

지능형교통이 만드는 새로운 일상

Monthly ITS

10 2026 October Vol. 233
www.itskorea.kr

한국지능교통체계협회, Monthly ITS 2026 10, 통권 233호

등록번호 ISSN 2508-8513

발행주기 월간

발행인 허청희

편집위원 정민철, 이형석, 김영식

발행일 2026년 10월 6일

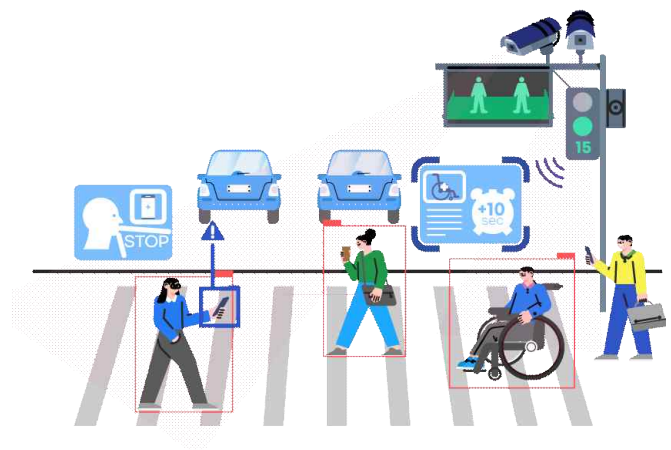
발행처 한국지능교통체계협회
경기도 안산시 상록구 성호로 31,
ITS 인증·성능평가센터

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.kr로 보내주시기 바랍니다.





특 별 기 고

- 2 2026 강릉 ITS 세계총회
- 18 2027년 자동차·도로 ITS 투자구조가 던지는 과제
- 28 방한 외국인으로 늘어나는 교통 트래픽
- 36 ITS 혁신기술, 혁신제품으로 공공시장에 한걸음 더
- 44 2026년 ITS 분야 KS 제정 현황

집 중 조 명

- 54 라이더(LiDAR) 기반 인지 AI 기술로 스마트 인프라 혁신을 이끄는 '뷰런테크놀로지'

정 책 이 슈

- 64 AI가 있는 도시의 미래, K-AI 시티 실행전략에 담다
- 66 자동차 사이버보안 위협, 민·관 원팀으로 대응한다
- 67 AI·스마트 모빌리티 미래협력 제안, 제12차 APEC 교통장관회의의 참석
- 68 인공지능(AI) 도시·스마트 도시, 석·박사 인재 키울 대학 4곳 선정
- 70 3대 메가프로젝트를 뒷받침할 2027년 ICT 연구개발(R&D) 기획 본격화
- 74 추격의 시대를 끝낸다. 5년간 R&D 200조원, '대체불가 대한민국' 승부수

법 령 제 도

- 78 법령 제·개정 동향

월 간 토 픽

- 80 ITS 관련 주요 뉴스

발 주 정 보

- 86 공공조달 발주동향

협 회 소 식

- 90 한국지능형교통체계협회 월간소식

특별기고

www.itskorea.kr
2026 강릉 ITS 세계총회



2026 강릉 ITS

세계총회

Beyond Mobility, **Connected World**

2026. 10.19.(월) - 23.(금)

강릉 올림픽파크 일원



2026 강릉 ITS 세계총회 개요

- 기간·장소** '26. 10. 19(월)~23(금), 5일간 / 강릉 올림픽파크 일원
- 주제** Beyond Mobility, Connected World(이동성을 넘어 하나되는 세계)
- 규모** 90개국 60,000명(목표), 109개 기관·기업 434개 부스 전시
- 주최/주관** 국토교통부, 강릉시 / 강릉 ITS 세계총회 조직위원회, ITS Korea
- 추진체계** 총회장: 국토교통부장관·강릉시장, 조직위원장: 한국도로공사 사장, 대외협력위원장: 현대자동차 전무

국토교통부	• 행사 전반 운영규정(훈령) 마련, 조직위 구성, 총회 기본계획 수립 등 총괄
강릉시·강원도	• 행사장 준비, 지역간·지역내 교통, 숙박, 지역관광 상품개발 등
조직위원회	• 총회 프로그램 마련, 논문·전시기업·후원사 모집 등 실무 총괄
대외협력	• 국외 주요 기관 섭외, 기술 전시 등 홍보 지원

프로그램 학술세션, 전시회, 시연·시찰, 부대행사, 장관회의 등

구분	10/19(월)	10/20(화)	10/21(수)	10/22(목)	10/23(금)
09:00 10:00		전체 회의 1	전체 회의 2	전체 회의 3	학술 회의
10:00 11:00	개회식				전시
11:00 12:00		학술 회의	학술 회의	학술 회의	학술 회의
12:00 13:00	전시장 개관식 학술 회의	전시	전시	전시	시연·시찰 전시
13:00 14:00	장관 오찬	시연·시찰 전시	시연·시찰 전시	시연·시찰 전시	
14:00 15:00	학술 회의	학술 회의	학술 회의	학술 회의	폐회식
15:00 16:00	장관 회의	시연·시찰 전시			
16:00 17:00	학술 회의	학술 회의	학술 회의	학술 회의	
17:00 18:00	환영 리셉션				
18:00 19:00		VIP 디너	갈라 디너		
19:00 20:00	드론쇼 (20:00)			특별공연 (아이스쇼)	

* 2026.9.11 기준

숫자로 보는 강릉 ITS 세계총회

제32회 강릉 ITS 세계총회
2026. 10. 19.(월) ~ 23.(금) · 강릉 올림픽파크



목표 참가 국가

90여개국

ITS 기업 · 학계 · 정부 관계자



예상 참가자

60,000명

5일간 연인원 기준

새롭게 공개하는 세 가지



후원

151%

21.15억원 확보
목표 14억 · 21개사 참여



학술

449편

논문 접수, 목표 초과
190여 개 세션 편성



고위급

13개 국·기관

장·차관급 참석 확정
아태 8개국, 유럽 4개국, 미주 1개국

분야별 준비현황

전시		434 / 434부스	100%
후원		21.15 / 14억원	151%
학술		449편 접수 / 목표 300편	초과
시설		7.6 준공 · 8.26 개관	완료

전시



434

전시부스



109

기관 · 기업



16

참가 국가



20.7억

부스 모집액

프로그램과 부대행사

기술시연

15개

기업·기관

드론 라이트쇼

3,000대

강릉컨벤션센터 앞

아이스쇼

5,000명+

하키센터

컨벤션센터

18,967m²

홀 1 + 회의실 19

행사장

강릉 올림픽 파크



컨벤션센터
(공식행사, 학술세션)

스피드스케이팅 경기장
(전시장)

하키센터 주차장
(기술시연장)

하키센터
(아이스쇼)

야외광장
(부대행사)

2018 평창 동계올림픽 레거시 활용

주요 프로그램

개회식 10. 19(월) 09:55~11:10 | 컨벤션센터 컨벤션홀

- 2,000여 명 참가자 환영 및 총회 주제 메시지 전달
- 기조세션 연계를 통한 ITS 글로벌 인사이트 공유
- 주요 프로그램(안) :
개회선언, 주제영상, 인사말씀, 기조세션, 명예의 전당 시상



전시장 개관식 10. 19(월) 11:30~12:30 | 스피드스케이팅경기장 앞



- 주요 인사 참여 전시장 공식 개관 행사
- 주요 전시업체 방문 VIP 투어 진행
- 주요 프로그램(안) :
개관식 개최, 내외빈 소개, 테이프 커팅, 전시장 VIP 투어

장관회의 10. 19(월) 14:30~16:00 | 씨마크호텔 바다홀

- 미래 모빌리티 협력에 대한 국제적 공감대 형성
- 정부·공공·민간 연계 실질 협력회의의 추진
- 주요 프로그램(안) :
개회선언, 국별 주제발표, 기조연설, 기념촬영 및 폐회



환영리셉션 10. 19(월) 17:00~18:30 | 스피드스케이팅경기장 내



- 세계 ITS 참가자들이 함께하는 환영 리셉션
- 참가자 간 네트워킹 및 국제 교류의 장 마련

공연(안) 사물놀이 '느닷'

전통 사물놀이를 현대적으로 재해석해 한국 전통문화의
흥과 에너지를 전하는 창작 예술단체

VIP 디너 10.20(화) 18:00~19:30 | 선교장

- 한국 전통 가옥 선교장에서 개최되는 VIP 공식 만찬 (사전 프로그램 운영)
- 가을 밤 한옥의 고즈넉한 정취가 어우러진 문화교류의 장
- 주요 프로그램(안) : 인사말씀, 공연, 만찬

공연(안) 안예은

한국 전통 선율을 현대적 감성으로 재해석하는 대표 싱어송라이터



갈라디너 10.21(수) 18:00~19:30 | 컨벤션센터 컨벤션홀



- 참가자 간 교류·네트워킹 중심 공식 만찬
- ITS 발전 및 총회 성공 기여자에 대한 공식 시상
- 주요 프로그램(안) : 공연, 내외빈소개, 인사말씀, 시상식, 건배제의, 만찬

공연(안) 송소희 대한민국 대표 국악 아티스트, 전통 국악의 현대적 해석을 통해 대중화에 기여

폐회식 10.23(금) 14:00~15:00 | 컨벤션센터 컨벤션홀

- 총회 하이라이트 영상을 통한 총회 성공 의미 전달
- 차기 총회 도시 공식 선포, 글로벌 전달 이벤트 개최
- 주요 프로그램(안) : 폐막선언, 총회 하이라이트 영상 시청, 시상식, 글로벌패시 세레머니, 환송공연



시민 참여 프로그램



동해 밤하늘을 수놓는
드론 라이트쇼

10. 19(월) 20:00 | 강릉컨벤션센터 앞

아이스쇼 10. 22(목) 19:00~20:00 | 하키센터

- 올림픽 레거시에서 펼쳐지는 특별한 아이스쇼
- 시민과 참가자가 함께하는 ITS 인식 제고 프로그램

출연진(안) 차준환 2026 동계올림픽 4위, 세계 무대에서 활약한 대한민국 대표 피겨스케이팅 스타

장관회의

일시/장소 '26. 10. 19(월) 14:30~16:00 / 강릉 씨마크호텔 바다홀(2F)

주제 AI 기반 ITS를 통한 미래 교통 혁신



* 참석 인사는 최종 일정 조율 및 각국 사정에 따라 일부 변동될 수 있음

KEYNOTE SPEECH

하정우

제2대 국가인공지능전략위원회 부위원장
AI와 ITS의 결합이 바꿀 미래 교통의 방향을 제시



* 2026.9.11 기준

인도네시아

아구스 하리무르티
유도요노

인프라·지역개발 조정부 장관



'24-現 인프라·지역개발 조정부 장관
'24 농지·공간계획부 장관
'20-현재 민주당 총재

카자흐스탄

누를란
사우란바예프

교통부 장관



'25-現 교통부 장관
'21-'25 Kazakhstan Temir Zholy 사장
'19-'21 대통령실 국가행정 부서장

키르기즈스탄

쿠바니치베크
투르간바예프

교통통신부 차관



'26-現 교통·통신부 차관
'24-'26 Asia Imarat LLC 대표이사

말레이시아

알렉산더 난타 링기

공공사업부 장관



'22-現 공공사업부 장관
'20-'21 국내거래소비자부 장관
'13-'18 농촌지역개발부 부장관

사우디아라비아

파와즈 빈
자나프 알 사흘리

교통총국 총재



'26-現 사우디 교통총국(TGA) 총재
'25 TGA 규제부문 부총재
'25 TGA 육상교통 부문 부총재

싱가포르

순 웨링
교통부·국가개발부
선임국무장관



'25-現 교통부·국가개발부
선임국무장관
'20-'25 내무부 선임국무장관

스페인

오스카르
푸엔테 산티아고

교통·지속가능모빌리티부 장관



'23-現 교통·지속가능모빌리티부 장관
'23-현재 스페인 하원의원
'15-'23 바야돌리드 시장

우즈베키스탄

일콰 압두가파로프

교통부 차관



'23-現 교통부 차관
'19-'23 우즈베크 중앙은행 부회장

독일

클라우디아
엘리프 슈투츠

독일 연방교통부 차관



'25-現 독일 연방교통부 차관
'24-'25 연방 디지털·교통부
기후변화·환경보호 담당 국장

미국

세발 오즈

교통부 연구·기술 차관보



'26-現 교통부 연구·기술 차관보
'21-'23 MicroVision 이사

베트남

레 아인 뚜언

베트남 건설부 차관



'25-現 건설부 차관
'14-'19 타인호아성 인민위 부위원장

국제도로연맹(IRF)

곤살로 알카라스

사무총장



'25-現 국제도로연맹(IRF) 사무총장
'25 사무총장 직무대행
'19-'25 IRF 부사무총장 등



01 선교장

10월 20일(화) VIP디너 18:00~19:30

03 스피드스케이팅경기장

10월 19일(월)

전시장 개관식 및 VIP 투어 11:30~12:30

상시운영

(1층) 기술전시 및 비즈매칭

02 컨벤션센터

10월 19일(월)

VIP 사전환담 09:30~09:50

개회식 오프닝공연 09:55~10:00

고위급 인사 10:00~10:04

기조연설 10:25~10:50

드론 라이트쇼 20:00~20:10

10월21일(수)

갈라디너 18:00~19:30

10월22일(목)

청년프로그램 10:00~17:00

04 하키센터

10월 22일(목) 아이스쇼 19:00~20:00

상시운영

(하키센터주차장) 기술시연

05 씨마크호텔

10월 19일(월)

장관회의 기조연설 14:37~14:52

KEY Messages 채택 15:42~15:50



총 109개 기업·기관

해외: 37개 국내: 72개 총 109개
 해외: 161, 국내: 273

* 2026.9.11 기준

P1	국토교통부(한국관)	P20	휠컴	S6_3	Cohda Wireless	S19	TomTom	S37_2	인투스페이스	S56	다리소프트
P2	현대자동차그룹	P21	노비텍	S7_1	에코버트	S20	강원특별자치도	S38_1,3	엣지디엑스	S57	성풍솔레드
P3	강릉시청	P22,P24	Toyota Motor	S7_2	웨이즈원	S21	엠클라비스	S38_2	스튜디오갈릴레이	S58	Zhengzhou Hengliang Tech
P4	바이다	P23	ASIN	S8_1	위코	S22	포럼에이트	S38_4	선도소프트	S59	엘비에스테크
P5	롯데이노베이트	P25	덴스코리아	S8_2	모바힐	S23	유디엔에스	S39, S40	레이튼	S60	에이브이지니어스
P6	자율주행기술개발 혁신사업단	P26	K-드론관 (항공안전기술원)	S8_3	노타	S24_1	강원정보문화산업진흥원	S41	smartmicro	S61	피카톤
P7_1	강릉과학산업진흥원	P27	한국도로공사	S9	ITS Singapore	S24_2	네이처아이티	S42	컴레이저	S62	Retro Tek
P7_2	China ITS Industry Alliance	P28	경기도미래모빌리티센터 (차세대융합 기술연구원)	S10_1	벡티코리아	S25,S26, S29,S30	ITS Japan	S43	와이파이브	S63	와이테크
P8	한국도로교통공단	P30,31	국토교통부	S10_2	STAR Systems International	S27_1	한국전자기술연구원	S44	엔유엘	S64	Intertraffic Worldwide Events
P9	에스트레픽	S1	비트센싱	S11	싸인텔레콤	S27_2	이지트래픽	S45	intobyte	S65	7ITS新聞
P11	진우에이티엑스	S2	에티포스	S12	ITS Suzhou	S28	ITS Indonesia	S46	Mivision Technologies Incorporated	S66	Hexagon
P12	한국자동차연구원	S3_1	아우토크립트	S13_1	Wavetronix	S31	한국교통안전공단	S47	신성엔에스텍	S67	오스코
P13	에스오에스랩	S3_2	네오투레픽	S13_2	안랩	S32_1	부런테크놀로지	S48	서울로보틱스	S68_1	스마트레이더시스템
P14	핀텔	S4_1	한국국토정보공사	S14_1	뱌부스	S32_2	트래시스	S49	Leishen Intelligent System	S68_2	Google
P15_1	LIG	S4_2	코어시스템즈	S14_2	ITS America Events	S33,S34	Honda Motor	S50	TTI		
P15_2	LIG아큐버	S5_1	이레솔루션	S15	VanLee Technology	S35	오토엘	S51	영산글로벌넷		
P16	Autotoll Limited	S5_2	유티정보	S16	ITS Asia-Pacific (ITS AP)	S36_1	아이디씨티	S52	한국해외인프라도시개발 지원공사		
P17,P19	ERTICO - 유럽 지능형 교통 시스템	S6_1	새솔테크	S17	렉스젠	S36_2	퀀텀하이텍	S54	Neuweb		
P18	ITS Taiwan (2029 ITS WC)	S6_2	MDS테크	S18	Umovity	S37_1	SAFRAN Syntony GNSS	S55	International Road Federation (IRF)		



세계총회를 산업의 새로운 연결로 만들다

해외시장 · 글로벌 협력 · 지역 ITS · 미래산업
· AI 전환을 잇는 ITS Korea 프로그램

2026 강릉 ITS 세계총회가 오는 10월 19일부터 23일까지 강릉에서 열린다. 세계 각국의 정부·기관·기업·전문가가 한자리에 모이는 ITS 세계총회는 최신 기술과 정책을 공유하는 국제행사이자, 국내 ITS 산업이 세계시장과 만나 새로운 사업과 협력기회를 만들어가는 중요한 장이다.

한국지능형교통체계협회(ITS Korea)는 이번 세계총회를 국내 ITS 산업의 해외진출과 국제협력, 지역 ITS 발전, 미래산업과의 융합, AI 전환을 한자리에서 연결하는 기회로 활용하고자 다양한 산업지원 프로그램을 마련했다.

글로벌 비즈니스 매칭과 수출지원 프로그램을 통해 국내 기업의 해외진출을 지원하고, 해외 주요 기관과의 공동세션과 협력회의를 통해 글로벌 네트워크를 확대한다. 또한 지능형교통지역발전협의체, K-미래산업 혁신생태계 공동선언, K-NPU 기반 AI-ITS 전환 지원 프로그램 등을 통해 지역과 산업, 기술 간 새로운 협력기회도 넓혀갈 계획이다.

세계총회에서 이루어지는 만남과 교류가 행사에 그치지 않고 실제 사업과 수출, 정책협력과 기술교류로 이어지도록 하는 것이 이번 프로그램의 핵심이다. 이제 본 고에서는 세계총회에서 ITS Korea가 준비하고 있는 주요 산업지원 프로그램을 분야별로 살펴보도록 하겠다.

해외시장과 국내 ITS 기업을 연결한다

세계의 수요와 우리 기업의 기술을 연결하는 '글로벌 ITS 비즈니스 매칭'

세계총회 기간에는 국내 ITS 기업과 해외 바이어 및 정부·기관을 연결하는 글로벌 ITS 비즈니스 매칭이 대회 전반에 걸쳐 전시장 내 비즈니스 라운지에서 진행된다.

국내외 참가자의 관심 분야와 기술수요를 사전에 파악하고 이를 기반으로 기업 간 1:1 비즈니스 상담을 지원한다. 특히 국내 기업이 보유한 기술·제품과 해외 바이어의 사업수요를 연계하여 해외시장 진출과 기술협력, 신규 사업 발굴 등 구체적인 협력 가능성을 모색할 수 있는 기회를 제공한다. 현장에서 이루어진 상담이 계약과 MOU, 후속 사업협의 등으로 이어질 수 있도록 관련 수출지원 프로그램과 연계해 후속 사업화를 지원할 예정이다.

이를 통해 기업과 해외 바이어 간 실질적인 비즈니스 접점을 확대하고, 기업·바이어 매칭에서 상담, 후속 사업화 지원으로 이어지는 해외진출 연계체계를 마련함으로써 세계총회를 국내 ITS 기업의 실질적인 글로벌 비즈니스 기회로 연결해 나갈 계획이다.

기업과 해외시장을 연결하는 '수출기업 지원사업 설명회'

국내 ITS 기업의 해외시장 진출을 실질적으로 지원하기 위한 수출기업 지원사업 설명회가 10월 21일(수) 오후 1시 30분부터 5시 30분까지 강릉 컨벤션센터 303호에서 개최된다.

국내 ITS 기업이 보유한 우수한 기술과 제품이 실제 해외사업과 수출성으로 이어지기 위해서는 해외시장에 대한 정보뿐만 아니라 정부와 공공기관이 운영하는 다양한 수출지원제도를 효과적으로 활용하는 것이 중요하다.

이에 이번 설명회에는 수출플러스지원단이 참여하여 기업의 해외진출과 수출 확대에 활용할 수 있는 다양한 지원사업을 소개한다. 주요 프로그램은 수출바우처를 비롯한 수출지원사업, 수출에 필요한 자금지원 제도, 해외진출 단계별 활용 가능한 주요 수출지원사업 소개 등으로 구성되며, 기업들이 자사의 사업 여건과 수출 단계에 적합한 지원제도를 파악하고 실제 해외사업에 활용할 수 있도록 관련 정보를 제공할 예정이다.

아울러 기업별 해외진출 과정에서 겪는 애로사항과 지원수요를 파악하고 수출플러스지원단 및 관련 지원기관과의 상담과 후속 지원으로 연결할 예정이다. 세계총회 참가가 일회성 기술홍보에 그치지 않고 실질적인 해외시장 진출과 사업기회 발굴로 이어질 수 있도록 지원한다는 취지다.

글로벌 ITS 비즈니스 매칭

· 10.19.(월)~23.(금) 상시 / 비즈니스 매칭장

수출기업 지원사업 설명회

· 10.21.(수) 13:30~17:30 / 컨벤션센터 303호

대한민국 ITS와 세계를 연결한다

글로벌 공동세션과 해외기관 협력 네트워크

강릉 세계총회는 국내 ITS 산업의 글로벌 네트워크를 한층 확대하는 기회이기도 하다.

ITS Korea는 ITFVHA(국제 자율주행·도로인프라 자동화 협의회), AASHTO(미국 주 도로·교통기관 협의회), U.S. DOT(미국 교통부), TNO(네덜란드 응용과학 연구기관) 등 해외 주요 기관과 공동으로 자율주행 AI 교통관리, V2X, 스마트모빌리티 등 주요 정책·기술 이슈를 논의하는 글로벌 세션을 운영한다. 국내 전문가와 기업도 연사와 패널로 참여해 우리나라가 축적해 온 ITS 기술과 정책 경험을 공유하고, 해외 기관과의 교류를 확대한다.

아울러 ITFVHA, AASHTO, IRF(국제도로연맹), ITS UK(영국 ITS협회) 등 해외 전문기관과 업무협약 및 협력회의를 추진해 공동세미나·공동연구·기업교류·해외사업 등 지속적인 협력기반을 넓혀 나갈 계획이다.

세계총회에서 형성된 네트워크가 행사 종료 후에도 공동연구와 사업, 정책·기술 교류로 발전할 수 있도록 후속 협력도 이어나갈 예정이다.



글로벌 공동세션

- ITFVHA 10.18.(일) 09:30~17:15 / 컨벤션센터 106
- AASHTO 10.19.(월) 14:00~17:00 / 컨벤션센터 303
- TNO 10.20.(화) 11:00~16:00 / 컨벤션센터 303
- U.S. DOT 10.20.(화)~21.(수) / 컨벤션센터 310·103

해외기관 협력회의

- AASHTO 10.22.(목) 10:00~11:00 / 컨벤션센터 302

해외기관 업무협약

- ITFVHA 10.18.(일) / 공동세션 연계
- IRF 10.22.(목) 11:30~12:00 / 전시장 105
- ITS UK 10.22.(목) 14:00~15:00 / ERTICO 부스

국가 ITS 정책과 지역 현장을 연결하는 '지능형교통지역발전협의회'

세계총회의 성과를 국내 각 지역의 ITS 발전과 연결하기 위한 지능형교통지역발전협의회도 열린다.

지능형교통지역발전협의회는 전국 66개 지방자치단체를 중심으로 정부와 학계, 산업계 등 ITS 관계자가 함께 참여해 국가 ITS 정책과 지역의 구축·운영 경험을 공유하고, 지역 ITS의 지속가능한 발전방향을 논의하는 협력 플랫폼이다. 지역별 ITS 추진현황과 주요 현안을 공유하고, 지역 간 경험과 성과를 확산할 수 있는 지속적인 소통과 협력의 기반을 마련하는 역할도 하고 있다.

이번 세계총회에서는 변화하는 교통·기술 환경에 대응하기 위한 국가 ITS 정책방향과 지역 간 연계가 필요한 광역 ITS 서비스의 추진방향을 공유하고, 정부·지자체·산업계·전문가가 함께 지속가능한 ITS 생태계 조성을 위한 협력방안을 논의한다.

이 자리는 단순한 정책설명회를 넘어 지자체와 산업계가 지역의 실제 수요와 기술을 함께 논의하고, 새로운 사업과 협력과제를 발굴하는 계기가 될 수 있다.



지능형교통지역발전협의회

- 10.21.(수) 10:30~12:30 / 컨벤션센터 303호

ITS와 미래산업을 연결한다

K-미래산업 혁신생태계 공동선언

이번 세계총회에서는 ITS 산업의 외연을 미래산업 전반으로 확대하기 위한 K-미래산업 혁신생태계 공동선언도 진행된다.

자율주행과 미래 모빌리티의 발전으로 ITS는 교통 분야를 넘어 자동차·모빌리티를 비롯해 스마트도시, 재난안전, AI·로봇, ICT·방산 등 다양한 산업 및 기술과 연계·융합하며 그 영역을 넓혀가고 있다. 특히 산업 간 기술의 경계가 빠르게 허물어지면서 개별 분야의 기술과 경험을 서로 연결하고, 이를 새로운 서비스와 산업으로 확장하기 위한 협력의 중요성도 더욱 커지고 있다.

이에 관련 분야 기관들이 강릉 세계총회를 계기로 한자리에 모여 미래산업 발전과 혁신생태계 조성을 위한 공동협력 의지를 선언하고, 산업 간 지속적인 협력기반을 마련할 예정이다. 각 산업이 보유한 기술과 전문성을 공유하고 상호 연계함으로써 산업 간 융합을 촉진하고 새로운 성장기회를 함께 발굴해 나가는 것이 이번 공동선언의 주요 취지다.

공동선언에는 미래산업 분야 간 교류·협력 및 융합 성장기회 발굴을 비롯해 기술·정책·산업 동향 공유와 협력기반 강화, 회원사·기업 간 교류 지원 및 기술수요 과제 발굴 등의 협력방향이 담겼다. 또한 국내외 전시회·포럼 등을 연계해 기업의 글로벌 경쟁력 제고를 지원하고, 각 기관이 보유한 고유 역할과 전문성을 활용해 지속적인 후속 협력을 추진해 나갈 계획이다.

특히 이번 공동선언은 일회성 선언에 그치지 않고 참여기관과 소속 기업 간 교류를 확대하고, 산업 현장의 기술수요와 협력과제를 지속적으로 발굴하는 실질적인 협력체계를 마련한다는 데 의미가 있다. 이를 통해 세계총회를 ITS와 다양한 미래산업의 역량을 연결하고 새로운 기술과 사업기회를 발굴하는 계기로 만들어 나갈 계획이다.

K-미래산업 혁신생태계 공동선언
· 10.21.(수) 12:50~14:30 / 컨벤션센터 301호



ITS의 AI 전환을 실제 기술협력으로 연결한다

AI-ITS 전환 지원 프로그램(K-NPU)

AI 기술이 교통운영과 도로관리, 영상분석 등 ITS 전반으로 확대됨에 따라 AI 기술을 실제 ITS 제품과 서비스에 효율적으로 적용하기 위한 연산환경의 중요성도 커지고 있다. 이러한 변화에 대응해 'AI-ITS 혁신을 위한 K-NPU 전환·도입 지원 프로그램'이 진행된다.

이번 프로그램은 국산 NPU 개발기업과 ITS 기업을 연결해 ITS 분야의 AI 서비스와 국산 NPU 기술 간 실질적인 적용·협력기회를 발굴하기 위해 마련됐다. 먼저 'K-NPU Reverse Pitch'를 통해 NPU 개발사별 주요 기술과 제품, AI 모델 전환을 위한 지원조건 등을 소개하고, 이어지는 'ITS 분야 AI UseCase Pitch'에서는 ITS 기업이 보유한 AI 서비스와 NPU 전환수요를 공유한다.

이후 'K-NPU Business Meeting'을 통해 ITS 기업과 NPU 개발기업 간 1:1 기술·사업 상담을 진행한다. 기업별 AI 모델의 호환성과 NPU 전환 가능성을 검토하고, K-NPU 적용 시 예상성능 등을 진단하는 등 실제 제품과 서비스 적용을 위한 구체적인 협력방안을 논의한다.

행사 이후에도 필요한 경우 AI 모델 전환과 성능검증, PoC 및 현장실증 등을 연계해 실제 ITS 제품과 서비스 적용 및 사업화로 이어질 수 있도록 지원할 계획이다. 이를 통해 K-NPU 기업에는 ITS 분야의 새로운 적용기회를, ITS 기업에는 AI 기반 제품과 서비스를 고도화할 수 있는 협력기회를 제공한다.

이 프로그램은 단순한 AI 기술 세미나가 아니라, 국산 AI 반도체 기술과 ITS 기업의 실제 수요를 연결하고 기술검증과 사업화 가능성을 함께 모색하는 현장형 프로그램이라는 점에서 의미가 있다. K-NPU 기업에는 새로운 ITS 적용기회를, ITS 기업에는 AI 기반 제품과 서비스를 고도화할 수 있는 협력기회를 제공할 것으로 기대된다.

AI-ITS 전환 지원 프로그램(K-NPU)

· 10.22.(목) 13:00~18:00 / 컨벤션센터 302호



산업을 뒷받침하는 기반도 함께 강화한다

표준·시험인증·산업통계

총회 기간에는 ITS 산업의 기술적·제도적 기반을 강화하기 위한 프로그램도 운영된다. 하키보조센터에서는 LTE-V2X 노변장치 성능평가 시연과 C-ITS 상호호환성 시험이 진행되며, 10월 22일에는 ITS 표준 국제세미나를 통해 국내외 ITS 표준동향과 새로운 표준수요를 공유한다.

또한 한국에서 개발한 ITS 산업 특수분류와 산업통계 모델도 세계와 공유한다. ITS 산업의 범위와 구조를 체계적으로 정의하고 기업·시장·산업 규모를 객관적으로 파악하기 위해 개발한 산업 특수분류의 개발과정과 분류체계, 산업통계 추진방향을 소개하고 향후 국가 간 정보교류와 공동연구 등 협력 가능성을 모색한다.

LTE-V2X 노변장치 성능평가 시연

· 10.19.(월)~22.(목) / 하키보조센터 주차장

C-ITS 상호호환성 시험

· 10.19.(월)~22.(목) 상시 / 하키보조센터 연습장

ITS 표준 국제세미나

· 10.22.(목) 13:00~15:00 / 컨벤션센터 303호

ITS 산업분류·산업통계 국제공유

· 10.19.(월) 14:00~15:00 / 컨벤션센터 307호

세계총회에서 시작되는 새로운 연결과 기회

2026 강릉 ITS 세계총회는 세계의 ITS 기술과 정책을 공유하는 자리를 넘어, 국내 ITS 산업이 세계시장과 미래산업으로 영역을 넓히고 새로운 기술과 사업기회를 만들어가는 중요한 기회다.

ITS Korea는 이번 세계총회를 통해 기업과 해외시장, 대한민국 ITS와 세계, 국가정책과 지역 현장, ITS와 미래산업, ITS와 AI 기술을 연결하는 다섯 가지 협력의 장을 마련한다.

비즈니스 매칭은 해외시장과 기업을 연결하고, 글로벌 공동세션은 국제 정책·기술 네트워크를 넓힌다. 지능형교통지역발전협의체는 국가와 지역의 정책과 수요를 연결하고, K-미래산업 혁신생태계 공동선언은 ITS의 산업영역을 미래산업으로 확대한다. K-NPU 전환지원 프로그램은 AI 기술을 실제 ITS 제품과 서비스에 적용하는 새로운 협력 가능성을 보여준다.

각 프로그램의 성격은 다르지만 지향점은 같다. 세계총회에서 만들어진 만남과 논의가 실제 사업과 수출, 공동연구, 정책협력과 기술교류로 이어지도록 하는 것이다.

ITS Korea는 강릉에서 시작된 다양한 연결이 대한민국 ITS 산업의 새로운 기회와 지속적인 성장으로 이어질 수 있도록 세계총회 이후에도 후속 협력과 사업기회를 지속적으로 발굴하고 지원해 나갈 계획이다.

※ 세부 일정과 장소는 행사 운영 여건에 따라 변경될 수 있으므로 참가 전 최종 일정을 확인하시기 바랍니다.



계획을 실행으로 바꾸는 조건 2027년 자동차·도로 ITS 투자구조가 던지는 과제

예산은 숫자가 아니라 방향을 말한다

예산은 단순한 숫자의 합계가 아니다. 어디에서 늘고, 어디에서 줄었는지를 살펴보면 정책의 우선순위와 산업의 다음 시장이 보인다. 특히 지능형교통체계(ITS)처럼 도로, 신호, 통신, 데이터, 센터, 대중교통 정보가 복합적으로 연결되는 분야에서는 총액보다 구조를 읽는 일이 더욱 중요하다.

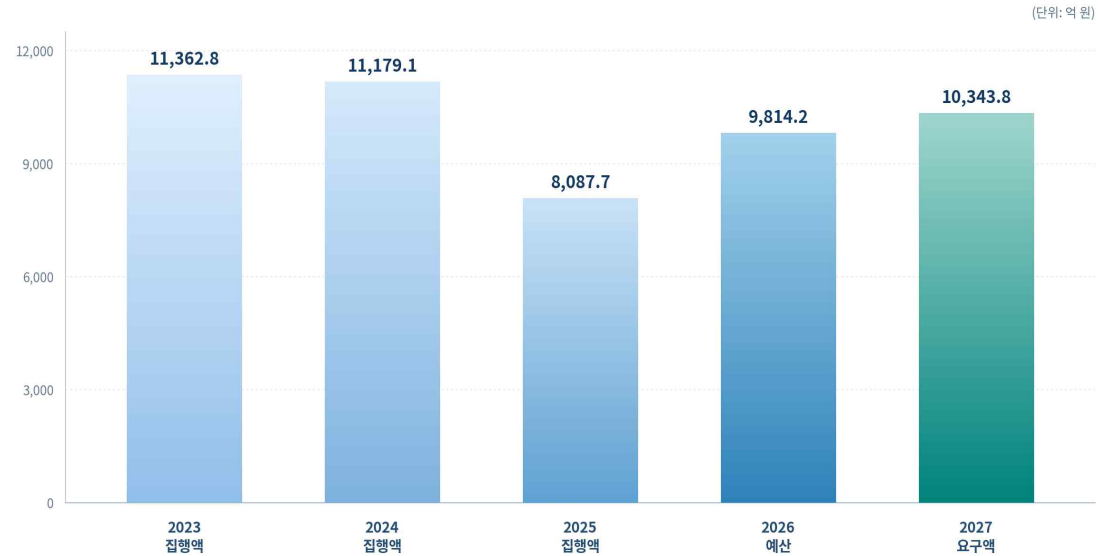
최근 ITS는 더 이상 도로 위의 교통흐름을 관리하는 기술에만 머물러 있지 않다. AI, 데이터, 자율주행, C-ITS, 디지털 도로, 스마트 신호운영 등과 결합하면서 국민이 매일 체감하는 생활교통 서비스이자, 미래 모빌리티를 떠받치는 핵심 기반으로 확장되고 있다. 한국지능형교통체계협회가 발간한 「2027년 지능형교통 사업·투자 전망」 역시 이러한 관점에서 「2026년 ITS 시행계획」에 수록된 119개 기관, 305개 사업을 바탕으로 2027년 ITS 투자계획과 주요 사업수요를 분석하였다.

시행계획은 단순한 행정자료가 아니다. 국가와 지자체, 공공기관이 앞으로 어떤 ITS 사업을 추진하려 하는지, 어떤 분야에서 수요가 남아 있는지, 또 어떤 사업이 후속 사업계획과 예산편성 과정에 따라 조정될 수 있는지를 보여주는 중요한 신호다. 따라서 이를 읽는 일은 단순히 사업목록을 확인하는 작업이 아니라, ITS 산업의 다음 시장과 정책과제를 함께 살펴보는 과정이라 할 수 있다.



한국지능형교통체계협회
기획조정본부 전략기획팀
이 형 석 팀장

2027년 ITS 전체 요구액은 1조 343.8억원으로 제시되어 있다. 다만 여기서 말하는 2027년 요구액은 최종 확정예산이 아니라, 시행계획 수립 당시 각 기관이 제출한 다음년도 요구예산이라는 점을 전제로 읽을 필요가 있다. 그러나 이 숫자 하나만으로 2027년 ITS 투자의 방향을 설명하기는 어렵다. 전체적으로는 전년 대비 증가한 것으로 보이지만, 교통분야별로 살펴보면 철도와 해상 분야는 크게 증가한 반면, 자동차·도로 분야는 감소하는 등 서로 다른 흐름이 동시에 나타나고 있기 때문이다.



※ '23~'25년 본 예산 집행액, '26년 당해연도 예산, '27년 다음연도 요구액 기준

2023년~2027년 ITS 투자규모 추이

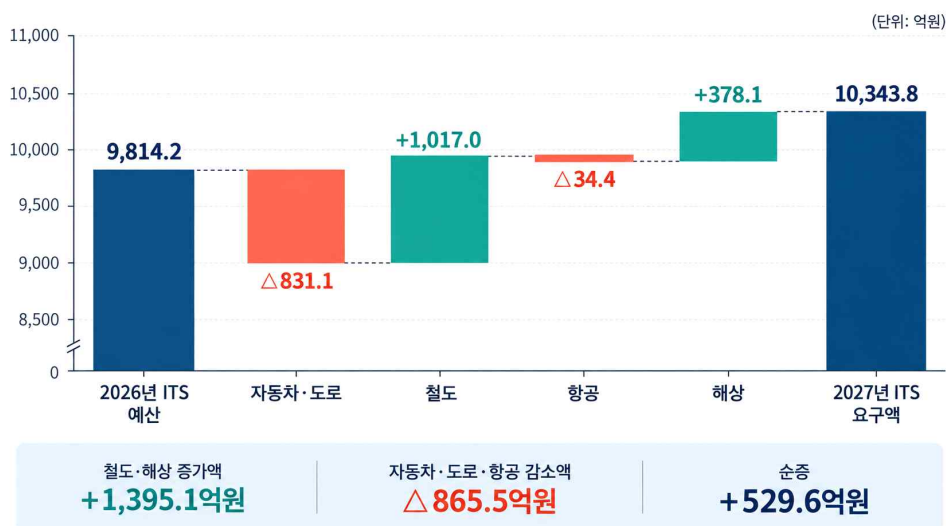
특히 자동차·도로 ITS는 여전히 전체 ITS 투자에서 가장 큰 비중을 차지하는 핵심 분야다. 하지만 2027년 시행계획상 요구액은 전년 대비 감소했다. 여기서 중요한 것은 이 감소를 단순히 “도로 ITS 투자가 줄었다”는 식으로 해석해서는 안 된다는 점이다. 고속도로, 일반국도, 지자체 ITS는 서로 다른 투자 흐름을 보이고 있으며, 그 이면에는 사업단계와 관리주체별 투자구조 변화, 운영·유지관리 수요 확대, C-ITS 후속 로드맵 및 사업계획의 구체화 필요성 등 보다 복합적인 과제가 놓여 있다.

이번 기고문에서는 「2026년 ITS 시행계획」과 협회의 투자구조 분석을 바탕으로, 2027년 자동차·도로 ITS 투자를 둘러싼 주요 변화를 짚어보고자 한다. 핵심은 명확하다. 수요는 사라진 것이 아니다. 다만 그 수요가 실제 사업으로 이어지기 위해서는 자원 확보, 후속 사업계획, 정책 로드맵 등 실행조건을 함께 살펴볼 필요가 있다.

전체 ITS는 증가, 자동차도로는 감소

「2026년 ITS 시행계획」상 2027년 ITS 전체 요구액은 1조 343.8억원으로, 2026년 예산 9,814.2억원 대비 529.6억원, 5.4% 증가한 규모다. 이는 전체 ITS 투자수요가 일정 수준 이상 유지되고 있음을 보여준다. 그러나 세부 교통분야별로 나누어 보면 그 양상은 단순하지 않다.

자동차·도로 분야는 2026년 7,432.3억원에서 2027년 6,601.2억원으로 831.1억원 감소했다. 반면 철도 분야는 1,280.7억원에서 2,297.8억원으로 1,017.0억원 증가했고, 해상 분야도 652.7억원에서 1,030.8억원으로 378.1억원 증가했다. 항공 분야는 448.5억원에서 414.1억원으로 소폭 감소했다. 결과적으로 2027년 ITS 전체 요구액 증가는 철도와 해상 분야의 증가가 자동차·도로와 항공 분야의 감소를 상쇄한 구조로 나타난다.



교통분야별 '26년 예산 대비 '27년 요구액 증감

이러한 흐름은 2027년 ITS 투자를 바라볼 때 “전체 증가”라는 표현만으로는 충분하지 않다는 점을 보여준다. 전체 투자규모는 늘었지만, 그 증가가 모든 분야의 고른 확대를 의미하는 것은 아니다. 오히려 교통분야별 사업단계와 투자수요가 서로 다르게 나타나고 있으며, 분야별 투자구조의 변화가 동시에 진행되고 있다고 보는 것이 더 적절하다.

자동차·도로 분야는 여전히 전체 ITS 요구액의 63.8%를 차지하는 최대 투자분야다. 국도·고속도로 ITS 구축·운영, 교통정보센터, C-ITS, 스마트교차로, 교통신호, BIS 등 국민 생활과 산업 활동에 직접 연결되는 다양한 사업이 이 안에 포함되어 있다.

따라서 자동차·도로 ITS 요구액 감소는 산업계 입장에서 세부 구조를 확인할 필요가 있는 변화다. 다만 이를 전체 도로 ITS 수요의 축소로 단정해서도 안 된다. 자동차·도로 분야 내부를 다시 나누어 보면, 고속도로 부문은 크게 줄었지만 일반국도는 전년 수준을 유지하고, 지자체 ITS는 시행계획상 요구액 기준으로는 오히려 증가하는 흐름을 보인다.

다만 여기서 유의할 점은, 지자체 ITS 요구액 증가를 곧바로 확정적인 투자 확대로 해석하기는 어렵다는 것이다. 일부 사업은 국고보조사업 평가나 공모 선정 등 후속 재원 확보 절차와 연계되어 계획되어 있으며, 향후 사업선정과 예산확보 결과에 따라 추진 규모와 시기가 달라질 수 있다. 결국 2027년 자동차·도로 ITS 투자를 읽는 핵심은 단순한 증감이 아니라, 어디에서 줄었고, 어디에서 수요가 남아 있으며, 그 수요가 실제 사업으로 이어지기 위한 실행조건이 무엇인지를 함께 보는 데 있다.

고속도로 사업구조 변화가 자동차도로 감소에 반영

2027년 자동차·도로 ITS 요구액은 전년 대비 감소했지만, 그 감소가 자동차·도로 전 영역에서 고르게 나타난 것은 아니다. 도로·관리주체별로 나누어 보면, 감소의 가장 큰 요인은 고속도로 부문에서 확인된다. 시행계획상 고속도로 ITS 요구액은 2026년 4,492.3억원에서 2027년 3,573.5억원으로 918.8억원 감소했다. 반면 일반국도 ITS는 1,113.9억원에서 1,117.4억원으로 전년 수준을 유지했고, 지자체 ITS는 1,691.8억원에서 1,776.2억원으로 오히려 증가했다.

이는 2027년 자동차·도로 ITS 감소를 해석할 때 매우 중요한 지점이다. 자동차·도로 전체 요구액은 831.1억원 줄었지만, 고속도로 부문 감소액은 918.8억원으로 전체 감소폭을 넘어선다. 다시 말해 자동차·도로 ITS가 전반적으로 위축되었다기보다는, 고속도로 구축·확장 관련 사업의 연차별 투자규모 변화가 자동차·도로 전체 요구액 감소에 크게 반영된 구조로 볼 수 있다. 일반국도와 지자체 ITS에서는 여전히 구축·개선·운영 수요가 확인되고 있기 때문이다.

고속도로 ITS 내부에서도 세부 사업별 흐름은 서로 다르다. 한국도로공사 사업은 2026년 3,861.4억원에서 2027년 2,901.0억원으로 960.4억원 감소한 반면, 민자고속도로 ITS는 631.0억원에서 672.5억원으로 41.5억원 증가했다. 이에 따라 고속도로 ITS 전체 감소는 한국도로공사 사업의 연차별 투자규모 변화가 크게 반영된 결과로 볼 수 있다.

한국도로공사 사업을 세부적으로 보면, 고속도로 교통관리시스템 구축·운영과 통행료수납시스템 구축·운영 등 구축·확장 관련 투자규모는 전년 대비 감소했다. 반면 정보통신시설 유지관리, 통행료수납시스템 유지관리, 고속도로 C-ITS 구축 등 일부 분야는 요구액이 증가했다. 이는 고속도로 ITS가 단순히 축소되는 것이 아니라, 사업별 추진단계와 투자성격에 따라 구축·확장, 유지관리, 고도화 수요가 서로 다르게 나타나고 있음을 보여준다.

특히 C-ITS는 고속도로 전체 투자 감소와 달리 요구액이 증가한 분야다. 고속도로 C-ITS 구축 요구액은 2026년 112.1억원에서 2027년 156.7억원으로 늘었다. 다만 시행계획에서는 세부 구축구간이나 장비물량을 구체적으로 제시하기보다, 정부 C-ITS 로드맵에 맞춰 단계별 추진계획을 수립한 후 추진하는 방향으로 정리되어 있다. 따라서 요구액 확대는 긍정적인 신호로 볼 수 있으나, 실제 구축구간·장비수요와 중장기 투자규모는 정부 C-ITS 로드맵 및 후속 사업계획의 구체화 여부를 함께 살펴볼 필요가 있다.

결국 2027년 고속도로 ITS 투자는 “감소”라는 한 단어로 설명하기 어렵다. 구축·확장 관련 사업의 투자규모는 전년 대비 조정되었지만, 정보통신시설 유지관리와 통행료수납시스템 유지관리처럼 기존 인프라를 안정적으로 운영하기 위한 수요는 계속되고 있다. 동시에 C-ITS와 같이 미래 도로교통 체계로 전환하기 위한 투자수요도 확인된다. 중요한 것은 총액 감소 속에서도 어떤 사업은 줄고, 어떤 사업은 유지되며, 어떤 사업은 후속 로드맵과 사업계획에 따라 구체화될 수 있는지를 구분해 보는 일이다.

지자체 ITS, 지역 수요와 자원 여건을 함께 고려해야 한다

자동차·도로 ITS 투자구조에서 가장 주의 깊게 봐야 할 부분은 지자체 ITS다. 시행계획상 지자체 ITS 요구액은 증가하고 있지만, 이를 곧바로 안정적인 투자 확대라고 해석하기는 어렵다. 지자체는 교통정보시스템, 첨단교통관리시스템(ATMS), 버스정보시스템(BIS), 교통신호, CCTV 등 국민 생활과 직접 연결되는 지역 ITS 사업의 주요 시행주체다. 실제로 2027년 17개 시·도의 자동차·도로 ITS 215개 사업 요구액은 1,776.2억원으로, 2026년 1,691.8억원 대비 84.4억원 증가한 것으로 나타난다.

그러나 지자체 ITS의 자원구조를 들여다보면 지역별 여건을 함께 고려할 필요가 있다. 2027년 지자체 자동차·도로 ITS 요구액 1,776.2억원 가운데 국비는 172.7억원, 지방비는 1,603.5억원으로 계획되어 있다. 비중으로 보면 국비는 9.7%, 지방비는 90.3%를 차지한다. 17개 시·도 중 9개 지역은 국비 요구액이 포함되어 있으나, 서울·인천·대전·울산·대구·세종·충남·제주 등 8개 지역은 시행계획상 국비 요구액 없이 지방비로 계획되어 있다.

2027년 지자체 자동차·도로 ITS 자원구조

구분	'27년 요구액	비중
국비	172.7억원	9.7%
지방비	1,603.5억원	90.3%
합계	1,776.2억원	100.0%

이는 지역 ITS 사업의 수요가 계속되고 있음에도, 자원 부담이 지방비 중심으로 계획되어 있음을 보여준다. 물론 지역별 교통문제는 각 지자체가 가장 잘 알고 있고, 생활권 교통서비스 개선을 위해 지방재정이 투입되는 것은 자연스러운 측면이 있다. 그러나 ITS는 단순한 지역 편의시설이 아니라 교통안전, 교통정보 제공, 긴급상황 대응, 대중교통 이용 편의 등 국민의 일상과 직결되는 기반 인프라다. 따라서 지자체별 재정 여건에 따라 구축·개선 및 운영·유지관리 여력에는 차이가 발생할 수 있다.

특히 일부 지자체 사업은 국고보조사업 평가나 공모 선정 등을 통한 자원 확보를 전제로 계획되어 있다. 시행계획에 사업내용과 구축물량이 구체적으로 제시되어 있더라도, 향후 사업선정과 예산확보 결과에 따라 추진 규모와 시기가 달라질 수 있다. 세부 자원구조를 보면, 지자체 ITS 구축·개선 요구액 750.0억원 중 국비 요구가 직접 연계된 사업은 308.4억원으로 나타난다. 이들 사업은 관련 국고보조사업의 운영 여부와 사업선정·예산확보 결과를 함께 확인할 필요가 있다.

다시 말해 시행계획상 지자체 ITS 요구액 증가는 “확정된 투자 확대”라기보다 “지역 단위에서 확인된 사업수요”로 보는 것이 적절하다. 계획은 존재하지만, 이를 실제 사업으로 연결하기 위해서는 지방비 확보, 국비 연계 여부, 공모·평가 결과 등 후속 실행조건을 함께 살펴봐야 한다. 특히 국비 지원을 전제로 한 사업의 경우, 예산 반영 및 사업선정 결과에 따라 지자체는 사업 시기나 규모를 조정할 수 있다. 이 지점이 바로 2027년 자동차·도로 ITS 투자구조에서 자원구조를 함께 확인해야 하는 이유다.

또한 지자체 ITS는 지역 간 교통서비스 수준과도 연결된다. 대도시나 재정 여건이 양호한 지자체는 자체재원을 활용해 교통정보센터 개선, BIT 확충, CCTV 교체, 신호제어기 개선 등을 추진할 수 있지만, 재정 여건이 상대적으로 제한적인 지역에서는 구축·개선 및 운영·유지관리 속도에 차이가 발생할 수 있다. 결국 지자체 ITS는 단순히 지역이 개별적으로 추진하는 사업을 넘어, 국민이 어디에 살든 일정 수준 이상의 교통안전과 교통정보 서비스를 누릴 수 있도록 뒷받침하는 생활 인프라로 볼 필요가 있다.

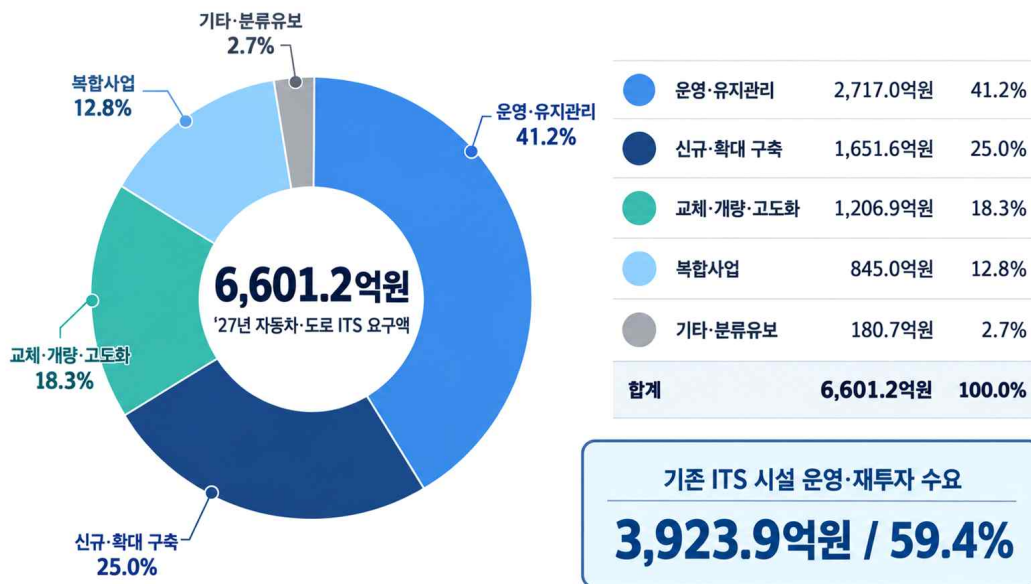
다만 지자체의 자체자원 사업도 계속 확인된다. 2027년 지자체 ITS 구축·개선 요구액 750.0억원 중 국비 요구가 없는 자체자원 사업은 441.6억원으로, 전체 구축·개선 요구액의 58.9%를 차지한다. 이들 사업에는 기 구축 인프라의 노후화 대응, BIT·CCTV·신호제어기 교체·확충, 교통정보센터 이전·개선, BIS 기능개선, 통신망 정비 등 지역 현안에 대응하는 사업이 포함된다. 따라서 지자체 ITS는 국비 연계사업과 자체자원 사업이 병존하는 구조로 이해할 필요가 있으며, 산업계 역시 지역별 자원구조와 사업추진 여건을 함께 살펴볼 필요가 있다.



운영·유지관리와 재투자 수요가 커지고 있다

2027년 자동차·도로 ITS 투자구조에서 또 하나 주목해야 할 변화는 운영·유지관리와 기존 시설 재투자 수요의 확대 흐름이다. ITS는 한 번 구축하면 끝나는 시설이 아니다. 교통정보센터, CCTV, VMS, VDS, BIS/BIT, 신호제어기, 통신망 등은 구축 이후에도 지속적인 운영, 유지보수, 교체, 기능개선이 필요하다. 시간이 지날수록 장비는 노후화되고, 데이터 품질과 서비스 수준에 대한 요구는 높아지며, 새로운 기술과의 연계 필요성도 커진다.

협회가 「2026년 ITS 시행계획」에 포함된 자동차·도로 분야 263개 단위사업을 사업유형별로 재분류한 결과, 2027년 요구액 6,601.2억원 중 운영·유지관리는 2,717.0억원으로 41.2%를 차지했다. 여기에 노후시설 교체, 시스템 개선, 성능개량 및 고도화 등 교체·개량·고도화 1,206.9억원을 더하면, 기존 ITS 시설의 운영과 재투자 관련 요구액은 3,923.9억원으로 전체의 59.4%에 이른다. 다만 운영·유지관리 요구액에는 기관 자체 운영비 등이 포함될 수 있으므로, 이를 곧바로 민간 발주시장 규모로 해석하기보다는 기존 인프라의 운영·재투자 수요가 그만큼 커지고 있다는 신호로 이해할 필요가 있다.



『27년 자동차·도로 ITS 사업유형별 요구예산 구조』

이는 자동차·도로 ITS 시장을 신규 구축사업 중심으로만 설명하기 어렵다는 점을 보여준다. 그동안 ITS 투자는 새로운 도로 구간에 장비를 설치하거나, 교통정보센터와 현장시스템을 새로 구축하는 방식으로 이뤄지는 경우가 많았다. 그러나 2027년 시행계획상 요구액을 보면, 이미 구축된 인프라를 안정적으로 운영하고, 노후화된 장비를 교체하며, 기존 시스템의 성능을 높이는 수요가 상당한 비중을 차지하고 있음이 확인된다.

물론 신규·확대 구축 수요가 사라진 것은 아니다. 시행계획에서 사업내용과 예산상 명확하게 식별 가능한 신규·확대 구축 요구액도 1,651.6억원으로 전체의 25.0%를 차지한다. 다만 복합사업 845.0억원 안에도 신규 구축요소가 포함되어 있을 수 있기 때문에, 25.0%를 자동차·도로 분야 전체의 신규투자 비중으로 단정하기는 어렵다. 오히려 중요한 것은 신규 구축, 기존 시설 운영, 노후장비 교체, 기능개선과 고도화가 함께 진행되는 복합적인 사업구조가 나타나고 있다는 점이다.

산업계 입장에서도 이 변화는 의미가 크다. 앞으로의 ITS 사업기획은 단순 장비 납품이나 신규 설치에만 머물지 않는다. 센터와 현장장비를 안정적으로 운영하는 역량, 교통데이터를 지속적으로 관리·분석하는 역량, 노후 인프라를 새로운 기술환경에 맞게 고도화하는 역량이 함께 중요해지고 있다. 특히 AI 기반 교통운영, 실시간 교통상황 분석, 신호운영 최적화, C-ITS 연계, 대중교통 정보 고도화와 같은 서비스는 기존 인프라가 안정적으로 운영되고 데이터 품질이 확보되어야 제대로 구현될 수 있다.

이러한 관점에서 운영·유지관리는 단순한 사후관리 비용이 아니다. 이미 구축된 ITS 인프라의 성능을 유지하고, 새로운 서비스로 확장하기 위한 기반 투자다. 노후장비 교체와 시스템 고도화 역시 단순 교체사업이 아니라, 디지털 도로와 AI 기반 교통운영으로 전환하기 위한 준비 과정으로 볼 필요가 있다.

결국 2027년 자동차·도로 ITS 투자구조는 “새로 구축할 것인가, 유지할 것인가”의 이분법으로 설명하기 어렵다. 신규 구축은 계속 필요하지만, 그 못지않게 중요한 것은 이미 구축된 인프라를 어떻게 운영하고, 어떻게 고도화하며, 어떻게 새로운 서비스와 연결할 것인가이다. 앞으로의 ITS 산업은 구축 중심의 시장에서 운영·관리·고도화 역량이 함께 요구되는 시장으로 확장되고 있다. 이러한 변화는 다음에서 살펴볼 주요 설비·장비 수요에서도 구체적으로 확인된다.

주요 설비·장비 수요에서 확인되는 신규 구축과 재투자

앞서 살펴본 운영·유지관리와 재투자 중심의 흐름은 주요 설비·장비 수요에서도 구체적으로 확인된다. 「2026년 ITS 시행계획」의 2027년 사업계획을 분석하면, CCTV·VDS·VMS·스마트교차로·BIT·통신망 등 다양한 ITS 설비에서 신규 구축과 기존 시설의 교체·성능개선 수요가 동시에 나타난다.

다만 설비·장비 수요를 해석할 때는 주의가 필요하다. 다수의 ITS 사업은 CCTV, VDS, VMS, 신호, 통신망, 센터시스템 등을 하나의 사업비로 통합해 제시하고 있어, 개별 설비별 투자액을 직접 구분하기 어렵다. 따라서 주요 설비·장비 수요는 전체 시장규모를 추정할 값이라기보다, 시행계획에서 2027년 물량을 직접 확인할 수 있는 사업만 집계한 보수적인 최소 확인 수요로 보는 것이 적절하다.

신규·확대 수요를 보면 교통관리 CCTV 263개, 스마트교차로 89개소(식), 스마트횡단보도 38개소, BIT 477대(개소·식), ITS 통신망 187.3km 등이 확인된다. 이는 신규 노선이나 지역 단위 ITS 확충 수요가 일정 부분 계속 확인되고 있음을 보여준다. 특히 스마트교차로와 스마트횡단보도는 단순한 장비 설치를 넘어 신호제어, 보행안전, 현장·센터 연계 운영과 결합되는 운영 연계형 인프라로 볼 수 있다.

주요 ITS 설비·장비 최소 확인 수요

구분	신규·확대	교체·개량	주요 특징
교통관리 CCTV	263개	34개	신규 구축과 노후장비 재투자 병행
VMS	41개	45개	신규와 교체·성능개선이 유사한 수준
VDS	48대	185대	신규보다 기존 검지기 성능개선 중심
DSRC/RSE	16대(식)	1대	직접 확인물량 외 추가 구축계획 존재
ITS 통신망	187.3km	자가망 196km· 광케이블 18.9km 등	신규 노선 구축과 기존망 고도화 병행
스마트교차로	89개소(식)	-	교통신호 제어·온라인화 수요와 연계
스마트횡단보도	38개소	-	현장·센터 연계형 보행안전시스템 구축
VSL/LCS	VSL 48대, LCS 49개소	-	능동형 속도·차로제어 설비 확대
BIT	477대(개소·식)	389대(개소·식)	신규 확충과 노후단말 교체 모두 확인
AVI	-	19개소	신규보다 기존 수집장비 교체 중심

※ 시행계획에서 2027년 물량을 직접 확인할 수 있는 사업만 집계한 최소 확인 수요이며, 단위는 원자료 기준을 적용

※ BIT는 신규·교체가 구분되지 않은 추가 수요 390대(개소)가 별도 확인

반면 교체·개량 수요도 함께 확인된다. VDS는 신규·확대 48대에 비해 교체·개량이 185대로 더 크게 나타났고, VMS도 신규·확대 41개와 교체·개량 45개가 유사한 수준으로 확인된다. BIT 역시 신규 확충 477대(개소·식)와 함께 교체·개량 389대(개소·식)가 제시되어, 대중교통 정보제공 장비의 확충과 노후단말 교체가 동시에 진행되는 구조를 보인다.

이러한 수요는 자동차·도로 ITS 시장이 단순히 신규 장비를 설치하는 단계에 머무르지 않고 있음을 보여준다. 현장장비는 계속 필요하지만, 그 장비들이 기존 시스템과 어떻게 연결되고, 어떤 데이터 품질을 확보하며, 어떤 운영서비스로 이어지는지가 점점 더 중요해지고 있다. 실제로 2027년 사업수요는 현장설비 구축을 넘어 교통정보센터, 운영 소프트웨어, 데이터플랫폼, C-ITS, 자율주행, 요금징수, 축종설비 등 시스템 단위의 구축·개량·운영수요로 이어지고 있다.

따라서 주요 설비·장비 수요는 개별 장비의 물량만으로 이해하기보다, 신규 구축과 재투자, 현장장비와 센터시스템, 통신망과 데이터 운영이 결합되는 흐름 속에서 볼 필요가 있다. 앞으로의 ITS 사업은 CCTV 몇 대, VMS 몇 개를 설치하는 방식에 그치지 않고, 현장 검지·표출·제어설비와 통신망, 센터 H/W·S/W, 데이터플랫폼을 함께 구축·운영하는 복합사업 구조로 발전할 가능성이 있다.

결국 주요 설비·장비 수요가 말해주는 메시지는 분명하다. 2027년 자동차·도로 ITS에는 신규 구축 수요도 남아 있고, 기존 인프라의 교체·개량 수요도 함께 존재한다. 다만 그 수요는 개별 장비 단위의 단순 발주가 아니라, 운영·유지관리, 시스템 고도화, 데이터 기반 서비스와 결합된 형태로 나타나고 있다. ITS 산업계는 이러한 변화를 단순한 물량 증감이 아니라, 사업방식과 기술역량의 변화로 읽을 필요가 있다.

맺음말 : 실행조건을 읽고, 사업기회를 넓혀야 한다

2027년 자동차·도로 ITS 투자구조가 던지는 메시지는 단순히 “늘었다” 또는 “줄었다”가 아니다. 더 중요한 것은 시행계획에 담긴 수요가 실제 사업으로 이어지기 위한 실행조건을 함께 살펴보는 일이다. 계획에는 고속도로, 일반국도, 지자체 ITS, C-ITS, 운영·유지관리와 설비 재투자 등 다양한 수요가 담겨 있지만, 그것이 곧바로 확정된 투자와 시장 형성을 의미하는 것은 아니다.

특히 지자체 ITS는 국민 생활과 가까운 영역이다. 교통정보센터, BIS/BIT, 신호제어, CCTV 등은 시민이 매일 체감하는 교통안전, 교통정보, 대중교통 서비스와 연결되어 있다. 다만 지자체 ITS는 지역별 재원구조와 사업추진 여건에 따라 구축·개선 및 운영·유지관리 속도에 차이가 발생할 수 있다. 따라서 산업계는 지자체 ITS 수요를 볼 때 단순한 물량 증가 여부만이 아니라, 지방비 확보 여부, 국비 연계 가능성, 공모·평가 결과 등 사업화 조건을 함께 살펴볼 필요가 있다.

C-ITS 역시 마찬가지다. 요구액 확대는 확인되지만, 그 자체만으로 중장기 시장규모를 단정하기는 어렵다. 통신인프라 범위, 구축구간, 서비스 기준, 차량 연계방식 등이 후속 로드맵과 사업계획을 통해 구체화되어야 산업계도 투자와 기술개발 방향을 보다 명확히 설정할 수 있다. 결국 C-ITS는 요구액의 증감뿐 아니라, 정부 로드맵과 후속 사업계획의 구체화 과정을 함께 확인해야 하는 분야다.

산업계에도 과제는 분명하다. 앞으로의 ITS 사업기회는 신규 장비 설치에만 머물지 않는다. 기존 인프라를 안정적으로 운영하고, 노후 장비를 교체·고도화하며, 교통데이터 품질을 관리하는 역량이 중요해지고 있다. AI 기반 교통운영, 신호 최적화, C-ITS, 자율주행 연계 서비스는 결국 이미 구축된 인프라와 데이터 위에서 구현된다.

아울러 ITS 산업계는 시행계획에 제시된 자동차·도로 ITS 사업수요뿐 아니라, 스마트도시, 스마트빌리지, AI·AX, 지역성장, 재난안전 등 인접 정책분야와의 연계 가능성도 함께 살펴볼 필요가 있다. 향후 ITS 사업기회는 단일 교통사업 안에서만 형성되기보다, 지역 서비스 고도화, 데이터 기반 운영, 안전관리, 미래 모빌리티 전환과 결합되는 방식으로 확대될 가능성이 있다. 이는 ITS 기업이 기존의 도로교통 인프라 사업뿐 아니라, 다양한 정책사업 속에서 교통데이터, 신호운영, 안전관리, 플랫폼 구축, 운영서비스 역량을 활용할 수 있음을 의미한다.

결국 2027년 자동차·도로 ITS의 과제는 수요 발굴에만 있지 않다. 확인된 수요를 실제 사업으로 연결할 실행조건을 읽고, 그 안에서 산업계가 준비해야 할 역할과 기회를 찾는 것이 중요하다. 계획은 남아 있다. 이제 필요한 것은 재원구조와 후속 로드맵을 면밀히 살피는 일, 그리고 ITS 기술과 서비스를 더 넓은 정책분야와 연결하려는 산업계의 준비다. 이 과정이 이어질 때 자동차·도로 ITS는 국민이 체감하는 교통서비스 개선과 미래 모빌리티 전환의 기반으로 더욱 확장될 수 있다.

본 기고문은 협회가 발간한 「2027년 지능형교통체계(ITS) 사업·투자 전망」을 기반으로, 2026년 ITS 시행계획에 수록된 119개 기관, 305개 사업 중 자동차·도로 ITS 투자구조를 중심으로 정리한 것입니다.

보고서에서는 2027년 정책·투자환경, 교통분야별 투자전망, 자동차·도로 분야 263개 단위사업의 사업유형 및 주요 설비·장비별 구축·교체 물량을 세부적으로 분석하였습니다. 보고서를 참고하시어 2027년 ITS 사업환경과 투자흐름을 이해하고, 향후 사업기회를 검토하는 데 도움이 되시기를 바랍니다.

※ 해당 보고서는 협회 회원사를 대상으로 배포되었으며, 추가 안내가 필요한 경우 협회로 문의해 주시기 바랍니다. (☎031-478-0412)



방한 외국인으로 늘어나는 교통 트래픽

국내 인바운드 외국인 증가세

2023년부터 회복 흐름

미국 연준이 2022년 3월을 기점으로 초고속 금리 인상을 시작하면서 글로벌 자산 시장이 리셋된다. 특히 코로나19 발원지라는 비판 속 엄격한 거리두기 정책을 시행한 중국은 리오프닝에 어려움을 겪게 된다. 2022년 10월 글로벌 통화량(M2)이 바닥을 찍고 반등하는 시점에 맞춰 시진핑 정부는 Zero Covid 정책을 폐지하고, 2023년부터 글로벌 해외여행 확대 흐름에 동참한다. 글로벌 공항 트래픽 데이터 기준으로 봐도 2023년부터 여행객들의 수가 늘기 시작한 것이 확인된다.

국내의 경우 방역과 거리두기 실행력이 우수해 2022년부터 리오프닝 기조로 돌아섰고, 일본인 관광객의 방문이 많아진다. 그러나 코로나19 이전 기준 국내 관광객의 35%로 큰 비중을 차지한 중국인들의 방한은 크게 늘지 못한다. 그 이유는 크게 3가지였는데, 첫 번째는 2023년도에도 중국 코로나19 확진자수가 증가하면서 중국인의 국내 입국에 대한 한국 여론이 좋지 못했다. 중국 내에서도 이런 점을 잘 알고 있었고, 방한에 코로나19 예방접종증명서 등이 요구되면서 한국 여행에 대한 부담이 있던 환경이었다.



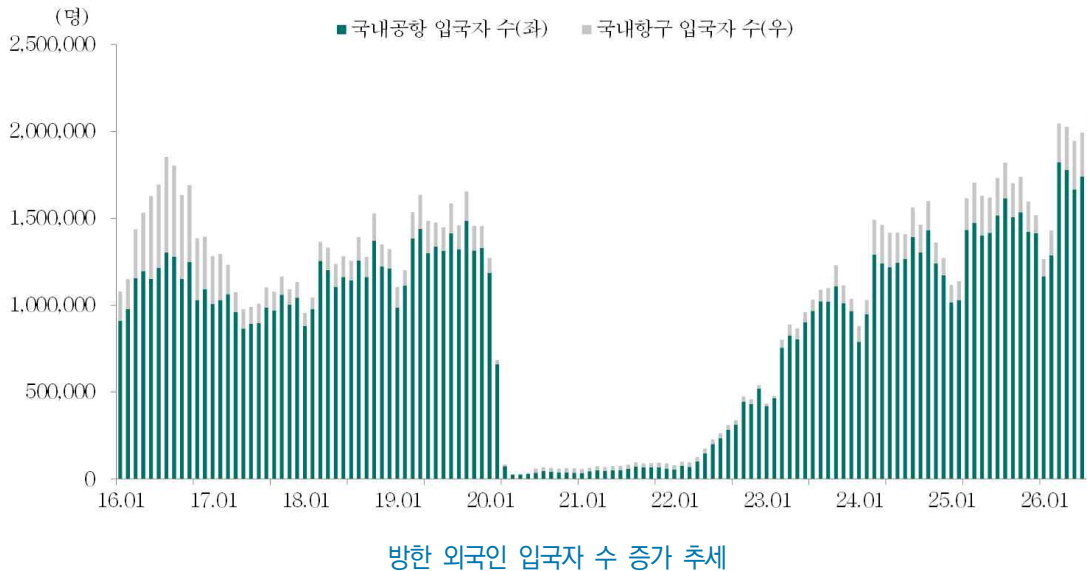
하나증권 리서치센터
미래산업/미드스몰캡
박 찬 술 연구위원

두 번째는 항공편이 제한되었던 것인데, 코로나19 기간 많은 중국 승무원들이 일자리를 잃게 되면서 인력 수급 이슈로 2019년에 해당하는 수준으로 빠른 (항공편 증편)회복이 쉽지 않았다. 2023년 초부터 중국 항공사들은 본격적인 승무원 신규 채용을 시작하고, 1.5년간의 의무 항공안전교육을 한다. 승무원수를 감안한 한-중 노선 증편에 따라 2024년 하반기부터 국내로 입국하는 중국인들의 수가 2019년 하반기 수준으로 회복한다(한-중 노선을 국가 간 1:1 비율로 증편). 세번째는 경기의 부진이다. 중국에서 공장 가동률이 2023년부터 회복하기 시작하면서, 전체적인 경기 회복과 여행 수요 증가에 시간이 필요했다는 판단이다.

외국인 입국 vs. 내국인 출국

2026년 외국인 관광객수는 2019년 대비 월에 따라 +35~55% 높은 수준으로 유입되고 있다. 2026년에는 3월부터 한국 방문객이 전년 대비 크게 늘었다. BTS가 정규 5집을 발표하고 서울 광화문에서 컴백 공연을 열면서 2월 대비로도 +40.0% 정도 늘었다. 총 소비 기준으로 봐도 2026년 8월 연초부터 누적 기준으로

보면 전년 대비 +48.5% 늘었다. 다만 내국인의 출국도 현재 매우 활발한데, 출국자는 2026년 연간 3천만명이 넘을 것으로 추정된다. 외국인 입국자는 지난 12개월 동안 2천만명 조금 넘게 입국했는데, 1천만명이라는 차이가 크기 때문에 정부는 더 많은 외국인을 유치할 수 있는 교통 인프라 관리에 들어갔다.



입국은 주로 항공기와 크루즈로

인바운드 고객은 주로 인천공항, 제주/서귀포항, 부산항 통해 입국

외국인 관광객은 주로 인천공항을 통해서 입국한다. 일부는 크루즈로 입국하며, THAAD 사태 이전에는 제주항구를 통해서 주로 중국인이, 코로나19 이후로는 부산항을 통해서 일본인이 많이 입국해왔다(지난 1년간 공항 입국자는 89%, 항구 입국자는 11% 수준). 2027년 7월까지의 연간 누적 기준으로 작년 대비 입국자 증가율은 공항 +39.6%, 항만 +8.8%를 기록 중이다.

공항: 외국인이 입국하는 공항은 인천공항, 김해공항, 김포공항, 제주공항, 기타로 구분이 가능하다. 이 중에서 인천공항의 비중은 전체 입국자 중 64%를 차지하고 있다.

항구: 외국인이 입국하는 주로 이용하는 항구는 부산항, 인천항, 제주항이 있다. 이중 주로 부산항을 통해서 입국하며, 전체 입국자 중에서 3%의 비중이다.

입국자를 늘리기 위해서는 항공, 크루즈 증편이 중요

현재 한국을 방문하는 외국인의 국적 Top5는 중국(홍콩), 일본, 대만, 미국, 싱가포르다. 중화권이 44%, 일본이 17% 수준이다. 현재는 특히 중국인 수가 크게 늘고 있는 국면으로 중국 노선의 증편 계획이 중요하다. TOP5 국가 중에서 중국(홍콩) 입국자수는 환율, 거리, 인구 등을 놓고 볼 때 기타 국가 대비 더 빠르게 늘어날 수 있는 환경이다.

2026년 8월 기준으로 THAAD 이전 수치를 겨우 회복한 수준밖에 안된다(한-중 항공편 평균 탑승률은 85% 수준). 이에 맞춰 한중 양국은 2026년 5월, 2019년 이후 7년 만에 운수권 확대에 합의했다. 여객 운수권은 앞으로 주 608회에서 주 664회로 56회 늘어나게 되는데, 특히 인천-상하이, 인천-광저우 노선 등 기존에 운수권을 모두 사용하고 있던 라인들에 증편도 이루어졌다.

부산, 청주 등 국내 지방 공항과 중국 광저우, 청두, 선전, 충칭, 쿤밍, 시안, 우루무치, 하얼빈, 선양, 옌지 등 10개 도시를 연결하는 지방 공항 전용 운수권도 주 14회 늘어난다. 국토부는 이번 운수권을 하반기에 배분한다. 현재 한국으로 오는 항공기의 탑승률과 노선 확대를 감안하면 2027년에 올해 대비 약 20% 정도 더 많은 중국인이 입국할 수 있는 CAPA를 준비하고 있다고 보면 된다.

일본의 경우에도 계속 방한이 늘 가능성이 높아 보인다. 최근 불확실한 글로벌 정세 속 하나의 경제 공동체 가능성을 모색하는 한국과 일본은 서로의 항공 노선을 촘촘히 연결하고 있다. 먼저 엔저 영향으로 국내에서 일본으로 나가는 여행객이 크게 증가했다. 여기에 고유가와 중일 관계 악화(일본 다카이치 총리의 대만 유사시 개입 발언) 영향으로 일본도 한국으로 향하는 노선을 확대하며 방한 일본인 관광객수가 증가하고 있다.

정기편 운항 횟수는 주당 1,200~1,400회 정도로 추정되며, 계속 증가할 가능성이 있다. 글로벌 항공 데이터 기업 OAG의 26년 7월 (공급 예정 좌석 노선수 기준)발표에 따르면 인천-도쿄 나리타 노선과 인천-오사카 간사이 노선이 전 세계 항공 노선 중 각각 2위, 3위를 기록했다(1위는 홍콩-타이베이). 전 세계 수많은 노선 중에서 얼마나 한일 교류가 활발한 것인지 보여주는 사례다. 1~7월 기준 한국으로의 일본인 입국자는 25년 YoY +15%, 26년 +19%로 가속도가 붙고 있다는 것이 확인된다. 27년에도 입국자수 증가가 기대되는 상황이다(일본인은 24년에 이미 코로나19 이전 수준을 넘어섬).

현재 비수도권 지방 공항(청주, 대구, 김해, 제주 등)에서 해외 노선을 확대하고 있는 추세로 국내 입국하는 외국인의 약 20%는 지방 공항을 통해서 입국하고 있다. 현재 수도권 대비 지방 공항의 방한객 대비 2.4배 정도의 속도로 늘고 있는데, 앞으로도 외국인 입국자 규모를 계속 늘려갈 예정이다.

크루즈의 경우에도 증편이 진행 중이다. 26년에 세우고 있는 연간 계획은 승객 입항 기준으로 부산항 99만명, 인천항 22만명, 제주 30만명, 서귀포 100만명, 속초 1만명, 여수 1.7만명, 기타 2,600명으로 총합 255만명 수준(25년 160만명)이다. 하지만 지난 12개월간 메이저 항구 제주도/서귀포/부산 입항 실적은 각각 19.2만명, 73.1만명, 45.3만명이다. 제2차 크루즈산업 육성 기본계획(23~27년 해양수산부 계획 23.01

발표)에 따르면 크루즈 여행객 50만명 유치가 기존 목표였다. 현재 그 수준을 이미 뛰어 넘어 새로운 목표치가 필요해 보이는 상황이다. 현재 부산항은 2030년까지 단독으로 100만명 입항할 수 있는 CAPA를 갖추는 것을 목표로 하고 있다.

종합해 보면 외국인들이 공항, 항구 입국자가 9:1 정도의 비율로 확대하고, 공항 입국할 수 있는 CAPA를 내년까지 +20% 증가시키는 것이다. 또 항구로 입국하는 인원은 250만명으로 빠르게 키워 9:1 수준의 비율을 유지하는 방향을 설정하고 있다.

한-중 운수권 증대 노선별 합의 상세 내용(26년 5월)

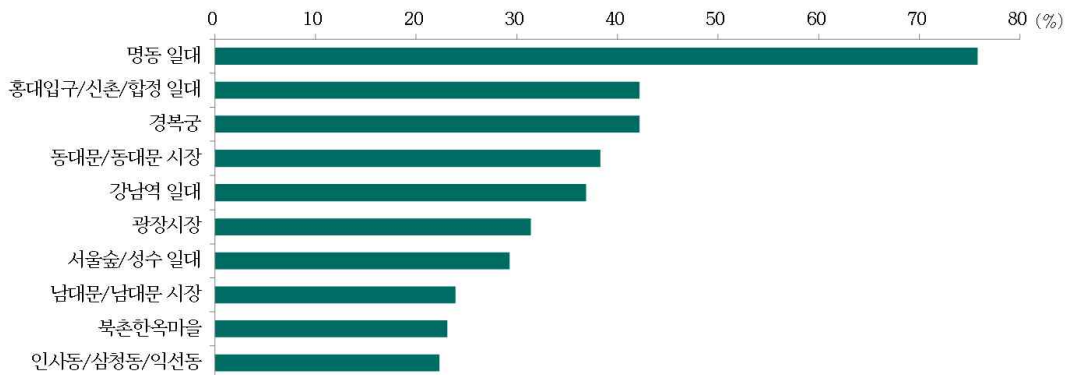
여객 노선	기존	증대
인천-베이징	주45회	주52회
인천-상하이	주56회	주63회
인천-광저우	주21회	주28회
인천-다롄	주21회	주28회
인천-청두	주14회	주21회
인천-하얼빈	주14회	주21회
한국 지방 공항-중국 베이징/상하이 외 도시	주87회	주101회

방한 외국인을 서울 외 지역으로 분산 노력

정부는 28년 외국인 3,000만명 유치 목표

가장 최근 발표된 외국인 방문객 데이터는 26년 7월 기준인데, 한 달에 209만명이 방문했고, 2019년 7월 대비 +44.6% 증가한 수준으로 3분기 들어 외국인의 유입 속도가 더 빨라지는 모습이다. 한국 정부는 2025년 9월 국무회의에서 2030년까지 외국인 관광객 3천만명 유치를 국정과제로 채택했다. 목표는 2026년 2월 대통령 주재 국가관광전략회의에서 2029년으로 앞당겨졌으며, 한국관광공사 박성혁 사장(약 24개월 공백을 끝내고 2026년 1월 7일 취임)은 2028년에 조기 달성하겠다는 목표를 제시했다(26년 2.2천만명, 27년 2.6천만명 목표).

외국인 방문 서울 인기지역 TOP 10



서울, 숙박시설 부족 → 지방으로 수요 확대할 필요

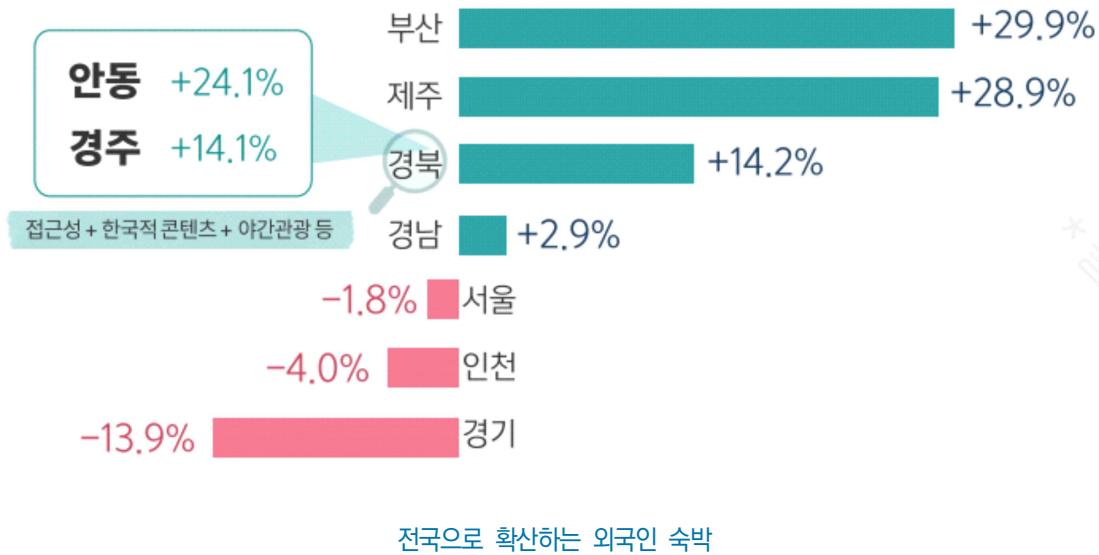
2025년 기준으로 국내 22.6만개의 객실(호텔, 호스텔, 콘도 등)이 있다고 추정된다. 2019년 대비 약 +10% 증가한 수치이며, 대부분 호스텔 형태의 객실이 증가했다. 관광객이 19년 대비 26년 약 30~40% 늘어난 것을 감안하면 앞으로는 숙박 시설이 턱없이 부족할 것으로 본다. 22.6만 객실 중 27% 정도가 서울에 있는데, 현재 서울의 메이저 호텔의 OCC는 평균 85% 수준으로 사실상 계절성이 있는 숙박업 특성을 감안할 때 이미 최대치라고 봐도 무방하다. 이에 따라 정부는 경기/강원/인천 등 서울 인접 지역과 부산/경주/전주/여수/제주 등 지역으로 관광객 수요를 분산시킬 계획을 갖고 있다.

실제로 방한 외국인은 항공, 철도로 수도권 외 지역으로 향하고 있다. 국내 국제 공항 8곳(인천, 김포, 김해, 제주, 무안, 양양, 청주, 대구) 중에서 수도권 외 지역인 무안/제주/청주/대구 공항 2026년 상반기 입국 방한객 전년 동기 대비 증가율은 청주 +109.1%, 김해 +46.6%, 제주 +37.3%, 대구 +2.6%를 기록했다. 한국관광공사는 각 공항에 대한 지역별 전략을 청주(입국자 성장률 유지와 대만 외 입국 국가 다양화), 대구(공급과 수요 모두 확대), 김해(지역 거점 유지 및 강화), 제주(중국 외 시장 확대) 등으로 제시했다.

코레일에 따르면 외국인 철도 이용객은 25년 606만명으로, 24년 550만명 대비 증가했다. 방한 외국인 약 1/3 정도가 한국 철도를 이용한 것이다. 서울역/부산역이 압도적인 비중을 차지했는데, 서울에서 대전/전주/강릉/경주로 향하는 외국인 관광객도 최근 많아지는 추세다. 외국인들을 대상으로 철도 교통 서비스 품질을 높이기 위해서 전국 148개 역에 해외 카드 결제가 가능한 자동 발매기를 설치하고, 코레일톡 등 티켓 예매앱에도 7개국 언어를 사용할 수 있도록 기능을 확대했다.

2025년 서울 주요 관광명소 외국인 관광객 방문 특성

명소	2025년 외국인 관광객 일평균 유동인구(명)	전년 대비(%)	전체 유동인구 대비 비중(%)	전년 대비 증감%p	주요 방문 국가(권역)
명동 일대	100,910	9.8	47.1	5.6	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
N서울타워(남산)	57,370	9.8	55.7	7.7	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
삼성역·코엑스	46,813	9.7	26.4	5.5	아시아(비무슬림), 일본, 중국
강남역 일대	41,210	9.3	8.7	1	일본, 아메리카, 중국
홍대 일대	40,213	10.5	9.0	0.9	대만, 중국, 아시아(비무슬림)
남대문시장	30,132	9.9	28	-0.2	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
DDP	20,871	12.1	19.6	2	중국, 대만, 일본
북촌한옥마을	6,191	9.8	12.2	1.8	아시아(비무슬림), 중국, 대만
경복궁	4,235	10.2	16.9	-0.3	아시아(비무슬림), 중국, 일본
서울숲 성수동	3,701	10.1	1.9	0.2	중국, 일본, 아시아(비무슬림)
광장시장	3,202	10.4	7.6	1.5	중국, 일본, 아시아(비무슬림)



외국인의 이동에 도움 주는 기술 인프라

검색 솔루션 - 생성형AI

외국인들이 가장 흔하게 사용하는 관광테크는 생성형AI다. 주로 Chatgpt, Gemini, Deepseek 등을 통해 한국에 도착 후 검색을 통한 새로운 관광 계획을 세운다. 국내 여행 외국인 중에서 약 70%가 생성형 AI를 사용했으며, 가볼 만한 곳, 여행지 추천 및 비교, 일정 코스 동선 추천 등을 많이 이용했다.

교통 결제 솔루션 - 티머니/카카오톡

티머니는 글로벌 결제 브랜드 및 국내 카드사와 협력해 국제표준 EMB 기반 오픈루프 대중교통 결제 시스템을 구축한다. EMV는 유로페이, 마스터카드, 비자에서 출발한 국제 표준 결제 규격이며, 협약으로 방한 외국인이 국내 대중교통을 이용할 때 해외에서 사용하던 카드를 이용할 수 있게 된다. 티머니는 26년 말까지 시스템 개발 및 통합 테스트를 진행하고 27년을 시작으로 서울 시내버스, 인천버스, 공항버스 등에 EMV 결제 서비스를 단계적으로 적용하게 된다.

또 카카오톡모빌리티는 K-Ride라는 서비스를 출시해 외국인도 카카오톡 서비스 이용을 가능하게 했다. 4개 언어(영어, 중국어 번체/간체, 일본어)를 지원하며 택시 호출 서비스의 경우 번역을 제공해 앱 내 자국어 채팅이 가능하다. 외국인이 불편했던 결제 문제를 해결하기 위해서 여러 해외 카드사/모바일페이 업체들과 협력해 외국인들의 기존 결제 방식으로 앱 사용을 가능하게 했다.

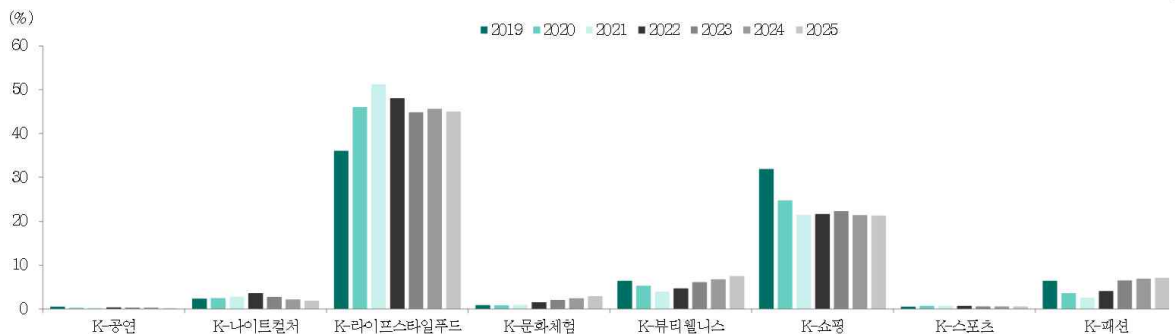
집 배송 서비스 - 굿럭컴퍼니

해외 여행객들의 집 이동 서비스를 제공한다. 한국에 방문하는 K-Pop 팬들의 경우 입국 후 공연장으로 바로 가거나, 출국 당일에 여러 장소를 방문하는 경우가 많은데, 항공 체크인/아웃 전에 캐리어를 보관/이동해주는 서비스를 제공한다. 여행객의 집을 공항/호텔/에어비앤비/게스트하우스 등 주요 거점 간 배송하는 서비스를 확대해 나가고 있다.

인바운드 외국인 관광객 증가는 기업의 새로운 기회

현재 국내 내수 시장은 인구 감소와 싸우고 있다. 물론 1991-1995년생(1986-1990 대비 약 10% 많은 인구)들의 혼인적령기 진입과 코로나19로 지연된 결혼식 등으로 앞으로도 3년간 출생아수가 증가하며 2030년까지는 한국인 인구가 어느 정도 유지될 수 있다.

그러나 그 이후로는 외국인의 유입이 국내 인구를 지탱하는 데 가장 큰 영향을 미칠 것으로 보고 있다. 이에 따라 기업체들은 외국인 인바운드 고객에 대한 관심이 높으며 여러 외국인 대상 서비스를 출시하려고 노력 중이다. 향후 내수 관련해서 대부분의 신규 성장은 외국인이 만들어 낼 가능성이 높기 때문이다. 특히 해외 수출에 여러 부담이 있었던 중소/중견 기업들에게 국내에서도 외국인 상대로 글로벌 경험을 쌓고 국내 시장 데이터만으로도 해외에서 검증을 받아 해외 진출까지 노려 볼 수 있는 환경이 조성될 것이라는 점이 긍정적이다.



외국인 한류 소비 건수 비율 업종별 추이



ITS 혁신기술 혁신제품으로 공공시장에 한걸음 더

기존 공공 ITS 사업은 사업 참여와 제품 적용 과정에서 표준·인증·사업실적 등 일정한 요건이 요구되는 만큼, 새롭게 개발된 혁신기술이 공공시장에 신속하게 진입·적용되기에는 일부 제약이 존재한다. 이에 한국지능형교통체계협회(이하 ITS KOREA)에서는 민간이 보유한 창의적이고 혁신적인 기술과 솔루션을 발굴하고 실제 도로 현장에서 성능과 적용 가능성을 검증할 수 있도록 「ITS 혁신기술 공모사업」을 추진하였다.

새로운 기술이 발굴되고 현장에서 성능이 검증되더라도 공공시장에 진입하기 위해서는 제도적 요건을 갖추어야 한다. 이에 국토교통부는 우수한 혁신기술을 보유한 기업이 공공조달시장에 신속하게 진입할 수 있도록 초기 판로 확보와 사업화 기반 마련을 지원하는 혁신제품 지정 제도를 운영하고 있다.

ITS KOREA는 리빙랩(ITS) 분야의 혁신제품 사전평가기관으로서, ITS 분야의 실증사업 등을 통해 개발·검증된 우수 기술과 제품이 혁신제품 지정으로 연계될 수 있도록 사전평가를 수행하고 있다. 이를 통해 기술의 혁신성, 현장 적용 가능성 등을 종합적으로 검토하고, 우수한 제품이 공공조달시장으로 진입할 수 있는 가교 역할을 담당하고 있다.

본 기고에서는 국토교통부 혁신제품 지정제도의 개요와 지정 절차, 지정에 따른 주요 혜택을 살펴보고, ITS KOREA에서 수행하고 있는 ITS 분야 혁신제품 사전평가의 역할과 절차를 소개하고자 한다.



한국지능형교통체계협회
DX·혁신실
진종찬 연구원

국토교통부 혁신제품 지정제도

시행 목적

혁신제품이란 공공서비스 향상과 기술혁신을 위하여 공공성과 혁신성 등이 인정되어 국토교통부 장관이 「혁신제품 지정 및 구매촉진 등에 관한 규정」에 따라 지정하는 제품을 말한다. 혁신제품 지정 제도는 기술의 혁신성뿐만 아니라 제품의 완성도, 사업화 가능성, 공공부문 활용성 및 현장 적용 가능성 등을 종합적으로 검토하여 우수한 기술력을 보유하고 있음에도 초기 판로 확보에 어려움을 겪는 기업의 공공시장 진입을 지원하기 위한 제도이다. 이를 통해 혁신적인 기술과 제품의 공공부문 도입·확산을 촉진하고, 궁극적으로 공공서비스의 품질을 향상시키는 것을 목적으로 한다.

지정 대상

혁신제품은 지정 근거와 대상, 관리 주체 등에 따라 유형이 구분되며, 각 부처가 운영하는 주요 유형에는 연구개발 혁신제품, 혁신성 인정제품, 혁신정책 연계형 제품 등이 있다. 이 가운데 ITS KOREA는 리빙랩(ITS) 분야의 혁신정책 연계형 제품을 대상으로 사전평가를 수행하고 있다.

유형별 혁신제품 지정 대상

구분	내용	최종 확정
유형1 (각 부처)	① 우수연구개발 혁신제품 : R&D 결과물 중 혁신성 인정 제품 ② 혁신성 인정 제품: NEP(신제품) · NET(신기술), 우수특허, 공공기관 통합기술마켓 등 ③ 혁신정책 연계형 제품 : 산업정책 연계(차세대 세계일류상품, 탄소중립) 제품, 정부혁신 연계(ITS, 드론 등 리빙랩, 스마트챌린지) 제품	⇒ 조달정책 심의위원회 지정 의결
유형2 (조달청)	상용화 전 시제품 중 혁신성 인정 제품	

지정 절차

국토교통부 혁신제품 지정 절차는 신청기업의 제품 등록 및 신청을 시작으로 서류검토, 현장평가, 혁신성 및 공공성평가, 조달적합성 검토 및 심의 등의 과정을 거쳐 최종 지정되는 방식으로 진행된다.

신청기업은 나라장터에 제품을 등록(물품식별번호 발급)한 후 유형별 신청서류를 제출하며, 평가기관은 신청 자격과 제출서류의 적정성 및 요건 충족 여부 등을 검토한다. 서류 검토를 통과한 제품에 대해서는 현장평가를 실시하여 생산·제조시설, 품질관리 여건, 사업화 기반 등 제품의 실제 생산 및 공급 가능성을 확인한다. 이후 현장평가를 통과한 제품을 대상으로 혁신성 및 공공성평가를 실시한다.

현장평가는 참석한 평가위원 3분의 2 이상이 찬성한 경우에 통과되며, 혁신성 평가는 70점 이상인 경우 “혁신성 인정”, 공공성평가는 평가위원 3분의 2 이상이 공공성이 있다고 평가한 경우 “공공성이 인정”된다.

평가를 통과한 제품은 조달청의 조달적합성 검토, 심의예정 공고, 심의안건 제출 등의 절차를 거치며, 이후 조달정책심의위원회 등의 심의를 통해 국토교통부 혁신제품으로 최종 지정된다.

지정 혜택

혁신제품으로 지정되면 공공조달시장 진입과 초기 판로 확보를 위한 다양한 지원을 받을 수 있다. 우선 국가를 당사자로 하는 계약에서 관련 규정에 따라 혁신제품 지정기간인 3년 동안 수의계약이 가능(지정기간 연장 시 최대 6년)하여 공공기관의 제품 구매 접근성이 높아진다.

또한 조달청 혁신장터에 혁신제품으로 등록되어 수요기관이 제품 정보를 확인하고 직접 구매할 수 있으며, 조달청의 혁신제품 시범구매사업을 통해 공공기관에 제품을 공급하고 실제 현장에서 성능과 활용성을 검증할 수 있는 기회도 확보할 수 있다. 이와 함께 구매면책, 혁신구매 목표제 등 다양한 제도적 지원을 통해 공공기관의 혁신제품 구매 부담을 완화하고 구매를 촉진함으로써, 기업의 초기 공공시장 진입과 사업화·판로 확대를 지원한다.

국토교통부 혁신제품 사전평가

추진 배경

국토교통부는 혁신제품 지정 대상이 교통·물류, 스마트도시, 드론, ITS 등 다양한 분야에 걸쳐 있는 만큼, 분야별 기술 특성과 현장에 대한 전문성을 바탕으로 제품의 혁신성을 사전에 검토할 수 있도록 전문기관을 사전평가기관으로 지정하여 운영하고 있다. 사전평가는 분야별 전문기관이 제품의 현장 적용성과 혁신성을 사전에 검증함으로써 우수 기술의 혁신제품 지정 절차를 효율적으로 지원하는 데 목적이 있다.

사전평가기관으로는 한국도로공사, ITS KOREA, 스마트도시협회, 항공안전기술원이 지정되어 있으며, 해당 분야 사업을 통해 개발·실증된 제품을 대상으로 사전평가를 수행하고 있다. ITS KOREA는 리빙랩(ITS) 분야를 대상으로 사전평가를 수행하여 우수한 ITS 기술의 혁신제품 지정 연계를 지원하고 있다.

국토교통부 혁신제품 사전평가기관 지정

혁신성 인정 제품(사전평가 대상)	사전평가기관
중소기업기술마켓(SOC 공공기관 협약체)에 등록된 제품	중소기업기술마켓(SOC 공공기관 협약체) (現 운영기관 : 한국도로공사)
스마트챌린지(시티·타운·솔루션·캠퍼스)에서 실제 구축하여 운영되고 있는 솔루션 제품	스마트도시협회
리빙랩(드론분야) 적용 제품	항공안전기술원
리빙랩(ITS분야) 적용 제품	한국지능형교통체계협회 (ITS KOREA)

사전평가 운영 절차

사전평가에서는 신청 제품을 대상으로 현장평가와 혁신성평가를 실시하며, 두 평가를 모두 통과한 제품에 대해 혁신제품 추천서를 발급한다. 사전평가를 통해 혁신성이 인정된 제품은 국토교통부 혁신제품 지정을 위한 평가에서 현장평가와 혁신성평가를 생략하고 사전평가기관의 추천서로 대체할 수 있다. 즉, 사전평가는 혁신제품을 최종 지정하는 절차가 아니라, 우수 제품을 사전에 검증하여 평가기관으로 연계하기 위한 사전 검증·추천 절차라고 할 수 있다.

ITS KOREA는 ITS 혁신기술 공모사업 등 리빙랩 적용 제품 가운데 혁신제품 사전평가를 희망하는 제품을 대상으로 신청서를 접수한다. 신청을 위해서는 나라장터 물품식별번호 발급과 특허 등 관련 지식재산권 등록이 사전에 완료되어 있어야 한다. 접수된 제품은 제출서류 검토를 거쳐 현장평가와 혁신성평가를 순차적으로 진행하며, 두 평가를 모두 통과한 제품에 대해 국토교통부 혁신제품 지정을 위한 추천서를 발급한다.



혁신제품 지정 절차

사전평가 신청 대상

혁신제품 사전평가는 국내에서 개발되었거나 기존 기술을 개선·개량한 제품 중 동종·유사 제품 대비 성능과 품질이 우수하고, 경제적·기술적 파급효과가 큰 제품을 대상으로 한다. 또한 혁신제품 신규 지정 신청의 경우 상업적 거래가 없거나, 최초 매출이 지정 신청서 접수 마감일 기준으로 5년 이내인 제품이어야 한다. 다음에 해당하는 경우에는 신청 대상에서 제외되므로 관련 요건을 확인한 후 사전평가를 신청해야 한다.

혁신제품 사전평가 신청 대상 제외 항목

신청 대상 제외

- 신청 제품에 적용된 유효한 지식재산권이 없거나, 제품 제조·납품에 필요한 권리를 확보하지 못한 경우
- 제조 공정기술, 건설공법 등 제품 단위 평가 제한으로 물품식별번호 발급이 어려운 경우
- 우수조달 다수공급자계약 기준 혁신제품 등과 동일·유사하여 혁신성이 확보되지 않은 경우
- 직접 생산 또는 인정된 협업 방식이 아닌 단순 공급·OEM 제품
- 신청자격 관련 인증·지정의 유효기간이 만료된 경우
- NEP·NET 등 우선구매·수의계약 등의 중복 혜택이 발생하는 인증기술이 적용된 경우
- 기타 공고에서 정한 신청 제외 대상에 해당하는 경우

사전평가 신청 서류

사전평가 신청기업은 신청 제품의 기술성·성능·사업화 가능성 등을 확인할 수 있도록 관련 서류를 준비하여 제출해야 한다. 모든 서류는 신청 제품과 직접 관련된 내용으로 작성하고, 필요한 증빙자료를 함께 제출한다.

혁신제품 사전평가 신청 서류

구분	제출서류	주요 내용
1. 신청 기본서류	• 신청 공문, 사전평가 신청서	• 신청 분야, 물품 분류·식별번호 등 기본정보
2. 제품 설명·규격자료	• 혁신제품 설명서, 제품규격서, 규격검토 자기점검표	• 제품의 주요 기능·성능·규격 및 적용 기술
3. 인증·성능 증빙	• 법정 의무인증 자료, 기술 품질 소명자료	• 필수 인증 허가, 환경·성능시험, 시험성적서 등
4. 지식재산권 자료	• 특허·실용신안 증빙, 기술이전 계약자료(해당 시)	• 신청 제품 적용 기술의 권리 보유 및 활용 근거
5. 조달·사업 실적 자료	• 경쟁입찰참가자격등록증, 사업 완료 공문, 이행실적증명원	• 조달 참가자격 및 관련 사업 수행·실증 실적
6. 기업·기타 증빙	• 사업자등록증명서, 기타 관련 서류	• 신청기업 자격 및 협업생산 등 관련 증빙

사전평가(현장평가·혁신성평가) 방법

현장평가는 신청기업이 제출한 제품 설명서와 규격서 등을 바탕으로 신청 제품의 실제 보유 여부와 연구개발 기술의 적용 여부, 사업화 기반, 제품의 성능 등을 직접 확인하는 단계이다.

단순히 제품의 존재 여부만 확인하는 것이 아니라 실제 제품의 핵심 기술 적용 여부, 생산 및 개발 체계, 규격서에 제시된 기능과 성능의 구현 여부 등을 종합적으로 검토한다. 소프트웨어 제품의 경우 제품 설명 및 주요 기능 시연, 개발 공정과 시스템 구동 과정 등을 통해 제품의 구현 여부를 확인하고 있다.

현장평가는 평가위원의 3분의 2 이상이 찬성하는 경우 통과하며, 현장평가를 통과한 제품에 한해 다음 단계인 혁신성평가를 진행한다. 평가서에는 아래 다섯 가지 항목이 동일하게 적용되며, 제품 성격에 따라 실물·생산공정 또는 소프트웨어 구동과 개발 과정 등을 확인한다.

현장평가 항목 및 주요 내용

현장평가 항목	주요 내용
1. 제품의 확인	• 신청인이 신청 제품을 실제로 보유하고 있는지 여부
2. 연구개발 기술 적용	• 신청 제품에 연구개발을 통해 개발한 기술과 직접적으로 관련된 핵심요소기술의 적용 여부
3. 사업화 기반 및 제품 생산	• 신청인이 제품 설명서에 기술한 대로 사업화할 수 있는 기반을 갖추고 있는지 확인
4. 제품의 성능 확인	• 신청 제품이 설명서에 기술된 내용과 같은 성능 및 기능을 할 수 있는지 확인
5. 기타 확인 사항	• 신청 제품 관련 증빙서류 보유현황 확인

현장평가를 통과한 제품에 대해 혁신성평가를 진행한다. 혁신성평가는 발표평가를 원칙으로 하며, 제품의 기술적 우수성뿐 아니라 향후 시장에서의 성장 가능성과 다른 산업·공공부문으로의 확산 가능성, 기존 제품과 비교한 신규성과 탁월성 등을 종합적으로 평가한다. 혁신성평가는 총 100점 만점으로 구성되며, 평가위원별 평가점수 중 최고점과 최저점을 제외한 나머지 점수의 산술평균이 70점 이상인 경우 혁신성을 인정한다.

현장평가와 혁신성평가를 모두 통과한 경우, ITS KOREA는 신청기업에 혁신제품 추천서를 발급하여 국토교통부 혁신제품 지정 절차에 활용할 수 있도록 지원한다.

혁신성평가 항목 및 주요 내용

혁신성평가 항목		주요 내용
시장성	기대 시장규모	- 기존 시장이 존재하지 않는 경우 - 신청 제품·서비스를 통한 시장 창출 가능성 및 규모 - 기존 시장이 존재하는 경우 - 신청 제품·서비스를 통한 혁신으로 기존 시장에서 새롭게 차지할 시장점유율 및 규모
	타 산업 파급성	- 공공구매 확장성 - 타 공공부문으로의 적용 가능성 및 규모(국내/국외) - 신청 제품의 유사 산업 및 타 산업으로의 파급성·발전 가능성 - 관련 산업 및 시장 창출을 이끌어낼 수 있는 기술인지 - 국내 민간 유사 분야 또는 타 분야로의 적용 가능성 및 규모
혁신성	기술·제품 신규성	- 기존에 존재하는 제품인지, 기존 제품과 새로운 제품이 융합된 제품인지, 기존에 없던 새로운 제품 인지 - 시장에 존재하는 경쟁기술 또는 유사한 관련 기술의 수 - 품질, 사용의 편의성, 가격 프리미엄 등
	기술·제품 탁월성	기존에 존재하는 제품·서비스 등과 비교하여 월등한 향상을 이끌어내는 혁신기술이 적용되었는지
	완성도·실현가능성	- 신청 제품의 기술적 완성도 - 신청 제품·서비스 개발 및 사업화 실현 가능성

ITS 분야 혁신제품 현황

ITS KOREA에서는 총 5건의 혁신제품 사전평가를 수행하였으며, 모두 현장평가와 혁신성평가를 통과하여 혁신제품 추천서를 발급하였다. 이 가운데 2건은 국토교통부 혁신제품으로 최종 지정되었으며, 나머지 3건은 현재 공공성평가를 준비하고 있다.

ITS 분야 국토교통부 혁신제품 추천서 발급 현황

신청기업	제품명	추천서 발급 일자	비고
에스케이 플래닛(주)	주행소리 AI 분석 기반 실시간 노면위험정보 알림솔루션(ARHIS)	'24.09.06	혁신제품 지정 완료('25.3)
(주)한일에스티엠	딥러닝 영상분석 기반 4축 PTRZ CCTV 교통정보수집시스템	'25.06.16	혁신제품 지정 완료('26.3)
주식회사 오스코	사선 통풍형 LED 전광판	'26.06.19	공공성평가 준비 중
뱌부스 주식회사	뱌부스 트래픽 모니터링 에이전트 v1.0	'26.08.28	
주식회사 노타	자동 돌발 복합검지 라이선스	'26.08.28	

향후 계획

혁신기술의 발굴에서 공공시장 진입까지

ITS 혁신기술의 성과가 실제 교통현장에서 활용되기 위해서는 기술개발과 실증뿐만 아니라 이후의 제품화와 시장 진입까지 이어지는 과정이 중요하다. ITS KOREA는 앞으로도 ITS 혁신기술 공모사업 등 리빙랩을 통해 발굴·검증된 우수 기술이 혁신제품으로 연계될 수 있도록 사전평가를 지속적으로 운영하고, 혁신제품 지정에 필요한 행정절차 지원과 공공조달시장 진입·판로 확대 연계를 추진하는 한편, 지정 제품에 대한 홍보도 함께 추진할 계획이다.

현장 운영 경험을 제도 개선으로 연계

ITS KOREA는 사전평가를 수행하는 과정에서 확인된 평가 기준과 절차 등 제도적·절차적 개선 사항을 바탕으로 국토교통부 혁신제품 지정 지침 개정 의견을 제시해 나갈 계획이다. ITS 혁신기술 공모사업뿐만 아니라 국토교통부가 추진한 실증사업, 신기술 지원사업 등을 통해 발굴·개발된 제품까지 혁신제품을 신청할 수 있도록 제도 개선을 제안할 예정이다. 아울러 소프트웨어 등 제품 특성을 충분히 반영한 평가 항목과 방법을 구체화하여 사전평가의 객관성과 일관성을 높여 나갈 계획이다.

기업의 사업화와 공공서비스 혁신을 동시에 촉진

사전평가 운영과 제도 개선은 우수 ITS 기업의 제품화와 혁신제품 지정 기회를 확대하고, 공공기관이 현장에서 검증된 혁신기술을 활용할 수 있는 기반을 마련하는 데 기여할 것으로 기대된다. 기업의 사업화 지원과 공공서비스 혁신을 동시에 촉진하고, '기술 발굴 → 현장실증 → 혁신제품 지정 → 공공시장 확산'으로 이어지는 사업화 체계를 강화함으로써 우수 ITS 기술이 공공시장에 안착하고 실제 교통현장으로 확산될 수 있을 것으로 기대된다.



2026년 ITS 분야 KS 제정 현황

개요

지능형교통시스템(Intelligent transport systems, ITS) 관련 국내표준은 국토교통부에서 고시하는 기술기준, 국가기술표준원에서 고시하는 한국산업표준(Korean Industrial Standards, KS), 한국지능형교통체계협회 ITS 표준총회에서 제정하는 ITSK 표준 등이 있다.

ITS 관련 국제표준은 주로 국제표준화기구인 ISO(International Organization of Standardization)의 204번째 기술위원회(Technical Committee, TC)를 통해 개발되고 있으며, ITS 분야 KS는 주로 ISO/TC 204에서 제정된 국제표준을 수용하여 부합화 제정하고 있다.

2026년에는 아래와 같이 ISO/TC 204에서 개발한 국제표준 14종을 한국산업표준(KS)으로 부합화하여 고시하였는데, 이번에 제정된 표준은 충돌 회피 등 자율주행 서비스의 안전, 자동발렛주차, 자율주행 버스, 대중교통 요금관리, 화물 운송과정의 정보교환, 교통약자 지원, ITS 데이터 등 다양한 분야를 다루고 있다. 이에 이번 원고를 통해 ITS 관계자가 제정된 KS 표준의 적용 대상을 확인하고, 시스템 개발·운영·시험 과정에서 국제 규격에 부합하는 기준으로 활용할 수 있도록 지원하기 위하여 신규 제정된 각 표준의 주요 내용을 소개하고자 한다.



한국지능형교통체계협회
표준실
양 룬 호 회장

2026년 ITS 분야 KS 제정현황 (14종, 2026.9. 기준)

No.	표준번호	표준명	제정일
1	KS X ISO 24014-1	대중교통 — 상호운용 가능한 요금 관리시스템 — 제1부: 아키텍처	'26.1.21.
2	KS X ISO 24533-2	지능형교통시스템(ITS) — 화물이동 및 수단간 연계 환적을 용이하게 하기 위한 전자정보 교환 — 제2부: 공통 보고 시스템	'26.1.21.
3	KS X ISO/TR 12770	지능형교통시스템(ITS) — 모빌리티 통합 — ITS 데이터 집합 역할 및 기능적 모델	'26.1.21.
4	KS X ISO/TR 5255-2	지능형교통시스템(ITS) — 저속 자율주행 시스템(LSADS) 서비스 — 제2부: 갭 분석	'26.1.21.
5	KS X ISO 4272	지능형교통시스템(ITS) — 트럭 군집주행 시스템(TPS) — 기능 및 운영 요구사항	'26.1.21.
6	KS X ISO 4273	지능형교통시스템(ITS) — 저속주행 중 자동 제동(ABLS) — 요구사항 및 시험 절차	'26.1.21.

No.	표준번호	표준명	제정일
7	KS X ISO 23374-1	지능형교통시스템(ITS) — 자동발렛주차 시스템(AVPS) — 제1부: 시스템 프레임워크, 자율 주행 및 통신 인터페이스 요구사항	'26.6.30.
8	KS X ISO/TS 23374-2	지능형교통시스템(ITS) — 자동발렛주차 시스템(AVPS) — 제2부: 유형 3 AVP를 위한 보안 통합	'26.6.30.
9	KS X ISO 23375	지능형교통시스템(ITS) — 충돌 회피 항방향 기동 시스템(CELM) — 요구사항 및 시험 절차	'26.6.30.
10	KS X ISO/TS 23792-1	지능형교통시스템(ITS) — 고속도로 운전 대행 시스템(MCS) — 제1부: 프레임워크 및 일반 요구사항	'26.6.30.
11	KS X ISO 23793-1	지능형교통시스템(ITS) — 자율주행을 위한 최소 위험 기동(MRM) — 제1부: 프레임워크, 직정지 및 차로 내 정지	'26.6.30.
12	KS X ISO/TR 21734-3	지능형교통시스템(ITS) — 대중교통에서 자율주행 버스의 연결성 및 안전 기능에 대한 성능 시험 — 제3부: 서비스 프레임워크 및 유스케이스	'26.6.30.
13	KS X ISO/TR 24317	지능형교통시스템(ITS) — 모빌리티 통합 — 교통약자와 경량 교통 수단에 대한 모빌리티 통합 요구사항	'26.6.30.
14	KS X ISO/TS 5616	지능형교통시스템(ITS) — 보안 인터페이스 거버넌스 — 최소 요구 사항 및 거버넌스 절차	'26.6.30.

2026년 제정 KS별 주요 내용

1. KS X ISO 24014-1 — 대중교통 분야의 상호운용 가능한 요금 관리 시스템의 아키텍처

이 표준은 여러 대중교통 운영자와 서비스가 연계되는 상호운용 가능한 요금 관리 시스템(interoperable fare management system, IFMS)을 위한 개념적 프레임워크를 제시한다. 지하철을 포함한 육상 대중교통을 대상으로 하며, 국가 내 또는 국가 간 상호운용 가능한 요금 관리 시스템 개발에 대한 지침을 제공한다. 이 표준은 요금 관리에 참여하는 역할과 기능을 구분하고, 등록과 인증, 고객 계정 및 이용 매체의 관리, 요금 상품과 애플리케이션 관리 등의 기능을 설명한다. 시스템 사이의 인터페이스와 식별, 보호 대상 자산 및 보안에 관한 내용도 포함하고 있다.

이 표준의 아키텍처는 특정 기관 구성이나 장비 구현 방식과 독립적인 개념적 모델로서, IFMS 구현 시 참조 가능한 기능적 측면의 아키텍처를 정의하고, 행위자 간 상호운용성을 보장하기 위해 필요한 요구사항을 정의한다. 이 표준의 대응 국제표준은 2021년에 발간된 ISO 24014-1이다.

2. KS X ISO 24533-2 — 화물 이동 및 수단 간 연계 환적을 위한 공통 보고 시스템

화물이 출발지에서 최종 수하인에게 전달되기까지는 운송 사업자, 물류 관련 주체 및 규제기관 사이에 여러 차례 정보가 교환된다. 이 표준은 화물 이동과 서로 다른 운송수단 사이의 환적에 관련된 정보를 공통으로 보고하기 위한 데이터 통신 개념을 다룬다.

이 표준은 개별 데이터 요소, 관련 요소를 묶은 데이터 그룹과 메시지의 관계를 설명한다. 운송 과정에서 참여자가 바뀌거나 운송수단이 연결될 때 필요한 정보교환을 하나의 공급망 흐름에서 살펴보면, 공통 보고 시스템의 구조와 메시지 프로파일을 정의하고 있다.

이 표준은 국경을 넘는 화물 이동을 포함하며 국내에서 시작해 국내에서 끝나는 수단 간 연계 운송에도 적용될 수 있다. 이 표준은 한국 주도로 개발된 국제표준을 KS로 부합화한 표준으로 이 표준의 대응 국제표준은 2022년에 발간된 ISO 24533-2이다.

3. KS X ISO/TR 12770 — ITS 데이터 집합의 역할 및 기능 모델

교통과 모빌리티 서비스에는 차량, 인프라, 서비스 제공자 등이 생산한 데이터가 서로 유기적으로 연관되어 있으며, 최근 객체 간의 연결성은 더욱 다양하고 복잡해 지고 있다. 이 표준은 스마트 도시 내 협력형 교통환경에서 여러 출처의 ITS 데이터를 모으고 제공하는 데이터 집합 역할과 관련 주체의 기능을 개념적으로 설명한다.

이 표준은 데이터 수집과 공유 과정에서 고려되는 개인정보·보안, 신뢰성과 책임을 살펴보고, 데이터 집합자와 서비스 제공자 등 참여자의 역할 및 상호작용을 제시한다. 데이터의 제공과 수신에 관여하는 주체를 개념적 아키텍처로 나타내며, 서비스 품질과 데이터 집합을 활용하는 서비스 영역도 검토하고 있다.

이 문서는 특정 데이터 플랫폼의 구현 방식이나 단일 교환 프로토콜을 지정하기보다 역할과 기능의 관계를 설명하는 기술보고서(Technical Report, TR)이다. 이 표준의 대응 국제표준은 2023년 발간된 ISO/TR 12770이다.

4. KS X ISO/TR 5255-2 — 저속 자율주행 시스템 서비스의 갭(gap) 분석

저속 자율주행 시스템(low-speed automated driving system, LSADS)은 차량의 주행 기능 외에도 운영 주체, 통신 환경 및 사람의 역할이 관련되어 있으며, 이 표준의 발간 당시 저속 자율주행 시스템 인프라를 다루는 서비스 역할 또는 기능 모델의 요구사항을 다루지 않고 있어 이에 대한 표준화 방안을 검토하기 위해 제정된 표준이다. 이에 따라 이 기술보고서는 기존 LSADS 서비스 역할·기능 모델을 바탕으로 안전 지원에 필요한 요소와 보완 영역을 분석한다.

이 표준은 사이버보안, 고장 발생 시 안전 확보, AI를 활용한 안전 지원, 사람이 수행하는 역할 및 연결된 차량 환경을 검토한다. 통신 지연과 네트워크 구성도 서비스 안전과 관련된 주제로 다룬다. 이 내용은 저속 자율주행 서비스의 역할과 기능을 살피는 것으로, 특정 차량의 성능 시험 절차를 새로 규정하는 것은 아니다.

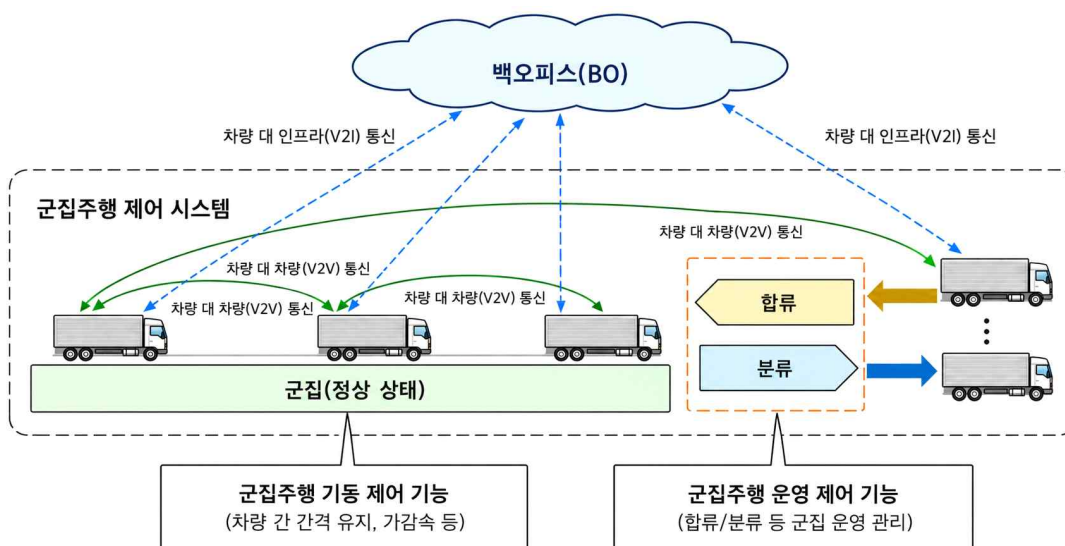
이 표준은 저속 자율주행 시스템이 장착된 차량을 이용하는 서비스에 적용할 수 있다. 기존의 역할 및 기능 모델을 다룬 KS X ISO/TS 5255-1(저속 자율주행 시스템 서비스의 역할 및 기능모델)과 관계가 있으며, 이 표준의 대응 국제표준은 2023년 발간된 ISO/TR 5255-2이다.

5. KS X ISO 4272 — 트럭 군집주행 시스템의 기능 및 운영 요구사항

트럭 군집주행은 여러 트럭이 서로의 주행 상태를 고려하며 대형을 이루어 이동하는 방식이다. 이 표준은 트럭 군집주행 시스템(Truck Platooning System, TPS)의 구성과 운영 상태, 차량의 군집 합류, 이탈 및 주행 제어에 관한 기능 요구사항을 다룬다.

이 표준은 트럭 군집의 형성과 운영을 관리하는 기능과 차량의 실제 기동을 제어하는 기능을 구분하며, 후자의 경우, 차량 간 거리와 속도에 관한 종방향 제어, 필요한 경우의 횡방향 제어를 포함한다. 군집을 운영하는 방식으로는 백오피스 등으로부터 지시를 받아 군집주행하는 운행 지시형과 차량 간 직접 통신하여 군집주행하는 방식을 설명하며, 차량 간 통신(V2V)과 차량-인프라 간 통신(V2I)에 전달되는 데이터 및 기능 평가 시험방법도 다룬다.

적용 대상은 운전자가 탑승하여 지속적으로 감독하는 대형 화물차의 레벨 1·2 군집주행이다. 경량 트럭, 버스, 승용차는 대상에서 제외되며, 백오피스의 기능과 운영은 이 표준의 범위에 포함되지 않는다. 이 표준의 대응 국제표준은 2022년에 발간된 ISO 4272이다.



트럭 군집주행 시스템(TPS)의 전반적인 아키텍처

6. KS X ISO 4273 — 저속주행 중 자동 제동 시스템의 요구사항 및 시험 절차

이 표준은 차량이 주차하거나 저속으로 움직일 때 주변 대상물과의 충돌을 피하거나 충돌 정도를 줄이기 위한 자동 제동 시스템(automated braking during low-speed manoeuvring, ABL)에 대한 요구사항과 시험절차를 정의한다. ABL가 인식하는 주변 대상물에는 보행자와 다른 차량뿐 아니라 벽·기둥과 같은 고정된 시설물이 포함된다. ABL는 전진과 후진을 모두 다루며, 속도 범위는 10 km/h 미만이다.

이 표준은 시스템의 작동 조건과 유형, 주변 대상물 및 운전자 행동을 고려한 충돌 위험 판단, 운전자에게 제공하는 정보와 차량 제동 동작을 설명한다. 성능 시험 부분에서는 시험 환경, 주차 공간의 경계, 시험 대상물 및 시험 절차를 다룬다.

ABL 애플리케이션은 운전자가 직접 운전하거나 주행을 감독하는 SAE(Society of Automotive Engineers)에서 정의하는 레벨 0~2 시스템만 지원하도록 제한되어 있다. 충돌 회피를 위한 조향 기동은 포함하지 않으며, 트레일러가 장착된 차량도 적용 대상에서 제외된다. 이 표준의 대응 국제표준은 2024년 발간된 ISO 4273이다.

7. KS X ISO 23374-1 — 자동발렛주차 시스템(AVPS)의 시스템 프레임워크와 자율주행 및 통신 인터페이스 요구사항

자동발렛주차 시스템(automated valet parking systems, AVPS)은 지정된 주차 시설 안에서 탑승자가 없는 차량을 이동시켜 주차하고, 반환 요청에 따라 차량을 승차 장소로 보내는 서비스다. 이 표준은 이러한 레벨 4 자율주행 기반 시스템의 전반적인 구조와 운영 기능을 규정한다.

이 표준은 차량, 주차 시설 장비, 사용자 영역의 구성요소와 기능 분담을 설명하고, 차량의 주행과 비상정지, 목적지 지정, 경로 계획, 위치 파악 및 사람의 활동 인식과 관련된 요구사항을 다룬다.

아울러 주차 시설의 환경 조건, 시스템 참가자 관리, 구성요소 간 통신, 시스템 상태 전환과 데이터 기록 등을 규정한다. 시험 부분에는 주차 시설 내 차량 운영과 물체 회피, 비상정지 등을 확인하는 시나리오를 포함하고 있다.

이 표준에서 사용된 ‘automated valet parking’은 주차부터 차량의 반납까지 인프라와 차량 간 통신을 기반으로 차량이 직접 주행하는 것을 의미하는 것으로 이 표준은 서비스 제공자가 사용자로부터 차량에 대한 권한을 받아 운영하는 형태를 전제로 하며, 사용자가 직접 무인 주행 기능을 이용하는 경우는 이 표준에서 설명하는 AVPS에 포함되지 않는다. 이 표준의 대응 국제표준은 2023년에 발간된 ISO 23374-1이다.

8. KS X ISO/TS 23374-2 — 자동발렛주차 시스템(AVPS) 유형 3을 위한 보안 통합

이 표준은 앞서 설명한 KS X ISO 23374-1에서 정의한 자동발렛주차 방식 중 유형 3 AVPS의 보안 수단과 절차를 다룬다. 여기서 말하는 유형 3은 차량과 주차시설 인프라가 서로 협력하여 주차를 수행하는 방식으로 차량과 시설 등이 정보를 주고받는 운영 인터페이스, 시스템 참가자를 관리하는 관리 인터페이스를 표준화 범위로 고려한다.

이 표준은 자동발렛주차의 운영 모델과 보안 생애주기를 설명하고, 시스템 운영 및 통신에 관한 보안 요구사항을 제시한다. 따라서 제1부가 시스템의 구성과 운영 기능을 다룬다면, 제2부는 그중 유형 3에 적용되는 보안 측면을 다루고 있다. 이 표준의 대응 국제표준은 2023년 발간된 ISO/TS 23374-2이다.

9. KS X ISO 23375 — 충돌 회피 횡방향 기동 시스템(CELM)의 요구사항 및 시험 절차

이 표준은 차량 전방의 대상물과 충돌할 가능성이 있을 때, 차량을 좌우로 움직여 충돌 회피를 지원하는 충돌 회피 횡방향 기동 시스템(collision evasive lateral manoeuvre systems, CELM)에 대한 기능적 요구사항과 시험 절차를 다룬다. CELM은 회피 기동을 자동으로 시작하는 제1종(횡방향 이동 거리에 제한 있음)과 운전자가 회피 기동을 시작하고 시스템이 이를 지원하는 제2종(횡방향 이동 거리에 제한 없음)으로 구분된다.

이 표준은 시스템의 꺼짐, 대기, 작동 상태와 그 전환, 장애 발생 시 동작, 작동 상태의 표시, 운전자의 우선 개입에 대한 일반적인 기능 요구사항을 정의한다. 또한, 두 종류의 시스템에 대해 대상물, 차량 속도, 도로 조건 등 작동 조건을 구분하고 성능 평가 시험 절차를 제시한다.

적용 대상은 경량 자동차 및 대형 화물 자동차이며, 트레일러가 장착된 차량은 제외된다. 이 표준에서는 대상물을 감지하거나 주행 환경을 인식하는 기술의 구체적인 구현 방법을 규정하지 않는다. 이 표준의 대응 국제표준은 2023년 발간된 ISO 23375:2023이다.

10. KS X ISO/TS 23792-1 — 고속도로 운전 대행 시스템(MCS)의 프레임워크 및 일반 요구사항

이 표준은 폴백 대비 사용자(fallback-ready user, FRU)가 탑승한 상태에서, 접근이 제한된 고속도로를 주행하는 레벨 3 고속도로 운전 대행 시스템(motorway chauffeur systems, MCS)의 기본 기능과 시스템의 운영 설계 범위, 작동 조건, 상태 전환 및 사용자에게 제공할 정보 등 전체적인 프레임워크와 요구사항을 설명한다.

이 표준에서 정의하는 운영 요구사항에는 차로 내 주행을 위한 동적 운전 작업, 운전 전환 요구, 시스템 해제 조건과 사용자 입력에 대한 대응이 포함된다. 시험 절차는 사용자가 운전 전환 요구에 응답하지 않는 경우, 조향이나 제동으로 개입하는 경우, 앞차의 급제동, 다른 차량의 끼어들기, 차로 내 장애물 및 운행 설계 범위의 경계에 접근하는 경우 등을 다룬다.

이 표준의 대응 국제표준은 2023년 발간된 ISO/TS 23792-1이지만, 최근 ISO/TC 204에서 일부 기술적인 내용을 보완하여 ISO 23792-1로 개정하였음(2026년 개정)을 참고할 필요가 있다.

11. KS X ISO 23793-1 — 자율주행을 위한 최소 위험 기동(MRM)의 프레임워크, 지정지 및 차로 내 정지

최소 위험 기동(minimal risk manoeuvre, MRM)은 자율주행 시스템이 정상적인 주행을 이어가기 어려운 상황에서 위험 최소화 상태에 도달하기 위해 수행하는 자동화된 대응을 뜻한다. 이 표준은 이러한 최소 위험 기동의 전체 분류 체계를 제시하고, 그중 지정지(straight-stop)와 차로 내 정지(in-lane stop)를 정의한다.

이 표준은 최소 위험 기동(MRM)의 시작과 종료, 시스템 상태와 기능, 기동 유형의 분류를 제시하며, 지정지와 차로 내 정지에 관한 요구사항 및 성능 평가 시험방법을 규정한다. 또한, 사람에게 주행을 인계하는 상황을 확인하는 시험도 포함하고 있다.

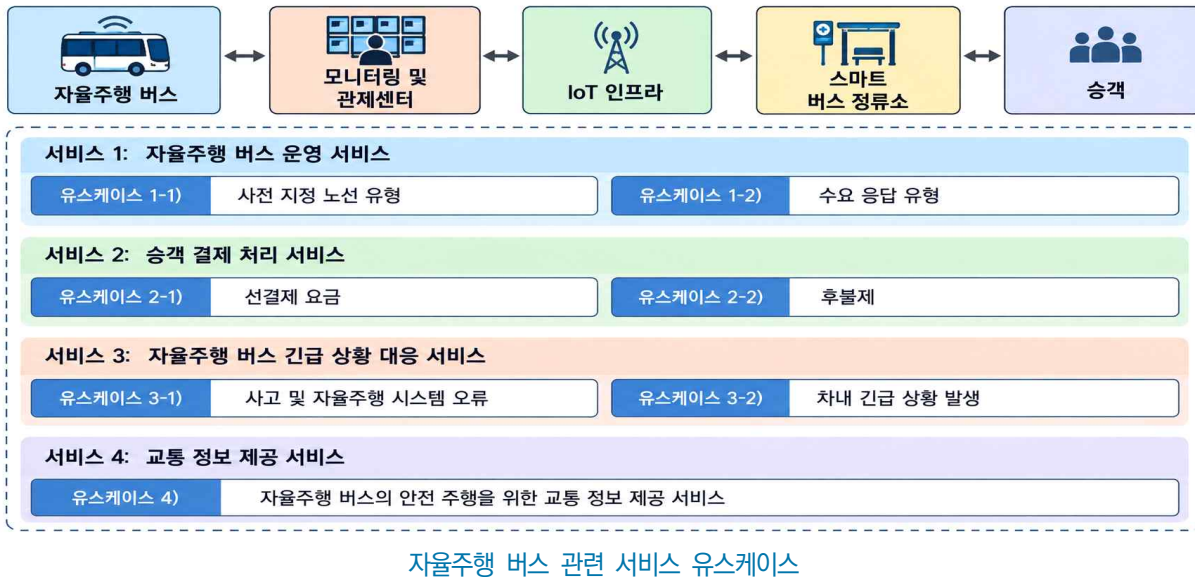
이 표준은 레벨 3~5 자율주행 시스템을 장착한 소형 차량에 적용되도록 설계되었다. 이 표준은 최소 위험 기동(MRM) 동작의 성능과 시험에 초점을 맞추므로, 시스템 설계 전반의 기능 안전 및 의도된 기능의 안전성 검토를 대체하는 기준으로 해석해서는 안 된다. 이 표준의 대응 국제표준은 한국 전문가 주도로 개발되어 2024년에 발간된 ISO 23793-1이다.

12. KS X ISO/TR 21734-3 — 자율주행 버스의 서비스 프레임워크와 유스케이스

이 표준은 대중교통 네트워크에서 자율주행 버스를 운영하는 서비스에 대한 프레임워크와 유스케이스를 설명하는 기술보고서이다. 이 표준은 서비스 구성요소로 자율주행 버스, 모니터링 및 제어 센터, IoT 인프라, 스마트 버스 정류소와 승객을 제시한다.

이 표준은 이러한 구성요소의 관계를 설명하고, 자율주행 버스 운영, 승객의 요금 결제 처리, 긴급 상황 대응 및 교통정보 제공에 관한 유스케이스를 정리하여 제공한다. 또한, 차량의 주행 기능뿐 아니라 승객과 센터, 정류소가 관여하는 서비스 과정을 함께 다루고 있다.

이 표준의 대응 국제표준인 ISO/TR 21734-3은 한국이 개발하여 2024년 발간된 국제표준으로 부속서를 통해 한국의 자율주행 버스 시범운영과 실증 테스트 현황을 소개하고 있다.



13. KS X ISO/TR 24317 — 교통약자와 경량 교통수단 이용자를 위한 모빌리티 통합 요구사항

이 표준은 장애인을 포함한 다양한 이용자와 경량형 교통수단 이용자의 이동을 지원하기 위해 필요한 모빌리티 통합 표준화를 검토하는 기술보고서이다. 이 표준에는 보행분 아니라 전기 자전거, 전동 휠체어 등 여러 이동 형태를 포함하고 있다.

이 표준은 모빌리티 통합을 위해 협력형 ITS 환경에서 이용자의 범위와 서비스 구조를 검토하고, 출발지에서 목적지까지 이동을 계획, 관리, 수행하는 과정의 유스케이스를 분석하고, 이동수단 간 연결과 환승을 포함한 전체 통행에서 이용자에게 필요한 정보와 현재 표준화의 격차를 검토한다.

이 표준은 모빌리티 통합 요구사항과 표준화 과제를 분석하는 기술보고서로서 향후 관련 기술 개발 또는 표준화 추진 시 참고문서로 활용 가능하다. 이 표준의 대응 국제표준은 2023년에 발간한 ISO/TR 24317이다.

14. KS X ISO/TS 5616 — 보안 인터페이스 거버넌스에 대한 최소 요구사항 및 거버넌스 절차

이 표준은 보안 인터페이스를 통한 ITS 데이터의 접근과 관리 절차를 다룬다. 보안 차량 인터페이스에 특히 중점을 두면서, 여러 참여자가 데이터를 이용하는 체계의 최소 거버넌스 요구사항을 정의한다.

이 표준은 데이터 소유자의 허가, 차량 탑재 데이터에 대한 접근, 데이터의 이용 가능성, 데이터 보안과 관리, 통신 프로파일 등을 다루고, 거버넌스를 담당하는 조직과 애플리케이션 도메인의 설정·운영, 관련 정책을 결정하는 절차를 설명한다.

이 표준은 기존의 ITS 데이터 관리·접근 체계가 있을 때 이를 평가할 수 있는 체크리스트로도 참고할 수 있으며, 적절한 역량을 갖춘 기존 체계의 변경을 요구하는 것은 아니다. 이 표준의 대응 국제표준은 2024년 발간된 ISO/TS 56160이다.

맺음말

2026년에 제정된 14종의 ITS 분야 KS는 차량의 주행제동 및 위험 대응, 자율주행 기능의 시험방법, 주차 시설과 차량의 연동, 대중교통 서비스 설계, 모빌리티 통합 ITS 데이터 접근 관리까지 ITS의 다양한 애플리케이션을 다루고 있다.

이들 표준은 모두 국제표준을 국내에서 확인하고 활용할 수 있도록 부합화되어 국내 활용자들이 필요 시 국제규격에 부합하게 활용할 수 있도록 지원할 목적으로 산업계 수요를 바탕으로 제정되었다. 이 표준 중 일부는 시스템의 기능·성능 요구사항과 시험 절차를 제시하고, 일부는 서비스의 역할과 정보 교환 구조를 설명하며, 일부는 기술보고서로서 현재의 기술 현황과 미래의 표준화 방향을 확인하는 참고자료로 활용될 수 있을 것으로 예상된다.





라이다(LiDAR) 기반 인지 AI 기술로 스마트 인프라 혁신을 이끄는 '뷰런테크놀로지'

뷰런테크놀로지는 2019년 설립된 라이다 기반 인지 AI 전문 기업으로, 센서가 수집하는 3차원 포인트클라우드 데이터를 분석해 사람과 차량, 공간의 움직임을 정밀하게 이해하는 소프트웨어 솔루션을 제공하고 있다. 자율주행 모빌리티 분야에서 축적한 기술을 바탕으로 스마트시티 및 교통 인프라 영역까지 사업 확장에 다가서고 있다.

뷰런의 주력 제품인 스마트 인프라 솔루션 '룩아웃(Lookout)'은 도로 교통량과 이동 흐름 분석은 물론, 보행자 위험 구역 진입 감지, 교차로 실시간 신호 최적화 연계 등 실제 관제 현장에 즉시 적용 가능한 완성형 솔루션이다. 나아가 공항·철도역 등 다중이용시설의 인파 밀집도 및 대기열 관리, 산업 현장의 작업자 안전관리까지 폭넓게 활용된다. 특히 CCTV와 달리 얼굴을 촬영하지 않아 개인정보 수집 부담이 없고, 조명이 없는 야간이나 악천후 환경에서도 안정적인 데이터 확보가 가능한 것이 핵심 강점이며, 이러한 기술력을 인정받아 2026년 조달청 혁신제품으로 지정되었다.

또한 뷰런은 고객이 원하는 인지 AI를 데이터 수집부터 학습·검증·현장 적용까지 일괄 지원하는 '자율형 AI 파운드리' 사업 방향을 제시하고 있다. 데이터 구축 지원 도구 'Prospector'와 데이터 가공·개발 플랫폼 'X Factory', 모빌리티 솔루션 'Copilot'을 유기적으로 연결해 고객의 AI 개발 부담을 대폭 줄여준다. 서울 올림픽대로 교통 모니터링, 구룡지하차도 돌발상황 분석, PEAK FESTIVAL 인파 안전 관리, 일본 스마트폴 사업 등 다채로운 국내외 실증 경험을 보유한 뷰런테크놀로지는 오는 2026 강릉 ITS 세계총회 참가를 계기로 글로벌 스마트 인프라 시장에서의 입지를 더욱 강화해 나갈 계획이다.

“ 라이다 인지 AI로 현장을 이해하고, 더 안전한 교통과 도시를 만들어가겠습니다. ”

- 뷰런테크놀로지 김재광 대표



뷰런테크놀로지를 설립하게 된 계기와 현재 주력하고 있는 사업을 중심으로, 「Monthly ITS」 독자들에게 회사 소개를 부탁드립니다.

뷰런테크놀로지는 2019년 설립된 라이다(LiDAR) 기반 인지 AI 전문 기업입니다. 라이다가 수집하는 3차원 데이터를 분석해 사람과 차량, 주변 공간의 움직임을 이해하고, 이를 교통과 도시 안전, 산업 현장에서 활용할 수 있는 소프트웨어로 제공합니다.

창업의 출발점은 인지 기술을 실제 생활 속 안전으로 연결하자는 생각이었습니다. 라이다가 주변의 거리와 형태를 측정하더라도, 그 데이터에서 무엇이 사람이고 차량인지, 어디로 이동하고 있는지를 해석해야 현장에서 활용할 수 있습니다. 저희는 이러한 해석을 담당하는 소프트웨어에 집중해 왔고, 정밀한 인지가 필요한 모빌리티 분야에서 축적한 기술을 스마트 인프라로 넓혀 왔습니다.

현재 ITS 분야에서 주력하는 제품은 스마트 인프라 솔루션 룩아웃(Lookout)입니다. 도로에서는 교통량과 이동 흐름을 분석하고, 보행자가 차도나 위험구역으로 진입하는 상황을 감지합니다. 공항과 다중이용시설에서는 인파와 대기열, 공간 이용 현황을 파악할 수 있습니다. 산업 현장에서도 작업자와 차량의 움직임을 분석해 안전관리와 운영 개선에 활용할 수 있도록 지원합니다. 이와 함께 모빌리티용 인지 솔루션 Copilot, AI 데이터 구축과 개발을 지원하는 X Factory 및 Prospector를 통해 고객이 인지 AI를 개발하고 적용하는 과정까지 사업 범위를 확장하고 있습니다. 고객이 이미 완성된 솔루션을 도입하는 경우와, 자체 서비스에 필요한 AI를 개발하는 경우를 모두 지원하는 것이 저희가 지향하는 방향입니다.

ITS 관계자 여러분께는 뷰런을 현장의 움직임을 활용 가능한 데이터로 바꾸는 기술 파트너로 소개하고 싶습니다. 교통 운영자와 시설 관리자가 필요한 상황을 제때 파악하고, 그 근거를 바탕으로 대응할 수 있도록 돕는 것이 저희의 역할입니다.

뷰런의 핵심 기술인 '라이다 기반 인지 AI'는 주변의 사람과 차량을 파악하는 데 어떤 역할을 하며, 뷰런만의 강점은 무엇인지 설명해 주세요

라이다는 레이저를 이용해 주변 물체의 거리와 형태를 측정하고, 이를 수많은 점으로 이루어진 3차원 데이터인 포인트클라우드로 표현합니다. 뷰런의 인지 AI는 이 데이터에서 사람과 차량 등의 객체를 검출 분류하고, 시간에 따른 위치 변화를 연결해 이동 속도와 방향, 궤적을 분석합니다. 센서가 수집한 점들을 운영자가 이해하고 활용할 수 있는 정보로 바꾸는 과정입니다.

뷰런의 강점은 자체 인지 기술을 기반으로 개발한 Lookout이 이미 고객 현장에 도입되어 사용되고 있는 제품이라는 점입니다. 사람과 차량을 인지하는 핵심 기술부터 교통량과 이동 흐름 분석, 운영 시스템과의 연동까지 제품으로 구현해 제공하고 있습니다. 고객은 실제 현장에서 사용되고 있는 제품을 도입해, 뷰런의 인지 기술을 교통 운영과 공간 관리 업무에 활용할 수 있습니다.

Lookout은 다양한 라이다 센서와 컴퓨팅 환경에 대응하며, 고객의 설치 여건과 운영 목적에 맞춰 구성할 수 있습니다. 분석 결과는 API나 SDK를 통해 기존 관계 플랫폼과 연결할 수 있어, 고객이 사용 중인 시스템 안에서 필요한 정보를 활용하도록 지원합니다. 자체 기술을 기반으로 한 제품인 만큼, 현장별 요구에 맞춘 기능 개선과 적용 범위 확대에도 대응할 수 있습니다.



NextRise 2026 Global innovator 수상한 뷰런테크놀로지

스마트 인프라 솔루션 '룩아웃(Lookout)'은 교통 흐름 파악이나 보행자 안전 등 실제 교통 현장에서 어떻게 활용될 수 있으며, 현장 운영에 어떤 도움을 줄 수 있나요?

Lookout은 차량과 보행자의 움직임을 정량화해 도로 운영과 안전 대응에 활용할 수 있도록 돕습니다. 교통량, 속도, 이동 방향과 궤적을 함께 분석하면 어느 시간대에 차량이 집중되는지, 어느 구간에서 흐름이 느려지는지를 파악할 수 있습니다. 이 데이터는 운영자가 혼잡 상황을 판단하고 교통 운영 방안을 검토하는 기초 자료가 됩니다.

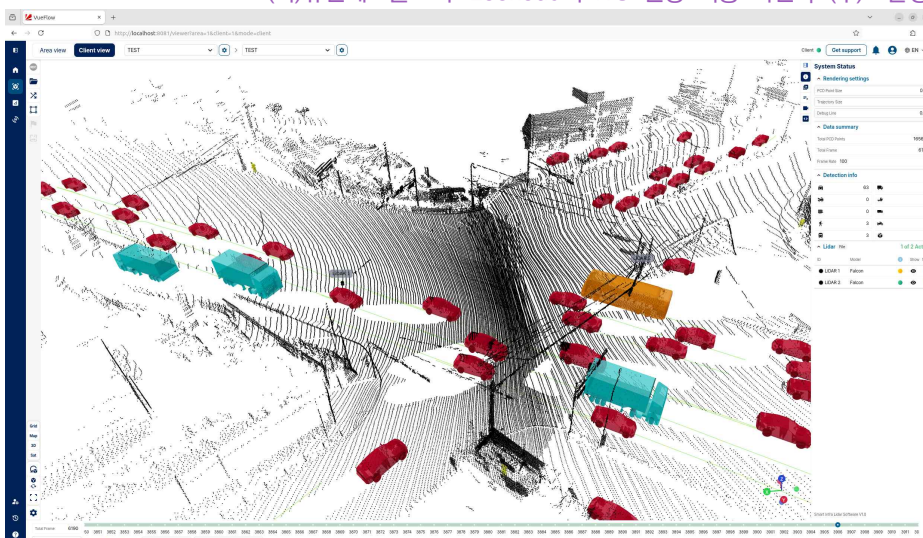
스마트교차로에서는 방향별 통행량과 차량 흐름, 보행자 이동 정보를 신호 운영 시스템과 연계해 실시간 신호 최적화를 지원할 수 있습니다. 부런은 필요한 인자·분석 데이터를 제공하고, 실제 신호 제어는 연계된 신호 시스템에서 수행하는 구조입니다. 교통량이 달라지는 시간대와 보행 수요를 함께 살펴보면 현장 상황에 맞는 운영을 검토할 수 있습니다.

보행자 안전 측면에서는 횡단보도 주변과 차도, 보행자 보호구역 등에 관심 구역을 설정하고 진입·체류·이탈을 감지할 수 있습니다. 도로에서는 역주행이나 비정상 정차 등 설정된 조건에 해당하는 상황을 확인해 관제시스템에 전달할 수 있습니다. 현장에서 사용 중인 안내 장치나 경보 시스템과 연동하면 관리자가 대응해야 할 상황을 더 빠르게 확인하도록 도울 수 있습니다.

차량과 보행자의 이동이 함께 발생하는 공항, 환승 거점, 행사장에도 Lookout을 활용할 수 있습니다. 구역별 인원과 밀집도, 이동 흐름을 분석해 보행 공간의 혼잡을 파악하고, 대기열이 형성되거나 인원이 집중되는 구역을 확인할 수 있습니다. 운영자는 이러한 정보를 바탕으로 안내 인력 배치와 동선 운영을 검토하고, 차량과 보행자가 함께 이용하는 공간의 관리에 활용할 수 있습니다.

산업 현장에서는 작업자와 차량이 함께 이동하는 구역의 진입과 접근 상황을 분석하고, 고객이 보유한 경광등·스피커·운전자 단말 및 통합 관제시스템과 연계할 수 있습니다. 분석 결과가 기존 대응 체계 안에서 활용되도록 연결하는 것이 중요합니다. 이를 통해 현장 담당자가 모든 화면을 계속 살펴보는 부담을 줄이고, 확인이 필요한 상황에 집중할 수 있도록 돕고자 합니다.

(좌)부런테크놀로지 'Lookout'의 ITS 현장 적용 화면 | (우)조달청 혁신제품 지정 기념 촬영



구릉지하차도 실증 등 교통·도시 안전 분야에서 진행한 사업 중 기억에 남는 사례를 소개하고, 현장에서 확인한 변화나 배운 점을 말씀해 주세요.

국내에서는 구릉지하차도와 서울시설공단의 올림픽대로 교통 모니터링 사례가 기억에 남습니다. 구릉지하차도에서는 라이다를 활용해 차량의 위치와 움직임을 3차원 데이터로 수집·분석하고, 관제시스템과 연계했습니다. 지하차도와 터널은 차량 흐름을 지속적으로 파악하고 돌발상황에 신속히 대응하는 것이 중요한 공간입니다. 차량의 움직임을 연속된 데이터로 분석하면 시간대별 교통 흐름을 비교하고, 혼잡 상황이나 추가 확인이 필요한 구간을 파악하는 데 활용할 수 있습니다.

서울시설공단과 진행한 올림픽대로 사업에서는 도로에 라이다를 설치해 차량 통행량을 분석하고, 이상 상황 탐지를 위한 교통 모니터링 시스템을 구축했습니다. 도심 주요 간선도로의 차량 흐름을 데이터로 파악해 도로 운영과 관제에 활용하도록 한 사례입니다. 두 사업을 통해 서로 다른 도로 환경에서 필요한 교통정보를 안정적으로 확보하고, 이를 기존 관제체계에 연결하는 것의 중요성을 확인했습니다.

도시 안전 분야에서는 2026년 5월 PEAK FESTIVAL 현장에서 인파 밀집도 검출 기술을 실증했습니다. 무대 시설물과 관람객이 함께 있는 야외 환경에서 사람들의 분포와 움직임을 분석했습니다. 이는 차량 중심의 교통 모니터링에 활용해 온 공간 인지 기술을 다중이용시설과 행사장의 인파 안전관리로 확장한 경험이라는 점에서 의미가 있었습니다. 해외에서는 일본의 스마트폴 기반 사업에 라이다 인지 솔루션을 공급했습니다. 스마트폴에 설치된 라이다를 통해 주변의 사람과 차량을 인지하고, 이동 흐름을 파악하도록 지원하는 사례입니다. 도시 곳곳에 설치되는 인프라에 공간을 이해하는 기능을 더하고, 이를 교통과 보행 공간의 운영에 활용할 수 있다는 점에서 의미가 있습니다.

이러한 고객들과 논의하면서 확인한 중요한 요구 중 하나는 개인정보 보호입니다. 공간의 혼잡과 이동 흐름을 파악하고 싶지만, CCTV를 통한 얼굴 영상의 수집과 보관에는 부담을 느끼는 고객들이 있습니다. 라이다는 얼굴을 촬영하지 않고도 사람의 위치와 이동 방향, 체류 시간과 밀집 정도를 분석할 수 있습니다. 개인정보 보호 요구를 고려하면서 운영에 필요한 공간 정보를 확보할 수 있다는 점이 고객에게 중요한 선택 이유가 되고 있습니다.

조명이 부족하거나 없는 환경에서의 활용성도 라이다의 강점입니다. 라이다는 스스로 레이저를 발사해 거리를 측정하기 때문에 주변 조명에 의존하지 않고 객체의 위치와 움직임을 파악할 수 있습니다. 이러한 특성은 조명 설치가 어려운 도서·산간 지역이나 야간에도 대상의 접근을 확인해야 하는 군부대 외곽 경계 등에 활용할 수 있습니다. 실제 적용 시에는 탐지 거리와 지형, 시설물에 의한 가림 등을 고려해 센서 배치와 감지 구역을 설계하는 것이 중요합니다.

현장에서 얻은 가장 큰 배움은 인지 기술이 고객의 운영 목적과 연결될 때 제품의 가치가 드러난다는 점입니다. 이를 위해서는 센서와 소프트웨어, 운영 기준을 함께 설계해야 합니다. 센서의 설치 위치와 관찰 범위에 따라 확보되는 데이터가 달라지고, 같은 데이터라도 운영자가 필요로 하는 정보는 다를 수 있습니다.

도로에서는 교통 흐름과 신호 운영을 위한 정보가, 공항에서는 혼잡도와 대기열 관리에 필요한 정보가 중요합니다. 어떤 상황을 이벤트로 볼 것인지, 관제 화면에는 무엇을 보여줄 것인지, 기존 시스템과 어떤 정보를 주고받을 것인지를 운영자와 함께 정해야 기술이 실제 업무에 연결됩니다.

Lookout은 2026년 조달청 혁신제품으로 지정됐습니다. 저희는 자체 인지 기술을 기반으로 한 제품을 실제 현장에 공급하고 적용해 온 경험과 혁신제품 지정 성과를 공공 인프라의 적용 기회로 연결하고자 합니다. 도입 이후에도 현장별 운영 목적과 개인정보 보호 요구, 다양한 설치 환경에 대응하며 고객의 운영과 안전관리에 필요한 정보를 지속적으로 제공할 것입니다.

최근 제시하신 ‘자율형 AI 파운드리’라는 사업 방향은 어떤 의미이며, 이를 통해 고객의 AI 개발과 활용을 어떻게 돕고자 하는지 쉽게 말씀 부탁드립니다.

자율형 AI 파운드리는 고객이 원하는 인지 AI를 실제 현장에서 사용할 수 있도록 개발부터 적용까지 지원하겠다는 사업 방향입니다. 반도체 파운드리가 설계된 반도체의 생산을 지원하듯, 뷰런은 고객의 요구를 바탕으로 필요한 데이터와 AI 모델, 실행 환경을 연결해 활용 가능한 소프트웨어를 제공하고자 합니다.

예를 들어 고객이 새로운 교차로에 AI 관제를 도입하려면 센서 설치만으로 모든 준비가 끝나지는 않습니다. 필요한 데이터를 확보하고, 데이터 속 객체에 학습용 정보를 붙이는 어노테이션을 수행한 뒤, 모델의 성능을 검증하고 현장 장비에 맞춰 적용해야 합니다. 운영 환경이 바뀌면 추가 데이터와 개선 작업도 필요합니다. 각각의 과정을 고객이 따로 준비해야 할 때 생기는 개발 부담을 줄이는 것이 저희가 해결하고 싶은 문제입니다.

뷰런은 Prospector를 통한 데이터 구축, X Factory를 통한 AI 데이터 가공과 개발 지원, Copilot과 Lookout을 통한 현장 적용을 연결하는 방향으로 사업을 정비하고 있습니다. X Factory는 3차원 포인트클라우드의 어노테이션과 데이터 품질 확보를 지원하며, 전체적으로는 데이터 수집부터 학습·검증·배포까지 이어지는 개발 체계를 지향합니다.

고객은 준비된 Lookout을 도입해 필요한 관제 기능부터 사용할 수도 있고, 자사 서비스에 맞는 객체나 운영 환경에 대한 개발 협력을 진행할 수도 있습니다. 개발 단계에서 센서와 컴퓨팅 환경을 함께 고려하면 통합 과정의 시행착오를 줄이고, 현장 적용 가능성을 일찍 검토할 수 있습니다.

저희가 추구하는 관계는 도입 이후에도 운영 경험이 다음 개선으로 이어지는 기술 협력입니다. 고객의 목적과 데이터 활용 조건에 맞춰 필요한 지원 범위를 정하고, 새로운 장소나 서비스로 적용을 확대할 때 축적된 경험을 활용하도록 돕겠습니다.

CEO로서 직면한 가장 큰 도전은 무엇이며, 어떻게 극복하셨나요?

뷰런은 저의 첫 창업입니다. 연구원으로 일하며 기술을 깊이 파고드는 데는 익숙했지만, 회사를 경영하는 일은 전혀 다른 영역이었습니다. 가장 큰 도전은 연구자로서의 사고방식과 경영자로서의 판단 사이의 간극을 메우는 일이었다고 생각합니다. 연구에서는 문제를 충분히 검증하고 가장 좋은 답을 찾을 때까지 시간을 쓰는 것이 미덕입니다. 반면 경영에서는 정보가 부족한 상태에서도 제때 결정해야 하고, 기술의 완성도와 시장의 타이밍, 회사의 자원을 함께 따져야 합니다. 초기에는 기술적으로 더 다듬고 싶은 마음과 고객에게 먼저 결과를 보여줘야 하는 현실 사이에서 고민이 많았습니다. 지금은 완벽한 답을 기다리기보다 현장에서 검증 가능한 단위로 먼저 실행하고, 결과를 바탕으로 빠르게 개선하는 방식을 택하고 있습니다.

이 과정에서 현장이 가장 좋은 선생님이 되었습니다. 라이다 인지 기술은 정해진 조건에서 좋은 성능을 보이더라도, 설치 위치와 날씨, 주변 구조물, 운영 방식이 달라지면 결과가 달라질 수 있습니다. 성능 수치만으로는 고객의 신뢰를 얻기 어렵다는 점을 배웠고, 이후 데이터를 학습과 검증에 다시 반영하고 운영자와 활용 기준을 함께 정하는 과정을 제품의 일부로 보게 되었습니다. 기술을 잘 만드는 것과 고객이 쓸 수 있는 제품을 만드는 것은 다르다는 점을 체감한 시간이었습니다.

또 하나의 도전은 조직을 키우는 일이었습니다. 소수의 연구 인력으로 시작한 회사가 개발, 사업, 운영 등 다양한 역할을 갖춘 조직으로 성장하면서, 제가 모든 일을 직접 행하는 방식은 더 이상 통하지 않았습니다. 각 분야에서 저보다 잘하는 동료에게 권한을 맡기고, 회사가 가려는 방향과 판단 기준을 분명히 공유하는 것이 CEO의 역할이라는 점을 배웠습니다.

지금도 매일 배우는 과정 중입니다. 다만 현장에서 확인하고, 근거를 바탕으로 판단하며, 동료와 함께 해결한다는 원칙은 연구원 시절부터 이어온 저의 강점이라고 생각하고, 이를 회사 운영에도 그대로 적용하고자 합니다.

뷰런테크놀로지의 기업문화에 대해서 설명해 주세요.

뷰런의 기업문화는 각자의 전문성에 몰입하면서, 그 결과를 동료와 연결해 고객 현장에서 완성하는 데 초점을 두고 있습니다. 기술의 작은 차이가 안전과 운영 품질에 영향을 줄 수 있는 만큼, 문제의 원인을 끝까지 확인하고 근거를 바탕으로 개선하는 태도를 중요하게 생각합니다.

이러한 일하는 방식은 Deliver Trust, Lead, Together, Connected Expertise, Share Clearly, Bold Innovation이라는 다섯 가지 핵심 가치에 담겨 있습니다. 결과의 완성도로 신뢰를 쌓고, 문제를 발견한 사람이 동료와 함께 해결을 시작하며, 전문 지식을 전체 시스템의 성과로 연결하자는 뜻입니다. 의견과 피드백은 구체적인 근거와 실행 가능한 대안으로 나누고, 더 나은 방법을 찾기 위한 시도도 장려합니다.



매월 진행되는 Activity Day를 활용해 다양한 사내 동아리 활동을 즐기는 뷰런테크놀로지 임직원

구성원의 성장을 위해 업무 관련 도서와 외부 교육·세미나, 특허 등록 등을 지원하고 있습니다. 정기 타운홀과 랜덤 런치, 매월 운영하는 Activity Day는 서로 다른 업무를 맡은 구성원이 교류하는 기회가 됩니다. 저희는 이러한 문화가 기술과 고객 현장 사이의 거리를 좁히고, 함께 문제를 해결하는 힘으로 이어지기를 기대합니다.

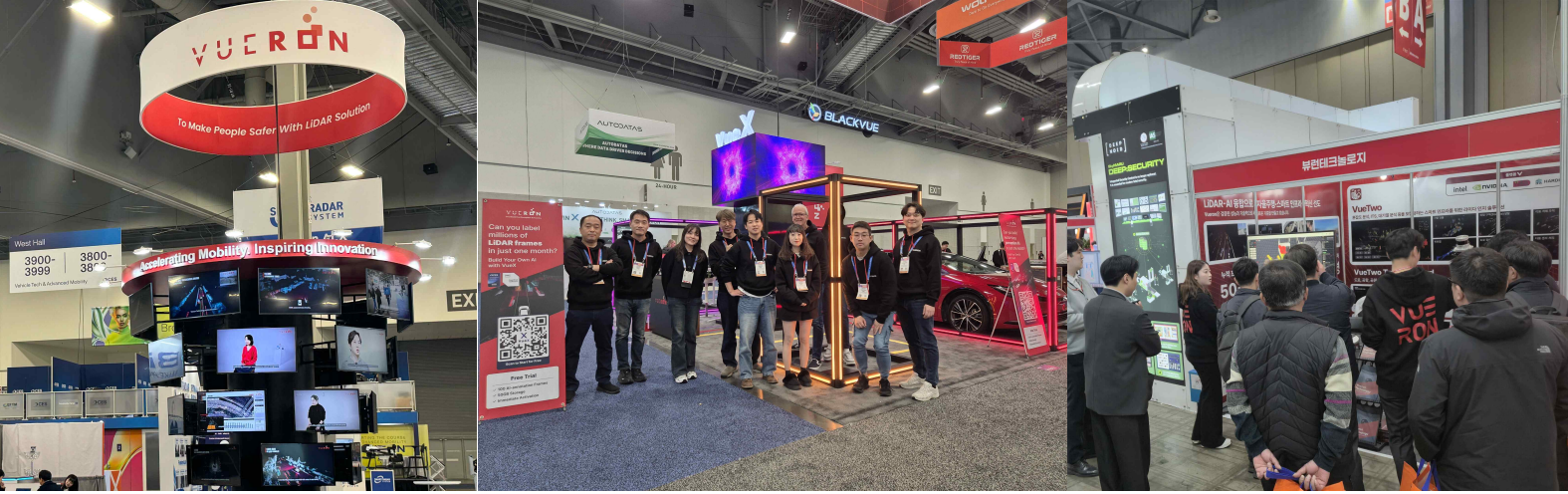
기업가로서 가장 큰 영향을 받은 인물이나 경험은 무엇인가요?

한 사람을 꼽기보다는 두 가지 경험을 말씀드리고 싶습니다. 하나는 글로벌 시장에 도전해 온 과정이고, 다른 하나는 그 과정을 함께해 온 동료들입니다.

뷰런은 초기부터 해외 시장을 목표로 CES 등 글로벌 전시회 꾸준히 참가해 왔습니다. 처음 해외 무대에 섰을 때 뷰런은 대부분의 방문객에게 낯선 한국 스타트업이었습니다. 같은 기술을 소개하더라도 국내에서 통하던 설명이 해외 고객에게는 잘 전달되지 않았고, 이미 이름이 알려진 글로벌 기업들 사이에서 짧은 시간 안에 뷰런의 차별점을 보여줘야 했습니다.

그래서 기술을 소개하는 방식부터 바꿨습니다. 성능을 나열하기보다 고객이 겪는 문제에서 출발해 뷰런의 기술이 무엇을 해결하는지를 보여주곤 했고, 전시 이후에도 만난 기업들과 대화를 이어가며 관계를 쌓아갔습니다. 해마다 참가를 거듭하며 뷰런을 기억하고 먼저 찾아오는 고객과 파트너가 늘어났고, 글로벌 수상처럼 외부의 인정도 받을 수 있었습니다. 이 과정에서 국내에서 쌓은 경험이 해외에서도 통할 수 있다는 자신감을 얻었고, 동시에 글로벌 기준에서 무엇을 더 갖춰야 하는지도 분명히 알게 됐습니다.

이 도전을 가능하게 한 것은 함께한 동료들이었습니다. 저를 믿고 합류해 준 초기 구성원들은 정해진 답이 없는 상황에서도 각자의 전문성으로 문제를 풀어냈습니다. 그 과정을 지켜보며 좋은 회사는 대표 한 사람의



(왼쪽부터) CES 2025, CES 2026, SECON 2026 뷰런테크놀로지 전시 부스 및 현장 시연

역량이 아니라 구성원이 자신의 전문성을 마음껏 발휘할 수 있는 환경에서 만들어진다는 점을 배웠습니다. 동료들이 보여준 신뢰는 지금도 제가 더 나은 판단을 하도록 만드는 책임감의 근원입니다.

이 경험들은 기업가로서 제 기준이 됐습니다. 낮은 시장에서도 고객의 문제에서 출발하는 것, 그리고 그 일을 함께하는 사람들이 성장할 수 있는 회사를 만드는 것입니다. 10월 강릉 ITS 세계총회에서도 국내외 관계자들을 만나며 이 기준을 이어가겠습니다.

스마트시티 및 교통 기술의 발전이 뷰런테크놀로지 비즈니스에 어떤 영향을 미칠 것으로 예상하시나요?

스마트시티와 교통 기술이 발전할수록 현장에서 확보한 데이터를 실제 운영에 연결하려는 수요가 커질 것으로 예상합니다. 차량과 사람이 얼마나 많은지에 더해 어느 방향으로 이동하고, 어디에 머물며, 어떤 조건에서 혼잡과 위험이 발생하는지를 알고자 하는 요구입니다. 이는 공간의 움직임을 정밀하게 분석하는 뷰런의 인지 소프트웨어가 활용될 수 있는 범위를 넓혀줄 것으로 봅니다.

사업적으로는 교차로와 도로의 교통 분석에서 공항·철도역의 혼잡 관리, 산업 현장의 이동·안전 관리로 고객 접점이 확대될 수 있습니다. 동일한 인지 기술을 각 현장의 운영 목적에 맞춰 적용하고, 고객의 기존 관제시스템과 연결하는 역량이 더욱 중요해질 것입니다. 디지털트윈에서도 실제 공간의 변화를 지속적으로 반영할 수 있는 데이터가 필요하므로, 뷰런이 이러한 데이터를 제공하는 역할을 할 수 있다고 생각합니다.

고객의 자체 AI 개발 수요가 늘어나는 것도 기회입니다. 완성된 Lookout을 공급하는 사업과 함께, 데이터 구축과 모델 개발·현장 적용을 지원하는 파운드리 사업을 확대할 수 있습니다. 도입 이후 기능을 추가하거나 다른 현장으로 확장하는 과정에서도 지속적인 기술 협력이 가능할 것으로 기대합니다.

동시에 고객이 요구하는 기준도 높아질 것입니다. 인지 성능뿐 아니라 시스템 연동, 현장 유지관리, 개인정보 수집 부담, 전체 구축 운영 비용까지 함께 설명해야 합니다. 뷰런은 현장 검증과 파트너 협력을 바탕으로 이러한 요구에 대응하고, 공공과 민간 고객이 장기적으로 활용할 수 있는 솔루션을 제공하는 방향으로 사업을 발전시키고자 합니다.

앞으로 교통·스마트시티 분야에서 부런이 집중하고 싶은 분야나 협력하고 싶은 과제는 무엇인지, 「Monthly ITS」 독자분들께 전하고 싶은 말씀과 함께 부탁드립니다.

앞으로는 스마트교차로와 보행자 보호구역, 터널·지하차도처럼 교통 운영과 안전 요구가 함께 있는 현장에 집중하고자 합니다. 차량 흐름과 보행자 이동을 함께 분석하고 기존 관제·신호 시스템과 연결해, 담당자가 현장 상황을 판단하는 데 필요한 정보를 제공하는 것이 목표입니다.

또한 공항과 철도역, 항만, 대형 행사장 등 사람과 차량의 이동이 복합적으로 발생하는 공간으로 적용을 넓혀가고자 합니다. 교통량과 인파를 각각 따로 보는 데서 생기는 정보의 단절을 줄이고, 공간 전체의 이동과 혼잡을 이해할 수 있도록 지원하는 방향입니다. 산업 현장의 구내 이동과 작업자 안전 역시 같은 인지 기술을 활용할 수 있는 분야입니다.

이를 위해 지자체와 공공기관, ITS 구축 기업, 관제 플랫폼 기업, 센서 및 장비 제조사와의 협력을 확대하고 싶습니다. 현장 운영자는 해결할 문제와 대응 기준을 제시하고, 시스템 구축 기업은 기존 인프라와 연결하며, 부런은 인지와 분석 기술을 제공하는 방식으로 각자의 전문성을 결합할 수 있습니다. 도입 전에는 활용 지표와 연동 범위를 정하고, 실증 이후에는 운영 지속성과 다른 현장으로의 확장 가능성을 함께 평가하는 협력을 기대합니다.

부런은 2026년 10월 19일부터 23일까지 강릉 올림픽파크에서 열리는 강릉 ITS 세계총회에 부스를 마련하고 5일간 전시회 참가할 예정입니다. 이번 전시를 국내외 ITS 관계자들과 교통·공간 관제의 활용 방향을 논의하고, 실제 사업 현장에 맞는 협력 과제를 찾는 기회로 삼고자 합니다.

Monthly ITS 독자 여러분께서 겪고 계신 교통·안전·운영상의 과제를 들려주시면 좋겠습니다. 어떤 데이터를 확보해야 하는지, 기존 시스템과 어떻게 연결할 수 있는지부터 함께 검토하며 시민과 현장 이용자의 안전에 도움이 되는 결과를 만들어가겠습니다.

AI가 있는 도시의 미래 「K-AI 시티 실행전략」에 담다

국토교통부, 2026. 9. 8.(화)

국토교통부(이하 국토부)는 9월 9일(수) 부산 벡스코에서 개최되는 2026 월드 스마트시티 엑스포에서 「K-AI 시티 실행전략」을 발표했다.

이번 실행전략은 국정과제로 추진 중인 K-AI 시티 실현을 위해 마련한 것으로, AI 3대 강국을 선도하는 국가대표 K-AI 시티 조성을 목표로 한다.

이를 위해, ▲사람 중심의 따뜻한 미래도시 조성 ▲모두가 AI·로봇 기술을 자유롭게 실험하고 즐기는 도시 ▲국내 AI 기술력과 산업이 집약된 수출형 도시를 기본방향으로 설정하였으며, 5대 핵심과제로 ①AI 혁신서비스 발굴, ②AI 시티 인프라 구축, ③AI 특화 시범도시 조성·운영, ④K-AI 시티 선도모델 확산 그리고 ⑤법·제도 기반 마련을 제시했다.

① (AI 혁신서비스 발굴) 도시 분야에 AI를 접목하는 ‘AI시티+X 서비스’를 개발한다. 기업 공모를 통해 민간주도 국토교통 AI 서비스 개발을 지원하고, 우수 서비스를 선정해 K-AI시티 대표 서비스로 확산해나간다. 또, 공공부문에서도 건축행정 AI, 도시계획 AI 등 체감도 높은 서비스 개발·보급을 우선 추진한다.

아울러, AI시티 발전 단계에 따라 필요한 인프라·서비스 등을 5단계로 제시하는 기술로드맵*을 수립해 K-AI시티 실현 수준을 체계적으로 관리한다. 또, 데이터 표준화 및 정제·가공 기술, 도시 에이전트 플랫폼 등 다양한 도시 운영기술 개발(R&D)을 통해 국가표준 기술도 확보해나간다.

* (Lv.1) 기반조성 → (Lv.2) 공간인지 → (Lv.3) 지능협업 → (Lv.4) 로봇관제 → (Lv.5) 자율도시

② (AI시티 인프라 구축) 데이터 수집·분석에서 현장 서비스 제공으로 이어지는 AI시티 기반 마련을 위해서 AI시티 인프라 체계를 도시지능센터(두뇌), 데이터 파이프라인(신경망), 피지컬AI 및 지능형 시설물(신체)로 구상하고, 5국3특 권역을 중심으로 기존 도시운영 시설을 도시지능센터로 고도화하도록 지원한다.

아울러, 일상 공간인 건축물을 피지컬AI 플랫폼으로 전환하는 스마트+빌딩을 확산하고, 로봇·자율차 등 AI 기술 수용성을 갖춘 지능형 시설물 도입을 위한 가이드라인을 마련해 도시 공간으로의 확대를 지원한다.

③ (AI 특화 시범도시 조성·운영) AI 기술과 AI시티 인프라를 실제 도시공간에 먼저 구현하고, 국민 일상에서 AI가 가져오는 도시변화를 직접 체감할 수 있는 AI 특화 시범도시 사업을 추진한다.

공모로 선정된 원주와 천안·아산(공동)에는 공공이 구축하는 인프라를 활용해 민간이 AI 서비스를 개발·실증하는 ‘테스트베드형’을, 기업 등 선제적인 인프라 투자·구축이 예정된 새만금과 광주에는 AI·로봇 기술을 도시설계 단계부터 반영하는 ‘모델도시형’을 시범도시로 조성한다.

④ (K-AI시티 선도모델 확산) 개별 주체 중심의 기존 사업을 지방정부·기업·대학 등이 AI 서비스의 사업화와 인재 양성까지 함께하는 산업 생태계 육성방식으로 개편한다. 또, 지방정부 등 수요자와 솔루션 제공 기업을 매칭하는 AI·스마트도시 솔루션 마켓을 개설·운영하여 자생적 기술시장을 활성화한다.

K-AI 시티 수출 지원을 위해 도시기반시설에 우수한 서비스를 결합한 K-AI시티 플랫폼 형태로 맞춤형 수출 전략을 마련하고, 선단형 수출을 위한 도시개발 프로젝트로 확대한다. 또, 해외 정부·기업으로부터 많은 관심을 받아온 K-City Network(KCN) 사업을 AI시티 중심으로 확대하고, 현지 협력센터도 증설하는 등 국내 기업의 해외 진출을 뒷받침한다.

⑤ (법·제도 기반 마련) K-AI 시티 조성·확산을 위해 「스마트도시법」을 「인공지능·스마트도시법」으로 변경하고, 인공지능도시·도시데이터 등 핵심 개념을 정의하고, AI 특화 시범도시 지정·지원, 규제 특례에 관한 사항을 규정해 법적 기반을 마련한다.

아울러, 안전한 데이터 관리와 AI 위험 대응, 시민 수용성 제고를 위한 AI시티 도시운영 규정을 마련하고, 기술실증·공간계획 상 규제를 미리 찾아 여러 기업과 함께 검증한 후 제도화하는 기획형 규제샌드박스를 추가 도입한다.

국도교통부는 ‘27년 법령 제·개정 등 AI시티 기반을 마련하고, ’30년까지 AI 특화 시범도시 조성 등 가시적인 성과를 창출할 계획이다. 그 이후, 우수한 성과를 국내·외로 확산하며 AI시티 조성·확산을 본격화할 계획이다.

김윤덕 국도교통부 장관은 “K-AI시티의 성패는 얼마나 발전된 기술을 보여주느냐보다, 그 기술이 도시에서 제대로 작동할 수 있는 기반을 갖추고 국민의 삶을 얼마나 편리하고 안전하게 바꾸는지에 달려있다”면서,

“이번 실행전략을 통해 기술 자체가 목적이 아닌 사람 중심의 AI시티를 구현하고, AI가 도시를 이으면서 만들어내는 변화를 국민 누구나 일상에서 체감할 수 있도록 하겠다”고 밝혔다.

자동차 사이버보안 위협 민·관 원팀으로 대응한다

국토교통부, 2026. 9. 15.(화)

운행 중인 자동차가 해킹되어 핸들 등 주요 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하는 상황을 가정한 민·관 합동훈련이 실시된다. 정부는 사고탐지·신고부터 확산차단, 차량복구와 재발방지까지 전 과정을 실제상황처럼 점검해 자동차 사이버보안 대응역량을 높일 계획이다.

국토교통부(이하 국토부)는 한국교통안전공단 자동차안전연구원(KATRI), 한국인터넷진흥원(KISA), 경찰청, 현대자동차와 함께 9월 15일 현대자동차 판교 AVP본부에서 ‘자동차 사이버보안 사고대응 민·관 합동 모의훈련’을 실시했다.

이번 훈련은 자동차 사이버보안 관리체계(CSMS) 시행 이후, 실제 사고상황에서도 사고대응 절차와 관계기관 간 공조체계가 원활하게 작동하는지 사전 점검하기 위해 마련됐다.

실제 차량이나 시스템을 해킹하지 않고 가상의 사고상황을 단계별로 부여한 뒤, 각 기관이 실제 사고와 동일하게 신고·보고·조치를 수행하는 도상훈련 방식으로 진행된다.

모의훈련은 자동차 부품 협력사의 서버가 해킹되고, 악성코드가 숨겨진 소프트웨어가 무선 업데이트(OTA)를 통해 차량에 배포돼 이상작동하는 상황을 가정하였다. 소프트웨어 중심 자동차(SDV)로 전환되면서 사이버공격의 영향이 개별 차량을 넘어 자동차제조사·부품사 등 공급망 전반으로 확산될 수 있다는 점을 반영한 시나리오다.

모의훈련 과정은 ① 사고탐지·신고 및 확산차단, ② 원인분석과 관계기관 공조, ③ 차량복구를 위한 단기조치, ④ 취약점 해소와 공급망 보안 강화를 위한 최종조치, ⑤ 조치 적정성 확인 및 사고 종결 순으로 진행된다.

현대자동차의 이상신호 탐지와 사고신고를 시작으로, KATRI의 기술검토와 국토교통부 보고, KISA의 침해원인 분석, 경찰청의 해커 추적·수사 등 관계기관 간 공조체계를 점검한다. 이후 소프트웨어 배포 중단과 개선 소프트웨어 배포를 통한 차량복구, 미초치 차량 추적, 차량 방어계층 및 협력사 보안 강화 등 사고확산 차단부터 재발방지·사고종결까지 전 과정을 실제 절차에 따라 수행한다.

국토교통부 박준형 모빌리티자동차국장은 “자동차 사이버보안 사고는 일반 사이버보안 사고와 달리 국민의 생명과 안전에 직결된다는 문제가 있다”면서, “최근 시를 활용한 자동차제조사 공급망 침투 등 사이버공격이 고도화되고 빈도도 증가하는 상황에서, 이번 민·관 합동훈련을 계기로 관계기관 간 역할과 공조체계를 지속 보완하고, 국가안보와 국민안전을 최우선으로 하는 자동차 사이버보안 환경을 구축해 나가겠다”라고 밝혔다.

AI·스마트 모빌리티 미래협력 제안 제12차 APEC 교통장관회의 참석

국토교통부, 2026. 9. 22.(화)

국토교통부는 9월 22일 중국 베이징에서 열린 「제12차 APEC 교통장관회의*(TPTMM12)」에 교통물류실장(박재순)을 수석대표로 하는 정부대표단이 참석하여 회원경제들과 미래 교통정책 방향을 논의하였다.

* 아시아태평양경제협력체(APEC) 21개 회원경제의 교통분야 고위급이 모여 주요 교통정책 방향 및 협력방향 모색

이번 회의에서는 AI·자율주행 등 혁신기술을 활용한 교통의 디지털 전환과 역내 연결성 강화, 안전하고 회복력 있는 교통체계 및 공급망 구축 등을 중심으로 아시아·태평양 지역의 교통협력 방안을 논의하였다.

우리나라 대표단은 본회의에서 AI·디지털 기술을 활용한 우리 교통혁신 사례를 소개하고, 회원경제 간 스마트 모빌리티 협력 확대를 제안하였다.

광주광역시 전역을 활용한 도시 단위 자율주행 실증과 자율주행·수요응답형 교통(DRT) 연계 서비스, 전국적인 ITS 인프라와 하이패스, AI·자동화 기술을 활용한 스마트물류 등 디지털 기술을 실제 교통·물류 현장에 적용한 정책사례를 소개하였다.

또한 디지털 교통체계의 연결성이 높아지는 만큼 데이터 활용·보호, 사이버보안, 기술표준과 안전기준 등 새로운 거버넌스 과제에 대한 회원경제 간 협력이 중요함을 강조하고, 우리나라가 주도하는 APEC 스마트 모빌리티 포럼을 통해 정책·기술 경험을 공유하고 실질적인 협력방안을 지속 발굴해 나갈 것을 제안하였다.

APEC 교통실무그룹(TPTWG) 김배성 의장은 본회의에서 TPTWG의 주요 성과를 소개하였다. TPTWG는 그간 의장의 리더십 아래 회원경제 간 의견을 조율하여 스마트 모빌리티 권고문을 마련하고, 기존 4개 전문가그룹을 통합·개편하는 한편 교통연구전문가그룹(EGTR)을 신설하는 구조개혁을 추진해왔다.

이를 통해 유사·중복 기능을 정비하고 교통수단별 논의를 유기적으로 연계하여 새로운 교통 이슈에 보다 효과적으로 대응할 수 있는 협력체계를 마련하였다.

대표단은 베이징 이창 자율주행 시범구를 방문하여 완전 무인 로보택시와 자율주행 버스 등 실제 도로에서 운영 중인 자율주행 서비스를 살펴보고, 실증·상용화 과정의 운영체계와 안전관리 사례를 국내 자율주행 정책에 참고할 계획이다.

인공지능(AI) 도시·스마트 도시 석·박사 인재 키울 대학 4곳 선정

국토교통부, 2026. 9. 29.(화)

국토교통부(이하 국토부)는 인공지능(AI)과 스마트도시 기술을 융합해 미래도시 경쟁력을 높이고, 도시산업의 혁신을 이끌 핵심인재를 양성하기 위해 9월 29일(화)부터 전국 4년제 대학을 대상으로 「AI·스마트도시 혁신인재육성 사업('26~'28)」공모를 실시한다.

국토교통부는 '09년부터 3단계에 걸친 혁신인재육성사업을 통해 스마트도시 특성화 교육을 운영하여 '25년까지 10,091명의 전문인력 배출, 825건의 논문 게재, 3,195건의 학술발표 등을 통해 스마트도시 추진 기반을 구축해 왔다.

이번 4단계 사업은 인공지능(AI) 기술이 도시 전 분야로 확산됨에 따라, 인공지능(AI)·스마트도시 융합 역량을 갖춘 '실무형 전문인력' 양성을 핵심 목표로 질적 고도화를 본격화할 계획이다.

이번 혁신인재육성사업 공모의 주요 일정은 다음과 같다.

총 4개 대학을 선정하며, 인공지능(AI)·스마트도시 관련 학과를 운영하고 있거나, 2개 이상의 학과를 연계·융합해 AI·스마트도시 전문 교육과정을 개설·운영할 수 있는 4년제 대학*을 대상으로 한다.

* 비수도권 대학을 2개 이상 선정하되, 비수도권 대학 미응모 또는 기준 미달 시 2개 미만 또는 선정하지 않을 수 있음

선정된 대학에는 장학금, 국내·외 인턴십, 산학협력 비용 등을 지원*하며, 대학도 사업비의 25% 매칭을 의무화하여 사업의 책임성과 참여도를 높일 예정이다.

* '26년 대학별 2.8억 원 지원, '27년부터는 연차별 평가 결과에 따라 차등 지원

교육과정은 스마트도시 교육과정을 운영하면서 스마트도시 각 분야에 인공지능(AI) 기술을 접목한 교과목을 30% 이상 편성하고, 산업체·지방정부와 연계한 프로그램, 국내·외 인턴십, 국제협력 프로그램 등을 필수 운영하도록 하여 현장 밀착형 교육체계를 구축한다.

공모 신청서는 10월 28일부터 29일까지 국토교통과학기술진흥원에서 접수하며, 자세한 내용은 9월 29일(화)부터 국토교통부 누리집에 게시된 공고문을 통해 확인할 수 있다.

국토교통부 윤종수 도시경제과장은 “AI 시티는 스마트시티를 한 단계 발전시킨 미래도시의 새로운 모델로, 국가와 도시의 경쟁력을 좌우하는 중요한 분야”라며, “이번 사업을 통해 AI-스마트도시 관련 전문지식은 물론 산업 현장에서 요구되는 실무역량까지 갖춘 융합형 인재를 양성하고, 우리나라가 글로벌 AI 도시 경쟁에서 주도권을 확보할 수 있도록 적극 지원하겠다”고 밝혔다.

스마트도시 혁신인재육성 사업 성과

구분	합계	1단계(U-City 석박사과정)					2단계(U-City 인력양성)					3단계(스마트도시 혁신인재육성)						
		'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
교 육 인 원	10,091	447	543	661	656	664	613	428	538	558	669	375	535	672	694	691	695	652
석·박사 과정	6,721	58	144	231	295	310	269	260	284	291	265	375	535	672	694	691	695	652
취업자 과정	672	87	73	131	134	134	113	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재직자 과정	2,698	302	326	299	227	220	231	168	254	267	404	-	-	-	-	-	-	-
취 업 인 원	1,487	62	56	136	157	116	115	45	38	61	59	20	62	80	111	135	106	128
석·박사 과정	1,075	-	-	41	72	53	64	45	38	61	59	20	62	80	111	135	106	128
취업자 과정	412	62	56	95	85	63	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3대 메가프로젝트를 뒷받침할 2027년 ICT 연구개발(R&D) 기획 본격화

과학기술정보통신부, 2026. 9. 15.(화)

과학기술정보통신부(이하 '과기정통부')는 9월 15일(화), 서울 용산구 로얄파크컨벤션에서 「2027년도 ICT R&D 신규 과제기획위원회 총괄 워크숍(이하 '워크숍')」을 개최하였다.

2027년도 ICT R&D 정부 예산안은 올해보다 3,969억원이 증가(23.6%)한 역대 최대 규모인 2조 755억원으로 편성되었다고 밝혔다.

담대한 ICT R&D 투자로 대체불가 대한민국으로의 대도약을 실현하기 위해 국가적으로 필요한 핵심기술을 선제적으로 발굴하고, 실질적인 성과를 창출하기 위한 과제기획의 중요성도 더욱 커지고 있다.

특히 R&D 성과가 개별 과제에 머무르지 않고 후속 연구와 실증·사업화 등 국민 모두가 체감할 수 있는 기술주도 성장으로 이어지도록 성과의 축적·연계와 활용 가능성을 기획 단계부터 체계적으로 반영하고자 과기정통부는 산·학·연 기획위원, ICT R&D 전문기관인 정보통신기획평가원(이하 'IITP'), PM(민간 전문가) 등과 함께 올해 처음 마련한 워크숍을 통해 2027년도 ICT R&D 기획 중점방향 등을 공유·논의하였고, 이를 바탕으로 과제기획을 본격 추진할 계획이다.

아울러, AI를 활용한 연구행정 혁신을 통해 ICT R&D 기획·평가·관리의 효율성도 높여나갈 예정이다.

2027년 ICT R&D 기획 중점방향

2027년 ICT R&D는 ①3대 메가프로젝트(피지컬AI, AI반도체, AI데이터센터) 등 전략분야 AI·ICT 기술개발 강화, ②차세대 AI 원천기술 및 안전·신뢰 기술 확보, ③4대 권역 중심의 지역 AX 확산·가속화, ④양자·6G 등 미래 프론티어 기술 선점 및 AI 고속도로 구현, ⑤AI·ICT 핵심인재 양성 및 글로벌 리더십 확보 등 5대 분야별 투자 방향에 중점을 두었다.

① 3대 메가프로젝트 등 전략 분야 AI·ICT 기술개발 강화

2027년에는 3대 메가프로젝트를 뒷받침할 피지컬AI와 AI반도체, AI데이터센터 분야에 총 6,621억원이 반영되었다.

피지컬AI 글로벌 강국으로의 도약을 위해 3,849억원을 투자하여 월드모델, 범용 파운데이션 모델, AI 가속기 등 핵심기술 풀스택 확보와 함께 자동차·건설·제조 등 국내 주력산업을 지원한다. 또한, AI반도체 분야에 1,617억원을 투자하여 급증하는 AI 추론 수요에 대응하기 위한 고성능·저전력 AI반도체 핵심 원천기술을 개발하고, 온디바이스·데이터센터 등 수요처에 특화된 AI반도체 HW·SW 통합기술도 확보한다.

아울러, 글로벌 AI 인프라 경쟁에 대응하기 위해 AI데이터센터 분야에 신규로 1,155억원을 투자하여 서버·메모리·스토리지·네트워크 등 핵심기술을 개발하고 실증·상용화 기반을 마련한다.

② 차세대 AI 원천기술 및 안전·신뢰 기술 확보

차세대 AI 기술 주도권 확보와 AI 확산에 따른 보안위협 대응을 위해 AI 원천과 사이버보안 분야에 총 4,311억원이 반영되었다.

인간 수준의 인지·판단·추론을 위한 차세대 AI 핵심기술과 고품질 데이터·시계열 파운데이션 모델 개발 등에 2,620억원을 지원하고, 미토스 등 새로운 보안위협에 선제적으로 대응·관리하기 위한 기술 확보에 1,691억원을 투자하여 AI의 안전성과 신뢰성을 높인다.

③ 4대 권역 중심의 지역 AX 확산·가속화

지역 주력산업의 AI 전환을 본격적으로 추진하기 위해 3,345억원이 반영되어 전북·경남·광주·대구 4대 권역의 자동차·제조·에너지·바이오·물류 등 지역 주력산업과 AI를 연계한 기술개발·실증을 추진한다. 특히 지역별 산업 특성과 수요에 기반한 기술을 현장에서 검증하여 지역기업의 생산성 향상과 신산업 창출로 이어지는 지역 AX 선순환 생태계를 조성한다.

④ 미래 프론티어 기술 선점 및 AI 고속도로 구현

미래 핵심기술 선점과 차세대통신 인프라 구현을 위해 양자와 차세대통신 분야에 총 3,389억원이 반영되었다. 이 중 양자 분야에 1,073억원을 투자하여 양자통신·센싱 등 미래 양자 기술을 고도화하고 산업 적용을 지원한다.

또한, 차세대통신에 2,316억원을 투입하여 위성-지상 통합 6G, AI 기반 주파수 공급·보호 등 차세대 통신기술을 개발한다. 아울러 피지컬AI 등 초저지연·대용량 데이터 처리를 뒷받침하는 기지국·컴퓨팅 융합 및 광통신 기술을 확보하여 AI 컴퓨팅과 네트워크를 연결하는 'AI 고속도로' 기반을 마련한다.

⑤ AI·ICT 핵심인재 양성 및 글로벌 리더십 확보

AI·ICT 기술의 경제·사회 전방위적 확산에 대응하여 AI·AX 대학원 등을 통한 석·박사급 핵심인재와 최고급 연구인력 양성에 3,544억원을 반영하는 한편, 해외 우수 연구자·기관과의 공동 연구와 글로벌 연구거점 구축을 확대한다.

또한, AI 기술·서비스의 상호운용성과 안전·신뢰성을 확보하기 위한 핵심기술의 표준 개발과 국제표준화를 추진하여 글로벌 기술 경쟁에서 우리나라의 주도권 확보를 지원한다.



이러한 정부안을 토대로 9명의 IITP PM, 기술분야별 25개 분과, 약 350여명의 기획위원들과 함께 9월부터 본격적인 과제기획위 운영을 통해 후보과제를 도출하고, 공정회를 거쳐 연말까지 '27년 신규과제를 확정해 나갈 계획이다.

연구행정에 특화된 AI 에이전트 최초 구축

과기정통부와 IITP는 ICT R&D의 효율성을 높이고 연구자가 연구에 더욱 집중할 수 있도록 연구행정에 특화된 AI 에이전트를 도입한다.

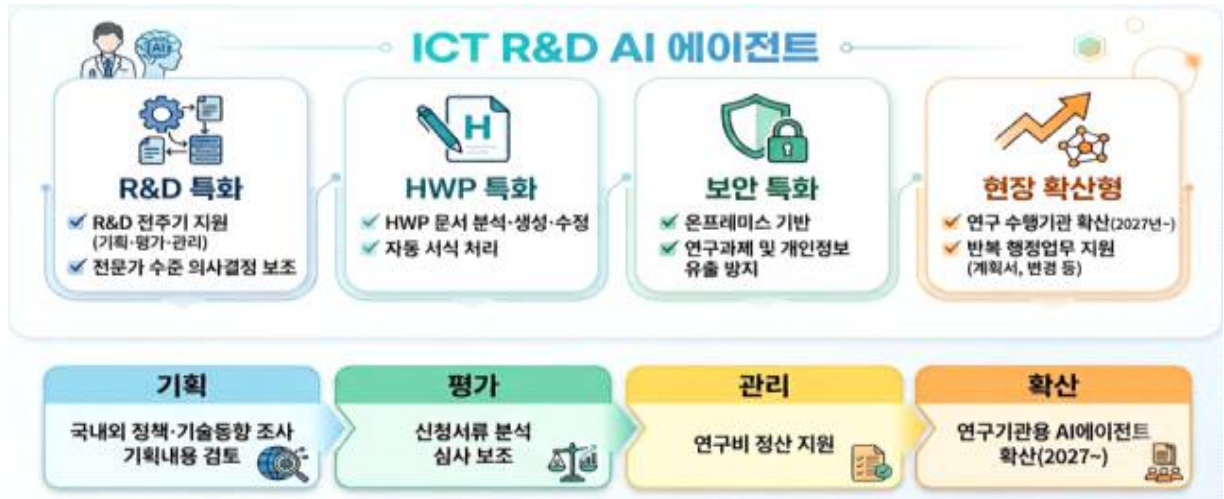
연구행정 전용 AI 에이전트는 그간 연구자의 연구 몰입을 저해하는 주요 요인으로 평가되어 온 복잡한 연구행정 서류와 절차를 간소화하기 위한 기능에 특화된 에이전트이다. 특히, ICT R&D 전문기관인 IITP가 먼저 적용·검증 환경(테스트베드) 역할을 맡아 ICT R&D 전주기에 AI를 적용하고 향후 연구 현장으로 확산할 “연구행정 AX 선도모델”을 마련하였다.

연구행정 AI 에이전트는 ①R&D 특화, ②HWP 특화, ③보안 특화, ④현장 확산형이라는 4가지 특징을 갖는다. 우선 R&D 전주기에 특화된 AI 지원체계를 구축한다. 신규사업이나 연구과제 기획 과정에 AI 에이전트를 활용하여 국내외 정책·기술 동향 등을 조사하고, 기획 내용을 검토해 전문가의 의사결정을 돕는다. 평가에서는 신청기관이 제출한 서류를 분석하고, 연구비 정산에서도 회계사와 같은 전문가 관점에서 업무를 지원한다.

특히, 우리나라 행정환경에 특화된 HWP 에이전트를 도입한다. AI가 HWP 문서의 구조와 서식을 분석하고, 서식에 맞는 문서 생성·수정·검토를 지원하여 문서 행정 부담을 획기적으로 낮출 계획이다. 아울러 연구과제와 연구자의 민감정보가 외부로 유출되지 않도록 온프레미스 기반의 보안형 AI 에이전트로 구축한다. 외부 상용 AI 서비스에 연구과제나 개인정보를 전송하지 않고도 AI 기능을 충분히 활용할 수 있도록 할 계획이다.

올해 IITP에서 검증한 AI 에이전트를 2027년부터는 연구 수행기관으로 본격 확산한다. 연구개발계획서 초안 작성은 물론 과제 신청 서류 검토, 연구계획 참여 연구원 변경 등 반복적인 연구행정 업무를 지원해 연구자의 연구 몰입도를 높일 계획이다.

이번 AI·ICT R&D 특화 AI 에이전트 구축에는 과기정통부와 IITP의 ICT R&D 지원을 통해 기술 역량을 축적한 국내 청년 스타트업의 에이전틱 AI 기술을 실제 R&D 관리 업무에 적용한다는 점에서도 의미가 있다. 이를 통해 정부 R&D 성과가 R&D 혁신에 활용·검증되고 시장으로 확산되는 AI 성장생태계 조성에도 기여할 계획이다.



과기정통부 이도규 정보통신정책실장은 “2027년도 ICT R&D 정부 예산안이 ‘2조원 시대’를 맞이한 만큼, 3대 메가프로젝트를 비롯한 국가 핵심 전략기술에 재정이 적재적소에 투입되어 정부의 국정과제를 뒷받침할 실질적인 성과로 이어지도록 기획 단계부터 철저히 내실을 다지겠다”라고 밝혔다.

이어 “특히 정부 R&D로 개발한 에이전틱 AI 기술을 공공기관 연구행정에 선제적으로 도입함으로써, 복잡한 서류와 행정 부담으로 연구에 온전히 몰입하지 못했던 현장의 애로사항을 해소하고, AI를 연구행정에 적극 활용하여 R&D 기획·관리의 효율성도 함께 높여나가겠다”라고 강조했다.

추격의 시대를 끝낸다

5년간 R&D 200조원, '대체불가 대한민국' 승부수

과학기술정보통신부, 2026. 9. 1.(화)

과학기술정보통신부(부총리 겸 과학기술정보통신부 장관 배경훈, 이하 '과기정통부')는 8월 31일(월) 국가과학기술자문회의 제9회 심의회의 의결을 거쳐 「제2차 국가연구개발 중장기 투자전략(‘26~’30)」(이하 ‘투자전략’)을 확정하였다고 밝혔다. 5년간 정부 연구개발(R&D)에 역대 처음으로 200조원 이상을 투자하는 이번 전략은 정부가 추격형 성장 모델의 한계를 뛰어넘어, 향후 국가연구개발 투자의 방향을 제시하는 최상위 전략이다.

투자전략은 「과학기술기본법」 제7조의 2에 근거하여 5년마다 수립하며, 지난 6월 확정된 「제6차 과학기술기본계획」의 이행을 정부 R&D 투자로 구현하는 실행 로드맵이다. 국가 차원의 미션과 성과목표, 연도별 마일스톤, 투자 포트폴리오를 제시하고, 매년 수립하는 「국가연구개발 투자방향 및 기준」과 예산 배분·조정, 20개 중앙행정기관이 수립·시행 중인 76개 중장기 계획의 지침이 된다.

수립 배경 및 추진 경과

주력산업에서는 중국과의 기술수준이 역전되기 시작했고, 미래기술에서는 선도국과의 격차가 벌어지는 '넛크래커(Nutcracker)' 상황이다. 반도체·디스플레이 기술수준은 2024년 한국 91.2 대 중국 91.5로 뒤집혔고, 이차전지(한국98.8 대 중국100)도 마찬가지다. 첨단로봇·제조(82.0→81.0)와 첨단바이오(78.1→77.5)는 2년 새 후퇴했다. 여기에 부동산 등 비생산적 부문으로의 자금 쏠림이 성장동력 창출을 구축(crowding-out) 하면서 잠재성장률은 2030년대 1% 수준까지 하락할 것으로 전망했다.

제1차 투자전략(‘23~’27) 기간 선도국 대비 평균 기술수준은 80.1%에서 82.8%로 상승하였고 국방과학기술 순위가 9위에서 8위로 오르는 성과가 있었으나, 기술수준 90% 이상 전략기술은 3개에서 2개로 줄어드는 등 기술의 실용화·인프라·인재 부문의 한계도 확인되었다. 지난 1년 R&D 예산을 정부 총지출 대비 5% 수준으로 복원하고 R&D 예비타당성조사를 폐지하며 투자 시스템의 낡은 틀을 걷어냈다면, 이제는 향후 4년의 골든타임에 그 재원을 어디에 집중할지 결정해야 하는 단계라고 밝혔다.

이번 전략은 만드는 방식부터 달라졌다. 소수 전문가 중심의 수립 방식에서 벗어나 총괄위원회 15인, 13개 분과위원회 216인, 국과심 전문위원회 166인이 참여하는 집단지성으로 설계했고, 최근 20년간의 과학기술 논문 3,381만 건을 AI로

분석해 4,234개 연구주제를 재구성하고 657개 고성장 유망기술과 향후 4년 핵심기술 405개를 도출했다. AI는 분석·정보화의 보조 수단이며, 투자 방향과 우선순위의 최종 판단은 전문가가 주도했다. 지난 1월 착수 이후 네 차례 총괄위원회, 대국민·권역별 공청회(7.2, 7.23~24, 7.29), 관계부처 협의(8.7~8.13)를 거쳐 이날 확정되었다.

비전 및 전략

투자전략의 비전은 ‘과학기술 N·E·X·T 투자로 대체불가 대한민국 실현’이다. 아무도 대신할 수 없는 기술로 승부하겠다는 선언이다. 이를 위해 정부는 ▲(투입) 향후 5년간 정부 R&D 200조원 이상 투자, ▲(산출) 세계 최상위급 AI 모델 개발, 세계 최고 피지컬 AI 역량 확보, 반도체 제조 세계 1위 유지, 첫 상용 SMR 건설 (‘35), ▲(성과) AI 3대 강국 도약과 과학기술 5대 강국 실현(국정과제 20·26번)을 목표로 제시했다. 투자 포트폴리오는 10개 기술분야와 8개 정책분야를 아우르는 20개 분야를 4대 전략·8대 과제로 재편했으며, 전략별 머리글자를 모은 것이 ‘N·E·X·T’다.



주요 내용

〈전략N〉 국가의 명운을 건 3대 메가프로젝트, 기술을 결집한다

① (신뢰할 수 있는 AI) AI 모델·피지컬 AI·AI 데이터센터에서 최고 역량을 확보해 전(全) 분야 AX의 기반을 만든다. 대규모 데이터 학습에 의존하지 않는 범용인공지능과 초고효율 기술, 물리법칙 기반 월드모델과 칩-데이터인프라-파운데이션 모델-서비스를 잇는 피지컬 AI 풀스택, AIDC 전·후방 산업 생태계를 위한 솔루션 핵심기술과 소부장을 개발한다. 과학기술·제조·지역·공공에 최상위급 AI를 적용해 글로벌 AI 경쟁력을 5위에서 3위로 끌어올리고, 피지컬 AI 글로벌 1강과 AI 데이터센터 수출산업화를 실현한다. 세계 최고 6G 기술구현과 한국형 양자내성암호 등 차세대 보안·네트워크가 그 토대를 지킨다.

※ '27년도 : 인공지능 4.11조원, 차세대보안·네트워크 0.69조원

② (주력기술 초격차) 차세대 HBM·PIM·뉴로모픽·화합물 반도체 등 극미세·적층형 소자와 국산 AI 모델 특화 반도체를 선제 개발하고, 권역·특성별 14개 공공랩 전문화로 AI 반도체부터 SW·서비스까지 국산으로 채운 'K-AI 반도체 풀패키지' 생태계를 구축한다. 반도체 제조 (메모리+파운드리) 세계 1위를 사수하고 소부장 자립화율을 30%에서 50%로 높인다. 로봇 AI 파운데이션 모델과 감속기·센서·구동기·그리퍼·제어기 5대 핵심부품 국산화로 로봇부품 국산화율을 41%에서 80%로 끌어올려 피지컬AI 시대의 몸체를 갖추고, 나트륨·리튬황 등 차세대전지 초격차 기술로 글로벌 시장점유율 25%와 기술수준 세계 1위 탈환에 나선다.

※ '27년도 : 반도체·디스플레이 1.31조원, 첨단로봇·모빌리티 1.08조원, 차세대전지 0.28조원

〈전략E〉 7대 SEED가 다음 20년을 연다 — SEED+ α 역량강화

① (차세대 프론티어) 대통령이 '차세대 성장엔진'으로 지목한 7대 SEED의 앞줄에는 첨단바이오·양자·우주항공이 선다. AI×Bio 연구거점과 2029년 국가 바이오파운드리 구축으로 블록버스터 신약 3개를 개발하고, 국산 풀스택 양자컴퓨터 완제품 2종과 100km급 양자네트워크를 실환경에서 검증하며, 2030년 국내 최초 민간 주도 달착륙에 도전한다. 당장 어디에 쓰일지 명확하지 않다는 이유로 기다린다면 미래의 주도권도 가질 수 없다는 것이 이번 전략의 문제의식이다.

※ '27년도 : 첨단바이오 2.20조원, 양자 0.37조원, 우주·항공·해양 2.05조원

② (첨단공급망·미래청정에너지) 희토류 대체·저감·재활용 기술과 극한소재 개발로 공급망 리스크에 정면 대응하고, AI 자율실험실로 소재 개발기간을 절반으로 줄인다. AI 활용 에너지관리시스템, 고효율 에너지저장장치, HVDC 등 '에너지 고속도로' 핵심기술을 상용화하고, 차세대 SMR과 핵융합 실증로 개발, 탕덤 태양광 상용화로 NDC 40% 감축을 뒷받침한다.

※ '27년도 : 첨단공급망 2.44조원, 미래청정에너지 2.98조원

③ (국방(+ α)) 데이터 기반 전략·전술 선택과 다종 무인 무기체계 통합운용 등 한국형 국방 AI 운영체계를 구축하고, 국방데이터 접근성 확대와 연구·획득절차 단축으로 'K-팔란티어' 성장 환경을 조성한다. 미사일 방어체계와 차세대 전투기용 첨단항공엔진 개발로 첨단무기 방산수출을 확대하며, 국방과학기술 순위를 8위에서 7위로 끌어올린다.

※ '27년도 : 국방 5.05조원

〈전략X〉 사람과 지역으로 생태계를 넓힌다 — 성장의 과실은 모두에게

① (기초연구·출연(연)·미래인재) 연구자에게 연구할 시간을 돌려준다. 출연(연)은 인건비 수주 경쟁으로 내몰던 PBS를 폐지하고 2030년까지 인건비 전액을 출연금으로 지원하며, 기관별 임무 중심의 전략연구로 전환해 세계 100대 연구기관을 2개에서 5개로 늘린다. 기초연구는 연구중심대학 도약을 위한 블록펀딩을 도입하고 정부 R&D 대비 10% 투자를 정착시켜 세계 최고 수준 연구자(HCR)를 54명에서 100명 이상으로 확대하고, 신진연구자 기초연구 수혜율을

70%까지 높인다. 대학원생-박사후연구원-신진연구자로 이어지는 성장 사다리를 복원하고 'Brain to Korea' 프로젝트로 해외 우수인재 2,000명을 유치한다.

※ '27년도 : 기초연구 3.56조원, 출연(연) 4.78조원, 미래인재 1.76조원

② (지역 R&D·중소벤처) 지자체가 특화산업 R&D를 직접 기획·집행하고 성과를 책임지는 지역 자율형 R&D를 4.2%에서 15%로 확대해 5국 3특 균형성장을 뒷받침하고, 비수도권 우수 연구자에게 10년간 안정적 연구를 보장하는 지역 장기연구를 신설한다. 투자형 R&D·민간투자연계형·한국형 STTR 등 혁신적 투자방식으로 「투자→회수→재투자」 선순환을 구축해 K-유니콘 50개 시대를 연다.

※ '27년도 : 지역R&D 4.48조원, 중소벤처 4.19조원

〈전략〉 신뢰가 뒷심이다 — 국민의 삶과 투자 시스템 혁신

① (재난안전·국민체감 R&D) AI를 재난안전에 접목해 위기 징후를 사전에 예측하고 임무·상황별 피지컬AI를 현장에서 실증한다. 돌봄·의료·문화·식품·주거 등 생활 속 기술복지를 확대해 200조원의 투자가 국민 모두의 삶이 달라지는 경험으로 이어지게 한다.

※ '27년도 : 재난안전 2.67조원

② (투자 시스템 혁신) 한도설정-예산편성-평가-성과확산을 하나의 고리로 연결하고 편성·관리·평가 과정에 AI를 도입한다. 200조원이라는 신뢰를 국민에게 요청하는 만큼 성과로 책임지는 체계를 함께 갖추는 것이다. 투자형 R&D와 블록펀딩 등 지원방식 다양화로 성과 중심 R&D 예산체계를 강화한다.

기대효과 및 향후 계획

투자전략이 시행되는 5년간 글로벌 AI 경쟁력은 5위에서 3위로, 반도체 소부장 자립화율은 30%에서 50%로, 로봇 핵심부품 국산화율은 41%에서 80%로 높아진다. 블록버스터 신약 3개와 국내 최초 민간 주도 달착륙, 세계 100대 연구기관 5개, 세계 인재 종합순위 20위, 지역 과학기술 혁신역량 70%, K-유니콘 50개가 2030년의 이정표다. 불임의 '5년 후 달라지는 모습'은 분야별 성과지표와 출처를 함께 공개해 국민 누구나 이행을 검증할 수 있게 했다.

확정된 투자전략은 ① 국가연구개발사업 중기계획, ② 차년도 투자방향, ③ 매년 R&D 예산 지출한도에 순차적으로 반영된다. 과학기술혁신본부는 매년 3월 15일까지 「국가연구개발 투자방향 및 기준」을, 6월 30일까지 「국가연구개발사업 예산 배분·조정안」을 투자전략에 맞춰 마련하고, 부처별 추진실적과 확정 예산을 토대로 매년 「중장기 투자전략 시행계획」을 수립한다. 대내외 환경 변화로 포트폴리오 조정이 필요하면 시행계획에 수정 내용을 반영하는 롤링플랜(rolling plan) 방식으로 운영해, 5년짜리 문서를 서랍에 넣어두는 것이 아니라 매년 예산과 현장에서 살아 움직이게 한다.

법령 제·개정 동향

강원특별자치도 지능형교통체계 활성화 조례

[강원특별자치도조례 제5840호, 2026. 10. 2., 공포]

[공포 내용]

제1조(목적) 이 조례는 강원특별자치도의 지능형교통체계 활성화를 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 교통체계의 효율성 및 안정성을 향상시키는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 「국가통합교통체계효율화법」(이하 “법”이라 한다) 제2조에 따른다.

제3조(도지사의 책무) 강원특별자치도지사(이하 “도지사”라 한다)는 강원특별자치도의 지능형교통체계 발전과 활성화를 위하여 노력해야 한다.

제4조(기본계획 수립 등) ① 도지사는 강원특별자치도 지능형교통체계 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립할 수 있다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 지능형교통체계의 구축 목표 및 기본방향
 2. 교통서비스별 지능형교통체계의 구축·운영을 위한 추진전략 및 추진체계
 3. 교통 분야별 지능형교통체계의 구축·운영을 위한 추진전략 및 추진체계
 4. 지능형교통체계 기술동향 검토, 연구·개발 및 산업화·표준화 지원 방안
 5. 재원 확보 및 지원 방안
 6. 그 밖에 도지사가 강원특별자치도 지능형교통체계 활성화를 위하여 기본계획 수립에 필요하다고 인정하는 사항
- ③ 도지사는 법 제76조제1항에 따라 국가의 지능형교통체계기본계획, 분야별 계획 및 기본계획에 따른 소관별 지능형교통체계의 시행계획을 매년 수립해야 한다.

제5조(활성화 사업 지원) 도지사는 지능형교통체계의 활성화를 위하여 시·군, 공공기관, 관련 법인 또는 단체 등(이하 “시·군등”이라 한다)에 대하여 다음 각 호의 사업에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

1. 지능형교통체계 구축·운영 관련 사업
2. 지능형교통체계 관련 교육·컨설팅 지원
3. 국내외 선진기술 습득을 위한 교류 활동 지원
4. 그 밖에 도지사가 지능형교통체계 활성화에 필요하다고 인정하는 사업

제6조(사후관리) ① 제5조에 해당하는 시·군등은 사업 완료 후 도지사에게 사업 추진 결과 및 예산 사용내역 등을 보고해야 한다. ② 도지사는 제1항에 따라 지원 사업이 목적에 맞게 수행되었는지 점검하고, 필요한 경우 개선을 요구할 수 있다.

제7조(포상) 도지사는 지능형교통체계 발전 및 활성화에 공로가 있는 개인 또는 기관·단체 등에 대하여 포상할 수 있다.

부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

도로법

[시행 2027. 3. 23.] [법률 제21965호, 2026. 9. 22., 일부개정]

[개정이유]

도로관리청은 소관 도로에 대하여 정기점검 및 긴급점검을 실시하도록 하고, 그 결과를 국토교통부장관이 관리할 수 있도록 하며, 정기점검 및 긴급점검 결과에 따른 해당 도로의 보수·보강 등 필요한 안전조치의 근거를 마련함으로써 도로의 안전과 성능에 대한 종합적·체계적 관리를 도모하려는 것임.

[개정안 내용]

현 행	개 정 안
〈신 설〉	제50조의3(정기점검의 실시 등) ① 도로관리청은 도로의 안전과 성능을 유지하기 위하여 소관 도로에 대한 정기점검을 실시하여야 한다. ② 도로관리청은 제1항에 따른 정기점검을 실시한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 결과보고서를 작성하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 제출받은 정기점검 결과보고서를 검토·분석한 결과 정기점검을 부실하게 수행한 것으로 평가한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 도로에 대하여 제50조의4 제2항에 따른 긴급점검을 실시할 수 있다.
〈신 설〉	제50조의4(긴급점검의 실시 등) ① 도로관리청은 도로의 파손이나 붕괴 등으로 긴박한 위험이 발생할 우려가 있다고 판단하는 경우 소관 도로에 대한 긴급점검을 실시하여야 한다. ② 국토교통부장관은 도로의 구조상 공중의 안전한 이용에 중대한 영향을 미칠 우려가 있다고 판단하는 경우에는 해당 도로에 대하여 긴급점검을 실시하거나 소관 도로관리청에 긴급점검을 실시할 것을 요구할 수 있다. 이 경우 요구를 받은 도로관리청은 특별한 사유가 없으면 그 요구에 따라야 한다.



국내외 ITS

월간토픽

2026년 9월은 AI·ITS 기반 교통안전 고도화와 자율주행·UAM 등 미래 모빌리티 실증이 본격 확대된 한 달이었다. 국내에서는 부산·대구·광명 등을 중심으로 AI 신호제어, 긴급차량 우선신호, 실시간 신호정보 개방, 자율주행 셔틀과 UAM 시범사업이 추진되며 시민 체감형 스마트 교통서비스가 확산됐다. 해외에서도 뉴질랜드의 전국 단위 교통관리시스템 고도화와 싱가포르의 자율주행차 확대, 유럽의 지속가능 교통정책 강화 등 데이터·자동화 기반 모빌리티 전환이 가속화되었다.

국내 토픽

강원도 '지능형교통체계(ITS) 활성화 조례' 공포

강원특별자치도 지능형교통체계 활성화 조례가 공포되어 10월 2일부터 시행에 들어갔다. 이번 조례는 강원특별자치도의 지능형교통체계(ITS) 활성화를 위한 제도적 기반을 마련한 것으로, ITS 기본계획 수립, 시·군 및 공공기관 등의 ITS 활성화 사업 지원, 사업 추진 결과 보고 등을 주요 내용으로 하고 있다. 특히 오는 10월 19일부터 강릉에서 열리는 2026 강릉 ITS 세계총회 이후 도내 ITS 관련 후속 사업을 추진할 수 있는 근거가 마련됐다는 점에서 의미가 있다. (MBC 강원영동, 2026.10.4.)

서울시설공단, AI 기반 스마트 도로관리시스템 세계에 알린다

서울시설공단이 인공지능(AI)과 170만 개의 빅데이터를 활용해 도로시설물의 위험을 예측하고 선제적으로 보수하는 '스마트 도로관리시스템'을 국제 무대에 선보인다. 공단은 드론 및 AI 영상 분석 기술 등을 접목해 자동차전용도로 시설물의 현재 상태와 향후 위험 요인을 정밀하게 분석·관리하고 있으며, 정릉천 고가도로 시뮬레이션 결과 기대수명을 최대 29년 연장하고 약 1,200억 원의 예산을 절감하는 성과를 거두었다. 이를 바탕으로 공단은 오는 9월 열리는 'IABSE Congress Incheon 2026' 국제 학술대회에 참가해 관련 기술과 성과를 알리고 글로벌 협력을 확대해 나갈 방침이다. (문화일보, 2026.8.28.)

내년 자율주행 실증차 3000대로 확대...정부, 미래 모빌리티 투자 속도

정부가 미래 모빌리티 산업 육성을 위해 자율주행과 도심항공교통(UAM), 드론 분야에 대한 재정 투자를 대폭 확대한다. 내년 자율주행 관련 예산을 대폭 늘려 실증차량을 올해 200대 수준에서 3,000대로 15배 확대하고 무인형 수요응답형 교통(DRT) 등 실제 서비스 적용을 추진한다. 아울러 UAM 실증 기체 도입과 버티포트 구축을 통해 2028년 시범서비스를 목표로 세우는 한편, AI 드론 개발 예산 증액과 실내 자율비행 훈련센터 구축 등 미래 모빌리티 생태계 전반의 기술 혁신과 자율주행 상용화 시기를 대폭 앞당길 계획이다. (IT조선 2026.9.1.)

아산시, 1조 원 규모 'AI 모빌리티 실증 콤플렉스' 추진... 미래차 거점 도약

충남 아산시가 산업통상자원부, 충남도와 함께 약 1조 원(9,990억 원) 규모의 '인공지능(AI) 모빌리티 종합 실증 콤플렉스 조성사업'을 추진한다. 최근 과학기술정보통신부의 구축형 R&D 사업추진심사 대상에 선정된 이번 사업은 2028년부터 2034년까지 AI 기반 자율주행 차량의 연구개발부터 성능 검증, 실증, 양산에 이르는 전주기 산업 인프라를 구축하는 것을 골자로 한다. 아산시는 기존의 반도체 및 디스플레이 산업 역량과 연계해 자율주행 및 차량용 반도체 생태계를 대폭 강화하고, 첨단 미래 모빌리티 핵심 거점으로 거듭날 방침이다. (충청타임즈 2026.9.6.)

류경선 카카오모빌리티 대표 "자율주행 상용화, 도시 단위 운영으로 확장해야"

카카오모빌리티 류경선 대표가 '2026 글로벌 모빌리티 콘퍼런스' 기조연설에서 자율주행의 성공적인 상용화를 위해서는 개별 차량의 주행 기술을 넘어 서비스와 도시 인프라까지 연결되는 도시 단위 생태계 구축이 필수적이라고 강조했다. 류 대표는 단순한 기술 도입만으로는 상용화에 한계가 있음을 지적하며, 도시 공간·인프라·규칙의 재설계와 함께 기술·제조·공공·학계 간의 긴밀한 협력 체계가 조성되어야 한다고 역설했다. 카카오모빌리티는 그동안 축적한 독자적 기술과 현장 운영 역량을 바탕으로 유기적인 자율주행 협력 생태계를 구축하여 시민의 일상 속에 자율주행 서비스를 안착시켜 나갈 방침이다. (테크월드 2026.9.7.)

강릉 ITS 세계총회 이후, 시민 체감형 스마트도시 구현 강조

오는 10월 열리는 '2026 강릉 ITS 세계총회'를 계기로 강릉이 미래교통·첨단기술 도시로 도약하기 위해서는 기술 도입 자체보다 시민 생활의 실질적 개선에 초점을 맞춰야 한다는 의견이 제시됐다. ITS와 AI를 활용해 교통정체·주차·대중교통 운영을 개선하고, 교통사고 위험구간 분석과 재난 대응에도 드론·CCTV·센서 데이터를 적극 활용할 수 있다는 설명이다. 다만 신규 기술 도입 시 예산 효율성과 기존 사업과의 중복 여부, 개인정보 보호, 디지털 취약계층의 접근성 등을 함께 검토해야 한다고 강조했다. 세계총회 이후에도 시민이 교통·안전·행정 등 일상에서 변화를 체감할 수 있는 스마트도시 정책으로 이어져야 한다는 제언이다. (강원도민일보 2026.9.8.)

어린이 보호구역 교통사고 다발지역 93개소 점검...교통안전시설 개선 추진

행정안전부는 교육부·경찰청·한국도로교통공단과 함께 어린이 보호구역 내 교통사고 다발지역 93개소를 점검하고, 현장 위험요인에 대한 개선을 추진한다. 점검 대상은 어린이 보호구역 내 교통사고 증가에 따라 전년 36개소에서 93개소로 확대됐으며, 도로환경·교통안전시설·운전자 안전대책 등을 중심으로 개선사항을 발굴했다. 주요 대책으로는 횡단보도 앞 일시정지 표지와 보행자 방호울타리 설치, 노면표시 및 안내표지 정비, 고원식 횡단보도 설치, 불법 주정차 단속 강화 등이 포함됐다. 정부는 관계기관 및 지방정부와 개선사항을 공유하고, 어린이 통학로의 교통안전 수준을 높이기 위한 현장점검과 후속조치를 지속할 계획이다. (행정안전부, 2026.9.14.)

장성군, 지능형 선별관제 시스템 기반 지역안전망 강화

장성군이 지능형 선별관제 시스템과 24시간 재난안전상황실 운영 등 현장 중심의 안전정책을 추진한 성과를 인정받아 '제18회 교통사회안전대축전' 사회안전부문 종합대상을 수상했다. 장성군은 실시간 위험요소를 신속하게 감지하는 선별관제 체계를 구축하고, 군민안전보험 보장 확대와 취약계층 맞춤형 안전교육, 사회재난 대응훈련 및 취약시설 점검 등을 병행해 지역 안전관리 기반을 강화했다. 앞으로도 경찰·소방·지역사회와의 협업을 확대하고 현장 점검과 관제체계를 고도화해 안전 사각지대를 줄여나갈 계획이다. (뉴스위커, 2026.9.11.)

강릉 ITS 세계총회 맞춤형 K-MaaS 앱 출시...철도·버스·택시 예약·결제 통합

국도교통부 대도시권광역교통위원회와 강릉시는 '2026 강릉 ITS 세계총회' 개최에 맞춰 외국인·관광객의 교통 편의를 지원하는 한국형 통합교통서비스(K-MaaS) 앱을 출시한다. K-MaaS는 목적지까지의 최적 경로를 검색하고 철도·버스·택시 등 다양한 교통수단의 실시간 조회부터 예약·결제까지 하나의 앱에서 제공하는 원스톱 교통서비스다. 특히 약 90개국 6만 명이 참석하는 세계총회를 계기로 국제행사 특화 서비스를 운영하고, 향후 지역 중소도시의 교통이용 활성화와 인바운드 관광 확대를 지원하는 모델로 고도화할 계획이다. (국도교통부, 2026.9.16.)

대구시, 서대구역 중심 UAM 지역시범사업 본격 추진

대구시는 서대구 KTX역 인근을 도심항공교통(UAM) 버티포트 입지로 선정하고, 주민 의견수렴과 국도교통부 '지역시범운용구역' 지정 신청 등 지역시범사업을 본격 추진한다. 대구·경북 공동사업으로 서대구~왜관IC~김천을 잇는 약 61km 운항노선을 구축하고, 산불 감시·재난 구호·고속도로 교통관리·치안 관리 등 공공 수요 중심의 UAM 서비스 모델을 실증할 계획이다. 대구시는 2029년까지 운항 인프라 구축을 완료하고 2030년 시범운항을 시작해 안전성과 시민 수용성을 검증한 뒤, 향후 관광·교통·물류 등 민간 서비스로 확대한다는 방침이다. (로봇신문, 2026.9.16.)

강릉 ITS 세계총회, 중소도시형 ITS 모델 제시

오는 10월 19일부터 23일까지 강릉올림픽파크 일원에서 '2026 강릉 ITS 세계총회'가 개최된다. 강릉시는 인구 20만명 규모의 중소도시이면서 연간 관광객이 약 3,300만명에 달하는 지역 특성을 반영해 관광객 급증과 고령화, 교통약자 문제 등에 대응하는 '중소도시형 ITS' 모델을 선보일 계획이다. 현재 359개 교차로에 온라인 신호제어기를 구축하고 스마트교차로 100개소, 스마트횡단보도 26개소 등을 운영 중이며, 실시간 신호정보를 주요 내비게이션 서비스와 연계하고 있다. 총회에서는 AI 기반 실시간 교통량 분석과 신호제어, 자율주행 서비스, 국내외 기업 간 비즈니스 매칭 등을 통해 ITS의 실증 성과와 해외 확산 가능성을 제시할 예정이다. (MTN뉴스, 2026.9.20.)

대구시, 긴급자동차 스마트 우선신호시스템 2,100여 개 교차로 구축

대구소방안전본부는 긴급자동차의 출동시간 단축과 재난현장 골든타임 확보를 위해 2027년부터 2028년까지 대구시 전역 2,100여 개 교차로에 '긴급자동차 스마트 우선신호시스템'을 구축한다. 해당 시스템은 긴급차량이 교차로에 접근하면 교통신호를 제어해 정차 없이 통과할 수 있도록 지원하는 방식이다. 과학기술정보통신부 '스마트 빌리지 사업' 공모 선정으로 추진되며, 총 30억 원을 투입해 대구소방안전본부와 대구시 교통국, 대구경찰청, 도로교통공단 등이 협업할 예정이다. 이를 통해 화재·구조·구급 등 긴급상황에서 현장 대응시간을 줄이고 지역 재난 대응체계를 강화할 계획이다. (코리아플러스방송, 2026.9.21.)

부산시, AI·ICT 기반 ITS 고도화...교통안전·재난대응 강화

부산시는 총 29억 원을 투입해 AI와 ICT를 활용한 '지능형교통체계(ITS) 고도화 사업'을 추진하고, 실시간 교차로 정보제공 서비스와 지능형 교통관리체계를 구축했다. 주요 침수 위험 교차로 11곳에는 AI 영상분석 기반 침수검지 시스템을 도입하고, 위험물·대형 폐기물 운송차량의 위치와 사고정보를 실시간으로 관리해 재난 대응체계를 강화했다. 실시간 신호제어와 스마트 감응신호 시스템 도입으로 시범구간의 교차로 지체시간이 최대 36% 단축되고 신호 위반도 약 27% 감소했다. 또한 주요 간선도로 25개 교차로의 신호 잔여시간 정보를 민간에 개방해 내비게이션과 차량 내 시스템을 통한 실시간 교통정보 제공을 확대했다. (뉴스선데이, 2026.9.23.)

광명시, 철산역~광명동굴 자율주행 셔틀버스 운행

광명시는 10월 7일부터 철산역과 광명동굴을 잇는 12.3km 구간에서 15인승 전기 자율주행 셔틀버스 'GM1' 운행을 시작한다. 셔틀버스는 수요일부터 일요일까지 하루 4회 운행하며, 7호선 철산역과 KTX 광명역, 오리서원·충현박물관·기형도박물관·광명동굴 등 주요 교통·관광 거점을 연결한다. 시는 자율주행차 시범운행지구 지정에 맞춰 도로 통신장비, 정밀지도, 온라인 신호제어기 등 지원 인프라를 구축하고 AI 기반 자율주행 데이터 실증과 시스템 안정화도 완료했다. 향후 운행 경험을 광명시흥 3기 신도시의 로보택시·로보셔틀·UAM 등 미래 모빌리티 서비스와 연계해 스마트 교통서비스를 확대할 계획이다. (경인미래신문, 2026.9.28.)

해외 토픽

중국, 신규 규제로 스마트차 센서 디자인 자율성 확대

중국 당국이 라이더·카메라 및 차량-사물 통신(V2X) 안테나 등 스마트차 센서 하드웨어에 대한 규격을 일부 완화하는 신규 국가 표준을 발표했다. 이번 개정안은 자율주행 및 차량-도로 협력 기술에 필요한 장비의 설치 및 배치 자유도를 높여 완성차 업체들이 한층 다양하고 효율적인 차량 외관 및 시스템 디자인을 구현할 수 있도록 지원한다. 해당 규정은 2027년 7월부터 단계적으로 도입될 예정이며, 중국 자율주행 모빌리티 산업의 기술 혁신과 하드웨어 고도화를 한층 가속화할 것으로 기대된다. (CnEVPost, 2026.8.31.)

칠레, 디지털화 통한 대중교통 차세대 도약 방안 논의

칠레의 산티아고 지하철(Metro de Santiago), 칠레 국영철도(EFE) 등 주요 교통 당국과 글로벌 기업 리더들이 한자리에 모여 디지털 전환을 통한 대중교통 발전 방안을 논의했다. 이번 논의에서는 AI, 데이터 분석, 첨단 디지털 기술을 활용해 대중교통 시스템의 운영 효율성을 높이고 친환경 및 스마트 인프라를 확대하는 구체적인 방안이 다루어졌다. 참가자들은 디지털 기술 도입을 통해 대중교통 서비스의 안전성과 신뢰성을 극대화하고, 칠레의 지속 가능한 미래 모빌리티 생태계 구축을 선도해 나갈 계획이다. (Hitachi Energy / Press Release, 2026.8.29.)

메이 모빌리티, 자율주행 'e-팔레트' 일본 도로 운행 본격화

미국의 자율주행 기술 스타트업 메이 모빌리티(May Mobility)와 NTT 모빌리티가 2026년 토요타의 자율주행 'e-팔레트(e-Palette)'를 일본 실도로에 최초로 투입한다. 양사는 운전자가 없는 '레벨 4' 자율주행 인증을 목표로 일본 내 여러 지역으로 운행을 확대할 계획이다. 이를 통해 대중교통 인프라를 개선하고 친환경 자율주행 셔틀 서비스의 상용화를 적극 추진할 방침이다. (Self Drive News, 2026.9.3.)

우버 웨이브, 영국 최초 런던서 자율주행 승차 공유 서비스 개시

우버(Uber)가 영국 자율주행 스타트업 웨이브(Wayve)와 손잡고 영국 최초로 런던에서 자율주행 승차 공유 서비스를 공식 출시했다. 초기 단계에서는 안전 감독을 위해 전문 운전자가 탑승한 상태로 포드 머스탱 마하-E 전기차가 투입되며, 승객들은 기존 우버 앱을 통해 자율주행 차량을 선택 및 이용할 수 있다. 양사는 복잡한 도심 도로 환경에서의 실증 데이터를 바탕으로 향후 도쿄 등 글로벌 도시로 서비스를 확대하고 완전 무인 로봇택시 상용화를 추진할 방침이다. (Future Transport-News, 2026.9.3.)

센센, 멜버른에 난폭·소음 운전 단속 ‘훈 카메라’ 도입

호주의 AI 스마트시티 솔루션 기업 센센 네트워크(SenSen Networks)가 호주 빅토리아주 멜버른 일대에 불법 소음 차량 및 난폭 운전(Hoon) 단속을 위한 ‘소음 단속 카메라(Hoon Cameras)’를 2년간 시범 구축한다. 해당 시스템은 AI 영상 분석과 음향 감지 기술을 결합해 허용 기준치를 초과하는 배기 소음 차량 및 도로 위 위법 행위를 실시간으로 포착하고 식별한다. 센센은 빅토리아주 환경보호청(EPA) 및 경찰과 협력해 도심 소음 저감과 도로 안전을 대폭 강화하고, 스마트 시티 관제 솔루션의 적용 영역을 지속 확대해 나갈 방침이다. (ITS International, 2026.9.8.)

뉴질랜드, 전국 단위 교통관리시스템 고도화...18,500km 도로망 통합 운영

Kapsch TrafficCom이 뉴질랜드 교통청(NZTA)의 교통관리시스템을 Dynac V17으로 고도화하고 오클랜드 교통운영센터에서 본격 운영을 시작했다. 해당 시스템은 전국 18,500km의 도로·고속도로와 7개 터널, 오클랜드 하버브리지, 약 15만 개의 카메라·VMS·교통센서 등 현장 장비를 단일 플랫폼으로 통합해 실시간 교통상황을 모니터링할 수 있도록 지원한다. 특히 전체 시스템을 중단하지 않고 업데이트할 수 있는 온라인 반영 기능을 도입해 운영 안정성과 유지관리 효율을 높였다. 향후 웰링턴과 크라이스트처치 인근 교통운영센터까지 확대해 센터 간 연계 운영과 국가 교통망의 시스템 이중화를 강화할 계획이다. (Traffic Technology Today, 2026.9.11.)

유럽 모빌리티 위크 25주년...지속가능 교통과 이동권 확대에 초점

‘유럽 모빌리티 위크(European Mobility Week)’가 9월 16일부터 일주일간 유럽을 비롯한 2,500여 개 도시에서 진행된다. 올해 행사는 모든 연령층의 이동권 보장과 보행·자전거 이동환경 개선, 친환경·접근성 높은 대중교통 확대를 주요 주제로 삼고 있으며, 9월 22일 ‘차 없는 날(Car Free Day)’로 마무리된다. 2001년 시작된 이 행사는 보행공간 확대, 교통약자 접근성 개선, 자전거 네트워크 확충, 학교 주변 교통정온화, 전기차 충전시설 설치 등 다양한 지속가능 교통정책 확산을 지원해왔다. 올해도 포르투갈·독일·룩셈부르크 등 각지에서 어린이·고령자 참여형 이동 프로그램과 자동차 통행 제한, 30km/h 구역 확대 등 지역 맞춤형 활동이 추진된다. (Travel Tomorrow, 2026.9.16.)

Grab, 싱가포르 자율주행차 50대로 확대...운행지역 확장 추진

Grab은 향후 6개월 동안 싱가포르 자율주행차(AV) 운행 차량을 기존 10대에서 50대로 5배 확대하고, 현재 풍골 지역 중심의 서비스를 다른 지역으로 단계적으로 확장할 계획이다. 기존 차량은 싱가포르 도로에서 누적 11만km 이상 자율주행했으며, 1만2,000명 이상의 이용자가 서비스를 경험했다. Grab은 정부기관과 협력해 풍골 지역에 AV 전용 차고지 등 인프라를 구축하고, 운전·배달 파트너를 대상으로 안전요원과 원격운영자 등 자율주행 관련 직무 전환 교육도 추진하고 있다. 향후 자율주행차와 일반 운전자를 함께 운영하는 하이브리드 모빌리티 전략을 기반으로 2030년까지 동남아 전역에 수천 대 규모의 자율주행차를 배치한다는 목표다. (Grab, 2026.9.15.)

공공조달 발주동향

본 정보는 조달청 나라장터, 한국도로공사 전자조달시스템, 국토교통과학기술진흥원 등 공공조달 시스템에 등록된 사업으로, 특정 검색어(ITS, BIS, 교통정보, 첨단교통 등)로 검색된 발주정보('26.9.30. 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	End-to-End 자율주행 데이터 가공 용역	재단법인 차세대융합기술연구원	100,000,000	2026. 10. 14.
일반용역	2026년 자율주행자동차 시범운행지구 간선 화물운송(미들마일) 실증 용역 재공고	(재)지능형자동차부품 진흥원	500,000,000	2026. 10. 13.
일반용역	2027년 원주시 교통정보센터 시스템 운영 및 현장장비 유지관리 용역	강원특별자치도 원주시	514,305,000	2026. 10. 22.
일반용역	2026년 수요응답형대중교통(DRT)시스템 목표시스템 전환 고도화 용역	한국교통안전공단	824,400,000	2026. 10. 27.
일반용역	2026년 익산청 국도 감응신호 구축사업(정보통신)	국토교통부 익산지방국토관리청	872,300,000	2026. 10. 13.
일반용역	전국공항 조류충돌 위험 저감 기술 연구용역	한국공항공사	1,501,060,000	2026. 10. 15.
일반용역	2027년 해상디지털통신망(D-MF/HF) 통신시설 유지보수	수협중앙회	90,000,000	2026. 10. 26.

한국도로공사

업무	공고명	사업수행기관	사업규모	입찰마감일
용역	2026년 ITS기반시설 실시설계용역	본사	363,960,000	2026. 10. 22.

End-to-End 자율주행 데이터 가공 용역

과업개요

- (과업명) End-to-End 자율주행 데이터 가공 용역
- (개요) 국방에 필요한 AI 기술이 적용된 제품 및 서비스를 민·군협력으로 개발하고 산출물을 군에서 사용 후 타 산업분야로 확산, 국내 AI 생태계에 기여
- (기간) 계약체결일 ~ 2026. 12. 10.
※ 과업기간은 실제 계약체결 시 협상을 통해 변경될 수 있음
- (예산) 100,000,000원 (VAT 포함)
- (입찰/계약방법) 제한경쟁입찰(협상에 의한 계약)

과업요약

- End-to-End AI 모델 학습에 사용할 자율주행 차량의 라이다, 멀티뷰 카메라 등 센서 데이터 정밀 라벨링
- 신호등 정보·시나리오 캡션 구축 및 ID 매핑
- 동적·정적 객체 3D 박스, 차선·횡단보도, 3D Occupancy 데이터 가공

문의처

- 사업 관련 : 차세대융합기술연구원 경기도미래모빌리티센터 강수현(TEL. 031-759-9064)
- 입찰 및 계약 관련 : 차세대융합기술연구원 시설운영팀 홍석진(TEL. 031-888-9008)

자율주행자동차 시범운행지구 물류 거점 간 간선 자율주행 화물 운송(미들마일) 실증 용역

과업개요

- (용역명) 물류 거점 간 간선 자율주행자동차 시범운행지구 화물 운송(미들마일) 운영 실증 용역
- (기 간) 계약일로부터 ~ 2027.6.30.(9개월)
- (예 산) 금500,000,000원(금오억원, 부가가치세 포함)
- (계약방법) 제한경쟁

과업목적

- 대구지역 내 물류 운송 서비스의 시범적 운영을 통한 전국 최초 물류 자율주행 서비스 상용화 기반 마련
- 도심·산단 연계 구간에서 대형 자율주행 화물차의 운행 안정성, 운송 효율성, 물류 현장 적용성 확인

과업범위

- 공간적 범위 : 대구광역시 자율주행자동차 시범운행지구(21.9km², 133.25km 구간*)
*서대구산단, 대구테크노폴리스, 대구국가산업단지, 물류거점 간 운송구간(북구, 동구, 달서구, 서구, 수성구, 달성군 일원) 등
- 시간적 범위 : 계약일로부터 ~ 2027.6.30.(9개월)
- 내용적 범위 : 과업지시서 상 지정된 지역 내 자율주행자동차 실증 및 화물 운송 운행

문의처

- 과업 관련 : 이진영 053-670-4784
- 입찰 관련 : 손형일 053-670-7814

수요응답형대중교통(DRT)시스템 목표시스템 전환 고도화

일반사항

- (과업명) 2026년 수요응답형대중교통 시스템(TS-DRT) 목표시스템 전환을 위한 고도화
- (기 간) 착수일부터 2027.12.31.까지(장기계속계약)
 - 1차년도 : 착수일 ~ 2026.12.31.까지
 - 2차년도 : 2027.01.01. ~ 2027.12.31.까지
- (예 산) 824,400,000원(부가세 포함)
- (계약방식) 제한경쟁입찰, 협상에 의한 계약(기술90%, 가격 10%), 장기계속계약

과업목적

- 기존 보조금 정산 시스템에서 합승형(버스형)DRT의 실질적인 운영을 지원하는 목표시스템으로 고도화 구축
- 목표시스템은 호출, 자동배차, 결제, 환류까지를 전제로 하나, 본 사업의 경우 긴급도가 높은 핵심 기능(호출, 자동배차)을 우선적으로 구현하는 것을 목적으로 하며, 잔여 기능은 향후 고도화 단계에서 검토

과업내용

- 승객용 모바일 APP 고도화(1차년도), 기사용 모바일 APP 고도화(2차년도)
- 실시간 배차 및 최적 경로 생성 기능 구현(2차년도)
- 웹 기반 통합 관제 및 운영관리 시스템 구축(2차년도)
- 기존 시스템(TS-DRT) 구현기능 승계 및 데이터 구축·이관(2차년도)
- 테스트 및 교육 기술지원(2차년도)
- 확장 가능성을 대비한 시스템 및 인터페이스 설계(공통)

문의처

- 보충정보 제공처: 모빌리티연구처 송승진 선임연구원(054-459-7447)
- 계약 관련 : 재정회계처 정윤도 차장(054-459-7221)

ITSK NEWS



ITS Korea, KOLAS 공인시험기관 인정... 국내 ITS 기업 해외진출 지원 강화



한국지능형교통체계협회(회장 허청회, 이하 'ITS Korea')는 한국인정기구(KOLAS)로부터 유·무선 통신기기 분야 LTE-V2X 공인시험기관으로 인정받았다고 23일 밝혔다. 이에 따라 ITS Korea는 LTE-V2X 관련 공인시험을 수행하고 KOLAS 공인시험성적서를 발급할 수 있게 됐으며, 국내 ITS 기업에 국제기준에 따른 시험·검증 서비스를 제공할 수 있는 기반을 갖추게 되었다.

해당 성적서는 국제상호인정체계(ILAC-MRA)에 따라 해외에서도 활용될 수 있어, 국내 ITS 기업이 해외시장 진출 과정에서 중복 시험에 따른 시간과 비용 부담을 줄일 수 있다. ITS Korea는 국내 ITS 기업의 시험·인증 부담을 완화하고 해외시장 진출을 지원하기 위해 LTE-V2X 공인시험 서비스를 본격화할 계획이다.

ITS Korea 허청회 회장은 "ITS 기업이 개발한 제품과 기술의 성능을 객관적으로 검증하고 신뢰성을 입증할 수 있는 시험·인증 기반은 시장 진출과 경쟁력 강화를 위해 중요하다"며 "이번 KOLAS 공인시험기관 인정을 계기로 산업계가 필요로 하는 시험·검증 역량을 지속적으로 확대해 국내 ITS 기업의 기술 경쟁력 강화와 해외시장 진출을 적극 지원하겠다"고 밝혔다.

한국지능형교통체계협회-한국정보통신기술협회 미래모빌리티 표준·시험인증 협력 강화

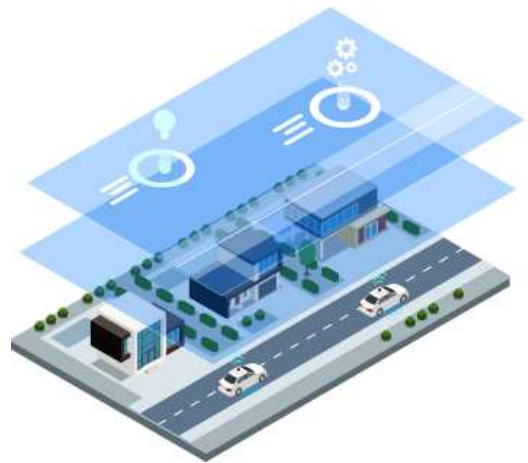


한국지능형교통체계협회(회장 허청회, 이하 'ITS Korea')는 9월 30일 한국정보통신기술협회(이하 'TTA')와 교통·미래모빌리티 분야 표준화 및 시험·인증 협력 강화를 위한 업무협약을 체결했다고 밝혔다. 이번 협약은 자율주행, AI, V2X 등 교통·모빌리티 분야의 기술 변화에 대응해 TTA의 ICT 표준화·시험인증 역량과 ITS Korea의 ITS 현장 전문성 및 표준화·적합성평가 역량을 연계하고, ICT와 ITS 분야 간 협력을 확대하기 위해 마련됐다.

양 기관은 이번 협약을 통해 ▲교통·미래모빌리티 분야 기술·정보 교류 ▲ICT-ITS 융합 표준화 협력 ▲시험·인증 분야 협력 ▲공동 협력사업 발굴 및 성과 확산 등을 추진한다.

허청회 ITS Korea 회장은 “이번 협약은 ICT 표준화·시험인증 전문기관인 TTA와 ITS 현장 전문성을 보유한 ITS Korea가 손을 잡고 미래모빌리티 기술 변화에 선제적으로 대응하는 계기가 될 것”이라며,

“양 기관의 역량을 결합해 ICT-ITS 융합 표준화와 시험인증 기반을 강화하고, 국내 ITS 기술의 활용성을 높여 미래모빌리티 산업 생태계 조성에 기여하겠다”고 밝혔다.





한국지능형교통체계협회 교육 일정 안내



2026년 10월 교육일정

연번	교육명	교육기간	교육장소	교육인원	교육비
1	미래 교통 UAM 기술	10.13(화) 1일(6h)	협회 교육장 (604호)	17명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 24,400원
2	C-ITS 위치기반 서비스 반응형 웹 프론트엔드 개발	10.13(화)~14(수) 2일(14h)	협회 교육장 (604호)	15명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 56,370원
3	비전 및 데이터 AI 활용 역량 강화	10.16(금) 1일(4h)	협회 교육장 (604호)	20명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 무료
4	공유 모빌리티 기술	10.16(금) 1일(7h)	협회 교육장 (604호)	14명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 28,090원
5	AI 기반 자율주행 판단 및 경로계획	10.21(수)~23(금) 3일(21h)	협회 교육장 (604호)	15명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 무료
6	ITS 프로젝트 관리	10.27(화)~28(수) 2일(16h)	협회 교육장 (604호)	16명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 63,400원
7	AI 딥러닝 기반 영상처리 기초	10.27(화) 1일(6h)	협회 교육장 (604호)	14명	• 우선지원기업 : 무료 • 대규모기업 : 23,690원