



声なき現場が鉄道を壊す —安全は沈黙の中では守れない

● 竹内 康裕

国労東日本本部 執行委員



鉄道という仕事には、不思議な特徴がある。「何も起きないこと」が、最高の成果だという点だ。

列車は定刻に走り、事故は起きない。ホームでは転落もなく、乗客は安心して電車に乗る。それが毎日続く。だが、その「何も起きない日常」は偶然ではない。現場で働く人間の経験、判断、そして声によって支えられている。だからこそ、鉄道の安全は、現場の声が届かなくなったとき、静かに崩れ始める。

2005年4月、JR福知山線で起きた脱線事故は、そのことを社会に突きつけた。107人が亡くなったこの事故の背景には、速度超過だけではない問題があったと指摘されている。遅れを厳しく責める職場文化。

ミスを許さない空気。現場の声が上に届きにくい組織。事故調査では、「安全よりも定時運行が優先される意識」があったことが指摘された。

事故のあと、JR西日本は大きく変わった。現場の声を吸い上げる仕組みを作り、安全文化を見直し、組織のあり方を問い直した。

つまり安全とは、設備だけではなく、組織文化そのものなのだ。

歴史を振り返ると、この教訓は日本だけではない。1990年代の英国。鉄道民営化の中で、保守や管理の仕組みが大きく変えられた。現場の熟練技術者は減り、コスト削減が優先された。

その結果、1997年サウソール事故、1999年ラドブルックグローブ事故、2000年ハットフィールド事故へとつながる。鉄道会社レールトラックは、安全管理の失敗の象徴となり、最終的には解体された。事故の原因は技術ではなかった。現場の声が、経営に届かなかったことである。

企業の世界でも同じことが起きる。アメリカの航空会社イースタン航空は、1980年代、労使対立が激化した末に会社そのものが消滅した。

対話が壊れた組織は、やがて組織そのものが壊れる。

近年では、巨大企業アマゾンの倉庫労働者が、会社の強力な組合対策を乗り越え、草の根の対話から労働組合を誕生させた。休憩室やSNSでの会話から始まった小さな連帯が、巨大企業の壁を越えたのである。

彼らが示したのは単純な事実だ。現場の人間が問題を共有し続ける限り、組織は変わる。鉄道も同じだ。

最近、JR東日本は技術系の採用枠を増やした。これは「人がいなければ安全は守れない」という認識の表れだろう。しかし、安全は技術部門だけで守れるものではない。駅。営業。委託会社。グループ会社。

すべてがつながって鉄道の安全を支えている。

事故は「現場の端」から起きる。ホームでの転落。非常停止ボタン。旅客誘導。誤案内。それらは駅の最前線で起きる。だから現場の声が消えた組織は、必ず鈍くなる。

小さな違和感。安全の兆候。制度の欠陥。それらは「ノイズ」として処理される。誰も言わなくなる。やがて、優秀な人ほど沈黙し、そして去る。

残るのは、現実を見ない上層部と、指示を待つだけの組織だ。

鉄道の安全とは、巨大な設備や最新のシステムだけで守られるものではない。最後に支えるのは、人の声である。

その声が届く組織かどうか。それこそが、鉄道の未来を決める分岐点になる。