

한강버스 운영사업 업무협약 변경 동의안

검 토 보 고

1. 제 안 경 위

- 가. 제 출 자: 서울특별시
- 나. 의안번호: 제3588호
- 다. 제출일자: 2026.3.30.
- 라. 회부일자: 2026.3.31.

2. 제 안 사 유

- 가. 한강버스 운항개시('25.9.18) 이후 시민들의 이용 편의 제고를 위한 교통연계 서비스 운영 등 서울시 요청에 따라 지출한 비용에 대하여 지원근거 마련 필요
- 나. 기존 협약('25.3.7) 내용 및 취지가 훼손되지 않는 범위 내에서 사업자와 협의 통해 「서울특별시 한강버스 운영과 환경친화적 선박보급 촉진에 관한 조례」 제22조(업무협약)에 따라 변경 협약(안)을 마련하였음.
- 다. 본 업무협약(안)에는 재정적 의무부담에 관한 내용을 포함하고 있어, 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조 등에 따라 의회 동의를 얻고자 함.

3. 주 요 내 용

- 가. 협약변경 개요
 - 협약명: 한강버스 운영사업 업무 협약
 - 당사자: 서울특별시(미래한강본부장) - (주)한강버스 대표
 - 목 적: 시민 이용 편의 제고를 위해 서울시가 요청한 비용 지출 등에 대한

지원근거 마련 등

나. 추진경위

- '23.12.28.: 한강 리버버스 운영 사업 실시 협약협약 체결(서울시-(주)이크루즈)
- '23.12.29.: 「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 변경 업무협약 체결(서울시-(주)한강버스)
- '26. 3.12.: 협약 변경(안) 검토 및 의견 조율(서울시-(주)한강버스)

다. 주요 변경내용

- 사업자의 의무에 해당하지 않는 비용 지출에 대한 지원 근거 마련(제6조, 제13조)
 - 선착장 접근성 개선을 위해 서울시가 사업자와 협의하여 교통연계 서비스 운영 및 지원 가능토록 반영
 - 운항결손액과 더불어 교통연계 서비스 제공 비용 등에 대한 보조금 지급 근거 반영
- 운항결손액 산정 시 인건비 적용 기준 현실화(별지 1, 2)
 - 운항지출금 및 부대사업지출금 산정 시 인건비 적용기준을 '최소 필요인력'에서 '서울시와 협의한 필수 근무현원'으로 변경

4. 참 고 사 항

가. 관계법령: 「유선 및 도선 사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「서울특별시 리버버스 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 한강버스 재정지원 범위(대상) 확대를 위한 협약 변경에 앞서 「지방자치법」 제47조(지방의회의 의결사항) 및 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기」에 관한 의결 조례」 제4조(협약체결)에 따라 시의회의 동의를 받는 것임.

<주요 협약 변경 사항>

| 조 항 | 당 초 | 변경안 |
|--------------------|---------------------|--|
| 제6조제2항 (서울시 의무) | | · 교통연계 서비스 운영 지원 규정 신설 |
| 제13조 (재정지원) | 제1항 | · 교통연계 서비스 운영 지원 규정 신설 |
| | 제2항 | · 보조금은 운항결손액 범위 내에서 결정 · “운항결손액 범위 내” 문구 삭제 |
| | 제6항 | · 서울시 요청으로 사용한 비용 지원 신설 |
| 별지 1 | 승선 인력 | · 선박직원법 등에 따른 최소 승무정원 포함, 서울시와 협의한 필수 근무현원 |
| | 육상 인력 | · 매표, 공무, 안전 등 최소 필요인력 · 매표, 공무, 안전품질, 해무 및 선착장 관리 등 서울시와 협의한 필수 근무현원 |
| 별지 2 | · 부대사업시설 운영 최소 필요인력 | · 부대사업시설 운영 관련 서울시와 협의한 필수 근무현원 |

나. 검토의견

1) 현황

- 한강버스 사업은 서울시가 2023년부터 추진하고 있는 ‘그레이트 한강 프로젝트’ 핵심사업의 하나로 교통혼잡 완화 및 관광 활성화를 목적으로 수상 대중 교통수단을 도입하는 것임.
- 동 사업은 한강버스 운영의 공공성 확보 등을 위해 SH공사가 사업자로 참여 (‘23.11)한 이래 업무협약 동의안 시의회 동의(‘23.12.22) 및 협약 체결(‘23.12.28), 관련 조례 제정(‘23.12.29), (주)한강버스 법인 설립(‘24.6.26), 협약 변경(‘25.3.7)

등 일련의 과정을 거쳐 현재에 이르고 있으며, 이번 회기에 협약 내용을 재차 변경하기 위하여 관련 동의안이 제출되었음.

2) 검토의견

- 본 동의안은 한강버스 재정지원과 관련하여 운항결손액 범위 내에서 지원할 수 있다는 단서 조항을 삭제(안 제13조제2항)하고, 교통연계 서비스(무료 셔틀버스 운영) 지출 비용(안 제6조제2항 및 안 제13조제1항), 사업자의 의무가 아닌 서울시 요청에 따라 발생한 비용(안 제13조제6항)에 대해서도 별도 재정지원을 할 수 있도록 하는 것임.
- 당초 서울시는 2년간('24~'25년) 운항결손액 41억 6천4백만원 지원 이후 2026년부터는 재정지원이 없을 것으로 전망¹⁾하였으나, 이번 협약 변경을 통해 재정지원 범위가 확대되고 지속적인 재정 투입 구조가 고착될 수 있을 것임.

<한강버스 업무협약 변경 따른 재정지원 변동>

(단위: 백만원)

| 구 분 | | 합 계 | 2024년 | 2025년 | 2026년 | 2027년 | 2028년 |
|-------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 재정 지원 | 당초 | 4,164 | 937 | 3,277 | - | - | - |
| | 변경 [*] | 6,297 | 937 | 3,499 | 637 | 637 | 637 |

※ 셔틀버스 운영비 2025년(8~12월) 222백만원, 2026년 이후 연 637백만원 반영
서울시 요청에 따라 발생하는 비용 미반영

- 안 제6조제2항 및 안 제13조제1항과 관련하여 서울시가 해명자료²⁾를 통해 “셔틀버스는 사업자 재원으로 운영되며 운항결손 보전 대상이 아니다.”라고 공식적으로 밝힌 지 불과 3개월도 지나지 않은 시점에서 셔틀버스 운영비를 재정지원 범위에 포함하려는 것은 정책의 일관성을 훼손하는 측면이 있고, 상임위에 보고한 기존 내용과도 상충되고 있는 등 서울시 행정의 신뢰도를

1) 업무협약서 (변경) 동의안 비용추계서('25.3.7)

2) 서울시 해명자료('26.1.27.)

- 무료 셔틀버스는 (주)한강버스의 재원으로 운영되는 접근성 개선 조치로 한강버스 선착장 이용객 및 홍보 목적 등 다양한 목적으로 운영될 수 있으며, 정상 운영 여부는 운영사인 (주)한강버스의 판단 사항임.
- 해당 셔틀버스는 현재 업무협약 상 市의 운항결손금 산정 항목에 미포함되어 서울시가 재정으로 보전하는 구조라는 내용도 사실과 다름

악화시키는 요인으로 작용할 수 있을 것임.

또한, 협약 변경을 통해 셔틀버스 운영비 지출에 대해서 재정지원을 하더라도 협약 변경 효력이 발생하기 전까지의 셔틀버스 운영비는 지원 대상이 될 수 없음에도 불구하고 셔틀버스 운영을 시작한 2025년 8월까지 소급하여 지원 하려는 것은 문제가 있다고 할 것임.

다만, 셔틀버스 운영이 한강버스 운영(이용자 증가)에 기여할 뿐만 아니라 한강 공원 접근성 개선 및 수상이용 활성화에 기여하는 측면도 있을 수 있다는 점을 고려한다면 운항결손액 산정 시 셔틀버스 운영비 지출을 포함하고 운항결손액 내에서 재정 지원하는 것에 대해서는 논의해 볼 여지가 있을 것임.

또는 무료 셔틀버스 운영이 「공직선거법」 위반의 소지가 있다는 의견³⁾이 제시된바, 시내버스와 같이 출퇴근 맞춤형 노선으로 운영하는 등 대중교통체계에 편입하고 환승 할인 등 통합요금 체계를 적용하는 방안도 검토해 볼 필요가 있을 것임.

- 안 제13조제6항은 “사업자 의무가 아닌 서울시 요청 사항”에 대해서도 재정 지원을 할 수 있도록 하는 것이나, 지원 기준과 범위가 구체적으로 제시되어 있지 않아 해석 여하에 따라 추가적인 재정 부담이 발생할 여지가 있음.

이와 관련하여 안 별지 1과 2를 보면, 한강버스 운항 및 부대사업 운영 인력 충원에 따른 인건비 지출에 대해서도 재정지원을 할 수 있도록 하고 있으나, 사업자가 사업운영계획서에 따라 해당 인력을 운영해 오고 있고 인력 충원은 사업자의 필요(요청)에 따라 발생할 수 있는 사안임에도 불구하고 서울시가 사업자에게 추가적인 인력 충원을 요청하여 그 비용을 지원한다는 것은 적절 하지 않고 인력 충원에 대한 근거 또한 명확하지 않은 것으로 파악됨.

3) 중앙선관위 무료버스 관련 질의응답(NO.3223, NO.3476, NO.3502 등)

① 교통순환버스: 지방자치단체의 소속 또는 하부행정기관이 아닌 기관에서 그 명의로 셔틀버스를 운행하는 것은 무방함. 다만 당해 지방자치단체장이 제공하는 것으로 추정할 수 있는 방법으로 선거구민에게 교통편의를 제공하는 경우에는 행위 양태에 따라 「공직선거법」 제114조 또는 115조에 위반될 것임.
② 공공도서관 버스: 지방자치단체가 법령 또는 대상·방법·범위 등을 구체적으로 정한 당해 지방자치단체의 조례에 근거 없이 선거구민이나 선거구민과 연고가 있는 자에게 교통편의를 제공하는 것은 행위 양태에 따라 「공직선거법」 제113조 또는 제114조에 위반될 것임.

- 한편, 제출된 비용추계서는 2025년 협약서 체결 당시 작성된 내용에 셔틀버스 운영비 지출에 관한 사항만을 추가 반영하고 있음.

그러나 한강버스 인계 지연 및 운항 중단 등으로 정상 운영되지 못함에 따라 당초 추계했던 수입 및 지출액이 변경되었고 본 동의안 작성 당시에 그 변경 사항을 확인할 수 있었음에도 불구하고 이를 수정하지 않고 그대로 제출한 것은 문제가 있다고 할 것임.

또한, 한강버스 사업 운영의 핵심인 운항 방식과 관련하여 당초 마곡~잠실 구간을 단일 노선으로 운행하는 체계에서 여의도 환승 방식으로 변경하여 운영함에 따라 현행 협약서 제8조(운항노선)에 이를 반영할 필요가 있을 것임.