

## § 1. 労災体験報告

昭和47年より冷凍空調のサービスに携わっている私ですが自分の不注意で労災事故を起こしてしまい、1ヶ月もの長い間入院生活を送る結果になりました。

その時の体験談をお話します。



平成15年の6月27日にファックスにて某レストラン本部より京都の宇多野店の店舗内パッケージエアコンが作動せず、との修理依頼の連絡が入りまして、翌日に私が単独で修理に出向きました。

まず室内機の点検を行いました但原因がほかに有ると判明しましたので次に室外機の点検を行う事にしました。

下から見ると店舗の屋根の上に室外機が見えたのでそこへ行く為にはまず脚立を使い屋根の上に登ってから室外機が設置してある場所まで屋根伝いに行く事にしました。後でよく考えてみればこれが悪夢の始まりでした。

まず、一見して一番屋根が低かったプロパンボンベ庫の壁際に脚立を立てました。

急  
ぐ  
穴  
ね  
に  
ず  
迷  
み  
う  
は

そしてスレート屋根のはしまで登りきって、更に先へ向かおうと二三歩、スレート上をゆっくり歩き始めた瞬間、急に足の支えがなくなってふっと体が宙に浮いた様に感じました。

そして気が付いた時には2m下のコンクリート土間の真ん中へ転落していました。

落ちた瞬間は、ショックのあまりしばらく息が出来なかった様に覚えています。周りを見渡せば直ぐ横にプロパンボンベが立ててありましてもしその上に落ちていればボンベが転倒してその下敷きになっていたかもしくはボンベの上に足が引っ掛かりでもしていたら逆さまに頭

から落ちていたかも知れません。今思うと背筋がぞっとします、結果的に土間へは尻餅をつくような形で落ちてしまい、第四腰椎の圧迫骨折という重大事故になってしまいました。落ちてからすぐに起き上がろうとしたのですが、立ち上がること

が出来ませんでした。腰砕けという言葉がぴったりと当てはまりました。そのあと直ぐ店の人に119番してもらい地元の形成外科で有名な、K病院へ緊急入院しました。

検査の後直ぐに腰の周りをギブスで固定されました、自分独りでは食事もすることが出来ないあわれ寝たきり状態になってしまいました。もちろんトイレでは生まれてはじめて

オマルとシビンを使用しました。

### 落ちた原因ですが

急  
が  
ば  
回  
れ

直接の原因はスレート屋根に対する知識がうとく、骨組みの無い部分の上を歩いてしまったことです。スレートの屋根は材質的にもろくて元来、上に乗ってはいけなかったのです。もし乗る必要がある場合は歩み板を使用すべきでした。それともうひとつ、安易に室外機までの最短ルートを選んでしまった事です。

これは後で解かったことですが、室外機へ行く階段が別に設置されていて事前に店の人と作業の打ち合わせを行っていたらそれが解かっただけでしたが先入観や思い込みで後先の事を考えずに行動して今回の様な事故になってしまいました。

### 事故よりの教訓ですが

まず始めにお客様との対話を充分に行わず、自分自身の思い込みで行動してしまい、それが原因で労災事故を発生させてしまいました。

せ  
い  
て  
し  
は  
損  
事  
じ  
を  
る

お客様と事前に、打ち合わせをしておればこのような事故は発生しなかったと思われます。

それによって約3ヶ月に渡り、家族、会社に迷惑を掛け自分自身にも無駄な時間を課す事になってしまいました。

今後もこれに似た作業環境で作業をする場合が多々あると思いません。

そのような時の為に建築構造物の知識を身に付けると共に、作業前に必ず、乗っても大丈夫か、つかまっても大丈夫か等事前に確認をする事が大切だと思います。又、今回の様に店舗屋上に室外機が

設置されている場合は店の人と良く打ち合わせを行い、階段、通路の有無を必ず確認し、安全带など保護具の着用なども常に心がけ、事故の再発を防ぐようにしたいと思います。又、万が一労災事故が発生した場合でも最小限の被害で終わらせる様に保護具の着用なども心がけたいと思います。

たった数分の打ち合わせを怠った為、客先、会社、家族ほかに対して大変な迷惑をかけてしまいました。

今になって考えれば防げた事故である様に思います、その時は大丈夫だと思っ

実際事故を体験すると事の重大さが身にしみて解かってまいります。現場では決して安易に大丈夫だと思わず、これで間違いなく安全かと自分自身に問いかけながら作業を進めていきたいと思います。

### 余談ですが

皆さんは長期入院された事がありますか？腰椎の骨折で1ヶ月も長期入院していると色々な事が有りました。まず良かった事は30年もの間1日30本吸っていた喫煙生活に一瞬でおさらば出来たことです。

病院内はもちろん禁煙です、私は寝たきりだったのでタバコとライターは入院時に女房に強制的に取り上げられました。普通でしたら食事の後に一服すいたい所ですが何せ寝たきりですので吸いたくても吸えません、最初のうちはニコチン切れの為イライラしましたが、段々慣れてきて、しまいにはタバコが我慢できるようになりました。

ただ屋上にだけ喫煙場所が設置してありまして、歩けるようになれば吸いに行けたのですが行きませんでした。

それ以来4年経過しましたが喫煙はもうしていません。

禁煙は難しいと聞いていましたが以外に簡単に出来ました。皆さんも禁煙したければ長期入院すると言う手が有りますよ。

労災事故は起こしてはいけません・・・

最後になりますが <sup>ことわざ</sup> 諺 で「せいては事を仕損じると」いうのがあります。

あせりは、おうおうにして失敗を伴うものです

急いでいる時にこそ、むしろ慎重に事を運ばなければなりません

「急がば回れ」 「急ぐねずみは穴に迷う」 という別の格言も有ります

何事もあせりは禁物です



## § 2. こうして新幹線を止めた

1971年春に若いサービスマンが経験したほろ苦い失敗をお話します。

場所は当時の国鉄京都駅新幹線ホーム下の制御盤電気室です。何号電気室であったかは記憶にありません。

その日、その電気室の送風機制御盤に運転表示灯を取り付ける工事の依頼を受けて、私と電気工事業者の2名で実施する事になっていました。

現場に入る前に、国鉄機械部の係員より安全の指導を受け、作業前には必ず【確認良し】の指差呼称を大きな声で行う。異常があれば必ず備え付けの電話で、機械部へ連絡する事など、こと細かに注意を受けました。

勿論、「トイレの場所・喫煙場所への通路・現場への往復路・当該の現場以外をうろつくな」等工事以外の注意を、これでもかこれでもかと約1時間程度受けさせて頂きました。

また、現場へ持ち込む工具も必要最小限にするように言われ、これも点検台に載せて確認を受けました。当日使用する電気ドリルを取り出したところ、これが綺麗な箱に収めた真新しい工具で、国鉄の係員も思わず【新品】か？と聞くほど最新式の物でした。

その後コイツが事件を起こします。

同行の業者も『昨日使い始めたところですよ』と自信たっぷりに元気良く返事をしていました。そうするうちに10時の休憩時間？になり現場作業は10時30分からとなりました。

さて、運命の時間はもうすぐです。10時30分から現場へ移動し、表示灯を取り付ける送風機制御盤を確認し、その取付位置に図面通りの罫書きを入れました。

ここで係員が、用事を思い出したらしく一寸離れるので後を頼むと言って出ていってしまいました。

残った二人は、関係する開閉器を手順通り1つ切ると共に、【回路遮断確認良し】と指差呼称をしながら作業を進めて行きました。

業者は電気ドリルにガイド穴用のキリを装着し天井に向け、二度三度空転させ如何にも調子がいいなど、言わんばかりに私の顔を見てうなずきました。

私は【安全良し、確認良し】と言い作業開始と告げ、業者はドリルキリを制御盤の表面に当てました。その時小さな光が『ぴかっ』としたような、しなかったような。するとそれまで勢い良く運転していたその他の送風機が、突然心臓麻痺でも起こしたように『ウーン』と右肩下がりの音と共に停止したのです。それからは、何がなんだか判らない状態になり、こちらから係員に電話をするまでに、機械部の人たちが飛んで来ました。

制御盤電気室で【漏電事故発生】と大きな声で叫んでいます。こちらは何処の機械室の

【事故?】くらいに思い、彼らの動きを呆然と見ていると、『10時?分より10数秒本線停止』と言っています。よく聞いていると、どうやら新幹線への送電が止まったらしいのです。

国鉄の人が数人がやがやと話をしていたが、そのうち我々の方を向いて一緒に電気監視室へ来なさいと命令されました。

監視室に入ると正面に大きな漏電電流計があり、その針は10数mAの数値をさして止まっています。聞くとところによると、その数値は我々が起こした【漏電事故】の内容だ、



とのことです。またびっくり。勿論、工事は中止。そのあと『こんこんと説教』を受け、会社に報告すると怒られ、それから後は関係各所へとにかくお詫びのし通しです。機械部はじめ電気課、果ては工務、保線課まで行ったり来り、さんざんな一日となりました。

幸いな事に、新幹線は完全停止していなかったため、運行遅れは起算されなかったそうです。

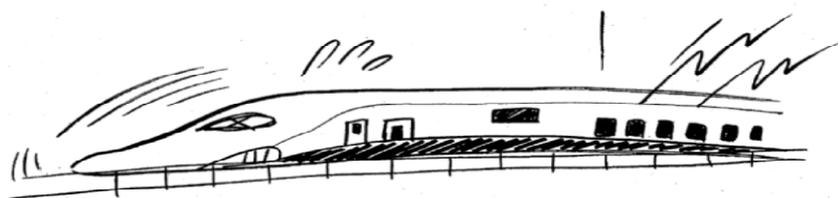
事故後、現場でメガータストをすると絶縁0Ωおまけに、ドリルを振ると水滴が落ちる始末。原因は、真新しい電気ドリルは確かに前日が初日でしたが、その業者の別の職人が雨天の中で作業をし、そのままビニール袋に入れ箱に収めていた事が判りました。

今から思うと何と愚かな管理であったか。あれから36年がたちます。

その後、新幹線のセキュリティは格段に強化され、私のような【ばかな失敗】をするやつが、その後も続出したのか手持ち工具の検査はより厳しくされ、安全指導はさらに徹底しています。

- ・ ・ 教訓 ・ ・ 何でも見た目や感覚で判断してはいけない。  
工具の確認はデジタル数字で行うこと。

今、私は過去は過去として、若いサービスマンにこの様に言い、諭しています。



### § 3. 溶接で火傷！ 高所から転落！

#### 火 傷

「ウワー！」 何事かと思ったが、私はとりあえず、放り出された溶接火口を手に取り、バルブを急いで「閉」にした。

みると、先輩社員が顔を煤だらけにして、呻いているではないか！

急ぎ、現場の担当者に報告し、救急車を呼んでもらった。

幸いにも、大事に至らず、先輩は3日ほどで退院でき、火傷の跡も残るほどではなかったのほっとしたのを覚えている。

当時、私は新入社員で誕生日の関係上、入社後に運転免許を取得するべく教習所に通っていた。その日は、昼から出社し、先輩と大正区内の現場に、空冷床置PACの8馬力圧縮機交換の作業に同行した。

現場に到着後、担当者と呼び出したが不在で、PACの場所も分からず、しばらくは手待ちの状態であった。先輩は気が長いほうではなく、少しイライラしている様子だった。

10分位でようやく現地に案内され、修理に取り掛かった。

当時(27年前)は冷媒回収なんてことはやらずに、放出していた。(現在はまじめに回収している)

「酸欠だけは気をつけろ！」先輩は言い、溶接器の準備やら、部品の搬入等をしていた。

ガスも殆ど、抜けたであろうと思い、吸入管を炙り抜きし、吐出管を炙っていた時でした、吐出管が抜けると同時に、火炎が吹出し、冒頭の状態となった。

最近でこそ、冷媒回収に、負圧状態で配管の切断を先行させるといったような作業が標準化されているが、当時は危険極まりない作業を、よくも平気でやっていたものである。

怪我(火傷)をした先輩には悪いのだが、よくも大きな事故にならなかったなど今でも思っている。

事故後、別の先輩へ連絡し、現場の後処理は滞りなく終わったのだが、病院への搬送・付添等を終えた私は、社内での「取調べ」よろしく、しっかりと事情を聞かれたことは言うまでもなく、夜遅くまで、事故報告書を書いていた記憶がある。

念には念を入れ、事故は起すまいと肝に銘じた一日であった。

事故教訓・・・・・・ 急いては事を仕損じる。

## 転落

「危ない」と叫び、心の中では落ちてくる後輩のW君を受け止めているはずだったが、現実には私の目の前に頭を抱えて蹲る彼がいた。

事故は、作業の終盤の結線・試運転を残すのみとなり、彼は、室内外渡り線の結線作業をしていたときに起こった。

ある会社（物販店）の仮店舗に天吊スポットクーラーのセパレート型を取り付ける工事をしているときでした。

吊り込み・配管・ドレン等を施工し、結線作業をW君に依頼し、足元の工具や材料を片付けていたのだが、8尺の脚立にまたがり、体を振った形で結線作業をしていたとき、彼の体重が後方にかかり、バランスを崩し、2.5m上から落ちてしまった。

落ちる瞬間を見ていた私ですが、体が反応せず、落ちるに任せるしかなかったことは非常に残念でならない。まるでスローモーションを見ているようであった。

もっと、事前に注意し「声掛け」や安全対策をしっかりとやっていればと悔やまれる。

幸いにも、病院での診察の結果は側東部の裂傷で、脳へのダメージはなく大事には至らなかったのがなによりであった。

貴重な人材を怪我させ、その後に休職（1週間）までさせてしまい、本当に申し訳ない気持ちでいっぱいであったことを覚えている。

今から15年ほど前の経験だが、当時は「安全管理」や「対策」については、何もしていないというよりも、知らないままでの作業をしていたように思う。

現在、部下には「注意しろ!」とか、「ご安全に!」とか毎日のように喚起してはいるものの、本当にこれでいいのだろうか?と、自分に問いかけている毎日である。

以上2例は、私の経験上の事故であるが、これからのサービスマンや、管理者の方々には同じような目にはあってほしくない。

一度、経験したほうが良い。という向きもある事とは思いますが、やはり、事故はあるより「無い」ほうが良いに決まっている。

**今日も一日、ご安全に!**

## § 4. 背筋が寒くなるような体験談

40年以上も前の出来事だが、当時の伊丹空港の南端に豊中から伊丹に抜ける地上の道路があった、今ではジャンボ機の導入により延長された滑走路の下に地下トンネルの道路が出来ているが、当時は地上の道路に車を止めて飛行機の発着陸を見物に来ている人達が群れを成していた。

その道路から200メートルぐらい滑走路に入った所にコンクリートブロック壁に屋根はスレートで爆発などの際に軽く吹き飛ばす様な構造の四角い20坪ぐらいの「航空機エンジンテスト室」があった。

当時の旅客機のプロペラエンジンは丸いカプセルの密閉容器に一台ずつ格納されていて、アメリカから船便で送られて来るのをテスト室の台座に固定し、航空機内と同じ配管を銅管やフレキホースでつなぎプロペラを取り付けて各種性能テストをし、合格したものを航空機本体に取り付けるものであった。

航空機の配管は、燃料系統、潤滑油系統、防錆系統と3系等に別れ、それぞれストレージタンクからテスト用エンジンの近くまで2トンぐらいの銅管を使って配管するもので狭いテスト室内には15人ほどの作業員が入りそれらの工事をしていて、建築、配管、電気工事ともに終盤に入り各々テスト段階であった。

建築工事の方で動力の電動工具を使いたいと言うことで、電気工事業者の指定する配電盤の動力コンセントにキャプタイヤーケーブルを接続しその上のハイプロスイッチを入れても電動工具が動かないとその作業員が言っているのを私は側聞していた。



そうこうしているうちに「パチパチ」という音と同時に潤滑油のストレージタンクから黒煙が上がりオイルの焦げる臭いが出はじめた、その瞬間私の脳裏に “あぶない” とひらめいた！ 並べて配置している燃料タンクには130オクタンの透きとおる青色のテスト用航空燃料が満タンに入っている、真夏の直射日光がスレート屋根を熱し室内は40℃ぐらいで燃料の気化ガスが充満している。

一瞬“顔からさっと血の気が引くのが分かった” とっさに私は大声で怒鳴った 「みんな逃げろ！爆発するぞ！」 室内

の作業員はクモの子を散らす様に屋外に飛び出したが、建築業者がコンセントを入れていたのを覚えていた私は“あれだ”と直感した。

潤滑油のタンクには油温を上げる為の電気ヒーターが内蔵されていた、テスト中のためオイルはドラム缶に移され底面に少ししか残っていなかったがそのヒーターから黒煙が上がっていた。

工事中の為機器からコンセントまではキャプタイヤーケーブルで接続されていて、他の電線と一緒にヒーターからコンセントまで手繰って行く時間の長かったこと、実際は10秒ぐらいと思うが1~2分間以上の長さを感じた、その時は死に物狂いであったのを今でも鮮明に覚えている。

やっとたどり着いてそのコンセントを引き抜くと同時に屋外に脱出した、みんな建物を遠巻きにしながら“いつ爆発するか分からない恐怖”で青くなっていた、3分、5分と経過しても“爆発”は起こらなかった。

相当時間が経過してから私は恐る恐る室内を覗いて見たが異常はなかった、調査の結果建設業者が自分のコンセントを入れる時、すぐ横にあった同型の電気ヒーターのコンセントを間違えて差し込んでしまったのが原因と判った。

もしコンセントを抜くことが出来ずに電気ヒーターの表面温度が気化ガスの引火点以上になっていたら？と思うと今でも “背筋がぞっとする” 思いである。

もし、大阪国際空港の滑走路の一部で「爆発事故発生!」と成ったら大事件だ、当時は今ほど安全管理が徹底されていなかった、単純ミスが大きな事故につながる多くの要素がその後ろに隠れていることが後で分かった、我々が持ち込む工具類は表面に銅メッキ処理をして、落下時に火花の発生を防ぐ処置をしていたが、システムとしての総合的な安全管理とその確認手段が甘かったと、大いに反省させられた“事件”であった、高圧ガスと電気設備に常に関わりを持っているサービスマン諸君にも今後何らかの参考にして頂けたら幸いである。

