていたが、それを管理問題として捉えた点にアメリカ安全運動の最大の特徴がある。①製造部門から独立した強力な権限を有する安全部 (safety department) を組織し、②災害防止活動に専従する安全管理の専門家 (safety men) を登用するとともに、③災害の原因調査ならびに定期的な安全検査を制度化すべく安全委員会 (safety committees) を立ち上げた。この三点セットは安全管理組織 (safety organization) と呼ばれ、このようなマネジメント・システムを通じてなされる体系的かつ科学的な災害防止活動が「組織的な安全運動」である。

³⁾ M. W. Mix, "Report on Manufacturers' Associations as Identified with 'Safety First'," *NSC Proceedings of the National Council for Industrial Safety, Second Safety Congress, Held at the Hotel McAlpin, New York City, September 23 to 25, 1913*, 114; William A. Searle, "'Safety First' in Precept and Policy," *American City* 11, no. 3 (September 1914): 227-30; Edith W. Pierce, "The Philadelphia Carnival and Convention of Safety," *American City* 11, no. 5 (November 1914): 410-11.

で模倣の動きが見られた。日本でもほぼ同時期の大正年間に輸入され、先達が「安全第一」と直訳して、人口に膾炙することとなる。⁴⁾

「安全第一」の母国アメリカにおいて、このスローガンは、いつ、どこで生まれたのか。作者は誰か。当時の人びとはこの標語にいかなる思いを託し、どのように受けとめたのか。本稿の目的は、「安全第一」の起源を突きとめるとともに、これら一連の基本的な問いに答えることによって、この標語について理解を深めることである。

ここで考察するのは「安全第一」という標語の起源であるが、これが組織的な安全運動の起源と不可分の関係にあることは言うまでもあるまい。災害防止活動はこの標語ができる前から存在したし、運動のスローガンは「安全第一」以外にも存在した。その意味では、「安全第一」と安全運動とはそれぞれ別個の歴史があると言えなくはないが、数ある標語の中で“Safety First”は特別の位置を占めていた。この運動が「安全第一運動」と言い換えられたのはこのためである。

この標語を理解するためには、これをスローガンにして推し進められた組織的な安全運動について基本的な史実を押さえる作業が不可欠である。わけても大切なことは、安全運動の担い手は誰か、この問いに真摯に答えることである。同時代の観察者が異口同音に指摘しているとおり、この運動はセイフティ・マン（safety

men）と呼ばれる一群の指導的な安全管理者たちによって牽引された。たとえば、1915年6月の全国社立学校協会（National Association of Corporation Schools）の年次大会議事録に次のような発言がある。

全国安全協議会（National Safety Council）が成功しているのは、この活動の背後にいる人たちの問題関心と行動力のゆえです。キャンベルやヤング、ラルフ・リチャーズ、モーリー、パーマーやウィスコンシン州のC.W.ブライス、この人たちの名前は安全の世界でとても大きな意味を持っています。この偉大なる安全運動の業績は、ひとえにこの人たちが手足となって成し遂げたことなのです。⁵⁾

本稿で重点的にとり上げるのは、この史料に名前が挙がっている初代のセイフティ・マンたちである。わが国の安全管理文献を繙くと、時代に先駆けて「安全第一」を提唱し災害防止活動を先導した人物は、U.S.スチール社（United States Steel Corporation）の会長エルバート・ゲーリー（Elbert H. Gary）判事だという神話がまことしやかに語り継がれている。⁶⁾ この種の神話物語については別稿⁷⁾で

⁵⁾ National Association of Corporation Schools, *Papers, Reports, Bibliographies and Discussions, Third Annual Convention, Worcester, Massachusetts, June 8-11, 1915*, 803. この団体NACSは、大企業に勤める訓練管理者たちの専門家協会として出発したが、時をおかずに「教育」にかかわる管理領域の全体に視野を広げ、メンバーシップの範囲を拡大した。この団体の内部に安全衛生の分科会が組織されたのは、災害防止活動において教育的な手法が重視されていたためである。

⁶⁾ この手の神話を載せている比較的最近の文献をいくつか挙げておく。中央労働災害防止協会編『安全衛生運動史——安全専一から100年——』（同協会、2011）、39；齊藤信吾「産業安全運動100年の歴史」日本損害保健協会『予防時報』244（2011年1月）：15。

⁷⁾ ゲーリー判事の物語は作り話とはいえ、広く信じられているには理由があり、それはそれで別個に検討すべきテーマである。上野継義「ゲーリー判事の人道主義物語——安全運動創成神話の成立・伝播・再生——」『京都マネジメント・レビュー』38号（2021年3月）：49-84。

⁴⁾ アメリカの安全運動をもっとも熱心にとり入れたのがイギリスと日本であり、両国で「安全第一」への熱い思いが共有された。全国安全協議会のとりくみに倣って1916年にロンドン安全第一協議会（London Safety First Council）が発足した。翌1917年にはわが国で安全第一協会が設立される。Frederick L. Hoffman, “Progress of the Safety Movement in Great Britain,” *Safety Engineering* 40, no. 2 (August 1920): 54-62; 内田嘉吉「安全第一主義、人道の為鼓吹」『東京朝日新聞』1916年8月4日；内田嘉吉「安全第一協会設立の大急務」『実業之友』19巻17号（1916年8月15日）：19-22；小田川全之「工業と安全第一」『安全第一』1巻2号（1917年5月）：10-16。

検討することとし、ここでは安全運動の実際の担い手であるセイフティ・マンの働きに焦点を絞る。彼らのほとんどは20代から30代の若者であり、安全管理の専門家として自己形成しようとしていた。⁸⁾ なお、史料の冒頭で言及されている全国安全協議会 (NSC) は、1913年に創設されたセイフティ・マンたちの専門家組織であり、アメリカ安全運動の中央団体へと急成長していくことになる。⁹⁾

分析視角と史料 分析に際しては、セイフティ・マンの思想と行動に即して、「安全第一」というスローガンの果たした役割やこの標語に託された思いをすくい上げる。およそ思想史研究にあっては、マックス・ヴェーバーが指摘しているとおおり、思想がその担い手の行為を介して現実の歴史過程にいかなる影響を及ぼしたのか、活ける力として機能したのか否かに着目する必要がある。「安全第一」という思想についても同様である。当該思想がどのようなかたちで行為への実践的な起動力へと転化していったのか、この点を押さえることなく闇雲に史料に当たっても、「安全第一」の用例を単に羅列するだけに終わることであろう。セイフティ・マンたちは、「安全第一」のスローガンを掲げることによって、人びとの行為をどのように作りかえようとしたのか、この標語によって何を伝

達しようとしたのか、これらの問いに答える方向で「安全第一」の意味と働き、言葉のもつ力を観察する。

史料としては、技術者団体の機関誌のほか、危険産業の代表である鉄道業、鉱山業、鉄鋼業の業界誌を重点的に調査した。安全管理文献と呼ぶべきものは19世紀には存在せず、業界誌が広くマネジメント全般について記事を載せていたからである。とくに鉄道業の業界誌を網羅的に調査することにより、“safety first”の用例を19世紀にまで遡ることができた。アメリカ最初の近代産業企業があらわれた鉄道業は、従来の研究において、先進的なマネジメントの生源地として位置づけられてきたが、19世紀を通じて危険産業の代表でもあり、産業安全の視点からマネジメントの性格を再検討しなければならないだろう。¹⁰⁾

セイフティ・マンひとりひとりの働きを浮き彫りにする上では、NSC主催の安全大会議事録と一連の文書史料が役立った。上の引用史料に名の挙がっているロバート・J. ヤング (Robert J. Young) についてはNSC文書とハーヴァード大学ベーカー図書館所蔵のU.S.スティール社災害担当管理者会議議事録、C.W.プライス (C. W. Price) についてはウィスコンシン産業委員会文書¹¹⁾、およびインタナショナル・ハーヴェスター社 (International Harvester Company) の創業家一族が残したマコーミック・ファミリー文書、安全運動の発祥地イリノ

⁸⁾革新主義運動の担い手が年齢的に「非常に若かった」ということは早くから指摘されているが、この特徴は安全運動にも当てはまる。ただし、初代のセイフティ・マンの中には比較的上の年代の人もいた。生没年が分かる場合は併記する。George E. Mowry, *The Era of Theodore Roosevelt and the Birth of Modern America, 1900-1912* (New York: Harper & Brothers, 1958), 85-86.

⁹⁾NSCの本部がイリノイ製鋼のシカゴ本社内に開設され、公式に活動を始めたのは1913年10月13日である。それから10ヶ月後の翌1914年8月14日の段階で、731名の会員登録があり、毎月およそ倍する勢いでメンバーが増えていた。合衆国内のほぼすべての州、および、カナダから10名、英国から4名の会員がいた。W. H. Cameron, “Secretary’s Report, August 14, 1914,” *NSC Proceedings* 3 (1914), 16.

¹⁰⁾アメリカ鉄道業の安全問題については次の研究があるが、註14に記すとおり、技術史アプローチの問題性がある。Mark Aldrich, *Death Rode the Rail: American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2006); Mark Aldrich, *Back on Track: American Railroad Accidents and Safety, 1965-2015* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2018).

¹¹⁾Wisconsin, Department of Industry, Labor and Human Relations, Subject files, 1911-1975, State Historical Society of Wisconsin, Madison, Wisconsin. DILHRと引用する。

イ州のセイフティ・マンについてはイリノイ製造業者協会文書が情報量豊富であった。

なお、セイフティ・マンのほとんどは無名の人たちである。彼らの生涯を復元するのは、ごく少数の例外をのぞいて、容易でない。業界誌や管理専門誌に掲載されている個人消息欄の記述を丹念に拾い集める作業を積みかさね、比較的登場頻度の高いおおよそ80名のセイフティ・マンについて個人名ファイルを作成してみたが、R.J.ヤングやC.W.ブライスのような重要人物についてさえ依然不分明な点が少なくない。

「安全第一」の起源に関する先行研究には、ダイアン・ベネットとウィリアム・グレイブナーの論説がある。¹²⁾ グレイブナーは炭鉱業研究の専門家であり、この面での史料探査は秀逸だが、デジタル・アーカイヴズとインターネットが利用可能となった今日の研究環境の中で見ると、不十分さは否めない。専門家協会の大会議事録や業界誌は量的に膨大なものであり、これらを網羅的に調べ上げる作業が不可欠であるが、アメリカの外に住む研究者が、この種の研究テーマにおいて米国の研究者に肩を並べて取り組めるようになったのもITのおかげである。

安全運動史再考 私は安全運動の歴史研究に早くから取り組んできたが、このたび再検討しようと思いついたのには、大きく三つの理由がある。ひとつは、いま述べたとおり、過去10年間に発達した新しい研究環境によって、参照すべき既刊文献のほとんどを閲読することが出来るようになったことである。

二つ目は研究史にかかわる。安全運動史の研究はこれまで等閑に付されてきた感がある。1910年代に急成長したこの運動は、時代の能率運動（efficiency movement）と人気を二分

し¹³⁾、影響力の深度においてそれに勝るとも劣らない歴史現象であったにもかかわらず、アメリカの通史においても革新主義期に関するモノグラフにおいても、ほとんど取りあげられてこなかった。このような研究史上の欠落を埋める必要がある。私が安全運動の研究をはじめた1990年代の初め頃、内外いずれにおいてもこの分野の研究は皆無に近かった。90年代の終わりになってようやくアメリカでも研究書が出版されたが、技術史アプローチに偏っており、それゆえのメリットはあるものの、労使関係への問題関心を欠くことによる認識の偏りに目を瞑るわけにはいかない。¹⁴⁾ 安全運動は労務管理運動であり、また社会統制の道具にもなりうる。こうした側面の分析がこの運動の理解にとって不可欠であり、私の専門とする経営史および労働史の視座から安全運動史をまとめておく必要があると感じている。

三つ目は、わが国の安全管理分野で広く信じられている神話物語の問題性にかかわっている。安全運動の創成や「安全第一」の起源に関するわが国固有の神話物語が今日なお復唱されてお

¹³⁾Melville W. Mix, "Safety as an Asset to Manufacturers," *NSC Proceedings* 3 (1914), 267-276.

¹⁴⁾Mark Aldrich, *Safety First: Technology, Labor, and Business in the Building of American Work Safety, 1870-1939* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997). 同書は、災害防止活動の技術的側面に主たる関心があり、アメリカ産業はかくも安全になったという脳天気な結論を導いている。セイフティ・マンの働きが理解されておらず、安全管理組織の重要性が把握されていないために、安全運動を突き動かした力学を捉えそこなっている。これに対して、ロズナーとマーコウィッツらの研究は、労働安全衛生問題を労使関係や労働史の観点から再構成している。アラン・ブランドの書評にある通り、1960年代から70年代に興隆した「新」労働史学は「労働者の世界」を浮き彫りにしたものの、労働者が経験した最大の苦難とも言うべき労働災害にはまったく関心を示さなかった。それを埋める方向性を指し示したのがロズナーらの研究である。David Rosner and Gerald Markowitz, eds., *Dying for Work: Workers' Safety and Health in Twentieth-Century America* (Bloomington: Indiana University Press, 1987); Allan M. Brandt, "Exploring the Dangerous Trades," *Reviews in American History* 17, no. 1 (March 1989): 101-7.

¹²⁾Dianne Bennett and William Graebner, "'Safety First': Slogan and Symbol of the Industrial Safety Movement," *Journal of the Illinois State Historical Society* 68, no. 3 (June 1975): 243-56.

り、それにはそれなりの理由があるとはいえ、これが真摯な歴史研究に対する精神的な障害物になっていることは否めない。この手の物語のあらゆるパターンをひとつ残らず取りあげて、その成り立ちを辿り、神話がまさに神話であるゆえんを解き明かす必要があると考えるに至った。そのためにはまずもってアメリカにおける“Safety First”の発祥とその意味について、基本的な史実を押さえておく必要があるだろう。さっそく“Safety First”の起源探査の旅に出ることにしよう。

2. 「安全第一」の作者は誰か

ロバート・J.ヤング 「安全第一」の標語を作ったのは誰か。南シカゴ製鉄所の安全検査主任 (Chief Safety Inspector) ロバート・J.ヤングである、これがセイフティ・マンたちの共通認識であった。本稿冒頭に掲げた引用句は、それを証す史料のひとつであり、少なくとも1920年代の始め頃まで、セイフティ・マンの間では周知のことがらであった。アメリカの管理運動を牽引してきた高名な専門誌『エンジニアリング・マガジン』が、イリノイ製鋼の安全月報を「“安全第一” 宣伝の古典」と言及していることも、傍証としてつけ加えておこう。¹⁵⁾

しかしながら、この標語の起源について確かなところは判っていない。風説や神話の類は数多あるが、作者も使用開始年も使用形態も不明なままである。

まずは起源探査の手がかりとして、NSC文書に収められている史料を紹介してみたい。NSCの発行する『全国安全ニュース』1938年7月号に、「安全第一」の作者は誰かと尋ねる質問に同誌編集部が答える記事が掲載された。すると、かつてイリノイ製鋼で働いていたセイフティ・マンから体験談が封書で寄せられ、これ

に対してNSCの最高責任者ウィリアム・キャメロン (William H. Cameron, 1877-1963) が礼状をしたためている。一連のやり取りから組織的な安全運動の発祥地南シカゴ製鉄所における20世紀初頭の風景が浮かび上がってくるので、これらの書簡をまずは丁寧に辿ってみよう。

この時の質問主は広告業界誌『プリンターズ・インク』の出版元である。「安全第一」の歴史についてしばしば尋ねられており、わが社の記録には標語作家として高額の報酬を得ていたG. H.パリン (G. Herb Palin) の作だとあるが、実際のところどうなのか教えてほしい、という質問である。『全国安全ニュース』編集部は、この標語の起源は深い霧の中にあり、巷に流行る歌謡の作者を探すようなものだと受け流しているが、次のように言葉をついでいる。

このスローガンが一般的な用法を越えるものになったのは1910年頃だと思う。その作者はイリノイ製鋼の故ロバート・J.ヤングだと言われてきた。彼はそれを受けいれたと記録されている。

もしもパリンがこのスローガンで報酬を得ていたとしたら、それは全国安全協議会からではない。実のところ、このスローガンを当協議会で公式に使用したことは一度もないし、長らくこのスローガンは不評だった。言葉にうるさい批評家たちが言うには、安全がつねに最初に来るわけではないし、臆病者のスローガンであり、あまりにも多くの人が一般的な生活信条にしており、製鋼所や鉄道の運営にとって不可欠のルールというにとどまらない、と。

このスローガンの出所に関する主張にはなにかしら疑念が付きまとう。たぶん無名の人の発案であり、永遠に知られることはあるまい。あるいはまた、二、三の人が同時に同じアイデアを思いついたというのも

¹⁵⁾ “Editorial Comment,” *Engineering Magazine* 47, no. 5 (August 1914): 738.

ありそうな話だ。¹⁶⁾

この記事の内容は、後述のとおり、キャメロンによって否定されることになるが、しかし重要な事実を語っていると読むこともできる。1938年の段階では、『全国安全ニュース』の編集部でさえ、ロバート・ヤングの名を聞いてはいたが、本当のところはよく分からないと考えていたことである。また、このスローガンの出所については信憑性に疑念のあるさまざまな説が出まわっていたので、それらをまとめて片づけてしまおうとの意図も見え隠れしている。

NSCがこの標語を公式に使用したことが一度もないという点も押さえておきたい。これはNSCに限らず、アメリカの安全運動全体に言えることであるが、標語の利用はすべて個々の企業、個々の事業所の判断である。わが国では安全運動の標語として「安全第一」だけが輸入されたために、災害防止活動は「安全第一」を掲げておこなうものだとの思い込みがあるように見うけられるが、アメリカにはそのような考えは皆無である。たとえば、NSC主催の第4回安全大会（1915年）では、NSCで作成した冊子「安全キャンペーンの立ち上げ方」が披露された。読み上げたのはキャメロンである。立ち上げ手順の第7番目に、標語を選びなさい（select）とあり、サンプルが挙げられている。すなわち、“Be Careful.” “A Safe Shop.” “No Accidents.” “Boost for Safety.” “Stop Accidents.” “Safety First.”とある。「安全第一」も数ある標語のなかのひとつであり、要はなにを使ってもよかったのである。¹⁷⁾ さて、話

を戻そう。

『全国安全ニュース』のこの記事を見てNSCに手紙を寄せた人がいる。1908年11月1日に南シカゴ製鉄所の安全部に入り、ロバート・ヤングの下で働いていたO.F.ネイディンガー（O. F. Gnadinger）という人物である。彼は南シカゴで働いた後、イリノイ製鋼傘下の鉄道会社エルジン・ジョーリエット&イースタン鉄道（Elgin, Joliet and Eastern Railway Company）に移った。私がこれまで調べてきた中で、南シカゴ製鉄所の安全部に最も近い人のひとりである。彼は、ロバート・ヤングのことが忘れ去られていることに口惜しい思いをしており、自己の体験談を交えて次のように綴っている。

あの時 [1908年] 「安全第一」のスローガンは南シカゴ製鉄所とイリノイ製鋼の他の製鉄所で広く使われていました。この標語はまたユナイテッド・ステイツ・スチール・コーポレーションの子会社でも広く使われるようになった。私たちの製鉄所の便箋にこのスローガンが刷り込まれていたほか、製鉄所全体に安全標識が掲げられ、その一番上にこの標語がさまざまな言語で記されていました。この標語は少なくとも3年前から使われていたと記憶しています。

安全部に雇用されていた人たちは、このスローガンはヤング氏が始めたものだとあたりまえのように思っていました。この考えがどのように閃いたのかを彼が説明してくれた時のことをはっきり覚えています。標識が作られて製鉄所全体に貼り出され、そこには次の言葉が順に並んでいました。

安全（SAFETY）

品質（QUALITY）

コスト（COST）

生産量（TONNAGE）

¹⁶⁾ “Safety First,” *National Safety News*, July 1938, 32.

¹⁷⁾ “How to Start a Safety Campaign,” *NSC Proceedings* 4 (1915), 721. この情報はわが国安全運動のバイオニアがNSCの文献を紹介するかたちで伝えていたが、おそらく注目されなかったであろう。蒲生俊文『工場災害予防の話』（産業福利協会, 1926）, 114-15, 118; 蒲生俊文『労働管理』（巖松堂書店, 1928）, 227; 蒲生俊文『新労働管理』（産業衛生講座第一巻（保健衛生協会, 1937）, 302-3.

このようなサインの目的は明らかであり、工場の運営に当たって「安全」が第一に考慮されるべきだ、と。こうしてスローガン「安全第一」のアイデアがヤング氏に閃き、安全部のレターヘッドに最初に用いられました。

このスローガンは新鮮みが失われたと認めるのにやぶさかではありませんが、当時はその目的に寄与したのです。この標語の作者はロバート・J.ヤングに帰せられるべきだと思います。氏は産業災害防止活動のパイオニアとしての栄誉をまったくと言ってよいほど受けておられません。¹⁸⁾

ネイディンガーの筆は南シカゴ製鉄所の細部に及んでいるように見え、信憑性の高さを印象づけるが、彼が安全部に入った1908年11月、イリノイ製鋼傘下のすべての製鉄所に安全管理組織がゆきわたった後であり、彼の記憶が必ずしも南シカゴ製鉄所の最初期の事情を伝えるものではなく、以下に述べるように、創作の可能性が否定できない。第一に、「安全第一」の下に“quality-cost-tonnage”の文字を配した看板が使われたのは、南シカゴ製鉄所ではなく、ミルウォーキー製鉄所 (Milwaukee Works) である。この看板の写真がイリノイ製鋼の『安全月報』に掲載されている。¹⁹⁾ そもそもロバー

¹⁸⁾O. F. Gnadinger to National Safety News, July 7, 1938, National Safety Council files.

¹⁹⁾Illinois Steel Company, “Signs of the Times,” *Safety Bulletin*, no. 26 (April 1914): 7. 同じ写真がアメリカ鉄鋼協会の『月報』に掲載されたロバート・ヤングの講演記録にも挟み込まれている。こちらにはミルウォーキー製鉄所の写真であるとの説明がないので、これを見た人は南シカゴの写真だと誤解する可能性がある。ネイディンガーはこの写真を見て物語を作ったのかも知れない。Robert J. Young, “How to Reach the Man and Reduce Accidents,” *Monthly Bulletin of the American Iron and Steel Institute* 2, no. 4 (April 1914): 100. なお、ミルウォーキー製鉄所のこの珍しい看板の情報が誤解されて日本に伝わり、「安全第一、品質第二、生産第三」という標語が創作されることになる。これについては別稿を予定している。

ト・ヤングは「安全第一」の標語の起源についてほとんど何も語っていない。彼がミルウォーキーで講演した折、この大看板に言及しているものの、機械工場の上に設置された「安全第一」のサインが労働者の家からもよく見えると述べたにとどまる。²⁰⁾ なお、この講演会の様子は、主催者である地元の製造業者協会の機関誌でも報じられているが、「安全第一」の標語にはまったく言及がない。²¹⁾ ヤング本人が「安全第一」の起源について語ったとの言い伝えがひとつだけあるが、それは後述する。第二に、ネイディンガーは複数の経営目標を並べて安全が第一だとしており、「安全第一」を序数詞と受けとめているが、これはロバート・ヤングの直弟子アーサー・H.ヤング (Arthur H. Young, 1882-1964) の理解と相容れない (結論で述べる)。なお、この書簡の文言を信じるなら、南シカゴ製鉄所で安全部が創設された1905年に「安全第一」がすでに使われていたことになるが、その物的証拠となるレターヘッドは残っていない。ネイディンガー書簡の内容については、以上のような疑念が残る。ロバート・ヤングの業績を顕彰したいとの気持ちが優り、話を盛っているのではあるまいか。このことを確認して先にすすもう。

この手紙にキャメロンが返書を認めている。キャメロンはNSCの創設メンバーのひとりであり、安全運動の歴史を体現する人物である。長年NSCの事務局長をつとめ、この時の彼は“Managing Director”の肩書を有していた。NSCの仕事のいっさいを統括する最高責任者

²⁰⁾*Reaching the Men and Reducing Accidents*, Illustrated Address Delivered by Robert J. Young before the Merchants and Manufacturers Association, Feb. 16th, 1914, Milwaukee, Distributed by the National Council for Industrial Safety, Chicago (Chicago: Stromberg, Allen & Co., n.d), 10.

²¹⁾“How the Illinois Steel Company Reduced Accidents,” *Civics and Commerce*, old ser. no. 77, new ser. no. 43 (January 1914): 15.

である。彼は述べている。NSCの出版物のすべてを印刷にまわす前にチェックすることはとてもできない相談だが、もしも『全国安全ニュース』に載ったくだんの記事をまえて見ていたなら、掲載を差し止めていた、と。そして次のように続けている。

数年前に「安全第一」のスローガンの創案者についていくつか気になることがありました。たとえば、ワシントンの連邦鉱山局安全部の長を務めておられた故H. R. ウィルスン氏がその作者だということです。私にとっては標語の起源についてロバート・J.ヤングとの会話を忘れることができません。ヤングさんはとても謙虚な方でご自分のことを語りませんでした、あのフレーズを使っていたと仰っておられました。——「安全こそこの工場の最重要事であるべきだ（Safety should be the first consideration of this plant）」と。このフレーズが彼とイリノイ製鋼で使われる過程で「安全第一」という二語に約められる数年前のことです。ヤングさんはこの言い回しを最初に使ったとは仰いませんでしたが、もしもこの言葉を使いはじめた人をひとりだけ挙げよといわれたなら、ロバート・J.ヤングその人だと思います。

私は私信の中でも、公的なスピーチにおいても、あの句の創案者としてロバート・J.ヤング氏の名をつねに挙げています。確かにこれまでにその創案者として不動の地位を築いた人はひとりもいないのですが。

あなた同様、私にも思い出があり、この句が広く知られるようになったのは1909年で、私は自分の最初の仕事でそれを使っていました。²²⁾

²²⁾W. H. Cameron to O. F. Gnadinger, July 8, 1938, National Safety Council files.

キャメロンがネイディングーの気持ちを汲み取るかたちで返書を認めているのは文面からひしひしと伝わってくる。したがってこの書簡を歴史資料として用いるためには、そのことを押さえた上で読解しなければならない。ロバート・ヤングが安全運動のパイオニアとして記憶されていない点に同意しつつも、「安全第一」の創案者として不動の地位を築いた人はひとりもないと付言しており、またロバート・ヤングが自分のことをまったく語らなかったとも述べている。この手紙の表面的な主張とは裏腹に、たとえヤングを「安全第一」の創案者としたところでこの人の業績を顕彰することにはならないとキャメロンは内心思っていたのではあるまいか。というのはこのような顕彰の仕方、つまり「安全第一の父」なる称号を与えることによって記憶にとどめようとの顕彰スタイルこそ、これまでも繰り返しおこなわれてきたことだからである。実際アメリカには「安全第一の父」が何人もいる。このようにみえるとキャメロンはネイディングーへの配慮から表向き『全国安全ニュース』編集部の記事を否定したが、結局のところ編集部と同じような見解を内心もっていたことになる。

もひとつ史料を紹介しておこう。NSCの文書ファイルには、1931年に同様の質問に答えた協議会の図書館員の手紙が収められており、そこにはロバート・ヤング本人からの伝聞情報が記されている。それによれば、ヤングの台詞“Safety should be the first consideration of this plant”を“Safety First”と言い換えるようになったのは南シカゴの労働者たちだけというのである。²³⁾ この史料も額面どおりに受け取ってよいかどうかなんとも判断がつかかねる。同時代の政府調査によれば、安全運動はその開始

²³⁾Mary Wells to T. H. Carrow, April 28, 1931, National Safety Council files. 受信者Carrowはペンシルヴェニア鉄道の安全監督。

当初南シカゴの労働者からも不信の目で見られていたとあり²⁴⁾、そのような労働者が「安全第一」の標語を案出したであろうか。おそらくヤングは同様の質問を繰り返し受けていたに違はなく、労働者の手柄にしておけば、この手の質問から解放されると思っていたのかも知れない。なお、労働者が「安全第一」をどのように受けとめたのかを知る手がかりはほとんどない。南シカゴの「労働者の立場から見た安全」について語る論説があるが、この文章には安全委員会活動を通じて積極的に改善提案をあげるようになった労働者の姿が描かれており、「安全第一」にも好意的な感情が綴られている。²⁵⁾ このような資料があるとだけ記しておく。

イリノイ製鋼のセイフティ・マンはこの標語の発祥について、最終節で紹介するように神話物語を創作しているが、それを除けばほとんどにも語っていない。彼らの目標は、自分たちの編み出した安全運動の組織的なやり方を普及することであり、標語はそのための手段に過ぎなかった。先のキャメロン書簡にあるとおり、1909年には「安全第一」の標語は南シカゴ製鉄所の外にも伝わっていたが、いつ使いはじめられたものなのかは、いまのところ史料的な手がかりがない。ロバート・ヤングの薫陶を受け、彼の後を襲ったA.H.ヤングは後年次のように述べている。「早くも1847年に安全パンフレットを発行する企業があり、また『安全第一』の訓戒が聖書の時代にさかのぼることもよく存じておりますが、産業安全の組織的な手法 (organized means of industrial safety) が最初に生まれたところはイリノイ製鋼の南シカゴ製鉄所であり、およそ15年前のことです。」A.H.

²⁴⁾ U. S., Congress, Senate, *Report on Conditions of Employment in the Iron and Steel Industry in the United States*, vol. 4: *Accidents and Accident Prevention*, S. Doc. 110, 62 Cong., 1st sess. (Washington, D. C.: GPO, 1911-1913), 179.

²⁵⁾ George Shepherd (South Works, Illinois Steel Co.), "Safety from the Viewpoint of the Workman," *Safety Engineering* 29, no. 1 (January 1915): 60-62.

ヤングが「安全第一」の起源を神話的な過去へと持っていったのは、その出所が彼にも分からなかったからではあるまいか。なにはともあれ標語よりも管理実践を重んじていたことだけは確かであり、「組織的な安全運動を採り入れたところはどこでも、例外なく」驚異的な災害発生率の低減が現実のものになった、と述べている。²⁶⁾

「安全第一」の標語が鉄鋼産業の枠を越えて広く知られるようになってからも、ロバート・ヤングは相変わらずこの標語について言葉少なだった。1912年の鉄鋼業界誌に載った彼の論説はイリノイ製鋼とU.S.スチール社の災害防止活動について詳細に論じたもので、大判の業界誌の紙面で10ページにも及ぶ異例の長さだが、ただの一度も「安全第一」の標語に触れていない。²⁷⁾ なお、珍しく「安全第一」の言葉を多用している論説もあるが、これらの文章では、標語を刷り込んだ葉巻、帽子、掲示板、夕食会のタイトルなど、現場における安全活動の細部について具体例を挙げて説明する中で言及されているだけで、この標語の由来について何かを語っているわけではない。²⁸⁾ ここでも実践を重んず

²⁶⁾ "Chicago and the Safety Movement," *Safety Engineering* 42, no. 5 (November 1921): 231. セイフティ・マンの中でほぼその全生涯を迎えることが出来るのはアーサー・ヤングくらいである。1930年代にU.S.スチール社の労務関係管理担当副社長の地位に登り詰めたために(本人にとっては苦い経験であったが)、比較的史料が多く残された。上野継義「アーサー・H. ヤングとその時代——職場文化と職業意識に即して、1882~1905年——」京都産業大学『経済経営論叢』33巻4号(1999年3月): 201-22. なお、安全第一の起源を新約聖書に求めている文献はわが国にもあるが、聖書の時代に文字通りこの標語が使われていたと述べているわけではない。中松盛雄「安全第一に就て=四月三日第一回総会に於ける講演=」『安全第一』1巻2号(1917年5月): 17-24.

²⁷⁾ Robert J. Young, "Accident Prevention in Steel Plants," *Iron Age* 89 (January 4, 1912): 30-40.

²⁸⁾ Robert J. Young, "Our Foreigner; What We Are Doing to Help Him Help Himself," in *Proceedings of the First Co-Operative Safety Congress, Held under the Auspices of Ass'n of Iron and Steel Electrical Engineers, Milwaukee, Wis., Sept. 30th to Oct. 5th, 1912* (n.d. [1912]), 304-5; Robert J. Young, "Efficiency in Accident Prevention," *Efficiency* 1, no. 2 (October 1913): 8-12; Young, "How to Reach the Man and Reduce Accidents," 91-101.

る姿勢が一貫しているが、どうやら「安全第一」の最初の使用例というのは、葉巻や帽子のロゴとして使うなど、日々の安全活動における細かな工夫の中にあったのかも知れない。

以上に紹介してきたNSC文書および関連史料から確言できるところをまとめておこう。「安全第一」という言葉を組織的な安全運動の標語として最初に用いたのがイリノイ製鋼南シカゴ製鉄所だということは、同時代人の証言から間違いのないところである。そして標語の作者は誰かとの問いについては、少なくともセイフティマンの仲間うちでは、ロバート・J. ヤングの創案になるというのが定説となっていたが、ヤング本人および彼に最も近いところにいたA.H.ヤングら直弟子筋は何も語っていない。使用開始年は、1905年との証言はあるものの、いまのところ物証を欠いており、確かに言えることは1909年にはイリノイ製鋼の外にまで伝わっていたことである。

19世紀の「安全第一」 1970年代の半ばに安全運動に関する学問研究がはじまり、「安全第一」の標語が19世紀に使われていたことが発見された。²⁹⁾ 1882年4月14日付け鉄道業界誌 *Railroad Gazette* の投書欄に、ニューヨーク市 & ノーザン鉄道 (New York City & Northern Railroad) が “Safety First—Then Speed” というスローガンを自社の掲示板に載せて注意を喚起していたとの記事がある。³⁰⁾ また1904年の史料に、ウェスト・ヴァージニア州に鉱区を所有するデイヴィス・コール & コーク社 (Davis Coal and Coke Company) が “Safety First, Economy and Out-

²⁹⁾ National Safety Council, Inter-Office Correspondence, “Memo to Mrs. Mary J. Busch, Lukens Steel Company,” May 7, 1974, National Safety Council files; Bennett and Graebner, “Safety First,” 246.

³⁰⁾ F. S. Gannon to the Editor, April 5, 1882, *Railroad Gazette* 14 (April 14, 1882): 219. 類似の標語は, “Editorial Announcements [On the Norfolk & West-ern],” *Railroad Gazette* 24 (June 3, 1892): 412.

put Secondary Considerations” を自社のモットーとして掲げていた。³¹⁾ つまり、組織的な安全運動という条件にこだわらず, “Safety First” の文言だけに着目するなら, 早くに使われていたわけである。

作者不詳の格言 私の調査結果を記しておく。災害多発産業の代表である鉄道業の業界誌および技術系専門誌を網羅的に調べてみたところ, 「安全第一」は古諺であるとの記述を見つけた。1884年の記事に, 古く信頼にたる格言として「疑いのある時は常に安全第一 (safety first in all cases of doubt)」の句が記されている。³²⁾ 同様の台詞は鉄道技術者の心構えを記した文書や鉄道従業員の服務規程に使われている。³³⁾ これが最重要なルールだとする会社もある。³⁴⁾

また, “safety first” は一般名詞としても用いられていた。たとえば, 鉄道会社のビジネスのやり方に苦言を呈する投書にこう記されている。新設の会社の中には, 豪華な客車にばかりお金を使い, 保線を蔑ろにして脱線事故を起こし, 人命を危険にさらしているところがある。これに対して, わが国のもっとも成功している鉄道は「経済性について研究し, 安全を第一とし, 贅沢とエレガンスを後回しにしている

³¹⁾ J. F. Healy, General Superintendent, Davis Coal and Coke Company, to Jerry Westlake, State Mine Inspector, W. Va., April 11, 1904, in *Twenty-Third Annual Report, Coal Mines in the State of West Virginia, U.S.A., for the Year ending June 30, 1905* (Charleston: Tribune Printing Co., 1906), 342-43.

³²⁾ Edwin A. Hill to the Editor of the *Railroad Gazette*, February 12, 1884, in *Railroad Gazette* 16 (February 15, 1884), 121. 原文はイタリック体で強調されている。

³³⁾ W. deSanno, “Young Engineer,” *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 7, no. 6 (June 1873): 246; “The New Railroad Rules: Questions to Be Answered by the N.Y. L. E. & W. Train Men,” *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 22, no. 5 (May 1888): 431-32.

³⁴⁾ “Justice to the Dead,” *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 17, no. 12 (December 1883): 647-49.

(looking out for safety first and luxury and elegance afterward)」会社なのだ、と忠告している。³⁵⁾ このほかにも旅客輸送の安全性、ブレーキ調整の不十分さ、機械類のメンテナンスなど、さまざまな問題にからんで“safety first”の語が使われており、いまのところ文献的に溯れる最古の例は1873年である。³⁶⁾ また、19世紀の鉄道業界誌や保線技術者協会の大会議事録にはロバート・ヤングの台詞“Safety should be the first consideration”と同型の表現も多用されており、古いところでは1846年に溯ることができる。³⁷⁾

以上の調査から次のように言えるだろう。「安全第一」は作者不詳の格言であり、1870年代以降の鉄道業において使用頻度は高くないものの、警句として流通していた。また、つねに

「安全第一」と約めた表現ではないにしても、それにつながる言葉使いが鉄道技術者の心構えや鉄道従業員の服務規程に盛り込まれていた。鉄道事故が多発していた時代環境の中で、自然と人びとの口をついて出た言葉が「安全第一」であったといえるだろう。ここでは「安全第一」という表徴とその初出の時期や使用頻度、使用場面についてのみ着目しているが、この表徴の背後に「生命と財産の安全」を「公衆の権利」として位置づける公共サービスの理念のあったことは、後段でとりあげる(第4節)。なお、19世紀鉄道業における「安全第一」の用例は寥寥たるものであり、これがそのまま20世紀における組織的な安全運動の標語「安全第一」につながったと考えることは出来ない。

このように見てくると、「安全第一」の起源に関するセイフティ・マンの共通理解は1910年代に構築された新しい信仰だということになる。ただし、次の事実は記憶にとどめておかなければなるまい。このような起源探査の努力が繰り返しなされ、膨大な量の業界誌のバックナンバーを繰って、鉄道会社や炭鉱会社の目立たない標語までが発掘され、類似表現までが仔細に探査されたのはなぜかと問うならば、いうまでもなく「安全第一」が1910年代に組織的な安全運動の標語として一世を風靡し、全米はおろか、海外にまで伝わったからである。そしてこの運動の始動と「安全第一」の普及にとって決定的な役割を果たした人物をひとりだけ挙げよと言われたなら、迷うことなく、ロバート・J.ヤングこの人である。

3. 「安全第一」の伝播

標語「安全第一」は南シカゴを起点にしてどのように広がっていったのだろうか。1906年から1910年までの最初期の様子を明らかにする。1911年に入ると各州で労働者災害補償法(workmen's compensation laws)が制定さ

³⁵⁾ Wm. S. Huntington to the Editor of the Railroad Gazette, “Accidents from Spreading of Rails—Saving Cinders,” *Railroad Gazette* 14 (February 10, 1882): 81.

³⁶⁾ “Power Brakes in Congress—National Accident Reports,” *Railroad Gazette* 5 (February 22, 1873): 72-73; “History of the Cunard Line,” *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 11, no. 1 (January 1877): 5-6; “The Discomforts of Summer Railroad Travel,” *Railroad Gazette* 12 (July 9, 1880): 369; “Hand Brakes on Freight Trains,” *Railroad Gazette* 23 (August 28, 1891): 601; J. N. Barr, “Lubrication,” *Railroad Gazette* 24 (December 2, 1892): 898-99. なお、産業安全の分野に視野を限定せず、“safety first”という言葉の用例だけを拾っていくならば、もっと早い時期にまで溯ることが出来そう。たとえば、銀行業の事業に関連して、1855年の文献に「安全第一」という表現につながる用例が見いだされる。Thomas B. Hall, *Gold and the Currency: Specie Better than Small Bills* (Boston: Evans and Plumber, 1855), 7.

³⁷⁾ “Safety of Passengers on Railroads,” *American Railroad Journal* 19, no. 500 (January 24, 1846): 57; “Ticket Commission,” *Railroad Gazette* 6 (January 3, 1874): 2; O. F. Jordan, “Report of the Committee on Labor on Tracks,” in Roadmaster’s Association of America, *Proceedings of the Seventh Annual Convention, Denver, Col., September 10-12, 1889* (Rushville, Ind.: Republican Co., 1890), 56; C. P. R. to the Editor, September 8, 1890, in *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 24, no. 10 (October 1890): 788.

れることとなり、これが「安全第一」運動の推進圧力となった。そして全国レベルでの最初の安全大会がミルウォーキーで開催された1912年には、「安全第一」が常用語となっていた。本稿ではそこに至る以前の最初期の事情を観察する。

言うまでもないことだが、「安全第一」という言葉だけが独り歩きして全米に広がったわけではない。組織的な災害防止活動の構成要素として、企業から企業へと伝達されたのである。それゆえ「安全第一」がどのように伝えられたのかを復元するためには、安全運動の担い手として自己形成しつつあったセイフティ・マンの働きに即して観察しなければならない。

南シカゴ製鉄所の災害防止活動が個別企業の枠を越えて伝わった経路としては、さしあたり次の二つをおさえておきたい。ひとつはU.S. スティール総合本社の法務部（Law Department）が南シカゴ製鉄所のとりくみに着目したことであり、これが全社的な安全キャンペーンに結びつくことになる。いまひとつは同製鉄所のロバート・ヤングが安全運動の中核になる人たちを育てたことである。彼の「直伝」は企業から企業へと転送され、懇切丁寧な伝達手法はのちのちNSCの“field secretaries”の働きにつながっていく。

U.S. スティール社安全委員会本部の成立

組織的な安全運動の伝播にとって、U.S. スティール総合本社法務部の果たした役割がはなはだ重要である。1906年5月22、23の両日、法務部長チャールズ・マクヴェーグ（Charles MacVeagh）によって、子会社の災害担当管理者（casualty managers）が招集され、安全問題全般について会議がもたれた。それまで各子会社は個々ばらばらに独自の対策を採っている状態であり、しかも事後的なクレーム処理に偏っていた。この会議参加者の中で安全検査員（Safety Inspector）という新時代の肩書を

有していたのは、南シカゴ製鉄所のロバート・ヤングとジョーリエット製鉄所（Joliet Works）のH.B. スミス（H. B. Smith）だけである。両製鉄所は、当時、事後的なクレーム処理から完全に抜け出せていたわけではないが、安全部を組織して災害予防に向けて動きはじめていた。

この会議では、災害予防という新しい考えで対策を採っていたイリノイ製鋼のやり方を他の子会社に移植すべく、「より体系的な安全検査の仕方」について審議された。会議でのやりとりを丁寧に読み進むなら、マクヴェーグがあらかじめイリノイ製鋼のセイフティ・マンたちと事前打ち合わせをしていたのは明らかである。³⁸⁾ 最終的に、事後的なクレーム処理に反省の目が向けられるようになり、1907年には子会社間で災害予防に向けて相互調整がはじまった。そして、1908年4月、ニューヨーク市の総合本社に安全委員会本部（Committee of Safety）が設置されて、中央の情報交換所として機能しはじめると、主要子会社の事業所の末端にいたるまで安全委員会が組織され、安全装置の標準化が急ピッチですすむことになる。³⁹⁾ もちろんこの経緯は会長エルバート・ゲーリーを長とする財務委員会に逐一報告されており、法務部の働きはただちに承認されたと言われている。⁴⁰⁾ ただし、言うまでもないだろうが、財務委員会のメンバーは災害防止活動の素人であり、具体

³⁸⁾United States Steel Corporation, *Minutes of Meeting of Managers of Casualty Departments of Subsidiary Companies of United States Steel Corporation, Held at Office of General Solicitor Charles MacVeagh, May 22 and 23, 1906* (n.p., n.d.), 17, Baker Library, Harvard University, Boston.

³⁹⁾安全委員会本部の役割は、Robert J. Young, “Practicable Safeguards and Means of Preventing Industrial Accidents,” *American Labor Legislation Review* 1, no. 4 (December 1911): 25-44.

⁴⁰⁾Henry Greenleaf Pearson, *A Business Man in Uniform, Raynal Cawthorne Bolling* (New York: Duffield & Co., 1923), 27.

表1 安全委員会本部の構成員、1908年4月

Charles MacVeagh, Law Department, U.S. Steel Corporation	General Solicitor
Charles L. Close, National Tube Co.	
F. B. Dodge, Tennessee Coal, Iron & Railroad Co.	
Stephen W. Tener, American Steel & Wire Co.	Manager Accident & Pension Department
E. H. Windom, Oliver Iron Mining Co.	
Robert J. Young, Illinois Steel Co.	Safety Inspector
W. W. Corlett, secretary	

出典：U.S. Steel, Committee of Safety, *Bulletin*, no. 1 (October 1, 1910); U.S., House, *United States Steel Corporation, Hearings before the Committee on Investigation of United States Steel Corporation* (Washington, DC: GPO, 1912), 3442-43; United States Steel Corporation, *Minutes of Second Meeting of Managers of Casualty Departments of Subsidiary Companies of United States Steel Corporation, Held at Office of General Solicitor Charles MacVeagh, April 9th and 10th, 1908* (n.p., n.d.).

註：右の欄は、第一回および第二回災害担当管理者会議に出席した時の肩書。空欄は出席していなかったことを示している。

的な方針を打ち出すような能力を持ちあわせていなかった。

安全委員会本部は、表1に見るとおり、構成子会社のセイフティ・マンで構成された。同本部の設置から2年間に、およそ5,200件の改善提案が各事業所から挙げられ、そのうち92パーセントが採用され、各子会社に具体的な改善策が示された。1910年には、どこの製鉄所へ行っても、安全委員会が組織され、よく似た安全装置が備えられるようになっていたのである。⁴¹⁾

こうしてU.S.スチールの主要子会社のほぼすべての事業所で安全管理体制が整うことになったが、災害防止活動をどのようにすすめるかは個々の構成子会社や事業所に任されていた。子会社ごと、事業所ごとに条件が異なるために、

すべてを標準化することなど土台無理な話であった。⁴²⁾ 安全委員会の設置は一斉に進んだが、その性格や機能は事業所ごとにまちまちである。工場設備などの物的環境、職場労使関係のありよう、セイフティ・マンの力量、労働力に占める移民労働者の構成割合や民族構成の違い、製鉄所長の度量、安全部とライン管理者との力関係などさまざまな要因が複雑に絡み、同じ安全委員会は二つとない。たとえば、イリノイ製鋼ゲーリー製鉄所 (Gary Works) の安全委員会はロバート・ヤングの弟子が組織したものが、その運営方法は南シカゴと同じではなかった。⁴³⁾

標語の利用も各子会社、各事業所に完全に任されていた。南シカゴ製鉄所では「安全第一」のほかに“Boost for Safety”も使われた。⁴⁴⁾

⁴¹⁾ “Safety Measures in Steel Works: Recent Results Secured by the United States Steel Corporation,” *Iron Age* 86 (November 3, 1910): 1024. 史料によって、改善提案の件数が違っているが、本文に引用したものがもっとも実際の数値に近いと考えられる。ベイヤーは「切りのいい数字にして、6千件」とし、そのうち93パーセントが採用されたと述べている。David S. Beyer, “Safety Provisions in the United States Steel Corporation,” *Survey* 24, no. 6 (May 7, 1910): 206. 同様の記述は、George H. Bigelow, “Accident Prevention in the American Steel & Wire Company,” *Journal of the Worcester Polytechnic Institute* 15, no. 2 (January 1912): 100.

⁴²⁾ 構成子会社に統一的な安全管理組織を導入しようとの試みは一切なされなかった。Beyer, “Safety Provisions in the United States Steel Corporation,” 206.

⁴³⁾ Kenneth M. Burr, “Organization and Management of Safety Committees,” *NSC Proceedings* 4 (1915), 732-34. 1917年当時のゲーリー製鉄所安全部には英語、クロアチア語、ポーランド語をあやつるスタッフがいて、安全委員会活動でその才を遺憾なく発揮していたという。“Spreading the Gospel of Safety, Gary Works,” *Committees of Safety of the Illinois Steel Company, Safety Bulletin*, no. 61 (November-December 1917): 3.

⁴⁴⁾ Young, “Efficiency in Accident Prevention,” 12.

H.C.フリック・コーク社では“Safety the First Consideration”がメインの標語であり、併せて「安全第一」も使われた。「安全第一」のスローガンを採用するところが多かったとはいえ、標語の利用について上からのコントロールは一切存在しなかった。危険標識も用いられたが、これについても上からの指令は一切なく、各事業所に任されていた。わたしがウェスタン・ペンシルヴェニア歴史協会を訪ねた時には、カーネギー製鋼で実際に使われていた5つの言語で記された「危険」看板が展示されていた。⁴⁵⁾ただし、白地に赤丸の「危険」サインだけはすべての構成子会社で統一され、企業の枠を越えて横模する動きが広がった。英語の分からない移民労働者でもただちに理解できるようにというのが統一の趣旨であった。ただし、最初の統一危険サインは、色取りとデザインが日本の国旗と瓜二つ（白地に赤丸）であったためにわが国から批判が出され、1917年に変更されることになる。⁴⁶⁾

ロバート・ヤングのネットワーク 組織的な安全運動の普及の初期段階において、ロバート・ヤングがはなはだ大きな役割を果たした。彼の功績は、なんとと言っても、自社で開発した安全管理組織はもとより、日々の災害防止活動の細部に至るまで、そのすべてを外部に公開したことである。幾人もの弟子を育てて、関連企業ばかりかU.S.スチール以外の企業にも送り出した。他企業からの問い合わせにも懇切丁寧に対応し、自社開発の安全装置も開示している。

⁴⁵⁾ゲリー製鉄所においてさまざまな危険サインが用いられていたことは同時代の観察者レイ・スタナード・ベイカーの書に記されている。Ray Stannard Baker, *The New Industrial Unrest: Reasons and Remedies* (Garden City, NY: Doubleday, Page, 1920), 138-39.

⁴⁶⁾W. L. Chandler, “Danger Signs and Emblems,” *NSC Proceedings* 6 (1917), 25-37; “National Safety Council’s Universal Emblem,” *Safety Engineering* 33, no. 1 (January 1917): 27.

ヤングの直弟子筋では、インランド製鋼会社 (Inland Steel Company) のJ.C.スミス (J. Claude Smith) の働きを紹介しておこう。1909年から11年まで、ミシガン湖畔に完成して間もないゲリー製鉄所の安全検査員を務めた。世界で最も安全な製鉄所と謳われたゲリー製鉄所の安全管理組織はスミスが手がけたものである。この間にジェネラル・エレクトリック社 (General Electric Company) など全米の大手企業や専門家団体からの訪問を受け入れ、安全運動の手法を伝えている。その後、彼はインランド製鋼に移り、同社のインディアナ・ハーバー製鉄所で災害防止活動を立ち上げることになる。⁴⁷⁾ また、イリノイ製造業者協会 (Illinois Manufacturers Association) の安全委員会の創設に尽力し、4年間その委員長を務め、同州の産業企業に安全運動の手法を伝えていくことになる。⁴⁸⁾

ロバート・ヤングからの直伝は企業の枠を越えて広がった。とくに有名なのが、インタナショナル・ハーヴェスター社とシカゴ&ノースウェスタン鉄道 (Chicago & Northwestern Railway Company) であり、この二社が業界の枠を越えて安全運動のリーダーと呼ばれるようになる。いずれも、南シカゴ製鉄所とほぼ同時期に、災害予防に向けて動いていたが、主力事業

⁴⁷⁾Inland Steel Co., *Safety Bulletin*, no. 7 (August 1913); J. Claude Smith’s remarks, *NSC Proceedings* 7 (1918), 122; “Who’s Who in Safety: J. Claude Smith,” *National Safety News* 2, no. 24 (December 13, 1920): 9.

⁴⁸⁾1913年に「イリノイ州の安全運動のリーダーたち」によってイリノイ製造業者協会のなかに安全第一委員会が組織された。Illinois Manufacturers’ Association, *Nineteenth Annual Meeting, 1916*, pp. 94-96; “Employe Relations of Swift & Company,” *NACS Bulletin* 6 (June 1919): 279-86. 1913年11月7日にイリノイ製造業者協会 (IMA) 財務委員会は、設立されて間もないNSCに協会が関わったとの連絡をイリノイ製鋼のロバート・ヤングから受け取っている。Illinois Manufacturers’ Association, *Minutes of the Board of Directors*, p. 70, Folder 57, Box 2, Illinois Manufacturers’ Association Papers, Chicago Historical Society, Chicago, Illinois.

所がシカゴ地域にあることから、南シカゴ製鉄所の噂を聞き及び、ロバート・ヤングから直接情報を得ることになる。この二社の安全運動を牽引した二人のセイフティ・マンの働きを、節を改めて、順に見ていくことにしよう。

4. 「安全第一」の布教活動

インタナショナル・ハーヴェスター社の福利管理者C.W.プライスは、のちに安全運動の伝道者と言われるようになる。彼のとりくみはマコーミック・ファミリー文書で正確に辿ることが出来る。それによれば、同社の安全運動は、シカゴのマコーミック製作所 (McCormick Works) において機械類に安全装置をとりつけようと計画したことに始まる。プライスは全米の機械メーカーに大量の問い合わせの手紙を書いたが、芳しい返事がもらえず、また安全装置の具体例が示されていたとしても、満足の行くものではなかった。そこでプライスは南シカゴ製鉄所に問い合わせたところ、ロバート・ヤングからの返書に安全装置の写真が同封されており、それをひと目見るや、イリノイ製鋼から全面的に学ぶ決心を固めることになる。1909年8月7日付けロバート・ヤング宛の礼状にはこうある。「わたくしどもはそっくりそのまま複製したいと申し上げたいです。お写真はわが社の委員会にとって非常に有益かつ示唆的でした。写真を送ってくださるとの寛大なお言葉に心から感謝申し上げます。」⁴⁹⁾ 安全装置は自社開発するのが最良の方法だと納得し、機械メーカーへの問い合わせは直ちに中止された。イリノイ製鋼のやり方を参考にしつつ、さらに工夫を凝らした、とプライスは述べている。彼はまた、南シカゴ製鉄所の用意した「とてもよい職場規

則集」にも注目し、それを送ってくれるよう依頼している。⁵⁰⁾ U.S.スティールの御用著述家アルンデル・コッター (Arundel Cotter) の同時代証言によれば、ハーヴェスター社は、U.S.スティール社の安全委員会本部と同じ線で精巧な防災システムを完成させた。先輩企業と完全に歩調を合わせているかに見えるが、言われるがままになっていたのではなく、逆にU.S.スティール社に数々のアイデアを提供していると述べている。⁵¹⁾ なお、イリノイ製鋼のとりくみに学ぶ中で、「安全第一」の標語にも接していたはずだが、プライスはこのスローガンについてなにも語っていない。

プライスは、その後、安全運動の普及に生涯を捧げることとなる。経済学者ジョン・R. コモンズ (John R. Commons) のたつての願いで、1911年からウィスコンシン産業委員会 (Industrial Commission) において同州における災害防止活動の普及と安全規則の策定作業にたずさわることになる。⁵²⁾ 当初はハーヴェスター社が週の2、3日だけ彼を貸し出すかたちをとっていたが、最終的に産業委員会に移籍した。同州の中小の製造業者に対してU.S.スティールとハーヴェスター社で確立した組織的な安全運動の手法を伝えていくことになる。⁵³⁾ ウィス

⁴⁹⁾ C. W. Price to Illinois Steel Company, July 20, 1909, Folder of "Workers Health & Safety," Box 42, Series 2C, Cyrus H. McCormick, Jr. Papers.

⁵⁰⁾ Arundel Cotter, "The Conservation of the Worker," *Engineering Magazine* 45, no. 4 (July 1913): 502-4.

⁵¹⁾ 産業委員会は、労働統計局 (Commissioner of Labor and Industrial Statistics)、労働者災害補償法の運営にたずさわる労災行政機関 (Industrial Accident Board) の権能のすべてを統合した「実験的」色彩の強い組織であり、ウィスコンシン州が他州に先駆けて設置した。多くの研究があるが、さしあたり、F. M. Wilcox and A. J. Altmeyer, "The Wisconsin Idea in Safety," *Annals* 123 (January 1926): 78-85.

⁵²⁾ "General," typewritten manuscript, n.d. [ca. 1911], C661, Box 34, Wisconsin, Department of Industry, Labor and Human Relations, Subject files, 1911-1975, State Historical Society of Wisconsin, Madison, Wisconsin. この文書史料はDILHRと引用する。1911年11月からプライスは週に2日だけウィスコンシン産業委員会に貸し出されることになる。Newspaper release on the appointment of C. W. Price, January 26, 1912, C448, Box 89, DILHR.

⁴⁹⁾ C. W. Price to Mr. [Robert J.] Young, Chief Safety Inspector, Illinois Steel Company, South Chicago, August 7, 1909, Folder of "Workers Health & Safety," Box 42, Series 2C, Cyrus H. McCormick, Jr. Papers, Wisconsin Historical Society.

コンシン産業委員会は、両社で実際に使われていた安全装置の数百枚の写真を、主要都市で開催された産業安全展示会で用いた。プレス・リリースによれば、「いかなる産業の雇主も、これらの展示会で、特殊な機械を被覆するための実際的な方法を見いだすだろう」と伝えている。⁵⁴⁾

プライスが成功した秘訣は、イリノイ製鋼で開発された安全委員会活動の意義を正確に理解していたことと、雇主の協力を取りつけるための方法を定式化したことである。安全委員会という労使の話し合いの場を常設することが、安全運動の成否を左右しており、ひいては「安全第一」の意味をも決定することになった。災害防止のための実効性のある処方箋がない場合、「安全第一」は単なるお題目となり、従業員に対する注意喚起にもっぱら用いられることになってしまう。ウィスコンシン州では産業委員会の音頭で安全規則の策定作業をすすめたが、それでも安全委員会が決定的な役割をはたした。安全規則のたたき台として南シカゴ製鉄所の規則が用いられたが、企業により、事業所により、条件が異なるので、現場の実情に合わせて作業をすすめることになるが、その際必ず労使双方の話し合いの場を用意したのである。⁵⁵⁾

雇主の協力を取りつける方法は、プライスによって「上からの安全」と呼ぶべき行動指針にまとめられた。経営トップの安全運動への熱意と姿勢が災害防止活動の成否を左右していたために、安全教育を最初に施すべき対象は労働者ではなく、経営のトップからはじめなければならない（starting at the top）というわけである。プライスはその具体策をセイフティ・マンの会合で仲間に伝授した。⁵⁶⁾ いかにして雇主

の協力を得るか、その方法についてわたしの教室で話してほしいと、コモンスからの講義依頼をも受けている。⁵⁷⁾

プライスは専門家としての矜持と献身を身をもって証明するタイプのセイフティ・マンであり、身近に接した人はいずれも強い印象をうけた。「第一級のジェントルマン」であり、「物静かで親切」だが「強い性格の持ち主だ」とドン・D.レスコイアー（Don D. Leschoier）は評しており、コモンスは褒めちぎっていた。⁵⁸⁾ この人物が醸し出す独特の雰囲気や経歴の不確かさも手伝って、ウィスコンシン産業委員会の内部でしばしば話題になっていた。産業委員会の事務局長P.J.ワトラス（P. J. Watrous）は知り得た僅かばかりの情報を知人に伝えている。「彼の目指している方向は慈善活動の実際面にあり、いわゆる慈善専門家によって支持されている科学的方法とか理論とかではない。インタナショナル・ハーヴェスター社がシカゴの会社組織ばかりか、シカゴ以外の事業所をも人間化し教化するという厄介な仕事を彼にあたえたのは、プライスの社会問題への関心ゆえだと思われる。」そして次のような個人情報をつけ加えている。「タバコも酒も一切口にしない。結婚しているが子供はいない」と。⁵⁹⁾

⁵⁶⁾ 「上からの安全」という行動指針については、C. W. Price's remarks, NSC *Proceedings* 5 (1916), 114-15; Remarks of Albert Regula, Victor T. Noonan, and Marcus A. Dow, NSC *Proceedings* 6 (1917), 136-37, 619-26, 1094-95; H. A. Nicholl, "Some Methods of Securing and Sustaining the Co-operation of Trainmen in Accident Prevention Work," NSC *Proceedings* 6 (1917), 663-670; M. L. Fellmer, "Safety Organization in the Woodworking and Logging Industry," NSC *Proceedings* 6 (1917), 1119-24; "Starting at the Top," NSC *Proceedings* 6 (1917), 132-33.

⁵⁷⁾ J. R. Commons to C. W. Price, October 17, 1913, C215, Box 16, DILHR.

⁵⁸⁾ Gerd Korman, *Industrialization, Immigrants and Americanizers: The View from Milwaukee, 1866-1921* (Madison: State Historical Society of Wisconsin, 1967), 100-4, 119-20, 123n41.

⁵⁹⁾ P. J. Watrous to B. Rosing, 2 September 1916, C476, Box 89, DILHR.

⁵⁴⁾ Newspaper release, "Madison, Wis. Jan. 26, 1912," C448, Box 89, DILHR.

⁵⁵⁾ "General," typewritten manuscript, n.d. [ca. 1911], C661, Box 34, DILHR.

プライスはセイフティ・マンとして全国的な名声を確立し、1916年9月1日、ウィスコンシン産業委員会を辞してNSCの“field secretary”に就く。このフィールド・セクレタリーというのは、企業の製造現場に向向いて、災害防止活動の立ち上げや強化を支援する人のことであり、ロバート・ヤングが個人的に始めた伝道活動を公式の制度にしたものだと言ってよいだろう。安全管理の専門誌は、これによって「“安全第一”の布教活動を合衆国すべての州に広げることになる」との期待の言葉を添えて、プライスの異動を報じている。⁶⁰⁾ なお、この記事に「“安全第一”の布教」なる言葉が使われているが、プライス自身はこの標語にはまったくと言ってよいほど言及していない。これに対して、「安全第一」に惚れ込んでいたのが次第で取りあげるシカゴ&ノースウェスタン鉄道のセイフティ・マンであり、彼はこの標語の意味形成に重要な役割をはたした。

5. 人命尊重と「安全第一」

ラルフ・リチャーズ アメリカの「安全第一」には固有の意味がある。そのひとつは公共サービスの理念に裏付けられた人命尊重の意であり、これはアメリカ鉄道業で確立した。この動きを主導したのがシカゴ&ノースウェスタン鉄道のセイフティ・マン、ラルフ・C.リチャーズ (Ralph C. Richards, 1856-1925) であり、彼もまたイリノイ製鋼のロバート・キャンベル (Robert W. Campbell, 1875-1947) を介して、ロバート・ヤングのとりくみを学んでいた。⁶¹⁾

⁶⁰⁾ “Facts Concerning the National Safety Council,” *Safety Engineering* 32, no. 4 (October 1916): 201.

⁶¹⁾ “Increasing Safety on the North Western,” *Railway Age Gazette* 51, no. 25 (December 22, 1911): 1287. ロバート・キャンベルはイリノイ製鋼の社内弁護士で、本社に設置された中央安全委員会の委員長を務めていた。当時は法律畑出身のセイフティ・マンが少なかった。NSCの設立時に初代会長に選ばれている。シカゴ&ノースウェスタン鉄道が安全委員会を立ち上げた

リチャーズの「安全第一」への惚れ込みようは尋常一様のもではなく、そのせいもあろう、革新主義期の人気雑誌『アメリカン・マガジン』は彼に「“安全第一”運動の父」の称号を贈っており、専門誌『安全工学』は「元祖セイフティ・マン (the “Original Safety Man”）」と呼んでいる。また、鉄道業界誌は「安全第一運動の創始者」だと紹介している。⁶²⁾

リチャーズ本人はこの手の称号にはまったく関心がなかった。自社の安全管理組織は自分の創意ではなく、一式すべてをイリノイ製鋼から学んだものと常々公言していたくらいである。「安全活動の開始後、本当に驚いたことに、すでにわたしたちの始める前からイリノイ製鋼会社がこの種の活動を数年間にわたってしてきたことを知り、以来わたくしはイリノイ製鋼の方法を拝借してきたのでして、イリノイ製鋼の人たちから多くのよいことを頂戴したことに深甚なる感謝の気持ちを表したいのです」と述べている。⁶³⁾

リチャーズは「安全第一」の標語もイリノイ製鋼から学んでいるのだが、この標語がどのようなかたちで伝達されたのかはよく分かっていない。最初期のセイフティ・マンの書き物に繰り返し出てくる諸事実から推察するならば、「安全第一」の標語は現場の防災活動で用いる

1910年には、南シカゴ製鉄所のとりくみがイリノイ製鋼のすべての事業所に移転されていただけでなく、U.S.スチール社の全事業所に広がっていた。安全運動は凄まじい勢いで成長しており、シカゴ&ノースウェスタンのとりくみは、ハーヴェスター社よりわずか数ヶ月遅れただけだが、すでに組織的な災害防止活動の伝達ルートは多元化していた。リチャーズはキャンベルを介してヤングのノウハウに接することになった。U.S.スチール本社の法務部と安全委員会本部は企業外部からの問い合わせにも応じていた。Pearson, *A Business Man in Uniform*, 31.

⁶²⁾ Edward L. Tinker, “Ralph C. Richards,” *American Magazine* 76, no. 6 (December 1913): 43-45; “Ralph C. Richards, Fifth President, National Safety Council,” *Safety Engineering* 38, no. 4 (October 1919): 189; “General News,” *Railway Age Gazette* 54, no. 15 (April 11, 1913): 851.

⁶³⁾ Ralph C Richards, “Safety in Transportation,” *NSC Proceedings* 1 (1912), 130.

小道具に使われたのが最初のような。たとえば、それは安全委員会活動の細部にも観察される。安全委員会組織は、本社に置かれる中央安全委員会から末端の労働者安全委員会に至るまで多段階に組織されたが、このうち労働者安全委員会を機能させるための細かなノウハウについて、リチャーズは次のように語っている。委員会のメンバーは「安全第一」ボタンをつけることになっており、その役割の権威付けに効果があった、と。⁶⁴⁾ 事情を知らない人には単なる小細工にしか聞こえないが、実はこうした小さな工夫が災害防止活動の隠れた推進力となっていた。このボタンを付けた労働者たちの誇らしげな姿が目に見えるようだ。安全委員会のメンバーに選ばれたことで、すすんで災害防止のための改善提案を上へ挙げたと考えられる。安全委員会は労働者との対話を通じて現場の小さな気づきを防災活動に活かす試みでもあり、同社では3年間に6千件の提案が出され、そのうち95パーセントが採用されたと言われている。⁶⁵⁾ これはのちのちわが国においてQCサークル活動の効能として盛んに喧伝されることになる労働者心理に通ずるであろう。「安全第一」の使用開始年が特定できないのは、先述のとおりイリノイ製鋼の関係者がこの標語にこだわりをもっていなかったことのほかに、いまひとつは、外部の観察者たちの目の届かないところで使われはじめたためだと考えられる。

このような災害防止活動の細かなノウハウを伝授する場として設立されたのがNSCであり、その結果同団体は「安全第一」と安全委員会の普及におおきく貢献することになった。NSCはセイフティ・マンたちが自社の経験を持ち寄り、日々の具体的なとりくみについて全国レベ

ルで協議する場（national council）であった。とくに円卓会議（round table）形式の自由な意見交換が重視された。こうした集まりが全米各地で頻繁に開かれるようになり、それが地方協議会（local councils）に成長していく。NSCが「安全第一」を公式に用いたことは一度もないと先に紹介した史料にあるが、NSCの主目的が安全委員会活動など先進企業のノウハウを直に伝えて日々の防災努力を梃子入れすることにあったことから、事実上、「安全第一」の普及にもっとも貢献する団体になったのである。

話を先に進めすぎたようだ。本稿は、先に自己限定したとおり、NSCが設立される前の初期の状況を明らかにするのが目的である。草創期の安全運動は、少数のパイオニアたちの個人的な働きがおおきな役割をはたしていた。リチャーズの思想と行動をさらに見ていこう。

「安全第一」の伝道者 リチャーズにとって、安全運動のスローガンは混じりけのない「安全第一」でなければならなかった。1912年にミルウォーキーで開催されたアメリカ最初の全国規模の安全大会において彼は言い切っている。

われわれがこの小さな二つの言葉 [Safety と First] をトレードマークとするや否や、「安全第一」が脳裏に焼き付けられる。それゆえ常に「安全第一」なのであり、第二、第三、第四、最後ではない。常に安全第一、これをやり抜くのだ（we do things）。⁶⁶⁾

リチャーズの強烈な主張が広く受け入れられたのは、イリノイ製鋼から学んだ安全委員会の試みが災害発生率の低減に驚異的な成果を実際に挙げたからであった（図1）。同社は比較的

⁶⁴⁾Ralph C. Richards, "Reducing the Railroad Death List," *World's Work* 22, no. 5 (September 1911): 14797-98.

⁶⁵⁾C. W. Price, "How to Organize for Safety," *NSC Proceedings* 6 (1917), 96.

⁶⁶⁾R. C. Richards's remarks, *NSC Proceedings* (1912), 133. もしもリチャーズが、「第二、第三をつねに考えよ」と説くわが国の安全管理文献を見たなら、安全第一の意味がそもそも分かっていないと嘆くことであろう。

図1 シカゴ&ノースウエスタン鉄道における災害発生率の推移

SAFETY WORK BY RAILROADS. WHAT ONE COMPANY HAS ACCOMPLISHED

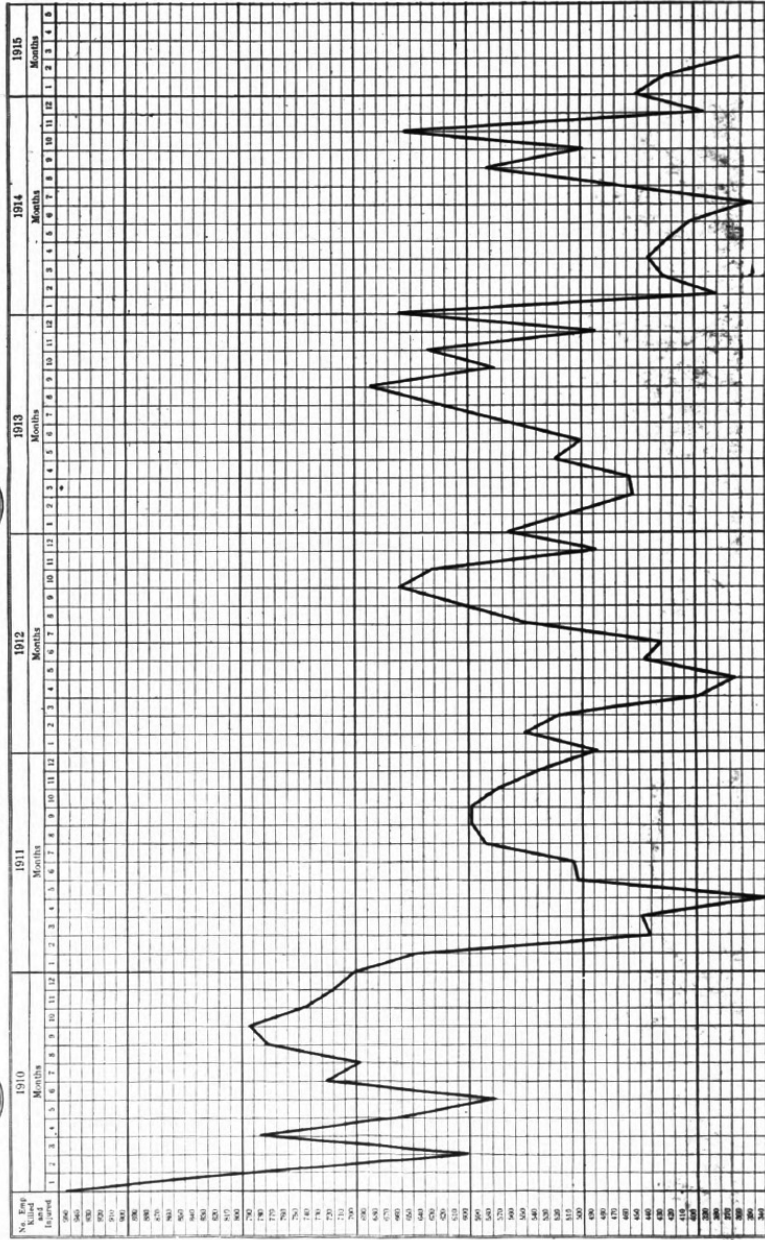
BETTER CARE A DELAY
THAN AN ACCIDENT



CHICAGO AND NORTH WESTERN RAILWAY
Safety Bulletin No. 15
March 19, 1915



IT TAKES LESS TIME TO PREVENT AN ACCIDENT
THAN IT DOES TO MAKE A REPORT OF ONE



THIS DIAGRAM SHOWS THE REDUCTION IN DEATHS AND INJURIES TO NORTH WESTERN MEN SINCE THE ORGANIZATION OF THE SAFETY FIRST COMMITTEES, AND THE STATEMENT BELOW GIVES THE FIGURES:

Year	KILLED	INURED
1910	97	8404
1911	76	6025
1912	73	6043
1913	67	6395
1914	49	5520

WE NEED YOUR HELP TO KEEP THE LINE GOING DOWN

SAFETY FIRST means fewer widows, orphans and cripples and less destitution and misery.

McNichols
Chairman, Central Safety Committee

This diagram was prepared by, and is published on the recommendation of, C. E. Sherman, Secretary of the Wisconsin Division Safety Committee.

出典 : Safety Engineering 29, no. 5 (May 1915): 412.

早期に事後的なクレーム処理から災害予防へと舵を切り、考えうる限りの対策を試みてはいたが、同時代の多くの企業と同様、災害発生率を抑え込むことができなかった。そのような折にイリノイ製鋼の「組織的な安全運動」と出会い、その効果を実感することになる。この原体験がリチャーズの「安全第一」信仰の核となり、彼はこの運動と標語への思い入れをそのまま同業者に伝えた。企業内の安全部は「安全第一部」と言い換えられ、ノースウェスタン社になって最初にこの部門を設けたのがボルティモア&オハイオ鉄道（Baltimore & Ohio Railroad Company）である。⁶⁷⁾ また、アメリカの大きな路線には「安全第一」局（“SAFETY FIRST” bureau）の設置が不可欠だと言われるまでになる。この局の目的は従業員、旅客、公衆に安全教育をおこなうことであった。⁶⁸⁾

リチャーズは自社における安全第一運動の経験を広く説いて回った。管区長や従業員だけの比較的小規模の集まりにも出かけている。⁶⁹⁾ 1912年10月19日、カンザス・シティで開催された合同“安全第一”集会（Union “Safety First” Rally）は、打って変わって、経営者から一般従業員まで「鉄道マン」が一堂に会する大きな大会であった。予想をはるかに超える9千人が集まり、460名の経営者や管区長などの執行管理者のほか、500名の黒人ポーターやウェイターが、席は分けられていたが、一緒に参加した。この一事をもって安全第一運動において人種の境界線が乗り越えられたと即断することはできないが、労使が共通の問題関心で出会え

る場（安全委員会）を組織することが運動の成否を左右していると、企業の上層部は受けとめるようになっていた。リチャーズは安全委員会組織のなかから「新しい勇氣とゆるぎない自信」を有する新しいタイプの鉄道管理者が輩出することになるとの期待の言葉で講演を締めくくっている。⁷⁰⁾

リチャーズの働きを介して組織的な安全運動と「安全第一」の標語はアメリカとカナダのすべての鉄道会社に広がったほか、海外にも伝わった。わが国の内閣鉄道院（後の国鉄）にも同時期に伝わったとアメリカ側の史料では繰り返し指摘されている。⁷¹⁾ 時の業界誌および週刊ニューズペーパー『アウトLOOK』誌によれば、1913年の初頭に日本の鉄道院副総裁平井晴二郎がリチャーズに手紙を書き、安全委員会を組織するための文献と情報を求め、「安全第一」キャンペーンを導入したことになっている。⁷²⁾ この点は日本側の資料との突き合わせが求められるが、これら一連の出来事で注目したいことは、リチャーズの安全第一キャンペーンのうわさが早くから国外にも伝わっていたという事実である。⁷³⁾

⁷⁰⁾ “Union ‘Safety First’ Rally at Kansas City,” *Railway Age Gazette* 53, no. 17 (October 25, 1912): 796-98.

⁷¹⁾ R. C. Richards, “Safety in Transportation,” *NSC Proceedings* 2 (1913), 117; R. C. Richards, “Safety First,” *Safety Engineering* 26, no. 4 (October 1913): 239; George L. Wright, “The American Railroad Passenger—What He Should Do for His Own Safety,” *NSC Proceedings* 5 (1916), 1104.

⁷²⁾ “General News,” *Railway Age Gazette* 54, no. 7 (February 14, 1913): 299; John Anson Ford, “Safety First,” *Outlook* 103 (April 26, 1913): 942.

⁷³⁾ わが国鉄道院における安全運動の早期導入を裏づける史料は見あたらない。平井晴二郎の意向は現場にはまったく届いていなかったようだ。『帝国鉄道協会会報』に災害関係の記事を載せている論者の目はつねにドイツに向いており、シカゴ&ノースウェスタン鉄道の「市俄古式予防策」の情報もドイツの新聞を介して小耳に挟むが、他にいくらでも予防策はあるとして見過ごしてしまう。「鐵道障害豫防策」『帝国鉄道協会会報』14巻4号（1913年8月25日）：624-26。

わが国鉄道業の安全対策の遅れを印象づける史料ばかりが目につく。①明治40年（1907）から大正4年（1915）までの「鐵道職員負傷者数」ならびに在職人員に対する

⁶⁷⁾ “Safety Work by Railroads,” *Safety Engineering* 29, no. 3 (March 1915): 275.

⁶⁸⁾ “Safety First Signs,” *Railway Engineering and Maintenance of Way* 9 (March 1913): 98.

⁶⁹⁾ “The Indiana ‘Railroad Convention,’” *Railway Age Gazette* 49, no. 21 (November 18, 1910): 969-71; “Annual Convention of the American Association of Railroad Superintendents,” *Railway Age Gazette* 53, no. 15 (October 11, 1912): 671.

新たに発見された真実としての「安全第一」

1910年代の鉄道マンはいずれも「安全第一」を新しい言葉として受けとめていた。第2節で見てきたように、この言葉は19世紀に使われていたし、同種類の表現は、鉄道会社の経営理念、鉄道従業員の服務規程、鉄道技術者の専門職理念の中に書き込まれていた。にもかかわらず「安全第一」という言葉は、1910年代に生まれた新しい思想として、リチャーズの名前と合わせて記憶されるようになる。その理由はリチャーズが南シカゴ製鉄所から学んだ「安全第一」が単なるお題目ではなく、安全委員会という災害予防のための処方箋と密接に結びついていたからであった。

「安全第一」に対する1910年代の人びとの意識を例示的にすくい上げてみよう。この言葉が

千分率（1千人あたりの負傷者の割合）は一貫して増加基調にある。②『鐵道と安全第一』の著者伊東信止郎は、鉄道従業員の職務怠慢と災害発生率の高さを批判する文書を1917年にもしている。③伊東の著書の『万朝報』評に曰く、「鐵道院最高幹部は勿論鐵道従業者に此書を反復せん事を薦む」とある。④大正10年発行の『日本鐵道史』には、鉄道事故の「防遏ニ関シテハ常ニ施設ヲ怠ラズ」とあるが、組織的な安全運動を想起させる言葉使用は見あたらず、むしろ事故の記録は「枚挙スルニ遑アラズ」との台詞が重く響く。村澤英助「本邦鐵道従業員の傷害」『安全第一』1巻3号（1917年6月）：66-67；伊東信止郎、内田嘉吉校閲『鐵道と安全第一』（伊東信止郎、1917）；伊東信止郎「鐵道と安全第一」『安全第一』1巻1号（1917年4月）：30-34、裏表紙内側の広告；『日本鐵道史 下篇』（鐵道省、1921年8月）、284-85。

なお、1914年にわが国の鐵道青年会が事故防止マニュアルを刊行している。同書に「安全第一」の語は見あたらないが、アメリカの影響があったかも知れない。わが国の鐵道青年会は米国の鐵道YMCA（邦語文献では「北米合衆國基督教鐵道青年会」とある）とは独立に発足した別個の組織であるが、1913年から両者の間に交流が生まれた。アメリカの鐵道YMCAは、1913年2月、安全第一運動の推進企業との間で協働プランを立ち上げることになる。鐵道青年会編纂『鐵道現業員はどのようにして負傷するか（一名怪我せぬ秘訣）』（鐵道青年会本部、1914）；笠松慎太郎『鐵道見學歐米巡遊記』（東洋書籍出版協會、1916）、259-80；朝鮮鐵道青年會『朝鮮鐵道号』（1916年5-6月）；“Unity [editorial],” *Railroad Association Magazine* 5, no. 3 (May 15, 1916): 20; “General News,” *Railway Age Gazette* 54, no. 9 (February 28, 1913): 399.

新鮮に受けとめられた理由は、たとえば、デラウェア・ラッカワナ&ウエスタン鐵道（Delaware, Lackawanna & Western Railroad Company）の社内弁護士W.C.ウィルソン（W. C. Wilson）による、NSC主催の安全大会でのスピーチに窺うことができる。彼は「安全第一」を広範な適用可能性を有する安全管理組織（safety organization）の不可分の構成要素として受けとめていた。

明確に組織化された運動（a distinct and organized movement）としての安全第一がアメリカの鐵道で1910年に始まりましたが、それはシカゴ&ノースウエスタン鐵道のリチャーズ氏が進軍ラッパを吹き鳴らしてキャンペーンを開始したときでした。それからというものこの運動の成長には驚くべきものがあり、安全管理組織をなにも持たない鐵道は、大小問わず、わが国には事実上なくなるまでになったのです。⁷⁴⁾

次の史料は、鐵道業の災害予防について著書を出版していたニューヨーク・セントラル鐵道（New York Central & Hudson River Railroad Company）の安全総監督ジョージ・ブラッドショー（George Bradshaw）の言葉である。「安全第一」は新たに発見された「真実」だと述べているが、その理由はこの標語が安全委員会という災害予防のための「効果的な方法」「新しいアイデア」「新しい思想」と結びついていたからであるという。そしてリチャーズの働きを絶賛している。リチャーズ本人は、自分の処方箋はイリノイ製鋼からの借り物だと自覚していたが、同時代人がどのように受けとめていたのかがこの史料から窺い知られる。

⁷⁴⁾W. C. Wilson, “Public Safety and the Railroads,” *NSC Proceedings* 4 (1915), 120.

この世には容易に発見できない二種類の真実があります——ひとつは複雑さや神秘に包まれた真実であり、いまひとつは誰であろうと一目で分かるような単純かつありふれた真実です。「安全第一」運動の諸原理は後者に属します。あまりにも単純明瞭で、実行可能なために、かえって発見に手間取ったのです。不安全状態や不安全行為は正されるべきだということを鉄道マンは分かっていたのであり、そのような状態を正してそれを維持するための効果的な方法を見つけることだけが問題だったのです。（中略）

……経営者と従業員で構成される安全委員会——その役割は不安全状態と不安全行為を発見して正すこと——が、いまや合衆国内の鉄道およそ20万マイルに存在します。鉄道業で安全委員会のアイデアを最初に思いついた人こそシカゴ&ノースウェスタンのR.C.リチャーズです。この世で容易に見つからないのが新しい思想です。……世界の知の宝庫に真に新しい思想をつけくわえたのは、ごくごく少数の人であり、百万人にひとりもいるかどうか。リチャーズ氏こそ独創的な思考を有する偉大な少数者なのであり、将来的に国中の鉄道マンが彼の教えに敬意を表することになるでしょう。⁷⁵⁾

以上の諸史料から「安全第一」の意味形成にリチャーズの働きがどのようにかかわっていたのかが見えてくる。と同時に、19世紀の「安全第一」が人びとの記憶に刻まれることなく、忘れ去られてしまった理由もまたおのずと明らか

である。すなわち、安全委員会のような実効性のある処方箋を伴っていなかったために、「安全第一」が単なるお題目として受けとめられてしまったと考えられる。19世紀の「安全第一」を反省してみるならば、リチャーズの働きをより深く理解することができるだろう。

19世紀の「安全第一」 1870年代以降の鉄道業界誌や専門誌に「安全第一」の用例が登場してくることは先述のとおりだが、その思想的な源泉を遡っていくと、隣国イギリスから学んだ「生命と財産の安全 (the safety of life and property)」を公衆の権利として位置づける公共サービスの理念に辿りつくことがわかる。だが両者 (安全第一と公共サービスの理念) のつながりは19世紀の人には見えていなかった。こんにちの私たちは両者が密接不可分の関係にあることを素直に理解できるが、これは1910年代に生まれた新しい意識である。それ以前はこの二つの間に関係があるとはそもそも思われていなかった。19世紀を通じて「安全第一」は単なる警句にとどまり、公共サービスの理念を実現するための実効的な手段だとは受けとめられていなかったからである。

「生命と財産の安全」というキーワードは、業界誌を精査すると、早くアメリカ鉄道業草創期の1840年代に登場するが、鉄道経営者に警鐘を鳴らす文章ばかりである。この面ではイギリスの鉄道業が先を行っており、それに学ぶべきだという論調である。⁷⁶⁾ 同様の厳しい意見は南北戦争後にも見られ、たとえば1869年の記事にはこうある。「まことに嘆かわしい事実は、他のどの文明国と比べても、アメリカで人命が軽んぜられているということだ」と。そしてこの論説の著者は、「ヨーロッパ、とくにイギリスでは、生命の安全こそ第一の関心事であり (safety to life is the first concern)、次が

⁷⁵⁾George Bradshaw, "The 'Safety First' Movement," in *Official Proceedings of the Western Railway Club* 25, no. 6 (February 18, 1913): 241 and 242-43. この講演は業界誌でも紹介された。George Bradshaw's paper, in "Latest Aspects of the 'Safety First' Movement," *Railway Age Gazette* 54, no. 9 (February 28, 1913): 387-89.

⁷⁶⁾"Electro-Magnetic Telegraphs," *American Railroad Journal* 15, no. 420 (December 15, 1842): 367.

財産の保全である」と述べている。⁷⁷⁾ ついでながら、この文章には“safety first”と約められそうな台詞が含まれており、ひょっとすると「安全第一」の思想的源泉だけでなく、言語表現の源泉もイギリス鉄道業に溯ることができるのかもしれない。⁷⁸⁾ しかし、こうした言葉使いは、上述の理由から、人びとの記憶に残らなかった。

めずらしく「生命と財産の安全」という言葉に肯定的に言及している文章を鉄道技術者友愛会 (Brotherhood of Locomotive Engineers) の機関誌に見つけたが、これも背景事情をよく調べてみると素直に喜べないものであった。

鉄道技術者友愛会はわが国のもっとも重要なメカニックスの団体である。財産の安全は法律家の手で守られ、生命の安全は医師の手に任される。だが、生命と財産の安全は鉄道技術者の手に委ねられる。100年前にはあなたの職業は知られていなかったが、今や近代文明の最重要な成果のひとつである。⁷⁹⁾

⁷⁷⁾ “Permanent Way,” *American Railroad Journal* 42, no. 1753 (November 20, 1969): 1295-96. この史料の文言を素直に読むと、イギリス鉄道業の安全対策はアメリカよりも進んでいたかのような印象を受けるが、近年の研究によれば、イギリス鉄道業の災害発生率の高さは深刻なもので、1913年以降、アメリカの安全第一運動を輸入することによって災害防止活動の刷新がはかられたという。Mike Esbester, “Reinvention, Renewal, or Repetition? The Great Western Railway and Occupational Safety on Britain’s Railways, c.1900-c1920,” *Business and Economic History Online* 3 (2005): 1-19. 英国における社会的安全運動の遅れについては、蒲生俊文「英國に於ける安全運動の概況」『産業福利』3巻5号(1928年5月): 103-5.

⁷⁸⁾ “Railway Safety,” *London Cassell’s Magazine* n.s. vol. 2 (1867): 412-14. この論説には次の台詞が含まれている。“The first and most important duty of the Company’s servants engaged in the working of the line is to provide for the public safety.”

⁷⁹⁾ “Dedication,” *Locomotive Engineers’ Monthly Journal* 18, no. 1 (January 1884): 39.

この文章は友愛会支部のレセプションに招かれたある雑誌編集者が述べた献辞の一節であり、この引用のあと次のような安全祈願の台詞が続く。「現代は旅行の時代である。男女が地球上を縦横に行き来し、輸送が大きな関心事となった。あなた方の勇気と決断力によって、旅と輸送が安全となり、文明が前進せんことを」と。つまり、この一文は、災害発生率の高さにここを痛めていたジャーナリストが、鉄道技術者にさらなる奮起を期待している言葉なのであった。

公共サービスの理念は、人の生命と財産を預かる旅客および貨物輸送を業とする者にとって不可欠の考えであり、鉄道会社も社会一般も手を拱いていたわけではない。鉄道業における安全問題は多岐にわたり、車輻の脱線、転覆、ボイラーの爆発事故、鉄道従業員の飲酒や就業規則違反、列車同士の衝突や家畜との接触事故⁸⁰⁾、郵便配達人に対する強盗⁸¹⁾など、実にさまざまであるが、問題の性格はいずれも技術とマネジメントの両面にかかわっており、この二つの方向で対策が採られてきた。アメリカの鉄道業では、安全性とスピードの両立がつねに念頭におかれ、その方向で技術革新がすすんでいたが、しばしば問題になっていたのは、スピードの出し過ぎであり、列車の運行にたずさわる人の問題だったのである。命令に従い、規律を守る、まともな人材の登用こそが、生命と財産の安全を左右する重要事として繰り返し議論されている。⁸²⁾ 法規制もこの二つの方向で条文が

⁸⁰⁾ 脱線の原因となる家畜との衝突は頻繁に起きており、鉄道会社では専従のフェンス管理者を置いていた。“Meeting of Roadmasters of the New York, Pennsylvania & Ohio Railroad,” *Railroad Gazette* 16 (January 18, 1884): 41-42; “Train Accidents in 1873,” *Railroad Gazette* 6 (January 17, 1874): 20.

⁸¹⁾ “The Robbery of Railway Trains,” *Expressman’s Monthly* 1, no. 8 (August 1876): 225-26.

⁸²⁾ “Atmospheric Railway,” *American Railroad Journal and Mechanics’ Magazine* 17, no. 439 (August 1844): 239.

積みあげられてきた。ここでは人材登用の面に着目して具体的に見ていこう。

19世紀アメリカの鉄道法規には人の問題が一貫して取りあげられている。たとえば、ニューヨーク州の鉄道法規には人材登用の指針までが具体的に記されている。1857年法には、善良で信頼にたる人物を鉄道従業員として雇用することが明記されており、大酒飲みといった問題例までが条文に入っている。1870年法には、鉄道会社で技術者を雇用する時は、ちゃんと時刻表が読めて、ふつうに字が書ける者を雇用するよう規定している。⁸³⁾ 1896年法も同様である。⁸⁴⁾ 今日感覚からするならば、このような問題は個々の企業の労務管理に属する事柄であるが、それが州法として定められていた点に問題の根深さがうかがわれ、しかもあまりにも低級な資格要件に啞然とする。

公共サービスの理念がアメリカ鉄道会社の組織文化の中にしっかり根を下ろすまでには多くの歳月を要したのであり、事実上、リチャーズの安全第一キャンペーンを待たなければならなかった。1910年に始まったキャンペーンを通じて、この理念は初めて「安全第一」の標語と素直に結びつくようになったのである。一業界誌の記事に両者が結びつく経緯を論理的に説明している文章があるので引用してみよう。

安全は実のところ人生の最重要事（the first consideration）ではない。もしも最重要だとしたら、人は呼吸することも、飲食することも控えるべきだ。病原菌などの危険があるのだから。同様なことは鉄道にも言える。輸送が第一にくる。それだから鉄道が存在する。もしも安全が最重要なら、

鉄道を運営することなど不可能となる。しかし、個々人にとっては安全が最重要事となる。それ以外のことはしばし考えなくとも、この必要不可欠のサービスに何ら影響を及ぼさない。というよりは、それだからこそ安全が最優先となるのである。かくして「安全第一」のスローガンがはかりしれない価値をもっている。⁸⁵⁾

鉄道会社はリスクを承知で移動と輸送の手段を提供しているのであり、この観点からするなら絶対安全はありえない。しかし、鉄道会社の経営目標たるべき公共サービスの理念に立つならば、安全があたりまえの条件となり、むしろ人びとが普段「安全」を意識しないで済むようになるのが理想である。とはいえ、19世紀を通じて、この理想と「安全第一」との結びつきは意識されていなかった。これを結びつけたのがリチャーズである。安全委員会活動というコミュニケーション手段を通じてリスク要因を徹底して掘り起こすことによって、顧客の安全と安心に大きく舵を切ることが可能となり、鉄道史上初めて、「安全第一」は公共サービスの理念の別様の表現となり、人命尊重の意になり得た。⁸⁶⁾ 「安全第一」という言葉は19世紀から存在したが、1910年代に新たに生まれ変わったのである。

以上、鉄道業における「安全第一」の意味を

⁸⁵⁾ “[Safety Is Not the First Consideration],” *Railway Review* 59, no. 16 (October 14, 1916): 518.

⁸⁶⁾ リチャーズの説く「安全」はつねに最優先事項であり、ほかの経営目標と並ぶようなものではなく、絶対的なものであった。一見すると、これはリスク概念を前提にした現代的な安全概念、すなわち、絶対安全の不可能性を理解して、リスクの存在と人間の不完全性をつねに視野に入れ、許容不可能なリスクの削減に向けて安全衛生マネジメントの手法を詰めていく進化論的なものの見方と相容れないかのように見える。だが、この引用史料をみると、当時の人たちはすでに現代的な安全概念を意識しており、リチャーズの運動をそのようなものとして理解していたと考えられる。

⁸³⁾ New York (state), Board of Railroad Commissioners, *Third Annual Report for 1885*, vol. 1 (Albany: Weed, Parsons & Co., 1886), 596, 605.

⁸⁴⁾ “Railroad Legislation in New York State,” *Railroad Gazette* 28 (June 5, 1896): 389-90.

見定める方向でリチャーズの働きを位置づけてきたために、総じて彼の思考と行動を好意的に評価するかたちになったが、彼の主張の問題性にも併せて触れておく必要があるだろう。アメリカでは鉄道という公共サービスの安全性については法律で規制すべしとの考えが支配的であったが、災害発生率は19世紀から20世紀最初の10年間まで一貫して高止まりしていたために、リチャーズをはじめ鉄道業の安全運動指導者たちは法律の意義を過小評価する傾向があった。⁸⁷⁾ リチャーズは述べている。

私どもは過去の悲惨な経験から学びました。法律で規制したところで人を注意深くすることはできません。使用者賠償責任法、労働者災害補償法、労働時間規制法、共働者規則や危険引き受けの抗弁を廃止するための法律、安全装置規則など、試行錯誤をくりかえしてきたのは周知のとおりです。こうした試みの多く、否、すべては次のような考えに依拠していました。事故のほとん

どは雇主の不注意に原因がある、適切な保線設備や工具を備えず、人的要因の大切さを看過し、鉄道やビジネスのことばかり考えていたからである、と。いくら法規制が強化されても、死傷事故は相変わらず発生し、むしろ増えており、こうしてわたくしどもはようやく気づかされました。これらの法律がわが社の従業員、寡婦と孤児の金銭的な損失と苦しみをいくらか低減したのは事実としても、そうあるべきだと願っていたこと、つまり、災害発生そのものを食い止めることはできませんでした。⁸⁸⁾

リチャーズによる法律軽視の発言が極端なのは明らかである。おそらくは安全委員会の効能を強調せんがために意図的に法律の意義を低く見積もっているという側面はあるだろう。もしも法規制を欠いていたならば、アメリカの鉄道業はもっと悲惨な結果を受け入れなければならなかったはずである。

有無を言わせぬ「安全第一」 「安全第一のみ」を掲げるリチャーズの断固とした姿勢は、NSCに集うセイフティ・マンの間に産業の枠を越えて深い共感を呼び起こした。第2回安全大会では、参会者のひとりが“Safety First, Last and Always”と述べている。⁸⁹⁾ また、『第4回安全大会議事録』には「勝利の戦術」と題して、リチャーズの台詞が四角い枠で囲まれて議事録本文に挿入されている。「安全第一をかかげよ。第二、第三、最後ではない。いつでも、どこでも、安全第一。」⁹⁰⁾ この標語が四

⁸⁷⁾ 鉄道災害に関する統計資料は業界誌『レイルロード・ガゼット』誌に1873年以降継続的に掲載されており、20世紀初頭の技術系専門誌でも採り上げられた。合衆国内の鉄道会社から提出された報告書によれば、1904年6月30日締めを過ぎた過去3年間に、1,044名の乗客と9,116名の鉄道従業員が死亡している。また、22,139名の乗客、115,981名の鉄道従業員が負傷している。この死亡者数はヨーロッパの全体を合わせた人数をはるかに上回っており、ヨーロッパで3人亡くなるごとに米国では5名が死亡している勘定になるという。そして、州際通商委員会の調査によれば20世紀最初の10年間の災害統計記録は年々悪化していた。「安全第一」の語が使われはじめた1873年から79年までの災害統計は、“Train Accidents in 1879,” *Railroad Gazette* 12 (January 30, 1880): 62-63. 州際通商委員会の統計をまとめているのは、George Bradshaw, *Prevention of Railroad Accidents; or, Safety in Railroading: A Heart to Heart Talk with Employees* (New York: Norman W. Henley Publishing Co., 1912), 13-16. 20世紀初頭の災害発生状況は、Day Allen Willey, “Safety in American Railway Travel,” *Cassier’s Magazine* 28 (1905): 55; George Ethelbert Walsh, “Accident-Preventing Devices in America: An American Criticism,” *Cassier’s Magazine* 28 (1905): 223-26.

⁸⁸⁾ Richards’s speech on the “Safety First” Movement, in “Union ‘Safety First’ Rally at Kansas City,” 797.

⁸⁹⁾ C. B. Connelley’s remarks, NSC *Proceedings* 2 (1913), 34. 第7回全国安全大会では、参会者のひとりが“Safety First and Safety Always”という言葉で報告を終えている。H. B. Adams, “The Small Company and Intensive Training,” NSC *Proceedings* 7 (1918), 733-36.

⁹⁰⁾ “Play to Win,” NSC *Proceedings* 4 (1915), 683.

困に放つただならぬ空気を鋭敏に感じとっていたのが文学者アイダ・ターベル（*Ida M. Tarbell*）である。彼女はのちにゲーリー判事の評伝の中で、「ぶっきらぼうで有無を言わせぬ“安全第一”と、ひとこと漏らしている。⁹¹⁾

NSCにはさまざまな産業のセイフティ・マンが参加していたので、リチャーズの言葉に共感した理由も一様ではなかったと考えられる。鉄道業における公共サービスの理念には産業の枠を越えた普遍性があるとはいえ、大半のセイフティ・マンが意識していたのは「安全第一」の軸をぶらすような製造現場の現実だったのであるまいか。彼らが「安全第一のみ」の主張に惚れたのは、逆説的ながら、第二、第三、第四の経営目標と天秤にかけられるような「安全」が産業の至るところに蔓延し、ライン管理者の思考を支配していたからであろう。産業企業の発行する社内報などを仔細に検討すると、努力目標を複数列挙するような思考様式は産業界に広く浸透していたことが窺われる。たとえばU.S.スチールのいくつかの子会社では実際にそのような標語が使われていた。組織的な安全運動の創始企業イリノイ製鋼も例外ではなかった。ゲーリー製鉄所で出版されていた社内報の表紙には「精励」と「忠誠心」の二語が並んでいた。⁹²⁾ このような経営慣行は、労働者の視点から見れば、経営者の本音が実は「安全第一」ではなく、第二、第三の方にあるのではないかとの疑念を抱かせるであろう。こうした現実に直面していたセイフティ・マンにとって、リチャーズの有無を言わせぬ断固とした「安全第一」は強い支えに映ったと考えられるのである。

6. 結論——「安全第一」の原義

産業安全分野における「安全第一」の発祥については、二つの起源があったと言えるだろう。ひとつは19世紀後半の鉄道業であり、思想的には英国鉄道業における公共サービスの理念にまで溯ることができる。ただし、このような思想的な連関は、このたびおこなった“safety first”の起源探査の結果見えてきた史実である。鉄道業における“safety first”という言葉は1870年代以降の業界誌や鉄道技術者の専門誌に見いだされるが、用例は僅かであり、また個別企業の枠を越えて誰もが認める「標語」として用いられていたわけではない。加えて、公共サービスの理念と素直に結びつくものとして意識されているわけではなかった。1910年代の鉄道マンにしてみれば、シカゴ&ノースウェスタン鉄道のラルフ・リチャーズによって開始された安全第一キャンペーン（安全管理組織を通じて災害防止活動を組み立てる組織的な安全運動）に接して、初めて“safety first”の意義に目が啓かれたというのが実情であり、この経験を介して後から、公共サービスの理念とのつながりに気づく人がでてきたのである。要するに、19世紀の“safety first”と20世紀初頭の組織的な安全運動の標語としての“safety first”とはそれぞれ別個の起源を有し、両者の間に意味の連続性はあるものの、1910年代の人たちは後からそれに気づくことになったと考えられる。1910年代の「安全第一」は新しい言葉、新しい思想として受けとめられていたのである。

組織的な安全運動の標語としての“safety first”は、南シカゴ製鉄所におけるロバート・ヤングの働きの中から生まれた。これが二つ目の起源であり、ここから全世界に「安全第一」が広がっていくことになる。この標語はいかなる意味を有していたのか。鉄鋼業のセイフティ・マンの思考と行動に即してこの問いに答え、本稿を締めくくりにしよう。第2節で検討し

⁹¹⁾ *Ida M. Tarbell, The Life of Elbert H. Gary: A Story of Steel* (New York: D. Appleton & Co., 1925), 225.

⁹²⁾ Illinois Steel Company, “Signs of the Times,” *Safety Bulletin*, no. 26 (April 1914): 7; *Gary Works Circle*, April 1918.

たネイディングー書簡によれば、ロバート・ヤングは、複数の経営目標を並べて、その中で「安全が第一に考慮されるべきだ」と語ったことになっているが、ヤング本人がものした記録はいまのところ存在しない。ここでは関連する史料をつなぎ合わせて標語の原義をひきだしてみよう。

災害予防の生成神話 南シカゴ製鉄所における安全運動の誕生という事件は、イリノイ製鋼の関係者によって神話物語に鑄直された。考察の糸口として、まずはそれを紹介してみる。アーサー・ヤングは、「安全第一」は聖書の時代に溯ると述べているが、同時に次のような物語を口にしてしている。1905、6年頃、南シカゴ製鉄所の会社病院の門前には古い救急車が待ち構えていて、毎週幾人かの労働者を運び去り、その労働者は家族の元には帰らず、この門を再び見ることもなかった。このような時代に、ロバート・J.ヤングが事故は避けられるとの考えを突然 (suddenly) 抱き、「鋼を作ることと人を殺すこととは必ずしも関連しておらず連想されるべきものではない」との考えに思い至ったという。⁹³⁾ また、イリノイ製鋼の社内弁護士ロバート・キャンベルは旧約聖書物語になぞらえている。幾千人というモーゼが立ち上がり、「指導者たちは民を率い、眠気を催すほどの無関心と無思慮の紅海を渡った。……彼らに戒律が授けられ、そこには次ぎの言葉が刻まれていた。“安全第一”」と。⁹⁴⁾

⁹³⁾“Chicago and the Safety Movement,” 231. アーサー・ヤングが、ウィリアム・ハードの論文「鋼を作って、人を殺す」を意識して語っているのはいうまでもない。この論文で南シカゴ製鉄所の災害動向が広く知られることとなった。William Hard, “Making Steel and Killing Men,” *Everybody’s Magazine* 17, no. 5 (November 1907): 579-91.

⁹⁴⁾Robert W. Campbell’s banquet speech, “The National Safety Movement,” *NSC Proceedings* 2 (1913), 190-91. 初代のセイフティ・マンの中で今日まで名前が記憶されているのはウィリアム・キャメロンとロバート・キャンベルくらいかも知れない。2004年、キャンベルの名を冠

このような作り話を鵜呑みにできないのは言うまでもなからう。当時の状況を冷静に振り返るならば、事故は避けられる (災害予防) との考えがある日突然湧いてきたとか、天から「安全第一」の戒律が授けられたなどという人を喰った話は到底信ずるに足るものではない。U.S. スティール社の内部資料『災害担当管理者会議議事録』を繙くと、次のような事実関係が浮かび上がってくる。19世紀の末葉から使用者賠償責任法 (employers’ liability acts) のたびかさなる改正により、雇主の責任を放免してきたコモン・ロー上の「三つの抗弁」の成立要件が年々狭められてゆき、陪審員も被災した労働者に同情的で、裁判において雇主側の不法行為責任 (過失責任) が認定されるケースが増えていた。そのためにクレーム処理に多大の時間と労力とコストがかかるようになり、企業は財務的な視点からみても労働災害を放置しておけない事態に追い込まれていたのである。⁹⁵⁾ それに “accident prevention” の考えはヨーロッパの方が早く、そうした情報もアメリカに伝わっていた。⁹⁶⁾ 事後的なクレーム処理から災害予防へと考えを改める潮時だったのである。

それでは、この創成神話は単なる作り話に過ぎないと一笑に付してしまってもよいのだろうか。

した賞がNSCによって創設され、EHSマネジメントの本質的理解に貢献した団体に贈られている。Campbell Institute, “The Power of the Institute,” accessed March 20, 2021, <https://www.thecampbellinstitute.org/the-power/>.

⁹⁵⁾United States Steel Corporation, *Minutes of Meeting of Managers of Casualty Departments of Subsidiary Companies of United States Steel Corporation, Held at Office of General Solicitor Charles MacVeagh, May 22 and 23, 1906* (n.p., n.d.), 22-25.

⁹⁶⁾C. F. W. Doehring, “Factory Sanitation and labor Protection,” *Bulletin of the Bureau of Labor* 8, no. 44 (January 1903), 1-131; William H. Tolman, “European Museum of Security,” *Century Illustrated Monthly Magazine* 72, no 2 (June 1906): 307-14. U.S. スティールの広報係ベイヤーは、「体系的な災害予防に対する真剣な試みはヨーロッパで始まった」と理解していた。David S. Beyer, “Accident Prevention,” *Annals* 70 (March 1917): 238.

この物語を歴史の当事者の主体的な立場を思い描きつつ丹念に読み解くならば、重要な事実を語り出してくれるだろう。すなわち、災害予防という考えは、19世紀以来の伝統的な労働習慣の中では異質な考えであったという事実である。U.S.スチール安全委員会本部の事務局長チャールズ・クローズ（Charles L. Close）は、アイダ・ターベルによるインタビュー記録によれば、当初、事故は避けられないという宿命論的な考えを同世代の多くの人と共有しており、そのためにナショナル・チューブ社（National Tube Company）の安全検査員に抜擢された時、それが「男の仕事」には見えなかったという。⁹⁷⁾つまり、当時の製鉄職場にあっては、怪我のひとつやふたつは男の勲章であり、安全を口にするのは女々しい行為だと思われていたのである。ロバート・ヤングも同じ情況に置かれていたのであり、このような宿命論を吹き飛ばし、人びとの意識を変えない限り、安全な職場環境など永遠に実現しない。⁹⁸⁾ そのように思い詰めていた矢先、「災害予防」なり「安全第一」の声が聞こえてきたというわけである。関係者の証言から、このように物語を再構成してみるなら、この神話物語は、事実そのままではないにしても、当事者の思いを十分にくみとることのできる、その意味で理解可能な物語だとはいえまいか。

要するに、この神話物語には「安全第一」の原義が書き込まれているのである。「安全第一」は災害予防の別名であり、「事故は防げる」との理念を表現している。19世紀以来の伝統的な職場文化を作り替え、産業に事故はつきものであるという宿命観を葬り去るための社会変革の標語なのであった。

⁹⁷⁾ Ida M. Tarbell, "The Gospel of Safety," *American Magazine* 79, no. 1 (January 1915): 34.

⁹⁸⁾ 上野継義「革新主義期アメリカにおける安全運動と移民労働者——セイフティ・マンによる『安全の福音』伝道——」アメリカ学会編『アメリカ研究』31号（1997年3月）：19-40.

災害予防の始まり イリノイ製鋼の関係者が語る神話物語について、いくつか補足しておきたいことがある。ひとつは災害予防の開始時期についてである。これらの物語は、それと明確に語っているわけではないが、「安全第一」という標語の使用と災害予防の始まりとを結びつけている。しかし、実際のとりくみの方が標語よりもはるかに早かった。今日の通説によれば、アメリカ最初の災害予防の努力は、1892年にイリノイ製鋼ジョーリエット製鉄所で開始されたことになっている。同年に、クレーム・エージェントH.B.スミスの手で安全部が設立され、翌93年に彼が安全検査員、つまりセイフティ・マンになったという。セイフティ・マンという呼称はその頃はまだ生まれていなかったが。

この通説を紹介している文献は夥しい量のにほぼり、災害防止マニュアルや専門論文のみならず、政府刊行物に及ぶ。⁹⁹⁾ わが国にも伝えられた。¹⁰⁰⁾ だが、どの文献を繙いても、典拠史料が示されていない。ジョーリエット製鉄所の安全監督ジョン・アイブ（John Eib）が1928年に論説をまとめているので、これが典拠となっているのかも知れないが、確信が持てない。¹⁰¹⁾ と

⁹⁹⁾ Rollin H. Simonds and John V. Grimaldi, *Safety Management: Accident Cost and Control* (Homewood, IL: R. D. Irwin, 1956), 21-22; U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Standards, *Safety Subjects*, Bulletin 67 Revised (1953), 22.

¹⁰⁰⁾ わが国の文献でジョーリエット製鉄所に言及しているのは、管見の限り、生産性使節団の報告書だけである。当該箇所は米国文献からそのままってきたのであろう。なお、基礎事実について誤りが散見される。日本生産性本部編『鉄鋼 鉄鋼生産性視察団報告書』Productivity Report 3（同本部、1956）、160-63.

¹⁰¹⁾ John Eib, "Accident Prevention, Joliet Works, Illinois Steel Co.," *Yearly Proceedings of Association of Iron and Steel Electrical Engineers* (1928), 65-71. アイブの論説と同じ年に出版されたアンダーソンのIEテキストにもジョーリエット製鉄所への言及があるが、やはり典拠史料が示されていない。Arthur G. Anderson, *Industrial Engineering and Factory Management* (New York: Ronald Press, 1928), 339. しばしば典拠として引用されている二次文献は、H.W.ハイน์リッヒの著名な防災テキストの第2版であるが、同書も典拠史料を挙げていない。H. W. Heinrich, *Industrial Accident Prevention: A Scientific Approach*, 2nd ed. (New York: McGraw-Hill Book Co., 1941), 368, 380.

いうのは、1914年の専門誌にも簡単な言及があり、もっと古い史料の存在可能性が否定できないからである。¹⁰²⁾ ただし、伝承の核となっている史料は、もしも存在するとしても、それほど情報量が豊富なわけではなさそうだ。

このような事情ゆえ、当時の鉄鋼業界誌にあたって関連情報を拾ってみることにした。ジョーリエット製鉄所には、1892年頃、2千人の労働者が就労していた。¹⁰³⁾ 同年11月に高炉の爆発事故が発生し、翌月には操業停止に追い込まれる。再開は次の年の11月にまでずれ込み、結局一年近く操業できなかった。同時代史料から浮かび上がってくるのは、このような惨憺たる経営状況である。¹⁰⁴⁾ しかし、この間に、労働者福祉のためのクラブ・ハウスが完成し、生産設備の大改良が行われている。¹⁰⁵⁾ もしも1892年という年号を信頼するなら、この大災害を契機にして災害予防への第一歩が踏み出されたと考えられる。

史料の裏付けをもって語るができるのは、いまのところ、ここまでである。H.B.スミスの発言から、彼が比較的早期に災害予防に向けて動いていたことは分かるし、彼がロバート・ヤングとともに安全運動を牽引していく役割を果たしたのも事実だが、1892年当時の安全対策についてはさらなる調査が必要である。なにはともあれ、災害予防へのとりくみが先にあり、その後かなり経ってから「安全第一」の標語が使われるようになったのである。

物語の主人公 南シカゴ製鉄所における安全運動の創成神話について、いまひとつ補足し

ておきたいことは、物語の主人公についてである。上に紹介した神話物語にあってはロバート・ヤングや安全運動の「指導者」が登場する。いわば語り手であるセイフティ・マン自身が物語の主人公である。実は、このようなナラティブ形式の回想は非常に少なく、1920年代に入ると完全に影をひそめてしまい、代わりに企業経営者を主人公とする物語が幅をきかせるようになる。

はなはだ興味深いことは、初代の鉄鋼業のセイフティ・マンたち自身が1920年代にゲーリー判事を主人公にした安全運動の創生物語をこしらえたことである。その理由は、「上からの安全」と呼ぶべき安全運動の指針に基づく。すなわち経営トップの熱意と姿勢が災害防止活動の成否を左右するゆえ、安全教育は上から始めなければならない (starting at the top) との考えが煮詰められ、この考えを表現する手段として安全運動の創成物語が作られたのである。

わが国の場合、第1回全国安全週間が開催された1928年以降、「上からの安全」タイプの神話物語が安全管理文献の中で復唱されるようになる。とくにゲーリー判事を主人公とする筋書きに人気が集まった。かくして、「安全第一」の起源はゲーリー氏の人道主義にあるとの信仰が生まれ、それが今日まで語り継がれている。真実味を持たせるための工夫がほどこされているが、虚構の物語である。

繰り返しておくが、セイフティ・マンの働きなしに、組織的な安全運動も「安全第一」も全米に波及することはなかった。ひいては日本に到達することもなかったであろう。この事実がわが国の安全管理文献では見過ごされているが、いくら強調してもし過ぎることはない。安全運動の担い手は誰か、この基本的な問いに真摯に答えることが、現象を理解する鍵である。高名な体系的管理の実務家レオン・アルフォード (Leon P. Alford) の同時代証言を最後に引用

¹⁰²⁾ “Booze,” *Safety Engineering* 27, no. 6 (June 1914): 454.

¹⁰³⁾ “The Illinois Steel Company’s Position,” *Iron Age* 50 (July 14, 1892): 59.

¹⁰⁴⁾ “An Increased Iron Output,” *Iron Age* 50 (December 15, 1892): 1168; “Trade Report—Chicago,” *Iron Age* 50 (December 22, 1892): 1230; “Trade Report—Chicago,” *Iron Age* 52 (November 23, 1893): 945.

¹⁰⁵⁾ “The Joliet Steel Works Club,” *Iron Age* 50 (December 8, 1892): 1119; “Manufacturing,” *Iron Age* 52 (November 2, 1893): 808.

しておこう。「特筆すべき興味深いことは、安全第一運動が主としてピッツバーグの西に住む人たちによって促進されたということである。彼らの多くは大企業に雇用されており、会社役員はニューヨーク市にいたのである。さらに言うなら、これは最初から若者の運動であった。」¹⁰⁶⁾

附記 本稿は2019～21年度科学研究費（JSPS KAKENHI Grant Number JP19K01796）による研究成果の一部です。

¹⁰⁶⁾ Leon P. Alford, "The Status of Industrial Relations," *ASME Transactions* 41 (1919): 170-71. この史料は、アメリカ機械技術者協会（ASME）の大会組織委員会（Meetings and Program Committee）の求めに応じて用意された報告書の一節であり、時代の共通認識を文章化したものである。機械技術者たちは安全衛生問題はもとより、一般に「労使関係管理」や「人事管理」と呼ぶべき領域についてあまりにも無知であったと反省している。IEの実務家の中には安全衛生問題にこころを砕いている人がいたのは事実だが、1910年代を通じてASMEの安全運動への貢献は限定的なものであった。ASME年次大会でアルフォードと一緒に登壇し、機械技術者の蒙を指摘したのが、かつての南シカゴ製鉄所のセイフティ・マンで当時インタナショナル・ハーヴェスター社の労使関係管理者に就任したばかりのアーサー・ヤングである。アルフォードの報告書はこの研究領域の基本文献のひとつである。ASMEの機関誌ならびに米国でもっとも著名な管理専門誌にただちに転載され、鉄鋼業界誌で紹介された。のちにASMEの編集になる『マネジメントの発展50年』にも再録されている。Arthur H. Young, "Industrial Personnel Relations," *ASME Transactions* 41 (1919): 145-62; Leon P. Alford, "The Status of Industrial Relations," *ASME Journal* 41 (June 1919): 513-16, 556; L. P. Alford, "Status of Industrial Relations," *Industrial Management* 58, no. 1 (July 1919): 61-66; "Industrial Relations," *Iron Age* 104 (July 17, 1919): 165; American Society of Mechanical Engineers, *50 Years Progress in Management, 1910-1960* (New York: ASME, 1960), 277-84. アメリカ人事管理生成史に占めるアルフォードの位置については、上野継義「人事部創成神話の起源——インダストリアル・エンジニアリング生成史の一断面——」『アメリカ経済史研究』14号（2015年12月）：1-29；同「科学的管理と人事管理とのかかわり——人事部創成神話の起源・後篇」『アメリカ経済史研究』15号（2016年12月）：1-25. ウィリアム・ヤッフエの先行研究は思い込みで書いているところが多く、人事管理とのかかわりに関する説明は信憑性に乏しい。ミルトン・ナッドウォルニーの書評を併せて参照のこと。William J. Jaffe, *L. P. Alford and the Evolution of Modern Industrial Management* (New York: New York University Press, 1957); Milton J. Nadwornny, review of this book, in *Business History Review* 32, no. 4 (Winter 1958): 460-62.