

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-28 · 2026.07.06 ~ 07.10

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 7 월 13 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.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

확장을 멈추는 것은 기술의 한계가 아니라 도시의 인내심이다.

이번 주의 사건들을 한 문장으로 꿰면 이렇게 된다. 자율주행의 다음 병목은 '인지'가 아니라 '운영'이다. 웨이모(Waymo)는 7월 8일 샌디에이고·라스베이거스·탬파·덴버 4개 도시 추가 진출을 발표하며 확장의 가속 페달을 밟았지만, 같은 주 샌프란시스코에서는 정반대 방향의 청구서가 도착했다. 독립기념일 불꽃놀이 당일 30대 넘는 웨이모 차량이 인파와 도로 통제 속에 갇혀 배터리가 방전됐고, 일부는 견인됐다. 이것은 차량이 보행자를 못 봐서 생긴 사고가 아니다. 군중, 도로 폐쇄, 충전 잔량, 견인 동선이라는 '운영설계' 변수들이 동시에 무너져 생긴 시스템 정지였다.

규제 당국의 반응도 정확히 그 지점을 겨냥한다. 국토교통부가 7월 7일 공개한 '무인 자율주행차 안전운행 요건 가이드라인'의 핵심은 알고리즘 성능 인증이 아니라 원격관제, 시스템 이중화, 최소위험상태(MRC) 확보, 최소 실증 주행거리 1만 5000km라는 운영 요건이다. 샌프란시스코에서는 시의원이 조사 서한을 제출했고, 무인차가 응급 대응을 방해할 경우 비용을 회수하는 과징금 입법이 논의되고 있다. 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 이달 말까지 해결책을 제시하라는 최후통첩을 던졌다. 서울과 샌프란시스코가 서로 다른 언어로, 같은 질문을 던지기 시작한 것이다. 무엇을 인가할 것인가 — 차인가, 운영인가.

이 질문은 노동과 면허의 문제로 곧장 이어진다. 7월 6일 발의된 '개인택시 자율주행차 전환 지원법'은 자율주행 적합성 승인 대상에 '안전관리 역량을 갖춘 여객자동차 운송사업자단체'를 포함시킨다. 전국 택시 24만 6000여 대 중 66.8%를 차지하는 개인택시가 제도권 안에서 로보택시 실증의 주체가 될 수 있다는 뜻이다. 우리는 이 설계를 이번 주 가장 중요한 신호로 본다. 기존 면허를 철폐 대상으로 규정하지 않고, 면허 보유자를 무인 공급의 운영 주체로 끌어들이는 접근이기 때문이다. 갈등을 줄이는 길이 곧 확산을 앞당기는 길이라는 명제가, 이번 주 처음으로 입법의 언어를 얻었다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델 — 플랫폼은 수요를 모으지만, 로보택시는 공급을 소유한다. 웨이모의 4개 도시 확장과 우버·웨이모의 피닉스 결별은 같은 사건의 앞뒷면이다.
- 02 규제·정책 — 세계의 규제가 '기술 인증'에서 '운영 인증'으로 수렴하고 있다. 국토부 가이드라인의 문법이 그 증거다.

- 03** 노동 전환 — 일자리는 사라지는 것이 아니라 이동한다. 다만 이동 경로를 설계하지 않으면 사라진 것처럼 보인다.
- 04** 도시 거버넌스 — 도시는 평시가 아니라 비상시에 시스템을 평가한다. 7월 4일은 로보택시의 첫 대형 스트레스 테스트였다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

확장의 발표와 확장의 청구서가 같은 주에 도착했다.

01 웨이모, 미국 4 개 도시 추가 진출 발표 (7/8)

샌디에이고·라스베이거스·탬파·덴버에서 임직원 대상 운행을 시작하고 연내 일반 공개를 목표로 한다. 현재 11 개 도시, 약 3,000 대, 주간 유상 탑승 약 50 만 건 규모다.

02 국토부, 무인 자율주행차 안전운행 요건 가이드라인 공개 (7/7) · 기업 설명회 (7/10)

최소 실증 주행거리 1 만 5000km, 원격관제, 시스템 이중화, 최소위험상태(MRC) 확보를 임시운행허가 요건으로 명문화했다. 연내 자동차관리법 개정으로 법제화가 예고됐다.

03 '개인택시 자율주행차 전환 지원법' 대표발의 (7/6)

자율주행차 적합성 승인 대상에 안전관리 역량을 갖춘 운송사업자단체를 포함해, 개인택시 조합이 실증·상용화 검증의 주체가 될 수 있는 통로를 열었다.

04 샌프란시스코 7·4 정체 사태의 후폭풍 — 시의원 조사 서한 제출 (7/7)

불꽃놀이 인파 속에서 30 대 넘는 웨이모가 갇혀 방전·견인됐다. 시의원은 시 교통국·소방국·재난관리국에 2 주 내 회신을 요구했다.

05 샌프란시스코 소방당국, 무인차의 응급 대응 방해 기록 공개 (7/10)

소방서 출입구 봉쇄, 구급차·소방차 진로 방해 사례가 내부 문서로 드러났다. 시의회는 무인차 기업에 비용회수형 과징금을 부과하는 입법을 검토 중이다.

06 우버·웨이모 피닉스 파트너십 종료 — NHTSA 는 '이달 말까지 해결책' 요구

아그리게이터(집합자) 모델의 지속 가능성이 시험대에 올랐다. 우버는 대체 파트너를 아직 지명하지 않았고, 연방 규제 당국은 7 월 4 일 사태에 대한 대응책 제출을 요구했다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

플랫폼은 수요를 모으지만, 로보택시는 공급을 소유한다.

핵심 판단

웨이모의 4개 도시 확장과 우버·웨이모의 피닉스 결별은 한 사건의 앞면과 뒷면이다. 자율주행 사업자가 자기 힘으로 도시를 열 수 있게 되는 순간, 수요를 모아준 대가로 수수료를 받던 플랫폼의 협상력은 급격히 약해진다.

그렇다면 로보택시의 진짜 경쟁 우위는 무엇인가. 우리는 그것이 알고리즘도 차량도 아닌 '차고지와 관제'라고 본다. 충전·정비·건인·원격 감시를 24시간 돌리는 지상의 운영 자산 말이다.

분석

이미 11개 도시에서 3,000대를 굴리며 주당 50만 건을 처리하는 사업자가 한 번의 발표로 도시 수를 15개로 늘렸다. 수치만 보면 곡선은 가팔라 보인다. 그러나 같은 주의 일들을 겹쳐 놓으면 그림이 달라진다.

수직통합의 승리, 그러나 조건부 승리

우버와 웨이모는 6월 말 피닉스 협업을 끝냈다. 표면적으로는 계약 갱신 실패지만, 구조적으로는 협상력의 재배치다. 직접 태울 수 있는 승객을 굳이 넘기고 수수료를 낼 이유가 웨이모에는 줄었다. 우버가 루시드·뉴로와 짜온 자체 함대 구상은 그 압박에 대한 답이다. 그러나 그 순간 우버는 더 이상 '자산 없는 플랫폼'이 아니다. 플랫폼이 다시 자산을 지기 시작한 것이다.

확장 발표는 쉽고, 운영은 어렵다

7월 4일 웨이모 30여대가 불꽃놀이 인파에 갇혀 방전되고 건인됐다. 이것이 비즈니스 모델의 문제인 이유는 간단하다. 로보택시 원가에서 가장 과소평가된 항목이 '비정상 상황의 회수 비용'이기 때문이다. 건인차 도착 시간, 차고지까지의 거리, 예비 충전 잔량 — 이 변수들이 도시별 손익분기점을 결정한다.

지난 호와의 연결

지난 주(W27) 우리는 테슬라의 마이애미 무인 개시를 두고 '확장 경쟁이 지리적 경계를 넘었다'고 진단했다. 이번 주 웨이모의 발표는 그 진단을 검증했다. 다만 승부처는 '지리'가 아니라 '운영 밀도'였다.

배경

- 웨이모는 7 월 8 일 샌디에이고·라스베이거스·탬파·덴버에서 임직원 운영을 개시하고 연내 일반 공개를 목표로 한다고 발표했다. [01]
- 웨이모는 현재 11 개 도시에서 약 3,000 대를 운영하며 주당 약 50 만 건의 유상 탑승을 처리한다. [01]
- 우버와 웨이모는 6 월 말 피닉스 파트너십을 종료했다. 애틀랜타·오스틴 협업은 유지되나 신규 도시 발표는 없다. [08]
- 우버는 루시드·뉴로와 최소 2 만 대 규모의 자체 함대를 추진 중이며, 샌프란시스코 만안 지역이 첫 시장이다. [07]
- 허츠 계열 오로 모빌리티가 우버 무인 함대의 충전·정비·세차·차고지 인력을 공급한다. [13]

SECTION 02

규제·정책

면허는 차에 주는 것이 아니라 운영에 주는 것이다.

핵심 판단

국토교통부가 7월 7일 내놓은 '무인 자율주행차 안전운행 요건 가이드라인'을 규제 완화의 신호로만 읽으면 절반을 놓친다. 진짜 의미는 무엇을 심사하겠다고 선언했느냐에 있다. 1만 5000km, 원격관제, 이중화, MRC — 이 목록은 알고리즘의 성능표가 아니라 운영 조직의 역량표다.

같은 문법이 태평양 건너에서도 관측된다. 캘리포니아는 7월 1일부터 무인차에 위반 통지를 발부하고 긴급 시 운행구역을 차단할 수 있게 됐다. 규제 대상이 '차량'에서 '운영자'로, 심사 시점이 '출시 전'에서 '운행 중'으로 옮겨가고 있다.

분석

규제를 '푸느냐 조이느냐'의 축으로만 보는 습관은 이 국면을 이해하는 데 방해가 된다. 이번 주 관측된 것은 완화도 강화도 아닌, 규율 대상의 이동이다.

무엇을 인가할 것인가 — 차인가, 운영인가

가이드라인은 1만 5000km 이상의 실증 실적을 요구하되, 동일 시스템·제원 차량이라면 3000km 이상 주행분을 5대까지 합산하게 했다. 주목할 대목은 합산 허용이 아니라 '동일 시스템'이라는 조건이다. 규제 당국이 개별 차량이 아니라 시스템 단위의 운영 이력을 심사 단위로 삼겠다고 선언한 것이기 때문이다.

7월 4일은 이 문법이 유효함을 증명했다

샌프란시스코에서 웨이모가 멈춘 것은 인지 실패가 아니었다. 차량은 사람을 봤고 신호를 읽었다. 무너진 것은 배터리 잔량 관리, 이벤트 대비 운행구역 설계, 견인 회수 동선 — 즉 MRC와 원격관제의 영역이었다. 미국 도로교통안전국(NHTSA)이 이달 말까지 '해결책'을 요구한 것도 같은 맥락이다. 리콜이 아니라 운영 프로토콜을 요구했다.

한국의 위치 — 뒤처짐이 아니라 다른 순서

미국과 중국의 누적 실증 거리가 1 억 km 를 넘어선 반면 한국은 1300 만 km 수준이다. 그러나 이를 '규제가 발목을 잡았다'로 환원하는 것은 게으른 진단이다. 샌프란시스코가 치르는 비용은 운영 요건을 정의하지 않은 채 규모를 먼저 키운 대가이기도 하다.

배경

- 국토교통부는 7 월 7 일 '무인 자율주행차 안전운행 요건 가이드라인'을 공개하고, 7 월 10 일 기업·연구기관 설명회를 열었다. [02]
- 최소 실증 주행거리 1 만 5000km 를 요구하되, 동일 시스템·제원 차량 5 대까지(각 3000km 이상) 합산을 허용한다. [02]
- 원격관제, 시스템 이중화, MRC 확보 체계가 필수 요건으로 명시됐다. 연내 자동차관리법 개정으로 법제화를 추진한다. [02]
- 캘리포니아는 7 월 1 일부터 무인차 교통법규 위반 통지 발부와 긴급 시 운행구역 차단 명령을 시행했다. [12]
- NHTSA 는 7 월 4 일 사태와 관련해 관련 기업들에 이달 말까지 해결책 제출을 요구했다. [07]

SECTION 03

노동 전환

면허를 없애는 전환이 아니라, 면허를 다시 정의하는 전환.

핵심 판단

7 월 6 일 발의된 '개인택시 자율주행차 전환 지원법'은 이번 주 가장 조용하지만 가장 중요한 사건이다. 적합성 승인 대상에 '안전관리 역량을 갖춘 여객자동차 운송사업자단체'를 포함시키는 조문 한 줄의 개정이다. 그러나 이 한 줄은 면허 보유자를 혁신의 피해자가 아니라 운영 주체로 위치시킨다.

우리는 기존 면허 체계를 '철폐해야 할 칸막이'로 규정하는 접근에 동의하지 않는다. 면허 가치를 보존하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계가 결과적으로 혁신을 더 빨리 실현시킨다. 이번 법안은 그 명제의 첫 제도적 구현이다.

분석

자율주행이 일자리를 없앤다는 명제는 절반만 참이다. 자율주행은 노동의 위치를 이동시킨다. 문제는 그 경로가 저절로 생기지 않는다는 데 있다. 경로가 없으면 이동은 소멸처럼 보이고, 소멸처럼 보이면 저항이 생긴다.

숫자가 말하는 것 — 개인택시는 다수다

전국 택시 24 만 6000 여 대 중 개인택시는 16 만 4731 대로 66.8%다. 면허 시세는 서울 기준 1 억 원을 웃돌고 경기 일부는 2 억 원을 호가한다. 대부분 은퇴 후 생계 수단으로 매입됐고 상당수는 대출을 끼고 있다. 면허 가치가 훼손되면 그것은 산업 재편이 아니라 가게 파산의 문제가 된다. 그런데 현행법상 승인 대상은 공공기관과 법인 사업자로 제한돼, 시장의 3 분의 2 가 실증에 참여할 통로 자체가 없었다.

지난 호와의 연결 — 백기가 아니라 협상 테이블

지난 주(W27) 우리는 택시업계가 주간 운행 확대를 수용한 국면을 두고 '갈등의 축이 도입 여부에서 배분 설계로 이동했다'고 진단했다. 이번 주 법안은 그 진단이 입법의 언어로 번역된 첫 사례다. 다만 법안은 참여의 문을 열었을 뿐, 수익 배분과 면허 가치 보존 방식은 담고 있지 않다.

설계해야 할 세 갈래

첫째, 무인 차량의 운행 수익을 면허 조합·플랫폼·기술 기업 간에 어떻게 나눌 것인가. 둘째, 면허 매입·단계적 소각과 보상기금 같은 출구 전략을 무인 공급 총량 증가와 어떻게 연동할 것인가. 셋째, 기존 기사를 원격관제·안전관리·차고지 인력으로 전환하는 교육·인증 체계를 누가 책임질 것인가.

배경

- 7월 6일 '개인택시 자율주행차 전환 지원법'이 대표발의됐다. 적합성 승인 대상에 안전관리 역량을 갖춘 운송사업자단체를 포함하는 것이 골자다. [03]
- 현행법상 승인 대상은 공공기관·법인 운송사업자 등으로 제한돼, 개인택시 조합은 실증 참여가 사실상 불가능했다. [03]
- 전국 택시 24만 6000여 대 중 개인택시는 16만 4731대로 66.8%를 차지한다. [03]
- 개인택시 면허 시세는 서울 1억 원 이상, 경기 일부 2억 원 수준으로 면허 가치 보전이 전환 설계의 핵심 쟁점이다. [14]
- 전문가들은 수익 배분 구조·안전관리 기준·면허 가치 보전에 대한 후속 논의가 병행돼야 한다고 지적한다. [03][14]

SECTION 04

도시 거버넌스

도시는 평시가 아니라 비상시에 시스템을 평가한다.

핵심 판단

7 월 4 일 샌프란시스코에서 벌어진 일은 사고가 아니라 스트레스 테스트였다. 로보택시는 그 테스트를 통과하지 못했다. 중요한 것은 실패의 성격이다. 차량은 사람을 치지 않았다. '움직일 수 없는 상태'가 됐고, 그 상태로 도시의 혈관을 막았다.

이 이동은 규제의 성격도 바꾼다. 시의회가 검토 중인 것은 운행 금지가 아니라 비용회수형 과징금이다. 로보택시를 '위험한 기계'가 아니라 '도시 인프라의 이용자'로 다루기 시작했다.

분석

도시는 대부분의 시간 동안 자율주행차에 관대하다. 평시의 도로에서 로보택시는 인간보다 규칙을 잘 지키고 사고를 덜 낸다. 문제는 도시가 평시로만 이루어져 있지 않다는 데 있다.

비상시에 시스템은 다르게 작동한다

독립기념일 밤 10 만 명 넘는 인파가 몰렸고 예상치 못한 도로 폐쇄가 겹쳤다. 30 대가 넘는 웨이모가 갇혔고 일부는 방전돼 견인됐다. 인간 운전자였다면 아마 규칙을 조금 어겼을 것이다. 차선을 물고 서거나, 경찰 수신호를 따라 금지된 방향으로 빠져나갔을 것이다. 로보택시는 그러지 못한다. 정확히는, 그러지 않도록 설계됐다. 규칙 준수라는 미덕이 비상시에는 취약점이 된다.

소방차 앞의 로봇 — 누적된 기록

7 월 10 일 공개된 소방당국 내부 문서는 이 문제가 일회성이 아님을 보여준다. 무인차가 소방서 출입구를 막고 출동 중인 구급차 앞에서 정지한 사례가 누적돼 있었다. 여기서 새로운 문법이 드러난다. 도시는 로보택시를 금지하지 않는다. 대신 청구서를 보낸다. 금지보다 훨씬 정교한 규율 방식이다.

서울에 던지는 질문

서울시는 연내 상암에서 레벨 4 로보택시 운영을 예고했다. 그러나 답이 준비되지 않은 질문이 있다. 여의도 불꽃축제 밤에, 대규모 집회 중에, 폭설로 도심이 마비된 날에 무인차는 어떻게 행동해야

하는가. 누가 명령을 내리고, 누가 견인하며, 비용은 누가 부담하는가. 대형 이벤트 프로토콜과 비상 시 지자체 지휘권을 사전에 정의할 필요가 있다.

배경

- 7월 4일 골든게이트 브리지 불꽃놀이에 10만 명 이상이 몰렸고, 30대가 넘는 웨이모가 프레시디오 일대에서 갇혔다. [09][10]
- 일부 차량은 배터리를 소진해 견인됐고, 한 시민은 네 시간 동안 가로막혔다고 증언했다. [09]
- 시의원 빌랄 마무드는 7월 7일 시 교통국·재난관리국·소방국에 조사 서한을 제출하고 2주 내 회신을 요구했다. [04][11]
- 7월 10일 공개된 소방당국 문서에 무인차가 소방서 출입구를 막거나 출동 차량 진로를 방해한 사례가 누적돼 있다. [05]
- 시의원 코니 찬은 응급 대응 방해 시 비용을 회수하는 과징금 조례를 준비 중이다. 심각성·지속 시간에 따른 단계별 부과가 검토된다. [06]

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 이 네 지점에서 이번 주의 판단이 시험받는다.

01 임시운행허가 가이드라인 3.0의 세부 요건 — 운영 비용의 실체를 확인할 필요가 있습니다

국토부 가이드라인은 원격관제와 이중화를 요구하지만, 관제 인력 1인당 차량 대수 상한이나 관제 센터의 물리적 요건은 아직 공개되지 않았습니다. 이 수치가 로보택시의 도시별 손익분기점을 사실상 결정합니다. 7월 10일 설명회 이후 배포되는 자료에서 이 항목을 우선 확인할 필요가 있습니다.

02 샌프란시스코 각 부서의 회신 — 대형 이벤트 프로토콜의 첫 초안이 될 수 있습니다

시의원이 요구한 회신 기한은 7월 21일 전후입니다. 교통국·소방국·재난관리국이 제출할 개선안은 세계 최초의 '대형 이벤트 시 무인차 운영 프로토콜' 초안이 될 가능성이 높습니다. 서울시와 광주시가 실증 지구 확대 설계에 참고할 만한 자료이므로, 원문 확보를 권합니다.

03 '개인택시 자율주행차 전환 지원법'의 상임위 논의 — 공백 조항에 주목할 필요가 있습니다

법안은 실증 참여의 문을 열었지만 수익 배분 구조와 면허 가치 보전 방식은 담고 있지 않습니다. 상임위 심사 과정에서 이 두 항목이 보완되는지가 전환 설계의 성패를 가릅니다. 협회는 배분 구조에 대한 정책 의견서 제출을 검토하는 것이 바람직합니다.

04 우버의 피닉스 대체 파트너 발표 — 아그리게이터 모델의 존속 여부를 가늠하는 지표입니다

우버가 새 파트너를 지명하는지, 아니면 루시드·뉴로 기반 자체 함대로 방향을 굳히는지에 따라 '플랫폼이 로보택시 시대에도 관문 역할을 할 수 있는가'라는 질문의 답이 갈립니다. 국내 플랫폼 사업자의 전략 수립에 직접적 함의를 갖는 사안이므로 주시할 필요가 있습니다.

SOURCES

출처

본 호에서 인용한 보도 및 자료 목록입니다.

-
- [01] **CNBC.** Waymo to start driverless rides in 4 more U.S. markets as expansion accelerates (2026-07-08)
<https://www.cnn.com/2026/07/08/waymo-starts-driverless-rides-in-san-diego-las-vegas-tampa-denver.html>
- [02] **로봇신문.** “더 안전한 무인 자율주행차 시대로” ... 정부, 가이드라인 마련 (2026-07-07)
<https://www.irobotnews.com/news/articleView.html?idxno=47305>
- [03] **쿠기뉴스.** 개인택시도 로보택시 실증 무대로...자율주행 택시판 넓힌다 (2026-07-08)
<https://www.kukinews.com/article/view/kuk202607070191>
- [04] **KQED.** SF Supervisor to Launch Inquiry on Waymo's July Fourth Traffic Meltdown (2026-07-07)
<https://www.kqed.org/news/12089915/sf-supe-to-launch-inquiry-on-waymos-july-fourth-traffic-meltdown>
- [05] **The San Francisco Standard.** Waymo keeps blocking SF firefighters, and they're fed up (2026-07-10)
<https://sfstandard.com/2026/07/10/waymo-robotaxi-emergency-response/>
- [06] **ABC7 San Francisco.** San Francisco may soon fine autonomous vehicle companies for impeding emergency response (2026-07) <https://abc7news.com/post/san-francisco-may-soon-fine-autonomous-vehicle-companies-including-cruise-waymo-impeding-emergency-response/19483310/>
- [07] **TechCrunch.** TechCrunch Mobility: A robotaxi ultimatum (2026-07-12)
<https://techcrunch.com/2026/07/12/techcrunch-mobility-a-robotaxi-ultimatum/>
- [08] **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>
- [09] **The San Francisco Standard.** Waymo cars ran out of charge, blocked roads during SF's July 4 fireworks (2026-07-05) <https://sfstandard.com/2026/07/05/waymo-sf-gridlock-fourth-of-july-2026/>
- [10] **NBC News.** Waymo cars stranded on San Francisco streets as Fourth of July gridlock drains batteries (2026-07-05) <https://www.nbcnews.com/news/us-news/waymo-cars-stranded-san-francisco-streets-drain-batteries-rcna353089>
- [11] **Local News Matters.** SF supervisor calls for hearing over Fourth of July street and transit gridlock (2026-07-06) <https://localnewsmatters.org/2026/07/06/sf-fourth-of-july-gridlock-hearing-waymo-marina/>
- [12] **SFist.** Driverless Cars Will Start Getting Tickets In California Starting July 1 (2026-04-29)
<https://sfist.com/2026/04/29/authorities-can-fine-driverless-cars-deploy-emergency-geofencing-starting-july-1/>
- [13] **Hertz Newsroom.** Hertz and Uber Partner to Power Autonomous Robotaxi and Driver-Led Fleet Operations (2026-04-30) <https://newsroom.hertz.com/press-releases/press-release-details/hertz-and-uber-partner-to-power-autonomous-robotaxi-and-driver-led-fleet-operations/>
- [14] **뉴스핌.** 로보택시 시대, 택시면허 어떻게...전문가들 "선제적 방향 제시해야" (2026-06-30)
<https://www.newspim.com/news/view/20260630001034>
-

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.