

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-25 · 2026.06.08 ~ 06.12

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 6 월 15 일 (월) · Week 25

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.

이번 주의 한 문장

자율주행은 기술 증명의 시대를 끝냈다. 이제 승부는 '차가 달릴 수 있는가'가 아니라 '제도·노동·도시 공간에 어떻게 통합되는가'에서 갈린다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

한 주의 사건들이 가리키는 하나의 방향

이번 주(6월 8일~12일) 로보택시 산업의 표면에는 확장의 언어가 가득했다. 테슬라는 오스틴 전역으로 서비스 구역을 넓혔고, 웨이모는 11개 도시에서 운행 면적을 27% 키웠다. 그러나 표면 아래를 들여다보면 같은 한 주가 정반대의 신호를 동시에 보내고 있었다. 테슬라가 '전역'을 덮은 차량은 약 20대에 불과했고, 웨이모는 한 달 전 시작한 고속도로 운행을 공사 구간 대응의 한계로 잠정 중단했다. 확장의 발표와 운영의 현실 사이에 벌어진 이 틈이 이번 주를 읽는 첫 번째 열쇠다.

더 결정적인 변화는 차량이 아니라 제도에서 일어났다. 유엔은 자율주행 글로벌 규정의 채택 표결을 코앞(6월 23~26일)에 두었고, 미국 의회는 첫 연방 차원의 자율주행 안전법(SELF DRIVE Act 2026) 초안을 다시 꺼냈으며, 뉴욕 주지사는 노동조합의 반발 앞에서 로보택시 도입에 제동을 걸었다. 한국에서는 '자율주행 사업자도 택시 면허를 갖춰야 한다'는 논의가 본격화됐다.

본 정책연구실의 판단은 이렇다. 자율주행의 다음 병목은 코드가 아니라 제도다. 그리고 그 제도는 기존 질서를 철거하는 방식이 아니라, 기존 면허 체계의 가치를 보전하는 토대 위에 무인 공급을 통합하는 방식으로 설계될 때 가장 빠르고 가장 안정적으로 작동한다. 이번 주의 네 가지 사건은 모두 이 명제를 향한 서로 다른 각도의 증거다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델** — 규모는 '발표된 면적'이 아니라 '실제 운영 밀도'에서 나온다.
- 02 규제·정책** — 규칙이 차량보다 먼저 도착하고 있다 — 규제는 장벽이 아니라 인터페이스다.
- 03 노동 전환** — 운전석은 비었어도 협상 테이블은 비지 않는다.
- 04 도시 거버넌스** — 가장 어려운 구간은 고속도로가 아니라 도시의 마지막 30센티미터다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

한 주를 압축한 여섯 개의 장면

01 테슬라, 오스틴 전역으로 로보택시 확대 — 그러나 달리는 차는 약 20 대

6 월 3 일 메트로 전역 무인 운행에 돌입했으나 실제 가동 규모는 제한적. '전역을 뒀었다'는 발표와 '약 20 대가 채운다'는 현실 사이의 간극이 드러났다.

02 웨이모, 서비스 면적 1,400 km²·27% 확장

차량 약 3,000 대로 주간 100 만 회 운행을 겨냥. 새 도시 진입이 아니라 이미 검증된 도시 안에서 '밀도'를 키우는 전략을 택했다.

03 웨이모, 고속도로 운행 잠정 중단 — 공사 구간 대응 한계

5 월 21 일 고속도로 운행을 멈췄다. 속도가 아니라 '예외 상황'이 자율주행의 진짜 난관임을 다시 확인시켰다.

04 뉴욕, 노조 반발에 로보택시 도입 제동

주지사가 도입 계획을 보류. 보스턴·팀스터스는 '무인차에도 운전자 탑승 의무화'를 압박했다. 노동이 자동화의 거부권으로 부상했다.

05 유엔 글로벌 규정 표결 임박(6/23~26) + 美 SELF DRIVE Act 2026 초안

안전 케이스(safety case) 방식의 국제 표준화가 가시권에 들어왔다. 규칙이 상용 차량의 확산보다 앞서 도착하고 있다.

06 한국, '자율주행 사업자도 택시 면허 갖춰야' 논의 본격화

기존 면허 체계의 가치를 보전하는 토대 위에 무인 공급을 통합하는 한국형 설계의 출발점이 형성되고 있다.

SECTION 01

비즈니스 모델 · 플랫폼 경쟁

규모는 차량 대수의 발표가 아니라, 매일 실제로 굴러가는 운영 밀도에서 나온다.

핵심 판단

이번 주 로보택시 경쟁의 핵심 지표는 '서비스 면적'이라는 화려한 숫자가 아니라, 그 면적을 실제로 채우는 차량의 밀도와 가동률이다. 테슬라가 오스틴 전역을 덮었다는 발표와 그 전역을 담당하는 차량이 약 20 대라는 사실 사이의 간극은, 자율주행 비즈니스의 본질이 '어디까지 갈 수 있는가'가 아니라 '얼마나 촘촘하게 공급할 수 있는가'에 있음을 드러낸다.

면적은 마케팅의 언어이고, 밀도는 단위경제(unit economics)의 언어다. 투자자와 정책결정자가 주목해야 할 숫자는 지도 위의 색칠된 면적이 아니라, 한 대의 차량이 하루에 몇 번의 유효한 운행을 만들어내는가이다.

분석

한 주 동안 두 선두 사업자는 정반대의 문장을 같은 단어로 말했다. 테슬라는 '확장'을 면적으로 정의했고, 웨이모는 '확장'을 밀도로 정의했다. 이 미묘한 차이가 향후 수년간 두 진영의 단위경제를 가른다.

면적과 밀도는 다른 게임이다

테슬라가 6 월 3 일 오스틴 메트로 전역으로 무인 서비스를 확대했다는 소식은 헤드라인으로는 화려했다. 그러나 그 전역을 실제로 담당하는 차량이 약 20 대 수준이라는 사실이 알려지면서, '커버리지'와 '캐파시티(공급 능력)'는 전혀 다른 지표라는 점이 분명해졌다. 넓은 면적에 얇게 깔린 공급은 평균 대기시간을 늘리고, 이용 경험을 악화시키며, 결국 재탑승률을 떨어뜨린다.

웨이모의 선택 — 새 도시가 아니라 같은 도시의 더 깊은 침투

웨이모는 5 월 11 개 도시에서 운행 면적을 27% 늘렸지만, 이는 '새 깃발 꽂기'가 아니었다. 이미 모델이 검증된 도시 안에서 서비스 구역을 확장해 한 도시당 운행 밀도와 수익 기반을 키우는 전략이다. 약 3,000 대의 차량, 누적 2,000 만 회 이상의 운행, 주간 100 만 회 목표라는 숫자는 모두 '깊이'의 언어로 쓰여 있다.

플랫폼 경쟁의 무게중심 이동

지난 주(W24) 본 리뷰는 로보택시 경쟁의 무게중심이 '기술 시연'에서 '단위경제'로 옮겨갔다고 진단했다. 이번 주 테슬라의 전역 확장과 약 20 대 가동이라는 대비는 그 진단을 다시 한 번 검증한다. 자율주행 기술이 평준화될수록 승부는 알고리즘이 아니라 운영 밀도·차량 회전율·연석 접근성 같은 '운영의 두께'에서 갈리게 된다.

배경

- 테슬라는 6 월 3 일 오스틴 메트로 전역으로 무인 로보택시 서비스를 확대했으나, 실제 운행 차량은 약 20 대 수준으로 알려졌다.
- 텍사스 무인차량법이 5 월 28 일 발효됐고, 테슬라는 같은 날 레벨 4 자기인증을 통해 무인 운행의 법적 토대를 확보했다.
- 텍사스 등록 기준 테슬라의 무인 차량은 42 대로, 웨이모 운영 규모의 약 10 분의 1 수준으로 보도됐다(CNBC, 5 월 28 일).
- 웨이모는 5 월 13 일 11 개 도시에서 운행 면적을 1,400 km² 이상으로 약 27% 확장했다.
- 웨이모는 차량 약 3,000 대를 운영하며 누적 2,000 만 회 이상 운행, 2026 년 말 주간 100 만 회를 목표로 한다.
- 웨이모는 올해 약 1,260 억 달러 기업가치로 160 억 달러를 조달했고, 런던·도쿄를 첫 해외 시장으로 준비 중이다.

SECTION 02

규제 · 정책

규칙이 차량보다 먼저 도착하고 있다 — 규제는 혁신을 막는 장벽이 아니라, 혁신이 사회와 접속하는 인터페이스다.

핵심 판단

2026 년 자율주행 규제의 풍경은 '규제가 기술을 뒤쫓는다'는 통념을 뒤집는다. 유엔의 글로벌 규정과 미국의 연방 입법은 상용 차량의 본격 확산보다 앞서 도착하고 있다. 본 정책연구실은 이 흐름을 위협이 아니라 기회로 읽는다. 잘 설계된 규칙은 사업자에게 예측 가능성을, 시민에게 안전의 기준선을, 도시에게 통합의 언어를 제공한다.

특히 한국이 마주한 핵심 질문 — 자율주행 사업자를 기존 면허 체계 안에 어떻게 통합할 것인가 — 는 기존 질서를 철거하는 문제가 아니라, 기존 면허의 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 이행하는 설계의 문제다.

분석

이번 주 규제 전선의 핵심 메시지는 '속도'가 아니라 '표준'이다. 국제 표준이 먼저 합의되면, 개별 국가의 제도는 그 위에 접속하는 방식으로 빠르게 정렬될 수 있다. 문제는 표준의 존재 여부가 아니라, 한국이 그 표준에 어떤 좌표로 접속하느냐다.

유엔과 미국, 규칙의 국제 표준화

유엔 자동차기준조화세계포럼(WP.29)은 6 월 23~26 일 회기에서 자율주행 글로벌 규정의 채택을 표결할 예정이다. 이 규정의 핵심은 '안전 케이스(safety case)' 방식이다. 차량이 모든 상황을 사전에 통과했는지를 일일이 검사하는 대신, 제조사가 '이 차는 이러이러한 근거로 안전하다'는 논증을 제시하고 이를 검증하는 접근이다. 미국 의회의 SELF DRIVE Act 2026 초안도 같은 흐름 위에 있다.

한국의 선택 — 기존 면허 체계 위의 통합 설계

국내에서는 '자율주행 사업자도 택시 면허를 갖추도록 해야 한다'는 논의가 제기됐다. 이는 무인 공급을 기존 운수 질서의 바깥에 따로 두지 않고, 면허라는 검증된 제도적 그릇 안으로 끌어들이는 접근이다.

기존 면허의 가치를 보전하면서 신규 공급을 통합할 때, 이해관계자 충돌은 최소화되고 혁신의 실질적 이행은 오히려 빨라진다.

'장벽'이라는 프레임을 넘어서

면허와 총량제를 '혁신을 가로막는 칸막이'로 규정하는 프레임은 손쉽지만, 그 대가는 격렬한 이해충돌과 제도 공백이다. 기존 제도를 토대로 새로운 혁신을 수용하는 설계는 더디게 보이지만, 사회적 합의를 동반하기에 결국 더 안정적이고 더 지속가능하다. 규제는 철거의 대상이 아니라, 혁신을 사회에 이식하는 접합면이다.

배경

- 유엔 WP.29 는 6 월 23~26 일 회기에서 자율주행 글로벌 규정의 채택을 표결할 예정이다.
- 이 규정은 '안전 케이스(safety case)' 접근에 기반한 통일된 검증 방법론을 담는다. 미국 교통부(DOT)는 입장 정리를 위해 의견수렴(RFC)을 진행했다.
- 美 하원의원 밥 라타·데비 딩글은 연방 차원의 첫 자율주행 안전법인 SELF DRIVE Act 2026 초안을 공개했다.
- 의회는 지상교통 재승인 절차와 연계해 AMERICA DRIVES Act 등 관련 입법도 함께 검토 중이다.
- 국내에서는 '자율주행 사업자도 택시 면허를 갖춰야 한다'는 업계·정책 논의가 제기됐다(한국경제, 5 월).
- 서울시는 '자율주행 비전 2030'에 5 년간 1,487 억 원을 투자해 2026 년까지 300 대 이상 서비스를 계획하며, 자율주행차법상 한정운수면허가 유상 서비스의 근거가 된다.

SECTION 03

노동 전환

운전석은 비었어도 협상 테이블은 비지 않는다— 자동화의 속도를 정하는 것은 기술이 아니라 노동과 정치의 합의다.

핵심 판단

무인화는 기술적으로는 운전자를 제거하지만, 사회적으로는 운전자를 협상의 주체로 다시 불러낸다. 이번 주 뉴욕 주지사의 제동과 보스턴·팀스터스의 '운전자 의무화' 압박은, 자율주행의 확산 속도가 결국 노동 전환을 둘러싼 정치적 합의의 함수임을 보여준다.

본 정책연구실의 판단은 분명하다. 자동화의 속도와 기존 운수 종사자의 재배치 설계는 동시에 진행되어야 한다. 일자리 보전을 비용이 아니라 제도 안착의 전제로 다룰 때, 혁신은 더 적은 저항으로 더 빨리 사회에 뿌리내린다.

분석

기술적 자동화와 사회적 수용은 같은 속도로 움직이지 않는다. 이번 주 미국 여러 지역에서 동시에 터져 나온 노동의 목소리는, 무인화가 '운전 노동의 소멸'이 아니라 '운전 노동의 정치적 재협상'이라는 점을 드러냈다.

거부권으로서의 노동

뉴욕 주지사 캐시 호컬이 노동조합·교통노동자·승차공유 기사들의 반발 앞에서 로보택시 도입 계획을 보류한 것은 상징적이다. 자율주행 기술이 아무리 무르익어도, 그것을 도로 위로 내보내는 정치적 스위치는 노동·지역사회의 손에 쥐어져 있다. 노동은 자동화의 '비용'이 아니라 '속도 조절판'이다.

'운전자 의무화'라는 역설

보스턴의 노조 지지 조례안과 캘리포니아 팀스터스의 웨이모 금지 요구는 '무인차에 운전자를 다시 태우라'는 역설적 요구로 읽힌다. 그러나 이는 단순한 기술 거부가 아니라, 전환기의 일자리와 안전을 동시에 붙잡으려는 협상 전략이다. 이 요구를 적대가 아니라 협상의 출발점으로 다루는 설계가 필요하다.

전환의 설계가 곧 속도의 설계

자동화의 사회적 비용을 사후에 수습하려 하면 저항은 더 커지고 도입은 더 늦어진다. 반대로 재교육·재배치·점진적 전환을 제도 설계의 앞단에 놓으면, 노동은 거부권에서 협력자로 자리를 옮긴다. 무인화의 속도는 결국 노동 전환 설계의 정교함에 비례한다.

배경

- 뉴욕 주지사 캐시 호컬은 노동조합·교통노동자·승차공유 기사들의 반발 속에 로보택시 도입 계획을 보류했다.
- 보스턴에서는 노조가 지지하는 조례안이 무인 웨이모 차량에도 운전자 탑승을 의무화하는 방안을 추진했다.
- 캘리포니아 팀스터스는 안전과 일자리를 이유로 웨이모 운행 금지를 요구했다.
- 5월 17일 발의된 지상교통 재승인 법안은 자율주행 기술의 첫 연방 가이드라인을 담으며, 노조는 연방 입법을 통한 고용 보호를 모색하고 있다.
- 웨이모는 뉴욕·필라델피아에서 인간 운전자를 태운 시험 운행으로 시장 진입의 첫 단계를 밟았다.
- 웨이모 세이프티 드라이버의 평균 시급은 5월 말 기준 약 15.6 달러로 집계됐다.

SECTION 04

도시 거버넌스

마지막 30 센티미터 — 연석과 공사장이 자율주행의 진짜 시험대다.

핵심 판단

자율주행의 가장 어려운 구간은 고속도로의 시속 100 킬로미터가 아니라, 도시의 마지막 30 센티미터다. 웨이모가 고속도로 운행을 중단하게 만든 것은 속도가 아니라 공사 구간이라는 '예외 상황'이었다. 도로는 비어 있는 좌표 평면이 아니라, 공사장과 연석과 정치가 함께 점유하는 공간이다.

본 정책연구실은 도시 거버넌스를 자율주행의 부수적 변수가 아니라 핵심 변수로 본다. 연석 관리(curb management), 시범운행지구 구간 설정, 예외 상황 프로토콜이야말로 무인 서비스의 실질적 상한선을 결정한다.

분석

기술의 진보는 '평균적 도로'를 빠르게 정복했다. 그러나 도시는 평균으로 이뤄져 있지 않다. 공사장, 이중주차, 비보호 좌회전, 연석 위의 승하차 — 이 예외들의 집합이 곧 도시이며, 자율주행의 실질 성능은 바로 이 예외 처리 능력으로 측정된다.

고속도로보다 어려운 도시의 예외

웨이모가 5 월 21 일 고속도로 운행을 잠정 중단한 이유는 속도가 아니라 공사 구간 대응의 어려움이었다. 역설적이게도 단순하고 통제된 고속도로보다, 변수가 많은 도시의 예외 상황이 자율주행에 더 큰 난관이다. '마지막 30 센티미터'의 문제는 기술만으로 풀리지 않으며, 도시의 데이터·신호·연석 거버넌스와의 협업을 요구한다.

연석은 새로운 희소 자원이다

무인차가 늘어날수록 승하차가 일어나는 연석(curb)은 도시의 가장 치열한 희소 자원이 된다. 누가 언제 어디서 차를 세울 수 있는가를 정하는 연석 관리 체계가 없으면, 로보택시의 확장은 곧 도심 혼잡과 충돌한다. 도시 거버넌스는 자율주행의 배경이 아니라 무대 그 자체다.

한국의 시범운행지구, 유연성의 과제

서울은 상암·강남·여의도·마곡으로 시범운행지구를 단계적으로 넓혀 왔다. 그러나 현행 제도에서 운행 구간이 10% 이상 변경되면 재신청이 필요해, 서비스의 점진적 확장을 가로막는 마찰로 지적된다. 기존 지구 제도의 안정성을 유지하면서도 구간 조정의 유연성을 높이는 설계가, 한국형 도시 거버넌스의 다음 과제다.

배경

- 웨이모는 5 월 21 일 고속도로 로보택시 운행을 잠정 중단했다. 공사 구간 대응의 어려움이 원인으로 지목됐다.
- 웨이모의 고속도로 운행은 2025 년 말 샌프란시스코·LA·피닉스에서 시작됐으며, 차량은 통상 시속 약 105km 로 주행한다.
- 서울시는 상암(2020)·강남(2022)·여의도(2023)·마곡(2024) 등으로 시범운행지구를 단계적으로 확대해 왔다.
- 현행 제도에서 시범운행지구 운행 구간이 10% 이상 변경되면 재신청이 필요해 서비스 확장의 장애로 지적된다.
- 경기도는 판교에서 자율주행 여객운송사업자 모집을 시작하는 등 지자체 차원의 거버넌스 실험이 확산되고 있다.
- 바이두 아폴로 고는 두바이 100 대 투입, 스위스·이스탄불 협력 등 도시별 거버넌스와의 접촉을 확대하고 있다.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 관전할 것인가

01 유엔 표결과 국제 표준 접속

6 월 23~26 일 WP.29 표결 결과와 '안전 케이스' 방식을 주시할 필요가 있다. 한국 제도가 이 국제 방법론과 어떻게 적합성을 맞추지가 향후 1 년의 좌표가 된다.

02 '면적'이 아니라 '밀도'를 보라

테슬라·웨이모의 다음 공시에서 서비스 면적이 아니라 가동률(availability)·신뢰도·단위당 비용 지표를 확인하는 것이 바람직하다. 화려한 커버리지 숫자에 단위경제가 가려지지 않도록 읽을 필요가 있다.

03 노동 전환의 동시 설계

무인화 속도와 기존 운수 종사자의 재배치를 분리하지 않고 같은 테이블에서 다루는 접근이 필요하다. 일자리 전환 설계가 곧 도입 속도의 설계임을 전제로 둘 것을 권한다.

04 한국형 면허 통합 모델의 구체화

기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에 신규 무인 공급을 이행하는 설계안을, 시범운행지구 구간 규제 완화와 함께 구체화할 필요가 있다. 철거가 아닌 통합의 언어로 제도를 설계하는 것이 바람직하다.

SOURCES

출처

본 호의 모든 판단은 아래 공개 보도·보고서를 재해석한 것입니다.

-
- [01] **CNBC.** Tesla Robotaxi fleet in Texas less than one-tenth size of Waymo's, filings reveal (2026-05-28)
<https://www.cnn.com/2026/05/28/tesla-robotaxi-fleet-texas-one-tenth-size-of-waymos-filings-reveal.html>
- [02] **Tesery.** Tesla Austin Robotaxi Expansion 2026: Full Metro Coverage, Only 20 Cars Running (2026-06)
<https://www.tesery.com/blogs/news/tesla-blanketed-all-of-austin-with-robotaxis-only-20-cars-are-running>
- [03] **Electrek.** Waymo expands robotaxi coverage more than 20% — larger than Rhode Island (2026-05-13)
<https://electrek.co/2026/05/13/waymo-expands-coverage-1400-square-miles-11-cities/>
- [04] **TechCrunch.** Waymo halts freeway rides after robotaxis struggle in construction zones (2026-05-21)
<https://techcrunch.com/2026/05/21/waymo-halts-freeway-rides-after-robotaxis-struggle-in-construction-zones/>
- [05] **AOL/Reuters.** Hochul slams brakes on NYC robotaxi plan (2026) <https://www.aol.com/articles/hochul-slams-brakes-nyc-robotaxi-162300246.html>
- [06] **AOL.** California's Teamsters call for Waymo ban, saying driverless cars threaten safety and jobs (2026)
<https://www.aol.com/articles/californias-teamsters-call-waymo-ban-212933212.html>
- [07] **Reason.** Union-backed Boston ordinance would require drivers in driverless Waymos
<https://reason.com/2025/07/30/union-backed-boston-ordinance-would-require-drivers-in-driverless-waymos/>
- [08] **UNECE.** UN announces a global regulation to facilitate safe introduction of self-driving vehicles
<https://unece.org/sustainable-development/press/un-announces-global-regulation-facilitate-safe-introduction-self-driving-vehicles>
- [09] **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/>
- [10] **한국경제.** 택시업계 “자율주행 업체도 면허 갖추게 해야” (2026-05-25)
<https://www.hankyung.com/article/2026052568831>
- [11] **보안뉴스.** 서울시, ‘자율주행 비전 2030’ 발표... 5년간 1,487억 투자
<https://m.boannews.com/html/detail.html?idx=102755>

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.