

청소년 비행의 원인 분석을 위한 경험적 연구*

- 제주지역 청소년을 대상으로 -

金 珍 英**

목 차

- I. 서론
- II. 이론 및 분석 틀의 구성
- III. 연구방법
- IV. 비행에 영향을 주는 요인들
- V. 요약 및 결론

I. 서론

지난 수십 년간 한국사회가 급속한 산업화를 경험하면서 사회 각 부문의 변동 양상과 내용은 전례 없는 모습을 보여왔다. 이러한 변동과정에서 청소년의 의식과 행동도 과거의 것과는 질적으로 다른 양태로 변화해왔다. 청소년들의 의식과 행동은 개인주의와 물질주의 등 사회의 전반적 분위기에 영향을 크게 받고 이같은 특성은 일반 성인들보다도 오히려 더 강하게 나타나고 있는 듯하다.

청소년의 비행과 일탈은 이러한 청소년의 의식과 행동 변화의 특성을 잘 나타내주는 것중의 하나이다. 그동안 한국사회에 있어서 청소년 비행과 일탈은 심각한 사회문제의 하나로 인식되어왔으며, 그런 만큼 사회학적 관심을 끌기에 충분한 연구 주제가 되었다. 적어도 양적 지표만을 중심으로 다른 나라들의 경우와 비교해 볼 때 한국사회에 있어서 청소년 비행이 전체 범죄에서 차지하는 비율은 여전히 낮은 수준에 머무르고 있지만, 질적인 측면에서 보면 비행의 양상이 점차 집단화와 흉포화의 경향을 보이고 근간에 이르러서는 재범율도 증가하는 추세에 있다.¹ 더욱이 최근의 경우에서 보는 것처럼 청

* 이 연구는 '96 재단법인 제주대학교 발전기금 학술연구비에 의해 이루어졌다.

** 인문대학 사회학과 교수

1) 1995년까지의 지난 10년 동안 전체 소년범은 10만명을 전후로 증감을 계속하고 있다. 전년대비 감소율이 1990년 이후에 두드러지게 나타나다 1993년에는 전년대비 11.4%나 증가하였다. 최근 3년간 총범죄대비 소년범죄의 점유비율을 보면 1993년 6.4%, 1994년 6.5%, 1995년 6.9%의 수준을 유지하고 있다(법무연수원, 각년도). 청소년 비행의 국제 비교를 한 연구자료에 의하면, 1988년의 경우 우리나라 형법범 전체 중에서 소년범이 차지하는 비율은 8.1%에 불과하지만 미국은 28.2%, 영국은 18.6%로 한국보다 훨씬 높다. 일본은 이들 국가보다 더 높은 46.7%로 한국보다 무려 5.7배 많게 나타나고 있다(송광성 외, 1991).

소년 비행은 성인 범죄의 속성을 보여주고 있고 대인적(對人的) 폭력 또는 살인, 유흥비 마련을 위한 절도와 강도 행위 등과 같은 비행의 발생 빈도가 점차 커지고 있다.²⁾ 이러한 성격을 갖는 청소년 비행의 발생 빈도가 증가하는 것은 청소년 문제의 단순한 차원을 넘어 사회질서의 문제를 심각하게 야기시키게 될 것이다. 이들의 비행이 단순히 일회적으로 끝나는 것이라면 그 심각성의 정도는 낮아지겠지만 성인범죄로의 연장과 재생산으로 연결된다면, 이는 대단히 심사숙고하여 그 원인을 따져보아야 할 문제이다.³⁾

조사 대상이 되는 제주지역의 경우도 비행이 증가하는 경향적 추세에서 벗어 가지 않는다. 제주사회도 그간 관광산업을 중심으로 급격한 변동을 보여 온 만큼 전통적인 가치와 질서가 상당 정도 흔들리고 이에 따라 범죄와 비행도 크게 증가하고 있다. 한국사회 일반과는 매우 다른 산업구조를 갖고 있는 제주지역은 1차산업과 3차산업 중심으로 산업구조가 짜여져 있다. 80년대 중반 이후에 이르러서는 3차산업의 비중이 취업구조와 총생산 규모에 있어서 1차산업을 앞지르기 시작하였다. 3차산업의 비중이 이렇게 커지고 있는 것은 관광이 지역의 핵심적 산업으로 육성되면서 규모가 커진데서 연유하는 것이다. 이러한 가운데서 관광 환경은 점차 유흥적 성격을 띄어 가고 청소년들은 이러한 환경에 노출되어 있다. 최근 5년간의 범죄 증가 지수를 보면 제주지역은 전국에서 매우 높은 범죄 발생의 지역 범주에 들어갈 만큼 큰 증가율을 보이고 있다(강세현, 1994).⁴⁾

이 글은 이러한 환경에 직면해 있는 제주지역의 청소년들을 대상으로 하여 그들의 비행 실상과 그 원인을 경험적으로 밝혀보고자 하는 것을 목적으로 하고 있다. 구체적으로 다룰 내용을 정리하면, 우선 국내의 연구결과들의 성과를 염두에 두면서 일탈 및 비행이론들의 이론적 전제를 검토하고 비행의

2) 1993년 현재 소년법 전체 110,604명중 형법범이 67.3%, 특별법범이 32.7%를 차지하고 있다. 소년 형법범은 1984년에 지난 10년중 최고인 9만 여명을 기록한 이래 대체로 감소추세를 보이다 1993년에는 전년대비 10.2%나 증가했다. 그리고 전체 형법범(성인, 소년 포함)중 소년이 차지하는 비율은 11~18%의 선을 유지하다 1993년에는 16.7%의 비율을 보이고 있다. 한편 1993년의 형법범의 범죄유형별 구성을 보면 폭력범 51.2%, 재산범 37.8%, 강력범 6.3% 등의 순으로 나타나고 있는데, 전년대비 폭력범은 10.3%, 재산범은 7.3% 증가하고 있다. 강력범은 전체 강력범중 소년이 30.5%를 점하고 있으며 이중 강도범의 경우는 소년이 41.9%를 차지하고 있다. 이는 소년비행의 흉악화 경향을 보여주고 있는 하나의 예일 것이다. 소년 폭력범과 재산범의 경우 연령이 14~15세 비율 증가율이 커서 연령의 하향화 추세를 보이고 있는 것도 한 특징이다(법무연수원, 1994).

3) 청소년기의 비행과 일탈이 성인기의 범죄와 일탈로 이어질 것인지 여부(연속과 단절)는 '범죄의 궤적'(crime trajectory)이라는 용어로 설명될 수 있을 것이다. 즉 한 개인에게 있어서 비행 또는 범죄는 일정한 궤적을 그리면서 재생산될 수 있다는 것이다. 이러한 개념을 이용하여 비행 또는 범죄가 재생산되는 과정을 논의하는 글로는 Sampson and Laub(1995)을 참조할 것. 이들은 아동기의 반사회적 행동, 청소년기의 비행 그리고 성인기의 범죄가 생애주기에 걸쳐 연결되는 측면을 연령등급별 비공식적 사회통제이론(Age-graded Theory of Informal Social Control)에 근거하여 설명하고 있다.

4) 제주지방검찰청의 범죄사건표를 통해 1992년부터 1994년까지의 3년 동안 제주지역 청소년 범죄현황을 보면, 청소년 전체 범죄중 형법범의 구성비는 1992년 64.5%, 1993년 68.6%, 1994년 72.4%를 보이고 있다. 청소년 전체 범죄중 학생에 의해 범해진 범죄는 1994년의 경우 68.5%를 차지하고 있다(제주지방검찰청, 각년도).

원인과 관련되는 지표들을 추출할 것이다. 여기서는 특정의 한 이론에 초점을 맞추어 그 이론이 강조하는 비행의 원인을 중심으로 비행 현상을 설명하기보다는, 여러 이론들에서 강조되는 요인들의 상호결합을 통하여 일탈과 비행을 설명하고자 하는 통합적 관점에 기초하여 비행을 설명하게 될 것이다. 현실 세계에서 발견되는 비행 현상을 만족스럽게 설명해 내기 위해서는 특정 이론이 지시하는 요인들만으로는 설명의 한계가 분명한 만큼 거시적 차원의 요인들과 미시적 차원의 요인들을 이론적 통합의 차원에서 충분히 고려하고 경험적으로 확인해 보는 시도를 해봄직하다. 이러한 작업은 통합이론의 모색을 위해서도 반드시 필요할 것이다.

둘째, 위의 작업 결과를 바탕으로 비행 요인들의 지표를 선정하고 이에 대한 경험적 조작화를 위한 작업을 한다. 요인분석을 통해 분석에 사용될 지표의 항목들이 구체화된다. 비행행동도 가볍고 사소한 것에서부터 매우 중한 것에 이르기까지 다양할 수 있는데, 이의 유형은 요인분석과 이론적 판단을 통해 확정된다.

셋째, 경로분석(path analysis)을 통해 청소년 비행에 미치는 요인들의 우선 순위 위치와 경로를 밝혀내고 비행에 미치는 영향력과 강도를 점검한다. 이 작업은 청소년 비행을 해결하고자 하는 프로그램을 만들 때 중요한 기여를 할 수 있을 것이다.

이러한 연구내용에 맞추어 논의의 순서를 보다 구체적으로 정리하면 다음과 같을 것이다. 우선 2장은 청소년의 비행 또는 일탈을 설명하는 이론적 자원들을 검토한다. 여기에서는 이 글에서 사용될 비행 또는 일탈의 원인들을 이론적으로 조명하는 작업이 이루어진다. 3장은 연구의 방법이 서술되는데, 사용될 제변인의 측정 내용과 방법 등이 주로 논의된다. 4장은 비행유형별로 여러 변인들과의 관계를 탐색함으로써 비행의 원인들을 모색하고, 더 나아가 이러한 변인들의 영향관계를 경로모형을 통해 분석해볼 것이다. 마지막으로 5장은 지금까지의 논의를 정리하고 결론을 구하고 있다.

II. 이론 및 분석 틀의 구성

청소년의 범죄와 비행에 대한 기왕의 사회학적 패러다임들은 이론적 위기와 혼란에도 불구하고 크게 두 가지로 정리될 수 있을 것이다. 첫째는 사회구조적 차원과 관련된 요인에 초점을 두어 비행을 설명하는 이론적 패러다임들이다. 사회경제적 지위인 사회계층(아노미이론), 권력집단들간의 갈등(갈등이론)과 자본주의적 법질서 체계(비판범죄론)를 강조하는 이론들이 여기에 속한다. 두번째는 거시적인 사회구조적 차원과 관련된 요인보다는 미시적 사회구조 차원과 관련된 상호작용적 요인들에 초점을 맞추어 일탈과 비행을 설명하고자 하는 이론들이다. 이들은 이론의 전제와 내용에 있어서 많은 차이가 있기는 하지만 접촉의 차이(Differential Association, 접촉차이이론), 낙인(낙인이론), 사회통제 혹은

사회적 유대(사회통제/사회결속이론) 등을 강조한다. 첫번째 패러다임은 경험적 지지의 기반이 약하고 미시적 상호작용에 대한 설명을 논외로 하고 있다는 점이 비판점으로 지적되며, 두번째 패러다임은 사회적 상호작용이라는 미시적 테두리 내에서 비행 현상을 잘 설명해내는 장점을 지니고 있지만 경험적 일반화와 거시구조적 차원과의 결합이 만족스럽지 못하다는 문제를 동시에 내포하고 있다.

상황이 이와 같다면 현실 세계에서 발견되는 비행 현상을 만족스럽게 설명해 내기 위해서는 거시적 차원의 요인들과 미시적 차원의 요인들을 통합적으로 연결시키는 작업이 필요하다. 통합적 일탈이론을 구성하려는 기왕의 시도들은 사회구조적 요인과 상호작용적 미시적 요인들을 하나의 이론틀 내에 결합시키려는 노력을 보여주었다.⁵⁾ 이같은 노력들이 앞의 이론적 패러다임들이 갖고 있는 문제점들을 완전하게 극복했다고 할 수는 없지만 범죄 현상을 총체적으로 설명하고자 하는 작업에 많은 시사점을 제공해주었다는 데에는 재론의 여지가 없을 것이다.

이 글은 특정의 이론적 패러다임을 경험적으로 검증하는 데 목적이 있는 것이 아니라 각각의 비행 또는 일탈이론이 갖는 이론적 내용중 경험적으로 타당한 요소들을 끄집어내어 청소년 비행 또는 일탈을 설명하는 이론적, 경험적 자원을 적절하게 결합시킴으로써 제주지역 청소년들의 비행 또는 일탈의 원인을 탐색해보는 데 관심을 두고 있다. 이를 위해서는 먼저 비행이론들의 선별적 검토가 필수적일 것이다. 여기서는 아노미이론, 차별접촉이론 그리고 사회통제 및 결속이론을 중심으로 보기로 한다.

먼저 사회구조적 요인과 관련 지위 일탈 또는 비행을 설명해온 아노미이론은 문화적으로 강조된 목표와 이를 성취하기 위한 제도화된 수단간의 불일치를 의미하는 아노미(Anomie) 개념을 통해 비행 또는 일탈을 설명하고자 한다(Merton, 1968). 이러한 아노미는 사회계층상으로 불 때 하류계층에 더 많이 나타나는데, 하류계층 성원들은 아노미적 상태로 인하여 심리적 긴장을 경험하게 되며 이러한 긴장에 대응하여 몇 가지 행동양식(가령 혁신, 의례주의, 도피, 반역 등)을 통해 상황에 적응해나간다고 본다. 그래서 아노미이론의 경우, 사람들이 아노미 상황에 직면해 있을 때 체험하는 긴장에서 벗어나기 위해 취하는 해결 방법은 사회구조내의 지위, 즉 사회계층적 지위와 직접적으로 연관되어 있다고 보는 것이다. 그러나 아노미이론에 기초한 그간의 경험적 연구결과를 보면 사용되는 자료에 따라 지지와 부정의 정도가 크게 엇갈리고 있다.⁶⁾ 대체로 심리적 긴장과 비행간의 관계는 상당히 입증되는 반면에 사회계층적 지위와 비행간의 관계는 부정되는 경우가 적지 않았으며, 긍정된다고 하더라도 그 관계

5) 이같은 시도의 예로 전통적 범죄이론들의 주요한 내용들을 결합시키려는 작업과 맑스주의적 관점에서 기존의 이론적 줄기들을 결합시키려는 노력을 들 수 있을 것이다(Elliot, Ageton and Canter, 1979; Johnson, 1979; Mark and Pauly, 1984). 한편 국내에서 일탈행동이론들의 통합모형 구성을 시도하여 주목을 끄는 글로는 이태원(1992)을 들 수 있다. 그는 청소년 비행을 사회통제이론과 사회합숙이론을 이론적, 경험적 차원에서 통합시키는 시도를 효과적으로 해내고 있다.

6) 사실 아노미이론은 일탈이론에 있어서 가장 광범위한 관심을 불러일으켜 온 것중의 하나라고 할 수 있는데, 그 명성만큼이나 아노미이론은 또한 적지 않은 이론적, 경험적 문제를 지니는 것으로 지적되어왔다(Liska, 1981).

는 비교적 강하지 못한 것으로 나타나고 있다. 범죄와 비행에 대한 공식적 자료를 이용하는 경우에는 비행이 계층적 수준이 낮을수록 많이 나타나지만,⁷⁾ 자기보고식 비행자료를 이용하는 경우는 비행이 계층적 지위와 관계가 없거나 약한 것으로 나타나고 있는 것이다(Tittle, Villemez and Smith, 1978; 심영희, 1981; 김준호 외, 1990). 이러한 점을 고려할 때, 사회계층 변인은 비행에 대한 설명변인 중 가장 미약한 것중의 하나로 평가된다(Loeber and Dishion, 1983).

그런데 한국의 청소년들이 대면하고 있는 구조적 상황을 고려해볼 때, 그들이 점하고 있는 구조적 지위중의 하나라 할 수 있는 학업성적 지위는 사회계층적 지위에 못지 않게 청소년의 생활세계에 큰 영향을 미친다. 학업은 한국의 청소년, 특히 고교생이 직면하고 있는 가장 중요한 목표이며 현실이기 때문에, 그런 만큼 공부에 대한 학교와 가족, 더 나아가 사회의 요구는 청소년들에게 중요한 압력으로 작용한다. 김준호등(1990)은 한국사회에서 청소년 비행에 영향을 주는 중요한 요인중의 하나가 공부 압력임을 보고한 바 있다. 이같은 발견은 다른 연구에 의해서도 지지되고 있다(남재봉, 1992; 이태원, 1992). 이러한 청소년의 사회구조적 지위 그리고 공부압력과 깊은 연관성을 갖는 변인의 하나가 학업 성적 지위이다. 학업성적 지위는 학생들이 갖고 있는 가장 중요한 지위중의 하나이고, 청소년이 미래에 성취하게 되는 사회적 지위는 부모의 사회계층적 지위에 의해 영향받기도 하지만 학업성적에 의해서도 결정되는 측면이 많다. 특히 청소년에게 주어진 사회적 역할은 공부와 관계된 것이 대부분이기 때문에 청소년이 일차적으로 처하고 있는 객관적 지위는 학업성적 지위라고 할 수 있는 것이다. 바로 이런 점에서 고교 청소년에게 있어서 학업성적 지위는 구조적 변인의 하나로 보는 데 큰 무리가 없어 보인다.⁸⁾ 학업성적에 따라 청소년 각자에 대한 사회적 평가나 가정 내에서의 상호작용 관계가 상당히 달라지는 만큼, 학업성적의 지위 여하에 따라 미래에 기대되는 사회적 지위 획득과 관련된 좌절과 긴장의 정도가 달라질 수 있을 것이라는 것을 예견해볼 수 있다.

다음으로 차별접촉이론은 '조직의 차이'와 '접촉의 차이'라는 두 개념을 통해 비행을 포함한 범죄 현상을 설명하고자 한다(Sutherland and Cressey, 1974). 이 이론은 조직의 차이 개념을 통해 범죄를 사회해체의 산물로 보는 것에 반대하는 한편, 접촉의 차이 개념을 통해 범죄를 개인적, 생물학적 차원에서 설명하는 입장을 부정한다(Liska, 1981). 특히 서덜랜드(E.H. Sutherland)는 후자와 관련하여 일반행동이 친밀한 상호작용과정을 통해 학습되는 것과 동일하게 범죄행동도 학습과정을 통해 습득된다고 본다.⁹⁾ 범죄가 학습될 때 여기에는 범죄행동에 필요한 기술뿐만 아니라 동기, 충동, 합리화

7) 공식자료를 이용한 경우 계층적 지위와 비행은 분명한 상관성을 보여주는데, 이 경우도 하류계층이 범죄나 일탈을 더 많이 저지른다기보다는 범죄통제의 차별적 선택성이 개입됨으로써 나타난 것이라는 지적을 감당하기 힘들다(Quinney, 1970; Taylor, et al., 1975; 심영희, 1987; 남재봉, 1992).

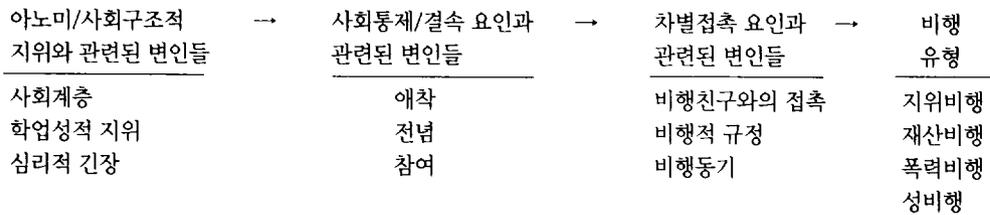
8) 청소년의 비행을 설명하는 사회구조적 변인으로서 부모의 계층적 지위보다는 학업성적이 더 유용하다는 결과를 내놓고 있는 글로는 남재봉(1992)을 참조할 것.

9) 서덜랜드는 일탈적 사회화와 관련된 사회심리학적 과정을 9개의 명제로 제시하고 있다.

그리고 태도의 구체적인 방향까지 포함되는데, 법규범 위반에 대한 규정이 법규범 준수에 대한 규정보다 우호적, 긍정적으로 이루어 질 때 범죄행위가 일어난다. 어떤 사람이 범죄자가 되는 것은 범죄적 유행과의 접촉을 통해서이며, 이러한 접촉은 빈도, 기간, 우선 순위, 강도에 따라 차이가 난다는 것이다.

한편 사회통제이론은 앞의 두 이론과 달리 일탈동기를 강조하지 않는다. 앞의 이론들에 있어서는 다수의 규범동조자들과 달리 소수의 사람들(일탈자)만이 일탈동기를 지니고 있는 것으로 규정되지만 사회통제이론에서는 대부분의 사람들이 일탈동기를 가지고 있다고 본다. 그렇기 때문에 이 이론은 사람들이 일탈동기에 따라 행동하는 것을 억제, 통제하는 것이 무엇인가 하는 문제에 관심을 기울인다. 그리하여 사람들이 동조적 행동을 하는 것은 일탈동기를 가지고 있지 않기 때문이 아니라 내적, 외적인 사회적 통제(inner and outer control)의 효과 때문이라고 본다. 즉 사회통제로 인해 일탈동기가 억제되고 동조적인 행동을 하게 되는 것이다. 사회통제이론중 사회결속이론은 관습적 사회와의 결속 또는 유대가 일탈동기를 억제한다고 본다. 허쉬(T. Hirschi)는 사회적 유대로서 애착(attachment), 수용(commitment), 참여(involvement), 신념(belief) 등을 들고 이러한 사회적 유대 또는 결속이 약화되거나 결여되면 비행이 발생한다고 주장한다(Hirsch, 1969). 사회적 결속의 결여는 비행 또는 일탈을 일으키는 원인이라는 것이다. 이 때 청소년들에 있어서 사회적 유대를 맺게 되는 사회적 단위는 가정과 학교이며, 보다 구체적으로는 부모와 교사가 사회적 결속을 강화하거나 약화시키는 주체가 된다.

〈 그림 1 〉 변인들의 상호관계



비행의 원인과 과정을 설명하는 이상의 이론들에서 보는 것처럼 청소년 비행의 주요한 원인과 관련된 변인들은 아노미 또는 사회구조적 지위와 관련된 사회계층, 학업성적 지위, 심리적 긴장, 사회통제/사회결속과 관련된 애착, 전념, 참여 그리고 차별접촉과 연관된 비행적 규정, 비행친구, 비행동기 또는 충동 등으로 압축된다. 이 글에서는 이러한 변인들을 경험적으로 결합함으로써 청소년 비행과의 연관성을 검토하고자 한다. 이들 변인들간의 상호관계 또는 인과관계를 표현하면 〈그림 1〉과 같다.¹⁰⁾

10) 여기에서 사용된 변인들을 선별적으로 사용한 국내의 연구로는 심영희(1987), 김준호 외(1990), 남재봉(1992), 노성호(1992), 이태원(1992) 등이 있다.

Ⅲ. 연구방법

1. 표본의 추출과 조사

이 글에서 조사대상자의 모집단은 제주도 전역에 거주하는 남자 고등학교 학생들이다. 모집단을 남학생으로 한정시킨 것은 성별에 따라 비행성격이 많이 다를 뿐만 아니라 여학생은 비행을 한다고 하더라도 사소한 비행에 집중된다는 점 때문이다. 표본은 전체 20개 고교(남자고교, 남녀공학고교)중 18개 고등학교의 남학생인데, 학교의 선정시에는 학교유형(인문계와 실업계, 주간과 야간, 남녀공학 여부 등)을 고려하였다. 인문계로는 남고 7개교, 남녀공학 2개교, 실업계로는 농·수고 3개교, 상고 5개교, 공고 1개교가 선정되었다. 선정된 각 학교에 대해서는 2학년의 1개 혹은 2개 학급을 무작위로 추출하고 여기에서 다시 무작위로 40명씩을 추출하는 방식으로 이루어졌다. 조사된 총 표본은 720명이었다. 자료수집은 학교측과 담임 교사의 도움을 받아 해당 학생을 한 교실에 모이게 하여 질문지를 배부하고 면접자(제주대학교 사회학과 3학년 학생)의 지도하에 자기 스스로 기입하게 하는 방식으로 진행되었다.

조사는 1994년 11월 한달 동안에 이루어졌는데, 총표본 720명의 조사자료중 최종 분석의 대상으로 사용한 것은 부호화 과정에서 무응답이 많거나 성의 없이 대답했다고 판단되는 질문지 31부를 제외한 총 669부의 자료이다.

2. 변인들의 측정

먼저 종속변인이 되는 청소년의 비행을 측정하기 위해 사용한 총문항은 29개였다.¹¹⁾ 먼저 항목별로 그 내용을 경험해본 적이 있는지 여부를 물은 후 경험이 있다고 대답한 응답자에 대해서는 지난 일년 동안 또는 지금까지 몇 번이나 했는지를 물었다(항목별 비행 경험을 한 응답자의 수와 평균 비행 회수는 부록의 <부표 1>을 참조할 것). '없다'에는 0점, '있다'의 경우 1~2회에는 1점, 3~4회 2점, 5~9회 3점, 10~19회 4점, 20회 이상 5점을 주었다.

성격상 청소년 비행은 사소하고 경미한 것에서부터 심각하고 중한 것에 이르기까지 내용적으로 매우 다양하다. 이러한 다양성이 존재하기 때문에 성격이 유사한 것을 묶어 몇 개의 비행유형을 산출하는 것이 유용하다. 비행유형 범주의 내용과 수는 연구자에 따라 달라질 수 있는데, 비행유형의 구분에는 요인분석을 통한 방법과 비행 행동의 내용적 성격을 고려한 방법들이 이용되어왔다(남재봉, 1992). 이 글에서도 개별 비행행동의 내용적, 질적 차이를 염두에 두면서 요인분석을 통해 4개의 비행유형,

11) 비행척도의 구성을 위해서 심영희(1987), 김준호 외(1990), 남재봉(1992), 노성호(1992), 이태원(1992) 등을 많이 참조하였다.

즉 '지위비행'(컨닝, 무단 결석, 돈내기도박, 디스코장 출입, 흡연, 음주 등 7개 문항), '재산비행'(물품 파손, 절도, 주거침입, 장물수취, 공갈 및 협박, 등록금 유용 등 11개 문항), '폭력비행'(무단 가출, 폭력 사용, 패싸움, 마약 또는 본드 사용, 흥기 소지 등 7개 문항), '성비행'(여성희롱, 성관계, 혼숙 등 4개 문항)으로 구분하였다.¹²⁾ 이외에 이들 4개 유형을 모두 합하여 '전체비행'이라는 변인도 사용하였다.

한편 이 글에서 사용되는 독립변인은 사회계층, 학업성적의 지위, 심리적 긴장, 사회통제 및 결속 요인과 연관된 변인, 차별접촉 요인과 연관된 변인 등이다. 먼저 사회계층은 직업, 학력, 수입, 재산 등 복합지표에 의해 구성될 수 있다. 그러나 여기서는 응답자 부(父)의 직업, 응답자 부의 교육, 가족의 월 소득 등이 사회계층을 확인하는 데 사용되었다. 먼저 부친의 직업은 무직, 단순노동, 반숙련직, 숙련직, 판매직, 사무직, 관리직, 전문직 등으로 분류하고 각각에 대해서 차례로 1점에서부터 8점까지 부여하였다. 월 소득은 8개의 범주 각각에 대해 1점에서 8점까지 점수를 부여했으며, 학력은 무학(無學)에서 대학원이상의 9개의 범주를 재구성하여 무학에서 대졸이상에 이르기까지 5개 범주로 구분하고 각기 1점에서 5점까지 점수를 부여하였다.¹³⁾ 점수가 높을수록 직업위세, 소득 그리고 학력수준이 높다.

청소년은 경제활동을 하는 단계에 있지 않기 때문에 미래의 사회구조적 지위가 불확정적이며 그런 만큼 학업성적 지위는 현재의 가능성 수준을 나타내주는 요인으로서 미래의 사회경제적 지위에 중대한 영향을 준다. 이러한 학업성적 지위를 측정하기 위해 "당신은 현재 반에서 몇 등정도 하고 있습니까?" 라는 질문을 통해 얻은 석차가 사용되었다. 그래서 점수수치가 낮을수록 석차가 높다.

심리적 긴장 변인은 사회계층적 지위 또는 학업성적 지위가 비행을 초래하는 매개 과정으로 설정되었다. 이를 위해 기존의 연구(심영희, 1987; 남재봉, 1992)에서 사용되었던 척도를 이용하여, '큰 소리로 욕설을 퍼붓고 싶은 생각', '뒤통지 두들겨 부수고 싶은 생각', '어디로 도망쳐서 숨고 싶은 생각'

12) 비행유형별 구체적인 비행의 예로는 다음과 같다.

- ① 지위비행: 컨닝페이퍼를 만들거나 시험 전에 친구와 짜고 컨닝을 하는 것, 무단으로 수업을 빼먹거나 결석을 하는 것, 돈내기 도박(팔팔이, 포커, 당구도박, 홀라, 고스톱 등)을 하는 행동, 디스코장에 가는 것, 담배 피우기, 술집에 가는 행동, 술집 이외에서 술을 마시는 행동.
- ② 재산비행: 다른 사람의 개인적 물품 파손, 학교물품의 의도적 파손, 1만원 미만의 남의 물건 절도, 1만원 이상의 남의 물건 절도, 남의 집이나 사무실, 주인의 허락 없이 남의 차안에 침입하는 행동, 남이 훔친 물건을 사거나 팔아주거나 보관해준 행동, 공갈이나 협박하여 남의 금품을 빼앗아 본 행동, 학교에서 남의 물품을 훔쳐본 경험, 음식이나 물건을 사면서 대금을 지불하지 않고 몰래 가본 경험, 강압적으로 학생이나 어린이들로부터 돈이나 물품을 빼앗아본 경험, 등록금이나 가타 학교에 낼 돈을 다른 곳에 쓰는 행위.
- ③ 폭력비행: 무단가출 행동, 남을 구타하거나 위협하는 행동, 패싸움하는 행동, 대마초나 환각제 혹은 본드 사용, 흥기를 몰래 소지하는 행동, 어른을 위협하거나 구타하는 행동, 부모님을 구타하거나 위협하는 행동.
- ④ 성비행: 여성희롱, 돈을 주고 성관계 경험, 강압적으로 성관계를 갖거나 가지려 해본 경험, 이성과의 혼숙.

13) 수입은 30만원 미만, 30만원~50만원 미만, 50만원~70만원 미만, 70만원~100만원 미만, 100만원~150만원 미만, 150만원~200만원 미만, 200만원~300만원 미만, 300만원 이상으로 구분하였다. 학력은 무학, 국졸(중퇴 포함), 중졸(중퇴 포함), 고졸(중퇴 포함), 대졸(중퇴 포함) 이상 등으로 구분하였는데 중퇴자는 해당 학력에 포함시켰다.

‘누군가를 죽여버리고 싶은 생각’, ‘자살해버리고 싶은 생각’ 등 5개 항목을 제시하고 이들 각각에 대해 지난 1년간 어떠한 생각을 가져본적이 있는지를 물어 측정하였다. 응답범주는 ‘없다’, ‘가끔 있다’, ‘자주 있다’ 등을 주고 3점 척도로 측정하였는데, 점수가 높을수록 심리적 긴장 점수가 높다.

한편 사회통제 및 결속 요인과 연관된 변인은 사회결속이론의 핵심적 내용이라고 할 수 있는 애착, 수용, 참여 등으로 구분하였다.¹⁴⁾ 우선 애착은 관습적인 주요한 타자에 대한 감정적인 유대를 말하는 것으로 부모와 학교에 대한 애착을 중심으로 측정하였다. 부모에 대한 애착은 다시 부모와의 동일시(3개 문항), 부모와의 의사소통(4개 문항), 부모의 감독(4개 문항) 등으로 구성되었다.¹⁵⁾ 각 차원들은 5점 척도로 구성되었으며 부모에 대한 애착을 측정하는 데 총 11개 문항이 사용되었다. 점수가 높을수록 부모에 대한 애착 정도가 높다. 학교에 대한 애착은 교사에 대한 애착(교사에 대한 동일시와 감정적 결속)과 학교에 대한 애착(학교생활에 대한 만족과 믿음) 두 가지 차원으로 구별하여 측정하였다. 전자는 5문항, 후자는 4문항이 사용되었으며, 각기 5점 척도화하여 점수가 높을수록 교사와 학교에 대한 애착의 정도가 높다.¹⁶⁾

수용은 사람들이 기존의 관습적인 제행위(교육, 직업 등)에 투자한 정도를 가리키는 것인데, 사회결속이론에 의하면 사람들이 사회규범을 준수하는 것은 기존의 투자와 사회관계로부터 위협이나 손실을 받게 되는 것을 두려워하기 때문이라고 본다. 따라서 비행을 하게 되면 규범준수에 대한 사회적 보상을 잃게 된다는 것을 가정한다. 여기서는 공부에 대한 수용과 미래의 직업에 대한 수용 두 가지 차원으로 구분하여 측정하였다. 이 두 가지 차원을 측정하기 위해 각각 5점 척도의 2개 문항을 사용하였으

14) 이들에 대한 척도는 김준호 외(1990), 남재봉(1992), 이태원(1992) 등에서 채용하였다.

15) 부모에 대한 애착을 나타내는 차원들을 측정하기 위해 사용된 문항은 다음과 같다.

① 부모와의 동일시: “나의 생각이나 감정이 부모님과 비슷한 점이 많다”, “나는 부모님이 친구들보다 더 중요하다고 생각한다”, “부모님의 근심, 걱정을 덜어드리기 위해 나는 늘 노력하는 편이다”.

② 부모와의 의사소통: “부모님은 나의 문제나 걱정을 이해해 주시려고 노력하신다”, “내가 좋은 일을 했을 때 부모님께서 칭찬을 해주신다”, “나의 장래문제에 대해 부모님과 자주 이야기하는 편이다”, “방과 후 친구들과 함께 어울리기보다는 집에서 부모님과 함께 하는 시간이 많다”.

③ 부모의 감독: “학교 외의 집밖에 나가 있을 때 아버지는 내가 어디에 있는지를 알고 계신다”, “학교 외의 집밖에 나가 있을 때 아버지는 내가 누구와 함께 있는지를 알고 계신다”, “학교 외의 집밖에 나가 있을 때 어머니는 내가 어디에 있는지를 알고 계신다”, “학교 외의 집밖에 나가 있을 때 어머니는 내가 누구와 함께 있는지를 알고 계신다”.

16) 학교에 대한 애착을 나타내는 두 가지 차원을 측정하기 위해 사용된 문항은 아래와 같다.

① 교사에 대한 애착: “나는 선생님께 내 고민을 털어놓고 이야기 할 수 있다”, “선생님과 같은 사람이 되고 싶다”, “나는 선생님이 나를 어떻게 생각하고 있는지에 신경을 쓰고 있다”, “선생님께 신뢰감을 느낀다”, “우리 선생님은 나를 잘 이해해 주시는 편이다”.

② 학교에 대한 애착: “나는 학교에서 소외되어 있다는 느낌이 종종 든다”, “학교에서 나는 걸돌고 있다는 느낌이 든다”, “교육은 중요한 것이기 때문에 설혹 내가 좋아하지 않더라도 참고 견딜만한 가치가 있다”, “학교는 내가 원하는 것을 배울 수 있는 곳이므로 나는 학교생활에 만족한다”.

며,¹⁷⁾ 점수가 높을수록 수용의 정도가 크다.

또한 참여는 한 사람이 관습적인 활동에 보내는 시간의 양을 의미하는 데, 공부하는 데 보내는 시간, 스포츠나 취미활동에 보내는 시간 등으로 측정된다. 이러한 관습적인 활동에 시간을 많이 쓰면 쓸수록 비행할 시간이 없어 비행을 하지 않게 된다는 것이다. 여기서는 공부하는 데 보내는 시간으로 측정하였는데 5점 척도의 3개 문항이 사용되었다.¹⁸⁾

차별접촉 요인과 연관된 변인은 비행친구와의 접촉, 비행적 규정, 비행동기(혹은 비행충동) 등이다.¹⁹⁾ 비행친구와의 접촉(비행친구에의 노출)은 '남의 물건 훔치기(절도)', '이유 없이 타인폭행', '약물 사용(본드, 가스, 환각제)', '금품갈취(뺑뜨기)', '흡연', '음주', '무단결석', '가출', '사창가 출입', '도박', '음란비디오 시청', '공공기물 파괴' 등 12개 항목에 대해 "지난 1년 동안 친한 친구들 중에서 다음과 같은 행동을 한 사람이 있다면 몇 명의 친구들이 그런 행동을 했습니까?"라는 질문을 통해 측정했는데, 응답범주는 '없다' (1점), '1/4 정도' (2점), '절반 정도' (3점), '3/4 정도' (4점), '모두' (5점) 등 5점 척도로 구성되었다. 12개 항목을 합하여 얻은 비행친구와의 접촉변인의 점수는 점수가 높을수록 비행친구와의 접촉이 많다는 것을 뜻한다.

비행적 규정(정의)은 '흡연', '컨닝', '여성희롱', '술집출입', '폭행', '절도', '공공기물 파괴', '사창가 출입', '도박', '약물 사용(대마초, 본드, 부탄가스 등)', '음란비디오 시청' 등 11개 비행항목들을 제시하고 "당신은 다음과 같은 행동들이 청소년들에게 얼마나 나쁜 것이라고 생각하십니까? 각각의 행동에 대해 당신이 평가하는 정도를 해당란에 0표해주시시오"라는 질문을 하였다. 응답지는 '전혀 나쁘지 않다' (4점)에서 '매우 나쁘다' (1점) 까지 4점 척도를 사용했는데, 점수가 높을수록 비행행동을 호의적으로 받아들이고 있다는 것을 의미한다.

마지막으로 비행동기(또는 충동)는 앞의 비행적 규정에서와 같은 항목들에 대해 "당신은 얼마나 해보고 싶었는지 그 정도를 지적하여 주십시오"라는 질문을 하여 측정되었다. 응답범주는 '자주 하고 싶었다' (4점), '가끔 하고 싶었다' (3점), '거의 하고 싶지 않았다' (2점), '전혀 하고 싶지 않았다' (1점) 등 4개였으며 점수가 높을수록 비행충동의 정도가 높다.

17) 수용을 측정하기 위해 사용된 문항들은 다음과 같다.

① 성적에 대한 수용: "학교에서 나는 열심히 공부한다", "좋은 성적을 받는다는 것은 중요하다".

② 미래 직업에 대한 수용: "내가 원하는 직업을 갖기 위해 열심히 노력하고 있다", "나의 목표들을 성취하기 위해 열심히 노력하고 있다".

18) 참여를 측정하기 위해, "방과 후 대부분의 시간을 공부로 보낸다", "학교 공부 때문에 친구를 만나거나 여가활동을 할 시간이 거의 없다", "학교 공부가 나의 생활의 대부분을 차지한다" 등 세 문항이 사용되었다.

19) 비행친구와의 접촉 변인과 관련된 척도는 노성호(1992)의 연구에서 그리고 비행적 규정과 비행동기 척도는 Jackson, Tittle, and Burke(1986), 이태원(1992)의 연구에서 사용했던 것을 이용하였다.

IV. 비행에 영향을 주는 요인들

1. 사회경제적 지위, 학업성적 지위, 심리적 긴장과 비행

아노미이론에 의하면 사회경제적 지위는 비행의 중요한 요인이 된다. 계층적 지위에 따라 아노미 상황은 다르게 나타나게 되고 하류계층일수록 아노미의 압력을 더 많이 받기 때문이다. 따라서 계층적 지위와 비행은 역의 상관관계를 유지한다고 본다. 그러나 청소년 학생의 경우 부모의 사회경제적 지위 못지 않게 본인의 사회구조적 지위라고 할 수 있는 학업성적 지위가 오히려 비행을 설명하는 중요한 요인을 수가 있다. 이것은 앞서 지적했던 것처럼 학업성적이 청소년 개인이 직면하고 있는 가장 중요한 현안 문제이며 동시에 미래적 지위를 결정하고 그 방향을 모양짓는 데 중요하게 작용하기 때문이다. 그래서 공부를 잘하는 학생보다 공부를 상대적으로 못하는 학생들이 공부압력을 더 받게 되며 그로 인해 심리적 긴장도 더 받게 될 것으로 추론할 수 있다. <표 1>은 사회경제적 지위, 학업성적 지위, 심리적 긴장과 비행간의 상관관계를 나타낸 것이다.

< 표 1 > 사회경제적 지위, 학업성적 지위, 심리적 긴장과 비행의 상관관계

	직업 (부)	교육 (부)	수입 (가족)	학업성적 지위	심리적 긴장	지위 비행	폭력 비행	재산 비행	성 비행	전체 비행
직업(부)	1.000									
교육(부)	.282**	1.000								
수입(가족)	.191**	.175**	1.000							
학업성적지위	.043	-.039	-.083	1.000						
심리적 긴장	.039	-.010	-.082	.161**	1.000					
지위비행	.056	-.029	.075	.167**	.272**	1.000				
폭력비행	-.008	.003	.007	.047	.241**	.459**	1.000			
재산비행	.002	-.031	.006	.061	.331**	.450**	.532**	1.000		
성비행	-.014	-.024	-.006	.050	.215**	.468**	.734**	.474**	1.000	
전체비행	.041	-.028	.057	.149*	.328**	.949**	.652**	.677**	.598**	1.000

주: * p < .01, ** p < .001

위의 표에서 보면 사회경제적 지위를 나타내는 부의 직업, 부의 교육수준, 가족의 수입 등은 심리적 긴장과 관계에 있어 유의미한 관계를 보이지 않고 있다. 교육과 소득은 심리적 긴장과 역의 상관관계를 보이고 있지만 유의미하지는 않게 나타나고 있다. 이것은 부모의 사회경제적 지위가 청소년들의 심리적 긴장에 영향을 주고 있지 않음을 보여주는 것이다. 그러나 학업성적 지위 변인은 심리적 긴장에 유의미한 영향을 주고 있다. 학업성적이 낮은 청소년일수록 심리적 긴장을 더 느끼고 있다. 고등학교

교 청소년들의 최대 관심사중의 하나가 학업성적이며 이것은 공부압력과 그에 따른 심리적 긴장을 유발하는 중요한 요인으로 작용하고 있는 것이다. 심리적 긴장은 비행유형에 대해 비교적 높은 상관관계를 유지하고 있다.

그런데 여기서 발견되는 중요한 사실중의 하나는 부모의 사회경제적 지위 변인들이 비행유형들과 상관관계를 유지하지 못하고 있다는 점이다. 그러나 학업성적 지위 변인은 특정의 비행유형들에 한정된 것이긴 하지만 일정한 영향을 주고 있다. 즉 다른 비행 유형의 경우는 유의미하지 못하지만, 지위비행과 전체비행의 경우는 유의미한 관계를 유지하고 있다. 그렇지만 상관의 정도는 그리 높지 않다. 이것은 학업성적 지위와 심리적 긴장간의 관계가 유지되고 있고, 또 심리적 긴장과 비행과의 상관관계가 유의미하게 나타나고 있음을 볼 때 학업성적 지위는 비행에 직접적인 영향을 준다고보다는 간접적인 영향을 주는 측면이 강할 것이라는 예측을 갖게 한다. 즉 학업성적 지위는 비행에 간접적인 효과, 즉 심리적 긴장에 영향을 미치고 심리적 긴장이 다시 비행에 영향을 미치는 효과는 있어도 비행에 미치는 직접적인 효과는 약할 것이라는 것을 암시한다.

그러나 앞의 <표 1>의 결과는 상관관계 분석을 통하여 얻어진 것이기 때문에 위의 변인들과 비행과의 인과관계를 적절하게 파악하기가 쉽지 않다. 위의 관계는 다른 변인들을 통제하기 전의 원초관계에 지나지 않기 때문이다. 따라서 다른 제 변인들을 통제하고 특정 변인과 비행과의 관계를 확인할 필요가 있다. <표 2>는 회귀분석을 통해 얻은 것이다.

< 표 2 > 사회경제적 지위, 학업성적 지위, 심리적 긴장의 비행유형에 대한 회귀분석

구 분	지위비행		재산비행		폭력비행		성비행		전체비행	
	B	β	B	β	B	β	B	β	B	β
직업(부)	-.125	-.033	.031	.013	.004	.002	-.013	-.014	-.261	-.025
교육(부)	-.131	-.035	-.146	-.062	.014	.008	-.001	-.001	-.318	-.031
수입(가족)	.518	.137**	.036	.015	.071	.040	.035	.039	1.080	.107*
학업성적 지위	.073	.126*	.011	.032	.003	.012	.003	.026	.167	.108*
심리적 긴장	.643	.257***	.404	.259**	.244	.205***	.126	.207**	1.999	.305***
Multiple R	.320		.272		.211		.213		.345	
R Square	.102		.074		.044		.045		.119	

주) * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

표를 보면 5개 변인들이 비행유형에 대해 갖는 설명력은 매우 적다. 지위비행과 전체비행에 대해서는 10.2%~11.9%의 변량을 설명하고 있지만 폭력비행이나 성비행의 경우는 4% 정도에 지나지 않고 있다. 재산비행에 대한 설명 변량은 7.4%이다. 위의 변인들 중에서 모든 비행유형에 영향을 미치고 있는 것은 심리적 긴장 변인뿐이다. 이것은 5개 변인들중에서 심리적 긴장만이 직접적으로 모든 유형의

비행에 영향을 주고 있다는 것을 의미한다. 사회경제적 지위, 학업성적 지위 변인을 통제했을 때도 심리적 긴장은 비행과 유의미한 관계를 지니고 있는 것이다.

사회경제적 변인들이 비행유형들에 주는 방향은 구체적인 변인에 따라 다소 다르게 나타나고 있다. 교육수준과 직업은 원초관계에서 확인되었던 것처럼 비행유형에 대해 유의미한 영향을 주지 못하고 있다. 그러나 가족의 수입수준은 지위비행과 전체비행에 유의미한 영향을 주고 있다. 원초관계에서는 유의미하지 못하였지만 다른 변인들을 통제했을 때는 영향관계가 유지되고 있는 것이다. 관계의 방향이 자못 흥미롭다. 아노미이론/긴장이론이 암시하는 것과는 달리 소득수준이 낮은 청소년들이 비행을 더 행하는 것이 아니라 반대로 소득수준이 높은 가정의 청소년들이 비행을 더 많이 하고 있기 때문이다(비록 그 관계가 모두 유의미한 것은 아니지만 다른 모든 비행유형에 대해서도 + 방향으로 관계를 형성하고 있음이 눈이 띈다). 이같은 결과는 김준호등(1990)의 연구에서 이미 확인된 바 있다. 그러나 전체적으로 볼 때, 직업과 교육수준 등의 계층관련 변인들이 비행에 대해 영향력을 지니고 있지 않다는 사실은 사회계층적 지위와 비행과는 별다른 상관관계가 없다는 자기보고조사에 근거한 많은 연구들의 결과를 어느 정도 뒷받침하는 것이라 할 만하다.

한편 학업성적 지위 변인은 지위비행, 전체비행과의 관계에 있어서 다른 변인을 통제하여도 그 관계가 여전히 유의미하게 나타나고 있다. 원초관계가 유의미하였던 지위비행과 전체비행의 경우, 학업성적과의 관계가 그대로 유지되고 있는 것이다. 적어도 이들 두 비행유형에 대해서는 학업성적 지위가 간접적인 영향뿐만 아니라 직접적인 영향도 주고 있다. 그러나 재산비행, 폭력비행 그리고 성비행에 대해서는 학업성적이 직접적인 영향을 갖지 않고 있다. 학업성적과 이들 비행유형간의 원초관계에서 뿐만 아니라 다른 변인을 통제한 후의 부분 관계에서도 유의미하지 않기 때문이다. 그렇지만 이것이 학업성적이 다른 변인에 영향을 미치고 이 변인이 다시 이들 비행에 영향을 주고 있다는 사실을 부정해 하는 것은 아니다. 즉 학업성적 지위는 지위비행에 바로 영향을 줄 수 있는 한편 다른 비행들에 대해서는 다른 변인을 매개하여 간접적으로 영향을 줄 수 있는 것이다. 가령 학업성적이 낮을수록 심리적 긴장을 더 갖게 되고 그로 인해 비행을 유발하는 것이 위 자료에서 나타나는 한 예일 것이다.

2. 애착, 수용, 참여와 비행

애착, 수용, 참여, 신념 등은 사회통제이론/사회결속이론의 중요한 이론적 내용들이다. 앞의 세 요소가 외적 통제의 요소라면 가장 나중의 신념은 내적 통제의 요소라 할 수 있다. 사회결속이론을 대표하고 있는 허쉬는 이러한 내, 외적 통제의 결합에 관심을 둔 이론으로 이들 요소의 정도가 높으면 높을수록 비행적 동기는 통제되어 비행을 덜하게 될 것이라고 주장한다.²⁰⁾ 이러한 이론적 주장은 그 동안

20) 이 글의 분석에서 신념은 다른 사회통제적/사회결속적 변인들과는 성격이 많이 다르기 때문에 제외시켰다.

많은 경험적 연구결과에서 광범위한 지지를 받아왔다. <표 3>은 이러한 사회통제적/사회결속적 요소와 비행과의 단순 상관관계를 보여주고 있다. 이 표에서 두 가지 점을 주목해볼 필요가 있다. 하나는 관계의 방향에 관한 것인데, 모든 사회통제적 변인과 비행과의 관계는 역의 상관관계를 나타내고 있다는 점이다. 이것은 사회통제, 사회결속의 수준이 높으면 높을수록 비행을 덜할 것이라는 이론적 명제를 뒷받침한다.

두번째는 사회통제적 변인들이 갖는 비행과의 관련성이 어느 정도 큰가 하는 점이다. 먼저, 애착과 관련해서는 가정적 차원과 관련된 부모와의 동일시, 부모와의 의사소통, 부모의 감독 변인이, 학교 차원과 관련해서는 교사에 대한 애착과 학교에 대한 애착 변인이 고려되고 있다. 부모와의 동일시는 성비행과, 부모와의 의사소통과 부모의 감독은 지위비행, 전체비행과 유의미한 관계를 갖고 있다. 그러나 이러한 유의미한 관계는 상관관계의 수준이 상당히 낮다. 폭력비행, 재산비행 등과 같은 중한 비행에 대해서는 부모와의 애착과 관련된 변인들이 의미 있는 관계를 갖고 있지 못하다. 이러한 결과는 가정 내에서의 부모의 역할이 고교 청소년들에게 중한 비행행동에 대한 견제요인으로서 큰 통제력을 행사하지 못하고 있음을 의미하는 것일 수 있다. 고교 청소년들이 부모에 대해 갖는 애착의 정도가 행동의 의미 있는 준거 요소로 작용하는데 제한적인 효과만을 갖고 있는 것이다. 이같은 결과는 이태원(1992)의 연구에서 앞서 발견된 바 있다. 반면에 교사에 대한 애착 변인의 경우는 다른 상황을 보이고 있다. 이 변인은 거의 대부분의 비행 유형에 대해 의미 있는 관계를 유지하고 있다. 즉 교사에 대한 애착이 크면 클수록 비행억제의 정도가 커지고 있는 것이다. 즉 이것은 청소년들에게 교사에 대한 애착이 부모에 대한 애착보다 행위의 준거로 영향력 있게 작동하고 있다는 것을 암시해준다.

< 표 3 > 애착, 수용, 참여의 비행에 대한 상관관계

	부모와의 동일시	부모와의 의사소통	부모의 감독	교사 애착	학교 애착	성적 수용	직업 수용	참여
부모와의 동일시	1.000							
부모와의 의사소통	.475**	1.000						
부모의 감독	.214**	.320**	1.000					
교사에 대한 애착	.291**	.252**	.167**	1.000				
학교에 대한 애착	.256**	.288**	.175**	.308**	1.000			
성적에 대한 수용	.223**	.232**	.046	.283**	.235**	1.000		
직업에 대한 수용	.193**	.171**	.153**	.085	.155**	.231**	1.000	
참여	.224**	.236**	.155**	.249**	.181**	.488**	.289**	1.000
지위비행	-.099	-.166**	-.159**	-.226**	-.126*	-.324**	-.162**	-.310**
폭력비행	-.050	-.087	-.048	-.162**	-.117*	-.158**	-.072	-.132*
재산비행	-.056	-.099	-.091	-.119**	-.098	-.173**	-.002	-.131*
성비행	-.132*	-.048	-.049	-.147**	-.138**	-.171**	-.123*	-.160**
전체비행	-.097	-.165**	-.151**	-.228**	-.140**	-.315**	-.136*	-.290**

주) * p<.01, ** p<.001

수용은 공부에 대한 것과 미래의 직업에 대한 것으로 구분되었는데, 전자가 후자보다 상관관계의 크기나 유의미 수준이 높게 나타나고 있다. 성적에 대한 수용은 모든 비행유형에 대해 유의미한 관계를 유지하고 있으나 미래의 직업에 대한 수용은 지위비행, 성비행 그리고 전체비행에 대해서만 유의미한 관계를 갖고 있다. 이것은 공부의 중요성을 받아들이고 공부에 전념하면 할수록 비행을 덜 하게 된다는 것을 의미한다.

한편 참여는 모든 비행변인에 대해 유의미한 관련성을 보여주고 있다. 공부하는 데 보내는 시간이 많으면 많을수록 비행행동을 덜 하고 있는 것이다. 이것은 청소년들이 관례화된 활동, 특히 공부활동에 보내는 시간의 많고 적음이 비행억제에 주는 효과가 다름을 뜻하는 것이다.

여기서 이러한 사회통제/사회결속 변인들이 비행유형들에 대해 갖는 설명력의 크기를 <표 4>를 통해 정교화시켜 볼 필요가 있다. 먼저 지위비행에 대한 것을 보면, 부모의 감독, 교사와의 애착, 성적에 대한 수용, 참여 등이 유의미하며, 성적에 대한 수용, 참여, 부모의 감독, 교사와의 애착의 순으로 설명력이 크다. 재산비행에 있어서는 오직 성적에 대한 수용만이, 성비행에 대해서는 부모와의 동일시만이 설명력이 있음을 보여주고 있다. 전체비행과 관련해서 보면 성적에 대한 수용, 참여, 교사에 대한 애착, 부모의 감독의 순으로 설명력이 큰 반면, 나머지는 설명력이 없는 것으로 나타나고 있다. 폭력비행에서는 어떠한 변인도 유의미하지 못하다.

< 표 4 > 사회통제와 관련된 변인들의 비행유형에 대한 회귀분석

구분	지위비행		재산비행		폭력비행		성비행		전체비행	
	B	β	B	β	B	β	B	β	B	β
부모와의 동일시	.139	.048	-.008	-.005	-.003	-.002	-.065	-.095*	.500	.067
부모와의 의사소통	-.100	-.046	-.019	.015	-.039	-.040	.018	.036	-.295	-.045
부모의 감독	-.154	-.089*	-.081	-.077	-.008	-.011	9.2E-04	.002	-.409	-.090*
교사와의 애착	-.146	-.085*	-.027	-.026	-.062	-.081	-.022	-.056	-.535	-.121**
학교와의 애착	.054	.024	-.031	-.023	.003	.003	-.023	-.044	-.080	-.013
성적에 대한 수용	-.854	-.207***	-.314	-.128**	-.152	-.081	-.078	-.079	-2.166	-.203**
직업에 대한 수용	-.219	-.063	.090	.044	-.031	-.020	-.056	-.069	-.209	-.023
참여	-.403	-.162***	-.088	-.059	-.057	-.051	-.036	-.061	-.897	-.139**
Multiple R	.419		.207		.187		.235		.389	
R Square	.175		.042		.035		.055		.151	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

결국 <표 4>에서 볼 수 있듯이 모든 비행유형에 대하여 설명력을 갖는 변인은 발견되지 않고 있다. 이것은 비행의 성격에 따라 설명력이 있는 변인도 달라지고 있음을 말해주는 것이다. 성적에 대한 수용, 참여, 교사에 대한 애착, 부모와의 동일시, 부모의 감독 등은 비행유형에 따라 설명력을 갖는 변인

으로 나타나고 있다. 이 중에서 성적에 대한 수용은 지위비행, 전체비행 그리고 재산비행에 영향을 줌으로써 설명력을 두루 갖춘 변인임을 보여주고 있다. 애착 변인중 가정적 차원과 관련된 부모와의 동일시, 부모의 감독 등은 앞의 상관관계 분석에서 나타났던 것처럼 다른 변인을 통제했을 때도 동일한 비행유형에 대해 유의미한 설명력을 갖는 것으로 나타나고 있다. 그러나 이러한 가정적 차원과 관련된 변인들의 설명력은 매우 작다. 특히 가정적 차원과 관련된 것중에서 부모와의 의사소통 변인은 앞의 원초관계와는 달리 모든 비행유형에 대해서 유의미하지 않게 나타나고 있어 설명력이 전혀 없는 것으로 나타나고 있다.

그런데, 여기서 눈여겨 보아야 할 대목은 다른 비행에 비해 상대적으로 사소하고 경미한 비행에 해당된다고 할 수 있는 지위비행에 대해서가 설명력을 갖는 변인이 많다는 점이다. 이것은 사회통제론적/사회결속론과 관련된 변인들이 상대적으로 다른 심각한 비행보다는 사소한 비행을 더 잘 설명하고 있다는 것을 암시한다(지위비행과 전체비행에 대한 설명력, 즉 R Square는 각각 총변량의 17.5%와 15.1%에 이르고 있지만 다른 비행 유형들에 대한 변량의 크기는 3~5%에 불과하다).

3. 비행친구, 비행적 규정, 비행동기와 비행

차별접촉과 관련된 변인들로는 비행친구와의 접촉, 비행에 대한 규정 그리고 비행동기 등이 선정되었다. <표 5>는 이들 변인들간의 상관관계뿐만 아니라 이들 변인과 비행유형과의 상관관계를 보여주고 있는데, 우선 차별접촉과 관련된 변인들간의 상관관계가 모두 유의미하게 나타나고 있어 차별접촉 요인들간의 관계가 밀접함을 알 수 있다. 또한 차별접촉 관련 변인들은 비행유형들과 높은 상관관계를 보여주고 있다. 특히 비행친구와의 접촉과 비행동기(또는 충동)가 비행적 규정 변인보다 높은 상관관계를 유지하고 있다. 이것은 앞의 두 변인이 나중의 것보다 설명력이 크다는 것을 암시하는 것이다. 어쨌든 이들 변인들과 비행유형간의 상관관계는 앞 절까지에서 보았던 어떠한 변인들보다도 큰 것이라 할 수 있는데, 비행유형을 설명하는 중요한 원인적 변인으로 보기에 충분한 것이라 할 수 있을 것이다.

< 표 5 > 비행친구와의 접촉, 비행적 규정, 비행동기와 비행의 상관관계

	비행친구 접촉	비행적 규정	비행동기
비행친구 접촉	1.0000		
비행적 규정	.4693**	1.0000	
비행동기	.5537**	.5957**	1.0000
지위비행	.5702**	.4508**	.5913**
폭력비행	.4316**	.3410**	.3946**
재산비행	.4298**	.3461**	.4646**
성비행	.3875**	.3450**	.3958**
전체비행	.6125**	.4858**	.6305**

주) ** p < .001

위와 같은 차별접촉 관련 변인들이 비행유형들에 대해 갖는 상대적인 설명력의 크기를 <표 6>를 통해 확인해 보면, 우선 비행유형들에 대해 이들 변인들이 설명해내는 변량의 크기는 전체비행의 경우가 50.2%로 가장 크다. 지위비행의 경우도 43.9%로 매우 크게 나타나고 있다. 이것은 이들 변인들이 전체비행과 지위비행을 탁월하게 설명하고 있다는 것을 의미하는 것이다. 재산비행, 폭력비행, 성비행은 이들보다 상대적으로 설명되는 변량의 크기가 작게 나타나고 있지만 절대적인 기준에서 보면 R Square가 결코 작다고 할 수 없다. R Square를 기준으로 했을 때 차별접촉이론에서 암시하고 있는 변인들은 지금까지 살펴본 어떠한 변인들보다 비행유형들을 잘 설명하고 있는 것이다.

< 표 6 > 차별접촉과 관련된 변인들의 비행유형에 대한 회기분석

구분	지위비행		재산비행		폭력비행		성비행		전체비행	
	B	β								
비행친구와의 접촉	.305	.323***	.146	.251***	.104	.246***	.039	.009***	.896	.360***
비행적 규정	.109	.809*	.043	.057	.043	.077	.030	.103*	.302	.095*
비행동기	.361	.362***	.177	.289***	.100	.225**	.055	.239**	.961	.373***
Multiple R	.663		.507		.460		.435		.708	
R Square	.439		.257		.212		.189		.502	

주) * p < .05, ** p < .01, *** p < .001

구체적으로 비행유형별로 보면, 지위비행, 성비행, 전체비행에 대해서는 세 가지 변인 모두가 유의미한 영향을 주고 있다. 이들 비행을 설명하는 데 있어서 비행친구와의 접촉, 비행에 대한 규정, 비행동기 변인은 모두 유력한 예견력을 지니는 것으로 볼 수 있는 것이다. 그러나 재산비행과 폭력비행의 경우는 비행친구와의 접촉과 비행동기는 설명력을 갖지만 비행적 규정 변인은 그렇지 못하다. 이것은 이러한 비행들에 있어서는 비행을 호의적으로 규정하느냐 아니면 비호의적으로 규정하느냐 하는 것은 그다지 중요하지 않다는 것을 말해주는 주는 것으로 볼 수 있다.

4. 비행행동의 경로분석

그러면 지금까지의 분석에서 나타난 결과를 바탕으로 경로모형을 그려보기로 하자. 경로분석은 종속변인에 대한 독립변인들의 인과적 관계를 보여주기 위해 사용하는 통계기법인데, 경로모형에 포함된 변인들간의 영향관계를 일목요연하게 보여준다. 경로모형을 구성하기 위해 최종적인 종속변인인

21) 애착 변인은 가정적 차원(부모와의 동일시, 부모와의 의사소통, 부모의 감독)과 학교 차원(교사에 대한 애착, 학교에 대한 애

비행유형들에 대하여 전체 독립변인들이 갖는 설명력의 크기는 <표 7>에 나타나 있다.⁴³⁾

< 표 7 > 비행유형에 대한 전체 변인들의 회귀분석

구분	지위비행		재산비행		폭력비행		성비행		전체비행	
	B	β	B	β	B	β	B	β	B	β
직업(부)	-.200	-.052	-.097	-.039	-.040	-.022	-.035	-.040	-.560	-.054
교육수준(부)	.031	.008	-.052	-.022	.054	.030	.017	.020	.157	.015
수입(가족)	.477	.123**	.023	.009	.037	.020	.020	.023	1.046	.101**
학업성적 지위	.018	.031	.004	.011	-.014	-.050	-.003	-.026	.043	.028
심리적 긴장	-.133	-.053	.080	.051	.053	.044	.014	.024	-.101	-.015
애착	-.005	-.008	.032	.082	.003	.012	.003	.022	.005	.003
수용	-.164	-.069	.037	.024	-.042	-.036	-.044	-.081	-.336	-.052
참여	-.388	-.155***	-.080	-.051	-.058	-.048	-.016	-.028	-.839	-.127**
비행친구 접촉	.340	.359***	.165	.276***	.132	.293***	.057**	.267***	1.045	.405***
비행적 규정	.046	.034	.045	.053	.017	.027	.020	.066	.132	.037
비행동기	.337	.334***	.194	.305***	.091	.188**	.042	.184**	.929	.348***
Multiple R	.709		.552		.473		.472		.746	
R Square	.504		.304		.224		.223		.556	

주) ** p < .01, *** p < .001

먼저 구체적인 비행유형들에 직접적으로 영향을 주는 변인들의 경로모형을 검토하기에 앞서 모든 비행유형의 경로모형에서 공통적으로 발견되는 변인들간의 경로를 통해 인과관계를 들여다 볼 필요가 있다(<그림 2>와 <그림 3>을 참조). 학업성적 지위에 영향을 주는 변인은 직업(부)과 수입(가족)인데, 아버지의 직업수준과 청소년 자녀의 학업성적은 정의 관계를 보이고 있는 반면에 가족의 수입수준과 자녀의 학업성적은 부적 관계를 보이고 있다. 즉 아버지의 직업위세가 높을수록 청소년의 성적수준이 낮게 나타나고 있으며, 가족의 소득수준이 높을수록 청소년의 성적수준은 높게 나타나고 있다(3장 2 절의 변인들의 측정방법을 참고할 것). 한편 사회경제적 지위 변인들은 청소년들의 심리적 긴장에 별 다른 영향을 주지 않고 있지만 학업성적 지위 변인은 심리적 긴장에 영향을 미치고 있다. 학업성적 지위가 낮을수록 심리적 긴장을 더 느끼고 있다.

애착 변인에 대해서는 학업성적 지위와 심리적 긴장이 모두 유의미한 영향을 주고 있는데, 심리적 긴장 변인이 상대적으로 설명력이 더 크다. 학업성적, 즉 현재의 반 석차수준이 낮으면 낮을수록, 심리적 긴장수준이 크면 클수록 부모에 대한 애착과 교사 및 학교에 대한 애착이 낮게 나타나고 있다. 청소년

43) 위의 변인들을 모두 더하여 구성되었으며, 수용도 성적에 대한 것과 미래 직업에 대한 것을 합하였다.

년들은 학업성적이 떨어질수록 심리적 긴장을 더 크게 느끼며, 이러한 요인들은 부모, 교사, 학교에 대한 애착수준을 떨어뜨리게 하는 상황으로 작용하고 있음을 보여준다. 다른 한편으로 이것은 가정에서의 부모와 자녀, 학교에서의 교사와 학생간에 이루어지는 사회적 상호작용이 성적을 중심으로 이루어지고 있고 또 성적의 높고 낮음에 의해 크게 영향을 받고 있다는 것을 반증하는 것이라 할 수 있을 것이다.

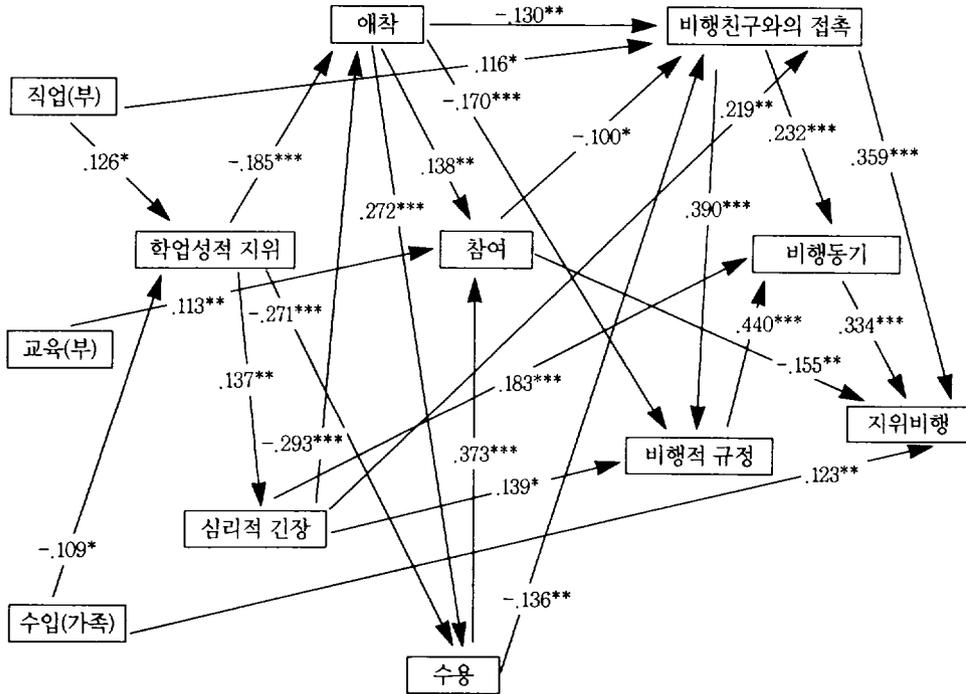
수용에 대해서는 학업성적 지위와 애착이 비슷한 정도의 영향을 미치고 있다. 그러나 관계의 방향은 반대이다. 학업성적은 부적(negative) 관계를 유지하는 반면에 애착은 정적(positive) 관계를 갖고 있다. 바꾸어 말하면 성적수준이 낮으면 낮을수록 성적과 미래 직업에 대한 수용의 정도도 떨어지고, 애착의 정도가 크면 클수록 이같은 수용의 정도는 커지고 있는 것이다. 한편 공부활동에 참여하는 정도를 나타내는 참여에는 아버지의 교육수준, 애착과 수용이 영향을 미치고 있다. 교육수준과 애착 변인보다 수용이 근 세 배 정도 영향을 더 주고 있다. 아버지의 교육수준이 높을수록, 부모와 교사와의 애착 정도가 클수록 그리고 성적과 미래 직업에 대한 수용이 크면 클수록 공부하는 데 보내는 시간도 많아지고 있다.

비행친구와의 접촉에는 아버지의 직업, 심리적 긴장, 애착, 수용, 참여 변인이 영향을 미치고 있는데, 이 중에서 심리적 긴장 변인은 거의 두 배 이상의 설명력을 더 많이 갖고 있다. 아버지의 직업과 심리적 긴장 변인은 정적인 관계를 갖는 반면, 나머지 세 변인은 부적의 관계를 유지하고 있다. 아버지의 직업위세가 높을수록, 심리적으로 긴장을 많이 느끼면 느낄수록 비행친구와의 접촉을 더욱 많이 하고 있는 반면, 부모, 교사, 학교에 대한 애착수준이 클수록, 성적과 미래 직업에 대한 수용 정도가 클수록 그리고 공부활동에의 참여시간이 많을수록 비행친구와의 접촉은 적어지고 있다.

또 비행을 긍정적으로 규정하느냐 아니면 부정적으로 규정하느냐 하는 비행적 규정 변인에는 심리적 긴장, 애착, 비행친구와의 접촉 등 세 변인이 영향을 주고 있다. 이들중 비행적 친구와의 접촉 변인은 매우 강력하게 영향을 미치고 있다. 심리적 긴장과 애착은 방향은 다르지만 비슷한 설명력을 갖고 있다. 심리적으로 긴장을 많이 느끼면 느낄수록, 부모와 교사에 대한 애착수준이 낮을수록, 그리고 비행친구와의 접촉이 많을수록 비행행동에 대해 더 호의적으로 정의하고 있는 것이다.

마지막으로 비행동기 또는 충동에 영향을 미치는 변인은 심리적 긴장, 비행친구와의 접촉, 비행적 규정 등 세 가지이다. 이 세 변인중 비행적 규정 변인이 가장 강한 설명력을 갖고 있다. 심리적 긴장이 높을수록, 비행친구와의 접촉이 많을수록 그리고 비행행동을 호의적으로 규정할수록 비행동기 또는 충동을 많이 갖는다.

〈 그림 2 〉 지위비행에 대한 경로모형



R Square .504

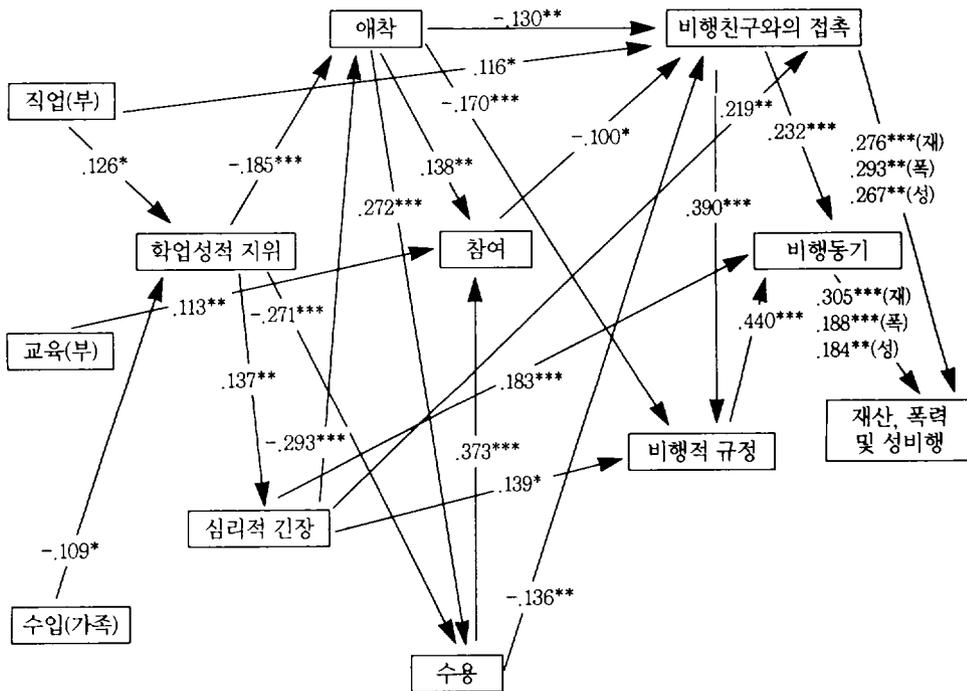
주) * p<.05, ** p<.01, *** p<.001

그러면 이제 구체적인 비행유형들에 대해서 직접적으로 영향을 주는 변인들을 보기로 하자. 지위비행에 대한 경로 모델은 〈그림 2〉에 나타나고 있다. 경로모델에 포함된 변인들은 지위비행 전체 변량의 약 50.4%를 설명하고 있다. 이는 대단히 높은 설명력을 나타내는 것이다. 그림의 마지막 지점에 있는 지위비행에 직접적으로 영향을 주는 변인들은 가족의 수입, 참여, 비행친구와의 접촉, 비행동기 등 네 가지이다. 이중 참여는 지위비행에 대해 부적 관계를 나타내는 반면에 나머지 세 변인은 정적인 관계를 보이고 있다. 즉 공부활동에 참여시간이 많으면 많을수록 지위비행은 적어지고 있고, 반면에 가족의 소득수준이 높을수록, 비행친구와의 노출이 많으면 많을수록, 또 비행적 동기 또는 충동이 크면 클수록 지위비행은 높게 나타나고 있다. 이러한 변인들 중에서 비행친구와의 접촉과 비행동기가 특히 설명력이 크다.²²⁾

22) 그림상의 표시가 생략된 전체비행에 대한 경로모형은 지위비행의 그것과 매우 유사했다. 전체비행에 직접적으로 영향을 미치는 변인들의 β값은 수입(가족)이 .101, 참여가 -.127, 비행친구와의 접촉이 .405, 비행동기가 .348이었다. 앞의 두 변인은 p=0.01, 뒤의 두 변인은 p=0.001의 수준에서 유의미했다. 그리고 R Square는 .556으로 지위비행보다 다소 높았다.

그림에서 학업성적 지위, 심리적 긴장, 애착, 수용 그리고 비행적 규정 등은 지위비행에 대해서 원초관계에서와는 달리 직접적으로 미치는 효과를 갖지 못하며 다른 변인들을 통한 간접효과만을 갖는 것으로 나타나고 있다. 그렇지만 다른 변인들, 즉 수입(가족), 참여, 비행친구와의 접촉, 비행적 동기 등에서는 간접적인 효과뿐만 아니라 직접효과도 발견되고 있다. 이러한 간접효과와 직접효과를 묶어 정리를 해보면, 아버지의 직업과 가족의 재산 정도는 청소년의 학업성적에 영향을 주고 있으며 현재의 학업성적이 낮은 청소년일수록 심리적 긴장을 더 많이 느끼고 있다. 특히 학업성적이 낮은 학생일수록 부모와 교사 그리고 학교와의 애착이 약하며, 성적과 미래 직업에 대한 수용수준도 낮다. 이렇게 낮은 애착과 수용은 공부하는 시간을 적게 할뿐만 아니라 비행친구와의 접촉을 가능하게 한다. 비행친구와의 접촉 상황은 비행에 대해 호의적으로 규정함은 물론 비행동기 또는 충동을 갖게 하여 지위비행을 범하게 한다.

〈 그림 3 〉 재산비행, 폭력비행 및 성비행에 대한 경로모형



R Square .304(재)
 R Square .224(폭)
 R Square .223(성)

주) (재)는 재산비행, (폭)은 폭력비행, (성)은 성비행을 뜻한다.

2) * p < .05, ** p < .01, *** p < .001

다음으로 재산비행, 폭력비행 그리고 성비행을 묶어 표현한 <그림 3>의 경우를 보자. 모형에 포함된 11개 변인들의 재산비행에 대한 설명력은 30.4%를 나타내고 있다. 폭력비행과 성비행도 각각 22.4%, 22.3%로 비슷한 설명력을 보이고 있다. 세 비행유형에 대해 직접적인 설명력을 갖는 변인은 비행친구와의 접촉과 비행동기 등이다. 이들 변인은 세 비행유형에 대해 각기 정적 관계를 유지하고 있다. 즉 비행친구와의 접촉이 많을수록, 비행적 충동 또는 동기가 강할수록 재산비행, 폭력비행 그리고 성비행을 더 많이 하는 것으로 나타나고 있다. 앞에서 본 지위비행과는 달리 접촉차이와 관련된 변인들만이 직접적으로 영향을 미치고 있다. 나머지 변인들, 즉 사회계층 변인, 학업성적 지위, 심리적 긴장, 애착, 수용, 참여 등은 다른 변인들을 매개로 해서 간접적으로 영향을 미치고 있을 뿐 직접적인 효과를 보이지는 않고 있다. 이러한 결과는 이들 비행유형들이 복잡한 경로를 거쳐 진행되는 측면 못지 않게 상당히 일시적으로, 충동적으로 일어날 수도 있음을 보여주는 것이라 할만하다.

V. 요약 및 결론

우리는 지금까지 제주지역 고등학교에 재학중인 청소년을 대상으로 수집된 자료에 근거하여 비행의 원인과 그 경로를 분석해보았다. 이를 위해 이론 및 분석틀을 구성하고 비행의 원인분석을 위한 지표 구성을 하였다. 분석틀 구성에 참조된 이론들은 아노미이론, 사회통제/결속이론, 그리고 접촉차이론이었다. 이렇게 복수의 이론이 고려된 것은 비행행동도 다른 사회적 행동과 마찬가지로 매우 복합적인 것인 만큼 어느 하나의 이론만으로는 온전하게 설명하기가 곤란할 것이라는 점 때문이다.

분석된 결과를 결론적으로 표현하면 다음과 같을 것이다. 첫째, 사회계층적 지위와 관련된 변인중 아버지의 직업과 아버지의 교육수준은 청소년의 비행에 전혀 영향을 주지 못하고 있지만 소득수준은 지위비행과 전체비행에 대해 직접적으로 영향을 주고 있다. 그렇지만 경로분석에서 알 수 있듯이 직업, 교육수준 등과 같은 사회계층 관련 변인들은 비행행동을 규정하는 변인들에 영향을 미침으로써 비행행동에 간접적으로 영향을 주기 때문에 비행과 전혀 무관한 변인으로 규정될 수는 없다. 경로분석에서 청소년의 구조적 변인으로 채택된 학업성적 지위도 비행유형에 대해 직접적으로 큰 영향을 주지 못하고 다른 변인을 통해 간접적인 영향만을 주고 있다는 점에서는 직업과 교육수준 등의 사회계층적 지위와 관련된 변인과 비슷하다. 그러나 <표 2>에서 보는 것처럼 사회계층 관련 변인들과 심리적 긴장 변인을 통제했을 때 학업성적 지위는 지위비행과 전체비행에 대해 직접적인 영향을 주고 있어서 사회계층 관련 변인 못지 않게 중요한 구조적 변인이라 할 수 있다. 학업성적 지위가 낮은 학생은 부모, 교사 그리고 학교에 대한 결속과 애착을 덜 갖고 있을 뿐만 아니라 성적과 미래 직업에 대한 수용 또는 전념의 정도도 떨어지고 있다. 이러한 것들은 공부활동에의 낮은 참여와 접촉의 차이, 가령 비행친구

와의 교제를 유발함으로써 비행을 더 많이 하게 하는 요인으로 작용하고 있는 것이다. 이것은 학업성적이 낮은 청소년은 단순히 학업성적이 낮다고 해서 비행을 곧 바로 하는 것이 아니라 여러 사회적 상호작용의 매개과정을 거치면서 비행으로 연결된다는 것을 암시한다고 할 수 있을 것이다.

둘째, 사회통제/사회결속 요인들 중에서 애착변인을 구성하는 것중 가정적 차원의 부모와의 동일시는 성비행에, 부모의 감독은 지위비행과 전체비행에 직접적인 영향을 미치고 있으며 학교 차원의 교사에 대한 애착은 지위비행과 전체비행에 영향을 주고 있다. 그러나 가정 차원의 변인인 부모와의 의사소통과 학교 차원의 학교에 대한 애착은 비행행동과 별다른 관계를 갖고 있지 못하다. 부모와의 의사소통이 어떤 유형의 비행에도 직접적인 영향을 미치지 못하고 있다는 것은 가정에서의 부모-자녀간의 상호작용 관계가 청소년의 행동에 큰 준거로 작용하지 못하고 있음을 보여주는 것이라 할 수 있다. 오히려 부모의 감독, 교사와의 관계 같은 변인들이 청소년들의 사소하고 경미한 일탈적 행동과 큰 관련성을 갖고 있다. 보다 구체적으로 표현하면 청소년에 대한 부모의 감독수준이 낮을수록, 청소년과 교사간의 애착수준이 낮을수록 그만큼 비행행동은 많아지게 된다는 것이다.

셋째, 차별접촉변인과 관련된 변인들은 청소년과 관련된 모든 비행유형들에 영향을 주고 있다. 비행적 규정 변인보다도 비행친구와의 접촉, 비행동기가 더 큰 영향력을 갖고 있다. 이들 세 변인이 비행유형들을 설명해내는 변량의 크기는 작게는 18.9%(성비행), 크게는 50.2%(전체비행)에 이른다. 이것은 차별접촉과 관련된 변인만 가지고도 비행행동을 상당히 잘 설명해낼 수 있다는 것을 의미하는 것이라 할 수 있다.

넷째, 경로 분석의 결과를 보면 비행유형에 따라 직접적으로 영향을 미치는 변인들이 달라지고 있다. 지위비행과 같이 비교적 청소년들이 많이 범하는 일상적, 사소한 비행에 대해서는 참여와 같은 사회통제/결속 요인과 관련된 변인이 직접적으로 영향을 미치고 있다. 그러나 중한 범죄라고 할 수 있는 폭력비행, 재산비행, 성비행 등에 대해서는 사회통제/결속 요인과 관련된 변인들의 직접적인 영향은 없고 다른 변인을 매개로 하여 간접적인 영향을 주고 있을 뿐이다. 이것은 사회통제/사회결속이론이 중한 비행에 비해 사소한 비행을 상대적으로 더 잘 설명한다는 기존의 경험적 결과를 지지하는 것이라 할 수 있다. 그러나 고려된 다른 어떤 요인들에 비해서 차별 접촉과 관련된 변인들은 모든 비행유형들에 대해 고르게 직접적인 영향력을 주고 있다. 이것은 차별접촉이론이 비행에 대한 상대적인 설명력을 두루 지니고 있다는 것을 말해주는 것이다. 특히 그 중에서도 비행친구와의 접촉변인이 가장 큰 설명력을 갖고 있다. 이러한 현상은 거의 모든 비행유형에 적용되고 있다.

마지막으로, 본 연구의 실제 분석에 사용된 모든 독립변인들이 비행유형들을 설명해내는 변량의 크기는 22.3%~50.4%에 이르고 있다. 지위비행, 재산비행, 폭력비행 그리고 성비행을 묶어 종합적으로 표현한 전체비행에 대해서는 55.6%를 설명해내고 있다. 이것은 통계적으로 그리고 기왕의 연구결과에 비추어 볼 때 변량의 상당 부분을 설명해내는 것이라 할 수 있는 것이다. 그렇지만 이렇게 설명되는

변량중의 대부분은 차별접촉과 관련된 변인들에 의해 설명되고 있다.

결국 제주지역의 청소년을 대상으로 한 분석결과를 전체적으로 볼 때, 청소년들의 비행행동은 차별 접촉과 관련된 요인과 직접적으로 연결되어 있다. 즉 비행친구와의 접촉(교제), 비행동기 등과 관련되어 있으며 이 중에서 비행친구와의 접촉이 가장 중요한 것이라 할 수 있다(사소한 지위비행의 경우 가족의 소득수준, 공부활동에의 참여 정도도 직접적으로 영향을 미치고 있다). 그리고 비행청소년이 비행친구와의 접촉을 하게 되는 데는 학업성적의 지나친 강조, 공부압력 등이 원인(遠因)의 하나로 작용하며 이로 인해 청소년들은 심리적 긴장을 느낌과 동시에 가정과 학교에서 이루어지는 상호작용과정들(즉 부모와 청소년인 자녀, 교사와 청소년인 학생들의 사회적 관계)과 그리고 친구와의 교제라는 매개과정을 거쳐 비행을 한다고 할 수 있다.

따라서 청소년 비행을 줄이기 위해서는 어느 하나의 요인의 개선이 아닌, 그것의 연결구조를 개선하는 것이 중요할 것이다. 차별접촉과 관련된 요인을 제거시키는 것이 일차적으로 가장 중요할 것이나 차별접촉으로 이어지게 하는 연결요인의 차단이 그에 못지 않게 중요할 것이다. 더 나아가 비행친구와의 교제, 비행동기 또는 충동을 갖는다 하더라도 이를 비행행동으로 곧 바로 연루되는 것을 차단하기 위한 사회적 노력이 개입되어야 할 것이다. 청소년들에게 대학 진학이 최고의 가치이며 이를 얻기 위해서는 학업성적을 높이는 것이 가장 중요한 것으로 강조되고, 또한 가정과 학교 내의 상호작용체계가 온통 이러한 가치를 중심으로 이루어지는 사회관계가 지속된다면 비행행동을 줄이는 것은 불가능한 일이라 할 것이다. 대학 진학이라는 획일적인 가치가 아니라 청소년들의 욕구와 개성을 상당 부분 살려내면서 그들의 창의성을 키워낼 수 있는 사회적, 교육적 프로그램이 중심적인 것으로 정착되어야 할 것이다. 또 가정에서의 부모-자녀 관계와 학교에서의 교사-학생관계도 이러한 것을 중심으로 재설정 하는 것이 청소년 비행을 줄이는 근본적인 관건이 될 것으로 생각된다.

부록 :

<부표 1> 응답자의 비행 경험(1994년 11월 조사)

항목	응답자의 수(%)	평균비행 회수
흡연	48.0	3.3갑*
술집에 가는 행동	44.0	12.4회
술집이외에서의 음주	73.9	13.8회
디스코장 출입	10.1	4.5회
컨닝	64.2	5.2회
무단결석	26.4	6.4회
돈내기 도박	73.8	23.4회
다른 사람의 개인적 물품 파손	49.7	5.2회
학교물품 의도적 파손	15.5	2.9회
10,000원 이상 절도	6.6	2.7회
10,000원 미만 절도	18.5	3.2회
주인의 허락 없이 남의 집, 사무실, 차안에 들어가기	17.5	4.3회
남의 훔친 물건 사거나 팔아주거나 보관해준 경험	12.1	3.6회
공갈이나 협박에 의한 금품갈취	6.5	6.8회
학교에서 남의 물건 훔쳐본 경험	5.5	4.0회
음식이나 물건사면서 대금지불 않고 몰래간 경험	19.9	5.2회
강압적으로 학생이나 어린이들로부터 물품을 빼앗아본 경험	4.8	4.9회
등록금이나 기타 학교에 낼 돈을 다른 곳에 쓰기	24.1	2.9회***
무단가출 행동	18.1	4.1회***
남을 구타하거나 위협하는 행동	19.8	8.6회
패싸움하는 행동	14.1	3.8회
환각제나 본드 사용	2.4	4.6회***
흥기를 몰래 소지하는 행동	7.1	6.3회
어른을 위협하거나 구타하는 행동	6.0	4.5회***
부모님을 위협하거나 구타하는 행동	2.7	5.6회***
여성희롱	7.8	4.3회***
돈을 주고 성관계 해본 경험	1.8	2.6회***
강간	4.3	5.2회***
이성과의 혼숙	16.2	5.7회***

주 1) 위의 표는 해당 항목과 관련된 행동을 해본적이 있는지를 물어 측정한 것이다.
 2) 응답자의 수는 해당 항목의 질문에 대해 '예'와 '아니오' 중에서 '예'라고 대답한 사람의 백분율이다.
 3) 평균 비행 회수는 2의 '예'라고 대답한 응답자들이 특정 기간 동안 행한 비행회수를 평균으로 산출한 것이다. *는 1주일, ***는 지금까지, 표시가 없는 것은 지난 1년(1993. 9~1994. 9월 현재) 동안의 회수이다.

참고문헌

- 강세현, 1994, "선택적 낙인과정과 비행에 관한 연구," 연세대학교 사회학과 박사학위논문.
- 김준호 외, 1990, "청소년비행의 원인에 관한 연구 : 공부압력을 중심으로," 한국형사정책연구원.
- 남재봉, 1992, "청소년 비행의 사회적 결정요인에 관한 연구," 고려대학교 사회학과 박사학위 논문.
- 노성호, 1992, "한국의 청소년 비행화에 관한 연구," 고려대학교 사회학과 박사학위 논문.
- 법무연수원, 1984~1995, 범죄백서.
- 송광성 외, 1991, "소년비행의 국제비교," 한국청소년연구원.
- 심영희, 1987, "상대적 박탈감과 비행에 관한 연구," 형사정책, 제 2호.
- ……, 1981, "한국의 숨은 비행의 사회학적 연구," 한국사회학, 제15집, 한국사회학회.
- 이태원, 1992, "일탈행동이론의 통합모형구성을 위한 일 연구," 고려대학교 사회학과 박사학위논문.
- 제주지방검찰청, 1992~1994, <<범죄사건표>>.
- Elliot, D.S., S.S. Ageton and R.J. Canter, 1979, "An Integratde Theoretical Perspective on Delinquent Behavior," *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 16.
- Hirsch, T., 1969, *Causes of Delinquency*, Berkeley : University of California Press.
- Jackson, E.F., C.R. Tittle, and M.J. Burke, 1986, "Offense-Specific of the Differential Association Process," *Social Problem*, 33(4).
- Johnson, R.E., 1979, *Juvenile Delinquency and Its Origin : An Integrated Theoretical Approach*, Cambridge : Cambridge University Press.
- Liska, A., 1981, *Perspectives on Deviance*, New Jersey : Prentice -Hall.
- Loeber, R. and T. Dishion, 1983, "Early Predictors of Male Delinquency : A Review," *Psychological Bulletin*, 94(1).
- Mark, C. and J.Pauly. 1984, "A Critique of Criminology : Toward an Integrated Structural Marxist Thory of Delinquency Production," *American Journal of Sociology*, 89.
- Merton, R.K., 1968, *Social Theory and Social Structure*, New York : Free Press.
- Quinney, R., 1970, *The Social Reality of Crime*, London : Verso.
- Sampson, R.J. and J.H. Laub, 1995, *Crime in the Making : Pathways and Turning Points through Life*, Cambridge : Harvard University Press.
- Sutherland, E.H. and D. R.Cressey, 1974, *Criminology*, (9th ed.), Philadelphia : Lippincott.
- Taylor, I. et al., (eds.), 1975, *Critical Criminiology*, London : Routledge & Kegan Paul.
- Tittle, C.R., W.J. Villemez and d.A. Smith, 1978, "The Myth of Social Class and Criminality: An Empirical Assesment of the Empirical Evidence," *American Sociological Review*, 43.