

농어촌 영향평가

농어촌 통학 여건 개선

연구기관

한국농촌경제연구원
한국자치행정학회



연구 담당

주동범 | 연구책임자 | 연구 총괄, 제1, 2, 5장 집필

이현철 | 공동연구자 | 제3, 4, 5, 6장 집필

이원석 | 공동연구자 | 제1, 3, 4, 5장 집필

김광석 | 공동연구자 | 제1, 2, 4, 5장 집필

연구 목적

- 이 연구의 목적은 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석과 농어촌 통학 여건 실태 분석을 통해 농어촌 통학 개선 정책·사업의 내용 분석 및 성과 평가를 수행하고자 함. 이를 통해 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 개선 방안을 마련하는 것임. 구체적으로 본 연구의 내용을 살펴보면 다음과 같음.
 - 첫째, 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석 수행
 - 둘째, 농어촌 통학 여건 실태 및 관련 주체에 대한 양적, 질적 분석 수행
 - 셋째, 농어촌 통학 여건 개선 정책의 내용 분석 및 성과 평가 분석 수행
 - 넷째, 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업의 개선 방안 및 과제 분석 수행

연구 방법

- 이 연구는 문헌연구 및 현장자료, 양적연구, 질적연구(심층면담 및 현장 방문), 전문가협의회의 다각적인 전략을 활용하여 설정한 연구의 목적을 탐색하고자 하였음.
- 문헌 연구 및 현장자료를 통하여서 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석 및 농어촌 통학 여건 분석을 수행함. 양적 설문조사를 통하여서는 교육지원청 담당자, 교원/행정실장/초등학교, 중학교, 고등학교 학부모 총 507명을 대상으로 통학 여건 정책의 성과 및 인식을 분석하고자 하였음. 질적연구를 통하여서는 사례지역 주요 이해당사자 면접조사 및 학교 현장 방문을 수행함으로써 운영 및 개선점, 문제점 등에 대한 심층/맥락적인 의미를 파악하고자 하였음. 또한 전문가협의회를 통하여 연구 결과 및 연구과정의 타당성을 확보하고자 하였으며, 현장지향적인 인식을 체계화하고자 하였음.
- 더불어 농어촌 영향평가의 틀에 의거하여 관련 정책 전반을 총체적으로 분석하였음. 이 과정에서 농어촌 통학 차량 실태에 대한 본 연구진의 전수조사가 수행되었음.

연구 결과

- 문헌연구, 양적연구, 질적연구(심층면담 및 현장 방문), 전문가협의회의 다각적인 전략을 통하여 국내 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 현황을 파악하였으며, 정책 및 현장 인식을 도출하였음.
- 주요 연구 결과로서 학부모의 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’이 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 2순위, ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’가 3순위 순으로 나타남. 학부모는 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원으로 ‘통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대’(44.7%)가 가장 필요하다고 응답함.
- 학부모는 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것으로 통학버스가 1순위 76.6%(1순위+2순위 97.9%)로 가장 많았고, 다음으로 통학비 지원(1순위 17%/1순위+2순위 57.6%), 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)(1순위 4.3%/1순위+2순위 18.5%) 등의 순으로 나타남. 학부모는 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교’가 3.98점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리’가 3.93점, ‘통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승’이 3.80점 등의 순으로 나타남.
- 독립적인 정책 추진체계 구축과 해당 체계를 통한 중장기적 로드맵 구성의 필요성을 확인함. 해당 정책 추진체계는 지역 설정을 고려한 중장기적인 로드맵을 구성할 필요가 있음을 제안함.

- 또한 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성을 평가하기 위하여 정책 차원의 수단, 예산 차원의 수단, 정책 추진체계 차원의 수단을 분석하였으며, 각 항목에 대한 효율성, 형평성, 편의성, 안전성의 기준으로 적절성과 타당성을 평가하였음. 한편 전문적인 분석과 함께 도농간 비교 분석을 추가하여 연구 주제와 관련된 전반적인 심층성을 확보하였음.
- 더불어 농어촌 영향평가의 틀에 의거하여 관련 정책 전반을 총체적으로 분석하여 농어촌 통학 관련 정책·사업 현황, 내용 분석 및 성과 평가, 정책·사업의 한계 및 개선 과제를 분석하여 제시하였음.

정책 제언: 개선 방안 및 평가 영역 제언

- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안으로서 ‘학교단위 수준, 지역교육청 수준, 정책 추진 체계 수준’의 3가지 측면으로 구분하여 제시함.
- 더불어 교육지원청 혹은 학교 단위의 일괄적인 정책 평가 시스템이 전무한 상황을 고려하여 환류체계구축을 위한 평가 항목과 내용을 제안하였음. 이는 농어촌 통학여건 지원 정책의 체계적인 운영을 위하여 선형적으로 구성되어야 할 요소이며, 이를 통해서 통학여건 정책 수행을 위한 행정 및 제도적인 틀을 구축하는 기초자료가 될 것으로 기대함.

제1장 서론

1. 농어촌 영향평가의 배경 및 목적 1
2. 농어촌 영향평가의 의미 및 법·제도적 근거 4
3. 농어촌 영향평가의 내용 및 범위 4
4. 농어촌 영향평가의 추진 방법 5
5. 선행연구 검토 및 차별성 8

제2장 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황

1. 정부 부처의 정책·사업 현황 11
2. 지방자치단체의 통학 지원 실태 17
3. 농어촌 통학 여건 개선 정책의 시사점과 과제 37

제3장 농어촌 통학 여건 실태와 분석들

1. 농어촌 통학 여건 실태 41
2. 농어촌 주민 의견 및 정책 수요 48
3. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 지역 사례 검토 106
4. 농어촌 영향평가의 분석들 119

제4장 농어촌 통학 개선 정책의 내용 분석 및 성과 평가

1. 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성 123
2. 사업 투입 대비 산출 및 성과·효과 분석 138
3. 사업 도·농간 성과 차이 분석 146
4. 농어촌 영향평가 틀에 따른 분석 156

제5장 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업의 개선 방안 및 과제

1. 농어촌 통학 여건 개선 사업의 한계 및 정책 개선 방향 188

2. 농어촌 통학 여건 개선 사업의 향후 과제: 단위 학교, 지역교육청,
정책 추진체계 수준의 방안 192

3. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안: 정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목 제안 .. 203

제6장 연구 요약 및 결론

1. 연구 요약 213

2. 결론 215

부록

설문조사표 219

전사자료 233

참고문헌 267

제1장

〈표 1-1〉 연령별 통학수단 이용 비율 2
 〈표 1-2〉 농어촌 초등학교 통학 지원 유형별 학생 수 및 비율 2
 〈표 1-3〉 농어촌 학교 통학버스의 평균 운행거리·승강장 수·통학소요시간 3
 〈표 1-4〉 초등학교 통학시간 관련 정책 목표 3
 〈표 1-5〉 선행연구와 본 연구의 차별성 10

제2장

〈표 2-1〉 농어촌 대상 사업 15
 〈표 2-2〉 지역단위 정책전달방식 및 역할 16
 〈표 2-3〉 농어촌 통학 여건 개선 정책 사업과 관련된 지역단위 정책전달방식 및 역할 16
 〈표 2-4〉 재원 및 과제별 투용자 규모 17
 〈표 2-5〉 강원도 학생 통학 지원 관련 조례 18
 〈표 2-6〉 경기도 학생 통학 지원 관련 조례 19
 〈표 2-7〉 경상남도 학생 통학 지원 관련 조례 20
 〈표 2-8〉 울산광역시 학생 통학 지원 관련 조례 20
 〈표 2-9〉 제주특별자치도 학생 통학 지원 관련 조례 21
 〈표 2-10〉 전라남도 학생 통학 지원 관련 조례 21
 〈표 2-11〉 충청북도 학생 통학 지원 관련 조례 22
 〈표 2-12〉 강원도교육청 학생 통학 지원 관련 조례 22
 〈표 2-13〉 경상남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례 23
 〈표 2-14〉 경상북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례 23
 〈표 2-15〉 세종특별자치시교육청 학생 통학 지원 관련 조례 24
 〈표 2-16〉 인천광역시교육청 학생 통학 지원 관련 조례 24
 〈표 2-17〉 전라남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례 25
 〈표 2-18〉 전라북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례 25

〈표 2-19〉 제주특별자치도교육청 학생 통학 지원 관련 조례	26
〈표 2-20〉 충청남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례	26
〈표 2-21〉 충청북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례	27
〈표 2-22〉 경기도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	28
〈표 2-23〉 강원도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	28
〈표 2-24〉 경상북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	28
〈표 2-25〉 경상남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	28
〈표 2-26〉 전라북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	28
〈표 2-27〉 전라남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	29
〈표 2-28〉 충청남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	29
〈표 2-29〉 충청북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	29
〈표 2-30〉 제주도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	29
〈표 2-31〉 부산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	29
〈표 2-32〉 인천광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	30
〈표 2-33〉 대구광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	30
〈표 2-34〉 울산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	30
〈표 2-35〉 세종시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	30
〈표 2-36〉 각 시도 교육청별 예산 투자 예정액	31
〈표 2-37〉 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황	32

제3장

〈표 3-1〉 각 시도별 통학버스 운영 실태	42
〈표 3-2〉 각 시도별 농어촌 통학버스 이용 현황 및 예산	43
〈표 3-3〉 각 시도 학교급별 통학버스 이용 학교 및 이용 학생 현황	44
〈표 3-4〉 각 시도 학교급별 통학택시 지원 현황	46
〈표 3-5〉 각 시도 학교급별 통학택시비 등 교통비 지원 현황	47

〈표 3-6〉 각 시도 학교급별 하숙비 등 지원 현황	48
〈표 3-7〉 연구대상의 일반적 특성(N=507)	50
〈표 3-8〉 교육지원청 담당자 설문 내용	51
〈표 3-9〉 교원/행정실장 설문 내용	52
〈표 3-10〉 학부모 설문 내용	53
〈표 3-11〉 학생 설문 내용	53
〈표 3-12〉 지역별 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업 인식	56
〈표 3-13〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식	57
〈표 3-14〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식	58
〈표 3-15〉 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(교육지원청 담당자)	59
〈표 3-16〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교육지원청 담당자)	60
〈표 3-17〉 지역별 통학차량의 등교 시 소요되는 시간	61
〈표 3-18〉 지역별 통학차량의 하교 시 소요되는 시간	62
〈표 3-19〉 지역별 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유	63
〈표 3-20〉 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항	63
〈표 3-21〉 보유 차량 대수 및 차형의 적정성	64
〈표 3-22〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식(교원/행정실장)	65
〈표 3-23〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식(교원/행정실장)	66
〈표 3-24〉 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(교원/행정실장)	67
〈표 3-25〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교원/행정실장)	68
〈표 3-26〉 통학 여건 개선에 대한 인식	69
〈표 3-27〉 통학버스에 대한 인식	70
〈표 3-28〉 전세택시에 대한 인식	71
〈표 3-29〉 통학비 지원에 대한 인식	72
〈표 3-30〉 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)에 대한 인식	73
〈표 3-31〉 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성	74

〈표 3-32〉	자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성	75
〈표 3-33〉	도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전 및 편의성	76
〈표 3-34〉	학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행	77
〈표 3-35〉	자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부	78
〈표 3-36〉	자녀의 주 통학수단(통학버스 미이용일 경우)	79
〈표 3-37〉	자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유	80
〈표 3-38〉	자녀가 이용하고 있는 통학지원 유형(복수응답)	81
〈표 3-39〉	통학차량 운영에 대한 전반적 만족도	82
〈표 3-40〉	통학지원 유형 중 가장 선호하는 것(우선순위)	83
〈표 3-41〉	통학차량의 운영 성과에 대한 인식	84
〈표 3-42〉	통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승	85
〈표 3-43〉	통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함	86
〈표 3-44〉	통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교시간 감소	87
〈표 3-45〉	통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	88
〈표 3-46〉	통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약	89
〈표 3-47〉	통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교	90
〈표 3-48〉	지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식(학부모)	91
〈표 3-49〉	지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식(학부모)	92
〈표 3-50〉	통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(학부모)	93
〈표 3-51〉	Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(학부모)	94
〈표 3-52〉	통학 여건 개선을 위해 필요한 지원	95
〈표 3-53〉	통학 여건 만족도(학생)	96
〈표 3-54〉	통학수단 만족도	97
〈표 3-55〉	통학 여건의 안전성	98
〈표 3-56〉	통학시간 만족도	99
〈표 3-57〉	전반적 통학 여건 만족도	100

〈표 3-58〉 통학차량의 운영 성과에 대한 인식(학생)	100
〈표 3-59〉 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승(학생)	101
〈표 3-60〉 통학차량 운행으로 인한 등하교 편리	102
〈표 3-61〉 통학차량 운행으로 인한 등하교시간 감소	103
〈표 3-62〉 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	104
〈표 3-63〉 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약	105
〈표 3-64〉 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교	106
〈표 3-65〉 포괄적 분석절차	108
〈표 3-66〉 연구 참여자들의 인적 특성	110
〈표 3-67〉 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선)를 위한 평가요소의 개념	120
〈표 3-68〉 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선) 분석틀	121

제4장

〈표 4-1〉 정책 영향평가의 기본 방식과 일반적 의미	125
〈표 4-2〉 본 연구에서 활용된 '효율성, 형평성, 편의성, 안전성' 기준의 의미와 내용 ..	127
〈표 4-3〉 정책 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표	129
〈표 4-4〉 경기도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	130
〈표 4-5〉 강원도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	130
〈표 4-6〉 경상북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	130
〈표 4-7〉 경상남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	131
〈표 4-8〉 전라북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	131
〈표 4-9〉 전라남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	131
〈표 4-10〉 충청남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	132
〈표 4-11〉 충청북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산 ..	132
〈표 4-12〉 제주도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	132
〈표 4-13〉 부산광역시 농어촌 학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	133

〈표 4-14〉 인천광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	133
〈표 4-15〉 대구광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	133
〈표 4-16〉 울산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	134
〈표 4-17〉 세종시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산	134
〈표 4-18〉 각 시도 교육청별 예산 투자 예정액	135
〈표 4-19〉 각 시도 및 교육지원청의 지원기준 사항	136
〈표 4-20〉 예산 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표	137
〈표 4-21〉 추진체계 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표	138
〈표 4-22〉 투입 예산에 근거한 산출 영역	139
〈표 4-23〉 사업 투입 대비 산출 영역의 적절성 및 타당성 평가표	142
〈표 4-24〉 표본의 일반적 특성	147
〈표 4-25〉 도·농간 통학 여건 비교 설문 문항	148
〈표 4-26〉 도·농간 자녀의 주요 통학수단 비교	149
〈표 4-27〉 도·농간 자녀의 주요 통학수단 만족도 비교	150
〈표 4-28〉 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보) 비교	150
〈표 4-29〉 도·농간 자녀의 통학시간 비교	151
〈표 4-30〉 도·농간 자녀의 통학시간 만족도 비교	152
〈표 4-31〉 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도 비교	153
〈표 4-32〉 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도 비교	153
〈표 4-33〉 전국 초등학교 통학차량 실태 현황	157
〈표 4-34〉 전국 중학교 통학차량 실태 현황	163
〈표 4-35〉 전국 고등학교 통학차량 실태 현황	166
〈표 4-36〉 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황	169
〈표 4-37〉 각 시도별 통학버스 운영 실태	171
〈표 4-38〉 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정 검토: 전라북도교육청 사례	174
〈표 4-39〉 지방자치단체의 사업 세부 내역	175

〈표 4-40〉 지방교육청의 사업 세부 내역	176
〈표 4-41〉 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황	178
〈표 4-42〉 학생의 전반적 통학 여건 만족도	180
〈표 4-43〉 통학차량의 운영 성과에 대한 인식(학생)	181
〈표 4-44〉 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승(학생)	182
〈표 4-45〉 통학차량의 운영 성과에 대한 인식	182
〈표 4-46〉 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승	183

제5장

〈표 5-1〉 이용 가능한 대중교통(수단별)	190
〈표 5-2〉 학교 단위 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시	194
〈표 5-3〉 지역교육청 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시	197
〈표 5-4〉 정책 추진체계 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시	202
〈표 5-5〉 정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목과 내용	204

제2장

<그림 2-1> 제4차 기본계획의 비전 및 목표 12
 <그림 2-2> 정책 추진체계 13
 <그림 2-3> 삶의 질 정책 추진체계 14
 <그림 2-4> 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 관련 추진체계 14
 <그림 2-5> 강원도 강원에듀버스 34
 <그림 2-6> 전북 남원시의 통학택시 35
 <그림 2-7> 화천군 스마트안심 셔틀버스 37

제3장

<그림 3-1> 설문 개발 절차 51
 <그림 3-2> Herschkowits의 임계 함수 모델 55
 <그림 3-3> Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교육지원청 담당자) .. 60
 <그림 3-4> Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교원/행정실장) 68
 <그림 3-5> Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(학부모) 94
 <그림 3-6> 본 연구의 질적 연구 단계적 과정 107
 <그림 3-7> 질적 연구를 위한 연구 체계도(예시) 107
 <그림 3-8> 자료 분석의 원리 109
 <그림 3-9> 통학차량 내 좌석 및 안전벨트 기구 115

제4장

<그림 4-1> 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성 평가의 3 수준 123
 <그림 4-2> 사업의 투입 대비 산출 측면: 정량적·정성적 측면 138
 <그림 4-3> 사업 성과 및 효과성: 지역, 학부모, 학생 차원의 성과 구분 143
 <그림 4-4> 정책 추진체계 176
 <그림 4-5> 삶의 질 정책 추진체계 177

〈그림 4-6〉 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 관련 추진체계 177

제5장

〈그림 5-1〉 농어촌 통학여건 개선 방안: 학교단위, 지역교육청, 정책 추진체계 192

〈그림 5-2〉 농어촌 통학 지원 체계: 종합 콘트롤 타워 구축 요소 198

〈그림 5-3〉 지역단위 콘트롤 타워 구축 요소 201

1

서론

1. 농어촌 영향평가의 배경 및 목적

- 농어촌 학생은 통학에 어려움을 겪고 있으나 통학버스를 포함한 통학지원 서비스는 미흡함.
- 도시지역 학생들은 도보 통학 비율이 높지만, 농어촌지역 학생들은 승용차, 통학버스 등의 의존 비율이 높아 통학 여건이 열악한 상황임.
 - 특히, 농촌지역 초·중학교 학생(12~14세)은 도시 대비 통학버스 의존 비율이 높음(농촌 10.4% vs 도시 3.0%) (<표 1-1> 참조).

〈표 1-1〉 연령별 통학수단 이용 비율

(단위: %)

연령	지역	걸어서	승용차 소형 승합차	시내· 좌석· 마을버스	통근· 통학 버스	고속 시외 버스	전철 지하철	기차	택시	자전거	기타
12~14세	전국	74.6	6.1	11.7	4.1	0.0	0.5	0.0	0.0	2.9	0.1
	도시(동부)	78.4	4.5	10.7	3.0	0.0	0.5	0.0	0.0	2.8	0.0
	농촌 (읍면부)	54.2	14.9	16.9	10.4	0.1	0.1	0.0	0.1	3.1	0.2
15~19세	전국	43.5	6.5	31.5	9.6	0.9	5.5	0.1	0.1	2.1	0.1
	도시(동부)	44.1	5.6	31.2	9.6	0.7	6.3	0.1	0.1	2.2	0.1
	농촌 (읍면부)	40.3	11.4	33.5	10.0	1.6	1.0	0.2	0.1	1.5	0.3

자료: 2015년 인구총조사(통계청): 성별/연령별/이용 교통 수단별 통근 통학 인구(12~14세, 15~19세).

○ 소규모학교 통폐합이 지속되면서 농어촌지역 등교 여건은 악화되고 있으나 통학버스 등 통학수단을 제공하지 않는 학교가 여전히 많음.

- 읍·면 지역 초·중학교 통학수단 제공 비율은 60.2%임.¹⁾
- 농어촌 학교에서 통학버스 등으로 지원받는 학생 비율은 17.8%로 전국 평균보다 높은 편이지만, 농어촌지역의 열악한 통학 여건을 고려하여 사업 확대 필요함(〈표 1-2〉 참조)

〈표 1-2〉 농어촌 초등학교 통학 지원 유형별 학생 수 및 비율

통학버스	수혜학생 수(명)	수혜율(농어촌 학생 수 대비, %)
직영 차량	39,886	9.1
임차 차량	34,319	7.8
전세 택시	804	0.18
하숙/통학비 지원	2,575	0.59

자료: 이병환 외 (2016). 지역별 여건(도서벽지, 농어촌 등)에 따른 통학버스 서비스 모델 개발 연구.

○ 통학버스를 이용하는 농어촌 학생 평균 통학시간은 1시간 가까이 소요되어, 농어촌 서비스 기준 등의 정책 목표(10분)에 크게 미달함(〈표 1-3〉, 〈표 1-4〉 참조).

1) 한국농촌경제연구원(2018). 농어촌서비스 기준 이행실태 점검·평가.

〈표 1-3〉 농어촌 학교 통학버스의 평균 운행거리·승강장 수·통학소요시간

통학버스	평균 운행거리(km)	평균 승강장 수	평균 통학소요시간
통폐합 지원차량	35.94	11.75	51.9
자체 지원차량	42.84	11.62	68.33
임차 차량	35.73	11.55	53.05
전체	38.17	11.64	57.76

자료: 이병환 외 (2016). 지역별 여건(도서벽지, 농어촌 등)에 따른 통학버스 서비스 모델 개발 연구.

〈표 1-4〉 초등학교 통학시간 관련 정책 목표

구분	농어촌 서비스기준(농식품부)	기초인프라 최저기준(국토부)
근거 법령	삶의질법 3조·44조, 동법 시행령	도시재생특별법 4조, 국가도시재생 기본방침(국토부 공고)
대상 지역	농어촌 및 도농복합시	도시
목표치 설정 (최저기준)	농어촌 및 항목 특성을 고려해 설정 (접근성, 행정구역 내 존재 유무 등)	시설에 도착하는데 필요한 시간으로 설정 (기본방침상 농어촌지역은 농어촌서비스기준 고려 명시)
초등학교 접근성 목표치	10분(차량 이용)	10~15분(도보)

- 농어촌 학생을 위한 통학버스 운영은 애초 1982년부터 추진된 소규모학교 통폐합 정책에 따라 원거리 학생의 보상 차원에서 지원되었으나, 지역에 따라 인접 지역 학생과 저학년 통학 지원, 다양한 교육활동 지원 등 농어촌 교육여건 개선을 위해 폭넓게 활용됨.
- 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업은 단위 학교 및 교육지원청별로 지역 여건에 맞는 통합관리 형식으로 전환함으로써 학부모 부담을 줄이고 교육수요자 만족도를 높이는 방향으로 실시됨.
- 농어촌 영향평가의 목적은 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석과 농어촌 통학 여건 실태 분석을 통해 농어촌 통학 개선 정책·사업의 내용 분석 및 성과 평가를 수행하고자 함. 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 개선 방안을 마련하는 것임.

2. 농어촌 영향평가의 의미 및 법·제도적 근거

- 농어촌 영향평가는 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」(제 45조)에 따라 국가 및 지자체의 계획·정책 등이 농어촌에 미치는 불리한 영향을 분석·평가하고 그 결과를 정책의 수립·시행에 반영하기 위한 정책조정제도임.
- 농어촌 영향평가의 법·제도적 근거는 다음과 같음.

※ 농어업인삶의질법 제45조(농어촌에 대한 영향평가)

- ① 국가 및 지방자치단체는 국가 차원의 중장기 계획 및 소관 중요 정책이 농어촌지역의 경제·사회·문화·환경 등에 미칠 영향을 분석·평가하고 그 결과를 관련 정책의 수립·시행에 반영하려고 노력하여야 한다.

※ 동법 시행령 제16조(정책 등의 분석·평가의 방법 및 절차 등)

- ② 농림축산식품부장관은 법 제45조 2항에 따라 정책 등의 분석·평가에 필요한 지침을 제정할 때에는 분석·평가의 주제, 방향, 절차, 대상 정책 등 세부기준 등에 관한 사항을 포함하여야 한다.

3. 농어촌 영향평가의 내용 및 범위

- 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황
 - 정부 부처의 정책·사업 현황: 정책 및 사업목표, 정책 추진체계, 농어촌 대상 사업, 지역 단위 정책전달방식 및 역할, 예산 등
 - 지방자치단체(교육청) 통학 지원 실태: 지방자치단체(교육청)별 예산 투입 현황, 지방자치단체(교육청) 통학 지원 사업 등
- 농어촌 통학 여건 실태 및 분석틀
 - 농어촌 통학 여건 실태: 농어촌 통학버스 운영 실태, 통학 지원을 위한 별도 통학수단 지원 등

- 농어촌 주민 의견 및 정책 수요: 주민설문조사(양적)
- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 지역 사례 검토: 심층 사례조사(질적)
- 농어촌 영향평가의 분석틀

○ 농어촌 통학 여건 개선 정책의 내용 분석 및 성과 평가

- 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성
- 사업 투입 대비 산출 및 성과·효과 분석
- 사업 도·농 간 성과 차이 분석

○ 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업의 개선 방안 및 과제

- 농어촌 통학 여건 개선 사업의 한계 및 정책 개선 방향
- 농어촌 통학 여건 개선 사업의 향후 과제

4. 농어촌 영향평가의 추진 방법

4.1. 문헌 연구

○ 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석

- 정부 부처(교육부)의 농어촌 통학 여건 정책·사업 현황과 지방자치단체(교육청)의 통학 지원 실태 자료를 수집하여 분석함.

○ 농어촌 통학 여건 실태 분석

- 지방자치단체(교육청)에서 실시하고 있는 농어촌 통학 차량 운영 자료를 수집하여 분석함.

○ 농어촌 통학 관련 선행연구 고찰

- 기존에 실시된 농어촌 통학 관련 선행연구 및 자료를 조사하여 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 이론적 근거를 고찰함.

4.2. 조사 연구

○ 농어촌 주민 의견 및 정책 수요 조사

- 주민 설문 조사를 통해 농어촌 통학 여건과 관련된 주민 의견을 파악하고 정책 수요를 파악함.
- 설문조사 대상: 교육지원청 담당자, 교원/행정실장, 초등학교 학부모, 중학교 학부모, 고등학교 학부모, 학생

4.3. 전문가협의회

○ 농어촌 주민 의견 및 정책 수요 조사 결과를 바탕으로 이에 대한 전문가협의회를 개최 (실시간 화상회의)함.

○ 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안 및 향후 방향 등에 대한 아이디어를 발굴함.

4.4. 심층 사례연구

○ 농어촌 통학 여건 개선을 위한 지역 사례 고찰

- 심층 사례조사(면담 등)를 통해 농어촌 통학 여건 개선을 위한 지역 사례를 분석함.

- 농어촌 통학 여건 분석을 통해 해당 지역의 특성을 대표하는 시·군 지역을 선정하고, 이를 통해 총 7개교(초등학교, 중학교)를 선정함.
- 선정 지역의 통학버스 및 통학 차량 실무진(교직원)을 대상으로 통학차량 서비스 운영 및 개선점, 문제점 등에 대한 심층 면담 및 학교 현장 방문을 실시함.
- 사례조사 방법은 지자체, 교육청 등의 협조를 얻어 선정된 학교별로 실시함.
- 코로나19로 인해 온라인 화상회의 등을 활용함.

4.5. 농어촌 통학 여건 정책·사업의 도·농 간 비교

- 농어촌 통학 여건 정책·사업의 도·농 간 성과 차이 분석을 위해 『2021년 도시 및 농어촌 주민의 정주만족도 조사』 결과를 활용함.

4.6. 농어촌 통학 여건 정책·사업의 내용 분석 및 성과 평가

- 정책 목표 대비 수단의 적절성 미 타당성 분석
- 사업 투입 대비 산출 및 성과·효과 분석

5. 선행연구 검토 및 차별성

○ 농어촌 통학 여건과 관련한 직접적인 연구는 다음과 같음.

- 이병환 외(2016)는 ‘지역별 여건에 따른 통학버스 서비스 모델 개발 연구’에서 산촌과 도서 지역, 그리고 원거리 농촌형이라는 지역 여건에 따라 통학 서비스의 활용방안을 모색을 제시하면서 통학버스의 관리적 측면과 활용적 측면을 구분해서 유형에 맞는 관리방안의 필요성을 강조함.
- 이해영(2009)은 ‘농어촌 소규모학교 통학 차량 운영 실태와 개선 방향 연구’에서 통학 차량의 주체라고 할 수 있는 행정실장, 운전원, 학부모 등을 대상으로 한 설문을 통해 통학 차량 운영과 개선 방안에 대해 교육과정 지원 활용과 전세버스 운영 확대, 그리고 재정 운영의 효율화 등의 세 가지로 제시함.
- 임연기(2012)는 ‘농산어촌 학교 통학 차량 운영 발전과제’를 통해 외국 7개 나라의 운영 실태를 분석하고 또한 시·도 교육청 통학 차량 담당자와의 인터뷰를 통해 첫째, 공공 통학 차량 서비스 수혜 대상의 단계적 확대, 둘째, 통학 환경 분석에 기초한 통학 차량 운영 시스템 구축, 셋째, 통학환경에 적합한 선택적 통학차량 운영 유형 정착, 넷째, 통학 차량 운영의 안정성 제고, 다섯째, 통학 차량 연계 학교수업체계 탄력적 운영과 지자체, 학부모와의 협력적 통학 차량 운영시스템 구축과 관련 법령 정비를 과제로 제시함.
- 박혜경(2015)은 ‘통학 여건 개선 방안 연구’를 통해 통학의 개념을 단순한 이동의 개념을 넘은 교육의 접근성 등을 고려한 권리의 개념으로 인정하고 통학 차량의 유무는 농어촌 소규모학교의 교육경쟁력으로 이어진다고 분석함.
- 양서연(2014)은 ‘농산어촌 지역의 소규모 통폐합 학교 통학환경에 관한 연구’에서 소규모학교를 통폐합 할 경우에 통학버스 지원과 같은 정책이 뒷받침되어야 한다고 강조함. 또한 교육과정을 통학 차량 시간과 연계하여 탄력적으로 운영할 것을 주장함.

○ 농어촌 특정 지역을 중심으로 한 연구가 제한적으로 있음.

- 박진수(2018)는 ‘농어촌 통학차량 운영 실태 분석 연구’(전라남도교육청을 중심으로)를 통해 2015 교육과정의 정상적 운영을 위해 체험학습, 자유학기제 등 교육과정과 연계한 통학차량의 운영 확대 방안이 시급함을 강조함.
- 양재호(2014)는 ‘농어촌 학생 통학차량 운영 개선방향 연구’(전라남도교육청을 중심으로)에서 학교 통폐합 학교 재학생에게만 통학차량 사용 서비스를 제공하는 차원을 넘어 농어촌 교육 여건 개선과 교육복지 차원에서 통학환경이 열악한 농어촌지역 모든 학생들에게 서비스를 제공하는 체계로의 전환을 강조함.

○ 선행연구와 본 연구의 차별성은 다음과 같음.

- 농어촌 통학 차량과 관련한 선행연구들은 대부분 교육수요자의 복지 차원에서 이루어졌음.
- 선행연구들은 통학 여건 개선을 위한 운영 여건과 실태를 조사하여 농어촌 소규모학교의 교육력 향상과 교육과정 내실화를 위한 방안 구축이 주된 목적임.
- 본 연구는 통학 차량의 주체인 행정직원과 교사, 학부모, 그리고 학생들을 설문하여 운영 실태를 파악하되 특정 지역에 한정되지 않고 전국의 농어촌지역을 고루 분포한 조사를 통해 통학 차량 서비스에 대한 만족도를 분석하고 이를 통해 현재 진행되고 있는 농어촌 통학 여건 개선 정책의 효과성을 평가함으로써 향후 보다 효율적인 농어촌 통학 여건 개선 정책의 수립과 집행에 활용 가능한 방안을 제시하고자 함.

○ 선행연구의 내용과 본 연구의 차이점을 정리하면 <표 1-5>와 같음.

〈표 1-5〉 선행연구와 본 연구의 차별성

연구자	연구주제	연구결과(개선방안)	본 연구의 연구 방향 (차별성)
이병환· 심현· 이현철 (2016)	지역별 여건에 따른 통학 서비스 모델 개발 연구	산촌과 도서지역, 그리고 원거리 농촌형이라 는 지역 여건에 따라 통학 서비스의 활용방안 의 모색을 제시하면서 통학버스의 관리적 측면 과 활용적 측면을 구분해서 유형에 맞는 관 리방안의 필요성을 강조	<p>본 연구는 특정 지역에 한정되지 않고 전국의 농어촌지역을 조사하여 농어촌 지역 통학여건에 대한 만족도와 통학 차량 운영에 대한 성과를 평가. 통학차량 제공 서비스 정책이 실제 이 용자들의 만족도에 미치는 영향을 분 석하여 구체적인 효과성을 평가. 전국 단위의 설문과 현장 담당자 및 행 정 책임자와의 인터뷰를 통해 농어촌 지역 통학차량 서비스 정책에 대한 실 효성과 교육주체의 만족도를 평가. 현재 시행되고 있는 농어촌 통학버스 사업에 대한 만족도를 통해 농어촌지 역에 미치는 영향을 분석하고 향후 농 어촌 통학여건과 관련한 사업현황 분 석 및 영향평가를 위한 지표 근거와 지 표 개발을 위한 자료 제공.</p>
이혜영 (2009)	농어촌 소규모학교 통학 차량 운영 실태와 개선 방향 연구	통학차량의 주체인 행정실장, 운전원, 학부모 등을 대상으로 설문을 하여 ①교육과정 지원 활용, ②전세버스 운영 확대, ③재정 운영의 효 율화의 세 가지 방안을 제시	
임연기 (2010)	농산어촌 학교 통학 차량 운영 발전과제	외국의 운영실태 분석 및 시도교육청 담당자 와의 인터뷰를 통해 ①공공통학차량 서비스 수혜 대상의 단계적 확대, ②통학환경 분석에 기초한 통학차량 운영시스템 구축, ③통학환 경에 적합한 선택적 통학차량 운영 유형 정착, ④통학차량 운영의 안정성 제고, ⑤통학차량 연계 학교수업체계 탄력적 운영과 지자체, 학 부모와의 협력적 통학차량 운영시스템 구축과 관련 법령 정비 등 5가지 과제 제시	
박혜경 (2015)	통학여건 개선 방안 연구	통학을 교육의 접근성을 고려한 교육권으로 인정하고, 통학차량의 유무가 농어촌 소규모 학교의 교육경쟁력으로 연결됨을 강조	
양서연 (2014)	농산어촌 지역의 소규모 통폐합 학교 통학여건에 관한 연구	소규모학교의 통폐합시 통학차량 제공 등의 정책 뒷받침과 통학차량 운영 시간과 교육과 정의 연계를 통한 탄력적 운영 강조	
박진수 (2018)	농어촌 통학차량 운영실 태 분석 연구 (전라남도교육청 중심)	2015 교육과정의 정상적 운영을 위해 체험학 습, 자유학기제 등 교육과정과 연계한 통학차 량의 운영 확대방안 제시	
양재호 (2014)	농어촌학생 통학차량 운영 개선방향 연구 (전라남도교육청 중심)	통학차량 서비스를 학교 통폐합 학교 재학생 과 농어촌 교육여건 개선과 교육복지지원에서 통학여건이 열악한 모든 학생들에게 제공하는 체계로의 전환을 강조	

2

농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황

1. 정부 부처의 정책·사업 현황

- 정부 부처의 정책 및 사업 목표는 2020년부터 시작된 「제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획」을 통해 살펴볼 수 있음.
 - 「제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획」은 농어촌지역에 고령화·공동화의 심화 및 도시와의 생활여건 격차, 농어촌지역 내 양극화 진전 등이 야기하는 위기 상황과 귀농(어)·귀촌 인구 증가, 힐링공간으로서의 농어촌 가치 향상 등 새로운 기회요인이 모두 존재한다는 인식을 바탕으로 수립되었음(이규호, 2020).
- 「제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획」은 '전국 어디서나 삶의 질이 보장되는, 사람이 돌아오는 농어촌'이라는 비전하에, 주민을 포용하는 자립적 지역사회, 어디서나 서비스 접근성이 보장되는 3·6·5 생활권, 농어촌다움이 살아있는 생명의 터전 등 3대 목표를 설정하였음. 이를 달성하기 위한 방안으로는 ① 생애주기별 복지서비스 제공과 포용적 공동체 육성, ② 교육·문화 기회의 형평성 보장, ③ 농어촌다움이 살아있는 정주기반 구축, ④ 경제활동 다각화와 지역순환경제 구축 등 4대 전략을 제시하고 있음(<그림 2-1> 참조).

〈그림 2-1〉 제4차 기본계획의 비전 및 목표

비전	전국 어디서나 삶의 질이 보장되는, 사람이 돌아오는 농어촌	
목표	㉔ 주민을 포용하는 자립적 지역사회 ㉕ 어디서나 서비스 접근성이 보장되는 3·6·5 생활권 ㉖ 농어촌다움이 살아있는 생명의 터전	
전략	생애주기별 복지서비스 제공과 포용적 공동체 육성	① 농어촌 의료서비스 여건 개선 ② 농어촌 통합 돌봄시스템 구축 ③ 보육·육아 친화적 농어촌 지역사회 조성 ④ 농어촌 사회 안전망 내실화
	교육·문화 기회의 형평성 보장	① 농어촌 특성을 반영한 교육 서비스 확충 ② 농어촌 평생교육 강화 ③ 농어촌 지역 문화·여가 향유 여건 향상 ④ 주민 주도형 문화·여가 향유 지원
	농어촌다움이 살아 있는 정주기반 구축	① 농어촌 지역 교통 여건 확충 ② 농어촌 주거 여건 및 기초생활 인프라 개선 ③ 인구유입 촉진을 위한 정주기반 마련 ④ 농어촌다움을 유지하는 환경·경관 보전
	경제활동 다각화와 지역순환경제 구축	① 농어촌 지역자원을 활용한 소득기반 다각화 ② 농어촌 관광 활성화 ③ 농어촌 취업·창업 촉진 ④ 농어촌 여성 취업 지원 및 일손 부족 해소
	추진기반	○ 농어촌서비스 기준 개편, 사전협의 제도 도입 및 농어촌 영향평가 지침 제정을 통한 삶의 질 위원회의 실효성 있는 범부처 정책 조정 ○ 농촌협약 도입을 통한 지역 주도 삶의 질 정책 추진기반 제도화

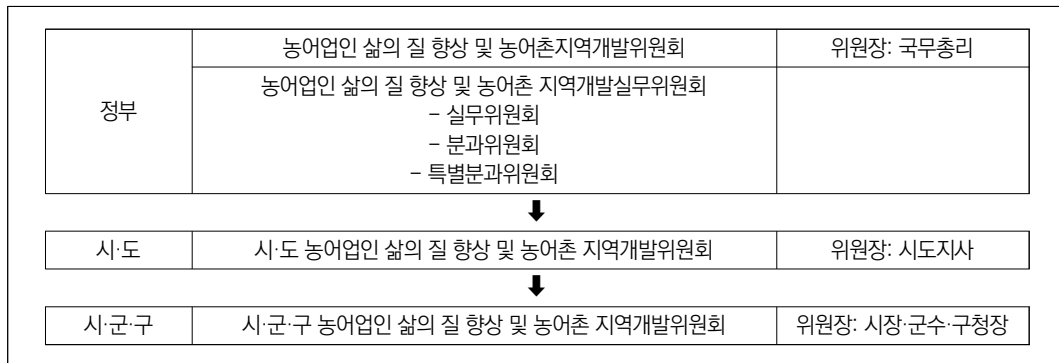
자료: 관계부처 합동(2020). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획(안). p.14.

○ <그림 2-1>에서 알 수 있듯이, 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업과 관련된 목표는 ‘어디서나 서비스 접근성이 보장되는 3·6·5 생활권’임.

- ‘농어촌지역의 교육·문화 기회의 형평성 보장’이 세부 목표라 할 수 있음. 이를 달성하기 위해 ‘농어촌 특성을 반영한 교육 서비스 확충’, ‘농어촌 평생교육 강화’, ‘농어촌 지역 문화·여가 향유 여건 향상’, ‘주민 주도형 문화·여가 향유 지원’을 추진 전략으로 삼고 있음.

○ 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에 나타난 정책 추진체계는 <그림 2-2>와 같음.

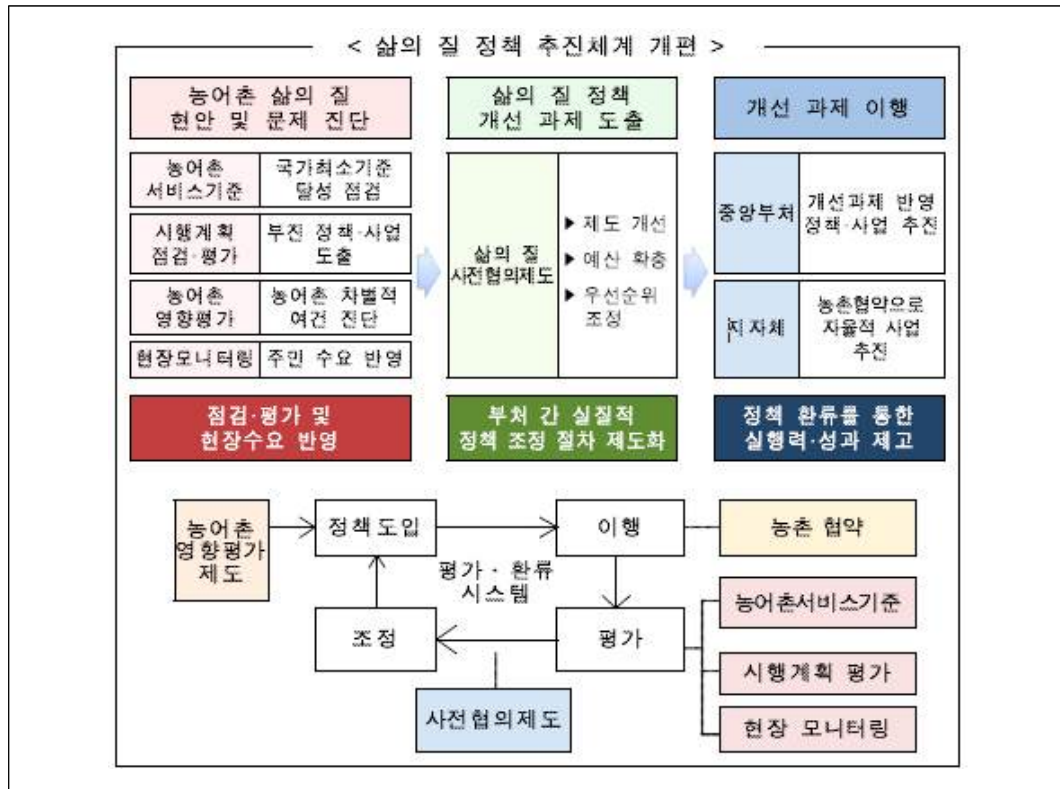
<그림 2-2> 정책 추진체계



자료: 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에서 재구성.

○ 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획에 제시된 정책 추진체계는 <그림 2-3>과 같음.

〈그림 2-3〉 삶의 질 정책 추진체계



자료: 관계부처 합동(2020). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획(안). p.13.

- 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업과 관련된 추진체계는 〈그림 2-4〉와 같음.
- 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업은 지방이양 사무임. 따라서 농어촌 통학 여건 개선과 관련된 업무는 시·도교육청 차원에서 추진되고 있음.

〈그림 2-4〉 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 관련 추진체계



○ 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획에 제시된 농어촌 대상 사업은 <표 2-1>과 같음.

<표 2-1> 농어촌 대상 사업

목표	과제	사업
생애주기별 복지서비스 제공과 포용적 공동체 육성	농어촌 의료서비스 여건 개선	- 건강생활지원센터 확충
	농어촌 통합 돌봄 시스템 구축	- 돌봄 활동 추진 사회적 농장 운영
	보육·육아 친화적 농어촌 지역사회	- 농어촌 국공립 어린이집 설치
	농어촌 사회안전망 내실화	- 농지연금 가입 - 농업인 안전보험 가입
교육·문화 기회의 형평성 보장	농어촌 특성을 반영한 교육 서비스 확충	- 농어촌 초·중·고 통학버스 지원 - 원격영상 진로 멘토링
	농어촌 평생교육 강화	- 농어촌 평생학습도시 운영 - 어르신 문화프로그램 운영
	농어촌 지역 문화·여가 향유 여건 향상	- 농어촌 공공·작은도서관 건립 - 농어촌 지역 체육공간 지원
	주민 주도형 문화·여가 향유 지원	- 생활문화공동체 지원
농어촌다움이 살아있는 정주기반 구축	농어촌 지역 교통 여건 확충	- 대중교통 조정을 통한 기·종점간 연계 시스템 - 고령자 교통안전수칙 방문교육
	농어촌 주거 여건 및 기초생활 인프라 개선	- 농어촌 지역 시군단위 하수도 보급 - 빈집 정비
	인구유입 촉진을 위한 정주기반 마련	- 농어촌 복합서비스거점 구축 - 고령자 복지주택·마을정비형 공공임대주택 구축
	농어촌다움을 유지하는 환경·경관 보전	- 재활용 동네마당 시설 구축 - 퇴비 유통 전문 조직 육성
경제활동 다각화와 지역순환경제 구축	농어촌 지역자원을 활용한 소득기반 다각화	- 농산물종합가공센터 설치 - 수산식품산업 거점 단지 설립
	농어촌 관광 활성화	- 농촌관광 방문객 수
	농어촌 취업·창업 촉진	- 귀농어·귀촌인 창업 컨설팅 지원 - 스마트팜 청년 전문인력 육성
	농어촌 여성 취업 지원 및 일손 부족 해소	- 농어촌형 여성새로일하기센터 운영 - 농업인력증개·어업인일자리지원 센터 운영

자료: 관계부처 합동(2020). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획(안). p.20, 33, 46, 63.

○ 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에 나타난 지역단위 정책전달방식 및 역할은 <표 2-2>와 같음.

〈표 2-2〉 지역단위 정책전달방식 및 역할

지역단위	정책전달방식	역할
시·도	시·도 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발위원회	다음 사항을 심의·의결 - 기본계획
시·군·구	시·군·구 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발위원회	- 전년도 시행계획 추진 실적에 대한 점검·평가 결과 - 해당 연도 시행계획 - 농어촌서비스기준 달성 정도 - 그 밖에 농어업인 삶의 질 향상 및 지역개발 정책 등에 관하여 위원장이 심의에 부치는 사항

○ 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업과 관련된 지역단위 정책전달방식 및 역할은 〈표 2-3〉과 같음.

〈표 2-3〉 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업과 관련된 지역단위 정책전달방식 및 역할

지역단위	정책전달방식	역할
시·도	시·도교육청	- 기본계획 수립 - 예산 수립
	지방자치단체	- 예산 지원
시·군·구	시·도교육지원청	- 예산 편성 및 지원
	기초지방자치단체	- 조례 제정 - 예산 지원
학교	학교	- 예산 운영 - 통학차량 운영

○ 정부 부처의 예산 현황은 〈표 2-4〉와 같음.

- 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획 기간 중 투융자 규모는 51.1조원 수준으로 3차 기본계획 규모(46조 5천억원) 대비 약 9.9% 증가함.
- 국비 37조원(총 투융자규모의 72.4%), 지방비 10조 3천억원(20.2%), 기타 3조 8천억원(7.4%)으로 구성됨.
- 국비는 농특회계 14조 6천억원(총 국비 규모의 39.4%), 균특회계 3조 8천억원(10.1%), 일반회계 12조 4천억원(33.5%) 및 기타회계 6조 3천억원(17.0%)으로 구성됨.

〈표 2-4〉 재원 및 과제별 투융자 규모

구 분		제4차 삶의 질 향상 5개년 투융자(억원)					
		2020	2021	2022	2023	2024	합계
합 계		100,544	104,428	105,824	101,579	98,253	510,629
재원별	국 비	73,085	75,252	76,525	73,852	71,576	370,292
	지방비	20,258	21,675	21,719	20,089	19,043	102,784
	기 타	7,201	7,502	7,580	7,637	7,633	37,552
과제별	생애주기별 복지서비스 제공과 포용적 공동체 육성	19,462	19,475	20,048	20,889	21,402	101,276
	교육·문화 기회의 형평성 보장	5,952	5,631	5,637	5,315	5,329	27,863
	농어촌다움이 살아있는 정주기반 구축	65,431	68,253	69,316	65,486	62,503	330,989
	경제활동 다각화와 지역순환경제 구축	9,699	11,069	10,824	9,888	9,020	50,502

1) 연도별 투자 규모는 각 부처 국가재정운용계획(안) 등을 반영한 것으로 해당연도 예산 편성 시 조정될 수 있음

2) 지방비는 국비 매칭 자금 및 지방(교육)재정 특별교부금만 포함

자료: 관계부처 합동(2020). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획(안). p.18.

2. 지방자치단체의 통학 지원 실태

2.1. 지방자치단체의 통학 지원 관련 조례

2.1.1. 강원도 학생 통학 지원 관련 조례

○ 강원도는 양구군에서 2012년 양구군 원거리 통학생 통학버스 지원에 관한 조례를 마련하였으며, 2021년에는 학생 통학 교통비 지원 조례를 마련함.

○ 그 이후 횡성군(농촌학교학생 통학택시비 지원 조례, 2017년), 인제군(농어촌학교 학생 교통비 지원 조례, 2019년), 평창군(농촌학교학생 통학택시비 지원에 관한 조례, 2020년), 화천군(학생 통학 지원 조례, 2020년)에서 학생 통학 지원 관련 조례를 마련함. 강원도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-5>와 같음.

<표 2-5> 강원도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
양구군 원거리 통학생 통학버스 지원에 관한 조례	강원도양구군조례 제1958호, 2012. 4. 30., 제정	이 조례에 따라 통학버스를 지원하는 원거리 통학생은 양구군에 주소를 둔 군민이나 군민의 자녀로 한다. 단, 「초·중등교육법 시행령」 제76조의2 제1호의 일반고등학교에 재학하는 학생은 제외한다.
횡성군 농촌학교학생 통학택시비 지원 조례	강원도횡성군조례 제2355호, 2017. 9. 29., 제정	통학택시비 지원대상은 야간자율학습을 마치고 귀가하는 경우 대중교통(시내버스 등을 말한다) 운행시간이 종료된 지역에 거주하는 통학생으로 한다. 다만, 무료통학차량 운영지역 거주학생은 지원대상에서 제외한다.
인제군 농어촌학교 학생 교통비 지원 조례	강원도인제군조례 제2444호, 2019. 5. 1., 일부개정	교통비 지원대상은 인제군에 주소를 두고 관내 농어촌학교에 재학 중인 중·고등학생과 「강원도 중학교 학교군 및 중학구」 고시에 따라 통학구역이 인제군 농어촌학교로 지정되어 있는 학생의 교통비를 지원한다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로상거리가 2킬로미터 이내이거나, 기숙사에 입사한 학생은 제외한다.
평창군 농촌학교학생 통학택시비 지원에 관한 조례	강원도평창군조례 제2642호, 2020. 4. 3., 일부개정	통학택시비 지원대상은 야간자율학습을 마치고 귀가하는 경우 대중교통(시내버스를 말한다) 운행시간이 종료된 지역에 거주하는 통학생으로 한다.
화천군 학생 통학 지원 조례	강원도화천군조례 제2519호, 2020. 10. 16., 일부개정	① 군수는 대중교통 또는 그 밖의 차량을 이용하여 통학하는 학생에게 교통비 중 버스요금 실비를 지원할 수 있다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로거리가 3킬로미터 이내이거나, 무료통학차량 운영지역 거주 학생은 지원대상에서 제외한다. ② 군수는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 예산의 범위에서 통학차량을 지원할 수 있다. 1. 관내학교 학생의 통학 차량 지원 2. 화천군수가 운영하는 아동 및 청소년 프로그램 차량 지원 <개정 2020. 10.16.>
강원도 양구군 학생 통학 교통비 지원 조례	강원도양구군조례 제2449호, 2021. 4. 8., 일부개정	통학 교통비 지원대상은 양구군(이하 “군”이라 한다)에 주소를 두고 관내 농어촌학교에 재학 중인 유·초·중·고등학생으로 한다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로거리가 3킬로미터 이상인 경우에 한하여 지원하며, 무료통학차량 운영지역 거주 학생은 제외한다. <개정 2021.4.8.>

2.2. 경기도 학생 통학 지원 관련 조례

- 경기도는 2020년 농어촌학교 학생 통학 교통비 지원 조례를 마련하였음.
- 그 이후 가평군(학생 교통비 지원 조례, 2020년), 용인시(안심통학버스 운영 및 지원에 관한 조례, 2021년)에서 학생 통학 지원 관련 조례를 마련함. 경기도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-6>과 같음.

<표 2-6> 경기도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
경기도 농어촌학교 학생 통학 교통비 지원 조례	경기도조례 제6828호, 2020. 12. 31., 일부개정	통학 교통비 지원대상은 경기도(이하 “도”라 한다)에 주소를 두고 도내 농어촌학교에 대중교통을 이용하여 통학하는 중·고등학생으로 한다.
가평군 학생 교통비 지원 조례	경기도가평군조례 제 2864호, 2020. 12. 23., 전부개정	교통비 지원 대상은 군수가 정하는 기준일 현재 가평군에 주민등록이 되어 있고, 관내 중·고등학교에 대중교통을 이용하여 통학하는 학생으로 한다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로상 거리가 2킬로미터 이내 이거나, 학교 기숙사 입사 학생은 지원 대상에서 제외한다.
용인시 안심통학버스 운영 및 지원에 관한 조례	경기도용인시조례 제2137호, 2021. 6. 30., 제정	이 조례의 지원대상은 시에 주소지나 거주지를 둔 통학생 중 다음 각 호의 하나에 해당하는 사람으로 한다. 1. 통학생의 편도 통학거리가 1천500미터를 초과하는 경우 2. 대중교통으로 통학할 경우 학교행 단일노선이 없거나, 노선이 있지만 배차시간이 1시간 이상을 초과하는 지역에 거주하는 통학생 3. 자택에서 학교까지 일상적으로 이동하는 주요한 통로인 통학로의 상태가 통학생의 보행안전에 위험하다고 시장이 인정하는 경우

2.2.1. 경상남도 학생 통학 지원 관련 조례

- 경상남도는 남해군에서 2021년 농어촌학교학생 야간 통학택시비 지원 조례를 마련하였음.
- 그 이후 경상남도 의령군(학생 귀가택시비 지원 조례, 2020년), 양산시(작은학교 학생 통학 교통비 지원 조례, 2021년)에서 학생 통학 지원 관련 조례를 마련함. 경상남도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-7>과 같음.

〈표 2-7〉 경상남도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
남해군 농어촌학교학생 야간 통학택시비 지원 조례	경상남도남해군조례 제2528호, 2021. 5. 17., 제정	① 제3조에 따른 통학택시비의 지원대상은 야간자율학습을 마치고 귀가하는 경우 대중교통(농어촌버스 및 시외버스를 말한다) 운행시간이 종료된 지역에 거주하는 통학생으로 한다. 다만, 무료통학차량 운영지역 거주학생은 지원 대상에서 제외한다. ② 야간자율학습을 마치고 통학택시를 이용할 때 통학생이 부담하는 요금은 1인당 100원으로 하되, 정상요금과 통학생 부담 요금의 차액에 대해서는 군수가 협약을 체결한 택시운송사업자에게 지급하여야 한다.
의령군 학생 귀가택시비 지원 조례	경상남도의령군조례 제2474호, 2021. 6. 30., 제정	① 귀가택시비 지원대상은 학교 활동을 마치고 귀가하는 학생 중 다음 각 호에 모두 해당하는 학생으로 한다. 다만, 다른 기관이나 단체 등으로부터 통학 교통비 등을 지원받는 학생은 제외한다. 1. 군 관내 초·중·고 학교에 재학 중이며 의령군에 주소를 둔 것 2. 다음 각 목에서 정하는 지역에 거주 할 것 가. 학교소재지가 읍지역인 경우: 학교 반경 1km 이상인 지역 나. 학교소재지가 면지역인 경우: 학교 소재지 '리' 외 지역 3. 학교 활동을 마친 이후에 대중교통(농어촌버스 등) 운행이 종료되는 지역에 거주하거나 대중교통 운행 노선으로부터 1km 이상 떨어진 지역에 거주할 것 ② 제1항에도 불구하고 군수가 지원이 필요하다고 인정하는 경우에는 귀가택시비를 지원할 수 있다.
양산시 작은학교 학생 통학 교통비 지원 조례	경상남도양산시조례 제1779호, 2021. 9. 9., 제정	작은학교 통학 교통비 지원대상은 양산시에 주소를 두고 관내 작은학교에 재학 중인 학생으로 한다. 다만, 주소지에서 학교와의 도로거리가 3킬로미터 이상인 경우에 한하여 지원하며, 무료통학차량 운영지역 거주 학생은 제외한다.

2.2.2. 울산광역시 학생 통학 지원 관련 조례

- 울산광역시는 남구에서 2014년 원거리 통학생 통학버스 지원에 관한 조례를 마련하였음.
- 그 이후 2020년에 울산광역시 초등학교 통학버스 운영 지원에 관한 조례를 제정하여 학생 통학 지원 방안을 마련함. 울산광역시 학생 통학 지원 관련 조례는 〈표 2-8〉과 같음.

〈표 2-8〉 울산광역시 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
울산광역시 남구 원거리 통학생 통학버스 지원에 관한 조례	울산광역시남구조례 제784호, 2014. 12. 31., 일부개정	① 이 조례에 따라 통학버스에 탑승할 수 있는 원거리 통학생은 다음 각 호 모두에 해당하는 사람으로 한다. <개정 2014·12·31> 1. 구에 주소나 거주지를 두고 있는 사람<개정 2014·12·31> 2. 통학생이 대중교통으로 통학할 경우 학교행 단일노선이 없거나, 노선이 있지만 배차 시간이 1시간이상을 초과하는 지역에 거주하는 학생 ② 제1항에 따라 지원받고자 하는 학생은 해당 학교장이 안전사고 관련 "학부모 동의"를 득한 후 지원대상자 명단을 작성하여 구에 지원요청을 하여야 한다.<개정 2014·12·31>
울산광역시 초등학교 통학버스 운영 지원에 관한 조례	울산광역시조례 제 2148호, 2020. 5. 21., 제정	이 조례에 따른 지원대상은 원거리 통학생이 있는 초등학교로 한다. 다만, 통학버스 운영이 어려운 초등학교의 경우에는 필요한 교통비를 지원할 수 있다.

2.2.3. 제주특별자치도 학생 통학 지원 관련 조례

○ 제주특별자치도는 2017년 농어업인 자녀 통학 교통비 지원 조례를 마련하였음. 제주특별자치도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-9>와 같음.

<표 2-9> 제주특별자치도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
제주특별자치도 농어업인 자녀 통학 교통비 지원 조례	제주특별자치도조례 제1816호, 2017. 3. 8., 일부개정	① 제주특별자치도지사(이하 “도지사”라 한다)는 제주특별자치도 내에 주소를 두고 거주하는 농어업인의 자녀 중 읍·면지역 고등학교에 통학하는 경우와 읍·면지역에 거주하는 농어업인의 자녀 중 동지역 고등학교에 통학하는 학생에게는 통학 교통비를 지원하여야 한다. <개정 2015.11.18., 2017.3.8.> ② 도지사는 제1항에 따라 대중교통 또는 통학차량을 이용하여 통학하는 학생들에게 실제 소요되는 교통비를 지원하여야 한다. 다만, 무료통학차량을 이용하는 학생은 지원대상에서 제외한다.

2.2.4. 전라남도 학생 통학 지원 관련 조례

○ 전라남도 곡성군은 2019년 농어촌학교 학생 교통비 지원 조례를 마련하였음. 전라남도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-10>과 같음.

<표 2-10> 전라남도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
곡성군 농어촌학교 학생 교통비 지원 조례	전라남도곡성군조례 제2254호, 2019. 7. 9., 일부개정	교통비(통학택시비를 포함한다.) 지원대상은 곡성군에 주소를 두고 관내 농어촌학교에 재학 중인 고등학생으로 한다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로상 거리가 2킬로미터 이내이거나 기숙사에 입사한 학생은 제외한다.(개정 2019.7.9.) 제4조(지원내용) ① 지원대상자 중 대중교통(이 조에서 “군내버스”라 한다.) 또는 그 밖의 차량을 이용하여 통학하는 학생에게 교통비 중 버스 기본요금을 지원할 수 있다.(개정 2019.7.9.) ② 곡성군수(이하 “군수”라 한다)는 농어촌학교의 야간자율학습을 마치고 귀가하는 경우 군내버스의 운행시간이 종료된 지역에 거주하는 학생에게는 통학택시비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.(개정 2019.7.9.)

2.2.5. 충청북도 학생 통학 지원 관련 조례

○ 충청북도 보은군과 옥천군은 2017년 농어촌학교 학생 교통비 지원 조례를 마련하였음. 충청북도 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-11>과 같음.

〈표 2-11〉 충청북도 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
보은군 농어촌학교학생 교통비 지원 조례	충청북도보은군조례 제2459호, 2017. 12. 26., 제정	① 군수는 지원계획에 따라 예산의 범위에서 농어촌학교학생에게 교통비를 지원할 수 있다. ② 지원대상자는 군에 주소를 두고 농어촌학교(이하 “학교”라 한다)에 재학 중인 중·고등학생(이하 “학생”이라 한다)으로 한다. 다만, 거주지에서 학교와의 도로상 거리가 2킬로미터 이내이거나 기숙사에 입사(入舍)한 학생은 제외한다.
옥천군 농어촌학교 학생 교통비 지원 조례	충청북도옥천군조례 제2716호, 2017. 12. 29., 제정	교통비 지원대상은 옥천군에 주소를 두고 관내 농어촌학교에 재학 중인 초·중·고등학생으로 한다. 다만, 거주지에서 학교와의 직선거리가 2킬로미터 이내인 학생은 제외한다.

○ 이상의 전국 지방자치단체의 통학 지원 관련 조례를 살펴본 결과, 통학 여건이 불리한 농어촌학교 학생들의 통학 여건 개선을 위한 방안을 마련하여 실천하고 있는 것으로 파악됨.

2.3. 지방교육청의 통학 지원 관련 조례

2.3.1. 강원도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 강원도교육청은 2021년 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 강원도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 〈표 2-12〉와 같음.

〈표 2-12〉 강원도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
강원도교육청 학생 통학 지원 조례	강원도조례 제4787호, 2021. 10. 29., 제정	교육감은 학교별 특성과 통학 여건 등을 종합적으로 고려하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 예산의 범위에서 지원할 수 있다. 1. 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제3조에 따른 농어촌 지역 및 「도시·벽지 교육진흥법」 제2조 각 호에 따른 벽지 지역 학교 2. 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호의 재난 등 발생지역으로 통학 지원이 필요한 경우 3. 「장애인 등에 대한 특수교육법」 제2조에 따른 특수교육대상자 4. 「강원도 작은 학교 지원에 관한 조례」 제2조에 따른 작은 학교 5. 학교 통합과 학교 이전이나 재배치 등 적정규모학교 육성 추진에 따라 통학 지원이 필요한 경우 6. 공립유치원 통학 여건 개선을 위하여 통학 지원이 필요한 경우 7. 그 밖에 교육감이 통학 지원이 필요하다고 인정하는 경우

2.3.2. 경상남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 경상남도교육청은 2020년 농어촌학교 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 경상남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-13>과 같음.

<표 2-13> 경상남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
경상남도교육청 농어촌학교 학생 통학 지원 조례	경상남도조례 제4792호, 2020. 6. 4., 제정	제5조(지원대상) 이 조례에 따른 지원대상은 농어촌학교에 다니는 학생 중 통학시간과 거리 등의 여건을 고려하여 교육감이 정한다. 제6조(통학 지원 등) ① 교육감은 농어촌학교에 다니는 학생에게 예산의 범위에서 통학차량을 제공하거나 통학에 드는 교통비 등을 지원할 수 있다. ② 교육감은 「교육기본법」 제8조제1항에 따른 의무교육 대상인 학생을 우선하여 통학 지원을 실시할 수 있다. ③ 학교장은 체험학습 등 교육과정 운영에 필요한 경우 통학차량을 이용할 수 있다.

2.3.3. 경상북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 경상북도교육청은 2020년 농어촌학교 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 경상남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-14>와 같음.

<표 2-14> 경상북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
경상북도교육청 학생 통학 지원에 관한 조례	경상북도조례 제4471호, 2021. 2. 25., 제정	① 교육감은 도내 학교에 다니는 학생에게 예산의 범위에서 통학차량을 제공하거나 통학에 드는 교통비를 지원 할 수 있다. ② 통학차량 운영 학교의 장(이하 "학교장"이라 한다)은 인근 학교와의 통학 차량 공동이용 활성화를 위해 노력하여야 한다.

2.3.4. 세종특별자치시교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 세종특별자치시교육청은 2020년 통학차량 지원에 관한 조례를 마련하였음. 세종특별자치시교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-15>와 같음.

<표 2-15> 세종특별자치시교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
세종특별자치시교육청 통학차량 지원에 관한 조례	세종특별자치시조례 제1482호, 2020. 4. 10., 일부개정	① 세종특별자치시교육감(이하 "교육감"이라 한다)은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 한하여 예산의 범위에서 통학차량을 지원할 수 있다. <개정 2020.4.10.> 1. 학생의 적절한 배치를 위해 공동학구를 지정하는 경우 2. 개교 전 학생 임시수용 학교를 지정하여 운영하는 경우 3. 그 밖에 통학차량 지원이 필요한 경우 ② 제1항제3호에 따라 통학차량을 지원하려는 경우에는 통학차량 지원 위원회의 심의를 거쳐야 한다. <개정 2020.4.10.>

2.3.5. 인천광역시교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 인천광역시교육청은 2021년 통학차량 지원에 관한 조례를 마련하였음. 인천광역시교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-16>과 같음.

<표 2-16> 인천광역시교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
인천광역시교육청 학생 통학 지원 조례	인천광역시조례 제6565호, 2021. 4. 12., 제정	이 조례에 따른 통학 지원은 인천광역시 내 학교 및 학생을 대상으로 한다. ① 교육감은 학교별 특성과 통학여건 등을 종합적으로 고려하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에 예산의 범위에서 통학 지원을 할 수 있다. 1. 학교 통폐합 및 이전 등 적정규모학교 육성 추진에 따라 통학 지원이 필요한 경우 2. 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제23조에 따라 농어촌학교 학생의 통학 지원이 필요한 경우 3. 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호에 따른 재난이 발생한 지역으로 통학 지원이 필요한 경우 4. 통학거리 및 통학로 안전 미확보 등 이유로 통학이 불편한 경우 5. 신설학교 개교 전 학생 임시배치 학교를 지정하여 운영하는 경우 6. 그 밖에 통학 지원이 필요한 경우

2.3.6. 전라남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 전라남도교육청은 2019년 농어촌학교 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 전라남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-17>과 같음.

<표 2-17> 전라남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
전라남도교육청 농어촌학교 학생 통학 지원 조례	전라남도조례 제4878호, 2019. 7. 4., 제정	이 조례에 따른 지원 대상은 농어촌학교에 다니는 학생으로 하되, 통학 시간과 거리, 통학 여건 등을 고려하여 교육감이 따로 정한다. ① 교육감은 농어촌학교에 다니는 학생에게 예산의 범위에서 통학차량을 제공하거나 통학에 드는 교통비 등을 지원할 수 있다. ② 교육감은 「교육기본법」 제8조제1항에 따른 의무교육 대상인 학생을 우선하여 통학 지원을 실시할 수 있다. ③ 학교장은 체협학습 등 교육과정 운영에 필요한 경우 통학차량을 이용할 수 있다.

2.3.7. 전라북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 전라북도교육청은 2019년 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 전라북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-18>과 같음.

<표 2-18> 전라북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
전라북도교육청 학생 통학지원 조례	전라북도조례 제4894호, 2021. 4. 2., 제정	통학지원 대상은 다음 각호 중 학교별 특성과 통학 여건 등을 종합적으로 고려하여 교육감이 따로 정한다. 1. 학교 통합과 학교 이전이나 재배치 등 적정규모학교 육성 추진에 따라 통학 지원이 필요한 경우 2. 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제3조에 따른 농어촌학교 중 초등학교 3. 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조 제1호의 재난 등 발생지역으로 통학지원이 필요한 경우 4. 「장애인 등에 대한 특수교육법」 제2조에 따른 특수교육대상자 5. 통학거리가 상대적으로 멀고 대중교통의 이용 편의성이 현저히 낮아 통학 지원이 필요한 도시지역의 초등학교 6. 공립유치원 통학 여건 개선을 위하여 통학지원이 필요한 경우 7. 과대·과밀학급 해소를 위하여 통학지원이 필요한 경우 8. 신설학교 개교 전 학생 임시배치 학교를 운영하여 통학지원이 필요한 경우 9. 그 밖에 교육감이 통학지원의 필요성이 중대하다고 인정하는 경우

2.3.8. 제주특별자치도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 제주특별자치도교육청은 2021년 농어촌 초등학교 통학버스 지원 및 운영에 관한 조례를 마련하였음. 제주특별자치도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-19>와 같음.

<표 2-19> 제주특별자치도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
제주특별자치도교육청 농어촌 초등학교 통학버스 지원 및 운영에 관한 조례	제주특별자치도조례 제2981호, 2021. 11. 23., 일부개정	① 이 조례에 따른 지원은 통학버스가 운영 중에 있는 농어촌 초등학교를 대상으로 하며, 이 조례 시행 이후 통학버스 운영을 희망하는 학교장은 도교육감과 사전협의를 거쳐야 한다. ② 「유아교육법」 제9조에 따른 유치원이 병설된 농어촌 초등학교인 경우 유치원을 포함한다.

2.3.9. 충청남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 충청남도교육청은 2020년 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 충청남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-20>과 같음.

<표 2-20> 충청남도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제·개정일	지원대상 및 범위
충청남도교육청 학생 통학 지원 조례	충청남도조례 제4881호, 2020. 12. 30., 제정	통학 지원대상은 다음 각 호 중 학교별 특성과 통학 여건 등을 종합적으로 고려하여 교육감이 따로 정한다. 1. 학교 통합과 학교 이전 재배치 등 적정규모학교 육성 추진에 따라 통학지원이 필요한 경우 2. 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제3조에 따른 농어촌학교 3. 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제1호의 재난 등 발생지역으로 통학 지원이 필요한 경우 4. 「장애인 등에 대한 특수교육법」 제2조에 따른 특수교육대상자 5. 「충청남도 작은 학교 지원 조례」 제2조에 따른 작은 학교 6. 공립유치원 통학 여건 개선을 위해 통학 지원이 필요한 경우 7. 과대·과밀학급 해소를 위해 통학 지원이 필요한 경우 8. 통학로 등의 보행·교통안전 여건이 학생의 생명과 신체에 위험을 발생시킬 우려가 있는 경우 9. 그 밖에 교육감이 통학 지원이 필요하다고 인정하는 경우

2.3.10. 충청북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

○ 충청북도교육청은 2020년 학생 통학 지원 조례를 마련하였음. 충청북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례는 <표 2-21>과 같음.

<표 2-21> 충청북도교육청 학생 통학 지원 관련 조례

조례명	제개정일	지원대상 및 범위
충청북도교육청 학생 통학 지원 조례	충청북도조례 제4389호, 2020. 4. 10., 제정	이 조례에 따른 통학 지원 대상은 다음 각 호 중 학교별 특성과 통학여건 등을 종합적으로 고려하여 교육감이 따로 정한다. 1. 제2조제2호에 따른 농·산촌학교 2. 신설학교 개교 전 학생 임시배치 학교를 지정하여 운영하는 경우 3. 「재난 및 안전관리기본법」 제3조제1호의 재난 등 발생지역으로 통학 지원이 필요한 경우 4. 과대·과밀학급 해소를 위해 통학 지원이 필요한 경우 5. 학교 통합 및 학교이전 재배치 등 적정규모학교 육성 추진에 따라 통학 지원이 필요한 경우 6. 공립유치원 통학여건 개선 및 학부모 선택권 확대를 위해 통학 지원이 필요한 경우 7. 그 밖에 통학 지원이 필요한 경우

○ 이상의 전국 지방교육청의 통학 지원 관련 조례를 살펴본 결과, 통학 여건이 불리한 농어촌학교 학생들의 통학 여건 개선을 위한 방안을 마련하여 실천하고 있는 것으로 파악됨.

2.4. 지자체 및 교육청별 별도 예산 투입 현황

○ 농어촌학교 학생의 통학을 지원하기 위해 각 시도 교육청은 자체 기준을 세우고 통학 차량을 지원하고 있음. 각 시도 교육청의 통학 차량 지원은 기본적으로는 소규모학교 통폐합에 따른 통학 불편에 대비하여 통학 원거리 학생을 위한 통학 편의 지원이며, 또한 농어촌 학생 통학 여건 및 복지 증진을 위한 통학 차량 지원을 포함함.

○ 각 지자체 교육청별 농어촌학교 및 학생 수, 그리고 통학 차량 지원을 위한 기준과 예산은 2020년 12월 기준으로 다음의 <표 2-22>에서 <표 2-35>와 같으며, 본 자료는 교육부가 2020년 조사한 교육 통계를 기초로 정리한 것임.

〈표 2-22〉 경기도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경기	초	389	119,252		3,539,064	4,678,283
	중	161	55,451			6,800(기타)
	고	98	49,504		(합계) 8,224,147	
	합계	648	224,207			

〈표 2-23〉 강원도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
강원	초	275	27,232	원거리학생중심 (에듀버스 및 임차비지원)	8,306,445	580,000
	중	115	11,735			
	고	76	15,118		(합계) 8,886,445	
	합계	466	54,085			

〈표 2-24〉 경상북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경북	초	306	48,096	통폐합에 따른 등하교시간 고려, 버스 또는 택시지원	17,792,986	
	중	178	21,202			
	고	92	22,502		(합계) 17,792,986	
	합계	648	91,800			

〈표 2-25〉 경상남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경남	초	325	74,596	공립유치원 통폐합학교 원거리학교	18,382,610	
	중	148	32,384			
	고	91	28,853		(합계) 18,382,610	
	합계	564	135,833			

〈표 2-26〉 전라북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
전북	초	254	19,825	단설유치원 통폐합학교 원거리학교	24,131,379	
	중	130	10,086			
	고	63	10,448		(합계) 24,131,379	
	합계	447	40,359			

〈표 2-27〉 전라남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
전남	초	320	43,151	통폐합학교 (직영·임차) 원 거리학교 (에듀버스)	17,673,363	
	중	198	23,000			
	고	92	21,510			
	합계	610	87,661		(합계) 17,673,363	

〈표 2-28〉 충청남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
충남	초	312	53,820	통폐합학교 원거리학교	14,815,724	519,948
	중	129	22,417			53,700(기타)
	고	70	24,502		(합계) 15,389,372	
	합계	511	100,739			

〈표 2-29〉 충청북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
충북	초	167	31,608	통폐합학교 원거리학교 (버스/택시)	8,446,861	
	중	77	13,770			
	고	41	12,454			
	합계	285	57,832		(합계) 8,446,861	

〈표 2-30〉 제주도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
제주	초	63	9,168	통폐합학교 농어촌어린이 통학버스 지원조례	395,688	178,000
	중	22	3,564			
	고	11	4,074			
	합계	96	16,806		(합계) 573,688	

〈표 2-31〉 부산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
부산	초	21	11,812	원거리학교 통학지원심의 위원회 결정		560,239
	중	7	4,749			
	고	5	3,283			
	합계	33	19,844		(합계) 560,239	

〈표 2-32〉 인천광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
인천	초	26	2,861	특수학교 도시·벽지 통학버스 운영비 지원	1,832,272	
	중	14	1,573			
	고	13	1,896		(합계) 1,832,272	
	합계	53	6,330			

〈표 2-33〉 대구광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
대구	초	32	16,491	통폐합학교 원거리학교 (버스/택시)	665,953	
	중	17	6,504			
	고	8	3,958		(합계) 665,953	
	합계	57	26,953			

〈표 2-34〉 울산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
울산	초	31	13,131		437,717	
	중	14	6,058			
	고	13	6,374		(합계) 437,717	
	합계	58	25,563			

〈표 2-35〉 세종시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
세종	초	19	3,958		1,576,095	
	중	7	1,563			
	고	5	2,015		(합계) 1,576,095	
	합계	31	7,536			

○ 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청별 예산 투자 예정액은 다음의 〈표 2-36〉과 같음.

〈표 2-36〉 각 시도 교육청별 예산 투자 예정액

시도	6개년 예산 계획(교육청 자체 부담 금액. 단위/천원)											
	2020년		2021년		2022년		2023년		2024년		2025년	
	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산
경기	260	3,539,064	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702
강원	266	8,306,445	312	6,488,935	312	6,618,713	312	6,900,000	312	7,038,000	312	7,178,760
경북	541	17,792,986	541	19,280,940	541	18,276,311	541	18,854,100	541	19,460,777	541	20,053,010
경남	359	18,382,610	370	20,000,000	380	22,000,000	390	24,000,000	400	26,000,000	410	28,000,000
전북	353	24,131,379	492	25,383,170	496	25,424,456	498	28,833,495	500	27,489,643	500	29,589,986
전남	494	17,673,363	519	22,000,000	535	22,440,000	551	22,888,000	568	23,340,000	585	23,810,000
충남	380	14,815,724	390	15,889,000	395	16,139,000	400	16,389,000	405	16,639,000	410	16,889,000
충북	211	8,446,861	215	10,040,720	215	10,291,738	215	10,549,031	215	10,812,756	215	11,083,075
제주	23	395,688	17	705,664	17	255,664	17	135,664	17	135,664	17	135,664
부산	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	60	1,832,272	60	2,294,658	60	2,363,497	60	2,434,401	60	2,507,433	60	2,582,655
대구	17	665,953	18	743,850	18	781,043	18	820,095	18	861,099	18	904,154
울산	13	437,717	13	697,474	13	500,964	13	500,964	13	500,964	13	500,964
세종	38	1,576,095	38	1,596,922	38	1,628,860	38	1,661,437	38	1,694,665	38	1,728,558

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청의 예산 상황을 보면 전체적으로 2020년도에 비해 점차 통학 차량의 증가와 그에 따른 예산이 증액됨.
- 수립된 예산 상황은 향후 5개년 계획이라는 측면에서는 보다 체계적인 분석과 예측에 따른 계획이 필요할 것으로 보임. 특히 농어촌지역의 학령인구 감소와 그에 따른 소규모 학교 통폐합 예측이 보다 구체화되어야 할 필요가 있음.
- 전남, 전북, 충남 지역을 제외한 대부분의 지역은 통학 차량 수가 5개년 동안 거의 비슷한 것으로 나타나 있는데 통계학적인 분석이 필요할 것으로 보임.
- 강원, 경남, 전남, 전북, 충남의 경우처럼 점차 통학버스의 증가가 예상되는 농어촌 지역이 많은 지역은 예산의 증가도 필수적인데 교육 여건 개선 사업 예산 편성에 불리하지 않도록 중앙정부의 협력과 책임이 뒷받침되어야 함.

2.5. 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황

- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황은 다음의 <표 2-37>과 같음.
- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황을 보면 광역시교육청에 비해 도교육청의 예산이 많음을 알 수 있음.

<표 2-37> 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황

(단위: 원)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
서울특별시교육청		통학차량임차료	65,063,500	281,474,460
부산광역시교육청		-	-	-
대구광역시교육청		-	-	-
인천광역시교육청		통학차량임차료	-	44,256,670
광주광역시교육청		-	-	-
대전광역시교육청		-	-	-
울산광역시교육청		-	-	-
세종특별자치시교육청		통학차량임차료	-	2,620,000
경기도교육청		-	-	-
강원도교육청		특수교육복지지원(통학복지지원)	119,200,000	
		통학차량임차료	1,358,802,650	1,148,312,603
	강릉교육지원청	유천지구통학차량운영		248,196,000
	속초양양교육지원청	설악초작은학교희망만들기		15,000,000
	홍천교육지원청	학생통학여건개선		191,000,000
	영월교육지원청	통학차량지원		22,730,000
	평창교육지원청	대관령초통학차량 임차료지원		42,000,000
		신리초통학차량 임차료지원		42,000,000
	정선교육지원청	해피스쿨통학차량비지원		6,400,000
	양구교육지원청	통학버스운전원 인건비지원		14,000,000
		해안초중통학차량운영		14,000,000
춘천교육지원청	가정중학생통학비		360,000	
충청북도교육청		-	-	-
충청남도교육청		-	-	-
전라북도교육청		통학차량임차료	8,291,487,060	10,359,442,040
	고창교육지원청	통학버스34인승구입	155,344,000	
	군산교육지원청	2020년통학버스임차용역	1,456,259,000	-
	김제교육지원청	통학버스지원	1,460,743,000	

(계속)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
경상북도교육청		-	-	-
경상남도교육청				
경상북도교육청	의령교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	64,260,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	1,053,000	
		어린이통학버스안전교육	1,996,000	
		통학편의운영	825,220,000	
	함안교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	40,146,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	18,404,000	
		통학편의운영	767,295,000	
		어린이통학버스안전교육	1,504,000	
	창녕교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	17,940,000	
		통학편의지원	857,828,000	
	고성교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	142,763,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	9,978,000	
		어린이통학버스안전교육	2,365,000	
		통학버스통합관리운영	32,000,000	
		통학편의운영	983,237,000	
	남해교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	7,411,000	
통학편의운영		757,820,000		
제주특별자치도교육청		-	-	-

자료: 지방재정 365 지방재정통합공개시스템(<http://lofin.mois.go.kr>) 2020년 회계 결산서

2.6. 지자체(교육청) 통학 지원 사업 사례

2.6.1. 강원도교육청의 '강원에듀버스'

- 강원도 교육청에서 강원도 작은 학교의 학생과 특수학교에 통학을 지원해주는 통학버스임.
- 2015년 4월부터 12월까지 2~4개 시·군을 대상으로 1차 시범 운행한 뒤 2016년 3월부터 12월까지 5~6개 시범운영으로 점차 확대되면서, 2017년 3월부터 모든 지역에 정상 운행 중임.

- 강원도교육청은 2년 동안의 시범운영 결과 총 327개교 420개 노선을 토대로 14,689명이 이용하고, 교외 교육지원 활동도 10,247회로 늘었음.
- 학교별로 배정된 버스를 시·군별로 묶어 등·하교와 현장체험학습 등에 효율적으로 이용함.
- 개별 학교가 관리하던 학교버스를 교육지원청 단위로 통합 관리하고, 교통수단을 공유하는 개념임.
- 학생들은 집에서 가까운 노선을 선택해 등·하교 시 이용함.

〈그림 2-5〉 강원도 강원에듀버스



자료: 나무위키(<https://namu.wiki/w/강원에듀버스>) 2021년 11월 20일 검색

2.6.2. 남원시의 ‘농촌지역 중·고등학생 통학택시’

- 남원시는 2015년부터 농촌지역(읍·면)소재 중·고등학교 학생들의 통합(교육)환경 개선 사업의 일환으로 통학택시를 운영하고 있음.
- 남원시는 매년 학교에서 집까지 2km 이상이고 노선버스 운행간격이 1시간 이상이거나 버스 승강장에서 1km 떨어져 교통이 불편한 중·고등학생에게 통학택시를 지원해 오고 있음.
- 관내 중·고등학교를 대상으로 사전 수요조사를 거쳐 2021년에는 학생 46명(중학생 31, 고등학생 15)을 선정, 통학차량 9대(택시 8, 버스 1)를 투입해 학생들의 등·하교를 도움. 학생들은 통학택시를 이용할 때마다 택시요금 중 500원만 내면 그 외 요금(차액)은 남원시에서 직접 운송업자에게 지급함.
- 남원시 교통과 관계자는 “농촌지역 중·고생 통학환경 개선은 물론 택시업계의 경영 개선에도 도움이 되고, 대중교통 소외지역 주들을 위해 통학택시, 행복콜택시 등 맞춤형 교통서비스를 지속적으로 확대할 계획이라”고 말했음.

〈그림 2-6〉 전북 남원시의 통학택시



출처 : 전북도민일보(<http://www.domin.co.kr>) 2021. 03. 08. 10 기사(2021년 11월 20일 검색)

2.6.3. 화천군의 ‘스마트 안심 셔틀’

- 2021년 4월부터 운영을 시작한 화천군 ‘스마트 안심 셔틀’이 행정안전부가 주관한 지역 문제 해결을 위한 민-관 협력 우수사례에 선정됨.
- ‘스마트 안심 셔틀’은 수요기반 모빌리티 기술이 적용된 20인승 버스로, 기존 노선 버스와 달리 승객들의 위치와 목적지에 따라 경로를 변경하면서 운행하고 있음. 이를 통해 교육복지 사각지대에 놓인 지역 학생들의 이동 문제를 개선해 나가고 있음.
- 현재 화천군에는 초등학교 13개교 1,029명, 중고등학교 8개교 925명 등 총 21개 학교에 1,954명의 학생들이 거주하고 있음. 하지만 학생들은 방과 후 학원 및 청소년 수련관 등으로 이동에 어려움을 겪고 있음. 시설 간 대중교통 수단이 마땅치 않고, 어린 자녀들이 도보로 이동하기에 먼 거리이기 때문임.
- 이번에 도입된 ‘스마트 안심 셔틀’은 온디맨드 모빌리티(MOD) 기술이 적용된 통학버스임. 지역 내 21개 정류장에서 스마트폰 앱을 이용해 버스를 호출할 수 있으며, 앱을 통해 승차에 필요한 QR코드 탑승권을 받을 수 있음. 부모가 대신 휴대폰에서 탑승권을 받아 아이에게 전송할 수도 있음.
- 화천군은 향후 학생 안심귀가 서비스와 연계해 ‘스마트 안심 셔틀’을 확대한다는 방침임. 이를 계기로 지역별 MOD 버스 도입 사례도 늘어날 전망이다. 관계자는 “MOD 버스는 학생뿐 아니라 농산어촌 지역 주민들의 이동 수요를 충족시킬 수 있는 새로운 교통수단으로 자리매김할 것”이라고 말했음.

〈그림 2-7〉 화천군 스마트안심 셔틀버스



자료: 전자신문(<https://m.etnews.com/20210528000095>)

3. 농어촌 통학 여건 개선 정책의 시사점과 과제

- 우리나라 농어촌지역의 통학 불편 해소를 위한 통학 차량 제공, 통학 택시 등의 비용 지원 사업 등의 통학 여건 개선 정책은 소규모학교 통폐합에 따른 통학 거리를 조정하고 원거리 학생의 통학 불편을 해소함으로써 학습권 보장의 측면과 학생 안전 보장 등 교육 복지 차원과 농어촌지역의 학령인구 감소에 따른 소규모학교의 통폐합을 유도하기 위한 보상책의 일환으로 지원되는 사업 성격을 지니고 있음.
- 또한 농어촌지역의 학생들을 위한 통학 차량 등의 지원 사업은 통학 거리 때문에 발생하는 학습권의 보장뿐만 아니라 학생들의 체험학습 및 특히 중학교 학생들의 자유학기제 시행에 따른 다양한 진로 체험을 위한 수단으로 활용될 수 있음.

- 농어촌지역의 통학 차량 지원 사업은 그 사용 현황을 볼 때, 농어촌학교 수와 비교하면 이용 학교 수는 거의 50% 내외이고, 통학 차량 이용 학생 수는 전체 학생 수의 약 10~20% 내외임.
- 이는 이용 학생들의 학교와의 거리와 통학 차량 배차 시간의 문제 등을 보다 면밀히 살펴야 할 과제임.
- 또한 강원과 경북처럼 넓은 면적을 가진 곳과 경남, 전남처럼 많은 도서 지역을 가진 지역처럼 지역별 차이가 존재하므로 이에 따른 통학 차량의 효율적 배치와 운영 방안의 모색이 필요하며, 도농 간의 지리적 차이를 고려한 예산 배정이 이루어져야 할 것임.
- 우리나라 농어촌의 삶의 질에 대한 만족도를 조사한 결과(김민석·김태완, 2020)에 따르면 농어촌 주민은 도시 거주 주민보다 전반적인 여건의 열악함을 나타내었음. 특히 교육과 문화 부문에서 학부모들은 공교육의 질 저하를 지적하였음.
- 무엇보다 본 연구와 관련하여 주목할 사항은 대중교통의 열악함이었음(김민석·김태완, 2020: 21). 특히 도시 지역과 비교하여 만족도가 매우 낮은 편임(도시 7.1, 농어촌 5.2). 이는 도시에 비해 대중교통 환경이 열악함이 마을 주민의 정주하고자 하는 의지를 낮게 한다는 지적임.
- 이 부문은 2020년 제4차 삶의 질 만족도 조사에서뿐만 아니라 제3차 조사에도 지적되었던 부문임. 이는 여전히 농어촌지역의 교통 환경이 부족함을 의미함.
- 통학 여건 영향평가와 관련하여 농어촌 주민 중 연령이 낮을수록 교통 서비스에 대한 만족도가 더욱 낮게 나타났는데(김민석·김태완, 2020: 35), 이는 교통 인프라 구축이 지역 학교와 마을을 유지하고 주민의 만족도를 높이는데 영향을 준다는 사실을 확인시켜 줌. 따라서 농어촌 통학버스 서비스는 마을 주민의 정주와 새로운 주민 유입에 매우 중요한 근거가 됨을 알 수 있음.

- 농어촌의 통학 차량 서비스는 도시의 교육 문화 기회 접근성 기회를 농어촌에도 제공하는 다리 역할을 할 수 있는 중요한 근거가 되므로 어려운 농어촌 교육 현실을 보완할 수 있는 충분한 서비스 예산 지원이 필요함.

- 교육부의 통학 여건 자료를 분석하면 농어촌이 많은 지역의 경우 교육 예산의 상당 부분이 통학 차량 예산으로 책정될 수밖에 없어 교육복지와 교육 여건 개선을 위한 예산에서 광역시에 불리할 수밖에 없음. 교육 여건의 약화는 농어촌 주민의 이주와 교육환경 불만족으로 이어질 수 있어 세밀하게 살펴야 할 것임.

3

농어촌 통학 여건 실태와 분석틀

1. 농어촌 통학 여건 실태

1.1. 농어촌 통학버스 운영 실태

○ 우리나라 각 시도별 농어촌학교와 학생 수는 지역에 따라 큰 차이가 있음. 더욱이 농어촌 소규모학교의 통폐합 과정에 따라 학생들의 이동 거리가 더욱 멀어진 경우도 있음. 각 시도 교육청은 학생들의 학습권 보장과 교육복지 증진의 원칙에 따라 다양한 교통수단을 제공하고 있음.

- 각 시도 교육청이 제공하는 교통수단은 통학버스가 중심인데 이는 직영과 임차 등의 형태로 구분됨. 지역에 따라서는 택시를 이용하도록 지원하고 있음.
- 각 시도별 교육청의 농어촌 통학버스 운영 실태는 <표 3-1>과 같음.
- 농어촌 통학버스를 이용하는 학생 수를 살펴보면 농어촌 전체 학생 수와 비교하여 지역 별로 차이가 있음을 알 수 있음. 이는 우리나라 농어촌지역의 지리적 특성을 일부 나타내는 것이라 볼 수 있음.

○ 각 시도별 통학 차량 여건 실태를 살펴보면 지역의 특성과 교육활동에 대한 지원 여부의 증
가에 따라 통학 차량 수가 차이가 있음을 알 수 있음. 특히 전남의 경우 다른 지역에 비해
월등히 통학 차량의 수가 많은데 차량 운영 방식에서 통합운영형이 압도적으로 많은 것은
결국 효율성과 교육활동에의 지원 여부와 연관이 있다고 볼 수 있음.

○ 차량 소유 방식을 보면 경기, 충남, 충북, 인천과 세종시의 경우 직영차량보다는 임차 차
량이 더 많음. 차량 관리 주체별로 보면 대부분의 지역은 학교소속으로 되어 있음. 충남을
제외한 강원, 경남, 전남의 경우 교육청 소속이 많음. 강원과 전남의 경우는 차량 운행 방
식과 관련하여 통합운영형이 많은 지역임. 이는 앞에서 언급한 교육활동 활성화와도 연관
이 된다고 볼 수 있음.

〈표 3-1〉 각 시도별 통학버스 운영 실태

시도	통학버스 차량수	통학버스운영 사유별 현황			차량소유 방식별 현황			차량관리 주체별 현황			차량운행 방식별 현황		
		통폐합 학교 지원	농어촌 통학 연건개선 (복지증진)	소계	직영 차량	임차 (전세) 차량	소계	학교 소속	교육청 소속	소계	학교 단독형	통합 운영형	소계
경기	260	120	140	260	109	151	260	260	-	260	239	21	260
강원	266	190	76	266	239	27	266	27	239	266	39	227	266
경북	541	541		541	368	173	541	541	-	541	541	-	541
경남	359	336	23	359	230	129	359	55	304	359	359	-	359
전북	353	5	348	353	203	150	353	353	-	353	353	-	353
전남	494	401	93	494	300	194	494	101	393	494	102	392	494
충남	380	207	173	380	106	274	380	274	106	380	378	2	380
충북	211	133	78	211	84	127	211	211	-	211	211	-	211
제주	23	17	6	23	17	6	23	23	-	23	23	-	23
부산	7	-	7	7		7	7	7	-	7	7	-	7
인천	60		60	60	19	41	60	60	-	60	60	-	60
대구	17	11	6	17		17	17	17	-	17	17	-	17
울산	13	13		13	9	4	13	13	-	13	13	-	13
세종	38	10	28	38	10	28	38	38	-	38	38	-	38

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

1.2. 농어촌 통학버스 이용 현황 및 예산

○ 한편 우리나라 각 시도별 농어촌 학교 수와 학생 수 그리고 실제 통학버스 등을 이용하는 학생 수와 예산을 비교하면 다음의 <표 3-2>와 같음.

<표 3-2> 각 시도별 농어촌 통학버스 이용 현황 및 예산

시도	농어촌 학교수	농어촌 학생수	통학차량수	이용 현황 학교 수(인원 수)	지원기준	예산(천원)
경기	648	224,207	260	215(10,080)		8,224,147
강원	466	54,085	266	306(6,813)	통폐합, 원거리	8,886,445
경북	576	91,800	541	257(8,095)	통폐합	17,792,986
경남	564	135,833	359	229(29,784)	공립유치원, 특수학교, 통폐합	17,792,986
전북	447	40,359	353	238(9,484)	유치원, 특수학교, 통폐합	24,131,379
전남	610	81,661	494	348(15,657)	통폐합, 원거리	17,673,363
충남	511	100,739	380	279(12,159)	통폐합, 소규모	15,389,372
충북	285	57,832	211	172(5,365)	통폐합, 소규모	8,446,861
제주	96	16,806	23	21(1,154)	통폐합	573,688
부산	33	19,844	7	7(515)	통학거리	560,239
인천	53	6,330	60	35(3,568)	특수학교, 벽지	1,832,272
대구	57	26,953	17	9(649)	통폐합	665,953
울산	58	25,563	13	10		437,717
세종	31	7,536	38	22(1,809)		1,576,095

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

○ 각 시도별 농어촌학교 수와 학생 수, 그리고 통학 차량 이용자 수를 살펴보면 광역시와 세종시를 제외하면, 대부분의 지역에서 실제 농어촌학교 수에 비해 이용 학교는 대략 50% 내외임. 이용 학생 수도 실제 농어촌 학생 수에 비해 10~20%내외임. 이는 현재 농어촌의 경우에도 지역에 따라서는 자차를 이용하는 경우를 충분히 고려할 수 있을 것임.

○ 한편 지원 예산을 살펴보면 이용 학교 수와 이용 학생 수를 대비할 때 지역에 따라 편차가 있음을 볼 수 있음. 이는 운영 방식과 농어촌학교와 이용 학생 간의 거리에 따른 비용 증가의 문제일 수 있음.

1.3. 학교급별 통학버스 이용 학교 및 이용 학생 현황

○ 각 시도별 통학버스 차량 수와 학교급별 학교 수와 재학 중인 학생들의 통학버스 이용 실태는 다음의 <표 3-3>과 같음.

<표 3-3> 각 시도 학교급별 통학버스 이용 학교 및 이용 학생 현황

시도	차량수	이용 학교(읍면 소재) 및 이용 학생 현황(읍면 소재 학교 재학)							
		초등학교		중학교		고등학교		합계	
		학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수
경기	260	203	9,697	12	383	-	-	215	10,080
강원	266	184	5,429	87	1,060	35	324	306	6,813
경북	541	231	7,420	22	575	4	100	257	8,095
경남	359	205	26,494	24	3,290	-	-	229	29,784
전북	353	234	9,404	4	80	-	-	238	9,484
전남	494	276	13,278	63	2,239	9	140	348	15,657
충남	380	258	11,182	21	977	-	-	279	12,159
충북	211	148	5,175	23	188	1	2	172	5,365
제주	23	21	1,154	-	-	-	-	21	1,154
부산	7	7	515	-	-	-	-	7	515
인천	60	22	1,665	5	257	8	1,646	35	3,568
대구	17	9	649	-	-	-	-	9	649
울산	13	10	-	-	-	-	-	10	0
세종	38	15	1,025	6	746	1	38	22	1,809

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

○ 각 시도 읍면 소재 학교 수와 학생 수, 그리고 실제 이용자 수를 살펴보면 모든 지역에서 초등학교 수와 이용자 수 또한 초등학생이 가장 많음. 특히 고등학교의 경우 지역에 따라서는 이용자 학생이 없는 경우도 있음. 이는 상급학교로의 진학을 읍지역이 아닌 도시 지역으로 진학한 경우로 볼 수 있음. 여전히 읍지역에 초등학교가 많고 학생 수도 많은 현실을 고려할 때 아동을 자녀로 둔 지역 주민의 정주와 관련하여 교통 여건의 현실적 개선은 필수적임.

1.4. 통학 지원을 위한 별도 교통수단 지원 현황

- 각 시도 교육청의 통학 교통수단 제공 실태와 관련하여 통학버스 외 다른 교통수단의 제공 여부는 각 시도의 여건에 따라 차이가 있음.
 - 경북의 경우 통폐합에 따른 농산어촌 통학 차량 지원에 대해 대상 학생 수와 운행 노선, 운행 횟수, 등학교 소요 시간 등을 판단하여 버스 외 택시 지원.
 - 전북의 경우 통학 거리 1km를 초과하는 원거리 초등학생 수 12명 이하인 학교에 대하여 통학 택시 지원.
 - 충북의 경우 통폐합 초등학교와 농촌 지역 소규모학교 등 통학 불편학교 학생 중 학구 내 1.5km 이상 원거리에서 통학하는 학생 대상으로 학생 수, 운행 노선, 운행 횟수, 등학교 소요 시간 등을 고려하여 버스 외 택시 지원.
 - 대구의 경우 통폐합 초등학교 및 원거리 통학 학생(1.5km 이상) 대상으로 학생 수, 운행 노선, 소요 시간 등을 판단하여 버스 외 택시 운영.

1.4.1. 통학택시 지원 현황

- 각 시도별 통학택시 차량 수와 학교급별 지원받는 학교 수, 이용 학생 수 실태는 다음의 <표 3-4>와 같음.
- 각 시도 읍면 소재 학교 수와 학생 수, 그리고 실제 이용자 수를 살펴보면 모든 지역에서 초등학교 수와 이용자 수 또한 초등학생이 가장 많음. 특히 고등학교의 경우 전 지역에서 이용자 학생이 없음. 여전히 읍지역에 초등학교가 많고 학생 수도 많은 현실을 고려할 때 아동을 자녀로 둔 지역 주민의 정주와 관련하여 교통 여건의 현실적 개선은 필수적임.

〈표 3-4〉 각 시도 학교급별 통학택시 지원 현황

시도	통학택시 차량수	통학택시 지원받는 학교(읍면 소재) 및 이용 학생 현황(읍면 소재 학교 재학)							
		초등학교		중학교		고등학교		합계	
		학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수
경기	-	-	-	-	-	-	-	-	-
강원	27	10	32	9	34	-	-	19	66
경북	40	16	76	8	58	-	-	24	134
경남	39	16	1,440	4	365	-	-	20	1,805
전북	59	57	337	2	7	-	-	59	344
전남	574	113	610	94	821	-	-	207	1,431
충남	13	10	38	3	9	-	-	13	47
충북	59	25	136	9	57	-	-	34	193
제주	2	1	8	-	-	-	-	1	8
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대구	3	2	15	-	-	-	-	2	15
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

1.4.2. 통학택시비 등 교통비 지원 현황

○ 각 시도별 통학비 지원액과 학교급별 통학택시비 등 교통비를 지원받는 학교 수, 이용 학생 수 실태는 다음의 〈표 3-5〉와 같음.

○ 각 시도 읍면 소재 학교 수와 학생 수, 그리고 실제 이용자 수를 살펴보면 지원받는 학교 수와 이용자 수에서 중학생이 가장 많음. 통학버스와 통학택시와는 달리 고등학교의 경우도 지원받는 학생이 있음. 이는 중학교나 고등학교의 경우 초등학교에 비해 원거리 통학이 많아 통학버스나 통학택시의 운영 및 지원이 초등학교에 비해 여의치 않은 것으로 판단됨.

〈표 3-5〉 각 시도 학교급별 통학택시비 등 교통비 지원 현황

시도	교통비 지원액	교통비 지원받는 학교(읍면 소재) 및 이용 학생 현황(읍면 소재 학교 재학)							
		초등학교		중학교		고등학교		합계	
		학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수
경기	-	-	-	-	-	-	-	-	-
강원	51,643	17	85	-	-	-	-	17	85
경북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경남	15,490	4	1,014	8	1,505	-	-	12	2,519
전북	621,000	-	-	70	659	42	335	112	994
전남	2,741,419	113	610	94	821	-	-	207	1,431
충남	393,095	-	-	31	784	1	20	32	804
충북	19,209	1	1	5	29	-	-	6	30
제주	108,201	-	-	-	-	10	292	10	292
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대구	22,800	2	15	-	-	-	-	2	15
울산	4,015	1	5	-	-	-	-	1	5
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

1.4.3. 하숙비 지원 현황

○ 각 시도별 하숙비 등 지원액과 학교급별 하숙비를 지원받는 학교 수, 이용 학생 수 실태는 다음의 〈표 3-6〉과 같음.

○ 하숙비 등을 지원받는 학생은 경기, 강원, 경남, 전북, 전남, 충북 지역에만 있으며, 초등학교가 가장 많고 중학교도 있음. 고등학교의 경우 모든 지역에서 하숙비 등을 지원받는 학생은 없음. 하숙비의 경우 대중교통이용 등 통학을 위한 다른 지원 수단 부재 시 편성되므로 대중교통이 매우 열악한 지역(대부분 농어촌)이 존재하고 있음을 나타냄. 농어촌 지역에서 아동을 자녀로 둔 지역 주민의 정주와 관련하여 교통 여건의 현실적 개선은 필수적임.

〈표 3-6〉 각 시도 학교급별 하숙비 등 지원 현황

시도	하숙비 등 지원액	교통비 지원받는 학교(읍면 소재) 및 이용 학생 현황(읍면 소재 학교 재학)							
		초등학교		중학교		고등학교		합계	
		학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수	학교수	학생수
경기	19,600	1	3	1	3	-	-	2	6
강원	600	1	2	-	-	-	-	1	2
경북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경남	54,700	4	1,666	3	793	-	-	7	2,459
전북	106,000	13	26	-	-	-	-	13	26
전남	995,600	35	241	7	12	-	-	42	253
충남	24,799	4	5	2	9	-	-	6	14
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제주	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-

출처 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

2. 농어촌 주민 의견 및 정책 수요

2.1. 연구대상

○ 본 연구에서는 농어촌 통학여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하여 기초자료를 확보함으로써 농어촌 통학여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출하기 위해 원격농촌지역(강원), 일반농촌지역(충남), 도농복합지역(강원, 충남, 전북), 대도시 근교지역(경기, 대구) 6개 지역의 교육지원청 담당자, 교원/행정실장, 학부모, 학생을 대상으로 설문조사를 실시하였음. 구체적으로 실태조사에 참여한 인원은 교육지원청 담당자 9명, 교원/행정실장 64명, 학부모 141명, 학생 293명, 총 507명임. 실태조사에 참여한 연구대상의 일반적 특성은 〈표 3-7〉과 같음.

- 교육지원청 담당자의 일반적 특성을 구체적으로 살펴보면, 성별은 남자의 비율이 77.8%, 여자의 비율은 22.2%였으며, 소재지는 충남이 33.3%로 가장 많았고, 강원 22.2%, 대구, 경기, 전북, 경남 각 11.1% 순임. 상세 소재지는 시(동)과 군(읍)이 각 44.4%로 가장 많았고 시(읍)이 11.1%임.
- 교원/행정실장의 일반적 특성을 구체적으로 살펴보면, 성별은 여자의 비율이 53.1%, 여자의 비율은 46.9%였으며, 소재지는 충남이 46.9%로 가장 많았고, 경기와 강원이 12.5%, 대구, 전북, 경남 각 9.4% 순임. 상세 소재지는 시(면)이 32.8%로 가장 많았고, 군(면) 25.0%, 시(동) 18.8%, 시(읍)이 15.6%, 군(읍) 7.8% 순임.
- 학부모의 일반적 특성은 여자가 85.8%, 남자가 14.2%였으며, 학교급은 초등학교가 63.8%로 가장 많았고, 다음으로 20.6%, 고등학교 15.6% 순임. 소재지는 강원이 42.6%로 가장 많았고, 다음으로 충남 21.3%, 대구와 경기 11.3%, 전북 7.1%, 경남 6.4% 순임. 상세 소재지는 군(면)이 36.2%로 가장 많았고, 시(면) 24.8%, 군(읍) 22.0%, 시(읍)이 10.6%, 시(동) 6.4% 순임.
- 학생의 일반적 특성은 여자가 52.2%, 남자가 47.8%였으며, 학교급은 초등학교가 48.5%로 가장 많았고, 다음으로 고등학교 27.3%, 중학교 24.2%의 순임. 소재지는 충남이 27.0%로 가장 많았고, 다음으로 강원 24.6%, 대구 15.4%, 경남 15.0%, 경기 12.3%, 전북 5.8% 순임. 상세 소재지는 시(면)이 36.2%로 가장 많았고, 군(면) 21.8%, 군(읍) 19.1%, 시(동) 11.6%, 시(읍)이 11.3% 순임.

〈표 3-7〉 연구대상의 일반적 특성(N=507)

(단위: 명(%))

구분		교육지원청 담당자	교원/행정실장	학부모	학생
성별	남자	7(77.8)	30(46.9)	20(14.2)	140(47.8)
	여자	2(22.2)	34(53.1)	121(85.8)	153(52.2)
학교급	초등학교	-	-	90(63.8)	142(48.5)
	중학교			29(20.6)	71(24.2)
	고등학교			22(15.6)	80(27.3)
소재지 (시, 도)	대구	1(11.1)	6(9.4)	16(11.3)	45(15.4)
	경기	1(11.1)	8(12.5)	16(11.3)	36(12.3)
	강원	2(22.2)	8(12.5)	60(42.6)	72(24.6)
	충남	3(33.3)	30(46.9)	30(21.3)	79(27.0)
	전북	1(11.1)	6(9.4)	10(7.1)	17(5.8)
	경남	1(11.1)	6(9.4)	9(6.4)	44(15.0)
소재지 (상세)	시(동)	4(44.4)	12(18.8)	9(6.4)	34(11.6)
	시(읍)	1(11.1)	10(15.6)	15(10.6)	33(11.3)
	시(면)	-	21(32.8)	35(24.8)	106(36.2)
	군(읍)	4(44.4)	5(7.8)	31(22.0)	56(19.1)
	군(면)	-	16(25.0)	51(36.2)	64(21.8)
합계		9(100.0)	64(100.0)	141(100.0)	293(100.0)

2.2. 설문 개발 절차 및 설문 조사 방법

○ 본 연구에서는 농어촌 통학여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하기 위해 설문지를 개발하였음. 먼저 농어촌 통학 여건, 통학 여건 개선 관련 사업 등에 관한 교육부 자료, 연구보고서와 논문 등의 자료를 참고하여 내용 관련성이 있는 통계 조사 조사표와 설문지를 검토하였음. 이후 기존 문헌의 조사표와 설문지를 바탕으로 연구진이 설문지 초안을 개발하였으며, 관련 내용에 대하여 현장 실무자인 시도교육청 업무 담당자와 함께 설문지에 포함된 문항 영역 및 선택지의 내용 적절성 등을 심층적으로 검토하였음. 이후 수정·보완된 설문지는 온라인 웹설문 방식으로 설문조사를 실시하였으며, 설문 개발 절차는 〈그림 3-1〉과 같음.

〈그림 3-1〉 설문 개발 절차



2.3. 설문 내용

2.3.1. 교육지원청 담당자 설문 내용

○ 교육지원청 담당자 대상 설문 내용은 일반적 특성과 관련된 4문항, 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업과 관련된 10문항, 통학차량 운영의 개선 사항과 관련된 14문항의 총 28문항으로 구성되었음. 교육지원청 담당자 대상 설문 내용은 〈표 3-8〉과 같음.

〈표 3-8〉 교육지원청 담당자 설문 내용

구분	내용	문항수
일반적 특성	성별, 연령, 교육지원청 소재지, 상세 소재지	4
농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업	1~2. 상황진단 3~4. 정책 및 사업목표 5~6. 정책 추진체계 7~8. 지역단위 정책 전달 방식 및 역할 9. 예산 10. 정책 환류 및 평가	10
통학차량 운영의 개선 사항	11~17. 통학차량의 운영 관련 항목의 중요도 7문항 18~24. 통학차량의 운영 관련 항목의 실행도 7문항	14
계	총 28문항	

2.3.2. 교원/행정실장 설문 내용

○ 교원/행정실장 대상 설문 내용은 일반적 특성과 관련된 6문항, 통학차량 운영 현황과 관련된 5문항, 통학차량 운영의 개선 사항과 관련된 14문항의 총 25문항으로 구성되었음. 교원/행정실장 대상 설문 내용은 <표 3-9>와 같음.

<표 3-9> 교원/행정실장 설문 내용

구분	내용	문항수
일반적 특성	성별, 연령, 학교 소재지, 상세 소재지, 통학차량 차종별 보유현황, 통학차량 운영방식	6
통학차량 운영 현황	1. 통학차량의 등교 시 소요되는 운행 시간 2. 통학차량의 하교 시 소요되는 운행 시간 3. 등·하교시 소요되는 운행시간이 다르다면, 그 이유 4. 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항(우선순위) 5. 현재 통학 노선 및 통학차량 이용 학생 수 등을 고려할 때, 보유하고 있는 차량 대수 및 차형(소형, 중형, 대형)의 적정성	5
통학차량 운영의 개선 사항	6~12. 통학차량의 운영 관련 항목의 중요도 7문항 13~19. 통학차량의 운영 관련 항목의 실행도 7문항	14
계	총 25문항	

2.3.3. 학부모 설문 내용

○ 학부모 대상 설문 내용은 일반적 특성과 관련된 5문항, 통학차량 운영 현황과 관련된 9문항, 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업과 관련된 10문항, 통학차량 운영의 성과와 관련된 6문항, 통학차량 운영의 개선 사항과 관련된 14문항, 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원과 관련된 1문항의 총 35문항으로 구성되었음. 학부모 대상 설문 내용은 <표 3-10>과 같음.

〈표 3-10〉 학부모 설문 내용

구분	내용	문항수
일반적 특성	성별, 연령, 학교급, 거주지역, 학교 소재지(상세)	5
통학차량 운영 현황	1. 통학 여건 개선에 대한 인지 정도 2. 통학지원 유형에 대한 인지 정도 3. 자녀가 다니는 학교 주변의 통학 여건에 대한 인식 4. 자녀의 통학버스 이용 유무 5. 자녀의 주 통학 수단 6. 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유 7. 이용하고 있는 통학지원 유형(복수응답) 8. 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도 9. 가장 선호하는 통학지원 유형(우선순위)	9
통학차량 운영의 성과	10~15. 통학차량 운영의 성과 6문항	6
통학차량 운영의 개선 사항	16~22. 통학차량의 운영 관련 항목의 중요도 7문항 23~29. 통학차량의 운영 관련 항목의 실행도 7문항	14
통학 여건 개선을 위해 필요한 지원	30. 자녀의 통학 여건을 개선하기 위해 필요한 지원	1
계	총 35문항	

2.3.4. 학생 설문 내용

○ 학생 대상 설문 내용은 일반적 특성과 관련된 5문항, 통학차량 운영 현황과 관련된 9문항, 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업과 관련된 10문항, 통학차량 운영의 성과와 관련된 6문항, 통학차량 운영의 개선 사항과 관련된 14문항, 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원과 관련된 1문항의 총 35문항으로 구성되었음. 학부모 대상 설문 내용은 〈표 3-11〉과 같음.

〈표 3-11〉 학생 설문 내용

구분	내용	문항수
일반적 특성	성별, 학교급, 거주지역, 학교 소재지(상세)	4
통학 여건 만족도	통학 여건 만족도 4문항	4
통학차량 운영의 성과	10~15. 통학차량 운영의 성과 6문항	6
계	총 14문항	

2.4. 자료 수집 및 분석 방법

- 본 연구의 설문지는 원격농촌지역(강원), 일반농촌지역(충남), 도농복합지역(강원, 충남, 전북), 대도시 근교지역(경기, 대구) 6개 지역의 교육지원청 담당자, 교원/행정실장, 학부모, 학생을 대상으로 하여 온라인 웹설문 방식으로 2021년 9월 17일부터 10월 12일까지 자료를 수집하였음.
- 본 연구의 자료를 분석하기 위하여 SPSS 23.0 통계 프로그램을 활용하였으며, 구체적인 분석 방법은 다음과 같음.
 - 첫째, 연구대상의 일반적 특성을 파악하기 위해 빈도분석을 실시하였음.
 - 둘째, 연구대상의 인식을 분석하기 위해 빈도분석 및 기술통계를 실시하였으며, 일반적인 특성별 차이를 파악하기 위해 교차분석 및 그룹별 평균분석을 실시하였음.
 - 셋째, 중요도-실행도 분석을 위해 먼저 대응표본 t검증을 실시하였으며, 변화필요도 분석을 위해 Borich(1980)의 공식을 적용하였음. Borich의 공식을 수식으로 나타내면 다음과 같음.

$$\frac{\sum_{n=1}^N (RL_n - PL_n) \times \overline{RL}}{N}$$

RL (Required Level) : 중요도 점수

PL (Perceived Level): 실행도 점수

\overline{RL} : 중요도의 평균점수

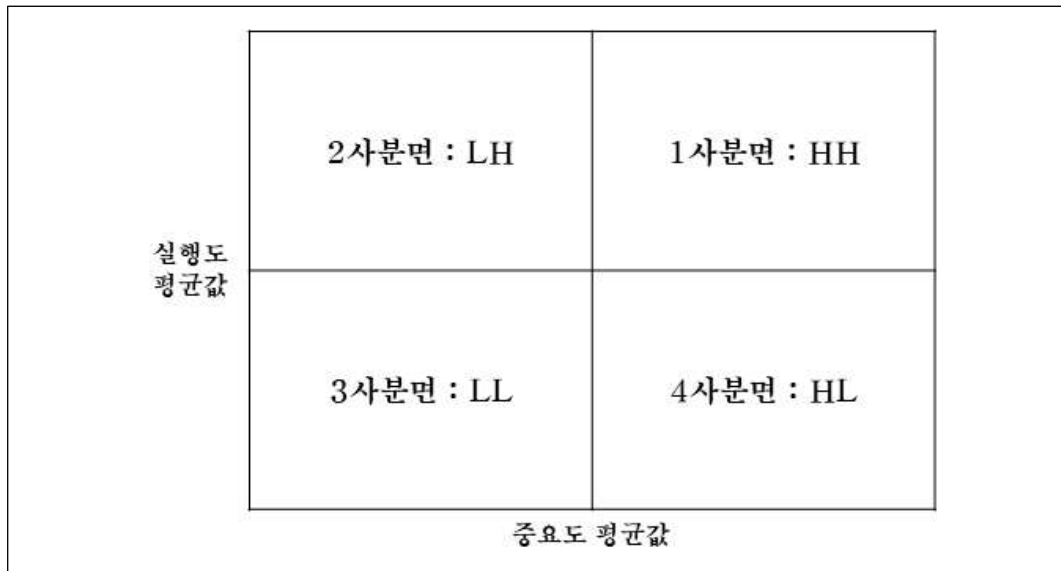
N : 전체 응답자 수

- 넷째, Borich 공식은 중요도에 가중치를 둔 방식으로 변화필요도 값에 따라서 변화필요의 우선순위를 결정할 수 있음. 그러나 어느 순위까지를 최우선적으로 고려할 것인지에 대한 판단기준은 없다는 단점이 있음. 따라서 허쉬코비츠(Herschkowits)의 임계 함수(criticality function) 분석을 통해 보완하였음. 임계 함수는 중요도 수준

의 평균값과 실행도 수준의 평균값을 기준으로 네 개의 분면으로 구분한 후, 세부 요소별로 조사된 수치들을 좌표에 점을 찍어서 각각의 분면에 나타냄. 네 개의 분면은 각각 'HH분면 = 중요도 수준과 실행도 수준이 모두 높은 분면', 'HL분면 = 중요도 수준은 높지만 실행도 수준은 낮은 분면', 'LL분면 = 중요도 수준과 실행도 수준이 모두 낮은 분면', 'LH분면 = 중요도 수준은 낮지만 실행도 수준은 높은 분면'으로(배을규, 2003) <그림 3-2>와 같음.

- 네 개의 분면 중에서 중요도 수준과 실행도 수준이 동시에 높은 제1사분면(HH)은 일반적으로 현재 상태를 유지하도록 해야 함. 중요도 수준은 낮지만 실행도 수준은 높은 분면인 제2사분면(LH)은 일반적으로 실행 수준을 조정할 필요가 있음. 중요도 수준은 높으나 실행도 수준이 낮은 제4사분면(HL)은 일반적으로 실행 수준을 높여야 할 필요가 있음. 마지막으로 현재 수준과 바람직한 수준이 모두 낮은 분면인 제3사분면(LL)은 일반적으로 우선 고려해야 할 요구로 보기 어려움.

<그림 3-2> Herschkowits의 임계 함수 모델



2.5. 농어촌 통학 여건 실태 조사 결과

2.5.1. 교육지원청 담당자

가) 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식

- 교육지원청 담당자의 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식은 전체 평균이 3.68점으로 보통 이상으로 나타남. 상황진단이 4.17점으로 가장 높은 반면, 예산의 적정성이 3.44점으로 가장 낮음.
- 지역별로 살펴보면, 충남과 경남의 전체 평균이 4.17점으로 가장 높음. 반면 전북(3.08점)과 경기(2.17점)가 낮음.
- 교육지원청 담당자의 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식은 <표 3-12>와 같음.

<표 3-12> 지역별 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업 인식

(단위: 5점 척도 평균)

구분	상황진단	정책및사업 목표	정책 추진체계	지역단위 정책전달 방식및역할	예산의 적정성	환류 체계의 마련.	전체
전체	4.17	3.78	3.72	3.89	3.44	3.67	3.78
대구	4.00	3.00	3.50	4.00	5.00	5.00	4.08
경기	2.50	2.00	2.50	2.00	2.00	2.00	2.17
강원	4.75	4.25	3.25	4.25	3.50	4.00	4.00
충남	4.33	3.83	4.50	4.33	4.00	4.00	4.17
전북	4.00	4.00	3.00	3.50	2.00	2.00	3.08
경남	4.50	5.00	4.50	4.00	3.00	4.00	4.17

나) 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식

- 교육지원청 담당자의 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식에서 '통학차량의 교육활동 지원 확대', '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차' '통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대'가 4점 이상으로 높게 나타남. 반면, '통학차량을 권역별로 통합 운영'이 2.89점으로 가장 낮음.

○ 지역별로 살펴보면, 대구, 경기, 강원, 충남, 경남에서는 전체 결과와 같은 응답이었으나 전북에서는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’과 ‘통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감’이 가장 높게 나타남. 지역별 인식 차이가 있음.

○ 교육지원청 담당자의 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식은 <표 3-13>과 같음.

<표 3-13> 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식

(단위: 5점 척도 평균)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영	
전체	4.33	3.56	3.22	3.78	4.44	4.33	2.89	
지역	대구	5.00	1.00	1.00	4.00	5.00	1.00	
	경기	4.00	3.00	4.00	3.00	5.00	2.00	
	강원	4.00	4.00	3.50	4.00	4.00	4.50	3.50
	충남	4.33	3.67	3.33	4.00	4.33	4.00	3.67
	전북	4.00	5.00	5.00	3.00	4.00	4.00	2.00
	경남	5.00	4.00	2.00	4.00	5.00	5.00	3.00

다) 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식

○ 교육지원청 담당자의 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식에서 ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 3.3점 이상으로 나타남. 반면, ‘통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감’이 2.44점으로 가장 낮음.

○ 지역별로 살펴보면, 대구, 강원, 충남에서는 전체 결과와 같은 응답이었으나 전북에서는 ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’이 가장 높았고, 경남에서는 ‘통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여’가 가장 높게 나타남. 반면 경기에서는 전반적으로 낮음. 지역별 인식 차이가 있음.

○ 교육지원청 담당자의 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식은 <표 3-14>와 같음.

<표 3-14> 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식

(단위: 5점 척도 평균)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 총원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의 하여 정하도록 자율권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영
전체	3.33	3.11	2.44	3.11	3.89	3.67	2.78
지역	대구	5.00	1.00	1.00	3.00	5.00	1.00
	경기	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
	강원	3.00	4.00	3.00	3.00	4.50	3.50
	충남	4.00	3.67	2.67	3.33	4.33	4.00
	전북	2.00	3.00	2.00	3.00	3.00	3.00
	경남	3.00	3.00	3.00	4.00	3.00	4.00

라) 통학차량 운영의 개선 사항에 대한 변화필요도 분석

○ 통학차량 운영의 개선을 위한 항목에 대하여 교육지원청 담당자의 중요도 인식을 살펴 보면 모든 항목에서 2.89점~4.44점으로 나타남. 반면 실행도 인식을 살펴보면 모든 항목에서 2.44점~3.89점으로 나타나 중요도에 비해 실행도는 상대적으로 낮은 것으로 나타남.

○ 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’가 2순위, ‘통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여’가 3순위 순으로 나타남. 교육지원청 담당자의 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석결과는 <표 3-15>와 같음.

〈표 3-15〉 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(교육지원청 담당자)

방법	중요도		실행도		차이		변화 필요도	순위
	평균	순위	평균	순위	평균	t값		
통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	4.33	2	3.33	3	1.000	2.683*	4.33	1
통학차량 운전직렬 공무원의 신규 총원	3.56	5	3.11	5	.444	1.000	1.58	6
통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	3.22	6	2.44	7	.778	1.941	2.51	4
통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	3.78	4	3.11	4	.667	2.309*	2.52	3
통학차량의 교육활동 지원 확대	4.44	1	3.89	1	.556	1.348	2.47	5
통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	4.33	2	3.67	2	.667	2.309*	2.89	2
통학차량을 권역별로 통합 운영	2.89	7	2.78	6	.111	.316	0.32	7

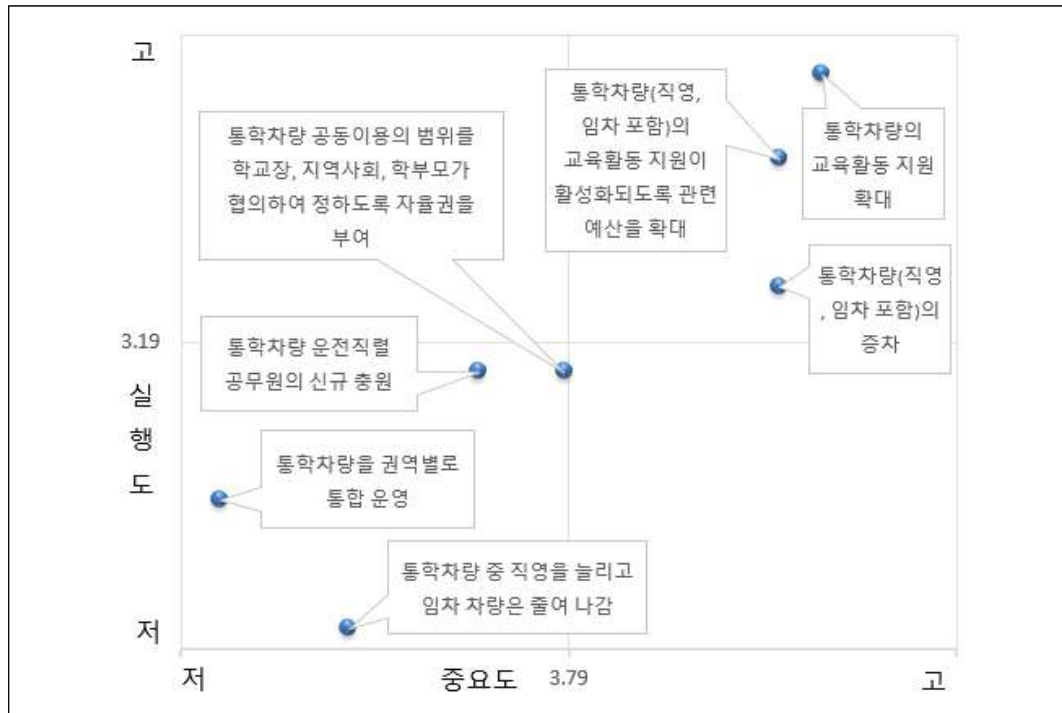
*p<.05

○ 그러나 Borich 공식은 중요도가 높고 불일치 수준에 가중치를 두는 방식이기 때문에 변화필요도 순위로는 실행 조정을 해야 할지 아니면 실행 강화를 해야 할지에 대한 판단이 어려움. 이러한 문제를 해결하기 위해 본 연구에서는 Herschkowits의 임계 함수를 추가적으로 분석하였음. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하는 좌표평면을 x축의 평균과 y축의 평균을 기준으로 네 개의 분면으로 구분되며 임계 함수 분석 결과는 〈그림 3-3〉와 〈표 3-16〉과 같음.

○ 교육지원청 담당자가 인식하는 통학차량 운영 관련 항목에 대한 중요도 수준의 평균은 3.79점이고 실행도 수준의 평균은 3.19점임. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하여 네 개의 사분면으로 나타냈을 때, 제4사분면의 영역에 속하는 항목들은 교육지원청 담당자가 중요하게 생각하는 항목들이지만 실행이 잘되지 않는 항목으로 실행을 높이기 위한 변화가 필요한 항목들이고, 제2사분면의 영역에 속하는 항목들은 교육지원청 담당자가 중요하지 않게 생각하는 것들이지만 실행이 잘 되는 항목으로 실행의 조정이 필요한 항목들임.

○ 분석 결과, 제4 사분면과 제2 사분면에 속하는 항목들은 없는 것으로 나타남.

〈그림 3-3〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교육지원청 담당자)



● : 실행 조정이 필요한 항목

〈표 3-16〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교육지원청 담당자)

분면	통학차량 운영 관련 항목명
1사분면 (HH)	통학차량의 교육활동 지원 확대, 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대, 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차
2사분면 (LH)	-
3사분면 (LL)	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여, 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원, 통학차량을 권역별로 통합 운영, 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감
4사분면 (HL)	-

○ 이상의 내용을 종합하면 교육지원청 담당자의 실행부족(중요도에 비해 실행도가 낮음) 관점 및 실행조정(중요도에 비해 실행도가 높음) 관점에서의 변화가 필요한 항목은 없는 것으로 나타남.

2.5.2. 교원/행정실장

가) 통학차량의 등교 시 소요되는 시간

- 통학차량의 등교 시 소요되는 시간은 ‘45분~1시간 이내’가 42.4%로 가장 많았고, 다음으로 ‘30분~45분 이내’(22.0%), ‘30분 이내’(13.6%), ‘1시간 30분 이상’(13.6%) 등의 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서 1시간 이상의 비율이 33.4%로 가장 높았고, 충남에서 1시간 이상의 비율이 33.3%로 나타남. 반면, 45분 이내의 비율이 가장 높은 지역은 경기와 전북이 각 66.7%로 나타남. 지역별 통학차량의 등교 시 소요되는 시간에 차이가 있음.
- 통학차량의 등교 시 소요되는 시간은 <표 3-17>과 같음.

<표 3-17> 지역별 통학차량의 등교 시 소요되는 시간

(단위: 명(%))

구분	30분 이내	30분~45분 이내	45분~1시간 이내	1시간~1시간 15분 이내	1시간 15분~1시간 30분 이내	1시간 30분 이상
전체	8(13.6)	13(22.0)	25(42.4)	2(3.4)	3(5.1)	8(13.6)
지역	대구	1(16.7)	2(33.3)	3(50.0)	0(0.0)	0(0.0)
	경기	0(0.0)	2(66.7)	1(33.3)	0(0.0)	0(0.0)
	강원	2(25.0)	1(12.5)	4(50.0)	1(12.5)	0(0.0)
	충남	2(6.7)	5(16.7)	13(43.3)	1(3.3)	2(6.7)
	전북	1(16.7)	3(50.0)	2(33.3)	0(0.0)	0(0.0)
	경남	2(33.3)	0(0.0)	2(33.3)	0(0.0)	1(16.7)

나) 통학차량의 하교 시 소요되는 시간

- 통학차량의 하교 시 소요되는 시간은 ‘45분~1시간 이내’가 35.6%로 가장 많았고, 다음으로 ‘30분~45분 이내’(25.4%), ‘30분 이내’(16.9%), ‘1시간 30분 이상’(13.6%) 등의 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 대구, 경기, 강원, 전북에서는 1시간 15분 이상의 비율이 없는 반면, 경남과 충북에서는 1시간 15분 이상의 비율이 각각 33.4%와 30.0%로 나타남. 지역별 통학차량의 하교 시 소요되는 시간에 차이가 있음.

○ 통학차량의 등교 시 소요되는 시간은 <표 3-18>과 같음.

<표 3-18> 지역별 통학차량의 하교 시 소요되는 시간

(단위: 명(%))

구분	30분 이내	30분~45분 이내	45분~1시간 이내	1시간~1시간 15분 이내	1시간 15분~1시간 30분 이내	1시간 30분 이상
전체	10(16.9)	15(25.4)	21(35.6)	2(3.4)	3(5.1)	8(13.6)
지역						
대구	2(33.3)	3(50.0)	1(16.7)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
경기	0(0.0)	2(66.7)	1(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
강원	2(25.0)	3(37.5)	2(25.0)	1(12.5)	0(0.0)	0(0.0)
충남	2(6.7)	5(16.7)	13(43.3)	1(3.3)	2(6.7)	7(23.3)
전북	2(33.3)	2(33.3)	2(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
경남	2(33.3)	0(0.0)	2(33.3)	0(0.0)	1(16.7)	1(16.7)

다) 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유

○ 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유로는 ‘등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서’가 50.0%로 가장 많았고, 다음으로 ‘등·하교시 차량 배차 간격이 차이가 나서’(33.3%), ‘등·하교시 도로의 차량통행량이 차이가 나서’(16.7%) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 강원과 충남에서는 ‘등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서’와 ‘등·하교시 차량 배차 간격이 차이가 나서’의 비율이 가장 높은 반면, 대구는 ‘등·하교시 도로의 차량통행량이 차이가 나서’의 비율이 가장 높았고, 전북에서는 ‘등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서’의 비율이 가장 높았음. 지역별 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유는 차이가 있음.

○ 지역별 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유는 <표 3-19>와 같음.

〈표 3-19〉 지역별 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유

(단위: 명(%))

구분	등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서	등·하교시 차량 배차 간격이 차이가 나서	등·하교시 도로의 차량통행량이 차이가 나서
전체	3(50.0)	2(33.3)	1(16.7)
지역	대구	0(0.0)	0(0.0)
	강원	1(50.0)	1(50.0)
	충남	1(50.0)	1(50.0)
	전북	1(100.0)	0(0.0)

라) 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항

○ 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항으로는 ‘통폐합된 통학구역에 거주하는 학생 편의 제공’이 1순위 52.5%(1순위+2순위 74.6%)로 가장 많았고, 다음으로 ‘노선별 운행 거리 및 시간’(1순위 28.8%/1순위+2순위 62.7%), ‘학부모와 지역사회의 요구’(1순위 15.3%/1순위+2순위 25.4%) 등의 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 대구와 강원, 경남의 경우 ‘통폐합된 통학구역에 거주하는 학생 편의 제공’이 가장 많았고, 경기도는 ‘학부모와 지역사회의 요구’가 가장 많았으며, 전북의 경우에는 ‘노선별 운행 거리 및 시간’이 가장 많은 것으로 나타남.

○ 지역별 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항은 〈표 3-20〉과 같음.

〈표 3-20〉 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항

(단위: %, 1순위(1순위+2순위))

구분	통폐합된 통학구역에 거주하는 학생 편의 제공	공동이용 학생 수 (초, 중, 고등학생)	학부모와 지역사회의 요구	운전 종사자의 요구	노선별 운행 거리 및 시간	통학차량 보유 대수 및 예산	학교교육 활동 운영
전체	52.5(74.6)	0(22.0)	15.3(25.4)	0(1.7)	28.8(62.7)	1.7(5.1)	1.7(8.5)
지역	대구	66.7(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	33.3(83.3)	0(0.0)
	경기	0(33.3)	0(0.0)	66.7(66.7)	0(33.3)	33.3(66.7)	0(0.0)
	강원	87.5(87.5)	0(75.0)	0(12.5)	0(0.0)	12.5(25.0)	0(0.0)
	충남	43.3(60.0)	0(16.7)	20(26.7)	0(0.0)	30(76.7)	3.3(6.7)
	전북	33.3(83.3)	0(16.7)	16.7(50.0)	0(0.0)	50(50.0)	0(0.0)
	경남	83.3(116.7)	0(16.7)	0(16.7)	0(0.0)	16.7(33.3)	0(0.0)

마) 보유 차량 대수 및 차형의 적정성

○ 학교의 통학차량 보유 대수 및 차형의 적정성으로는 ‘대수 및 차형 모두 적정하다.’가 67.8%로 가장 많았고, 다음으로 ‘차형은 적정하나, 대수가 부족하다.’(13.6%), ‘대수는 적정하나, 차형은 지금보다 작은 것으로 교체되어야 한다.’(6.8%) 등의 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 전체 지역에서 ‘대수 및 차형 모두 적정하다’는 응답의 비율이 가장 높았음. 그 다음 순으로는 대구와 경남의 경우 ‘차형은 적정하나, 대수가 부족하다.’와 ‘대수는 적정하나, 차형은 지금보다 작은 것으로 교체되어야 한다.’는 응답으로 나타남. 강원 지역의 경우 ‘대수는 적정하나, 차형은 지금보다 작은 것으로 교체되어야 한다.’가 다음 순으로 나타났으며, 충남의 경우 ‘차형은 적정하나, 대수가 부족하다.’는 응답이 다음으로 높게 나타남.

○ 지역별 보유 차량 대수 및 차형의 적정성은 <표 3-21>과 같음.

<표 3-21> 보유 차량 대수 및 차형의 적정성

(단위: 명(%))

구분	대수 및 차형 모두 적정하다.	대수는 적정하나, 차형은 지금보다 큰 것으로 교체되어야 한다.	대수는 적정하나, 차형은 지금보다 작은 것으로 교체되어야 한다.	차형은 적정하나, 대수가 부족하다.	차형과 대수 모두 부정적이다	잘 모르겠다.	
전체	40(67.8)	1(1.7)	4(6.8)	8(13.6)	3(5.1)	3(5.1)	
지역	대구	4(66.7)	0(0.0)	1(16.7)	1(16.7)	0(0.0)	0(0.0)
	경기	3(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
	강원	6(75.0)	0(0.0)	1(12.5)	0(0.0)	0(0.0)	1(12.5)
	충남	19(63.3)	0(0.0)	1(3.3)	6(20.0)	3(10.0)	1(3.3)
	전북	4(66.7)	1(16.7)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	1(16.7)
	경남	4(66.7)	0(0.0)	1(16.7)	1(16.7)	0(0.0)	0(0.0)

바) 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식

○ 교육/행정실장의 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식에서 ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’ ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’가 4점 이상으로 높게 나타남. 반면, ‘통학차량 운

전직렬 공무원의 신규 충원'과 '통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감'이 3.58점으로 가장 낮음.

○ 지역별로 살펴보면, 강원, 충남, 전북에서는 전체 결과와 같은 응답이었으나 경기에서는 '통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원', '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차', '통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감'이 가장 높게 나타남. 경기와 경남에서도 '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차'가 높게 나타남. 지역별 인식 차이가 있음.

○ 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식은 <표 3-22>와 같음.

<표 3-22> 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식(교원/행정실장)

(단위: 5점 척도 평균)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영
전체	3.92	3.58	3.58	4.03	4.36	4.34	3.86
지역	대구	3.83	3.33	3.50	3.33	3.83	2.67
	경기	4.00	4.13	3.88	3.75	3.63	3.38
	강원	3.63	3.00	3.25	4.25	4.50	3.75
	충남	4.03	3.60	3.70	4.27	4.63	4.33
	전북	3.67	3.67	3.50	4.00	4.50	3.67
	경남	4.00	3.67	3.17	3.67	4.17	4.50

사) 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식

○ 교육/행정실장의 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식에서 '통학차량의 교육활동 지원 확대', '통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대', '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차'가 3.3점 이상으로 나타남. 반면, '통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감'이 2.83점으로 가장 낮음.

○ 지역별로 살펴보면, 대구, 경남에서는 전체 결과와 같은 응답이었으나 강원에서는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’이 가장 높았고, 충남과 전북에서는 ‘통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여’가 높게 나타남. 지역별 인식 차이가 있음.

○ 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식은 <표 3-23>과 같음.

<표 3-23> 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식(교원/행정실장)

(단위: 5점 척도 평균)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의 하여 정하도록 자율권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영
전체	3.38	3.11	2.83	3.28	3.66	3.45	3.14
지역	대구	4.33	2.00	2.00	3.67	4.00	4.33
	경기	2.50	2.25	2.25	2.38	2.25	2.38
	강원	4.00	4.00	3.75	3.38	3.75	3.88
	충남	3.13	3.33	3.07	3.47	4.07	3.57
	전북	3.33	2.83	2.33	3.00	2.67	2.83
	경남	4.00	3.33	2.50	3.33	4.00	3.67

아) 통학차량 운영의 개선 사항에 대한 변화필요도 분석

○ 통학차량 운영의 개선을 위한 항목에 대하여 교원/행정실장의 중요도 인식을 살펴보면 모든 항목에서 3.58점~4.36점으로 나타남. 반면 실행도 인식을 살펴보면 모든 항목에서 2.83점~3.66점으로 나타나 중요도에 비해 실행도는 상대적으로 낮은 것으로 나타남.

○ 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’이 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’가 2순위, ‘통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감’이 3순위 순으로 나타남.

○ 교원/행정실장의 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석결과는 <표 3-24>와 같음.

〈표 3-24〉 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(교원/행정실장)

방법	중요도		실행도		차이		변화 필요도	순위
	평균	순위	평균	순위	평균	t값		
통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	3.92	4	3.38	3	1.000	2.409*	3.92	1
통학차량 운전직렬 공무원의 신규 총원	3.58	6	3.11	6	.444	2.007*	1.59	6
통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	3.58	7	2.83	7	.778	3.182**	2.78	3
통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	4.03	3	3.28	4	.667	3.813***	2.69	4
통학차량의 교육활동 지원 확대	4.36	1	3.66	1	.556	4.671***	2.42	5
통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	4.34	2	3.45	2	.667	5.201***	2.90	2
통학차량을 권역별로 통합 운영	3.86	5	3.14	5	.111	3.643**	0.43	7

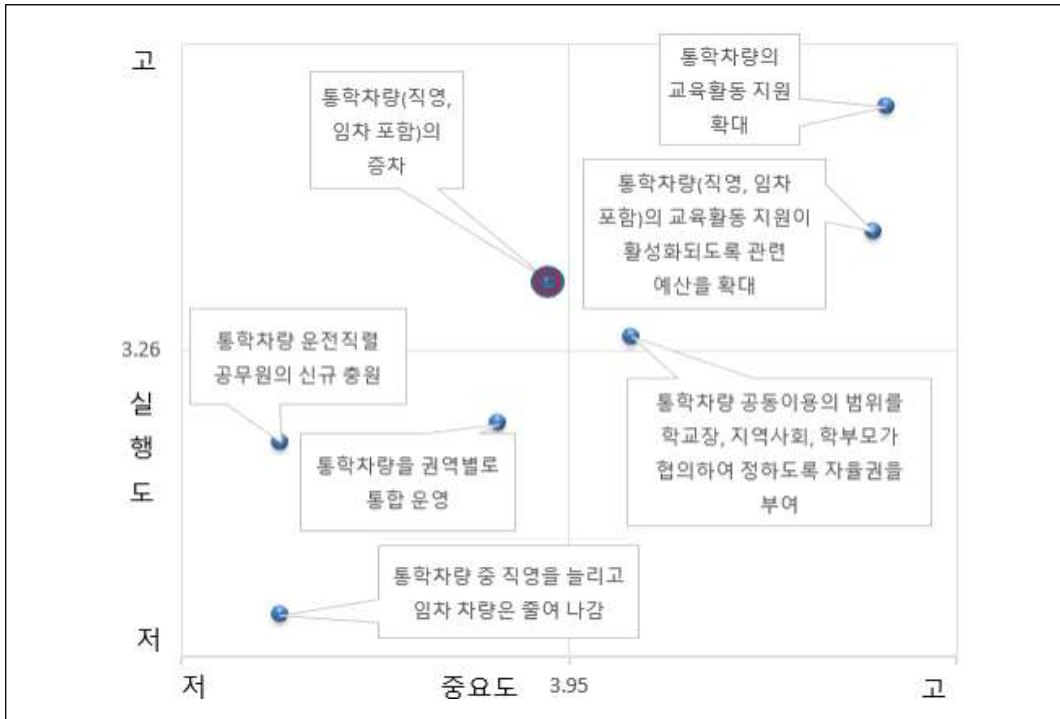
주: *p<.05, **p<.01, ***p<.001

○ 그러나 Borich 공식은 중요도가 높고 불일치 수준에 가중치를 두는 방식이기 때문에 변화필요도 순위로는 실행 조정을 해야 할지 아니면 실행 강화를 해야 할지에 대한 판단이 어려움. 이러한 문제를 해결하기 위해 본 연구에서는 Herschkowits의 임계 함수를 추가적으로 분석하였음. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하는 좌표평면을 x축의 평균과 y축의 평균을 기준으로 네 개의 분면으로 구분되며 임계 함수 분석 결과는 〈그림 3-4〉 및 〈표 3-25〉와 같음.

○ 교원/행정실장이 인식하는 통학차량 운영 관련 항목에 대한 중요도 수준의 평균은 3.95점이었고 실행도 수준의 평균은 3.26점임. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하여 네 개의 사분면으로 나타냈을 때, 제4 사분면의 영역에 속하는 항목들은 교원/행정실장이 중요하게 생각하는 항목들이지만 실행이 잘되지 않는 항목으로 실행을 높이기 위한 변화가 필요한 항목들이고, 제2 사분면의 영역에 속하는 항목들은 교원/행정실장이 중요하지 않게 생각하는 것들이지만 실행이 잘 되는 항목으로 실행의 조정이 필요한 항목들임.

○ 분석 결과, 제4 사분면에 속하는 항목은 없으며, 제2 사분면에 속하는 항목은 ‘통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차’로 나타나 실행에 있어 조정이 필요한 것으로 나타남.

〈그림 3-4〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교원/행정실장)



● : 실행 조정이 필요한 항목

〈표 3-25〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(교원/행정실장)

분면	통학차량 운영 관련 항목명
1사분면 (HH)	통학차량의 교육활동 지원 확대, 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대, 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여
2사분면 (LH)	통학차량(직영, 임차 포함)의 증차
3사분면 (LL)	통학차량 운영직렬 공무원의 신규 총원, 통학차량을 권역별로 통합 운영, 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감
4사분면 (HL)	-

○ 이상의 내용을 종합하면 교원/행정실장의 실행부족(중요도에 비해 실행도가 낮음) 관점에서 변화가 필요한 항목은 없었으며, 실행조정(중요도에 비해 실행도가 높음) 관점에서

서의 변화가 필요한 항목은 '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차'인 것으로 나타남.

2.5.3. 학부모

가) 통학 여건에 대한 인식

- 학부모의 통학 여건 개선에 대한 인식은 평균 3.07점으로 높지 않은 것으로 나타났으며, 27.6%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 중학교 학부모의 인식이 3.17점으로 가장 높았고, 초등학교(3.14점), 고등학교(2.64점)순으로 나타남. 학교급별로 통학 여건에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 3.40점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(3.33점), 충남(3.23점) 순으로 나타남. 반면, 대구(2.81점)와 경기(2.94점)에서는 통학 여건 개선에 대한 인지 정도가 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학 여건 개선에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학 여건 개선에 대한 인식은 <표 3-26>과 같음.

<표 3-26> 통학 여건 개선에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다	평균	
전체	11(7.8)	40(28.4)	51(36.2)	26(18.4)	13(9.2)	3.07	
학교급	초등학교	9(10.0)	25(27.8)	33(36.7)	16(17.8)	7(7.8)	3.14
	중학교	1(3.4)	11(37.9)	11(37.9)	4(13.8)	2(6.9)	3.17
	고등학교	1(4.5)	4(18.2)	7(31.8)	6(27.3)	4(18.2)	2.64
지역	대구	11(7.8)	40(28.4)	51(36.2)	26(18.4)	13(9.2)	2.81
	경기	1(6.3)	3(18.8)	6(37.5)	4(25.0)	2(12.5)	2.94
	강원	0(0.0)	6(37.5)	5(31.3)	3(18.8)	2(12.5)	3.00
	충남	3(5.0)	16(26.7)	25(41.7)	10(16.7)	6(10.0)	3.23
	전북	3(10.0)	12(40.0)	6(20.0)	7(23.3)	2(6.7)	3.40
	경남	2(20.0)	1(10.0)	6(60.0)	1(10.0)	0(0.0)	3.33

나) 통학버스에 대한 인식

- 학부모의 통학버스에 대한 인식은 평균 3.45점으로 3점(보통)을 조금 넘는 것으로 나타났으며, 21.3%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교 학부모의 인식이 3.63점으로 가장 높았고, 중학교(3.31점), 고등학교(2.91점)순으로 나타남. 학교급별로 통학버스에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(4.00점), 충남(3.70점) 순으로 나타남. 반면, 경기(3.06점)에서는 통학버스에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학버스에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학버스에 대한 인식은 <표 3-27>과 같음.

<표 3-27> 통학버스에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다	평균	
전체	24(17.0)	54(38.3)	33(23.4)	22(15.6)	8(5.7)	3.45	
학교급	초등학교	20(22.2)	34(37.8)	22(24.4)	11(12.2)	3(3.3)	3.63
	중학교	1(3.4)	16(55.2)	5(17.2)	5(17.2)	2(6.9)	3.31
	고등학교	3(13.6)	4(18.2)	6(27.3)	6(27.3)	3(13.6)	2.91
	대구	1(6.3)	8(50.0)	3(18.8)	4(25.0)	0(0.0)	3.38
지역	경기	1(6.3)	5(31.3)	5(31.3)	4(25.0)	1(6.3)	3.06
	강원	6(10.0)	24(40.0)	15(25.0)	10(16.7)	5(8.3)	3.27
	충남	9(30.0)	10(33.3)	6(20.0)	3(10.0)	2(6.7)	3.70
	전북	3(30.0)	4(40.0)	3(30.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.00
	경남	4(44.4)	3(33.3)	1(11.1)	1(11.1)	0(0.0)	4.11

다) 전세택시에 대한 인식

- 학부모의 전세택시에 대한 인식은 평균 2.39점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 61.0%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 중학교 학부모의 인식이 2.48점으로 가장 높았고, 초등학교(2.42점), 고등학교(2.14점)순으로 나타남. 학교급별로 전세택시에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 3.10점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(2.60점), 경남(2.44점) 순으로 나타남. 반면, 대구(1.69점)에서는 전세택시에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 전세택시에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 전세택시에 대한 인식은 <표 3-28>과 같음.

<표 3-28> 전세택시에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다	평균	
전체	6(4.3)	24(17.0)	25(17.7)	50(35.5)	36(25.5)	2.39	
학교급	초등학교	4(4.4)	17(18.9)	17(18.9)	27(30.0)	25(27.8)	2.42
	중학교	0(0.0)	7(24.1)	4(13.8)	14(48.3)	4(13.8)	2.48
	고등학교	2(9.1)	0(0.0)	4(18.2)	9(40.9)	7(31.8)	2.14
지역	대구	0(0.0)	1(6.3)	2(12.5)	4(25.0)	9(56.3)	1.69
	경기	0(0.0)	3(18.8)	3(18.8)	8(50.0)	2(12.5)	2.44
	강원	2(3.3)	4(6.7)	12(20.0)	26(43.3)	16(26.7)	2.17
	충남	3(10.0)	12(40.0)	5(16.7)	5(16.7)	5(16.7)	3.10
	전북	0(0.0)	2(20.0)	3(30.0)	4(40.0)	1(10.0)	2.60
	경남	1(11.1)	2(22.2)	0(0.0)	3(33.3)	3(33.3)	2.44

라) 통학비 지원에 대한 인식

- 학부모의 통학비 지원에 대한 인식은 평균 2.67점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 51.0%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 중학교 학부모의 인식이 3.14점으로 가장 높았고, 초등학교(2.56점), 고등학교(2.55점)순으로 나타남. 학교급별로 통학비 지원에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 2.87점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(2.70점), 강원(2.68점) 순으로 나타남. 반면, 대구(2.38점)에서는 통학비 지원에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학비 지원에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학비 지원에 대한 인식은 <표 3-29>와 같음.

<표 3-29> 통학비 지원에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다	평균	
전체	9(6.4)	33(23.4)	27(19.1)	47(33.3)	25(17.7)	2.67	
학교급	초등학교	6(6.7)	16(17.8)	20(22.2)	28(31.1)	20(22.2)	2.56
	중학교	1(3.4)	14(48.3)	4(13.8)	8(27.6)	2(6.9)	3.14
	고등학교	2(9.1)	3(13.6)	3(13.6)	11(50.0)	3(13.6)	2.55
지역	대구	0(0.0)	3(18.8)	4(25.0)	5(31.3)	4(25.0)	2.38
	경기	0(0.0)	5(31.3)	2(12.5)	7(43.8)	2(12.5)	2.63
	강원	3(5.0)	16(26.7)	12(20.0)	17(28.3)	12(20.0)	2.68
	충남	3(10.0)	8(26.7)	6(20.0)	8(26.7)	5(16.7)	2.87
	전북	1(10.0)	1(10.0)	2(20.0)	6(60.0)	0(0.0)	2.70
	경남	2(22.2)	0(0.0)	1(11.1)	4(44.4)	2(22.2)	2.56

마) 보조통학수단 지원에 대한 인식

- 학부모의 보조통학수단 지원에 대한 인식은 평균 2.24점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 66.0%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교 학부모의 인식이 2.28점으로 가장 높았고, 중학교(2.24점), 고등학교(2.09점)순으로 나타남. 학교급별로 통학비 지원에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 2.63점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(2.60점), 경남(2.56점) 순으로 나타남. 반면, 대구(1.94점)에서는 보조통학수단 지원에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 보조통학수단 지원에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 보조통학수단(예, 자전거, 자가용 등) 지원에 대한 인식은 <표 3-30>과 같음.

<표 3-30> 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다	평균	
전체	3(2.1)	18(12.8)	27(19.1)	55(39.0)	38(27.0)	2.24	
학교급	초등학교	2(2.2)	13(14.4)	20(22.2)	28(31.1)	27(30.0)	2.28
	중학교	1(3.4)	3(10.3)	4(13.8)	15(51.7)	6(20.7)	2.24
	고등학교	0(0.0)	2(9.1)	3(13.6)	12(54.5)	5(22.7)	2.09
지역	대구	0(0.0)	1(6.3)	4(25.0)	4(25.0)	7(43.8)	1.94
	경기	1(6.3)	2(12.5)	1(6.3)	10(62.5)	2(12.5)	2.38
	강원	0(0.0)	5(8.3)	11(18.3)	22(36.7)	22(36.7)	1.98
	충남	1(3.3)	7(23.3)	7(23.3)	10(33.3)	5(16.7)	2.63
	전북	0(0.0)	2(20.0)	2(20.0)	6(60.0)	0(0.0)	2.60
	경남	1(11.1)	1(11.1)	2(22.2)	3(33.3)	2(22.2)	2.56

바) 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식

- 학부모의 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식은 평균 2.96점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 33.4%는 부정적으로(그렇지 않은 편이다+ 전혀 그렇지 않다) 인식하는 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교 학부모의 인식이 3.08점으로 가장 높았고, 중학교(2.90점), 고등학교(2.55점)순으로 나타남. 학교급별로 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 3.60점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.53점), 경남(3.44점) 순으로 나타남. 반면, 경기(2.44점)에서는 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식은 <표 3-31>과 같음.

<표 3-31> 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	12(8.5)	35(24.8)	47(33.3)	29(20.6)	18(12.8)	2.96	
학교급	초등학교	11(12.2)	24(26.7)	27(30.0)	17(18.9)	11(12.2)	3.08
	중학교	1(3.4)	9(31.0)	10(34.5)	4(13.8)	5(17.2)	2.90
	고등학교	0(0.0)	2(9.1)	10(45.5)	8(36.4)	2(9.1)	2.55
	대구	0(0.0)	4(25.0)	4(25.0)	4(25.0)	4(25.0)	2.50
지역	경기	0(0.0)	2(12.5)	7(43.8)	3(18.8)	4(25.0)	2.44
	강원	3(5.0)	12(20.0)	19(31.7)	19(31.7)	7(11.7)	2.75
	충남	4(13.3)	14(46.7)	8(26.7)	2(6.7)	2(6.7)	3.53
	전북	2(20.0)	2(20.0)	6(60.0)	0(0.0)	0(0.0)	3.60
	경남	3(33.3)	1(11.1)	3(33.3)	1(11.1)	1(11.1)	3.44

사) 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식

- 학부모의 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식은 평균 2.51점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 51.0%는 부정적으로(그렇지 않은 편이다+ 전혀 그렇지 않다) 인식하는 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 중학교 학부모의 인식이 2.59점으로 가장 높았고, 초등학교(2.56점), 고등학교(2.23점)순으로 나타남. 학교급별로 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 3.30점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.00점), 경남(2.67점) 순으로 나타남. 반면, 대구(2.00점)에서는 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식에 대한 인지 정도가 낮은 것으로 나타남. 지역별 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식은 <표 3-32>와 같음.

<표 3-32> 자전거로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	6(4.3)	28(19.9)	35(24.8)	35(24.8)	37(26.2)	2.51	
학교급	초등학교	5(5.6)	18(20.0)	23(25.6)	20(22.2)	24(26.7)	2.56
	중학교	1(3.4)	8(27.6)	6(20.7)	6(20.7)	8(27.6)	2.59
	고등학교	0(0.0)	2(9.1)	6(27.3)	9(40.9)	5(22.7)	2.23
지역	대구	0(0.0)	1(6.3)	4(25.0)	5(31.3)	6(37.5)	2.00
	경기	0(0.0)	4(25.0)	3(18.8)	4(25.0)	5(31.3)	2.38
	강원	0(0.0)	8(13.3)	17(28.3)	19(31.7)	16(26.7)	2.28
	충남	3(10.0)	10(33.3)	7(23.3)	4(13.3)	6(20.0)	3.00
	전북	1(10.0)	3(30.0)	4(40.0)	2(20.0)	0(0.0)	3.30
	경남	2(22.2)	2(22.2)	0(0.0)	1(11.1)	4(44.4)	2.67

아) 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식

○ 학부모의 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식은 평균 2.94점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보였으며, 34.0%는 부정적으로(그렇지 않은 편이다 + 전혀 그렇지 않다) 인식하는 것으로 나타남.

○ 학교별로 살펴보면, 초등학교 학부모의 인식이 2.97점으로 가장 높았고, 중학교(2.93점), 고등학교(2.86점)순으로 나타남. 학교급별로 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성 인식에는 차이가 있음.

○ 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 3.50점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.37점), 경남(3.22점) 순으로 나타남. 반면, 대구(2.63점)에서는 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식에 대한 인지 정도가 낮은 것으로 나타남. 지역별 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.

○ 학부모의 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전성에 대한 인식은 <표 3-33>과 같음.

<표 3-33> 도보로 통학하는 경우 학교 주변 통학로의 안전 및 편의성

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	11(7.8)	32(22.7)	50(35.5)	34(24.1)	14(9.9)	2.94	
학교급	초등학교	10(11.1)	20(22.2)	28(31.1)	21(23.3)	11(12.2)	2.97
	중학교	1(3.4)	7(24.1)	13(44.8)	5(17.2)	3(10.3)	2.93
	고등학교	0(0.0)	5(22.7)	9(40.9)	8(36.4)	0(0.0)	2.86
지역	대구	0(0.0)	3(18.8)	6(37.5)	5(31.3)	2(12.5)	2.63
	경기	1(6.3)	3(18.8)	7(43.8)	5(31.3)	0(0.0)	3.00
	강원	1(1.7)	11(18.3)	21(35.0)	21(35.0)	6(10.0)	2.67
	충남	6(20.0)	9(30.0)	9(30.0)	2(6.7)	4(13.3)	3.37
	전북	2(20.0)	3(30.0)	4(40.0)	0(0.0)	1(10.0)	3.50
	경남	1(11.1)	3(33.3)	3(33.3)	1(11.1)	1(11.1)	3.22

자) 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인식

- 학부모의 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인식은 평균 3.21점으로 3점(보통) 이상의 인식을 보였으며, 24.1%는 부정적으로(그렇지 않은 편이다+ 전혀 그렇지 않다) 인식하는 것으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교 학부모의 인식이 3.41점으로 가장 높았고, 중학교(2.90점), 고등학교(2.82점)순으로 나타남. 학교급별로 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인식에는 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 4.00점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.73점), 경남(3.44점) 순으로 나타남. 반면, 강원(2.93점)에서는 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인지 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인지 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행에 대한 인식은 <표 3-34>와 같음.

<표 3-34> 학교 주변 통학로에서 차량의 적정 속도 운행

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	22(15.6)	32(22.7)	53(37.6)	22(15.6)	12(8.5)	3.21	
학교급	초등학교	18(20.0)	24(26.7)	31(34.4)	11(12.2)	6(6.7)	3.41
	중학교	2(6.9)	5(17.2)	13(44.8)	6(20.7)	3(10.3)	2.90
	고등학교	2(9.1)	3(13.6)	9(40.9)	5(22.7)	3(13.6)	2.82
	대구	1(6.3)	4(25.0)	5(31.3)	3(18.8)	3(18.8)	2.81
지역	경기	2(12.5)	2(12.5)	8(50.0)	3(18.8)	1(6.3)	3.06
	강원	3(5.0)	14(23.3)	24(40.0)	14(23.3)	5(8.3)	2.93
	충남	9(30.0)	7(23.3)	12(40.0)	1(3.3)	1(3.3)	3.73
	전북	4(40.0)	3(30.0)	2(20.0)	1(10.0)	0(0.0)	4.00
	경남	3(33.3)	2(22.2)	2(22.2)	0(0.0)	2(22.2)	3.44

차) 자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부

- 자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부에 대해 ‘이용한다’는 비율은 58.2%이며, ‘이용하지 않는다’는 비율은 41.8%로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학생의 70.0%는 이용하며 학교급이 높아짐에 따라 이용 비율은 낮아짐.
- 지역별로 살펴보면, 이용 비율이 가장 높은 지역은 경남(100.0%)이었으며, 다음으로 충남과 전북이 80%, 대구(56.3), 강원(48.3%) 순으로 나타났으며, 경기에서는 이용하지 않는 비율이 81.3%로 나타남. 지역별 자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부에는 차이가 있음.
- 학부모의 자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부에 대한 인식은 <표 3-35>와 같음.

<표 3-35> 자녀의 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단 이용 여부

(단위: 명(%))

구분		이용한다	이용하지 않는다	전체
전체		82(58.2)	59(41.8)	141(100.0)
학교급	초등학교	63(70.0)	27(30.0)	90(100.0)
	중학교	11(37.9)	18(62.1)	29(100.0)
	고등학교	8(36.4)	14(63.6)	22(100.0)
지역	대구	9(56.3)	7(43.8)	16(100.0)
	경기	3(18.8)	13(81.3)	16(100.0)
	강원	29(48.3)	31(51.7)	60(100.0)
	충남	24(80.0)	6(20.0)	30(100.0)
	전북	8(80.0)	2(20.0)	10(100.0)
	경남	9(100.0)	0(0.0)	9(100.0)

카) 자녀의 주 통학수단(통학버스 미이용일 경우)

- 통학버스를 이용하지 않는 경우, 자녀의 주 통학수단으로는 자가차량이 47.5%로 가장 많았고, 다음으로 도보(35.6%), 시내버스, 시외버스 등 버스형 대중교통수단(13.6%) 등의 순으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학생과 중학생은 자가차량의 비율이 가장 높았고, 고등학교는 시내버스, 시외버스 등 버스형 대중교통수단의 비율은 가장 높았음.
- 지역별로 살펴보면, 전북과 대구는 도보의 비율이 가장 높았으며, 충남, 강원은 자가차량의 비율이 가장 높게 나타남. 지역별 자녀의 주 통학수단에는 차이가 있음.
- 학부모의 자녀의 주 통학수단(통학버스 미이용일 경우)에 대한 인식은 <표 3-36>과 같음.

<표 3-36> 자녀의 주 통학수단(통학버스 미이용일 경우)

(단위: 명(%))

구분	도보	자전거	자가차량	시내버스, 시외버스 등 버스형 대중교통수단	중소형버스를 활용한 농촌형 교통모델 (부릉부릉행복버스, 콜버스, 맞춤형버스 등)	
전체	21(35.6)	1(1.7)	28(47.5)	8(13.6)	1(1.7)	
학교급	초등학교	13(48.1)	0(0.0)	14(51.9)	0(0.0)	0(0.0)
	중학교	5(27.8)	0(0.0)	11(61.1)	2(11.1)	0(0.0)
	고등학교	3(21.4)	1(7.1)	3(21.4)	6(42.9)	1(7.1)
지역	대구	4(57.1)	0(0.0)	3(42.9)	0(0.0)	0(0.0)
	경기	5(38.5)	0(0.0)	5(38.5)	2(15.4)	1(7.7)
	강원	9(29.0)	1(3.2)	15(48.4)	6(19.4)	0(0.0)
	충남	1(16.7)	0(0.0)	5(83.3)	0(0.0)	0(0.0)
	전북	2(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)

타) 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유

- 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유로는 ‘통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서’가 62.7%로 가장 많았고, 다음으로 ‘통학버스 탑승시간을 맞추기가 어려워워서’(18.6%), ‘통학버스를 이용하면 통학시간이 지나치게 오래 걸리기 때문에’(8.5%) 등의 순으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교, 중학교, 고등학교 모두 ‘통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서’의 응답이 가장 많음.
- 지역별로 살펴보면, 모든 지역에서 ‘통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서’의 응답이 가장 많음.
- 학부모의 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유에 대한 인식은 <표 3-37>과 같음.

<표 3-37> 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유

(단위: 명(%))

구분	통학버스를 이용하면 통학시간이 지나치게 오래 걸리기 때문에	통학버스 탑승시간을 맞추기가 어려워서	통학버스 탑승 장소까지의 이동 및 대기시간 중에 아이들의 안전이 염려되어서	통학버스 탑승장소까지 거리가 멀거나 이동하기 어려워서	통학버스 서비스가 불친절하거나 불편해서	통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서	
전체	5(8.5)	11(18.6)	1(1.7)	4(6.8)	1(1.7)	37(62.7)	
학교급	초등학교	2(7.4)	4(14.8)	1(3.7)	3(11.1)	0(0.0)	17(63.0)
	중학교	1(5.6)	5(27.8)	0(0.0)	0(0.0)	1(5.6)	11(61.1)
	고등학교	2(14.3)	2(14.3)	0(0.0)	1(7.1)	0(0.0)	9(64.3)
지역	대구	1(14.3)	1(14.3)	0(0.0)	1(14.3)	0(0.0)	4(57.1)
	경기	1(7.7)	4(30.8)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	8(61.5)
	강원	2(6.5)	5(16.1)	1(3.2)	2(6.5)	1(3.2)	20(64.5)
	충남	1(16.7)	1(16.7)	0(0.0)	1(16.7)	0(0.0)	3(50.0)
	전북	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	2(100.0)

파) 자녀가 이용하고 있는 통학지원 유형

- 자녀가 이용하고 있는 통학지원 유형으로는 ‘통학버스’가 95.1%로 가장 높음. 다음으로 ‘보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)’(11.0%), ‘통학비 지원’(6.1%), ‘전세택시’(3.7%)의 순으로 나타남.
- 학교별로 살펴보면, 초등학교, 중학교, 고등학교 모두 ‘통학버스’가 가장 높은 비율을 차지하며, 학교급이 높을수록 통학버스 이용 비율은 낮아짐.
- 지역별로 살펴보면, 모든 지역에서 ‘통학버스’의 비율이 가장 높으며, 상대적으로 경기 지역의 통학버스 비율이 낮음.
- 학부모의 자녀가 이용하고 있는 통학지원 유형에 대한 인식은 <표 3-38>과 같음.

<표 3-38> 자녀가 이용하고 있는 통학지원 유형(복수응답)

(단위: 명(%))

구분	통학버스	전세택시	통학비 지원	보조통학수단 지원 (예, 자전거, 자가용 등)	전체	
전체	78(95.1)	3(3.7)	5(6.1)	9(11.0)	82(115.9)	
학교급	초등학교	2(3.2)	3(4.8)	4(6.3)	63(112.7)	
	중학교	0(0.0)	2(18.2)	3(27.3)	11(136.4)	
	고등학교	6(75.0)	1(12.5)	0(0.0)	2(25.0)	8(112.5)
	대구	9(100.0)	0(0.0)	1(11.1)	1(11.1)	9(122.2)
지역	경기	2(66.7)	0(0.0)	1(33.3)	1(33.3)	3(133.3)
	강원	27(93.1)	1(3.4)	2(6.9)	3(10.3)	29(113.8)
	충남	23(95.8)	2(8.3)	1(4.2)	3(12.5)	24(120.8)
	전북	8(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	8(100.0)
	경남	9(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	1(11.1)	9(111.1)

하) 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도

- 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도는 평균 3.88점으로 나타났으며, 긍정적인 응답은 74.4%이며, 부정적인 응답은 13.4%로 나타남.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 다음으로 중학교(3.45점), 고등학교(3.25점)으로 나타남. 학교급이 높을수록 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도가 낮아짐.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서는 전반적 만족도가 4.38점으로 가장 높았고, 다음으로 대구(4.11점), 충남과 경남(각 4.00점)등의 순으로 나타남. 반면, 경기(3.00점)에서는 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도는 <표 3-39>와 같음.

<표 3-39> 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	26(31.7)	35(42.7)	10(12.2)	7(8.5)	4(4.9)	3.88	
학교급	초등학교	22(34.9)	29(46.0)	6(9.5)	4(6.3)	2(3.2)	4.03
	중학교	3(27.3)	3(27.3)	2(18.2)	2(18.2)	1(9.1)	3.45
	고등학교	1(12.5)	3(37.5)	2(25.0)	1(12.5)	1(12.5)	3.25
지역	대구	3(33.3)	4(44.4)	2(22.2)	0(0.0)	0(0.0)	4.11
	경기	1(33.3)	0(0.0)	1(33.3)	0(0.0)	1(33.3)	3.00
	강원	6(20.7)	14(48.3)	3(10.3)	4(13.8)	2(6.9)	3.62
	충남	9(37.5)	10(41.7)	2(8.3)	2(8.3)	1(4.2)	4.00
	전북	4(50.0)	3(37.5)	1(12.5)	0(0.0)	0(0.0)	4.38
	경남	3(33.3)	4(44.4)	1(11.1)	1(11.1)	0(0.0)	4.00

가) 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것

- 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것으로는 통학버스가 1순위 76.6%(1순위+2순위 97.9%)로 가장 많았고, 다음으로 통학비 지원(1순위 17%/1순위+2순위 57.6%), 보조 통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)(1순위 4.3%/1순위+2순위 18.5%) 등의 순으로 나타남.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교, 중학교, 고등학교(3.25점) 모두 통학버스를 가장 선호하는 것으로 나타남. 학교급이 높을수록 통학차량 선호도는 낮아짐.
- 지역별로 살펴보면, 모든 지역에서 통학버스를 가장 선호하는 것으로 나타남. 경기 지역의 경우 1순위 기준으로 통학버스(50%)와 통학비 지원(43.8%)의 비율이 비슷하게 나타남.
- 학부모의 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것에 대한 인식은 <표 3-40>과 같음.

<표 3-40> 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것(우선순위)

(단위: %, 1순위(1순위+2순위))

구분	통학버스	전세택시	통학비 지원	보조통학수단 지원 (예, 자전거, 자가용 등)	
전체	76.6(97.9)	2.1(29.1)	17(54.6)	4.3(18.5)	
학교급	초등학교	83.3(97.7)	2.2(27.8)	8.9(53.3)	5.6(21.2)
	중학교	69(100.0)	3.4(34.4)	27.6(48.3)	0(17.2)
	고등학교	59.1(95.5)	0(27.3)	36.4(68.2)	4.5(9.0)
지역	대구	75(87.5)	6.3(31.3)	12.5(56.3)	6.3(25.1)
	경기	50(87.5)	6.3(18.8)	43.8(75.1)	0(18.8)
	강원	73.3(96.6)	1.7(23.4)	21.7(63.4)	3.3(16.6)
	충남	90(106.7)	0(43.3)	6.7(43.4)	3.3(6.6)
	전북	80(90.0)	0(20.0)	0(40.0)	20(50.0)
	경남	100(122.2)	0(44.4)	0(11.1)	0(22.2)

나) 통학차량의 운영 성과

○ 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교’가 3.98점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리’가 3.93점, ‘통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승’이 3.80점 등의 순으로 나타남. ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등·하교시간 감소’는 3.56점으로 가장 낮게 나타남.

○ 학부모의 통학차량의 운영 성과에 대한 인식은 <표 3-41>과 같음.

<표 3-41> 통학차량의 운영 성과에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균
통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승	39(27.7)	57(40.4)	32(22.7)	4(2.8)	9(6.4)	3.80
통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리	51(36.2)	55(39.0)	19(13.5)	6(4.3)	10(7.1)	3.93
통학차량 운행으로 인한 자녀의 등·하교시간 감소	30(21.3)	49(34.8)	42(29.8)	10(7.1)	10(7.1)	3.56
통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	32(22.7)	53(37.6)	39(27.7)	5(3.5)	12(8.5)	3.62
통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약	37(26.2)	60(42.6)	25(17.7)	5(3.5)	14(9.9)	3.72
통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교	54(38.3)	52(36.9)	23(16.3)	2(1.4)	10(7.1)	3.98

○ 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.

○ 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.11점으로 가장 높았고, 중학교(3.52점), 고등학교(2.91점) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 4.23점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.11점), 전북(4.00점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.52점)에서는 통학차량 운행으로 인한

우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도에는 차이가 있음.

- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승에 대한 인식은 <표 3-42>와 같음.

<표 3-42> 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	39(27.7)	57(40.4)	32(22.7)	4(2.8)	9(6.4)	3.80	
학교급	초등학교	33(36.7)	40(44.4)	14(15.6)	0(0.0)	3(3.3)	4.11
	중학교	5(17.2)	11(37.9)	9(31.0)	2(6.9)	2(6.9)	3.52
	고등학교	1(4.5)	6(27.3)	9(40.9)	2(9.1)	4(18.2)	2.91
지역	대구	5(31.3)	7(43.8)	3(18.8)	0(0.0)	1(6.3)	3.94
	경기	4(25.0)	4(25.0)	6(37.5)	2(12.5)	0(0.0)	3.63
	강원	11(18.3)	26(43.3)	14(23.3)	1(1.7)	8(13.3)	3.52
	충남	12(40.0)	14(46.7)	3(10.0)	1(3.3)	0(0.0)	4.23
	전북	3(30.0)	4(40.0)	3(30.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.00
	경남	4(44.4)	2(22.2)	3(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	4.11

- 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.21점으로 가장 높았고, 중학교(3.52점), 고등학교(3.32점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.56점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.50점), 전북(4.40점) 순으로 나타남. 반면, 경기(3.44점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함에 대한 인식은 <표 3-43>과 같음.

〈표 3-43〉 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	51(36.2)	55(39.0)	19(13.5)	6(4.3)	10(7.1)	3.93	
학교급	초등학교	43(47.8)	33(36.7)	8(8.9)	2(2.2)	4(4.4)	4.21
	중학교	6(20.7)	12(41.4)	5(17.2)	3(10.3)	3(10.3)	3.52
	고등학교	2(9.1)	10(45.5)	6(27.3)	1(4.5)	3(13.6)	3.32
지역	대구	4(25.0)	9(56.3)	1(6.3)	0(0.0)	2(12.5)	3.81
	경기	2(12.5)	6(37.5)	6(37.5)	1(6.3)	1(6.3)	3.44
	강원	15(25.0)	26(43.3)	8(13.3)	4(6.7)	7(11.7)	3.63
	충남	19(63.3)	8(26.7)	2(6.7)	1(3.3)	0(0.0)	4.50
	전북	6(60.0)	2(20.0)	2(20.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.40
	경남	5(55.6)	4(44.4)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.56

- 통학차량 운행으로 인한 등하교시간 감소 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.73점으로 가장 높았고, 중학교(3.31점), 고등학교(3.18점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.93점), 전북(3.90점) 순으로 나타남. 반면, 대구(3.13점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 시간 감소 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 시간 감소 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교시간 감소에 대한 인식은 〈표 3-44〉와 같음.

〈표 3-44〉 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교시간 감소

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	30(21.3)	49(34.8)	42(29.8)	10(7.1)	10(7.1)	3.56	
학교급	초등학교	24(26.7)	32(35.6)	24(26.7)	6(6.7)	4(4.4)	3.73
	중학교	4(13.8)	8(27.6)	12(41.4)	3(10.3)	2(6.9)	3.31
	고등학교	2(9.1)	9(40.9)	6(27.3)	1(4.5)	4(18.2)	3.18
지역	대구	1(6.3)	6(37.5)	5(31.3)	2(12.5)	2(12.5)	3.13
	경기	3(18.8)	5(31.3)	7(43.8)	1(6.3)	0(0.0)	3.63
	강원	8(13.3)	25(41.7)	14(23.3)	5(8.3)	8(13.3)	3.33
	충남	11(36.7)	8(26.7)	9(30.0)	2(6.7)	0(0.0)	3.93
	전북	3(30.0)	3(30.0)	4(40.0)	0(0.0)	0(0.0)	3.90
	경남	4(44.4)	2(22.2)	3(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	4.11

- 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.81점으로 가장 높았고, 중학교(3.59점), 고등학교(2.91점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.07점), 전북(3.90점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.33점)에서는 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소에 대한 인식은 〈표 3-45〉와 같음.

〈표 3-45〉 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	32(22.7)	53(37.6)	39(27.7)	5(3.5)	12(8.5)	3.62	
학교급	초등학교	25(27.8)	36(40.0)	21(23.3)	3(3.3)	5(5.6)	3.81
	중학교	6(20.7)	10(34.5)	10(34.5)	1(3.4)	2(6.9)	3.59
	고등학교	1(4.5)	7(31.8)	8(36.4)	1(4.5)	5(22.7)	2.91
지역	대구	2(12.5)	10(62.5)	1(6.3)	1(6.3)	2(12.5)	3.56
	경기	3(18.8)	4(25.0)	8(50.0)	0(0.0)	1(6.3)	3.50
	강원	9(15.0)	21(35.0)	19(31.7)	3(5.0)	8(13.3)	3.33
	충남	11(36.7)	13(43.3)	4(13.3)	1(3.3)	1(3.3)	4.07
	전북	3(30.0)	3(30.0)	4(40.0)	0(0.0)	0(0.0)	3.90
	경남	4(44.4)	2(22.2)	3(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	4.11

- 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.93점으로 가장 높았고, 중학교(3.55점), 고등학교(3.05점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 4.10점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(4.00점), 대구와 경기(각 3.63점) 순으로 나타남. 반면, 경남(3.22점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약에 대한 인식은 〈표 3-46〉과 같음.

〈표 3-46〉 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	37(26.2)	60(42.6)	25(17.7)	5(3.5)	14(9.9)	3.72	
학교급	초등학교	28(31.1)	42(46.7)	12(13.3)	2(2.2)	6(6.7)	3.93
	중학교	8(27.6)	9(31.0)	7(24.1)	1(3.4)	4(13.8)	3.55
	고등학교	1(4.5)	9(40.9)	6(27.3)	2(9.1)	4(18.2)	3.05
지역	대구	3(18.8)	9(56.3)	1(6.3)	1(6.3)	2(12.5)	3.63
	경기	4(25.0)	4(25.0)	7(43.8)	0(0.0)	1(6.3)	3.63
	강원	12(20.0)	30(50.0)	8(13.3)	2(3.3)	8(13.3)	3.60
	충남	11(36.7)	14(46.7)	3(10.0)	1(3.3)	1(3.3)	4.10
	전북	4(40.0)	2(20.0)	4(40.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.00
	경남	3(33.3)	1(11.1)	2(22.2)	1(11.1)	2(22.2)	3.22

- 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.23점으로 가장 높았고, 중학교(3.72점), 고등학교(3.27점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 4.50점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.50점), 경남(4.33점) 순으로 나타남. 반면, 경기(3.63점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학부모의 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교에 대한 인식은 〈표 3-47〉과 같음.

〈표 3-47〉 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	54(38.3)	52(36.9)	23(16.3)	2(1.4)	10(7.1)	3.98	
학교급	초등학교	44(48.9)	32(35.6)	9(10.0)	1(1.1)	4(4.4)	4.23
	중학교	8(27.6)	9(31.0)	10(34.5)	0(0.0)	2(6.9)	3.72
	고등학교	2(9.1)	11(50.0)	4(18.2)	1(4.5)	4(18.2)	3.27
지역	대구	5(31.3)	7(43.8)	2(12.5)	0(0.0)	2(12.5)	3.81
	경기	4(25.0)	4(25.0)	7(43.8)	0(0.0)	1(6.3)	3.63
	강원	19(31.7)	25(41.7)	9(15.0)	1(1.7)	6(10.0)	3.83
	충남	17(56.7)	9(30.0)	2(6.7)	1(3.3)	1(3.3)	4.33
	전북	6(60.0)	3(30.0)	1(10.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.50
	경남	3(33.3)	4(44.4)	2(22.2)	0(0.0)	0(0.0)	4.11

다) 통학차량 운영의 개선 사항에 대한 인식

- 학부모의 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식에서 ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’, ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’가 4.18점 이상으로 높게 나타남. 반면, ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’은 3.91점으로 가장 낮음.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교와 중학교는 전체 결과와 같은 응답이었으나 고등학교에서는 ‘통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감’이 높게 나타남. 학교급별 인식 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 경기와 강원에서는 전 영역이 4점 이상으로 나타남. 충남과 대구에서는 ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’이 가장 낮음. 전북에서는 ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’만 4점 이상이고 다른 항목은 4점 미만으로 나타남. 지역별 인식 차이가 있음.
- 학부모의 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식은 〈표 3-48〉과 같음.

〈표 3-48〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 중요도 인식(학부모)

(단위: 5점 척도 평균)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부 모가 협의하여 정하도록 자율 권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영	
전체	4.26	4.08	4.02	4.04	4.26	4.18	3.91	
학교급	초등학교	4.26	4.12	4.13	3.99	4.27	3.89	
	중학교	4.28	4.14	3.93	4.17	4.38	4.07	
	고등학교	4.27	3.82	3.68	4.05	4.05	3.82	
	지역	대구	4.38	3.88	4.31	3.81	4.06	4.19
지역	경기	4.38	4.31	4.00	4.00	4.06	4.25	4.00
	강원	4.27	4.17	4.00	4.12	4.25	4.18	4.03
	충남	4.27	4.10	4.17	4.13	4.50	4.20	3.73
	전북	3.90	3.80	3.70	3.60	4.10	3.90	3.60
	경남	4.22	3.67	3.56	4.11	4.33	4.33	4.22

- 학부모의 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식에서 ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’, ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대’, ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’이 3점 이상으로 나타남. 반면, ‘통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여’, ‘통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감’, ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’은 3점 미만으로 낮음.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교는 모든 영역에서 3점 이상으로 나타남. 중학교와 고등학교는 모든 영역에서 3점 미만으로 나타남. 학교급별 인식 차이가 있음.
- 지역별로 살펴보면, 전북과 경남에서는 모든 영역에서 3점 이상으로 나타남. 반면 경기에서는 모든 영역에서 3점 미만으로 나타남. 지역별 인식 차이가 있음.
- 학부모의 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식은 〈표 3-49〉와 같음.

〈표 3-49〉 지역별 통학차량 운영 관련 항목의 실행도 인식(학부모)

(단위: 5점 척도)

구분	통학차량 (직영, 임차 포함)의 증차	통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의 하여 정하도록 자율권을 부여	통학차량의 교육활동 지원 확대	통학차량 (직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	통학차량을 권역별로 통합 운영
전체	3.13	2.88	2.95	2.96	3.13	3.06	3.04
학교급	초등학교	3.32	3.07	3.16	3.14	3.37	3.22
	중학교	2.79	2.66	2.66	2.76	2.83	2.83
	고등학교	2.82	2.41	2.50	2.50	2.59	2.55
	대구	3.25	2.63	2.69	3.00	3.00	2.94
지역	경기	2.81	2.75	2.81	2.69	2.75	2.69
	강원	3.03	2.85	2.93	2.82	2.98	2.93
	충남	3.07	2.87	2.97	3.07	3.47	3.13
	전북	3.50	3.40	3.40	3.40	3.50	3.40
	경남	4.00	3.22	3.22	3.56	3.56	3.67
	경남	4.00	3.22	3.22	3.56	3.56	3.67

라) 통학차량 운영의 개선 사항에 대한 변화필요도 분석

○ 통학차량 운영의 개선을 위한 항목에 대하여 학부모의 중요도 인식을 살펴보면 모든 항목에서 3.91점~4.26점으로 나타남. 반면 실행도 인식을 살펴보면 모든 항목에서 2.88점~3.13점으로 나타나 중요도에 비해 실행도는 상대적으로 낮은 것으로 나타남.

○ 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’이 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 2순위, ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’가 3순위 순으로 나타남. 학부모의 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석결과는 〈표 3-50〉과 같음.

〈표 3-50〉 통학차량 운영 관련 항목에 대한 변화필요도 분석(학부모)

방법	중요도		실행도		차이		변화 필요도	순위
	평균	순위	평균	순위	평균	t값		
통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	4.26	1	3.13	1	1.128	10.546***	4.81	2
통학차량 운전직렬 공무원의 신규 총원	4.08	4	2.88	7	1.199	11.046***	4.89	1
통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	4.02	6	2.95	6	1.071	9.894***	4.31	6
통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	4.04	5	2.96	5	1.071	9.686***	4.32	5
통학차량의 교육활동 지원 확대	4.26	2	3.13	1	1.121	11.106***	4.77	3
통학차량(직영, 임차 포함)의 교육 활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대	4.18	3	3.06	3	1.128	10.788***	4.72	4
통학차량을 권역별로 통합 운영	3.91	7	3.04	4	.879	8.548***	3.44	7

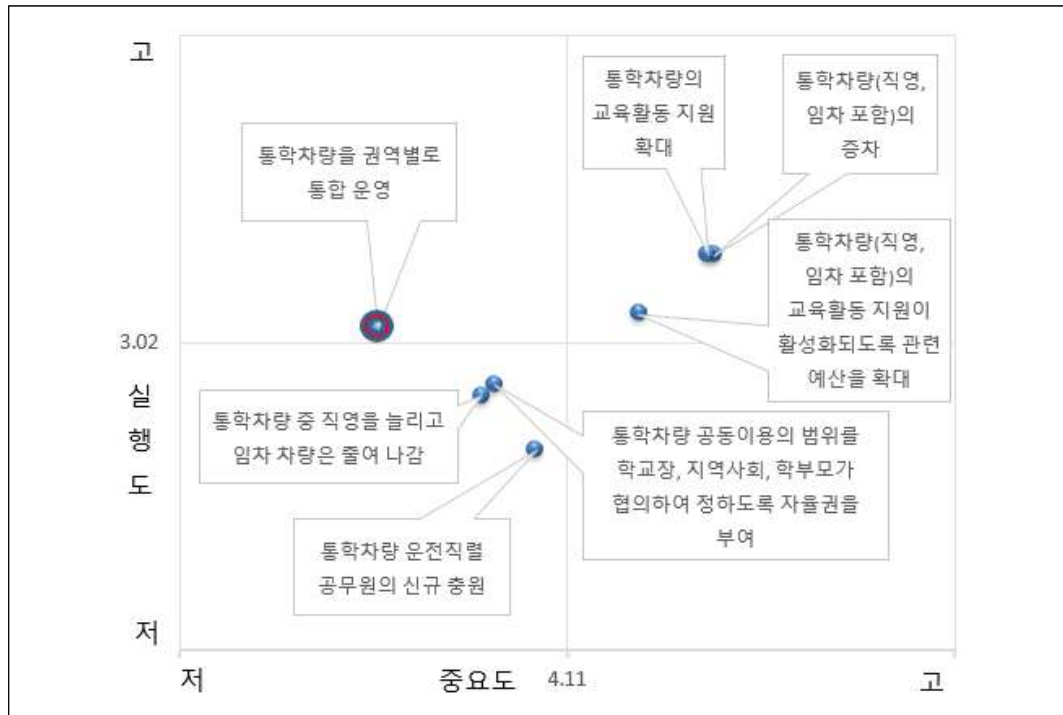
*** $p < .001$

○ 그러나 Borich 공식은 중요도가 높고 불일치 수준에 가중치를 두는 방식이기 때문에 변화필요도 순위로는 실행 조정을 해야 할지 아니면 실행 강화를 해야 할지에 대한 판단이 어려움. 이러한 문제를 해결하기 위해 본 연구에서는 Herschkowits의 임계 함수를 추가적으로 분석하였음. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하는 좌표평면을 x축의 평균과 y축의 평균을 기준으로 네 개의 분면으로 구분되며 임계 함수 분석 결과는 〈그림 3-5〉와 〈표 3-51〉과 같음.

○ 학부모가 인식하는 통학차량 운영 관련 항목에 대한 중요도 수준의 평균은 4.11점이었고 실행도 수준의 평균은 3.02점이었음. 중요도 수준의 평균값을 x축으로, 실행도 수준의 평균값을 y축으로 하여 네 개의 사분면으로 나타냈을 때, 제4 사분면의 영역에 속하는 항목들은 학부모가 중요하게 생각하는 항목들이지만 실행이 잘되지 않는 항목으로 실행을 높이기 위한 변화가 필요한 항목들이고, 제2 사분면의 영역에 속하는 항목들은 학부모가 중요하지 않게 생각하는 것들이지만 실행이 잘 되는 항목으로 실행의 조정이 필요한 항목들임.

○ 분석 결과, 제4 사분면에 속하는 항목은 없는 것으로 나타났고, 제2 사분면에 속하는 항목은 ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’인 것으로 나타나 실행에 있어 조정이 필요한 것으로 판단됨.

〈그림 3-5〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(학부모)



● : 실행 조정이 필요한 항목

〈표 3-51〉 Herschkowits의 임계 함수를 활용한 변화필요도(학부모)

분면	통학차량 운영 관련 항목명
1사분면 (HH)	통학차량의 교육활동 지원 확대, 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차, 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화되도록 관련 예산을 확대
2사분면 (LH)	통학차량을 권역별로 통합 운영
3사분면 (LL)	통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여, 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원, 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감
4사분면 (HL)	-

○ 이상의 내용을 종합하면 학부모의 실행부족(중요도에 비해 실행도가 낮음) 관점에서 변화가 필요한 항목은 없으나 실행조정(중요도에 비해 실행도가 높음) 관점에서의 변화가 필요한 항목은 ‘통학차량을 권역별로 통합 운영’인 것으로 나타남.

마) 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원

- 학부모는 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원으로 ‘통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대’(44.7%)가 가장 필요하다고 응답함. 다음으로 ‘통학버스를 제외한 다양한 통학지원 수단 발굴 및 확대’(24.8%), ‘대중교통 등의 통학비 지원 확대’(11.3%) 등의 순으로 나타남.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교, 중학교, 고등학교 모두 ‘통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대’(44.7%)가 가장 필요하다고 응답함. 다음으로 ‘통학버스를 제외한 다양한 통학지원 수단 발굴 및 확대’(24.8%), ‘대중교통 등의 통학비 지원 확대’(11.3%) 등의 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경기와 경남에서는 ‘통학버스를 제외한 다양한 통학지원 수단 발굴 및 확대’가 가장 높게 나타남. 지역별 인식 차이가 있음. 학부모의 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원 분석결과는 <표 3-52>과 같음.

<표 3-52> 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원

(단위: 5점 척도)

구분	통학버스를 제외한 다양한 통학지원 수단 발굴 및 확대	통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대	대중교통 등의 통학비 지원 확대	자녀 자전거, 보행 환경 개선을 위한 안전한 통학로 조성	자녀 통학을 위협하는 자동차 감속 유도 시설 조성 및 확대	
전체	35(24.8)	63(44.7)	16(11.3)	15(10.6)	12(8.5)	
학교급	초등학교	20(22.2)	40(44.4)	8(8.9)	10(11.1)	12(13.3)
	중학교	9(31.0)	12(41.4)	4(13.8)	4(13.8)	0(0.0)
	고등학교	6(27.3)	11(50.0)	4(18.2)	1(4.5)	0(0.0)
지역	대구	5(31.3)	5(31.3)	1(6.3)	3(18.8)	2(12.5)
	경기	7(43.8)	6(37.5)	3(18.8)	0(0.0)	0(0.0)
	강원	8(13.3)	30(50.0)	8(13.3)	8(13.3)	6(10.0)
	충남	9(30.0)	12(40.0)	3(10.0)	2(6.7)	4(13.3)
	전북	1(10.0)	6(60.0)	1(10.0)	2(20.0)	0(0.0)
	경남	5(55.6)	4(44.4)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)

2.5.4. 학생

가) 통학 여건 만족도(학생)

- 학생의 통학 여건에 대한 만족도 중 ‘통학 여건의 안전성’이 4.18점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학수단 만족도’가 4.08점, ‘통학시간 만족도’가 3.76점으로 나타남. 전반적 통학 여건 만족도는 4.06점으로 나타남.
- 학생의 통학 여건 만족도 인식은 <표 3-53>과 같음.

<표 3-53> 통학 여건 만족도(학생)

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균
통학수단 만족도	145(49.5)	70(23.9)	48(16.4)	17(5.8)	13(4.4)	4.08
통학 여건의 안전성	150(51.2)	78(26.6)	46(15.7)	7(2.4)	12(4.1)	4.18
통학시간 만족도	112(38.2)	73(24.9)	58(19.8)	25(8.5)	25(8.5)	3.76
전반적 통학 여건 만족도	133(45.4)	83(28.3)	51(17.4)	14(4.8)	12(4.1)	4.06

- 학생의 통학수단 만족도 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교와 중학교가 각 4.37점이고 고등학교는 3.33점으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.48점으로 가장 높았고, 다음으로 대구(4.33점), 충남(4.32점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.71점)에서는 통학수단 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학수단 만족도는 차이가 있음.
- 학생의 통학수단 만족도 인식은 <표 3-54>와 같음.

〈표 3-54〉 통학수단 만족도

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	145(49.5)	70(23.9)	48(16.4)	17(5.8)	13(4.4)	4.08	
학교급	초등학교	79(55.6)	38(26.8)	23(16.2)	2(1.4)	0(0.0)	4.37
	중학교	45(63.4)	15(21.1)	5(7.0)	4(5.6)	2(2.8)	4.37
	고등학교	21(26.3)	17(21.3)	20(25.0)	11(13.8)	11(13.8)	3.33
지역	대구	27(60.0)	9(20.0)	7(15.6)	1(2.2)	1(2.2)	4.33
	경기	14(38.9)	11(30.6)	5(13.9)	4(11.1)	2(5.6)	3.86
	강원	22(30.6)	20(27.8)	20(27.8)	7(9.7)	3(4.2)	3.71
	충남	49(62.0)	16(20.3)	8(10.1)	2(2.5)	4(5.1)	4.32
	전북	6(35.3)	2(11.8)	4(23.5)	2(11.8)	3(17.6)	3.35
	경남	27(61.4)	12(27.3)	4(9.1)	1(2.3)	0(0.0)	4.48

- 학생의 통학 여건의 안전성 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교와 중학교가 각 4.48점이고 고등학교는 3.40점으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.55점으로 가장 높았고, 다음으로 대구(4.51점), 충남(4.39점) 순으로 나타남. 반면, 전북(3.47점)에서는 통학 여건의 안정성 인식이 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학 여건의 안정성 인식에는 차이가 있음.
- 학생의 통학 여건의 안전성에 대한 인식은 〈표 3-55〉와 같음.

〈표 3-55〉 통학 여건의 안전성

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	150(51.2)	78(26.6)	46(15.7)	7(2.4)	12(4.1)	4.18	
학교급	초등학교	84(59.2)	42(29.6)	16(11.3)	0(0.0)	0(0.0)	4.48
	중학교	47(66.2)	16(22.5)	5(7.0)	1(1.4)	2(2.8)	4.48
	고등학교	19(23.8)	20(25.0)	25(31.3)	6(7.5)	10(12.5)	3.40
지역	대구	30(66.7)	9(20.0)	5(11.1)	1(2.2)	0(0.0)	4.51
	경기	12(33.3)	14(38.9)	8(22.2)	1(2.8)	1(2.8)	3.97
	강원	24(33.3)	21(29.2)	19(26.4)	5(6.9)	3(4.2)	3.81
	충남	51(64.6)	18(22.8)	5(6.3)	0(0.0)	5(6.3)	4.39
	전북	5(29.4)	4(23.5)	5(29.4)	0(0.0)	3(17.6)	3.47
	경남	28(63.6)	12(27.3)	4(9.1)	0(0.0)	0(0.0)	4.55

- 학생의 통학시간 만족도 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.08점으로 가장 높았고, 다음으로 중학교가 각 4.00점, 고등학교는 2.96점으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 대구에서 4.13점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(3.96점), 경남(3.93점) 순으로 나타남. 반면, 전북(3.41점)에서는 통학시간 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학시간 만족도는 차이가 있음.
- 학생의 통학시간 만족도에 대한 인식은 〈표 3-56〉과 같음.

〈표 3-56〉 통학시간 만족도

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	112(38.2)	73(24.9)	58(19.8)	25(8.5)	25(8.5)	3.76	
학교급	초등학교	62(43.7)	43(30.3)	27(19.0)	7(4.9)	3(2.1)	4.08
	중학교	35(49.3)	17(23.9)	9(12.7)	4(5.6)	6(8.5)	4.00
	고등학교	15(18.8)	13(16.3)	22(27.5)	14(17.5)	16(20.0)	2.96
지역	대구	23(51.1)	9(20.0)	10(22.2)	2(4.4)	1(2.2)	4.13
	경기	13(36.1)	14(38.9)	4(11.1)	3(8.3)	2(5.6)	3.92
	강원	17(23.6)	15(20.8)	17(23.6)	11(15.3)	12(16.7)	3.19
	충남	37(46.8)	16(20.3)	16(20.3)	6(7.6)	4(5.1)	3.96
	전북	4(23.5)	6(35.3)	3(17.6)	1(5.9)	3(17.6)	3.41
	경남	18(40.9)	13(29.5)	8(18.2)	2(4.5)	3(6.8)	3.93

- 학생의 전반적 통학 여건 만족도 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 중학교가 4.44점으로 가장 높았고, 다음으로 초등학교가 4.35점, 고등학교는 3.21점으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 대구에서 4.42점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.39점), 충남(4.28점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.56점)에서는 전반적 통학 여건 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 전반적 통학 여건 만족도는 차이가 있음.
- 학생의 전반적 통학 여건 만족도에 대한 인식은 〈표 3-57〉과 같음.

〈표 3-57〉 전반적 통학 여건 만족도

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	133(45.4)	83(28.3)	51(17.4)	14(4.8)	12(4.1)	4.06	
학교급	초등학교	75(52.8)	43(30.3)	23(16.2)	1(0.7)	0(0.0)	4.35
	중학교	41(57.7)	23(32.4)	5(7.0)	1(1.4)	1(1.4)	4.44
	고등학교	17(21.3)	17(21.3)	23(28.8)	12(15.0)	11(13.8)	3.21
지역	대구	28(62.2)	9(20.0)	7(15.6)	1(2.2)	0(0.0)	4.42
	경기	13(36.1)	14(38.9)	5(13.9)	3(8.3)	1(2.8)	3.97
	강원	17(23.6)	23(31.9)	20(27.8)	7(9.7)	5(6.9)	3.56
	충남	45(57.0)	20(25.3)	8(10.1)	3(3.8)	3(3.8)	4.28
	전북	7(41.2)	2(11.8)	5(29.4)	0(0.0)	3(17.6)	3.59
	경남	23(52.3)	15(34.1)	6(13.6)	0(0.0)	0(0.0)	4.39

나) 통학차량 운영 성과(학생)

○ 학생의 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 등·하교 편리’가 4.04점으로 가장 높았고, 다음으로, ‘통학차량 운행으로 인한 안전한 등·하교’가 4.00점, ‘통학차량 운행으로 인한 통학비 절약’이 3.85점 등의 순으로 나타남. 반면, ‘통학차량 운행으로 인한 등·하교 시간 감소’가 3.65점으로 가장 낮게 나타남.

○ 학생의 통학차량의 운영 성과에 대한 인식은 〈표 3-58〉과 같음.

〈표 3-58〉 통학차량의 운영 성과에 대한 인식(학생)

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균
통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승	97(0.3)	71(0.2)	92(0.3)	16(0.1)	17(0.1)	3.73
통학차량 운행으로 인한 등·하교 편리	138(0.5)	75(0.3)	55(0.2)	5(0.0)	20(0.1)	4.04
통학차량 운행으로 인한 등· 하교 시간 감소	101(0.3)	60(0.2)	90(0.3)	19(0.1)	23(0.1)	3.67
통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	94(0.3)	71(0.2)	87(0.3)	14(0.0)	27(0.1)	3.65
통학차량 운행으로 인한 통학비 절약	123(0.4)	63(0.2)	69(0.2)	17(0.1)	21(0.1)	3.85
통학차량 운행으로 인한 안전한 등·하교	134(0.5)	67(0.2)	65(0.2)	12(0.0)	15(0.1)	4.00

○ 학생들의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음. 먼저 학교급별로 살펴보면, 중학교가 4.01점으로 가장 높았고, 초등학교(4.01점), 고등학교(2.96점) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.05점으로 가장 높았고, 다음으로 대구와 충남이 각 4.04점 순으로 나타남. 반면, 전북(2.71점)에서는 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도에는 차이가 있음.

○ 학생의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승에 대한 인식은 <표 3-59>와 같음.

<표 3-59> 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승(학생)

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	97(0.3)	71(0.2)	92(0.3)	16(0.1)	17(0.1)	3.73	
학교급	초등학교	54(0.4)	41(0.3)	42(0.3)	4(0.0)	1(0.0)	4.01
	중학교	33(0.5)	16(0.2)	17(0.2)	3(0.0)	2(0.0)	4.06
	고등학교	10(0.1)	14(0.2)	33(0.4)	9(0.1)	14(0.2)	2.96
지역	대구	22(0.5)	7(0.2)	13(0.3)	2(0.0)	1(0.0)	4.04
	경기	6(0.2)	9(0.3)	16(0.4)	3(0.1)	2(0.1)	3.39
	강원	13(0.2)	18(0.3)	32(0.4)	5(0.1)	4(0.1)	3.43
	충남	34(0.4)	23(0.3)	16(0.2)	3(0.0)	3(0.0)	4.04
	전북	3(0.2)	3(0.2)	4(0.2)	0(0.0)	7(0.4)	2.71
	경남	19(0.4)	11(0.3)	11(0.3)	3(0.1)	0(0.0)	4.05

○ 통학차량 운행으로 인한 학생의 등하교 편리함 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.

○ 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.37점으로 가장 높았고, 중학교(4.28점), 고등학교(3.25점) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.61점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.41점), 대구(4.40점) 순으로 나타남. 반면, 전북(2.82점)에서는 통학차량 운행으로 인한 학생의 등하교 편리함 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 학생의 등하교 편리함 인식 정도에는 차이가 있음.

○ 학생의 통학차량 운행으로 인한 등하교 편리에 대한 인식은 <표 3-60>과 같음.

<표 3-60> 통학차량 운행으로 인한 등하교 편리

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	138(0.5)	75(0.3)	55(0.2)	5(0.0)	20(0.1)	4.04	
학교급	초등학교	81(0.6)	37(0.3)	22(0.2)	0(0.0)	2(0.0)	4.37
	중학교	38(0.5)	20(0.3)	10(0.1)	1(0.0)	2(0.0)	4.28
	고등학교	19(0.2)	18(0.2)	23(0.3)	4(0.1)	16(0.2)	3.25
지역	대구	29(0.6)	7(0.2)	8(0.2)	0(0.0)	1(0.0)	4.40
	경기	9(0.3)	12(0.3)	11(0.3)	1(0.0)	3(0.1)	3.64
	강원	19(0.3)	18(0.3)	26(0.4)	3(0.0)	6(0.1)	3.57
	충남	48(0.6)	22(0.3)	5(0.1)	1(0.0)	3(0.0)	4.41
	전북	4(0.2)	3(0.2)	3(0.2)	0(0.0)	7(0.4)	2.82
	경남	29(0.7)	13(0.3)	2(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.61

○ 통학차량 운행으로 인한 학생들의 등하교시간 감소 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.

○ 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.96점으로 가장 높았고, 중학교(3.85점), 고등학교(3.00점) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 대구에서의 인식이 4.18점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.00점), 충남(3.91점) 순으로 나타남. 반면, 전북(2.94점)에서는 학생들의 통학차량 운행으로 인한 등하교 시간 감소 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 등하교 시간 감소 인식 정도에는 차이가 있음.

○ 학생의 통학차량 운행으로 인한 등하교시간 감소에 대한 인식은 <표 3-61>과 같음.

<표 3-61> 통학차량 운행으로 인한 등하교시간 감소

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	101(0.3)	60(0.2)	90(0.3)	19(0.1)	23(0.1)	3.67	
학교급	초등학교	58(0.4)	34(0.2)	40(0.3)	7(0.0)	3(0.0)	3.96
	중학교	31(0.4)	11(0.2)	21(0.3)	3(0.0)	5(0.1)	3.85
	고등학교	12(0.2)	15(0.2)	29(0.4)	9(0.1)	15(0.2)	3.00
	대구	24(0.5)	7(0.2)	13(0.3)	0(0.0)	1(0.0)	4.18
지역	경기	10(0.3)	6(0.2)	15(0.4)	3(0.1)	2(0.1)	3.53
	강원	11(0.2)	15(0.2)	29(0.4)	7(0.1)	10(0.1)	3.14
	충남	34(0.4)	19(0.2)	16(0.2)	5(0.1)	5(0.1)	3.91
	전북	3(0.2)	4(0.2)	4(0.2)	1(0.1)	5(0.3)	2.94
	경남	19(0.4)	9(0.2)	13(0.3)	3(0.1)	0(0.0)	4.00

○ 학생들의 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.

○ 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 중학교(3.93점), 고등학교(2.74점) 순으로 나타남.

○ 지역별로 살펴보면, 대구에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(3.95점), 충남(3.90점) 순으로 나타남. 반면, 전북(2.76점)에서는 학생들의 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도에는 차이가 있음.

○ 학생의 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소에 대한 인식은 <표 3-62>와 같음.

〈표 3-62〉 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	94(0.3)	71(0.2)	87(0.3)	14(0.0)	27(0.1)	3.65	
학교급	초등학교	56(0.4)	43(0.3)	37(0.3)	3(0.0)	3(0.0)	4.03
	중학교	31(0.4)	14(0.2)	20(0.3)	2(0.0)	4(0.1)	3.93
	고등학교	7(0.1)	14(0.2)	30(0.4)	9(0.1)	20(0.3)	2.74
지역	대구	24(0.5)	9(0.2)	8(0.2)	1(0.0)	3(0.1)	4.11
	경기	7(0.2)	9(0.3)	15(0.4)	3(0.1)	2(0.1)	3.44
	강원	13(0.2)	16(0.2)	27(0.4)	6(0.1)	10(0.1)	3.22
	충남	34(0.4)	19(0.2)	17(0.2)	2(0.0)	7(0.1)	3.90
	전북	1(0.1)	5(0.3)	5(0.3)	1(0.1)	5(0.3)	2.76
	경남	15(0.3)	13(0.3)	15(0.3)	1(0.0)	0(0.0)	3.95

- 학생들의 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.25점으로 가장 높았고, 중학교(4.21점), 고등학교(2.84점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 대구에서의 인식이 4.29점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.25점), 충남(각 4.22점) 순으로 나타남. 반면, 전북(2.76점)에서는 학생들의 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학생의 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약에 대한 인식은 〈표 3-63〉과 같음.

〈표 3-63〉 통학차량 운행으로 인한 통학비 절약

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	123(0.4)	63(0.2)	69(0.2)	17(0.1)	21(0.1)	3.85	
학교급	초등학교	75(0.5)	32(0.2)	30(0.2)	5(0.0)	0(0.0)	4.25
	중학교	37(0.5)	17(0.2)	14(0.2)	1(0.0)	2(0.0)	4.21
	고등학교	11(0.1)	14(0.2)	25(0.3)	11(0.1)	19(0.2)	2.84
지역	대구	29(0.6)	3(0.1)	10(0.2)	3(0.1)	0(0.0)	4.29
	경기	8(0.2)	9(0.3)	12(0.3)	4(0.1)	3(0.1)	3.42
	강원	19(0.3)	13(0.2)	27(0.4)	5(0.1)	8(0.1)	3.42
	충남	42(0.5)	22(0.3)	9(0.1)	2(0.0)	4(0.1)	4.22
	전북	3(0.2)	3(0.2)	4(0.2)	1(0.1)	6(0.4)	2.76
	경남	22(0.5)	13(0.3)	7(0.2)	2(0.0)	0(0.0)	4.25

- 학생들의 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음.
- 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.38점으로 가장 높았고, 중학교(4.30점), 고등학교(3.06점) 순으로 나타남.
- 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.61점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.34점), 대구(4.27점) 순으로 나타남. 반면, 전북(2.94점)에서는 학생들의 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교 인식 정도에는 차이가 있음.
- 학생의 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교에 대한 인식은 〈표 3-64〉와 같음.

〈표 3-64〉 통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교

(단위: 명(%), 점)

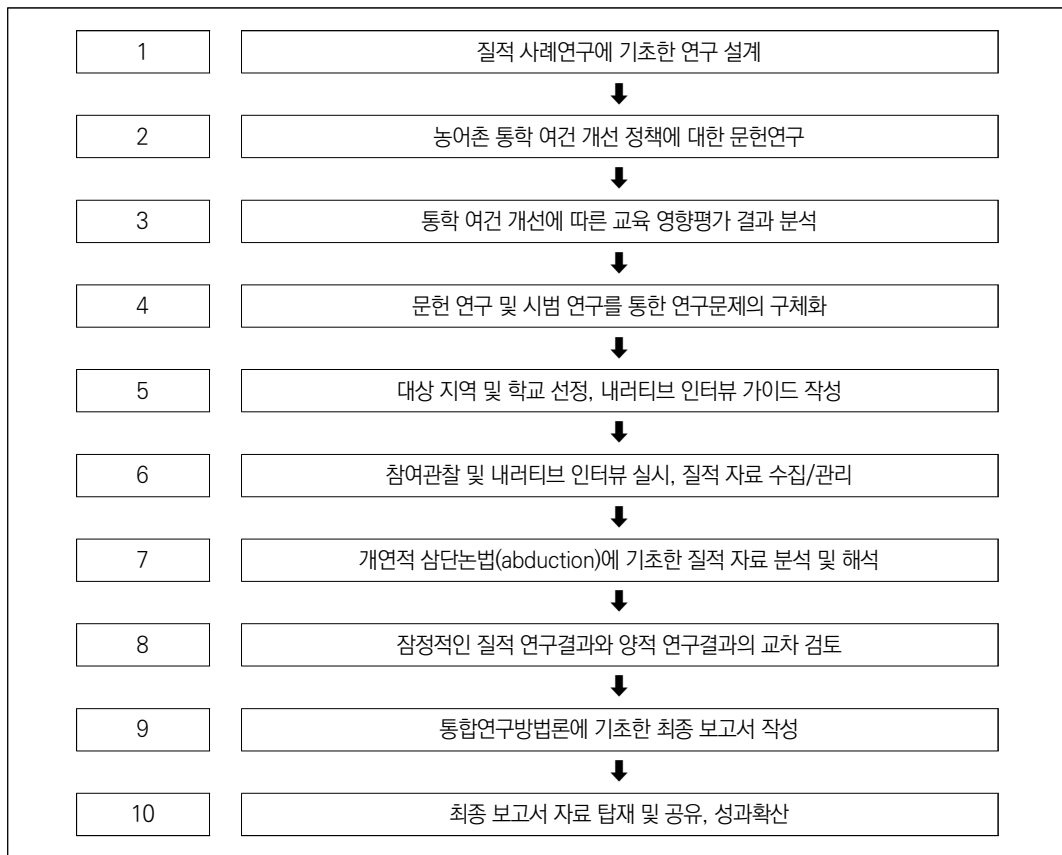
구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	134(0.5)	67(0.2)	65(0.2)	12(0.0)	15(0.1)	4.00	
학교급	초등학교	81(0.6)	36(0.3)	23(0.2)	2(0.0)	0(0.0)	4.38
	중학교	39(0.5)	18(0.3)	12(0.2)	0(0.0)	2(0.0)	4.30
	고등학교	14(0.2)	13(0.2)	30(0.4)	10(0.1)	13(0.2)	3.06
지역	대구	26(0.6)	6(0.1)	12(0.3)	1(0.0)	0(0.0)	4.27
	경기	7(0.2)	14(0.4)	11(0.3)	2(0.1)	2(0.1)	3.61
	강원	19(0.3)	13(0.2)	31(0.4)	5(0.1)	4(0.1)	3.53
	충남	49(0.6)	19(0.2)	4(0.1)	3(0.0)	4(0.1)	4.34
	전북	4(0.2)	2(0.1)	5(0.3)	1(0.1)	5(0.3)	2.94
	경남	29(0.7)	13(0.3)	2(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.61

3. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 지역 사례 검토

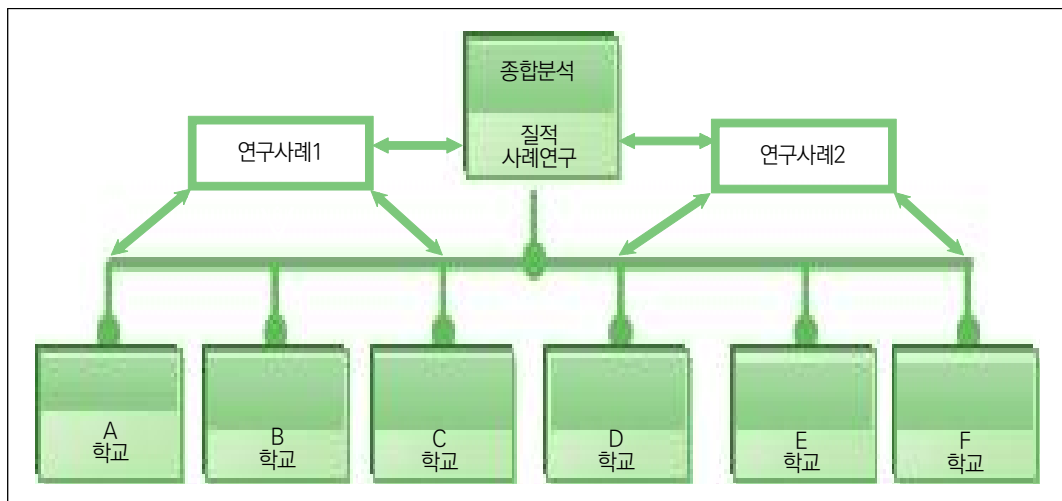
3.1. 질적연구 과정 및 체계도

○ 본 연구에서의 질적연구는 총 10단계의 과정을 통해서 수행되며, 질적 사례연구의 방법이 탄력적으로 적용되면서 연구주제와 관련된 심층적인 생황과 맥락들을 분석하였음. 해당 질적연구 과정에 대한 세부적인 과정적인 내용과 체계도는 아래의 〈그림 3-6〉과 같으며, 질적 연구를 위한 연구 체계도(예시)는 〈그림 3-7〉과 같음.

〈그림 3-6〉 본 연구의 질적 연구 단계적 과정



〈그림 3-7〉 질적 연구를 위한 연구 체계도(예시)



3.1.1. 세부 질적 연구방법

- 본 연구는 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선)를 위하여 계량적인 연구뿐만 아니라, 대표적인 질적 연구방법인 사례연구(case study)를 추가적으로 수행하였음.
- 이 연구는 한국농촌경제연구원 및 교육부의 협조 아래 연구대상의 선정 및 연구 진입(gaining entry)에서 방법적 엄격성을 강화하였음. 즉, 이 연구는 연구목적 및 연구문제에 부합한 전형적 사례 4곳(원격농촌지역, 일반농촌지역, 도농복합시 지역, 대도시 근교지역)를 표집하였으며, 연구윤리를 철저히 준수하면서 연구를 수행하였음.
- 보다 구체적으로, 이 연구는 질적 사례연구의 대표적인 자료 수집 방법인 참여관찰과 심층 인터뷰를 통하여 학교 교직원들이 농어촌 통학 여건 개선과 관련하여 어떠한 경험을 하는지를 세밀하게 파악하고자 하였음.

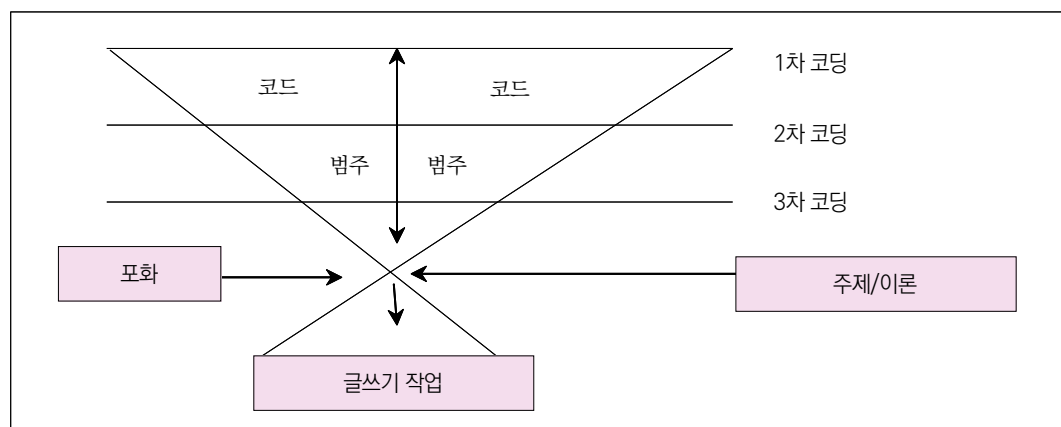
〈표 3-65〉 포괄적 분석절차

단계	관계	세부적 분석절차 및 내용
1단계	↓	■ 반복적인 자료 읽기/질적 자료 정리(관리)하기
2단계	↕	■ 분석적 메모 쓰기(연구자의 통찰과 반영성)
3단계	↕	■ 1차 코딩(코딩을 통한 코드와 범주의 초기 생성)
4단계	↕	■ 2차 코딩 (추가적 코딩을 통한 새로운 코드와 범주의 관계 파악)
5단계	↕	■ 3차 코딩 (최종적 코딩을 통한 범주들의 통합 및 주제 발견)
6단계	↑	■ 연구결과 재현 (명제 제시, 내러티브)

자료: 이동성·김영천, 2014

- 이 연구는 이러한 자료 수집의 제한을 극복하기 위하여 보조 자료(문서자료, 사진자료 등)를 수집하였음.
- 또한, 이 연구는 실용적 절충주의(pragmatic eclecticism)에 기초한 포괄적 분석절차(〈표 3-65〉 참조) 및 원리(〈그림 3-8〉 참조)를 통하여 최종적인 연구결과를 도출하고, 분석 및 해석적 글쓰기를 시도하였음.

〈그림 3-8〉 자료 분석의 원리



3.2. 연구의 배경 및 대상

- 본 연구에서는 양적연구와 더불어 농어촌 통학 여건 실태, 문제점, 정책 개선 방안, 교육 현장 인식, 통학 여건 실무진 의견 파악, 교육지원청 협조 사항 등에 대한 학교 관계자들의 경험과 회고적 이야기를 해석적으로 분석하기 위하여 질적 사례연구를 채택하였음.
- 질적 사례연구는 특정한 시공간적 배경과 맥락에서 발생한 사회적 사건과 상호작용, 행위 등을 심층적으로 분석하는 데 유용하기 때문임.
- 연구의 목적 및 연구 질문에 부합한 연구의 대상지 및 학교를 선정하기 위하여 목적표집 중 전형적인 표집을 시도하였는데, 충청남도 서천군, 강원도 홍천군, 경상남도 거제시, 대구광역시 달성군의 4개 지역을 연구대상지로 선정하였음.
- 심층면담 일자는 2021년 9월 30일~11월 3일임.
- 연구 참여자들은 강원도 홍천교육지원청 2개교 2명(초등학교 행정실장 1명, 중학교 행정실장 1명), 충청남도 서천교육지원청 2개교 2명(초등학교 행정실장 1명, 중학교 행정

실장 1명), 경상남도 거제교육지원청 1개교 2명(초등학교 행정실장 1명, 운전기사 1명), 대구광역시 달성교육청 2개교 2명(초등학교 행정실장 1명, 중학교 행정실장 1명)의 총 8명임.

○ 연구 참여자들의 인적 특성을 간략하게 제시하면, 아래 <표 3-66>과 같음.

<표 3-66> 연구 참여자들의 인적 특성

지역구분	교육지원청	소속	이름 (가명)	직위	성별
원격농촌지역	강원도 홍천 교육지원청	00초등학교	정태식	행정실장	남자
		00중학교	이윤석	행정실장	남자
일반농촌지역	충청남도 서천 교육지원청	00초등학교	이철호	행정실장	남자
		00중학교	강석봉	행정실장	남자
도농복합시 지역	경상남도 거제 교육지원청	00초등학교	정원태	행정실장	남자
			석환철	운전기사	남자
대도시 근교지역	대구광역시 달성 교육지원청	00초등학교	한선숙	행정실장	여자
		00중학교	신정현	행정실장	남자

3.3. 자료의 수집 및 분석

○ 연구 참여자들의 농어촌 통학 여건 실태, 문제점, 정책 개선 방안, 교육현장 인식, 통학 여건 실무진 의견 파악, 교육지원청 협조 사항 등에 대한 질적 자료를 수집하기 위하여 Zoom 인터뷰(3회, 주요 참여자 대상, 1회당 40분부터 1시간까지 분량), 내러티브 인터뷰(1회, 주요 참여자 대상, 1회당 40분부터 1시간까지 분량)를 실시하였음.

○ 최종적으로 수집된 인터뷰 자료로는 Zoom 인터뷰 녹음파일 3개 및 전사본 3부, 내러티브 인터뷰 녹음파일 1개 및 전사본 1부임.

○ 연구 참여자들의 농어촌 통학 여건 실태, 문제점, 정책 개선 방안, 교육현장 인식, 통학 여건 실무진 의견 파악, 교육지원청 협조 사항을 분석하기 위하여, 실용적 절충주의에 기초한 주제 분석(thematic analysis)을 시도하였음. 1차 코딩에서는 주요한 코드들을 생성하고, 2차 및 3차 코딩에서는 연역과 귀납을 오가는 자료 분석의 과정을 통해

최종적으로 8개(① 노선의 구성의 어려움, ② 통학정책(버스)에 대한 긍정적인 인식과 안정적인 정책 지속의 필요성, ③ 통학정책 내 안전 문제, ④ 정책 주체의 딜레마, ⑤ 다양한 방식의 통학 차량 운영의 필요성, ⑥ 통학차량 업체로 인한 이슈 존재, ⑦ 통학 정책 관련 업무 경감 및 대응 체계 필요)의 범주들을 생성하였음.

3.4. 연구의 타당도 확보

- 본 연구는 농어촌 통학 여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출함에 있어 심층도와 타당도를 높이기 위해 전문가들을 대상으로 전문가 간담회(협의회)를 개최하여 자문을 받음.
- 본 연구에서 수행한 전문가 협의회의 일정(2021년 8월 12일~16일), 대상자 및 구체적 내용은 다음과 같음.
 - 현장 전문가 1: **교육지원청 장학사(박사급 전문가)
 - 일시: 2021년 8월 15~16일
 - 자문방식: 서면 자문 및 전화 통화
 - 자문내용: 농어촌 통학 여건 관련 정책 및 학교현장 상황 자문
 - 현장 전문가: **교육지원청 장학(석사급 전문가)
 - 일시: 2021년 8월 12~13일
 - 자문방식: 서면 자문 및 전화 통화
 - 자문내용: 농어촌 통학 여건 관련 정책 및 학교 현장 상황 자문,
교육지원청 계획사항 확인

3.5. 심층 면담 분석 결과

- 본 절에서는 농어촌 통학 여건 정책과 관련된 전문가 및 현장 실무자를 대상으로 심층면담(현장 참여관찰 포함)과 전문가 협의회 과정을 통하여 도출된 분석결과를 제시하고자 함. 이는 농어촌 통학 여건 정책 시행과 관련된 현장의 다양한 이슈들을 제시해주고 있으며, 통학 여건 개선을 위한 정책적 시사점도 주고 있다고 판단됨.

3.5.1. 노선의 구성의 어려움

- 현장 내 통학 여건 개선 정책들에 있어 가장 대표적인 활동은 통학버스를 운영하는 것임. 통학버스를 통해서 학생들은 정해진 시간과 장소에서 승하차를 하고 있었으며, 이는 학생 및 학부모에게 있어서 매우 유용한 정책으로 인식되고 있음.
- 하지만 지역에 따라 통학버스 노선 구성에 어려움이 있었는데, 재학생들의 형편과 지리적 상황에 따라 통학버스 노선을 개발함에 따라 취약한 지역이 나타나고 있었기 때문임. 예를 들어 재학생 자택의 지리적 상황이 학생 간에 물리적/지리적인 거리에 따라서 특정한 재학생은 노선의 혜택을 누리기도 힘들 뿐만 아니라 승하차의 시간도 차이가 많이 나타나고 있어 어려움을 호소하였음. 이를 해결하기 위하여 현장에서 교육청 내 관련 실무진과 담당자들에 의한 ‘노선 분석단’을 운영하고 있었으며, 현장의 상황을 고려한 현실적인 노선 과정의 개발을 추구하고 있었음.

연구참여자: 만 3세 아이가 있고, 6학년까지 있으니까 아이들의 그 연령대 바운더리(범위)가 좀 넓은 편인데.....이제 운영상의 문제라기보다는 이제 어쩔 수 없는 환경이겠지 만 저희가 차량 한 대를 운영하다보니까 일찍 타는 아이와 늦게 타는 아이가 있게 되고, 그 다음에 이제 노선은 세 개로 나뉘져.....그 학기별로 이제 노선을 순서를 좀 바꾸게 계획을 하기는 했었습니다. 근데 실질적으로는 노선을 이제 여러 가지 현실적인 문제 때문에 바꾸지는 못했는데 어떤 문제가 있었냐면 저희가 마지막에 운영되는 세 번째 구간에 있는 곳에 유치원 아이들, 아까 말씀드렸던 제일 어린 아이들이, 만 3세정도 되는 아이들이 타는 노선이 있는데 그 아이들이 여덟시에 탈 수 있게 준비를 하는게 좀 어려운 점이 있었던 것 같습니다. 그래서 기존에 계시는 학부모님과 학생들에게 양해를 구하고.....

3.5.2. 통학정책(버스)에 대한 긍정적인 인식과 안정적인 정책 지속의 필요성

- 학교 현장에서는 인력과 예산만 지원 된다면 통학버스를 통한 정책 서비스를 제공하고 싶은 모습을 확인 할 수 있었음. 실제로 통학정책(버스)에 대한 학부모 및 학생 만족도 존재하고 있기에 이에 대한 지원적 상황만이 담보된다면 학교 현장에서 통학정책(버스)를 통한 활동을 수행하고자 하는 것이 현장의 모습이었음.
- 다만 재학생과 학부모의 입장에서는 관련 정책이 추진되었을 때 일관성있게 지속되는 것이 중요한 요소로 인식하고 있기 때문에 해당 정책이 집행될 때에 장기적으로 지속되어야 함을 고려하여 수행되어야 함을 학교 행정 실무팀에서는 요청하고 있었음. 즉, 통학 정책이 시도되었는데 그것이 지속되지 못한다면 재학생 및 학부모의 불평과 민원이 나올 수 있기 때문에 정책의 지속적인 운영을 위한 인력과 예산이 안정적으로 이루어져야 한다는 것임.

연구참여자: 그냥 단순하게 또 이제 차량을 지원해 준다고만 해서 또 해결될 문제가 아니 더라고요, 또 보니까는. 그래서 그것만 받아가지고 또 당장의 운영을 해나감에 있어서 학부모님들이나 학생들은 또 한 번 이걸 경험하게 되면 또 이 부분들을 꾸준히 지속적으로 운영해 주셔야 되는 것에 대한 또 부담감들도

- 이는 정책 지속성에 대한 양면성과 관련된 사항으로 통학정책이 적용되면 학부모와 재학생들의 편의성이 이루어지기 운영 학교의 경우, 중단시 학부모와 학생들의 불만이 나오기 때문에 어쩔 수 없이 진행할 수 밖에 없는 현실도 있음도 확인하였음. 이 과정에서 예산과 인력에 대한 학교의 부담감도 현실적으로 확인 할 수 있어 관련 지원이 안정적으로 이루어질 필요가 있음을 확인하였음.

3.5.3. 통학정책 내 안전 문제

- 통학정책에 참여하는 학생들의 경우 자택의 지리적 위치와 부모님의 상황에 따라 학생들의 도보와 안전 문제의 이슈가 존재하고 있었음. 노선 구성에 있어 완벽하게 재학생들의 집 앞까지 승하차자 이루어지기 어려운 맥락에서 나타나는 상황으로서 특별히 저학

년의 경우에 도보 이동에 있어 안전 사고의 위험이 존재하고 있었음.

연구참여자: 차량이 이제 접근할 수 있는 접근성이 좋은데, 어떤 아이들은 좀 이제 시골길을 따라서 좀 깊이 들어가야 하는 경우에는 차량을 탈 수 있는, 차량이 들어갈 수 있는 제한적인 위치가, 물리적인 위치가 아이들이 도보로 걸어서 좀 많이 나와서 해야되는 경우가 좀 있었습니다.

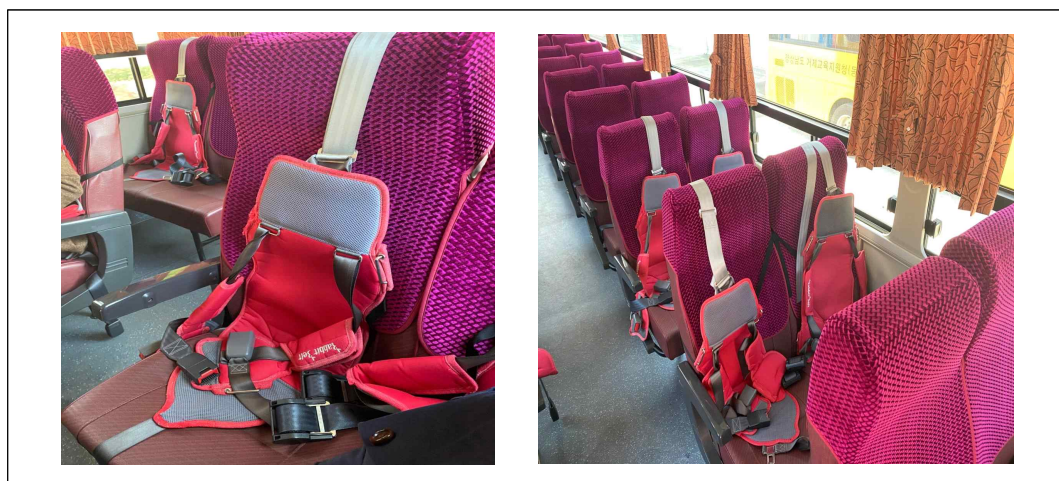
연구참여자: 사고 안 나기를.....사실 버스를 운영하면 그런 부분이 제일 걱정이 되는 부분이고.....저희가 지금 눈이 오거나 날씨가 안 좋거나 혹시나 통학버스 도우미들, 도우미분들이 이렇게 탑승을 안 하시면 어쩌나 하는 불안함도 있고.....뭐 이렇게 학부모님들이 운영했는데 기사님들이 뭐 어떻게 운영했다 신호를 위반했다 이런 부분들도 저희한테 전화를 주시고.. 이렇게 막 모니터링을 하시는지 차가 5분 빨리 갔다 이런 식, 식으로도 저희한테 얘기를 민원을 조금 제기를 하십니다.

- 또한 차량 운행시 지역사회 도로 여건에 따라 대형버스의 운행이 어려운 도로조건이 있는 경우도 확인할 수 있었음. 교육지원청의 입장에서는 대형버스를 구입함으로써 특정 학교의 통학 뿐 만아니라 교육지원청이 관리하는 관내의 다양한 사업들에 병행하여 통학차량을 운영하고자 하지만 실제 운영을 담당하는 이들의 입장에서는 도로 조건에 맞지않는 대형 차량의 경우 안전문제가 있음을 안내해주었음.

연구참여자: 교수님 보시다시피 현재 도로가 양방향으로 좁고 갓길도 있지 않아서 반대편에서 차가 오면 세우고, 신경을 쓰면서 지나가야 합니다. 차가 크다보니깐 오른쪽 왼쪽 좁은 도로를 가야할때는 나무도 걸리고 표지판도 신경쓰이고.....여건 어려운 것이 아닙니다. 차량이 25인승이나 좀 더 작고 다양한 차량이 있다면 수월할 것 같습니다.

- 안전문제와 관련하여 통학차량을 위해서 제작된 차량이 아니라 기존의 차량을 통학차량으로 활용하고 있기에 차량 내 안전벨트라든지 기타 사항들이 이후에 개선되어 학생들의 입장에서는 불편하게 탑승하게 되어 있었음. 실제로 학생들이 통학차량으로 운행하는 차량을 연구진에서도 시승을 해보았으며, 실제 노선을 체험해보았는데 성인을 위한 차량으로 설계된 차량을 저학생들에게 적합한 안전도구를 추가적으로 탑재하여 운영을 하고 있는 모습이었음(<그림 3-9> 참고).

〈그림 3-9〉 통학차량 내 좌석 및 안전벨트 기구



3.5.4. 정책 주체의 딜레마

- 특정한 지역의 경우 유치원 통학여건지원 사업에 의해 초등학교가 연계되어 통학정책을 공유하는 상황도 있었는데, 이러한 경우 정책 주체 간의 이슈가 존재하고 있었음. 유치원 통학여건 사업의 경우 기본적으로 유치원 아동을 위한 정책 지원 사업인데 특정한 지역의 경우 유치원 원생모집에 어려움이 발생하고 이에 따라 통학버스 정책 수요 대상자 상실로 정책 변경이 이루어졌으며, 이는 해당 정책을 공유하였던 초등학교 학생들이 어려움을 초래하는 상황이 존재하였음.
- 지역의 상황으로 볼 때 초등학교에서 통학버스를 운영하기에는 어려움이 있었으며, 지리적으로 유사한 장소를 공유하고있는 유치원과의 연계를 통하여 관련 사항들이 현실적인 필요에 따라 운영되었는데 정책의 변경에 따라 초등학교들의 통학 버스 이용에 어려움을 겪는 상황이 발생한 것임. 정책 주체와 행정 집행의 상황으로 볼 때는 충분히 이해되는 상황이나 지역사회의 현실적인 이용 형편을 고려할 때는 어려움이 예상되는 맥락임.

연구참여자: 사업자체가 유치원 통학개선사업이다 보니까 저희가 지금 현재는 유치원 아 이들이 4명으로 유지가 되고 있지만 저희가 이제 올 해 2월달, 처음에 예산을 교부해 주고

계획을 해서 저희가 신청을 할 경우에..... 어떤 문제가 있었냐면 원생모집이 안됐던 거예요. 그러니까 처음에 오겠다고 한 아이들이 2명이 있었는데, 처음에는 2명이 이제 예정이 있었고 이제 들어오겠습니다 라는 의사를 구두로 밝히셨는데, 개인적인 사정으로 한 명이 이제 이사를 가야할 상황이 됐다 라는 의견을 주셨고, 그거에 따라서 두 명이 있었는데 한 명이 가다보니까 이 한 분도 고민을 하시는 거예요. 한 명만 있는 유치원에 우리 아이를 보내는 게 조금 어려울 수 있겠다. 그렇게 돼버리니까.....우리는 유치원이 없어질 수도 있는, 결정이 되지는 않았지만 없어질 수 있는 상황이었고, 이 통학버스가 유치원이라는 이름으로 내려주는 사업이다 보니 유치원이 만약에 휴원을 하거나, 폐원이 되면 통학차량 지원이 어려울 수도 있습니다 라는 그런 이제 사업부서의 답변이 있었고.....그렇다보니까 저희가 그렇게 되면 저희 초등학교 아이들은 이 차량이 없으면 거의 통학이 어려운데 차량지원은 못 받게 되면 뭐 뭔가 다른 대안이 상황에서 마련은 했겠지만 그런 고민을 상당히 심각하게.....

- 전술한 상황은 초등 및 중등의 학교급별 정책 구분에 따른 딜레마도 포함하는 내용임. 즉, 유치원과 초등의 연계와 마찬가지로 초등과 중등의 연계도 필요한데 통학버스 정책의 연속성과 연계성을 고려하여 해당 정책의 수혜자들과 지역적 상황을 고려하여 좀 더 탄력성있게 정책들이 이루어져야 함을 의미함.
- 이는 학교급별 공동운영 시 나타나는 학교급의 학사일정에 따른 운영 차질 사항도 고려되어야 할 사항임.
- 이를 위해서는 공동운영 체계와 관련된 좀 더 명확한 규정 마련과 논의가 행정적으로 뒷받침되어야 할 것으로 판단됨.

연구참여자: 네, 안녕하세요. 저는 **에 **중학교에 있는 연구참여자3입니다. 앞서 말씀해주신 것처럼 저희 학교에는 단설중학교로 규모가 한 40명 정도의 학생이 있는데 단설중학교로 저희는 통학차량이 없습니다. 저희.. 바로 도보로 1-2분 거리에 초등학교가 있어서 거기에는 직, 학교 자체버스 한 대, 임차버스 한 대, 근데 그 임차버스도 유치원으로 해서 내려온 버스거든요. 그래서 그 두 대가 초등학교에서 운영하는 것을 저희가 공동으로 해서 저희 학교는 이용을 하고 있어요. 그러니까 예를 들어서 초등학교 때부터 그 차를 탔는데 졸업을 했어요, 초등학교를. 그리고 저희 중학교로 진학을 했다고 해서 그 차를 못 타는 게 아니라 저희는 공동이용이기 때문에 그 버스를 타고 어차피 학교의 위치도 거의 동일한 위치에 있어서 통학하는 내내 문제가 없었는데요,

3.5.5. 다양한 방식의 통학 차량 운영의 필요성

- 교육현장에서는 다양한 방식의 통학 차량 운영의 방식을 요청하고 있었음. 도시와 달리 산간벽지 지역에서는 대형 통학버스가 진입하지 못하는 지역도 존재하고, 노선 구성의 어려움도 나타나고 있기에 주류 방식으로 통학버스와 개별적/지리적 상황을 고려한 소형 통학차량이 함께 운영하여 탄력성있게 진행할 필요성이 있다는 것을 확인할 수 있었음.

연구참여자: 대형차, 45인승 두 대를 운영을 했었는데 그게 45인승이다 보니까 이제 애들이..실제로 이걸 타야 되는 학생들은 멀리, 이제 좀 약간 외진 곳에 사는 애들은 아까 말씀하신 대로 이렇게 밑으로 내려와서 한 군데 이렇게 모여가지고, 집 앞에 까지는 갈 수가 없으니까. 내려와서 이렇게 타야 되고 뭐 그런 불편함은 좀 있었고. 많은 학생들을 태우기 위해서 차량을.. 막 이렇게 좀 큰 걸 해야 된다던지. 네. 실제로는 제가 생각했을 때는 20인승? 25인승 그게 이제 농어촌에는 이제 다니기도 낫고, 이제 좀 괜찮다고 생각하는데 많은 학생들을 태우기 위해서 45인승을 해야 되는 그런 좀..그런 게 있습니다.

3.5.6. 통학차량 업체로 인한 이슈 존재

- 도서산간 혹은 농어촌 지역 내 통학차량 업체는 제한적이며, 소수의 특정한 업체에 의한 독점적인 운영이 이루어질 가능성이 컸음. 만약 특정한 업체가 영업정지 혹은 운행 정지 등의 행정처분을 받는다면 해당 통학 차량의 기능적인 운영이 어렵게되고 이로 인해 학생들은 고스란히 통학에 있어 어려움을 경험할 수 밖에 없었음.

연구참여자: 저희 같은 경우는 올해도 좀 업체들 간의 그런 어떤 영업권에 대한 문제로 인해서 소소하게 민원이 좀 많이 발생을 했고요, 민원이 발생을 해서 특정하게 뭐..... 문제가 발생을 하지는 않았지만 문제가 발생할 수 있는 상황에 맞닥뜨린 적이 좀 있었습니다. 근데 그 문제라는 게 결국은 뭐냐면 계약을 중간에 파기하고 나가겠다. 이거는 이제 다른 데도 마찬가지겠죠. 서울이든 어쨌든 서로 간에 그런 어떤 계약은 이루어졌지만 뭔가 당사자 간의 이익이나 문제가 돼서 안 맞으면 해지할 수 있는데 해지를 하게 되면, 해지하게 되면은 가장 큰 문제는 학생들이 피해를 보는 거죠. 당장 내일 등교를 해야 되고 하교를 해야 되는데 차량을 대줄 수 없다. 약간 이제 그거에 대한 부분을 나중에 어떤 법적인 문제 금전적인 문제로 보상을 받고 해결을 할 수는 있겠지만, 당장의 문제를 해결을 하기가 곤란한 상황이 벌어질 수 있는, 직면하기까지 간적 있었어요. 그러니까 학교 자체의 문제가

아니라 업체들 간의 어떤 그런 영업권 문제로 서로 간에.....

- 더불어 통학업체의 상황 뿐만 아니라 운전원의 개인사항과 업체와의 관계 문제 등으로 이해 운전자의 형편에 따른 안정적인 운영의 어려움도 나타나고 있어 이에 대한 관리와 제도적 지원들이 요청되고 있었음. 학교의 학사일정과 더불어 운전원의 일정과 상황을 고려해야만 하는 통학 스케줄은 관련 업무를 담당하는 실무진의 업무 추가로 이어져 안타까운 상황임을 확인 하였음.

연구참여자; 이제 운전을 하시는 분은 이제 그쪽에서 고용된 운전원인데 운전원분의 어떤 그런, 그런 어떤 개인적인 사정이라든가 업체하고의 그런 어떤 문제라든가 이런 게 발생을 하면 운전하시는 분이 대응하는 방법은 대부분 이런 것이더라고요. 저는 그만두면 그만입니다. 약간 이런 부분들이 있는 거죠. 그러면 업체에서는 어떻게든 사람을 구해서 해줘야 되겠지만 업체도 얘기하죠. 그 동네에서는 운전자를 구하기가 상당히 힘듭니다. 저도 어쩔 방법이 없습니다 학교에서는 대안을 구하기가 상당히 어려운 책임성이 좀 담보되는 그런.. 이제 예를 들어서 저희가 임차 차량이 아니라 만약에 지방 공무원이 됐고 어떤 지방 공무원분이 했다 그러면 그런 문제가 좀 덜 발생할 텐데, 임차 차량을 이용하니까 운전하시는 분이 하루 종일 일하시는 게 아니라 아침 저녁으로 한 시간, 뭐 1시간 반 이 정도로 운행하시니까 부업 개념으로 이제 일하시는 운전자분들을 채용을 하고 운전하시는 분들의 어떤 개인적인 사정이나 이런 것들에 학교가 항상 그분의 일정이라든가 이런 거에 대해서 이제 미리 말씀드리고 협의 드리는 거는 당연하지만서도 좀.....

3.5.7. 통학 정책 관련 업무 경감 및 대응 체계 필요

- 학교현장에서는 통학 정책 수행을 위한 관련 업무들이 다양하게 존재하고 있었음. 학생 조사, 학부모 설명회, 업체 선정 및 관리, 운전자 관리 등등 기존의 학교업무와는 별도의 정책 추진을 위한 활동들이 있었으며, 이로 인한 업무적 부담을 안고 있었음.
- 해당 사항과 관련하여 지원청 수준에서의 종합적인 행정 지원 체계를 요청하기도 하였으나 이 역시 단위 학교 현장 내 존재하는 차별성과 세부적인 항목을 정확하게 파악하여 수행하는 것이 쉽지 않은 상황이라 결국은 단위 학교 차원에서 관리하여 행정 사항들을 운영할 필요가 있었음.

- 예를 들어 업체 선정 및 입찰과 관련된 사항만 살펴보더라도 관련 사항을 위한 학교가 체계적으로 행정적인 요소를 담보해나가기에는 부담감이 큰 것으로 확인되었음.

연구참여자: 잘 말씀해 주셨는데 사실 이게 통학버스를 운영해야 되는 학교는 소규모 학교가 대부분이거든요. 그럼 소규모 학교는 행정실에 사실 인력도 다른 학교보다 더 적습니다. 그래서 매년 이제 입찰하고 하는 게 이제 차량뿐만 아니고 여러 가지도 있는데, 그 외에 또 차량까지 있으니까 부담이 많이 되고.. 사실 업무가 굉장히 좀 어려움이 많이 있습니다. 통학 차량을 입찰하는 학교에서는 그런 점을 조금 어... 그것도, 그런 점도 좀 감안을 해야 안 되겠나 그런 생각이 듭니다.

4. 농어촌 영향평가의 분석틀

4.1. 농어촌 영향평가의 내용

- 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」 제4조는 국가와 지방자치단체의 책무를 “농어업인 삶의 질 향상, 도시와 농어촌의 균형발전을 위하여 농어업인 등의 복지 증진과 농어촌의 교육여건 개선 및 지역개발에 관한 종합시책을 마련하여야 한다”고 규정하고 있음.
 - 본 연구가 진행하는 농어촌 통학 여건 개선에 관한 문제 또한 특별법 제4조를 근거로 시행되는 정책들에 대한 평가에 해당.
- 특별법 제45조는 국가 및 지방자치단체가 수립, 집행하는 중장기 계획이 농어촌 지역의 경제, 사회, 문화, 환경 등에 미칠 영향을 분석·평가하고 그 결과를 관련 정책의 수립·시행에 반영하도록 노력해야 한다고 규정하고 있음.
- 본 연구의 중심 연구 주제인 농어촌지역 통학 여건에 대한 사항은 농어촌지역의 삶의 질 향상과 직결된 문제이며, 각 시도 교육청과 지방자치단체는 교육복지 증진 및 국민의 기본권인 학습권(헌법 제31조 제1항) 보장을 위해 통학버스 및 기타 교통수단을 지원하며

이에 따른 예산을 수립·집행하고 있음.

- 현재 시행되고 있는 농어촌지역의 통학 여건 개선 정책이 농어업인의 삶의 질을 향상하기 위해 제정된 특별법의 목적에 합치하는지를 분석·평가하는 것은 매우 의미 있음.

○ 본 연구의 농어촌 영향평가에 해당되는 내용의 핵심은 현재 시행되고 있는 농어촌 지역의 통학 여건 실태와 그에 따른 만족도, 그리고 시행되고 있는 정책의 적정성 여부를 살피는 것임. 이를 통해 농어촌지역의 통학 여건 개선 정책이 예산, 효과성, 정책 추진방식과 시행 체계 등이 바르게 설계되었는지를 분석하고자 함.

4.2. 농어촌 영향평가의 평가요소

○ 본 연구에서 적용하고자 하는 평가 요소의 개념적 의미와 평가 요소의 적용은 다음의 <표 3-67>과 같음.

<표 3-67> 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선)를 위한 평가요소의 개념

평가요소	평가요소의 의미	평가요소의 적용
효율성	효율성이란 효과성과 능률성을 동시에 표현하는 개념으로서 가장 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하는 것을 의미	- 지자체(교육청) 통학 지원 사업 - 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정, 사업 세부 내역 검토, 중앙부처 정책 추진체계 및 농어촌 대상 사업 수단 - 지역 단위 정책전달방식 및 역할 - 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 - 사업 예산 투입 대비 실적
형평성	형평성이란 학교교육에 유호한 자원을 공유하는데 있어서의 공평성을 뜻함. 형평성은 모든 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 제공하는 것 혹은 학교에게 동일한 자원을 제공하는 것을 의미	- 지자체(교육청) 통학 지원 사업 - 지역 단위 정책전달방식 및 역할 - 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 - 농어촌 통학 여건 개선 사업의 도·농간 성과 분석 및 비교
편의성	사용자가 얼마나 쉽게 편하게 기능들을 사용할 수 있는가에 대한 만족도를 의미	- 사업이 도출한 사회적 영향 - 농어촌 통학 여건 개선 사업의 도·농간 성과 분석 및 비교
안전성	농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 지원망 구축을 의미	- 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 - 사업 예산 투입 대비 실적 - 사업이 도출한 사회적 영향 - 농어촌 통학 여건 개선 사업의 도·농간 성과 분석 및 비교

4.3. 농어촌 영향평가 분석틀

○ 본 연구에서 적용하고자 하는 평가 요소의 개념적 의미와 평가 요소의 적용은 다음과 같음.

○ 위에서 제시한 평가 요소에 기반하여 본 연구의 핵심인 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선)를 수행하기 위한 전체적인 분석틀은 다음과 같음.

- 분석틀은 「농어촌 영향평가제도 운영 지침」에 따라 구성됨.
- 분석틀 내에서 영향평가 항목과 평가 관점 및 기준과 평가 요소(효율성, 형평성, 편의성, 안정성)를 매칭하여 평가 요소와의 연계성을 높이고자 함.

○ 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선) 분석틀은 <표 3-68>과 같음.

<표 3-68> 농어촌 영향평가(농어촌 통학 여건 개선) 분석틀

영향평가 항목		평가요소	평가 관점 및 기준	평가방법
대상 정책·사업 현황	실태 분석	-	농어촌 통학차량 운영 현황 분석	관련 통계자료
	목적·내용·예산·달성 목표	-	지자체(교육청) 통학 지원 사업 검토	관련 문헌 자료
내용 분석 및 성과 평가	정책·사업 목표와 수단 간의 타당성	효율성 형평성 편의성 안정성	정책 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가	중앙행정기관의 정책자료 등 문헌 평가 사례조사
			예산 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가	
			추진체계 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가	
	투입·산출·효과 분석		사업 투입 대비 산출 영역: 정량적 측면	정책실적 자료
			사업 투입 대비 산출 영역: 정성적 측면	
			사업 투입 대비 산출 영역의 적절성 및 타당성 평가	[효과] 지역 통학여건 전반에 대한 만족도 설문조사: 학생, 학부모, 교직원, 교육지원청 담당자 대상
정책·사업 도·농간 성과 차이 분석	농어촌 통학 여건 개선 사업의 도·농간 성과 분석 및 비교	한국농촌경제연구원 삶의질정책연구센터의 정주 만족도 조사 자료		
정책·사업의 한계 및 개선 과제	-	농어촌 통학 여건 개선 사업의 문제점 및 정책 개선 방향 통학 여건 개선을 위한 세부 정책 과제	-	

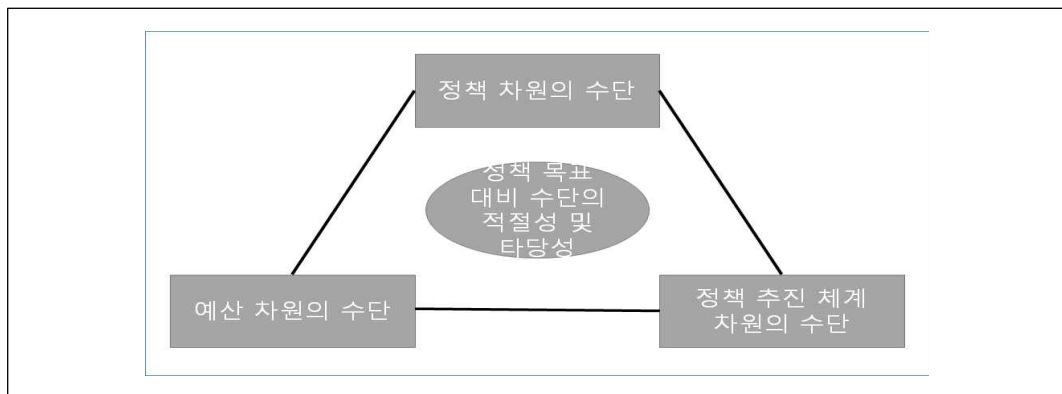
4

농어촌 통학 개선 정책의 내용 분석 및 성과 평가

1. 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성

○ 본 절에서는 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성을 평가하기 위하여 정책 차원의 수단, 예산 차원의 수단, 정책 추진체계 차원의 수단을 살펴보고(〈그림 4-1〉 참조), 각 항목에 대한 효율성, 형평성, 편의성, 안전성의 기준으로 적절성과 타당성을 평가해보았음. 이는 정책 목표 대비 수단의 적절성과 타당성을 살펴보는데 유의할 것으로 예상됨.

〈그림 4-1〉 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성 평가의 3 수준



1.1. 적절성 및 타당성 평가 기준 도출 근거

- 본 연구에서는 적절성과 타당성을 평가하기 위하여 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준들을 적용 및 활용하였는데, 이는 농어촌 통학여건 정책의 맥락과 이슈를 고려하여 정책 영향평가의 일반적 요소들을 매칭하여 수정·보완하였음.
- 이는 본 연구가 적절성과 타당성을 평가하기 위해 제안하고 있는 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준의 도출 근거가 될 것임.
- 기본적으로 정책 영향평가는 영향 자체에 가치를 부여하는 과정으로서, 이해관계자의 특정한 이해와 사회구성원의 일반적 이해를 감안하여 영향의 가치가 당초 의도한 목적에 적합하고 바람직한가에 대하여 탐색하는 것임.
- 일반적으로 정책 영향평가는 아래의 평가 방식과 성격을 지향함(정해식·김미곤·여유진·유진영·김성아, 2014).
 - ‘적합성’ 평가: 적합성 평가는 효과성 평가나 능률성 평가보다 상위 또는 선행 평가의 성격을 지니고 있고, 프로그램의 목표가 사회·정책적 관점에서 바람직한지를 평가하는 것임. 이는 평가대상 정책이나 프로그램이 사회통합이라는 관점에서 바람직한지를 평가하는 것은 매우 중요한 요소가 됨. 구체적으로 핵심개념이 무엇인지를 확인하고, 대상 정책이나 프로그램이 관련 주제에 부합되는지를 판단해야 함.
 - ‘과정’ 평가: 과정평가의 관심 영역은 프로그램에서 실제로 무엇이 일어나고 있는지를 찾아내는데 초점을 맞추는 것임. 예를 들어 프로그램의 구성, 특성, 참여자(수혜자), 전달자, 참여자의 경험, 작동 등이 기능적으로 수행되는 것과 수행되지 않는 것 등을 확인하는 것임.
 - ‘성과’ 평가: 성과측정은 성과측정지표(performance measure)들을 사용하여 프로그램의 진행과 성취를 정의하고, 관찰하여 보고하는 과정임. 일반적으로 여기에는 자원/투입, 활동, 산출물, 도달된 고객, 고객만족, 산출결과 등의 개념들이 성과 측정의 주요한 요소로 활용되고 있음(노화준, 2006). 이는 각 사업과 프로그램의 성격에 따

라 개념적 요소가 차이가 있을 수 있음. 정책 영향평가의 기본 방식과 일반적 의미는 <표 4-1>과 같음.

<표 4-1> 정책 영향평가의 기본 방식과 일반적 의미

방식	일반적 의미
적합성 평가	- 효과성 평가나 능률성 평가보다 상위 또는 선행 평가의 성격 - 프로그램의 목표가 사회·정책적 관점에서 바람직한지를 평가하는 것임. 구체적으로 핵심개념이 무엇인지를 확인하고, 대상 정책이나 프로그램이 관련 주제에 부합되는지를 판단해야 함.
과정 평가	- 프로그램에서 실제로 무엇이 일어나고 있는지를 파악함 - 프로그램의 구성, 특성, 참여자(수혜자), 전달자, 참여자의 경험, 작동 등이 기능적으로 수행되는 것과 수행되지 않는 것 등을 확인
성과 평가	- 성과측정지표를 사용하여 프로그램의 성과를 확인 - 프로그램의 진행과 성취를 정의하고, 관찰하여 보고하는 과정 - 성과 요소로서 일반적으로 자원/투입, 활동, 산출물, 도달된 고객, 고객만족, 산출결과 등의 개념들이 활용됨

- 전술한 내용을 통해서 정책 영향평가의 항목과 방식이 ‘적합성 평가, 과정 평가, 성과 평가’로 구성됨을 확인하였으며, 각각의 영역이 지향하고 있는 개념적 의미들을 확인하였음. 이러한 개념들은 농어촌 통학 여건과 관련된 제도와 정책이 적절하게 혹은 타당성있게 이루어지고 있는가에 대한 내용이 어떠한 요소들에 의하여 분석될 수 있는지에 대한 시사점을 주고 있음.
- 실제로 농어촌 통학여건 개선 정책의 경우 ‘정책의 목표가 사회·정책적 관점에서 바람직한지를 평가’해야 하며, ‘정책을 통해서 어떤 과정이 수행되는지’가 확인되어야 하며, ‘정책을 통한 기능적인 성과’가 무엇인가를 탐색해주어야 함.
- 이러한 문제의식 속에서 농어촌 통학과 관련하여 분석을 수행한 이병환·심현·이현철(2016)의 연구는 본 연구가 설정하고 있는 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’과 유사한 맥락을 제공하고 있음. 실제로 해당 연구는 아래의 사항을 제시하여 관련 사항을 탐색하였음.
 - 효율성: 효과성(effectiveness)과 능률성(efficiency)을 동시에 표현하는 말로서 가장 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하는 것을 의미함. 해당 연구에서는 통학차량 운영과 관련하여서 막대한 인건비가 발생하고, 차량을 유지하기 위한 유류비, 정

비비용, 보험료 등과 차량의 감가상각비 등의 종합적인 사항을 고려함을 의미하였음.

- 형평성: 학교교육에 유효한 자원을 공유하는데 있어서의 공평성을 뜻함. 형평성은 모든 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 제공하는 것 혹은 학교에게 동일한 재원을 제공하는 것을 뜻함. 해당 연구에서는 농산어촌 학교의 학생들에게 통학차량 서비스를 받을 수 있는 기회가 고르게 제공되어야 함을 의미하였음.
- 편의성: 편의성이란, 사용자가 얼마나 쉽게 편하게 기능들을 사용할 수 있는가에 대한 만족도를 의미하였음.
- 안전성: 통학버스를 운행하는데 필요한 법적, 규칙, 그리고 안전교육에 관한 행정적 관리와 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 기타 운전원의 건강상태 그리고 학생들의 안전기준 및 대처방법에 대한 인식과 교육을 의미함.
- 협력적 운영: 개인차원이 아닌 집단차원의 관계를 유지하기 위하여 공동의 이익을 도모하고 이를 통해서 효율성을 높일 수 있는 운영방식을 의미함.

○ 본 연구에서는 전술한 내용들을 종합하여 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준을 구성하였음. 이는 농어촌 통학여건 정책의 맥락과 이슈를 고려하되 본 연구에서 수집 및 확보 가능한 자료를 분석할 수 있는 틀로서 조작적 정의를 내려 활용하였음.

○ 본 연구에서 활용된 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준의 의미와 내용은 다음과 같은데 효율성은 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하고자 시도하고 있음을 확인함. 형평성은 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 학생 및 지역간 평등에 입각하고 있음을 확인하며, 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 정책적으로 시도하고 있음을 확인함. 편의성은 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 정책 공개가 이루어지고 있어 교육 주체들이 해당 사항을 확인할 수 있음을 확인함. 안전성은 농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 사항이 구성되고 있음을 확인함.

○ 본 연구에서 활용된 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준의 의미와 내용은 다음의 <표 4-2>와 같음.

<표 4-2> 본 연구에서 활용된 ‘효율성, 형평성, 편의성, 안전성’ 기준의 의미와 내용

적절성 및 타당성	
기준	영역 내용
효율성	- 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하고자 시도하고 있음을 확인
형평성	- 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 학생 및 지역간 평등에 입각하고 있음을 확인 - 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 정책적으로 시도하고 있음을 확인
편의성	- 농어촌 통학 정책 수행을 위하여 정책 공개가 이루어지고 있음을 확인 - 교육 주체들이 해당 사항을 편리하게 확인할 수 있음을 확인
안전성	- 농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자와 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 사항이 구성되고 있음을 확인 - 농어촌 통학 여건과 관련된 전반적인 안전 환경 확인

1.2. 정책 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가

- 통학 여건 관련 정책의 목표를 달성하기 위한 지원 체계로서 정부의 정책은 핵심적이며, 전제사항이 됨.
- 주지하고 있듯이 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」(2020.12.8. 시행)과 시행령(2020.5.1. 시행), 「도서·벽지 교육진흥법」(2013.3.23. 시행) 등은 농어촌학교의 통학과 관련하여 핵심적인 정책 수단임.
- 구체적으로 「농어업인의 삶의 질 특별법」 제3조 제6호는 농어촌서비스기준의 서비스 항목과 항목별 목표치 세부 내용 내 초·중등학교의 통학 수단을 제공하도록 명시하고 있음.
- 또한 「농어업인의 삶의 질 특별법」 제23조에서도 통학에 필요한 교통수단과 그 운행에 드는 경비를 지원할 수 있음을 규정하고 있음.

- 더불어 기본적인 정책 방향으로서 직접적인 통학 차량에 대한 언급은 기재하지 않으나 학생들의 학습권과 관련된 규정으로서 「농어업인의 삶의 질 특별법」 제21조(농어촌학교 학생의 학습권 보장 등) 1항에서는 농어촌학교 학생의 학습권을 보장하고 학력을 향상하기 위한 몇 가지 시책을 마련하도록 규정하고 있음. 더불어 동법 제21조 제3항에서는 예산상의 조치를 취하도록 지원해야 함을 규정하여 예산의 뒷받침을 하도록 권고하고 있음.
- 한편 「도서·벽지 교육진흥법」에서는 통학을 위하여 필요한 조치를 명시하고 있으며, 농어촌 학교 학생의 통학을 위해 소요되는 경비를 지급할 의무가 국가에 있음을 밝히고 있음. 해당 사항은 「농어업인의 삶의 질 특별법」의 규정보다 구체적이며 통학을 위한 조치를 시행함에 있어 국가의 책임을 명시하고 있는 점이 특징으로 볼 수 있음.
- 해당 정책 차원의 수단에 대한 적절성과 타당성의 경우 효율성, 형평성, 편의성, 안전성을 기준으로 살펴보면 다음과 같음. 효율성은 효과성과 능률성을 동시에 표현하는 개념으로서 가장 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하는 것을 의미함, 형평성은 학교교육에 유효한 자원을 공유하는데 있어서의 공정성을 뜻함. 더불어 형평성은 모든 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 제공하는 것 혹은 학교에게 동일한 재원을 제공하는 것을 의미함. 편의성은 사용자가 얼마나 쉽게 편하게 기능들을 사용할 수 있는가에 대한 만족도를 의미함. 안전성은 농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 지원망 구축을 의미함.
- 정책 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표는 <표 4-3>과 같음.

〈표 4-3〉 정책 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표

정책구분	특성	적절성 및 타당성	
		기준	영역 내용
농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발 촉진에 관한 특별법	- 농어촌서비스기준의 서비스 항목과 항목별 목표치 세부 내용 내 초·중등학교의 통학 수단을 제공하도록 명시함.	효율성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하고자 시도하고 있음
		형평성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 학생 및 지역간 평등에 입각하고 있음. 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 정책적으로 시도하고 있음.
		편의성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 정책 공개가 이루어지고 있어 교육 주체들이 해당 사항을 확인할 수 있음.
		안전성	농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 사항이 구성되고 있음.
도서·벽지 교육진흥법	- 통학을 위하여 필요한 조치를 명시하고 있으며, 농어촌 학교 학생의 통학을 위해 소요되는 경비를 지급할 의무가 국가에 있음을 밝힘. - 「농어업인의 삶의 질 특별법」의 규정보다 구체적이며 통학을 위한 조치를 시행함에 있어 국가의 책임을 명시하고 있는 점이 특징	효율성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 능률적인 방법으로 최대의 목표를 달성하고자 시도하고 있음. '농어업인의 삶의 질을 위한 특별법'에 비하여 구체적인 사항들이 기술되어 효율적임.
		형평성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 학생 및 지역간 평등에 입각하고 있음. 교육프로그램에 대한 동일한 접근을 정책적으로 시도하고 있음.
		편의성	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 정책 공개가 이루어지고 있어 교육 주체들이 해당 사항을 확인할 수 있음.
		안전성	농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 사항이 구성되고 있음.

1.3. 예산 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가

- 통학 여건 관련 정책의 목표를 달성하기 위한 지원 체계로서 예산 차원의 수단은 필수적인 항목임.
- 각 시도 교육청은 농어촌학교 학생의 통학을 위한 자체 기준을 세우고 통학 차량을 지원하고 있음. 2020년 12월 기준 각 지자체 교육청별 농어촌학교 및 학생 수, 그리고 통학 차량 지원을 위한 기준과 예산은 아래의 〈표 4-4〉에서 〈표 4-17〉와 같음.

○ 경기도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 648개교, 학생수 224,207명이며, 예산은 합계 8,224,147(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 36,681원임.

〈표 4-4〉 경기도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경기	초	389	119,252	-	3,539,064	4,678,283
	중	161	55,451			6,800(기타)
	고	98	49,504		(합계) 8,224,147	
	합계	648	224,207			

○ 강원도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 466개교, 학생수 54,085명이며, 예산은 합계 8,886,445(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 164,305원임.

〈표 4-5〉 강원도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
강원	초	275	27,232	원거리학생중심 (에듀버스 및 임차비 지원)	8,306,445	580,000
	중	115	11,735			
	고	76	15,118		(합계) 8,886,445	
	합계	466	54,085			

○ 경상북도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 648개교, 학생수 91,800명이며, 예산은 합계 17,792,986(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 193,823원임.

〈표 4-6〉 경상북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경북	초	306	48,096	통폐합에 따른 등하교시간 고려, 버스 또는 택시지원	17,792,986	-
	중	178	21,202			
	고	92	22,502		(합계) 17,792,986	
	합계	648	91,800			

○ 경상남도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 564개교, 학생수 135,833명이며, 예산은 합계 18,382,610(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 135,332원임.

〈표 4-7〉 경상남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
경남	초	325	74,596	공립유치원 통폐합학교 원거리학교	18,382,610	-
	중	148	32,384			
	고	91	28,853			
	합계	564	135,833		(합계) 18,382,610	

○ 전라북도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 447개교, 학생수 40,359명이며, 예산은 합계 24,131,379(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 597,918원임.

〈표 4-8〉 전라북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
전북	초	254	19,825	단설유치원 통폐합학교 원거리학교	24,131,379	-
	중	130	10,086			
	고	63	10,448			
	합계	447	40,359		(합계) 24,131,379	

○ 전라남도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 610개교, 학생수 87,661명이며, 예산은 합계 17,673,363(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 201,610원임.

〈표 4-9〉 전라남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
전남	초	320	43,151	통폐합학교 (직영.임차) 원거리학교 (에듀버스)	17,673,363	-
	중	198	23,000			
	고	92	21,510			
	합계	610	87,661		(합계) 17,673,363	

○ 충청남도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 511개교, 학생수 100,739명이며, 예산은 합계 15,389,372(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 152,764원임.

〈표 4-10〉 충청남도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
충남	초	312	53,820	통폐합학교 원거리학교	14,815,724	519,948
	중	129	22,417			53,700(기타)
	고	70	24,502		(합계) 15,389,372	
	합계	511	100,739			

○ 충청북도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 285개교, 학생수 57,832명이며, 예산은 합계 8,446,861(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 146,058원임.

〈표 4-11〉 충청북도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
충북	초	167	31,608	통폐합학교 원거리학교 (버스/택시)	8,446,861	-
	중	77	13,770			
	고	41	12,454		(합계) 8,446,861	
	합계	285	57,832			

○ 제주도 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 96개교, 학생수 16,806명이며, 예산은 합계 573,688(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 34,135원임.

〈표 4-12〉 제주도 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
제주	초	63	9,168	통폐합학교 농어촌어린이 통학버스 지원조례	395,688	178,000
	중	22	3,564			
	고	11	4,074		(합계) 573,688	
	합계	96	16,806			

○ 부산광역시 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 33개교, 학생수 19,844명이며, 예산은 합계 560,239(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 28,232원임.

〈표 4-13〉 부산광역시 농어촌 학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
부산	초	21	11,812	원거리학교 통학지원심의 위원회 결정	-	560,239
	중	7	4,749			
	고	5	3,283			
	합계	33	19,844		(합계) 560,239	

○ 인천광역시 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 53개교, 학생수 6,330명이며, 예산은 합계 1,832,272(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 289,458원임.

〈표 4-14〉 인천광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
인천	초	26	2,861	특수학교 도서·벽지 통학버스 운영비 지원	1,832,272	-
	중	14	1,573			
	고	13	1,896			
	합계	53	6,330		(합계) 1,832,272	

○ 대구광역시 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 57개교, 학생수 26,953명이며, 예산은 합계 665,953(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 24,707원임.

〈표 4-15〉 대구광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
대구	초	32	16,491	통폐합학교 원거리학교 (버스/택시)	665,953	-
	중	17	6,504			
	고	8	3,958			
	합계	57	26,953		(합계) 665,953	

○ 울산광역시 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 58개교, 학생수 25,563명이며, 예산은 합계 437,717(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 17,123원임.

〈표 4-16〉 울산광역시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
울산	초	31	13,131	-	437,717	-
	중	14	6,058			
	고	13	6,374			
	합계	58	25,563		(합계) 437,717	

○ 세종시 농어촌학교의 학교수 및 학생수의 경우 학교수 31개교, 학생수 7,536명이며, 예산은 합계 1,576,095(천원)임. 학생 1인당 지원예산은 약 209,142원임.

〈표 4-17〉 세종시 농어촌학교 및 학생 수와 통학 차량을 위한 지원기준 및 예산

지역	학교구분	농어촌		지원기준	예산(천원)	
		학교수	학생수		교육청	지자체
세종	초	19	3,958	-	1,576,095	-
	중	7	1,563			
	고	5	2,015			
	합계	31	7,536		(합계) 1,576,095	

○ 각 시도 및 지원청의 농어촌 통학 여건 개선을 위한 향후 예산 투자 예정액은 다음의 〈표 4-18〉과 같음.

○ 소폭이나 전반적으로 증가 예정임을 확인할 수 있음. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청의 예산 상황을 보면 전체적으로 2020년도에 비해 점차 통학 차량의 증가와 그에 따른 예산이 증액될 예정임.

○ 수립된 예산 상황은 향후 5개년 계획이라는 측면에서는 보다 체계적인 분석과 예측에 따른 계획이 필요할 것으로 보이며, 특히 농어촌지역의 학령인구 감소와 그에 따른 소규모 학교 통폐합 예측이 보다 구체화되어야 할 필요가 있음.

○ 각 시도 및 교육지원청의 지원기준 유무, 학생 1인당 평균 지원 금액, 예산지원처 구분을 전체적으로 정리하여 보면 다음과 같음. 학생 1인당 평균 지원 금액의 경우 지역별 상황에 따라 편차가 크게 나타나고 있으며, 지원기준 유무 역시 일관성 있게 구성되어 수행될 필요가 있음.

〈표 4-18〉 각 시도 교육청별 예산 투자 예정액

시도	6개년 예산 계획(교육청 자체 부담 금액. 단위/천원)											
	2020년		2021년		2022년		2023년		2024년		2025년	
	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산	차량	예산
경기	260	3,539,064	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702	177	4,155,702
강원	266	8,306,445	312	6,488,935	312	6,618,713	312	6,900,000	312	7,038,000	312	7,178,760
경북	541	17,792,986	541	19,280,940	541	18,276,311	541	18,854,100	541	19,460,777	541	20,053,010
경남	359	18,382,610	370	20,000,000	380	22,000,000	390	24,000,000	400	26,000,000	410	28,000,000
전북	353	24,131,379	492	25,383,170	496	25,424,456	498	28,833,495	500	27,489,643	500	29,589,986
전남	494	17,673,363	519	22,000,000	535	22,440,000	551	22,888,000	568	23,340,000	585	23,810,000
충남	380	14,815,724	390	15,889,000	395	16,139,000	400	16,389,000	405	16,639,000	410	16,889,000
충북	211	8,446,861	215	10,040,720	215	10,291,738	215	10,549,031	215	10,812,756	215	11,083,075
제주	23	395,688	17	705,664	17	255,664	17	135,664	17	135,664	17	135,664
부산	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	60	1,832,272	60	2,294,658	60	2,363,497	60	2,434,401	60	2,507,433	60	2,582,655
대구	17	665,953	18	743,850	18	781,043	18	820,095	18	861,099	18	904,154
울산	13	437,717	13	697,474	13	500,964	13	500,964	13	500,964	13	500,964
세종	38	1,576,095	38	1,596,922	38	1,628,860	38	1,661,437	38	1,694,665	38	1,728,558

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

○ 각 시도 및 교육지원청의 지원기준 사항은 〈표 4-19〉와 같음.

〈표 4-19〉 각 시도 및 교육지원청의 지원기준 사항

지역 구분	지원기준 유무 (○ / ×)	학생1인당 지원평균 (원)	예산지원 유무(○ / ×)	
			교육청	지자체
경기	×	36,681	○	○
강원	○	164,305	○	○
경북	○	193,823	○	×
경남	○	135,332	○	×
전북	○	597,918	○	×
전남	○	201,610	○	×
충남	○	152,764	○	○
충북	○	146,058	○	×
제주	○	34,135	○	○
부산	○	28,232	×	○
인천	○	289,458	○	×
대구	○	224,707	○	×
울산	×	17,123	○	×
세종	×	209,142	○	×

○ 통학 여건 개선 정책추진을 위한 예산 차원의 적절성과 타당성을 살펴보면 다음과 같음.
예산 차원의 적절성과 타당성은 효율성, 형평성, 편의성, 안전성을 기준으로 구성하되 해당 개념을 기초로 예산적 상황을 고려하여 평가하였음. 구체적인 내용은 다음과 같음.

○ 예산차원의 효율성은 효과성과 능률성을 동시에 표현하는 개념으로서 가장 능률적인 방법으로 투입대비 최대의 목표를 달성하는 것을 의미함, 형평성은 예산 자원을 공유하는데 있어서의 공평성을 뜻하며, 동일한 재원을 제공하는 것을 의미함. 편의성은 사용자가 얼마나 쉽게 편하게 기능들을 사용할 수 있는가에 대한 만족도를 의미하는 것으로 예산 집행을 통한 교육주체들의 활용과 혜택을 누리는 기반 환경을 의미함. 안전성은 농어촌 통학 여건과 환경에 필요한 법적 규칙, 안전교육, 행정적 관리, 운전자의 방어운전, 안전거리 확보, 운전원의 건강 상태, 학생들의 안전기준 및 대처 방법 등의 종합적인 제도적 지원망 구축을 의미하는 것으로 예산 집행의 체계성을 의도함.

○ 예산 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표는 다음의 〈표 4-20〉과 같음.

〈표 4-20〉 예산 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표

적절성 및 타당성		
기준	영역 내용	평가
효율성	예산 집행에 있어 능률적인 방법으로 투입대비 최대의 목표를 달성하는 것	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 현 단계로서 지역별 예산 집행 기준을 마련하여 해당 기준에 준하여 예산이 집행되고 있음. 더불어 대부분의 지역에서 교육청과 지자체가 협업하여 예산이 집행되고 있어 연계가 효율적으로 이루어지고 있음.
형평성	예산 자원을 공유하는데 있어서의 공정성을 뜻하며, 동일한 재원을 제공하는 것	지역별 학생 1인당 평균 예산에 편차가 크게 나타나고 있어 이에 대한 구체적인 관리와 개선이 요청됨
편의성	예산 집행을 통한 교육주체들의 활용과 혜택을 누리는 기반 환경	농어촌 통학 정책 수행을 위하여 예산 집행이 이루어지고 있으며, 해당 사항을 교육주체들이 실제적으로 경험 및 활용하고 있음
안전성	예산 집행의 절차와 체계성으로서 이를 위한 제도적 구성을 수행하는 것	교육청과 지자체 모두에서 예산 집행을 위한 절차가 체계적으로 이루어지고 있으며, 이를 위한 제도적 지원도 수행되고 있음

1.4. 추진체계 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가

- 통학 여건 개선 정책은 정책과 예산을 체계적으로 추진·집행할 수 있는 추진체계를 필요로 함. 이와 관련하여 현재 농어촌 통학 개선 정책은 교육부에서 지방이양 사무로 변경된 정책으로서 교육부가 핵심 추진체계가 아닌 지자체와 교육지원청 수준에서 단위 학교로 전달하여 통학 관련 정책이 체계적으로 추진되고 있음.
- 특별히 교육관련 업무로서 핵심 추진체계로서 교육지원청이 이를 수행하고 있으며, 농어촌 통학 여건 전반의 사항을 주관하고 있음.
- 교육청 및 교육지원청 수준에서 통학 여건 개선 정책의 체계적인 사항이 담보되고 있다고 볼 수 있으나 해당 정책의 고도화와 안정적인 수행을 위해서는 독립된 정책 추진체계가 강력하게 요청됨. 이는 통학 여건 관련 정책의 독특성을 고려할 때 더욱 시급하게 요청되는 부분인데 통학 여건 개선 및 지원 사항은 다양한 교육주체들이 관여하고 있으며, 지역 및 단위학교 현장에 따라 상이한 요구도를 보이고 있기에 해당 사항만을 집중적으로 분석 및 진단하여 정책을 수행할 수 있는 독립된 추진체계가 필요한 실정임.
- 하지만 현재는 교육청 및 교육지원청 내에서 다양한 업무와 함께 수행되고 있어 통학과

관련된 다양한 요소들이 구체적으로 진단되지 못하고 있으며, 천편일률적인 정책 수행들이 이루어지고 있음.

○ 추진체계 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표는 다음의 <표 4-21>과 같음.

<표 4-21> 추진체계 차원의 수단과 적절성 및 타당성 평가표

적절성 및 타당성		
기준	영역 내용	평가
효율성	정책 수행에 있어 능률적인 방법으로 투입대비 최대의 목표를 달성하는 것	교육청 및 지원청 수준에서 통학 정책이 추진되고 있으나 독립된 정책 추진체계의 부재로 인해 능률적인사업 추진 방법으로 보기 어려움
형평성	정책 수행을 위한 추진 주체의 공평성과 동일한 지원 사항을 의미	교육청 및 지원청 수준에서 통학 정책이 추진되고 있어 정책 수행을 위한 추진 주체의 공평성과 동일한 지원 사항 등이 확보되고 있음. 하지만 독립된 정책 추진체계가 부재하여 지역별 특성과 관련된 면밀한 검토와 분석이 이루어지지 못하고 있음
편의성	정책 추진을 통하여 교육주체들의 활용과 혜택을 누리는 기반 환경	교육청 및 지원청 수준에서 통학 정책이 추진되고 있어 정책 추진을 통하여 교육주체들의 활용과 혜택을 누리는 기반 환경이 조성되고 있음. 하지만 독립된 정책 추진체계를 통하여 관련 편의성 사항이 고도화 될 필요가 있음
안전성	정책 추진을 위한 제도적 구성을 수행하는 것	교육청 및 지원청 수준에서 통학 정책이 추진되고 있어 정책 추진을 위한 제도적 환경이 구성되고 있음. 하지만 독립된 정책 추진체계가 부재하여 고도화된 관련 지원 환경은 부족한 실정임

2. 사업 투입 대비 산출 및 성과·효과 분석

○ 본 절에서는 사업 투입 대비 산출에 대한 정량적인 측면과 정성적인 측면을 중심으로 각 항목에 대한 산출 사항들을 도출하였으며, 그 후 성과·효과 사항을 확인하였음.

○ 사업의 투입 대비 산출 측면에서 정량적·정성적 측면은 <그림 4-2>와 같음.

<그림 4-2> 사업의 투입 대비 산출 측면: 정량적·정성적 측면



2.1. 사업 투입 대비 산출 영역: 정량적 측면

- 본 절에서는 사업 투입 대비 산출 영역의 정량적인 측면을 집중적으로 분석함. 이를 통해 산출 영역의 사항을 명료하게 추진하고자 하였음.
- 통학 여건 개선 사업 투입 대비 산출 영역으로 정량적 측면의 대표적인 사항은 정책에 근거한 투입 예산 항목을 확인할 수 있음. 투입 예산에 근거한 산출 영역은 아래와 같음. 투입 예산에 따라 정량적인 산출 사항을 확인해보는다면 각 시도의 통학버스 수, 지원 예산 금액, 해당 사항에 기초한 적용 대상 학교수와 학생수, 이용현황, 차량의 소유 방식 등을 확인할 수 있음. 이는 통학 정책·사업을 통해서 수행된 정량적인 측면으로 직접적인 관련 사업의 산출 영역으로 볼 수 있음.
- 투입 예산에 근거한 산출 영역은 <표 4-22>와 같음.

<표 4-22> 투입 예산에 근거한 산출 영역

시도	통학 버스 수	예산 (백만원)	이용현황 (학교·명)	학교·학생 수		차량 소유 방식	
				학교수	학생수	직영	임차 (전세)
경북	541	17,793	215(10,080)	257	8,095	368	173
전남	494	17,673	306(6,813)	348	15,657	300	194
충남	380	14,816	257(8,095)	279	12,159	106	274
경남	359	18,383	229(29,784)	229	29,784	230	129
전북	353	24,131	238(9,484)	238	9,484	203	150
강원	266	8,306	348(15,657)	306	6,813	239	27
경기	260	3,539	279(12,159)	215	10,080	109	151
충북	211	8,447	172(5,365)	172	5,365	84	127
인천	60	1,832	21(1,154)	35	3,568	19	41
세종	38	1,576	7(515)	22	1,809	10	28
제주	23	396	35(3,568)	21	1,154	17	6
대구	17	666	9(649)	9	649	-	17
울산	13	438	10	10	0	9	4
부산	7	-	22(1,809)	7	515	-	7

- 또한 정량적인 산출로서 사업 투입을 통하여 학부모들의 실제적인 인식 변화를 도출함. 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도는 평균 3.88점으로 나타났으며, 긍정적인 응답은 74.4%로 학부모들의 경우 사업 투입 대비 산출을 보여주고 있음.
- 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 다음으로 중학교(3.45점), 고등학교(3.25점)로 나타남. 학교급이 높을수록 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도가 낮아짐. 이를 지역별로 살펴보면, 전북에서는 전반적 만족도가 4.38점으로 가장 높았고, 다음으로 대구(4.11점), 충남과 경남(각 4.00점) 등의 순으로 나타남. 반면, 경기(3.00점)에서는 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운영에 대한 전반적 만족도에는 차이가 있음.
- 또한 사업 수행을 통하여 자녀들의 안전에 대한 인식의 변화를 산출하였음. 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 초등학교가 4.23점으로 가장 높았고, 중학교(3.72점), 고등학교(3.27점) 순으로 나타남. 이는 연령이 어리고 안전사고의 위험이 상대적으로 큰 초등학생들에 대한 안전도에 대한 인식이 변화되었음을 확인하였음.
- 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 4.50점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.50점), 경남(4.33점) 순으로 나타남. 반면, 경기(3.63점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식 정도에는 차이가 있음.
- 통학차량 운행으로 하여 농촌지역의 불리함(부정적 인식) 감소도 산출되었음. 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음. 먼저 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.81점으로 가장 높았고, 중학교(3.59점), 고등학교(2.91점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.07점), 전북(3.90점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.33점)에서는 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소 인식 정도에는 차이가 있음.

- 이러한 측면들은 사업 투입 대비 산출 영역의 정량적인 측면을 보여주는 것으로 통학 여건 개선 정책의 수행을 통하여 정량적인 산출항목들이 다양하게 존재함을 의미함.

2.2. 사업 투입 대비 산출 영역: 정성적 측면

- 본 절에서는 사업 투입 대비 산출 영역의 정성적인 측면을 집중적으로 분석함. 이를 통해 산출 영역의 사항을 명료하게 추진하고자 하였음. 특별히 정량적인 측면에서 확인하기 어려운 교육주체들의 내면적인 인식과 관련 사항을 집중적으로 산출 영역의 내용으로 설정함.
- 통학 관련 사업은 핵심적인 교육주체들의 정주만족도와 삶의 질 개선에 기여하고 있었음. 특별히 산간벽지 농산어촌 지역 구성원들의 경우 자녀들의 학습권 보장과 학업 유지를 위해 통학 개선 사업 관련 정책이 결정적인 영향을 미치고 있음을 확인함. 이들에게 있어서 통학 관련 사업은 자녀들의 학업수행을 위한 필수적인 사항임을 확인할 수 있음.
- 전술한 사항의 경우 본 연구의 질적연구 사항을 통해서 명확하게 확인되었음. 이에 대한 단위학교 차원에서도 인력과 예산만 지원된다면 통학버스를 통한 정책 서비스를 제공하고 싶은 모습을 확인할 수 있었음. 교육 서비스 제공자로서 학교는 자연스럽게 교육주체들의 만족도 제고를 위한 노력의 일환으로서 통학 관련 정책을 추진하고자 하는 것임을 확인함.
- 실제로 통학정책(버스)에 대한 학부모 및 학생 만족도가 존재하고 있기에 이에 대한 지원적 상황만이 담보된다면 학교 현장에서 통학정책(버스)를 통한 활동을 수행하고자 하는 것이 현장의 모습이었음.
- 해당 사항은 학부모들의 정성적인 측면만이 아니며 실수혜자로서 학생들의 정성적인 인식에도 영향을 주어 산출되고 있음. 학생의 전반적 통학 여건 만족도는 중학교가

4.44점으로 가장 높았고, 다음으로 초등학교가 4.35점으로 나타나고 있어 매우 높은 긍정의 인식을 산출하고 있음. 지역별로 살펴보면, 대구에서 4.42점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.39점), 충남(4.28점) 순으로 나타남.

- 통학 정책의 정성적인 차원은 도·농간의 비교를 통해서도 명확하게 확인할 수 있는데 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도를 비교한 결과, 긍정 비율이 가장 높은 지역은 중심도시연계 농촌지역(68.3%)이며, 다음으로 완전한 농촌지역(60.2%)이었음. 반면, 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도에서 부정 비율이 가장 높은 지역은 중간지역(40.8%)이며, 다음으로 중심도시연계 중간지역(32.3%)임. 이는 농촌지역의 통학 여건 만족도가 높음을 시사해주는 것으로 이는 통학 여건 개선 정책의 수혜를 통해서 영향을 받아 형성되는 인과관계로 볼 수 있음.

2.3 사업 투입 대비 산출 영역의 적절성 및 타당성 평가

- 본 절에는 사업 투입 대비 산출 영역의 적절성 및 타당성을 평가해보면 다음의 <표 4-23>과 같음. 특별히 효율성, 형평성, 편의성, 안전성을 기준으로 정량 및 정성적 측면을 평가함.

<표 4-23> 사업 투입 대비 산출 영역의 적절성 및 타당성 평가표

산출영역	적절성 및 타당성	
	기준	영역 내용
정량적인 측면	효율성	농어촌 통학 정책 수행하면서 지역별 예산, 수혜 학생 등 집행 기준을 마련하여 효율적으로 이루어지고 있음. 다만 이를 관리하기 위한 정책 추진체계의 필요성이 대두됨.
	형평성	정량적인 차원에서 교육주체들의 경우 사업 형평성에 대한 인식을 긍정적으로 보고 있으나 지역별 상황을 고려한 체계적인 연구가 필요한 실정임.
	편의성	농어촌 통학 정책 수행을 통하여 편의성에 대한 긍정적인 인식을 확인 할 수 있음. 독립적인 정책 추진체계를 통하여 편의 및 서비스 개선을 위한 고도화 단계로의 변화가 요청됨.
	안전성	정량적인 측면의 지출과 집행은 제도적 지원 체계 속에서 수행되고 있음. 정책 추진체계를 바탕으로 좀 더 고도화 될 필요가 있음.

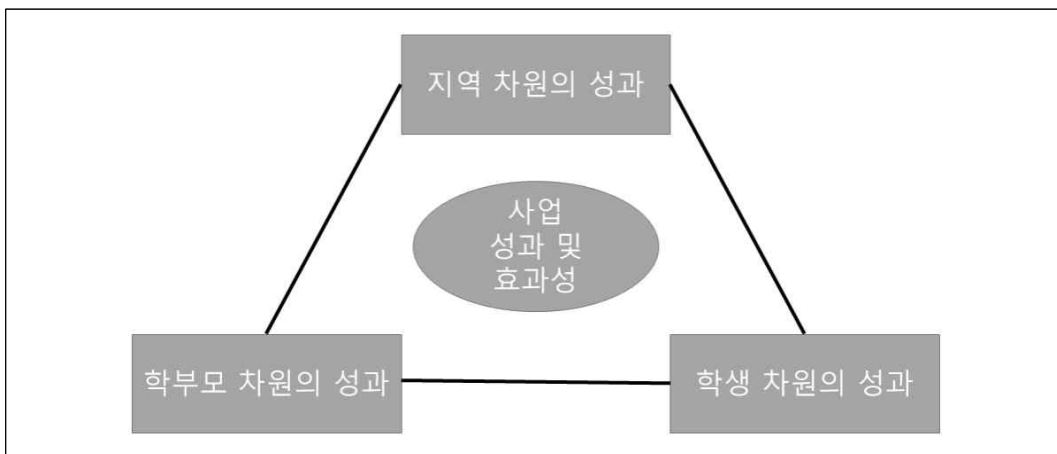
(계속)

산출영역	적절성 및 타당성	
	기준	영역 내용
정성적인 측면	효율성	교육주체 및 지역 구성원들의 경우 통학 여건 개선 정책에 대한 높은 정성적인 만족도와 필요성을 인식하고 있음. 이는 정책의 효율성을 정성적인 차원에서 확인 시켜주는 주요한 내용임. 독립된 추진체계를 통해 운영된다면 좀 더 효율적인 상황을 만들어 갈 수 있을 것임.
	형평성	통학 정책에 대한 수혜에 대한 형평성이 확보되고 있음. 다만 지역별 상황과 지리적 특성에 따라 정책 수혜의 차이가 나타나고 있어 이에 대한 면밀한 조사와 맞춤형 전략이 요청됨.
	편의성	농어촌 통학 정책이 제시하는 편의성에 대한 높은 만족도를 확보하고 있음. 교육주체들의 정성적인 만족도가 확인됨.
	안전성	농어촌 통학 정책이 제시하는 안전성 항목들이 수행되고 있으나, 차량 운행 및 차량 구조상의 안전성 사항들이 개선될 필요가 있음. 이는 독립된 정책 추진체계 내에서 관리 및 감독이 필요한 부분임.

2.4. 사업 투입 대비 성과·효과 분석

○ 본 절에서는 사업 투입 대비 성과와 효과 차원을 제시하고자 함(〈그림 4-3〉 참조). 특별히 농어촌지역의 통학 사업 수행 및 수혜를 통하여 어떠한 성과적 측면을 나타나고 있는가에 대한 논의를 수행하고자 함. 이를 위하여 지역차원의 성과, 학부모 차원의 성과, 학생 차원의 성과 측면을 통하여 살펴봄.

〈그림 4-3〉 사업 성과 및 효과성: 지역, 학부모, 학생 차원의 성과 구분



2.4.1. 지역 차원의 성과

- 사업 성과 및 효과성과 관련하여 지역 차원에서는 지역 구성원들이 지역에 대한 인식의 변화와 정주에 대한 희망적인 인식을 가지고 삶을 영위해나감에서 확인할 수 있음. 특별히 통학차량 운행으로 인한 학부모들과 학생들이 지역 생활에 대한 긍정적인 인식과 질적 개선에 대한 태도 변화를 지역 차원의 높은 성과로 볼 수 있음.
- 이와 관련하여 학부모들의 지역 생활의 질 상승 인식의 경우 초등학교가 4.11점으로 가장 높았고, 중학교(3.52점), 고등학교(2.91점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 4.23점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.11점), 전북(4.00점) 순으로 나타남.
- 동일하게 학생들의 경우도 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 중학교(3.93점), 고등학교(2.74점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 대구에서의 인식이 4.11점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(3.95점), 충남(3.90점) 순으로 나타남.
- 해당 사항들은 교육 주체로서 학부모와 학생들이 통학 정책을 경험하면서 가지게 되는 지역에 대한 긍정적인 인식을 시사하는 것이며, 나아가 지역 생활의 질적 개선의 단초를 제공하고 있는 것으로 파악할 수 있음.
- 또한 지역 내 통학 차량의 운행은 지역의 학교와 분교 등의 교육 생태계를 유지하게 하는 정책이 되고 있음. 통학 차량을 통해서 학생들을 지역에 정주하며 살아갈 수 있고, 이는 학교라는 지역의 핵심적인 문화 및 교육의 장을 유지하게 만들어주고 있음. 이는 지역의 경제, 주민, 문화 등 생태계적인 의미에 있어서도 주요한 사항이 될 수 있음. 이와 관련하여 최근 농어촌지역 소규모학교 간의 통폐합 사항들을 살펴보면 지역사회 내 학교의 역할과 의미가 얼마나 큰 것인가를 볼 수 있음.
- 이러한 측면에서 통학 개선 정책 사업의 중요성은 비단 교육주체들의 편의성 차원에서 뿐만 아니라 지역사회의 생태계 자체를 유지시켜주는 주요한 축이 되고 있음. 해당 정책

의 고도화와 안정적인 운영을 위하여 독립된 정책 추진체계의 운영과 구성이 시급하게 요청됨.

2.4.2. 학부모 차원의 성과

- 학부모들은 통학차량 운영에 대한 전반적으로 긍정적인 만족도를 보이고 있음. 전체 평균 3.88점으로 나타났으며, 긍정적인 응답은 74.4%로 매우 높게 나타나고 있음. 학교 급별로 살펴보면, 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 다음으로 중학교(3.45점), 고등학교(3.25점)로 나타남. 이는 초등학교 자녀를 둔 학부모들의 높은 만족과 성과를 시사해주는 대목임.
- 학부모들의 경우 통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약에 대한 효과성도 확인하고 있음. 학교급별로 살펴보면, 초등학교가 3.93점으로 가장 높았고, 중학교(3.55점), 고등학교(3.05점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 충남에서의 인식이 4.10점으로 가장 높았고, 다음으로 전북(4.00점), 대구와 경기(각 3.63점) 순으로 나타남.
- 학부모들은 통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등하교 인식에도 효과적인 변화가 있음을 확인 할수 있음. 이와 관련하여 초등학교가 4.23점으로 가장 높았고, 중학교(3.72점), 고등학교(3.27점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 전북에서의 인식이 4.50점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.50점), 경남(4.33점) 순으로 나타남.
- 이러한 학부모들의 인식과 통학 관련 정책에 대한 긍정적인 인식은 사업의 성과 및 효과성의 측면에서 유의미성을 가짐.

2.4.3. 학생 차원의 성과

- 학생 차원의 성과는 우선적으로 학생들이 느끼는 실제 만족도 사항을 살펴보면 확인할 수 있는데, 학생들의 경우 전반적인 통학 정책에 대하여 매우 높은 만족과 긍정을 보이

고 있음.

- 학생의 통학 여건에 대한 만족도 중 ‘통학 여건의 안전성’이 4.18점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학수단 만족도’가 4.08점, ‘통학시간 만족도’가 3.76점으로 나타남. 전반적 통학 여건 만족도는 4.06점으로 매우 높은 수준을 보이고 있음.
- 학생의 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 등하교 편리’가 4.04점으로 가장 높았고, 다음으로, ‘통학차량 운행으로 인한 안전한 등·하교’가 4.00점, ‘통학차량 운행으로 인한 통학비 절약’이 3.85점 등의 순으로 나타남.
- 이러한 측면은 학생들에게 있어 통학 차량 정책이 얼마나 중요하고 영향력이 큰 것인가를 확인할 수 있음. 구체적으로 학생의 통학수단 만족도 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 다음과 같음. 학교급별로는 초등학교와 중학교가 각 4.37점이고 고등학교는 3.33점으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.48점으로 가장 높았고, 다음으로 대구(4.33점), 충남(4.32점) 순으로 나타남.

3. 사업 도·농간 성과 차이 분석

3.1. 데이터 및 표본

- 본 연구에서는 도·농간 통학 여건을 비교하기 위하여 한국농촌경제연구원에서 실시한 ‘2021년 도시·농어촌 주민 삶의 질 및 정주 만족도 조사’ 자료를 활용하여 분석하였음.
- ‘2021년 도시·농어촌 주민 삶의 질 및 정주 만족도 조사’ 자료는 전국에 거주하는 3,183명을 대상으로 설문 조사한 자료임.

○ 표본의 일반적 특성을 구체적으로 살펴보면, 도·농구분의 경우, 면지역이 39.2%로 가장 많았으며, 다음으로 읍지역(37.6%), 동지역(23.2%) 순임. 거주지역은 인천/경기가 20.7%로 가장 많았고, 다음으로 대전·충청(18.9%), 부산/울산/경남(18.0%), 대구/경북(15.1%), 광주/전라(13.9%), 강원/제주(7.9%), 서울(5.4%) 순임.

○ 표본의 일반적 특성은 <표 4-24>와 같음.

<표 4-24> 표본의 일반적 특성

구분		빈도	%
도·농 구분	동	738	23.2
	읍	1196	37.6
	면	1249	39.2
거주지역	서울	173	5.4
	인천 / 경기	658	20.7
	대전 / 충청	601	18.9
	광주 / 전라	444	13.9
	대구 / 경북	482	15.1
	부산/울산/경남	573	18.0
	강원 / 제주	252	7.9
	전체	3,183	100.0

3.2. 설문 문항

○ 도·농간 통학 여건을 비교하기 위하여 한국농촌경제연구원에서 실시한 ‘2021년 도시·농어촌 주민 삶의 질 및 정주 만족도 조사’ 자료 중 자녀의 주요 통학수단, 자녀의 통학수단 만족도, 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간, 자녀의 통학시간(편도기준), 자녀의 통학시간 만족도, 자녀의 통학 안정성 만족도, 자녀의 전반적인 통학여건 만족도 문항을 활용하였음.

○ 도·농간 통학 여건을 비교하기 위한 설문 문항은 <표 4-25>와 같음.

〈표 4-25〉 도·농간 통학 여건 비교 설문 문항

구분	내용	문항수
도·농간 통학 여건 비교	1. 자녀의 주요 통학수단 2. 자녀의 통학수단 만족도 3. 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간 4. 자녀의 통학시간(편도기준) 5. 자녀의 통학시간 만족도 6. 자녀의 전반적인 통학여건 만족도	9

3.3. 자료 분석 방법

○ 본 연구의 자료를 분석하기 위하여 SPSS 23.0 통계 프로그램을 활용하였으며, 구체적인 분석 방법은 다음과 같음.

- 첫째, 연구대상의 일반적 특성을 파악하기 위해 빈도분석을 실시하였음.
- 둘째, 연구대상의 인식을 분석하기 위해 빈도분석 및 기술통계를 실시하였으며, 도·농(동, 읍, 면)간 인식 차이를 파악하기 위해 교차분석 및 일원분산분석을 실시하였음. 일원분산분석의 경우, Scheffe의 사후검증을 실시하였음.

3.4. 분석 결과

3.4.1. 도·농간 자녀의 주요 통학수단 비교

○ 도·농간 자녀의 주요 통학수단을 비교한 결과, 도보나 자전거를 이용하는 비율이 가장 높은 동지역(53.8%)이며, 다음으로 읍지역(44.0%), 면지역(27.1%) 순임.

○ 자가차량이나 이웃카풀을 이용하는 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.6%)이며, 다음으로 읍지역(22.3%), 동지역(9.6%) 순임.

○ 통학버스나 학교제공 수단을 이용하는 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.1%)이며,

다음으로 읍지역(19.7%), 동지역(18.3%) 순임.

- 이러한 결과를 바탕으로 동지역(도시지역)에 거주하는 학생들의 통학여건에 비해 읍·면 지역(농촌지역)에 거주하는 학생들의 통학여건이 불리함을 알 수 있음.
- 도·농간 자녀의 주요 통학수단 비교표는 <표 4-26>과 같음.

<표 4-26> 도·농간 자녀의 주요 통학수단 비교

도·농 구분	도보/자전거	자가차량/ 이웃카풀	택시	버스/지하철	통학버스/ 학교제공수단	기타	합계
	%	%	%	%	%	%	계
동	53.8	9.6	0.4	17.5	18.3	0.4	100.0
읍	44.0	22.3	0.9	9.7	19.7	3.4	100.0
면	27.1	28.6	3.1	12.5	28.1	0.5	100.0
전체	42.8	19.9	1.3	12.8	21.4	1.8	100.0

3.4.2. 도·농간 자녀의 통학수단 만족도 비교

- 도·농간 자녀의 통학수단 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(6.23점)이며, 다음으로 면지역(6.00점), 동지역(5.84점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학수단 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 주요 통학수단 만족도 비교표는 <표 4-27>과 같음.

〈표 4-27〉 도·농간 자녀의 주요 통학수단 만족도 비교

도·농 구분	사례수	평균	표준편차	F	Scheffe
동	240	5.84	2.960	1.216	-
읍	350	6.23	3.122		
면	192	6.00	2.964		
총계	782	6.05	3.036		

3.4.3. 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보) 비교

- 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)을 비교한 결과, 소요시간이 15분 이내인 경우는 면지역(74.1%)의 비율이 가장 높았고, 다음으로 읍지역(63.7%), 동지역(59.1%) 순으로 나타남.
- 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)이 15분 이상은 동지역(40.9%)의 비율이 가장 높았고, 다음으로 읍지역(36.3%), 면지역(25.9%)의 순임.
- 이러한 결과를 바탕으로 농촌지역에 거주하는 학생들의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)은 도시지역에 거주하는 학생들에 비해 짧은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보) 비교표는 〈표 4-28〉과 같음.

〈표 4-28〉 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보) 비교

도·농 구분	사례수	5분 이내	5~10분 이내	10~15분 이내	15~20분 이내	20분 이상	합계
		%	%	%	%	%	%
동	(44)	22.7	11.4	25.0	13.6	27.3	100.0
읍	(69)	30.4	14.5	18.8	18.8	17.4	100.0
면	(54)	29.6	27.8	16.7	7.4	18.5	100.0
전체	(167)	28.1	18.0	19.8	13.8	20.4	100.0

3.4.4. 도·농간 자녀의 통학시간 비교

- 도·농간 자녀의 통학시간을 비교한 결과, 자녀의 통학시간이 29분 이내 비율이 가장 높은 지역은 읍지역(78.9%)이며, 다음으로 동지역(75.0%), 면지역(71.9%) 순임.
- 반면, 자녀의 통학시간이 30분 이상 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.1%)이며, 다음으로 동지역(25.0%), 읍지역(21.1%) 순임.
- 이러한 결과를 바탕으로 면지역에 거주하는 학생들의 통학시간이 동지역과 읍지역에 비해 상대적으로 많이 걸려 통학여건이 불리함을 알 수 있음.
- 도·농간 자녀의 통학시간 비교표는 <표 4-29>와 같음.

<표 4-29> 도·농간 자녀의 통학시간 비교

도·농 구분	사례수	15분미만	15분~29분	30분~44분	45분~59분	60분~89분	90분이상	합계
		%	%	%	%	%	%	계
동	(240)	43.8	31.3	15.0	5.8	3.3	0.8	100.0
읍	(350)	51.4	27.4	10.6	8.6	1.4	0.6	100.0
면	(192)	48.4	23.4	13.5	8.3	5.7	0.5	100.0
전체	(782)	48.3	27.6	12.7	7.7	3.1	0.6	100.0

3.4.5. 도·농간 자녀의 통학시간 만족도 비교

- 도·농간 자녀의 주요 통학시간 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(6.23점)이며, 다음으로 동지역(6.11점), 면지역(6.01점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학시간 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.

○ 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.

○ 도·농간 자녀의 통학시간 만족도 비교표는 <표 4-30>과 같음.

<표 4-30> 도·농간 자녀의 통학시간 만족도 비교

도·농 구분	사례수	평균	표준편차	F	Scheffe
동	240	6.11	2.987	.367	-
읍	350	6.24	3.157		
면	192	6.01	3.062		
총계	782	6.14	3.080		

3.4.6. 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도 비교

○ 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(5.85점)이며, 다음으로 면지역(5.71점), 동지역(5.46점) 순임.

○ 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학 안정성 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.

○ 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학 안정성 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학 안정성 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.

○ 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도 비교표는 <표 4-31>과 같음.

〈표 4-31〉 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도 비교

도·농 구분	사례수	평균	표준편차	F	Scheffe
동	240	5.46	3.046	1.203	-
읍	350	5.85	3.038		
면	192	5.71	3.068		
총계	782	5.70	3.049		

3.4.7. 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도 비교

- 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 면지역(5.78점)이며, 다음으로 읍지역(5.68점), 동지역(5.63점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학 여건 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 전반적 통학 여건 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 전반적 통학 여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도 비교표는 〈표 4-32〉와 같음.

〈표 4-32〉 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도 비교

도·농 구분	사례수	평균	표준편차	F	Scheffe
동	240	5.63	2.944	.119	-
읍	350	5.68	3.234		
면	192	5.78	3.133		
총계	782	5.69	3.119		

3.5. 소결

- 도·농간 자녀의 주요 통학수단을 비교한 결과, 도보나 자전거를 이용하는 비율이 가장 높은 동지역(53.8%)이며, 다음으로 읍지역(44.0%), 면지역(27.1%) 순임.
- 자가차량이나 이웃카풀을 이용하는 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.6%)이며, 다음으로 읍지역(22.3%), 동지역(9.6%) 순임.
- 통학버스나 학교제공 수단을 이용하는 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.1%)이며, 다음으로 읍지역(19.7%), 동지역(18.3%) 순임.
- 이러한 결과를 바탕으로 동지역(도시지역)에 거주하는 학생들의 통학여건에 비해 읍·면 지역(농촌지역)에 거주하는 학생들의 통학여건이 불리함을 알 수 있음.
- 도·농간 자녀의 통학수단 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(6.23점)이며, 다음으로 면지역(6.00점), 동지역(5.84점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학수단 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도와 농촌 지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)을 비교한 결과, 소요시간이 15분 이내인 경우는 면지역(74.1%)의 비율이 가장 높았고, 다음으로 읍지역(63.7%), 동지역(59.1%) 순으로 나타남.
- 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)이 15분 이상은 동지역(40.9%)의 비율이 가

장 높았고, 다음으로 읍지역(36.3%), 면지역(25.9%)의 순임.

- 이러한 결과를 바탕으로 농촌지역에 거주하는 학생들의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간(도보)은 도시지역에 거주하는 학생들에 비해 짧은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 통학시간을 비교한 결과, 자녀의 통학시간이 29분 이내 비율이 가장 높은 지역은 읍지역(78.9%)이며, 다음으로 동지역(75.0%), 면지역(71.9%) 순임.
- 반면, 자녀의 통학시간이 30분 이상 비율이 가장 높은 지역은 면지역(28.1%)이며, 다음으로 동지역(25.0%), 읍지역(21.1%) 순임.
- 이러한 결과를 바탕으로 면지역에 거주하는 학생들의 통학시간이 동지역과 읍지역에 비해 상대적으로 많이 걸려 통학여건이 불리함을 알 수 있음.
- 도·농간 자녀의 주요 통학시간 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(6.23점)이며, 다음으로 동지역(6.11점), 면지역(6.01점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학시간 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 통학 안정성 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 읍지역(5.85점)이며, 다음으로 면지역(5.71점), 동지역(5.46점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학 안정성 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.

- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 통학 안정성 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 통학 안정성 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 전반적 통학 여건 만족도를 비교한 결과, 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 면지역(5.78점)이며, 다음으로 읍지역(5.68점), 동지역(5.63점) 순임.
- 그러나 일원분산분석 결과 도·농간 통학 여건 만족도에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이러한 결과를 바탕으로 도시지역(동지역)에 거주하는 학생들의 전반적 통학 여건 만족도와 농촌지역(읍·면지역)에 거주하는 학생들의 전반적 통학 여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남.

4. 농어촌 영향평가 틀에 따른 분석

- 지금까지 효율성, 형평성, 편의성, 안전성에 준하여 정책들을 평가하였으나 관련 사항의 전반적인 논의를 심화시키기에는 실증자료와 현장 자료의 부족으로 한계가 있음. 이에 본 연구진은 농어촌 영향평가의 틀을 활용하여 효율성, 형평성, 편의성, 안전성 분석과는 별도의 종합적인 분석을 추가하고자 함. 이는 총체적인 관점에서의 의미있는 평가 결과를 도출할 수 있을 것으로 기대함.
- 이에 본 절에서는 농어촌 영향평가의 틀을 통하여 농어촌 통학 관련 정책·사업 현황, 내용 분석 및 성과 평가, 정책·사업의 한계 및 개선 과제를 분석하여 제시하였으며, 그 내용은 다음과 같음.

4.1. 실태분석

- 농어촌 통학차량 운영 현황 분석을 위하여 농어촌 통학차량 관련 시도별 초등학교, 중학교, 고등학교의 실태를 분석하였음. 이 내용은 농어촌 통학차량 운영 현황을 보여줄 수 있는 자료임.
- 초등학교, 중학교, 고등학교의 실태와 관련된 구분은 교육청, 교육지원청, 도·농구분, 통학차량 대수, 재학생 수이며, 이 구분에 따른 현황은 연구진에 의해 전국단위 ‘전수 조사’로 수행된 것임. 초등학교 통학차량 실태 현황은 <표 4-33>, 중학교 통학차량 실태 현황은 <표 4-34>, 고등학교 통학차량 실태 현황은 <표 4-35>와 같음.

<표 4-33> 전국 초등학교 통학차량 실태 현황

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
서울특별시	동부교육지원청	동	46	28860
	서부교육지원청	동	72	47577
	북부교육지원청	동	65	40442
	중부교육지원청	동	41	17052
	강동송파교육지원청	동	5	52085
	강서양천교육지원청	동	17	50063
	강남서초교육지원청	동	11	48174
	동작관악교육지원청	동	13	29963
	성동광진교육지원청	동	56	25249
	성동강북교육지원청	동	66	29999
	남부교육지원청	동	16	39116
부산광역시	서부교육지원청	동	6	22509
	남부교육지원청	동	22	29895
	북부교육지원청	동	16	30906
	동래교육지원청	동	22	32040
	해운대교육지원청	읍/면	8	37850
	해운대교육지원청	동	5	
대구광역시	동부교육지원청	동	47	43631
	서부교육지원청	동	2	26943
	남부교육지원청	동	13	33521
	달성교육지원청	동	18	17094

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수	
인천광역시	남부교육지원청	동	36	30038	
	남부교육지원청	읍/면	13		
	북부교육지원청	동	8	23670	
	동부교육지원청	동	21	53944	
	강화교육지원청	읍/면	23	2330	
광주광역시	동부교육지원청	동	5	26432	
	서부교육지원청	동	56	58566	
대전광역시	동부교육지원청	동	19	32351	
	서부교육지원청	동	25	48999	
울산광역시	강북교육지원청	동	1	38192	
	강남교육지원청	읍/면	16	28826	
강원도	강릉교육지원청	동	1	9526	
	강릉교육지원청	읍/면	21		
	속초양양교육지원청	동	1	4833	
	속초양양교육지원청	읍/면	10		
	동해교육지원청	동	6	4876	
	태백교육지원청	동	5	2028	
	횡성교육지원청	읍/면	16	1526	
	평창교육지원청	읍/면	22	1320	
	철원교육지원청	읍/면	16	1420	
	양구교육지원청	읍/면	13	2455	
	고성교육지원청	읍/면	8	927	
	춘천교육지원청	읍/면	21	14149	
	원주교육지원청	동	3	19360	
	원주교육지원청	읍/면	23		
	삼척교육지원청	동	2	2605	
	삼척교육지원청	읍/면	14		
	홍천교육지원청	읍/면	26	2847	
	영월교육지원청	읍/면	23	1209	
	정선교육지원청	읍/면	18	1341	
	화천교육지원청	읍/면	6	1016	
	인제교육지원청	읍/면	11	1461	
	경기도	가평교육지원청	읍/면	23	2345
		고양교육지원청	동	5	54368
김포교육지원청		동	4	35537	
김포교육지원청		읍/면	9		
광주하남교육지원청		동	4	38981	
광주하남교육지원청		읍/면	10		

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수	
	구리남양주교육지원청	동	4	54407	
	구리남양주교육지원청	읍/면	16		
	동두천양주교육지원청	동	5	18655	
	동두천양주교육지원청	읍/면	13		
	수원교육지원청	동	7	65674	
	평택교육지원청	동	2	32911	
	평택교육지원청	읍/면	10		
	포천교육지원청	읍/면	18	6007	
	화성오산교육지원청	동	9	84441	
	화성오산교육지원청	읍/면	37		
	시흥교육지원청	동	5	32406	
	안양과천교육지원청	동	1	30230	
	안산교육지원청	동	3	32594	
	안성교육지원청	동	1	10378	
	안성교육지원청	읍/면	28		
	양평교육지원청	읍/면	25	5033	
	여주교육지원청	동	1	5178	
	여주교육지원청	읍/면	20		
	연천교육지원청	읍/면	18	1714	
	용인교육지원청	동	1	68048	
	용인교육지원청	읍/면	4		
	의정부교육지원청	동	1	22256	
	이천교육지원청	읍/면	14	12678	
	파주교육지원청	동	5	30049	
	파주교육지원청	읍/면	16		
	충청북도	청주교육지원청	동	25	50105
		청주교육지원청	읍/면	43	
		충주교육지원청	동	4	10020
		충주교육지원청	읍/면	26	
		제천교육지원청	동	1	6077
제천교육지원청		읍/면	19		
보은교육지원청		읍/면	18	1053	
옥천교육지원청		읍/면	13	2003	
영동교육지원청		읍/면	24	1552	
진천교육지원청		읍/면	11	5357	
괴산증평교육지원청		읍/면	22	3065	
음성교육지원청		읍/면	19	4156	
단양교육지원청		동	11	875	

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
충청남도	천안교육지원청	동	1	41520
	천안교육지원청	읍/면	26	
	공주교육지원청	동	5	4193
	공주교육지원청	읍/면	22	
	보령교육지원청	동	2	4342
	보령교육지원청	읍/면	23	
	아산교육지원청	동	1	22525
	아산교육지원청	읍/면	20	
	서산교육지원청	동	1	10387
	서산교육지원청	읍/면	24	
	논산교육지원청	읍/면	31	5223
	금산교육지원청	읍/면	19	1990
	부여교육지원청	읍/면	30	2172
	서천교육지원청	읍/면	19	1694
	청양교육지원청	읍/면	18	915
	홍성교육지원청	읍/면	28	5486
	예산교육지원청	읍/면	31	2792
	태안교육지원청	읍/면	26	2180
	당진교육지원청	동	2	10465
	당진교육지원청	읍/면	30	
경상남도	창원교육지원청	읍/면	14	58133
	창원교육지원청	동	11	
	진주교육지원청	동	1	20105
	진주교육지원청	읍/면	32	
	통영교육지원청	읍/면	11	7736
	통영교육지원청	동	1	
	사천교육지원청	읍/면	21	5980
	사천교육지원청	동	2	
	김해교육지원청	읍/면	7	35114
	밀양교육지원청	읍/면	103	3899
	거제교육지원청	읍/면	23	18679
	거제교육지원청	동	17	
	양산교육지원청	읍/면	3	22471
	양산교육지원청	동		
	의령교육지원청	읍/면	12	705
	함안교육지원청	읍/면	22	3269
	창녕교육지원청	읍/면	21	2200
	고성교육지원청	읍/면	27	2091

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
	남해교육지원청	읍/면	20	1246
	하동교육지원청	읍/면	28	1290
	산청교육지원청	읍/면	27	900
	함양교육지원청	읍/면	18	1364
	거창교육지원청	읍/면	23	2896
	합천교육지원청	읍/면	22	1098
경상북도	경산교육지원청	읍/면	14	13443
	포항교육지원청	동	8	27566
	포항교육지원청	읍/면	24	
	경주교육지원청	읍/면	19	11333
	경주교육지원청	동	5	
	김천교육지원청	동	6	6705
	김천교육지원청	읍/면	14	
	안동교육지원청	읍/면	29	8096
	안동교육지원청	동	4	
	구미교육지원청	읍/면	15	27761
	구미교육지원청	동	1	
	영주교육지원청	읍/면	19	4568
	영주교육지원청	동		
	영천교육지원청	읍/면	20	3381
	영천교육지원청	동	5	
	상주교육지원청	읍/면	29	3647
	상주교육지원청	동	3	
	문경교육지원청	읍/면	16	2701
	문경교육지원청	동	1	
	군위교육지원청	읍/면	15	451
	울릉교육지원청	읍/면	2	264
	울진교육지원청	읍/면	15	1839
	봉화교육지원청	읍/면	19	905
	예천교육지원청	읍/면	19	2212
	칠곡교육지원청	읍/면	6	6731
	성주교육지원청	읍/면	13	1093
	고령교육지원청	읍/면	12	1023
	청도교육지원청	읍/면	19	1023
	영덕교육지원청	읍/면	19	1072
	영양교육지원청	읍/면	13	466
	청송교육지원청	읍/면	21	586
	의성교육지원청	읍/면	34	1046

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
전라남도	여수교육지원청	동	6	14170
	여수교육지원청	읍/면	15	
	순천교육지원청	동	14	16457
	순천교육지원청	읍/면	26	
	나주교육지원청	동	3	6316
	나주교육지원청	읍/면	25	
	광양교육지원청	동	6	9004
	광양교육지원청	읍/면	16	
	담양교육지원청	읍/면	19	1464
	곡성교육지원청	읍/면	14	819
	구례교육지원청	읍/면	11	868
	고흥교육지원청	읍/면	25	1766
	보성교육지원청	읍/면	18	1196
	화순교육지원청	읍/면	20	2568
	장흥교육지원청	읍/면	20	1369
	강진교육지원청	읍/면	15	1207
	해남교육지원청	읍/면	36	2554
	영암교육지원청	읍/면	21	2356
	무안교육지원청	읍/면	25	5436
	함평교육지원청	읍/면	19	937
영광교육지원청	읍/면	17	2081	
장성교육지원청	읍/면	17	1834	
완도교육지원청	읍/면	13	2079	
진도교육지원청	읍/면	17	1111	
신안교육지원청	읍/면	28	927	
전라북도	전주교육지원청	동	15	39216
	군산교육지원청	동	4	15273
	군산교육지원청	읍/면	22	14062
	익산교육지원청	동	7	
	익산교육지원청	읍/면	32	4761
	정읍교육지원청	동	5	
	정읍교육지원청	읍/면	34	3512
	남원교육지원청	동	3	
	남원교육지원청	읍/면	26	3315
	김제교육지원청	동	8	
	김제교육지원청	읍/면	35	1814
	부안교육지원청	읍/면	23	
	고창교육지원청	읍/면	31	2001

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
	순창교육지원청	읍/면	15	966
	임실교육지원청	읍/면	1	874
	장수교육지원청	읍/면	13	861
	무주교육지원청	읍/면	15	913
	진안교육지원청	읍/면	23	850
	완주교육지원청	읍/면	38	4496
제주특별자치시	제주시교육지원청	읍/면	10	31660
		동	2	
	서귀포시교육지원청	읍/면	12	9668
		동	2	
세종특별자치시	세종특별자치시교육청	동	7	30726
		읍/면	23	

출처: 통학버스관리시스템(<https://schoolbus.ssif.or.kr/sb/index.html>), 교육통계서비스(https://kess.kedi.re.kr/mobile/stats/school?menuCd=0101&cd=5466&survSeq=2021&itemCode=01&menuId=m_010108&uppCd1=010108&uppCd2=010108&flag=B)

〈표 4-34〉 전국 중학교 통학차량 실태 현황

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
부산광역시	북부교육지원청	동	8	12754
인천광역시	강화교육지원청	읍/면	8	1333
	남부교육지원청	동	8	13517
광주광역시	서부교육지원청	동	25	30635
울산광역시	강북교육지원청	동	1	17761
	강남교육지원청	읍/면	16	15036
경기도	여주교육지원청	읍/면	6	2657
	양평교육지원청	읍/면	3	2773
	구리남양주교육지원청	동	1	26731
	화성오산교육지원청	읍/면	3	37696
	파주교육지원청	읍/면	2	14367
	연천교육지원청	읍/면	2	833
	의정부교육지원청	동	1	11683
	시흥교육지원청	동	1	14913
강원도	춘천교육지원청	읍/면	2	7618
	춘천교육지원청	동	10	
	횡성교육지원청	읍/면	2	848
	영월교육지원청	읍/면	1	666
	정선교육지원청	읍/면	4	672
	화천교육지원청	읍/면	1	453

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
충청북도	영동교육지원청	읍/면	7	894
	진천교육지원청	읍/면	2	2476
	음성교육지원청	읍/면	1	2063
	괴산교육지원청	읍/면	4	520
	보은교육지원청	읍/면	1	547
충청남도	공주교육지원청	동	3	4193
	공주교육지원청	읍/면	7	
	보령교육지원청	읍/면	3	2318
	아산교육지원청	읍/면	1	10653
	서산교육지원청	읍/면	6	5065
	논산교육지원청	동	1	2899
	논산교육지원청	읍/면	2	
	부여교육지원청	읍/면	4	1272
	서천교육지원청	읍/면	3	445
	청양교육지원청	읍/면	3	489
	홍성교육지원청	읍/면	5	2673
	예산교육지원청	읍/면	1	1843
	태안교육지원청	읍/면	5	1254
	당진교육지원청	읍/면	1	4736
	전라남도	여수교육지원청	읍/면	2
동			4	
순천교육지원청		읍/면	14	8646
		동	2	
나주교육지원청		읍/면	4	2772
나주교육지원청		동	2	
광양교육지원청		읍/면	3	4477
		동	2	
담양교육지원청		읍/면	7	1464
곡성교육지원청		읍/면	6	465
구례교육지원청		읍/면	3	491
고흥교육지원청		읍/면	7	1062
보성교육지원청		읍/면	7	815
화순교육지원청		읍/면	3	1487
장흥교육지원청		읍/면	2	748
강진교육지원청		읍/면	4	785
해남교육지원청		읍/면	5	1408
영암교육지원청	읍/면	1	1164	
무안교육지원청	읍/면	1	2531	

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
	함평교육지원청	읍/면	5	937
	영광교육지원청	읍/면	3	1193
전라북도	전주교육지원청	동	24	20236
	군산교육지원청	읍/면	3	7530
		동	4	
	익산교육지원청	동	22	7624
	정읍교육지원청	읍/면	2	2682
		동	5	
	남원교육지원청	읍/면	4	2016
	김제교육지원청	읍/면	1	1765
	진안교육지원청	읍/면	1	399
	임실교육지원청	읍/면	1	874
	순창교육지원청	읍/면	3	625
	부안교육지원청	읍/면	1	1048
경상남도	창원교육지원청	동	7	28827
		읍/면	5	
	진주교육지원청	동	6	10364
		읍/면	4	
	통영교육지원청	읍/면	7	3829
	사천교육지원청	읍/면	5	3105
	김해교육지원청	동	1	18112
		읍/면	2	
	거제교육지원청	동	16	8242
		읍/면	2	
	양산교육지원청	읍/면	1	10079
	의령교육지원청	읍/면	6	374
	창녕교육지원청	읍/면	4	1148
	고성교육지원청	읍/면	5	1093
	남해교육지원청	읍/면	7	843
	하동교육지원청	읍/면	6	811
	산청교육지원청	읍/면	5	573
거창교육지원청	읍/면	7	1533	
합천교육지원청	읍/면	1	687	
경상북도	포항교육지원청	읍/면	6	13317
		동	5	
	경주교육지원청	동	8	5925
	김천교육지원청	읍/면	4	3281
동		2		

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
	안동교육지원청	읍/면	9	4624
	구미교육지원청	읍/면	7	13286
		동	2	
	영천교육지원청	읍/면	5	1784
	상주교육지원청	읍/면	2	2053
	군위교육지원청	읍/면	3	271
	의성교육지원청	읍/면	6	623
	청송교육지원청	읍/면	1	352
	영양교육지원청	읍/면	4	260
	영덕교육지원청	읍/면	3	601
	고령교육지원청	읍/면	3	573
	성주교육지원청	읍/면	1	610
세종특별자치시	세종특별자치시교육청	읍/면	11	13822
		동	7	

출처: 통학버스관리시스템(<https://schoolbus.ssif.or.kr/sb/index.html>), 교육통계서비스(https://kess.kedi.re.kr/mobile/stats/school?menuCd=0101&cd=5466&survSeq=2021&itemCode=01&menuId=m_010108&uppCd1=010108&uppCd2=010108&flag=B)

〈표 4-35〉 전국 고등학교 통학차량 실태 현황

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
서울특별시교육청		동	142	224316
부산광역시교육청		동	55	75918
대구광역시교육청		읍/면	15	63074
		동	10	
인천광역시교육청		읍/면	11	74886
		동	2	
광주광역시교육청		동	61	46785
경기도교육청		읍/면	20	345024
		동	12	
강원도교육청		동	25	38374
		읍/면	5	
충청북도교육청		읍/면	10	40246
충청남도교육청		동	6	56671
		읍/면	10	
전라남도교육청		동	43	46781
		읍/면	4	
전라북도교육청		동	163	50532
		읍/면	43	

(계속)

교육청	교육지원청	도/농 구분	통학차량 대수	재학생수
경상남도	창원교육지원청	동	16	26120
		읍/면	4	
	진주교육지원청	동	1	9983
	통영교육지원청	읍/면	4	3199
	사천교육지원청	동	1	2733
		읍/면	1	
	김해교육지원청	동	4	15248
	거제교육지원청	읍/면	50	7081
		동	39	
	양산교육지원청	동	1	8982
		읍/면	1	
	함안교육지원청	읍/면	1	1373
	남해교육지원청	읍/면	2	1138
	하동교육지원청	읍/면	9	638
	산청교육지원청	읍/면	4	827
함양교육지원청	읍/면	2	728	
합천교육지원청	읍/면	1	670	
경상북도	경산교육지원청	읍/면	7	5783
	포항교육지원청	읍/면	22	12692
동		18		
세종특별자치시교육청	경주교육지원청	읍/면	9	6566
		동	12	
	김천교육지원청	동	2	3592
	안동교육지원청	동	3	4293
	구미교육지원청	읍/면	32	12950
		동	32	
	영천교육지원청	읍/면	3	2080
		동	6	
	상주교육지원청	동	2	2531
	의성교육지원청	읍/면	2	676
	청송교육지원청	읍/면	1	246
	영양교육지원청	읍/면	3	281
	성주교육지원청	읍/면	1	714
	세종특별자치시교육청		읍/면	2

출처: 통학버스관리시스템(<https://schoolbus.ssif.or.kr/sb/index.html>), 교육통계서비스(https://kess.kedi.re.kr/mobile/stats/school?menuCd=0101&cd=5466&survSeq=2021&itemCode=01&menuId=m_010108&uppCd1=010108&uppCd2=010108&flag=B)

4.2. 목적·내용·예산·달성목표

- 지자체(교육청) 통학 지원 사업 검토를 위하여 대표적인 지역 사례를 분석하였으며, 그 내용으로 '강원도, 남원시, 화천군'의 사례를 제시함.

4.2.1. 강원도 사례

- 강원도 교육청의 '강원에듀버스'는 강원도 작은 학교의 학생과 특수학교에 통학을 지원해주는 통학버스임. 2015년 4월부터 12월까지 2~4개 시·군을 대상으로 1차 시범 운행한 뒤 2016년 3월부터 12월까지 5~6개 시범운영으로 점차 확대되면서, 2017년 3월부터 모든 지역에 정상운영 중임.
- 강원도교육청은 2년 동안의 시범운영 결과 총 327개교 420개 노선을 토대로 14,689명이 이용하고, 교외 교육지원 활동도 10,247회로 늘었음. 학교별로 배정된 버스를 시·군별로 묶어 등·하교와 현장체험학습 등에 효율적으로 이용함.
- 개별 학교가 관리하던 학교버스를 교육지원청 단위로 통합 관리하고, 교통수단을 공유하는 개념임. 학생들은 집에서 가까운 노선을 선택해 등·하교 시 이용함.

4.2.2. 남원시 사례

- 남원시의 '농촌지역 중·고등학생 통학택시'는 2015년부터 농촌지역(읍·면)소재 중·고등학교 학생들의 통합(교육)환경 개선사업의 일환으로 통학택시를 운영하고 있음. 남원시는 매년 학교에서 집까지 2km 이상이고 노선버스 운행간격이 1시간 이상이거나 버스 승강장에서 1km 떨어져 교통이 불편한 중·고등학생에게 통학택시를 지원해 오고 있음.
- 관내 중·고등학교를 대상으로 사전 수요조사를 거쳐 2021년에는 학생 46명(중학생 31, 고등학생 15)을 선정, 통학차량 9대(택시 8, 버스 1)를 투입해 학생들의 등·하교를 도움.

학생들은 통학택시를 이용할 때마다 택시요금 중 500원만 내면 그 외 요금(차액)은 남원시에서 직접 운송업자에게 지급함.

4.2.3. 화천군 사례

- ‘스마트 안심 셔틀’은 2021년 4월부터 운영을 시작한 화천군 ‘스마트 안심 셔틀’이 행정안전부가 주관한 지역 문제 해결을 위한 민-관 협력 우수사례에 선정됨. ‘스마트 안심 셔틀’은 수요기반 모빌리티 기술이 적용된 20인승 버스로, 기존 노선 버스와 달리 승객들의 위치와 목적지에 따라 경로를 변경하면서 운행하고 있음. 이를 통해 교육복지 사각지대에 놓인 지역 학생들의 이동 문제를 개선해 나가고 있음.
- 더불어 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황은 다음의 <표 4-36>과 같음. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황을 보면 광역시교육청에 비해 도교육청의 예산이 많음을 알 수 있음.

<표 4-36> 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황

(단위: 원)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
서울특별시교육청		통학차량임차료	65,063,500	281,474,460
부산광역시교육청		-	-	-
대구광역시교육청		-	-	-
인천광역시교육청		통학차량임차료	-	44,256,670
광주광역시교육청		-	-	-
대전광역시교육청		-	-	-
울산광역시교육청		-	-	-
세종특별자치시교육청		통학차량임차료	-	2,620,000
경기도교육청		-	-	-
강원도교육청		특수교육복지지원(통학비지원)	119,200,000	
		통학차량임차료	1,358,802,650	1,148,312,603
	강릉교육지원청	유천지구통학차량운영		248,196,000
	속초양양 교육지원청	설악초작은학교희망만들기		15,000,000

(계속)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
	홍천교육지원청	학생통학여건개선		191,000,000
	영월교육지원청	통학차량지원		22,730,000
	평창교육지원청	대관령초통학차량 임차료지원		42,000,000
		신리초통학차량 임차료지원		42,000,000
	정선교육지원청	해피스쿨통학차량비지원		6,400,000
	양구교육지원청	통학버스운전원 인건비지원		14,000,000
		해안초중통학차량운영		14,000,000
춘천교육지원청	가정중학생통학비		360,000	
충청북도교육청		-	-	-
충청남도교육청		-	-	-
전라북도교육청		통학차량임차료	8,291,487,060	10,359,442,040
	고창교육지원청	통학버스34인승구입	155,344,000	
	군산교육지원청	2020년통학버스임차용역	1,456,259,000	-
	김제교육지원청	통학버스지원	1,460,743,000	
경상북도교육청		-	-	-
경상남도교육청				
	의령교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	64,260,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	1,053,000	
		어린이통학버스안전교육	1,996,000	
		통학편의운영	825,220,000	
	함안교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	40,146,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	18,404,000	
		통학편의운영	767,295,000	
		어린이통학버스안전교육	1,504,000	
	창녕교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	17,940,000	
		통학편의지원	857,828,000	
	고성교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	142,763,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	9,978,000	
		어린이통학버스안전교육	2,365,000	
		통학버스통합관리운영	32,000,000	
		통학편의운영	983,237,000	
	남해교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	7,411,000	
통학편의운영		757,820,000		
제주특별자치도교육청		-	-	-

자료: 지방재정 365 지방재정통합공개시스템(<http://lofin.mois.go.kr>) 2020년 회계 결산서

○ 우리나라 각 시도별 농어촌학교와 학생 수는 지역에 따라 큰 차이가 있음. 더욱이 농어촌 소규모학교의 통폐합 과정에 따라 학생들의 이동 거리가 더욱 멀어진 경우도 있음. 각 시도 교육청은 학생들의 학습권 보장과 교육복지 증진의 원칙에 따라 다양한 교통수단을 제공하고 있음.

- 각 시도 교육청이 제공하는 교통수단은 통학버스가 중심인데 이는 직영과 임차 등의 형태로 구분됨. 지역에 따라서는 택시를 이용하도록 지원하고 있음.
- 각 시도별 교육청의 농어촌 통학버스 운영 실태는 <표 4-37>과 같음.
- 농어촌 통학버스를 이용하는 학생 수를 살펴보면 농어촌 전체 학생 수와 비교하여 지역 별로 차이가 있음을 알 수 있음. 이는 우리나라 농어촌지역의 지리적 특성을 일부 나타내는 것이라 볼 수 있음.

<표 4-37> 각 시도별 통학버스 운영 실태

시도	통학버스 차량수	통학버스운영 사유별 현황			차량소유 방식별 현황			차량관리 주체별 현황			차량운영 방식별 현황		
		통폐합 학교 지원	농어촌 통학연 건개선 (복지 증진)	소계	직영 차량	임차 (전세) 차량	소계	학교 소속	교육청 소속	소계	학교 단독형	통합 운영형	소계
경기	260	120	140	260	109	151	260	260	-	260	239	21	260
강원	266	190	76	266	239	27	266	27	239	266	39	227	266
경북	541	541		541	368	173	541	541	-	541	541	-	541
경남	359	336	23	359	230	129	359	55	304	359	359	-	359
전북	353	5	348	353	203	150	353	353	-	353	353	-	353
전남	494	401	93	494	300	194	494	101	393	494	102	392	494
충남	380	207	173	380	106	274	380	274	106	380	378	2	380
충북	211	133	78	211	84	127	211	211	-	211	211	-	211
제주	23	17	6	23	17	6	23	23	-	23	23	-	23
부산	7	-	7	7		7	7	7	-	7	7	-	7
인천	60		60	60	19	41	60	60	-	60	60	-	60
대구	17	11	6	17		17	17	17	-	17	17	-	17
울산	13	13		13	9	4	13	13	-	13	13	-	13
세종	38	10	28	38	10	28	38	38	-	38	38	-	38

자료 : 2020년 교육부 교육 통계를 기초로 정리

- 각 시도별 통학 차량 여건 실태를 살펴보면 지역의 특성과 교육활동에 대한 지원 여부의 증가에 따라 통학 차량 수가 차이가 있음을 알 수 있음. 특히 전남의 경우 다른 지역에 비해 월등히 통학 차량의 수가 많은데 차량 운영 방식에서 통합운영형이 압도적으로 많은 것은 결국 효율성과 교육활동에의 지원 여부와 연관이 있다고 볼 수 있음.
- 차량 소유 방식을 보면 경기, 충남, 충북, 인천과 세종시의 경우 직영차량보다는 임차 차량이 더 많음. 차량 관리 주체별로 보면 대부분의 지역은 학교소속으로 되어 있음. 충남을 제외한 강원, 경남, 전남의 경우 교육청 소속이 많음. 강원과 전남의 경우는 차량 운행 방식과 관련하여 통합운영형이 많은 지역이다. 이는 앞에서 언급한 교육활동 활성화와도 연관이 된다고 볼 수 있음.

4.3. 정책·사업 목표와 수단 간의 타당성

4.3.1. 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정

- 제4차 농어업인 삶의 질 향상 기본계획을 바탕으로 삶의 질 향상과 관련된 논의는 크게 4가지의 영역으로 구성됨(한국농촌경제연구원, 2019).²⁾
- 첫째, 복지서비스 지원 영역: 고령화·과소화 심화로 인한 농어촌 지역 맞춤형 돌봄 수요 대응 및 열악한 의료 여건 개선
 - 지역사회 통합돌봄 등 사회서비스 정책·사업과 농어촌 정책·사업을 연계한 농어촌형 커뮤니티케어 모델의 개발·확산
 - 공공보건·의료 인프라 강화, 의료취약지역(응급·분만·소아) 해소, 농어업인 특화·예방적 건강서비스 확충 등 추진

²⁾ 한국농촌경제연구원(2019). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 기본계획 수립 방향 연구. 한국농촌경제연구원 보고서.

- 둘째, 교육·문화 지원 영역: 농어촌의 서비스 접근성을 보완하여 생애주기별 교육 여건을 개선하고 문화·여가 향유 기회 확대
 - 농어촌 통학 여건 개선, 학교 간 연계 교육 강화 등 학생 복지를 증진하고, 평생교육 인프라 확충으로 노령층의 교육 기회 확대
 - 농어촌의 문화·여가 소외 지역 중심으로 관련 생활SOC 확충

- 셋째, 정주여건 개선 지원 영역: 농어촌 정주 특성에 맞춰 서비스 공급망을 확충하고, 안정적 주거 환경을 제공하는 등 정주여건 개선
 - 읍·면 소재지에 교육·문화·복지·여가 등 각종 생활서비스와 관련된 복합거점 인프라를 확충하고, 배후마을과 연계 강화
 - 귀농어·귀촌인을 위한 공공임대주택 공급, 농어촌 체류형 주거 인프라 확충 등 다양한 수요에 맞는 주거 여건 조성
 - 농어촌 공간의 질서 있는 개발·보전을 위해 농촌공간계획제도 도입

- 넷째, 경제활력 증진 지원 영역: 농어촌 자원을 활용한 소득원 다각화를 촉진하고, 다양한 형태의 일자리 창출을 통해 취·창업 활성화
 - 농어촌 융복합산업 고도화, 로컬푸드 확산, 농어촌 관광 활성화 등 지역 내 경제의 선순환 구조 마련
 - 청년, 귀농·귀촌인 및 다문화 여성 등 농어촌 지역의 다양한 경제 주체의 취·창업 촉진

- 위의 4가지 사항 중 특별히 교육·문화 지원 영역으로서 농어촌의 서비스 접근성을 보완하여 생애주기별 교육 여건을 개선하고 문화·여가 향유 기회 확대 그리고 정주여건 개선 지원 영역으로서 농어촌 정주 특성에 맞춰 서비스 공급망을 확충의 사항은 통학 환경과 직접적으로 관련된 항목임.

- 위의 삶의 질 취지와 관련하여 본 연구진에서 시도 교육청별 통학여건과 관련된 사항을 분석하여 삶의 질 취지 대비 사업목표 설정의 내용을 분석함. 이를 위하여 자료 공개가

이루어진 전라북도교육청의 사례를 통하여 사업 목표 설정의 적절성을 판단하고자 하였음(〈표 4-38〉참고). 전북교육청의 경우 통학여건 개선 정책과 관련하여 모든 항목을 대표할 수는 없다 할지라도 현재 기능적으로 운영되고 있으며, 자료 공개의 상황 속에서 유의미한 사례로 판단되어 활용하였음.

〈표 4-38〉 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정 검토: 전라북도교육청 사례

삶의 질 4대 영역	통학여건 관련 핵심 영역	삶의 질 취지 대비 사업목표 설정
- 복지서비스 지원 영역 - 교육·문화 지원 영역 - 정주여건 개선 지원 영역 - 경제활력 증진 지원 영역	교육·문화 지원 영역	- 찾아오는 농어촌 학교 만들기 - 농어촌 작은 학교 희망찾기
	정주여건 개선 지원 영역	- 건강한 마을교육공동체 조성 - 농어촌 작은 학교 희망찾기

- 전북교육청의 경우 ‘찾아오는 농어촌 학교 만들기’를 지향하면서 통학여건이 열악한 농어촌 초등학교에 통학차량을 지원하여 학생들의 통학여건 개선을 시도하고 있음. 이는 농어촌학교를 향한 행·재정적 지원을 통한 지역 교육격차 해소를 추구하는 것이며, 지역 특색에 맞는 농어촌학교 맞춤형 지원을 통한 농어촌학교 활성화 지원을 수행하는 것임. 이는 교육·문화 지원 영역과 정주여건 개선 지원 영역의 측면에 부합하고있다고 판단됨.
- 또한 전북교육청은 ‘건강한 마을교육공동체 조성’을 추진하면서 소통과 협력을 통한 건강한 마을교육공동체 실현을 추구하고 있었음. 이는 정주여건 개선에 필수적인 사항을 볼 수 있음.
- 한편, 전북교육청은 ‘농어촌 작은 학교 희망찾기’를 지향하면서 직접적인 농어촌 지역 통학이 불편한 학교의 학생들에게 통학차량을 지원을 수행하고 있었음. 이는 통학편의를 제공함으로써 교육여건 개선을 추구하는 것임.
- 이러한 내용을 종합하여 볼 때 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정의 경우 주요 항목의 의미를 반영하고 있음을 확인 할 수 있음. 하지만 전북교육청을 제외한 타 시도의 경우 관련 자료의 미비로 인하여 삶의 질 취지 대비 사업 목표 설정이 기능적으로 수행되고 있

음에 대한 세부적인 파악은 쉽지 않음 다만 교육청 별 상황을 고려 할 때 전북교특청과 유사한 형태로 운영되고 있을 것으로 예상됨.

4.3.2. 사업 세부 내역 검토

○ 지방자치단체의 사업을 세부적으로 검토하기 위하여 지방자치단체에서 제정한 조례에 나타나 있는 내용을 확인함. 지방자치단체의 사업 세부 내역은 <표 4-39>와 같음.

<표 4-39> 지방자치단체의 사업 세부 내역

시도	구군	사업 세부 내역
강원도	양구군	원거리 통학생 통학버스 지원
	횡성군	농촌학교 학생 통학택시비 지원
	인제군	인제군 농어촌학교로 지정되어 있는 학생의 교통비 지원
	평창군	농촌학교 학생 통학택시비 지원
	화천군	통학 학생 교통비 중 버스요금 실비를 지원 관내학교 학생의 통학 차량 지원
	양구군	양구군 학생 통학 교통비 지원
경기도		농어촌학교 학생 통학 교통비 지원
	가평군	관내 중·고등학교에 대중교통을 이용하여 통학하는 학생 교통비 지원
	용인시	안심통학버스 운영 및 지원
경상남도	남해군	농어촌학교학생 야간 통학택시비 지원
	의령군	학교 활동을 마치고 귀가하는 학생 귀가택시비 지원
	양산시	작은학교 학생 통학 교통비 지원
울산광역시		원거리 통학생이 있는 초등학교 통학버스 운영 지원
	남구	원거리 통학생 통학버스 지원
제주특별자치도		농어업인 자녀 통학 교통비 지원
전라남도	곡성군	농어촌학교 학생 교통비 지원
충청북도	보은군	농어촌학교 학생 교통비 지원
	옥천군	농어촌학교 학생 교통비 지원

○ 다음으로 지방교육청의 사업을 세부적으로 검토하기 위하여 지방교육청에서 제정한 조례에 나타나 있는 내용을 확인함. 지방교육청의 사업 세부 내역은 <표 4-40>과 같음.

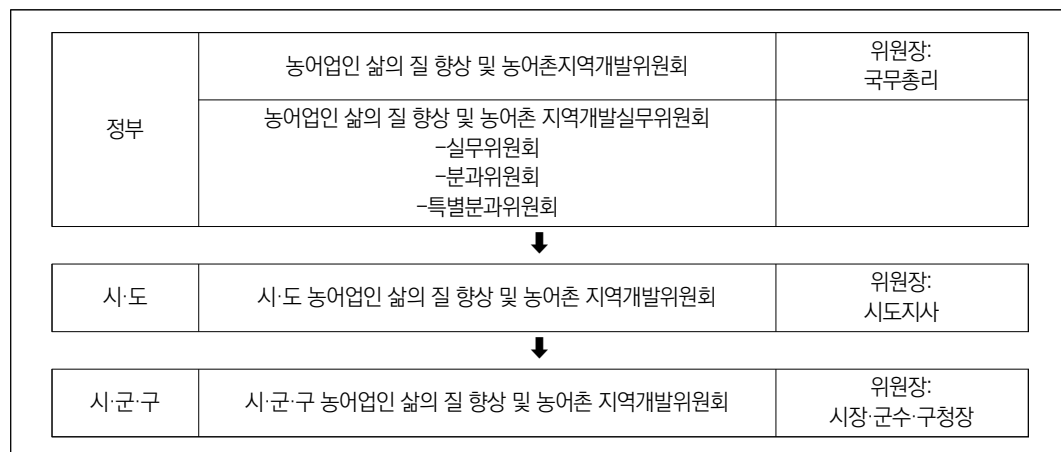
〈표 4-40〉 지방교육청의 사업 세부 내역

시도교육청	사업 세부 내역
강원도교육청	학생 통학 지원
경상남도교육청	통학차량을 제공하거나 통학에 드는 교통비 지원
경상북도교육청	통학차량을 제공하거나 통학에 드는 교통비 지원
인천광역시교육청	농어촌학교 학생의 통학 지원
전라남도교육청	농어촌학교 학생 통학 지원
전라북도교육청	농어촌학교 중 초등학교 학생 통학지원
제주특별자치도교육청	농어촌 초등학교 통학버스 지원 및 운영
충청남도교육청	농어촌학교 학생 통학 지원
충청북도교육청	농·산촌학교 학생 통학 지원

4.3.3. 정책 추진체계, 정책 전달방식 및 역할 평가

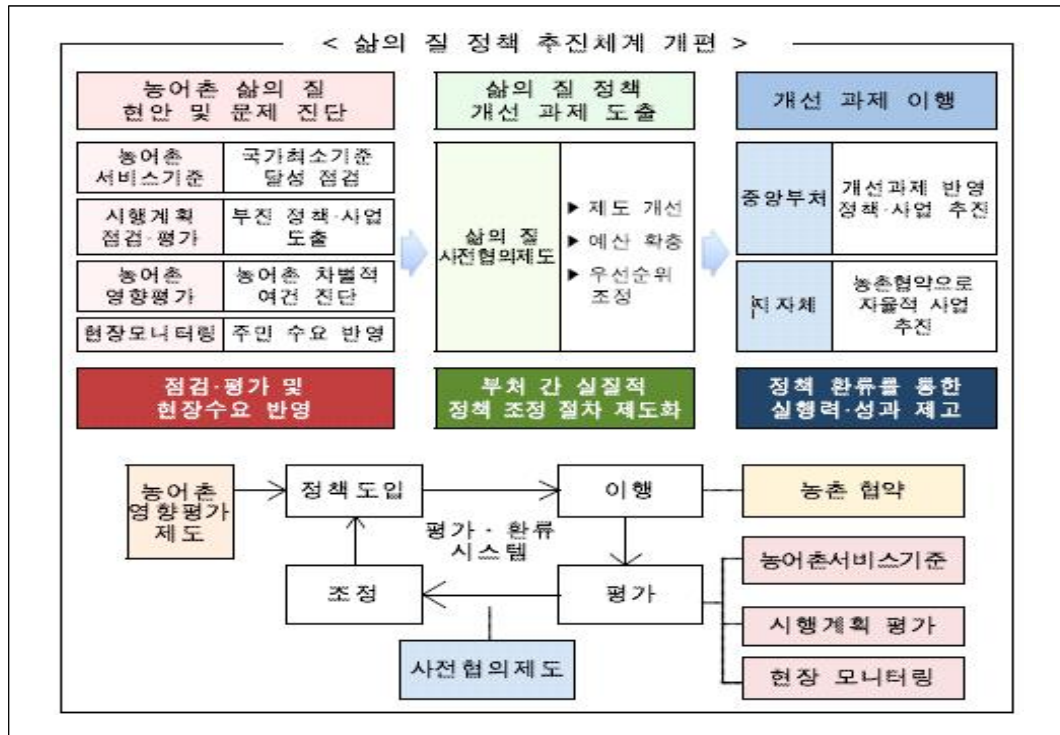
○ 정책·사업 목표와 수단 간의 타당성 내 정책 전달방식 및 역할 평가를 위하여 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에 나타난 정책 추진체계를 확인함. 그 내용은 다음의 〈그림 4-4〉와 같음.

〈그림 4-4〉 정책 추진체계



자료: 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법」에서 재구성.

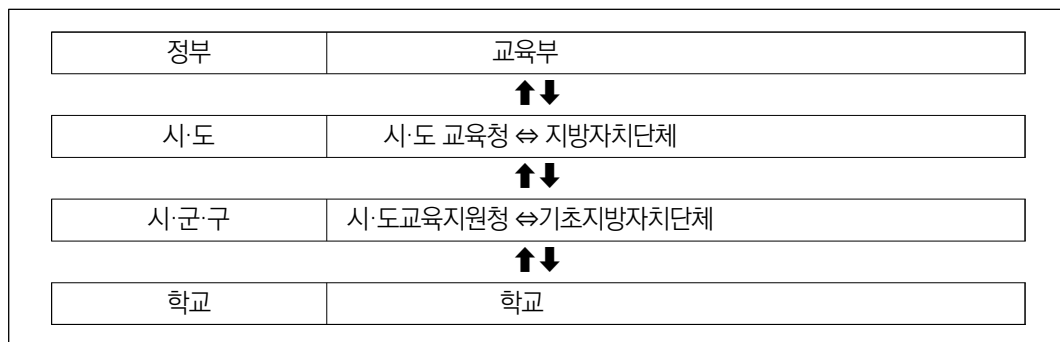
〈그림 4-5〉 삶의 질 정책 추진체계



자료: 관계부처 합동(2020). 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획(안). p.13.

○ 더불어 제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 5개년 기본계획에 제시된 정책 추진체계는 〈그림 4-5〉와 같으며, 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업과 관련된 추진 체계를 정리하면 〈그림 4-6〉과 같음.

〈그림 4-6〉 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 관련 추진체계



○ 해당 사항을 종합적으로 평가하여 본다면 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업은 지방이양에 따른 업무 배분이 진행되었으며, 관련된 업무가 시·도교육청 차원에서 추진되고 있음을 확인함. 해당 추진 사항의 경우 현 체계 속에서 타당성있게 수행되고 있음. 다만 관련 정책 체계의 독립성과 종합적인 환류를 위한 체계가 필요한 실정임.

4.4. 투입, 산출, 효과 분석

4.4.1. 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 평가

○ 투입, 산출, 효과분석의 경우 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 평가, 사업이 도출한 사회적 영향 평가의 측면으로 분석하였음.

○ 농어촌 대상으로 예산 투입 수준 평가는 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원을 통하여 확인함. 그 내용은 다음의 <표 4-41>과 같음.

<표 4-41> 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황

(단위: 원)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
서울특별시교육청		통학차량임차료	65,063,500	281,474,460
부산광역시교육청		-	-	-
대구광역시교육청		-	-	-
인천광역시교육청		통학차량임차료	-	44,256,670
광주광역시교육청		-	-	-
대전광역시교육청		-	-	-
울산광역시교육청		-	-	-
세종특별자치시교육청		통학차량임차료	-	2,620,000
경기도교육청		-	-	-
강원도교육청		특수교육복지지원(통학비지원)	119,200,000	
		통학차량임차료	1,358,802,650	1,148,312,603
	강릉교육지원청	유천지구통학차량운영		248,196,000
	속초양양 교육지원청	설악초작은학교희망만들기		15,000,000
	홍천교육지원청	학생통학여건개선		191,000,000

(계속)

교육청	교육지원청	지원 내용	예산	
			'20	'19
	영월교육지원청	통학차량지원		22,730,000
	평창교육지원청	대관령초통학차량 임차료지원		42,000,000
		신리초통학차량 임차료지원		42,000,000
	정선교육지원청	해피스쿨통학차량비지원		6,400,000
	양구교육지원청	통학버스운전원 인건비지원		14,000,000
		해안초중통학차량운영		14,000,000
	춘천교육지원청	가정중학생통학비		360,000
충청북도교육청		-	-	-
충청남도교육청		-	-	-
전라북도교육청		통학차량임차료	8,291,487,060	10,359,442,040
	고창교육지원청	통학버스34인승구입	155,344,000	
	군산교육지원청	2020년통학버스임차용역	1,456,259,000	-
	김제교육지원청	통학버스지원	1,460,743,000	
경상북도교육청		-	-	-
경상남도교육청				
	의령교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	64,260,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	1,053,000	
		어린이통학버스안전교육	1,996,000	
		통학편의운영	825,220,000	
	함안교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	40,146,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	18,404,000	
		통학편의운영	767,295,000	
		어린이통학버스안전교육	1,504,000	
	창녕교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	17,940,000	
		통학편의지원	857,828,000	
	고성교육지원청	통학차량보호탑승자 인건비	142,763,000	
		특수교육대상자통학및통학버스용역	9,978,000	
		어린이통학버스안전교육	2,365,000	
		통학버스통합관리운영	32,000,000	
		통학편의운영	983,237,000	
	남해교육지원청	특수교육대상자통학및통학버스용역	7,411,000	
		통학편의운영	757,820,000	
제주특별자치도교육청		-	-	-

자료: 지방재정 365 지방재정통합공개시스템(<http://lofin.mois.go.kr>) 2020년 회계 결산서

○ 농어촌 통학 여건 개선을 위한 각 시도 교육청 및 교육지원청별 통학관련 예산 지원 현황을 보면 광역시교육청에 비해 도교육청의 예산이 많음을 알 수 있음.

4.4.2. 사업이 도출한 사회적 영향 평가

○ 사업이 도출한 사회적 영향 평가는 통학 정책의 직접적인 수혜자인 학생과 학부모를 중심으로 제시하였으며, 구체적인 사항의 경우 다음과 같음.

○ 학생의 전반적 통학 여건 만족도 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 먼저 학교급별로 중학교가 4.44점으로 가장 높았고, 다음으로 초등학교가 4.35점, 고등학교는 3.21점으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 대구에서 4.42점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.39점), 충남(4.28점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.56점)에서는 전반적 통학 여건 만족도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 전반적 통학 여건 만족도는 차이가 있음.

○ 학생의 전반적 통학 여건 만족도에 대한 인식은 <표 4-42>와 같음.

<표 4-42> 학생의 전반적 통학 여건 만족도

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	133(45.4)	83(28.3)	51(17.4)	14(4.8)	12(4.1)	4.06	
학교급	초등학교	75(52.8)	43(30.3)	23(16.2)	1(0.7)	0(0.0)	4.35
	중학교	41(57.7)	23(32.4)	5(7.0)	1(1.4)	1(1.4)	4.44
	고등학교	17(21.3)	17(21.3)	23(28.8)	12(15.0)	11(13.8)	3.21
	대구	28(62.2)	9(20.0)	7(15.6)	1(2.2)	0(0.0)	4.42
지역	경기	13(36.1)	14(38.9)	5(13.9)	3(8.3)	1(2.8)	3.97
	강원	17(23.6)	23(31.9)	20(27.8)	7(9.7)	5(6.9)	3.56
	충남	45(57.0)	20(25.3)	8(10.1)	3(3.8)	3(3.8)	4.28
	전북	7(41.2)	2(11.8)	5(29.4)	0(0.0)	3(17.6)	3.59
	경남	23(52.3)	15(34.1)	6(13.6)	0(0.0)	0(0.0)	4.39

○ 학생의 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 등·하교 편리’가 4.04점으로 가장 높았고, 다음으로, ‘통학차량 운행으로 인한 안전한 등·하교’가 4.00점, ‘통학차량 운행으로 인한 통학비 절약’이 3.85점 등의 순으로 나타남. 반면, ‘통학차량 운행으로 인한 등·하교 시간 감소’가 3.65점으로 가장 낮게 나타남. 학생의 통학차량의 운영 성과에 대한 인식은 <표 4-43>과 같음.

<표 4-43> 통학차량의 운영 성과에 대한 인식(학생)

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균
통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승	97(0.3)	71(0.2)	92(0.3)	16(0.1)	17(0.1)	3.73
통학차량 운행으로 인한 등·하교 편리	138(0.5)	75(0.3)	55(0.2)	5(0.0)	20(0.1)	4.04
통학차량 운행으로 인한 등·하교 시간 감소	101(0.3)	60(0.2)	90(0.3)	19(0.1)	23(0.1)	3.67
통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	94(0.3)	71(0.2)	87(0.3)	14(0.0)	27(0.1)	3.65
통학차량 운행으로 인한 통학비 절약	123(0.4)	63(0.2)	69(0.2)	17(0.1)	21(0.1)	3.85
통학차량 운행으로 인한 안전한 등·하교	134(0.5)	67(0.2)	65(0.2)	12(0.0)	15(0.1)	4.00

○ 학생들의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 먼저 학교급별로 살펴보면, 중학교가 4.01점으로 가장 높았고, 초등학교(4.01점), 고등학교(2.96점) 순으로 나타남. 지역별로 살펴보면, 경남에서의 인식이 4.05점으로 가장 높았고, 다음으로 대구와 충남이 각 4.04점 순으로 나타남. 반면, 전북(2.71점)에서는 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도에는 차이가 있음. 학생의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승에 대한 인식은 <표 4-44>와 같음.

〈표 4-44〉 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승(학생)

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	97(0.3)	71(0.2)	92(0.3)	16(0.1)	17(0.1)	3.73	
학교급	초등학교	54(0.4)	41(0.3)	42(0.3)	4(0.0)	1(0.0)	4.01
	중학교	33(0.5)	16(0.2)	17(0.2)	3(0.0)	2(0.0)	4.06
	고등학교	10(0.1)	14(0.2)	33(0.4)	9(0.1)	14(0.2)	2.96
지역	대구	22(0.5)	7(0.2)	13(0.3)	2(0.0)	1(0.0)	4.04
	경기	6(0.2)	9(0.3)	16(0.4)	3(0.1)	2(0.1)	3.39
	강원	13(0.2)	18(0.3)	32(0.4)	5(0.1)	4(0.1)	3.43
	충남	34(0.4)	23(0.3)	16(0.2)	3(0.0)	3(0.0)	4.04
	전북	3(0.2)	3(0.2)	4(0.2)	0(0.0)	7(0.4)	2.71
	경남	19(0.4)	11(0.3)	11(0.3)	3(0.1)	0(0.0)	4.05

○ 다음으로 학부모의 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교’가 3.98점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리’가 3.93점, ‘통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승’이 3.80점 등의 순으로 나타남. ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등·하교시간 감소’는 3.56점으로 가장 낮게 나타남. 학부모의 통학차량의 운영 성과에 대한 인식은 〈표 4-45〉와 같음.

〈표 4-45〉 통학차량의 운영 성과에 대한 인식

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균
통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승	39(27.7)	57(40.4)	32(22.7)	4(2.8)	9(6.4)	3.80
통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리	51(36.2)	55(39.0)	19(13.5)	6(4.3)	10(7.1)	3.93
통학차량 운행으로 인한 자녀의 등·하교시간 감소	30(21.3)	49(34.8)	42(29.8)	10(7.1)	10(7.1)	3.56
통학차량 운행으로 인한 농촌지역의 불리함 감소	32(22.7)	53(37.6)	39(27.7)	5(3.5)	12(8.5)	3.62
통학차량 운행으로 인한 자녀의 통학비 절약	37(26.2)	60(42.6)	25(17.7)	5(3.5)	14(9.9)	3.72
통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교	54(38.3)	52(36.9)	23(16.3)	2(1.4)	10(7.1)	3.98

○ 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 먼저 학교급별로 초등학교가 4.11점으로 가장 높았고, 중학교(3.52점), 고등학교(2.91점) 순으로 나타남. 지역별로는 충남에서의 인식이 4.23점으로 가장 높았고, 다음으로 경남(4.11점), 전북(4.00점) 순으로 나타남. 반면, 강원(3.52점)에서는 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승 인식 정도에는 차이가 있음. 학부모의 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승에 대한 인식은 <표 4-46>와 같음.

<표 4-46> 통학차량 운행으로 인한 우리 지역 생활의 질 상승

(단위: 명(%), 점)

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다	평균	
전체	39(27.7)	57(40.4)	32(22.7)	4(2.8)	9(6.4)	3.80	
학교급	초등학교	33(36.7)	40(44.4)	14(15.6)	0(0.0)	3(3.3)	4.11
	중학교	5(17.2)	11(37.9)	9(31.0)	2(6.9)	2(6.9)	3.52
	고등학교	1(4.5)	6(27.3)	9(40.9)	2(9.1)	4(18.2)	2.91
	대구	5(31.3)	7(43.8)	3(18.8)	0(0.0)	1(6.3)	3.94
지역	경기	4(25.0)	4(25.0)	6(37.5)	2(12.5)	0(0.0)	3.63
	강원	11(18.3)	26(43.3)	14(23.3)	1(1.7)	8(13.3)	3.52
	충남	12(40.0)	14(46.7)	3(10.0)	1(3.3)	0(0.0)	4.23
	전북	3(30.0)	4(40.0)	3(30.0)	0(0.0)	0(0.0)	4.00
	경남	4(44.4)	2(22.2)	3(33.3)	0(0.0)	0(0.0)	4.11

○ 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식을 학교급별과 지역별로 살펴보면 학교급별로 초등학교가 4.21점으로 가장 높았고, 중학교(3.52점), 고등학교(3.32점) 순으로 나타남. 지역별로는 경남에서의 인식이 4.56점으로 가장 높았고, 다음으로 충남(4.50점), 전북(4.40점) 순으로 나타남. 반면, 경기(3.44점)에서는 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식 정도가 가장 낮은 것으로 나타남. 지역별 통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리함 인식 정도에는 차이가 있음.

4.5. 정책·사업 도농간 성과 차이 분석

- 정책 영향평가의 주요한 요소인 도농간의 성과 차이 분석은 한국농촌경제연구원에서 실시한 ‘2021년 도시·농어촌 주민 삶의 질 및 정주 만족도 조사’ 자료 중 자녀의 주요 통학수단, 자녀의 통학수단 만족도, 자녀의 통학차량 승하차 지점까지 소요시간, 자녀의 통학시간(편도기준), 자녀의 통학시간 만족도, 자녀의 통학 안정성 만족도, 자녀의 전반적인 통학여건 만족도 문항을 활용하였음.
- 도·농간 자녀의 주요 통학수단을 비교한 결과, 도보나 자전거를 이용하는 비율이 높은 지역은 완전한 도시(50.8%)이며, 자가차량이나 이웃카풀을 이용하는 비율이 높은 지역은 완전한 농촌(37.5%)과 중심도시연계 농촌지역(26.8%)임. 통학버스나 학교제공 수단을 이용하는 비율이 높은 지역은 중간지역(32.7%), 완전한 농촌지역(25.0%), 중심도시연계 농촌지역(24.4%)임. 이러한 결과를 바탕으로 완전한 도시에 거주하는 학생들의 통학여건에 비해 농촌지역에 거주하는 학생들의 통학여건이 불리함을 알 수 있음.
- 도·농간 자녀의 통학수단 만족도를 비교한 결과, 긍정 비율이 가장 높은 지역은 중심도시연계 농촌지역(61.0%)으로 나타났으나 완전한 도시지역(59.8%)과의 비율 차이는 크지 않음. 통학수단 만족도에서 부정 비율이 가장 높은 지역은 완전한 농촌(31.3%)으로 나타남. 이러한 결과를 바탕으로 완전한 도시에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도와 비해 농촌지역에 거주하는 학생들의 통학여건 만족도 차이는 크지 않은 것으로 나타남. 그러나 완전한 농촌지역의 부정 응답 비율은 다른 지역에 비해 높은 것으로 나타남.
- 도·농간 자녀의 통학시간을 비교한 결과, 자녀의 통학시간이 29분 이내 비율이 가장 높은 지역은 지역은 중심도시연계 중간지역(80.4%)이며, 다음으로 완전한 도시지역(76.4%)임. 반면, 자녀의 통학시간이 30분 이상 비율이 가장 높은 지역은 중간지역(28.6%)이며, 다음으로 중심도시연계 농촌지역(24.4%), 완전한 농촌지역(24.2%) 순임.
- 도·농간 자녀의 주요 통학시간 만족도를 비교한 결과, 긍정 비율이 가장 높은 지역은 중심도시연계 농촌지역(73.2%)이며, 다음으로 완전한 도시지역(59.6%)임. 반면, 도·농간

자녀의 통학시간 만족도에서 부정 비율이 가장 높은 지역은 중심도시연계 중간지역(28.4%)이며, 다음으로 완연한 농촌지역(25.8%)임. 평균 점수로 비교해보면 만족도 평균 점수가 가장 높은 지역은 중심도시연계 농촌지역(6.80점)이며, 다음으로 완연한 도시지역(6.16점)임. 반면, 만족도 평균 점수가 가장 낮은 지역은 완연한 농촌지역(5.73점)임. 이러한 결과를 바탕으로 완연한 도시에 거주하는 학생들의 통학시간 만족도에 비해 완연한 농촌지역에 거주하는 학생들의 통학시간 만족도는 낮은 것을 알 수 있음.

4.6. 정책·사업의 한계 및 개선 과제

- 정책·사업의 한계 및 개선 과제는 학교 단위 수준, 지역교육청 수준, 정책체계 수준을 통해서 확인하였으며, 그 내용은 다음과 같음. 세부 사항의 경우 보고서 내 제5장을 참고하기 바람.
- 학교단위 수준의 한계에서는 통학차량 운행의 안전성 및 서비스 제공의 한계, 통학차량 정책 적용을 위한 의사소통 체계의 부재, 통학차량 업체 관리를 위한 행정적 지원의 부재와 한계, 원거리 통학거리로 인한 한계, 학교 주변의 통학환경 위험을 확인하였음.
- 지역교육청 수준의 한계는 통학 여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계의 부재, 통학 정책 홍보의 한계성, 열악한 대중교통수단의 한계, 농어촌 내 제한된 통학차량의 한계를 확인하였음.
- 정책 추진체계는 독립된 정책 추진체계의 부재, 농어촌 통학 정책에 대한 체계적인 계획의 부재, 지역 실정을 고려한 탄력적인 차량 구성의 부재, 지자체와 시도교육청 간의 협력체계 부재를 확인하였음.
- 개선과제로는 학교단위 수준에서는 통학차량 운행의 안전성 확보 및 서비스 편의성 확대 필요, 통학차량 정책 적용을 위한 단위 학교 및 학교급별 간의 의사소통과 협의, 통학

차량 업체 선정 및 관련 행정 지원의 필요로 볼 수 있음.

- 지역교육청 수준에서는 통학 여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계 확보의 필요성, 교육지원청 담당자의 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식 개선이 필요, 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 홍보 필요, 통학차량의 증차가 필요, 지역사회의 상황을 고려한 차량 운행과 노선 구성의 필요성을 제안하였음.

- 정책 추진체계에서는 통학차량 정책 수행을 위한 종합 컨트롤 타워(Control Tower)의 필요성, 정책 추진체계를 통한 중장기적 로드맵 구성의 필요: 지역사회 마을공동체와 연계된 'community'형 통학 정책 모델, 대형 및 소형 차량을 활용한 투트랙(two track) 맞춤형 지원 필요, 지자체와 시도교육청 간의 협력체계 구축 및 완충 체계 필요를 제안하였음.

5

농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업의 개선 방안 및 과제

- 본 절에서는 양적연구, 질적연구, 문헌연구를 통하여 분석된 내용을 바탕으로 농어촌 통학 여건 사업의 한계와 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안을 제시하고자 함. 특별히 학교단위 수준, 지역교육청 수준, 정책 추진체계 수준의 한계와 방안을 구체적으로 구분하여 제시하고자 함.
- 더불어 본 절에서는 교육지원청 혹은 학교 단위의 일괄적인 정책 평가 시스템이 전무한 상황을 고려하여 환류체계 구축을 위한 평가 항목과 내용을 제안하고자 함. 이는 농어촌 통학 여건 지원 정책의 체계적인 운영을 위하여 선형적으로 구성되어야 할 요소이며, 이를 통해서 통학 여건 정책 수행을 위한 행정 및 제도적인 틀을 구축하는 기초자료가 될 것으로 기대함.
- 구체적으로 해당 평가항목은 크게 상황진단 영역, 정책 및 사업목표 영역, 사업내용 영역, 정책 추진체계 영역(전임인력, 운영규정, 유관기관 협력), 지역단위 정책 전달방식 및 역할 영역, 예산 영역, 정책 환류 체계 및 평가 영역이며, 세부적인 사항으로 구성됨.

1. 농어촌 통학 여건 개선 사업의 한계 및 정책 개선 방향

1.1. 학교 단위 수준의 한계

○ 통학차량 운행의 안전성 및 서비스 제공의 한계

- 교육주체로서 학부모들은 통학차량과 관련된 변화를 요청하고 있으며, 특별히 통학차량과 관련된 행정 사항, 안정성 사항, 서비스 사항의 내용을 확인할 수 있음. 실제로 학부모들은 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원으로 통학버스관련 서비스 편의성을 들고 있음.

○ 통학차량 정책 적용을 위한 의사소통 체계의 부재

- 지역별 다양한 상황을 공유할 수 있는 단위 학교 및 학교급별 간의 의사소통 협의 체계의 부재로 인한 한계를 확인할 수 있었음. 이는 정책의 안정적인 운영을 위해 필수적인 사항임.

○ 통학차량 업체 관리를 위한 행정적 지원의 부재와 한계

- 통학차량 업무 관련 실무진의 경우 통학차량 업체 선정 및 관리에 있어 많은 행정적인 부담을 안고 있음을 확인하였음. 단위 학교 현장에서 통학차량 운전자의 개인 일정까지 확인하며 신경을 써야 하는 상황으로서 이에 대한 행정적 비효율이 존재하고 있었음.

○ 원거리 통학거리로 인한 한계

- 원거리 통학은 학생들의 학교생활에 어려움을 줄 수 있으며, 이는 궁극적으로 학생만족도의 저하를 만들어 낼 수 있음. 실제로 분석 결과 통학차량의 등교 시 소요되는 시간은 '45분~1시간 이내'가 42.4%로 가장 많았고, 다음으로 '30분~45분 이내'(22.0%), '30분 이내'(13.6%), '1시간 30분 이상'(13.6%) 등의 순으로 나타났음. 통학차량의 하교 시 소요되는 시간도 '45분~1시간 이내'가 35.6%로 가장 많았고, 다음으로 '30분~45분 이내'(25.4%), '30분 이내'(16.9%), '1시간 30분 이상'(13.6%) 등

의 순으로 나타났음.

- 현행 법령에 규정된 초등학교의 적정 통학 거리는 1.5km 이내(도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 89조) 및 도보 30분 정도(교육환경 보호에 관한 법률 시행규칙 2조)임,
- 해당 사항을 고려할 때 통학차량을 통한 이동 시간과 거리가 장거리 체계 내에서 이루어지고 있음을 시사하는 것임. 해당 사항은 궁극적으로 장거리 통학의 환경으로 인해 학생들의 어려움을 예상케하는 대목으로서 학생들의 학습권 보호와 안전한 통학 여건 마련을 위한 최소한의 기준을 미충족하는 것임.

○ 학교 주변의 통학환경 위험

- 학교 주변의 통학환경의 위험요소들은 통학차량의 필요성을 부각시키는 내용임. 학부모들은 학교 주변 통학로의 안전 및 편리성에 대한 인식에 있어 평균 2.96점으로 3점(보통) 미만의 낮은 인식을 보이고 있음. 이 중 33.4%는 부정적으로(그렇지 않은 편이다+ 전혀 그렇지 않다) 인식하는 것으로 나타남. 이는 통학차량 정책과 지원을 통해서 안전한 통학서비스가 제공될 필요가 있음을 시사하는 것이며, 위험한 학교 주변이 통학환경을 고려한 교육 지원책들이 마련될 필요가 있음을 시사함.

1.2. 지역교육청 수준의 한계

○ 통학 여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계의 부재

- 통학 여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계의 부재로 인해서 체계적인 사업 운영을 위한 고도화가 수행되지 못하고 있음. 현재 교육지원청 혹은 학교 단위의 일괄적인 정책 평가 시스템이 전무한 상태이며, 이로 인해 체계적인 통학 여건 지원 정책의 환류가 수행되기 어려운 실정임.

○ 통학 정책 홍보의 한계성

- 연구결과 학부모의 통학여건에 대한 정보 및 인식 수준은 낮은 것으로 나타났음. 학부모들의 27.6%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남. 이는 통학차량 관련 정책의 수행도와도 관련되는 것으로 교육주체로서 학부모의 참여와 정책 인식 변화를 위해 시급하게 홍보 전략이 요청됨.

○ 열악한 대중교통수단의 한계

- 농어촌 지역은 대중교통 체계에 있어 구조적인 차원의 어려움을 지니고 있음. 체계적인 대중교통 서비스와 플랫폼을 구성함에도 있어 수요와 공급의 논리가 적절하게 구현되기 어려운 상황에 있음. 실제로 통계청이 발표한 ‘2020년 농림어업총조사 지역조사 결과’에 따르면, 2020년 12월 1일 기준 전국 마을 수는 3만7563개이며, 이 중 걸어서 15분 안에 이용할 수 있는 대중교통 수단이 없는 곳은 전체의 5.9%(2224곳)에 달함(〈표 5-1〉 참고). 이는 농어촌 지역의 열악한 대중교통수단의 실정을 보여주는 것이며, 농어촌 통학여건 개선을 위한 정책이 마련될 필요가 있음.

〈표 5-1〉 이용 가능한 대중교통(수단별)

	2015		2020		증 감	증감률	(%p)
		비율		비율			
전 국	36,792	100.0	37,563	100.0	771	2.1	
대중교통 있음	35,913	97.6	35,339	94.1	-574	-1.6	-3.5
시내버스	34,443	93.6	34,925	93.0	482	1.4	-0.6
시외버스	7,307	19.9	3,622	9.6	-3,685	-50.4	-10.3
여객선	496	1.3	431	1.1	-65	-13.1	-0.2
기 차	1,096	3.0	697	1.9	-399	-36.4	-1.1
대중교통 없음	879	2.4	2,224	5.9	1,345	153.0	3.5

*자료출처: 통계청(2021). 2020년 농림어업총조사 지역조사 결과. 보도자료.

*주민들이 걸어서 15분 이내에 이용 가능한 대중교통수단이 있는 경우이며, 운행 가능한 대중교통수단 모두 파악한 마을 수임

○ 농어촌 내 제한된 통학차량의 한계

- 교육주체로서 학생들은 등하교에 요구되는 시간에 대한 불만과 안타까움을 가지고 있었음. 실제로 차량 배차 문제로 인해 불편을 경험하고 있으며, 이는 전반적인 사업

만족도에도 영향을 줄 수 있을 것으로 예상됨. 이에 따라 통학차량의 증차를 통하여 관련 상황의 딜레마를 극복할 필요가 있음.

- 해당 통학 차량의 증차를 통하여 지역사회 맞춤형 배차를 수행하고, 더불어 노선 구성에 있어서도 증차 사항을 기반으로 탄력적으로 구성할 필요가 있음.

1.3. 정책 추진체계의 부재

○ 독립된 정책 추진체계의 부재

- 학교 현장에서의 통학차량의 중요성에 비하여 관련 전담 조직 및 독립된 정책 추진체계가 부재하여 고도화가 수행되고 있지 못함. 현재 통학차량 정책과 관련된 정책 추진체계가 부재한 상황에서 이를 담당할 수 있는 위원회 및 전담부서의 신설이 시급하게 요청됨.

○ 농어촌 통학 정책에 대한 체계적인 계획의 부재

- 농어촌 통학 정책의 의미와 가치를 고려할 때 좀 더 중장기적인 맥락에서의 정책이 기획 및 추진될 필요가 있음. 특별히 천편일률적인 정책 수행이 아니라 지역별 상황과 맥락을 고려한 '맞춤식' 정책으로의 수행이 요청됨.
- 특별히 최근 '지역사회와 연계된 공동체'적인 정책 수행이 요청되며, 이를 통해서 지역사회의 변화까지 도모할 필요가 있음.

○ 지역 실정을 고려한 탄력적인 차량 구성의 부재

- 지역에 따라 대형 및 소형 차량의 활용도가 차이가 있음을 고려할 필요가 있음. 현재는 지역 상황을 고려하지 않고 단순히 차량 지원 대수를 중요시하고 있으나 좀 더 현실적인 해당 지역의 도로 상황, 지리적 환경, 등하교 시점 등등을 고려하여 다양한 차량 구성과 탄력적인 배치가 가능하도록 지원할 필요가 있음.

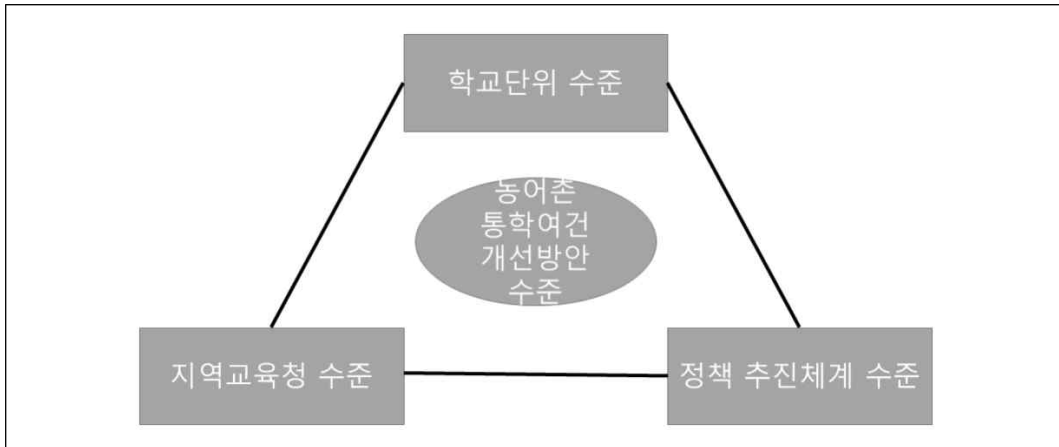
○ 지자체와 시도교육청 간의 협력체계 부재

- 행정 직제의 차이로 인해 지자체와 시도교육청의 통학 사업 관련 협력체계가 긴밀한 수준에서 이루어지지 않고 있음. 지자체와 시도교육청의 협력체계의 구성 및 효과적인 협업 수행이 이루어진다면 정책 수행도의 효과성이 증대될 수 있을 것임.

2. 농어촌 통학 여건 개선 사업의 향후 과제:

단위 학교, 지역교육청, 정책 추진체계 수준의 방안

〈그림 5-1〉 농어촌 통학여건 개선 방안: 학교단위, 지역교육청, 정책 추진체계



2.1. 학교 단위 수준의 방안

○ 통학차량 운행의 안전성 확보 및 서비스 편의성 확대 필요

- 학부모의 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원’이 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 2순위, ‘통학차량의 교육 활동 지원 확대’가 3순위 순으로 나타남.

- 학부모는 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원으로 '통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대'(44.7%)가 가장 필요하다고 응답함.

○ 통학차량 정책 적용을 위한 단위 학교 및 학교급별 간의 의사소통과 협의

- 통학차량 정책의 수혜는 지역사회의 다양한 구성원들이 누리고 있었으나 실제 정책의 직접적인 대상자들이 부재할 경우에 지역사회 전반의 영향을 주고 있음을 확인할 수 있었음.
- 물론 정책의 핵심 수혜자를 고려하여 정책이 운영되어야 함이 마땅하나 현실적으로 산간벽지의 경우 통학차량을 다양한 구성원들이 활용하고 있었기에 이를 고려한 현실적인 상황을 유념하여 정책을 펼칠 필요가 있음.
- 예를 들어 유치원 통학지원차량 사업을 수행하지만 해당 차량을 통해 유치원 인근 초등학교 재학생들도 활용하고 있는 상황임.
- 이와 관련하여 단위 학교 및 학교급별 간의 의사소통과 협의가 필요함.

○ 통학차량 업체 선정 및 관련 행정 지원의 필요

- 통학차량 업무 관련 실무진의 경우 통학차량 업체 선정 및 관리에 있어 많은 행정적인 부담을 안고 있음을 확인하였음.
- 실제 실무진의 경우 통학차량 운전자의 개인 일정까지 확인하며 신경을 써야 하는 상황으로서 이에 대한 행정적 비효율이 존재하고 있었음.
- 제한된 차량업체와 지역사회의 상황을 고려할 때 구조적인 한계가 존재하지만 통학차량 및 운전자와 관련된 종합적인 관리 및 지원책이 요청됨.

○ 학교 단위 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시는 <표 5-2>에 제시되어 있음.

〈표 5-2〉 학교 단위 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시

[학교 단위 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시]
<p>[사업 1]: 통학차량 안전운행을 위한 '지역사회 운전 양보' 캠페인</p> <p>- 사업 목적</p> <p>(1) 지역사회의 통학차량에 대한 인식 전환 필요 (2) 통학차량의 실제 운행 내 안전성 확보 필요</p> <p>- 사업 내용</p> <p>(1) 통학차량 운영시 지역사회의 운전자들의 양보 운전을 위한 캠페인 추진 (2) 통학차량 운영시 지역사회의 운전자들의 양보 운전을 위한 SNS캠페인 추진 (3) 통학차량 운영시 지역사회의 운전자들의 양보 운전을 위한 지역사회 연계</p> <p>- 사업 기대효과</p> <p>(1) 지역사회 구성원들의 통학차량에 대한 인식 전환 (2) 통학차량 운행의 안전성 수준 증대 및 확보</p>
<p>[사업 2]: 통학차량 서비스 만족도 인식 조사 사업</p> <p>- 사업 목적</p> <p>(1) 교육주체들의 통학차량에 대한 만족도 조사 필요 (2) 통학차량 운영 과정에 대한 환류 및 모니터링 추진 필요</p> <p>- 사업 내용</p> <p>(1) 통학차량 운영을 경험하는 교육주체들을 대상으로 정례적인 만족도 조사를 수행 (2) 단위학교의 통학차량 운영 과정에 대한 환류 및 모니터링 (3) 학기별 정례적으로 1회 실시 (4) SNS와 모바일을 활용한 전수 조사 형식으로 수행</p> <p>- 사업 기대효과</p> <p>(1) 지역사회 구성원들의 통학차량에 대한 인식 전환 (2) 통학차량 운행의 안전성 수준 증대 및 확보</p>
<p>[사업 3]: 통학차량 내 카시트(안전벨트 기구) 설치비 지원 사업</p> <p>- 사업 목적</p> <p>(1) 통학차량 내 최신의 카시트(안전벨트 기구) 설치 및 예산 확보 필요 (2) 통학차량 이용자의 안전성 증대 필요</p> <p>- 사업 내용</p> <p>(1) 통학차량 내 최신의 카시트(안전벨트 기구) 설치 수행 (2) 통학차량 내 최신의 카시트(안전벨트 기구) 설치를 위한 관련 예산 확보추진: 지역사회 연계 및 발전기금 확보 (3) 통학차량 내 최신의 카시트(안전벨트 기구) 안전도 확인</p> <p>- 사업 기대효과</p> <p>(1) 통학차량 내 최신의 카시트(안전벨트 기구) 설치 비율 증대 및 예산 확보 (2) 통학차량 이용자의 안전성 증대</p>
<p>[사업 4]: 학교 간 통학차량 협의체 발족</p> <p>- 사업 목적</p> <p>(1) 학교 간 통학차량 운영을 위한 체계적인 협의체 발족 필요 (2) 지역사회의 맥락과 특수성을 반영한 통학차량 운행 추구 필요</p> <p>- 사업 내용</p> <p>(1) 유치원, 초등학교, 중등학교의 학교 간 통학차량 협의체 구성 (2) 지역사회의 맥락과 특수성을 반영한 통학차량 운행 추구</p> <p>- 사업 기대효과</p> <p>(1) 기능적인 학교 간 통학차량 운영을 위한 협의체 운영 (2) 지역사회의 맥락과 특수성을 반영한 통학차량 운행 담보 가능</p>

2.2. 지역교육청 수준의 방안

○ 통학 여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계 확보의 필요성

- 현재 교육지원청 혹은 학교 단위의 일괄적인 정책 평가 시스템이 전무한 상태이며, 이로 인해 체계적인 통학 여건 지원 정책의 환류가 수행되기 어려운 실정임.
- 이는 지속적인 통학 여건 정책 수행을 위한 행정 및 제도적인 안정성의 부재도 의미하는 것임.
- 이와 관련하여 본 연구진에서는 체계적인 통학 여건 지원 정책을 위한 환류체계 구축을 위하여 평가 항목과 내용을 제안하고자 함. 해당 사항의 경우 다음절을 참고 바람.

○ 교육지원청 담당자의 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식 개선이 필요

- 교육지원청 담당자의 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식은 전체 평균이 3.68점으로 보통 이상으로 나타남. 상황진단이 4.17점으로 가장 높은 반면, 예산의 적정성이 3.44점으로 가장 낮음.

○ 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 홍보 필요

- 학부모의 통학 여건 개선에 대한 인식은 평균 3.07점으로 높지 않은 것으로 나타났으며, 27.6%는 알지 못하는(알지 못한다+ 전혀 알지 못한다) 것으로 나타남.
- 특히 학부모의 전세택시에 대한 인식은 평균 2.39점, 통학비 지원에 대한 인식은 평균 2.67점, 보조통학수단 지원에 대한 인식은 평균 2.24점으로 낮은 인식을 보임.
- 학부모는 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것으로 통학버스가 1순위 76.6%(1순위+2순위 97.9%)로 가장 많았고, 다음으로 통학비 지원(1순위 17%/1순위+2순위 57.6%), 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)(1순위 4.3%/1순위+2순위 18.5%) 등의 순으로 나타남.
- 학부모는 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 '통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교'가 3.98점으로 가장 높았고, 다음으로 '통학차량 운행으로 인한 자

녀의 등하교 편리'가 3.93점, '통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승'이 3.80점 등의 순으로 나타남.

- 학생들은 통학 여건에 대한 만족도 중 '통학 여건의 안전성'이 4.18점으로 가장 높았고, 다음으로 '통학수단 만족도'가 4.08점, '통학시간 만족도'가 3.76점으로 나타남. 전반적 통학 여건 만족도는 4.06점으로 나타남.
- 학생들은 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 '통학차량 운행으로 인한 등하교 편리'가 4.04점으로 가장 높았고, 다음으로, '통학차량 운행으로 인한 안전한 등하교'가 4.00점, '통학차량 운행으로 인한 통학비 절약'이 3.85점 등의 순으로 나타남.

○ 통학차량의 증차가 필요


- 등·하교 시 소요되는 운행시간이 다른 이유로는 '등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서'가 50.0%로 가장 많았고, 다음으로 '등·하교시 차량 배차 간격이 차이가 나서'(33.3%), '등·하교시 도로의 차량통행량이 차이가 나서'(16.7%) 순으로 나타남.
- 교육지원청 담당자와 교원/행정실장의 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 '통학차량(직영, 임차 포함)의 증차'이 1순위로 나타남.
- 자녀가 통학버스를 이용하지 않는 이유로는 '통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서'가 62.7%로 가장 많았고, 다음으로 '통학버스 탑승시간을 맞추기가 어려워서'(18.6%), '통학버스를 이용하면 통학시간이 지나치게 오래 걸리기 때문에'(8.5%) 등의 순으로 나타남.

○ 지역사회의 상황을 고려한 차량 운행과 노선 구성의 필요성

- 효율적인 차량운행의 경우 지역사회의 상황을 고려한 노선 구성을 통하여 담보됨을 확인할 수 있었음.
- 지역사회의 지리적 형편과 재학생 분포가 차이가 있기에 지역단위 TF팀을 구성하여 학생중심의 맞춤형 노선 개발 및 구성을 위한 전문적인 지원이 필요함.

○ 지역교육청 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시는 <표 5-3>에 제시되어 있음.

〈표 5-3〉 지역교육청 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시

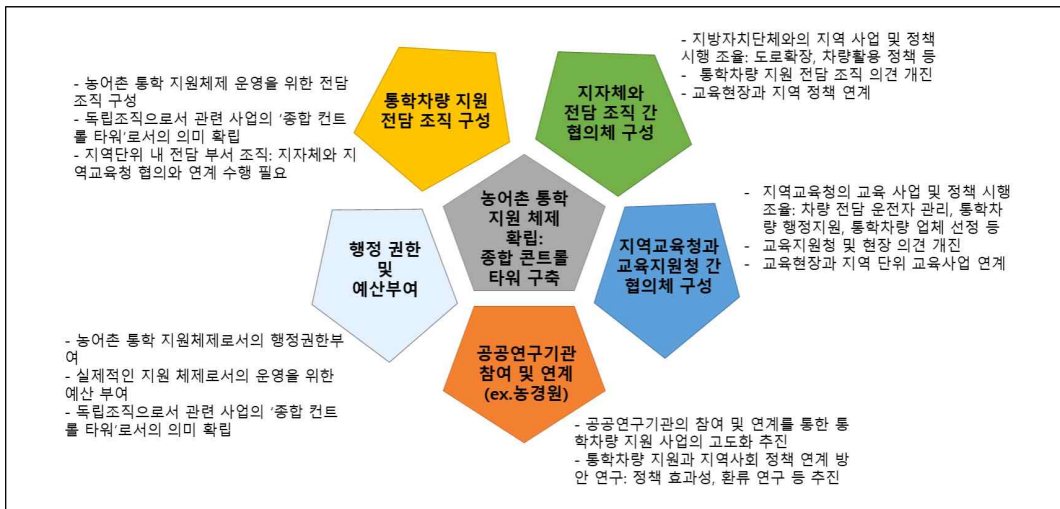
[지역교육청 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시]
<p>[사업 1]: 통학차량 지원을 위한 교육지원청 담당자 연수 실시</p> <p>- 사업 목적</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 교육지원청 통학차량 담당자의 전문성 향상 필요 (2) 현장지향적인 통학차량 지원을 위한 담당자의 이해도 및 접근성 강화 필요 <p>- 사업 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 교육지원청 담당자의 통학 차량 사업에 대한 전문성과 역량 강화를 위한 담당자 연수 실시 (2) 지역사회의 맥락과 특수성을 반영한 통학차량 운행 추구 <p>- 사업 기대효과</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 담당자로서의 전문성 향상 (2) 지역사회 내 통학차량 운행의 지리적 사항과 이슈들을 고려한 지원 가능 (3) 전문성 향상을 통한 학생, 학부모, 운전자의 상황을 파악한 담당자의 행정 운영 및 지원 가능성 확보
<p>[사업 2]: 통학차량 관련 홍보 및 안내 사업</p> <p>- 사업 목적</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 이용자 확보 및 인식도 개선 필요 (2) 교육주체들의 통학차량 이용률 증대 및 개선 필요 (3) 통학차량 관련 정보 공유 및 접근성 증진 필요 <p>- 사업 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 교육주체(학부모 집중)들의 통학차량에 대한 인식을 위한 적극적인 홍보 및 안내 사업수행 (2) 교육주체(학부모 집중)를 위한 포스터, SNS, 밴드, 모바일 등을 통한 안내 수행 <p>- 사업 기대효과</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 이용자 확보 및 인식도 개선 (2) 교육주체들의 통학차량 이용률 증대 및 개선 (3) 통학차량 관련 정보 공유 및 접근성 증진
<p>[사업 3]: 통학차량 점검 및 모니터링 사업</p> <p>- 사업 목적</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 운행 및 운영의 환류체계 확보의 필요 (2) 교육주체들의 통학차량 안전성 증대의 필요 (3) 통학차량을 위한 체계적인 관리의 필요 <p>- 사업 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 정례적인 통학차량 현장 점검 및 모니터링 실시 (2) 차량 전문가가 포함된 전문 모니터링 수행 <p>- 사업 기대효과</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 운행 및 운영의 환류체계 구성 (2) 교육주체들의 통학차량 안전성 증대 (3) 통학차량을 위한 체계적인 관리 <p>* 통학차량 점검 및 모니터링 사업 예시는 다음의 사항을 참고</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>자료 출처: 파주교육지원청 하반기 합동 어린이 통학버스 점검 경기뉴스, 2021년 12월 6일 http://www.tgnews.co.kr/news/article.html?no=177631</p>

2.3. 정책 추진체계 수준의 방안

○ 통학차량 정책 수행을 위한 종합 컨트롤 타워(Control Tower)의 필요성

- 통학차량 정책과 관련된 컨트롤 타워의 필요성을 제안함.
- 현재 통학차량 정책과 관련된 정책 추진체계가 부재한 상황에서 이를 담당할 수 있는 위원회 및 전담부서의 신설을 제안함.
- 지원단위의 종합적인 통학차량 지원 위원회와 전담 인력을 배치하여 지역사회의 형편과 필요에 민감하게 반응을 하고 정책을 체계적으로 추진해나갈 수 있는 체계가 요청됨.
- 해당 사항의 구현을 위한 핵심 요소들의 경우 <그림 5-2>와 같음.

<그림 5-2> 농어촌 통학 지원 체계: 종합 컨트롤 타워 구축 요소



- 요소1(통학차량 지원 전담 조직 구성(지역교육청 단위 전담 조직)): 통학차량 지원 전담 조직 구성은 농어촌 통학 지원 체계 운영을 위한 독립적인 조직을 구성하는 것을 의미하며, 이를 통하여 농어촌 통학 지원을 위한 종합적인 컨트롤 타워로서의 체계를 확립함. 해당 조직은 지역교육청 단위 내에 전담 부서를 두며, 지자체와 지역교육청 간의 협의와 연계를 수행할 수 있음. 더불어 각 지역교육청 단위 전담조직은 '국무총

리산하 통학 여건 개선 위원회'를 구성하여 이를 관리하도록 함.

- 요소2(지자체와 지역교육청 전담 조직 간 협의체 구성): 지자체와 지역교육청 전담 조직 간의 협의체 구성은 지자체가 수행하는 지역 역점 사업 혹은 지역정책·사업이 통학 여건 지원 정책과의 긴밀한 협조 속에서 진행되어질 수 있도록 수행되는 협의체를 의미하며, 이를 통하여 효율적인 통학 여건 개선을 추진하고자 함. 이 과정에서 지자체와 전담 조직 간의 체계적인 소통과정은 필수적이며, 해당 협의체를 통하여 상호 간의 이해, 협조, 조율을 수행할 수 있을 것임.
- 요소3(지역교육청과 교육지원청 간의 협의체 구성): 지역교육청과 교육지원청 간의 협의체 구성은 지역교육청이 수행하는 지역단위 교육 역점 사업 혹은 교육정책·사업이 통학 지원 정책과의 긴밀한 협조 속에서 진행되어질 수 있도록 수행되는 협의체를 의미하며, 이를 통하여 효율적인 통학 여건 개선을 추진하고자 함. 이 과정에서 지역교육청과 교육지원청 간의 체계적인 소통과정은 필수적이며, 해당 협의체를 통하여 상호간의 이해, 협조, 조율을 수행할 수 있을 것임.
- 요소4(공공 연구기관 참여 및 연계): 공공 연구기관 참여 및 연계는 통학 여건 개선 정책 및 지원을 위한 체계적인 연구와 기초자료 제공을 통하여 농어촌 통학 지원 체계를 지원하고자 함을 의미함. 통학 여건 개선과 지원은 지역사회의 생태계와 정주민족도 등과 같은 다양한 요소와 내용을 분석 및 수행함을 전제하고 있기에 이에 대한 전문적인 연구지원과 분석이 필수적임. 이를 위하여 한국농촌경제원과 같은 지역 및 농촌 전문 연구기관의 참여와 협조는 반드시 요청되는 부분이며, 이를 통해 통학 여건 개선 정책의 고도화를 추구할 수 있을 것임.
- 요소5(행정 권한 및 예산 부여): 행정 권한 및 예산 부여는 농어촌 통학 여건 지원 체계의 기능적인 운영과 독립적인 활동을 위하여 요청되는 부분으로서 종합 컨트롤 타워로서의 격에 준하는 행정적 권한을 제도적으로 보장받음을 의미함. 이와 더불어 해당 조직의 인력 구성과 사업 추진을 위한 예산 편성과 지원이 이루어져야 할 것임. 이러한 행정 및 예산적인 지원을 통하여 전담 조직의 체계성이 안정적으로 발전해나갈 수 있을 것임.

○ 정책 추진체계를 통한 중장기적 로드맵 구성의 필요: 지역사회 마을공동체와 연계된 ‘community’형 통학 정책 모델

- 시도교육청의 책임과 관리 속에서 전술한 정책 추진체계가 구성될 필요가 있음.
- 해당 정책 추진체계는 지역 설정을 고려한 중장기적인 로드맵을 구성할 필요가 있으며, 이는 지역사회 마을공동체와 연계된 ‘community’형 통학 정책 모델을 지향할 필요가 있음.
- 지역사회 마을공동체와 연계된 ‘community’형 통학 정책 모델은 단순히 통학 정책에만 활용되는 통학 차량을 넘어 지역사회의 다양한 요구와 형편을 고려하여 진행되는 정책적 차량을 의미함.

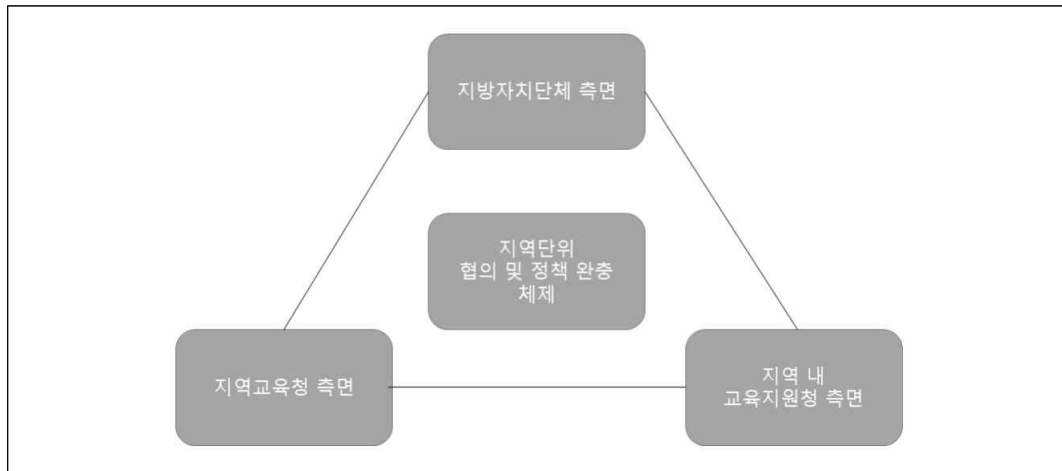
○ 대형 및 소형 차량을 활용한 투트랙(two track) 맞춤형 지원 필요

- 산간벽지 지역의 경우 대형 통학차량의 진입과 운행에 많은 어려움이 있었으며, 이는 지역 도로의 상황 및 재학생 자택의 지리적 형편 등 다양한 요인으로 인해 영향을 받고 있었음.
- 지역 및 도로 형편을 고려하여 대형 차량과 소형 차량을 병행하여 운행함으로써 교육주체들의 만족도와 실제 지역사회의 여건을 고려하여 맞춤형 지원을 수행해주어야 할 것으로 판단됨

○ 지역 단위 협의 및 정책 완충 체계 필요

- 통학 차량의 경우 학생들의 교통권과 관련이 있으므로 지자체, 시도지역 교육청, 지역 내 교육지원청 간의 협력체계 속에서 긴밀한 협업이 요청됨.
- 이를 위하여 각 부처의 협력체계의 구성 및 효과적인 협업 수행과 완충 체계 기구의 필요성이 대두됨.
- 구체적으로 해당 사항은 <그림 5-3>과 같음.

〈그림 5-3〉 지역단위 콘트롤 타워 구축 요소



- 지방자치단체 측면: 지방자치단체의 경우 지역 역점 사업을 통하여 지역 정책을 추진하며, 해당 사항은 교육현장과 더불어 지역 내 경제, 환경, 교육, 문화 등의 전방위적인 측면에 영향을 주며 관여됨. 특별히 교육 관련 사업과 영역은 지역교육청 및 교육지원청의 중장기 정책과 맞물려 동시적/상호작용적으로 수행될 때 그 효과가 극대화될 수 있음. 이러한 맥락에서 통학 여건 개선을 위한 정책 수행도 해당 측면들의 긴밀한 협조와 정책적 조율 속에서 수행될 필요가 있음. 이 과정에서 지방자치단체와 지역교육청의 소통 창구로서 지역단위 전담조직은 필수적인 요소임.
- 지역교육청 측면: 지역교육청은 지역 산하 교육활동 및 정책 추진의 핵심적 기관임. 전담 조직 구성은 지역교육청 산하 부서로 두고, 지방자치단체 및 지역 내 교육지원청과의 조율을 수행할 수 있도록 함. 지역교육청의 교육정책 사업 방향을 고려하여 교육지원청을 지원하고, 전체적인 맥락 속에서 통학 여건 개선 사업을 기능적으로 관리 및 운영해나갈 수 있도록 함.
- 교육지원청 측면: 교육지원청 측면은 단위 학교의 요구와 지역사회의 상황을 반영한 다양한 의견을 개진하고, 이를 통해서 현장지향적인 정책 운영과 수행이 이루어질 수 있도록 함. 이 과정에서 지역교육청 산하 통학 여건 전담 조직과의 긴밀한 협조는 필수적이며, 해당 부처가 정확한 분석과 사업 방안을 제시할 수 있도록 지원할 필요가 있음.

○ 정책 추진체계 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시는 <표 5-4>에 제시되어 있음.

<표 5-4> 정책 추진체계 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시

[정책 추진체계 수준의 실행 가능한 세부 사업 예시]
<p>사업 1: 통학차량 전담 종합 지원체계 구축: 가칭 “농어촌 통학여건 지원부”</p> <p>- 사업 목적</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 운행 관련 정책의 체계적인 관리 필요 (2) 통학차량 관련 행정적 운영 주체의 독립화 필요 (3) 지역사회 맞춤형 통학차량 운영 지원을 위한 체계적인 전담부서 필요 <p>- 사업 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 지원단위의 종합적인 통학차량 지원 위원회와 전담 인력을 배치하여 지역사회의 형편과 필요를 수행하기 위한 지원 체계 구축 (2) 통학차량 사업 수행을 위한 독립적인 운영 기구로서 지원 체계 구성 <p>- 사업 기대효과</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량 운행 관련 정책의 체계적인 관리 및 운영 (2) 독립부서를 통한 통학차량 관련 행·재정 운영 추진 가능 (3) 효과적인 지역사회 맞춤형 통학차량 운영 지원 가능
<p>사업 2: 통학차량 지원 사업</p> <p>- 사업 목적</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 통학차량의 내실있는 운영을 위한 다양한 인원 규모의 차량 제공 필요 (2) 지역사회 및 관계부처의 협력을 통한 통학차량 지원 필요 (3) 지역사회 맞춤형 통학차량 운영 지원을 위한 체계적인 전담부서 필요 <p>- 사업 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 지역사회 자원 확보를 통한 안정적인 차량 확보와 현장 지원 (2) 다양한 인원 및 규모의 통학차량 지원 <p>- 사업 기대효과</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 다양한 인원 규모의 차량 확보 및 지원 가능성 (2) 지역사회 맞춤형 통학차량 운영과 차량 지원 가능성 <p>* 통학차량 지원 및 다각화 예시는 아래의 사항을 참고</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>경북신문 2021년 9월28일 기사 http://m.kbsm.net/view.php?id=324630</p> <p>“경주 영지초 등 4개 초교 통학버스 지원대상 선정...내년 3월부터 본격 시행”</p> <p>*** 국회의원(국민의힘·경주시)은 경주지역 초등학교 네 곳이 경북도교육청의 통학버스 지원대상에 선정돼 내년 1학기가 시작되는 시기인 3월부터 본격적으로 차량이 운영될 예정이라고 28일 밝혔다.</p> <p>학교 선정은 경북 전체 유치원, 초·중·고교, 특수학교 중 학교별 상황, 통학로 안전, 통학 거리 등을 종합적으로 고려해 이루어졌으며, 경주지역에서는 영지초등학교, 석계초등학교, 양동초등학교, 사방초등학교가 선정되며 각각의 필요에 맞게 12~45인승의 통학버스를 지원받을 수 있게 됐다.</p> <p>네 곳의 초등학교 중 영지초, 석계초, 양동초는 자체 학부모분담금 등으로 통학버스가 운영되고 있었는데 최근 인건비 상승 등으로 인해 운영비 부담이 가중되며 앞으로의 운영에 차질이 빚어질 수 있는 상황이었다. 또한 사방초는 통학버스가 필요함에도 불구하고 아예 자체 통학버스를 운영하지 못하고 있는 실정이었다.</p> <p>특히 영지초, 석계초의 경우, 2010년 학생 수가 점차 줄어들며 폐교 위기에 처하자 통학버스를 운영해 원거리 학생들에게 무상으로 등하교를 지원해주는 조건으로 학생 수를 유지해왔으며, 자체적으로 학부모, 총동창회 등이 기금을 모아 재원을 조달하고 있었으나 최근 자원 마련에 큰 어려움을 겪으며 지원이 시급한 실정이었다</p> </div>

3. 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안:

정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목 제안

- 본 절에서는 교육지원청 혹은 학교 단위의 일괄적인 정책 평가 시스템이 전무한 상황을 고려하여 환류체계 구축을 위한 평가 항목과 내용을 제안하고자 함. 이는 농어촌 통학 여건 지원 정책의 체계적인 운영을 위하여 선형적으로 구성되어야 할 요소이며, 이를 통해서 통학 여건 정책 수행을 위한 행정 및 제도적인 틀을 구축하는 기초자료가 될 것으로 기대함.
- 구체적으로 해당 평가항목은 크게 상황진단 영역, 정책 및 사업목표 영역, 사업내용 영역, 정책 추진체계 영역(전임인력, 운영규정, 유관기관 협력), 지역단위정책전달방식 및 역할 영역, 예산 영역, 정책 환류 체계 및 평가 영역임. 세부적인 사항으로 아래와 같음.
- 해당 항목의 경우 연구진의 연구 과정을 통해 도출된 사항으로 추후 수정·보완할 수 있으며, 초안적인 성격으로 제안된 것임을 밝혀둠.
- 본 연구에서 제안한 정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목과 내용은 <표 5-1>과 같음.

〈표 5-5〉 정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목과 내용

■ 1. 상황진단						
평가항목	상황분석					
평가지표	정책 및 사업 요구 분석					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업은 지역사회의 의견과 요구를 반영하여 실행해야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~ 12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 농어촌 지역의 통학여건을 체계적으로 진단한다.	10	8	6	4	2
	2) 농어촌 통학여건 관련 지역사회 수요자의 의견을 적극적으로 반영한다.	10	8	6	4	2
	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업은 지역사회의 의견과 요구를 적극적으로 반영하기 위하여 체계적인 상황 진단 및 분석을 수행하여 진행되어야 함 • 상황진단의 개념 <ul style="list-style-type: none"> - 상황진단은 농어촌 통학여건 정책 및 사업이 지역사회에 적합하게 구성하기 위한 전략적 활동임. 이를 위해 상황진단은 지역사회의 의견과 요구를 체계적으로 진단해야 함을 전제함 - 상황진단은 정성적·정량적 접근을 활용한 체계적인 진단 및 분석과정이 적용되어야 함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 지역사회의 의견과 요구를 체계적으로 분석하기 위하여 기관 자체적으로 내부결재를 통해 진행된 공식적인 상황 진단 및 분석 과정 증빙 자료를 대상으로 함 - 상황진단을 통한 관련 결과 보고서 및 자료 - 상황진단을 수행한 내부 및 외부 연구진 구성 자료(예: 연구진 위촉 자료) 등 					
평가자료	상황진단 관련 운영계획서, 관련 회의록 및 내부결재 문서, 예산 집행 등					

■ 2. 정책 및 사업목표

평가항목	정책 및 사업목표																								
평가지표	정책 및 사업 목표의 적절성																								
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업은 중장기 발전계획서, 전년도 평가결과, 수요자 의견수렴, 세부 사업내용 등에 따라 적절하게 실행해야 함																								
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31																								
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)																								
평가요소 및 평정기준	<table border="1"> <thead> <tr> <th>평가요소</th> <th>매우 우수</th> <th>우수</th> <th>보통</th> <th>미흡</th> <th>매우 미흡</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 중장기 발전계획을 수립하고 운영하고 있다.</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 전년도 평가결과를 구체적으로 반영하고 있다.</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;">총점 = 점 / 평균점수 = 점</td> </tr> </tbody> </table>	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡	1) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 중장기 발전계획을 수립하고 운영하고 있다.	10	8	6	4	2	2) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 전년도 평가결과를 구체적으로 반영하고 있다.	10	8	6	4	2	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡																				
1) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 중장기 발전계획을 수립하고 운영하고 있다.	10	8	6	4	2																				
2) 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 전년도 평가결과를 구체적으로 반영하고 있다.	10	8	6	4	2																				
총점 = 점 / 평균점수 = 점																									
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 연간단위 계획으로서 당해 연도의 목표와 중점방향을 설정하고 전년도 평가결과와 수요자 참여 등을 토대로 체계적이며 시의성 있는 운영계획을 수립해야 함 • 연간 운영계획의 개념 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업이 1년간 성취할 목표와 구체적인 추진내용, 분기별 또는 월별 운영계획과 기대효과를 포함하는 문서 및 자료를 의미함 - 단회적인 프로그램 중심의 사업계획이 아닌 농어촌 통학여건 정책 및 사업 관련 조직, 관리 재무, 홍보 등 정책 및 사업 운영에 필요한 제반 업무를 포함하는 종합적인 운영계획으로 계획서의 완성도를 확인함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기관 자체적으로 내부결재를 통해 수립한 공식적인 계획서 및 관련 자료를 대상으로 함 																								
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 연간 운영계획서, 관련 회의록 및 내부결재 문서 등																								

■ 3. 사업내용

평가항목	사업내용																								
평가지표	사업내용의 타당성																								
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업내용은 세부적으로 운영되어야 하고 목표를 달성해야 함																								
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31																								
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)																								
평가요소 및 평정기준	<table border="1"> <thead> <tr> <th>평가요소</th> <th>매우 우수</th> <th>우수</th> <th>보통</th> <th>미흡</th> <th>매우 미흡</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 농어촌 통학여건 관련 사업별 추진 내용은 세부적으로 구분하여 운영한다.</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2) 농어촌 통학여건 관련 사업내용이 목표달성에 적절하다.</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;">총점 = 점 / 평균점수 = 점</td> </tr> </tbody> </table>	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡	1) 농어촌 통학여건 관련 사업별 추진 내용은 세부적으로 구분하여 운영한다.	10	8	6	4	2	2) 농어촌 통학여건 관련 사업내용이 목표달성에 적절하다.	10	8	6	4	2	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡																			
	1) 농어촌 통학여건 관련 사업별 추진 내용은 세부적으로 구분하여 운영한다.	10	8	6	4	2																			
	2) 농어촌 통학여건 관련 사업내용이 목표달성에 적절하다.	10	8	6	4	2																			
총점 = 점 / 평균점수 = 점																									
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업내용은 목표달성을 위해 구체적/세부적으로 운영되어야 함 - 농어촌 통학여건 정책 및 사업내용이 설정한 목표는 도전적이나 현실적으로 달성 가능한 내용이어야 함 - 농어촌 통학여건 정책 및 사업내용은 정성적·정량적으로 측정 가능하도록 구성해야 함 • 사업내용의 개념 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업내용은 설정한 사업목표를 달성하기 위한 세부적인 영역 및 사업별 구성을 의미함 - 농어촌 통학여건 정책 및 사업내용은 구체적인 사업목표 성취 기준(정성적·정량적)과 내용을 구성하고 있어야 함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기관 자체적으로 내부결재를 통해 수립한 공식적인 계획서를 대상으로 함 - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진 내용 관련 기타 자료를 대상으로 함 																								
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 연간 운영계획서, 사업 추진 내용 및 프로그램 자료, 관련 회의록 및 내부결재 문서 등																								

■ 4. 정책 추진체계(1)- 전담인력

평가항목	정책 추진체계(1)					
평가지표	정책 추진을 위한 전담 인력					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 전담 인력 확보 및 역량 강화 연수를 수행하여 실행해야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 농어촌 통학여건 정책 추진을 위한 전담인력이 확보되어 있다.	10	8	6	4	2
	2) 농어촌 통학여건 정책 추진 전담인력의 전문성 및 역량 강화를 위한 연수를 수행하고 있다.	10	8	6	4	2
	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 전담인력을 배치 및 선임하여 정책 추진 체계를 구축하고 있는가 를 확인 • 전담인력의 개념과 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 전담인력 확보 - 지역 및 기관별 상황에 따라 겸임 배치도 용인되나 해당 인사의 복무지침에 있어 전담인력 수준의 업무로서 농어촌 통학 여건 관련 정책 실행사항이 주요 담당업무로 등재되어야 함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기관 자체적으로 내부결재를 통해 수행된 공식적인 인력 및 조직도 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 전담인력 임명 관련 내부결재 문서, 전담인력 배치 관련 조직도 및 복무지침서 등					

■ 5. 정책 추진체계(2)-운영 규정

평가항목	정책 추진체계(2)					
평가지표	정책 추진을 위한 운영규정 관리					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 운영규정을 체계적으로 관리·실행해야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 농어촌 통학여건 정책 추진을 위한 관련 운영규정을 구비하고 있다.	10	8	6	4	2
	2) 농어촌 통학여건 정책 추진을 위한 관련 운영규정 심의 및 관리를 하고 있다.	10	8	6	4	2
	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학 여건 정책 추진 관련 운영 규정 관리의 확인을 통해 제도적인 운영 시스템의 구비 여부를 확인 - 농어촌 통학 여건 정책 추진 관련 실제적이며 체계적인 규정의 제정과 관리 사항 확인 • 운영규정의 개념과 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학 여건 정책 관련 직제, 인사, 보수, 복무, 회계, 시설관리, 안전관리, 문서관리, 운영위원회, 운영위원회 등과 관련된 제반 업무 규정을 대상으로 함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 추진을 위한 운영규정 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 관련 운영 규정, 운영 규정 관리 관련 기구 회의록 등					

■ 6. 정책 추진체계(3)-유관기관 협력

평가항목	정책 추진체계(3)					
평가지표	정책 추진을 위한 유관 기관과의 협력 및 협력체 구성					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 유관 기관과의 협력적 체계를 구축하여 실행해야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 농어촌 통학여건 정책 추진을 위하여 유관 기관과의 협력이 이루어지고 있다.	10	8	6	4	2
	2) 농어촌 통학여건 정책 추진을 위한 관계 부처 간의 협력체(기구)가 운영되고 있다.	10	8	6	4	2
	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 관계 부처 간의 협력적인 거버넌스를 구축하고 있는가를 확인 • 유관 부처의 개념과 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 지역사회, 학교, 교육청, 지자체 등의 관계 기관의 협력적 거버넌스 구축 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 협력 및 협력체 활동 자료 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 협력 활동 자료, 유관 기관 협력체 구성 회의록 등					

■ 7. 지역단위 정책전달방식 및 역할

평가항목	지역단위 정책전달방식 및 역할					
평가지표	지역단위 정책전달방식의 효율성 지역단위 정책역할의 적절성					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 및 사업은 지역단위 정책전달방식이 효율적이어야 하며, 지역 단위의 특성을 반영한 역할이 실행되어야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 지역단위 정책전달방식에 대한 매뉴얼이 있다.	10	8	6	4	2
	2) 지역단위 정책전달에 대한 자료를 관리하고 있다.	10	8	6	4	2
	3) 지역단위의 특성을 반영하여 운영하고 있다.	10	8	6	4	2
	4) 지역단위의 이용활성화를 위해 노력하고 있다.	10	8	6	4	2
	5) 지역단위 정책전달을 위한 연수와 홍보를 실시하고 있다.					
총점 = 점 / 평균점수 = 점						
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 지역단위 정책전달방식이 효율적으로 운영되기 위해서는 정책전달방식에 대한 매뉴얼이 구축 되어 있어야 하며, 정책전달에 관한 자료를 관리하고 있어야 함 - 지역단위의 특성을 반영하여 운영이 되어야 하며, 지역에서 이용이 활성화 되도록 노력해야 함 - 지역단위 정책전달이 효율적으로 이루어지기 위해 적극적인 연수와 홍보가 필요함 • 지역단위 정책전달방식 및 역할의 개념 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 및 사업이 지역단위로 전달이 될 시 효과적인 전달을 위한 절차, 방법 등을 의미함 - 농어촌 통학여건 정책 및 사업이 지역단위의 특성을 반영하고 있는지와 이용 활성화를 위한 다양한 노력 등을 의미함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기관 자체적으로 내부결재를 통해 수립한 공식적인 매뉴얼 및 관련 자료를 대상으로 함 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 정책전달방식 매뉴얼, 홍보계획서 및 실적 자료 등					

■ 8. 예산

평가항목	예산					
평가지표	예산 규모의 적정성과 예산 편성의 타당성 예산의 합리적 배분 및 당해연도 예산 집행 실적					
평가방향	예산의 규모는 적정해야 하며, 예산 편성은 타당해야 함 재원은 합리적으로 배분되어야 하며, 당해연도 예산은 적절하게 집행되어야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~ 12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 예산의 규모는 적정하다.	10	8	6	4	2
	2) 예산 편성은 타당하게 이루어진다.	10	8	6	4	2
	3) 지자체별 배분은 균형있게 이루어진다.	10	8	6	4	2
	4) 예산 집행은 적절하게 이루어진다.	10	8	6	4	2
총점 = 점 / 평균점수 = 점						
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 예산의 규모는 적정해야 하며, 예산 편성은 타당하게 이루어져야 함 - 예산은 지자체별로 균형있게 배분되어야 하며 예산 집행은 적절하게 이루어져야 함 • 예산 집행의 개념 <ul style="list-style-type: none"> - 확보한 연차별 예산을 실제 해당 기간에 집행을 완료한 정도를 의미함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기관 자체적으로 내부결재를 통해 수립한 사업 예산 계획서 및 예산 집행 관련 자료를 대상으로 함 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 예산계획서, 예산 집행 관련 자료 등					

■ 9. 정책 환류 체계 및 평가

평가항목	정책 환류 체계 및 평가					
평가지표	농어촌 통학여건 정책 환류 및 평가 체계					
평가방향	농어촌 통학여건 정책 개선 및 평가를 위하여 체계적인 환류 체계를 구축하여 실행해야 함					
평가기간	2020년 1. 1. ~12. 31					
평정점수	평균 ()점(최대 10점~최하 2점)					
평가요소 및 평정기준	평가요소	매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡
	1) 농어촌 통학여건 정책 개선 및 평가를 위한 환류 체계가 마련되어 있다.	10	8	6	4	2
	2) 농어촌 통학여건 정책 개선이 이루어진다.	10	8	6	4	2
	총점 = 점 / 평균점수 = 점					
평가방법	자료분석					
평가내용	<ul style="list-style-type: none"> • 평가의 중점 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 개선 및 평가를 위해 체계적인 환류 체계가 구축되어 있어야 함 - 체계적인 환류 체계를 구축하여 농어촌 통학여건 정책이 기능적으로 개선되어야 함 • 환류 체계의 개념과 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 개선 및 평가를 위한 질 관리 과정으로서 체계적인 환류성과를 도출하기 위한 정례적인 분석과정을 의미함 • 평가 자료의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌 통학여건 정책 개선 및 평가를 위한 환류 보고서 및 환류 실적 자료 - 농어촌 통학여건 정책 환류 수행 관련 공문 					
평가자료	농어촌 통학여건 정책 및 사업 추진을 위한 협력 활동 자료, 유관 기관 협력체 구성 회의록 등					

6

연구 요약 및 결론

1. 연구 요약

○ 본 연구의 목적은 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석과 농어촌 통학 여건 실태 분석을 통해 농어촌 통학 개선 정책·사업의 내용 분석 및 성과 평가를 수행하고자 함. 이를 통해 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 개선 방안을 마련하는 것임. 구체적으로 본 연구의 내용을 살펴보면 다음과 같음.

- 첫째, 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석 수행
- 둘째, 농어촌 통학 여건 실태 및 관련 주체에 대한 양적, 질적 분석 수행
- 셋째, 농어촌 통학 여건 개선 정책의 내용 분석 및 성과 평가 분석 수행
- 넷째, 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업의 개선 방안 및 과제 분석 수행

○ 이 연구는 문헌연구 및 현장자료, 양적연구, 질적연구(심층면담 및 현장 방문), 전문가협의회의 다각적인 전략을 활용하여 설정한 연구의 목적을 탐색하고자 하였음.

- 문헌 연구 및 현장자료를 통하여서 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석 및 농어촌 통학 여건 분석을 수행함. 양적 설문조사를 통하여서는 교육지원청 담당자, 교원/행정실장/ 초등학교, 중학교, 고등학교 학부모 총 507명을 대상으로 통학 여건 정책의 성과 및 인식을 분석하고자 하였음. 질적연구를 통하여서는 사례지역 주요 이해당사자 면접조사 및 학교 현장 방문을 수행함으로써 운영 및 개선점, 문제점 등에 대한 심층/맥락적인 의미를 파악하고자 하였음. 또한 전문가협의회를 통하여 연구 결과 및 연구과정의 타당성을 확보하고자 하였으며, 현장지향적인 인식을 체계화하고자 하였음.
- 문헌연구 및 현장자료, 양적연구, 질적연구(심층면담 및 현장 방문), 전문가협의회의 다각적인 전략을 통하여 국내 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 현황을 파악하였으며, 정책 및 현장 인식을 도출하였음.
- 주요 연구 결과로서 학부모의 변화필요도 지수에 따른 항목의 전체 순위는 ‘통학차량 운전직렬 공무원의 신규 채용’이 1순위, ‘통학차량(직영, 임차 포함)의 증차’가 2순위, ‘통학차량의 교육활동 지원 확대’가 3순위 순으로 나타남. 학부모는 통학 여건 개선을 위해 필요한 지원으로 ‘통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대’(44.7%)가 가장 필요하다고 응답함.
- 학부모는 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것으로 통학버스가 1순위 76.6%(1순위+2순위 97.9%)로 가장 많았고, 다음으로 통학비 지원(1순위 17%/1순위+2순위 57.6%), 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등)(1순위 4.3%/1순위+2순위 18.5%) 등의 순으로 나타남. 학부모는 통학차량 운영에 따른 성과에 대한 인식에서 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 안전한 등·하교’가 3.98점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학차량 운행으로 인한 자녀의 등하교 편리’가 3.93점, ‘통학차량 운행으로 인한 우리지역 생활의 질 상승’이 3.80점 등의 순으로 나타남.
- 독립적인 정책 추진체계 구축과 해당 체계를 통한 중장기적 로드맵 구성의 필요성을 확인함. 해당 정책 추진체계는 지역 설정을 고려한 중장기적인 로드맵을 구성할 필요가 있음을 제안함.

- 또한 정책 목표 대비 수단의 적절성 및 타당성을 평가하기 위하여 정책 차원의 수단, 예산 차원의 수단, 정책 추진체계 차원의 수단을 분석하였으며, 각 항목에 대한 효율성, 형평성, 편의성, 안전성의 기준으로 적절성과 타당성을 평가하였음. 한편 전술한 분석과 함께 도농간 비교 분석을 추가하여 연구 주제와 관련된 전반적인 심층성을 확보하였음.
- 농어촌 통학 여건 개선을 위한 방안으로서 ‘학교단위 수준, 지역교육청 수준, 정책 추진체계 수준’의 3가지 측면으로 구분하여 제시함. 해당 사항은 결론 사항에서 좀 더 구체적으로 기술하고자 함.

2. 결론

- 본 연구의 목적은 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업 현황 분석과 농어촌 통학 여건 실태 분석을 통해 농어촌 통학 개선 정책·사업의 내용 분석 및 성과 평가를 수행하고자 하였음. 이를 통해 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 개선 방안을 마련하는 것임. 본 연구의 결론으로 구체적으로 본 연구의 내용을 살펴보면 다음과 같음.
- 분석 과정을 통하여 통학 여건 사업 투입 대비 성과와 효과 차원을 살펴보면 ‘지역차원, 학부모 차원, 학생 차원의 성과’로 나누어 구체적으로 확인할 수 있음.
- 지역 차원에서는 지역 구성원들이 지역에 대한 인식의 변화와 정주에 대한 희망적인 인식을 가지고 삶을 영위해나감에서 확인할 수 있음. 특별히 통학차량 운행으로 인한 학부모들과 학생들이 지역 생활에 대한 긍정적인 인식과 질적 개선에 대한 태도 변화를 지역 차원의 높은 성과로 볼 수 있음.
- 학부모들은 통학차량 운영에 대한 전반적으로 긍정적인 만족도를 보이고 있음. 전체 평균 3.88점으로 나타났으며, 긍정적인 응답은 74.4%로 매우 높게 나타나고 있음. 학교 급별로 살펴보면, 초등학교가 4.03점으로 가장 높았고, 다음으로 중학교(3.45점), 고등

학교(3.25점)으로 나타남. 이는 초등학교 자녀를 둔 학부모들의 높은 만족과 성과를 시사해주는 대목임.

- 학생 차원의 성과는 우선적으로 학생들이 느끼는 실제 만족도 사항을 살펴보면 확인할 수 있는데, 학생들의 경우 전반적인 통학 정책에 대하여 매우 높은 만족과 긍정을 보이고 있음. 학생의 통학 여건에 대한 만족도 중 ‘통학 여건의 안전성’이 4.18점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘통학수단 만족도’가 4.08점, ‘통학시간 만족도’가 3.76점으로 나타남. 전반적 통학 여건 만족도는 4.06점으로 매우 높은 수준을 보이고 있음.
- 더불어 사업 수행의 한계의 딜레마도 확인하였는데 이는 학교단위 수준, 지역 교육청 수준, 정책 추진체계 수준의 3가지 차원에서 도출되었음.
- 학교단위 수준에서는 ‘통학차량 운행의 안전성 및 서비스 제공의 한계, 통학차량 정책 적용을 위한 의사소통 체계의 부재, 통학차량 업체 관리를 위한 행정적 지원의 부재와 한계’가 확인되어 이와 관련된 정책 개선 방안이 구성될 필요를 도출하였음.
- 지역교육청 수준에서는 ‘통학여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계의 부재, 통학 정책 홍보의 한계성, 농어촌 내 제한된 통학차량의 한계’가 확인되어 이와 관련된 정책 개선 방안이 구성될 필요를 도출하였음.
- 정책 추진체계에서는 ‘독립된 정책 추진체계의 부재, 농어촌 통학 정책에 대한 체계적인 계획의 부재, 지역 실정을 고려한 탄력적인 차량 구성의 부재, 지자체와 시도교육청 간의 협력체계 부재’가 확인되어 이와 관련된 정책 개선 방안이 구성될 필요를 도출하였음.
- 전술한 내용을 바탕으로 농어촌 통학 여건 개선 정책·사업의 개선 방안을 결론적으로 제안하면 다음과 같음.

- 학교단위 수준의 방안으로는 ‘통학차량 운행의 안전성 확보 및 서비스 편의성 확대 필요, 통학차량 정책 적용을 위한 단위 학교 및 학교급별 간의 의사소통과 협의체 필요, 통학차량 업체 선정 및 관련 행정 지원의 필요’에 집중하여 방안이 제안 및 구성되어야 함.
- 지역교육청 수준의 방안으로는 ‘통학여건 지원 정책에 대한 평가 시스템 및 환류체계 확보의 필요성, 교육지원청 담당자의 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 인식 개선이 필요, 통학 여건 개선 정책 및 사업에 대한 홍보 필요, 통학차량의 증차가 필요, 지역사회의 상황을 고려한 차량 운행과 노선 구성의 필요’에 집중하여 방안이 제안 및 구성되어야 함.
- 정책 추진체계 수준의 방안으로는 ‘통학차량 정책 수행을 위한 종합 컨트롤 타워(Control Tower)의 필요성, 정책 추진체계를 통한 중장기적 로드맵 구성의 필요: 지역 사회 마을공동체와 연계된 ‘community’형 통학 정책 모델 구성, 대형 및 소형 차량을 활용한 투트랙(two track) 맞춤형 지원 필요, 지자체와 시도교육청 간의 협력체계 구축 및 완충 체계 필요’에 집중하여 방안이 제안 및 구성되어야 함.
- 전술한 방안들의 수행과 환류를 위하여 [정책 환류체계 구축을 위한 평가 항목] 제안도 수행하였으며, 이를 통해서 체계적인 사업 운영을 기대할 수 있음. 향후 해당 평가 항목에 준하여 사업 구성이 이루어질 필요가 있으며, 현 단계의 미흡한 부분을 살펴볼 수도 있음.

설문조사표

농어촌 통학여건 개선에 대한 조사 (교육지원청 통학차량 업무 담당자용)

안녕하십니까?

본 조사의 목적은 농어촌 통학여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하여 기초자료를 확보함으로써 농어촌 통학여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출하기 위함입니다. 귀하의 응답 내용은 농어촌 통학여건 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다.

귀하의 응답 내용은 통계법 제33조에 의거하여 통계자료로만 사용되며 비밀이 보호됩니다. 본 조사가 농어촌 통학여건 개선에 크게 기여할 수 있도록 솔직하고 정확하게 질문에 응답하여 주시길 부탁드립니다.

연구기관: 부경대학교 / 한국농촌경제연구원

연구책임: 부경대학교 주동범 교수

문 의: 부경대학교 이원석 박사(010-8440-8183/motivator08@gmail.com)

I. 응답자의 일반적 사항

※ 다음은 응답자의 일반적 사항에 관한 것입니다. 해당 번호에 ✓표시 해주시기 바랍니다

1. 성 별	① 남자 ② 여자
2. 연 령	① 20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상
3. 교육지원청 소재지	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 세종 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주
4. 교육지원청 소재지	① 시(동) ② 시(읍) ③ 시(면) ④ 군(읍) ⑤ 군(면)

II. 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업

※ 다음은 농어촌 통학 여건 개선 정책 및 사업과 관련된 질문입니다. 해당 번호에
✓표시 해주시기 바랍니다.

구분	내용	매우 그렇다	그런편 이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
상황진단	1. 농어촌 지역의 통학여건을 체계적으로 진단하고 있다.	⑤	④	③	②	①
	2. 농어촌 통학여건 개선을 위하여 지역사회의 의견을 적극적으로 반영하고 있다.	⑤	④	③	②	①
정책 및 사업목표	3. 농어촌 통학여건 정책 및 사업에 대한 중장기 발전계획을 수립하여 운영하고 있다.	⑤	④	③	②	①
	4. 농어촌 통학여건 개선을 위하여 구체적인 사업내용을 구성하여 운영하고 있다.	⑤	④	③	②	①
정책 추진 체계	5. 농어촌 통학여건 개선은 전담인력을 통해 잘 운영되고 있다.	⑤	④	③	②	①
	6. 농어촌 통학여건 개선은 관련 운영규정 또는 지침대로 잘 운영되고 있다.	⑤	④	③	②	①
지역단위 정책전달 방식 및 역할	7. 농어촌 통학여건 개선 정책 및 사업이 체계적으로 잘 전달되고 있다.	⑤	④	③	②	①
	8. 지역단위의 특성을 반영하여 정책 전달이 이루어지고 있다.	⑤	④	③	②	①
예산	9. 농어촌 통학여건 개선을 위한 예산이 적정하다.	⑤	④	③	②	①
정책 환류 및 평가	10. 농어촌 통학여건 개선을 위한 환류 체계가 마련되어 있다.	⑤	④	③	②	①

Ⅲ. 통학차량 운영의 개선 사항

※ 다음은 통학차량 운영의 개선에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓ 표시 해주시기 바랍니다.

◎ 통학차량 운영에 있어 다음 항목이 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	매우 중요 하다	중요한 편이다	보통 이다	중요 하지 않은 편이다	전혀 중요 하지 않다
11. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
12. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
13. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
14. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
15. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
16. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
17. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

◎ 통학차량 운영에 있어 다음 항목의 실제 실행 정도가 어느 정도라고 생각하십니까?

내용	매우 잘 실행 되고 있다	잘 실행 되고 있다	보통 이다	실행 되지 않은 편이다	전혀 실행 되지 않는다
18. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
19. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
20. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
21. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
22. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
23. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
24. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

농어촌 통학여건 개선에 대한 조사

(교원/행정실장용)

안녕하십니까?

본 조사의 목적은 농어촌 통학여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하여 기초자료를 확보함으로써 농어촌 통학여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출하기 위함입니다. 귀하의 응답 내용은 농어촌 통학여건 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다.

귀하의 응답 내용은 통계법 제33조에 의거하여 통계자료로만 사용되며 비밀이 보호됩니다. 본 조사가 농어촌 통학여건 개선에 크게 기여할 수 있도록 솔직하고 정확하게 질문에 응답하여 주시길 부탁드립니다.

연구기관: 부경대학교 / 한국농촌경제연구원

연구책임: 부경대학교 주동범 교수

문 의: 부경대학교 이원석 박사(010-8440-8183/motivator08@gmail.com)

I. 응답자의 일반적 사항

※ 다음은 응답자의 일반적 사항에 관한 것입니다. 해당 번호에 ✓표시 및 빈 칸에 기입해 주시기 바랍니다.

1. 성 별	① 남자 ② 여자
2. 연 령	① 20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상
3. 학교소재지	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 세종 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주
4. 학교소재지 (상세)	① 시(동) ② 시(읍) ③ 시(면) ④ 군(읍) ⑤ 군(면)
5. 통학차량 차종별 보유현황	○ 소형(15인승 이하) ___대 ○ 중형(16~35인승) ___대 ○ 대형(36인승 이상) ___대 ○ 없음 ___
6. 통학차량 운영방식	① 직영 ② 임차(전세) ③ 통학차량 없음

II. 통학차량 운영 현황

※ 다음은 통학차량 운영과 관련된 질문입니다. 해당 번호에 ✓표시 해주시기 바랍니다.

1. 통학차량의 등교 시 소요되는 운행 시간은?
① 30분 이내 ② 30분~45분 이내 ③ 45분~1시간 이내 ④ 1시간~1시간 15분 이내
⑤ 1시간 15분~1시간 30분 이내 ⑥ 1시간 30분 이상

2. 통학차량의 하교 시 소요되는 운행 시간은?
① 30분 이내 ② 30분~45분 이내 ③ 45분~1시간 이내 ④ 1시간~1시간 15분 이내
⑤ 1시간 15분~1시간 30분 이내 ⑥ 1시간 30분 이상

3. 1번과 2번의 응답에서 등·하교시 소요되는 운행시간이 다르다면, 그 이유는?
① 등·하교시 이용하는 학생 수가 차이가 나서
② 등·하교시 학생들의 승하차 지점이 차이가 나서
③ 등·하교시 차량 배차 간격이 차이가 나서
④ 등·하교시 도로의 차량통행량이 차이가 나서
⑤ 통학차량이 부족해서

4. 통학차량 운행 노선 설정 시 가장 우선적으로 고려하는 사항은? (1순위, 2순위)
① 통폐합된 통학구역에 거주하는 학생 편의 제공
② 공동이용 학생 수(초, 중, 고 등학생)
③ 학부모와 지역사회의 요구
④ 운전 종사자의 요구
⑤ 노선별 운행 거리 및 시간
⑥ 통학차량 보유 대수 및 예산
⑦ 학교교육활동 운영

5. 현재 통학 노선 및 통학차량 이용 학생 수 등을 고려할 때, 보유하고 있는 차량 대수 및 차형(소형, 중형, 대형)은 적정하다고 생각하십니까?

- ① 대수 및 차형 모두 적정하다.
- ② 대수는 적정하나, 차형은 지금보다 큰 것으로 교체되어야 한다.
- ③ 대수는 적정하나, 차형은 지금보다 작은 것으로 교체되어야 한다.
- ④ 차형은 적정하나, 대수가 부족하다.
- ⑤ 차형은 적정하나, 대수가 많다.
- ⑥ 차형과 대수 모두 부적정하다
- ⑦ 잘 모르겠다.

Ⅲ. 통학차량 운영의 개선 사항

※ 다음은 통학차량 운영의 개선 사항에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓ 표시 해 주시기 바랍니다.

◎ 통학차량 운영에 있어 다음 항목이 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	매우 중요 하다	중요한 편이다	보통 이다	중요 하지 않은 편이다	전혀 중요 하지 않다
6. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
7. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
8. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
9. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
10. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
11. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
12. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

◎ 통학차량 운영에 있어 다음 항목의 실제 실행 정도가 어느 정도라고 생각하십니까?

내용	매우 잘 실행 되고 있다	잘 실행 되고 있다	보통 이다	실행 되지 않은 편이다	전혀 실행 되지 않는다
13. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
14. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
15. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
16. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
17. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
18. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
19. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

농어촌 통학여건 개선에 대한 조사 (학부모용)

안녕하십니까?

본 조사의 목적은 농어촌 통학여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하여 기초자료를 확보함으로써 농어촌 통학여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출하기 위함입니다. 귀하의 응답 내용은 농어촌 통학여건 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다.

귀하의 응답 내용은 통계법 제33조에 의거하여 통계자료로만 사용되며 비밀이 보호됩니다. 본 조사가 농어촌 통학여건 개선에 크게 기여할 수 있도록 솔직하고 정확하게 질문에 응답하여 주시길 부탁드립니다.

연구기관: 부경대학교 / 한국농촌경제연구원

연구책임: 부경대학교 주동범 교수

문의: 부경대학교 이원석 박사(010-8440-8183/motivator08@gmail.com)

I. 응답자의 일반적 사항

※ 다음은 응답자의 일반적 사항에 관한 것입니다. 해당 번호에 ✓표시 해주시기 바랍니다.

1. 성 별	① 남자 ② 여자
2. 연 령	① 20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 ⑥ 70대 이상
3. 학교급	① 초등학교 ② 중학교 ③ 고등학교
4. 거주지역	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 세종 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주
5. 학교소재지	① 시(동) ② 시(읍) ③ 시(면) ④ 군(읍) ⑤ 군(면)

II. 통학 여건 개선에 대한 인식

※ 다음은 통학 여건 개선에 대한 질문입니다. 해당 번호에 ✓ 표시 해주시기 바랍니다.

농어촌 통학 여건 개선이란?

농촌의 지리적 여건, 소규모 학교 통폐합 정책 등으로 농어촌 지역 학생들의 통학 여건이 악화되었습니다. 따라서 이를 개선하기 위해 실행되고 있는 다양한 통학 지원(통학버스, 통학비 지원 등) 방법을 의미합니다.

1. 귀하는 통학 여건개선에 대해 어느 정도 알고 계십니까?

- ___ ① 전혀 알지 못한다 ___ ② 알지 못한다
 ___ ③ 보통이다 ___ ④ 알고 있다
 ___ ⑤ 매우 잘 알고 있다

2. 귀하는 다음의 통학지원 유형에 대해 어느 정도 알고 계십니까?

통학지원 유형	매우 잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	알지 못한다	전혀 알지 못한다
2-1. 통학버스	⑤	④	③	②	①
2-2. 전세택시	⑤	④	③	②	①
2-3. 통학비 지원	⑤	④	③	②	①
2-4. 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등).	⑤	④	③	②	①

3. 귀하는 자녀가 다니는 학교 주변의 통학환경에 대해 어떻게 생각하십니까?

질문	매우 그렇다	그린편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1) 학교 주변 통학로는 자동차 침입, 주차 걱정 없이 아이들이 안전하고 편리하게 이동할 수 있다.	⑤	④	③	②	①
2) 아이들이 자전거로 통학하는 경우, 학교 주변의 통학로는 장애물 없이 안전하게 이동할 수 있다.	⑤	④	③	②	①
3) 아이들이 도보로 통학하는 경우 학교 주변의 횡단보도, 육교 등은 안전하고 가까운 곳에 설치되어 있다.	⑤	④	③	②	①
4) 학교 주변 도로의 통행 차량은 아이들을 배려하여 적정 속도로 운행하고 있다.	⑤	④	③	②	①

4. 귀하의 자녀는 통학버스 등 학교에서 제공하는 통학수단을 이용합니까?

- ① 이용한다. --> 7번과 8번 응답 후 9번으로 이동해 주십시오.
- ② 이용하지 않는다. --> 5번과 6번 응답 후 9번으로 이동해 주십시오.

5. 귀하의 자녀는 학교까지 주로 어떤 통학수단으로 등교합니까?

- ① 도보
- ② 자전거
- ③ 자가차량
- ④ 이웃과 카풀 이용
- ⑤ 시내버스, 시외버스 등 버스형 대중교통수단
- ⑥ 중소형버스를 활용한 농촌형교통모델(부릉부릉행복버스, 콜버스, 맞춤형버스 등)
- ⑦ 전세택시

6. 귀하의 자녀가 통학버스를 이용해 등교하지 않는 이유는 무엇입니까?

- ① 통학버스를 이용하면 통학시간이 지나치게 오래 걸리기 때문에
- ② 통학버스 탑승시간을 맞추기가 어려워서
- ③ 통학버스 탑승장소까지의 이동 및 대기시간 중에 아이들의 안전이 염려되어서
- ④ 통학버스 탑승장소까지 거리가 멀거나 이동하기 어려워서
- ⑤ 통학버스 서비스가 불친절하거나 불편해서
- ⑥ 통학버스 보다 다른 통학수단을 이용하는 것이 편해서

7. 다음의 통학지원 유형 중 이용하고 있는 것을 모두 선택해 주십시오.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 통학버스② 전세택시③ 통학비 지원④ 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등) |
|---|

8. 귀하께서는 현재 통학차량 운영에 대해서 전반적으로 만족하십니까?

- ① 매우 그렇다 ② 그런 편이다 ③ 보통이다 ④ 그렇지 않은 편이다 ⑤ 전혀 그렇지 않다

9. 다음의 통학지원 유형 중 가장 선호하는 것을 2가지를 골라 순위대로 적어주십시오.

- | |
|--|
| ① 통학버스
② 전세택시
③ 통학비 지원
④ 보조통학수단 지원(예, 자전거, 자가용 등) |
|--|

1순위	2순위

Ⅲ. 통학차량 운영의 성과

※ 다음은 통학차량 운영 성과에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓ 표시 해주시기 바랍니다.

질문	매우 그렇다	그런편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
10. 통학차량이 운행됨에 따라 우리지역 생활의 질이 좋아졌다.	⑤	④	③	②	①
11. 통학차량이 운행됨에 따라 자녀의 등하교가 편리해졌다.	⑤	④	③	②	①
12. 통학차량이 운행됨에 따라 자녀의 등하교 시간이 줄어들었다.	⑤	④	③	②	①
13. 통학차량이 운행됨에 따라 도시에 비해 농촌지역의 불리함이 줄어들었다.	⑤	④	③	②	①
14. 통학차량이 운행됨에 따라 자녀의 통학비가 절약되었다.	⑤	④	③	②	①
15. 통학차량이 운행됨에 따라 자녀가 안전하게 학교를 다니게 되었다.	⑤	④	③	②	①

Ⅳ. 통학차량 운영의 개선 사항

※ 다음은 통학차량 운영의 개선 사항에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓ 표시 해주시기 바랍니다.

◎ 통학차량 운영에 있어 아래 항목이 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	매우 중요 하다	중요한 편이다	보통 이다	중요 하지 않은 편이다	전혀 중요 하지 않다
16. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
17. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
18. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
19. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
20. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
21. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
22. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

◎ 통학차량 운영에 있어 아래 항목의 실제 실행 정도가 어느 정도라고 생각하십니까?

내용	매우 잘 실행 되고 있다	잘 실행 되고 있다	보통 이다	실행 되지 않은 편이다	전혀 실행 되지 않는다
23. 통학차량(직영, 임차 포함)의 증차	⑤	④	③	②	①
24. 통학차량 운전직렬 공무원의 신규 충원	⑤	④	③	②	①
25. 통학차량 중 직영을 늘리고 임차 차량은 줄여 나감	⑤	④	③	②	①
26. 통학차량 공동이용의 범위를 학교장, 지역사회, 학부모가 협의하여 정하도록 자율권을 부여	⑤	④	③	②	①
27. 통학차량의 교육활동 지원 확대	⑤	④	③	②	①
28. 통학차량(직영, 임차 포함)의 교육활동 지원이 활성화 되도록 관련 예산을 확대	⑤	④	③	②	①
29. 통학차량을 권역별로 통합 운영	⑤	④	③	②	①

30. 자녀의 통학 여건을 개선하기 위해 어떠한 지원이 필요하다고 생각하십니까?

- ① 통학버스를 제외한 다양한 통학지원 수단 발굴 및 확대
- ② 통학버스를 이용할 수 있도록 서비스 편의성 확대
- ③ 대중교통 등의 통학비 지원 확대
- ④ 자녀 자전거, 보행 환경 개선을 위한 안전한 통학로 조성
- ⑤ 자녀 통학을 위협하는 자동차 감속 유도 시설 조성 및 확대

농어촌 통학 여건 개선에 조사

(학생용)

안녕하십니까?

본 조사의 목적은 농어촌 통학 여건 개선과 관련된 실태 및 성과를 파악하여 기초자료를 확보함으로써 농어촌 통학 여건 관련 문제점 파악 및 정책 개선점을 도출하기 위함입니다. 귀하의 응답 내용은 농어촌 통학 여건 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다.

귀하의 응답 내용은 통계법 제33조에 의거하여 통계자료로만 사용되며 비밀이 보호됩니다. 본 조사가 농어촌 통학 여건 개선에 크게 기여할 수 있도록 솔직하고 정확하게 질문에 응답하여 주시길 부탁드립니다.

연구기관: 부경대학교 / 한국농촌경제연구원

연구책임: 부경대학교 주동범 교수

문 의: 부경대학교 이원석 박사(010-8440-8183/motivator08@gmail.com)

I. 응답자의 일반적 사항

※ 다음은 응답자의 일반적 사항에 관한 것입니다. 해당 번호에 ✓표시 해주시기 바랍니다.

1. 성 별	① 남자 ② 여자
2. 본인이 다니는 학교	① 초등학교 ② 중학교 ③ 고등학교
3. 거주지역	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 세종 ⑬ 전북 ⑭ 전남 ⑮ 경북 ⑯ 경남 ⑰ 제주
4. 학교소재지	① 시(동) ② 시(읍) ③시(면) ④군(읍) ⑤ 군(면)

II. 통학 여건 만족도

※ 다음은 통학 여건 만족도에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓표시 해주 시기 바랍니다.

질문	매우 그렇다	그런 편이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 통학수단은 만족스럽다.	⑤	④	③	②	①
2. 통학여건은 안전하다.	⑤	④	③	②	①
3. 통학시간은 만족스럽다.	⑤	④	③	②	①
4. 전반적으로 통학 여건은 만족스럽다.	⑤	④	③	②	①

III. 통학차량 운영의 성과

※ 다음은 통학차량 운영 성과에 관한 질문입니다. 동의하시는 번호에 ✓표시 해주 시기 바랍니다.

질문	매우 그렇다	그런편 이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
5. 통학차량이 운행됨에 따라 우리지역 생활의 질이 좋아졌다.	⑤	④	③	②	①
6. 통학차량이 운행됨에 따라 등하교가 편리해졌다.	⑤	④	③	②	①
7. 통학차량이 운행됨에 따라 등하교 시간이 줄어들었다.	⑤	④	③	②	①
8. 통학차량이 운행됨에 따라 도시에 비해 농촌지역의 불리함이 줄어들었다.	⑤	④	③	②	①
9. 통학차량이 운행됨에 따라 통학비가 절약되었다.	⑤	④	③	②	①
10. 통학차량이 운행됨에 따라 안전하게 학교를 다니게 되었다.	⑤	④	③	②	①

전사자료

연구원	주동범, 이현철	장 소	zoom 웨비나
일 시	0000년 0월 0일 (월) 00:00		
연구대상	행정실장, 실무 관계자		
연구시작시각	00:00		
연구종료시각	00:00		
총 소요시간	0시간		

연구참여자1: 예, 우리 선생님들 바쁘신데 저희들 이렇게 농어촌 통학 여건과 관련된 전문가 협의회에 참여해 주셔서 감사드립니다. 회의에 앞서서 우리 연구 책임자로 계신 우리 주동범 교수님께서 간략하게 인사 말씀 해 주시겠습니다.

연구참여자2: 네, 반갑습니다. 부경대학교에 근무하고 있는 주동범이라고 합니다. 아침 일찍 일찍 또 근무하시는데, 이렇게 또 줌에 초대를 하게 해서 송구합니다. 저희 연구가 조금 음.. 현장에 계시는 분들의 의견을 좀 들어야 되는 그런 과제여서 부득이하게 줌 연락을 해서 또 대면이 안 돼서 비대면으로 이렇게 진행을 하게 됐습니다. 제가 짧게 이 과제가 무슨 배경을 갖고 있는지를 잠깐 한 2-3분 정도 말씀을 먼저 드리도록 하겠습니다. 아까 우리 이현철 교수님이 한국농촌경제연구원이라고 하는 기관을 아마 잠깐 언급을 했을 겁니다. 이 기간이 이제 나주에 있는 기관인데, 국책 기관입니다. 원래 이 과제는 이제 거기서 발주를 했지만 다시 올라가면 국무총리실 산하에 농어촌 삶의 질 개선과 관련된 위원회가 있다고 합니다. 그 위원회에서 사실은 이 일을 총괄하게 되는데 운영 지침 중에, 위원회 운영 지침 중에 아마 총리에도 보고를 하고 해야 되는 내용에 농어촌 영향평가라고 하는 운영 지침이 있는 모양입니다. 그러면 이제 해마다 농어촌의 정주민들의 삶의 질을 개선할 수 있는 아이টে를 하나씩 선정을 해서 그 위원회에다가 이제 아마 상정을 하는 모양입니다. 그래서 그 일을 이제 한국농촌경제연구원에서 위탁을 받아서 아마 그 일들을 하고 있는 모양인데, 올해 농촌경제연구원에서 선정한 아이টে가 바로 이 농어촌 통학여건 개선이라고 하는 주제입니다. 이것을 이제 위원회에다가 상정을 해서 아마 통과가 돼서 올해는 어.. 뭐 이거 외에도 여러 개가

있는 모양입니다. 아마 위원들이 여러 가지 있어서 근데 이 과제를 올려서 어.. 진행을 이제 해야 되는데 어 농촌경제연구원이 사실은 교육과 관련된 부분보다는 조금 이제 다른 쪽에 많이 이제 포커스가 맞춰져 있어서 자기들이 이 일을 하기 위한 교육학 전공하시는 분들을 좀 섭외를 해서 연구진을 꾸려서 이 연구를 하게 됐고. 연구는 사실은 6월 달 거의 7월 초에 계약을 하고 7월 초에 진행을 해서 저희들이 이제 11월 중순쯤에 이 과제를 마치도록 되어 있습니다. 그래서 중간에 이제 서베이도 하고 이렇게 했는데 사실은 저희들이 이제 서베이를 해서 알 수 있는 부분도 있지만 그렇지 못한 부분이 있습니다. 그래서 이 부분은 저희들이 몇 군데 이제 프로필 참석자 교육지원청에 좀 요청을 해서 현장에 계시는 초등학교, 중학교에 계시는 선생님들을 좀 만나게 해 달라 이렇게 이제 요청을 해서 지원청에서 이제 저희들한테 추천을 받아서 오늘 이렇게 하게 되었습니다. 그래서 편하게 저희들이 이제 알고 싶은 것은 이제 실태가 사실은 어떻게 되는지 또.. 앞으로 이 농어촌 통학 여건과 관련된 것들이 어떻게 이제 개선이 됐으면 좋겠는지. 이런 말씀을 편하게 해 주시면 되고, 저희들이 이 내용들을 조금 이제 면담 내용들을 추려서 보고서에 좀 담아서 아마 제출을 해야 될 것 같습니다. 그래서 그 중에 이제 연구의 일환 중에 하나라고 말씀을 드리는 것은 아이들한테는 굉장히 중요한 과제인데, 저희들은 사실은 농어촌, 농어촌영향평가라는 말 자체가 좀 생소한 용어가.. 저희들한테도 사실은 생소했었고 아마 현장에 계시는 우리 쌤들도 아마 이 용어가 뭘, 뭘 말하는지를 또 처음 아마 듣게 될 수도 있을 겁니다. 저도 올해 이제 이 과제를 하면서 저런 것들이 있구나는 걸 말씀을 드릴 수가 있습니다. 그래서 이게 이제 정부 부처로 보면 농식, 식품부와 육부와 이렇게 두 개가 연결이 되어 있는 것 같습니다. 그런데 사실 주도적인 역할은 이제 교육부가 하도록 돼 있는데, 이게 지방 이양 사무가, 전부 다 이양된 관계로 사실 교육부는 저희들이 컨택을 해보니까 이걸 그냥 총괄만 해서 현황만 자기들이 보고를 하고 보관을 하는 모양입니다. 실제적인 일들은 시도교육청에서 진행을 한다라고 얘기를 들었습니다. 그래서 이건 현장의 목소리를 좀 많이 들어야 되는 그런 사안이다 라고 생각이 들어서 오늘 이제 이렇게 초대를 했고 또 선생님들이 또 응해주셔서 너무 감사하다는 말씀을 드립니다. 네, 이 정도로 마치도록 하겠습니다. 이 교수님.

연구참여자1: 예예, 감사합니다. 그러면 이게 특별히 순서에 상관없이 편안하게 각 관내의 상황들이나 맥락들 먼저 말씀 좀 해 주시면 좋겠다 싶은데, 먼저 우리 00초에 00 실장님, 그.. 00초 관내와 상황들 또 그리고 어떤 어려운 점들이 있는지 또 어떻게 좀 개선되었으면 좋겠는지 좀 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

연구참여자3: 어.. 제가 줌.. 들리나요?

연구참여자1: 네, 잘 들립니다. 네.

연구참여자3: 아, 네. 그 저희 지금 00 초등학교는 통학버스를 운영, 운영을 하지는 않는데 제가 이 전임교인 00초등학교에서는 학교가 여러 개 통폐합되면서 통학버스를 두 대, 두 대를 운영을 했었습니다. 그리고 00군 쪽에 초등학교는 통폐합되면서 이렇게.. 여러 군데 이제 학교가 통학버스를 운영하고, 하고 있는데 이게 사실 여기가 지금 개발이 되고 있는 지역이라서 그.. 농어촌 애들도 있지만 실제 이제 개발이 되면서 아파트도 들어서가지고 아파트에 있는 학생들이 전입으로 오는, 들어와 가지고 학생 수가 좀 늘어나고 있는 상태인데 이게 우리가 제일 가장 큰 문제는 이제 그.. 통폐합되면서 그 학군에 있던 애들만 이제 통학버스를 타는 게 아니라 이제 학부모들이 보고 왜 재들은 다 하는데 우리 애들은 못 하나. 그리고 실제로 이제 타려고 하는 수요가 있어서 00초등학교 같은 경우에는 조금 이제 문제가 있는 경우도 있고, 이제 전체 학생이 버스를 타는 게 아니니까 약간 이제 부모님들이 이런 약간 민원을 제기하는 그런 경우도 있는 것 같고. 사실 이제 음.. 통학버스를 운영했을 때 가장 큰 문제는, 그러니까 어려움은 저희가 이제 입찰로 운영함에 있어서 이제 저희가 학기 시작 전에 안 그래도 업무가 많은데 이것까지 더 해야 하는 그런 점이 조금 어려움이 더 있었습니다. 일단 그래서 통학버스 운영하는 학교는 가기가 조금 꺼려지는 약간 그런 점이 있었습니다.

연구참여자1: 통학버스 관련된 행정적 사항들이 굉장히 많고, 좀 부담이 많이 되신다는 게 타 이제 시도 교육지원청에 계시는 우리 선생님들께서도 그런 말씀을 많이 해주셨던데.. 그러한 부분들이 만약에 이제 교육청이라든지 혹은 교육지원청 단위에서 좀 이렇게 지원되고 정리해 줄 수 있는.. 뭐 이렇게.. 컨트롤 타워라든지 그런 부분들이 있으시면 학교 현장에서 굉장히 좀 편하실 것 같은데 선생님 어떻습니까?

연구참여자3: 그 저희 00에서는 어.. 저희가 하기 전에, 그러니까 2019년? 18년, 19년도에 실제로 통합해서 운영을 했었는데 가져옴(?)이 많았다고.. 그래서 다시 학교로 돌아온 그런 상황이었었거든요. 00청에서는 통합으로 했었습니다. 근데 그게 이제 하다가.. 이제 그.. 금액이라든지 거리 이런 부분들이 이제 통학버스 운영 계획 자체가 조금 늦게 나오는, 그러니까 이제 학생들 이제 배정하고 그 다음에 들어오는 학생들이 파악이 돼야 되고, 학군에 어느 정도의 애

들이 있는 거를 알고 나서 이제 통합버스 운영 계획을 세워야 되는데, 이제 그런 것들을 교육청에서 그.. 수합해가지고 입찰 올리고 하는 부분들이 좀 어려웠다고..네, 그렇게. 그리고 그 많은 차들을 그.. 수급할 만한 업체 그 문제도 좀 있었던 것 같고 그랬습니다.

연구참여자1: 예, 감사합니다.

연구참여자4: 예.. 제가 좀.. 잘 말씀해 주셨는데 사실 이게 통학버스를 운영해야 되는 학교는 소규모 학교가 대부분이거든요. 그럼 소규모 학교는 행정실에 사실 인력도 다른 학교보다 더 적습니다. 그래서 매년 이제 입찰하고 하는 게 이제 차량뿐만 아니고 여러 가지도 있는데, 그 외에 또 차량까지 있으니까 부담이 많이 되고.. 사실 업무가 굉장히 좀 어려움이 많이 있습니다. 통학 차량을 입찰하는 학교에서는 그런 점을 조금 어... 그것도, 그런 점도 좀 감안을 해야 안 되겠나 그런 생각이 듭니다.

연구참여자1: 아, 예 맞습니다. 기본적으로 소규모 학교에서 이제 그런.. 통학 버스와 관련된 것들이 필요할 텐데, 인력이라든지 여러 가지 상황이 소규모 학교에 맞춰져 있는.. 또 생태계인데 거기에다가 통학버스와 관련된 사항들까지도 이렇게 또 업무가 물리게 되면 학교의 입장에서는 굉장히 좀 부담이 많이 될 것 같아요. 그런 부분들을 좀 어떻게 좀.. 좀 지혜롭게 풀어나갈 수 있을지를 고민을 해봐야 될 필요가 분명히 좀 있는 것 같습니다.

연구참여자2: 뭐.. 현장에서 그런 어려움들을 좀 해결할 수 있는 실무를 하고 계시니까.. 혹시 제안할 수 있는 것들이 있는지 혹시 말씀 좀 해주실래요?

연구참여자4: 방금 전에 00초 실장님도 말씀하셨지만, 교육청에서 추진했을 때도 어려운 점이 있었지만 현장에 있는 어려움이 더 크기 때문에 교육지원청에서 좀 적극적으로 하면 해결될 수 있지 않을까, 그 부분은.. 저는 그렇게 생각합니다.

연구참여자1: 예.

연구참여자2: 어떤 지역은 이제 그.. 지원청에서 지원을 해주는 지역도 있더라고요. 학교에서 입찰을 하지 않고 지원청에서 이제 차량 공용 차량이죠. 차량하고 뭐.. 이제 운전원도 공무원으로 지원을 해주는 것도 있고. 그런데 이제 달성은 위치 상 사실은 우리가 농어촌이라고 보기도 좀 어려운, 대도시하고 00하고 불

어 있는 곳이고 또 사실 이제 개발이 많이 되고 있는 지역이어서. 어.. 그 지원청이 지원을 해주면 참 좋을 것 같은데 그것도 잘 안 되는 것 같더라고. 그러니까 학교가 이 차를 해야 되는데 예를 들면 이제 구지초, 그러니까 우리 연구참여자3 선생님 말씀하신 이제 00초의 경험을 들면 이게 수요가 많으면 그러면 뭐.. 어떤 애는 이제 태우고, 어떤 애는 이제 안 하고 이렇게 선별을 해야 되는 상황이 생길 수도 있잖아요. 혹시 연구참여자3 선생님 경험에 특별하게 이렇게 아이들을 통학 차량을 이용하게 만드는 선별하는 기준이 있다든가, 예를 들면 기초생활이라든가 이런, 이런 기준을 대어서 어떤 아이는 태우고 어떤 아이는 안 태우고 하는 그런 기준을 혹시 본 적이 있나요?

연구참여자3: 그런 기준, 기준 없이 다 태웠습니다.

연구참여자2: 다 태웠습니까?

연구참여자3: 전부 다. 네, 전부 다 태웠습니다.

연구참여자2: 그러면.. 차량 한 대 갖고는 거의 돌아.. 순회하기가 쉽지 않잖아요.

연구참여자3: 네, 그래서 정해가지고.. 근데 특별히 00 같은 경우에는 1km 조금 넘는 거리에 있는 아파트에서 애들이 거의 한 80%가 등교를 했는데, 개네들을 이제 몇 번 왔다 갔다 하는 형식으로 개네들을 다 태웠습니다. 그게.. 안 태우면 엄마들이..

연구참여자2: 그렇죠.

연구참여자3: 네, 민원을 제기해서.. 네.. 힘들었습니다.

연구참여자2: 그러면 00는 지금 위치가 00 쪽입니까?

연구참여자3: 00초는 00초 근처에 있습니다.

연구참여자2: 00 지금 그러면 00 쪽인가요?

연구참여자3: 아니요 저기 00면..

연구참여자2: 아, 00면~

연구참여자3: 00쪽은 아니고.. 네. 00쪽, 00보다 더..

연구참여자2: 아, 00 쪽이구나.

연구참여자3: 네, 00보다 더 밑에 있습니다.

연구참여자1: 그 쪽에 지금 그 아파트 단지들하고, 이쪽이 굉장히 그..

연구참여자2: 맞습니다.

연구참여자1: 엄청나게 발전하고 있지 않습니까, 그 쪽이.

연구참여자2: 그러니까 이제 저희들이 이제 예를 들면 00도라던가 어..이제 00도나 이런 쪽에 이제 또 얘기를 들어보면 거기는 이제.. 어떻게 보면 또 완전히 떨어져 있는 농어촌 지역이다 보니.. 이제 학교를 순회하면서 아이들을 태워야 되는 데 이게 이제 이동 거리가 너무너무 많은 거죠. 아이들이 나와 가지고, 그렇다고 집 앞에까지 갈 수가 없으니 특정한 지점에 이제 애들을 오라고 해서 거기서 이제 이렇게 돌다 보니 집이 먼 애들은 일찍이 나와 가지고 거기 승차하는 지점에 와서 기다려야 되는.. 그리고 또 하차할 때도 특정한 지점에 내려놓으면 거기서 자기 집까지 이제 가야 되는. 그러니까 이것도 이제 그쪽 사람들은 차량이 좀 한두 대라도 더 있으면 노선을 좀 잘 짜서 아이들이.. 승차나 하차 지점에서 집까지 거리라던가 등등을 고려해서 좀 운영을 할 수 있을 것 같은데 그런 점들이 너무 다 이런 얘기를 하셨거든요. 그런데 이제 00은 또 현풍 쪽이니까.. 이거 완전히 또 그쪽하고는 상황이 완전히 다른 거죠. 그러다 보니까 이제 학교 통폐합을 했을 때의 차량을 운행하는 거 하고, 이게 통폐합을 해서 운영하다 보니 개별 학교들이 할 수가 없는 거를 지원청이 운영을 하다 보니, 하는데 이것도 이제 논란이 되는 거죠. 그러다 보니까 이제 이게 개별 학교로 이제 넘어가는데 개별 학교 입장에서 보면 이 참에 안 하는 게 낫겠다 그래서 운영을 안 하는 경우도 더 많이 발생을 하는 경우가 생기더라고요. 하는 쪽은 어쩔 수 없이 해야 되는데.. 그리고 또 선생님들 얘기를 들어보면 하려고 하는 데는 다른 학교들의 경험을 좀 이제 들어보는 거죠. 들어보면 아이고 이거 안 해야 되겠다 라고 하는 얘기도 나오고 또 하던 곳은 중단을 하면 이거는 절단이라고 하더라고요. 그러니까 무슨 말이나

면 민원이 너무 많이 들어온다는 거죠. 왜 하던 걸 운영을 안 하나 라고 하는 거죠. 이게 상당히.. 개별 학교 입장에서 보면 운영을 해야 돼? 아니면 하던 걸 중단해야 돼? 이런. 왜냐하면 예산이 이제 투입되는 부분이니까. 혹시 우리 연구참여자4 선생님은 이제 00초는 운영을 안 하고 있지만 우리 00도, 00 중학교도 운영을 안 합니까?

연구참여자4: 예, 운영 안 하고 있습니다.

연구참여자2: 두 군데 운영을 안 하고 있는데 아마 혹시 다른 학교에 이제 근무를 하시다 보면 예산이 혹시 충분하다고 생각하십니까? 혹시 이제 00초의 경험을 들면..

연구참여자3: 네, 충분합니다. 충분히 교육청에서 지원을 충분히 해주고 있어서 네.. 충분해서 예산 때문에 운영을 안 한다는 얘기는 좀 맞지 않는 것 같습니다.

연구참여자2: 그럼 대형, 대형차를 운영하나요?

연구참여자3: 네, 대형차, 45인승 두 대를 운영을 했었는데 그게 45인승이다 보니까 이제 애들이.. 이제 실제로 이걸 타야 되는 학생들은 멀리, 이제 좀 약간 외진 곳에 사는 애들은 아까 말씀하신 대로 이렇게 밑으로 내려와서 한 군데 이렇게 모여가지고, 집 앞에 까지는 갈 수가 없으니까. 내려와서 이렇게 타야 되고 뭐 그런 불편함은 좀 있었고. 많은 학생들을 태우기 위해서 차량을.. 막 이렇게 좀 큰 걸 해야 된다던지. 네. 실제로는 제가 생각했을 때는 20인승? 25인승 그걸 이제 놓어준에는 이제 다니기도 낫고, 이제 좀 괜찮다고 생각하는데 많은 학생들을 태우기 위해서 45인승을 해야 되는 그런 좀..그런 게 있습니다.

연구참여자2: 예산은 충분하다, 그죠? 그러니까 네, 이게 지원청마다 또 상황이 또 다른 것 같아요. 어느 쪽은 이제 예산을 조금 더 지원해주면 차량이라도 하나 더 어.. 뭐 할 수가, 운영할 수 있지 않을까 그런 얘기도 하는 곳도 있더라고요. 예산이 부족하다는 말씀을 드리고. 또 이게 운전원을 또 입찰을 안 하는 경우는 운전을 또 우리가 받아서 공무원이 운영하는데 그런 경우는 또 상황이 좋은데, 이제 입찰을 하게 되면 업체, 업체 때문에 이제 곤욕을 치르는 경우도 생긴다 하더라고요. 그러니까 그 지역 안에서 이제 경쟁이 붙어서 서로 간에 뭐.. 좀 안 좋은 일도 발생을 하고 그런 또 경우가 생기고. 혹시 우리 연구참여자4 선생님은 지금 북동중에 계시기 전에 혹시 다른 학교에서는 그

런 경험을 한 적이 없나요?

연구참여자4: 저는 여러 군데 다니긴 했는데. 차량을 임차한 적은 없고

연구참여자2: 네네.

연구참여자4: 제가 이 학교에 오기 전에 이제 00초등학교라고 이제 근무했었는데요. 거기
는 이제 여기 00군 중에서도 아주 지금, 지금 00초에 있는 것보다도 더 이제
한 5-6년 전부터 신도시가 조성이 되었는데 그런 장소인데, 거기에 이제 신도
시가 형성되다 보니까 외지인들도 이제 많이 들어오고 또.. 신도시 형성된
인근의 읍면 지역에 있는 주민들도 이제 다 신도시로 거의 유입이 많이 되다
보니까, 신도시에 형성된 몇몇 학교는 너무 과밀이 돼버리고, 그 인근에 있
는 초등학교 같은 경우는 너무 또 학생들이 줄어서 그런 문제가 많이 생겨가
지고 근래에는 지원청에서도 그 인근에 있는 소규모 학교로, 과밀 된 학교에
서 일방향으로 전입을 갈 수 있도록 그런 조치도 하고 있고 이제 작은 학교
에서는 이제 완전히 폐교하는 것보다는 조금 교육 과정도 개선하고 시설도
개선해서 좀 학생들을 받으려고 많은 노력도 하고 있던데.. 이제 거기에 이
제 제일 중요한 게 저는 통학이라고 생각 들기도 합니다. 그래서 이제 이게
지금 소규모 학교들끼리도 문제이고 신도시가 생김으로써 또 더 작은 학교
가 생겨가지고 문제가 될 수도 있고.. 또 너무 과밀 학교는 또 과밀적으로
있고 신도시가 생기다 보니까 그런 문제가 많은데 제가 일전에 뉴스를 보다
보니까 어느 시구에는 통학택시를 운영하더라고요 그래. 학생들한테 한 500
원 정도만 받고 나머지는 다 지원을 해주면서.. 그런 안도 좀 좋지 않겠나..
그런 생각이 얼핏 들기는 했습니다. 그래서 통학관련해서 좀 다양한 방법으
로 좀 하는 게 안 좋겠나 하는 생각이 좀 들었습니다.

연구참여자: 택시를 운영하는, 통학 택시를 운영하는 데는 아마..

연구참여자4: 예

연구참여자2: 그 지역에 입찰을 하고 싶어도 임차를 하고 싶어도 업체가 없어서 못 하는
지역인가 보더라고요. 그러니까 이제 가장 좋은 수단이 이제 그렇다고 대중
교통이나 이런 버스가 또 오긴 또 힘들니까.. 그 마을에 있는 택시들이 가는
경우인데 혹시 뭐 달성 쪽에서는 그.. 차량이 운영을 못하면, 운영을 못하면
혹시 뭐 택시.. 그러니까 통학비라고 해야 되죠. 택시비가 아니고. 또 통학비

를 혹시 지원하는 경우도 있나요?

연구참여자4: 그런 건 제가 듣지를 못했고. 여기 00군 관내에 조금.. 외지랄까요? 그런 곳은 대구시에서 그런 택시를 주민들한테 조금 저렴한 가격, 가격으로 시장까지 올 수 있는 그런 걸 지원한다고는 제가 들었습니다. 그런데 교육지원청에서 지원한다고는 제가 정확히 듣지는 못했습니다.

연구참여자2: 저희들 생각은 이제 차량을 지원을 해주지 못하면, 교육지원청에서. 근데 학교의 입장에서 보면 아이들한테 이제 원거리에 있는 아이들한테 좀 도움을 좀 줄 수 있는 방법이 없을까. 그러면 차량만 이제.. 차량은 안 된다고 한다면 다른 대안들이 좀 있을 것 같은데. 저는 그 대안 중에 정말로 원격 지역에 있는 농어촌 지역은 택시라든가 마을 택시라든가 이런 것들을 운영할 수가 있는데, 조금 이제 대도시하고 조금 이렇게 좀 연결되어 있는 곳도 그런 통학비라도 좀 지원을 해주면.. 근데 이제 이렇게 되면 이제 이게 누구는 통학비를 줘야 되고 누구나 안 되지만 이제 이게 선별이 이제 문제가 되거든요. 그러면 아까 우리 연구참여자 선생님 말씀하신 대로 누구는 통학비 지원해주고 나는 왜 우리집은 안 해주냐 이렇게 논란이 될 수도 있긴 합니다만, 그래도 기초생활 수급자라든가 좀 열악한 환경에 있는 아이들한테는 통학비라도 좀 지원을 해주면 되는데.. 결국은 이제 대중교.. 00군은 사실은 00하고 워낙 가까이 있으니까 대중교통도 충분히 조금 노력이 있을 것 같고 한데, 다른 지역은 사실 대중교통도 버스도 거의 그렇게 하면 학교를 못 다니는 경우가 발생을 하거든요. 그런 경우에는 사실은 통학 차량을 좀 지원을 하고 그러기 위해서는 예산이 많이 수반되기는 합니다만. 그래도 해야 되는데, 이게 저희들이 이제 교육부의 담당 사무관하고 연락을 해보면 자기들은 이 사무가 이미 오래전에 지방으로 이양된 사무입니다.. 그러니까 자기들은 할 일이 별로 없습니다. 1년에 한 번 각 시도 교육청에서 이제 통합 차량을 어떻게 운영하는지 정도의 수업 정도만 할 뿐이지 사실은 저희들은 별로 권한이 없습니다 이러니까 이제 이게 예산 확보도 그렇고 교육부는 별로 이제 힘을 안 쓰는 거죠. 그러다 보니까 이제 시도 교육청이 교부금을 가지고 예산을 편성해서 운영하다 보니 이제 손이 못 미치는 거죠. 근데 그래서 사실은 이 과제가 조금 이제.. 숨어 있는 것 그중에 하나는 교육부 니들 좀 이게 아무리 지방 사무로 이양된 거지만.. 그래도 농어촌에 있는 아이들이 도시 아이들보다 불리한 조건에서 이미 학교를 다니고 있고 그게 농어촌의 아이들을 전부 다 대도시로 이제 옮겨가게 만드는 단초가 될 수도 있는데 어떻게 이렇게 손 놓고 있냐. 예산을 좀 확보를 해서, 뭐 예를 들면 시도 교육청에다가 예산을

좀 지원을 그런 통로를 좀 니들이 아무리 그러더라도 힘을 좀 써라. 뭐 시도 교육청이 기재부에 가서 얘기를 할 수 있는 상황도 아니니까. 교육부가 그런 일 좀 해 달라. 그런 것도 좀 숨어 있습니다. 그런데 저희들이 몇 번 컨택을 해보니까 여전히 지방사무입니다 이렇게만 얘기를 하고 있어서.. 혹시 제가 말씀한 것 중에 혹시 우리 연구참여자4 선생님이나 연구참여자3 선생님 보시기에 어.. 됐으면 좋겠다라고 하는 혹시 의견이 있습니까? 저는 이제 책임자로서 그냥 교육부하고 컨택하고, 시도교육청하고 사실은 해본 적이 없어요. 왜냐하면 시도교육청은 또 지원청으로 넘겨버리거든. 그러다 보니까 이제 저희들이 가장 컨택을 많이 한 곳이 지원청이고, 지원청 입장에서 보면 학교를 일일이 모든 학교를 다 컨트롤할 수 없기 때문에 자기들이 이제 추천하는 곳도 있습니다만.. 그런 이제 이게 전달 체계가 이게 놓어준 영향평가 지침을 보면 그런 것이 잘 되고 있는지, 예산이 이제 중앙에서부터 지방으로 잘 이렇게 연결이 되고 있는지. 또 여러 가지 정책, 정책들이나 놓어준 통합 여건을 개선하기 위한 여러 가지 지침들이 중앙에서 밑으로 잘 내려가고 있는지 뭐이런 것도 이제 보도록 되어 있는데, 저희들이 그거하고는 전혀 관계가 없는 일이다라고요. 그래서 제가 농경연에 계신 분한테 놓어준 영향평가 지금 이대로 이렇게 하면 하는 데가 하나도 없습니다. 중앙에서 밑으로 내려가고 하는 게 없다. 또 학교에서는 뭐 그런 문서도 없고.. 그래서 조금 현실과 좀 괴리가 있다. 좀 떨어져 있는 곳이다. 그래서 혹시 우리 선생님들 보시기에 어.. 지원청에서 시도 교육청까지 안 가더라도 이렇게 그 통학여건과 관련된 이런 지침이 하달되는 이 전달 체계가 뭐.. 어떻게 됩니까, 순조롭다고 생각하십니까? 그냥 편하게 말씀해 주십시오.

연구참여자4: 전달체계라고 말씀하시면, 교수님 어느 정도를.. 말씀하시는지..

연구참여자2: 그러니까 우리가 이제. 네, 처음에 이 과제를 시작할 때 통학차량 개선 정책 이렇게 얘기를 해서 저희들이 한번 이제 그.. 지원청에 계시는 장학사님하고 통화를 한 번 했어요. 그래서 우리가 이제 이런 일을 하는데 이런 용어가 맞냐 라고그러니까 교수님, 그런 용어는 안 씁니다. 저기.. 학교에서는 쓰는 말은 딱 하나밖에 없습니다. 그냥 통학 차량.

연구참여자4: 그렇지요.

연구참여자2: 이렇게 밖에 안 씁니다. 그러니까 아까 무슨 통학 차량 개선 정책, 무슨 놓어준 영향평가, 뭐 삶의 질 개선 이런 말 자체를 안 쓰기 때문에 교수님들이

이 일을 수행할 때 혹시 지원청이나 학교에 계시는 분들한테 도움을 청하려면 용어를 하나만 쓰십시오.

연구참여자4: 예.

연구참여자2: 통학 차량입니다 이렇게 얘기를 하시더라고요. 그래서 저희들이 이제 얘기를 물어보니까, 그러니까 결국은 전혀 전달체계 라는 말 자체가 없는 거죠. 의미가 별로 없다고 생각합니다.

연구참여자4: 맞습니다.

연구참여자2: 동의하시네. 우리 연구참여자3 선생님도 동의하십니까?

연구참여자3: 실제로 그.. 교육청에서 저희가 차량 운영을 어떻게 해라 이런 지침은 전혀 오는 게 없고, 저희가 통학 차량 운영 계획 이거를 교무부에서 이렇게 세워 주시면 저희가 그거에 맞춰 가지고 업체에 이제 이런 식으로 운영을 할 거다 이렇게 보내면, 업체에서 그러면 이 정도의 돈이 들 것이다 이렇게 해서 저희가 기초금액도 작성하고 이런 식으로 하고 있고 있는데.. 그래서 한 번은 교육청에서 저희한테 왜 45인승 2대로 운영하냐, 25인승 한 대면.. 45.. 그러니까 제가 다른 전 유가 초등학교라고 저희가 옮기기 전에 있는, 작은 유가 초등학교에서도 차량을 운행했었는데. 그때는 25인승에 45인승 이런 식으로 했는데. 왜 이런 식으로 운행을 했느냐. 어떤 근거로 이렇게 됐느냐 이렇게 물어보면 저희가 저는 전임자가 했던 대로 차량을.. 거기에 또 그 애들 차는 더 이상 늘릴 수가 없다. 왜냐하면 금액이 더 커지면 이제 교육청도, 그러니까 교육청은 이미 세워놓은 예산이고 저희는 이제.. 이제 뒤늦게 하는 거라서 이제 이 한정된 예산 내에서 차량은 이것밖에 안 되니까 이제 이렇게 해 달라. 그리고 만약에 이제 25인승에서 45인승으로 바꿀 때는 교육청에 물어보고 되느냐 이러면, 예산이 되느냐 이렇게 물어보면 바뀌도 된다. 이렇게 하는데 근데 또 차량을 늘린 상태에서 애들 많이 태웠는데 또 다음에는 또 적게 태우고 또 이거 안 되니까 또 애들도 더 태워주고 그런 부분들이.. 그러니까 정확하게 교육청에서 이런 애들을 태워야 된다 그런 게 있었으면, 있으면.. 그리고 저희 00초도 1km 정도 되는 데는 통학 차량을 운영 안 하는 게 맞는 것 같은데 왜 그렇게 태워주게 됐는지.. 구분도 네, 이제. 새로 이제 발령을 받아가면 애네들은 걸어서 충분히 통학이 가능한데 왜 태워주고 있는지는 모르지만 안 태워줬다가는, 살짝 그런 이제 뉘앙스를 비쳤다가 무슨..

다른 예산 치우고 거기 통학버스 지원하는 데 써라. 이런 식의 뭐.. 애들 어떻게 다니란 말이나 뭐 이려고.. 그래서 아무튼 교육청 자체에서 이제 태워주고 안 태워주고 그런 기준이 명확하다면 저희 학교에서 그런 좀 어려움은 좀 없지 않을까 그런 생각입니다.

연구참여자2: 이게 이제 학교에서는, 뭐 행정실에서는 사실은 교무부에서 주는 통학 차량 운영 계획이라고 하는 그 근거만 가지고 이제 운영을 하게 되는데, 교육부 이제 교무분들 특별한 아이디어가 있겠습니까? 그냥 학교 자체의 어떤 사정을 고려해서 이제 만드는 건데, 제가 전달 체계를, 전달 체계라는 걸 말씀을 드리는 이유 중에 하나가 시도 교육청 차원에서 혹은 교육지원청 차원에서 연간.. 예를 들면 통학 차량을 운영하는 기본 계획이라든가 혹은 운영 계획이라든가 예산을 어떻게 집행을 하고, 어떤 아이들을 선별적으로 먼저 통학 차량 운영하게 하고.. 뭐 이런 그.. 연간 계획도 없는 것 같아요. 그러니까 제가 말씀드린 이 전달체계라는 게.. 이게 있어야 시도 교육청 차원에서 교육 지원청에서 혹은 시도 교육청에서는 이미 지방 사무으로 이양됐기 때문에 교육부에서는 전혀 관여를 안 하게 되면.. 사실은 컨트롤 타워는 시도 교육청이거든요. 시도 교육청에서 지원청의 사정을 고려해서 거기서도 기본 계획을 만들어서 주면 이제 지원청에서 그걸 참고를 해서 학교에 자기 실정, 학교 지역 지역에 맞게 수정을 해서 운영할 수 있는데.. 이 자체가 이제 전혀 없는 거죠. 그런데 농어촌 영향평가라고 하는, 교육부와는 관계가 조금 보면 있지만 그래도 좀 떨어져 있는 이 농어촌 영향평가의 지침에 보면 그런 게 있습니다. 뭐.. 이게 중앙에서부터 지방으로 잘 전달이 되고 있는지 그 다음에 예산이 잘.. 수요자의 수요를 반영해서 뭘 했는지, 이런 이제 지표들이 있는 거죠. 이 지표를 가지고 지금 농어촌 영향평가, 그러니까 농어촌 통학 여건이 잘 되고 있는지를 확인을 해보려고 하니 확인할 방법이 없는 거죠. 문서가 없다는 거죠. 그래서 저희들이 이제 이야.. 이거는 좀 문제가 있다 우리 농어촌 평가 좋은 취지에서 삶의 질을 높이는 차원은 좋은데, 자료도 전혀 없는 걸 가지고 지금 지표를 만들어서 농어촌 영향평가를 해야 된다 이렇게 얘기를 하고 있는 자체가 너무 앞 뒤가 안 맞는 얘기고 이.. 현실하고는 좀 괴리가 많은 그런 거여서.. 저희들이 올해 과제를 하면서 사실은 그 목적이 중앙에 있었거든요. 근데 이렇게 해서는 우리가 못하니 그냥 올해는 현장에 계시는, 특히 이제 행정실에 계시는 우리 행정실장님들한테나 교직원 선생님들한테, 관련된 교직원한테 도대체 영향평가라고 하는 타이틀도 잘 모르니.. 그와 관련된 내용 물어보자 이렇게 해서 저희들이 물어, 설문화 시켜서 이제 물어봤습니다. 물어봤는데 저희들이 이제 분석을 해보니까 역시 선

생님들이 말씀하신 것처럼, 무슨 말인지 모르겠다 이런 자체가 우리는 없다.. 근데 이건 사실은 이제 있어야 되는 건데 이게 이제 농식품부하고 교육부하고 이관되어 있는, 그러니까 양갈래로 구분되어 있는 거죠. 그러다 보니까 공교롭게도 저희는 이 과제가 농식품부하고도 한 다리 걸쳐 있고, 한 다리는 교육부하고도 걸쳐 있고. 이 학생과 관련된 부분은.. 그래서 다소 좀 모호한 그런 과제는 맞습니다. 그래서 제가 이렇게 물어보는 이유가 사실은 저희들이 이제 농어촌의 평가라는 거를.. 현장에서 뭐 좀.. 쓰고 있으니까 좀 알아줬으면 좋겠다 라는.. 아, 저런 게 농어촌 지역의 정주민들을 위해서 뭔가를 하려고 하는 용어인가 보다. 이런 용어도 좀 이제 홍보도 좀 하고 그다음에 이진 좀 현실과 괴리가 있으면 좀 바꾸자 라는 것도 좀 얘기를 하고, 그 다음에 교육부 너희 지방 이양 사무라고 얘기는 했지만, 그래도 예산과 관련된 부분은 시도 교육청보다는 너희들이 더 그래도 기본 계획을 세울 수 있는 여력이 있으니 그걸 너희들이 만들어서 시도 교육청에 좀 하달을 하고, 시도 교육청은 또 그걸 받아서 지원청으로 넘기고 해서.. 현장에 계시는 학교가 조금.. 뭘.. 뭘 알아야.. 그냥 주먹구구식으로 그냥 이제 필요할 때마다 이제 그냥 그때 그때 또 담당자에 따라 달라지니 뭔가 좀 체계가 없다 그런 거죠. 그래서 들어보면 역시 체계가 없는 건 맞는 것 같습니다. 네, 이현철 교수님?

연구참여자1: 예, 어쨌든 지금 이제 그.. 지금 활동하시고 근무하시는 관내에 현재 운영은 하시지 않더라도 운영되어지는 정책들을 볼 때에 학생들이나 학부모들은 그 정책이 필요하고 도움이 되는 정책이 맞는 것 같고, 또 그것이 계속 유지될 필요는 분명히 있는 것 같죠. 그래서 그런 부분들을 좀 의미 있게 어떻게 좀.. 만들어갈 수 있을지 한번 살펴보도록 하겠습니다. 학생들의 경우에는 지금 여기 달성 같은 경우에는 조금 다를 것 같은데, 타 지역 같은 경우에는 이게 통학버스를 타고 이동하는 시간이 굉장히 또 많이 걸려서 또 많은 어려움들도 있다고 하는데, 달성 같은 경우에는 그 차를 이동함에 있어가지고 학생들이 불편하다든지 안전사고라든지 그런 부분들은 어떻게 좀 관리가 되고 있습니까?

연구참여자3: 사고 안 나기를.. 그거 해야 되고, 사실 버스를 운영하면 그런 부분이 제일 걱정이 되는 부분이고.. 저희가 지금 눈이 오거나 날씨가 안 좋거나 혹시나 통학버스 도우미들, 도우미 분들이 이렇게 탑승을 안 하시면 어쩌나 하는 불안함도 있고. 뭐 이렇게 학부모님들이 운영했는데 기사님들이 뭐 어떻게 운영했다 신호를 위반했다 이런 부분들도 저희한테 전화를 주시고.. 이렇게 막

모니터링을 하시는지 차가 5분 빨리 갔다 이런 식, 식으로도 저희한테 얘기를 민원을 조금 제기를 하십니다.

연구참여자2: 음.. 일단은 뭐.. 차량 운전자한테 그냥 모든 걸 다 맡겨야.. 그렇다, 그죠? 그러니까 이게 그런 안전사고도 뭔가, 뭔가 계획이 좀 있어가지고 이런 건 좀 조심해라라고 한다든가 개별학교에서 뭔가를 받아야 되는 상황이잖아요, 그죠? 안전사고도 중요한 부분이기 때문에..

연구참여자1: 근데 지금 보니까는.. 00 이쪽의 경우에 특히 이제 00면 이라든지 이쪽에 이제 00 이쪽은 원래 정주민들도 있었고, 새로 이제 유입되어지는 분들이 많다 보니까 기존에 정주민들과 이제 유입 주민들 여러 가지 독특한 좀.. 문화가 좀 만들어지면서 부모님들이라든지 이런 분들이 학교라든지 이런 부분 좀 예민하게 좀 나오는 것도 제가 좀 있어 보이네요. 지금 좀 그런 거, 그런 게 좀 있을 것 같아요. 그러니까 그분들 주민 이주해서 오시는 분들은 또 도시에서 오시는 분들도 많으셔서, 그 기대치라든지 요구 수준들이 막 여러 가지를 좀 예민하게 이야기하실 것 같아, 내가 보니까. 그런 게 좀 독특한 그 지역이 안고 있는 상황들이 좀 있어 보이네요, 보니까.

연구참여자2: 00는 뭐.. 사실은 지금 00 쪽도 그렇지만 00 쪽도 보면, 다사도 마찬가지로 거기도 이제 아파트 단지가 들어서니까 이게 이제 혼합되어 있는 곳이죠 지역, 말은 이제 우리가 농어촌이라고 부르지만 사실은 대도시죠, 00군은. 00도 그렇고 다사도 그렇고 또 뭐 00 쪽에 가도 거기도 00하고 붙어 있어서 자기들이 농어촌이라는 얘기도 별로 안 하고, 일단은. 그런 다소 좀 묘한 상황.. 그래서 저희들이 보고서에 담아야 될 중요한 부분의 하나가 이게 이제 지역에 따라서.. 그러니까 이게 완전히 원격으로 떨어져 있는 곳하고 또 대도시하고 이렇게 물려 있는 곳하고의 관계가 통학, 통학 차량을 그냥 그냥 농어촌이라고 해서 이렇게 우리가 모든 걸 포괄해서 말을 해야 되는 상황은 아니다. 완전히 다르다. 그러니까 현장에 계시는 쌤부터 생각하는 바도 그렇고 학생들이나 학부모들도 지역에 따라서 너무 천차만별이어서.. 이런 것들을 좀 조율해서 고려를 해야 되는 거죠. 그러니까 이게 그렇게 되면 사실은 이제 시도 교육청이 제일 큰 역할을 해줘야 되거든요. 우리가 통학차량하고.. 그래서 만약에 이래서 사고가 하나 났다 우리가 실습 사고 나듯이 이렇게 통학차량과 관련된 일이 사고가 나면 이제 책임 소재가 굉장히 모호해지는 거거든요. 학교가 해야 되는지, 지원청이 해야 되는지, 시도교육청 해야 되는지. 그래서 이런 부분도 좀 우리가 이번 보고서에 좀 넣어서 어쨌든 현

장에 게시는 선생님들도 좀 개선이 되었으면 좋겠다는 생각을 이거 거제..
연구참여자5 선생님 나갔죠?

연구참여자1: 네, 지금 연락이 오셨는데 학교에 갑자기 급한 일이 생기셨다고 불가피하게
로그인.. 양해를 구한다고 하십니다.

연구참여자2: 네네 그럼 우리 고신대.. 이현철 교수님 마무리하시죠.

연구참여자1: 예예. 오늘 우리 두 분, 우리 현장에 또 오랫동안 교육 경력도 있으신 우리
실장님 두 분 말씀 주셔서 감사드리고요. 그와 관련된 것들을 저희들이 좀
잘 정리해서 타.. 지금 저희들이 이 타 지역 교육지원청 우리 관내에 게시는
우리 실장님들하고도 몇 차례 지금 인터뷰를 했습니다. 그래서 전체적인 말
씀해 주시는 것이 하나의 어떤 큰 어떤 방향성들이 좀 있는 것 같습니다. 그
래서 잘 좀 정리해서 미약하지만은 우리 농어촌통학 여건, 또 궁극적으로는
지역에 학부모나 학생들이 만족도가 있게 또 학교 생활을 할 수 있도록 그런
게 좋은 기초 자료를 한번 만들어보도록 하겠습니다. 예, 바쁘신데 참여해
주셔서 너무 감사합니다. 우리 두 분 그 이메일 주소를 제게 문자로 주시면
제가 부경대학교에 전달하도록 하겠습니다. 그 부경대학교가 이 메일로 필
요한 서류라든지 이런 것들 요청드리면, 약속합니다마는 저희들이 수당 지
급될 수 있도록 그렇게 하겠습니다. 바쁘신데 감사합니다.

연구원	주동범, 이현철	장 소	zoom 웨비나
일 시	0000년 0월 0일 (월) 00:00		
연구대상	행정실장, 실무 관계자		
연구시작시각	00:00		
연구종료시각	00:00		
총 소요시간	0시간		

연구참여자1: 연구참여자3 선생님, 연구참여자4 선생님. 아침 일찍 초대를 해서 대단히 죄송합니다. 바쁘신 데도 저희 이 연구에 협력을 해주셔서 너무 감사드리고요. 이 과제가 사실은 이제 발주를 한 곳은 나주에 있는 한국농촌경제연구원이라고 있습니다. 아마 농림, 농림식품부 산하에 아마 국책기관으로 되어있는 것 같은데 아마 여기서 그 농식, 농림식품부 산하에 아마 이런 이제 농어촌 환경을 개선하기 위한 위원회가 아마 있는 모양이에요. 그 위원회에서 농어촌에 여러 가지 일들을 할 때 이제 농어촌에 지역을 감안을 해서 정책이 이루어지고 있는지, 또 예산을 만들어서 집행하는 것들이 과연 농어촌의 환경이나 정주민들의 여건을 개선하고자 하는 건지 이런 것들을 아마 이제 해야 된다 라고 아마 위원회에서 하는 것 같습니다. 그 이름이 아마 농어촌영향평가 이렇게 되어있습니다. 우리가 뭐 환경평가 이렇게 하듯이 아마 농어촌영향평가 이렇게 타이틀이 되어있는데 이것을 이제 1년마다 농어촌에 관련된 일들 중에 특정한 이슈를 아마 농촌경제연구원하고 농림식품부에서 협의해서 아마 위원회에다가 이슈를 던져주는 모양입니다. 그래서 그게 통과를 하면 아마 이제 그 일들이 진행이 되는데 올해는 농촌경제연구원에서 그 이슈로 삼은 것이 농어촌통학여건개선으로 이 이슈를 잡아서 아마 위원회에 상정을 해서 그걸 해보자 라고 해서 이제 진행이 된 것 같습니다. 그래서 이걸 자기들이 올해도, 올해 아마 처음 진행을 하다 보니 자기들도 이게 이제 학생하고 관련된 일이다보니 이게 농식품부하고 전혀 관계가 없고, 이게 이제 교육부하고 밀접한 연관이 이제 있는 거죠. 그러다보니까 이 교육부를 통해서 협조를 구해야 되는 부분이 있고 해서 그래서 올해는 이제 그걸 처음으로 발주를 하면서 이 일을 할 수 있는 연구지를 마침 이제 저희들이 담당을 하게 됐습니다. 그래서 제가 책임자를 맡고 있고 우리 고신대 이현철 교수님이 같이 공동으로 진행을 하고 있는데 저희들도 교육학을 전공하고 있습니다만 사실 농어촌에 관련된 일들을 아주 깊숙이 뭐 알고 있는 것은 없

고, 그 현장의 목소리들이 어떻게 되고 있는지를 알 수가 없는 부분이 있고, 또 연구를 진행하다 보니 이게 농어촌 영향평가라고 하는 그 취지가 과연 그 이 현장에 계시는 교사분들이나 또 행정실의 실장님이나 또 지역민들이나 학생들이 이거를 제대로 용어를 익숙히 알고 있는건지 그것도 잘 모르겠고, 또 자료도 별로 없는 것 같아요. 그래서 저희들이 보고서에 이제 그런 내용들을 담아서 앞으로는 이런 일들을 진행할 때 관련 된 좀 문서도 만들고 하는 일들을 해야 되는 모양입니다. 그래서 저희들이 오늘 이제 뭐 설문조사도 지금 진행을 하고 있습니다만 별도로 이제 몇 군데 그 .. 교육지원청을 선택을 해서 현장에 계시는 특히 이 일을 담당하시는 분들 이 행정실에 실장님들이 많이 관여를 하고 있기 때문에 그 분들의 목소리를 좀 들어보자 해서 오늘 이 회의를 진행하게 됐습니다. 그래서 아까 이현철 교수님이 말씀하신 대로 전혀 꾸미지 마시고 편안하게 그냥 평소에 이 예산을 집행하거나 또는 이 일을 진행하면서 느꼈던 것과 뭐 심지어 아 예산이 부족해서 우리는 뭐 더 주고 싶어도 못하고 있다 그런 이야기라던가 또 이제 뭐 교육부가 주관을 하는 일들이지만 이제 이제 이런 일은 현장에서 전혀 이루어지고 있는데 위에서는 절대 모르고 있다, 이런 이야기들. 뭐 그런 얘기를 편하게 해주시면 저희들이 연구를 진행하는데 도움 많이 받을 수 있을 것 같습니다. 아, 어쨌든 뭐 아침 일찍 참여를 해주셔서 너무 감사드리고 저희들이 아까 뭐 자문료를 말씀, 좀 더 주고 싶은데 애들이 예산도 많이 안주고 해서 약소하나마 좀 지급을 하려고 합니다. 나중에 회의를 마치시면 휴대폰, 이현철 교수님 휴대폰으로 이메일 주소만 하나 좀 보내주시면 저희가 그걸 받아가지고 제가 관련된 서류들을 좀 이메일로 요청을 하시면 저한테 다시 회신을 해주시면 좋을 것 같습니다. 연구참여자3 선생님 이메일 주소는 (이메일주소)로 해서 제가 가지고 있는데, 연구참여자4 선생님 거는 지금 가지고 있지 않아서 휴대폰으로 좀 알려주시면 좋겠습니다. 그러면 뭐 연구참여자2 진행하시죠.

연구참여자2: 예, 예, 저희들 이제 이번 농어촌통학여건개선 정책과 관련된 그 전문가 협의회를 진행하도록 하겠습니다. 앞서 우리가 미리 한번 함께 그 나누었던 여러 가지 그 질문들 사항들에 준해서 편안하게 말씀해주시면 되는데요, 첫 번째는 현재 지금 농어촌 통학여건 개선 정책들이 여러 이제 시도교육청별로 진행되고 있는데, 현재 이제 지금 이제 그.. 관내에 우리 연구참여자4 선생님과 연구참여자3 선생님의 어떤 학교나 또 관내에서는 어떤 식으로 좀 진행되고 있는지 개괄적으로 좀 말씀해주시고, 학생들이나 학부모나 또 교직원들의 인식은 좀 어떤지. 먼저 우리 연구참여자4 선생님부터 좀 한번 말씀해주시지요.

연구참여자4: 예, 안녕하십니까. 그 저희.. 그 제가 근무하고 있는 00군에 00이라는 면소재지에 있는 학교구요, 지금 현재 규모는 전교생, 이제 초등학교 31명 그 다음에 유치원 4명 이렇게 해서 총 35명정도 학생들이 공부하는 학교로 좀 소규모 학교이구요, 면지역에서도 지금 면소재지에 속해 있는 초등학교 옆에 조금 더 이제 그 이제 좀 떨어져있는 그런 학교규모라서 면소재지에 있는 초등학교보다 조금 더 작은 규모로 있는 좀.. 어 보편은 농촌에 작은 학교에 속합니다. 그.. 지금 현재 저희는 이제 한.. 어.. 이제 한 22인승 정도 되는 중형 그 차량을 이용해가지고 해마다 1년씩 용역계약을 이루어서 용역계약으로 이루어진 차량을 가지고 아침과 저녁 등 학교를 하고 있는 형태구요, 그 지금 노선은 오전에는 이제.. 한 3개 노선정도로 운영이 되고, 운영되는 시간은 대략 노선 당 한 15분에서 20분정도 소요되고, 3개 노선을 돌기 때문에 제일 첫 번째 타는 아이들이 ㄷ략 한 8시 정도에 승차를 하고, 이제 마지막 차가 들어오는 시간은 한 8시 55분정도. 그래서 하게 돼서 저희가 일단은 운용되는 형태는 이제 전반적으로는 그런 형태이고, 방학기간도 저희가 이제 등학교 학사일정을 제외하고 방학동안에는 이제 1, 2학년 아이들은 이제 돌봄교실을 운영한다거나 그 다음에 나머지 학년들은 이제 방학기간 주에 일주일에서 열흘정도 캠프를 운영하는 기간에도 그 차량을 이용해서 아이들 등학교를 이용하고 있는 실정입니다. 대부분의 학생들이 이제 저희 지역같은 경우는 인근에 이제.. 집들이 많지 않아서 인지 거의 90%정도 되는 학생들이 통학차량을 이용하고 있구요. 뭐 대부분의 소규모 농, 농어촌 학교들이 마찬가지로 일반적인 통학을 위한 대중교통이 거의.. 이제 전무할 정도로 이제 대중교통의 이용이 거의 이제 시간을 맞춰서 이용하기는 어려운 상황이기 때문에 지금 아이들한테 지금 현재 사용하는 통학버스가, 통학버스가 어떻게 보면 유일한 그 이제 등학교 수단으로 볼 수 있다고 저는 생각을 하고 있습니다. 그래서 음.. 그래서 이제 아이들이 이제 저희 이제... 시골에 학교 다보니까 이제 아까 말씀드렸듯이 유치원 아이들은 제일 어린 아이는 만 3세 아이가 있고, 6학년까지 있으니까 아이들의 그 연령대 바운더리가 좀 넓은 편인데 어.. 뭐 이제 운영상의 문제라기보다는 이제 어쩔 수 없는 환경이겠지만 저희가 차량 한 대를 운영하다보니까 일찍 타는 아이와 늦게 타는 아이가 있게 되고, 그 다음에 이제 노선은 세 개로 나뉘져 있기는 하지만 음.. 저희가 이제 그 학기별로 이제 노선을 순서를 좀 바꾸..게 계획을 하기는 했었습니다. 근데 실질적으로는 노선을 이제 여러 가지 현실적인 문제 때문에 바꾸지는 못했는데 어떤 문제가 있었냐면 저희가 마지막에 운영되는 세 번째 구간에 있는 곳에 유치원 아이들, 아까 말씀드렸던 제일 어린 아이들이, 만 3세정도 되는 아이들이 타는 노선이 있는데 그 아이들이 여덟시에 탈 수 있

게 준비를 하는게 좀 어려운 점이 있었던 것 같습니다. 그래서 기존에 계시는 학부모님과 학생들에게 이제 그.. 양해를 구하고, 2학기 때는 노선을 바꿔서 처음에 탔던 데를 뒤로 옮기고 이렇게 하는 것을 추진하려고 했으나 그런 문제가 있었고, 저희가 이제 아이들이 계속 줄어드는 상황에서 유치원 아이들이 계속 유치를 하고 또 아이들에게 좋은 환경을 하기 위해서 이제 통학버스가 이제.. 해야 되는 일들을 유치원 아이들에게 조금 더 유리하도록 저희는 좀 설계를 하다보니까 그런 저희만의 그런 부분이 있었, 있었고요. 어.. 또 운영상에 또 다른 문제 중에 하나는 저희가 이용하는 차량이 저희가 일반적으로 사용하는 승합차량보다는 조금 더 크기 때문에, 또 대형버스는 아니지만 중형, 중형버스이기 때문에 기본적인 소형 승용차라던가 일반적인 저희가 이제 승합차량보다는 규모가 크다 보니까, 아이들이 이제 도시권에 있는 아이들은 이제 아파트라던가 이제 교통..차량이 이제 접근할 수 있는 접근성이 좋은데, 어떤 아이들은 좀 이제 시골길을 따라서 좀 깊이 들어가야 하는 경우에는 차량을 탈 수 있는, 차량이 들어갈 수 있는 제한적인 위치가, 물리적인 위치가 좀 아이들이 도보로 걸어서 좀 많이 나와서 해야되는 경우가 좀 있었습니다. 지금도 저희도 있어서.. 뭐 모든 아이들을 다 집 앞에서 태울 수는 없는 것은 현실적으로 뭐 어쩔 수 없는 거긴 하지만, 특정한 아이가 특히 이제 뭐 1, 2학년정도 되는 아이가 여자애가 있는데, 여자애가 하차를 하게 되면 어.. 뭐 이제 부모님들이 나와서 아이들을 이제 데려갈 수 있는 상황이면 제일 좋은 여건인데, 제가 알기로는 저희 아이들이 이제 음.. 유치원 아이들을 포함해서 부모님들이 나오시는 분들은 두 세 가구 정도 밖에는 잘 없으시고요, 대부분이 이제 직접 자기가 이제 아침에 승차할 수 있는 곳까지 오고, 그 다음에 이제 끝나고도 하차를 해서 집까지 걸어가는 경우가 있는데, 그런 거리가 좀 먼 경우들이 한 두 가정 정도는 있었다. 제가 그거는 이제 다른 걸 운영하면서 이제 하차도우미 분이나 이런 분들한테 뭐.. 그 아이들 그 통학여건에 대해서 좀 여쭙봤을 때 그런.. 의견들이 있었고요. 또 뭐 부모님들은 기본적으로 제가 이제 서두에서 말씀드렸듯이 이제.. 기본적인 그 대중교통이 이제 전, 거의 전무할 정도의 상황이기 때문에 이게 거의 유일한데, 어.. 뭐 이거는 이제 뭐 다른 문제일 수도 있겠지만 저희가 올해 초 같은 경우에 어떤 문제를 겪었냐면, 저희가 지금 00도 교육청에서.. 임, 임차차량 그 이제, 임차차량 그러니까 통학차량을 이제 지원해주는 지원비를, 예산을 교부를 해주시는 데 있어서의 기본적인 그.. 사업자체가 유치원 통학개선사업이다 보니까 저희가 지금 현재는 유치원 아이들이 4명으로 유지가 되고 있지만 저희가 이제 올 해 2월달, 처음에 예산을 교부해주고 계획을 해서 저희가 신청을 할 경우에, 했을 때 어떤 문제가 있었냐면 원생모집

이 안됐던 거예요. 그러니까 처음에 오겠다고 한 아이들이 2명이 있었는데, 처음에는 2명이 이제 예정이 있었고 이제 들어오겠습니다 라는 의사를 구두로 밝히셨는데, 개인적인 사정으로 한 명이 이제 이사를 가야할 상황이 됐다 라는 의견을 주셨고, 그거에 따라서 두 명이 있었는데 한 명이 가다보니까 이 한 분도 고민을 하시는 거예요. 한 명만 있는 유치원에 우리 아이를 보내는 게 조금 어려울 수 있겠다. 그렇게 돼버리니까 어 그럼 우리는 유치원이 없어질 수도 있는, 결정이 되지는 않았지만 없어질 수 있는 상황이었고, 이 통학버스가 유치원이라는 이름으로 내려주는 사업이다 보니 유치원이 만약에 휴원을 하거나, 폐원이 되면 통학차량 지원이 어려울 수도 있습니다 라는 그런 이제 사업부서의 답변이 있었고, 어 그렇다보니까 저희가 그렇게 되면 저희 초등학교 아이들은 이 차량이 없으면 거의 통학이 어려운데 차량 지원은 못 받게 되면 뭐 뭔가 다른 대안이 상황에서 마련은 했겠지만 그런 고민을 상당히 심각하게, 그 다음에 유치원 아이들이 최종적으로 3월 달에 입학하기 전까지의 그 상당한 학부모님하고의 협의나 그 다음에 좀 뭐.. 저희가 이제 그렇게 하지 않기 위해서 노력이나.. 그런 게 한 2-3주 정도의 되게 좀 많은 행정력과 이제 염려와 뭐 이런 게 있었던 상황이 있었어요. 그래서 이제 다행히 그런 일이 이루어지지는 않았고, 이사를 가시기로 하신 분이 이사를 보류하시면서 이제 뭐 개인적인 이런 여러 가지 이유로 이렇게 해주시는 바람에 그런 부분이 있었고.. 그래서 저희는 지금 현재는 이제 그런 식으로 운영을 하고 있습니다. 근데 학부모님들도 음.. 어떻게 보면 어 지금 현재 시골에서는 통학버스가 저희가 이제 지원을 받아서 예산을 받아서 하는 거지만 어.. 거의 90% 이상 분들은 초등학교, 시골에 있는 초등학교의 버스는 당연히 생각하시는 약간 그런 느낌은 제가 좀 받았고, 학교 입장에서도 이제 는 그게 좀 당연히 되는 부분, 몇 년간 이어졌고 그 아이들이 이제 그거가 아니면 이제 등하교가 어렵기 때문에 거의 이제 그런 분위기로 이제 통학차량에 대한 인식은 가지고 있습니다. 네네.

연구참여자2: 지금 그.. 학생들에게는 통학버스라는 그 체계가 통학을 위해서는 절대적인 수단이다, 그쵸?

연구참여자4: 네, 저의 개인적인 생각으로는 그렇게.. 그렇게 하고 생각하고 있습니다.

연구참여자2: 근데 앞서 좀 재미있는 상황인데 일단은 지금 해당 관내 같은 경우에는 그 통학개선 정책이 유치원 통학개선 정책 안에서 지금 이루어지는 것입니까?

연구참여자 4: 지금 제가 알고 있는 저희랑 비슷한 규모의 학교? 홍천 관내 제가 아마 알기로는 대략 한.. 7-8개 정도 되는, 아 한 열 개정도? 아 7-8개 정도 되겠네. 7-8개 정도의 초등학교는 대부분이 병설유치원을 같이 하고 있고, 저희랑 이제 규모가 비슷하기 때문에 어.. 유치원 쪽, 사업이 유치원 쪽 사업이든 초등학교 사업이든 문제는 없지만 이제 어쨌든 그 차량으로 해서 초등학생하고 유치원 학생들이 모두 이용을 하니까 뭐 제가 봤을 때는 뭐.. 뭐.. 이제 상급기관에서는 어쨌든 그 학교에 차량을 배정해주는데 어떤 사업이든 간에 차량이 내려가니까 뭐.. 그런 거가 있는데, 저희 같은 이제 특정한 상황이 벌어지게 되면 어쨌든 예산부서에서도 자기네들이 어떤.. 그 예산을 쓰는데 목적을 가지고 관련 근거를 가지고 세웠을 텐데 유치원을 통학개선을 하는 거를 내려주면서 유치원 학생도 있으면서 어쨌든 병설로 유치원이 있다 보니까 이제 다같이 효과를 보는 거니까 그럴 수는 있겠지만 저희 같은 경우가 발생을 했을 때는 사업 부서에서는 뭔가 좀 기준을 가지고 판단을 해야 되기 때문에 그런 부분이 있지 않았을까.. 지금 제가..

연구참여자2: 예, 아마 아마 그럴겁니다. 그게 이제 그 예산집행의 항목이나 유목별에 따라서 이 분들은 또 따라가야 하니까 행정 보는 입장에서는..

연구참여자4: 예, 그런 부분이 이제..

연구참여자2: 예.. 그게 아마 예산이 어디에서 시작되어지고, 그 정책과 사업이 어디에 포커스 되었느냐에 따라서 현장과는 조금 다른 온도를 충분히 느낄 수 있는데.. 아이고 그래도 그 얼마 전에 그런 일이 있으셨단니까 굉장히 초등입장에서는 고민이 굉장히 많으셨겠습니다. 예..

연구참여자4: 예, 어쨌든 저희가 뭐 병설유치원 아이들도 있지만 초등아이들도 같이 있고, 음.. 제가 이제 여기 학교가 아니라 다른 학교에 있을 때는 저희가 이제 임차 차량이 아니라 지방 공무원이 있는 차량을 이용했을 때, 이거는 다른 얘기지만 이제 초등학교..에서 시골에 있는 아이들이 보통 이제 면소재지에는 초등학교하고 중학교가 거의 이제 인접에 보통 있는 경우들 저희 홍천지역에는 많습니다. 만약에 뭐 .. 제가 특정해서 말씀드리면 창촌초등학, 저희 내면지역에 창촌초등학교가 있는데, 내면중고등학교가 걸어서 한 5분 정도.. 에 있는데, 6학년 아이들이 이제 그 차량을 가지고 통학을 하다가 졸업을 하면 그 집은 똑같은데, 그 차량을 이용을 못하게 되는 경우가 발생을 하잖아요? 그 래가지고 그때 저희가 제가 다른 지역에서 근무할 때는 아마 여기 연구참여

자3 실장님도 약간 이제 그런 케이스에 속할텐데, 연구참여자3 실장님 같은 경우도 지금 중학교에 근무하시지만 바로 담장을 붙여있는 정도의 초등학교가 있는데, 거기에는 통학차량이 있고 중학교에는 통학차량이 없다 보니까 이 아이가 6학년에서 졸업을 하면서 진학을 그 학교를 했는데 맨날 나는 그 집에서 사는데 앞에서 지나가는 그 차를 보면서 그 차를 이용을 못할 때.. 약간 그런 어려움? 혹은 좀 그게 좀.. 연계성이 있으면, 연속성이 있으면 아이들 입장에서는 조금 더 좋은 환경일 수도 있는데. 어.. 이제 그거를 이제 타지 못하게 되고, 이제 차량을 운영하는 입장에서는 또 차량에는 승차인원이 제한이 있고 그 다음에 그 차량을 이용을 했을 때.. 그 학생들이 이용을 했을 때 이제 안전 상의 문제가 발생했을 때 일정한 뭐.. 사고가 발생하거나 아니면 그 안에서 안전 사고가 발생했을 때 그런 어떤 보상의 문제 때문에 뭐 인정상으로는 해주고 싶지만 그런 문제에 대한 문제가 발생했을 때의 책임 소재라던가 이 아이를 보상해 줄 수 있는 여건이 되지 않는다는 부담감 때문에 태우고 싶어도 못 태우는 경우들이 있었고요. 그러니까 입장들마다 좀 차이가 있었는데, 그런 문제가 좀 있었습니다. 예예.

연구참여자2: 연구참여자1 교수님, 이런 문제는 진짜 좀 이렇게.. 그 탁상공론 되어지는 측면들이 아니라 현실적인 상황에 있는데, 이런 부분들을 행정적으로 조금만 신경을 써주면 학교 현장에서는 굉장히 좀.. 학생들도 좋고 또 안전되고 이런 부분을 좀 개선될 필요가 있겠는데요, 보니까?

연구참여자1: 그 우리가 그.. 지금 이제 00초 같은 경우는 이제 입찰을 하게 되는데 이게 예산을 지원받는 소스가 이게 저기.. 도교육청에서 유치원에 통학여건 개선 사업으로 항목을 잡히다 보니 이 협신초 같은 경우는 만약에 유치원 학생이 없다면.. 같이 동반해서 초등학생들도

연구참여자2: 맞습니다, 맞습니다.

연구참여자1: 통학을 이.. 통학차량을 지원을 못 받는 거네요.

연구참여자2: 못 타게 되는 상황입니다.

연구참여자4: 그렇죠.. 네.

연구참여자1: 이게 굉장히, 굉장히 웃기는 거죠. 그러니까 유치원은 통학여건을 개선해 주

면서 초등학교는 뭐.. 저학년 같은 경우는 1학년, 2학년. 심지어 지금 뭐... 저기 아이들의 집 위치도 다른데 운전하시는 분이 집 앞까지 돌아다니면서 다 승하차를 해 줄 수 없는 상황이다 보니 뭐 어떤 학생의 경우에는 정류장까지 뭐 걸어 나오는 시간이 많이.. 또 하차를 해주면 집까지 가는데 또 뭐 안전사고라던가 이런 것들이 문제가 될 수 있고.. 이게 어쨌든 예산의 그 규모, 모양이 상당히 비정상적인 것 같아요. 그러니까 우리가 유치원을 위해서 통학여건 개선은 있는데, 초등학교는 예산이 없다 이것도 참 웃기는 일인 것 같아요. 그래서.. 아마 이런 얘기들이, 이런 얘기들이 이제 우리가 그.. 걸으려는 전혀 모르는 거거든요. 그렇지 않아요?

연구참여자2: 그러니까 똑같은 그런 상황이 예를 들면 초등학교를 졸업하면 그 학교 근접해서 중학교를 가야되는데 초등학교를 졸업했기 때문에 그 버스를 못타고 다른 걸 찾아봐야 되는 지금 상황이니까..

연구참여자1: 이게 이제 뭐.. 만약에 통학, 예를 들면 대중교통이 없다 그러면 개는 이제 도보로 가야되는 상황이죠? 도보로? 그러니까 이게 다행히 뭐 학교가 가까워서 집하고 가까우니까 뭐 어.. 도보로 간다고 하지만 이게 먼 거리인 경우에는 그 어떻게 할거냐.. 이제 이런 것도 사실 이제 학교급을 굉장히, 굉장히 많이 따지는 것 같아요.

연구참여자2: 전체적인 이와 관련된, 전체적인 컨트롤 타워가 학교 급 간의 구분보다는 거의 지역의 형편과 지리적 상황을 살펴가지고 거기에 맞는 맞춤형 정책들이 좀 필요할 것 같아요. 안 그러면..

연구참여자1: 예를 들면..

연구참여자2: 6년 내내, 6년 내내 학생들은 초등학교를 그 차 타고 갔는데, 그 바로 옆에 있는 중학교 가는데 그 차를 타고 이제 자기집에서 못가니까..

연구참여자1: 그렇죠.

연구참여자2: 애들 입장에서는 정말 좀 황당하겠, 황당할 것 같아요.

연구참여자1: 그 중학교 이제 상황을 좀 들어보아야 될 것 같아요. 아까 우리 연구참여자4 선생님이 잠깐 언급을 했지만 이제 중학교는 또 어떻게 하고 있는지를 한번

들어보면 어.. 어느 정도 또 다른 문제가 발생할 수 있을 것 같아요. 연구참여3
여자3 선생님 한번 말씀 해주실래요?

연구참여3: 네, 안녕하십니까. 저는 00에 00중학교에 있는 연구참여3입니다. 앞서 말씀해주신 것처럼 저희 학교에는 단설중학교로 규모가 한 40명 정도의 학생이 있는데 단설중학교로 저희는 통학차량이 없습니다. 저희.. 바로 도보로 1-2분 거리에 초등학교가 있어서 거기에는 직, 학교 자체버스 한 대, 임차버스 한 대, 근데 그 임차버스는 유치원으로 해서 내려온 버스거든요. 그래서 그 두 대가 초등학교에서 운영하는 것을 저희가 공동으로 해서 저희 학교는 이용을 하고 있어요. 그러니까 예를 들어서 초등학교 때부터 그 차를 탔는데 졸업을 했어요, 초등학교를. 그리고 저희 중학교로 진학을 했다고 해서 그 차를 못 타는 게 아니라 저희는 공동이용이기 때문에 그 버스를 타고 어차피 학교의 위치도 거의 동일한 위치에 있어서 통학하는 내내 문제가 없었는데요, 저희 학교 통학버스 운영하면서 가장 큰 문제는.. 시골이다 보니까 통학구역이 상당히 넓습니다. 그래서 음.. 인근 초등학교에서 공동이용을 하고 있어서 아침에.. 운행을 해주고 하교할 때 운행을 해주는데, 아침, 하교같은 경우는 아이들이 뭐 학교도 있고, 아 학원수강하는 아이들도 있고 해가지고 하교 인원은 좀 줄어서 어.. 초등학교 버스를 통해서 하교가 가능한데, 등교할 때는 동일시간에 모든 아이가 같이 버스이용하다 보니까 어.. 특정코스에서는 아이들이 한 번에 그 소형차에 탈 수가 없는 문제가 있어요. 그래가지고 그 문제 때문에 저희 면에서는 어.. 지역교육청에서 한 12인승 스타렉스 버스를 운영하고 있어가지고 그 차를 저희 협조를 받아서 아침에 1회, 그러니까 즉 아침에 등교는 교육지원청 협조 1회, 그 다음에 옆에 초등학교에서 운행하는 버스 통해서 다 등교를 하고 하교할 때는 인원이 적기 때문에 옆에 초등학교 버스를 통해서 하교가 가능한 상황에 있고요, 그렇, 근데 아침에 인원이 적어서 교육지원청에서 지원을 받는데, 저희가 그래서 그 코스에 대형차를 저희 인간 저희 관내에 45인승 버스가 남아가지고 한번 그거를 저희 쪽으로 돌린 다음에 한번 코스를 짤 수 있는지 한번 돌아봤는데, 농어촌이다 보니까 아까 연구참여4 실장님이 말씀하신 것처럼 아이들 집 앞으로 오기를 학부모들은 원해요. 그래서 코스를 다녀보니까 도저히 들어갈 수 없고, 버스가 회전이 안되는 곳이 있어서 부득이 저희는 그 소형차량을 임차나 그걸 이용해야만 아이들이 등하교 할 때 편리할 수, 편리하게 이용할 수 있는 상황이 있구요. 그리고 저희가 공동 이용을 하다 보니까 어 아주 큰 문제는 아닌데 사소하게 발생하는 문제는 지금 코로나19도 있고 그래서 갑자기 학교가 휴교가 되거나

연구참여자4: 학사 일정이 다를 때

연구참여자3: 네 학사 일정이 만약에 갑자기 변하는 경우가 종종 발생을 해요. 근데 우리 학교에서는 이상이 없었는데 초등학교에서는 갑자기 학사 일정이 변경됐다 하면 저희가 통학 차량 운행 때문에 급히 연락을 해야 되고 그거에 맞춰야 되고 하는 약간의 문제점도 발생을 했고요. 그리고 또 지역 자체가 넓다 보니까 어.. 학교 통학 차량의 총 운행 시간이 80분이에요. 아침에 등교할 때. 물론 아이가 타서. 학교까지 도착할 때는 50분밖에 안 걸려요. 운전하시는 주무관님이 최초 등교자를 태우러 가는 데 걸리는 시간이 좀 있으니까. 그래서 그 아이가 타고 학교까지 오는데 50에서 한 55분 걸리니까 그 학생이 아침에 일찍 나와야 돼요. 어차피 학사 시작하는 시간이 있으니까 그거 맞추다 보면 그 학생이 너무 차에서 있는 시간이 길어지니까 아이도 피곤하고 그 아이를 일찍 내보내야 되니까 학부모들도 약간 힘들어한다는 문제점도 있고요. 그래서 제가 생각한 거는 이렇게 통합 구역이 넓어지는 이유 중에 하나가 한두 명의 아이를 태우기 위해서 새로운 코스를 가기, 가니까 거리가 멀어지고 시간이 길어지는 것 같아요. 그래서 저는 투 트랙으로 버스 한 대 그리고 뭐, 예전에 전라도가 거기서 100원 택시 같은 거 했던 걸로 기억을 해요. 그런 식으로 학교에서 버스만 임차하는 게 아니라 소형차 한두 대 정도까지가 진차를 해가지고 좀 거리가 멀고 한 인원이 적은 지역은 소형차 임차한 거를 같이 이용을 하면 통학 거리도 줄어들고 통학 시간도 줄어들지 않을까 하는 생각을 좀 했었습니다. 이상입니다.

연구참여자1: 그러면 이제 그런 생각을 연구참여자3 선생님이 하시면 어.. 예를 들면 뭐 지원청에 제안을 한다든가 해서 예산을 좀 확보하는 데는, 예산 확보는 가능한가요? 어쨌든 학교 자체 예산으로는 다 쓸 수가 없으니까. 거의 불가능하다고 봐야 되겠네, 그죠? 그냥 생각만 하고 계시는

연구참여자3: 네, 정책 제안이니까.

연구참여자2: 그쪽 같은 경우에는 혹시 교육지원청이나 혹은 시도 교육청 그.. 산하에 통학 여건 개선을 위한 어떤 TF팀이라든지 현장의 목소리를 들을 수 있는 협의체 이런 것들이 있습니까?

연구참여자3: 음.. 아. 있기는 있을지 모르겠지만 제가 그렇게 쉽게 들어본 적은 없었던 것 같습니다. 협의체에 대해서.

연구참여자2: 그 다음에 연구참여자3 선생님, 아까 말씀하신 게 초등학교 하고 중학교를 지금 공용으로 지금 사용하고 있다고 하는데 그게 지금 연구참여자4 선생님께서 아까 지적하신 사항에 좀 대안이 될 수 있겠는데 공용으로 사용한다는 것이 그러면 운영 주체는 누구며 예산은 어디에서 나오고, 이런 배분 같은 건 어떻게 되는 겁니까?

연구참여자3: 네, 그거 말씀드리겠습니다. 저희는 말 그대로 공동 운영을 하지만 그 주는 차량이 소속되어 있는 초등학교에서 모든 예산을 집행하고 있습니다. 그.. 아까 말씀드렸다시피 학교 자체 버스 한 대, 그리고 임차, 임차는 유치원 통학 지원으로 내려오는 버스이기 때문에 유치원에 있는 초등학교에서 모든 예산을 운영을.. 하고 있습니다. 그래서 저희 쪽에서 따로 예산을 집행하거나 그렇게 하는 것은 없습니다.

연구참여자2: 그러면 만약에 아까 우리가 조금 고민했던 부분들이, 예를 들면 안전사고의 문제라든지 또 혹시나 그 과정 안에서 이루어지는 것이 어떤 행정이나 규정에 의해서 공용으로 이렇게 책임 소재가 분산되어져 있습니까, 아니면 현재 지금 그 지역의 특수한 상황에 따라서 초등학교가 중학교 학생들을 배려해서 지금 태워주고 있는 상황입니까? 그런 상황이 후자 쪽에 가깝습니까?

연구참여자3: 네, 후자 쪽에 가깝습니다.

연구참여자2: 이런 부분들이 그러면 정책적으로는 좀 뭔가 이렇게 마련될 안전 장치가 마련될 필요는 좀 있겠네요, 실제로는.

연구참여자2: 네, 저희가 1면 1교의 학교면 상관이 없는데, 아.. 저희 지역 같은 경우에 1면에 초등학교 1개, 중학교 1개만 있는 면이 있는가 반면에, 중학교 하나에 초등학교 2, 3개 교가 있는 학교도 있기 때문에 저희 학교에 같은 경우는 일부분이고, 어 공용 이용이 불가능한 학교도 많기 때문에 그거에 대한 대안도 좀 필요하다고 생각합니다.

연구참여자4: 지금 이제 말씀하셨는데 지금 연구참여자3 실장님 같은 경우는 그 지역에 초등학교 하나, 중학교 하나가 있으니까 저게 좀 가능할 수 있는 부분이 있는데, 저희 지역 같은 경우는 초등학교가 3개, 그 다음에 이제 중학교가 하나 이렇게 있기는 하거든요. 근데 아까 말씀 못 드린 점 중에 하나가 이제 시골의 학교들을 어떤 이제 학생들을 입학할 수 있는 범위를 넓혀주는 의미로

저희 학교 같은 경우는 공동학구라는 게 있습니다. 예전 같은 경우는 각 학교마다 통합 구역이 딱 정해져서 홍천군 남면, 무슨 리 무슨 리 무슨 리는 A 학교, 무슨 리 무슨 리 무슨 리는 B 학교인데, 기본적인 거를 갖고는 있는데, 저희가 이제 아까 말씀드렸듯이 면 소재지에 있는 학교 쪽에는 조금 더 아이들이 좀 많고 그 다음에 나머지 두 개 학교는 저희 학교랑 비슷하게 한 30명 내외인데, 면소재지에 있는 학교에 그.. 통학 구역을 공동 학구로 만들어줬습니다. 그래서 저희 학교나 저희 학교보다 조금 더 먼 학교에 저기 이제 면소재지에 있는 .. 그 지역에 있는 아이가 그 학교가 아니라 저희 학교로 오고 싶으면 저희 학교로 올 수 있는데 여기서 또 이제 문제가 오고 싶으면 저희가 이제.. 통학 차량을 이용할 수 있게 해주야 되는데 아무래도 노선이 연장이 되고 더 멀어집니다. 그래서 어떤 문제가 실제로 벌어지고 있는 상황인데 어.. 면소재지에 있는 A 학교에 있는 통학 구역에 있는 학생들을 뭐.. 유치했다고 하기에는 좀 그렇지만 입학한 학생들이 있어서 그 학교를 어.. 저희 학교에서 그 A라는 학교까지 거리는 대략 한 10분 정도 걸립니다. 그리고 이제 저희 학교 말고 다른 면소재지에 다른 학교는 거기까지 가는데 대략 한 15분에서 20분 정도 걸립니다. 근데 거기에 있는 학생이 저희 학교로 오고 있어서 저희도 통합 구역이 그만큼 또 연장돼서 거기까지 데리러 가야 되고, 더 먼 데 있는 학교의 통학버스도 거기에 있어서 또 거기를 간다 그러면 먼 지역에 있는 3개 학교의 차량이 거기에 이제 작게나마 그.. 군인 아파트가 하나 있는데 거기에 이제 군인 아파트가 있다 보니까 학생들이 조금 더 인원이 많고 거기에 있는 학생들이 대부분은 면소재지에 있는 A라는 학교를 가지만, 저희 학교나 다른 학교를 가기를 희망하는 아이들이 있어서 학교에서 거리가 먼데도 불구하고 세 대의 통학 차량이 거기에서 만나서 다시 학교별로 데려다 주는 상황도 있습니다. 아까 연구참여자3 실장님이 말씀하셨지만 통학구역이 넓어지게 되면, 먼저 탄 학생들이 좀 차에서 오래 타는 거에 대한 어려움은

연구참여자2: 네, 맞습니다.

연구참여자4: 그거는, 그거는 이제 필연적으로 동반되는 사항이기는 한데, 조금 더 줄이고자 해소하고자 하는 부분들이 노력이 필요한 한데, 물리적으로 조금 어려운 부분이 있어요. 노선을 어떻게 짤 것인가에 대한 고민도 하고 그다음에 아까 연구참여자3 실장님이 말씀하셨던 것처럼 어떤 특정한 지역에 대한 거를 차량을 하나를 위해서 거기만 가는 차량을 이용해서 다른 전반적인 가까운 데 아이들과 좀 약간 분산을 시켜서 먼 데만 가는 차량을 해서 한다거나, 저희

같은 지역은 이제, 이게.. 초등학교가 여러 개 있다 보니까 말씀드렸듯이 아이들이 있는 곳들은 좀.. 이제 좀 분산이 돼 있긴 하지만 이 부분적으로 아파트 같은 경우는 조금 더 모여 있고, 일반적으로 그.. 그.. 이렇게 도로변을 주변으로 이렇게 민가들이 이렇게 있으면 민가들을 따라서 이렇게 쪽 아이들을 태울 수 있는 노선도 짜는 거가 가능한데, 저는 약간.. 저희 지역처럼 이제 그런 경우는 이제 약간 광역 버스처럼 그런 차량을 조금 더 아까 연구참여자 3 실장님처럼 이제 어.. 큰 차량이 필요한 데는 큰 차량을 단독으로 주고 작은 차량이 필요한 데는 조금 더 숫자를 늘려서 약간 가지치기처럼 여기 가서 태워 와서 이렇게 하는 방향으로 하는 게, 그러니까 우리 학교 아이만 태우는 게 아니라 A라는 학교랑 B라는 학교 학생들이 다 타고 이용할 수 있게 약간 광역 노선처럼 한, 하고 대신에 약간 노선을 조금 더 큰 틀에서 하는 게 아니라, 작은 틀에서 가지가지 할 수 있으면 조금 더 아이들이 통학 시간을 좀 더 줄여주기도 하고, 그 다음에 이제 지금처럼 이제 같은 거리를 멀리 가가지고 같은 지역에 있는 학생들을 3개 학교 각각의 차량들이 내려주는 게 아니라, 한 차량이 쪽 지나가면서 이렇게 내려줄 수 있는 좀 어.. 통학, 통학 차량이지만 통학 차량이라기보다는 대중교통에 좀 더 가까우면서, 대중교통의 큰 차량보다는 작은 차량을 이용해서 택시에 가깝게 혹은 더 약간 조금 더 큰 승합차량의.. 형태로 좀 약간 시골의 특성상 약간 좀 골짜기를 들어간다거나 이런 데 조금 더 원활한 방법이 되면 조금 더 번거롭겠지만 그런 게 좀 집약이 되면 좀 좋은 방법이 나오지 않을까.

연구참여자2: 그렇게 되려면, 그렇게 되려면 학교 급이라든지 또 학교 간에 모든 것들을 뭐 초월해서 같이 논의할 수 있는 뭔가, 뭔가가 있어야지 그분들이 그것들을 거기에 어떤 함몰되지 않고 조금 더 큰 틀에서 다양하게 좀 세우실 수 있을 것 같아요.

연구참여자1: 그렇죠. 흥천만 하더라도 뭐.. 사실은 00면이지만 학교가 위치하고 있는 것들이 다 다르기 때문에 사실은 이제 이 소규모 학교 문제 때문에 학교를 이제 폐교하기보다는 좀 살리는 한 방법으로 사실은 이제 공동학구를 만들었거든요. 그러니까 A라는 학교에 위치되어 있는 지역의 아이들만 오는 게 아니고, 부모가 원하면 조금 거리가 있는 학교가 되더라도 학부모가 원하고 학생이 원하면 학교에 진학을 할 수 있도록 이렇게 공동학구를 해냈는데 이게 이제 도시, 잠깐만요 진행하시죠.

연구참여자2: 예예. 그래서 그런 부분들을 한번 일단은 하는데 결국은, 결국은 뭐 이게 이제 인력과 예산의 문제고 또 이.. 어떤 정책의 주체들을 우리 지자체에 게시는 또 다 행정라인에 게시는 선생님들이셔서 잘 아시겠지만은, 이 예산을 어느 부서에서 집행하느냐, 어떻게 또 되느냐가 또 아주 또 예민한 부분인데 그런 부분들을 한번 고민해서 살펴서 저희들 한번 잘 한번 담아 보겠습니다. 그래서 단순하게 또 타 시도 교육지원청 우리 선생님들과 우리 지난번에 또 전문가 협의를 가질 때는 그냥 단순하게 또 이제 차량을 지원해 준다고만 해서 또 해결될 문제가 아니더라고요, 또 보니까는. 그래서 그것만 받아가지고 또 당장의 운영을 해나감에 있어서 학부모님들이나 학생들은 또 한 번 이걸 경험하게 되면 또 이 부분들을 꾸준히 지속적으로 운영해 주셔야 되는 것에 대한 또 부담감들도 가지고 계시더라고요. 그래서 그런 부분들을 전체적으로 이렇게 좀 한번 저희들이 한번 조율해보면서 무엇이 이 놓여준 통합 여건 개선에 가장 좀 적합할 것인가. 또 현재 어떤 것들 때문에 우리 선생님들이 또 현장에서는 고민하고 있는 건가. 저희들이 한번 다루어보도록 하겠습니다. 그래서 일단 좀 말씀을 좀 많이 해 주시면서 지금 현재의 상황이라든지 또 그.. 수혜를 받고 있는 학생이나 학부모 또 교직원들의 인식들, 또 맥락들을 아주 좀 풍성하게 전체적으로 좀 잘 이야기를 해 주신 것 같고 저희들 통합 여건 정책과 관련된 것들을 한번 평가를 한번 해본다면 뭐.. 예산이 어떻게 집행되고 있느냐 또 이런 부분들에 대해서 또 정주하시는 분들의 만족도를 얼마나 개선하느냐 여러 가지 이제 지표들이 있을 수 있겠는데, 현 시점에서 이런 통합 여건 정책들을 한번 평가해보고 이런 것들이 좀 가능하겠습니까? 어떻습니까?

연구참여자4: 저는 이제 임차 차량을 해서 하다 보니까 뭐 계약하는 데 어려움도 좀 많이 따랐던 부분들이 있어요. 그러니까 저희 홍천군 정도에 되는 단위에 임차 차량으로 이제 응차를 하실 수 있는 분들이 한 3개 정도밖에 없다 보니까 실질적인 거는 잘 모르겠습니다. 실질적이고 그분들 사이에서의 어떤 부분들은 잘 모르겠지만, 일종의 약간 담합 같은 부분도 좀 있어 보이기도 하고 저희가 이제 그런 걸 좀 개선하고자 이제 좀 투철할 수 있는 지역을 조금 더 넓혀 버리면 이 지역에 게시는 분들이 상당한 컴플레인 발생하는 부분도 좀 강력하게 있었고 또 일정 부분은 그분들의 이야기도 좀 이해는 됩니다. 지역에 있는 업체이기도 하고 지역 사정도 잘 알고 있고 접근성이 좋은 차량들을 이용해서 하는 게 저희도 뭐.. 약간 특정한 사안이 발생했을 때 대처하기도 편한 부분도 있었고 이제 그런 부분들이 있는데, 계약을 함에 있어서는 작은 지역이다 보니까 업체들마다의 어떤 그런 이제.. 이익을 위해서 아까도 말씀

드렸지만 관내에 있는 업체는 한 3개 정도인데 한 7-8개 정도 학교가 그런 사업으로 비슷한 금액의 예산을 받다 보니까 어..이제 이런 말이 좀, 좀 안 좋을 수도 있겠지만 나눠 먹기? 어디, 어디는 너네, 어디, 어디는 너네. 이렇게 그런 부분들이 실제로는 모르겠지만, 좀 있지 않을까 그런 부분들이 있습니다. 그래서 저희 같은 경우는 올해도 좀 업체들 간의 그런 어떤 영업권에 대한 문제로 인해서 소소하게 민원이 좀 많이 발생을 했고요, 민원이 발생을 해서 특정하게 뭐.. 문제가 발생을 하지는 않았지만 문제가 발생할 수 있는 상황에 맞닥뜨린 적이 좀 있었습니다. 근데 그 문제라는 게 결국은 뭐냐면 계약을 중간에 파기하고 나가겠다. 이거는 이제 다른 데도 마찬가지겠죠. 서울이든 어쨌든 서로 간에 그런 어떤 계약은 이루어졌지만 뭔가 당사자 간의 이익이나 문제가 돼서 안 맞으면 해지할 수 있는데 해지를 하게 되면, 해지하게 되면은 가장 큰 문제는 학생들이 피해를 보는 거죠. 당장 내일 등교를 해야 되고 하교를 해야 되는데 차량을 대줄 수 없다. 약간 이제 그거에 대한 부분을 나중에 어떤 법적인 문제 금전적인 문제로 보상을 받고 해결을 할 수는 있겠지만, 당장의 문제를 해결을 하기가 곤란한 상황이 벌어질 수 있는, 직면하기까지 간접 있었어요. 그러니까 학교 자체의 문제가 아니라 업체들 간의 어떤 그런 영업권 문제로 서로 간에 이제 이렇게 뭐.. 일종의 고소, 고발 이런 문제가 발생하고 그걸로 인해서 어떤 특정한 행정기관이 그거에 대한 거를 이제 응답을 해야 되고 응답의 방법으로 영업정지를 한다거나 운행 정지를 하게 되면 당장에 그거는 이제 뭐.. 행정처분을 받아서 그러지 말아라 라는 벌로 내려지는 거긴 하지만 즉각적인 피해는 학교와 학부모 학생들이 받는 거에 대한 대처가 불가능하다는 판단이 딱 서버린 거예요. 그래서 저희는 뭐.. 어떤 영업 해당하는 업체가 운행 정지를 당에서 대차를 바로 해줘가지고 특정하게 일이 발생하지는 않았지만, 그.. 부분이 일어나게 된 경위를 보게 되면 업체들 간의 그런 부분, 뭐 부분들도 있었고 그 다음에 학교와의 그런 어떤 부분들도 뭐 일부 있었고, 그.. 이제 운전을 하시는 분은 이제 그쪽에서 고용된 운전원인데 운전원분의 어떤 그런, 그런 어떤 개인적인 사정이라든가 업체하고의 그런 어떤 문제라든가 이런 게 발생을 하면 운전하시는 분이 대응하는 방법은 대부분 이런 것이더라고요. 저는 그만두면 그만입니다. 약간 이런 부분들이 있는 거죠. 그러면 업체에서는 어떻게든 사람을 구해서 해줘야 되겠지만 업체도 얘기하죠. 그 동네에서는 운전자를 구하기가 상당히 힘듭니다. 저도 어쩔 방법이 없습니다 학교에서는 대안을 구하기가 상당히 어려운 책임성이 좀 담보되는 그런.. 이제 예를 들어서 저희가 임차 차량이 아니라 만약에 지방 공무원이 됐고 어떤 지방 공무원분이 이제.. 해서 했다 그러면 그런 문제가 좀 덜 발생할 텐데, 임차 차량을 이용하니까

운전하시는 분이 하루 종일 일하시는 게 아니라 아침 저녁으로 한 시간, 뭐 1시간 반 이 정도로 운행하시니까 부업 개념으로 이제 일하시는 운전자분들을 채용을 하고 운전하시는 분들의 어떤 개인적인 사정이나 이런 것들에 학교가 항상 그분의 일정이란가 이런 거에 대해서 이제 미리 말씀드리고 협의 드리는 거는 당연하지만서도 좀.. 항상 염려가 되니까 여쭙보고 또..

연구참여자2: 안정적인 정책 운영이 잘 안 되네. 안정적인 정책운영이..

연구참여자4: 예예. 저희, 저희가 애가 달아가지고 이분이 혹시나 어떤 일정이 생긴다거나 업체하고의 그런 어떤 문제 때문에 일해서 그만두신다거나 이런 거에 대해서 전전공공한 적이 몇 번 있었습니다. 그런 부분도 안정적이지 못한 거에 대한 불안감..

연구참여자1: 임차가 좋은 면도 있는데 또 그런 좀 불합리한 부분도 없지 않아 있는데요. 특히 농어촌으로 가면 사실.. 뭐 버스 업체가 그렇게 많지가 않기 때문에 지금과 같이 업체는 작운데 학교는 많고 이렇게 되면 아마 방금처럼 그런 암암리에 어떤 그런 일도 벌어질 수도 있겠다, 충분히. 아 이거. 야 이. 그러니까 지방 공무원이 운전을 하고 하시면 또 그런 데가 또 있더라고요. 실제로 이제 그런 거는 또 안정적인데, 근데 그렇게 운영하는데는 문제가 뭐냐면 우리는 그 잘 몰라요.. 그런 얘기를 합니다. 우리는 잘 모르고 그러니까 지방 공무원 운전하시는 분이 다 알아서하세요 라고 하는거죠. 그러니까 우리가 애초에 목적을 했던 예를 들면 이런 농어촌 통학여건을 개선을 하면 학생들에게 어.. 그 편의를 해주고, 또 학부모의 그 어떤 그 어려움도 해소를 해주고 뭐 아주 이런 거창한 차원 얘기는 별로 할 수가 없는 얘기더라고요. 그러니까 농어촌에 관련된 여러 가지 일들을 하는 거를 우리가 평가를 한다. 처음에는 사실은 이 과제의 가장 핵심 중에 하나가 농어촌 통학 여건을 각 지역 교육지원청을 중심으로 해서 이루어지는데, 이게 정말로 오차 내 유희리를 따져가면서 통합 여건의 일들을 하고 있는지를 한번 잣대를 대서 확인을 한번 해보자 하는 게 원래 취지였거든요. 근데 우리가 실제로 해보려고 해보니까 확인할 자료가, 문제가 없는 거예요. 예를 들면 도교육청에서 교육지원청하고 아주 밀접한 관계를 가져서 어려움들을 해소하기 위해서 도교육청에서 뭔가를 개선을 하고 있는지, 또 올해 어려움이 있으면 내년에 그걸 개선하려고 노력을 하고 있는지, 또 예산은 적절하게 배정이 되고 있는지 뭐 이런 걸 확인을 해야 되는데 그걸 확인할 수 있는 문서가 하나도 없죠. 그러다 보니까 이제 농어촌 농촌경제연구원에서 우리가 이 일을 이렇게 진행을 하면 문

서가 없으니까 우리가 확인을 할 수가 없다. 또 평가라는 말이 들어가는 순간 도교육청이든 교육지원청에서든 굉장히 이제 반감이 많을 수가 있으니까 올해는 그냥 설문지로 그냥 물어보자. 이렇게 하면 이게 농어촌 학생들이나 학부모들이 정주 여건에 도움이 되는지 이렇게만 물어 보자라고 그렇게 이제 얘기를 하고 말았거든요. 그런데 이게 법상으로, 이게 법적으로 반드시 해야 된다 라는 건 아니고 운영 지침 상 그런 이제 지침이 있는 모양입니다. 그러면 내년에도 농어촌 영향평가라는 타이틀을 가지고 또 다른 뭔가를 이제 하려고 하겠죠 이게 계속 매년마다 진행이 되는데 어.. 전혀 문서도 없고, 뭐 확인할 방법도 없는 경우라면 이게 이제 실효성이 있느냐 영향평가라는 게.. 그런 차원에서 우리가 이제 현장의 목소리를 들어보는 거죠. 그래서 영향평가라고 하는 말 자체가 연구참여자4 선생님이나 연구참여자3 선생님이 보시기에 취지는 좋은데 그걸 만약에 어.. 한다고 했을 때 우리가 우리는 이렇게 하고 있습니다라고 이제 보여줄 수 있는 자료가 과연 가능한가 이제 그런 거죠. 그게 이제 우리가 연구진에서 현장에서 어.. 목소리를 들어보고 이게 이제 전혀 그런 게 없습니다 우리는 영향평가라는 말 자체도 안 쓰고 있고, 그냥 통학 여건이라는 말 혹은 통학 차량이라는 말밖에 안 쓴다 라고 하면 이걸 이제 원천적으로 다시 한 번 생각을 해봐야 필요가 있는 거죠. 그래서 우리 고신대 교수님이 그런 영향평가를 하게 되면 그게 과연 현장에서 그.. 제공해 줄 수 있는 자료가 있는지 이런 것들을 한번 들어보고 싶습니다. 우리 연구참여자3 선생님은 중학교로 올라가니까 이제 더 없더라고요. 통학 차량도 운영 안 하는 데가 더 많고 지금처럼 이제 홍천은 나름대로 이제 그.. 00에서 이 초등학교 차량 그래서 초등학교가 굉장히 배려를 많이 해 주는 지역인 것 같아요. 그러니까 우리가 강원도 말고 이제 00의 00에 이제 00교육지원청하고 한 번 면담을 했었는데 그때는 또 거기는 또 독특한 게 어떤 지역은 농촌이고 어떤 지역은 어촌이에요. 그러다 보니까 중학교 하나는 서촌에 있는 거야. 어촌 지역에. 그러니까 이게 사실 통학 차량이 필요하다고 얘기를 하더라고요. 그런데 이걸 하려니 엄두가 안 난다. 임차하기도 너무 힘들고 또.. 농촌하고 또 다른 지역이다 보니 진차도 힘들고 또 이게 한 번 하기 시작하면 또 지역민들이 계속 해줘야 되는 그런 부담감이 있으니까 아예 안 하는 거죠. 아예.. 그래서 다양한 요구들이 있는 것 같아요. 그러니까 위치에 따른. 근데 이게 정책상 위치가 학교가 어디에 있고 그 지역 여건이 어떤지를 전혀 배려를 하지 않은 상태에서 그냥 뭐.. 필요에 의해서 그냥 통학 차량 필요하면 지원해 주고 이런, 이런 아주 주목 구구식 방법으로 운영을 하는 것 같아요. 제 생각입니다. 뭐.. 연구참여자2 교수님?

연구참여자2: 예예. 저희들이 조금 궁금했던 사항들, 또 현장에 또 내용들 뭐.. 선생님들 말씀을 잘해 주셔서 저희들이 이해하는 데 많은 도움이 됐고요. 저희들 또 정해진 또 이렇게 회의 시간들이 어느 정도 좀 되어서 이렇게 계속 말씀 나누고 싶지만 또 일정도 바쁘실 거고 또.. 이쯤 한번 정리를 하면 안 되겠나 싶은데요. 마지막으로 우리 연구참여자4 선생님이나 연구참여자3 선생님, 이와 관련해서 한번 말씀해 주실 것 있으면 말씀해 주시고, 우리 주 교수님 정리하고 저희들 전문가 협의회 마치고도록 하겠습니다.

연구참여자4: 네, 이제 처음 이제 회의를, 이제 통학 차량 관련해서는 회의를 처음 해봤는데 이제 저희 시골이다 보니까 아까 말씀하신 대로 통학 차량이 거의 이제 제 개인적인 생각으로는 이제 도와준다는 개념이 아니라 시골의 학교에서는 반드시 필요한 요소라고 생각을 하고요. 반드시 필요한 요소..이다 보니까 여러 학생들이, 여러 학생들을 이제 대상으로 하고 이제 생활 여건들이 다 다르기 때문에 여러 가지 모든 학생들을 유리하게 또 모든 학생들을 편리하게 하기에는 좀 한계가 있겠지만 조금 좀.. 더 좋은 방법을 간구해서 여러 학생들이 조금 더 편안한 통학 여건이 구축되면 제일 좋을 것 같습니다.

연구참여자1: 네, 감사합니다. 또 연구참여자3 선생님?

연구참여자3: 네, 저도 학교 단위 학교 내에서 이렇게 많은 고민을 하기 힘든데 돌발 상황이 발생하거나 그런 경우 지역청에서, 지원청에서 좀.. 도와줄 수 있는 방법이나 대안을 뭐 1안 2안 3안 정도까지는 항상 가지고 계셔가지고 학교에 어떠한 통학 때문에 문제가 발생했을 때 학교보다는 일단은 지역청에서 더 많이 고민을 하고 도와줄 수 있는 방안을 강구해 주셨으면 학교에서 근무하는 교직원으로서 학부모로서 그리고 학생으로서 그 문제에 대처하는데 만족도가 좀 더 높아지지 않을까 하는 생각이 있습니다. 이상입니다.

연구참여자1: 뭐 그 저희들이 정말로 이걸 현장의 목소리를 듣지 않으면 정말 이 상황을 모르거든요. 오늘 두 분 선생님께서 너무 귀중한 시간을 업무에 또 지장이 될까 봐 저희들이 걱정이 많습니다. 너무 귀중한 시간을 내주셔서 좋은 말씀 많이 해 주시고 또 상황도 말씀해 주시고 또 대안도 얘기해 주셔서 저희 연구가 진행되는 데 많이 도움이 된 것 같습니다. 너무 감사드린다는 말씀을 드립니다. 감사합니다.

- 김규호. 2020. “제4차 농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 기본계획의 주요 내용과 과제”. 『이슈와 논점』 제1864호. 국회입법조사처.
- 김민석·김태완. 2020. 『2020 농어촌 삶의 질 실태와 주민 정주 만족도 조사』. 한국농촌경제연구원.
- 김철수. 2009. 『헌법학』. 제3판. 박영사.
- 노화준(2006). 『정책평가론』. 법문사.
- 농림축산식품부. 2018. 『농어촌서비스기준 이행실태 점검·평가』. 농림축산식품부.
- 마상진. 2010. 『농어촌 교육실태와 개선 과제』. 한국농촌경제연구원.
- 박진수. 2018. 『농어촌 통학 차량 운영 실태 분석 연구』. 한국교원대학교 교육정책전문대학원 석사학위논문.
- 박혜경. 2015. 『통학여건 개선방안 연구』. 전라남도교육정보연구원.
- 배을규. 2003. “기업 교육훈련 이해관계자 집단의 교육훈련 평가요구도 조사: 북미지역 핵발전기업을 대상으로”. 『농업교육과 인적자원개발』 35(2): 101-121.
- 법제처. 2021. 『농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌지역 개발촉진에 관한 특별법』. 법제처.
- 성낙인. 2014. 『헌법학』. 제3판. 박영사.
- 양서연. 2014. 『농산어촌 지역의 소규모 통폐합 학교 통학환경에 관한 연구』. 한국교원대학교 교육정책전문대학원 석사학위논문.
- 양재호. 2014. 『농어촌 학생 통학 차량 운영 개선 방향 연구-전라남도교육청을 중심으로』. 한국교원대학교 교육정책전문대학원 석사학위논문.
- 이병환·심현·이현철. 2016. 『지역별 여건(도서벽지, 농어촌 등)에 따른 통학버스 서비스 모델 개발 연구』. 교육부.
- 이용준. 2005. 『공공부문사업평가』. 국회예산정책처.
- 이혜영. 2009. 『농어촌 소규모 학교 통학차량 운영 실태와 개선방향 연구』. 강원대학교 교육대학원 석사학위논문.
- 임연기. 2010. 『농산어촌 학교 통학차량 운영 발전과제』. 공주대학교 한국농촌교육연구센터.
- 정해식, 김미곤, 여유진, 유진영, 김성아(2014). 『사회통합정책 영향평가 지표개발 기초연구』. 한국보건사회연구원.
- 통계청(2021). 2020년 농림어업총조사 지역조사 결과. 보도자료.
- 통계청. 2015). 『인구총조사』. 통계청.
- 한국농촌경제연구원. 2010. 『국가 농어촌정책의 추진 방향과 과제: 세미나 자료집』. 한국

농촌경제연구원.

한국농촌경제연구원. 2018. 『농어촌 영향평가 추진을 위한 주거·교통·교육 부분 이슈와 과제』. 한국농촌경제연구원.

Borich, G. D. 1980. "A needs assessment model for conducting follow-up studies". *The Journal of Teacher Education* 31(3): 39-42.