

5 高次脳機能障害者のカーナビゲーションの可能性

— 特に記憶障害（前向健忘）のある方の2事例 —

自立訓練部 熊倉良雄 並木勉 川嶋陽平
研究所福祉機器開発部 廣瀬秀行

【はじめに】当センター自動車訓練室において過去に訓練事例がないほど著しく記憶障害を有する2名の方に自動車運転習熟訓練を実施し、カーナビゲーションの導入を試みた事例を報告する。

【対象者と運転評価結果】事例1. 男性、20代、急性硬膜下血腫による右片麻痺、高次脳機能障害、受傷前の運転年数は7年でほぼ毎日運転していた。受傷後4年でその間の運転経験はなし。評価では、基本的能力をみる警察庁方式運転適性検査K2は、5段階判定で判定値1（運転には人一倍の注意を要する）、応用的動作能力をみる警察庁方式運転適性検査CRTは、5段階判定で判定値2（行動機能はやや劣る）と低く、特に注意力、集中力、精神安定度を評価する項目が低かった。実車評価では、合図と速度が不適切で中等度の問題があった。事例2. 男性、30代、くも膜下出血による両下肢機能障害、高次脳機能障害、発病前の運転年数は13年でほぼ毎日運転していた。発病後1年4ヶ月で、母親に同行を頼まれた時だけ運転していた。K2の判定値3、CRTの判定値3で問題はなかった。実車評価では、発進と停止が不適切で軽度の問題があった。2事例に共通した問題点は、2つの事項を同時に処理する課題が苦手であり、所内コースで課題とする場所を覚えられない、通過した場所を覚えていない。一度に2つ先のコースまで指示すると、2つ目のコース指示は覚えていないことであった。

【訓練結果】[所内コース]では、事例1は42時限を行い、左足アクセルペダルの操作と実車評価で問題のあった合図と速度は訓練効果がみられたが、左折・狭路・後退の課題で脱接輪は改善されなかった。事例2は3時限を行い、実車評価で問題のあった発進と停止は訓練効果がみられたが、右左折の指示に対して反対に合図を出して曲がろうとした。[一般道路]では、事例1は40時限を行い、運転操作の円滑さは向上したが左折時の脱接輪、死角や自転車に対する危険予測は改善されなかった。事例2は7時限を行い、右左折の指示に対する間違いは改善されたが、見通しの悪い横断歩道での危険予測は改善されなかった。一般道路で道に迷う問題点を補う方法としてカーナビを試してみた。目的地の設定等のカーナビ操作は教示しなくても問題なく行えた。また、運転中カーナビの音声指示により走行することができた。音声と実際の曲がる場所がずれることや、変形交差点では直進してしまい結果として遠回りになることがあった。訓練中に危険な運転行動に対して、すぐに助言を行うが後にその場面を覚えていなかった。また、運転中、自転車の飛び出しに運転者がびっくりする場面があったが、訓練後、その記憶は全く残っていなかった。

【まとめ】本事例では目的地設定等の操作は単独で可能で、道に迷うことなく目的地に到着できたことからカーナビの有効性が確認できた。また、訓練によって運転操作の円滑さ、基礎的な課題も効果がみられた。しかし、運転時の危険予測に対して指導事項を覚えておらず改善されないことから、障害前の安全運転の良否が大きく影響すると思われた。障害後の運転評価を行い運転能力の見極めが必要である。また、重大なハプニングに対しても記憶が残らず、交通事故の時に、事故の状況が本人だけでは分からないことから、単独で安全に運転することは困難と思われた。