

도시청소년의 지위집단별 비행요인 분석*

심 정택**

- I. 머리말
- II. 청소년비행에 관한 사회학적 제 이론과 비행요인
- III. 선행연구의 검토
- IV. 연구방법 및 조사대상자의 일반적 특성
- V. 분석결과 및 논의
- VI. 요약 및 맺음말

I. 머리말

Merton과 Nisbet은 현대사회의 문제를 탈선 행동과 사회해체로 나누어 설명하면서 청소년의 비행문제를 중요한 탈선행동으로 지적하고 있다¹⁾. 이와같은 청소년 비행문제는 우리나라에서도 사회의 변화와 더불어 심각한 사회문제로 인식되어 왔다. 특히 60년대 이후 급격한 경제성장과 산업화, 그리고 그에 따른 사회문화적 변화와 함께 청소년 비행은 매우 심각한 양상을 보여왔다. 『청소년 백서』에 의하면 청

소년 비행자수는 1975년 59,046명에서 1980년 87,962명, 1985년 102,225명, 1988년 104,052명 그리고 1989년에는 108,015명으로 절대수에 있어서 꾸준한 증가를 보여왔다. 뿐만 아니라 80년대에 들어서 청소년 비행이 전체범죄에서 차지하는 비율은 10% 이상을 지속적으로 유지해 오고 있다. 더욱이 소년비행의 심각성은 비행소년의 과반수가 18세미만의 미성숙한 소년일 뿐만 아니라 죄질 또한 흉폭화, 집단화되고 있다는 사실에서 찾을 수 있다. 1983년에서 1987년까지의 청소년 비행의 형태를 살펴보면, 살인이 1.9%에서 2.7%로 증가하고, 강도가 34.3%에서 47.0%, 사기가 3.1%에서 5.9%로 증가하는 등 소년 비행이 점차 흉폭화, 지능화되고 있음을 알 수 있다. 그리고 청소년범죄자를 사회인구적 특성에 따라서 보면 우선 성별로는 1989년에 남자 소년범은 104,111명으로

* 이 논문은 1991학년도 박사학위논문(경북대 사회학과)을 요약한 것임.

** 동아대학교 사회학과 교수

1) R.K. Merton & R.A. Nisbet, *Contemporary Social Problems*, 4th ed. (Harcourt Brace Jovanovich, N.Y., 1976).

96.4% 여자 소년범은 3,904명으로 3.6%인 반면 남자 소년범의 비율이 높아지고 있는 반면 여자 소년범의 비율은 낮아지고 있다. 직업별(1989)로는 학생이 34.1%로 가장 많고 다음으로 무직 28.4% 종업원 9.8% 직공 5.2%의 순이었다. 소년 범죄자의 범행동기로는 우연이 31.3%로 가장 많고 다음으로 유흥비 조달이 8.5% 취중이 7.3%의 순으로 최근 우리사회 청소년 비행의 경향을 보여주고 있다.

이에 따라 본 연구는 사회학적 관점에서 한국 청소년 비행의 원인을 고찰하는데 목적을 두고 있으며 이와같은 의도에 따라 본 연구는 다음과 같은 세가지 사항에 초점을 두고 있다. 첫째, 청소년비행이론에 나타난 비행요인 분석, 둘째, 청소년의 지위집단(학생, 근로청소년, 비행집단)에 따른 비행률의 차이, 셋째, 비행요인들이 지위집단에 따라 청소년비행행동에 미치는 상대적 영향의 차이, 이상의 세가지 사항은 본 연구의 직접적인 연구목적으로 설정하였다.

그러나 본 연구는 이상의 연구목적은 살펴보는 데 있어 몇가지 한계를 갖고 있다. 우선 청소년 비행을 연구하고자 할 때 직면하는 문제로 적절한 이론의 선택과 그에 따른 자료의 수집문제를 지적할 수 있다. 그러나 본 연구는 청소년 비행을 설명하는 제사회학적 이론을 검토하고 이를 토대로 중요한 비행요인들을 추출하고 있기 때문에 이론의 선택문제는 큰 의미가 없다. 이것은 비행이론의 보편성과 특수성을 모두 고려한 입장이다. 급격한 산업화 과정

에 따라 우리사회도 다른 서구의 산업사회에서 찾아볼 수 있었던 청소년 비행과 관련된 사회적 특징들을 갖게 되었으며, 또한 그럼에도 불구하고 다른 사회와는 달리 우리사회 고유의 청소년 문화가 존재하며 그것은 비행행동과 관련을 갖고 있다고 본다. 따라서 본 연구는 그와같은 비행이론의 타당성을 직접적으로 검증하기 보다 비행이론들이 강조하고 있는 비행요인들을 추출하여 적응시켜 봄으로서 기존이론의 검증과 더불어 우리사회의 특수성을 살펴보고자 한다.

이러한 관점에서 모든 비행이론을 검토할 때 나타날 수 있는 문제는 비행개념의 정의문제이다. 비행 *delinquency* 개념은 1899년에 처음으로 문헌에 등장한 법률적 용어로²⁾ 넓은 의미로 보면 모든 반사회적 행동을 말하는 것이나 일반적으로 소년비행이라는 협의의 개념으로 사용되고 있다. 이에 따라 일반적으로 소년비행 *juvenile delinquency* 은 법률저촉 여부를 불문하고 공공의 가치체계를 침범 또는 그 위협성을 충분히 예측되는 것으로 대체적으로 보통 범죄라 불리우는 행위를 비롯하여 부모가 어찌할 수 없는 일, 정당한 사유없는 가정 이탈, 불량교우, 유해한 장소 출입, 상습적 타락, 구박, 성적 행위, 그리고 기타 자기 또는 타인의 덕성을 해하는 행위 등 소년에게 금지되어 있는 일련의 행위를 말한다.³⁾ 곧 소년비행은 소년이 저지르는 행동중에서 규범을 위반하고 도덕적으로 비난받아야 되는 행동, 혹은 장래에 그러한 위험을 내포할 가능성이 있는 행동으로 정

2) C. Bartollas, *Juvenile Delinquency*, 2nd ed. (N.Y.: Macmillan Publishing Company, 1990), p. 4.

3) 김영모, "소년비행", 현대사회문제론(한국복지정책연구소, 1981), p.217.

의되고 있다⁴⁾.

그리고 본 연구에서의 자료는 설문지를 통한 자기보고식 자료를 수집하여 분석하기로 했다. 자기보고식 연구는 비행경험의 시간적 간격을 제한하지 않고 신분적 비행을 지나치게 강조하는 경향이 있을 뿐만 아니라 응답자의 고의적 허위진술과 부정확한 기억 등 방법적인 한계를 가질 수 있다. 반면에 자기보고식 자료는 공식 통계자료에 비해 드러나지 않은 비행을 밝혀냄으로서 실제로 가까운 비행수치를 알 수 있으며 분석에 있어서도 비행원인의 내적 동기에 대해 보다 심층적인 분석을 할 수 있는 이점이 있다.

마지막으로 본 연구는 표본의 추출에 있어 몇가지 한계점을 갖고 있다. 먼저 대다수의 학자들은 소년의 연령범위를 12-20세로 잡고 있으며, 우리나라의 소년법 및 그 관련법을 종합해 보아도 소년은 대략 12세 이상 20세 미만이라고 할 수 있다. 그러나 이와같은 연령적 구분과 아울러 사회문화적 구분도 의미를 가질 수 있다. 곧 우리사회에서 청소년으로 일컬어지고 있는 층은 중학교육을 받는 12-13세부터 대학 초급학년에 속하는 20-21세 미만의 사람들이다. 이들은 또한 직업적으로도 다양한 분포를 보이고 있으며 이들은 대개 학생, 재수

생, 근로청소년 등의 지위를 갖고 있는 경우가 많다. 따라서 연구대상으로는 이와같은 연령, 직업, 그리고 지역 등 모든 사항을 고려하여 골고루 표집해야 하겠으나, 본 연구에서는 청소년의 지위집단별 비행행위에 관심을 두고 의도적으로 학생, 근로청소년 및 비교집단, 곧 청소년 중에서 비행행동을 저지르고 시설에 수용되어 있는 비행집단을 선택적으로 추출하여 조사하였다.

II. 청소년 비행에 관한 사회학적 제 이론과 비행요인

청소년 비행, 혹은 보다 광의의 개념인 탈선 행동 *deviant behavior* 을 체계적으로 설명하려는 노력은 18세기부터 있어 왔다. 그 후 학자들은 근본적인 관심은 비행행동의 원인을 찾아내는 데 있었다⁵⁾. 역사적으로 지적되어 왔던 원인들은 생물학적, 심리적, 사회적 요인들이었다. 이렇게 볼 때 비행행동의 원인으로 지적할 수 있는 요인들은 많다. 우선 C. Lombroso, C. Goring, W. Sheldon 및 Glueck 등은 개인의 신체적 특성, 지능 등 생물학적 특성 속에서 그 원인을 찾고 있다. 그러나 이러한 관심들은 비행행동을 비정상적 *abnormal* 인 행동으로 보았으

4) 이와같은 소년비행 정의는 우리나라 소년법의 규정과도 일치한다. 우리 소년법 제4조 제1항은 보호처분의 대상이 될 수 있는 소년으로 죄를 범한 소년(범죄소년), 형사법령에 저촉되는 행위를 한 12-14세의 소년(촉법소년), 강제 형사법령에 저촉되는 행위를 할 우려가 있는 12세 이상 소년(우범소년)을 규정하고 있다. 또한 「청소년 백서」는 소년경찰이 관할할 수 있는 사항으로 20세 미만의 소년으로 유주, 흡연, 흥기소지, 부녀회통 등으로 자기 또는 타인의 덕성을 해하는 행위를 한 청소년들을 포함시키고 있다. 그리고 본 연구에서는 사회적 이탈행동으로서의 청소년비행행동을 신분비행과 범법비행 두가지로 대별하였다. 신분비행은 특정 연령층의 소년들에 의해 범해질 수 있는 어떤 '지위' 범행의 성격을 띤, 곧 성인의 경우에는 해당되지 않고 청소년에게만 금지된 행위이며, 범법비행은 행위자가 청소년이든 성인이든 법을 위반한 행위를 말한다.

5) 이와같은 비행행동의 원인에 대한 탐구는 실증주의 범죄학의 주요 관심사이다. 이러한 실증주의 범죄학적인 증거들은 류브로조(Cesare Lombroso: 1935-1909)를 선두로 하고 있다. 한남제, 김철수, "일탈과 사회통제에 대한 비판적 관점", 경대논문집(인문사회과학), 47집(1989), pp. 76.

며 규범위반 당시의 사회적 상황을 무시하고 있을 뿐만 아니라 사회적 규정 *social definition* 으로서의 일탈에 대한 연구를 도외시하는 측면이 있다. 따라서 이러한 생물-심리학적 탐구를 조잡한 것으로 바라보았던 학자들은 비행의 원인을 개인의 병리적 현상보다는 개인을 둘러싸고 있는 제반환경(사회환경) 속에서 찾고 있다. 여기에 초점을 맞추어 설명하는 이론으로서는 아노미 이론, 접촉차이론, 하위문화이론, 사회통제이론, 낙인이론 등 오늘날에도 주류를 이루는 이론들이다. 이러한 이론들은 롬브로조 이후 100여년 동안 지배적인 위치를 차지하여 왔으며 오늘날에도 그 영향을 결코 감소되지 않고 있다.

이와같이 비행행동을 설명하는 사회적인 이론들은 관심에 따라 다양하게 분류될 수 있다⁶⁾.

그러나 본 연구는 비행이론을 중심으로 다루려는 시도가 아니라 각각의 비행이론들을 검토한 뒤 각 이론에서 비행설명 요인들을 추출하여 그것을 토대로 경험적 조사연구를 시도하려 하고 있기 때문에 비행이론을 대별하여 설명할 필요는 없을 것이다. 따라서 여기서는 가장 일반적인 형태로 긴장이론, 접촉차이론, 사회통제이론, 낙인이론 그리고 비판범죄론 등을 차례로 살펴보고자 한다.

1. 청소년 비행의 관한 사회학적 제 이론

1) 긴장이론

긴장이론 *strain theory* 은 사회구조적 문제에 대한 개인의 부적응 또는 사회구조들간의 부조화로 인한 개인의 심리적 긴장이 비행을 초래한다는 이론이다. 이러한 입장은 E. Durkheim의 아노미 *anomie* 개념에 기초하고 있다⁷⁾. 아노미는 무규범상태 *normlessness* 를 의미하며, 곧 사회성원들의 행동을 규제하는 규범이 붕괴된 상태를 뜻한다. 아노미상태는 정치적으로나 경제적으로 급격한 변동이 있을 경우 발생한다. 아노미에 대한 이러한 Durkheim의 통찰력은 그 후 소년비행 연구에 큰 영향을 미쳐왔다. 1920년대 시카고 사회학자들은 소년비행과 도시지역의 급격한 사회변동을 연결시켜보려고 시도하였으며, R.K. Merton, A.K. Cohen 그리고 R.A. Cloward와 L.E. Ohlin 등은 구조적 긴장 혹은 차별적인 기회구조를 사용하여 비행행동을 설명하고 있다.

시카고 학파는 급속한 사회변동으로 사회통제 기제들이 붕괴되기 때문에 소년비행이 증가한다는 Durkheim의 주장을 받아들이고 있다. 따라서 그들은 환경적인 요인들, 즉 각 근린 *neighborhood* 의 특성들과 비행행동과의 관련성을 분석하고 있다. 이러한 생태학적 비행지역 분석은 Clifford R. Shaw와 Henry D. McKay (1969)의 연구에 잘 나타나 있다⁸⁾. Shaw와

6) 비행을 설명하는 사회학적 이론들의 분류로는 Cohen과 Short, Hirschi, S.L. Hills, Liska 등의 구분방법이 있으며 국내에서는 심영희, 김영모, 김준호 등에 의한 설명들이 있다.

7) 아노미 개념은 E. Durkheim, *The Division of Labor in Society*, Tr. by G. Simpson (N.Y.: The Free Press, 1933 (1893); *Suicide: A Study of Sociology*, Tr. & Ed. by J.A. Spaulding & G. Simpson (N.Y.: The Free Press, 1951 (1897))에서 나타나고 있다.

8) Clifford R. Shaw & Henry D. McKay, *Juvenile Delinquency and Urban Area* (Chicago: University of Chicago Press,

McKay는 소년비행의 원인이 생물학적, 심리적 비정상성에 있다기 보다는 전통적인 집단으로부터의 탈선 *detachment from conventional groups*에 있다고 보았다. 따라서 그들에 따르면 청소년 비행은 도시생태학적 과정과 밀접히 관련되어 있다고 지적한다. 곧 비행행동이 많이 일어나는 지역은 공식적인 사회조직이 해체되어 청소년 통제능력이 결여되어 있고, 높은 인구이동율로 말미암아 문화간 갈등이 빈번할 뿐만 아니라 거주자들의 정체감이 형성되어 있지 못한 틈새 지대 *interstitial area*일 가능성이 높았다. 이러한 Shaw와 McKay의 생태학적 연구는 그후 오랜 기간동안 소년비행 연구를 지배하여 왔다⁹⁾.

아노미이론은 사회 속에 비행을 발생시키는 어떤 압력, 즉 긴장이 있음을 전제하고 있다. Durkheim에 따르면 아노미는 개인의 자연적인 욕구를 규제하려는 사회의 능력이 붕괴된 상태로 분석한 반면, Merton은 개인의 많은 욕구들은 자연적 *natural* 이기 보다는 문화적으로 발생된 것으로 보고 있다¹⁰⁾. 곧 어떤 사회의 문화는 사회성원들이 추구하게 될 목표를 규정하는 경향이 있다. 동시에 Merton은 사회구조가 이러한 욕구를 성취하기 위한 어떤 집단의 능

력을 제한하고 있다고 하면서, 문화적으로 규정된 미국사회의 지배적인 목표는 부의 획득이라고 보았다. 곧 미국의 문화는 모든 개인들로 하여금 큰 부를 축적하도록 고무하고 있으며 평등주의 이데올로기 *egalitarian ideology*에 바탕을 두고 하층계급도 똑같이 큰 부를 축적할 기회를 가지고 있다고 주장한다. 문화는 또한 목표를 추구하기 위한 제도화된 수단 *institutionalized means*을 구체화하는 측면도 있는데, 미국문화는 부를 획득하고자 할 때 제도화된 수단으로서 근면한 노동, 정직, 교육, 및 욕구충족의 연기 등을 포함하고 있는 중간계급의 가치관과 프로테스탄트적인 노동윤리를 내포하고 있다고 그는 말한다.

그러나 문화적으로 규정된 수단들은 목표추구에 있어 폭력, 사기 등과 같은 가장 효과적일 수 있는 방법을 배제하는 경향이 있으므로 제도화된 수단은 경우에 따라 심각한 긴장상태에 놓이게 된다. 왜냐하면 제도화된 수단을 사용한 사람들은 그에 상응할만한 보상을 받지 못하기 때문이다. 이러한 긴장은 사회의 모든 성원들이 겪고 있으나 특히 하층계급의 성원들에게서 심각하다. 하층계급의 성원들은 개인의 재능, 노력의 부족, 기회구조의 결여 등으로

1969); 그들에 대한 다른 자료로는 Jon Snodgrass, "Clifford R. Shaw and Henry D. McKay: Chicago Criminologists", *British Journal of Criminology* 16:1-19 (Jan. 1979)를 참고할 수 있다.

9) 비행연구에 대한 Shaw와 McKay의 영향에 대해서는 Harold Finestone, "The Delinquent and Society: The Shaw and McKey Tradition" in James F. Short, ed., *Delinquency, Crime and Society* (Chicago: University of Chicago Press, 1976), pp. 23-49; Finestone, *Victims of Change: Juvenile Delinquency in American Society* (Greenwood, Westport, Ct., 1977), pp. 77-150. 그러나 이에 대한 비판 또한 없지 않다. 주요한 비판들은 그들이 사용한 이론과 방법 모든 면에 걸쳐 제기되었다. 공식적인 법원, 경찰기록에만 의지하고 있다는 비판도 있었으며 비행지역의 특성에만 관심을 가졌기 때문에 비행지역이 형성되는 과정을 무시하고 있다는 비판도 제기되었다. 그러나 보다 주요한 비판은 생태학적 오진 *ecological fallacy*에 관한 것인데, 그것은 상이한 인종, 상이한 민족집단들로 구성되어 있는 지역에 대한 연구 결과를 바탕으로 개인 혹은 하위집단들의 비행행동을 추론하는 방법에 관한 것이다.

10) Robert K. Merton, *Social Theory and Social Structure* (The Free Press, Glencoe, Ill., 1968), pp. 185-248.

목표추구가 용이하지 않기 때문이다. 물론 상층계급의 성원들도 긴장을 경험하지만 그러나 긴장의 정도는 하층계급에 비해 높지 않다. 이러한 Merton의 “아노미 이론은 관습적으로 범죄 혹은 비행으로 일컬어지는 일탈행동의 모두가 아닌 일부를 설명하기 위해 고안된” 것이며, 문화적으로 유도된 목표들과 사회적으로 구조지워진 기회들간의 불일치에 의해 발생된 심각한 압력이라는 구체적 문제에 관심을 기울이고 있다.

그 후 많은 학자들은 Merton의 이론을 확대, 세련시키려고 노력해 왔다¹¹⁾. R. Cloward에 따르면 Merton은 목표를 성취할 수 있는 합법적 수단에 접근하는데 하층계급의 성원들이 제한되어 있다는 사실을 강조하고 있으나 그들이 근린지역에 존재하는 불법적 수단 *illegal means*에 매우 광범위하게 접촉하고 있다는 사실도 강조해야 한다고 지적하고 있다¹²⁾. 전당포, 고물수집상, 마약, 매춘지대 등은 사회적 목표를 이루는데 불법적인 기회들을 제공하고 있다는 지적이다.

Cohen의 연구 및 Cloward와 Ohlin의 연구는 Merton의 이론을 사용하여 주로 도시 하층

계급 남성들의 집단비행 *urban, lower-class, male gangdelinquency*을 다루고 있다. Cohen은 우선 대부분의 비행행동은 개인적이기 보다는 집단적으로 *ingang* 발생하며, 그 대부분은 “비공리적 *non-utilitarian*, 악의적 *malicious*, 부정적 *negativistic*인” 뿐만 아니라 비행집단들은 사회의 지배적인 문화와는 별개의 문화를 갖는다고 지적한다¹³⁾. 따라서 Cohen의 관심은 이러한 별개문화가 왜, 어떻게 진전되고 있는가를 설명하는데 있었다. 결국 중간계급의 가치관에 반발하는 사람들은 자신들의 새로운 가치구조를 설립하여 자신들의 선택을 정당화하고 또한 새로운 가치관을 강화하기 위해 집단을 형성한다. 그러나 지위의 결여 상태는 사회의 어떤 집단보다도 하층계급의 청소년에게 큰 영향을 미치게 되며 이것이 곧 비행집단을 형성하게 된다는 지적이다¹⁴⁾.

Cloward와 Ohlin은 Merton과 Cohen간의 이론적 갈등을 해결하고, 이러한 두 이론과 시카고 생태학자들, 그리고 E. Sutherland의 사상을 통합하려 시도하고 있다. Merton은 하층계급 청소년들이 금전적 성공을 추구하고 있으며, Cohen은 지위를 추구하고 있다고 주장한

11) Merton의 이론에 대한 해석에 대해서는 Travis Hirschi, *Causes of Delinquency* (University of California Press, Berkeley, 1969), pp. 4-8; Ruth Rosner Kornhauser, *Social Sources of Delinquency* (University of Chicago Press, Chicago, 1978), pp. 21-50, 139-150, 165-167을 보면 된다. 그러나 그 해석들 대부분은 Merton의 구조적 부분에 대한 강조를 무시하고 있다. Kornhauser(상기서, p.146)는 Merton의이론이 사회구조의 중요성을 회복하는데 실패하였다고 지적하고 있다.

12) Richard A. Cloward, “Illegitimate Means, Anomie and Deviant Behavior”, *American Sociological Review* 24 (Apr. 1959), pp. 164-176.

13) Albert K. Cohen, *Delinquent Boys: the Culture of the Gang* (N.Y.: The Free Press, 1955).

14) 이에 비해 인류학자인 Miller는 하층계급의 문화를 그 자체 하나의 고유문화로 규정하고 그 문화가 갖고 있는 고유의 특성이 어떻게 비행과 연관이 있는지를 밝히려 하고 있다. 따라서 그는 하층계급문화가 갖고 있는 주요 특성으로 말쑥 *trouble*, 거칠음 *toughness*, 교활함 *smartness* 흥분 *excitement*, 운명주의 *fatalism* 그리고 자율성 *autonomy* 등 여섯 가지를 지적하고 있다. W. Miller, “Lower-Class Culture as a Generating Milieu of Gang Delinquency,” *Journal of Social Issues* 15 (1958), pp. 5-19.

반면, Cloward와 Ohlin은 이러한 두가지 목표가 청소년들 사이에서 각각 독립적으로 추구되고 있다고 지적한다¹⁵⁾.

2) 접촉차이 이론

접촉차이이론 *differential association theory* 은 비행을 개인적 병리의 산물로 보는데 반대하여 나타났다. 시카고학파의 일원이었던 E.H. Sutherland는 G. Tarde의 모방이론과 G.H. Mead의 상징적 상호작용론의 영향을 받고 사회적 학습이론의 구체적 내용을 구성하고 있다.

Sutherland의 이론에서 두가지 기본 요소는 학습내용 *content* 과 학습과정으로 볼 수 있다. 학습내용은 구체적인 비행수행 기법, 적절한 동기, 합리화, 태도 습득, 그리고 규범위반에 우호적인 보다 일반적인 정의들을 습득하는 것이다. 따라서 Sutherland는 규범을 위반할 것인가를 결정하는 핵심요인은 그들이 경험한 사회적, 심리적 상황이 아니라 그러한 상황을 정의하는 방법임을 강조하고 있다. 학습과정은 비행자 자신의 친근한 개인적 집단에서 접촉하는 사람들의 비행행동으로부터 주로 학습됨을 지적하고 있다. 그는 또한 접촉차이과정 *differential association process* 을 강조한다. 이것은 일탈지역의 해체 *disorganization* 정도와 관련되

어 있다. 그러나 1949년 Sutherland는 조직의 부재를 의미하는 사회해체 *social disorganization*의 용어사용을 거부하고 차별적 사회조직 *differential social organization* 이란 용어를 사용하고 있다. 곧 현대사회에는 이질적인 많은 집단들이 존재하고 있으며 이런 집단들 중 비행행동을 지지하는 집단도 있음을 말한다.

이러한 접촉차이이론은 학습과정, 특히 일차 집단(친구집단)의 의미를 새롭게 강조하면서 현대 청소년 비행연구에 많은 영향을 미치고 있다.

3) 사회통제 이론

사회통제이론 *social control theory* 에 따르면 비행행동의 동기는 인간 본성의 한 부분이며 모든 인간들을 무방비상태에 둔다면 자연적으로 비행을 저지를 것이라는 전제를 두고 있다. 따라서 이 이론의 주요 관심은 왜 대부분의 사람들이 비행을 저지르지 않는가에 있다. 이에 관해 사회통제이론은 개인에게 부과되는 통제력 *controlling forces*에 초점을 두고 범죄에의 충동요인보다 통제력의 붕괴가 비행을 발생시킨다고 보고 있다. 이와같은 통제론적 시각은 E. Durkheim의 전통을 따라 초기에는 A.J. Reiss (1951), J. Toby (1957), F.I. Nye (1958), 그리고 W.C. Reckless (1961)의 연구들이 있어 왔다¹⁷⁾. 그 후 Matza와 Hirschi에 의한 연구는

15) Richard A. Cloward & Lloyd E. Ohlin, *Delinquency and Opportunity: The Theory of Delinquent Gangs* (N.Y.: The Free Press, 1960), pp. 105-145.

16) 사회통제 이론은 비행과정에 관심이 있기 보다는 어떻게 비행자가 되며, 비행행동을 저지르게 되는가의 비행원인에 관심을 갖는 이론이다. 또한 여기서의 사회통제 개념은 국가기구에 의한 통제라는 거시적 개념이 아니라 개인의 심리상태를 통한 자발적 행위의 측면, 즉 내면화에 의한 사회화를 뜻하는 것으로 볼 수 있다. 한남제, 김철수, "사회통제 개념의 변화", 평화연구 제13집 (1988).

17) Albert J. Reiss, "Delinquency as the Failure of Personal and Social Controls," *American Sociological Review* 16 (April 1951), pp. 196-207; Jackson Toby, "Social Disorganization and Stake in Conformity: Complementary Factors in the Predatory Behavior of Hoodlums," *Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science* 48 (1957), pp. 12-17; F. Ivan Nye, *Family Relationships and Delinquent Behavior* (N.Y. John Wiley, 1958); Walter C. Reckless, *The Crime Problem* 3rd ed (N.Y.: Appleton-Century-Crofts, 1961).

사회통제이론을 본 궤도에 올려 놓고 있다.

Matza에 의하면 비행자들은 '표류' *drift* 상태에 놓여 있다¹⁸⁾. 표류상태는 인습적인 생활양식과 비행적 생활양식 어느 편에도 강하게 동화됨이 없이 표류하는 상태로, 곧 통제가 풀린 상태를 말한다. 따라서 비행이론은 비행의 적극적 *positive* 원인을 묘사하기 보다는 '비행자가 표류할 가능성이 있는 조건들', 즉 사회통제가 풀린 상태를 기술하는 것이다.

Durkheim의 영향을 받고 있는 Hirschi는 본격적인 사회통제 이론을 전개하고 있다¹⁹⁾. Hirschi에 따르면 '사회통제 이론은 개인의 사회적 유대 *bond*가 약해졌거나 끊어졌을 때 비행행동이 발생한다'고 가정한다.²⁰⁾ 즉 모든 사람은 규범을 위반할 가능성을 갖고 있다. 이와같은 규범위반 충동은 사회통제의 결과 사회와 유대를 갖고 있기 때문에 위반하지 못한다는 것이다. 따라서 가족, 학교, 친구 집단 등과 같은 사회집단과 견고한 유대를 갖고 있다면 개인들은 비행행동을 저지를 가능성이 적다. 환언하면 사회통제가 개인에게 영향력을 행사

하지 못하게 되면, 그 개인은 규범을 어기게 된다는 이론이다²¹⁾.

그는 사회유대의 요소로 신념 *belief*, 전념 *commitment*, 애착 *attachment* 및 관여 *involvement*를 들고 있다. 신념은 관습적 규범이 어느 정도 내면화되었는가에 관한 것이며 전념은 사람들이 규범준수에 대한 사회적 보상에의 관심도를 말한다. 애착은 가장 중요한 것으로 다른 사람들에 대한 감정적 친밀성 혹은 다른 사람들의 의견에 대한 민감성 *sensitivity*을 의미한다. 마지막으로 관여는 관습적 활동(학교활동, 스포츠 활동, 건전한 여가활동 등)에의 참여도를 말한다. 따라서 관습적 규범을 내면화할 수록, 범죄자로 사회에 알려져 손해를 보면 볼 수록, 사회에 애착을 가질 수록, 그리고 사회활동에 참여하는 시간이 많을 수록 청소년들은 비행을 저지를 가능성이 낮아진다고 볼 수 있다. 또한 매개 변수로 미래지향성을 주장한다. 미래지향성이 결여된 청소년들은 인습적인 추구로부터 해방됨으로서 범죄를 저지를 가능성이 높다²²⁾.

제지이론은 통제이론에 속하는 것으로 내적

18) David Matza, *Delinquency and Drift* (N.Y.: John Wiley, 1964), pp. 22-27.

19) T. Hirschi, *Causes of Delinquency* (Berkeley: University of California Press, 1969).

20) 상계서, p.16.

21) Merton에 따르면 하층계급의 청소년들에게는 사회가 구조적인 긴장을 행사하여 그 결과 비행이 나타나게 된다고 주장하는데 반해, Hirschi는 비행행동을 강요하는 긴장은 없으며 오히려 비행행동을 통제하는 요인, 즉 유대 *bond*이 있음을 강조하고 있다.

22) 이러한 Hirschi의 이론은 긴장이론과 더불어 청소년 비행연구에 많은 영향을 미쳐왔다. 특히 이러한 통제이론의 매력은 입증가능한 이론의 구성하려는 노력에 있었으므로 새로운 조사기법과 통계기법들이 발전되었다. 또한 통제이론은 자기보고식 조사 *self-reported survey*와 연결되어 그 후 많은 경험적 연구들을 주도하면서 통제이론을 지지하는 결과들을 얻어 왔다. 주요한 연구들로서는 다음과 같은 것들이 있다. Michael J. Hindelang, "Causes of Delinquency: A Partial Replication and Extension," *Social Problems* 20 (1973), pp. 471-487; John R. Hepburn, "Testing Alternative Models of Delinquency Causation," *Journal of Criminal Law and Criminology* 67 (1977), pp. 450-460; Eric D. Poole & Robert M. Regoli, "Parental Support, Delinquent Friends and Delinquency," *Journal of Criminal Law and Criminology* 70-2 (1979), pp. 188-193; Michael D. Wiatrowski, David B. Griswold & Mary K. Roberts, "Social Control Theory and Delinquency," *American Sociological Review* 46 (Oct. 1981), pp. 525-541. Hirschi의 이론과 관련된 또 다른 경험적 연구들에 대해서는 LaMar T. Empey, *American Delinquency*, rev. ed. (Dorsey Press, Homewood, Ill., 1982), pp. 269-275와 Gwynn Nett-

통제보다는 외적 통제(사회적 통제)를 강조하고 있으며 청소년들의 비행행동은 사회적 통제에 의하여 억제되고 있다고 가정한다. 이러한 입장은 고전적 입장의 현대적 변용으로 볼 수 있다. 고전적 입장에서 비행은 개인의 자유로운 선택의 결과이며 비행자는 자신의 비행행동으로 얻을 수 있는 잠재적 이익을 잠재적 비용과 대비하여 평가하고 있는 것으로 나타난다. 따라서 해결해야 할 문제는 비행발생을 최소화할 수 있는 처벌체제 *system of punishment* 를 마련하는 것인데, 1960년대 후반기에 들어서면서 이러한 입장은 새롭게 조명을 받게 되었다²³⁾.

4) 낙인 이론

낙인 이론 *labeling theory* 은 상징적 상호작용론에 기초하여²⁴⁾ 비행자가 되는 과정에 일차적인 관심을 갖고 있을 뿐만 아니라 지금까지의 비행원인론과는 달리 사회통제의 억압적인 성격에 대한 연구를 처음으로 일반화시키고 있

다. 이러한 입장을 주장하는 사회학자들은 각각의 공식적인 통제기관들(예, 경찰 법원 감옥 정신병원 등)이 자신들의 규칙을 형성해 나가는 과정과 이러한 통제기관과의 상호작용속에서 한 개인이 ‘일탈자가 되는 과정’에 초점을 두고 있다. 이와같은 낙인론적 관점은 Edwin M. Lemert가 그 이론적 기초를 세웠고 H.S. Becker, John I. Kitsuse, Kai T. Erikson 등이 이 이론을 더욱 정교화 하였다. 그리고 Thomas S. Szasz, Thomas J. Scheff, Edwin M. Schur 등 많은 학자들이 낙인 이론을 정신병, 동성연애, 및 약물중독 등 구체적인 사회문제에 적용하여 왔다²⁵⁾.

낙인이론은 비행(범죄)에 대하여 상대주의적 입장을 취한다. Becker는 어떤 행위가 비행행동인가 아닌가는 그 행위의 내재적 속성에 따라 정의되는 것이 아니라 “사람들이 비행자라는 낙인을 찍는 행위”라고 규정하다²⁶⁾. 또한 그는 사회집단이 규범을 만들고 그 규범을 적

ler. *Explaining Crime*, 3rd ed. (N.Y.: McGraw-Hill, 1984), pp. 288-314를 참조하면 된다. 그러나 비행이론에 속하는 대부분의 연구들은 근본적으로 청소년들에 의해 저질러지는 비교적 사소한 비행행동 등에 초점을 두게 됨으로서 심각한 집단 비행이나 공격적이고 폭력적인 성격을 띤 행동을 설명하는 데는 한계점을 갖고 있다고 보겠다.

23) Gary S. Becker, “Crime and Punishment: An Economic Approach”, *Journal of Political Economy* 76-23 (Mar.-Apr. 1968), pp. 169-217; Richard F. Sullivan, “The Economics of Crime: An Introduction to the Literature”, *Crime and Delinquency* 19-2 (Apr. 1973), pp. 138-149; Franklin E. Zimring & Gordon J. Hawkins, *Punishment and Deterrence* (University of Michigan Press, Ann Arbor, 1974); Jack P. Gibbs, *Crime, Punishment and Deterrence* (N.Y.: Elsevier, 1975); E.A. Fattah, “Deterrence: A Review of the Literature,” *Canadian Journal of Criminology* 19-2 (Apr. 1977), pp. 1-119.

24) 낙인이론을 사회반응이론 *societal or social reaction theory* 이라 부르기도 하고 혹은 학문적 배경과 관련하여 상호작용주의 일탈이론 *interactionist theory of deviance* 으로 표현되기도 한다. Howard S. Becker, *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance* (N.Y.: The Free Press, 1973), p. 181.

25) Edwin M. Lemert, *Social Pathology* (N.Y.: McGraw-Hill, 1951), *Human Deviance, Social Problems and Social Control* (N.Y.: Prentice-Hall, 1967); Becker, 전제서; John I. Kitsuse, “Societal Reaction to Deviant Behavior: Problems of Theory and Method”, *Social Problems* 9 (1962), pp. 247-256; Kai T. Erikson, “Notes on the Sociology of Deviance”, *Social Problems* 9 (1962), pp. 307-314; Thomas S. Szasz, “The Myth of Mental Illness”, *American Psychologist* 15(1960), pp. 113-118; Thomas J. Scheff, *Being Mentally Ill: A Sociological Theory* (Chicago: Aldine, 1966); Edwin M. Schur, *Crime Without Victims* (N.J.: Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1965).

26) Becker, 전제서, p.308.

용함으로써 일탈을 생성해내고 있다고 지적한다. 따라서 낙인이론의 관점에서 보면 규범을 준수하는 행위와 비행 혹은 일탈은 상대적으로 정의될 수 밖에 없다. 이와같은 낙인이론은 내용에 따라 크게 두 부분으로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 비행을 저지르는데 있어 낙인을 원인으로 보는 입장이며, 둘째는 무엇이 비행(일탈)으로 규정되며 또 누가 비행자로 규정되는가의 문제를 밝히면서 낙인을 종속변수로 보는 입장이다²⁷⁾. 위의 두 관점에서 낙인론자들은 두번째의 입장에 더 주목하고 있다. 물론 비행자로서 규정을 받는 과정을 중시하지만 낙인이 부여되는 과정과 낙인이 부여된 후의 비행 주체의 정체성 *identity* 형성과정에 더 관심을 갖는다²⁸⁾.

낙인이론가들의 관심은 비행행위에 관심을 두기보다는 비행을 지속적으로 하는 사람 *career deviant*에게 관심을 둔다. 이에 대해 Lemert는 일탈을 일차적 일탈 *primary deviation*과 이차적 일탈 *secondary deviation*로 나누고 후자에 깊은 관심을 둔다. 그는 일차적 일탈이 반드시 이차적 일탈로 되는 것은 아니나 일탈자(비행자)로 공식적인 낙인을 받게되면 일탈의 악순환에 빠지게 될 가능성이 높다고 주장한다. 곧 비행자라는 지위를 처음에 인정하려 하지 않지만 계속적인 사회적 반응은 그로 하여금 스스로 비행자라는 자아개념 *self-concept*을 갖게 만든다.

비행자라는 자아개념을 받아들이게 되면 그는 이차적 비행들을 쉽게 저지르게 된다고 Lemert는 주장한다. 이에 비해 Becker는 사회적 반응과 이차적 일탈의 문제를 종합적으로 다루고 있다. 그는 분석적으로 세 가지의 사회 반응 국면, 즉 규범의 생성, 적용 그리고 낙인 부여를 지적하고 있다. Becker의 이론구성에 있어 중요한 것은 세번째 국면으로 누가 비행자인가의 문제는 궁극적으로 규범의 위반보다는 낙인과정의 결과에 달려있다고 보고 있다.

5) 비판범죄론²⁹⁾

비판범죄론은 낙인이론이 제기했던 문제에 대한 또다른 관점에서의 접근방법을 적용한다. 이 이론의 연구의 대상은 일탈(범죄)자 혹은 일탈(범죄)행동이 아니라 사회통제 기제 *social control mechanism*에 있으며 특히 공식통제에 초점을 맞추고 있다.³⁰⁾ 따라서 국가사법기구, 혹은 광의의 개념으로 국가나 사회체제에서 일탈(범죄)을 어떻게 규정하고 있으며 어떻게 통제하고 있는가에 관심을 갖고 있다. 곧 일탈(범죄)을 행동 보다는 그것을 공식적으로 규정하고 있는 법에 대한 관심이 더 크게 되며, 일탈(범죄)의 원인규명보다는 일탈(범죄)의 통제에, 궁극적으로는 사회체제와 일탈(범죄)의 생산, 분배, 통제와의 역동적 관계가 주된 연구의 대상이 된다.

27) 첫째의 입장은 본래 낙인이론의 주된 관심사이고 두번째의 입장은 비판범죄론으로의 이행과정에서 과도기적 성격을 갖는 것이다. 김준호, "범죄사회학 이론의 흐름", 형사정책 제 1호(1986), 110-112.

28) 심정택, "낙인이론에 관한 연구", 동아대 사회과학논집 제 5집(1987), p.111.

29) 비판범죄론을 지칭하는 용어는 다양하다. 접근방식에 따라 '비판범죄론' 새로운 범죄학'유물론적 범죄학'급진범죄학'비판적' '마르크스주의적 범죄통제이론' '마르크스주의적 일탈이론' '인간주의적 범죄학' '갈등론적 접근'과 같은 명칭들이 사용되고 있다. 이와같은 접근방법의 내용과 비판은 한남제, 김철수, (비판범죄론에 관한 비판적 고찰", 경북대 논문집 48(1989), pp. 21-35에 잘 나타나 있다.

30) 김준호, 전개논문, pp. 113-118.

이와같이 비관범죄론은 일탈과 사회통제간의 역동적 관계를 다룸으로써 사회적으로 이루어지고 있는 일탈행동을 분석하고 있다. 환언하면 비슷한 종류의 제행동 중 왜 어느 것은 범죄로 규정되고 어느 것은 범죄로 규정되지 않는가, 곧 한 사회에서 특정행위가 어떠한 과정을 통하여 무엇때문에 범죄로 규정되는가, 그리고 법이 집행되는 과정에서 과연 그 법은 정의롭게 공익을 위해 집행되고 있는가의 여부가 이러한 관점의 주요 내용을 이루고 있다. 따라서 이들은 범죄행위는 주어진 것이 아니라 만들어진 것으로 간주하며, 만들어지는 과정에서의 국가, 자본가들의 역할에 초점을 맞추어 일탈을 이해하려는 입장을 취한다. 이러한 입장은 초기에 George B. Vold, Austin T. Turk 등의 다원론적 갈등이론에서부터 시작되어 Ian Taylor, Paul Walton 그리고 Jack Young과 Richard Quinney, William Chambliss, Schwendinger부부, Tony Platt, Steven Spitzer 등에 의해 발전되어 왔다³¹⁾.

2. 비행이론과 비행요인

지금까지 청소년 비행을 설명하는 사회학적 제 이론들을 살펴보았다. 시카고 학파의 설명에서도 나타나고 있듯이 도시화, 산업화가 진전됨에 따라서 청소년 비행의 문제는 심각한

문제로 대두되어 왔다. 그 후 각 이론적 관점들은 이와같은 청소년 비행을 설명하는데 각각 특정의 요인을 설정하여 비행행동을 연구하여 왔다. 여기서는 앞에서 제시한 각각의 이론들로부터 비행행동을 설명하는 주요 요인들을 추출하여 뒤에서 살펴볼 조사분석의 기초를 마련하고자 한다.

(1) 긴장이론 : 사회계층에 따른 비행행동에 관심을 갖고 있다. 청소년 비행은 주로 하층계급의 문화와 관련되어 있다고 가정한다.

(2) 접촉차이이론 : 동년배 집단과 같은 일차 집단의 역할을 새로운 관점에서 분석하여 일차 집단이 비행기법, 비행적 가치 등을 습득하는데 중요한 역할을 한다고 본다.

(3) 사회통제이론 : 사회통제 이론은 가족, 학교, 및 기타의 사회집단과 견고한 유대 *bond* 관계를 갖고 있는 개인들은 비행행동을 저지할 가능성이 적다고 본다. 이러한 유대관계를 신념, 애착, 전념, 관여의 차원으로 나누어 분석하고 있으며, 매개변인으로 미래지향성을 지적하고 있다. 또한 제지이론은 사회적 통제, 즉 외적 통제를 강조한다. 통제의 인식은 확실성, 가혹성, 신속성으로 나누어 볼 수 있다.

(4) 낙인이론 : 비행화 과정을 다루는 대표적인 이론으로 비행자에 대한 계속적인 사회적 반응은 그로 하여금 스스로 비행자라는 자아개념을

31) Ian Taylor, Paul Walton & Jack Young, *The New Criminology: For A Social Theory of Deviance* (N.Y.: Harper & Row, 1973), *Critical Criminology*, eds. (London: Routledge & K. Paul, 1975); Richard Quinney, *The Social Reality of crime* (Boston: Little, Brown, 1970), *Critique of Legal Order: Crime Control in Capitalist Society* (Boston: Little, Brown, 1974), *Class, State, and Crime: On the Theory and Practice of Criminal Justice* (N.Y.: David McKay, 1977); William Chambliss, "Toward a Political Economy of Crime", *Theory and Society* 2-2 (1975), pp.149-170; William Chambliss & Milton Mankoff, eds., *Whose Law? What Order?* (N.Y.: Wiley, 1976); Herman Schwendinger & Julia Schwendinger, "Social Class and the Definition of Crime", *Crime and Social Justice* 7 (1977); Tony Platt, "Prospects for a Radical Criminology in the USA", in Taylor et al., *Critical Criminology*, pp.95-112; Steven Spitzer, "Toward a Marxist Theory of Deviance", *Social Problems* 22-5 (1975), pp.638-651.

갖게 만든다. 이와같은 자아개념 형성은 이차적 비행을 저지르게 할 수 있다.

(5) 비판범죄론 : 주된 연구대상은 비행자 혹은 비행행동이 아니라 사회통제 기제에 있다. 보다 광의의 개념으로 국가 혹은 사회체제가 비행행동을 어떻게 규정하고 어떻게 통제하는가에 관심을 갖는다.

이와 같이 비행이론과 그에 따른 비행요인의 정리로부터 나타난 이론들의 주요한 비행설명 요인은 ①사회계층 ②친구집단 ③비행적 가치 ④가족 ④학교 ⑥사회집단 ⑦미래지향성 ⑧통제의 인식 ⑨자아개념 ⑩사회제도 기제 등임을 알 수 있다. 여기서는 이러한 요인들에 초점을 두고 비행설명 요인을 구체적으로 ①사회계층 ②친구집단 ③비행적 가치 ④자녀에 대한 부모의 관심 ⑤부모에 대한 애착 ⑥학교에서의 성공적 적응 ⑦학교에 대한 애착 ⑧사회집단에서의 참여도 ⑨장래에 대한 불안 ⑩공식적 비공식적 통제인지 ⑪자아개념 ⑫제 사회기관에 대한 태

도 (사회적 가치관)를 지적코자 한다.

III. 선행 연구의 검토

청소년 비행은 사회학 뿐만 아니라 법학, 교육학, 그리고 사회복지와 사회사업을 다루는 학문, 혹은 기타 대부분의 사회과학에서 관심을 갖고 다루어온 주제이다.

우리나라에서 소년비행에 관한 체계화된 본격적인 연구 논문은 1967년 김기두의 『한국소년범죄 연구』로 볼 수 있다. 김기두는 한국 소년범죄의 실태를 분석하면서 여성범죄의 비율이 낮고(24:1) 17-19세가 가장 많으며 지역적으로는 서울을 제외하면 대도시보다 소도시 범죄율이 높다고 지적하고 있다. 또한 소년범죄자는 무직자가 많고 학생신분의 범죄자는 전체의 11.9%였으며 60% 정도가 국졸 이하의 학력을 갖고 있는 것으로 나타났다. 그리고 가족 형태와 범죄유형의 관계를 살펴보았을 때 재산

<표 1>

소년비행 및 관련부문 연구 동향

연도	일반 논문	석사학위논문	박사학위논문	단행본	계
1946-1950	5	—	—	1	6
1951-1955	22	3	—	6	31
1956-1960	136	11	—	7	154
1961-1965	172	5	—	16	193
1966-1970	419	18	1	14	452
1971-1975	424	38	1	13	476
1976-1980	325	69	—	16	410
1981-1985	379	145	7	50	581
1986-1989	499	201	8	69	777
계	2,381	490	17	192	3,080

자료 : 1. 유네스코 한국위원회, 청소년관계 문헌 목록집 : 1945-84, 1985,

2. 국회도서관, 성기기행물 기사색인

3. 국회도서관, 한국 박사 및 석사학위논문 총목록

4. 대한출판문화협회, 한국출판연감

범은 결손가정 출신, 강력범은 일반가정 출신의 청소년들이 저지르는 비율이 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 한국 소년범죄의 원인으로 그는 가정적 요인, 교육적 요인, 지역사회적 요인, 정신심리적 요인을 들고 범죄소년군과 비범죄소년군간의 차이를 교차분석을 통해 검증하고 있다. 마지막으로 그는 Glueck의 조기범죄 예측표를 수정하여 한국소년 범죄자를 예측해 내려고 시도하고 있다. 이와 같은 예측에 사용된 요인은 아버지의 훈육, 어머니의 감독, 아버지의 애정, 소년의 아버지께 대한 애정, 가정의 결합성 등이었다.

그후 청소년 비행과 관련된 연구논문들은 <표 1>에서 볼 수 있듯이 1960년 이후 절정을 이루어 60년대 약 650여편, 70년대 890여편, 그리고 80년대에는 1,300여편에 이르고 있다. 다음은 1960년 이후 사회학자들에 의해 이루어진 연구들중 주요한 몇 편을 골라 비행연구의 경향을 살펴보기로 한다.

1960년대 후반기에 청소년 비행에 관심을 가졌던 학자로 이장현은 공식통계를 사용하여 한국사회의 범죄특성을 살피고 있다. 1960년대 한국사회의 범죄특성으로는 범죄가 도시지역에 집중되고 있으며, 남성에 비해 여성들의 범죄율이 상대적으로 낮고, 20세에서 30세에 이르는 연령층의 범죄율이 높아지고 있음이 지적되고 있다. 그리고 급속한 산업화에 따르는 결과로 재산범죄가 다른 범죄에 비해 높은 발생을

을 보여주고 있었다³²⁾. 그후 그는 일탈행위에 대한 사회학적 이론들을 소개하면서, 특히 문화전달론과 아노미론을 중심으로 분석하고 있다³³⁾. 또한 현대사회에 있어서 소년비행의 특성을 지적하고 있다³⁴⁾. 그는 비행통제 노력이 제도적으로 이루어지고 있는 사회일수록 비행은 비공리주의적 경향, 집단비행의 증가 경향을 띠게 되며 그리고 성범죄가 증가하는 경향이 있다고 보고 있다. 또한 그는 1961년에서 1965년까지 한국소년비행의 특징으로 여성에 비해 남성비행의 증가, 10대 후반 연령층의 비행을 증가 그리고 도시지역 특히 우범지대 내지 빈민가에 비행행위가 집중되고 있음을 지적하고 있다.

한남제는 비행(범죄)행위의 사회적 원인을 가족해체와 관련시켜 분석하고 있다³⁵⁾. 그는 가족해체를 Sutherland와 W. J. Goode의 입장에서 개념짓고 결손가정, 특히 가족구성원중 범죄자가 있을 경우의 비행 내지 범죄소년의 발생문제를 분석하였다. 그 결과 가족해체는 비행(범죄)행위와 정적 상관관계를 갖고 있는 것으로 제시되고 있다. 그러나 이론적 고찰에 한정되어 있는 한계점때문에 그와같은 입장에 대한 경험적 고찰은 이루어지지 않고 있다. 이듬해 한남제는 공식통계자료를 이용하여 60년대 한국사회의 청소년 비행 현황을 분석하고 각 비행이론들의 타당성을 살피고 있다³⁶⁾. 그 결과 60년대 전반기 우리나라 소년비행의 유형은

32) 이장현, (통계상으로 본 한국의 범죄구조: 1966년도 범죄매서를 중심으로", 한국문화연구원 논총 제 10권(1967), pp. 139-155. 그는 여기서 공식통계자료가 지니는 문제점들도 지적하고 있다.

33) 이장현, (일탈행위와 사회학적 이론: 문화전달이론과 아노미론을 중심으로), 한국사회학 3집(1967).

34) 이장현, (현대사회에 있어서 소년비행화), 한국문화연구원 논총 제 11집(1968), pp.137-161.

35) 한남제, (범죄행위의 사회적 원인: 가족해체와의 관계를 중심으로", 한사대 논문집 제 1집(1968), pp.61-79.

36) 한남제, (소년비행의 현황과 사회적 원인), 한사대 논문집 2권(1969), pp.99-117.

절도행위가 91.3%로 가장 많았으며 그 다음은 상해, 폭행, 공갈, 강도의 순으로 나타났다. 연령구성은 16세(16.7%) 17세(15.9%) 18세(15.7%)순이었으며 남성과 여성의 비행 비율은 6.2대 1이었다. 그리고 대체로 거주지에서 비행을 저지르는 경우보다 서울 부산 양대도시로 이동하여 비행을 저지르는 경향이 높았으며 이들의 비행장소는 주택가, 우범지대, 유흥가, 상가 등 전이지대 *zone intransition*였고, 직업별로는 남자의 경우 무직, 직공, 상업 등, 여자는 식모, 무직, 접객 등이 많았다. 또한 학력은 남자의 약 72%, 여자의 약 87%가 불취학이거나 국민학교 수학 정도로 이와 같은 모든 요인들을 종합하면 대부분의 비행소년은 하류계층 출신임을 알 수 있다고 지적하고 있다. 그리고 공식통계자료를 사용한 비행원인을 본다면 약36%가 가정생활의 결함, 28%가 빈곤, 24%가 교우불량 때문에 비행을 하는 것으로 나타났다. 비행의 원인을 밝히는 기존 사회학적 이론의 타당성에 대해서 그는 어느 이론도 절대적인 타당성을 갖고 있지 않으나 각기 비행을 조성하는 사회적 조건의 일면을 설명하고 있는 것으로 보면서 이에 대해 결정을 내리는 것은 시기상조로 보고 있다.

60년대 말과 70년대 초에 한완상은 비행이론으로 가장 많은 관심을 끌었던 아노미론이 한국사회의 소년비행연구에도 적용가능한지 그 타당성을 검증하고 있다³⁷⁾. 그는 우리사회 청소년비행의 근본원인을 아노미론에 입각하여

분석한다. 한국사회의 아노미현상을 측정하기 위해 그는 청소년의 원망수준과 기회제약의 인식 *perception of limited opportunity*를 사용하였다. 즉 청소년비행을 이해하는데 주도적인 이론이 되어온 아노미론을 원망변수와 기회인지 변수를 통해 비판적으로 검증하면서 한국사회에서 아노미이론의 적용가능성을 밝히고 있다. 그결과 우리사회는 60년대 이후의 경제성장과 교육수준 향상 등으로 원망수준은 높으나 동일한 정도로 기회제약의 인지도 높아 청소년비행이 발생한다고 보고있다. 그러나 아노미론의 기본전제인 공동가치설이 부정됨으로서 적용이 부적합하다는 잠정적 결론을 내리고 있다. 반면에 급속한 산업화나 근대화 및 민주화가 계속 진행된다면 아노미론의 타당성이 점차 강해지리라 보고 있다.

70년대 중반 전병재는 범죄사회학의 새로운 연구방향을 제시하면서 형사처벌을 집중논의하고 있다.³⁸⁾ 그는 특히 사회심리학적 입장에서 수감자의 자아개념을 상징적 상호작용력과 낙인이론의 입장에서 고찰하고 있다. 또한 우리나라 일탈행위의 원인을 준거집단이론에 입각하여 윤리의식의 부재와 이로 인한 상대적 빈곤의식으로 지적하고 있다. 여기서 그는 일탈행위의 방지를 위해서는 적극적 복지 정책에 의한 게마인샤프트적 유대관계의 형성과 도덕율의 재정립이 시급하다고 제시한다. 더욱이 공식통계를 사용하여 70년대의 우리사회의 소년비행을 회고하면서 그는 학생비행이 크게 증

37) 한완상, (농촌청소년의 소외: 일탈경향과 두가지 형태의 한계의 인지", 한국사회학 5집(1969-1970); (한국소년비행과 원망수준에 관한 연구: 한국에서의 아노미론의 타당성), 한국사회학 6집(1970-1971).

38) 전병재, (범죄사회학에 있어서의 새로운 연구방향: 범죄유발요인으로서의 형벌에 관한 연구를 중심으로), 인문과학 32집(1974), pp.227-297; (사회복지와 사회적 일탈), 한국사회학 12집(1978), pp.67-76; (70년대의 사회문제와 일탈), 70년대 한국사회: 변동과 전망(평민사, 1980)

가하고 있는 현상을 특징으로 지적하고 우리나라의 가족제도와 교육제도에 근본적인 비판이 가해져야 한다고 역설하고 있다.

60년대 말 비행이론을 소개한 이장현은 70년대 말에 아노미론과 차별적 기회구조론에 입각하여 자기보고식 자료를 이용하여 소년비행을 연구하고 있다.³⁹⁾ 여기서 그는 소년원 수감자(296명)와 중, 고등학교 학생(227명)을 대상으로 하여 가족, 친구관계, 학교에서의 부적응, 사회계층, 거주지역, 취업경험 및 가출경험을 분석하고 있는데 특히 가족의 경우는 가족구조의 결함보다도 가족 기능상의 결함을 강조하고 있다.

80년대에는 <표 1>에서 알 수 있듯이 양적으로나 질적으로 소년비행 연구가 크게 활성화되고 있다. 사회문제와 사회복지에 지속적인 관심을 보여온 김영모는 사회문제를 구조적 문제와 해체적 문제 그리고 탈선적 문제로 구분하고 소년비행을 탈선적 문제로 보고 있다.⁴⁰⁾ 이에 따라 그는 소년비행의 원인을 퍼스널리티와 사회구조, 사회계층, 거주지역 및 사회변동적 요인으로 나누어 살펴보고 있다. 사회구조적 요인으로는 결손가정과 불량교우, 학교에서의 부적응, 그리고 매스컴을 지적하고 있으며, 또한 이러한 원인별 치유를 위한 정책을 제시하기도 하였다. 그는 또한 원석조, 최현숙과 더불어 청소년들의 욕구수준과 생활실태 및 비행현황을 자기보고식 설문지를 사용하여 조사하고 있다.⁴¹⁾ 즉 전국의 초, 중, 고교생(8,288명)

과 서울 부산 인천 이리 등 공단지역의 근로청소년을 대상으로 청소년의 비행을 학교생활, 가족생활 및 사회생활에서의 비행으로 3분하고 비행피해 경험과 누진비행율을 조사하였다. 가정생활에서의 비행으로는 부모에 대한 반항과 가출, 학교생활 비행으로는 교사에 대한 반항과 쫓겨, 무단결석, 징계경험 및 사회생활 비행으로는 성인모방 비행, 폭력비행, 성비행, 재산비행 등을 살펴보고 있다. 그 결과 농어촌 청소년들에게서는 가출현상이 많고, 호남지역과 중소도시 지역 그리고 상급학년일수록 교사에 대한 반항이 많은 사실을 발견하였다. 또한 중학교에서는 여학생이 그리고 고등학교에서는 남학생이 교사에 대한 반항이 많은 것으로 조사되었다.

심영희는 광주 시내의 근로청소년(312명)과 고교생(245명)을 대상으로 청소년의 숨은 비행에 관한 경험적인 연구를 통해 숨은 비행의 양, 유형, 원인 및 통제의 선택성을 분석하고 있다.⁴²⁾ 그 결과 숨은 비행의 양은 조사 대상자의 27.5%로 조사되었다. 고교생(23.3%)에 비해 근로청소년(30.8%)의 숨은 비행율이 높은 것으로 나타났다. 숨은 비행의 유형은 음주, 출입금지장소 출입, 깃연, 주먹싸움, 부모에 대한 반항, 노름 등 사소한 비행이 주종을 이루고 있었으며 경찰검거 경험은 학생(8.6%)에 비해 근로 청소년(25%)이 많은 것으로 나타났다. 그리고 비행과 사회계층은 관계가 없는 것으로 나타나 아노미이론과 모순된 결과를 보여

39) 이장현, 〈한국사회에 있어서의 청소년 일탈행위에 관한 사회학적 분석〉, 한국문화연구원 농촌 제 31집(1978), pp. 199-231.

40) 김영모, 현대사회문제론, 한국복지정책연구소(1981)

41) 김영모, 원석조, 최현숙, 한국청소년연구, 한국복지정책연구소(1985).

42) 심영희, “한국의 숨은 비행의 사회학적 연구,” 한국사회학 15집(1981)

주고 있었으며, 오히려 사회계층이나 결손가정 보다는 '가장의 분위기'나 썩을 참여도, 그리고 기회계약인지와 능력계약인지가 비행의 보다 중요한 원인으로 지적되고 있다.

윤덕중은 『범죄사회학』에서 소년비행의 특징을 다음과 같이 지적하고 있다.⁴³⁾ 성별과 관련해서 보았을 때 남성이 여성에 비해 비행율이 높으며 그것은 사회화에 따른 성역할의 차이때문인 것으로 지적되고 있다. 또한 비행소년들의 심리적 특징으로 자아개념과 인격의 성숙도를 지적하고 있다. 자아개념의 차이는 내적 통제기능의 차이를 의미하며 긍정적 자아개념을 갖고 있는 사람은 비행의 유혹을 물리칠 수 있다고 보고, 청소년의 성숙수준이 낮을수록 그는 비행행동에 빠져들 가능성이 높다고 지적하고 있다. 또한 소년비행의 사회적 원인으로 가족(부모와 자녀간의 상호작용의 빈도, 가족의 통합도, 부모가 자녀에 가하는 처벌과 규율의 방법 등), 학교(학교교육체제의 결함, 진학위주의 교육과 같은 과잉 교육열)등을 강조하고 있다.

김준호는 한국형사정책연구원의 후원으로 전국 6개 대도시의 고교생(2,365명)과 서울 거주의 재수생(500명)을 대상으로 질문법과 개별 면접법을 사용하여 공부압력과 비행행동과의 관계를 분석하고 있다.⁴⁴⁾ 독립변인은 사회계층변인, 공부압력 변인, 하위 문화 변인, 사회통제 변인, 그리고 기타 배경적인 변인으로 구성되어 있다. 조사 결과 사회계층과 비행간에는 일관된 관계가 나타나고 있지 않으나 부모들간의 관계가 나쁠수록, 그리고 부모의 양육태도가 권위적일 때 자녀들의 비행이 많은 것으로

나타났다. 또한 전체적으로 공부압력 변인 역시 청소년들의 비행에 많은 영향을 주고 있으며 특히 재학생보다 재수생의 경우 그런 현상이 더 강하게 나타나고 있음을 발견하였다. 한편 사회통제 변인과 비행과의 관계도 높게 나타나 부모에 대한 애착이 적을수록, 공부에 대한 수용이 적을수록, 공부에 관련된 활동을 적게 할수록, 그리고 사회규범과 가치를 내면화하지 않을수록 청소년은 비행을 많이 저지르고 있다는 사실을 발견하였다.

마지막으로 하위문화 변인 역시 청소년의 비행과 강한 관계를 보여 일반적으로 사고를 많이 저지르고, 강인하고 대담할수록 그리고 남을 속이고 악삭빠른 행동을 선호할수록, 실력 보다는 운을 더 믿을수록, 공부보다는 재미있게 노는 일을 추구할수록 또한 남의 간섭을 받지않고 자기 마음대로 행동하고 싶어할수록 청소년의 비행이 많은 것으로 나타났다. 특히 비행친구와의 접촉은 비행과 매우 강한 관계를 보여 대부분의 청소년 비행이 집단적으로 이루어지고 있다는 사실과 의미있는 관련을 보여주었다.

이와같은 연구 이외에도 80년대에 이론적으로나 경험적으로 소년비행의 문제를 다루고 있는 연구들은 많다. 특히 이론적으로는 비판범죄론의 소개와 함께 통제기관 및 사회의 반응 쪽으로 관심이 전환되고 있다. 그러나 이러한 관심은 아직까지 경험적 연구에 의해 크게 지지되고 있지 못한 상태에 있다.

요약하면 해방후 우리사회에서 청소년 비행을 다루고 있는 연구들은 많으며, 특히 1960년

43) 윤덕중, 범죄사회학(박영사, 1982)

44) 한국형사정책연구원, 청소년비행의 원인에 관한 연구—공부압력을 중심으로—(1990)

대 이후 그러한 연구들은 질적, 양적으로 큰 발전을 보이고 있다. 그리고 특히 근래에는 이전의 현상기술적 성격에서 벗어나 학문적 차원에서 체계적인 분석방법이 이루어지고 있으며 또한 특정이론을 중심으로 이론의 검증과 한국 사회에서의 사용가능성을 살피고 있다. 한편 분석방법에 있어서도 공식통계자료의 한계를 지적하고 자기보고식 자료를 통한 자료의 수집으로 청소년들의 숨은 비행 연구는 물론 분석 차원을 심화시키고 있다. 그리고 비행행동의 원인 탐구 노력은 계속되어 개인적 요인과 관련된 분석보다는 사회구조적 접근 노력이 이루어져 왔다.⁴⁵⁾ 그리고 80년대에 들어와서는 비행을 원인론적 차원만이 아닌 통계론적 차원에서 분석할 필요성도 새롭게 제기되고 있음을 알 수 있다. 그러나 대상의 포괄성이 없어 일반화가 어려울 뿐만 아니라, 특정이론의 검증에 관심을 가짐으로서 한국사회 청소년 비행의 특수성을 간과할 수도 있다는 비판도 있다. 특히 소년비행과 같은 사회문제는 도시화, 산업화와 더불어 보편성을 갖고 있기도 하지만, 지나치게 보편성만 강조하게 되면 한국사회가 가지고 있는 그 자체의 독특한 측면이 무시될 수도 있다고 본다.

IV. 연구방법 및 조사 대상자의 일반적 특성

1. 조사대상 및 자료수집방법

본 연구는 도시지역, 구체적으로는 부산지역

에 거주하고 있는 청소년들을 대상으로 그들의 비행에 영향을 미치는 요인들에 대한 조사연구이다. 부산지역은 인구가동이 매우 빈번할 뿐 아니라 60년대 이후 산업화의 진전으로 산업도시의 성격도 강하게 띠고 있는 지역이다. 이러한 제반 도시적 특성들은 청소년의 비행과 어떤 형태로든 관련성을 가질 수 있다고 볼 수 있겠다. 또한 『사법연감』(법원행정처, 1989)에 의하면 1988년 전국에서 21,840건이 소년보호 사건으로 접수되었으며 그중 부산지법 관할지역의 전수는 16%(3,484건)을 차지하고 있었다. 이러한 현상은 서울 46.6%에 이어 전국에서 두번째로 소년사건이 많음을 의미하고 있다.

이러한 도시지역을 대상지역으로 하여 연구의 구체적 대상은 앞서서도 지적했듯이 도시지역 청소년의 대다수를 구성하고 있는 학생집단과 근로청소년 집단을 선정하였다. 그리고 비교집단으로 1차적 비행을 저지른 것으로 낙인 지워진 소년원과 소년감별소의 청소년들도 포함시켰다. 학생의 경우는 성별, 지역별, 근로청소년의 경우는 가능한 한 성별, 산업별 특성을 고려하여 표본을 추출하였고, 그리고 소년원과 소년감별소의 경우는 수용되어 있는 모든 청소년을 대상으로 한 전수조사가 이루어졌다. 이러한 원칙을 통해 학생의 경우는 부산지역을 동래권, 중·서구권, 북구권, 그리고 해운대 및 남구권 4개 지역으로 나누고 각 지역에서 인문계 남녀 고등학교 각각 1개교씩 모두 8개 남녀 고등학교를 임의로 선정한 후 각 학교의 2학년 학급을 대상으로 하여 무작위로 1개 학급을 선정하는 방식을 택하였다. 그리고 선정

45) 김신일에 따르면 사회구조적 접근은 1960년대 말부터 이루어졌다고 주장한다. 김신일, “청소년문제의 연구 동향”, 현대사회연구소, 청소년 문제의 실태와 개선방안 연구(1983), pp.3-12.

된 학급에서는 전수조사가 이루어졌다. 곧 다 단계 집락표집 방법 *multiple cluster sampling*이 사용되었다. 근로청소년의 경우는 부산지역의 산업을 대표한다고 볼 수 있는 신발업체, 섬유업체, 기계업체 그리고 기타 서비스 업종을 대상으로 각 업종에서 임의대로 각각 2개 회사를 선정하여 총 8개의 기업을 대상으로 하였다. 이렇게 하여 선정된 각 업체에서는 출근부를 사용하여 매3인씩 건너뛰는 계통적 표본추출법 *systematic sampling*을 사용하였다.

표본의 수는 각 집단의 전체 인구의 수를 고려하지 않은 비비례적 방법을 사용하여 학생의 경우는 선정된 학급에서 각각 55명씩 총 330명, 근로청소년의 경우 역시 같은 방법을 통하여 총 440명, 그리고 소년원생과 소년감별원생 158명으로 총 표본의 수는 1,038명이 되었다. 이와같이 표본을 선정한 후에 자료의 수집방법은 훈련된 조사원들을 통한 질문지법을 사용하였다.

조사는 먼저 본 조사를 실시하기 전에 예비조사 *pre-test*를 실시하였다. 예비조사는 임의로 선정된 100명(학생 50명, 근로청소년 50명)을 대상으로 본조사에서 사용될 13가지 척도의 선택과 구성 및 배열상태 그리고 사회인구적 변인과 기타 비행과 관련될 수 있는 제 변인 등 설문지의 제반 형태를 살펴보았다.

본 조사는 예비조사를 통해 수정, 확정된 설문지를 사용하여 1990년 6월 25일에서 30일까지 일주일간에 걸쳐서 훈련된 조사원들(18명)이 표본으로 선정된 학교나 기업체 혹은 소년원을 방문해서 각 대상자들에게 질문지를 배부하고, 응답자들에게 기입하게 한 후에 그 자리에서 회수하는 방식으로 이루어졌다.

그 결과 배부된 총 1,038부중 1,025부가 회

수되어 98.8%의 회수율을 나타냈다. 그러나 응답누락이 많은 등 부실한 설문지를 제외한 뒤에 최종적인 분석의 대상으로 사용한 것은 1,007부가 되었다.

2. 조사대상자의 일반적 특성

본 연구는 도시 청소년을 대상으로 하였기 때문에 조사대상은 학생과 근로청소년 및 청소년중 이미 비행을 저질렀다고 볼 수 있는 소년원생 혹은 소년감별원생으로 구분하였으며, 학생과 근로청소년은 다시 성별에 따라 구분하였다. 그 결과 조사대상자는 학생 41.1%(413명) 근로청소년 43.3%(436명) 그리고 비행소년 15.7%(158명)이며 성별로 비교했을 때는 남성 53.1%(535명) 여성 46.9%(472명)였다. 그러나 비행소년의 경우는 남성들만으로 이루어져 있기 때문에 이들을 제외하면 남성은 36.9%(377명)가 된다.

조사대상자의 연령은 14세부터 22세까지 분포되어 있으며 16세부터 19세까지가 88.3%로 대부분을 차지하고 있고 평균연령은 17.628세로 나타났다. 학생의 경우 학교를 대상으로 표본을 추출하였고 근로청소년 역시 대부분이 산업체 부설 고등학교에 다니고 있기 때문에 전체적으로 고등학교 재학이 81.8%(809명)이며 그밖에 소수는 중학교 중퇴(8.8%) 고등학교 중퇴(3.2%), 중학교 졸업(2.6%) 등으로 구성되어 있다. 비행집단으로 분류된 소년원생과 소년감별원생의 경우는 중학교 중퇴 55.3% 고등학교 중퇴 17.8% 그리고 국민학교 중퇴가 4.6%로 학교를 정상적으로 졸업하지 못한 중퇴자가 총 77.7%를 차지하고 있다.

종교별로는 전체적으로 종교를 갖고 있지 않은 청소년이 43.3%(419명)였고 나머지 56.7%

는 종교를 갖고 있었다. 종교별로 보았을 때 개신교가 28.8%로 가장 많았으며 다음으로는 불교 20.3% 천주교 5.9% 기타 1.8%의 순이다.

그리고 조사대상 청소년의 반 이상(55.9%)은 대도시에서 국민학교 시절까지 보낸 것으로 나타났다. 농촌지역과 중소도시에서 성장한 경우는 각각 27.9%, 12.7%였다. 13세 이전의 주성장지역을 집단별로 살펴보았을 때 학생들은 대부분(86.2%) 대도시에서 성장한 반면 근로 청소년의 경우는 농촌지역 출신자가 51.6%로 가장 많았다. 비행집단의 경우는 대도시에서 성장한 청소년이 37.3%, 중소도시에서 성장한 청소년이 34.8%를 차지하고 있다. 이러한 경향은 현재 가족 거주지의 경우에도 비슷하게 나타났다. 학생의 대부분은(91.3%) 가족들이 대도시에서 거주하고 있으나 근로청소년의 경우는 대도시 45.4% 대도시 이외의 지역 54.6%로 반수 이상이 중소도시나 농어촌에 현재 가족들이 살고 있음으로 해서 가족과 분리된 생활을 하는 것으로 볼 수 있다. 이와같은 경향은 비행집단의 경우도 동일하게 나타나 비행청소년의 56.3%가 가족과 분리된 생활을 하고 있었다. 또한 학생의 경우는 현재 거주지에서의 거주년수가 6~10년인 경우가 가장 많고(26.4%) 다음은 16년이상(22.5%) 3~5년(18.2%) 11~15년(14.8%)의 순이었으며 근로 청소년의 경우는 3~5년(25.5%) 16년이상(25.0%) 1~2년(23.3%) 6~10(11.5%)의 순이었다. 그러나 비행청소년들은 3~5년이 가장 많고(23.4%) 다음은 1~2년(19.0%) 6~10년(15.8%) 16년이상(14.6%) 11~15년(12.7%)이었으며 1년 미만도 12.0%를 차지하고 있다. 이와 유사한 조사로 조사대상자들의 이사횟수

를 알아보았다. 그결과 학생들은 지금까지 3번(18.4%) 5번(16.5%) 2번(14.3%)이 많았으며 근로청소년의 경우는 이사한 적이 없는 경우(21.8%)와 3번(15.1%) 1번(14.4%)이 많았다. 비행집단의 경우는 이사횟수가 5번(19.0%) 6~10번(15.8%) 3,4번(모두 14.6%)의 순으로 많았다. 그리고 학생들의 95.9%는 자기 집에 살고 있었으며 근로청소년의 경우는 자택(42.7%)과 기숙사(37.4%) 등에 거주하고 있었다.

다음으로는 응답자의 가족형태를 살펴보았다. 전체적으로 조사대상자의 70.4%는 정상가족 출신이었으며 나머지 29.6%는 어떤 형태로든 결손가정을 형성하고 있었다. 집단별로 살펴보았을 때 학생집단의 91.3%와 근로청소년집단의 62.4%는 정상가족을 이루고 있는 반면 비행집단은 38.0%만이 정상가족 출신이었다. 곧 비행집단의 과반수가 넘는 62%는 결손가정이었으며 여기에는 편모 혹은 편부의 형태가 모두 41.1%를 차지하고 있었다.

또한 조사대상자들은 전체적으로 자신들의 집안형편을 중상이나(54.6%) 중하(35.3%) 정도로 지적하였다. 이러한 경향은 학생들의 93.0%, 근로청소년의 88.5%, 그리고 비행집단의 72.1%가 그와같은 주관적인 평가를 내리고 있었다.

다음은 조사대상자의 부모와 관련된 특성을 살펴보았는데, 응답자의 부의 교육정도는 전체적으로 고등학교 졸업이 가장 많았으며(36.3%) 다음은 국졸(24.5%) 중졸(22.6%) 대졸(13.4%)순이었다. 반면에 모의 교육정도는 국졸이 가장 많고(32.7%) 다음은 중졸(28.8%) 고졸(26.0%) 무학(8.6%)의 순이었다. 그리고 전체적으로 볼 때 모에 비해 부의 교육정도는

높게 나타나고 있다.

교육과 더불어 응답자의 부모의 직업을 살펴본 결과 부의 직업의 경우 학생집단은 사무직(23.6%)과 판매서비스직(24.2%)이 다소 많았으며 근로청소년 집단은 농·어업이 가장 많았고(44.6%) 다음은 생산직(20.6%)이었다. 이는 근로청소년들중 상당수는 농·어촌 출신임을 추정할 수 있는 앞의 결과와도 맥락을 같이하고 있다. 비행집단의 경우는 생산직이 가장 많았고(42.9%) 그 다음은 판매서비스직(22.5%)이었다. 모의 직업은 전체적으로 절반 이상이 무직으로 가장 많은 비율을 보이고 있다(53.2%). 이러한 현상은 학생집단의 경우 전형적으로 나타나고 있었으며(72.6%) 근로청소년과 비행집단의 경우는 각각 35.0% 43.9%로 어머니의 절반이상은 직업을 갖고 있었다. 그러나 편의상 농·어업에 종사하는 비율을 제외한다면 근로청소년의 경우 모의 직업종사비율은 28.0%를 보이는데 비해 비행집단은 51.4%였다.

또한 응답자의 부는 어떠한 종교도 갖고있지 않은 경우가 44.7%인데 비해 모의 경우는 26.3%로, 어머니들이 종교를 많이 갖고있는 것으로 나타났다. 이를 집단별로 살펴보았을 때 학생들의 경우 부의 55.9%, 모의 80.4%가

어떠한 형태이든 종교를 갖고 있었으며 근로청소년 집단의 경우는 부의 55.5%, 모의 74.1%가 종교를 갖고 있었다. 그리고 비행집단의 경우는 부의 53.1%, 모의 55%가 종교를 가진 것으로 나타났다.

V. 분석결과 및 논의

1. 집단별 비행행동과 사회환경

본장의 목적은 다음 장에서 탐구하게 될 비행행동의 체계적 분석을 위한 예비적 고찰이다. 따라서 조사대상 청소년들은 학생집단, 근로청소년 집단 및 비행집단으로 나뉘어 분석되고 있다. 분석은 크게 두부분으로 나누어져 있다. 첫째는 각 집단별 비행행동의 차이여부와 숨은 비행의 분포상황에 대한 고찰이며 다음은 각 집단별 사회환경의 차이(혹은 중요성)를 고찰하고 있다. 사회환경으로는 통제경험, 부모의 비행, 학교생활, 친구관계, 장래에 대한 불안, 현재의 걱정거리 등이 선택되었다.

우선 각 집단에 따른 비행행동의 차이를 F검증을 통해 알아보았다. 여기서의 비행은 범법비행과 신분비행으로 나뉘어 분석되었다. 그결과 <표 2>에서 보이는 바와같이 전체비행행동

<표 2>

집단별 비행행동의 차이

구분	학 생 (n=413)		근로청소년 (n=436)		비행집단 (n=158)		F값
	M	SD	M	SD	M	SD	
전체비행	.5424	.5841	.5190	.4655	1.5583	1.0305	170.430***
범법비행	.4435	.5386	.2882	.3550	1.3855	1.0627	205.842***
신분비행	.7213	.6784	.7498	.6383	1.7310	1.0706	121.244***

***p<.001

뿐만 아니라 범법비행과 신분비행 모두 집단별에 따라 통계적으로 유의미한 차이를 보여주고 있었다. 전체비행의 경우 비행집단($M=1.5583$), 학생집단($M=.5424$), 근로청소년집단($M=.5190$)순으로 비행율이 높게 나타나고 있다. 범법비행의 경우는 전체비행의 집단별 차이와 동일하나 신분비행의 경우에 있어서의 비행집단($M=1.7310$), 근로청소년집단($M=.7498$), 학생집단($M=.7213$)의 순으로 나타나고 있다.

다음은 조사대상 청소년들의 숨은 비행 *hidden delinquency* 여부를 알아보기 위하여 최근 3년동안이라는 기간을 설정한 뒤에 붙잡히지는 않았지만 처벌을 받을만한 행동을 경험한 적이 있는가를 설문하였다. 그결과 전체적으로 49.0%는 숨은 비행을 경험했던 것으로 나타났다.⁴⁶⁾ 그리고 비행집단을 제외하고 학생과 근로청소년 집단만을 대상으로 하였을 때는 42.6%의 숨은 비행율을 나타내고 있다. 집단별로 보았을 때는 근로청소년 집단의 67.0%와 학생집단의 47.7%는 전혀 숨은 비행경험이 없는 것으로 나타났다. 바꾸어 말하면 근로청소년에 비해 학생들의 숨은 비행율이 약 20% 정도 높게 나타나고 있다.

이러한 숨은 비행의 동기로는 '순간적 충동심에서' 저지른 경우가 무려 64.6%를 차지함으로써 현대 청소년들의 심리적 취약성을 보여주고

있다. 이러한 경향은 학생집단의 경우 70.5%를 차지하고 있다. 그외에도 학생집단의 숨은 비행원인으로는 '친구들과 어울려'(11.1%) '갖고싶은 물건을 사기위해'(6.4%) 등이 적게나마 지적되고 있다. 근로청소년의 경우 역시 순간적 충동심(66.8%)에서가 가장 많으며 '친구들과 어울려'(12.6%) '집이 가난해서'(10.2%) 등의 순으로 지적되고 있다. 비행집단의 경우는 다른 집단에 비해 친구들과 어울려 숨은 비행을 저지른 경우가 보다 높은 것이 특징이다(23.3%).

이와같은 청소년 자녀들의 숨은 비행에 대해서 절반정도의 부모들(50.6%)은 전혀 모르고 있거나 눈치를 채지 못하고 있는 것으로 나타났다. 특히 이러한 경향은 근로청소년 집단에 비해 학생집단에서 더욱 뚜렷이 나타나고 있다. 그리고 조사대상 청소년들이 최근 3년간 경찰에 의해 제재를 받았던 경험은 비행 청소년의 경우 가장 많았으며 다음은 근로청소년과 학생집단의 순이었다. 숨은 비행에 대한 이와같은 사실들은 1980년 심영희 교수의 조사연구에서 밝혀진 숨은 비행의 양은 공식통계보다 많으며 비행통제에 선택성이 작용한다는 주장을 지지하고 있다.⁴⁷⁾

이와 더불어 본 조사에서는 자녀들이 기억하고 있는 부모의 경찰통제 경험 여부를 살펴본다. 그 결과 전체적으로 조사대상자의

46) 비행집단의 경우는 시설수용에 직접적 원인이 된 비행을 제외한 수용되기 이전의 경험임.

47) 심영희 교수의 연구는 남자, 20세이하의 청소년으로 대상을 국한시켜 광주시내 근로청소년 312명과 고교생 245명을 대상으로 1980년에 실시되었다. 여기서 숨은 비행율은 27.5%였으며, 경찰검거 경험은 근로청소년(25%)이 고교생(8.6%)보다 훨씬 많은 것으로 나타나 비행통제에 작용하는 선택성을 보여준다는 사실이 드러났다. 이러한 경향은 큰 차이는 아니지만 본 연구 역시 어느정도 지지하고 있다. 그러나 심교수 연구에서는 근로청소년이 고교생보다 대체로 더 많은 비행을 범하는 경향을 지적했으나 본 연구에서는 그 반대의 경향이 나타나고 있다. 이는 표본의 특성에 따른 것이라고 볼 수 있을 것이다. 곧 본 연구의 조사대상자는 남녀 모두를 표본으로 추출하였고 특히 근로청소년 중 대다수는 산업체 부설학교에 다니고 있다는 사실에 미루어 짐작할 수 있다. 심영희, "숨은 비행의 사회학적 연구," 한국사회학, 15집 (1981).

15.4%는 자신들의 부모가 경찰에 의해 조사를 받은 경험이 몇번 있었던 것으로 기억하고 있었다. 특히 그러한 경향은 다른 집단에 비해 비행집단의 부모에게서 높게 나타나고 있어 (25.5%) 비행소년 문제에 있어 부모 혹은 가정 환경의 중요성을 짐작케 하고 있다. 이에 비해 학생과 근로청소년의 경우 부모의 경찰통제 경험은 모두 약 15% 정도였다. 그러나 이것 역시 자녀의 기억이 회미하여 분명하지는 않으나 몇번 있는 것 같다는 응답이 학생, 근로청소년 집단 각각 13.6%, 14.5%였으며 자녀가 분명히 기억하고 있는 부모의 경찰통제 경험은 모두 소수에 지나지 않았다. 또한 가정과 더불어 학교생활의 중요성을 파악하기 위하여 학교에서 정식으로 처벌을 받아본 경험에 대하여 설문하였다. 이에 대해 전체 응답자의 16.8%는 그와 같은 처벌경험을 갖고 있었으며 특히 비행집단의 경우는 69.1%가 경험이 있는 것으로 나타났다. 비행집단의 경우 처벌경험이 있는 자 중 56.3%는 퇴학처벌을 받았던 것으로 밝혀지고 있고 근신경험이 17.5%였으며 유기정학과 무기정학 경험도 각각 13.6%와 12.6%였다. 이에 비해 학생과 근로청소년 집단은 근신경험이 가장 많으며(각각 63.2%, 47.2%) 다음은 유기정학 경험이 많았다(각각 31.6%, 19.4%). 결국 비행소년들은 학교생활에 있어 성공적으로 적응하지 못하고 있는 것으로 나타났다.

다음은 조사대상 청소년들의 친구관계에 대해서 알아보았다. 청소년 비행에 관한 이론에 의하면 동년배 집단 *peer group*이 가정(부모), 학교와 더불어 청소년의 자아형성에 있어 중요한 기제 *mechanism* 라고 지적되고 있다. 우선 조사대상자의 18.6%는 마음을 열어놓고 대화

할 수 있는 친구가 없다고 한다. 이러한 경향은 근로청소년의 경우가 학생집단이나 비행집단에 비해 높게 나타나고 있다(21.3%). 마음을 열어놓고 대화할 수 있는 절친한 친구가 있다 하더라도 그와 같은 친구의 수는 매우 적은 편이며 5명 이상인 경우는 학생집단이 13.9% 근로청소년 집단 8.6%, 비행집단 24.2%로 전체적으로 13.2%였다. 이러한 현상은 현대 산업사회에서 인간관계의 변화하는 특징 중 하나이다. 곧 전인격적 접촉을 특징으로 했던 일차집단 *primary group*들이 사회변화와 더불어 일면적 접촉으로 변화해가고 있다는 사실을 보여주고 있는 것으로 여겨진다.

또한 조사대상 청소년들은 자신의 친구중 경찰에 연행된 경험이 있는 친구들은 전체적으로 30.1%에 이른다고 응답하고 있다. 물론 이와 같은 경향 역시 집단별에 따라 큰 차이를 보이고 있다. 즉 학생집단의 20.5% 근로청소년의 23.2%에 비해 비행집단은 74.7%가 비행친구들과 접촉하고 있는 것으로 나타났다. 마지막으로 친구집단의 영향력에 대해 알아보았다. 그결과 전체적으로 응답자의 75.2%는 친구로 말미암아 하기싫은 일을 했던 경험이 많거나 약간 있었던 것으로 나타났다. 그러한 경향은 다소의 차이는 있으나 모든 집단에 있어 유사하였다(학생집단 74.4%, 근로청소년 76.0%, 비행집단 75.0%). 결국 청소년들은 마음을 터놓고 지낼만한 친구의 수는 많지않다 하더라도 자신의 행동결정에 있어 친구의 영향력을 높게 지적하고 있는 것으로 나타났다.

다음은 조사대상 청소년들의 장래에 대한 심리적 불안을 알아보기 위하여 대학진학 가능성과 아울러 앞으로 자신이 바라는 사람이 될 수 있겠는가를 설문하여 보았다. 전체적으로 약

60% 정도의 청소년들은 대학 진학이나 바라는 직업 등을 얻는데 있어 불안감을 갖고 있었다. 그러한 경향은 비행집단의 경우 대학 진학에 대한 불안 86.7%와 장래희망, 직업획득에 대한 불안이 79.1%로 가장 높게 나타나고 있다. 다음은 근로 청소년(각각 77.5% 71.8%) 학생(각각 49.9% 50.1%)의 순이었다.

마지막으로 청소년들이 현재 갖고 있는 걱정거리는 전체적으로 학업문제가 가장 많았고 다음으로는 진학문제(18.2%) 취업문제(16.9%) 등이 있었다. 이것은 조사대상 청소년들의 대다수가 연령상 학업과 밀접한 관련성을 가지고 있기 때문이 아닌가 추측된다. 집단에 따라 살펴 보았을 때 학생집단은 역시 학업과 진학문제를 가장 많이 걱정하고 있는 것으로 나타났다(학업문제 68.1%, 진학문제 23.1%). 근로청소년들은 취업문제를 가장 걱정하고 있었으며(30.1%) 학업문제에도 관심을 갖고 있었다(19.8%). 비행집단 역시 학업문제(25.3%) 취업문제(22.7)를 고민하고 있고 직장문제(14.7%)와 가정문제(14.7%) 등에도 관심을 갖고 있다.

2. 각 집단별 비행요인분석

1) 단순상관관계 분석

먼저 학생집단의 경우 독립변인과 비행빈도와의 단순상관관계를 보면 <표 3>에 나타나 있다. 기본적으로 부모의 직업지위, 자녀에 대한 부모의 관심, 부모에 대한 애착, 학교에서의 성공적 적응, 학교에 대한 애착, 청소년의 사회적 가치관, 자아개념, 공식적 비공식적 통제인지는 전체 비행 뿐만 아니라 범법비행 그리고 신분비행과 부적인 관계를 보여주고 있으며

특히 비행동료와 비행가치는 청소년 비행과 정적인 관계를 갖고 있었으며 단순상관관계는 다른 변인에 비해 매우 높게 나타나고 있음을 알 수 있다. 사회집단에서의 참여 변인은 비행과 유의미한 관계를 보여주지 못하고 있다.

다음은 근로청소년 집단의 경우를 보면 <표 4>와 같다. 부모의 직업지위는 전체 비행과 범법비행 그리고 신분비행과 정적인 관계를 나타내고 있다. 또한 학교에서의 성공적 적응, 학교에 대한 애착, 사회적 가치관, 자아개념, 통제인지는 모두 비행과 부적인 관계에 있다. 그러나 자녀에 대한 부모의 관심과 부모에 대한 애착 변인은 전체비행, 신분비행과 부적인 관계를 갖고 있으며 범법비행과는 유의미한 관계를 보여주고 있지 못하다. 학생집단의 경우와 마찬가지로 비행동료와 비행가치는 비행행동과 높은 상관관계를 갖고 있었다. 그리고 청소년들의 장래에 대한 불안감과 사회집단에서의 참여도는 비행행동과 유의미한 관계를 보여주고 있지 않았다.

마지막으로 비행집단의 경우 부모의 직업지위, 자녀에 대한 부모의 관심, 부모에 대한 애착 등 가족과 관련된 변인들은 청소년들의 비행행동과 관계가 없는 것으로 나타났다. 비행청소년들에게 있어 자신들의 비행행동과 유의미한 관계가 있는 것으로 나타난 변인은 학교에서의 성공적 적응, 학교에 대한 애착, 사회적 가치관, 비행동료, 비행가치, 통제에 대한 인지, 사회집단에서의 참여도였다. 그 중에서 비행동료와 비행가치는 비행행동과 높은 상관관계를 보여주고 있었으며, 사회집단에서의 참여도는 학생, 근로청소년의 경우와 달리 비행행동과 부적인 상관관계를 갖고 있었다<표 5>.

〈표 3〉

변인간 상관관계(학생집단)

n=413

구분	부모의 직업지위	자녀에 대한 부모의 관심	부모에 대한 애착	학교에서의 성공적 적응	장래에 대한 불안
전체비행	-.1106*	-.1838***	-.1826***	-.2199***	.1507***
범법비행	-.1156**	-.1410**	-.1188**	-.1918***	.1121*
신분비행	-.0986*	-.2046***	-.2201***	-.2264***	.1705***

구분	학교에 대한 애착	사회적 가치관	자아개념	비행동료	비행가치
전체비행	-.2568***	-.2099***	-.3365***	.7811***	.6895***
범법비행	-.2212***	-.2076***	-.2916***	.7228***	.6128***
신분비행	-.2666***	-.1967***	-.3479***	.7711***	.7007***

구분	사회집단 참여도	공식적 비공식적 통제인지
전체비행	-.0033	-.4637***
범법비행	.0094	-.4241***
신분비행	-.0131	-.4617***

*** p < .000 ** p < .01 * p < .05

〈표 4〉

변인간 상관관계(근로청소년집단)

n=436

구분	부모의 직업지위	자녀에 대한 부모의 관심	부모에 대한 애착	학교에서의 성공적 적응	장래에 대한 불안
전체비행	-.1212**	-.0805*	-.0926*	-.1603***	.0407
범법비행	-.0903*	-.0431	-.0560	-.1260**	.0617
신분비행	-.1266**	-.0935*	-.1038*	-.1637***	.0251

구분	학교에 대한 애착	사회적 가치관	자아개념	비행동료	비행가치
전체비행	-.1867***	-.3131***	-.2036***	.6681***	.5768***
범법비행	-.1618***	-.2422***	-.1959***	.5105***	.5047***
신분비행	-.1824***	-.3220***	-.1881***	.6348***	.5605***

구분	사회집단 참여도	공식적 비공식적 통제인지
전체비행	-.1741***	-.0427
범법비행	-.1404**	.0163
신분비행	-.1758***	-.0713

*** p < .000 ** p < .01 * p < .05

<표 5>

변인간 상관관계(비행집단)

n=158

구분	부모의 직업지위	자녀에 대한 부모의 관심	부모에 대한 애착	학교에서의 성공적 적응	장래에 대한 불안
전체비행	-.0574	-.0627	-.0243	-.2486	.0440
범법비행	-.0736	-.0781	-.0466	-.2831	.0711
신분비행	-.0374	-.0432	-.0006	-.1975	.0141

구분	학교에 대한 애착	사회적 가치관	자아개념	비행동료	비행가치
전체비행	-.2600***	-.2758***	-.0599	.6973***	.5266***
범법비행	-.2460***	-.2927***	-.0828	.6397***	.5465***
신분비행	-.2563***	-.2405***	-.0331	.7073***	.4712***

구분	사회집단 참여도	공식적 비공식적 통제인지
전체비행	-.2350***	-.2612***
범법비행	-.2425***	-.2256***
신분비행	-.2116***	-.2789***

*** p < .000 ** p < .01 * p < .05

2) 각 집단별 비행요인들의 상대적 영향력

(1) 학생집단의 경우

먼저 종속변인으로 사용된 각 변인들과 전체 비행과의 중다회귀분석의 결과를 보면 <표 6>과 같다.

전체비행에 대한 제독립변인들의 설명력은 .70으로서 매우 높게 나타나고 있다. 이는 조사대상 청소년들의 전체비행에 대해서 모델

에 포함된 변인들이 70%를 설명하고 있다는 것이다. 이는 사회과학의 조사연구에서 보았을 때 상당히 높은 것이라 하겠다. 이는 부모의 직업지위, 부모의 관심과 애착, 학교에 대한 적응과 애착, 사회집단에서의 참여도, 사회적 가치관, 비행동료와 비행가치, 자아개념 등의 독립변인이 전체비행의 변량의 약 70%를 설명한다는 것을 의미한다.

그리고 전체적으로 학생집단의 비행행동은

<표 6>

전체비행행동에 영향을 미치는 요인 (학생집단)

변 인	Beta	F Ratio	Multiple R	R Square Residuals
비행동료	.5650	252.658***	.78108	.61008
비행가치	.2738	47.969***	.82507	.68074
자아개념	-.0764	5.441*	.82507	.68074
통제인지	-.0729	4.876*	.83092	.69043
부모애착	-.0812	4.108*	.83197	.69218
직업지위	-.0350	1.497	.83287	.69367
부모관심	-.0458	1.323	.83352	.69475
학교애착	-.0460	1.208	.83413	.69578
학교적응	.0191	.217	.93426	.69598
사회가치	-.0155	.271	.83437	.69617
상태불안	-.0110	.140	.83443	.69627
				.55112

*** $p < .001$ * $p < .05$ #설명력이 강한 변인들부터 약한 변인들로 내려가는 형태 *stepwise*로 구성되어 있으며 R²값은 누적적으로 계산된 것이다.

<표 7>

비행행동에 미치는 각변인들의 직접, 간접 영향 (학생집단)

종속변인	독립변인	직접영향	간접영향	전체영향
비행행동	직업지위	—	-.003	-.003
	부모관심	—	-.086	-.086
	부모애착	-.081	-.115	-.196
	학교적응	—	-.049	-.049
	학교애착	—	-.038	-.038
	상태불안	—	.105	.105
	집단참여	—	-.005	-.005
	사회가치	—	-.036	-.036
	통제인지	-.073	—	-.073
	비행가치	.274	—	.274
	자아개념	-.076	-.060	-.136
	비행동료	.565	.181	.746

다음과 같이 설명할 수 있다. 우선 비행동료와의 접촉은 학생집단의 비행행동을 설명하는데 있어 가장 중요한 요소이다. 비행동료와의 접촉은 직접적으로 비행행동에 영향을 미치고 있

다($p = .565$). 그리고 비행동료와의 접촉을 제외한다면 학생집단의 비행행동에 직접적인 영향을 미치는 것으로는 비행가치($p = .274$), 자아개념($p = -.076$), 부모에 대한 애착($p = -.081$), 통

제인지($p=-.073$)이다. 곧 비행동료와의 접촉이 많을수록 청소년들의 비행경험은 높게 나타나고 있을 뿐만 아니라 비행적 가치를 내면화하고 있을수록, 부정적인 자아개념을 갖고 있을수록, 부모에 대한 애착이 약할수록, 그리고 공식적 비공식적인 통제의 위협을 느끼지 않을수록 비행경험이 많다는 것을 알 수 있다. 그 이외의 모든 변인들은 이와 같은 변인을 통해 비행행동에 간접적인 영향을 미치고 있었다.

이와같이 비행행동에 영향을 미치고 있는 각 변인들의 영향력들은 <표 7>과 같다. 학생집단의 경우는 비행동료의 전체영향이 .746으로 가장 크게 나타났다. 곧 비행동료와의 접촉이 비행행동에 미치는 직접영향이 .565이었으며 통제인지 비행가치 자아개념을 통한 간접영향은 .181임을 보여주고 있다. 그 다음은 비행가치(.274) 부모애착(-.196) 자아개념(-.136) 장래불안(.105) 부모관심(-.086) 그리고 공식적

혹은 비공식적 통제인지(-.073) 등의 순으로 비행행동에 영향을 미치는 변인의 중요성을 보여주고 있다.

(2) 근로청소년의 경우

근로청소년의 경우 전체비행을 설명하는 회귀분석은 <표 8>과 같다. 설명력은 .55로서 학생집단보다 낮게 나타났다.

제시된 변인들 중 비행동료와의 접촉과 비행가치 그리고 사회적 가치관은 직접적으로 근로청소년의 전체비행행동에 영향을 미치고 있었으며, 다른 변인들은 간접적인 효과를 갖고 있었다. 특히 비행동료와의 접촉은 근로청소년의 비행을 설명할 수 있는 주요 변인으로 나타났다. 곧 비행동료와의 접촉이 많을수록($p=.486$), 비행적 가치가 강할수록($p=.300$) 비행경험은 많았으며, 사회적 가치관이 긍정적일수록 근로청소년의 비행경향은 낮았다($p=-.068$).

<표 8>

전체비행행동에 영향을 미치는 요인(근로청소년집단)

변 인	Beta	F Ratio	Multiple R	R Square Residuals
비행동료	.4857	164.988***	.66811	.44636
비행가치	.2999	59.426***	.73167	.53534
학교애착	-.0332	.616	.73556	.54105
사회가치	-.0684	3.830*	.73581	.54539
자아개념	-.0572	2.627	.74069	.54862
학교적응	-.0477	1.261	.74159	.54996
직업지위	.0372	1.231	.74238	.55112
부모애착	-.0449	.634	.74301	.55207
장래불안	.0239	.483	.74245	.55272
통제인지	-.0135	.159	.74357	.55290
부모관심	.0180	.103	.74364	.55301
				.66857

*** $p < .001$ * $p < .05$

<표 9>

비행행동에 미치는 각변인들의 직접, 간접 영향(근로청소년집단)

종 속 변 인	독 립 변 인	직접영향	간접영향	전체영향
비행행동	직업지위	—	-.002	-.002
	부모관심	—	-.011	-.011
	부모애착	—	-.006	-.006
	학교적응	—	-.023	-.023
	학교애착	—	-.121	-.121
	장애불안	—	.009	.009
	집단참여	—	-.041	-.041
	자아개념	—	-.039	-.039
	비행가치	-.068	—	.300
	사회가치	-.068	-.049	-.117
	비행동료	.486	.141	.627

이것은 <표 9>를 통해서도 분명히 나타나고 있다. 비행동료와의 접촉이 비행행동에 미치는 영향은 직접영향 .486 간접영향 .141 전체영향 .627로 가장 크게 나타나고 있다. 그 다음은 주요한 변인으로서 비행가치(.300)와 학교애착(-.121) 사회적 가치관(-.117)의 순으로 비행행동에 영향을 미치고 있었다.

결론적으로 근로청소년의 경우는 부모의 직업지위나 부모와 자녀간의 관계보다는 학교에서의 적응과 애착 등이 비행동료와의 접촉이나 사회적 가치관 그리고 자아개념을 통해 비행가치에 영향을 미쳐 전체비행을 간접적으로 설명하고 있음을 알 수 있다. 상대적으로 가장 큰 설명력을 갖고 있는 비행동료와의 접촉과 비행가치를 제외한다면 통제인지, 자아개념, 부모에 대한 애착 등 학생의 경우 비행행동을 부분적으로 설명하고 있었던 변인들 대신에 근로청소년의 경우는 사회적 가치관 변인이 주요 변인으로 나타나고 있음을 알 수 있다.

(3) 비행집단의 경우

비행집단의 경우는 전체비행에 대한 설명력은 .58이었다<표 10>. 이는 전체비행의 58% 정도를 비행동료와의 접촉 그리고 기타 독립변인들이 부분적으로 설명하고 있음을 의미한다.

각 변인이 비행행동에 미치는 영향을 나타낸 <표 11>은 이러한 현상을 잘 보여주고 있다. 곧 비행동료와의 접촉이 비행행동에 미치는 전체영향이 .654로 가장 크게 나타났으며 다음은 비행가치(.252)와 사회적 가치관(-.048) 순이었다.

결국 비행집단의 경우에는 학생과 근로청소년 집단의 경우와는 상당히 차이가 나고 있음을 알 수 있다. 곧 비행집단의 경우는 비행동료와의 접촉과 비행적 가치 변인만이 통계적으로 유의미한 설명관계를 갖고 있을 뿐 다른 변인들은 뚜렷한 연관관계를 보이고 있지 않았다. 그러나 비행행동에 미치는 주요 변인이란 측면에서는 학생집단이나 근로청소년 집단과 거의 비슷하게 비행동료, 비행가치, 사회적 가

<표 10>

전체비행행동에 영향을 미치는 요인(비행집단)

변 인	Beta	F Ratio	Multiple R	R Square Residuals
비행동료	.5603	84.178***	.69731	.48625
비행가치	.2521	16.108***	.74670	.55756
학교적응	-.0639	.552	.75327	.56742
부모관심	-.1713	1.768	.75418	.56879
부모애착	.1575	1.433	.75639	.57213
사회가치	-.0455	.599	.75766	.57405
통제인지	.0354	.388	.75833	.57405
직업지위	-.0215	.125	.75857	.57543
학교애착	-.0271	.978	.75879	.57576
장래불안	.0092	.263	.75884	.57583
				.65128

*** $p < .001$

<표 11>

비행행동에 미치는 각 변인들의 직접, 간접 영향(비행집단)

종속변인	독립변인	간접영향		
		비행가치	사회적가치관과비행가치	
비행행동	비행가치	.252	—	.252
	사회적가치관	—	-.048	-.048
	비행동료	.560	.083	.654

치관 등이 지적되고 있음을 알 수 있다.

앞에서 지적하였듯이 본 연구의 목적은 학생
근로청소년 그리고 비행집단간의 비행행동을
비교하는데 있다. 이와같은 비교는 앞에서 교
차분석이나 변량분석을 통해 이루어졌고 여기
서는 다변인 회귀분석 *multiple regression*
*analysis*을 통해 각 집단별 주요한 차이들을 나
타내고 있다. 대체로 사용된 변인들은 각 집단
에 있어 전체비행을 높게 설명해주고 있다. 그
리고 세집단 모두에게 있어 비행행동을 설명하
는 주요 변인은 비행동료와의 접촉이었으며 다
음은 비행적 가치였다. 즉 비행동료와 어느정

도 접촉에 있어 청소년들의 비행행동을 예측하
는데 있어 가장 중요한 요소로 나타났다. 그러
나 그와같은 두 변인 이외의 경우는 집단에 따
라 다소 상이하였다. 학생집단의 경우는 자아
개념, 통제인지, 부모에 대한 애착, 부모의 직
업지위, 자녀에 대한 부모의 관심 순으로 비행
행동에 대해서 상대적인 영향력을 갖고 있었으
나, 근로 청소년의 경우는 학교에 대한 애착,
사회적 가치관, 자아개념, 학교에 대한 적응
등이 비행동료와 비행가치 다음의 영향력을 갖
고 있었다. 비행집단의 경우는 학교에서의 성
공적 적응, 자녀에 대한 부모의 관심, 부모에

대한 애착, 사회적 가치관의 순으로 나타나고 있다. 곧 학생집단의 경우는 자아개념의 정립이나 부모에 대한 애착, 그리고 공식적 비공식적 통제에 대한 두려움이 비행행동을 결정하는데 있어 중요한 반면, 근로청소년의 경우는 사회적 가치관이 중요한 요소로 나타나고 있다.

VI. 요약 및 맺음말

지금까지 도시지역의 청소년을 대상으로 비행실태를 알아보았다. 그리고 분석을 위해 청소년 비행을 설명하고 있는 사회학적 제 이론의 검토를 통해 비행 설명 요인을 확인하고 그와같은 비행요인들이 청소년비행행동에 미치는 상대적 영향력을 살펴보았다. 그리고 동일한 연령구조상에 있다 할지라도 학생과 근로청소년 집단 그리고 비행청소년들의 비행에 대한 문화는 다소 차이가 있을 수 있다는 것을 가정할 수 있기 때문에 본 조사연구에서는 구체적인 분석을 위하여 청소년의 지위집단을 학생집단, 근로청소년 집단, 비행집단으로 나누어 비교 분석하였다.

우선 지금까지의 논의를 바탕으로 우리사회 비행문화의 특수성을 전체적인 관점에서 살펴보면 다음과 같다. 그 결과 우리사회에서는 청소년 각 지위집단에 따른 비행행동은 차이가 있는 것으로 나타났다. 전체적으로 비행율은 비행집단이 가장 높고, 학생집단, 근로청소년 집단의 순이었으며, 비행행동을 구분하여 살펴보았을 때 범법비행도 동일한 결과를 보여주고 있었다. 그러나 신분비행은 학생집단에 비해 근로청소년 집단이 많은 것으로 나타났다. 비행집단의 높은 비행율은 비행청소년들의 접촉 차이 요인에 의해 설명될 수도 있겠지만 근로

청소년 집단과 학생집단의 비행율의 차이는 각 집단의 접촉차이 요인보다는 상이한 하위문화 형성에서 살펴볼 수 있다. 동년배 집단에 관한 조사에서도 나타나듯이 근로청소년들의 경우는 다른 집단에 비해 마음을 열어놓고 대화할 수 있는 친구가 없다는 지적이 가장 높게 나타나고 있다. 학생집단의 경우 입시등 각종 스트레스를 받고 있으나 가정에서나 학교에서 공식적 비공식적 통제의 정도가 높은 반면, 근로청소년의 경우는 대체로 가정과 학교를 벗어난 생활속에서 공식적 비공식적 통제보다는 스스로 자기생활을 통제 *self-control* 해야만 하기 때문에 학생집단의 문화와의 상이한 문화를 갖고 있다고 볼 수 있다. 그리고 숨은 비행율은 전체적으로 49.0%였으며, 학생과 근로청소년 집단만을 대상으로 했을 때는 42.6%의 숨은 비행율을 나타냄으로서 숨은 비행의 심각성을 보여주고 있다. 특히 학생집단의 숨은 비행율이 근로청소년에 비해 약 20% 정도 높은 것으로 나타났다. 이러한 현상 역시 학생집단에 비해 근로청소년의 경우 외적 통제보다는 높은 정도의 자아통제 내면화를 통해 추측해볼 수 있다. 그리고 이러한 숨은 비행은 순간적 충동심에서 저질렀다는 응답이 64.6%로 나타났다. 이는 우리사회가 급격한 정치 경제 및 사회발전의 결과 청소년들이 무규범 상태에 놓이게 됨으로써 그들의 의식 역시 무가치적, 충동적 성격을 띠고 있음을 의미하며 우리사회 청소년 비행의 한 특징적 성격을 보여주고 있다.

이상의 종합적인 논의와 아울러 청소년들의 지위집단별 차이를 총괄적으로 살펴보면 그 결과는 다음과 같다.

① 학생집단의 경우 비행은 본 연구에서 사용된 12개 변인 중 사회집단 참여도를 제외한

11개 변인 모두와 상관성을 갖고 있다. 비행을 범법비행과 신분비행으로 나누었을 때도 모두 동일한 관계를 보여주고 있다. 각 변인들이 비행행동에 미치는 영향력은 비행동료와의 접촉이 가장 높았고 다음은 비행가치, 부모에 대한 애착, 자아개념, 장애불안, 자녀에 대한 부모의 관심 등의 순이었다.

② 근로청소년의 경우는 전체적으로 비행은 장애에 대한 불안과 공식적 비공식적 통제인지 변인을 제외한 10개 변인과 상관성을 갖고 있다. 그리고 신분비행의 경우는 전체비행과 동일한 상관관계를 보여주고 있으나, 범법비행의 경우는 부모의 직업지위, 학교에서의 성공적 적응, 학교에 대한 애착, 사회적 가치관, 자아개념, 비행동료, 비행가치, 사회집단 참여도 변인과 유의미한 관계를 보여주고 있다. 비행행동에 미치는 상대적 영향력은 비행동료와의 접촉이 가장 높고 다음은 비행가치, 사회적 가치관, 학교에 대한 애착 등의 순이었다.

③ 비행청소년 집단의 경우 비행은 학교에서의 성공적 적응, 학교에 대한 애착, 사회적 가치관, 비행동료, 비행가치, 사회집단 참여도, 공식적 비공식적 통제인지변인과 유의미한 상관관계를 보여주고 있었으며, 범법비행과 신분비행의 경우도 모두 동일하였다. 그리고 비행동료와의 접촉은 비행행동에 가장 많은 영향을 미치고 있었으며 다음은 비행가치와 사회적 가치관 순이었다.

결국 청소년 비행과 관련이 있는 요인들은 지위집단에 따라 다소 차이를 보이고 있다. 사용된 12개 변인중 학생집단의 경우는 사회집단 참여도, 근로청소년 집단은 장애에 대한 불안과 공식적 비공식적 통제인지 그리고 비행청소년의 경우는 부모의 직업지위, 자녀에 대한 부

모의 관심, 부모에 대한 애착, 장애에 대한 불안, 자아개념이 비행과 각각 유의미한 상관관계를 갖고있지 않아 집단에 따른 차이를 나타내고 있다. 그리고 각 변인들이 비행행동에 미치는 영향력에 있어서는 세집단 모두에게 있어 비행동료와의 접촉과 비행가치의 내면화가 가장 강조되고 있다는 점에서 유사한 결과를 보여주고 있다. 그러나 다음으로 학생집단의 경우 부모에 대한 애착과 자아개념, 근로청소년의 경우 사회적 가치관과 학교에 대한 애착, 그리고 비행집단의 경우 사회적 가치관이라는 점에서는 세집단간의 차이로 볼 수 있다.

마지막으로 비행요인들을 앞에서 제시했던 비행이론과 관련하여 살펴보았을 때 다음과 같은 사항을 알 수 있다.

① 먼저 긴장이론과 관련하여 살펴보았던 사회계층은 편의상 부모의 직업지위로 대체되어 분석되었다. 그 결과 학생집단과 비행청소년 집단의 경우 부모의 직업지위는 비행행동과 부적 관계를 보이고 있었다. 비행종류별로 보았을 때 부모의 직업지위는 학생의 경우 범법비행 그리고 근로청소년과 비행청소년의 경우 신분비행과 다소 높은 상관성을 보이고 있다. 그리고 세집단 모두에게 있어 비행행동에 대한 영향력은 매우 낮았다.

② 접촉차이이론의 경우는 비행동료와 비행적 가치 변인이 강조되었다. 그런데 두 변인은 모두 청소년 집단의 특성이나 비행종류에 관계없이 비행행동과 높은 정적 관계를 보여주고 있을 뿐만 아니라 영향력 역시 가장 높았다.

③ 사회통제이론에서는 학교, 가정, 사회집단, 그리고 장애에 대한 불안 요인이 강조되고, 제지이론에서는 공식적 비공식적 통제인지 변인을 추출하였는데 조사 결과 학교, 가정과

관련된 변인들은 비행의 종류나 청소년 집단의 특성에 관계없이 비행행동과 부적 관계를 갖는 것으로 나타났으며, 장래에 대한 불안은 비행과 정적 관계를 보이고 있었다. 가정과 관련된 변인들은 학생집단의 경우, 학교와 관련된 변인은 근로청소년집단의 경우에 상대적으로 높은 설명력을 갖고 있었다. 그러나 사회집단 참여 변인은 사회통제이론과 관련된 변인들 중 그 상관성이 가장 약하기는 하지만 학생집단의 경우 범법비행과 정적 관계를 갖고 있었으나 설명력은 그리 높지 않았다. 그리고 가정과 관련된 변인들 보다는 학교와 관련된 변인들의 영향력이 높게 나타나고 있으며, 특히 학생이 외의 집단에서 큰 설명력을 보이고 있다. 장래에 대한 불안 변인은 학생집단, 사회집단에의 참여 변인은 비행집단의 경우 비행행동과 높은 상관성을 보이고 있다. 한편 공식적 비공식적 통제인지 변인은 근로청소년의 경우를 제외하고 비행종류와 관계없이 비행행동과 부적 상관성을 보이고 있었으며 학생집단의 경우에만 다소 비행행동에 대한 영향력을 갖고 있었다.

④낙인이론은 자아개념과 관련하여 살펴보았는데, 자아개념 역시 비행의 종류 및 청소년 집단의 특성에 관계없이 비행행동과 모두 부적 관계를 갖는 것으로 나타났다. 그리고 자아개념은 학생집단의 비행을 설명하는데 영향력이 높은 것으로 나타났다.

⑤비판범죄론은 조사의 어려움으로 말미암아 본 조사에서는 편의상 사회 제 기관에 대한 태도(사회적 가치관)와 관련시켜 살펴보았다. 그 결과 모든 경우에 있어 사회적 가치관 변인은 비행행동과 부적 관계를 갖고 있었다. 특히 근로 청소년의 신분비행을 설명하는데 보다 높은 영향력을 미치고 있었다.

이와같은 연구 결과로 볼 때 전체적으로 소년비행의 발생을 줄이기 위해서는 우선 무엇보다도 비행동료 및 비행적 가치에의 노출을 방지하는 것이 가장 중요함을 알 수 있는데, 위에서 살펴본 소년비행에 관한 사회학적 제 이론중에서 접촉차이이론을 지지하고 있는 것으로 볼 수 있다. 즉 청소년들은 준법행위에 대한 정의보다 비행행위에 대한 정의를 보다 유리하게 내릴 때 비행행동을 하게 된다는 것이며, 그러한 비행은 사회구조적 조건이 아닌 사회적 학습의 결과로 파악된다는 것이다. 이는 접촉차이이론이 관심을 갖고 있는 어느 특징인 이 왜 비행자가 되는가에 대한 하나의 해답이다. 소집단이나 비공식적 집단내에서 비행규범 및 비행태도에 긍정적인 사람과의 접촉은 비행행위에 필요한 동기, 태도, 기술, 추진력등을 학습케 함으로써 청소년으로 하여금 비행행동을 하도록 유발하게 된다고 볼 수 있다. 따라서 동년배 집단중 비행동료의 유무와 그 정도는 청소년들의 비행행동을 예측할 수 있는 주요한 요인임을 알 수 있다. 그리고 청소년들이 법률이나 규범에 대한 위반을 긍정하는 태도가 심하기 때문에 타인과의 접촉을 통해 비행의 동기, 태도 및 기술을 학습할 수 있다고 볼 수 있다.

뿐만 아니라 비행이론과 그 변인들을 청소년 집단의 특성과 비행종류에 관계없이 확일적으로 적용하는 것은 무리가 있다고 본다. 동일한 연령구조상에 있다 할지라도 학생과 근로청소년 집단 및 비행청소년들의 비행에 대한 문화는 다소 차이가 있음을 알 수 있다. 따라서 비행요인 분석의 결과 학생집단의 경우는 산업화, 도시화로 말미암아 변화되어 가고 있는 사회관계속에서 부모-자녀 관계를 새롭게 정립

함으로써 부모의 자녀에 대한 관심과 청소년들의 부모에 대한 애착심을 증가시켜야 할 것이며, 또한 청소년들이 긍정적 자아개념을 형성할 수 있게하기 위해 장래에 대한 불안감을 갖지 않도록 가정과 학교에서는 제반 노력을 기울여야 할 것으로 안다. 한편 근로청소년의 경우는 그들의 특성상 상급학교 진학을 못함으로써 느낄 수 있는 상대적 열등감을 제거하고 그들의 향학열을 적절히 발산시킬 수 있는 제도적 장치 마련이 시급할 뿐만 아니라 사회 제기관에 대해서 긍정적 태도를 가질 수 있도록 지도해야 할 것이다. 한편 비행청소년의 경우는 사회를 부정적인 시각에서가 아닌 긍정적인

시각에서 볼 수 있도록 이끌어 주고 학교에서의 정규교육 및 동료 혹은 교사와의 관계 및 부모의 애정을 통해서 비행행동을 예방할 수 있도록 해야 할 것이다.

본 연구는 비행행동을 설명할 수 있는 여러 변인들을 청소년의 지위집단별로 살펴보았다. 그러나 여러 이론을 바탕으로 포괄적인 비행요인의 분석을 시도할 땐 뿐만 아니라 경험적 조사대상 역시 일부 지역에 한정되어 있다는 제한성 때문에 이 결과를 일반화하는데는 문제점이 없지 않다. 앞으로 본 연구에서 나타난 문제점들을 보완할 수 있는 지속적인 연구가 있어야 할 것으로 본다.