

한강버스 운영사업 업무협약 변경 동의안 검 토 보 고

1. 제 안 경 위

- 가. 제 출 자: 서울특별시장
- 나. 의안번호: 제3720호
- 다. 제출일자: 2026. 5. 26.
- 라. 회부일자: 2026. 5. 27.

2. 제 안 사 유

- 가. 업무협약서 별지 1의 '한강버스 운항 지출금 산정기준' 중 인건비 적용대상이 되는 승선인력 적용법령 및 범위에 대하여 정정 및 현실화 필요
- 나. 제335회 임시회에서 업무협약 변경 관련 지적 사항을 적극 수용하고 기존 협약 내용 및 취지가 훼손되지 않는 범위내에서 사업자와 협의 통해 「한강버스 조례」 제22조(업무협약)에 따라 협약변경(안)을 마련함
- 다. 본 협약변경(안)에는 재정적 의무부담에 관한 내용을 포함하고 있어, 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조 등에 따라 의회동의를 얻고자 함

3. 주 요 내 용

- 가. 협약변경 개요
 - 협약명: 한강버스 운영사업 업무 협약
 - 당사자: 서울특별시장(미래한강본부장) - (주)한강버스 대표
 - 목 적: '한강버스 운항지출금 산정기준' 중 인건비 적용대상이 되는 승선인력 적용법령 및 범위에 대하여 정정 및 현실화

나. 추진경위

- '23.12.28.: 한강 리버버스 운영 사업 실시 협약협약 체결 (서울시-(주)이크루즈)
- '23.12.29.: 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박보급 촉진에 관한 조례」 제정
- '24.6.26.: (주)한강버스 법인 설립 (SH 51%, (주)이크루즈 49%)
- '25.3.7.: 한강버스 운영사업 업무협약 체결 (서울시-(주)한강버스)
- '26.3.30.: 협약변경 동의안 제335회 임시회 제출
- '26.4.21.: 협약변경 동의안 부결

다. 주요 변경내용

- 운항결손액 산정 시 인건비 적용 기준 법령 및 내용 현실화(별지 1)
 - 운항지출금의 인건비 적용대상 중 '승선인력'을 '선원법상 최소 승무정원 적용'에서 '선박직원법 등에 따른 최소 승무정원 및 서울시와 협의된 추가 안전인력'으로 변경

4. 참 고 사 항

가. 관계법령: 「유선 및 도선 사업법」, 「선박직원법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「서울특별시 한강버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례」, 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 등

나. 예산조치: 2027년 예산 반영 필요(비용추계서 첨부)

다. 합 의: 해당사항 없음

5. 검토 의견

가. 개요

- 본 협약 변경 동의안은 운항결손액 산정 시 인건비 적용 기준을 변경하기에 앞서 「지방자치법」 제47조(지방의회의 의결사항) 및 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기 등에 관한 의결 조례」 제4조(협약체결)에 따라 시의회의 동의를 받는 것임.

나. 검토의견

- 본 협약 변경 동의안은 지난 회기(제335회 임시회)에 제출된 동의안 심사 과정에서 정책의 일관성 훼손과 과도한 재정지원의 고착화 문제 등의 지적에 따라 부결('26.4.21.)된 이후 문제가 된 교통연계 서비스 지출 비용, 사업자의 의무가 아닌 서울시 요청에 따라 발생한 비용 등의 재정지원 확대 조항을 삭제(철회)하고, 협약 별지 1의 승선 인력 기준만을 조정하는 내용으로 다시 제출된 것임.

<주요 협약 변경 사항>

조 항	당 초	변 경
별지 1	(승선인력) 선원법상 최소 승무정원 적용	(승선인력) 선박직원법 등에 따른 최소 승무정원 포함, 서울시와 협정한 필수 근무현원

- 안 별지 1은 승선 인력의 근거 법령을 「선원법」¹⁾에서 실제 도선 운항에 적용되는 「선박직원법」으로 정정하고, 법적 기준인 ‘최소 승무정원’에 더해 ‘서울시와 협의된 추가 안전 인력’을 인건비 보전 범위에 포함하려는 것임.

현행 「선박직원법」에 따른 최소 승무정원은 선장 1명, 기관장 1명, 승무원 1명 등 총 3명이나, 한강버스는 운항 초기부터 선미 개방 운영에 따른 승객 안전 확보를 위해 법적 최소 승무정원 외에 안전 승무원 1명을 추가 배치하여 총 4명 체제로 운영해 오고 있음.

1) 「선원법」 제3조(적용범위): 이 법은 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「선박법」에 따른 대한민국 선박, 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 용선(傭船)한 외국선박 및 국내 항과 국내 항 사이만을 항해하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에 대하여 적용한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게는 이 법을 적용하지 아니한다.

2. 호수, 강 또는 항내(港內)만을 항행하는 선박

- 이에 현 한강버스 운항 체제에 맞춰 승무인원 정원을 조정하기 위한 협약 변경은 한강버스 안전 운항 측면에서 이해할 수 있을 것임.

다만, 한강버스 안전 운항을 위한 결정이었다고는 하지만, 운항결손액 산정시 지출 비용을 연간 6억원 가량 증가시켜 시의 재정지원 규모를 증가시킬 수 있는 중요한 사항을 시의회와 상의 없이 시행하고 해당 추가 인건비까지 운항결손액 산정에 포함하려는 것은 시의회의 심의·의결권을 무시하는 행위로 볼 수 있으므로 본 동의안이 의결되더라도 해당 추가 인건비는 협약의 변경 효력이 발생하는 시점 이후 분부터('28년) 예산에 반영되어야 하고 소급하여 적용하는 사례는 없어야 할 것임.

또한, 이후에도 서울시와 사업자 간의 협의만으로 추가 인원이 증원될 수 있어 이에 대한 명확한 기준이 필요할 것임.

- 한편, 지난 회기에 제출된 동의안과 비용추계를 비교해 보면, 5년('24~'28) 간의 운항결손액은 논란이 있었던 셔틀버스 운영 조항을 삭제하였음에도 기존 62억 9천7백만원에서 무려 126.3% 증가한 135억 9천1백만원으로 산정하였는데, 이는 흑자 전환 시기가 2026년에서 2028년으로 늦어지는 것에 주로 기인함.

수치의 정확도는 차치하더라도 협약 변경 동의안 제출 시점의 차이가 2개월이 안 되는 사이에 세부 항목의 비용 변동 폭이 매우 큰 점은 원가분석 자료의 신뢰도를 떨어뜨릴 수 있는 요인이 될 수 있을 것임.

<한강버스 운영사업 업무협약서 비용추계 상세 내역 주요 변경 사항 비교>

(단위:백만원)

구 분		계	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년
제335회 임시회 협약변경 동의안	지원금합계	6,297	937	3,449	637	637	637
	운항결손액	-4,164	-937	-3,227	-	-	-
	운항사업	-53,643	-332	-13,238	-13,634	-13,252	-13,192
	부대사업	52,442	-605	10,011	13,865	14,333	14,838
	셔틀버스운영	2,133	-	222	637	637	637
제336회 정례회 협약변경 동의안	지원금합계	13,591	1,099	7,188	5,255	48	-
	운항결손액	-13,591	-1,099	-7,188	-5,255	-48	-
	운항사업	-56,367	-1,099	-7,188	-15,411	-16,234	-16,435
	부대사업	43,089	-	-	10,156	16,185	16,747