

## 청소년 비행화과정에 관한 연구\*

- 중학생을 중심으로 -

이 익 섭\*\* · 김 근 식\*\*\*

본 연구의 목적은 청소년 비행과 관련된 요인과 그 과정을 생태체계적 관점에서 분석하여 실제 프로그램에 대한 함의를 얻는 것이다. 본 연구는 일반지역과 저소득층 밀집지역을 비교함으로써 비행화 요인 및 그 과정에 대한 정보를 얻고자 하였다. 목적표본추출방식에 의거 두 유형의 세 지역에서 여섯 학교를 선정 후 1,116명의 표본을 대상으로 구조화된 조사도구를 가지고 설문조사를 하였다. 조사도구는 예비조사를 통해 신뢰도 및 타당도 검증 후, 최종적으로 '개인요인', '가족요인', '친구요인', '학교요인', 그리고 '비행요인' 등 총 130 문항으로 구성된 것이었다. 수집된 자료는 SPSS Windows 7.0을 통해 분석되었다. 기본적인 분석을 통해서 두 집단간의 비행정도에 있어서의 차이를 발견할 수 없었다. 그러나 상관관계를 분석한 결과, 두 집단간에 독립변인과 종속변인과의 상관관계 유형에 있어서 차이가 있음이 발견되었다. 이는 "비행"이라는 '결과'는 모두 같은 것일 수 있으나, "비행화"라는 '과정'은 모두 같지 않을 수도 있음을 의미하는 것이다. 본 연구에서 '과정'에 있어서의 차이는 회귀모형을 이용한 경로분석을 통해 보다 구체적으로 밝혀졌다. 그 결과, 전체적으로 보았을 경우 비행화에 가장 큰 효과를 미치는 것은 '친구변인'인 것으로 밝혀졌으나, 일반지역의 경우에는 '학교요인'이 그리고 저소득층밀집지역의 경우에는 '가족요인'이 비행화에 가장 큰 효과를 미치고 있음을 알 수 있었다. 이러한 결과는 청소년 비행에 대하여 보편적 접근이 아닌 통합적이되 차별적인 접근이 이루어져야 함을 시사하는 것이다.

### I. 서 론

1980년대 후반 정부는 저소득층의 주택문제를 해결하기 위한 방안의 하나로 '영구임대 아파트' 단지를 여러 곳에 조성하였다. 그 결과 물리적 측면에서 저소득층의 주거 환경은 크게 개선되었으나 취약 계층이 한 지역에 몰려 있음으로 인해 생기는 사회문제는 적지 않은 것으로 평가되고 있다. 이렇게 저소득층 밀집지역에서 발생하고 있는 다양한 사회문제들, 그리고 그 중에

\* 본 논문은 1996년도 학술진흥재단의 공모과제 연구비에 의해 연구된 것임.

\*\* 연세대학교 사회복지학과 부교수

\*\*\* 서남대학교 사회복지학과 전임강사

서도 청소년 비행 문제의 심각성이 날이 갈수록 더해가고 있다는 데에는 이론의 여지가 없다. 그리고 그에 발맞추어 청소년이 비행화하게 되는 원인과 배경을 밝히고자 하는 노력 또한 지속되고 있다. 그러나 그 대부분이 개인 아니면 가족에 초점을 맞춘 일차원적인 수준에 머물고 있을 뿐, 다차원적이고 통합적으로 접근하지 못하고 있다.

본 연구의 목적은 청소년 비행과 관련된 요인과 그 과정을 생태체계적 관점에서 분석하여 실제 프로그램에 대한 함의를 얻는 것이다. 본 연구의 목적을 보다 세분하여 제시하면 다음과 같다.

첫째, 청소년 비행에 영향을 미치는 요인을 분석하고자 한다. 특히, 본 연구에서는 개인을 둘러싼 지역사회환경의 중요성을 인식하여, 개인적 요인, 가정적 요인, 친구 요인, 학교 요인에 덧붙여 지역사회 요인을 중요하게 고려하였다. 따라서, 본 연구 결과는 기존의 청소년 비행 연구가 상대적으로 소홀하게 다룬 지역사회 요인의 영향력에 대한 충분한 정보를 제공할 수 있을 것이다.

둘째, 본 연구는 청소년의 비행을 분석함에 있어 비행을 유발시키는 요인 분석과 아울러 청소년의 그 행위에 관계하게 되는 비행화 과정을 밝히고자 한다. 청소년은 가족 및 개인의 특성과 더불어 일련의 집단활동과 지역사회문화에 노출되어 있고, 이들로부터 받는 영향이 적지 않다. 지역적 환경, 학교, 친구, 가족에서의 대인관계 등은 청소년 비행의 주요 요인으로 이해되고 있는 것이다. 그러나 이러한 요인들이 어떠한 과정을 통해 어떠한 형태로 발전됨으로써 청소년의 비행을 초래하는지는 분명치 않다. 청소년 비행에 관련되는 유사한 요인과 상이한 결과 사이에는 단순한 요인 분석만으로 파악되지 않는 비행화 과정이 존재하고 있으며, 이에 대한 연구는 청소년의 비행 예방과 그 해결 대안을 위해 필수적으로 요구된다.

셋째, 본 연구는 저소득층 밀집지역과 일반지역에 속해 있는 청소년의 비행화 과정을 비교·분석하여 비행화 과정이 지역에 따라 어떻게 다르며, 이에 근거하여 저소득층 밀집지역의 비행 청소년들에 대한 접근이 어떻게 차별화 되어야 하는지에 대한 기초자료를 제시하고자 한다. 그러나 이러한 지역에서의 청소년 비행이 갖는 과정상의 형태와 특징은 아직까지 분명치 않은 상태이다. 본 연구는 서울시 영구임대 주택단지에서 나타나는 청소년 비행을 일반지역의 청소년 비행과 비교하는 방법을 통해 보다 상세히 살펴보고자 한다.

넷째, 본 연구 결과를 바탕으로 저소득층 밀집지역의 청소년 비행화를 최소화 할 수 있는 개입방안을 모색하고자 한다. 일반적으로 비행 청소년이 갖는 특성 중 상당 부분은 변화되기 어려운 속성을 갖고 있다. 가정의 결손, 저소득, 열악한 주택환경, 유사한 상황에 있는 취약계층의 밀집 등은 장기간의 정책적 노력과 사회변화를 통해서만이 그 변화가 가능한 특성이다. 이에 반하여 청소년들의 비행화 과정은, 만일 그것이 비교적 정확히 파악되기만 한다면, 개입의 가능성과 그에 근거하여 변화를 유도해 낼 수 있는 방법을 발견할 가능성이 높다. 이것은 같은 요인들

을 갖고 있는 청소년들이라 하더라도 각기 다른 과정을 통해 서로 상이한 발달과정을 가질 수 있다는 가정에 근거하고 있다. 이를 위해 본 연구는 특히 개입 가능한 과정상의 역동성에 주안점을 둘 것이며, 그 결과를 통해 대상 지역에 실시할 수 있는 개입 프로그램을 개발하기 위한 기초자료를 제시하게 될 것이다.

## II. 선행연구의 검토

### 1. 청소년 비행화 과정에 관한 선행 연구

지금까지 우리 나라에서 이루어진 청소년 비행에 대한 연구는 수적인 면에서 적다고 할 수는 없으나 비행화 과정에 대하여 통합적으로 접근한 경우는 찾아보기 힘들다. 먼저 노성호의 연구(1993)에서는 비행경력에 관점에서 청소년들의 생활영역이 그들의 비행화에 어떻게 차별적인 영향을 미치는가를 살펴보고 있다. 이 연구에서 그는 청소년들의 생활영역인 가정, 학교, 친구의 각 영역과 비행이 어떠한 관계에 있는가를 이론적으로 검토하고 경험적 연구결과를 제시하고 있다. 이 연구에서는 청소년 비행의 시기를 조기와 후기로 나누어 각 시기에 있어 가정이나 학교 친구가 미치는 영향력이 다르게 나타난다는 것을 밝히고 있다. 그러나 청소년 비행에 있어서 각 생활환경의 차별적인 영향을 살펴보았을 뿐, 비행화 과정을 제대로 밝히지는 못했다는 지적이 있을 수 있다.

비행화 과정 연구에서 내용분석방법을 이용한 김진희 등의 연구(1995)는 비행 청소년 상담사 레기록을 토대로 내용 분석한 결과를 통해 비행화 과정을 유형화하고 있는데, 청소년들이 보편적으로 거쳐가는 비행화의 과정을 가족의 비행 가능한 환경 하에서 아동기에 비행성향이 형성되어 사소한 일탈행위를 하다가 결정적인 계기를 통해 비행세계를 맛보게 된다고 지적하고 있다. 그러나 이들이 공식적으로 비행 청소년으로 낙인화되는 시기는 법적 처벌을 받거나 학교에서 처벌을 받게되는 때부터이며 그 이후로 반복적이고 고착적인 비행 행위를 보인다는 것이다. 이들은 이러한 비행화 유형을 비행또래 합류적 비행화, 좌절경험후 비행화, 가정갈등으로 인한 조기비행화, 충동적 비행화로 구분하고 있다.

### 2. 빈곤과 청소년 비행

사회인구학적 차원이 청소년 비행에 미치는 영향을 조사한 연구들을 검토해보면 대체로 빈

곤, 이동성, 인구밀집도 등이 가장 자주 언급되곤 한다. 이들은 공히 도시화 현상과 밀접한 연관이 있는 요인들로서, 특히 빈곤과 이동성 요인이 사회해체를 가장 잘 설명해주고 있는 것으로 받아들여지고 있다 (Figueria-McDonough, 1991). 피규에리아-맥도너프(Figueria-McDonough, 1991)는 사회인구학적 차원(빈곤과 이동성)이 조직적 차원(공식적 지원망, 비공식적 지원망, 그리고 외적 연계)에 미치는 효과를 통하여 지역사회의 유형이 청소년 비행에 미치는 영향을 연구하였다. 그녀는 자신의 연구에서 빈곤은 공식적 지원망, 비공식적 지원망, 그리고 외적 연계 모두에 부정적인 영향을 미치는 것으로 보았으며, 이동성은 비공식적 지원망에는 부정적인 영향을 그리고 외적 연계에는 긍정적인 영향을 미치는 것으로 보았다. 공식적 지원망에 대해서는 이동성이 영향을 미치지 않는 것으로 보았다.

슈어만과 코브린(Schuerman & Kobrin, 1986)은 지역사회 범죄력을 종단적으로 접근한 자신들의 연구에서 사회경제학적 퇴보가 범죄를 조장함을 밝히고 있다. 이처럼 사회인구학적 혹은 사회경제적 요인과 범죄(비행)와의 관계를 다룬 일련의 연구들은 빈곤과 비행 사이에는 유의미한 상관관계가 있다는 맥락에서 논의를 전개하고 있다.

우리 나라의 경우 사회인구학적 혹은 사회경제적인 차원에서 지역사회를 유형화하고 이에 근거하여 비행 또는 범죄에 대하여 접근한 예는 찾아보기 어렵다. 지역사회 유형에 따른 빈곤과 비행과의 관계에 대한 논의는 영세민 영구임대 아파트가 정착되기 시작한 이후에 비로소 시작되었다고 볼 수 있다. 1990년 한국형사정책연구원에서 전국의 중학교 학생들을 대상으로 범죄 피해를 조사한 결과와, 최근 K종합사회복지관이 영구임대 아파트 지역 중학교에 재학중인 학생을 대상으로 실시한 조사 결과를 비교해 보면, 저소득층 밀집 지역에서의 청소년 비행 문제가 일반 지역에 비해 보다 심각한 수준에 있음을 쉽게 알 수 있다 (<표 1> 참조). 1990년에 전국적으로 실시한 조사 자료와 1996년에 지역적으로 실시한 조사자료를 단순 비교한다는 것은 시간적·물리적 한계를 지니고 있다. 그러나 법무부 등에서 발표하는 공식적 통계자료<sup>1)</sup>와 중앙청소년보호대책위원회가 1973년에 실시한 조사를 제외할 경우 1990년에 행해진 한국형사정책연구원의 조사는 거의 유일한 전국적 범죄 피해 조사임을 감안할 경우 그 한계는 쉽사리 극복될 수 없는 것으로 보여진다. 위의 표에 제시된 것과 같은 사실은 박순일의 연구(1995)에 의해 다시 한번 확인된다. 그는 일반 지역에 거주하다가 영세민 임대 아파트 지역으로 이주해 온 경우를 대상으로 조사하여, 영구임대 아파트 지역으로 이주한 후 자녀의 비행 성향이 증가하고 있음을 밝히고 있다.

1) 공식통계자료는 가해자 중심 통계자료로서 숨은 비행을 파악하고 있지 못하다.

<표 1> 청소년의 범죄 피해 경험

(단위: %)

구 분	전국*	강서구 영구임대 아파트 지역**
타인으로부터의 구타	13.4	27.6
금품갈취	25.9	28.9
성폭력	1.7	2.4

자료 : \*김준호, 노성호. 1990. 청소년 범죄 피해에 관한 연구. 한국형사정책연구원

\*\*가양4종합사회복지관. 1996(미간행). 강서지역 청소년의 실태 및 욕구에 관한 조사 연구. 연세대학교 가양4종합사회복지관.

이처럼 빈곤지역의 청소년 문제가 타 지역에 비해 심각하다는 사실은 이미 주지의 사실로 굳어져 가고 있다. 그러나 '빈곤'과 '청소년 비행' 간의 상관관계를 다룬 기존의 연구들은 '빈곤'의 개념을 단지 한 가정의 사회경제적인 차원의 것으로 한정하여 접근하고 있을 뿐, 저소득층이 밀집되어 있는 지역적 특성을 반영하지 못하여 청소년이 구체적으로 어떤 과정을 거쳐 비행화하게 되는 것인지에 대한 접근이 거의 이루어지지 않고 있다 하겠다.

### 3. 개인적 요인과 청소년 비행

칸트웰(Cantwell)은 품행장애를 지닌 아동이 과잉 행동적 특성을 지니고 있으며 이러한 특성은 반사회적 경향으로 연결된다고 보고하고 있으며 그의 연구는 비행청소년을 역추적하여 유년 시절의 과잉행동과 현재의 비행을 연관 지을 수 있는 기질적 특징이 있음을 발견한 와이스(Weiss, 1983)에 의해 재차 확인되었다. 우리 나라의 경우 홍강의(1993)는 비행집단의 특징으로 생각되는 주의력 결핍은 과잉행동과 연관된 주의력 결핍과 매우 비슷하며, 특정 비행집단의 경우 자율신경 반응이 감소된 것과 단순회피 학습장애가 있음과 자극을 추구하고 지속적인 주의 집중에 어려움을 갖는 특징이 발견되고 있음을 보고하고 있다.

이처럼 청소년 비행과 개인적 요인과의 관련성을 입증한 연구들은 일정 정도의 성과가 인정된다. 특히, 청소년기라는 발달적 특징에서 비롯되는 신체적 변화와 정서발달의 불균형, 불안정감, 자아정체감 혼란, 스트레스 등이 비행에 미치는 영향 등은 주의 깊게 살펴볼 만한 가치가 있다고 판단된다. 따라서, 개인, 가족, 사회환경이라는 통합적 관점에서 청소년 비행을 고찰하고자 하는 본 연구에서는 개인적 요인 가운데 정신건강정도, 스트레스 대처방법 등을 주요 변수로 채택하였다.

#### 4. 가족요인과 청소년 비행

가족은 사회의 축소판이며, 따라서 가족이라는 구조 내에서의 생활은 사회로 나아갈 자녀들에게 있어서는 자신이 속한 사회구조에 적응하는데 중요한 역할을 한다. 가족 구조와 관련된 문제 중 특히 결손가정 문제는 부부간의 이혼, 별거 등의 이유로 가족의 기능이 약화된 형태로서 청소년 비행과의 연관성이 자주 논의되고 있다. 김상규와 전택일(1992)은 결손가정의 유해한 조건하에서 자녀들은 욕구불만, 심리적 고독감, 애정 결핍 등의 문제를 갖기 쉬우며 이것은 곧 가출 또는 비행을 유발하기 쉬움을 보고하고 있다. 또한 랭킨(Rankin, 1983)은 가족 내에 부모 중 어느 한 쪽이 없는 사실만으로는 비행에 큰 영향을 미치지 못하나, 현재 함께 살고 있는 부모의 유형(계부모 또는 실부모)과 결손된 부모의 수는 비행과 밀접한 연관성이 있다고 밝히고 있다.

그러나, 정상적인 가족구조내에서 성장한 청소년의 비행이 증가하고 있는 요즈음의 추세에 비추어 볼 때(법무부 보호국, 1987), 청소년 비행은 가족구조만으로는 설명될 수 없는 많은 측면들을 내포하고 있음을 알 수 있다. 가족구조의 비정상 혹은 가족의 빈곤 등보다, 여러 가지 요인으로 인한 가정내 부모의 적절치 못한 양육방식이 오히려 비행을 촉진하는 경향이 있음이 보고되기도 한다(청소년 대화의 광장, 1995). 이러한 맥락에서 김재엽(1997)은 부모가 자녀에게 행사한 가정 내 폭력이 청소년의 비행화와 유의미한 상관관계가 있음을 밝히고 있다.

#### 5. 학교요인과 청소년 비행

청소년의 전인적 성장을 도모해야 할 학교가 바로 청소년 문제를 야기하는 진원지로 비난받는 경우가 많아지고 있다. 이러한 비난은 소년 범죄자 중 상당 수(1994년의 경우 약 50%; 청소년 대화의 광장, 1995)가 학생이라는 사실에 근거한다. 또한 김선남(1994)은 학교생활에의 부적응, 즉 낮은 학업성취도, 학교에 대한 낮은 애착, 학습 무능력, 학교에서의 잘못된 경험 등이 청소년 비행과 상당한 상관관계를 갖고 있음을 밝힌 바 있다. 이와 더불어 학교로부터 가해지는 학업 및 학교 생활과 관련한 여러 가지 압력들이 비행을 부추기는 요인으로 작용하기도 한다(김준호, 1990).

#### 6. 친구요인과 청소년 비행

청소년기에 있어서의 또래집단의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 이는, 차별접촉이론, 사회통제이론, 하위문화이론 등 또래집단을 통해 청소년 비행을 설명하고자 하는 많은 이론들이 제시되어 그 설명력을 인정받고 있다는 데에서 다시 한번 확인할 수 있다. 이러한 맥락에서 일부 학자들은 비행친구선행론, 즉 청소년이 비행친구와의 접촉으로 말미암아 비

행을 저지르게 됨을 주장하기도 하며, 또 일부는 비행으로 인하여 비행친구를 접촉하게 된다는 비행선행론을 주장하기도 한다. 청소년은 가족으로부터 그리고 사회로부터의 소외로 인해 야기 되는 심리적 불안에 대한 보상을 친구집단으로부터 찾는다는 점에서 볼 때, 비행이 앞서는가 접촉이 앞서는가에 대한 논의에 앞서, 친구집단이 청소년 비행에 어떤 방식으로든 영향을 미치고 있다고 보아야 할 것이다.

### Ⅲ. 연구방법

#### 1. 조사대상자 선정

본 연구는 지역에 따라 '일반지역'과 '저소득층 밀집지역'의 두 개 집단으로 구분하고, 이들 집단을 서로 비교함으로써 비행화 요인 및 그 과정에 대한 정보를 얻고자 하였다. 본 연구에서는 '저소득층 밀집지역'이라는 개념을 '영구임대 아파트 단지 조성지역'으로 조작화 하여 사용하고 있는 만큼, 서울특별시내에 비교적 대규모 영구임대 아파트단지가 조성되어 있는 지역을 우선적으로 고려하여 조사대상지역을 선정하였다. 표집은 목적표본추출방식을 통해 노원구, 강서구, 강남구의 세 개 지역을 추출한 후, 각각의 구에서 영구임대 아파트 단지 지역에 소재하고 있는 중학교와 일반지역에 소재하고 있는 중학교를 각각 1개교 씩 선정하여 총 6개교의 중학교를 선정하는 방식을 취했다. 위의 표에서 알 수 있듯이, 본 연구의 최종적인 표본의 수는 1,116명이다. 이 중 저소득층이 밀집되어 있는 지역의 학교에 재학중인 경우는 50.7%이었으며, 일반 지역의 학교에 재학 중인 경우는 49.3%이다.

<표 2> 표본

구 분		학교	표본수(%)
노원구	저소득층 밀집지역	N 중학교	193명(14.9)
	일반지역	K 중학교	176명(13.6)
강서구	저소득층 밀집지역	K 중학교	198명(15.3)
	일반지역	D 중학교	193명(14.9)
강남구	저소득층 밀집지역	S 중학교	175명(13.5)
	일반지역	K 중학교	181명(14.0)
계		6개교	1116명(100.0)

## 2. 조사도구

본 연구는 구조화된 조사도구를 가지고 응답자 자기기입방식에 의거해 이루어졌다. 본 연구에 사용된 조사도구에 있어서 종속변인은 '청소년 비행'이며 독립변인은 '개인요인' '가족요인' '친구요인' '학교요인' 등이다.

독립변인을 구성하고 있는 변수들의 내용과 각 변수(군)의 신뢰도를 살펴보면 아래의 <표 3>에 제시되어 있는 바와 같다. 각 변수들은 국내외에서 행해진 청소년 비행관련 선행 연구들에 대한 포괄적인 검토를 토대로 각각의 요인들을 개념적으로 조작화하고, 그에 기초하여 최종적으로 조사의 목적과 조사대상자의 특성에 맞게 항목의 수와 표현을 조정한 후 사용되었다.

<표 3> 조사도구 - 독립변인

구 분		항목수	$\alpha^*$
개인요인	개인의 감정-정신건강	10	.85
	자존감	7	.79
	스트레스 대응기술	15	.74
가족요인	부모의 양육태도	12	.83 - .87
	가족구조	1	
	가족내 갈등	12	.84 - .88
친구요인	친구관계	9	.87
	친구의 비행성향	10	.88
학교요인	학교생활	16	.60
지역사회특성	거주지역	1	
	학교소재지	1	
사회인구학적 특성	성별 등	5	

\*Likert 척도로 구성된 변수들의 신뢰도임.

본 연구에서의 종속변인은 '청소년 비행'으로, 이를 22개의 항목으로 구분하고 이들 각각에 가중치를 달리 부과·종합하는 방식으로 조사 대상 청소년들의 비행 정도를 측정하였다. 이러한 방식의 기본 틀은 한국형사정책연구원에서 개발한 것으로서(김준호 외, 1996) 비행유형별로 비행항목을 구분하여 이를 단일차원 거트만 척도<sup>2)</sup>로 구성한 후, 이러한 방식으로 비행을 측정

2) 경험이 있는 경우 '1점' 경험이 없는 경우 '0점'을 부과하는 방식임.



할 경우 야기될 수 있는 문제점<sup>3)</sup>을 극복하기 위하여 단일차원 거트만 척도에 항목마다 각기 다른 가중치(최질점수)를 부과하는 방식이다. 본 연구에서는 한국형사정책연구원에서 비행유형별·항목별 거트만 척도와 최질점수를 종합하여 개발한 척도를 개량하여 사용하였다.

<표 4> 조사도구 - 종속변인

구 분		가 중 치*
지위 비행	술집출입	1.75
	커닝	7.96
	무단 결석·조퇴	13.46
	가출	29.94
	불량씨클	64.06
물질 비행	음주	1
	흡연	6.72
	유해물질 흡입(본드 등)	80.14
	환각약품 복용(LSD 등)	154.62
성 비행	친구와의 성 경험	69.53
	사창가에서의 성 경험	166.59
	강제적 성 경험	398.52
재산 비행	충동적 절도	66.21
	계획적 절도	136.77
	자전거 절도	234.47
	가택침입 절도	340.70
	차량침입 절도	430.76
폭력 비행	자동차 파손	72.60
	패싸움	133.90
	같은 또래로부터 금품 갈취	226.03
	술취한 어른으로부터 금품 갈취	333.48
	어른을 위협하여 금품 갈취	475.91

\*비행유형별 거트만 척도에 최질점수를 도입한 비행측정방식에 의거한 것 임(한국형사정책연구원, 1996. 「한국의 청소년 비행척도 개발에 관한 연구」, p. 103. 참고).

한국형사정책연구원의 척도가 물론 단일차원 거트만 척도를 비롯한 기존의 비행측정 척도들

3) 비행유형간 그리고 비행항목간의 심각성의 차이가 고려되지 않는다. 예를 들어, “커닝”이라는 지위비행과 “가게에서 물건 훔치기”라는 재산비행간의 차이가 없는 것으로 판단 될 위험이 있다.

이 풀지 못한 문제를 상당 부분 해결하였으나 여전히 한계점을 지니고 있다. 그것은 바로 경험의 유무를 가지고 청소년의 비행정도를 측정하는 것이 지닌 한계와 일맥상통한다. 바꾸어 말하면 어쩌다 한번 저지른 비행과 지속적으로 행해지는 비행간의 구분이 불가능하다는 것이다. 일례로, 한국형사정책연구원의 척도에 따랐을 경우, 가게에 물건을 사러 들어갔다가 충동적으로 물건을 훔친 경우(최질점수-66.21점)와 본드나 가스를 흡입하는 경우(최질점수-80.14)를 비교해 봤을 때, 단순히 경험의 유무를 기준으로 본다면 후자가 전자에 비해 1.2배정도 나쁘다고 말할 수 있다. 그러나 우발적으로 가게에서 물건을 훔친 청소년과 습관적으로 본드나 가스를 흡입하는 청소년의 경우를 비교해 본다면, 후자가 전자에 비해 단순히 1.2배정도 더 비행화되어 있다고 말할 수는 없을 것이다.

본 연구에서의 항목별 비행점수는 “[항목별 비행 경험 유무] × [비행 항목별 최질 점수] × [지난 1년간 항목별 비행 경험 횟수]”로 산출되며, 비행군별 비행점수는 각 비행군을 구성하고 있는 비행항목별 비행점수의 합으로 이루어진 다. 이는 한국형사정책연구원의 척도에 횟수의 개념을 첨가하여 종전의 한계를 극복하고자 한 것이다. 이렇게 함으로써 비행정도에 대하여 보다 다각적인 접근이 가능해 지리라고 본다. 그러나 이러한 접근 방식 또한 완벽한 것은 아니어서 나름대로의 한계를 지니고 있는데, 그 중 가장 큰 것은 응답자의 주관적 회상에 근거한 지난 1년간의 경험을 측정에 활용함으로써 생겨날 수 있는 문제이다. 보다 합리적이고 보다 객관에 근접한 자료를 확보하기 위해서는 보다 짧은 기간으로 회상의 범위를 한정하는 것이 절대적으로 필요하지만, 비행 항목에 따라서는 경험과 경험간의 시간적 간격이 상대적으로 크리라 예상되는 것들이 있어 그렇게 하지 못했음을 본 연구에서의 비행측정이 갖는 한계점으로 밝히는 바이다.

### 3. 조사방법 및 과정

설문조사과정을 살펴보면, 우선 본 조사에 앞서 각 변수의 신뢰성을 검증하고 조사대상자인 청소년들이 이해하기 쉬운 설문을 제시하기 위해 강남구의 Y 중학교에 재학중인 학생 60여명을 대상으로 예비조사를 시행하였다. 그 결과 설문은 대체로 이해하기 어렵지 않은 것으로 판명되었으며, 신뢰도 검사 결과 각 변수들은 신뢰할 수 있는 수준임이 검증되었다 (<표 3> 참조). 본 조사는 1997년 2월 11일부터 21일에 이르기까지 10일간에 걸쳐 진행되었으며, 조사자는 연세대학교 및 서울여자 대학교의 학부 또는 대학원에서 사회복지(사회사업)를 전공하고 있는 학생 10명으로 구성되었다. 조사자는 모두 사전에 실시된 교육과정을 통해 설문 문항 하나 하나에 대하여 숙지토록 한 후 실제 조사과정에 투입되었다.

#### IV. 결과 분석

##### 1. 조사대상자의 사회인구학적 특성에 대한 기술분석

조사대상자의 성별 구성을 보면 남학생이 전체의 48.8% 그리고 여학생이 51.2%를 차지하여 여학생의 비율이 다소 높게 나타났다. 성별 구성을 지역별로 살펴보면, 일반지역의 경우 남학생이 47.7%, 여학생이 52.3%이었고, 저소득층 밀집지역의 경우는 남학생이 49.8% 여학생이 50.2%로 나타나 지역간 분포의 차이가 별로 없음을 알 수 있다.

<표 5> 조사대상자의 사회인구학적 특성 (N = 1,116명)

구 분		학교소재지역				계	
		일반지역		저소득층지역			
		사례수*	%*	사례수*	%*	사례수*	%*
성별	남	262	47.7	282	49.8	544	48.8
	여	287	52.3	284	50.2	571	51.2
경제적 위치	상	194	35.5	144	26.2	338	30.8
	중	282	51.6	288	52.4	570	52.0
	하	70	12.8	118	21.5	188	17.2
거주지역	일반주택	198	36.6	90	16.4	288	26.4
	일반아파트	262	48.4	250	45.5	512	46.9
	영구임대 아파트	66	12.2	204	37.1	270	24.8
	기타	15	2.8	6	1.1	21	1.9
생활보호여부	여	40	7.7	93	17.8	133	12.8
	부	479	92.3	430	82.2	909	87.2

\*무응답 제외.

거주지역의 경우 일반아파트지역에 거주하고 있는 경우가 전체의 46.9%로 가장 많았으며, 일반주택지역에 거주하고 있는 경우가 전체의 26.4%, 그리고 영구임대아파트지역에 거주하고 있는 경우가 전체의 24.8%이었다. 이처럼 영구임대아파트에 거주하고 있는 경우가 전체 응답의 1/4을 차지하고 있는 이유는 빈곤지역 조사청소년들의 1/3인 37.1%가 영구임대아파트지역에 거주하고 있기 때문이며 이것은 일반지역(12.2%)에 비하여 3배 이상 높은 수치이다. 상대적으로

일반지역 조사대상자들의 경우, 36.6%가 일반주택지역에 거주하고 있었고, 이것은 빈곤지역 조사대상자들 중 일반주택지역 거주자의 3배에 가까운 수치이다.

가족의 경제상태에 대한 조사결과, 생활보호대상 가구가 전체 조사대상자의 12.8%로 그 비율이 비교적 높았는데, 이는 본 연구조사가 저소득층 밀집지역과 일반지역이라고 하는 지역적 변수를 중요하게 다루어 저소득층을 의도적으로 조사 표본에 많이 포함하고자 하였기 때문이다. 그러나 저소득층 밀집지역의 경우, 조사대상자 중 생활보호를 받고 있다고 응답한 경우가 17.8%나 되어 일반지역보다 생활보호대상자(7.7%)가 더 많았다. 또한 자기 가정의 경제적 위치에 대한 청소년의 주관적 판단에서는 '중'이라고 답한 경우가 52.0%로 가장 높은 비율을 점하였으며, '상'이 30.8%, '하'가 17.2%로 나타났다.

## 2. 조사대상자의 비행정도

아래의 <표 6>에는 전술한 것과 같은 방식으로 개발된 비행측정 척도를 실제로 조사에 적용한 결과가 기술적으로 제시되어 있다. 지적빈도만을 고려할 경우(A), 비행 항목들 중에서 지적빈도가 가장 높게 나타난 것은 음주로서 지난 1년간 평균 2.29회의 음주를 행한 것을 알 수 있다. 그리고 가장 낮게 나타난 것은 사창가에서의 성경험이었다(평균 0.04). 그러나 빈도에 가중치를 곱했을 경우(B), 즉 단순한 횟수에 가치를 부여하여 행위의 심각성을 분석한 결과, 그 양상은 크게 달라짐을 알 수 있다. (A)의 경우에서 1위와 4위를 차지하였던 '음주'와 '흡연'은 (B)의 경우에는 그 순위가 각각 20위와 18위로 크게 떨어진 것을 알 수 있다. 비행유형별로 비교해보면, 비행유형 중 상대적으로 심각성의 정도가 낮은 지위비행을 구성하고 있는 변수들이 (A)의 경우에는 대체로 상위권에 자리하고 있는 반면, (B)의 경우를 살펴보면, 폭력비행을 구성하고 있는 변수들이 상위권을 차지하고 있음을 알 수 있다. 이러한 사실은 청소년 비행의 외형과 내용은 다를 수 있음을 시사하는 것이다.

<표 6> 유형별 비행정도에 대한 기술분석 (N = 1,116)

구분		비행정도(A)			가중치	비행정도×가중치(B)		
		평균	S.D.	순위*		평균	S.D.	순위*
지위비행	술집출입	.85	5.47	5	1.75	1.49	9.58	21
	커닝	1.16	4.19	3	7.96	9.24	33.39	13
	무단 결석·조퇴	.38	2.46	10	13.46	5.05	33.12	19
	가출	.24	2.39	11	29.94	7.30	71.66	16
	불량씨클**	-	-	-	64.06	-	-	-

<표 6> 유형별 비행정도에 대한 기술분석(계속)

구분		비행정도(A)			가 중 치	비행정도×가중치(B)		
		평균	S.D.	순위*		평균	S.D.	순위*
물질 비행	음주***	2.29	7.53	1	1	2.29	7.53	20
	흡연	.92	4.50	4	6.72	6.16	3.21	18
	유해물질 흡입(본드 등)	.09	1.60	17	80.14	7.06	128.30	17
	환각약품 복용(LSD 등)	.05	1.21	19	154.62	7.37	187.77	15
성 비행	친구와의 성 경험	.19	2.21	13	69.53	12.93	153.70	12
	사창가에서의 성 경험	.04	.59	21	166.59	7.49	97.65	14
	강제적 성 경험	.09	1.26	17	398.52	36.20	503.84	9
재 산 비행	충동적 절도	1.32	5.05	2	66.21	87.32	334.42	4
	계획적 절도	.77	3.93	6	136.77	105.81	537.81	2
	자전거 절도	.16	2.09	15	234.47	36.93	489.28	8
	가택침입 절도	.05	.49	19	340.70	15.92	167.75	11
	차량침입 절도	.22	3.74	12	430.76	93.27	1609.62	3
폭 력 비행	자동차 파손	.42	4.16	8	72.60	30.69	302.31	10
	패싸움	.41	4.39	9	133.90	54.26	588.39	5
	또래로부터 금품 갈취	.77	5.61	6	226.03	175.08	1267.78	1
	취객으로부터 금품 갈취	.15	3.26	16	333.48	49.44	1085.52	6
	어른을 위협하여 금품 갈취	.08	2.42	20	475.91	40.23	1149.72	7

\* 평균에 근거한 것임.  
 \*\* 가입여부만을 물어 가중치를 곱하기 전의 값이 1 또는 0임.  
 \*\*\* 가중치 산정의 기준 변수로서 그 가중치는 1이 된다.

### 3. 청소년의 비행화 과정

아래의 <표 7>은 독립변인과 유형별 비행정도와의 상관관계를 응답자가 재학하고 있는 학교가 소재하고 있는 지역의 유형에 따라 구분하여 비교 분석한 것이다. 아래의 표를 살펴보면, 독립변인과 유형별 비행정도 간의 상관관계는 응답자가 재학하고 있는 학교의 소재 지역에 따라 그 양상과 정도를 상당히 달리하고 있음을 알 수 있다. 약물비행의 경우 전체적으로 보았을 때, '개인요인' 및 '가족요인'과 통계적으로 유의미한 상관관계를 지니고 있는 것으로 나타났다. 그러나 일반지역내 학교에 재학하고 있는 응답자의 경우에는 '가족요인'은 유의미한 상관관계를 보이지 않은 대신 '친구요인'과 '학교요인'이 비행의 정도와 유의미한 상관관계를 가지고 있음을

알 수 있다. 반면에 저소득층 밀집지역내 학교에 재학하고 있는 경우에는 '가족요인'을 제외한 그 어떤 변인도 약물비행에 대하여 통계적으로 유의미한 상관관계를 나타내고 있지 않다.

<표 7> 학교 소재 지역별 독립변인과 종속변인간의 상관관계(Pearson's r)

구 분	전체				일반지역내 학교 재학생				저소득층밀집지역내 학교 재학생			
	개인 요인	가족 요인	친구 요인	학교 요인	개인 요인	가족 요인	친구 요인	학교 요인	개인 요인	가족 요인	친구 요인	학교 요인
지위 비행	-.07 (947)	-.13 (864)	-.19 (1060)	-.21 (1073)	n.s.	-.11 (444)	-.17 (527)	-.17 (529)	-.11 (467)	-.19 (420)	-.21 (533)	-.27 (544)
약물 비행	-.07 (946)	-.14 (864)	n.s.	n.s.	-.10 (478)	n.s.	-.09 (526)	-.09 (528)	n.s.	-.19 (422)	n.s.	n.s.
성 비행	n.s.	n.s.	-.10 (1070)	-.11 (1082)	n.s.	n.s.	n.s.	-.09 (532)	n.s.	n.s.	-.16 (539)	-.12 (550)
재산 비행	-.08 (953)	-.09 (871)	-.13 (1066)	-.21 (1079)	-.10 (482)	-.11 (446)	-.17 (529)	-.18 (531)	n.s.	n.s.	-.11 (537)	-.24 (548)
폭력 비행	n.s.	-.12 (872)	-.08 (1070)	-.18 (1082)	n.s.	-.15 (447)	n.s.	-.15 (532)	n.s.	n.s.	-.11 (539)	-.22 (550)
비행 종합	-.07 (922)	-.14 (844)	-.15 (1033)	-.17 (1047)	n.s.	-.18 (436)	-.10 (517)	-.18 (520)	-.10 (452)	n.s.	-.24 (516)	-.19 (527)

\* 'n.s.'는  $p > .05$ 를, '-'는 부적인(negative) 상관관계를, '( )'안의 수치는 N을 의미함.

<표 8> 유형별 비행정도의 지역간 비교 (T-test)

구 분	일반지역			T	D.F.	저소득층밀집지역		
	N	평균	S.D.			N	평균	S.D.
지위비행	555	25.71	96.67	.15	1095	542	24.74	121.62
약물비행	554	21.27	191.00	1.15*	765.65	540	11.05	84.49
성비행	562	59.25	526.37	.53	1106	546	40.71	644.71
재산비행	560	379.64	2800.02	.61	1102	544	296.57	1567.73
폭력비행	562	332.73	3314.82	-.16	1106	546	362.46	2975.52
비행종합	538	551.39	2439.09	-.58	1067	531	675.00	4326.57

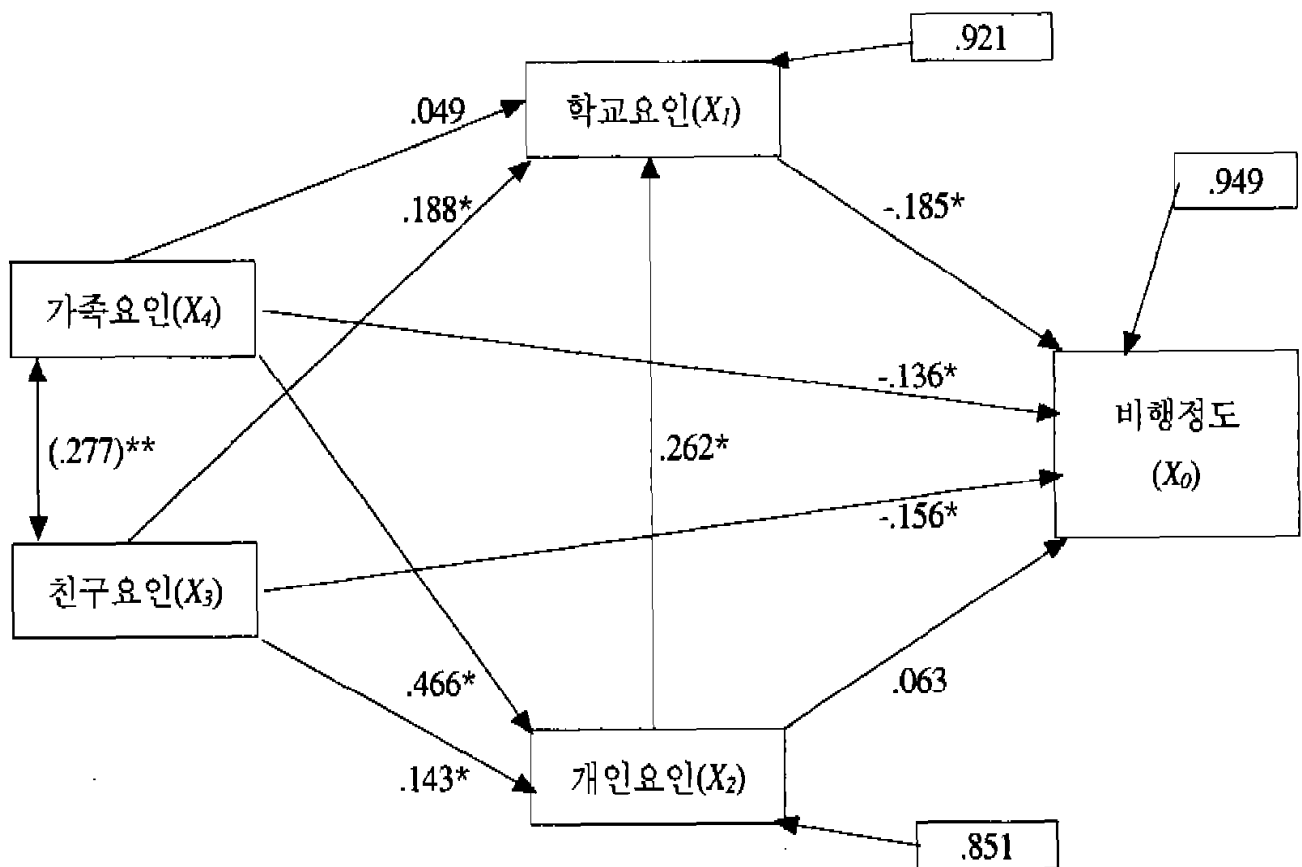
\* $p \leq .05$

위의 <표 8>은 일반지역 소재 학교 재학생 집단과 저소득층 밀집지역 소재 학교 재학생 집

단간의 비행유형별 정도의 차이가 있는가를 알아보기 위하여 T-test를 실시한 결과이다. 위의 표를 통해 알 수 있는 것은 두 집단간에 비행의 정도에 있어서 큰 차이가 없다는 것이다. 그러나 <표 7>과 <표 8>에 제시된 내용을 종합해 본다면, 결과만 놓고 보았을 때 똑같아 보이는 비행도 그 배경은 그리고 그 원인은 상당히 다를 수 있음을 알 수 있을 것이다.

청소년 비행에 대한 접근은 통합적으로 이루어져야 한다. 그러나 통합적 접근이 곧 보편적인 접근을 의미하는 것은 아니다. 한명의 청소년이 비행화하는 과정은 다른 비행청소년의 경우와는 다른 것이 일반적이다. 바로 여기에 청소년 비행 문제에 대한 접근의 어려움이 있는 것이다. 앞서도 언급한 바 있듯이, 본 연구의 목적은 비행화 과정을 밝힌 후 그에 근거한 차별적이되 통합적인 접근의 가능성을 제시하는데 있다. 따라서 본 연구에서는 회귀모형을 이용한 경로분석을 통하여 각각의 독립변인들이 종속변인에 대하여 행사하는 효과의 크기와 방향, 그리고 그 경로를 알아보려고 하였다.

아래의 <그림 1>은 일반지역과 저소득층 밀집지역의 구분 없이 전체를 대상으로 했을 경우의 비행 경로 모형이다. 여기서 '가족요인'과 '친구요인'은 외생변수(exogenous variable)로서



<그림 1> 비행 경로 모형 1 - 전체

\*  $p \leq .05$

\*\* 단순상관계수

이 두 변수간의 관계는 비인과적인 것으로 본다. 따라서 '가족요인'과 '친구 요인'은 양방향의 화살표로 연결되었으며 (.277)은 단순상관계수이다.

'비행 경로 모형 1'에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하는 것은 '학교 요인(-.185)'임을 알 수 있다. 여기서 '-'는 부적인 방향으로의 효과를 의미하는 것으로서, 이는 결국 '학교요인'은 비행을 억제하는 방향으로 직접 작용함을 의미하는 것이다. '가족요인'과 '친구요인' 또한 비행정도에 대하여 부적인 방향의 직접적 영향을 행사하고 있음을 알 수 있다. 그러나 '개인요인'의 경우 비행정도에 대하여 정적인 방향으로의 직접적 영향을 미쳐, 비행을 조장하는 효과를 가지고 있는 것으로 나타났다. 그러나 그 효과가 통계적으로 유의미한 수준의 것은 아니었다.

아래의 <표 9>는 "비행 경로 모형 1"에서의 각 변인들간의 공변량을 비인과 효과와 인과 효과로, 그리고 인과 효과를 다시 직접효과와 간접효과로 분해한 결과이다. 앞에서도 언급한 바 있듯이 비행 경로 모형 1에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하고 있는 것은 '학교요인'이었다. 그러나 간접효과까지도 고려하였을 경우, 비행정도에 대하여 가장 강력한 인과효과를 행사하고 있는 것은 바로 '친구요인(-.189)'이 된다. 여기서 간접효과라 함은 '친구요인'이 비행정도에 대하여 직접적으로 행사하는 효과 이외에 '학교요인'이나 '개인요인'등을 거쳐 행사하게 되는 효과를 의미하는 것이다. 공변량을 분석한 결과 '개인요인'의 비행정도에 대한 직접효과는 간접효과의 작용으로 인하여 전체적으로 보았을 때는 그 인과효과가 오히려 감소하고 있음을 알 수 있다. 즉, '개인요인'의 비행 조장 효과는 '개인요인'으로부터 '학교요인'을 거쳐 비행정도에 이르게 되는 부적인 방향의 간접효과에 의해 상당히 상쇄되고 있는 것이다. 그러나 그 밖의 다른 요인들에 있어서는 간접효과에 의하여 직접효과의 크기가 증폭되고 있음을 알 수 있다.

<표 9> 비행 경로 모형 1 의 공변량분석

	$X_3 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_4$	$X_1 \cdot X_4$	$X_0 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_3$	$X_1 \cdot X_3$	$X_0 \cdot X_3$	$X_1 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_1$
공변량	.277	.510	.218	-.140	.301	.279	-.146	.346	-.072	-.174
인과효과	.	.466	.171	-.138	.143	.226	-.189	.262	.014	-.185
직접효과	.	.466	.049	-.136	.143	.188	-.156	.262	.063	-.185
간접효과	.	.	.122	-.002	.	.038	-.033	.	-.049	.
비인과 효과	.277	.044	.047	-.002	.158	.053	.043	.084	-.086	.011

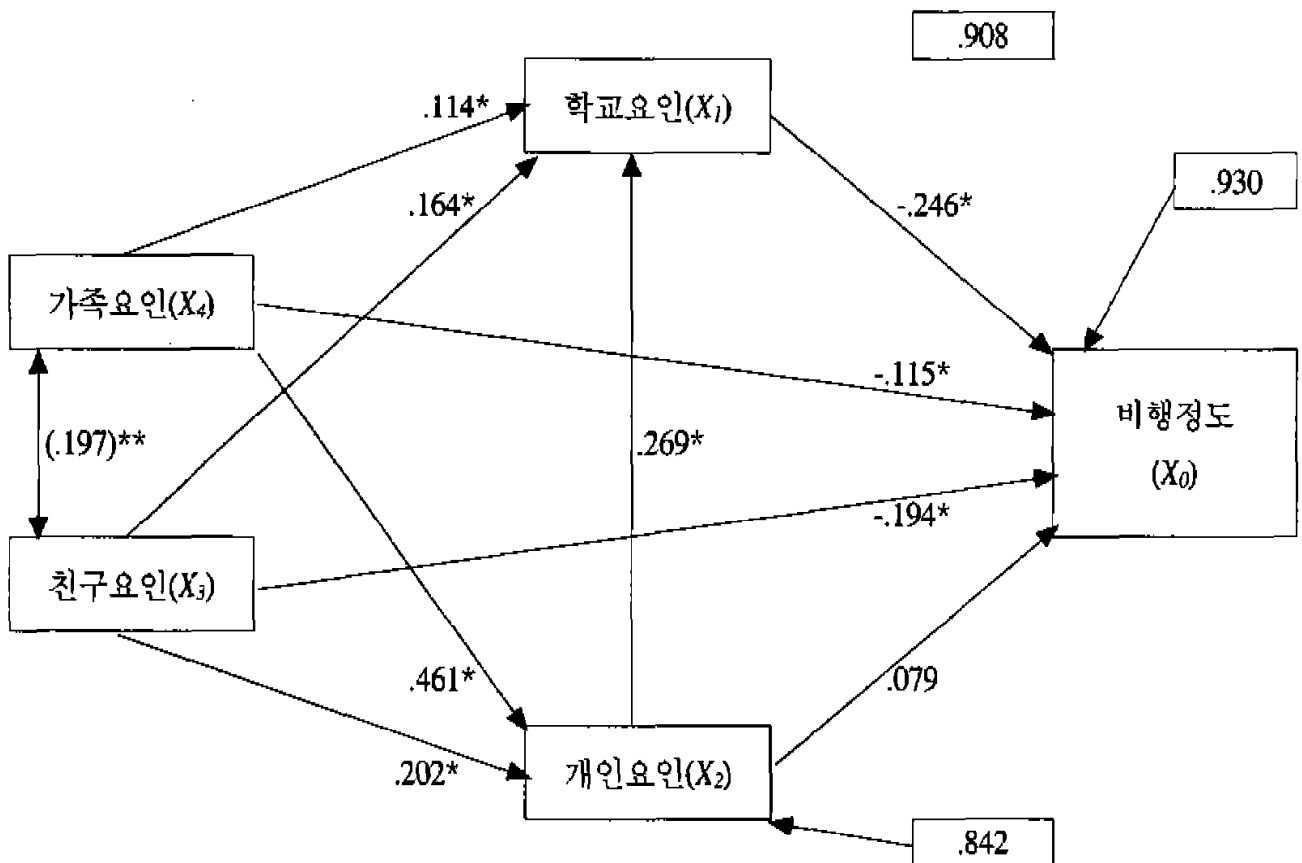
\* '.'는 경로모형의 기본 가정에 따라 그 존재가 부정된 공변량의 구성요소를 의미함.

<그림 1>과 <표 9>를 종합해 볼 경우, '개인요인'을 제외한 나머지 변인 모두가 비행정도에 대하여 통계적으로 유의미한 부적인 방향의 직접적 효과를 행사하고 있음을 알 수 있다. 비행정



도에 대하여 가장 강력한 직접적 인과 효과를 행사하는 변인은 '학교요인'이었다. 그러나 간접적 인과 효과까지 고려했을 경우 비행정도에 대하여 가장 강력한 영향력을 행사하는 것은 '친구요인'이었다. 그러나 그 차이는 거의 없는 것으로 나타났다(.004).

아래의 <그림 2>는 일반지역 소재 중학교에 재학하고 있는 응답자를 대상으로 하였을 경우의 비행 경로 모형이다. 여기서도 마찬가지로 '가족요인'과 '친구요인'은 외생변수로서 이 두 변수간의 관계는 비인과적인 것으로서 양방향의 화살표로 연결되었으며 (.197)은 단 순상관계수이다.



<그림 2> 비행 경로 모형 2 - 일반지역내 학교

\*  $p \leq .05$   
 \*\* 상관계수

'비행 경로 모형 2'에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하는 것은 비행 경로 모형 1에서와 마찬가지로 '학교요인(-.246)'임을 알 수 있다. 여기서도 '학교요인'은 직접적으로는 비행을 억제하는 방향으로 작용하고 있음을 알 수 있다. '가족요인(-.115)'과 '친구요인(-.194)' 또한 비행정도에 대하여 부적인 방향의 직접적 영향을 행사하고 있음을 알 수 있다. 그러나 이 모형에서도 마찬가지로 '개인요인'은 비행정도에 대하여 정적인 방향으로의 직접적 영

향을 미쳐, 비행을 조장하는 효과를 가지고 있는 것으로 나타났다(.079).

그러나 그 효과가 통계적으로 유의미한 수준의 것은 아니었다.

아래의 <표 10>은 “비행 경로 모형 2”에서의 각 변인들간의 공변량을 비인과 효과와 인과 효과로, 그리고 인과 효과를 다시 직·간접효과로 분해한 결과이다. 앞에서도 언급한 바 있듯이 비행 경로 모형 2에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하고 있는 것은 비행 경로 모형 1에서의 마찬가지로 ‘학교요인’ 이었다. 여기서 ‘학교요인’이

<표 10> 비행 경로 모형 2의 공변량분석

	$X_3 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_4$	$X_1 \cdot X_4$	$X_0 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_3$	$X_1 \cdot X_3$	$X_0 \cdot X_3$	$X_1 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_1$
공변량	.197	.501	.262	-.181	.315	.284	-.101	.360	-.071	-.179
인과효과	.	.461	.238	-.109	.202	.218	-.232	.269	.013	-.246
직접효과	.	.461	.114	-.115	.202	.164	-.194	.269	.079	-.246
간접효과	.	.	.124	.006	.	.054	-.038	.	-.066	.
비인과 효과	.197	.040	.024	-.072	.113	.066	.131	.091	-.084	.067

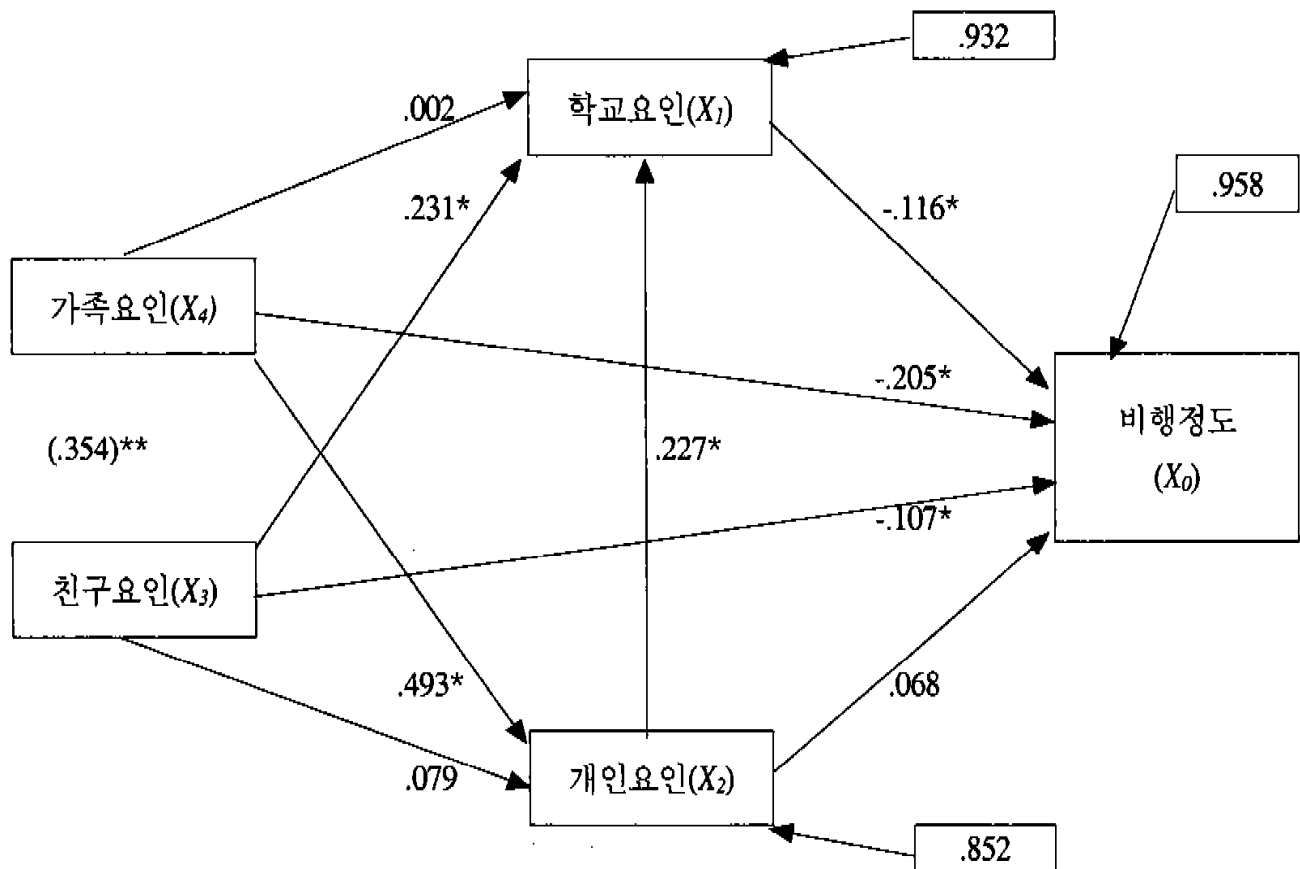
※ ‘.’는 경로모형의 기본 가정에 따라 그 존재가 부정된 공변량의 구성요소를 의미함.

비행정도에 대하여 행사하는 간접적 인과 효과는 경로 모형의 기본 가정에 따라 그 존재가 부정된다. 즉, 간접효과를 고려하였을 경우에도, 비행정도에 대하여 가장 강력한 인과효과를 행사하고 있는 것은 여전히 ‘학교요인(-.246)’이 된다. 따라서 ‘학교요인’이 비행정도에 대하여 행사하는 직접 효과가 곧 전체 인과 효과가 되는 것이다.

비행 경로 모형 2에서 주의 깊게 봐야 할 것은 비행정도에 대하여 ‘가족요인’이 효과를 미치는 양상이다. ‘가족요인’의 비행정도에 대한 부적인 방향으로의 직접적 인과 효과는 정적인 방향으로의 간접적 인과 효과에 의하여 그 영향력의 크기가 감소하고 있다. 즉 비행 경로 모형 2에서 ‘가족요인’이 ‘학교요인’과 ‘개인요인’에 의해 매개될 경우에는 비행정도에 대하여 정적인 방향으로 영향을 미치게 된다는 것이다. 그러나 그 크기는 매우 작아 종합적으로 볼 경우, ‘가족요인’은 여전히 비행정도를 억제하는 방향으로 작용한다. 비행 경로 모형 1에서의 양상과 마찬가지로 비행 경로 모형 2에서도 ‘개인요인’의 비행정도에 대한 직접효과는 간접효과의 작용으로 인하여 전체적으로 보았을 때는 그 인과효과가 오히려 감소하고 있음을 알 수 있다.

아래의 <그림 3>은 저소득층 밀집지역 소재 중학교에 재학하고 있는 응답자를 대상으로 하였을 경우의 비행 경로 모형이다. 여기서도 마찬가지로 ‘가족요인’과 ‘친구요인’은 외생변수로 간주되어 이 두 변수간의 관계는 비인과적인 것으로 본다. 따라서 ‘가족요인’과 ‘친구요인’은 양

방향의 화살표로 연결되었으며 (.354)는 단순상관계수이다.



<그림 3> 비행 경로 모형 3 - 저소득층 밀집지역내 학교

\*  $p \leq .05$

\*\* 상관계수

‘비행 경로 모형 3’에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하는 것은 비행 경로 모형 1이나 비행 경로 모형 2와는 달리 ‘가족요인(-.205)’이다. 그리고 그 효과는 직접적으로는 비행을 억제하는 방향으로 작용하고 있음을 시사하고 있다. ‘학교요인(-.116)’과 ‘친구요인(-.107)’ 또한 비행정도에 대하여 부적인 방향의 직접적 영향을 행사하고 있음을 알 수 있다. 그러나 이 모형에서도 마찬가지로 ‘개인요인’은 비행정도에 대하여 정적인 방향으로의 직접적 영향을 미쳐, 비행을 조장하는 효과를 가지고 있는 것으로 나타났다(.068). 그러나 그 효과가 통계적으로 유의미한 수준의 것은 아니었다.

아래의 <표 11>은 “비행 경로 모형 2”에서의 각 변인들간의 공변량을 비인과 효과와 인과 효과로, 그리고 인과 효과를 다시 직접효과와 간접효과로 분해한 결과이다. 앞서서도 언급한 바 있듯이 비행 경로 모형 3에서 비행정도에 대하여 가장 강력한 직접적 효과를 행사하고 있는 것은 ‘가족요인’ 이었다. 간접효과를 고려하였을 경우에도, 간접효과에 의하여 그 크기가 감소하고

있기는 하지만, 비행정도에 대하여 가장 강력한 인과효과를 행사하고 있는 것은 여전히 '가족요인(-.171)'이다. 그러나 '가족요인'의 비행정도에 대한 직접효과는 간접효과의 효과로 그 영향력이 상당 부분 상쇄되고 있음을 알 수 있다.

<표 11> 비행 경로 모형 3의 공변량분석

	$X_3 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_4$	$X_1 \cdot X_4$	$X_0 \cdot X_4$	$X_2 \cdot X_3$	$X_1 X_3$	$X_0 \cdot X_3$	$X_1 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_2$	$X_0 \cdot X_1$
공변량	.354	.528	.185	-.091	.291	.284	-.239	.314	-.101	-.193
인과효과	.	.493	.114	-.171	.079	.249	-.129	.227	.042	-.116
직접효과 간접효과	.	.493	.002	-.205	.079	.231	-.107	.227	.068	-.116
	.	.	.112	.034	.	.018	-.022	.	-.026	.
비인과 효과	.354	.035	.071	.080	.212	.035	-.010	.087	-.143	-.077

\* '.'는 경로모형의 기본 가정에 따라 그 존재가 부정된 공변량의 구성요소를 의미함.

비행 경로 모형 3에서 주의 깊게 봐야 할 것은, 비행 경로 모형 2에서와 마찬가지로, 비행정도에 대하여 '가족요인'이 효과를 미치는 양상이다. '가족요인'의 비행정도에 대한 부적인 방향으로의 직접적 인과 효과는 정적인 방향으로의 간접적 인과 효과에 의하여 그 영향력의 크기가 감소하고 있다. 즉 비행 경로 모형 3에서 '가족요인'이 '학교요인'과 '개인요인'을 매개할 경우에는 비행정도에 대하여 정적인 방향으로 영향을 미치게 된다는 것이다.

그리고 그 크기는 비행 경로 모형 2에서와는 달리 무시할 수 없을 정도이다. 그러나 종합적으로 볼 경우 여전히 '가족요인'은 비행정도를 억제하는 방향으로 작용한다. 앞의 두 모형에서와 마찬가지로 비행 경로 모형 3에서도 '개인요인'의 비행정도에 대한 직접효과는 간접효과의 작용으로 인하여 전체적으로 보았을 때는 그 인과효과가 오히려 감소하고 있음을 알 수 있다.

비행 경로 모형 1, 비행 경로 모형 2, 그리고 비행 경로 모형 3을 비교 분석해보면, 우선 비행에 대한 '가족요인'의 효과에 있어서 다소간의 차이가 있음을 알 수 있다. 세 가지 비행 경로 모형 중 비행에 대하여 '가족요인'의 효과가 가장 큰 것으로 나타난 것은 비행 경로 모형 3이다. 비행 경로 모형 3에서 '가족요인'은 비행에 대하여 -.171의 인과효과를 갖고 있음을 알 수 있다. 그리고 전체 인과효과중 직접효과는 -.205 그리고 간접효과는 .034인 것으로 나타났다. 즉 '가족요인'이 '개인요인'이나 '학교요인' 등을 거쳐 비행에 간접적으로 효과를 미치게 되는 경우에는 그 억제효과가 사라지게 됨을 의미한다.

'친구요인'은 비행 경로 모형 2에서 비행에 대하여 가장 큰 효과를 나타내고 있다. '가족요인'

과 마찬가지로 '친구요인' 또한 비행을 억제하는 방향의 효과를 지니고 있음을 알 수 있는데, 이 경우에는 간접효과도 마찬가지로의 효과를 지니고 있다.

비행에 대하여 '개인요인'이 가장 큰 효과를 미치는 모형은 비행 경로 모형 3이다. '개인요인'의 경우 다른 요인들에 비하여 독특한 양상을 나타내고 있다. 그것은 바로 직접효과와 간접효과 의 방향에 있어서의 상이함이다. 이러한 양상은 세 가지 비행 경로 모형 모두에 있어서 공히 발견된다. 결과적으로 보자면 '개인요인'은 비행을 억제하는 효과를 지니고 있다고 볼 수 있다. 그러나 '개인요인'이 비행에 대하여 직접적으로 미치는 효과만을 본다면 그것은 오히려 비행을 조장하는 방향으로 효과를 미치고 있음을 알 수 있다. '개인요인'이 비행에 대하여 갖는 이러한 조장효과는, 한편으로는 '개인요인'이 '학교요인'을 매개하여 비행에 미치는 간접효과에 의해 그리고 다른 한편으로는 비인과 효과에 의해 크게 상쇄되어 결과적으로는 억제효과를 갖게되는 것으로 볼 수 있다. '학교요인'은 비행 경로 모형 2, 즉 일반지역에 소재하고 있는 학교의 경우 가장 큰 비행 억제효과를 지니고 있음을 알 수 있다.

경로 모형 1에서 '가족요인,' '친구요인,' '개인요인,' 그리고 '학교요인' 각각의 비행에 대한 효과계수는 -.138, -.189, .014, 그리고 -.185이다. 따라서 비행 경로 모형 1에서 비행에 대하여 가장 큰 영향력을 행사하고 있는 요인은 '친구요인(-.189)'임을 알 수 있다. 비행 경로 모형 2에서는 '가족요인,' '친구요인,' '개인요인,' 그리고 '학교요인'이 비행에 대하여 각각 -.109, -.232, .013, 그리고 -.246의 효과계수를 갖는 것으로 나타났다. 즉 이 모형에서 비행에 대하여 가장 큰 영향력을 행사하고 있는 요인은 '학교요인(-.246)'임을 알 수 있다. 비행 경로 모형 3의 경우에는 '가족요인(-.171),' '친구요인(-.129),' '학교요인(-.116),' 그리고 '개인요인(.042)'의 순으로 비행에 대하여 영향력을 행사하고 있음을 알 수 있다 (<표 12> 참조).

<표 12> 비행 경로 모형별 독립변인의 비행에 대한 효과계수

구 분	가족요인		친구요인		개인요인		학교요인	
	효과*	순위**	효과*	순위**	효과*	순위**	효과*	순위**
비행 경로 모형 1	-.138	3	-.189	1	.014	4	-.185	2
비행 경로 모형 2	-.109	3	-.232	2	.013	4	-.246	1
비행 경로 모형 3	-.171	1	-.129	2	.042	4	-.116	3

\*인과효과를 의미함.

\*\*인과효과크기에 근거한 것임.

## V. 결론 및 제언

사회문제에 대한 접근은 지지하는 가치에 따라 그리고 이데올로기에 따라 내용을 달리한다. 혹자는 개인적인 차원에서 그 원인을 찾고자 하며, 또 다른 사람은 구조에서 혹은 제도에서 그 원인을 찾고자 한다. 청소년 비행 문제에 대한 접근 또한 일반적인 사회문제에 대한 접근 방식과 크게 다르지 않다. 보다 미시적인 관점을 지지한다면 청소년 비행의 문제에 대하여 비행 청소년 개인의 행동이나 감정 등의 차원에서 접근하고 그 원인을 규명하고자 노력할 것이다. 반면에 상대적으로 거시적인 관점에서 청소년 비행 문제에 접근한다면, 그 원인 규명 노력은 비행 청소년을 둘러싸고 있는 환경안에서 이루어지게 될 것이다.

최근에 들어 청소년 비행 문제의 원인을 가족 혹은 또래집단의 역기능에서 찾고자 하는 경향이 일반적이다. 그리고 그보다는 드물게 논의의 초점이 학교라는 환경으로 확대되는 경우도 있다. 그러나 아직까지는 청소년 비행 문제에 대하여 접근함에 있어서 지역사회라는 보다 큰 단위가 그리 자주 언급되고 있는 것 같지는 않다.

본 연구의 결과는 청소년 비행 문제를 논함에 있어서 이제는 지역사회라는 새로운 단위가 고려되어야 할 필요성을 분명히 제시하고 있다. 본 연구에서는 지역간 비교를 통하여 가족요인, 친구요인, 개인요인, 그리고 학교요인이 청소년 비행에 대하여 효과를 어떻게 달리 행사하는가를 보임으로써 가족이나 친구, 개인, 혹은 학교 중 그 어느 하나 혹은 일부가 청소년의 비행화를 결정하는 것이 아님을 분명히 하였다. 그 증거는 단적으로 <표 12>에 제시되어 있다. 비행 경로 모형 1, 즉 전체적으로 보았을 때, 비행에 대하여 일차적인 영향력을 행사하는 것은 친구요인이었다. 그러나 지역을 저소득층 밀집지역과 일반지역으로 구분하여 비행화 과정을 분석해 본 결과, 비행에 대하여 일차적인 영향력을 행사하는 요인은 각기 다르게 나타났다. 저소득층 밀집지역의 경우에는 가족요인이 그리고 일반지역의 경우에는 학교요인이 가장 큰 효과를 지니고 있는 것으로 나타났다. 이러한 결과가 시사해 주는 바는 바로 청소년 비행 문제에 대하여 접근함에 있어서의 차별성의 필요이다. 비행 청소년 개인의 행동 수정이라는 전통적인 접근은 제한적인 효과만을 거둘 수밖에 없으며 그러한 사실은 본 연구 결과에서 다시 한번 확인되고 있다. 세 가지 비행 경로 모형 모두에서 개인요인이 행사하는 영향력은 고려된 요인들 중 최하위인 것으로 나타났기 때문이다.

이상과 같은 논의를 토대로 청소년 비행 문제에 대한 구체적인 접근 방향을 제시해 본다면, 다음과 같다. 우선 비행 청소년 프로그램은 정형화되어서는 안 된다는 것이다. 청소년이 비행화하는 과정은 몇 개의 유형으로 구분된다. 그러나 한 명의 청소년이 비행 청소년화하는 구체적인 과정은 또 다른 한 명의 청소년이 비행화하는 과정과 분명히 구분될 수 있고 또 그렇게 되어야

한다. 이러한 사실이 우리에게 시사해 주는 바는 바로 정형적인 접근의 한계이다. 청소년 개개인이 가지고 있는 특성과 각자가 속해 있는 환경의 독특함이 고려되지 않은 접근은 아무런 효과도 거두지 못할 것이다. 다시 말해 청소년 개개인을 가까이에서 지속적으로 관찰하고 접근하고자 하는 노력이 절대로 필요하다. 그리고 그 접근은 청소년이 속해 있는 바로 그 환경 속에서 이루어져야만 할 것이다.

두 번째는 비행 청소년 프로그램은 통합적으로 운용되어야 한다는 것이다. '가족요인,' '친구요인,' '개인요인,' 그리고 '학교요인'이 상황에 따라 영향력의 크기를 달리한다는 것이 의미하는 바가 바로 이것이다. 청소년 개인은 물론이고 가족, 친구집단, 학교, 그리고 지역사회를 포괄하는 광범위한 지원망이 구축되고 운용되어야 할 것이다. 청소년에 대한 개별적인 그리고 통합적인 접근을 가능케 해 주는 대안은 바로 사례관리(case management) 기법의 적극적인 수용이다. 사회복지사가 중심이 되어 보다 장기적인 안목에서 청소년 개인(혹은 집단)을 서비스 자원과 연결해 주고 관리해 줄 경우 그 청소년이 사회로부터 이탈할 가능성은 크게 줄어들 것이기 때문이다.

## 참 고 문 헌

- 가양4종합사회복지관. 1996(미간행). 강서 지역 청소년의 실태 및 욕구에 관한 조사 연구. 연세대학교 가양4종합사회복지관.
- 김상규, 전택일. 1992. 사회복지론. 형설출판사
- 김선남. 1994. 청소년비행관련 변인간의 인과적 분석. 전남대 교육학과 박사학위 논문
- 김재엽. 1997. "청소년비행과 가정폭력". 한국아동복지학회지. pp. 71-93.
- 김진희 외. 1995. "청소년 비행화 과정 연구". 청소년 상담연구. 제3권.
- \_\_\_\_\_. 외. 1995. 비행청소년 상담 지원 정책. 청소년 대화의 광장.
- 김준호. 1990. 청소년비행의 원인에 관한 연구:공부압력을 중심으로. 한국형사정책연구원.
- \_\_\_\_\_. 노성호. 1990. 청소년 범죄 피해에 대한 연구. 한국형사정책연구원.
- \_\_\_\_\_. 이동원. 1996. 한국의 청소년 비행척도 개발에 관한 연구. 한국형사정책연구원.
- 노성호. 1993. 한국의 청소년 비행화에 관한 연구. 고려대학교 박사학위논문.
- 박순일. 1995. 생활보호대상자의 영구 임대 아파트 현황과 정책과제. 한국보건사회연구원.
- 법무부. 1987. 비행청소년 통계. 법무부 보호국
- 전병재. 1991. 청소년 친구집단과 비행간의 상관성 연구. 한국형사정책연구원.
- 중앙청소년보호대책위원회. 1973. 청소년 피해실태에 관한 조사연구. 중앙청소년보호대책위원회
- 홍강의. 1993. "청소년상담의 이론적 경향 고찰: 치료적 관점". 청소년상담연구. 1호. 청소년대화의 광장.
- Figueria-McDonough, J. 1991. "Community Structure and Delinquency: A Typology." *Social Service Review* (March).
- Rankin, J. 1980. "School Factors and Delinquency." *Sociology and Social Research*. Vol. 63. No. 3.
- Schuerman, L. and S. Kobrin. 1986. "Community Careers in Crime." in *Communities and Crime*. edited by Reiss Jr., A and Tonry, M. Chicago: Chicago University Press. pp. 67-100.
- Weiss, R. 1987. "The Community and Prevention." in *Handbook on Crime and Delinquency Prevention*. edited by Jhonson, E. Greenwood Publishing Group.



Abstract

**A Study on the Process of Being Delinquent**

Lee, Ik Seob · Kim, Geun Sik

The endeavor to reveal reasons and backgrounds of juvenile's being delinquent has been continuing. Most of them, however, are not multi-dimensional and integrative, but one-dimensional which has had just focused on the factor of family or individual. One of the main purposes of this study is to get implications on practical programs through the ecological-systematic analysis on factors and processes of juvenile delinquency. In this study, region has separated into two, one is of poor and the other is non, and then informations on factors and process of being delinquent were gathered by comparing between them. Eleven hundreds and sixteen cases were sampled from six junior-high schools which have met the purpose of this study. The survey had been committed with structured questionnaire which had been consisted in several variables; personal; familial; school and peer related; delinquent characteristics. Reliability and validity of each variables had been tested through pilot test. Effects of independent variables on dependent variables were analyzed according to the region through path analysis. In the analysis, remarkable differences on the processes of being delinquent had been found and three path models of being delinquent had been made on the basis of those differences. Each of them has shown different effecting patterns of personal, familial, and school and peer related variables on one's degree of delinquency. In Pattern 1, peer related variables have committed more powerful effects on the degree of delinquency than the others have. School related variables, in Pattern 2, commit most striking effects on the dependent variables. The degree of delinquency in Pattern 3 is most strongly effected by familial variables. The limitations that personal behavior oriented approach might be confronted in the field of juvenile delinquency have been proved by these results of this study. These results have given many implications to us on the needs of distinctive and integrative approaches to the problems of juvenile delinquency.

Tel : 02-361-2922

Fax : 02-361-2920

E-mail :