

한강버스 운영사업 업무협약 변경 동의안

의안 번호	3588
----------	------

제출년월일 : 2026년 3월 30일
제출자 : 서울특별시

1. 제안이유

- 가. 한강버스 운항개시('25.9.18) 이후 시민들의 이용 편의 제고를 위한 교통연계서비스 운영 등 서울시 요청에 따라 지출한 비용에 대하여 지원근거 마련 필요
- 나. 기존 협약('25.3.7) 내용 및 취지가 훼손되지 않는 범위내에서 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 의회동의를 얻고자 함

2. 주요내용

가. 협약변경 개요

- 협약명 : 한강버스 운영사업 업무 협약
- 당사자 : 서울특별시(미래한강본부장) - (주)한강버스 대표
- 변경목적 : 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 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 (제6, 13조)
 - 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

3. 참고사항

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 포기 등에 관한 의결 조례

나. 예산조치 : 2027년 예산반영 필요

다. 합 의 : 해당사항 없음

라. 기 타

※ 작성자 : 미래한강본부 수상교통사업과 윤지용 주무관 (☎ 3780-0663)

붙임 1. 변경 협약안 1부(별첨)

2. 비용추계서 1부(별첨)

한강버스 운영사업 업무 협약서(안)

서울특별시(소관부서: 미래한강본부, 이하 “서울시”라 한다)와 (주)한강버스(이하 “사업자”라 한다)는 「한강버스 운영사업」(이하 “본 사업”이라 한다)의 공공성을 깊이 인식하고 상호 신뢰를 바탕으로 본 사업을 성공적으로 추진 할 수 있도록, 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례」 제22조에 의거 본 사업과 관련한 구체적인 사항에 대해 다음과 같이 업무협약(이하 “본 협약”이라 한다)을 체결한다.

제1장 총칙

제1조 (협약의 목적) 본 협약은 사업자가 「유선 및 도선 사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 및 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례」에 따라 한강에 수상 대중교통인 한강버스를 운영하면서, 시민의 대중교통 편의성 증진 및 안전한 한강버스의 운항을 위해 서울시와 사업자의 권리·의무 등 본 사업의 시행에 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다.

제2조 (권한 위임) 서울특별시 미래한강본부장은 「지방자치법」 제117조, 「서울특별시 행정기구 설치조례」 제4장 제3절에 따라 본 협약의 이행 등 실무상 모든 권한을 서울특별시시장으로부터 위임받은 것으로 본다.

제3조 (용어 정의)

- ① “한강버스”란 선박 및 도선장을 갖추고 한강에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 「유선 및 도선 사업법」 제2조 제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선이자, 「대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률」 제2조 제2호의 대중교통수단 및 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례」 제2조 제1항에 따른 리버버스를 말한다.
- ② “도선장”이란, 정박시설, 수리시설, 전기충전시설 및 선박 관리자 대기시설 등 선박 운영 및 관리에 필요한 시설을 말한다.
- ③ “선착장”이란, 선박이 정박해서 승객들이 승선 및 하선하는 수상 대중교통 정류장으로, 선박의 안전한 접안을 위한 시설을 말하며, 제12조에 따른 부대사업시설을 포함한다.

- ④ “부대사업”이란, 한강버스 이용객들의 편의성 확보, 한강버스의 운영 활성화 및 재정지원의 최소화 등을 위하여 사업자가 실시하는 사업을 말한다.
- ⑤ “지출금”이란, 한강버스 사업을 통해 발생하는 운항 지출 및 부대사업 지출을 말하며, 세부 항목은 제13조에 따른다.
- ⑥ “수입금”이란, 한강버스 사업을 통해 발생하는 운항 수입 및 부대사업 수입을 말하며, 세부 항목은 제13조에 따른다.
- ⑦ “부대사업 수익”이란 사업자가 부대사업을 통해 얻은 부대사업 수입금에서 부대사업 지출금을 초과한 경우 그 차액을 말한다.
- ⑧ “운항결손액”이란, 지출금이 수입금을 초과한 경우 그 차액을 말하며, 운항 지출금에서 운항 수입금과 부대사업 수익을 차감하여 산정한다.
- ⑨ “수익”이란, 본 사업을 통해 발생하는 모든 수입금이 모든 지출금을 초과한 경우 그 차액을 말한다.
- ⑩ “친환경선박”이란, 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조 제3호에 따른 선박을 말한다.

제4조 (사업범위) 사업자가 시행하는 본사업의 내용은 아래와 같다.

- ① 사업형태: 도선사업
- ② 사업기간: 운항개시일로부터 20년
 - 단, 정식으로 운항을 개시하기 전 안전한 운항을 위해 서울시와 사업자간 협의를 통해 정한 기간 동안 시범운항을 할 수 있다.
- ③ 운항구간: 한강 김포대교 ~ 잠실대교 구간
- ④ 선박: 친환경선박
 - (1~4호선) 하이브리드 추진체, 199인승, 속도 15.6노트
 - (5~8호선) 하이브리드 추진체, 199인승, 속도 17.8노트
 - (9~12호선) 전기 추진체, 155인승, 속도 19노트
- ⑤ 운항대수: 12척(예비선박 포함)
- ⑥ 도선장: 2개소 설치
- ⑦ 부대사업: 서울시의 승인을 받은 소매업, 일반음식점영업 및 광고 사업 등
- ⑧ 공공기여, 한강버스 홈페이지·앱 구축 및 운영

제5조 (사업자 의무)

- ① 사업자는 운항개시일 전까지 「유선 및 도선 사업법」 제3조에 따른 도선사업 면허 및 「하천법」 제33조에 따른 하천점용허가 등 본 사업 관련 인허가 절차를 완료하여야 하고, 본 사업의 계속 수행에 따른 하천점용허가 기간 연장 신청 등 절차를 이행하여야 한다.
- ② 사업자는 본 사업 수행과 관련한 제반 법령 및 본 협약에서 규정한 사항을 준수하여야 한다.
- ③ 사업자는 수상 대중교통으로서 한강버스의 정시성 및 편의성이 달성되도록 본 사업을 운영하고, 한강버스 안전 운항을 위하여 노력하여야 한다.
- ④ 사업자는 본 사업의 활성화 및 재정지원(이하 서울시가 사업자에게 지원하는 금원을 “보조금”이라 한다)의 최소화를 위하여 모든 노력을 다하여야 하고, 보조금을 받을 경우 보조금이 투명하고 적절하게 사용되고 관리될 수 있도록 하고, 서울시의 자료 제출 요구나 조사 및 감사 등에 성실하게 응하여야 한다.
- ⑤ 사업자는 선박, 도선장 및 부대사업시설을 사업자 책임으로 설계 및 시공하고, 본 사업 기간 만료 시까지 선박, 도선장, 선착장 및 부대사업시설 등 한강버스 운항을 위해 필요한 시설들에 관한 유지관리를 하여야 한다.
- ⑥ 사업자는 한강버스 운영에 지장이 되지 않는 범위에서 한강버스 외의 다른 선박들이 선착장을 이용할 수 있도록 협조하여야 한다.
- ⑦ 사업자는 운항종사자, 선박의 정비 또는 관리에 종사하는 사람 등의 노동 환경과 처우 개선을 위하여 노력하여야 한다.
- ⑧ 사업자는 본 사업 추진과 관련하여 타 사업자 또는 기관과의 협의가 필요한 경우 세부 내용에 대해 서울시와 사전 협의하여야 한다.
- ⑨ 사업자는 친환경선박의 도입을 위하여 노력하여야 한다.
- ⑩ 사업자는 한강버스 운항에 따른 선박 위치정보, 운항시간, 사고정보 등의 운항관련 정보를 공공의 목적으로 활용할 수 있도록 서울시와 공동 소유한다.
- ⑪ 사업자는 본 사업의 운영기간 종료시 도선장, 관제시스템, 대중교통시스템 등 기반시설을 정상적인 이용이 가능한 상태로 다음 사업자에게 무상으로 인계하여야 한다.

제6조 (서울시 의무)

- ① 서울시는 한강버스의 안정적인 운영을 위하여 지속적으로 사업자에 대한 관리·감독 권한을 행사할 수 있다.
- ② 서울시는 선착장 조성 및 선착장까지 접근성을 개선하여 시민들이 한강버스를 편리하게 이용할 수 있도록 하여야 한다.
- ② 서울시는 선착장 조성 및 선착장 접근성 개선을 통하여 시민들이 한강버스를 편리하게 이용할 수 있도록 하여야 하며, 필요한 경우 사업자와 협의하여 교통연계 서비스의 운영을 지원할 수 있다.
- ③ 서울시는 사업자의 재무 건전성을 파악하고 한강버스에 대한 보조금이 투명하고 적정하게 관리될 수 있도록 하여야 한다.
- ④ 서울시는 본 사업 시행과 관련하여 사업자의 대외기관 협의회가 필요한 경우 원활한 협의회가 될 수 있도록 협조하여야 한다.
- ⑤ 서울시는 친환경선박의 보급 및 활성화를 위하여 노력해야 한다.
- ⑥ 서울시는 한강버스의 항로 설정 등 한강버스의 안전 운항을 위하여 노력해야 하고, 기타 안전 운항에 필요한 사항들을 사업자와 협의하여 추진할 수 있도록 노력해야 한다

제2장 운항에 관한 사항

제7조 (사업운영계획)

- ① 사업자는 사업 연도별로 사업운영계획을 수립하여 해당 사업연도 개시 30일 전까지 서울시에 제출하여 승인을 받아야 한다. 단, 사업 시행 첫해에는 운항개시일 30일 전까지 제출하여야 한다.
- ② 사업운영계획에는 운영목표에 관한 사항과 선박, 노선, 시설물 및 인력에 관한 사항, 안전관리, 환경관리 및 서비스 관리, 홍보, 공공기여 계획 등 본 사업에 관한 전반적인 사항이 포함되어야 하며, 특히 운영목표는 목표달성여부를 평가할 수 있도록 수치화된 평가지표를 설정하여야 한다.
- ③ 서울시는 제1항의 사업운영계획에 대하여 사업자에게 수정·보완을 요구할 수 있다.
- ④ 사업운영계획의 변경이 필요한 경우 서울시의 사전 승인을 받아야 하며, 서울시가 정하는 경미한 경우에는 사후보고가 가능하다.
- ⑤ 사업자는 제1항의 사업운영계획서에 따른 연간 업무 달성 및 진척도, 전반적인 현황에 대하여 당해 사업연도의 종료일로부터 30일 이내에 서울시에 보고하여야 한다.

제8조 (운항노선)

- ① 서울시는 선착장 및 운항노선을 다음과 같이 정하고, 운항노선 조정이 필요할 경우 사업자와 협의를 통해 조정할 수 있다.
 - 가. 선착장: 마곡, 망원, 여의도, 압구정, 옥수, 뚝섬, 잠실
 - 나. 운항노선은 일반노선과 급행노선이 있으며, 급행노선은 평일 출퇴근시간대 운영한다.
 - 일반: (상행) 마곡-망원-여의도-압구정-옥수-뚝섬-잠실
(하행) 잠실-뚝섬-옥수-압구정-여의도-망원-마곡
 - 급행: (상행) 마곡-여의도-잠실
(하행) 잠실-여의도-마곡
- ② 서울시는 향후 이용수요 증가 등의 여건 변화에 따라 선착장을 추가할 수 있고, 시민의 대중교통 편의성 증진을 위하여 운항노선의 변경 및 추가, 선박 추가 등을 사업자에게 요구할 수 있으며, 이 경우 상호 협의를 통해 운항노선 등을 조정할 수 있다.

제9조 (운항시간)

- ① 서울시는 운항시간을 평일 출·퇴근 시간, 평일 출·퇴근 시간 외, 주말 및 휴일에 따라 구분하여 사업자와 협의하여 정하고, 사업자는 이에 따른 운항시간표에 맞추어 운항하여야 한다.
- ② 추후 여건변화 등에 따라 운항시간의 조정이 필요하게 될 경우, 상호 협의를 통해 운항시간을 조정할 수 있다.

제10조 (운항요금)

- ① 서울시는 다음과 같이 운항요금을 정한다.
 1. 편도 기준으로 거리에 관계없이 1회 탑승시 일반 3,000원, 청소년 1,800원, 어린이 1,100원
 2. 수도권 대중교통 통합환승할인 적용
 3. 기후동행카드 적용
- ② 추후 물가변동 등의 여건 변화에 따른 운항요금의 조정이 필요하게 될 경우, 상호 협의를 통해 운항요금을 조정할 수 있다.
- ③ 사업자는 서울시와 협의를 통해 다회권, 정기권 및 할인권 등 다양한 요금제를 도입하여 사업자가 판매할 수 있다.

제11조 (운항요금의 수납)

- ① 사업자는 본 사업 기간 동안 한강버스 운항요금을 수납할 배타적 권리를 갖는다.
- ② 사업자는 운항요금 수납과 관련하여 필요시 서울시에 행정적 지원을 요청할 수 있다.
- ③ 사업자는 이용자의 편의를 위하여 모바일 요금 결제 및 모빌리티 플랫폼과 연계하여 운항요금을 수납할 수 있다.
- ④ 대중교통 환승할인 및 기후동행카드 적용에 따른 운항요금 정산은 서울특별시, 경기도, 인천광역시 및 한국철도공사로 구성된 수도권정책기관회의에서 합의한 '수도권통합환승요금제도' 및 서울특별시 교통실이 수립한 '기후동행카드 실행계획'에서 정한 바를 따른다.

제12조 (부대사업)

- ① 사업자는 한강버스 이용객들에게 편의를 제공하고, 한강버스 운영 활성화 및 보조금의 최소화를 위하여 서울시의 승인을 받아 소매업, 일반음식점영업 및 광고사업 등의 부대사업을 실시할 수 있다.
- ② 사업자는 개별 부대사업시설의 설치, 인·허가 등 필요한 모든 절차를 자신의 책임으로 시행하며, 제4조에 따른 사업 기간 동안 부대사업을 운영하는 것으로 한다. 다만, 서울시에 기부채납하는 선착장 내 부대사업시설은 사업자가 서울시에 기부채납한 날로부터 공유재산법령에 따라 20년간 무상으로 사용하는 것으로 한다.
- ③ 서울시는 사업자가 기부채납하는 선착장 내 부대사업시설이 공유재산법 제25조(사용허가의 취소) 제2항에 따라 허가 취소될 경우, 공유재산법 시행령 제18조에 따라 사업자에게 손실보상을 한다.
- ④ 서울시와 사업자는 부대사업에 관한 세부사항을 정하기 위해 필요시 별도의 협약 등을 체결할 수 있고, 본 협약의 일부로 본다.

제13조 (재정지원)

- ① 서울시는 수상 대중교통수단인 한강버스의 공공성 확보를 위하여 사업자의 운항결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 제18조에 따른 심의위원회의 심의를 거쳐 사업자에게 보조금을 지급한다.
- ① 서울시는 수상 대중교통수단인 한강버스의 공공성 확보를 위하여 사업자의 운항결손 보전 및 한강버스 이용객의 선착장 접근성 확보를 위한 교통연계 서비스 제공에 소요되는 비용에 대하여 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 제18조에 따른 심의위원회의 심의를 거쳐 사업자에게 보조금을 지급한다.

- ② 제1항의 보조금은 운항결손액 범위 내에서 결정하고, 운항결손액 산출을 위한 수입금과 지출금의 항목은 다음 각 호와 같이 정하며, 세부 산정기준은 별지1 및 별지2에 따른다. 단, 부대사업 손실이 발생할 경우 운항결손액 산정시 그 손실은 반영하지 아니하고, 사업자의 귀책사유로 인해 운항이 되지 않았을 경우 해당 기간에 대한 지출금은 운항결손액 산출 시 제외한다.
- ② 제1항의 보조금 중 운항결손액의 산출을 위한 수입금과 지출금의 항목은 다음 각 호와 같이 정하고, 세부 산정기준은 별지1 및 별지2에 따른다. 단, 부대사업 손실이 발생할 경우 운항결손액 산정 시 그 손실은 반영하지 아니하고, 사업자의 귀책사유로 인해 운항이 되지 않았을 경우 해당 기간에 대한 지출금은 운항결손액 산출 시 제외한다.
1. 운항 수입: 한강버스 운항에 따른 수입
 2. 운항 지출: 한강버스 운항에 따른 인건비, 유류비 등, 선박수리비, 선용품비, 선박감가상각비, 기타비용, 이윤
 3. 부대사업 수입 : 부대사업 시행에 따른 수입
 4. 부대사업 지출 : 부대사업 시행에 따른 인건비, 운영비, 기타 비용, 금융비용
- ③ 사업자의 도덕적 해이 방지를 위해 제18조에 따른 심의위원회의 심의 결과 사업자의 사업관리 소홀 및 방만한 운영이 주된 원인이 되어 제7조 제2항에 따른 운영목표를 달성하지 못하거나 과도한 수익 하락이 발생한 것으로 판단되는 경우, 보조금을 일부 차감할 수 있다.
- ④ 사업자는 운항결손액 산정을 위하여 외부 회계감사 등을 통해 공식적으로 확정된 관련 자료를 제출하여야 하고, 서울시는 전문기관의 원가분석 용역을 통해 운항결손액을 산정하되, 사업자가 제출한 자료 외에 추가로 필요한 자료의 요청 및 조사를 할 수 있다.
- ⑤ 사업자는 당해 연도 1월부터 12월까지 기간에 대한 운항결손액을 산정하여 다음 연도 3월까지 서울시에 요청하고, 서울시는 이에 대한 검토 및 제18조 심의위원회의 결을 거쳐 보조금 금액을 확정하여, 다음다음 연도 3월까지 사업자에게 보조금을 지급하는 것으로 한다. 다만, 불가피한 사유로 인해 보조금 지급 일정 변경이 필요할 경우 상호 협의를 통해 조정할 수 있다.
- ⑥ 서울시는 한강버스 운항과 관련하여 사업자의 의무가 아닌 사항에 대하여 서울시 요청으로 사용한 비용에 대해서는 별도 지원할 수 있다. (신설)

제14조 (수익의 공유)

- ① 당해 연도 1월부터 12월까지 본 사업으로 인해 수익이 발생하는 경우에는 서울

시와 사업자가 해당 수익을 50:50으로 공유하는 것으로 한다. 단, 차입금상환 등 지속가능한 재무구조 확보를 통한 안정적 사업운영을 위해 서울시와 사업자간 협의가 이루어진 경우 공유비율을 조정할 수 있다.

- ② 사업자는 제1항의 수익 산정을 위하여 외부 회계감사 등을 통해 공식적으로 확정된 손익계산서 및 차입금상환 내역 등 관련 자료를 다음 연도 3월까지 제출하여야 하고, 서울시는 전문기관의 원가분석 용역을 통해 수익을 산정하되, 사업자가 제출한 자료 외에 추가로 필요한 자료의 요청 및 조사를 할 수 있다.
- ③ 서울시는 제1항의 서울시 공유분을 선착장 유지 관리 및 신설 등 한강버스 운영과 관련한 기반시설에 우선 투입하도록 하고, 잔여 공유분은 세외수입 처리를 위하여 사업자에게 고지서를 발급하고, 사업자는 고지서에 따라 서울시에 납부하는 것으로 한다.

제15조 (외부감사) 사업자는 매년 시와 협의하여 독립된 외부 감사인의 회계감사를 받고, 그 결과를 3월까지 서울시에 보고하여야 한다.

제16조 (민원처리) 사업자는 본 사업 시행 과정에서 발생하는 민원을 자신의 책임으로 적극적으로 처리하여야 한다. 다만, 서울시가 본 협약에 따라 전담하는 업무의 민원은 서울시가 처리한다.

제17조 (공공 기여)

- ① 사업자는 공공의 인허가가 필요한 구역에서 사업을 하는 만큼 한강버스와 한강수변 공간의 공공성을 증진할 공공기여 계획을 세우고, 연차별 세부 목표를 설정하여 이를 성실히 이행해야 한다.
- ② 사업자는 교통 약자들이 한강버스를 이용하는 데 불편함이 없도록 아래 각 호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다.
 - 1. 휠체어로 승·하선이 가능한 '무장애 선박' 도입
 - 2. 장애인 전용 좌석 및 우선 탑승 등의 교통 약자 지원 시설의 도입 및 운영
- ③ 사업자는 한강 수상이용 활성화를 위해 아래 각호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다.
 - 1. 어린이 또는 취약계층 등에 연 200명 이상 한강버스 무료 승차기회 제공
 - 2. 서울시 공공 행사 시 다목적 공간 무료 또는 할인 제공

제 3 장 보 칙

제18조 (심의위원회)

- ① 서울시는 본 사업 운영과 관련하여 서울특별시 한강버스 및 친환경선박 지원 심의 위원회를 구성·운영한다.
- ② 심의위원회를 통해 결정하는 사항은 다음 각 호와 같다.
 1. 재정지원에 관한 사항
 2. 환경친화적 선박 관련 지원 사항
 3. 그 밖에 한강버스 운영과 관련하여 위원장이 필요하다고 인정하는 사항
- ③ 심의위원회는 위원장 1명과 부위원장 1명을 포함하여 7명 이내의 위원으로 성별을 고려하여 구성하고, 위원장은 미래한강본부장이 맡고 부위원장은 위원 중에서 호선하며, 위원은 한강 관리업무를 담당하는 3급 이상 공무원, 서울특별시의 회 의원과 교통·친환경에너지·선박·경제·회계 관련 분야를 전공하고 대학이나 공인된 연구기관에서 부교수 이상 또는 이에 상당하는 직에 있거나 있던 사람 중에서 시장이 임명하거나 위촉한다.
- ④ 사업자는 필요시 심의위원회에 참석하여 의견 진술 등을 할 수 있다.

제19조 (위약금 및 이행보증)

- ① 서울시는 별지3의 위약금 규정에 따라 사업자에 대하여 위약금을 부과할 수 있으며, 사업자는 부과일로부터 14일 이내에 부과된 금액을 납부해야 한다.
- ② 서울시가 위약금을 부과하기 위해서는 위반 행위를 조사, 확인한 후 위약금액, 이의제기 방법 및 기간 등을 서면으로 명시하여 사업자에게 사전 통지하고, 10일 이상의 기간을 정하여 의견진술 기회를 준 후 위약금을 부과한다.
- ③ 제1항에 따른 위약금을 납부하지 않을 경우를 대비하여 사업자는 운항개시전에 1억원의 이행보증금을 현금으로 납부하거나 이행보증보험 증권을 제출하여야 하고, 이행보증보험 증권 제출시에는 1년 단위로 갱신하여야 한다.
- ④ 서울시는 제1항에 따른 위약금을 사업자가 납부하지 않을 경우, 제13조에 따른 보조금 결정 시 해당 위약금만큼 차감하여 결정할 수 있다.

제20조 (사업자 변경 등)

- ① 서울시는 사업자의 부도 등으로 인하여 사실상 사업 참여가 곤란하거나 기타 원활한 사업 추진이 불가할 경우에는 사업자를 변경할 수 있다.
- ② 서울시는 공공성 확보 및 선박의 조기 확충 등을 위하여 필요시 사업자와 협의를 거쳐 별도의 사업자를 본 협약의 변경을 통해 참여시킬 수 있다.

제21조 (사업기간의 조정)

- ① 서울시의 귀책사유, 불가항력 사유 및 그 밖의 서울시 인정하는 사유로 인하여 사업자가 사업의 착수시기 연기 또는 사업기간의 연장을 요청하고 서울시의 승인을 통해 사업시기를 조정할 수 있다.
- ② 불가항력 사유란 다음과 같다.
 1. 지진, 홍수 등으로 인한 자연재해
 2. 전쟁 또는 사변, 적국의 침공행위 기타 이에 준하는 사유
 3. 정부(서울시 포함) 정책 및 제도, 경제 환경 및 본 사업 환경의 급격한 변경 등 이에 준하는 사유
 4. 전국적 또는 사회 산업전반의 파업, 또는 기타 이에 준하는 사유
 5. 기타 위 각 호에 준하는 사유

제22조 (시정요구)

- ① 서울시는 본 사업에 대한 사업자의 운영 및 유지관리 등의 태만 등 사업자의 귀책사유로 선박안전법 등의 관련 법령에 해당하는 사고로 이어질 수 있다고 판단되는 경우 사업자에게 시정을 요구할 수 있다.
- ② 사업자는 서울시의 시정요구에 대하여 즉시 조치하여야 하고, 사업자가 이를 이행하지 않을 경우 서울시는 관계 법령에 따라 조치할 수 있다.

제23조 (준거법 및 분쟁 시 처리)

- ① 본 협약은 대한민국 법에 근거하여 규율되고 해석된다.
- ② 협약당사자는 본 협약과 관련하여 발생하는 분쟁을 신의성실의 원칙에 따라 상호 협의하여 해결하기로 한다.
- ③ 협약당사자는 본 협약상 분쟁이 발생하는 경우에 관하여 협의로 해결되지 않는

것이 명백할 경우 법원에 소를 제기할 수 있으며, 본 협약상 분쟁의 관할은 서울중앙지방법원으로 한다.

제24조 (협약의 변경 및 별도 협약)

- ① 본 협약에 명시되지 아니한 사항은 「유선 및 도선 사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「지방자치단체 보조금 관리에 관한 법률」, 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」, 「공유재산 및 물품 관리법」, 「하천법」, 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 등 관계 법령 및 조례에 따른다.
- ② 협약당사자는 본 협약 체결 후 운영계획 변경 및 관련 법령 개정 등의 사유로 인해 본 협약의 변경이 필요하다고 판단될 경우, 상호 합의를 통해 서면으로 본 협약서 내용을 변경할 수 있다.
- ③ 기타 세부사항과 관련하여 별도의 협약이 필요한 경우 별도의 협약을 체결할 수 있고, 본 협약의 일부로 본다.

제25조 (협약의 해지 및 해제)

- ① 사업자에게 다음 각 호 중 하나에 해당하는 사유가 발생하였을 때에는 서울시는 서면으로 본 협약을 해지 또는 해제할 수 있다.
 1. 사업자가 본 협약 및 관계 법령을 위반하여 본 협약을 계속 유지하기 어려운 경우
 2. 사업자가 각종 사건·사고에 연루되어 본 사업 이행에 심각한 지장을 초래하거나, 인권침해, 회계부정, 부당노동행위, 기타 사회적 물의를 일으킨 경우 등으로 본 협약의 이행이 곤란하다고 판단되는 경우
 3. 사업자의 부도, 회생절차 개시, 파산, 해산, 영업정지 등으로 인하여 더 이상 본 협약의 이행이 곤란하다고 판단되는 경우
 4. 유선 및 도선 사업법, 하천법 등에 따른 도선사업 면허·하천점용허가 등의 유효기간이 종료되거나 말소·취소되는 등 더 이상 본 협약의 이행이 곤란하다고 판단하는 경우
 5. 상호 협의 또는 불가피한 사정으로 한강버스 운영이 일시적으로 중단된 후 서울시가 운항 재개를 지시하였음에도 상당한 이유 없이 사업자가 이를 이행하지 않은 경우
 6. 천재지변, 전쟁 또는 사변, 그 밖에 이에 준하는 사유로 본 협약을 계속 유지

할 수 없는 경우

- ② 서울시는 제1항 각 호의 사유가 발생하는 경우 본 사업에 대한 보조금 교부 결정의 일부 또는 전부를 취소할 수 있다.
- ③ 제1항에 의하여 본 협약이 해제 또는 해지된 경우 사업자는 서울시를 상대로 손해배상을 청구할 수 없다.

제26조 (협약의 효력)

- ① 본 협약은 한강버스 운영의 공공성 강화 및 지속 가능한 운영구조 마련 등을 위해 서울시와 (주)이크루즈간 체결한 「한강 리버버스 운영사업 실시협약(2023.12.28.)」 내용중 사업자 변경 및 사업계획 변경 등에 관한 조항을 수정 또는 보완한 사항으로, 그 체결과 동시에 효력을 발생하고 사업기간 종료 시까지 효력을 가지며, 그 이전에 서울시와 (주)이크루즈간 체결된 실시협약은 서울시와 (주)이크루즈간의 상호 합의를 통해 그 효력이 본 협약으로 이전되는 것으로 한다.
- ② 다만, 협약기간이 종료된 후에도 민형사상의 사건·사고가 발생하는 경우 그 사건·사고로 인한 판결 및 배상이 종결될 때까지, 서울시가 교부한 보조금에 대한 정산이 완료되지 아니하는 경우 그 정산이 완료되는 때까지, 지도·감독 또는 감사와 관련하여 필요한 경우 그 지도·감독 또는 감사가 종료될 때까지 관계된 규정에 한하여 효력이 있다.
- ③ 본 협약의 체결을 증명하기 위하여 협약당사자는 본 협약서 정본 2부를 체결하여 각각 서명 날인 한 후 각 1부씩 보관하기로 한다.

2026. 3. .

서울특별시

서울특별시시장 오세훈 을 대리하여

미래한강본부장 박진영 (인)

주식회사 한강버스

대표이사 ○○○ (인)

별지1. 운항 수입금 및 운항 지출금 산정기준

□ 운항 수입금은 한강버스 운항에 따른 운항요금 등을 말한다.

□ 운항 지출금은 한강버스 운항에 따라 발생하는 다음과 같은 비용을 말한다.

(1) 인건비: 기본급, 법적 수당, 법적 보험료(국민연금, 건강보험, 장기요양보험, 산재보험, 고용보험), 교육훈련비, 퇴직급여(퇴직금 제외)

○ 적용금액: 사업운영계획서에 따라 서울시와 합의된 인원만 적용

- (승선인력) 선원법상 최소 승무정원 적용

- (육상인력) 매표, 공무, 안전 등 최소 필요인력

- (승선인력) 선박직원법 등에 따른 최소승무정원을 포함, 서울시와 협의한 필수 근무현원

- (육상인력) 매표, 공무, 안전품질, 해무 및 선착장관리 등 서울시와 협의한 필수 근무현원

○ 증빙자료: 급여대장, 급여이체확인서 등

(2) 유류비 등: 선박 운항에 소요되는 전기요금 및 유류비(운활유 등 기타 유류 제외), 수도요금

○ 적용금액: 실제 지출액

○ 증빙자료: 세금계산서 등

(3) 선박수리비: 선박의 수리에 직접 소요된 제반 수리비, 크레인 등 장비 사용료, 검사 수수료 등 필수적으로 수반되는 비용(일상적인 정비·점검에 소요되는 공구, 페인트 등 자재의 구매 비용은 제외) 및 수선충당금

○ 적용금액: 실제 지출액

- 단, 수선충당금은 매년 재정수지 여건에 따라 적립하는 것으로 하고, 수선충당금 사용은 지출금에서 제외한다.

○ 증빙자료: 선박수리 세부내역 증빙 서류(견적서, 세금계산서, 수리 전·후 증빙사진 및 은행 발행 이체확인서 또는 송금영수증 등)

(4) 선용품비: 운활유, 페인트 등 선박의 운영·정비 및 선원의 선상생활을 위해 선박에서 직접 사용되는 제반 물품비용을 포함하고, 현재 수리를 위한 것이 아닌 예비품 구입비용 등은 선용품비로 처리

○ 적용금액: 실제 지출액

○ 증빙자료: 세금계산서 등

(5) 선박 감가상각비

- 적용금액: 실제 취득원가, 취·등록세 등 부대비용을 합한 금액. 단, 금융비용자본화(건설자금이자) 부분은 제외
 - 감가상각 방식은 정액법으로 한다.
 - 감가상각기간은 취득일로부터 20년(240개월)으로 하여 산정하되, 20년 이후 잔존가치는 10%로 한다.

(6) 기타비용: 기반시설(도선장, 관제시스템, 대중교통시스템) 구축 및 유지관리비, 전산매표수수료, 카드수수료, 전력비, 통신비, 수도광열비, 세금과공과, 도서인쇄비, 보험료(여객공제료, 선원공제료, 선박공제료, 선주배상책임공제료), 하천점용료, 선착장 관리비, 사무실 임대료 등

1) 기반시설 구축비

- 적용금액 : 실제 취득원가, 취·등록세 등 부대비용 합한 금액. 단, 금융비용자본화(건설자금이자) 부분은 제외
 - 감가상각 방식은 정액법으로 한다.
 - 감가상각기간: 도선장 20년, 관제시스템 및 대중교통시스템 5년

2) 그외 비용

- 적용금액: 실제 지출액
- 증빙자료: 세금계산서 등

(7) 이윤: 한강버스 운항에 따른 총지출금의 일정비율로 정하되, 적용 비율은 제18조에 따른 심의위원회를 통해 결정

별지2. 부대사업 수익 산정기준

- 부대사업 수익은 부대사업으로 인해 발생한 수입금에서 지출금을 뺀 차액으로 산정한다.
- 부대사업 수입금은 선내매점, 편의점, 카페, 음식점, 광고 등의 부대사업으로 인한 모든 수입을 말한다.
- 부대사업 지출금은 부대사업 시행에 따라 발생하는 다음과 같은 비용을 말한다.
 - (1) 인건비: 기본급, 법적 수당, 법적 보험료(국민연금, 건강보험, 장기요양보험료, 산재보험, 고용보험), 퇴직급여(퇴직금 제외)
 - 적용금액: 사업운영계획서에 따라 서울시와 합의된 인원만 적용
 - (부대사업 인력) 부대사업시설 운영 최소 필요인력
 - (부대사업 인력) 부대사업시설 운영 관련 서울시와 협의한 필수 근무현원
 - 증빙자료: 급여대장, 급여이체확인서 등
 - (2) 운영비: 원재료 비용
 - 적용금액: 실제 지출액
 - 증빙자료: 세금계산서 등
 - (3) 기타비용: 가맹점수수료, 카드수수료, 전력비, 통신비, 수도광열비, 세금과공과 등
 - 적용금액: 실제 지출액
 - 증빙자료: 세금계산서 등
 - (4) 금융비용 : 부대사업시설 조성 차입금에 대한 이자비용
 - 적용금액: 차입 금융기관의 실제 금리 및 차입금 상환 여건 등을 종합적으로 고려하여, 제18조에 따른 심의위원회를 통해 결정
 - 증빙자료: 계좌이체내역 등

별지 3. 협약내용 불이행시 위약금

(단위: 만원)

구 분	위 반 내 용	위 약 금
1. 면허	· 신고된 운전자 이외의 자가 대리운전	200
2. 운항시간	· 정한시간에 운행하지 않은 경우	100
3. 안전관리	· 이용자의 안전 및 편익을 저해시키는 행위 · 시설물의 유지관리 소홀 및 개선 미흡	100 100
4. 기타	· 승인받지 않고 도선장 시설의 개조 또는 용도변경시 · 기타 협약내용의 위반시	10 (㎡ 당) 50

※ 별지3에서 정하지 아니한 위반사항은 유선 및 도선 사업법 등의 관련 법령에 따른다.

한강버스 운영사업 업무협약 변경동의안 비용추계서

I. 비용추계 요약

1. 비용발생 요인 : 운항결손액 및 교통연계사업 재정지원
 - 운항결손액 = 운항사업 지출금 - 운항사업 수입금 - 부대사업 수익
 - 교통연계사업 = 셔틀버스 운영비

2. 비용추계의 전제 : 붙임 참조

3. 비용추계의 결과 :

(단위 : 천원)

연도		1차년도 (2024)	2차년도 (2025)	3차년도 (2026)	4차년도 (2027)	5차년도 (2028)	합계
구분	세입	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	소계(a)	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	세출	없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000
	재정지원(제13조)	없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000
	소계(b)	없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000
□ 총 비용(a-b)		없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000

4. 재원조달 방안 : 시 예산편성액으로 조달

(단위 : 천원)

연도		1차년도 (2024)	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
구분	국비	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	시비	없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000
	지방세수입	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	세외수입	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	지방채 등	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	민간	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	기타	없음	없음	없음	없음	없음	없음
	합계	없음	없음	없음	4,386,000	637,000	5,023,000

5. 덧붙이는 의견

- 사업초기 투자비 및 인건비, 초기 낮은 인지도 등으로 인해 운항결손액 발생 예상
- 초기 2년간 발생 예상되는 운항결손액은 '26년 예산편성 과정을 거쳐 '27년 지급 예상

6. 작성자 : 미래한강본부 한강이용증진과 윤지용 주무관(3780-0663)

II. 비용추계의 상세내역

- 붙임 참조

[붙임] 비용추계 상세내역(5개년 손익계산서)

(단위: 백만원)

구 분		계	2024	2025	2026	2027	2028	
① 지원금 합계(H=G+F)		6,297	937	3,449	637	637	637	
② 운항결손액(G=B-A-E)		4,164	937	3,227	-	-	-	
운항사업	소계(A-B)		- 53,643	- 332	- 13,238	- 13,634	- 13,252	- 13,192
	수입 (A)	계	15,716	-	2,015	3,890	4,676	5,135
		· 승선료	15,716	-	2,015	3,890	4,676	5,135
	지출 (B)	계	69,359	332	15,253	17,524	17,928	18,327
		· 선박 감가상각비	10,871	-	2174	2899	2899	2899
		· 도선장 감가상각비	1,770	-	354	472	472	472
		· 관제 대중교통 시스템 감가상각비	1,586	-	317	423	423	423
		· 세급과공과	1,697	8	437	425	417	410
		· 인건비	26,060	194	6,183	6,369	6,559	6,755
		· 복리후생비	2,073	15	492	507	522	537
		· 지급수수료	434	21	64	102	119	128
		· 유류비	8,829	-	1,858	2,257	2,323	2,391
		· 전기비/수도광열비	5,074	-	873	1,360	1,400	1,441
		· 보험료	3,152	-	755	799	799	799
· 운영경비		3,314	87	695	793	847	892	
· 수선충당금	3,139	-	751	773	796	819		
· 이윤	1,360	7	299	344	351	359		
부대사업	부대사업 수익(E=C-D)		52,442	- 605	10,011	13,865	14,333	14,838
	수입 (C)	계	67,069	-	12,826	17,540	18,078	18,625
		· 선내매점	1,222	-	250	284	323	365
		· 편의점	14,528	-	2,773	3,806	3,917	4,032
		· 음식점	9,575	-	1,828	2,508	2,582	2,657
		· 카페	10,981	-	2,096	2,877	2,961	3,047
		· 선박·선착장 광고	16,448	-	3,143	4,312	4,435	4,558
		· 옥외광고	14,315	-	2,736	3,753	3,860	3,966
	지출 (D)	계	14,627	605	2,815	3,675	3,745	3,787
		· 세급과공과	41	5	9	9	9	9
		· 인건비	981	116	207	213	219	226
· 복리후생비		74	10	15	16	16	17	
· 지급수수료	7,734	- 9	1,469	2,028	2,092	2,155		
· 이자비용	5,797	483	1,116	1,409	1,409	1,380		
③ 교통연계사업(F)		2,133	-	222	637	637	637	
셔틀버스 운영	셔틀버스운영비	2,133	-	222	637	637	637	

※ 비용추계 전제사항

1. 한강버스 선박은 12척(예비선박 2척 포함), 선착장은 7개소 기준
2. 수입 항목은 매년 최근 4개년 평균 물가상승률인 2.93% 상승 가정
3. 수입 항목 중 '승선료'는 3천원을 기준으로, 주중(68회)과 주말(48회) 운항 가정
 - 승선률은 운영 첫 해 평균 35%로 하고, 해마다 3~4%p씩 상승하여 2028년에 46%까지 상승 가정
4. 수입 항목 중 '선내매점'은 여의도 한강 유람선 평균 구매전환율(10%)과 평균 지불단가(1,905원) 가정
5. 수입 항목 중 '선박, 선착장·육외 광고'는 광고사 견적 기준 광고단가 및 배분율 적용
6. 수입 항목 중 '편의점, 카페, 레스토랑'은 부동산 관리업체(PM) 제시 금액 및 한강 유람선 선착장 편의시설의 2024년 매출 등 참고하여 가정 및 가중치 부여
7. 지출 항목 중 '인건비'는 여의도 한강 유람선 인건비 참고, 매년 최근 4개년 평균 임금 상승률인 연 2.99% 상승 가정
8. 지출 항목 중 '세금과공과, 보험료, 복리후생비, 지급수수료'는 관련 법령·지침 및 견적이 등 적용
9. 지출 항목 중 '유류비, 전기비, 수도광열비'는 항차 수와 항차당 소요량, 단가 적용
10. 지출 항목 중 '운영경비'는 광고선전비, 회의비, 수선유지비, 통신비, 선착장 관리비, 사무실 임대료 등 포함
11. 지출 항목 중 '수선충당금'은 배터리 교체주기를 감안하여 산정(매년 사전 적립)
12. 지출 항목 중 '선박·도선장 감가상각비, 관제·대중교통시스템 감가상각비'는 내용연수에 따라 정액법으로 계산
13. 지출 항목 중 '이윤'은 한강버스 운항 지출금의 일정 비율(2%)로 계산
14. 셔틀버스 운영비 별도표기[※현재 계약기간(2025.08.01.~2027.07.31.) 기준으로 산정]

※ 비용추계 상세내역

1. 운항사업

1) 운항사업 수입

- 승선료 : 대인 1회 요금 × 선박 정원 × 일 평균 항차 수 × 승선율 × 연 운항일 수(345일)
 - 대인 1회 요금 : 3천원
 - 선박 정원 : 199명
 - 일 평균 항차 수 : 62회 (10척 기준, 편도)
 - 승선률 : 초기 35% (해마다 3~4%p 씩 상승한다고 가정)

2) 운항사업 지출

- 선박·도선장 감가상각비, 관제·대중교통시스템 감가상각비
 - 선박 감가상각비 : 감가상각기간 20년, 잔존가치 10% 반영
 - 도선장 감가상각비 : 감가상각기간 20년
 - 관제·대중교통시스템 : 감가상각기간 5년
- 세금과공과, 보험료, 복리후생비, 지급수수료
 - 세금과공과

- 재산세 : 서울시 선박 시가표준액×0.3%+서울시 선박 시가표준액×0.3%×20%+서울시 선박 시가표준액×0.14%
- 국민연금 : 인건비×4.5%
- 보험료
 - 여객보험, 선체보험, 선원보험, 선주배상책임보험 : 유도선 안전협회, 해운조합 및 보험회사 견적 기준
- 복리후생비
 - 4대 보험 법정보험료율 및 교육비용(1인당 50천원) 등 반영
- 지급수수료
 - 하천점용료 : 하천점용료 징수 조례
 - 카드이용수수료 : 매출액×2%
 - 선박검사수수료 : KOMSA 기준 (선박 1종 중간검사 비용 × 선박 12척)+(도선장 1종 중간검사× 부산 2척)
- 인건비 : 인력 운용 계획(안)에 따른 총 인원 125명에 대한 인건비(퇴직급여 : 1년 임금의 1개월 분)
 - 경영지원본부 4명, 사업운영본부 4명, 선장 29명, 기관장 29명, 승무원 29명, 정비 6명, 선착장 관리 20명, 안전관리 4명
- 유틸비, 전기비, 수도광열비
 - 유틸비 : 하이브리드 일일 운항(36회)×345일×운항 당 경유 소요량(135리터)×적용단가
 - 전기비 : 하이브리드(36회)·전기(26회) 운항×345일×운항 당 전기 소요량(174kW, 597kW)×적용단가
 - 수도요금 : 1척당 연 2,087리터×운항 선박대수(10척)×적용단가
- 운영경비
 - 광고선전비 : 선박 홍보비용, 운항매출×1%
 - 회의비 : 분기별 주주총회 및 이사회 회의비, (사외이사 2명, 감사 1명)×수당 30만원×12회 등
 - 수선유지비 : 한강 유람선 기준 수선유지비, 운항매출×3%
 - 통신비 : WIFI 이용료(월 5만원×12척× 12개월) 및 선박 무선통신 검사비(연 5만원×12척)
 - 선착장 관리비: 인력 12명×연 30백만원×12개월
 - 사무실 임대료 등: 사무실 임대료(3억), 관리비(81백만원) 및 용역비 등
- 수선충당금
 - 하이브리드(8척) 6년 주기(총 3회 교체) + 전기추진체(4척) 11년 주기(총 1회 교체) 배터리 교체비용
- 이윤
 - 한강버스 운항 지출금의 일정비율로서 2%로 가정하되, 매년 심의위원회를 통해 결정

2. 부대사업

1) 부대사업 수입

- 선내 매점 : 연간 총 탑승객 수 × 구매전환률 × 평균 지불 단가
 - 연간 총 탑승객 수 : 선박 정원 × 일 평균 항차 수 × 승선률 × 연 운항일 수(345일)
 - 구매전환률 : 여의도 한강 유람선 기준 참고하여 평균 10% 가정
 - 평균 지불 단가 : 여의도 한강 유람선 기준 참고하여 승객 당 2,905원
- 편의점 : 편의점 총 7개소 2024년 매출에 차등 구분한 평균매출의 합
- 음식점 : 부동산투자업체(PM)에서 제시한 기준 매출액에 한강공원 방문객 가중치 적용
- 카페 : 부동산투자업체(PM)에서 제시한 기준 매출액에 한강공원 방문객 및 매장규모 가중치 적용
- 선박·선착장·육외 광고 : 단가 × 구좌수 × 선박·선착장 개수 × 개월 수 × 배분비율
 - 단가 : 7.7백만원~11백만원

- 구좌수 : 2~17
- 배분비율 : 65%

2) 부대사업 지출

○ 세금과공과

- 국민연금 : 인건비×4.5%

○ 인건비 : 인력 운용 계획(안)에 따른 총 인원 3명에 대한 인건비(퇴직급여 : 1년 임금의 1개월 분)

- 경영지원본부 3명

○ 복리후생비

- 4대 보험 법정보험료율 및 교육비용(1인당 50천원) 등 반영

○ 지급수수료

- 카드이용수수료 : 매출액×2%

- 부가세 납부 : 부대사업시설 매출부가세 - 매입 부가세

○ 이자비용

- 부대사업시설 조성 차입금 관련 실제 금리(차입금 상환 여건 등을 고려해 심의위원회 통해 최종 결정)

3. 교통연계사업

○ 셔틀버스 운영

- 셔틀버스 6대(마곡 3대, 잠실 3대) 평일 15분 간격 9시간 운영 기준