

一生における呼吸数と鼓動数

24期 徳田完二

赤ん坊は大人より呼吸が速く、心臓の鼓動も速い。呼吸で言えば、赤ん坊のものは大人が「ちょっと息苦しい時」のような感じであり、鼓動で言えば「ちょっとドキドキしている時」のような感じである。赤ん坊に接することが多かった人はこのことに気づいていると思う。

上で述べた赤ん坊と大人の違いは、からだの大きさと呼吸や鼓動には反比例的な関係があることを示している。このような関係は哺乳類全体に言えることで、大型の哺乳類（たとえばゾウ）は小型の哺乳類（たとえばネズミ）よりもゆっくり呼吸をし、心臓はゆっくり打つ。しかし、ことはそれだけではない。からだの大きさと呼吸や鼓動には驚くべき関係があるらしいのである。それを知ったのは『ゾウの時間 ネズミの時間』（本田達夫著、中公新書）という本によってであった。この本は「サイズの生物学」というサブタイトルがついているように、生物とからだの大きさとの関係について色々な観点から検討し、解説したものである。

この本でいちばん印象的だったのは、“からだの大きい動物ほど呼吸も鼓動もゆっくりであり、からだの小さい動物ほどそれらは速いのだが、どの動物も一生の間に行う呼吸と鼓動の回数はほぼ同じである”という説に接したことだった。大型の動物は概して長寿であり、小型の動物は概して短命である、ということはすでに何となく知っていたが、上記の説は驚きだった。その説によれば、すべての哺乳類に共通の呼吸の回数は約三億回、鼓動の回数は約二十億回なのだという。長生きする人や動物もいれば早世する人や動物もいるわけなので、死ぬまでに三億回ほど呼吸をし、二十億回ほど鼓動を打つというのは、あくまで平均的な寿命を生きた場合のことであるのは言うまでもない。

動物の種類によらず、生きている間の呼吸や鼓動の回数がほぼ一定であるということは、どの動物も主観的な人生（動物に関して「人生」というのは変だが、ほかに適当な言い方を思いつかない）の長さにはあまり変わりがないことを示唆している。つまり、ゾウはゆ～っくり動き、ネズミはちょこまか動くわけなので、生きている間に「する」ことにさしたる違いはないと思われるのである。

そう言えば、わたしの若かりし頃、「気ままに行こうよ おれたちは あせってみたって同じこと」という歌詞の、車か何かの商業ソングがあった記憶がある。どの動物も一生の間にスウハア息をする回数や心臓がドキドキする回数が似たり寄ったりなのだと心得れば、あれやこれやであくせくするのがアホらしくなるような気がするのはわたしだけでないのではないか。上で紹介した『ゾウの時間 ネズミの時間』には、人間の平均寿命についての記述がなかったようなので、「呼吸数が約三億回、鼓動の回数が約二十億回」というのが何歳で寿命を終える場合に当てはまるのかは分からないのだが、現在の平均寿命を基準に考えるならば、七十歳を超えたこのごろのわたしは、三億回中の二億六千回目ごろの呼吸をし、二十億回中の十七億五千万回目ごろの鼓動を打ちつつあることになる。そう思うと、一回一回の呼吸や鼓動がそこはかとなくいとおしいものに思えてくる。

連載ミニエッセイ 26

プロペラ機の楽しみ

退職してからはめっきり乗る機会がなくなってしまったが、私は飛行機がけっこう好きである。晴天の日に窓側の席が取れば、地上の風景を下ろせるからである。北海道にいたころには、出張などで本州に行く時の交通手段はもちろん飛行機だったので、年に数回くらいの頻度で乗っていた。これまでの搭乗経験の中で地上がよく見えたことはそれほど多くなかったと思うが、いくつかの光景が印象深く記憶に残っている。

たとえば、関西から新潟に向かい、日本アルプスの上空を飛んだ時には、雪の山々がくっきりと見え、槍ヶ岳が識別できるほどだった。

上海に行った時には、着陸の少し手前に見え海が見渡す限り黄土色なのを見て驚いた。長江が運んだ大量の黄色い土が海底を埋め尽くしているせいなのだろう。そこは黄海よりは南の海域だったが、いずれにしても、中国の沿岸に黄海と名付けられた海がある理由に深く納得がいった気がした。驚いたのはそれだけではない。海に映った機影は、まるで地面に映った影のようにくっきりしていた。不思議な眺めだった。影は海面にではなく、海底の泥に映っていたのだと思う。

アメリカ東海岸に行った時には、夜が明け始めたころ薄暗い下界を見ると、起伏の全くないただっぴろい雪原が、行けども行けども続いていて、見ているとだんだん陰鬱な気分になっ

た。帰りには、少しうとうとしてからふと窓の外を見ると広い水面が見えたので、もう太平洋か、意外に早かったな、と喜んでいたら、なんのことはない、それは五大湖のうちのどれかで、アメリカ大陸を横断するにはまだうんざりするほどの時間が必要なのだった。

今までの経験から、飛行機に乗るならプロペラ機に限る、とわたしは思っている。なぜなら、ジェット機よりもずっと低く飛ぶため、地上の風景がぐっと近くに見えるからである。たとえば、道路を走る車のひとつひとつを識別できるほどである。とは言っても、長距離を飛ぶプロペラ機の路線はないから、乗るとしても国内の一部路線に限られるが。

初めてプロペラ機に乗ったのは（YS11 だったのではないと思う）、出張で札幌から函館に行った時だった。飛び立つと間もなく、手稲山という山を越えるのだが、低い高度を飛ぶため、山の稜線にぶつかるのではないかと冷や冷やした覚えがある。その後は、洞爺湖や有珠山などの景勝地を眼下に見ながらしばし空の旅を楽しんだ。札幌－函館間の路線は何度も利用したが、五稜郭がすぐ真下に見えたり、函館の少し北にある駒ヶ岳や大沼を眺め下ろしたりしたことが印象に残っている。

札幌から釧路まで空路で行ったこともある。釧路は霧が発生しやすい地域なので、出発前に、霧で見通しが悪い場合は帯広空港に着陸するか札幌に引き返すというアナウンスがあった。そういうことがあり得ると承知しつつ、一か八かで乗った便だったが、釧路空港近くまで来た時、窓の外は霧で真っ白だった。キャプテンは、滑走路付近に霧の切れ目ができることを期待しつつ何度か着陸を試みていた。そのうち、この分だと着陸できそうにないと覚悟したが、さいわい、わずかな時間ながら滑走路を視認できる状態になったようで、機は無事に着地した。わたしにとって、もっともスリリングなフライトだった。その後しばらくして、釧路空港では霧で見通しがきかない状況でも着陸できるシステムを導入したと聞いたが。

わたしにとって最も印象的なプロペラ機体験は、函館から札幌に帰る便でのことだった。日暮れごろの出発で、手稲山を越えて札幌上空に入った時はすっかり暗くなっていた。窓の外には広々とした夜景があった。その上を機は大きくゆっくり旋回しつつ着陸態勢を整えた。まるで巨大な宝石箱をひっくり返したような空間の上に浮かんでいるような気分だった。あんなに美しい夜景をその後見たことがない。