

건강 칼럼

불안정한 현대인 괴롭히는 마음의 병, '불안장애' 이해와 대처법

불안은 어떤 위험에 대한 자연스러운 생각, 걱정이다. 불안은 공포와 구별된다. 공포는 뚜렷한 대상이 있는 현실적이고 외적인 위험에 대한 반응이지만, 불안은 변화, 불안정, 불확실성에 기인한다. 그래서 불안은 기쁨이나 불확실성 시대를 살아가는 현대인들을 더욱 나약하게 만든다.



심세훈

순천현대전문병원 정신건강의학과 교수

원래 불안은 위협하거나 위급한 상황에 대응하게 하는 정상적인 반응이다. 복잡한 차도를 건널 때 주위를 살피도록해주는 것이 바로 불안이다. 꼭 필요하고 정상적인 반응 일지라도 필요할 때만 작동해야 한다. 하루 중 대부분이 불안한 것은 뭔가 문제가 생겼다는 것이다. 불안은 특유의 불쾌감을 비롯해 가슴이 뛰고, 호흡이 편하지 않고, 식은땀이 나고, 손이 떨리는 등의 다양한 신체반응을 동반한다. 불쾌감이 그치는 불안이 대부분이지만 견딜 수 없을 정도로 극심한 불안도 있다. 극심한 불안이 갑자기 확 나타나는 것을 의학적으로 공황(恐惶)이라 부른다. 공황과 같은 병적 불안이 반복되거나 지속되면 불안장애로 볼 수 있으며, 즉시 정신건강의학과 전문의를 찾아 도움을 받아야 한다. 왜 비 정상적인 불안이 나타났는지, 불안

의 정도나 상태를 알아보고 필요하면 적절한 치료를 받아야 한다. 불안장애는 매우 다양한 신체증상을 나타내기 때문에 다른 질병으로 오인하기 쉽다. 특히 우리나라 불안장애 환자들은 소화불량, 어지럼, 두근거림, 마비감 등을 흔히 호소하는데 대부분 불안장애를 염두에 두지 않아 사서 고통을 받는 경우가 많다. 따라서 상기 증상이 특별한 신체적 원인 없이 지속된다면 불안장애를 의심해보는 것이 좋다. 불안장애 치료는 약물치료와 면담 치료가 있으며, 다행히 좋은 약물들이 개발되어 부작용 없이 불안의 원인과 증상을 퇴치하는데 사용되고 있다. 불안장애 환자들은 또 특징적으로 과소평가, 지나친 결계심, 예민함, 객관성 상실, 일반화, 파괴화, 선택

적 추론, 흑백논리 등 생각의 방식에서 문제를 보인다. 쉽지 않지만 환자가 그런 문제점을 인식하고 스스로 고치려한다면 치료에 큰 도움이 된다. 불안장애 중 하나인 공황장애는 주기적으로 공황발작이 나타나는 것이다. 공황발작은 매우 심한 공포반응이다. 당장 죽을 것 같거나 미칠 것 같은 두려움, 기절할 것 같은 생각, 자신의 상태를 스스로 조절할 수 없음에서 오는 심한 당혹감 등을 갑자기 심하게 느끼는 것이다. 공황의 증상은 갑자기 확 밀려왔다가 시간이 흐르면서 점차 나아지는 특징을 보인다. 첫 공황발작은 갑자기 뚜렷한 이유 없이 나타난다. 시달이나 백화점처럼 사람들이 많을 때, 아주 차가 막히는 곳에 오도 가도 못하고 있을 때처럼 자신이 꼼짝

못할 것 같다는 생각을 할 때 공황 발작을 겪는다. 공황발작이 있다고 해서 다 공황 장애는 아니다. 다른 불안장애나 긴장한 사람도 공황발작을 한두 번 겪을 수 있다. 최근 한 달 사이에 적어도 1번 이상의 심각한 공황발작이 있었고, 또 발작이 일어날까 걱정해서 유사환경을 회피할 때 공황장애로 진단한다. 하지만 정확한 진단을 위해서는 세심한 진찰과 상담이 필요하다. 공황장애는 큰 고통을 주는 마음의 병이다. 유병율도 높고, 광장공포증, 우울증 등 다른 질환도 동반되는 경우가 많다. 또한 재발과 만성화 가능성도 높다. 공황장애는 약물 치료가 주효하고, 약물치료와 병합 또는 단독으로 실시하는 인지행동치료도 효과가 있다. 공황은 위급 상황에서 자신을 보호하기 위한 응급 반응이고, 공황의 신체반응이 위험한 것은 아니라는 것을 기억해야 한다. 또 전문의를 방문하는 것이 적절한 치료는 물론 경제적, 시간적으로 유익하다. 치료시기를 놓치면 더욱 고통스럽고 우울증 등 다른 질환도 생길 수 있다. 스트레스, 카페인, 술 등은 불안을 악화시킬 수 있어 피하는 것이 좋다.

독자재언

이륜차 배달업 속도보다 안전이 최우선

퀵서비스와 요식업계의 배달서비스가 보편화되면서 배달하는 이륜차가 교통법규 준수보다 '빨리빨리'를 강조하다 보니 이륜차 배달 사고가 끊임없이 발생하고 있다. 경쟁 속에서 기초적 법질서를 무시하는 경우가 많아 그럴 것이다. 좌회전·불법 U턴 등 교통신호는 가법적 위반하기 일쑤이고 인도와 횡단 보도는 물론 차량이 질주하는 자동차 전용도로까지 진입하는 배달 이륜차를 종종 볼 수가 있다. 이러한 아찔한 운행은 사고로 이어질 수밖에 없다. 국토부에 따르면 2022년도 전국 배달원 수는 23만 명으로 2019년 대비 약 2배 증가하였으며 그에 따른 교통사고 역시 증가하고 있다. 사고 및 보원처리를 하지 않는 경우까지 포함한다면 이보다 훨씬 많을 것이다. 이륜차는 자동차와 달리 안전벨트나 에어백과 같은 안전장치가 없기 때문에 이륜차 교통사고의 치사율은 일반

교통사고보다 높을 수밖에 없어 이륜차 운전자들의 각별한 주의가 필요함에도 제대로 지켜지지 않는 경우가 많아 안타깝다. 이륜차 교통사고를 줄이려는 방안으로 이륜차의 위반행위에 대해 법칙금과 벌점을 부과하고 있지만, 오토바이는 여전히 법을 넘나들며 도로 위를 질주하고 있다. 30분 내 신속배달 등 시간 단축을 위한 업체 간의 치열한 경쟁은 위험한 운행을 재촉한다. 실적과 관련이 있다 보니 단속의 효과는 그때뿐으로 법칙금을 대폭 인상한다 해도 근본적인 해결책이 될 수 없다. 법과 질서는 모두의 안전을 위한 약속이다. 배달서비스 개선과 이륜차 운전자 개개인의 교통법규 준수에 대한 자성의식 함양으로 이륜차 배달 사고가 더 이상 일어나지 않길 바란다. 이정우 교정경찰서 교통관리계 경감

사진으로 보는 지구촌 소식

수치 전 고문 생일 맞아 석방 촉구하는 지지자들



19일(현지시간) 미얀마 타난티리 지역 라몽론 마을에서 시위대가 아웅 산 수처 전 국가고문의 79번째 생일을 맞아 수치 여사의 어복이 쓰인 현수막을 들고 행진하고 있다. 현수막에는 "진짜 감옥은 두려움, 진짜 자유는 두려움으로부터의 해방"이라고 쓰여 있다.

사설

대일 저자세 외교 정책

한국 정부가 일본의 사도광산 세계유산 등재를 용인하는 움직임을 보여 여전히 과장이 크다. 이런 가운데 정부의 민방위 교육 자료 영상에 독도가 일본 영토로 표기된 지도를 활용한 사실이 드러나는 등 독도 관련 논란도 커지는 상황이다. 일방적으로 일본에 과거사 문제를 양보하는 등 대일 저자세 외교를 편 것이 원인이라는 지적이다. 일본 정부의 네이버 라인 경영권 위협 사태는 한국 정부의 '대일 굴종 외교'를 보여주는 대표적 예다. 일본 총무성은 지난해 11월 라인이후의 정보 유출 사태 이후 행정지도 명목으로 개입을 해왔다. 한국은 그간 개별 기업 문제라며 방치해왔다. 대통령실과 외교부는 손을 놓고 있었고, 주일대사관도 무대응으로 일관했다. 정부는 지난 5월 10일에야 처음으로 일본 정부에 유감을 표명했지만 뒷북이라는 비판이

많다. 일본이 추진 중인 사도광산의 유네스코 세계문화유산 등재를 우리 정부가 사실상 용인했다는 보도도 충격적이다. 일본 측은 사도광산이 일제강점기 조선인 강제 노역 현장이라는 점을 역변한 채 세계유산 등재를 추진해 문재인 정부에서 강력히 반대한 바 있다. 최근 행정안전부가 민방위 교육자료 영상에 독도가 일본 영토로 표기된 지도를 활용했다가 뒤늦게 삭제한 사실도 드러났다. 독도 문제에 미온적으로 대응하면서 일본은 되레 도발을 확대하는 양상이다. '라인 사태'는 현 정부의 지난 2년간의 대일 퍼주기 결과와 얼마나 허망한지를 보여줬다. 대일 저자세 외교로 심한 모멸감을 느끼고 있는 국민의 정서와도 한참 동떨어져 있다. 이번 사태를 계기로 지금까지 드러난 대일 외교의 여러 문제점을 다시 살펴봐야 한다는 지적이 많다.

일본 70대 현역

일본이 최근 노인 기준을 높이고 기업은 정년제를 폐지할 것으로 보여 관심이 쏠리고 있다. 신일본제철에서 일하는 무라야마 씨는 공식 정년인 만 60세를 3년이나 넘겼다. 그러나 여전히 회사에서 후배 직원과 함께 미래 철강 기술을 연구하고 있다. 정년과 동시에 직책이 없어지면서 급여가 줄기는 했지만 그는 적지 않은 나이에도 사회 활동을 한다는 것에 크게 만족하고 있다. 인구가 줄어드는 가운데 노년층 인구 비중이 늘면서 일손 부족 현상이 심화되고 있기 때문이다. 일본 정부와 기업은 70세 현역을 시야에 넣고 관련 규정을 손보고 나섰다. 현재 법적으로 보장받는 일본 기업의 정년은 만 60세다. 일본 정부가 2000년부터 만 65세까지 고용 노력 의무화를 시행했고 이것이 내년부터 법으로 보장받는 다.

만 70세 정년을 준비하는 기업도 늘고 있다. 토요타는 최근 65세 이상 시니어 사원의 재고용을 확대하기로 했다. 현재는 60세 정년을 지나면 65세까지 재고용 형태로 일할 수 있는데, 이를 70세까지로 확대한다. 일본 대학생 취업 선호도 '톱 3'에 드는 인테리아·가구업체 니토리도 7월부터 재고용 나이를 65세에서 70세로 높기로 했다. 아사히맥주도 70세, 메이치야스나생명보험도 70세를 사실상의 정년으로 삼고 있다. 지퍼 제조로 유명한 YKK는 2021년 아예 정년 제도를 없앴다. 재고용 나이를 높이면서 기업들은 급여 또한 올려주기로 했다. 현재는 만 60세 정년을 지나 계약직으로 재고용될 경우 급여가 절반 정도로 떨어지는 경우가 대부분이다. 그러나 이제는 정년 전의 80~90% 수준까지 급여를 맞춰주는 회사까지 많이 등장하기 시작했다.

사외기고는 본보의 편집방향과 다를 수도 있습니다.

용기와 희망을 주는 인간을 위한 정론지. "더 좋은 신문, 더 사랑 받는 신문, 독자와 함께하는 신문"을 위해 전주매일의 전 직원들은 '전북 최고의 신문'을 제작하기 위해 최선을 다하겠습니다. 진정한 지방자치 발전을 위해 중앙지를 답습하는 형태를 벗어나 보다 깊이 있게 내 고장 소식을 빠르고 정확히 독자 여러분들에게 전달하겠습니다. 당신의 가려움을 속 시원하게 긁어 드리기 위해 대안적 비판 기능을 강화하고 있으며 한 단계 더 성숙한 네트워크 구축과 함께 지역발전의 수레바퀴를 힘차게 굴리겠다는 약속을 드립니다. 인간중심 · 도덕중심 · 지역중심 전주매일