

50 生活訓練利用者における自動車運転と神経心理学的検査との関連性について

自立支援局第一自立訓練部 水谷宣昭 茅根孝雄 森公士朗 阿部真市
吉川杏美 和田愛祐美 市原友里子 安部恵理子 林八重
自立支援局第二自立訓練部 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

【はじめに】

平成 27 年度より高次脳機能障害者の自動車運転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。今年度は自動車運転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 TMT-A・B、コース IQ における自動車運転可否の目安となるカットオフ値について報告する。

【対象】

- ①自動車運転と関連性の高い神経心理学的検査の検討
- ②TMT-A・B、コース IQ における自動車運転可否のカットオフ値の算出

過去 11 年間に、実車運転評価・訓練を実施した生活訓練利用者 73 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 (64 名)、コース IQ (64 名)、MMSE (62 名)、RBMT (55 名)、BADS (48 名)) がある者を対象とした。

【方法】

- ①実車運転評価・訓練により自動車運転可能 (安定) と判断された者を A 群、自動車運転不可 (不安定・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について U 検定を用いて比較した。
- ②ROC 曲線を用いて、自動車運転可否を判別する TMT-A・B、コース IQ のカットオフ値を求めた。

【結果】

- ①TMT-A・B、コース IQ については、両群間に有意な差が認められた (TMT-A 《平均±SD 秒》 A 群 126 ±6 B 群 168±14、 $p<0.05$; TMT-B A 群 160±11 B 群 234±24、 $p<0.01$)、(コース IQ 《平均±SD 点》 A 群 113±15 B 群 99±24、 $p<0.05$)。一方、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、コース IQ における自動車運転可否のカットオフ値は、A : 169 秒、B : 244 秒、コース IQ : 113 点、FPF・TPF はそれぞれ A : 0.57・0.91、B : 0.53・0.94、コース IQ : 0.40・0.73 であった。

【考察】

今回の調査により、自動車運転の可否を判定する TMT-A・B、コース IQ の暫定的なカットオフ値を明らかにすることができた。今回のカットオフ値の組合せにより、生活訓練利用者で実車運転評価・訓練を実施した者について、運転再開可能と判断された 7 割程度を判定することができた。今後もデータ収集を行い、より精度の高いスクリーニング方法の確立のため、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。