

지능형교통이 만드는 새로운 일상

# Monthly ITS

03 2026 March Vol. 226  
www.itskorea.kr

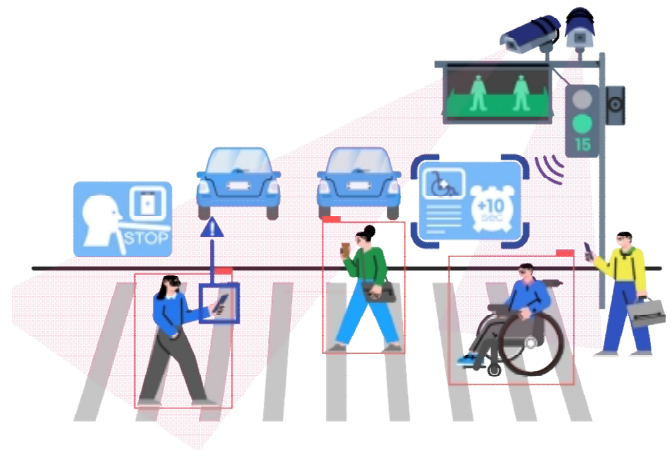
한국지능교통체계협회, Monthly ITS 2026 03, 통권 226호

등록번호 ISSN 2508-8513  
발행주기 월간  
발행인 허청희  
편집위원 정민철, 이형석, 김지민, 김영식  
발행일 2026년 3월 3일  
발행처 한국지능교통체계협회  
경기도 안산시 상록구 성호로 31,  
ITS 인증·성능평가센터  
전화 031.478.0451

지능형교통이 만드는 새로운 일상, <Monthly ITS>는 국내외 ITS 정책부터 최신 산업 연구 동향, 실무에 필요한 발주 정보까지 깊이 있는 통찰을 전달합니다. 모든 콘텐츠는 협회 홈페이지 e-Book으로도 편리하게 만나보실 수 있습니다.

본지에 수록된 모든 글과 사진은 협회의 자산으로, 사전 허가 없는 무단 전재 및 복제를 금합니다. 기고문은 필자 개인의 전문적 견해이며, 본 협회의 공식 입장과는 다를 수 있습니다.

소중한 의견은 언제든지 [asiakys@itskorea.kr](mailto:asiakys@itskorea.kr)로 보내주시기 바랍니다.





---

## 특별기고

- 2 26년 대한민국 교통의 AI 대전환, ITS 산업의 새로운 도약
- 10 ITS 사업비 산정의 공정성과 합리성 확보를 위한 2026 ITS 표준품셈 개정
- 18 모든 산업이 주목하는 범용 Physical AI 자율주행과 물류 시스템

---

## 집중조명

- 26 자율주행 시대의 안전한 연결을 설계하는 AI 무선 보안 선두주자 (주)씨스
- 34 교차로의 심장을 깨우는 실행형 디지털트윈의 표준 진우ATS

---

## 정책이슈

- 42 우리 동네 교통문화, 얼마나 달라졌을까? '25년 교통문화지수 발표
- 46 미래를 열어가는 새로운 성장엔진, 2030 모빌리티 혁신성장 로드맵
- 49 AI 혁신기술로 도시문제 해결한다, 2026년 시시티 혁신기술 발굴사업

---

## 법령제도

- 52 법령 제·개정 동향

---

## 월간토픽

- 54 ITS 관련 주요 뉴스

---

## 발주정보

- 58 공공조달 발주동향

---

## 협회소식

- 62 한국지능형교통체계협회 월간소식



## 예산과 정책이 그리는 미래 모빌리티의 청사진 26년 대한민국 교통의 AI 대전환, ITS 산업의 새로운 도약

### AI 대전환의 파도 앞, K-ITS가 마주한 새로운 내일

전 세계적으로 인공지능(AI)과 디지털 기술의 융합이 가속화되는 가운데, 우리 지능형교통체계(ITS) 산업 역시 거대한 전환점에 서 있다. 그동안 대한민국의 ITS가 도로의 흐름을 원활하게 하고 운전자의 안전을 돕는 훌륭한 관리자 역할을 해왔다면, 이제는 그 단계를 뛰어넘고 있다. 단순한 교통 관리를 넘어, AI가 스스로 상황을 판단하고 시스템을 제어하는 진정한 의미의 '지능형 모빌리티' 시대로 나아가고 있는 것이다.

정부는 이러한 시대적 흐름에 발맞추어, 2026년 예산안에 미래 성장 동력을 확보하기 위한 전략적 투자를 그 어느 때보다 과감하게 반영했다. 자율주행 실증, 디지털 트윈, 피지컬 AI 생태계 조성 등 이름만으로도 혁신적인 과제들이 국가 계획의 최상단을 차지하고 있다. 이는 단지 일회성 예산의 증액을 의미하지 않는다. 대한민국을 글로벌 K-ITS 초연결 생태계의 중심으로 확고히 세우겠다는 정부의 강력한 의지이자, 우리 산업계가 뛰어들어야 할 거대한 무대의 개막을 알리는 신호탄이다.



한국지능형교통체계협회  
기획조정본부 전략기획팀  
이형석 팀장

교통 인프라의 AI 대전환(AI)과 녹색 전환(GX)이라는 거대한 정책적 파도가 본격적으로 밀려오고 있다. 물론, 이 거센 변화의 파고 속에서 새로운 기회를 포착하고 미래 시장을 선점하는 것은 결코 쉽지 않은 과제일 것이다.

그렇기에 2026년도 정부 업무계획과 국회 예산 심의 결과를 면밀히 들여다보는 일은 무척이나 중요하다. 이 정책의 흐름 속에서 우리 산업의 현주소를 정확히 진단해야만, 흔들림 없는 미래 전략을 조망할 수 있기 때문이다. 새롭게 열리는 지능형 모빌리티 시대, 본 고에 담긴 정책과 예산의 청사진이 우리 기업들에게 혁신적인 비즈니스 모델을 발굴하고 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있도록 돕는 '실질적인 전략 가이드'이자 '튼튼한 길잡이'가 되기를 바라며 그 핵심적인 귀적을 하나씩 짚어보려 한다.

## 2026년 국가계획이 예고하는 변화 : 4대 핵심 가치와 ITS의 역할

정부가 제시한 2026년 업무계획의 밑그림은 크게 네 가지 축으로 요약된다. 이는 단순한 정책 목표를 넘어, 우리 ITS 산업계가 선점해야 할 새로운 비즈니스 영역을 정확히 가리키고 있다.

### 국민안전 : AI·신기술 기반의 지능형 안전관리체계 고도화

가장 먼저 눈에 띄는 변화는 국가 기간시설의 안전 관리 패러다임이 '사후 대응'에서 '선제적 예방'으로 대전환한다는 점이다. 과거 인력 모니터링에 의존하던 전통적 관제 체계는 이제 지능형 CCTV, IoT 센서, 인공지능(AI)이 결합된 실시간 위험 관리 시스템으로 빠르게 재편된다.

특히 도로와 철도 등 핵심 교통 인프라의 지능화가 가속화된다. 2026년부터는 ‘도로 살얼음 위험 표시’ 시범사업이 실시되어 겨울철 대형 사고를 선제적으로 방지하고, 철도 분야에서는 AI 관제 도입과 제2관제센터 착공을 통해 인적 오류를 최소화하는 과학적 안전 환경을 구축한다. 재난 발생 시 드론이 취득한 현장 영상을 중앙과 지자체 상황실로 실시간 연계하는 ‘광역 감시 체계’는 긴급 상황에서의 즉각적인 의사결정을 돕는 핵심 기제로 작동할 전망이다.

보행자와 교통약자를 위한 안전망 역시 한층 촘촘해진다. 어린이 보호구역 내 CCTV 확충과 이면도로 보행자 우선도로 확대는 물론, 수요응답형교통(DRT)의 법제화와 특별교통수단 전국 통합 예약시스템 구축을 통해 ‘차별 없는 이동권’이라는 보편적 가치를 실현한다.

무엇보다 우리 ITS 기업들이 주목해야 할 지점은 민간 산업 안전 시장의 확산이다. 정부는 AI와 로봇 등 첨단 안전 기술을 도입하는 기업에 대해 세액공제 혜택을 확대하고, 관련 시설 투자를 위한 정책금융 공급을 4.6조원 규모로 대폭 증액한다. 이는 ITS 기술의 무대가 공공 도로를 넘어 제조 현장과 민간 시설 등 ‘전방위적 안전 인프라 시장’으로 확장될 수 있음을 시사하는 강력한 유인책이다.

## 미래혁신 : 피지컬 AI 생태계 조성 및 AI 공공조달 시장의 확산

두 번째 혁신의 축은 인공지능이 소프트웨어의 한계를 넘어 물리적 실체와 결합하는 이른바 ‘피지컬 AI(Physical AI)’ 시대의 본격적인 개막이다. 이제 AI는 화면 속 데이터에 머물지 않고 자동차, 로봇, 선박, 드론이라는 ‘신체’를 입고 도로와 하늘, 바다를 직접 누비게 된다. 정부는 ‘피지컬 AI 1등 국가’를 목표로 자율주행차를 포함한 7대 선도 분야에 R&D와 금융 지원을 집중할 계획이다.

이 과정에서 정부가 추진하는 핵심 전략은 대규모 실증 인프라의 구축과 디지털 기초 자산의 확보이다. 우선 자율주행의 안전성을 뒷받침하고 기술적 근간이 되는 정밀도로지도(HD Map)를 2030년까지 전국의 모든 법정도로에 구축 완료할 예정이다. 아울러 주요 거점 도시를 중심으로 레벨4 수준의 실증 주행 환경을 조성하여, 실제 도로 환경에서 발생하는 방대한 데이터를 기술 고도화에 환류시키는 체계를 마련한다. 이는 단순히 기술 테스트에 그치지 않고, 완전 무인 자율주행 시대를 앞당기기 위한 국가 차원의 공동 인프라를 마련한다는 점에서 의미가 크다.

특히 우리 ITS 산업계가 체감할 수 있는 가장 실질적인 변화는 ‘AI 공공조달’ 시장의 파격적인 확대다. 혁신 기술이 연구실을 넘어 시장에 조기 안착할 수 있도록 AI 제품과 서비스의 공공조달 구매 목표를 기존 1조원에서 3조원 수준으로 대폭 상향한다. 여기에 ‘국가계약 규제샌드박스’를 도입하여 민간의 혁신 제품이 공공 시장에 신속히 진입할 수 있도록 제도적 장벽을 대폭 낮춘다. 이는 우수한 기술력을 보유하고도 초기 판로 개척에 어려움을 겪는 기업들에게 확실한 마중물이자, 글로벌 시장으로 나아가기 위한 강력한 성장 사다리가 될 것이다.

### 균형발전 : 초광역 디지털 교통망과 지역 특화 AX 프로젝트의 결합

세 번째 정책 축은 디지털 교통망을 통한 국토의 균형성장이다. 2026년은 물리적인 도로 연결을 넘어, 전국을 하나의 지능형 생활권으로 묶는 '초광역 교통망' 구축이 본격화되는 해다. 전국 주요 거점을 잇는 x-TX(광역급행철도)와 신규 사업의 지방권 비중을 90% 이상으로 대폭 확대한 '10x10 국가도로망' 구축이 속도를 내며, 수도권과 지방의 시공간적 격차를 획기적으로 좁힌다.

무엇보다 하드웨어 중심의 인프라 확충에 지역별 특화 산업을 시로 고도화하는 '4대 권역 AX 프로젝트'가 이식된다는 점을 주목해야 한다. 정부는 2030년까지 총 3.1조원 규모의 재원을 투입하여 서남권(모빌리티·에너지), 동남권(정밀제조), 대경권(바이오·로봇), 전북(AI 팩토리) 등 각 권역의 성장 엔진에 시를 결합한다. 이는 수도권에 편중되었던 스마트 모빌리티와 AI 산업 생태계가 전국 거점 도시들로 확산됨을 의미하며, 우리 ITS 기업들에게는 새로운 시장이 열리는 전례 없는 기회가 될 것이다.

교통 소외 지역을 위한 '교통 복지'의 지능화도 빼놓을 수 없다. 수익성이 낮아 노선버스 운행이 어려운 지역에는 광역 DRT(수요응답형교통)와 시외·고속버스 필수 노선 지정 제도가 도입되어 이동권의 사각지대를 해소한다. 또한, 노후 SOC의 안전관리 강화와 지방 건설경기 회복을 위해 10조원 규모의 재정을 투입하는 '지방 SOC 뉴딜' 추진은 디지털 전환기 속에서 지역 기반 시설의 안전과 경제 활력을 동시에 잡겠다는 전략이다.

결국 2026년의 균형발전 정책은 '길을 닦는 것'에 그치지 않고, 그 길 위에 '지능형 서비스'를 채워 넣는 과정이다. 초광역 교통망과 연계된 지역 특화 AX 프로젝트는 우리 기업들이 혁신적인 비즈니스 모델을 전국 단위로 확산시키고, 각 지역 특성에 맞는 맞춤형 ITS 솔루션을 제안할 수 있는 최적의 토양이 되어줄 것이다.

### 기후위기 : 수송 부문 녹색 대전환(GX)과 데이터 기반 탄소중립 생태계 실현

국가 계획의 마지막 축은 수송 부문의 녹색 대전환(GX)이다. 정부는 기후위기를 새로운 성장의 기회로 삼기 위해 2035 NDC(국가온실가스감축목표) 이행을 뒷받침할 강력한 'K-GX 전략'을 2026년 상반기 내 수립한다. 이는 단순히 오염 물질을 줄이는 차원을 넘어, 에너지와 산업 인프라 전반을 저탄소 구조로 재편하는 거대한 담론이다.

친환경 전기·수소차의 충전 인프라가 대폭 확충됨과 동시에, 우리 ITS 산업계에 새로운 비즈니스가 될 '디지털 탄소 관리 체계'가 본격 가동된다. 전기차 사용 후 배터리 성능평가 의무화와 이력 관리 시스템 구축, 그리고 EU 등 글로벌 규제에 대응하기 위한 '탄소 데이터 공유 플랫폼'이 그 핵심이다. 이제 탄소 배출을 줄이는 것은 물리적인 엔진의 개선뿐만 아니라, 모빌리티 데이터를 얼마나 정확하게 수집하고 관리하느냐의 문제로 직결된다. 정교한 데이터 관리 역량을 갖춘 우리 ITS 기업들에게 탄소중립은 피할 수 없는 규제가 아닌, 거대한 신시장으로 다가오고 있다.

## 2026년 정부 예산 분석 : 상용화와 실증을 향한 전략적 재원 배분

2026년 정부 총지출은 727.9조원 규모로 확정되었다. 재정 건전성을 강조하는 긴축 기조 속에서도 'AI 대전환(AI)'과 '미래 모빌리티' 인프라에 대한 투자는 오히려 전폭적으로 확대되었다. 국토교통부, 행정안전부, 과학기술정보통신부, 산업통상부 등 4개 핵심 부처의 예산안은 이제 교통 정책이 단순 구축을 넘어 '데이터 실증과 조기 상용화'라는 명확한 목적지를 향해 가고 있음을 보여준다.

### 국토교통부 : 미래모빌리티 인프라 및 자율주행 실증 체계 구축

국토교통부 예산은 자율주행 실증과 도로 인프라의 디지털 고도화에 초점을 맞추고 있다. 가장 큰 파급력을 미칠 'AI 모빌리티 시범도시 조성' 사업은 국회 심의를 통해 617.6억원이 전액 신규 반영되었다. 이는 도시 단위의 대규모 실증 데이터를 End-to-End AI 개발에 활용하여 완전 무인 자율주행 상용화 시점을 앞당기겠다는 강력한 의지다.

기존 ITS 핵심 사업인 '첨단도로교통체계 구축 및 운영' 예산은 1,220억원 규모로 확정되어 일반국도 중심의 인프라 확산을 지속한다. 아울러 '디지털도로 AI 신기술 지원'(285억원)과 'AI 응용제품 신속상용화 지원'(31.5억원) 사업이 신설되어, 비록 부처 간 중복 우려로 규모는 일부 조정되었으나 ITS 분야에 AI를 본격 접목하는 마중물 역할을 할 것으로 기대된다.

#### [국토교통부 주요 예산]

(단위: 백만원)

| 세부사업명            | 2026년 예산 |         | 증감      | 비고  |
|------------------|----------|---------|---------|---|
|                  | 예산안      | 확정예산    |         |   |
| 첨단도로교통체계 구축 및 운영 | 122,077  | 122,077 | -       | 일반국도, 일부 지자체 등 안정적 인프라 구축 및 확산                  |
| AI 모빌리티 시범도시 조성  | -        | 61,760  | 61,760  | 자율주행 차량 및 특화 데이터센터 인프라 등 대규모 실증 환경 신규 도입 필요성 반영 |
| 디지털도로 AI 신기술 지원  | 42,000   | 28,500  | △13,500 | 혁신 신기술 상용화를 도모하나 사업 준비 부족 등의 사유로 삭감             |
| AI 응용제품 신속상용화 지원 | 46,000   | 31,500  | △14,500 | 유사 AI 사업과의 중복성 우려 및 준비 부족을 이유로 예산 감액            |

### 행정안전부 : 데이터 기반의 과학적 재난 관리 대응

행정안전부는 재난관리의 과학화와 효율화를 위해 지능형 관제 인프라 확충에 집중 투자한다. 특히 지자체 CCTV 실영상을 활용한 '재난안전 AI 관제체계 및 데이터 구축' 사업에 123.7억원이 투입된다. 이를 통해 실시간 위험 탐지 모델을 고도화하고 고품질 재난 학습 데이터를 확보할 수 있는 기반을 마련한다.

또한, '재난안전 드론 상황실 연계' 사업(33.9억원)을 통해 지자체와 중앙 상황실 간 실시간 드론 영상 공유망을 구축하고, '재난안전통신망 운영'(1,290.7억원) 등을 통해 기관 간 상황 공유 체계를 고도화한다.

이는 국내 AI·드론 기업들이 공공 재난안전 시장에서 실증과 글로벌 진출을 도모할 중요한 기회가 될 전망이다.

[행정안전부 주요 예산]

(단위: 백만원)

| 세부사업명                 | 2026년 예산 |         | 증감 | 비고  |
|-----------------------|----------|---------|----|---|
|                       | 예산안      | 확정예산    |    |   |
| 재난안전통신망 구축운영          | 129,073  | 129,073 | -  | 재난 발생 시 기관 간 신속한 상황 공유 및 대응을 위한 통신망 안정적 운영      |
| 국가재난관리 정보시스템 구축       | 12,520   | 12,520  | -  | 재난관리정보시스템(NDMS) 고도화 및 지능형 예·경보 통합 체계 보강         |
| 재난안전 AI 관제체계 및 데이터 구축 | 12,369   | 12,369  | -  | 지자체 CCTV 영상 활용 AI 분석체계 고도화 및 재난안전 학습데이터 확보      |
| 재난안전 드론 상황실 연계 및 역량강화 | 3,390    | 3,390   | -  | 지자체-중앙 상황실 간 드론 영상 실시간 연계 플랫폼 및 통신 인프라 구축       |
| 재난안전 산업 활성화           | 3,004    | 3,004   | -  | 재난안전 인증 신기술 지정, AI·드론 등 첨단 기술 분야 컨설팅 및 해외 진출 지원 |

**과학기술정보통신부 : 초연결 AI 및 차세대 모빌리티 생태계**

과기정통부는 모빌리티와 AI가 결합하는 ‘초연결 지능형 인프라’ 구축에 주력한다. 융합형 레벨 4+ 자율주행 상용화를 위한 R&D에 145.8억원을 투입하며, 자율차와 로봇 등에서 발생하는 방대한 데이터를 처리할 ‘고성능 AI(Hyper-AI) 네트워크 기반조성’ 사업에 83억원을 신규 반영했다.

공공 안전 지능화를 위해 ‘국산 NPU 기반 AI CCTV 전환’(100억원) 사업을 추진, 공공 분야의 국산 AI 반도체 수요를 창출하고 재난·교통 안전망을 강화한다. 지역 균형발전을 위한 ‘스마트빌리지 보급 및 확산’ 사업은 825.5억원으로 증액되어 지역 특화 스마트 서비스 보급을 견인한다.

[과학기술정보통신부 주요 예산]

(단위: 백만원)

| 세부사업명                      | 2026년 예산 |        | 증감      | 비고  |
|----------------------------|----------|--------|---------|---|
|                            | 예산안      | 확정예산   |         |   |
| 국산 NPU 기반 AI CCTV 전환       | -        | 10,000 | 10,000  | 공공분야 국산 AI반도체 수요 창출 및 재난·생활안전 지능형 CCTV 전환·신규 구축 |
| 자율주행 기술개발 혁신사업(R&D)        | 14,575   | 14,575 | -       | 융합형 레벨4+ 자율주행 상용화를 위한 차량-ICT-도로교통 연계 신기술 개발     |
| 고성능 AI(Hyper-AI) 네트워크 기반조성 | -        | 8,300  | 8,300   | 자율차, 로봇 등 AI 디바이스 융합서비스 실증을 위한 맞춤형 네트워크 선도망 구축  |
| AI기반 안전관리분야 디지털 트윈 선도      | 6,000    | 6,000  | -       | 질병·생활산업 재난 예측 및 통합 안전관리를 위한 디지털 트윈 모델 실증        |
| 스마트빌리지 보급 및 확산(자율)         | 81,516   | 82,546 | 1,030   | 농어촌 등 지역 특화 스마트 서비스 보급 확대를 통한 지역사회 자생력 강화       |
| AI 혁신을 위한 데이터 안전활용 지원      | -        | 5,000  | 5,000   | 데이터안심구역 연계 및 인프라 고도화를 통해 안전한 AI 기술 혁신 환경 조성     |
| AI 응용제품 신속 상용화 지원사업        | 60,000   | 40,500 | △19,500 | 공공분야 AX 가속화 및 서비스 혁신을 지원하나, 부처 간 중복 우려로 감액      |

### 산업통상부 : 첨단 모빌리티 제조 및 가상 검증 인프라 고도화

산업통상부는 미래 모빌리티 부품 상용화와 제조 전반의 AX를 위한 인프라 예산을 전략적으로 편성했다. 특히 목적기반차(PBV) 등 맞춤형 차량 제작을 위한 '미래차 탑재모듈 상용화 기반구축' 사업(15억원)과 글로벌 충돌 안전 기준 대응을 위한 '미래 모빌리티 충돌안전 인프라 고도화'(21.4억원)를 통해 기술 신뢰성 검증 기반을 확충한다.

제조업 전반의 AI 도입을 지원하는 'AI 응용제품 신속상용화 지원(제조)' 사업에는 1,300억원의 대규모 예산이 확정되었다. 이는 산업 현장에 AI를 선도적으로 적용하고 산학연 협력 생태계를 구축하여 우리 기업들이 단기에 가시적인 성과를 창출할 수 있도록 지원하는 강력한 지렛대가 될 것이다.

[산업통상부 주요 예산]

(단위: 백만원)

| 세부사업명                                    | 2026년 예산 |         | 증감      | 비고  |
|--|----------|---------|---------|---|
|  | 예산안      | 확정예산    |         |   |
| AI 응용제품 신속상용화 지원                         | 157,500  | 130,000 | △27,500 | 사업계획 적정성 검토 결과 반영 및 단기 성과 중심 한계 지적에 따른 감액     |
| 미래차 탑재모듈 상용화 기반 구축                       | -        | 1,500   | 1,500   | 목적기반차(PBV) 등 맞춤형 차량 제작을 위한 탑재모듈 평가 장비 구축 및 지원 |
| 산업인공지능(AI) 전환 및 확산 기반 조성                 | 1,329    | 1,549   | 220     | 산업 현장의 AI 선도 적용 및 산학연 협력 생태계 구축을 위한 증액 반영     |
| 미래 모빌리티 충돌안전 인프라 고도화                     | 2,135    | 2,135   | -       | 글로벌 충돌 안전 기준 대응을 위한 미래 모빌리티 부품 시험 평가 인프라 고도화  |
| 미래자동차부품산업법 기반 산·학·연 협의체 운영 및 정부 정책 수립 지원 | 530      | 530     | -       |   |



## 맺음말 : 실증을 넘어 상용화의 시대로, K-ITS가 나아갈 방향

2026년 정부 업무계획과 예산 구조가 우리에게 던지는 메시지는 명확하다. 이제 ITS는 단순한 '교통 시설물'의 영역을 넘어, 국가 인공지능 전환(AI)을 선도하는 핵심 인프라이자 데이터 경제를 가동하는 '디지털 모빌리티 플랫폼'으로 완전히 재정의되고 있다. 이번 예산 분석을 통해 확인한 네 가지 핵심 특징은 우리 산업계가 나아갈 이정표가 될 것이다.

첫째, 국내 시장은 양적 팽창에서 '운영 효율화'로 무게중심이 이동한다. 일반국도를 중심으로 한 안정적인 운영과 유지관리 고도화는 이제 필수 과제다. 동시에 강릉 ITS 세계총회와 ODA 예산 확보를 발판 삼아 K-ITS의 글로벌 리더십을 공고히 하고, 우리 기업의 해외 판로를 개척하는 전략적 행보가 필요하다.

둘째, '대규모 실증을 통한 상용화'의 가속화다. 광주 자율주행 실증도시와 같은 거대한 테스트베드에서 쏟아지는 주행 데이터는 우리 기술의 완성도를 높이는 핵심 자산이 된다. 데이터를 AI 개발에 직접 환류시키는 'End-to-End AI' 생태계 조성은 완전 무인 자율주행 시대를 앞당기는 강력한 동력이 될 것이다.

셋째, '범부처 AI 생태계'로의 진입이다. 'AX-Sprint 300' 프로젝트와 같이 부처 간 경계를 허문 지원 사업들은 우리 기업들에게 상용화 직전의 혁신 제품을 시장에 조기 안착시킬 최적의 기회를 제공한다. 이제는 기술 개발을 넘어, 시장 중심의 신속한 사업화 전략이 성패를 가를 것이다.

넷째, '안전 중심의 지능화'를 통한 사회적 가치 실현이다. 재난안전 AI 관제와 국산 NPU 기반의 지능형 CCTV 확산은 단순 모니터링 체계를 예방 중심의 지능형 재난관리 패러다임으로 전환한다. 이는 공공 안전망을 강화하는 동시에, 우리 기업들에게는 지능형 보안 및 안전 인프라라는 거대한 신시장을 열어줄 마중물이 될 것으로 보인다.

정부는 이미 실증을 위한 거대한 무대를 마련했고, 이제는 그 위에서 우리 기업들이 실질적인 비즈니스 성과를 증명해야 할 때다. 2026년이 대한민국 ITS 산업이 글로벌 무대의 주역으로 우뚝 서는 도약의 원년이 되기를 기대한다. 한국지능형교통체계협회는 앞으로도 산업 현장의 목소리에 귀 기울이며, 우리 기업들이 혁신을 통해 새로운 내일을 열어가는 여정에 가장 든든한 길잡이이자 파트너로 함께할 것이다.

본 기고문은 국회예산정책처의 「2026년도 예산안 심의결과」(‘25.12.)와 각 부처의 2026년도 업무계획을 토대로, 협회가 발간한 「2026년 지능형교통 관련 정부 업무계획 및 예산 분석서」를 기반으로 ITS 관련 정부 계획과 예산을 종합 분석한 내용입니다.

※ 협회는 ITS를 비롯한 타 부처·타 산업 분야 지원사업에 대한 전략 수립 및 사업기획 등 실행전략 마련을 지원하기 위해 「전문 유료 컨설팅」 프로그램을 운영하고 있습니다. 많은 관심과 활용을 바랍니다. (문의 ☎ 031-478-0412)



## ITS 사업비 산정의 공정성과 합리성 확보를 위한 2026 ITS 표준품셈 개정

### 서론

#### ITS 표준품셈 개요

현대 사회에서 교통 시스템은 단순히 이동을 지원하는 수단일 뿐 아니라, 도로교통 분야 모빌리티 서비스로 인식되며 이용자의 효율적이고 만족도 높은 서비스 운영을 위한 지능형교통시스템(ITS)의 역할이 증대되고 있다. 특히 자율주행차의 상용화, 도시 전체를 유기적으로 연결하는 스마트 시티의 확산은 ITS의 중요성을 더욱 높이고 있다. ITS는 정보통신, 센서 기술 등 다양한 분야가 연계된 융·복합적 시스템으로, 도로교통 분야의 방대한 데이터를 수집·가공하여 교통 흐름을 최적화하고 시민의 안전을 보장하는 핵심적인 역할을 수행한다.

이러한 복합적인 시스템을 구축하고 운영함에 있어, 공정하고 합리적인 사업비 산정 기준은 ITS 사업의 핵심 요소 중 하나라고 할 수 있다. 예산이 과도하게 책정될 경우 국가 사업비의 낭비를 초래할 수 있고, 지나치게 낮은 예산으로 책정될 경우 부실 공사, 서비스 품질 저하 등으로 이어질 수 있기 때문이다.



한국지능형교통체계협회  
표준인증본부 표준실  
주정은 선임연구원

이러한 배경을 기반으로, ITS 표준품셈은 「자동차·도로교통 분야 ITS 사업시행지침(국토교통부 고시 제2024-275호)」 제21조(ITS 사업비 산정기준의 마련)에 의해 ITS 사업비 산정의 공정성과 합리성을 확보하고 ITS 사업을 효율적으로 추진하기 위해 마련되었다. ITS 사업비 산정 시, 단순히 특정 이해관계자의 관행에 의존하는 것이 아니라, 명확한 법적 근거를 바탕으로 수립한 지표를 통해 ITS 사업을 지원하고자 하는 것이다.

ITS 표준품셈은 “지능형교통체계 기본계획”, “국가 ITS 아키텍처”, “자동차·도로교통 분야 ITS 사업시행지침” 등에 정의된 지능형교통체계 관련 계획 및 공사의 적절한 예정가격을 산정하기 위해 요구되는 일반적인 기준과, 도로교통의 관리, 자동화, 지능화를 위한 시스템의 구축운영에 소요되는 기본 품을 정의한다. 결국 ITS 표준품셈은 단순한 사업비 산정 기준을 넘어, ITS 산업의 공정성을 유지하고 예산 집행의 투명성을 확보하며 사업 시행자가 적정 사업비를 통해 고품질의 교통 서비스를 국민에게 제공할 수 있도록 돕는 핵심으로 볼 수 있다.

## ITS 표준품셈 개정 추진배경 및 필요성

ITS 표준품셈은 2012년 최초 제정된 이후 기술환경 변화에 따라 매년 지속적인 개정과 관리가 추진되었다. 최초 제정 시 ITS 표준품셈은 첨단교통관리시스템(ATMS) 표준품셈과 버스정보시스템(BIS/BMS) 표준품셈 두 권으로 구성되었다.

ITS 서비스의 융·복합이 확대됨에 따라 2022년에는 두 권의 표준품셈을 통합하고 스마트교차로, 스마트 횡단보도 등 신규 ITS 서비스 품셈을 추가하였다. 이후 2024년에는 운전자용 단말기 재설치 적용 품에 대한 해설, 스마트교차로 시스템 일반카메라 품 등을 추가하여 실질적인 현장 여건을 반영하기 위한 ITS 표준품셈 개정을 추진하였다.

최근에는 협력형 ITS(C-ITS) 및 온라인 신호 등 새로운 기술환경 변화를 반영하기 위한 ITS 표준품셈 개정 필요성이 대두되었다. 이번 2026년 ITS 표준품셈 개정은 이와 같은 기술 트렌드를 반영하기 위해 추진되었으며, C-ITS 사업 추진 시 참조가능한 품을 구체적으로 제시하고 현장 의견을 반영하여 품셈이 실무적으로 적용될 수 있도록 보완하였다.

이는 미래 모빌리티 환경을 지원함과 동시에 C-ITS, 자율주행 등 신기술의 안정적인 상용화 및 정착을 유도하는 노력의 일환으로 볼 수 있다. 한국지능형교통체계협회는 ITS 사업에 적용된 설계단가 현황조사를 통해 적절한 사업비 산정을 위한 표준품셈 개정 및 관리 업무를 지속 추진 중이며, 최근 ITS 사업에 적용된 타 분야 참조 표준품셈 개정사항을 반영하여 관련 내용을 업데이트하기 위해 2026년 ITS 표준화 위탁사업을 통한 ITS 표준품셈 개정을 추진하였다.

## 2026 ITS 표준품셈 주요 개정사항

이번 2026년 ITS 표준품셈 개정 작업을 통해 전기공사 표준품셈(대한전기협회, '26.1), 건설공사 표준품셈(한국건설기술연구원, '26.1), 정보통신공사 표준품셈(한국정보통신산업연구원, '26.1) 등 유사 사업분야에서 준용·적용한 타 분야 표준품셈 개정사항을 반영하여 시스템·현장장비 품을 업데이트하였다.

특히, 이번 개정은 공공기관 및 민간 이해관계자 요구를 수렴하여 품셈에 적절하게 반영하기 위해, ITS 표준화 위탁사업을 통해 운영한 '민-관 합동 ITS 표준화 제4그룹(ITS 표준품셈) 회의'를 운영하여 다양한 분야에서 제기되는 ITS 표준화 수요 및 보완사항을 체계적으로 검토·논의하였다.

## ITS 시스템 장비 용어 보완

ITS 표준의 가장 기본이자 핵심은 명확한 용어 정의에서 시작된다고 말할 수 있다. 앞서 언급한 바와 같이, ITS는 정보통신, 전기, 토목, 교통 등 다양한 산업이 융합된 분야인 만큼, 사용하는 용어가 모호할 경우 설계자, 시공자, 발주처 등 ITS 사업 이해관계자 간 원활한 의사소통이 어려워질 수 있다. 2026년 ITS 표준품셈 개정에서는 현장에서 관행적으로 혼용되던 용어들을 최신 기술 트렌드와 관련 문서를 참조하여 재정의를 하였다.

그동안 국내 ITS 산업계에서는 차세대 통신기술이 접목된 교통체계를 일컫는 용어, C-ITS의 국문 해석으로 '차세대 ITS'와 '협력형 ITS'라는 용어를 혼용해 왔다. '차세대'라는 표현은 기술의 발전 단계를 강조하는 미래 지향적 의미를 담고 있으나, 시간이 흐름에 따라 구체적으로 어떤 기술적 범위를 의미하는지 모호해질 수 있다. '협력형(Cooperative)'은 차량과 차량(V2V), 차량과 인프라(V2I)가 실시간으로 데이터를 주고받으며 협력한다는 기술적 내용을 포괄하는 용어로 볼 수 있다. 이번 개정을 통해 ITS 표준품셈 내 C-ITS 국문해석을 '협력형 ITS'로 통일하고 병기하였다.

이와 더불어 C-ITS 분야에서 혼선이 발생했던 부분 중 하나로, 노변에 설치되는 통신 장비 명칭을 재정립하였다. 기존에는 WAVE나 C-V2X 기반의 노변 기지국을 주로 RSU(Road Side Unit)라 칭하였고, 기존 DSRC 방식의 장비를 RSE(Road Side Equipment)로 부르는 경향이 있었다. 그러나 기술의 융합으로 인해 하나의 노변장비가 다수의 통신 규격을 지원하거나 복합적인 기능을 수행하게 되면서 이러한 구별이 점차 무의미해졌으며, 현장에서도 RSU와 RSE를 구분하지 않는다는 의견이 제기되었다.

이에 따라 2026년 ITS 표준품셈은 두 용어를 RSE로 단일화하여 정의하였다. RSE를 노변에 설치되는 모든 장비(Equipment)를 포괄하는 상위 개념으로 바라본 것이다. 이러한 용어 재정립은 향후 새로운 통신 방식이 도입되더라도 별도의 용어 신설 없이 표준 체계 내에서 수용할 수 있는 확장성을 제공한다.

최근 횡단보도에서의 보행자 안전 확보를 위한 대책으로 전국 지자체에서 도입이 확산되고 있는 '스마트 바닥신호등'에 대한 용어 정비가 이루어졌다. 그간 현장에서는 '횡단보도 LED 바닥등', '바닥형 보조신호등', '스마트 바닥신호등' 등 다양한 명칭이 사용되었으며 ITS 표준품셈에서는 '스마트 바닥신호등' 용어를 채택해 사용하고 있었다. 이번 개정에서는 경찰청의 「바닥형 보행신호등 보조장치 표준지침」(‘22.7.)을 준용하여 '바닥형 보행신호등'으로 명칭을 변경하였다.

국토교통부의 예산과 지침을 따르는 ITS 사업과 경찰청, 두 기관 간의 용어 불일치는 준공 검사나 사고 발생 시 책임 소재 파악 과정에서 불필요한 행정적 소모를 야기할 수 있다. 위와 같은 용어 재정비는 결과적으로 ITS 사업의 일관된 명칭 사용을 지원하여 과업지시서 명확성을 높이고, 투입되는 자재와 인력의 기준을 명확히 할 수 있다.

### 현장 요구를 반영한 ITS 시스템 품 보완

2026년 ITS 표준품셈은 앞서 언급한 민-관 합동 ITS 표준화 제4그룹을 통해 ITS 사업을 수행하는 지자체 등 공공기관 및 민간기업 양측의 의견을 수렴하고 이를 품셈에 반영하였다.

이와 같은 노력의 일환으로 스마트교차로 시스템 품에 레이더식 설치 사례를 반영하였다. 기존 스마트교차로 시스템 품에는 영상 검지 방식 중심의 기준만 존재하여 레이더 방식을 도입하는 사업자들이 품셈 적용에 어려움을 겪었다. 이에 영상식 설치 품을 준용하되, 레이더 장비의 특성을 고려하여 불필요한 공정(안내표지판 일부 등)을 제외하거나 조정할 수 있는 구체적인 해설을 추가하였다.

#### 스마트 교차로 시스템 신설항목

| 구분                 | 주요 내용   |
|--------------------|---|
| 제6장 현장 시스템<br>구축공사 | <p>9.6. 스마트 교차로 시스템<br/>〈표 6-30〉 스마트 교차로 시스템 설치 관련 작업 적용 요율 (현행과 동일)</p> <p>[해설]<br/>① (중 략) (현행과 동일)<br/>② 레이더식 스마트 교차로 시스템은 "카메라(일반)" 품셈 적용. 레이더식 스마트 교차로 시스템 설치 시, "안내표지판 설치" 규격은 생략 가능.</p> |

바닥형 보행신호등의 경우, 횡단보도 주변에 이미 설치되어 있던 기존 교통시설물을 철거 및 이동해야 하는 경우가 많다. 이와 같은 기존 교통시설물 철거·이동 작업에 대한 품이 없다는 의견이 민-관 합동 ITS 표준화 그룹 회의를 통해 제시되어, 블라드, 점자블록 등 교통시설물 이동·철거에 대한 공정은 정보통신공사 표준품셈 내 기계경비 산정기준을 참조 가능하다는 해설을 추가하였다.

또한 버스 및 버스정보시스템(BIS) 단말기 구축 작업의 특수 환경을 품셈에 반영하였다. 버스 내부에 승객용 안내기나 통합단말기를 설치할 경우, 버스의 운행 시간을 피하기 위해 야간작업이 불가피한 경우가 많다.

이번 개정에서는 이러한 현장 실무를 반영하여 야간작업 시 정보통신공사 및 건설공사 표준품셈의 야간할증 규정을 참조할 수 있다는 명확한 해설을 추가했다. 이는 민간 사업자들이 겪어온 야간작업 비용 미반영 문제를 해결하는 실질적인 대책이 될 수 있을 것으로 보인다.

### C-ITS 사업 지원을 위한 내용 보완

C-ITS 서비스 및 관련사업이 확대되고 있음에도 불구하고 C-ITS 사업 설계 시 참조 가능한 내용이 ITS 표준품셈에 부재하다는 문제점이 제기되어, C-ITS 서비스를 위한 차내 단말기(OBE), 노변장비(RSE) 설치 시 참조 가능한 내용을 신규 추가하였다.

C-ITS 관련 장비 신설항목

| 구 분                | 주요 내용   |
|--------------------|---|
| 제6장 현장 시스템<br>구축공사 | <p><b>15. 협력형 ITS(C-ITS) 관련 장비</b></p> <p><b>15.1 C-ITS 차내 단말기</b><br/>                     15.1.1. C-ITS 서비스를 위해 필요한 차량 내 단말기 중 AM(After Market)을 통한 설치 시에는 “제6장 현장 시스템 구축공사, 7.1 운전자용 단말기(OBE)” 품을 준용한다.<br/>                     15.1.2. C-ITS 서비스를 위해 필요한 차량 내 단말기의 유지보수는 “제14장 유지보수, 2.2.7.1. 운전자용 단말기(OBE)” 품을 준용한다.</p> <p><b>15.2. C-ITS 노변장비</b><br/>                     C-ITS 서비스를 위해 필요한 노변기자국 설치 시에는 “제6장 현장 시스템 구축공사, 5. DSRC 노변장비, 5.1. RSE 설치공사” 품을 준용한다.</p> |

ITS 설계·운영 지원

ITS는 국민들이 직접적으로 이용하는 공공성이 높은 시스템인 만큼, 정밀한 설계와 유지관리가 중요하며 운영 단계에서의 점검이 필수적이다. 2026년 품셈은 최신 ITS 서비스를 반영하여 ITS 설계·운영 항목을 고도화하였다.

최근 지자체를 중심으로 온라인 신호시스템 도입이 확대됨에 따라, ITS 설계 및 운영 단계에서 참조 가능한 표준품셈 보안을 추진하였다. 구체적으로는, 센터-현장 간 신호제어를 위한 온라인 신호제어 시 교통표준품셈 DB 입력자료 요율을 적용하도록 기존 교통신호제어기 품에 해설을 추가하였다.

특히, 현장 교통신호제어 여건 상 데이터베이스 제작 외에도 온라인 상태점검, 교통현황분석 등이 필요할 수 있어 구체적인 공정 및 요율을 기재하지 않고, 상황에 따라 교통 표준품셈을 참조할 수 있도록 포괄적으로 작성하여 유연성을 확보하였다는 점에 주목할 만하다.

교통신호제어기 신설항목

| 구 분                | 주요 내용  |
|--------------------|--|
| 제6장 현장 시스템<br>구축공사 | <p><b>9. 신호시스템</b></p> <p><b>9.2 교통신호제어기</b></p> <p><b>[해설]</b><br/>                     ② 현장에서 교통신호제어기 DB 입력 시, 차선별메시지입력 및 셋팅 적용.<br/>                     ③ 온라인으로 운영되는 교통신호제어기의 구축운영관리를 위한 데이터베이스제작(지역제어 DB 입력자료, 중앙제어 DB 입력자료)에 대한 요율은 교통 표준품셈 “4-8 교통신호체계 운영관리”의 투입인원수 산정기준 적용</p> |

또한, ITS 실시계획 등 ITS 계획 수립 과정에서 요구되는 초기 교통환경 분석, 전략 수립, DB 제작 등 설계·계획 단계에서 참조 가능한 세부공정 기준이 ITS 표준품셈에 충분히 반영되지 않았다는 의견이 제기됨에 따라, 사업설계 초기단계 기준을 마련하기 위한 개정이 이루어졌다.

이를 구체적으로 반영하기 위해, ITS 계획 수립 시 교통 표준품셈의 도시교통계획 관련 공정을 참조할 수 있다는 내용을 추가하여 ITS 사업비 산정의 합리성과 설계 단계에서의 품셈 참조 용이성을 함께 제고하였다.

### 기본계획 신설항목

| 구 분      | 주요 내용   |
|----------|---|
| 제3장 기본계획 | <p><b>정의</b></p> <p>...(중략)...</p> <p>기본계획 수립 시, 본 장에서 명시하지 않은 표준품 내역(도시교통 현황 분석, 도시교통 전망, 소요자원 산정 등)의 업무정의, 투입인원수 산정기준은 “교통 표준품셈(2023)”의 “도시교통정비 기본계획”을 참조할 수 있다</p> |

## 결론

### ITS 표준품셈 개정의 의의와 향후 과제

ITS 표준품셈 개정을 통해 공공부문 예산 편성의 신뢰성을 확보하기 위한 지속적인 관리가 이루어지고 있다는 점에 주목할 수 있다. 지자체 등 공공기관 및 민간 사업자들은 사업비 산정의 객관적 기준이 부재할 경우, 예산수립 과정에서 혼선이 발생할 수 있다.

이번에 정비한 ITS 표준품셈을 통해 공정하고 투명한 ITS 사업 추진체계가 마련될 수 있을 것으로 기대된다. 이번 ITS 표준품셈 개정은 그간 관행적으로 설계되던 현장 ITS 구축 공정의 세밀한 부분까지 참조할 수 있는 가이드를 마련하고, 투명하고 예측 가능한 공공 업무 프로세스를 구축하는 결정적인 문서가 될 수 있을 것으로 보인다.

이러한 제도적 정비는 ITS 사업 시행자들이 고품질의 ITS 서비스를 양산하는 선순환 구조로 이어질 수 있다. 적절한 사업비를 기반으로 추진되는 ITS 사업은 기업들이 기술개발 및 품질관리에 집중할 수 있는 기틀이 된다. 따라서 ITS 표준 관련 문서의 지속적인 정비는 단순히 특정 이해관계자의 이익이나 업무 지원을 넘어, ITS 산업이 글로벌 시장에서도 기술적 위상을 확보하고 국제 경쟁력을 제고하는 기반이 될 수 있다.

특히 이번 ITS 표준품셈 개정은 C-ITS와 같은 신산업 분야뿐 아니라 온라인 신호, 레이더식 스마트교차로 등 지자체에서 구축이 확산되고 있는 ITS 서비스의 산정 기준을 구체화함으로써 ITS 분야 기술 확산을 지원한다. 새로운 기술 도입 과정에서 민간과 공공이 직면할 수 있는 공정 사업비 기준의 부재를 해결하여 국가 인프라 확충을 지원하는 노력의 일환이라고 볼 수 있다.

결과적으로 이번 개정 성과는 국내 도로교통 분야 인프라가 한 세대 앞선 미래 모빌리티 시대로 도약하는 과정에서 중요한 역할을 하며, 공정하고 투명한 산업 생태계를 조성할 수 있을 것으로 기대된다.

다만, 최근 급속도로 진행되는 기술환경 변화에 따라, ITS 분야 또한 AI, 빅데이터 등 신기술이 접목되고 있어, ITS 표준화 작업 또한 지속적으로 정비될 필요가 있다. 향후 자율협력주행 기술이 더욱 고도화되고 도심항공교통(UAM) 등 새로운 이동 수단이 등장함에 따라, 품셈 체계 역시 이러한 변화를 즉각적으로 수용하고 반영해야 한다.

특히 앞으로는 물리적인 ITS 인프라 구축뿐 아니라 인공지능 기반 ITS 센터 유지관리, 데이터 보안 등 눈에 보이지 않는 ITS 기술 영역까지 ITS 사업이 확장될 경우, 이에 대한 사업비 산정 기준도 향후 해결해야 될 과업 중 하나이다. 앞으로도 이러한 ITS 기술환경 변화 및 ITS 표준화 트렌드를 반영하여 기술의 발전이 현장에 적시에 반영될 수 있도록 하는 ITS 표준품셈 개정 작업을 지속할 예정이다.

2026년 ITS 표준품셈 전문과 개정표는 한국지능형교통체계협회 홈페이지(<https://itskorea.kr>) 공지사항, 국가교통정보센터(<https://www.its.go.kr>) ITS 표준자료실에서 다운로드 받을 수 있다.





## 모든 산업이 주목하는 범용 Physical AI 자율주행과 물류 시스템

### 기계를 초월한 지능화의 시작

Physical AI는 지정된 공간에서 단순 반복적인 움직임을 수행하던 기존의 산업용 로봇이나 AGV 수준을 넘어, 프로그램화된 기계를 초월한 완전히 새로운 형태의 지능화된 로봇틱스다. 상상 속에서만 존재하던 스스로 움직이고 판단하는 이 기술은 기계 업종의 패러다임을 바꾸고 있다.

특히 자율주행 분야에서는 테슬라가 구축한 압도적인 주행 데이터와 Edge case 시뮬레이션 학습을 비롯해, 아마존 ZOOX가 선보이는 시스템 이중화 및 원격 운영 기술이 결합하며 사람보다 안전한 레벨 5 완전 자율주행으로 나아가고 있다.

이러한 기술적 도약은 인력 부족이 심각하고 프로세스가 통제된 물류 산업에서 AMMR 형태로 더욱 가속화되고 있다. 과거에는 센서의 기술적 제한으로 물체 인식에 한계가 있었으나, 최근에는 멀티센서 퓨전과 3D 비전 기반의 Depth 보정, 처음 보는 물건까지 구별해내는 AI 모델링을 통해 정밀한 물체 파지(Piece Picking)와 이송이 가능해졌다. 여기에 유연 물체의 변형까지 계산하는 로봇 캘리브레이션과 3D 시뮬레이션 기반의 충돌 회피 등 복합적인 모션 제어 기술이 유기적으로 연동되면서, 자율주행 모빌리티와 물류 시스템은 Physical AI의 가장 강력한 품팩터로서 미래 산업 혁신을 주도할 것으로 예상된다.



하나증권 리서치센터  
미래산업/미드스몰캡  
박찬솔 연구위원

## 자율주행 Physical AI

Physical AI는 기존의 로봇틱스 산업에서 훨씬 발전된 단계를 의미한다. 기존 로봇틱스 업종은 기계 업종에 속해 산업용/협동용/AGV 제품 수준에 머물렀다. 하지만 Physical AI는 프로그램화된 기계를 초월한 기존에 없는 형태를 말하는 것이다. 정말 상상 속에서만 있던 혼자 자유자재로 움직이는 로봇틱스 말이다.

Physical AI 라는 단어를 제시함으로써 IT업계(Nvidia)는 기존의 로봇틱스 업계와 구분을 두고 있다. AI 시대에는 로봇이 지정된 공간상 xyz 축에서 단순 반복적인 움직임으로 구현하는 기계가 아니라, 진정한 의미의 지능화된 로봇틱스가 출현할 것을 알리고 있다.

하나증권 미래산업팀은 자율주행에서는 Autonomous Electric Mobility, 물류 시스템은 AMMR, 로봇틱스는 Humanoid가 Physical AI의 대표적인 폼팩터가 될 것으로 예상하고 있다. 물론 이를 구현하기 위해서는 매우 복합적인 기술들이 필요하다.

자율주행 기술은 하나증권 자동차 산업 부분에서 다루고 있기 때문에, 주행 기술 보다는 안전 기술을 위주로 정리했다. SAE(미국 자동차기술자협회)는 자율주행 단계를 L0~L5로 나누고 있다. 주요 기술은 L0. ACC(Adaptive Cruise Control) L1. 차선유지 L2. 스마트 크루즈 L3. AI 기반 인식 시스템 L4. 정밀 지도

업데이트 L5. 자율주행 플랫폼으로 구분된다. L5 단계로 나아가려고 하는데 가장 큰 허들이 안전 문제이기 때문에 어떤 안전 장치들을 구축이 가능한지 아는 것이 중요하다. 결국 자율주행차가 사람보다 더 안전한 판단을 내리는 수준에 도달할 때 완전 자율주행이 가능할 것이다.

결국 이런 판단의 경우 여러 좋은 판단을 내리는 사례(데이터)가 필요한데, Real World에서 테슬라 주행 데이터는 96억km로 2위인 웨이모 1.6억km와 비교해도 압도적인 수치를 보여주고 있다. 결국 누적 생산된 Tesla 차량 8,400만대가 더 많은 데이터를 수집하면서 누가 2위가 되던 상관없이 앞으로 L5를 목표로하며 격차를 더 벌릴 것으로 보고 있다.

누적 주행 데이터에서 가장 앞서가는 테슬라의 3Q25 실적 발표에 따르면, 테슬라는 이제 차량에 추론 기능을 추가하고 있다. Closed-Loop Simulation(피드백과 제어를 포함하여 시스템을 모델링/분석)으로 판단을 자체 교정하고 미래 행동에 대한 추론을 하는 것으로 보인다. 이런 결과에 따라 2025년 연말까지 미국 Austin Texas에서 ROBOTAXI 안전요원이 불필요하게 될 것이라고 발표했다.

결국 데이터를 활용해서 그리고 그 데이터를 기반한 시뮬레이션 구축, 또 더 나아가 현실세계에서는 거의 발생하지 않는 Edge case(예외적인 상황)을 의도적으로 만들어서 학습시키는 것이 자율주행의 핵심 경쟁력이다. 이 과정으로 구현하기 위해서는 실제 환경에서 수집한 데이터를 annotate(데이터 라벨링) 하는 것으로 시작되며, 이를 활용해 시뮬레이션 환경 완성도를 높이게 된다.

다만 최근에는 직접적인 안전 운영 기술에 대한 논의도 활발하다. 결국 기술적인 완성도를 국가 규제 기관에 설명 가능해야 자율주행이 상용화된 서비스로 발전할 수 있기 때문으로 본다.

먼저 웨이모의 경우 조작 탐지라는 기능으로 차량 외부 센서(라이더 등)에 대한 조작이 감지되면, 차량은 즉시 '최소 위험 조건'(보통 정지 상태)로 전환한다. 또 라이더 지원 기능을 가지고 있는데, 내부 조작이 감지되거나 비상 상황 발생 시, '라이더 지원팀'이 즉시 상황을 파악하고 필요한 경우 탑승을 종료시킬 수 있는 안전장치가 있다. 응급 대응이 필요한 경우 응급 구조대원을 위해 Waymo 담당자가 원격으로 자율주행 모드를 비활성화하고 차량을 수동 운전 모드로 전환할 수 있도록 승인하는 기능도 제공한다.

아마존 죽스(ZOOX)의 경우 조금 더 복합적인 안전 솔루션을 공개적으로 홍보하고 있다. 2018년만 해도 안전을 위해서 지도와 센서 데이터를 결합해 차량의 위치를 센티미터 수준으로 정확하게 파악하는 기술에 집중했다. 그러나 2021년부터는 혁신적인 하드웨어 기술에 중점으로 두었고 안전 혁신을 크게 두가지 핵심 범주로 1) 자동제어, 2) 시스템 이중화로 분류했다. 첫째, 4개의 바퀴가 독립적으로 제어되는 브레이크 및 조향 시스템을 통해 정지 거리를 단축하고 정밀한 기동하기 위한 기술이다. 둘째, 항공기 수준의 안전성을 목표로, 두 개의 배터리와 파워트레인, 이중화된 조향 및 제동 시스템을 갖춰 하나의 시스템이 고장 나도 안전하게 작동하도록 하는 기술이다.



웨이모 안전 개선데이터(24년 6월)



죽스(ZOOX) 바퀴 독립 제어 시스템

2024년부터는 관점이 완전히 다른 안전 기술을 제시한다. 핵심 기술은 'Zoox 퓨전 센터'라 불리는 원격 운영 시스템이며, '미션 컨트롤'과 '텔레가이던스'로 구성된다.

1) 미션 컨트롤 (Mission Control): 항공 관제처럼 전체 차량을 실시간으로 모니터링하며, 퍼레이드나 대규모 공사 같은 광범위한 도로 상황을 감지하고 차량들을 선제적으로 재라우팅하는 기술이다.

2) 텔레가이던스 (TeleGuidance): Zoox의 핵심 원격 지원 기술이다. 차량이 스스로 판단하기 어려운 복잡한 공사 구역 등 '낮선 시나리오'를 만나면 시스템이 원격 지원을 요청한다. 이때 원격 '택티션(Tactician)'이 실시간 데이터를 보며 안전한 경로를 '제안'한다. 중요한 점은, 운영자가 차량을 직접 운전(joystick)하는 것이 아니라 '경로를 제안'하는 것이며, 차량의 온보드 AI가 이 제안을 받아들일지 여부와 실행 시점을 최종적으로 결정한다. 즉, 주행 제어권은 항상 차량의 AI에 있는 방식이다.

이런 자율주행 기술들이 완전 자율주행이 아니라는 점에서 기술력이 기대치에 못 미친다고 볼 수 있지만, LV5를 가지 위해서 밟아 나가야 하는 과정이다. 2025년 11월 1일 진행된 인론 머스크 테슬라 CEO 언론 인터뷰를 보면, 테슬라도 로보택시 확대를 하면서 LV5로 안전하게 가기 위한 중간 단계를 염두에 두고 있음을 알 수 있다.

특히 자율 충전과 자율 주차 자리를 찾기 위한 데이터가 부족한 상태라서 운영의 기술을 높여야될 필요성을 체감한 것으로 보인다. 인기 충전소에 자리가 없다면, 인근 충전소로 로보택시를 라우팅 할 필요성, 주차장이라고 표기된 곳이 불법/지정 주차 자리거나, 사람이 들어갈 수 없는 협소한 자리인 경우 등 예외적인 자율주행 케이스에서 운영적인 노하우가 필요할 것이라는 점을 시사했다. 운영적/환경적인 통제의 필요성 때문에 테슬라 Diner(식사/휴식/레저/차량 충전이 가능한 복합공간)을 구축하는 이유도 있는 것으로 파악된다.

자율주행 기업별 추진 현황과 기술 생태계(자율주행 개발 기업)

| 자율주행 개발 기업     | 2025년 전략  | 주력 지역/서비스             |
|----------------|---|-----------------------|
| Waymo(구글)      | 유료 로봇택시 운영(파닉스·LA·오스틴 등 5개 도시), 오스틴 90m <sup>2</sup> 로 확대 | 미국 남서부·남부 대도시 로봇택시    |
| Zoox(아마존)      | 연 1만 대 생산 목표, 라스베이거스 상업화 준비                               | 미국 라스베이거스 → 샌프란시스코 확대 |
| Tesla          | 로봇택시 직접 운영(오스틴 → 샌프란시스코·LA 확대)                            | 미국 텍사스 → 캘리포니아        |
| Apollo Go(바이두) | 무인 승차 수 1분기 82만 건(+75% YoY), 글로벌 진출 준비                    | 중국 15개 도시, 중동·동남아     |
| Pony ai(포니)    | 배터리 파트너십 체결 등 로봇택시 확대                                     | 중국 선전 중심              |
| WeRide         | 무인 유료 로봇택시 운영 중, 유럽·광저우·중동 진출                             | 중국·유럽·중동              |

[물류 Physical AI]

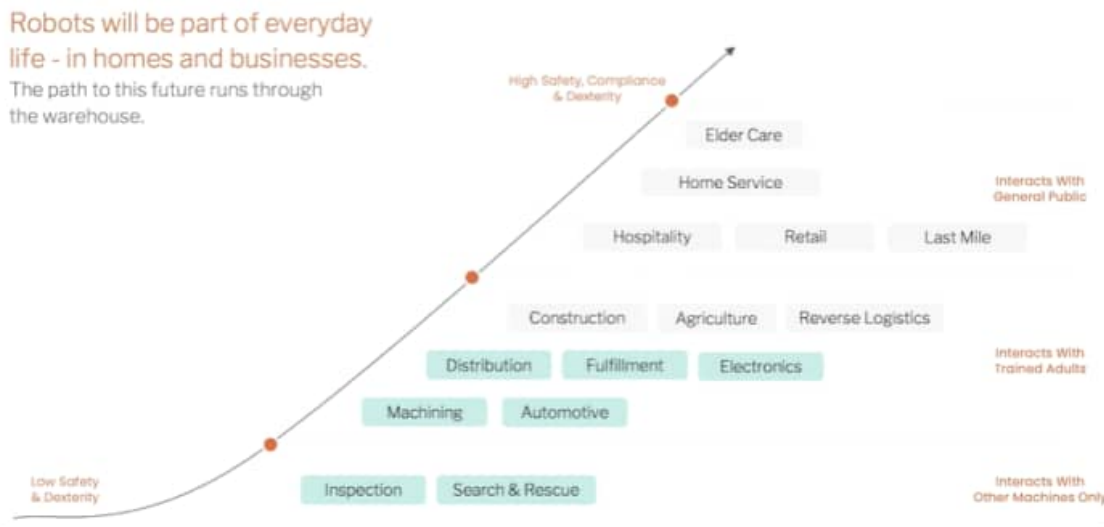
물류 시장이 중요한 이유

물류AI가 각광 받는 이유 첫번째는 국내 로봇틱스 산업이 대부분 이송/이적재 시장이고,

두번째는 물류 분야가 인력 부족이 심각한 산업이며, 세번째는 휴머노이드의 훈련장으로(프로세스가 통제된 환경) 물류센터가 적합하기 때문이다.

AI 물류시스템을 구현하기 위해서는 SLAM 기반 자율주행, AS/RS(자동 창고 시스템) 고속 픽업/저장 모듈 연동, 컴퓨터 비전 및 센서 기술들이 복합적으로 작용하면서 전체적인 프로세스가 유기적으로 움직여야된다. 현재까지 물류 로봇틱스 시장에서 당연한 문제는 제한적인 물체 인식 정확도였다. 다양한 물체를 큰 카테고리 분류하는 것은 Sorter 가 담당하고, 여러 형태의 물체를 집는 것도 소위 문어발로 불리는 Suction Cup이라는 방식으로 해결했다. 하지만 처음보는 물체가 정확히 무엇인지에 대해서 눈(비전)으로 구별하는 것은 지금까지 상당히 어려운 일이었다. 또 외우다시피하는 학습의 영역이었다. 그러나 LLM 등 확률적 AI 모델의 출현으로 이제 이런 물체 categorization은 예전만큼 어려운 일이 아니게 되었다.

휴머노이드 예상 침투 시장



## 물류 분야 기술

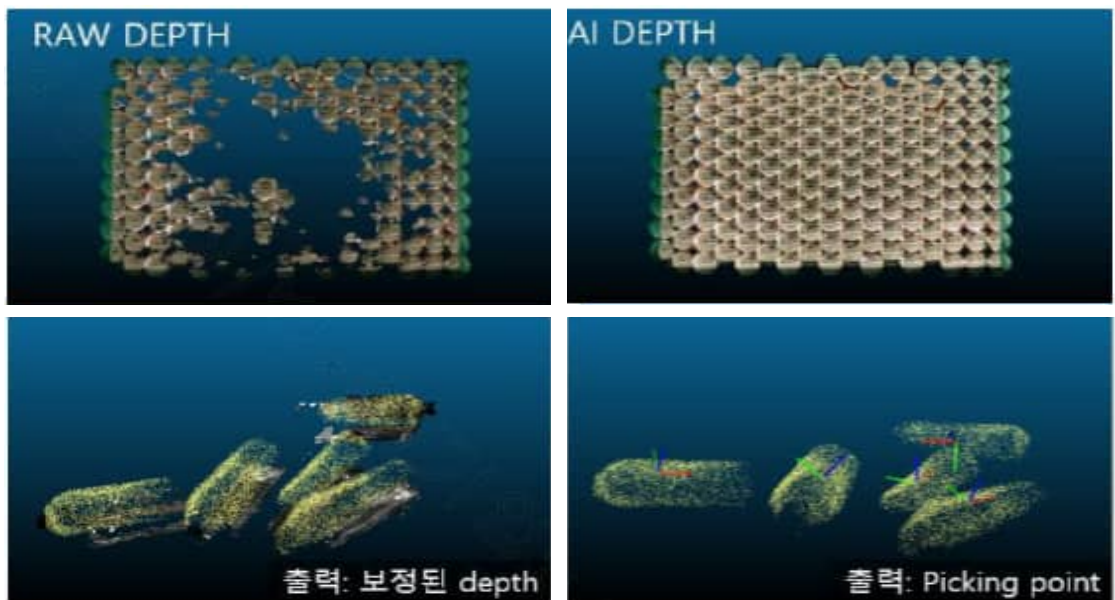
물류에서의 Physical AI는 AMR(Autonomous Mobile Robot) 보다는 AMMR(Autonomous Mobile Manipulator Robot) 형태로 활용도가 더 높을 것으로 본다. 시장에서 가장 주목 받는 AMMR은 Boston Dynamics의 Stretch 로봇이다.

물류에서 AMMR 기술력 중 Manipulator(팔)가 물체를 인식할 때 필요한 것은 앞서 말한 비전 기술이다. 특히 물류센터에서 수많은 상품을 인식할 때 필요한 기술인데, 지금까지 3D 비전 카메라로 물체를 투과해서 볼 때 물체의 깊이를 담아내지 못했다. 하지만 1) 센싱 기술, 2) AI 모델링, 3) 유지관련 AI 시스템으로 AI를 활용한 Piece Picking(정확한 물건 파지)과 Pick and Place(물건 이송)가 가능해졌다.

물류AI가 상품의 위치를 정확하게 파악하는데는 물체 깊이를 아는 것이 매우 중요하다.

1) 먼저 AI 센싱 기술을 기반으로 투명/반투명/반짝이는 물체 표면 및 깊이 정보 계측/보정이 가능하다. 멀티센서, 열화상, CAD 데이터 매칭과 같은 방식으로 투명물체 (유리병/페트병/투명 봉지 등)에 대한 인식을 하기 해서 업계의 지속적인 노력이 있었지만, mixed/random 형태 상품을 인식하는데는 깊이 보정에 어려움이 있었다. 다만 이제 기술 선두 업체들이 Sensor Fusion+AI Depth Estimation 및 Completion으로 이 부분을 해결하고 있다.

카메라 이미지를 복원할 때 AI 도움으로 depth 보정



2) AI 모델링의 경우 처음본 물체를 3D 복원해서 무엇인지 인지하는 기술이다. 전세계의 물류창고의 모든 SKU를 인지하고 저장하는 것은 현실적으로 불가함으로 Class Agnostic Detection(어떤류의 물품인지 상관없이 인지하는 방법) 모델 구축 방법이 필요하다. 결국 여러 Class(형태, 상태, 존재 등)를 물체에 부여하고, 특정 기준으로 통해서 물체의 Class를 구분하는 방식으로 처음보는 물건을 인식하는 해법을 찾고 있다. 각 물건과 그에 해당하는 카테고리르 정의하고 정확히 학습하는 것이 핵심이다.

3) 유지 관련 AI 시스템은 대부분 박스/포대 디팔레타이징(하역)과 관련된 유지관리 시스템이다. 모델의 경우 시간이 지나면서 성능 저하가 자연스럽게 일어난다. 환경의 변화와 함께 성능 방지를 위해서는 업데이트가 지속적으로 필요하다. 따라서 모델 유지 시스템은 학습을 지속적으로 하기 위한 데이터셋을 추출하며, 또 이와 유사한 데이터를 변화된 환경에 맞춰 추가로 생성한다. 이 둘을 복합적으로 학습해서 변화된 업무 환경으로 반영해 모델을 고도화 하는 과정을 거친다.

AI 기술을 제외하고도 물류에서 쓰는 중요한 기술은 3D 비전, Robot Calibration, 로봇 제어가 있다. 3D 비전 기술의 핵심은 유연물체에 3D 비전 알고리즘으로 적용하면 변형이 일어나는 현상을 해결하는 것이다. Animation Graphics 분야의 정합 기술 개발을 통해서 물체 세그먼트화 및 세그먼트간 상호 작용으로 파악해서 현상을 해결하는 방법이 업계에서 실험/구현되고 있다.

Robot Calibration은 로봇 경로 이동 기술이다. 업계 표준인 6축 산업용 로봇의 경우 업계에서 통용되는 방법은 모든 축의 파라미터를 한번에 최적화하는 방식이다. 하지만 최근 발전하고 있는 기술은 다양한 방향에서 대상체를 스캔하고, 각 축의 Wrist 좌표계를 따로 설정한 다음 그 사이의 정합을 맞춰가는 방식으로 발전하고 있다. 간단하게 풀이하면, 전체적인 calibration을 한번에 하는 것이 아니라, 각 축별로 스캐너의 교정을 받아가면서 calibration한 것의 합을 만들어 가는 것이다.



마지막은 로봇 제어 기술이다. 로봇의 방향과 자세에 속도 변화와 액추에이터 가/감속의 분석으로 자연스러운 로봇 움직임을 구현하는 것에 중요한 기술이다. 모션 정확도는 일반적으로 위치 정확도가 떨어지는 모습을 보이는데, 기존에는 Point A에서 Point B까지 이동하는데 도착 지점은 정확하지만, 가는 과정이 미세하게 흔들리거나, 미세하게 경로를 이탈하는 등 매끄럽지 못한 것이 대부분이었다.

그러나 최근에는 모션에 대한 경로를 세분화하면서 이동 지점을 짧게 만들어서 경로 이탈 부분을 상당 부분 해결해 나가고 있다. 또 협동 로봇 시장이 개화하면서 다양한 물체들을 피하고, 다른 이동하는 물체와 연계해서 프로세스를 진행해야 되는 일들이 많아졌다. 이에 따라서 충돌 감지 및 회피 기능이 필요해졌는데, 이를 3D 시뮬레이션 환경으로 구축하고 충돌 가능성을 미리 구현하는 방식으로 로봇이 학습되고 있다. 업무 환경의 레이아웃 디자인과 움직임 시퀀스를 개발하고 충돌 회피를 포함한 모션 시뮬레이션을 만들어서, 현장에 적용하는 순으로 구축이 진행된다.

주요 물류 프로세스별 로봇 시스템 도입 현황

| 물류 프로세스 | 핵심 기능             | 주요 도입 로봇 유형          | 도입효과                       | 최신동향                                   |
|---------|-------------------|----------------------|----------------------------|--|
| 내부 운송   | 물품, 팔레트, 컨테이너 이동  | AGV, AMR, 자동 컨베이어    | 인력 절감, 이동 속도 및 경로 최적화      | Graph RAG 기반의 동적 경로 계획 및 네트워크 최적화      |
| 피킹 및 검색 | 주문 품목 회수 및 작업자 전달 | G2P 시스템, AS/RS, 로봇 팔 | 작업자 도보 시간 최소화, 피킹 정확도 향상   | AI 예측 분석을 통한 작업 우선순위 결정                |
| 분류 및 포장 | 물품 분류 및 포장/적재     | 협동 로봇, 로봇 팔          | 분류 오류 감소, 대량 처리 능력 확보, HRC | 다목적 로봇(Multipurpose Robots)의 유연한 작업 전환 |
| 재고 관리   | 재고 위치 파악 및 수량 확인  | UAV (드론), 카메라 탑재 AMR | 실시간 재고 파악 시간 단축, 정확한 재고 기록 | 디지털 트윈(Digital Twin)을 활용한 실시간 시뮬레이션    |



## 자율주행 시대의 안전한 연결을 설계하는 AI 무선 보안 선두주자 (주)지스

(주)지스는 AI와 무선 전파 분석 기술을 접목하여 보이지 않는 무선 위협으로부터 세상을 보호하는 무선 보안 전문 기업이다. 20여 년간 축적된 주파수 예측 기술을 바탕으로 도청이나 무선백도어 해킹 등 고도화된 위협을 탐지하는 24시간 상시 방어 체계를 구축하고 있다. 특히 전파 환경의 노이즈 속에서 정상과 이상 신호를 AI로 정교하게 구분해내는 분석 역량은 침투 경로를 실시간으로 모니터링하며 실효적인 보안을 구현하는 지스만의 핵심 경쟁력이다.

지스의 기술적 지향점은 보안 사각지대를 가시화하여 자율주행 시대의 '안전한 연결'을 완성하는 데 있다. 물리적 망분리까지 무력화하는 무선 스파이칩을 실시간 탐지하고 신호원의 위치를 추정하는 독보적 특허 기술은 금융권의 엄격한 검증을 통해 그 가치를 입증받았다. 2026년 상반기 출시 예정인 'Alpha-V'를 필두로 차량 내부의 기밀 유출 방지를 넘어 모빌리티와 교통 서버, 인프라 간의 통신 안전을 책임지는 차세대 ITS 보안 모델을 정립해 나가고 있다.

기술로 범죄를 예방하고 국민의 '안심공간'을 넓히는 것이 지스가 추구하는 기업 가치의 본질이다. 2025년 코스닥 상장을 발판 삼아 AI 기술 투자를 강화하고 있으며, 실험실을 넘어 실제 현장에서 작동하는 '살아있는 기술'을 지향하는 조직 문화를 구축해 왔다. 실적보다 중요한 것은 시장의 신뢰라고 믿는 지스는 한국형 ITS 보안이 글로벌 무대의 표준으로 자리 잡을 수 있도록 기술 고도화와 파트너십 확장에 정진하고 있다.

“ AI 무선 보안 기술로 모두가 안심하는  
자율주행, 안전한 연결의 미래를 만듭니다.

- (주)지스 **한동진** 대표

”



**지스는 시와 무선 전파 분석 기술을 접목하며 보안의 패러다임을 바꾸고 계신데,  
지스가 그리는 기술 혁신의 최종적인 지향점은 무엇인가요?**

지스의 출발점은 무선 전파(주파수) 스펙트럼을 계측하고 비인가 이상 신호 징후를 판별하는 기술이었습니다. 그리고 이러한 기술을 지속 연구하며 개발한 탐지 제품을 단순히 판매에만 그치지 않고, 효율적인 관제운영 노하우까지 포함한 상시 방어 체계로 고도화할 수 있도록 연구하며 도청·무선백도어 해킹 등 무선 기반 위협으로부터 고객을 지켜오고 있습니다.

우리가 사는 세상은 점차 무선으로 연결되고 있고, 이러한 일상은 이제 익숙한 모습입니다. 교통 인프라·차량·서비스가 촘촘히 연결될수록 편의성과 생산성이 확보되지만 동시에 새로운 공격면으로 작용합니다. 이러한 환경에서는 침투를 제로로 만든다는 목표보다는, 침투 가능한 경로를 24시간 상시 모니터링하며 시에 의해 더욱 효율적이고 정교하게 탐지·대응하는 보안 체계를 구축하는 것이 실효적입니다.

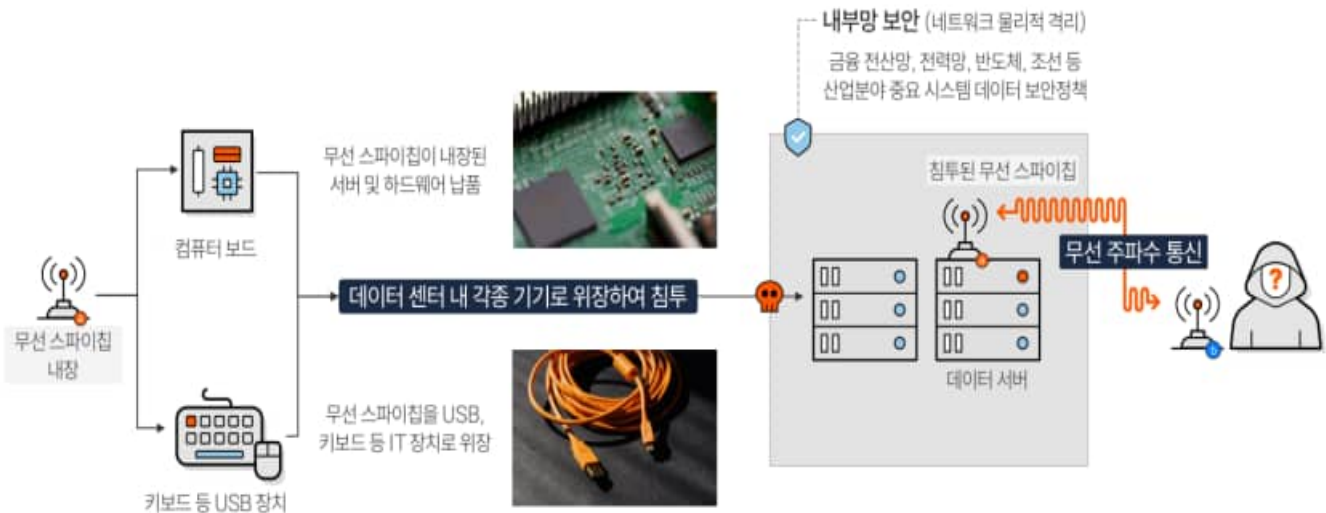
간략하게 부연하자면, 전파 환경은 장소·시간·설비 변화에 따라 노이즈가 달라지기 때문에 패턴을 학습하고 정상·이상 신호를 더욱 정교하게 구분하는 데 AI가 유효합니다. 또한, 운영 측면에서도 상시형은 결국 정확한 문제 파악과 대응 속도에 달려 있는데 AI는 신호 분석, 대응의 자동화 프로세스에 기여할 수 있습니다.

**최근 글로벌 보안 위협이 심각해지고 있습니다. 이러한 상황에서 물리적인 망분리까지 무력화하는 무선 스파이칩을 실시간으로 탐지하는 지슨만의 강점은 무엇인가요?**

무선 스파이칩을 통한 무선백도어 해킹은 기존의 전통적 침투 수법과 달리, 기존에 수립된 정보보안 체계는 물론 망분리 정책까지 우회하여 정보 유출과 교란이 가능한 공격 수법입니다. 또한 최근 망분리 완화 등 정책 기조 변화가 맞물리면서, 내부망을 노린 신종 정보 유출 수법은 더욱 늘어날 수 있다는 관점도 있습니다.

지슨만의 기술적 강점은 무선백도어라는 보안 사각지대를 겨냥한 국내 유일의 전문 탐지 체계를 제공한다는 점입니다. 실제로 우리·신한·KB국민 등 1금융권에서도 해당 위협에 대한 선제 대응 차원으로 엄격한 개념검증(PoC) 절차를 거쳐 무선백도어 해킹 탐지시스템 Alpha-H를 도입하는 등 기술력을 입증 받았습니다.

무선백도어 해킹 공격을 위한 무선 스파이칩의 침투 경로 예시



금융권 데이터센터(IDC), 서버실과 같은 공간은 분야에 따라 다르지만 대체적으로 대규모 서버와 설비를 보유한 큰 공간입니다. 이러한 곳에 서버 내부 부품으로 유입되거나, 전산 용품으로 위장해 반입된 무선 스파이칩을 사람이 직접 확인하기는 현실적으로 어렵기 때문에 무선 스파이칩의 이상 신호를 실시간 탐지하는 동시에 해당 신호원의 위치를 추정하는 특허 기술을 국내에서는 유일하게 적용하였습니다.

## 2026년 상반기 출시 예정인 'Alpha-V'가 향후 자율주행 및 ITS 인프라 보안 시장에서 어떤 역할을 수행하게 될 것으로 기대하시나요?

올해 출시 예정인 Alpha-V는 차량 내부에서 발생 가능한 도청과 휴대전화 위장형 녹음기 등을 통한 무단 녹음을 방지하는 제품입니다.

이러한 Alpha-V의 역할을 자율주행·ITS 보안 관점에서 보면, 차량을 이동하는 사적 공간인 동시에 움직이는 기밀 보관소로 간주하고 그 내부 정보를 보호하는 장치도 반드시 있어야 한다는 것을 알 수 있습니다.

실제로 미국·영국·이스라엘·폴란드 등 해외 각국에서도 최근 중국산 차량 내부의 도청, 통신 모듈·부품을 통한 무선백도어 해킹을 우려하며 사전 대응에 나서고 있습니다.

특히, 차량 내부에서 발생하는 중요한 대화나 기밀 언급 등이 외부 통신으로 유출되거나, 무단 녹음으로 인해 유출되는 사태가 가장 우려되고 있습니다. Alpha-V는 이러한 커뮤니케이션 정보 유출의 위협으로부터 안심할 수 있는 공간을 조성합니다.

하지만 차량 보안은 차량 내부에서 끝나지 않습니다. 자율주행시대로 갈수록 차량은 외부 교통·통신 인프라와 상시 연결되는 하나의 연결점이 되고, 차량 내부에서 생성되는 데이터는 외부의 시스템과 끊임없이 통신합니다. 결국 미래 차량의 보안은 차량을 넘어 인프라 간 연결 구간까지 확장될 때 비로소 완성됩니다.

이때 보안은 어떤 장치가 어떤 방식으로 연결되는지, 비정상 무선통신 신호가 나타나는지를 상시 탐지하고 대응하는 운영이 함께 수반되어야 합니다. 자율주행 시대에 도로 인프라와 통신 환경의 안전성은 선택이 아닌 필수이며, 지순이 지향하는 안전한 연결이라는 가치 지향점과 맞닿아 있습니다.

Alpha-V가 출시 이후에도 꾸준한 고도화를 통해 미래에는 모빌리티 보안 체계의 연결 구간에서 활약하는 제품으로 자리매김할 것으로 기대하고 있습니다.

2025년 코스닥 상장 이후 지슨이 가장 우선순위를 두고 있는 투자 분야와  
 기업가치 제고를 어떻게 이뤄내실 계획인지 궁금합니다.

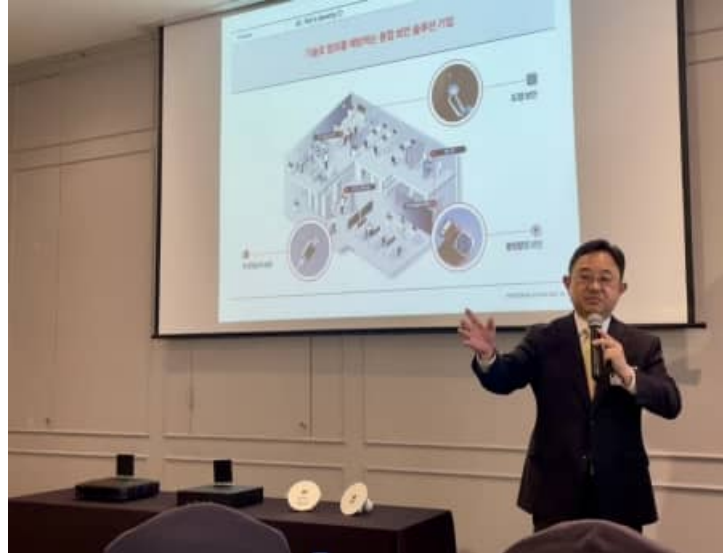
상장 이후 가장 중요하게 보는 것은 지슨이 잘하는 것을 더욱 단단하게 만들고, 다음 성장 동력을 빠르게 시장에 안착시킨다는 목표입니다. 지슨은 무선 보안 기술을 기반으로 성장해 왔고, 공중화장실 범죄 예방 분야에 도전하고, 지금은 자율주행·ITS 인프라 관련 연구개발과 현장 사업을 병행하면서 적용 영역을 점진적으로 넓혀 나가고 있습니다.

투자 분야에 대해 말씀드리자면 크게 두 방향입니다. 하나는 기존 핵심 기술을 SI와 결합해 더 정교하게 만드는 방향입니다. 무선 전파 환경은 분야와 현장마다 모두 다르고, 노이즈와 같은 방해 요인도 다양하기 때문에, 제품의 단순한 탐지 성능뿐 아니라 탐지의 신뢰도와 대응 속도가 중요합니다. 그래서 SI를 탐지에만 활용하는 게 아니라, 제품의 정보 분석부터 관제 운영 과정에서의 정확도와 운영 자동화까지 확대시키는 고도화에 중점을 두고 있습니다.

다른 하나는 신규 제품의 상용화입니다. 앞서 말씀드린 차량용 커뮤니케이션 보안 시스템 Alpha-V처럼 차량과 같은 새로운 공간에서의 보안 수요가 커지고 있기 때문에, 제품 완성도와 양산 준비, 그리고 초기 레퍼런스 확보에 더욱 집중하려고 합니다.

14일 서울 영등포구 한국거래소에서 열린 지슨 코스닥시장 상장기념식에서 기념 촬영하고 있다.





(좌)기자간담회에서 상장 후 비전을 발표하는 한 대표 (우)지슨은 상시형 불법촬영 탐지 시스템으로 조달청장 표창을 수상하였다.

상장사는 실적도 중요합니다. 그러나 그 실적이 안착되고 지속 가능하다는 근거를 시장에 보여주고 신뢰를 받는 것이 더욱 중요합니다. 이를 위해 저희는 제품 품질과 현장 운영 체계를 더욱 고도화하고, 내부 통제와 투명성을 강화해 지속 성장할 수 있는 구조를 만들고자 합니다. 그렇게 쌓이는 레퍼런스, '신뢰'가 지슨의 기업가치로 연결될 수 있다고 생각하기 때문입니다.

### 글로벌 보안 시장에서 지슨의 기술력이 높게 평가받고 있다고 알고 있습니다. 한국형 ITS 보안 기술을 통해 글로벌 무대에서의 지슨의 구체적인 목표는 무엇인가요?

저희 지슨이 글로벌 무대에서 달성하고자 하는 장기적인 목표는 명확합니다. 자율주행 ITS 환경에서 '안전한 연결'을 가능하게 하는 무선 보안 모델을 표준 수준으로 만들고, 그 모델을 제품과 운영 체계까지 포함해 해외에 확산시키는 것입니다.

앞으로 교통 시스템은 차량과 인프라가 실시간으로 데이터를 주고받는 환경으로 진화할수록, 공격자는 네트워크만이 아니라 무선 구간까지 노릴 가능성이 커집니다. 그래서 저희는 연결이 늘어날수록 보안은 상시형으로 전환돼야 한다는 관점을 해외 시장에서도 설득력 있게 증명하고자 합니다.

세부적으로, 해외 파트너사·기관과 함께 현지 국가별 환경에서 검증 절차를 수립하고, 실제 운영에서 도출된 운영 결과를 바탕으로 도입을 확대하는 방향으로 나아갈 계획입니다.

이 과정에서 지슨이 강점을 가진 무선 전파 분석 기반 탐지·대응 역량을 ITS 인프라와 모빌리티 영역까지 확장해 현장 운영에서 도입 가능한 보안 체계로 보여드릴 예정입니다.

결국 저희가 해외에서 만들고 싶은 성과는 단기 계약 몇 건이 아니라, 한국형 ITS 보안이 하나의 신뢰할 수 있는 기준으로 자리 잡는 것입니다. 스마트시티·자율주행을 추진하는 국가와 도시들이 안심하고 연결을 확장할 수 있도록, 지슨은 기술 고도화와 신규 제품 투자를 지속하면서 글로벌 파트너십을 단계적으로 넓혀가겠습니다.



한동진 대표가 2019년 해외 전시회에서 부스 방문 고객에게 지스의 기술력을 홍보하고 있다.

### 지스가 추구하는 조직 문화의 핵심 가치는 무엇이며, 이러한 철학이 실제 기술 개발 방식에는 어떻게 반영되고 있나요?

저희 지스의 조직 문화의 중심에는 ‘현장에서 통하는 기술’이라는 기준이 있습니다. 보안은 실험실이나 연구소에서만 완성되는 게 아니라, 전파 환경이 복잡하고 예외 상황이 많은 현장에서 실제로 작동해야 합니다.

그래서 지스는 기술을 설계할 때부터 현장 계측과 탐지 알고리즘을 결합한 구현을 전제로 하고, 이를 제대로 활용하기 위한 관제 운용 노하우까지 함께 축적해 왔습니다.

이러한 기준에 영향을 받아, 지스 임·직원은 제품을 단순한 단말기 장비로만 여기지 않고, 통합적으로 운영되는 체계적인 시스템으로 바라봅니다. 이에 하드웨어 단말기·센서·소프트웨어 등 핵심적인 시스템 구성 요소를 외주 방식으로 의존하기 보다는, 제품을 직접 개발하고 자체적으로 구축한 시스템을 기반으로 생산합니다.

그리고 또 하나는 긴 호흡의 기술 투자입니다. 저희 지스가 창업 초기에는 매출이 거의 없던 기간에도 기술 개발에 집중했고, 그 경험이 지금도 겹으로 드러나는 단기 성과보다, 그 이면에서 쌓이는 시간과 집중력을 중시하는 문화로 이어졌습니다. 보안은 불안과 위협을 다루는 산업이기 때문에, 저는 조직이 과잉 대응이나 과소 대응으로 흔들리지 않도록 균형감 있게 현실을 직시하는 태도를 강조해 왔습니다.

마지막으로, 저희는 상장 준비, 그리고 성장 과정에서 투명경영과 내부통제 고도화, 인재 확보, 그리고 임·직원 동기부여 체계를 함께 강화해 왔습니다. 실제로 상장 준비 과정에서 기술기업에 요구되는 투명한 경영과 내부통제 시스템을 한층 고도화했으며, 과거 코넥스 기업공개 이후에는 우리사주조합 구성, 임직원 대출 혜택, 유연근무제 도입 등 지원 방안을 마련해 시행해 왔습니다. 조직이 장기적으로 성과를 내기 위해서는 기술만이 아니라, 사람과 프로세스가 함께 성장해야 하기 때문입니다.



매일경제 제23회 세계지식포럼(WKF)에서 한동진 대표가 주요 연사와 토론을 하고 있다.

### ‘안전한 연결’을 책임지는 보안 전문 기업으로서 지슨이 독자들에게 기억되고 싶은 모습은 무엇인가요?

미래의 교통 환경은 한 마디로 ‘연결의 밀도’로 설명될 수 있을 것 같습니다. 차량은 센서·통신·컴퓨팅이 결합된 SDV(소프트웨어 중심 자동차)로 진화하고, 도로·신호·관제는 데이터 기반으로 고도화되며, 자율주행은 차량 단독 기술이 아니라 차량과 인프라, 서버 간의 상호작용으로 완성될 것입니다.

이와 동시에, 연결이 늘어나는 만큼 공격도 멈추지 않을 것입니다. 최근 보안 사고가 증가하고 기존 보안 체계를 우회하는 방식의 정교한 수법이 등장하는 흐름 속에서, 보안의 전제가 이미 침투를 가정하는 제로 트러스트로 이동해야 한다는 문제의식이 사회 곳곳에서 끊임없이 제기되고 있는 실정입니다.

이러한 미래 환경에서 상시형 보안 제품을 바탕으로 하는 지슨이 세상을 안전하게, 국민을 행복하게 만들며 ‘기술로 범죄를 예방하는 AI 융합 보안 솔루션 기업’으로 더욱 많은 분들께 각인 되었으면 합니다.

고객이 안심하고 이용할 수 있는 ‘안심공간’을 넓혀 나간다는 목표를 ITS·자율주행 인프라까지 확장하여, 편의성과 혁신을 가능하게 하는 연결이 불안이 아니라 신뢰라는 기반 위에서 작동하도록 변화시키는 기업으로 인정받도록 더욱 정진하겠습니다.



## 교차로의 심장을 깨우는 실행형 디지털트윈의 표준 진우ATS

진우ATS(AI Traffic Solution)는 AI 영상 분석 기술과 도로 현장의 하드웨어 제어 능력을 결합하여 국내 ITS 산업의 새로운 패러다임을 제시하는 혁신 기업이다. 단순히 도시를 3D로 시뮬레이션하는 수준을 넘어, 특정 교차로와 간선축의 데이터를 미시적으로 분석하고 그 결과값을 현장의 신호 제어기에 즉각 반영하는 '완벽한 폐쇄 루프(Closed-loop) 시스템'을 구축하고 있다.

특히 'AI 로드케어 시스템'을 통해 도로 결빙, 보행 안전, 취약계층 보호라는 사회적 가치를 실현하며 기술의 지향점이 결국 '사람'에 있음을 입증하고 있다. 이제 국내 공공기관에서 검증된 기술력을 바탕으로 태국과 말레이시아 등 아시아 태평양 시장으로 K-ITS의 브랜드 가치를 확산하며 글로벌 무대에서 가장 실효적인 디지털 트윈의 표준을 만들어가는 중이다.

또한 부산 만덕-센텀 간 대심도 구간에서 선보인 도심형 원격 요금징수 시스템 설계 역량은, 구조적 제약이 많은 환경에서도 유연한 해법을 제시하는 진우ATS만의 독보적인 원천 기술이 되었다. 이를 바탕으로 TCS, ETCS, MLFF 등 고속도로 요금징수 분야의 전문성을 고도화하고 터널 전기설비 사업까지 영역을 확장하며, 미래 모빌리티 생태계의 안전과 효율을 책임지는 스마트 인프라 리더로 도약하고 있다.

“ 도로 위 모든 순간을 정밀하게 읽어내어 스마트 교통 인프라의 심장이 되겠습니다. ”

- 진우ATS 정진태 대표



### 진우ATS가 AI 영상 분석과 디지털 트윈 기술을 접목하며 추구하는 혁신의 방향성은 무엇인가요?

진우ATS는 번호 인식(LPR), 객체 추적, 재식별(Re-ID), 돌발 상황 검지 등 AI 영상 분석 분야에서 독보적인 기술력을 구축해 왔습니다. 우리의 강점은 단순히 소프트웨어에 머물지 않고 무인교통 단속 시스템, 교통신호 제어기, 스마트 톨링 사업을 병행하며, 도로 위 현장의 복잡한 메커니즘을 가장 잘 이해하는 기업으로 성장했습니다.

이러한 통합 기술력은 이미 전국 주요 공공기관 및 관공서의 지능형 관제 시스템에 도입되어 그 성능을 입증 받았습니다. 까다로운 공공기관의 기준을 통과한 AI 알고리즘과 안정적인 하드웨어 제어 기술의 결합은, 도로 현장에서 진우ATS가 '가장 믿음직한 파트너'로 불리는 이유입니다.

이러한 기술과 경험을 바탕으로 진우ATS는 도로의 심장인 '교차로'와 혈관인 주요 간선축(연동 신호 구간)를 잇는 실행형 디지털 트윈을 지향합니다.

## 전략의 전환: '권역이 아닌 '지점'과 '축'에 집중하다

많은 기업이 도시 전체를 3D로 구현하는 광범위한 디지털 트윈을 이야기합니다. 하지만 진우ATS의 시선은 바텀 업(Bottom-Up) 방식으로 더 구체적이고 치열한 현장인 교차로(Intersection)와 주요 간선축에 집중합니다.

도로위의 작은 사고나 사소한 사건은 나비효과를 일으켜 전체 도로망을 마비시키는 거대 혼란으로 번지기 때문입니다. 교통 정체와 사고는 특히 교차로에 집중적으로 발생합니다. 우리는 도시 전체를 모호하게 관찰하기보다, 특정 교차로에서 발생하는 번호 인식, 객체 추적, 재식별(Re-ID) 데이터를 극도로 정밀하게 분석합니다. '어떤 차량이 어디서 와서 어느 방향으로 빠져나가는가'를 완벽히 파악하는 이 '미시적 접근'으로 우리의 장점을 극대화 합니다.

## 마이크로 디지털 트윈(Micro-Digital Twin): 가장 역동적인 교차로의 구현

진우ATS가 구축하는 디지털 트윈은 살아 움직이는 '마이크로 디지털 트윈'입니다.

교차로(Intersection) 단위의 정밀 최적화: AI 돌발 감지 기술을 통해 낙하물, 사고, 꼬리물기 등을 실시간 감지하고 이를 디지털 트윈에 즉시 투영합니다. 이는 관리자가 현장에 가지 않고도 교차로의 모든 상황을 3D로 입체 감시하게 해줍니다.

간선축 단위의 흐름 연결: 개별 교차로의 데이터를 선형으로 연결하여, 연동된 신호 체계가 교통 흐름에 어떤 영향을 주는지 시뮬레이션 합니다. A 교차로의 신호 변화가 B, C 교차로의 정체에 미치는 영향을 데이터로 입증하고 최적의 연동 값을 찾아냅니다.

## 하드웨어 시너지

우리의 디지털 트윈이 단순한 시뮬레이션에 그치지 않는 이유는 진우ATS가 교통신호 제어기라는 '실행 수단'을 직접 개발·납품하기 때문입니다.

AI가 교차로 상황을 정밀 분석하고, 디지털 트윈이 전체의 흐름을 시뮬레이션 하여 최적의 해법을 찾아내면, 그 결과값은 즉시 현장의 신호 제어기로 전송되어 실시간으로 신호 주기를 변경합니다. 이는 '분석-예측-실행'이 단일 플랫폼 안에서 이루어지는 완벽한 폐쇄 루프(Closed-loop) 시스템입니다. 사용자가 진우ATS의 솔루션을 신뢰하는 이유도 바로 이 '실질적인 경험과 해결 능력'에 있습니다.

교통 흐름의 병목 구간을 가장 정확히 읽어내고, 그 즉시 신호 제어로 문제를 해결하는 기업. 진우ATS는 세상에서 가장 실효적인 디지털 트윈의 표준을 만들어가고 있습니다.

## 스마트 톨링 및 도심형 요금 징수 시스템 시장에서 진우ATS만의 차별화된 강점은 무엇인가요?

진우ATS 사명(AI Traffic Solution)에서 알 수 있듯이 본사는 스마트톨링의 핵심 분야인 차량 영상 관련 AI기술 연구에 집중하고 있습니다.

특히 ITS 기술연구소 내부에 AI 연구센터를 별도 운영 하여 인식 엔진, 번호판 판독 기술 등 스마트톨링에 필수적인 차량영상기술들을 자체 개발 했을 뿐 만 아니라 해당 기술들을 무인단속, 교통량측정 시스템 등 차량영상인식 시스템이 필요한 다양한 분야에 적용하여 완성도를 올리고 있습니다. 스마트톨링 뿐만 아니라 다양한 분야에 적용 및 운영하며 얻은 노하우가 차별화된 강점이라 생각합니다.



AI 기반 도로결빙 관제 시스템의 센서 및 경광등

도심형 요금징수시스템과 일반적인 광장형 요금징수시스템과의 최대 차이점은 통합차로제어기의 설치위치가 제한된다는 점이 가장 큰 특징입니다. 영상, 검지, 무선 통신의 L2, L7, 뿐만 아니라 L1의 Physical Layer를 직접 설계 개선 할 수 있는 원천 기술의 확보함으로써, 구조적 제약이 많은 도심형 요금징수 환경에 효과적으로 대응할 수 있습니다.

시스템 바로 옆에 제어기가 설치되는 광장 부 요금 징수 시스템과는 다르게 도심형 요금 징수 시스템은 제어기를 설치할 수 있는 공간에 제한이 많기 때문에 제어기의 설치 위치가 요금징수 설비와 가깝지 않은 곳이 많습니다.

본사는 부산 만덕-센텀 간 대심도 도심형 요금 징수 시스템을 구축하며 제어기와 요금징수장비 사이 거리가 200m에 달하는 도심형 원격화 요금징수시스템을 개발 및 적용하였고, 해당 사례로 인해 통합차로제어기 설치 위치에 제한이 있는 요금 징수 시스템 사이트에서 좀 더 자유로운 설계가 가능 할 것이라 기대하고 있습니다.



AI 기반 안전 보행 시스템 개념도

### AI 기반 도로결빙 관제 등 교통 안전을 개선한 구체적인 사례가 있을까요?

진우ATS는 AI 기술을 활용하여 교통 안전을 개선하기 위해 AI 로드케어 시스템을 개발하였습니다. AI 로드케어 시스템은 총 세 가지의 시스템으로 구분 됩니다.

첫 번째, AI 기반 도로결빙 관제 시스템(AI.B.S. - AI Black ice detection and control System)은 블랙아이스로 불리는 도로 결빙 위험을 실시간으로 관리하여 대형 교통사고를 예방하기 위한 시스템으로서 시카메라와 자체 개발한 온/습도센서, 기상청 데이터를 활용하여 육안으로 식별이 어려운 도로 결빙과 안개 등 위험 요소를 자동으로 관리합니다.

이 시스템은 시카메라 영상 데이터(30%), 온/습도 데이터(60%), 기상청 데이터(10%)를 통합하여 결빙 등 위험 정보를 수집하고 경광등, LED 표출부 및 도로 전광판을 통해 결빙 위험 상황을 운전자에게 알리며 자동 염수분사장치와 연동하여 현장 조치를 선제적으로 수행한 후 관리 인력을 파견하여 위험 요소를 없애는 3단계 체계로 작동하며 이 시스템을 통해 일반 사고보다 치사율이 2배 가량 높은 결빙 사고를 사전에 방지하여 교통사고 위험도를 감소시키고 사회적 비용을 절감하는데 기여합니다.

두 번째, AI 기반 안전 보행 시스템(AIWALK - AI safe WALKing System)은 기존 다양한 시스템이 혼재되어 있는 스마트 횡단보도 시스템을 개선하고 우회전 사고 다발 구역과 어린이 보호구역의 안전을 강화하기 위한 시스템으로 AI 카메라와 스피커, 잔여시간표시기를 포함한 보행신호등 및 보행자, 차량 운전자를 위한 안내 전광판을 하나로 통합한 시스템입니다.

### AI 기반 도로결빙 관제 시스템의 AI 카메라

AI 카메라 설치

AI 카메라 (Pole Type)

- ▶ AI 카메라는 열화상과 영상 분석으로 결빙·안개 등 위험 구간을 실시간 감지
- ▶ 감지된 정보는 관제센터로 전송되어 경광등과 표출부를 자동 제어
- ▶ 고정형 폴에 설치되어 도로 전역을 24시간 모니터링

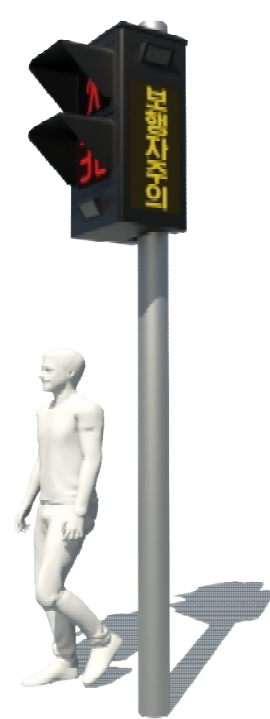




AI 기반 안전취약계층 안심허그 시스템 개념도

전면과 좌/우측에 설치되는 AI 카메라를 통해 횡단보도 보행자, 도로 운행 차량 및 인도 보행자를 동시에 검지하고 시를 통해 분석하여 도로와 인도의 다양한 이상상황을 파악하고 그 정보를 전광판을 통해 운전자 및 보행자에게 안내하여 돌발 및 사고 상황을 예방할 수 있는 시스템으로서 이를 통해 교통사고를 예방하고 보행자 안전망 및 보호를 강화하며 지능형 교통 운영 시스템 구축이 가능합니다.

세 번째, AI 기반 안전취약계층 안심허그 시스템(AI.HUG. - AI safety HUG system for vulnerable groups)은 독거노인, 장애인 등 안전취약계층의 실내외 활동을 시로 실시간 감지하여 위급 상황에 신속히 대응하는 통합 케어 솔루션이며 거주지 내와 외부를 아우르는 입체적인 안전망을 제공합니다.



AI 기반 안전 보행 시스템

실내에서는 4가지 센서(낙상 센서, 호흡 센서, 움직임 센서, 전기 센서)로 안전취약계층의 이상 징후를 감지하고 실외에서는 AI 기반 보행정보 패턴 분석, GPS 위치 추적과 AI LoF(Local Outlier Factor) 알고리즘 기술을 활용하여 안전취약계층의 안전을 확보합니다.

이 시스템을 통해 위급상황 발생 시 도시 안전 인프라와 연계하여 골든타임을 확보하고 통합 관제 대시보드를 통해 즉각적인 관제와 대응이 가능하며 축적된 활동 데이터를 통해 대상자 별 맞춤형 케어가 가능합니다.

진우ATS는 이러한 AI 로드케어 시스템의 개발과 도입을 위해 시스템에 대한 각종 인증, 특허 출원, 시험성적서 발급을 완료하여 시스템의 신뢰성과 안정성을 확보하였으며 다수의 지자체와의 협업을 통해 시스템을 확대 공급하여 도로의 안전과 사회적 약자의 보호를 적극 지원할 예정입니다.

## 진우ATS의 핵심가치와 미래 모빌리티 혁신을 이끌어갈 인재상은 무엇인가요?

진우ATS의 인재상은 변화하는 미래 모빌리티 환경 속에서 스스로 배우고 성장할 수 있는 사람입니다. 새로운 기술과 흐름을 열린 마음으로 받아들이고, 문제의 본질을 깊이 이해해 해결책을 찾아가는 역량을 갖춘 인재를 지향합니다. 또한 다양한 분야의 지식과 경험을 연결해 더 나은 결과를 만들어낼 수 있는 융합적 사고를 중요하게 생각합니다.

무엇보다 도전을 두려워하지 않되, 안전과 책임을 최우선 가치로 삼는 태도를 갖춘 사람과 함께하고 싶습니다. 협업과 소통을 통해 서로의 강점을 존중하며, 기술의 발전이 결국 사람을 향해야 한다는 믿음을 공유하는 인재가 우리의 미래를 이끌어갈 주인공입니다.

## 진우ATS가 그리는 해외 시장 진출 전략이나, 한국형 ITS 기술을 통해 글로벌 무대에서 이루고자 하는 목표는 무엇인가요?

진우ATS가 해외 시장을 바라볼 때 가장 먼저 떠올리는 단어는 ‘현장 신뢰’입니다. 기술을 수출하는 것이 아니라, 그 기술이 실제로 작동하는 현장을 함께 만들어가는 파트너가 되겠다는 것이 당사의 출발점입니다.

한국은 지난 수십 년간 세계에서 가장 빠른 속도로 교통 인프라를 고도화해 온 나라입니다. 좁은 국토에 높은 교통 밀도, 복잡한 도심 구조, 사계절 환경 변화 이 모든 조건 속에서 검증된 한국형 ITS 기술은, 역설적으로 글로벌 시장에서 가장 강력한 경쟁력이 됩니다. 까다로운 환경에서 살아남은 기술이기 때문입니다.

현재 당사는 태국과 말레이시아를 첫 번째 교두보로 삼아 해외 시장의 문을 두드리고 있습니다. 두 나라는 공통적으로 급격한 도시화와 차량 증가로 인한 교통 혼잡 문제가 심각하고, 동시에 스마트시티와 ITS 인프라에 대한 정부 차원의 투자 의지가 강한 시장입니다. 한국이 불과 수십 년 만에 교통 선진국으로 도약한 경험과 기술력은, 바로 이런 성장 단계에 있는 국가들에게 가장 현실적이고 적합한 모델이 됩니다.

당사의 해외 진출 전략은 크게 세 가지 방향으로 구성되어 있습니다. 첫째, ‘도입형’이 아닌 ‘맞춤형’ 현지화 전략입니다. 태국과 말레이시아는 각각 교통 인프라의 성숙도와 운영 환경이 다릅니다. 당사는 현지의 교통 특성과 운영 역량을 면밀히 분석하고, 그에 맞게 솔루션을 재구성하는 방식을 취합니다. 기술을 일방적으로 이식하는 것이 아니라, 현지 정부 및 운영기관과의 긴밀한 협력을 통해 ‘함께 설계하는’ 파트너십을 지향합니다.

둘째, 아시아 태평양 시장 전반으로의 단계적 확장입니다. 태국·말레이시아에서의 실증 경험과 레퍼런스를 기반으로, 베트남·인도네시아·필리핀 등 교통 인프라 수요가 빠르게 성장하는 아시아 태평양 국가들로 영업 대상을 넓혀갈 계획입니다. 이 지역은 한국 ITS 기술에 대한 신뢰도가 높고, K-ITS라는 브랜드 가치가 실질적인 수주 경쟁력으로 이어지는 시장이기도 합니다. 첫 진출 국가에서 쌓은 신뢰가 인근 국가로 자연스럽게 연결되는 선순환 구조를 만들어가는 것이 당사의 전략적 목표입니다.

셋째, 플랫폼 중심의 수출형 패키지 개발입니다. 단품 장비 수출의 한계를 넘어, 교통관제 소프트웨어, 현장 하드웨어, 운영 교육, 유지관리 체계까지 아우르는 통합 솔루션 패키지를 구성하고 있습니다. 현지 파트너가 자립적으로 시스템을 운영할 수 있는 역량을 함께 키워준다는 점에서, 지속 가능한 수출 모델이기도 합니다.

글로벌 무대에서 당사가 궁극적으로 이루고자 하는 목표는 단순한 수출 실적이 아닙니다. 태국의 도로에서, 말레이시아의 교차로에서, 그리고 머지않아 아시아 태평양 곳곳의 도시에서 '한국형 ITS가 적용된 현장은 다르다'는 것을 직접 증명하는 것입니다. 그 도시의 시민들이 더 안전하게 이동하고, 그 도시의 행정이 더 효율적으로 운영되는 경험 그것이 우리 기술의 진짜 가치이며, 진우ATS가 국경 너머에서 실현하고자 하는 목표입니다. 기술은 국경을 넘지만, 신뢰는 현장에서 만들어집니다. 당사는 그 현장에 끝까지 함께하는 기업이 되겠습니다.

### 마지막으로, 진우ATS가 바라보는 미래 교통 환경은 어떤 모습인지, 그리고 그 속에서 진우ATS는 어떤 역할을 수행하고자 하시는지 독자들에게 한 말씀 부탁드립니다.

미래의 교통환경은 단순히 빠르게 이동하는 수단을 넘어, 사람과 도시, 그리고 기술이 유기적으로 연결된 지능형 생태계로 변화할 것입니다. 자율주행과 인공지능, 친환경 에너지 기반의 모빌리티가 일상화되고, 다양한 이동 수단이 하나의 플랫폼 안에서 통합되어 끊임 없는 이동 경험을 제공하게 될 것입니다. 교통수단은 소유의 개념에서 공유와 서비스 중심으로 확장되며, 도시는 더 안전하고 친환경적인 공간으로 재편될 것입니다. 이동은 단순한 '거리의 극복'이 아니라, 삶의 질을 높이는 중요한 가치로 자리 잡게 될 것입니다.

진우ATS는 고속도로 요금징수시스템(TCS·ETCS·MLFF) 전문기업으로서 축적된 기술력과 현장 운영 경험을 기반으로, 고속도로 통합 유지관리 및 터널 전기설비 사업으로 사업 영역을 확장하고 있습니다. 단순 구축을 넘어 데이터 기반 예방정비와 통합운영관리 체계를 구현하며, 안전과 효율을 동시에 달성하는 스마트 인프라 기업으로 도약하고 있습니다.

이러한 변화 속에서 진우ATS는 기술이 사람을 향하도록 연결하는 역할을 수행하고자 합니다. 빠르게 발전하는 기술을 단순히 구현하는 데 그치지 않고, 실제 사용자에게 안전하고 편리한 경험으로 전달하는 가교가 되고 싶습니다. 복잡한 문제를 구조적으로 이해하고, 다양한 분야의 사람들과 협력하여 현실적인 해결책을 만들어내는 역할을 수행하고자 합니다. 나아가 지속가능성과 사회적 책임을 고려한 선택을 통해, 모두에게 더 안전하고 포용적인 이동 환경을 만드는 데 기여하고 싶습니다.

## 우리 동네 교통문화, 얼마나 달라졌을까? '25년 교통문화지수 발표

국토교통부, 2026. 2. 2.(월)

국토교통부(이하 '국토부')와 한국교통안전공단(이하 'TS')이 전국 229개 시·군·구를 대상으로 실시한 조사 결과, '25년 교통문화지수\* 는 81.34점으로 전년(80.73점) 대비 0.61점 상승한 것으로 나타났다.

\* 국가승인통계로 매년 전국 229개 시·군·구(인구 30만 이상 시, 인구 30만 미만 시, 군, 구 4개 그룹) 대상, 운전행태·보행행태·교통안전 항목에 대한 지표를 평가하여 지수화

이는 운전자와 보행자의 교통법규 준수 수준이 전반적으로 개선되어, 국민의 일상 속 교통안전 의식이 점차 자리 잡고 있음을 보여주는 결과다.

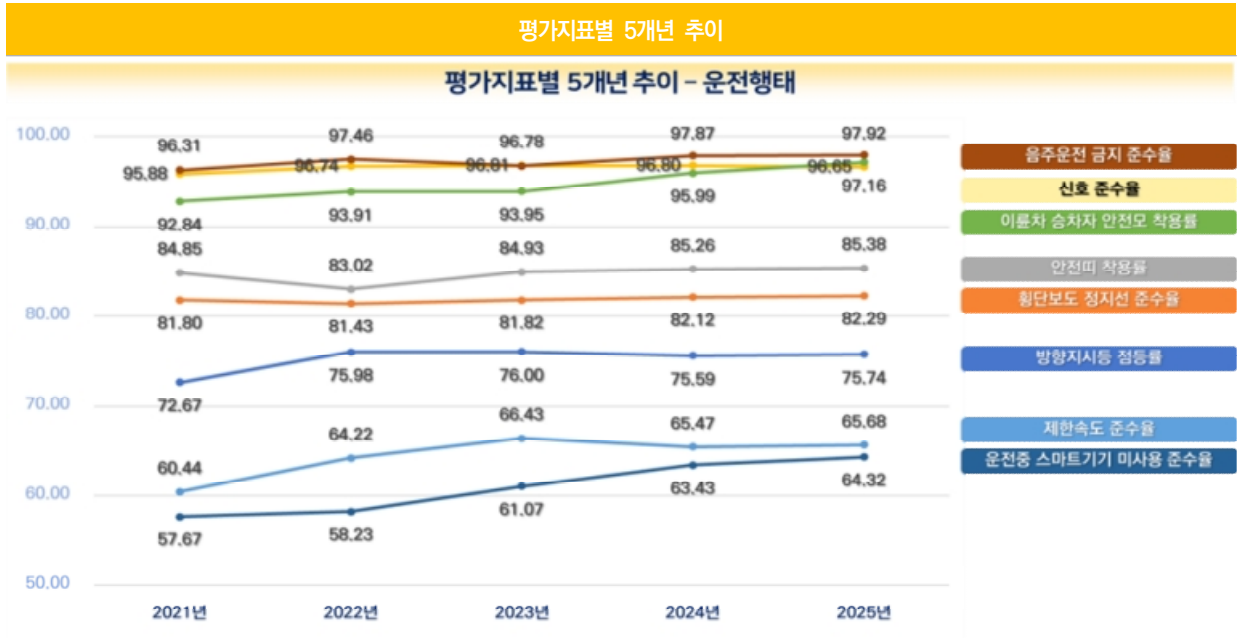
### 조사 항목별 결과

전국 운전행태 조사 결과, 최근 5년간 대부분의 지표가 꾸준히 개선된 것으로 나타났다. 특히 ▲이륜차 승차자 안전모 착용률('2393.95%→'2597.16%), ▲안전띠 착용 준수율('2384.93%→'2585.38%), ▲음주운전 금지 준수율('2396.78% → '2597.92%), ▲운전 중 스마트기기 미사용 준수율('2361.07%→'2564.32%), ▲횡단보도 정지선 준수율('2381.82% → '2582.29%)은 최근 2년간 지속적인 상승세를 보였다.

다만, 신호준수율('2496.80%→'2596.65%)은 여전히 높은 수준을 유지하고 있으나, 전년 대비 소폭 하락해 지속적인 단속과 계도 활동이 필요한 것으로 분석됐다.

전국 보행행태 조사 결과, ▲횡단보도 신호 준수율('2492.46%→'2592.80%), ▲횡단 중 스마트기기 미사용 준수율('2485.30%→'2585.86%)이 전반적으로 개선된 반면, 무단횡단 금지 준수율('2474.66%→'2573.44%)은 전년 대비 하락한 것으로 나타났다.

이에 따라 보행자 안전을 위한 생활 밀착형 대책과 인식 개선 노력이 지속적으로 필요하다는 분석이 제시됐다.



한편, 지방정부의 교통안전 관심과 노력 증가로 ‘교통안전 행정노력도’ (<sup>24</sup>7.42점→<sup>25</sup>8.26점) 점수는 상승했으나, ‘교통사고 사상자수’ (<sup>24</sup>10.03점→<sup>25</sup>9.65점) 점수는 소폭 하락한 것으로 나타났다.

### 지방정부별 조사 결과

’25년 교통문화지수 조사 결과, 강원 원주시(91.58점, 인구 30만 이상 시), 경북 상주시(87.62점, 인구 30만 미만 시), 충북 괴산군(88.72점, 군 지역), 인천 계양구(89.56점, 자치구)가 각각 1위로 선정됐다.

또한, 전국 229개 지방정부 중 전년 대비 교통문화지수 개선율이 가장 높은 지방정부로 ‘전남 보성군’(86.37점, ’24년C급 → ’25년A등급)이 선정됐다.

이번 우수 지방정부로 선정된 지방정부는 특히 교통안전 예산 확보 노력 부분에서 높은 평가를 받았다. 이는 지방정부 차원의 지속적인 관심과 현장 중심의 교통안전 정책이 실제 성과로 이어질 수 있음을 보여주는 사례로 평가된다.

이와 관련하여 국토교통부는 교통문화지수 하위 20%이내 시·군·구 중 조사를 신청한 4개 지방정부를 선정, 맞춤형 개선안을 마련하는 교통안전 특별실태조사 사업을 추진하고 있다.

우수 지방정부

| AI 기능 유형 | 내용     | 예시   |
|----------|--------|--|
| 30만 이상 시 | 강원 원주시 | ▶ 운전·보행행태 준수율 그룹 1위(안전띠 착용률, 횡단신호 준수율 전국 1위)<br>▶ 교통안전 우수(보행자 사상자수 그룹 내 1위)                |
| 30만 미만 시 | 경북 상주시 | ▶ 운전행태 상위(신호준수율 1위, 이륜차 안전모 착용률 4위)<br>▶ 교통안전 상위(사업용 자동차 사상자수 및 지방정부 교통안전 전문성 확보 A등급)      |
| 군        | 충북 괴산군 | ▶ 운전행태 상위(이륜차 안전모 1위, 안전띠 착용률 5위)<br>▶ 교통안전 상위(보행자 사상자수 및 지방정부 행정노력도 A등급)                  |
| 자치구      | 인천 계양구 | ▶ 교통안전 상위(보행자·사업용 사상자수 및 지방정부 교통안전 전문성 확보 A등급)<br>▶ 안전한 어린이 통학로 조성 노력(통학로 시설개선 및 합동 캠페인 등) |
| 개선 우수    | 전남 보성군 | ▶ 운전행태 개선(정지선 준수율·신호준수율·방향지시등 점등률 상승, 47위→4위)<br>▶ 교통안전 개선(자동차 사상자수 감소, 교통사고 발생정도 51위→27위) |

기타 조사 결과

기타 조사 결과, ▲ 고속도로 안전띠 운전자 착용률(<sup>23</sup>83.84%→<sup>25</sup>85.01%)로 점진적인 상승 흐름을 보였으나, ▲ 뒷좌석 안전띠 착용률(<sup>23</sup>69.41%→<sup>25</sup>69.65%)은 운전자에 비해 상대적으로 낮은 수준을 보여, 전좌석 안전띠 착용 문화 확산을 위한 추가적인 관심이 필요한 것으로 나타났다.

한편, ▲ 유아용 카시트 착용률은 고속도로에서는 <sup>23</sup>66.67%에서 <sup>25</sup>66.25%로 유사한 수준을 유지했고, ▲ 도시부도로에서는 <sup>23</sup>58.86%에서 <sup>25</sup>60.07%로 소폭 상승했다.

개인형 이동장치와 이륜자동차 관련 조사에서는 ▲ 개인형 이동장치 주행방향 준수율(<sup>23</sup>96.18%→<sup>25</sup>97.31%)은 높은 수준을 유지하며 소폭 개선된 것으로 나타났으며, ▲ 이륜자동차 주행 준수율\*(<sup>23</sup>59.39%→<sup>25</sup>63.82%)도 개선 흐름을 보였다.

\* 불법주행(신호위반, 인도침범, 역주행, 차로위반, 정지선 위반, 불법유턴)을 하지 않고 교통법규를 준수한 비율

## '25년도 교통문화지수 실태조사 결과 요약

### 항목별 결과

| 구분(점수)               | 2025년(A) | 2024년(B) | 증감(A-B) |
|----------------------|----------|----------|---------|
| 전국 교통문화지수(100점)      | 81.34    | 80.73    | 0.61    |
| 운전행태(55점)            | 46.51    | 46.36    | 0.15    |
| 보행행태(20점)            | 16.91    | 16.92    | -0.01   |
| 지방정부 교통안전 행정노력도(11점) | 8.26     | 7.42     | 0.84    |
| 교통사고 사상자수(14점)       | 9.65     | 10.03    | -0.38   |

### 그룹별 결과

| 구분          | 2024년 |            |            |            | 2024년 (B) | 증감 (A-B) |
|-------------|-------|------------|------------|------------|-----------|----------|
|             | 합계(A) | 운전행태 (55점) | 보행행태 (20점) | 교통안전 (25점) |           |          |
| 전국(교통문화지수)  | 81.34 | 46.51      | 16.91      | 17.91      | 80.73     | 0.61     |
| 인구 30만 이상 시 | 82.73 | 46.84      | 16.92      | 18.96      | 82.81     | -0.08    |
| 인구 30만 미만 시 | 82.35 | 46.90      | 16.87      | 18.58      | 81.97     | 0.38     |
| 군지역         | 80.38 | 46.19      | 16.88      | 17.32      | 79.95     | 0.43     |
| 자치구         | 80.93 | 46.15      | 17.06      | 17.71      | 79.59     | 1.34     |

### 평가지표별 결과

| 구분       | 운전행태(%)      |            |        |         |             |                    |              |           |        | 보행행태(%)     |                      |              |        |
|----------|--------------|------------|--------|---------|-------------|--------------------|--------------|-----------|--------|-------------|----------------------|--------------|--------|
|          | 횡단보도 정지선 준수율 | 방향 지시등 점등률 | 신호 준수율 | 안전띠 착용률 | 이륜차 안전모 착용률 | 운전 중 스마트폰기 미사용 준수율 | 음주 운전 금지 준수율 | 제한 속도 준수율 | 소계 (점) | 횡단보도 신호 준수율 | 횡단보도 중 스마트폰기 미사용 준수율 | 무단 횡단 금지 준수율 | 소계 (점) |
| '25년 (A) | 82.29        | 75.74      | 96.65  | 85.38   | 97.16       | 64.32              | 97.92        | 65.68     | 46.51  | 92.80       | 85.86                | 73.44        | 16.91  |
| '24년 (B) | 82.12        | 75.59      | 96.80  | 85.26   | 95.99       | 63.43              | 97.87        | 65.47     | 46.36  | 92.46       | 85.30                | 74.66        | 16.92  |
| 증감 (A-B) | +0.17        | +0.15      | -0.15  | +0.12   | +1.17       | +0.89              | +0.05        | +0.21     | +0.15  | +0.34       | +0.56                | -1.22        | -0.01  |

## 미래를 열어가는 새로운 성장엔진 2030 모빌리티 혁신성장 로드맵

국토교통부, 2026. 2. 26.(목)

### 추진배경

현재 우리나라는 생산연령인구 감소와 생산성 정체로 잠재성장률이 지속적으로 하락하고 있으며, 이를 타개할 새로운 국가 성장동력이 절실한 상황이다. 이에 국토교통부는 자율차, 도심항공교통(UAM), 드론 등 첨단기술(AI·데이터·ICT)을 접목한 모빌리티 산업을 혁신성장을 견인할 미래 핵심 전략산업으로 삼았다. 기존 로드맵의 한계를 보완하고 글로벌 기술 패권 경쟁에 적극 대응하기 위해, 정부는 'AI 기반 모빌리티 혁신으로 미래 성장동력 확충'이라는 비전 아래 5대 핵심 전략을 담은 「2030 모빌리티 혁신성장 로드맵」을 수립했다.

### 주요 추진과제

#### 핵심전략 1 : 글로벌 3대 자율주행 강국 도약

(자율주행차 실증 본격화) 2026년 도시 전체가 실증구역인 '자율주행 실증도시'를 조성하여, 200대 이상의 자율주행차를 투입하고 E2E(End-to-End) AI 기술 전환 기반을 마련한다. 또한, 고속도로 장거리 물류 운송에 자율주행 트럭을 투입하고, 교통취약지역(농어촌 등)에 자율주행 서비스를 확대한다.

(AI 인프라 및 R&D 지원) 자율주행 데이터 통합 플랫폼을 구축하여 운행 데이터를 표준화·공유하고, 산학연에 자율주행 전용 GPU 등 AI 인프라를 집중 지원한다.

(규제 합리화 및 서비스 육성) 신속한 기술 검증을 위해 '선허용 후규제' 원칙을 적용하고 임시운행허가 대상을 넓힌다. 더불어 자율차 원격제어, 안전관리 사업을 제도화하고, 택시업계 등 기존 운수업계와의 상생모델을 구축한다.

#### 핵심전략 2 : 도심항공교통(UAM) 및 드론으로 하늘길 이동 혁신

(UAM 상용화 기반 마련) 2027년까지 기체 인증, 운항, 보안 등 안전 체계를 정비하고, 주요 교통 거점에 공공 버티포트(이착륙장) 및 도심항공교통정보시스템을 구축한다.

(드론 산업 국산화 및 확산) 소방, 항공, 농업, 시설관리, 물류 등 5대 분야에 AI 기술을 융합한 드론의 국산화를 추진한다. 규제를 유예하는 '드론 특별자유화구역'과 자유롭게 드론을 날릴 수 있는 '드론공원'을 확대하여 생활 속 드론 레저 및 배송 서비스를 안착시킨다.

### 핵심전략 3 : 탄소중립 모빌리티 대전환

(전기차 배터리 안전 및 신산업) 전기차 화재 예방을 위해 배터리관리시스템(BMS)의 위험감지 기능을 고도화하고, 배터리 안전성 평가에 하부 충돌 기준을 포함시킨다. 또한, 배터리 구독(BaaS) 서비스 실증 사업을 추진하고 사용 후 배터리의 안전한 성능평가제를 도입하여 재제조 선순환 생태계를 조성한다. 기존 내연기관차를 전기차로 튜닝(EV 컨버전)하는 기술과 관련 제도도 마련한다.

(수소 인프라 및 신교통수단) 수소 광역버스 보급을 확산하고 고속도로 휴게소 등에 다목적 수소충전소와 수소교통 복합기지를 지속 구축한다. 국내 비전철노선에는 친환경 수소전기동차를 실증하여 상용화하고, 최고속도 1,200km/h에 달하는 하이퍼튜브의 12km 테스트베드를 2032년까지 완공하여 아진공·자기부상 핵심기술을 검증한다.

### 핵심전략 4 : 국민이 체감하는 생활 속 모빌리티

(물류 AI 혁신) 물류터미널 등 기존 인프라에 AI와 로봇을 융합하여 효율성을 극대화하고, 지하철과 공공 유휴부지를 활용한 도심 공동 물류 체계를 실증한다.

(맞춤형 이동 서비스 확산) 대중교통 소외지역을 위한 수요응답형 교통체계(DRT) 운영 규제를 완화하고, 지자체가 활용할 수 있는 DRT 공공플랫폼을 만든다. 개인형 이동수단(PM) 대여사업 등록제를 신설하여 안전 관리를 강화하며, 주차로봇 및 자율주행 원격운전에 대한 규제를 완화한다.

(MaaS(통합교통서비스) 활성화) 철도, 공유차, PM 등 모든 교통수단의 검색, 예약, 결제를 하나로 묶는 K-MaaS 플랫폼을 고도화하여 이동의 편의성을 극대화한다.

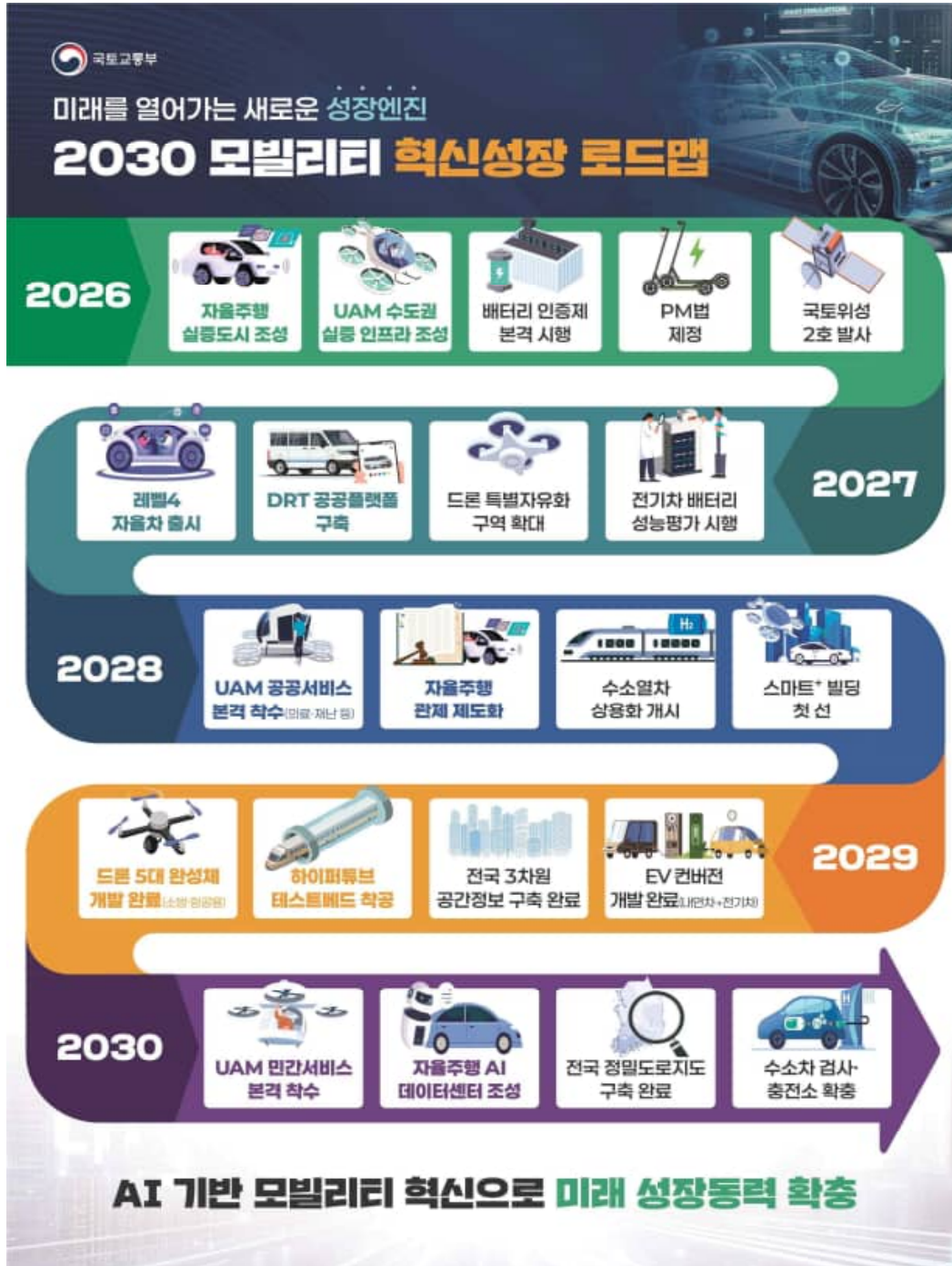
### 핵심전략 5 : 혁신 모빌리티 기반 도시 및 공간 조성

(고정밀 공간정보 구축) 자율주행과 UAM 운용의 핵심인 전국 법정도로 정밀도로지도와 주요 건물의 3D 실내공간정보를 2030년까지 구축한다. 입체격자 단위의 3차원 공간관리 기술을 통해 공중 이동체의 안전 운행을 지원한다.

(AI 모빌리티 국가시범도시 조성) 광주 일대에 자율주행 데이터센터와 실증 인프라, 앵커기업이 집적된 미래형 미니 신도시(한국판 우븐시티)를 2032년까지 단계적으로 조성한다.

(스마트+빌딩(Smart+ Building) 도입) 로봇 전용 엘리베이터, UAM 버티포트 등 첨단 모빌리티의 수용이 가능하도록 건축물 설계 기준과 인증제도를 담은 특별법을 2026년에 제정한다.

2030 모빌리티 혁신성장 로드맵 인포그래픽



## AI 혁신기술로 도시문제 해결한다 2026년 AI시티 혁신기술 발굴사업

국토교통부, 2026. 2. 25.(수)

### 사업개요

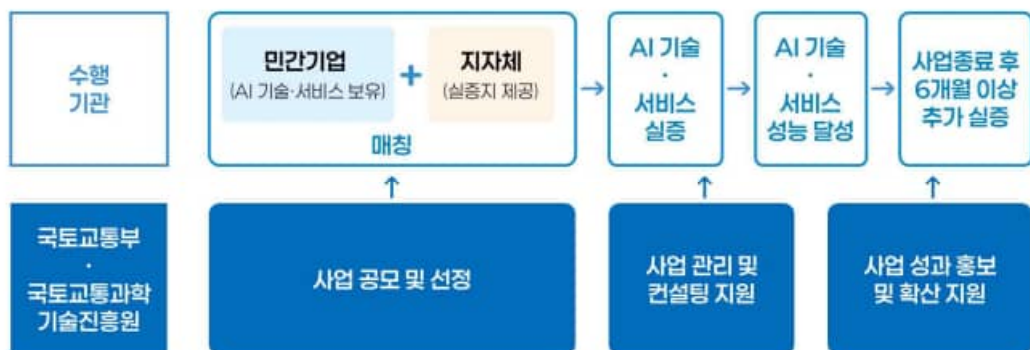
국토교통부는 인공지능(AI)을 도시 행정과 서비스 전반에 적용하는 'AI시티' 구현을 위해 민간의 혁신 기술을 실제 도시 환경에서 실증하고 시민 체감형 서비스를 확산하고자 본 사업을 추진한다. 이는 기존 2022년부터 2025년까지 진행된 '스마트시티 혁신기술 발굴사업'을 통해 축적된 민관 협력 실증 경험을 바탕으로, 최근 급속히 확산되는 'AI 대전환' 흐름을 현장에 적용하여 K-AI시티 생태계를 조성하기 위함이다.

(대상 분야) AI 기반의 도시 인프라, 교통·물류, 안전·생활, 에너지·환경, 헬스·교육 등 시민 수요가 높은 생활 밀접형 도시 분야 전반을 대상으로 한다. 특히 관련 AI 기술 및 서비스 개발은 완료되었으나, 실제 도입이 도전적이고 모험적이어서 현장 환경에서의 기술 성능과 효과 검증이 반드시 필요한 기술을 집중 발굴한다.

(지원 규모) 총 30억 원의 예산으로 6개 기술을 선정하며, 선정된 기술당 최대 5억 원 이내의 실증사업비를 지원

(사업 기간) 계약 체결일(2026년 5월 예정)로부터 2026년 12월까지

#### AI시티 혁신기술 발굴사업 개요



## 신청자격 및 수행기관 구성

### 기술 및 역량 조건

신청 기술 및 서비스와 관련된 특허등록(전용실시권 등 포함)을 필수로 보유해야 하며, 기술개발단계(TRL) 6단계(파일럿 규모 시제품 제작 및 성능평가) 이상의 기술만 지원 가능하다. 또한 인지, 사건 감지, 예측, 개인화, 상호작용 지원, 최적화, 추론, 콘텐츠 생성 중 하나 이상의 AI 기능 유형을 포함한 실증 역량을 보유해야 한다.

| AI 기능 유형 | 내용                          | 예시                               |
|----------|-----------------------------|----------------------------------|
| 인지       | 이미지, 오디오, 텍스트 등 데이터 식별 및 분류 | 이미지 및 객체 감지, 얼굴인식, 오디오·음성·텍스트 인식 |
| 사건 감지    | 데이터의 패턴 및 이상 징후 감지          | 위험 탐지, 인적 오류 감지, 모니터링            |
| 예측       | 데이터 기반 결과 예측                | 인구 예측, 최적 적합 데이터 매칭, 지능형 네비게이션   |
| 개인화      | 사용자 프로필 개발 및 맞춤형 서비스 제공     | 검색 및 브라우징 기반 추천 시스템, 맞춤형 금융서비스   |
| 상호작용 지원  | 인간-기계 간 대화형 상호작용 지원 등       | 챗봇, 음성 비서, 감정 분석                 |
| 최적화      | 학습 후 최적의 해결방안 제공            | 물류 관리, 입찰, 광고, 실시간 시나리오          |
| 추론       | 모델링, 시뮬레이션 기반 결과 추론         | 채용 시스템, 법적 논증, 진단                |
| 콘텐츠 생성   | 자연어 처리, 딥러닝 기반 자동 생성        | 글쓰기, 창작, 오디오 및 비디오 생성            |

### 수행기관 구성 및 수요처 매칭

민간기업이 '대표기관'이 되어 단독으로 참여하거나, 대기업·대학·연구기관 등을 '공동기관(최대 3개)'으로 포함하여 참여할 수 있다. 이와 함께, 실제 실증 환경(대상지)을 제공하고 운영을 지원할 지방자치단체(최대 2곳)를 수요처로 반드시 매칭하여 '실증지원 협약서'를 제출해야 한다.

## 향후 추진 일정 및 접수 방법

### 사업설명회

2026년 3월 4일(수) 오후 2시, 스페이스쉐어 서울역센터 (사전등록 필요)

### 신청 및 접수

2026년 3월 20일(금)부터 3월 30일(월) 17:00까지, 이메일 (next@kaia.re.kr) 제출

### 결과 발표 및 계약

4월 중 최종 지원 대상을 선정하여 통보하며, 5월 중 사업계획을 보완하여 정식 계약을 체결하고 실증 착수

시시티 혁신기술 발굴사업 추진절차 및 일정

| 추진절차       | 추진일정                | 주요내용                               | 비고                     |         |
|------------|---------------------|------------------------------------|------------------------|---------|
| 사업 공고      | '26.2.25.<br>~3.30. | • 공모계획 공고                          | 국토교통부/<br>KAIA         |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 사업설명회      | '26.3.4             | • 기업, 수요처 대상 공모 설명 및<br>질의응답       | KAIA                   |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 신청서류 접수    | '26.3.20.<br>~3.30. | • 신청서류 접수<br>- 공모신청서, 사업수행계획서 등    | 신청기업→KAIA              |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 사전검토       | '26.4월              | • 규제저촉 여부, 중복성, 서류누락,<br>선정제외대상 여부 | KAIA                   |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 선정평가 계획 수립 | '26.4월              | • 선정평가 절차, 일정 등 계획<br>수립 및 안내      | 국토교통부/<br>KAIA         |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 선정<br>평가   | 서면평가                | '26.4월                             | • 최종 지원대상의 1.5배수 이내 선정 | 선정평가위원회 |
|            | 발표평가                | '26.4월                             | • 최종 지원대상 선정           | 선정평가위원회 |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 선정결과 보고·통보 | '26.4월              | • 선정결과 신청기관에 통보                    | 국토교통부/<br>KAIA         |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 계약 체결      | '26.5월              | • 사업계획서 보완 및 사업계약                  | KAIA↔선정기관              |         |
| ↓          |                     |                                    |                        |         |
| 사업 시행 및 관리 | '26.5월~<br>'26.12월  | • 사업 시행 및 예산집행 관리                  | KAIA/선정기관              |         |

## 법령 제·개정 동향

### 과학기술기본법

[시행 2026.2.10.] [법률 제21331호, 2026.2.10., 일부개정]

#### [개정이유 및 주요내용]

급변하는 글로벌 기술환경에 대응하여 연구개발사업의 적시성과 신속성을 확보하기 위하여 과학기술정보통신부장관은 연구개발 시설·장비 등을 구축하거나 획득하기 위한 사업 등 ‘**구축형 연구개발사업**’ 중 총사업비가 1천억원 이상이고 국가 재정지원 규모가 500억원 이상인 신규사업에 대해서는 사업추진의 타당성 등에 대한 ‘**사업추진심사**’를 실시하여야 하고, 그 결과를 주요 국가연구개발사업 예산의 배분·조정에 반영할 수 있으며, 사업추진심사 결과를 요약하여 국회에 제출하도록 하는 한편, 구축형 연구개발사업을 제외한 연구형 국가연구개발사업의 경우에는 과학기술정보통신부장관이 사업계획서를 검토하여 예산 배분·조정 내역을 마련하고, 국회가 요구하는 경우 검토 결과를 요약하여 제출하도록 하며, 구축형 연구개발사업 중 기본설계·실시설계를 실시한 결과나 사업 환경 변동 등으로 사업계획의 변경이 필요한 경우 과학기술정보통신부장관은 ‘**계획변경심사**’를 실시하여야 하고 그 결과를 예산 배분·조정에 반영할 수 있도록 하려는 것임

#### [신·구조문대비표]

| 현 행   | 개 정 안   |
|---|---|
| 제12조의3(예비타당성조사 대상사업 선정을 위한 의견 제출)<br>① 과학기술정보통신부장관은 대통령령으로 정하는 국가연구개발사업으로서 「국가재정법」 제38조제2항에 따라 중앙행정기관의 장이 예비타당성조사 대상사업 선정을 신청한 국가연구개발사업에 대하여는 기획예산처장관이 예비타당성조사 대상사업을 선정하기 전에 해당 국가연구개발사업의 기술성을 평가하여 적합 여부에 관한 의견을 기획예산처장관에게 제출할 수 있다. | 제12조의3(구축형 연구개발사업의 사업추진심사)<br>① 과학기술정보통신부장관은 국가연구개발사업 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업(이하 “구축형 연구개발사업”이라 한다)으로서 총사업비가 1천억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 500억원 이상인 신규사업에 대하여 사업추진의 타당성 등에 대한 심사(이하 “사업추진심사”라 한다)를 실시하여야 한다. 이 경우 구축형 연구개발사업의 세부 유형 및 분류기준은 과학기술정보통신부장관이 정하여 고시한다.<br>1. 연구개발 시설·장비 등을 구축하거나 획득하는 것을 목적으로 하는 사업<br>2. 연구단지, 연구시설 등 연구공간 조성을 목적으로 하는 사업<br>3.~4. (생략) |

## 교통기본법안(입법발의)

[발의연월일 2026.1.30.] [의안번호 16476, 손명수 의원 대표발의, 제정]

### [제안이유]

그동안 교통 관련 계획과 정책은 경제성장에 기여하기 위한 효율적 인프라 확충에 초점을 두는 등 공급자적 관점에서 추진되어 왔으나, 생활수준의 향상에도 불구하고 심화되는 교통 격차로 인해 안전하고 편리한 교통서비스에 대한 국민적 요구가 커지고 있고, 지역내 및 지역간 이동과 접근성 향상을 통한 균형발전의 실현과 교통약자 및 교통 불편지역 주민 등에 대한 보편적 이동권이 진흥되어야 한다는 사회적 요구가 더욱 높아지고 있음

이에 **국민의 보편적 이동권(교통권) 진흥을 교통정책의 기본방향**으로 정하고, 최저교통서비스의 지표 및 기준 설정평가 등을 통해 최저교통 서비스를 제공받지 못하는 지역에 대한 교통서비스 개선대책을 수립하고 행정적·재정적·기술적 지원방안을 마련하게 하는 등 국가와 지방자치단체로 하여금 **모든 국민이 건강하고 문화적인 생활을 유지하기 위해 필요한 교통정책을 수립하고 교통권을 진흥하도록 책무를 부여**하고자 함

아울러, 국가와 지방자치단체가 보다 체계적으로 교통정책을 추진하도록 하기 위하여 국가기간교통시설이 유기적 기능을 발휘할 수 있도록 국가기간교통망계획을 수립하도록 하고, 그동안 분절적으로 수립되어 온 대중교통 활성화, 교통안전, 지속가능 교통 등의 계획을 종합적으로 수립하게 하는 등 **교통정책의 패러다임을 공급자인프라 중심에서 이용자서비스 중심으로 전환하고 교통정책과 교통서비스 수준을 양적·질적으로 향상시키는 토대를 마련**하고자 함

### [주요내용]

- 가. 모든 국민은 안전하고 편리하게 교통수단 및 교통시설 등을 이용하고 교통서비스를 제공받을 보편적 이동에 대한 권리를 가짐(안 제3조)
- 나. 국가와 지방자치단체는 모든 국민이 안전하고 편리하게 교통서비스를 이용할 수 있도록 교통정책을 수립하고 시행하기 위해 상호 협력하여야 하며, 교통권을 진흥하기 위해 적극 노력하여야 함(안 제5조)
- 다. 국토교통부장관은 국가의 균형발전 및 효율적 교통체계 구축을 위하여 20년 단위로 국가기간교통망에 관한 계획을 수립하여야 하고 5년마다 국가기간교통망계획을 검토하여야 함(안 제8조)
- 라. 국토교통부장관은 안전하고 편리한 교통서비스 제공 등을 위하여 10년 단위의 국가교통에 관한 기본계획을 5년마다 수립하여야 하며, 시·도 및 시·군은 국가 교통기본계획에 따라 10년 단위의 시·도 교통기본계획 및 시·군 교통기본계획을 5년마다 수립하여야 함(안 제10조부터 제12조까지)
- 마. 국가와 지방자치단체는 모든 국민이 건강하고 문화적인 생활을 유지하기 위하여 교통서비스 수준의 양적·질적 향상을 위한 시책을 마련하여야 하며 최저교통서비스를 위한 교통정책을 수립·시행하여야 함(안 제31조)
- 바. 국토교통부장관은 최저교통서비스를 측정·평가·관리하기 위한 지표 및 기준을 설정하고 정기적으로 교통서비스에 대한 조사평가를 시행하여야 함(안 제32조)
- 사. 국가와 지방자치단체장은 교통서비스개선지역의 최저교통서비스 기준을 달성하기 위한 교통서비스개선대책을 수립·시행하여야 함(안 제33조)



## 노타, 티맵·네이버지도·카카오내비에 '실시간 자동 돌발검지 서비스' 제공

AI 기업 노타가 판교 교차로에 온디바이스 AI 기반 자동 돌발검지 시스템을 적용해 카카오내비·네이버지도·티맵 등 민간 내비게이션 사용자에게 실시간 돌발상황 정보를 제공한다고 밝혔다. CCTV 자체에서 돌발상황을 자동 검지하여 상황 검지부터 정보 전달까지 전 과정을 자동화해 대응 속도와 운영 효율을 높인 것이 특징이다. 채명수 노타 대표는 상용화 경험을 바탕으로 기술의 적용 범위를 넓혀 도로 위 안전을 확보하고 비즈니스 성과를 가속화할 것이라고 말했다. (이데일리, 2026.2.5.)

## 韓 오토노머스에이투지, 일본서 자율주행 택시 실증 사업 시작

한국의 자율주행 스타트업 오토노머스에이투지(A2Z)가 일본 도쿠시마현 나루토시에서 진행되는 자율주행 택시 실증 사업에 자율주행 기술을 제공한다고 8일 밝혔다. 다음 달 31일까지 진행되는 이번 사업에 A2Z는 운전자가 필요 없는 고도 자율주행 단계인 '레벨4' 시스템을 탑재한 현대자동차 아이오닉5를 투입해 대중교통 체계 적용을 검증한다. 한지형 대표는 그동안 축적해 온 실증 경험과 운영 노하우를 바탕으로 일본의 교통 환경과 제도에 부합하는 자율주행 서비스 모델을 단계적으로 검증할 것이라고 밝혔다. (문화일보, 2026.2.8.)

## 스마트 도시 시대, CCTV 장애관리의 현재와 미래

CCTV가 스마트 도시 및 국가 인프라 운영의 핵심요소로 자리매김함에 따라 안정적인 영상보안 인프라 운영을 보장하는 핵심 도구인 CCTV 장애관리 솔루션이 주목받고 있다. 빈번하게 발생하는 네트워크 장애와 전문 운영 인력 부족 상황에 대응하기 위해, AI의 올바른 도입과 활용으로 자동화된 장애 원인 분석과 신속한 대응체계를 구축하고 장애 다운타임을 최소화해야 한다고 밝혔다. 기업들은 AI와 자동화 기술을 통해 장애 대응을 고도화하고 있으며, 2026년은 CCTV 장애관리 솔루션이 도시와 사회의 안정성을 뒷받침하는 필수 인프라로 자리잡는 전환점이 될 것으로 전망된다. (보안뉴스, 2026.2.8.)

## R&D로 성과 낸 중소기업, '돈이 되도록' 정부가 지원

중소벤처기업부는 정부 R&D를 통해 우수한 기술을 확보한 중소기업이 기술개발 성과를 실제 매출과 성장으로 연결할 수 있도록 지원하는 '기술사업화 패키지' 사업의 시행계획을 공고한다고 밝혔다. 자금과 전문성 부족으로 성과가 단절되는 한계를 보완하기 위해 '정부 R&D 우수과제'와 '기술거래플랫폼 연계' 지원 트랙을 마련하여, 선정된 기업당 최대 1억 5천만원의 사업화 보조금을 지원한다. 황영호 기술혁신정책관은 기술을 보유한 중소기업이 잘 만들고 잘 파는 구조가 정착되도록 지원하여 돈이 되는 R&D를 완성하겠다고 밝혔다. (중소벤처기업부 보도자료, 2026.2.11.)

### “자율주행 엷지 케이스 확보 시급...실증 범위 넓혀야”

11일 국회 토론회에서 2027년 레벨4 자율주행 상용화를 위해서는 예외적인 위험 상황인 '엷지 케이스' 수집과 데이터 확보가 시급하다는 지적이 제기됐다. 최준원 서울대 교수는 엷지 케이스 대응력을 높이기 위해 최대한 많은 데이터가 필요하다고 진단했으며, 빠른 상용화를 위해 구체적인 운영 및 서비스 모델을 미리 구축해야 한다는 의견도 나왔다. 이에 정부는 '자율주행차 전용 보험' 출시 연구와 광주 규제 샌드박스 운영 등 각종 규제를 완화할 방침이며, 10월부터 자율주행차 200대를 광주에 투입해 본격 실증에 나선다고 밝혔다. (서울경제, 2026.2.11.)

### “동일 사고 반복하지 않는다” ... 국민안전 위해 결빙취약지점 121곳 집중 관리

국토교통부와 경찰청은 최근 5년간 발생한 도로 결빙 사고지점을 전수조사하여 재발 우려가 높은 121곳을 '결빙취약지점'으로 지정하고 예방 중심 대책을 본격 추진한다고 밝혔다. 지정된 지점에는 위험수준에 따라 열선과 염수분사시설을 설치하며, 가변형속도제한표지(VSL) 및 과속단속장비를 연계해 실효성 있는 속도 관리를 병행한다. 또한, 운전자가 위험을 인지할 수 있도록 취약시간대 결빙우려구간을 길 도우미(내비게이션) 등을 통해 안내하며, 김윤덕 장관은 사고 발생 이후 대응보다는 선제적이고 예방적인 제설·제빙 조치를 강화해 나가겠다고 밝혔다. (국토교통부 보도자료, 2026.2.12.)

### 수원특례시, 모든 소방서 긴급차량에 우선신호 적용

수원특례시는 긴급차량의 위치를 위성항법장치(GPS)로 추적해 교차로 진입 시 자동으로 녹색신호를 부여하는 '긴급차량 우선신호시스템'을 관내 소방서의 모든 긴급차량에 확대 적용한다고 23일 밝혔다. 단말기 추가 설치를 통해 수원·수원남부소방서의 모든 긴급차량에 100% 우선신호를 적용할 수 있게 되었으며, 이를 통해 재난현장 도착시간이 획기적으로 단축될 것으로 기대된다. 실제로 시스템 도입 후 평균 통행 시간은 63.5% 감소해 종합병원 응급실에 10분 이내에 도착하여 골든타임을 확보할 수 있었으며, 연평균 14건이던 긴급차량 교통사고 건수도 0건으로 줄어 구급대원의 안전 확보에도 도움이 되었다고 밝혔다. (매일경제, 2026.2.23.)

### 스마트 시티 핵심 'AI 네트워크' 공개

국내 이동통신 3사가 세계 최대 이동통신 전시회 'MWC26'에서 6G 이동통신 구현을 위한 미래 인프라인 'AI 네트워크' 기술을 공개한다. 이 기술은 AI가 스스로 네트워크 상태를 판단하고 운영하며, 완전자율주행과 도심항공교통(UAM), 스마트시티 등 미래 도시의 핵심 인프라로 꼽힌다. 이에 SK텔레콤은 AI 기지국을, KT는 자율 네트워크 기술을, LG유플러스는 디지털 트윈과 AI를 결합한 기술을 각각 선보일 예정이다. 또한 정부도 이번 전시회에서 'AI 네트워크 얼라이언스(AINA)'를 출범하고, 2030년까지 전국에 AI 기지국을 구축해 6G를 상용화한다고 밝혔다. (세계일보, 2026.2.24.)

## 해외 토픽

### 中 상하이 도로 3분의 1, 자율주행 테스트에 쓴다

중국 상하이시가 전체 면적의 3분의 1에 해당하는 구역을 자율주행 시험 구역으로 활용하며, 개별 구역에 한정된 실험을 넘어 도시 전역을 연결하는 통합 실증 단계로 진입했다. 상하이시는 현재까지 41개 기업이 932대 차량에 대한 면허를 취득해 누적 주행거리 3,455만km를 기록했다고 밝혔다. 나아가 향후 '15차 5개년 계획' 기간 동안 법규와 기술 표준을 연계해 자율주행을 도시 전반에 접목하고, 산업망 협력과 국제 협력을 확대해 '글로벌 선도 도시'로 도약하겠다는 방침이다. (한경닷컴, 2026.2.13.)

### 도로 상태와 인프라 결함을 탐지·관리하는 DriveOhio 데이터

혼다와 오하이오주 교통부(ODoT)가 공동 운영하는 'DriveOhio'는 실시간 차량 생성 데이터를 통해 도로 상태와 인프라 결함을 감지하고 보고하는 '사전 도로 유지관리 시스템' 파일럿 프로젝트를 진행했다고 밝혔다. 첨단 비전 및 라이다 센서와 엣지 AI 모델을 탑재한 차량을 활용해 파손되거나 가려진 표지판의 99%, 파손된 가드레일의 93%를 정확하게 감지했다. 수동 검사 필요성을 줄인 이 시스템은 연간 450만 달러 이상의 비용을 절감하고, 유지보수 직원의 안전을 향상시키는 것으로 나타났다. 향후 혼다는 차량의 익명화된 데이터 공유를 통해 운전자들이 더 안전하고 나은 도로를 만드는 데 기여하도록 지원할 계획이다. (ITS International, 2026.2.18.)

### TSP 이니셔티브 이후 버스 지연 20% 감소

미국 오리건주 버스 운영사인 체리엇(Cherriots)과 커넥티드 차량 솔루션 제공업체 리트(Lyt)가 세일럼(Salem)에 대중교통 신호 우선(TSP) 기술을 도입한 결과, 지연 운행 버스가 20% 감소했다. 이 클라우드 기반 시스템은 가장 혼잡한 노선인 랭커스터 드라이브(Lancaster Drive)를 따라 22개 교차로에서 운영되고 있다. 버스가 교통 신호와 통신하여 적절할 때 녹색 신호를 연장함으로써 전체 이동 시간을 단축시키며, 특화된 하드웨어 없이 무거운 인프라 비용을 피할 수 있는 것이 특징이다. 초기 데이터에 따르면 지연 차량이 20% 감소했으며, 버스의 62%가 일정을 준수하기 쉬워졌다고 보고되었다. 체리엇 측은 이번 기술 도입이 더 빠르고 신뢰할 수 있는 대중교통을 제공하는 데 중요한 이정표가 되었다고 밝혔다. (ITS International, 2026.2.19.)

### 英 운전 중 휴대전화 사용 및 안전벨트 미착용 감지 솔루션 시범운영

제넵틱 영국 법인(Jenoptik UK)이 영국 플리머스에서 인공지능(AI) 기반의 운전 중 휴대전화 사용 및 안전벨트 미착용 감지 솔루션을 시범 운영한다고 밝혔다. 이 시스템은 고화질 카메라와 적외선 조명을 활용해 주야간에 관계없이 전면 및 상단 이미지를 캡처하여 위반 사항을 실시간으로 적발하는 것이 특징이다. 데번 및 콘월 경찰은 안전벨트 미착용과 휴대전화 사용이 심각한 충돌 사고 발생 시 사망 위험을 두 배가량 높인다고, 단속 자체보다는 운전자의 주의 분산 방지와 안전 확보에 목적이 있다고 강조했다. (ITS International, 2026.2.20.)

## 공공조달 발주동향

본 정보는 조달청 나라장터, 한국도로공사 전자조달시스템, 국토교통과학기술진흥원 등 공공조달 시스템에 등록된 사업으로, 특정 검색어(ITS, BIS, 교통정보, 첨단교통 등)로 검색된 발주정보('26.2.28. 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 | 통영시 스마트도시계획 수립 용역                                   | 경상남도 통영시 | 550,000,000   | 2026. 03. 06. |
| 일반용역 | 서영덕 하이패스IC(고속국도 30호선) 신규개설 타당성 및 교통조사 용역(협상에 의한 계약) | 경상북도 영덕군 | 140,000,000   | 2026. 03. 06. |
| 일반용역 | 2025년 제주스마트도시 데이터허브 시범솔루션 발굴사업                      | 제주특별자치도  | 1,900,000,000 | 2026. 03. 10. |

### 한국해외인프라도시개발지원공사 공고

| 업무        | 공고명  | 수요기관                | 지원규모(원)       | 모집마감일         |
|-----------|--|---------------------|---------------|---------------|
| 컨설팅<br>지원 | 2026년도 제1차 해외인프라도시개발사업 타당성조사 지원사업(컨설팅 지원) 모집 | 한국해외인프라<br>도시개발지원공사 | 지원금액<br>추후 확정 | 2026. 03. 27. |

### R&D

| 업무  | 공고명  | 수요기관            | 설계가격(원)         | 입찰마감일         |
|-----|--|-----------------|-----------------|---------------|
| R&D | 2026년 지역 단위 재난 위험도 AI 시뮬레이션 기반 재난안전관리 기술 개발 사업 시행 공고 | 국토교통과학기술<br>진흥원 | 19,500백만원<br>이내 | 2026. 03. 05. |
| R&D | 2026년도 자동차산업기술개발사업(1차) 신규지원 대상 과제 공고                 | 한국산업기술기획<br>평가원 | 과제별 예산 별도       | 2026. 03. 12. |

## 통영시 스마트도시계획 수립 용역 입찰공고

### 일반사항

- ◎ 용역명 : 통영시 스마트도시계획 수립 용역
- ◎ 용역기간 : 착수일로부터 10개월간
- ◎ 기초금액 : 금550,000,000원(부가가치세 포함)
- ◎ 계약방법 : 협상에 의한 계약

### 추진 배경 및 필요성

- ◎ 정보통신기술 등을 적용하여 교통, 환경, 주거, 복지 등 다양한 도시문제를 해결하고 시민 삶의 질 향상과 지속가능한 도시를 조성하는 스마트도시에 대한 개념 등장
- ◎ 통영시는 도시의 경쟁력 제고와 삶의 질 향상을 위하여 다양한 정보통신 기술 등을 융·복합하여 다양한 스마트서비스를 제공하는 스마트도시로 전환 중
- ◎ 지속적인 신사업 발굴 및 서비스 제공을 위해 지역현황 및 여건을 분석하여 우리시에 적합한 스마트 도시 비전과 중장기 로드맵을 제시하기 위한 제2차 통영시 스마트도시계획을 수립하고자 함

### 사업범위

- ◎ (공간적 범위) 통영시 행정구역 전역
- ◎ (내용적 범위) 스마트도시계획 수립, 스마트도시 시민참여 리빙랩 / 설문조사 추진계획 및 운영, 국토교통부 스마트도시계획 승인 절차 지원, 스마트도시 서비스 확산 관련 공모사업계획서 작성

### 문의처

- ◎ 입찰공고에 관한 사항: 회계과 (055-650-4423)
- ◎ 제안요청서 및 과업내용에 관한 사항: (055-650-0751)

## 2025년 제주스마트도시 데이터허브 시범솔루션 발굴사업

### 일반사항

- ◎ 사업명 : '25년 제주스마트도시 데이터허브 시범솔루션 발굴사업
- ◎ 사업기간 : 계약 후 240일 이내
- ◎ 사업금액 : 1,900,000,000원 (부가세 포함)
- ◎ 계약방식 : 협상에 의한 계약

### 추진배경 및 필요성

- ◎ 데이터 기반의 과학적 행정으로 행정기관의 생산성·투명성·효율성 제고를 통한 도민의 안전·편의 강화
- ◎ 공영주차장에서 발생하는 화재·충전 사고 및 불법 점유 등 안전 리스크와 급증하는 민원에 대응하기 위해 AI 기반 감시·대응 기능과 주차민원 분석·대응 기능을 통합한 스마트 안전 AI 솔루션 구현

### 사업목표

- ◎ 데이터 기반으로 듣고, 보고, 이해하는 AI를 통해 주차장 화재 안전과 민원 문제를 해결하고, 행정 자동화 및 정책결정 지원을 실현
- ◎ 데이터 허브 연계형 NGSI-LD 기반으로 메타데이터 표준화를 적용하고 오픈소스로 제공하여 타 지자체에 확산할 수 있는 범용 AI 행정 모델로 발전
- ◎ 본 사업 간 주차장영상 및 민원/행정 문서 등 도시 데이터를 활용하여, “공영주차장 스마트 안전 AI 분석 솔루션” 제공으로 행정 자동화 및 정책결정 지원을 위한 서비스 제공

### 문의처

- ◎ 우주모빌리티과 스마트시티팀 (064-710-4821, 4822)

## 2026년 제1차 해외인프라도시개발사업 타당성조사 지원사업(컨설팅 지원)

### 개요

- ① 목적 : 해외인프라·도시개발사업 진출 등을 위한 사업타당성조사 지원
- ② 신청자격 : 해외건설 촉진법령상에 따른 해외건설사업자\*(컨소시엄 참여사 모두)
  - \* 해외건설 촉진법 제2조, 제6조 및 시행령 제8조에 따라 해외건설업을 신고하고, 해외건설업을 영위하는 개인 또는 법인
- ③ 신청대상 사업 : 해외건설사업자가 사업주로 개발·건설·운영관리에 참여하는 해외인프라·도시개발사업\*으로서 건설형 또는 운영형 투자사업\*\*
  - \* 『해외건설 촉진법』제2조제3의2호에 명시된 사회기반시설, 도시개발사업 및 기타 에너지·건설 관련 플랜트 사업 등 해외에서 수행되는 사업
  - \*\* 운영형 투자사업의 경우 인프라 또는 지분의 매각에 관한 입찰참가 자격을 확보한 사업에 한정
- ④ 지원규모 : 사업규모 및 난이도 등을 고려하여 사업별 지원금액 추후 확정(국토부 지원 기준 최대 10억원/건)
  - 대기업/공공기관 : 분담의무 10% 이상 및 현금 분담만 인정
  - 중견기업 및 중소기업 : 분담의무 5% 이상 현금 분담만 인정

### 추진 일정

- ① 사업모집 : 2026. 2. 27.(금) ~ 2026. 3. 27.(금) 17:00(KST)
- ② 심사 및 선정 : '26년 4월 예정(일정 확정시 별도 공지 또는 개별 통보)

### 접수 및 문의처

- ① 정책협력실 타당성조사팀 (02-6746-7377/7413/7359)

### 비고

- ① 지원사업으로 선정된 이후 1개월 이내 협정서 체결 필수
- ② 협정서 체결후 2개월 이내 용역수행사 선정에 협조 필요
- ③ 미선정된 사업중 예비 사업 지정 ※ 6개월 간 유효

# ITSK NEWS



## ITSKorea, 26년 이사회·총회 개최 AI·강릉 세계총회로 글로벌 도약



한국지능형교통체계협회(회장 허청회, 이하 '협회')는 2월 25일(화) 양재역 엘타워 5층 오르체홀에서 2026년 제1차 이사회 및 제27기 정기총회를 성황리에 개최했다.

이번 행사에는 국토교통부, 원스톱수출·수주지원단, 국토교통과학기술진흥원, 한국교통연구원을 비롯해 협회 회원사 및 임직원 등 약 180여 명이 참석\*하여 협회의 운영방향을 심의·의결하고, ITS 산업 발전을 위한 주요 사업계획을 공유하는 자리를 가졌다.

이연희 국회의원은 축전을 통해 ITS 산업 발전에 대한 기대를 전했으며, 대륙별(미주, 유럽, 아시아·태평양) ITS 대표기관과 인공지능(AI)·재난안전 등 유관 산업계도 정기총회 개최를 축하하고 협력 의지를 밝혔다.

총회에 앞서 ITS 분야 발전에 기여한 유공자에 대한 전수식이 진행됐다. 경기도청 김민 주무관, 뱀부스(주) 송용주 이사, (주)싸인텔레콤 박은희 이사, (주)엠큐닉 김현도 상무, 협회 정민철 본부장 총 5명이 국토교통부 장관표창을 수상했다.



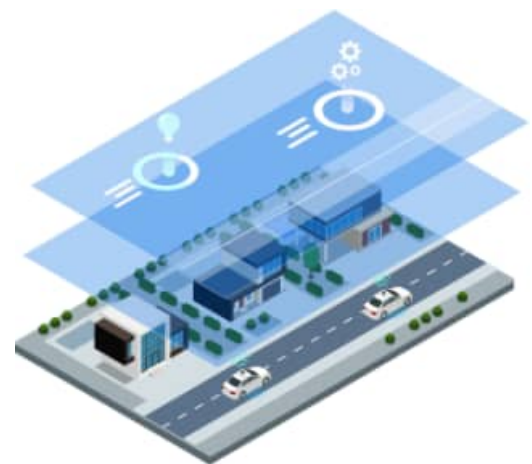
이어 협회는 ITS 산업 발전과 협회 운영에 적극 협력한 자율주행기술개발혁신사업단 정광복 단장에게 감사패를, 에스트래픽(주) 최승호 상무와 (주)대로 최영춘 대표이사에게 공로패를 수여하며 감사의 뜻을 전했다.

본 회의에서는 ▲2025년도 사업실적 및 결산 ▲2026년도 사업계획 및 예산, ▲임원 변경이 안건으로 상정되어 모두 원안대로 의결되었다.

협회는 지난 한 해 동안 ITS 산업의 제도적 기반을 강화하고 산업 생태계 확산에 주력했다. 관련 법·제도 개선 지원과 ITS 산업 특수분류 제정, 전국 단위 지역협력체계 구축, 국제협력 확대, 민·관 합동 표준화 및 성능평가 체계 고도화 등을 통해 산업 경쟁력과 기술 신뢰성을 제고했다.

2026년에는 ‘AI 혁신과 세계총회 성공을 통한 ITS 산업의 새로운 재도약’을 사업목표로 설정하고, 강릉 ITS 세계총회 성공 개최를 기반으로 글로벌 진출을 확대하는 한편, 법·제도 기반 강화와 지역 확산, AI 기반 신기술 발굴·상용화 지원을 중점 추진할 계획이다.

협회 허청회 회장은 “AI 혁신과 강릉 ITS 세계총회를 계기로 우리 산업이 새로운 도약의 전환점을 맞아야 한다”며, “협회는 산업의 플랫폼이자 연결자로서 회원사의 글로벌 경쟁력 강화를 적극 지원하겠다”고 밝혔다.





## 한국지능형교통체계협회 교육 일정 안내



### 2026년 3월 교육일정

| 연번 | 교육명                              | 교육기관                     | 교육장소             | 교육인원 | 교육비              |
|----|----------------------------------|--------------------------|------------------|------|------------------|
| 1  | C-ITS 시스템 구축 및 서비스 구현            | 3.4(수)-5(목)<br>2일(14h)   | 협회 교육장<br>(604호) | 14명  | • 대규모기업: 54,330원 |
| 2  | 자율주행 라이다 객체 인식 기술                | 3.4(수)<br>1일(6h)         | 협회 교육장<br>(604호) | 16명  | • 대규모기업: 24,160원 |
| 3  | 자율주행 레이더 객체 인식 기술                | 3.5(목)<br>1일(6h)         | 협회 교육장<br>(604호) | 16명  | • 대규모기업: 24,160원 |
| 4  | EMME4를 활용한 수요분석 실습(초급)           | 3.5(목)-6(금)<br>2일(16h)   | 협회 교육장<br>(604호) | 18명  | • 대규모기업: 65,320원 |
| 5  | 자율주행 카메라 객체 인식 기술                | 3.6(금)<br>1일(6h)         | 협회 교육장<br>(604호) | 15명  | • 대규모기업: 24,500원 |
| 6  | ITS 영업 전략                        | 3.10(화)<br>1일(8h)        | 협회 교육장<br>(604호) | 15명  | • 대규모기업: 34,040원 |
| 7  | 자율주행 정책 및 기술                     | 3.11(수)<br>1일(7h)        | 협회 교육장<br>(604호) | 18명  | • 대규모기업: 23,590원 |
| 8  | 교통 수요분석 및 경제성 분석                 | 3.12(목)-13(금)<br>2일(14h) | 협회 교육장<br>(604호) | 17명  | • 대규모기업: 53,350원 |
| 9  | 영상객체인식기술 활용 도로교통 관제              | 3.17(화)-18(수)<br>2일(12h) | 협회 교육장<br>(604호) | 14명  | • 대규모기업: 47,280원 |
| 10 | 스마트시티 및 교통서비스                    | 3.24(화)<br>1일(6h)        | 협회 교육장<br>(604호) | 17명  | • 대규모기업: 24,120원 |
| 11 | ITS 서비스 및 시스템 개론                 | 3.25(수)-26(목)<br>2일(16h) | 협회 교육장<br>(604호) | 16명  | • 대규모기업: 61,870원 |
| 12 | 교통관리시스템 운영 및 유지관리                | 3.25(수)-26(목)<br>2일(16h) | 협회 교육장<br>(604호) | 15명  | • 대규모기업: 63,040원 |
| 13 | 생성형 AI 활용 교통데이터 분석<br>및 ITS 기획관리 | 3.27(금)<br>1일(8h)        | 협회 교육장<br>(604호) | 30명  | • 대규모기업: 32,660원 |
| 14 | ITS 사업 업무 절차 및 공정관리              | 3.30(월)-31(화)<br>2일(16h) | 협회 교육장<br>(604호) | 16명  | • 대규모기업: 53,100원 |

※ 우선지원기업은 전 교육과정 무료

## 한국정보통신기술협회(TTA) ICT 표준 자문 서비스 홍보



한국정보통신기술협회(TTA)

# ICT 표준 자문서비스로 성장할 중소기업을 찾습니다

**지원 분야**

- 표준동향
- 국내-외 표준 적용
- 국내-외 표준 개발

**지원 대상**

- ICT 분야 중소기업 누구나

**지원 방법**

- ICT 표준 자문서비스 홈페이지 신청
- consulting.tta.or.kr

**접수 기간**

- 상시 접수

**혜택**

- 기업의 애로사항이 해결될 때까지 무제한 지원

**진행 절차**

기업 자문신청 → 자문전문가 매칭 → 자문진행

consulting@tta.or.kr | <https://consulting.tta.or.kr/> | TTA 표준화본부 표준혁신단 표준성과센터



## 한국정보통신기술협회(TTA) ICT 표준 활용지원 서비스 홍보

**TTA** 한국정보통신기술협회

ICT 표준을 보유하거나 적용했다면?



2026

# ICT 표준 활용지원 서비스

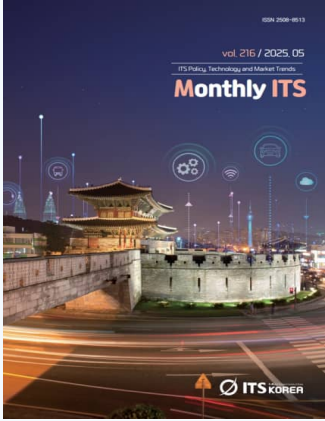
**지원대상** ICT 분야 중소기업 누구나

|  |   |
|--|---|
| <b>ICT 표준기술 가치평가</b><br><b>전액</b> 지원<br>• 보유 기술의 표준화여부에 따라 객관적 가치 산출 | <b>ICT 표준기반 시험인증</b><br><b>최대 1,000만원</b> 지원<br>• GS인증, KC인증, V&V인증 등 |
|--|---|

consulting@tta.or.kr | TTA 표준화본부 표준혁신단 표준성과센터

# 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