



## ITS 예산만 사라지는 것이 아니다 'ITS 생태계'가 무너지고 있다.

1990년대 초 도입된 이래 약 30여 년에 걸쳐 우리나라 도로·교통의 디지털 전환을 이끌어 온 지능형 교통체계(Intelligent Transport Systems, ITS)는 지금 중대한 갈림길에 서 있다. 고속도로 교통관리시스템, 첨단신호제어시스템, 버스정보시스템, 하이패스, 그리고 차세대 지능형교통체계(Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS)에 이르기까지 ITS는 국민 일상에 깊숙이 자리잡으며 세계적으로도 손꼽히는 성과를 만들어 왔다.

그러나 ITS가 일상화된 이후 새로운 '대표 서비스'를 만들어내기 어려워졌고, 가시적 성과는 줄어드는데 인공지능(Artificial Intelligence, AI), 자율주행, 도심항공교통(Urban Air Mobility UAM)이라는 새로운 패러다임의 압박은 거세지고 있다. 더 우려스러운 것은 예산이다. 일각에서는 "ITS 예산이 사라지고 있다"고 하지만, 정확히 말하면 사라진 것이 아니라 구조가 바뀌었다. 그리고 그 구조의 변화가 지자체 ITS 인프라와 ITS 산업계의 지속가능성을 흔들고 있다.



지속가능한 ITS 생태계 구축 TF 위원장  
이주대학교 교통시스템공학과  
윤 일 수 교수

(공동집필 : 김동규 | 박만복 | 박신형 | 변상철 | 이주일 | 도우석)

## 30년의 ITS, 무엇이 달라졌나

### 성과의 그늘에 가려진 '성장 정체'

우리나라 ITS는 지난 30여 년간 네 가지 영역에서 분명한 성과를 만들었다. 첫째, 위험상황 안내, 속도 관리, 실시간 돌발 대응을 통한 교통안전 강화이며 둘째, 교통정보 제공과 실시간 교통신호제어를 통한 교통운영 효율화이다. 셋째, 모바일 및 내비게이션 연계 실시간 교통정보와 버스정보시스템을 통한 이용자 서비스 고도화이며 넷째, C-ITS와 자율주행 인프라 기반의 미래 모빌리티 토대 구축이다.

그러나 ITS가 일상이 된 순간, 역설적으로 '보이지 않는 인프라'가 되어 버렸다. 하이패스, 내비게이션, 버스정보시스템처럼 국민이 체감하는 '킬러 서비스'를 새로 만들어내지 못한 채, ITS가 수행 중인 다양한 성과와 역할은 충분히 인정받지 못하고 있다. 가시적 성과는 줄고, 경쟁과 한계는 커지는 구조적 '정체기'에 진입한 것이다.

정책의 원인은 단순하지 않다. 첫 번째 원인은 ITS의 정의 자체가 시설 중심에 머물러 있어 AI·데이터·서비스 영역의 성과를 ITS의 성과로 포섭하지 못한다는 점이다. 두 번째 원인은 지자체별·기관별로 분산 구축·운영되어 이종 시스템 간 상호운용성과 확장성이 부족하다는 점이며, 세 번째 원인은 데이터 표준, 품질, 실시간성, 그리고 활용 조건이 상이하여 민간의 서비스 사업, 특히 자율주행과의 연계가 제한적이라는 점이다. 결과적으로 공공이 막대한 투자를 했음에도 그 성과가 민간이 활용할 수 있는 데이터 자산으로 충분히 환류되지 못하고 있다.

### 정의(定義)부터 시대에 뒤쳐져 있다

「국가통합교통체계효율화법」은 ITS를 "전자·제어·통신 등 첨단기술을 교통시설 및 교통수단에 적용하여 교통정보를 수집·관리·가공·제공하고 교통시설 및 교통수단을 효율적으로 운영·관리하는 체계"로 규정한다. 즉, 시설·수단·하드웨어 중심의 도입기 시각이 그대로 박제된 정의이다.

반면 미국 교통부의 ITS Joint Program Office는 ITS를 "정보·통신·제어 등 첨단기술을 통합하여 사람과 화물의 이동을 지원하는 기술 및 서비스"로 폭넓게 규정하며 자율주행을 포함한 차량-인프라 연결, 데이터 기반 교통관리, 사용자 정보 서비스를 망라한다. 국제표준화기구(ISO) 역시 사물인터넷·AI·빅데이터 등 ICT 기술로 사람·물류·교통 인프라를 연결해 효율성·안전성·지속가능성을 최적화하는 '상호 연결된 기술 네트워크'로 ITS를 정의한다. 그 외 영국, 일본, 중국, 그리고 프랑스 모두 자국의 정책 지향에 맞춰 ITS의 외연을 확장하고 있다.

#### 주요국 ITS 정의 비교

국가/기관	정의의 핵심	정책적 특징
한국 (현행)	전자·통신 기술을 활용한 교통시설 중심의 자동화 운영체계	시설·수단·하드웨어 중심
미국 (USDOT)	혁신기술을 국가 교통시스템에 통합하여 안전·이동성·효율 향상	교통수단 통합운영·기술통합·생산성
영국 (DfT)	ICT의 도로·교통 모빌리티 관리 적용, Intelligent Mobility로 정책 확장	자율주행 통합이동·데이터
일본 (MLIT)	이용자·도로·차량을 연결하는 정보통신 네트워크 기반 신교통시스템	전통 ITS 강점·네트워크 중심
중국 (MOT)	스마트 인프라·차로-차량 협력·자율주행 중심으로 정책 확장	국가주도형 AI+ITS 확장

ITS는 더 이상 '교통시설에 부착되는 첨단장비'가 아니다. 정책의사결정과 미래 모빌리티를 포괄하는 '지능형 교통운영 시스템'으로 재정의되어야 한다.

## 예산이 사라진 것이 아니라 구조가 바뀌었다

### ‘나누어 주는 예산’에서 ‘선정받는 예산’으로

ITS 예산이 완전히 없어진 것은 아니다. 기존 고속도로 및 국도 ITS, 경찰청 단속 장비, ITS 유지보수 등의 예산은 지속적으로 집행되고 있으며, 국토교통부 등 관계 부처의 노력으로 일정 규모는 유지되고 있다. 문제는 지자체 신규 ITS 사업의 '구조'이다.

2009년부터는 50억~100억 원 수준의 ITS 관련 지자체 신규사업 예산이 'ITS 도입 마중물' 역할을 해왔다. 2021년 문재인 정부는 '디지털 뉴딜'의 이름으로 1,000억 원대 규모의 신규사업(서울·제주·울산·광주 C-ITS 시범사업 등)을 배정했다.

그러나 2024년 윤석열 정부에서 ITS는 "도입을 위한 마중물 역할은 끝났으며 지자체 사무에 국고가 투입되는 것은 바람직하지 않다"는 논리로 지자체 매칭(보조금) 사업에서 ITS가 제외되었다. 예외적으로 2024년 54억, 2025년 84억(수원시 ITS 아태총회 준비 등), 2026년 45억 수준의 지자체 ITS 사업 예산이 명맥을 유지하고 있을 뿐이다.

2026년부터 이재명 정부에서 새로운 형태의 ITS 사업이 시작되었다. 대표적으로 ITS 등을 활용한 AI 기반 사회 현안을 조기에 해결하기 위한 'AX 스프린트 사업'(2026~2027년 2개년 약 290억 원), 디지털 도로 기반 클라우드형 AI-ITS 센터 플랫폼 운영관리 기술개발 사업(2026년부터 5개년 210억 원, R&D 사업) 등이다. 다만 후자는 R&D 사업의 성격이 강해 전형적인 지자체 ITS 사업으로 보기 어렵다.

시기별 지자체 ITS 신규사업 예산 구조의 변화

시기	예산 규모	주요 사업	성격
2009년~	50억~100억 원	지자체 신규 ITS 사업	ITS 도입 마중물
2021년~ (문재인 정부)	1,000억 원대	디지털 뉴딜 / 서울·제주·울산·광주 C-ITS 시범	대규모 신규사업 확장
2024년~ (윤석열 정부)	54억 → 84억 → 45억	수원 ITS 아태총회 등 예외적 사업	지자체 매칭사업 제외
2026년~ (이재명 정부)	AX 스프린트 약 290억 / AI-ITS R&D 5년 210억	AI 기반 사회현안 해결 / 클라우드 AI-ITS 플랫폼 R&D	특정 서비스 '선정' 방식

### 구조 변화가 부른 네 가지 균열

형식이 예전에는 자유로운 신규사업 형태로 '나누어 주는' 형식이었다면, 지금은 시를 포함한 특정 서비스를 대상으로 한 '선정 과정'을 거치는 구조로 전환되었다. 이러한 구조 전환은 산업 생태계에 다음과 같은 균열을 만들고 있다.

[지속가능성 부족] AI 기반의 특정 목적 기반 사업이 반복되면서 지자체별 ITS의 균형 발전, 안정적 서비스 수행, 도시부 ITS 서비스의 전반적 기능 유지가 어려워진다.

[ITS 산업 불균형] 산업계 전반의 발전보다 특정 솔루션 보유 기업 위주의 빈익빈 부익부가 초래되고, 관련 인력·기업의 수급 불균형이 발생한다.

[ITS 성능 저하] 유지보수로 기능은 유지되더라도 여건 변화에 따른 기능 개선이 어려워, 특히 지자체 중심 도시부 ITS의 분명한 성능 저하가 예상된다.

[C-ITS 성장 동력 부족] 통신방식 결정에 수년이 걸렸고, 문재인 정부의 시범사업 이후 본 사업이 끊겼다. 국토부 내에서도 ITS와 C-ITS 담당 부서가 디지털도로팀과 자율주행정책과로 분리되어 있다.

ITS 예산이 '사라진 것'이 아니라 '구조가 바뀐 것'이다. 그리고 그 구조 변화가 지자체와 산업계의 지속가능성을 흔들고 있다.

## 그동안의 노력은 충분했는가

### 부처별·기관별 분절적 대응의 한계

물론 그동안 손을 놓고 있었던 것은 아니다. 국토교통부는 ITS 기본계획 수립과 표준화를 추진해 왔고, 한국지능형교통체계협회는 산업계 의견 수렴과 표준 개발을 담당해 왔으며, 지자체들은 교통정보센터·버스정보시스템·시를 활용한 교통신호제어 등 ITS 인프라와 서비스를 꾸준히 확장해 왔다. 경찰청 역시 교통안전 관점에서 단속·신호 제어 장비를 운영해 왔고, 한국도로공사는 고속도로 ITS의 고도화를 지속해 왔다. 한국ITS학회 역시 학술 대회와 연구 활동을 통해 산학연 협력의 토대를 다져 왔다.

그러나 이러한 노력은 개별 부처·기관 단위의 대응에 머무르는 경향이 강했다. 일반도로 중심 ITS와 자율주행 중심 C-ITS 사이의 정책 정합성, 국토교통부와 경찰청 사이의 교통안전·신호 제어 역할 분담, 중앙정부와 지자체 사이의 운영 책임과 재정 부담 등에서 통일된 공감대가 부족했다.

국토교통부 내에서도 ITS와 C-ITS를 담당하는 부서가 디지털도로팀과 자율주행정책과로 분리되어 있어, 정책 정합성을 확보하기 위한 부처 내 조율조차 쉽지 않은 것이 현실이다. 결과적으로 ITS는 '개별 사업의 합'으로 존재할 뿐, '하나의 생태계'로 작동하지 못했다.

이러한 분절적 대응은 산업계에도 영향을 미친다. 부처별·기관별로 사업 발주 시점과 평가 기준이 제각각이다 보니, 중소·중견 ITS 기업들은 안정적 수주 전망을 세우기 어렵고, 인력 운영의 연속성을 확보하기도 쉽지 않다. 한 해 몇 건의 대형 사업이 발주되면 산업계 전체가 그 사업에 인력을 투입했다가, 사업 종료 후 다시 다음 발주를 기다리는 '프로젝트 단위의 호흡'이 만성화되어 있다.

## ‘평가받지 않는 인프라’의 함정

더 본질적인 문제는 ITS가 그동안 객관적 평가의 대상이 되어본 적이 거의 없다는 점이다. 시스템 가동률, 시설물 관리 수준, 정보의 품질과 활용도, 시민의 서비스 만족도, 운영조직의 전문성 등 ITS가 정말 ‘잘 작동하고 있는지’를 진단할 통합 평가체계가 마련되지 못했다. 일부 지자체는 자체 점검을 수행해 왔으나, 그 기준과 결과를 비교·공유할 수 있는 국가 차원의 통합 진단 체계는 없는 상황이다.

평가받지 않는 인프라는 자기개선의 동력을 잃는다. 안일한 운영이 누적되고, 노후화된 시설은 단순 유지보수에만 연명하며, 새로운 기술을 적극적으로 도입할 명분도 약해진다. 더 큰 문제는 사회적 정당성이다. 예산 당국이 “ITS는 이미 자리를 잡았으니 마중물 역할은 끝났다”고 판단하는 근거 중 하나가 바로 이 평가 공백이다. 객관적 진단 자료가 없으니 ITS의 사회적 기여를 정량적으로 입증하기 어렵고, 입증되지 않은 기여는 예산 배분 우선순위에서 밀린다.

평가받지 않는 인프라는 사회적 정당성을 잃는다. ITS가 다시 예산과 신뢰를 얻기 위해서는, 먼저 스스로를 평가의 대상으로 내놓아야 한다.

## 왜 지금 ‘AX 기반 ITS 재정의’인가

기존 ITS 정의는 하드웨어 중심의 데이터 수집→가공→제공 체계에 국한되어 AX(AI Transformation) 시대 미래 모빌리티 확장에 한계가 있다. 정책 결정 지원, 교통운영 최적화, 자율주행을 위한 AX 기반 ITS로의 전환이 시급하다. 이는 단순한 용어 교체가 아니라 ITS의 중심축이 하드웨어에서 소프트웨어-데이터-시로 이동함을 의미한다.

### 패러다임 전환의 세 가지 축

첫째는 데이터 기반 의사결정이다. 분산된 교통 인프라와 데이터를 하나의 운영체제로 통합해 정책 결정과 서비스 개발이 가능한 공통 기반을 구축해야 한다. 둘째는 민간 참여형 사업화 생태계 조성이다. 공공과 민간 데이터의 연계·구독·구매를 통한 ITS 데이터 비즈니스 모델 확립, 신규 모빌리티 서비스 창출을 위한 규제 샌드박스과 실증 확대가 필요하다. 셋째는 지속가능한 글로벌 표준 선점이다. 탄소배출권 거래 등을 연계한 친환경 ITS, 국내 실증 경험을 바탕으로 한 K-ITS 해외 수출 패키지가 다음 단계의 과제이다.

주요국의 정책 기초 역시 같은 방향을 가리킨다. 미국은 자율주행을 포함한 포용적 차량-인프라 연결과 데이터 기반 교통관리로 ITS의 외연을 넓혔고, 영국은 ITS를 ‘Intelligent Mobility’로 재포지셔닝하며 자율주행·통합이동-데이터를 핵심 키워드로 내세우고 있다.

중국은 스마트 인프라-차량-클라우드 연계 기반 자율협력주행을 중심에 둔 국가주도형 AI+ITS 확장 정책을 펴고 있으며, 일본도 전통적 ITS의 강점을 유지하면서 네트워크 중심으로 진화 중이다. 한국만이 현행 법령상 정의를 1990년대 도입기 시기에 머무르게 둔 채로 산업 정책의 발목을 스스로 묶고 있는 셈이다.

### 자율주행 시대 ITS는 ‘플랫폼’이 되어야 한다

국내 ITS는 기관별·기능별로 분산 구축·운영되어 이종 시스템 간 상호운용성과 확장성이 부족하다. 데이터 표준, 품질, 실시간성, 그리고 활용 조건의 이질성은 민간 서비스 사업과의 연계를 가로막는다. 분산된 교통 인프라와 데이터를 하나의 운영체제로 통합해 자율주행, C-ITS, MaaS, 스마트물류 등을 포용할 수 있는 국가 단위의 통합 운영체계 — 즉 ‘국가 교통 인프라의 플랫폼화’ — 가 자율주행 시대 ITS의 본질이다.

### 지속가능한 ITS 생태계, 4단계로 만든다

한국ITS학회는 「지속가능한 ITS 생태계 구축 TF」를 통해 위와 같은 진단을 정책 메시지로 정리하고, 다음 4단계의 추진 체계를 제안한다. 거버넌스 → 평가체계 → AX 재정의 → 지속가능 생태계로 이어지는 단계는 각각 독립된 과제가 아니라, 앞 단계가 작동해야 다음 단계가 의미를 갖는 ‘연쇄 구조’이다.

지속가능한 ITS 생태계 구축을 위한 4단계 추진 체계

STEP 01 거버넌스 구축	STEP 02 ITS 평가체계	STEP 03 AX 기반 재정의	STEP 04 지속가능 생태계
다부처 협력체계 마련	‘평가받는 인프라’로	법적 정의의 현대화	민간 참여형 시장 조성
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 국토부·경찰청 간담회 주선</li> <li>✓ 국회 교통안전포럼 등과 유사한 지속가능한 채널 확보</li> <li>✓ ITS·C-ITS 정책 정합성 협의</li> <li>✓ 지자체협의체 공동 플랫폼</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 운영체계 운영효율 서비스 성과 진단</li> <li>✓ ITS 운영 평가제도 도입</li> <li>✓ 데이터 품질·만족도 측정</li> <li>✓ 예산지원과 평가 결과 연계</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「국가통합교통체계 효율화법」 정의 개정</li> <li>✓ 정책·운영 서비스 포괄 상위 개념화</li> <li>✓ 데이터·AI 기반 예측 중심 전환</li> <li>✓ 자율주행·MaaS 물류 포용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 공공·민간 데이터 연계·구독·구매</li> <li>✓ 규제 샌드박스 및 실증 확대</li> <li>✓ K-ITS 해외 수출 패키지화</li> <li>✓ 탄소 저감 연계 친환경 ITS</li> </ul>

#### STEP 01. 거버넌스 — ‘동주공제(同舟共濟)’의 출발점

자율주행이 C-ITS와 결합되어 진정한 자율협력주행(Connected Automated Driving)이 되는 것처럼, 복잡하고 거친 환경에서 ITS 분야가 단독으로 향해하는 것은 무모하다. 국토교통부, 경찰청, 한국지능형교통체계협회, 한국ITS학회 등 ITS 관련 유관기관이 협력해 각기 부족한 부분을 상호 보완해야 한다.

우선 국토부 내 일반도로 ITS와 C-ITS 정책 방향의 정합성 협의가 필요하며, 경찰청과는 교통안전 관점에서의 ITS·C-ITS 역할 협의 및 새로운 기술을 포용할 수 있는 교통신호 제어 등 관계 부처 간 역할

분담 협의가 시급하다. 한국ITS학회는 국회 정책 토론회 주관을 통해 ITS의 사회적 기여, 지자체 ITS 운영 현실, 국민복지 체감형 AI 인프라로서 ITS의 가치를 공론화하고, '국회 교통안전포럼'과 같은 지속적 채널을 확보해야 한다.

### STEP 02. 평가체계 — '인일한 운영의 시대'를 끝내야 한다

ITS 추진상의 문제점에 대한 반성과 개선·발전을 위한 체계화된 방안 마련이 필요하다. 운영관리와 실질적 서비스 중심의 운영평가를 통해 체질을 개선해야 한다. 고속도로·국도·지자체별 운영 수준을 객관적으로 진단할 수 있는 국가 차원의 ITS 통합 운영 진단체계가 다음 표와 같이 구축되어야 한다.

ITS 통합 운영 진단의 다층적 지표 체계(안)

평가영역	주요지표
운영체계	시스템 구성, 조직 구성, 전문 인력, 유지관리 운영형태, 예산 등
운영효율	시스템 가동률, 시설물 관리 현황, 정보 관리 및 활용, 정보 연계 등
서비스 성과	이용자 만족도, 서비스 제공 현황, 정보 제공 기여도, AX 수준, 미래 모빌리티 준비도 등

이 평가체계는 처벌이 아니라 성장을 위한 도구로 작동해야 한다. 한국ITS학회는 한국지능형교통체계협회와 협력해 가칭 'ITS 운영 평가제도'를 설계하고, 평가 결과가 다음 해의 예산지원·기술지원·표준개정과 연계되는 선순환 구조를 만들어야 한다.

### STEP 03. AX 기반 재정의 — 법적 정의부터 손질해야 한다

ITS의 재정의는 단순한 학문적 작업이 아니라, 「국가통합교통체계효율화법」 등 관련 법령의 정의 개정으로 이어져야 실효성을 갖는다. 학회는 지속적인 세미나와 발표를 통해 ITS 개념을 보다 넓고 유연하며 포용적으로 재정립하고, 그 결과를 법령 개정 논의에 학술적 근거로 제공할 수 있다.

동시에 행정안전부(재난·도시안전), 교육부(교통안전 교육) 등 타 부처 사업으로 ITS 적용 영역을 확장해, ITS의 외연을 도로·교통을 넘어 사회 전반의 모빌리티 인프라로 넓혀야 한다. 자율주행, C-ITS, MaaS, 스마트물류 등을 포용할 수 있는 국가 단위의 통합 운영체계가 갖추어질 때, ITS는 비로소 '21세기형 사회 인프라'로 자리매김할 수 있다.

### STEP 04. 지속가능 생태계 — 공공 의존에서 민간 참여로

공공 중심의 한계는 분명하다. 민간의 혁신기술 도입이 느리고, 지속적인 자원 확보에 어려움이 있다. ITS의 미래는 '공공이 만들고 민간이 이용하는' 구조에서 '공공과 민간이 함께 만들고 함께 이용하는' 구조로

전환되어야 한다. 데이터·소프트웨어·운영이 결합된 통합 플랫폼으로 전환하면 서비스 개발의 유연성이 확보되고, 공공·민간이 함께 활용할 수 있는 데이터 표준을 마련하면 사업 친화적 플랫폼이 가능해진다.

이를 위한 구체적 도구로는 첫째, 클라우드 기반 가상인프라로의 전환과 AI 기반 예방적 유지보수를 통한 사후 수리 비용 저감(비용 절감기), 둘째, 공공·민간 데이터의 연계·구독·구매를 통한 ITS 데이터 비즈니스 모델 확립과 신규 모빌리티 서비스 창출을 위한 규제 샌드박스·실증 확대(성장기), 셋째, 탄소배출권 거래 등을 연계한 친환경 ITS와 K-ITS 해외 수출 패키지화(성숙기)가 단계적으로 추진되어야 한다. 한국ITS학회 내 'Connected Service 위원회' 등이 민·관·학 형태로 이슈를 정비하고 아이디어를 창출하는 허브 역할을 수행할 계획이다.

### 지자체협의회, ITS의 '현장 목소리'를 모으는 그릇

4단계 추진 체계와 별도로, 지자체협의회체의 역할 강화도 시급한 과제이다. 지자체 자체 예산 확보의 어려움에 따른 사업 추진 동력 상실과 기 구축 ITS의 운영 관리 부실, 미래 모빌리티(자율주행·UAM) 시대 준비를 위한 동력 약화는 어느 한 지자체가 단독으로 해결하기 어렵다.

'지자체협의회 공동 플랫폼'을 통해 지역 특화 서비스를 발굴하고 미래 교통에 공동 대응함으로써 지자체 간 안정적 예산 확보, 노후 및 시행착오 공유를 통한 행정력 낭비 방지, 궁극적으로 정부의 지역 균형 발전 정책 실현에 기여할 수 있다. 2026년 강릉 ITS 세계총회 등 국제 행사를 기점으로 협의회 주관 정기 세미나를 운영하는 방안도 검토되어야 한다.

## 결론: 'ITS의 미래'는 결국 '사람의 협력'에서 나온다

우리나라 ITS는 1990년대 도입 이후 30여 년간 도로·교통의 디지털 전환을 이끌며 세계적 성과를 만들어 왔다. 그러나 AI와 자율주행으로 대표되는 새로운 패러다임 앞에서, ITS는 또 한 번의 자기 변혁을 요구받고 있다. 시설 중심에서 데이터·AI 중심으로, 공공 중심에서 민·관·학 협력 중심으로, 단일 부처 사업에서 다부처 거버넌스 기반의 사회 인프라로 외연을 확장해야 한다.

본 기고가 강조하는 핵심은 두 가지이다. 첫째, ITS 예산은 사라진 것이 아니라 구조가 변했고, 그 구조가 지자체와 산업계의 지속가능성을 위협하고 있다. 둘째, 단기·특정 사업 중심의 사업 방식은 '선정된 소수'에게는 빠른 성과를 주지만 ITS 산업 전반의 균형 발전과 C-ITS 같은 미래 인프라의 성장 동력 확보에는 한계가 있다. 따라서 신규 사업 예산의 단순 복원이 아니라 '평가받는 인프라'로서 ITS의 사회적 정당성을 재구성하고, 데이터·AI·민간 참여를 동력으로 하는 새로운 비즈니스 모델을 함께 설계하는 작업이 필요하다.

거버넌스가 작동해야 평가체계가 의미를 갖고, 평가체계가 작동해야 지자체협의체의 정책 건의가 힘을 얻으며, AX 기반 재정비가 이루어져야 지속가능 생태계가 실효성을 가질 수 있다. 4단계는 분리된 목록이 아니라 하나의 통합된 전략이다.

ITS는 결국 '기술의 문제'이기 이전에 '사람의 문제'이다. 시스템과 데이터가 아무리 진보해도, 그것을 운영하고 정책으로 연결하는 것은 결국 사람이다.

## 맺음말

정부가 지향하는 '데이터 기반 국정'과 국토교통부의 디지털 트윈 국토 표준화·서비스 기반 구축 추진 흐름 속에서, ITS의 지속가능한 발전은 더 이상 개별 부처·개별 사업 단위의 노력으로 달성될 수 없다.

국토교통부, 경찰청, 산업통상부 등 관계 부처는 다부처 거버넌스를 제도화하고, 한국지능형교통체계협회와 산업계는 평가체계와 표준을 함께 설계하며, 지자체는 협의체 기반의 공동 플랫폼으로 지역 현장의 목소리를 정책에 반영해야 한다. 한국ITS학회는 이 모든 과정의 학술적·정책적 디딤돌 역할을 자임할 것이다.

ITS는 결국 '사람의 인프라'이다. 지자체 ITS 센터의 운영 인력, 학계의 연구자, 산업계의 엔지니어, 정책을 수립하는 공무원, 그리고 ITS 서비스를 매일 이용하는 국민이 모두 'ITS 생태계의 구성원'이라는 인식이 자리잡을 때 비로소 우리는 지속가능한 ITS를 말할 수 있다.

2026년 강릉 ITS 세계총회가 그 새로운 출발점이 되기를, 동주공제(同舟共濟)의 정신으로 모두가 한 배에 올라 같은 방향을 바라볼 때 ITS는 또 한 번 우리나라 교통의 미래를 견인하는 핵심 인프라로 거듭날 것이다.