

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-28 · 2026. 6. 29 ~ 7. 3

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 7 월 6 일 (월) · Week 28

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.

핵심 판단

이번 주 자율주행 산업을 관통하는 하나의 판단

이번 주 자율주행의 무게중심은 '차가 스스로 달릴 수 있는가'에서 '누가 배치의 조건을 설계하는가'로 옮겨갔다. 기술적 성능은 점점 전제(前提)가 되고, 진짜 경쟁은 그 위에 놓인 제도의 문법 위에서 벌어진다. 6월 29일 웨이모와 우버가 피닉스에서 로보택시 파일럿을 종료한 사건은 단순한 제휴 조정이 아니라, 수요를 소유한 플랫폼과 공급을 소유한 운영사 사이의 오래된 분업이 재협상에 들어갔음을 알리는 신호였다.

같은 주, 캘리포니아는 무인차 운영 요건(비상 응답 전화선·양방향 음성통신 의무)을 7월 1일부터 발효시켰고, 6월 24일 UNECE가 채택한 세계 최초의 완전자율주행 글로벌 규정은 발효를 목전에 두었다. 규제의 질문은 이제 '허용할 것인가'가 아니라 '어떤 방식으로 안전을 입증하고 운영하게 할 것인가'로 이동했다. 지난 주(W27) 본 리뷰가 UNECE 채택을 두고 진단했던 '규제 무게중심의 이동'은, 이번 주 캘리포니아의 운영 요건 발효로 구체적 현실이 되었다.

결국 이번 주가 남긴 좌표는 분명하다. 배치의 속도를 결정하는 것은 기술도, 연방 차원의 선언도 아니다. 플랫폼의 채널 전략, 주·도시 단위의 허가, 그리고 기존 면허·종사자와의 통합 설계 — 이 제도적 층위가 다음 국면의 승부처다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델** — 수요를 가진 자와 공급을 가진 자의 동맹은 영원하지 않다. 웨이모-우버 분리는 아그리게이터 지대의 재협상이다.
- 02 규제·정책** — 규제는 이제 문을 여닫는 일이 아니라 문을 통과하는 방식을 규정한다. 허가에서 운영표준으로의 이동.
- 03 노동 전환** — 자동화는 노동을 없애는 것이 아니라 옮겨 놓는다. 대립보다 통합이 배치를 앞당긴다.
- 04 도시 거버넌스** — 자율주행의 지도는 기술이 아니라 행정 경계선을 따라 그려진다. 도시가 실질적 게이트키퍼다.

이번 주 주요 이슈

6월 29일 ~ 7월 3일, 기억해야 할 여섯 장면

01 웨이모·우버, 피닉스 로보택시 파일럿 종료(6/29)

성숙 시장에서 웨이모가 우버 앱을 거치지 않고 자체 채널로 전환. 자체 프리미엄 상품 'Waymo Premier'도 6월 출시. 반면 오스틴·애틀랜타는 여전히 우버 독점, 내슈빌은 리프트 비독점 예정 — 시장 성숙도에 따라 채널 전략이 갈린다.

02 캘리포니아 무인차 운영 요건 7월 1일 발효

운전자 없이 운행하는 자율주행차는 비상 대응 전화선 유지와 차량당 양방향 음성통신 장치 탑재가 의무화. '허가'가 아니라 '운영 방식'을 규정하는 규제의 등장.

03 UNECE 세계 최초 완전자율주행 글로벌 규정, 발효 임박

6월 24일 제네바 WP.29에서 미국·중국·EU·일본 등 주요 시장이 지지해 채택. 안전관리체계·안전성 입증·상시 모니터링을 요구하며, 약 90개 기존 규정도 함께 정비. 발효는 약 한 달 후.

04 미 연방 자율주행 입법, 지상교통 재승인 패키지로 수렴

SELF DRIVE Act 2026은 단독 합의에 이르지 못했으나, 5년 규모 지상교통 재승인 법안에 상업용 자율주행 화물차 연방 프레임워크가 처음으로 포함되며 논의가 이어지는 중.

05 서울, 11월 상암 레벨 4 로보택시 예고 — 안전관리자 동승 방식

서울시민 누구나 택시 앱으로 호출 가능하되 초기에는 조수석에 안전관리자가 동승. 한국은 제한구역·제한시간 유상 서비스 단계에 머물며 점진적 통합 경로를 택하고 있다.

06 뉴욕 확대안 철회의 여진 — 노동의 정치가 배치 변수로

택시노동자연맹(2.8만 명) 반대로 뉴욕주 외곽 확대안이 철회된 흐름은 여전히 유효. 운전 노동은 승차공유 비용의 60~70%로, 그 재편이 유닛 이코노믹스와 정치적 저항의 교차점에 놓여 있다.

SECTION 01

누가 수요를 소유하는가

수요를 가진 자와 공급을 가진 자의 동맹은 영원하지 않다

핵심 판단

웨이모와 우버의 피닉스 파일럿 종료는 표면적으로는 한 도시의 제휴 조정이지만, 그 아래에는 승차공유의 오래된 분업 — 아그리게이터는 수요를, 운영사는 공급을 담당한다 — 이 재협상에 들어갔다는 사실이 놓여 있다. 다만 이 재협상은 확실적이지 않다. 웨이모는 서비스가 성숙한 피닉스에서는 자체 채널로 돌아서면서도, 오스틴·애틀랜타 같은 확장 시장에서는 여전히 우버의 수요 기반을 활용한다. '통제'와 '도달' 사이의 선택은 시장 성숙도에 따라 갈린다 — 이것이 이번 사건의 진짜 교훈이다.

분석

아그리게이터의 핵심 자산은 차량이 아니라 이용자의 습관 — 앱을 여는 손가락이다. 자율주행이 운전 노동을 걷어내도, 이용자를 어디서 만나느냐는 별개의 문제로 남는다.

아그리게이터의 지대(rent)는 어디서 나오는가

우버·리프트의 수수료는 수요와 공급을 '연결'하는 대가이며, 그 가치는 공급(운전자)이 파편화되어 있을 때 가장 크다. 그러나 웨이모처럼 수천 대 규모의 단일 운영 주체가 스스로 앱을 열어 수요에 닿는 순간, 중개 수수료는 '내야 할 이유가 없어지는 비용'이 된다.

그럼에도 신규 시장에서는 왜 손을 잡는가

새 도시에서 브랜드와 이용자 습관을 처음부터 쌓는 비용은 막대하다. 이미 수백만 이용자를 가진 아그리게이터의 트래픽에 올라타 초기 가동률을 끌어올리는 편이 유리하며, 통제권을 얼마간 내주더라도 도달 속도를 사는 거래인 셈이다.

한국 시장에 주는 함의

국내 로보택시는 아직 브랜드도 수요 기반도 형성 이전인 초기 유상 서비스 단계다. 이때는 기존 택시 호출 플랫폼과 면허 기반 공급 체계가 확보한 수요·신뢰 자산이 무인 공급의 안착을 돕는 토대가 되며, 대립보다 기존 인프라 위 통합이 현실적 경로다.

배경

- **웨이모-우버 피닉스 종료:** 6월 29일 피닉스에서 우버 앱을 통한 웨이모 호출 종료(CNBC). 오스틴·애틀랜타는 우버 독점, 내슈빌은 리프트 비독점 예정.
- **자체 프리미엄·규모:** 6월 'Waymo Premier' 출시(우버 시장 제외). 미국 10여 개 도시 운행, 약 3,000 대, 2026년 20여 개 도시 추가 목표.
- **비용 구조:** 운전 노동은 승차공유 비용의 60~70%로, 무인화 시 유닛 이코노믹스가 크게 개선.

SECTION 02

허가에서 운영표준으로

규제는 이제 문을 여닫는 일이 아니라, 문을 통과하는 방식을 규정한다

핵심 판단

이번 주 규제 전선의 핵심은 규제의 '질문 자체'가 바뀌었다는 데 있다. 캘리포니아의 7월 1일 운영 요건 발효와 UNECE 글로벌 규정의 임박한 발효는, 규제의 무게중심이 '허가 여부'에서 '어떻게 안전을 입증하고 운영하게 할 것인가'라는 방법론으로 이동했음을 보여준다. 이는 산업의 성숙 신호다 — 당국이 무인 운행을 '허용할지 말지' 고민하는 단계를 지나 '이미 굴러가는 것을 어떻게 안전하게 관리할지'를 설계하는 단계로 넘어간 것이다. 지난 주(W27) 본 리뷰가 UNECE 채택을 두고 진단한 '규제 무게중심의 이동'은 이번 주 캘리포니아 발효로 검증되었다.

분석

허가 중심 규제는 진입 시점에 한 번 통과하면 되는 관문이지만, 운영표준은 상시적이다 — 운행 내내 지켜야 하고 위반 시 언제든지 제재의 근거가 된다. 규제의 시간 축이 '진입 순간'에서 '운영 전 기간'으로 확장되는 것이다.

캘리포니아: 표준의 구체성

7월 1일 발효된 캘리포니아 요건은 구체적 장치를 명시한다 — 비상 대응 전용 전화선 유지, 차량마다 양방향 음성통신 장치 탑재. '정상 작동'이 아니라 '이상 상황'을 겨냥한 규정으로, 규제의 관심이 기술 성능에서 운영 안전망으로 옮겨간 사례다.

UNECE: 글로벌 문법의 등장

6월 24일 채택된 UNECE 규정은 안전관리체계·안전성 입증(safety-case)·상시 모니터링을 요구하며, 성능이 '유능한 인간 운전자와 같거나 그 이상'일 것을 명시한다. 미국·중국·EU·일본이 함께 지지해 파편화된 국가별 기준 대신 하나의 글로벌 문법이 생겼다.

한국: 부처 분산의 숙제와 통합의 기회

한국은 국토부·경찰청·산업부로 규제 권한이 분산되어 일관된 운영표준을 세우기 어렵다. 글로벌 표준 수렴기는 국내 제도를 국제 문법과 정합화하되 기존 여객운송 면허 체계의 안전·책임 원칙과 연결해 통합 표준을 설계할 기회다.

배경

- **캘리포니아 운영 요건:** 7월 1일부터 무인 운행 차량에 비상 전화선·양방향 음성통신 장치 의무화.
- **UNECE 글로벌 규정:** 6월 24일 WP.29 채택, 세계 최초 ADS 프레임워크, 발효 약 한 달 후. 기존 약 90개 UN 규정도 정합화.

- **미 연방·국내:** SELF DRIVE Act 2026 이 지상교통 재승인 패키지에서 논의 지속, 상업용 자율주행 화물차 프레임워크 최초 포함. 국내는 다부처 분산이 과제.

SECTION 03

사라지지 않고 옮겨가는 노동

자동화는 노동을 없애는 것이 아니라 옮겨 놓는다

핵심 판단

로보택시 서사에서 노동은 흔히 '제거될 비용'으로만 다뤄진다. 운전 노동이 승차공유 비용의 60~70%를 차지하기에, 무인화는 곧 그 비용의 소멸로 이해된다. 그러나 이번 주의 장면들 — 뉴욕 확대안 철회의 여진, 서울의 안전관리자 동승 — 은 다른 진실을 가리킨다. 노동은 소멸하는 것이 아니라 형태를 바꾸어 옮겨간다. 동시에 노동은 배치 속도를 좌우하는 정치적 변수다. 무인화를 기존 종사자와의 '대립'으로 프레임하면 저항이 커지고 배치가 늦어지는 반면, 기존 면허와 종사자를 새 공급 체계 안으로 통합하는 설계는 충돌을 줄이고 혁신의 실질적 구현을 앞당긴다. 노동 전환은 없앨 대상이 아니라 설계할 대상이다.

분석

운전석의 노동이 사라져도 인간의 일이 통째로 사라지는 것은 아니다. 원격 관제, 안전관리, 정비·충전, 이상 대응 — 무인 운행은 오히려 새로운 직무군을 만들어낸다. 문제는 이 전환이 '자동으로' 부드럽게 일어나지 않는다는 데 있다.

서울 모델: 통합적 전환의 한 형태

서울시가 11 월 상암 레벨 4 에서 초기 조수석 안전관리자를 두는 방식은 상징적이다. 기술 미비를 메우는 임시 조치이자, 기존 운전 인력이 새 직무로 이동하는 완충 지대를 제공하는 점진적 전환 설계다.

뉴욕 사례: 대립 프레임의 비용

뉴욕주 외곽 확대안 철회의 배경에는 2.8 만 명을 대표하는 택시노동자연맹의 반대가 있었다. 무인화가 '대체'로 인식될 때 정치적 저항이 곧 배치의 제동으로 이어진다 — 기술이 준비되어도 노동과의 관계 설정이 실패하면 배치는 멈춘다.

통합 설계의 원칙: 대체가 아니라 이행

핵심은 프레임이 아니라 실제 설계다. 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 경로 — 면허 종사자의 우선 직무 전환, 총량 관리 틀 내 무인 공급 편입 — 가 충돌을 최소화하며 혁신을 실질적으로 구현한다.

배경

- **노동 비용·철회:** 운전 노동은 승차공유 비용의 60~70%. 택시노동자연맹(2.8 만 명) 반대로 뉴욕주 외곽 확대안 철회.
- **서울 레벨 4 계획:** 11 월 상암, 택시 앱 호출·초기 조수석 안전관리자 동승.

- **새 직무군·단계:** 원격 관제·안전관리·정비 등 지원 인력 발생. 한국은 제한구역·제한시간 유상 서비스로 점진적 전환 여지.

SECTION 04

행정 경계선을 따라 그려지는 지도

자율주행의 지도는 기술이 아니라 행정 경계선을 따라 그려진다

핵심 판단

로보택시가 어디서 굴러가는지를 결정하는 것은 기술의 완성도도, 중앙정부의 선언도 아니다. 실제 배치의 속도와 범위를 정하는 것은 주(州)·도시 단위의 허가과 총량·구역 관리다. 이번 주 캘리포니아 DMV의 구역 확대, 뉴욕의 확대안 철회, 서울의 상암 지정은 모두 '도시가 게이트키퍼'라는 동일한 진실을 서로 다른 각도에서 보여준다. 함의는 분명하다 — 자율주행 정책은 하향식 일괄 허용이 아니라 도시별 여건과 기존 교통 질서에 맞춘 단계적·구역적 설계로 접근할 때 안착 가능성이 높다. 기존 면허·총량제라는 도시의 교통 관리 틀을 혁신의 장벽으로 규정하기보다, 그 틀 위에서 무인 공급을 통합하는 설계가 충돌을 줄인다.

분석

웨이모의 서비스 지역이 도시별로 조각나 있는 것도, 뉴욕에서는 멈추고 캘리포니아에서는 넓어지는 것도 기술이 아니라 관할 행정의 결정 때문이다. 자율주행의 확산은 기술 곡선이 아니라 행정 지도 위에서 일어난다.

캘리포니아와 뉴욕: 같은 나라, 다른 지도

캘리포니아 DMV가 웨이모 허가 구역을 넓히는 동안 뉴욕은 외곽 확대안을 접었다. 동일한 기술·사업자임에도 경로가 갈린다 — '언제 대중화되는가'는 사실 '어느 도시가 언제 문을 여는가'로 번역되어야 한다.

도시의 게이트키퍼는 정당한가

도시가 무인 공급의 속도를 조절하는 것은 규제 지체가 아니라 거버넌스의 본령이다. 도로 안전, 교통 혼잡, 기존 택시 생태계 정합성, 노동 전환의 충격을 조율할 책임이 도시에 있으며, 허가 권한은 칸막이가 아니라 흡수 속도의 조절 장치다.

서울의 선택: 지정 구역에서 출발하는 설계

서울이 상암 지정 구역에서 안전관리자 동승과 함께 출발하는 것은 행정 경계선을 따라 신중히 지도를 넓히는 경로다. 기존 택시 면허 체계와 총량 관리 위에서 무인 공급을 단계적으로 통합해 충돌을 최소화하며 실증 데이터를 축적하는 설계다.

배경

- **캘리포니아 vs 뉴욕:** 캘리포니아 DMV 허가 구역 확대, 뉴욕주 외곽 확대안은 노동·업계 반대로 철회.
- **서울 상암:** 11월 레벨 4 지정 구역 운영, 안전관리자 동승 출발.
- **확장·국내:** 웨이모 20여 개 도시 준비. 한국은 제한구역·제한시간 유상 서비스, 주·도시 허가·총량 관리가 배치 속도 결정.

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 지켜볼 것인가

01 플랫폼 채널 전략의 다음 분기점을 관찰할 필요가 있습니다

웨이모의 피닉스 자체 전환이 다른 성숙 시장으로 확산되는지, 반대로 신규 시장에서 아그리게이터 의존이 지속되는지가 관건입니다. 자율주행 운영사가 '수요 소유'로 이동하는 임계점을 포착하는 것이 플랫폼 경쟁 구도를 읽는 핵심 지표가 될 것으로 보입니다.

02 UNECE 규정 발효 이후 국내 정합화 논의를 점검할 필요가 있습니다

글로벌 규정이 약 한 달 내 발효되면, 국내 운영표준을 국제 문법과 어떻게 정합화할지가 현안으로 떠오릅니다. 다부처로 분산된 규제 권한을 조율하되 기존 여객운송 면허 체계의 책임 원칙과 연결하는 통합 표준 설계 논의를 눈여겨볼 필요가 있습니다.

03 노동 전환 설계의 구체적 모델을 살펴볼 필요가 있습니다

서울 상암 서비스의 안전관리자 운용 방식이 향후 직무 전환의 참조 모델이 될 수 있습니다. 기존 면허 종사자의 우선 전환, 총량 관리 틀 내 무인 공급 편입 등 대립이 아닌 통합 경로의 실제 설계가 어떻게 구체화되는지 관찰이 바람직합니다.

04 도시 단위 허가의 확산·후퇴 패턴을 추적할 필요가 있습니다

캘리포니아형 확대와 뉴욕형 후퇴 중 어느 패턴이 다른 도시로 번지는지가 다음 국면의 지도를 결정합니다. 국내에서는 상암 실증의 구역·시간 확대 속도가 한국형 통합 모델의 실현 가능성을 가늠하는 시금석이 될 것으로 판단됩니다.

SOURCES

출처·인용 자료

-
- [01] **CNBC.** Waymo and Uber end robotaxi pilot in Phoenix (2026-06-29).
<https://www.cnn.com/2026/06/29/waymo-uber-robotaxi-pilot-phoenix.html>
- [02] **UNECE.** UNECE adopts first-ever global rules allowing fully autonomous vehicles (2026-06).
<https://unece.org/sustainable-development/press/unece-adopts-first-ever-global-rules-allowing-fully-autonomous>
- [03] **UN News.** New global rules clear the road for driverless vehicles (2026-06).
<https://news.un.org/en/story/2026/06/1167797>
- [04] **IIHS.** Highly automated vehicle laws and regulations — California operator requirements effective 2026-07-01. <https://www.iihs.org/research-areas/advanced-driver-assistance/highly-automated-vehicle-laws>
- [05] **Holland & Knight.** House Passes Autonomous Vehicles Framework for Commercial Motor Vehicles (2026-06). <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2026/06/house-passes-autonomous-vehicles-framework>
- [06] **The Robot Report.** Waymo launching driverless robotaxis in more cities (2026).
<https://www.therobotreport.com/waymo-launching-driverless-robotaxis-in-5-more-cities/>
- [07] **CNBC.** New York Gov. Hochul drops robotaxi service proposal outside NYC in blow to Waymo (2026-02-19).
<https://www.cnn.com/2026/02/19/new-york-driverless-rideshare-nyc-waymo.html>
- [08] **CBS Los Angeles.** California DMV expands permitted areas for Waymo robotaxis (2026).
<https://www.cbsnews.com/losangeles/news/california-new-areas-for-waymo-robotaxis/>
- [09] **서울신문.** 낮엔 베테랑, 저녁엔 초보... '성장통' 거치는 로보택시 (2026-05-29).
<https://www.seoul.co.kr/news/economy/car/2026/05/29/20260529032001>
- [10] **Bloomberg.** Robotaxis: Why Waymo, Tesla, Baidu and Others Face Continued Challenges (2026-06-28).
<https://www.bloomberg.com/news/features/2026-06-28/robotaxis-why-waymo-tesla-baidu-and-others-face-continued-challenges>
-

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.