

요약

대중교통 중심 통합교통서비스 구현으로 사회적 편익 최대화하는 교통시스템 유도

새교통수단 등장 등 교통환경 변화로 통합교통서비스 시민요구 커져

최근 들어 정보통신 및 자동차 기술의 발전으로 새로운 교통수단이 속속 등장하고 있고, 버스 및 도시철도, 택시와 같은 기존의 전통적인 교통서비스 외에 새로운 교통서비스가 등장하여 서비스가 다양화되고 있다. 이러한 교통 환경의 변화에 따라 교통서비스에 대한 시민들의 요구도 점점 복잡하게 나타나고 있다. 이러한 시민들의 요구 사항을 만족시키기 위해 나타난 서비스가 MaaS(Mobility as a Service)이다. 기존 서비스에서는 시민들이 수동적으로 정보를 제공받고 이용을 하였다면, MaaS에서는 하나의 플랫폼을 통해 이동에 필요한 모든 서비스(교통정보 검색, 수단 선택, 예약, 결제 등)를 이용할 수 있는 통합 교통이용환경을 제공해주는 것이다.

하지만 시민들은 MaaS에 대해 잘 인식하지 못하고 있는 것으로 나타났다. 서울시민을 대상으로 한 설문조사 결과 모른다가 81.3%로, 아직은 시민들에게 생소한 개념으로 인식되고 있는 것으로 나타났다. 다만, 통합 교통서비스가 구현된다면 시민들은 편리한 예약·결제에 대한 요구보다 정보 제공에 대한 요구가 높게 나타나 MaaS 도입 시 데이터 수집 및 제공에 관련된 인프라·플랫폼 구축이 우선되어야 할 필요성이 나타났다.

전문가들은 MaaS가 구현되면 수단 간 연계를 통한 Door to Door 서비스와 끊임 없는 통행을 위한 서비스를 제공하는 것으로 예상했다. MaaS의 구현방법에서는 대부분의 전문가들이 대중교통을 중심으로 MaaS를 구현하는 것이 필요하다는 의견이었지만, 일부 전문가들은 개인 교통수단에 대한 이용 확대가 필수적이라는 의견도 제시하였다. 이에 따라 서울시에서는 MaaS가 제공할 다양한 모빌리티 서비스 환경을 고민해볼 필요가 있고, 기존 교통서비스에 미치는 영향을 면밀히 살펴볼 필요가 있는 것으로 생각된다.

서울시, 다른 도시들보다 통합교통서비스 발전여건이 ‘매우 유리해’

MaaS가 가장 활성화되어 있는 도시는 핀란드 헬싱키이다. 2016년 후반부터 서비스를 시작한 Whim은 다양한 교통수단을 이용한 최적 경로안내, 예약 및 결제 서비스를 제공하고 있다. Whim의 요금제는 비즈니스 환경과 전략에 따라 지속적으로 변하고 있으며, 현재는 Whim to Go, Whim Urban, Whim Unlimited로 구분되어 있다. 이외에 스웨덴 Ubigo, 하노버 Mobility shop 등 유럽지역을 중심으로 서비스가 확대되어가고 있다.

서울시는 대부분의 교통수단에 대한 정보를 제공하고 대중교통 통합 환승할인요금제를 시행하고 있어 MaaS가 도입된 다른 도시들과 비교했을 때 MaaS 도입과 발전가능성 측면에서 매우 유리한 여건을 가지고 있는 것으로 판단된다. 다만 통합적인 정보제공 및 예약/결제를 하지 못하고 있다. 그런데 각 수단별로 제공 가능한 정보를 충분히 보유하고 있으므로 이를 하나의 플랫폼으로 구성하면 그 효과는 매우 클 것으로 판단된다. 또한 서울시는 MaaS를 먼저 도입하여 서비스를 제공하는 다른 도시들에 비해 훨씬 높은 수준의 대중교통 인프라를 보유하고 있고, 훨씬 많은 통행량을 기록하고 있기 때문에 대중교통과 다른 교통수단(공유교통, 택시 등)을 연계한 통합요금제를 구성하기가 용이할 것으로 예상된다.

건강한 통합교통서비스 만들어 독창적 서비스 창출환경 조성 필요

서울시는 시민들의 요구사항을 고려하여 MaaS Model을 구상할 필요가 있다. 또한, 건강한 MaaS 생태계 조성을 위한 노력이 필요하다. 서울시와 민간이 가지고 있는 자료만으로는 통합 교통서비스를 제공하는 데 한계가 있기 때문에 각 주체들이 가지고 있는 데이터를 서로 공유하고 융합하여 더욱 효과적이고 독창적인 서비스를 창출할 수 있는 환경을 조성할 수 있도록 하는 것이 필요하다. 마지막으로 서울시 중심이 아니라 서울수도 MaaS 생태계의 일원으로 참여하는 형태로 구성할 필요가 있다. 서울시는, 수익성이 없어 민간사업자가 서비스를 제공하지 않는 분야에 서비스를 집중하고 향후 요구되는 데이터의 표준화와 MaaS 활성화에 필수적인 정보보호 관리시스템에 대한 감독 역할을 수행하는 것이 필요하다.

서울시 여건을 고려했을 때 대중교통은 다른 교통수단에 비해 속도는 빠르고 비용은 저렴하기 때문에 월등한 조건에 있다. 따라서 서울형 MaaS는, 간선기능은 속도와 가격 경쟁력이 높은 대중교통(도시철도)을 중심으로 통행할 수 있는 여건을 구축하고, 접근통행은 다양한 수단으로 재편하도록 유도할 필요가 있다. 또한, 기존 교통수단들의 복합/연계를 강화한다. MaaS로 능동적 서비스를 제공하여 시민들이 고민 없이 서비스를 제공받을 수 있는 여건을 조성하고, 통행 행태에 맞는 서비스를 제공한다. 즉, 최소한의 노력(effortless)으로 익숙한 통행처럼 빠르고 편리하게 통행을 할 수 있도록 한다.

향후에 다양한 MaaS 서비스가 등장하면 MaaS Wallet이 활성화될 것이라고 많은 전문가들이 예상하고 있다. MaaS의 기본이 되는 블록체인을 기반으로 정보 보안이 된 데이터들을 개별 시민들이 제공하기 때문에 개인의 정보를 이용하여 수익을 얻는 민간사업자들은 정보사용에 따른 적절한 보상을 하는 것이 필요하다. 이를 구현할 수 있는 것이 MaaS Wallet으로, 사업자가 개인정보를 이용한 대가를 MaaS Wallet를 통해 보상한다. 이러한 서비스를 통해 시민들이 부담하는 대중교통요금이 줄어들 수도 있다는 주장도 있다. 따라서 서울시도 이를 검토해볼 필요가 있다.

이와 함께 MaaS Korea가 구성될 것으로 예상된다. 시민들이 통행을 할 때 서울시내에서만 통행을 하는 것이 아니라 수도권, 멀게는 다른 대도시로의 지역 간 통행도 하기 때문에 서울시가 단독으로 서비스를 제공하는 것은 큰 의미가 없다. 따라서 장래에는 국토부, 지자체, 통신사, 벤처기업 등 다양한 집단에서 데이터를 수집하고 이를 공유하는 MaaS Korea 생태계가 구성될 것으로 예상된다. 이에 서울시는 MaaS 서울 형태로 재편하여 시민들에게 더 나은 서비스를 제공할 수 있는 여건 조성엔 힘쓸 필요가 있다.