

水產高等學校 教育的 活性化 方案 摸索을 위한 調查研究

文 昇 漢

(統營水產專門大學)

I. 序 論

1. 研究의 必要性 및 目的

現代 産業社會의 出現과 함께 國民意識의 變化로 인하여 소위 3D 기피 현상이 1차 산업에 크게 영향을 미치게 되었다. 특히 “水産業에 관한 知識과 技術을 習得하고 水産業의 각 분야에 종사할 技術人으로서의 자질과 능력을 길러, 신념과 긍지를 가지고 産業 發展에 이바지하게 한다”라고 教育目標을 설정해 두고 있는 水產高等學校에 크게 영향을 미쳤다. 더우기, 水産業의 中급인력을 양성하는 水產高等學校 進학을 기피하는 현상과 學生의 質的 低下는 水產教育의 미래 발전에 큰 問題로 대두되고 있다. 이것은 근본적으로 産業化社會에 따른 1차 産業을 기피하는 경향으로 우리 사회 전반에 擴大되어 가고 있다.

이와 같은 問題를 解決하기 위하여 第6次 經濟 發展 5개년 計劃 기간인 1987-1991年 중에 水產分野 學校 育成, 水產研究團地 建設 등 財政的 支援으로 水產教育의 中興을 이룩하려고 시도하였으나 미흡하였다. 그리고 水產高等學校의 活性化 方案으로 政府의 財政的 支援에 의하여 漁民 後繼者養成을 목적으로 1986年 水產高校 發展計劃을 樹立하고 4개 水產高等學校에 “自營水產科”를 新設 運營하였으나, 지금까지 큰 成果를 얻지 못하고 있다. 그리고 注文津水產高等學校의 경우 “水產工業高等學校”라는 체제 變경을 하여 水產高等學校의 새로운 方向으로 轉換하려는 試圖를 하고 있으며, 이와 같은 현상이 전국 水產高等學校에 擴大된다면 과연 水產高等學校의 입지가 어떻게 될 것인가?

李秉錡(1992)에 의하면 日本은 水產技術에 있어서 세계

제1위로 水產大國으로서의 위치를 확보한 教育, 즉, 高等學校 수준에서 中堅技術人 養成은 튼튼하다고 提言하였다. 이것은 우리나라 水產高等學校 教育的 活性化 問題에 중요한 시사점을 주고 있다.

그래서 本 研究에서는 水產高等學校 教育에 관한 教師, 學生의 知覺反應을 통하여 水產高等學校 活性化 方案을 摸索하려는 데 主要目的을 두고 있다.

II. 研究 內容 및 方法

本 研究는 水產高等學校의 活性化 方案을 마련하기 위하여 教師, 學生의 知覺反應을 알아 보았다. 研究內容, 研究對象, 道具, 資料蒐集, 資料處理 方法은 다음과 같다.

1. 研究 內容

本 研究의 目的을 達成하기 위하여 구체적인 研究內容을 다음과 같이 設定하였다.

첫째, 水產高等學校 教育的 滿足度에 대한 知覺反應을 밝힌다.

- 1) 教育課程, 授業, 實驗實習 등의 滿足度
- 2) 政府 및 關聯 機關 등에서 水產高等學校에 대한 支援程度
- 3) 水產高等學校의 地域社會 寄與度
- 4) 乘船學科 卒業生 중 船員의 賃金水準
- 5) 產學協同의 體制

둘째, 水產高等學校 教育的 活性化 方案에 대한 知覺反應을 밝힌다.

- 1) 學校 形態의 轉換
- 2) 學科의 名稱의 變更

3) 工業系列에서 試圖하고 있는 2+1, 즉, 2年 동안 座學을 實施하고 나머지 1年 동안은 企業體에서 現場實習 등 모든 授業을 擔當하는 方法을 水產高等學校에서도 試圖하는 方案

4) 乘船學科의 海域別(東海圈, 南海圈, 西海圈) 集中育成하는 方案

5) 水產高等學校에 正規課程(3年) 以外 資格(免許) 取得을 위한 短期 船員養成 및 漁民의 資質向上을 위한 附設 研修院의 設置

6) 水產高等學校 學生에 대해서 專攻別 無試驗 免許(資格) 取得 制度의 導入

7) 教師의 質的 향상을 위하여 水產系 大學의 季節制 教育 大學院 開設

셋째, 總括的인 水產高等學校 教育의 活性化 方案에 대한 設問으로서, 15개 問項 중 3개의 問項을 選擇하도록 하였다. 이에 대한 知覺反應을 밝힌다.

2. 研究對象

本 研究에서는 6개의 水產高等學校를 研究對象으로 하였다(仁川水高, 莞島水高, 南海水高, 巨濟水高, 浦項水高, 注文津 水產 工業高等學校). 教師는 승선계열 담당교사와 비승선계열 담당교사로 나누어 標集하였으며, 인문교과 담당교사는 비승선 계열에 포함하였다. 學生은 승선계열과 비승선계열로 區分하여 조사하였으며, 自營水產科는 비승선계열로 分類하였다. 구체적인 調查對象者數를 살펴 보면 다음과 같다. 승선계열 교사 71명, 비승선계열 교사 118명, 승선계열 학생 172명, 비승선계열 학생 193명을 研究對象으로 하였다.

3. 道 具

本 研究에 사용한 設問紙는 研究者가 水產高等學校 教師, 專門家를 대상으로 蒐集한 資料를 바탕으로 自作하였다. 具體的인 問項別 道具의 說明은 다음과 같다.

1) 現實에 대한 滿足度를 알아 보는 設問은 15개 問項으로 構成되어 있으며, 滿足度에 대한 問項은 5단계 품등법으로 構成되어 있다. 즉, “매우 滿足스럽다”면 5점, “약간 滿足스럽다”면 4점, “普通이다”면 3점, “별로 滿足스럽지 않다”면 2점, “전혀 滿足스럽지 않다”면 1점으로 採點되었다.

2) 理想에 대한 追求度를 알아보는 設問은 7개 問項으로 構成되어 있다. 앞으로 追求되어야 할 問項도 역시 5단계

품등법으로 構成되어 있다 “매우 追求되어야 한다”면 5점, “대체로 追求되어야 한다면” 4점, “그저 그렇다”면 3점, “대체로 追求할 필요가 없다면” 2점, “전혀 追求할 必要가 없다면” 1점으로 採點되었다.

3) 水產高等學校의 總括的인 活性化 方案으로 적당한 選擇問項의 設問은 15개 問項 中에 3개 問項을 選擇하도록 構成되어 있다.

4. 資料蒐集

資料蒐集은 1993. 5.17 - 1993. 5.31 동안 實施되었고, 郵便에 의하여 資料 蒐集하였다.

5. 資料處理

本 研究의 資料는 PC용 SPSS Package를 使用하여 統計處理하였다. 水產高等學校教育에 관한 滿足度와 앞으로 追求되어야 할 사항에 관한 結果處理는 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 反復測定式 二元 變量分析法을 使用하였다. 教師와 學生이 각 각 設問內容이 다른 問項은 t 檢證을 하였으며, 水產高等學校 教育의 活性化 方案에 해당하는, 15개 問項 中 3개 問項을 選擇하도록 한 設問은 問項別 頻度數를 산출하고, 그 有意度를 알아보기 위하여 χ^2 檢證을 실시하였다.

Ⅲ. 結果 및 解釋

水產高等學校 教育의 活性化 方案 模索을 위해 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 知覺反應을 分析한 結果는 다음과 같다.

1. 水產高等學校의 教育에 대한 滿足度

現在 실시하고 있는 水產高等學校의 教育에 대한 滿足度를 알아보는 設問은 모두 15개 問項으로 構成되었다.

1) 現行 教育課程

現行 教育課程에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 2>와 같다.

<표 1>에서 現行 教育課程에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(3.09), 승선계열 교사(3.00), 비승선계열 교사(2.97), 비승선계열 학생(2.72)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 2>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 意味가

<표 1> 教育課程, 實驗實習에 대한 教師, 學生의 知覺反應

區 分	教 師						學 生					
	乘 船 (N=71)		非 乘 船 (N=118)		全 體 (N=189)		乘 船 (N=172)		非 乘 船 (N=193)		全 體 (N=365)	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
現行 教育課程	3.00	.74	2.97	.83	2.98	.79	3.09	1.14	2.72	.87	2.92	1.0
實驗實習 器資材의 確保狀態	2.51	.95	2.46	.89	2.48	.91	2.94	.99	2.83	1.06	2.90	1.0
實驗實習 器資材 活用度	2.80	.79	2.66	.64	2.71	.70	2.68	1.03	2.55	.91	2.63	.9
實驗實習을 통한 技能習得	2.63	.74	2.75	.57	2.71	.64	3.14	.97	2.80	1.03	2.98	1.0
普通教科의 科目數	2.97	.77	2.89	.74	2.92	.75	3.17	1.08	3.15	.99	3.16	1.0
專門教科의 科目數	3.06	.77	3.05	.76	3.05	.76	3.47	1.08	3.47	.95	3.47	4.0
普通, 專門教科의 單位 比率	3.28	.74	2.92	.81	3.06	.80	2.98	1.06	3.09	.94	3.04	4.0

<표 2> 現行 教育課程에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	1.11	1	1.11	1.24
乘船, 非乘船間	9.22	1	9.22	10.24***
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	3.40	1	3.40	3.78
誤 差	495.15	550	.90	

***p<.001

없으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 $F=10.24$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있다. 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果는 意味가 없는 것으로 나타났다.

그러므로 現行 教育課程에 대해 교사(2.98)가 학생(2.92)보다 높게 反應하고 있으나, 이러한 水準은 教師, 學生 모두 滿足하고 있지 않는 것으로 나타났다. 따라서 水産高等學校 教育의 活性化를 위한 教育課程의 開發이 必要한 것으로 나타났다.

2) 實驗實習 器資材의 確保狀態

實驗實習 器資材의 確保狀態에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 3>과 같다.

위 <표 1>에서 實驗實習 器資材의 確保狀態에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(2.94), 비승선계열 학생(2.83), 승선계열 教師(2.51), 非乘船系列 教師(2.46)의 순으로 知覺 反應하고 있으며, <표 3>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=19.91$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없었다. 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로

<표 3> 實驗實習 器資材의 確保 狀態에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	19.53	1	19.53	19.91***
乘船, 非乘船間	1.13	1	1.13	1.15
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	.12	1	.12	.12
誤 差	539.52	550	.98	

***p<.001

나타났다.

그러므로 實驗實習 器資材의 確保狀態에 대하여 學生(2.90)이 教師(2.48)보다 높게 反應하고 있으나, 이러한 水準은 教師, 學生 모두 滿足하고 있지 않는 것으로 나타났다. 水産高等學校의 實驗實習 器資材 중에는 落後된 것이 現場실습과 너무나 乖離된 현상을 낳고 있으므로 水産高等學校 教育의 活性化를 위하여 最新 實驗實習 器資材의 確保가 必要한 것으로 나타났다.

3) 實驗實習 器資材의 活用度

實驗實習 器資材의 活用도에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師, 學生과 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 4>와 같다.

위 <표 1>에서 實驗實習 器資材의 活用도에 대한 知覺反應은 승선계열 教師(2.80), 승선계열 학생(2.68), 非乘船系列 教師(2.66), 비승선계열 학생(2.55)의 순으로 知覺 反應하고 있으며, <표 4>에 의하면 教師와 學生間의 主效果와 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없으며, 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다. 實驗實習 器資材의 活用度에는 教師

<표 4> 實驗實習器資材의 活用度에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	1.50	1	1.50	1.87
乘船, 非乘船間	2.60	1	2.60	3.24
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	0.00	1	0.00	0.00
誤 差	439.56	550	.80	

(2.71)가 學生(2.63)보다 滿足하고 있으나, 이러한 水準은 매우 낮은 知覺反應이므로, 教師는 效率의인 授業을 위하여 實驗實習 器資材를 活用하는 새로운 教授-學習方案을 模索해야 할 것이다.

4) 實驗實習을 통한 技能習得

實驗實習을 통한 技能習得에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 5>와 같다.

위 <표 1>에서 實驗實習을 통한 技能習得에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(3.14), 비승선계열 학생(2.80), 비승선계열 教師(2.75), 승선계열 教師(2.63)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 5>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=9.07$ 로서 1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 $F=5.99$ 로서 5% 水準에서 意味가 있다. 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 $F=7.89$ 로서 1% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다.

그러므로 實驗實習을 통한 技能習得의 정도는 學生(2.98)이 教師(2.71)보다 만족하고 있으나, 이러한 水準은 모두 별로 滿足하고 있지 않는 것으로 나타났으므로, 水産高等學校의 活性化를 위하여 實驗實習의 器資材에 의한 技能을 習得할 수 있는 教授-學習의 體制가 새롭게 確立되어야 할 것이다.

<표 5> 實驗實習을 통한 技能 習得에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	7.21	1	7.21	9.07**
乘船, 非乘船間	4.76	1	4.76	5.99*
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	6.25	1	6.25	7.87**
誤 差	436.85	550	.79	

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

5) 普通教科의 科目數

普通教科의 科目數에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 6>과 같다.

위 <표 1>에서 普通教科의 科目數에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(3.17), 비승선계열 학생(3.15), 승선계열 教師(2.97), 비승선계열 教師(2.89)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 6>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=7.15$ 로서 1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없으며, 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다.

그러므로 普通教科의 科目數에 대한 知覺反應은 學生(3.16)이 教師(2.92)보다 滿足하고 있으나, 이러한 水準은 教師, 學生 모두 낮게 나타났으며, 普通教科의 教科目數의 조정인 必要한 것으로 나타났다.

<표 6> 普通教科의 科目數에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	6.45	1	6.45	7.15**
乘船, 非乘船間	.19	1	.19	.21
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	.09	1	.09	.10
誤 差	496.15	550	.90	

** $p < .01$

6) 專門教科의 科目數

專門教科의 科目數에 대한 知覺反應은 <표 1>과 教師, 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 7>과 같다.

위 <표 1>에서 專門教科의 科目數에 대한 知覺反應에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(3.47), 비승선계열 학생(3.47), 승선계열 教師(3.06), 비승선계열교사(3.05)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 7>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=23.60$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있었으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없었으며, 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다.

그러므로 專門教科의 科目數에 대한 知覺反應은 學生(3.47)이 教師(3.05)보다 滿足하고 있으며, 다른 問項보다 높게 反應하고 있다.

<표 7> 專門敎科의 科目數에 대한 敎師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
敎師, 學生間	20.96	1	20.96	23.60***
乘船, 非乘船間	.01	1	.01	.01
相互作用 效果				
敎師, 學生 乘船, 非乘船	0.00	1	0.00	0.00
誤 差	488.35	550	.89	

***p<.001

7) 普通敎科와 專門敎科의 履修單位 比率

普通敎科와 專門敎科의 履修 單位 比率에 대한 知覺反應은 <표 1>과 敎師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 8>과 같다.

위 <표 1>에서 普通敎科와 專門敎科의 履修 單位 比率에 대한 知覺反應은 승선계열 敎師(3.28), 비승선계열 학생(3.09), 승선계열 학생(2.98), 비승선계열 敎師(2.92)의 순으로 知覺 反應하고 있으며, <표 8>에 의하면 敎師와 學生間의 主效果和 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없다. 敎師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 相互作用 效果는 F=7.43으로서 1% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다.

그러므로 普通敎科와 專門敎科의 履修 單位 比率에 대한 知覺反應은 敎師(3.06)가 學生(3.04)보다 滿足하고 있으며, 이러한 水準는 다른 問項보다 높은 反應을 보였다.

<표 8> 現行 普通敎科와 專門敎科의 履修單位 比率에 대한 敎師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
敎師, 學生間	.11	1	.11	.12
乘船, 非乘船間	.27	1	.27	.30
相互作用 效果				
敎師, 學生 乘船, 非乘船	6.49	1	6.49	7.43**
誤 差	480.15	550	.87	

**p<.01

8) 第 6次 敎育課程 改編

第 6次 敎育課程 改編에 대한 敎師의 知覺反應은 <표 9>와 같다. 1996年 3月 1日 新入生부터 시행하기로 한, 敎育課程은 승선계열 敎사(3.16)가 비승선계열 敎사(3.04)보다 높게 知覺 反應하고 있다. 승선계열의 敎사와 비승선계열 敎사는 모두 보통 水準의 反應을 보였으며, 標集間의

<표 9> 第 6次 敎育課程 改編에 대한 敎師의 知覺反應 및 t 檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	71	118	1.23
\bar{X}	3.16	3.04	
SD	.69	.67	

差異는 意味가 없는 것으로 나타났다.

9) 實驗實習을 위한 指針書 開發

實驗實習을 위한 指針書 開發에 대한 敎師의 知覺反應은 <표 10>과 같다. 實驗實習을 위한 指針書 開發는 비승선계열 敎사(2.26)가 승선계열 敎사(2.06)보다 높게 知覺 反應하고 있다. 그러나 敎師의 知覺反應은 별로 滿足하고 있지 않는 것으로 나타났다. 그리고 工業系列에서는 敎科目 마다 實驗實習 指針書가 開發되어 있는데, 水産系列에서는 開發되고 있지 않으며, 단지 乘船實習을 위한 指針書만 開發되어 있는 실정이다. 陸上用 實驗實習 指針書의 開發이 必要한 것으로 思料된다. 標集間의 差異는 意味가 없는 것으로 나타났다.

<표 10> 實驗實習을 위한 指針書 開發에 대한 敎師의 知覺反應 및 t 檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	71	118	1.63
\bar{X}	2.06	2.26	
D	.83	.87	

10) 專門敎科 擔當敎師의 授業에 대한 學生의 知覺反應

專門敎科 擔當敎師의 授業에 대한 學生의 知覺反應은 <표 11>과 같다. 專門敎科 擔當敎師의 授業에 대한 學生의 知覺反應은 승선계열 학생(3.62)이 비승선계열 학생(3.47)보다 높게 知覺反應하고 있다. 승선계열 학생과 비승선계열 학생 모두 지금까지의 問項보다 높게 反應하고 있다. 그러나 약간 만족하고 있으므로, 效果의인 敎授-學習의 體制가 마련되어야 할 것으로 思料된다. 이것은 實驗 實習

<표 11> 專門敎科 擔當 敎師의 授業에 대한 學生의 知覺反應 및 t檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	172	193	1.29
\bar{X}	3.62	3.47	
SD	1.2	1.10	

을 위한 器資材의 不足, 指針書 開發의 不足 등 많은 要因이 있는 것으로 思料된다. 標集間의 差異는 意味가 없는 것으로 나타났다.

11) 普通教科 擔當 教師의 授業에 대한 學生의 知覺反應

普通教科 擔當 教師의 授業에 대한 學生의 知覺反應 <표 12>와 같다. 普通教科 教師의 授業에 대한 學生의 知覺反應은 승선계열 학생(3.36)이 비승선계열 학생(3.08)보다 높게 知覺反應하고 있다. 역시 普通教科의 授業도 效果의인 教授-學習 體制의 方案이 마련되어야 할 것으로 思料된다. 標集間의 差異는 5% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다.

<표 12> 普通教科 擔當 教師의 授業에 대한 學生의 知覺反應 및 t檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	172	193	2.34*
\bar{X}	3.36	3.08	
SD	1.11	1.13	

*p<.05

12) 政府 및 關聯機關의 行·財政 支援

政府 및 關聯機關의 行·財政 支援에 대한 知覺反應은 <표 13>과 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 14>와 같다.

<표 13>에서 政府 및 關聯機關의 行·財政 支援 정도에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(2.75), 비승선계열 학생(2.37), 비승선계열 교사(2.27), 승선계열 교사(2.11)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 14>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=14.18$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 $F=5.96$ 로서 5% 水準에서 意味가 있으며, 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果는 $F=9.21$ 로서 1% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다.

<표 13> 政府 및 關聯의 行·財政 支援에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	2.11	.87	172	2.75	1.12	243	2.58	1.10
非 乘 船	118	2.27	.82	193	2.37	.91	311	2.33	.87
全 體	189	2.21	.84	365	2.57	1.04	554	2.46	.99

<표 14> 政府 및 關聯機關의 行·財政 支援에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	13.26	1	13.26	14.18***
乘船, 非乘船間	5.58	1	5.58	5.96*
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	8.62	1	8.62	9.21**
誤 差	514.67	550	.94	

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

그러므로 政府 및 關聯機關의 行·財政 支援에 대한 知覺反應은 학생(2.57)이 교사(2.21)보다 滿足하고 있으나, 이러한 水準은 教師, 學生 모두 낮게 나타났으며, 政府 및 關聯機關이 水產高等學校 教育의 活性化를 위하여 行·政의 支援이 있어야 할 것이다.

13) 水產高等學校의 地域社會 寄與度

水產高等學校의 地域社會 寄與도에 대한 知覺反應은 <표 15>와 教師, 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 16>과 같다.

<표 15>에서 水產高等學校의 地域社會 寄與도에 대한 知覺反應은 비승선계열 교사(2.89), 승선계열 학생(2.87), 승선계열 교사(2.82), 비승선계열 학생(2.81)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 16>에 의하면 標集間의 主效果와 相互作用 效果 모두 意味가 없는 것으로 나타났다.

따라서 地域社會의 寄與도에 대한 知覺反應은 學生(2.

<표 15> 地域社會의 寄與도에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	2.82	.87	172	2.87	1.20	243	2.86	1.14
非 乘 船	118	2.89	.91	193	2.81	1.09	311	2.84	1.02
全 體	189	2.86	.89	365	2.84	1.14	554	2.85	1.08

<표 16> 地域社會의 寄與도에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	.05	1	.05	.05
乘船, 非乘船間	.03	1	.03	.02
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	5.00	1	5.00	.44
誤 差	626.10	550	1.14	

86)이 教師(2.84)보다 만족하고 있으나, 教師, 學生 모두 비슷하게 反應하고 있다. 이러한 水準은 모두 낮게 나타났으므로, 地域社會의 發展을 위하여 水産高等學校의 役割이 模索되어야 할 것이다.

14) 船員의 賃金水準

乘船學科 卒業生 중에 船員의 賃金水準에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 17>과 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 18>과 같다.

<표 17>에서 乘船學科 卒業生 중에 船員의 賃金水準에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 비승선계열 학생(2.74), 비승선계열 교사(2.57), 승선계열 교사(2.53), 승선계열 학생(2.48)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 18>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=22.30$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 $F=6.20$ 로서 5% 水準에서 意味가 있으며, 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 相互作用 效果도 $F=4.10$ 로서 5% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다.

그러므로 船員의 賃金水準은 陸上勤務者에 비해서 相對的으로 매우 낮기 때문에 乘船忌避 현상이 나타나고 있다. 政府 및 關聯機關의 財政的 支援과 制度가 마련되어, 적절한 賃金水準이 保障되어야 乘船學科의 活性化를 가져올 수 있을 것으로 思料된다.

<표 17> 船員들의 賃金水準에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	2.53	.75	172	2.48	1.12	243	2.51	1.07
非 乘 船	118	2.57	.72	193	2.74	1.14	311	2.66	1.00
全 體	189	2.55	.73	365	2.61	1.14	554	2.58	1.04

<표 18> 船員의 賃金水準에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	22.87	1	22.87	22.30***
乘船, 非乘船間	6.36	1	6.36	6.20*
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	4.10	1	4.10	4.10*
誤 差	564.03	550	1.02	

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

15) 產學協同 體制

現在 實施하고 있는 產學協同에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 19>와 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 20>과 같다.

<표 19>에서 現在 實施하고 있는 產學協同에 대한 知覺反應은 승선계열 학생(2.87), 비승선계열 학생(2.75), 비승선계열 교사(2.72), 승선계열 교사(2.70)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 20>에 의하면 標集間의 主效果와 相互作用 效果 모두 意味가 없는 것으로 나타났다.

現在 水産高等學校에서 實施하고 있는 產學協同에 대한 知覺反應은 학생(2.81)이 교사(2.71)보다 높게 反應하고 있다. 그러나 이러한 水準은 교사, 학생 모두 매우 滿足하고 있지 않으므로, 水産高等學校 教育의 活性化를 위하여 적극적인 產學協同의 體制가 이루어져야 할 것이다. 그리고 工業系列에서는 產學協同 體制를 活性化 하여 授業, 實驗 實習 등의 不足한 부분을 產業體를 통한 教授-學習 體制를 積極的に 活用하고 있다. 水産高等學校에서도 이와 같은 產學協同 體制의 方案이 模索되어야 할 것이다.

<표 19> 產學協同에 대한 教師 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	2.70	.98	172	2.87	1.04	243	2.83	1.02
非 乘 船	118	2.72	.84	193	2.75	1.02	311	2.73	.95
全 體	189	2.71	.89	365	2.81	1.03			

<표 20> 產學協同에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船 間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	1.05	1	1.05	1.08
乘船, 非乘船間	.83	1	.83	.86
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	.49	1	.49	.50
誤 差	535.00	550	.97	

2. 水産高等學校 教育의 活性化 方案

水産高等學校의 活性化 方案의 模索하기 위하여, 理想에 대한 追求度를 알아보는 設問으로 7개 問項으로 構成되어 있다.

1) 學校形態의 轉換

水産高等學校 教育의 活性化를 위하여 學校 形態의 轉換에 대한 反應을 알아 본다. 예를 들어 “注文津 水産高等學校”가 “注文津 水産 工業高等學校”와 같은 學校 形態의 轉換에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 21>과 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 22>와 같다.

<표 22>에서 學校形態의 轉換에 대한 教師, 學生의 知覺反應에 대한 교사, 학생의 知覺反應은 비승선계열 학생(3.46), 비승선계열 교사(3.33), 승선계열 학생(2.97), 승선계열 교사(2.81)의 순으로 知覺 反應하고 있으며, <표 23>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=17.19$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없다. 教師와 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다.

따라서 水産高等學校의 活性化를 위하여 學校形態의 轉換의 問題는 教師와 學生 모두 그저 그렇다는 反應이었으며, 특히, 乘船系列의 教師(2.81)와 學生(2.97)은 낮게 反應하였다.

<표 21> 學校形態의 轉換에 대한 教師, 學生의 知覺 反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	2.81	1.13	172	2.97	1.43	243	2.89	1.34
非 乘 船	118	3.33	1.16	193	3.46	1.44	311	3.39	1.36
全 體	189	3.07	1.15	365	3.22	1.44	554	3.14	1.35

<표 22> 學校形態의 轉換에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	31.15	1	31.15	17.19***
乘船, 非乘船間	3.11	1	3.11	1.72
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	.02	1	.02	.01
誤 差	996.69	550	1.81	

*** $p < .001$

2) 學科의 名稱 變更

水産高等學校의 活性化를 위하여 學科의 名稱을 變更하여 적절한 教育課程의 開發에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 23>과 教師, 學生 그리고 乘船, 非乘船間의 差異

檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 24>와 같다.

<표 23>에서 水産高等學校의 活性化를 위하여 學科의 名稱을 變更하여 적절한 教育課程의 知覺反應은 非乘船系列 學生(3.85), 비승선계열 교사(3.84), 승선 계열 교사(3.79), 乘船系列 學生(3.78)의 순으로 知覺反應하고 있으며, 교사와 학생이 모두 높게 反應하고 있다. <표 24>에 의하면 主效果와 相互作用 效果 모두 意味가 없는 것으로 나타났다.

<표 23> 學科의 名稱 變更에 대한 教師, 學生의 知覺 反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD	N	\bar{X}	SD
乘 船	71	3.79	1.12	172	3.78	1.22	243	3.78	1.19
非 乘 船	118	3.84	.94	193	3.85	1.26	311	3.84	1.14
全 體	189	3.82	1.01	365	3.81	1.24	554	3.81	1.17

<표 24> 學科의 名稱 變更에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師, 學生間	.00	1	.00	.00
乘船, 非乘船間	.51	1	.51	.37
相互作用 效果				
教師, 學生 乘船, 非乘船	.01	1	.01	.01
誤 差	746.70	550	1.36	

3) 2年은 座學을 實施하고, 1年은 企業體에서 現場 實習 등 모든 授業을 擔當 하는 方法

産學協同 體制의 일환으로서 2+1, 즉, 2年은 座學을 實施하고, 1年은 企業體에서 現場實習 등 모든 授業을 擔當 하는 方法에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 25>와 教師, 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 26>과 같다.

<표 25>에서 2+1, 즉, 2年은 座學을 實施하고, 1年은 企業體에서 現場實習 등 모든 授業을 擔當하는 方法에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 비승선계열 학생(4.28), 승선계열 학생(4.24), 승선계열 교사(3.58), 비승선계열 교사(3.53)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 26>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=55.14$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없다. 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도

<표 25> 2年은座學을實施하고, 1年은企業體에서 現場 實習 등 모든 授業을 擔當하는 方法에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	X	SD	N	X	SD	N	X	SD
	乘 船	71	3.58	1.10	172	4.24	1.03	243	4.06
非乘船	118	3.53	1.25	193	4.28	.94	311	3.98	1.34
全 體	189	3.55	1.20	365	4.26	.98	554	4.02	1.22

<표 26> 2年은 座學을 實施하고 1年은 企業體에서 現場 實習 등 授業을 擔當하는 方法에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師,學生間	62.28	1	62.28	55.14***
乘船,非乘船間	.03	1	.03	.02
相互作用 效果				
教師,學生 乘船,非乘船	.22	1	.22	.19
誤 差	621.28	550	1.13	

***p<.001

意味가 없는 것으로 나타났다.

따라서 工業系列의 高等學校에서 試圖되고 있는 2+1, 즉, 2年은 座學을 실시하고, 1年은 企業體에서 現場 實習등 모든 授業을 擔當하는 方法에 대한 教師, 學生 모두 높게 反應하고 있다. 教師, 學生 모두 水産高等學校에서도 積極的으로 試圖되어야 한다고 主張하고 있다.

4) 乘船學科의 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成

지금 4개교에 運營되고 있는 “自營水産科”와 같이 乘船學科의 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 27>과 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異檢證을 한 反復測定式 二元變量分析 結果는 <표 28>과 같다.

<표 27>에서 지금 4개교에 運營되고 있는 “自營水産科”와 같이 乘船學科도 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 승선계열 교사(3.85), 승선계열 학생(3.84), 비승선계열 교사(3.73), 비승선계열 학생(3.51)의 순으로 知覺 反應하고 있으며, <표 28>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 F=7.19로서 1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없다. 그리고 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 相互作用 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다.

<표 27> 乘船學科의 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	X	SD	N	X	SD	N	X	SD
	乘 船	71	3.58	1.10	172	4.24	1.03	243	4.06
非乘船	118	3.53	1.25	193	4.28	.94	311	3.98	1.34
全 體	189	3.55	1.20	365	4.26	.98	554	4.02	1.22

<표 28> 乘船學科의 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師,學生間	11.15	1	11.15	7.19**
乘船,非乘船間	.01	1	.01	.01
相互作用 效果				
教師,學生 乘船,非乘船	1.04	1	1.04	.67
誤 差	853.05	550	1.57	

**p<.01

따라서 乘船學科의 活性化 方案으로서 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成의 方案은 追求되어야 할 것이다.

5) 船員養成 등 再教育機關으로서의 役割

水産高等學校에 正規課程(3年) 以外에 資格(免許) 取得을 위한 短期 船員養成 및 漁民의 資質 向上을 위한 附設 研修院의 設置에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 <표 29>

<표 29> 再教育機關의 役割에 대한 教師, 學生의 知覺反應

	教 師			學 生			全 體		
	N	X	SD	N	X	SD	N	X	SD
	乘 船	71	4.42	1.21	172	4.26	1.22	243	4.34
非乘船	118	3.41	1.10	193	3.78	1.16	311	3.60	1.15
全 體	189	3.91	1.14	365	4.02	1.14	554	3.97	1.16

<표 30> 再教育機關의 役割에 대한 教師, 學生 및 乘船, 非乘船間의 變量分析

變 散 源	SS	DF	MS	F
主效果				
教師,學生間	19.83	1	19.83	15.30***
乘船,非乘船間	3.22	1	3.22	2.49
相互作用 效果				
教師,學生 乘船,非乘船	.11	1	.11	.08
誤 差	712.90	550	1.30	

***p<.001

와 教師, 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 差異 檢證을 한 反復測定式 二元 變量分析 結果는 <표 30>과 같다.

<표 29>에서 水産高等學校에 正規課程(3年) 以外에 資格(免許) 取得을 위한 短期 船員養成 및 漁民의 資質向上을 위한 附設 研修院의 設置에 대한 教師, 學生의 知覺反應은 승선계열 교사(4.42), 승선계열 학생(4.26), 비승선계열 학생(3.78), 비승선계열 교사(3.41)의 순으로 知覺反應하고 있으며, <표 30>에 의하면 教師와 學生間의 主效果는 $F=15.30$ 로서 0.1% 水準에서 意味가 있으며, 乘船, 非乘船間의 主效果는 意味가 없다. 教師와 學生 그리고 乘船과 非乘船間의 상호작용 效果도 意味가 없는 것으로 나타났다.

따라서 乘船系列의 教師, 學生(4.34)은 再教育機關의 役割에 높게 反應한 반면에 비승선교사, 학생(3.60)은 조금 낮게 反應하고 있다. 그러나 두 標集 모두 대체로 追求되어 야 한다고 主張하고 있다. 그리고 日本 水産高等學校에서 도 水産高等學校에 附設된 "專攻科"에 進學하여 2년간 교육후 3급 免許를 取得할 수 있는 制度가 있다(李乘錡, 1992).

6) 水産系 大學의 季節制 教育大學院 開設

教師의 質的 向上을 위하여 水産系 大學의 季節制 教育大學院 開設에 대한 教師의 知覺反應 및 t檢證 結果는 <표 31>과 같다.

<표 31>에서 教師의 質的 向上을 위하여 水産系 大學의 季節制 教育大學院 開設에 대한 教師의 知覺反應은 乘船系列의 教師(4.21)가 비승선계열의 교사(3.97)보다 높게 反應하고 있다. 두 標集間의 差異는 t檢證 結果 意味가 없다. 教師의 質的 向上을 위하여 水産系 大學에도 一般大學과 같이 教育大學院이 開設 되어야 할 것으로 思料된다.

<표 31> 水産系 大學의 季節制 教育大學院 開設에 대한 教師의 知覺反應 및 t檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	71	118	.24
X	4.21	3.97	
SD	1.04	.99	

7) 無試驗 資格(免許)의 取得

水産高等學校 學生에 대해서 專攻別 無試驗으로 免許(資格) 取得 制度의 導入에 대한 教師, 學生의 知覺反應 및 t檢證 結果는 <표 32>와 같다.

<표 32>에서 水産高等學校 學生에 대해서 專攻別 無

試驗으로 免許(資格) 取得 制度의 導入에 대한 學生의 知覺反應은 승선계열의 학생(4.62)이 비승선계열의 학생(4.05)보다 높게 反應하고 있다. 두 標集間의 差異는 t檢證 결과 0.1% 水準에서 意味가 있는 것으로 나타났다. 따라서 水産高等學校 學生에 대해서 專攻別 無試驗으로 免許(資格)의 取得 制度는 적극 推進되어야 한다고 主張하고 있다.

그리고 日本 水産高等學校에서는 在學中 1년간 乘船經歷만 있으면, 5級 免許를 無試驗으로 取得하는 制度가 있으므로, 우리나라에도 이 制度를 導入하면 水産高等學校 教育의 活性化에 도움이 될 것으로 思料된다.

<표 32> 無試驗으로 資格(免許)의 取得에 대한 學生의 知覺反應 및 t檢證

	乘 船	非 乘 船	t
N	172	193	4.81***
X	4.62	4.05	
SD	1.34	.88	

***p<.001

3. 總括的인 活性化 方案에 대한 知覺反應

總括的인 水産高等學校 教育의 活性化 方案에 대한 知覺反應은 15개 問項 中에 3개 問項을 選擇하도록 한 設問으로, 各 問項別 頻度數와 χ^2 檢證은 <표 33> 과 같다.

<표 33>에 乘船系列 教師는 同一系 進學 32명(15.09%), 兵役特惠 25명(11.79%), 處遇改善 21명(9.91%), 無試驗 資格取得 20명(9.43%), 實驗實習 器資材 擴充 20명(9.43%), 産學協同 20명(9.43%)의 순으로 反應하고 있으며, 問項別 χ^2 檢證 結果 0.1% 水準에서 意味있는 것으로 나타났다.

非乘船系列 教師는 同一系 進學 54명(15.25%), 實驗實習 器資材 擴充 46명(12.99%), 産學協同 40명(11.30%), 處遇改善 32명(9.04%)의 순으로 反應하고 있으며, 問項別 χ^2 檢證 結果 0.1% 水準에서 意味있는 것으로 나타났다.

乘船系列 學生은 無試驗 資格取得 120명(20.73%), 兵力特惠 89명(15.37), 實驗實習 器資材 확충 73명(12.61%), 同一系 進學 64명(11.05%)의 순으로 反應하고 있으며, 問項別 χ^2 檢證 結果 0.1% 水準에서 意味있는 것으로 나타났다.

非乘船系列 學生은 無試驗 資格 取得 130명(25.15%), 兵役特惠 74명(14.31%), 同一系 進學 62명(11.99%), 實驗實習 器資材의 擴充 53명(10.26%)의 순으로 反應하고 있으며, 問項別 χ^2 檢證 結果 0.1% 水準에서 意味있는 것으로 나

<표 33> 總括的인 水産高等學校 活性化 方案에 關하여 15개 問項 中에 3개 問項을 選擇한, 問項別 知覺反應 및 χ^2 檢證

숫자는 사례수이며, ()는 %임

區 分	全 體	乘船教師	非乘船教師	乘船學生	非乘船學生
教育課程 開發	124 (7.46)	6 (2.83)	25 (7.06)	50 (8.64)	43 (8.32)
實驗實習器資材 擴充	192 (11.55)	20 (9.43)	46 (12.99)	73 (12.61)	53 (10.26)
教師의 質的 向上	62 (3.73)	4 (1.89)	13 (3.67)	15 (2.59)	30 (5.80)
再教育 機關의 役割	23 (1.38)	10 (4.72)	4 (1.13)	7 (1.21)	2 (0.39)
産學協同	77 (4.63)	20 (9.43)	40 (11.30)	10 (1.73)	7 (1.35)
學校 形態 變更	62 (3.73)	10 (4.72)	17 (4.80)	19 (3.28)	16 (3.09)
地域社會의 寄與度	18 (1.08)	0 (0.00)	9 (2.54)	6 (1.04)	3 (0.58)
地域住民의 意識變化	88 (5.39)	9 (4.25)	20 (5.65)	29 (5.01)	30 (5.80)
學費等 財政支援	117 (7.04)	17 (8.02)	19 (5.37)	49 (8.46)	32 (6.19)
兵役特惠	213 (12.82)	25 (11.79)	25 (7.06)	89 (15.37)	74 (14.31)
同一系 進學	212 (12.80)	32 (15.09)	54 (15.25)	64 (11.05)	62 (11.99)
海域別 乘船學科 育成	46 (2.30)	14 (6.06)	21 (5.93)	6 (1.04)	5 (0.97)
處遇改善	97 (5.84)	21 (9.91)	32 (9.04)	24 (4.15)	20 (3.87)
有望學科 新設	48 (2.90)	4 (1.89)	16 (4.52)	18 (3.11)	10 (1.93)
無試驗으로 資格取得	283 (17.03)	20 (9.43)	13 (3.67)	120 (20.73)	130 (25.15)
全 體	1662 (100)	212 (100)	354 (100)	579 (100)	517 (100)
X^2	796.25***79.79***115.83***436.42***485.27***				

df=14 ***p<.001

나타났다.

全體의인 知覺反應을 살펴보면 다음과 같다. 無試驗 資格 取得 283명(17.03%), 兵役特惠 213명(12.82%), 同一系 進學 212명(12.80%), 實驗實習 器資材의 擴充 192명(11.55%), 教育課程 開發 124명(7.46%), 學費 등 財政支援 117명 (7.04%), 地域住民의 意識變化 88명(5.39%)의 순으로 나타났으며, 問項別 χ^2 檢證 結果 0.1% 水準에서 意味있는 것으로 나타났다.

IV. 要約 및 提言

本 調査研究은 水産高等學校 教育에 關한 教師, 學生의 知覺反應을 통하여 活性化 方案을 마련하는 目的으로 하였다.

本 調査研究에서 얻어진 結果를 要約하여 다음과 같이 提言하고자 한다.

첫째, 水産高等學校 教育의 滿足度에 對한 知覺反應은 다음과 같다.

1) 水産高等學校의 教育課程, 實驗, 實習에 對한 敎사, 학생의 知覺反應은 현저히 낮게 反應하였다. 즉, 專門敎科의 科目數(3.47), 普通敎科의 科目數(3.16), 普通敎科와 專門

敎科의 履修單位 比率(3.04), 實驗實習을 통한 技能習得(2.98), 現行 教育課程(2.92), 實驗實習의 器資材의 確保狀態(2.90), 實驗實習의 活用度(2.63)의 순으로 反應하고 있다. 水産高等學校 教育의 活性化를 위하여 教育課程의 開發, 實驗實習 器資材의 確保, 그 器資材의 效果의인 活用을 통한 敎授-學習 體制가 確立되어야 할 것으로 思料된다.

그리고 第 6次 教育課程 改編에 對한 敎師의 反應은 승選계열 敎師(3.16)가 비승選계열 敎사(3.04)보다 높게 知覺 反應하였다. 乘船系列의 敎師와 非乘船系列 敎師는 모두 보통 水準의 反應을 보였다. 實驗實習을 위한 指針書 開發에 對한 敎師의 知覺反應은 비승選계열 敎사(2.26)가 승選계열 敎사(2.06)보다 높게 知覺反應하고 있다. 水産高等學校에서는 단지 乘船實習을 위한 指針書만 開發되어 있는 실정으므로, 陸上用 實驗實習 指針書의 開發이 必要한 것으로 思料된다. 專門敎科와 普通敎科의 擔當敎師에 對한 學生들의 反應은 승選계열 學生이 비승選 계열 學生보다 높게 反應하고 있다.

2) 政府 및 關聯機關의 行·財政 支援에 對한 知覺反應은 敎師(2.21), 學生(2.57) 모두 낮게 反應하고 있으며, 특히, 승選계열의 敎사(2.11)는 매우 낮게 知覺反應하고 있다. 이러한 水準은 모두 낮게 나타났으며, 政府 및 關聯機

關이 水產高等學校 教育의 活性化를 위하여 國家의 行·財政의 支援이 뒷받침되어야 할 것이다.

3) 水產高等學校의 地域社會 寄與度에 대한 知覺反應은 敎사(2.86), 學生(2.81) 모두 매우 낮게 反應하고 있다. 地域社會의 發展을 위한 水產高等學校의 役割이 模索되어야 할 것이다.

4) 乘船學科 卒業生 중에 船員의 賃金水準에 대한 反應은 승선계열 學生(2.48), 승선계열 敎사(2.53)는 매우 낮게 反應하고 있다. 船員의 賃金水準은 陸上勤勞者에 比해서 相對的으로 매우 낮기 때문에 乘船忌避現象이 나타나고 있으므로, 政府 및 關聯機關의 財政의 支援과 制度가 마련되어, 적절한 賃金水準이 保障되어야 乘船學科의 活性化를 가져올 수 있을 것으로 思料된다.

5) 產學協同 體制에 대한 反應은 승선계열 學生(2.87), 비승선계열 學生(2.75), 비승선계열 敎사(2.72), 승선계열 敎사(2.70)의 순으로 知覺反應 하고 있다. 현재 水產高等學校에서 實施하고 있는 產學協同에 대한 知覺反應은 學生(2.81)이 敎사(2.71)보다 높게 反應하고 있다. 그러나 敎師, 學生 모두 매우 낮게 反應하고 있으므로, 水產高等學校 教育의 活性化를 위하여 積極的인 產學協同體制가 갖추어져야 할 것이다.

둘째, 水產高等學校 教育의 活性化 方案을 模索하기 위한 追求度는 다음과 같다.

1) 注文津 水產 工業高等學校와 같은 學校形態의 轉換에 대한 知覺反應에서 승선계열 敎사(2.81), 승선계열 學生(2.97)은 낮게 反應하고, 비승선계열 敎사(3.33)와 비승선계열 學生(3.46) 反應의 結果를 보더라도 學校形態의 轉換은 신중히 檢討되어야 할 것으로 思料된다.

2) 學科의 名稱變更에 대한 反應은 비승선계열 學生(3.85), 비승선계열 敎사(3.84), 승선계열 敎사(3.79), 승선계열 學生(3.78)의 순으로 知覺反應하고 있다. 敎師, 學生 모두 대체로 追求되어야 한다고 反應하고 있다.

3) 產學協同 體制의 一環으로서 2+1, 즉, 2年은 座學을 實施하고, 1年은 企業體에서 現場實習 등 모든 授業을 擔當하는 方法에 대한 反應은 비승선계열 學生 4.28), 승선계열 學生(4.24), 승선계열 敎사(3.58), 비승선계열 敎사(3.53)의 순으로 知覺反應하고 있다. 따라서 工業系列의 高等學校에서 試圖되고 있는 2+1, 즉, 2年은 座學을 實施하고, 1年은 企業體에서 現場實習 등 모든 授業을 擔當하는 方法에 대한 敎師, 學生 모두 높게 反應하고 있으므로 水產高等學校에서도 적극적으로 試圖되어야 할 것이다.

4) 乘船學科의 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 知覺反應은 승선계열 敎사(3.85), 승선계열 學生(3.84), 비승선계열 敎사(3.73), 비승선계열 學生(3.51)의 순이다.

따라서 지금 4개교에 運營되고 있는 “自營水產科”와 같이 乘船學科도 海域別(南海圈, 西海圈, 東海圈) 集中育成에 대한 敎師, 學生은 대체로 追求되어야 한다고 反應하고 있다.

5) 再教育機關의 役割로서 水產高等學校에 正規課程(3年) 以外 資格(免許) 取得을 위한 短期 船員養成 및 漁民의 資質向上을 위한 附設 研修院의 設置에 대한 知覺反應 승선계열 敎사(4.42), 승선계열 學生(4.26), 비승선계열 學生(3.78), 비승선계열 敎사(3.41)의 순으로 知覺反應하고 있다. 따라서 승선계열의 敎사, 學生은 再教育機關의 役割에 높게 反應한 반면에 비승선계열의 敎師, 學生은 조금 낮게 反應하고 있다. 그러나 두 標集 모두 대체로 追求되어야 한다고 主張하고 있다.

6) 敎師의 質의 向上을 위하여 水產系 大學의 季節制 教育大學院 開設에 대한 敎사의 知覺反應은 승선계열의 敎사(4.21)가 비승선계열의 敎사(3.97)보다 높게 反應하고 있다. 따라서 敎師의 質의 향상을 위하여 水產系 大學에도 一般大學 과 같이 教育大學院이 開設되어야 할 것으로 思料된다.

7) 水產高等學校 學生의 專攻別 無試驗 免許(資格) 取得 制度의 導入에 대한 學生의 知覺反應은 승선계열의 學生(4.62)이 비승선계열의 學生(4.05)보다 높게 反應하고 있다. 그리고 日本 水產高等學校에서도 재학 중 1년간 乘船 經歷만 있으면, 5급 免許를 無試驗으로 取得하는 制度가 있으므로 우리나라에서도 이 制度를 導入하면 水產高等學校 教育의 活性化에 도움이 될 것이다.

셋째, 總括的인 活性化 方案에 대한 知覺反應은 다음과 같다.

總括的인 水產高等學校 教育의 活性化 方案에 대한 知覺反應은 15개 問項 중에 3개 問項을 選擇하도록 하였다. 問項別 χ^2 檢證 결과 모두 0.1% 水準에서 意味 있는 差異가 있다. 그 結果는 다음과 같다.

1) 乘船系列 敎師는 同一系 進學 32명(15.09%), 兵役特惠 25명(11.79%), 處遇改善 21명(9.91%), 無試驗 資格取得 20명(9.43%), 實驗實習 器資材 擴充 20명(9.43%), 產學協同 20명(9.43%)의 순으로 反應하고 있다.

2) 非乘船系列 敎師는 同一系 進學 54명(15.25%), 實驗

實習 器資材 擴充 46명(12.99%), 産學協同 40명(11.30%), 處遇改善 32명(9.04%)의 순으로 反應하고 있다.

3) 乘船系列 學生은 無試驗 資格取得 120명(20.73%), 兵役特惠 89명(15.37%), 實驗實習 器資材 擴充 73명(12.61%), 同一系 進學 64명(11.05%)의 순으로 反應하고 있다.

4) 非乘船系列 學生은 無試驗 資格取得 130명(25.15%), 兵役特惠 74명(14.31%), 同一系 進學 62명(11.99%), 實驗實習 器資材의 擴充 53명(10.26%)의 순으로 反應하고 있다.

水產高等學校의 活性化 方案에 대한 全體의인 知覺反應을 살펴보면 다음과 같다. 無試驗 資格取得 283명(17.03%), 兵役特惠 213명(12.82%), 同一系 大學 進學 212명(12.80%), 實驗實習 器資材의 擴充 192명(11.55%), 教育課程 開發 124명(7.46%), 學費 등 財政支援 117명(7.04%), 地域住民의 意識變化 88명(5.39%)의 순으로 나타났다. 이와 같은 要因의 分析으로 水產高等學校 教育의 活性化를 가져올 수 있을 것이다.

끝으로, 水產高等學校 教育의 活性化의 問題는 단순한 問題가 아니다. 이와 같은 문제는 內的인 要因과 外的인 要因들이 複合的으로 組織되어 있으므로, 계속적인 研究가 수행되어야 할 것으로 思料된다.

參考文獻

金東奎, 自營水産科 教育의 方向과 教育課程의 開發, 水産海洋教育研究 創刊號, 韓國水産海洋教育學會, 1988.
 金瀛國, 水産高等學校 卒業生의 就業實態에 관한 調查研究, 仁荷大學校 大學院 碩士學位論文, 1983.
 金宇盛, 日本國 水産高等學校 教育의 現況과 課題, 水産海洋教育研究 第 3卷 1號, 韓國水産海洋教育學會, 1991.
 朴光春, 水産高等學校 學生들의 職業決定 形態에 관한 研究, 水産海洋教育研究 第 4卷 1號, 韓國水産海洋教育

學會, 1992.
 裴永期의 2인, 産業社會와 職業倫理, 良書院, 1992. 安在萬, 水産高等學校의 職業觀과 水産業 指向 意識調查研究, 仁荷大學校 教育 大學院 碩士學位論文, 1986.
 李瓊垓, 水産高等學校 活性化 方案 摸索을 위한 漁村住民의 意識 分析, 水産海洋教育研究 第 3卷 2號, 韓國水産海洋教育學會, 1991.
 李秉錡, 日本 水産系 高等學校教育의 現況과 展開 (教育의 外形과 內實性), 水産海洋教育研究 第 4卷 2號, 韓國水産海洋教育學會, 1992.
 李秉錡, 日本 水産계 高等學校教育의 現況과 展開, 水産海洋教育研究 第 4卷 1號, 韓國水産海洋教育學會, 1992.
 李秉錡의 4인, 第 6次 水産·海運系 高等學校 教育課程 各論 開發 研究, 水産海洋教育研究 第 4卷 1號, 韓國水産海洋教育學會, 1992.
 李鉉雨·李瓊垓, 水産高等學校 學生의 意識構造와 實態 分析, 水産海洋教育研究 創刊號, 韓國水産海洋教育學會, 1988.
 教育部, 高等學校 教育課程(I, II), 大韓教科書 株式會社, 1992.
 農林水産部, 第 3次 漁業 總事業報告(1-3), 1992.
 教育 法典 編纂會, 教育法典, 教學社, 1993.
 1993學年度 教育計劃, 巨濟水産高等學校, 1993.
 1993學年度 教育計劃, 莞島水産高等學校, 1993.
 1993學年度 教育計劃, 仁川水産高等學校, 1993.
 1993學年度 實業部 運營 細部計劃書, 仁川水産高等學校, 1993.
 1993學年度 學校 教育計劃, 注文津 水産工業高等學校, 1993.
 1993學年度 學校 教育計劃書, 南海水産高等學校, 1993.
 1993學年度 學校 教育計劃書, 浦項水産高等學校, 1993.

A Research For Groping of Activating Education in Fisheries High Schools

Sung – Han MOON

(National Tong Yeong Fisheries Technical College)

This study is to observe and activate a groping of education based on the perceptual responses from the teachers and the students in fisheries schools.

The conclusions of this study are as follows :

First, lower level of the perceptual response was estimated in the curriculum and experimental courses, the financial and administrative supports from the Government, the contribution of a fisheries high school to the local society, the wages of seamen and the co-works between the industries and the academies.

Second, a careful consideration is needed for the fisheries school to have a different shape. As one way for co-works of the industries and the academies, two year program in school and one year internship in a related company should be formed for the curriculum in a fisheries high school. A localized support for sea area, a fisheries high school's role as a re-education for the seamaen and opening a educational graduate school for teachers in the fisheries university are pursued.

Third, the perceptual response from the teachers and the students are globally weighted in the acquisition of the license with a graduation of the school and then the credit for the military services, the entering into the same area of the higher education, the expansion of the experimental materials in the courses, developing the curriculum, the Governmental supports and the awareness for the local society, in order. The issues indicated here should be researched continuously for activating the education in the fisheries high schools.