

る必要があると思われる。

その他、キャスターが停止の状態にロックすると同時に、直進方向にもロック出来るよう改良されている。その結果、蛇行せず、全体が軽く出来ている点と併せて使用しやすく、1人でも移動させる事が出来ます。しかし、ガタガタと振動が激しく感じられるのは、キャスターが小さい為ではないかと思われる。

以上の事から総合して

1. ストレッチャーの高さが調節出来ない。
2. スライド時、プレートが急に傾く。
3. プレートの幅が狭い。
4. 移動時に振動が激しい。

等の難点があると言えます。この為に、折角改良された機能が充分生かされているとは言えないようです。しかし従来のストレッチャーと比べて、手軽に使用出来るようになったのは事実であり、日常業務に大いに役立っていると言えます。今後、更に改良される事を望みます。

## 8) 進行性筋ジストロフィー症に適した微力操作型電動車椅子の開発

国立療養所 箱根病院

中 村 正 敏      長 能 常 利  
村 上 慶 郎

進行性筋ジストロフィー症の重症患者では、手指の筋力低下が著しくなり、従来電の電動車椅子の操縦レバーの操作が困難となり、また体幹の保持も困難となるため、これらに適した電動車椅子に改造を行った。

基本車種としては、スズキモーターチェアZ 601型電動車椅子を使用改造した。

### <改造部分>

1. コントロールボックス：従来のコントロールボックスは、操縦レバーの操作力は最大1.2 kg，ストロークが半径50mmの円内にあり、手指の筋力低下患者に対しては操作が困難であるので、操作力を100 g 以下，ストロークを半径10mmの円になるように改造した。
2. メインスイッチ，強弱切替スイッチも操作力200 g 以下になるように改造した。

3. 回路ボックスと操作ボックスを分離し、操作ボックスを使用者の最適操作部位に移動して固定できるように、取付金具類を改良した。
4. 頭部保持及び体幹保持装置を設めた。頭部保持装置は、高さを調節できるようにした。またこれらの固定のために、ベルクロー付のベルトを使用した。
5. アームレストを左側をトランスファー動作のため、ワンタッチで脱着できるようにした。
6. 自動電動制動装置の装着：従来の型はモーターブレーキが備えてあり、急速に減速停止ができるが、坂路での做速進行がさけられず、このため手動ブレーキが用いられている。しかし、このブレーキはストロークが250mm、操作力が最大2.5kgと大きく、筋ジストロフィー症患者には操作困難であるため、押ボタンによる電動ブレーキを装着した。このスイッチの操作力は200g以下である。

この電動車椅子の性能は、最高速度 $2.5 \text{ km/h}$ 、最低速度 $1.5 \text{ km/h}$ とし、登坂力は従来の車より増大している。又連続走行時間は、大体4時間位となった。

以上の点を改造して、成人筋ジストロフィー患者に使用したが、非常に好成绩であった。特に登坂力の増大は、当院の如き山地の病院では坂道が多いため、従来の電動車椅子では、走行不能の場所にも行けるようになった。

## 9) オーバーテーブル改良を試みて

国立療養所西多賀病院

小谷田	裕子	半沢	寛
案部	八百枝	佐々木	勝吉
末永	せつこ	佐野	京子

### <はじめに>

前回の発表では、改良オーバーテーブルの製図を示したのみであった。今回は、操作等の問題に主眼をおき、業者に再度、製図を依頼した。以後、前回発表のものをNo.1、今回発表のものをNo.2としてのべていく。

### <本論>

No.1, No.2の製図をもとに、問題点及び解決を説明す。尚、No.2の操作については、別紙参照のこと。

↓ **検索用テキスト** OCR(光学的文字認識)ソフト使用 ↓  
論文の一部ですが、認識率の関係で誤字が含まれる場合があります

進行性筋ジストロフィー症の重症患者では、手指の筋力低下が著しくなり、従来電の電動車椅子の操縦レバーの操作が困難となり、また体幹の保持も困難とたるため、これらに適した電動車椅子に改造を行った。

基本車種としては、スズキモーターチェア Z601 型電動車椅子を使用改造した。