

24 生活訓練利用者における実車運転評価と神経心理学的検査との関連性について

自立支援局第1自立訓練部 水谷宣昭 四ノ宮美恵子 森公士朗 阿部真市

木戸晶子 吉川杏美 和田愛祐美 安部恵理子 林八重

自立支援局第2自立訓練部 熊倉良雄

企画・情報部 高次脳機能障害情報・支援センター 今橋久美子

自立支援局長 飯島節

【はじめに】

昨年度より高次脳機能障害者の実車運転評価と神経心理学的検査との関連性について調査を行ってきた。今年度は実車運転評価と関連性の高い神経心理学的検査の検討と昨年度関連性が示唆された Trail Making Test (TMT-A・B)における自動車訓練可否の目安となるカットオフ値の設定を目的に、実車運転評価を行った生活訓練利用者を対象に後ろ向き調査を行った結果を報告する。

【対象】

①実車運転評価と関連性の高い神経心理学的検査の検討

過去10年間に、実車運転評価を実施した生活訓練利用者58名のうち、生活訓練利用開始時の神経心理学的検査結果（コースIQ〈37名〉、MMSE〈37名〉、TMT-A・B〈37名〉、RBMT〈31名〉、BADS〈26名〉）がある者を対象とした。

②TMT-A・Bにおける自動車訓練可否のカットオフ値の算出

過去10年間に、実車運転評価を実施した生活訓練利用者58名のうち、生活訓練利用開始時の神経心理学的検査結果（TMT-A・B）がある37名を対象とした。

【方法】

①実車運転評価により自動車訓練対象（実車運転評価安定・不安定）と判断された者をA群、自動車訓練対象外（実車運転評価危険）と判断された者をB群とし、両群間で神経心理学的検査結果をt検定を用いて比較した。

②ROC曲線を用いて、自動車訓練可否を判別するTMT-A・Bのカットオフ値を求めた。

【結果】

①TMT-A・Bでは、A群がB群より有意に速かった（TMT-A《平均±SD秒》A群120±34 B群168±57、 $p<0.01$ ；TMT-B A群156±63 B群222±76、 $p<0.01$ ）。一方、コースIQ、MMSE、RBMT、BADSについては両群間に有意な差は認められなかった。

②TMT-A・Bにおける自動車訓練可否のカットオフ値はA：168秒、B：244秒で、感度・特異度はそれぞれA：95.8%・53.8%、B：95.8%・46.2%であった。

【考察】

今回の調査により、自動車訓練の可否を判定するTMT-A・Bの暫定的なカットオフ値を明らかにすることができた。カットオフ値を示すことは、実車運転評価を行えない施設（医療機関等）では有用な情報となりうる。今後もさまざまな角度から評価を行い、高次脳機能障害者の自動車運転再開に必要なプログラムを検討したい。