

삼일PwC | Industry Focus

이동혁명이 바꾸는 '인간의 삶'

접근성 변화가 가져올 생활권과 공간가치 재편

 # 이동혁명 시리즈 1

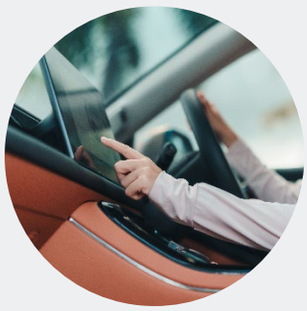
November 2026

본 간행물에는 AI를 활용하여 생성한 이미지가 일부 포함되어 있습니다.

삼일PwC경영연구원의 이동혁명 시리즈

삼일PwC경영연구원의 「이동혁명」 시리즈는 미래 모빌리티 기술이 인간의 삶과 산업에 미치는 영향을 다각도로 분석하기 위해 기획되었다. 자율주행차, 로보택시, UAM(도심 항공교통), 드론 등 새로운 이동수단의 발전은 단순한 교통 혁신을 넘어 생활방식, 소비 행태, 도시 구조, 산업 생태계 전반의 변화를 이끌 것으로 전망된다. 이에 본 시리즈는 이동의 혁신이 가져올 변화를 '인간의 삶'과 '산업의 재편'이라는 두 가지 관점에서 단계적으로 살펴본다.

시리즈 1편인 『이동혁명이 바꾸는 인간의 삶』은 이동시간 감소가 인간의 삶과 생활권, 공간 구조에 미치는 영향을 살펴본다. 이어지는 2편 『이동혁명으로 재편되는 산업』에서는 미래 모빌리티 확산이 유통, 물류, 부동산, 의료, 관광 등 주요 산업의 경쟁 구도와 비즈니스 모델에 가져올 변화를 분석할 예정이다.



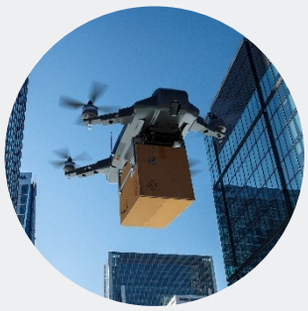
자율주행



로보택시



UAM



드론

이동혁명 → 이동시간 감소

시리즈 1

이동혁명이 바꾸는 인간의 삶

인간 삶의 변화
출퇴근, 교육, 소비, 의료, 고령자의 삶

공간 구조의 변화
생활권 광역화, 공간구조 재편,
지역 경쟁력의 중요성 부각

시리즈 2

이동혁명으로 재편되는 산업 (예정)

산업 구조의 변화
물류, 유통, 부동산, 관광 등

Contents

들어가며 **3**

I. 차세대 이동혁명이 온다 **4**

1. 모빌리티 기술의 발전과 생활권의 확대 5
2. 이동혁명의 진화: 이동시간의 가치 변화 6

II. 모빌리티 기술 동향 **7**

1. 미래형 모빌리티 기술 발전과 상용화 전망 8
2. 자율주행 10
3. UAM(Urban Air Mobility: 도심항공교통) 12
4. 드론(Drone: 무인항공기) 14

III. 차세대 이동 혁명이 가져올 삶의 변화 **17**

1. 주거 선택 기준의 다양화: '직주근접' 공식의 완화 18
2. 교육 기회의 확대: 학군 중심에서 교육 선택권 중심으로 19
3. 소비 패러다임의 전환 20
4. 의료 접근성의 혁신 21
5. 고령자의 독립적 삶 확대: Aging in Place 22

IV. 차세대 이동혁명이 만드는 공간의 재편 **23**

1. 이동혁명이 가져올 공간구조의 미래 24
2. 공간 가치의 재편: 누가 승자가 될 것인가 27

V. 결론 및 시사점 **28**

1. 결론 29
2. 시사점 30

들어가며

인류의 역사는 이동의 제약을 극복하며 삶의 반경을 넓혀 온 과정이었다. 철도와 자동차, 항공기의 등장은 더 먼 거리를 빠르게 연결하며 사람과 기업의 활동 범위를 확장했고, 도시와 산업의 성장 방식에도 큰 변화를 가져왔다. 이제 자율주행차, 로보택시, UAM, 드론 등 새로운 모빌리티 기술의 발전과 함께 또 한 번의 변화가 시작되고 있다.

이번 변화는 단순히 '더 빠르게 이동하는 것'에 그치지 않는다. 자율주행은 이동 중 업무·휴식 등을 가능하게 함으로써 이동시간을 '소모되는 시간'에서 '활용 가능한 시간'으로 바꿀 수 있으며, 로보택시·UAM·드론 등은 이동비용과 접근의 제약을 한층 낮출 가능성이 있다. 즉, 차세대 모빌리티는 이동의 물리적 범위뿐 아니라 이동에 따른 시간·비용의 부담까지 낮춰 개인이 선택할 수 있는 생활권을 획기적으로 넓힐 수 있다.

생활권의 확장은 우리가 어디에 살고, 일하고, 배우며, 소비하고, 의료서비스를 이용할 것인지에 대한 선택의 폭을 넓힐 전망이다. 거주지와 주요 활동 장소 간 물리적 거리의 중요성이 상대적으로 낮아지면서, 개인은 보다 넓은 범위에서 자신에게 적합한 기회와 서비스를 선택할 수 있게 된다. 나아가 개인의 선택과 활동 범위가 달라지면 도시와 지역의 공간구조는 물론 공간의 가치에도 변화가 나타날 수 있다.

본 보고서는 이 같은 관점에서 미래 모빌리티 기술의 발전과 상용화 가능성을 살펴보고, 이동혁명이 인간의 삶과 생활권, 나아가 도시·지역의 공간구조와 공간가치를 어떻게 재편할 것인지 분석한다.

모빌리티 기술 발전에 따른 생활권의 변화

	1차 마차 시대	2차 철도 시대	3차 자동차 시대	4차 디지털 모빌리티	5차 자율·항공 시대
핵심 기술	말, 마차	철도, 증기기관차	자동차, 고속도로, 항공기	스마트폰, 플랫폼, 전기차	자율주행, 로보택시, UAM, 드론
생활권 변화	주거지 반경 수 km 내외	도시와 도시 연결	교외화	이동 효율성 향상	초광역 생활권

자료: 삼일PwC경영연구원

I

차세대 이동혁명이 온다

모빌리티 기술의 발전은 이동 가능한 거리를 확대해 생활권을 넓혀왔다.
차세대 이동혁명은 자율주행 등을 통해 이동시간의 활용도를 높이고 이동부담을 낮춰,
사람과 기업이 접근할 수 있는 활동 범위를 더욱 넓힐 것으로 전망된다.



1. 모빌리티 기술의 발전과 생활권의 확대

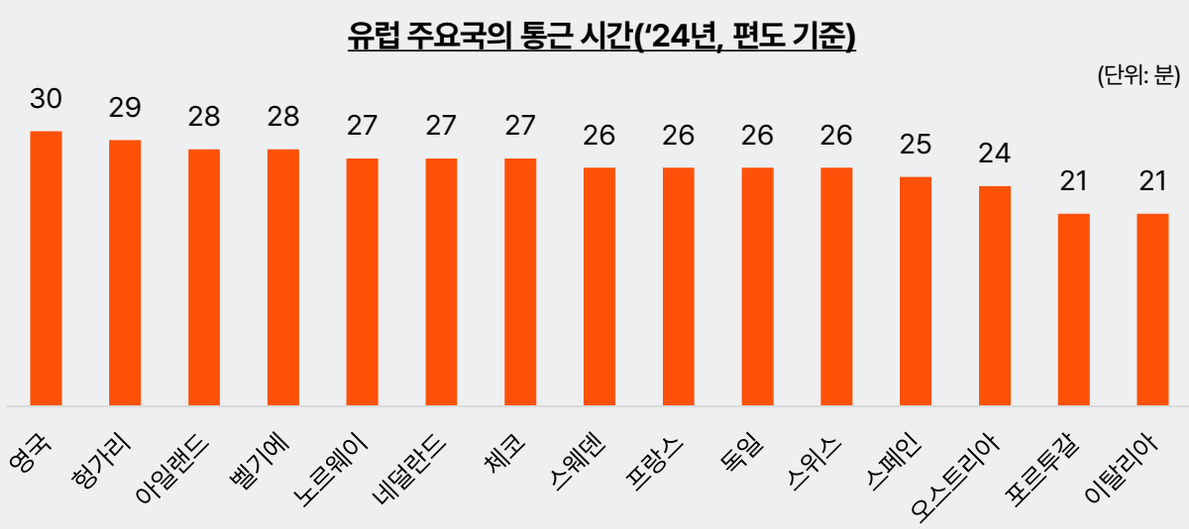
모빌리티 기술의 발전은 인간의 절대적인 이동시간을 줄이기보다는 동일한 시간 내 이동 가능한 거리를 확대하며 생활권을 확장해 왔다. 이를 설명하는 대표적인 개념이 마르케티 상수(Marchetti's Constant)로, 사람들은 시대와 교통수단이 달라져도 하루 약 1시간 수준의 왕복 이동시간을 비교적 일정하게 유지하는 경향을 보인다. 실제로 주요국의 평균 통근시간 역시 편도 약 30분 내외에 분포해, 교통수단의 발전에도 이동에 투입되는 시간은 크게 변하지 않았음을 보여준다.

반면, 같은 시간 동안 이동할 수 있는 거리는 교통수단의 발전과 함께 지속적으로 확대되어 왔다. 도보 중심 사회에서 1시간 왕복 생활권은 약 2~3km 수준이었지만, 철도와 자동차의 보급 이후 10~50km까지 넓어졌다. 향후 자율주행차와 UAM 등 미래 모빌리티가 본격화되면 접근 가능한 범위는 더욱 확대되고 생활권의 광역화도 가속화될 전망이다. 이로 인해 출퇴근, 교육, 소비, 의료 등 일상 전반의 선택지가 넓어지면서 인간의 삶의 방식과 공간 이용 패턴에도 변화가 나타날 것으로 예상된다.

교통기술 발전에 따른 1시간 생활권의 확대: 마르케티 상수(Marchetti's Constant)

마르케티 상수(Marchetti's Constant, 1994년)란?

- 교통기술 발전이 도시와 생활권을 재편하는 메커니즘을 설명하는 대표적 이론
- 인간이 수용 가능한 **일일 이동시간은 약 1시간(편도 30분)** 수준에서 장기간 안정적으로 유지
- 기술 혁신은 **이동시간을 지속적으로 줄이기보다 동일한 시간 내 이동 가능한 거리를 확대**



자료: Eurtostat, 삼일PwC경영연구원

2. 이동혁명의 진화: 이동시간의 가치 변화

본 보고서는 모빌리티 기술의 발전으로 이동이 더욱 빠르고 저렴하며 편리해지고, 이에 따라 사람·기업·자본의 연결 범위가 확대되면서 사회·경제 시스템이 구조적으로 변화하는 현상을 '이동혁명(Mobility Revolution)'으로 정의한다.

이동혁명은 새로운 현상이 아니다. 철도, 자동차, 항공은 이동 속도를 높이며 인간의 활동 반경을 지속적으로 확장해 왔다. 현재 진행 중인 차세대 이동혁명 역시 이러한 변화의 연장선에 있지만, 자율주행으로 이동시간과 노력의 부담까지 낮춘다는 점에서 차별화된다. 이동시간을 이동 자체에 투입해야 했던 과거와 달리, 자율주행 환경에서는 업무·휴식 등이 가능해져 '소모되는 시간'을 '활용 가능한 시간'으로 전환할 수 있기 때문이다.

차세대 이동혁명은 이러한 이동시간의 가치 변화에 로보택시·UAM 등을 통한 비용 및 접근성 개선이 더해지면서 생활권과 경제권을 더욱 확장할 것으로 전망된다. 이는 거리의 제약을 완화하고 개인과 기업의 입지 선택을 변화시켜, 궁극적으로 도시·지역의 공간구조와 경제활동 방식의 재편으로 이어질 가능성이 있다.

이동혁명의 진화: 이동시간 단축에서 이동시간 가치 혁신으로



자료: 삼일PwC경영연구원

II

미래 모빌리티 기술 동향

자율주행차와 배송 드론, UAM은 더 이상 미래의 개념이 아니다.
일부 기술은 이미 상용화 단계에 진입했으며, 나머지 기술들도 실증과 제도 정비를 거치며
일상 속 도입을 준비하고 있다.



1. 미래형 모빌리티 기술 발전과 상용화 전망

이동혁명을 가능하게 하는 핵심 동력은 미래형 모빌리티 기술이다. AI 기반 자율주행은 물류 효율성을 높이고, UAM은 지상 교통망을 보완하는 새로운 이동수단으로 부상하고 있으며, 드론 역시 물류 배송과 재난 대응 등 다양한 산업 분야로 활용 범위를 확대하고 있다.

다만 기술의 발전과 시장의 확산은 동일한 속도로 진행되지 않는다. 미래형 모빌리티의 확산 시점은 기술 완성도뿐 아니라 경제성과 규제 환경에 의해 좌우된다. ▲안전성 검증, ▲책임소재 규정, ▲인프라 구축, ▲공역 관리 체계 마련 등 제도적 요건을 충족해야 하며, 동시에 기존 교통·물류 수단 대비 충분한 ▲운영 효율성과 ▲수익성도 확보해야 한다. 따라서 기술적으로 구현이 가능하더라도 경제적 타당성과 제도적 수용성이 뒷받침되지 않으면 시장 확산은 지연될 수 있으며, 기술별 보급 속도에도 차이가 나타날 것으로 예상된다.

로보택시와 드론은 이미 일부 지역과 산업에서 상업적으로 활용되고 있으나, 향후 제한적 운영 범위를 넘어 본격적인 시장 확산 단계로 진입할 것으로 전망된다. 로보택시는 특정 지역과 노선을 중심으로 운영할 수 있어 기술 검증과 사업성 확보가 상대적으로 용이하며, 드론 역시 제한된 운용 환경에서 비용 절감과 운영 효율화 효과를 입증하기 쉬워 물류·안전·재난 대응 분야를 중심으로 활용 범위를 확대할 것으로 예상된다.

자율주행트럭 역시 장거리 물류 운송을 중심으로 도입이 확대될 전망이다. 반복적이고 예측 가능한 운행 환경이 많아 일반 승용차보다 자율주행 기술 적용이 용이하며, 운송 효율성 향상과 운영비 절감 효과도 기대할 수 있다.



반면 일반 자율주행 승용차와 UAM은 보다 다양한 주행·운항 환경에서 안전성을 검증해야 하고, 제도 정비와 인프라 구축도 선행되어야 한다. 특히 전국 단위의 서비스 제공과 대중적 이용이 가능해지기까지는 상당한 시간이 필요할 것으로 예상된다.

결국 미래형 모빌리티 확산의 핵심 변수는 기술 자체보다 경제성과 규제 환경일 가능성이 높다. 로보택시와 드론이 초기 시장 형성을 주도하고, 자율주행트럭은 물류 분야를 중심으로 점진적으로 확산될 전망이다. 반면 일반 자율주행 승용차와 UAM은 제한적 상업운영을 거쳐 보다 장기적인 관점에서 본격적인 시장 확산 단계에 진입할 것으로 예상된다.

다음 장에서는 미래형 모빌리티 주요 기술별 발전 현황과 상용화 전망을 구체적으로 살펴본다.

미래형 모빌리티 기술별 상용화 시기 전망

구분		제한적 상업운영	본격 시장 확산
자율주행	일반 자율주행차 (개인 승용)	'28~'32년	'35~'45년
	자율주행트럭	'27~'30년	'30~'35년
	로보택시	'25~'30년	'28~'35년
UAM		'28~'32년	'35~'50년
드론		'25~'30년	'28~'35년

자료: 삼일PwC경영연구원

2. 자율주행

자율주행 기술은 SAE(Society of Automotive Engineers) 기준에 따라 레벨(Level) 0~5로 구분되며, 현재 시장은 L2(부분 자동화) 단계가 주류를 이루고 있다. L2는 차량 시스템이 조향과 가감속을 동시에 제어할 수 있지만, 운전자가 항상 주행 환경을 감시하고 필요 시 즉시 개입해야 하는 단계다. 테슬라 FSD, 현대차 HDA2 등 현재 상용화된 대부분의 첨단운전자보조시스템(ADAS)은 법적으로 L2 수준에 해당한다.

기술 수준은 빠르게 고도화되고 있지만, 자율주행 확산의 핵심 과제는 기술 그 자체보다 책임 체계와 규제 환경에 있다. 특히 L3부터는 사고 발생 시 책임이 운전자에서 제조사와 자율주행 시스템으로 일부 이전되면서 법적·보험적 부담이 크게 증가한다. 이에 따라 자동차 업체들은 완전 자율주행보다 고도화된 L2+와 제한적 L3 상용화에 집중하고 있으며, 개인 승용차 중심의 완전 자율주행 도입은 예상보다 더디게 진행될 가능성이 높다.

자율주행 기술 동향

	레벨	특징	현재 상용화 수준
	L0: 비자동화	운전자가 모든 주행 수행	순수 L0 비중 감소
사고 시 책임소재: 운전자	L1: 운전자 보조	시스템이 조향 또는 감/가속 보조	광범위하게 적용
	L2: 부분 자동화	시스템이 조향 및 감/가속 수행	현재 시장 주류
	L3: 조건부 자동화	특정 조건에서 시스템이 운전 수행. 시스템 요청 시 운전자 개입	일부 프리미엄 차량에 제한 적용
사고 시 책임소재: 시스템	L4: 고등 자동화	특정 지역·조건에서 완전 자율주행. 운전자 개입 불필요	로보택시 중심 상용화
	L5: 완전 자동화	모든 환경에서 완전 자율주행	미상용화

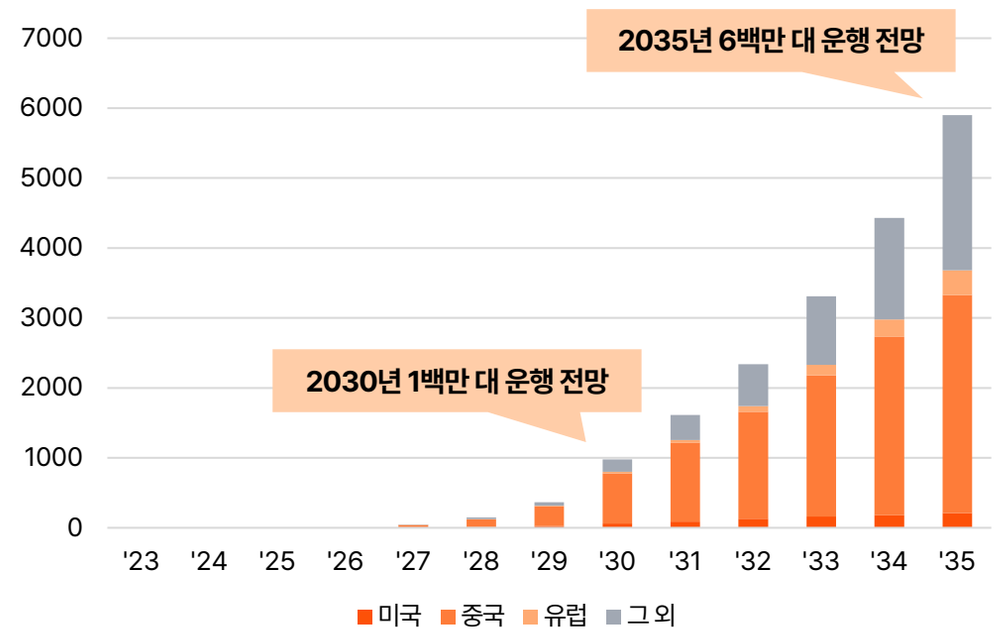
자료: SAE, 삼일PwC경영연구원

반면 상용 분야에서는 자율주행 도입이 상대적으로 빠르게 진행되고 있다. 로보택시와 자율주행 물류트럭은 운행 구간과 조건을 사전에 설정할 수 있어 기술 검증과 안전관리, 책임 범위 설정이 용이하기 때문이다. 실제로 웨이모(Waymo)와 바이두(Baidu)는 특정 지역에서 L4 수준의 로보택시 서비스를 운영하고 있으며, 자율주행 화물운송 사업도 확대되고 있다.

이러한 특성을 고려할 때 자율주행은 모든 환경에서 작동하는 L5보다 운행 범위가 제한된 L4 중심으로 먼저 확산될 가능성이 높다. 특히 상용 분야에서는 로보택시와 자율주행 물류 서비스가 이미 제한적 상업운영 단계에 진입했으며, 2030년 전후로 본격적인 시장 확산이 이뤄질 것으로 전망된다. 반면 L5(완전 자율주행)는 기술적·제도적 과제가 남아 있어 대중화까지 상당한 시간이 더 필요할 것으로 예상된다.

로보택시 운행대수 전망

(단위: 천 대)



자료: 골드만삭스('26.4월), 삼일PwC경영연구원

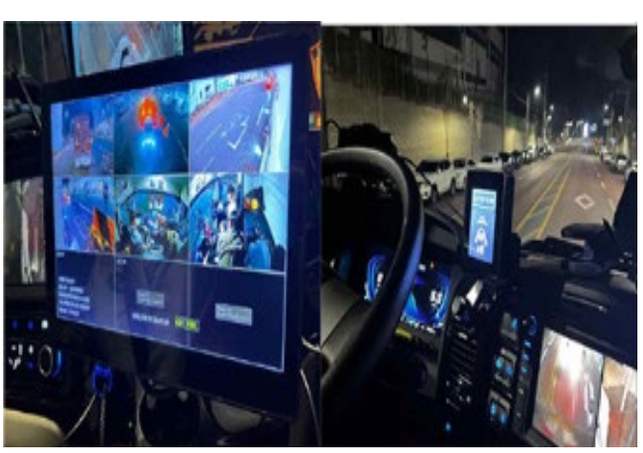
국내 자율주행 트럭 운행 현황

- '26.7월부터 전북 군산항~대전 메가허브터미널까지 편도 118km 택배 운송 시작
- 25톤 자율주행 화물트럭이 실제 택배 화물을 운송하며 주 3회 정기 운행
- 현재는 안전을 위해 운전석에 전문 안전요원(운전자)이 탑승
  향후 운전자가 조수석에만 탑승하는 단계를 거쳐, 2027년 이후 완전 무인 자율주행 체계로 전환 추진

현재 자율주행 트럭 운행 구간



자율주행 트럭 내부



자료: 국토교통부

3. UAM(Urban Air Mobility: 도심항공교통)

UAM은 전기 수직이착륙기(eVTOL)를 활용해 공항과 도심, 도심과 도심을 연결하는 차세대 교통수단으로, 전동화·자율주행·AI·통신기술이 융합된 미래 모빌리티의 핵심 분야로 주목받고 있다. 활주로 없이 버티포트(Vertiport, 수직 이착륙장)를 기반으로 운용할 수 있어 교통혼잡 완화와 이동시간 단축이 기대되며, 배터리·반도체·통신·플랫폼 등 연관 산업으로의 파급효과도 예상된다.

최근 UAM 산업의 경쟁축은 기체 개발에서 인증 획득과 상용 서비스 구현으로 이동하고 있다. eVTOL의 상용화를 위해서는 비행시험을 거쳐 형식인증(TC), 생산인증(PC), 감항증명(AC), 운항인증(OC/AOC) 등 핵심 인증을 확보해야 한다. 중국 이항(EHang)은 2025년 세계 최초로 eVTOL 운항인증을 획득하며 상업 운항을 준비하고 있으며, 이는 UAM 산업이 개발 단계에서 상용화 단계로 전환되고 있음을 보여주는 대표 사례로 평가된다. 반면, 미국의 조비 에비에이션(Joby Aviation)과 아처 에비에이션(Archer Aviation)은 형식인증 절차를 진행 중으로 아직 본격적인 상업운항 단계에는 이르지 못한 상황이다. 이에 따라 글로벌 UAM 시장은 기술개발 경쟁에서 인증 획득과 상용 서비스 구현 경쟁으로 무게중심이 이동하고 있는 것으로 평가된다.

다만 UAM의 본격적인 확산을 위해서는 기체 인증뿐 아니라 버티포트 구축, 항공교통 관리체계(UATM) 정비, 안전성 및 사회적 수용성 확보 등이 병행되어야 한다. 특히 이러한 인프라와 제도적 기반 구축에는 상당한 시간과 투자가 필요한 만큼, 초기에는 제한된 지역과 노선을 중심으로 상용화된 후 점진적으로 적용 범위가 확대될 가능성이 높다.

UAM 상용화 핵심 이정표

단계	주요 목적	핵심 내용
비행시험	기체 성능 검증	실제 비행을 통해 비행안정성, 추진시스템, 비상절차 등 시험
형식인증 (TC)	기체 안전성 인증	항공기 설계가 감항기준을 충족하는지 정부가 공식 인증
생산인증 (PC)	양산체계 인증	인증된 설계의 동일 품질·지속생산을 위한 제조체계 검증
감항증명 (AC)	개별 기체 운항 허가	생산된 개별 기체가 안전하게 비행할 수 있음을 인증
운항인증 (AOC)	사업자 자격 승인	조종사, 정비, 운항통제, 안전관리 등 운송사업 수행 능력 검증
상업운항	유상 서비스 개시	승객 또는 화물을 대상으로 정식 유상 운송 서비스 제공

자료: 삼일PwC경영연구원

주요 업체별 사업화 단계

기업	비행시험	형식인증	생산인증	감항증명	운항인증	상업운항
조비 에비에이션(미국)	**완료·진행**	진행 중	미취득	미취득	미취득	미개시
아처 에비에이션(미국)	**완료·진행**	진행 중	미취득	미취득	미취득	미개시
이항(중국)	**완료**	**획득**	**획득**	**획득**	**획득**	**준비 중**

자료: 기사 종합, 삼일PwC경영연구원 ('26.9월 기준)

장기적인 시장 확대의 또 다른 핵심은 경제성 확보다. UAM은 수직이착륙을 통해 도심을 이동한다는 점에서 헬리콥터와 유사하지만, 전동화·대량생산·자율비행을 통해 운항비용을 낮추고 보다 대중적인 이동수단으로 확장하는 것을 목표로 한다. 초기에는 기체 가격, 조종사 인건비, 정비비, 버티포트 구축비 등으로 높은 비용 부담이 예상되는 만큼 공항 연계, 비즈니스 이동, 응급의료 등 시간 절감 가치가 높은 수요를 중심으로 시장이 형성될 가능성이 크다.

중장기적으로는 기체 양산, 배터리 성능 향상, 버티포트 확대, 자율비행 기술 발전 등에 따라 운항비용이 낮아지면서 적용 범위도 확대될 것으로 예상된다. 이에 따라 UAM은 초기 프리미엄 이동서비스에서 출발해 장기적으로 기존 교통수단을 보완하는 광역 이동수단으로 발전할 가능성이 있으며, 시장 확대의 속도는 기술 성숙도뿐 아니라 경제성 확보와 실제 수요 창출 여부에 좌우될 것으로 전망된다.

헬리콥터와 UAM 비교

구분	헬리콥터	UAM(eVTOL)
동력	항공유	전기 배터리
조종	조종사 필수	장기적으로 자율비행
소음	매우 큼	헬기 대비 감소 목표
운임	매우 비쌈	프리미엄 택시 수준 목표(장기적)
유지비	높음	상대적으로 낮음
정비	복잡	모듈화·자동화 지향
대량생산	어려움	자동차식 양산 추구
이용자	VIP·응급·군용	일반 시민

자료: 삼일PwC경영연구원

4. 드론(Drone: 무인항공기)

드론은 배터리, 센서, AI, 통신, 자율비행 기술의 발전에 힘입어 다양한 산업 분야로 활용 범위를 확대하고 있다. 초기에는 촬영 및 취미용 수요가 시장을 주도했으나, 최근에는 정밀농업, 인프라 점검, 물류 배송, 의료품 운송 등 산업 현장에서의 활용이 빠르게 늘어나는 추세다. 특히 AI 기반 자율비행 기술과 5G·위성통신 기술의 발달로 장거리 자율비행과 임무 수행이 가능해지면서 드론의 산업적 활용성은 한층 높아졌다.

이러한 기술 발전을 바탕으로 미국과 중국에서는 드론 배송 서비스의 상용화가 본격 추진되고 있다. 미국의 아마존(Amazon)과 월마트(Walmart)는 드론 배송 서비스 적용 지역을 확대하고 있으며, 중국의 배달 플랫폼 메이투안(Meituan)은 2025년 말 누적 기준 드론 배송 78만 건을 기록했다. 다만 드론 운항 및 공역 관련 규제가 여전히 남아 있어 서비스는 특정 지역과 승인된 공역을 중심으로 제한적으로 운영되는 상황이다. 또한 현재 상용화는 저밀도 교외 지역에 집중되고 있으며, 고밀도 도심에서의 대규모 상용화는 아직 초기 단계에 머물러 있는 것으로 평가된다.

글로벌 주요국의 드론 배송 현황

국가	기업	현황
미국	아마존 (자체 개발 드론 사용)	• 현재('26년 8월) 11곳에서 운영하는 드론 배송 거점을 '26년 말까지 약 500개 도시·타운으로 확대한다고 발표
	월마트 (집라인*, 구글 윙* 협업)	• '27년 말까지 미국 전역 270개 이상의 매장에서 드론 배송 목표
	우버 (집라인 협업)	• '26년 말부터 우버이츠 고객 대상 드론 배송 시작 예정 • '29년 말까지 하루 100만 건 배송 목표
중국	메이투안 (자체 개발 드론 사용)	• '25년 말 기준 70개 항로, 누적 주문 78만 건 • '26년 5월 저고도 항공망 상시 운영
한국	-	• 국토교통부와 교통안전공단 등이 추진하는 K-드론배송 진행 • 섬·산간 등 취약지역 중심으로 '25년 말 기준 166개 지역 배송

* 집라인(Zipline): 미국의 의료·물류 배송용 드론 개발사
* 윙(Wing): 구글 계열의 드론 배송 플랫폼 및 기체 개발사

자료: 기사 종합, 삼일PwC경영연구원

미국 아마존: 물품 배송 드론



자료: 각 사 홈페이지, 삼일PwC경영연구원

중국 메이투안: 음식 배송 드론



자료: 각 사 홈페이지, 삼일PwC경영연구원

향후 드론 산업의 확산을 좌우할 핵심 과제는 비가시권 비행(BVLOS: Beyond Visual Line of Sight) 허용 등 제도적 기반 마련과 경제성 확보이다. 비가시권 비행은 조종자가 드론을 직접 육안으로 확인할 수 없는 범위에서도 원격으로 운항하는 방식으로, 기존 가시권 비행의 거리 제약을 극복해 장거리·광역 운항을 가능하게 하는 핵심 기술 요건이다. 특히 물류 배송, 시설 점검, 재난 대응 등으로 활용 범위를 확대하기 위해서는 BVLOS 허용과 함께 도심·야간·인구밀집지역 운항에 대한 규제 정비, 무인항공교통관리시스템(UTM) 구축이 필수적이다. 또한 기체·배터리·정비·관제 비용을 절감해 기존 운송수단 대비 경제성을 확보하는 것도 대규모 상용화의 중요한 전제조건이다.

중장기적으로는 배터리 성능 향상과 AI 기반 자율비행 기술의 고도화, BVLOS 확대 및 관련 제도 정비를 통해 운항 효율성과 경제성이 지속적으로 개선될 것으로 전망된다. 이에 따라 드론은 사람의 접근이 어렵거나 기존 운송수단의 효율성이 낮은 영역을 중심으로 먼저 확산된 이후, 물류 배송, 시설 점검, 재난 대응, 스마트 농업 등 다양한 분야로 활용 범위를 넓히며 산업 인프라의 중요한 축으로 자리 잡을 가능성이 높다.

드론 배송의 경제성 분석

구분	기존 배송: 차량 중심	드론 배송
인건비	매우 높음	중간~낮음
연료비	높음	매우 낮음
차량/기체 유지비	높음	중간
배터리 교체	없음	필요
관제 시스템 설치 및 운영비	낮음	매우 높음
초기 투자비*	중간	매우 높음
확장성	제한적	높음

* 차량 또는 드론 기체 구매, 충전시설 구축, 이착륙장 구축, 물류 거점 설치 등

- 인구 밀도가 높고 물류망이 발달한 도심에서는 차량 기반 배송이 여전히 우위
- 반면, 도서·산간 지역이나 의료품 배송 등 운송비가 높거나 신속성이 중요한 분야에서는 드론 배송의 경제성이 높음

→ 드론 배송은 도심 택배를 대체하기보다 물류 사각지대와 특수 배송 시장에서 먼저 확산된 후, 중장기적으로는 자율주행차·물류로봇과 연계된 차세대 라스트마일 물류 인프라로 발전할 전망

III

차세대 이동혁명이 가져올 삶의 변화

이동의 제약이 낮아지면서 일자리 · 교육 · 소비 · 의료 등 일상의 선택지는 더욱 넓어질 전망이다. 이는 거주지와 활동 장소의 관계를 변화시키며, 우리가 일하고 배우고 소비하고 생활하는 방식 전반의 변화로 이어질 수 있다.



1. 주거 선택 기준의 다양화: '직주근접' 공식의 완화

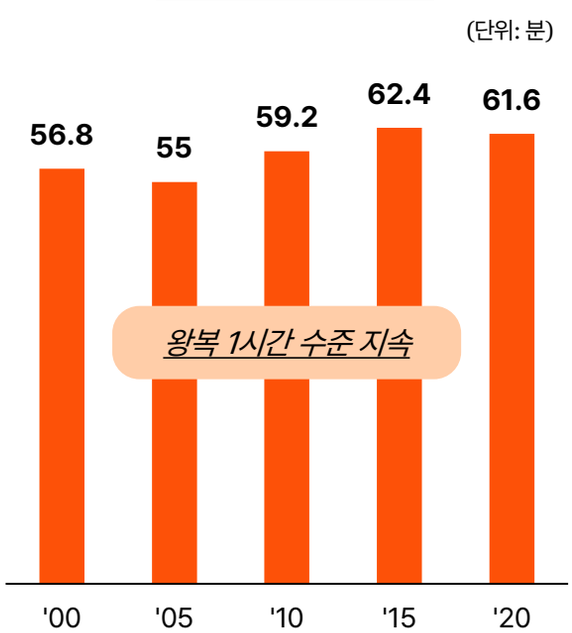
그동안 주거 선택에서 중요한 기준 중 하나는 직장까지의 접근성이었다. 출퇴근시간이 길어질수록 삶의 만족도가 낮아지고 교통비 부담이 증가하기 때문에, 직장과 가까운 곳에 거주하려는 수요가 형성되어 왔다. 이에 따라 직주근접은 주거 선택의 주요 기준으로 자리 잡았으며, 업무 기능이 집중된 지역의 주거 수요와 가격을 높이는 요인으로 작용해 왔다.

그러나 차세대 모빌리티의 발전은 직장과 주거지 간 물리적 거리가 갖는 제약을 완화할 가능성이 높다. 자율주행은 이동시간을 업무·휴식 등에 활용할 수 있게 해 장거리 통근의 체감 부담을 낮추고, UAM 등 새로운 이동수단의 확산은 도시 간 이동시간을 단축해 통근 가능한 범위 자체를 넓힐 수 있다.

이에 따라 주거 선택에서도 단순한 '직장과의 거리'보다 주거비용, 교육환경, 문화·여가 시설, 자연환경 등 삶의 질과 관련된 요소의 중요성이 상대적으로 높아질 가능성이 있다. 즉, 이동혁명은 직장 접근성에 대한 제약을 낮춰 개인이 선택할 수 있는 주거지역의 범위를 확대하는 방향으로 작용할 것으로 전망된다.

통근권 확대와 주거 선택지의 다양화

국내 근로자의 통근시간



이동시간 단축에 따른 주거 선택 가능 범위(개념도)



자료: 통계청, 삼일PwC경영연구원

2. 교육 기회의 확대: 학군 중심에서 교육 선택권 중심으로

교육은 이동시간의 영향을 크게 받는 분야 중 하나다. 현재 교육시장의 경쟁력은 학교의 교육 역량뿐 아니라 학생이 다양한 교육 기회와 서비스에 얼마나 쉽고 빠르게 접근할 수 있는지에 의해 결정된다. 우수한 학교와 학원가의 접근성을 중시하는 현상으로 인해 학군은 주거가치를 결정하는 핵심 요인으로 작용해 왔으며, 교육 여건이 우수한 지역은 높은 주거 수요와 프리미엄을 형성해 왔다.

미래 모빌리티의 확산은 교육 구조에도 변화를 가져올 것으로 전망된다. 이동시간 단축과 이동 편의성 향상은 학생과 학부모의 통학 부담을 줄이고, 특정 지역에 국한되지 않고 보다 다양한 교육 프로그램과 교육시설을 선택할 수 있는 환경을 조성할 수 있다. 또한 교육기관 간 접근성 개선은 학생의 학습 기회 확대와 교육 서비스 선택권 강화로 이어질 것으로 예상된다.

이에 따라 미래에는 어디에 거주하느냐보다 다양한 교육 기회와 교육 서비스에 얼마나 효과적으로 접근할 수 있는지가 교육 경쟁력을 좌우하는 중요한 요인으로 부상할 가능성이 있다. 다만 학교 배정제도와 우수한 교육 여건을 갖춘 지역에 대한 선호가 지속되는 만큼 학군의 영향력이 단기간 내 크게 약화되기는 어려울 것으로 보인다. 그럼에도 이동시간 단축과 접근성 개선은 학생과 학부모의 교육 선택 범위를 확대하며, 장기적으로는 특정 학군 중심의 교육 수요에서 교육 기회와 교육 서비스 중심의 수요로 점진적인 변화를 이끌 것으로 전망된다.

이동혁명이 교육 접근성 전반에 미치는 변화

유형	의미	핵심 제약 사항	이동혁명에 따른 변화	
			영향도	주요 변화
물리적 접근성	학교·학원·교육시설에 실제 도달 거리 및 소요 시간	통학거리, 교통 혼잡, 이동시간		통학시간 단축, 통학권 확대, 우수 교육시설 접근성 향상
경제적 접근성	교육기회를 얻기 위해 부담해야 하는 주거·이동 비용	학군 프리미엄, 주거비용, 교통비		학군지 이주 필요성 감소, 주거비 부담 완화
사회적 접근성	또래·멘토·교육 네트워크 참여 기회	특정 지역 집중, 지역 간 교류 한계		다양한 지역 간 교류 확대, 인적 네트워크 확장
정보 접근성	교육정보·입시정보 획득 능력	지역별 정보 격차		교육 행사·설명회 참여 기회 확대
디지털 접근성	온라인 교육 콘텐츠 이용 가능성	디지털 격차		이동혁명과 직접적 연관성은 제한적

자료: 삼일PwC경영연구원

3. 소비 패러다임의 전환

소비는 상품과 서비스에 대한 접근성을 지속적으로 높이는 방향으로 진화되어 왔다. 소비 1.0이 가까운 상권 중심이었다면, 소비 2.0은 온라인을 통해 거리의 제약을 낮추고 가격과 상품의 선택 폭을 넓혔다. 이후, 소비 3.0에서는 퀵커머스의 확산으로 배송 속도가 새로운 소비 가치로 부상했다.

현재 진행되고 있는 이동혁명은 이러한 변화를 '상품 구매를 넘어 다양한 서비스에 대한 접근성 확대'로 이어갈 가능성이 있다. 자율주행·드론·UAM 등 모빌리티 기술이 확산되면 상품이 소비자에게 배송되는 것을 넘어, 이동형 상점·의료·교육 등 다양한 서비스가 소비자가 있는 곳으로 직접 찾아오는 형태가 확대될 수 있다. 이에 따라 소비자는 거주 지역이나 이동 능력의 제약을 덜 받으며 원하는 상품과 서비스를 필요한 장소에서 이용할 수 있게 된다.

결국 소비의 핵심 가치는 입지·가격·속도 중심에서 '장소의 제약 없이 원하는 상품과 서비스를 이용할 수 있는 접근성'으로 확장될 전망이다. 특히 이동이 불편하거나 서비스 공급이 제한된 지역에서도 접근성이 높아지면서 소비자의 선택권과 이용 가능한 서비스의 범위가 한층 넓어질 것으로 예상된다.

소비의 진화

현재 ▼

	소비 1.0	소비 2.0	소비 3.0	소비 4.0
시대	오프라인	e커머스	퀵커머스	이동혁명 시대
대표 인프라	상점	인터넷	퀵커머스·배달망	드론·자율주행
주요 채널	백화점·마트	온라인몰	모바일·플랫폼	AI·모빌리티 서비스
소비 행동	계획 구매	비교 구매	즉시 구매	장소 제약 없는 소비
핵심 가치	가까운 곳	저렴한 곳	빠른 곳	원하는 곳에서 이용

자료: 삼일PwC경영연구원

4. 의료 접근성의 혁신

의료 역시 이동시간이 서비스의 질과 접근성을 좌우하는 핵심 요소다. 현재 국내에는 약 4만 개의 병·의원이 분포해 있지만, 중증·고난도 진료를 담당하는 상급종합병원은 47개에 불과하며 절반 가량이 수도권에 집중돼 있다. 세종·경북·제주 등 일부 지역에는 상급종합병원이 없어 지방 거주자는 전문 진료를 위해 장시간 이동해야 하는 경우가 많다.

미래 모빌리티와 디지털 헬스케어의 발전은 이러한 의료 접근성의 한계를 완화할 것으로 기대된다. 원격의료, AI 진단, 디지털 헬스케어 플랫폼이 발전하고 UAM과 드론 등 미래 모빌리티가 결합되면 의료 접근성은 크게 개선될 수 있다. 산간·도서 지역 주민도 보다 신속하게 전문 의료서비스를 이용할 수 있으며, 응급환자 이송과 중증질환 치료 분야에서도 이동혁신의 효과가 확대될 것으로 예상된다.

이러한 변화는 의료기관의 경쟁력에도 영향을 미칠 수 있다. 과거에는 입지와 접근성이 중요했다면, 앞으로는 의료기술과 전문성, 디지털 서비스 역량이 핵심 경쟁요인으로 부상할 가능성이 높다. 이에 따라 의료서비스는 지역 중심 공급체계에서 전국 단위로 연결되는 네트워크형 체계로 발전할 것으로 전망된다.

국내 의료 인프라 지역별 분포

- 전국 병·의원은 약 4만 개에 달하지만, 중증·고난도 진료를 수행하는 상급종합병원은 47개에 불과
- 상급종합병원의 절반(23개, 49%)이 수도권에 집중돼 고난도 의료서비스의 지역 편중 지속
- 일부 지역은 상급종합병원 부재 또는 부족으로 응급·중증환자의 장거리 이동이 불가피

(단위: 만 명, 개)		총인구	상급종합병원*	종합병원*	병원*	의원*
전국		5,109	47	337	1,429	37,731
서울/경기	서울특별시	929	14	45	232	10,634
	인천광역시	306	3	18	62	1,886
	경기도	1,376	6	67	303	8,645
강원	강원특별자치도	151	2	14	35	828
충청	대전광역시	144	2	8	48	1,145
	세종특별자치시	39	-	2	3	234
	충청북도	160	1	13	39	933
	충청남도	214	1	12	46	1,152
전라	광주광역시	139	2	23	79	1,063
	전북특별자치도	172	2	12	54	1,222
	전라남도	177	1	26	72	957
경상	부산광역시	323	4	26	140	2,707
	대구광역시	235	5	14	92	2,086
	울산광역시	109	1	8	33	652
	경상북도	250	-	21	49	1,330
	경상남도	320	3	22	134	1,750
제주	제주특별자치도	66	-	6	8	507

* 병·의원 분류 - 의원: 경증질환과 만성질환 관리 중심의 1차 의료기관 - 병원: 입원치료와 수술이 가능한 2차 의료기관
- 종합병원: 전문 진료과목과 응급의료 기능을 갖춘 지역 거점 의료기관 - 상급종합병원: 중증·난치질환 진료를 담당하는 최고 수준의 전문 의료기관

자료: 국민건강보험공단, 통계청, 삼일PwC경영연구원 ('26.6월 기준)

5. 고령자의 독립적 삶 확대: Aging in Place

고령화가 빠르게 진행되는 한국 사회에서 이동권은 고령층의 삶의 질을 좌우하는 핵심 요소로 부상하고 있다. 현재 고령층은 운전 능력 저하와 대중교통 이용의 어려움으로 인해 의료, 쇼핑, 문화·여가활동 등 일상 전반에서 이동 제약을 경험하는 경우가 많다. 이러한 제약은 서비스 접근성을 낮추고 사회적 고립을 심화시키는 요인으로 작용하고 있다.

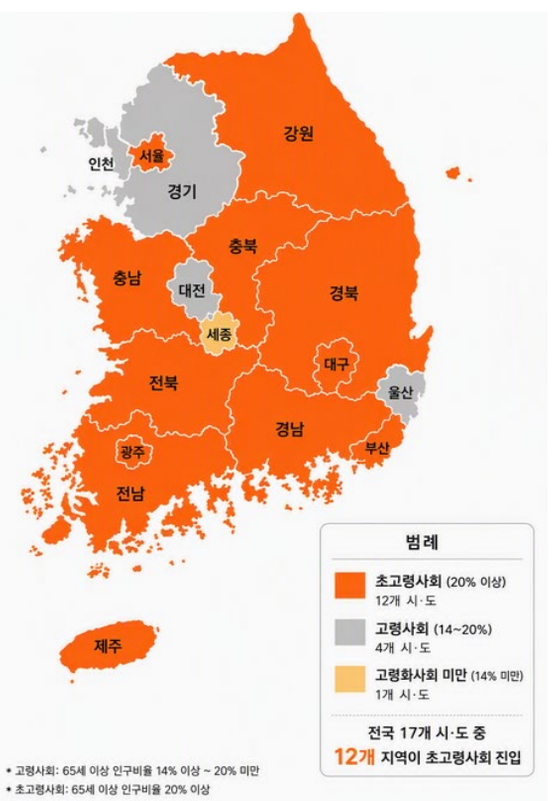
미래 모빌리티의 확산은 이러한 한계를 완화할 것으로 기대된다. 자율주행차와 로보택시가 보편화되면 고령층은 운전 여부와 관계없이 보다 안전하고 편리하게 이동할 수 있을 것으로 예상된다. 이는 단순한 이동 편의성 향상을 넘어 의료·생활서비스 접근성을 높이고 사회 참여 기회를 확대함으로써 고령자의 자립적인 삶을 뒷받침하는 기반이 될 수 있다.

이러한 변화는 'Aging in Place' 확산과도 맞물린다. Aging in Place는 고령자가 익숙한 주거지와 지역사회에서 독립적인 삶을 지속할 수 있도록 지원하는 개념이다. 과거에는 의료·생활 인프라 이용을 위해 대도시로 이동하거나 거주지를 옮겨야 하는 경우가 많았지만, 앞으로는 디지털 헬스케어와 고령친화형 모빌리티의 발전을 통해 지방이나 외곽지역에서도 안정적인 생활을 유지할 수 있는 환경이 조성될 것으로 전망된다.

결국 미래 모빌리티는 고령자의 이동권을 보장하는 것을 넘어 의료·돌봄·여가 등 다양한 서비스에 대한 접근성을 높임으로써 초고령사회에서의 자립적 생활을 가능하게 하는 핵심 인프라로 자리매김할 것으로 전망된다.

초고령사회 확산에 따라 이동권 확보가 핵심 과제로 부상

- 전국 17개 시·도 중 12개 지역이 초고령사회에 진입하는 등 고령화가 전국적으로 확산되며 고령층 이동권 확보의 중요성 증대
- Aging in Place 실현을 위해 의료·돌봄·생활서비스 접근성 확보 필요
- 자율주행차·로보택시 등 미래 모빌리티는 고령층의 이동 제약을 해소하고 지역사회 참여를 확대하는 핵심 인프라로 부상



자료: 통계청, 삼일PwC경영연구원 ('26.6월 기준)

IV

차세대 이동혁명이 만드는 공간의 재편

이동혁명이 확대하는 것은 단순한 이동의 범위가 아니라 삶의 선택 범위다.
이동의 제약이 낮아지고 생활권이 넓어질수록 삶의 방식은 다양해지고,
도시와 지역의 공간가치도 새롭게 재편될 전망이다.



1. 이동혁명이 가져올 공간구조의 미래

이동혁명은 생활권을 확대하고 이동 제약을 완화함으로써 주거지 선택 기준을 '직주근접'에서 '삶의 질' 중심으로 변화시킬 전망이다. 이에 따라 직주분리와 다거점 생활(Multi-habitation)이 확산되고 지방 및 외곽 지역의 주거 매력도 높아질 수 있다. 다만 생활권 확대가 곧 균형발전으로 이어지는 것은 아니다. 우수한 일자리와 교육·문화 인프라에 대한 접근성이 높아지면서 경쟁력 있는 거점으로의 집중이 강화될 가능성도 존재한다.

이동혁명 이후 예상되는 공간구조 변화의 두 방향

구분	성장거점 분산: 다핵화(Multi-core)	수도권 집중 심화
발전 발향	생활권 확대에 따른 지역 분산	생활권 확대에 따른 중심지 집중
공간구조	복수 거점 성장	수도권 중심 구조 강화
대표 사례	독일·프랑스	일본 도쿄권
지역 경제	지역 특화산업 육성	집적경제 확대
인구·고용	지방 정주인구 증가	인재·일자리 수도권 집중 & 지방의 베드타운화
핵심 특징	균형발전 촉진	연결성의 역설(Connectivity Paradox)

자료: 삼일PwC경영연구원

실제로 교통 인프라 발전은 새로운 성장거점을 형성하며 공간구조를 재편해 왔다. 국내에서는 경부고속도로와 광역교통망을 기반으로 대구·대전·광주·세종 등이 성장축으로 부상했으며, 해외에서는 독일과 프랑스가 거점 도시 간 연계를 통해 다핵형(Multi-core) 공간구조를 구축했다. 이는 연결성 향상이 이동 편의를 높이는 데 그치지 않고 새로운 경제·생활권을 형성하며 지역 경쟁력을 높일 수 있음을 보여준다.

그러나 연결성 향상이 항상 균형발전으로 이어지는 것은 아니다. 교통·통신 네트워크가 고도화될수록 인구와 경제활동이 경쟁력 있는 중심지로 집중되는 '연결성의 역설(Connectivity Paradox)'이 나타날 수 있다. 이동 시간이 줄어들면 거주 선택지는 넓어지지만, 소비·교육·문화활동은 오히려 양질의 인프라가 집중된 지역으로 몰릴 가능성이 높다. 실제로 일본은 신칸센을 중심으로 광역교통망을 지속적으로 확충했음에도 도쿄권 집중 현상이 완화되지 않았으며, 일부 측면에서는 더욱 심화되었다.

결국 교통기술은 특정 공간구조를 결정하기보다 다양한 공간구조를 가능하게 하는 기반에 가깝다. 이동혁명은 새로운 성장거점을 탄생시켜 다핵화를 촉진할 수도 있고, 반대로 경쟁력 있는 중심지로 인구와 산업을 더욱 집중시킬 수도 있다. 따라서 미래 공간의 가치는 이동성 자체보다 일자리, 산업생태계, 생활환경, 문화 등 지역이 보유한 차별화된 경쟁력에 의해 좌우될 전망이다.

focus

해외 사례 분석: 교통 인프라 발전에 따른 공간구조 변화

1. 연결성 향상이 가져온 두 가지 공간구조 변화

교통 인프라 확충은 지역간 연결성을 높이지만, 그 결과는 국가별로 상이

다핵형 (Multi-core) 공간구조 형성 <독일, 프랑스>	• 독일은 베를린(정치·행정), 프랑크푸르트(금융), 뮌헨(첨단산업), 함부르크(물류) 등 복수의 거점도시가 성장하며 다핵형 국토구조를 형성 • 프랑스는 파리(정치·행정), 리옹(산업·바이오), 툴루즈(항공우주), 마르세유(항만·물류) 등이 주요 기능을 분담하며 발전 • 고속철도·광역교통망은 도시 간 연결성을 높여 각 거점의 경쟁력 강화를 지원
수도권 집중도 심화 <일본>	• 도쿄(정치·행정·금융)를 중심으로 요코하마(제조·물류), 사이타마·지바(주거·산업)가 연계된 거대 수도권 경제권 형성 • 신칸센·광역교통망은 전국 주요 도시와 도쿄의 연결성을 강화했으나, 기업 본사·금융·연구개발 등의 핵심 기능은 도쿄권에 더욱 집적되며 수도권 집중 심화

2. 동일한 연결성, 왜 다른 공간구조가 나타났는가?

교통망은 공간구조를 결정하기보다 기존 거점의 경쟁력을 증폭 → 결국, 지역의 고유 역량이 중요

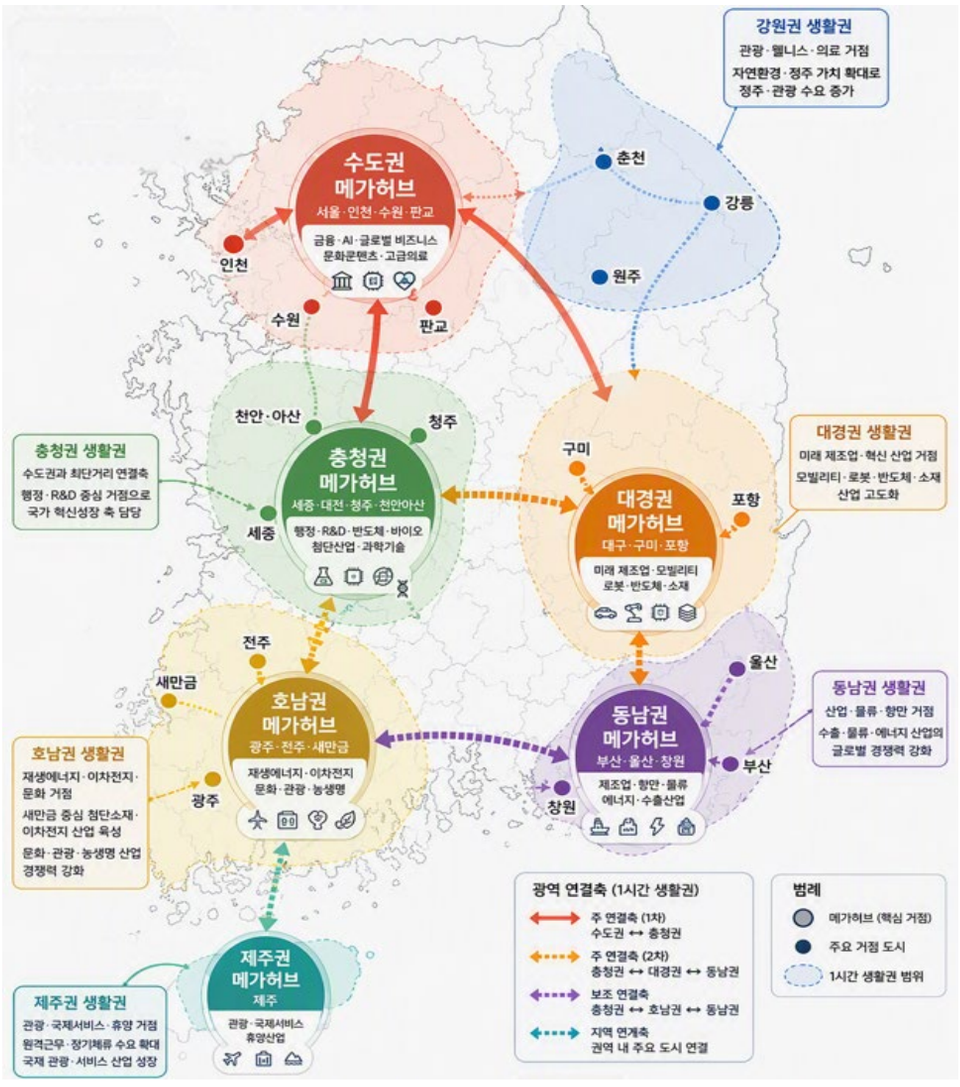
독일, 프랑스	일본
• 교통망 확충 이전부터 복수의 지역 거점 존재 • 산업·대학·행정 기능이 여러 도시에 분산 • 지역별 특화산업, 독자적 일자리 기반 보유	• 정치·행정·금융 등 국가 핵심 기능의 도쿄권 집중 • 기업·대학·연구개발 기능의 수도권 집적 • 지방 거점도시의 독자적 성장동력 부족
연결성 확대는 지역 거점의 성장을 촉진하며, 다핵형 국토구조를 형성	**연결성 확대는 도쿄의 집적 효과를 강화하며, 수도권 집중을 심화**

해외 사례 분석: 교통 인프라 발전에 따른 공간구조 변화

3. 우리나라에의 시사점

- 한국은 현재 수도권 집적과 지역별 기능 분업이 공존하는 구조를 보유
  - 수도권에는 인구·기업·금융·대학·연구개발 역량이 집중
  - 세종(행정), 대전(R&D), 부산(물류·해양), 광주(모빌리티) 등은 특화 기능을 기반으로 성장
- 이동혁명이 가져올 공간구조의 방향은 아직 불확실: 지역 분산과 수도권 집중 가능성 모두 존재
- 국토 균형발전을 위해서는 지역 경쟁력 확보가 중요
  - 교통망보다 산업·일자리·교육·문화 등 차별화된 경쟁력이 핵심

다핵화 성공 시 예상되는 대한민국의 미래 공간구조



2. 공간 가치의 재편: 누가 승자가 될 것인가

앞서 살펴본 것처럼 이동혁명은 지역 분산과 수도권 집중이라는 상반된 결과를 모두 낳을 수 있다. 결국 미래 공간구조의 방향은 이동성보다 산업·일자리·연구개발·교육·문화 등 지역의 고유한 경쟁력에 의해 결정될 가능성이 높다.

이러한 변화는 공간 가치의 평가 기준에도 영향을 미칠 전망이다. 과거에는 대도시와의 물리적 거리와 교통 접근성이 공간 가치를 결정하는 핵심 요인이었다면, 이동혁명 이후에는 접근성의 중요성이 상대적으로 낮아지고 지역 고유의 기능과 매력이 더욱 중요해질 것으로 예상된다. 이동 시간이 단축되고 생활권이 확대될수록 사람과 기업은 더 넓은 범위에서 입지를 선택할 수 있게 되며, 어떤 차별화된 가치와 경험을 제공하는지가 지역 경쟁력의 핵심 요소로 부상하게 된다.

이에 따라 미래의 공간 가치는 단순히 서울과의 거리나 교통망 수준보다 지역이 보유한 기능과 콘텐츠에 의해 결정될 가능성이 높다. 광역교통 허브와 수도권 외곽 및 인접 중소도시, 강원·제주·남해안과 같은 체류형 생활거점, 의료·교육·문화·관광 특화도시 등은 새로운 수혜 지역으로 부상할 수 있다. 반면 대도시 접근성에만 의존하거나 차별화된 산업·일자리 기반이 부족한 지역은 상대적으로 프리미엄이 약화될 가능성이 존재한다.

결국 이동혁명이 확대하는 것은 이동 범위 자체가 아니라 선택의 범위이다. 미래 공간의 승패는 '얼마나 가까운가'가 아니라 '왜 그 지역을 선택해야 하는가'를 설명할 수 있는 경쟁력에 의해 결정될 전망이다.

이동혁명 시대의 공간 가치 재편: 수혜 지역과 상대적 가치 약화 지역

	변화 요인		영향 지역
수혜 지역	초연결 교통망 구축	→	광역교통 허브(공항·KTX·UAM 거점)주변
	생활권 확대	→	대도시 외곽 및 인접 중소도시
	멀티 해비테이션 확대	→	강원·제주·남해안 등 체류형 생활거점
	지역 선택권 확대: 차별화된 기능 선호	→	의료·교육·문화·관광 특화 도시
상대적 프리미엄 축소 지역	거리 가치 약화	→	대도시 접근성에만 의존한 지역
	거주지 선택 다양화	→	단순 베드타운
	거점 간 경쟁 심화	→	차별화된 산업·일자리 기반이 부족한 지역
	거리 제약 완화	→	획일적 상업·문화 기능을 가진 지역

자료: 삼일PwC경영연구원

V

결론 및 시사점



1. 결론

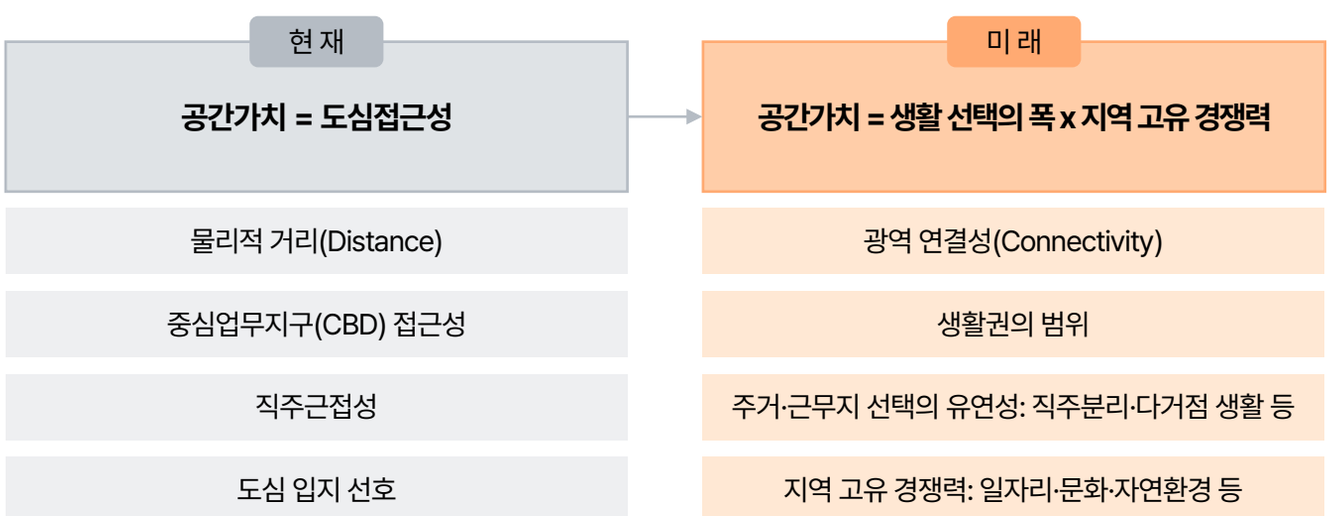
본 보고서에서는 자율주행차, 로보택시, UAM, 드론 등 미래 모빌리티 기술의 발전이 인간의 삶과 공간 구조에 미칠 영향을 살펴보았다. 이동혁명의 본질은 새로운 이동수단의 등장 그 자체가 아니라 이동시간과 이동비용의 감소를 통해 사람과 기업의 접근성을 높이고, 선택의 범위와 생활권을 확장하는 데 있다. 이는 사람과 기업, 자본이 연결되는 방식을 변화시키며 사회·경제 시스템 전반의 구조적 변화를 촉발할 것으로 예상된다.

이러한 변화는 인간의 삶 전반에도 영향을 미칠 전망이다. 생활권이 확대되면서 사람들은 더 넓은 범위에서 주거와 일자리, 교육, 의료, 소비 여가를 선택할 수 있게 된다. 또한 고령층의 이동권 확대와 Aging in Place 실현에도 긍정적인 역할을 할 것으로 기대된다.

이와 함께 생활권 확대는 주거와 소비, 기업 입지, 지역 간 관계에도 변화를 가져올 것으로 예상된다. 과거 공간가치가 중심업무지구(CBD) 접근성, 직주근접성 등 '도심에 얼마나 가까운가'를 중심으로 평가되었다면, 미래에는 광역 연결성을 기반으로 '얼마나 넓고 다양한 생활 선택지를 제공하는가'가 더욱 중요해질 수 있다. 이에 따라 주거·근무지 선택의 유연성이 높아지고, 직주분리나 다거점 생활과 같은 새로운 생활방식도 확산될 가능성이 있다.

나아가 이동혁명은 지역의 경쟁력을 평가하는 기준에도 변화를 가져올 수 있다. 접근성 격차가 축소될수록 공간가치는 단순한 입지보다 일자리와 교육, 문화, 자연환경 등 지역 고유의 경쟁력과 그 지역에서 누릴 수 있는 생활 선택의 폭에 의해 차별화될 가능성이 높다. 결국 미래의 공간가치는 '도심에 얼마나 가까운가'에서 '얼마나 다양한 기회와 선택에 연결될 수 있는가'로 확장될 것으로 전망된다.

이동혁명이 만드는 공간 가치의 기준 변화 (Value in Motion)



자료: 삼일PwC경영연구원

2. 시사점

이동혁명은 정부와 기업의 전략에도 새로운 관점을 요구한다. 생활권과 경제권이 확대되면서 기존의 행정구역과 물리적 거리를 전제로 한 정책과 사업 전략 역시 변화해야 한다. 정부는 확대된 연결성을 지역의 경쟁력과 성장으로 연결할 수 있도록 국토·교통·지역 정책을 재설계하고, 기업은 변화하는 생활권과 이동 패턴에 맞춰 시장·입지·서비스 및 운영 전략을 재검토할 필요가 있다.

정부: 이동혁명에 대응한 국토·지역 발전전략 재설계

1 '행정구역'이 아닌 '생활권' 중심으로 국토·도시정책 재설계

- 행정구역 중심의 국토계획을 실제 이동시간과 생활동선을 반영한 생활권 중심 체계로 전환
- 확대되는 생활권에 맞춰 교통·주거·산업·생활을 아우르는 통합 정책체계 구축

2 미래 모빌리티 인프라 확충과 지역 경쟁력 강화 병행

- 광역교통망·UAM·자율주행 등 미래 모빌리티 인프라를 단계적으로 구축
- 연결성 향상이 수도권 집중을 심화시키지 않도록 지역별 특화 기능 육성
  - 교통망 확충과 지역별 산업·관광·교육·의료 거점 육성을 패키지로 추진
  - 기업·대학·의료기관 등 핵심 기능의 지방 이전을 위한 인센티브 강화

3 지방소멸 대응 전략 전환: '정주인구 확보'에서 '생활인구 확대'로

- 직주분리·다거점 생활 확산에 맞춰 체류·관계인구 중심으로 지역전략 전환
- 워케이션·세컨드하우스·장기체류 수요에 대응한 주거·생활환경 및 생활서비스 접근성 강화
- 자연·문화·관광 등 지역 고유의 체류 매력을 강화해 지속적인 방문과 체류 유도

4 고령사회 대응과 이동정책 통합

- 이동권을 단순한 교통서비스가 아닌 고령자의 건강·복지·사회참여를 지원하는 핵심 사회 인프라로 인식
- 자율주행 기반 고령자 이동 서비스 확대
  - 병원·시장·공공시설을 연결하는 생활밀착형 자율주행 서비스 구축
  - 디지털 취약계층인 고령자를 고려하여 전화 호출, 오프라인 예약, 음성 기반 서비스 등 이용 편의성 중심의 서비스 설계 강화

기업: 이동혁명에 대응한 시장·비즈니스 전략 재설계

1 생활권 단위로 시장·입지전략 재설계

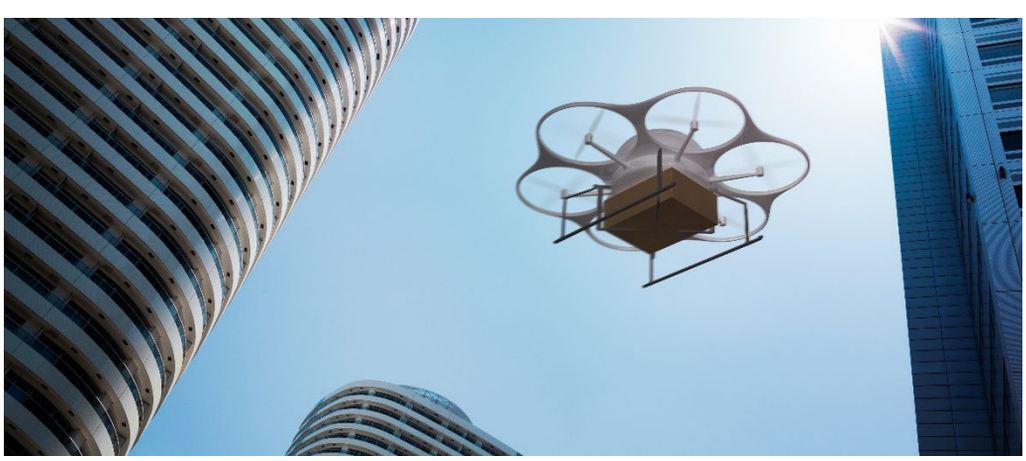
- 행정구역·기존 상권 중심에서 고객의 실제 이동시간과 생활동선 기반 시장분석으로 전환
- 생활권 확대에 따른 고객 유입권·상권·서비스권 변화에 선제적으로 대응
- 광역교통망과 미래 모빌리티 거점을 고려해 판매·서비스·물류 네트워크 재검토
- 변화하는 생활권별 수요와 성장성을 토대로 신규 시장 및 투자지역 발굴

2 '고객의 이동'에서 '서비스의 이동'으로 비즈니스 모델 확장

- 자율주행·드론·로봇 등을 활용해 상품·서비스의 제공 장소와 방식 다변화
- 유통·물류를 넘어 의료·돌봄·정비 등 방문형·온디맨드 서비스 발굴
- 생활권 확대를 활용해 기존 서비스의 제공 권역과 고객 기반 확장
- 이동·수요 데이터를 기반으로 시간과 장소에 최적화된 서비스 모델 개발

3 기업의 입지·인재·운영 전략을 연결성 중심으로 재편

- 출퇴근 가능 생활권 확대에 대응해 인재 확보 범위를 광역화
- 직주분리·다거점 생활에 맞춰 유연근무·복수거점 근무체계 확대
- 사업장·생산·물류·서비스 거점을 물리적 거리보다 시장·인재·협력 네트워크와의 연결성 중심으로 재평가
- 광역 생활권을 고려해 공급망 및 사업 운영체계 재설계



Business Contacts

Automotive

김정연 파트너
jungyoun.k.kim@pwc.com

전용욱 파트너
yong-wook.jun@pwc.com

신승일 파트너
seung-il.shin@pwc.com

정우철 파트너
woocheol.jeong@pwc.com

곽윤구 파트너
yun-goo.kwak@pwc.com

허제헌 파트너
je-heon.heo@pwc.com

김윤섭 파트너
yun-sub.x.kim@pwc.com

Author Contacts

삼일PwC 경영연구원

이은영 상무
eunyoung.lee@pwc.com

오선주 수석연구위원
sunjoo.oh@pwc.com

삼일PwC 경영연구원

최재영 경영연구원장
jaeyoung.j.choi@pwc.com

삼일PwC의 간행물은 일반적인 정보제공 및 지식전달을 위하여 제작된 것으로, 구체적인 회계이슈나 세무이슈 등에 대한 삼일PwC의 의견이 아님을 유념하여 주시기 바랍니다. 본 간행물의 정보를 이용하여 문제가 발생하는 경우 삼일PwC는 어떠한 법적 책임도 지지 아니하며, 본 간행물의 정보와 관련하여 의사결정이 필요한 경우에는, 반드시 삼일PwC 전문가의 자문 또는 조언을 받으시기 바랍니다.

S/N: 2610W-RP-124

© 2026 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the Korea group of member firms and may sometimes refer to the PwC network. Each member firm is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

pwc.com/kr
pwcconsulting.co.kr