

## 거주환경과 청소년비행의 관계 연구

정 문 성\*

- I. 서 론
- II. 이론적 배경
- III. 연구 방법
- IV. 결과 분석 및 논의
- V. 결론 및 제언

### I. 서 론

한국 사회는 지난 60년대부터 급속한 근대화  
로 말미암아 사회전반에 걸쳐 커다란 변화를  
경험하였다. 특히 급속한 경제발전은 소득분배  
의 불균형 등의 부작용도 낳았지만, 소득수준  
의 증가, 물질적 풍요, 교육기회와 여가의 증  
대 등을 가져와 일반국민의 생활수준향상에 크  
게 기여하였다. 그러나 한편으로 뚜렷한 사상  
적 기반이 없이 성장지향의 급속한 경제발전추  
구는 물질만능주의, 향락주의, 그리고 이기주  
의 등 바람직하지 못한 가치와 태도의 만연이  
라는 정신적 부작용을 낳기도 하였다. 이러한  
현상은 근대화와 함께 가속화된 도시화의 진전  
속에서 더욱 극명하게 표출되었다.

이러한 가운데 1980년대부터 한국사회에서는  
청소년문제가 크게 대두되었다. 청소년 문제는  
동서고금을 막론하고 어느 사회에서나 문제가  
되어 왔다. 그러나 오늘날 한국사회에 있어서  
특히 문제가 된 것은 청소년비행이 단지 비행  
자 개인이나 가족의 문제가 아니라 사회적, 국  
가적 문제로 대두되었다는 데에 있다. 청소년  
비행이 양적으로 증가현상을 보이고 있을 뿐만  
아니라, 새로운 형태의 비행이 발생하고, 질적  
으로도 포악화, 집단화, 저연령화되고 있기 때  
문이다.

청소년은 그 사회의 미래를 이끌어 나갈 주  
역이다. 그 시대의 청소년은 미래사회의 바로  
미터이다. 그러므로 청소년이 병들면 그 사회  
의 미래는 비관적일 수 밖에 없다. 따라서 건  
전한 청소년을 육성하기 위해서는 청소년에 대  
한 정확한 이해가 필요하고 특히 사회적 문제  
가 되고 있는 청소년비행의 정확한 원인을 밝  
혀내고 대책을 세우는 것이 필요하다.

그러나 오늘날 한국의 청소년비행의 원인에

\*한국청소년연구원 연구원

관한 학문적 연구는 주로 외국의 이론을 한국에 검증해보는 수준에 머물고 있으며, 한국 청소년비행을 설명하는 뚜렷한 원인론은 정립되지 않고 있다. 이러한 가운데 언론이나 대중매체들은 청소년비행의 원인을 청소년을 둘러싼 유해환경에 두고 청소년을 유혹하는 TV, 광고, 만화방, 오락실, 유흥업소 등 각종 유해환경의 폐해를 지적하고 있다. 그러나 초기 비행이론의 개척자라고 할 수 있는 지역성을 강조한 생태론적인 비행원인론이 교통, 통신의 발달과 함께 지역성의 문제가 중요한 역할을 하지 못하게 된 이후로 그 설명력을 상실한 후 비행에 대한 지역적 요소에 대한 관심은 상대적으로 낮아졌다. 따라서 우리나라에서도 비행의 원인으로서는 거주환경에 대한 연구는 찾아보기 힘들게 되었다. 그러나 한창 사회화과정을 겪고 있는 청소년의 경우 동료 집단이나 거주환경이 일차적인 학습의 모델이 될 뿐만 아니라, 특히 우리나라의 청소년의 경우 생활의 활동범위가 그렇게 넓지 않은 점을 감안한다면 우리나라의 청소년비행에 있어서 거주환경은 매우 중요한 역할을 할 가능성이 많다고 할 수 있다.

본 연구는 우리나라 청소년들의 활동공간을 고려할 때, 한국청소년비행의 중요한 원인의 하나를 거주환경으로 보고 이를 경험적으로 고찰해 보려는 것이 목적이다. 따라서 구체적인 연구내용은 ‘청소년의 거주환경에 따라 비행경험에 차이가 나타나는지’를 알아 보고자 하며,

이를 위해,

- 1) 청소년비행의 유형을 분류하고,
- 2) 거주환경과 청소년비행의 관계를 밝히고,
- 3) 거주환경이 청소년비행의 유형에 따라 미치는 영향이 다르게 나타나는지를 밝힘으로써 비행유형에 따른 청소년비행의 대책을 제언하고자 한다.

## II. 이론적 배경

본연구의 연구가설 설정을 위하여 청소년비행의 개념과 사회학적 관점에서의 비행이론, 청소년비행과 거주환경의 관계, 그리고 선행연구를 구체적으로 검토해 보기로 한다.

### 1. 청소년비행의 개념과 비행원인론

비행이란 말은 일탈행동, 탈선행동, 이상행동, 부적응행동 등과 혼용되어 쓰인다.<sup>1)</sup> 이러한 용어가 광의의 개념으로 쓰이면 이들을 뚜렷이 구별을 할 필요는 없다. 이들의 정확한 개념의 파악이 어렵기 때문이다.<sup>2)</sup> 그러나 일반적으로 범죄를 주로 성인에 대해 적용한다면 비행과 일탈은 청소년에게 적용되는 개념이다. 따라서 비행의 개념은 광의의 의미로는 모든 반사회적 행위를 지칭하지만 협의의 의미로는 청소년비행을 지칭하는 것이 보통이다.<sup>3)</sup>

청소년비행의 원인에 대해서는 각 학문에 따라서 그 접근방식이 다양하다.<sup>4)</sup> 그러나 청소년비행의 원인에 관한 이론은 크게 개인적인 점

1) 김광수(1990), “소외와 문제행동의 관계연구”, 서울대 석사학위논문, p 15.

2) 한준상(1989), 청소년문제와 학교교육, 서울:연세대출판부, p 19.

3) 구창모(1991), “체육환경이 청소년비행에 미치는 영향”, 서울대 박사학위논문, p 9.

4) 이에 대해서는 Soemaker, D J (1984), *The Theory of Delinquency*, N Y : Oxford Univ Press 및 한국청소년연구(1990), 장간호, 여림의 한준상, “교육학분야에서의 청소년연구 동향과 과제”, 김준호, “사회학분야에서의 청소년비행연구 동향과 과제”, 정영운, “심리학분야에서의 청소년연구 동향과 과제”를 참고.

근과 사회적인 접근으로 대별할 수 있다. 개인적인 접근은 주로 비행을 비행자의 의도적이고 합리적인 판단의 결과이거나 또는 합리적 판단을 불가능하게 하는 성격상의 결함에서 기인된다고 본다. 그러나 사회적 접근은 비행자를 둘러싸고 있는 사회적 환경에 의해 비행을 설명하려고 한다.

청소년비행의 원인은 물론 이 두 가지 원인, 즉 개인적인 원인과 사회적 원인이 다 작용한다고 볼 수 있다. 그러나 청소년비행이 사회적으로 문제가 되는 것은 그 것이 단지 개인의 문제가 아니기 때문이며, 청소년비행의 원인제공에 사회가 중요한 역할을 하고 있다는 사실에 기초한 것으로 생각된다. 여기서는 사회학적 관점에서 이러한 청소년비행의 개념과 비행의 원인론을 고찰해보기로 한다.

### 1) 비행의 개념

청소년비행의 개념은 특정 시대와 국가, 또는 사회에 따라 다를 뿐만 아니라 학자에 따라 서로 다르게 정의하고 있다.

Durkheim(1951)은 비행현상을 규범적 질서 *normative order*에 토대를 둔 규제력의 결핍 *deregulation* 혹은 규범해체 현상으로 규정하면서, 기능적 상호의존에 의하여 통합된 사회는 일종의 제약된 사회이므로 기능적 상호의존성의 규칙을 어긴 것은 범죄라기보다는 오히려 규칙 위반으로 보아야 한다고 하였다.

Cohen(1959)은 비행을 사회체계내에서 합법적으로 인정되어 공유되고 있는 제도적 기대를 위반하는 행동으로 정의하면서, 비행 또는 범죄를 포함하는 사회적 일탈은 규범적 제 측면

에 위배되는 행동을 의미한다고 하였다. 또한 Cloward와 Ohlin(1966)은 일탈행위란 사회의 기본적 규범을 위반하는 것으로서 만약 이와 같은 행위가 공식적으로 알려지게 되는 경우는 법에 의하여 비난받게 되는 행위로 정의한다. Merton(1968)은 비행행동을 사회의 문화적 목표와 제도화된 수단간의 괴리에 의하여 나타나는 현상으로 정의하고 있다.

Hirschi(1969)는 비행은 한 개인의 관련된 행위가 사회의 지배계급에 의하여 규정된 규범에 의하여 처벌될 수 있는 행위로서 간주되는 것이라고 정의하였다. 특히 Becker(1963)는 한 개인이 규칙을 위반하거나 이에 반응하는 것을 타인들이 인식하지 못하는 부도덕한 행위의 숨은 비행까지도 비행의 범주로 포함하고 있다.

김영모(1981)는 청소년비행이란 특정한 환경에서 특정한 심리욕구를 충족시키거나 욕구불만을 해소하려는 심리가 작용하여 나타나는 반사회적 부정행위라고 정의 하였다.

이상의 비행에 대한 정의의 공통점은 그 사회의 사회규범으로부터의 일탈된 행위나 또는 사회규범에 위배된 행위를 의미한다는 점이다. 구체적으로 말하면 청소년비행이란 형벌법령에 저촉되는 행위를 하였거나 장래에 형벌법령에 저촉되는 행위를 할 우려가 있는 12세 이상 20세미만의 범죄행위, 촉법행위 우범행위등을 포함한다.<sup>5)</sup> 또한 음주, 흡연 등 내용상으로는 형법에 저촉되지 않지만 특정 연령층의 청소년들에 의하여 범하여 질 수 있는 하위문화적 일탈행동의 범주도 포함된다. 또한 무례한 행동 등 공공의 가치체계를 침범하거나 도덕적으로 바람직하지 못하다고 생각되는 부도덕 행위까지

5) 체육부(1988), 청소년백서, p 348.

도 포함된다. 따라서 청소년비행의 개념은 성인의 경우와 달리 법률의 위반 뿐만 아니라, 공공의 사회적 가치체계를 침범하거나 도덕적으로 바람직하지 못하다고 간주되는 부도덕 행위까지도 포함한 광의의 개념으로 정의하는 것이 타당하다.

본 연구에서는 이러한 개념에 따라 도종수 등(1990)이 비행으로 채택한 권닝, 야간배회, 무단결석(근), 도박, 절도, 패싸움, 흥기소지, 흡연, 음주, 위협, 폭행, 가출, 유흥업소아르바이트, 반항, 음란낙서, 이성과 성관계, 가벼운 성추행, 성폭행 등 18개의 유형을 비행에 포함시켜 분석도구로 사용하였다.<sup>6)</sup>

## 2) 청소년비행 원인론

청소년비행을 비행자 개인보다는 비행자를 둘러싸고 있는 사회적 여건과 환경에서 설명하고자 하는 사회학적 이론은 크게 두 가지로 분류할 수 있다. 그 하나는 비행율과 사회구조적 변수에 주로 관심의 초점을 두는 사회구조적 *social structure* 관점이고, 다른 하나는 개인의 비행과 비행과정에 주로 연구의 초점을두는 사회과정적 *social process* 관점이다.<sup>7)</sup> Gibbons는 Empey(1978)의 분류를 기초로 전자에 긴장이론 *strain theories*, 문화일탈이론 *cultural deviance theories*, 급진적 갈등이론 *radical-conflict theories* 등을 분류하였고, 후자에 사회학습이론 *social learning theories*, 사회통제이론 *social control theories*, 낙인 이론 *labeling theories*, 상황이론 *situational theories* 등을 분류하여 청소년비행이론을 7가

지로 범주화하였다.

긴장이론에서의 비행은 사회구조적 조건에 의해서 만들어지는 개인의 적응의 문제에 초점을 두며, 대표적인 학자는 R.K.Merton, R. Cloward 및 L.Ohlin, 그리고 A.Cohen 등이 다.

문화일탈이론에서는 비행을 촉진시키는 행위 규범, 신념, 가치에 대한 반응에 초점을 둔다. 문화일탈이론의 대표적인 학자들은 C.Shaw, H.D.McKay, W.Miller, D.Matza, G.Sykes 등이 있다.

긴장이론이나 문화일탈이론이 사회구조에서 비행의 원인을 규명하려는데 비하여 사회학습이론은 비행도 다른 모든 행동이 학습되는 것처럼 비행도 학습의 결과라고 주장한다. 이 입장의 대표적인 것은 E.H.Sutherland의 차별적 학습이론 *differential association theories*과 이를 발전시킨 R.Aker의 차별적 학습강화이론 *differential association reinforcement theories*을 들 수 있다.

통제이론은 사람들이 비행을 하지 않는 이유는 비행동기가 없기 때문이 아니라 내적, 외적 사회통제가 강하기 때문이라고 주장한다. 여기에서 내적 통제는 사회규범을 내면화함으로써 이루어지는 통제를 뜻하며, 외적 통제는 비행자가 됨으로써 가족과 동료와의 관계 뿐만 아니라 개인적인 불이익을 받아야 된다는 사실의 인식에 의한 통제를 의미한다. 인간은 누구나 잠재적 비행자이고 잠재적 범죄자이므로 가족, 동료 등과의 사회적 연대나 통제가 약해지면 언제라도 비행을 저지르게 된다는 것이 통제

6) 도종수(1990)외, 청소년유해환경의 실태와 대책에 관한 연구, 한국청소년연구원.

7) Gibbons, D C, (1981) *Delinquent Behavior*, N J. : Prentice-Hall, In c, p 125.

비행율과 사회구조적 변수를 강조하는 이론	개인비행과 비행화과정을 강조하는 이론
1. 긴장이론 : 비행은 사회구조적 요인에 의해 만들어지는 적응문제에 대한 반응이다. 2. 문화일탈이론 : 비행은 문화나 하위문화전통의 결과이다. 3. 급진적 갈등이론 : 비행은 자본주의 경제의 근본적 결함에서 발생한다.	1. 사회학습이론 : 비행행위와 비행규범은 학습된다. 2. 사회통제이론 : 비행은 사회통제가 깨어졌을 때 발생한다. 3. 낙인이론 : 사회적 낙인이 더욱 심각한 비행을 하게 만든다. 4. 상황이론 : 상황적인 압력이나 유혹이 비행을 발생시킨다.

자료 . Gibbons, D C, *Delinquent Behavior*, N J Prentice-Hall, Inc , 1981, p 126.

이론의 기본적 가정이다. 대표적인 학자로 Hirschi를 들 수 있다.

마지막으로 상황이론은 비행행위보다 항상 비행동기나 의도성이 앞선다고 가정하고 있는 기존 이론을 비판하고 많은 비행의 예들을 보면 재미나 동료집단의 압력 등의 순간적인 상황에 의해서 일어나며 이러한 상황적 요인이 비행의 주요원인으로 간주되어야 한다고 주장한다.

여기서는 본 연구의 주제인 지역성(거주환경)과 청소년비행과의 관계에 관련하여 C.Shaw, H.D.McKay의 이론과 사회학습이론을 중심으로 살펴 보기로 한다.

#### (1) Shaw와 McKay의 생태학적 접근

청소년비행의 원인을 사회학적으로 찾으려는 최초의 노력은 지역성에 관한 연구에서 이루어졌다. 시카코의 Shaw와 McKay의 두 사회학자들은 1920년부터 시작된 시키코지역의 연구

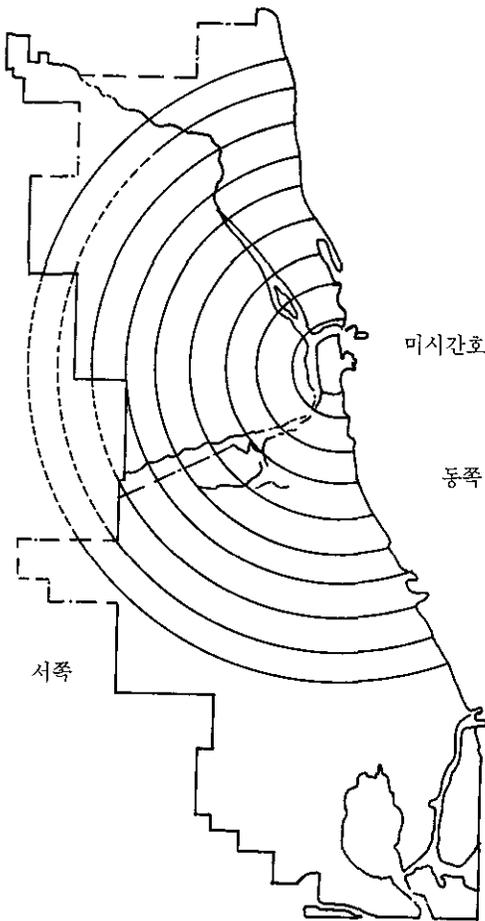
를 통하여 비행은 특정지역에서 집중적으로 발생하고 있음을 주장하였다. 이 연구는 당시 심리학적 관점에서 이해하려는 접근방법을 부정하고 비행현상을 특정한 지역사회와 그 지역공동체를 특징짓는 사회적 요소와의 상관관계로 이해하였다는 점에서 비행연구의 획기적인 전환점을 마련하였다.

당시에는 선천적으로 열등하거나 정신적으로 비정상적인 노동자계급의 청소년들이 비행을 저지르는 것으로 인식되고 있었다. 그러나 Shaw와 McKay는 이러한 생물학적, 심리학적인 결합론을 거부하고 경험적 연구방법을 토대로 비행의 사실 *facts*적 특성을 밝히려고 하였다. 사회의 조직과 인구의 분포 등에 기초한 조사연구에서 그들은 두 가지 근본적인 질문을 찾아야 했다. 하나는 도시에 있어 비행자들이 어떻게 지역적으로 분포되어 있는가 하는 것이고, 또 하나는 높은 비행발생지역과 관계있는 사회적 조건은 무엇인가 하는 것이었다.<sup>8)</sup>

8) Empey, L T.K Stafford, M C (1991), *American Delinquency . Its Meaning & Construction*, California ' Wadsworth Publishing co , pp 179-180.

(가) 지역적 분포

Shaw와 McKay는 1900에서 1940년까지 시카코의 경찰, 법원, 교정국의 자료 60,000사례를 수집 분석한 결과 비행자들이 도시내의 특정지역에 집중되어 있음을 밝혀내었다. 즉 중심상업지역의 주변, 철도와 도살장 주변, 산업지역, 철강지역 등 비행자들은 가장 황폐되고 기피되는 지역에 거주하고 있었다.



<그림 1> 시카코 지역별 비행율(남자)

<그림 1>에서처럼 시카코의 중심지로부터 동심원을 그려보면 도심에서는 남자비행청소년의 경우 청소년 100명당 24.5명이 비행자인데 비하여 가장 바깥쪽에는 3.5명까지 줄어드는 현상을 볼 수 있다.<sup>9)</sup> 이러한 현상은 여자의 경우도 마찬가지로 나타났다. Shaw와 McKay는 이 연구를 확대하여 필라델피아, 보스턴, 신시내티, 크리블랜드, 리치몬드 등에도 실시하였으며, Shaw가 죽은 뒤에도 McKay는 1966년까지 계속 이 연구를 한 결과 그 결과가 여전히 동일하다는 것을 발견하였다. 그들의 연구뿐만 아니라 그 후 많은 후속 연구에서도 도시 중심부로 갈수록 비행율이 높아지는 현상은 일관되게 나타났다.<sup>10)</sup> 즉 비행청소년은 인구가 많고 쇠퇴한 도시지역에 집중되어 있다는 것이다. 그래서 그들은 두 번째 질문, 비행발생지역과 관계있는 사회적 조건은 무엇인가에 관심을 돌리게 되었다.

(나) 사회적 조건

Shaw와 McKay는 높은 비행발생지역과 관계있는 사회적 조건이 네 가지로 나타났음을 밝혔다.<sup>11)</sup>

첫째는 물리적 쇠퇴가 일어나고 인구가 감소하는 지역이다. 도시가 확장됨에 따라 상업 및 산업적 기업들이 기존의 거주지역을 침범하게 되고, 그 결과 거주환경이 악화되며 인구이동이 발생하게 된다.

둘째는 경제적으로 빈곤화되는 지역이다. 오래되고 황폐화된 건물, 그리고 쇠퇴하는 이웃들로 집세가 낮아지고 빈곤계층의 유입을 촉진하게 된다.

9) *Ibid*, p 181.

10) Gibbons, *op cit.*, p 156.

11) Empey L.T & Stafford M C, *op. cit*, pp.180-181.

셋째는 유색인종지역이다. 높은 비행발생지역은 미국에 이민은 소수민족의 비율이 높은 것으로 나타났다. 빈곤계층인 이들이 도심을 밀고 들어오면 기존의 거주민들은 보다 나은 거주지역으로 옮겨가며 따라서 도심은 다양한 문화가 혼합된 유색인종들로 붐비게 된다.

넷째 높은 사회악이 발생하는 지역이다. 비행율이 높은 곳은 기타의 다른 문제들, 즉 무단결석, 유아사망율, 정신질환, 결핵, 성인범죄 등도 높다. 이러한 현상은 도심에서 높고 외곽으로 갈수록 점점 낮아지는 경향을 보인다.

#### (다) Shaw와 McKay의 이론

Shaw와 McKay는 이상의 사실들을 토대로 그들의 이론을 구축하였다. 그들의 연구는 한편으로는 비행이 미국도시의 타락과 관계가 깊다는 19세기의 신념을 지지하고, 다른 한편으로는 비행이 인종과 소수민족집단의 도덕적이고 생물학적인 결함에서 기인한다는 신념을 배격하는 입장에서 수행되었다. 그래서 그들이 발견한 것은 높은 비행발생지역의 인구구성이 바뀌어도 비행율은 변하지 않으며 인종과 민족의 변화도 비행율을 변화시키지 않는다는 점이었다. 그리고 계속적으로 거주집단이 보다 나은 거주지역으로 이주했을 때 그들의 비행율이 낮아진다는 것도 밝혀내었다. 따라서 비행율은 그들의 인종이나 민족적 특성이 아니라 거주환경의 여건에 따라 달라진다는 결론을 도출하였다. 그러므로 비행에 대한 설명은 거주하고 있는 사람들의 특성이 아니라 쇠퇴하는 이웃이 만들어내는 공동체의 삶의 종류에서 찾아야 된다는 것이 이들 이론의 핵심이었다.

이러한 Shaw와 McKay의 이론은 크게 다섯 가지로 요약될 수 있다.<sup>12)</sup>

첫째, 도시가 쇠퇴하는 지역들은 사회해체 *social disorganization*가 이루어진다. 슬럼화된 지역에는 공동체의식이 사라진다. 다양한 인종과 이민은 민족들의 다양한 문화적 기준은 복잡하게 얽혀 있고, 빈곤, 불안한 가정생활, 쇠퇴하는 지역사회, 종교 및 교육기능의 상실 등이 만연한다. 더우기 이러한 문제들은 상업과 산업지역의 침입, 높은 인구이동 등에 의해 더욱 심각해진다.

둘째, 사회해체된 지역들은 어린이에 대한 사회통제의 부족을 가져온다. 공동체의 이념과 삶의 기준 상실은 비행을 억제하는 협동적 사회행동을 불가능하게 한다.

셋째 사회통제의 부족은 거리의 불량배 *street gangs* 집단을 양산한다. Shaw와 McKay의 조사에 의하면 10명의 비행청소년 중에 8명정도가 집단적으로 비행을 한 것으로 나타났다. 즉 사회통제의 부족은 비행집단을 형성하게 하고, 비행 집단의 소속의식은 많은 비행의 중요 원인이 된다.

넷째, 비행의 전통은 비행집단의 한 세대에서 다음 세대로 이어진다. 청소년의 비행집단은 비행의 전통을 이어가는 수단이 되고 비행을 지지하는 힘이 되며 이 전통은 모두 그 이전의 비행집단으로부터 학습되는 것이다.

다섯째, 비행의 전통은 높은 비행율을 낳는다. 쇠퇴하는 지역은 사회적 해체를 낳고, 사회해체는 청소년에 대한 통제를 약하게 하며, 통제의 약화는 비행집단을 발생시킨다. 비행집단은 비행의 전통을 만들고, 비행전통은 높은

12) *Ibid*, pp 183-184.

비행율을 낳는다.

Shaw와 McKay의 이론은 공식적으로 드러난 비행청소년만을 연구대상으로했다는 점, 사회해체지역에서 어떤 청소년은 비행을 하고, 또 어떤 청소년은 비행을 하지 않는지에 대한 설명이 없다는 점, 비행전통의 생성 근원에 대한 설명이 없다는 점, 중산층비행을 설명하지 못한다는 점 등의 비판을 받아 왔다.<sup>13)</sup> 그러나 Shaw와 McKay의 조사연구와 이론은 비행을 정신적 결함이나, 생물학적 시각에서 설명하였던 당시의 관념에 반론을 제기하고 비행을 일으키는 중요 원인이 사회환경, 특히 거주환경과 밀접한 관계가 있다는 사실을 실증적으로 밝히는 공헌을하였다.

그러나 그 이후 교통, 통신의 발달로 지역성의 개념이 달라지고 다른 비행원인론의 등장으로 비행의 원인으로서 거주환경에 대한 관심은 점점 희박해졌으며 이에 관한 연구도 점점 줄어들었다. 이러한 경향은 우리나라의 경우도 마찬가지이다. 그러나 맵모삼천이란 말처럼 일반적으로 청소년에게 있어 거주환경은 매우 중요한 교육적 역할을 한다는 것은 널리 알려져 있는 사실이며 특히 우리나라의 경우 교육환경에 따라 부동산가격이 결정될 정도로 교육환경으로서의 거주환경이 중시되고 있다. 뿐만 아니라 언론매체에서는 청소년비행의 원인으로서 유해환경의 개선에 관한 목소리를 높이고 있다. 그럼에도 불구하고 우리나라에서 행해진 청소년 비행에 관한 연구는 이러한 유해환경이나 거주환경의 영향에 관한 조사연구는 거의 발견하기 힘든 것이 사실이다. 그래서 본 연구

는 Shaw와 McKay의 이론에 터하여 우리나라의 경우 청소년의 거주환경과 청소년비행간에 유의미한 관계가 존재하는지를 밝혀 보고자 하는 것이다.

### 3) 사회학습이론

Sutherland는 다른 행동과 마찬가지로 비행도 면접적 인간관계를 통하여 학습된다고 전제하고 비행의 학습과정을 밝혔다. 그의 이론은 다음의 9가지 명제로 요약될 수 있다.<sup>14)</sup>

- 1) 비행행위는 학습된다.
- 2) 비행행위는 의사소통과정에서 타인과의 상호작용을 통해서 학습된다.
- 3) 비행행위에 대한 학습의 주된 기회는 가족, 친구, 동년배 집단과 같은 친밀한 개별 집단내에서 이루어진다.
- 4) 비행행위가 학습될 때, 그 학습에는 때로는 복잡하고 때로는 간단한 비행기술이 포함된다.
- 5) 비행의 동기는 범규범의 긍정적 또는 부정적인 정의 *definition*로부터 학습된다.
- 6) 비행은 범법에 대한 부정적 정의보다 범법에 대한 긍정적 정의의 과도로 발생한다.
- 7) 차별 접촉은 빈도, 기간, 우선권 *priority*, 강도 *intensity*에 있어 다양하다.
- 8) 비행양식 *criminal pattern*과 비비행양식 *anticriminal pattern*과의 접촉을 통한 비행학습과정은 다른 학습과정에 포함되는 모든 메카니즘을 포함한다.

13) 표갑수(1986), 청소년비행원인이론, 서울 : 한국복지정책연구소 출판부, p.11.

14) Gibbons D.C., *op cit.*, pp.133-134.

9) 비행행위가 일반적인 요구와 가치의 표현이지만, 비비행적 행위도 일반적인 요구와 가치의 표현이기 때문에 일반적인 요구가 가치관으로 비행행위를 설명할 수 없다.

Sutherland의 차별접촉이론은 두 가지 기본 명제로 출발했다. 첫째는 인간에게 비행성향은 없으며 오히려 규범동조적인 존재이다. 둘째로 사회적 분화가 일어나면 문화적 분화가 수반되어 문화갈등현상이 일어난다. 그래서 비행자는 그가 소속된 집단의 입장에서 보면 규범동조자이고 법을 제정하고 집행하는 권력집단의 입장에서 볼 때 비행자가 된다. 그러므로 Sutherland는 비행은 친밀한 사회적 관계속에 사는 사람들과의 접촉을 통하여 학습되는 비행행위의 긍정적 인식의 표현이며, 비행문화 또는 비행기회의 접촉이 비비행문화의 접촉을 능가할 때 비행자가 된다고 주장한 것이다.

한편 Aker는 차별접촉이론의 경험적 검증을 도모하기 위하여 현대행동강화이론의 개념을 비행에 적용하려고 노력했다. Aker에 따르면 사회적 행동에 있어서 기본적인 학습메카니즘은 자극에 의한 조건화 *conditioning* 이다.

인간의 행위는 긍정적 강화나 부정적 강화에 의해서 영향을 받는다. 그리고 사람들은 자기가 살고 있는 중요한 집단 속에서 상호작용을 통하여 학습된다. 그 집단은 어떤 행위들에 대해서 좋고 나쁨의 평가적 판단을 하게 된다. 그리고 그 판단은 곧 강화가 된다. 즉 어떤 행위에 대하여 좋다거나 적어도 나쁘지는 않다라는 판단을 하면 할수록 그 행위에 몰입하기 쉽

다는 것이다.

Aker는 음주와 마약에 관한 조사연구에서 음주를 하거나, 마약을 먹거나, 또는 비행을 전혀 하지 않는 집단들과의 차별적 접촉이 비행의 가장 중요한 요인이라는 것을 밝혀 내었다.<sup>15)</sup> 그러므로 개인이 속한 집단이 그 개인의 행위에 큰 영향을 끼치게 된다는 것을 증명하였다.

이러한 사회학습이론에 의하면 청소년의 거주환경은 청소년비행의 주요원인이 될 수 있다. 비록 사회학습이론이 주로 친밀한 비행집단 속에서의 상호작용을 강조하고 사회학습이론의 장점이 고을의 비행지역에 거주하면서도 어떤 사람은 비행을 하지 않는 이유를 설명해주는 정교함에 있다 하더라도 학습이론의 기본적인 가정은 비행행위의 학습에 있기 때문에 비행행위를 가장 잘 학습할 수 있는 거주 환경에 있는 청소년이 그렇지 않은 청소년보다 훨씬 더 비행을 많이 경험할 것이라는 것은 쉽게 예측을 할 수 있는 것이다.

그래서 본 연구는 이러한 사회학습이론과 Shaw와 McKay의 이론을 토대로 청소년비행과 거주환경의 관계를 밝혀 보고자 하는 것이다.

## 2. 청소년비행과 거주환경

환경의 개념을 분류학적인 의미로 해석하기 보다는 전체적인 관점에서 공식화한 것은 K Lewin(1936)의 행동공식  $B=f(P \cdot E)$  이다.<sup>16)</sup> 여기서 P는 사람 *person*을 뜻하고, E는 환경 *environment*을 뜻하며 ‘·’은 상호작용을 뜻

15) *Ibid*, pp 135-136.

16) 황정규(1987), 학교학습과 교육평가, 서울·교육과학사, pp.729-731.

한다. 즉 인간의 행동양식은 개인이 지닌 특성과 환경과의 상호작용의 함수로 결정된다는 것이다.

이 환경을 동료집단, 학급, 학교, 지역사회 등 청소년을 둘러싼 주변환경을 하나의 단위로 보았을 때 그 환경단위가 청소년의 지적, 정서적 특성에 중요한 영향을 미칠 것이라는 관심이 고조되어 왔다. 이 환경의 영향에 대하여 큰 공헌을 한 것은 Murray(1938)이다. 그는 환경의 방향적 경향을 환경의 압력 *press of environment*라고 하고, 이 환경의 압력을 두 가지로 분류하였다. 하나는 ‘알파압력’으로 개인이 환경과 상호작용함으로써 형성하는 ‘실제 현존하는 압력’과 다른 하나는 ‘베타압력’으로 개인이 지각하는 현상에 대한 각 개인 자신의 해석이 기초가 된 압력이다. Murray는 주로 ‘베타압력’의 개념적 도식과 측정방법에 창의적인 공헌을 하였다.

‘알파압력’의 개념이든 ‘베타압력’의 개념이든 청소년을 둘러싼 여러 환경들이 청소년의 행동에 많은 영향을 끼친다는 것은 알려진 사실이다. 그러나 인간을 보는 관점, 즉 인간을 수동적으로 보는가, 또는 긍정적으로 보는가에 따라 그 설명 방법이 달라진다. 생태학적 관점에서는 인간-환경 상호관련성의 규명에 있어서 행동상황 *behavior setting* 개념을 중심으로 하여 환경의 요구에 따른 인간행동의 원리를 찾고자 한다. 즉 인간행동이 개인의 의지에 따라 결정되는 것으로 보기보다는, 특정상황에 의해 설정되는 행동규범에 따라 결정되어지는 일중

의 ‘요구된 행동 *necessary action*’으로 보는 수동적 인간관에 기초해 있다. 반면에 최근의 환경심리학자들 즉 Stokols, Kaplan, Michelson 등은 인간-환경 상호작용에서 인간의 의도성, 목적성 등을 강조하는 능동적인 입장에서 있다.<sup>17)</sup> 그러나 이러한 환경의 영향과 관련하여 청소년을 볼 때 전자의 관점에 주의를 해야 할 필요가 있다. 왜냐하면 청소년은 아직 어른으로 성숙되지 않은 과도기적 성장단계에 있다는 점 때문이다. 일반적으로 청소년은 생리적 차원과 함께 심리적, 사회구조적 차원을 고려하여 청소년기를 정의하는 것이 보통이다. 즉, 생리적으로 사춘기가 도래하는 때를 청소년기의 하한기로 보고, 사회화과정을 거치고 자아정체감이 형성됨과 더불어 경제적으로 부모로부터 독립하는 때를 청소년기의 상한으로 보고 있다.<sup>18)</sup> 따라서 아직 심리적으로나 사회적으로 성장단계에 있는 청소년은 환경과의 상호작용에서 환경의 영향을 보다 많이 받는다고 볼 수 있다. 정문성(1991)의 연구에 의하면 청소년의 문제행동은 도덕적 사고력과 거의 관계가 없으며 환경이나 동료집단의 영향이 더 클 것으로 주장하고 있다.<sup>19)</sup> 이러한 사실은 청소년의 도덕적 사고력이 높고, 도덕적 행동을 할 의지가 있다하더라도 비행을 유혹하는 사회환경의 영향이 크면 도덕적 사고력이 제 기능을 발휘하지 못하고 비행을 저지를 수 있다는 의미가 함축되어 있다. 이러한 것은 아직 독립성, 자제력이 낮고 감수성이 예민한 청소년의 특성을 의미하기도 한다. 따라서 사회환경은

17) 이명숙(1989), 청소년 일상생활 공간에 관한 심리, 사회적 고찰, 한국청소년연구원, p.11.

18) *Ibid*, p 5.

19) 정문성(1991), “청소년의 도덕적 사고와 도덕적 행동의 관계연구”, 한국청소년연구 제2권 3호, pp.74-89.

청소년비행과 밀접한 관계가 있음을 예측할 수 있으며 청소년비행을 유발시키는 사회환경은 유해환경이라는 개념으로 구체화하려는 움직임도 있다.<sup>20)</sup> 일반적으로 청소년의 유해환경은 '청소년의 인격적 발달에 좋지 않은 영향을 미칠 수 있는 물리적, 문화적, 사회적, 심리적 요소들과 청소년과 주변환경 요인간에 이루어지는 유해적인 상호작용의 총화, 즉 영향과 반응관계의 체계로 간주할 수 있는데, 유해환경의 존재형태는 하나의 물질, 매체, 장소 혹은 기회나 행위 등 다양한 형태를 띠게 된다.<sup>21)</sup> 청소년 유해환경이 가지고 있는 유해성은 청소년의 건전성장의 저해, 법적 규제 대상이 되는 직접적인 침해, 비행의 조장과 범죄성의 유발 등을 들 수 있다. 특히 비행의 조장에 관해서는 유해환경과 비행과의 직접적인 인과관계는 밝혀지지 않았으나 기존의 연구들은 비행과 유해환경이 대단히 친화적이라는 사실을 시사해 주고 있다.<sup>22)</sup> 즉 유해환경은 직접적인 비행의 실마리를 만들어 주거나 비행의 장소를 제공하는 경우 혹은 동료집단을 매개로 해서 비행을 촉진하는 등의 역할을 함으로써 청소년의 비행과 친화적일 수 있는 것이다.

이러한 유해환경은 사회적 존재상태를 기준으로 다음과 같이 분류될 수 있다.<sup>23)</sup>

- 1) 유해시설 및 장소 : 청소년들에게 범죄나 비행을 유발할 수 있는 기회를 제공하거

나, 비행 우려 또래집단과의 관계를 매개할 수 있는 시설이나 장소로서의 유해환경.

- 2) 유해물품 : 청소년의 심신 발달에 나쁜 영향을 미치거나 미칠 가능성이 있는 물품.
- 3) 유해행동 : 성인들의 관여나 간섭형태 등을 포함하여 청소년들이 직접 유발하는 각종 문제행동이나 비행으로 간주될 수 있는 행위.
- 4) 유해한 정보환경 : 청소년들에게 유해한 영향을 미칠 수 있는 정보공해.

이러한 유해시설 및 장소, 유해물품, 유해행동, 유해한 정보환경 등 유해환경과 관련하여 본고에서는 청소년의 거주환경이 유해한 요소가 많은 지역일 경우 청소년비행경험도 많을 것이라는 가설을 세우고자 한다. 즉 청소년의 거주환경을 독립변인으로 하고 청소년비행을 종속변인으로 해서 이 두 변인의 관계를 밝혀 보고자 한다. 청소년비행의 장소가 청소년의 거주환경에서 반드시 일어나는 것은 아니지만 특히 우리나라의 학생청소년들의 생활공간은 대부분 학교와 가정을 중심으로 하고 있기 때문에 학교와 주거지역의 환경적 영향을 가장 많이 받는다고 할 수 있다. 그래서 본고에서는 주거지역(상점점포지역, 논밭지역, 아파트지역, 일반주택지, 공장지, 술집유흥업소지역)에 따라 청소년의 비행경험정도와 비행유형의 차이가 있는지를 밝혀 보고자 한다.<sup>24)</sup>

20) 도종수의, 앞의 책.

21) 강대근(1984), "청소년의 사회문화적 환경", 유네스코 한국위원회, 청년연구 제7집과 한준상(1991), "청소년유해환경과 청소년정책", 청소년환경개선을 위한 시민 운동 심포지움 발표원고, 참고.

22) 유혜경(1986), "청소년비행에 미치는 제 요인에 관한 연구", 고려대박사학위논문과 김준호(1987), "청소년 주변 유해환경과 비행선도방안", 서울청소년지도육성회, 참고.

23) 도종수의, 앞의 책, pp 55-57.

24) 주거지역의 분류는 도종수의(1990)의 분류를 그대로 사용하였다.

### 3. 선행연구의 검토

우리나라에서의 청소년비행에 관한 연구는 오정환(1946)의 ‘학부형과 사회에 대한 희망’이 후 별다른 연구가 없다가 체계적인 연구논문인 김기두(1967)의 ‘한국소년범죄 연구’를 전후로 1960년대 후반부터 본격적인 관심의 대상이 되기 시작하였다.<sup>25)</sup> 그래서 1960년대 후반 약 452편의 논문이 발표되었고 점점 연구논문이 늘어나서 1980년대 후반에는 777편에 이르게 되었다.

우리나라의 청소년비행에 관한 연구는 1960년대 이후 질적으로나 양적으로 큰 발전을 보이고 있다. 특히 근래에는 이전의 현장기술적 성격에서 벗어나 학문적 차원에서 체계적인 분석방법이 이루어지고 있으며 또한 특정이론을 중심으로 이론적 검증과 한국사회에서의 적용가능성을 살피고 있다. 분석방법면에서도 공식통

계자료의 한계를 지적하고 자기보고식 자료를 통한 자료의 수집으로 청소년들의 숨은 비행연구는 물론 분석차원을 심화시키고 있다.

그러나 기존의 연구들은 외국, 특히 미국의 이론을 거의 무비판적으로 한국에 적용한 연구가 대부분이며, 문화적, 사회적 환경이 다른 한국에 적용함으로써 한국 사회의 독특한 청소년비행의 특수성을 간과하였다는 비판의 소리가 높을 뿐 아니라 대부분 연구의 대상이 학생으로서 전체 청소년을 대상으로 전국적인 규모의 대표성을 가진 표집화된 연구가 없다는 점도 지적되고 있다.

특히 본고의 관심인 지역적 요인을 독립변인으로 조사된 연구는 몇몇 논문을 제외하고는 찾아보기 힘들다. 김기두(1967)는 한국소년범죄의 실태를 분석하면서 지역적으로 서울을 제외하면 대도시보다 소도시의 범죄율이 높다고 지적한 바 있고, 이장현(1967)은 도시지역 특

〈표 2〉 청소년비행 및 관련부문 연구동향

년도	일반논문	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: 심정택, “도시청소년의 지위집단별 비행요인 분석”, 경북대 박사학위논문, 1991, p 36.

25) 심정택, “도시청소년의 지위집단별 비행요인 분석”, 경북대박사학위논문, 1991, pp 33-43.

히 우범지대, 빈민가에 비행행위가 집중되고 있음을 지적하였다. 그리고 한남제(1969)는 대체로 거주지에서 비행을 저지르는 경우보다 서울, 부산 양대도시로 이동하여 비행을 저지르는 경향이 높았으며 이들의 비행은 주로 주택가, 우범지대, 유흥가, 상가 등 전이지대에서 많이 일어나는 것으로 보고하였다. 표갑수(1982)는 1976년에서 1984년까지의 9년간의 비행발생지역별 현황의 평균통계에서 인구 100만 이상 대도시가 40.4%로 가장 많고, 다음은 인구 10-100만의 중간도시 19.9%, 인구 5~10만의 소 도시가 9.7%의 순으로 나타나 도시지역의 비행발생율이 압도적임을 주장하였고, 또한 이수성(1982)은 도시범죄가 농촌범죄에 비해 2-2.5배 정도로 높은 것으로 보고하였다. 이는 도시지역이 빈민가, 상가, 공장가, 매음가, 유흥가 등이 많아 농촌지역에 비해 상대적으로 해체된 지역적 특성을 갖고 있기 때문에 비행 기회가 많기 때문인 것으로 보인다.<sup>26)</sup> 그외에도 이장현(1978), 김영모(1981) 등은 거주지역을 하나의 변인으로 비행과의 관계를 조사연구하였으나 뚜렷한 특징을 발견하지 못하였으며 최윤진·구창모·정문성(1990)은 거주지역에 따라 비행의 유형이 달라진다는 사실을 지적하였다.<sup>27)</sup> 즉 흡연, 전자오락실출입, 음란물보기, 노름 등의 비행은 농촌보다 도시의 청소년이 더 많이 경험한 반면 무단외박 등의 비행은 농촌청소년이 더 많이 경험한 것으로 나타났다.

이상에서처럼 우리나라에서의 청소년비행에 관한 연구에서 거주지역이 중요한 변수임에도 불구하고 거주지역에 초점을 둔 연구를 쉽게

발견하기 어렵다. 뿐만아니라 거주지역을 변인으로 사용한 연구는 주로 대도시, 중소도시, 농촌 등의 넓은 의미의 거주지역별 변인을 사용한 것이 대부분이며 구체적인 거주환경을 변인으로 연구한 예는 찾기 힘들다. 그래서 본 연구는 우리나라의 청소년들의 활동공간이 주로 학교나 직장, 가정에 기초하고 있다는 사실에 착안하여 청소년의 구체적인 거주환경을 분류하고 이 거주환경과 청소년비행과의 관계를 밝혀 보고자 한다.

#### 4. 가설의 설정

앞서 이론적 배경에서 청소년비행의 원인론에 관하여 Shaw와 McKay가 청소년비행의 원인으로 사회적 환경의 중요성, 특히 주거지역의 중요성을 강조한 이후 다른 청소년비행이론과 경험적 연구에 있어서는 청소년비행과 거주환경과의 관계에 관한 연구가 거의 수행되지 않았음을 지적하였다. 특히 우리나라의 경우도 일반적으로는 교육환경의 중요성, 청소년유해환경의 제거의 필요성 등을 인식하면서도 실제로 청소년비행과 거주환경과의 관계에 대한 연구는 거의 발견하기 힘들다. 우리나라의 청소년비행을 설명하는 데에 있어 우리나라 청소년들의 특성과 활동공간의 제한성을 생각할 때 청소년의 거주환경이 청소년비행에 많은 영향을 끼칠 수 있음은 쉽게 예측할 수 있다. 즉 Shaw와 McKay의 이론과 사회학습이론에 따르면 청소년이 비행을 학습하기 쉬운 환경에 자주 접촉할 수 있는 기회가 많은 거주환경에서 주로 생활한다면 그런 거주환경에 거주하는

26) 심정택, 위의 책, pp 33-43, 참고.

27) 최윤진·구창모·정문성(1990), 청소년 문제행동 진단을 위한 조사연구(1), 한국청소년 연구원.

청소년이 그렇지 않은 청소년보다 훨씬 비행경험율이 높을 것이라는 가설을 세울 수 있다.

그래서 본 연구는 우리나라의 청소년비행을 설명할 수 있는 하나의 중요한 변인으로 청소년의 거주환경을 독립변인으로 하고 청소년비행을 종속변인으로 하여 그 둘의 관계를 살펴보고자 다음과 같은 가설을 설정하였다.

가설 : 청소년의 주거지역환경에 따라 청소년 비행경험율은 유의미한 차이를 보일 것이다.

가설 1 : 유흥업소지역의 청소년이 상점집포 지역, 공장지역, 논밭지역, 아파트 지역, 일반 주택지역의 청소년보다 비행경험이 많을 것이다.

앞서 서술한대로 청소년비행을 조장하는 유해환경이 가장 많은 곳은 술집유흥업소지역일 것이다. 따라서 유흥업소지역의 청소년이 다른 지역의 청소년보다 비행을 많이 학습하고 경험할 기회가 많을 것이다.

가설 2 : 청소년은 거주환경에 따라 비행유형의 차이를 보일 것이다.

앞서 최윤진·구창모 정문성(1990)의 연구에서 도시와 농촌지역에 따라 비행유형이 다르게 나타났음을 지적한 바 있다. 즉 비행의 성격상 거주환경의 영향을 많이 받는 비행유형과 그렇지 않은 비행유형이 있다는 것이다. 따라서 어떠한 비행유형은 거주환경의 영향을 받기도 하고 어떠한 비행유형은 거주환경의 영향을 받지 않을 것이다.

### III. 연구 방법

본 연구에서 사용된 자료는 도종수의(1990)의 연구보고서인 '청소년유해환경의 실태와 대책에 관한 연구'에서 수집한 설문응답자료를 이용하였다.<sup>28)</sup> 그 구체적인 표집 및 조사도구(설문지)의 구성, 그리고 통계방법은 다음과 같다.

#### 1. 표집

본 연구에서 사용된 자료는 전국을 대상으로 지역별, 성별분포를 고려하여 국민 학생 1,000명, 중학생 1,598명, 고등학생 1,402명, 근로청소년 1,000명 등 모두 5,000명을 표집한 것이다. 학교의 선정은 해당 지역사정에 정통한 청소년전문가의 자문을 얻어 유해환경과 관련해서 중립적인 학교들을 선정하였으며 고등학교의 경우, 인문계와 실업계의 비율을 4:3으로 하였다. 또한 1학년과 3학년의 경우 새로운 환경의 적응 또는 상급학교 진학에 따른 부담이 많은 것을 고려하여 국민학교는 5학년, 중학교, 고등학교는 각각 2학년을 설문대상으로 하였다. 근로청소년의 경우에는 5인이상 사업체에 근무하는 근로청소년의 성별 구성비를 고려하여 남자 335명, 여자 665명 표집하였으며, 연령별로는 학생청소년과 큰 차이가 없게 하기 위하여 20세 이하(73.5%)를 주로 표집하였다. 지역별로는 조사의 편의상 서울 600명, 부산 200명, 광주 200명을 표집하였다.<sup>29)</sup> 그리고 본 연구의 독립변인으로 사용한 거주환경에 관한

28) 자료를 사용하도록 허락해주신 도종수 책임연구원에 감사의 뜻을 드린다.

29) 도종수의, 앞의 책, pp 27-29.

〈표 3〉

## 응답자의 특성-주거지역의 환경

(단위 : % (명))

	상업점포 지 역	논밭지역 지 역	아 파 트 지 역	일반주택 지 역	공장지역 지 역	유흥업소 지 역
중 학생	13.8	18.9	12.0	50.8	3.1	1.8
고등학생	8.0	22.7	14.3	50.9	1.2	2.8
근로자	9.4	6.9	34.4	40.2	6.7	2.3
계	12.1 (593)	16.7 (820)	18.0 (886)	48.3 (2,373)	2.8 (140)	2.2 (106)

무응답 82명

응답자의 특성은 〈표 3〉과 같고 본 연구에서 국민학생은 분석대상에서 제외하여 4,000명의 응답자료를 사용되었다.

## 2. 조사도구 및 통계처리

본 연구의 조사도구는 도종수의 '청소년 유해 환경의 실태와 대책에 관한 연구(1990)'의 설문지에서 저자의 허락을 얻어 인구학적변인과 청소년비행에 관한 응답내용을 사용하였다. 중요한 인구학적 변인은 성별, 연령, 학교별, 경제적 수입, 부모의 학력, 부모의 직업, 거주환경, 가족구조, 학교성적, 직종 등이다. 청소년 비행에 관한 설문은 각종 비행을 실제로 경험했는지, 얼마나 자주 그런 비행을 했는지, 비행에 대해 어떻게 생각하는지를 질문하였으나 본 연구에서는 청소년비행의 척도화 또는 측정의 곤란성 및 타당도를 고려하여 단순히 경험 유무로 자료를 변환하여 분석하였다. 청소년비행의 유형은 김준호(1989)의 연구를 참고로 하여 지위비행, 재산비행, 폭력비행, 성비행과 가출에 관한 다섯가지로 분류되어 있는데, 지위비행으로는 권닝, 야간배회, 도박, 흡연, 음주, 유흥업소 아르바이트, 반항이 포함되어 있

으며 재산비행으로는 절도가 포함되었고, 폭력비행으로는 패싸움, 흥기소지, 위협, 폭행이 포함되었으며, 성비행에는 음란낙서, 이성과의 성관계, 가벼운 성추행, 성폭행이 포함되었다. 가출에 관한 비행은 가출과 무단결석이 포함되었다.

그러나 국민학생을 제외한 중학생, 고등학생, 그리고 근로청소년 모두 4,000명을 대상으로 varimax방식으로 요인분석한 결과 세 가지 차원의 요인으로 분류되었다. 즉 첫째 요인은 '폭력 및 성적 비행'으로 폭행, 위협, 성관계, 가벼운 성추행, 성폭행, 흥기소지, 패싸움, 절도, 음란낙서가 포함되었고, 둘째 요인은 '은둔적 비행'으로 야간배회, 음주, 권닝, 도박, 반항, 흡연 등이 포함되어 있다. 셋째 요인은 '가출비행'으로 무단결석(근), 가출, 유흥업소 아르바이트가 포함되었다. 그래서 본고에서는 이 세 요인과 거주환경의 관계, 그리고 비행유형의 독자적인 특성을 고려하여 각각의 모든 비행과 거주환경과의 관계를 모두 밝혀 보고자 한다.

사용된 통계처리 방식은 SPSS-PC(V.3.0)을 사용하여 요인분석과 교차분석( $\chi^2$ )을 실시하였

< 표 4 >

청소년비행의 요인분석 결과

	요인1	요인2	요인 3
폭행	6229		
위협	6157		
성관계	5782		
성추행	5706		
흥기소지	5704		
성폭행	5689		
패싸움	.5562		
절도	5422		
음란낙서	4395		
야간배회		.6995	
음주		6605	
كن닝		.5129	
도박		.5080	
반항		5057	
흡연		4691	
무단결석(근)			7469
가출			6555
유용업소			.4341

다. 자료처리는 비행의 경험유무 응답에 의한 명목척도로 하였고, 세 요인도 그 하위변인 중 어느 하나라도 경험했으면 유형범으로 처리하고 그 하위 변인 중 어느 비행도 경험하지 않았을 때만 무경험으로 처리하였다.

#### IV. 결과분석 및 논의

청소년의 거주환경과 비행과의 관계를 밝혀 보기 위해서 교차분석을 사용  $\chi^2$ 를 구하였다. 거주환경과 비행경험유무조사는 모두 자기보고식 설문에 의하여 응답자가 응답한 것이며, 독립변인인 거주환경은 여섯개의 범주로 나누어져 있는데, 그 것은 상업점포지역, 논밭지역,

아파트지역, 일반주택지역, 공장지역, 유용업소지역이다. 종속변인은 청소년비행으로 크게는 세 변인 즉, 폭력 및 성(性)적 비행, 은둔적 비행, 가출비행이며, 각각 하위비행은 첫째 '폭력 및 성적 비행'으로 폭행, 위협, 성관계, 가벼운 성추행, 성폭행, 흥기소지, 패싸움, 절도, 음란낙서가 포함되었고, 둘째로 '은둔적 비행'은 야간배회, 음주, 컨닝, 도박, 반항, 흡연 등이 포함되어 있다. 셋째로 '가출비행'은 무단결석(근), 가출, 유용업소 아르바이트가 포함되었다. 각각의 비행경험유무조사에서 경험이 '있다'와 '없다'로 통계처리하였으며 세 변인 즉 폭력 및 성적 비행, 은둔적 비행, 가출비행은 각각의 하위비행을 한번이라도 경험한 청소년

〈표 5〉

인구학적 변인에 따른 유형별 청소년비행 경험

단위 %

변 인		폭력 및 성적 비행	은둔적 비행	가출비행
성 별	남 자 청 소 년	57.9	90.7	26.5
	여 자 청 소 년	22.7	81.1	17.5
$\chi^2$		479.2**	60.6**	45.0**
지 역 별	대 도 시	37.5	86.1	24.9
	중 소 도 시	36.8	81.1	10.5
	읍 면	42.5	86.4	19.7
$\chi^2$		7.3*	9.6*	58.6**
수 입	저 (50만원미만)	38.8	86.4	28.9
	중 (50-150만원미만)	39.0	85.3	19.9
	고 (150만원이상)	38.9	86.3	16.0
$\chi^2$		0.0	0.8	28.9**
부 직 업	제 1 직 업 군	39.7	86.2	24.2
	제 2 직 업 군	35.9	83.8	16.2
	제 3 직 업 군	38.8	85.1	15.6
$\chi^2$		3.9	2.9	34.9**
성 적	상 위 권	33.9	82.6	8.1
	중 위 권	35.6	84.3	12.5
	하 위 권	48.7	87.7	23.0
$\chi^2$		38.3**	6.8*	67.4**
집 단 별	중 학 생	35.0	78.6	11.3
	고 등 학 생	41.4	90.9	16.2
	근 로 청 소 년	39.9	90.0	46.2
$\chi^2$		12.9**	96.9**	456.4**
계		38.5	85.5	21.6

\*P &lt; 05    \*\*P &lt; 01

은 경험있는 것으로 하고 어느 것도 경험하지 않은 청소년은 무경험으로 간주하여 통계처리하였다. 그리고 표에서는 비행을 경험한 청소년의 백분율만 제시하였다.

여기서는 우선 인구학적 변인에 따른 기초적인 결과를 먼저 살펴 보고, 다음으로 거주환경과 비행과의 관계를 인구학적 변인을 통제하면서 구체적으로 분석하기로 한다.

## 1. 변인별 청소년비행의 실태

우리나라 청소년들의 비행유형을 보면 은둔적 비행(85.5%)을 가장 많이 경험한 것으로 나타났다. 다음이 폭력 및 성적 비행(38.5%), 가출비행(21.6%)의 순으로 나타났다. 이를 성별, 집단별, 지역별, 가족수입별, 부의 직업별, 그리고 학생의 경우 학업성적별로 비행경험결과를 구체적으로 살펴 보면 다음과 같다.

우선 성별로 보면 폭력 및 성적 비행은 남자 청소년(57.9%)이 여자청소년(22.7%)보다 훨씬 많이 경험하였고, 은둔적 비행은 남자청소년(90.7%)은 대부분이, 여자 청소년(81.1%)도 많은 숫자가 경험하여 남녀관계없이 상당히 보편화되어 있음을 알 수 있다. 가출비행도 남자 청소년(26.5%)이 여자청소년(17.5%)보다 많이 경험하였음을 볼 수 있는데 이러한 세 유형의 비행은 남녀간 비행경험의 차이는 있으나 그 추세에는 별다른 특징이 나타나지 않고 있음을 알 수 있다.

지역별 변인은 직할지 이상을 대도시로 하고 읍, 면을 제외한 나머지를 중소도시로 분류하여 분석하였다. 분석결과 뚜렷하게 나타나는 특징은 세 비행유형 모두 중소도시의 청소년의 비행경험이 대도시와 읍면의 청소년보다 상대적으로 낮게 나타났음을 볼 수 있다.

가족의 경제적 수입변인은 월수입 50만원 미만을 저소득, 50만원에서 150만원 미만을 중간층, 150만원 이상을 고소득층으로 하여 분석하였다. 그 결과, 폭력 및 성적 비행과 은둔적 비행은 가족의 경제적 수입과는 관계가 없는 것으로 나타났으나 가출비행은 가족의 경제적 수입이 낮을수록 비행경험이 많은 것으로 나타

났다.

기존의 연구들은 청소년비행이 경제적으로 낮은 수준의 하층에 집중하는 것으로 보고하였으나 최근에는 청소년비행이 경제적 수입과는 관계없이 발생하는 경향이 있으며 오히려 김준호(1989)의 연구에 의하면 재산비행과 가출비행을 제외하고는 모든 비행이 가족의 경제적 수입이 높을수록 비행경험이 많은 것으로 나타나 있어 중산층 비행에 대한 관심도 높아지고 있다. 김준호 연구결과의 경향성과 본 연구의 결과를 고려하면 가출비행은 경제적 수입과 관계가 있는 것으로 보인다.

부의 직업은 농림어업자(농업, 어업, 광업, 축산, 수산양식, 원예), 판매서비스업(상점, 음식점 등의 종업원, 이발소, 미장원 종업원, 가정부 등), 기능직(공원, 기계조작원, 목공, 운전기사, 건축공사 작업원 등)은 제 1직업군으로 비교적 낮은 경제적, 사회적 직업으로 분류하였고, 제 2 직업군은 자영업(상점, 음식점, 공장, 운송업 등의 종업원 9인 이하의 경영자), 사무직, 기술직(사무, 기술관계 사원, 조종사, 항해사, 교사, 간호사, 군인, 경찰 등)으로 하고, 제 3직업군은 관리직, 경영자(회사, 은행의 부장급 이상, 국장급 이상의 공무원, 10인에서 49인의 기업경영자 등), 전문직(의사, 변호사, 판사, 검사, 교수, 목사 등) 등 비교적 높은 경제적, 사회적 직업으로 하여 분석한 결과, 가족의 경제적 수입과 비슷한 결과를 나타내고 있다. 즉 아버지의 경제적, 사회적 직업이 낮을수록 가출비행경험이 많은 것으로 나타났다.

다음으로 학생청소년의 학업성적변인을 보면 폭력 및 성적 비행, 은둔적 비행, 가출비행 모두 학업성적이 낮을수록 비행경험이 높게 나타나 있으며 이것은 공부압력이 청소년비행의 중

요한 원인이라는 김준호(1989)의 연구와 일치하는 결과이다.

중학생, 고등학생, 근로청소년 등 집단별로 보면 모든 유형에서 중학생(각각 35.0%, 78.6%, 11.3%)보다는 고등학생(각각 41.4%, 90.9%, 16.2%)이 비행의 경험을 많이 하고 있음을 알 수 있고, 특히 근로청소년은 가출비행(46.2%)이 다른 집단(중학생: 11.3%, 고등학생 16.2%)에 비해 매우 높은 것을 알 수 있다.

이상의 인구학적 변인 중에서 모든 유형의 청소년비행과 관계가 깊은 것은 성별, 지역, 그리고 학업성적, 연령(중학교, 고등학교 집단)으로 나타나 기존의 연구들과 큰 차이를 보이지 않고 있다. 그리고 가족의 경제적 수입과 아버지의 직업은 가출비행에 큰 영향을 미치고 있으며, 특히 근로청소년은 중, 고등학생에 비해서 가출비행경험이 매우 높게 나타났다.

## 2. 거주환경과 청소년비행

본 연구의 주된 관심인 거주환경과 청소년비행과의 관계를 분석해 보면 다음과 같다.

전체적으로 폭력 및 성적 비행과 가출비행은 이 수준에서 유의미한 차이를 나타내어 청소년의 거주환경과 청소년비행에 밀접한 관계가 있음을 알 수 있다.

그러나 은둔적 비행은 유의미한 차이가 나타나지 않아 비행의 유형에 따라 청소년의 거주환경의 영향력이 달라짐을 알 수 있다. 또한 폭력 및 성적 비행이나 가출 비행 모두 유흥업소지역 거주자(각각 60.0%, 37.1%)가 가장 높은 비행경험을 나타내었으며 폭력 및 성적 비

행은 아파트지역 청소년(31.0%)이 가장 낮게 나타났고 가출비행은 일반주택이나 논밭지역 청소년(19.4%)에서 가장 낮게 나타났다. 따라서 유해한 거주환경이 청소년비행에 많은 영향을 끼치고 있음을 알 수 있다.

이러한 거주환경과 청소년비행과의 관계를 좀 더 구체적으로 분석하기 위해서 일반적으로 청소년비행이나 비행유형에 영향을 준다고 알려져 있는 성별, 연령(중학생, 고등학생) 및 근로청소년과 학생청소년집단별, 학업성적 등을 통제하고 거주환경과 청소년비행의 관계를 살펴 보면 <표 6>에서 <표 9>와 같다.

성별을 통제하고 거주환경과 청소년비행의 관계를 보면 남녀구별없이 전체로 분석했을 때와 비슷한 결과가 나타났음을 볼 수 있다. 남자청소년이나 여자청소년 모두 은둔적 비행은 거주환경과 아무 관계가 없는 것으로 나타났으며 폭력 및 성적비행과 가출비행은 남녀 모두 유흥업소지역의 청소년(남자: 각각 73.7%, 40.0%, 여자: 32.1%, 31.0%)이 다른 지역의 청소년에 비하여 비행경험이 많은 것으로 나타났다.<sup>30)</sup>

연령과 집단을 통제했을 때에도 역시 은둔적 비행은 거주환경과 관계가 없는 것으로 나타났다. 그리고 중학생집단은 가출비행에서만 통계적으로 유의미한 차이가 발견되었으며, 근로청소년집단의 경우에는 폭력 및 성적비행에서만 거주환경에 따른 통계적으로 유의미한 차이가 발견되었다. 그리고 고등학생집단의 경우에는 폭력 및 성적 비행과 가출비행에서 거주환경에 따른 통계적으로 유의미한 차이가 발견되었으

30) 남자청소년의 경우 가출비행은 공장지역 거주 청소년이 56%로 가장 높게 나타나 특징적인 모습을 보였다.

<표 6>

거주환경과 청소년비행

(단위 : %)

거주환경	폭력 및 성적 비행	은둔적 비행	가출비행
상가	42.7	85.7	23.6
논밭지역	43.4	86.4	19.4
아파트	31.0	85.7	24.4
일반주택	37.4	84.8	19.4
공장	38.7	85.0	34.1
유흥업소	60.0	92.2	37.1
$\chi^2$	42.6**	3.9	35.8**

\*P< .05 \*\*P< .01

<표 7>

성별을 통제한 거주환경과 청소년비행

(단위 : %)

거주환경	남자 청소년			여자 청소년		
	폭력 및 성적 비행	은둔적 비행	가출비행	폭력 및 성적 비행	은둔적 비행	가출비행
상가	59.6	90.6	30.8	26.3	81.0	16.7
논밭지역	56.4	87.0	23.3	29.3	85.8	15.1
아파트	50.2	91.1	22.6	22.5	83.0	25.2
일반주택	58.5	92.0	25.5	19.4	78.6	14.1
공장	58.0	89.5	56.0	25.7	82.6	20.3
유흥업소	73.7	92.2	40.0	32.1	92.3	31.0
$\chi^2$	11.3**	6.5	33.5**	16.7**	10.8	33.3**

\*P<.05 \*\*P< .01

며 수치상으로 보면 세 집단 모두 유흥업소지역의 청소년이 폭력 및 성적 비행과 가출비행을 많이 경험하는 것으로 나타났다.

우리나라 학생청소년비행에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 알려진 학업성적을 학생청소년에 한하여 통제하였을 때 하위권학생은 거주환경이 청소년비행에 아무런 영향을 미치지 않는 것으로 나타났으나 상위권학생은 폭력 및 성적 비행의 경우는 유흥업소(46.2%)와 상가지역

(47.4%) 청소년이 비행경험이 가장 높았고 가출 비행은 유흥업소지역(15.4%) 청소년의 비행경험이 가장 높게 나타났다. 중위권 학생은 가출비행에서만 유흥업소지역의 청소년의 비행경험이 높게 나타났다. 학업성적을 통제하였을 때도 하위권학생을 제외하고는 거주환경이 청소년비행과 관계가 있음을 알 수 있다. 하위권 학생의 경우 거주환경이 비행경험과 관계없다는 사실은 학업성적이 비행과 밀접한 관계를

〈표 8〉

## 연령과 집단을 통제한 거주환경과 청소년비행

(단위 : %)

거주환경	중학생			고등학생			근로청소년		
	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행
상가	35.5	79.5	10.6	48.6	94.5	27.0	51.7	91.3	48.3
논밭지역	39.1	79.8	17.0	45.7	91.5	15.7	50.8	92.3	49.2
아파트	30.1	79.2	7.2	36.5	91.2	11.7	27.9	86.0	42.7
일반주택	34.0	77.9	9.5	38.2	89.9	15.1	43.1	92.5	47.4
공장	30.4	73.9	23.4	56.3	100.0	23.5	40.3	91.1	44.6
유흥업소	44.0	85.2	25.0	65.8	94.6	31.6	68.2	100.0	60.9
$\chi^2$	5.5	1.9	26.3**	20.1**	4.9	20.4**	34.7**	6.8	4.2

\*P&lt; 05    \*\*P&lt; 01

〈표 9〉

## 성적을 통제한 거주환경과 청소년비행

(단위 : %)

거주환경	상위권			중위권			하위권		
	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행	폭력 및 성적비행	은둔적 비행	가출 비행
상가	47.4	84.6	3.9	29.4	84.7	17.6	51.3	85.7	24.1
논밭지역	42.2	86.3	14.9	40.7	87.7	14.7	45.9	82.0	21.3
아파트	29.7	87.7	3.8	31.1	82.2	9.4	48.3	90.5	21.2
일반주택	29.7	79.4	7.7	35.0	83.2	10.6	47.8	90.3	21.7
공장	18.2	83.3	8.3	42.9	84.8	22.9	35.7	73.3	40.0
유흥업소	46.2	76.9	15.4	44.0	92.6	25.9	75.0	95.8	40.0
$\chi^2$	16.1**	6.7	14.4**	9.1	5.2	16.8**	8.3	11.0	7.2

\*P&lt; 05    \*\*P&lt; 01

가진다는 기존 연구결과들을 지지해 주는 것으로 보인다. 즉 성적이 낮은 학생들은 거주환경에 관계없이 비행을 많이 경험한다는 것이다.

이상의 결과분석에서 은둔적 비행은 전체적으로나 주요변인을 통제했을 때나 거주환경과는 아무런 관계가 없는 것으로 나타났다. 그러나 폭력 및 성적 비행과 가출비행은 전체적으로 거주환경과 관계가 있는 것으로 나타났다.

폭력 및 성적 비행의 경우는 중학생과 학업성적이 중하위권인 학생을 제외하고는 유흥업소 지역의 청소년이 비행을 많이 하는 것으로 나타났다. 가출비행의 경우는 근로청소년과 하위권학생을 제외하고는 역시 유흥업소지역의 청소년이 많이 경험한 것으로 나타나 본 연구의 가설인 '주거지역 환경에 따라 비행경험의 차이를 보일 것이다'가 수용된 셈이다. 그리고 구체

적으로 유흥업소 지역의 청소년이 다른지역 거주 청소년보다 비행경험이 높다는 하위 가설 1도 부분적으로 수용되었다. 그리고 그외의 상가지역, 공장지역, 아파트지역, 논밭지역의 거주환경과 비행과의 일관된 특성은 나타나지 않았다. 그리고 거주환경과 유의미한 관계를 보이는 비행유형은 폭력 및 성적 비행과 가출비행으로 나타났고, 은둔적 비행은 아무 관계가 없는 것으로 나타나 '청소년은 거주환경에 따라 비행유형의 차이를 보일 것이다'라는 하위 가설 2도 수용되었다.

## V. 결론 및 제언

본 연구는 청소년비행의 원인을 주로 외국의 이론을 한국에 검증하는 것에 그치고 있는 기존의 연구가 우리나라 청소년비행의 원인을 제대로 파악하지 못하고 있음을 지적하고 우리나라 청소년비행의 원인을 우리나라 청소년의 생활공간과 관련하여 찾아보려는 노력으로 시도되었다. 즉 한창 사회화과정을 겪고 있는 청소년의 경우 동료집단이나 주변환경이 일차적인 학습의 모델이 될 뿐만 아니라, 우리나라 청소년의 생활공간이 그렇게 넓지 않은 점을 감안한다면 우리나라 청소년비행에 있어서 거주환경은 매우 중요한 역할을 할 가능성이 많다고 생각할 수 있다. 그러나 이러한 청소년의 거주환경의 유해성에 대한 막연한 지적은 있었으나 청소년비행과의 관계를 구체적으로 밝혀본 연구는 찾아 보기 힘들다.

그래서 본 연구는 Shaw & McKay의 생태학적 이론과 사회학습이론에 터해서 거주환경을 중심으로 다음과 같은 가설을 검증하고자 하였다.

가설 : 청소년은 주거지역환경에 따라 비행경험의 차이를 보일 것이다.

가설 1: 유흥업소지역의 청소년이 상점점포지역, 공장지역, 논밭지역, 아파트 지역, 일반주택지역의 청소년보다 비행경험이 많을 것이다.

가설 2: 청소년은 거주환경에 따라 비행유형의 차이를 보일 것이다.

### 1. 결 론

본 연구를 위해서 사용된 자료는 전국적 분포의 중학생, 고등학생, 근로청소년 등 모두 4,000명을 표집하여 조사하였던 도중수 외(1990)의 자료를 저자의 허락을 받아 본 연구의 방법에 맞게 인구학적 변인과 청소년비행부분만을 약간 수정하여 사용하였다.

연구결과, 본 연구가설은 모두 수용되었다. 구체적인 연구결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 청소년비행을 중학생, 고등학생, 그리고 근로청소년 모두 4,000명을 대상으로 varimax방식으로 요인분석한 결과 세 가지 차원의 요인으로 분류되었다. 즉 첫째 요인은 폭력 및 성적 비행으로 폭행, 위협, 성관계, 가벼운 성추행, 성폭행, 흥기소지, 패싸움, 절도, 음란낙서가 포함되었고, 둘째 요인은 은둔적 비행으로 야간배회, 음주, 컨닝, 도박, 반항, 흡연 등이 포함되어 있다. 셋째 요인은 가출비행으로 무단결석(근), 가출, 유흥업소 아르바이트가 포함되었다.

둘째, 인구학적 변인 중에서 모든 유형의 청소년비행과 관계가 깊은 것은 성별, 지역, 그리고 학업성적, 연령(중학교, 고등학교 집단)으로 나타나 기존의 연구들과 큰 차이를 보이지 않고 있다. 그리고 가족의 경제적 수입과 아버

지의 직업은 가출 비행에 큰 영향을 미치고 있으며, 특히 근로청소년은 중, 고등학생에 비해서 가출 비행경험이 매우 높게 나타났다.

셋째, 은둔적 비행은 전체적으로나 주요변인을 통제했을 때나 거주환경과는 아무런 관계가 없는 것으로 나타났다. 그러나 폭력 및 성적 비행과 가출비행은 전체적으로 거주환경과 관계가 있는 것으로 나타났다. 폭력 및 성적 비행의 경우는 중학생과 학업성적이 중하위권인 학생을 제외하고는 유흥업소지역의 청소년이 비행을 많이 하는 것으로 나타났고, 가출비행의 경우는 근로청소년과 하위권학생을 제외하고는 역시 유흥업소지역의 청소년이 많이 경험한 것으로 나타나 본 연구의 가설인 '주거지역 환경에 따라 비행경험의 차이를 보일 것이다'가 수용되었으며 그 하위 가설 '유흥업소지역의 청소년이 상점점포지역, 공장지역, 논밭지역, 아파트지역, 일반 주택지역의 청소년보다 비행경험이 많을 것이다'와 '청소년은 거주환경에 따라 비행유형의 차이를 보일 것이다'가 모두 수용되었다.

## 2. 제 언

위에서 요약한 본연구의 결과를 기초로 청소년비행 대책을 위해 몇 가지 제언을 하면 다음과 같다.

첫째, 본연구의 결과에 의하면 근로청소년의

가출비행이 다른 학생청소년에 비하여 매우 높은 것을 볼 수 있다. 따라서 근로청소년에 대한 가출비행에 대한 대책이 시급한 것으로 보인다.

둘째, 본연구의 결과에 의하면 거주환경이 청소년비행에 영향을 미치는 중요한 변인이라는 것이 밝혀졌다. 이제까지 주로 언론을 통해서 막연하게 청소년유해환경개선 운동이 있었으나 본연구의 실제 구체적인 조사에서도 청소년거주환경이 청소년비행에 밀접한 관계가 있음이 밝혀진 만큼 청소년유해환경을 제거하는 노력이 가속화되어야 할 것이다.

셋째, 본연구의 결과에 의하면 거주환경은 은둔적 비행에는 거의 영향을 미치지 않았으며 폭력 및 성적 비행과 가출비행에만 영향을 미치는 것으로 나타났다. 따라서 청소년비행의 대책은 그 비행유형에 따른 원인이 다양함을 예상할 수 있고 그에 대한 대책도 비행유형에 따라 다양하게 세울 필요가 있다.

넷째, 본연구는 기존의 자료를 이용했다는 점과 구체적인 비행 하나 하나를 분석하지 못한 점, 그리고 비행의 질에 따른 가중치를 부여하지 않고 분석했다는 점 등 많은 한계점을 가지고 있다. 따라서 차후에 좀 더 엄밀한 청소년의 거주환경과 비행과의 관계연구가 요청된다.

## 참 고 문 헌

- 강대근(1984), “청소년의 사회문화적 환경”, 유네스코 한국위원회, 청년연구 제7집.
- 구창모(1991), “체육환경이 청소년비행에 미치는 영향”, 서울대 박사학위논문.
- 김광수(1990), “소외와 문제행동의 관계연구”, 서울대 석사학위논문.
- 김기두(1967), 한국소년범죄연구, 서울:박영사.
- 김영모(1981), 현대사회문제론, 서울:한국복지정책연구소.
- 김준호(1987), “청소년 주변 유해환경과 비행선도 방안”, 서울청소년지도육성회.
- \_\_\_\_\_(1989), 청소년비행의 원인에 관한 연구, 한국형사정책연구원.
- \_\_\_\_\_(1990), “사회학분야에서의 청소년비행 연구 동향과 과제”, 한국청소년연구 창간호.
- 도종수(1990), 청소년유해환경의 실태와 대책에 관한 연구, 한국청소년연구원.
- 심정택(1991), “도시청소년의 지위집단별 비행요인 분석”, 경북대 박사학위논문.
- 유혜경(1986), “청소년비행에 영향을 미치는 제요인에 관한 연구”, 고려대 박사학위논문.
- 이명숙(1989), 청소년 일상생활 공간에 관한 심리·사회적 고찰, 한국청소년연구원.
- 이장현(1967), “일탈행위와 사회학적 이론: 문화전달이론과 아노미론을 중심으로”, 한국사회학 3집.
- \_\_\_\_\_(1978), “한국사회에 있어서의 청소년 일탈행위에 관한 사회학적 분석”, 한국문화연구원논집 제31집.
- 정문성(1991), “청소년의 도덕적 사고와 도덕적 행동의 관계연구”, 한국청소년연구원, 한국청소년연구 제2권 3호.
- 정영운(1990), “심리학분야에서의 청소년연구 동향과 과제”, 한국청소년연구 창간호.
- 체육부(1988), 청소년백서, 1988.
- 최윤진·구창모·정문성(1990), 청소년 문제행동 진단을 위한 조사연구(1), 한국청소년연구원.
- 표갑수(1969), 청소년비행원인이론, 서울:한국복지정책연구소.
- 한남제(1969), “소년비행의 현황과 사회적 원인”, 한국사회사업대학 논문집 제2집.
- 한준상(1989), 청소년문제와 학교교육, 서울:연세대학교 출판부.
- \_\_\_\_\_(1990), “교육학분야에서의 청소년연구 동향과 과제”, 한국청소년연구 창간호, 여름.
- \_\_\_\_\_(1991), “청소년유해환경과 청소년정책”, 청소년환경개선을 위한 시민운동 심포지움 발표원고.
- 황정규(1987), 학교학습과 교육평가, 서울:교육과학사.
- Akers, R. L.(1977), *Deviant Behavior: A Social Learning Approach*, Calif: Wadsworth Publishing co..

- Becker, H. (1963), *Outsider: Studies in the Sociology of Deviance*, N.Y.: The Free Press.
- Cohen, A.K. (1955), *Delinquency Boys: The Culture of the Gang*, N.Y.: Free Press.
- \_\_\_\_ (1959), "The Study of Social Disorganization and Deviant Behavior", in Merton, R.K. et al, eds., *Sociology Today*, N.Y.: Harcourt Brace.
- Cloward, R.A. & Ohlin, L. E. (1966), *Delinquency & Opportunity*, N.Y.: Free Press.
- Durkheim, E. (1951), *Suicide: a study in sociology*, Translated by Spaulding and Simpson, N.Y.: Free Press.
- Empey, L.T. & Stafford, M.C. (1991), *American Delinquency: Its Meaning & Construction*, Calif: Wadsworth Publishing co..
- Gibbons, D.C. (1981), *Delinquent Behavior*, N. J.: Prentice Hall, Inc..
- Hirsch, T. (1969), *Cause of delinquency*, Berkley: Uni. of California Press.
- Liska, A. (1981) *Perspectives on Deviance*, N.J.: Prentice Hall.
- Matza, D. (1964), *Delinquency and Drift*, N.Y.: Jhon Wiley & Sons, Inc.
- Merton, T.K. (1968), *Social Theory & Social Structure*, N.Y.: Free Press.
- Shaw, C. & McKay, H.D. (1942), *Juvenile Delinquency and Urban Areas*, Chicago: Univ. of Chicago Press.
- Soemaker, D.J. (1984), *Theory of Delinquency*, N.Y.: Oxford Univ. Press.
- Sutherland, E.H. & Cressey, D.R. (1978), *Criminology*, Philadelphia: J.B. Lippincott co..