

노인의 운전 경험에 대한 현상학적 연구

박명옥*, 정봉근**

*국립재활원 작업치료실

**순천향대학교 의료과학대학 작업치료학과

국문초록

목적: 본 연구의 목적은 한국 노인이 경험한 운전의 패턴과 의미를 현상학적 접근을 통해 여 파악하고 그 의미구조를 밝힘으로써 우리 사회에서 노인들을 대상으로 한 운전재활 중재 시 고려해야 할 점을 제시하고자 하였다.

연구방법: 노인 운전자의 자가 운전 경험과 운전이 주는 삶의 의미에 대한 이해를 얻기 위해 질적 연구방법 중 하나인 현상학적인 접근법을 이용하였다. 자료 수집은 구조화된 설문지를 포함한 심층 면담으로 수행하였다.

결과: 본 연구를 통해 노인이 경험한 운전은 '운전 수행의 변화', '운전의 의미'와 '미래의 운전계획'의 3가지 주제범위로 요약되었다. 노인들의 운전 수행의 변화는 젊은 시절에 비해 운전이 어렵게 느껴졌고, 주로 노화로 인한 신체적 변화 및 심리적 부담감으로 젊은 시절보다 운전이 어렵다고 답하였다. 또한, 젊은 시절 보다 운전에 신중해진 모습을 보였고, 좀 더 안전한 시간대에 운전을 하고 동승자 없이 혼자서 운전은 지양하며 날씨가 나쁜 날에는 운전을 하지 않는 경향을 보였다. 운전의 의미를 분석한 결과 노인들은 젊은 시절의 운전에 대한 긍정적 자부심을 가지고 있었고 그 시절을 동경하는 모습을 보였다. 노년의 시기에 운전을 할 수 있어서 이동이 쉽고, 사회적 모임에 참석할 수 있음에 만족함을 보였다. 또한 여행 등을 통해 자신의 삶을 질적으로 누리는 계기가 된다고 하였다. 참여자의 일부는 남은 여생에서도 신체적 건강이 허락하고 경제적 기반이 되는 한 운전을 계속하고 싶다고 하였고, 일부는 심리적 부담감으로 운전을 줄이겠다고 하였다.

결론: 노인 운전자를 위한 운전재활 중재 시 노화로 인해 변화되는 개인의 신체기능에 대한 이해뿐만 아니라 노인 운전자가 운전을 그만 두지 않고 지속 할 수 있도록 하는 사회경제적 기능 및 제도적 장치의 기반 또한 중요할 것이라 판단된다.

주제어: 노인, 운전, 현상학

I. 서 론

의학기술이 발달됨에 따라 인간의 수명은 더 길어지고 노인 인구의 수도 점차 증가하고 있다. 우리나라의 노인인구의 수도 지속적으로 증가되는 추이를 보이고 있는데, 2006년 통계청이 발표한 자료에 의하면 우리나라의 전체 인구 중 65세 이상 노인이 차지하는 비율은 2010년 11.0%

에서 2026년이 되면 20.8%로 한국 사회도 초 고령화 사회에 진입하게 될 것으로 전망하고 있다(Korea National Statistics Office, 2006). 이렇게 노인인구가 증가함에 따라 사회 전반적으로 노인복지, 노년기의 질적인 삶에 대한 사회적 및 제도적 관심이 대두되고 있다. 노년기의 삶을 풍족하게 보내기 위해 기반이 되어야 할 요소가 노인의 이동권인데, 도로교통안전관리공단의 자료에 의하면 우리나라

Corresponding author: Jung, Bong-Keun (jungb@sch.ac.kr / Dept. of Occupational Therapy, Soonchunhyang University)

Received 30 October 2013; Revised version received 2 December 2013; Accepted 4 November 2013

* This study was sponsored by Korean Association of Occupational Therapists

라의 65세 이상 노인 운전자가 2010년 1,061,000명에서 2020년에는 2,330,000명으로 계속 증가할 것으로 예상하고 있다(Road Traffic Authority, 2009). 이처럼 노년기의 풍족한 삶의 질과 독립적인 삶을 영위하기 위해 고령 운전자의 수도 점차 증가될 것으로 예상되는 가운데, 운전 재활영역은 신체장애인 재활 영역뿐만 아니라 노인재활의 영역에서도 커다란 관심사가 되어가고 있다. 노인들에게 운전은 독립적인 삶과 일상에서의 활동범위를 확대하고 사회 참여의 기회를 제공한다. 또한, 노년기의 운전은 여가생활, 종교생활, 쇼핑 등의 일상적인 활동을 좀 더 풍족하게 해주는 뒷받침이 되고 다양한 참여를 통해 좀 더 질적인 삶을 영위하는데 도움을 준다. 그러나 정상적으로 나이가 들어감에 따라 생기는 신체적, 감각적, 인지적 변화는 운전을 포함한 일상에서의 과제 수행에 어려움을 주고 노인의 안전한 운전수행에 영향을 준다고 보고되고 있다(Marottoli et al., 1993; William, Dennis, Samual, & Machiko Tomita, 2005). 운전수행시 재인능력의 감소, 노년기 삶의 형태의 변화, 주행거리와 관련된 일의 부재 등의 이유로 노인은 운전 수행의 형태도 바뀔 뿐 만 아니라 점차 운전을 줄이게 된다(Burns, 1999; Stutts, 1998). 또한 시각적 문제 혹은 시각 이외의 건강상의 문제로 인해 오는 운전자로서 능력의 상실은 노인의 운전 수행시 안전한 운전을 할 수 없게 되고 자신감을 저하시켜 결국 운전을 중단하는 결과를 낳게 된다(Kington, Reuben, Rogowski, & Lillard, 1994; Persson, 1993; Wallace & Colsher, 1991). 이로 인해 노인의 이동권이 점차 축소되고 참여의 저하로 인해 사회적 분리 현상을 가져오게 되고, 노년기의 남은 여생에서의 삶의 질과 자존감에도 영향을 주게 된다(Bassuk, Glass, & Berkman, 1999; Stutts, 1998). 결국 이러한 변화는 젊은 시절에 비해 운전 수행시 변화를 가져올 뿐 만 아니라 노년기에 인지하는 운전의 의미 또한 다를 것이라 추정된다. 따라서 본 연구에서는 질적 연구 분야의 한 방법인 현상학적인 관점에서 노인이 경험한 자가운전에 대해 이해하고 분석하여 그 의미구조를 밝힘으로써 우리 사회에서 노인들을 대상으로 한 운전 재활 중재 시 고려해야 할 점을 제시하고자 하였다.

II. 연구 방법

1. 연구 설계

본 연구는 노인의 자가운전 경험을 이해하기 위하여 현상학적인 접근법을 이용한 질적 연구이다. 현상학적 접근은 인간 경험의 본질을 실체적으로 연구함에 있어 인간의 경험을 있는 그대로 보고 그 내용을 분석함으로써 인간이 경험하는 현상의 의미를 밝히는 것이다(Sung, Kim, & Kim, 2012). 본 연구에서는 현상적인 접근을 통해 우리나라 노인이 경험한 운전의 변화와 형태를 파악하고 그 의미구조를 도출하였다.

2. 연구 참여자와 윤리적 고려

연구 참여자는 목적적 표본 추출에 의해 선정되었다. 자신의 경험을 진솔하게 드러낼 수 있고 현재 자가 운전을 하고 있거나 경험이 있는 65세 이상의 노인 4명을 대상으로 하였다.

연구자는 면담을 시작하기 전에 참여자들에게 연구의 목적, 진행과정을 설명하고 면담내용이 녹음이 된다는 것을 설명하였고 구두 동의 및 서면 동의서를 받았다. 연구자는 참여자의 신변보호를 위해 익명성을 보장하고, 면담 자료가 노출되지 않도록 관리하였다. 본 연구의 참여자의 연령의 범위는 65~67세였으며, 남자가 3명, 여자가 1명으로 모두 운전면허를 가지고 있었고 현재 운전을 하고 있었다(Table 1).

3. 자료수집

연구자는 참여자를 직접 찾아가 신분을 밝히고 연구목적과 연구방법에 대한 설명을 하고 면담을 실시하였다. 당일 면담이 어려운 참여자의 경우 따로 면담 시간을 약속하여 진행 하였다. 연구 자료는 면대면 심층면담을 통해 수집되었고, 참여자의 가정이나 현재 있는 환경을 방문하여 진행하였다. 본 연구의 자료 수집은 2013년 5월 10일부터 6월 14일까지 약 1개월간 진행되었다. 연구 질문은 '60세가 넘어가면서 스스로 운전해 본 경험들에 대해 이야기 해 주세요.' 라는 비구조적인 질문을 시작으로 진행하였는데, 노인이 65세 이상을 지칭하는 학문적 정의가

Table 1. General Demographic Characteristics of Participants

(N=4)

Characteristics	Participant A	Participant B	Participant C	Participant D
Gender	Male	Male	Male	Female
Age(year)	67	65	66	65
Driving experience(year)	35	30	25	5
Driving status	Active	Active	Active	Active
Employment status and type of occupation	N/A	Parking staff at a private hospital	Traffic assistant for elementary school students	Assistant for oriental medicine clinic

있음에도 불구하고 일반적으로 연구 참여자들이 60세 이상이면 노인이라는 인식을 하고 있었기 때문에 위와 같은 질문으로 수행하였다. 면담은 한 사람당 기본적으로 2회 실시하였고, 1회당 면담 시간은 약 1시간정도 소요되었다. 연구자는 심층면담과 관찰을 통해 적극적인 경청자로서 입장을 유지하였고, 연구자의 개입이 최소화되도록 중립을 유지하도록 하였다. 또한 인터뷰 자료는 리코딩 작업을 통해 세심한 자료 수집을 도모하였다. 연구 참여자의 경험을 심도 있게 이해하기 위해 인터뷰 자료를 반복 청취하고 필사하여 전체 스토리를 완전히 이해하도록 하였다.

4. 분석 방법

자료 분석은 자료수집과 동시에 진행되었으며, 본 연구의 자료 분석은 Giorgi(2004)가 제시한 현상학적인 연구 방법을 사용하였다. 분석방법은 다음과 같다.

첫째, 필사한 자료집을 처음부터 끝까지 읽어 가면서 전반적인 느낌과 경험의 윤곽을 파악하였다.

둘째, 참여자의 진술을 토대로 단어, 구, 문장, 단락을 각각의 의미를 분석하였다.

셋째, 참여자의 진술에서 찾은 의미의 단위를 노인 운전과 관련된 선행 연구와 비교하여 학문적 용어로 변경하여 분석함으로써 의미단위를 분류하였다.

넷째, 찾아낸 의미단위를 유사한 것끼리 분류하고 주제 범위를 찾고 구성요소로 분류하였다.

5. 연구의 신뢰도와 타당도 확보

본 연구에서는 Lincoln과 Guba(1985)의 엄밀성 평가 기준에 따라 사실적 가치, 적용성, 일관성, 중립성의 4가지 측면을 확인함으로써 연구의 신뢰도와 타당도를 확보하였다.

첫째, 연구자가 면담내용을 분석 및 기술한 내용이 참여자의 진술과 일치함을 확인하기 위해 참여자에게 연구자가 기록한 전사 자료의 내용을 확인하게 함으로써 사실적 가치를 확보하였다.

둘째, 연구자는 연구결과 도출을 위해 Giorgi(1997)의 4가지 단계 자료 분석 절차를 엄수하여 적용하였고 모든 참여자의 진술이 포화상태에 이를 때까지 면담을 수행하여 적용성을 확보하였다.

셋째, 연구자의 분석결과를 질적 연구에 경험이 있고, 운전재활에 경험이 있는 작업치료학과 교수 1인으로부터 평가결과를 반영함으로써 연구의 일관성 및 타당도를 높이고자 하였다.

마지막으로 연구자는 연구의 시작과 동시에 연구 결과의 편향을 없애기 위해 본인이 생각하는 노인의 자가 운전에 대한 가정, 편견, 혹은 선입견 등을 스스로 기술해봄으로써 참여자의 면담내용을 들으면서 비교 분석하여 중립성을 확보하였다.

III. 연구 결과

연구 참여자에 대한 심층적인 이해를 바탕으로 노인이 경험한 운전에 대한 질적 분석을 한 결과, 37개의 의미단위, 13개의 하위구성요소 및 6개의 구성요소, 3개의 큰 주제범위가 도출되었다(Table 2).

1. 운전수행의 변화

1) 늙어감과 운전

참여자의 일부는 젊은 시절에 비해 운전이 어렵다고 호소하였고 특히 장거리 주행에서는 많은 어려움이 있다고 하였다. 또한 나이가 드니까 신체적으로 둔해지고, 겁이 나서 당연히 운전이 어려워 질 수밖에 없다고 생각하였다.

“젊은 사람들과 같을 수가 있나, 아무래도 나이가 드니까 모든 것이 둔해지니 운전도 쉽지만은 않아.”(참여자 A)

“나도 젊을 때는 차 가지고 이곳저곳 많이 다녔지, 그게 필수품 아니었겠어. 그런데 나이가 드니까 운전하는 것이 겁이 나지. 그래도 가까운 곳은 잘 몰고 다니지, 아직까지는.”(참여자 B)

또한 참여자의 일부는 나이가 들어감에 따라 젊은 시절에 비해 운전을 더 안전하고 신중하게 한다고 하였다.

“아무래도 나이가 드니까 뭐든지 신중하게 되지, 운전하는 것도 마찬가지야. 특히 장거리는 더욱 그렇고, 아무래도 천천히 운전하게 되니까 내가 생각할 때는 젊은 시절보다 더 안전하게 운전을 하는 것 같아.”(참여자 C)

2) 현재 운전경향

연구 참여자들에게 현재 운전경향을 알아보기 위해 면담을 시행한 결과 참여자의 대부분은 밤 시간 보다는 낮 시간 때에 운전을 하고 있었고, 교통 정체 시간에는 운전을 하지 않고 대중교통을 이용하는 경향을 보였다. 또한, 혼자 운전을 자주하지 않는 편이었고 혼자 운전을 한다고 해도 장거리 고속도로 운전보다는 단거리 시내 주행을 하는 경향을 보였다. 비 오는 날 운전은 자주 하지 않는 편이

였다. 참여자 중 3명은 자신의 운전 실력이 보통 정도의 실력이라고 답변하였고 1명은 아주 잘하고 베테랑이라고 답하였다.

“밤에는 눈도 침침하고 어두워서 헤드라이트 켜도 좀 서툴고 어렵지, 그래서 아무래도 낮 시간 때가 더 많이 하지, 그리고 나이 들어서 밤에 운전하고 나갈 일이 뭐가 있어. 마트도, 애들 집 왔다 갔다 할 때도 해지기 전에 움직이지, 주로 낮에 운전 하는 게 더 많은 거 같은데.”(참여자 D)

“되도록 혼자 운전을 안 하고 대중교통을 이용하려 하지. 지난번에 내가 우리 아들 상견례때 서울에서 경주까지 내려가다가 아들이 피곤해해서 내가 운전대 잡았는데 그 때 사고난적이 있어, 그 이후로는 운전을 잘 안하려고 하지, 아무래도 고속도로는 위험해, 나이가 드니 차선 변경하는 것도 좀 겁이 나고 속도 내기도 겁이 나지, 그래도 집에서 교회 왔다 갔다 할 때 그 정도는 할 수 있지.”(참여자 A)

“나야 운전이야 베테랑이라고 생각하는데, 나이 들어 운전해도 사고 한번 안 났으니 젊을 때보다는 서툴러도 늙은이들 하는 수준에서는 잘한다고 봐.”(참여자 B)

3) 운전이 어렵게 느껴지는 이유

참여자들은 노년기가 되어 운전을 하려하니 대부분 겁이 나고 젊은 시절보다 더 어렵게 느껴진다고 호소하였다. 이에 연구자가 좀 더 구체적으로 노인이 되어 운전을 어렵게 하는 이유들에 구조화된 질문지를 바탕으로 개방형 질문을 하였다. 참여자들의 면담 결과를 분석한 결과 ‘다른 차들이 갑자기 나타날 때 겁이 난다.’, ‘다른 운전자들이 본인보다 빠른 것처럼 느껴진다.’, ‘운전 후에 많이 피곤하다.’, ‘고속도로 주행 중 속력이 붙으면 겁이 난다.’, ‘내비게이션 지시에 신속하게 반응하지 못 한다.’, ‘신호가 바뀔 때 즉각적 반응이 어려울 때가 많다.’, ‘상대방의 헤드라이트 불빛이 운전할 때 방해가 된다.’, ‘주차 시 공간 안에 차를 넣기가 힘들다.’, ‘다른 운전자들이 나에게 경적을 울릴 때 심리적으로 위축 된다.’, ‘시력이 나빠진 것 같다.’, ‘눈이나 비가 오면 운전 하는 게 부담 된다.’의 의미단위로 요약될 수 있었다.

Table 2. Classification of Main Themes, Components, Sub-components and Meaning Units

Main themes	Components	Sub-components	Meaning units
Changes in driving performance	Aging and driving	Feelings difficulties of driving compared to younger ages	• Feeling of physical insensitivity and dull due to aging • Feeling afraid of driving • Difficulties in driving long distance
		More cautious about driving compared to younger ages	• Driving more carefully and slowly with aging • Driving more carefully compared to younger ages
	Current driving patterns	Driving in a safe time of the day	• Driving at daytime rather than night time • Prefer to use public transportation rather than drive in heavy traffic
		Avoiding driving alone without a passenger	• If possible, try to not to drive alone • If drive alone, drive in local short distance rather than long distance
		Considering the weather for safe driving	• Avoid driving in a rainy day
		Self-awareness of driving skill	• Moderate competency • High competency in driving or think expert in driving
What driving mean for one's life	Reason why feel driving is difficult	Feel difficulties in driving due to physical change and psychological burden caused by aging	• Fear when other vehicles appear suddenly • Feel other drivers move faster than oneself • Feel afraid when vehicle start speeding on highway • Feel tired after driving • Have difficulties in response to navigation system quickly • Interfered with other vehicle's headlight • More difficulty in parking in a fixed spot • Feel weaker when other drivers honk • Feel like visual acuity got worsen • Feel psychological burden when driving in a rainy or a snowy day
What driving mean for one's life	Driving in younger ages	Positive yearning about driving of the early life	• Feel as pride that have a driving licence • Be useful to worker life through driving
	The newly obtained life from driving in elderly life	Participation in social meetings	• Participation in family gathering • Participation in alumni's meeting
		Easy mobility	• Easy to access medical facilities and visit son/daughter's home
What driving mean for one's life		Enjoying life	• Feel obtained new life; life became fruitful and now easy to travel around with a partner without further help

Table 2. Classification of Main Themes, Components, Sub-components and Meaning Units (Cont.)

Main themes	Components	Sub-components	Meaning units
Future plan for driving	Driving in rest of life	Plan to continue driving	• Feel driving is one of the essential activities of daily living • Plan to continue driving as long as the health condition is allowed • Will continue driving as long as economical status is maintained and income is exist
		Plan to reduce driving	• Will reduce driving due to reduction of self-efficacy from certain vehicle accident

“아무래도 운전을 신중하게하고 느긋하게 하게 되니까 옆 차가 지나가면 굉장히 빠르게 느껴지지, 그리고 내가 좀 천천히 가려고 하면 뒷 차가 뽐뽐 거리니까 긴장이 되고 그래...(중략)...

어디 가서 주차장에 차 넣으려면 그것도 시간이 많이 걸리고 작은 차면 편하게 확 넣겠는데 내 차가 커서 그런지 그 공간 안에 넣는 것이 쉽지 많은 않아, 아무래도 젊었을 때 보다는 시력도 나빠지고 판단하는 것도 느려지니 그런 거 같아. 안 그렇겠어?”(참여자 A)

“밤에 운전을 잘 안하게 돼, 헤드라이트가 너무 밝아서 눈이 부셔서 사고 날 것 같아.”(참여자 D)

“요즘은 내비게이션 안 사용하는 사람이 별로 없지. 나도 사용하는데... 그것이 지시해도 제대로 따라 가는 게 힘들어. 가본 곳이야 미리 예상할 수 있는데, 새로운 데는 내비게이션 따라 가기가 어려워.”(참여자 C)

2. 운전의 의미

1) 젊은 시절의 운전

대부분의 연구 참여자들은 젊은 시절에 운전을 하면서 즐거웠던 경험이 있었다. 또 그 시절에 운전면허를 가지고 생활을 한다는 것에 대한 자부심이 있었고 그것을 동경하는 모습을 보였다.

“젊었을 때는 직장생활하면서 출퇴근용으로 차를 끌고 다녔지. 그 당시에 차를 가지고 있다는 것은 굉장한 거였어.”(참여자 A)

“내가 젊었을 때는 지금처럼 운전면허가 누구나 다 가지고 있지 않았어. 남들이 가지지 못했던 면허를 소유했다는 자부심도 있었고, 이 면허를 잘 활용해서 내 삶에 새로운 발견이 된 것에 대한 뿌듯함이 있었지.”(참여자 C)

2) 노년기가 되어서 운전을 통해 얻은 삶

비록 연구 참여자들은 운전이 젊은 시절 보다 어렵다고는 하였지만, 노년이 되어 운전을 함으로써 좋은 점도 많다고 진술하였다. 이에 연구자는 ‘나이가 들어서 운전을 하면서 노년의 삶이 풍부하게 된 점이 있는지 구체적으로 말씀해 주세요.’ 라는 개방형 질문으로 참여자들에게 자가 운전이 주는 삶의 변화를 찾고자 하였다. 이에 참여자들로부터 ‘부부동반으로 여행을 할 수 있었다.’, ‘가족 모임에 자주 동참할 수 있었다.’, ‘병원이나 자녀 집에 쉽게 방문할 수 있다.’, ‘새로운 세상이 열린 것 같았다.’의 의미단위를 도출해 낼 수 있었다.

“애들 신세 안지고 집사람하고 여행 갈 수 있었지, 물론, 장거리 할 때 조심스럽긴 하지만 그래도 올 봄에도 집사람하고 꽃구경하고 왔어...(중략)... 요즘 애들이 부모들 모시고 여행 가려하나? 한다 해도 우리가 눈치가 보여서, 나는 내가 운전해서 다닐 수 있으니 우리 집사람이 좋아해.”(참여자 B)

“우리가 7남매거든, 비록 세상 떠난 사람도 있지만, 일년에 두 세 번은 우리 모임을 한 단 말이야, 그때 모임에 내가 운전해서 가지, 스스로 운전하니 자주 동참할 수 있으니 좋지.”(참여자 C)

“병원 가거나 애들 집 갈 때 차 몰고 갈 수 있지. 천천히 가면 지하철 타고 버스 타고 가는 것 보다 훨씬 편해...(중략)... 교회 갈 때도 가까운 거리지만 차 가지고 갈 때도 많지. 아무래도 나이가 드니 걷는 것도 육체적으로 피로하니까 운전을 하게 되면 좀 편한 감은 있어.”(참여자 A)

“많이 풍족해졌지, 면허를 따고도 우리 남편이 운전대를 잡지 못하게 해서 안하다가 애들 다 출가 시키고 둘이 살면서 얼마 전부터 운전하게 되었는데 그때 정말 새로운 세상을 만난 기분이었어, 나 스스로 마트도 가고 동창 모임도 가고, 지난 가을에는 여 동창들이랑 내가 운전해서 용문산 다녀왔어.”(참여자 D)

참여자 A의 대부분은 노년이 되어 운전을 하고 있는 것에 대해 긍정적으로 삶의 변화가 있었고, 이동이 쉬워진 점, 지역사회 모임이나 사회적 참여가 쉽게 가능해진 점이 긍정적 변화라고 답하였다.

3. 미래의 운전계획

1) 남은 여생에서의 운전

참여자 A들은 운전이 노년의 시기에 꼭 필요한 일상생활 활동 중 하나라고 답하였고 앞으로의 남은 여생의 운전을 건강이 허락하는 한, 수입이 있는 한 지속적으로 하겠다는 답변을 하였다. 그러나 일부는 앞으로 스스로 운전하는 것을 줄이겠다고 답하였다.

“아무래도 운전을 하게 되면 생활이 편리해지고 어디가든 맘대로 갈 수 있으니 체력이 허락하는 때 까지는 계속 해야지.”(참여자 B)

“차를 몰고 다니면 편하긴 한데, 내가 더 나이가 들면 돈 벌이도 적고 차 굴리는 것도 한계가 생기겠지, 애들이 주는 용돈으로 기름 값 대기는 좀 그렇고, 경차로 바꾸자니 애들이 반대하고 그러지, 그래도 지금처럼 수입이 계속 있고 남편이 하라그러고 건강하기만 하면 차를 몰고 다니는데 지장은 없겠지.”(참여자 D)

“아마도 80대까지는 할 수 있지 않을까 싶은데 안 그

래? 우리 집사람이 여행 가는 거 좋아해서 운전수 노릇 하려면 오래 해야지, 건강하기만 하면 오래 하고 싶지.”(참여자 C)

“내가 사고 낸 경험도 있고 그래서 자신감이 떨어진 경향도 있고, 그래서 앞으로는 운전을 좀 줄이려고 해, 꼭 필요한 경우에만 하겠지만 지금은 줄이려고 하고 있어.”(참여자 A)

IV. 고 찰

안전하게 운전하기 위해서는 시각, 청각, 인지 및 지각, 운동기술 뿐만 아니라 사회적 환경과의 복합적 상호작용이 잘 이뤄져야 한다(Lee et al., 2002). 그러나 노인 운전자들에게 있어 노화로 인한 신체적, 인지 및 지각적 변화는 운전을 하는데 어렵게 하는 요인이 되고 있다. Hu, Trumble, Foley, Eberhard와 Wallace(1998)는 운전을 수행하는데 정상적으로 나이가 들어감에 따라 발생하는 신체적, 감각적, 인지적 변화가 영향을 준다고 하였다. 본 연구의 참여자들 중 젊은 시절부터 운전을 수행하던 노인들의 평균 운전 경력은 28년으로 60세가 넘어 운전을 시작한 1명의 여성 노인 운전자를 제외한 대부분이 젊었을 때부터 운전을 수행하였고, 참여자 4명 모두가 현재 노인이 되어서 운전을 하고 있었다. 이번 연구에서는 노인의 운전 수행의 변화와 그 운전이 주는 의미 및 남은 여생에서의 운전계획을 알아볼 수 있었다. 먼저 본 연구에 참여한 노인들의 운전 수행의 변화를 알 수 있었는데, 대부분의 참여자들은 젊었을 때와 비교했을 때 나이가 들어 운전함에 있어 신체적 및 심리적 어려움을 호소하였다. 노인들의 운전경향을 분석해 보면 참여자의 대부분은 밤 시간보다는 낮 시간 때에 운전을 선호하고 있었고, 상습 정체 시간에는 운전을 하지 않고 대중교통을 이용하는 경향을 보였다. 비가 오는 날은 운전을 잘 하지 않는다고 하였는데, 이는 Stutts(1998)의 선행연구에서 40.0%의 노인 운전자들이 어두운 시간 때나 비가 오는 날은 운전을 하지 않으며, 33.0%가 교통정체 시간의 운전을 피한다고 응답한 결과와 유사하였다. 또한 Ball, Owsley, Sloane, Roenker와 Bruni(1993)의 연구에서 노인 운전자들이 밤 시간대 운

전과 교통정체 시간 때 운전을 피한다는 연구결과와 유사하였다. 본 연구에 참여한 노인들은 혼자 운전을 자주하지 않는 편이었고 혼자 운전을 한다고 해도 장거리 고속도로 운전보다는 단거리 시내 주행을 한다고 진술하였다. 이는 장거리 운행 시 노화로 인한 신체적 피로가 심하게 느껴지고 사고 위험률이 높아지기 때문일 것이라 사료된다. 참여자들에게 젊은 시절 때 보다 노인이 되어 운전을 어렵게 하는 이유들에 대한 면담을 한 결과 ‘다른 차들이 갑자기 나타날 때 겁이 난다.’, ‘다른 운전자들이 본인보다 빠른 것처럼 느껴진다.’, ‘운전 후에 많이 피곤하다.’, ‘고속도로 주행 중 속력이 붙으면 겁이 난다.’, ‘내비게이션 지시에 신속하게 반응하지 못 한다.’, ‘신호가 바뀔 때 즉각적 반응이 어려울 때가 많다.’, ‘상대방의 헤드라이트 불빛이 운전할 때 방해가 된다.’, ‘주차 시 공간 안에 차를 넣기가 힘들다’, ‘다른 운전자들이 나에게 경적을 울릴 때 심리적으로 위축된다.’, ‘시력이 나빠진 것 같다.’, ‘눈이나 비가 오면 운전하는 게 부담된다.’ 등의 결과를 도출해 낼 수 있었다. 이를 의학적 관련성과 재해석 해보면, 참여자들의 운전수행을 어렵게 하는 이유들에는 심리 및 정신적 상태, 청력, 시력, 공간지각력 등이 많이 영향을 미치는 것으로 판단된다. 이는 선행연구에서 나이가 들어가면서 운전을 수행하기 위한 시각, 인지, 운동기술에 문제가 발생한다는 결과를 지지하는 것이었다(Raymond, Knoblauch, & Nitzberg, 2001; Sarkar, Holmes, Emami, & Shaules, 2002). 특히 본 연구에 참여한 노인들이 호소한 시력이 저하됨으로 인한 운전 수행의 문제는 선행연구 중 노인이 되어 시력의 저하로 인해 운전을 좀 더 적게 하게 되고 또 천천히 하는 경향을 보인다는 결과와 유사하였다(Owsley, Stalvey, Well, & Sloane, 1999). 또한 연령과 관련된 시각적 문제인 녹내장, 황반변성 및 저하된 시력은 노인의 운전을 더욱 어렵게 한다는 선행연구의 결과를 지지하였다(Raymond et al., 2001). 참여자의 대부분이 운전 후 많이 피곤하고 고속도로 주행 중 속력이 붙으면 겁이 난다고 진술하였는데, 이는 노화로 인한 신체적 지구력의 저하로 피로를 좀 더 쉽게 느끼며, 운동기술 통합의 저하로 인한 것으로 사료된다. 운전이 영향을 주는 기능적 상태에 관한 연구에서도 체간 안정성, 근력, 지구력, 협응력은 운전수행에 있어 중요한 기능인데, 핸들을 조작하고, 페달 사용 및 차량의 조작에 필수적이라고 하였고, 노화로 인한 근력 감소, 골밀도 및 관절의 유연성 감소는 노인 운전자들의

안전한 운전을 어렵게 한다고 하였다(Retchin & Anapolle, 1993; Staplin, Lococo, McKnight, McKnight, & Odenheimer, 1998). 참여자들은 내비게이션 지시에 반응이 저하되고, 신호에 대한 반응 시간이 느리다고 호소하고 있었고, 다른 차량이 본인의 차보다 빠르게 느껴진다고 진술하였다. 이는 노화로 인한 신체적 반응력 저하 및 인지적 판단력 및 예측력의 저하로 추정되는데, 국내 선행연구에서도 젊은 운전자에 비해 노인 운전자의 반응시간과 속도예측력이 통계적으로 유의한 차이를 보인바 있다(Park et al., 2010).

연구에 참여한 노인들에게 있어 운전의 의미는 젊은 시절 운전의 의미, 노년기가 되어서 운전을 통해 얻게 된 삶, 그리고 남은여생에서의 운전이 주는 의미 등의 세 가지 하위 구성요소로 도출해 볼 수 있었다. 연구에 참여한 4명의 노인 중 3명은 젊은 시절에도 운전 경험이 있었으며, 운전했던 기억들을 회상하며 즐거웠고 생계 및 직장생활에도 많은 도움이 되었다고 하였다. 또한 그 시절에 운전면허를 획득하고 자신의 차를 운전해서 다니는 것은 흔치 않았는데 그것에 대한 자부심을 드러내었다. 노년기가 되어 운전이 주는 삶의 변화를 알아본 결과 ‘부부동반으로 여행을 할 수 있었다.’, ‘가족 모임에 자주 동참할 수 있었다.’, ‘병원이나 자녀 집에 쉽게 방문할 수 있다.’, ‘새로운 세상이 열린 것 같았다.’의 결과를 도출해 낼 수 있었다. 이러한 점은 젊은 운전자들은 업무와 관련된 일을 할 때 운전을 많이 하는 반면, 노인 운전자는 여행, 가사활동, 쇼핑, 종교 활동, 병원 이용 등의 비업무적 일상생활활동과 관련된 것이 많다는 점과 유사하였다(Kosnik, Winslow, Kline, Rasinski, & Sekuler, 1988).

본 연구에 참여한 노인들도 운전이 노년의 시기에 꼭 필요한 일상생활 활동 중 하나라고 생각하고 있었고 앞으로의 남은 여생에서 운전을 건강이 허락하는 한, 수입이 있는 한 지속적으로 하고 싶다고 진술을 하였다. 이러한 점은 노인의 자가운전 인식에 관한 연구에서 대부분의 노인이 자가운전이 필요하다고 하였고 사회활동에 참여하기 위해 운전이 필요하다는 결과와 유사하였다(Kim, Cha, Jo, Yoo, & Jung, 2011). 이러한 점을 미뤄볼 때, 노인에게 있어 운전은 일상생활을 더욱 독립적이게 하고 사회참여를 촉진 시키며 노년의 삶의 질을 윤택하게 하는 필수품이라 할 수 있겠다. 그러나 우리 사회가 점차 고령화 사회가 되어가고 있음에도 불구하고 아직까지 은퇴 후의 노년기

의 삶에서 수입을 얻는 직업을 갖고 있는 노인인구는 흔하지 않다. Marottoli 등(1993)의 연구에서도 수입이 적거나 고용된 상태가 아닌 노인들에게 운전은 경제적 어려움을 주는 것이고, 이러한 점은 노인 운전자 개인적인 문제이기 보다는 사회, 경제적 문제로 받아들여져야 한다고 주장하고 있다. 이러한 점을 미뤄볼 때, 노인에게 운전이라는 활동은 운동기술, 인지 지각, 시청각적인 개인의 신체기능 뿐만 아니라 노인들이 운전을 잘 할 수 있도록 그리고 그것을 잘 유지할 수 있도록 하는 사회기능 및 제도적 장치의 기반 또한 중요할 것이라 판단된다.

본 연구는 소수의 집단을 이용한 질적 연구로 이번 연구에 참여한 4명의 노인 운전자가 전체 노인 운전자 군을 대표할 수 없는 제한점이 있다. 또한 본 연구에 참여한 노인 운전자들의 평균 연령은 66세로 대부분 60대 중후반에 속하였다. 그러나 60대와 70대, 80대의 연령층별로 노인 운전자의 운전패턴과 그 의미가 다를 수도 있기 때문에 추후 연령대별 연구가 필요할 것으로 판단된다. 그럼에도 불구하고 이번 연구를 통해 우리나라 노인이 경험한 운전대에 대해 좀 더 심층적인 이해를 할 수 있었고 그 의미를 찾아낼 수 있었다. 향후 연구에서는 더 많은 집단군과 지역적 특성을 반영한 연구가 진행되어야 할 것으로 사료된다.

V. 결 론

이번 연구는 질적 연구 중 현상학적인 방법으로 실제 운전을 수행하고 있는 노인들이 경험한 운전을 이해하고 운전의 패턴과 그 의미를 파악하고자 하였다. 연구에 참여한 노인들의 평균 운전경력 21년으로 대부분이 현재 운전을 수행하고 있음에도 불구하고 신체적, 심리적 문제로 젊은 시절에 비해 운전이 어렵다고 진술하였다. 노인들은 상습 정차 시간에는 운전을 하지 않고 대중교통을 이용하는 경향을 보였고, 혼자 운전을 자주하지 않는 편이었고 주로 단거리 시내 주행을 하며 비오는 날 운전은 자주 하지 않는 편인 것으로 보아 스스로 안전한 운전을 지향하는 경향을 보였다. 참여자들은 노년기가 되어 운전을 하려하니 대부분 겁이 나고 젊은 시절보다 더 어렵다고 호소하였는데 주로 심리 및 정신적 상태, 청력, 시력, 인지지각력, 운동기술 통합 등이 많이 영향을 미치는 것으로 판단된다.

연구에 참여한 노인들에게 노년기가 되어서 운전이 주

는 삶의 변화를 알아본 결과 주로 여행, 모임, 병원이용 등의 비업무적 일상생활 활동과 관련된 것이 많았고 그것에 대한 삶의 질도 높아졌다고 진술하였다. 노인들은 운전이 노년의 시기에 꼭 필요한 일상생활 활동 중 하나라고 진술하였으며 앞으로의 남은 여생에서 운전을 건강이 허락하는 한, 수입이 있는 한 지속적으로 하고 싶다고 하였다. 이러한 점을 미뤄볼 때, 노인에게 운전은 운동기술, 인지 및 지각, 시청각적인 개인의 신체기능 뿐만 아니라 노인들이 운전을 잘 할 수 있도록 하는 사회기능 및 제도적 장치의 기반 또한 중요할 것이라 사료된다.

Reference

- Ball, K., Owsley, C., Sloane, M. E., Roenker, D. L., & Bruni, J. R. (1993). Visual attention problems as a predictor of vehicle crashes in older drivers. *Invest Ophthalmology Vision Science*, 34, 3110–3123.
- Bassuk, S. S., Glass, T. A., & Berkman, L. F. (1999). Social disengagement and incident cognitive decline in community-dwelling elderly person. *Annals of Internal Medicine*, 131, 165–173. doi: 10.7326/0003-4819-131-3-199908030-00002
- Burns, P. C. (1999). Navigation and the mobility of older drivers. *Journal of Gerontology*, 54B(1), S49–S55. doi:10.1093/geronb/54B.1.S49
- Giorgi, A. (1997). The theory, practice, and evaluation of the phenomenological method as a qualitative research procedure. *Journal of Phenomenological Psychology*, 28, 235–260. doi:10.1163/156916297X00103
- Giorgi, A. (2004, October). *Qualitative research methodology*. Workshop conducted at qualitative research center. Seoul, Korea.
- Hu, P. S., Trumble, D. A., Foley, D. J., Eberhard, J. W., & Wallace, R. B. (1998). Crash risks of older drivers: A panel data analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 30, 569–581. doi:10.1016/S0001-

- Kim, S. Y., Cha, T. H., Jo, H. Y., Yoo, J. E., & Jung, M. Y. (2011). The perception of older people community mobility and self-driving. *Journal of Korean Society of Assist Technology*, 3(1), 13–23.
- Kington, R., Reuben, D., Rogowski, J., & Lillard, L. (1994). Sociodemographic and health factors in driving pattern after 50 years of age. *American Journal of Public Health*, 84, 1327–1329.
- Kosnik, W., Winslow, L., Kline, D., Rasinski, K., & Sekuler, R. (1998). Visual changes in daily life throughout adulthood. *Journal of Gerontology*, 43(3), 63–70. doi:10.1093/geronj/43.3.P63
- Korea National Statistical Office. (2006). *Population projections for Korea: 2005–2050*. Seoul, Korea: Author.
- Lee, J. H., Kim, J. A., Lee, B. S., Lee, J. H., Kim, B. S., Koo, J. H., ... Kim, S. L. (2002). Development and clinical trial of driving simulator with virtual reality. *Journal of Korean Academy of Rehabilitation Medicine*, 23, 311–315.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Marottoli, R. A., Ostfeld, A. M., Merrill, S. S., Perlman, G. D., Foley, D. J., & Cooney Jr, L. M. (1993). Driving cessation and changes in mileage driven among elderly individuals. *Journal of Gerontology*, 48, 255–260. doi:10.1093/geronj/48.5.S255
- Owsley, C., Stalvey, B., Well, J., & Sloane, M. E. (1999). Older drivers and cataract: Driving habits and crash risk. *Journals of Gerontology: Series A, Biological Sciences and Medical Sciences*, 54, M203–M211. doi:10.1093/gerona/54.4.M203
- Park, S. W., Yoo, H. C., Lim, M. H., Hwang, S. I., Kim, E. J., Choi, E. S., ... Kim, D. J. (2010). Driving status, habits and safety of older drivers. *Journal of Korean Academy of Rehabilitation Medicine*, 34, 570–576.
- Persson, D. (1993). The elderly driver: Deciding when to stop. *Journals of Gerontology Psychological Sciences*, 33(1), 88–91. doi:10.1093/geront.33.1.88
- Raymond, P., Knoblauch, R., & Nitzberg, M. (2001). *Older road user research plan*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Retchin, S. M., & Anapolle, J. (1993). An overview of the older driver. *Clinics in Geriatric Medicine*, 9, 279–296.
- Road Traffic Authority. (2009). *Traffic accident statistical analysis*, Seoul, Korea: Author.
- Sarkar, S., Holmes, M., Emami, M., & Shaules, D. (2002). *Travel patterns and concerns of suburban elderly in San Diego County*. Washington, DC: Transportation Research Board of the National Academies.
- Soung, O. K., Kim, Y. K., & Kim, K. H. (2012). The meaning of self-esteem in the elderly. *Qualitative Research*, 13(2), 158–167.
- Stutts, J. C. (1998). Do older drivers with visual and cognitive impairments drive less? *Journal of the American Geriatrics Society*, 46, 854–861.
- Staplin, L., Lococo, L. H., Mcknight, J. A., Mcknight, A. S., & Odenheimer, G. L. (1998). *Intersection negotiation problems of older drivers*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- William, C. M., Dennis, P. M., Samual, S. W., & Machiko, T. (2005). Relationship of health status, functional status, and psychosocial status to driving among elderly with disabilities. *Physical & Occupational Therapy in Geriatrics*, 23(2/3), 1–24. doi:10.1300/J148v23n02_01

Abstract

A Phenomenological Study of the Driving Experience of Elderly Koreans

Park, Myoung Ok*, M.P.H., O.T., Jung, Bong Keun**, O.T.D., O.T.R.

*Dept. of Occupational Therapy, National Rehabilitation Center

**Dept. of Occupational Therapy, Soonchunhyang University

Objective : The objective of this study was to explore the meaning and behaviors of elderly Korean drivers and identify the structure of driving experience through a phenomenological qualitative study.

Methods : Four active older drivers were recruited. A phenomenological study design was used to collect information regarding the meaning and value of driving experience among the elderly Korean subjects. The data collection process was conducted using a structured interview and survey.

Results : The driving experiences among the elderly participants can be summarized into three main themes: 1) a change in driving pattern, 2) the meaning of driving, and 3) future driving plans. The elderly drivers experienced a decrease in their driving abilities and recent difficulties in their driving. They indicated that their physical condition has worsened from aging and they feel a psychological burden. These changes have affected their driving patterns. The participants responded that traveling with their own vehicle positively affects their quality of life and they want to continue driving as long as their physical condition allows it. However, some respondents stated that they will reduce their driving owing to a feeling of fear.

Conclusion : A comprehension of the physical and psychological conditions of elderly drivers are necessary to provide an effective driving rehabilitation service.

Key words : Driving, Elderly, Phenomenological study