

本サービスにおける著作権および一切の権利はアイティメディア株式会社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスの出力結果を無断で複写・複製・転載・転用・頒布等を行うことは、法律で認められた場合を除き禁じます。

世界を「数字」で回してみよう(34) 人身事故:

「人身事故での遅延」が裁判沙汰にならない理由から見た、鉄道会社の律義さ

<http://eetimes.jp/ee/articles/1609/12/news013.html>

今回、私は「人身事故に対する怒りを裁判にできないのか」という疑問の下に、裁判シミュレーションを行ってみました。そこから見えてきたのは、日本の鉄道会社の“律義さ”でした。後半では、人身事故の元凶ともいえる「鉄道への飛び込み」以外の自殺について、そのコストを再検討したいと思います。

2016年09月12日 11時30分 更新

[江端智一, EE Times Japan]



「世界を『数字』で回してみよう」現在のテーマは「人身事故」。日常的に電車を使っている人なら、1度は怒りを覚えたことがある……というのが本当のところではないでしょうか。今回のシリーズでは、このテーマに思い切って踏み込み、「人身事故」を冷静に分析します。⇒連載バックナンバーは[こちらから](#)

アンケートにご協力いただける方を募集中です

本連載について、メールで、簡単なアンケートなどに応じていただける方を募集しております。

こちらのメールアドレス(one-under@kobore.net)に『アンケートに応じます』とだけ書いたメールを送付していただくだけで結構です(お名前、自己紹介などは必要ありません)。ぜひ、よろしくお願い致します。

なお、アンケートにご協力いただいた方には、江端の脱稿直後の(過激なフレーズが残ったまま?)の生原稿を送付させていただくという特典(?)がついております。

エンジニアは原則「頭が悪い」?

前回の[最後のページ](#)で、

後輩:「なんというか、文章全体が『不快』で読んでられません」

と言われたことを、ひと月の間、ずっと考え続けてきました(根に持っている訳ではありません)。

私のコラムを不快と感じる人が、多くはないようですが、一定数いるということは知っています(特に結婚、出産、LGBTに関するコラムで見られました)。

私は、これまで、読者の「誤読」「誤解」の類(たぐい)だろうと思って放置してきたのですが、ちょうど良い機会なので、ちゃんと考えてみることにしました。

□

女性と男性の大きな違いの1つとして、誰かに何かを相談する時に、期待するモノが違うという話を聞いたことがあります。それは、女性は一般的に「同意する、共感する、心に寄り添う」ことを求めるのに対し、男性は「問題点を分析し、課題を整理し、解決策を提案する」傾向があるのだそうです。

私は女性ではないので、これが女性と男性の性差かどうかは、正直よく分からないのですが、少なくとも、エンジニアが「問題点を分析し、課題を整理し、解決策を提案する」というパターンの行動を取りやすいことは、間違いありません。

「エンジニアって、理屈っぽくて、いろいろ知識をひけらかして、偉そうで、頭良さそうに振る舞うから嫌い」という話は、どこでも良く聞きます。これは、現象としてはおおむね事実なのですが、多くの人は、1つ大きく勘違いしているように思うのです。

—— エンジニアは、原則「頭が悪い」のです。

何かをお願いする時、エンジニアでない多くの人 —— 特に、私の経験では、テクニカルライティングの履修を必要としなかった、いわゆる文系の人たちの多くが、何かを説明する時に「状況だけ」を述べる人が多いように思うのは事実です。こんな感じで。

「AさんがBをして、CさんがDをした結果、EさんがFという状況になっている。ところが……。しかし、その一方、Gさんに困れば、……ということになっているんだ」

—— で、ここで、唐突に話が終了するのです。

私たちエンジニアは、こういう、状況の説明のフレーズだけから、コンテキストを抽出することはできません。なぜなら、エンジニアは、そういう風には「作られていない」からです。

エンジニアには、こう頼む

エンジニアは、一種の入出力装置、ブラックボックス、もっと簡単に言えば、PCとして取り扱うのが正しいのです。こんな感じで。

(1)お願いがあります。

(2)Gさんに、AさんとCさんとEさんの状況をインタビューして、現時点での状況を

、私に教えてください。

(3) 私が知っている事実は、以下の3つです。

(a) AさんがBをし、CさんがDをしたという話がある。

(b) これにより、EさんがFという状況になったという話がある。

(c) しかし、Gさんの話からは、上記(a) (b)と矛盾が生じている。

(4) お願いしている理由は、AさんとCさんとEさんの状況が分からないと、次の打ち合わせの内容を決められないからです。

—— と、こんな風に「依頼(目的)」を最初に持ってきて、次に「事実認定」、最後に「背景」を語るという手順で情報をインプットさせることが望ましいです。これは、典型的なテクニカルライティングの作法です。

しかし、このような作法を日常で使用することが、わが国の文化 —— 遠まわしな表現を重視し、物事を円滑に進めることを特徴とする —— と適合しない、ということは理解しています。

わが国は、この「婉曲(えんきょく)コミュニケーション」のメソッドで、ここ1000年くらいうまくやってきましたし、これから先の1000年間もうまくやっていくと思います。

意図的に物事をはっきり言わないことによって、対立する観念を、口論や武力行使なく纏めるというコミュニケーション手段は、世界に誇る素晴らしいメソッドだと、エンジニアである私ですら思います。

しかし、私たちエンジニアは、できるだけ多くの情報を取得して、短時間で結論を出すことを、日々期待され、訓練されています。

そして、エンジニアが業務で取り扱う対象、例えば、コンピュータ、製造装置、建築物、配電・排水などの設備、その他は、全て「命令」によって動かすものです。

コンピュータに、背景の説明や自分の気持ちを入力しても、なーんにも答えてくれません。コンピュータは、コマンドプロンプトで命令を待っているだけの、単なるアホな装置です(そして、現時点の人工知能*)も同様です)。

*) [「Over the AI —— AIの向こう側に」連載バックナンバー一覧](#)

ですから、原則「頭が悪い」エンジニアへの依頼方法は、「アホな」コンピュータへのコマンド入力と同じで良いのです。

私たちエンジニアは、そのように取り扱われることに「慣れている」—— のではなく、そのように取り扱われないと「動けない」ようにできているからです。

□

この「人身事故」シリーズは、人身事故(の中の特に「飛び込み自殺」)に関しての、調査、事実、データ、分析、シミュレーションと、それに基づく考察だけで構成されています。

結婚、出産、LGBT、そして、人身事故や自殺など、人の死を取り扱うコラムにおいては、「同意する、共感する、心に寄り添う」というコンテキストを期待している人が多いことは、当然に予想できます。

そのような人が、徹底したエンジニア視点から執筆されたこのコラムを読めば、「文章全体が『不快』で読んでいただけません」と感じるのは、至極当然だろう——と、このひと月の検討から導き出しました。

『そういうささいなことを、わざわざ検討するところが、エンジニアって奴は……』、と言われそうですが、そういうことを言われると、また再検討を始めるのが、エンジニアって奴なのです。

いずれにしても、私たちエンジニアは極めてデリケートな社会の道具(ツール)です。あまり乱暴に取り扱わないでください。

裁判シミュレーション～1800円の賠償金を求めて～

こんにちは、江端智一です。

9月に入り、学生の皆さんは長い夏休みも終わって、学校に宿題を提出しているころでしょう。そこで今回は、番外編として、前回の記事の補足と、私が「この話については、次回以降に展開します」と放り投げてきた宿題としてきた、いろいろな案件の回収をしたいと思います。

- (1) 飛び込み自殺の人身事故に対する私たちの「怒り」が裁判にならないのか?(前回の追加調査)
- (2) 飛び込み以外の自殺のコストの再検討(首吊りだって、いいじゃない?)
- (3) 飛び込み自殺者は、自分を殺害した咎(とが)で、殺人罪にはならないのか

そして、最後に、読者の皆さまからいただいたアンケート結果、例えば、「江端の目の前で、飛び込み自殺が行われるのを、眺め続けるだけの(止めようとしな)江端を、罪に問えるか」などについての、ご回答を紹介したいと思います。

□

[前回のコラム](#)で、私は、

(1)「鉄道を使った飛び込み自殺」の巻き添えを食った私は、その当事者または鉄道会社に損害賠償請求や、訴えを起こすことができるのか → 手続きとしてはできるが、(損害額の認定が難しく(最悪1800円くらい)、訴訟を起こすメリットがないため)、現実的にはできない

と結論づけたのですが、どうにも納得できず、「1800円の返還を求めて、本当に裁判やったらど

うなるか」の机上シミュレーションを試みてみました。

まず、加害者(飛び込み自殺をした人)は死亡しているので、被告適格はありません。遺族には、その損害の相続権が発生しますが(マイナスの遺産)、私は遺族に対しては腹を立てていないため、そちらは放っておきます。

とすれば、被告は、「自殺を阻止して、遅延発生を防止できなかった鉄道会社」になります。請求理由は「ホームゲートウェイの設置などを怠り、適正な時刻に電車を到着させる義務を怠った」という理由で十分だろう、と考えました。

まず、私は鉄道会社に、1800円の損害賠償を請求しますが、当然、鉄道会社は、この支払いを拒否するはずです。

私がこの裁判に勝って、確定判決を受ければ、1800円の支払いを受けられますが、同時に、他の人(120分遅延コースで、約3万人)も請求ができることになります(裁判費用については集団訴訟にすればよい)。1800円あれば、私たちは、お昼にちょっと良いランチを食べることができますが、鉄道会社の支払い金額の合計は5400万円にもなってしまいます。

ですから、鉄道会社は、私一人であっても、絶対に支払いに応じることはできず、この損害賠償請求は、(私が諦めない限り)必ず裁判に至るはずです。

私が、その請求の根拠となる鉄道運行に関する法律と、損害賠償の民法の規定(709条)を根拠条文として訴状を作れば、「1800円、損害賠償訴訟」は、裁判所に係属する一ハズです。

「ダイヤを守る」義務はない!?

ところが、驚いたことに、「鉄道会社は、ダイヤを守らなければならない」という法律が、どこにもないのです。本当です。

今回、私は、「鉄道」「遅延」「時刻」をキーワードとして、日本の法律だけでなく政令に至るまで全部を調べました*)。

*)具体的には、[法令データ提供システム](#)でヒットした、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」「鉄道事業法施行規則」「鉄道事業等監査規則」「日本国有鉄道改革法施行規則」「貨物自動車運送事業輸送安全規則」「鉄道事故等報告規則」

特に、「鉄道事業法」「鉄道営業法」については、実際に全文を印刷して熟読し、さらに、私鉄事業者の300条以上もある「旅客営業規則」(今回は東急電鉄さんの)に至るまで全部読みました。

この膨大な法律、政令、規則の中で、鉄道会社の運行ダイヤについて記載があったのは、唯一ここだけでした。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令

(列車の運転時刻)

第九十九条

- 1 列車の運転は、必要に応じ、停車場における出発時刻、通過時刻、到着時刻等を定めて行わなければならない。(江端意識:『鉄道会社は時刻表を作れ』という強行規定)
- 2 列車の運行が乱れたときは、所定の運行に復するように努めなければならない。(江端意識:『遅延が起きるのはしゃーないが、ちゃんと元に戻すように努力しろよ』という努力規定)

つまり、

―― 鉄道会社には、「時刻表の通りに電車を運行させなければならない」という法律上の義務は全くない

ということです。

つまり、時刻表とは、「この通りに運転できるように、みんなガンバロー!!」「オー!!」と記載されたスローガンであり、正月のニュースに出てくる、予備校の受験生の「必勝合格」と書かれたハチマキと同じようなものなのです。



「時刻表」とは鉄道会社のスローガンのようなものだった……

法律が規定する鉄道会社が提供する役務（サービス）は、「地点Aから地点B」という輸送だけで、A→B間を、10秒で移動しようが10時間で移動しようが全く構わないのです。

電車の運転手が「今日はかったるいなあいなあ」といって電車をのんびり走らせても、逆に、「ムシャクシャする」といって電車を早く到着させても、法律上は、その運転手も鉄道会社も裁くことはできないわけです*）。

*）現実には、業務上の安全義務違反ですし、国土交通省から死ぬほど怒られる（行政指導を受ける）ことにはなるとは思いますが。

——と、ここまで申し上げれば明らかだと思いますが、法律や条例を読む限り、鉄道とはそもそも遅延するものだ、という前提があり、鉄道会社の責任の上限は、「地点Aから地点B」という輸送が実施できなかった場合に限り返金することだけです。

これは、

—— 人身事故による遅延が嫌なら、最初から電車を使うな

ということの意味し、人身事故の遅延による損害は自己責任である、という法律上のロジックが成立するのです。

先月、私は、コスト上の問題から訴訟を起こせないと述べましたが、鉄道会社を被告とする裁判は、コスト以前に、法律上、絶望的と考えて間違いなさそうです。なるほど、[飛び込み自殺による裁判事例がゼロ](#)なのは、当然といえます。

□

しかし、逆に考えると、「法律等の決まりが全くないのに、日本の鉄道会社は、よくここまで時刻表通りに列車を運行させることができるよなあ」と思います。律義にも程があります。

以前、私は、世界各国の電車のダイヤの正確性についても調べてみたことがあるのですが、ここから導かれた結論は1つでした。「西村京太郎トラベルミステリーが成立するのは、世界中で日本だけ」ということです。

この話は、私がインドや中国の駅で大げんかしそうになったお話を交えて、いずれお話させてください(と、こうしてまた宿題が増えていく……)。

「飛び込み」は本当に“安い”のか

では次に、(2) [飛び込み以外の自殺のコストを再検討](#)してみたいと思います。

[前々回](#)に、鉄道を使った飛び込み自殺は、他の自殺手段と比べて、コスト(初期投資 + 実施手段 + 苦痛のトータルコスト)が安く、鉄道を使った飛び込み自殺は、自殺したい人にとって最適戦略であることを示しました。

自殺を完遂するまで(×した後)のコスト

	(A)初期投資	(B)実施手段	(C)苦痛
首吊り	△  ロープ 1500円(5メートル)	×  ロープをひっかける適当な場所を発見しにくい ↓ 設営準備にセンスが必要	△  絞首刑は「残酷ではない」との最高裁判決あり
クスリ	×  市販のクスリで数万円以上	×  最低でも、300錠以上の摂取 ↓ 手続に時間がかかり面倒	×  1週間以上、苦しみ抜いて、「死ねないケース」がほとんど
飛び降り	○  購入物品なし	△  防護柵を乗り越える必要あり ↓ 基礎的な体力が必須	△  落下中に、「恐怖」という苦痛(推定)
飛び込み	○  購入物品なし	○  電車に合わせて飛び込む ↓ 思考停止状態は必要	○  決断から完了まで、2秒程度 ↓ 肉体的苦痛は最小(推測)

首吊りは、本当に「残酷ではないのか」？

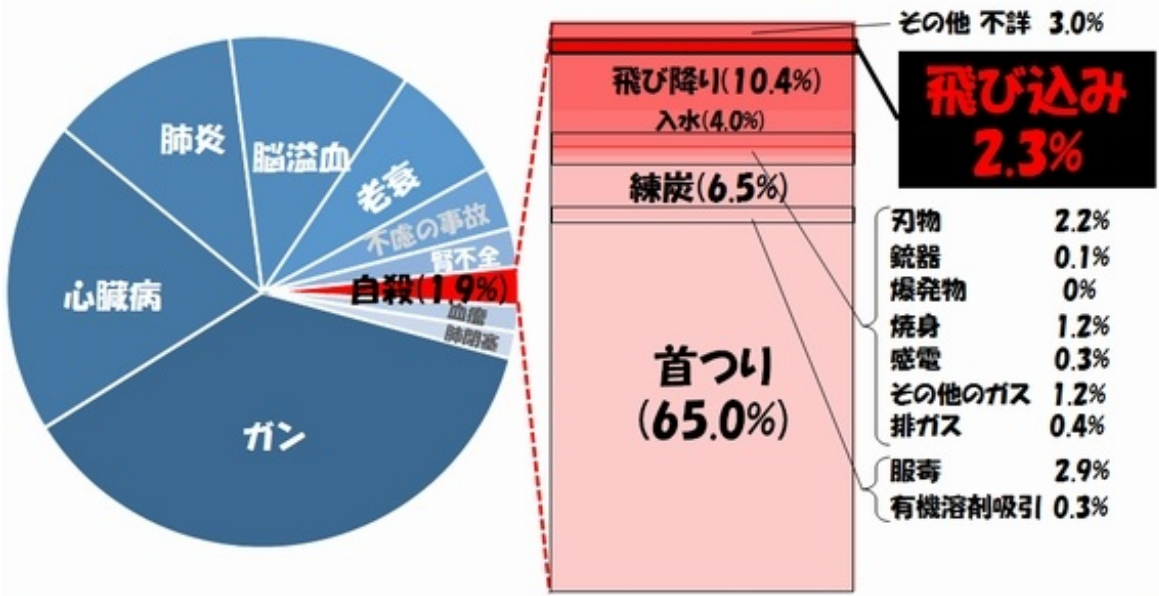
しかし、私は、他の自殺でも、低コストであることを示したいと思っているのです。

もし、鉄道を使った飛び込み自殺よりも低いあるいは同程度のコストであれば、そちらをお勧めできるようになります。そうなれば、自殺したい人にとっても、鉄道の利用者である私たちにとってもWin-Winの関係になります。

さて、私が今回着目したのは「首吊り」です。

首吊りは、[本連載第1回](#)でもご報告した通り、自殺の中でも最もポピュラーな自殺方法で、自殺全体の半分以上(65%)を占めています。

自殺方法とその比率



飛び込みは、比較的マイナーな自殺(2.3%)

「首吊り」は、わが国の法制度とも強い関連があります。わが国は、「首吊り」を刑罰の執行の手段として採用しているからです —— つまり、絞首刑です。

他の国では電気イス、ガス室、絞首刑、銃殺刑など、各種あるようですが、それでも、死刑執行を実施している国では、絞首刑はポピュラーなようです(今回は、死刑制度の是非については、スコープ外とします)。

私が自殺の手段として「首吊り」に着目するのは、日本国憲法の第36条に、「公務員による拷問及び残虐な刑罰は、絶対にこれを禁ずる」との規定があるからです。

私はこれまで、法律の条文を結構な量、読んできたのですが、「絶対に」という文言が含まれる法文を初めて見ました。正直、ギョっとしました(少なくとも、私が仕事で関わっている特許法などの知的財産権法には、「絶対に」という言葉は「絶対に」ないです)。

日本は、死刑制度を維持している国家で、かつ、憲法36条との関係上、「絞首刑は絶対に残酷ではない」ことになっています。つまり、自殺の手段としての「首吊り」は残酷でありえない、ということで、だから、確定死刑囚の人は、安心してよいです◎

—— っ、納得できるかぁ!

ツッコミどころ満載な判決文

だって、この法律を制定した行政機関(法務省)も、それを承認した立法機関(国会)も、その国会議員を選出した私たち国民も、「首吊りは苦しくない」って、知りようがないじゃないですか。

だから、今回、私、できるだけキチンと調べてみました。

実際、この話は、日本国憲法の施行時から、死刑制度との関係ですずっと争いがあります。

最近でも、実際の死刑判決に際して、「死刑の方法(絞首刑)が残酷であるので、死刑は憲法違反である」という理由で、死刑を無効とする旨を求める裁判がありました(絞首刑に関する裁判員裁判の控訴審判決[2013年7月31日大阪高裁判決])。

しかし、あらためて、司法は「絞首刑は残虐な刑罰ではない」と判示しています。

ではここで、判決文の内容から「絞首刑は残虐な刑罰ではない」のロジックを簡単にご紹介したいと思います(ここでは、昭和23年、30年の最高裁判決にも言及している、上記の大阪高裁判決を引用します)。

- 昭和23年最高裁判決文ざっくり要旨(参考)

(1)「火あぶり、はりつけ、さらし首、釜ゆで」は、精神的、肉体的苦痛を与えることを目的としているから残虐である→(2)しかし、絞首刑にはそのような要素はない→(3)従って、絞首刑は残虐ではない

- 昭和30年最高裁判決文ざっくり要旨(参考)

(1)他国の死刑制度においても、絞殺、斬殺、銃殺、電気、ガス、各種の方法がある。これには一長一短がある→(2)では、「絞首刑」がこれらと比べて、突出して残酷といえるところがあるか?→(3)そんなことはない→(4)従って、絞首刑は残虐ではない

いやいや、そうじゃないだろう ―― と、判決文に突っ込んでしまいました。

私が知りたいのは「苦痛」の方です。一応、両方の判決文の全文を読みましたが、「苦痛」の文字はひと言もでてきません。

しかし、これは興味深い内容です。「残虐」が「苦痛」とリンクして論じられていないということは、「苦痛」は残虐の要素として考えられていない(あるいは無視されている)と見ることもできるからです。

昭和23年、25年の判決文に対して、2013年の判決文は、まさに、この「苦痛」(判決文の中では「医学的見地から見て、死刑囚本人に不必要な苦痛及び身体損傷」)に言及しています。

- 2013年大阪高裁判決のざっくり要旨

(1)日本の絞首刑はただの「首吊り」ではなく、受刑者を高いところから落す「ロングドロップ式」である

↓

(2)死因は「(a)脳への血液の停止」「(b)窒息」「(c)頭部切断」「(d)脊髄損傷による全身マヒ、呼吸困難」と見なされる。

↓

(3)上記(a)の血流停止ならなら約5秒で失神、(b)の窒息なら約1分で失神と考えられている。その後、死亡に至るのにざっくり5分かかっている。

↓

(4)上記(b)の1分間というのは、苦痛としては十分に長い時間かもしれないが、そのへんは「絞縄の長さや結び目の位置の調節などの手順が適切(原文ママ)」にされていれば、「5秒コース」とできるはずである。

↓

(5)その辺りは、「昭和25年から平成22年までの間、全国の執行施設において合計571回にわたり安定的、継続的に刑の執行が行われており、相応の実績が積み重ねられている(原文ママ)」

この判決の前までは、絞首刑は、意識を失うまでの時間が「瞬時(0秒)」が定説だったのですが、2013年判決では「(最低)5秒」と修正されているようです。

その「5秒間の苦痛」をどう評価できるのかは、結局のところ自分で試してみないと分からない、が、答えになってしまうのです。

仮に、上記の判決文の内容が真実だったとしても、まだ問題があります。

というのは、

- 苦痛を減らすための知見もあり、周到に準備もされ、そして何より、一定の重力落下による衝撃力を使える「ロングドロップ式」による「絞首刑」と、
- 苦痛軽減のノウハウも、マニュアルもなく、そして何より、ぶら下がるだけしか方法がない、素人の人生最初で最後の「首吊り自殺」を、

同じ比較対象として論じることができるとは思えないからです。

なにしろ私たちは、死刑執行にノウハウを有するプロフェッショナルではなく、死に至る技術を持たない、しかも、たった1回がラストチャンスという素人なのです。

そんな素人の「首吊り自殺」は、5秒よりも、1分よりも、もっと長時間、苦しんでいる可能性も否定できません。

というわけで、—— 電車よりも、ロープを使った方がラクですよ —— と、確信を持って言える証拠は、今のところ見つかっていないというのが実情です。

ただし、例えば「首つりによる苦痛を計測してくれ」という依頼がどこからあれば、直ちに測定チームを立ち上げ、考えうる最高の測定機器(カメラ、スキャナー)を取りそろえ、身体のありとあらゆる部位に、各種のセンサーを取り付けて、必ずや、「首吊り」の苦痛を定量的に計測してみせるつもりです。



自殺は“殺人罪”には、ならないのか

では次に、「(3) 飛び込み自殺者は、自分を殺害した咎(とが)で、殺人罪にはならないのか」について検討してみたいと思います。

ただし、ここでは、宗教的とか哲学的な罪という観点についてはスキップして*)、日本国の法律に基づいて検討してみたいと思います。

*)いわゆる、キリスト教の「命は神様の贈り物」みたいな考え方は、バツサリ無視する

海外では、自殺が「刑罰付きの明確な犯罪」されていたことがあります(多分、現在もあると思う)。

欧州では、18世紀に至るまでは、教会の権力基盤のもと、自殺に対する制裁が行われてきました。イギリスでは、実に最近、1961年(俳優の中井貴一さん、歌手の田原俊彦さんのご誕生年)まで、自殺に対して法的な制裁を続けていました。

やはりキリスト教がベースとなっているようで、自殺当事者は、「埋葬拒否」「財産没収」、自殺未遂者は「懲役2年」、自殺補助・教唆は「終身刑」という —— もう、なんというか、ひと言で言えば、「自殺なんかしたら、殺すぞ」を立法化したといってもよいくらいのレベルです*)。

*)残念ながら、この時代の法律の立法趣旨までは手が届きませんでした。

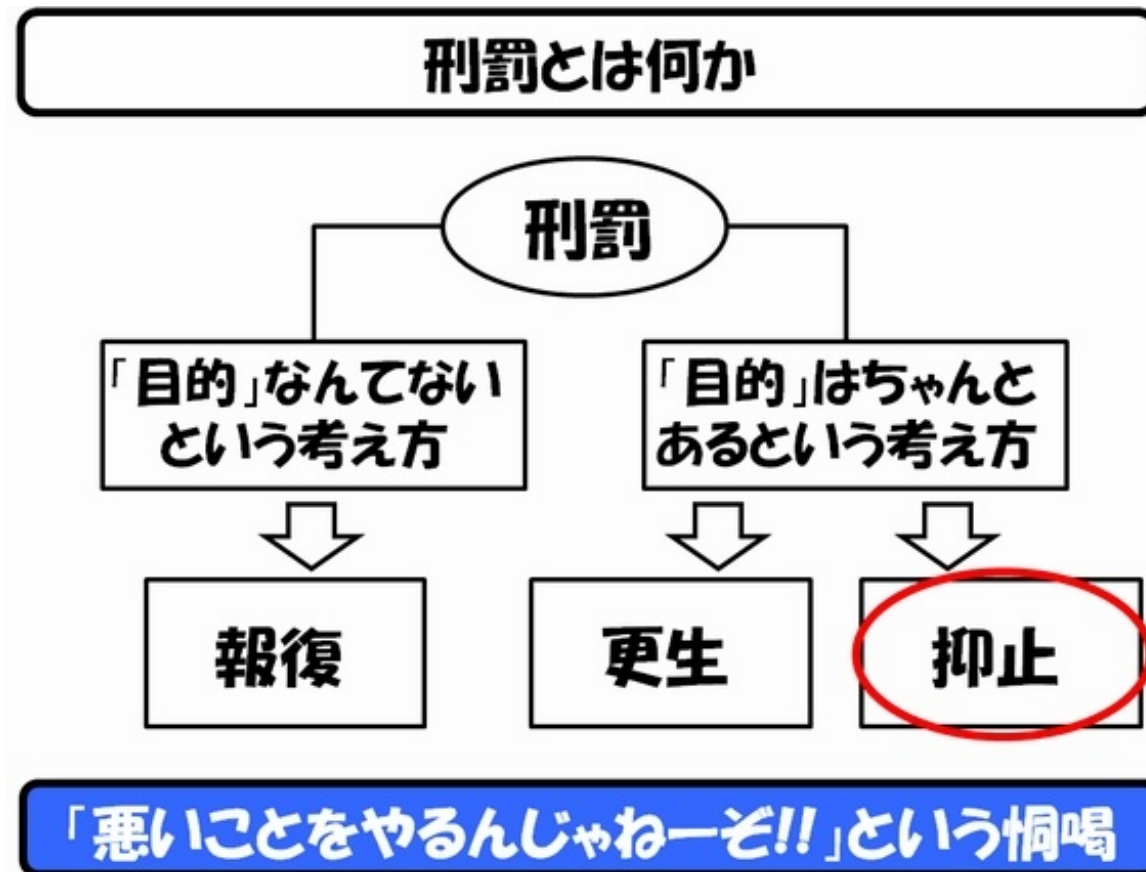
比して、わが国においては、自殺は刑法の処罰の対象(刑罰)となっていない(定説)。

「そもそも刑法の目的って何だろう?」と思って、条文読んでみたのですが、法目的に関する記載がありません(特許法なんかは、第1条にデカデカと書いてあるんですけどね)。

どうやら、刑法の目的は、法解釈に任せられているようで、現在、3つの大きな説があるよう

です。

- (1) 報復(応報刑論):「やられたら、やりかえせ」→「被害者の救済と社会正義の実現」
- (2) 更生(特別予防論):「社会復帰させる」→「再犯を防ぐ」→「社会の安定」
- (3) 抑止(一般予防論):「『やったらひどい目に遭わせるぞ』という恫喝(どうかつ)」→「社会の安定」



現在の定説は(3)の「抑止」です。日本の刑法は、政策的な目的を持った「公法」で、私的な復讐を目的とするものではない(とされている)からです。

殺人罪(刑法199条)には「人を殺した者は、死刑又は無期若しくは5年以上の懲役に処する。」との記載がありますが、自殺には、上記(3)はもちろん、(1)も(2)も適用できない上に、刑法における「人」には自分自身は含まれないことが通説となっているらしく、殺人罪にはならないのです……って、そうかあ? なんか、この話、うまいことごまかされているような気がするぞ。

なんか、この話では「命」に対する立法のスタンスを説明しきれていない気がしましたので、もう少しがんばって調べてみました。

まず、「そもそも自殺は違法ではない」という考え方(自殺適法説)があります。

この説では、自分の命は「自分の物(私的財産)」であるので、憲法第29条で保証される財産権であり、自殺は「幸福追求権」という、憲法第13条に基づく自己決定権であると考えます。

自殺が憲法で認められた権利であるなら、憲法の下位の法令である刑法が、何を言おうとも、自殺を罰することはできません（憲法第98条）（もちろん、この説（自殺の権利=自己決定権）には争いがありますし、この論では、『誰かの自殺を止めることが違法行為になる』という、すごい解釈も可能となります。）

その一方で、「自殺は違法である」という考え方（自殺違法説）もあります。

こちらは、生命という人間の重要な権利・利益を失わせることは、「自分の物（私的財産）」の処分の範疇（はんちゆう）を超えることであると考えます。

じゃあ、なんで「自殺は刑法上の犯罪にならないのか」という質問に対しては、2つの答えが用意されているようです。

(1) 自殺はいけないことだが、自殺者には自殺をとどまることを期待できず、「なぜ自殺したんだ」と非難することもできないから（責任阻却説）

(2) 自殺はいけないことだが、ささいな違法行為で、わざわざ国家が刑罰権を発動するまでもないから（可罰的違法性阻却説）

このように、自殺適法説、自殺違法説という対立する2つの説があるのですが、「自殺は刑罰の対象にはならない」という点では一致しているのです。

ところが、他人の自殺を手伝った人に対する罰（刑法第202条）に対しては、法解釈は容赦ありません。

自殺適法説、自殺違法説、どちらの立場でも「他人の命を失わせるという悪質な行為」「他人の命を奪う独自・自己の犯罪」「生命の利益をある程度放棄できるのは本人だけ」ということで、「自殺教唆・幫助（ほうじょ）は刑罰の対象である」という点で完全一致しています。

「江端スタイル」は罪となるのか？

さて、ここで1つの疑問が生じます。

私は[前々回のコラムの冒頭](#)で、『帰宅時に、駅のホームで泥酔して駅のホームを、ふらふらと歩いている男性を見ても、「その男性をずっと見守って、ホームに落ちていく様（さま）を、じっくりと観察する」という、私のスタイルを開示しました。

では、自殺の準備をしているさなかの人（せつせとロープを吊している人とか、飛び降りのタイミングを図っている人とか）を、止めることなく、



そのまま観察し続けたら、罪になるのだろうか、
ということです。

「その男性をずっと見守って、ホームに落ちていく様(さま)を、じっくりと観察する」という、私のスタイル

助ける・防げる立場の人が何もしなかったことによって発生した犯罪を「不作為犯」と呼びますが、さて、私は不作為の罪に問われるのでしょうか？

さらに、前述のように、「首吊り自殺『苦痛』計測プロジェクト」を立ち上げようとしている、私とその研究チームは、自殺の幫助(サポート)に該当するのでしょうか？

さらに一歩進めて、もし私が「自殺コンサルタント業」を開始したとしたらどうでしょうか？

「正しいロープの使い方と、自宅でのロングドロップ式の実現方法」とか、「致死に至るための市販薬の混合使用方法」とか、「最短時間で窒息に至る七輪の使い方」とかをアドバイスするビジネスです(この連載始めてから、この手のいろいろな技術情報がたくさん集まっています)。

もちろん、このような不作為や実験やビジネスが、人道的、道徳的にアウトなのは分かっていますが、私が知りたいのは、法律論のロジックです。

皆様のご意見をお待ちしたいと思います。

□

実は、今回の内容の7割方は、先月に執筆したものでした(鉄道運行に関する法律や政令の調査は、今回新規追加したもの)。前回の分と合わせて、これをEE Times Japan編集部に提出したところ、編集担当者のMさんから、

『江端さん、今回も大変素晴らしい作品でした。ところで、内容をスッキリさせるために、今回は、2回分にしませんか?』(江端意識:「江端さん、長い」※編集注)バれていたのですね……)



「江端、神の降臨儀式」の図

と言われ、後半を今月分に回したのです。

なにしろ、[私に神が降りてくる](#)と、執筆量を自分ではコントロールができなくなるものですから。

江端のハートにクリーンヒットしたご意見

というわけで、せっかくの機会ですから、約30人の方から既にいただいている「皆様のご意見」の全文を公開することにしました。これがとても面白く、しかも勉強になるのです。今回は、アンケートでいただいたご意見について、私のコメントも記載させていただきたいと思います。

(Q1)江端は、「鉄道を使った飛び込み自殺」を防止するハード戦略として「ホームドア」の設置を主張していますが、これについて自由に論じてください

⇒[アンケート結果はこちら](#)です。

この質問については、ほとんどの方から賛成の旨のご意見をいただきました。また、低コストのホームドアの設置や、ドアの部分だけ開きっ放しにした壁を作るだけでも十分効果があるのではないか、という提案もありました。

江端のハートにヒットした意見としては、以下のようなものがありました。

・ホームドアがついている鉄道会社を選択するというモチベーションは働かないかもしれない

→ そりゃそうですね。しょせん、私たちは、自宅から近い駅の鉄道会社を選ばざるを得ませんから。

・ホームドアであっても明確な意思を持った自殺はどうやっても防げないと思うので、「諦める」ことも必要である

→ 私も最近、そのように考え始めています。鉄道を使った自殺を組み込んだ公共交通システムの設計や、そのような「自殺被害」への私たちのマインドセットが必要だと思うようになりつつあります。

・自殺した人(死体)の処理をもっと素早く片付けられるように駅を改造した方がよい

→ これ、なかなかいい線ついてます。イメージできていないんですが「ゴキブリホイホイ」のような手軽さと低コストで死体を自動的に処理できる駅という研究は提案価値があると思います。

・自殺したい人が、自殺ができる施設をつくって、そっちに行ってもらおう

→ うん、究極の解決策ですね。誰もが思っても言いにくかった「自殺支援センター」への言及、いただきました。これを始めるには、まず、刑法第202条(自殺教唆・帮助罪)の改正が必要になりそうです。

(Q2)江端は、「ホームドアの設置は、今後も遅延し続ける」との論を展開していますが、これに対して、自由に論じてください

⇒[アンケート結果はこちら](#)です。

この質問についても、ほとんどの方から賛成の旨のご意見をいただきました。

特にコストに関しては、「ホームドアによる人件費削減を試算できないか」「クラウドファンディングは使えないか」などの、前向きな製造コスト対応に対するご意見をいただいております。

しかし、私のハートに最もヒットしたのは、

・前回の江端のコストベースの考え方は、エンジニア(というか製造業者)の倫理問題と類似していないだろうか

というご指摘でした。

例えば、自動車メーカーのフォードは、「ピント」という自動車に重大な欠陥がある(追突事故に対して非常に脆弱である)ことを知りながら、欠陥対策に掛かるコストと事故発生時に支払う賠償金額とを比較し、賠償金を支払う方が安価であると判断し、そのまま放置しました(結果的に、裁判で懲罰的罰金(1億米ドル)を命じられた)。

また、タバコメーカーのフィリップモリスは、チェコ共和国の喫煙による医療費増加に対して、「喫煙者が生きている間は国家予算の医療費負担が増えるものの、喫煙者は早死にするため、政府は医療費、年金、高齢者向け住宅などに掛かる費用を、(年間150億円程度)節約できる」という、費用便益分析についてのカウンタープロポーザルをチェコ政府に提出しています。

もちろん、上記の事例が、前回の私の「ホームドア設置プロセスの仮説」と完全に一致する訳ではありませんが、大変考えさせられるご意見でした。

しかし、このアンケートで、一番、江端のハートにクリーンヒットしたご意見は、

・ホームドアの設置よりも、トイレをもっときれいにしてほしいと思う駅がたくさんある

だったことを、ご報告しておきたいと思います。

(Q3)『自殺を眺め続ける江端は、「不作為の罪」に問えるか?』を、法律論に限定することなく自由に論じてください

⇒[アンケート結果はこちら](#)です。

この質問についても、ほとんどの方から「罪には問えない」旨のご意見をいただきました。

今回のケースの場合、刑罰法規が不作為を予定している犯罪である「真性不作為犯」(例:不退去罪(刑法第130条)など)には該当しないので、刑法を直接適用して私を裁くことは難しそうです。

しかし、刑法の規定がなくても「不真正不作為犯」の可能性は残ります。

これについても、「電車で飛び込む可能性がある人の行為を止める法律上の義務」がない私は、「不真正不作為犯」の構成要件を満たさない(保証人説) — との法律上の解釈をいただいております。興味のある方は、ぜひご一読ください。

なお、前述の「首吊り自殺『苦痛』計測プロジェクト」とか、「自殺コンサルタント」は、どういう法律上のロジックが成立するのだろうか、と、今、私の頭の中で、シミュレーション中です。

□

それでは、今回のコラムの内容をまとめてみたいと思います。

【1】飛び込み自殺の人身事故に対する裁判が成立しない理由は、鉄道会社には定刻運用の義務がないから、ということが分かりました。隣駅に到着する時間を10分にしようが1時間にしようが、それは鉄道会社の裁量であり、法律上は全く問題ないからです。

【2】飛び込み以外の自殺として、「首吊り自殺」の苦痛の定量化を、我が国の死刑制度で採用している絞首刑から類推しようとしたのですが、無駄に終わりました。「首吊り自殺」と「絞首刑」の間には、アマチュアとプロフェッショナルの技量や、設備や方式(ロングドロップ式)に差がありすぎて、比較できなかつたからです。

【3】飛び込み自殺者は、自分を殺害した咎(とが)で、殺人罪が適用されるかどうかは、対立する2つの説があるものの、両説とも「自殺は刑罰の対象にはならない」という点では一致している、ということをご紹介しました。

【4】最後に、読者の皆さまからいただいたアンケート結果、例えば、「江端の目の前で、飛び込み自殺が行われるのを、眺め続けるだけの(止めようとしな)江端を、罪に問えるか」などについてのご回答と、現時点において「江端無罪説」が有力であることをご紹介しました。

以上です。

では、今後も、「なんというか、文章全体が『不快』で読んでいただけません」というコラムを続けさせていただく予定ですが、引き続きご愛読いただけましたら、私はうれしいです。

やっぱり辛らつ、後輩レビュー

[前回の続き](#)です。

江端:「『数字に魂がこもっていない』とは、どういうことだ?」

後輩:「江端さん。私たちは世界と対峙し、そこに現われる現象を観察する研究員ですよ」

江端:「まあ、そうだな」

後輩:「自然法則を利用した技術的思想を、実体化するエンジニアですよ」

江端:「うん、まあ、そうだ」

後輩:「私たちは、その現象の説明に仮説を導入し、その仮説の正しさを数字という手段で裏を取る――そういう仕事をしているんですよ」

江端:「お前、一体、私をどこに連れていこうとしているんだ」

後輩:「黙っておとなしく私の言うことを聞きなさい」

江端:「……」

後輩:「世間には、自分の思い込みを『検証することなく』、ネットで見苦しく叫び続けているだけの奴らが腐るほどいますよね」

江端:「まあ、うん。そうだな」

後輩:「そういう奴らは、持論を叫び続けているだけで、その裏(証拠、バックデータ)を取ろうとする努力を1mmもしない —— で、江端さんは、そういうに奴らを心底、軽蔑し憎悪している、と」

江端:「初耳だよ」

後輩:「江端さんは、仮説と数字という道具を駆使して見せて『持論を叫ぶなら、ここまでやってみやがれ!』と見せつけている、と」

江端:「だから、違うってば」

後輩:「しかるに、この[ホームドア設置遅延の仮説検証のお粗末さ](#)は、一体何ですか!」

江端:「そこかよ!」

後輩:「一言でいって『凡庸』です。誰にでも思い付く仮説検証です」

江端:「そこまで言わなくても……」

後輩:「『水は高い所から低い所に流れる』的な仮説で検証した結果に、どれほどの価値があるというのですか?」

江端:「それが、仮説検証の常道だろう」

後輩:「江端さんが、この連載を続けているのは、読者が『想定することもできなかった視点』からの仮説の立案と、『そんな計算方法があったのか』と驚がくするような数値の算出でしょう?」

江端:「え? そうなの?」

後輩:「『数字で世界を回してみよう』なんていう、大層なタイトルの連載を持っている以上、毎回『コロンブスの卵』のような着想で、私たちに驚かせて見せるのが、江端さんの仕事でしょうが」

江端:「毎月毎月、新しい『コロンブスの卵』を考え出すのは、コロンブス自身だって無理だと思うぞ」

後輩:「少なくとも、『ホームドア設置遅延の仮説検証』には、江端さんの渾身の仮説と計算が見えてこない。読者を倒伏せさせるようなリビドーが迸る(ほとばしる)、狂気の数字が現われてこない——つまり『数字に魂がこもっていない』のです」

江端:「私は、そんな数字を提供しているつもりは、サラサラないぞ」

後輩:「あのね、江端さん。江端さんは気がついていないかもしれませんが、私たちは、研究員としての江端さんの伶俐(れいり)な論理展開なんぞ、はなから期待していませんよ」

江端:「じゃあ、一体何を期待しているんだよ？」

後輩:「私たちが期待しているのは、——自己完結した狂気の仮説を組み上げて、その仮説の上でたった1人踊り狂い続ける『醜悪で滑稽な江端さん』——です」

⇒「世界を「数字」で回してみよう」[連載バックナンバー一覧](#)



Profile

江端智一(えばたともち)

日本の大手総合電機メーカーの主任研究員。1991年に入社。「サンマとサバ」を2種類のセンサーだけで判別するという電子レンジの食品自動判別アルゴリズムの発明を皮切りに、エンジン制御からネットワーク監視、無線ネットワーク、屋内GPS、鉄道システムまで幅広い分野の研究開発に携わる。

意外な視点から繰り出される特許発明には定評が高く、特許権に関して強いこだわりを持つ。特に熾烈(しれつ)を極めた海外特許庁との戦いにおいて、審査官を交代させるまで戦い抜いて特許査定を奪取した話は、今なお伝説として「本人」が語り継いでいる。共同研究のために赴任した米国での2年間の生活では、会話の1割の単語だけを拾って残りの9割を推測し、相手の言っている内容を理解しないで会話を強行するという希少な能力を獲得し、凱旋帰国。

私生活においては、辛辣(しんらつ)な切り口で語られるエッセイをWebサイト「[こぼれネット](#)」で発表し続け、カルト的なファンから圧倒的な支持を得ている。また週末には、LANを敷設するために自宅の庭に穴を掘り、侵入検知センサーを設置し、24時間体制のホームセキュリティシステムを構築することを趣味としている。このシステムは現在も拡張を続けており、その完成形態は「本人」も知らない。

本連載の内容は、個人の意見および見解であり、所属する組織を代表したものではありません。

関連記事



[“Japanese English”という発想\(前編\)](#)

「自分は英語が話せない」――。皆さんがそう思うときは、多かれ少なかれ米国英語/英国英語を思い浮かべているはずですが、「英語」とは米国英語/英国英語だけではありません。英語は、世界中の国の数だけあるのです。もちろん日本にもあって、それは“Japanese English(日本英語)”に他なりません。そして、このJapanese Englishは、英米の2カ国を除けば概ね通じるものなのです。



[我々が求めるAIとは、碁を打ち、猫の写真を探すものではない](#)

ちまたには「人工知能」という言葉が氾濫しています。ですが、明言しましょう。「人工知能」という技術は存在しません。そして、私たちがイメージする通りの「人工知能」の実現も、恐らくはまだまだ先になるでしょう。



[自前主義で“モノづくりの自由度”を失った日本](#)

クローズド・イノベーションで辛酸をなめた米国のあるメーカーは、オープン・イノベーションへと考え方を変えていった。一方で日本の半導体業界は、「オープン・イノベーション」をうたいながらも、実際は“自前主義”、過度なクローズド・イノベーションを貫いてきた。



[フルSiCモジュールが小田急1000形の心臓部を約40%省エネに](#)

三菱電機は、フルSiCモジュールを用いたインバータ装置が、鉄道車両の主回路システムを約40%省エネ化させることを営業運転中の車両を用いて確認した。



[スマホ市場の“敗者”に残された道](#)

前回に続き、中国iaiwaiの格安スマートウォッチ「C600」について検証する。スマートウォッチをはじめとするウェアラブル機器やIoT(モノのインターネット)機器の市場が開拓された背景には、スマートフォン市場でどうしても勝てなかった者たちの“失地回復”に向けた努力があった。



[もはや我慢の限界だ! 追い詰められる開発部門](#)

コストの削減と開発期間の短縮は、程度の差はあれ、どの企業にとっても共通の課題になっている。経営陣と顧客との間で“板挟み”になり、苦しむ開発エンジニアたち……。本連載は、ある1人の中堅エンジニアが、構造改革の波に飲まれ“諦めムード”が漂う自社をどうにかしようと立ち上がり、半年間にわたって改革に挑む物語である。

Copyright © 2016 ITmedia, Inc. All Rights Reserved.

