

I. 서 론

공 백

I. 서 론

우리 나라의 도로 위에서는 15-25세 사이의 청소년 중 매 8시간마다 1명씩 교통사고로 인해 사망하며 매일 193명 정도는 이의 결과로 부상을 당하고 있다¹⁾. 이들 중 많은 청소년은 그들 스스로가 오토바이나 승용차를 직접 운전하는 과정에서 규정속도 이상으로 운행하거나 자신의 운전솜씨를 과시하거나 타인에게 과시하기 위해 또는 과도한 위험감이나 스릴을 즐기기 위한 결과로 사고를 당하게 된다. 통계청의 2001년 통계자료에 따르면 청소년사망 원인 중 병사나 사고사보다도 교통사고로 인한 사망이 가장 높은 것으로 나타났다²⁾.

1980년대 이후 우리 사회의 경제적 환경은 청소년으로 하여금 자동차나 오토바이를 소유할 수 있는 가능성을 한층 높여주었으며 청소년기의 특유한 활동성과 이동성 그리고 긴장이나 스릴을 찾는 감각추구적 행동양태는 자연스럽게 폭주족이라는 청소년 하위문화를 만들어내고 있다. 폭주족은 그 이름에서와 같이 도로상에서 과속, 난폭운전을 통하여 속도위반, 신호위반, 차선위반 등의 도로교통법규를 침해하는 행동을 하는 자들을 의미한다. 뿐만 아니라 이들은 집단으로 몰려다니면서 굉음을 울리고 주변사람들에게 불안감을 야기하며 때로는 단속하는 경찰과의 대치나 주유소를 습격하는 등 범죄를 발생시키기도 한다.

청소년들의 이러한 도로상에서의 위험행동은 청소년 스스로가 고도의 사망과 부상 즉, 생명과 신체의 위협에 노출될 뿐만 아니라 동시에 주변을 지나는 타 차량이나 보행자와 충돌하면서 타인의 생명과 신체에 직접적으로 해를 끼칠 수 있는 가능성을 높여준다. 그리고 도로 밖의 건물과 기물 등에 파손 등을 통해 경제적 피해를 발생시키기

1) 도로교통안전 관리공단.2001통계자료 www.rtsa.or.kr/c-gr1/

2) 통계청자료.www.nso.go.kr/cgi-bin/

도 한다. 최근 급속하게 늘어나고 있는 청소년들의 폭주를 통한 위험 행동은 대중매체나 교육관련 기관의 관심의 초점이 됨으로서 이미 사회적 문제로 발전하고 있다. 특히 오토바이를 수단으로 하는 청소년의 위험행동과 사회적 파장은 중앙 언론기관에서 특별프로그램을 통하여 많이 소개된 바도 있다³⁾.

청소년여가활동의 하나로 발전하고 있는 오토바이를 수단으로 하는 폭주라는 위험행동은 그 성격에 있어서 청소년 특유의 심리-문화적 성격을 갖는다. 이에 우리사회 청소년의 폭주-위험행동을 사회학적, 심리학적 관점에서 이해하고 이의 예방과 해결을 위한 사회적 노력이 학문적, 실천적 영역에서 필요함을 알 수 있다.

본 연구는 주로 문헌과 실태조사 연구자료 그리고 행정기관의 통계자료를 바탕으로 이루어지며 특히 폭주청소년에 관한 제 언론 등의 보도내용 등을 중심으로 폭주-위험행동 특유의 원인을 찾으며 이들의 청소년의 위험행동 욕구유형과 그에 맞는 예방 및 지도방법을 개발하는데 초점을 둔다. 본 연구는 청소년의 문제행동과 청소년문화를 이해할 수 있는 이론적 틀을 제공할 수 있으며 청소년지도 현장에서 종사하는 청소년지도자들이 청소년의 위험행동욕구를 고려한 여가활동 프로그램 및 청소년지도 프로그램 그리고 예방프로그램을 계획하고 실행하는데 있어서 실제 방법론적인 방향제시가 되며 효과적이고 능률적인 예방 및 지도결과를 얻을 수 있을 것이다.

3) MBC문화방송의 느낌표 프로그램의 「하자, 하자」 코너에서는 2002년 9월부터 2003년 4월말까지 서울지역 폭주족이 많이 모이는 장소나 폭주가 일어나는 곳으로 직접 가서 폭주족들에게 헬멧을 씌워주고 안전운행에 관한 캠페인을 벌여 폭주족 청소년들의 계몽에 앞장선바 있다.

II. 본 론

1. 청소년기의 교통사고와 위험행동
2. 청소년기 폭주족의 형성과 그 성격
3. 폭주족을 보는 관점
4. 폭주 위험행동 예방을 위한 지도방법

공 백

II. 본 론

1. 청소년기의 교통사고와 위험행동

우리사회의 교통사고 발생률은 세계적으로 높은 수치를 보이고 있어 자동차를 수출하는 소위 선진공업국이라는 명예가 반감되고 있다. 이유는 다양하게 나타날 수 있으나 낮은 도로확보율, 교통법규를 경시하는 운전습관 그리고 안전이 확보되지 않는 운전행태 등이 주요한 요인들이 될 것이다. 이처럼 높은 교통사고율은 청소년의 경우에서도 높게 나타난다. 청소년의 교통사고의 성격 중 중요한 특성은 청소년기라는 특수한 심리적, 사회적 성격과 밀접한 관련이 있다. 도로 위에서 폭주라는 위험행동은 청소년의 이러한 성격이 반영된 행동이라고 볼 수 있다.

1) 청소년의 교통사고 발생현황

우리 나라 도로의 총 길이는 2002년 말 현재 약 9만 6천 km에 달하며⁴⁾ 이 도로 위를 약 1천 3백만 대의 자동차가 달리고 있다.⁵⁾ 도로와 차량의 지속적인 증가는 '60년대 이후 빠르게 진행된 산업화의 결과이며 이는 경제 및 사회발전에 있어서 중요한 역할을 하고 있다. 그러나 이와 같은 긍정적인 역할뿐만 아니라 부정적인 결과도 같이 동반하고 있는 것이 또한 사실이다. 도로와 차량의 증가는 필연적으로

4) 건교부 http://www.moct.go.kr/mct_hpg/Html/09/Road_today/doc21roadnow_1.html?MID=MM083&HOMEPAGENAME=&DEPT=1500122&UID=

5) 2003년 8월 현재, 건교부 도로교통과 보도자료 http://www.moct.go.kr/InfoPlace/Newacenter/data/20030909140035_통계보도.hwp

교통사고의 증가를 가져오며 이로 인한 사회적 손실은 대단히 크다. 2000년 한해 동안 우리 나라의 교통사고는 총 29만 건이 발생하였으며 이로 인해 43만 명 이상이 다치거나 사망하였다⁶⁾. 이러한 교통사고로 인한 막대한 사회적 손실은 약 15조원에 이르며 이 액수는 GDP의 2.90%를 차지하는 것으로 추정된다(유정복, 2001 재인용 한상진 2002: 3). 2000년 자료를 기준으로 볼 때 우리 나라의 교통사고를 통한 사망자 수는 총 10,236명이며 인구 10만 명당 21.8명으로 OECD 회원국 중 가장 높은 비율을 차지한다. 이는 OECD 국가 평균치인 11.9명 보다 두 배 가까운 교통사고 사망률을 나타낸다(한상진, 상계서⁷⁾ 4). 이는 우리 나라의 교통문화의 질이 선진국에 비해 대단히 낮은 모습으로 부정적인 사회문화의 한 요소를 나타내고 있다는 것을 의미한다. 다음의 표는 최근 5년간의 우리나라 교통사고 건수와 사망자 및 부상자를 나타낸 것이다.

〈표 1〉 최근5년간교통사고발생현황교

구분	1998	1999	2000	2001	2002
발생	239,721	275,938	290,481	260,579	230,953
사망	9,057	9,353	10,236	8,097	7,090
부상	340,564	402,967	426,984	386,539	348,184

출처: 경찰청통계.[http://www.police.go.kr/data/statistics/statistics Traffic](http://www.police.go.kr/data/statistics/statistics_Traffic).

2001년 경찰청 자료에 의하면 15-25세 사이의 청소년 중 70,357명이 교통사고로 인해 부상을 당했으며 1,129명이 사망하였다. 교통사고

6) 2000년 부상 426,984명, 사망 10,236명이며 이 수치는 매일 평균 1,170명이 부상하고 280명이 사망하였음을 보여준다. 2001년은 전년에 비해 약간 감소하는 모습이다. 부상자는 386,539명이며 사망자는 8,097명으로 일일 평균 1,059명의 부상과 22.2명의 사망률을 보였다 10만 명당 부상자와 사망자는 2000년 890명과 21.3명 이었으며 2001년은 804명과 16.9명으로 감소하였다. /참고(통계청 교통사고 통계 http://www.rtsa.or.kr/08_information4/infor2_02.jsp)

사망 청소년의 대다수는 남자청소년이며 이는 전체 1,129명 중 887명(78.5%)으로 여자청소년 242명(21.5%)의 약 4배정도 많은 차이를 보인다. 남녀간의 이런 현저한 차이는 모든 교통사고 종류에서 비슷하게 나타난다. 교통사고 사망자 중 71.3%인 806명이 승용차와 오토바이에 의한 사고로 나타났다. 특히 오토바이에 의한 사망자는 전체 연령을 통해 701명이며 이 중 15-20세 사이의 청소년사망자가 135명으로 20% 정도를 차지하여 연령대별 비교가 안될 정도로 높은 비율을 나타내고 있다.

〈표 2〉 2001년 25세 이하 청소년 교통사고 통계

구분	계		남자		여자	
	사망자	부상자	사망자	부상자	사망자	부상자
총계	1,618	101,117	1,188	65,468	430	35,712
14세 이하	489	30,823	301	19,010	188	11,813
15세-20세	547	28,507	413	18,468	134	10,102
20세-25세	582	41,787	474	27,990	108	13,797

출처; 도로교통안전관리공단 교통사고통계http://www.rtsa.or.kr/c_gr1/index.html

15-20세 사이의 오토바이로 인한 청소년 사망자 135명 중 약 90% 정도가(123명) 남자청소년으로 나타나 여자청소년 12명의 10배에 달하고 있다. 이는 15-20세 사이의 전체교통사고 사망 중(547명) 순전히 오토바이로 인한 것이 135명으로 나타나 25%정도를 차지한다. 이를 통하여 15세 에서 20세 사이의 청소년의 교통사고 사망자 네 명 중 한 명은 오토바이로 인한 사망임을 알 수 있다. 이점은 오토바이를 운행하는 청소년들이 운전 면허를 취득하기 이전 또는 면허 취득 후 짧은 기간 내에 사고를 당하는 비율이 많을 것이라는 가정을 암시한다. 실제 2002년도 자료를 보면 전 연령을 통한 오토바이사고는 6,843건이었으며 540명의 사망자와 7,166명의 부상자가 발생하였다. 무면허 운

전자에 의한 사고는 1,979건 이었으며 면허증 취득 후 1년 미만인 1,178건, 2년 미만인 704건으로 전체사고의 절반이 넘는 약 56%를 차지하고 있다. 사망자 역시 전체 540명 중 무면허 208명, 면허증 2년 미만 소지자 95명으로 약 56%이며, 이는 면허증 2년 이상 소지자 235명(약 44%)에 비해 절대적으로 높은 비율을 나타낸다. <표 3>과 <표 4>는 오토바이로 인한 사고와 무면허와 면허취득 경과 년 수에 따른 사고건수를 나타낸다.

<표 3> 2001년 오토바이에 의한 사고통계

구분	계		남자		여자	
	사망자	부상자	사망자	부상자	사망자	부상자
총계	198	3,580	180	2,430	18	1150
14세 이하	9	1252	8	799	1	453
15세-20세	135	1,513	123	1,065	12	448
20세-25세	54	815	49	566	5	249

출처; 도로교통안전관리공단 교통사고통계http://www.rtsa.or.kr/c_gri/index.html

이처럼 높은 청소년 사망과 부상을 야기하는 교통사고는 오토바이의 기계적 특성상 운행 중 신체가 외부로 노출되어 사고 시 충격의 완화나 위험을 줄일 수 있는 안전장치가 승용차에 비해 현저히 떨어진다는 점과 관련이 있을 것이다. 이는 발생건수에 비해 현저히 많은 부상자와 사망자의 숫자에서도 알 수 있다. 오토바이 사고는 <표 4>에서 나타난 바와 같이 오토바이 사고의 절대다수가 무면허나 면허를 취득했더라도 운행경험이 많지 않은 청소년에 의해 발생한다는 점이다⁷⁾. 이들 중 적지 않은 수는 평생동안 육체적, 정신적으로 치료와 재활이 필요한 상해를 당하기도 한다.

7) 김만배와 명효희의 실태조사연구에서도 청소년폭주족 3명중 1명 정도인 32.9%가 무면허인 것으로 나타났으며 면허취득시기도 고교 2-3학년 시기가 89.5%로 나타났다(김만배외, 상계서 91)

〈표 4〉 2002년 오토바이사고 중 무면허와 면허 취득연수에 따른 사고통계

구분		계	남	여	불명
총계	발생건수	6,842	6,546	292	4
	사망자	540	525	15	
	부상자	7,166	6,853	309	4
무면허	발생건수	1,979	1,850	129	
	사망자	208	201	7	
	부상자	2,111	1,969	142	
2년미만	발생건수	1,882	1,815	67	
	사망자	94	91	3	
	부상자	2,010	1,941	69	
2년이상	발생건수	2,981	2,881	96	
	사망자	238	233	5	
	부상자	3,045	2,943	98	

출처; 도로교통안전관리공단 교통사고통계http://www.rtsa.or.kr/c_gr1/index.html

전체적으로 위의 제 통계를 통해 알 수 있듯이 교통사고는 청소년 사망의 가장 큰 원인이 되고있다. 특히 오토바이에 의한 사고는 청소년 교통사고에서 중요한 의미를 주고 있다. 이는 청소년들이 쉽게 오토바이를 접할 수 있는 가능성이 큰 이유와 청소년기의 특성상 안전 운행보다는 위험한 모험운행이 쉽게 나타날 수 있는 심리적 상황과도 밀접한 연관이 있다는 것을 알 수 있다. 청소년은 심각한 부상이나 사망에 이를 수 있는 높은 위험을 즐기고, 자신의 맹신, 스릴 추구, 자유와 모험의 상징, 과시욕과 미숙한 사회적 경험 등이 이 시기 청소년의 교통사고발생의 주요한 조건요소들이 된다(Limbourg 외, 2003: 12).

2) 청소년과 위험행동

(1) 위험행동의 정의 및 유형

일반적으로 위험(risk)의 정의는 본래 경제학 개념으로부터 나온

용어이다. 의미는 목표를 설정한 후의 성취를 위해 투입된 자본의 효과 등이 목표에 도달하지 못함으로 인해 나타날 수 있는 가능한 손실을 말한다. 이런 점에서 위험 개념은 피해나 손실의 가능성과 원치 않는 결과의 가능성에 초점을 둔다. 위험행동이란 한 개인을 통하여 나타날 수 있는 잠재적 위험이나 잠재적 피해를 포함하는 행동이라고 말할 수 있다. 위험 행동은 행위자인 개인뿐만 아니라 그 개인을 둘러싸고 있는 사회적, 환경적 배경에 대해서도 잠재적으로 위험이나 피해를 줄 수 있다는 가능성을 포함한다고 볼 수 있다

일반적으로 위험행동의 정의는 자주 건강과 연결하여 사용되어진다 (Roth & Hammelstein, 2003 5) 이러한 위험 행동이 건강과 관련되어 이해된다는 점은 이 행위를 통해 건강과 정신 신체적 안정감에 부정적인 영향을 미치기 때문으로 이해될 수 있다(Igra & Irwin, 1996). 예를 들면, 청소년의 약물남용은 정신뿐만 아니라 신체적으로도 커다란 피해를 주는 결과로 인해 정신, 신체건강에 위험한 행동으로 이해된다는 것이다.

지금까지 청소년의 위험행동에 대한 연구들을 보면, 청소년기에 흔히 볼 수 있는 특정 행동양태들은 건강의 위험뿐만 아니라 다른 위험분야나 차원으로 연결 될 수 있다는 점을 강조하고 있다(Jessor , 1998 . 2001 ; & Jessor & Jessor 1977). 즉 특정 위험행동이 단지 하나의 부정적 결과만을 포함하는 것이 아니라 여러 면에서 부정적인 결과를 동시에 발생시킬 수 있다는 점이다.

<표 5>는 여러 유형의 위험 행동과 이의 결과로 인한 피해나 손해 그리고 이와 관련한 행동 들을 설명하고 있다. 여기서 관찰되는 점은 하나의 행위가 여러 종류의 위험을 동시에 포함할 수 있다는 점이다 예를 들면 폭주 행위는 건강위험, 비행위험 재정위험, 그리고 환경위험 등을 모두 유발시킬 수 있다는 것이다. 이와 비슷하게 약물 남용이나 한계스포츠 (스노우 보드 등) 등도 중복 위험을 내포하고 있는 행동들이다.

〈표 5〉 행동관련 위험 분야

위험 분야	피해	관련 행위
건강 위험	사고, 부상, 장애, 질병, 사망	약물남용, 교통사고, 섭식장애, 소음, 성중독, 과도한운동, 폭력
비행위험	제한, 처벌	폭주 등 교통사고, 약물남용, 폭력, 절도, 파손, 사기
재정적 위험	신용불량, 채무, 압수	약물남용과 중독, 쇼핑 중독, 섹스 중독, 교통 사고, 도박
환경 위험	환경오염, 환경파괴	폭주, 레프팅, 스노우보드, 쓰레기양산

건강 위험 행동에 관한 행위는 주로 감각 추구 행동과 관련하여 연구되어 졌다. 여기에는 주로 약물 남용 및 중독, 비행행동, 성병이나 HIV 등을 의식하지 않는 무분별한 섹스, 위험한 스포츠, 그리고 도로에서의 폭주행동 등이다(Roth, 2003: 6).

크레이커(Kraiker)는 감각 추구 경향을 보이는 건강 위험행동을 아래 <표 6>과 같이 위험한 화학제품의 접촉, 중독성을 초래하는 향정신성 물질 남용, 흥분 추구 행동, 그리고 비행이라고 할 수는 없으나 그 행위를 통해 건강의 위험을 초래하는 사회적 비일탈행동 등을 들고 있다(Kraiker, 1997: 80).

〈표 6〉 크레이커의 건강과 관련한 위험 행동

(1)	위험한 화학 물질, 석면, 목제방부처리제, 포름알데히드 등과 접촉
(2)	향정신성 물질의 남용과 중독
(3)	감각 추구 행동 : 폭주, 지하철 서핑(U-Surfen), 전철 서핑(S-Bahn-Surfen,)
(4)	사회적 비일탈행동 : 과도한 음주, 과도한 흡연, 섭식장애 그리고 운동 부족

원칙적으로 표에 나타난 위험 행동의 예 들은 건강과 많은 관련성을 가진다.

페레츠와 게버트(Perrez 와 Gebert) 역시 건강과 관련한 위험행동을 설명하고 있다. 그들은 건강관련 위험행동을 단기, 중기 그리고 장기적으로 건강을 위협하는 행동이라고 설명한다 <표 7>은 건강을 위협하는 행동의 분류를 나누어 설명하고 있다. 기대되는 피해 대상에 따라 낮은 가능성과 확실한 가능성으로 나눈다. 기대되는 피해의 시점은 위험행위 직후부터 장기간 후로 나누고 행동의 질은 약물, 섭식 등 소비적 행동, 운동부족이나 스포츠 등의 운동 행동 그리고 성적 행동과 도로 위의 교통 행동(폭주)등이 있다. 행동의 양적 측면에서는 빈번함, 지속성 그리고 정도(양 Menge) 등이 있으며 육체적 영향은 심혈관(kardiovaskulaer) 호흡기 (respiratorisch) 그리고 위와 소화기(gastointestinal) 등에 나타난다(Schumacher 외, 2003: 8).

<표 7> Perrez 와 Gebert의 건강 위험 관련 위험 행동

피해 대상	행위자 본인 또는 타인
피해 가능성	낮음부터 확실함까지
피해의 기대시점	행위 직후부터 장시간 후
행동의 질	약물 남용, 섭식 장애, 운동 부족, 폭주 행동, 성적 탐닉.
행동의 양	빈번성, 지속성, 양.
육체적 영향	심혈관, 호흡기, 위와 소화기.

어떤 특정한 행동이 건강과 관련한 위험행동인가에 대한 문제는 타인과 연계된 대중성을 갖는지 또는 개인적인 위험 행동인지 등으로 나누어 생각해볼 수 있다. 예를 들면, 어떤 특정한 행동(예, 흡연)은 직접 흡연자의 건강을 해치는 행동이라고 볼 수 있다. 이 경우 담배연기

로 인한 타인까지 포함한다(passivsmoking). 흡연은 심장 혈관, 암 그리고 기관지등에 질병을 유발할 수 있는 확실한 위험 요소이다(Junge 와 Nagel, 1999 ; Keller, 2002).

위험 요소를 이해하는데 중요한 점은 절대적 위험과 상대적 위험을 구별할 수 있어야 한다. 절대적 위험은 특별한 질병을 특정 시간이 경과 된 후 개인에게 주어지는 위험을 말한다. 상대적 위험은 위험 행동과 관련 없는 타인과 비교하여 질병의 위험에 노출될 수 있는 가능성을 의미한다. 예를 들면, 절대적 위험으로는 80년대 40살의 미국인 중 심장병으로 사망할 확률은 약 10만 분의 44였다. 상대적 위험은 40세 미국인 중 심장병으로 사망할 가능성 중 심한 흡연가는 비흡연가에 비해 2배의 가능성을 갖는다는 점이다(Mattson, Pollak & Cullen, 1987 in Schumacher 외, 상게서: 9).

또 다른 위험 행동에 영향을 주는 요소는 유전적 영향에 따른 생물학적 요소이다. Matarazo는 행동 병리(behavior pathogens)라는 개념을 들어 설명하고 있다. 행동병리는 신체적으로 병리적인 특정행동에 적극적으로 반응함으로써 보통, 일반인에 비해 그 행동의 가능성이 큰 것을 의미한다. 여기에 해당하는 중요한 행동병리는 흡연, 음주, 무절제한 섭식, 운동 부족, HIV와 관련한 성적 위험행동 그리고 폭주행동 등이 된다. (Matarazo, 1984, Perrez & Gebert, 1994; Schwarzer, 1996 in Schumacher 외, 상게서: 9).

(2) 청소년과 위험행동의 관계

지난 20년 동안은 청소년문제에 대한 학문적 토론은 일탈행동의 개념과 위험행동의 개념을 주로 사용하는 모습을 띠고 있다(Boenisch, 2001: 134). 전통적인 청소년 문제행동은 무엇보다도 하위 문화적 특성과 청소년기의 과도기적 역할에 주요 관심을 두고 있는 반면에 위험

행동의 정의는 무엇보다도 우선 청소년기에 점점 가중되어지는 사회적 문제 즉, 점수경쟁, 진로문제, 사회적 유해환경 등과 이로 인한 청소년의 심리 사회적인 극복과정과 일탈과의 긴장의 균형상태와 관계를 갖는다고 볼 수 있다. 만약 이 긴장의 균형이 파괴되는 경우는 청소년을 둘러싸고 있는 문화적인 비현실성과 심리 사회적 부담이 서로 혼재되어 청소년으로 하여금 위험행동을 취하도록 하는 가능성이 커진다는 것이다.

위험행동의 의미는 두 측면에서 볼 수 있다. 하나는 청소년기가 사회로부터 준비된 아동기라는 상대적인 안정기로부터 준비되지 않고 자신의 힘으로 서야하는 성인기라는 위험의 시기로 발달되고 있다는 것을 의미하며 또 다른 하나는 청소년의 위험행동이 사회로부터 지워지는 발달과제의 극복을 감당해 내지 못하는 이유로 인하여 자신을 위협하거나 또는 파괴시키는 것이라고 볼 수 있다. 이러한 점은 남자 청소년이나 여자청소년에게서 동시에 볼 수 있는 현상이다. 물론 남녀간의 성 차에 따른 위험행동의 차이는 나타난다. 남자청소년의 위험행동은 외부적으로 나타나는 모습을 보이는데 폭주, 약물남용, 신체부상, 기물파괴, 폭력, 위험한 섹스 등이 주를 이루며 여자청소년의 경우 내적으로 지향하는 모습을 보이며 약물남용, 다이어트중독, 쇼핑중독 등에서 볼 수 있다. 남녀가 차이 없이 나타나는 경우는 약물중독이다.

청소년기의 위험행동이 청소년기를 벗어난 후에까지 나타날 수 있는지에 관한 문제는 청소년기에 얼마나 강하게 개인적으로 겪는 사회적 긴장감이나, 또는 이를 극복하는 보호메카니즘을 경험하였나의 문제일 것이다. 보호메카니즘이란 위험요소나 이로 인한 일탈의 발생 등을 약화시키거나 감소시키는 영향력을 의미한다(Hurrelmann, 1994: 141). 이 보호메카니즘은 가족, 친밀한 친구간 그리고 지지자의 역할을 하는 친척이나 교사 등의 성인 그리고 더 나아가서는 사회적 보호시스템이나 또래집단의 관계 망 속에서 발달된다(김문섭, 2001: 27) 이

러한 보호메카니즘은 청소년으로 하여금 자아를 형성하는데 긍정적 영향을 미친다.

종합하면 청소년기의 위험행동은 이 시기에 갖는 제반 발달과업의 극복에 있어서 경험하는 심리, 사회적인 긴장과 주변환경의 영향이 서로 밀접한 관계를 맺으면서 나타나는 현상이라고 볼 수 있다. 위험행동은 청소년이 자신의 정신과 신체에 부정적 결과를 초래할 수 있는 행동을 선택하면서 발생하며 이는 단지 한 부분에 피해를 주기보다는 동시에 정신, 재산, 신체 그리고 사회적 피해를 발생시키는 중복적인 모습으로 나타난다. 청소년의 폭주행위는 사고로 인한 신체적인 위험뿐만 아니라 교통법규를 위반함으로써 발생하는 불법적 행동임과 동시에 사고로 인해 재산적 위험을 내포하며 폭주로 인한 환경오염과 소음공해까지 발생시키는 다중적 위험행동이라고 볼 수 있다. 다음 장에서는 청소년의 폭주 위험행동을 이해하는 관점을 알아보기로 한다

2. 청소년기 폭주족의 형성과 그 성격

폭주족은 사전적 의미로는 ‘오토바이를 타고 무리를 지어 다니는 일당’ (Naver국어사전)을 지칭하며 주로 운행과정에서 속도위반, 신호무시, 차량불법개조, 범법적 행위 등을 발생시키는 일탈적 성격을 갖는 청소년의 하위문화적 또래집단이라고 이해할 수 있다. 폭주족의 발생은 산업화 이후 경제적 성장으로 인한 소비능력의 증대, 사회인프라 확대에 의한 도로율의 증가 그리고 활동 지향적이고 기계에 대한 관심이 많은 청소년들의 여가 문화적 행동유형 등이 복합적으로 작용하여 생겨난 결과로 볼 수 있다.

1) 폭주족의 형성과정

옥구효부는 폭주족의 발생과 성장 그리고 소멸의 과정을 심리적 요인과 가정 그리고 학교 등의 환경적 요인이 복합적으로 작용하여 이루어진다고 하고 있다. 그 과정은 폭주족의 준비기, 폭주족 형성기, 폭주활동의 열광기, 폭주활동의 종료기의 4단계로 나뉜다(屋久孝夫(옥구효부), 1989: 70-78 재인용 김만배 외, 1997: 31-34).

우선 첫째 준비기는 청소년이 오토바이나 차량과의 접촉이 빈번해지면서 이의 운전과 소유에 관심을 나타내는 시기이다. 청소년의 경우 대개 친구나 동료의 차량에 동승하거나 친구의 차량을 운전하는 등으로 오토바이에 접근하게 된다. 자녀의 오토바이에 대한 지대한 욕구를 부모가 수용하여 구입해 주는 경우와 중국집 배달원이나 가스배달원 등으로 아르바이트나 직장일로 인해 평소 오토바이를 자주 운행하면서 동료들이나 친구관계를 통해 폭주에 대한 관심과 열정을 보이며 심화시키는 시기이다.

둘째 형성기는 점차 오토바이를 매개로 하여 친구나 여자친구를 사귄다거나 타인에게 과시하고자하는 욕구에서 주눅이나 변화가를 돌아다니는 등의 활동을 하는 시기다. 이 시기는 일반적으로는 폭주족으로 발전하지는 않고 이성교제, 집단유흥 등으로 끝나는 경우가 많다. 그러나 심야에 여자를 태우거나 군중이 있는 경우 자신의 운전솜씨를 과시하기 위해 폭주나 곡예운전을 하기도 한다. 자신의 운전솜씨에 대한 과신과 타인에 대한 과시욕은 자주 사고를 일으키거나 다른 사람에게 피해를 주게 된다. 또한 이 시기의 청소년 중엔 오토바이를 불법으로 개조하거나 난폭한 운전을 하는 사람이 증가하고, 그 일부에서는 차량의 부품을 절도하거나 폭력과 폭행에 가담하는 등 비행을 하는 청소년도 나타나게 된다.

열광기는 폭주에 대한 심리기제가 응축된 형태를 보여 차량을 자

신과 일치시켜 생활의 주요관심이 오토바이와 폭주에 모아지게 된다. 자신들만의 일체성과 집단의 정체성을 나타내기 위해 집단을 표시하는 스티커, 헬멧, 또는 독특한 복장 등으로 무장한다. 이들은 집단적인 주행을 통해 과속으로부터 오는 쾌감과 자아의 새로운 세계의 경험을 갖는다. 이 시기는 자신의 본래적 생활이 점차 허물어지게 되며 이로 인해 주변 환경과 문제를 빈번하게 경험하게 된다. 그들이 학생인 경우 지각, 조퇴, 학업 태만이 나타나게 되고, 일부는 퇴학하여 무직 또는 공원, 점원, 배달원 등으로 일하게 된다. 그러나 이러한 직업은 안정적이지 않으며 청소년들은 빈번하게 이직(移職)현상을 보인다.

종료기는 폭주행위나 그와 관련한 범죄·비행을 계기로 경찰 등의 통제로 인해 집단이 해체되거나 집단 구성원의 중대사고나 사망 등으로 활동이 침체하게 된다. 또한 그러한 사건을 계기로 처음으로 가족이 진지하게 대처하게 되어 폭주행위가 진정되기도 한다. 또한 군 입대나 안정적인 직장 등으로의 취업은 폭주청소년으로 하여금 점차 폭주족이라는 하위문화로부터 벗어나게 만든다. 이 과정을 통해 청소년은 비로소 다시금 안정된 일상생활로 복귀하게 되며 동조적인 성인으로의 발달을 이룩해나간다.

2) 폭주족 구성원의 유형

폭주족은 일반적으로 청소년의 하위문화적 성격을 갖기 때문에 폭주족으로서의 활동기간은 대부분 청소년기에 한정된다고 볼 수 있다(참고, 3. 2) 폭주족과 하위문화). 청소년이 폭주족 집단에 최초로 접근하는 과정과 집단내 구성원으로서의 집단규범과 역할에 충실하게 되는 과정 그리고 집단과 자신을 동일시하는 정도의 애정을 보이는 단계 등을 회산사랑(檜山四郎) 등은 폭주족 가입 동기, 차에 대한 열중도, 집단에서의 역할, 가입기간 등을 고려하여 다음과 같은 유형으로 구분하

고 있다(檜山四郎 외, 1981: 228-230. 재인용 김만배 외, 1997: 34-36).

단순참가형은 자동차나 오토바이를 운전하는 사람은 누구라도 한 두 번 폭주행위를 한 경험이 있을 것이나 대개 집단적인 폭주는 하지 않는 형이다. 그러나 청소년은 특유의 호기심이 있어 지역사회의 교우 관계를 통하여 폭주족 집단에 접근하게 된다. 원래 차를 좋아한다는 공통점을 가지고 있으므로 거부감이 없이 친구를 따라 폭주행위를 하는 부류이다.

폭주심취형은 오토바이의 운전엔 큰 관심을 가지고 무면허로 운전한다거나 소위 ‘배달족’ 등이 근무시간 후 집단으로 모여 주행하기도 한다. 이러한 유형은 폭주행위에 취해서 스피드를 내야만 몸도 마음도 상쾌하다고 느낀다 이들은 폭주를 통하여 최고의 쾌락을 즐기며 일상사의 스트레스를 잊게되며 삶의 의미를 느끼게 된다. 또한 이를 위해서라면 집단에 가입하지 않고 단독주행을 하기도 한다. 이 유형은 동료의 분위기나 집단효과를 배경으로 쾌락을 추구하기 때문에 집단 규범에 충실하다.

공감동일형은 폭주족의 집단활동을 통해 자신과의 일체감을 경험하며 결국 비행으로 발전하는 형이다. 동일화되어 가는 과정은 폭주족 집단으로부터의 유인, 친화의 시작, 생활이나 행동을 함께 하는 시간의 증가에 의하여 그 집단이나 구성원에 대하여 일체화되어 간다. 이를 통해 청소년의 욕구가 만족되고 그 소속집단은 청소년의 태도, 행동 틀에 대한 준거집단이 된다.

3) 폭주족의 문제점

폭주행동은 교통법규를 직접적으로 위반하는 행위이며 이의 집단적 성격은 비행행동과 밀접한 연관을 갖는다⁸⁾. 폭주족의 문제점은 교통법규위반, 오토바이 불법개조로 인한 안전사고 노출, 소음으로 인한

주민피해, 경찰과의 갈등 그리고 절도나 폭력으로 인한 범죄야기 등 다섯 가지로 정리할 수 있다(김만배 외, 1997: 60-61).

첫째; 폭주족은 주로 집단으로 모여서 운행을 즐긴다. 이 과정에서 속도위반, 신호위반, 중앙선 침범, 무리한 앞지르기 등 법규를 위반한다. 이들은 특히 과속과 곡예운전을 통하여 다른 주행차량에게 위협이 되어 교통사고의 원인이 되기도 한다.

둘째; 폭주족은 주로 오토바이를 불법으로 개조하여 타고 다니는데 개조형태는 리어쿠션이나 뒷 안장 부분을 10-20cm 높이기, 소음기를 제거하거나 4-5개의 구멍을 뚫어 급출발시 폭발음이나 굉음을 발생하기, 전자장치를 사용한 정적음내기, 후사경 및 속도계제거 그리고 핸들교체 등이 있다.

셋째; 폭주족은 불법개조로 인한 소음 뿐 아니라 고성능 음향장치를 부착하여 주로 심야시간대에 아파트 밀집도로나 주택가 등을 돌아다니면서 주민의 수면을 방해하고 불안을 야기 시킨다.

넷째; 경찰관의 단속에 불응하고 도주하는 과정에서 경찰관에게 상해를 입히거나, 이를 추적하는 경찰과 대치하면서 경찰을 위협하거나 사고를 발생시키기도 한다. 경찰의 추격단속은 폭주족의 안전사고의 위험이 높아 단속에 어려움을 주기도 한다⁹⁾.

8) 2000년 경찰은 오토바이 폭주족 610명을 검거했으며 2001년에는 9월까지 487명을 검거한 것으로 나타났다.(문화일보,2001.10.20) 이들은 귀청이 찢어질 듯한 굉음을 내며 늦은 밤이나 새벽까지 도로를 질주하며 오토바이 특유의 기동성과 스피드, 스틸, 모험감 등에 도취하여 설부른 기교까지 동원하여 통행차량들을 방해하며 자칫 교통사고를 유발하거나, 할 뻔 하는 등 거리의 무법자들이 되고있으며(한국일보,1999.8.30) 도심질주로 인해 주민들의 수면방해 뿐 아니라(한국일보;2000.5.16) 주유소 습격 및 기름절도, 핸드백 치기(일요시사,2000.10.26) 등의 일탈행동과 범죄행위를 서슴치 않는다.

9) 1994년 4월 서울 강남에서 경찰의 추격을 받던 폭주족이 오토바이의 전복으로 인해 사망하였으며, 1995년 7월 부산에서 폭주족이 경찰의 추격을 피해 도주하다가 가로수를 들이받아 3명이 사망하였다

다섯째, 폭주족은 집단으로 몰려다니면서 행인의 핸드백을 뺏는다거나 주유소를 습격하여 종업원을 폭행하고 돈을 갈취하는 등 절도나 강도, 폭력 등의 비행을 야기한다¹⁰⁾.

3. 폭주족을 보는 관점

청소년의 폭주행동에 대한 원인은 다양한 측면에서 논의해 볼 수 있다. 우선 청소년 발달과정의 특성과 연결된 심리적 측면, 폭주행동이 주로 특정한 가치와 행동양식을 갖는 하위문화적 측면 그리고 개인들의 결사체인 또래집단적 측면에서 논의가 가능하다.

1) 심리학적 관점에서 본 폭주 위험행동

청소년기는 자신의 삶의 행동공간을 점점 더 넓혀 가는 시기이다. 도보, 자전거, 버스, 오토바이, 자동차에 이르기까지 모든 것이 청소년의 활동을 위한 수단이 된다. 청소년은 이러한 이동수단을 자신들의 활동 공간 즉, 학교, 여가장소, 친구모임 등에 도달하기 위한 목적으로

10) 10대 폭주족 10여명이 영화 '주유소 습격사건'처럼 한밤중에 주유소를 털다가 경찰에 붙잡혔다. 서울 영등포경찰서는 18일 오토바이를 타고 다니며 주유소에서 금품을 털 혐의(특수절도 등)로 金모(18·무직)군 등 폭주족 5명을 구속하고 고교생 黃모(18)군 등 9명을 불구속 입건했다. 金군 등은 지난달 30일 오전 4시쯤 서울 영등포동 S주유소에 오토바이를 타고 들어가 종업원 白모(35)씨를 폭행한 뒤 휘발유를 넣고 매점에 진열된 과자와 방향제 등 23만원어치를 털 혐의다. 白씨는 "오토바이 30여대가 굉음을 내며 주유소에 들이닥치더니 멋대로 주유를 하면서 행패를 부렸다"며 "영화에서 본 일이 실제로 벌어졌다"고 말했다. 이들은 白씨의 신고에 따라 폭주족들이 자주 출몰하는 여의도와 독섬 한강둔치 등을 상대로 10여일간 매일 밤 폭주족들을 추적한 경찰에 의해 붙잡혔다. <2003년 08월 19일자 중앙일보>

사용한다. 청소년기는 생애 처음으로 교통수단을 운행하기 시작하는 소위 초보운전이 행해지는 시기이다. 오토바이나 승용차의 운전이 바로 이시기에 최초 경험이 되며 도로에서의 이 경험은 상당한 위험행동과 연결될 수 있다. 특히 오토바이나 승용차 운전을 배운 후 최초 몇 개월이 가장 위험한 시기라고 할 수 있다(Limbourg 외, 2003: 12). 이 시기는 청소년이 자신의 운전능력을 과신하고 도로상의 교통위험을 너무 무시하거나 간과하는 경향을 보인다. 이의 원인은 청소년이 도로상의 운전 경험이 부족한 것에서 오는 것으로 볼 수 있다¹¹⁾. 특히 이 시기는 청소년기 특유의 위험행동 추구 경향과도 연관을 맺고있는 것으로 볼 수 있다¹²⁾.

청소년은 성인과 비교할 때 건강, 병, 안전과 위험에 대한 의식이 상당히 낮은 경향을 보인다(Seifger-Krenke, 1994: 115). 그들은 위험이 충분히 내재되어 있는 행동에 대해 관심을 가지며 이 관심은 성인보다도 높은 사고율로 나타난다는 것이다. 비록 어떤 행동이 건강상 또는 안전상 위험한 행위로 객관적으로 인식되고 있더라도 청소년은 이것을 자신스스로의 위험으로 인식하고 수용하지 않으려 한다. 이의 원인은 청소년기 특성의 하나인 자기중심주의(Egozentrismus) 즉, 강한 자아의식과 자신을 내적 방향으로 오리엔테이션 시키는 경향에서 볼 수 있다. 혹 이러한 위험이 자신에게 실제 발생하는 상황이라도 그들은 이의 원인을 자신보다는 외적요인에 돌리는 경향을 보인다. 청소년은 자신을 오직 특별한 존재로 느끼고(Personal-fable-Phaenomen) 그들의 능력을 과신한다. 이러한 능력과신은 자신이 대단한 운전 솜씨를 가지고있다는 사고에서 출발한다

이런 청소년의 자기중심적이고 내적 지향성은 자신 스스로를 높

11) 참고 표4; 2002년 오토바이 사고 중 무면허와 면허취득연수에 따른 사고통계.

12) 참고/ 2. 청소년과 위험행동

게 평가하는 경향으로 나타나며 폭주의 위험에 대한 실제적이고 객관적인 사실을 수용치 않으며 오히려 이를 도치시키는 행동을 보인다. 이것은 청소년들이 육체적, 심리적으로 오토바이 운행 시 환경변화에 재빠른 반응을 할 수 있다는 자신감에서 나오는 것으로 볼 수 있다. 한편으로는 비록 외부의 위험이 사실적으로 인지되고 있다 하더라도 청소년들은 그 위험을 자신과 결부시키지 않는 경향을 보인다. 즉 자신에게는 사고가 발생되지 않을 것이라고 생각한다는 것이다. 폭주청소년은 앞에서 언급한 것처럼 잘못된 자기신화에 도취되어 스스로를 대단한 운전능력을 갖춘 유일한 사람으로 자신을 믿는다는 것이다. 이 믿음은 그들로 하여금 스스로를 불패신화 속에 빠지게 한다.(Invincibility-fable-phenomenon) (Limbourg 외, 2003: 16)

또 하나는 청소년기의 자기중심주의는 자신을 타인과 연결하여 생각하는 모습을 보인다는 것이다. 청소년은 주변의 비슷한 행동을 보이는 청소년들의 행동을 과신한다. 즉 상상 속의 청중을 의식한다는 것이다. 예를 들면 ‘다른 아이들 모두가 헬멧을 착용하지 않는다.’라는 자기중심적 사고를 통해 자신도 헬멧착용을 거부한다는 것이다. 이러한 자기중심적인 사고 행태는 흔히 집단압력으로 수용되어 거의 모든 폭주 청소년들이 헬멧 없이 또는 특별한 안전 장구를 착용치 않은 채 폭주를 행하게 된다.

또한 청소년기의 발달과업인 부모로부터의 독립이나 자아정체감 형성이라는 청소년기 발달과제로부터 갖는 긴장은 심리적인 불확신성과 불안정성을 보인다¹³⁾. 오토바이는 이러한 심적 상태에서 생활의 새

13) 정체감 찾기는 청소년에 있어서는 가장 중심적인 테마이다. 에릭슨에 따르면 청소년기에 발생하는 모든 문제행동은 자아정체감혼란으로부터 야기 된다고 한다. 정체감 형성은 사회화단계이전의 자연적 정체감으로부터 시작하여 외디푸스기의 역할정체성을 거쳐 청소년기의 유동적이거나 원칙을 동반하는자아-정체감의 형성으로 진행된다 에릭슨은 이 자아정체감의 형성을 청소년기의 본질적인 특성이라고 결정 지운다. 이 시

로운 세계를 찾는 것과 새로운 기술적 경험을 쌓게 해 주는 좋은 기회를 제공한다.

폭주 청소년의 집단규범에 대한 동조는 대단히 중요하다. 집단에 대한 동조 압력은 사고와 의사결정 과정에서 그 힘을 발휘하여 개인적으로는 집단의 결정에 완전히 충실하게 만들어 주는 기능을 갖는다. 집단에 속해 있다는 것은 청소년으로 하여금 모든 것, 즉 비록 그것이 위험한 것이라도 수용하도록 만든다. 소위 위험추구압력현상 risky - shifty - phaenomen 은 집단 내 청소년들의 폭주라는 위험행동을 수용하는 가능성을 높여 준다.

청소년들의 심리적 특성 중 하나는 성인에 의해 만들어진 성인 중심의 규범과 규칙을 거부한다는 것이다. 이러한 성인중심의 규범에 대한 거부는 성인 세계에 대한 저항으로 이해되기도 한다. 이런 관점에서 폭주를 통한 청소년의 위험 행동은 성인의 권위에 대응하는 반대적인 표현으로 이해될 수 있다. 기성세대가 요구하는 교통법규에 대한 순종이나 도로 위에서의 안전운행 그리고 이따금 발생하는 단속경찰과의 대치나 주유소 습격 등 비행이나 범죄행위는 청소년 문화적 관점에서는 기성세대의 권위에 대항하는 모습으로 해석될 수 있다.

기의 청소년은 생의 처음으로 사회가 요구하는 성인역할기대의 여러 의미적인 모범들과의 맞대면을 하게 되는 상황에 처하게 된다. 이런 여러 모범들은 아동기에는 전혀 경험해 보지 못한 상황이면서 동시에 자신에게 주어진 삶의 과업으로 느끼며 심리적 혼란을 가지게 된다. 이것을 에릭슨은 정체감 혼동(Identitaetkonfussion)이라 부르고 있다. 청소년은 자신의 개인적이고 사회적인 정체성을 사회적으로 제공되어진 가치제도와 행동규범과의 관계를 통해 형성시킨다. 시민적 가치규범의 부재나 불완전은 청소년기 정체성혼동을 불러일으킬 수 있는 전제가 된다. (김문섭, 1998:26-28)

2) 하위문화적 관점에서 본 폭주 위험행동

청소년기의 무의식적인 자아로부터 자신 스스로를 의식적 존재로 느끼기 위한 노력 또는 추구하고 이것을 사회적 관계 속에서 현실화시킬 수 있도록 하기 위해 청소년들은 반사회적인 또 비사회적인 행동의 배경이 되는 감정을 형성한다. 이러한 노력은 소위 청소년 문화 속에서 하위문화적 풍경을 갖는 폭주족이라는 사회적 공간을 만들어낸다.

하위문화는 우선 한 사회 내에 존재하고있는 전체문화의 한 부분을 담당하며 특정집단이나 사람들의 집합을 통해 나타나는 일상적이고 여가 문화적인 활동 그리고 표현들을 말하는데 이런 것들은 주류문화와 차이를 보이며 동시에 그것들과 경계를 정확히 정하고 있다(Bruder, 1984: 18). 표현적인 특징은 보통 일반적인 주류문화와는 구별이 되는 특정한 의상, 머리 스타일, 소비 행태, 은어사용, 가치관, 특정한 매체나 수단을 선호한다. 하위문화는 사회의 한 부분이며 이 부분은 그의 제도나, 분야, 기구, 규범, 가치체계, 선호, 욕구 등에 있어서 현존하는 전체사회의 주도적인 제도와 같은 것의 본질적인 정도와 차이를 두고 있다(Schwendter, 1971: 11) 하위문화는 전체문화로부터 부분적으로 이탈되어 있으며 폐쇄적이며 그들의 활동공간 내에서 자체적인 사회제도를 가진다. 또한 하위문화는 전체 문화 속에 통합됨으로서 부분문화와는 구별되며 동시에 하위문화는 또한 주류문화에 대항하는 이유에서 반대문화와도 구별이 된다(Kim, 1993: 25).

하위 문화의 구성원들은 그들의 서로 비슷한 사회화 경험과 비슷한 가정적 배경을 공통적으로 보여준다. 하위 문화의 구성원으로서의 포함은 필연적으로 하나의 계급 문화의 한 부분을 형성하는 것을 의미한다. 이 과정에서 이 하위문화는 이 계급문화의 추종자이거나 또는 반대로 기존 문화에 반대하는 저항성을 보인다. 그리하여 하위 문화는

우월적이고 지배적인 문화와 강하게 섞이거나 또는 반대로 그들 자신만의 소세계를 형성하기도 한다(Griese, 1982: 24-25).

폭주족은 하위문화로써 그의 고유한 행동양식(style)을 지닌다. 이런 행동양식은 전체적으로 그들의 독자적인 사용이나 새로이 창출된 표현요소 등을 포함하는데 여기에는 폭주족 사이에서 통용되는 언어, 복장, 헤어스타일, 제스처 등이 중요한 매체로 자리잡는다. 이렇게 경우에 따라 선택되는 표현요소들은 하위문화에서는 중요한 기능을 가진다. 이 양식은 특정한 행동을 통하여 폭주족이라는 하위문화 집단 내에서 소속감과 연대감을 형성시켜준다. 이 소속감은 하위문화체제가 지속적으로 존재하고 발전되어갈 수 있는 기반을 이루며 이런 집단 속의 구성원들에게는 서로간의 정체성확립에 도움을 줌으로서 자기가 속한 하위문화와 자신과의 동일성(identification)형성의 기반이 된다.

하위 문화적 틀 속에서 폭주청소년들은 자신이 경험한 주류문화 속에서의 의식화된 비현실적이고 비실제적인 것을 사회적으로 의식적이며 실제적인 것으로 전환시키는 기회를 갖는다. 이 의미는 폭주는 일반 주류 문화적 가치에서는 인정되지 않는 비현실적인 행동이다. 그러나 폭주족이라는 하위문화 내에서는 이 비현실이 폭주행동을 통해 실제적으로 수용되어 진다는 것이다. 폭주청소년은 폭주라는 비실제적인 것을 실제화 시킴으로서 그의 내면에 존재하는 반사회적 경향을 표출시킬 수 있는 통로를 갖는 기회를 갖는다. 폭주족의 하위문화적 메카니즘은 위의 비실제적(Unwirkliche)인 것을 사회적으로 실제화(Wirkliche)시키는 경험의 장을 만든다 동시에 학교나 가정에서 경험하는 사회적 문화, 즉 기성 문화로 진입하는데 필요한 핵심적인 발달 과제의 해결을 위해 도움을 주는 역할을 한다. 만일 이 하위문화가 사회와 연결시켜주는 균형을 갖지 못한다면 이것은 자아의 인정에 있어서 내외적인 부적응 상태를 보일 것이다. 내적인 부적응은 머튼(Merton)이 이야기 한 것처럼 약물남용이나 자기파괴적인 행동으로

나타날 것이며 외부를 지향하는 부적응 모습은 사회에 대한 청소년의 대항적인 반사회적 경향을 나타낼 것이다.

만일 사회 즉, 학교나 직장 그리고 기성세대가 이러한 청소년의 하위문화적층을 이해하고 안정적이고 성공적인 사회진입을 도와주지 않는다면 이 사회를 연결해주는 통로, 즉 심리적 안정을 이루는 균형은 파괴될 것이다. 그러면 청소년은 폭주족집단을 자신의 자아를 찾아낼 수 있는 유일한 공간으로 생각하고 자신을 이와 결합시키는 행동을 보일 것이다.

하위문화로서 폭주족은 그 구조와 기능에 있어서 주류문화와는 다른 독특한 특징을 나타냄으로서 그 문화에 속하는 구성원을 보통 사회에서와는 어느 정도는 구별을 시키고 있다. 여기서 고려해야 할 사항은 청소년의 폭주족문화는 청소년들의 발달과정과 연결되어 있으며 폭주 청소년은, 일반 청소년이 주류문화적 경험을 갖듯이, 이 하위문화적 경험을 통해 성인으로 성숙되어 간다는 것이다.

하위문화로서 폭주족은 일반적으로 후에 청소년들이 그 문화를 떠나 성인세대로 진입하게되는 전형적인 교량적 기능을 담당하면서 사회와 직접적인 관련을 갖는다. 이것은 예를 들면 폭주족 청소년이 안정적인 직장을 얻어서 직업인이 되는 것이나 또는 결혼을 통하여 가정을 갖게 됨으로서 폭주족이라는 하위문화적 환경을 벗어나 일반 주류문화로 편입되어 간다는 것을 의미한다.

3) 또래집단적 성격과 폭주족

오토바이나 승용차 폭주족들은 대개 그 이름에서 알 수 있는 바와 같이 주로 집단적 모습을 띤다¹⁴⁾. 청소년기는 부모로부터 독립이 이루

14) 김만배 외의 연구에 보면은 폭주시작의 동기의 가장 큰 요소가 친구들과 어울려 다니는 것에 대한 즐거움이 응답자의 39.5%로 나타나 또래집단이 폭주에 미치는 영향을 잘 나타내고 있다.(상게서: 94)

어지며 이것은 심리적 안정을 대체할 수 있는 주변의 환경이 필요한데 여기에 또래집단이 나타난다.

오즈벨(Ausubel)은 또래집단을 하나의 장단기적이고, 서로 밀접하고, 선택적이고 매우 친밀한 개인들의 작은 집단이며 그 구성원들은 공동의 기대와 관심사 또는 문제를 가지며 가족적 배경과 교육환경에 있어서도 서로 비슷한 모습을 보여준다고 한다(Ausubel. 1968. in Kim. 1996: 60). 또래집단은 의사소통이 발생하며 개인과 개인의 관계가 밀접하게 짜여진 하나의 망(Krafeld.1992: 29)으로서 서로 같이 행동하는 특성을 보이며(Hurrelmann 외. 1985: 72) 이 집단 내에서 개인의 욕구가 충족되며 (Lieber, 1990: 216) 구성원들의 일상 삶이 영위되며 새로운 유행, 새로운 삶의 가치관, 개인성, 정체성 등을 수용하는 장(Baacke, 1993: 5)으로 이해할 수 있다 비니쉬 등은(Boehnisch/Muenchmeier) 또래집단을 동년배의 생활공간으로서 그들의 자율성이 형성되고, 경험되며 또는 반영되어질 수 있는 공간으로 정의한다.(Boehnisch 외, 1994: 54).

폭주족은 하나의 사회적 또래집단이며 이는 청소년의 발달과정에서 경험하는 제반 심리사회적 부담과 긴장을 완화시켜줌으로써 이 과도기적 전반을 통하여 안정감을 주는 기능을 갖는다. 이들은 폭주라는 위험행동과 집단행동을 통해 소위 '우리-의식'(We-feeling)을 얻는다. 이 '우리'라는 집단의식은 개인으로 하여금 소속성과 심리적 안정감을 만들어내는 바탕이 된다. 이것은 또한 심리적으로 자아를 지지해주는 요소이며 위험스러운 도로상의 폭주라는 그 집단의 규범에 충실함으로서 나타난다(Kim. 1993: 21).

폭주청소년의 폭주행위와 관련된 모든 것 -교통법규위반, 소음, 절도, 폭력, 소란 등 - 은 이 집단 내에서 역동성을 상승시킨다. 만약 이러한 역동성이 나타나지 않는다면 각자의 집단구성원은 점차 그들이 의도하는 폭주의 실체에 대한 신념을 잃을 것이다. 그들은 이제 폭

주라는 그들의 집단적 행동 속에서 자신과 집단의 존재에 대한 의미를 현실적으로 느낄 것이며 모든 각 구성원들은 집단에 충성된 모습을 보이며 집단을 위해 행동하는 자를 지원할 것이다.(Winnicott, 1984: 127).

또래집단이 하나의 하위문화적 성격을 갖는다는 관점에서 본다면 이 집단은 소위 “잠재적인” 일탈집단이 된다. 또래집단 내에서 구성원은 부모로부터의 독립을 경험하는 동시에 후에 사회로부터 요구되는 가치 등을 형성하는 것에 대한 거부나 반항을 나타내기도 한다. 여기에 또래집단 특유의 아동도 아니고 그렇다고 성인도 아닌 과도기적 상황이 존재한다는 것을 알 수 있다.

많은 청소년의 또래집단에서는 일탈을 거부하거나 규정하는 모습을 볼 수 있다. 규범일탈적 행위는 집단 내에서만 통용되며 외부적으로는 주류 문화적 가치에 부응하는 동조적 모습을 보이기도 한다. 지네커와 실버아이젠(Zinnecker와 Silbereisen)은 그들의 연구에서 또래집단의 대다수는 절도나 기물파괴 그리고 음주 등에 대해 반대하나 자기들끼리의 싸움질이나 학교를 뺑뺑이 치는 것 등에 대해서는 어느 정도 쉽게 용인하고 있다는 것을 보여준다(Zinnecker & Silbereisen, 1996: 95).

우린 여기서 퀴넬과 마투섹처럼 청소년의 또래집단은 아래와 같은 상황에서 사회적 일탈로부터 비행으로 발달된다는 것을 알 수 있다.

우선 첫째는 또래집단이 사회적으로 폐쇄되어 있으며 사회와의 중재조정기능을 상실하였을 때, 둘째는 집단구성원이 그 집단을 오직 유일한 사회적 공간으로 수용할 때, 셋째는 권위적인 집단구조로 형성되어 있을 때, 넷째는 이 권위적인 집단구조는 다시금 그 집단의 사회적 폐쇄성을 만들어 내고, 다섯째는 집단 내에서의 개인주의는 용납되지 않게 된다.

비행행동은 물론 한 개인이 자기 스스로부터 적극적으로 행하지

않더라도 집단행동으로서 자연스럽게 수용된다. 왜냐면 그 집단은 구성원 개인에게는 집단규범에 대한 복종을 요구하기 때문이다. 반사회적인 경향은 이렇게 해서 또래집단 내에서 발생되어지게 된다. 그리고 이 집단 내에서는 사회적 고립과 이와 연결된 타인에 대한 평가절하 행동이나 배척현상을 동시에 발견할 수 있다. 또래집단은 계속해서 사회와 단절된 폐쇄적 성격을 추구한다. 왜냐면 청소년의 사춘기적 상황과 과도기의 불확실성은 그 집단을 벗어난 다른 어디에서도 사회적 공간을 찾을 수 없게 때문이다.

또래집단 내에서 집단구성원은 모두다 똑같은 감정 속에 잡혀있다. 그들은 이내 심리적으로는 부모로부터 벗어나 있으며, 그들은 부모를 더 이상 중심적인 애정의 대상으로 수용하지 않는다. 그러나 동시에 그들은 자신 스스로의 책임, 사회적 행동 등에 대해서는 두려움을 나타냄으로서 양면적 부정성을 갖는다. 이러한 상황이 또래집단을 하나의 강한 정서적 접근성을 갖는 대상으로 수용하게된다

또래집단은 집단 내에서 구성원들이 그들의 상호행위를 통해 서로간의 애정, 자극, 활동을 경험한다. 또래집단은 그 스스로가 사회적 존재로서 충분한 가치를 느끼며 주변 환경이나 사회로부터 어떻게 인정되고 평가되며 받아드려지는지에 대해서는 관심을 크게 보이지 않는다. 그래서 폭주청소년이 집단 내에서 느끼는 집단소속감은 가족과 사회로부터 고립되었던 비실체적인 자아를 개방하고 나아가 폭주족이라는 집단 속 우리(we)에 대한 애정으로 발전시켜 나가게된다.

이런 과정을 통해 청소년은 폭주집단 내에서 소위 우리라는 집단의식을 얻게된다. 이 '우리의식'은 집단구성원으로서의 개인의 심리적 안정기제의 역할을 하게 되며 집단과 더불어 자기정체성을 형성시켜주는 기반이 된다. 만약 이 '우리의식'이 구성원들 사이에 일치된 모습으로 존재한다면 사회로부터 그 구성원 개인으로가 아니라 집단의 구성원으로 이해되어진다 집단 구성원은 이 집합적 집단-자아(Gruppen-Ich)를

수용하며 그들의 집단정체성을 타 집단과 경계를 두거나 약자에 대한 평가절하 등을 통해 강화시키며 또는 외부의 강한 집단에 대한 복종을 통하여 역시 그들의 집단 정체성을 확인한다. 개인적 관계나 개인성을 용납하지 않는 권위적인 집단은 집단정체성을 만들어내기 위해 반사회적인 행동을 필요로 하면이는 폭주나 폭력 등의 비행행동으로 나타난다.

4. 폭주 위험행동 예방을 위한 지도방법

1) 예방을 위한 접근원리

청소년 지도는 청소년의 일상적 생활과 삶을 동반하면서 그들의 인간 가치적, 인간 존엄스러운 삶을 영위해 나가는데 필요한 도움을 주는 것이다. 이 도움은 교육과 지도를 통하여 청소년이 적극적인 사회 참여를 할 수 있도록 하는 것이다(김문섭, 2000: 17).

폭주족을 대상으로 하는 예방활동은 폭주라는 행동의 특성에 맞추어 전략을 수립할 필요가 있다. 예방전략은 폭주 그리고 이와 연결된 각종 일탈행동 그리고 위험행동이라는 다양한 원인에 따라 전략이 마련되어야 한다. 이는 청소년의 심리적 측면과 사회적, 도로교통법적 관점 등이 중요한 요소가 된다. 일반적으로 간주되어야 할 중요 실천 원리를 폭주족이라는 특수성을 고려하여 다음과 같이 정리할 수 있다.

(1) 폭주청소년의 욕구를 충족시키는 지도

폭주청소년을 위한 지도적 접근은 그들의 직접적인 욕구와 관심에 초점을 맞추어 필요한 도움을 제공하여야 한다. 모든 인간은 욕구

를 가지며 그 욕구를 충족시키기 위한 노력을 한다. 그 욕구가 충족될 때 행복감을 느낀다. 그러나 이 행복의 반대편에서는 비판적 의견도 존재한다. 때로는 욕구의 유형과 성격에 따라 그 충족의 수단이나 행태가 사회적으로 거부되는 것도 있다. 이 점에서 볼 때 청소년지도는 위의 상반된 관계를 어떤 전략으로 만족시켜가면서 행해져야 하는지에 대한 명료한 해답을 찾아야하는 과제를 가지고 있다.

청소년지도 원리의 정당성은 폭주청소년의 욕구와 관심이 얼마만큼 충족되어지고 지속적으로 이 상태가 유지될 수 있느냐에 달려있다. 폭주청소년을 대상으로 하는 청소년 지도활동의 성공은 이러한 기준에 따라 결정될 수밖에 없다. 이런 이유에서 청소년지도가 폭주청소년의 욕구에 그 초점을 맞추어야 할 정당성이 제기된다. 폭주청소년에서 볼 수 있는 이들의 욕구는 사회적, 심리적, 여가문화적 그리고 자기창의적 측면 등 다양한 관점에서 관찰되어 진다. 이들을 대상으로 하는 청소년 지도자는 이들에게서 발견되는 문화특수적인 욕구들을 정확히 찾아내고 이해 할 수 있어야 한다. 한편 청소년지도는 폭주족 자신의 욕구가 과연 사회적 규범과 요구에 대하여 합당한 것인지를 판단할 수 있는 능력을 함양시켜야 한다. 폭주족의 욕구는 전체 사회적인 양식과 규범의 틀과 일치되는 방향에서 충족시켜져야 하며, 이것을 벗어난 욕구충족은 때로 사회문제를 발생시킨다는 것을 알릴 필요가 있다. 결국 청소년의 주관적 욕구는 객관적이며 사회적 가치경험을 바탕으로 하는 판단기준에 의해 표출되어야 하며, 또 그러한 방법으로 충족되어질 수 있어야 한다. 이 점에서 청소년지도는 언어적 비언어적 방법으로 표현되는 폭주청소년의 욕구를 정확하게 판단할 수 있어야 하며, 이러한 욕구를 충족시키는데 있어서는 객관적이고 합리적인 사회적 요구 기준에 맞추어진 가치에 따라 진행되어야 할 것이다.

(2) 폭주문화의 성격과 특성을 수용하는 지도

폭주족은 그 이름이 의미하는 것과 같이 또래를 중심으로 한 집단으로 구성된다. 폭주족을 대상으로 하는 청소년 지도는 무엇보다도 우선 폭주족과 폭주행동을 수용하는 접근이 되어야 한다. 만일 청소년 지도자가 폭주족을 대상으로 청소년 지도활동을 한다고 할 때 집단의 구성원들을 개인적인 면담이나 상담 또는 조정을 통해 집단을 와해하거나 집단 자체를 부정하는 모습이나 행위를 보여서는 안 될 것이다. 폭주청소년은 이 집단 내에서 폭주라는 집단적 행동을 통해 자신의 정체성을 형성하고 이로 인한 심리적, 사회적 안정을 얻고 있기 때문에 이의 갑작스러운 부정은 폭주청소년으로 하여금 심각한 저항을 불러올 수 있기 때문이다. 청소년 지도는 폭주청소년을 수용하는 과정에서 점차 그들 스스로가 지금까지의 자신의 삶의 질과 행동양식의 변화를 위한 공동의 노력이 행해질 수 있는 공간이 생기기 때문이다.

효과적인 폭주청소년지도에 있어서 고려되어야 하는 점은 다음과 같이 생각해 볼 수 있다(Krafeld, 1992: 53).

첫째, 폭주족은 그들의 특수한 행동양식, 행동태도, 가치 등을 중요하게 생각한다. 이 가치가 지도자의 지도철학과 충돌될 때에는 효과적인 지도에 문제가 될 수 있다.

둘째, 폭주족의 활동공간, 활동시간 등을 고려한 적절한 지도 가능성을 찾을 수 있어야 한다. 폭주족은 주로 야간에 도시외곽이나 도심지 등에서 활동한다. 지도는 이들이 주로 만나고 활동하는 공간과 활동시간대에 맞추어 접촉가능성을 높이도록 해야한다. 직접 현장으로 찾아가는 사업(mobile youthwork)이 효과적일 것이다.

셋째, 폭주족의 의사소통양식과 사회적 행동양태 등이 기본적으로 지도활동을 가능하게 하고 있는지에 대해 알아야 한다. 지도자는 폭주족 청소년이 열린 대화나 토론을 할 수 있는 마음의 준비가 없거나

그들에게 접근하는 지도자에 대한 불신감이나 서로간의 경청과 타인을 고려한 행동이 부족한 경우 그리고 정보전달과 그에 따른 상호행위가 발생되지 않을 수 있는 것에 대해서도 충분히 준비하여야 한다.

(3) 도로라는 사회적 공간을 수용하는 지도

폭주청소년을 대상으로 하는 사업은 하나의 사회적 공간을 지향해야 한다. 여기서 말하는 사회적 공간이란 폭주청소년의 일상생활이 이루어지고 그들에 의해 사회적 의사소통행위가 이루어지는 공간을 의미한다. 폭주족의 사회적 공간은 도로이다. 이들은 도로 위에서 자신들의 상호행위와 의사결정 그리고 일상사의 욕구를 충족시키고 있다. 만일 그들을 도로에서 추방한다면 그들의 문화공간은 없어진다는 의미가 되겠다. 청소년 지도는 그들의 도로 위의 문화적 공간을 수용하고 단지 그들이 폭주라는 행위를 통해 발생할 수 있는 제반 위험을 제거해 주는 노력이 주가 되어야 할 것이다.

한편 청소년들에 있어서 부모나 주변 기성세대와 열려진 마음으로 대화를 나눌 수 있는 공간은 오늘날 사회환경 속에서는 기대하기가 어렵다. 이것은 폭주족이 주로 외곽지나 도시의 도로 위라는 공간 속에서 자신들의 사회적 공간을 만들어내는 이유 중 하나가 될 수 있다. 이런 이유로 인해서 효과적인 폭주족 예방을 위해서는 자연적, 시설적 공간과 상호 사회적 소통의 가능성이 존재하는 사회적 공간이 폭주청소년에게 제공되어야 한다.

자연적, 시설적 공간의 제공은 청소년이 생활영역에서 쉽게 접근할 수 있으며 그들만의 공간을 만들어 줄 수 있는 주변 공원이나 공공장소, 광장, 거리, 청소년 수련관, 청소년 문화의 집 등 청소년 여가활동 공간을 들 수 있다. 이런 공간은 청소년이 자유로운 출입이 가능하고 동시에 사회적 접촉이 일어날 수 있는 장소이다.

사회적 공간 제공은 청소년 스스로가 접촉하고 소통할 수 있는 사회집단을 의미하며 여기서는 다양한 여가 활동적 프로그램이 되겠다. 청소년 단체나 기관에서 제공하는 제반 활동 프로그램과 그들 스스로가 만들어내고 자유스럽게 그들의 관심과 의도에 따라 전개될 수 있는 사회공간의 제공은 매우 중요한 의미를 지닌다고 할 수 있다. 특히 점차 확대되고 있는 청소년의 여가시간은 필연적으로 청소년이 여가시간을 어떻게 유의미하게 보내야 하는가 하는 문제에 접하게 한다(김문섭, 2000: 30). 이 점은 폭주청소년에게 폭주이외의 여가활동 모형을 제공해 주어야 한다는 것이다. 그들의 발달과정과 욕구 특성에 맞추어진 다양한 여가 프로그램의 제공은 폭주족의 사회적 공간이 그 만큼 확대되며 동시에 사회적 욕구의 충족이 이루어질 수 있는 기반이 제공되는 것이다.

2) 교육적 접근 전략

폭주족 예방을 위한 교육은 안전교육과 건강교육 등에서 접근할 수 있다. 교통안전교육은 자전거나 오토바이, 모페드, 승용차 등의 사용에 있어 사용중의 위험 가능성과 위험 행동에 초점을 맞추어야 한다. 청소년을 대상으로 하는 폭주예방교육은 우선적으로 학교가 그 역할을 담당할 수 있으나 동시에 청소년의 여가활동 관련 기관, 즉 청소년 단체, 청소년 문화의 집, 청소년 수련관, 팬클럽 등을 활용한 계몽활동도 중요하다. 스타를 활용한 계몽도 필요하다. 스타들의 안전을 강조하는 운전 행위는 청소년에게 모델이 되기 때문이다.

예방교육의 틀에서 청소년의 위험행동에 대한 충동을 발산시킬 수 있는 대안 행동을 개발할 수 있다. 이를 통해 모험을 경험하고 이의 위험 등을 통해 자신의 한계점을 알아볼 수 있는 기회를 제공하는 교육이 될 수 있다. 야간산행, 숲 속에서의 야영, 한계스포츠, 오토바이

나 도보를 통한 국토순례 등은 청소년들에게 그들의 능력을 발견할 수 있는 기회를 제공해 준다. 이러한 경험은 그들이 예기치 못한 위험을 당할 가능성을 줄여준다. 청소년은 위험한 행동에 대한 불안을 성인에 비해 상대적으로 적게 갖는다. 그들은 나아가 폭주족에서 보듯이 위험을 즐기는 모습을 보인다. 폭주족에서 볼 수 있는 위험행동은 청소년에서 성인으로 가는 과정에서 볼 수 있는 하나의 통과의례처럼 수용된다. 이런 위험행동 추구성향에 대해 청소년들이 커다란 위험에 떨어지지 않고 경험할 수 있는 공간(예; 인공암벽타기 등.)을 제공해주는 것도 좋은 예방교육이 될 수 있다.

장기적으로는 예방활동이 가정, 학교 메스컴, 청소년 단체, 청소년 기관 등에서 사회적 의사 소통 능력을 키워 주고 청소년 스스로가 건강한 자아 의식을 형성하는데 도움을 줌으로서 청소년이 삶의 능력과 힘을 갖게 해줄 수 있다. 이를 통해 이 시기의 위험한 행동에 대한 유혹을 성공적으로 극복할 수 있을 것이다.

도로계획이나 교통법규 그리고 통제기관의 감시등은 청소년의 폭주 행동을 근본적으로 예방하는데는 한계가 있다. 이런 이유로 청소년은 아동기부터 가정, 유치원, 학교 등을 통해 나이에 맞는 교통에 관한 교육을 받을 필요가 있다. 이런 교육을 통해 도로상의 위험을 올바르게 깨우치며 위기상황을 피하거나 극복 할 수 있어야 한다. 동시에 청소년은 연령에 맞추어 교통에 관한 비판적 이해능력을 함양해야 하며 이를 통해 도로에서의 운행 능력을 향상시킬 수 있게 된다. 이 비판적 이해능력은 또한 교통 관련 사고를 예방할 수 있게 하며 부상이나 사망 등을 미연에 방지하는 효과도 있다.

교통교육 또는 안전교육은 청소년으로 하여금 자신의 생활 환경에서 발생하는 위험을 회피할 수 있는 능력은 심어주며 사고예방을 실천할 수 있게 한다. 소위 이 교통안전 교육의 과제는 아동과 청소년에게 교통 공간에서 필요한 안전의식에 따른 행동 능력을 함양 시켜

주는데 있다. 여기서는 교통공간에서의 위험을 줄일 수 있는 능력의 증진뿐만 아니라 현재 교통문제의 해결을 위한 지역 사회의 노력 과정에도 적극적으로 참여하는 의식을 심어주는 것이 중요하다.

사고 예방을 위한 교통 안전교육의 틀 안에서는 모든 아동과 청소년에게는 도로 위의 교통 유형 등에 대해 우선적으로 설명해 줄 수 있다. 여기에는 보행교통, 자전거 통행, 인라인스케이트 통행, 모페드, 오토바이, 승용차, 공공교통 등에 대한 교육이 필요하다.

학년에 맞춘 교육은 일정 나이의 청소년이 이해 할 수 있는 정도의 사고 유형 등을 교육할 수 있다. 여기서 고려되어야 하는 점은 아동이나 청소년이 특정 교통행위가 일어나는 연령에 비해 1-2년 정도 빨리 그에 대한 교육이 이루어져야 한다는 것이다. 유치원이나 초등학교 저학년에서는 인라인 스케이트나 자전거 등에 대한 교육이 필요하며 초등학교 고학년이나 중학교에서는 모페드나 오토바이 등과 관련한 교육 그리고 고등학교에서는 승용차와 관련한 교육이 효과적일 것이다. 이 교육은 이러한 교통수단을 이용하는 초기단계까지 지속적으로 연결이 되어야 한다. 연령에 맞춘 단계적 교통안전 교육의 목표는 이 시기에 경험하는 교통수단의 잠재적 위험에 초점이 맞춰져야 할 것이다.

교통안전교육의 또 다른 특성은 건강교육의 성격을 갖는 것이다. 건강교육은 아동이나 청소년이 건강을 위한 생활을 해나갈 수 있도록 목표를 갖는 모든 교육적 조치를 의미한다. 이 교육을 통해 질병과 부상을 예방하며 그리고 건강한 정신적, 신체적 그리고 사회적 발달을 가능하게 할 수 있다. 건강교육과 관련한 교통안전교육은 교통 상황과 관련된 위험이 건강에 미치는 영향을 학생이나 청소년에게 고취시키고 그들로 하여금 건강을 의식한 교통수단의 선택이나 이용을 일깨우는데 그 목표를 둘 수 있다. 여기서는 자전거, 모페드, 오토바이, 승용차 등의 사용에 있어서 위험 행동과 위험 가능성 등에 대해 설명이

되어야 한다. 특히 중학생이나 고등학생 중 오토바이 등 교통수단을 소유할 가능성이 큰 집단을 위험 집단으로 분류하여 집중적인 교육적 노력을 실천하는 것이 필요하다. 학교 밖에서의交通安全교육의 가능성은 청소년 수련관이나 청소년문화의 집 등 여가 활동과 관련 한 기관으로 청소년들이 자주 이용하는 시설이나, 장소 등이 대상이 된다. 스포츠 스타, 유명 가수, 영화 배우나 연기자들은交通安全 교육에 있어서 하나의 모델기능을 할 수 있으며 예방의 중요한 의사 전달자가 될 수 있다.

발달심리학과 사회화 이론적 관점에서 보면 청소년에 대한交通安全교육은 한정된 효과만 기대할 수 있는 지식의 전달이나 충격요법 - 사고 장면 사진 등 - 등은 청소년交通安全 교육의 영역을 더욱 더 확대시키도록 하고 있다. 단지 충격요법이나 계몽적 방법은 한정적인 효과를 기대할 수 있기에 청소년의 사회문화적인 욕구와 발달과제적 문제가 다양한 방법으로 충족될 수 있는 교육적 전략이 필요하다.

이점에서 볼 때交通安全교육은 청소년의 위험 행동의 원인을 중심으로 한 전략을 세울 필요가 있다. 청소년 위험 행동의 다양한 원인을 올바르게 이해할 때 이의 예방을 위한 교육적 조치가 마련 될 수 있다. 청소년기의 발달 과업으로 인한 스트레스 극복을 위한 건강한 생산적인 행동 유형을 개발하고 강화시키고 또 이를 안정화시킴으로써 도로 상에서의 위험 행동과 교통사고를 감소시킬 수 있다.

공 백

Ⅲ. 결 론

1. 연구의 필요성
2. 연구 목적과 가설

공 백

III. 결 론

본 연구에서는 폭주청소년의 위험행동을 규명해보고 그 예방을 위한 지도전략을 마련해 보는데 목적이 있다. 자료에 따르면 청소년사망 원인 중 병사나 사고사보다도 교통사고로 인한 사망이 가장 높은 것으로 나타났다. 교통사고 사망 청소년의 대다수는 남자청소년이며 여자청소년의 약 4배정도 많은 차이를 보인다. 남녀간의 이런 현저한 차이는 모든 교통사고 종류에서 비슷하게 나타난다. 15-20세 사이의 오토바이로 인한 청소년 사망자 135명 중 약 90%정도가 남자청소년으로 나타나 여자청소년의 10배에 달하고 있다.

청소년기는 생애 처음으로 교통수단을 운행하기 시작하는 소위 초보운전이 행해지는 시기이다. 이 시기는 청소년의 심리적 특성으로 인해 자신의 운전능력을 과신하고 도로상의 교통위험을 너무 무시하거나 간과하는 경향을 보인다. 이의 원인은 청소년이 도로상의 운전경험이 부족한 것에서 오는 것으로 볼 수 있다. 특히 이 시기는 청소년기 특유의 위험행동 추구 경향과도 연관을 맺고있는 것으로 볼 수 있다.

청소년의 폭주행동은 특정의 청소년 사이에서 볼 수 있는 현상으로 그들만의 특수한 행위나 모습을 중심으로 한 행동가치, 은어사용 등은 전형적인 청소년 하위문화의 양태를 보여주고 있다. 하위문화적 틀 속에서 폭주청소년들은 자신이 경험한 주류문화 속에서 의식화된 비현실적이고 비실제적인 것을 사회적으로 의식적이며 실제적인 것으로 전환시키는 기회를 갖는다. 폭주청소년은 폭주라는 비실제적인 것을 실제화 시킴으로서 그의 내면에 존재하는 반사회적 경향을 표출시킬 수 있는 기회를 갖는다. 폭주족의 하위문화적 메카니즘은 앞서 언급한 것처럼 비실제적인 것을 사회적으로 실제화시키는 경험의 장을

만들어 내며 동시에 학교나 가정에서 갖는 사회적 문화, 즉 기성 문화로 진입하는데 필요한 핵심적인 발달과제를 수용하고 이의 해결을 위해 도움을 주는 역할을 한다

폭주족은 사회학적 관점에서는 하나의 또래집단을 형성한다. 또래집단은 청소년의 발달과정에서 경험하는 제반 심리사회적 부담과 긴장을 완화시켜줌으로써 이 과도기적 전반을 통하여 안정감을 주는 기능을 갖는다. 이들은 폭주라는 위험행동과 집단행동을 통해 소위 ‘우리-의식’을 얻는다. 이것은 또한 심리적으로 자아를 지지해주는 요소이며 위험스러운 도로상의 폭주라는 그 집단의 규범에 충실함으로서 나타난다.

폭주족예방을 위한 전략에서는 그 행동의 특성에 맞추어 수립할 필요가 있다. 폭주와 연결된 각종 일탈행동과 위험행동이라는 다양한 원인에 따라 전략이 마련되어야 하며 이는 청소년의 심리적 관점과 사회적 관점, 도로교통상의 관점 그리고 도로교통법상의 관점 등 제 영역에서 예방 및 지도방법이 연구되어야 한다.

폭주청소년을 위한 지도적 접근은 그들의 직접적인 욕구와 관심에 초점을 맞춰 필요한 도움을 제공하여야 한다. 폭주청소년에서 볼 수 있는 이들의 욕구는 사회적, 심리적 그리고 여가문화적 측면 등 다양한 관점에서 관찰되어 진다. 이들을 대상으로 하는 청소년 지도자는 이들에게서 발견되는 문화특수적인 욕구들을 정확히 찾아내고 이해할 수 있어야 한다.

폭주 예방 교육은 오토바이나 승용차 등 운송수단의 사용에 있어 위험 가능성과 위험 행동에 초점을 맞추어야 한다. 동시에 청소년의 여가활동 관련 기관, 즉 청소년 단체, 청소년 문화의 집, 청소년 수련관, 팬클럽 등을 활용한 계몽 활동도 중요하다 스타를 활용한 계몽도 필요하다. 스타들의 안전한 운전행위는 청소년에게 모델이 되기 때문이다

학년에 맞춘 교육은 일정 나이의 청소년이 이해 할 수 있는 정도의 사고 유형 등을 교육할 수 있다. 여기서 고려되어야 하는 점은 아동이나 청소년이 특정 교통행위가 일어나는 연령에 비해 몇 년 정도 빨리 그에 대한 교육이 필요하다. 유치원이나 초등학교 저학년에서는 인라인 스케이트나 자전거 등에 대한 교육이 필요하며 초등학교 고학년이나 중학교에서는 모페드나 오토바이 등과 관련한 교육 그리고 고등학교에서는 승용차와 관련한 교육이 효과적일 것이다. 이 교육은 이러한 교통수단을 이용하는 초기단계까지 지속적으로 연결이 되어야 한다.

장기적으로는 예방교육이 가정, 학교, 메스컴, 청소년 단체, 청소년 기관 등에서 사회적 의사 소통 능력을 키워 주고 청소년 스스로가 건강한 자아 의식을 형성하는데 도움을 줌으로서 청소년이 삶의 능력과 힘을 갖게 해줄 수 있다. 이를 통해 이 시기의 위험한 행동에 대한 유혹을 성공적으로 극복할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

- 김만배 외(1997). 폭주족과 교통안전대책 연구. 도로안전협회.
- 김문섭(2000). 청소년 욕구와 여가를 중심으로 본 청소년 지도원리 연구. 경산대학교 학생생활 연구, 제5집, pp.23-35
- _____(1999). 사회구조와 청소년의 비행적 하위문화에 관한 연구. 문화연구, 제2집, pp.15-31
- _____(1998). 발달론적 관점에서 본 청소년의 약물남용. 학생생활연구, 제4집, pp.17-38
- _____(2001). 청소년의 또래집단형성의 욕구와 청소년 지도. 문화연구, 제5집, pp.19-32
- _____(1999). 청소년문제 in 청소년학총론. 서울: 양서원
- 한상진(2002). 도로교통안전관리체계 개선방안 연구. 교통개발원 정책연구,
- 사회문화연구소 편: 오늘의 사회학. 1992.
- 한국청소년개발원 편: 청소년지도론 1993.
- Ausubel, D (1976). Das Jugendalter, Muenchen. Jventa.
- Baacke,D (1993). Jugend und Jugendkulturen. Weinheim /Muenchen Juventa Verlag.
- Baake/Ferchhoff: Jugend und Kultur in Krueger H-H: Handbuch der Jugendforschung. Leske+Budrich. Opladen. 1993.
- Cohen, A.K: Kriminelle Jugend, Reinbbek. 1961(original 1959).
- Boenisch, L. (1992). Wozu Jugendarbeit. Juventa.
- _____(1994). Maennliche Sozialisation. Juventa.
- _____(2001). Abweichendes Verhalten. Juventa.
- _____-외 (1999). Sozialpolitik. Weinheim und Muenchen.

- Brake, M.(1981). Soziologie Jugendlichen Subkultur Frankfurt, NewYork. Campus.
- Bruder, A. (1984), Jugend. Urban, Schwarzenberg.
- Damm, D. (1986), Die Praxis beduerfnisorientierter Jugendarbeit. Muenchen.
- Griese, H.(1982), Jugendsubkultur, in Jugendschuetz
- Hurrelmann, K u.a.(1985), Lebensphase Jugend. weinheim. Beltz.
- Hurrelmann, K (1994), Sozialisation und Gesundheit, Weinheim. Beltz.
- Igra, V. & Irwin, C.R. Jr.(1996). Theories of adolescent risk-taking behavior. In R.J.DiClemente, WB. Hansen & L. E. Ponton (Eds.) Handbook of adolescent healthrisk behavior(pp.35-51). New-York: Plenum.
- Jessor, R.(Ed) (1988). New perspectives on adolescent risk behavior. New-York: Cambridge University Press.
- Jessor, R. (2001). Problem-Behavior Theoriy. in J. Raithel(Hrsg.), Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklaerungen und Praevention(pp.61-78). Opladen+Leske.
- Jessor R. & Jessor S.L.(1977). Problembehavior and psychological development: A long intuidinal study of youth. New York: Academic Press.
- Junge, B. & Nagel, M.(1999). Das Rauchverhalten in Deutschland. Gesundheitswesen, 61(sonderheft), pp.121-125.
- Keller, S. (2002). Rauchen. in R. Schwarzer, M. Jerusalem & H. Weber(Hrsg.), Gesundheitspsychologie von A bis Z. Ein Handwoerterbuch(pp. 432-435). Goetingen: Hogrefe.
- Kim, M-S (1996), Sichtweisen auf "abweichendes Verhalten" von

- Jugendlichen in der suedkoreanischen Gesellschaft und ihre Auswirkungen auf die padagogische Arbeit. Berlin.
- Kim, M-S: Ueber die Bedeutung von Drogen im Jugendalter und Konsequenzen fuer die paedagogische Arbeit. Dplomarbeit an der TU.Berlin 1993.
- Krafeld F-J. (1992), Cliquenorientierte Jugendarbeit. Juventa.1992.
- Kraiker, Ch.(1997). Risikoverhaltensanalyse. in R, Weitkunat, u.a. (Hrsg.), Public Health und Gesundheitspsychologie. Konzepte-Methoden-Praevention-Versorgung-Politik(pp.80-87) Bern: Huber.
- Krueger H-H.(1993), Handbuch der Jugendforschung. Leske Budrich.
- Kreuz. H. (1974), Soziologie der Jugend Muenchen. Juventa-verlag.
- Kuehnel, W./Matuschda, I.: Gruppenprozesse und Devianz. Weinheim und Muenchen
- Liebel, M (1990). Cliquen und informellen Gruppen. in: Deutscher Jugend,38.
- Miller,W.B. (1986), Die Kultur der Unterschichtlichen Entstehungsmilieu fuer Bandendelinquenz. in Sack,F/Koenig, R.(Hrsg.) Kriminalsoziologie. Frankfurt a. M.
- Nahrstedt, W.(1974), Freizeitpädagogik in der nachindustriellen Gesellschaft, Neuwied, Darmstadt.
- Limbourg/Reiter(2003), Jugendliche Risikoverhalten im Verkehr in unsere Jugend.
- Merton, R-K(1985, Arten individueller Anfassung in Kerscher,I: Sozialwissenschaftliche Kriminalitaetstheorien. Belz. Weinheim.
- Miller,W.B: Die Kultur der Unterschichtlichen Entstehungsmilieu fuer Bandendelinquenz. in Sack,F/Koenig,R.(Hrsg.) Kriminalsoziologie. Frankfurt a.M. 1986.

- Perrez, M. & Gebert, S.(1994). Veraenderung gesundheitsbezogenem Risikoverhaltens: in Schwenkmetzger u.a.(Hrsg.), Lehrbuch der Gesundheitspsychologie(pp.169-187). Stuttgart: Enke.
- Roth, M. & Hammenstein, Ph. (Hrsg.)(2003), Sensation Seeking: Hogrefe.
- Roth, M, Schumacher, J & Braehler, E.(2003). Sensation Seeking in the community. Manuscript submitted for publication.
- Schaefers, Bernhard. (1982), Soziologie des Jugendalters, Leske+Opladen.
- Seifge-Krenke, I. (1994), Gesundheitspsychologie des Jugendalters. Goetingen: Hogrefe.
- Schmit, L.R. (1994), Public Health. in Schwenkmezger u.a.(Hrsg.), Lehrbuch der Gesundheitspsychologie(pp.207-221). Stuttgart: Enke.
- Schumacher, J. (2002), Kohaerenzgefuehl. in R. Schwarzer, M. Jerusalem & H. Weber(Hrsg.), Gesundheitspsychologie von A bis Z. Ein Handwoerterbuch(pp. 267-269). Goetingen: Hogrefe.
- Schwendter, R. (1971), Theorie der Subkultur. Frankfurt.
- Winnicott, D. W.(1984): Familie und individuelle Entwicklung. Frankfurt a. M.
- Silbereisen. R. K. & Weichold, K.(2002). Alkoholkonsum bei Kindern und Jugendlichen .in R. Schwarzer, M. Jerusalem & H. Weber(Hrsg.), Gesundheitspsychologie von A bis Z. Ein Handwoerterbuch(pp. 12-15). Goetingen: Hogrefe.
- Thrasher.F.M.(1927), The Gang, chicago.
- Whyte,W.F. (1943), Street Corner Society. The social structure of an Italian Slum. chicago. 1943.

Zinncker, J./Silbereisen, R.(1996) Kindheit in Deutschland.
Weinheim und Muenchen.

건교부 도로교통과 보도자료http://www.moct.go.kr/InfoPlace/Newacenter/data/20030909140035_통계보도.hwp
건교부http://www.moct.go.kr/mct_hpg/Html/09/Road_today/doc21roadnow_1.html?MID=MM083&HOMEPAGENAME=&DEPT=1500122&UID=1

도로교통안전 관리공단.2001통계자료. www.rtsa.or.kr/c-gr1/
통계청. [www.nso.go.kr/cgi-bin/20030909140035_통계보도\(3.2008\).hwp](http://www.nso.go.kr/cgi-bin/20030909140035_통계보도(3.2008).hwp)
통계청 교통사고 통계 http://www.rtsa.or.kr/08_information4/infor_2_02.jsp

한국일보;1999.8.30

한국일보;2000.5.16

일요시사;2000.10.26

문화일보;2001.10.20

중앙일보;2003. 08.19

2003년 한국청소년개발원 간행물 안내

- 03-R01 청소년 생활문화와 소비에 관한 연구 I
-청소년 의복문화와 소비-(맹영임 · 구정화)
- 03-R02 청소년 생활문화와 소비에 관한 연구 II
-청소년 음식문화와 소비-(조혜영 · 김선아)
- 03-R03 청소년 생활문화와 소비에 관한 연구 III
-청소년 소비생활 문제와 대책-(윤철경 · 조아미 ·
백지숙 · 유혜림)
- 03-R04 청소년 생활문화와 소비 -정책제안 요약집-(임지연)
- 03-R05 청소년의 온라인 게임 이용 실태연구(이종원 · 유승호)
- 03-R06 지역사회에서 청소년 동아리활동 실태와 지원방안 연구
(김정주 · 김용대 · 성기원)
- 03-R07 청소년의 사이버커뮤니티 참여 및 이용실태 연구
(황진구 · 권태희)
- 03-R08 청소년의 시민권 증진 방안 연구(최원기 · 전명기 · 이주연)
- 03-R09 중퇴 청소년의 아르바이트 실태와 보호대책 연구
(전경숙 · 노재봉)
- 03-R10 지역사회 네트워크를 통한 청소년 폭력 대책 연구
(이민희 · 임영식 · 이진숙)
- 03-R11 북한이탈 청소년의 남한사회 적응실태 및 지원방안
연구(길은배 · 문성호)
- 03-R12 청소년 리더십 함양을 위한 자원봉사 교육프로그램
모델 개발(우정자 · 김은경 · 김형주)
- 03-R13 청소년인권센터 운영실태 및 활성화 방안 연구
(김영지 · 이용교 · 김세진)

- 03-R14 청소년 정보소의 실태 조사 연구(김경준·최선희)
- 03-R15 한국 청소년 패널조사(KYPS)-조사개요보고서
(이경상·김진호·오해섭·김희진)
- 03-R16 청소년의 세계시민 자질과 함양방안 연구(김선미·남경희)
- 03-R17 가족복지 가출청소년들의 귀가요인 분석 및 가출청소년지도 방안 모색(방은령)
- 03-R18 청소년의 노동시장 참여와 비행·정책적 함의(문성호)
- 03-R19 지방정부의 청소년예산결정 영향 요인에 관한 실증적 연구(김영호)
- 03-R20 청소년의 방과 후 활동유형과 문제행동간의 관계·청소년의 자아통제 및 부모감독의 중재효과(김희화)
- 03-R21 청소년 진로개발을 위한 방향성 탐구(최동선)
- 03-R22 청소년의 사이버일탈의 원인에 관한 경험연구(이성식)
- 03-R23 빈곤계층 청소년의 자립능력개발을 위한 복지지원 방안(노혁)
- 03-R24 거주지역환경이 청소년에 미치는 영향력에 관한 연구(전신현)
- 03-R25 폭주청소년의 위험행동과 예방에 관한 연구(김문섭)
- 03-R26 자살 사이트의 생성 및 이용, 그리고 운영:
심리적 측면을 중심으로 한 사례분석(문성원)
- 03-R27 부모를 위한 청소년지도 가이드(신인순 외)
- 03-R28 한·중·일 청소년 정책비교 연구(이종원)
- 03-R29 한국과 미국 청소년의 컴퓨터 활용과 진로선택 경향 연구(김선미)
- 03-R30 2003전국청소년 자원봉사 주관사업 우수활동사례집
(한국청소년자원봉사센터)

- 03-R31 2003 대한민국 청소년봉사상 우수활동사례집
(한국청소년자원봉사센터)
- 03-R32 자원봉사 선진지 연수보고서(한국청소년자원봉사센터)
- 03-R33 청소년 자원봉사 지도메뉴얼(한국청소년자원봉사센터)
- 03-R34 일본자원봉사 지원센터 활동사례집(한국청소년개발원)
- 03-R35 한중정책세미나 자료집(한국청소년개발원)
- 03-R36 청소년육성5개년계획수립 공청회 자료집(한국청소년개발원)
- 03-R37 청소년 삶의 질 향상 세미나 자료집(한국청소년개발원)
- 03-R38 청소년 문제행동 예방과 종합대책 연구(김영한·서정아)
- 03-R39 학교청소년 문제행동 예방과 대책 연구(이재분·박효정·현주)
- 03-R40 일탈·범죄청소년 문제행동 예방과 대책 연구(김은경·이동원)
- 03-R41 근로청소년 문제행동 예방과 대책 연구(손유미·김상호·조정아)
- 03-R42 귀국 및 탈북청소년 문제행동 예방과 대책 연구(조한범·이금순·이우영·전효관)
- 03-R43 여자청소년 문제행동 예방과 대책 연구(이춘화·윤옥경)
- 03-R44 서현청소년문화센터 위탁운영 비용산정에 관한 연구
(김영한·김진호·김갑성)
- 03-R45 통일교육의 실태조사 및 성과분석 연구(길은배·한만길·최영표·강영혜·오해섭·김학성)
- 03-R46 학업중단청소년의 진로준비 실태분석 및 취업지원 방안
(이경상·조혜영·박창남)
- 03-R47 서울특별시 학생교육원교육시설 특성화방안
(김정주·김진호·소병조)
- 03-R48 월드컵현상을 통해 본 신세대의 사회 문화적 정체성과
청소년정책의 과제(이종원·이경상·김종길)

- 03-R49 청소년 책읽기사업의 효율적 추진방안(이춘화·서정아·김상헌)
- 03-R50 선진국형 청소년 수련프로그램 개발 기초연구
(김영지·전경숙·김민)
- 03-R51 청소년정책 우리는 이렇게 생각해요!
-제9회 청소년정책 아이디어 공모 수상집 모음집-
(황진구·강병숙·임지수)
- 03-R52 2003특성화 수련거리개발 ③-청소년마을체험
(윤철경·이은경)
- 03-R53 2003특성화 수련거리 개발 ⑥-국제언어캠프
(김선미·김호숙)
- 03-R54 2003특성화 수련거리 개발 ⑦-환경음식만들기
(서정아·최경학)
- 03-R55 청소년 단체운영실태 및 발전방안 연구(맹영임·
이광호·김민·임연희)
- 03-R56 연령대별 외국청소년 정책비교 및 정책 대안(윤철경·이상오·
황성하·서수경)
- 03-R57 청소년 개발 지표개발 및 활용방안(김진호·송병국·
임영식·김진화·오해섭·윤명희·정효진)
- 03-R58 선진 각 국의 청소년 보호체계 사례조사(우정자·
김문섭·최종혁)
- 03-R59 경기도 청소년수련시설 장기발전계획 수립연구
(함병수·임지연·김종두)
- 03-R60 청소년 국제교류 정보네트워크 구축방안 모색을 위한
연구(조혜영·최원기·임지연)
- 03-R61 청소년수련시설 실태조사 및 제도개선 방안마련
(황진구·김경준·이춘화·최창욱)
- 03-R62 인천시 청소년수련관 운영방식 연구(김경준·함병수·
김영한·최창욱)

연구보고 03-R 25

폭주청소년의 위험행동과 예방에 관한 연구

인 쇄 2003년 12월 15일

발 행 2003년 12월 15일

발 행 처 : **한국청소년개발원**

서울특별시 서초구 우면동 142

발 행 인 : 권 이 중

등 록 . 1993 10. 23 제21-500호

인 쇄 처 . (주)계 문 사 TEL. (02)725-5216

사전 승인없이 보고서 내용의 무단복제를 금함

구독문의 (02)2188-8877(자료실)

ISBN 89-7816-487-0(93330)

공 백

연구보고 03-R 25

폭주청소년의 위험행동과 예방에 관한 연구

연구자 : 김문섭(대구한의대학교 교수)

한국청소년개발원

공 백

연구 요약

본 연구는 폭주청소년의 위험행동을 행동과학적, 심리학적, 사회문화적 관점에서 규명해 보고 그 예방 전략을 마련해 보는데 목적이 있다.

우리사회에 폭주족의 등장은 산업화의 결과로 사회적 인프라의 확충과 여가소비문화의 증대 그리고 각 가정의 경제적 소득 증대 효과와 관련이 있다. 청소년의 여가활동의 방법이 다양화되면서 자연스럽게 오토바이를 매개로 한 여가문화적인 활동집단이 형성되고 이는 청소년기 특유의 사회 심리적인 특성이 반영된 폭주족을 만들어 내고 있다. 청소년 폭주족은 그 운행과정에서 교통사고로 인한 사망과 부상 그리고 교통법규의 위반, 그리고 기타 비행과 밀접한 관련을 가지고 있다. 폭주족의 문제점은 폭주행동이 정신, 신체적으로 대단히 큰 위험을 내포하고 있는 점이다. 이러한 위험은 폭주청소년들에 의해 신중하게 수용되지 못하며 도리어 폭주를 통하여 위험에 직접 노출됨으로서 긴장과 스릴을 즐기고 또래집단 내에서 인정받고자 하는 수단으로서 이용된다는 점이다. 폭주청소년의 위험행동은 다음과 같이 세 가지 관점에서 설명해 볼 수 있다.

폭주족 예방을 위한 조치는 무엇보다도 잠재적인 폭주족이라 할 수 있는 아동과 청소년에 대한 계몽적 교육이 우선적으로 필요하며 폭주에 가담하거나 심취해 있는 청소년에 대해서는 그들의 문화를 이해하면서 점차 안전한 운행을 위한 노력이 필요하다고 볼 수 있다. 이를 통해 그들이 점차 주류문화에 성공적으로 진입할 수 있는 주변환경의 개선과 의식전환을 위한 교육이 필요하다고 볼 수 있다.

공 백

목 차

I. 서 론	1
II. 본 론	5
1. 청소년기의 교통사고와 위험행동	7
1) 청소년의 교통사고 발생현황	7
2) 청소년과 위험행동	11
2. 청소년기 폭주족의 형성과 그 성격	17
1) 폭주족의 형성과정	18
2) 폭주족 구성원의 유형	19
3) 폭주족의 문제점	20
3. 폭주족을 보는 관점	22
1) 심리학적 관점에서 본 폭주 위험행동	22
2) 하위문화적 관점에서 본 폭주 위험행동	26
3) 또래집단적 성격과 폭주족	28
4. 폭주 위험행동 예방을 위한 지도방법	32
1) 예방을 위한 접근원리	32
2) 교육적 접근전략	36
III. 결론	41
참고문헌	46

표 차 례

<표 1> 최근5년간교통사고발생현황교	8
<표 2> 2001년 25세 이하 청소년 교통사고 통계	9
<표 3> 2001년 오토바이에 의한 사고통계	10
<표 4> 2002년 오토바이사고 중 무면허와 면허 취득연수에 따른 사고통계	11
<표 5> 행동관련 위험 분야	13
<표 6> 크레이커의 건강과 관련한 위험 행동	13
<표 7> Perez 와 Gebert의 건강 위험 관련 위험 행동	14