

## 視野欠損が運転時の視空間に与える影響について

桔梗ヶ原病院

佐藤理恵

【はじめに】視野欠損のある症例に対する運転適性評価の方法は確立されていない。今回、視野欠損を呈した症例の運転再開支援を経験した。評価機器（ドライビングシミュレータと実車）により、運転時の視空間における視野欠損の領域に違いを認めたため報告する。

【症例】30歳代、男性、外傷性脳損傷後、高次脳機能障害（記銘力低下、注意障害、言語障害）を認める。

【経過】202X年Y月に受傷し、54病日後に当院へ転院した。経過中に患者本人より右上の見えづらさの訴えがあった。ゴールドマン視野検査を行い、右上の視野欠損（半盲性暗点）を認めた。介入当初はドライビングシミュレータ（HONDA セーフティナビ：以下 DS）の運転操作課題においてモニター画面の右上の広範囲に見落としが見られた。患者本人が視野欠損の範囲を自覚できるように訓練を行った。実車評価では、右側から走行してくる車や対向車の見落としはなく、患者本人より視野欠損部と重なるのは信号付近のみであるとの発言が聞かれた。その後、運転再開に至った。

【考察】DSは目からモニター画面までの距離が近いため、実際の欠損範囲より広い範囲が欠けているように見えると思われる。また実車ではDSと比べ目から実物（対向車や信号など）までの距離が遠いため、欠けて見える範囲が狭くなると考える。

【まとめ】視野障害のある方の運転適性評価を行う場合は、色々な方向から評価を行うことが望ましい。またDSと実車評価を使い分けることによって評価の精度が向上する可能性が示唆された。