

대전시 시내버스 준공영제의 문제와 개선방안

김종남(대전환경운동연합 사무처장)

<목 차>

1. 문제의 제기
2. 대전시 대중교통정책과 시내버스 현황
 - 1) 대전시의 대중교통정책 흐름과 2005년 주요시책 방향
 - 2) 대전시의 시내버스 현황
 - 3) 대전시 시내버스의 문제점
3. 대전시가 추진하는 시내버스 준공영제와 전제조건
 - 1) 대전시 준공영제의 내용
 - 2) 준공영제의 성공을 위한 수단들
 - 3) 대전시 준공영제의 효과와 전제조건
4. 결론

1. 문제의 제기

대전시가 구조적 적자와 대중적 이용의 실패를 개선하기 위한 시내버스 개선책의 하나로 준공영제 시행을 앞두고 있다. 시내버스 준공영제란 버스의 운영은 민간부분이 하되 노선배분은 물론 운송수입금과 표준원가 등 공공부분이 관리권을 갖는 민영제와 공영제의 중간단계를 말한다. 시장원리에 의한 버스운행에 공공부분이 개입하여 버스의 공공서비스를 개선하고 운송실적에 따라 적정이윤을 보장함으로써 기업의 책임성과 투명성, 효율성을 증진하고자 하는 혁신적인 제도라 할 수 있다.

그러나 대전시가 추진하고 있는 준공영제가 성공하기 위해서는 기존의 버스운행 환경과는 다른 혁신적 운영조건이 필요하고 전용차로, 버스안내시스템, 환승·승강장 시설 등 대중교통인프라가 구축되어 있어야 하지만 이러한 필요충분조건이 갖춰지지 않은 상황에서 운송회사의 적정이윤만 보장하는 방식의 준공영제는 정부재정과 시민가계에 부담을 가중시키는 방향으로 작동할 것을 우려하지 않을 수 없다.

특히, 대중교통 중심의 교통체계의 혁신을 통해 도로의 혼잡을 해결하고 그에 따른 대기 환경 개선, 교통약자를 포함한 보행환경개선 등 초록교통체계 확립을 위해 노력해온 시민단체의 관점에서는 대전시가 추진하는 준공영제가 대중교통체계 전반의 기반이 부실한 조건에서 공공부문의 책임성만을 확대하는 방식으로서는 정책의 실효를 거두기 어려울 뿐만 아니라 정책시행에 따른 비용부담이 배가되기 때문에 이들 조건을 충족시키는 노력이 선행된 후에 준공영제를 없어서 정책효과를 달성하는 방향으로 준공영제 시행을 변경할 것을 제안하고 있다. 이러한 노력들이 있어야만 대전시는 대중교통체계 중심의 초록환경도시에 가까워질 수 있고, 시내버스를 이용하는 시민들의 불편을 해소하고 시민에게 홀대받는 시내버스를 ‘시민의 발’로 원상회복시키는 효과를 달성할 수 있을 것이다.

이 글에서는 대전시 시내버스 준공영제가 성공적으로 이행되게 하기 위한 몇 가지 조건과 정책방향에 대한 제언을 주로 다룬다.

2. 대전시의 대중교통정책과 시내버스 현황

1) 대전시의 대중교통정책 흐름과 2005년 주요시책 방향

(1) 대전시 대중교통정책의 흐름

대전시의 대중교통정책 흐름을 살펴볼 수 있는 체계적인 자료가 없어 한계는 있지만 대전시의 도시성장과 함께 해온 대중교통정책을 간단하게 다음과 같이 정리해볼 수 있을 것이다.

80년대 말까지(1990년 정도)는 시내버스의 전성기로 볼 수 있겠다. 버스업계는 무한한 교통수요를 무경쟁 체제 속에서 충족시킬 수 있었으므로 버스시설과 서비스, 노선 등의 문제에 크게 신경 쓰지 않아도 되었고, 대중교통 행정은 공공성을 담지하고 있는 시내버스를 시장영역에 맡겨둔 채 소극적으로 관리하는 행정을 펼쳐왔다. 공급능력을 능가하는 대중교통 수요가 있던 상황에서 시민들은 턱없이 부족한 대중교통 인프라와 버스시설의 노후화, 부족한 운행차량 등으로 콩나물시루를 방불케하는 지극히 질 낮은 버스와 대중교통정책을 불가피한 현상으로 받아들인 시기였다.

1990년대 중반 들어 버스 이용객이 급격하게 감소하고 승용차량의 증가가 급속하게 이뤄지던 시절조차도 대전시는 대중교통체계를 획기적으로 개선하여 대중교통을 살리는 일에 착안하기 보다는 시내버스의 운영적자를 보조금으로 메워주는 일과 서비스 개선을 유도하는 소프트웨어 정책에 집중함으로써 대중교통 이용자가 사적 이동수단으로 이전하는 것을 차단하는 적극적인 대중교통정책을 펼치는 데 소극적이었다. 그 결과는 대중교통 수요와 서비스 공급이 역전되는 상황을 고착시켰고 이용자의 급감에 따른 경영악화가 서비스의 질 저하와 맞물려 대중교통수단에 대한 시민의 선택을 더욱 어렵게 만들고 있다.

이같은 상황에서도 대전시는 대중교통을 주로 이용하는 소비계층 즉, 주부, 청소년, 노약자 등과 교통약자 중심의 대중교통체계 및 인프라 구축에는 소홀한 채 고비용 저효율의 철도시설 등에 집착하여 한정된 재원을 불합리하게 지출함으로써 대중교통환경 전반을 악화시키는 데서 벗어나지 못하고 있다.

(2) 2005년 주요시책 방향

대전시가 2005년에 역점을 두어 추진할 대중교통 주요시책방향은 다음과 같다.

- 시내버스 준공영제 도입 등 대중교통체계 획기적 개선
- 지능형 교통시스템의 확대로 교통체계 과학화
- 교통수요 관리시책의 효율적 추진으로 도심교통난 완화
- 도시철도 1호선 1단계 개통에 따른 교통개선대책 수립
- 원활한 교통소통을 위한 간선-광역도로망 확충

위 시책에서도 알 수 있듯이 대전시가 대중교통을 시민의 주요한 이동수단으로 인식하여 버스, 철도 등 기간 대중교통망을 건설하고 간선과 지선, 광역간 이동을 원활하게 연결하여 대중교통을 도심내 이동수단으로 활성화하고자 하는 측면보다는 현재 주어진 조건 안에서 대중교통 및 교통시설에 대한 투자를 개선하는 것과 교통량의 소통에 초점이 맞춰져 있어 대중교통체계의 획기적 개선과 이용을 향상을 기대하기는 어려울 것으로 판단된다.

이러한 정책기조가 교통수요관리를 기반으로 한 대중교통체계, 운영체계 확립으로 뒷받침 되지 않는 한 대중교통수단은 자가용 승용차에 의한 도심내 이동을 보조하는 수단으로서의 지위에서 결코 헤어날 수 없을 것이다.

2) 대전시의 시내버스 현황

2004년 현재 대전시에는 94개의 노선에 930대의 시내버스가 운행 중이다.

대전시와 비슷한 규모의 광주시가 83개 노선에 933대의 버스를 운행하고 있고, 인천시가 79개 노선에 1,231대, 대구시가 88개 노선에 1,719대의 버스를 운행하고 있는 현실과 비교해 볼 때 대전시는 노선대비 운행버스가 심히 부족하거나 운행대수에 비해 노선수가 과다함을 알 수 있다.

<표 1> 대전시의 시내버스 운행현황

구 분	노선 수	면허대수	운행대수	비 고
좌 석	12	206	193	예비차 35대
도시형	56	711	689	13
순 환	26	48	48	22
합 계	94	965	930	

<표 2> 운행대수별 노선 수

구 분	1대	2~5대	6~10대	11~15대	16~20대	21~25대	25대이상	합 계
좌 석				5	6	1		12
도시형	6	8	10	10	14	5	3	56
순 환	11	14	1					26
합 계	17	22	11	15	20	6	3	94

시내버스의 운행거리와 운행시간, 배차간격에서도 대전 시내버스의 질이 현저하게 떨어짐을 알 수 있다.

대전 시내버스는 대당 평균 45km의 거리를 운행하고 있으며, 전체 운행대수의 1/3가량이 50km이상을 운행하는데다 운행시간도 편도가 75분이 걸리는 것으로 나타나고 있다. 굴곡장대노선이 많은 데다 배차간격도 넓어서 정확하고 신속하고 편리하게 대중교통을 이용하고자 하는 시민들로부터 외면당할 소지를 충분하게 안고 있다.

<표 3> 운행거리 : 평균 45km/대당

구 분	20km이하	20~29km	30~39km	40~49km	50~59km	60~69km	70km이상
좌 석				2	5	4	1
도시형		13	14	16	7	6	
순 환	3	17	6				
합 계	3	30	20	18	12	10	1

<표 4> 운행시간(편도) : 평균 75분/대당

구 분	60분 이내	61~79분	80~89분	90분 이상
좌 석		8	4	
도시형	3	33	19	1
순 환	24	2		
합 계	27	43	23	1

<표 5> 배차간격 : 평균 20분/대당

구 분	10분이내	10~15분이내	16~30분이내	31~60분이내	60분이상
좌 석		12			
도시형	29	13	2	6	6
순 환			1	8	17
합 계	29	25	3	14	23

시내버스가 수송하는 인원은 1991년 1,040명에서 10년 후인 2001년에는 470명으로 60%이

상이나 줄었다. 같은 기간 승용차는 14만7천대에서 45만7천대로 무려 300% 증가했다. 시내 버스를 이용하던 시민이 승용차 운전자로 전환한 것이다. 이에 따라 시내버스 수송분담율도 현저히 떨어져 2002년 말 30.3%, 2003년 말에는 30%이하로 떨어졌다.

이렇게 시민들의 대중교통수단 이용률이 떨어지는 이유는 여러 가지가 있겠지만 시내버스로 표현되는 대중교통수단이 제공하는 서비스에 전반적으로 불만족하기 때문이다. 대표적인 불만족 사항으로 지적되는 것이 장대, 굴곡의 버스노선과 전용차로 없는 도로여건에 의해 도착시간이 불규칙한 점(정시성 부재), 운전기사들의 불친절과 난폭운전, 그리고 다소 높은 버스요금 등이 제시되었다.¹⁾

버스요금은 타 도시와 비교해볼 때 인상율로는 서울 다음으로 높고, 단순요금으로는 부산에 이어 두 번째로 높은 가격을 유지하고 있어 제공되는 서비스에 비하여 다소 높은 비용을 대전시민들이 지불하고 있음을 알 수 있다.

<표 6> 수송인원 (일/대당)

구 분	1991	1995	2000	2001	2002	2003
합 계	1,040	720	573	470	430	346
수송분담율				31%	30.3%	

<표 7> 도시별 버스요금 현황

구 분		대전	서울	부산	대구	인천	광주	울산
평균인상율		31.6	32.0	27.8	미제출	29.5	28.1	미제출
도 시 형	일 반	750	700	700	(720)	820	720	(720)
	중고생	520	560	600		560	470	
	초등생	370	300	200		300	300	
좌 석		1,300	1,500	1,400	(1,400)	1,500	1,200	(1,400)

시내버스의 악순환 모형을 그려보면,

승용차의 증가와 교통혼잡 심화로 버스운행환경이 악화되면 배차간격의 불규칙과 도착의 정시성이 불량해지고 신속성이 떨어짐에 따라 이용객이 감소하게 된다. 이용객의 감소는 곧바로 버스산업의 채산성 악화로 이어지고 버스업체는 운영부실을 피할 수 없게 되며, 결과적으로 버스산업 전반에 대한 수요기반이 축소되는 결과를 가져온다.

그 결과 버스업계의 버스 시설에 대한 투자 및 서비스 개선이 소홀해지면 버스이용객의 불만이 극대화되어 버스이용자의 승용차이용을 유발시킨다. 승용차의 증가에 따른 교통혼잡의 격화, 주차문제 등 교통관련 민원이 증가하게 되면 관계 당국은 장기적으로 문제를 해결하는 방안이 아닌 단기적, 대중적인 문제추종형 버스대책을 시행함으로써 대중교통 외면, 승용차 의존형 교통체계를 확립하는 데로 나아가게 된다. 이는 곧바로 공급자 중심의 교통정책 및 노선체계와 버스운행환경의 극심한 악화를 고착시키는 악순환을 지속하게 된다.²⁾

1) 대전발전연구원, 2004.12 행정서비스 시민만족도 조사보고서/ 대전시 2002.12 시내버스 서비스 평가보고서

이러한 구조적 악순환이 지속되는 가운데 버스산업이 사양길에 접어들자 2001년 정부는 대중교통의 공공기능을 유지하도록 하기위하여 대중교통수단 운영적자에 대한 지원책을 마련,시행하고 있다. <표 8>은 2001년 이래 대전시가 정부보조금과 대전시비를 합하여 시내버스 업계에 지원한 내용이다.

2001년 30억이던 보조금은 2년만인 2003년 60억원으로 2배가 늘었다. 2년 새 2배의 지원금 인상이 승객감소(470명→346명)에 따른 것이라고만 보기에에는 어려움이 있으나 시내버스 운영적자의 심각성을 알 수 있다.

<표 8> 연도별 대전시의 시내버스 재정지원 현황

구 분	2001년	2002	2003	2004	2005
지원금	30억8천만원	47억6백만원	61억29백만원	39억2천만원	60억원
비 고				학생할인삭감	

3) 대전시 시내버스의 문제점

시내버스 현황을 정리하면서 대체로 대전 시내버스의 문제점을 지적했지만 이를 다시 정리하면 다음과 같다.

1) 약 30%에 이르는 대전시민을 수송하는 대중교통수단으로서의 지위와 역할이 버스에 있지만 대중교통체계가 확립되고 성공하기 위한 충분한 지원체제와 재정투자가 결여돼있다. 다만, 버스업계의 누적적자에 따른 서비스 불량을 막는 수준의 재정지원이 즉자적으로 이뤄져 근본적인 대중교통개혁을 어렵게 만들고 있다.

2) 한 차례의 노선개편이 있었지만 굴곡장대노선을 여전히 유지하고 있고 버스전용차로 등 원활한 버스운행여건이 마련되지 못함에 따라 정시성, 신속성, 쾌적성이 결여되어 시민들의 시내버스 이용을 어렵게 하고, 승객수의 감소가 지속돼 재정적자폭이 커지고 있다.

3) 버스노선이 도심으로 집중되어 노선중복도가 높으며 운행효율이 떨어진다. 도심 통과구간의 교통혼잡이 극심하며, 운행속도 지체와 운행시간을 증대시켜 도로변 대기오염이 심각하여 높은 사회적 비용을 유발한다..

4) 시내버스의 적자구조는 버스업체의 영세성, 시설투자의 제한, 노동환경의 악화가 복합되어 있는 만큼 버스업계의 적자개선을 위한 경영합리화나 영세성을 극복하기위한 업체간 구조조정 등이 필요하나 이러한 노력이 부족한 가운데 정부보조에 의존하는 경향을 벗어나고 있지 못하다.

5) 시내버스 운행환경 외에 버스업체가 시민들에게 직접적으로 제공하는 서비스의 질이 시민들의 버스이용과 깊은 연관이 있는데 서비스의 질에 대한 시민평가는 버스의 정시성, 배

2) 대전광역시, 2005.3 시내버스 준공영제 성공적 도입을 위한 시민토론회 자료집에서 재인용

차간격에 불만족하고 운전기사의 불친절과 급출발·급정거 정도, 과속·난폭운전, 그리고 버스안의 쾌적성 등에서 불만족하는 것으로 나타났다.

3. 대전시가 추진하는 시내버스 준공영제와 전제조건

1) 대전시 준공영제의 내용

시내버스의 구조적 운영적자를 해소하고 이용객에 대한 서비스를 개선하여 안정적인 대중교통수단을 만들기 위하여 현재의 민간운영체계에 공영제적 원리를 가미하는 것으로서,

대전시는 버스노선과 운행계획, 운송수입금, 운송원가를 공적 관리와 공적부담 체계로 담당하고, 버스업계에는 각종 지원, 개선책에 상응하는 책임성과 효율성을 확보하도록 요구하고 있다.

대전시의 준공영제는 노선관리형과 수입금관리형을 융합한 형태의 운영체계이다.

-노선관리형 : 지자체가 운영권을 소유하고 민간사업자에게 운영권을 위임하는 형태

-수입금관리형 : 지자체가 수입금을 관리하고 노선별 운송실적 대비 운송원가를 정산, 적자노선에 대해서도 운송원가를 배분하는 형태

2) 준공영제의 성공을 위한 수단들

- 표준운송원가 산정과 표준경영모델 정립
- 개별노선제 및 운영체통의 합리화
- 운행서비스 품질 향상 및 운전자의 서비스 강화
- 투명한 운송수입금 관리, 정산체계 마련
- 독립적 시내버스 관리기구 구성과 운영
- 차량 및 시설개선
- 공공성확대 부작용 억제책 마련

3) 대전시 준공영제의 효과와 전제조건

대전시가 자체적으로 분석한 자료에 따르면 준공영제의 효과와 문제점을 다음과 같이 정리하고 있다.³⁾

준공영제의 긍정적 효과로는 운전기사의 친절도 향상, 배차간격 준수도 향상, 노선운영의 책임성 확보, 업계의 경영환경 개선을 들고 있으며, 문제점으로는 자치단체의 공적 부담 확대, 공적관리체계의 내성적 문제로서 도덕적 해이를 들고 있다.

준공영제의 효과와 우려에 대해서 대전시가 일반적인 정책효과를 파악하고 있는 것으로 보이지만 준공영제의 도입시점과 준비정도에 비추어 볼 때 준공영제가 성공하기 위한 대전

3) 대전광역시, 2005.3 시내버스 준공영제 성공적 도입을 위한 시민토론회

제로서 종합적 대중교통체계의 확립을 외면하고 있는데다, 드러난 문제점을 해결하기 위한 사전조치를 소홀히 한 채 준공영제 시행을 서두르고 있어 막대한 재정투자에도 불구하고 정책의 효과는 반감될 것이라는 구조적인 한계를 가지고 있다할 것이다.

다음은 대전시가 준공영제를 전격 시행하기에 앞서 정립해야 할 몇 가지를 지적하고자 한다.

첫째, 준공영제는 대중교통을 활성화하는데 기여할 혁신적 제도임에 분명하지만 현재의 준비상태로는 충분한 효과를 발휘하기가 어렵다.

시내버스가 주행 중이거나 주.정차중인 자가용 승용차에 의해 방해받지 않으면서 신속.정확.쾌적.효율적인 버스가 되려면 버스전용차로의 전 노선으로의 확대, 버스노선의 재편과 원활한 환승체계의 확립, 대중교통수단간 무료환승을 위한 시스템 준비, 다양한 대중교통 시설과 정보시스템 구축 등 시민들의 버스에 대한 접근성 제고와 편의성을 증진시키는 대중교통 인프라 구축이 선행되어야 한다.

둘째, 표준원가나 표준운영모델을 만들고, 버스업계의 경비절감 및 운영효율화를 위한 강도 높은 개혁조치가 뒤따르지 않는 한 준공영제는 당초 계획했던 효과를 발휘하기 어렵다.

높은 관리비용과 운영비의 과다지출 같은 구조적인 적자요인을 적극적으로 해소하지 않는다면 버스운영의 비효율이 준공영제 이후에도 온존하게 돼 공적부담을 가중시킬 것이 뻔하기 때문이다.

셋째, 독립적이고 전문적인 능력을 가진 버스관리기구의 설치가 회의적인 상황인데다 대중교통을 살리기 위한 종합계획과 이행일정이 결여되어 있어 준공영제 실시가 운영적자의 확대와 서비스의 저하라는 문제를 단기적으로 해소하는 대중요법에 그칠 가능성이 농후하다.

따라서 현재 진행중인 대중교통기본계획과 급행버스시스템 도입범위 결정 및 종합계획을 수립한 후에 준공영제를 연계하여 대중교통체계개선 효과를 높이도록 하는 것이 바람직하며 이를 위해 대중교통정책 전반을 이끌어갈 전문인력을 대폭 확충한 대중교통기구를 설립하여 대중교통 혁신을 적극 추진해야 한다.

넷째, 2005년말 개통예정인 도시철도 1호선과의 노선 및 환승연계가 잘 짜여져야 한다. 자료에 따르면⁴⁾ 도시철도 1호선과 기존 시내버스 노선의 19개 노선에서 많게는 70%에서 적게는 30%까지 철도와 노선이 중복되는 것으로 나타났다.

노선조정이 없이 현행대로 진행될 때 대중교통수단의 다양화에도 불구하고 수송분담율이 전혀 개선될 여지가 없기 때문이다. 따라서 도시철도 1호선 개통시기까지 준공영제 이행을 미루고 제반 여건을 조성하는 준비기간으로 삼는 것도 고려해볼 일이다.

다섯째, 대전시가 2년마다 시행하고 있는 시내버스 서비스 평가를 시민만족도 조사방식으로 매년 실시할 필요가 있다. 공동배차제에서 개별노선제로의 전환은 업체의 책임성과 효율성을 제고할 수 있으나 전반적인 서비스 개선을 보장하지는 못한다.

4) 대전광역시, 2004.10 대전광역시 주요현안 및 2005 핵심과제

따라서 시내버스를 주로 이용하는 시민에 의한 주관적인 만족도 조사와 서비스평가를 정례화하고 그 결과를 노선배분 과정에 반영하는 시스템을 만든다면 서비스의 질이 현저하게 개선될 수 있을 것이다.

4. 결론

준공영제의 성공여부는 그것이 얹혀지는 대중교통 운행환경에 전적으로 좌우될 것이다.

시내버스 운행환경의 변화여부에 따라 연간 200억원의 공공재원을 시내버스업계에 재정보조를 해주고도 시내버스의 수송효율이나 서비스가 좋아지지 않을 수도 있고, 200억원 이상의 대중교통 개선효과를 볼 수도 있을 것이기 때문이다.

열쇠는 바로 준공영제의 취지가 달성될 수 있는 대중교통환경을 우리가 만들어내느냐 그렇지 못하느냐에 달려있다. 또한, 이것은 대전시가 쾌적하고 지속가능한 환경도시가 되느냐 그렇지 못하느냐를 가름하는 일이기도 하다.

대전시가 지속가능한 환경도시가 되려면 대전이라고 하는 도시공간과 공간운영체제가 성장주의를 극복하고 최적주의로 패러다임을 전환해야 한다. 대중교통체계의 확립과 관련해서 특히 최적주의의 채택이 중요한 이유는 무한정 늘어나는 도로건설과 외곽지역 개발에 따른 사적 교통수단의 증가가 체계적인 대중교통체계 확립을 저해하는 요소가 되기 때문이다.

대중교통체계의 체계적인 준비없이 준공영제의 도입을 우려하는 이유도 바로 여기에 있다. 극히 제한적인 구간만 시행되는 버스전용차로, 주.정차 차량과 주행차량에 의해 속도를 낼 수 없는 시내버스, 굴곡장대노선으로 도착시간을 맞출 수 없고 무정차 통과도 흔한 시내버스, 불친절하고 안전하지 않은 버스를 적지 않은 요금을 내야하는 현실이 온존하는 가운데 공적 부담을 늘린다고 버스의 질이 개선되고 시민이용율이 늘어나기를 기대할 수 없다.

따라서 준공영제를 시행하기 이전에 몇 가지 대중교통혁신을 위한 조치가 이뤄져야 한다고 보는데, 대중교통 인프라와 관련해서는 버스전용차로를 전체 도로망에 확보하고, 시민들이 갈아타는 불편이 있더라도 직선으로 신속하게 이동할 수 있는 버스노선과 노선간, 수단간 잘 연계된 무료환승시스템을 마련하며, 버스안내시스템 및 정보제공이 원활하게 이뤄지도록 설비가 보강되는 등 버스인프라가 확충되어야 한다.

버스업계에 대해서는 운영적자를 개선할 수 있는 표준운영모델 도입과 만성적자를 극복할 수 있는 업체간 구조조정과 경영합리화 조치가 선행되어야 한다.

대전시는 대중교통업무를 전문적으로 수행할 교통전문가의 충분한 확보를 통해 시민을 위한 대중교통정책 수립과 집행에 한 발 다가서야 하며 대중교통정책 민관협의기구의 설치를 통해 대중교통계획과 기반확립을 위한 제반 논의를 공유하는 노력도 필요하겠다.

대전시가 2004년에 있었던 시내버스업계와의 약속에 매여 시내버스를 살리기에 불합리한 구조를 그대로 둔 채 준공영제를 급하게 추진하는 것은 매우 바람직스럽지 않으며 시민, 업계, 대전시 모두에게 흡족하지 않은 결과를 가져올 가능성이 크다.

준공영제의 도입시점, 준비내용, 과정을 시민과 함께 상의하고 결정하는 대전시의 결단이 필요한 시점이 아닌가 생각한다.

<참고문헌>

1. 대전광역시, 2002.10 대전광역시 시내버스 민관 공동대책위원회 회의자료
2. 대전광역시, 2002 시내버스 서비스 평가보고서
3. 대전광역시, 2003.5 대전시 중앙버스전용차로 기본계획 및 실시설계 보고서
4. 대전발전연구원, 2004 행정서비스 시민만족도 조사보고서
5. 박용남, 2004 “버스준공영제 이대로 좋은가”, 녹색평론
6. 대전광역시, 2005.3 시내버스 준공영제 성공적 도입을 위한 시민토론회 자료집
7. 대전광역시, 2004.10 주요현안 및 2005 핵심과제
8. 대전광역시, 2005 시내버스 준공영제 추진 실천계획
9. 대전버스사랑시민모임, 2002.12 창립기념 토론회 자료집
10. 금홍섭, 2003 “시내버스 개혁을 통한 활성화방안 연구”
11. 박용남, 2002 <꿈의 도시 꾸리찌마>