대한지역사회작업치료학회지 제3권 제2호
The Journal of Korean Society of Community Based Occupational Therapy
2013. Vol. 3, No. 2

운전재활에 대한 부산 경남지방 작업치료과 학생들의 인식도 및 요구도 조사

송민옥*, 장철*
*경남정보대학교 작업치료과

국문초록

목적 : 본 연구의 목적은 작업치료과 학생들의 운전재활에 대한 인식도 및 요구도를 파악함으로써 차후 운전 재활에 대한 교육의 필요성 알아보고, 차후 운전 재활에 대한 연구를 하는데 기초자료로 사용하고자 하였다.

연구방법 : 연구 대상자는 경남, 부산 지역의 전문대학 작업치료과 학생 317명이었다. 설문지는 운전재활에 대한 인식과 관련된 15개 문항과, 운전재활에 대한 요구도 관련 9개 문항 그리고 대상자 특성에 관한 4개 문항으로 구성되었다. 설문지 배부 및 회수 기간은 2013년 5월 12일부터 6월 20일었다.

결과 : 운전재활에 대해 알고 있다고 응답한 학생은 73명(23.1%)였으며, 직접 경험한 적이 있는 학생은 47명(14.8%)였다. 운전재활을 알게 된 경로 및 경험한 경로는 모두 학교가 높은 비율을 차지하였다. 운전재활에 대해 알고 있다고 응답한 비율에 비해 운전재활 전문가 및 운전재활 프로그램 및 정책에 대한 인식은 아주 낮은 것으로 나타났다. 장애인의 운전재활 필요성에 대한 인식은 높았으며, 운전재활에 대한 교육이 필요하다고 느끼고 있었다. 인식도와 요구도에 대한 학년별 차이에서는 3학년이 1,2학년보다 인식도와 요구도가 높고, 학교별로 A학교가 C, D학교보다 유의하게 높은 인식도를 보였다.

결론 : 운전재활분야에서 작업치료사들의 영역을 확고히 하기 위해서는 작업치료를 담당하게 될 학생들에 대한 교육이 정규교육으로 이루어지는 것이 필요할 것으로 생각되어 진다.

주제어 : 운전재활, 작업치료, 작업치료사

Ⅰ. 서 론

운전재활은 한 개인의 수단적 일상생활활동을 재획득하고 사회적인 참여를 강화시키는 재활의 중요한 요소이며, 사회적 공동체 안에서의 만족할 만한 역할의 수행에 있어서 기여하는 바가 크다(Classen, Levey, McCarth, Mann, Lanford & Waid-Ebbs, 2009). 수많은 인지, 시각, 그리고 지각능력 등의 상호 작용을 필요로 하는 복합적인 활동으로서 모든 사람들에게 있어 개인적인 이동을 위한 기본적인 방법으로 사용되는 중요한 수단적 일상생활활동(IADL)이다. 많은 사람들이 일상이나 작업 속에서 독립성, 그리고 이동성을 위해 운전을 한다. 특히 사회적

교신저자: 송민옥(minogi@hanmail.net)
‖ 접수일: 2013. 10. 31 ‖ 심사일 : 2013. 11. 13
‖ 게재승인일: 2013. 11. 29

활동이 많은 젊은 연령층의 사람들이 손상을 받은 경우에 자동차 운전의 필요성은 더욱 커지게 되고 운전을 통한 사회로의 복귀 역시 증가하게 된다(보건복지부, 2008).

장애인과 노인을 포함한 신체적 약자들이 이동할 수 있는 수단에는 버스, 지하철을 비롯한 대중교통이 있긴 하지만, 편의시설의 미비로 접근 자체가 불가능한 경우가 많고, 택시의 경우 승차 거부 및 적지 않은 운임으로 인하여 자가운전의 욕구가 커지고 있는 것이 현실이다. 근본적으로 이동이 불편한 장애인들에게 있어서 자가운전은 이동에 따른 에너지 소모를 낮추고 원하는 곳으로의 자유로운 이동이 가능하기 때문에 운전 능력을 갖추고 있다면 가장 편리한 교통수단이라고 할 수 있다(National Council on Disability, 1996).

장애인 실태조사에 따르면 국내의 장애인 차량 대수는 2,137,226로 전체 장애인 가구 50%에서 차량을 보유하고 있으며, 지체장애인의 53.1%, 뇌의 병변장애 15.9%에 이르는 장애인이 직접 자가운전을 하고 있는 것으로 나타났다. 또한 노인의 경우에도 운전자가 적지 않아, 2008년 국내에서 운전을 하고 있는 65세 이상의 노인이 15.7%에 달했으며, 운전자의 교육수준과 경제적 수준이 높을수록 운전하는 비율이 높아지므로 향후 노인운전자의 수 역시 급증할 것이라 예상하고 있다(보건복지부, 2008). 권재성, 홍승표, 신민경과 정민예(2011)의 연구에서는 운전을 하고 있던 대상자들 대부분이 장애 이후에 운전을 하지 않는 것으로 나타났으며, 장애를 갖고 있음에도 불구하고 현재 운전을 하고 싶다고 응답한 사람이 70% 이상이었다고 보고하고 있다.

미국과 캐나다의 운전 재활전문가들이 설립한 ADED (Association of Driver Educators for the Disabled)의 2003년 설문 결과를 보면 ADED 연례 회의에 참석한 114명의 구성원 중 68%가 작업치료사였으며, 주로 외상성 뇌손상(Traumatic brain injury), 뇌졸중(Cerebral vascular accident), 척수손상(Spinal cord injury), 일반노인 및 치매노인 등을 평가한다고 답하였다(Korner-Bitensky, Bitensky, Sofer, Man-Son-Hinh & Gelinas, 2006). 호주의 경우에도 운전재활을 전문으로 하는 작업치료사들에게 DTOTs(driver-trained occupational therapists) 자격을 발급하는 등 운전재활 영역에 있어서 작업치료사 전문성을 바탕으로 한 다양한 평가 및 실제 도로 평가(On-Road Driving Test)를 병행하고 있다(Di Stefano & Macdonald, 2010). 이렇듯 작업치료사는 신체적 약자들이 운전을 하고자 할 때 의뢰인들의 지역사회 이동을 위한 운전 영역의 평가 및 중재의 의무를 가진다. 작업치료사는 의뢰인의 운전 가능 여부를 평가하고, 의뢰인들이 운전 재활에 있어 잠재적 위험 요소를 가지고 있는 지 등을 포괄적인 검사를 통해 선별해야 한다(Komer-Bitensky, Bitensky, Sofer, Man-Son-Hing, & Gelinas, 2006).

하지만 국내의 경우에는 운전 재활 교육 기관이 턱없이 부족하고, 관련 종사자 및 교육 내용에 있어서 전문성이 부족하며, 운전재활을 위한 전문가 집단이 거의 없다고 할 수 있다(명묘희, 2003).

따라서 국내에도 운전재활 전문가가 필요하여, 운전재활전문가 직종의 하나인 작업치료사들 양성하는 대학에서 운전재활에서의 작업치료사의 역할과 업무 및 중재와 관련된 교육이 필요하다고 생각되어 진다. 따라서 본 연구에서는 현재 대학에서 작업치료를 전공하는 학생들의 운전재활에 대한 인식도 및 요구도를 파악함으로써 차후 운전 재활에 대한 교육의 필요성 알아보고, 차후 운전 재활에 대한 연구를 하는데 기초자료로 사용하고자 한다.

II. 연구 방법

1. 연구 대상 및 절차

본 연구는 2013년 5월 20일 부산광역시, 경상남도 지역의 4개 대학교 작업치료과 학생들을 대상으로 연구 목적에 의거하여 작성된 설문지를 각 학교에 배포하여 동년 6월 12일 까지 회수된 317건의 설문지를 분석대상으로 하였다.

2. 연구 도구

본 연구에 사용된 설문지는 학생들의 운전재활 인식도와 요구도를 비교하기 위해 고려하여 제작하였으며 일부 문항은 권재성 등(2011), 우희순, 구인순, 조덕연과 정민예(2011)의 설문 문항을 참고하였다. 설문 내용은 선행논문을 토대로 연구 목적을 반영하여 선택형 문항과 서술형 문항으로 구성하였다. 학생을 고려하여 인식도 15개 문항, 요구도 9개 문항으로 총 24개의 문항으로 이루어져 있으며 응답자의 일반적 특성을 알기위한 4문항을 포함 하였다.

3. 분석방법

자료는 SPSS ver. 21.0 프로그램을 사용하여 분석 하였다. 모든 항목과 척도는 기술 통계를 통한 빈도를 분석하고 평균과 표준편차를 구하였으며 각 척도의 항목의 응답비율을 제시하였고, T-test 및 one way ANOA를 통해 대상자의 일반적 특성에 따른 인식도, 요구도를 비교해 보았다. 또한 인식도와 요구도 사이의 상관관계 분석을 실시하였다.

III. 연구 결과

1. 연구 대상자의 일반적인 특성

설문 응답자들의 학교는 경남, 부산에 있는 4개 학교로 A대학 80명(25.2%), B대학 70명(22.1%), C대학 79명(24.9%), D대학 88명(27.8%) 총 317명이 응답하였다. 성별분포는 남성 60명(18.9%), 여성 257명(81.1%)이었다. 학년별로 1학년 91명(28.7%), 2학년 126명(39.7%), 3학년 100명(31.5%)이었고, 그 평균 연령은 1학년 18.95±2.09, 2학년 20.13±1.36, 3학년 21,71±2.86이었다(표 1), (표 2).

표 1. 일반적인 특성

특성	구분	빈도	비율(%)
성별	남성	60	18.9
	여성	257	81.1
	합계	317	100
학년	1	91	28.7
	2	126	39.7
	3	100	31.5
	합계	317	100
학교	A	80	25.2
	B	70	22.1
	C	79	24.9
	D	88	27.8
	합계	317	100

표 2. 학년별 평균 연령

특성	구분	평균±표준편차
학년별 평균 연령	1	18.95±2.09
	2	20.13±1.36
	3	21.71±1.86
	합계	20.29±2.06

2. 운전재활 인식도

표 3과 같은 내용으로 '운전재활에 대해 알고 있습니까?'라는 문항에 대해 '그렇다' 혹은 '매우 그렇다'라고 응답한 학생이 73(23.1%)명이었으며, 알게 된 경로는 145(75.9%)명의 학생이 학교라고 응답하였다. '운전재활 전문가에 대해 알고 있습니까?'라는 문항에 대해 '그렇다' 혹은 '매우 그렇다'고 응답한 학생은 15(4.7%)명으로 응답하여 운전재활 전문가에 대한 인식이 낮았다. 하지만 운전재활이 작업치료사의 업무와 관련성이 있다고 생각하는 학생이 240(75.7%)명으로 작업치료 업무와 운전재활의 관련성을 높게 생각하고 있었다.

'운전재활을 실시하는 것을 본 경험이 있습니까?'에 대하여 270(85.2%)명의 응답자가 '그렇지 않다.'라고 답변 하였으며, '운전재활 프로그램에 대해 알고 계십니까?'대하여 '그렇지 않다', '매우 그렇지 않다'라고 응답한 학생이 193(60.8%)명이었다.

'운전재활이 필요하다고 생각하십니까?'에 대하여 '그렇다' 혹은 '매우 그렇다'라고 응답한 학생이 220(69.4%)명이었다. 우리나라 운전재활 프로그램이 체계적이라고 생각하는지에 대해서 '그렇지 않다','전혀 그렇지 않다'라고 응답한 학생이105(33.5%)이며, '보통이다'라고 응답한 학생이 163(51.4%)명이었다.

'장애인 운전면허 및 자동차와 관련된 제도 및 정책에 대해 알고 계십니까?'라는 질문에 대해서 '그렇다' 혹은 '매우 그렇다'라고 응답한 학생이 11(3.5%)명으로 나타났다.

장애인의 운전재활이 가능하다고 생각하는지 그리고 운전재활이 장애인 삶의 질 향상에 도움이 된다고 생각하는지에 대한 질문에 대해서는 219명, 257명이 '그렇다' 혹은 '매우 그렇다'라고 응답하였다.

3. 요구도

'학생들에게 운전 재활에 대한 교육이 필요하다고 생각하십니까?'에 대하여 응답자의 과반수 이상이 '그렇다.' 라고 답변 하였으며, '운전재활을 목적으로 하는 전문가가 필요하다고 생각하십니까?'에 대하여 응답자 240(75.7%)명이 '그렇다.', '매우 그렇다'라고 응답함으로써 요구도가 높은 것으로 나타났다. '운전재활을 목적으로 하는 전문기관이 필요하다고 생각 하십니

표 3. 인식도

문항	구분	빈도	비율(%)
운전재활에 대해 알고 있습니까?	전혀 그렇지 않다.	39	12.3
	그렇지 않다.	89	28.1
	보통이다.	116	36.6
	그렇다.	62	19.6
	매우 그렇다.	11	3.5
	합계	317	100
운전재활을 알게 된 경로는 어디입니까?	학회/세미나	27	8.5
	임상실습	7	2.2
	학교	145	45.7
	논문	8	2.5
	기타	4	1.3
	합계	191	60.3
운전 재활 전문가에 대해 알고 있습니까?	전혀 그렇지 않다.	59	18.6
	그렇지 않다.	186	58.7
	보통이다.	57	18.0
	그렇다.	15	4.7
	매우 그렇다.	0	0
	합계	317	100
운전 재활을 실시하는 것을 본 경험이 있습니까?	그렇다.	47	14.8
	그렇지 않다.	270	85.2
	합계	317	100
운전재활을 실시하는 것을 본 장소는 어디입니까?	학교	33	10.4
	학회/세미나	0	0
	동영상	8	2.5
	임상실습	4	1.3
	기타	3	0.9
	합계	48	15.1
운전재활 프로그램에 대해 알고 있습니까?	전혀 그렇지 않다.	54	17.0
	그렇지 않다.	139	43.8
	보통이다.	104	32.8
	그렇다.	19	6.0
	매우 그렇다.	1	0.3
	합계	317	100
운전재활이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	6	1.9
	그렇지 않다.	24	7.6
	보통이다.	67	21.1
	그렇다.	168	53.0
	매우 그렇다.	52	16.4
	합계	317	100
우리나라 운전재활 프로그램이 체계적이라고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	10	3.2
	그렇지 않다.	95	30.3
	보통이다.	163	51.4
	그렇다.	15	4.7
	매우 그렇다.	3	0.9
	합계	287	90.5

운전재활이 작업치료사 업무와 관련이 있다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	6	1.9
	그렇지 않다.	16	5.0
	보통이다.	55	17.4
	그렇다.	168	53.0
	매우 그렇다.	72	22.7
	합계	317	100
운전재활에 대한 인식개선을 위해 필요한 것이 무엇이라고 생각 하십니까?	대학 교육과정에 과목 개설	112	35.3
	협회 차원의 보수 교육	63	19.9
	타 전문영역과 연계한 워크샵	34	10.7
	전문자격증 제도 도입	95	30.0
	법률적인 보안	13	4.1
	합계	317	100
운전재활에 필요한 보조 장비에 대해 알고 있습니까?	전혀 그렇지 않다.	56	17.7
	그렇지 않다.	183	57.7
	보통이다.	68	21.5
	그렇다.	10	3.2
	매우 그렇다.	0	0
	합계	317	100
장애인 운전면허 및 자동차와 관련된 제도 및 정책에 대해 알고 있습니까?	전혀 그렇지 않다.	56	18.6
	그렇지 않다.	193	60.9
	보통이다.	54	17.0
	그렇다.	10	3.2
	매우 그렇다.	1	0.3
	합계	317	100
장애인 자동차와 관련하여 지원되는 정책이 적합하다고 생각 하십니까?	전혀 그렇지 않다.	22	6.9
	그렇지 않다.	88	27.8
	보통이다.	152	47.9
	그렇다.	41	12.9
	매우 그렇다.	14	4.4
	합계	317	100
장애인의 운전재활이 가능하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	18	5.7
	보통이다.	77	24.3
	그렇다.	169	53.3
	매우 그렇다.	50	15.8
	합계	317	100
운전재활이 장애인 삶의 질 향상에 도움이 된다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	13	4.1
	보통이다.	44	13.9
	그렇다.	166	52.4
	매우 그렇다.	91	28.7
	합계	317	100

까?', '지역별로 운전재활 프로그램 전문 기관이 필요하다고 생각 하십니까?'에 대하여 응답자는 각각 218(68.8%)명, 209(65.9%)명이 '그렇다.', '매우 그렇다'라고 응답하였으며, '향후 운전재활 프로그램에 대해 관심을 가질 의향이 있으십니까?'에 대하여 208(65.7%)명이 '그렇다', '매우 그렇다'라고 응답하였다. '운전재활은 어느 분야에서 담당해야한다고 생각하십니까?'에 대하여 응답자의 278(86.8%)명이 '작업치료과'라고 응답하였다(표 4).

표 4. 요구도

문항	구분	빈도	비율(%)
학생들에게 운전 재활에 대한 교육이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	22	6.9
	보통이다.	91	28.7
	그렇다.	167	52.7
	매우 그렇다.	34	10.7
	합계	317	100
운전재활 프로그램이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	1	0.3
	그렇지 않다.	15	4.7
	보통이다.	85	26.8
	그렇다.	176	55.5
	매우 그렇다.	40	12.6
	합계	317	100
운전재활을 목적으로 하는 전문가가 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	2	0.6
	그렇지 않다.	15	4.7
	보통이다.	60	18.9
	그렇다.	194	61.2
	매우 그렇다.	46	14.5
	합계	317	100
운전재활을 목적으로 하는 전문기관이 필요하다고 생각 하십니까?	전혀 그렇지 않다.	2	0.6
	그렇지 않다.	15	4.7
	보통이다.	81	25.6
	그렇다.	172	54.3
	매우 그렇다.	46	14.5
	합계	316	99.7
지역별로 운전재활 프로그램 전문기관이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	19	6.0
	보통이다.	86	27.1
	그렇다.	171	53.9
	매우 그렇다.	38	12.0
	합계	317	100
장애인의 자가운전 적합성 및 안정성에 관한 평가 시행이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	2	0.6
	그렇지 않다.	11	3.5
	보통이다.	53	16.7
	그렇다.	179	56.5
	매우 그렇다.	72	22.7
	합계	317	100
가상 운전(운전재활 시뮬레이터)을 이용한 모의 운전연습이 필요하다고 생각하십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	9	2.8
	보통이다.	54	17.0
	그렇다.	176	55.5
	매우 그렇다.	75	23.7
	합계	317	100

향후 운전재활 프로그램에 대해 관심을 가질 의향이 있으십니까?	전혀 그렇지 않다.	3	0.9
	그렇지 않다.	20	6.3
	보통이다.	86	27.1
	그렇다.	159	50.2
	매우 그렇다.	49	15.5
	합계	317	100
운전재활은 어느 분야에서 담당해야한다고 생각하십니까?	작업치료사	275	86.8
	운전기능강사	27	8.5
	물리치료사	4	1.3
	사회복지사	7	2.2
	의사	4	1.3
	합계	317	100

표 5. 성별에 따른 인식도 및 요구도 차이

구분	성별	빈도	평균±표준편차	유의수준
인식도합계	남성	60	29.60±4.87	.90
	여성	257	29.51±4.12	
요구도합계	남성	60	29.48±5.79	.11
	여성	256	30.64±4.79	

$^{*}p<0.05$

4. 성별, 학년별, 학교별 인식도 및 요구도 차이

1) 성별에 따른 인식도 및 요구도 차이

성별에 따른 인식도와 요구도 차이를 독립검정으로 결과를 냈을 때 인식도의 평균차이는 남성 29.60±4.87, 여성 29.51±4.12으로 유의한 차이가 없었으며, 요구도의 평균차이 또한 남성 29.48±5.79, 여성 30.64±4.79으로 유의한 차이가 없었다(표 5).

2) 학년에 따른 인식도 및 요구도 차이

표 6. 학년에 따른 인식도 및 요구도 평균차이

	평균±표준편차			
	1학년	2학년	3학년	합계
인식도 합계	27.80±5.50	29.46±4.52	31.17±4.80	29.52±5.06
요구도 합계	29.92±4.27	29.46±5.11	32.07±5.14	30.42±5.00

표 7. 학년에 따른 인식도 및 요구도 차이

		제곱합	df	평균제곱	F	유의확률
인식도 합계	집단-간	541.22	2	270.61	11.24	0.00**
	집단-내	7557.85	314	24.07		
	합계	8099.07	316			
요구도 합계	집단-간	410.88	2	205.44	8.59	0.00**
	집단-내	7487.98	313	23.92		
	합계	7898.86	315			

$^{**}p<0.01$, $^{*}p<0.05$

표 8. 학년에 따른 인식도 및 요구도에 대한 사후검정

종족변수	(I)학년	(J)학년	평균차(I-J)	표준오차	유의확률
인식도 합계	3	1	3.37*	0.71	0.00
		2	1.71*	0.66	0.04
요구도 합계	3	1	2.15*	0.71	0.01
		2	2.61*	0.66	0.00

*p<0.05

학생들이 학교생활 중 언제 운전재활에 대한 인식을 하게 되는지 학년에 따른 차이는 있는지 확인해 보기 위해 학년에 따른 인식도와 요구도의 차이를 평균비교, 일원 배치분석 및 사후검정을 하였다. 인식도에서 1학년은 27.80±5.50, 2학년 29.46±4.52, 3학년 31.17±4.80으로 나타났으며, 요구도에서는 1학년은 29.92±4.27, 2학년은 29.46±5.11, 3학년은 32.07±5.14로 나타났다(표 6). 학년별 인식도와 요구도를 비교해 본 결과 집단 간 유의한 차이가 나타났으며(표 7), 그 차이는 3학년과 1, 2학년간의 차이로 나타나 3학년이 1, 2학년에 비해 인식도와 요구도가 유의하게 높은 것으로 분석 되었다(표 8).

표 9. 학교에 따른 인식도 및 요구도 평균차이

	평균±표준편차				
	A학교	B학교	C학교	D학교	합계
인식도 합계	31.55±4.98	30.10±3.60	27.98±5.88	28.61±4.72	29.57±5.07
요구도 합계	31.26±5.48	31.53±3.37	29.31±5.40	29.75±5.05	30.42±5.01

표 10. 학교에 따른 인식도 및 요구도 차이

		제곱합	df	평균제곱	F	유의확률
인식도 합계	집단-간	614.16	3	204.72	8.56	0.00**
	집단-내	7484.91	313	23.91		
	합계	8099.07	316			
요구도 합계	집단-간	278.82	3	92.94	3.81	0.011
	집단-내	7620.05	312	24.43		
	합계	7898.86	315			

**p<0.01, *p<0.05

3) 학교에 따른 인식도 및 요구도 차이

학교별로 인식도와 요구도의 차이를 알아보기 위해 평균비교, 일원배치분석 및 사후검정을 하였다. 각 학교별 인식도 및 요구도의 평균값은 표 9와 같이 나타났으며, 인식도에서 집단 간 유의한 차이를 보였다(표 10). A대학과 C대학의 평균차이는 3.58, 유의확률 0.00로 유의한 차이를 보였으며, A대학과 D대학의 평균차

표 11. 학교에 따른 인식도 및 요구도에 대한 사후검정

종족변수	(I)학교	(J)학교	평균차(I-J)	표준오차	유의확률
인식도 합계	A	B	1.45	0.8	0.35
		C	3.58*	0.78	0.00
		D	2.94*	0.76	0.00
요구도 합계	A	B	-0.27	0.81	0.99
		C	1.96	0.79	0.11
		D	1.51	0.76	0.27

*p<0.05

표 12. 인식도와 요구도의 상관관계

		인식도 합계	요구도 합계
인식도 합계	Pearson 상관계수	1	0.58**
	유의확률(양쪽)		0.00
요구도 합계	Pearson 상관계수	0.58**	1
	유의확률(양쪽)	0.00	

**$p<0.01$, *$p<0.05$

이는 2.94, 유의확률 0.00로 유의한 차이를 보여 A대학이 C, D대학에 비해 인식도가 유의하게 높은 것으로 분석되었다(표 11).

5. 상관분석

인식도와 요구도의 상관분석을 하였을 때, 인식도와 요구도의 상관 계수가 0.58로 유의하며 이는 인식도가 높으면 요구도도 함께 높아지는 정적 상관관계를 보여주었다(표 12).

Ⅳ. 고 찰

본 연구는 경남, 부산 지방의 4개 대학교 작업치료과 학생들을 대상으로 운전재활의 인식도과 요구도를 파악함으로써 운전재활 인식의 현실과 이에 대한 교육의 필요성 제시하기 위하여 설문지를 각 학교에 전달, 수거하여 분석하였다.

우희순(2011) 등의 작업치료사의 운전재활에 대한 인식과 필요성의 연구에서는 작업치료사 209명을 대상으로 인식에 대한 연구를 시행하였으며, 설문지는 일반적인 특성과 운전재활 인식 관련 7문항, 운전재활 관련 활용과 제도적 방안 문항 10문항으로 구성되었다.

본 연구에서 작업치료과의 학생 317명을 대상으로 실시하였으며, 설문지 내용은 응답자의 일반적인 특성과 운전재활에 대한 인식도 15문항, 운전재활에 대한 요구도 9문항으로 관련 대상과 문항 수, 그리고 성별, 학교별, 학년별로 차이점을 비교하여 유의한 결과를 냄으로써 선행논문과 그 차이점을 두었다.

선행논문에서 임상현장에서 운전재활 중재의 필요성은 느끼고 있지만, 시행은 하지 않고 있으며, 작업치료사가 전문가로 자리매김해야 한다는 의견이지만, 실제 운전재활전문가로서 활동 하지 않는 것으로 나타났다(우희순 등, 2011). 본 연구에서의 결과로 학생들은 장애인을 위한 운전재활의 필요성에 대해 긍정적인 의견을 가지고 있지만 운전재활의 정책 및 전문가에 대한 인식이 낮은 것으로 나타났다. 관심은 많이 가지고 있으며, 교육에 대한 요구도도 높은 것으로 나타났으며, 운전재활에 대한 체계적인 교육이 필하다고 생각하고 있다.

학년별, 학교별 인식도 및 요구도의 차이에서는 학년이 올라갈수록 인식도 및 요구도가 높아졌으며, 학교별로 차이가 나는 것은 각 학교 별로 운전재활에 대한 노출의 정도가 다르다는 것을 의미하며, 운전재활에 대한 교육이 모든 학교에서 이루어지고 있지 않는 것으로 판단되었다.

운전재활에 대한 학생들의 인식도와 요구도의 상관관계 분석결과 정적상관관계가 있는 것으로 나타났는데, 학생들이 운전재활 분야에 대한 인식도가 높을수록 요구도가 높다는 것은 운전재활 분야에 대한 관심의 정도를 표현하는 것으로 생각되어지며, 학생들의 요구도에 부합하는 교육이 필요할 것으로 생각된다.

본 연구에서는 운전재활에 대한 설문지의 대상이 작업치료과 학생들에게만 국한되어 있으며, 그 대학이 전문대학에게만 편중되어 진행되었다. 그러므로 다른 분야의 재활치료 과와 4년제 대학에 재학 중인 작업치료과의 인식도와 요구도를 알 수 없었다. 앞으로의 연구에서 이러한 대상의 설문이 필요하다.

Ⅴ. 결 론

본 연구의 목적은 작업치료과 학생들의 운전재활에 대한 인식도 및 요구도를 파악함으로써 차후 운전 재활에 대한 교육의 필요성 알아보고, 차후 운전 재활에 대한 연구를 하는데 기초자료로 사용하고자 한다.

그 결과로 인식도는 응답자의 60.3%가 운전재활에 대해 알고 있으며 알게 된 경로가 학교로 높게 나타났

고(75.9%), 그 운전재활에 대한 세부적인 내용의 질문에는 인식도가 낮은 것으로 나타났다.

요구도에서 운전재활에 대한 전문기관의 필요성에 대하여 응답자의 과반 수 이상(54.3%)이 필요하다고 생각하며 향후 운전재활 분야에 관심을 가질 의향이 있는 학생(50.2%) 높게 나타났다. 그리고 응답자의 대부분(86.8%)이 작업치료사가 운전재활분야에서 전문적으로 담당하여야 한다고 생각 하였다.

본 연구에서 학년별 인식도 및 요구도에서 교육기간이 긴 3학년이 1,2학년보다 높게 나타 나타났고, 학교별 인식도에서의 차이는 학교별 운전재활관련 교육 이 정규 과정으로 이루어지고 있지 않음을 보여주고 있어, 대학의 교육과정에 운전재활에 대한 과정이 만들어져야 할 것으로 보여진다.

또한 인식도와 요구도의 상관관계에서 알 수 있듯이 학생들의 인식도는 교육의 요구도에도 영향을 주며, 운전재활분야에서 작업치료사들의 영역을 확고히 하기 위해서는 작업치료를 담당하게 될 학생들에 대한 교육이 정규교육으로 이루어지는 것이 필요하며, 운전재활분야에서 작업치료사들이 그 역할을 다 할 수 있기를 바란다.

참 고 문 헌

권재성, 홍승표, 신민경, 정민예. (2011). 장애인 자가운전의 욕구와 필요성에 관한 연구. **대한보조공학기술학회지, 3**(1), 33-41.

명묘희. (2003). **장애인 운전면허제도 개선 기본방향**: 장애인 운전면허제도 개선을 위한 전문가 간담회 자료집.

보건복지부. (2008a). **2008 전국 장애인 실태조사**. 서울: 보건복지부.

보건복지부. (2008b). **2008 전국 노인 실태조사**. 서울: 보건복지부.

우희순. 구인순. 조덕연. 정민예. (2011). 국내 작업치료사의 운전재활에 대한 인식과 필요성 연구. 대한보조공학기술학회지, 3(1), 43-52.

Classen, Levey, McCarth, Mann, Lanford & Waid-Ebbs. (2009). Traumatic brain injury and driving assessment : An evidence-based literature review: *The American Journal of Occupational Therapy, 63,* 580-591.

Di Stefano, M., & Macdonald, W. (2010). Australian occupational therapy driver assessor's opinions on improving on-road driver assessment procedures. *The American Journal of Occupational Therapy, 64*, 325-335.

Korner-Bitensky, N., Bitensky, J., Sofer, S., Man-Son-Hinh, M., & Gelinas, I. (2006). Driving evaluation practices of clinicians working in the United States and Canada. *The American Journal of Occupational Therapy, 60*, 428-434.

National Council on Disability. (1996). *Achieving independence: The challenge for the 21st century.* Washington, DC.

Abstract

Study on the Degree of Perceptions and Needs regarding the Driving Rehabilitation of the Students of Occupational Therapy in Busan and Gyeongnam

Song, Min-Ok*, M.P.H., O.T., Jang, Chel*, Pt.D., P.T.

*Dept. of Occupational Therapy, Kyungnam College of Information & Technology

Objective : The purpose of this study was to know the degree of the perceptions and the needs regarding the driving rehabilitation of students of occupational therapy.

Method : Subjects are 317 students, department of occupational therapy of 4 colleges in Gyeongnam and Busan. Questionnaire consist of 15 questions of perceptions of the driving rehabilitation, 9 questions of needs of the driving rehabilitation, and 4 questions of subjects. The period of surveys was from 12, May to 12, Jun, 2013.

Result : 73(23.1%) students answered that they knew about the driving rehabilitation and 47(14.8%) students answered that they experienced the driving rehabilitation. The answers about the channels of knowing and experience regarding driving rehabilitation had 'through the college'. The perceptions regarding the specialist and programs of driving rehabilitation was low compared with the knowing of the driving rehabilitation. The perception of needs regarding the driving rehabilitation for people with disabilities was high and they answered that they need the educations regarding driving rehabilitation. The 3rd grade students had high degree of perceptions and needs compared with 1st and 2ed grade students. And A college students had high degree of perceptions and needs compared with C and D college students.

Conclusion : It is important that subject regarding of the driving rehabilitation include in curriculum of occupational therapy for strengthen the role of the occupational therapist in the driving rehabilitation.

Key Words : Driving rehabilitation, Occupational therapist, Occupational therapy