

목차

01 연구개요	2
1_연구배경 및 목적	2
2_연구범위 및 방법	3
02 통합교통서비스(MaaS) 개념과 운영 사례	6
1_통합교통서비스(MaaS)의 개념	6
2_해외 운영사례	9
03 서울시 현황과 여건 진단	16
1_MaaS 관련 법제도 검토	16
2_서울시 현황	20
3_서울시 MaaS 관련 계획	23
4_서울시 여건 진단	29
04 서울시 MaaS를 위한 기초 조사	32
1_MaaS 시민 인식조사	32
2_전문가 의견조사	40
05 서울시 MaaS 도입방안	46
1_서울형 모델의 기본 방안	46
2_서울형 MaaS의 특징	51
3_서울시 역할	57
4_향후 MaaS의 모습	60

참고문헌	63
부록	65
Abstract	73



표

[표 2-1] 각 나라별 MaaS 서비스 제공 현황	13
[표 3-1] 지속가능 교통물류 발전법(약칭 : 지속가능교통법)	17
[표 3-2] 여객자동차 운수사업법 제34조, 제81조	17
[표 3-3] 여객자동차 운수사업법 제3조, 제50조	18
[표 3-4] 공동주택관리법 시행령	19
[표 3-5] 서울시 교통수단별 서비스 제공 현황	21
[표 3-6] 서울시 교통수단별 통합·환승요금 결제 가능 현황	22
[표 3-7] 서울형 MaaS 단계별 추진전략	27
[표 3-8] 헬싱키 및 서울시 교통서비스 비교	30
[표 4-1] 자가용 운전 여부	32
[표 4-2] 보유 자가용 대수	32
[표 4-3] 교통수단별 이용 빈도	33
[표 4-4] 전문가 의견(MaaS 목표 및 구현방법)	41
[표 4-5] 전문가 의견(예상되는 MaaS 모습)	42
[표 4-6] 전문가 의견(서울시의 역할)	44
[표 5-1] 서울시 교통 관련 보유 데이터	47
[표 5-2] 기존 교통수단 서비스의 다변화 방안	59

그림

[그림 2-1] 통합교통서비스(MaaS) 개념	8
[그림 2-2] Whim 이용 방법	9
[그림 2-3] Whim 요금제	10
[그림 2-4] Ubigo 서비스	11
[그림 2-5] Hannover mobil 서비스	12
[그림 3-1] 서울시 Topis 제공 정보	21
[그림 3-2] 서울형 MaaS 추진방향	24
[그림 3-3] 서울형 MaaS 통합모빌리티 플랫폼 추진계획	25
[그림 3-4] 서울형 MaaS 연계 수단 및 정보	26
[그림 4-1] 평소에 자가용을 이용하는 이유	33
[그림 4-2] 대중교통 이용 시 정보 수집 경로	34
[그림 4-3] 대중교통 이용 시 불편 사항	34
[그림 4-4] 정기권을 사용하지 않는 이유	35
[그림 4-5] 복합교통수단 이용 경험 및 이용 수단의 조합	35
[그림 4-6] 복합교통수단 이용 이유	36
[그림 4-7] 복합교통수단 이용 시 불편사항	36
[그림 4-8] 복합교통수단을 이용하지 않는 이유	37
[그림 4-9] MaaS 인지 정도	37
[그림 4-10] 제공받고 싶은 MaaS 서비스	38
[그림 4-11] 대중교통 정액요금제 이용 의향	38

[그림 4-12] 대중교통-타 교통수단 정액요금제 이용 의향	39
[그림 4-13] 부가서비스 선호도	39
[그림 5-1] 서울시민이 원하는 서비스	46
[그림 5-2] MaaS 생태계 도입 방안	48
[그림 5-3] MaaS 플랫폼 구축방안	49
[그림 5-4] 서울형 MaaS 단계별 도입 방안	50
[그림 5-5] 미래 MaaS의 모습	50
[그림 5-6] 서울시 도시철도 확충 및 광역철도 건설 계획	51
[그림 5-7] 급행/완행 서비스 선호도	52
[그림 5-8] 서울시 수단별 교통 여건 검토	53
[그림 5-9] 각 교통수단의 거리별 소요 비용	53
[그림 5-10] 대중교통 중심의 서울시 MaaS	54
[그림 5-11] 기존 교통수단들의 복합/연계 강화	55
[그림 5-12] 통행 형태에 따른 MaaS의 모습	56
[그림 5-13] 향후 기대되는 MaaS Korea의 모습	62