

レールに身体を横たえて

—— 鉄道自殺の技術論 ——

瀬戸口 明 久*

1. 日常に組み込まれる想定外

1876年7月31日午後2時25分、神戸発大阪行きの汽車が、芦屋川の下を通る河底トンネルに入ろうとしていた。そのときひとりの男が飛び出してきて、線路の上に倒れ込んだ。機関士はすぐに警笛を鳴らしてブレーキをかけたが停止することができず、男は轢かれてしまった。数日後の新聞によれば、事件の詳細は以下の通りである。

此ほど外の新聞にも出ました神戸にて蒸気車にひかれて死だものは、年が三十位で総がみ総身〔原文ママ〕には繡刺いれずみがあり人足体にて、蘆屋川の手前まで車が来ると隠れて居て線路へかけ出して倒れる。蒸気車は直すぐに止かね、夫それといふうち首は二三間ほど飛び太股も二の腕もきれぎれに成り、体は五ツに切れて仕舞たゆゑ、直ちきに車を止め車長其外にて取敢ず死骸は住吉の駅長へ預け、夫より大坂へ着し、直に鉄道権頭始め夫々出張して調られると、蘆屋川辺に兼て忍んで居たやうすにて小石を石塔のやうに積だ所もあり、浜の方に建築残りの品がある中には傘、風呂敷、紙入、財布、数珠などが有って全く死ぬ覚悟で有ったといふが、どこの者だか知れず死骸は兵庫県へ引渡されました¹⁾。

ここから見て取れるのは、まったく想定していなかった事態に慌てふためく鉄道関係者の姿である。当時、工部省鉄道寮は関西に鉄道を敷設するため、一時的に東京から大阪に移転していた。事件の情報が大阪に伝えられると、ただちに鉄道権頭の太田資政が現場に急行して調査にあたった。太田によれば、周辺の住民に尋ねても男に見覚えがある者はおらず、おそらく自活できなくなった「無産ノ飄民」が故意に汽車に轢かれたのだらうということになった²⁾。こ

* せとぐち あきひさ 京都大学人文科学研究所

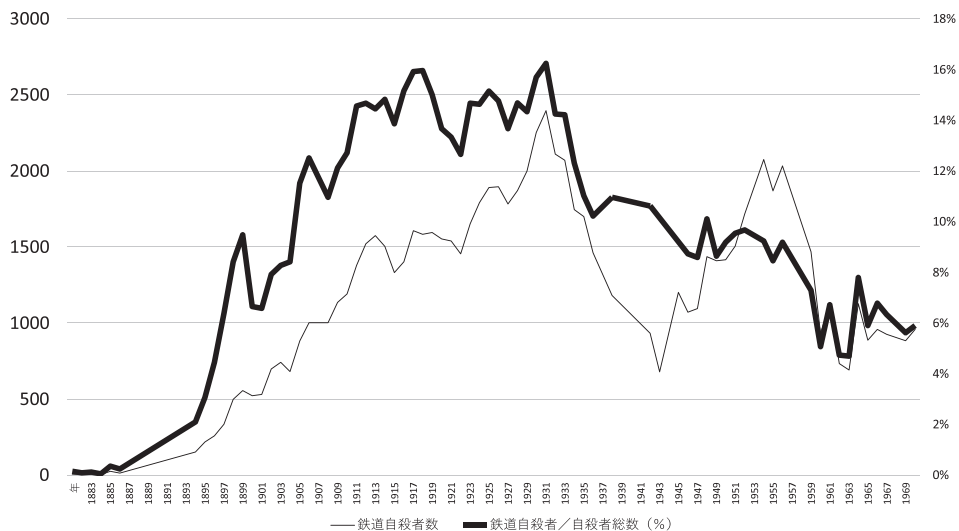
れは日本における最初の鉄道自殺である。

そもそも鉄道は、人間や物資を輸送するために建設された技術である。それを自殺の手段として利用する人間の登場は、社会にとって思いもよらない出来事だった。それに対して現代においては、鉄道自殺は何ら想定外の事態ではない。近年の日本における鉄道自殺者数は、年間300人程度と推定され、その大半は鉄道が発達した大都市で発生している³⁾。つまり都市圏で生活する人々にとっては、鉄道自殺と出会うことは決して珍しいことではない。鉄道自殺が発生すると、ただちに事後処理が開始される。鉄道会社は乗客に「人身事故」が発生したことを知らせ、代替輸送手段を確保する。乗客たちは鉄道の運行が再開されるのを待つか、別の交通手段に乗り換える。彼らは「人身事故」がおそらく自殺を意味していることをどこかで感じ取っている。だがそのことを気に留める者はほとんどいない。このように現代において鉄道自殺とは、社会的に許容されてはいないが受容されている事態である⁴⁾。そのような事態が発生したとしても、日常を速やかに回復する準備が整えられている。現代の鉄道自殺は、私たちが生きる日常の世界の一部として組み込まれているのである。

本稿は、鉄道自殺という想定外の事態が、いかにして日常に吸収されたのか、歴史的な経緯を明らかにする⁵⁾。そこから考えたいのは、技術とは何かという問いである。私たちはしばしば、技術とは人間が目的をもって利用する道具のようなものとして理解している。たとえば鉄道は、移動のための手段であり、それを自殺の手段として用いるのは一般には誤用とされる。だが果たしてそうなのか。技術とは、単一的手段として切り離すことができるものではない。それはさまざまな技術が複合的に組み合わせあって初めて機能するものである。さらにそこには人間自身も組み込まれている。そこで人間は、さまざまな技術に適合するように身体を動かすことで、初めて自らの目的を達成することができる。つまり現代社会においては、巨大な技術複合体が人間を包みこむ環境となっているのである。

このような技術観を提示した論者として、文明史的観点から技術史を論じたルイス・マンフォードがいる。マンフォードは『技術と文明』（1934年）において、現代の技術文明の起原は鉱山にあるという⁶⁾。そこはさまざまな技術の複合体によって形成される人工環境である。真っ暗闇のなかでの人工的な光、機械式時計によってつくられる時間、新鮮な空気を送り込む換気システム、掘り出された鉱物や石炭を運び出す列車などである。産業社会とは、鉱山の地下につくりあげられた人工環境を地上に再現したものにはかならない。そしてイギリスで最初に生まれた鉄道は、そもそもは鉱山から石炭を搬出して輸送するために建設されたものだったのである。以下では、こうして生まれた鉄道が日本に導入されて国土を覆いつくし、そこに生きる人間を包みこむことによって、巨大な人工環境がつくりあげられるまでの過程をあつかう。その過程を通して鉄道自殺のあり方がいかに変容し、想定外の事態がいかにして日常に組み込まれていったのかを明らかにしたい。

日本における鉄道自殺の歴史には、おおむね三つの段階を見出すことができる。それは鉄道の草創期から記録されている膨大な統計によって明らかになる（図1）。鉄道という技術複合体において、統計は重要な構成要素のひとつである。そこでは営業距離、乗客数、運賃収益、そして事故件数といったあらゆるデータが記録されている。それによれば次のようなことがわかる。まず鉄道自殺者数には、自殺者数全体の増減に対応する二つのピークがある（図1細線）。その要因には複雑な社会的背景があると考えられるので、ここでは問わない。問題にしたいのは、全自殺者数に占める鉄道自殺者の割合である（図1太線）。そこには明らかに、誕生期、流行期、衰退期という三つの位相を見出すことができる。まず、1876年の最初の鉄道自殺から10年ほどは、鉄道自殺者数は年間数十人程度にとどまっている。だが1890年代以降は急増し、1900年代には鉄道自殺は毎年1000人以上が実行するさわめて一般的な自殺手段となる。その結果、1910年代には全自殺者の約15%を鉄道自殺者がしめるようになった。さらに1930年代になると、鉄道自殺は急激に減少していく。とりわけ全自殺者にしめる鉄道自殺者の割合は、現在にいたるまでほぼ一貫して減少している。これら三つの段階で鉄道自殺の名称も、それぞれ「鉄道往生」「轢死」「飛び込み自殺」と変わっていった⁷⁾。以下ではその過程を見ていこう。



1882-1887 年は『日本帝国第八統計年鑑』、1893-1907 年は『鉄道局年報』、1909-1915 年は『日本帝国統計年鑑』、1916-1936 年は『鉄道統計資料』、1937、1939 年は『鉄道統計』、1943、44 年は『国有鉄道陸運統計』、1946-1971 年（1958、1959 年欠）は『鉄道統計年報』による。全自殺者数は厚生労働省大臣官房統計情報部人口動態・保健統計課『自殺死亡統計の概況』（<https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/tokusyuu/suicide04/index.html>）による。数字は死亡者のみで未遂は含まない。1893-94 年、1916 年以降の鉄道自殺者数は国有鉄道のための統計。

図1 日本における鉄道自殺者数推移

2. 移動と自殺のテクノロジー——「鉄道往生」の誕生

1872年5月7日、工部省鉄道寮が運行する列車が、品川と横浜間での仮営業を開始した。同年9月12日には新橋横浜間を53分で結ぶ鉄道が正式に開業する。さらに1874年5月11日からは、関西でも大阪と神戸を結ぶ鉄道が営業をはじめた。このことは単に新しい移動手段が登場したということの意味しているわけではない。鉄道は車両を移動させる動力だけから構成される技術ではない。それはさまざまな技術から構成される複合体である。

歴史家のヴォルフガング・シベルブッシュは、鉄道は「機械のアンサンブル」であると述べている⁸⁾。まずそれは、車両とレールが一体化した技術である。鉄道では摩擦を最小限にするため、あらかじめ鋼鉄製のレールを敷設することが選択されている。可能な限り水平にレールを敷くため、山にはトンネルが穿たれ、川には鉄橋が架けられる。また路線はなるべくカーブが少ない直線状でなければならない。そのためそれまでの街道から離れた場所に、唐突にレールが敷かれていくことになる⁹⁾。つまり鉄道は、自然を切り開き、既存の交通システムとは異なる新たな人工環境を構築するものだったのである。それだけではない。鉄道はいくつもの車両に大量の乗客を詰めこんで輸送する交通システムである。そこではあらかじめ決まった時刻に列車を運行させなければならない。そのため鉄道の利用者たちは時計を身につけ、分単位の時間を意識しながら行動する必要がある。これはそれまで不定時法にしたがって生活してきた日本人々にとってまったく新しい時間感覚であった¹⁰⁾。このように鉄道を移動手段として利用するということは、さまざまな機械から構成される新しい人工環境に自らを組み込むことを意味していた。つまり人間自身も「機械のアンサンブル」に参加する必要があったのである。

当時の人々は、徒歩の時代には考えられなかったスピードで都市間を往復する機械に速やかに適応していった。たとえば1874年10月の1ヶ月間の鉄道利用者は、15万6567人だった。一日あたりの乗客は5000人ほどだったということになる¹¹⁾。だがこの新しい人工環境を生きる人々は、当時の社会の全体から見ればきわめて少数派であった。鉄道が走っているのは、東京横浜間や京阪神の一部の都市間に限られていた。また沿線に住む者たちにとっても、鉄道は決して日常的に利用するものではなかった。むしろレールの両側に住む大部分の人々にとって、鉄道はそれまでの生活に突然乱入してきた巨大な異物だったに違いない。鉄道の速度は乗客にとって新しかっただけでなく、レールの周辺に生活する者たちにとっても経験したことのないものだった。そのため列車が近づいているにもかかわらず気にせず線路を横切ったり、警笛を鳴らしても線路から立ち去ろうとしない者たちが少なくなかった。これに対して東京府は、「汽車の迅速なるは人民熟知」のはずなのに、線路内に立ち入って轢かれるものが少なくないとして、そのような行為をしないように厳しく求める通達を出している¹²⁾。汽車への投石、線路への置石、信号機の破損なども後を絶たない¹³⁾。つまり鉄道がつくる時間を共有し、鉄道が

つくる人工環境のなかを生きる者は、当時の社会のほんの一部にすぎなかったのである。ほとんどの人々は、依然として徒歩の世界を生きていた。彼らにとって鉄道は移動の手段というよりも、自分たちが生活する環境をものすごい速さで走り抜ける巨大な鉄の塊だったのである。冒頭で見た「無産ノ飄民」もまた、徒歩の世界に生きる者のひとりだったのは間違いない。鉄道自殺とは、決して鉄道に乗ることがない者が編み出した、もうひとつの利用方法だったのである。

神戸の事件からわずか一ヶ月後、二人目の鉄道自殺者があらわれる。9月2日午後7時30分に新橋を出発した横浜行きの汽車が神奈川県子安村を通りがかったとき、車輪に何かが当たる音がした。だが汽車は止まらず、運転手は守線手に声をかけてその場を通り過ぎた。守線手が現場に行って調べてみると、30歳ぐらいの男が胴体を真つ二つに轢き切られている。死体は全裸で衣類は十間ほど離れたところに脱ぎ捨てられていた。おそらく死ぬ覚悟で線路上に横たわっていたのだらうということになった。その後の新聞記事によれば、この男はその日の午後5時頃、鶴見駅前の茶店で休んでいた人物と思われる。妻に先立たれ、子ども3人を親類に預けて上京したが、思うように稼げないので帰郷すると話していたという。続いて記事は「此ごろは妙な一ツの死にやうが始まりました」と述べ、新しい自殺のテクノロジーの登場を驚きをもって受け止めている¹⁴⁾。

神奈川の自殺者が、神戸の事例を知っていたかどうかはわからない。だがこのときの新聞に「神戸の鑛道に桶を作りしより斯かる死に方が世上に現出せし」とあるように、すでに鉄道自殺というものがあることは広く知られていた¹⁵⁾。またこのような自殺方法があることは、徒歩の世界のネットワークを通じて鉄道から遠く離れた地域にまで広まっていく¹⁶⁾。その一例を見てみよう。1879年4月29日、東京の金杉橋にほど近い東海道線の線路内で、ひとりの少年が臥して念仏を唱えているところを発見され保護された。倉吉というその13歳の少年は、多摩の寺の小僧だったが、住職にひどいあつかいを受けるので寺を出てさまよい歩いていたという。東京で出会った男が親切にしてくれて芝新網町の安宿を紹介してくれた。だが翌朝になると男の姿はなく、衣類がなくなっていて身につけていた襦袢一枚と股引一つしか残っていない。途方に暮れていっそ死のうと金杉橋から川に入ったが、引き潮で死にきれない。そこで「兼ねて村の人の話しに聞いた鉄道往生を遂げやう」と思って線路の横に寝ていたという¹⁷⁾。最初の鉄道自殺からわずか3年後には、鉄道が走っていない地域の少年ですら、そのような自殺手段があることを知っていたのである。

さらに注目すべきは、ここで「鉄道往生」という言葉が使われていることである。神戸や神奈川で最初に起こったとき、それは言葉にしがたい奇妙な出来事として受け止められていた。だがそれからわずか数年後には、「此のごろ流行の鉄道往生」と言われるほど、鉄道自殺は意外な出来事ではなくなっている¹⁸⁾。このことは重要な意味を持つ。「鉄道往生」という用語が

できることによって、それが自殺手段のひとつであることが浸透していく。「自殺」という言葉は、この時期にはそれほど一般的ではなかった。明治初期の公文書では、鉄道自殺は「自死」としてあつかわれ、鉄道統計では「投身」のカテゴリーに入れられている¹⁹⁾。それに対して一般の人々は、鉄道自殺のことをあえて「鉄道往生」と呼んだ。「往生」とは、この世ならざる世界へと往くことを意味している²⁰⁾。つまり「鉄道往生」とは、自殺者の目線から語られている言葉なのである。この用語を聞いた者たちは、鉄道が走っている場所まで歩いて行き、線路の上に身体を横たえ、往生という行為を遂げる。それは移動手段としての鉄道に乗る人々とは異なる世界に生きる者たちの、もうひとつの鉄道の利用方法だったのである。

3. 都市のなかの二つの世界——「轢死」の波紋

1908年9月23日、ある新聞小説に鉄道自殺の場面が登場する。『東京朝日新聞』に連載されていた夏目漱石の『三四郎』である。熊本高等学校を卒業した三四郎は、大学に進学するため汽車に乗って上京する。そこで三四郎は、理科大学で物理学を研究する野々宮宗八という人物と出会う。ある日、野々宮は入院する妹の病院に泊まることになったため、三四郎は留守宅を預かって一晩を過ごす。野々宮の自宅は東京郊外の大久保にあり、すぐ近くを甲武線（のちの中央本線）が走っていた。そこで三四郎は、鉄道自殺の現場に遭遇する。

宵の口ではあるが、場所が場所だけにしんとしている。庭の先で虫の音^ねがする。ひとり
で坐っていると、淋^{さみ}しい秋の初である。その時遠い所で誰か、

「ああああ、もう少しの間だ」

と云う声がした。方角は家の裏手のようにも思えるが、遠いので確^{しつ}かりとはわからなかった。また方角を聞き分ける暇もないうちに済んでしまった。けれども三四郎の耳には明らかにこの一句が、凡^{すべ}てに捨てられた人の、凡^{ひとりごと}てから返事を予期しない、真実の独白と聞こえた。三四郎は気味が悪くなった。ところへ又汽車が遠くから響いて来た。その音が次第に近づいて孟宗藪の下を通るときには、前の列車よりも倍も高い音を立てて過ぎ去った。座敷の微震がやむまでは茫然^{ぼうぜん}としていた三四郎は、石火^ごの如く、先刻^{さつき}の嘆声と今の列車の響とを、一種の因果で結びつけた。そうして、ぎくんと飛び上がった。その因果は恐るべきものである²¹⁾。

しばらくすると、停車場の方から提灯を持った男たちが近づいてくる。誰かが「轢死^{れきし}じゃな

いですか」と声を上げる。そこで三四郎が見たのは、「右の肩から乳の下を腰の上まで」引きちぎられ、上半身だけ置き去りにされた若い女の死体だった。「顔は無創^{むきず}」だった。三四郎は「慾^{よく}も得もいらない程」の怖さを感じる。

この時期、鉄道は人間の移動手段としてきわめて一般的な技術になっていた。ほぼ全国にレールが張り巡らされ、三四郎が進学で上京したように、長距離を鉄道で移動することも珍しくなくなった。さらに東京や大阪のような大都市では、郊外の都市化とともに、通勤や通学のために毎日鉄道を利用する人々も増えていく。三四郎の友人の野々宮も、甲武線に乗って郊外から本郷の理科大学まで通勤している。東京の都心部では路面電車が張り巡らされ、すでに朝夕の時間帯は混雑が見られるようになっていた²²⁾。人々は毎朝、電車や汽車に吸い込まれ、遠く離れた職場や学校へと運ばれていく。鉄道がつくる人工環境を生きる人間たちは、鉄道がつくる時間にあわせて行動せざるをえない。つまりこの時期の鉄道は、都市の人々が生きるリズムをつくりあげる機械となっていたのである。

その一方で、自殺手段として鉄道を利用する者たちも、明治初期とは比較にならないくらい増加している。草創期の鉄道では年間数十人にとどまっていた自殺者数は、1907年には年間1000人を越える（図1）。1910年度の『帝国統計年鑑』によれば、全国の自殺者は1万783人で、そのうちもっとも多い自殺手段は縊死の5585人、続いて入水が2940人、鉄道はそれに続く1146人で全体の約10%に相当している。都市部では鉄道自殺の割合はさらに高くなり、同年の東京府内では、自殺者全体695人の約20%にあたる144人が鉄道を利用している²³⁾。このころの東京は、現在と同じくらいか、もしくはそれ以上に鉄道自殺に遭遇する機会にあふれた都市だったのである。漱石もまた、身近な鉄道自殺を直接に目撃したか、もしくは新聞などで詳しく読んで、この場面を書いたのだろう。

ここで描写されている鉄道自殺には、当時はきわめて一般的だったが現在とは大きく異なる点が二つ見出される。まずひとつは、列車が止まることなく走りすぎていることである。これは汽車が人を轢いたことに気づかずに走り去っているわけではない。むしろ気づいていたからこそ、「倍も高い音」を立てて走り抜け、次の停車場に知らせようとしているのである。このような光景は、当時の鉄道においてはきわめて一般的に見られるものであった。新橋駅員の甲斐園治という人物は、この時期の鉄道職員による鉄道自殺の取り扱いを厳しく批判する文章を書いている。それによると、鉄道は「輕便無痛二十世紀文明の殺人器」とまで呼ばれて、自殺者たちを引き寄せてしまっている。一方、鉄道事業者も、自殺者たちをきわめて粗雑にあつかっている。甲斐によれば、鉄道の機関手は人を轢いても「エンジンに何らの反動なし」として「平気で列車を進行せしめて」いる。そのため放置された死体を後続の列車がふたたび轢いてしまうこともある。このようなことは「大なる人命観の誤謬」であり、正されなければならないと甲斐は憤る。自殺者と遭遇したときには必ず列車を停止させ、念仏のひとつでも唱えた

上で、「悲哀の汽笛」を鳴らさなければならないと言うのである²⁴⁾。この時期の運転規定によれば、線路上に死傷者を発見した場合、列車を停止させ、保線係を召集して処理に当たらせることが求められていた。だが召集が難しい場合は「臨機相当ノ処分」を取ることが許されており、実際には死体を放置して通過することが多かったのである²⁵⁾。

もうひとつは、漱石が「轢死」という言葉を使っていることである。この用語は、1900年前後から使われるようになった新しい言葉である。ここでは、それまで自殺者の視点から「鉄道往生」と呼ばれていたものが、「轢死」という客観的な用語に転換している²⁶⁾。このことは、自殺者から距離を置いて他者として目撃する視線が生まれたことを意味している。実際にこの時期の都市では、鉄道自殺を目撃することが珍しくなくなっていた。それは都市の住民が行き来する場所でおこなわれ、列車が走り去ったあとには切断された死体が放置される。結果として轢死の現場を目の当たりにした人々は、大きな衝撃を受けることになる。轢死に心を動かされたのは漱石だけではない。当時の人々は、無名の鉄道自殺者のためにしばしば供養塔を建てた。あるいは沿線の寺院で法要がおこなわれたり、駐車場の構内で追悼行事が実施されることさえあった。たとえば1902年7月には、四谷停車場構内に轢死者を供養するための祭壇がもうけられ、僧侶や信徒、轢死者遺族などが参拝した。このときは信濃町八王子間の線路で読経もおこなわれている²⁷⁾。このようにこの時期の「轢死」は、自殺者の内部に閉じられたものではなかった。それは社会に大きな波紋を広げ、人々のあいだに強い感情を巻き起こす出来事だったのである。

ここで重要なことは、鉄道を移動のために利用する人々と、自殺手段として利用する人々のあいだに大きな断絶があったということである。それは鉄道自殺者の内訳を見るとわかる。たとえば1907年の全国の鉄道自殺者1001名のうち、乗客はわずかに5名である。そのほか職員が2名、残る994名は「公衆」である²⁸⁾。つまりこの時期の鉄道自殺は、日常的には汽車に乗らない者が線路内に立ち入り、レールに身体を横たえておこなうものだったのである。もちろん鉄道自殺者は、多様な階層、さまざまな職種から構成される。この時期の新聞では、必ず轢死者の身の上話が詳細に書かれている。そこからは、奉公人に雇い人、会社員、主婦、学生、軍人など、あらゆる人々が、轢死という自殺手段を選んだことがわかる。その理由も精神錯乱、貧困、病気、成績不良などさまざまである。そのほとんどが踏切や沿線から線路に立ち入って、鉄道を自殺手段として用いている。この時期の鉄道自殺は、鉄道がつくる世界に含まれない外部の人々によって遂行されるものだったのである。

それに対して鉄道自殺の現場を目撃する者の多くは、毎日のように列車に乗り込む人々である。それは東京や大阪のような大都市においてのみ見られる現象だった。熊本から上京した三四郎は、まず電車が「ちんちん鳴る」のに驚く。さらにそこに「非常に多くの人間が乗ったり降りたり」するのを見て驚く。それは地方都市にはない風景であり、東京にしかない巨大な機

械がつくる人工環境だった。三四郎は、このような「劇烈な活動そのもの」が「現実世界」であることを痛感する。それまでの地方での自分の生活は「洞が峠で昼寝^{ほら、とうげ ひるね}」をしていたも同然であった²⁹⁾。経験したことのないスピードで動きつづける世界のなかで、三四郎は自分が取り残されたような感覚を持つ。そんなときに目撃した轢死した女は、都市のなかのもうひとつの世界からの訪問者だったのである。だが鉄道自殺という彼らの行為が、一定のリズムで動きつづける鉄道と人間を止めることはない。列車は走り抜け、乗っている人間もいつも通りに目的地に到着する。だが現場に残された轢死体は、都市のなかにもうひとつの世界が存在することを印象づけるものだった。轢死の光景は、それを目撃する人々が生活する日常の世界を激しく揺さぶるものだったのである。

この時期の都市においては、二つの異なる世界が共存していた。この対比を目撃者の視点から書いたのが漱石だとすれば、轢死者の側から描いたのが国木田独歩である。独歩はある日、自宅がある大久保へ帰る途中に「悲惨なる轢死者の最後」を目撃する。衝撃を受けた独歩は、自殺者の最後の数日を小説「窮死」（1907年）として書き上げた³⁰⁾。その主人公、文公は、子どものときから浮浪生活をつづけ、親兄弟がいるかどうかさえわからない男である。土方や立ちん坊といった日雇いの労働で生計を立ててきたが、ついに肺病になってしまう。その日、とうとう一文なしになった文公は、泊まることを求めて東京の街をさまよう。そこでは技術を交通手段として用いる者たちと、そうでない者たちの世界との対比が繰り返し述べられる。街には人力車が行き来し、大通りには電車も走っている。だが文公は、そのような世界とは無縁である。九段坂のめし屋で最後の持ち金を使い果たし、飯田町の友達の家まで歩いていく。その翌日、泊めてくれた友達の父親が、土方の現場で車夫^{くるまひき}とけんかになって死んでしまう。その車夫は「車も衣装も立派で、乗せていた客も紳士」であった。友達は文公に銀貨一枚を渡し、その夜は木賃宿に泊まってくれという。

翌朝、新宿赤羽間の線路上に文公の轢死体が発見される。棺桶の到着を待つ巡査と医者が談笑する傍らには、無造作にむしろを掛けられた遺体が放置されている。土手の上からは、子守の娘二人と職人体の男一人が無言で見物している。彼らは文公と同じ世界に生きる人々だろう。日が昇ると見物人が増えてくる。そのなかには学生らしい者も混じっている。だが轢死者と目撃者とのあいだの対比がよりはっきりするのは、その現場を通勤客を乗せた列車が走り抜けるときである。

この時赤羽行きの汽車が朝日をまともに車窓に受けて威勢よく走って来た。そして火夫も運転手も乗客も、みな身を乗り出して薦^{こも}のかけてある一物^{いちもの}を見た。³¹⁾

ここにはいつも通り走りつづける鉄道とその利用者たちの世界がある。だがそれだけに、轢

死の光景は、乗客たちが生きる世界の自明性を大きく揺さぶるものとなる。それは彼らが生きる日常を切り裂き、都市のなかのもうひとつの世界を垣間見させる光景だったのである。

4. 都市を機械が飲み込むとき——「飛び込み自殺」の登場

1937年4月13日午前0時25分、東海道線を走っていた貨物列車が岐阜駅近くの踏切で脱線転覆する事故が発生した。原因はひとりの男性の自殺である。この事故で東海道線は上下線ともに完全に不通となった。鉄道局は非常時ダイヤを編成し、迂回輸送や折り返し運転で対応したが、どの列車も20分から2時間ほど遅延せざるをえなかった。翌朝には転覆した列車が撤去され、上り線のみが開通した。それでもダイヤの乱れは止まらない。大阪駅では午後にまで遅れた列車を待つ人々で大混雑した。東京駅では、朝到着するはずだった列車が4時間から5時間遅れて到着し、乗客たちは急行券の払い戻しの列に並んだ。この日の東海道線は、終日大混乱に見まわれたのである³²⁾。

この事例の報道には、前節で見た「轢死」の時代とは大きく異なる特徴が二つある。ひとつは、鉄道自殺によって引き起こされたダイヤの乱れが問題とされていることである。漱石や独歩の時代の新聞では、轢死者の身の上が詳細に語られていた。また、列車の多くは走り去ってしまうので、ダイヤが乱れることはほとんどなかった。それに対して岐阜の事例では、少なくとも大手各紙は、自殺者の経歴について一切触れていない。さらにもうひとつの違いは、「轢死」という用語がほとんど使われていないことである。いずれの記事でも、この日に起こった出来事を「飛び込み自殺」という言葉で表現している。これら二つの特徴は、1900年代から30年代にかけて、鉄道と人間の関係が大きく変容したことを反映したものである。

その変化とは、鉄道がつくる世界が都市に生活する人々のほとんどすべてを飲み込みつくしたという事態である。とりわけ東京をはじめとする大都市では、社会の構成員の大部分が、電車に乗って通勤通学するようになっていた。毎日、膨大な数の人間が、列車に詰めこまれて運ばれていく。その結果、大都市の鉄道はきわめて稠密な運行を強いられるようになる。たとえば東京品川間は、1909年には平均して15分間隔で列車が走っていた。それが1926年には2分半間隔での運行になっている。同じく東京中野間は、1906年の6分間隔から、1924年には3分間隔になった³³⁾。それとともに列車の定時運行が厳格に求められるようになる。わずかな時間でも遅れてしまうと後続の列車に影響を及ぼし、大量の乗客がホームにあふれてしまうことになるからである。

列車の定時運行は、機械と人間の両方から構成される複合的な技術である。大量輸送を可能にするのは、輸送量を増やすための車両の連結、速度を出すための電化、乗客の乗降を速やかにするための自動ドアなど多様な技術である³⁴⁾。これらの新たに導入された機械に加えて、そ

れらを操作する人間の動作についても新しい技術が開発されるようになる。歴史学者の竹村民郎は、科学的管理法の導入こそが、この時期の国鉄の定時運行を可能にしたという。国鉄は1920年代の自動連結器の導入時に「タイム・スタディ、モーション・スタディ」を持ち込み、最短の時間で連結器の付け替えを可能にする技術を労働者のあいだに浸透させたのである³⁵⁾。

このような大量輸送を可能にするための身体技術を身につけたのは、鉄道労働者だけではない。乗客もまた、最短の時間で乗り降りする技術を身につけていく。国鉄は1925年3月に「降り方を先に、乗降り御順に」という公告文を出し、マナーを身につけることを乗客に求めるようになった。1926年6月には、実際に鉄道教習所の生徒295名を使って乗降実験をおこない、停車に要する時間を計測している³⁶⁾。こうして乗客もまた、科学的管理法にもとづく新たな身体技法を暗黙のうちに身につけていったのである。こうして1920年代の都市の人々は、鉄道がつくる新しい人工環境に身体をあわせて生活するようになった³⁷⁾。そこに生きる人々は鉄道のリズムに適応した身体操作をつくりあげ、稠密な運行を繰り返す「機械のアンサンブル」に参加したのである。

このように都市の人々のほとんどすべてが鉄道に飲み込まれた結果、鉄道自殺の意味は「轢死」の時代から大きく変容していく。まず、列車の運行がきわめて稠密になったことによって、鉄道自殺者は周辺を走行するすべての列車に大きな影響を及ぼすようになる。轢死の時代には、自殺者を轢いた列車が走り去ったあとに、次の列車が来るまでに死体の処理をすればよかった。だがわずかに数分間隔で列車が運行するようになると、付近を走行している列車はすべて停止せざるをえない。その影響は遠く離れた場所を走っている列車にまでも波及することになる。その結果、この時期の鉄道自殺の報道では、自殺者の身の上よりも鉄道運行の混乱の方が大きく取り扱われるようになる。

たとえば1939年3月15日付の『東京朝日新聞』は、「投身女で不通一時間半 ラッシュ・アワーの省線大混雑」の見出しのもと、前日夕方に起きた鉄道自殺について報道している³⁸⁾。それによると、山手線有楽町駅に内回り電車が入ってきたとき、ホームから「飛び込み自殺」を試みた女がいた。女は電車の下敷きにはなったが、生命に支障はなかった。だが足を車輪に挟まれていたため、車体を動かすことができない。そこで車体をジャッキで押し上げて救出するのに一時間半を要したことが報じられている。乗客たちは停車した列車に閉じ込められ、いつになったら電車が動くかも知らされず、「その不親切さに非難がうがう」であった。ここで自殺者の経歴については簡単に触れられているだけで、おもに問題とされているのは鉄道が止まって多くの乗客が影響を受けたことである。

さらにここでも「飛び込み自殺」と書かれているように、この時期には「轢死」という用語がほとんど使われなくなる。「飛び込み自殺」は1920年代以降に見られるようになる現象である。その一例を見てみよう。1928年8月7日午後9時23分ごろ、熱海発の列車が東京駅のホーム

に到着した。すると待合室にいた女性が突然走り出し、列車に目がけて「飛び込み自殺」を遂げた。女性は市内の女中で、原因は「ヒステリー」とされた。この事件を伝える新聞記事には「東京駅で初めて飛び込み自殺」という見出しがあげられている³⁹⁾。つまり駅構内での鉄道自殺は、この時期に登場した新しい事態だった。これらの自殺者たちは、かつての轢死者たちとは大きく異なる人々である。彼らは切符を購入して駅の構内に入り、そこで突発的に列車に向かって飛び込んでいる。つまり彼らは、かつての轢死者のように鉄道の外部から立ち入って線路の上に横たわったのではなく、乗客として鉄道の内部に入った人々だったのである。この時代の鉄道がつくる人工環境は、都市に生きる住民のほとんどすべてを飲み込みつくしていた。そのとき鉄道自殺は、外部の世界から波紋を広げる「轢死」ではなく、鉄道の世界の内部に生きる個人が精神の不調によって遂行する「自殺」となったのである。

この時点で日本に鉄道が生まれてから50年ほどが経っている。新橋横浜間、京都神戸間という短い区間からはじまった鉄道は、国土のいたるところにレールを張り巡らせ、日本中に生活する人々を飲み込んでいった。毎日毎日、膨大な数の人間が列車に積み込まれ、徒歩の時代には考えられなかったスピードで遠く離れた場所まで運ばれていく。とりわけ都市の鉄道は、わずかな停止でも交通システム全体が麻痺してしまうほど稠密になっていた。輸送量が限界まで増大していたのは都市だけではない。都市と都市のあいだを結ぶレールの上でも、人間と物資の輸送量が増加していく。たとえば東海道線の場合には、開通した1889年の時点では、東京から関西まで直通する列車は1日わずか2本、新橋横浜間や京都神戸間のような都市部でも1時間に1、2本しか列車は運行していない⁴⁰⁾。それが1930年には、東京神戸間をおよそ9時間で結ぶ特急「燕」が運行を開始した。さらに1930年代末になると、軍事物資の輸送も加わって、東海道線はきわめて稠密なスケジュールで運行するようになる⁴¹⁾。岐阜で鉄道自殺を遂行した男が東海道全線を止めてしまったのは、このような時期のことだったのである。

新聞各紙が東海道線の大混乱を報じるなかで、地元の『岐阜日日新聞』だけが、自殺者の身元について詳しく紹介している。自殺者は、名古屋に住む24歳のボール箱製造職人だった。「小学校を優等で卒業した秀才」だったが、思想運動に関係して警察の要視察人となっていた。最近では思想的に行きづまって日夜煩悶していたという。そこでは父親の次のような言葉が紹介されている。

こんな大事を惹き起し世間へ対してなんとも申訳ありません。男手一つで我儘に育て、来ましたのでたう——こんなことになつてしまひました。⁴²⁾

こうして鉄道自殺は、社会に混乱を巻き起こす謝罪すべき行為と見なされるようになった。それは自殺者が自らの責任でおこなう行為であり、それによる交通システムの攪乱は可能な限

り速やかに回復されなければならない。この記事も、事故の20時間後に復旧工事が完了し、列車が「平常通り運転を開始した」と結んでいる。

5. 鉄道自殺の現在

交通システムは、さまざまな技術が組み合わさることによって初めて作動する技術複合体である。徒歩のような身体技術でさえ、履物や杖、街道や宿場町のような人工物が存在することによって初めて移動手段として成立する。一方、鉄道のようなおもに工業技術によって構成される技術においても、乗客の乗降などの身体技術や時間感覚のような人間の心理が組み込まれている。このように交通システムは、その内部に人間を包みこみ、そこに組み込まれた人間たちが生きる環境そのものをつくりあげているのである。

日本における鉄道自殺の歴史は、鉄道がつくる世界がいかにして国土を覆いつくし、人々を飲み込んでいったのかを示している。鉄道の草創期においては、それを乗り物として利用するのは社会のほんの一部の人々だった。この時期の「鉄道往生」は、徒歩の世界に生きる人々が編み出したもうひとつの鉄道の利用方法だった。多くの人々が日常的に鉄道を利用するようになった1900年代に登場した「轢死」は、都市に生きる人々にもうひとつの世界を見せつける出来事だった。それは交通システムを攪乱することはなかったが、鉄道がつくる日常の世界を生きる人々に大きな衝撃を与えるものだったのである。1930年代以降、「飛び込み自殺」が登場した時期には、鉄道がつくる世界は社会のほとんどを組み込むようになっていた。鉄道自殺は交通システムを大きく攪乱すると同時に、速やかに復旧されるべき出来事と見なされるようになった。こうして驚くべき想定外の出来事としてはじまった鉄道自殺は、日常の中でしばしば遭遇する小さな攪乱として交通システムの一部に組み込まれたのである。

現在では、鉄道自殺が他者に何らかの感情を巻き起こすことはない。かつてのように外部の世界に生きる人々を想像させることはないし、そもそも自殺者がどういう人物だったか知ることとはできない。彼らは単純に個人的な事情で死んでいく者たちである。だが少なくとも1960年代までは、鉄道自殺には「轢死」の時代のイメージがつきまとっていたようだ。社会学者の加藤秀俊は、1962年に近代日本の自殺の変遷をたどるエッセイを書いている⁴³⁾。そこでは服毒や飛び降り、華嚴の滝や三原山への投身など、さまざまな自殺手段の流行について論じられている。加藤によれば、これらの世間を騒がした自殺手段は、「都市的・インテリ的なスタイル」である。自殺にはそのほかに「庶民的自殺」というものがあり、それは「猫いらず」、「鉄道とびこみ」、「ガス自殺」の三つである。とりわけ鉄道自殺には、「乱れた髪で幼い子どもの手をひき、汽笛をならしてむこうからやってくる夜行列車を待つ貧しい母親のイメージ」があるという。1930年生まれの加藤にとっても、鉄道自殺はもうひとつの世界を強烈に見せつけ

る「轢死」のイメージと深く結びついていたのである。だが現在では、ほとんどの者にとって鉄道自殺は特別なイメージを喚起するものではない。

さらに現在の鉄道は、自殺者たちを交通システムの外部に追いやることで、運行の攪乱を未然に防ごうとしている。2000年代以降、転落事故や飛び込み自殺を予防するため、ホームドアの設置が推進されるようになった。さらには駅構内には自殺防止のポスターを掲示し、心が落ち着くとされる青色蛍光灯がホームを照らしている⁴⁴⁾。かつて「飛び込み自殺」が登場したとき、彼らは都市を覆いつくした交通システムの内部からあらわれた人々であった。だがいまや彼らは、交通システムの外部へと追いやられるべき人々となっている。彼らは排除されるべき攪乱要因であり、もし攪乱を受けてしまったら速やかに日常の運行を回復すべきとされる。そしていつも通りの運行が回復したあとには、彼らの存在は鉄道利用者の記憶から速やかに拭い去られる。私たちの日常の世界は、このようにして維持されているのである。

だが現代においても、彼らの存在がかすかな波紋を引き起こすことがある。漫画家の戸田誠二は、東京に生きる人々を描いた連載『東京メイト』のなかで「飛び込み自殺」と題する作品を発表している⁴⁵⁾。ここに描かれているのは、東京に限らず日本の大都市では誰もが遭遇する出来事である。いつものように通勤電車で運ばれる人々。突然電車が急ブレーキをかけて停止する。足から伝わってくる振動。停止してしばらくすると、「人身事故」があったことがアナウンスされる。続いて次のような独白が語られる。

——足から伝わってきたあなた[を]轢いたときの感覚が
 このところ生きてきて私が一番生を感じた瞬間でした
 …あなたにはもう会えないけど
 一目会ってみたかったです

ここでは車両の上と下に位置する者たちのあいだに、何らかの共鳴が引き起こされている。だがそれは、かつての「轢死」で生じたような、外部の世界の他者を目撃することから起こる波紋ではない。現代の鉄道がつくる人工環境には、もはや外部の世界はない。ここにあるのは、機械を介して伝えられる身体から身体への振動である。それは私たちと同じ世界を生きる者からもたらされるかすかな振動なのである。

本稿は、2015年7月18日に人文研研究班「環世界の人文学」「現代/世界とは何か」合同研究会でおこなった報告をもとにしたものである。

註

- 1) 『読売新聞』1876年8月11日付。句読点を追加してルビは適宜省略した。
- 2) 「芦屋川隧道ニテ変死人ノ儀届」『鉄道寮事務簿』（鉄道博物館蔵）。
- 3) 佐藤裕一『鉄道人身事故データブック』柘植書房新社、2011年、193頁によれば、2002年から2009年のあいだの鉄道自殺者数は2476人と推定される。
- 4) 同様に当初は社会に大きな衝撃を与えたにもかかわらず、現在では日常の中に組み込まれている現象として交通事故がある。交通事故もまた、自動車社会という環境が生まれたことによって新たに登場した現象である。ただし交通事故は意図せざる結果として起こるのに対し、鉄道自殺の場合には、人間の意図した行為が引き起こす出来事である。それにもかかわらず、人間の意図を越えた交通システムの振る舞いが「鉄道自殺」の意味を変容させたことを本稿では論じる。交通事故の日常化については、拙著『災害の環境史——科学技術社会とコロナ禍』ナカニシヤ出版、2024年、第4講を参照。
- 5) 日本の鉄道自殺の歴史についての包括的な先行研究はないが、現在の鉄道システムにおける鉄道自殺については人類学者マイケル・フィッシュによる以下の研究がある。Michael Fisch, “Tokyo’s Commuter Train Suicides and the Society of Emergence,” *Cultural Anthropology*, 28 (2) (2013): 320-43. フィッシュは1990年代にJR東日本が導入した自律分散型運行管理システムATOSについて批判的に分析している。ATOSは飛び込み自殺をはじめとする不測の事態を吸収するレジリエンスを持つシステムとして、サイバネティックスや人工生命の科学知をもとに構築された。だが本稿で示すように、鉄道自殺はすでに1930年代から交通システムの日常の中に組み込まれている。技術複合体としての交通システム自体に攪乱要因を飼い馴らす性質があると見なすのが、本稿の視点である。

また1900年代に鉄道自殺が流行し、衝撃を受けた文学者たちが多くの「轢死小説」を発表したことについては、文学史でたびたび指摘されてきた。たとえば以下を参照。平岡敏夫『日露戦後文学の研究 上巻』有精堂出版、1985年、85-166頁；武田信明『三四郎の乗った汽車』教育出版、1999年、76-121頁；Alisa Freedman, *Tokyo in Transit: Japanese Culture on the Rails and Road*, (Stanford, CA: Stanford University Press, 2011), 106-115.
- 6) ルイス・マンフォード（生田勉訳）『技術と文明』美術出版社、1972年、89-99頁。「技術複合体 (technological complex)」や「人工環境 (manufactured environment)」は、同書でのマンフォードの用語である。ただしマンフォードは、「技術複合体」という言葉で、その時代に利用されている技術全体の集合を指している。本稿では、この用語の意味をやや狭く取って、交通システム全体を構成する技術の複合体を指している。
- 7) 言うまでもなく、「鉄道自殺」という用語にも歴史性がある。この用語は1900年ごろに登場するが、おそらく「自殺」というカテゴリーの登場と結びついている。本稿では、自らを死に至らしめる手段として鉄道を利用する行為をすべて「鉄道自殺」として検討する。
- 8) ヴォルフガング・シベルブシュ（加藤二郎訳）『鉄道旅行の歴史 十九世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局、1982年。
- 9) 鉄道の敷設経路がおもに技術的な要因によって決定されていることについては、青木栄一『鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町』吉川弘文館、2006年を参照。
- 10) 日本の時刻制度が政府によって定時法に改められたのは、1873年1月のことだった。したがって鉄道開通時には定時法そのものを知らない者がほとんどだったことになる。中村尚史「近代日本における鉄道と時間意識」橋本毅彦・栗山茂久編『遅刻の誕生 近代日本における時間意識の形成』三元社、2001年、17-45頁を参照。

- 11) 『読売新聞』1874年11月14日付。
- 12) 『読売新聞』1878年9月5日付。
- 13) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史第1巻』日本国有鉄道, 1969年, 710頁。
- 14) 『読売新聞』1876年9月4日付。
- 15) 『東京日日新聞』1876年9月5日付。
- 16) すでに神戸の事例から3日後の1876年8月3日にも, その噂を聞いた「摂州有馬郡辺の百姓」が西宮で線路に寝ていたところを保護されている。『読売新聞』1876年8月11日付。
- 17) 『読売新聞』1869年5月1日付。
- 18) 『読売新聞』1878年11月27日付。
- 19) 日本国有鉄道総裁室修史課編『工部省記録 鉄道之部巻4-8』日本国有鉄道, 1963年, 324-327頁。『鉄道局年報』に記載されている統計から「投身」が消え, 「自殺」があらわれるのは明治35年度からである。
- 20) この時代の辞書は「往生」を次のように説明している。「ゆきてうまるること(極楽等へ), 又しぬること, うまれゆく, しぬる」。高橋五郎『和漢雅俗いろは辞典』長尾景弼, 1889年, 320頁。
- 21) 夏目漱石『三四郎』新潮文庫, 2011年, 62頁。
- 22) 原田勝正「通勤・通学の歴史的文化的考察」『国際交通安全学会誌』第25巻第3号(2000年), 174-185頁。
- 23) 「自殺者自殺手段別累年比較」『大正五年東京府統計書』東京府, 1918年, 474-475頁。既遂のみの人数。
- 24) 甲斐園治『鉄道現業者の実務』列痴社, 1909年, 237-251頁。
- 25) 1903年の発行物に掲載されている列車運転及信号取扱心得第43条には次のようにある。「列車運転中線路上ニ人畜ノ死傷アリタルトキハ乗務員ハ列車ヲ停止シ保線係ヲ召集シテ之ヲ引渡スベシ 但保線係員ヲ召集スル能ハザルトキハ臨機相当ノ処分ヲナスベシ」。田口善之助編『機関手試験問答集』汽友社, 1903年, 12頁。
- 26) 明治期の新聞記者, 篠田鑛造は「轢死」という言葉は自分が考えたものだと言っている。彼によれば, 中央新聞社に入社したとき, それまで「汽車往生とか, 汽車自殺」と呼んでいたものを「轢死」という語を使ったら一般的になったという(篠田鑛造『銀座百話』角川書店, 1974年, 230頁)。
- 27) 『東京朝日新聞』1902年7月31日付。新聞記事によれば, このような法要は1930年代までおこなわれていたことが確認できる。
- 28) 『鉄道局年報明治四十年度』, 242-244頁。
- 29) 夏目, 前掲書, 24-26頁。漱石は『草枕』(1906年)でも「汽車の見える所を現実世界と言う。汽車ほど二十世紀の文明を代表するものはあるまい」と述べている。これは鉄道が現代の時間と空間をつくっていると見なす漱石の技術文明論である。
- 30) 国木田独歩『独歩病床録』新潮社, 1925年, 20頁; 国木田独歩『号外・少年の悲哀』岩波書店, 1960年。
- 31) 国木田『号外・少年の悲哀』, 15頁。
- 32) 『大阪毎日新聞』1937年4月14日付夕刊; 『東京朝日新聞』1937年4月14日付夕刊; 『読売新聞』1937年4月14日付夕刊。
- 33) 東京鉄道局編『省線電車史綱要』1927年, 40頁。

- 34) 大量輸送と定時運行の関係については、三戸祐子『定刻発車——日本の鉄道はなぜ世界で最も正確なのか』新潮文庫、2005年を参照。
- 35) 竹村民郎「一九二〇年代における鉄道の時間革命 自動連結器取替に関連して」橋本毅彦・栗山茂久編、前掲書、47-75頁。
- 36) 電気車研究会編『国鉄電車史訂補』電気車研究会、1977年、54-55頁。
- 37) この時期の乗客が「交通道德」の名のもとにさまざまな行動を身につけたことについては、高嶋修一『都市鉄道の技術社会史』山川出版社、2019年、第4章を参照。なお同書は、鉄道を技術と社会が一体化したシステムとして見なしており、本稿の技術論と共通する視点を持っている。ただし同書では交通システムに包含された人々に着目しているのに対し、本稿では自殺者というシステムと対立する者たちに注目することで、交通システムが社会を飲み込む過程を明らかにしようとしている。
- 38) 『東京朝日新聞』1939年3月15日付。
- 39) 『読売新聞』1928年8月8日付。実際には5年前の1923年10月31日にも東京駅第3ホームで帝都復興院事務官の男性が列車に飛び込んでいる（『読売新聞』1923年11月1日付）。駅のホームからの飛び込みは、それだけ珍しく新しい事態であった。
- 40) 鉄道史録会編『史料鉄道時刻表』大正出版、1981年、159-163頁。
- 41) 原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館、1991年、113-124頁。
- 42) 『岐阜日日新聞』1937年4月15日付。
- 43) 加藤秀俊「自殺スタイルの変遷」鶴見俊輔ほか『日本の百年3 果てしなき戦線』筑摩書房、1962年、339-350頁。
- 44) 松林哲也・澤田康幸・上田路子「鉄道自殺の現状と予防策」『精神科治療学』第30巻第3号（2015年）、381-386頁。
- 45) 戸田誠二『東京メイト』竹書房、2012年、10-11頁。

要 旨

本稿は、日本における鉄道自殺の歴史的な経緯を検討し、技術とは何かという問いについて考察する試みである。現代の日本においては、鉄道自殺は都市に住む者なら誰でも遭遇する日常の一齣になっている。だが草創期の鉄道においては、それは驚くべき想定外の事態であった。ではいかにして想定外の事態は、日常の内部に組み込まれたのだろうか。日本における鉄道自殺は、以下の三つの時代に区分され、それぞれに名称が異なる。まず1870年代には「鉄道往生」と呼ばれた。この時期の鉄道を利用する人々はごく一部であり、ほとんどの者は徒歩の世界に生きていた。鉄道往生とは、徒歩の世界で困窮した人々が編み出したもうひとつの鉄道の利用方法だったのである。1900年代の鉄道自殺は、「轢死」という名称に変化する。この時期の都市では、多くの人々が鉄道を使って通勤通学するようになっていた。だがその一方で、鉄道を自殺の手段として選ぶ人々も増え、彼らの轢死体はしばしば放置された。それは目撃する者たちに衝撃を与え、鉄道がつくる日常の世界の自明性に揺さぶりをかけるものだった。1930年代になると「飛び込み自殺」が登場する。これは鉄道の乗客が列車に飛び込むという新しい事態である。この時期の鉄道は、都市のほとんどすべてを飲み込み、膨大な量の人間を毎日輸送していた。鉄道の世界の内部から登場した自殺者たちは、交通システムを攪乱する要因とみなされるようになる。こうして鉄道の世界が都市を飲み込みつくしたとき、鉄道自殺は例外的な利用方法として位置づけられ、日常の一部として組み込まれたのである。以上のような歴史から、鉄道という技術複合体が巨大な人工環境となって人間を包み込んでいることが示される。

キーワード：鉄道自殺、人工環境、交通システム、技術複合体、日常

Summary

This paper discusses the history of railway suicide in Japan; in doing so, it explores what technology is. Railway suicide is quite common in contemporary Japan; anyone living in a metropolis in the country can be exposed to it in their daily life. However, in the early days of railway transportation, officials were amazed at the phenomenon, as they had never imagined that such a thing could happen. How has railway suicide, which was initially unthinkable, become part of our everyday lives? The history of railway suicide in Japan has three phases. In the 1870s, when only a small number of people used trains, the phenomenon was called *tetsudō ōjō*. At the time, most people lived in a world centered on walking. In this sense, *tetsudō ōjō* may be considered another way to use trains for those living in the world of walking. In the 1900s, railway suicide increased tremendously, and the phenomenon began to be called *rekishi*. In those days, many people used trains to commute in the metropolises. The poor, who never took the train, often laid their bodies on the tracks when they struggled in life. Their bodies were often left as they were found, which shocked those living in the railway world. In the 1930s, passengers started jumping in front of trains, which was a brand-new phenomenon at the time. This form of suicide was called *tobikomi jisatsu*. By this time, the railway world had swallowed up everyone in the metropolises—the entire urban population used trains on a daily basis. In such a phase, *tobikomi jisatsu* was considered a disturbance of the order of the transportation system, which should be resolved as soon as possible. As a result, railways—a huge technological complex surrounding us—became an manufactured environment that creates order in our daily lives.

Keywords: railway suicide, manufactured environment, transportation system, technological complex, daily life