

중학생의 비행에 영향을 미치는 요인 분석*

정제영** · 선미숙*** · 장선희****

초 록

본 연구는 경기도교육연구원의 「경기도교육종단연구(GEPS)」 3차년도 중학교 패널조사 자료를 활용하여 중학생의 비행 발생 가능성 및 비행 빈도에 영향을 미치는 요인을 탐색하는 것을 목적으로 하였다. 중학생의 비행을 일탈비행, 범법비행, 다중비행으로 구분하고, 먼저 각 비행유형별로 이분형 로지스틱 회귀분석을 실시하여 비행 발생 가능성에 영향을 미치는 요인이 무엇인지 탐색하였다. 다음으로 각 비행유형별로 비행 경험이 있는 학생들만을 대상으로 하여 이들의 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인이 무엇인지 분석하고자 하였다. 연구결과는 다음과 같다. 첫째, 일탈비행, 범법비행, 다중비행 모두 남학생일수록, 학생의 우울 정도가 높을수록, 학교 내에서의 인권 침해 경험이 많을수록 비행 발생 가능성이 높게 나타났다. 일탈비행 및 다중비행의 발생 가능성을 낮추는 공통요인은 학생의 높은 학업성취도 수준인 것으로 나타났다. 둘째, 비행 경험이 있는 학생들의 일탈비행, 범법비행, 다중비행의 발생 빈도에 공통으로 영향을 미치는 핵심요인은 부모의 이혼인 것으로 나타났고, 일탈비행과 다중비행의 경우에는 학생의 학업성취도가 높을수록, 범법비행과 다중비행의 경우에는 가구 총 교육비가 높을수록 비행 발생 빈도가 낮아지는 것으로 나타났다. 분석 결과를 종합적으로 살펴보면, 비행 발생 가능성과 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인이 다르게 나타나고 있어 비행의 발생을 사전에 막는 예방 조치와 비행 학생에 대한 사후 교육지원 정책이 달라져야 함을 시사한다. 또한, 일탈비행과 범법비행, 다중비행에 영향을 미치는 요인 또한 다르게 나타나고 있어 비행유형별로 다각적인 접근이 필요할 것이다.

주제어: 청소년 비행, 중학생 비행, 일탈비행, 범법비행, 다중비행

* 이 논문은 경기도교육종단연구 제2회 연차학술대회(2015.12.12.)에서 발표한 내용을 수정·보완한 것임.

** 이화여자대학교 교육학과 교수, 교신저자, jychung@ewha.ac.kr

*** 이화여자대학교 교육학과 박사과정

**** 이화여자대학교 교육학과 석사과정

I. 서 론

우리나라의 청소년 비행의 특징은 ‘저연령화’, ‘강력화’, ‘재범률 증가’로 요약해 볼 수 있다(노언경, 정송, 홍세희, 2014; 홍태경, 류준혁, 2011; 여성가족부, 2014). 2013년 전체 소년범의 연령을 살펴보면 14세부터 16세까지의 비율이 52.9%로 가장 높은 비율을 차지하였고, 14세 이하 저연령 소년범의 비율은 2011년 6.6%에 비해 대폭 증가하여 2012년과 2013년에 12.9% 수준인 것으로 나타났다(여성가족부, 2014). 또한, 2013년 전국 10개 소년원에 수용된 청소년에게 실시한 ‘소년사범의 비행실태와 원인’의 설문조사 결과를 살펴보면, 응답자의 66.4%는 ‘중학교 때’ 비행을 처음 경험하였고, ‘초등학교 6학년 때’라고 응답한 비율도 9.9%로 조사되어 청소년 비행의 시기가 점점 앞당겨지고 있다는 사실을 알 수 있다(법률뉴스, 2013). 한편, 최근 5년간 전과가 있는 소년 범죄자의 비율을 살펴보면, 2009년 35.7%에서 2012년 41.5%까지 지속적으로 증가하였고, 그중에서 4범 이상 소년범의 비율도 2009년 8.9%에서 지속적으로 증가하여 2013년에는 15.6%를 차지한 것으로 나타났다(여성가족부, 2014). 소년범죄의 상습화 문제가 심각한 수준이며, 이러한 과정을 통해 청소년들이 범죄 행동에 무감각해지면서 강력범죄를 저지르는 경우가 늘고 있는 추세이다(노언경, 정송, 홍세희, 2014).

청소년은 우리나라의 미래를 이끌어갈 성장 동력이라는 점에서 이들을 올바르게 성인으로 이끄는 일은 중요하다. 청소년기는 유년기에서 성인기로 넘어가는 과도기적 시기로 청소년들은 이 시기에 신체적으로 급격한 성장을 겪게 되고, 심리적으로는 자신의 정체성을 확립해 나가면서 많은 변화를 경험하게 된다. 청소년들은 이러한 변화의 시기 동안 원만하게 자아정체감을 형성하기 위해 노력하기도 하지만, 정체감을 확립하는 과정에서 혼란과 방황의 시간을 겪기도 한다. 이러한 경우에는 개인 내적 갈등 및 사회 부적응 현상에 부딪히기도 하는데, 청소년 비행도 그 중 하나로 볼 수 있다(제미순, 최원희, 2008; 홍태경, 류준혁, 2011).

청소년기의 비행은 청소년기 고유의 과업인 학업, 대인관계 형성, 진로탐색 등의 발달을 저해하고, 청소년에게 흡연, 음주, 가출, 학교폭력 등에 따른 신체적 피해와 정신적 피해를 초래한다. 또한 청소년기의 비행은 습관화 및 지속화 될 수 있는 위험이 있고, 비행을 경험한 학생들은 성인이 되어서도 사회규범에 부적응하여 더 심각한 성인범죄를 저지르게 될 가능성이 높다(이유신, 2013; 김희화, 2001; 진혜민, 배성우,

2012; 노언경 외, 2014). 청소년 비행으로 발생하는 문제의 해결을 위해 막대한 사회적 비용이 소요될 수 있기 때문에 청소년 비행의 영향 요인에 대한 체계적인 연구를 바탕으로 비행 청소년에 대한 적절한 교육적 조치 및 개입이 필요한 실정이다(노언경 외, 2014).

그러나 청소년 비행을 다룬 선행연구를 살펴보면, 청소년 비행에 영향을 미치는 다양한 요인들에 대해 종합적으로 접근하기보다 어떠한 특정이론이 가장 큰 설명력을 갖는지에 대해 검증하거나 개인요인, 가정요인, 친구요인 등에서 한두 가지 요인을 중심으로 청소년 비행에 대해 설명하려는 경향이 나타났다(윤옥경, 2008; 홍태경, 류준혁, 2011; 노언경 외, 2014). 즉, 청소년 비행의 원인을 규명하기 위한 시도는 꾸준히 있어왔지만 분석의 범위와 변수의 설정에 있어서 다소 제한적이었다. 이뿐만 아니라 최근 청소년 비행 현상의 특징이라 볼 수 있는 저연령화, 비행행동의 강력화, 재범률 증가 현상의 대응 측면에서 청소년 초기에 해당하는 중학생의 비행에 관심을 가질 필요가 있으나 이들에 대한 연구가 부족한 실정이다(김희화, 2001; 김지선, 2000).

청소년 비행은 한 가지 요인에 의해 발생한다기보다는 개인 특성 및 가정환경, 학교 교육 활동 등 다양한 환경체계가 상호작용하는 가운데 영향을 받는 것이므로 이러한 다양한 요인들을 복합적으로 고려할 필요가 있다. 여러 요인들을 종합적으로 고려한 연구를 통해 청소년 비행요인 및 요인 간 영향력의 크기와 상대적 중요성을 파악할 수 있고, 이러한 연구 결과는 청소년 비행에 대한 교육적 개입과 예방 정책 마련을 위한 시사점을 제공할 수 있다. 본 연구에서는 청소년 비행의 시발점이 된다고 할 수 있는 중학생을 대상으로 그들의 비행경험 여부와 비행 빈도의 현황을 살펴보고, 이에 영향을 미치는 청소년의 개인특성요인, 가정요인, 학교생활요인에 대해 분석하고자 한다.

II. 이론적 배경

1. 청소년 비행의 개념

청소년 비행(juvenile delinquency)은 관점과 목적에 따라 시대별로 학자마다 다양하게 정의하고 있다. 청소년 비행은 일반적인 도리나 도덕 또는 법규에 어긋나는 청소년의 옳지 못한 행동을 일컫는 것으로 그 의미의 범위에 따라 크게 두 가지로 나누어 볼 수 있다.

첫째, 좁은 의미에서 성인이 행하면 비행의 범위에 포함되지 않으나 청소년이 행하면 문제의 소지가 될 수 있는 비사회적 행위로 음주, 흡연, 가출, 무단결석, 성경험 등이 해당된다(박성희, 1997; 박병식, 1999; 노언경 외, 2014). 학자에 따라 이는 사회적으로 청소년에게 주어진 지위에 어긋난 행동이므로 지위비행으로 구분하기도 하고(노언경 외, 2014; 김준호, 1994; 김경식, 이현철, 2007; 노성호, 2006), 일반적으로 사회의 바람직한 가치규범에서 벗어나거나 상반되는 행동이므로 일탈행위(deviant behavior)로 구분하기도 한다(박성희, 1997). 둘째, 넓은 의미에서 청소년 비행은 일반적인 사회규범을 위반함으로써 다른 사람과 사회전체에 피해를 입히는 행위부터 금품갈취, 절도, 폭행 등 각종 법령을 위반하는 반사회적 행위까지 포함하는 것으로 범 죄보다 더 포괄적인 의미이다(박성희, 1997; 박병식, 1999; 노언경 외, 2014).

한편, 이은주(2009)와 한국형사정책연구원(1995)은 비행의 심각성에 따라 경비행과 중비행으로 구분하였고, 김경식과 이현철(2007) 그리고 노성호(2006)는 지위비행과 범 죄행위로 구분하였다. 김준호와 이동원(1995)은 비행의 질을 측정하기 위해 비행항목을 지위비행, 약물비행, 성비행, 재산비행, 폭력비행으로 구분하였고, 김희화(2003)는 시대적 흐름을 반영하여 최근에 빈번하게 일어나고 있는 사이버비행을 포함하여, 지위비행, 폭력비행, 성비행, 약물비행, 재산비행으로 구분하였다.

이처럼 청소년의 비행은 각 연구 주제와 관점에 따라 매우 다양하게 정의되어 왔다. 본 연구는 중학생을 연구대상으로 하여 성인이 행하면 범죄에 해당하지 않으나 청소년이 행하면 문제의 소지가 될 수 있는 비사회적 행위인 음주와 흡연을 ‘일탈비행(deviation misdemeanour)’으로 정의하고, 일반적인 사회규범을 위반하는 수준에 이

르는 금품갈취, 절도, 허위정보 유포, 폭행을 ‘범법비행(law-breaking delinquency)’으로 정의하며, 한 중학생이 일탈비행과 범법비행을 모두 경험한 경우에는 ‘다중비행(multiple delinquency)’으로 개념화하였다.

2. 청소년 비행의 영향 요인

사회 현상을 진단하고 파악할 때에는 그 현상의 발생 원인을 다양한 관점에서 살펴 보는 것이 중요하다. 청소년 비행도 단일한 차원의 요인에 의해 발생하기 보다는 청소년 개인의 특성, 가정환경, 학교교육활동 경험 등의 다양한 환경적 요인들의 상호작용을 통하여 발생하므로 이러한 요인들을 충분히 고려해야 한다. 청소년 비행의 원인을 밝히고자 하는 시도는 지속적으로 이루어지고 있는데, 청소년 비행의 원인은 크게 거시적 측면, 미시적 측면, 개인 심리적 측면으로 구분하여 살펴볼 수 있다(황성현, 2015). 거시적 측면은 사회의 제도 및 구조의 모순 때문에 청소년들이 비행을 저지르게 된다는 것이고, 미시적 측면은 청소년의 가족 및 친구관계, 학교생활 등을 통해 청소년 비행을 설명하고자 한다. 개인 심리적 측면의 경우에는 사회 구성원으로서 청소년들이 타인과 상호작용을 하는 과정에서 발생하는 긴장, 스트레스, 분노 등의 부정적인 감정을 청소년 비행 발생의 주요한 원인으로 파악하고 있다(고은희, 황성현, 2015).

청소년 비행에 있어 남녀 차이를 다룬 연구들은 다수 보고되었지만(임미령, 김지훈, 김미희, 이현, 정애경, 2015; 김혜원, 임동훈, 2004; 남재봉, 2011; 이성식, 2011; 정익중, 2005; 제미순, 최원희, 2008; 고정자, 2003; 이상균, 2000) 그 연구 결과는 차이가 있는 것으로 나타났다. 남학생의 비행 정도가 여학생보다 높게 나타난 연구(임미령 외, 2015; 고정자, 2003; 이상균, 2000; 이성식, 2011; 남재봉, 2011; 김혜원, 임동훈, 2004)가 있는 반면, 비행 행동에 있어서 남녀 차이가 없거나(제미순, 최원희, 2008) 지위비행과 같은 비행의 일부 유형에서 여학생의 비행 정도가 심각한 것으로 나타난 경우도 있었다(정익중, 2005).

청소년은 사춘기를 전후해서 자아존중감, 자기통제력, 불안 및 우울, 충동성 등 심리적인 감정의 변화를 많이 겪게 되는데, 이는 청소년 비행에 부정적인 영향을 미치는 주요한 개인 심리적 요인으로 나타나고 있다(홍태경, 류준혁, 2011; 김준호, 1995;

정익중, 2005). 자아존중감이 낮은 경우에는 비행친구들과 교제하기 쉽고, 자기통제력이 결핍된 청소년들은 비행을 억제할 수 있는 힘이 약하기 때문에 비행에 쉽게 빠지게 된다(박성희, 1997). 우울 정도가 높은 청소년들은 반사회적 행동을 범할 가능성이 높고(곽금주, 문은영, 1993), 비행 청소년은 일반 청소년에 비해 우울 정도가 높게 나타난다(김현숙, 김화중, 1998). 특히, 청소년 비행은 자아존중감과 같은 긍정적인 정서보다 우울 및 불안과 같은 부정적인 정서에 더 강한 영향을 받는 것으로 나타났다(홍태경, 류준혁, 2011). 한편, 자신의 문제행동을 인식할 수 있는 도덕적 판단력(정재훈, 이혜진, 2015)이나 독서활동 수준(고정원, 2014)이 비행과 관계가 있다는 연구 등 다양한 개인적 요인들이 비행의 영향 요인으로 주목되고 있다.

Hirschi(1969)의 사회유대이론(social bonding theory)에 의하면 개인의 사회적 유대가 약화되거나 끊어졌을 경우에 비행이 발생하게 된다. 청소년들은 누구나 잠재적으로 비행동기를 가지고 있지만 가족, 학교, 친구들과 유대를 맺고 있기 때문에 비행을 하지 않는다고 보았다. 청소년 시기의 사회적 유대는 1차적으로 가족과 형성하게 되므로 청소년의 비행과 관련하여 가정환경은 매우 중요한 요인이다(노연경 외, 2014; 박성희, 1997). 가족 중에서도 부모는 인간이 태어나면서 처음으로 맺게 되는 사회적 관계이기 때문에 청소년의 지능, 성격, 정서, 가치관, 자아의 형성에 큰 영향을 미친다. 부모가 자녀를 애정과 관심으로 양육하지 않고, 방임, 과잉보호 또는 기대, 지나친 간섭 등의 부정적인 방식으로 양육하는 경우에는 부모와의 안정적인 애착의 형성이 어려운데, 이는 곧 자녀들로 하여금 부정적인 자아개념을 형성하게 하여 청소년들이 비행에 쉽게 빠질 수 있는 요인으로 작용한다(박성희, 1997; 정문성, 1994; 김준호, 1990; 고성혜, 1999).

Agnew(1992)의 일반긴장이론(general strain theory)에서는 청소년들이 다양한 긴장 요인으로 인하여 경험하게 되는 우울감, 절망감, 화 등의 부정적 감정을 해소하는 방법으로 비행을 저지르게 되는 것이라고 설명한다. 청소년 비행 발생의 원인이 되는 긴장은 '목표달성의 실패'와 '긍정적 자극의 소멸', 그리고 '부정적 자극의 발생'이라는 세 가지 범주로 구분할 수 있다.

첫째, 목표달성의 실패는 청소년들이 설정한 목표를 이루는 과정에서 어려움을 겪거나 목표달성에 실패하는 경험을 말한다. 청소년의 목표가 올바르게 잘 설정이 되었다고 하더라도 가정의 안정적인 지원이 없으면 목표를 달성하는 과정에서 어려움을

겪을 수 있기 때문에 청소년들이 목표를 성공적으로 이루기 위해서는 가정의 사회경제적 수준이 중요한 배경이 될 수 있다(황성현, 이강훈, 2013; 문병욱, 신동준, 2008; 박성희, 1997; 김현수, 1998; 고성혜, 1999). 가정의 사회경제적 수준과 청소년 비행과의 관계에 대한 연구를 살펴보면, 청소년 비행은 가정의 사회경제적 수준과 관련이 없거나(남재봉, 1991; 노성향, 1994; 한국형사정책연구원, 1990), 관련이 있는 것으로 나타났다(한국형사정책연구원, 1995; 정문성, 1994).

둘째, 긍정적 자극의 소멸은 부모의 사망 또는 부모와의 이별 등과 같이 청소년의 일상생활에 긍정적 영향을 미치는 요소가 사라지는 것을 말한다. 부모 존재의 유무나 동거 여부가 청소년을 비행으로 유인하는 것으로 밝힌 연구(박성희, 1997; 정문성, 1994)와 부모의 사망, 실종, 이혼, 별거 등으로 인해 청소년들은 심리적 불안과 갈등, 발달과정상의 문제, 상실감, 불행감 등을 겪으면서 비행 경험을 많이 하는 것으로 보고한 연구(박성희, 1997; 김현수, 1998; 정문성, 1994)들은 일반긴장이론과 일맥상통한다고 볼 수 있을 것이다.

셋째, 부정적 자극의 발생은 부모와의 갈등 또는 부모로부터의 학대, 친구들로부터의 소외와 괴롭힘, 교사의 체벌 등과 같이 청소년이 생활을 하면서 마주하게 되는 부정적 사건이다. 청소년 대부분이 하루 중에서 가장 많은 시간을 보내는 곳은 학교라는 측면에서 청소년의 성장발달에 학교생활이 미치는 영향은 매우 중요하다. 청소년의 낮은 학업성취, 낮은 학교애착, 학습무능력, 학교에서의 부정적 경험 등은 청소년 비행에 부정적인 영향을 미치게 된다(김선남, 1994). 특히, 학교생활을 함에 있어서 낮은 학업성취도는 청소년들의 비행에 직·간접적으로 부정적인 영향을 미치는 주요 원인으로 나타났다. 학업성적이 낮은 학생들은 자부심이 낮아지게 되는데, 이는 학생들의 등교거부, 교내활동에의 소극적 참여 등과 같은 문제행동을 유발하는 요인으로 작용하게 된다. 이러한 문제행동을 범하게 되면서 주위사람들로부터 낙인찍히게 되고, 비행친구와 교제하게 됨으로써 비행을 저지르게 되는 것이다(이성식, 전신현, 2009; 박성희, 1997; 김성식, 이현철, 2007).

청소년의 징계 경험도 비행의 영향 요인으로 나타났는데, 징계처분을 받은 후 비행 청소년으로 낙인되면 그로 인한 재비행이 발생하기 쉽다는 연구(정혜원, 박정신, 2008; 이남희, 이봉건, 2009)가 있는 반면 청소년의 문제행동에 대해 징계 처분을 하지 않는 것이 오히려 청소년의 비행을 증가시키게 된다는 연구 결과도 보고되고 있다

(정일환, 김영환, 2012). 한편, 청소년의 학교생활 만족도가 높은 것은 비행의 보호요인으로 작용하기도 한다(Wilkins, 2008).

청소년들은 학교에서 교사와 친구들과 함께 생활하게 되는데, 교사의 관심과 지지, 격려와 기대를 매개로 형성되는 긍정적 관계는 학생들의 비행을 낮추는 요인으로 작용하지만(홍봉선, 이영아, 2009), 교사의 무관심과 낙인을 통해 형성되는 적대적 관계는 학생의 도덕적 이탈을 촉진하는 위험요인으로 작용하게 된다(박영신, 2003; 유성경, 1999). 학생들은 친구와 교제함으로써 가정과 학교에서는 얻지 못하는 다양한 정보를 얻을 수 있고, 심리적으로도 안정적인 상태를 유지할 수 있으며 학교생활에서 유발되는 스트레스에 대처하는 방법도 알 수 있기 때문에(김성식, 이현철, 2007) 친구와의 관계도 매우 중요하다(노언경 외, 2014). 청소년의 비행친구와의 접촉은 비행 발생에 상당한 영향을 미치는 것으로 나타나고 있다.

Sutherland와 Cressey(1947)의 차별접촉이론에 의하면 청소년 비행과 범죄행위는 비행친구들과의 상호작용을 통해 비행의 방법, 비행에 대한 욕구 및 동기, 법규범 위반에 대해 합리화하는 방법 등이 학습되어 나타나는 행동으로 볼 수 있다. 즉, 비행친구가 많고, 비행친구들과 자주 어울릴수록 청소년의 비행이 증가하는 것으로도 이해할 수 있다(김성식, 이현철, 2007; 박영신, 2003; 정소희, 2006). 반면, Hirschi(1969)의 사회유대이론에 의하면 청소년 비행은 청소년들의 비행친구 여부와는 관계없이 사회유대가 약화될 경우에 발생하기 때문에 친구들 간 애착이 강하게 형성된다면 청소년들의 비행 가능성이 낮아지게 된다고 설명한다.

Ⅲ. 연구 방법

1. 분석 자료

본 연구에서는 경기도교육연구원의 「경기교육중단연구(GEPS)」 2014년도 중학생 데이터를 활용하여 중학생의 비행 발생 가능성 및 비행 빈도에 영향을 미치는 요인을 탐색하였다. 경기교육중단연구는 2012년에 시작된 패널데이터로 상대적으로 표본 유실이 적고, 경기도 지역의 특성상 다양한 사회·경제적 환경에 속한 학생들이 포함될 가능성이 높아 분석에 활용하였다.

경기교육중단연구의 학생 설문 문항 가운데 비행과 관련한 문항은 비행 빈도(14문항) 및 비행 경험 여부(4문항)에 대한 문항으로 구성되어 있는데, 본 연구의 목적을 위해서는 비행 빈도에 대한 정보가 필요하며, 동일한 집단을 분석대상으로 하기 위해 비행 빈도를 묻는 문항을 종속변수로 활용하였다. 비행 빈도 문항은 작년 12월 1일 이후, 비행 행동을 얼마나 자주하였는지에 대해 ‘전혀 없다(1), 1년에 1~2번(2), 한 학기 1~2번(3), 한 달 1~2번(4), 한 주 1~2번(5), 거의 매일(6)’로 응답하도록 구성되어 있다.

비행에 영향을 미칠 수 있는 다양한 환경의 영향을 고려하기 위해 독립변수는 기존에 수행된 선행연구들의 분석에 더해 학생의 개인적 특성 변인으로 성별, 취침시간, 기상시간, 독서활동 수준, 우울 정도, 시민의식 수준을 투입하였다. 취침시간 및 기상시간은 학생의 규칙적인 생활 여부를 가능하게 해 주는 지표이자, 부모의 관심과 지원을 대변해 줄 수 있으며, 시민의식 수준은 학생의 도덕적 성숙도를 반영하는 변인이다. 가정 배경 변인으로 부모의 혼인 상태, 부모의 학력, 월평균 가구소득, 가구 총 교육비, 학생이 인식한 부모의 양육태도를 투입하였다. 부모의 양육태도가 실제 긍정적이었던더라도 이를 자녀가 부정적으로 인식할 수 있기 때문에 양육태도의 경우, 부모 스스로의 보고보다는 학생이 지각한 양육태도를 측정하는 것이 바람직하다(하명선, 이순복, 2009; 이현철, 최성보, 김경식, 2011). 학교생활 요인으로서는 수업태도, 학교에 대한 만족도, 학교에서의 인권침해 경험 및 차별 경험과 학업성취도를 활용하였다.

2. 분석 방법

중학생의 비행 발생 가능성에 대한 영향 요인을 분석하기 위해 비행을 전혀 하지 않은 경우에는 0, 한 번이라도 비행을 한 경우에는 1로 코딩하여 일탈비행 경험, 범법비행 경험, 그리고 일탈비행과 범법비행 모두 경험한 학생을 다중비행 경험 집단으로 구분하여 비행의 유형이나 비행 빈도에 영향을 주는 요인이 무엇인지 탐색하고자 하였다. 먼저, 중학생의 비행 발생 가능성에 영향을 주는 요인을 파악하기 위해 활용한 로지스틱 회귀모형(logistic regression model)은 다음과 같다.

$$y_i = \begin{cases} 1, & y_i^* > 0 \text{인 경우} \\ 0, & y_i^* \leq 0 \text{인 경우} \end{cases}$$

$$y_i^* = \alpha + \beta x_i + u$$

여기서 종속변수는 중학생의 비행 경험을 의미한다. $y_i^* > 0$ 이면, 단 1회라도 비행 경험이 있는 것이고, $y_i^* \leq 0$ 이면 지난 1년간 비행 행동을 전혀 하지 않은 것을 의미하며, u 는 오차항을 나타낸다. 그리고 설명변수 x_i 는 비행에 영향을 미치는 요인으로 개인특성, 가정배경, 학교생활 변인을 포함한다. 다음으로 비행 경험이 단 1회라도 있는 학생의 경우, 이들의 비행 빈도에 영향을 미치는 요인이 무엇인지 파악하고, 개인특성, 가정배경, 학교생활 요인의 각 영향력 크기를 알아보기 위해 위계적 회귀분석(hierarchical regression analysis)을 실시하였다.

$$Y = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i X_i (\text{개인 특성}) + \sum_{j=1}^m \beta_j X_j (\text{가정 배경}) + \sum_{k=1}^l \beta_k X_k (\text{학교 생활}) + \epsilon$$

X_i = 성별, 취침시간, 기상시간, 독서활동, 우울정도, 시민의식

X_j = 부모 혼인상태, 부모 학력, 월평균가구소득, 가구총교육비, 부모의 양육태도

X_k = 학교수업태도, 학교만족도, 인권침해경험, 차별경험, 학업성취도

3. 연구 모형

중학생의 비행 경험 분포를 살펴보면 정상분포를 나타내지 않고 정적편포의 특징을 나타낸다. 대부분의 학생은 비행을 하지 않는 경우에 해당하기 때문에 영(zero)의 값이 가정한 분포보다 과잉 관측될 수 있다(진익태, 이근백, 2014). 본 연구에서는 경기교육중단연구 중학교 3차년도 패널자료 가운데 결측치를 제외하고, 총 3,063명을 분석에 활용하였는데 이들의 일탈비행 및 범법비행 빈도를 살펴보면 다음 그림 1과 같다. 비행을 전혀 하지 않았다고 응답한 학생은 일탈비행의 경우 2,847명, 범법비행의 경우 2,625명으로 비행 경험이 있는 학생의 비율을 살펴보면 일탈비행은 7.1%, 범법비행은 14.3% 수준에 불과하다.

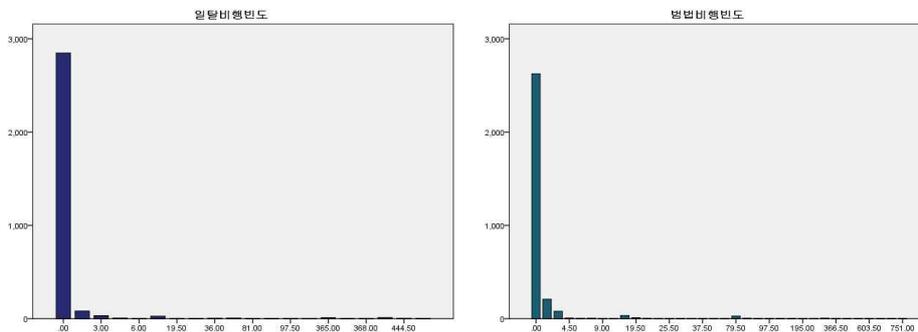


그림 1. 일탈비행 및 범법비행 빈도

이처럼 관측치가 0에 집중되어 있는 편포 데이터를 분석하기 위해 제로팽창포아송(Zero Inflated Poisson: ZIP)모형이나 이항모형(binary model)과 절삭된 포아송모형(truncated Poisson model)으로 이루어진 허들모형(Hurdle Model)을 활용할 것이 제안되었다(진익태, 이근백, 2014; 이길재, 이정미, 2014). 그러나 본 연구에서는 학생 비행 빈도에 대한 응답의 평균값(1.5회)에 1년을 일 단위(365일)로 환산하여 곱한 값을 종속변수로 활용하여, 종속변수가 계수자료(count data)에 해당하지 않기 때문에 위 모형을 적용하지 않았다. 이분형 로지스틱 회귀분석을 통해 중학생 비행 발생 가능성에 영향을 미치는 요인을 파악하고, 비행 경험이 있는 학생들만을 분석대상으로 하여

절단된 자료에 대해 일반선형회귀분석을 실시하여 편포 데이터의 한계를 보완하고자 하였다.

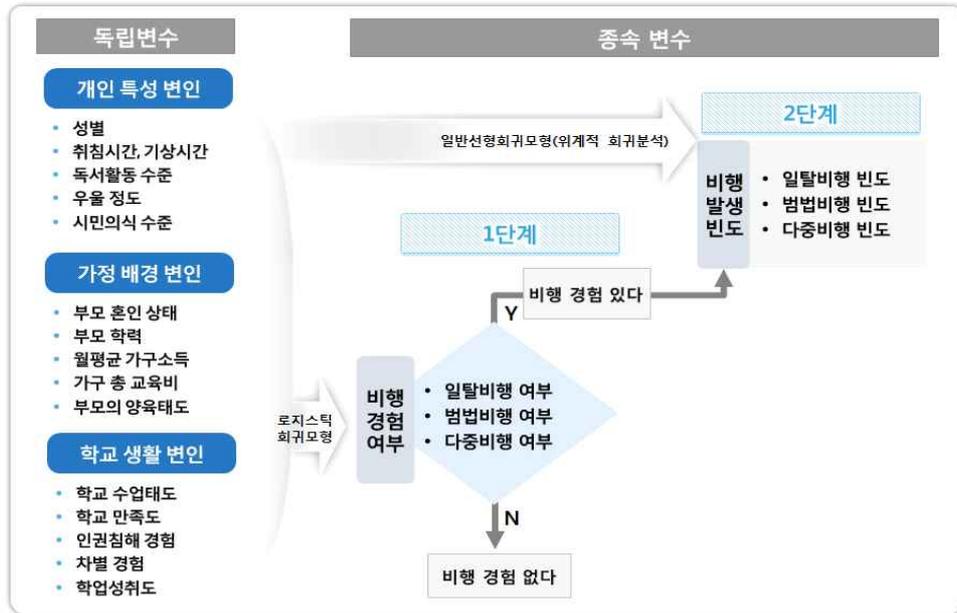


그림 2. 연구모형

IV. 연구 결과

중학생 비행 유형에 따라 비행이 발생할 가능성에 영향을 미치는 요인을 살펴보고, 각 비행 집단에 속한 학생들의 비행 빈도에 영향을 미치는 요인을 분석하였다. 연구 모형에 투입된 변수들의 기술통계는 다음 표 1과 같다. 중학교 3학년 학생 총 3,063명 가운데 51%가 남학생이었으며, 일탈비행 경험학생 216명, 범법비행 경험학생 438명 가운데 남학생이 각각 76%를 차지하였으며, 일탈비행과 범법비행을 모두 경험한 다중비행 경험학생 91명 중에서는 87%가 남학생인 것으로 나타났다.

표 1
분석에 사용된 변수들의 기술통계

구분	전체 (n=3,063)		일탈비행 경험 (n=216)		범법비행 경험 (n=438)		다중비행 경험 (n=91)	
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD
종속변수								
비행 경험 여부								
일탈비행 경험 여부	0.07	0.26	1.00	0.00	0.21	0.41	1.00	0.00
범법비행 경험 여부	0.14	0.35	0.42	0.49	1.00	0.00	1.00	0.00
다중비행 경험 여부	0.03	0.17	0.42	0.49	0.21	0.41	1.00	0.00
비행 빈도								
일탈비행 빈도	5.53	43.59	78.38	146.02	21.39	83.28	102.97	158.70
범법비행 빈도	4.38	36.42	20.01	73.68	30.65	92.13	47.49	107.92
다중비행 빈도	9.91	60.58	98.39	174.94	52.04	132.50	150.47	208.99
독립변수								
개인 특성 변인								
성별(여자=0)	0.51	0.50	0.76	0.43	0.76	0.43	0.87	0.34
취침시간	12.44	0.96	12.59	1.03	12.46	0.99	12.54	1.03
기상시간	7.28	0.48	7.42	0.48	7.37	0.47	7.47	0.50
독서활동 수준(5점 척도)	2.87	0.68	2.61	0.69	2.68	0.70	2.56	0.75
우울 정도(5점 척도)	2.25	0.83	2.52	0.88	2.40	0.82	2.47	0.80
시민의식 수준(5점 척도)	3.66	0.49	3.49	0.53	3.47	0.46	3.33	0.54
가정 배경 변인								
부모 혼인 상태	1.14	0.48	1.10	0.41	1.05	0.29	1.07	0.33
부모 학력(부학력+모학력)	27.87	3.98	27.49	3.93	27.69	4.08	27.51	3.85
월평균 가구소득(백만원)	5.00	4.62	5.12	7.19	5.17	5.78	6.05	10.69
가구 총 교육비(백만원)	0.49	0.36	0.42	0.27	0.48	0.32	0.43	0.28
자녀에 대한 관심(5점 척도)	3.96	0.80	3.68	0.81	3.66	0.83	3.55	0.82
합리적 양육태도(5점 척도)	3.56	0.89	3.34	0.92	3.37	0.88	3.21	0.90
학교 생활 변인								
학교 수업 태도(5점 척도)	3.35	0.79	2.99	0.84	3.08	0.79	2.96	0.84
학교 만족도(5점 척도)	3.41	0.96	3.21	1.13	3.24	1.05	3.03	1.23
인권침해 경험(5점 척도)	0.51	0.82	1.01	1.14	0.88	1.10	1.23	1.26
차별경험(5점 척도)	1.53	0.73	1.77	0.84	1.86	0.87	1.88	0.90
학업성취도(T점수 평균)	50.70	8.51	46.84	8.52	48.18	8.66	44.91	8.04

남녀 성별에 따라 비행 발생 사례 및 비행 빈도에 유의미한 통계적 차이가 있는지 살펴본 결과, 일탈비행 및 범법비행, 그리고 다중비행 각각에서 남녀 성별에 따라 통계적으로 유의미한 차이가 있는 것으로 나타났다. 남학생의 비행 경험 및 비행 빈도가 여학생에 비해 월등히 많은 것을 확인할 수 있다.

표 2

성별 비행 발생 사례(χ^2 검정) 및 성별 비행 빈도 평균차이 분석(t검정)

구분	N	일탈비행 경험***			범법비행 경험***			다중비행 경험***		
		유(%)	무(%)	빈도	유(%)	무(%)	빈도	유(%)	무(%)	빈도
전 체	3,063	216(7.1)	2,847(92.9)	5.52	438(14.3)	2,625(85.7)	4.38	91(3.0)	2,972(97.0)	9.91
여학생	1,487	51(3.4)	1,436(96.6)	1.25	107(7.2)	1,380(92.8)	1.53	12(0.8)	1,475(99.2)	2.78
남학생	1,576	165(10.5)	1,411(89.5)	9.55	331(21.0)	1,245(79.0)	7.08	79(5.0)	1,497(95.0)	16.64

*** $p < .001$

중학생의 비행 빈도에 영향을 주는 변인을 탐색하기 위해 투입변인들 사이에 상호 영향력의 문제가 있는지를 확인하기 위하여 상관관계 분석 및 다중공선성 진단 검사를 실시한 결과, 투입 변수들 간 다중공선성의 문제가 없음을 확인하였다. 회귀모형의 적합성을 검토하기 위해 잔차의 정규성, 선형성, 등분산성 및 상호 독립성(Durbin-Watson 값)을 검증하였으며, 이를 만족하였다.

1. 일탈비행 발생 가능성 및 발생 빈도 영향 요인

비행이 발생할 확률 대비 발생하지 않을 확률을 나타내는 오즈비(Odds Ratio)를 통해, 독립변수가 한 단위 변화할 때 비행이 발생할 확률이 얼마나 높아지는지를 백분위로 계산하여 확인하였다. 다음으로 비행을 한 학생만을 대상으로 위계적 회귀분석을 실시하여, 모형 1에서는 학생 개인 특성, 모형 2에서는 가정 배경 변인, 모형 3에서는 학교생활 변인들을 투입하여 각 변인이 비행 발생 빈도에 미치는 영향력의 크기를 분석하였다.

먼저 일탈비행 발생 가능성 및 발생 빈도에 영향을 미치는 요인은 다음과 같다. 로지스틱 회귀분석 결과, 여학생에 비해 남학생의 일탈비행 발생 확률이 203.9% 높은 것으로 나타났으며, 1시간 늦게 취침할 경우 일탈비행 발생 확률이 15.3% 증가한다고 해석할 수 있다. 우울 정도 및 학교에서의 인권침해 경험은 일탈비행 발생 확률을 각 51.2%, 48.5% 증가시켰으며, 독서활동 수준, 가구 총 교육비, 학업성취도는 일탈비행 발생 확률을 낮추는 요인으로 밝혀졌다.

다음으로 일탈비행을 1회라도 한 학생 216명을 대상으로 위계적 회귀분석을 실시한 결과, 모형 1에서는 취침시간, 기상시간이 늦을수록 일탈비행 발생 빈도를 증가시키고, 독서활동이나 시민의식 수준은 일탈비행 발생 빈도를 감소시키는 요인으로 나타났다. 모형 2에서는 여학생에 비해 남학생이, 취침시간과 기상시간이 늦을수록, 부모가 동거하는 가정에 비해 이혼하거나 별거한 가정의 경우 일탈비행 발생 빈도를 증가시켰으며, 학생의 독서활동이나 시민의식 수준, 가구 총 교육비 지출은 일탈비행 발생 빈도를 감소시키는 요인으로 나타났다. 모형 3에서는 여학생에 비해 남학생이, 취침시간이 늦을수록, 부모가 이혼하거나 별거한 경우 일탈비행 발생 빈도에 정적인 영향을 미쳤다. 학교생활 변인 가운데는 학교 수업태도가 좋을수록, 학업성취도가 높을수록 일탈비행 발생 빈도를 낮추는데 긍정적인 영향을 미침을 확인할 수 있다. 이 연구모형에서 학생의 개인적 특성 변인은 일탈비행 발생 빈도의 분산을 13.5%를 설명하고 있으며, 가정배경 변인은 추가적으로 약 4.6%, 학교생활 변인은 약 8% 일탈비행 발생 빈도의 분산을 설명하는 것으로 나타났다.

표 3
중학생의 일탈비행 발생 및 빈도에 영향을 미치는 요인

구분	일탈비행 발생 (n=3,063)			일탈비행 빈도 (n=216)					
				모형 1		모형 2		모형 3	
	B	SE	%	β	t	β	t	β	t
개인 특성 변인									
성별 (여자=0)	1.112***	.185	203.9	.113	1.648	.142*	2.081	.168*	2.548
취침시간	.142+	.077	15.3	.150*	2.300	.134*	2.017	.130*	2.046
기상시간	.252	.168	28.7	.168*	2.491	.139*	2.038	.109	1.651
독서활동 수준	-.249*	.125	-22.1	-.188**	-2.898	-.149*	-2.297	.006	.083
우울 정도	.413***	.094	51.2	.027	.388	.034	.487	.046	.691
시민의식 수준	.078	.167	8.2	-.119+	-1.710	-.046	-.651	-.016	-.214

구분	일탈비행 발생 (n=3,063)			일탈비행 빈도 (n=216)					
	B	SE	%	모형 1		모형 2		모형 3	
				β	t	β	t	β	t
가정 배경 변인									
이혼 (부모동거=0)	.215	.381	23.9			.159*	2.535	.110+	1.804
별거 (부모동거=0)	.268	.568	30.8			.194**	2.955	.158*	2.500
사별 (부모동거=0)	.299	1.078	34.8			-.023	-.351	-.049	-.792
부모 학력	.005	.021	0.6			-.027	-.404	.009	.139
월평균 가구소득	.021	.013	2.1			.056	.858	.079	1.234
가구 총 교육비	-.614*	.288	-45.9			-.139*	-1.997	-.084	-1.248
자녀에 대한 관심	-.031	.109	-3.0			-.088	-1.177	-.061	-.850
합리적 양육태도	-.081	.102	-7.8			.019	.259	.035	.484
학교 생활 변인									
학교 수업 태도	-.228	.111	-20.4					-.252**	-3.190
학교 만족도	.007	.076	0.7					.070	1.009
인권침해 경험	.395***	.073	48.5					.088	1.301
차별경험	.010	.099	1.0					-.022	-.307
학업성취도	-.022*	.011	-2.2					-.199**	-2.874
(상수항)	-5.468	1.566			-1.917		-1.430		-.829
	Cox & Snell R ² = 0.062 Nagelkerke R ² = 0.156 $\chi^2 = 197.349***$			adj-R ² = 0.135 F = 6.595***		adj-R ² = 0.181 F = 4.401***		adj-R ² = 0.261 F = 5.006***	

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$, + $p < .1$

주1. %: 독립변인이 한 단위 변할 때, 종속변인이 발생할 확률(Odds Ratio)의 변화를 백분위로 나타낸 수치

2. 범법비행 발생 가능성 및 발생 빈도 영향 요인

중학생의 범법비행 발생 가능성에 영향을 미치는 요인을 분석하기 위해 로지스틱 회귀분석을 실행한 결과, 여학생에 비해 남학생의 범법비행 발생 확률이 184.1% 높은 것으로 나타났으며, 우울 정도는 범법비행 발생 확률을 22.9% 증가시키는 것으로 나타났다. 학교에서의 인권침해 경험이나 차별 경험도 각각 범법비행 발생 확률을 36%, 38% 증가시키는 요인으로 나타났다. 반면, 학생이 부모에게서 관심을 느끼거나 좋은

수업태도를 갖는 것은 범법비행 발생 확률을 각 16.5%, 24% 낮추는 요인으로 나타났다. 다음으로 범법비행을 1회라도 한 학생 438명을 대상으로 위계적 회귀분석을 실시한 결과, 모형 1에서는 시민의식 수준이 높을수록, 모형 2에서는 시민의식 수준과 가구 총 교육비 지출이 범법비행 발생 빈도를 감소시키는 요인으로 나타났다. 한편, 부모의 이혼은 범법비행 발생 빈도를 증가시키는 요인으로 확인되었다. 모형 3에서도 부모의 이혼은 범법비행 발생 빈도에 유의미한 영향을 미쳤으며, 가구 총 교육비 지출과 학생의 학교 만족도는 범법비행 발생 빈도를 감소시키는 긍정적인 요인으로 밝혀졌다. 이 연구모형에서 학생의 개인적 특성 변인은 범법비행 발생 빈도의 분산을 2.6%를 설명하고 있으며, 가정배경 변인은 추가적으로 2.8% 정도, 학교생활 변인은 약 2.6%정도 범법비행 발생 빈도의 분산을 설명하는 것으로 나타났다.

표 4
중학생의 범법비행 발생 및 빈도에 영향을 미치는 요인

구분	범법비행 발생 (n=3,063)			범법비행 빈도 (n=438)					
				모형 1		모형 2		모형 3	
	B	SE	%	β	t	β	t	β	t
개인 특성 변인									
성별 (여자=0)	1.044***	.132	184.1	.043	.861	.049	.989	.048	.985
취침시간	.001	.059	0.1	.074	1.472	.089+	1.777	.082	1.640
기상시간	.104	.123	11.0	-.059	-1.172	-.042	-.835	-.043	-.857
독서활동 수준	-.132	.093	-12.3	-.056	-1.172	-.044	-.899	-.045	-.860
우울 정도	.206**	.071	22.9	.010	.203	.035	.681	.030	.581
시민의식 수준	-.202	.126	-18.3	-.161**	-3.233	-.142**	-2.750	-.076	-1.396
가정 배경 변인									
이혼 (부모동거=0)	-.487	.364	-38.5			.140**	2.960	.130**	2.767
별거 (부모동거=0)	-.537	.545	-41.6			-.043	-.914	-.038	-.806
사별 (부모동거=0)	-.484	1.073	-38.4			.015	.324	.015	.326
부모 학력	.003	.015	0.3			-.020	-.383	.020	.381
월평균 가구소득	.014	.010	1.4			-.003	-.065	-.028	-.570
가구 총 교육비	.091	.145	9.5			-.126*	-2.432	-.117*	-2.195
자녀에 대한 관심	-.181*	.083	-16.5			.017	.294	.018	.302
합리적 양육태도	-.005	.077	-0.5			.042	.731	.060	1.057

구분	범법비행 발생 (n=3,063)			범법비행 빈도 (n=438)					
	B	SE	%	모형 1		모형 2		모형 3	
				β	t	β	t	β	t
학교 생활 변인									
학교 수업 태도	-.275**	.083	-24.0					.047	.818
학교 만족도	.010	.058	1.0					-.160**	-3.169
인권침해 경험	.308***	.058	36.0					-.026	-.519
차별경험	.322***	.073	38.0					.057	1.084
학업성취도	-.004	.008	-0.4					-.113	-1.952
(상수항)	-1.698	1.141			1.708		.988		1.109
	Cox & Snell R ² = 0.094 Nagelkerke R ² = 0.167 $\chi^2 = 301.350$ ***			adj-R ² = 0.026 F = 2.936**		adj-R ² = 0.054 F = 2.766**		adj-R ² = 0.080 F = 2.990***	

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$, + $p < .1$

3. 다중비행 발생 가능성 및 발생 빈도 영향 요인

중학생이 일탈비행과 범법비행을 모두 저지를 가능성, 즉 다중비행이 발생할 가능성에 영향을 미치는 요인을 분석한 결과, 여학생에 비해 남학생의 다중비행 발생 확률이 335.4%로 매우 높게 나타났으며, 우울 정도는 다중비행 발생 확률을 27.8% 증가시키는 것으로 나타났다. 월평균 가구소득은 다중비행 발생 확률을 3.7% 증가시키는 요인으로 나타났으며, 학교에서의 인권침해 경험 또한 다중비행 발생 확률을 54.8% 높이는 것으로 나타났다. 한편, 학생의 시민의식 수준, 학업성취도는 각각 다중비행 발생 확률을 34.3%, 4.7% 감소시키는 요인으로 보고되었다.

다음으로 일탈비행과 범법비행을 각 1회 이상 경험한 다중비행 학생 91명을 대상으로 위계적 회귀분석을 실시한 결과, 모형 1에서는 기상시간이 늦을수록, 우울 정도가 높을수록 다중비행 발생 빈도를 증가시키는 것으로 나타났다. 모형 2에서도 모형 1과 마찬가지로 기상시간과 우울 정도는 다중비행 발생 빈도를 증가시키고, 부모의 이혼 또한 다중비행 발생 빈도를 증가시키는 요인으로 밝혀졌다. 한편, 가구 총 교육비 지출은 다중비행 발생 빈도를 낮추는 요인으로 나타났다. 모형 3에서는 기상시간과 우울 정도, 부모의 이혼이 모형 2와 마찬가지로 다중비행 발생 빈도에 유의미한

영향력을 미쳤으며, 가구 총 교육비 지출과 학생의 학업성취도는 다중비행 발생 빈도를 감소시키는 긍정적인 요인으로 밝혀졌다. 학생의 개인적 특성 변인은 다중비행 발생 빈도의 분산을 13.2% 설명하고 있으며, 가정배경 변인은 추가적으로 약 9.7%, 학교 생활 변인은 약 6.9% 다중비행 발생 빈도의 분산을 설명하였다.

표 5

중학생의 다중비행 발생 및 빈도에 영향을 미치는 요인

구분	다중비행 발생 (n=3,063)			다중비행 빈도 (n=91)					
				모형 1		모형 2		모형 3	
	B	SE	%	β	t	β	t	β	t
개인 특성 변인									
성별 (여자=0)	1.471***	.336	35.4	-.107	-1.033	-.101	-1.004	-.128	-1.258
취침시간	.063	.115	6.5	.129	1.214	.143	1.405	.130	1.330
기상시간	.345	.252	41.2	.205+	1.902	.192+	1.820	.202+	1.894
독서활동 수준	-.254	.189	-22.4	-.149	-1.475	-.081	-.795	.061	.544
우울 정도	.246+	.140	27.8	.223*	2.095	.226*	2.183	.190+	1.834
시민의식 수준	-.421+	.246	-34.3	-.074	-.681	.060	.543	.049	.388
가정 배경 변인									
이혼 (부모동거=0)	-.550	.749	-42.3			.258**	2.719	.254**	2.699
별거 (부모동거=0)	-.307	.872	-26.4			.141	1.398	.118	1.190
사별 (부모동거=0)	-17.183	98.73	-100	-	-	-	-	-	-
부모 학력	.009	.032	0.9			.069	.694	.104	1.074
월평균 가구소득	.036**	.014	3.7			.035	.351	.064	.618
가구 총 교육비	-.324	.414	-27.7			-.306**	-2.966	-.253*	-2.499
자녀에 대한 관심	.021	.165	2.1			-.098	-.819	-.110	-.953
합리적 양육태도	-.223	.159	-20.0			-.015	-.130	.001	.006

구분	다중비행 발생 (n=3,063)			다중비행 빈도 (n=91)					
				모형 1		모형 2		모형 3	
	B	SE	%	β	t	β	t	β	t
학교 생활 변인									
학교 수업 태도	-.082	.161	-7.9					-.164	-1.315
학교 만족도	-.079	.108	-7.6					.094	.788
인권침해 경험	.437***	.098	54.8					.062	.552
차별경험	.034	.143	3.4					-.021	-1.183
학업성취도	-.048**	.017	-4.7					-.280**	-2.868
(상수항)	-3.274	2.311			-1.557		-1.815		-1.202
	Cox & Snell R ² = 0.046 Nagelkerke R ² = 0.198 $\chi^2 = 145.547***$			adj-R ² = 0.132 F = 3.289**		adj-R ² = 0.229 F = 3.056**		adj-R ² = 0.298 F = 3.123***	

***p<.001, **p<.01, *p<.05, +p<.1

V. 결론 및 제언

1. 결론

중학생의 비행 유형을 일탈비행(음주, 흡연)과 범법비행(금품갈취, 절도, 허위정보 유포, 폭행), 다중비행(일탈비행과 범법비행 모두 포함)으로 구분하여 비행 발생 가능성 및 비행 빈도에 영향을 미치는 요인을 살펴본 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 일탈비행의 발생 가능성에 영향을 미치는 요인을 살펴보면, 여학생에 비해 남학생이, 취침시간이 늦을수록, 우울 정도가 높을수록, 학교에서의 인권 침해 경험이 많을수록 비행 발생 가능성이 높아지는 것으로 나타난 반면, 독서활동 수준, 가구 총 교육비 지출, 학업성취도 수준은 일탈비행 발생 가능성을 낮추는 요인으로 나타났다. 일탈비행의 발생 빈도에는 성별 및 취침시간, 부모의 이혼이나 별거가 부정적인 영향

을 미쳤으며, 학교 수업 태도와 학업성취도는 일탈비행 발생 빈도를 낮추는 요인으로 나타났다.

둘째, 범법비행의 경우에는 여학생에 비해 남학생이, 우울 정도가 높을수록, 학교에서의 인권침해 및 차별 경험이 많을수록 비행 발생 가능성이 높게 나타났고, 부모가 자녀에 대한 관심이 많을수록, 학생의 학교 수업태도가 긍정적일수록 비행 발생 가능성은 낮아지는 것으로 나타났다. 한편, 부모의 이혼은 범법비행의 발생 빈도를 높이는 요인으로 나타났으며, 가구 총 교육비 지출, 학생의 학교만족도는 범법비행 발생빈도를 낮추는 요인임을 확인할 수 있다.

셋째, 다중비행의 경우 여학생에 비해 남학생이, 우울 정도가 높을수록, 월평균 가구소득이 많을수록, 학교 내에서 인권침해의 경험이 많을수록 비행이 발생할 가능성이 높게 나타난 반면, 학생의 시민의식 수준과 학업성취도 수준이 높을수록 비행 발생 가능성이 낮아지는 것으로 나타났다. 여기서 월평균 가구소득이 다중비행 발생 가능성을 증가시키는 요인으로 나타났는데 가정의 사회경제적 지위가 청소년 비행에 미치는 영향에 대해 상반된 연구결과가 보고되고 있어(남재봉, 1991; 노성향, 1994; 한국형사정책연구원, 1990; 한국형사정책연구원, 1995; 정문성, 1994) 이에 대한 추가적인 분석이 필요하다. 다중비행의 발생 빈도에 영향을 미치는 요인으로는 기상시간이 늦을수록, 우울 정도가 높을수록, 부모의 이혼이 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 가구 총 교육비 지출이 많을수록, 학생의 학업성취도 수준이 높을수록 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다.

비행 유형별로 분석 결과를 종합적으로 살펴보면, 비행의 발생 가능성에 영향을 미치는 공통 요인으로 학생의 개인적 특성 요인인 성별(남학생)과 우울 정도가 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 학교생활 요인 가운데 학교에서의 인권 침해 경험도 비행 발생 가능성에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 한편, 일탈비행, 범법비행 및 다중비행의 발생 빈도에 영향을 미치는 공통 요인은 부모의 혼인상태(이혼)인 것으로 나타났는데, 이는 부모가 사망, 실종, 이혼, 별거 등으로 부재할 경우 청소년의 심리적 상태에 부정적인 영향을 미치게 됨으로써 청소년을 비행으로 유인하게 된다는 선행연구들(박성희, 1997; 정문성, 1994; 김헌수, 1998)과 일치하는 결과이다.

2. 제언

본 연구결과에 따르면 비행의 발생 가능성에 영향을 미치는 요인과 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인이 다르게 나타남을 확인할 수 있다. 이들 각각에 영향을 미치는 핵심 요인이 무엇인지 파악하고, 정책목표에 따라 차별화된 정책 수립이 필요하다. 비행 발생 가능성에 영향을 미치는 요인은 중학교 전반에 대한 예방 정책 수립을 위해 고려될 수 있고, 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인은 비행을 저지른 학생들의 비행 행동을 억제하기 위한 정책 수립 자료로 활용될 수 있다. 즉, 비행의 발생을 사전에 막는 예방 조치(prevention)와 비행 학생에 대한 사후 교육지원(intervention) 정책이 달라야 할 것이다.

중학생의 비행 발생 가능성 및 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인을 살펴보면, 비행 유형에 관계없이 공통적으로 영향을 미치는 요인이 있는가 하면, 각 비행유형별로 특징적인 영향을 미치는 요인을 발견할 수 있다. 한 예로 일탈비행이나 다중비행과 달리, 범법비행의 경우 자녀에게 관심을 기울이는 부모의 양육태도가 비행 발생 가능성을 낮추고, 학교에서의 차별경험은 비행 발생 가능성을 높이는 것으로 나타났다. 부모의 무관심과 학교에서의 차별 경험은 학생들의 사회 적응 및 대인관계 형성에 부정적인 영향을 미쳐 폭력, 절도와 같이 타인에게 피해를 입히는 형태의 범법비행을 촉발할 가능성이 있다. 따라서 비행 유형에 따라 다양한 관점에서 비행행동의 원인을 분석하고, 학생에 대한 이해를 바탕으로 적절한 교육적 지원을 제공할 수 있어야 할 것이다.

첫째, 비행 발생 여부에 영향을 미치는 핵심적인 요인을 파악하여 집중적인 예방 정책 지원이 이루어져야 한다. 비행의 발생에 공통적으로 영향을 미치는 핵심 요인은 성별, 우울 정도, 학교에서의 인권 침해 경험으로 나타났다. 여학생에 비해 남학생이 비행 발생 가능성이 매우 높은 것으로 나타났는데, 이는 성별에 따라 비행예방 정책이나 지원이 달라야 함을 시사한다. 남학생은 겉으로 드러나는 문제행동이 두드러지는 반면, 여학생은 정서적이고 내면적인 문제행동이 나타난다는 경험적 연구(손은정, 장유진, 2008; 신혜섭, 2005; 노언경 외, 2014)에 비춰볼 때, 학생의 성별에 따른 특성과 하위 또래문화 등을 고려하여 정책을 수립하려는 노력이 필요하다. 우울과 같은 부정적 정서를 해소하고 조절할 수 있는 프로그램의 지원과 학생을 존중하는 학교 문

화 조성은 청소년 비행을 사전에 예방하기 위한 일반적이고도 효과적인 전략이 될 수 있다. 한편, 독서활동이나 교육비에 대한 투자, 학업성적 향상 등 학업을 위한 교육적 지원은 일탈비행을 예방하는 전략이 될 수 있으며, 자녀에 대한 부모의 관심 표현 및 학생을 대하는 교사의 공정한 태도는 범법비행을 예방하는 특수한 전략이 될 수 있다.

둘째, 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 핵심 요인을 파악하여 집중적인 사후 교육 지원 정책을 마련하여야 한다. 비행의 발생 빈도 증가에 공통적으로 영향을 미치는 핵심 요인은 부모의 혼인 상태인 것으로 나타났다. 부모의 이혼과 같은 가정불화는 청소년들이 가정 내에서 정서적 안정을 찾기 어렵게 만들며, 이로 인한 심리적 불안과 방황은 비행의 발생 빈도를 높이는 요인이 될 수 있다. 이혼에 의한 결손가정 학생들에 대하여 각별한 관심이 필요하며, 별도의 상담과 지원이 이루어져야 할 것이다.

본 연구는 청소년 비행에 영향을 미치는 개인, 가정, 학교생활 요인 등 다각적 측면을 고려하여 비행 발생 가능성 및 비행 발생 빈도에 영향을 미치는 요인을 분석하고, 사전 예방 조치와 사후 교육지원을 위한 정책적 시사점을 도출하였다는 점에서 의의가 있다. 그러나 설문 데이터의 한계로 표본선별의 편이(selection bias) 문제가 발생할 수 있기 때문에 연구결과의 해석에는 주의를 기울일 필요가 있다. 본 연구에서는 중학교 3학년의 단년도 자료를 분석에 활용하였다는 한계가 있는 바, 본 연구결과를 바탕으로 연구모형을 더욱 체계적으로 구조화하여 향후 종단자료 분석으로 발전시킬 필요가 있을 것이다.

참고문헌

- 고성혜 (1999). **청소년 비행억제요인에 관한 연구: 개인적·환경적요인을 중심으로**. 서울: 한국청소년개발원.
- 고은희, 황성현 (2015). 청소년의 부정적인 심리요인이 사이버비행에 미치는 영향. **한국경찰학회보**, 17(3), 3-26.
- 고정원 (2014). 비행청소년의 독서경험에 관한 종단연구: 내러티브 탐구를 중심으로. **한국독서교육학회지**, 2, 43-76.
- 고정자 (2003). 청소년의 개인변인과 청소년이 지각한 가족변인이 문제행동에 미치는 영향. **대한가정학회지**, 41(7), 121-143.
- 곽금주, 문은영 (1993). 청소년의 심리적 특징 및 우울과 비행간의 관계. **한국심리학회지: 발달**, 7(1), 12-27.
- 김경식, 이현철 (2007). 청소년 비행의 영향 요인. **교육사회학연구**, 17(2), 1-22.
- 김선남 (1994). **청소년비행 관련 변수간의 인과적 분석**. 전남대학교 대학원 박사학위 청구논문.
- 김준호 (1990). 청소년비행의 원인에 관한 연구: 공부에 대한 압력을 중심으로. **형사정책연구**, 창간호, 113-148.
- 김준호 (1994). 청소년 비행의 실태와 원인. **형사정책연구**, 17, 63-94.
- 김준호 (1995). 여자청소년비행에 대한 연구. **사회과학연구**, 1, 153-177.
- 김준호, 이동원 (1995). **한국의 청소년 비행척도 개발에 관한 연구**. 서울: 한국형사정책연구원.
- 김지선 (2000). 청소년비행연구 동향에 대한 수량적 고찰. **청소년학연구**, 7(2), 183-219.
- 김현수 (1998). 청소년 비행행동의 관별요인 분석. **신경정신의학**, 37(3), 483-492.
- 김현숙, 김화중 (1998). 청소년의 건강행위와 비행의 영향 요인에 관한 모형 구축. **한국학교보건학회지**, 11(2), 171-187.
- 김혜원, 임동훈 (2004). 남녀 고등학생들의 하위유형별 비행발생의 관련성 파악: 폭력 비행과의 관계를 중심으로. **한국청소년연구**, 15(1), 167-189.
- 김희화 (2001). 청소년의 초기 비행과 지속적 비행에 대한 영향 요인. **청소년학연구**, 8(1), 143-162.

- 김희화 (2003). 청소년의 문제행동 및 인터넷 비행에 대한 모감독과 심리적 통제의 영향. **청소년학연구**, 10(3), 133-153.
- 남재봉 (1991). 청소년비행의 원인에 관한 연구: 유형별 차이를 중심으로. **학생생활연구**, 15, 25-46.
- 남재봉 (2011). 청소년 비행의 유형별 관련요인. **사회과학연구**, 28(2), 1-23.
- 노성향 (1994). **청소년이 지각한 부모와의 의사소통유형과 청소년의 부적응**. 고려대학교 대학원 석사학위 청구논문.
- 노성호 (2006). 종단적 자료를 이용한 청소년 비행화 모델의 검증. **사회과학논총**, 22, 57-83.
- 노언경, 정송, 홍세희 (2014). 잠재프로파일 분석을 통한 아동·청소년 비행 유형 분류 및 영향요인 검증. **한국청소년연구**, 25(4), 211-240.
- 문병욱, 신동준 (2008). 일반긴장이론을 통한 인문계와 실업계 고등학생의 비행연구. **한국청소년연구**, 19(1), 33-60.
- 박병식 (1999). **청소년 문제행동과 관련법규에 관한 연구: 문제 청소년 지도를 위한 법률적 이해**. 서울: 한국청소년개발원.
- 박성희 (1997). 청소년 비행의 원인과 지도방안. **청소년행동연구**, 2, 98-112.
- 박영신 (2003). 청소년의 인간관계와 일탈행동. **한국심리학회 연차학술발표 논문집**, 212-213.
- 법률뉴스 (2013.6.25). 청소년 비행원인 1위, 여(女)는 ‘스트레스’ 남(男)은.... <https://www.lawtimes.co.kr/Legal-News/Legal-News-View?Serial=76064>에서 2015년 11월 1일 인출.
- 손은정, 장유진 (2008). 중학생의 성별과 공격성 유형에 따른 자기에 및 지배성의 차이. **한국심리학회 연차학술대회 논문집**, 480-481.
- 신혜섭 (2005). 중학생의 학교폭력 유형에 영향을 미치는 변인: 가해경험, 피해경험, 가해, 피해 중복 경험에 대한 분석. **청소년학연구**, 12(4), 123-149.
- 여성가족부 (2014). **2014 청소년백서**. 서울: 여성가족부.
- 유성경 (1999). 적응유연성 발달을 통한 청소년 비행의 예방 및 개입. **청소년상담연구**, 7, 26-40.
- 윤옥경 (2008). 청소년 비행에 대한 개인, 가정, 학교, 지역사회의 영향력 비교. **교정**

- 연구, 38, 107-138.
- 이길재, 이정미 (2014). Hurdle Model을 활용한 학교폭력 영향요인 분석. **교육행정학 연구**, 32(1), 53-74.
- 이남희, 이봉건 (2009). 비행청소년의 범죄유형에 따른 재범 위험성 차이에 관한 연구. **한국심리학회지: 사회 및 성격**, 23(2), 127-140.
- 이상균 (2000). 청소년의 학교비행에 대한 생태체계적 영향요인. **사회복지연구**, 15(1), 109-132.
- 이성식 (2011). 청소년 매체이용상 비행에서의 원인요소와 통제요소의 통합적 검증: 현실, 인터넷, 휴대전화 비행의 비교. **형사정책연구**, 85, 111-135.
- 이성식, 전신현 (2009). 학업성적과 청소년 비행: 청소년패널자료를 통한 비행이론들의 검증. **한국청소년연구**, 20(2), 91-111.
- 이유신 (2013). **청소년 가출비행의 상습화와 심화**. 한양대학교 대학원 석사학위 청구논문.
- 이은주 (2009). 청소년 비행과 비행친구의 인과관계에 대한 자기회귀 교차지연 모델의 검증. **한국청소년연구**, 20(1), 141-171.
- 이현철, 최성보, 김경식 (2011). 중학생이 지각한 부모의 양육태도와 학습태도와의 관계: 부모의 애정, 감독, 과잉기대 및 간섭, 합리적 설명 태도를 중심으로. **제1회 한국 아동·청소년패널조사 학술대회 자료집**, 171-186.
- 임미령, 김지훈, 김미희, 이현, 정애경 (2015). 경기지역 중학생 비행행동 잠재집단분석. **청소년학연구**, 22(7), 421-443.
- 정문성 (1994). 경기 지역 청소년 비행 실태 조사 연구. **기전문화연구**, 22, 133-169.
- 정소희 (2006). 가족구조, 부모양육행동 및 청소년비행: 모자가정과 부자가정의 비교를 중심으로. **사회복지연구**, 30, 185-213.
- 정익중 (2005). 성역할 고정관념과 청소년비행의 성별차이. **한국청소년연구**, 16(1), 35-76.
- 정일환, 김영환 (2012). 미국 학교폭력에 대한 무관용정책의 변화와 시사점, **비교교육 연구**, 22(4), 25-49.
- 정재훈, 이혜진 (2015). 중학생의 내재화 문제와 비행의 관계: 도덕적 판단력의 조절 효과 및 성차. **청소년학연구**, 22(3), 261-286.
- 정혜원, 박정선 (2008). 부정적 인생사건이 비행시작 및 재비행에 미치는 영향: 미시적 요인의 매개효과를 중심으로. **형사정책연구**, 74, 273-308.

- 제미순, 최원희 (2008). 고등학생의 비행경험 관련 요인. **한국생활과학회지**, 17(5), 807-819.
- 진익태, 이근백 (2008). 영과잉 경시적 가산자료 분석을 위한 허들모형. **응용통계연구**, 27(6), 923-932.
- 진혜민, 배성우 (2012). 청소년비행 관련변인에 관한 메타분석. **청소년복지연구**, 14(2), 193-221.
- 하명선, 이순복 (2009). 아동이 지각한 부모의 양육태도와 자아탄력성이 학교생활 적응에 미치는 영향. **아동교육**, 18(3), 247-258.
- 한국형사정책연구원 (1990). **청소년비행의 원인에 관한 연구**. 서울: 한국형사정책연구원.
- 한국형사정책연구원 (1995). **청소년 비행척도개발에 관한 연구**. 서울: 한국형사정책연구원.
- 홍봉선, 이영아 (2009). 환경요인과 청소년범죄의 관계에서 누적위험행동의 매개효과. **청소년복지연구**, 11(3), 45-67.
- 홍태경, 류준혁 (2011). 성별과 연령에 따른 청소년 비행요인의 비교분석. **한국치안행정논집**, 8(3), 113-138.
- 황성현 (2015). 청소년 비행이론의 상대적인 영향력 검증: 아동·청소년 패널자료를 중심으로. **한국경호경비학회**, 44, 225-250.
- 황성현, 이강훈 (2013). 청소년비행의 원인에 관한 사회학습, 사회유대, 일반긴장이론적 접근. **한국청소년연구**, 24(3), 127-145.
- Agnew, R. (1992). foundation for a general strain theory of crime and delinquency. *Criminology*, 30, 47-87.
- Hirschi, T. (1969). *Causes of delinquency*. Berkeley: University of California Press.
- Sutherland, E. H., & Cressey, D. R. (1947). *Principles of criminology* (4th ed.). Chicago: J. B. Lippincott Co.
- Wilkins, J. (2008). School characteristics that influence student attendance: Experiences of students in a school avoidance program. *The high school journal*, 91(3), 12-24.

ABSTRACT

An analysis of factors affecting delinquency in middle school students*

Chung, Jae Young** · Sun, Misuk*** · Jang, Seonhee***

The purpose of this study is to explore factors that affect the occurrence and frequency of delinquency in middle school students using the 3rd GEPS. The occurrence and frequency of delinquency in middle school students was classified into deviation misdemeanors, law-breaking delinquency and multiple delinquencies. Binary logistic regression analysis was conducted for each type in order to explore factors that affect the occurrence of delinquency. Only students who had experience of each type of delinquency were subject to hierarchical regression analysis.

The results are as follows. First, the results showed that gender, depression and infringement of human rights at school had significant effects on the occurrence of delinquency in middle school students. Students' academic achievement was a common factor that had a positive influence on the occurrence of delinquency. Second, parental divorce had significant effects on the frequency of delinquency. The frequency of deviation misdemeanors and the occurrence of multiple delinquencies had a positive relationship with students' academic achievement.

Key Words: juvenile delinquency, middle school students' delinquency, deviation misdemeanour, law-breaking delinquency, multiple delinquency

투고일: 2016. 3. 14, 심사일: 2016. 5. 3, 심사완료일: 2016. 5. 10

* This study is revised version of article which was presented in 2015 GEPS(Gyeonggi Education Panel Study) Annual Conference.

** Corresponding author, Associate professor, Ewha Womans University

*** Ewha Womans University