

目次

I 序論	
1 問題提起	—2
2 研究対象の選定	—4
II 「人身事故」の背景	
1 命の見方	—7
2 鉄道網の拡大と生の喪失	—11
2-1 首都圏の鉄道網が抱えてきた悩み	—11
2-2 「人身事故」という死	—14
III 鉄道という手段	
1 責任を求める生者の視線	—19
2 視線の分解と特徴の整理	—22
2-1 隠されない死	—23
2-1-1 ポルノグラフィ化された死の中で	
2-1-2 「なぜ？」の焦点	
2-2 終焉とコミュニケーション	—29
2-2-1 幕を閉じる前に	
2-2-2 コミュニケーションの欠落	
2-3 「人身事故」の影響とは	—33
2-3-1 死に対処する	
2-3-2 現場復旧と待ちぼうけの人ばかり	
3 曖昧さの支配	—40
IV 生と死の連鎖	
1 手段の情報と模倣	—44
2 連環と分布	—47
3 「境の場所」を照らすもの	—50
V 結論	—52

あとがきと謝辞

参照文献

I 序論

1 問題提起

なにか嫌なことがあったとき、恥をかいたとき、締め切りに追われている時、辛いことがあったとき、「死にたい」と口に出すようになったのはいつからだろう。なんて不謹慎なことを言うのか、と眉をひそめる人もいるだろうが、少なくとも、とてつもなく辛い状況に置かれた時に何を願うのかぐらいは人の自由であってほしい。別に、こんなことを言っている全員が心の底から死にたがっているわけではない。ただ、口にしなければやっつけられないのだ。

ただし、本当に死を願っている人たちがいて、その願いを叶えてしまう人たちが少なからずいることもまた事実である。警察庁の発表によると、国内の自殺者数は一時3万人にまで達していた時期と比べるとずいぶん減ったとはいえ、年間約2万人が自らの手で命を絶っている。厚生労働省の発表によると、自殺は特に若年層から働き盛りの世代に多く、20歳から39歳までで死因の第1位である¹⁾。また、日本の自殺死亡率は総数では世界で6番目(男性のみでは12番目、女性のみになると3番目)に高いことも世界保健機関(WHO)の報告で明らかにされており²⁾、日本人にとって身近な死因のひとつであることが分かる。

自殺予防や再発防止の観点から、自殺は社会的な注目を浴びやすい。2万人を超える死のひとつひとつが詳細に取り上げられることはないが、それでもこのうちのいくつかは社会問題を議論する材料として検証が進められる。たとえば、本論を執筆している2017年には、(数年前に発生したものも含めて)過重労働による自殺が数件ほど世間の注目を浴びたものがあった。業務内容や職場環境に端を発したと思われるこれらの自殺は、筆者自身が参加した就職活動の現場においても、特に企業側から自社の労働環境を説明する際にしばしば引き合いに出されており、仕事がらみの自殺の注目度の高さをうかがい知ることができた。

しかし、ここで素朴な疑問がひとつ生じた。自殺の原因や背景となりうるもの、たとえば先に挙げた労働環境や家庭環境、対人関係、経済や健康の問題やそれらに対する対策はたくさん講じられており話題にもものぼりやすい。しかし、自殺の方法についてはどうだろうか。もちろん、まったく注目的になっていないわけではない。手段別の統計は毎年とられているし、過去には鶴見済[1993]によって出版された『完全自殺マニュアル』が自殺手段の百科事典として話題になった。この書籍の影響を調べた後藤京子と杉本侃[1996:64]は、『完全自殺マニュアル』の出版後に一般医薬品による自殺企図の増加が確認されたことを踏まえて、正確な医薬品に関する知識の提供と医薬品の徹底管理による自殺防止対策の必要性を説いている。しかし、社会ではこれほどまでに自殺の手段が注目されることはなく、せいぜい少し変わった手段による自殺が行われた時に取り上げられるのが関の山である。

そもそも、なぜ自殺手段はよほど変わったものでなければ自殺の動機や背景ほど話題に上らないのだろうか。この疑問が、本論の出発点である。近年、国内で発生した自殺の中でその手段が世間から注目された事例を思い返してみたところ、筆者の頭にすぐに思い浮

かんだものが2件あった。ひとつは、2015年6月30日に東海道新幹線で発生した男性の焼身自殺である。当人以外にも一般客が1名巻き込まれ、このニュースは一瞬にして国内外の注目を集めた³⁾。そしてもうひとつが、翌年の2016年10月に栃木県宇都宮市本丸町の宇都宮城址公園で発生した連続爆破である。イベント会場となっていた公園やその近辺で相次いだ爆発は市内に住む1人の男性によって引き起こされたもので、この人物以外の死者は出なかったものの近くにいた2人が重傷を負い⁴⁾、こちらも大きな話題となった。人を巻き込む方法を選んだ両名の自殺は、ときにテロとも関連付けられながら、自らが苦しんでいる原因を社会に責任転嫁していると非難を浴びた。

これらの自殺は、近年世界各地で恐れられているテロ行為とはやや一線を画しているが、大勢の人にいる場所で行い他者に危害が及ぶ可能性をはらんでいる自殺手段の選択にもまた、多大な注目が集まると同時に批判が寄せられる。自殺者もまた、それぞれの原因に苦しめられていたにもかかわらず、ただその手段の選択で後世から受ける評価は変わってしまうのである。ここで挙げた2人の自殺が、一般的に思い描かれるような孤独で誰にも危害が与えられないような手段で行われていたら、彼らの死を我々はどこまで知ることができたのだろうか。少なくとも、自殺を選んだことに関しては、これほどまでに世間から非難されたり注目されたりすることはなかっただろう。

自殺は、その実行だけを取り上げれば実に私的な行為である。しかし、死という一連の過程にその目を移せば、たとえ自殺であっても他者の関与を完全に免れることはできない。ただし、自殺という事象そのものと同様に、その関与の規模やあり方もやはり安易に社会の表側に浮上するものではなく、自殺者と互いに顔の見える関係にあった者たちの範囲で完結することが多い。そのため、ひとつの具体的な死としての自殺に無関係の人間の視線が多数寄せられることは社会問題として大きく取り上げられないかぎり比較的稀であり、それもまた遺された遺族・関係者の苦渋の決断が幾重にも積み重なってようやく実現可能なものである。しかし、それを差し置いてまで、速報で報じられることを要するほどの影響をともなった自殺が存在するのもまた事実であり、先に挙げた2つの事例もそれに該当するものであった。もしかすると、このような視覚化・数量化することが可能な被害を他者に及ぼす自殺方法は、苦しみぬいた末に選ばれた一個人の死を世論から是非を問われるものに位置づける、言い換えると、「なぜこの方法を選んだのか」「他の方法ではだめだったのか」という問いを読み解く入り口になるのではないだろうか。

ただし、この問いはあくまで手段に関する疑問に留まっており、「なぜ自殺をするのか」という問いからは外れた問いであることをまずは明確にしておかなければならないだろう。社会学的な自殺研究で名高いE・デュルケームは、自殺の動機に関わる社会的要因と手段の決定に関わる社会的要因は互いに独立したものとしており[デュルケーム 2016:369]、発生のメカニズムを理解したり予防・再発防止を目的としたりする傾向が強い自殺研究の潮流の中で、手段に関する研究は決して主流とは言えない位置付けにあると言っても過言ではない。また、自殺学の始祖ともいべきE・S・シュナイドマン[1993:213-215]は自殺を特定の関係性で起きる出来事と位置付け、特定の誰かに対するシグナルであると解釈している。だからこそ、特定の関係性から外れた第三者の立場から自殺のシグナルを読み解

くのは難しいことであり、自殺要因とは互いに独立しているとされる自殺方法の選択となるとその難易度は更に上がる。

しかし、だからといって自殺の当事者・関係者以外から向けられる眼差しを、自殺研究の本流を支える視点において役に立ちそうにないからと切り捨ててしまうと、何か大事な部分を見落とすことになるのではないだろうか。たしかに、自殺方法ごとに向けられる評価をただ並べて比較するだけでは、所詮推定だらけな「たれば」の話で終わってしまう。だが、死という形での社会を構成する一員の喪失は決して一瞬の泡沫のような現象でなく、そこには必ず誰かがどのように生き、死んだのかを示す跡が何らかのかたちで残り、それが全く持って見向きもされないことはない。それが社会的な注目を浴びた自殺であればなおさらのことであり、その取り上げられ方や注目のされ方、寄せられた評価はその社会を支える自殺観や死生観の一端を探る材料として遜色ないものである。

当初、筆者は本論を、疫学的でない自殺研究の潮流においては支流の研究対象に置かれてきた手段に対する正解の分からない問い（「なぜこの自殺方法を選んだのか」）に向き合った内容にしたいと思っていた。しかし、主体的な行為者である自殺者という存在に真っ向から挑んでも、今の筆者の力量では埒が明かないのは火を見るよりも明らかである。したがって、本論では、まず個々に異なる背景を抱えながら主体的な選択を下す自殺者ではなく特定の自殺手段に焦点を絞り、これに寄せられる社会的な評価を手掛かりにしながらその特徴について順を追って整理する。その中で、推測でしか語れない部分が多かった自殺者の手段選択について、基本的に後追いで進めるしかない自殺研究でもわずかでも何か迫れる部分がないか探りたいと考えている。

2 研究対象の選定

では、この目標を達成するには、本論で何をいかにして探ればよいのだろうか。個々人が死を望む要因を画一的な枠にあてはめて検討することには限度があり、単純な図式で表しきることも不可能に近い。たとえ手段というカテゴリーに注目するにしても、個々人が出す生の結論のひとつともいえる自殺の背景は幾通りにも渡るのだから、統計で得られた数字やデータを鵜呑みにすることもできず、結局のところ、ほとんどの手段は注目したくても探ることが難しいという厳しい現状に直面しなければならない。初っ端からほとんど万策尽きた状態である。ただ、筆者が思いつく自殺方法の中でひとつだけ、鉄道を利用した自殺(鉄道自殺)に限ってはこの状況にあってもまだ検討できる可能性を有していた(「有してしまっていた」とした方が本論には相応しいかもしれない)。

本論が対象として挙げるこの鉄道自殺は、比較的選ばれやすいとされる自殺方法の中でも特に第三者からの評価が見えやすい手段と言えるだろう。前述した通り、自殺者と遺族・関係者のいずれにおいても、自殺は未だ私的な行為としてとらえられている側面が強い。厚生労働省自殺対策推進室[2017]の調査によると、平成28年の自殺者死亡数21,703人のうち半数以上(58.9%)が自宅で命を落としており、国内で発生する自殺においては私的な空間が比較的選ばれやすい傾向にある。また、歴史的背景に目を移すと、近代の日本社会において家人の自殺は家の内情を世間に公表されてしまう機会であり、更に医療化の進

展を受けて自殺が精神錯乱との結びつきが強められてしまったことも相まって、自殺の事実は世間から遠ざけられがちであった[貞包 2016:42-52]。

時代の流れとともに家の形態や統計方法も変わったことで、世間の自殺観や扱われ方は徐々に変わっていった。しかし、自殺と遺族・関係者の世間体の間にあった感情の糸は未だ完全に断ち切れたとは言えないのは、自殺者の遺族たちに向き合ってきた瀬川正仁[2016]が描く、原因究明という自身の希望と世間の目の間で揺れ、葛藤する彼らの姿からも明らかである。社会学者の G・ゴラー[1994]はかつて、著書である『死と悲しみの社会学』の中でイギリス社会の変化と死を隠匿する傾向について指摘していたが、不謹慎という意識のもとで、死やそれに伴う悲嘆がより私的領域に押し込められていく様は今の日本社会にも十分通じるものがあるだろう。臓器提供や安楽死など、より広い場で死について論じられる機会が増えてはいるものの、命の終焉に関することを公で語ることへの抵抗は決して払拭されていないのだ。

それにもかかわらず、鉄道自殺は公共の空間で人目をはばかることなく発生し、かつその発生に関する情報は広く社会に共有される。鉄道自殺のみならず、高層ビルや公園をはじめとした公共施設で起こる自殺は自宅での発生件数と比べると圧倒的に少なく、鉄道路線で起こる自殺は全件数のうち 2.4%ほどしか占めていない。だが、手段のなかでは少数派であるにもかかわらず、鉄道自殺はひとたび発生すれば交通障害として広く人びとに知らされ、いち早く処理される。国内において最も鉄道網が発達し、生活の基盤となっている首都圏においては、利用者の多い通勤・通学や帰宅の時間帯や複数の路線が通っている駅で起こってしまうと、これにともなう遅延や運休その影響を受ける人の数が数万人単位にのぼることも珍しくない。筆者自身も、電車を利用する際に駅やホームの電光掲示板に映った「運転を見合わせています」や「人身事故の影響で大幅に遅れが出ています」の文章にぎょっとしたり焦ったりした経験がある。約束の時間に間に合うか、目的地にたどり着けるのか心配もした。人が 1 人死んでいるにもかかわらず、死んだことよりもそれによって生じる障害にばかり目が行くのである。鉄道自殺という手段は、都市生活者の 1 人である筆者自身にとっても身近な死のかたちであり、また、詳細については後に触れるが、実際にその未遂の現場に居合わせた体験もこれを本論の対象に決める後押しになった。

「人身事故」である鉄道自殺は、自殺の一形態であると同時に事故でもあり、それゆえ他の手段による自殺でははっきりと確認することができない特徴を有している。これまでに触れてきた公開性ももちろんそのひとつである。今日の日本社会において、鉄道自殺ほど自殺の現場に関する正確な情報がリアルタイムで広く世間に周知される自殺方法はおそらくない。しかも、その情報はあくまで正常な運行を妨げた「人身事故」として公表され、1 件 1 件が異なる背景を持った自殺であることはさして強調されない。鉄道利用が日常生活の中に溶け込んだ都市部において、これほどまでに身近でかつ淡々と話題に上りやすい死はあるだろうか。

鉄道自殺の特徴はそれだけではない。実行の時点で必ず他者の手が必要になる点や、交通機能の障害という形で社会に与える影響の規模も挙げられる。もちろん、ひとつひとつの死を丁寧に読み解いていけば、鉄道自殺以外の手段にも通じる、あるいは鉄道自殺の中

でも相反する部分が見えてくる可能性は十二分にある。とはいえ、一見すると大雑把にも思える自殺方法ごとの分類の中で、鉄道事業主から行政への提出が定められた報告書に沿って自殺を概観する指標を決めながら、様ざまなかたちで生じる社会的な評価に目を向けながらこれらの特徴に向き合うことの可能な手段は果たしてあるだろうか。

これは、裏を返せば、これほどまでに簡略なかたちで社会から扱われる自殺方法が他にあるのだろうかという問いでもある。鉄道自殺の調査を進める佐藤裕一は、自らのまとめた膨大な統計データをまとめるなかで「数字の集計になってしまっているが、1つ1つの数字が尊い命であることを、あらためて思いを致してほしい⁵⁾」と語っている。自殺である以上、そこには苦しみ抜いた末に死という答えを出した人がたしかに存在するのであり、それをないがしろにしてこの自殺方法を語るべきではない。しかし、鉄道自殺や「人身事故」は駅や線路で起こるその性質上、死が特定の場所や地域に強く結びつき、しかもそれが発生件数というかたちで積み重なっていくことを避けられない。鉄道が都市生活を支える大動脈として確固たる地位を占めていることを背景に、日常生活を脅かすリスクとして認識されてしまう手段に位置づけられてはいるが、果たして我々は鉄道自殺がどのような自殺であるかをよく知っているのだろうか。表面的な影響ばかりに目をとられて、この手段が抱えている問題点やこれを深く探るための決定的な糸口を見逃してはいないだろうか。

実際、鉄道自殺に焦点を当てた研究は充実しているとは言い難いのが現状である。自殺手段に関連する疫学的な研究はあるものの、鉄道自殺となると一気に数が減る。その中で、赤塚肇ら[2008]による鉄道自殺モデルの構築は本論を進めていくうえで非常に参考になるものではあったが、自殺者の行動や心理への注目に主眼が置かれて分析が進められているため、この手段の社会的側面、特に、自殺の一手段としての鉄道の位置付けについてはまだ迫れる余地を残している。国内の鉄道自殺研究は、未だ発展途上にあると言っても過言ではないのだ。本論は、行動モデルのような自殺行動に根ざした議論ではないため、具体的な鉄道自殺の予防策に繋がるような画期的な結論が出るとは考えていない。ただ、鉄道を漫然と自殺手段のひとつに位置づけるのではなく、本来移動を目的とするものが自殺の一手段として確立するにいたった理由や要因を整理することで、鉄道自殺という選択に迫る手掛かりを見つけないかと考えている。

人類学者である関根康正[2004]の言葉を借りるなら、駅や路線といった、死の現場となる可能性を与えられた空間は我々に身近な「異界」のひとつである。旅客の空間に突如出現する死は、多くの人々を困惑させる。混乱のさなかにもいつかいつもの生活へ戻そうとする一連の過程は、はたしてただの原状復帰だろうか。駅や線路は、単なる移動の施設や設備に過ぎないのだろうか。鉄道自殺の社会的な位置付けの再考は、これに関わる場所と人、それを内包した空間にも再度目を向ける作業である。今の筆者の力量でどこまでできるかは未知数だが、平時の鉄道の風景に隠れている死と生の交錯に目を向けるなかで、せめて生と死の狭間で揺れる人びとの輪郭だけでも掴みたい。

II 「人身事故」の背景

今更言うまでもなく、自殺はこれまでに多くの分野から研究対象とされてきた。それゆえ、自殺に対する見解や研究手法、着眼点は非常に多岐に渡る。このことは、本章を書き始めるにあたってどこから手を着ければ良いのか、筆者の頭を非常に悩ませた。序論でも述べた通り、筆者が興味を抱いているのは個々の事例で異なったり社会的に傾向が現れたりするような自殺についてよりも、鉄道自殺という手段の特徴やこれが自殺方法として成り立つ背景である。なぜこのような手段が選ばれているのかを問うために必要な視点を明確にしておく必要があるだろう。

そもそも、自殺に関する研究としては、1985年に『自殺とは何か』（原題“*Definition of Suicide*”）を著したE・S・シュナイドマンによって確立された自殺学（suicidology）がある。この学問は、自殺やその予防に関する事象を主な研究対象としているため、非常に幅広い学問分野の手法が適用される学際的な性格を持っている【石原 2003:7】。したがって、自殺の定義をとってみても、学問ごとのスタンスや研究者の視点に応じて少しずつ異なっている。自殺研究には、どこからどこまでが自殺なのか、自殺に対する自殺者の意志（自殺への積極性・消極性）の強さはどのように判断するのかといった、明瞭に線引きすることができないグレーゾーンが常につきまとっている。既存の自殺研究の膨大さからしてみれば、ここで取り扱えるのはほんの一部に過ぎないが、本章ではまず個々の自殺研究の立場を慎重に整理しつつ、鉄道自殺の考察に活かせる視点を探したい。また、本論が対象とする首都圏の鉄道網および鉄道自殺に関しても情報の整理を行い、次章以降の考察に繋げたい。

1 命の見方

自殺とは何か、という問いに対して回答することはなかなか難しいものである。自殺学の方針についてまとめた石原明子【2003】は、自殺の定義について「死ぬ意図」や「結果予測性」を含めるか否かを問題に挙げている。これらは、複数の分野を通して重要視されている自殺の要素であり、たとえば疫学においては「自らの意図によって自らの生命を経つ行為【ノック、ボルヘス 2015:18】と、社会学的には「本人が自らの死という結末を知って、ないしは予期してとられた行動によって引き起こされた死【Rene 1996:856】」といった形で言及されている。

しかし、これらは外部からの観察が難しい要素であり、たとえ生者によって確認することができたとしてもインドのサティー【田中 2007】やジャイナ教徒によるサッレーカーナー（断食によって自らを死に至らしめる行為）【堀田 2008】のように、自殺者の積極的な意志が周囲の人間の意志に押し流された結果として作られたものとされるケースは珍しいことではない【崔 1994:244】。遺書や関係者の証言といった自殺の証拠も、たしかに自殺者の意志を測る材料にはなるがそれが必ず自殺者の本意を物語っているとは限らない。たとえば遺書にさまざまな意図や思惑、配慮が働いている可能性は十分にあり【阪本 2011】、自殺を企てる者が時として自分の本心とは逆のことを表に出すことも珍しくないことは、心理学的な観点からもしばしば指摘されている【ヘンディン 2006:63】。

これに加えて、自殺行為そのものの観察の難しさも自殺の定義を難しくさせている。た

例えば、疫学的研究において一般的に自殺未遂とよばれるものは、「非致死の自殺思考及び行動（自殺行動：suicidal behavior）」として（1）自殺念慮（suicide ideation：自らの命を絶つことを意図する行動について考えること）、（2）自殺計画（suicide plan：死ぬことを意図する具体的な手段の画策）、（3）自殺企図（suicide attempt：少なくともある程度の死ぬ意図をもって潜在的な自傷行為を起こすことであり、死ぬ意図のない自傷行為とは区別される）の3種類に分類されている[ノック・ボルヘス 2015:18]。また、地域や国によって、自殺や自殺未遂の規準や価値観、それらに基づいた統計方法が異なることは珍しいことではない。また、シュナイドマンは自殺未遂という言葉に「正真正銘死ぬつもりであったのに目的を果たすことができなかつた場合にだけ用いられるべきもの[シュナイドマン 1993:25]」とし、そうでないものを「パラスーサイド（自殺様行為）」と呼んで区別している。自殺未遂やパラスーサイドは、自殺研究を進めるうえで非常に重要な手掛かりである。しかし、その手掛かりでさえ慎重に見ていかなければ、ともすれば正確につかむことができなくなってしまうのだから、後ろ向き（retrospective）な研究が中心にならざるを得ない[宮崎 2003:58]既遂の自殺であればなおのことその詳細を観察することは難しいだろう。

このような明確な線引きの難しさを踏まえて、数ある定義の中でも自殺の特徴を捉え、かつ臨床においても実用的であると石原[2003:6-7]が評価したのが、シュナイドマンによってなされた以下の定義であった。

「今日の西欧社会において、自殺は、自ら手を下した意識的行為によってもたらされた死とされる。その行為は、死ぬことが最良の解決方法と認識された出来事に直面し、窮地を脱することを願った人物の、多くの次元を持った苦痛によってもたらされる、と考えると最も理解しやすい。[シュナイドマン 1993:244]」

自殺者や自殺未遂者の心理面を中心に進められた詳細な観察に加え、自殺未遂や自殺様行動（パラスーサイド）といった現象との慎重で丁寧な線引きによって導き出された彼の定義は、時代や社会が限定されているとはいえ、自殺を選ばざるをえなかつた声なき個人の内的状況を理解する大きな手助けとなる。一方で、個人の意志という不確定で曖昧なものを徹底的に除いた自殺研究を試みたのが、社会学的な自殺研究の第一人者として名高いデュルケームである。1960年に著した『自殺論（原題“*Le Suicide*”）』の中で彼が目にしたのは、個々の自殺の引き金となる個人的要因ではなく、国や地域ごとに集められた自殺の統計結果や件数の変遷を下支えしているものとしての社会的要因（自殺率）であった。『自殺論』ねらいのひとつは社会学を他の諸科学から独立・自立した学問分野として確立させることにあつたとされ[阪本 2011:10]、デュルケームは宗教や離婚率、所得など、社会を構成する様々な要素に目を向けている。ここから浮かび上がる社会形態に応じて自殺形態を分類したことで、彼の研究は後世の社会学・人類学的自殺研究に今なお大きな影響を及ぼした。

ただし、その影響には彼の理論に対する反駁も多く含まれている。C・ボードロと R・

エスタブレ[2011]は、自己本位的自殺の議論でデュルケームが根拠とした経済格差や離婚のデータと自殺件数の関連性に注目している。同じ西欧諸国でも19世紀と20世紀では時代背景が大きく異なっていることを明らかにした彼らは、部分的ではあるがデュルケームの主張に異を唱えている[ボードロ、エスタブレ 2011, 阪本 2011:12-13]。また、T・パーソンズやJ・D・ダグラス、A・ギデンズといった社会学者たちは、デュルケームが切り捨てた個人的諸要因に定位するかたちで、それぞれが自殺の要因の社会性に迫ろうと試みている[杉尾 2012:70]。さらに、P・ベナールは規制の強弱によって分類された「アノミー的自殺」と「宿命的自殺」の中でも、個人の欲望に対する拘束が強すぎるあまりに発生する後者の自殺に対して疑問を抱き、自殺と性差に関わる議論からデュルケームの理論を再検討する必要があると主張した[阪本 2011:11, 薬師院 1998]。

生憎、これらをひとつひとつ見ていくときりがないので、ここでは社会的な結びつきに焦点を当てた自殺類型である「自己本位的自殺」と「集団本位的自殺」、そして、後者に対する人類学者の反駁に絞って話を進めていきたい。人類学的な自殺研究は、特定の社会で発生した自殺を参与観察によってつぶさに観察し、当該社会の規範や人間関係、観念、構造などその社会に生きる者の視点に近づいた研究を進めてきた。自殺者だけでなく、自殺という一つの死が発生した社会にも視線を注ぎ続けてきた人類学の研究からは、本論が目標とする鉄道自殺の探求にあたって多くの手がかりが見つかるのではないだろうか。本論が必要としているのは自殺者を中心に据えた研究ばかりでなく、自殺者を取り巻く場や顔の見える関係性に関する研究もまた重要な位置を占めているのだ。

デュルケームが『自殺論』の中で最初に言及したのは、社会を結び付ける紐帯、すなわち統合の強弱であった。彼はこれに注目したことで、西欧諸国で発生した自殺者のステータスや宗教、政治情勢などの情報を比較することで、彼が「文明人[デュルケーム 1985:254-257]」と呼ぶ人々の間に深く根を下ろした個人主義的傾向を露わにした。この根拠となるデータは複数挙げられているが、以下では一例として、宗教ごとの自殺率の差を紹介するとしよう。彼の分析によると、プロテスタントイズムがカトリシズムと比べて自殺者が多い原因は、前者の協会が後者ほどには強力に統合されていないことにあり、また、ユダヤ教徒の自殺者数が他と比べて低い傾向には、外部からの排斥に耐えるために強固に連帯せざるを得なかった背景に支えられた環境が大きな影響を及ぼしていると考えられる[デュルケーム 1985:182-183]。デュルケームはこのような自殺を自己本位的自殺と呼び、規制が著しく課せられていない状態が原因となって発生するアノミー的自殺と併せて、集団内の密度が低く個人主義的傾向が強くなった現代社会において特徴的な自殺とした。

これに対となるかたちで、社会の統合があまりにも強すぎるために生じると設定されたのが、集団本位主義的自殺である。デュルケームは、これに当てはまるものとして、世界各地で確認されている老衰・病死の忌避や寡婦殉死、首長の死に際する後追いといった具体的な事例をいくつか挙げ、これらがいわゆる「未開社会」と彼が呼ぶ社会で多く見られる形態の自殺であるとした。ようするに、集団本位的自殺は未発達な個人化に支えられており、社会が個人を過度に強く従属化においてあることで引き起こされる自殺形態である

[デュルケム 1985:265]⁶⁾。

この自殺類型に対して、人類学からは民族誌的記述を用いた反駁と代替概念の提出が試みられた。B・マリノウスキー[1967:70-73]は、彼が直接見聞きした青年の自殺騒動（外婚制の違反と恋敵による侮辱の結果として引き起こされたもの）を中心にトロブリアンド諸島で起こる自殺を挙げ、その社会で生きる彼らが決して現地の法に自動的に服従しているわけではないことを主張している。また、彼が挙げたこの青年の自殺には、血襲による恋敵への報復を自らの親族に期待するものでもあり、このような自殺形態はD・カウンツによって「復讐自殺 (revenge suicide)」として取り上げられた（最初に提唱したのはM・D・W・ジェフリーズであり、samsonic suicide とされていた自殺の形態をカウンツがより一般化したかたちになる）[杉尾 2012:79;Bohanan 1960:11;Counts 1980:335]。

カウンツは、カリアイ社会の調査の中で遭遇したある女性の自殺騒動を通して、このような自殺方法が社会に対して影響力の小さい者（特に女性）によってしばしばとられる、社会に対する強力な働きかけの手段として確立されていることを示している[Counts 1980:346]。この他にも、C・ヒーレーがマリング（パプアニューギニア高地）について、G・M・ウィルソンがルオ（ケニア）について報告した戦略や脅しの手段としての自殺のあり方や、P・J・スチュアートとA・ストラザーンによるデウナ（パプアニューギニア）の名誉回復のための自殺とその後の賠償などが復讐自殺の例として取り上げられた[杉尾 2012:81-83]。また、R・ファースはソロモン諸島のティコピアにおける自殺の選択肢とその不確実性をもとに、復讐自殺とはまた異なる角度から当該社会の自殺者たちによって参照される選択がバリエーションに富んでいることや、その選択肢は複数の社会規範を参照することで成立していることを示し、自殺を社会に対して行われる個人によるギャンブル行為と位置づける自殺論を展開した[杉尾 2012:83-86]。受動的な個人でなく、主体的な選択を行う自殺者とそれを取り巻く社会との関係から自殺を読み解いてきたこのような人類学的な自殺研究において、自殺は単なる人命の喪失ではなくひとつのメッセージであり、それによってもたらされる現場の混乱と秩序の回復も自殺を構成する重要な一要素として重視されたのである。

彼らが議論してきた時代から数十年が経過したが、今なお、『自殺論』で紹介された自殺類型やそれに対する反駁が自殺研究に及ぼす影響は大きい。しかし、時代の流れとともに自殺もその形を変え、これまでに挙げてきた類型では十分に語りきれない自殺も出現するようになった。元森絵里子[2016]は、雇用者の責任問題や補償を巡る訴訟でしばしば世間の注目を浴びる過労自殺を通して、自殺の医療化が進展するにつれて変化していった自殺を取り巻くレトリックと近代法の関係性について論じている。貞包英之[2016]は、生命保険の普及によって自殺に与えられた一種の贈与としての側面に注目し、自殺の構造変化や自殺という現象が社会の中で担っている意味の変容にこれが大きく関わっていることを明らかにした。また、貞包については、「ネット自殺」と呼ばれる、インターネットを介して見ず知らずの者たちが集まって行う集団自殺についての議論も、従来の自殺には見られなかった特徴を示した自殺形態を扱ったものとして非常に興味深い。貞包は、M・オジェが指摘する「非場所」の集積をインターネットの自殺者募集サイトにあてはめながら、ネッ

ト自殺はデュルケムたちがこれまでに論じてきたものとは異なり、秩序形成と共存するかたちをとる特異な自殺現象であると述べた[貞包 2008:600]。

ここまできると、自殺方法に関して言えば、もはや個人が属する共同体や社会での繋がりや、その性質ばかりに目を向けるだけでは議論が進まないことが分かる。デュルケム[1985:364-368]の言う通り、いくら自殺方法の選択に社会的要因が一枚噛んでいるとしても、方法を規定している要因と自殺という行為そのものの性質にかかわる社会的要因は合致しない。複数の地域・社会で得られた統計データを比較しても、自殺方法について分かるのは各地で選ばれやすい手段の大まかな傾向が把握できる程度である。鉄道自殺を扱う本論でこれを乗り越えるためにも、たとえばネット自殺で利用されたインターネット上の掲示板のように、特定の方法による自殺に利用され、これを助長する環境や技術を視野に入れなければならないだろう。

2 鉄道網の拡大と生の喪失

前節では、自殺研究の視点について見てきたので、本節では一転して、本論の対象である鉄道自殺やその舞台である首都圏の鉄道についての整理を中心に話を進めていく。鉄道の技術や知識はもともと、18世紀に誕生した蒸気機関の発展とともに、19世紀の西欧・欧米を中心に飛躍を遂げた。日本に知識が紹介されたのは1840年代で、その後は外交・内政の両面から翻弄されながらも、1872年には東京―横浜間と大阪―京都間で最初の鉄道が開通した[原田 1998:47]。鉄道の登場は、生活様式から旅行までありとあらゆる移動を支配していた時間や距離に対する人々の知覚に影響を与え、新技術の導入や路線の拡大を経るごとにその影響力を増しながら今日にまで至っている。輸送機能や技術の向上のみならず、導入や路線の配置、法律や制度の整備、そしてなにより首都圏のまちづくりと人の移動の関係において深く絡んできた過程を振り返りつつ、今日における鉄道自殺の現状を見ていきたい。

2-1 首都圏の鉄道網が抱えてきた悩み

欧米社会の近代化と鉄道の歴史を記したW・シベルブシュは、西欧社会に導入されて間もない19世紀初期における鉄道の共通表現として、「時間と空間の抹殺(annihilation of time and space)[シベルブシュ 1982:14]」という言葉をしばしば説明に用いている。今更指摘するほどのことでもないだろうが、鉄道は蒸気機関という圧倒的で疲れを知らない動力源に支えられたおかげで、既存の交通技術とは比べられないほどの短時間で長距離移動が可能であった。その結果としてもたらされたのが、空間の収縮と拡大、すなわち、場所間の距離の大幅な圧縮と首都という範囲の拡大である[シベルブシュ 1982:51-52]。

彼が用いた「輪郭をなくして太ってゆく郊外の時代[シベルブシュ 1982:52]」という表現は、今日の首都圏における鉄道事情をたどるのに適材な表現と言えるだろう。大災害や戦禍を乗り越えて、戦後の産業や人口は一気に東京へ集中した。年を追うごとに増加の一途を辿る人口は東京の中心部では到底賄いきれず、多くの人が23区外や周辺地域を生活の拠点とした。人口や周辺の交通事情といった状況を加味したうえで、郊外と東京の中

心部を結ぶ路線の重要性が都や国の鉄道計画の中で意識されるようになったのは昭和 30 年代ごろからで、昭和 40 年代に高度経済成長期を迎えると、郊外に拠点を置く流れが加速したことで鉄道の担う役割の重要性は更に増した[岡本 1994:31]。中心部の職場と外延の住宅市街地という構図は、新しい路線の導入や既存路線の接続や相互乗り入れといった、よりスムーズで時間のかからない便利なアクセス環境の確立とともに堅牢なものとなり、通勤通学を中心とした日常的な移動の距離の上限を引き上げている。濡らした紙に墨を垂らすように、首都という空間は鉄道網を通じてじわじわと広がってきて今に至っているのである。

このような、あくまで職場と居住地の遠隔化を軸とした首都の拡大は、満員電車という問題を生みだし、悪化させていくには格好の環境である。ラッシュ時の混雑は昭和 30 年代ごろから既に問題視されていたが、今なお解決されたとはいえ難い状況だ。混雑への対応には政府や自治体も力を入れており、たとえば最近のものとして、東京都が 2017 (平成 29) 年から主導する「時差 Biz」が挙げられる。これは、都心に会社を構える企業やその社員をターゲットにした取り組みで、混雑が発生しやすい時間帯の混雑解消に向けて企業や個人に通勤時間や勤務体系の見直し・改革を積極的に勧めるいわゆる働き方改革の一環である。生産効率の向上や時間の有効活用、充実したライフスタイルの実現をメリットとして掲げており、取り組みに参加した企業の表彰制度も存在する⁷⁾。今の首都機能を支える重要な基盤として、現在の鉄道を動かしている仕組みや制度を一朝一夕で変えるのは到底不可能であることを考えれば、混雑の解消を図るために利用者側の理解や協力に訴えかけなければ立ち行かないのも当たり前の話である。

とはいえ、事業主側が何もしていないというわけでは決していない。彼らの対策としては、利用者の多い時間帯のダイヤや特急・急行といった運転方式の見直し、運行本数の増強、新型車両の導入などが代表的なものとして挙げられるだろう。しかし、ハード面に力いくら注いでも混雑解消への道のりは未だ険しく、便利になればなるほど利用者が増えてしまい、更なる混雑を招くたちごっここの状態が続くのである。このような事態は、自立採算を基調とした経営システムの下で、郊外から都心中心部に向かい、そこを抜けてさらに別の郊外とを結ぶような利用者の見込みが多い稼げる路線に執心してきたツケとも言うても過言ではない[岡本 1994:38]。

特に私鉄に関しては、「ゆりかごから墓場まで」のキャッチフレーズに代表されるような沿線全体の総合開発に余念がない[土居 2011:17-18]。鉄道沿線の開発に力を注ぐ経営スタイルは、現在の阪急電鉄の創始者である小林一三によって大正時代に築かれたものである[首都圏鉄道路線研究会 2016:172]。彼は沿線周辺の田園地帯を買い上げ、住宅地の開発や大学の誘致、娯楽施設の百貨店の開業を次々進め、移動において鉄道の占める割合が高いライフスタイルの土壌を提供することで大きな収益増をもたらした。この手法は、東京急行電鉄の黄金期を築いた五島慶太をはじめ、首都圏の私鉄事業者にも積極的採用され[首都圏鉄道路線研究会 2016:175-176]、鉄道事業者が不動産やレジャー、観光、百貨店、娯楽など様々な事業に手を広げるのもすっかり見慣れたものになった。

周辺にどのような施設がそろっているのか、他線との乗り換えはスムーズか、更には地

価の高低や治安の良し悪しといった具合に、沿線とその周辺環境はもはや都市生活のランクを反映する指針のひとつとして扱われている。恒常的な鉄道利用者の多くを占める居住空間から職場・学校への移動という線的な部分に関する評価だけでなく、生活拠点としての駅を中心とした点的な部分への評価は、郊外をどんどん太らせていく大きな一因であったと言えよう。人口が増えれば鉄道に依存する人も当然増え、混雑した移動環境が利用者にとってはますます憎らしいものになっていくのは避けられない。通勤・通学のラッシュ時における首都圏の主要路線の混雑率は軒並み 150%（中には 200%近い路線もある）超えを記録し[首都圏鉄道路線研究会 2016:18-19]、ターミナル駅や他線との結節点となる駅は多くの人がせわしなく行き交っている。このような状況が毎日のように繰り返されているなかで、いざ鉄道が止まってしまうとなると混乱を避けることはもはや不可能だ。

鉄道に依存した生活にとって、遅延や運休という事態はなるべく避けたいものである。いつもの経路から変更を余儀なくされ、代替の輸送機関には長蛇の列が生まれ、行き場のない人たちが駅構内に溢れかえる。停止した電車内で長時間待機させられるのも、焦燥感や不安を増大させるばかりでお世辞にも快いものとは言えない。また、鉄道移動は時間が長くなればなるほど利用者の生理的・心理的ストレスへと転嫁されるため[岡本 1994:18]、運休となればこれに拍車をかけることは想像に難くない。鉄道の発展によって圧縮された二地点の間を、ただひたすら駆け抜けていく公共物として見なされなかった車両やその空間は、まるでモノのように運ばれている人間でいっぱいになっている。運ばれることを遮られる瞬間は、不謹慎であることは重々承知だが、我々利用者がそのモノ的な認識から抜け出す契機なのかもしれない。

とはいえ、予定通りの運行を止められることに対しては、それがたとえ自殺によるものであったとしても同情をされるのが関の山で、運休に巻き込まれた人からは「なぜ今、この場所で」という恨み節が利用者の方々から挙がることも珍しいものではない。鉄道自殺は自殺方法であると同時に、大勢の人が毎日時間に沿って動いているものを止める、いつも使っているものをいつも通りに使えないようにする行為でもあるのは避けられない事実である。鉄道に飛び込んだ、あるいは飛び込もうとした人たちが、並々ならぬ不安や絶望に襲われていたことは痛いほど理解できる。彼らの行為は、苦しみしかない状況から逃れるために必死に考え抜き、その中でようやく選び取った決定的な策である。しかし、公共物を個人的な思惑でもって死に利用するという構図もまた否定できない事実であり、これから目を背けてしまっただけではいつまでも鉄道自殺を数ある手段のひとつにとどめておくばかりである。理解が遅々として進まないままであれば、いくら対策や予防を講じても根絶は難しい。報告書の鉄道自殺に関する記載の中には、柵やホームドアを乗り越えたり、線路にうずくまって頑なに動こうとしなかったりする報告がいたるところにあるのだ。

2-2 「人身事故」という死

日本が「自殺大国」などと揶揄されるようになってしばらく経つが、ここ数年の日本国内における自殺者数は減少傾向にある。厚生労働省自殺対策推進室および警察庁安全局生活安全企画課[2017]の発表によると、1998（平成 10）年から 14 年もの間毎年 3 万人以上

いた自殺者が、2003（平成 15）年に最高値である 34,427 万人を記録した以降は 5、6 年ほど停滞したのちに 2012（平成 24）年には 3 万人を割り込み、2016（平成 28）年に 21,897 人を記録するまで右肩下がりに減りつづけていることが分かっている。

性別の内訳を見ると 2016 年には男性が 15,121 人、女性が 6,776 人となっており、男性が女性よりも約 2.2 倍も数が上回っている。男性の自殺者数は常に女性の数を上回っているが、両者の差は年間 3 万人を超えていた 14 年間よりも少しずつながら縮まってきている。性別の自殺死亡率⁸⁾を見ても、特に 2009（平成 21）年以降男性の自殺死亡率の低下は著しく、最も高かった 2003（平成 15）年と比べると今やその半分に迫る勢いである（2016 年で 24.5）。

年齢別で見ると、最も自殺者が多いのは 40 歳から 49 歳まで（3,739 人、前年比マイナス 330 人）で、50 歳から 59 歳（3,631 人、前年度マイナス 348 人）と 60 歳から 69 歳（3,626 人、前年比マイナス 347 人）が僅差で後に続いている。以前は中高年を中心に多くみられた自殺者数は、この 10 年で年齢ごとの差がよりわずかなものとなっているため、特にこれらの層における減少が自殺者総数の減少に影響を及ぼしていることが分かる。他の世代に目を向けると、上記の層よりも若い世代については 20 歳から 29 歳までが 2,235 人（前年比マイナス 117 人）、30 歳から 39 歳が 2,824 人（前年比マイナス 263 人）となっている。また、19 歳以下が 520 人（前年比マイナス 34 人）と全世代の中で最も人数が少なかった。反対に、中高年よりも高年齢の層を見ると、70 歳から 79 歳が 2,983 人（前年比マイナス 463 人）、80 歳以上が 2,262 人（前年比マイナス 197 人）であった。70 歳代は全世代の中で最も前年からの減少が最も大きかった。

地域別の自殺者数を見ると、2016 年で最も自殺者数が多かったのは、やはり人口が集中している東京都である。厚生労働省自殺対策推進室[2017]がまとめた『地域における自殺の基礎資料（平成 28 年）』によれば、東京都ではこの年に 2,239 人が自殺で死亡している。また、東京都に接する埼玉県（1,267 人）・千葉県（1,031 人）・神奈川県（1,254 人）も軒並み年間自殺者数が 1,000 人を超えており（上記の県を除いて 2016 年の自殺者数が 1,000 人を超えていた県は愛知県と大阪府のみである）、この 4 県のみで全自殺者数の約 26%を占めている。ただし、自殺死亡率に注目すると、上記の 4 県も他県とそこまで変わらない水準で落ち着いている。神奈川県にいたっては、自殺死亡率が 13.3 と国内で最も低い値を出している[厚生労働省自殺対策推進室、警察庁安全局 2017:12]。逆に、最も高い自殺死亡率を記録したのは、秋田県の 24.64 だった。自殺者数で大きな差があるとはいえ、だからといって自殺死亡率までもが高いというわけではないようだ。

では、本論に大きく関わるともいえる自殺方法ごとの数字はどうなっているのだろうか。『地域における自殺の基礎資料』では、「その他」と「不明」を覗くと 5 種類の自殺方法（「首吊り」「服毒」「練炭等」「飛降り」「飛込み」）が集計対象となっている。以下に示すのは、『地域における自殺の基礎資料（平成 28 年）』をもとに 2016 年に各都道府県で発生した自殺死亡者数を自殺方法別にまとめたものである（表 1）⁹⁾。

	飛び込み	首つり	服毒	練炭等	飛降り		飛び込み	首つり	服毒	練炭等	飛降り
北海道	11	658	12	113	58	滋賀県	11	146	8	14	18
青森県	2	210	8	19	13	京都府	11	260	14	24	41
岩手県	2	204	19	34	24	大阪府	33	759	35	62	265
宮城県	3	284	2	52	44	兵庫県	27	577	20	54	139
秋田県	2	191	3	16	11	奈良県	11	119	4	17	22
山形県	1	177	4	14	6	和歌山県	8	142	5	25	21
福島県	1	233	16	35	16	鳥取県	0	62	2	3	1
茨城県	8	320	22	43	22	島根県	4	97	0	12	7
栃木県	4	246	16	34	29	岡山県	4	205	6	22	16
群馬県	8	253	17	29	25	広島県	10	304	7	31	60
埼玉県	59	771	23	83	143	山口県	2	161	6	15	16
千葉県	45	689	24	44	107	徳島県	0	93	9	7	11
東京都	116	1254	51	79	422	香川県	3	112	8	8	14
神奈川県	53	858	32	65	109	愛媛県	4	180	7	22	16
新潟県	6	375	9	30	31	高知県	0	97	1	13	11
富山県	2	132	4	21	15	福岡県	10	580	12	59	101
石川県	4	122	3	10	30	佐賀県	3	91	7	13	6
福井県	1	99	4	14	5	長崎県	2	172	13	13	17
山梨県	2	106	4	18	8	熊本県	2	225	19	19	33
長野県	5	239	9	30	39	大分県	3	133	5	18	16
岐阜県	5	238	4	40	26	宮崎県	1	162	7	14	10
静岡県	7	426	10	61	50	鹿児島県	0	210	7	23	24
愛知県	41	763	11	83	145	沖縄県	0	193	5	11	30
三重県	7	194	7	13	29	不明	25	117	1	13	23
						合計	395	9042	314	980	1407

(表 1) 2016 年に発生した自殺の手段別内訳

(厚生労働省自殺対策推進室[2017] 『地域における自殺の基礎資料 (平成 28 年)』をもとに作成)

東京都は、「練炭等」を除く 4 つの項目において最も多い死者数を記録した。「練炭等」による自殺者数は北海道が最も多かった。残りの 4 つの方法においては、いずれも東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県での自殺死亡者数が多い傾向にある。その中でも、「飛び込み」による自殺者数の多さは群を抜いていると言っても過言ではないだろう。2016 年に日本で発生した「飛び込み」による自殺では 569 人が命を落としているが、この 4 県に居住地を置いていた者だけで発生件数全体の実に 48%近くを占めており、東京都にいたっては約 20.3%に該当する。上記の 4 県が他の方法に占める割合は、「飛降り」が約 34%、「首吊り」と「服毒」が約 25%、そして「練炭等」が約 18%となっており、これらと比べると「飛び込み」に占める割合がいかに多いのかが良く分かる。「飛び込み」が発生する場所の中でも駅構内や鉄道路線の占める割合が高い¹⁰⁾ことを加味すると、鉄道自殺は鉄道網の発達が国内でも特に進んでおり、生活の重要な基盤となっている首都圏だからこそ発生しやすい自殺であると考えられる。

では、鉄道自殺とは具体的にはどのようなものなのだろうか。たとえば、どこかで鉄道自殺が発生すると、「人身事故のため運転を見合わせております」などという文言が駅構内の電光掲示板に表示されたり、インターネット上で路線名と共に「人身事故」が発生したと

いう情報が発信されたりする。しかし、「人身事故」が全て鉄道自殺のみを指しているとは限らない。

一般に、「人身事故」と呼ばれるような人と車輛の接触は、鉄道会社から行政に報告される際に「人身障害」と「輸送障害」に大別され、「人身障害」に「立入」「接触」「転落」が、「輸送障害」に「自殺」¹¹⁾がそれぞれ分類されている【佐藤 2011:2】。ただし、現場では「線路内への立ち入り」や「ホーム上での乗客と電車の接触」という表現を用いたアナウンスされている場合があり、利用客への情報発信と行政への報告項目が必ずしも一致しているとは限らない。

報告項目の分類について、死傷者の有無や被害の規模にかかわらず、「自殺」のみが他の要因とは異なる扱いを受けているのは興味深い点である。「立入」「接触」「転落」が含まれている「人身障害（鉄道人身傷害事故）」は、「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切傷害事故」「道路傷害事故」「鉄道人身障害事故」の6種類の「運転事故」のうち、列車や車両の運転によって人の死傷を生じた事故の中から、他の5種類の事故に伴う事故を除いたものを指している【国土交通省鉄道局 2016:42】。なお、鉄道会社側と死傷者側のどちらに非があるかについては、ここでは特に問われていない。

一方で、「輸送障害」は、「鉄道による輸送に障害を生じた事態（列車の運転を休止したものの又は旅客列車にあっては30分（旅客列車以外にあっては1時間）以上遅延を生じたもの）であって、鉄道運転事故以外のもの【国土交通省鉄道局 2016:42】と定義されている。また、「輸送障害」が発生した原因に応じて、(1) 車両や鉄道施設に起因する「部内原因」(2) 自殺や線路内立入り、動物との接触などを原因とする「部外原因」(3) 風水害や地震といった自然災害による「災害原因」に分けられる【国土交通省鉄道局 2016:26】。この3項目の中では「部外原因」の発生件数が最も多く、国土交通省鉄道局【2016】の発表では、2015（平成27）年度にJRの在来線・新幹線と民間の鉄道・軌道で発生した4,733件のうち、2,017件が「部外原因」によるものであった。以前は「部内原因」や「災害原因」の占める割合の方が大きかったが、2008（平成20）年度以降は現在に至るまでこの傾向が続いている。

「輸送障害」と「人身障害」の規準と分類について、佐藤【2011:2】は車両と人が接触したか否かで両者が分けられており、車両に接触するはずの「自殺」についてのみ例外的に後者に分けられていると説明している。しかし、それぞれの用語の定義を見比べてみると、「人身障害」は車両の運航によって死傷者が出た事故が分類されているのに対して、「自殺」を含む「輸送障害」は予期せぬ事態で平常の運航が妨げられた事案をまとめるカテゴリーであることが分かる。人命の喪失やそれによって発生した運休・遅延の原因が人と車両との衝突にあったとしても、「自殺」とみなされたものに関しては車両を運行していた側に非があるわけではない。そのため、「人身障害」と「輸送障害」の違いについては、人命の喪失に対する責任の有無やスタンスの差と考えた方がより自然ではないだろうか。鉄道会社を悪く言うつもりはさらさらないが、両者の区別には、鉄道自殺の実行に浴びせられる鉄道利用客の冷ややかとも言える視線や態度にどこか通じるものがある。絶妙なバランスで組まれたダイヤを乱す事象に対しては、たとえそれが人命の喪失を伴うものであったとし

ても、速やかに処理し解消されるべきリスクとして扱われるのだ。

では、このリスクは実際に日本国内でどれほど発生しているのだろうか。国土交通省鉄道局[2016:26]の報告では、2015年に発生した4,733件の「輸送障害」のうち、「部外原因」によるものは2,017件で全体の42.6%にあたる。そのうち「自殺」と報告されたものは537件で、全体では約11.3%、「部外原因」の中では約26.6%を占めていた。線路内立入りや転落といった別のカテゴリで集計されている可能性があることを考慮しても、鉄道の運行に影響を及ぼす原因の中でも自殺の占める範囲は決して看過できるものではないと言える。

行政上で輸送障害として集計された「自殺」のデータからは、たとえば、駅ごとの発生件数や月日・曜日・時間帯に応じた発生件数の増減、遅延・運休時間の長さなど、傾向や影響をはかるために必要な情報をより細かく見ることが可能である。佐藤[2011:176-193]が国土交通省への行政文書開示請求によって得た、2002年4月1日から2009年3月31日の8年間に発生した3,997件の「人身事故」の記録のうち、「自殺」に関するデータをまとめると以下のことが分かった。

1) 年齢・性別の傾向

「自殺」は男女合わせると20代の発生件数が多い(男88件、女81件、計169件)が、性別も加味すると50代・60代の男性の死亡者が多いことが分かった(いずれも113件)。男女比は30代から60代では男性の発生件数が女性の2~4倍と差が開いているが、20代未満・20代・70代では大きな差が見られなくなる。ただし、年齢に関しては報告書に無記載のものが圧倒的に多い(全体の約半分)点を考慮する必要がある。

2) 「自殺」の発生日・時間の傾向

曜日別に分けると、日曜日のみが250件を切っている。月曜日から土曜日はいずれも300件前後発生しており、月・水・木曜日が若干多い傾向がある。時間帯については、電車の運行本数に大きな影響を受けていることもあり、未明から早朝にかけては発生件数が比較的少ない傾向にある。「自殺」の発生件数は8時代から100件を超え、14時代に最も多い161件を記録した。そこからは、20時代の件数がいささか突出しているものの時間を追うごとにゆるやかに数が減っている。夜間はむしろ、飲酒した鉄道利用者が増えるところから「接触」「転落」の件数が増えている。月別の件数では、1月・4月・5月・7月・10月で200件近く発生しているが、日数の少ない2月を除くと残りの月でも180件前後発生しておりそこまで大きな差が出ているとは言えない。年間で最も多いのは10月の209件だった。

3) 遅延時間と致死率

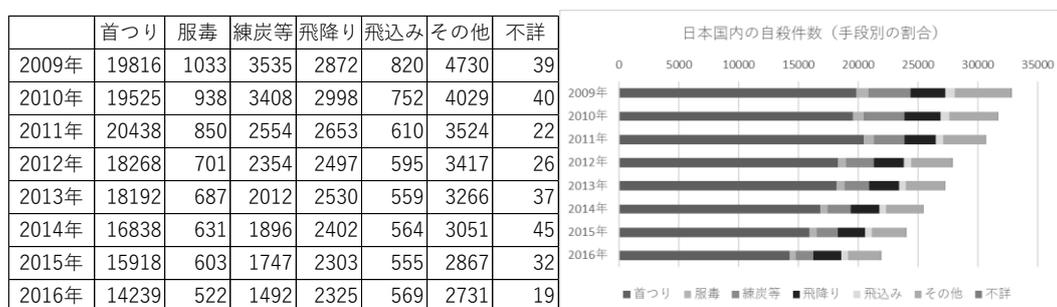
遅延が生じた「人身事故」のうち、15分未満(773件)だと「接触」の報告件数が、30分以上(2,674件)だと「自殺」の報告件数が多い傾向にある。15分以上30分未満(346件)では4つの原因がほとんど同じ割合を占めていた。「自殺」が含まれる輸送障害の報告義務は遅延が30分以上生じた場合のみ発生することも、この割合に影響を及ぼしていると考えられる。また、致死率に関しては「自殺」「転落」「立入」が発生す

る線路内では76%と高いことが明らかになっている。

4)発生場所

8年間で自殺による死亡者が100人を超えたのは東京都(491人)・神奈川県(212人)・大阪府(195人)・埼玉県(150人)・千葉県(107人)の5県だが、年ごとの増減については都道府県ごとでそれぞれ異なる軌跡を描いている。また、駅別の「人身事故」発生件数に目を向けると、8年間に「人身事故」が1件以上発生した1,988駅のうち発生件数が3件以内の駅が9割を占めており、複数回発生した駅は全体のごく一部であった。10回以上発生している駅は全国に26駅しかなく、その中でも関西圏にある2駅以外は東京都心を中心に首都圏に位置する駅が占めていた。

以上が、統計や報告書から分かった国内の鉄道自殺の現状と特徴である。鉄道自殺は、統計対象となる自殺手段の中では比較的選ばれにくい手段である。「飛び込み」による死者数は全体の約2.6%程度しか占めておらず、最も多く選ばれている「首吊り」による死者数(14,118人、全体の約65.0%)と比べるとその差は歴然である[厚生労働省自殺対策推進室 2017]。自殺に選ばれる手段の割合は比較的固定的であり[デュルケーム 1960:365-366]、事実2009年から2016年までの国内の手段別自殺件数を見ると、この期間内に件数の占める割合に変化があったのは練炭等と飛降りが逆転したくらいであること(表2)、さらに、首都圏を中心に導入が進むホームドアの設置状況を考慮すると、今後鉄道自殺の発生件数が一気に増加する可能性は低いと予想される。しかし、そのような状況であったとしても、また、社会死状態が多いゆえに性別・年齢を特定するのが難しい自殺方法であるとしても、死の状況を出来るだけつぶさに見ていくことが必要である。データから得られるこれらの情報は、そのためにも欠かせないものである。



(表2) 国内で発生する自殺の手段別件数の変化

(厚生労働省自殺対策推進室[2009-2017]『地域における自殺の基礎資料』をもとに作成)

利用者の安全やスムーズな運行のために、線路への転落やホーム上での電車との接触と同様に自殺を未然に防止すべき事象と見なすのであれば、鉄道自殺が選ばれる背景に目を向けこれを個別具体的な手段として取り扱わなければならないのではないかと。数ある自殺手段、数ある「人身事故」の中のひとつという位置づけにしたままでは、鉄道自殺を表層的にしか理解できないだろう。ホームドアが設置されていたとしても、電車への飛び込み

は発生するのである。社会的要因や死の空間としての駅・路線、そしてそれらを内包する都市に迫った議論が進んでいるとは言えず、心理学や行動学、人間工学の域にとらわれない議論も進めなければ全容を明らかにするには程遠いだろう。

III 鉄道という手段

1 責任を求める生者の視線

筆者は、本論を執筆する2年ほど前に鉄道自殺の未遂に遭遇したことがある。自分の真横で突然起こった出来事に、当時の筆者の頭の中は驚きとともに「なぜこのような方法を選んだのか」という疑問でいっぱいになった。以前からこの方法でと決めていたのか、それとも衝動的に行ったのか、死を渴望していたのか、それとも直前まで迷い続けていたのか、線路に飛び込もうとした彼の動機や背景を知るすべを筆者は持っていなかった。それはおそらく、鉄道自殺に遭遇したほとんどの人が同じではないだろうか。鉄道自殺は、注意深く観察でもしていない限りは予期することなど難しい。

前述の赤塚ら[2008]が提出した鉄道自殺の行動モデルは、自殺念慮を生じた者が鉄道を手段に選ぶ心理的な背景の想定や、人身事故に関する情報との接触頻度が軸となって構築されている。このモデルによると、鉄道自殺が自殺の手段として確立している背景には、具体的な自殺手段として鉄道が思いつきやすいことが重要になっていることが分かる。この手段としての思いつきやすさは、鉄道の存在が身近であるということだけでなく、日常生活の中で得られる情報の内容や頻度と、それらによって構築される「電車への飛び込み＝致死率の高い自殺方法」というイメージにも支えられている[赤塚、村越、鈴木綾子、鈴木浩明、本澤、楠神 2008:33]。自殺念慮のリスクファクター（精神的に追い詰められ、視野狭窄の結果として自殺念慮が生じるような状態）が何らかの引き金によって高められ、その状態で鉄道自殺という手段の思いつきやすさと結びつくことで、自殺企図に繋がっていくというのが行動モデルの全体像である。

モデルを概観したところで、筆者の横で飛び込もうとしていた名も知らぬ彼の行動を思い出すと、どうも腑に落ちない。なぜなら、特定の自殺方法に対して下される、ある種のマイナス評価ともいえるべきものが加味されていないように思えるからだ。日本特有な自殺手段・形態として挙げた「ハラキリ（切腹）」と「心中」と、韓国における自殺やその言説の分析から両国における自殺の構造的な共通点や差異を明らかにした崔吉城[1994:234]は、両国の自殺を単純な生命軽視の観点のみによって発生するものではなく、自殺が持つ愛やそれに準ずる価値観を高める機能を生者が生存権よりも高い地位に置き、それが強く表れている自殺を肯定的に評価してきた歴史があることを指摘している。特定の自殺方法に対する肯定的な評価が、当該社会の死生観や自殺観を読み解く鍵となっているのであれば、否定的な評価に対しても同じことが言えるのではないだろうか。

鉄道自殺に対して注がれる社会的な評価には、崔が挙げた2つの手段に対して見られた肯定的評価は見られず、それどころか、特に首都圏においてはこの自殺方法によって発生する遅延や運休によって万単位の利用客に大きな影響を及ぼすことから、ともすれば同情

の視線すらも他の手段より少ない。鉄道の利用頻度が高い傾向にある都市生活者にとって、運行に関するトラブルはなるべく遭遇したくないものである。特に、目的地まで複数の路線を乗り継がなければならない人にとっては、場合によっては少しのダイヤの乱れで大きなタイムロスが発生してしまう。通勤・通学や待ち合わせ、終電など、理由は何であれ時間に追われている人にとっては電車が急に止まったり時間になっても駅に到着しなかったりすることで生じる不安は、たとえそれが死によってもたらされたものであったとしても計り知れないものだろう。

また、ダイヤに影響を及ぼすトラブルを恐れるのは、もちろん利用客だけでない。駅員や運転士をはじめ、鉄道の運行に関わる多くの人の悩みの種になる。そして、トラブルの原因が自殺であった場合の苦悩は非常に大きいものである。鉄道会社に勤務していた過去を持つ鉄道ライターの佐藤充氏は、自身の経験をもとに鉄道自殺の発生した現場の大変さを語っている。

「自殺の場合、鉄道会社は完全に“被害者”という立場で、鉄道マンたちは忌々しい思いを込めて“マグロ”と呼ぶ。『どうせ死ぬなら別の場所でやってくれよ』これが彼らの本音だ。…自殺者が電車進入の直前に飛び込むと、頭が前面ガラスに激突し、運転士の眼前で凄惨な死を遂げる。運転士が受けるショックは計り知れない。自殺の状況により、遺体の損壊も大きく変わる。いずれも悲惨だが、体が車体に弾き飛ばされれば不幸中の幸いで、車両の下に入り込み、台車に巻き込まれ、轢断されてバラバラになれば悲惨である。運転再開は遅れるし、その体を拾う鉄道マンは哀れである。¹²⁾」

鉄道自殺に対する非難の声の中には、「別の場所でやってくれ」という言葉の通り、自殺そのものの是非を問いたいわけではないものも少なくないようである。幸運にも、首都圏の私鉄で車内点検などのアルバイトをしている青年（A氏）に話を聞く機会があった。鉄道自殺も含めた人身事故全般が発生した様子について彼に尋ねたところ、彼が勤務している早朝の時間帯に担当駅やその路線で人身事故が発生することあまりないようだが、一度隣接する他の路線で人身事故が発生したことがあり、当時のことを少し話してくれた。

複数の路線が集まる駅やその周辺の駅で人身事故が起こると、最寄りの駅や代替交通機関にしわ寄せがくる。A氏の勤務している駅の路線も、その煽りをくらってダイヤに遅れが出た。自分の路線で事故が起こらなければ、普段は遅れても5分程度で済むはずなのに、その時は10分から20分ほどの遅れが発生したとなるのは「異常事態だ」と彼は話していた（人身事故以外の例として、彼は大雪による遅延を挙げていた）。

A氏はまた、他の路線とはいえ、人身事故が発生した報せを受けると「うわー、起こった」という感じになると言い、当時も社員の1人が「これはまずいぞ」と話していたとも語ってくれた。被害者たちから鉄道自殺に投げかけられる視線はどこか冷ややかで、見ず知らずの他人のせいで自分に迷惑が被ること、眼前の死というショックを与えられたことへの苛立ちや不安が混ざり合って行き場を失くしている。人身事故という間接的な表現はまるで、大勢の乗客にそれとなく事実を伝えながらも、事故として処理することでその場

に居合わせた者たちが何とかやり過ごすための麻酔のようである。

また、別の評価として金銭によって可視化される責任がある。鉄道自殺は、発生現場や状況に応じて自殺者の遺族に発生する損害賠償責任が発生する。国内の鉄道自殺で発生する損害賠償の規模については、鉄道事業者による明確な指標が出されているわけではない。そこで、参考のひとつとして、鶴見済[1993]の『完全自殺マニュアル』における 85 年の旧国鉄のデータに基づいた記述を取り上げたい。

電車が急ブレーキをかけただけでも、損害金額は使用電力量の 6000～8000 円に加えて車輪の摩耗費約 1 万円がかかる。また電車がストップすると、利用客の多い東京の山手線なら、一般の時間帯 15～30 分で数十万、ラッシュ時ではこれが 100 万から 200 万にもはね上がる。新幹線になるとさらに金額がふくれ上がり、1 時間の遅れで数千万円となる。さらにこれに遺体収容料が加わる。車ごと特急電車に突っ込み 3000 万円が請求された例や、同じく車ごと東海道線に突っ込んで、1 億 4000 万円が請求された例もあった。通常は世論を意識して損害賠償は請求されない、と訳知り顔に言う人もいるが、JR は甘くない。公にはならないが、訴訟はキッチリと行われている。ただし遺族の連絡先が不明な場合などが多く、必ず回収できるというわけにはいかないようだ。[鶴見 1993:119-120]

鶴見の依拠するデータは 40 年近く前のものであると同時に、車による突入で電車を止めていることから、必ずしもこの金額が飛込みのような人身事故として一般的にイメージされる鉄道自殺で発生する賠償額に一致するとは限らない。また、ここでは非常に高額な金額が提示されているが、日本最大級の弁護士検索・法律相談サイトである弁護士ドットコムでは、一般から寄せられた声として 90 万円（のちに 50 万円に減額されたが）を請求されたという遺族の声が紹介されている。しかし、また別の弁護士紹介サイトでは鶴見のように人件費や修理費用、慰謝料などの総計として数千万円が請求される可能性を示唆しており、鉄道自殺で発生するより具体的で明確な金額の規準ははっきりとは分からないままである。とにかく、鉄道自殺については、この行為によって発生する損害に対して、賠償金というかたちでしばしば責任が問われる自殺方法であることは頭に入れておかなければならない。

損害賠償責任が発生する自殺方法として名高い鉄道自殺ではあるが、なにもこの方法のみに限った話ではない。例えば、借家や賃貸で自殺が発生した場合、現場となった物件が「心理的瑕疵物件」となることで不動産価値が下落するために、その補償として相場をもとに算出された一定の金額を管理側から請求されることがある[瀬川 2016:95-97]。これについて、瀬川[2016:109-112]は地縛霊の忌避や怨霊信仰が自殺に対する視線や迷信に関連しているのではないかと指摘しているが、それが唯一の答えではないだろう。先に挙げた鉄道マンの非難も心理的瑕疵物件となることで発生する賠償責任も、自殺者が自らの手で死を選択が、彼以外の誰かに何らかの損害を与えたことに対する責任の所在を指摘するものである。死者や霊、死という現象そのものに対する恐れを完全に否定するつもりはな

いが、我々が死という事象に示す忌避の姿勢と自殺に求める責任は、ある程度の関連はあるにしても議論の本質をついているわけではない。

鉄道自殺や賃貸物件での自殺のように、施設の汚破損や巻き添えといったかたちで他者に具体的な被害を及ぼすような死に対して、我々が注ぐ視線や下す評価は決して単純な死の忌避の姿勢で語られるものではないだろう。自殺者とはほとんど関係のない周囲の人間が主観的に「迷惑」と見なす死に方やその扱われ方は、さほど「迷惑」とは認識されない他の死に方との間に一線引かれており、また、被害の有無や規模、自らとの距離や関係性の遠近によって差別化もされている。そのようにして下される評価は、果たして死を望む者たちにとって全く無意味なものなのだろうか。

もちろん、これまでに明らかにされている通り、自殺は感情や知性が狭窄している状態に陥った人が、現状の耐えられない苦しみから逃れるための手段であり[シュナイドマン 1993:187,207]、他者への配慮など考える余裕が必ずしもあるとはかぎらない。電車への飛び込みは、他の手段のように自分で死ぬための準備をしなくても、ただ場所とタイミングさえそろえば実行できてしまう。なにより、飛降りのように自分で命を絶つタイミングを決めなくても、決められたダイヤにその身を委ねてしまえばいい。生きていることがとにかく嫌になって、耐えられなくなって、「タイミングよく」電車が近づいてきたから飛び込んだ、と考えても何ら不自然ではないだろう。方法だけを切り取ってみれば、自殺を望む者にとって鉄道は格好の手段である。しかし、本当にそれだけで鉄道自殺は選ばれているのだろうか。そして、その身勝手さだけで我々は鉄道自殺を嫌がっているのだろうか。

本節では、他者からの評価を社会的な視点から読み解くことで、鉄道自殺の特殊性やこの手段が支持される要因を明るみにすることを目標として掲げる。個々の自殺の背景の洗い出しが難しい死であるからこそ、多様な死の形態との共通点や差異の探索に重点を置き、鉄道自殺の過程に一方的に巻き込まれた自殺者とはおおよそ無関係な第三者の視点から、形成されたマイナスイメージとこれを乗り越える力の根源を探りたい。

2 視線の分解と特徴の整理

本節の目的を達成するにも、まずは鉄道自殺の方法的な特徴を整理するのが先決である。鉄道自殺は、自殺場所に選ばれがちな場所の特徴からも人の目の触れない状態で決行されやすい傾向にあるはずの自殺において、特に一連の過程が人の目につきやすい点について特異な自殺手段と言える。それゆえ、前節で挙げた鉄道自殺に対する評価は、この手段の特徴を整理するのに非常に有効な材料である。評価を概観したことで挙げられる、特に生者からの敬遠に関係していると考えられる鉄道自殺の特徴を挙げると、おおよそ以下の通りになるのではないだろうか。

- (1) (自殺者個人が自由にあれこれできる空間ではないという意味合いにおいて) 公共空間で発生する死であり、公共交通機関である鉄道やその施設を利用する自殺方法である。
- (2) 車両という、他者が動かす物によって自らの命を絶とうとしている。

- (3) 交通機関の機能停止や混乱をもたらし、自殺者との特別な関係がほとんどないと思われる不特定多数の人間に影響をもたらす。

個々のケースをより詳細に照らし合わせていけば、これ以外にも共通点が挙がってくる可能性は否定できない。しかし、年に何百件のペースで発生する（しかもこの文章を書いている間にも新しい報告が挙がってくる）事例にいちいち気を配っているほどの余裕は残念ながら筆者にはない。問題点があるのは十分承知したうえで、前節の鉄道自殺に関する言説や、国内の自殺統計で比較的個別の統計欄が設けられている縊死や飛降り、服毒などの自殺方法と比較して上記の3点を挙げた次第である。ここからは、この3点を軸に鉄道自殺が生者から一方的に嫌がられる理由の根源を順番に探っていく。

2-1 隠されない死

まずは公共交通機関を自殺に利用することについてである。そもそも、自殺のみならず、今日の日本社会において人の行き交う場で誰かの死に直面する機会はそう多くはない。たとえ目の前で見ず知らずの誰かが急に倒れても、近くを探せばAED(自動体外式除細動器)がどこかにあるし、電話1本で救急車が駆けつけ、急病人は速やかに病院へと運ばれる。未来に死が待ち受けるその一端に触れることがあったとしても、街中でいきなり命が終わる瞬間を目の当たりにすることはそうないだろう。

病気であっても老化であっても、死を歩む者は専門の施設か家という私的な空間のどちらかに積極的に押し込められる風潮が現代の日本社会を席卷していることは否めない。今や死に関する多くの部分が医療や、「終活」や多様化する葬儀に代表される市場にその舞台を移している。肉親の死ですら関与する部分が少なくなっているというのに、縁がなかったり薄かったりする人の死に関われることなどもってのほかだ。そのような潮流のなかで起きてしまう鉄道自殺は、生者に何をもたらし、示唆するのだろうか。

2-1-1 ポルノグラフィー化された死の中で

死に直接触れる瞬間が限られているとしたが、しかしながら、我々が多種多様なメディアを通して日々どこかの誰かの死にまつわる情報に接していることもまた事実である。画面の向こう側では日常茶飯事のように死が報じられ、健康や生存に対する我々の不安をうまい具合にくすぐる情報であふれ返っている。自己の死も他者の死も、いずれ誰もが何らかの形で経験するものという共通の認識があり、いわば「第三人称[赤池 2001:153]」で捉えられるようなかたちで、死は我々の生活の中にごく当たり前のように転がっている。具体的なかたちとしては遠ざけられているものの、決して死が完全に生から断絶されているというわけではないのである。

G・ゴラー[1994]の言葉を借りれば、この流れはまさしく「死のポルノグラフィー」化に大きく支えられたものと言えるだろう。故人や遺族の尊厳やプライバシーを尊重し、これに配慮することは至極当然のこととされ、生者の間にあるのは「どこまで聞いていいのか/話していいのか」というある種の駆け引きにも似たものである。より身近で具体的

な（いわゆる「第二人称[赤池 2001:153]」の）死については、時と場に応じてその詳細を語ることが避けられ、それと引き換えに規制や言い換えのルールによって体裁を整えられた必要最低限の死の情報が、メディアを通じて広く社会に共有される。死を表に出せる部分と出せない部分に選別し、後者をなるべく私的な領域へと隠匿しようとする姿勢が当然とされる環境の中で、我々が日常的に接していると思っている大部分は中身を薄められた死の情報に過ぎない¹³⁾。

このような姿勢がすっかり浸透した社会において、もし、公衆の面前で何の前触れもなく死が発生したらどうなってしまうのか。鉄道自殺がまさにそうである。少なくとも、そこに居合わせた人間が受ける衝撃が決して小さなものでないことは容易に想像がつくだろう。人間は、身の回りや自分自身に起こるあらゆる現象に対して『『なぜか』を知りたがる[フォスター、アンダーソン 1987:61]』生きものである。それゆえ、たとえば病気に対する疾病論システムのように、センセーショナルな死に対してもその原因を説明できるものが求められがちであり、それを逆手にとって死が個人の意見や抵抗の意志表明の機会に利用されている現実があるのは言うまでもない。手段や場所、タイミングなど、自殺に関わるいくつかの選択が場合によっては遺書や生前の言動に関する証言と同等か、もしくはそれ以上に自殺者の意図を反映している可能性はすでに指摘されており[ヘンディン 2006:200]、すなわち自殺が残された人びとの探求の視線を方向付けるのだ。

では、人の多い公共の場で死を選ぶという選択が、なぜ時として人を不快にさせるのだろうか。これまでの流れに沿って考えてみれば、ポルノグラフィとして隠されてきた死の具体的な様相が、人の五感を刺激しながら公共空間という社会の表舞台に躍り出てきたことが、まず理由として浮かび上がるだろう。街中にあるビル群も、学校も、公園も、そして駅も、自殺場所として選ばれる公共の場所はいずれも普段は死を受け入れることを想定していない空間である。しかし、そこでひとたび自殺が起これば、この空間はたちまち「死が生々しく浮かび上がる場所[野上 2016:236]」に変容する。普段距離を置いている（置かされている）ものを突然受容するのは至難の業であるに違いない。

しかし、これだけでは、見ず知らずの人が目の前で急に病に倒れた時とどのように違うのかを説明することができない。しかも、山本功と堀江宗正[2016:60-61]が行った日本人の自殺許容に関する調査と分析によると、少数派でかつ年齢や性別などいくつかの要因によって度合いは変わるものの、なにかしらの条件（病気、どうしようもない困難、責任）によって自殺の許容度が上昇することが分かっている。自殺には、少なくともその行為自体によって否定的な感情が寄せられるのではない。それが、なぜ、大勢の人がいる前でだと嫌がられてしまうのか。逆らえない過程として立ち上る死と、個人の意志によって幕が引かれる自殺との線引きをしつつ、後者のなかでも冷やかな視線を浴びせられる理由を見つけなければならないだろう。

ここでひとつ、この嫌がられる姿勢を探る手がかりになるものがある。それは、自殺の自由を支える条件とも言えるべきものだ。森下直貴[1999:100-102]は、自殺の自由に関する論理的思考について考えるにあたって、各個人の自殺の自由が（実現は難しいながらも）成り立つ前提として、まず「他者に危害を加えない」という市民社会内の「領域倫理」

を挙げている。つまり、自殺とはすなわち自分という人間を殺害する殺人の一形態であり、危害を加えられるのは自分自身に対してのみ許されるものであるということだ。もし、これに沿わない、他者を巻き添えにするような手段をとるのであれば、たとえ自殺のように見える行為であったとしても、例えば、心中やテロ行為として殺人行為がそこに追加されてしまうのである。

すなわち、人びとのあいだで共有されているのは、自殺をするのであればなるべく他者に迷惑をかけない方がよいという風潮であり、迷惑かけないのであれば（それが実現可能か否かにかかわらず）個人には自殺の自由がありという認識である。ということはつまり、鉄道自殺がこれにそぐわない自殺方法であるからこそ、人びとの内に嫌悪や不快の感情を生じさせているのではないかと考えられる。たしかに、都市で生活を営む者にとって、電車の不通は非常に重要な問題である。特に首都圏は、電車の利用者の中で通勤・通学目的での利用者が占める割合が他地域よりも高い傾向にあり、運転再開までの時間が長引ければ長引くほど人びとの生産活動への影響は計り知れないものになる。近づいてくる鉄道に飛び込んだり線路上でそれを待ったりするという、さほど複雑でもない行動ひとつで甚大な影響を与えられるのだから、鉄道自殺が生者側から「迷惑だ」と言われるのも不思議ではない。

とはいえ、この「迷惑さ」の種類は、直接人を傷つけるようなものではない。鉄道自殺と自爆による自殺行為を並べると、そこには言いようもない違和感が浮かび上がることだろう。本項で焦点をあてるのは、迷惑とされる被害の内容云々ではなく、あくまで他者へ被害が及んでしまう事実であり、鉄道自殺によって生じる被害の具体的な内容については(3)に紙幅を割くつもりなのでここでは割愛する。が、筆者にはこの「迷惑な」自殺方法という認識には何かもう一枚噛んでいるような気がしてならない。そこで、この点についての考察をもう少し粘ってみたい。

2-1-2 「なぜ？」の焦点

筆者自身の話になってしまうが、24歳になって、死の発生から死後祭祀までいかに生きている者たちの手を煩わせないかということが、今日の日本社会において重要な位置を占めていることを肌で感じる機会が増えた。家族や親戚が墓じまいの話をしたり、「葬儀は手間がかからないようになるべくこぢんまりとしてくれ」と言われたりすると、筆者はいつも言葉に詰まってしまう。いつ訪れるか分からない不確かさゆえに、あらかじめ意向を話し合っておくことが当人と関係者にとって大事なことは十分承知している。しかし、死の発生から先の、いわばその時に生きている者たちで担うはずの領域に、生前とはいえ死者が介入するというのは何と不思議でうら寂しいものか。

同じ社会の成員に「迷惑をかけない」死の志向は、自殺を読み解くキーワードのひとつである。深沢七郎による『檜山節考』（1964年）の主題として取り上げられ、S・ボーヴォワールも注目した[松井 2010:2]殺老俗・棄老俗はじめ、複数の社会で慣習や文学、伝承などで取り扱われる（時として他者の手によって行われもする）社会的弱者の自殺様行為は、これまでに多くの学問から熱い視線を注がれてきた。現代の日本社会における高齢

者の自殺の分析を行った松井富美男[2010:2]は、カウントが研究対象としたパプアニューギニアのカリアイ地区ルシ族の未亡人殺しを整理する複数の要点のうち、未亡人が夫の死後に死を望む根底に、主に欠乏の恐れのある食糧に関して子供の世話になることが耐えられないという部分が殺老俗や棄老俗に関わりが強いとしている。死と生が天秤にかけられたとき、たとえそれが主観的な立場から発せられたものであったとしても「迷惑」という意識は自殺者の意志に少なからず関わる重要な要素であると同時に、周囲の人びと自身にとっても無視できないものである。では、だからといって鉄道自殺がはた迷惑な自殺方法であると安易に位置づけられるだろうか。

現代の日本社会に浸透している自殺観においては、医療技術の進展が進むにつれてうつ病などの精神疾患を自殺の要因とする言説がその存在感を増している。自殺を引き起こす原因については時代によって理解が異なっており、近世以前は、神隠しや不与出といった習俗的な超常現象や、貧困・病・精神錯乱といった避けがたい不幸といった外的要因が、20世紀前半からは厭世に代表されるような自由意思に基づいた内在的な動機によって起こるものと認識されていたが、近年の自殺観は個人の意志にはあまり基づいておらず、追い込まれた末に選ぶほかなかった死とする見方に大きく支えられている[貞包 2016:13]。

その結果、意図的に自己という個人を殺す行為でありながら、その背景に彼を追いつめる何かしらの存在を感じさせ、自殺「させられている」「せざるを得ない立場に置かれている」感覚を他者に呼び起こさせるからこそ、完全な忌避や絶対的な否定を躊躇させるのではないだろうか。前述したように、自殺は個人の意志表明の手段としての側面が確かにある。この点について、前章でも挙げたカウント[1980]による、ニューギニアのカリアイ地区ルシ族の観察に触れておきたい。

ルシ族では、例外的に特権が認められている老人と長兄から振るわれる暴力に対して、女性たちには我慢か自分の親族へ訴えるか、もしくは自殺という選択肢がある[松井2010:2]。カウントが遭遇したのは男性陣からの暴力ではなかったが、結婚するはずだった男性にされた仕打ちの酷さを伝えるものであった。村へ戻ってきた1人の青年の花嫁候補を認められないこの男性の母親は、息子との結婚を以前から夢見ていた少女にその実現を条件に花嫁候補を追い出すことに成功した。しかし、結婚に向けた手順や婚資のやりとりで発生した親族間でのいざこざを背景に、男性の両親が2人の結婚を反故にして彼女を侮辱、更には男性の父親がこの少女とは別の女性を花嫁候補にすべく交渉を始めてしまったために、利用された少女はすっかり落ち込んでしまった。

「ビクター（男性）がケーブ・グロスターに戻ってくる間に、アグネス（少女）の振る舞いは変わった。彼女はしばしば泣き、食事も一人でするようになり、ましてや他の女性と調理の同じくするようなこともしなくなった。どうやら、アグネスが友人のひとりに語ったという言葉借りならば、『女性たちが私を指しながら、良い子にしないと私のように育ってしまうわよと自分の子供達に言う』からであるらしい。このことに加えて、彼女は死ぬ2日前に、まだ熟しきっていないヤシの実のいくつかに『さようなら、私はもうすぐあなたのもとを去るわ。』『私は無法者よ。』『この世を去ることをどうか許してください。』

といった言葉を削っていた。[COUNTS 1980:333]

この少女はその後、世間話をする村の女性たちの集団の中で自殺の内容や方法の詳細を訪ねたり、自分と同じように結婚関係の問題を抱えていた友人にあてて、自分が自殺を実行することや相手に自殺を進める言葉を残したりして、最後には手持ちの中でもっとも良い服を着て自ら首を吊った。集落中であつという間に広まった彼女の死からは、当初こそ利害の一致から話に乗ったとはいえ、状況が変わっていくにつれて立場が上の者たちに逆らえなくなった少女の立場の弱さを如実に示している。カウツはジェフリーズが既に示していた復讐自殺（サムソンの自殺）やボハナンらによる殺人と自殺の線引きに関する議論を引き合いに出しつつ、今回の自殺（そしてカリアイで行われる自殺行為全般）を社会的な対話行為に位置づけた[COUNTS 1980:336]。

社会的に弱い立場に立っている者からもたらされる対話としての自殺は、残された社会にとって強烈なメッセージとして残る。それゆえ、自殺や自殺様行動は時として人を支配する手段としての意味合いを持つ。シュナイドマン[1993:213]は自殺を二者間で起きる出来事であり、特定の人物に向けた意識的な、もしくは無意識的なメッセージであるとしている。自殺は確かに苦痛から逃げる手段ではあるが、ただひたすらに逃げるというわけではなく、生と死の狭間で葛藤する個人とその周囲が関わり合った結果であり、単なる一方通行のコミュニケーションではないのだ。

では、ここで鉄道自殺を振り返ってみるとどうだろうか。この方法を選ぶということに、鉄道空間の中で死ぬということに、生者をくぎ付けにするようなメッセージはこめられているだろうか。鉄道自殺の様子について、「吸い寄せられるように」「ふらっと」線路へ倒れる表現がしばしば報告書や記事の中に用いられる。鉄道自殺が発生した背景についても、社会の注目を浴びるようなものはほんの一握りで、その他は泡沫のようにふわっと生じたかと思うと、気付くころには鉄道に障害をきたした一件の事故の側面ばかりが強調されて世間から消費されてしまう。鉄道自殺は自殺者を苦しめた要因よりも先に、それによって生じた交通障害の方に目が行く自殺方法であり、その分注目を浴びやすい一方で事故の処理に巻き込まれて自殺の動機が日の目を浴びない傾向が強い。

鉄道自殺は、実行するにあたって特別な準備が必要とされるわけではない。ただホームや踏切の前に並び、電車が来るタイミングに合わせて身を任せてしまえば実行できてしまう。そして、待っているのは遡及性のなさや高い致死率であり、一度行動を起こしてしまうと即座に安全な場所へ逃げることはそう簡単でない。もしホーム下に退避スペースがあったとしても、それに逃げ込める時間があるかどうかとも疑わしいほどの猶予しか与えられない。線路落下時の70%を超える高い致死率を考えると、鉄道自殺はどちらかというとも一度踏み出してしまうととにかく後戻りすることができない自殺手段である。それだけに、他の手段と比べてみても死という未来がより具体的に想像つきやすく、確実な死を求める者には格好の方法となるだろう。ここにあるのは、自己の破壊や消滅へ突き動かす強烈な衝動よりもむしろ、目の前にすぐ手を出せる自殺の手段があるというほんの小さな気付きによって、淡かった死の希求が一気に濃度を増していく現象であると言った方が少しは現

状に即しているのではないだろうか。

つまるところ、鉄道自殺に関してはその手軽さから、ただひたすらに自己の破壊による現実からの逃避を求めた結果として選ばれている節があることを否定できない。この方法を選んだからと言って、他者に迷惑をおよぼさんとするある種の攻撃性や、命を賭してまで伝えたい意見があるとは限らない。遺書や生前の言動といった推測の材料が残されている場合もあるかもしれないが、それを知ることができるのは果たしてどれほどの数の人だろうか。自殺者の関係者よりもずっと大勢の無関係な鉄道利用客にとって、自殺という極めて私的な行為に公共交通機関を利用し、ましてやその機能を止めてしまうことは、他者へ迷惑を被らせている以外の何物でもない。ただ、それだけでなく、死の瞬間だけを自殺の文脈から切り取って大勢の人間に提示している点にこそ、この手段を用いることに対する忌避の姿勢を人びとに生じさせているのではないだろうか。

自殺者は、しばしば自殺の発見者を意図的に選んで死を選ぶ。そのため、ある自殺に他者がどのように巻き込まれたのかという点も、自殺の隠された側面を明らかにするうえで重要である[ヘンディン 2006:192]。しかし、鉄道自殺を取り巻いているのは決まったダイヤの中から好きに1つを選ぶランダム性であり、そこに居合わせる人間も環境も全てあらかじめ決められたものではない。巻き込まれた人たちのとまどいや不満の声の奥底には、「迷惑だから」と非難したくても咎められるのは鉄道自殺の手段のみであり、自殺そのものの原因を非難することが難しいゆえに生じる割り切れなさが潜んでいると考えられないだろうか。

人類学者の小田亮[2004:430]は、現代の都市計画を支える視点として、鉄道の近代化に関するシベルブシュの意見を引き合いにしながら、顔の見える他者と自身との相互交流の風景(=前景)が遠のいてしまう視点を指摘している。小田が「パノラマの視点[小田 2004:430]」や『『前景の消去』による『遠景化された風景』を生成するまなざし[小田 2004:430]』と呼ぶこの視点は、今の都市を計画し、作り上げ、そこに生きている者たちのほとんどに備わっているものである。ということは、鉄道自殺へ注がれる眼差しともあながち無縁とは言えないのではないだろうか。利用者の多い駅のホームで並んでいる時、電車で揺られている時の、自分のすぐそばに大勢の人がいるにもかかわらずその存在を大して意識しないあの感覚のなかで、鉄道自殺は個人の存在が見えづらい自殺へと変換されているのではないか。

自殺の核心にある自殺者の心の揺れは、生きることと、耐えることのできない重圧との間の闘いを反映する、生と死の絶望的な闘いの現れ[シュナイドマン 1993:194]である。電車を止めることや特定の利用者の移動を妨げること、すなわち、自殺者にとって電車で命を絶つことに意義があったのならば話は別だが、今日の首都圏で頻発する鉄道自殺のすべてがそうであるとは決して言い切れない。だからこそ、個人の顔を見えないものに変えられてしまった自殺方法を、ただ受ける影響だけをもって「身勝手な自殺方法だ」などと正面切って非難することはどこか憚られ、その代わりに体のいい不満の矛先として輸送障害が挙げられる。「別の場所でやってくれ」という言葉に表されるような鉄道自殺の「迷惑さ」の一端は、この部分に根を下ろしているのではないだろうか。

2-2 終焉とコミュニケーション

前節で見てきた通り、鉄道自殺は、駅や線路という公共の場所を自殺という個人的な目的のために利用する行為である。しかし、自殺者が利用するのは場所のみではなく、人も時間も、それこそ空間をまるごと利用する行為であると言えよう。特に人については、他者を風景化する一方で、自分の命を絶つために運転手というまぎれもない他者の手を借りることを必要としている。鉄道自殺と他の手段との間にある大きな違いは、自分の命を絶つために他者の手がないと実行できないという点にある。たとえ自殺者自身が運転手までも風景化していたとしても、また、自殺者が勝手に行った飛び込み行為が死の引き金であったとしてもこの存在抜きには鉄道自殺は成り立たないし、鉄道自殺が命を「絶ってもらう」自殺方法であることは忘れてはならない。

とはいえ、だからといって鉄道自殺を自殺ほう助や囑託殺人と並べておくのはあまりにも短絡的すぎるだろう。そもそも前項で述べた通り、鉄道自殺においては飛び込みのタイミングや場所などにおいて、自殺者の選択に対して実際に手を下す運転手の入る余地などないに等しい。よって、鉄道自殺は、運転手がある日突然、彼らの意志に関係なく、命を絶つ手伝いをさせられる死であると表現した方がより現実に即している。

しかし、だからといって他者が命を絶つという点が全く無視できるものであるわけでもなく、自殺者からの一方的な働きかけにも思えるような鉄道自殺であったとしても、死を巡る駆け引きや関係性に関する考察を抜きに話を進めるのでは十分な議論とは言えないのではないだろうか。選択の余地や立場、姿勢といったものに差こそあるが、自殺ほう助や囑託殺人、安楽死といった、希死念慮を他者の手で叶える事象について、死の希求と鉄道自殺によるその実現にあたって生じる攻防を読み解く上で参考になる。一瞥しただけでは、両者に通じる要素はそこまで多く見出せないように映るかもしれない。しかし、いずれも他者の介入を免れない手段であり、両者に共通する、自身の手の中にある（と思いついでいる）自己の生命や死に対する権利を望み通りに行使しようとする自殺志願者と、それに巻き込まれ、振り回され、時には反対にコントロールを試みる生者たちとの関わりの存在は、死をめぐる駆け引きの形態として両者を見比べていくことを十分意義のあるものにするのではないだろうか。本項では、前項の内容も踏まえつつ、一人では実行できない自殺方法としての鉄道自殺により迫っていきたい。

2-2-1 幕を閉じる前に

では、鉄道自殺を他者に手を下してもらい自殺方法として考えていくにあたって、どのような点から深く探っていくべきか。やはり、自殺と冠している以上、これが死ぬ当人によって望まれて行われた行為であり、その結果として死がもたらされた点に注目して、他の事象と比較しながら話を進めていくのが定石だろうか。

数多ある死との向き合い方の中で、自ら死を望むという姿勢はそれほどまでに珍しいものでもないだろう。痛みから逃れるということは自殺における「共通の入力情報[シュナイドマン 1993:187]」であり、個人の尺度で原因はいくらでも変わるとはいえ、死が苦痛か

ら逃れる術の一選択肢として、我々の間で認識されていることもまた揺るぎのない事実である。とても極端な表現になってしまうが、自殺することと自らの意志で安楽死を選ぶことは、方法が異なっているとはいえども、今当人を苦しめている対象からの逃避として自らの手で人生に終わりを告げる姿勢である点では変わらない。両者の過程に大きな違いがあるとはいえ、ある病に対する薬での治療や手術と同じように、自ら命を絶つ選択を下すことも苦痛の原因に対処する方法のひとつである事実を認めなければ、我々が安楽死や自殺を望む者たちの選択を本当に支えるものに接近することなどできないだろう。

それを踏まえたうえで、まずは、安楽死と自殺の間にはどのように線が引かれているのか注意深く見ていきたい。安楽死は、命の終焉が迫っていることを自ら認識したうえで現在の耐え難い苦境よりも死を望むか、もしくは意思確認の不可能な重篤な患者に対し、家族などの第三者によってよかれと思って決断されることでもたらされる死である。より詳しく見ていくと、安楽死はあくまで医療の対象となる疾病を理由に、かつ第三者の手によって患者が死に至らされる行為であり（この点において一般的な自殺と線引きされる）、致死薬注射といった「殺す」行為は「慈悲殺（mercy killing）」や「積極的安楽死（active euthanasia）」、「自発的安楽死（voluntary euthanasia）」と呼ばれ、一方で、生命維持装置の未装着や取り外しによって「死なせる」行為は「消極的安楽死（passive euthanasia）」や「尊厳死」と呼ばれる[一ノ瀬 2003:38-40]。安楽死に付きまどっている問題は、個人が自分自身の生命に対して抱いている（と思っている）権利の行使と、望まれたものとはいえ、命を意図的に奪ったり失わせたりする事実を許容するか否かの判断に対する難しさに起因している。たとえ当人や関係者と医療従事者の間に共通の理解があった安楽死であったとしても、死はどこまでも社会の規範や倫理の手をすり抜けることはできず、倫理や規範と照らし合わされながら生者の手によって整理され、死ぬことや身体への取り扱いに対する自己決定や権利に関する議論の材料を長きにわたって提供している。

安楽死の問題には、まず何を以て死とみなすのかという複雑な疑問が根底に横たわっている。そもそも死は一元的なものではなく、複数の規準や視点から迫らなければその実像が見えてこない概念である。たとえば、前述した人称による死の分類は哲学者のV・ジャンケレヴィッチによるものであり、彼は誰の死について考えるのかによって、死を「一人称（体験が不可能な自分自身の死）」、「二人称（愛着の対象としての身近な者の死）」、「三人称の死（明解で割り切れる、神秘性に縁のない死）」の3種類に区別した[赤池 2001:153]。また、G・M・フォスターとB・G・アンダーソン[1987:342]は彼らの著書である『医療人類学』の中で、D・サドナウによって提示された死に関する区別として、診察上の死の兆候が出現する「臨床的死」、細胞活動の停止である「生物学的死」、生きている人間が死体にふさわしい扱いをされる時点としての「社会的死」、人が社会から拒絶あるいは切り離される「人類学的死」（提唱したのはカリッシュ）を紹介している。病に直面している者たちが苦しむのは、なにも容態や寿命の告知によって具体的に意識することが可能になった臨床的ないしは生物学的な死だけとは限らない。医療現場における末期患者や遺族の死の向き合い方に迫っているE・キューブラー・ロス[1998]が、著書である『死ぬ瞬間（原題：“*On Death and Dying*”、1969年）』の中で向き合ってきた患者たちの様子から浮かび上がるの

は、臨床的ないしは生物学的な死が見えるものとして立ち昇ることで、その瞬間までに自らに降りかかるかもしれない孤独や疎外といった、人類学的な死とも考えられる事象への恐れである。

この恐れに対して、人はさまざまな姿勢を見せる。キューブラー・ロス[1998]は、死と向き合う患者たちの葛藤を「否定」「怒り・憤り」「取引」「抑鬱・悲哀」「受容」の5つの段階で捉えている[フォスター、アンダーソン 1987:340]。判定の難しい死を前にした医療スタッフは、患者やその関係者が抱える動揺や悲しみに苦悩し、時として治療する側とされるの間に深い溝を作り出してしまう。しかし、現代社会においては硬直的な死への歩みではなく、死を取り巻くまなざしや時間、意思決定といった諸要素を分解しながら進められる死の過程が治療する側とされる側の相互的な関係性によって逐次構築されているのも事実である[服部 2004]。日米のホスピスに代表される終末期ケアの現場から死にゆく者とそれを取り巻く人や環境に視線を注ぎ続けた服部洋一[2004:370]は、このような今日の終末期ケアの現場において「死にゆく人中心主義」が徹底的で明示的な作動原理として作用していることを指摘している。「その人らしく[服部 2004:370]」と象徴的に表現される終末期ケアの文脈は、命と向き合う自殺にも重なる部分があるのではないだろうか。

医療化の進展に支えられた自殺と精神病の結びつきの強化、自殺訴訟の場における意志と責任をもつ「主体」という法的フィクションの解体[元森 2016:168-169]が珍しいものでもないなかで、死に方の選択は当事者に残された数少ない意志の片鱗を示すものである。「(いずれ来る死までに) どのように生きるのか」と「どのように死ぬのか」は向いている方向こそ逆に見えるかもしれないが、今ある生との向き合い方としてかけ離れたものとは言えない。自殺方法という形で表しているとしても、それは当人らしい姿勢として、その行為自体を頭ごなしに拒絶されたり否定されたりするべきものではないはずだ。だが、それでも自殺やそのほう助は数ある終末期との向き合い方ほど寛容な姿勢を示されず、まずこれらを予防するためには何をすべきかという話ばかりが展開されてしまうのである。

2-2-2 コミュニケーションの欠落

結局のところ、実現するか否かは別にして、安楽死には社会によって妥当と見なされる状況にまず置かれていることが必要な条件とされていることが分かる。そして、死の大部分が医療の手中に収められてしまった現代社会においては、死者が末期に近い状態で医療の舞台へ引き上げられていることがその条件にあたる。一方で、安楽死に近い行為でありながらもこの条件からこぼれ落ちたものが、囑託殺人や自殺ほう助と冠される。とはいえ、後者についての事例、たとえば人類学においては P・ボハナン[1960]が紹介する人類学的死に関連した置き去り・殴打・世話の放棄などが有名だが、これらにおける個人が望む死を積極的・消極的に叶えようとする姿勢とそれに対する内部・外部からの評価の関係性のあり方は、安楽死において見られるものと比べても決して遠い話ではない。たとえそれが傍目には殺人行為のように見えたとしても、特定の文脈下であれば当該社会の内部からは十分自殺として見なされる。また、現代社会においても、死と尊厳の関わりにおいて自殺ほう助行為が議論的になることがしばしばある。たとえば、1990年6月と1991年10

月にアメリカで発生した、病理学者 J・ゲボーキアン博士の「自殺装置」による 3 人の女性の自殺[鶴見 1993:183-184]から分かるのは、死を望む彼女たちの意志とそれに応える博士の行為が違法行為でないとしても世論の受け取り方はそれと温度差があるということであった。

それでは、自らの死を望む者たちの願望が他人の手にゆだねられた結果であるこのような死の形の数々の中に、特に自殺ほう助と一緒に、鉄道自殺を並べることは果たして可能なことだろうか。直感的に答えても良いのならば、この疑問に対する答えはノーである。鉄道自殺の行為の責任はどこまでも自殺者のみにしかなく、運転手はただそれに利用されただけに過ぎないからだ。しかし、この手段によって人が運転する乗り物によって命を絶っていることは紛れもない事実であり、このことが鉄道自殺を自己完結的な自殺像から引き離してしまう。鉄道自殺には、何が自殺で何が殺人なのか、自殺と自殺ほう助の差は何かを明らかにする、すなわち、自殺者の意志とそれに応える他者の関係性を読み解くことのできる糸口が恐らく潜んでいる。しかし、それを完全に掴む技量を残念ながら筆者は持ち合わせていない。ただ、他者に強引に手を貸させる鉄道自殺というやり方が、安楽死や自殺ほう助を通して慎重な議論を重ねられてきた死と殺人の線引きに関わるいくつかの事象に、近からずとも遠からずな矛盾を抱えている可能性をここでは示しておきたい。それを踏まえたくて、ここで本章 1 節と同じく『完全自殺マニュアル』の中から、鉄道自殺の項目の冒頭に載せられている鉄道手段の紹介文に注目したい。

疲れ果てて会社や学校をあとにし、明日のことを考えただけでも気が重い。そんなあなたがプラットホームに立ったとき、電車到着のアナウンスが聞こえる。もう先のことなど考えたくもない、今ここで車輪の下敷きになって全てを終わりにしてしまいたい。こんなふうに思ったことのある人は多いはずだ。無残な死体をさらすことを知りつつ、電車に飛び込む人があとを断たないのは、この方法がこうした衝動的な自殺願望にうってつけの手段だからだ。[鶴見 1993:114]

こうして見ると鉄道自殺ほど割に合わない手段もないように思えるが、冒頭でも述べたように、あなたが自殺したいと思ったとき、すぐ目の前にあるのがこの手段だ。あとのことなどどうなってもいい、今すぐ死にたい、という人にとってこれ以上の手段もまたないのである。[鶴見 1993:120]

鉄道自殺は、これまでに挙げてきた安楽死や自殺ほう助、囑託殺人のいずれとも、死を望む側と実行を託された側の間にある関係性が明らかに異なっている。鶴見の記述を通して分かるのは、前項でも触れた他者の風景化の存在である。自身の自殺を止める者としての他者は意識しつつも、命を絶ってくれる者の存在はそこにはなく、自殺を実行するために必要とされているのは車両と線路ばかりである。自分の命を他者の手によって意図的に葬ってもらうために必要な交渉もそれによって生じる葛藤や摩擦もなく、特定の誰かに実行してもらわなければならない特別な理由があるわけでもない。ましてや、鉄道員たちの

職務はまさしく鉄道の運行であるわけで、生死に向き合う医療従事者と同じ舞台にそもそも立っているわけでもない。駅や線路という場は、他者の手によって自らの命を絶つという慎重な議論やプロセスが要求される事象を扱うには当然ふさわしくない空間のはずなのだ。

そうであるにもかかわらず、我が国の首都圏を走る鉄道網では数日に1度の頻度で命が失われ、その瞬間が訪れるたびに駅や線路は「死が生々しく浮かび上がる場所」にさせられてしまっている。その大きな要因こそ、手を下させられる鉄道員の存在を風景や手段の中に溶かし込んでしまう視線である。そして、これまでに挙げてきた安楽死や自殺ほう助、嘱託殺人において確認されるような、命をめぐるセンシティブで慎重な交渉を欠落させたまま他人の手による死を成立させてしまうこと、鉄道自殺という手段が抱える矛盾を成り立たせているのもこの視線の仕業ではないだろうか。更に、すでに命を落としてしまった自殺者は死が発生したその時にはこの世を去っており、この矛盾に直面するのは現場に残される鉄道員だけである。手段の先行、死と生の交渉の丸投げは、他の自殺手段と比べて見ても鉄道自殺においてもっとも顕著に表れているのではないだろうか。

安楽死の是非に関する議論について、賛否両方の意見の焦点や問題点を整理した一ノ瀬正樹[2003:45-47]は、安楽死推進論者の展開する議論を紹介する中で、何が殺人であり何が殺人といえないのか、その絶対的な峻別の不可能性に言及している。法の支配下において、もたらされた死の作為・不作為、すなわち、「殺すこと」と「死なせること」の峻別は脚色空間の構成の違いにすぎない。理論上は可能でも実現は不可能な、この曖昧性が安楽死と殺人の線引きを難しくさせているのだが、だからこそこれが生命に対する権利や自己決定に関わる議論の重要な足掛かりになっている。

しかし、鉄道自殺にそれはあるだろうか。鉄道（これにかぎらず乗り物に身を投げ出すような）自殺は、自殺であるはずなのに人の手によって自らの命を絶ってもらい、また、それが一方的であるがために脚色する余地もほとんど無い状態で生者の前に提示される。そして、その後には待っているのは、自殺行為であるにもかかわらず「なぜ防げなかったのか」という生者による反省の嵐である。前項では生者側の他者を風景化する視点を指摘したが、自殺者側においてもこの視点は表れているといえよう。すなわち、人身事故という言葉は、個人の顔が意識されない環境で起きた個人の顔が見えない死の発生を示す記号であり、たとえ自殺行為としての側面が強くても他者にそれをほう助させる、「殺してもらおう」と「殺させる」の間をさまよう曖昧さや、それによる混乱を表すには最適な表現なのかもしれない。

2-3 「人身事故」の影響とは

前項までは自殺方法に重きを置いて色々と考えてきたわけだが、これまでに考察の切り口として挙げた2つの特徴と比べて、本項で注目しようとしている「交通機関の機能停止や混乱をもたらす、自殺者との特別な関係がほとんどないと思われる不特定多数の人間に影響をもたらす」という点は、自殺者とは関係のない第三者の視点から下される評価のなかでも特に分かりやすく、また、「迷惑さ」を具体的な形でイメージしやすい代表的な特徴

と言えるだろう。

たとえば、筆者が「鉄道自殺について調べている」と人に話すと、そのうちの何人かは好奇の眼差しとともに、人身事故による運休やダイヤの乱れで自身が「被害に遭った」話や周囲の様子、そして、それらに対する各自の意見を語ってくれる。いくら首都圏で発生件数が多いとはいえ、やはり実体験を聞く機会はそう多くない（そもそもこのような話をすることを好ましく思わない人だって当然いるのだ。その中で、自身の見聞きした話をしてくれる人たちに出会えたのは非常に恵まれたことである）が、何か特別な立場や環境に身を置いているというわけでもない、ごく一般的な都市生活者たちである彼らの話に耳を傾けていると、交通の要である鉄道網が止まるということが彼らにとっていかに遭遇したくない出来事であるかがよくわかる。

首都圏で公務員として働いているある男性（B氏）は、筆者との会話の中で、鉄道への飛び込みにくらかの同情は寄せつつも、人身事故の発生でカリカリする利用客の心情にも理解を示していた。B氏は、通勤・通学に占める電車の重要性、特に、毎日決まった時間に決まった電車に乗るというルーティンワークの側面に言及しながら、「予定が崩されることへの苛立ちは分かる」と話していた。同席していた別の男性（C氏、この男性も首都圏に住む会社員である）から「でも、人が1人死んでるじゃないか」と指摘されると、その言葉にうなずきつつも「だからといって、死んでまで人に迷惑をかけるのはちょっと…」と自分の意見を貫いていた。

C氏はB氏と同じ様に、鉄道自殺に苛立つ人びとには一定の理解を示していた。しかし、過去に親しい人の自殺を経験したことがあったC氏は、最後まで自殺としての側面に重きを置き続けていた。この落としどころがなかなか見つからない小議論は、電車への飛び込みを与えられている自殺行為として、そして、迷惑行為としての側面がいかに分ちがたいものであるかを物語っていた。ただ、それ以上に、彼らの会話は鉄道自殺について考えるうえで見過ごしてはならない着眼点を筆者に提供してくれたのである。

当たり前の話だが、我々は、自殺方法が周囲に与える影響を生者側の視点から評価している。たとえば、鉄道自殺では鉄道の運行を妨げる、ガスや焼身、爆発物による自殺であれば周囲への延焼や爆発による被害といった具合に、我々は死者に対して「このように死んだらどのような影響が及ぶのか」と、自らの死後に想いを寄せることを期待して方法の是非を評価する側面しているのだ。しかし、鉄道自殺で我々が本当に困っているのは単に鉄道が動かないことだけなのだろうか。

路線に沿って広がる影響の大きさから、我々はしばしば鉄道自殺の及ぼす影響を線的なものとイメージしがちである。しかし、駅のホームや線路といった死の現場は必ず存在するのであり、点的な影響も考慮して然るべきではないだろうか。つまり、自殺現場に対する人びとの視線は、線的な影響を受けた人のものとはたして同じ様相を呈しているのだろうか、ということだ。前項までは、鉄道自殺という手段そのものの迷惑さを語る言説の根源を探ってきたが、本項が目向けるのは鉄道自殺が発生するという事、言い換えれば、この手段を選ぶということに対する迷惑さである。満員に人が詰めこまれる様子がまるでモノのようだと言われがちなの都市の鉄道利用客だが、そこにいるのはやはり人である。

巻き込まれる人が多いからこそ、それぞれの立ち位置によって見えてくるものも異なってくるのではないだろうか。

2-3-1 死に対処する

人身事故という言葉で語られるがゆえに日常茶飯事のアクシデントの意味合いが強くなってしまいが、屋内、とくに自宅という私的空間での自殺件数が圧倒的に高い傾向にある今日の日本社会において、鉄道自殺は比較的特異な死をもたらす自殺方法であることは前章で見たとおりである。特に、命ある者が死にゆく過程を他者に見られるという点は、飛降り自殺の一部か、もしくは他者に見られることを意図して行われた自殺ぐらいにしか共通しない。周囲の乗客や鉄道員に止められることを恐れ、なるべく見つからないように場所や時間帯を選んだとしても、人が動かし、利用する電車をという手段を選んでいる時点で、死の発生の瞬間を光景や衝突の衝撃で他者に悟られてしまうのは避けられない。鉄道自殺は、死の発生の瞬間を人に察知される確率がかなり高い自殺方法であるといえる。

このように、他の方法と異なる様相を呈しながら発生する自殺に対して、我々は対処する方法を有しているだろうか。自殺の予防や対応について論じた野上元[2016]は、自殺の事後対応（ポストベンション）を半ば遺された社会にとっての問題と位置づけ、今日の日本社会における自殺者の意志と対処の関連性に目を向けている。発生直後の現場での対処、自殺か否かの判定、マスメディアを筆頭に行われるその報知、そして自殺対策という一連の現場の中で、自殺者の意志はそれぞれの業務、任意の意味論的な資源として時と場に応じて宙づりにされたり注目の的にされたりしている[野上 2016:237-238,269-271]。ところが、鉄道自殺の現場においては、一刻も早い運転再開を目指して鉄道事業主側や警察・救急が中心となって現場の復旧にあたるため、現場に居合わせた一般乗客は、目の前で発生した突然の死に対してなす術もなく鉄道員の指示に従うほかない。特に鉄道自殺に関しては、場合によっては筆舌に尽くしがたい死の過程を目の当たりにする可能性を十分にはらんでいるが、運行障害の解消に向けて進められる対処は、すなわち目撃された死に対する対処も担っているといえるのだろうか。

そもそも死という現象は、ほとんどの社会において特別な動きを社会内に生起させる出来事である。社会の成員に死の兆候が出現し、その人物が命を落とすと、その社会は葬儀や埋葬、服喪など、日常生活とは一線を画した特別なルールや制限によって一定期間支配されることになる。今日まで発展してきた死に関する伝統的な人類学的考察の多くは、このような葬送や祖先祭祀にまつわる儀礼の実践の観察を中心に進められたものであり[服部 2004:371]、これを大きく支えているのが死を過程とみなして儀礼を解釈する考え方である。

『通過儀礼（原題：*Les Rites de passage*、1909年）』の著者であるA・ファン・ヘネップは、ある状態から別の状態への通過に関わる儀式（例えば、加入儀礼や結婚式、そして葬儀など）全般について、もとの地位からの分離、周縁的時期とも言える過渡期、新しい地位への再統合という3つの共通する構造をそなえているとした[メトカーフ、ハティントン 1991:49]。この背景には、R・エルツの考え方が影響している部分が多い。エルツ

は、身体的な意味での死の瞬間から移行の期間を経て、最終的には現状の回復へと至る一連の過程として死という事象をとらえ、この特質として3つの項目(死体そのもの、死者・霊魂、遺族に代表される生者)の並行関係を挙げている[内堀 2004:763]。彼らの観点は、適用しただけでは社会を単純で均一的かつ静止的な枠組みにおいて見てしまうという限界に直面する[内堀 2004:764]ものの、後世の死の儀礼研究に携わる人類学者たちにとって重要な指針となり、また、興味深い分析対象ともなっている。『死の儀礼——葬送習俗の人類学的研究(原題: *CELEBRATIONS OF DEATH: THE ANTHROPOLOGY OF MORTUARY RITUAL*, 1991年)』を著したP・メトカーフとR・ハティントンをはじめ、死の儀礼における再生のシンボリズムの解釈を試みたM・ブロックとJ・パリー、死によって引き裂かれた社会的組織の修復に関するエルツの論を分析したG・グーディやエルツの『右手の優越——宗教的両義性の研究(原題: *Année sociologique*, 1907年)』を翻訳刊行したR・ニーダムなど[メトカーフ、ハティントン 1991:14,58]、挙げると枚挙にいとまがない。

しかし、これまでに多くの人類学者が観察してきた社会と比べ、現代の特に都市部の多くでは死や葬儀が社会の中で占める地位が異なっている。高度に医療化・世俗化・商業化が進んだ産業化社会においては、葬儀の実践は高度に圧縮・商品化されているのが現実であり、儀礼参加者の日常生活と直結させるようにも限界がある[服部 2004]。しかし、この限界が、死への対処に注目した「喪失と分離、悲嘆」理論[山本 1994]やデス・スタディーズ、従来の死者儀礼研究の知見に基づきつつ葬儀実践が商行為になっている点に特質を見出した葬儀産業研究[田中 2004]など、現代社会の死と実践を取り巻く研究が発展する足掛かりにもなったのも事実である。今日の社会に生きる人びとが、科学の進歩に支えられながら死を直線的な時間上に置かれた生の終着点と見なす傾向にあるとしても、死の意味付けは文化的存在としての人間に課された課題であり[松本 1985]、それに対して投げかけられる研究者たちの視線も時代に応じて変化しつつ連綿と形成されている。いくら時代や場所が変わろうとも、ほとんどの社会において人は発生した他者の死に対して特別な行動をとらずにはいられないことに変わりはないのだから、特定の死の形態を理解するにあたってそれに対処する生者の動きにも目を配ることは必要だろう。

2-3-2 現場復旧と待ちぼうけの人ばかり

では、死の一形態であることに違いない鉄道自殺への対処はどのようなものがとられているのだろうか。現場における復旧は、鉄道の事業主を中心に行われ、そこに警察や救急が加わるかたちとなる。鉄道自殺に限らず人と車輛が接触する事故が発生した時の対応については、たとえば西日本旅客鉄道株式会社では「動力車乗務員作業標準 別冊1 異常時の取扱い」や「列車乗務員作業標準 在来線」、「指令応急処置 Q&A」で運転士や車掌、駅員といった役割ごとの作業が規定されている[航空・鉄道事故調査委員会 2003:15]。運転士や乗務員として人身事故に直面した場合、非常気笛の吹鳴と停車が直ちに行われ、隣接する駅の駅長や司令員に連絡したのちに死傷者の生死、障害程度の確認や線路外での安置もしくは応急手当を手配したのち車両を動かすことになっている[航空・鉄道事故調査委員

会 2003:29-30]。最初の状況は5分以内と定められており、現場検証に時間がかかる場合は鉄道警察隊にも協力を求めて速やかな運転再開を目指す[航空・鉄道事故調査委員会 2003:31]行動がとられることになっているが、鉄道員同士や応援でやってきた警察や消防と連携がとれないケースもあり、2002年11月には先発列車で起きた人身傷害の復旧作業中に後発の列車が運行してしまったために、救助活動中の消防員に死傷者を出してしまう事態が大阪府で発生した[航空・鉄道事故調査委員会 2003]。

この時、現場に居合わせた利用客はどのように扱われるのだろうか。上記に挙げた規定の中では、死傷者の発生時に場合によっては現場に居合わせた乗客や付近の住民などに協力依頼を出す可能性が挙げられている[航空・鉄道事故調査委員会 2003:29]。自発的な飛び込みなのか、それとも押されて線路に落ちたのかを峻別するためにも、現場を見ていた人たちの証言は重要な位置を占めている。たとえば、2008年9月に兵庫県の大久保駅で起きた人身事故は、国土交通省運輸安全委員会のホームページにて現在公表されている「鉄道人身事故傷害」に関する12件の調査報告書の中で唯一、転落や補線作業中ではなく一般利用客の飛び込みの可能性が示唆されているものである。現場に居合わせた複数名の目撃者・負傷者¹⁴⁾は「線路をのぞき込むような行動をとった」「電車の方へ歩いて、近づいていくようなところを見た」「飛び込んだのが見えた」などとそれぞれ証言しており[国土交通省運輸安全委員会 2009:3-4]、報告書の冒頭に書かれた「…鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない[国土交通省運輸安全委員会 2009]」とする言葉を大きく後押しするものとなっている。

しかし、現場に居合わせた人のうち、このような形で復旧や検証に協力する人間は少数である。鉄道自殺が発生したその現場で、人びとがどのように動いているのかはやはり報告書から読み取ることにはできず、その場に立って見なければ見えてこない。その点において、人身事故が発生した直後の駅を訪れたときのことを話してくれたD氏の経験は非常に貴重な情報である。D氏は死の瞬間に立ち会ったわけではない。しかし、彼の話してくれた現場の様子は考察を進めるうえで貴重な手助けになるだろう。

D氏は、都内の実家から同じく都内にある大学院に電車通学をしている男子学生である。2つのアルバイトを掛け持ちしていた彼は、2年前(2015年)の10月に、実家近くのアルバイト先から電車で数駅離れたもう一つのアルバイト先に向かおうとしていたところ、今まさに使おうとしていた最寄りの駅(a駅)で人身事故が発生していたことを知った。人身事故の発生が16時ごろで、D氏がこの事実を知ったのは17時頃だった。発生から1時間近く経っていたこともあり、D氏は運転再開を見越してa駅に向かうことにした。

現場にはパトカーや救急車が集まり、人が結構集まっていたものの、D氏はすでに現場検証はほとんど済んでいた印象を受けたという。島型になっているホームへ足を運ぶと、立ち入り禁止になってはいないものの階段で立ち止まっている人が遠巻きに現場へ視線を注いでいた。階段から外の様子が見えづらいこともあり、D氏は好奇心も抱きつつホームへ向かうことに決めた。ビニール袋に回収される、血の付いた人骨を見てしまったのはその直後のことであった。「人によってはトラウマになりそうですよ」と言いながら、D氏

はその光景が衝撃的で印象的であったことを語ってくれた。

a 駅は東京 23 区外の西部地域に位置し、在来線が 1 本しか通っていない (D 氏曰く「そこに住んでいる人ぐらいしか使わない」) 駅である。都内中心部や郊外の乗降客数が多い駅と比べると規模は小さいものの、その駅・路線を利用する人びとに影響と衝撃を与えたのは変わらないことである。D 氏が話す現場の様子に耳を傾けていると、通勤・通学の時間帯から離れた時間であるとはいえ、別の交通手段に変更するでもなく現場の様子を見ている人がそれなりにいたことに気が付いた。a 駅には路線バスの停留所もあり、10 数分に 1 本の割合で別の在来線の駅までバスが出ている。先を急ぐのであれば乗り換えることも可能であるはずだが、D 氏をはじめ現場で遠巻きに見ていた人が選んだのは駅にとどまることであった。先を急いでいない、a 駅を通る在来線でないと目的地に向かえないなど、人それぞれの理由もあるだろうが、彼らは現場に意識を向け、見ているのである。鉄道自殺による死は、人前で突如立ち昇る生々しい人命の喪失という事実によって、運行状況という個人に降りかかった影響以上に人びとの意識を眼前の死へ向けさせるものなのだろうか。

振り替え輸送を使わない人びとの光景には、筆者自身も一度だけ遭遇したことがある。2017 年 10 月 3 日の 18 時頃、筆者がよく利用する駅 (b 駅) のひとつ隣の駅 (c 駅) で人身事故が発生した。b 駅では、都心部ほどではないもののちょうど帰宅ラッシュで利用者多くなる時間帯で、しかも、駅の近くに位置する大学の講義終了時刻と重なったこともあり、b 駅では改札前に 100 名も満たないほどの小さな人だかりができていた。時間が経つにつれて改札前には次々と人が集まり、運休を知らせる駅の表示やモニターに表示された運行状況を注視する人だかりの数を少しずつ増やしていった。

b 駅の前にあるロータリーではタクシー待ちの列が少しずつ長くなり、その奥にあるバスの乗降場に向かう人たちもいたが、いずれも改札前で待っている人たちほどの数ではなかった。ほとんど無人に近くがらんとした改札の中と、人が増え続ける改札の外とはっきり分かれている様子は、普段とは全く異なる実に不思議な光景である。D 氏から聞いた人身事故の発生駅の様子と比べると現場の不安やものものしさの度合いはやはり異なるが、電車の復旧を改札の外という、線路から離れた少し距離をとった場所で待つ人が多かったのはやはり少しひっかかった。

鉄道でしか行けない場所である、目的地までの金銭的負担が高いなど待っている理由はそれぞれあるだろう。しかし、振り替え輸送や代替手段を使ったり、待つにしても来た便にすぐ乗車できる改札の中に入ったり、もしくは時間をつぶせるような他の場所へ移動して待つという手段をとったりしなかったのだろう。朝晩のラッシュ時に発生した人身事故の影響で、利用者の集中する駅がホームから改札まであふれんばかりの人で混み合う様子がしばしば報道されるが、a 駅も b 駅そこまでの混乱は生じていない。b 駅に至っては改札の先ががらんどろで、少なくともホームに人が入りきらないほど人が集まっていたわけではないのだ。あえて鉄道関連施設やその周辺で復旧を待つことから何がわかるのではないだろうか。

交通機能の障害は、鉄道自殺によってもたらされる影響の最たるものである。しかし、早く目的地に着くための手段を模索・利用するのではなく、鉄道の復旧を待つ利用客の姿勢

から浮かび上がるのは、鉄道自殺という手段に対して下される「迷惑」という評価について、交通という都市を支える重要な機能を一時的とはいえ不能に追い込む線的な影響だけでなく、自殺や死という事象によってもってたらされる点的な影響にも依拠している可能性である。鉄道を用いて行われた自殺は、遺体の回収と現場検証という運行の障害を取り除く作業によって見た目の上での過程を終える。遅延という影響を引きずりながらも、鉄道は再び都市に生きる人びとの生活を紡ぐ役目を担う。しかし、もしかすると、形ある自殺者の存在が表舞台からすみやかに回収されたとしても死の名残を完全に拭き去ることは難しく、(生前に関係をもっていないとはいえ)突如として発生した人間の死という難題との向き合い方を乗客個人に一方向的に丸投げしているのではないだろうか。

この点について、服部[2004:356]が2つの異なる死の文脈(伝統的葬儀と終末期ケア)における、形成過程の違いを分かりやすく説明するために用いた便宜的なモデル(図1)を参考にしたい。筆者は、両者の形成過程が鉄道自殺の現場で生じる死への対処の状況にそのまま合致するとは思っていない。しかし、復旧作業が死という現象への対処を補完し得るものとは限らないことを説明するには有効であると考えている。

以下の図は、①は多くの人類学的研究で対象とされてきた伝統的葬儀の開始(①-1)から終了(①-3)までを、②は現代の終末期ケアが開始(②-1)されてからの過程を図説化したものである。前者では、開始から終了までの一連の手続きが社会の中で規定され、もしそこから逸脱しようとする動きが発生したとしても文化的・社会的圧力がはたらくことで元の流れに戻される(①-2)一方で、後者は状況の変化や選択によって生じる分岐点を迎えるごとに新しい方針が採択されたり元の方針が維持されたりする(②-2、②-3)ことで、最終的に文脈がオープンエンドになる(②-4)というのが両者の違いである[服部2004:356-357]。

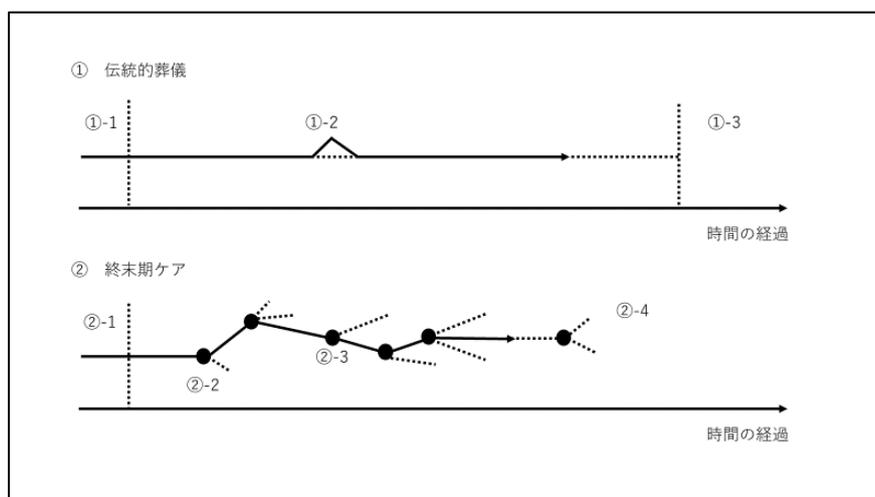


図1 伝統的葬儀と終末期ケアにおける文脈の違い (死の文脈の二つのモデル[服部 2004:356]より)

鉄道自殺の発生と現場の対応のおおよその流れも、これらのモデルのように時間の経過を軸に考えてみると分かりやすいのではないだろうか。鉄道自殺に対する個々人の対応は、

終末期ケアの過程のように、移動方法の変更や運転再開までの待機など複数の選択肢が提示されている。人によっては目的地まで移動することをあきらめたり、予定を変更したりすることもあるだろう。ただし、終末期ケアのように専門のスタッフによる万全な対応が必ずしも受けられるわけではなく、かならずしも個人の希望に沿った選択がされるとはかぎらない。

その一方で、現場検証や原状復帰は、運転再開というひとつの秩序を取り戻すために、すなわち、発生した死を乗り越えるために欠かせない作業である。運行再開を目指す一連の作業はあらかじめ事業主によって規定されており、変則的になるとはいえ運転再開を目指した、ある意味自殺という一連の死の終わりを示している。実況見分の進行具合や乗客の混乱など不確定な要素はあっても、運行再開という明確なゴールに向かって然るべき対応がなされることに変わりはない。形としては伝統的葬儀の過程に通じるものがあると考えても良いのではないか。ただし、この過程は自殺を人身事故に、自殺者を運行の妨げとなる障害物に変換したからこそ可能な作業であり、伝統的葬儀のように1人の人間の遺体として扱われながら社会の表舞台から除かれたわけではない。この過程では、鉄道自殺による死を車両に飛び込んだ自殺者1人の問題にとらえ、表面的な部分での対処に注力すると同時に利用客を死に無関係な部外者に位置づけるのだ。

鉄道自殺が、ただでさえ医療が幅を利かせている死という領域を強引に日常生活の中へ引き込むことで、ひとつの空間に2つの異なる死への対処過程を生み出してしまいう行為であると考えれば、鉄道自殺の点的な影響としての「迷惑」さはつまり、死の向き合い方の強制的な乖離を生み出してしまふところに根ざしているのではないだろうか。前述した野上[2016:243-244]は、大学で起きた自殺を一例にポストベンションの資源として自殺者の意志と向き合う時間の少なさを挙げている。公共の空間での自殺によって生じた混乱は、限られた時間の中で用意された、必要最低限の意志と向き合える機会が設けられることで、関係者や現場に居合わせた生者たちが死と向き合い受け入れる手助けになるという。

しかし、鉄道自殺は多くの利用客にとって無関係な者の死であり、それゆえ自殺者の遺志と向き合う機会は皆無に等しい。ただし、かといってそれらを気にしないで済むような時間の少なさも与えられないのである。有り余る時間の中で、目撃者たちの死への向き合い方は鉄道復旧のために一貫して進められる死の処理に置き去りにされる。死が立ち上る現場から少しだけ距離をとった待ちぼうけの人ばかりと、交通の停止という線的な影響によって同一路線上の駅に生じる人ばかりは、同じように見えるが根本的な何かが違う可能性がある。この何かを明らかにするためには、現時点では鉄道自殺の現場に関する密な情報が不足していることを否めない。鉄道自殺の現場においては、場所や時間ごとで刻々と変わる混乱や混雑の中から、現代社会における死生観や生命観、自殺観を読み取れる可能性があり、今後はより現場を意識した調査・研究によって明らかにされていくのではないだろうか。

3 曖昧さの支配

前項をもってようやく3つの特徴について全て考えることができたので、今一度それぞ

れの要点をまとめて本節をまとめることにしよう。まず、公共の空間で自殺を実行することについては、鉄道自殺は公共空間に死をもたらすことによって、医療化が幅を利かせている現代の自殺観から死の発生部分だけを抉り出している可能性を提示した。また、この実現を支えているのが、鉄道にゆかりのある個人を風景化する視線であり、解決をないがしろしたまま実行を可能にする手軽な手段として確立している。

車両を動かす他者の手によって自らの命を絶とうとする点については、希死念慮と他者によってもたらされる死が交差している安楽死や自殺ほう助に関する議論を参考にした。ただでさえ死という事象、自殺と殺人の区別が曖昧であるにもかかわらず、鉄道自殺はこの議論に特有の微妙な駆け引きの過程や背景も無視して「殺す」と「殺される」ことを両立させてしまう手段であると考えられる。

そして、鉄道自殺という手段を選ぶことに対する評価については、路線という線的な影響ではなく駅に視線を移した点的な影響についての評価について、鉄道自殺の現場の様子を材料に考察を進めた。鉄道自殺で発生する生者の混乱は、ただ単に鉄道が機能しないから生じるのではなく、突如として発生した見ず知らずの他人の死が現場の原状復帰にもなっても上辺だけで終了してしまったことのために、多くの人が身近な者の死を通して経験するはずの秩序の再構築が十分になされない（個々人の裁量にゆだねられている部分があまりにも大きく、そのやり方が分からない）ことに由来しているのではないだろうか。議論の展開に不十分な部分が多いとはいえ、いざまとめてみると、鉄道自殺という実行方法から発生後の状況に至るまで、その大部分を支配している曖昧さ、不確かさの存在の大きさがやけに目立つ結果となった。

死という事象に関しては、とかく曖昧な状態であることが生者にとって忌避や畏怖の対象となる傾向が強いことはよく知られている。通過儀礼の様相を帯びた死の儀礼が終わるまでの間、すなわち、死者の存在やその帰属が曖昧な状態である期間は、生者にとって強大な恐怖となる。メトカーフとハティントン[1994:120-136]は、エルツの議論を再考するための事例として挙げた中北部ボルネオのブラワン族の二次処理儀礼について、死者の霊魂を死者の国へ正しく送る「大祭宴」までの間、腐敗の始まった遺体に戻ることもできず、かといって未だ死者の国へ迎え入れられる状態になっていないどっちつかずの状態であるとするインフォーマントの説明から、このような曖昧な状態下にさらされた霊魂によって引き起こされるかもしれない脅威や恨みが生者の恐怖を支えていることを示した。インドのヒンドゥー社会における葬送儀礼に注目した井狩彌介[1985:120-121]も、複数の社会における儀礼過程の比較から、葬送儀礼を死者が他界の秩序の中で最終的な安定を得るまで置かれている中間的な境を象徴的に表現するものと位置付け、この場で生じるケガレが死者の魂の状態に対応するものであることを示している。

社会ごとに多様な様相を呈する遺体の処理方法は、当該社会における死生観や個人の存在の意味など、人間存在の根幹に関わる言語化が難しい観念の数かずを示している[波平2009:411]。これまでに触れてきた特徴に加え、故人を遺体（人）と障害物（モノ）の間に位置づける鉄道自殺における遺体の位置付けを付け加えると、この死が曖昧さに満ちあふれた死であることが更に強調されるのではないだろうか。この死の舞台が民俗的な事象と

は大きくかけ離れた環境や社会であるとはいえ、ケガレを軸とした視点は鉄道自殺によって発生する死を読み解くにあたって恐らく有効な視点となる。かろうじて知覚することが可能な障害としての運休や遅延だけでは、鉄道への飛び込みを非難する格好の対象になるとはいえ、この自殺方法の是非を検討する材料としては底の浅いものである。本論は、鉄道自殺の是非について論じることを目的としているわけではないのでこの点について深く掘り下げることはしない。が、しかし、前項までの考察を踏まえて、鉄道自殺という手段による死が真に生者へもたらす最大の影響とは、死を挟んで浮かび上がる他者と自己との関係性の中で、決して避けることのできない矛盾や葛藤の存在を否定なく生者に察知させるところにあるのではないかと筆者は考えている。

人類学者の関根康正[2007:164-165]は、彼がフィールドとしてきたインド社会におけるケガレや浄・不浄を表す言葉に関する考察から、感覚としてのケガレを生者のいる世界と他界との狭間という関係性において出現する出来事と解釈し、生者の世界から死者の世界へと移行する死を最も端的な出来事の例に位置づけている。死が、既存の生の秩序からの離脱、すなわち、生前（身体の内部／秩序）から死後（身体の外部／無秩序）へと境界を渡る出来事であるという認識から明らかになったのは、現地でケガレを意味する言葉（テュートゥ）が特定の「もの」に対する変化しない否定性（＝不浄）とは同一ではなく、主体性の関与の仕方が異なる「こと」、すなわち、変化する事象に対する否定性を示していることであった[関根 2007:172,179]。

死者の状態や日常と非日常が混在しながら変わりゆくさまは、生者にとって決してこころよく受け取られず、その理由は科学的に裏付けられた衛生的な観念だけでは決して説明しきれない。自殺と殺人、作為と不作為の線引きは容易でなく、これまでに法や制度、慣習、社会規範、心理、哲学など、複数の観点から議論が重ねられ続けているにもかかわらず、鉄道自殺はこのような死に関わるさまざまな議論の中間部分に位置する死を自殺者の意志ひとつでもたらすことが可能である。この手段によって生みだされる突発的で衝撃的な、しかも対処することも難しいある種のケガレ的な状況こそが、鉄道自殺という死に方を人びとに避けさせる根源に絡んでいるのではないだろうか。最も分かりやすい影響である交通機能の障害の傘を借りて「迷惑」という評価に収まっているのは、このケガレ的な状況が曖昧であるがゆえに知覚や表現が容易でない点に由来しているのではないだろうか。

とはいえ、このような忌避させる要素の存在が示唆されるにもかかわらず、鉄道自殺は選ばれる。他の手段と比べるとマイナーであることは違いないが、鉄道は自殺の一手段として確立されてしまっているのは揺るぎない事実である。「衝動的な自殺願望にうってつけの手段[鶴見 1993:114]」といっても、鉄道自殺の否定的な言説は自殺者の衝動のみによって乗り越えられていると考えてもよいのだろうか。いくら視野が狭まり、強い苦しみに苛まれているとはいえ、「自殺の核心にみられる心の揺れは、生きることと、耐えることのできない重圧との間の闘いを反映する[シュナイドマン 1993:194]」ものである。自殺者の内にある葛藤を、死の方向へ傾ける何らかの要素が鉄道自殺の手段やその環境の中に潜んでいるのではないだろうか。

自殺手段と環境の関係性については、鉄道自殺に焦点を当てたものではないが、薬物の

経口摂取による自殺企図の情報と出版物（鶴見[1993]の『完全自殺マニュアル』）の関連に関する後藤京子と杉本侃[1996]による研究の中で触れられている。後藤と杉本は、1989年4月から1995年3月まで6年間に財団法人日本中毒情報センター（JPIC）に寄せられた自殺に関する相談（5,778件）を『完全自殺マニュアル』の発行前後の期間や年齢別に分類し、作中で自殺手段として取り上げられた医薬品や薬物による自殺企図の事例の増減や傾向を分析している。彼女らの調査によると、記載されている手段のうち比較的入手可能な一般医薬品を中心に件数が増加している一方で、規制によって入手が困難な医療用医薬品や殺虫剤は件数が減っていることが分かった[後藤、杉本 1996:57]。また、年齢別の原因物別件数に目を向けると、「その他不明」を除いた「一般医薬品」「医療用医薬品」「家庭用品」「農薬」「自然毒」「工業用品」の6項目の占める割合は年齢層ごとで大きく異なっており、医療用医薬品や一般医薬品が10代を中心とした比較的若い世代において選ばれやすい一方で、高齢者層では家庭用品や農薬が占める割合が若年層よりも高くなっているため、このことから、特に両世代では身近な物質による自殺企図が多いことが推測されている[後藤、杉本 1996:56-57]。

『完全自殺マニュアル』で自殺の実行に向いていると紹介された複数の一般用医薬品・医療用医薬品は、その全てが周囲に怪しまれずに必要量を確保できるというわけではない。この背景から分かるのは、医薬品や薬物の種類や期待される効果だけでなく、対象の入手しやすさや身近さも手段選択に影響を及ぼしている可能性は十分考慮されるに値するものであるということだ。自殺方法の身近さについては、ヘンディン[2006:186-187]が自らの研究の成果から、ノルウェーにおける入水自殺者の多さと海、アメリカの都市部における黒人の飛び降り自殺と居住の傾向、アメリカ南部の銃を使用した自殺と銃文化をそれぞれ関連させながら、(特定の自殺方法と自殺者の意図との関係を否定しつつ)自殺手段の選択に心理社会的因子の関与を示唆している。また、デュルケーム[1960:367]も線路の敷設が進めば進むほど当然ながらそれを利用した轢死が一般化する可能性に触れている。自殺を心に決めたその時に、実行へと移すハードルが低ければ低いほど自殺者は企図へと促されると考えると、鉄道という都市生活者の日常に欠かせないほど身近な移動手段が、実行に移しやすい自殺手段のひとつに挙げられるのもうなずけるところではある。

自殺のために必要ないくつかの手順を要し、死に向けて順に段階を踏まなければならない首吊りや焼身自殺に比べ、鉄道自殺は改札内に入ってホームに並んだり踏切で待ったりする、いわば日常的な動作の延長線上で自殺を実行することが可能な手段である。そしてなにより、鉄道は都市に住む者たちの生活の中に溶け込んでいる公共交通機関である。鉄道自殺は、死が発生する瞬間こそセンセーショナルだが、それに至るまでの歩みを見ればこれほどまでに日常的な生活行為と不可分な死はないと言える。本節を通して向き合ってきた曖昧さこそ、まさに鉄道自殺というこの手段を隅から隅まで支配しているものであり、生者による一方的な非難にも自殺志願者の選択にも共通するこの手段の大きな特徴ではないだろうか。とはいえ、選択に関する部分については未だ疑問も多く残る。果たして自殺に至った者たちは、すべからく受動的であったと言えるのだろうか。

IV 生と死の連鎖

「どうして自殺をするのか」という問いは、自殺研究においてはもう何度も問われてきたありきたりな問いであるが、自殺を分析する側からしてみれば自殺を理解するためにこれほどまでに重要で難しい問いはないだろう。前節までに展開してきた鉄道自殺の議論は、どちらかといえば「疲れた時は線路に吸い込まれそうになる」と語られがちで、日常生活行為との線引きが曖昧なためにその一步が踏み出されるような、自殺念慮を抱いた人が自殺を実行しやすい環境や手段の特性に注目して進めてきた。いわば、「何故」「どうして」という自殺者の意志に切り込む疑問を排し、ただひたすらに自殺を実行に移す難易度の問題として、自殺者とは同じ場にいたこと以外の接点がほとんどない第三者の視点に立って鉄道自殺の特徴を眺めてきたわけである。

しかし、自殺方法としての鉄道を読み解いていくうえで、この視点だけに頼り続けるのも限界がある。筆者の力と知識の不足ももちろんだが、やはり自殺である以上、主体である自殺者にもっと近寄った視点がどこかで必要になるのはどうしても避けられないことなのだ。視野狭窄の状態下であるとはいえ、自殺は前提と推論によって導きだされた行為[シュナイドマン 1993:204]であり、一見すると衝動的に飛び込んでいるような行動に見えたとしても、その全てを一時的な感情の動きだけで語りきることは不可能である。結局のところ、我々は自殺者が明確な意志を持って数ある手段の中から鉄道自殺を選んでいる可能性に向き合わなければならない。

だが、本論は、あくまで鉄道自殺という手段、すなわち、社会的・個別的にかかわらず自殺者の動機とは強く結びつかない部分に主眼を置いている。だからこそ、ここで突如として自殺者の心理的側面から鉄道自殺を見ていくのも明らかにお門違いである。致死率の高さをはじめとした高い壁があるのはもちろんのことであるが、なによりも、鉄道自殺の選択にはまだ自殺者の視点の外側から探らなければ分からないことが残っている。いくつかの選択肢があるなかで、自殺を望む者たちが「この方法で逝こう」と決める行為はその全てが主体者の中で完結しているとは限らない。本章では、鉄道自殺が自殺志願者たちの中で選択肢に挙がるひとつ前の部分、すなわち、鉄道が自殺の一手段として成り立っていることに注目し、この手段ならではの特徴を前章とはまた異なる角度から明らかにしていきたい。

1 手段の情報と模倣

前章でも触れた、鉄道自殺の実行が「電車を待つ」という何気ない日常生活の行動の延長線上に位置していることも、もちろんこの積極的な選択を支える材料のひとつといえるだろう。しかし、自殺方法の中には鉄道と同じく、もしくはそれよりもっと身近な手段があるのもまた事実である。高い建物も刃物も周りを見渡せばすぐに見つかるし、洗剤や殺虫剤のように摂取したら命に危機をもたらすものだって家庭用品の中にもいくらかもある。自殺者の選択を注視してみれば、手軽さや実行しやすさだけでは語れない部分がおそらく出てくるだろう。

ここで、今一度赤塚ら[2008: 33-35]の行動モデルに立ち返ってみると、鉄道自殺を方法として選択肢に挙げやすくする要因の一つとして彼らが鉄道自殺に関する情報との接触する機会、すなわち、駅の案内表示や報道を通して情報を得る頻度に注目されていた。モデルの考察の中では、情報の接触頻度に焦点が当てられていることもあり情報の内容や量、詳細さに関する言及はないが、それゆえ鉄道自殺の選択肢への挙げやすさ、特に、自殺の模倣や連鎖に関連する要素についてまだ深く掘り下げられる余地を残しているのではないだろうか。

我々は、生き方を学ぶのと同じように死に方を学ぶ。然るべき死、主張のための死、逃避や贖罪のための死、自分の外側から引き起こされる死と、自殺のとらえ方は多岐に渡りその伝え方も社会によってバラバラであるが、我々はたしかにどこかのタイミングで自らが自分の手によって殺すことができる存在であり、そのための手段がこの世にあることを、そして、その手段にも様々な種類や社会的な意味付けがあることを日々の生活の中で知る。デュルケム[1960:367-368]は『自殺論』の中で、人は最も抵抗の少ない道に沿って日常的慣行を通じて親しいものを死に用いる傾向があることに触れながらも、自殺方法を規定している最有力の候補として、各社会集団における死に方の品位の存在を挙げている。

「じっさい、いろいろな自殺方法が、すべて同列とみなされているわけではない。そのなかにはより潔いものとされる方法から、いやしいもの、品位のないものとして顰蹙を買うものまであって、それらは集団のいかんによって、世論によりどのようにも類別される。軍隊では、斬首は恥ずべき死とされている。しかし、別の集団では縊死がそれにあたるかもしれない。首吊り自殺が都市よりも田舎に、また大都市よりも小都市に多いという理由は、その点にあるわけであり、つまり、この自殺には、都会の穏健な風習や知的階級の抱いている人格尊重の心などを傷つける荒々しい粗野なものがあるからである。また、おそらく、その嫌悪の上は、種々の歴史的原因がこの死に方に不名誉な性格を刻印してきたという事情や、さらに、洗練された都会人が、地方人のより単純な感受性のおよばないほど激しくこの不名誉な性格を感じとっているという事情などによるのであろう。[デュルケム 1960:368-369]」

とはいえ、何を選ぶのかについて視線を投げかけると、やはり自殺者の内的部分に近づいた視点が必要となってしまう。ヘンディン[2006:192]は自らの患者の中でも縊首を選択した者の一部の分析から、自殺志願者が下す手段の選択について前節で触れた心理社会的因子の他にも、強い自己嫌悪感の表象や人生において様々側面から攻撃を受けていた感情の表れが関与する可能性を指摘している。ある人物には、他者への絞殺願望に対する罰の意識が、他の男性には性戯として妻の首を絞めていた過去が、また別の若者には家族から象徴的な「絞首刑」を下された事実がそれぞれの内に深く根を下ろしており[ヘンディン 2006:192]、それらが彼らの縊首という選択と少なくとも無縁ではないとヘンディンは読んだのだ。個々の内に生じた破壊衝動や希死念慮との結びつきは多様性に富んでおり、鉄道自殺の社会的な側面からこの点について迫っていくのはどうしても限界がある。それが自

殺企図へのハードルが低い鉄道自殺であれば、両者の結び付きをうかがい知ることはなおのこと難しいものになるだろう。しかし、個々の自殺背景ではなく手段全体に視点を移し、模倣や連鎖の視点からこれを概観することならできるのではないだろうか。

今日に至るまで、世に知られている自殺方法の中で、人びとに目新しいと思わせるような手段などほんの一握りである。2016年に国内で発生した自殺のなかで、Ⅱ章で触れた5つの主な分類項目（「首吊り」「服毒」「練炭等」「飛降り」「飛込み」）に含まれない自殺手段（その他・不詳）は全体のたった12%である。首吊り以外の方法と比べると、件数こそこの2項目の総計の方が多いが、個々の方法に目を向けると恐らく全体の約2%しか占めていない飛込みよりも少ないと考えられる。たとえ全体に占める割合が少ない鉄道自殺であっても、現代社会の中でこの手段を知り、学ぶ機会に目を向けることは決して軽んじられる要素ではない。手段をどのように学び、選んだのかを探るのは難しくても、手段を知り、選ぶ環境に目を向けることは可能である。鉄道自殺の社会的な位置づけを探る上で、連鎖する鉄道自殺の鎖に新たな輪をひとつ加える、そのきっかけである情報とその模倣こそがこれを探る糸口になるのではないのだろうか。

ここで、自殺手段を得る機会の一例として、推測も交じってはいるが『完全自殺マニュアル』で紹介された1件のとある鉄道自殺に触れておきたい。

「91年の3月に青函トンネル内の吉岡海底駅付近で、26歳無職女性の死体が発見された。両手両足と額の上をスッパリと切断されていた。しかし吉岡海底駅は青函トンネルにあるふたつの無人駅のうち、北海道よりの防災用駅で電車は停車しない。一般乗客の侵入できるところではないのだ。彼女はなぜこんなところで死んでいたのか？」

調査の結果、この女性は前々日から行方不明になっていたが、18日に東京の自宅に帰ることを決め、札幌から自宅に帰る途中だった。しかし、しばらく前からノイローゼ気味だった彼女は、どこかで死を決意したのか、同日22時発の急行「はまなす」に乗り、翌日の3時50分ごろ、吉岡海底駅を通過する際に列車が減速するのを見計らって、車掌室に忍び込んで窓を開けて飛び降りて、さらに反対側のレールに横たわり、4時ごろ通過した貨物列車に轢かれたことがわかった。【鶴見 1993:123】

この事例において特徴的なのは、やはり鉄道自殺にしては少々手の込んだ方法を選んでいるところにある。吸い込まれるように線路へ近づいたり、衝動的に飛び込んだりする事例が多い中でこの女性がとった手段はどこか異彩を放っている。鶴見[1993:124]は同書の中で、女性が見つかったのと同じ吉岡海底駅で遺体が見つかる設定が含まれている推理小説を挙げており、彼女が事前にこの方法を小説で知っていたのではないかと推測している。一時的な失踪を経て帰宅の途に就きながらも、生と死の狭間で葛藤していたと思いきこの女性が何を思って決行に至ったのかは我々に知る由もないが、しかし、特定の場所と手段の結びつきを、そして手段の模倣とまではいかなくともその参照をこれほどまでに示唆する事例があるだろうか。

2 連環と分布

自殺行為や手段の参考・模倣は自殺に付き物であり、「ウェルテル効果」や「自殺感染」、「copycat suicide」などの名目で疫学的な視点から模倣や伝染性に関する研究がなされている[赤塚、村越、鈴木綾子、鈴木浩明、本澤、楠神 2008:33]。多くは心理学や精神分析学中心の話になってしまうが、社会学的な観点からも主にメディアによる情報と自殺の模倣の関連に注目した「群発自殺 (cluster suicide)」に関する研究が欧米を中心に進められている[宮崎 2003]。また、貞包[2008:595]が取りあげたネット自殺の流行は、是非の入り混じる世間の注目に相関しながら非公式のコミュニケーションの空間で拡大する点において「群発自殺」とは一線を画しており、社会学的視点に立った自殺の模倣や連鎖に関する研究は未だ解明できない部分が多い。

自殺の模倣や連鎖、特に後者については、自殺や葬送儀礼に焦点を当てた民族誌においてもひとつの切り口としてしばしば注目されている。そもそも、自殺に限らずあらゆる死について、これが連続することは遺された社会にとってなるべく避けたい事象とされる(全く発生しないこともまた問題ではあるが)。その中でも、自殺をはじめ社会のなかで「異常」と認識された死が続くとなれば、生者の恐れもひとしおである。文化的な差異はあるものの、異常死を遂げた者はその死の異常性によって生者の記憶に残り、回帰してくる可能性があることはエルツによって示唆されている[太田 2009:242]。それゆえ、自殺の連鎖を止める・防ぐための実践は、言うまでもなく死生観や霊魂観について探る人類学者たちの注目を大いに浴びた。

自殺の連鎖を止めるには原因を突き止めてそれに対処する必要があり、対処の方法は連鎖をもたらしているとされる根源を絶つか、もしくは自衛するかで大きく分かれることになるだろう。たとえば、台湾道教の死者救済儀礼を観察した山田明広[2011:119]は、縊死者が首を吊った場所にいるとされる悪煞が自殺の要因とされている点に触れ、たとえ儀式の形式に違いかあってもそれを払うことが両地域の儀礼において重要な目的になっていることを指摘している。自殺の連鎖は、しばしば個人の意志からは外れた自殺者の霊魂や超自然的存在によって説明され、異常死の葬送儀礼にもその観念が反映されている。

その一方で、民族誌の中で言及されている自殺の連鎖、特に模倣によって生じるものに対する懸念がなにも霊魂や超自然的存在に関する話ばかりではないのはもちろんのことである。意思によって選ばれた死である以上、自殺の模倣には死者と生者、そして、残された者同士の関係性と深く絡んでいることを指摘せざるを得ない。前節でも少し触れたが、社会的弱者による強烈な意思表示の手段として利用されていることを指摘したカウンツ [COUNTS 1980:345]も、カリアイで起きた少女の自殺の後日談として自殺の連鎖が社会内で危惧されていたことに注目している。自殺した少女が、自分と同様に結婚関連の問題を抱えている友人(問題となった男性の母親の妹)に対して「私はもう逝くわ。あなたもそうしなさい。 (“I go now. Later you follow me.” [COUNTS 1980:333])」と書置きを残していたことは、この自殺が生者の中でも特に、彼女たちと同様の立場に置かれた同世代の女性に及ぼす影響に対する懸念を煽るものであった[COUNTS 1980:333,345]。

カウンツが描写する懸念と混乱の様子はこれだけにとどまらず、渦中に置かれた男性の

父が他の女性に彼女と同じ道を歩んでほしくはないと語ったり、この男性が少女とは別の花嫁候補との結婚で揉めた際に、ここまで来て結婚に乗り気でなくなってしまった男性に「アグネスのようなことにはなりたくない(“... I don't want things to go as they did with Agnes.” [COUNTS 1980:346])」と女性が訴えたりしている。この様子からは、事態の収束過程において少女の自殺がもう決して起こしてはならない悲劇的結末として関係者たちの行動や決断の指標になっていることがよく分かる。カウツの報告は自殺の動機と文化的な規定に重点を置いているため、自殺の連鎖に関する懸念は当該社会で自殺をすることが意味している事の大きさを示しているにすぎない。しかし、少女の自殺が後に続く者を生み出す可能性を十分にもった自殺であったこと、そして、残された者たちがそれを懸念してその後の行動を決めたことは本節を進めるにあたって大いに参考になるだろう。というのも、既存の自殺事例の模倣という点については、現代の鉄道自殺をとりまく状況にも通ずるものがあるのだ。ただし、カリアイの事例のような自殺の背景も含めた模倣というよりも、とにかく実行過程に特化した模倣としての側面が強いことをここで付け加えておく。

自殺の手段と動機の関連は、デュルケムにはじまり多くの社会学的研究で否定されていることは序論で触れたとおりである。鉄道自殺を挙げてみても、2009年から2015年までに国内の路線で発生した自殺(4261件)のうち、自殺の動機が判明しているの内訳を見ても、最も多い動機は健康問題であったものの、自殺者の年齢や職業ごとでばらつきがある(特に雇用形態別で結果が大きく異なっている)¹⁵⁾ことが分かっており、この手段に特有と思われる動機の傾向らしきものは見当たらない。そして、前章の2節で、鉄道自殺が個々の自殺過程から死の瞬間だけを抜き出される傾向が強いことに触れた。リアルタイムで飛び交う鉄道自殺の情報の中で、個々の自殺の背景は後方へと押しやられてしまうため、いつどこで電車に飛び込んだのかという実行方法だけが目立つのだ。

その点、鉄道という手段は、他の手段と比べても模倣の材料が実に多い手段と言えるだろう。今日、鉄道自殺に関する報道や情報の周知は微妙な匙加減の上に成り立っている現状がある。報道に関して言えば、模倣についての懸念に加え、単に人びとの好奇心のみを満たし、故人や関係者のプライバシーを侵害するような報道合戦への批判、さらに、一種の復讐として自殺が広く取り扱われることを望んだ場合の故人の意志の取り扱いの難しさから、世界保健機構(WHO)の自殺予防国際競技会は2008年に『自殺予防メディア関係者のための手引き』を作成し、自殺報道の在り方について注意を呼びかけている[野上2016:257-259,270]。ガイドラインの中では、「自殺の報道を目立つところに掲載したり、過剰に、そして繰り返し報道しない。」「自殺既遂や未遂に用いられた手段を詳しく伝えない。」「写真や映像を用いることにはかなりの慎重を期する。」¹⁶⁾など注意点が挙げられており、発生した自殺について詳細をありのままに報じないよう各所に慎重な姿勢を求めている。

しかし、鉄道自殺についてはどうだろうか。自殺者や現場の様子、個人名などが伏せられたとしても、遅延や運休がもたらす影響の大きさから、自殺に限らず人身事故の発生情報は迅速に、そして広く人びとに周知される。つまり、鉄道自殺は単なる自殺ではなく大

規模な交通障害をともなった自殺であり、いつ、どこで、何が起きたのか、何によって運行に支障が出ているのかに関する最低限の情報を報じられることがどうしても避けられない。また、たとえ鉄道事業者が人身事故という言葉で直接的な表現を避けていたとしても、「人身事故＝鉄道自殺」という図式が利用者の中で広く共有される傾向にあり[赤塚、村越、鈴木綾子、鈴木浩明、本澤、楠神 2008:34-35]、人身事故の情報がすなわち鉄道自殺に関する情報と読み替えられてしまう。更に、SNSの存在も、鉄道自殺の発生状況をリアルタイムで知ることのできるツールとして看過することはできないだろう。

ロンドンの地下鉄による自殺未遂者の聞き取り調査からは、「以前に誰かがこの方法を使っていた」という情報が、多くの鉄道自殺志願者にとって後押しになっていた可能性が浮上している[赤塚、村越、鈴木綾子、鈴木浩明、本澤、楠神 2008:33]。決められたダイヤにそって運行する鉄道ともなれば、より死ぬ確率が高い便を選んでそれに飛び込むことが可能になる。鉄道自殺の発生に関する情報のうち特定の場所や便に関するものが多くなればなるほど、それは致死率の高い手段として模倣の対象となる可能性をはらむ。そして、これが積み重なった結果として生まれてしまうのが、発生した自殺件数が突出する特定の駅や路線、いわゆる自殺の名所である。

自殺の名所と聞くと瀑布や樹海、崖といったどこか風光明媚な場所が想像されやすいかもしれないが、同一の路線や駅で人身事故が頻発する駅や路線にも、しばしば自殺の名所という不名誉なレッテルを貼られる。そのため、その路線や駅で人身事故が続くと驚きよりもむしろ「またか」という声が挙がることもめずらしくない。たとえば、都内東部に位置する新小岩駅（JR 東日本）は、2011（平成 23）年 7 月に起きた電車への飛び込み自殺が大きく報じられた¹⁷⁾翌日に続けて飛び込み自殺が発生し、また、その後も人身事故が相次いだうえに、投資に失敗したとみられる人びとがインターネット上に「新小岩に行く」と書き込みを残した¹⁸⁾ことで、自殺が頻発するスポットのひとつとして有名になってしまった。新小岩駅では 2005 年度から 2014 年度の 10 年間で 30 件（未遂も含む）の自殺が発生しており、日本国内にある 521 駅中 4 番目に多い数を記録している¹⁹⁾。また、同じ都内であれば中央線（JR 東日本）や東武東上線（東武鉄道）も人身事故が頻発する路線として挙げられることが多く、近年の利用者数に対する自殺発生件数の割合を見るといずれも高い水準にある。²⁰⁾

今日の日本社会における鉄道は、ブランドやレッテルにがんじがらめにされているといっても過言ではないだろう。路線や駅、鉄道に関わるあらゆるものに対して注がれる視線は、もはや一交通手段やその拠点としての認識を超えたものであり、生活や観光などいくつもの軸から常に比較やランク付けが行われる。特に首都圏では、路線や運行本数の多さに加え、在来線・私鉄と地下鉄の相互乗り入れの兼ね合いや駅周辺の治安の良し悪しで地価の高低も激しく、更に、集客に期待を寄せられる「駅チカ」「駅ナカ」の開発、街の経済の中核として重要な役割を担う[土居 2011:17]駅を中心とした一大ショッピングゾーンの形成などが、時に駅や沿線、街の「魅力度」という、比較可能でどこか薄っぺらな評価に加味され、順位に換算される。

そしてこれは、自殺の名所というレッテルもまた同様なのである。鉄道からは離れてし

まうが、『完全自殺マニュアル』の出版直後に富士山北西麓に広がる青木ヶ原樹海で同書を所持した遺体や衰弱者が発見されてちょっとした騒動になったことがあった【鶴見 1994:32-33】。現地の人びとが自殺の名所という汚名を返上しようとも、自殺志願者にとっては関係のないことであり、自らの死を完遂する過程のなかでその場所は地図の上の存在以外の何物にもならなくなる。鉄道自殺の名所として評価される駅や路線も、もはや都市に息づく人びとの顔も声も感じさせない路線図とマップの上の存在となり、人びとの希死念慮や好奇心を満たす情報の集積を示すラベルに変換されるのだ。

おそらく自殺手段の模倣は、鉄道自殺に限らず他の手段でも見られることである。が、しかし、手段が特定の場所、しかも都市生活において欠かせない地位を占めている場所とこのように強く結びつきながら分布するのは、他の手段に見られない特徴である。だからこそ、鉄道自殺の名所は、人気のない風光明媚な自殺の名所ともまた別物として理解されるべきだろう。生活や娯楽の評価、国家を代表する【原田 1998:140,146】東京駅のような文化的資源としての評価、そして死が暗い影を落とす鉄道自殺の名所という評価はそれぞれ、圧縮される窓の外の景色よりももっと我々の身体や知覚から離れた、地図や路線図といった平面な都市の図の中でそれぞれの場所に関連付けられた情報として消費される。鉄道自殺は、ある日突然どこかの建物から人が飛び降りたり、公園の片隅で首を吊ったり、大衆の前で自らを焼いたりするのはわけが違い、特定の場所で発生すれば「またか」と呟かれるような、ひとつの死が別の死の可能性に変換される図式が他よりも明確に打ち出されている手段なのだ。次節では、俯瞰的で第三者的な自殺情報が鉄道自殺の何を映し出しているのかを明らかにし、最終的な考察へと繋げていきたい。

3 「境の場所」を照らすもの

国内の死に関わる場所や習俗を調査した山野正彦【1985】は、かつて死に関わる場所について、「われわれをとりまく日常景観 (ordinary landscape) のなかには、日ごろは特にとくにどうということなく見過ごしているが、あらためて意識して眺めてみると、急に異常な恐怖が感じられ、ハッとさせられるような空間が存在する【山野 1985:28】」と述べた。山野はその具体例として、墓地や辻といった、社会的な領域において他界としての自然 (wilderness) 世界と隣接する、いわゆる「境の場所」に位置する【山野 1985:46】景観を挙げたが、駅や路線という場所もまた、「境の場所」に位置しているとは考えられないだろうか。地理学者の水内俊雄【2004】は、大阪と東京のインナーリングを比較するうえで鉄道をインナーリングの境界に位置づけて両地域の差を比較している。インナーリングとは「城下町の歴史的市街地を取り囲んで、明治以降市街地化してゆくエリア【水内 2004:27】」を指し、一般的には工業化や消費都市化が進むにつれて都市で働く人々の居住空間になる【水内 2004:27】。鉄道の拡充にともなう首都圏の輪郭ばかりが膨らんでいくなかで、路線はひとつの目に見える境界であり、鉄道自殺はまさに「境の場所」で発生する死である。

国内の両墓制や閻魔堂に関する考察を経て、山野【1985:46】はこれらを境界性の恐怖を緩和するために生者が作り上げた、他界の側をも取り込んだ文化的装置に位置づけた。では、鉄道自殺においてこれに当たるものはあるのだろうか。墓地や辻、埋葬地などから連想さ

れる恐怖と、鉄道自殺の現場としての駅や路線から連想される生者の感情との間には、やはりどうしても埋められない溝がある。鉄道自殺によって生じるのは、死が顕現したことによる恐怖や不安だけに限らず、交通機能の停止や混乱にともなう生じる焦りや混乱も混ざっている。どちらか片方だけでなく、両方に対応した文化的装置の存在でなければならないのだ。

その点、鉄道自殺の名所という評価とその集積はこの文化的装置になる可能性を持っているのではないだろうか。いまや死の現場は俯瞰的に整理され、多くの人びとがアクセスしやすいかたちでその情報が提供されている。国内で有名なものとしては、警視庁による「事件事故発生マップ」や、ここ数年のうちに世間で話題となった大島てる氏の運営する事故物件情報のサイトなどあるが、鉄道自殺についても「鉄道人身事故マップ」というかたちで、「回答する記者団」による情報提供がインターネット上でされている。このマップは、2005年以降に国内で発生した人身事故件数を地図上の駅に重ね合わせて表示しており、路線や駅ごとに個別の発生状況や速報を確認することができる。現在の報道体制に支えられた速報性や情報のストックによって、死の現場に関する情報は、不明瞭な部分を残してまことしやかにささやかれるような信憑性の低さでなく、確かな情報に裏打ちされた正確さの支配が色濃くなっている。この正確さのおかげで、利用客は自身の生活圏や行動範囲と照らし合わせながら情報を得ることができる。この、ある種の予測性ともいえるべきものが、人びとの不安や焦燥の鎮静剤に（同時に、ポルノグラフィー化の産物とも言うべき死に対する好奇心を満たす材料のひとつに）なるのではないか。そして、特定の場所で頻発する自殺に対しては、「あの場所なら仕方がない」と人びとを納得させる免罪符としての役目を担っているのではないだろうか。

しかし、この免罪符は自殺志願者に対しても「この場所でなら死ねる」という免罪符になる可能性を持っている。前節でも述べた通り、鉄道自殺では場所に関する過去の情報が自殺行為の実行の後押しになる。駅や路線ごとに分布図に表され視覚化された死の予測性は、数ある人身事故統計の中の1件として顔の見えない死に変換された自殺の連鎖の跡であり、そこで扱われる死は、社会的人格の死として理解されるような死の公的性[内堀1985:99]とはまた異なる性質をはらんでいる。独り歩きする自殺手段の情報が我々に示すのは、移動の拠点として鉄道が日常景観から不可分な位置を占めている現状と、そこから決して拭い去ることのできない自殺の影の存在である。

頻発する鉄道自殺に対して、行政や事業主が何も手を打っていないわけでは決してない。数ある対策の中でも、おそらくホームドアや可動式ホーム柵の設置は特に有名なものと言えるだろう。これは、車両への飛び込み以前に線路上への転落や進入してくる車両との接触を防ぐため、すなわち人身事故全般に対して講じられているの対策であるが、ホームドアの設置状況が鉄道自殺の発生件数にも少なからず影響を与えているのは言うまでもない。東京の中心部を走る山手線の場合、全29駅中23駅にホームドアが設置されているがいずれの駅においても設置に自殺が発生おらず、地下鉄をはじめその他の路線においてもホームドアが設置されている駅での自殺発生件数は大幅に減っていることが明らかになっている²¹⁾。

近年は技術改良が進み、車両の扉位置に応じてホームドアの開閉場所が変わるマルチドア対応ホームドアや昇降バー式ホームドアをはじめ、形式が異なる車両が利用されているがゆえにこれまで設置が見送られていた駅にも対応可能な製品の開発が進んでいる[国土交通省鉄道局 2016:9,2017:9]。2015年度末時点での設置駅は665駅だが、交通政策基本計画では2020年までに約800駅に設置することが目標としてかかげられており[国土交通省鉄道局 2016:7,2017:7]、技術改良の後押しを受けて今後も設置数が増える可能性は大いにある。前節で取り上げた新小岩駅でも2020年をめどにホームドアの設置されることも決まっております²²⁾、今後の様子に注目が集まっている。

また、人身事故対策はホームドアにとどまらず、非常停止押しボタンやホーム下の退避スペース、転落検知マットの整備といった施設面の拡充が進められており[国土交通省鉄道局 2017:7]、また、近年日本でも発生が懸念されている鉄道テロ対策として駅係員やガードマンによる巡回の強化やカメラによるモニタリング²³⁾が多くの駅で行われており、特に都市部の駅は鉄道自殺の実行にあたって障害となる環境に向かっているといっても過言ではないだろう。

しかし、このような自殺対策が講じられたとしても、鉄道自殺は件数が減る可能性は高くてもなくなることはおそくない。秋葉原から茨城県つくば市を結ぶつくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道）は、全ての駅に可動式ホーム柵が設置されており、しかも完全立体交差のため全線を通じて踏切がない路線である²⁴⁾。そのため、人身事故件の件数も比較的少なく、2010年から今日に至るまで4件しか発生していない²⁵⁾。しかし、その4件の詳細を見ると柵の外側、つまり路線側に人が経っていたことで発生したものが多く、一番新しい2017年10月8日にみらい平駅で発生したのも可動式ホーム柵を乗り越えて通過する快速電車に飛び込んだとみられている。たとえ障害物があっても、飛び込むと決めた人はそれをわざわざ越えてまで鉄道での死を望むのである。

自殺対策が進むなかで発生するこのような死は、可能性に裏打ちされた死としての鉄道自殺をその手段の部分だけ更に独り歩きさせ、日常景観の影として生々しい死が浮かび上がる、自殺現場としての駅や路線をより色濃く浮かび上がらせるのではないだろうか。現状の鉄道自殺は、手段そのものに明確な動機や背景との関連があるわけではなく、他者に何かしらの被害を与える意図の有無も定かではなく、ただ死ぬことができる場所であるから選ばれている可能性がまだ高い。しかし、このまま駅や路線が鉄道自殺の起こりにくい環境へと進んでいけば、この自殺手段に与えられる意味や位置づけが変わっていくのではないだろうか。再発や予防に重きを置く今日の自殺対策の中で、鉄道自殺の予防策がハード面だけで済む話では立ちいかななくなる時が来たときに、鉄道自殺を覆い隠す曖昧さのベールがようやくはがれ、個別具体的な手段としてその立ち位置を確立できるのかもしれない。

V 結論

鉄道自殺は、決してメジャーな手段ではないが、しかし自殺志願者からは一定の指示を得ている自殺方法である。特に、鉄道の普及が国内で最も進んでいる首都圏においては選

ばれやすい傾向にあり、それだけ鉄道が首都圏に住む者に身近な存在であることが考えられる。自殺者と自殺手段、そして一連の自殺行為の過程との関係性については、一般的にその手段が身近であればあるほど実行に用いられやすく、自殺者が自殺に及んだ原因や動機との深い関連性は見出されないとされている。済州道加波島の一村落で自殺調査にあたった崔が、当該社会で自殺を選ぶ男性がなぜ一時的な興奮状態から農薬などの劇薬をあおり苦しみながら死んでゆくのかを現地のインフォーマントに尋ねたところ、「憤りが込み上げてきて目には何も入らないような状態で自殺するのだから、その場で目に付いたものを無我夢中で飲む[崔 1994:214]」と返ってきた、という話はこのことを実によく表している。自殺が自殺者の視野狭窄や一時的な興奮状態に支えられて実行されているとする見方を強調するのであれば、その方法にこだわるのが、数ある自殺研究の中でも自殺動機に大きく関与しないものとして支流に位置づけられることを避けられないのははや言うまでもないことである。

国内の首都圏における鉄道施設は、その利用率の高さや利用者数の多さ、利便性の高さから、都市で生活を送る人びとにとってはすっかり身近で欠かすことのできない、まさに日常生活の景観の中に溶け込んでいるものであることに違いない。そして、そのような環境で実行される鉄道自殺は、何気ない日常の動作との境目が非常に曖昧な自殺行為と言える。駅のホームで電車を待ったり、列に並んだり、踏切を渡ったりする行為の延長線上で自らを死に至らしめることができ、首吊りのためのロープや練炭自殺のための環境整備、焼身自殺や服毒自殺のための準備のように、自殺をするために特別な手順を踏むことを必要としない。自殺志願者が飛び込むまでは、傍目から見ても列車を待つ姿が果たして自殺行為であるか否かの判別は容易ではない。そして、黄色い線の向こう側へと少しだけ足を踏み出し、身を乗り出し、身体を線路へ預けてしまう一連の行為がたとえ大勢の前で行われたとしても、よほどタイミングに恵まれていなければ救出することはとても難しい。致死率の高さと手軽さ、自殺へ後押しされる環境がこれほどまでにそろっている自殺方法はそう多くない。

ところが、Ⅱ章でも触れた通り、実際のところ鉄道自殺は国内で起きた全ての自殺における死亡者のうち、毎年 2.5%前後にしか選ばれていない自殺方法である。また、近年拡大が進む線路への落下・侵入や人と列車との接触への対策からも、鉄道自殺の件数が今後一気に増加する可能性は高くないと考えられる。すなわち、いくら鉄道が人びとの生活に身近なものであっても、これから利便性をまして更に人びとの生活に密着したものになっていっても、自殺方法としてはどちらかといえば選ばれにくい方に留まりそうなのだ。

つまり、自殺方法の選択は単純に身近であるからという理由のみで理解できるものではなく、その手段が数ある自殺方法のなかで、また、特定の社会の中でどのような位置づけをされているのかを明らかにしなければ、我々はこの自殺方法を個別具体的な手段として扱うのもままならない。そこで本論では、致死率の高さも相まって自殺者の主体的選択の背景や過程、自殺方法の比較に関する検討材料が得られにくい鉄道自殺に、自殺者と無関係であるにもかかわらず有無を言わせずその影響に巻き込まれてしまう不特定多数の第三者の視点から接近することを試みた。表面的な都市機能の障害から「迷惑さ」に重点を置

いて語られがちな鉄道自殺の社会的評価から、自殺や死というより根源的な問題に深く絡む要素を洗い出すことがⅢ章における目標であった。

今日の日本社会において、自殺全般に対して注がれる視線は必ずしも厳しいものばかりではない。当人がどうしても苦しいのであれば、耐えられないほど辛いのであればやむなしとされる傾向もあることは否定できず、特にそれが当人の健康問題に大きく関わるものであれば安楽死や尊厳死といった話題で議論的になることもある。しかし、様ざまなかたちで他者に迷惑をかける手段を選んだ場合であれば、自殺行為は一転して厳しい視線にさらされることになる。公共施設での焼身自殺や自爆のような、自らの死に他者を巻き添えにしたり傷付けたりするような自殺はしばしばテロと紐づけられてその「迷惑さ」を生者から指さされるが、鉄道自殺にいたってはこれらとはまた異なる角度から「迷惑さ」が指摘されている。「どうせ自殺をするなら別の場所／やり方で」という苦言は、自殺の事実を否定するわけでもなく、しかし場所や手段の選択に対してはけちをつけるものであり、その点を踏まえれば両者の自殺には他者へ何らかの被害を与える点では一致している。しかし、どのような点が「迷惑」なのか、すなわち、それぞれの自殺方法が生者に何をもたらすのかという点については鉄道自殺をある種のテロ的自殺と同列に並べるわけにはいかず、まずは第三者的立場から主観的・一方的に語られる鉄道自殺の「迷惑さ」が何に基づいているのかを明らかにする必要がある。

首都圏で発生する鉄道自殺については、駅や線路という公共空間のひとつで実行されること、命を絶つにあたって他者に頼っていること、そして、死後に大規模な交通障害をもたらすことの3点が大きな特徴として挙げられる。鉄道自殺に対して一方的に向けられる生者からの「迷惑」の視線は、交通不全に対して向けられる単一のものというよりはむしろこの3点に絡むかたちでグラデーションのように絶妙に差を持ったものであると理解した方が、主観的に語られる鉄道自殺の「迷惑さ」を多少なりとも正確にとらえられるのではない。

個々人にとって具体的な死がより私的な領域に押し込められるようになった昨今の風潮において、公共空間で発生する死は、たとえそれが見知らぬ者の死であったとしても並々ならぬ衝撃をもって生者から迎えられる。しかし、そこには何かしらの主張が垣間見られるわけでもなく、死の発生に対して向けられる生者の「なぜ」に答えられるだけの材料もなく、ただ取り扱いの分からない死と混乱が置き去りにされる。故人の動機の解釈の余地を残さない鉄道自殺は、他者を風景化する視点の中で環境と結果ばかりを強調し、結果として意志を持った一個人の死を個人の顔が見えないとして、当人とは無関係な不特定多数の第三者の前に死の瞬間だけを提示するのである。

他者の風景化にとらわれているのは、何も生者側だけではない。鉄道自殺は、列車との衝突やこれに轢かれることを手段として用いている以上、どうしても一人の力では達成できない自殺方法である。鉄道自殺による死を望む自殺志願者は運転士に自らを殺させることによって死を成し遂げるわけだが、他者の手を借りるその他の自死の形態で見られるような自殺志願者と執行者の関係性とは全く異なり、自らの自殺行為にただ強引に巻き込ませるかたちをとっている。手段ばかりが先行して選ばれるこのような死は、自殺者側にも

他者を風景化する視点があった可能性を示唆し、鉄道自殺が没個性的な死を生み出す手段であることを示すのである。自殺を引き起こされたものとしてとらえる風潮が強くなる中で、自殺者の意志や動機を見えづらくさせる自殺方法はこの死に対する責任の所在を分かりづらくする。だからこそ、自殺の影響で発生する交通機能の障害が強調され、この自殺方法がはらんでいる死のあり方に関する部分は曖昧にされたまま「迷惑」という評価に収まっているのではないだろうか。

また、交通機能の障害について、生者から一方的に語られがちな「迷惑さ」の評価についても幾ばくかの考察が必要である。特に首都圏においては、鉄道自殺の発生現場に居合わせた利用客には、多くの場合振り替え輸送などの代替手段の利用が提示される。しかし、居合わせた人びとによってとられる選択は代替手段の利用ばかりでなく、あえてその場で復旧を待ったり距離を少しとって現場の様子を見守ったりすることがあった。事業主を中心に関係各所の手によって進められる復旧作業がある一方で、その他一般のただ居合わせただけの人びとにはこの現状への対処が（復旧作業に影響を及ぼさない範囲で）各個人に任されている。すなわち、運行再開という明確なゴールが設定されているかたわらで、各個人による鉄道自殺の目撃・体感に対する対処はオープンエンドでかつ多岐に渡り、そこに明確な死の終焉は設けられていないのだ。

鉄道自殺によって発生する交通障害はいわば線的な影響であり、現場である駅ももちろんその影響を受けている。しかし、その中の点として存在する現場に照準を合わせると、この場にもたらされる影響が線全体に及んでいるものとはいささか質が異なっている可能性が浮上する。死の発生は日常の一時的な停止であり、そこには必ずと言っていいほど秩序の混乱がともなう。それが公共の空間において唐突に発生した自殺となればなおさらである。死によってもたらされた非日常から日常へと移行する力は、公共交通機関の復旧という表面的な部分においては十分にはたらいっているものの、それ以外の部分についてはほとんどないがしろにされているといっても過言ではない。訪れた死をいかに乗り越えるのかが定まっていない現場の混乱を、単に交通機能の障害に端を発したものとするのは早計ではないだろうか。

主観的に語られる鉄道自殺の「迷惑さ」は、しばしば実害的な部分が強調されがちであるがために、自殺という事態の重さと同等の位置に対置させられ平行線をたどる議論の種となってしまふ。医療や訴訟など、多くの場で自殺へと向かう個人の意志があつてないようなものへと位置づけられているなかで、鉄道自殺の実害に対する批評はその逆を行っているわけであり、鉄道自殺の是非に関する議論はまさに自殺者の意志の位置付けをめぐる問題をはらんでいる。鉄道自殺を「迷惑」とする評価から見えてくるのは、自殺以外の何物でもないにもかかわらず他の死にも繋がる要素をいくつも持った曖昧さや不明瞭さ、イレギュラーさであり、これらも鉄道自殺という死のあり方に対する否定的評価を形成する一側面に関わっているのではないだろうか。

とはいえ、いくら否定的な評価があろうとも鉄道自殺は発生する。ホームドアの設置や線路の高架化工事などが進む近年の鉄道事情を加味すれば、今後の鉄道自殺の発生件数自体は減る可能性が高い。にもかかわらず、ホームドアを乗り越えたりわざわざ線路へ侵入

したりと、鉄道自殺によるに死をあえて選んでいる事例が現時点においても発生しており、否定的評価を乗り越える力や要素を鉄道自体の身近さや実行への移しやすさだけで考えることは難しい。主体的な自殺方法の選択についての考察がいくら難しいとはいえ、この点を避けて通ることはできず、半ば苦肉の策として自殺方法の選択に関わる情報について、自殺の模倣や連鎖を切り口にして探ったのがIV章であった。鉄道を用いた自殺企図の情報が別の自殺志願者による自殺方法の選択に少なからず影響を与えていることは、すでに赤塚ら[2008]の提唱した行動モデルによって示されている。国内で発生する鉄道自殺は、事故と冠されるその性質から他の手段による自殺よりも広く情報公開されており、しかもこれがリアルタイムで行われている。正常な運行を妨げている原因を説明するためにいつ、どこで発生したのかを詳細に知らされるがゆえに、鉄道自殺という死は自殺者の意志を見えにくくする同時に、自殺の発生場所を死と強く結びつける。駅や路線と結びついた1件の自殺は、俯瞰的に観察可能で正確な死の情報として蓄積され、それが積み重なった結果として生まれたのが鉄道自殺の名所である。

現代の日本社会における鉄道関連施設は、もはや輸送機能にとどまらず、集客の拠点や文化施設としての能力がその駅や路線の「魅力」として社会的な評価に換算される。そして、自殺の名所もまたひとつの評価であり、これによって本来であれば死を受け入れる体制の整っていないはずの空間に、死が発生する余地が生み出されるのである。死と鉄道を結び付けているのは、正確な情報に支えられた死の積み重ねであり、個々の自殺者を苦しめた動機や背景から死の発生する瞬間ばかりが先行して取り出し続けられてしまう死の情報のあり方は、駅や線路を「ここなら死ねる」「この手段なら死ねる」という画一的な死の予感を自殺志願者に与える場所にしてしまった。鉄道自殺という手段は、自殺の範疇で語りきれない曖昧さを抱えているにもかかわらず、その発生については包み隠さず正確に伝えられる既遂情報に大きく支えられているのである。

鉄道自殺の特徴は、知ろうとするほど手段としての不明瞭さが際立つことに加え、情報が日々更新されて厚みを増していくのも相まって、ここまで来ても十分に整理できたようには思えないのが正直なところである。ただ、前章の最後で触れた、鉄道自殺という手段が既遂の自殺に関する情報に支えられるかたちで特定の場所と死を結び付けているという点については、鉄道自殺研究を進めるにあたって今後特に注目すべき特徴であると筆者は考えている。

IV章3節でも触れた通り、死は日常景観の中に溶け込んでおり、往々にして社会的な境界に位置しているその場所（「境の場所」）は死や異界の影を喚起させるかたちで人びとに恐怖を与える。「境の場所」が持つ喚起の力は、たとえば習俗や噂話といったかたちで人から人へと後世へと伝えられるが、現代にあってもそれはさほど変わってはいない。互いに顔が見える関係で交わされていた情報交換や伝承が、匿名性の強いインターネット上でのやりとり置き換わっただけのことであると考えれば、「人身事故」の頻発する特定の鉄道関連施設が死を喚起させる場所として成立するのもおかしくない話だからだ。

しかし、これは単なる技術革新で済むものではない。山野[1985]が挙げた「境の場所」がもつばら死や他界と強く結びつく場所であるがゆえに境界へ落ち着いている一方で、鉄

道関連施設はもともと地域・エリアの区分の一規準と見なされているところに、「人身事故」件数の多寡に応じて濃淡を変えながら死が結び付けられている。つまり、鉄道自殺による死は、他界・異界との接触を喚起する事象である死が境界へと押しやられるのではなく、境界そのものにおいて死が発生しているのだ。さらに、路線で繋がる空間が隣接ではなく連続しているの点も踏まえると、死に密接に関連する空間として「境の場所」と鉄道関連施設のそれぞれが有している性質を全く同じものと考えない方がよいだろう。

鉄道研究は点と線として形容できる施設や環境の部分だけでなく、それらを内包する地域や社会といったいわゆる面の部分からもアプローチが可能である。それゆえ、今後の鉄道自殺研究において、この手段を個別具体的な自殺方法として取り扱うためには境の中で移動する装置と環境から視野を広げ、都市に生きる人々が繰り広げる生活の営みにより近い位置から進める必要がある。自殺に限らず鉄道関連施設で起こる多くの出来事は、いくら恒常的な鉄道利用者が一定数存在するとはいえ、いつ誰がどのようなかたちで居合わせるのかはその時になってみないと分からない。しかし、その偶然性にかまけては、周囲を風景化し、また周囲から風景化される死としての鉄道自殺の位置付けしか明らかにできない。そうなると、鉄道自殺を覆う「人身事故」という顔の見えない死のベールを剥がすことなど到底不可能であり、手段の選択に対する問いが推測の域を超えることも叶わないだろう。

鉄道自殺の考察の難しさは、なにも致死率の高さや発生状況の偶然性のみによるのではなく、自殺を「自殺」と断定しきれない、他の死にみなされる可能性をはらんだ死の手段であるという点にも大きな要因がある。首都圏の利用者数の多い駅を中心に進む「人身事故」対策は、混雑やホームの容量不足に端を発した転落・接触を前面に出して語られることが多く、自殺はあくまでいくつかある「人身事故」の中のひとつにすぎない。また、行政に報告される鉄道自殺の件数は、あくまで警察によって自殺と認定された件数を表しており、実際には「立入」や「転落」にカウントされてしまう暗数の存在を全て無視することもできない。それにもかかわらず、駅や線路を日常生活の営みの拠点か死の現場かの二極でとらえるのは、鉄道自殺が有する曖昧で不明瞭な性質にはそぐわないのではないだろうか。本論を通してこの二極化に基づいた視点を完全に脱却することはできなかったが、自殺の発生する鉄道関連施設を生と死が不断に続いて切り離せない場所として見ていくことで、苦しい葛藤の末に選ばれた行動としての鉄道自殺の深層により近づけるのではないだろうか。

あとがきと謝辞

2年前に経験した鉄道への飛び込み未遂の遭遇は、普段「人身事故」という言葉に包まれていた生々しい死がほんのわずかに顔を覗かせただけの出来事ではありましたが、それだけでも当時の私に得も言われぬ恐怖を思い起こさせるには十分な出来事でした。今だからこそ言えますが、この恐怖は目の前で人が死のうとしていたことだけではなく、飛び込もうとした彼にどこか自らの姿を重ねてしまっていたからこそ感じたものでもあります。

本論の執筆を支える疑問は「なぜこの手段で死ぬのか」ですが、これは自らにも向けることができる「なぜ死を選べなかったのか」「なぜこの方法ではできないのか」という問いでもあります。列車に飛び込もうとしてできなかった彼や頭の中で考えていても行動に移せなかった私がそれぞれに直面した、生と死のどちらかを選ぶ葛藤から目を逸らしたくない気持ちが本論を進める原動力です。本論ではその答えを提出することはできませんでしたが、混沌としてつかみどころのない死とその恐怖を見つめるための視座にわずかでも触れられたことで、今後の鉄道自殺研究だけでなく自己や他者の生との向き合い方の指針の末端に加われたらと不肖ながら思っています。

最後になりましたが、本論の執筆にあたってご指導いただいた石田慎一郎先生をはじめ、多くのご意見・ご指摘を賜りました首都大学東京大学院人文科学研究科の社会人類学教室の皆様方に心より感謝申し上げます。そして、貴重な時間を割いて自らの体験を話して下さった4氏をはじめ執筆を応援してくれた皆様方、家族、苦しみながら書いているところを支えてくれたかけがえのない人に感謝の意を表してあとがきに代えさせていただきます。

参考文献

日本語

赤池 憲昭

2001 「<研究ノート>「死」をめぐる論議」愛知学院大学文学部紀要 (31) :153-161、愛知学院大学。
赤塚 肇、村越 暁子、鈴木 綾子、鈴木 浩明、本澤 卓司、楠神 健

2008 「鉄道人身事故に関する自殺行動モデル」鉄道総研報告 (22) :31-36、研友社。

井狩 彌介

1985 「死と再生——ヒンドゥの葬送儀礼にみる靈魂の行方」『生と死の人類学』石川榮吉、岩田慶治、佐々木高明 (編)、pp.108-123、講談社。

石原 明子

2003 「自殺学とは何か——自殺研究の方法と題材——」精神保健研究 (49) :5-12、国立精神・神経センター精神保健研究所。

一ノ瀬 正樹

2003 「死ぬ権利の欺瞞」死生学研究 (1) :36-68、東京大学グローバルCOE プログラム「死生学の展開と組織化」。

ウォルター、トニー

2016 「特別講演会 死にゆくこと、東と西と」堀江宗正、鷹田佳典訳、死生学・応用倫理研究 (21) 8-33、東京大学大学院人文社会系研究科死生学・応用倫理センター。

内堀 基光

1985 「生と死の隠喩——サワラク・インシ族における「花」のイメージ」『生と死の人類学』石川榮吉、岩田慶治、佐々木高明 (編)、pp.90-105、講談社。

2004 「死について」『文化人類学文献事典』小松和彦、田中雅一、谷泰、原毅彦、渡辺公三 (編)、pp.763-764、

弘文堂。

太田 好信

2009 「亡霊」『文化人類学事典』日本文化人類学会（編）、pp.242-243、丸善。

岡本 堯生

1994 『東京の都市交通——鉄道が創る都市の未来——』ぎょうせい。

小田 亮

2004 「都市と記憶（喪失）について」『<都市的なるもの>の現在 文化人類学的考察』関根康正（編）、pp.422-444、東京大学出版会。

キューブラー＝ロス、エリザベス

1998 『死ぬ瞬間』鈴木晶訳、読売新聞社。

ゴラー、ジェフリー

1994 『死と悲しみの社会学』宇都宮輝夫訳、ヨルダン社。

後藤 京子、杉本 侃

1996 「自殺に用いられる薬毒物と出版物による影響に関する研究」民族衛生（62）：53-64、The Japanese Society of Health and Human Ecology。

崔 吉城

1994 『恨の人類学』真鍮祐子訳、平河出版社。

阪本 俊夫

2011 「デュルケムの自殺論と現代日本の自殺——日本の自殺と男女の関係性の考察に向けて」関西学院大学社会学部紀要（112）：7-18、関西学院大学社会学部研究会。

貞包 英之

2008 「私的な死、恣意的な死——ネット自殺の社会的考察——」社会学評論（58）：593-607、日本社会学会。

貞包 英之、元森 絵里子、野上 元

2016 『自殺の歴史社会学：「意思」の行方』青弓社。

佐藤 裕一

2011 『鉄道人身事故データブック 2002-2009』柘植書房新社。

柴田 悦子、土居 靖範、岡田 夕佳

2011 『進展する交通ターミナル——鉄道駅・港湾・空港——』成山堂書店。

首都圏鉄道路線研究会

2016 『沿線格差——首都圏鉄道路線の知られざる通信簿』SBクリエイティブ。

瀬川 正仁

2016 『自死——現場から見える日本の風景』、晶文社。

関根 康正

2004 「附論 <「東京」を人類学する>ための覚え書き」関根康正（編）『<都市的なるもの>の現在 文化人類学的考察』513-526、東京大学出版会。

2007 「なぜ現代社会でケガレ観念を問うか——現代社会における伝統文化の再文脈化——」『<歴専フォーラム>排除する社会・受容する社会——現代ケガレ論』、関根康正、新谷尚典（編）、pp.152-196、吉

川弘文館

シベルプシュ、ヴォルフガング

1982 『鉄道旅行の歴史』加藤二郎訳、法政大学出版局。

シュナイドマン、エドウィン・S

1993 『自殺とは何か』白井徳尚、白井幸子訳、誠信書房

杉尾 浩規

2012 「自殺の人類学に向けて——「個人」を巡る倫理的問題——」年報社会人類学研究 (2) :67-96、南山大学人類学研究所。

田中 大介

2004 「葬儀産業研究の可能性——社会的傾向としての『死ぬこと』の把握を目指して——」死生学研究 (3) :306-323、東京大学グローバルCOE プログラム「死生学の展開と組織化」。

田中 雅一

2007 「サティール」『やもめぐらし』椎野若菜 (編)、pp.193-199、明石書店。

鶴見 済

1993 『完全自殺マニュアル』太田出版。

1994 『ぼくたちの「完全自殺マニュアル」』太田出版。

デュルケーム、エミール

1985 『自殺論』宮島喬訳、中公文庫。

波平 恵美子

2009 「病と死」『文化人類学事典』日本文化人類学会 (編)、pp.408-411、丸善

ノック、マシュー・K ボルヘス、ギリエルメ

2015 『世界自殺統計 研究・臨床・施策の国際比較』大野裕、坂本律訳、明石書店。

原田 勝正

1998 『鉄道と近代化』吉川弘文館。

服部 洋一

2004 「ホスピスに見る死の分解：終末期ケアの現場への文化人類学からのアプローチ」死生学研究 (4) :350-374、東京大学グローバルCOE プログラム「死生学の展開と組織化」。

フォスター、ジョージ・M アンダーソン、バーバラ・G

1987 『医療人類学』中川米造訳、リプロポート。

ヘンディング、ハーバート

2006 『アメリカの自殺——予防のための心理社会的アプローチ』高橋洋友訳、明石書店。

ボードロ、クリスチャン エスタブレ、ロジェ

2012 『豊かさの中の自殺』山下雅之、都村潤人、石井素子訳、藤原書店。

堀田 和義

2008 「死に至る断食——聖なる儀式か自殺か」死生学研究 (10) :76-96、東京大学グローバルCOE プログラム「死生学の展開と組織化」。

真島 一郎

2000 「歴史主体の構築技術と人類学：ヴィシー政権期・仏領西アフリカにおける原住民首長の自殺事件か

- ら」民族學研究 (64) :450-473、日本文化人類学会。
- 松井 富美男
2010 「老いの場の研究——自殺防止の「場」を求めて——」広島大学大学院文学研究科論集 (70) :1-12、
広島大学大学院文学研究科。
- 松本 博之
1985 「死、そして再生——トレス海峡西部諸島民の葬送儀礼」『生と死の人類学』石川榮吉、岩田慶治、佐々
木高明 (編)、pp.316-342、講談社。
- マリノウスキー、ブロニスワフ
1967 『未開社会における犯罪と慣習』青山道夫訳、新泉社。
- 水内 俊雄
2004 「都市インナーリングをめぐる社会地理」『シリーズ人文地理学5 空間の社会地理』水内俊雄 (編)、
pp.23-58、朝倉書店。
- 宮崎 隆穂
2003 「自殺における社会的関係」精神保健研究 (16) :55-60、国立精神・神経センター精神保健研究所。
- 森下 直貴
1999 『死の選択——いのちの現場から考える』、窓社。
- メトカーフ、ピーター ハティントン、リチャード
1996 『死の儀礼——葬送習俗の人類学的研究』池上良正、池上富美子訳、未来社
薬研院 仁志
1998 「自殺論の再構成——フィリップ・ベナールによる『自殺論』の解釈について」社会学論評 (49) 1:42-59、
日本社会学会 (編)、有斐閣。
- 山田 明広
2011 「台湾道教の縊死者に関する儀礼とその地域的差異——高雄・屏東地域と台南地域の比較を中心に——」
関西大学東西学術研究所紀要 (44) :109-119、関西大学東西学術研究所。
- 山野 正彦
1985 「日常景観の中の恐怖の場所——墓地と閻魔堂」石川榮吉、岩田慶治、佐々木高明 (編)、pp.28-51、
講談社。
- 山本 巧、堀江 宗正
2016 「自殺許容に関する調査報告——一般的信頼、宗教観・死生観との関係」死生学・応用倫理研究
(21) :34-82、東京大学大学院人文社会系研究科死生学・応用倫理センター。
- 山本 力
1994 「展望：欧米における『喪失と分離、悲嘆』理論の展開——保健福祉領域における心理学的貢献の可
能性——」岡山県立大学保健福祉学客席記要 (1) :1-10、岡山県立大学。
- 英語
Bohanan, Paul
1960 "THEORIES OF HOMICIDE AND SUICIDE" In *African Homicide and Suicide*, pp.3-29,
Bohanan, Paul, Princeton, N.J., Princeton Univ. Press.

Counts, Dorothy Ayers

1980 “fighting back is not the way: suicide and the women of Kalia” In *American Ethnologist* (7):332-351, the American Anthropological Association.

Diekstra, Rene F. W.

1996 “suicide” in *The Social Science Encyclopedia*:856-857, Adam Kuper and Jessica Kuper; Routledge.

行政報告・統計

航空・鉄道事故調査委員会

2003 『鉄道事故調査報告書 西日本旅客鉄道株式会社東海道線塚本駅構内 鉄道人身障害事故』
<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail.php?id=1620> 最終閲覧2017年12月21日16時6分。

厚生労働省自殺対策推進室 調査分析・広報係

2010 『地域における自殺の基礎資料（平成21年）』
2011 『地域における自殺の基礎資料（平成22年）』
2012 『地域における自殺の基礎資料（平成23年）』
2013 『地域における自殺の基礎資料（平成24年）』
2014 『地域における自殺の基礎資料（平成25年）』
2015 『地域における自殺の基礎資料（平成26年）』
2016 『地域における自殺の基礎資料（平成27年）』
2017 『地域における自殺の基礎資料（平成28年）』
<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000140901.htm> 最終閲覧2017年12月18日20時25分。

国土交通省 鉄道局

2016 『鉄軌道輸送の安全に関わる情報（平成27年度）』
<http://www.mlit.go.jp/common/001210505.pdf> 最終閲覧2017年12月16日19時58分。
2017 『鉄軌道輸送の安全に関わる情報（平成28年度）』
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr8_000022.htm 最終閲覧2017年10月19日17時24分。

国土交通省 運輸安全委員会

2009 『鉄道事故調査報告書 I 西日本旅客鉄道株式会社 山陽線大久保駅構内 鉄道人身障害事故』
<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail.php?id=1755> 最終閲覧2017年12月21日16時6分。

自殺予防総合対策センター（統計数理研究所 藤田和治）

2010 『自殺対策のための自殺死亡の地域統計（2）——自殺の手段、配偶関係、職業——』
<http://kiryu.ncnp.go.jp/genjo/toukei/index3.html#top> 最終閲覧2017年10月25日18時45分。

注

- 1) 厚生労働省ホームページ「平成28年（2016）人口動態統計（確定数）の概況」
<http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/kakutei16/index.html>（最終閲覧2017年12月17日16時28分）。
- 2) 厚生労働省ホームページ「平成29年度版自殺対策白書」

-
- <http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/jisatsu/17/index.html> (最終閲覧 2017 年 12 月 17 日 15 時 56 分)。
- 3) 産経ニュース「男が新幹線車内で焼身自殺か 2 人死亡、26 名重軽症」(2015 年 6 月 30 日付) <http://www.sankei.com/affairs/news/150630/afr1506300059-n1.html> (最終閲覧 2017 年 12 月 17 日 17 時 27 分)。
 - 4) 下野新聞「宇都宮連続爆発、離婚訴訟敗訴で計画か 栃木県警、自殺の容疑者を書類送検」(2017 年 8 月 24 日付)。
(<http://www.shimotsuke.co.jp/news/tochigi/top/news/20170824/2792429>) 最終閲覧 2017 年 12 月 17 日 17 時 54 分
 - 5) 佐藤裕一「鉄道自殺、最多の原因は「健康問題」だった」(東洋経済オンライン 2016 年 10 月 28 日付) <http://toyokeizai.net/articles/-/142241?page=2> (最終閲覧 2017 年 12 月 27 日 20 時 10 分)。
 - 6) 例外として、西欧諸国の軍隊でもしばしばみられる自殺もこの形態であるとされている [デュルケーム 1985:274-289]。ただし、これについては「未開社会」と軍隊という、集団の成り立ちや性質、構成要素といった様々な点が根本的に異なる集団同士を比較する視点に対して疑問視する声もある [薬師院 1998]。
 - 7) 東京都「快適通勤ムーブメント『時差 Biz』」<https://jisa-biz.tokyo/> (最終閲覧 2017 年 11 月 15 日 23 時 19 分)。
 - 8) 自殺死亡率とは、人口 10 万人当たりの自殺者数を指す [厚生労働省自殺対策推進室 2017:3]。
 - 9) 『地域における自殺の基礎資料』では、自殺者の居住地と遺体の発見地に応じて 2 種類の集計結果がまとめられており、表 1 から 5 については居住地ごとでまとめられたものを使用している。
 - 10) 2016 年中に起きた自殺者を発見場所別に分けると、飛び込み自殺が発生しやすいと思われる場所では駅構内が 49 人、鉄道路線が 533 人、路上が 209 人であった [厚生労働省自殺対策推進室 2017]。上記の 3 項目のうち駅構内と鉄道路線が占める割合は約 73.5% である。ただし、駅構内については飛び込み以外の方法による自殺が発生する可能性もある。
 - 11) 本論では、線路内への立入りや転落との線引きが曖昧な鉄道自殺の分類を一般的な現象としての自殺と区別するため、行政への報告の対象となった鉄道事故中の分類としては「自殺」と表記する。
 - 12) 佐藤充「元鉄道員が告白、人身事故の凄惨な現場と鼻に残るアノ臭い『どうせなら別の場所で』」週刊女性プライム (2016 年 9 月 30 日付)
<http://www.jprime.jp/articles/print/8189> (最終閲覧 2017 年 12 月 30 日 17 時 9 分)。
 - 13) とはいえ、日ごとに裾野を広げていく SNS (ソーシャルネットワークサービス) や葬儀会社が運営する互助組織のように、死別の悲嘆の共有を通して、これまで分断される傾向にあった服喪者たちを再び他者と繋がる [ウォルター 2016:] ことが可能な環境が少なからずあることもまた事実である。
 - 14) 本件では、列車と衝突した女性の遺体がホーム上に跳ね飛ばされ、後続電車を待っていた 4 名 (男性 2 名、女性 2 名) にぶつかったことで打撲や挫傷、切創などの負傷者が出た [国土交通省運輸安全委員会 2009:5]。
 - 15) 佐藤裕一「鉄道自殺、最多の原因は健康問題だった——過去 7 年分の自殺原因や性別・職種を集計」東洋経済オンライン (2016 年 10 月 28 日付)
<http://toyokeizai.net/articles/-/142241> (最終閲覧 2017 年 12 月 14 日 21:08)。
 - 16) 厚生労働省「WHO 自殺予防 メディア関係者のための手引き (2008 年改訂版日本

-
- 語版)」<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000133759.html>（最終閲覧 2017年12月13日21時10分）。
- 17) この自殺が大々的に報じられた背景には、新小岩を通過する快速電車で跳ね飛ばされた女性の遺体がホーム上の売店に突っ込んだことで負傷者が出てしまった点にある（朝日新聞 2011年7月12日付、日本経済新聞 2011年7月12日付）。翌日に起きた自殺以降、新小岩駅で発生した自殺に関する新聞・通信各社による報道では、同駅で自殺が頻発していることに明確に触れた見出しや文中が少なくとも1年ほど続けて見られるようになった。
- 18) 「今年すでに自殺6件！投資敗者が最後に向かう『新小岩駅』、憂鬱の実態とJRの対策」週刊現代(2015年10月7日付)<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/45643>(最終閲覧 2017年12月14日22時56分)。
- 19) 佐藤裕一「全国521駅『10年累計鉄道自殺数』ランキング」東洋経済オンライン(2016年6月22日)<http://toyokeizai.net/articles/-/123503>(最終閲覧 2017年12月13日21時09分)。
- 20) 佐藤裕一「初公開『鉄道自殺』が多い駅ランキング」東洋経済オンライン(2016年6月1日付)<http://toyokeizai.net/articles/-/120456>(最終閲覧 2017年12月20日18時1分)。
- 21) 佐藤裕一「鉄道自殺防ぐ『ホームドア設置』は効果絶大だ」東洋経済オンライン(2016年7月27日付)<http://toyokeizai.net/articles/-/128884>(最終閲覧 2017年12月20日17時57分)。
- 22) ホームドアは、特に自殺が頻発していた総武線快速のホームを囲む形で設置が予定されている（JR東日本千葉支社「総武線快速新小岩駅へのホームドア設置工事着手について」https://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1701_shinkoiwa.pdf）。JR東日本の千葉支社から正式に発表されたのは2017年1月のことだが、葛飾区から設置の要望は2013年頃にはすでに挙がっていた可能性が高い（J-CAST ニュース、2013年6月28日付）。
- 23) 国土交通省鉄道局「我が国における鉄道テロ対策の概要」<http://www.mlit.go.jp/common/000147693.pdf>、「駅構内における警戒強化」<http://www.mlit.go.jp/common/001115222.pdf>（最終閲覧 2017年12月16日20時16分）。
- 24) つくばエクスプレスホームページ「TXの魅力」<http://www.mir.co.jp/feature/>（最終閲覧 2017年12月15日20:51）。
- 25) 全国鉄道人身事故ランキングホームページ「首都圏心都市鉄道の鉄道人身事故統計」<http://accident.neetla.be/stats/company/75>(最終閲覧 2017年12月15日20時56分)。