

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-26 · 2026. 6. 15 ~ 6. 19

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 6 월 22 일 (월) · Week 26

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

이번 주, 로보택시 경쟁의 무게중심은 '기술'에서 '제도'로 옮겨갔다

이번 주를 한 문장으로 요약하면 이렇다. 로보택시 산업의 승부처가 '누가 더 잘 달리는가'에서 '누가 달릴 권리를 갖는가'로 이동했다. 우버가 루시드·뉴로와 손잡고 휴스턴 시장에 재진입하며 차량 3만 5천 대 구매 계약을 맺은 6월 18일의 발표, 그리고 같은 주 '테슬라 로보택시가 사고를 내지 않는 이유는 거의 운행하지 않기 때문'이라는 미국 매체의 분석은, 자율주행 기술과 차량이라는 하드웨어가 빠르게 흔해지고 있음을 동시에 보여주었다. 기술과 자본은 이미 충분하다. 희소해진 것은 면허·노동 합의·도시의 허가, 즉 제도적 정당성이다.

이 전환은 한국에서 가장 또렷하게 드러났다. 자율주행택시 사회적 협의체에서 렌터카 업계의 정식 참여 안건이 7대 5로 부결되고, 택시업계가 '로보택시도 기존 택시 면허를 갖춰야 한다'는 입장을 공식화하면서, 논의의 초점은 '기술을 어떻게 빨리 도입할 것인가'에서 '기존 제도 위에 어떻게 안착시킬 것인가'로 옮겨갔다. 중국에서는 법원이 '기술 진보를 이유로 한 일방적 해고·감봉은 불가하다'고 판결했고, 서울 상암에서는 운전석을 비운 레벨 4 무인 로보택시가 세계 세 번째 사례로 초읽기에 들어갔다.

지난 주(W25) 본 리뷰는 '기술의 성숙이 곧 상용화를 의미하지는 않는다'는 간극을 진단했다. 이번 주, 그 간극의 정체가 분명해졌다. 그것은 기술의 간극이 아니라 제도의 간극이었다. 비회원 독자가 이번 주에 잡아야 할 좌표는 하나다. 2026년 하반기 로보택시 경쟁은 차고지가 아니라 회의실에서, 알고리즘이 아니라 합의문에서 판가름 난다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 차를 만드는 경쟁은 끝났다. 차를 굴릴 권리를 확보하는 경쟁이 시작됐다.

02 규제·정책 면허는 혁신을 막는 장벽이 아니라, 혁신이 안착할 좌표다.

03 노동 전환 기술은 일자리를 없애지 않는다. 제도가 그 충격의 분배를 결정한다.

04 도시 거버넌스 자율주행의 마지막 관문은 알고리즘이 아니라 도시의 동의다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

한 주의 사건 여섯 가지를 하나의 흐름으로 읽는다

01 우버, 루시드·뉴로와 휴스턴 로보택시 진입 — 차량 3만 5천 대 구매

수요 플랫폼(우버)·차량 제조(루시드)·자율주행 기술(뉴로)의 분업 모델, 수직통합과 다른 길이 열렸다.

02 테슬라 '무사고'의 역설 — 사고가 없는 건 거의 달리지 않기 때문

테슬라 로보택시 실가동 차량은 31대 수준. 약속한 도시 확장과 실제 배치 사이의 간극이 다시 확인됐다.

03 한국 '제2의 타다' 공포 재점화 — 협의체 렌터카 참여 7대 5 부결

택시업계는 '로보택시도 기존 면허를 갖춰야 한다'는 입장. 제도화의 출발선에서 면허가 핵심 변수로 떠올랐다.

04 중국, 기술 진보를 이유로 한 일방 해고·감봉 금지 판결

법원·노조가 제동을 걸고, 재교육 의무가 제도화됐다. AI 전환의 충격을 국가가 분배하는 방식이다.

05 서울 상암, 세계 세 번째 레벨 4 무인 로보택시 초읽기

운전석을 비운 차량 3대로 시작해 2027년 10대 이상으로. 도시가 자율주행의 실험실이 된다.

06 웨이모와 테슬라의 격차 — 주 50만 유료 운행 vs 31대

웨이모는 3천대·주 50만 건 규모로 런던·도쿄까지 확장. 규모의 진실이 서사의 거품을 걷어낸다.

SECTION 01

비즈니스 모델 · 플랫폼 경쟁

차를 만드는 경쟁은 끝났다. 차를 굴릴 권리를 확보하는 경쟁이 시작됐다.

핵심 판단

자율주행 차량은 빠르게 '상품'이 되고 있다. 소프트웨어와 전용 전기차를 만들 수 있는 주체가 늘면서, 경쟁의 희소 자원은 차량 자체가 아니라 세 가지로 옮겨갔다. 수요를 모으는 플랫폼, 차량을 굴리는 운영권, 도시에 진입할 권리다. 우버의 휴스턴 재진입은 이 세 가지를 누가 쥐느냐의 신호탄이며, '누가 이기느냐'보다 '누가 협상력의 정점에 서느냐'가 더 본질적인 질문이 되었다.

분석

이번 주 가장 상징적인 사건은 6월 18일 우버가 전기차 제조사 루시드, 자율주행 스타트업 뉴로와 손잡고 내년 중반 휴스턴에서 로보택시를 시작한다고 밝힌 것이다. 한때 자율주행 부문을 매각했던 플랫폼 기업이 '차를 직접 만들지 않되 운영의 중심을 쥐는' 형태로 돌아왔다.

분업이라는 두 번째 전선

로보택시 산업은 두 갈래 길 위에 있다. 설계·자율주행·운영을 한 회사가 끌어안은 수직통합 모델(테슬라)과, 제조·기술·수요를 나눠 맡는 분업 모델(우버-루시드-뉴로, 웨이모-무브의 런던 방식)이다. 분업은 빠르고 자본 효율적이지만, 수요·차량·기술을 쥔 주체 가운데 누가 이익의 큰 몫을 가져갈지를 둘러싼 긴장을 낳는다. 이번 주 우버의 행보는 '수요 집적'이라는 길목을 선점하려는 포석이다.

규모의 진실 — 서사와 배치의 간극

같은 주 미국 매체 일렉트릭은 '테슬라 로보택시가 깨끗한 사고 기록을 유지하는 이유는 거의 운행하지 않기 때문'이라고 분석했다. 실가동 차량은 31대 안팎이다. 반면 웨이모는 약 3천 대로 주당 50만 건을 처리하며 런던·도쿄 등 20여 개 도시로 확장한다. 로보택시는 누적 운행량이 안전성·운영 노하우·규제 신뢰로 전환되는 산업이다. 약속의 크기가 아니라 배치의 크기가 경쟁의 실체다.

가격은 거짓말하지 않는다

테슬라의 마일당 요금은 약 0.81 달러로 웨이모(약 1.36~1.43 달러)보다 낮다. 그러나 평균 대기시간은 15 분 이상으로 웨이모(5.7 분)와 대비된다. 공급이 받쳐주지 않는 낮은 가격은 소비자에게 도달하지 못한다. 가격표가 아니라 '실제로 탈 수 있는가'가 시장을 가른다.

배경

- 우버, 루시드·뉴로와 협력해 2027 년 중반 휴스턴 로보택시 개시 발표(6/18). 루시드와 차량 최소 3 만 5 천 대 구매 계약, 전용 차고지·충전소 임대 확보.
- 일렉트렉(6/16): 테슬라 로보택시 실가동 차량 31 대 수준, '무사고'는 운행량 자체가 적은 데 따른 결과로 분석.
- 웨이모: 약 3 천 대 운영, 주당 약 50 만 건 유료 운행. 2026 년 런던·도쿄 등 20 여 개 도시 확장 및 연 100 만 건 목표.
- 마일당 요금 테슬라 약 0.81 달러 vs 웨이모 약 1.36~1.43 달러. 평균 대기 테슬라 15 분 이상 vs 웨이모 약 5.7 분.
- 중국 포니에이아이(Pony.ai): 5 월 주간 유료 주문 1 월 대비 119% 증가, 연말 차량 3,500 대 이상·20 여 개 도시 목표.

SECTION 02

규제 · 정책

면허는 혁신을 막는 장벽이 아니라, 혁신이 정착할 좌표다.

핵심 판단

로보택시는 기존 택시 면허 체계를 토대로 통합·이행될 때 가장 빠르고 안정적으로 구현된다. 기존 면허와 총량 관리를 '철폐할 칸막이'로 규정하는 접근은 이해관계자 충돌을 키워 혁신의 실제 도착을 늦춘다. 핵심 질문은 '면허를 없앨 것인가'가 아니라 '기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에 무인 공급을 어떻게 엮을 것인가'로 재정의될 필요가 있다.

분석

5월 27일 국토교통부 산하 자율주행택시 사회적 협의체에서 한국렌터카사업조합연합회의 정식 참여 안건이 7대 5로 부결됐고, 그 여진이 이번 주까지 이어졌다. 택시업계는 '로보택시 사업자도 기존 면허를 갖춰야 한다'는 입장을 공식화했고, 일부 매체는 이를 '제 2의 타다' 구도로 보도했다. 그러나 단순한 밥그릇 싸움으로 읽으면 본질을 놓친다.

한국의 분기점 — 면허를 둘러싼 좌표 싸움

서울 기준 개인택시 면허 가격은 1억 1천만~1억 3천만 원으로, 면허는 행정 허가가 아니라 수십 년 축적된 사적 자산이자 생계의 담보다. '면허 체계를 그대로 적용하면 업체가 사실상 면허를 사야 해 경쟁력이 뒤흔친다'는 업계 우려는 타당하나, 그 면허에 묶인 생계를 무시한 설계는 지속될 수 없다. 주목할 변화는 택시업계가 광주 자율주행 실증도시 사업(610억 원)에 자발적으로 참여 의사를 밝힌 점이다. 면허 보유자를 무인 공급의 운영·수익 배분 당사자로 편입하는 통합 모델의 기회로 읽어야 한다.

'제 2의 타다'의 교훈

타다 사태의 진짜 교훈은 '혁신 대 규제'라는 대립 구도 자체가 모두를 패배시켰다는 점이다. 신규 사업자는 서비스를, 기존 업체는 신뢰를, 소비자는 선택지를 잃었다. 출발점에서부터 기존 면허 가치를 인정하고 그 위에 새 공급을 통합하는 '비대립적 설계'가 필요한 이유다.

글로벌 대조 — 차단과 허용 사이

해외도 같은 질문 앞에 있다. 미국 뉴욕은 택시노동자연합(약 2 만 8 천 명)과 시 정치권 반대로 웨이모 진입이 막혔고, 영국 교통부는 공공도로 시범 운영을 허가하며 문을 열었다. 같은 기술이 제도라는 격자 위에서 전혀 다른 속도로 움직인다.

배경

- 자율주행택시 사회적 협의체(1 월 출범): 택시 단체·노조 4 곳 + 카카오모빌리티·우버·자율주행산업협회·교통안전공단 등 총 12 개 주체.
- 5 월 27 일 협의체 투표에서 한국렌터카사업조합연합회 정식 참여 안건 7 대 5 부결.
- 택시업계, 광주 자율주행 실증도시 사업(총 610 억 원) 참여 의사 공문 제출. 면허 체계 편입 포석으로 해석.
- 개인택시 면허 가격 서울 기준 약 1 억 1 천만~1 억 3 천만 원. 일부 매체 '제 2 의 타다' 구도로 보도(6/13).
- 영국 교통부 2026 년 공공도로 자율주행 시범 허가. 미국 18 개 주 무인 상업 운행 허용, 최소 8 개 주 입법 정제(뉴욕 포함).

SECTION 03

노동 전환

기술은 일자리를 없애지 않는다. 제도가 그 충격의 분배를 결정한다.

핵심 판단

로보택시가 일자리에 충격을 준다는 사실보다 중요한 것은 그 충격을 사회가 어떻게 나눠지는가이다. 충격의 크기는 기술이 정하지만, 충격의 분배는 제도가 정한다. 그리고 분배의 방식이 곧 그 사회가 자율주행을 받아들이는 속도를 좌우한다. 노동 전환 설계가 부실하면 가장 앞선 기술도 정치적 저항 앞에서 멈춰 선다. 노동 문제는 '기술의 부작용'이 아니라 상용화 성패를 가르는 핵심 변수로 다뤄질 필요가 있다.

분석

이번 주 노동 전환의 가장 선명한 장면은 중국에서 나왔다. 법원이 '기술 진보를 이유로 한 일방적 해고·임금 삭감은 불가하다'고 판결했고, 당국은 해고에 앞서 재교육·재배치를 의무화했다. 광저우 승차공유 노조는 로보택시 총량 상한을 요구했다. 같은 시기 한국 노동계도 '완전 대체는 어렵더라도 일자리가 절반 이하로 줄 수 있다'며 전환 정책을 촉구했다.

세 가지 모델 — 국가, 협의, 시장

로보택시 노동 전환에는 세 가지 접근이 경쟁한다. 중국의 '국가 주도 제도화' 모델은 법원 판결과 2025~2027년 재교육 정책으로 전환 책임을 기업과 국가에 지운다. 한국의 '협의 기반' 모델은 국토부 협의체에 택시업계·노총·플랫폼·전문가가 모여 합의를 모색한다. 미국의 '시장 + 정치' 모델은 연방 차원 설계가 약한 대신 뉴욕처럼 노조와 지방정치가 직접 제동을 건다. 차이는 '누가 전환의 비용을 떠안는가'에 있으며, 분명한 것은 '전환 설계의 부재'가 가장 비싼 선택이라는 점이다.

한국의 과제 — 협의를 합의로

노동계가 제안하는 노동시간 단축을 통한 '일자리 나누기'와 전환기 소득 보전은 그 자체로 완결된 해법은 아니다. 그러나 이런 논의가 협의체 테이블에서 구체적 합의로 전환되지 못하면, 면허 갈등처럼 노동 갈등도 상용화의 발목을 잡을 수 있다. 일자리 대책이 '논의조차 되지 않는다'는 현장의 불안은 기술 일정보다 먼저 풀어야 할 과제다.

배경

- 중국 법원: 기술 진보를 이유로 한 일방적 해고·임금 삭감 불가 판결. 당국, 해고 전 재교육·재배치 의무화.
- 블룸버그(6/4): 광저우 승차공유 노조, 로보택시 총량 엄격 상한 요구. 현행 규정이 기존 기사 생계를 보호하지 못한다는 비판.
- 중국, 2025~2027 년 국가 정책으로 전략 산업 중심 재교육 재정 지원 및 AI·고용 규제 프레임워크 제도화.
- 한국 공공운수노조 택시지부: '일자리 절반 이하 감소 가능' 경고, 노동시간 단축·소득 보전 정책 촉구.
- 한국 자율주행택시 도입 방안 연구를 대한교통학회가 6 개월간 수행, 이르면 9 월경 결과 전망.
일자리 대책은 미진하다는 지적.

SECTION 04

도시 거버넌스

자율주행의 마지막 관문은 알고리즘이 아니라 도시의 동의다.

핵심 판단

로보택시 상용화의 실질적 단위는 국가가 아니라 도시다. 도로·주차·충전·사고 대응·시민 수용성은 모두 도시 단위에서 결정된다. 그래서 기술 완성도가 아무리 높아도 도시의 정치적 동의를 얻지 못하면 차량은 차고지를 벗어나지 못하며, 역으로 한 도시의 성공적 실증은 다른 도시 설득의 가장 강력한 근거가 된다. 2026 년 하반기의 진짜 경쟁은 '어느 회사가 이기는가'가 아니라 '어느 도시가 먼저 신뢰할 만한 운영 모델을 만드는가'로 전개될 필요가 있다.

분석

이번 주 도시 거버넌스의 상징은 서울 상암이다. 서울시는 6.6 km² 규모의 상암 자율주행지구에서 운전석을 비운 레벨 4 무인 로보택시를 이르면 하반기에 선보인다. 미국·중국에 이은 세계 세 번째 사례로, 3 대로 시작해 2027 년 10 대 이상으로 늘리고 상업·주거 지역을 두루 달리게 한다는 계획이다. 도시가 자율주행의 실험실이 되는 전형적 장면이다.

거부의 도시, 수용의 도시

같은 기술 앞에서 도시들은 정반대로 갈라진다. 뉴욕은 가장 값진 시장(영업용 운전자 10 만 명 이상)임에도 택시 로비와 시 정치권의 반대로 웨이모를 막았고, 런던은 교통부 시범 허가를 발판으로 문을 열었다. 도시의 선택을 가르는 것은 기술의 우열이 아니라 기존 이해관계자와의 합의를 설계하는 정치적 역량이다. 서울 상암 모델이 주목받는 이유도 여기에 있다. 작은 구역에서, 적은 대수로, 명확한 확장 일정과 함께 시작해 위험을 통제하며 신뢰를 쌓는 단계적 접근이기 때문이다. 성패는 차량 성능이 아니라 사고 대응·시민 소통·이해관계자 조율이라는 거버넌스의 완성도에 달려 있다.

파편화의 비용

미국은 '도시·주 단위 파편화'의 비용을 보여준다. 18 개 주가 완전 무인 운행을 허용하는 동안 8 개 주는 입법이 멈춰, 운영 가능 지역이 누더기처럼 갈라지고 사업자는 도시마다 별도의

협상·인증·보험 비용을 치른다. 지자체별 실증이 늘어나는 지금 한국은, 도시 간 표준과 데이터 공유 체계를 미리 설계해 두는 것이 장기 비용을 줄이는 길이다.

배경

- 서울 상암(6.6 km² 자율주행지구): 운전석 없는 레벨 4 무인 로봇택시 하반기 도입 예정. 세계 세 번째 사례.
- 초기 3 대 시범 운행 → 2027 년 10 대 이상 확대, 상업·주거지역 운행 계획. 국토부 시범운행지구 지원사업 서울 8 억 원 배정.
- 국토부, 서울·강원·경남 등 8 개 지자체 대상 2026 년 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업에 총 30 억 원 투입.
- 미국 뉴욕: 영업용 운전자 10 만 명 이상 시장이나 택시 로비·시 정치권 반대로 웨이모 진입 차단.
- 미국 주별 분절: 18 개 주 완전 무인 상업 운행 허용, 최소 8 개 주 입법 정체. 영국 런던은 교통부 시범 허가로 진출 준비.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 지켜볼 것인가

01 플랫폼 분업 모델의 국내 합의 점검

우버-루시드-뉴로식 분업 구조가 카카오 T 등 국내 수요 플랫폼의 역할과 협상 위치에 주는 함의를 짚어볼 필요가 있습니다. 차량 제조·자율주행 기술·수요 집적 가운데 국내 사업자가 어느 길목을 짚 수 있는지가 관전 포인트입니다.

02 협의체 후속 — 면허 통합 설계안 주시

렌터카 참여 부결 이후 협의체가 '기존 면허 가치 보전 위에 무인 공급을 통합하는' 구체적 설계안으로 나아가는지 지켜볼 필요가 있습니다. 비대립적 통합 모델의 윤곽이 드러나는지가 한국 상용화 속도의 가늠자입니다.

03 노동 전환 — 중국 판례의 국내 적용 가능성 관찰

기술 진보를 이유로 한 일방 해고를 제한한 중국 판례와 재교육 의무화가 한국 논의에 어떤 참고점을 주는지 관찰할 것을 권합니다. 9 월경 나을 도입 방안 연구에 전환 대책이 실질적으로 담기느냐가 핵심입니다.

04 서울 상암 레벨 4 일정·거버넌스 모델 추적

상암 무인 로봇택시의 실제 개시 시점과 사고 대응·시민 소통 체계를 추적하는 것이 바람직합니다. 지자체별 실증이 늘어나는 만큼, 도시 간 표준·데이터 공유 체계의 사전 설계 여부도 함께 살필 필요가 있습니다.

SOURCES

참고 자료

- [01] 연합뉴스/조세금융신문. 로봇택시 격전지 된 美 휴스턴...우버도 내년부터 서비스 개시 (2026. 6. 19)
<https://www.tfmedia.co.kr/news/article.html?no=205219>
- [02] Electrek. Tesla 'Robotaxis' are not crashing because they are not running (2026. 6. 16)
<https://electrek.co/2026/06/16/tesla-robotaxi-clean-crash-record-barely-running/>
- [03] 한국경제. 택시업계 "자율주행 업체도 면허 갖추게 해야" (2026. 5. 25)
<https://www.hankyung.com/article/2026052568831>
- [04] 시사저널. '택시 면허'에 막힌 자율주행택시...모빌리티 뿔친 '제 2 의 타다' 공포 (2026. 6. 13)
<https://www.sisajournal.com/news/articleView.html?idxno=376052>
- [05] 이데일리. 로봇택시에도 택시면허가 기준될까...자율주행 협의체 놓고 '충돌' (2026. 6)
<https://edaily.co.kr/News/Read?mediaCodeNo=257&newsId=04277126645477456>
- [06] Bloomberg. China's Robotaxi Dilemma: How to Lead in AI Without Fueling Unemployment (2026. 6. 4)
<https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2026-06-04/china-s-robotaxi-dilemma>
- [07] 매일노동뉴스. 회사만 살리는 '자율주행택시' 전환? 노동자 일자리 대책은 '깜깜' (2026. 6)
<https://www.labortoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=232912>
- [08] 뉴스 1/서울경제. 서울 상암서 국내 첫 '로봇택시' 운영...국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026. 2. 24)
<https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
- [09] The Next Web. New York City has defeated Waymo, and the taxi lobby is the reason (2026. 6)
<https://thenextweb.com/news/waymo-new-york-city-political-roadblocks-robotaxi>
- [10] eWeek. Waymo Expanding to 20+ Cities in 2026, Including Tokyo and London (2026)
<https://www.eweek.com/news/waymo-16-billion-robotaxi-expansion-2026/>
- [11] InsideEVs. Who's Winning The Robotaxi Race? It's... Complicated (2026)
<https://insideevs.com/features/799180/robotaxi-market-update-summer-2026/>
- [12] CnEVPost / Pony.ai 6-K. Pony.ai weekly paid orders up 119%; 2026 fleet target 3,500+ (2026. 6)
<https://cnevpost.com/2026/01/15/baidu-apollo-go-robotaxi-operations-20-cities-china/>

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.