

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-24 · 6/1 ~ 6/5

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 6 월 8 일 (월) · Week 24

Weekly Review 는 한 주간 로보택시·자율주행·모빌리티 플랫폼 분야에서 발생한 개별 사건들을 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

면적은 넓어졌지만 차고지는 비어 있다 – 이번 주가 드러낸 로보택시 경쟁의 진짜 병목

이번 주 로보택시 산업은 두 개의 숫자 사이에서 자신의 좌표를 드러냈다. 하나는 면적이고, 다른 하나는 대수다. 6월 3일 테슬라는 로보택시 서비스 지역을 오스틴 광역권 전역으로 넓혔다고 발표했지만, 그 넓은 지도 위를 실제로 달리는 무인 차량은 약 20대에 불과했고 그마저 줄어드는 추세였다. 같은 주 웨이모는 160억 달러를 새로 조달하고 중국 지커와 함께 만든 전용 차량 ‘Ojai’에 승객을 태우기 시작했다. 발표의 단위가 면적인 쪽과, 실현의 단위가 대수와 자본인 쪽. 이 대비가 한 주를 관통한다.

우리가 주목하는 것은 표면의 승패가 아니라 병목의 이동이다. 불과 1~2년 전만 해도 로보택시 경쟁의 핵심 질문은 ‘누가 더 똑똑한 자율주행 소프트웨어를 가졌는가’였다. 이번 주의 사건들은 그 질문이 이미 다음 단계로 넘어갔음을 보여준다. 이제 승부는 자본을 제조로, 제조를 실제 운행 대수로, 그리고 그 대수를 도시의 연석(curb)과 면허 체계 안으로 통합해 내는 능력에서 갈린다. 규제·노동·도시 거버넌스가 같은 주에 동시에 전면화된 것은 우연이 아니다. 기술이 준비될수록, 기술 바깥의 제도가 진짜 변수로 떠오른다.

비회원 독자가 이번 호에서 단 하나의 좌표만 가져간다면, 그것은 ‘면적은 약속이고 대수는 능력이며, 그 능력은 결국 제도 위에서만 현실이 된다’는 문장이면 충분하다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁 — 서비스 지역의 확장은 마케팅이고, 실제 운행 대수가 능력이다.

경쟁의 병목은 소프트웨어에서 자본·제조로 내려왔다.

02 규제·정책 — 규칙의 윤곽이 잡혀야 자본이 움직인다. 자기인증에서 ‘입증된 안전’으로의 전환이 본격화됐다.

03 노동 전환 — 무인화는 노동의 소멸이 아니라 이동이다. 운전석은 비어도 관제실은 채워진다.

04 도시 거버넌스 — 도로는 기술이 아니라 합의 위에 깔린다. 허가의 만료 하나가 완성된 기술을 멈춰 세운다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

한 주를 움직인 여섯 개의 장면 – 발표의 표면이 아니라 그 아래 흐름을 함께 읽는다

01 테슬라, 오스틴 광역권 전역으로 로보택시 확장

서비스 지도는 메트로 전역으로 넓어졌지만, 실제 무인 운행 차량은 약 20 대에 그쳤다. 면적과 대수의 간극이 선명하게 드러났다.

02 웨이모, 160 억 달러 조달·전용차 ‘Ojai’ 탑승 개시

투자 후 기업가치 1,260 억 달러. 자본이 제조로, 제조가 공급으로 이어지는 산업화 경로를 보여줬다.

03 美 SELF DRIVE Act 2026 초안·NHTSA 봄 규칙 예고

연방 차원의 자율주행 안전 규범이 처음으로 입법 윤곽을 갖추기 시작했다.

04 UNECE, 세계 최초 자율주행 글로벌 규정 절차

자기인증 체계에서 벗어나 ‘인증된 안전’을 국제 표준으로 끌어올리려는 신호다.

05 캘리포니아, 플랫폼 기사 단체교섭권 부여

무인화가 가져올 노동 충격에 대한 제도적 안전망 논의가 본격화됐다.

06 뉴욕 허가 만료·샌프란시스코 연석 혼잡 부상

기술의 완성이 아니라 도시의 합의와 공간이 확장의 병목임이 드러났다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

면적은 약속이고, 대수는 능력이다

핵심 판단

6월 3일 테슬라가 로보택시 서비스 지역을 오스틴 광역권 전역으로 확장했다는 소식은, 역설적으로 이 산업의 진짜 병목이 어디에 있는지를 보여줬다. 넓어진 것은 지도였고, 그대로인 것은 차량이었다. 약 20대—그것도 줄어드는—라는 숫자는 ‘서비스 지역’이라는 발표 단위와 ‘운행 대수’라는 실현 단위 사이의 간극을 드러낸다. 같은 주 웨이모는 160억 달러를 조달하고 전용 차량으로 승객을 받기 시작했다. 경쟁의 승부처는 더 이상 누가 더 영리한 소프트웨어를 시연하느냐가 아니라, 누가 자본을 실제 차고지의 차량으로 바꿀 수 있느냐로 내려왔다.

분석

로보택시를 둘러싼 보도를 읽을 때 가장 먼저 분리해야 할 것은 ‘발표의 언어’와 ‘운영의 언어’다. 면적은 발표의 언어이고, 대수·가동률·차고지·충전·원격관제는 운영의 언어다. 이번 주의 두 사건은 이 두 언어가 얼마나 다른 현실을 가리키는지를 선명하게 보여줬다.

발표의 단위와 실현의 단위는 다르다

테슬라의 오스틴 확장은 지리적으로는 인상적이다. 그러나 광역권 전역을 약 20대가 감당한다는 것은, 호출 한 건당 대기 시간과 차량 회송 거리를 생각하면 사실상 ‘상징적 커버리지’에 가깝다. 서비스 지역의 면적은 마케팅 자산이지만, 승객이 실제로 체감하는 것은 ‘내가 부르면 몇 분 안에 차가 오는가’라는 대수의 문제다. 면적은 약속이고, 대수는 능력이다.

자본이 곧 제조이고, 제조가 곧 공급이다

웨이모의 160억 달러 조달과 지커 기반 전용차 ‘Ojai’의 승객 운행 개시는 정반대 방향의 신호다. 자율주행의 마지막 관문은 알고리즘이 아니라 ‘돈을 버는 차량을 대량으로, 안정적으로 굴리는 일’이다. 전용 차량은 정비·청소·충전·내구성을 운영 경제성에 맞춰 설계된다는 점에서, 기존 양산차를 개조하던 단계와 질적으로 다르다. 자본이 제조 역량으로, 제조가 실제 공급 대수로 전환되는 이 경로야말로 산업화의 본체다.

경쟁의 무대는 차고지와 운영으로 내려왔다

지난 주(W23)에 우리는 테슬라와 웨이모의 격차를 ‘소프트웨어의 우열이 아니라 자본·제조 격차’로 진단한 바 있다. 이번 주 오스틴 메트로 확장은 그 진단을 다시 한번 검증했다. 지도는 넓혔지만 차고지는 비어 있었기 때문이다. 앞으로 플랫폼 경쟁의 승부는 차량 가동률, 빈 차 회송 거리(zombie miles)의 최소화, 충전·정비 동선의 효율, 원격관제 인력의 생산성 같은 ‘보이지 않는 운영 지표’에서 갈릴 것이다.

배경

- 테슬라는 6월 3일 로보택시 서비스 지역을 오스틴 광역권 전역으로 확장했으나, 실제 무인 운행 차량은 약 20대로 4월 말 누적 25대에서 오히려 감소했다.
- 댈러스(3대)와 휴스턴(6대)의 무인 차량 대수는 출시 이후 사실상 정체 상태다.
- 테슬라는 FSD v15 소프트웨어 재작성 완료 이후 본격 확대에 나선다는 입장으로, 의미 있는 대수 증가는 2026년 말~2027년 초로 미뤄질 전망이다.
- 웨이모는 투자 후 기업가치 1,260억 달러로 160억 달러 규모의 신규 투자를 유치했다.
- 웨이모는 중국 지커와 공동 개발한 전용 로보택시 ‘Ojai’의 승객 운행을 시작했으며, 11개 도시·약 1,400제곱마일로 서비스 면적을 넓혔다.
- 웨이모의 유료 주간 탑승 건수는 1년 새 약 25만 건에서 45만 건으로 80% 이상 증가했다.

SECTION 02

규제·정책

규칙이 없으면 자본도 머뭇거린다

핵심 판단

이번 주 규제 영역의 흐름은 한 방향을 가리킨다. ‘규칙의 부재’가 더 이상 혁신의 친구가 아니라는 인식이다. 미국에서는 연방 차원의 SELF DRIVE Act 2026 초안과 미 도로교통안전국(NHTSA)의 봄 규칙 예고가, 국제적으로는 유엔유럽경제위원회(UNECE)의 세계 최초 자율주행 글로벌 규정 절차가 동시에 진행됐다. 공통의 방향은 ‘자기인증’에서 ‘입증된 안전’으로의 이동이다. 역설적이게도, 명확한 규칙은 자본이 가장 기다리던 것이다. 불확실성이 줄어야 대규모 투자와 보험·책임 구조가 작동하기 때문이다.

분석

규제를 ‘혁신의 반대말’로 읽는 습관은 자율주행 산업을 이해하는 데 오히려 방해가 된다. 수백억 달러가 오가는 산업에서 자본은 위험을 싫어하고, 위험의 가장 큰 원천은 ‘규칙을 모른다’는 사실 그 자체다. 이번 주의 규제 진전은 그래서 산업에 대한 제약이 아니라 좌표의 제공으로 읽어야 한다.

규제는 비용이 아니라 좌표다

SELF DRIVE Act 2026 초안은 상용 자율주행차에 대한 연방 안전 요건을 처음으로 명문화하려는 시도다. 어떤 기준을 충족하면 합법적으로 운행할 수 있는지가 분명해질수록, 기업은 그 기준에 맞춰 투자와 제조 계획을 세울 수 있다. 규칙은 길을 막는 벽이 아니라, 어디로 달려야 하는지를 알려주는 좌표에 가깝다.

자기인증에서 입증된 안전으로

더 근본적인 변화는 안전을 증명하는 방식의 전환이다. 그동안 자율주행 안전은 상당 부분 기업의 ‘자기인증’에 의존했다. 그러나 규제 당국은 이제 자율주행 시스템의 작동 실패 기록과 충돌률 같은 ‘입증된 안전(proven safety)’ 지표를 요구하는 방향으로 이동하고 있다. 캘리포니아가 시스템 개입(disengagement) 보고에서 동적 운전 과업 실패의 문서화로 기준을 옮기는 것이 대표적이다. 이는 안전을 마케팅 문구가 아니라 검증 가능한 데이터로 환원하려는 시도다.

기존 제도의 토대 위에 신규 공급을 통합하는 설계

규칙이 정비되는 국면에서 한국이 취해야 할 관점은 분명하다. 무인 공급을 기존 택시 면허 체계의 ‘바깥’에 새로 만드는 것이 아니라, 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계가 바람직하다. 기존 면허·총량제를 ‘철폐해야 할 칸막이’로 규정하는 순간 이해관계자 충돌이 전면화되고 실제 구현은 오히려 늦어진다. 반대로 기존 제도를 토대로 삼아 그 위에 혁신을 엮을 때, 충돌은 최소화되고 무인 서비스의 실질적 안착은 더 빨라진다. UNECE 글로벌 규정과 미국의 입법 흐름을 국내 면허 체계 위에 어떻게 정합적으로 수용할지가 다음 과제다.

배경

- 미 하원의 Latta·Dingell 의원은 자율주행차 안전을 다루는 첫 연방 법률을 목표로 SELF DRIVE Act 2026 초안을 공개했다.
- 함께 논의되는 AMERICA DRIVES Act 와 더불어, 지상교통 재승인 절차를 앞두고 연방 입법 논의가 본격화됐다.
- 미 교통부(DOT)는 2026 년 봄, 자율주행 차량을 위한 연방자동차안전기준(FMVSS) 현대화를 위한 세건의 규칙을 제안할 계획이다.
- 캘리포니아는 자율주행 트럭 배치를 허용하는 최종 규정과 안전사례(safety case) 요건 도입을 추진 중이다.
- UNECE 는 세계 최초의 자율주행 글로벌 규정 채택 절차를 진행하고 있다(2026 년 6 월).
- 규제 당국은 자기인증 대신 주행거리당 개입률·충돌률 등 ‘입증된 안전’ 지표를 점차 강화하는 추세다.

SECTION 03

노동 전환

무인은 노동의 소멸이 아니라 노동의 이동이다

핵심 판단

무인화의 가장 흔한 오해는 그것을 ‘노동의 소멸’로 읽는 것이다. 그러나 이번 주의 신호들은 다른 그림을 그린다. 미국에서 약 80 만 명의 운전 일자리가 위협받는 동시에, 원격관제사·원격지원 인력·검증 엔지니어 같은 새로운 노동층이 부상하고 있다. 노동은 사라지는 것이 아니라 운전석에서 관제실로 이동한다. 캘리포니아가 플랫폼 기사에게 단체교섭권을 부여한 것은, 이 이동을 시장에만 맡기지 않겠다는 제도적 응답이다. 관건은 전환의 속도가 아니라 전환의 설계다.

분석

자동화가 일자리에 미치는 영향은 ‘몇 개가 사라지는가’보다 ‘어떤 일자리가 어디로 옮겨가는가’로 읽어야 한다. 로보택시는 운전이라는 직무를 없애는 동시에, 그 운전을 멀리서 감시·지원하는 새로운 직무를 만든다. 문제는 두 직무의 숫자·기술 수준·지역이 일치하지 않는다는 데 있다.

운전석은 비어도 관제실은 채워진다

완전 무인을 표방하는 서비스조차 사람의 손을 완전히 떠나지 못한다. 테슬라가 NHTSA 에 보고한 충돌 사례 중 하나는 원격관제사가 차량을 넘겨받아 운행하던 중 발생했다. 이는 역설적으로 ‘무인’ 서비스의 배후에 여전히 사람이 있다는 사실을 드러낸다. 자율주행이 고도화될수록 한 명의 원격관제사가 더 많은 차량을 감당하게 되겠지만, 관제·정비·검증이라는 노동 자체가 사라지지는 않는다.

사라지는 일자리와 생기는 일자의 비대칭

문제의 핵심은 비대칭이다. 사라지는 것은 진입 장벽이 낮은 약 80 만 개의 운전 일자리이고, 생기는 것은 소프트웨어·관제·검증 같은 상대적으로 높은 숙련을 요구하는 일자리다. 운전으로 생계를 잇던 사람이 곧바로 원격관제 엔지니어가 되기는 어렵다. 숫자의 총량이 아니라, 사람과 일자리 사이의 ‘거리’가 전환의 진짜 비용이다.

전환의 속도가 아니라 전환의 설계가 관건

캘리포니아가 플랫폼 기사에게 단체교섭권을 부여한 것은 이 비대칭을 시장에만 맡기지 않겠다는 신호다. 한편 한국에서는 현대차그룹의 모셔널이 ‘롱테일’(자주 발생하지 않지만 안전 판단이 중요한 예외 상황) 대응을 위한 추론 중심 데이터셋 ‘nuReasoning’을 공개했는데, 이는 무인화가 여전히 방대한 인간의 판단 데이터 위에서 작동한다는 사실을 보여준다. 무인 서비스로의 이행이 정당성을 얻으려면, 기존 운전 노동의 재배치 경로와 안전망을 함께 설계할 필요가 있다.

배경

- 자율주행 확산으로 미국에서 약 80 만 명의 운전 일자리가 위협받을 수 있다는 분석이 제시됐다.
- 미국 자율주행 운영 인력의 평균 시급은 약 23.91 달러 수준으로 집계된다.
- 캘리포니아는 플랫폼 기사에게 단결·단체교섭권을 부여하는 법을 도입했으며, 다른 주로 확산될 가능성이 있다.
- 한 보고서에 따르면 각 노동자의 약 42%가 산재보상 등 어떠한 보호도 받지 못하는 것으로 나타났다.
- 테슬라가 NHTSA 에 보고한 충돌 사례 중 일부는 원격관제사가 차량을 넘겨받아 운행하던 중 발생했다.
- 한국에서는 모셔널이 롱테일 시나리오 대응을 위한 추론 데이터셋 ‘nuReasoning’을 공개하며 무인 안전의 마지막 난제 해결에 속도를 내고 있다.

SECTION 04

도시 거버넌스

도로는 기술이 아니라 합의 위에 깔린다

핵심 판단

자율주행 기술이 완성에 가까워질수록, 진짜 병목은 도시로 옮겨간다. 뉴욕에서는 시·주의 시험 허가가 만료되자 웨이모가 시험 운영을 중단했고, 주지사는 로보택시 합법화 법안을 철회했다. 반대로 샌프란시스코에서는 운영이 성공적으로 늘어난 탓에 차량의 연석(curb) 점유와 빈 차 운행(zombie miles)이라는 새로운 혼잡이 생겨났다. 기술의 완성과 도시의 준비는 별개의 시계로 움직인다. 도로는 기술이 아니라 합의 위에 깔린다.

분석

도시는 자율주행을 ‘받아들이는 그릇’이다. 그릇이 준비되지 않으면 아무리 정교한 기술도 길 위에 오를 수 없고, 그릇이 감당하지 못하면 성공조차 새로운 문제를 낳는다. 이번 주 뉴욕과 샌프란시스코는 그 두 얼굴을 동시에 보여줬다.

허가의 만료가 기술의 완성을 멈춰 세운다

뉴욕의 사례는 인상적이다. 웨이모의 기술이 부족해서가 아니라, 단지 시·주의 시험 허가가 만료되고 갱신되지 않았다는 행정적 사실 하나로 운영이 멈췄다. 여기에 주지사의 법안 철회와 일부 시민의 반발이 겹쳤다. 기술의 성숙도와 무관하게, 도시의 합의가 빠지면 로보택시는 한 발도 나아가지 못한다.

성공이 만드는 새로운 혼잡

샌프란시스코는 정반대의 문제를 보여준다. 웨이모의 유료 운행이 80% 이상 늘면서, 빈 차로 돌아다니는 거리(zombie miles)를 줄이기 위한 단기 연석 주차가 늘었고, 이는 다시 도심 연석 공간의 경쟁을 격화시켰다. 성공이 곧 혼잡을 낳는 이 구조는, 무인 서비스의 확장이 도시 공간 정책과 분리될 수 없음을 보여준다.

합의의 그릇으로서의 면허 체계

여기서 다시 제도의 관점이 중요해진다. 도시가 무인 공급을 안정적으로 받아들이는 가장 현실적인 그릇은, 새로 만든 별도 트랙이 아니라 이미 사회적 합의가 축적된 기존 면허 체계다. 한국에서는 지난해

9 월 SWM 주도로 서울 강남에서 로보택시 상용 시험이 시작됐는데, 이러한 시도가 기존 택시 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합하는 방향으로 설계될 때 이해관계자 충돌이 최소화되고 도시의 수용성도 높아진다. 면허 체계는 규제의 잔재가 아니라, 도로 위 합의를 담는 그릇이다.

배경

- 뉴욕시·주의 시험 허가가 만료되면서 웨이모는 뉴욕에서의 로보택시 시험 운영을 중단했다.
- 뉴욕 주지사는 시 외곽 지역의 로보택시 합법화를 위한 법안을 입법 지지 부족을 이유로 철회했다.
- 일부 시민·노동 진영의 반발(‘21 세기 러다이트’ 움직임) 등 사회적 수용성 문제가 부각됐다.
- 샌프란시스코에서는 빈 차 운행(zombie miles)을 줄이기 위한 단기 연석 주차가 늘며 도심 연석 혼잡이 부상했다.
- 웨이모의 주간 유료 탑승은 1 년 새 약 25 만 건에서 45 만 건으로 늘었다.
- 한국에서는 2025 년 9 월 SWM 주도로 서울 강남에서 로보택시 상용 시험 서비스가 시작됐다.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 어떤 관점에서 지켜볼 것인가

01 발표가 아니라 차고지를 확인할 필요

다음 주에는 테슬라 FSD v15 공개 일정과 함께, 서비스 ‘면적’이 아닌 실제 운행 ‘대수’의 증감을 추적할 필요가 있습니다. 면적의 확장은 능력의 증거가 아니기 때문입니다.

02 글로벌 규칙의 국내 수용 경로

UNECE 글로벌 규정과 미국 SELF DRIVE Act의 진전을, 기존 면허 체계 위에 정합적으로 통합하는 국내 수용 설계의 관점에서 살필 필요가 있습니다. 제도를 토대로 혁신을 얻는 접근이 바람직합니다.

03 노동 전환의 설계

운전 일자리의 감소와 관제·원격지원 일자리의 부상이라는 비대칭을 어떻게 잇는가가 관건입니다. 재배치 경로와 안전망을 함께 설계하는 정책적 상상력이 필요합니다.

04 한국 로보택시의 제도 좌표

강남 시험 서비스 등 국내 실증을, 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합하는 방향으로 설계하기를 권합니다. 충돌의 최소화가 구현의 가속으로 이어집니다.

SOURCES & DISCLAIMER

참고 자료

본 호의 모든 판단은 아래 공개 보도·보고서를 재해석한 것입니다

-
- [01] **Electrek.** Tesla ‘Robotaxi’ expands entire Austin metro — only ~20 vehicles (2026-06-03)
<https://electrek.co/2026/06/03/tesla-robotaxi-expands-entire-austin-metro-only-20-vehicles/>
- [02] **CNBC.** Tesla Robotaxi fleet in Texas less than one-tenth size of Waymo's (2026-05-28)
<https://www.cnn.com/2026/05/28/tesla-robotaxi-fleet-texas-one-tenth-size-of-waymos-filings-reveal.html>
- [03] **eWeek.** Waymo \$16 Billion Robotaxi Expansion 2026, Including Tokyo and London
<https://www.eweek.com/news/waymo-16-billion-robotaxi-expansion-2026/>
- [04] **TechCrunch.** Waymo's newest robotaxi is Chinese-made, built to make money, and now accepting riders (2026-05-28) <https://techcrunch.com/2026/05/28/waymos-newest-robotaxi-is-chinese-made-built-to-make-money-and-now-accepting-riders/>
- [05] **Electrek.** Waymo expands robotaxi coverage to 1,400 square miles across 11 cities (2026-05-13)
<https://electrek.co/2026/05/13/waymo-expands-coverage-1400-square-miles-11-cities/>
- [06] **Sidley EHS Brief.** Members of Congress Propose a New Bill to Regulate Autonomous Vehicles (2026-01-08) <https://environmentalhealthsafetybrief.sidley.com/2026/01/08/members-of-congress-propose-a-new-bill-to-regulate-autonomous-vehicles/>
- [07] **The Regulatory Review.** The Road Ahead for Autonomous Vehicle Regulation (2026-05-31)
<https://www.theregreview.org/2026/05/31/spotlight-the-road-ahead-for-autonomous-vehicle-regulation/>
- [08] **CBT News.** DOT Moves to Modernize Safety Standards for Self-Driving Cars (NHTSA 2026 AV Rules)
<https://www.cbtnews.com/dot-moves-to-modernize-safety-standards-for-self-driving-cars/>
- [09] **PatentPC.** Autonomous Vehicles and Job Market Disruptions: Will AVs Kill or Create Jobs?
<https://patentpc.com/blog/autonomous-vehicles-and-job-market-disruptions-will-avs-kill-or-create-jobs-labor-market-data>
- [10] **TechCrunch.** New York hits the brakes on robotaxi expansion plan (2026-02-19)
<https://techcrunch.com/2026/02/19/new-york-hits-the-brakes-on-robotaxi-expansion-plan/>
- [11] **San Francisco Today.** Waymo Halts NYC Robotaxi Tests as Uncertain Future Looms (2026-04-06)
<https://nationaltoday.com/us/ca/san-francisco/news/2026/04/06/waymo-halts-nyc-robotaxi-tests-as-uncertain-future-looms/>
- [12] **머니투데이.** 모셔닐, 자율주행 난제 ‘롱테일’ 넘는다...현대차 로보택시 기술 고도화 (2026-06-07)
<https://www.mt.co.kr/industry/2026/06/07/2026060514035741273>
-

DISCLAIMER · 면책 조항

본 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.