

청소년 비행발전의 영향요인 : 비행친구와 자아통제의 영향을 중심으로

박 현 수*

초 록

이 연구는 청소년 비행발전의 원인에 대하여 두 가지 논의를 중심으로 청소년 비행발전에 더욱 적절한 설명을 할 수 있는 요인을 검증하고자 하였다. 청소년 비행발전에 관한 논의로는 비행을 저지른 이후에 상황변화로 심각한 비행을 저지른다는 상황 의존론과 자신의 비행성향으로 지속적으로 비행을 저지른다는 모집단 이질론으로 구분할 수 있다. 이들 논의에서 청소년 비행발전의 원인을 비행친구와 자아통제를 중심으로 살펴보았다. 청소년 비행발전 과정에서 시간의 흐름에 따른 비행친구와 자아통제가 미치는 영향을 살펴보기 위해서 한국청소년패널자료(KYPS)를 사용하였다. 그 결과 비행친구는 경비행에서 중비행으로의 비행 발전과정에서 매개변인의 역할을 하지 않는 것으로 나타나고 있다. 즉 경비행을 저지른 이후 비행친구의 증가와 같은 상황변화에 영향을 미치고 있지 않았다. 반면, 자아통제는 중비행에 대하여 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 그렇지만 중비행에 미치는 영향력은 경비행이 가장 큰 영향을 미치고 있어 경비행의 원인이 중비행까지 이어지고 있는 것을 확인할 수 있었다.

주제어 : 청소년 비행, 비행발전, 비행친구, 자아통제, 잠재성장모형

* 충북대학교 강사, 사회학 박사

I. 서 론

청소년 비행에 관한 연구들은 대체로 특정한 청소년들이 비행을 저지르게 되는 원인을 파악하려는 시도였다고 볼 수 있다. 그리고 청소년 비행의 원인을 설명하기 위한 방법으로는 특정한 한 시점에서 비행을 저지르는 청소년들과 저지르지 않는 청소년들 간의 개인적 특성과 사회환경적 요인 등의 차이를 통해 설명하였다. 이러한 방법을 통해 청소년 비행을 시작하게 되는 원인에 대해서는 어느 정도 검증이 가능했다. 그렇지만 청소년 비행이라는 개념은 다양한 차원의 행위가 포함된 개념이라 볼 수 있다. 즉, 성인에게는 허용되는 행위이지만 청소년이라는 사회적 지위와 관련되어 청소년기라고 하는 특정 시기에 사회적으로 금지되는 행위인 지위비행(status offending)에서부터 범죄에 이르는 행위까지 질적으로 다양한 행위들을 지칭하는 것이다. 이러한 의미에서 비행의 원인뿐만 아니라 비행의 지속, 심화되는 과정도 설명되어야 할 중요한 부분이라 할 수 있다. 따라서 이러한 청소년 비행의 다양한 층위에 대한 논의가 필요하다.

최근에는 청소년 비행의 발전과정에 대한 논의가 활발하게 이루어지면서 비행에 대한 역동적인 설명을 시도하는 연구가 이루어지고 있다. 즉 비행의 발생뿐만 아니라 비행의 지속, 발전, 그리고 중단에 영향을 미치는 요인들을 설명하려는 시도라 볼 수 있다. 이러한 시도들은 종단적 자료를 통해 가능해졌고, 이와 함께 종단적 자료를 통해 검증할 수 있는 연구방법의 발전으로 이와 같은 연구들이 진행될 수 있었다.

이러한 비행발전에 대한 논의는 두 가지의 상반된 입장이 나타난다. 우선 상황 의존론에서는 비행을 저지른 청소년이 이후의 상황변화로 인해 지속적으로 비행을 저지를 가능성이 커진다는 입장이다(Nagin and Paternoster, 1991). 여기서 상황의 변화를 일으키는 요인으로는 주로 사회통제요인과 비행친구의 영향을 들고 있다. 즉 어떠한 이유에서 비행을 저지른 청소년이 이후에 부모님과 같은 사회통제요인이 더욱 악화되거나 비행친구로부터 법이나 규범에 대한 비우호적 가치를 더욱 받아들이게 되면서 비행을 지속하거나 더욱 심각한 비행을 저지르게 된다는 것이다. 이에 반해 모집단 이질론은 개인의 기질로 인해 비행을 지속적으로 저지른다고 보는 입장이다. 즉 이 입장에서는 유아기에 형성된 낮은 자아통제와 같은 비행성향을 가진 사람일수록 지속

적으로 비행과 범죄를 저지른다고 주장하였다(Gottfredson and Hirschi, 1990).

이 연구에서는 청소년 비행을 심각성에 따라 사소한 비행에서 심각한 비행으로 진행되는 과정을 중심으로 살펴보고자 한다. 또한 이러한 과정에 영향을 주는 요인으로 는 상황 의존론과 모집단 이질론을 통해 어떠한 요인이 비행발전 과정에 영향을 미치는가에 대해 경험적으로 밝히고자 한다. 이 연구를 통해 청소년 비행발전에 관한 두 가지 논의들 중에 어떠한 논의가 비행발전을 설명하는데 더욱 적합한 논의인가를 살펴봄으로써 청소년 비행을 적절히 대처하기 위한 시사점을 제시할 수 있을 것이다.

II. 비행발전에 관한 논의

1. 모집단 이질론

모집단 이질론에서 대표적인 이론은 Gottfredson과 Hirschi(1990)의 일반이론이라 할 수 있다. 이들은 모든 개인이 범죄를 억제하는 성향에 있어서 차이가 있고, 그것은 바로 자아통제력의 차이라는 것이다. 즉 자아통제력이 낮은 사람이 범죄를 저지르고, 이러한 낮은 자아통제력은 사회화의 잘못, 특히 조기사회화에서 잘못된 양육이 원인이 된다는 것이다. 부모의 감독이 소홀하거나 잘못된 행동에 대해 지적과 제재를 해줄 사람의 부재로 인해 자아통제력이 낮은 수준으로 형성될 수 있다. 이렇게 형성된 자아통제력은 10세~12세 이전의 어린 나이에 형성되고, 한번 형성된 자아통제력은 일생동안 거의 일정하게 유지되는 것이다. Huesmann과 동료들(1984)은 8세 또래 친구에게 평가를 받은 공격성과 30세에 자기보고식 조사에서의 공격성 간에 강한 관계를 밝혀 특정한 개인의 안정적인 기질이 있다는 것을 검증하였다. 이러한 결과는 Gottfredson과 Hirschi의 주장을 뒷받침해주고 있다.

자아통제력의 안정적인 개인특성은 충동적, 위험추구, 즉각적인 만족을 추구, 계획성의 부재, 다른 사람의 고통에 대한 무관심, 그리고 장기간의 보상에 대한 불만족과 같은 특성으로 특징지을 수 있다. Gottfredson과 Hirschi는 자아통제력이 낮은 수준에 있는 사람은 범죄를 포함한 단기적인 이익에 대부분의 행동을 하게 될 가능성이 높다

는 것이다. 반면 자아통제력이 높은 수준인 사람은 자아통제력이 낮은 사람과는 반대로 자신의 행동으로 발생할 장기간의 결과를 이해하려고 하기 때문에 범죄를 저지르기 쉽지 않다는 것이다. 따라서 이들은 범죄자와 비범죄자들 간의 중요한 차이를 자아통제력의 차이라고 주장하였다. 이러한 자아통제력을 통해 모든 유형의 범죄를 설명할 수 있고, 모든 연령과 모든 사회에도 적용될 수 있는 일반이론을 주장하였다(Gottfredson and Hirschi, 1990). 또한 자아통제력은 기존 연구들에서 제시된 비행의 원인인 사회적 유대나 비행친구와의 교제 등과 같은 요인에 대해서도 영향을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 즉 자아통제력으로 인해 부모와의 유대나 비행친구와의 교제가 영향을 받게 된다는 것이다. 따라서 이들 요인들은 비행과 허위상관관계가 있는 것으로 볼 수 있고, 자아통제력을 통제하면 이들 요인들은 비행에 대하여 영향을 미치지 못한다는 것이다(Piquero and Bouffard, 2007).

이렇듯 일반이론은 자아통제가 낮은 아이는 어린 나이서부터 문제행동을 일으키고, 청소년기를 거쳐 성인이 되어서도 지속적으로 범죄를 저지를 가능성이 높다고 주장하였다. 또한 Gottfredson과 Hirschi는 비행발전에 대해 일반화 경향으로 설명하였다. 특정한 유형의 범죄에 전문화가 이루어지기 위해서는 다른 유형의 범죄에 대한 충동을 억누르면서 그 유형의 범죄에 대한 노력을 해야 한다. 그러나 자아통제력이 낮은 청소년은 이러한 충동을 억누르기 힘들기 때문에 미래의 이익 때문에 이와 같은 노력을 하지 않을 것이다. 따라서 비행의 진행은 특정한 유형의 비행을 반복하면서 전문화되는 경향이라기보다는 자신의 기질에 따라 비행의 기회가 주어진다면 언제든 비행을 저지르는 일반화 경향을 주장하였다(이경상 외, 2007).

2. 상황 의존론

상황 의존론에서는 모집단 이질론에서 주장하는 바와는 달리 비행 이후에 자신의 상황변화가 비행을 지속 혹은 발전하게 되는 원인이라고 주장하였다. 여기서 자신의 변화된 상황에 대해서는 주로 이론적 기반을 사회통제이론과 차등적 교제이론 혹은 사회학습이론을 통해 설명하고 있다. 첫 번째로 사회통제이론은 사회적 유대의 약화라는 상황의 변화를 통해 비행을 지속하게 된다고 주장하고 있다. 사회통제이론에서

사회적 유대의 약화가 비행을 일으키는 원인으로 보고 있다. 이러한 사회통제 요인은 비행을 유발시키는 원인뿐만 아니라, 비행을 저지른 이후에 사회적 유대가 약화된 결과로 지속적으로 비행을 저지르게 되는 원인으로 지적되고 있다. 즉 부모와의 애착이 낮아서 비행을 저지른 청소년은 과거의 비행 때문에 다시 부모와의 애착이 더욱 낮아지게 되어 계속 비행을 저지르게 된다는 것이다.(Agnew, 1985; Sampson and Laub, 1993; Piquero et al, 2002; O'Connel, 2003; 이순래·박철현, 2000). 특히 Sampson과 Laub(1993)은 비행의 지속여부를 모집단 이질론에서 주장하는 바와 같이 개인의 안정적인 비행성향으로 설명하기보다는 개인과 사회제도 간의 사회적 유대를 통해 설명하고 있다. 즉 어렸을 시기의 문제행동으로 인해 가정, 학교, 친구에 대한 사회적 유대가 약화되어 이후에도 지속적으로 비행을 저지르게 된다고 주장하였다.

두 번째로 차등적 교제이론과 사회학습이론에서는 주변 사람들, 특히 비행청소년과의 상호작용을 통해 비행청소년이 될 가능성과 이후에도 비행청소년으로 남아있을 가능성이 높아지게 된다고 주장하였다(Akers et al., 1979; Smith and Brame, 1994; 이성식, 2001; 이동원, 2003). Paternoster와 Brame(1997)은 비행에 대한 낮은 자아통제력과 비행친구와의 교제를 비교한 결과, 낮은 자기통제력에 비해 비행친구의 영향이 더욱 큰 것으로 나타나고 있다. 또한 이성식의 연구(2007)에서는 경비행의 경우에 낮은 자아통제력과 비행친구 모두 유의미한 영향을 미치고 있었으나, 낮은 자아통제력에 비해 비행친구가 더욱 큰 영향을 미치고 있었다. 이에 비해 중비행의 경우에는 낮은 자아통제력이 비행에 직접적으로 영향을 미치지 못하였고, 비행친구를 통해 간접적으로 영향을 미치고 있어 전반적으로 낮은 자아통제력에 비해 비행친구의 영향이 더욱 큰 것으로 나타나고 있다.

청소년기에 따른 사회적 유대와 비행친구의 영향에 대해서 Thornberry는 청소년기에 따라 비행이 초기 청소년기에는 부모와의 애착과 학교 전념에 의해, 중기 청소년기에는 비행적 가치와 학업에 대한 전념에 의해, 그리고 후기 청소년기에는 비행적 가치와 다른 전통적 전념(결혼, 군대, 대학, 그리고 취업 등)에 의해 영향을 받는다고 주장하였다. 그렇지만 비행친구와 비행 간의 관계에 대해서는 청소년기 전반에 거의 일정한 크기의 강한 직접적이고 호혜적인 효과가 있다고 주장하였다. 즉 부모와의 애착, 학교 혹은 학업에 대한 전념, 그리고 비행적 가치의 효과는 청소년기에 따라 비행에 대해 서로 다르게 영향을 주고 있지만, 비행과 비행친구 간의 호혜적 관계는 상대적으

로 안정적으로 영향을 준다는 것이다(Thornberry, 1987; Bernard and Snipes, 1996).

상황 의존론에서는 기존의 이론들에서 비행의 원인이 되었던 요인들이 다시 비행의 결과로 이해하였다. 이에 따라 사회통제 요인이나 비행친구의 영향은 비행의 원인이면서 비행의 결과로 나타난 상황변화로 설명하여 비행의 원인과 비행의 양방향적 인과관계를 인정하였다(이순래·박철현, 1999).

3. 상황 의존론과 모집단 이질론에 대한 논의

비행 발전경로에 대한 논의는 앞에서 살펴본 바와 같이 비행의 원인이 다시 비행의 결과로 비행을 지속, 심화시키는 원인으로 바라보고 있다. 이러한 요인으로는 주로 비행친구, 사회통제 요인, 그리고 자아통제력을 가정하고 있다. 비행 발전경로에 관한 논의는 비행을 시작 한 이후에 비행친구와의 교제 증가나 사회통제 요인의 약화와 같은 상황변화를 불러일으켜 비행을 지속시키거나 심화시킨다는 상황 의존론과 유아기에 형성된 낮은 자아통제력으로 인해 지속적으로 비행을 저지르게 된다는 모집단 이질론으로 나눌 수 있다. 특히 상황 의존론에서는 기존의 많은 경험적 연구에서 비행에 유의미한 영향을 주고 있는 비행친구와의 교제나 사회통제의 약화를 통해 비행 발전 과정을 설명하고자 하였다. 그렇지만 비행친구와 사회통제의 약화가 비행발전에 동시에 영향을 주고 있다고는 볼 수 없다. 즉 이들 요인들이 근거하고 있는 이론은 이론적 가정이 전혀 다르기 때문에 비행발전에 이들 요인들이 함께 영향을 줄 수 없다. 비행을 지속, 심화시키는 원인으로써 비행친구의 증가를 주장하는 입장에서는 이론적 근거를 차등적 교제이론이나 사회학습이론에서 찾고 있다. 그리고 사회통제 요인의 약화를 비행의 지속과 심화의 원인으로 주장하는 입장에서는 사회통제이론에 근거하고 있다. 차등적 교제이론의 대표적인 학자인 Sutherland와 Cressey(1978)는 가정으로부터 고립된 청소년이 비비행적 행위양식(nondelinquent patterns of behavior)에 실패하는 한편, 가정 외부에서 비행 청소년과의 교제가 비행을 저지르게 된다고 주장하였다. 이러한 가정에서의 고립과 (규범적인)사회화의 실패라는 두 과정이 비행청소년과의 친밀한 교제를 하게 될 가능성을 높이게 된다는 것이다. 그리고 비행청소년과의 교제는 비행으로 이끌려질 가능성을 높이게 되기 때문에 비행청소년과의 접촉이

중요하다고 주장하였다. 이러한 논의와 유사하게 사회통제이론에서도 가정 내의 요인에 대해 강조하고 있다. 특히 Hirschi(1969)는 부모와의 애착이 약해진 청소년이 범죄에 노출될 가능성이 높아질 것이라고 지적하였다. 그러나 사회통제이론에서는 부모와의 애착의 부재는 비행에 직접적으로 영향을 미치고 있다는 것이다. 즉 부모와의 애착이 없는 청소년은 이미 부모와의 유대가 없기 때문에 자신의 비행으로 인해 부모와의 관계가 소원해질지에 대해 고려할 필요가 없다는 것이다. 이렇듯 차등적 교제이론과 사회통제이론에서 모두 청소년의 가정 내 고립이나 부모와의 애착이라는 가정 내의 요인이 비행과 관련이 있는 것으로 볼 수 있다.

그러나 사회학습이론이나 차등적 교제이론에서는 비행친구의 영향이 비행을 저지르는데 결정적인 영향을 미치게 된다는 것을 주장하고 있다. 즉 가정으로부터 고립된 상황에 처하게 된 청소년이라 하더라도 모두 비행을 저지르지 않는다는 것이다. 이러한 논의는 청소년이 가정에서의 고립상황이거나 규범적인 사회화가 실패하더라도 비행친구를 통한 비행에 대한 가치, 동기, 범위반에 대한 우호적 규정 등을 학습하지 않는다면 비행을 저지를 가능성이 낮다는 것을 의미한다. 이에 비해 사회통제이론에서는 부모와의 애착과 같은 가정적 요인이 비행에 직접적인 영향을 주고 있다고 주장하였다. 청소년이 비행을 저지르기 위해서는 비행친구를 통한 비행에 대한 태도를 학습할 필요가 없다. 이러한 이유는 사회통제이론에서 가정하고 있는 인간은 누구나 비행이나 범죄를 저지르는 본성을 가지고 있기 때문이다. 따라서 차등적 교제이론에서 주장하는 비행에 대한 태도를 비행친구를 통해 학습하지 않아도 사회통제기제가 약화된다면 언제든지 비행이나 범죄를 저지를 수 있다는 것이다. 오히려 비행친구와의 교제는 사회통제의 약화로 발생한 비행의 결과로 보고 있어 비행친구가 비행의 원인이 되지 못한다고 주장하였다. 따라서 이렇게 상반된 입장에 대해 비행으로 인한 상황의 변화라는 공통점으로 선불리 통합하기 힘들다.

이러한 한계에도 불구하고 비행친구와의 교제나 사회통제 요인의 약화를 통해 비행의 원인을 설명하고자 한 기존 연구들은 상황 의존론을 통해 비행발전을 설명하는데 있어서 시사점을 주고 있다. 청소년 비행의 원인에 대해서 차등적 교제이론이나 사회학습이론을 지지하는 연구들이 많이 있지만, 사회유대 요인이 비행에 직접적으로 영향을 주고 있다는 연구결과도 제시되고 있어 사회통제이론을 지지하고 있다(LaGrange and White, 1985; Massey and Krohn, 1986; Cernkovich and Giordano, 1992). 주로

이 연구들에서는 대부분 사소한 비행일 경우에 한해서 사회통제이론을 지지하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이에 반해 심각한 비행행위의 경우에는 사회통제이론보다는 차등적 교제이론이나 사회학습이론이 더욱 지지되고 있는 것으로 나타나고 있다(Matsueda, 1992; Elliott et al, 1985). 이러한 연구들을 통해 사회통제이론은 사소한 비행에, 그리고 차등적 교제이론과 사회학습이론은 심각한 비행에 대해 더욱 설명력이 높은 것으로 볼 수 있다. 즉 경비행에서 중비행으로 비행이 발전하는 과정에서는 비행친구의 영향이 더욱 많은 영향을 미친다는 것이다.

III. 연구방법

1. 분석자료

이 연구에서는 비행발전 과정에서 비행친구의 영향력을 살펴보는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 이 연구에서는 횡단적 자료보다는 종단적 자료를 사용하고자 한다. 종단적 자료는 횡단적 자료와는 달리 변인들 간의 인과관계에 대해서 시간적 선후관계를 살펴볼 수 있다는 점에서 장점을 가지고 있다. 따라서 비행발전 과정에 대해 검증할 수 있을 것으로 기대할 수 있다.

이와 같은 이유로 한국청소년패널조사(KYPS)¹⁾의 중등패널 조사자료 중에서 1차년도부터 4차년도까지의 자료를 이 연구에서 사용하기로 한다²⁾. 중등패널의 조사대상은 2003년 4월 1일 교육통계연보에 나타난 전국(제주도 제외)의 중학교 2학년 청소년이다. 표집방법으로는 층화다단계집단표집(Stratified Multi-Stage Cluster Sampling)의 방법에 의해 서울시·5대 광역시·시군(도)의 지역범주별로 인구비율을 산정하여, 각 지역범주별로 모집단 비율에 맞게 대상 학교를 무작위로 표집하였다(이경상 외, 2004).

1) 한국청소년패널조사(KYPS)의 표본유지율은 1차년도 100.0%, 2차년도 93.1%, 3차년도 90.6%, 그리고 4차년도 90.5%이다.

2) 현재 한국청소년패널은 5차년도 자료까지 공개되었으나 5차년도에는 대부분의 조사대상자가 고등학교 3학년이므로 비행과 비행친구에 대해 연령효과(age effect)가 영향을 줄 것으로 판단하여 4차년도까지의 자료를 사용하였다.

2. 변인의 측정

1) 비행

자신의 비행 변인은 두 가지 수준으로 나누어 측정하였다. 첫째, 경비행³⁾은 상대적으로 사소한 비행이고, 다른 사람에게 피해를 주지 않는 비행으로 ‘담배 피우기’, ‘술 마시기’, ‘무단결석’과 같은 지위비행으로 구성하였다.

<표 1> 비행에 대한 확인적 요인분석 결과

비행구분	항목	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도
경비행	담배 피우기	1.000 (0.565)	1.000 (0.744)	1.000 (0.802)	1.000 (0.733)
	술 마시기	1.235 *** (0.698)	0.689 *** (0.513)	0.701 *** (0.562)	0.858 *** (0.629)
	무단결석	0.327 *** (0.185)	0.296 *** (0.220)	0.516 *** (0.414)	0.463 *** (0.339)
중비행	다른 사람을 심하게 때리기	1.000 (0.666)	1.000 (0.572)	1.000 (0.572)	1.000 (0.655)
	패싸움	0.607 *** (0.404)	0.937 *** (0.536)	0.665 *** (0.380)	0.620 *** (0.406)
	남의 돈이나 물건을 뺏기	0.858 *** (0.571)	0.883 *** (0.505)	0.705 *** (0.403)	0.292 *** (0.191)
	남의 돈이나 물건을 훔치기	0.526 *** (0.350)	0.609 *** (0.348)	0.277 *** (0.158)	0.310 *** (0.203)
	남을 심하게 놀리거나 조롱하기	0.704 *** (0.468)	1.001 *** (0.573)	1.074 *** (0.615)	0.705 *** (0.461)
	남을 협박하기	0.871 *** (0.580)	1.100 *** (0.629)	1.203 *** (0.688)	1.049 *** (0.687)
	다른 친구를 집단따돌림시키기	0.558 *** (0.372)	0.791 *** (0.453)	0.887 *** (0.507)	0.643 *** (0.421)
	성폭행이나 성희롱하기	0.247 *** (0.165)	0.664 *** (0.380)	0.604 *** (0.346)	0.007 (0.005)

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

3) 경비행의 경우에는 경비행을 저지르는 청소년들의 특성을 좀 더 자세히 살펴보기 위해 중비행을 저지른 청소년의 경우에 경비행에 대한 분석에서 제외하였다. 즉 경비행에 대한 분석에서 경비행과 중비행을 모두 저지른 청소년의 경우에는 경비행을 저지르지 않았다고 가정하여 분석하도록 한다. 그 이유는 죄질에 따라 비행이 단계적으로 이루어질 것이라는 가정을 하였기 때문이다. 김준호와 이동원의 연구(1995)에서도 비행을 거트만 척도로 구성한 결과 재생계수가 0.9 이상으로 나타났다. 또한 이러한 가정을 바탕으로 죄질에 따른 비행의 각 수준에 따라 영향을 미치는 요인들이 서로 다를 것이라 가정하였기 때문이다.

둘째, 중비행은 경비행에 비해 상대적으로 심각하고, 다른 사람에게 피해를 주는 비행으로 ‘다른 사람을 심하게 때리기’, ‘패싸움’, 그리고 ‘성폭행이나 성희롱하기’와 같은 폭력비행, ‘남의 돈이나 물건을 뺏기(빼앗기)’, ‘남의 돈이나 물건을 훔치기’와 같은 재산비행, 그리고 ‘남을 심하게 놀리거나 조롱하기’, ‘남을 협박하기’, 그리고 ‘다른 친구를 집단따돌림(왕따)시키기’와 같은 괴롭힘 비행으로 ‘전혀 없음’, ‘1-2번’, ‘3-4번’, ‘5-11번’, ‘12번 이상’의 5점 척도로 구성하였다⁴⁾.

비행 변인에 대한 확인적 요인분석 결과는 <표 1>과 같다. 우선 경비행 친구 변인은 ‘술 마시기’에 대해 모수를 1로 고정시키고, 나머지 관측변인의 모수를 추정하였다. 모든 관측변인은 1차년도부터 4차년도까지 통계적으로 유의미하게 나타나고 있어 경비행 변인으로 재개념화하였다. 그리고 중비행 변인은 ‘다른 사람을 심하게 때리기’에 대해 모수를 1로 고정시키고, 나머지 관측변인의 모수를 추정하였다. ‘성폭행이나 성희롱하기’를 제외하고 1차년도부터 4차년도까지 모든 관측변인은 통계적으로 유의미하게 나타났다. ‘성폭행이나 성희롱하기’는 4차년도에는 유의미하게 나타나지 않았지만 중비행 변인으로 구성하는 데에는 큰 무리가 없는 것으로 판단하여 중비행 측정 변인으로 제시한 모든 변인을 중비행 변인으로 재개념화 하였다.

2) 비행친구

비행친구 변인은 차등적 교제이론에서와 같이 비행친구의 수보다는 전체 친한 친구들 중에서 비행친구의 비율이 더욱 중요하다⁵⁾. 따라서 자신의 전체 친한 친구들 중

4) 한국청소년패널조사에서는 비행관련 변인을 비행 경험의 유무와 비행을 경험한 경우 그 횟수를 묻는 문항으로 구성되었다. 이 연구에서는 비행 경험의 유무를 묻는 문항에서 비행 경험이 없는 경우에 비행경험 횟수를 0점으로 대체하였다. 그리고 비행경험 횟수의 이상점(outlier)을 줄이기 위해 5점 척도로 재부호화하였다.

5) 비행의 원인으로 비행친구의 영향을 주장하는 입장들 내에서도 비행친구와 비행을 이어주는 매개변인에 대해 서로 의견이 다르게 나타나고 있다. 즉 각 입장에 따라 비행친구와의 차등적 교제를 통해 규범에 대한 비우호적 태도의 강화, 비행에 대한 보상과 그에 따른 강화 혹은 문화전승을 학습하게 되어 비행으로 이어줄 수 있다는 것이다. 이러한 입장별 차이에도 불구하고 각 입장들 간의 공통점이 있다면 비행친구 자체가 비행에 영향을 준다는 것이다(Matsueda and Anderson, 1998). 따라서 이 연구에서는 자신의 친구들 중에서 비행친구의 정도를 비행친구로 정의하고자 한다.

에서 비행을 저지른 친구의 비율로 구성하였다. 또한 비행친구 변인을 두 가지 수준으로 나누어 측정하였다. 첫 번째로 경비행 친구⁶⁾는 상대적으로 사소한 비행을 저지른 친구로 ‘친구들 중 지난 1년 동안 술을 마신 친구의 수’, ‘친구들 중 지난 1년 동안 담배를 피운 친구의 수’, 그리고 ‘친구들 중 지난 1년 동안 무단결석을 한 친구의 수’를 전체 친한 친구들에 대한 비율로 각각 구성하였다.

<표 2> 비행친구에 대한 확인적 요인분석 결과

구분	항목	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도
경비행 친구	술 마시기	1,000 (0,712)	1,000 (0,572)	1,000 (0,637)	1,000 (0,598)
	담배 피우기	0,974 *** (0,694)	1,636 *** (0,935)	1,305 *** (0,831)	1,497 *** (0,896)
	무단결석	0,363 *** (0,258)	0,699 *** (0,400)	0,747 *** (0,476)	0,830 *** (0,497)
중비행 친구	다른 사람을 심하게 때리기	1,000 (0,707)	1,000 (0,700)	1,000 (0,698)	1,000 (0,703)
	남의 돈이나 물건을 뺏기	1,069 *** (0,756)	1,188 *** (0,831)	1,091 *** (0,761)	1,334 *** (0,938)
	남의 돈이나 물건을 훔치기	0,770 *** (0,544)	0,917 *** (0,641)	0,729 *** (0,508)	0,934 *** (0,657)

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

두 번째로 중비행 친구는 경비행에 비해 상대적으로 심각한 비행을 저지른 친구로 ‘친구들 중 지난 1년 동안 다른 사람을 심하게 때린 친구의 수’, ‘친구들 중 지난 1년 동안 남의 돈이나 물건을 뺏은(뺏뜯기) 친구의 수’, 그리고 ‘친구들 중 지난 1년 동안 남의 돈이나 물건을 훔친 친구의 수’로 각 항목마다 비율척도로 구성하였다.

비행친구 변인에 대한 확인적 요인분석 결과는 <표 2>와 같다. 우선 경비행 친구

6) 경비행 친구의 경우에도 자신의 경비행의 경우와 같이 중비행 친구가 있는 경우 경비행 친구가 없는 것으로 가정하여 분석하도록 한다.

변인은 ‘술 마시기’에 대해 모수를 1로 고정시키고, 나머지 관측변인의 모수를 추정하였다. 모든 관측변인이 1차년도에서부터 4차년도까지 통계적으로 유의미하게 나타나고 있어 경비행 친구 변인으로 재개념화 하였다. 중비행 친구 변인은 ‘다른 사람을 심하게 때리기’에 대해 모수를 1로 고정시키고, 나머지 관측변인의 모수를 추정하였다. 그 결과, 모든 시기에서 모든 변인들은 유의미한 것으로 나타나고 있어 중비행 친구 변인으로 구성하였다.

3) 자아통제

자아통제 병인은 다른 변인들과는 달리 1차년도의 자료만을 가지고 구성하였다. 낮은 자아통제력은 어린 시절의 잘못된 양육으로 인해 나타나게 된 것이고, 한번 형성된 자아통제력은 일생동안 안정적으로 유지된다(Gottfredson and Hirschi, 1990). 따라서 자아통제는 이론적으로 시기에 따라 변화하는 것이라기 보다는 시간에 상관없이 일정하게 유지되는 것이기 때문에 한 시점에서의 자아통제력을 사용하는 것이 타당할 것이다. 또한 1차년도의 자료를 사용하는 이유는 이 연구에서 사용되는 다른 변인이 모두 시간에 따른 변화와 그에 따른 인과관계를 살펴볼 것이기 때문에 시간적으로 인과관계를 설명할 수 있어야 하기 때문이다. 예를 들어 1차년도 비행에 대한 원인으로 2차년도나 그 이후의 자아통제력을 살펴보게 된다면 인과관계를 주장하는데 어려움이 있기 때문이다.

<표 3> 자아통제에 대한 확인적 요인분석 결과

항 목	추정치	표준화 계수
나는 내일 시험이 있어도 재미있는 일이 있으면 우선 그 일을 하고 본다	1.000	0.547
나는 일이 힘들고 복잡해지면 곧 포기한다	0.754 ***	0.412
나는 위험한 활동을 즐기는 편이다	0.917 ***	0.501
나는 사람을 놀리거나 괴롭히는 일이 재미있다	0.935 ***	0.512
나는 화가 나면 물불을 가리지 않는다	0.715 ***	0.391
나는 학교숙제를 제때에 잘 해 가지 않는 편이다	0.881 ***	0.482

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

자아통제로는 ‘나는 내일 시험이 있어도 재미있는 일이 있으면 우선 그 일을 하고 본다’, ‘나는 일이 힘들고 복잡해지면 곧 포기한다’, ‘나는 위험한 활동을 즐기는 편이다’, ‘나는 사람을 놀리거나 괴롭히는 일이 재미있다’, ‘나는 화가 나면 물불을 가리지 않는다’, ‘나는 학교숙제를 제때에 잘 해 가지 않는 편이다’와 같은 문항으로 측정되었고, ‘전혀 그렇지 않다’부터 ‘매우 그렇다’까지 5점 척도로 구성되었다. 이 연구에서는 해석상의 편의를 위해 5점 척도를 역순으로 재부호화를 하였다.

자아통제 변인에 대한 확인적 요인분석 결과는 <표 3>과 같다. ‘나는 내일 시험이 있어도 재미있는 일이 있으면 우선 그 일을 하고 본다’에 대해 모수를 1로 고정시키고, 나머지 관측변인의 모수를 추정하였다. 모든 관측변인은 통계적으로 유의미하게 나타나고 있어 자아통제 변인으로 재개념화가 가능하다는 것을 보여주고 있다.

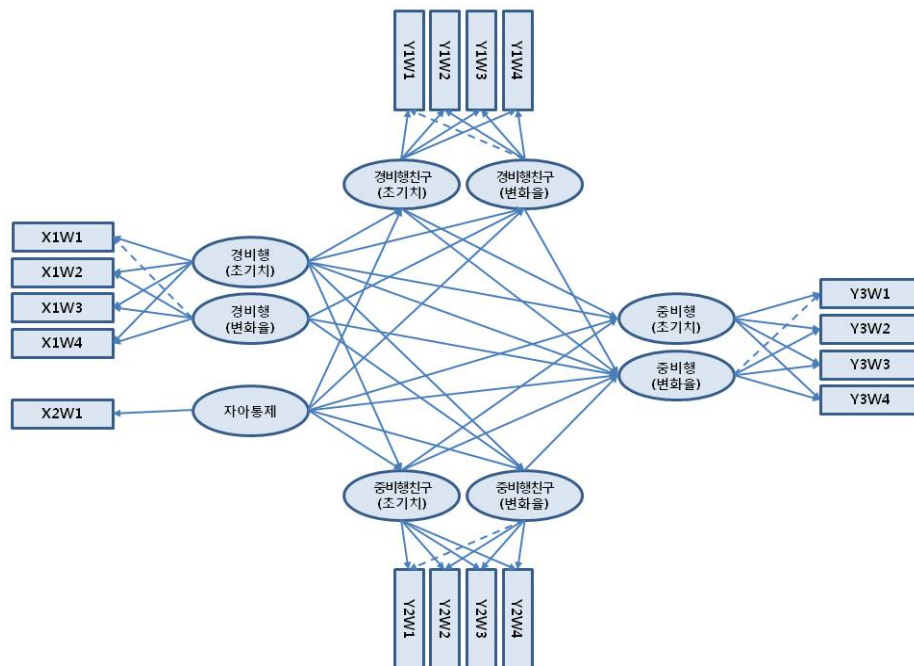
3. 연구모형

비행발전에 대한 논의는 비행 이후의 상황변화로 인해 비행을 지속하게 된다는 상황 의존론과 자신의 안정적인 개인적 기질로 인해 비행을 지속하게 된다는 모집단 이질론에서 주장하는 비행 발전요인들을 살펴보고자 한다. 이들 논의들 중 상황 의존론은 비행의 원인으로 사회적 유대나 비행친구라는 기존의 논의들을 통해 비행이 저질러진 이후에 사회적 유대의 악화나 비행친구의 증가라는 상황변화를 불러일으키게 되어 비행이 지속, 심화되는 과정을 설명하였다. 이러한 논의를 바탕으로 비행이 저질러진 이후에 더욱 심각한 비행으로 진행되는 과정에서 이들 요인들이 어떠한 영향을 미치는가에 대해 살펴보고자한다. 특히 이 연구에서는 상황 의존론에서 주장하는 비행발전 원인을 비행친구의 영향을 중심으로 살펴보고자 한다. 이러한 이유로는 앞에서 설명하였듯이 기존 연구들에서 중비행에 주로 영향을 미치는 요인으로 비행친구의 영향을 주장하였다. 따라서 상황 의존론에서 비행발전의 원인들 중에서 비행친구의 영향에 주목하여 설명하도록 한다.

지금까지의 비행 발전경로에 대한 논의를 통해 연구모형을 제시하면 [그림 1]과 같다. 이 연구에서는 경비행에서 중비행으로 비행이 진행되는 과정에서 경비행 친구와 중비행 친구, 그리고 자아통제가 어떠한 영향을 미치고 있는지를 살펴보고자 한다.

이를 위해 잠재성장모형(latent growth model)을 이용하여 검증하고자 한다.

이와 같은 연구모형을 통해 비행발전에 영향을 미치는 요인들에 대해 정리하면 다음과 같다. 경비행에서 중비행으로 비행이 진행되는 과정에서 경비행 친구나 중비행 친구가 이 두 변인의 매개변인 역할을 하게 된다면, 상황 의존론에서 주장하는 바와 같이 비행친구가 비행의 지속, 심화시키는 요인이라 볼 수 있다. 즉 자신의 경비행이 비행친구의 증가라는 상황변화를 불러일으키게 되어 더욱 심각한 중비행으로 진행하게 된다는 것이다. 반면 비행친구가 경비행에서 중비행으로 진행되는 과정에서 경비행의 영향을 받지 않는다면 중비행에 영향을 주지 않는다면 비행을 지속시키거나 심화시키는 원인으로 비행친구라 할 수 없다. 그리고 자아통제가 직접 중비행에 유의미한 영향을 주게 된다면 모집단 이질론에서 주장하는 바와 같이 자아통제가 비행발전에 영향을 주는 요인이라 볼 수 있다. 또한 중비행에 대하여 비행친구와 자아통제가 모두 유의미한 영향을 주게 된다면, 이들 요인들의 영향력을 비교함으로써 비행발전에 더욱 영향을 미치는 요인을 살펴볼 수 있다.



[그림 1] 비행 발전경로 연구모형

IV. 연구결과

1. 경비행과 비행친구가 비행발전에 미치는 영향

경비행에서 중비행으로 비행이 진행되는 과정에서 비행친구가 미치는 영향을 살펴 보기 전에 과연 비행이 사소한 비행에서 심각한 비행으로 진행되는가를 우선 살펴 보도록 한다. 시기별 경비행과 중비행 유무에 따른 분포는 <표 4>와 같다. 전년도에 경비행과 중비행이 모두 없었고 다음해에 경비행만을 저지른 청소년은 21.0%로 나타났다. 이에 비해 전년도에 전혀 비행을 저지르지 않다가 다음해에 중비행만을 저지른 청소년은 2.0%로 다음해에 경비행만을 저지른 청소년에 비해 매우 낮게 나타났다. 또한 다음해에 경비행과 중비행을 모두 저지른 청소년은 2.3%로 나타나고 있어 전년도에 비행을 저지르지 않았던 청소년 중에서 다음해에 중비행을 저지르는 청소년은 매우 낮은 것으로 나타나고 있다. 그리고 전년도에 중비행을 저지르지 않고 경비행만을 저지르고 다음해에도 경비행만을 지속한 청소년은 58.0%로 전년도에 비행을 저지르지 않고 다음해에 경비행만을 저지른 청소년에 비해 매우 높게 나타났다. 전년도에 경비행만을 저지르고 다음해에는 경비행과 중비행을 모두 저지른 청소년은 6.8%로 전년도에 비행을 저지르지 않고 다음해에 경비행과 중비행을 모두 저지른 청소년에 비해 높았다. 따라서 전년도에 비행을 저지르지 않은 청소년이 비행을 저지른 때 중비행보다는 경비행을 먼저 저지르는 것으로 나타나고 있다. 그리고 중비행은 전년도에 경비행을 통해 진행되고 있는 것으로 볼 수 있다.

전년도에 경비행만을 저지르고 다음해에 중비행만을 저지르는 청소년은 0.8%로 매우 낮게 나타나고 있다. 이러한 점은 비행의 진행단계가 경비행을 거쳐 중비행으로 진행되지만 단순히 중비행으로 진행되었다고 해서 경비행을 전혀 저지르지 않는다고 볼 수 있다. 즉 중비행만을 저지른다는 것이 아니라 경비행과 함께 중비행을 저지른다고 보는 것이 타당할 것이다. 또한 전년도에 경비행과 중비행을 모두 저지르고 다음해에도 경비행과 중비행을 모두 저지르는 청소년은 27.9%로 전년도의 경비행과 중비행의 경험과 상관없이 다음해에 경비행과 중비행을 모두 저지른 청소년 중에서 가장 높게 나타나고 있다. 따라서 중비행은 대체로 경비행과 함께 나타나는 것으로 볼

수 있다. 지금까지의 결과를 살펴보면 비행발전 경로는 초기에 경비행으로 시작하면서 점차 중비행을 저지르는 것으로 볼 수 있다. 그렇다면 비행이 진행되는데 비행친구는 어떠한 영향을 미치는가에 대해 살펴보고자 한다.

<표 4> 시기별 경비행과 중비행 유무에 따른 분포

시기	구분	차년도, T+1 시기								합계	
		경비행× 중비행×		경비행○ 중비행×		경비행× 중비행○		경비행○ 중비행○			
		사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율
전년도 T 시기	경비행 ×, 중비행×	3,543	74.7	998	21.0	94	2.0	111	2.3	4,746	100.0
	경비행○, 중비행×	652	34.3	1,102	58.0	16	0.8	130	6.8	1,900	100.0
	경비행×, 중비행○	360	63.9	108	19.2	50	8.9	45	8.0	563	100.0
	경비행○, 중비행○	192	25.9	309	41.7	33	4.5	207	27.9	741	100.0
	합계	4,747	59.7	2,517	31.7	193	2.4	493	6.2	7,950	100.0

우선 비행발전에 따른 경비행 친구의 변화를 살펴보면 < 표 5 >와 같다. 1차년도와 2차년도에 모두 비행을 저지르지 않은 청소년의 경비행 친구 비율은 전년도에 비해 거의 차이가 없는 것으로 나타나고 있다(0.002). 이에 비해 2차년도에 경비행을 저지른 청소년은 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 매우 증가한 것으로 나타나고 있다(0.214). 2차년도에 중비행을 저지른 청소년은 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 다소 증가한 것으로 나타나고 있다.

1차년도에 경비행만을 저지르고 2차년도에 비행을 저지르지 않은 청소년은 경비행 친구의 비율이 크게 감소한 것으로 나타나고 있다(-0.129). 여기서 경비행 친구가 줄어들면서 2차년도에 경비행을 저지르지 않게 되었는지, 아니면 자신이 경비행을 저지르지 않으면서 경비행 친구가 줄어들었는지는 판단하기 어렵다. 이에 비해 1차년도와 2차년도에 경비행을 모두 저지른 청소년은 전년도에 비해 경비행 친구의 비율이 다소 증가한 것으로 나타나고 있다(0.075). 2차년도에 중비행을 저지른 청소년의 경비행 친구 비율은 전년도에 비해 다소 감소(-0.025)한 것으로 나타나고 있어 경비행에서 중비행으로 진행되는데 있어 경비행 친구의 영향은 그리 크지 않은 것으로 나타나고 있다.

1차년도에 중비행을 저지르고 2차년도에 비행을 저지르지 않은 청소년은 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 전혀 차이가 없는 것으로 나타나고 있다. 이러한 점은

앞에서 살펴본 바와 같이 경비행에서 중비행으로 진행되는 데 큰 영향을 미치지 않는 것과 같이 중비행을 중단하는데도 영향을 미치지 않는 것이라 추측할 수 있다. 그러나 2차년도에 경비행만을 저지른 청소년의 경비행 친구 비율은 전년도에 비해 크게 증가(0.245)하고 있어 경비행을 유지하는데에는 경비행 친구가 영향을 주고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도와 2차년도에 모두 중비행을 저지른 청소년은 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 증가한 것으로 나타나고 있다(0.112).

<표 5> 비행발전에 따른 경비행 친구비율의 변화

시기	구분	차년도, T+1 시기					
		비행없음		경비행		중비행	
		사례수	평균	사례수	평균	사례수	평균
1차년도	비행없음	1,173	0.002	165	0.214	76	0.045
	경비행	195	-0.129	217	0.075	46	-0.025
	중비행	388	0.000	232	0.245	202	0.112
2차년도	비행없음	1,255	0.058	419	0.410	82	0.378
	경비행	233	-0.091	332	0.255	49	0.337
	중비행	123	0.078	116	0.550	85	0.269
3차년도	비행없음	1,136	0.011	427	0.408	48	0.278
	경비행	236	-0.267	575	0.059	56	-0.257
	중비행	53	0.072	90	0.481	73	-0.049

2차년도에서 4차년도까지 비행경로에 따른 경비행 친구의 변화는 1차년도와 2차년도에서 나타나는 변화와 그리 큰 차이가 없다. 몇가지 차이점이라면 우선 2차년도와 3차년도에 모두 경비행을 저지른 청소년의 경우에 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 급격히 증가하였다는 점이다. 또한 2차년도에 비행을 저지르지 않았거나 경비행 혹은 중비행을 저지르고 3차년도에 중비행을 저지른 청소년은 전년도에 비해 경비행 친구의 비율이 크게 증가하였다. 그리고 3차년도에 경비행이나 중비행을 저지르고 4차년도에 중비행을 저지른 청소년은 경비행 친구의 비율이 전년도에 비해 크게 줄어들거나 그리 큰 차이를 보이고 있지 않은 것으로 나타나고 있다. 이 결과는 조사대상자가 3차년도에 대부분 고등학교에 진학하였기 때문에 경비행 친구의 영향은 중학교 시기에 경비행에서 중비행으로 진행되는 단계에서와 다른 영향을 미치고 있다고 추측할 수 있다. 즉 고등학교에서는 상대적으로 경비행을 저지러 수 있는 기회가 증가했

기 때문에 중학교 시절의 경비행과는 다른 의미로 이해될 수 있다. 중학생의 신분으로는 음주와 흡연과 같은 경비행은 고등학생에 비해 쉽게 저지를 수 없기 때문에 중비행에 비해 심각성이 그리 크게 차이나고 있지 않지만, 고등학생의 경우에는 경비행과 중비행의 심각성이 상대적으로 크게 차이나고 있기 때문이라 할 수 있다.

경비행에서 중비행으로 진행되는 단계에서 중비행 친구의 영향을 살펴보면 <표 6>과 같다. 1차년도와 2차년도에 모두 비행을 저지르지 않은 청소년은 중비행 친구의 비율이 전년도에 비해 그리 큰 차이를 보이고 있지 않고 있다(0.008). 2차년도에 경비행을 저지른 청소년은 중비행 친구의 비율이 전년도에 비해 다소 증가하였다(0.025). 그리고 2차년도에 중비행을 저지른 청소년은 중비행 친구의 비율이 증가하였다(0.080).

1차년도에 경비행을 저지르고 2차년도에 비행을 저지르지 않은 청소년은 중비행 친구의 비율이 그리 큰 차이가 없는 것으로 나타나고 있어 중비행 친구는 경비행의 중단에는 영향을 미치지 않는 것으로 나타나고 있다(-0.016). 2차년도에 경비행을 저지르는 청소년의 중비행 친구 비율은 전년도에 비해 다소 감소한 것으로 나타나고 있다(-0.027). 이러한 점은 중비행 친구의 비율이 지속적으로 감소하고 있는 경향을 보이기 때문에 나타난 결과로 볼 수 있다. 2차년도에 중비행을 저지른 청소년은 전년도에 비해 중비행 친구의 비율이 크게 증가한 것으로 나타나고 있다(0.215). 따라서 경비행에서 중비행으로의 진행과정에서 중비행 친구는 큰 영향력을 가지고 있는 것으로 볼 수 있다.

<표 6> 비행발전에 따른 중비행 친구비율의 변화

시기	구분	차년도, T+1 시기					
		비행없음		경비행		중비행	
		사례수	평균	사례수	평균	사례수	평균
1차년도	비행없음	1,173	0.008	165	0.025	76	0.080
	경비행	195	-0.016	217	-0.027	46	0.215
	중비행	388	-0.073	232	-0.099	202	0.027
2차년도	비행없음	1,255	-0.017	419	0.012	82	0.093
	경비행	233	-0.073	332	-0.047	49	-0.056
	중비행	123	-0.151	116	-0.293	85	-0.185
3차년도	비행없음	1,136	-0.003	427	-0.004	48	0.020
	경비행	236	-0.020	575	0.014	56	0.258
	중비행	53	-0.151	90	-0.102	73	0.131

1차년도에 중비행을 저지르고 2차년도에 비행을 저지르지 않은 청소년의 중비행 친구 비율은 전년도에 비해 감소한 것으로 나타나고 있다(-0.073). 또한 2차년도에 경비행을 저지른 청소년의 중비행 친구 비율도 전년도에 비해 감소(-0.099)한 것으로 나타나고 있어 중비행의 중단에도 중비행의 친구가 영향을 미치고 있는 것으로 볼 수 있다. 이에 비해 1차년도와 2차년도에 모두 중비행을 저지른 청소년은 중비행 친구의 비율이 다소 증가한 것으로 나타나고 있다(0.027).

2차년도에서 4차년도까지 비행경로에 따른 중비행 친구의 변화는 1차년도와 2차년도에서 나타나는 변화와 그리 큰 차이가 없다. 한 가지 차이점이라면 2차년도에 비행을 저지르고 3차년도에 중비행을 저지른 청소년은 중비행 친구의 비율이 전년도에 비해 감소하고 있다는 점이다. 이러한 점은 2차년도에서 3차년도 사이에 중비행 친구의 비율이 다른 시기에 비해 크게 감소하고 있기 때문에 이 시기의 거의 모든 범주에서 다른 시기에 비해 중비행 친구의 비율이 전반적으로 감소한 것으로 볼 수 있다.

지금까지의 결과를 정리하면, 경비행을 시작하는 단계에서는 경비행 친구가 증가하는 것으로 나타나고 있다. 그러나 경비행에서 중비행으로 진행되는 단계에서는 경비행 친구가 증가하고 있지 않고 있다. 이러한 결과는 경비행 친구가 중비행으로의 진행과정에서 영향을 미치고 있지 못하고 있는 것으로 볼 수 있다. 하지만 중비행을 중단하고 경비행만을 저지르는 경우에는 경비행 친구가 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 중비행 친구의 경우에는 경비행에서 중비행으로 진행되는 단계에서 대체로 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그리고 중비행을 저지르던 청소년이 중비행을 저지르지 않고 경비행만을 저지르게 되었을 때는 중비행 친구가 감소하는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 중비행 친구는 경비행에서 중비행으로 진행되는 과정에 영향을 주거나 중비행을 지속시키는 요인으로 볼 수 있다. 그러나 위의 분석은 단순히 전년도 상태에서 다음해의 상태로 변화하였을 때에 경비행 친구나 중비행 친구의 변화를 살펴본 것이기 때문에 전년도에 경비행이 비행친구에 어떠한 영향을 주었는지, 비행친구가 중비행에 어떠한 영향을 주었는지 검증하기 힘들다. 따라서 경비행에서 중비행으로 진행되는 과정에서 비행친구가 미치는 영향에 대해 이 연구에서 제시한 모형을 통해 검증하도록 한다.

2. 자아통제가 비행발전에 미치는 영향

앞에서 살펴보았듯이 자아통제는 유아기 동안에 한번 형성되면 일생동안 지속된다. 따라서 비행발전 과정에서 자아통제가 미치는 영향을 살펴보기보다는 자아통제 수준에

따른 비행진행 과정을 살펴보도록 한다. 자아통제 수준별 비행진행 과정을 살펴보면 <표 7>과 같다. 우선 비행의 지속에 대해 살펴보면, 전년도에 경비행과 중비행이 모두 저지르지 않은 청소년 중에서 다음해에도 비행이 없는 청소년의 비율은 자아통제가 높은 경우에 79.807%로 자아통제가 보통 수준(73.320%)이거나 낮은 수준(67.535%)에 비해 높은 것으로 나타났다. 또한 자아통제 수준에 따라 지속적으로 비행을 저지르지 않는 청소년의 비율은 낮아지는 경향을 보이고 있다. 이에 반해 전년도에 중비행을 저지른 청소년 중에서 다음해에도 중비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 낮은 경우에는 33.135%로 자아통제 수준이 높은 경우(21.143%)와 보통인 경우(24.242%)에 비해 높게 나타나고 있다. 또한 전년도에 경비행을 저지른 청소년 중에서 다음해에도 경비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 낮은 경우에 61.146%로 자아통제 수준이 낮거나(54.063%) 보통(56.502%)인 경우에 비해 높게 나타나고 있어 자아통제가 낮을수록 비행을 지속하는 것으로 나타나고 있다. 이러한 결과를 통해 자아통제력이 낮을수록 비행을 지속하는 비율이 높아지는 경향을 보이고 있어, 자아통제력이 비행의 지속에 부적(negative)인 영향을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 7> 자아통제 수준별 비행진행 과정⁷⁾

시기	구분		차년도, T+1 시기						합계	
			비행없음		경비행		중비행			
			사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율
전년도, T시기	자아통제 낮음	비행없음	959	67.535	371	26.127	90	6.338	1,420	100.000
		경비행	266	28.238	576	61.146	100	10.616	942	100.000
		중비행	276	32.896	285	33.969	278	33.135	839	100.000
		합계	1,501	46.892	1,232	38.488	468	14.620	3,201	100.000
	자아통제 보통	비행없음	1,113	73.320	327	21.542	78	5.138	1,518	100.000
		경비행	237	35.426	378	56.502	54	8.072	669	100.000
		중비행	198	42.857	152	32.900	112	24.242	462	100.000
		합계	1,548	58.437	857	32.352	244	9.211	2,649	100.000
	자아통제 높음	비행없음	1,822	79.807	402	17.608	59	2.584	2,283	100.000
		경비행	249	41.294	326	54.063	28	4.643	603	100.000
		중비행	184	52.571	92	26.286	74	21.143	350	100.000
		합계	2,255	69.685	820	25.340	161	4.975	3,236	100.000

7) 자아통제 수준은 1차년도 자료에서 사례수를 기준으로 35.6%와 64.4%로 나누어 분석하였다.

다음으로 자아통제별 비행시작과 발전 과정을 살펴보면, 전년도에 비행을 저지르지 않은 청소년 중에서 다음해에 경비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 높은 경우에 17.608%로 자아통제 수준이 보통(21.542%)이거나 낮은 경우(26.127%)에 비해 낮게 나타나고 있다. 또한 전년도에 비행을 저지르지 않은 청소년 중에서 다음해에 바로 중비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 높은 경우에 2.584%로 자아통제 수준이 보통(5.138%)이거나 낮은 경우(6.338%)에 비해 낮게 나타나고 있다. 특히 전년도에 경비행을 저지른 청소년 중에서 다음해에 중비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 높은 경우에 4.643%로 자아통제 수준이 보통(8.072%)이거나 낮은 경우(10.616%)에 비해 낮은 수준으로 나타나고 있어, 자아통제력이 낮을수록 경비행에서 중비행으로의 비행발전하는 비율이 더욱 높게 나타나고 있다.

자아통제 수준별 비행중단과 하락 과정을 살펴보면, 전년도에 경비행을 저지른 청소년이 다음해에 비행을 저지르지 않은 비율은 자아통제 수준이 높은 경우에 41.294%로 자아통제 수준이 보통(35.426%)이거나 낮은 경우(28.238%)에 비해 높게 나타나고 있다. 또한 전년도에 중비행을 저지른 청소년이 다음해에 비행을 저지르지 않은 청소년의 비율은 자아통제 수준이 높은 경우(52.571%)에는 보통(42.857%)이거나 낮은 경우(32.896%)에 비해 높게 나타나고 있어, 비행중단에 있어서 자아통제력이 높을수록 더욱 높게 나타나는 경향을 보이고 있었다. 그렇지만 전년도에 중비행을 저지른 청소년들 중에서 다음해에 경비행을 저지른 청소년의 비율은 자아통제 수준이 낮은 경우(33.969%)에 자아통제 수준이 보통(32.900%)이거나 높은 경우(26.286%)에 비해 높게 나타나고 있어 비행하락 과정은 자아통제력이 낮은 청소년일수록 더욱 높게 나타났다. 이러한 점은 자아통제력이 낮을수록 비행지속과 발전의 비율이 높은 반면, 자아통제력이 높을수록 비행중단의 비율이 높게 나타나고 있는 경향을 보이면서 자아통제력이 낮은 청소년일수록 비행중단에 이르는 과정이 더디게 나타난다고 볼 수 있다. 즉 자아통제력이 높은 청소년일 경우에는 중비행에서 경비행으로 이전에 비해 심각하지 않은 비행을 저지르기 보다는 바로 비행을 중단하는 경향을 보이고 있으나, 자아통제력이 낮은 청소년인 경우에는 중비행에서 바로 비행을 중단하기 보다는 경비행을 저지르는 과정을 거치는 것으로 생각해 볼 수 있다.

3. 비행 발전경로 모형 검증

이 연구에서 사용된 주요 변인들에 대해 시기별 추이를 살펴보면 아래 < 표 8 >과 같다. 우선 경비행을 살펴보면, 1차년도에 평균 0.379에서 4차년도에 평균 1.248까지 지속적으로 증가한 것으로 나타나고 있다. 특히 2차년도에는 평균 0.555였으나 3차년도에는 평균 0.939로 다른 시기의 변화에 비해 증가폭이 상대적으로 크게 나타나고 있다. 경비행 친구는 경비행과 같이 1차년도에 평균 0.111에서 4차년도에 평균 0.395까지 지속적으로 증가하고 있다. 또한 2차년도에는 0.152였으나 3차년도에는 평균 0.324로 증가폭이 다른 시기에 비해 상대적으로 크게 나타났다.

<표 8> 주요 변인의 시기별 기술통계

	1차년도		2차년도		3차년도		4차년도	
	평균	표준 편차	평균	표준 편차	평균	표준 편차	평균	표준 편차
경비행	0.379	1.063	0.555	1.350	0.939	1.912	1.248	2.157
경비행 친구	0.111	0.303	0.152	0.402	0.324	0.568	0.395	0.617
중비행	0.837	1.902	0.401	1.527	0.219	1.045	0.190	0.963
중비행 친구	0.100	0.314	0.090	0.337	0.048	0.221	0.052	0.267

중비행은 1차년도에 평균 0.837에서 4차년도에 평균 0.190으로 지속적인 감소경향을 보이고 있다. 특히 2차년도에는 평균 0.401로 전년도에 비해 절반 이하로 나타나고 있다. 그리고 중비행 친구는 1차년도에 평균 0.100에서 4차년도에 0.052로 중비행과 같이 감소경향이 나타나고 있다. 그렇지만 중비행이 1차년도와 2차년도에 급격히 감소경향을 보이고 있으나, 중비행 친구는 2차년도(평균 0.090)와 3차년도(평균 0.048)에 급격히 감소하는 경향을 보이고 있다는 점이 다르게 나타나고 있다. 이러한 점을 미루어 볼 때, 중비행의 급격한 감소 이후에 중비행 친구의 급격한 감소 경향을 보였다는 점에서 중비행 친구가 중비행에 미치는 영향력이 그리 크지 않을 것이라고 추측할 수 있을 것이다.

이들 변인들의 잠재성장모형별 추정치를 통해 변화양상을 살펴보면 <표 9>와 같다. 우선 경비행의 초기치 평균은 0.372로 유의미한 것으로 나타나고 있다. 그리고 초기치의 변량은 0.356으로 유의미하게 나타나고 있어 1차년도의 경비행은 청소년들 간의 차이가 존재하는 것으로 나타나고 있다. 변화율 평균은 0.191로 유의미하게 나타나고 있

어 경비행은 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 변화율의 변량(0.114)도 유의미하게 나타나고 있어 1차년도 이후에 경비행의 변화율은 청소년들 간의 차이가 있는 것으로 나타나고 있다. 경비행의 초기치와 변화율의 상관관계는 0.030으로 유의미하게 나타나고 있지 않고 있어서 1차년도 경비행에 상관없이 경비행이 증가하고 있다.

경비행 친구의 초기치 평균은 0.108로 유의미하게 나타나고, 변량(0.021) 또한 유의미하게 나타나고 있다. 즉 1차년도에서 청소년들 간의 경비행 친구의 차이가 존재하고 있는 것으로 나타나고 있다. 변화율 평균은 0.052로 유의미하게 나타나고 있어 1차년도 이후에 경비행 친구는 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그리고 변화율의 변량(0.004)도 유의미하게 나타나고 있어 청소년들마다 1차년도 이후 경비행 친구의 변화율은 개인적 차이가 있는 것으로 나타나고 있다. 경비행 친구의 초기치와 변화율의 상관관계는 0.104로 유의미하게 나타나지 않았다. 따라서 1차년도의 경비행 친구가 이후의 변화율에 영향을 미치고 있지 않은 것으로 나타나고 있다.

<표 9> 잠재성장모형별 추정치⁸⁾

변인	구분	평균	변량
경비행	초기치(Intercept)	0.372 ***	0.356 ***
	변화율(Slope)	0.191 ***	0.114 ***
	초기치-변화율의 상관계수	0.030	
경비행 친구	초기치(Intercept)	0.108 ***	0.021 ***
	변화율(Slope)	0.052 ***	0.004 ***
	초기치-변화율의 상관계수	0.104	
중비행	초기치(Intercept)	0.834 ***	1.851 ***
	변화율(Slope)	-0.423 ***	0.668 ***
	초기치-변화율의 상관계수	-0.896***	
중비행 친구	초기치(Intercept)	0.102 ***	0.039 ***
	변화율(Slope)	-0.016 *	0.003
	초기치-변화율의 상관계수	-0.798	

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

8) 이 연구에서 사용된 각 변인들의 변화모형은 ‘무변화모형’, ‘선형 변화모형’, ‘증가감소 변화모형’, 그리고 ‘자유모수 변화모형’과 같이 4가지 변화모형을 가정하였다. 모든 변인들에 대해 가장 적합한 변화모형을 검증한 결과, 모든 변인들에 대해 ‘자유모수 변화모형’이 가장 적합한 변화모형인 것으로 나타났다. 따라서 이후의 분석에서는 모든 변인들에 대해 ‘자유모수 변화모형’을 적용하여 분석하였다.

중비행의 초기치 평균은 0.834로 유의미하게 나타나고 있다. 그리고 변량이 1.851로 유의미하게 나타나고 있어 1차년도 중비행은 청소년들 간에 차이가 있는 것으로 나타나고 있다. 중비행의 변화율 평균은 -0.423으로 유의미하게 나타나고 있다. 중비행은 1차년도 이후에 줄어들고 있는 것으로 나타나고 있다. 중비행의 변화율 변량(0.668)도 유의미하게 나타나고 있어 1차년도 이후 중비행의 변화율은 청소년들 간에 개인적 차이가 있는 것으로 나타났다. 중비행의 초기치와 변화율의 상관관계는 -0.896로 유의미하게 나타나고 있다. 따라서 1차년도에 중비행을 다른 청소년에 비해 많이 저지른 청소년일수록 이후에 중비행이 더디게 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다.

중비행 친구의 초기치 평균은 0.102로 유의미하게 나타나고 있고, 변량도 0.039로 유의미하게 나타나고 있다. 1차년도 중비행 친구는 청소년들의 개인적 차이가 있는 것으로 나타나고 있다. 중비행 친구의 변화율 평균은 -0.016로 1차년도 이후의 중비행 친구는 감소하고 있는 것으로 나타났다. 변화율 변량은 0.003으로 유의미하게 나타나고 있어 1차년도 이후에 청소년들 간의 개인적 차이가 없는 것으로 나타나고 있다. 그리고 중비행 친구의 초기치와 변화율의 상관관계(-0.798)는 유의미하게 나타나고 있지 않았다. 따라서 1차년도 중비행 친구의 초기치에 상관없이 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다.

이 연구에서 제시한 경비행에서 중비행에 이르는 비행의 발전경로의 결과는 <표 10>과 같다. 측정모형의 적합도를 살펴보면, NFI(0.800)와 CFI(0.814)는 0.9보다 낮게 나타나고 있지만, GFI는 0.935로 높게 나타나고 있다. 또한 RMR과 RMSEA는 0.06 이하로 나타나고 있어서 전반적으로 모형이 적합한 것으로 판단할 수 있다.

경비행 친구의 초기치에 영향을 주는 요인은 경비행의 초기치가 정적 영향(1.281)을 주고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 1차년도에 경비행 친구가 많아진다는 것이다. 그리고 1차년도 이후에 경비행 친구의 변화에 영향을 주는 요인으로는 1차년도 경비행이 1차년도 이후 경비행 친구의 변화에 부적 영향(-0.332)을 주고 있다. 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 2차년도 이후 경비행 친구의 증가 속도는 더디게 진행되고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 이후의 경비행 변화율은 경비행 친구 변화율에 정적 영향(0.876)을 미치고 있어 1차년도 이후에 경비행이 빠르게 증가하는 청소년일수록 1차년도 이후의 경비행 친구도 빠르게 증가하는 것으로 나타나고 있다. 그리고 1차년도 자이통제는 1차

년도 이후 경비행 친구의 변화에 부적 영향(-0.165)을 주고 있어 1차년도에 자아통제력이 높은 청소년일수록 2차년도 이후의 경비행 친구는 더디게 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다.

중비행 친구의 초기치에 영향을 주는 요인으로는 1차년도 경비행이 부적 영향(-0.081)을 미치고 있는 것으로 나타났다. 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 1차년도 중비행 친구는 줄어든다는 것이다. 그리고 1차년도 자아통제는 1차년도 중비행 친구에 부적 영향(-0.395)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있어 1차년도 자아통제가 높을수록 1차년도 중비행 친구는 낮은 것으로 나타나고 있다. 1차년도 이후의 중비행 친구의 변화는 1차년도 경비행이 정적 영향(0.122)을 미치고 있다. 앞에서 설명하였듯이 중비행 친구의 평균 변화율은 음의 값을 가지고 있기 때문에 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 1차년도 이후에 중비행 친구의 감소 속도는 빠르게 진행된다고 해석하는 것이 타당하다. 1차년도 자아통제는 1차년도 이후 중비행 친구의 변화에 정적 영향(0.237)을 주고 있는 것으로 나타나고 있어 1차년도에 자아통제가 높은 청소년은 1차년도 이후에 중비행 친구가 빠르게 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 10> 비행 발전경로

독립변인	종속변인	경비행 친구 초기치	경비행 친구 변화율	중비행 친구 초기치	중비행 친구 변화율	중비행 초기치	중비행 변화율
경비행	초기치	1,281 ***	-0,332 ***	-0,081 *	0,122 **	0,497 **	-1,336 ***
	변화율		876 ***		0,025		-1,184 ***
자아통제		0,100	-0,165 **	-0,395 ***	0,237 ***	-0,222 **	0,225 **
경비행 친구	초기치					-0,604 **	1,379 ***
	변화율						1,124 ***
중비행 친구	초기치					0,874 **	0,298 **
	변화율						1,265 ***

$\chi^2 = 2,125.724$ (P = 0.0), D.F = 195

RMR = 0.048, RMSEA = 0.060, GFI = 0.935, NFI = 0.800, CFI = 0.814

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

1차년도 중비행에 영향을 미치는 요인으로는 1차년도 경비행이 정적 영향(0.497)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 1차년도 중비행도 많이 저지른 것으로 나타나고 있다. 1차년도 자아통제는 1차년도 중비행에 부적 영향(-0.222)을 미치고 있어 1차년도 자아통제가 높은 청소년일수록 1차년도에 중비행을 덜 저지르는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 경비행 친구의 경우에는 1차년도 중비행에 부적 영향(-0.604)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 즉 1차년도에 경비행 친구가 많은 청소년일수록 1차년도 중비행을 덜 저지르는 것으로 나타났다. 1차년도 중비행 친구는 1차년도 중비행에 정적 영향(0.874)을 미치고 있어 1차년도에 중비행 친구가 많은 청소년일수록 1차년도에 중비행을 많이 저지른 것으로 나타났다.

1차년도 이후의 중비행 변화에 영향을 미치는 요인으로 1차년도 경비행이 부적 영향(-1.336)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 중비행의 평균 변화율이 음의 값을 가지고 있기 때문에 1차년도에 경비행을 많이 저지른 청소년일수록 1차년도 이후의 중비행은 더디게 감소하고 있다고 해석하는 것이 타당할 것이다. 그리고 1차년도 이후 경비행의 변화율도 중비행 변화율에 부적 영향(-1.184)을 미치고 있어 1차년도 이후에 경비행이 빠르게 증가한 청소년일수록 1차년도 이후 중비행의 감소 속도가 느리게 진행되는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 자아통제는 중비행 변화율에 정적 영향(0.225)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도에 자아통제가 높은 청소년일수록 1차년도 이후의 중비행은 급속하게 감소하는 것으로 나타나고 있다. 그리고 1차년도 경비행 친구는 중비행 변화율에 정적 영향(1.379)을 미치고 있어 1차년도에 경비행 친구가 많은 청소년일수록 1차년도 이후에 중비행의 감소 속도가 빠르게 진행되는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 이후 경비행 친구의 변화는 중비행 변화율에 정적 영향(1.124)을 미치고 있는 것으로 나타났다. 1차년도 이후에 경비행 친구의 증가 속도가 빠른 청소년일수록 1차년도 이후에 중비행은 빠르게 감소하고 있다. 그리고 1차년도 중비행 친구는 중비행 변화율에 정적 영향(0.298)을 미치고 있어 1차년도에 중비행 친구가 많은 청소년일수록 1차년도 이후에 중비행은 빠르게 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 이후의 중비행 친구는 중비행 변화율에 정적 영향(1.265)을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 이후에 중비행 친구의 감소 속도가 빠르게 진행된 청소년일수록 1차년도 이후의 중비행도 빠르게 감소되고 있는 것으로 나타나고 있다.

지금까지의 결과를 초기치를 중심으로 정리하면, 중비행은 경비행이 많을수록, 자아통제력이 낮을수록, 중비행 친구가 많을수록 더욱 많이 저지르는 것으로 나타나고 있다. 또한 1차년도 이후의 변화율을 중심으로 중비행과 중비행 친구의 변화율 평균을 음의 값이 아닌 양의 값으로 재해석하여 정리하면, 중비행은 경비행 경험이 많아질수록, 경비행 친구가 적어질수록, 그리고 중비행 친구가 많아질수록 더욱 많이 저지르는 것으로 나타나고 있다. 그리고 경비행은 중비행에 유의미한 영향을 미치고 있지 않는 반면, 경비행 친구에 대해서는 정적 영향을 미치고 있다. 여기서 한 가지 지적할 점은 경비행 친구가 자신의 경비행과는 정적 영향을 받고 있으나 중비행과는 부적 영향을 미치고 있다. 이에 비해 경비행은 경비행 친구와 중비행에 모두 정적 영향을 미치고 있다. 따라서 경비행 친구는 경비행이 많아질수록 증가하지만, 경비행 친구만 증가한다고 해서 중비행이 많아지지 않고 오히려 감소하는 것으로 볼 수 있다.

위와 같은 결과를 통해 비행발전에 영향을 미치는 요인들을 살펴보면, 경비행에서 중비행으로 진행하는데 있어서 상황 의존론에서 주장하는 바와 같이 비행친구가 영향을 미치고 있는 것으로 나타나고 있었다. 경비행 친구는 중비행으로 진행하는데 있어서 부적인 영향을 미치고 있는 것으로 나타나고 있는 반면, 중비행 친구는 정적 영향을 미치고 있는 것으로 나타나고 있다. 또한 모집단 이질론에서 중비행으로 진행하는데 영향을 미치고 있다고 가정하고 있는 자아통제는 중비행으로 진행하는데 부적 영향을 미치고 있고, 경비행 친구와 중비행 친구에 부적 영향을 주고 있는 것으로 나타나고 있다. 즉 낮은 자아통제를 가지고 있는 청소년의 경우에 중비행으로 진행할 가능성이 더욱 높은 것으로 나타나고 있다. 또한 자아통제가 낮을수록 경비행 친구와 중비행 친구가 더욱 많은 것으로 나타나고 있다. 이러한 결과를 통해 상황 의존론과 모집단 이질론에서 주장하는 요인들이 모두 중비행으로의 진행에 유의미한 영향을 주고 있는 것을 알 수 있다. 특히 모집단 이질론에서 주장하는 자아통제는 중비행에 직접적인 영향뿐만 아니라, 중비행 친구를 통해 간접적으로 영향을 미치고 있어 상황 의존론과 모집단 이질론이 모두 지지되는 다른 경험적 연구결과들과 일치하는 결과이다(Nagin and Paternoster, 1993; Chapple, 2005).

각 요인들이 중비행에 미치는 영향력을 비교해 본다면, 모집단 이질론에서 주장하는 요인(자아통제)에 비해 상황 의존론에서 주장하는 요인(중비행 친구)의 영향력이 상대적으로 큰 것으로 나타나고 있어 상황 의존론이 더욱 설득력있는 주장이라 볼 수

있다. 그러나 중비행 친구는 외생변인인 경비행과는 통계적으로 유의미한 관계가 없는 것으로 나타나고 있다. 즉 경비행을 저지르고 난 후에 중비행 친구를 만나게 되어 중비행을 저지르는 것이 아니라 자신의 경비행이 직접 중비행에 영향을 주고 있었다. 따라서 상황 의존론에서 주장하는 바와 같이 자신의 초기 비행인 경비행을 저지른 후에 상황의 변화(중비행 친구와의 교제)때문에 중비행으로 이어진다고는 볼 수 없다. 오히려 경비행 자체가 중비행으로 이어지는 원인이라고 보는 것이 타당할 것이고, 경비행의 원인이 중비행까지 지속되는 것으로 볼 수 있다.

V. 맺 음 말

이 연구에서는 청소년 비행의 발전에 영향을 미치는 요인들에 대해 살펴보았다. 청소년 비행발전에 영향을 미치는 요인들에 관한 논의로는 비행을 저지른 이후에 주변 상황의 변화로 비행을 지속, 발전하게 된다는 상황 의존론과 자신의 비행성향에 따라 지속적으로 비행을 저지른다는 모집단 이질론을 중심으로 살펴보았다. 특히 상황 의존론에서 주장하는 주된 비행발전 원인은 사회통제요인과 비행친구가 있으나, 이 연구에서는 비행친구를 중심으로 살펴보았다. 그 이유로는 기존의 연구들을 통해 좀 더 심각한 비행에 대해서는 비행친구가 더욱 적절하게 설명할 수 있을 것이라 판단했기 때문이다. 따라서 상황 의존론에서는 비행친구를 중심으로 살펴보았고, 모집단 이질론에서는 자아통제를 통해 청소년 비행발전 과정에서 어떠한 요인들이 더욱 영향을 미치는지에 대해 살펴보았다.

지금까지의 연구결과를 정리하면 다음과 같다. 경비행에서 중비행으로의 비행 발전 경로에 영향을 미치고 있는 요인으로는 자신의 경비행 경험, 비행친구, 그리고 자아통제가 모두 유의미한 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 1차년도 중비행에 유의미한 영향을 미치는 요인으로 경비행과 중비행 친구가 정적인 영향을 미치고 있다. 1차년도 경비행을 많이 저지른수록, 중비행 친구가 많을수록 1차년도에 중비행을 많이 저지른 것으로 나타났다. 자아통제와 경비행 친구는 부적인 영향을 미치고 있어 자아통제가 낮을수록, 경비행 친구가 적을수록 1차년도에 중비행을 많이 저지른 것으로 나타났다.

1차년도 이후 중비행의 변화에 영향을 주고 있는 요인으로는 우선 1차년도 경비행과 경비행의 변화율이 부적인 영향을 미치는 있다. 1차년도에 경비행을 많이 저지를수록, 1차년도 이후에 경비행의 증가속도가 빠를수록 중비행은 더디게 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다. 자아통제는 중비행 변화율에 대해 정적인 관계로 나타나고 있어 자아통제가 높은 청소년일수록 중비행은 급속히 감소하는 것으로 나타났다. 1차년도 경비행과 경비행의 변화율은 중비행 변화율에 정적인 영향을 미치고 있어 1차년도 경비행 친구가 많을수록, 1차년도 이후에 경비행 친구가 빠르게 증가할수록 중비행은 빠르게 감소하는 것으로 나타나고 있다. 1차년도 중비행 친구와 중비행 친구의 변화율은 중비행 변화율에 정적인 영향을 미치고 있어 1차년도에 중비행 친구가 많을수록, 1차년도 이후에 중비행 친구가 더디게 감소할수록 중비행은 더디게 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다.

결론적으로 비행친구가 경비행에서 중비행으로의 진행단계에 영향을 주고 있다는 상황 의존론과 자신의 개인적 기질(자아통제)로 인해 중비행으로 나아간다고 주장하는 모집단 이질론을 모두 지지하는 것으로 나타나고 있다. 중비행에 미치는 영향력을 비교하면 모집단 이질론에서 주장하는 자아통제에 비해 상황 의존론에서 주장하는 요인인 중비행 친구의 영향력이 상대적으로 큰 것으로 나타나고 있어 모집단 이질론에 비해 상황 의존론이 더욱 설득력이 있다고 볼 수 있다. 그렇지만 경비행이 중비행 친구에 유의미한 영향을 미치고 있지 않고 있는 것으로 나타나고 있어 경비행에서 중비행으로의 비행 발전경로에서 중비행 친구가 매개변인으로 보기는 힘들다. 이에 비해 경비행 자체가 중비행에 영향을 주고 있다고 볼 수 있어 경비행의 원인이 중비행까지 이어지고 있는 것으로 판단할 수 있다. 이러한 결과는 비행친구와 비행 간의 인과관계에 대해서도 생각해 볼 수 있을 것이다. 즉 상황 의존론에서 비행친구의 영향을 주장하는 입장과는 달리 경비행에서 중비행으로의 비행발전 과정에서 중비행 친구가 영향을 주고 있다기 보다는 오히려 자신의 중비행에 의해 중비행 친구가 영향을 받지 않는가에 대해 생각해 볼 수 있을 것이다.

지금까지의 결과를 통해 청소년 비행에 대한 대처방안은 청소년이 비행을 시작하는 시점에서부터 청소년에 대한 지속적인 사회적 관심을 기울일 수 있는 방향으로 수립되어야 한다는 점을 시사하고 있다. 이 연구의 한계로는 상황 의존론에서 주장하는 비행발전 원인에 대해 비행친구를 중심으로 살펴봄으로써 사회통제요인의 영향을 살

펴보지 못했다. 그리고 이 연구에서는 비행친구가 경비행에서 중비행으로 발전하는 과정에 대해 적절한 설명을 하지 못한 결과로 나타났다. 이로 인하여 상황 의존론에 비해 모집단 이질론이 청소년 비행에 대하여 더욱 적절한 설명을 제시하는 것으로 나타났다지만, 이에 대한 판단은 좀 더 면밀히 검토해야 할 것이다. 따라서 이후의 연구에서는 청소년의 비행발전 과정에서 사회통제요인의 영향을 설명하여 좀 더 자세한 영향을 살펴보아야 할 것이고, 이를 통해 청소년 비행발전의 원인에 대한 좀 더 정확한 이해가 필요할 것이다.

참 고 문 헌

- 김준호 · 이동원(1995). 한국의 청소년 비행척도 개발에 관한 연구. 한국형사정책연구원.
- 이경상 · 이순래 · 박철현(2007). 청소년 비행의 발전형태에 관한 연구. 한국청소년정책연구원.
- 이경상 · 조혜영 · 박현수(2004). 한국 청소년 패널조사(KYPS)II: 조사 개요 보고서. 한국청소년개발원.
- 이동원(2003). 소년범죄자의 재범특성에 관한 고찰: 범행의 발전양상과 재범가능성을 중심으로. 형사정책, 제15권 제2호, pp. 335-367.
- 이성식(2001). 청소년 비행에 있어 내적 성향론과 생애과정론의 논쟁에 관한 경험연구. 형사정책, 제13권 제2호, pp. 243-270.
- 이성식(2007). 낮은 자기통제력과 비행친구의 청소년비행에의 영향: 청소년패널자료의 분석. 한국청소년연구, 제18권 제2호, pp. 159-181.
- 이순래 · 박철현(2000). 범죄현상에 대한 새로운 분석틀. 한국공안행정학회보, 제9권, pp. 81-125.
- Agnew, R.(1985). Social control theory and delinquency: A longitudinal test. *Criminology*, Vol. 23, pp. 47-61.
- Akers, R. L., M. D. Krohn, L. Lanza-Kaduce and M. Radosevich,(1979). Social learning and deviant behavior: A specific test of a general theory. *American Sociological Review*, Vol. 44, pp. 114-153.
- Burgess, R. L. and R. K. Akers.(1966). A differential association-reinforcement theory of criminal behavior. *Social Problems*, Vol. 14, pp. 128-147.
- Cernkovich, S. A. and P. G. Giordano.(1992). School bonding, race, and delinquency, *Criminology*, Vol. 30, pp. 261-291.
- Chapple, Constance L.(2005). Self-control, peer relations, and delinquency. *Justice Quarterly*, Vol. 22 No. 1, pp. 89-106.
- Elliott, D. S., D. Huizinga, and S. S. Ageton.(1985). *Explaining Delinquency and Drug Use*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Gottfredson, Michael, and Travis Hirschi.(1990). *A general theory of crime*. Palo

- Alto, Calif.: Stanford University Press.
- Hirschi, Travis.(1969). *Causes of delinquency*. Berkeley, Calif.: Free Press.
- Huesmann, L. R., Eron, L., Lefkowitz, M., and Walder, L.(1984). Stability of aggression over time and generations. *Developmental Psychology*, Vol. 20, pp. 1120-1134.
- Jensen, Gary F.(1972). Parents, peers, and delinquent action: A test of the differential association perspective. *The American Journal of Sociology*, Vol. 78 No. 3, pp. 562-575.
- LaGrange, R. L. and H. R. White.(1985). Age differences in delinquency: A test of theory. *Criminology*, Vol. 23, pp. 19-45.
- Massey, J. L. and M. D. Krohn.(1986). A longitudinal examination of an integrated social process model of deviant behavior. *Social Forces*, Vol. 65, pp. 106-134.
- Matueda, Ross L.(1992). Reflected appraisals, parental labeling, and delinquency: Specifying a symbolic interactionist theory. *Americican Journal of Sociology*, Vol. 97, pp. 1577-1611.
- Nagin, D. and R. Paternoster.(1991). On the relationship of past to future participation in delinquency. *Criminology*, Vol. 29 No. 3, pp. 163-189.
- Nagin, D. and R. Paternoster.(1993). Enduring individual differences and rational choice theories of crime. *Law and Society Review*, Vol. 3, pp. 467-496.
- O'Connell, D. J.(2003). Investigating latent trait and life course theories as predictors of recidivism among an offender sample. *Journal of Criminal Justice*, Vol. 31, pp. 455-467.
- Piquero, A. R., and J. A. Bouffard.(2007). Something old, something new: A preliminary investigation of hirschi's redefined self-control. *Justice Quarterly*, Vol. 24 No. 1, pp. 1-27.
- Piquero, A. R., MacDonald, J. M., and Parker, K. F.(2002). Race, local life circumstances and criminal activity. *Social Science Quarterly*, Vol. 83, pp. 654-670.
- Paternoster, R. and R. Brame.(1997). Multiple routes to delinquency? A test of

developmental and general theories of crime. *Criminology*, Vol. 35 No. 1, pp. 49-84.

Sampson, R. J., and J. H. Laub.(1993). *Crime in the making: Pathways and turning points through life*, Cambridge, Mass: Harvard University Press.

Smith, Douglas A. and R. Brame.(1994). On the initiation and continuation of delinquency. *Criminology*, Vol. 32 No. 4, pp. 607-629.

Sutherland, Edwin H. and Donald R. Cressey.(1974). *Criminology*. Lippincott.

ABSTRACT

The Influential Factors Affecting Juvenile Development of Delinquency, with a Special Focus on the Effects of Delinquent Peer and Self-Control

Park, Hyun-Soo*

This paper aims to examine the causal factors that explain delinquent pathways, and, in so doing, attempts to highlight factors which better explain the development of delinquent pathways. The approaches to delinquent pathways can be divided into two main streams the first is the discussion based on the contextual (situational) effects in which juveniles engage in more serious delinquent behaviors (heavy delinquency) as a result of the effects of their initial involvement in less serious delinquency (status delinquency). The second is based on the individual-level differences or the level of delinquent traits that cause persistent delinquent behaviors. From these approaches, this paper is focused on the effects of delinquent peers and the level of self-control as a cause of further delinquent pathways. In order to examine the effects of delinquent peers and the level of self-control over time, this paper integrates the issue of changes over time by utilizing longitudinal data from the Korea Youth Panel Study (KYPS). In terms of our results, the research indicates that delinquent peers do not operate as an intermediating factor in the development of more serious delinquent pathways. In other words, there is no change in the level of delinquent peers after juveniles commit less serious offenses (the status delinquency), However, the

* Chungbuk National University

level of self-control consistently has an impact upon the more serious behaviors (the serious delinquency). The research indicates that serious delinquency is more significantly influenced by the status delinquency. The results of the research also confirms that the causes of the status delinquency are carried over into the realm of more serious delinquency.

Key Words : juvenile delinquency, development of delinquency, delinquent peer, self-control, latent growth model

투고일 : 6월 15일, 심사일 : 7월 15일, 심사완료일 : 8월 7일

