

한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안 심사보고서

의안 번호	1448
----------	------

2023년 12월 19일
환경수자원위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자 : 2023년 10월 16일, 서울특별시장 제출

나. 회부일자 : 2023년 10월 23일

다. 상정일자 : 제321회 정례회 서울특별시의회 제6차 환경수자원위원회
(2023년 12월 19일 상정, 의결)

2. 제안설명의 요지 [제안 설명자: 미래한강본부장 주용태]

가. 제안이유

- 한강에 새로운 수상 대중교통수단의 도입을 통한 대중교통의 다양화로 시민들의 대중교통 이용 편의성을 증진시키고, 수상교통으로 한강 내 주요 거점의 연결을 통한 관광산업 활성화를 위해 리버버스 사업을 추진함.

리버버스 사업 추진을 위한 사업자를 공모를 통해 선정하였고, 우선협상 대상자로 선정된 사업자와 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항을 반영한 실시협약(안)을 마련함.

본 실시협약(안)에는 재정적 의무부담에 관한 내용을 포함하고 있기에 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조 등에 따라 의회 동의를 얻고자 함.

나. 주요골자

1) 협약 개요

- 협약명 : 한강 리버버스 운영사업 실시협약
- 당사자 : 미래한강본부장 - (주)이크루즈 대표이사
- 목적 : 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항 결정

2) 추진 근거

- ‘한강 리버버스 운영사업 공모 지침’ 및 ‘서울시-이랜드그룹 공동협력 협약’
- 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조

3) 추진 경위

- (‘23.05.17.) 리버버스 도입·운영 추진계획 수립
- (‘23.06.15.~07.14.) 리버버스 운영사업자 선정 공모
- (‘23.07.21.~) 우선협상대상자 선정 및 실시협약(안) 협의
- (‘23.09.04.) 서울시-이랜드그룹 MOU 체결

4) 주요 내용

- 사업의 범위, 시와 사업자의 의무 등에 관한 사항
- 사업운영계획, 운항노선·시간·요금 등 운항계획 관련 사항
- 재정지원, 수익공유 등 운항수지 관련 사항
- 부대사업, 공공기여 등 시민편익 관련 사항
- 시정요구, 위약금, 회계감사, 심의위원회 등 관리·감독 관련 사항
- 협약 변경, 협약 해지, 협약 효력 등에 관한 사항

5) 실시협약(안) 구성

- 전체 구성 : 총 3장 26조로 구성
- [제1장] 총칙
 - 목적(제1조), 권한위임(제2조), 용어정의(제3조), 사업범위(제4조)
 - 사업자의 의무(제5조), 서울시의 의무(제6조)
- [제2장] 운항에 관한 사항
 - 사업운영계획(제7조), 운항노선(제8조), 운항시간(제9조), 운항요금(제10조), 운항요금의 수납(제11조)
 - 부대사업(제12조), 재정지원(제13조), 수익의 공유(제14조)
 - 외부감사(제15조), 민원처리(제16조), 공공기여(제17조)
- [제3장] 보칙
 - 심의위원회(제18조), 위약금 및 이행보증(제19조)
 - 사업자 변경 등(제20조), 사업기간의 조정(제21조)
 - 시정요구(제22조), 준거법 및 분쟁시 처리(제23조)
 - 협약의 변경 및 별도 협약(제24조), 협약의 해지 및 해제(제25조), 협약의 효력(제26조)

3. 참고사항

가. 관계법령: 「유선 및 도선 사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등

나. 예산조치: 2026년도부터 예산 반영 필요

다. 합의: 해당사항 없음

4. 전문위원 검토보고

가. 제안 배경

- 미래한강본부는 새로운 수상 대중교통수단인 리버버스를 한강에 도입·운영하기 위하여 공모를 통해 우선협상대상자를 선정하였으며, 우선협상대상자와 사업 운영을 위하여 마련한 실시협약안에는 재정적 의무부담에 관한 사항¹⁾이 포함되어 있어 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제3조 및 제4조에 따라 시의회의 동의를 얻고자 본 동의안이 제출된 것임.

< 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 >

제3조(적용범위) ① 시의 처리사무 중 법 제47조제1항제8호에 따른 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 의무부담이나 권리의 포기에 대하여는 이 조례를 적용한다.

1. 제2조제1호에 따른 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무
2. 제2조제2호에 따른 예산 외의 사무

제4조(협약체결) ① 시장은 이 조례에서 의회의 의결을 받도록 규정한 사무의 경우에는 의회동의 후 협약을 체결해야 한다. 다만 의회의 의결을 기다릴 만한 시간적 여유가 충분하지 아니한 긴급한 사무의 경우에는 「서울특별시의회 기본 조례」 제 55조의3 단서에 따라 의장과 상임위원장에게 보고한 후 협약을 체결하되, 협약서에 “의회의 의결을 받은 때부터 효력을 발생한다”는 조건을 붙여야 한다.

- 다만, 리버버스 운영 근거가 되는 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례안²⁾」에도 재정적 지원 내용이 포함되어 있고 동 조례를 시의 재정적 의무부담 근거로 볼 수 있는바, 본 협약서 동의안 제출은 불필요했을 것으로 판단됨.
- 한편, 협약추진 경위를 살펴보면, 2023년 5월에 수립된 ‘한강 리버버스 도입·운영 추진계획’에 따라 ‘서울 리버버스 운영사업자 공개모집 공고

1) 실시협약안 제13조는 ‘사업자의 운항결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 사업자에게 보조금을 지급할 수 있다.’라고 명시하고 있음.

2) 조례안 제출일이 2023년 10월 16일로, 협약서 동의안 제출일과 같음.

(6월)'가 이루어졌고 이를 통해 7월에 민간사업자인 (주)이크루즈를 우선 협상대상자로 선정하였음.

이후 미래한강본부장과 (주)이크루즈 대표이사를 당사자로 '한강 리버버스 운영사업 실시 협약' 협상을 진행하여 9월에 서울시-이랜드그룹 간 MOU (양해각서)가 체결되었음.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 개요 〉

구분	내용
제1장 총칙	목적(제1조), 협약체결 권한위임(제2조), 용어정의(제3조), 사업범위(제4조), 사업자 의무(제5조), 서울시 의무(제6조)
제2장 운항에 관한 사항	사업운영계획(제7조), 운항노선(제8조), 운항시간(제9조), 운항요금(제10조), 운항요금의 수납(제11조), 부대사업(제12조), 재정지원(제13조), 수익의 공유(제14조), 외부감사(제15조), 민원처리(제16조), 공공기여(제17조)
제3장 보칙	심의위원회(제18조), 위약금 및 이행보증(제19조), 사업자 변경(제20조), 사업기간 조정(제21조), 시정요구(제22조), 준거법 및 분쟁시 처리(제23조), 협약 변경 및 별도 협약(제24조), 협약 해지 및 해제(제25조), 협약 효력(제26조)

나. 사업개요

- 서울시는 2006년도부터 5년간 추진된 한강르네상스 프로젝트에 이어 '그레이트 한강 프로젝트(한강르네상스 2.0)'를 추진하고 있음.

'이동이 편리한 한강' 등 4개의 핵심 전략과 '서해벚길 활성화' 등 55개 선도 사업으로 구성된 해당 프로젝트의 내용을 세부적으로 살펴보면, 런던·함부르크 등 세계적인 도시의 수변 공간 활성화 전략을 참고하여 여러 건의 사업을 추진하고 있음.

- 그중에서도 현재 운행 중인 수상 교통수단의 노후화 및 올림픽대로 등 육상교통 혼잡 문제를 해결하는 방안으로 ‘한강 리버버스’라는 수상 대중 교통수단을 새롭게 도입하는 것을 대표적인 사업으로 추진하고 있음.

먼저 2023년 5월에 ‘한강 리버버스 도입·운영 추진계획’을 수립하면서 실시 협약을 준비함과 동시에 8월 ‘리버버스 운영 활성화 방안 용역³⁾’에 착수했으며, 9월에는 공유재산 심의, 10월에는 제8차 투자심사위원회 심사를 완료하였음.

〈공유재산심의회 결과(2023.09.19.)〉

결과 - 조건부 적정
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 사업명 : 리버버스 도입·운영(선착장 조성) ▶ 심사내용 : 공유재산으로서의 선착장 설치 적정성 등 ▶ 심사결과 : <u>대중교통 연결 등 접근성 강화, 이용증대 방안을 수립하여 사업 추진</u> ▶ 처리계획 : <ul style="list-style-type: none"> - (대중교통 연결 및 접근성 강화) 주변 지하철역까지 도보로 4~5분이 소요되는 지역을 중심으로 선착장 조성하고, 지하철과 연계성이 부족한 지역은 나들목 주변까지 버스 노선 조정 또는 신설 - (이용증대 방안) 대중교통 수준을 고려해 이용 요금 책정 및 통합환승할인 도입과 함께 선착장 주변 따릉이를 충분히 추가 배치하여 시민의 이용성 증대

〈투자심사위원회 결과(2023.10.17.)〉

결과 - 조건부 적정
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 사업명 : 리버버스 도입·운영(선착장 조성) ▶ 심사내용 : 수상교통 기반시설인 선착장 조성의 적정성 및 경제적 타당성 등 ▶ 심사결과 : <u>사업 목적 및 선착장 이용 수요 계획에 대한 면밀한 검토, 선착장 조성을 통한 서울시 관광 활성화 기여 방안 마련, 중기지방재정계획 반영하여 추진</u> ▶ 처리계획 : <ul style="list-style-type: none"> - (사업목적 및 이용 수요 검토) 리버버스 운영 활성화 방안 용역을 통해 면밀하게 검토 - (관광 활성화 기여 방안) 한강 내 주요 관광지역에 선착장 설치 등 활성화 방안 검토 - (중기지방재정계획 반영) 계획 제출(23.10월)하였고, 시의회 의결 후 반영 예정

3) 2023년 5월에는 <리버버스 도입 추진방안 용역>으로 과업 명칭이 올라와 있었으나, 8월부터 <리버버스 운영 활성화 방안 용역>이라 하여 2024년 5월까지 10개월간 진행 중임.
('23년) 선착장, 노선, 이용요금, 배차간격 등 확정
('24년) 대기 시설 및 편의시설 계획, 홍보 및 안내 계획 등

- 현재 진행 중인 용역을 통해 선착장, 노선, 요금, 배차간격 등 1차 결과가 2023년 12월에 확정되면, 2024년 1월부터 기반시설 등 설계 및 공사를 진행하여 9월에 운항 시작을 계획하고 있음.

다. 종합의견

- 본 동의안은 한강 리버버스의 운영에 필요한 사항을 구체적으로 규정한 실시 협약을 체결하기 위하여 제출된 것으로, 해당 협약을 통해 공공은 선착장 등 기반시설을 조성하고 민간은 선박 도입과 함께 전문적인 운영을 하는 방식으로 서로 협력할 수 있기에 그 필요성은 인정됨.
- 제시된 이슈별 협약 내용⁴⁾ 중 주요 운항계획을 서울시가 결정한다는 ‘공공 부문의 적극적인 개입을 통한 공공성 강화’나 매년 사업 운영계획을 승인하고 관리·감독을 한다는 ‘사업자의 부실 운영 방지’ 부분에는 이견 없으나, ‘사업의 안정적 정착’과 관련하여 운항에 관한 사항 및 재정지원 등은 추가적인 검토가 필요한 내용이 포함되어 있음.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 주요 이슈별 내용 〉

【 공공부문의 적극 개입을 통한 공공성 강화 】

- 운항노선 및 운항시간 등 주요 운항계획 서울시 결정
- 시민 관점에서 합리적 이용 및 이용 활성화가 가능하도록 기존 대중교통 요금 수준을 고려하여 운항요금 서울시 결정
- 매년 공공기여 계획 수립 및 이행 절차 마련

【 사업의 안정적 정착 및 지속 가능성 확보 】

- 대중교통 수준으로 운항요금을 공공이 결정함에 따라 발생하는 운항결손액 관련 법령에 따라 지원
- 서울시와 사업자가 초과수익 공유

【 재정지원 적정성 확보를 위한 기준 및 절차 마련 】

- 타 지역 도선사업의 운항결손액 산정 방식을 준용하되, 지출금 항목을 리버버스 운영에 필수적인 항목으로 최소화

4) 제321회 정례회 보고용 자료 참조 - 미래한강본부 제공

- 운항결손액 산정 시 전문기관의 원가분석을 통해 객관적이면서 면밀하게 검토하고, 운항결손액 확정시 심의위원회 절차 마련

【 재정지원 최소화를 위한 부대사업 도입 】

- 운항결손액 지원에 따른 재정지원을 최소화하고, 이용객에게 편의 제공

【 사업자의 부실 운영 방지 】

- 매년 사업운영계획을 수립하여 서울시 승인 절차 마련
- 서울시 관리·감독 및 시정요구 등과 함께 벌칙 사항 마련

- 먼저 협약안 제8조 등에서 제시한 운항노선, 운항시간, 운항요금 등은 리버버스 운영 시 기본이 될 내용이지만 확정되지 않았음.

운항노선의 경우, 선착장 위치⁵⁾를 고려하여 최적 노선을 선정하겠다고 했으나, 추진계획부터 제시되어 적극적으로 홍보되었던 것과 다르게 김포 선착장을 2024년에는 운영할 수 없는 상황이며, 운항 시간이나 요금 역시 용역 결과에 따라 협약안이 달라질 가능성을 배제하기 어렵고 실제 운행시 그 변동 가능성은 더욱 커질 수 있을 것임.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 1〉

제8조 (운항노선)

- ① 서울시는 “김포~여의도~잠실” 구간에서 선착장 위치를 고려하여 최적의 운항노선을 선정하되, 구체적인 선착장 위치 및 운항노선은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

제9조 (운항시간)

- ① 서울시는 아래와 같이 운항시간을 정하되, 구체적인 노선별 운항시간은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

제10조 (운항요금)

- ① 서울시는 1회 탑승 시 운항요금을 최대 3,000원 이하로 정하되, 최종 운항요금은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

5) 붙임 2 참고 : 공유재산 심의회 제출 자료 - 리버버스 도입 및 운영 사업

- 협약안 제13조의 재정지원 관련 내용도 최종 용역 결과가 나온 후라면 세밀하게 계상할 수 있을 것이나, 이미 검토⁶⁾했다고 한 타당성 결과와 마찬가지로 현재 예상 운항결손액으로 제시하는 금액 등은 사업이 집행되기 전까지 확실하다고 판단하기 어려울 것임.

물론 수상교통 수단으로 리버버스가 성공적으로 안착되어 수익을 공유할 수도 있겠지만, 적자 운영이 지속되어 오히려 재정 부담을 안겨줄 수도 있으므로 해당 사업을 상세하게 파악할 수 있도록 비용편익(B/C)분석 외에도 효과성, 만족도 예측 등 다양한 측면에서 검토가 필요할 것임.

〈「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 2〉

제13조 (재정지원)

- ① 서울시는 수상 대중교통수단인 리버버스의 공공성 확보를 위하여 사업자의 운항 결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 사업자에게 보조금을 지급할 수 있다.
- ② 제1항의 보조금은 운항결손액 범위 내에서 결정하고, 운항결손액 산출을 위한 지출금과 수입금의 항목은 다음 각 호와 같이 정하며, 세부 산정기준은 별지1에 따른다. 단, 부대사업 수입금이 부대사업 지출금보다 적을 경우 운항결손액 산정 시 부대사업 지출금은 부대사업 수입금만큼만 인정하고, 사업자의 귀책사유로 인해 운항이 되지 않았을 경우 해당 기간에 대한 지출금은 운항결손액 산출 시 제외한다.
 - 가. 지출금: 리버버스 운항 지출(인건비, 유틸비, 선박수리비, 선용품비, 선박 감가상각비, 기타비용), 부대사업 지출(인건비, 운영비, 기타 비용)
 - 나. 수입금: 리버버스 운항 수입, 부대사업 수입

제14조 (수익의 공유)

- ① 직전 연도 7월부터 당해 연도 6월까지 본 사업으로 인해 수익이 발생할 경우에는 서울시와 사업자가 해당 수익을 50:50으로 공유하는 것으로 한다.

6) 타당성 용역 결과 - 미래한강본부 제공

- ▶ 경제성 : B/C=2.58, NPV=38,668백만원, IRR=18%
- ▶ 정책적 타당성 : 교통 및 관광수요 및 공급 지표 분석 결과 공급이 부족한 것으로 검토되어 수상교통 공급 확대 필요성이 있다고 판단되어, 수상교통 활성화를 위한 기반 마련 필요
- ▶ 종합결과 : 한강 내 주요 주거지역, 업무지역 및 관광지역이 수상교통으로 연결될 수 있도록 수상교통 인프라로써 선착장 조성사업 추진 타당

- 협약안 제17조는 사업자가 교통 약자의 편의성을 위한 공공기여 계획을 세우고 이행하도록 하고 있는데, 승·하선 시 장애인 관련 편의시설 도입 등도 중요하나 최대 199명의 승객이 승선할 수 있는 규모의 선박이라면 장애인을 포함한 전체 이용객들의 안전 문제가 중요할 것임.

그런데 안전에 관해서는 제6조 ‘리버버스 안전 운항’의 서울시 의무 규정 외에 별도 규정된 사항은 없는바, 한강에서 운영된 적이 없는 새로운 선박이 도입되기에 안전사고 예방 및 대응 등에 관해 철저히 준비해야 하므로 안전 확보를 위한 내용을 다양하게 반영할 필요가 있을 것임.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 3〉

<p>제6조 (서울시 의무) (①~⑤ 생략) ⑥ 서울시는 리버버스의 항로 설정 등 리버버스의 안전 운항을 위하여 노력해야 하고, 기타 안전 운항에 필요한 사항들을 사업자와 협의하여 추진할 수 있도록 노력해야 한다.</p> <p>제17조 (공공 기여) ① 사업자는 공공의 인허가가 필요한 구역에서 사업을 하는 만큼 리버버스와 한강 수변 공간의 공공성을 증진할 공공기여 계획을 세우고, 연차별 세부 목표를 설정하여 이를 성실히 이행해야 한다. ② 사업자는 교통 약자들이 리버버스를 이용하는 데 불편함이 없도록 아래 각 호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다. 가. 휠체어로 승·하선이 가능한 ‘무장애 선박’ 도입 나. 장애인 전용 좌석 및 우선 탑승 등의 교통 약자 지원 시설의 도입 및 운영</p>
--

- 전반적으로 2024년 5월까지 10개월(’23.08~’24.05) 동안 용역을 진행 하겠다는 계획이 수립되어 있는데도 노선 등 주요 내용을 2023년 12월 안에 확정하겠다고 협약안을 구성한 것부터 절차상의 우려를 지적할 수 있을 것임.

- 또한, 한강공원은 올림픽대로 등으로 인한 단절, 대중교통과의 연결 곤란 등 시민들이 접근하기 어렵다는 지적이 지속적으로 제기되고 있는바, ‘접근성’을 확보하지 못한다면 정시성 등을 맞추기 어렵기 때문에 대중교통수단으로써 리버버스의 활용도는 낮아질 것임.

공유재산심의회의에서도 같은 관점에서 ‘접근성 강화’ 방안을 수립하라고 조건부 적정 결과를 내렸을 것이나, 본부에서 제시한 내용 중 나들목 근처 등에 버스정류장을 신설하겠다는 계획은 다른 부서와의 협의나 조정이 필요한 사항이지만 이 역시 절차상 먼저 고려해야 할 점을 뒤로하고 사업을 추진하는 것은 우려되는 바임.

- 투자심사위원회에서는 선착장을 활용한 ‘관광 활성화 도모’ 방안을 고려하라는 조건부 적정 결과가 나왔음. 상임위원회 회의나 의정 모니터 결과에서도 먼저 관광 활성화 수단으로 긍정적인 효과를 낸 다음에 교통수단으로도 활용되면 좋겠다는 의견이 제시되고 있는바, 리버버스 도입을 대중교통 측면을 우선하여 추진하는 점이 아쉽다는 지적은 일부 공감할 수 있을 것임.
- 이러한 우려에도 불구하고 용역 예산(’23년 추경예산) 심사 당시 강조했던 내용처럼 다양한 국가에서 리버버스와 유사한 선박이 운영되는 사례를 상세히 파악하고 그 효용성에 대한 평가까지 시행한 용역 최종결과 등을 충분히 고려하여 실시 협약을 체결하고 사업을 시행한다면, 새로운 교통수단으로 리버버스를 도입하는 데에 큰 이점은 없을 것임.
- 특히, ‘접근성 개선’을 위한 구체적인 방안도 고려하면서 안전성, 공공성 등을 확보하는 내용까지 종합적으로 정비한다면, 새로운 사업을 시작하면서 생길 수 있는 시행착오를 최소화할 것으로 기대해 볼 수 있을 것임.

[붙임 1] 한강 리버버스 사업개요 및 조감도 등

- 공공이 선착장 등 기반 시설 조성하고, 민간의 창의적 선박 도입과 함께 전문적인 운영을 통해 최적의 신규 수상 대중교통 도입
 - (공공) 예상 수요 기반 선착장 및 노선계획 수립, 접근성 개선 등
 - ▶ 주요 주거·업무·관광지역을 연결할 수 있도록 연내 선착장 위치 및 노선 확정 예정
 - ▶ '24년 7개소 내외 설치, 이용 추이 및 관광지 연계 등을 고려하여 단계적 추가
 - (민간) 친환경 선박 포함하여 '25년까지 10척 도입
 - (SH공사) 선박 조기 확충 등을 위해 참여
 - ▶ (방식) 특수목적법인(SPC) 설립 및 지분 참여 방식 검토
 - ▶ (필요성) 선박 조기 확충 도모 및 친환경 선박 보급 확대
- ① 선박 조기 확충 도모
- 공모 시 '24년 6척, '25년 후 10척 이상 운영하는 것으로 하였으나,
 - 성공적 안착 및 시민 편의 증진 도모를 위해서는 운영 초기 단계부터 활성화가 필요함에 따라 '24년부터 10척 이상 선박 도입 검토
 - 이 과정에서 안정적이면서 조기 선박 확충이 가능한 SH공사 참여 검토
- ② 친환경 선박 보급 확대
- 현행법령에 따르면 민간의 친환경 선박 도입은 의무가 아님
 - 하지만, 기후 위기에 대응하기 위하여 서울시는 친환경 선박을 선도적으로 도입할 필요성 있음
 - 이 과정에서 친환경 선박 도입이 의무화되어 있는 SH공사 참여 검토
 - ※ 「친환경선박법」 제13조에 따라 공공(국가, 지자체, 공기업 등)은 친환경 선박 도입해야 함.



- ▶ 승선 인원: 199인승
- ▶ 크기: 35m × 9.5m
- ▶ 속도: 평균 37km/h(20노트)
최대 50km/h(27노트))
- ▶ 시설: 휠체어, 자전거, PM 등 거치,
전원 좌석제, 개별테이블,
화장실, 매점 등7)

7) 우선협상대상자인 민간사업자가 제안한 안으로, 추후 설계과정에서 변경될 수 있다고 함.

[붙임 2] 리버버스 선착장 위치 예시

참고 사진 (선착장 위치)



1. 아라김포터미널



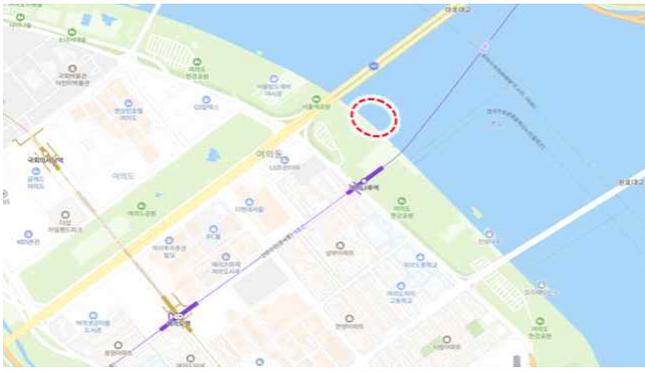
2. 망원



3. 당산



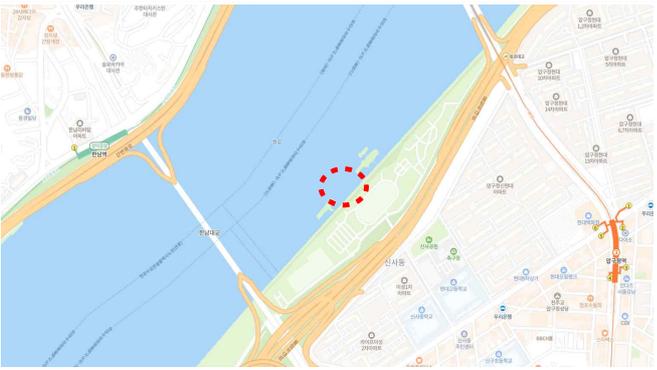
4. 여의도



5. 옥수



6. 잠원



7. 잠실



5. 질의 및 답변요지 : 생략

6. 토론요지 : 생략

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견의 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안

의안 번호	1448
----------	------

제출년월일 : 2023년 10월 16일

제출자 : 서울특별시

1. 제안이유

- 가. 한강에 새로운 수상 대중교통수단 도입을 통한 대중교통의 다양화로 시민들의 대중교통 이용 편의성을 증진시키고, 수상교통으로 한강 내 주요거점의 연결을 통한 관광산업 활성화를 위해 리버버스 사업 추진
- 나. 리버버스 사업 추진을 위한 사업자를 공모를 통해 선정하였고, 우선협상대상자로 선정된 사업자와 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항을 반영한 실시협약(안) 마련
- 다. 본 실시협약(안)에는 재정적 의무부담에 관한 내용을 포함하고 있어, 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조 등에 따라 의회동의를 얻고자 함

2. 주요내용

가. 협약개요

- 협 약 명 : 한강 리버버스 운영사업 실시협약
- 당 사 자 : 미래한강본부장 - (주)이크루즈 대표이사
- 목 적 : 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항 결정

나. 추진경위

- ('23.05.17.) 리버버스 도입·운영 추진계획 수립
- ('23.06.15.~07.14.) 리버버스 운영사업자 선정 공모
- ('23.07.21.~) 우선협상대상자 선정 및 실시협약(안) 협의
- ('23.09.04.) 서울시-이랜드그룹 MOU 체결

다. 주요내용

- 사업의 범위, 시와 사업자의 의무 등에 관한 사항
- 사업운영계획, 운항노선·시간·요금 등 운항계획 관련 사항
- 재정지원, 수익공유 등 운항수지 관련 사항
- 부대사업, 공공기여 등 시민편익 관련 사항
- 시정요구, 위약금, 회계감사, 심의위원회 등 관리·감독 관련 사항
- 협약 변경, 협약 해지, 협약 효력 등에 관한 사항

라. 실시협약(안) 구성

- 전체 구성 : 총 3장 26조로 구성
- [제1장] 총칙
 - 목적(제1조), 권한위임(제2조), 용어정의(제3조), 사업범위(제4조)
 - 사업자의 의무(제5조), 서울시의 의무(제6조)
- [제2장] 운항에 관한 사항
 - 사업운영계획(제7조), 운항노선(제8조), 운항시간(제9조), 운항요금(제10조), 운항요금의 수납(제11조)
 - 부대사업(제12조), 재정지원(제13조), 수익의 공유(제14조)
 - 외부감사(제15조), 민원처리(제16조), 공공기여(제17조)

○ [제3장] 보칙

- 심의위원회(제18조), 위약금 및 이행보증(제19조)
- 사업자 변경 등(제20조), 사업기간의 조정(제21조)
- 시정요구(제22조), 준거법 및 분쟁시 처리(제23조)
- 협약의 변경 및 별도 협약(제24조), 협약의 해지 및 해제(제25조), 협약의 효력(제26조)

3. 참고사항

가. 관계법령 : 유선 및 도선 사업법, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 등

나. 예산조치 : 2026년도부터 예산반영 필요

다. 합 의 : 해당사항 없음

※ 작성자 : 미래한강본부 한강이용증진과
박용운 주무관(☎3780-0663)

- 붙임 1. 한강 리버버스 운영사업 실시협약서(안) 1부
2. 비용추계서 1부. 끝.

한강 리버버스 운영사업 실시 협약서(안)

서울특별시(소관부서: 미래한강본부, 이하 “서울시”라 한다)와 (주)이크루즈(이하 “사업자”라 한다)는 「한강 리버버스 운영사업」(이하 “본 사업”이라 한다)의 공공성을 깊이 인식하고 상호 신뢰를 바탕으로 본 사업을 성공적으로 추진 할 수 있도록, 2023. 09. 04. 체결된 「한강 리버버스 사업 추진 공동협력 협약」 제3조에 따라 본 사업과 관련한 구체적인 사항에 대해 다음과 같이 실시협약(이하 “본 협약”이라 한다)을 체결한다.

제1장 총칙

제1조 (협약의 목적) 본 협약은 사업자가 「유선 및 도선 사업법」 및 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따라 한강에 수상 대중교통인 리버버스(이하 “리버버스”라 한다)를 운영하면서, 시민의 대중교통 편의성 증진 및 안전한 리버버스의 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 서울특별시장으로부터 위임받은 것으로 본다.

제3조 (용어 정의)

- ① “리버버스”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 대중교통수단을 말한다.
- ② “도선장”이란, 정박시설, 수리시설, 급유시설 및 선박 관리자 대기시설 등 선박 운영 및 관리에 필요한 시설을 말하며, 제12조에 따른 부대사업시설을 포함한다.
- ③ “선착장”이란, 선박이 정박해서 승객들이 승선 및 하선하는 수상 대중교통 정류장으

로, 선박의 안전한 접안을 위한 시설을 말하며, 제12조에 따른 부대사업시설을 포함한다.

- ④ “부대사업”이란, 리버버스 이용객들의 편의 및 리버버스 운영 활성화를 위하여 사업자가 실시하는 사업을 말한다.
- ⑤ “지출금”이란, 운항결손액 산정을 위한 사업자의 리버버스 운항 지출 및 부대사업 지출을 말하며, 세부 항목은 제13조에 따른다.
- ⑥ “수입금”이란, 운항결손액 산정을 위한 사업자의 리버버스 운항 수입 및 부대사업 수입을 말하며, 세부 항목은 제13조에 따른다.
- ⑦ “운항결손액”이란, 지출금이 수입금을 초과한 경우 그 차액을 말한다.
- ⑧ “수익”이란, 본 사업을 통해 발생하는 모든 수입금이 모든 지출금을 초과한 경우 그 차액을 말한다.
- ⑨ “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
- ③ 운항구간: 한강 김포대교 ~ 잠실대교 구간
- ④ 선박: 199인승, 평균속도 20노트(37km/h) 이상, 최대속도 27노트(50km/h)
- ⑤ 운항대수: 2024년 9척 이상, 2025년 10척 이상
- ⑥ 친환경선박: 단계적으로 친환경선박 도입, '25년 이후에는 4척 이상 친환경 선박 도입
- ⑦ 도선장: 선박 5척당 도선장 1개소씩 설치
- ⑧ 부대사업: 서울시의 승인을 받은 소매업, 일반음식점영업 및 광고 사업 등
- ⑨ 공공기여, 리버버스 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 리버버스의 정시성 및 편의성이 달성되도록 본 사업을 운영하고, 리버버스 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 적정하게 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 리버버스 운항을 위해 필요한 시설들에 관한 유지관리를 하여야 한다.
- ⑥ 사업자는 필요시 수상택시 등이 리버버스 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.

제6조 (서울시 의무)

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

력해야 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 선박, 노선, 시설물 및 인력에 관한 사항과 안전관리, 환경관리 및 서비스 관리, 공공기여 계획 등 본 사업에 관한 전반적인 사항이 포함되어야 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.

제8조 (운항노선)

- ① 서울시는 “김포~여의도~잠실” 구간에서 선착장 위치를 고려하여 최적의 운항노선을 선정하되, 구체적인 선착장 위치 및 운항노선은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.
- ② 서울시는 향후 이용수요 증가 등의 여건 변화에 따라 선착장을 추가할 수 있고, 시민의 대중교통 편의성 증진을 위하여 운항노선의 변경 및 추가 등을 사업자에게 요구할 수 있으며, 이 경우 상호 협의를 통해 운항노선을 조정할 수 있다.

제9조 (운항시간)

- ① 서울시는 아래와 같이 운항시간을 정하되, 구체적인 노선별 운항시간은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

가. 평일 출·퇴근 시간 (07:00~08:30, 18:30~20:00) : 15분 간격

나. 평일 출·퇴근 시간 외 (08:30~18:30, 20:00~22:00) : 30분 간격

다. 주말 및 휴일(09:00~22:00) : 30분 간격

- ② 추후 운항시간의 조정이 필요하게 될 경우, 상호 협의를 통해 운항시간을 조정할 수 있다.

제10조 (운항요금)

- ① 서울시는 1회 탑승 시 운항요금을 최대 3,000원 이하로 정하되, 최종 운항요금은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.
- 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 도입할 수 있다.

제11조 (운항요금의 수납)

- ① 사업자는 본 사업 기간 동안 리버버스 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.

제12조 (부대사업)

- ① 사업자는 리버버스 이용객들에게 편의를 제공하고, 보조금의 최소화를 위하여 서울시의 승인을 받아 소매업, 일반음식점영업 및 광고 사업 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, 사업자는 선착장 내 부대사업시설을 서울시에 기부채납하고, 공유재산법령에 따라 무상으로 사용할 수 있다.
- ③ 서울시는 사업자가 기부채납하는 선착장 내 부대사업시설이 공유재산법 제25조(사

용허가의 취소) 제2항에 따라 허가 취소될 경우, 공유재산법 시행령 제18조에 따라 사업자에게 손실보상을 한다.

- ④ 서울시와 사업자는 부대사업에 관한 세부사항을 정하기 위해 필요시 별도의 협약을 체결할 수 있고, 본 협약의 일부로 본다.

제13조 (재정지원)

- ① 서울시는 수상 대중교통수단인 리버버스의 공공성 확보를 위하여 사업자의 운항결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 사업자에게 보조금을 지급할 수 있다.
- ② 제1항의 보조금은 운항결손액 범위 내에서 결정하고, 운항결손액 산출을 위한 지출금과 수입금의 항목은 다음 각 호와 같이 정하며, 세부 산정기준은 별지1에 따른다. 단, 부대사업 수입금이 부대사업 지출금보다 적을 경우 운항결손액 산정 시 부대사업 지출금은 부대사업 수입금만큼만 인정하고, 사업자의 귀책사유로 인해 운항이 되지 않았을 경우 해당 기간에 대한 지출금은 운항결손액 산출 시 제외한다.
가. 지출금: 리버버스 운항 지출(인건비, 유류비, 선박수리비, 선용품비, 선박 감가상각비, 기타비용), 부대사업 지출(인건비, 운영비, 기타 비용)
나. 수입금: 리버버스 운항 수입, 부대사업 수입
- ③ 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.
- ④ 사업자는 직전 연도 7월부터 당해 연도 6월까지 기간에 대한 운항결손액을 산정하여 당해 연도 7월까지 서울시에 요청하고, 서울시는 이에 대한 검토 및 제18조 심의위원회 의결을 거쳐 보조금 금액을 확정하여, 다음 연도 1월까지 사업자에게 보조금을 지급하는 것으로 한다. 다만, 불가피한 사유로 인해 보조금 지급 일정 변경이 필요할 경우 상호 협의를 통해 조정할 수 있다.

제14조 (수익의 공유)

- ① 직전 연도 7월부터 당해 연도 6월까지 본 사업으로 인해 수익이 발생할 경우에는 서울시와 사업자가 해당 수익을 50:50으로 공유하는 것으로 한다.
- ② 사업자는 제1항의 수익 산정을 위하여 외부 회계감사 등을 통해 공식적으로 확정

된 손익계산서 등 관련 자료를 당해 연도 7월까지 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 리버버스 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 4월 말까지 시에 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 리버버스와 한강 수변 공간의 공공성을 증진할 공공기여 계획을 세우고, 연차별 세부 목표를 설정하여 이를 성실히 이행해야 한다.
- ② 사업자는 교통 약자들이 리버버스를 이용하는 데 불편함이 없도록 아래 각 호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다.
 - 가. 휠체어로 승·하선이 가능한 '무장애 선박' 도입
 - 나. 장애인 전용 좌석 및 우선 탑승 등의 교통 약자 지원 시설의 도입 및 운영
- ③ 사업자는 선착장 부대사업시설 및 도선장에서 한강 수변공간 이용 활성화를 위해 아래 각호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다.
 - 가. 서울시 청년을 대상으로 공유 오피스 무료 또는 할인 제공
 - 나. 서울시 공공 행사 시 다목적 공간 무료 또는 할인 제공

제3장 보칙

제18조 (심의위원회)

- ① 서울시는 본 사업 운영과 관련하여 서울특별시 리버버스 및 친환경선박 지원 심의 위원회를 구성·운영한다.
- ② 심의위원회를 통해 결정하는 사항은 다음 각 호와 같다.
 - 가. 재정지원
 - 나. 환경친화적 선박 관련 지원 사항
 - 다. 그 밖에 리버버스 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, 서울특별시의회의원과 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 별지2의 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 매년 1억원의 이행보증금을 매년 현금으로 납부하거나 이행보증보험 증권을 제출해야 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 협의

를 거쳐 SH공사 등 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.
 - 가. 지진, 홍수 등으로 인한 자연재해
 - 나. 전쟁 또는 사변, 적국의 침공행위 기타 이에 준하는 사유
 - 다. 정부(서울시 포함) 정책 및 제도, 경제 환경 및 본 사업 환경의 급격한 변경 등 이에 준하는 사유
 - 마. 전국적 또는 사회 산업전반의 파업, 또는 기타 이에 준하는 사유
 - 라. 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, 협약당사자 간 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 리버버스 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 유지할 수 없는 경우
- ② 서울시는 제1항 각 호의 사유가 발생하는 경우 본 사업에 대한 보조금 교부 결

정의 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 그 체결과 동시에 효력을 발생하며 사업기간 종료 시까지 효력을 가진다. 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.
- ② 본 협약의 체결을 증명하기 위하여 협약당사자는 본 협약서 정본 2부를 체결하여 각각 서명 날인 한 후 각 1부씩 보관하기로 한다.

2023. 00. 00.

서울특별시

서울특별시시장 오세훈을 대리하여

미래한강본부장 주 용 태 (인)

주식회사 이크루즈

대표이사 박 동 진 (인)

별지 1. 수입금 및 지출금 산정 기준

□ 수입금 기준

- ① 리버버스 운항으로 인한 모든 수입
- ② 부대사업으로 인한 모든 수입

□ 지출금 기준

① 리버버스 운항 지출

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

- 적용금액: 사업운영계획서에 따라 서울시와 합의된 인원만 적용
 - (승선인력) 선원법상 최소 승무정원 적용
 - (육상인력) 매표, 공무 등의 최소 필요인력
 - (부대사업 인력) 부대사업시설 운영 최소 필요인력

○ 증빙자료: 급여대장, 급여이체확인서 등

(2) 유류비: 선박 운영에 소요되는 유류 구입비(윤활유 등 기타유류 제외)

- 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)

- 적용금액: 실제 지출액
- 증빙자료: 선박수리 세부내역 증빙 서류(견적서, 세금계산서, 수리 전·후 증빙 사진 및 은행 발행 이체확인서 또는 송금영수증)

(4) 선용품비: 윤활유, 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 부대비용 합한 금액. 단, 금융비용자본화(건설자금이자) 부분은 제외
 - 감가상각 방식은 정액법으로 한다.
 - 건조취득으로 감가상각기간을 15년(180개월)으로 하여 산정

(6) 기타비용: 결제시스템 구축 및 유지관리비, 전산매표수수료, 카드수수료, 전력비, 통신비, 수도광열비, 세금과공과, 도서인쇄비, 보험료(여객공제료, 선원공제료, 선박공제료, 선주배상책임공제료), 하천점용료(도선장내 부대사업시설 면적은 제외)

- 적용금액: 실제 지출액
- 증빙자료: 세금계산서 등

② 부대사업 지출

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

- 적용금액: 사업운영계획서에 따라 서울시와 합의된 인원만 적용
 - (부대사업 인력) 부대사업시설 운영 최소 필요인력
- 증빙자료: 급여대장, 급여이체확인서 등

(2) 운영비: 소매업의 판매 상품 원가 비용, 일반음식점업의 식자재 비용

- 적용금액: 실제 지출액
- 증빙자료: 세금계산서 등

(3) 기타비용: 가맹점수수료, 카드수수료, 전력비, 통신비, 수도광열비, 세금과공과

- 적용금액: 실제 지출액
- 증빙자료: 세금계산서 등

별지 2. 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	100
	· 시설물의 유지관리 소홀 및 개선 미흡	100
4. 기타	· 승인받지 않고 도선장 시설의 개조 또는 용도변경시	10(m ² 당)
	· 기타 협약내용의 위반시	50

※ 별지2에서 정하지 아니한 위반사항은 유선 및 도선 사업법 등의 관련법령에 따른다.

리버버스 운영 조례안 비용추계서

I. 비용추계 요약

1. 비용발생 요인 : 운항결손액 재정지원
2. 비용추계의 전제 : 붙임 참조
3. 비용추계의 결과 : 리버버스 사업 관련 지출금에서 수입금을 뺀 차액(운항결손액)

(단위 : 천원)

연도		1차년도 (2024)	2차년도 (2025)	3차년도 (2026)	4차년도 (2027)	5차년도 (2028)	합계
구분	연도						
세입	소계(a)	없음	없음	없음	없음	없음	없음
세출	재정지원(제8조)	없음	없음	509,000	2,034,000	1,880,000	4,423,000
	환경친화적 선박 구매자 지원	미정	미정	미정	미정	미정	미정
	소계(b)	없음	없음	509,000	2,034,000	1,880,000	4,423,000
□ 총 비용(a-b)		없음	없음	509,000	2,034,000	1,880,000	4,423,000

4. 재원조달 방안 : 시 예산편성액으로 조달

(단위 : 천원)

연도		1차년도 (2024)	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
구분	연도						
국비		없음	없음	없음	없음	없음	없음
시비	지방세수입	없음	없음	509,000	2,034,000	1,880,000	4,423,000
	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	509,000	2,034,000	1,880,000	4,423,000

5. 덧붙이는 의견

- 초기 승선률을 20% 수준으로 한 보수적인 추계로, 향후 리버버스 이용 활성화에 따라 운항결손액 재정지원이 불필요할 것으로 예상
- 향후 사업 추진과정에서 노선 추가 및 친환경선박 건조 지원시 추가지출 필요

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

II. 비용추계의 상세내역

- 붙임 참조

[붙임] 비용추계 상세내역(6개년 손익계산서)

(단위 : 백만원)

연도구분		2024	2025	2026	2027	2028	2029	
운항결손액 총계(A-B)		-509	-2,034	-1,880	-1,433	-1,143	-1,010	
수입 총계(A)		3,991	15,965	16,626	17,290	17,959	18,630	
리버버스 운항수입	운항요금	1,294	5,177	5,648	6,118	6,589	7,060	
부대사업 수입	소계	2,697	10,788	10,978	11,172	11,370	11,570	
	선내 광고	1,050	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	
	선내 매점	125	501	546	592	638	683	
	선착장	편의점	1,273	5,092	5,213	5,337	5,464	5,594
		카페	249	995	1,019	1,043	1,068	1,093
지출 총계(B)		4,500	17,998	18,504	18,722	19,100	19,638	
리버버스 운항 지출	소계	3,640	14,561	14,964	15,075	15,346	15,774	
	인건비	1,523	6,092	6,299	6,513	6,735	6,964	
	유류비	887	3,547	3,547	3,547	3,547	3,547	
	선박수리비	26	104	263	122	132	291	
	선용품비	13	52	56	61	66	71	
	선박 감가상각비	833	3,333	3,333	3,333	3,333	3,333	
	기타비용	358	1,433	1,466	1,499	1,533	1,568	
부대사업 지출	소계	860	3,437	3,540	3,646	3,755	3,865	
	인건비	201	802	829	857	887	917	
	운영비	659	2,635	2,711	2,789	2,868	2,948	
	기타비용	-	-	-	-	-	-	

※ 비용추계 전제사항

1. 리버버스 선박은 10척, 선착장은 7개소 기준
2. 부대사업 수입은 매년 최근 5개년 평균 물가상승률인 2.38% 상승 가정
3. 수입 항목 중, '운항요금'은 3천원을 기준으로, 주중과 주말 포함해 하루 평균 108회(편도) 운항 가정
4. 승선률은 운영 첫 해 평균 20%로 하고, 해마다 2%씩 상승한다고 가정
5. 수입 항목 중, '선내 광고'는 타 대중교통 광고비 참고하여, 선박 1척당 월 0.35억 가정
6. 수입 항목 중, '선내 매점'은 여의도 한강 유람선 참고하여 아래와 같이 가정
* 선내매점 수입 = 연간 탑승객 수×평균 구매 전환율(10%)×평균 지불 단가(2,905원)
7. 수입 항목 중 '편의점'과 '카페'는 선착장 위치 등을 고려하여 추정매출 평균 적용
8. 지출 항목 중 '인건비'는 여의도 한강 유람선 인건비를 참고하였고, 매년 최근 5개년 평균 임금 상승률인 연 3.4% 상승 가정
9. 지출 항목 중 '유류비'는 한강 유람선 유류비를 참고하여 아래 산식 적용
* 유류비 = 전체 향차 수×향차 당 소요 경유(100ℓ)×면세유 가격(추정가로 약 900원)
10. 지출 항목 중 '선박수리비'는 KOMSA 검사 수수료와 정비 수선 예비 충당금을 포함하며, 검사수수료는 1척당 약 0.15억(3년에 1회), 예비 충당금은 여의도 한강 유람선 참고하여 매출의 2%로 가정
11. 지출 항목 중 '선용품비'는 소모품에 대한 내역으로 운항수입의 1%로 가정
12. 지출 항목 중 '선박 감가상각비'는 선박 기준내용연수(15년)에 따라 15년 정액법으로 계산
13. 지출 항목 중 '기타비용'은 보험료, 세금, 복리후생비, 수도광열비 등 포함
14. 지출 항목 중 '운영비'는 부대사업 매출원가로서 선내 광고를 제외한 부대사업 매출의 40%로 가정

※ 비용추계 상세내역

1. 수 입

- 운항요금 : 대인 1회 요금 × 선박 정원 × 일 평균 항차 수 × 승선률 × 연 운항일 수(365일)
 - 대인 1회 요금 : 3천원
 - 선박 정원 : 199명
 - 일 평균 항차 수 : 108회 (10척 기준, 편도)
 - 승선률 : 초기 20% (해마다 2%p 씩 상승한다고 가정)
- 선내 광고 : 타 운송수단 광고비 참고, 1척 당 35백만원 가정
 - ※ 버스 0.1억, 기차 0.5억, 비행기 1.0억 등
- 선내 매점 : 연간 총 탑승객 수 × 구매전환률 × 평균 지불 단가
 - 연간 총 탑승객 수 : 선박 정원 × 일 평균 항차 수 × 승선률 × 연 운항일 수(365일)
 - 구매전환률 : 여의도 한강 유람선 기준 참고하여 평균 10% 가정
 - 평균 지불 단가 : 여의도 한강 유람선 기준 참고하여 승객 당 2,905원
- 선착장 편의점 : 편의점 총 7개소 매출에 차등 구분한 평균매출의 합
- 선착장 카페 : 카페 총 7개소 매출에 대해 차등 구분한 평균매출의 합

2. 비 용

- 인건비 : 인력 운용 계획(안)에 따른 총 인원 174명에 대한 인건비
 - 해무/선장 31명, 기관장 30명, 승무 선원 60명, 공무팀장 2명, 공무감독 2명, 선박 정비 11명, 영업팀장 1명, 마케팅 및 대관 2명, 경영지원 2명, 부대시설 근무 33명
- 유류비 : 전체 운항 횟수 × 운항 당 소진 경유량 × 경유 납품단가
 - 전체 운항 횟수 : 일 평균 항차 수(108회, 편도) × 연 운항일 수(365일)
 - 운항 당 소진 경유량 : 100ℓ (평균 20노트로 20km 운항한다고 가정)
 - 경유 납품단가 : 900원(1,500원 경유 기준, 도선 면세 혜택 40% 반영)
- 선박수리비 : KOMSA 검사 수수료와 정비 및 수선을 위한 예비 충당금
 - 검사 수수료 : 1척 당 약 0.15억(3년에 1회)
 - 예비 충당금 : 여의도 한강 유람선 기준 참고하여 매출(운항수입)의 2% 충당
- 선용품비 : 선박 운영에 소진되는 소모품에 대한 비용 (소모품비)
 - 여의도 한강 유람선 기준을 참고하여 매출(운항수입)의 1% 가정
- 선박 감가상각비 : 사업 총 투자비/15년
 - 선박 : 1척 당 50억(하이브리드 기준, 부가세 및 예비비 포함)
 - ※ 선박은 통상적으로 감가 기준 연한 15년으로 상각(법인세법 시행규칙 제15조 제3항 별표 참조)
- 기타 비용 : 수도광열비 + 복리후생비 + 세금 + 보험료 + 통신비 등
 - 수도광열비 : 전기발전기 가동비(항차당 유류 소요량 40ℓ × 납품단가) + 수도비(140톤 기준 소진 수도 1.4톤 × m³당 단가 3만원)
 - 복리후생비 : 건강보험(급여 × 3.535%) + 장기요양(건강보험 × 12.81%) + 고용보험(급여 × 0.9%) + 산재보험(급여 × 1%) + 식대(1인 1일 2천원)
 - 세금과공과 : 재산세(공시가격 × 공정시장가액비율 × 세율) + 지방교육세(재산세 × 20%) + 도시지역분(공시가격 × 공정시장가액비율 × 0.14%) + 연금보험(급여의 회사 부담분 × 4.5%)
 - 보험료 : 여객보험료(200인승 기준 1척 당 0.55억) + 선체보험료(140톤 기준 1척 당 0.35억)
 - 통신비 : 무선국 전과 수수료 비용 매년 50만원(법적 사항)
- 운영비(부대사업 매출원가) : 선내광고사업을 제외한 부대사업 매출의 40%