

44 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1自立訓練部 水谷宣昭 四ノ宮美恵子 森公士朗 阿部真市
小林秀信 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 千葉県立保健医療大学 藤田佳男

【はじめに】

平成27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。今年度は自動車運転と関連性の高い神経心理学的検査の検討に加え、自動車運転と関連性が示唆されている有効視野について計測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11年間に、実車運転評価を実施した生活訓練利用者67名のうち、神経心理学的検査結果（コースIQ〈47名〉、MMSE〈47名〉、TMT-A・B〈47名〉、RBMT〈39名〉、BADS〈34名〉）がある者を対象とした。

②有効視野検査結果について

過去2年間に、自動車運転評価・訓練を実施した生活訓練利用者16名のうち、自動車運転可能と判断された者5名を対象とした。

【方法】

①実車運転評価・自動車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をt検定を用いて比較した。

②抑制課題付有効視野測定法（VFIT）を用い測定を行った。

【結果】

①TMT-A・BとコースIQ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、 $p<0.05$ ；TMT-B A群156±63 B群222±76、 $p<0.05$ ）、（コースIQ《平均±SD点》A群114±12 B群102±23、 $p<0.05$ ）。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。

②自動車運転可能と判断された者（平均年齢41.2歳）の有効視野における正解率の平均値は10度で69%、14度で72%であった。（40代健常群平均参考値：10度 71.9% 14度 68.8%）

【考察】今回の調査により、自動車運転可否とTMT-A/BおよびコースIQの結果との間に関連性が示唆された。自動車運転には様々な認知機能が必要とされる。高次脳機能障害者が自動車運転を再開するにあたり、空間認知や視覚情報の処理能力を判定できるスクリーニング的検査を行うことは、必要であると考えられる。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。