https://doi.org/10.35147/knpsi.2019.33.2.409

자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향

The Effects of Self-Control and Opportunities on Traffic Violations

조 영 오*

차 례

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 이론적 배경
Ⅲ. 연구방법
Ⅳ. 분석결과
Ⅴ. 결론 및 제언

● 국문요약 ●

본 연구의 목적은 상대적으로 연구가 적었던 교통법규 위반에 영향을 미치는 요인 특히, 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향에 대하여 검증하고, 이러한 관계가 성별에 따라 차이를 보이는지 살펴보는 것이다. 이를 위해 2017년에 한국형사정책연구원에서 수행한 '전국범죄피해조사 2016' 자료 중 2016년 한 해 동안 운전경험이 있는 5,777명에 대한 자료를 사용하였다. 로지스틱 회귀분석 결과에 의하면 자기통제와 기회요인은 교통법규위반에 독립적인 영향을 미칠 뿐 두 요인간의 상호작용효과는 없었고, 요인들 간의 관계는 성별에 따라 차이를 보이지 않았다. 본 연구의 결과는 기회요인에 대한 Gottfredson과 Hirschi(1990, 1993)의 주장을 부분적으로 지지하는 것이며, 아울러 위법행위에 대한 폭넓은 이해를 위해서는 자기통제와 기회요인에 대한 통합의 필요성을 시사한다.

◈ 주제어 : 자기통제, 기회요인, 교통법규 위반

* 한국형사정책연구원 범죄조사연구실 부연구위원.

Ⅰ. 서론

교통법규 위반은 법규에 대한 위반 자체도 사회적인 문제이지만 교통법규 위반으로 인한 사고와 그에 따르는 사회적인 비용 또한 중요한 이슈이다. 경찰청 통계에 따르면 2018년에 발생한 교통사고는 총 217,148건이었으며, 교통사고로 3,781명이 사망하였고 323,037명이 부상당했다.[1] 아울러 도로교통공단이 발표한 통계에 의하면 2017년 도로교통사고 비용은 약 23조 6,805억 원으로 이는 국가예산의 약 5.9%에 해당한다.[2] 교통법규 위반이 사회에 미치는 막대한 영향에도 불구하고 범죄학 이론에 기초해서 이를 이해하고자 하는 노력은 부족한 편이다.[3] 이에 본 연구에서는 범죄학에서 가장 각광받는 이론 중에 하나인 자기통제이론을 적용하여 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향을 살펴보고자 한다.

Gottfredson과 Hirschi의 자기통제이론(범죄의 일반이론)은 이론의 간명성과 일반화 가능성 때문에 1990년에 소개된 이 후 세 차례에 걸쳐 (2000, 2012, 2017) 메타분석이 수행될 정도로 국내외 학자와 실무자로부터 많은 관심을 받아오고 있다. Gottfredson과 Hirschi에 의하

1) https://www.police.go.kr/portal/main/contents.do?menuNo=200551(2019. 8. 31. 검색).

2) http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticalReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_RTE(2019. 8. 31. 검색).

3) 강지현·최수형, "교통법규 위반행위에 대한 심리적 영향 연구: 서울시 자가운전자를 중심으로", 한국범죄심리연구, 제20호, 2013, 5-24쪽.; 기광도, "인지된 억제력의 형성과 효과: 음주운전을 중심으로", 형사정책, 제22권 제1호, 2010, 127-155쪽.; 전영실, "음주운전의 특성 및 대책에 관한 연구", 한국알코올과학회지, 제7권 제1호, 2006, 83-96쪽.

면 낮은 자기통제는 위법행위에 영향을 미치는 주요한 변인일 뿐만 아니라 교통법규 위반을 포함한 모든 위법행위, 모든 조건(all crime, all times)에 적용가능하다.[4] 이러한 주장은 연구들에 의해 대체로 지지되었다.[5]

한편 기존 연구에서 기회요인이 자기통제와 위법행위의 관계에 미치는 영향에 대한 검증은 상대적으로 부족하다. 자기통제이론을 제안할 당시 Gottfredson과 Hirschi는 기회요인은 범죄의 선행조건이라고 주장하였으나, 그 이후로 기회요인은 대체로 어느 곳에나 존재하기 때문에 범죄에 미치는 영향은 사소하고, 기회요인이 자기통제와 상호작용하여 범죄에 영향을 미치기 보다는 기회요인이 자기통제의 결과라고까지 주장하였다.[6] 이들의 주장과 달리 다른 학자들은 자기통제와 범죄의 관계를 검증함에 있어 기회요인을 같이 고려해야한다고 주장하였다. Hay와 Forrest에 의하면 Gottfredson과 HIrschi는 이론의 간명성을 지나치게 강조한 나머지 낮은 자기통제는 범죄의 유일한 원인이라고 주장하였으나, 연구들에 의하면 낮은 자기통제는 범죄에 영향을 미치는 주요

4) Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., *A general theory of crime*(Stanford, CA: Stanford, 1990), p. 117.

5) 민수홍, "여자청소년의 자기통제력이 비행과 범죄에 미치는 영향", 형사정책연구, 제49호, 2002, 35-66쪽.; 진혜민·배성우, "청소년비행 관련 요인들에 관한 메타경로분석", 학교사회복지, 제38호, 2017, 149-172쪽.; Vazsonyi, A. T., Mikuska, J. & Kelley, E. L., "It's time: A meta-analysis on the self-control-deviance link", *Journal of Criminal Justice*, Vol. 48, 2017, pp. 48-63.

6) Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., Self-control and opportunity, In "Control theories of crime and delinquency"(eds), Britt C. L. & Gottfredson, M. R(New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 2003); Hirschi, T. & Gottfredson, M. R., "Commentary: Testing the general theory of crime". *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 30, 1993, pp. 47-57.

한 변수 중에 하나일 뿐이며, 자기통제를 통제한 상태에서 기회요인을 포함한 다른 변수가 범죄에 미치는 영향력은 여전히 유의미하였다. 또한, Hay와 Forrest는 범죄를 보다 포괄적으로 이해하기 위해서는 개인적인 특성과 환경적인 특성을 함께 고려해야 한다고 주장하였다.[7] 즉, 낮은 자기통제는 개인적인 특성으로 위법행위의 주요한 원인인 반면, 기회요인은 낮은 자기통제와 위법행위의 관계에 영향을 주는 환경적인 특성이다.

기회요인이 자기통제와 범죄의 관계에 미치는 영향을 검증한 연구들은 대체로 기회요인은 자기통제와는 독립적으로 범죄에 영향을 미치거나 자기통제와 상호작용하여 범죄에 영향을 미치는 것으로 보고하였다.[8] 이 연구들은 자기통제이론이 범죄에 대한 설명력을 높이기 위해 기회요인을 고려해야 한다는 시사점을 제공하지만, 몇 가지 제한점을 가지고 있다. 위법행위에 대한 원인으로 자기통제와 기회요인을 모두 분석에 포함한 국내외의 연구들은 대부분 청소년만을 대상으로 하였다.

---

7) Hay, C. & Forrest, W., "Self-control theory and the concept of opportunity: The case for a more systematic union", *Criminology*, Vol. 46, 2008, pp. 1039-1071.

8) 김선영, 자기통제력과 기회요인이 청소년비행에 미치는 영향, 한국사회학회 사회학대회 논문집, 2007, 203-216쪽.; 박현수, "자아통제와 기회의 상호작용이 청소년 비행에 미치는 영향", 한국범죄심리연구, 제7호, 2011, 121-146쪽.; 이성식, "낮은 자기통제력과 비행기회요인들의 오프라인 및 온라인 비행에의 영향 비교 : 일반이론의 검증", 형사정책연구, 제81호, 2010, 203-223쪽.; Hay, C. & Forrest, W., 앞의 글, pp. 1039-1071.; Lagrange, T. C. & Silverman, R. A., "Low self-control and opportunity: Testing the general theory of crime as an explanation for gender differences in delinquency", *Criminology*, Vol. 37, 1999, pp. 41-72.; Longshore, D. & Turner, S., "Self-control and criminal opportunity: A cross-sectional test of the general theory of crime", *Criminal Justice and Behavior*, Vol. 25, 1998, pp. 81-98.

그 결과 청소년을 대상으로 했을 때 나타났던 기회요인, 자기통제, 위법행위의 관계가 성인에게까지 일반화될 수 있는 지는 아직 확실치 않다. 아울러 이러한 관계가 성별의 영향을 받는지에 대한 연구도 거의 없다. 연구대상이 청소년으로 한정되다 보니 연구에 사용된 위법행위의 종류와 기회요인의 종류도 제한될 수밖에 없다. 즉, 자기통제이론의 가장 큰 기여 중의 하나인 이론의 일반화에 대한 실증적인 연구가 아직 기회요인과 범죄의 관계에서는 입증되지 않았다고 볼 수 있다.

기존연구의 이러한 제한점을 보완하고자 본 연구는 두 가지 목적을 가지고 수행되었다. 첫 번째 목적은 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향을 살펴보는 것이다. 즉, 기회요인이 교통법규 위반에 직접적인 효과만을 가지는지 아니면 자기통제와 상호작용하여 영향을 미치는지 검증하고자 한다. 두 번째 목적은 자기통제, 기회요인, 교통법규위반의 관계가 남·여 모두에게 일반화되는지에 대해서 살펴보는 것이다.

Ⅱ. 이론적 배경

Gottfredson과 Hirschi는 사람은 고통은 피하고 쾌락은 극대화하려는 경향이 있으며, 위법행위 또한 그로 인해 얻는 것이 잃는 것보다 클 때 발생한다는 고전주의 범죄학에 근거를 두고 자기통제이론(범죄의 일반이론)을 제안하였다. 저자들은 자기통제수준이 어렸을 때 부모의 자녀양육방식(자녀에게 애착을 가진 부모가 자녀의 행동을 감독하고, 옳지 않은 행동에 대해 인지하며, 그릇된 행동이 인지되었을 때 그에 상응한 처벌을 가하는 것)에 의해 결정된다고 보았고, 자기통제가 낮은

사람은 '지금 현재'에 집중하는 경향이 있고, 인내심이 부족하며, 위험추구성향이 있고, 장기적인 계획이 없으며, 정신적인 활동보다는 신체적인 활동을 선호하고, 타인에 대한 배려가 부족한 특성이 있다고 주장하였다. 이러한 특성으로 인해 자기통제가 낮은 사람은 위법행위가 제공하는 즉각적인 결과물에 끌리게 되고 그로인해 범죄에 개입하게 된다는 것이다. Gottfredson과 Hirschi는 자기통제가 위법행위에 미치는 영향력이 위법행위의 종류, 개인특성(성별, 나이 등) 혹은 문화적인 특성과 무관하게 적용가능하다고 주장하였다.[9)]

자기통제와 위법행위의 관계를 실증적으로 검증한 연구들에 대한 메타분석은 두 요인간의 관계가 자기통제의 측정방식(태도측정, 행동측정, Grasmick et al. 측정도구 사용여부), 다른 범죄요인 통제(사회학습이론, 범죄기회 등), 연구 설계(종단연구, 횡단연구), 대상자 특성(범죄자, 일반인, 성인, 청소년, 남자만, 여자만, 인종구성의 차이), 종속변수(전반적 범죄, 폭력범죄, 언어폭력, 약물남용, 부정행위, 온라인 범죄 등)에 있어서의 차이를 통제한 상태에서도 유의미하다는 것을 보여주었다.[10)] 낮은 자기통제와 위법행위 및 비행의 관계는 국내에서 수행된 연구에서도 유의미한 것으로 나타났다.[11)] 1995년부터 2016년까지 수행된 청소년비행과 관련된 232개의 연구에 대한 메타경로분석에 의하면 낮은 자기통제는 청소년비행에 직접적으로 영향을 미칠 뿐만 아니라 우울과 공격성을 통해 간접적으로 청소년비행에 영향을 미치는 것으로 나

9) Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., 앞의 책, p. 117.

10) Pratt, T. C. & Cullen, F. T., "The empirical status of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime: A meta-analysis", *Criminology*, Vol. 38, 2000, pp. 931-964.; Vazsonyi, A. T., Mikuska, J. & Kelley, E. L., 앞의 글, pp. 48-63.

11) 김선영, 앞의 책, 203-216쪽.; 민수홍, 앞의 글, 35-66쪽.; 이성식, 앞의 글, 203-223쪽.; 진혜민·배성우, 앞의 글, 149-172쪽.

타났다.[12] 즉, 자기통제와 범죄 및 범죄 유사행위의 유의미한 관계에 대한 일반화는 어느 정도 지지된다고 할 수 있다.

한편 기회요인이 자기통제와 위법행위의 관계에 미치는 영향에 대한 연구는 여전히 부족하다. 기회이론의 경우 개인의 범죄성 보다는 범죄가 발생하기 위한 상황적인 특성에 좀 더 초점을 두고 있다.[13] 예를 들어 일상활동이론의 저자들은 범죄가 발생하기 위한 조건으로 동기화된 범죄자, 범죄에 적절한 대상물, 감시의 부재를 제시하였으며, 이 세 가지 요건이 한 시간과 공간에 모였을 때 범죄가 발생한다고 주장하였다. 생활양식이론의 경우는 생활양식에 있어서의 개인 간의 차이가 범죄의 취약성에 있어서의 개인 간 차이에 영향을 미친다고 본다. 그러므로 기회이론에 의하면 생활양식, 범죄에의 노출, 근접성, 감시 및 대상의 유인성을 변화시킴으로 해서 범죄의 기회를 줄일 수 있고 이는 범죄의 감소로 이어진다. Gottfredson과 Hirschi도 범죄가 발생하기 위한 필수조건으로 범죄행위, 범죄피해자와 아울러 범죄기회를 언급하였으나,[14] 기회요인이 자기통제나 위법행위에 어떠한 영향을 미치는 지에 대해 자세하게 언급하지 않았다. 저자들은 이론의 간명성을 이론의 통합보다 더 중요하다고 강조하여 왔고, 낮은 자기통제가 시간, 장소, 개인적 특성을 넘어서 모든 종류의 위법행위 및 유사행동을 설명할 수 있기 때문에 위법행위에 영향을 미치는 다른 요인들과 통합하는 것을 꺼렸다. 기회요

12) 진혜민·배성우, 앞의 글, 149-172쪽.

13) Cohen, L. E. & Felson, M., "Social change and crime rate trends: A routine activity approach", American Sociological Review, Vol. 44, 1979, pp. 588-608.; D. B. Cornish & R. V. Clarke, *The reasoning criminal* (New York: Springer-Verlag, 1986).; Hindelnag, M., Gottfredson, M. R. & Garofalo, J. *Victims of personal crime*(Cambridge, Mass.: Ballinger, 1978).

14) Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., 앞의 책, p. 137.

인이 자기통제와 위법행위의 관계에 미치는 영향에 대한 Gottfredson과 Hirschi 회의적인 태도는 그 후에도 유지되었다. 그들에 의하면 은행에서 돈을 횡령하는 것과 같은 이미 기회가 제한된 특수한 위법행위의 경우에는 자기통제와 기회요인 간에 상호작용이 존재할 수도 있지만, 일반적으로 위법행위의 기회는 무한(limitless)하기 때문에 개인 간에 차이가 없고 그로 인해 자기통제와 기회요인이 상호작용하여 위법행위에 영향을 미치기 보다는 대체로 독립적으로 위법행위에 영향을 준다고 주장하였다. 예를 들어, 음주운전의 경우 기회요인이라고 할 수 있는 집이나 혹은 술집에서 술을 먹는 상황은 어느 때나 가능하기 때문에 굳이 술을 먹는 상황과 자기통제가 상호작용을 해야 음주운전을 하는 것이 아니며 오히려 자기통제가 독립적으로 음주운전에 영향을 미친다는 것이다. 아울러, Hirschi와 Gottfredson은 앞에서 언급한 은행으로부터의 횡령의 경우 횡령하기에 앞서 은행에 취직하는 것이 선행되어야 하며, 은행에 취직하는 것은 한편으로는 자기통제의 영향을 받는 다고 볼 수 있기 때문에 횡령의 기회요인이라고 볼 수 있는 은행에 취직하는 것 자체가 자기통제의 결과라고 주장하였다. 마지막으로 저자들은 범죄이론의 일반화를 논하기 위해서는 상황적인 혹은 구조적인 특성을 설명하기 이전에 범죄자의 특성에 초점을 맞추어야 한다고 주장하였다.[15] 기회요인에 대한 Gottfredson과 Hirschi의 주장을 요약하면 첫째, 기회요인이 개인 간에 큰 차이를 보이는 경우에는 자기통제와 기회요인이 상호작용하여 위법행위에 영향을 미칠 수 있지만, 기회요인이 개인 간에 큰 차이가 없는 경우에는 자기통제와 기회요인이 위법행위에 독립적으로 영향을 미친다는 것이다. 둘째, 기회요인 자체가 이미 자기통제의

15) Hirschi, T. & Gottfredson, M. R., 앞의 글, p. 50.

결과물일 수 있다는 것이다.

반면, 범죄기회가 자기통제와 위법행위에 미치는 영향을 검증한 연구들의 결과는 Gottfredson과 Hirschi의 주장과는 대체로 상반된다.[16] 18세에서 64세에 해당하는 619명의 범죄자를 대상으로 자기통제와 범죄기회가 재산범죄와 폭력범죄에 미치는 영향을 검증한 Longshore는 범죄기회가 무한하기 보다는 오히려 개인차가 상당함을 발견하였다. 예를 들어, '지난 6개월 동안 누군가에게 들키지 않고 재산범죄 혹은 폭력범죄를 쉽게 저지를 수 있는 횟수가 얼마나 되는지'에 대한 질문에 0번 에서 200번 까지(재산범죄의 경우 평균 13.5번, 폭력범죄의 경우 평균 6.7번) 답하였다. 또한, 범죄기회가 자기통제의 결과물이라면 자기통제를 통제할 경우 범죄기회와 범죄의 관계는 유의미할 수 없고, 자기통제와 범죄기회의 상호작용이 위법행위에 미치는 영향도 유의미할 수 없다. 그러나 Longshore의 연구에서는 낮은 자기통제를 통제한 상태에서 범죄기회는 재산범죄와 폭력범죄를 유의미하게 증가시켰을 뿐만 아니라, 범죄기회를 추가했을 때 모델의 설명력은 재산범죄의 경우 20.9%, 폭력범죄의 경우 13.2% 증가하였다. 또한, 자기통제와 기회요인의 상호작용변수도 재산범죄와 폭력범죄에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.[17]

범죄기회가 자기통제와 위법행위에 미치는 영향을 검증한 국내 연구들의 결과도 대체로 외국의 연구들과 일치한다. 김선영은 고등학교 1학

16) Hay, C. & Forrest, W., 앞의 글, pp. 1039-1071.; Lagrange, T. C. & Silverman, R. A., 앞의 글, pp. 41-72.; Longshore, D. & Turner, S., 앞의 글, pp. 81-98.

17) Longshore, D., "Self-control and criminal opportunity: A prospective test of the general theory of crime", *Social Problems*, Vol. 45, 1998, pp. 102-113.

년 3,125명에 대한 자료를 사용하여 기회요인이 청소년의 사소한 비행과 심각한 비행에 미치는 주효과와 자기통제와의 상호작용 효과에 대하여 검증하였다. 이 연구에서 기회요인으로는 비행친구 수, 부모의 감독, 부모와의 시간, 학업몰입, 아르바이트 경험을 사용하였다. 연구결과에 의하면 자기통제를 통제한 상태에서 비행친구 수, 부모와의 시간, 학업몰입, 아르바이트 경험은 사소한 비행에 유의한 영향을 미쳤으며, 비행친구 수, 부모와의 시간, 아르바이트 경험은 청소년의 심각한 비행에 유의한 영향을 미쳤다. 또한, 자기통제와 기회요인의 상호작용 중 일부는 사소한 비행 혹은 심각한 비행에 영향을 미쳤다.[18] 박현수도 비슷한 결과를 보고하였는데, 자기통제를 통제한 상태에서, 기회요인(여가시간, 부모감독)의 초기값과 변화량은 비행의 초기값과 변화량에 각각 유의미한 영향을 미쳤으며, 자기통제와 여가시간의 상호작용도 비행의 변화량에 유의미한 영향을 미쳤다.[19] 청소년만을 대상으로 수행된 앞의 두 연구와는 달리 10대에서 70대까지 3,129명(일반인 2,500명과 약물위반사범 629명)의 자료를 사용하여 이성식은 주위약물사용과 같은 기회요인이 자기통제와는 독립적으로 그리고 자기통제와 상호작용하여 약물남용에 영향을 미치는지 검증하였다. 연구결과에 의하면 약물용인태도, 사회유대손실, 처벌인지, 약물이득과 같은 요인들을 통제하였을 때 자기통제가 약물남용에 미치는 영향력은 통계적으로 유의미하지 않은 반면, 기회요인인 주위약물사용은 약물남용에 유의미한 영향을 미칠 뿐만 아니라 다른 어떤 변수보다 약물남용에 더 큰 영향을 미치는 것으로 나타났다. 또한, 자기통제와 주위약물사용의 상호작용이 모델에 추가되었을 때 자기통제와 약물남용의 관계는 통계적으로 유의미하지 않았으나,

18) 김선영, 앞의 글, 203-216쪽.
19) 박현수, 앞의 글, 121-146쪽.

주위약물사용의 독립효과와 자기통제와의 상호작용효과는 유의미하였다.[20] 즉, 국내외 연구결과에 의하면 Gottfredson과 Hirchi의 기회요인의 무한성과 자기통제의 산물이라는 주장은 지지되지 않았다.

그러나 기존의 연구에도 몇 가지 제한점은 존재한다. 첫째로 자기통제와 위법행위의 관계에 미치는 기회요인의 효과를 살펴본 대부분의 연구들은 청소년 자료를 주로 사용하였다. 그로인해 기존연구결과에서 도출된 기회요인, 자기통제, 위법행위의 관계가 청소년의 경우만 유효한지 아니면 성인의 경우에도 유효한지에 대해서는 확실한 답변을 줄 수 없다. 아울러 이 변수들의 관계를 검증한 기존의 연구 중 단지 두 연구만이(Lagrange & Silverman, 1999; Longshore & Turner) 이러한 관계가 성별에 따라 달라지는지 검증하였다. 국내의 연구 중에는 하나의 연구만이(이성식, 2006) 성인을 대상으로 기회요인, 자기통제, 위법행위의 관계를 살펴보았고, 특히 이러한 관계가 성별에 조건적인지에 대한 연구는 수행된 적이 없다. 즉, 기존 연구의 결과를 다른 연령대와 성별로 일반화하기에는 무리가 있다.

기존연구가 가지고 있는 또 다른 한계는 기회요인으로 사용된 변수와 관련이 있다. Hirschi와 Gottfredson은 기회요인은 대체로 자기통제의 영향을 받기 때문에 자기통제의 결과물이라고 주장한다. 기존 연구에서 사용된 기회요인 중 비행친구와의 관계, 학업몰입, 아르바이트 경험은 직·간접적으로 자기통제의 영향을 받는다고 볼 수 있다. 예를 들어 아르바이트를 경험하기 위해서는 아르바이트를 구하기 위한 노력이 선행되어야 하는데 이것 자체가 자기통제의 결과라는 것이다.[21] 그러므로

20) 이성식, "낮은 자기통제력과 성인의 약물남용, 그 매개 및 상호작용 효과에 관한 논의", 형사정책연구, 제68호, 2006, 333-360쪽.
21) Hirschi, T. & Gottfredson, M. R., 앞의 글, pp. 47-57.

기회요인이 위법행위에 미치는 영향력을 검증하기 위해서는 Hirschi와 Gottfredson이 주장한대로 어디에나 존재하는 혹은 무한한 기회를 변수로 사용하여야 한다. 이러한 제한점을 개선하지 않는 한 자기통제와 위법행위의 관계에 있어서 기회요인의 역할에 대한 Gottfredson과 Hirschi의 주장이 틀렸다고 결론내리기는 이르다.

본 연구에서는 기존 연구의 제한점을 개선하기 위해 청소년과 성인을 모두 포함한 자료를 사용하여 자기통제, 기회요인, 교통법규 위반의 관계를 살펴보고자 한다. 특히, 자기통제를 통제한 상태에서 기회요인이 교통법규 위반에 독립적인 효과와 자기통제와의 상호작용효과를 가지는 지 검증할 것이다. 아울러, 이 변수들 간의 관계가 성별에 따라 차이를 보이는 지 살펴볼 것이다.

Ⅲ. 연구방법

1. 연구자료

본 연구는 한국형사정책연구원에서 2017년에 수행한 '전국범죄피해조사 2016'을 위해 수집된 자료를 사용하였다. '전국범죄피해조사 2016' 자료는 확률비례계통추출방법을 사용하여 표본을 추출하였으며 전국 6,100가구의 14세 이상 13,257명을 대상으로 면접조사를 통해 수집되었다.[22] 본 연구의 목적은 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향을 살펴보는 것으로 전체 대상자 중 2016년 한 해 동안 운전경

22) '전국범죄피해조사 2016' 자료의 조사설계, 자료수집, 자료처리 등과 관련된 보다 자세한 내용은 최수형·조영오, 전국범죄피해조사 2016, 한국형사정책연구원, 연구총서 17-B-04, 2017, 31-84쪽.

험이 있는 5,777명(43.6%)만을 분석에 포함하였다.

2. 측정변수

1) 종속변수

본 연구의 종속변수는 교통법규위반으로 2016년 한 해 동안 교통법규 위반으로 경찰이나 무인단속카메라 등에 단속된 경험여부를 측정하였다. 단속 경험이 있는 경우 1로 그리고 단속경험이 없는 경우 0으로 코딩하였다. 교통법규위반과 교통법규위반 단속경험은 차이가 있을 수 있다. 특히, 상당수의 교통법규위반이 단속되지 않는 다는 점에서 교통법규위반 단속경험으로 교통법규위반을 측정한다는 것에는 한계점이 있는 반면, 교통법규위반 단속경험은 응답자의 회상정도가 교통법규위반 측정에 미치는 영향을 최소화할 수 있다는 장점도 있다.

2) 독립변수[23]

독립변수로 자기통제와 기회요인을 사용하였다. 자기통제의 경우 Gottfredson과 Hirschi(1990)가 낮은 자기통제를 가진 사람의 특성으로 제시한 충동성, 단순 업무 선호, 위험추구, 육체적 활동선호, 자기중

23) 교통법규위반과 교통법규위반 단속경험의 기회요인에는 차이가 있을 수 있으나 단속의 선행조건은 교통법규위반이므로 교통법규위반의 기회요인은 단속의 기회요인으로 사용될 수 있다. 단, 단속의 기회요인으로 교통법규위반 단속 카메라의 수 혹은 운전할 때 단속카메라를 확인할 수 있는 GPS 사용여부, 경찰차의 수 등이 있을 수 있으나 이에 대한 정보가 설문지에 포함되어 있지 않다. 아울러, 단속에 영향을 미치는 변수(예를 들면, 주로 운전하는 지역 및 도로의 특성 등)에 대한 변수도 설문지에 포함되어 있지 않아 통제변수에 포함시킬 수 없었다.

심, 쉽게 화를 내는 경향을 측정하기 위해 6개의 문항(종종 재미삼아 위험한 일을 한다, 일이 복잡해지면 포기하는 편이다, 쉽게 화를 낸다, 머리 쓰는 일보다 몸으로 하는 일을 선호 한다, 장래에 일어날 일보다는 지금 일어나는 일에 관심이 있다, 다른 사람이 겪는 어려움에 대해 그리 동정적이지 않다)을 사용하였다. 각 문항은 5점 리커트척도(전혀 그렇지 않다=1, 그렇지 않은 편이다=2, 보통이다=3, 그런 편이다=4, 매우 그렇다=5)를 사용하여 측정하였으며, Cronbach's α 값은 0.65 이었다. 자기통제점수는 역코딩하여 점수가 높을수록 자기통제가 높음을 의미한다.

앞에서 언급했듯이 기회요인은 자기통제의 영향을 받는 것이 아니어야 한다. 본 연구에서는 기회요인으로 교통법규위반과 직접적인 관련이 있지만 자기통제와는 무관하다고 할 수 있는 하루 평균 운전시간을 기회요인으로 사용하였다. 특히, 주중과 주말에 따른 영향력의 차이를 살펴보기 위해 주중 하루 평균 운전시간과 주말 하루 평균 운전시간으로 구분하여 교통법규위반에 미치는 영향력을 검증하였다. 주중 혹은 주말 하루 평균 운전시간이 5시간 이상(각각 전체의 2.1%와 1.9%)인 경우 5시간으로 코딩하였다.[24)]

3) 통제변수

본 연구에서 통제된 변수는 두 종류이다. 첫 번째 통제변수는 인구통

24) 원래 항목에서는 운전시간을 1시간에서 20시간까지 답변하였으나 이 항목을 그대로 사용할 경우 주중 하루 평균 운전시간과 주말 하루 평균 운전시간의 왜도가 각각 5.2와 4.6으로 정규성 가정을 위반하게 되어, 5시간 이상을 5시간으로 코딩하였다. 이 경우 주중 운전시간과 주말 운전시간의 왜도는 각각 2.3과 2.1이었다.

계학적인 변수로 성별, 나이, 학력, 가구소득을 포함한다. 성별의 경우 여자는 1로 남자는 2로 코딩하였고, 나이의 경우 조사 당시 기입한 생년월일 사용하여 만 나이를 계산하였다. 학력은 교육받지 않음=0, 초등학교=1, 중학교=2, 고등학교=3, 대학(교)(4년제 미만)=4, 대학교(4년제 이상)=5, 대학원 이상=6으로 코딩하였으며, 가구소득은 월평균 100만원 미만=1, 월평균 100~200만원 미만=2, 월평균 200~300만원 미만=3, 월평균 300~400만원 미만=4, 월평균 400~500만원 미만=5, 월평균 500~600만원 미만=6, 월평균 600~700만원 미만=7, 월평균 700~1,000만원 미만=8, 월평균 1,000만원 이상=9로 코딩하였다.

통제변수의 두 번째 종류는 교통법규 위반에 영향을 미칠 것으로 여겨지는 변수들로 늦은 귀가, 만취 귀가, 일상생활만족도, 난폭/보복운전피해 두려움, 운전경력을 포함한다. 예를 들어, 일상생활에서의 만족도는 삶의 전반적인 태도(운전방식을 포함하여)에 영향을 미칠 수 있고 이는 교통법규위반에 영향을 미칠 수 있다. 난폭/보복 운전피해에 대한 두려움 또한 운전방식에 영향을 주고 이는 교통법규위반으로 이어질 수 있다. 늦은 귀가와 만취귀가는 한 달 평균 저녁 10시 이후 귀가한 횟수와 한 달 평균 술에 만취해서 귀가한 횟수로 측정하였고(거의 매일=1, 일주일에 2~3일=2, 일주일에 하루=3, 보름에 하루=4, 한 달에 하루=5, 거의 또는 전혀 없음=6), 역코딩하여 점수가 높을수록 늦은 귀가와 만취 귀가가 빈번한 것을 의미한다. 일상생활만족도는 11점 척도로 전혀 만족하지 않는다=1, 보통이다=6, 매우 만족한다=11로 코딩하였다. 난폭/보복운전피해에 대한 두려움은 난폭운전피해에 대한 두려움과 보복운전피해에 대한 두려움을 측정하는 2개 문항(전혀 두렵지 않다=1, 두렵지 않은 편이다=2, 그저 그렇다=3, 두려운 편이다=4, 매우 두렵다=5)의 합을 사용하였고 두 문항의 Cronbach's α 값은 0.94 이었다. 운전

경력은 실제운전경력이 몇 년이 되었는지 답하도록 하였다.

3. 분석방법

본 연구의 목적은 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향을 살펴보는 것과 이러한 관계가 성별에 따라 차이가 나는지 검증하는 것이다. 종속변수로 사용한 교통법규위반 여부가 이분형변수이기 때문에 이분형 로지스틱 회귀분석을 사용하였다. 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향을 살펴보기 위해 세 개의 모델을 비교하였다. 첫 번째 모델에서는 통제변수만을 분석에 포함시켰고, 두 번째 모델에서는 자기통제와 기회요인을 추가하였으며, 세 번째 모델에서는 자기통제와 기회요인의 상호작용효과를 검증하기 위해 두 변수의 곱인 상호작용변수를 추가하였다. 단, 다중공선성의 문제를 피하기 위해 자기통제와 기회요인의 경우 평균중심화(mean centering)한 값을 사용하였다. 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향이 성별에 따라 달라지는지 검증하기 위해 전체 대상자를 남자와 여자로 나누어 각각 로지스틱 회귀분석을 실시하였다. 모든 통계 분석은 IBM SPSS 21 버전을 사용하였다.

Ⅳ. 분석결과

1. 기술통계 분석 결과

본 연구에서 사용된 변수들에 대한 기술통계분석 결과를 <표 1>에 제시하였다.

〈표 1〉 기술통계 분석 결과(N=5,777)

변수		빈도	최소값/최대값	평균/표준편차
교통법규위반 단속경험	있음	1,592(27.6%)		
	없음	4,185(72.4%)		
성별	남자	3,945(68.3%)		
	여자	1,832(31.7%)		
나이			15/97	48.3/12.6
최종학력	교육받지 않음	14(0.2%)		
	초등학교	189(3.3%)		
	중학교	352(6.1%)		
	고등학교	2,117(36.6%)		
	대학교(4년제미만)	1,103(19.1%)		
	대학교(4년제이상)	1,872(32.4%		
	대학원이상	130(2.3%)		
가구소득			1/9	4.6/1.8
늦은 귀가			1/6	2.8/1.6
만취 귀가			1/6	1.6/1.0
생활만족도			1/11	7.5/1.4
난폭/보복운전 피해 두려움			2/10	6.2/2.0
운전경력			1/60	17.0/9.8
자기통제			6/30	21.8/3.2
주중 하루 평균 운전시간			1/5	1.5/0.9
주말 하루 평균 운전시간			1/5	1.5/0.9

조사에 포함된 5,777명 중 27.6%인 1,592명이 2016년 한 해 동안 교통법규 위반으로 경찰이나 무인카메라 등에 단속된 경험이 있었다. 전체의 68.3%가 남자이고. 평균나이는 약 48세이며, 고등학교가 최종

학력인 사람이 2,117명(36.6%)으로 가장 많았다. 생활에 대한 만족도는 보통(6점)보다 약간 높았으며, 난폭/보복운전 피해에 대한 두려움은 보통이었고 평균 운전경력은 약 17년 이었다. 주중 및 주말 하루 평균 운전시간은 모두 1.5시간 이었다.

2. 상관분석 결과

회귀분석을 실행하기에 앞서 변수들 간의 상관분석을 실시하였다. 상관분석에 대한 결과가 <표 2>에 제시되었다. 상관분석결과를 요약하면 남자가 여자보다, 나이가 적을수록, 학력과 소득이 높을수록 교통법규 위반이 증가하였다. 또한, 늦은 귀가와 만취귀가 빈번할수록, 생활만족이 낮을수록, 운전경력이 많을수록 경찰이나 무인카메라에 단속될 가능성은 높았다. 자기통제의 경우 단속경험과 음의 상관관계를 가진 반면 주중 혹은 주말 하루 평균 운전시간은 양의 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 난폭/보복운전피해에 대한 두려움은 단속경험과 유의미한 관계가 없었다.

〈표 2〉 상관분석 결과(N=5,777)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
단속경험(1)	1											
성별(남자)(2)	.090**	1										
나이(3)	−.041**	.147**	1									
학력(4)	.038**	−.009	.147**	1								
소득(5)	.040**	−.092**	−.009	.357**	1							
늦은귀가(6)	.140**	.250**	−.092**	.184**	.158**	1						
만취귀가(7)	.131**	.297**	.250**	.063**	.064**	.436**	1					
생활만족(8)	−.028*	−.022	.297**	.152**	.177**	−.042**	−.058**	1				
난폭/보복운전피해두려움(9)	−.025	−.175**	−.022	.003	.029*	−.041**	−.077**	−.037**	1			
운전경력(10)	.041**	.362**	−.175**	−.283**	−.068**	−.033*	.037**	−.047**	−.075**	1		
자기통제(11)	−.066**	−.002	.362**	.114**	.061**	−.093**	−.107**	.085**	−.080**	−.049**	1	
주중 하루균 운전시간(12)	.141**	.192**	.008	.017	.015	.176**	.138**	−.075**	−.005	.148**	−.072**	1
주말 하루평균 운전시간(13)	.143**	.183**	−.101**	.078**	.026*	.214**	.179**	.006	−.010	.025	−.073**	.374**

* 〈.05, **〈.01

3. 로지스틱 회귀분석 결과

본 연구의 첫 번째 목적인 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향을 검증하기 위해 로지스틱 회귀분석을 사용하여 세 개의 모델을 비교하였다. 첫 번째 모델은 통제변수만을 분석에 포함시켰고, 두 번째 모델은 첫 번째 모델에 자기통제와 기회요인을 추가하여 다른 변수를 통제한 상태에서 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향력을 검증하였다. 세 번째 모델에서는 자기통제와 기회요인의 상호작용효과를 검증하기 위하여 두 번째 모델에 자기통제와 기회요인의 상호작용변수를 추가하였다. 회귀분석 결과는 <표 3>에 제시하였다.

통제변수와 교통법규위반 단속 경험의 관계를 검증한 모델 1은 통계적으로 유의하였고(χ^2(9, N=5,777)=177.58, p<.001)), 설명력은 4.4% 이었다. 결과를 보면 남자가 여자보다, 나이가 적을수록, 소득이 많을수록, 늦은 귀가와 만취귀가 횟수가 증가할수록 그리고 운전경력이 많을수록 교통법규위반으로 단속될 가능성이 높았다. 예를 들면, 남자가 교통법규위반으로 단속될 가능성은 여자보다 약 1.25배 높았고, 나이가 한 살 증가할수록 교통법규위반으로 단속되지 않을 가능성은 1.01배 높았다. 운전경력이 1년 증가할수록 교통법규를 위반할 가능성은 1.02배 증가한다.

다른 변수를 통제한 상태에서 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향을 검증한 모델 2는 통계적으로 유의하였고(χ^2(12, N=5,777)=253.07, p<.001)), 설명력은 6.3% 이었다. 모델 2의 결과를 보면, 모델 1의 결과와 거의 같았다. 자기통제는 교통법규 위반에 부적으로 영향을 미친 반면, 주중 혹은 주말 하루 평균 운전시간은 교통법규위반에 정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 자기통제가 1 증

가할 경우 교통법규를 위반하지 않을 가능성은 1.04배 증가하였고, 주중 혹은 주말 운전시간이 1시간 증가할 경우 교통법규 위반 가능성은 각각 1.20배, 1.15배 증가하였다.

자기통제와 기회요인의 상호작용효과를 검증한 모델 3은 통계적으로 유의하였고(χ^2(14, N=5,777)=257.66, p<.001)), 설명력은 6.3% 이었다. 모델 3의 결과도 모델 2의 결과와 거의 일치하였고, 자기통제와 기회요인은 교통법규위반에 각각 독립적으로 영향을 미쳤으며, 상호작용효과는 없는 것으로 나타났다.

〈표 3〉 로지스틱 회귀분석 결과(N=5,777)

	모델1			모델2			모델3		
	B	S.E	Exp(B)	B	S.E	Exp(B)	B	S.E	Exp(B)
성별(남자)	.219**	.076	1.245	.168*	.077	1.183	.167*	.077	1.182
나이	−.014***	.004	.986	−.011**	.004	.989	−.011**	.004	.989
학력	.006	.033	1.006	.024	.033	1.025	.025	.033	1.025
소득	.039*	.019	1.040	.046*	.019	1.047	.045*	.019	1.046
늦은귀가	.113***	.021	1.119	.084***	.022	1.088	.085***	.022	1.089
만취귀가	.128***	.031	1.137	.112***	.031	1.119	.111**	.031	1.117
생활만족	−.041	.023	.960	−.033	.023	.968	−.032	.023	.968
난폭보복운전피해두려움	−.004	.015	.996	−.013	.015	.987	−.013	.015	.987
운전경력	.018***	.005	1.018	.013**	.005	1.013	.013**	.005	1.013
자기통제				−.034***	.010	.966	−.035***	.010	.966
주중 하루 평균 운전시간				.179***	.037	1.196	.181***	.037	1.199
주말 하루 평균 운전시간				.136***	.037	1.146	.131***	.037	1.140
자기통제*주중운전시간							.008	.012	1.008
자기통제*주말운전시간							−.015	.012	.985

*〈.05, **〈.01, ***〈.001

연구의 두 번째 목적인 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향이 성별에 따라 달라지는 지를 검증하기 위해 전체집단을 남자(3,945명, 68.3%)와 여자(1,832, 31.7%)로 나누어서 각각 로지스틱 회귀분석을 실행하였다. 회귀분석의 결과는 <표 4>에 제시되었다.

남자만을 대상으로 한 회귀분석은 통계적으로 유의하였고(χ^2(13, N=3,945)=147.39, p<.001)), 설명력은 5.2% 이었다. 결과에 의하면, 나이가 적을수록, 소득이 높을수록, 늦은 귀가와 만취 귀가가 증가할수록, 운전경력이 많을수록 교통법규를 위반할 가능성이 증가하였다. 다른 변수를 통제한 후 자기통제는 교통법규 위반을 감소시키는 반면, 운전시간의 경우 증가할수록 교통법규위반도 증가하였다.

여자만을 대상으로 한 회귀분석모델은 통계적으로 유의하였고(χ^2(13, N=1,832)=81.67, p<.001)), 설명력은 6.7% 이었다. 결과를 살펴보면, 남자를 대상으로 한 회귀분석모델과 마찬가지로 늦은 귀가와 만취 귀가가 증가할수록, 운전경력이 늘어날수록 교통법규위반 가능성도 증가하였다. 남자와 마찬가지로 자기통제는 교통법규위반을 억제하는 효과를 가지며, 운전시간은 증가할수록 교통법규위반 가능성도 증가하였고, 자기통제와 운전시간 간의 상호작용효과는 없는 것으로 나타났다. 즉, 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미치는 영향은 성별에 따라 달라지지 않았다.

〈표 4〉 성별에 따른 로지스틱 회귀분석 결과

변수	남자(N=3,945)			여자(N=1,832)		
	B	S.E	Exp(B)	B	S.E	Exp(B)
나이	−.014**	.005	.986	−.003	.007	.997
학력	−.001	.039	.999	.100	.066	1.105
소득	.045*	.022	1.046	.054	.035	1.056
늦은귀가	.071**	.026	1.073	.100*	.040	1.106
만취귀가	.109**	.034	1.115	.170*	.087	1.186
생활만족	−.024	.027	.976	−.054	.043	.947
난폭보복운전피해두려움	−.014	.018	.987	.000	.030	1.000
운전경력	.011*	.006	1.011	.023*	.009	1.024
자기통제	−.025*	.011	.976	−.059**	.020	.942
주중 하루 평균 운전시간	.169***	.041	1.184	.247**	.087	1.281
주말 하루 평균 운전시간	.116**	.041	1.123	.214*	.089	1.239
자기통제*주중운전시간	−.005	.013	.995	.054	.030	1.055
자기통제*주말운전시간	−.007	.013	.993	−.052	.029	.950

*〈.05, **〈.01, ***〈.001

Ⅴ. 결론 및 제언

본 연구는 Gottfredson과 Hirschi(1990)가 제안한 자기통제이론에 기초하여 두 가지 연구목적을 가지고 수행되었다. 첫 번째 목적은 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향을 검증하는 것으로, 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 상호작용효과를 가지는지 분석하였다. 두 번째 연구목적은 자기통제와 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 영향이 성별에 따라 차이를 보이는지 검증하는 것이다. 이러한 목적을 위해 한국형사정책연구원에서 2017년에 수행한 '전국범죄피해

조사 2016’ 자료 중 2016년 한 해 동안 운전경험이 있는 5,777명의 자료를 사용하였다.

첫 번째 연구목적인 자기통제, 기회요인, 교통법규위반의 관계에 대한 결과를 보면, 인구통계학적인 특성과 기타 교통법규위반 관련 변수를 통제한 상태에서 자기통제와 기회요인이 각각 교통법규위반에 영향을 미치는 것으로 나타났으며 두 변인 간의 상호작용효과는 없었다. 즉, 자기통제수준이 낮은 사람은 자기통제수준이 높은 사람에 비해 교통법규위반으로 단속될 가능성이 높았으며, 기회요인인 운전시간은 운전시간이 많을수록 교통법규위반도 증가하는 것으로 나타났다.

Gottfredson과 Hirschi는 자기통제, 기회요인, 위법행위의 관계를 설명함에 있어 범죄기회가 한정되어 개인 간의 차이가 명확한 경우에만 자기통제와 기회요인이 상호작용하여 위법행위에 영향을 미칠 가능성이 있고, 기회가 무제한적이어서 개인 간 차이가 크지 않는 상황에서는 자기통제와 기회요인은 위법행위에 개별적으로만 영향을 미친다고 주장하였다. 본 연구에서 사용된 기회요인은 운전시간으로 운전을 하는 동안은 교통법규를 위반할 가능성이 언제든 존재한다고 볼 수 있기 때문에 운전시간에서는 개인 간 차이가 있겠지만 교통법규를 위반할 수 있는 기회의 측면에서는 무한하다고 할 수 있다. 그러므로 자기통제와 운전시간이 독립적으로만 교통법규위반에 영향을 미친다는 결과는 Gottfredson과 Hirschi의 주장을 지지한다고 볼 수 있다. 그러나 범죄기회가 부분적으로나마 자기통제의 결과에 의한 것이라는 Gottfredson과 Hirschi의 관점을 지지하지는 않는다. 본 연구에서 기회요인으로 사용된 운전시간 자체가 자기통제의 결과라고 말하기 어려울 뿐만 아니라 만약, 기회요인이 자기통제의 결과라면 기회요인이 교통법규 위반에 미치는 유의한 영향은 자기통제를 모델에 포함시킬 때 사라지거나, 적어

도 기회요인과 교통법규 위반의 관계가 약화되어야 한다. 그러나 자기통제를 통제한 경우에도 운전시간이 교통법규위반에 유의한 영향을 미친다는 본 연구의 결과와 이전연구를 종합하면, 대체로 기회요인이 자기통제에 의해 영향을 받지 않거나 자기통제에 의해 어느 정도 영향을 받는다 하더라도 여전히 교통법규 위반을 포함하여 위법행위에 유의한 영향을 미친다고 보는 것이 보다 타당성이 있다.[25)]

두 번째 연구목적인 자기통제, 기회요인, 교통법규위반의 관계가 성별에 조건적인지에 대한 검증결과에 의하면, 이 요인들의 관계가 성별의 영향을 받지 않는 것으로 나타났다. 즉, 자기통제와 기회요인이 교통법규위반에 미쳤던 주효과는 남자집단과 여자집단 모두에서 유의미하게 나왔고 자기통제와 기회요인의 상호작용은 두 집단에서 모두 유의미하지 않았다. 7개의 자기통제 변수와 5개의 기회요인 변수를 사용한 Lagrange와 Silverman의 연구에 의하면 자기통제와 기회요인 변수의 상당수가 성별에 상관없이 위법행위에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 예를 들면, 남녀 청소년 모두에게서 자기통제 변수 중 화를 쉽게 내는 것, 미래보다는 현재를 중시하는 것은 전반적인 비행에 영향을 미쳤고, 화를 쉽게 내는 것, 타인에 대한 배려부족은 재산범죄에 영향을 미쳤으며, 위험추구, 미래보다는 현재를 중시하는 것은 폭력범죄에 영향을 미쳤다. 기회요인 중 엄마에 의한 감독의 경우 남녀 모두 전반적인 비행, 재산범죄, 폭력범죄에 영향을 미쳤다. 그러나 자기통제 변수와 기회요인 변수의 일부는 남녀에 따라 범죄에 미치는 영향이 달라졌다.[26)]

본 연구를 포함해 기존 연구결과들을 근거로 그리고 위법행위에 대한

25) 김선영, 앞의 글, 203-216쪽.; 박현수, 앞의 글, 121-146쪽.; 이성식, 앞의 글, 333-360.; Hay, C. & Forrest, W., 앞의 글, pp. 1039-1071.; Longshore, D. & Turner, S., 앞의 글, pp. 81-98.

26) Lagrange, T. C. & Silverman, R. A., 앞의 글, pp. 41-72.

보다 포괄적인 이해를 위해서는 자기통제와 기회요인을 통합할 필요성이 있다. 비록 Gottfredson과 Hirschi는 이론을 통합할 경우 각 이론의 개념이 모호해질 수 있기 때문에 이론의 경쟁을 통해 이론을 발전시켜야 한다고 주장하지만, 위법행위의 원인에 대한 보다 체계적인 이해(즉, 개인적 요인과 환경적인 요인 간의 관계)를 위해서는 이론의 통합은 필수적이라고 할 수 있다. 또한, 실무자들의 입장에서는 이론 간의 경쟁으로 얻을 수 있는 이점보다는 이론의 통합을 통한 다각적인 접근을 통해 보다 효율적으로 위법행위를 줄일 수 있다면 이론의 통합을 선호할 수밖에 없다. 더욱이, 증거에 기반한 형사정책이 요구되는 현 시점에서 연구의 결과들은 형사정책을 판단함에 있어 소중한 근거자료로 사용될 수 있는 것처럼, 이론의 발전도 이러한 측면에서 필요에 따라 연구결과에 기초한 이론의 수정이 필요하다. 그러나 자기통제와 기회요인을 통합하기에 앞서 범죄기회에 대한 보다 명확한 정의와 측정에 대한 충분한 논의가 있어야 할 것이다.

교통법규위반에 영향을 미치는 요인들을 보다 명확히 이해하기 위해서는 운전환경(도로상태 등), 지역적인 특성(통행량이 많은 지역, 주택밀집 지역 등), 차량특성(차량 종류 등)과 아울러 개인적인 특성을 포함한 연구가 절실히 필요하다. 본 연구에서도 보여주듯이 자기통제는 성별에 무관하게 교통법규 위반의 주요한 변수로 나타났다. 이러한 결과는 교통법규 위반을 감소시키기 위한 정책을 수립할 때 자기통제와 같은 개인특성을 고려해야 함을 시사한다. Piquero와 연구자들은 자기통제를 증가시키고 범법행위를 감소시키기 위한 프로그램의 효과성을 검증한 34개의 연구에 대한 메타분석을 실시한 결과 자기통제는 변화가능하며, 자기통제가 증가할 때 범법행위는 감소하였고, 특히, 인지프로그램이나 영상교육이 효과적임을 발견하였다. 아울러 교육 참가자 중

여성의 비율이 높을수록, 프로그램의 목적과 방법이 구체화될수록, 단기간에 실시될수록 교육은 더 효과적이었다.[27] 다만, 외국 연구에서의 이러한 결과가 한국적인 상황에서도 동일한지 그리고 무엇보다 교통법규위반 행위에도 효과적인지에 대한 연구가 선행될 필요성이 있다. 늦은 귀가와 만취 귀가 또한 교통법규위반에 유의한 영향을 미치는 만큼, 저녁 늦은 시간대에 단속을 강화한다든지 혹은 음주운전에 대한 보다 효율적인 단속방법을 검토함으로 해서 교통법규 위반을 예방할 수 있을 것이다. 이를 위해서는 그동안 경찰이 수집한 교통법규위반에 대한 지리적인 정보와 시간적인 정보를 활용하여 교통법규위반이 많이 발생하는 지역과 시간을 우선적으로 검토해야 하며 이러한 정보를 기초로 보다 효율적으로 교통단속을 실시할 수 있을 것이다.

〈논문접수 : 2019. 8. 2, 심사개시 : 2019. 8. 7, 게재확정 : 2019. 9. 9.〉

27) Piquero, A. R 외 "On the malleability of self-control: Theoretical and policy implications regarding a general theory of crime", *Justice Quarterly*, Vol. 27, 2010, pp. 803-834.

참 고 문 헌

Ⅰ. 국내문헌

1. 단행본

김선영, 자기통제력과 기회요인이 청소년비행에 미치는 영향, 한국사회학회 사회학대회 논문집, 2007, 203-216.

최수형·조영오, 전국범죄피해조사 2016, 한국형사정책연구원, 연구총서, 17-B-04, 2017.

2. 논문

강지현·최수형, “교통법규 위반행위에 대한 심리적 영향 연구: 서울시 자가운전자를 중심으로”, 한국범죄심리연구, 제20호, 2013, 5-24.

기광도, “인지된 억제력의 형성과 효과: 음주운전을 중심으로”, 형사정책, 제22권 제1호, 2010, 127-155.

민수홍, “여자청소년의 자기통제력이 비행과 범죄에 미치는 영향”, 형사정책연구, 제49호, 2002, 35-66.

박현수, “자아통제와 기회의 상호작용이 청소년 비행에 미치는 영향”, 한국범죄심리연구, 제7호, 2011, 121-146.

이성식, “낮은 자기통제력과 성인의 약물남용, 그 매개 및 상호작용 효과에 관한 논의”, 형사정책연구, 제68호, 2006, 333-360.

이성식, “낮은 자기통제력과 비행기회요인들의 오프라인 및 온라인 비행에의 영향 비교 : 일반이론의 검증”, 형사정책연구, 제81호, 2010, 203-223.

전영실, “음주운전의 특성 및 대책에 관한 연구”, 한국알코올과학회지, 제7권 제1호, 2006, 83-96.

진혜민·배성우, “청소년비행 관련 요인들에 관한 메타경로분석”, 학교사회복지, 제38호, 2017, 149-172.

Ⅱ. 외국문헌

1. 단행본

Cornish, D. B. & Clarke, R. V., *The reasoning criminal*(New York: Springer-Verlag, 1986).

Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., *A general theory of crime*(Stanford, CA: Stanford, 1990).

Gottfredson, M. R. & Hirschi, T., Self-control and opportunity, In *Control theories of crime and delinquency*(eds), Britt, C. L. & Gottfredson, M. R.(New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 2003).

Hindelang, M., Gottfredson, M. R. & Garofalo, J., *Victims of personal crime*(Cambridge, Mass.: Ballinger, 1978).

2. 논문

Cohen, L. E. & Felson, M., “Social change and crime rate trends: A routine activity approach”, *American Sociological Review*, Vol. 44, 1979, pp. 588-608.

Hay, C. & Forrest, W., “Self-control theory and the concept of opportunity: The case for a more systematic union”, *Criminology*, Vol. 46, 2008, pp. 1039-1071.

Hirschi, T. & Gottfredson, M R., “Commentary: Testing the general theory of crime”, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 30, 1993, pp. 47-57.

Keane, C., Maxim, P. S. & Teevan, J. J., "Drinking and driving, self-control, and gender: Testing a general theory of crime", *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 30, 1993, pp. 30-46.

Lagrange, T. C. & Silverman, R. A., "Low self-control and opportunity: Testing the general theory of crime as an explanation for gender differences in delinquency", *Criminology*, Vol. 37, 1999. pp. 41-72.

Longshore, D, "Self-control and criminal opportunity: A prospective test of the general theory of crime", *Social Problems*, Vol. 45, 1998, pp. 102-113.

Longshore, D. & Turner, S., "Self-control and criminal opportunity: A cross-sectional test of the general theory of crime", *Criminal Justice and Behavior*, Vol. 25, 1998, pp. 81-98.

Piquero, A. R, Jennings, W. G. & Farrington, D. P., "On the malleability of self-control: Theoretical and policy implications regarding a general theory of crime", *Justice Quarterly*, Vol. 27, 2010, pp. 803-834.

Pratt, T. C. & Cullen, F. T., "The empirical status of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime: A meta-analysis", *Criminology*, Vol. 38, 2000, pp. 931-964.

Vazsonyi, A. T., Mikuska, J. & Kelley, E. L., "It's time: A meta-analysis on the self-control-deviance link", *Journal of Criminal Justice*, Vol. 48, 2017, pp. 48-63.

< ABSTRACT >

The Effects of Self-Control and Opportunities on Traffic Violations

Jo, Young-Oh

The purposes of the current study are to examine the effects of self-control and opportunities on traffic violations and to explore whether the relationships are valid across sex. To this end we use the data of 'Korean Victimization Survey 2016' which were collected by the Korean Institute of Criminology in 2017. The results of the logistic regressions show that self-control and opportunity have only main effects on traffic violations, while the interaction effects of the two variables on the traffic violations are not significant. Regression analyses examining sex differences in the influences of self-control and opportunities on traffic violations provide similar relationships among the variables across males and females. The current study partially support Gottfredson and Hirschi's arguments on the effects of self-control and opportunity on crime, and imply that criminal opportunity is to be included in self-control theory to better understand the causes of crime. In addition, the findings of the current study are consistent with the authors' arguments regarding the generalizability of the theory across sex.

◈ **Key words : Self-Control, Opportunity, Traffic Violation**