

05 2025 May Vol. 216
www.itskorea.kr

2025 May Vol. 216

www.itskorea.kr

ITS Korea, Monthly ITS 2025 05, 통권 216호

등록번호 ISSN 2508-8513

발행주기 월간

발행인 허청회

편집위원 정민철, 이형석, 김지민, 김영식

발행일 2025년 5월 7일

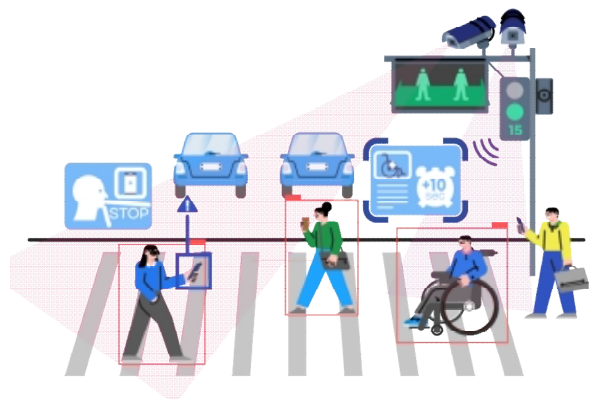
발행처 한국지능형교통체계협회
경기도 안산시 상록구 성호로 31,
ITS 인증·성능평가센터

전화 031.478.0451

ITS Korea 월간지 <Monthly ITS>는 지능형교통시스템과 관련된 국내외 정책, 산업, 연구동향 및 사업 발주정보 등에 대한 전문정보를 제공하며, 협회 홈페이지 e-Book을 통해 보실 수 있습니다.

〈Monthly ITS〉에 실린 글과 사진은 ITS Korea의 허가 없이 사용할 수 없습니다. 기고내용은 필자 개인의 의견으로 ITS Korea의 공식 견해가 아닙니다.

〈Monthly ITS〉에 대한 독자의견은 asiakys@itskorea.kr로 보내 주시기 바랍니다.





특 별 기 고

- 2 2025 수원 ITS 아태총회 미리보기 : 총회 하이라이트
- 12 새로운 ITS 거버넌스 모델, 지자체 ITS 발전 협의체 출범 준비과정

집 중 조 명

- 18 스마트모빌리티 혁신을 이끄는 로봇 솔루션 전문기업 'HL로보틱스'
- 26 사람 중심 첨단 도시를 그리는 스마트교통 전문기업 '㈜한길에이치씨'

정 책 이 슈

- 36 교통 연구 및 서비스 개발을 위한 교통카드 빅데이터 개방
- 38 시속 1,200km 꿈의 열차, 하이퍼튜브 기술개발 본격 착수
- 40 도로 서비스, 안전관리에 활용하는 디지털 도로대장 활용 아이디어 공모전

기 술 특 집

- 42 중소기업 전략기술 로드맵(2025~2027): 자율협력주행 솔루션

법 령 제 도

- 52 법령 제·개정 동향

발 주 정 보

- 56 공공조달 발주동향

협 회 소 식

- 58 ITS Korea 월간소식



2025 수원 ITS 아태총회 미리보기 : 총회 하이라이트

2025 수원 ITS 아태총회 개최를 앞두고

2025년 5월, 수원에서 열리는 「2025 수원 ITS 아태총회」가 이제 채 한 달도 남지 않았다. ITS 아태총회는 아시아-태평양 지역의 지능형교통체계(ITS) 분야 전문가, 정책결정자, 산업계 리더들이 한자리에 모이는 최대 규모의 국제행사로, 첨단 교통기술과 미래 모빌리티 혁신을 논의하는 소중한 장이다.

이번 총회는 'ITS가 제시하는 초연결 도시(Hyper-Connected Cities by ITS)'를 주제로, 첨단 교통기술과 스마트 인프라, 지속가능한 모빌리티 혁신을 아우르는 종합 국제행사로 기획되었다.

특히, 학술세션, 전시회, 기술시연 및 시찰 등 다양한 프로그램을 통해 ITS 분야의 글로벌 리더들이 한자리에 모여 미래 도시의 모습을 함께 그려나갈 예정이다.

총회의 성공적인 개최를 위해 조직위원회와 사무국은 체계적인 준비를 지속해 왔으며 각 분야의 완성도를 높이고 있다. 본 기고문에서는 수원 ITS 아태총회의 주요 하이라이트를 미리 살펴봄, 여러분들이 기대할 수 있는 특별한 경험과 기회를 소개하고자 한다.

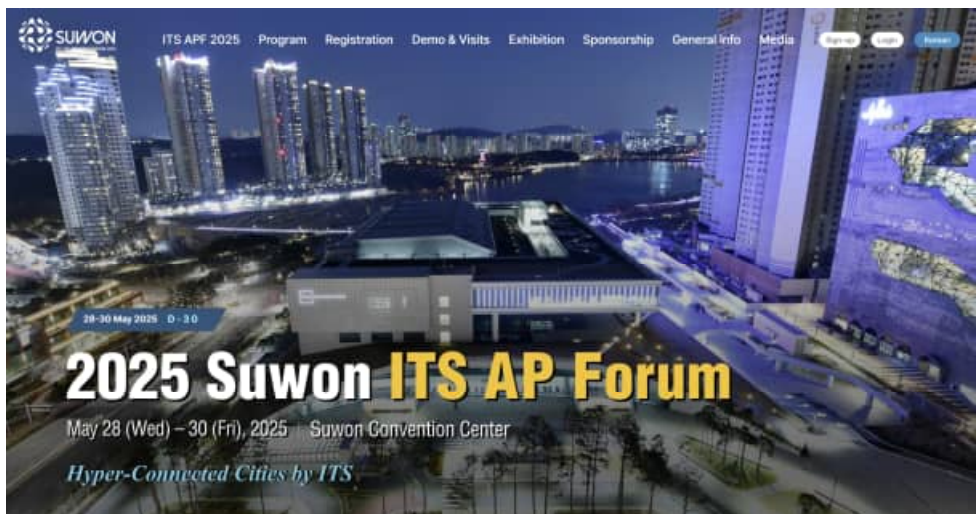


ITS Korea
2025 수원 ITS
아태총회 사무국
김 아 영 차장

공식·사교행사

2025 수원 ITS 아태총회에서는 참가자 간 교류와 국제 협력을 강화하기 위해 다양한 공식·사교 행사가 준비되어 있다. 개회식, 웰컴 리셉션, 갈라디너, 폐회식을 중심으로, 주요 내외빈과 참가자들이 한자리에 모여 초연결 도시 비전을 공유하고 친목을 다질 예정이다.

이번 행사들은 다양한 국가 및 기관의 인사들이 함께하는 교류의 장으로 ITS 분야의 글로벌 네트워킹을 한층 강화할 것으로 기대된다. 각 행사에 대한 자세한 프로그램은 공식 홈페이지(www.itsap2025.org)를 통해서도 확인할 수 있다.



공식 홈페이지 (www.itsap2025.org)

개회식

2025 수원 ITS 아태총회의 시작을 알리는 개회식은 5월 28일(수) 수원컨벤션센터 3층 컨벤션홀에서 개최된다. 개회식에는 주요 국내·외 인사와 참가자 약 800명이 참석하는 가운데 성대하게 진행될 예정이다.

총회장(국토교통부 장관, 수원특례시장)과 조직위원장(한국도로공사 사장)의 인사말과 함께, ITS 아태·미주 사무국장의 축사, 아태총회 20주년을 기념하는 퍼포먼스, 송소희와 경기시나리오케스트라의 축하공연이 이어지며 개회식의 분위기를 한층 고조시킬 것으로 기대된다.

웰컴 리셉션

총회 첫날인 28일 저녁, 수원컨벤션센터 1층 전시홀에서 웰컴 리셉션이 열린다. 웰컴 리셉션은 모든 유료 등록 참가자가 자유롭게 참석할 수 있도록 마련된 공식 사교 행사로, 약 400명의 국내·외 인사들이 함께할 예정이다.

전시회장과 동일한 공간에서 진행되어 참가자와 전시사가 한데 모여 보다 긴밀한 교류와 네트워킹을 나눌 수 있다는 점이 큰 특징이다.

ITS Korea 협회장과 ITS 아태 사무국장의 환영 인사를 시작으로, 자유로운 스탠딩 파티 형식 속에서 다양한 국가와 기관의 관계자들이 총회의 열기를 이어갈 것으로 기대된다.

수원 ITS 아태총회 개회식 조성(안)



갈라디너

갈라디너는 5월 29일(목)에 수원컨벤션센터 3층 컨벤션홀에서 개최된다. 갈라디너는 조직위원회 및 후원사 관계자들을 비롯해 국내외 주요 인사들이 참석하여 친목을 다지는 특별한 만찬 행사로 마련된다.

특히 이번 총회에 기여한 주요 후원사에게 감사의 뜻을 전하는 감사패 수여식이 함께 진행되어 그 의미를 더욱 깊게 할 예정이다. 수원시립교향악단과 경기소년소녀합창단의 공연이 어우러져 한층 풍성한 분위기를 연출할 예정이며, ITS 분야의 글로벌 리더들이 교류와 협력을 다지는 뜻깊은 시간이 될 것으로 기대된다.

폐회식

총회 마지막 날인 5월 30일(금) 수원컨벤션센터 3층 컨벤션홀에서 폐회식이 열린다. 폐회식은 3일간의 총회 일정을 성공적으로 마무리하며, 그 성과를 돌아보고 주요 결과를 공유하는 뜻깊은 자리로 마련된다. 특히 우수논문, ITS톤 수상팀, 우수 전시사에 대한 시상식을 통해 참가자들의 노고를 격려하고, 총회의 성과를 더욱 빛낼 예정이다.

이어 차기 ITS 아태총회 소개와 함께, 2026년 강릉 ITS 세계총회에 대한 기대감을 높이는 시간이 준비되어 있다. 이번 수원 ITS 아태총회를 통해 축적된 운영 경험과 성공 노하우를 바탕으로, 강릉 세계총회가 보다 발전적인 모습으로 이어질 수 있도록 아태지역 간 협력의 기반을 다지는 의미 있는 폐회식이 될 것으로 기대된다.

학술세션

2025 수원 ITS 아태총회의 학술세션은 총회 기간 동안 3일간 진행되며, ITS 분야의 최신 동향과 미래 전략을 심도 있게 다루는 장으로 마련된다.

총회 주제 전반을 다루는 전체 회의(Plenary Session)와 집행 회의(Executive Session), 각 기관의 세션 제안으로 구성된 특별 세션(Special Session), 논문 발표로 이루어지는 구두발표 세션(Oral Session) 및 포스터 세션(Poster Session)으로 구성된다.

아태지역을 비롯한 세계 각국의 전문가들이 최신 기술과 정책 동향을 공유하고, ITS를 통한 지속가능하고 회복력 있는 도시 구현 방안을 모색하는 자리로, 참가자들에게 실질적이고 깊이 있는 인사이트를 제공할 것으로 기대된다.

May 28 (Wed)											
	206	205	105+106	104	103	101+102	Convention 3	Lobby, 3F	Exhibition Hall	401	Outdoor
08:30											
09:00											
09:30											
10:00	Opening Ceremony										
10:30											
11:00	Plenary Session I										
11:30											
12:00											
12:30	Lunch										
13:00											
13:30											
14:00	OS01 Big Data Collection and Analysis I		SS01 Inclusive Connectivity for Future Cities	OS04 Automated Driving System II	OS02 Automated Driving System I	ES01 Executive Session	High Level Roundtable	P501 Big Data Collection and Analysis			
14:30								P502 Smart Transport Infrastructure			
15:00								P503 Connected and Automated Vehicles			
15:30											
16:00	OS03 Big Data Collection and Analysis II		SS03 Global Autonomous Driving Clusters	SS04 Application of Scenario in the Development of AVs	SS02 Data Driven Urban Mobility Innovation	ES02 Executive Session					
16:30											
17:00											
17:30											
18:00	Welcome Reception										
18:30											

May 29 (Thu)											
	206	205	105+106	104	103	101+102	Convention 3	Lobby, 3F	Exhibition Hall	401	Outdoor
08:30											
09:00	Plenary Session 2										
09:30											
10:00											
10:30	Break										
11:00	OS05 Smart Transport Infrastructure I	OS06 Sustainable Urban Transport I	SS05 Future Road Design Changes for the Adoption of AV	OS07 Smart City Solution	OS08 Automated Driving System III	ES03 Executive Session		P504 Mobility Service Innovation I			
11:30								P505 Mobility Service Innovation II			
12:00								P506 Smart Infrastructure & Mobility Innovation			
12:30	Lunch										
13:00											
13:30											
14:00	OS09 Smart Transport Infrastructure II	OS10 Sustainable Urban Transport II	SS06 Development of Detection and Prediction for Black Ice	OS11 New Mobility and Transit Accessibility	OS12 Cooperative and Connected Vehicles	ES04 Executive Session		P507 Traffic Safety Systems			
14:30								P508 Safety and Security I			
15:00											
15:30	Break										
16:00	OS13 Big Data Analytics and Platform	OS14 Sustainable Urban Transport III	SS13 Convergence for Growth: Multimodal & Shared Mobility	SS08 Key Success Factors for Multilane Free-Flow ETCS	OS15 CAV and Digital Infrastructure	OS16 Shared Mobility					
16:30											
17:00											
17:30											
18:00	Gala Dinner										
18:30											

May 30 (Fri)											
	206	205	105+106	104	103	101+102	Convention 3	Lobby, 3F	Exhibition Hall	401	Outdoor
08:30											
09:00	OS17 Future Transport Systems I	OS18 Standardization and Policy	SS09 Enhancing Transport Services with R-NTIC	OS19 New Safety and Security I	OS20 Emergency Response and Management	OS21 Protection for Pedestrians and Vulnerable Road Users		P509 Safety and Security II			
09:30								P510 Policy, Regulation and Governance			
10:00								P511 Essential Elements for the ITS Adoption			
10:30	Break										
11:00	OS22 Future Transport Systems II	OS23 Policy and Governance	SS12 Innovations and Challenges in Connected Safety Management: From Theory to Practice	OS24 New Safety and Security II	OS25 AI in Mobility						
11:30											
12:00											
12:30	Lunch										
13:00											
13:30											
14:00	Closing Ceremony										
14:30											

전체 프로그램(안)

전체 회의(Plenary Session)

총회의 주제인 연결성을 심층적으로 논의하는 전체 회의에서는 정부, 민간, 국제기구, 연구기관 전문가들이 도시와 도시, 도시와 사람 간의 연결에 대해 심도 있는 논의를 펼친다.

도시 간 연결성과 시민 중심의 모빌리티 혁신을 위한 다양한 전략과 사례를 공유하고, 첨단 기술을 활용한 교통혁신 방안과 함께 친환경적이고 지속가능한 미래 교통체계 구축을 위한 협력 방안도 모색할 예정이다.

전체회의 연사

PL 1. Connecting City to City : Challenges and Solutions in Urban Transport				
				
허나윤, 국토교통부 디지털도로팀 과장	Kengo Yabe, 일본국토교통성 자율주행정책과 과장	Alvin CHIA, 싱가포르 LTA 본부장	Thanattaporn Rasamit, UNESCAP 과장	김정희, 국토교통과학기술진흥원 원장
PL 2. Connecting Cities and People : Towards Safe, Inclusive and Resilient Mobility				
				
Laura D. Chace ITS America CEO	박상현 카카오 모빌리티 실장	Ralf Pete 호주 Tom Tom 부사장	박영완 캘컴 상무	

집행회의(Executive Session)

아태지역 ITS 현황과 미래 전략을 논의하는 집행회의는 총 4개 세션으로 구성된다. 집행회의 1, 2에서는 아태지역 12개 회원국이 참여하여 각국의 ITS 정책, 기술 개발 현황, 주요 추진 과제에 대한 국가별 리포트를 발표한다. 집행회의 3, 4에서는 지속가능한 교통 전환, 친환경 모빌리티 확산, 미래형 교통체계 구축 등을 주제로 심층적인 논의가 이루어질 예정이다.

집행회의 연사(안)

ES 1, 2. Exploring Current Status and Future Strategies on ITS in Asia Pacific Region

ES 1.	ES 2.
Silje Troseth, ITS 호주 대표	Mohd Sharulnizam Sarip, ITS 말레이시아 부대표
Xiaoqing Wang, ITS 중국 대표	Armin Gutte, ITS 뉴질랜드 대표
Steven Lui, ITS 홍콩 대표	Howie Sim, ITS 싱가포르 대표
William P. Sabandar, ITS 인도네시아 대표	Philip Tseng, ITS 대만 WC BoD / 대만 FarEasTone 부사장
Akio Yamamoto, ITS 일본 대표	Tongkarn Kaewchalermtong, ITS 태국 대표
이주일, ITS Korea 본부장	Akhilesh Srivastava, ITS 인도 대표

ES 3. Shifting to Green Transport: Eco-Friendly and Sustainable Solutions

Kazuko Ishigaki, UN Habitat 지역사무소장	Ralf Pete, 호주 Tom Tom 부사장
Silje Troseth, ITS 호주 대표	Yasushi Nakajima, ITS 일본 해외협력부장
Doug Wilson, 오�클랜드 대학교 교통 연구소 교수	Mehdi Nourinejad, Assit. Professor, York University & Amazon Visiting Academic at Amazon Science
손승녀, 한국지능교통체계협회 본부장	유주연, 티머니 팀장

ES 4. Shaping Innovative and Intelligent Mobility

특별세션(Special Session), 구두발표세션(Oral Session), 포스터세션(Poster Session)

특별세션과 논문세션은 최신 연구성과와 기술 동향을 공유하는 장으로, 심사를 통과한 185편의 논문과 10개의 세션 제안으로 구성된다. 구두발표세션(Oral Session)과 포스터세션(Poster Session)에서는 ITS 분야의 다양한 연구 결과와 실증 사례가 소개되며, 특별세션(Special Session)에서는 각 기관이 제안한 주제별 심화 논의가 진행된다.

특별세션 주제(안)

구분	특별세션 주제
SS01	Inclusive Connectivity for Future Cities: Technology, Innovation, Environment, and People
SS02	Data Driven Urban Mobility Innovation
SS03	Strategies and Collaboration Approaches for Global Autonomous Driving Clusters
SS04	Application of Scenario in the Development of AVs
SS05	Future Road Design Changes for the Adoption of Autonomous Vehicles
SS06	Development of Detection and Prediction Response Technology for Blackloe
SS08	Unlocking the Key Success Factors for Multilane Free-Flow Electric Toll Collection System
SS09	Enhancing Transport Services with K-NTIC: AI, Big Data, and Future Strategies
SS12	Innovations and Challenges in Crowd Safety Management: From Theory to Practice
SS13	Connection for Growth: Indonesia's Journey Toward Sustainable and Intelligent Urban Mobility

기술 시연

2025 수원 ITS 아태총회에서는 첨단 교통기술을 직접 체험할 수 있는 기술시연 프로그램이 운영된다. 유료 등록자라면 누구나 무료로 온라인 사전 신청할 수 있으며, 현장에서 바로 참여할 수 있는 시연도 마련되어 있다.

외부 기술시연은 총 4개 프로그램으로 구성된다. 수원시 ITS 운영 시연에서는 디지털트윈 기반 교통신호 제어 등 도시안전통합센터의 첨단 환경과 긴급차량우선신호시스템을 선보인다. 또한, 컨벤션센터 주변 도로에서 자율주행차량 운행 시연이 진행되며, 동수원IC~판교IC 구간에서는 고속도로 C-ITS 체험 시연이 마련된다. 이와 함께 자율비행 드론을 활용한 구조물 점검 시연도 진행되어, AI 및 라이다 기술을 활용한 미래형 인프라 관리 방식을 경험할 수 있다.

전시장 내 기술시연 존(Zone)에서는 총 5개 프로그램이 운영된다. 자율주행 주차로봇 시연을 통해 로봇이 스스로 차량을 운반하는 과정을 볼 수 있으며, 현대자동차의 미래형 UAM 모형 전시와 무인 모빌리티 원격주행 체험도 제공된다. 이 외에도 교통사고 안전띠 체험과 LED 바닥신호등, 스마트 음성안내 등이 결합된 첨단 스마트 횡단보도 체험이 마련되어, 스마트 모빌리티가 시민 생활에 어떻게 적용될 수 있는지를 직관적으로 체험할 수 있을 것이다.

기술시연 프로그램

구분	기술시연명 (담당기관,기업)	주요내용
실내 시연	 자율주행 주차로봇 (HL로보틱스)	자율주행 기술이 탑재된 주차 로봇이 주변 장애물과 주행로 등을 인식해 스스로 차량을 운반하는 시연
	 무인 모빌리티 원격주행시연 (에스유엠)	기술시연존에서 원거리 시험장에 있는 실제 자율주행차량을 원격운행
	 미래형 UAM (현대자동차)	현대자동차 UAM 모형 전시
	 교통사고 안전띠 체험 (한국도로공사)	전복, 회전, 급정지 등 안전띠 미착용 위험성 체험
	 첨단 스마트 횡단보도 체험 (한길에이치씨)	LED 바닥신호등, 스마트 음성안내, 신호등 잔여시간 표시 등 기술 체험

구분	기술시연명 (담당기관,기업)	주요내용
외부 시연	 수원시 ITS 운영 시연 (수원시)	디지털트윈을 활용한 교차로 신호적용 및 교통관리 시연 이동차량을 활용해 긴급차량 우선신호 제어 (상황실→아주대병원→컨벤션센터)
	 자율주행차량 운행 시연 (쏘네트, 에스유엠)	자율주행차량 탑승 후 돌발상황 등 체험 시연 * 컨벤션센터 주변도로
	 고속도로 C-ITS 시연 (한국도로공사)	차량 탑승 후 고속도로 C-ITS 체험 시연 * 동수원C~판교 IC
	 자율비행 드론을 활용한 구조물 점검 시연 (시에라베이스)	라이다 센서 및 자율비행 등 AI 기반 드론을 활용한 구조물 점검 시연

시민 참여 프로그램

2025 수원 ITS 아태총회에서는 전문가뿐만 아니라 학생과 일반 시민들도 함께 즐길 수 있는 다양한 참여 행사가 마련된다. ITS 기술에 대한 인지도를 높이고 교통 혁신에 대한 관심을 확산하기 위해, 시민들이 쉽게 접근하고 체험할 수 있는 프로그램들이 준비되어 있다.

야외 광장에서는 버스킹 공연과 푸드트럭이 운영되며, 수원컨벤션센터 1층 로비에서는 플리마켓, 포토존, 한복체험 공간 등 다양한 볼거리와 체험 행사가 함께 진행된다.

특히 5월 28일(수) 광교호수공원에서는 'ITS'를 주제로 한 대규모 드론 아트쇼가 펼쳐질 예정이다. 드론과 조명, 음악이 결합된 이번 드론쇼는 초연결 도시를 형상화하여, 아태총회의 핵심 메시지를 화려히게 시각화하는 프로그램이다. 이 야외 공연은 참가자뿐만 아니라 시민 누구나 함께 즐길 수 있어, 총회의 분위기를 더욱 고조시킬 것으로 기대된다.

이와 함께, 국내 대학생들을 대상으로 'ITS 아이디어톤 대회'도 개최된다. 참가자들은 수원의 미래 ITS 발전을 주제로 하드웨어, 소프트웨어 개발 아이디어 및 서비스·정책 제안을 기획하고 발표하게 된다. 2박 3일간 팀별 멘토링과 아이디어 고도화를 거쳐 최종 발표 및 시상이 이루어지며, 젊은 세대의 창의적 아이디어를 통해 미래 교통 혁신을 함께 모색하는 의미 있는 프로그램이 될 예정이다.

ITS 아태총회의 성공개최를 향해

2025 수원 ITS 아태총회의 시작이 이제 얼마 남지 않았다. 조직위원회와 사무국은 그동안 축적해 온 준비 경험을 바탕으로, 모든 프로그램이 차질 없이 진행될 수 있도록 마지막까지 최선을 다할 예정이다.

특히 공식·사교행사, 학술세션, 전시회, 기술시연 및 시찰, 학생 및 시민 참여 프로그램 등 다양한 부대 행사를 철저히 점검하여, 참가자 모두가 만족할 수 있는 수준 높은 총회를 만들어갈 계획이다.

이번 총회는 단순한 기술 교류의 장을 넘어, 아태지역 ITS 협력 강화와 미래 교통 혁신 방향을 함께 모색하는 중요한 계기가 될 것이다. 아시아 - 태평양 지역의 정부, 산업계, 학계 전문가들이 한자리에 모이는 만큼, 모든 참가자들의 활발한 교류와 적극적인 참여가 총회의 성공을 완성하는 열쇠가 될 것으로 기대한다.

또한, 이번 총회를 통해 한국과 우리 기업의 우수한 ITS 기술과 서비스를 세계에 알리고, 이를 기반으로

글로벌 시장 진출과 수출 지원의 토대를 마련하는 데에도 힘을 예정이다. 앞으로 남은 기간 동안 긴장의 끈을 놓지 않고, 성공적인 개최를 위해 모든 준비 과정을 꼼꼼히 점검해 나가겠다.

무엇보다 성공적인 총회 개최를 위해서는 여러분 한 분 한 분의 적극적인 관심과 참여가 절실하다. 총회를 무사히 마친 이후에는, 주요 성과와 경험을 담아 다시 한 번 기고문을 통해 그 결과를 공유드릴 수 있도록 하겠다. 많은 성원과 참여를 부탁드립니다.



수원 아태총회 홍보 포스터

새로운 ITS 거버넌스 모델, 지자체 ITS 발전 협의회 출범 준비과정



ITS Korea
사업지원본부
사업관리실
배명환 실장

서론

정부는 지방자치단체 도시부 교통안전 증진 및 교통상황에 능동적 대처를 위해 2009년부터 ITS 사업을 국고보조사업으로 추진하고 있으며, 2024년까지 73개 지자체에 국비 5,550억원을 지원, 도시부 도로 15,554km(구축률 18.7%)를 구축·운영 중에 있다. ITS 사업의 주요성과는 도시부 도로의 혼잡 완화 및 긴급차량 골든타임 확보 등 교통흐름 관리와 교통안전 증진 측면에서 유의미한 성과*를 도출한 것으로 분석된다.

* 통행속도 8.4% 향상, 통행시간 7.5% 단축, 경제성분석 효과 B/C 2.02, NPV 86.7억원 등

그러나 이러한 성과를 단발성에 그치지 않고 지속 가능하도록 발전시키기 위해서는, 안정적인 자원 확보와 더불어 ITS 운영의 고도화가 병행되어야 한다. 이를 위해 지자체의 다양한 요구를 체계적으로 수렴하고, 관련 업계 및 학계의 목소리를 정책에 반영할 수 있는 소통 구조의 마련이 중요하다.

이에 따라, 관련 이해관계자 간의 지속적인 협력 체계를 구축하기 위해 '협의회'와 같은 공식적 거버넌스 조직의 구성 필요성이 대두되고 있다. 이러한 협의체는 전국 단위 ITS 발전은 물론, 미래 교통환경 변화에 대한 선제적 대응과 지원체계 마련에 핵심적 역할을 수행할 수 있다.

이러한 배경 아래 새롭게 구성된 '지자체 ITS 발전 협의회'는 ITS협회 및 ITS학회와 교통학회, 지자체 간 협력 및 정보 공유를 통해 효율적인 교통관리와 안전 증진, 미래교통의 선제적 대응, 우수사례 발굴, 전문성 강화, 정책제언 등 지속 가능한 지자체 ITS 발전에 이바지함을 목적으로 구성되었다.

지자체 ITS 협의체 구성 및 소개에 앞서, 관련 유사 분야에서 운영 중인 협의체 사례를 살펴보았다. 관련 분야 산업의 산·학·연·관이 연계되어 활동하는 협의체는 다양하지만, ITS와 밀접한 관련이 있으며 최근까지 운영되고 있는 사례로는 다음 두 가지를 들 수 있다.

바로 ‘자율협력주행산업발전협의회’와 ‘스마트도시 전국지자체협의회’이다.

먼저, ‘자율협력주행산업발전협의회’는 국가적인 C-ITS 확대 기반 조성을 위한 기술·서비스, 제도 마련을 위해 민간 중심의 협의회를 구성, 의견을 적극적으로 수렴하여 정책에 반영하고 기술교류, 공동연구, 표준개발 등을 활성화하기 위한 조직으로 C-ITS 시범사업을 통해 지원하고 있다. 구성은 아래 그림과 같이 공동회장단, 공공사업협의체, 운영위원회, 5개 실무 분과위원회로 조직되어 체계적인 운영구조를 갖추고 있다.



자율협력주행산업발전협의회 조직도

다음으로, ‘스마트도시 전국지자체협의회’는 스마트도시 구축, 운영 추진 지자체 간 협의회를 구성하여, 스마트도시의 확산과 산업 진흥을 위해 상호협력 및 전략 공유를 목적으로 구성되었으며 스마트시티 정책 추진 과정에서 생산된 다양한 정보를 공유하는 플랫폼 역할을 수행하고 있다.

스마트도시 전국지자체협의회 역할

1. 정보공유 : 지자체별 스마트시티 추진 현황, 우수 사례, 기술 동향 등 공유
2. 협력도모 : 지자체 간 협력을 통해 스마트시티 사업의 시너지 효과 창출
3. 정책제언 : 스마트시티 관련 정책에 대한 의견을 수렴하고 정부에 제언
4. 역량강화 : 스마트시티 관련 교육, 컨설팅 등을 통해 지자체 담당자 역량 강화

이 두 협의회의 운영 성과는 뚜렷하다.

‘자율협력주행산업발전협의회’ 운영을 통하여 C-ITS 통신표준 및 인증제도 마련, 보안인증체계, 데이터 공유·연계, 법·제도 개선안 등 실질적인 정책적 성과가 도출되었다. 또한, ‘스마트도시 전국지자체협의회’는 정책방향 결정 및 개선, 지자체 우수사례 및 기술공유 등을 통해 해당 사업의 전국 확산에 기여하고 있다

이러한 운영사례는 ITS 산업에도 시사하는 바가 크다. ITS 산업 분야는 스마트시티 분야와 마찬가지로 관 주도로 사업이 시행되고 있으며, 각 지자체의 지속 가능한 ITS 추진을 위해서는 지자체 및 산업 종사자들 간 정보 및 지식공유, 정책제언, 자원조달, ITS 고도화, 상호협력, 신규 사업발굴 등을 위한 공개적인 논의와 신속한 의사결정 및 구체적인 실행방안 확보를 위한 협의 기구가 필요하다.

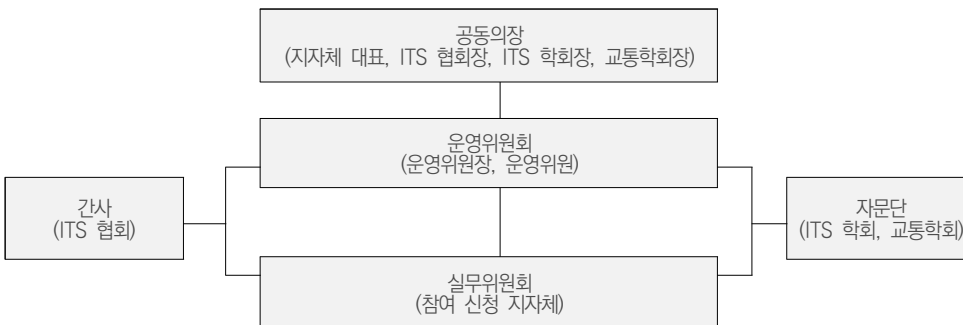
협의체 구성과 방향

협의체 구성 및 역할

‘지자체 ITS 발전 협의체’는 국내 산·학·연·관의 의견을 고루 수렴하고, 무엇보다 지자체 ITS의 지속 운영을 위해 지자체가 중심이 되어 운영할 수 있도록 구성되었다. 관 중심의 사업의견을 반영할 수 있도록 지자체를 중심으로 산업계를 대표하는 ITS 협회와 학계·연구기관을 대표하는 ITS학회, 교통학회를 구성원으로 포함하고 있다.

지자체가 중심이 되어 협의체를 운영하고, ITS학회, 교통학회는 자문기관으로 협의체에서 제안한 정책, 로드맵, 발전방향, 우수지자체 선정 등의 역할을 수행하며 ITS협회는 각 위원회 간사기관으로 회의소집 및 회의지원 역할을 수행한다.

협의체 참여는 간사기관인 협회에 가입신청서 제출 및 접수 확인으로 가입이 가능하다. 운영위원회는 운영위원으로 선출되어야 참석이 가능하며, 실무위원회는 모든 참여 지자체를 대상으로 한다.



지자체 ITS 발전 협의체 구성

공동의장은 협의체 각종 회의를 소집할 수 있는 권한을 갖고, 대외적으로 협의체를 대표한다. 운영위원회는 협의체의 전반적인 운영 방향과 계획을 수립하고, 성과관리와 운영규정 제·개정, 조직구성 및 업무조정, 협의체 활성화를 위한 정책 제언 등을 담당한다. 실무위원회는 협의체의 실질적 실행 기능을 수행하는 조직으로, 정보공유와 사업 기획, 정책 제언, 역량 강화 등 다양한 역할을 수행한다.

실무위원회 역할

1. 협의체 구성원 간 지자체 추진 현황, 우수사례, 기술 동향 등 정보공유
2. 협의체 구성원 간 협력을 통해 신사업 아이템 발굴 및 사업화 기획 지원
3. ITS 정책에 대한 의견 제재 및 정책 제언 활동
4. ITS 교육, 컨설팅 등을 통한 지자체 담당자의 전문성 강화
5. 지자체 ITS 평가지표 및 우수지자체 선정 관련 의견 제재 및 평가 지원
6. 기타 협의체 실무위원회 운영에 필요한 제반사항

운영방식

협의체 회의는 연간 2회 개최하는 것을 원칙으로 하되, 필요 시 공동의장의 요청에 따라 수시로 개최가 가능하다. 정기회의는 상·하반기 각 1회씩 개최하며, 학회 춘계·추계 학술대회에 연계해 진행된다. 정기회의에서는 협의체 운영현황을 공유하고, 지자체 ITS 지표를 기반으로 우수 지자체를 선정 시상하는 프로그램도 함께 운영하고자 한다. 운영위원회 회의는 공동의장의 의결에 따라 서면 또는 생략할 수 있도록 하여 운영의 유연성을 확보하였다.

협의체의 주요 목적은 협회 및 학회와 지자체 간 협력 및 정보 공유를 통해 교통관리의 효율화와 교통안전 증진을 도모하고 미래 교통변화에 선제적으로 대응하는데 있다. 더불어, 우수사례를 발굴 확산하고, 지자체 실무자 역량 강화 등 활동을 통해 ITS 산업 전반의 지속 가능한 발전 기반을 마련하는 것이 핵심적인 방향이다.

이러한 목표를 실현하기 위해서는 무엇보다도 지자체의 자발적이고 적극적인 참여, 그리고 현장의 목소리를 반영한 실질적인 의견 표명이 무엇보다 중요하다. 실제로 이러한 기대에 부응하듯, 2025년 4월 말 기준 총 57개의 지자체가 협의체 참여를 신청하며, 전국적인 관심과 참여 의지를 보여주고 있다.

ITS 협의체 참여 지자체

1. 광역자치단체 (13/17) : 특별·광역시(6/7), 도(4/6), 자치도(2/3), 자치시(1/1)
광주, 대구, 대전, 부산, 울산, 인천, 경기도, 경남, 경북, 충북, 강원도, 제주도, 세종시
2. 기초자치단체 (44/151) : 경기도(13), 강원도(6), 경남(14), 경북(3), 전남(3), 전북(1), 충남(2), 충북(2)
고양, 과천, 구리, 군포, 김포, 남양주, 수원, 시흥, 안산, 안성, 용인, 의왕, 파주, 강릉, 속초, 원주, 춘천, 양양, 거제, 김해, 밀양, 양산, 진주, 창원, 통영, 거창, 고성, 산청, 하동, 함안, 함양, 합천, 경주, 구미, 영천, 광양, 순천, 여수, 군산, 아산, 천안, 제천, 청주

키오프 회의 및 논의 경과

지자체 ITS 발전 협의체 참여를 위한 지자체 대상 안내와 참여 독려는 2025년 3월부터 비교적 짧은 기간 내에 다소 촉박하게 이루어졌다. 그럼에도 불구하고, 전국 각지의 지자체들은 ITS의 중요성과 협의체의 필요성에 공감하며 적극적인 관심을 보였다. 이러한 분위기 속에서, 2025년 한국 ITS학회 춘계학술대회에서 협의체의 본격적인 출범을 위한 ‘키오프 회의’가 특별세션 형태로 마련되었다.

이번 키오프 회의에는 전국 14개 지자체에서 28명의 실무자가 참석하였고, ITS 학회 및 협회, 관련 전문가들을 포함해 총 60여 명이 함께하며 협의체 설립의 취지와 배경, 구성체계 및 주요 역할에 대한 설명이 이루어졌다. 회의 참석자들은 전반적으로 협의체 구성 취지에 대해 긍정적이고 환영하는 입장을 표명했으며, 지자체 ITS가 보다 지속 가능하고 전국적으로 확산·활성화되기 위해 협의체가 실질적인 역할을 하기를 기대하는 분위기가 형성되었다.

이날 특별세션에서는 협의체 설명 외에도, 경기도 ITS 구축 우수사례 발표와 경기도 조례 개정을 통한 지자체 ITS 사업지원 내용, 스마트지수(ITS지표) 기반 지자체 ITS 진단·평가 체계 개발에 대한 소개가 있었다. 특히, 경기도 ITS 지원사업은 2022년부터 전국 최초로 긴급차량 우선신호 시스템을 광역서비스로 제공하기 위해 시작되었으며, 경찰청 표준규격에도 반영하여 사업을 시행하고 있다. 참석 지자체들은 이러한 사례들과 같은 우수한 기술들이 전국적으로 확산되길 바라는 의견이 있었고, 자치단체 차원에서 제도 개선 등을 적극 검토할 필요성에 공감하였다.

지자체 ITS 발전 협의체 키오프 회의



향후계획

지자체 ITS 발전 협의체는 아직 공식적으로 출범한 상태는 아니며, 금번 킥오프 회의에서 논의된 내용 외에도 회의에 참석하지 못한 지자체들의 의견까지 반영할 수 있도록 추가 의견수렴 과정이 필요하다. 이에 따라, 협의체의 공식 출범은 2025년 5월 28일 수원컨벤션센터에서 개최 예정인 ITS 아태총회 행사와 연계하여 함께 진행될 예정이며, 출범식까지의 사전절차 및 계획이 다음과 같이 계획되어 있다.

ITS 협의체 추진계획

일정	내용
'25.4.30~5.9	지자체 협의체 세션 발표자료/회의록 공유 및 의견수렴
'25.5.9~5.13	지자체 대표(공동의장) 및 운영위원 지자체 추천
'25.5 (미정)	지자체 협의체 개회식 준비를 위한 임시 운영위원 회의 * (참석대상) ITS협회·학회, 지자체(참여 신청 57개, '25.4.30 기준) * (주요안건) 협의체 운영규정(안) 확정 및 지자체 대표(운영위원장), 운영위원 선출 등
'25.5.28	지자체 협의체 출범식(5/28(수) 14시, 수원컨벤션센터)

공식 출범식은 협의체의 위상을 외부에 알리고, 전국 지자체 간 협력 의지를 공고히 하는 계기가 될 것이며, 이후 정기적인 회의와 실무위원회 활동을 통해 실질적인 운영이 본격화될 예정이다.

맺음말

국내 ITS 인프라 구축은 고속국도와 일반국도를 중심으로 중앙정부 주도의 전액 국비사업으로 추진되어, 2024년 말 기준 전 구간 100% 구축을 완료하였다. 반면, 지자체 도로의 경우 전체 83,141km 중 15,554km만 구축되어 구축율이 18.7%에 불과해 격차 해소를 위한 추가적인 투자와 체계적인 확산 전략이 시급한 상황이다.

앞으로는 단순 장비 구축을 넘어 AI·IoT·빅데이터 등 첨단 기술을 활용한 서비스 고도화는 물론, 기존 인프라의 체계적인 유지관리, 데이터 기반의 정책 설계 등 지속 운영 가능한 ITS로의 전환이 요구된다. 특히, ITS 구축의 효과는 단기간 내 가시적으로 확인되기 어려운 특성 상, 교통 지능체 혼잡도 분석 등 지속적인 효과분석과 투자 대비 성과가 뚜렷한 사업 아이템 발굴, ITS 지표 개발 및 적용을 통한 우수사례 발굴 및 시상 등을 병행해야만 그 실효성을 확보할 수 있다.

이러한 점에서, 지자체 ITS 발전 협의체는 단순한 논의체를 넘어 정책 기반 형성과 확산 전략의 중추 역할을 수행하게 될 것이다. 협의체는 지자체의 실질적 참여를 전제로, 각 지역의 교통 문제에 대한 해법을 공유하고, 전국 ITS 산업의 균형 발전과 기술 혁신을 선도하는 협력 플랫폼으로 자리매김할 것으로 기대된다.



스마트모빌리티 혁신을 이끄는 로봇 솔루션 전문기업 'HL로보틱스'

“우리가 만드는 건 단지 로봇이 아니라, 도시의 시간을 돌려주는 기술입니다.” HL로보틱스 김기영 상무는 다가오는 2025 수원 ITS 아태총회에 참가하는 소감을 이렇게 밝혔다. 이들은 이번 총회에 주차라는 일상의 과정을 근본적으로 바꾸는 솔루션 ‘파키(PARKIE)’를 선보일 예정이다.

파키는 사용자가 차량을 정해진 구역에 세우기만 하면, 두 대의 얇은 로봇이 차량 하부로 진입해 자동으로 주차를 수행하고 복귀하는 방식이다. 하드웨어 구조 변경 없이 소프트웨어만으로 주차 레이아웃을 바꿀 수 있어 다양한 건물 환경에 손쉽게 도입할 수 있으며, 이로 인해 주차 대수를 최대 30%까지 늘릴 수 있는 공간 효율성도 확보할 수 있다.

또한, 차량의 주차 공간 탐색으로 인한 탄소 배출도 줄일 수 있어 친환경적이다. HL로보틱스는 코엑스에 파키를 전면 도입 시 연간 약 688톤의 탄소 저감 효과가 있을 것으로 내다봤다.

그러나 기술이 준비됐음에도 불구하고, 현재는 기계식 주차장으로 분류되어 복잡한 절차와 인력 상주 조건 등 비효율적 제약을 받고 있다. 김 상무는 “현실을 반영한 별도의 제도 정비도 필요하다”고 강조하며, 로봇 기반 주차가 ITS 데이터 체계 및 도시 환경 개선에도 연결될 수 있음을 시사했다.



“우리가 만드는 건 단지 로봇이 아니라,
도시의 시간을 돌려주는 기술입니다.”

- HL로보틱스 김기영 상무

수원 ITS 아태총회에 참여하시게 된 소감과 가장 기대되는 부분이 무엇인지 궁금합니다.

안녕하세요. HL로보틱스에서 로봇 소프트웨어 개발을 총괄하고 있는 김기영 상무입니다. 23년 만에 한국에서 개최되는 2025 ITS 아태총회에 초청받아 참가하게 되어 진심으로 영광입니다.

특히 국내 로보틱스 분야에서 유일하게 초청된 기업이라는 점에서 더욱 뜻깊게 생각하며, 이번 전시를 통해 아시아 태평양 지역에 대한민국의 최첨단 기술을 선보일 수 있어 큰 책임감과 자부심을 느낍니다.

HL로보틱스는 ‘주차’ 라는 일상의 과정을 로봇이 사람 대신 수행하는 솔루션을 제공합니다. 이는 단순한 편의 그 이상으로, 공간 활용, 운영 효율성, 지속가능성 측면에서 건물 소유주와 주차 운영사에 무한한 가능성을 열어줄 수 있습니다.

이번 총회를 통해 대한민국의 기술력이 글로벌 무대에서 주목받고, 나아가 국가 경제에도 기여하는 계기가 되기를 기대하고 있습니다.

이번 총회에서 선보이시는 자율주행 주차로봇은 기존 주차 시스템과 어떤 점에서 기술적으로 차별화되어 있나요?

기존의 주차장은 빈 주차면을 찾기 위해 긴 시간 탐색, 좁은 주차면으로 인한 운전자간 갈등, 교통약자의 낮은 이용 편의성, 기계식 입차 시 불안감 또는 추락 및 끼임 사고 등 다수의 불편사항이 존재했습니다.

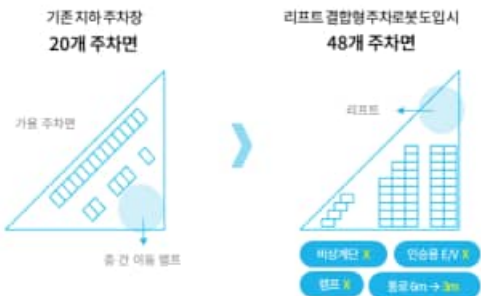
반면, HL로보틱스의 주차로봇은 훨씬 간단하면서도 유연한 대안을 제시합니다. 기존의 일반 주차장 내 엘리베이터 등 건물출입 구역 인근 넓은 크기의 로봇 주차면에 차량을 주차하기만 하면 됩니다. 기존에 있던 주차 과정 중 상당 부분을 로봇이 담당하기에 사용자는 단지 차량을 로봇에게 전달하기만 하면 되는 매우 효율적인 솔루션입니다.

또 별도의 대규모 공사나 구조 변경이 필요하지 않습니다. 주차면의 레이아웃 변경도 소프트웨어 설정만으로 가능하기 때문에, 운영 효율성 면에서 탁월합니다. 이러한 유연성과 확장성을 가능하게 하는 것이 바로 HL로보틱스의 소프트웨어 기술력이며, 이것이 기존 시스템과의 가장 큰 차별점입니다.



실내주차로봇 파키(PARKIE)

주차면 증가 및 건설비용 절감



리프트 결합형 주차로봇 도입 효과(예시)

주차로봇이 도시와 교통 인프라에 도입될 경우, 기대효과는 무엇인가요?

경제적 측면에서는 더 나은 공간 효율성을 통한 수익 증가가 가능합니다. 사람의 승하차가 필요 없기 때문에 차량 간 간격을 최소화해서 자주식 주차장에 주차로봇을 도입할 경우, 최대 약 30%까지 주차 대수를 늘릴 수 있다는 시뮬레이션 결과도 있습니다.

실제로 강남 소재 대형 업무시설의 데이터를 기반으로 분석해본 결과, 연간 약 79억 원의 추가 주차 수익이 발생할 수 있음을 확인했습니다.

이외에도 램프, 비상계단, 승객용 엘리베이터 등의 건축 요소를 생략할 수 있어 초기 건설비용 역시 대폭 절감 가능합니다.

이동 약자의 접근성 측면에서도 큰 도움이 됩니다. 로봇주차면은 일반적으로 엘리베이터 인근에 일반 주차면 대비 크게 설계하여 승·하차의 불편함을 크게 해소하였습니다. 그 결과 일반 사용자 외에도 교통 약자나 유아 동반 운전자들의 편의성을 크게 높여줍니다.

주차장 탐색 과정을 단축하므로 얻는 환경적 효과 또한 상당합니다. 정부 기관의 데이터, 연구 논문을 바탕으로 계산한 결과, 한 대의 차량이 주차 공간을 찾고 주차를 완료하기까지 약 712g의 탄소가 배출된다고 합니다.

예를 들어 코엑스 전체 주차장에 HL로보틱스의 로봇을 전면 도입했을 경우 연간 약 688톤의 탄소 저감 효과를 얻을 수 있으며, 이는 축구장 88개에 해당하는 숲을 조성한 것과 같은 환경적 기여입니다.

HL로보틱스 직원들이 자율주행 주차로봇 파키(PARKIE)를 테스트하고 있다.





2024 CES “최고혁신상” 수상 당시 ‘파키(PARKIE)’ 시연 장면

현재 주차로봇은 기계식주차장 범주로 분류되고 있습니다. 이로 인해 실제 상용화에 어떤 제약이 발생하고 있다고 보시나요?

국내 주차장의 대부분은 자주식 형태로 운영되고 있습니다. 하지만 현행 법령상 주차로봇은 기계식 주차장으로 분류되어, 기계식주차장치와 동일한 안전 규정과 심사 기준이 적용되고 있어 실제 현장에 도입하기까지 많은 제약이 따릅니다.

또한, 기존 자주식 주차장에 주차로봇을 도입하기 위해서는 주차면을 기계식 주차 기준으로 변경한 후 별도의 재신고 절차를 거쳐야 하며, 이는 현실적인 도입 장벽으로 작용하고 있습니다.

이외에도, 추락이나 끼임 위험이 없는 일반 자주식 주차장에 로봇을 적용하더라도, 로봇과 차량 하차 구역에 충분한 안전장치를 마련한 경우조차 주차 관리인의 상주와 직접 조작이 요구되고 있습니다. 이로 인해 예약 기반의 비대면 입출차가 어렵고, 불필요한 인건비 부담도 함께 발생하게 됩니다.

또한, 현행법령상 기계식 주차장은 공동주택에 설치할 수 없습니다. 그러나 로봇에 특화된 제도가 마련된다면, 기존 공동주택 단지에도 보다 유연하게 로봇 도입이 가능해질 것입니다. 실제로 전체 인구의 약 53.1%가 아파트에 거주하는 국내 환경을 고려할 때, 이는 주차난 해소에 상당한 도움이 될 수 있습니다.

현재 HL로보틱스는 세계 최초로 가장 얇은 실내용 주차로봇을 개발하여 2024 CES에서 최고혁신상을 수상했으며, 자회사 스탠리로보틱스는 2020년 세계 최초의 실외형 주차로봇을 상용화하여 캐나다 공영 철도기업, 프랑스 리옹과 영국의 게트윅 공항에서 누적 7만 대 이상 주차 업무를 수행하고 있습니다.

이처럼 기술은 이미 준비되어 있지만, 제도적인 뒷받침이 부족한 현실은 새로운 기술의 사업화에 어려움을 주고 있습니다. 미래 혁신을 촉진하고 글로벌 경쟁력을 확보하기 위해서는 현실을 반영한 제도 정비가 필요한 시점입니다.

향후 제도적 개선이 필요하다면 어떤 방향이 바람직할까요? 또한, 자율주행 주차로봇이 ITS 속에서 어떤 역할을 할 수 있을 것으로 기대하시나요?

주차로봇을 기존 기계식 주차장의 하위 카테고리로 보기보다는, 별도의 법령과 기준이 마련되어야 한다고 생각합니다. 로봇 자체가 센서와 인식 기능을 내장하고 있어 기계식 주차장 수준의 안전성을 확보할 수 있고, 경우에 따라 더 높은 수준의 안전 제어도 가능하기 때문입니다.

ITS 고도화 측면에서도 주차로봇은 중요한 역할을 할 수 있습니다. 예를 들어, 사용자가 출차 시간을 미리 예약하면 해당 데이터를 기반으로 도심 교통량 예측 및 신호 체계 조절이 가능해지고, 주차면 점유율 데이터를 실시간 공유하면 시민들의 주차 공간 탐색 시간을 줄일 수 있습니다.

또한, 스마트시티 개념에도 매우 적합합니다. 카타르 도하의 Msheireb 지구처럼 지상 주차 공간이 없는 도시 설계에서는, 로봇이 지하 주차 공간을 효율적으로 관리함으로써 교통 혼잡을 줄이고 지상 공간을 녹지나 휴식 공간으로 돌려주는 도시 환경 개선 효과도 기대할 수 있습니다.

HL로보틱스의 글로벌 시장에서의 반응과 향후 계획이 궁금합니다.

현재 HL로보틱스의 주차로봇 ‘파키’는 2024 CES 전시 이후 27개국 539개 기업 및 정부기관으로부터 큰 관심을 받았습니다.

스마트시티, 부동산 개발, 자동차, 물류 등 다양한 분야에서 협력 문의가 이어지고 있으며, 특히 스마트시티 적용 가능성은 매우 인상적이었습니다.



자회사 스탠리 로보틱스의 실외 주차로봇 스탠(STAN)

HL로보틱스는 국내에서도 도시 내 주차 수요와 공간 재편에 대한 요구가 높아지는 만큼, 보다 다양한 형태의 주차 로봇을 선보일 수 있기를 기대하고 있습니다. 또한, 자회사와 함께 북미, 유럽, 아시아 등으로의 확장을 목표로 전해해 나갈 예정입니다.



스탠의 주요 레퍼런스

이번 총회를 통해 HL로보틱스가 전하고 싶은 메시지는 무엇인가요?

이번 총회를 통해 HL로보틱스가 전하고 싶은 가장 중요한 메시지는 '기술은 이미 준비되어 있다'는 점입니다. 주차로봇은 단순한 자동화 기술을 넘어, 도시 공간의 효율성, 이동 약자의 접근성, 환경 보호, 그리고 운영 경제성까지 다양한 사회적 가치를 실현할 수 있는 솔루션입니다.

하지만 이러한 기술이 더 널리 활용되기 위해서는 기존 제도와 현실 사이의 간극을 좁히는 유연한 접근이 필요하다고 생각합니다. 주차로봇은 단순한 기술이 아니라, 우리 도시가 더 안전하고, 효율적이며, 지속 가능하게 나아가기 위한 하나의 열쇠입니다.

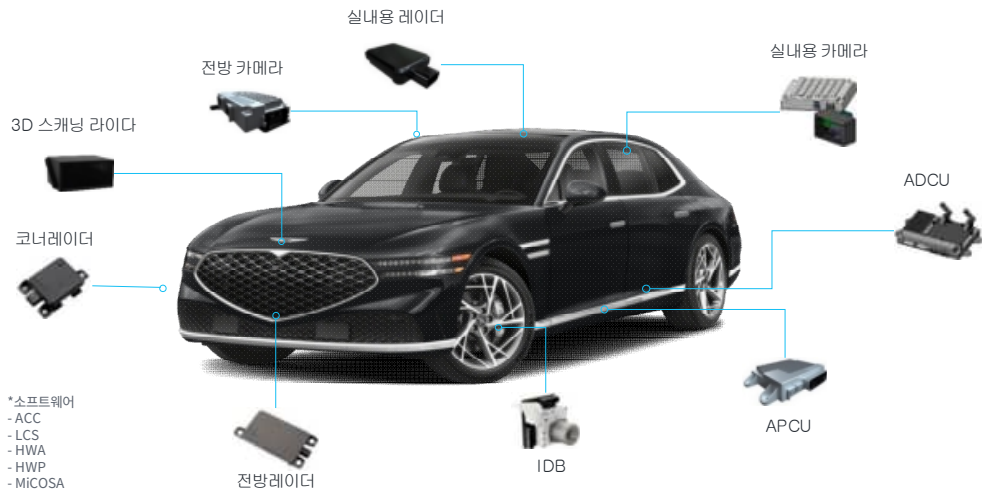
이번 행사를 계기로 다양한 이해관계자들과 함께 이 기술이 만들어갈 변화의 방향을 논의하고, 실현 가능한 제도적 기반을 함께 고민해 나갈 수 있기를 진심으로 기대하고 있습니다.

마지막으로, HL로보틱스가 가장 중요하게 생각하는 핵심가치는 무엇인가요?

HL로보틱스의 가장 큰 자산은 기술이 아니라 사람이라고 생각합니다. 저희는 자율성과 책임감을 바탕으로, 높은 목표를 향해 스스로 움직이는 사람들이 모인 조직입니다. 한 사람 한 사람이 자기 주도적으로 문제를 해결하고, 또 서로를 신뢰하며 협업하는 문화 속에서 빠르게 성장하고 있습니다.

우리는 세계 최초로 실내형과 실외형 주차로봇을 모두 개발 및 상용화한 기업입니다. 그 자체로도 자부심을 느끼지만, 여기서 멈추지 않고 진짜 글로벌 기술 기업으로 도약하기 위해 글로벌 시장을 무대로 매일 도전하고 있습니다.

특히 HL그룹이 보유한 자동차 부품 설계와 제조 역량은 HL로보틱스의 경쟁력에 든든한 기반이 되고 있으며, 하드웨어와 소프트웨어가 완벽하게 결합되어 고도화된 Robotic Solutions을 제공할 수 있는 강점이 됩니다.



HL 그룹의 자율주행 핵심기술 제품

또한, 우리는 전통적인 기업 문화에서 벗어나 보다 기민하고 유연한 스타트업 문화를 적극적으로 도입하고 있습니다.

빠르게 실행하고, 실패를 두려워하지 않으며, 탁월함을 향한 집념으로 움직이는 조직을 만들어가고 있습니다. HL로보틱스는 단지 로봇을 만드는 곳이 아니라, 미래 도시를 설계하는 기술 집단입니다. 그 여정을 함께 만들어가는 동료들이야말로 우리 혁신의 가장 큰 원동력입니다.

사람 중심 첨단 도시를 그리는 스마트교통 전문기업 '주)한길에이치씨'

“우리가 만드는 건 단순한 장비가 아니라, 누구도 소외되지 않는 도시를 만드는 기술입니다.”

(주)한길에이치씨 김홍길 대표는 2025 수원 ITS 아태 총회를 앞두고 이와 같이 말했다. 이번 전시에서 이들은 도시 속 보행자 안전을 위한 첨단 스마트 횡단보도 체험존을 공개할 예정이다.

해당 체험존은 단순 제품 소개를 넘어서, 실제 도시 환경에 곧바로 적용 가능한 스마트 인프라를 직접 경험할 수 있도록 구성됐다. 주요 장비로는 시각장애인을 위한 통합형 음성안내 장치, 적색까지 잔여시간을 표출하는 신호등 보조장치, 고해상도 LED 기반의 바닥형 신호등 등이 대표적이다. 특히 LoRa 통신 기반 IoT 시스템을 적용하여, 모든 장비 상태를 실시간 모니터링하고 원격 제어하는 기능까지 더해졌다.

“스마트시티의 중심은 결국 사람입니다.”

한길에이치씨는 기술을 넘어서 보행자와 교통약자의 자유로운 이동을 위한 ‘배리어 프리’ 스마트시티 실현을 목표로 한다. 앞으로도 시민의 안전한 발걸음을 설계하는 기업으로서 지속적인 기술혁신을 이어갈 계획이다.

(주)한길에이치씨의 임직원이 창립 23주년을 축하하였다.





“사람 중심, 누구도 소외되지 않는 스마트시티를 만들고 있습니다.”

- (주)한길에이치씨 김홍길 대표

이번 수원 ITS 아태총회에서 선보일 첨단 스마트횡단보도에 대해서 설명해주세요.

2025 수원 ITS 아태총회에서 선보이는 '스마트 횡단보도 체험존'

(주)한길에이치씨는 2025 수원 ITS 아태총회에서 보행자의 안전성과 사용 편의성을 극대화한 첨단 스마트 횡단보도 체험존을 선보입니다. 이번 체험존은 단순한 제품 시연을 넘어, 실제 도시 환경에 바로 적용 가능한 스마트 교차로 모델을 직접 체험할 수 있도록 기획되었습니다. 특히 교통약자의 보행권 보장과 교차로의 시인성 강화를 중심으로, 미래형 스마트 인프라 비전을 제시할 예정입니다.

체험존에는 총 세 가지 주요 장비가 설치되어 있습니다. 첫 번째는 '보행신호 음성안내 보조장치(통합형)'입니다. 기존에 독립적으로 작동하던 시각장애안용 음향신호기와 보행신호 보조장치를 하나의 장비로 통합한 혁신적인 제품으로, 음성 중복 송출로 인한 혼란이나 소음 문제를 획기적으로 개선했습니다. 상황에 따라 음성 안내 우선순위를 제어하는 기능까지 갖추어, 더욱 안정적이고 효율적인 보행 환경을 지원합니다.

두 번째는 '보행신호등 보조장치(적·녹 숫자 디스플레이)'입니다. 기존 잔여시간 표시기는 녹색 신호에만 잔여 시간을 표출했으나, 당사 제품은 적색 신호 구간에서도 잔여 시간을 직관적으로 안내해, 보행자의 신호 착오나 무단횡단 위험을 효과적으로 줄이는 데 기여합니다.

세 번째는 ‘바닥형 보행신호등’입니다. 프리미엄 모델인 지능형 바닥형 보행신호등(P1)은 고해상도 LED를 활용하여 문자, 아이콘, 애니메이션 등 다양한 정보를 제공하고, 표준형 바닥형 보행신호(E1) 모델은 경제성과 실용성을 겸비하여 낮은 소비전력으로도 충분한 시인성을 확보한 친환경 제품입니다. 보행자 주의 환기와 집중 유도에 큰 효과를 발휘합니다.

뿐만 아니라 이번 체험존은 기존의 복잡했던 지주 구조를 간소화하고, 시설 및 운영비용을 절감하는 통합형 스마트 시스템을 시연합니다. IoT(Internet of Things) 기술을 접목해 실시간 빅데이터 수집 및 원격 제어가 가능한 스마트 모니터링 시스템을 구축하여, 보행자 안전 향상은 물론 향후 교통 정책 개발에도 큰 기여를 할 수 있는 혁신적인 방향을 제시하고 있습니다.

(주)한길에이치씨는 앞으로도 교통약자와 모든 보행자가 더욱 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 스마트 교통 환경 구축을 위해 지속적으로 기술 개발에 앞장설 계획입니다.

한길에이치씨는 특히 교통약자를 위한 제품을 개발해오셨는데, 이러한 제품들을 개발하게 된 대표님의 계기와 철학이 궁금합니다.

교통약자를 위한 기술 개발의 시작과 철학

(주)한길에이치씨는 1997년, 장애인 편의시설 전문기업인 (주)한길핸디케어로 출발했습니다. 당시 도로 중심이 아닌 ‘사람 중심’의 이동권 보장과 공공 인프라의 평등성 실현을 최우선 가치로 삼았고, 이러한 철학은 지금까지 한결같이 이어져오고 있습니다.

초창기에는 시각장애인을 위한 음향신호기와 같은 교통약자 중심의 안전 장비를 개발하는 데 주력했으며, 이후 정보통신기술(ICT)을 접목해 사용자 입장에서 직관적이고 예측 가능한 보행 환경을 구현하는 데 집중해왔습니다. (주)한길에이치씨가 생각하는 기술의 본질은 ‘최신’이 아니라, ‘사용자에게 실질적인 도움을 주는 것’입니다.

모든 제품은 보행자의 시야, 청각 반응 속도, 장애 특성 등을 종합적으로 고려한 ‘사용자 경험 기반 설계’를 바탕으로 만들어졌습니다. 이번 전시를 통해 선보이는 장비들 역시 이러한 철학이 고스란히 녹아 있습니다.



보행신호 음성안내 보조장치(통합형)

예를 들어, 시각장애인의 안전을 강화하기 위해 보행자 음성안내 보조장치, 시각장애인용 음향 신호기, 보행자 작동신호기를 하나의 장비로 통합한 '보행신호 음성안내 보조장치(통합형)'는 유지보수 비용 절감과 설치 공간 최적화라는 실질적인 이점까지 고려한 제품입니다.



시각장애인을 위한 음성안내 장치 통합 전후 비교

또한, 지능형 바닥형 보행신호등(P1)은 기존 단순 점등 방식에서 한 걸음 더 나아가 애니메이션 기능과 디밍(Dimming)* 기술을 적용해, 녹색 및 적색 신호 표출은 물론 잔여시간 표시까지 직관적으로 표현함으로써 시인성을 크게 향상시켰습니다. 동시에, 순환 점등과 부분 점등을 통해 전기 요금 절감 효과까지 기대할 수 있어, 지자체 입장에서도 실질적인 혜택을 제공하는 혁신적인 솔루션입니다.

* 디밍(Dimming) 기술은 조명의 밝기를 조절하여 가시성을 높이고 에너지 소비를 줄이는 기술



지능형 바닥 보행신호등과 표준형 바닥 보행신호등 표출 영상(예시)

특히, 저전력 SMD LED(Surface Mount Device)와 렌즈 기반 고휘도 설계를 적용한 표준형 바닥형 보행신호등(E1) 모델은 친환경성과 유지관리 효율성까지 고려한 지속 가능한 교통 인프라 구축을 목표로 하고 있습니다.

앞으로도 (주)한길에이치씨는 교통약자를 위한 기술을 넘어, 모두가 안전하고 효율적으로 이동할 수 있는 도시 환경을 만들어 나가는 데 최선을 다하겠습니다.

이번에 시연하시는 스마트 횡단보도에는 어떤 기술이 적용되었나요?

IoT 기술로 진화한 (주)한길에이치씨 스마트 횡단보도

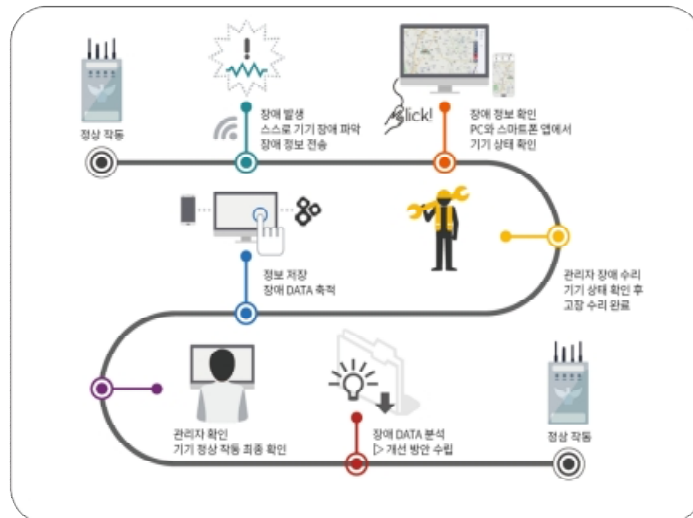
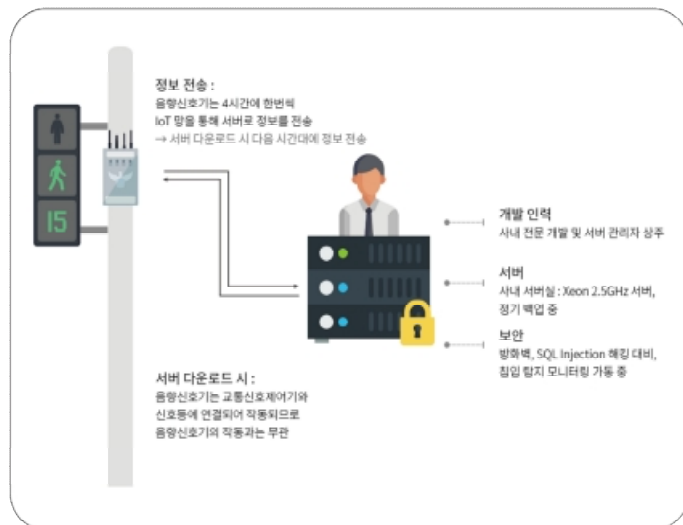
(주)한길에이치씨가 이번 2025 수원 ITS 아태총회에서 선보이는 스마트 횡단보도 시스템은 사물 인터넷(IoT) 기술을 적극 적용하여, 단순한 보행 편의 지원을 넘어 교통안전 인프라 관리 혁신까지 실현하고 있습니다.

스마트 횡단보도에는 SK텔레콤의 LoRa 통신망을 활용하는 IoT 통신 모듈이 각 장비에 내장되어 있으며, 이를 통해 보행자용 장비들의 실시간 동작 상태를 중앙 관제 시스템에 전송합니다.

운영자는 웹 기반 통합 모니터링 시스템을 통해 지도상에서 교차로별 장비 위치 및 상태를 직관적으로 확인할 수 있고, 스피커 이상, 통신 오류, 장비 오작동 등의 구체적인 문제를 원격으로 즉시 진단할 수 있습니다.

특히 기존에는 민원 발생 후에야 장비 고장을 인지하고 대응할 수 있었던 반면, IoT 기반 시스템 덕분에 선제적인 유지보수가 가능해져 보행자 사고 예방과 민원 스트레스 감소 효과를 동시에 얻을 수 있습니다.

이러한 체계는 단순한 기술 고도화를 넘어, 실제 시민들의 안전성과 관제 효율성을 크게 향상시키는 데 기여하고 있습니다.



(위) 스마트횡단보도 모니터링 시스템, (아래) 스마트횡단보도 원격제어

또한, 스마트폰 앱과의 연동 기능도 눈에 띕니다. 시각장애인 등 교통약자는 별도의 조작 없이 스마트폰 앱을 통해 횡단보도 음성 안내를 받을 수 있으며, 신호등의 등화 상태를 실시간 음성으로 안내받을 수 있습니다.

이처럼 IoT 기반 자동 인식 및 반응 시스템은 보행자의 이동을 보다 쉽고 직관적으로 만들어주며, 특히 교통약자에게 큰 편의를 제공합니다.

한편, 이렇게 수집된 실시간 데이터는 향후 빅데이터 분석을 통해 교통정책 수립 및 국민 편의 증진에도 활용할 수 있는 기반이 됩니다. 단순한 장비 설치를 넘어, 데이터 기반 스마트 시티 구현에 기여할 수 있는 확장성 있는 솔루션으로 평가받고 있습니다.

(주)한길에이치씨는 앞으로도 '안전한 이동'을 넘어 '스마트한 도시' 구축을 위해, IoT와 AI 기반 기술 혁신을 지속해 나갈 계획입니다.



시각장애인을 위한 스마트 음향 신호기

첨단교통과학연구소에서 현재 집중하고 있는 연구분야나 신제품이 있을까요?

(주)한길에이치씨는 교통약자를 위한 보행 환경 개선이 고령화와 도시화가 가속화되는 현대 사회에서 필수 과제를 인식하고, 이를 해결하기 위한 연구 개발에 집중해왔습니다. 이 중심에 바로 '첨단교통과학연구소'가 있습니다.

현재 연구소에서는 어린이, 노약자, 장애인 등 교통약자의 보행 안전 강화를 목표로 다양한 신기술을 개발하고 있습니다. 라이다 센서와 AI 영상 인식 기술을 접목하여 보행자의 존재를 정확히 인식하고, 이를 기반으로 음성 안내 보조장치, 시각 장애인용 음향신호기, 보행자용 압버튼 등 핵심 장비를 더욱 스마트하게 진화시키고 있습니다.

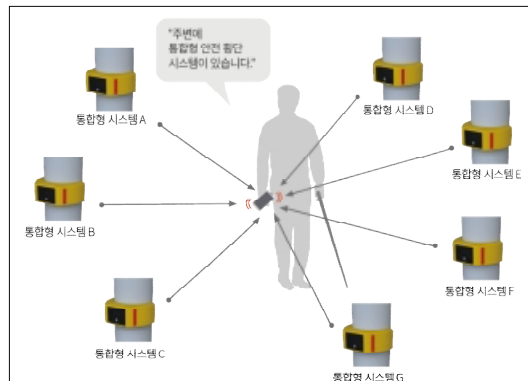
특히 AI 기반 영상인식은 단순히 '존재 유무'만을 파악하는 수준을 넘어, 보행자의 방향, 속도 등을 분석하여 신호 제어에 반영하는 차세대 기능까지 연구 중입니다. 이는 향후 자율주행 교통시스템과의 연동 가능성도 염두에 둔 전략적 접근입니다. 당사는 기술 개발에 있어 실제 사용자의 안전성과 편의성을 최우선으로 하는 '사용자 중심' 연구개발을 철학으로 삼고 있으며, 핵심 시스템은 다음과 같습니다.

비접촉 센서 및 스마트폰 연동 시스템

비접촉 센서와 스마트폰 연동으로 누구나 안전하고 편리하게 횡단하며, IoT 기반 실시간 관리로 스마트 교통 인프라를 완성합니다.



비접촉 센서



스마트폰 연동 시스템

보행자 통합형 안전횡단 시스템

보행자 통합형 안전횡단 시스템은 시각 장애인용 음향신호기, 음성안내보조 장치, 보행자용 압버튼을 하나로 통합하여 설치 공간을 최적화하고 운영 효율성을 높이며, 보행자의 안전성과 편의성을 극대화한 스마트 교통 솔루션입니다.



(주)한길에이치씨에서 현재 연구개발중인 보행자 통합형 안전횡단 시스템

(주)한길에이치씨의 기술이 스마트시티 인프라와 어떻게 연계될 수 있을지,
그리고 그 비전에 대해 말씀해 주실 수 있을까요?

**스마트시티를 위한 사람 중심의
교통 인프라를 설계하다.**

전 세계적으로 스마트시티 구축이 가속화되면서, '기술'을 넘어 '사람'을 중심에 둔 인프라가 그 어느 때보다 중요해졌습니다. 당사는 변화에 발맞춰, 교통약자와 모든 시민이 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 도시를 만드는 데 기여하고자 합니다. 당사의 핵심 기술은 크게 세 가지로 요약할 수 있습니다.

첫째, IoT(사물인터넷) 기반 실시간 모니터링 시스템입니다. 당사의 스마트 횡단보도와 보행 보조 장치는 SK텔레콤 LoRa 통신망을 통해 각 장비의 상태를 실시간으로 수집하고, 이를 통합 관제시스템으로 관리합니다.

이는 스마트시티 인프라에 필수적인 '데이터 기반 도시 운영'을 가능하게 하며, 고장이나 사고 발생 시 신속 대응 체계를 마련하는 데 큰 역할을 합니다.

* LoRa(롱 레인지, Long Range)는 소량의 데이터를 장거리로 저전력으로 전송할 수 있도록 설계된 무선 통신 기술

둘째, AI 기반 보행자 감지 및 예측 기술입니다. 라이다센서(LiDAR)와 AI 영상인식 기술을 적용하여 보행자의 위치와 이동 패턴을 정밀하게 파악할 수 있으며, 이를 교통 신호 제어에 즉시 반영하는 시스템을 개발하고 있습니다.

향후 자율주행 차량과의 데이터 연동도 고려하고 있어, 스마트 모빌리티와 자연스럽게 연결될 수 있는 구조입니다. 3D 공간 정보를 빠르고 정확하게 수집할 수 있어, 보행자 감지, 자율주행차, 스마트 교통 시스템 등에 널리 활용됩니다.

셋째, 친환경 에너지 절감형 인프라 구축입니다. 당사는 기존 바닥형 신호등 대비 에너지 효율을 높인 지능형 바닥형 보행신호등(P1), 기존 바닥형 보행신호등의 문제점을 개선한 표준형 바닥형 보행신호등(E1) 모델을 개발하여, 도시 에너지 소비 절감과 지속 가능한 도시 운영에도 기여하고 있습니다.



Smart City ASIA 2023에서 스마트횡단보도를 전시하였다.

특히 PoE 기술을 통한 전력-데이터 통합 전송, 내장형 무선 통신 기술은 설치와 유지관리 측면에서도 도시 인프라의 효율성을 크게 향상시킵니다.

이러한 기술들은 단순히 '교통'이라는 한 분야에 그치지 않고, ①스마트시티 내 안전 인프라 구축, ②교통약자 맞춤형 도시 설계, ③데이터 기반 시민 서비스 혁신이라는 세 가지 축을 중심으로, 한길에이치씨는 지속적으로 기술 개발과 혁신을 이어가고 있습니다.

특히, 스마트폰 앱을 통한 시각장애인 접근성 강화, 통합형 교통시설 개발을 통해 배리어 프리 도시 실현에도 앞장서고 있습니다. 또한, 페루를 비롯한 해외 여러 도시와의 협약을 통해 글로벌 스마트시티 시장 진출에도 적극적으로 나서고 있습니다.

한길에이치씨는 철저한 고객 지향 사고와 실행력을 바탕으로, 빠르게 변화하는 도시 문제를 해결하는 스마트 교통 솔루션의 리더로 자리매김하고자 합니다.

앞으로도 기술을 넘어 시민의 삶을 바꾸는, 사람과 기술이 함께하는 스마트시티를 실현하기 위해 끊임없이 나아갈 것입니다.

한길에이치씨는 고객 만족도를 위해 어떠한 전략을 선택하셨나요?

일원화된 시스템으로 품질과 신뢰를 설계하다.

(주)한길에이치씨는 제품의 기획, 설계, 생산, 판매, 설치, 유지관리, A/S에 이르는 전 과정을 직접 수행하는 완전 일원화된 시스템을 구축하고 있습니다. 이는 단순한 생산 체계가 아닌, 품질을 지키고 고객 만족도를 극대화하기 위한 전략적 선택입니다.

기업 부설 '첨단교통과학연구소'에서는 시장 트렌드와 사용자 요구를 반영한 독자적인 기술 개발이 이뤄지고 있으며, 경기도 안성에 위치한 제2공장을 포함한 생산라인에서는 모든 제품이 자체 조립 및 100% 품질 검수 과정을 거칩니다.

이처럼 개발과 생산이 한 곳에서 유기적으로 이뤄지다 보니, 설계 의도가 생산 단계에서 훼손되지 않고, 제품 간 기술적 일관성과 품질 균일성이 철저히 유지됩니다.

특히 설치 이후 발생할 수 있는 문제에도 (주)한길에이치씨는 외부 협력업체에 의존하지 않고, 자체 A/S 전문 인력을 통해 신속하고 정확한 대응을 제공합니다.



기획부터 A/S까지 모든 과정을 자체 수행하는 일원화된 조직체계

이는 초기 대응 속도를 높이는 것은 물론, 문제를 근본적으로 분석해 제품 개선에 바로 반영할 수 있는 강점을 가지고 있습니다. 이러한 체계는 단순히 '효율'이나 '비용 절감'을 넘어 고객 신뢰 확보, 긴급 대응력 강화, 지속적인 기술 혁신, 공공기관 대상 대규모 사업 안정성 확보라는 실질적인 결과를 만들어냈습니다.

실제로 ㈜한길에이치씨는 전국 여러 지자체와 공공기관 프로젝트에서 '장비 품질의 안정성'과 '문제 발생 시 빠른 피드백'을 이유로 높은 평가를 받고 있으며, 이는 장기적인 파트너십으로 이어지는 기반이 되고 있습니다.

또한 자체 데이터 분석을 통해, 유지보수 과정에서 얻은 고장 원인 및 사용 패턴 데이터를 제품 개선에 즉시 반영함으로써, 지속적으로 품질 수준을 향상시키고 있습니다.

'빠르게 만들기보다, 오래 신뢰받을 수 있는 제품을 만든다.'라는 ㈜한길에이치씨의 철학은, 바로 이 일원화된 시스템을 통해 실현되고 있습니다.

앞으로도 ㈜한길에이치씨는 제품을 통해 고객의 신뢰를 쌓아가고, 더 안전하고 편리한 미래 도시 인프라를 만들어나가는 데 기여할 것입니다.

마지막으로, 이번 수원 ITS 아태총회를 통해 ㈜한길에이치씨가 전달하고자 하는 핵심 메시지와 앞으로의 포부를 말씀해 주시기 바랍니다.

㈜한길에이치씨는 이번 2025 수원 ITS 아태총회 참가를 통해 '사람 중심의 스마트 교통'이라는 핵심 메시지를 전달하고자 합니다. 기술이 아무리 발전해도, 궁극적으로 보호받아야 할 대상은 바로 '사람'이며, 우리가 만드는 인프라는 모든 시민이 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 설계되어야 한다는 신념이 당사의 출발점이자 목표입니다.

특히 이번 전시에서는 교통약자를 고려한 스마트 횡단보도 시스템, IoT 기반 통합 관제 솔루션, 친환경 바닥신호등 등 '보행자 안전 강화'와 '도시 교통의 스마트화'를 아우르는 다양한 신기술을 선보일 예정입니다.

이번 2025 수원 ITS 아태 총회를 통해 국내외 많은 기관 및 전문가들과 교류하며, '안전한 도시 교통'을 넘어 '사람과 기술이 조화롭게 공존하는 스마트시티'를 구현하는 데 한 걸음 더 다가설 것입니다.

앞으로 ㈜한길에이치씨는 보행자의 작은 발걸음 하나까지 세심하게 배려하는 스마트 인프라 구축을 위해 지속적으로 노력할 것이며, 나아가 글로벌 시장에서도 기술력을 인정받는 기업으로 성장해나가고자 합니다.

"스마트시티의 중심은 결국 '사람'이어야 합니다." ㈜한길에이치씨는 기술로 사람을 보호하고, 기술로 미래를 연결하는 길을 걸어가고 있습니다.

교통 연구 및 서비스 개발을 위한 교통카드 빅데이터 개방

국토교통부, 2025. 4. 1.(화)

앞으로 교통카드 이용정보를 기반으로 한 데이터를 민간에서도 자유롭게 활용할 수 있게 된다. 국토교통부(이하 국토부)와 한국교통안전공단(이하 TS)은 4월 1일부터 교통카드 빅데이터를 개방하고, 안전하고 신뢰할 수 있는 분석 환경을 제공할 계획이다.

데이터 개방 추진배경

교통카드 데이터*는 대중교통 승·하차 시간 및 장소, 이용 패턴 등 관련 정보를 포함하고 있어, 공공(국가, 지자체, 공공기관 등)에서는 신규 버스노선 도입 등 교통정책 수립에 활용되고 있다.

하지만, 개인정보 보호를 위하여 현행 대중교통법에 따라서 민간에는 가공하여 집계한 형태**로만 제공되고 있다.

* (수집량) 약23백만 건/일, 2018년부터 총 110TB 분량 수집

** 통행량(수단,환승), 평균 통행시간, 노선별·정류장별 이용현황 등

이러한 규제를 해소하기 위하여 국토부는 민간도 교통카드 데이터를 자유롭게 분석하고 가공·활용할 수 있도록, 지난해 10월 모빌리티 규제샌드박스 실증특례를 승인하였다.

이에 따라, TS와 한국데이터산업진흥원(K-DATA)은 4월 1일부터 보안이 갖춰진 데이터안심구역*을 통해 민간에 교통카드 빅데이터를 개방한다.

* 미개방 데이터를 외부 유출 걱정 없이 안전하게 분석할 수 있도록 지원하는 국가 지정 구역[서울과 대전 두 곳에서 운영 중 (<http://dsz.kdata.or.kr>)]

데이터안심구역 활용

데이터안심구역은 데이터산업법에 따라 지정된 기술적·물리적·관리적 보안대책 등이 갖추어진 시설로서, 누구든지 데이터를 안전하게 분석·활용할 수 있는 구역이다. 다양한 미개방 데이터의 안전한 분석 환경 제공, 분석도구 및 분석결과 반출 지원 등의 기능을 수행한다.

이번에 제공되는 교통카드 빅데이터는 개인정보가 철저히 보호될 수 있도록 암호화*된 상태이며, 사전에 승인을 받은 경우에 한하여 인터넷이 연결되지 않은 독립된 공간에서만 데이터를 분석하고, 분석한 결과만 반출할 수 있다.

* 개인을 특정할 가능성이 있는 카드번호는 가상카드번호로 대체

국토부는 이번 개방으로 민간 기업, 연구기관, 학계 등 다양한 주체가 교통카드 빅데이터를 연구와 서비스 개발에 활용할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

교통카드 빅데이터를 활용하여 대중교통 이용량이 많은 시간대 및 노선 정보를 파악할 수 있고, 이를 바탕으로 수요응답형 대중교통(Demand Responsive Transit, 이하 DRT) 서비스와 공유 모빌리티(전동킥보드, 자전거 등) 연계 서비스 개발 등에 활용할 수 있다.

국토교통부는 2026년 12월까지 데이터안심구역에서 개방 서비스를 제공하고 이용자 만족도 조사 및 활용사례 분석 등 운영결과를 기반으로 필요시 대중교통법 개정도 검토할 계획이다.

데이터안심구역을 통한 교통카드 데이터 분석을 희망하는 경우, 데이터안심구역 신청포털(<http://dsz.kdata.or.kr>) 내 전용 페이지에서 회원가입 후 이용신청서를 작성하고 승인을 받은 후 분석이 가능하다.

교통카드 데이터는 사람의 이동경로를 파악하여 통행 특성을 분석할 수 있는 고부가가치 데이터로서, 그동안 민간에는 공급자 중심의 분석지표 제공으로 이용자 수요를 충족하지 못한 측면이 있었으나, 민간 역량을 활용하여 대중교통 이용자가 원하는 지표에 대한 데이터 분석이 가능함에 따라 다양한 신규 대중교통 서비스 개발이 기대된다.

데이터안심구역 이용절차 및 예시



* 1회에 한해 2주까지 연장가능

** 기본 10일이 기준이며, 상황에 따라 연장될 수 있음

시속 1,200km 꿈의 열차 하이퍼튜브 기술개발 본격 착수

국토교통부, 2025. 4. 9.(수)

정부가 올해를 K-하이퍼튜브의 원년으로 삼고, 철로 위 비행기, 하이퍼튜브 열차의 핵심기술 연구개발에 본격적으로 나선다. 국토교통부는 차세대 초고속 육상 교통수단, 하이퍼튜브 핵심기술인 자기부상 추진 기술 개발에 본격 착수* 한다고 밝혔다.

* 총사업비 : 127억원('25년 36.8억원) / 사업기간 : '25~'27 / 주관연구기관 : 한국철도기술연구원

하이퍼튜브 개요

‘하이퍼튜브’*는 진공에 가까운 아진공(0.001~0.01 기압) 튜브 속에서 자기 부상 기술로 열차를 띄워, 열차와 선로 간의 전자기력을 이용해 열차를 강하게 밀어 초고속으로 이동시키는 미래형 교통 시스템이다. 하이퍼튜브는 비행기보다 빠르고, 친환경적이며, 기상 영향을 적게 받는 교통수단으로 꼽힌다.

* 2013년에 기술 착수와 함께 ‘하이퍼루프’라는 이름으로 도입된 개념으로, 우리나라·유럽은 통상 ‘하이퍼튜브’라는 이름으로 명명

특히, 1,200km/h 가까이 주행 가능한 철도로서, KTX(시속 300km/h)는 서울역에서 부산역까지 1시간 52분(무정차 운행 기준)이 소요되는 것에 반해, 같은 거리를 20분 이내에 주파할 수 있어 지역 간 연결성을 획기적으로 개선할 수 있는 꿈의 교통 시스템이다.

「하이퍼튜브와 기존 교통수단 비교

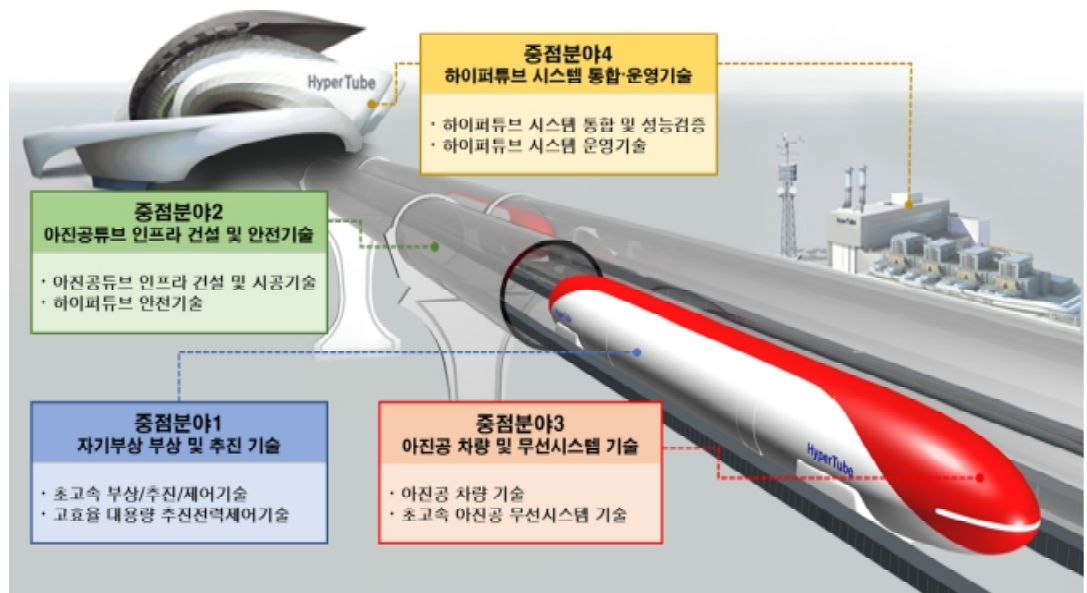
구분	하이퍼튜브	비행기	고속열차(KTX)	자동차
속도	1,200km/h	900km/h	300km/h	100km/h
탄소배출	0g/km*	285g/km	73g/km	104g/km
기상영향	매우 낮음	매우 높음	보통	다소 높음

* 아진공 튜브 외벽을 감싼 태양광 패널을 통해 얻은 태양광 에너지로 전력 공급 시

하이퍼튜브 기술 요구사항

하이퍼튜브의 초격차 기술을 구현하기 위해서는 차량을 고속 주행시키는 ❶자기부상·추진 기술, 극한의 아진공 환경(0.001~0.01 기압)을 유지하는 주행 통로인 ❷아진공 튜브 설계·시공 기술, 아진공으로부터 객실 기밀을 유지하며 안정적인 승차감을 제공하는 ❸차량 설계·제작 기술 등이 요구된다.

하이퍼튜브 시스템 개념도



이번 연구개발 내용은 자기부상·추진 기술 개발에 해당하며, 하이퍼튜브 전용 선로, 초전도 전자석 시스템, 주행 제어 기술, 차체 설계·제작 등 4가지 세부 기술 개발을 통해 차량의 부상·추진을 검증할 계획이다.

또한, 내실있는 사업 추진을 위해 철도국장을 위원장으로 세부기술 분야별 민간 전문가가 참여하는 '하이퍼튜브 핵심기술 개발 사업 추진 TF'를 운영하여 주기적으로 연구개발 성과를 점검한다.

국토교통부는 이번 연구개발은 철로 위 비행기, 하이퍼튜브 기술의 첫 발걸음으로서 큰 의미가 있는 사업으로, 지역 균형발전과 인구 절벽으로 인한 지방소멸 위기 해소에 기여할 것이다.

도로 서비스, 안전관리에 활용하는 디지털 도로대장 활용 아이디어 공모전

국토교통부, 2025. 4. 22.(화)

국토교통부와 한국국토정보공사는 도로 서비스, 안전관리 등 다양한 분야에서 디지털 도로대장을 활용하고자 ‘디지털 도로대장* 활용 아이디어 공모전’을 4월 23일부터 6월 5일까지 개최한다.

* (도로대장) 도로관리청에서 관리하는 도로와 그 외 부속 시설물 목록과 도면 등 도로의 기하구조 등을 알 수 있도록 작성해 놓은 기본적인 공적 장부

도로대장을 전자적으로 처리하고 작성·관리하도록 의무화하고, 도로대장 통합관리체계를 구축·운영하여 체계적으로 도로를 관리할 수 있도록 개정된 「도로법」이 2월부터 시행되었으며, 이에 따라, 국토교통부는 공간정보 전문 기관인 한국국토정보공사와 함께 전국 모든 도로대장의 디지털 전환을 추진하고 있다.

공모전 계획

공모전은 ‘도로정책 및 제도발전’, ‘대국민 도로정보 서비스 발굴’, ‘산업 연계 활용 방안’, ‘신기술 접목 방안’, ‘기타’ 등 5개 부문으로 진행한다.

학생, 일반인 등 국민 누구나 참여할 수 있으며, 개인 또는 3인 이내 팀으로도 참가할 수 있다. 실용성, 적합성, 창의성 등 기준에 따라 1차 서면 심사를 거쳐 4건을 선정한 후, 발표 심사를 통해 최종 순위를 결정한다.

선정절차



시상은 최우수상 1점(국토교통부 장관상 및 상금 300만원), 우수상 1점(한국국토정보공사 사장상 및 상금 100만원), 장려상 2점(한국국토정보공사 사장상 및 상금 각 50만원)으로 추진할 계획이다.

참가 신청은 국토교통부 누리집(www.molit.go.kr) 또는 한국국토정보공사 누리집(www.lx.or.kr)에서 양식을 내려 받아 작성한 후 전자우편(lxsoc@lx.or.kr)으로 제출하면 된다. 자세한 사항은 국토교통부 및 한국국토정보공사 누리집에서 4월 23일부터 확인할 수 있다.

공모전 포스터



국민과 함께 안전하고 편리한 도로구축

디지털 도로대장

활용 아이디어 공모전
2025. 4. 23.(수) - 6. 5.(목)

공모주제
디지털 도로대장을 활용한
① 도로 정책 및 제도 발전
② 대국민 도로정보 서비스 발굴
③ 산업 연계 활용 방안
④ 신기술 접목 방안
⑤ 기타 5개 분야

심사일정
【1차심사】서면심사, 가점심사
【2차심사】발표심사

공모대상
국민 누구나, 개인 또는 팀(3인 이내)을 구성하여 참가

공모방법
【신청】국토교통부 홈페이지(www.molit.go.kr) 또는 LX홈페이지(www.lx.or.kr)에서 참가 신청 서류 다운로드
* 참가신청서류: 공모신청서, 개인정보동의서, 공모전 제안서
【제출】참가 신청 서류 전자우편(lxsoc@lx.or.kr)으로 제출
* 1차 심사는 문서(.pdf), 2차 심사는 파워포인트(.ppt) 제출

시상규모

구분	수상	상금
최우수 1	국토교통부 장관상	300만원
우수 1	한국국토정보공사 사장상	100만원
장려 2	한국국토정보공사 사장상	각 50만원

※ 심사 과정에서 적합한 재단이 없을 경우, 시상 내역이 변경될 수 있음.

【문의처】LX 디지털SOC센터 Tel: 063-713-1373

국토교통부 LX 한국국토정보공사

중소기업 전략기술 로드맵(2025~2027)

- 자율협력주행 솔루션 -

정의 및 범위

- 다수의 자율주행 차량이 통신망을 통해 상호 정보를 공유하고 협력함으로써 도로 효율성을 극대화하고, 안전성을 높이는 주행 솔루션

전략 제품 관련 동향

시장전망

- 2022년 147억 달러였던 자율주행 통합솔루션의 세계시장 규모는 연평균 21.7%의 성장률로 2028년 477억 달러로 증가할 것으로 전망

제품동향

- 글로벌 OEM 및 IT 기업 중심으로 차량-차량(V2V), 차량-인프라(V2I) 통신 기술 기반의 협력 주행 솔루션 출시 및 실증 확대

기술동향

- 실시간 통신, AI 기반 의사결정 알고리즘, 분산형 데이터 처리 기술 등을 중심으로 자율 협력 주행 기술 고도화 진행 중

핵심기술

- V2X 기반 실시간 협력 통신 기술
- AI 기반 협력 주행 의사결정 알고리즘
- 차량 및 인프라 간 고정밀 데이터 공유 플랫폼
- 사이버보안 및 데이터 무결성 검증 기술

중소기업 기술개발 전략

- 차량 간 및 차량-인프라 간 협업을 위한 경량형 V2X 통신 모듈 개발
- 디지털 트윈 기반 가상환경에서의 협력 주행 시나리오 실증 강화
- 중소기업 참여형 실증 기반의 협력 주행 플랫폼 상용화 추진

1. 개요

◎ 정의

차량 간 자율협력주행 기술은 미래 모빌리티 혁신을 위한 핵심 기술로, 도로 안전성과 효율성을 극대화하며 교통 혼잡 및 환경 오염 문제 해결 가능성을 제시

- 현재 자율 주행 기술은 개별 차량의 자율성에 중점을 두고 있으나, 교통상황의 복잡성과 실시간 대응 요구로 인해 개별적인 자율 주행 기술의 한계가 명확함
- 차량 간 협력 주행은 서로 정보를 실시간으로 교환하며 집단적 의사결정을 통해 최적의 주행 경로와 행동을 계획함으로써 기존 자율주행의 한계 극복 가능

자율협력주행은 실시간 통신 기반 협력, 안전성 향상, 교통 최적화, 에너지 절감 등의 특성을 가지며 이를 통해 기술의 발전과 더불어 스마트 교통체계를 선도

- 실시간 데이터 통신 및 협력으로 차량 간 통신(V2V), 차량과 인프라 간 통신(V2I)을 통해 도로 상황 및 장애물을 실시간으로 파악하고 대응
- 센서 융합(라이다, 카메라, 레이더)과 통신 기술을 활용하여 주변 환경을 인지하고 안전한 경로를 생성
- 고도화된 알고리즘 및 학습 기반 시스템으로 딥러닝 및 강화학습 기반의 자율주행 알고리즘이 차량 간 협력적인 의사결정을 지원
- 주행 효율을 개선하여 연료 소비 및 배기가스를 줄이며 플래투닝(Platooning, 차량 대열 주행) 기술로 공기 저항 감소 및 에너지 소모 최적

◎ 필요성

자율협력주행 기술은 스마트 시티와 연계되어 글로벌 시장에서 폭발적인 성장이 예상되며, 주요 선진국 및 글로벌 기업들이 관련 기술 선점에 박차를 가하고 있음

- 협력 주행 기술은 V2X(Vehicle-to-Everything) 통신, AI 기반 의사결정 알고리즘, 분산형 데이터 처리 등 다양한 첨단 기술이 융합된 결과물로, 기술적 도약과 시장 선점이 필수인 기술
- 미국, 유럽, 일본, 독일 등은 자율 협력 주행 기술의 국제 표준화를 주도하며 이를 바탕으로 도로 인프라 및 차량 기술의 조기 상용화를 추진하고 있음

- 독일의 운송회사 함부거 호치민에서 2020년에 함부르크 HEAT(Hamburg Electric Autonomous Transportation) 프로젝트에 참여하여 함부르크 하펜시티에서 대중을 대상으로 탑승 서비스를 제공
- 해당 서비스는 5곳의 정류장을 경유하는 1.8km 연장의 경로를 대상으로 최대 25km/h로 주행이 가능한 자율주행 차량을 이용하였으며, 해당 자율주행 차량은 독일 함부르크시에서 제공한 정밀지도(HD map)를 이용하여 cm 단위의 위치 추정 오차의 정밀성을 보임

기술 개발의 주요 과제로는 실시간 고신뢰 통신 기술, 분산형 데이터 처리 및 AI 제어 기술, 그리고 사이버 보안 문제 해결 등이 포함

- 차량 간 신뢰성 높은 통신은 협력 주행의 핵심 요소로, 5G 및 6G와 같은 초고속 저지연 통신 인프라가 필요
- 협력 주행 환경에서는 수많은 차량 및 인프라 장치 간 데이터가 공유되므로, 이를 효율적으로 처리할 수 있는 분산형 컴퓨팅 기술과 AI 기반 의사결정 알고리즘이 중요
- 협력 주행 시스템의 확산에 따라 해킹 및 데이터 유출 등의 보안 위험이 증가할 가능성이 커, 강력한 사이버 보안 기술 개발이 필수



자율협력주행을 위한 디지털 도로 인프라의 역할

2. 환경 분석

◎ 시장 현황 및 전망

1) 개황

자율협력주행 기술의 확산

- 자율주행 기술이 발전함에 따라 차량 간(V2V) 및 차량과 인프라 간(V2X) 통신이 중요해지고 있으며, 자율협력주행이 스마트 모빌리티의 핵심 기술로 부상
- 자율협력주행은 개별 차량의 자율주행에서 나아가 여러 차량 간 실시간 정보 공유를 통해 교통 효율성과 안전성을 극대화하는 기술로, 차량용 센서와 통신 모듈의 중요성이 높아지고 있음
 - 글로벌 자동차 제조업체와 IT 기업 간 협업이 증가하며 관련 기술과 솔루션 개발 속도가 가속화되고 있음

V2X 통신 기술 및 시장 성장

- C-V2X(Cellular Vehicle-to-Everything) 기술이 5G 통신망을 활용해 자율 협력 주행에서의 주요 표준으로 자리잡고 있으며, 고속 데이터 전송과 낮은 지연시간을 기반으로 실시간 협력 주행을 지원
- 유럽과 북미를 중심으로 V2X 기술 상용화가 빠르게 진행 중이며, 관련 인프라 구축과 함께 시장이 성장 중

자율협력주행 데이터의 중요성 증가

- 데이터의 실시간 처리 및 전송을 위한 엣지 컴퓨팅 기술의 필요성이 부각되며, 데이터 보안 및 프라이버시 보호에 대한 요구도 증가
 - 차량 센서(레이더, 라이다, 카메라 등)와 통신 모듈에서 생성되는 대규모 데이터의 분석 및 활용이 협력 주행의 성패를 좌우하고 있으며, 이에 따라 시장도 지속적으로 확대 전망

2) 관련 시장 규모 및 전망

① 세계 시장

자율주행 통합 솔루션의 세계 시장 규모는 7년간 연평균 성장률 21.7%로 증가하며 '22년 약 147억 달러에서 '28년 477억 달러 규모로 성장할 것으로 전망

- 첨단 기술의 발전, 자율주행 인프라 구축, 스마트시티와의 연계를 통한 시장 요구 증대에 의해 촉진
 - 미국, 유럽, 아시아 국가들은 자율주행차 상용화를 위해 법적 기반과 인프라 투자를 확대하고 있으며, 미국의 자율주행 시범운행 지구와 일본의 도로교통법 개정은 기술 검증과 상용화를 가속화하는 역할을 함
 - 자율주행차와 스마트시티 인프라 간 통신을 강화하는 V2X 기술의 중요성이 대두되고 있음

자율주행 통합 솔루션 세계 시장 규모 및 전망(단위: 백만달러)

구분	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년	'27년	'28년	CAGR ('22~'28)
세계시장	14,709	17,901	21,786	26,513	32,267	39,268	47,790	21.7%

② 국내 시장

자율주행 통합 솔루션의 국내 시장 규모는 7년간 연평균 성장률 16.2%로 증가하며 '22년 약 8억 달러에서 '28년 19억 달러 규모로 성장할 것으로 전망

➤ 국내 자율주행 통합 솔루션 시장은 정부의 제도적 지원, 첨단 기술의 도입, 스마트시티와의 연계로 인해 지속적인 성장이 예상

- 정부는 2024년 일부 구간에서 레벨 4 고도 자율주행차 상용화를 목표로 제도와 인프라를 완비하고, 핵심 부품에 대한 투자를 집중
- 스마트시티 내 자율주행차와 V2X(Vehicle-to-Everything) 기술의 연계를 통해 데이터 통신과 교통 효율성을 극대화하려는 사회적 요구가 증가
- 고정밀 지도와 OBU, RSU 같은 통신 장비 기술이 자율주행차의 핵심 요소로 자리 잡으며, 국내 시장 내 다양한 산업 생태계와 연계된 기술 혁신을 이끌고 있음

자율주행 통합 솔루션 국내 시장 규모 및 전망(단위: 백만달러)

구분	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년	'27년	'28년	CAGR ('22~'28)
국내시장	14,709	17,901	21,786	26,513	32,267	39,268	47,790	21.7%



(좌) 세계시장 규모 및 전망, (우) 국내시장 규모 및 전망 (단위:백만달러)

◎ 기술개발 동향

차량 간 통신 기술의 발전과 저지연 실시간 정보 교환

자율협력주행(Cooperative Driving Automation)은 차량 간(V2V), 차량-인프라 간(V2I) 통신을 통해 주행 데이터를 실시간으로 교환하며, 이를 바탕으로 차량들이 협력하여 교통상황에 대응하는 기술

- C-V2X(Cellular Vehicle-to-Everything) 기술이 도입되면서 기존 DSRC(전용 단거리 통신) 기반의 통신보다 더 높은 신뢰성과 낮은 지연을 제공하며, 자율 협력 주행의 실현 가능성을 확대
- 5G 통신 기술과 통합되어 초저지연 네트워크 구현이 가능해지며, 교차로 및 고속도로 병합 상황에서의 사고 위험을 줄이는데 기여

자율주행차 주행환경 인식성능 향상

고수준의 자율주행기술을 개발하기 위해서 차량이 주행하는 주행환경에 대한 인식기술이 중요하나, 현재의 자율주행용 센서는 각각의 장단점이 있어 도로시스템과 같은 기술적인 지원이 필수적임

- 높은 교통 트래픽으로 자율주행차량에 장착된 주요 센서가 제 역할을 하지 못하는 상황이 다수 발생하고, 환경적 요인(안개, 폭우, 눈 등)으로 센서의 기능과 성능 제한
- 각종 자율주행차에 사용되는 센서의 성능을 보조하여 가시영역이 확보되지 않은 영역(사각지대, 원거리 등)에서의 정보를 제공하는 것과 측위정밀도를 개선할 수 있는 랜드마크 등을 제공하는 기술개발이 필요

최근 스마트시티에서 기존 C-ITS 인프라 및 스마트자율협력 주행 도로시스템 인프라를 모두 포함하는 형태로 구상함에 따라서 스마트시티에 필요한 추가적인 데이터가 정의되는 상황

- 스마트시티에서는 C-ITS와 같이 자율주행차의 주행을 지원하는 데이터뿐만 아니라 원격에서 차량을 관제 및 운영을 위한 데이터(예를 들어, 현시 관제를 위한 실시간 영상 데이터 등)에 대한 논의도 본격화
- 자율주행차에서 수집된 데이터와 차량 내 데이터를 관제센터에 전송하기 위한 데이터 표준도 논의되고 있음

클라우드, ITS 교통인프라와 연계한 자율주행차 기능 업데이트

향후 자율주행시스템은 양산(생산)과 함께 기능이 확정되는 것이 아니라, 지속 SW를 통해 업데이트하여 기능을 개선하는 방향으로 발전할 것으로 예상

- 적극적인 OTA기술은 시스템의 기능/성능을 향상함은 물론 도로구간별로 자율주행차에 필요한 각종데이터와 어플리케이션을 능동적으로 실행시키거나 관리함으로 인해서 자율주행차의 기능을 지속적으로 향상시킬 수 있을 것으로 기대하고 있음

1) 해외 기술개발 동향

V2X 통신을 활용한 협력 주행 기술을 실증하며 자율주행 서비스의 안전성과 효율성을 높이고 있음

- (Waymo, 미국) 자율주행 기술의 선도 기업으로, 협력 주행 기술 개발에 주력
 - 피닉스에서 자율주행 택시 서비스 'Waymo One'을 통해 V2V 및 V2I 통신을 활용한 협력 주행 기술 실증
 - 샌프란시스코로 서비스 지역을 확대하며, 교통 신호와의 실시간 통신을 통한 주행 효율성 향상
- (Mobileye, 이스라엘) 인텔의 자회사로, 자율주행을 위한 첨단 운전자 지원 시스템(ADAS)과 협력 주행 기술 개발에 주력
 - 독일에서 자율주행 로봇택시 서비스를 시작하며, V2X 통신을 활용한 협력 주행 기술을 실증
 - 다수의 글로벌 자동차 제조사와 협업하여 협력 주행 기능이 포함된 ADAS 시스템을 공급
- (NVIDIA, 미국) 자율주행 차량용 AI 컴퓨팅 플랫폼을 개발하며, 협력 주행 기술 통합에 집중
 - 'NVIDIA DRIVE' 플랫폼에 V2X 통신 기능을 추가하여 차량 간 및 차량-인프라 간 협력 주행 지원

2) 국내 기술개발 동향

자율주행 기술과 V2X 통신을 결합한 협력 주행 시스템 개발, 5G 통신 기반의 V2X 플랫폼 구축, 스마트 인프라와의 연동을 통한 교통 효율성 향상 등에 주력

- (현대자동차) 자율주행 기술과 V2X 통신을 결합한 협력 주행 시스템 개발에 주력
 - 제주도에서 V2X 기반의 자율 협력 주행 시범 운행을 실시하여 기술 검증, 서울시와 협력하여 스마트 교차로를 구축, 차량과 인프라 간 실시간 정보 교환을 통한 교통 효율성 향상
- (KT) 통신 인프라를 활용한 자율 협력 주행 솔루션 개발에 집중
 - 5G 기반의 V2X 플랫폼을 개발하여 자율주행 차량 간 실시간 데이터 교환 지원, 경기도 판교 자율주행 실증단지에서 협력 주행 기술을 적용한 셔틀 서비스를 운영
- (모라이) 자율주행 시뮬레이션 플랫폼을 개발하여 협력 주행 기술 검증 지원
 - 디지털 트윈 기술을 활용한 가상 도시 환경에서의 협력 주행 시나리오 테스트, V2X 통신 모듈을 통합한 시뮬레이션 환경 구축으로 다양한 협력 주행 상황 검증
- (컨트롤웍스) 자율주행 차량의 제어 시스템과 V2X 통신 기술을 개발하는 기업
 - 차량 간 통신을 통한 플래투닝 주행 기술 개발로 고속도로 주행 효율성 향상, 교통 신호와의 실시간 연동을 통한 교차로 통과 최적화 시스템 개발

3. 기술개발 로드맵

◎ 요소기술 도출

핵심 요소기술 선정을 위한 전략품목 요소기술 6개 도출

요소기술 도출

구분	중분류	요소기술	출처
1	인프라 기반 검지기술	인프라 라이더(또는 카메라) 기반 자율주행 센서의 객체 인지능력 확장 기술	전문가
2	인프라 기반 가이던스 기술	인프라 객체 감지 후 자율협력주행을 위한 우선순위 판단 및 양보 협상 정보 제공 기술	전문가
3	실내(터널포함) 내 측위정밀도 개선 기술	위성항법 신호 음영지역인 지하나 터널 등에서 정밀한 위성항법이 끊임없이 제공되도록 하여 자율협력주행의 신뢰도를 높이기 위한 기술	전문가
4	자율주행차 네트워크 통신 최적화 기술	자율주행차 간 및 차량-인프라 간 데이터 전송의 속도와 안정성을 극대화하여 실시간 주행 정보를 효율적으로 처리하는 기술	특허·빅데이터
5	자율주행차 기상 정보 연계 주행 제어 기술	기상 데이터를 활용하여 도로 및 환경 변화에 따른 주행 전략을 실시간으로 조정해 안전성을 향상시키는 기술	특허·빅데이터
6	복잡 주행 환경에서 이상 감지 및 대응 기술	교차로, 혼잡 지역 등 복잡한 주행 환경에서 잠재적 위험을 감지하고 신속히 대응해 사고를 예방하는 기술	특허·빅데이터

◎ 핵심 요소기술 선정

선별된 전략품목 요소기술을 대상으로 전문위원회를 통해 기술개발 핵심성·파급성·가능성을 평가하여 핵심 요소기술 선정

- (기술개발 핵심성) 전략품목 개발 필요 요소기술 가운데 중요도(필수 여부) 및 기술개발 성공 시 달성 기여도
- (기술개발 파급성) 기술개발 이후 타 분야/품목 등에 영향을 미치는 확장 수준
- (기술개발 가능성) 요소기술에 대한 개발 기간, 투자금액, 기술 난이도 등을 종합적으로 고려한 중소기업 적합 수준

「자율 협력 주행 솔루션」 핵심요소기술 선정

핵심기술	개요
인프라 기반 검지기술	인프라 라이더(또는 카메라) 기반 자율주행 센서의 객체 인지능력 확장 기술
인프라 기반 가이던스 기술	인프라 객체 감지 후 자율협력주행을 위한 우선순위 판단 및 양보 협상 정보 제공 기술
실내(터널포함) 내 측위정밀도 개선 기술	위성항법 신호 음영지역인 지하나 터널 등에서 정밀한 위성항법이 끊임없이 제공되도록 하여 자율협력주행의 신뢰도를 높이기 위한 기술

◎ 기술 로드맵 구축

1) 기술개발 목표

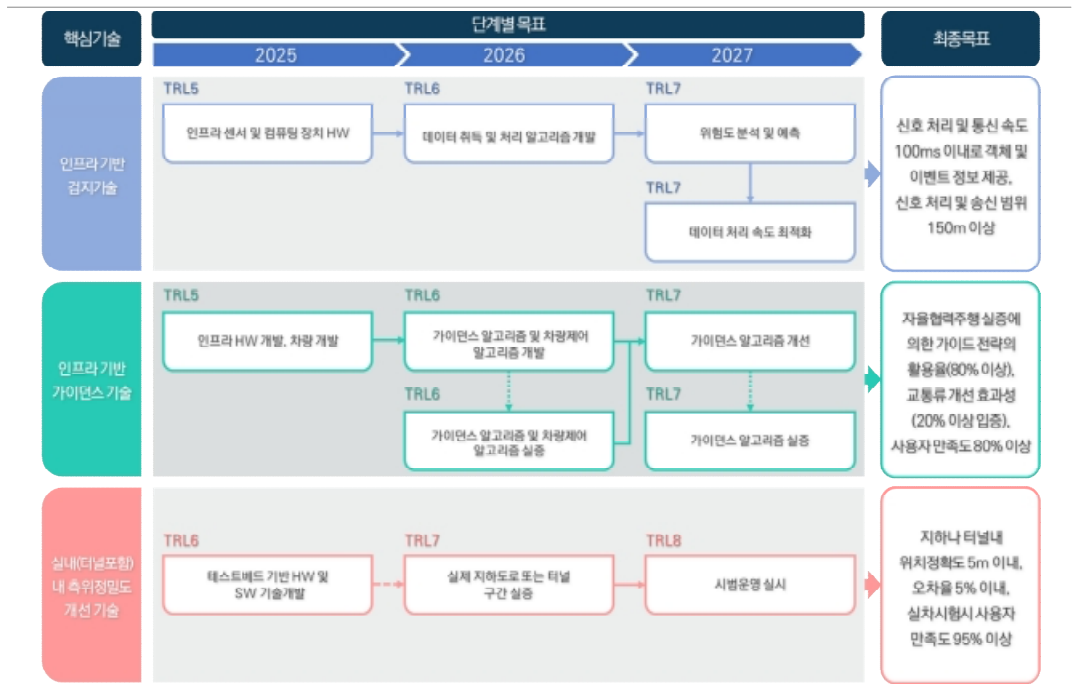
「자율 협력 주행 솔루션」 기술개발 로드맵

핵심 요소기술	기술 요구사항	개발목표			최종목표
		1차년도	2차년도	3차년도	
인프라 기반 검지기술	정확한 객체 감지를 통해 통신 지연 등에 의한 사고 없도록 정보 제공할 것, 이벤트의 경우 위험도에 대한 예측 가능할 것	인프라 센서 및 컴퓨팅 장치 HW	데이터 취득 및 처리 알고리즘 개발	위험도 분석 및 예측, 데이터 처리 속도 최적화	신호 처리 및 통신 속도 100ms 이내로 객체 및 이벤트 정보 제공, 신호 처리 및 송신 범위 150m 이상
인프라 기반 가이던스 기술	가이드 전략(양보, 협상 등) 수립을 위한 정확한 상황판단 기술, 수립된 전략에 대한 효과 예측 및 평가 기술, 기술의 활용가능성	인프라 HW 개발, 차량 개발	가이던스 알고리즘 및 차량제어 알고리즘 개발, 실증	가이던스 알고리즘 개선 및 실증	자율협력주행 실증에 의한 가이드 전략의 활용율(80% 이상), 교통류 개선 효과성(20% 이상 입증), 사용자 만족도 80% 이상
실내(터널포 함) 내 측위정밀도 개선 기술	지하나 터널내 위성항법 인프라와 정밀 위치보정 시스템에 의해 오차를 최소화하고 위치 정확도 향상	테스트베드 기반 HW 및 SW 기술개발	실제 지하도로 또는 터널 구간 실증	시험운영 실시	지하나 터널내 위치정확도 5m 이내, 오차율 5% 이내, 실차시험시 사용자 만족도 95% 이상

2) 로드맵 기획

(총론) 자율협력주행의 효율성, 안전성, 그리고 실시간 협업 성능을 향상시키는 솔루션 개발을 위한 중소기업 전략기술로드맵 구축

- (중소기업 기술개발전략1) 다수 차량 간의 원활한 통신을 지원하기 위한 V2X 통신 기술 및 네트워크 안정성 강화 기술 개발 필요
- (중소기업 기술개발전략2) 차량 간 협력 주행을 최적화하기 위해 실시간 경로 공유, 동적 경로 재설정, 장애물 회피 협력 알고리즘 개발 필요
- (중소기업 기술개발전략3) 차량과 인프라 간 상호작용을 극대화하기 위해 고정밀 지도 데이터 업데이트 기술 및 차량-인프라 협력 알고리즘 개발 필요
- (중소기업 기술개발전략4) 자율협력주행의 신뢰성과 안전성을 높이기 위해 사이버 보안 기술, 데이터 무결성 검증 체계, 그리고 비상 상황 대처 협력 프로토콜 개발 필요



「자율 협력 주행 솔루션」 기술개발 로드맵

주) 본 특집은, 중소벤처기업부 중소기업 기술 로드맵 자료보고서를 기반으로 재생산되었음을 밝힙니다.

법령 제·개정 동향

국토교통위원회 검토보고서(교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안)

[의안번호 제2207724호, 2025.4.]

[제안이유 및 주요내용]

현행법은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 교통수단과 여객시설에 이동편의시설을 설치하도록 하고, 교통행정기관이 면허·허가·인가 등을 하는 경우 이동편의시설이 설치기준에 맞는지 심사하도록 하고 있음. 또한, 교통행정기관은 이동편의시설 설치 심사를 하는 경우 교통약자 관련 단체 등으로부터 의견을 들을 수 있도록 규정함

그런데 현행법상 교통약자 관련 단체 등의 의견 청취는 재량규정으로 의무사항이 아님에 따라 교통약자의 의견이 심사에 충분히 반영되지 못하고 있다는 지적이 제기됨

한편, 현행법은 보행자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 보행우선구역 설치하고 보행안전시설을 설치할 수 있도록 규정하고 있는데, 진입억제용 말뚝과 같이 일부 시설물이 설치되는 경우 자동차뿐만 아니라 장애인용 휠체어 등도 통행이 어려워지는 사례가 발생하고 있다는 지적이 있음

이에 이동편의시설 설치 심사 시 교통약자 단체 등의 **의견 청취를 의무화**하고, **보행안전지구 지정계획의 의무적 포함 사항에 시설물의 설치를 추가함**으로써, 교통약자의 이동편의 강화에 기여하려는 것임(안 제12조제2항 및 제18조제3항)

[검토의견]

가. 의견청취 의무화의 실효성 확보 필요

- 개정안은 이동편의시설 기준적합성 심사 시 의견청취를 의무화하여, 형식적인 절차가 아닌 실질적인 교통약자의 참여를 보장하려는 것임
- 다만, 의견청취가 요식행위에 그칠 우려도 있으므로, 국토부의 실태조사 등과 연계하여 지자체 이행 실태 점검 체계 마련 필요

나. 시설물 설치 명시에 따른 보행자 안전 증진

- 시설물 설치 계획이 포함되면, 시각장애인·휠체어 사용자 등 교통약자의 실제 통행 환경을 고려한 설계 및 배치 가능
- 다만 '시설물' 용어가 포괄적이므로, 법령상 정의되어 있는 '보행안전시설물'로 용어 통일 필요

국토교통위원회 검토보고서(주차장법 일부개정법률안)

[의안번호 제2207510호, 2025.4.]

[제안이유 및 주요내용]

환경친화적 자동차의 이용이 증가함에 따라 일부 지방자치단체에서는 공영주차장 이용 시 충전시간 등을 고려하여 최초 1시간의 주차요금을 면제하는 정책을 시행하고 있으나, 이는 지자체 조례에 따라 상이하게 운영되고 있어 지역 간 형평성 문제가 제기되고 있음

현행 「주차장법」은 환경친화적 자동차에 대하여 주차요금의 100분의 50 이상 감면을 규정하고 있으나, 최초 무료 주차시간에 대한 규정은 없어 주차요금 감면 기준의 일관성 부족이 발생하고 있음

이에 환경친화적 자동차에 대하여 공영주차장 이용 시 **최초 1시간 주차요금을 면제하고, 이후 시간에 대해서는 기존처럼 50% 이상을 감면**하도록 함으로써, 지역 간 형평성을 제고하고 환경친화적 자동차 보급 확대에 기여하려는 것임(안 제9조제1항 및 제14조제2항)

[검토의견]

가. 주차요금 감면 정책의 제도화 필요

- 환경친화적 자동차의 보급 확대 및 기후위기 대응을 위한 친환경 차량 이용 활성화 정책 강화 필요성이 커지고 있으며, 일부 지자체에서는 이미 충전시간을 고려한 1시간 무료 주차 정책을 시행하고 있음
- 개정안은 이러한 정책을 전국적으로 일원화하여 제도화함으로써, 이용자 혼란을 해소하고 지역 간 형평성 제고에 기여할 수 있을 것으로 판단됨

나. 지방자치단체의 자율성 고려 필요

- 공영주차장 설치 및 운영은 지자체의 고유 권한사항으로, 주차장 공급 여건, 교통정책 방향, 감면대상 우선순위, 지방재정 상황 등이 지역별로 상이함
- 개정안처럼 전국 공통으로 감면을 강제할 경우, 자치입법권 및 재정 자율성이 제약될 수 있으며, 주차장 수입 감소로 인한 지방재정 부담이 우려됨

다. 감면 대상과 기준의 명확성 필요

- 개정안은 제안이유에서 환경친화적 자동차만을 언급하고 있으나, 실제 법문에는 경형자동차도 포함되어 있어, 감면 대상의 정합성 확보를 위한 문안 정비가 필요함

국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 일부개정

[시행 2025.4.22.] [대통령령 제35453호, 2025. 4. 22, 일부개정]

[개정이유]

일괄입찰 유찰 이후 수의계약 체결 시 수의계약 체결 이전에 장시간이 소요됨에 따라 물가 변동분을 반영할 수 있도록 허용

[주요내용]

가. 일괄입찰 유찰 후 수의계약 시 물가 반영 현실화(안 제27조제2항)

- 일괄입찰 유찰에 따른 수의계약 체결 시 최초 입찰에 부칠 때 정한 가격을 변경할 수 있도록 함.

[신구법 비교]

당초(‘24.12.24. 시행)	변경(‘25.4.22. 시행)
제27조(재공고입찰과 수의계약) ① (생략)	제27조(재공고입찰과 수의계약) ① (현행과 같음)
②제1항의 규정에 의한 수의계약의 경우 보증금과 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없다. <단서 신설>	②제1항의 규정에 의한 수의계약의 경우 보증금과 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타 조건을 변경할 수 없다. 다만, 제79조제1항제5호에 따른 일괄입찰로 발주하는 공사에 대해 경쟁입찰을 한 후 물가변동으로 인해 각 중앙관서의 장이 「국가재정법」 제50조제5항에 따른 총사업비 관리에 관한 지침에 따라 해당 공사의 총사업비를 조정한 경우에는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격을 변경할 수 있다.
③ (생략)	③ (현행과 같음)



자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령 일부개정

[시행 2025.4.30.] [대통령령 제35489호, 2025. 4. 30, 일부개정]

[개정이유]

자동차안전기준이 마련되지 않은 자율주행자동차에 대하여 성능인증 제도와 적합성 승인 제도를 도입하는 등의 내용으로 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」이 개정(법률 제 20391호, 2024. 3. 19. 공포, 2025. 3. 20. 시행)됨에 따라, 성능인증과 적합성 승인의 기준·대상·방법 등 법률에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 정하려는 것임.

[주요내용]

가. 자율주행자동차에 대한 성능인증의 기준·대상 및 절차 등 신설(안 제35조)

- 나. 성능인증을 받은 자율주행자동차에 대한 변경인증 및 변경신고의 대상·절차 등 신설(안 제37조)
- 다. 자율주행자동차에 대한 적합성 승인의 대상·방법 및 기준 등 신설(안 제38조)
- 라. 적합성 승인을 받은 자율주행자동차에 대한 변경승인 및 변경신고의 대상·절차 등 신설(안 제39조)
- 마. 성능인증 및 적합성 승인의 취소 대상 등 규정(안 제40조)
- 바. 자동차제작자등과 적합성 승인을 받은 자가 준수해야 하는 책무 등 규정(안 제15조, 제41조부터 제44조까지)
- 사. 자율주행시스템을 변경할 수 있는 사유 및 자율주행시스템 변경 시 준수사항 등 규정(안 제45조)
- 아. 법률 위반행위에 대한 과태료 부과기준 추가(안 제52조)

[신규법 비교]

당초(‘24.7.31. 시행)	변경(‘25.4.30. 시행)
제15조(보험 가입 의무) ① 법 제19조에서 “대통령령으로 정하는 보험”이란 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 보험(이하 “책임보험”이라 한다)을 말한다.	제15조(보험 가입 의무) ① 법 제19조에서 “대통령령으로 정하는 보험”이란 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 보험을 말한다.
〈신 설〉	제35조의2(자율주행자동차의 성능인증) ① 법 제40조제1항에 따른 자율주행자동차에 대한 성능인증(이하 “성능인증”이라 한다)의 기준은 별표 4의2와 같다. ② 성능인증의 대상은 다음 각 호에 모두 해당하는 자동차로 한다. 1. 장착된 자율주행시스템에 관한 「자동차관리법」 제29조제1항에 따른 자동차안전기준(이하 “자동차안전기준”이라 한다)이 없는 자율주행자동차 2. 법 제2조제2항제2호에 따른 완전 자율주행자동차 3. 「자동차관리법」 제3조제1항제1호부터 제4호까지의 어느 하나에 해당하는 자동차

공공조달 발주동향

본 정보는 조달청 나라장터, 한국도로공사 전자조달시스템, 국토교통과학기술진흥원 등 공공조달 시스템에 등록된 사업으로, 특정 검색어(ITS, BIS, 교통정보, 첨단교통 등)로 검색된 발주정보('25.4.28. 기준)를 요약하여 정리한 자료임
검색일 이후 등록되었거나 미리 설정한 검색어가 포함되지 않은 경우 누락될 수 있으며, 상세내용은 별도 확인 필요

조달청 나라장터 등록

업무	공고명	수요기관	설계가격(원)	입찰마감일
일반용역	2025년 국가대중교통정보센터 운영·유지보수 용역	한국교통안전공단	538,297,723	2025. 05. 12.
일반용역	2025년도 실시간 버스정보제공 시스템 유지·관리 용역	충청남도	600,000,000	2025. 05. 12.
일반용역	2025년 안동시 지능형교통체계(ITS) 유지관리용역	경상북도 안동시	289,900,000	2025. 05. 12.
일반용역	스마트시티 세종국가시범도시 스마트 IoT 구축 지원 위탁감리	한국지능정보사회진흥원	140,670,998	2025. 05. 14.
일반용역	수원시 통합주차시스템 고도화 사업	수원도시공사	114,179,000	2025. 05. 15.
일반용역	엘살바도르 산살바도르 도시교통 마스터플랜 수립 및 버스관리정보시스템 구축사업 시스템 PMC용역	한국국제협력단	2,841,585,625	2025. 06. 05.

한국도로공사 전자조달시스템 등록

업무	공고명	수요기관	설계가격(원)	입찰마감일
용역	[긴급]차량탑재형 법규위반차량 AI선별 시스템 고도화	본사	295,389,406	2025. 05. 12.

R&D

업무	공고명	수요기관	설계가격(원)	입찰마감일
R&D	능동형 안전서비스 제공을 위한 이동형플랫폼 기반 솔루션개발[차세대지능순찰플랫폼개발(움직이는자구대)]	경찰청	128.83억원 이내	2025. 05. 23.

수원시 통합주차시스템 고도화

일반사항

- 사업명 : 수원시 통합주차시스템 고도화
- 사업기간 : 착수일로부터 180일
- 사업비 : 금114,179,000원(VAT 포함)
- 계약방식 : 협상에 의한 계약

추진 배경 및 필요성

- 수원시 주차장 조례의 전면 개정(2025.1.1.일자 시행)으로 이를 반영한 통합주차시스템 기능 변경 및 추가개선 필요
- 공영주차장 통합홈페이지, TMAP, OpenAPI 등 잔여면 수 표출 플랫폼 확대에 따른 잔여면 정확도 향상 필요성 증대
- 통합관제센터 운영 주차장의 지속적인 확대에 따른 원격관제 기능 및 환경 개선 필요

주요 사업범위

- 통합주차시스템 기능 개선
 - 공영주차장 무제한 통합 이용 정기권(새빛주차패스) 기능 구축
 - 수원시 주차장 조례 변경사항 기능 반영 및 주차장 운영시간 확장성 개선
 - 고객 알림서비스 개선(카카오 알림톡 메신저 기능 구축)
 - 통합관제센터 원격관제·원격 고객응대 관련 기능 및 환경 개선
- 각 주차장별 잔여면 수 정확도 향상을 위한 유도관제 시스템 연계 구축
- 기존 서버 및 인프라 환경에 맞춘 시스템 구축

문의처

- 수원특례시청 스마트주차운영처 스마트주차팀 (031-695-0915)

ITSK NEWS



미래 모빌리티 분야 협력 강화를 위해 한국교통안전공단(TS)과 협약^(4.15)



한국지능형교통체계협회(회장 허청희, 이하 'ITS Korea')와 한국교통안전공단(이사장 정용식, 이하 'TS')는 2025년 4월 15일(화), 경북 김천에 위치한 TS 본사에서 미래 교통기술 개발과 국민 교통안전 수준 향상을 위한 전략적 업무협약 (MOU)를 체결하였다.

이번 협약은 지능형교통체계(이하 'ITS'), 모빌리티, 자율협력주행 등 신기술 확산에 따른 교통안전과 스마트 모빌리티 서비스 고도화 등을 위해 양 기관 간 협력 기반을 강화하고자 추진되었다.

양 기관은 이번 협약을 통해 ▲ITS 및 모빌리티 분야 신기술 연구와 데이터 기반 서비스 발굴, ▲자율주행차 안전성 확보를 위한 인증·시험·평가 협력, ▲버스·주차정보시스템 고도화 등 대중교통 서비스 개선, ▲글로벌 기술·시장 정보 교류 및 국제행사 참여 지원 등 4대 분야에서 협력을 강화해 나갈 계획이다.

ITS Korea 허청희 회장은 “앞으로 국민이 보다 안전하고 편리하게 교통 서비스를 이용할 수 있도록 인공지능(AI)을 활용한 통합 안전관리체계 구축이 필요하다”며, “이번 업무협약을 계기로 AI 기반 교통 안전 서비스 고도화와 미래 모빌리티 혁신을 위해 노력 하겠다”고 밝혔다.



자율주행 연구 경쟁력 강화 등을 위해 국토교통과학기술진흥원(KAIA)와 맞손^(4.21)



한국지능교통체계협회(회장 허청회, 이하 'ITS Korea')와 국토교통과학기술진흥원(원장 김정희, 이하 'KAIA')은 2025년 4월 21일(월), 경기도 안양에 위치한 KAIA 본사에서 국토교통 연구개발 협력 강화 및 자율주행 리빙랩 실증 기반 확대를 위한 전략적 업무협약(MOU)을 체결하였다.

이번 협약을 통해 양 기관은 ▲미래 유망 기술 및 신규 연구개발 과제 발굴, ▲우수기업 및 혁신제품 지원을 통한 사업화 지원, ▲자율주행 실증 리빙랩 환경 조성, ▲글로벌 기술·시장 정보교류 및 국제행사 공동참여 등 8대 중점분야에서 협력을 강화해 나갈 예정이다.

ITS Korea 허청회 회장은 “모빌리티 기반 산업 전환과 기술혁신이 가속화되는 지금, 연구성과의 실증·확산·사업화를 함께 추진할 전략적 협력 파트너십이 중요하다”며, “ITS Korea는 이번 협약을 계기로 KAIA와 함께 교통 R&D 성과의 실용화와 국제 경쟁력 강화에 더욱 박차를 가하겠다”고 밝혔다.



ITS 춘계학술대회에서 지자체 협의체 회의, 세션 참여 등 ITS 산학 협력 강화^(4.24)



한국지능교통체계협회는 2025년 4월 24일(목), 제주한라대학교 에서 개최된 ITS 춘계 학술대회에 참가해 학술세션 발표, 지자체 ITS 발전 협의체 킥오프 회의 등을 통해 ITS 분야 산·학 협력 기반을 다졌다.

특히, ITS분야 지속 발전과 협력을 목적으로 기획된 ‘지자체 ITS 발전 협의체’ 킥오프 회의에는 전국 14개 지자체 등에서 약 60여 명이 모여 뜨거운 관심을 보였다.

먼저 경기도에서 ITS 플랫폼 구축 사례와 경기도 ITS 활성화 지원 조례를 소개하는 등의 정보공유 시간을 가졌으며, 이후 협의체 구성·운영 방안, 진단·평가 방안 등 실질적인 운영계획을 발표하고 폭넓게 논의하였다.

ITS Korea 허청회 회장은 “지속 가능한 ITS 발전을 위해선 지자체 중심의 자율적 협력체계가 매우 중요하다”며, “ITS Korea는 이를 위한 실질적 지원과 협력을 지속해 나갈 것”이라고 밝혔다.

ITS Korea는 협약기업을 대상으로 다양한 지원프로그램을 제공하고 있습니다.

기업명, R&R
 ITS

1:1

①

②

R&D ③

④

4

기업명, R&R
 ITS

: 031-478-0408

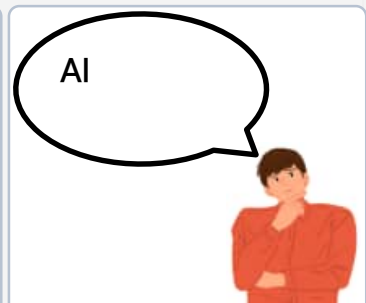
: edu@itskorea.kr

:

이런 분들이 참여하셨습니다



신규 사업 진입



기술이전



조직 개편·역할분담



특허등록지원

01



기술 멘토링
 참여기업 모집

02



멘토(전문가) 매칭

/ POOL

1:1

03



기술 멘토링 실시

04



결과 보고

교육 일정 안내



월 교육 일정

	교육명	교육기간	교육방법	교육인원	교육비
1	Python	5/8()~5/9() 2 (16h)		14	- : - :68,760
2		5/9() 1 (7h)		15	- : - : 28,340
3	ITS	5/13()~5/14() 2 (16h)	/	21	- : - : 56,510
4	ITS	5/14()~5/15() 2 (16h)	/	15	- : - : 62,880
5	()VISSIM ITS	5/15()~5/16() 2 (14h)		20	- : - : 57,030
6	V2X	5/20()~5/21() 2 (12h)	/	16	- : - : 45,120
7	AI	5/22() 1 (7h)	/	17	- : - : 26,370
8		5/22()~5/23() 2 (16h)	/	15	- : - : 62,880
9	AI : LLM/sLLM	5/23() 1 (7h)		17	- : - : 27,140

- (604)



교육 신청방법

- ▶ 한국지능형교통체계협회 인재양성센터 홈페이지 회원가입 후 신청
- ▶ 문의사항 인재양성실 전화 이메일

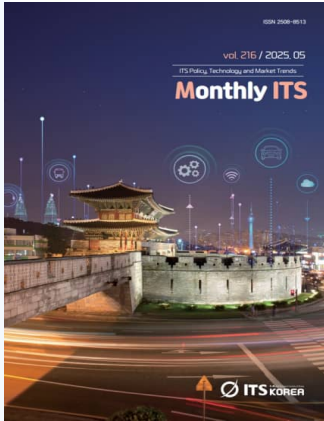
Our May!

/ ITS Korea /

S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
			AI EXPO KOREA 2025			
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31
	C-ITS 상호호환성 시험					
		IT리더스 포럼	2025년 제20회 수원 ITS 아태총회			

Monthly ITS 기사 투고 및 광고 게재 안내

월간지 <Monthly ITS>의 기사 투고 및 무료 광고 신청을 받고 있습니다. 투고된 기사는 <Monthly ITS>의 특별기고 형태로, 무료 광고는 내지의 전면광고로 게재됩니다. 회원사의 권익증진 및 폭넓은 정보제공과 ITS 산업발전을 위해 최선을 다하겠습니다.



성격 ITS 관련 정책·산업·발주 정보·연구동향 등 전문지식·교양 정보지
※ 매월 첫번째 화요일(월1회, 연간 총12회) 발간 및 배포

지면 50면 내외의 레터 사이즈(215.9×279.4mm), 컬러, 모조지120g

특징 협회를 대표하는 정기 간행물
무료 배포 및 협회 홈페이지 업로드
회원사 및 ITS 분야 종사자 주요 독자층 확보

기사 투고 안내

목적

- ITS분야 종사자 및 기관에 다양한 정보와 지식 전달

내용

- 위치 : 내지 Special 특집
- 분량 : 15페이지 이내
- 내용 : ITS 관련분야 정책, 기술, 연구, 해외동향 등
ITS 전문정보, 기업경영, 인문 등 교양정보

자격

- ITS분야 종사자 및 산업계에 알리고 싶은 전 국민
참여 가능

방법

- 2개의 파일(①투고 신청서 ②원고)을 구분하여
이메일로 보내 주시기 바랍니다.
- 소정의 원고료를 지급해 드립니다.

광고 게재 안내

목적

- 회원사의 기술력, 제품을 홍보하여, 국내외 시장 확대
및 기업간 상호 협력 증진

내용

- 위치 : 내지 전면광고
- 분량 : 1~2페이지
- 내용 : 회사 홍보, 기술, 제품 홍보, CEO·중역 인터뷰

자격

- 협회 회원사는 누구나 게재 가능

방법

- 광고 내용은 광고주가 직접 제작
- 2개의 파일(①게재 신청서 ②광고 내용(pdf파일))을
구분하여 이메일로 보내 주시기 바랍니다.

기타 자세한 사항은 아래를 통해 문의하시기 바랍니다.

A 경기도 안산시 상록구 성호로 31(일동 707-2) ITS 인증·성능평가센터 3층 전략기획팀
H itskorea.kr E asiakys@itskorea.kr
P 031-478-0451 F 031-502-0548