

일본의 MaaS(Mobility as a Service) 활용 관광 환경 개선

'25. 12. 24(수) / 한국관광공사 오사카지사

1

개념 및 조사목적

MaaS(Mobility as a Service)



- (개념) 지역 주민이나 관광객의 이동 수요에 대응하여, 복수의 대중교통이나 그 이외의 이동 서비스를 최적으로 조합해 검색·예약·결제 등을 일괄적으로 실시, 이동 편리성 향상 및 지역 과제 해결에도 이바지하는 중요한 수단

* (출처) 일본 국토교통성 MaaS 공식홈페이지

* 예. (기존) 지하철(티머니결제) → 택시(어플결제) → 자전거(따릉이앱결제)
경로는 별도 앱으로 검색, 결제도 각각 교통수단별로 따로 결제
(MaaS) 1개의 앱으로 지하철 → 택시 → 자전거 모든 교통수단을
한번에 경로 탐색, 예약, 요금 결제까지 가능

- (현황) 핀란드의 Whim, 스웨덴 Ubigo 등이 대표적인 선두 모델로, 일본에서는 2019년부터 본격적으로 국토교통성(한국의 국토교통부에 해당)을 필두로 추진 중

- 일본판 MaaS(Mobility as a Service)의 사례조사, 착안점 도출을 통한 국내 관광 교통 문제 해결 방안 모색
 - 외국인 관광객이 한국에서 겪는(예상되는) 불편사항 중 교통 문제가 상위권에 위치, 교통 시스템 개선을 통한 방한관광의 질적 개선 필요
 - 한국에서도 MaaS 도입이 시작된 단계(K-MaaS)로, 일본의 MaaS 정책, 사례와의 비교를 통한 보완 사항, 적용 가능 요소 제시
- * 서울 이외 도시/지역 방문 의향 없는 이유 '교통편이 불편할 것 같아서' (5위), 2024 잠재 방한여행객 조사
- 일본 내에서 추진 중인 지역 내 관광관련 MaaS 사례 조사를 통해 국내 지방관광 활성화 단서 탐색
 - 오사카·간사이엑스포를 계기로한 간사이 MaaS 도입 사례
 - 일본 최초 민관연계 큐슈 MaaS 도입 사례 등

2

일본 내 MaaS(Mobility as a Service) 도입 배경 · 과정

□ 세계 최초 MaaS 도입 사례 핀란드의 MaaS 성공에 주목

- 2016년 세계 최초 핀란드의 MaaS 플랫폼 'Whim'이 성공
 - 비슷한 문제점을 안고 있는 국가·지역들에게 새로운 교통 대안으로 부상

구분	주요내용
도입배경	① 핀란드 지방 이동 수단 약 80%(추정) '자가용'에 의존 교통 체증 심화, CO2 증가 등의 사회 문제 발생 ② 개인 자동차 운전자 고령화 가속화 핀란드의 노년인구지수는 43% (2025년 OECD 국가 노년인구지수 평균 33%) ▶ 이러한 배경으로, 공공교통의 효율화가 과제 로 대두
도입효과	① 대중교통 이용 비율의 획기적 증가 대중교통 이용 도입전 48% → 도입후 74%(Whim 유저) ② 대중교통 이용 비율 증가로 인한 환경 개선 헬싱키 지역의 온실가스 배출량 감소 등



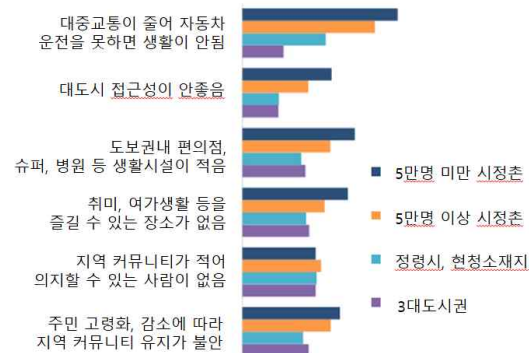
□ 일본의 MaaS 도입 과정

- 2019년 국토교통성이 교통 과제 해결을 목표로 MaaS 프로젝트 개시

① 지방의 교통수단 유지·확보

- 고령자의 운전면허 반납 증가, 인구감소 본격화, 운전자 부족 심화로 이동수단이 부족한 지역의 증가 추세 지속 예상
- 스스로 운전하는 일 없이 Door to Door로 편리하게 이동하는 환경 정비

지역별 거주지 관련 불안사항 조사


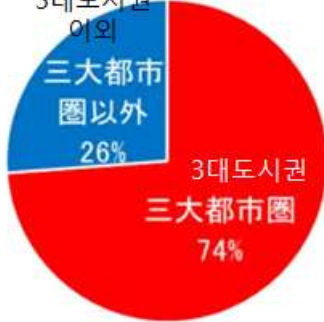


출처: 국토교통성 '2017년도 국민의식조사'

- 5만 명 미만이 거주하는 중소도시에서는 주로 대중교통 감소로 인한 자동차 운전의 필요성, 대도시 접근성의 취약함 등을 거주지 관련 불안사항으로 꼽고 있음
- 중장기적 전망에 따르면, 대중교통 이용자의 감소가 예상되며 코로나의 영향에 의한 침체가 아직 회복되지 않은 중소도시의 교통 환경상 향후 안정적인 대중교통 서비스는 중요 과제 중 하나

② 도시 교통 혼잡 해소

- MaaS의 보급으로 대중교통 이용자가 증가되어, 자가용 이용자의 감소, 교통체증 완화, 주차장 부족 및 노상주차, 배기가스로 인한 환경문제 해소 기대

3대도시권의 관광객 집중		대도시의 교통 관련 문제점, 현황
<p>일본인+외국인 숙박자수</p>  <p>3대도시권 이외 55%</p> <p>3대도시권 45%</p>	<p>외국인 숙박자수</p>  <p>3대도시권 74%</p> <p>3대도시권 이외 26%</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 3대도시(도쿄, 오사카, 나고야)의 인구는 큰 변동이 없으나, 많은 비즈니스 여행객·관광객이 방문 중 - 복수 교통 사업자가 일정 수준 이상의 대중교통 서비스를 제공하고 있지만 반대로 복잡한 교통 네트워크 형상으로 사용하기 어려운 상황도 발생 - 일부 지역에서는 몰리는 관광객으로 이동 서비스의 질이 저하되기도 함
출처: 국토교통성 '지역 대중교통 리더십 실현회의' 자료		

○ 일본 국토교통성 「일본판 MaaS 추진·지원 사업」 추진

- 2019년부터 매년 지자체·기관 공모를 통해 사업 지원 중으로, 2025년의 경우 총 29개 사업 지원

일본판 MaaS 추진·지원 사업		
구분	「교통공백」해소 등 리더십인 프로젝트	관광촉진형
응모주체	도도부현 혹은 시정촌(한국의 기초지자체), 기초지자체와 연계한 민간 사업자 및 혹은 이들을 구성원으로 하는 협의체	
지원전제	복수의 교통사업자의 연계·협동에 의한 교통서비스를 '하나의 서비스' 로 이용 가능하도록 하여, 다양하면서도 매끄러운 이동체험을 제공하는 MaaS를 활용한 사업 중심으로 지원	
지원대상	이동환경의 향상 및 콘텐츠 연계에 따른 지역과제해결에 투자하는 조직	관광지에서의 주유, 관광소비의 증가, 오버투어리즘의 방지, 억제 대책에 투자하는 조직
국비 보조율	대도시, 1/2(1억엔 상한) 지방중심도시, 2/3(1억엔 상한) 중소도시, 500만엔까지 정액 지원 500만엔 이상은 2/3(1억엔 상한)	2 / 3

3

일본 MaaS의 특징 · 분류

□ 일본판 MaaS의 지향점

“외출이나 여행 등 이동에 대한 거부감이 낮아지면서, 이동 및 교류의욕이 높아짐에 따라 건강 증진 및 도시·지역 전체의 활성화를 통해 풍요로운 생활이 실현되는 것, 이 것이 일본형 MaaS가 지향하는 바”

- 일본 국토교통성, 「도시와 지방의 새로운 모빌리티 서비스 간담회」중간 정리 중







건강증진	지역활성화	주민의 QOL 및 웰빙 향상
------	-------	-----------------


□ 일본의 유형별 MaaS 분류

○ 사용자의 목적 및 제공자의 서비스에 따라 크게 △일상형(지역형) MaaS, △관광형 MaaS로 분류 가능



- (일상형 MaaS) 대중교통을 활용한 효율적 이동에 초점
- (관광형 MaaS) 이동의 '목적'인 종착지에서의 활동까지 범위 확대

	일상형(지역형) MaaS	관광형 MaaS
목적	이동 (효율, 편리성 중심)	경험 (재미, 흥미 중심)
서비스	교통수단 경로 탐색, 실시간 정보 등	교통수단 + 숙박, 즐길거리 등
예시	<p>도요타 그룹 'my route' 앱 도쿄메트로 '도쿄메트로 my!' 앱</p>  	<p>JR서일본 'tabiwa by WESTER' (세토우치·호쿠리쿠) 케이큐 'newcal' (요코하마, 마우라반도 등)</p>  

□ 일본 첫 광역형 MaaS 「간사이MaaS」

구분	내용
추진배경	<ul style="list-style-type: none"> 긴키지방정비국·긴기운수국·간사이관광본부 3자가 '연결'을 테마로 한 오사카·간사이 엑스포 대비 간사이 관광 액션 플랜 제창 교통 수단, 업종을 초월하여 폭넓은 사업자 간의 연계를 바탕으로 한 광역적인 MaaS 필요성 증대
추진주체	<p>간사이MaaS협의회(간사이 지역 대표 교통회사 7개사* 중심)</p> <p>* 오사카메트로, 긴테츠, 케이한, 난카이전철, JR서일본, 한큐전철, 한신전차</p> <p>** 총 94개사(대표정회원 7개사, 그룹정회원 3개사, 준회원 84사, '25.4기준)</p>
주요내용	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;"> <p>① 자체 앱 'KANSAI MaaS'로 모든 교통수단 검색, 구매 가능</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023년 9월 서비스 개시, 다양한 교통수단을 활용한 검색 기능, 관광 정보 제공, 디지털 티켓 구매 기능 등 2024년, 오사카간사이 엑스포 셔틀버스 승차권 예약판매 기능 추가 어플에서 구매한 디지털 티켓 QR코드 전용 개찰구 신설 * 판매종료 상품 포함 교통티켓 24종, 관광티켓 29종 판매 <p>• (사례) 평소 경쟁 관계인 교통사업자들이 KANSAI MaaS에서 만 구입 가능한 콜라보 무한승차 가능 디지털 티켓을 발매</p> </div> </div> <p>② 간사이MaaS를 활용한 지역 맞춤형 관광·교통문제 해소 시도</p> <ul style="list-style-type: none"> (교토-관광객 과다) 앱 이용시 교토 지역 역을 검색한 경우, 교토시 관광협회 제공 '혼잡 회피에 도움 되는 교토 관광 쾌적도 지도' 연결 (고베-관광객 과소) 간사이MaaS 체제 및 참여인원을 활용한 고베로의 관광객 유치 방안 모색 *고베관광MaaS협의회, 한큐교통국·신테츠·롯데코아리마 패스 발행 등 <p>③ 간사이 지역 내 개별 고유 관광 콘텐츠 홍보의 장으로 활용</p> <ul style="list-style-type: none"> (시가현) 시가현 전개 뉴투어리즘 「시가리즘」과 연계한 모델 코스 제안 (오사카부 야오시) 간사이 지역 내 최대급 지역일체형 오픈 팩토리 이벤트인 'FactorISM' 참가기업을 관광 장소로 안내
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> 복수의 공공교통의 최적조합에 따라 지역, 관광지 이동 편리성 향상 개별 교통사업자가 제공하는 교통 서비스 레벨 향상, 구조 효율화 데이터 및 MaaS 시스템 활용을 통한 새로운 관광·이동 수요 창출 다양한 분야의 사업자 간 연계를 통해 새로운 서비스 창출 및 고부가가치화 엑스포 폐막시점 자체 앱 'KANSAI MaaS'의 다운로드 수 160만 건 이상 (엑스포 개막 전 대비 약 8배 증가)

□ 일본 첫 민관연계 MaaS 「큐슈MaaS」

구분	내용
추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 이용률 저하 지속, 고령화, 일손부족 등에 따른 공공교통 위기 상황 직면 • 큐슈 각 현에서 후쿠오카현을 시작으로 현별로 MaaS를 개별 진행 • 큐슈는 관광자원이 광역분산, 각 관광지로의 2차 접근 방법 정비 및 일원화 필요
추진주체	 <p>큐슈MaaS협의회 (큐슈 7현, JR큐슈·니시테츠 등 철도회사, 선사, 버스회사, LUUP 등 공유교통사 등 총 110개사, '25.11시점)</p>
주요내용	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;"> <p>① 기존 개발 어플인 도요타파이낸셜서비스의 'my route' 사용</p> <ul style="list-style-type: none"> • 어플을 통해 철도·버스·선박 등 다양한 교통수단 및 관광 체험 등 디지털 티켓의 예약·구매가 원스톱으로 가능 <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>(예시) '구마덴 전철·히노쿠니호 환승 승차권' '구마모토 전기철도' 승차권과 해당 역에서 후쿠오카까지 운행하는 고속버스 '히노쿠니호'의 승차권이 세트 구성</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • 어플을 직접 개발하여 자산으로 보유하지 않고, 이용료를 도요타FS에 지불하여 활용 • 전국 유저의 사용경험에 기반 한 개발 진행 가능, 운용·개발 관련 비용 절감 </div> </div> <p>② 민·관 비용 부담 비율은 1:1, 민간과 공공이 함께하는 구조</p> <ul style="list-style-type: none"> • 각 교통 체계의 물리적 연계를 통해 지역 모빌리티의 유지·향상을 도모, 각 참여 주체가 자신의 강점을 살린 분야에서 사회적 역할 수행 → 교통사업자만의 노력으로는 실현 불가, 교통 정책과 연계하여 추진 필요 • 큐슈MaaS는 교통수단, 사업자, 행정구역의 경계를 넘어선 일본 최대 규모의 교통 연계 사례 <p>③ 큐슈MaaS의 핵심 이념 중 하나, "현장 편의 없이는 디지털도 없다"</p> <ul style="list-style-type: none"> • 단순히 디지털화만 진행시키는 것이 아니라, 실제 환승시간을 고려한 배차간격 편성이나 환승 환경의 정비, 처음 방문한 관광객이라도 이용하기 쉬운 환경을 조성하는 것도 디지털화만큼 중요하다고 인식
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> • (공공교통의 이용촉진) 사업자, 분야의 경계를 넘은 디지털 티켓 판매 및 기획 승차권·정기권의 온라인 구매 서비스 도입 • (정보발신 확대) 지역 주민, 국내외 관광객에 대한 서비스 안내 및 교통 기관의 지연·혼잡 정보·날씨 등 실시간 제공 등 • (이동환경 정비) 환승 편의성 향상, 2차 교통수단(버스, 택시 등)이 부족한 지역에 대한 이동 수단 확보 • (지역소비의 확대) 교류인구 활성화를 위한 서비스 제공, 시설 및 사업자간 연계를 통한 숙박일수 및 소비단가 향상 • (타 분야와의 연계) EBPM(Evidence-Based Policy Making)을 위한 데이터 플랫폼 구축, 데이터 활용을 통한 마케팅·신규 사업 창출

□ 국토교통성 관광형MaaS 지원사업 선정 「미우라newcal」

○ 가나가와현 위치 미우라반도 지역을 중심으로 전개

구분	주요내용
사업목적	<p style="text-align: center;">지역경제의 부흥</p> <ul style="list-style-type: none"> 지역공동 예약·결제 플랫폼 제공을 통한 관광객 및 지역주민 외출기회 창출, 관광 소비 확대, 공공교통으로의 전환 등 지역경제 활성화 숙박시설과 교통권을 세트로 판매하는 등의 상품 패키지 및 지역 이벤트와의 연계강화를 통해 지역경제의 기반 제공
사업구성원	케이한급행전철, 미우라시, 니혼테레비방송망 등 344단체(23년 기준)
주요내용	<p>① 티켓 포함 숙박 플랜 도입을 위한 예약 시스템 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> 기획 승차권 조성 시스템을 외부 연계함으로써 디지털 기획 티켓 포함 숙박 플랜을 숙박시설 측에서 판매 가능하도록 함 <p>② 노선검색, 지도 기능, 예약기능의 이용편리성 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> 지도 내 공유 모빌리티 이용 가능 지점을 표시 API 연계를 통해 newcal 에서 직접 공유 모빌리티 검색, 예약, 결제를 가능하도록 함 <p>③ 지역 이벤트 정보 제공 연계</p> <ul style="list-style-type: none"> QR코드를 이용한 디지털 스탬프앨리 기획을 웹상에서 제작 가능하도록 CMS(콘텐츠관리시스템) 구축, 시의적절한 관광객 유치 가능하도록 개선
결과	<ul style="list-style-type: none"> (과제) 타지역 대비 관광소비액이 낮고, 재방문객이 적으나 성수기에는 교통 체증 및 시설 혼잡이 가중 (효과) 티켓 포함 숙박 플랜 도입을 통해 객단가가 증가, 웹미디어 연계/스탬프앨리 기능 개선을 통해 재방문 촉진 유도, 도쿄모 바이크 쉐어 예약연계를 통해 교통체증 개선 시도 <p style="text-align: center;">△'관광객의 증가'와 '주민 편의 개선'을 동시에 달성</p>

□ MaaS의 당면 과제

① 이용자 전원의 디지털 대응이 어려울 수 있는 점

- MaaS의 확산을 위해서는 고령자·어린이를 포함한 모든 이용자가 디지털 기술에 적응·활용하는 것이 필요하나, 현실적으로 어렵기 때문에 티켓·IC 카드와 같은 아날로그 방법의 병행이 필연적임
- 궁극적으로 경영 효율·편리함을 높이기 위해서는 완전 디지털화가 필요하므로 이를 어떻게 전환시킬 것인가에 대한 과제가 남아있음

② MaaS간의 경쟁에 따른 비효율화

- 지역, 사업자마다 각기 다른 MaaS 서비스가 존재, 이용자가 선택하기 어렵고 어떤 서비스를 써야하는지 혼란스러움
- 이용자 측면에서는 요금 하락, UX·UI 향상, 서비스 품질 향상 등의 긍정적인 영향을 줄 수 있으나, 경쟁이 심화될 경우 이동 서비스가 통합되지 못하고, 지역 전체에서 일관된 이동 수단 제공이 어려워지며, 수익성이 떨어질 수 있음

③ MaaS 어플리케이션 관련 문제점

- 각 MaaS 사업자가 만든 독자 앱을 별도로 다운로드, 사용하는 것이 이용자들에게는 심리적 장벽을 불러일으키고, 조작하기에도 어렵기 때문에, 지속적 이용이 어려움
- 관광형 MaaS의 경우, 짧은 체류 기간의 관광객용 앱을 개발해도 이용 빈도가 낮아 운영·유지 비용과 균형을 맞추기 어려움

□ 한국의 MaaS 진행 현황

- 한국은 정부 차원에서의 전국 단위, 일부 지자체 단위에서의 MaaS는 진행 중이나, 생활·관광 측면에서 유의미한 광역권 MaaS 구성은 초기 단계
 - 특히 관광객 방문 시 다양한 관광지 주유, 콘텐츠 체험 제공 및 숙박·장기 체재 유도를 위한 광역권 MaaS(예. 부산-울산-경남 등) 구성 필요
- 국토교통부 전국 MaaS 서비스(K-MaaS) 슈퍼무브 서비스 개시('24.10~)
 - 모바일 앱 '슈퍼무브' 활용, 목적지까지의 최적 경로 검색 가능
 - 철도·항공·버스 등 다양한 운송수단의 시간표 조회, 예약·결제 가능
 - (참여사) 한국도로공사, 코레일, 노란풍선, TAGO, 버스연합회, 지바이크 등
- 세종특별자치시·행복청, O1 Link(오원링크) 플랫폼 운영
 - 이용자 요청에 따라 운행되는 수요응답형 교통(이동버스), 전기자전거, 킥보드와 같은 PM, 차량 공유·공공자전거 대여 등의 서비스 제공
- 민간 MaaS 플랫폼으로는 카카오T, 티맵 등이 운영중
 - (카카오T) 목적지 특화 정보(예. 목적지가 공항인 경우, 실시간 혼잡도 주차 현황 정보 연계 제공) 제공, 이를 위한 다양한 사업자와의 제휴·데이터 확보 추진

□ 시사점

- MaaS는 인구소멸지역의 공공교통 유지 및 관광객 유치·편의 제공 수단으로 활용 가능
 - 인구 고령화 및 감소로 공공교통 유지 기반을 잃어가는 지방에 MaaS 도입을 통해 교류 인구(관광객) 확대와 공공교통 유지를 동시에 꾀할 수 있음
 - 단, 고령층이 대부분인 지역에서의 MaaS 도입의 경우, 활용 제고

측면에서 디지털과 아날로그를 어떻게 적절히 병행시킬 것인가에 대한 과제가 있음

○ MaaS의 지속적·효과적인 운영을 위해서는 장기적인 협업 체계 구축이 중요

- 서비스의 존속을 위해서는 다양한 서비스·혜택의 안정적인 제공이 필요
- 이를 위해, 다양한 구성원(교통회사, 여행업자, 지자체, 정부기관 등)의 참여가 선행하도록 각 구성원에 확실한 메리트를 부여
- 서비스 초기 투자 단계에서도 지속적인 협의체 유지를 위한 민관 협력(서비스 유지를 위한 예산지원 등)이 필수적

7

자료 출처 등

1. JTB커뮤니케이션디자인, 관광MaaS로 목표로하는 지속가능한 지역 만들기와 관광 마케팅
<https://www.jtbcom.co.jp/article/chiiki/1237.html>
2. 트래블보이스, 지역활성화의 키가되는 MaaS...(후략)
<https://www.travelvoice.jp/20220127-150503>
3. 국토교통성, 교통공백 해소 등 리디자인 전면프로젝트 홈페이지
<https://kotsu-kuhaku.jp/maas/>
4. 국토교통성 종합정책국 모빌리티서비스추진과, 2025년 일본판MaaS 추진·지원사업(관광촉진형) 공모요강
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001863887.pdf>
5. 국토교통성, 「2025년 일본판 MaaS 추진·지원사업」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000247.html
6. 정부홍보온라인, <이동>의 개념이 변화? 새로운 이동 서비스 MaaS
<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201912/1.html>
7. 지역공공교통공부회, MaaS붐, 결국 의미가 있던 것인가?
<https://regional-transport.dev/archives/999>
8. 국토교통성, 일본판 MaaS 추진·지원사업 실시 관련
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000160.html
9. 국토교통성, 관광형MaaS <미우라newcal>의 고도화 사업
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001891592.pdf>
10. 주식회사 일본정책투자은행 간사이지점, 관광지형MaaS의 현재와 전망
https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/dd6dafbee6d5a31f4e967fe854d4be73_2.pdf
11. 킨키운수국, 간사이MaaS추진연락회의
https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_02204.html
12. 간사이MaaS협의회, 간사이MaaS 추진사업에 대하여(25.2.26.)
<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000346578.pdf>
13. 간사이MaaS협의회, 간사이MaaS 추진사업에 대하여(24.3.14.)

- <https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000323402.pdf>
14. 아이리치가 공동개발하는 KANSAI MaaS, 「2025년도 IT상」 IT장려상 수상
<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000575.000011255.html>
15. 국토교통성 긴키운수국, 간사이MaaS의 기대효과 및 앞으로의 과제, 로드맵안
<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000277497.pdf>
16. 큐슈MaaS협의회, 큐슈MaaS 공동으로 만들어가는 지역 교통 조성 과 관광 활성화 활동
<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000343766.pdf>
17. 큐슈MaaS실행조직준비회사무국, 큐슈MaaS...(후략)
https://www.kyukeiren.or.jp/storage/upload/pdf/20240301102327_1itbq60upq.pdf
18. SOMPO, 일본 최대 규모의 광역 교통 연계 “큐슈 MaaS” ... (후략)
<https://www.sompo-ri.co.jp/2025/01/30/16126/>
19. 자동운전LAB, MaaS의 과제·문제점
https://jidounten-lab.com/u_37401
20. 국토교통부, K-MaaS 앱(슈퍼무브) 하나로 철도·항공 등 교통수단 검색부터 결제까지!
https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95090311
21. 중부매일, 원스톱 교통앱 ‘세종형 MaaS’ 현실화...(후략)
<https://www.jbnews.com/news/articleView.html?idxno=1491920>
22. 이코노미뉴스, 카카오모빌리티, ‘통합검색’ 통해 목적지 정보 맞춤 제공
<https://www.m-economynews.com/news/article.html?no=59969>
23. 야마토고고로.jp, MaaS 도입의 맹점은?... (후략)
<https://yamatogokoro.jp/column/mobility/56987/>
24. 간사이MaaS협의회 회원 리스트
<https://app.kansai-maas.jp/news/3>
25. 큐슈MaaS협의회 회원 리스트
https://kyushu-maas.jp/app/wp-content/uploads/2025/11/251101_kaiinsankakujokyo.pdf
26. DIGITAL SHIFT TIMES, MaaS 선진국 핀란드 교통사정은?... (후략)
https://digital-shift.jp/flash_news/s_201130_22
27. OECD, Pensions at a Glance 2025
https://www.oecd.org/en/publications/pensions-at-a-glance-2025_e40274c1-en/full-report/demographic-old-age-to-working-age-ratio_25476b96.html
28. 국토교통성, 일본판MaaS의 추진
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>
29. 국토교통성 종합정책국 모빌리티 서비스 추진과, MaaS입문가이드북
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001573197.pdf>
30. 국토교통성, 지역의 공공교통을 둘러싼 현황 및 검토 관점, 과제
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001631603.pdf>
31. NEWSWITCH, 디지털티켓 충실, 100종류... <큐슈MaaS>의 모든 것
<https://newswitch.jp/p/42622>
32. Regolith, MaaS선진국 핀란드의 성공 이유를 철저히 분석
<https://regolith-k.com/topics/285.html#toc2>
33. 고베관광MaaS협의회사무국, 고베관광MaaS 시행내용
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/70698/4_kobe_maas.pdf
34. 국토교통성, 지방과 도시의 새로운 모빌리티 서비스 간담회 중간 정리
<https://www.mlit.go.jp/common/001279833.pdf>