(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-44 · 2026.10.19 – 10.23

DSP WEEKLY REVIEW

주간 주행사업자(DSP) 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 26 일 (월) · Week 44

DSP Weekly Review 는 한 주간 자율주행·로보택시 관제(주행사업자, DSP) 분야에서 발생한 개별 사건들을 관제 비즈니스 모델·규제·노동 전환·도시 거버넌스라는 네 개의 렌즈로 재조명합니다. 뉴스 자체보다 뉴스와 뉴스 사이의 연결선, 사건의 표면보다 사건을 작동시키는 구조에 주목합니다.

본 호는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료입니다. 산업과 정책의 흐름을 하나의 서사로 엮어, 의사결정자가 다음 한 주의 좌표를 잡을 수 있도록 돕습니다.

매주 월요일 발행됩니다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

운전석은 비어도 사람은 자리를 옮긴다 — 차내 인력의 철수 단계와 원격 개입의 정의가 함께 쓰이고 있다

이번 주(10 월 19 일~23 일)의 사건들은 운전석이 비는 과정이 사람이 사라지는 과정과 같지 않다는 점을 보여 줍니다. 10 월 19 일 보도에 따르면 서울시는 11 월 말 상암에서 제네시스 GV80 2 대로 레벨 4 자율주행 택시 개시를 준비하며, 초기에는 조수석에 안전관리자가 탑승합니다[01]. 라이드플럭스 관계자는 안전요원이 직접 운전에 개입하지 않고 비상정지 버튼과 원격 관제로 대응한다고 설명했습니다[02]. 10 월 21 일 시작된 홍콩 Apollo Go 의 퉁청 시민 시승에는 차내 후비 운영원이 타지만, 7 월부터 시험 중인 공항섬 일부 구간은 차내 운영원 없이 원격 통제센터가 감시합니다[03][04][05]. 같은 날 보도된 Tesla 의 로보택시 안전 보고서는 차내 안전요원 없는 주행의 충돌 집계에 원격 운영자가 지원하거나 제어를 넘겨받은 경우를 포함한다고 밝혔고, 원격 개입 빈도는 싣지 않았습니다[06].

정책연구실은 이 사건들을 차내 인력이 조수석·관제실·현장으로 자리를 옮기는 단계로 읽습니다. 지난주(W43) 정책연구실은 “규칙은 보이는 것부터 센다”고 진단했습니다. 이번 주 Tesla 는 안전 보고서를 공개해 보이는 영역을 넓혔지만, ‘차내 안전요원 없음’이라는 지표에 원격 개입이 포함되어 있다는 점에서, 공개가 늘어도 지표의 정의가 맞춰지지 않으면 비교가 어렵다는 층위가 더해졌다는 것이 정책연구실의 판단입니다. 차내 안전요원이 없다는 사실과 원격 개입이 없다는 사실은 서로 다른 지표입니다.

한국에서는 10 월 23 일 정부가 원격관제와 사이버 보안 체계, 현장인력과 안전관리책임자를 갖춘 ‘자율주행 서비스 사업자’를 제도화하고, 사고 유형별 민사상 책임분담을 다루는 사고책임 가이드라인을 마련할 계획이라고 발표했습니다(추진 계획)[07]. 정책연구실의 제안은 운행 단계마다 차내 인력의 위치(운전석·조수석·없음)와 원격 인력의 직무(원격운전·원격지원)를 나누어 적고, 직무별 개입 횟수·시간·거리와 운행 조건을 함께 보고하는 항목을 검토하는 것입니다. 정책연구실은 기존 면허 체계를 토대로 한 통합·이행 설계를 협회가 검토할 정책 대안으로 두되, 자율주행 전용 별도 허가 방안과 운행 통제 권한, 법적 책임, 보험 보상, 기업 간 구상 관계라는 공통 항목으로 비교 검토할 필요가 있다고 봅니다.

섹션별 핵심 판단

01 관제 비즈니스 모델 소유는 넓히고 운영은 쥔다 — Tesla 의 고객 소유 차량 편입 계획은 차량 소유와 관제 운영이 갈라질 수 있는 구조로 읽히며, Waymo 증차 보도와 함께 차량 수보다 원격 개입량과 책임 배분이 다음 쟁점으로 보입니다.

02 관제 규제·허가 요건 지표의 이름이 지표의 내용을 말하지 않는다 — Tesla 보고서의 '차내 안전요원 없는 주행'에는 원격 지원·인수가 포함되며, 원격 개입을 직무별로 비교할 공통 정의는 아직 제한적입니다. 10 월 23 일 정부의 서비스 사업자 제도화 발표도 원격관제의 직무 구분과 개입 보고 지표는 제시하지 않았습니다.

03 관제 노동·직무 전환 운전석에서 조수석으로, 조수석에서 관제실로 — 상암·홍콩·강릉 사례는 운전 과업이 차내 감독·원격 감시·원격운전 같은 직무로 나뉘어 재배치되는 장면이며, 호주 노조는 사람에게 배정할 운행 비율을 제안했습니다.

04 도시·교통 거버넌스 도시는 구역과 단계로 문을 연다 — 홍콩의 구역별 인력 요건, 상암의 조수석 동승 시작, Waymo 마드리드의 단계적 시험 계획은 단계마다 정보를 먼저 쌓는 방식으로 읽히며, 10 월 23 일 발표된 서비스 사업자 제도화 계획을 기존 운송면허·보험·현장 대응 체계와 어떻게 연결할지가 다음 과제입니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

여섯 개의 사건, 하나의 이동 — 운전석의 사람은 조수석·관제실·현장으로 자리를 옮기고 있다

01 서울 상암 레벨 4 택시 11 월 말 개시 준비 — 조수석 안전관리자(10.19 보도)

GV80 2 대로 시작해 2027 년 10 대 이상으로 늘릴 계획이며, 운영사 계약은 체결 전입니다. 라이드플럭스 관계자는 비상정지 버튼과 원격 관제로 대응한다고 설명했습니다. 정부는 10 월 23 일 서비스 사업자 제도화 추진을 발표했습니다[01][02][07].

02 Tesla 로보택시 안전 보고서 — 차내 안전요원 없는 주행 집계에 원격 지원·인수 포함(10.21 보도)

집계 기간은 1 월 22 일~10 월 18 일이며, 보고서는 원격 개입 빈도를 싣지 않았습니다. 사람 운전자 비교치는 집계 조건이 달라 우열 비교에 한계가 있습니다[06].

03 Tesla 3 분기 실적 발표 — Cybercab 고객 인도·고객 소유 차량 편입 계획(10.21 현지)

Cybercab 연말 고객 인도와 다음 달 댈러스 확대, 이르면 내년 2 분기 고객 소유 차량 일부의 무감독 FSD 편입은 회사의 목표·계획입니다[08][09].

04 홍콩 Apollo Go 퉁청 시민 시승 개시(10.21~11.03)

21 일 현장 보도에 따르면 사전 배부 승차권으로 1 회 최대 2 명이 약 5.1km 구간을 타는 무료 시승이며, 차내 후비 운영원이 탑승합니다. 공항섬 일부 구간은 7 월부터 원격 통제센터가 감시하는 시험을 진행 중입니다[03][04][05].

05 강릉 ITS 세계총회의 300km 원격운전 체험(10.19 개막)

관람객이 강릉에서 대구 시험장의 자율주행 셔틀을 원격으로 직접 조작하는 전시 체험입니다. 보도는 지연시간을 다루지 않았습니다[10][11].

06 Waymo 증차 계획 보도(10.19)와 마드리드 시험 발표(10.20)

2027 년 말 2 만 대는 익명 소식통 인용 보도로 회사의 공식 목표가 아닙니다. 마드리드는 수동 주행과 운전자 탑승 시험을 거쳐 2027 년 승객 서비스를 목표로 합니다[12][13].

SECTION 01

관제 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

소유는 넓히고 운영은 쥔다 — 차량을 누가 갖느냐와 관제를 누가 하느냐가 갈라지는 순간

핵심 판단

Tesla 는 10 월 21 일(현지) 3 분기 실적 발표에서 Cybercab 을 연말까지 고객에게 인도하려 한다고 밝혔고, 언론은 이르면 내년 2 분기 고객 소유 차량 일부를 무감독 FSD 로 로보택시 차량군에 편입할 계획이라고 전했습니다(회사의 목표·계획)[08][09]. 10 월 19 일(미국 동부시간) Semafor 는 Waymo 가 차량군을 2027 년 말 2 만 대로 늘릴 계획이라고 익명 소식통을 인용해 보도했습니다[12].

정책연구실은 이를 지난 주(W43) 진단 "운영망은 혼자 짓지 않는다"의 다른 면으로 읽습니다. 지난 주의 분업이 정비·고객 응대를 현지 파트너와 나누는 것이었다면, 이번 주 Tesla 의 계획은 차량 소유를 고객에게 넓히되 관제 운영은 회사 네트워크에 남는 구조로 읽힙니다. 이때의 책임 배분은 면허 연계 방안과 별도 허가 방안에서 같은 항목으로 비교할 필요가 있습니다.

분석

주인-대리인 이론은 소유자(주인)가 운영자(대리인)에게 일을 맡길 때 소유자가 운영자의 행동을 다 관찰하지 못해 정보 비대칭과 책임 배분 문제가 생긴다고 설명합니다.

Tesla — 차량은 바깥으로, 관제는 안으로

Reuters 에 따르면 Musk 는 Cybercab 이 주로 Tesla 소유로 호출 서비스에 쓰일 것이라고 말했고, AI 총괄 Ashok Elluswamy 는 다음 달 댈러스로 서비스를 넓히고 생산 속도에 맞춰 배치할 수 있도록 규제 승인을 받는 것이 주된 목표라고 말했습니다. 일부 Model Y 에는 안전요원이 탑승합니다[08]. 정책연구실의 가설은 고객 소유 차량이 편입되면 차량 상태와 운행 환경이 더 다양해지고, 소유자가 원격 개입의 발생 조건을 관찰하기 어려워진다는 것입니다. 이 가설은 편입 조건이 공개되어야 검증할 수 있습니다.

Waymo — 차량 수는 보도되고 원격지원 규모는 갱신되지 않았다

Semafor 보도의 수치는 현재 약 4,000 대, 2026 년 말 8,000 대, 2027 년 말 2 만 대이며 Waymo 는 논평하지 않았습니다[12]. Waymo 는 2 월 17 일 어느 시점이든 약 70 명의 원격지원 인력이 근무하며(전체 고용인원 아님) 당시 차량은 약 3,000 대라고 밝혔습니다(회사 발표 기준)[14]. 두 수치는 출처 성격과 기준일이 달라 인력 대비 차량 비율을 계산하지 않습니다. 정책연구실은 운영 단가를 가르는 변수가 차량 수보다 한 대당 원격지원 요청·현장 출동의 양이라고 봅니다.

관제를 사업으로 — 롯데이노베이트와 라이드플럭스

롯데이노베이트는 강릉 전시에서 실제 관제센터에서 차량 운행을 제어하는 기술도 확보하고 있다고 설명했고(회사 관계자 설명)[11], 라이드플럭스는 인지·판단·제어·정밀지도·원격 관제 시스템을 자체 개발한다고 비즈워치는 전했습니다[02]. 관제를 운영사 내부에 두는 경로와 외부 관제 플랫폼이 공급하는 경로가 국내에서 함께 나타난다는 것이 정책연구실의 해석이며, 어느 쪽이 우세할지는 이번 주 자료로 판단하지 않습니다.

배경

- Tesla 3 분기 실적 발표(10.21 현지): Cybercab 연말 고객 인도, 다음 달 댈러스(회사 계획)[08].
- 고객 소유 차량 일부 무감독 FSD 편입, 이르면 내년 2 분기(회사 계획)[09].
- Semafor(10.19 미국 동부시간): Waymo 2027 년 말 2 만 대, 익명 소식통 인용[12].
- Waymo 원격지원: 어느 시점이든 약 70 명(2.17 기준, 전체 고용인원 아님)[14].
- GO·Waymo·일본교통 도쿄 분담: 일본교통이 현장 운행 관리(9.15 발표, 배경)[15].

SECTION 02

관제 규제·허가 요건

지표의 이름이 지표의 내용을 말하지 않는다 — '무감독'과 '무개입'은 다른 숫자다

핵심 판단

Tesla 의 안전 보고서는 2026 년 1 월 22 일부터 10 월 18 일까지 차내 안전요원 없이 자율 주행한 동안 NHTSA 에 신고한 충돌을 집계하며, 이 집계에 원격 운영자가 지원하거나 제어를 넘겨받은 경우를 포함한다고 밝혔습니다[06]. 보고서에는 원격 개입 빈도가 없습니다.

정책연구실의 해석으로는, 사고 보고 의무와 이번 주 Tesla 보고서 같은 공개는 있지만 원격지원과 직접 원격운전의 부담을 직무별로 비교할 공통 공개 지표는 여전히 제한적입니다. 한국에서는 시범사업 보고 항목에 차내 안전요원 유무와 원격 개입 포함 여부를 따로 적는 방안을 검토할 필요가 있습니다.

분석

정보 비대칭은 거래의 한쪽만 위험을 알 때 시장과 규제가 작동하기 어렵다는 개념입니다. 수단 규제는 '어떻게 하라'(설비·자격)를, 성과 규제는 '무엇을 달성하라'(사고율·응답시간)를 정하는데, 성과 규제는 지표의 정의와 분모가 맞춰져야 비교가 가능합니다.

Tesla 보고서 — 분자의 범위와 비교의 조건

회사는 오스틴·댈러스·휴스턴 주행 295 만 마일이 전체의 95%라고 적었고, 단순 환산하면 전체는 약 310 만 마일입니다[06]. 회사는 같은 텍사스 295 만 마일을 사람이 운전했다면 부상 충돌 약 9.1 건이 발생했을 것이라고 추정했지만(회사 추정치), 로보택시 부상 집계는 로보택시가 먼저 접촉한 충돌만 대상으로 하고 비교에 쓴 경찰 신고 자료는 이를 구분하지 않는다고 밝혔습니다. 집계 조건이 달라 우열 비교에는 한계가 있습니다[06].

신고 5 건과 비어 있는 분모(배경)

10 월 15 일 Electrek 은 NHTSA 상시 일반명령(SGO) 신고 가운데 원격 운영자 조작이 연루된 충돌을 5 건으로 정리하며 Tesla 가 원격 개입 빈도를 공개하지 않았다고 적었습니다. 업체 제출 신고여서 원인·책임은 확정되지 않습니다[16]. 마키 의원실 보고서(3.31)는 조사 대상 7 개 사 모두 당시 원격지원 개입 빈도를 공개하지 않았다고 정리했습니다[17]. 사고율을 비교하려면 직무별 개입 횟수·시간·거리와 운행 조건이 함께 필요합니다. 신고 건수는 위험 상황과 대응 절차를 점검할 자료입니다.

한국 — 서비스 사업자를 정의하는 단계에서 지표를 함께 정할 기회

정부는 10 월 23 일 운전자 없는 자율차의 원격관제·사이버 보안 체계와 비상시 현장출동·사고조치 인력, 안전관리책임자를 갖춘 '자율주행 서비스 사업자'를 제도화하겠다고 발표했습니다(추진 계획)[07]. 이번 발표는 원격관제의 직무 구분(원격운전·원격지원)과 개입 보고 지표를 제시하지 않았습니다. 7 월 가이드라인의 제어권 인계 빈도(160km 당 1 회 이하)는 차내 시험운전자의 인계를 세는 지표여서[18], 원격 개입에는 별도 정의가 필요하다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

배경

- Tesla 안전 보고서(집계 1.22~10.18): 원격 지원·인수 포함, 개입 빈도 미제시[06].
- Electrek(10.15): 원격 조작 연루 충돌 신고 5 건, 업체 제출 신고[16].
- 마키 보고서(3.31, 배경): 조사 대상 7 개 사, 당시 개입 빈도 비공개[17].
- 국토교통부(10.23): 서비스 사업자 제도화·사고책임 가이드라인 추진(계획)[07].
- 공업정보화부 표지등 초안(10.20): L3 이상 표지등, 원격 관제 요건은 다루지 않음[19].

SECTION 03

관제 노동·직무 전환

운전석에서 조수석으로, 조수석에서 관제실로 — 운전 과업은 사라지기 전에 쪼개진다

핵심 판단

상암의 조수석 안전관리자[01], 홍콩 퉁청의 차내 후비 운영원과 공항섬의 원격 통제센터[04][20], 강릉의 원격운전 체험[10]은 같은 운전 과업이 차내 감독, 원격 감시, 원격운전 같은 서로 다른 직무로 나뉘는 장면입니다. 10 월 23 일 보도에 따르면 호주 운수노조(TWU)는 초기 배치 동안 호출 운행의 최소 95%를 사람에게 배정하자는 안을 정부의 인공지능 관련 조사에 제출했습니다[21].

정책연구실의 해석으로는 지난 주(W43) 온타리오의 일자리 계획과 포틀랜드의 수수료가 전환 비용을 도입 과정에 넣는 시도였다면, TWU 안은 배정 비율이라는 수량 요건으로 같은 문제를 다루려는 다른 도구입니다. 한국에서는 기존 택시 면허 사업자의 인력이 차내 감독·현장 대응·원격지원으로 옮겨 가는 경로를 면허 체계 안에서 설계하는 방안을 별도 허가 방안과 함께 비교 검토할 필요가 있습니다.

분석

과업 모형은 기술이 직업 전체가 아니라 과업 단위로 사람을 대체하거나 보완한다고 봅니다. 운전이라는 직업은 차량 조작, 상황 감시, 비상 대응, 승객 응대 같은 과업의 묶음이며, 자동화는 이 묶음을 풀어 일부를 기계에, 일부를 새 직무에 다시 배정합니다.

조수석이라는 중간 단계

라이드플럭스 관계자는 안전요원이 직접 운전에 개입하지 않고 비상정지 버튼과 원격 관제로 대응한다고 설명했고, 회사는 안전성 입증을 거쳐 내년 무인 서비스로 넘어갈 계획입니다(회사의 목표·계획). 화물에서도 운전석의 안전요원을 내년 조수석으로 옮기는 운행을 계획한다고 기사는 전했습니다[02]. 정책연구실은 조수석 단계를 차량 조작 과업은 기계에 넘기고 감시·비상정지 과업은 사람에게 남기는 분리로 읽습니다.

직무마다 다른 자격 — 홍콩과 강릉

DimSum Daily 는 퉁청 차내 후비 운영원이 홍콩 운전면허를 보유하고 평균 10 년 넘는 운전 경력에 100 시간 넘는 교육과 시험을 마쳤다고 적었습니다[04]. 강릉 체험은 운전석 모니터와 페달로 원격에서 직접 가감속을 조작하는 원격운전입니다[10]. 캘리포니아 SB 1246 이 원격운전자(제동·조향·가속을 실시간 수행)와 원격지원자를 나누어 원격운전자에게만 미국 내 소재와 캘리포니아 유효 면허를 요구한 것처럼[22], 자격 요건은 직무 정의에 따라 달라집니다.

배정 비율이라는 새 도구 — 호주 TWU

TWU 는 초기 배치 때 최소 95%, 정착 뒤 최소 85%의 운행을 사람에게 배정하고 운영사가 인력을 유지하도록 하자고 제안했습니다. 기사는 TWU 가 인용한 존 커틴 연구센터의 6 만 4,200~8 만 5,600 개 일자리 위험 추정을 전하면서 이 기관이 노동당·노조와 가깝다고 적었고, Uber 는 사람 운전자와 자율주행차를 함께 쓰는 단계적 혼합 모델을 제출했다고 전했습니다[21]. 둘 다 제안 단계이며, 이 기사는 원격 인력을 다루지 않았습니다.

배경

- 라이드플럭스: 조수석 안전요원(전망), 비상정지·원격 관제(관계자 설명)[02].
- 홍콩 퉁청 차내 후비 운영원: 면허, 평균 경력 10 년 이상, 교육 100 시간 이상(기사 서술)[04].
- 강릉 원격운전 체험: 강릉–대구 약 300km, 모니터 4 대·페달(10.21 보도)[10].
- SB 1246: 원격운전자 미국 내 소재·캘리포니아 유효 면허, 2028.07.01 적용(배경)[22].
- 호주 TWU(10.23 보도): 초기 95%·정착 후 85% 이상 사람 배정 제안[21].

SECTION 04

도시·교통 거버넌스

도시는 구역과 단계로 문을 연다 — 허가의 순서는 정보를 쌓는 순서다

핵심 판단

홍콩 운수서는 7 월 23 일 공항섬에서 차내 후비 운영원 없는 무인 시험을 승인하고 퉁청·서니베이에는 차내 운영원에 원격 후비 운영원을 더한다고 밝혔습니다[05]. 서울 상암은 조수석 안전관리자 동승으로 시작하고[01], Waymo 의 마드리드 계획은 수동 주행과 운전자 탑승 시험을 거쳐 2027 년 승객 서비스를 목표로 합니다(회사 목표)[13].

정책연구실은 홍콩의 구역별 요건을 당국이 정보를 먼저 쌓는 설계로, 상암과 마드리드의 단계를 같은 순서의 다른 형태로 읽습니다. 한국은 택시 면허 체계 위에서 구역별 단계 요건을 정하고 면허 사업자를 차내 감독·현장 대응층에 연결하는 통합·이행 설계를 협회가 검토할 정책 대안으로 둘 수 있으며, 이를 별도 허가 방안과 조정 비용·안전 책임·이행 속도로 비교하는 것이 바람직합니다.

분석

실물옵션의 관점은 불확실성이 크고 되돌리기 어려운 결정에서 작은 범위로 먼저 경험을 얻고 확대나 중단의 선택권을 남겨 두는 데 가치가 있다고 봅니다.

홍콩 — 같은 도시, 구역마다 다른 차내 인력

7 월 27 일 보도에 따르면 공항섬 시험은 차에 후비 운영원 없이 원격 통제센터 운영원이 감시하는 방식으로 시작됐고, 운수서는 원격 시험 성과를 면밀히 살피겠다고 밝혔습니다[20]. 10 월 10 일 운수서 발표는 원격 통제센터의 원격 후비 운영원이 차내 운영원과 함께 감시하는 퉁청 시험의 현장 점검을 전했습니다[23]. 이 구조의 안전·비용 효과는 운수서의 평가가 공개되어야 판단할 수 있습니다.

마드리드와 맨체스터 — 시험 단계의 문

ReasonWhy 는 Waymo 가 몇 주 안에 마드리드·알코벤다스·헤타페에서 지도 작성 시험을 시작하며 스페인 교통총국(DGT)의 시험 지침(Instrucción VEH 2025/07) 틀에서 진행한다고 전했습니다[13]. 영국 맨체스터에서는 10 월 14 일 Uber·Pony.ai·Verne 이 안전운전자 탑승·승객 없는 시험을 시작했고, 교통 당국 TfGM 은 무인 택시 운행 신청이 접수되지 않았다고 밝혔습니다(배경)[24]. 두 사례 모두 이번 단계는 승객 없는 시험이며, 승객 운송으로 넘어가는 허가 조건은 해당 보도가 다루지 않았습니다.

서울 — 상암의 단계와 10 월 23 일 제도화 계획

상암 사업은 2027 년 10 대 이상으로 확대할 계획이며 운영사 계약은 체결 전입니다[01]. 정부는 10 월 23 일 상업용 무인 자율차의 사업화 모델과 택시 등 기존 운수업계와의 상생 방안을 협의해 광주 실증도시부터 시범 적용하고, 사고책임 TF 로 사고 유형별 민사상 책임분담 구조를 정리하겠다고 밝혔습니다(추진 계획이며 시행 제도가 아님)[07]. 정책연구실의 제안은 새 사업자 요건이 기존 운송면허·보험·현장 대응 체계와 어떻게 연결되는지를 보기 위해, 면허 사업자 연계안과 별도 허가안을 운행 통제 권한, 법적 책임, 보험 보상, 기업 간 구상 관계라는 공통 항목으로 비교하자는 것입니다.

배경

- 홍콩 운수서(7.23): 공항섬 차내 운영원 없는 시험 승인, 퉁청·서니베이 원격 운영원 병행[05].
- 홍콩 퉁청 시민 시승 10.21 개시(현장 보도), 차내 운영원 동승·시속 50km 제한[03][04].
- Waymo 마드리드(10.20 보도): 수동 주행→운전자 탑승 시험, 2027 년 목표[13].
- 맨체스터(10.14, 배경): 안전운전자 탑승 시험, 무인 운행 신청 없음[24].
- 서울 상암: 11 월 말 GV80 2 대, 조수석 안전관리자, 계약 체결 전[01].

ACTION POINTS

액션 포인트

향후 주요 일정과 관전 포인트 — 무엇을 보면 이번 주의 판단이 검증되는가

01 포틀랜드 공공사업위원회 재개(10.27) — 원격 운영자 요건의 직무 범위

지난 호에서 관전 포인트로 둔 일정입니다. 조례안이 나오면 원격 운영자 면허 요건이 직접 원격운전에만 걸리는지 원격지원까지 포함하는지, 사고 보고·운행 데이터 제출 항목에 원격 개입이 직무별로 담기는지를 문언 기준으로 살펴볼 필요가 있습니다[25][26].

02 Tesla 의 NHTSA 응답 기한(10.30)과 Cybercab 댈러스 확대

NHTSA 는 9 월 10 일 특별명령으로 Cybercab 의 연방 자동차안전기준 자기인증 근거와 운행 대수·운행설계영역 등을 질의했고[27], 연장된 응답 기한은 10 월 30 일로 보도됐습니다[08]. 응답 기한은 조사 결과가 아니라 절차상의 일정입니다. 댈러스 확대와 고객 소유 차량 편입 계획이 구체화될 때 안전요원 탑승 여부와 원격 지원·인수의 조건이 어떻게 공개되는지, 안전 보고서의 집계 정의가 갱신되는지를 함께 추적하는 것이 바람직합니다[06].

03 서울 상암 개시(11 월 말)와 운영사 계약 — 조수석 단계의 관제 방식

계약 발표와 개시 때 조수석 안전관리자의 권한, 원격 관제의 방식(원격운전·원격지원), 무인 전환의 조건이 일정과 성과 지표 중 무엇에 연결되는지, 10 월 23 일 발표된 서비스 사업자 요건과 어떻게 이어지는지를 살펴볼 필요가 있습니다[01][02][07]. 국내 유상운송 특례는 여객(제 9 조) 기준으로 확인하는 것이 바람직합니다.

04 홍콩 퉁청 시승 종료(11.03)와 운수서 평가

시승 이후 운수서가 차내·원격 운영원 병행 구간과 공항섬 원격 시험의 성과를 어떤 지표로 평가하는지가 구역별 단계 허가의 정보 가치를 가늠하는 단서입니다[23][20]. 이를 기존 면허 체계를 토대로 한 통합·이행 설계와 별도 허가 방안의 비교표에 사례로 더하는 것을 권합니다.

SOURCES

출처

본문 인용 순서 · 자료 성격 · 기준일 · 확인 경로

[01] **전자신문, 정현정·김지웅.** 내달 상암서 서울 첫 레벨 4 자율주행 택시…라이드플럭스가 맡는다 (2026.10.19, 지면 10.20) *https://www.etnews.com/20261019000316* — 2 차(언론), 기준일 10.19. 개시 시점·대수·안전관리자 동승은 기사 서술 기준, 계약 체결 전.

[02] **비즈워치, 노명현.** 운전석 비운 라이드플럭스, 무인화물·로보택시 '부르릉~' (2026.10.19) *https://news.bizwatch.co.kr/article/mobile/2026/10/13/0023* — 2 차(언론), 기준일 10.19. 조수석 탑승은 기사 전망, 원격 관제 대응은 회사 관계자 설명, 무인 전환은 회사 계획.

[03] **Now 新聞.** 蘿蔔快跑一連兩周東涌公眾試坐活動 (2026.10.21) *https://news.now.com/home/finance/player?newsId=666661* — 2 차(방송 현장 보도), 기준일 10.21. 승차권·구간·운영 시간·탑승 인원은 보도 기준이며 차내 운영원이 동승하는 시험 단계의 무료 시승.

[04] **DimSum Daily, Sebastian Smith.** Baidu opens Tung Chung robotaxi public trials (2026.10.16) *https://www.dimsumdaily.hk/baidu-opens-tung-chung-robotaxi-public-trials/* — 2 차(지역 매체), 기준일 10.16, 시승 기간 10.21~11.03. 운영원 자격·교육 시간은 기사 서술 기준.

[05] **홍콩 정부 뉴스(운수서).** 자율주행차 시험 승인 발표 (2026.07.23) *https://www.info.gov.hk/gia/general/202607/23/P2026072300217.htm* — 1 차(정부 발표), 배경 자료, 기준일 07.23. 공항섬 차내 후비 운영원 없는 시험 승인과 퉁청·서니베이 원격 후비 운영원 도입은 발표 기준.

[06] **Tesla.** Robotaxi Safety 보고서 페이지 (집계 2026.01.22~10.18, 10.21 보도) *https://www.tesla.com/robotaxi/safety* — 1 차(회사 발표), 기준일 10.18. 수치·집계 정의·비교 추정치는 회사 방법론 기준.

[07] **국토교통부.** 자율주행자동차, 이동로봇 상용화 지원, 창업기업 서류 53% 정비 (보도자료, 2026.10.23) *https://www.korea.kr/common/download.do?fileId=198575997&tblKey=GMN* — 1 차(정부 보도자료), 10.23 규제합리화위원회 회의. 서비스 사업자 제도화·사고책임 가이드라인은 3~4 쪽의 추진 계획이며 시행 제도가 아님.

[08] **Reuters(Claims Journal 전재), Abhirup Roy.** Tesla Aiming Sell Cybercab Robotaxis by End of Year Despite Federal Probe (2026.10.22) *https://www.claimsjournal.com/news/national/2026/10/22/340879.htm* — 2 차(통신 기사 전재본), 기준일 10.22. 현지 10.21 전화회의 발언, 회사의 목표·계획. 응답 기한은 기사 서술 기준.

[09] **SBS 뉴스.** "운전대 손 뗀다"…테슬라, 내년 2 분기 '무감독 FSD' 도입 (2026.10.22) *https://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1008809558* — 2 차(언론), 기준일 10.22. '이르면' 표현의 회사 계획이며 확정 일정이 아님.

[10] **머니투데이, 이정현.** 강릉서 액셀 밟자 대구 버스가 '붕붕'…300km 원격 운전해 보니 (2026.10.21) *https://www.mt.co.kr/tech/2026/10/21/2026102113573866901* — 2 차(언론), 기준일 10.21. 조작 장치 서술 기준이며 차량을 '버스'로 표기(다른 매체는 '셔틀').

[11] 블로터, 강준혁. 롯데이노베이트, 강릉서 대구 자율주행차 움직인 '원격 관제' [현장+] (2026.10.19)
https://www.bloter.net/news/articleView.html?idxno=675997 — 2 차(전문 매체), 기준일 10.19. 발언은 실명 미기재 회사 관계자 설명 기준.

[12] Semafor, Ellen DiMauro. Waymo plans to quintuple its fleet (2026.10.19, 미국 동부시간)
https://www.semafor.com/article/10/19/2026/waymo-plans-to-quintuple-its-fleet — 2 차(언론, 단독 보도), 기준일 10.19(한국시간 10.20). 익명 소식통 인용, 회사의 공식 목표 아님.

[13] ReasonWhy, Redacción. Waymo llega a Madrid y planea ofrecer su servicio de coches autónomos en 2027 (2026.10.20) *https://www.reasonwhy.es/actualidad/waymo-servicio-coches-autonomos-madrid-2027* — 2 차(스페인 매체), 기준일 10.20. 시험 단계·DGT 지침은 기사 서술 기준, 2027 년은 회사 목표.

[14] Waymo, Ryan McNamara. Advice, not control: the role of Remote Assistance in Waymo's operations (2026.02.17) *https://waymo.com/blog/shorts/advice-not-control-the-role-of-remote-assistance/* — 1 차(회사 블로그), 배경 자료, 기준일 02.17. 어느 시점이든 근무하는 인원이며 전체 고용인원 아님.

[15] EVcafe. GO・ウェイモ・日本交通、東京で 2027 年にロボタクシーを 100 台規模に (2026.09.15)
https://evcafe.jp/article20260922/ — 2 차(전문 매체), 배경 자료, 기준일 09.15. 역할 분담과 100 대 규모는 기사 서술이며 회사의 목표·계획.

[16] Electrek, Fred Lambert. Tesla remote operators keep crashing its 'Robotaxis,' data shows (2026.10.15)
https://electrek.co/2026/10/15/tesla-remote-operators-crashing-robotaxis/ — 2 차(전문 매체), 배경 자료, 기준일 10.15. NHTSA SGO 신고 정리이며 업체 제출 신고로 원인·책임 확정이 아님.

[17] Office of Sen. Edward J. Markey. Remote Assistance Investigation Report (2026.03.31)
https://www.markey.senate.gov/imo/media/doc/remote_assistance_investigation_report.pdf — 1 차(의원실 보고서), 배경 자료. 2~3 월 회신 시점 업체 답변 정리.

[18] 국토교통부. 무인 자율주행차 안전운행 요건 관련 보도자료 게시본 (2026.07.07)
https://itskorea.kr/downloadFile.do?fileId=FILE_000000000110622&fileSn=0 — 1 차(정부 발표), 배경 자료. 제어권 인계 빈도 160km 당 1 회 이하는 보도자료 2 쪽 기재 기준.

[19] 중화인민공화국 공업정보화부 장비공업 1 사. 公开征求《汽车数据安全要求》等五项强制性国家标准的意见 (2026.10.20)
https://www.miit.gov.cn/jgsj/zbys/qcgy/art/2026/art_0ea967f5be48474b9f50c3c6f7db8e1f.html — 1 차(정부 공고), 기준일 10.20. 공개 의견 청취 단계 초안이며 의견 기한 12.19.

[20] unwire.hk, Vin. 機場島展開無人駕駛測試 車上完全無後備司機 下雨期間運作暢順 (2026.07.27)
https://unwire.hk/2026/07/27/airport-driverless-test-2026/life-tech/smartcity/ — 2 차(지역 매체), 배경 자료, 기준일 07.27. 운수서 설명은 기사 서술 기준.

[21] Drive, Max Stevens. Union wants robotaxis to be only 5 per cent of trips in Australia (2026.10.23)
https://drive.com.au/news/dont-repeat-past-mistakes-with-robotaxis-union-warns-government — 2 차(자동차 전문 매체), 기준일 10.23. 제출안은 기사 서술 기준, 일자리 추정치는 JCRC 연구 재인용.

[22] California Legislature(LegiScan 법문 전재본). SB 1246 (Chapter 1021, Statutes of 2026) 제정 법문 (2026.09.30 승인) *https://legiscan.com/CA/text/SB1246/2025* — 전재(제정 법문 전재본), 배경 자료. §38800 정의, §38754 원격운전자 요건, 2028.07.01 적용.

[23] 홍콩 정부 뉴스(운수서). 퉁청 시험 현장 점검 발표 (2026.10.10)

https://www.info.gov.hk/gia/general/202610/10/P2026100900583.htm — 1 차(정부 발표), 기준일 10.10. 차내·원격 후비 운영원 병행은 발표 기준.

[24] TaxiPoint, Perry Richardson. Uber launches Manchester robo-cab testing with Pony.ai and Verne as UK expansion accelerates (2026.10.14) *https://taxi-point.co.uk/post/uber-launches-manchester-robo-cab-testing-with-pony-ai-and-verne-as-uk-expansion-accelerates* — 2 차(업계 매체), 배경 자료, 기준일 10.14. TfGM 설명은 기사 서술 기준.

[25] KPTV/FOX 12, Abby Davis. Portland weighs new rules for driverless cars as Waymo plans Rose City fleet (2026.10.13) *https://www.kptv.com/2026/10/14/portland-weighs-new-rules-driverless-cars-waymo-plans-rose-city-fleet/* — 2 차(지역 언론), 배경 자료, 기준일 10.13. 위원회 일정은 기사 서술 기준.

[26] City of Portland(PBOT). 자율주행차 현황 및 규제 제안 — 시 의회 공공사업위원회 보고 자료 (2026.10.13) *https://www.portland.gov/sites/default/files/council-documents/2026/AV-Briefing---City-Council-Public-Works-Committee-10.13.26.pdf* — 1 차(지방정부), 배경 자료, 10.13. 제안 단계. 보고·검토 12~14 쪽, 면허 25 쪽.

[27] NHTSA. Special Order to Tesla, Inc. — AQ26002 (2026.09.10) *https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/INIM-AQ26002-17090P1.pdf* — 1 차(정부 문서), 배경 자료. 질의 항목은 특별명령 기준이며 조사 결과가 아님. 연장된 기한(10.30)은 Reuters 보도 기준.

DISCLAIMER · 면책 조항

본 DSP Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.