

飛び込み自殺と場所・空間に関する詳論：

[1] 鉄道関係の飛び込み自殺件数と場所：

本報告は、JR東日本本社ならびにJR東日本安全研究所との合同会議におけるヒヤリングや意見交換、および関係資料を中心にまとめたもので、これに、その他の関係資料および複数の鉄道駅での調査視察結果を加えたものである。なお、現在、組織的に鉄道飛び込み自殺を研究しているところは、JRと近畿鉄道のみである。

(1) 地域別の飛び込み自殺件数：

* 全国の鉄道飛びこみ自殺（移動中の物体の前への飛び込み）は、年間700～800件程度あり、ここ10年間ほどの統計を見ると、多少の変動はあるものの大きくは変わってはいない。

かつ、日本の自殺全体からみると、鉄道飛びこみ自殺数は2%～3.5%と、縊死などに比べて数は少なく、この比率もあまり変わっていない（資料07）。

ちなみに、30分以上列車の運行が遅延した事故のうち、人身事故によるものは約2割程度であり、他は機械故障・地震・落雷・停電・交通事故等々である。

* JR東日本管内（首都圏、関東地方、東北地方、信越地方を含む）の鉄道飛び込み自殺は、年間300～400件程度があり、ここ10年間ほどを見ると、大きくは変わっていない（資料08）。

上記のうち、東京地域が過半数の55%強を占め、残りの東京を除く首都圏（ほぼ関東地方）が25%強、東北・信越地域が20%弱となっている（資料09）。

* 全国の鉄道飛びこみ自殺について、実行場所が駅構内か駅間かをここ5年間ほどで見ると、駅構内はほぼ20%強、駅間はほぼ80%弱であり変化がなく、駅間が大半を占めている（資料10）。

* JR東日本管内の地域別に、飛びこみ自殺の実行場所が駅構内か駅間かを見ると、東京地域では駅構内と駅間でほぼ2：1と駅構内が多いが、東京地域以外の関東一円のいわゆる首都圏でみると駅間の方が多くなり、さらに東北・信越地域になるとほぼ1：4と駅間がはるかに多くなっている（資料9）。

これは、当然ながら東京地域は駅数が非常に多く、相対的に駅間は短く、かつ高架の割合が高いことなどの結果でもある。これに対して、地方では、駅数も少なく、駅間も長く、かつ地上路線が大半であることなどによると言えよう。

* 鉄道飛びこみ自殺は一般に既遂率が高く、JR東日本管内の場合、飛び込み失敗による未遂率は15%程度である。

(2) 飛び込み場所別の自殺件数：

* 駅ホームからの飛び込み自殺は、乗降客が多い駅ほど、また、進入ないし通過列車の多い駅ほど多発しそうに思えるが、実際は、あまり関係がなく、乗降客がきわめて多い駅でも必ずしも飛び込み自殺が多いとは言えない。

* JR東日本の場合、東京首都圏に限ってみても、駅ホームからの飛び込み自殺数と乗降客数との有意の相関は明確でない。乗降客が多すぎると、つまり、人目が多すぎると飛び込み難い要素が増すからとも思われる

ただし、逆に、1日の列車本数が少ない路線で、乗降客が少ない駅や、進入ないし通過する列車の少ない駅は、飛び込み自殺数が少ないのは事実である。

* 駅ホームから飛び込む場所は、列車が進入してくる方のホーム端部が最も多く、60%近くを占めている。一方、その反対の端部は数%と非常に少ない。これは、列車の進入スピードが進入方向の端部が最も速く、確実に死に易いからであると解され、逆に反対の端部は列車が停止する直前であり、未遂に終わりやすいと考えるからと思われる。

- * ホーム中央付近での飛び込みも40%程度ある。これは、ホーム中央部に階段や様々な設置物のあるホームが多く、後述するような階段下や物陰のように隠れ易い場所があるためと思われる。
- * 駅間の飛び込み自殺は、J R東日本管内の場合、一般に踏み切りとその近辺が多く、特に踏切から100メートル以内が全体の2/3程度、踏切から100メートル以上が全体の1/3程度となっている。これは、踏切から線路内に進入し、列車の接近を見て線路脇から急に飛び込む例が多いことを示している。

[2] 駅ホームからの飛び込み自殺環境と防止対策：

(1) 駅ホームからの飛び込み自殺環境：

- * 飛び込み自殺が起こり易い駅ホームの環境条件には、一般に次のような点が挙げられている。
 - (1) 飛び込み直前まで、駅員や一般乗降客の人目に曝されずに隠れるように潜んでいられる物陰がホームにあること（参考写真18）。
 - (2) ホーム端部のように、駅員や乗降客の目が届きにくいところ。ただし、最近是非喫煙乗客への影響を考慮して、喫煙コーナーをホーム端部に設けるところも増え、この場合は、人目が増えて危険条件が変わってくる。
 - (3) 進入してくる列車の速度や位置が、遠くから判別し易いこと。具体的には、列車進入側ホーム端部の200メートル程度以上前方からホーム端部までの列車進入状況がよく見えることが影響していると言われるが、科学的な検証があるわけではない。仮に上記のことが事実とすれば、逆に言えば、線路がカーブしていて、進入直前までホームから列車を確認し難いところは起こり難いことになる。
 - (4) ホームの向かい側が壁面で、前面に人目のないこと、逆に言えば、線路を隔てて向かい側に別のホームがあって見通しがきき、常に向こう側からの駅員や乗降客の人目があるところは、飛び込みにくいと考えられている。
 - (5) ホームの照明が暗いこと、特にホーム端部の暗いところ。
 - (6) 監視カメラの死角など、挙動不審者の早期発見設備がないところ。
- * 駅ホームからの飛び込み自殺は、一度起こると、同一駅で半年以内に再発の可能性が高いと言われている。このため、この期間は特に注意する必要があると考えられている。

(2) 駅ホームからの飛び込み自殺防止：

上述のような、飛び込みのし易い環境条件をできるだけ少なくすることが、物理的に見た場合の自殺防止の要件となる。たとえば、以下に示すような点である。

- * 駅員や一般乗降客の人目にさらされずに隠れるように潜んでいられる物陰、たとえば、階段下の物陰、倉庫・キオスク・自動販売機などの物陰、太い柱の物陰などをできるだけ少なくし、見通しを良くすること。
- * 階段下が低く狭く暗いようなところは、特に、人目につき難いので、つくらないようにすること。

この点、階段下をガラス張りのキオスクや人のいるガラス張り事務室などでふさいだ時は、隠れ場所になり難い（参考写真19）。

なお、上記のような利用が出来ないところは、階段下部分をふさぐことを考慮すると良いと思う。階段幅で全面的にふさぐとホームは幅が狭くなる恐れがあるので、平面的には半円形にふさぎ、通行と視界を確保することを試案として提案する（試案図01）。

- * ホーム端部のように、駅員や乗客の目が届きにくいところの見通しを良くすること。特に、列車進入方向のホーム端部に人目が行き届くようにすること。
- * ホーム端部、特に、列車進入方向のホーム端部に安全柵など、飛び込みを物理的に遮

るものを設けること（参考写真20）。

進入方向端部の安全柵の長さは、進入してくる列車の長さにより自動的に可変することも考えられるが、列車の最後部停車位置を一定にすれば済む場合が多い（参考図12）。

- * 列車進入方向のホーム端部に、視覚的遮蔽物を設けて、列車の進入状況が容易に見えないようにする。ただし、この方法の効果は実証されていない。
- * ホームの照明を明るくし、特にホーム端部の照明を明るくすることや、ホームの床面や壁面を明るく美しく仕上げること、特にホーム正面の壁面を明るく仕上げることは、効果のある対処であると考えられる。
- * ホームの向かい側が壁面である場合に、列車進入方向のホーム端部の向かい壁面に、幅広くガラス鏡ないしステンレス鏡面仕上げで覆うなどして、飛び込む前に自分の姿が見えるようにすること。これは、自分の姿と同時にホームにいる乗降客の目も写り、これが、飛び込みの抑止力になると思われる。

この点、JR東日本管内の二・三の駅ホームで実験的に鏡を取り付けているが、取り付け面積が小さく、現状では、その効果は必ずしも実証されていない。しかし、列車進入方向のホーム端部から10メートル近くの正面向かい壁を全面的に鏡面仕上とすれば、何等かの効果があがると思う（参考写真21）。

- * 監視カメラなどによる挙動不審者の早期発見や、ホーム・センサーにより白線（黄線）外に出た場合をチェックし、発見・感知と同時に警告放送やホーム・フロアー警告灯の点滅をするなども必要になろう。
- * ホーム下のレールを大型U字ピット（鉄筋コンクリート製）の上端部に取り付け、万一、飛び込みや転落事故があっても、体がレール上から大型U字ピット床面に落ちてしまい、身体の安全を守れるようにする方法も考えられる。

このため、試案として「大型円底式U字ピット」と「OH（Over Head）式レール固定用柵金具」を提案する（試案図02）。

上記の「大型円底式U字ピット（鉄筋コンクリート製）」は、車両下部とレール支持床との懐を深くし、かつ、自力では直ぐに立ち上がれず、倒れ込んだ状態になるように底面を円曲面にしたものである。

ちなみに、一般列車の車両下部とレール間の線路枕木（ないしは、レールの支持スラブ）との隙間は、車両により異なるが、従来は約30～40センチメートル程度あり、運良くこの間にうつ伏せになって助かった例外的なきわめて稀な事例はある。ただし、新幹線は先頭車スカートとレールとの間は5センチメートル程度しかなく、挟まれずに助かる例はない。

- * 飛び込み自殺以外にも、不慮の転落事故に対して、早急に避難できるホーム下の空間が必要である。既存のホームも乗降客の多い混雑するホームから順次改善する必要があると考える（試案図02）。
- * 最終的な完全防止策は、ホーム・ドアの設置になると考える。現実には、ホーム・ドアが設置されている東京の「ゆりかもめ線」や横浜の「金沢シーサイド・ライン線」では、飛び込み自殺が起きていない。（参考写真22）。

ホーム・ドアは、自殺防止だけでなく、身障者の転落防止や、酔っ払い者の転落防止にも、きわめて有効である。

- * ホーム・ドア設置の難点の一つ目は、既存の鉄道の場合、列車の乗降ドアの位置が車両の種類によって異なるため、ホーム上の列車ドア、ひいてはホーム・ドアの位置が特定し難いことである。

このため、東京の「ゆりかもめ線」や横浜の「金沢シーサイド・ライン線」のように、列車の車種が特定される場合は、しかも、新設ホームの場合は特に設置し易いが、既存路線で各種の列車車両が止まるでは導入が難しくなっている。

ただし、既存のホームでも、定型の3ドアか4ドアの通勤電車のみが停車するような場合は、到着列車の種類によって、ホーム・ドアを開閉する場所を1・2自動的に列車によって変えればよいことになる（参考写真23）。

また、長距離列車や通勤電車などが同一ホームに停車するような既存のホームでも、多くの場合、乗降位置は、ほぼ何種類かに分類される。したがって、費用は多少かかるが、各種列車のドア位置を今後は多少整理すれば、到着列車の種類によって、ホーム・ドアを開閉する場所を自動的に列車によって変えればよいことにもなる。

また、今後開発されるであろう新型車両にも対応できるよう、ホーム・ドアのドア位置を適宜変更できるメカニズムに、最初から工夫しておけばよいことにもなる。

- * 既存のホームにホーム・ドアを設置する難点の二つ目は、ホーム幅が足りないことである。特に、乗降客が多く、混雑して危険の多いホームほど、ホーム・ドアを設置する余裕の幅が無いことが多い。

また、設置の経費や施工中の安全対策などでも、既存ホームの場合は列車を運行しながらの施工となるため、かなりの出費と時間と工事中の不便を覚悟せねばならない。

このため、ホームの有効幅を大幅に減ずることなく、かつ、できるだけ簡易に設置できるように、試案として、既存ホームの先端部を多少欠き込むだけで比較的簡単に取り付けられ、丈も120センチメートル程度の「EA (Edge Attachment) 式ホーム・ドア」を提案する(試案図03)。ホーム・ドアの丈を高くすると安全性は増すが、ドアおよび支柱の必要強度が大きくなるため、提案では採用しないことにした。

- * ホーム・ドア設置の難点の三つ目は、列車ドアとホーム・ドアの両方を開閉するため、乗降時間が増す方向になることである。都市周辺の混雑線区の場合、現状でも列車運行間隔が安全輸送の限界近くに達しており、ラッシュ・アワー対策も含めた検討が必要と思われる。

ただし、将来、人口の減少や在宅勤務・遠隔勤務などが進行すれば混雑は緩和され、この問題は少なくなるとも考えられる。

- * 飛び込み自殺多発駅に「いのちの電話」を置くこと、ないしは、「いのちの電話」の電話番号を張り出すことは、自殺防止に役立つ面が大きいとも思われるが、一方、関心を引き起こし、自殺を誘発する面があるのではないかとの意見もある。
- * ソフト面では、鉄道飛び込み自殺が列車運行の停止やダイヤの乱れなど社会的に多大な損害を与え、遺族にも多額の損害賠償が請求されること、また、遺体の損傷が激しく非常に汚い死にざまであることを、自殺予防教育の一環として一般にも知ってもらう必要があるように思う。

これに対して、鉄道自殺の悲惨さをPRすること自体が、鉄道自殺の確実な既遂性を強調するのではないかとの意見も少数ある。

なお、新幹線の駅間飛び込み自殺に限ってみると、きわめて高速の衝突であるため、遺体は小肉片になって広範囲に飛散してしまい、痕跡が少ないといわれている。

- * 自殺防止対策をする場合、各駅がかなり一斉に行なわないと、対策を施した駅から未対策駅に自殺企図者が移動するだけではないかとの意見もある。

社会全体のいわゆる社会的他殺防止策がないと、鉄道の物理的自殺防止策だけ進めても、他の自殺手段に移るだけではないかとの意見もある。

[3] 駅間における飛び込み自殺環境と防止対策：

(1) 駅間における飛び込み自殺環境：

- * 踏み切り付近での飛び込み自殺は、踏み切り利用者や付近住民などの周囲の人目が少ないこと、遮蔽物などがあって飛び込みも直前まで他から気付かれにくいこと、見通しがよくて接近する列車の位置やスピードなどの状況が把握し易いこと、線路脇から直接列車に飛び込めること(飛び込む線路の手前に引込み線路や貨物専用線など別の線路がないこと)などの環境条件が、多発の要因になっている場合が多い。
- * 踏み切り以外の地点での飛び込み自殺は、踏み切り付近の飛び込み易さの環境条件に加えて、鉄道路線に並行した道路のあること、周囲から鉄道路線内に容易に進入し易いこと、鉄道路線に隣接して自由に入出入りし易い公園・空地・駐車場などがあるこ

と、暗いことなど挙げられている。ただし、これに関係なく線路脇の柵を越えての投身や、土手を登っての投身などもたまにある。

(2) 駅間における飛び込み自殺防止：

- * 上述のような、飛び込みのし易い環境条件をできるだけ少なくすることが、物理的に見た場合の自殺防止の要件となるが、当面は、踏み切りにおける遮蔽物の撤去や、飛び込み自殺多発地点に防護柵を設ける程度以外は、実現が困難とも思われる。
- * 物理的な自殺防止対策として、新幹線のような高架路線や高い鉄条網フェンスを設置すれば効果があると思われるが、鉄道の総延長から考えても経済的に完全な実施は困難とみてよかろう。また、仮に実施しても、代わりに駅構内や踏み切り付近の飛び込みが増えるなど、他の自殺場所や方法にかわる面も否定できず、上述したような危険性の高い飛び込み自殺多発地点などの特殊地点以外には、現実の効果はかなり薄いと考えられる。
- * JR東日本管内の場合、上記の他に、踏み切り道の鮮やかなカラーを実施して注意を喚起したり、踏み切り周辺の夜間照明の増設、飛び込み前に潜みやすい障害物の除去、たとえば信号機器関係設備の柱上設置化や周辺草木の刈り込みなどを実施している。

なお、飛び込み自殺多発地点などでは、自動監視センサー装置による踏み切り付近の不審侵入者の察知と、これに連動した自動警告アナウンスや警報発信・警告灯点滅などの対策も必要かと思われる。

- * 敗戦後も人件費の安かった頃は、都市の往来の激しい踏切には踏切警手がいるのが普通であった。通過する列車の数も少なく、踏切警手を一生の天職としたようなこういった人たちは、子供たちの横断にも声をかけ、老人の横断も手助けし、踏切にも人間的な日常のコミュニケーションがあったようにも思える。現代の自動化や機械的制御による物理的防止対策のみが、全ての対策ではないようにも感じられてくる。
- * 駅間飛びこみ自殺は、多くは飛び込み前に自殺しやすい場所を下見をしているとされており、自殺既遂の確実性を予見して実行しているように見える。
この点、定かではないが、駅構内飛び込み自殺の方が、やや衝動性が強いかもしれないと思う。

[4] 飛び込み自殺による社会的影響の考察：

飛び込み鉄道自殺は、自殺の全体数から見ればその数は少ないが、一度起こると、公衆の目に曝されたセンセーショナル事件になることが多く、かつ、列車運行の停止や遅延により、きわめて多数の人々に、時には数万～数十万人の乗客に影響を与え、経済的にも甚大な損害をもたらすことになり易い。以下この点に付いて考察する。

(1) 飛び込み自殺の直後処理：

- * 飛び込み鉄道自殺は、往々にして死後の遺体損傷が激しく、多くは現場が悲惨である。特に、駅ホームからの飛び込み自殺は公衆の面前で行なわれるため、その目撃者も多くなり、後遺症を残すことにもなる。
- * JR東日本管内の場合、飛び込み鉄道自殺が発生すると、運転士は直ちに当該列車の運行を停止し、警笛を鳴らして駅員に知らせると同時に輸送司令室に連絡、駅員および輸送司令室は即消防署と警察とに連絡し、救急車の手配と警察官派遣が行なわれる。
- * 駅ホーム自殺の場合は、列車停止と同時に救急隊員や駅員を中心に飛び込み者の救えないし遺体の搬出を行なうことになる。駅間自殺の場合は、鉄道乗務員や警察や救急隊員の負傷者救えないし遺体の搬出を行なうことになる。駅員は、日頃、自殺者救出や遺体処理の訓練をうけており、自殺者の血液による疾病感染防止対策などもとられている。

- * 駅ホーム飛び込み自殺などの場合、それが突き落としなどの犯罪に関係ないかをチェックするため、駅員は飛び込み時の目撃者を探し、また、アナウンスして目撃者の確保や証言を求めることもある。
- * 検死や自殺か他殺かの判断は、警察の判定によるが、実地検証は非常に時間がかかり、全ての事故で実地検証を行なうことは交通渋滞の大混乱を引き起こすため困難である。
このため、他殺が予想されないかぎり、一般には、遺体を片付けた後は、即時に列車の運行を再開することになる。
- * 飛び込んだが、列車下にはさまれて負傷ないし重傷のまま生存している場合は、死亡して遺体となった場合より救出のための時間がかかり、列車の遅延・運休の被害が大きくなる。
- * 鉄道自殺の場合、列車の運休や遅延による損害が非常に大きいため、直後処理は迅速でなければならず、犯罪の可能性があるため現場検証や現場保存を必要とする場合以外は、JR東日本管内の場合、おおむね30分以内を直後処理の目標にしている。

(2) 飛び込み自殺の処理後の影響：

- * 鉄道会社に直接責任が問われるのは、自殺による列車の運休や遅延である。したがって、自殺そのものに対する防止責任は、社会通念の範囲での危険防止対策と注意義務を払っている限り、現状では物理的に絶対安全な対策がなくても許されている。現実的にも、全線路を完全に外部から進入できないように物理的に防御することは不可能に近い。
- * 自殺者遺族は、近親者が飛び込み自殺をした場合、鉄道企業に対しては、迷惑をかけたことについて謝る気持ちでいることが殆んどである。したがって、自殺者の遺族が、鉄道会社側の自殺予防対策が不十分として、会社に対して訴訟を起こした例はない。
- * 自殺による列車の運休や遅延に対して、特別でない限り、鉄道会社は運賃未収の損害や要した経費を自殺者遺族に請求している。金額がきわめて高額になるため、実際の弁償は困難である。
- * 飛び込み自殺は、遺体損傷や現場の肉片や血液飛散など、一般に状況が悲惨であり、処理にかかわった駅員や目撃した乗降客などへの精神的影響が大きい。
このため、事件後の運転手はじめ駅員や関係者のメンタル・ケアが大切になる。鉄道会社もこれらのトラウマ（精神的外傷）に対する対応策をとっている。
- * 飛び込み自殺者は、飛び込みの直前に列車の運転手と目を合わせることが多いといわれている。このため、運転手はショックから事故後直ちに運転を継続できない場合もあり、運転手を交代することがある。
イギリス・ドイツなどの調査でも、事件後1ヶ月は運転手の半数近くにトラウマが残り、睡眠障害や内分泌異常などがみられ、6ヶ月を過ぎると大半の運転手の症状が軽快しているとの報告がある。とくに、事故後数日間の精神的サポートがその後の回復に重要であるとしている。

あとがき：

[1] 自殺の根源的意味と防止対策の基本的課題：

前年度報告で、現状で一般に自殺と目されているものの多くが、実は自由な境地で自ら望んで、ないしは進んで行なった生命の中断ではなく、そこまでに至る社会的環境条件による強制された、ないしは精神的脅迫による生命の中断、つまり、広い意味での社会的他殺ではないかとの疑問を提示した。

本年度の研究報告書の作成にあたり、私の分担した研究内容が依然として皮相的現象の分析と解説に終わっていることを反省せざるを得ない。時代の大転換期に当たり、前回報告でも述べた通り、変わり行く生死観と自殺そのものの意味を根源的に問い直す必要があると思う。

- (1) 本研究では、自殺行為の根源には触れていない。大変難しい課題だが、この根源が動くと結論が大きく変わるように思う。人類共通の国際的認識が必要であると思うが、当面は少なくとも、わが国だけでも共通の認識が必要と思う。具体的には、たとえば以下のような素朴な点から始めねばなるまい。

* 一般動物と人類の生死行動の差異や価値の差異は、何処にあるのだろうか。

様々な研究成果もあるのだろうが、学校教育でも生涯学習でも生死の問題を正面から取り上げて普遍化していないように思う。自殺予防を教育する側も、確信の持てる理念や納得できる科学的根拠に欠けているようにも見える。

* 人類以外の一般動物には、自殺行動ないし自殺類似行動は本当に無いのだろうか。原始人や古代人にも自殺や自殺類似行動はあったのだろうか。仮にあったとすれば、どうゆう状況や原因が想像されるのだろうか。特に、現代人との差異は何なのだろうか。

* 動物の一部には、自らの死を悟ると群れから離れて死を選ぶものがあると聞く。元気な群れに体力的に付き従っていけないためもあるだろうが、これは、死を悟った後の自然な行動の一つなのだろうか。

上記のことは、かつて日本に見られたような、老人が村人の生存を守るために、ないしは仕事が出来なくなったことを率直に受け入れて、姥捨て山へ赴くのと、何処が異なるのだろうか。自覚の在る無しだけの問題なのだろうか。

この点は、ハンガリーでも 20 世紀初頭まで、体力が衰えて仕事の出来なくなった老人が、自分の役目が果たせなくなった時や、自分が居なくなっても村人たちは生きていけると感じた時に、一人赴く洞窟があったと聞く。

* 世界には古くから神に人命をささげる生贄の風習があった。アステカ文明の頃は、競技の最優勝者は進んで自らの命を神の生贄として捧げたと聞く、現代で見れば理解を超えた自殺行為の範疇に入るのではないだろうか。

* 日本にも、古来は殉死という風習があった。恐らく、当時は当然の名誉ある行為と見られていたのであろう。また、武士社会に見られた切腹という自殺行為は、人間としての尊厳を守る最後の砦とも見られる習慣でもあった。現代との接点はあるのだろうか、全く無いのだろうか。

* 現在、自殺を悪と解釈している世界の既存宗教でも、かつての殉教者としての自己犠牲的な自殺行為は容認しているように見える。

現在でも、中東では民族や宗教を背景にした自爆的行動が続いている。かつ、当事者間では、一方はこれをテロ他殺行為と非難し、一方はこれを賞賛すべき殉教行為としている。

* 前回報告でも述べた如く、日本でも、かつては、部下を救うために城主が切腹して敵に和を請う場面はしばしば見られ、賞賛されていた。

近くは、戦時中に若者が自ら進んで赴いた特攻隊の自殺行動があった。当時は国家や

民族を救う崇高な行動と賞賛された。わずか 50 年前のことである。

現在の人間の英知レベルからすると、今後、50 年以内に殉教的自殺の価値観が現在と一変してしまわないとは保障できそうもないように見える。

どうも、自殺行為の善悪は、行為そのものがもたらす表面的結果や当面の影響だけからは、結論が出し難いように思える。

- * 日本のキタキツネの雌は、一定地域内のキタキツネ数が増えると、生活圏内のストレスが増して、自然に妊娠しなくなると言われている。遺憾ながら、人間はこの自然調整機能を持ち合わせていない。

世界の人口爆発に見られるような、地球の自然が許容する人類数を越えたと思われるような人口過密が、結果として自殺の増加に関係してこないのだろうか。

限られた地球上に生存する限り、人類の無限増殖を許容できる環境はあり得ないとすると、新たな微生物や自ら作り出した化学物質などの環境悪化によって人類が減少するか、あるいは、人類自身が自主的に産児制限をするか、戦争や闘争による殺戮や餓死の状況を待つか、自殺を含む生存期間の短縮を容認するかなど、悲惨な状況を待たないと人類の生存は困難とも思われる。

この点、既存の人類優先主義・人道主義・博愛主義などは、既に限界に来ているように思われ、新たな人類・生物・地球の存在倫理を確立する必要があると考える。

- * 自殺多発の一つの大きな遠因は、人口爆発による軋轢の結果と同時に、人類の際限ない欲望肥大の結果ではないのだろうか。これに、急激に変化する価値観や不透明な未来社会が拍車をかけていないだろうか。

科学技術や大量生産による物質文明を信奉するあまり、人間本来の在り方を忘れ過ぎてしまったように思う。この点、現代人の自殺を論ずるには、社会経済学・生態社会学・文化人類学などに止まらず、哲学・倫理・歴史・宗教などからの更なる抜本的検討が必要ではないかと思う。

- (2) いわゆる自殺と言われているものの大半が、前回報告でも述べたごとく、自己の意思による生命の中断として処理されているのが現状だが、その遠因までさかのぼると、本当は自殺者の意思や裁量の範囲を越えた社会的要因による、いわゆる社会的他殺とするべきものも非常に多いのではないだろうか。

本研究でも、この点の十分な調査や考察が行われていないように思われる。たとえば、以下のような点である。

- * 警視庁統計によると、2000 年中の自殺の原因と動機は、約 4 割程度が健康問題、約 3 割が経済・生活問題、約 1 割が家庭問題、約 0.5 割が勤務問題となっている。しかし、たとえば、健康問題にしても、その遠因が経済的事由や家庭・勤務状況に起因しているのかも知れない。経済・生活問題にしても、発端は健康や家庭問題・勤務問題からなのかも知れない。男女問題や学校問題などの原因項目も、一原因でくくるとは考え難い。

現状では、自殺に関する資料自体の不足、個人的・主観的な面のきわめて強い自殺原因やその影響の客観化の困難性、内容の保つべきプライバシー性と情報公開の課題、言葉の不明瞭な定義や調査の共通性などの不備から十分に生かしくい公的統計など、簡単には改善できない様々な現実がある。しかし、これらが解決されないと抜本的な大きな成果は得られ難いと考ええる。

- * 自殺原因の多くに鬱病などの精神疾患を挙げているが、前回報告でも触れたが、これは自殺の単なる症状的引き金に過ぎず、根本原因ではないのではないかと考える。
自殺原因とされる鬱病などに見られる精神疾患の本当の発症原因は何なのだろうか。遺伝子による面もあり得るだろうが、発症に至るまでの社会的な原因が加速ないし左右している面が非常に大きいのではないだろうか。

鬱病に対する精神医療対策が重要であることは明らかなのだが、この領域に止まっている限り、対症療法域を大きくは出ないようにも見える。

- * 自殺原因で最も多いとされる病苦・経済苦などについては、その発症原因の殆んど

が社会的原因によるのではないかとも思われるが、十分な検討がされていないように思う。

- * 社会的他殺が悪であることは、人々の共通認知を得やすいと思う。しかし、社会的にも強制されていない自らの完全な自由意志にもとづいた純粹自殺の意義やその要因、さらに、その善悪については多くは論じられていない。

考え方としては後述するような生命の尊厳を守るための自殺も在り得るようにも思われ、全ての自殺を生命軽視の悪と考えて研究をスタートすることは、再検討する時期に来ているようにも見える。

- * 自殺する本人と、自殺される周辺にいる者、特に近親者などとの思い入れは、大きな落差があると思う。自殺の多くが社会的・環境的な他殺の面が強いとすると、自殺者の周辺にいた人々の悔悟の念は非常に大きい。時には永続的に過大な悔悟の念に悩み続けることにもなる。

この点、自殺行為には自殺者のエゴイズムが大きな波紋を周辺に与える面を内蔵しており、このため、自殺者には死後の周辺への配慮も不可欠となる。自殺者に対する社会や周辺の人々の責任と同時に、自殺者の社会や周辺の人々への説明責任を問われる時代でもあるようにも思う。

- * しかし、後述するように、自殺者本人が不本意に社会的ないしは周辺環境に強制された結果としての自殺ではなく、本人が十分に満足した自殺があるとすれば、自殺された側の人々も、天寿を全うした人に対するのと同じように、その心境も今までとは異なって自殺を許容するように変化するかもしれないとも思う。この点についても、今後検討の余地があると思う。

[2] 新たな時代の生死観と自殺と防止対策の変化予測:

- (1) 急展開する科学、特に生命科学との兼ね合いで、既存の宗教・哲学・常識なども俎上にのせた新しい視点で、自殺を検討することが大切であると思う。たとえば、以下のような点である。

- * 現代では、子孫に遺伝子が受け継がれていく限り人間の生命は継続し、死というのにはあり得ないとする考え方もできる。この考え方に立って現在の生命科学の展開を見ると、仮に自殺しても、肉体の一部が残っている限り生命は生き続けていることになるであろう。

- * 事実、現在の急速な再生医学の進展からみると、今までの自殺でも、土葬によって遺体の一部が残ったり、期せずして毛髪や爪などが残っていたり、遺言によって肉体の一部細胞を冷凍保存したりすれば、将来これをもとにして元の生命が復活する可能性があるとも考えられ、そうなれば、自殺の定義自体が根本的な改変を迫られることになる。

- * 逆に、遺伝子の存続を絶やすことが生命の断絶ということであれば、子供を生まないことや火葬により遺伝子を消滅させることが、本当の意味の自殺ではないのだろうかとも思われてくる。

- (2) 人類の長い長い欠乏と忍耐の歴史のなかで、先進国を中心にした科学技術と大量生産体制の展開によって突如訪れた近年先進国の飽食・物溢れは、物質的価値観や生活様式だけでなく、人間の寿命や精神的構造を大きく変化させた。結果として、生死の問題意識や自殺に至る構造も大きく変わりつつあるように思う。たとえば、以下のような点は今までにない精神構造であるように思う。

- * 旧来の日本の若者の場合、自殺の原因には極端な貧困と同時に、所属させられる階級や職場をはじめ家庭や地域などの閉鎖社会から逃避ないし脱出するための自殺も多かった。この点、戦前を含む過去の日本には、閉鎖社会内の強制的な団結の強さと裏腹に、開放社会への自由選択性に欠けており、自殺予防のライフ・セーブ・システム

も殆んど無かったと言えよう。

- * 現代の若者は、飽食・物溢れの時代に育ち、食べるに困らず、着るに困らず、戦前に比べて社会的タブーの少ない開放的時代に生きている。にもかかわらず、若者の自殺が大きく減少したとは言えない状況にある。

逆に見れば、かなりの数の若者が、一見、情報過多の時代に浸かっているながら自身自身の確立した情報を持たず、学校教育や学歴も人生の目標や就職の決定に直結せず、目指すべき未来社会もきわめて不透明であり、年功序列や減点主義、男女不平等など既存社会の価値観の残渣も依然として残っていて、このため自己実現の可能性も低いと錯覚し、結果として、自らのやりたいことも分からず、未来に強い期待もできず、自分と現実とのギャップを強く感じとって悲観したりする以前の、いわゆる無気力・無感動・無関心のアパシー現象に陥っている面が強いと思われる。

- * しかし、この一見して無気力・無感動・無関心に見える若者たちは、実は自ら創った確信のもてる情報が無く、自立した人生観や生活信念を持たず、具体的な自己実現の目標も持たず、かつ、周囲に語り合い相談し合う人も少なく、きわめて不安な寂しく厳しい心理状態にあると思われる。

結果として、止むを得ず実社会から遠ざかり、ないしは一步距離を置いて、刹那的な、ないしは消極的な対応をしているようにも見える。あえて言えば、積極的な社会主張や存在活動を停止した、精神的な休眠ないしは自殺に近い状態とも思われてくる。

この点、かつてのような、生活すること自体の困難さに由来する自殺、自分の理想と生きる現実の矛盾から来る自殺、つまり、人生や前途への強い悲観による自殺、所属する民族や国家や家族を救うための自殺などに見られた数十年前の若者の精神構造と、現代の若者が多かれ少なかれ影響を受けていると思われるアパシー現象が引き金となる漠然たる無目標的な自殺願望とでは、本質が大きく異なっているように思う。

- * このような「アパシー自殺」とも言うべき無目的・無感動的な自殺も、言い換えれば、ある種の社会的他殺と言えるような面も強く、成熟社会に起こりがちなこの種の現象に対して、当面のカウンセラーや自殺予防保護も大切だが、仮に肉体的に自殺を思い止まっても、精神的なアパシー状態が継続しては完全な自殺防止とは言えず、基本的には、若者の精神的自立が達成されるような社会環境の育成が重要のように思う。

- * 最近、インターネットを通じた若者の自殺仲間募集が問題となっている。自殺志願者サイトで知り合った、それまでは全く無関係であった若者数名が合流して実行する自殺は流行する危険性が大きいと感じる。

自殺の直前まで共通の目標もコミュニケーションもない別世界に住んでいた若者たちが、自殺するという行為以外に特別の共通項もないままに実行する少数集団の自殺は、必然性の少ないアパシー自殺の一変形のように見える。また、一人だけでは死ねないアパシー若者の精神的弱さの現れとも思われる。

- * 新聞・雑誌その他の報道は、現在のところインターネット自殺については、自肅的に小さく取り扱っているように見えるが、現代の若者の多くは、インターネットへはアクセスしても新聞・雑誌はあまり読まない世代である。この点、誰でも自由に掲示できるインターネットへの対応が、今後の自殺予防教育や具体的予防対策として非常に重要であると思う。

- * 日本では、古来、自殺を必ずしも罪悪としない考え方もあり、西欧の宗教などとは異なった自然観や生命観を持っていた。さらに、現代日本には生活に困らない高齢者たちが急速に増え、今までにない新しい生き方と同時に、自らにふさわしい新しい死に方を考える時代にもなっていると思う。

前回報告でも触れたように、遺伝子組換えや再生医学により人間生命の飛躍的な長寿化が予測され、加えて、自然科学の進展は生命の誕生や終焉の神秘性を減少させた。したがって、かつては天寿として容認し、かつ宗教的にも支えられてきた死という神の決定事項にも、今までにない新たな見方や感じ方が生まれつつあると思う。

今後の高齢者の自殺原因は、その多くを身体的病苦や精神的疾患はじめ社会的・経

済的に追い詰められた場合の結果とは必ずしも限定できず、生涯の目標や生き甲斐を実現した達成感や、長い人生経歴への満足感や幸福感、時には人生を十分に体験できた充足感にも似た感情が自殺をもたらす大きな契機になるとも考えられる。

このような「満足自殺」は、かつての高齢者が陥りがちと思われた人生前途への悲観や自己の無価値感から来る自殺とは全く異なり、また、若者や定年退職者などにしばしば見られるような、突然襲ってくる燃え尽き症候群的な空虚感とも質が全く異なると思う。

- * ところで現在、高齢者の間では、自分で自分の日常生活を維持することが困難になり、長期間に渡って他人から身の回りの介護を受け、結果として近親者や他人に肉体的・精神的・経済的などで多大な迷惑をかける前にポックリと死にたいという、「ポックリ死」の願望が非常に強い。つまり、精神的・肉体的・経済的に人間として自立し、自らの尊厳を自ら自覚できる範囲内で自らの生を全うしたいという願望に他ならないと思う。

しかし、この事実は、見方を変えれば、自らの死を自ら決めたいという希望の表れであり、時期や手段はやや神頼みであるとは言え、明らかに自殺願望であるといえよう。

- * 現在、独居老人の自殺率は、家族や近親者など同居する同居老人の自殺率より少ないと考えられている。この原因として、独居老人の方が同居老人よりも自立心や自分を大切にする自尊心が強いこと、家族や近親者との間の日頃の軋轢やストレスが少ないことなどが挙げられている。

しかし、今後さらに超高齢社会化が進むと、これらの人々も、やがて自らの自立と自尊心を自ら維持できなくなる可能性が大きいと思う。その時に、良い悪いにかかわらず、これらの人たちが自己の尊厳を全うするために、いわゆる「自尊自殺」とも言うべき自殺を望む可能性は大きいと考える。

このような「自尊自殺」とも言うべき自殺を望む自殺願望予備集団は、今後急激に増加し、超高齢社会の自殺観を大きく変えるかも知れないと思う。この自己尊厳自殺について、倫理上の検討は当然であるが、周囲が現実はこの自殺を受け入れるか否かも含めて、十分検討する必要があるように思う。

- * 超高齢長寿社会を目前にして、周辺の人々の助力を得てでも尊厳死・安楽死を求める高齢者に対して、周辺の人々が如何に在るべきかについても、日本も社会として正面から取り組むことが不可欠であると思う。地から生まれた人間が自ら望んで地に帰ろうとすることに対する周辺の在り方を、善い悪いは別にして、正面から論ずべき時代のように思う。
- * これらの諸点から見ても、これからの自殺予防の思想を確立するためには、今や、新たな科学技術の展開や社会の変化に対応できるような、生命自身の意味や自殺自身の倫理性を抜本的に再検討せねばならない局面に入っていると思う。

参考文献および引用文献一覧

下記の文献を参考にさせていただきました。なお、引用文献は各項目の当初に記した。あわせて感謝いたします。

- * 現代倫理学入門 加藤尚武著 1997年 講談社
- * 感性の哲学 桑子敏雄著 2001年 日本放送出版協会
- * 生命学は何ができるか 森岡正博著 2001年 勁草書房
- * 私の生命はだれのもの 星野一正著 1996年 大蔵省印刷局
- * リビング・ウイル 日本尊厳死協会編 1998年 人間の科学社
- * 安楽死の論理と倫理 宮川俊行著 1998年 東大出版会
- * 自殺の心理学 高橋祥友著 1997年 講談社
- * 青少年のための自殺予防マニュアル 高橋祥友著 1999年 金剛出版
- * 中高年の自殺を防ぐ本 高橋祥友著 2000年 法研
- * 中年期とところの危機 高橋祥友著 2000年 日本放送出版協会
- * 自殺のサインを読み取る 高橋祥友著 2001年 講談社
- * 死因辞典 東嶋和子著 2001年 講談社
- * 完全自殺マニュアル 鶴見済 著 1993年 太田出版
- * 犠牲 柳田邦男著 1999年 文芸春秋
- * 過労自殺 川人博 著 1998年 岩波書店
- * 中高年の自殺 稲村博編集 1990年 同明舎出版
- * 職場のメンタルヘルスQ&A 稲村博編著 1998年 至文堂
- * 激増する過労自殺 ストレス疾患労災研究会・過労死弁護団全国連絡会議著
2000年 皓星社
- * 生命学とは何か 平山正美著 1999年 日本評論社
- * 身近な死の経験に学ぶ 平山正美・Alfons Deeken 編
1999年 春秋社
- * 死に方のコツ 高柳和江著 1995年 飛鳥新社
- * 臓器移植と安楽死 坂本勉 著 1999年 秋桜社
- * The New England Journal of Medicine Vol.138, No.3 1994. Page339 ~ 487.
Publisher : Pergamon Press Ltd. Great Britain
- * 死ぬ瞬間の心理 Robert Kastenbaum 著、井上勝也訳
2002年 西村書店

資料01 東尋坊の年別・性別の自殺者数・自殺前保護者数：
(1972年～2001年、30年間の福井県三国警察署統計)

年 別		昭和47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
自殺者 (変死取扱)	男	17	20	14	11	3	9	8	10	7	9
	女	6	5	9	11	7	4	4	4	5	7
	計	23	25	23	22	10	13	12	14	12	16
自殺企図者 (保護取扱)	男	7	3	5	8	6	4	7	4	6	8
	女	16	13	10	17	9	14	9	9	14	7
	計	23	16	15	25	15	18	16	13	20	15

年 別		57	58	59	60	61	62	63	平成元	2	3
自殺者 (変死取扱)	男	12	13	19	15	16	8	11	6	9	11
	女	8	14	12	5	5	11	7	6	12	14
	計	20	27	31	20	21	19	18	12	21	25
自殺企図者 (保護取扱)	男	17	20	21	19	16	17	18	15	18	11
	女	15	30	32	18	17	25	17	28	23	21
	計	32	50	53	37	33	42	35	43	41	32

年 別		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
自殺者 (変死取扱)	男	9	14	6	14	15	6	15	21	18	18
	女	8	12	6	10	6	12	13	10	11	12
	計	17	26	12	24	21	18	28	31	29	30
自殺企図者 (保護取扱)	男	15	18	13	4	18	17	20	24	27	38
	女	34	15	11	12	11	15	28	24	23	24
	計	49	33	24	16	29	32	48	48	50	62

資料02 東尋坊の年別・年齢別・性別の自殺者数・自殺前保護者数：
 (1997年～2001年、5年間の福井県三国警察署統計)

区分		年代別	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70以上	不詳	計	
H 9	自殺者 (変死取扱)	男		1		1	1	1	1	1	6	
		女			3	1	3	3		2	12	
		計		1	3	2	4	4	1	3	18	
	自殺企図者 (保護取扱)	男	2	3		2	5	1	4			17
		女	1	2	3	4	3	1	1			15
		計	3	5	3	6	8	2	5			32
	合計		3	6	6	8	12	6	6	6	3	50
H10	自殺者 (変死取扱)	男		1	1	1	3	3	1	5	15	
		女				3	4	2	2	2	13	
		計		1	1	4	7	5	3	7	28	
	自殺企図者 (保護取扱)	男		3	5	2	12	4	2			28
		女	1	6	3	4	5		1			20
		計	1	9	8	6	17	4	3			48
	合計		1	10	9	10	24	9	6	7	7	76
H11	自殺者 (変死取扱)	男		3	2	5	4	5		2	21	
		女				2	1	5	1	1	10	
		計		3	2	7	5	10	1	3	31	
	自殺企図者 (保護取扱)	男	2	6	8	1	5	2				24
		女		6	4	6	5	1	2			24
		計	2	12	12	7	10	3	2			48
	合計		2	15	14	14	15	13	3	3	3	79
H12	自殺者 (変死取扱)	男		2	3	1	10	1		1	18	
		女		2	1	2	1	2	1	2	11	
		計		4	4	3	11	3	1	3	29	
	自殺企図者 (保護取扱)	男	1	3	7	5	7	2	2			27
		女	1	7	3	3	3	5	1			23
		計	2	10	10	8	10	7	3			50
	合計		2	14	14	11	21	10	4	4	3	79
H13	自殺者 (変死取扱)	男		2	2	2	3	2	5	2	18	
		女			1	2	1	1	4	3	12	
		計		2	3	4	4	3	9	5	30	
	自殺企図者 (保護取扱)	男	1	9	5	3	15	3	2			38
		女		7	4	4	3	2	4			24
		計	1	16	9	7	18	5	6			62
	合計		1	18	12	11	22	8	15	5	5	92

資料03 東尋坊の年別・月別・性別の自殺者数・自殺前保護者数：
(1997年～2001年、5年間の福井県三国警察署統計)

区分	月別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
	H9	男	1			2	3	1	2	4	2		1	1
女				1	3	2	1	1	1	3		1	1	14
計		1		1	5	5	2	3	5	5		2	2	31
H10	男		1	1	4	4		2	5	4	4	1	2	28
	女			3	4	2			5	1	2	2	1	20
	計		1	4	8	6		2	10	5	6	3	3	48
H11	男		1	1	2	7	1	3		4	5			24
	女	1	1	3	4	3	3	3		1	2	2	1	24
	計	1	2	4	6	10	4	6		5	7	2	1	48
H12	男	4	1	2	3	2	3	3	5	2			2	27
	女	1	3		1	1	3	4	3	2	2	2	1	23
	計	5	4	2	4	3	6	7	8	4	2	2	3	50
H13	男		3		2	3	10	4	4		5	4	3	38
	女	2	1		2		2	5	4	3	3	1	1	24
	計	2	4		4	3	12	9	8	3	8	5	4	62
合計	男	5	6	4	13	19	15	14	18	12	14	6	8	134
	女	4	5	7	14	8	9	13	13	10	9	8	5	105
月別合計		9	11	11	27	27	24	27	31	22	23	14	13	239
月別平均		1.8	2.2	2.2	5.4	5.4	4.8	5.4	6.2	4.4	4.6	2.8	2.6	3.98

資料04 東尋坊の発見時間帯別・自殺前保護者数：

(1997年～2001年、5年間の福井県三国警察署統計)

時間帯	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時	0～2時	2～4時	4～6時	合計
H 9	2	1	4	2	5	4	2	5	4	2			31
H 10	4	3	2	4	2	8	11	7	4	3			48
H 11	2	5	4	3	9	2	3	10	6	3	1		48
H 12	5	1	7	3	2	5	5	7	5	7	2	1	50
H 13	2	7	4	1	5	11	8	12	6	1	3	2	62
合計	15	17	21	13	23	30	29	41	25	16	6	3	

資料05 東尋坊の曜日別・自殺前保護者数：

(1997年～2001年、5年間の福井県三国警察署統計)

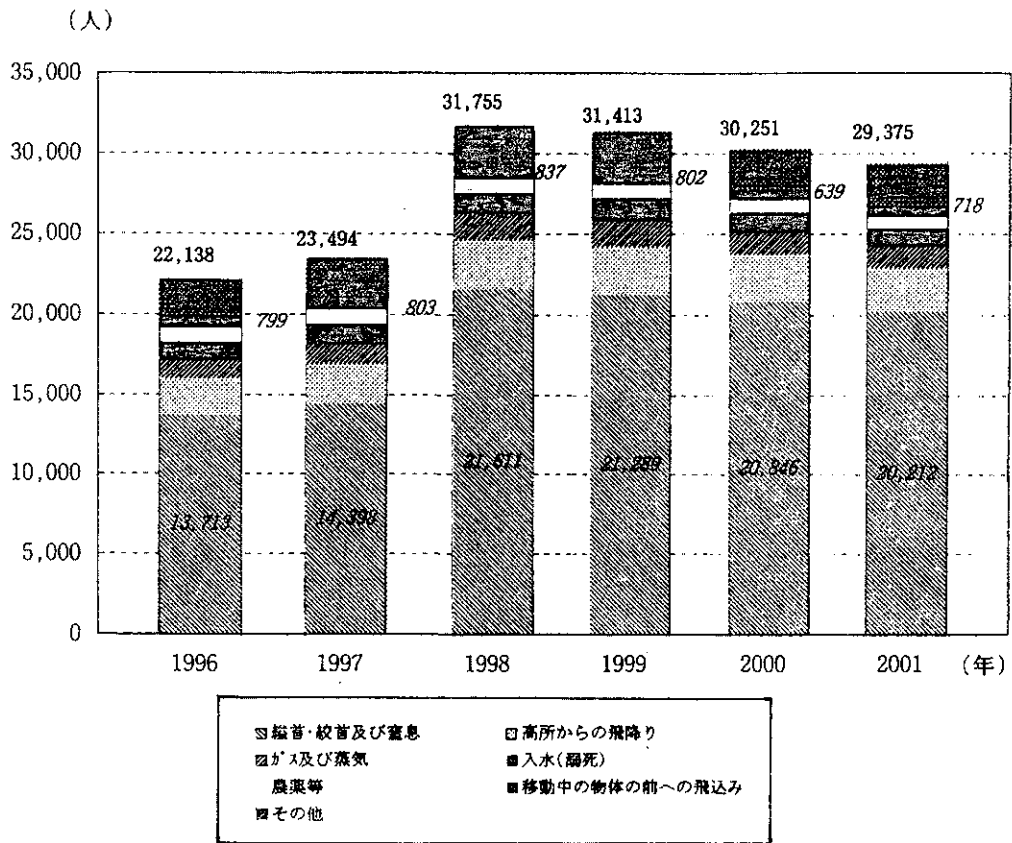
曜日別	日	月	火	水	木	金	土	合計
H 9	1	7	3	6	11	2	1	31
H 10	7	6	7	11	5	6	6	48
H 11	4	8	5	12	6	8	5	48
H 12	4	11	7	6	6	9	7	50
H 13	9	6	16	7	5	11	8	62
合計	25	38	38	42	33	36	27	239

資料06 足摺岬の年別の自殺者数・自殺前保護者数：

(1993年～2002年、10年間の高知県清水警察署統計)

年 度：	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
自殺者数：	01	04	05	01	02	04	02
保護者数：	-	-	-	-	-	-	-
年 度：	2000	2001	2002				
自殺者数：	05	02	00				
保護者数：	03	07	03				

資料07 年度別・手段別の全国自殺死亡者数：
 (1996年～2001年の厚生労働省統計よりJR東日本作成)

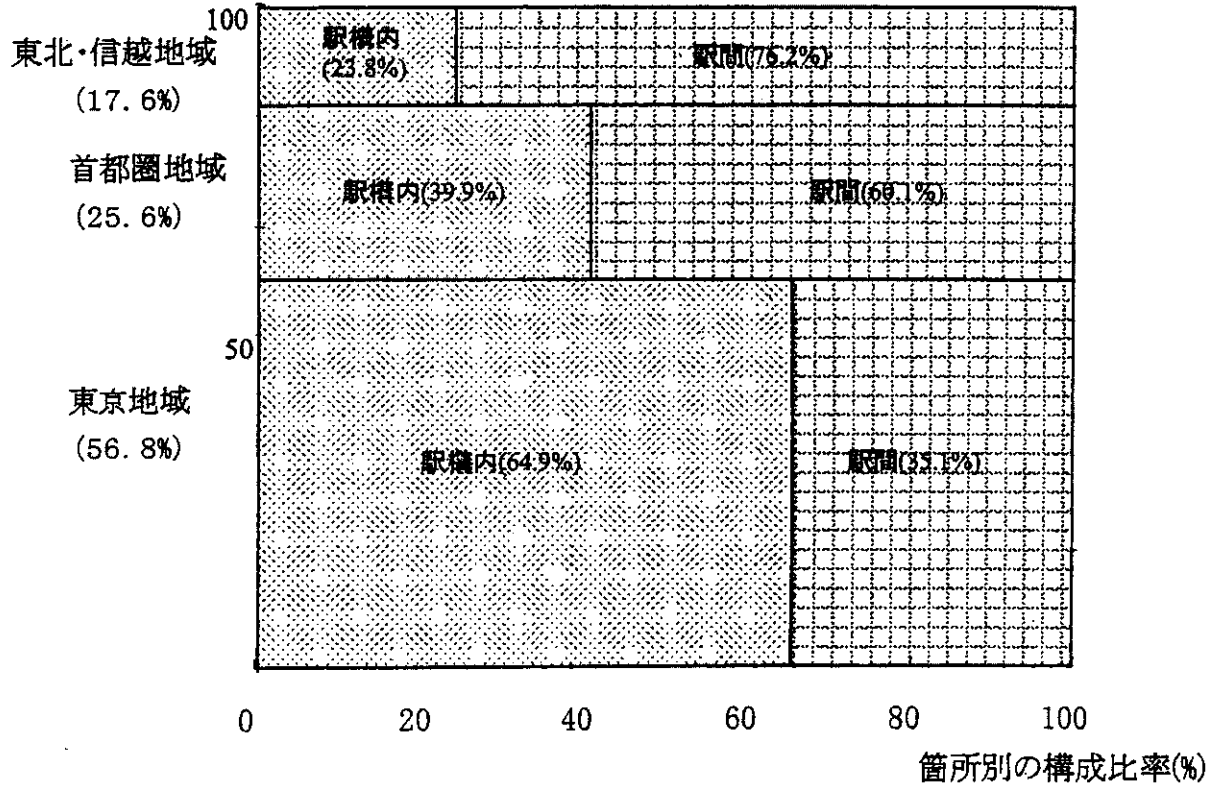


資料08 JR東日本管内の年度別鉄道飛び込み自殺数：
 (1987年～1997年、11年間のJR東日本統計による)

年 度：	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
自殺者数：	365	422	333	334	319	330	303
年 度：	1994	1995	1996	1997			
自殺者数：	327	326	350	311			

資料9 地域別駅構内・駅間別、鉄道飛び込み自殺数：
 (JR東日本の1987年～1997年の3720件の統計より)

地域別の構成比率(%)



資料10 年度別、駅構内・駅間別の鉄道飛び込み自殺数：
(JR東日本の1997年～2001年の統計より)

