

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-38 · 2026.09.07 – 09.11

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 9 월 14 일 (월) · Week 38

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

주행은 기술이 완성하지만, 이동은 도시와 운영이 완성한다.

지난 주(W37) 우리는 “차량은 나왔다. 병목은 기술이 아니라 누가 소유하고, 승인하고, 옆에 앉는가를 정하는 제도 설계로 옮겨갔다”고 진단했습니다. 이번 주는 그 진단이 한국의 언어로 번역된 한 주였습니다. 국토교통부 글로벌 모빌리티 콘퍼런스(9/7~8)에서 정부는 올해 광주 200 대, 2027 년 3,000 대라는 실증 로드맵을 내놓았고, 카카오모빌리티는 강남 700km 도로 가운데 합법적으로 승하차할 수 있는 구간이 16km, 2.3%에 불과하다는 실측치를 공개했습니다. 서울법인택시조합은 9 월 10 일 ‘로보택시는 누가 움직이는가’ 세미나에서 로보택시를 ‘운영 산업’으로 다시 정의했습니다. 세 장면을 묶으면, 한국 로보택시의 다음 병목은 알고리즘이 아니라 연석(curb)과 차고지, 그리고 그 위에서 일할 사람의 자리입니다.

같은 주 해외에서는 분업 구조가 선명해졌습니다. 내슈빌에서 리프트 앱이 웨이모 차량을 호출하기 시작했고, 리프트 자회사 플렉스드라이브가 정비·덤프 운영을 맡았습니다. 스페인은 위라이드·우버·아보모에 국가 단위 첫 레벨 4 운행허가를 내주었는데, 아보모는 플릿 운영사입니다. 자율주행 스택, 수요 네트워크, 플릿 운영이라는 세 개의 층이 서로 다른 회사로 갈라지는 흐름이 대서양 양쪽에서 동시에 확인된 것입니다. 한국의 법인택시가 차고지·정비·인력을 들고 ‘세 번째 층’을 자임하고 나선 것은, 이 글로벌 분업 구조에 기존 면허 체계를 접속시키는 가장 현실적인 경로입니다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁** 로보택시의 세 번째 층, 플릿 운영이 값을 매기기 시작했다. 내슈빌·마드리드·서울에서 같은 분업 구조가 동시에 드러났다.
- 02 규제·정책** 허가는 국가가 내주지만 속도는 도시가 정한다. 3,000 대 로드맵의 다음 질문은 ‘몇 대’가 아니라 ‘어느 면허 위에’이다.
- 03 노동 전환** ‘우리는 기계가 아니다’와 ‘가동률 34%’는 같은 문제의 두 얼굴이다. 일자리는 운전석에서 차고지로 옮겨간다.
- 04 도시 거버넌스** 완벽한 주행도 내릴 곳이 없으면 이동이 아니다. 도로의 다음 희소 자원은 차선이 아니라 연석이다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

분석기간 2026.09.07 - 09.11 · 여섯 개의 사건, 하나의 서사

01 국토부 글로벌 모빌리티 콘퍼런스, 실증 로드맵 공개 (9/7~8)

올해 광주 전역 200 대, 2027 년 실증도시·차량 3,000 대로 확대. 취약지역·시간대에는 무인 수요응답형 교통(DRT) 투입.

02 카카오모빌리티 “강남 700km 중 합법 승하차 구간은 16km”

승하차 지점 약 2,000 곳 가운데 법을 지키며 정차할 수 있는 구간은 2.3%. “남은 10%는 기술이 아니라 도시가 정한다.”

03 서울법인택시조합 세미나 ‘로보택시는 누가 움직이는가’ (9/10)

로보택시를 차고지·충전·정비·현장대응이 필요한 ‘운영 산업’으로 재정의.
티머니모빌리티·서울택시조합·모빌리티&플랫폼협회 3 자 연구 MOU 체결.

04 리프트 앱에 웨이모 탑재, 내슈빌 (9/9)

같은 무인 플릿을 웨이모 앱과 리프트 앱이 함께 호출하는 첫 도시. 리프트 자회사 플렉스드라이브가 정비·덱포 운영 담당.

05 스페인 첫 국가 단위 L4 허가, 자그레브 유럽 첫 완전무인 승객 시승 (9/10)

DGT 가 위라이드·우버·아보모에 ES-AV 허가. 포니.ai·베르네는 자그레브 공항 22km 구간에서 안전요원 없는 승객 탑승 시작.

06 뉴저지 기사 집회 “우리는 기계가 아니다”, 웨이모 오كل랜드·버클리 승인 (9/8~10)

32BJ SEIU 등이 트랜튼 주의회 앞에서 무인차 파일럿 법안(S-1677) 저지 요구. 같은 주 이스트베이 두 도시는 웨이모 운영을 승인.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

로보택시의 세 번째 층, 플릿 운영이 값어치 매기기 시작했다.

핵심 판단

로보택시 산업은 세 개의 층으로 갈라지고 있습니다. 차를 움직이는 자율주행 스택, 승객을 모으는 수요 네트워크, 그리고 차를 씻고 충전하고 고치고 세워두는 플릿 운영입니다. 이번 주 내슈빌(리프트-웨이모-플렉스드라이브)과 스페인(우버-위라이드-아보모)에서 이 세 층이 서로 다른 회사의 이름으로 계약서에 적혔습니다.

한국에서 세 번째 층의 후보는 법인택시입니다. 차고지, 정비시설, 안전관리 인력, 그리고 면허를 이미 갖고 있기 때문입니다. 서울법인택시조합이 로보택시를 ‘운영 산업’으로 부르기 시작한 것은 방어가 아니라 자리 선점입니다. 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에 무인 공급을 통합하는 설계의 성패는 이 층의 경제성이 얼마나 빨리 숫자로 증명되느냐에 달려 있습니다.

분석

지난 주(W37)에 진단했던 ‘소유와 운영의 분리’, 즉 테슬라가 제 3자에게 사이버캡 플릿 구매를 타진한 흐름은 이번 주 리프트-웨이모 내슈빌과 서울법인택시조합 세미나로 진전되었습니다. 분리는 한 회사의 실험이 아니라 산업의 구조가 되어가고 있습니다.

하나의 플릿, 두 개의 앱

내슈빌에서 9월 9일부터 리프트 이용자는 앱에서 웨이모 차량과 매칭됩니다. 하나의 무인 플릿을 경쟁 관계의 두 플랫폼이 나눠 쓰는 첫 사례입니다. 리프트에는 알고리즘이 없습니다. 대신 자회사 플렉스드라이브가 차량 준비·정비·덱포 운영을 맡습니다. “규제가 이미 열린 시장을 우선한다”는 리프트의 말은, 플랫폼의 확장 지도가 기술이 아니라 규제 위에 그려진다는 뜻입니다.

스페인의 3자 구조가 말해주는 것

스페인 교통총국(DGT)이 내준 국가 단위 첫 레벨 4 운행허가의 수령인은 위라이드(자율주행), 우버(수요), 아보모(플릿 운영) 셋입니다. 아보모라는 이름이 허가증에 함께 오른 것이 중요합니다. 규제 당국이 ‘운영 주체’를 허가의 당사자로 인식하기 시작했다는 뜻이고, 이는 한국 법인택시가 요구해 온 지위와 같은 것입니다.

한국의 세 번째 층은 이미 면허를 갖고 있다

서울법인택시조합의 세미나는 로보택시가 차고지·충전·정비·안전관리·현장 대응이 필요한 운영 산업이라는 점을 의제로 내걸었고, 같은 날 티머니모빌리티·서울택시조합·모빌리티&플랫폼협회는 제도·운영체계 연구를 위한 3자 협약을 맺었습니다. 플렉스드라이브가 덱포를 새로 지어야 하는 것과 달리 한국 법인택시는 덱포와

정비창과 면허를 이미 갖고 있습니다. 이 자산을 무인 공급과 접속시키는 설계가 이해관계자 충돌을 줄이면서 구현을 앞당기는 경로입니다.

배경

- 리프트, 9/9 내슈빌에서 앱을 통한 웨이모 매칭 개시(추가 요금 없음). 플렉스드라이브가 10 월 신규 탭포 개설 예정. 웨이모는 4 월부터 자체 앱으로 100 대 이상 운영.
- 9/10 스페인 DGT, ES-AV 프레임워크 아래 위라이드·우버·아보모에 국가 단위 첫 L4 승객운송 허가. 초기 20 대, 차내 전문요원 동승, 연말 상용화 목표.
- 9/10 포니.ai·베르네, 자그레브에서 유럽 첫 완전무인 승객 시승 개시(공항 연결 22km). 누적 20 만 km, 평점 4.7/5.
- 트래비스 칼러닉의 아톰스(Atoms), 로보택시 진출 위한 대규모 채용 준비(FT). 우버, 인도 플릿 운영사 카룸에 1 천만 달러 투자.
- 9/10 티머니모빌리티·서울택시조합·모빌리티&플랫폼협회 3 자 MOU(6 월 MOU 후속). 티머니 GO 회원 1,450 만 명의 호출·배차·결제 기술 활용 구상.

SECTION 02

규제·정책

허가는 국가가 내주지만, 속도는 도시가 정한다.

핵심 판단

국토교통부의 ‘올해 200 대, 2027 년 3,000 대’는 한국 로보택시 정책이 처음으로 ‘규모’를 말한 순간입니다. 다음 질문은 3,000 대가 어느 면허 위에서, 어떤 배분 규칙으로 도로에 나오느냐입니다. 서울 법인택시 면허 가운데 실제 굴러가는 비율이 3 분의 1 남짓임을 감안하면, 3,000 대는 새 총량을 만들지 않고도 기존 면허 체계 안에서 흡수할 수 있는 크기입니다.

해외는 대조적입니다. 스페인은 국가가 한 장의 허가서로 속도를 냈고, 미국은 연방 감사·주 법안·도시 승인이라는 세 층의 문이 각각 열려야 차가 움직입니다. 한국은 국가 로드맵, 서울시 실증, 상생협의체라는 세 무대가 동시에 돌아갑니다. 어느 무대의 결정이 다른 무대를 구속하는지가 정해지지 않으면 로드맵의 숫자는 도로의 숫자가 되지 못합니다.

분석

지난 주 미국 NHTSA 가 사이버캡에 대해 개시한 자기인증 감사(AQ26002)는 이번 주 추가 결정 없이 진행 중입니다. 대신 스페인의 국가 단위 허가서와 뉴저지의 파일럿 법안 대치가 ‘누가 허가하느냐’의 지형도를 넓혔습니다.

3,000 대의 두 가지 독법

김용석 대도시권광역교통위원장은 광주 전역에서 200 대를 검증하고 2027 년 3,000 대로 확대하겠다고 밝혔습니다. 첫 번째 독법은 ‘실증의 확대’, 두 번째 독법은 ‘공급의 예고’입니다. 3,000 대는 서울 법인택시 유희 면허의 일부만으로도 채울 수 있는 규모이며, 별도 트랙으로 신설하면 총량제와 정면으로 부딪히는 규모이기도 합니다. 국토부가 “상생협의체를 통해 방안을 만들 것”이라고 답한 대목은 정부 역시 두 번째 독법을 의식하고 있음을 시사합니다.

국가 허가서와 도시 승인의 속도 차이

스페인 DGT 의 허가서는 국가 프레임워크 안에서 한 번에 발급되었고 연말 상용화라는 시간표가 바로 붙었습니다. 반면 웨이모는 미국 14 개 도시에서 운행하면서도 오를랜드와 버클리의 승인을 9 월 8 일해야 받았고, 뉴저지는 3 년 파일럿 법안(S-1677)을 두고 대치 중입니다. 허가의 층이 많을수록 시간표는 늦어지지만, 각 층에서 이해관계가 조정되는 만큼 도입 이후의 반발은 작아집니다.

규칙이 정해지기 전에 규모를 말하는 것의 위험

실증 규모가 먼저 공표되고 배분 규칙이 뒤따르는 순서는 시장에 선점 경쟁의 신호를 보냅니다. 세미나에서 법제연구원과 서울시가 ‘면허 기반 제도화’와 ‘이해관계 조정’을 정책과제로 올린 것은 이 위험을 인식한 결과로 읽힙니다. 기존 면허를 장벽으로 규정하지 않고 그 위에 무인 공급을 통합·이행하는 규칙을 먼저 세우는 편이 결과적으로 더 빠른 길입니다.

배경

- 9/7~8 국토교통부·한국교통안전공단·OECD ITF 공동 ‘2026 글로벌 모빌리티 콘퍼런스’(서울, 4 회차).
- 김용석 대광위원장: 올해 광주 200 대, 2027 년 3,000 대, 취약지역·시간대 무인 DRT. 박정혁 자율주행정책과장: 경찰·소방 책임 등 규제 체계 검토, “상생협의체를 통해 방안 마련.”
- 9/10 스페인 DGT, ES-AV 첫 국가 단위 L4 허가(위라이드·우버·아보모). 9/8 웨이모, 오클랜드·버클리 운행 승인 확보, 배치는 “점진적.”
- 뉴저지 S-1677: 3 년 무인차 안전 파일럿 법안, 완전자율주행 자체는 별도 입법 필요. 웨이모는 상용 운행 허용 입법 전까지 진출 보류.
- NHTSA AQ26002(사이버캡 FMVSS 자기인증 감사, 약 1,000 대 대상) 진행 중. FSD 조사 대상 약 320 만 대로 확대.

SECTION 03

노동 전환

‘우리는 기계가 아니다’와 ‘가동률 34%’는 같은 문제의 두 얼굴이다.

핵심 판단

9월 10일 뉴저지 트렌턴 주의회 앞에서 승차공유 기사들은 “우리는 기계가 아니다”라고 외쳤습니다. 같은 날 서울교통회관에서는 법인택시 사업자들이 “우리에게는 차고지와 정비 인력이 있다”고 말했습니다. 지키자는 요구와 옮기자는 제안은 다르지만 뿌리는 같습니다. 서울 법인택시 가동률 34.1%는 운전석의 3분의 2가 이미 비어 있다는 뜻이고, 그래서 한국의 노동 전환은 ‘해고’보다 ‘재배치’의 문제로 먼저 도착합니다.

재배치의 목적지는 세 번째 층, 플릿 운영입니다. 관제, 정비, 충전, 현장 대응, 승객 보호는 자율주행이 대체하지 못하는 직무입니다. 다만 면허 보상은 면허 소유자에게 가고, 직무 전환은 기사에게 가야 합니다. 두 흐름이 같은 테이블에서 설계되지 않으면 자산은 보상받고 노동은 남겨집니다.

분석

지난 주 우버의 3,300명 감원을 ‘플랫폼이 무인 시대에 대비해 몸을 줄이는 신호’로 읽었습니다. 이번 주 우버는 뉴저지에서 무인 운행 비중을 제한하는 법안을 지지하며 노조와 같은 편에 섰습니다. 노동 전환이 시장 논리만으로 결정되지 않는다는 증거입니다.

트렌턴의 집회가 요구한 순서

32BJ SEIU와 앱기사노조 등이 조직한 집회의 요구는 ‘무인차 반대’가 아니라 ‘순서’였습니다. 노조 결성권과 부당 비활성화로부터의 보호가 먼저이고 무인차 파일럿(S-1677)은 그 다음이라는 것입니다. 캘리포니아가 80만 기사에게 단체교섭권을 부여하는 법안을 통과시킨 흐름과 겹쳐 읽으면, 미국은 ‘기사의 협상력을 먼저 세운 뒤 무인차를 들이는’ 경로로 기울고 있습니다.

한국의 출발점은 다르다

한국 법인택시의 문제는 기사가 너무 많은 것이 아니라 너무 적은 것입니다. 2024년 서울 법인택시 가동률 34.1%는 면허 10개 가운데 7개가 놓고 있다는 뜻이며, 포니.ai 한국 측이 “떨어지는 법인택시 가동률을 자율주행이 보완할 수 있다”고 말한 것은 이 현실에 근거합니다. 그래서 한국의 노동 전환은 ‘대체의 공포’보다 ‘공백의 활용’에서 출발할 수 있습니다.

보상의 비대칭을 설계에 반영해야 하는 이유

면허 기반 전환은 이해관계자 충돌을 최소화하는 경로이지만, 면허 가치의 보전이 곧 기사의 보전은 아닙니다. 면허 매입이나 보상 기금은 면허 소유자에게 귀속되고, 도급 구조 아래에서 일하던 기사는 그 흐름 밖에 놓일

수 있습니다. 노동계가 ‘자율주행 수익으로 기금 조성, 직업전환 교육 확대’를 검토하고 있는 만큼, 세 번째 층의 직무 정의와 기금의 수혜 대상을 같은 설계도 안에 두는 것이 필요합니다.

배경

- 9/10 뉴저지 트렌턴 주의회 앞 집회. 32BJ SEIU·앱기사노조·기계공노조(IAM) 등 참여, 구호 “I Am Human”. 뉴저지 승차공유 기사 약 10 만 명.
- 우버, 뉴저지에서 무인 운행 비중 제한(전체 운행의 85% 이상 인간 운전) 안 지지. 캘리포니아 주의회, 승차공유 기사 80 만 명 단체교섭권 법안 통과.
- 영국 GMB 노조, 런던 웨이브·우버 로보택시 확대에 “기사 보호 계획 없이는 시기상조”(9/3).
- 2024 년 서울 법인택시 가동률 34.1%. 법인택시 면허 기반 자율주행 전환 상생협의체, 서비스 모델 연구 9 월 시나리오 도출 예정.
- 현성휘 포니 AI 실장(9/7): “법인택시 가동률 문제를 자율주행이 보완, 공존 가능.” 양대 택시노조: 전환 기금·직업전환 교육 검토.

SECTION 04

도시 거버넌스

완벽한 주행도 내릴 곳이 없으면 이동이 아니다.

핵심 판단

류규선 카카오모빌리티 대표가 공개한 숫자는 이번 주 가장 중요한 데이터입니다. 강남 일대 700km 도로에서 승하차 지점은 약 2,000 곳이지만, 법을 지키며 정차할 수 있는 구간은 16km, 2.3%입니다. 자율주행차는 규칙을 지킵니다. 그래서 인간 기사가 관행으로 해결하던 ‘잠깐 세우기’가 무인차에게는 불가능한 과제가 됩니다. 도로의 다음 희소 자원은 차선이 아니라 연석이며, 택시 총량제와 별개로 도시가 관리해야 할 두 번째 총량입니다.

이 총량을 누가 정하느냐가 도시 거버넌스의 핵심입니다. 류 대표의 제안은 명확합니다. 정차 허용 지점은 공공과 지자체가 정하고, 플랫폼은 운영 데이터로 안전한 지점을 제안하고 갱신하자는 것입니다. 서울시 11 월 상암 레벨 4 실증의 조건에 승하차 규칙이 포함되어야 하며, 기존 택시승차대를 로보택시 거점으로 확장하는 설계가 가장 빠른 출발점입니다.

분석

웨이모의 스티븐 한 전무는 “운전면허증이 필요하다면 그 차량은 자율주행차가 아니다”라고 선을 그었습니다. 기술의 정의는 그렇게 선명하지만 도시의 정의는 그렇지 않습니다. 같은 무대에서 류 대표는 “남은 10%가 무엇인지는 기술이 정하지 않고 도시가 정한다”고 말했습니다.

2.3%가 뜻하는 것

강남 실측치 2.3%는 로보택시가 승객을 태우고 내리는 행위 자체가 대부분 위법이 될 수 있다는 뜻입니다. 인간 기사는 비상등을 켜고 정차하지만, 규칙을 어기지 않도록 설계된 무인차는 합법 구간까지 이동해야 하고, 이용자에게는 ‘부른 곳에서 탈 수 없는 택시’가 됩니다. 강남 심야 운행에서 호출 2 만 4 천 건 가운데 1 만 4 천 건만 완료된 배경에도 이 구조가 있을 가능성이 큼니다. 승하차 문제는 기술이 아니라 도시가 정차 규칙을 바꿔야 풀립니다.

도시마다 다른 ‘남은 10%’

직진·정지·차로 유지 같은 반복 상황은 기술이 해결했습니다. 남은 것은 불법 주차로 좁아진 이면도로, 배달 이륜차가 멈춰 선 자리, 시민이 차를 부르고 내리는 습관처럼 사람이 판단하던 예외이며, 같은 기술을 옮겨 심어도 도시마다 다른 예외를 만납니다. 자율주행은 국가 단위로 허가되지만 도시 단위로 완성됩니다.

공공은 공간을, 플랫폼은 데이터를

류 대표가 제안한 역할 분담은 실행 가능한 형태입니다. 공공과 지자체가 도로변 공간을 설계하고 정차 허용 지점을 규정하며, 플랫폼은 운영 데이터로 안전한 지점을 제안하고 갱신하는 구조입니다. 법적 지위와 위치, 이용 관행이 이미 있는 승차대를 로봇택시 거점으로 확장하면 새 규칙을 만드는 비용보다 훨씬 적은 비용으로 합법 승하차 구간을 늘릴 수 있습니다. 11 월 상암 실증이 그 첫 시험대가 되는 것이 바람직합니다.

배경

- 류금선 대표(9/7 기조연설): 강남 700km 실측, 승하차 지점 약 2,000 곳 중 합법 구간 16km(2.3%). “타고 내릴 곳이 없으면 주행이 완벽해도 이동은 완성되지 않는다.”
- 카카오모빌리티 강남 심야 19 대 운행, 누적 호출 2 만 4 천 건·완료 1 만 4 천 건, 만족도 4.94/5. 서울자율차 3~8 월 1 만 3 천 km.
- 스티븐 한 웨이모 전무: 한국 진출 의사 표명, 6 세대 시스템을 현대차 아이오닉 5 에 탑재 중. 진출 시점·방식·파트너는 미공개.
- 서울시: 11 월 마포 상암에서 레벨 4 로봇택시 실증, 앱 호출로 누구나 탑승. 초기에는 안전관리자 조수석 동승.
- 9/8 웨이모, 오클랜드·버클리 운행 승인. 오클랜드 레이크메릿 일대에서 테슬라 사이버캡 목격. 국토부 시범운행지구 17 개 시도 34 개 구역(5 월 기준).

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주의 관전 포인트 — 무엇을 보면 흐름의 방향을 알 수 있는가

01 3,000 대의 배분 규칙이 공개되는가

국토부 로드맵의 다음 단계는 규모가 아니라 규칙입니다. 상생협의체가 발주한 대한교통학회 서비스 모델 연구가 이달 시나리오를 내놓을 예정이므로, 3,000 대가 기존 면허 총량 안에서 흡수되는지 별도 트랙으로 신설되는지를 가능할 첫 문서가 될 것입니다. 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 무인 공급을 통합하는 설계인지 확인할 필요가 있습니다.

02 서울 상암 레벨 4 실증에 승하차 규칙이 포함되는가

11 월 실증의 운행 조건에 정차 허용 지점과 승하차 거점이 명시되는지가 관전 포인트입니다. 강남 2.3%라는 실측치가 상암에서 반복된다면 실증의 성패는 주행 성능이 아니라 커브 규칙에서 갈릴 것입니다. 기존 택시승차대를 로보택시 거점으로 확장하는 방안을 서울시와 함께 검토하는 것이 바람직합니다.

03 내슈빌 하이브리드 네트워크의 요금과 매칭률

리프트 앱에서 웨이모가 ‘추가 요금 없이’ 매칭된다는 조건이 유지되는지, 매칭 비중이 얼마나 빨리 늘어나는지를 지켜볼 필요가 있습니다. 가격은 거짓말하지 않습니다. 무인 공급이 인간 공급과 같은 가격에 팔릴 때 비로소 플릿 운영 층의 경제성이 숫자로 드러납니다. 10 월 플렉스드라이브 댐포 개설 이후의 지표가 첫 근거가 될 것입니다.

04 허가의 층위가 어디로 수렴하는가

NHTSA 감사(AQ26002)의 중간 결과, 뉴저지 S-1677 의 위원회 일정, 스페인 연말 상용화 준비 상황을 함께 추적할 필요가 있습니다. 국가 단위 허가(스페인)와 다층 승인(미국) 가운데 어느 모델이 더 빠르고 안정적인지가 드러나기 시작하는 시점이며, 한국의 국가 로드맵·서울시 실증·상생협의체 세 무대 사이의 구속 관계를 설계할 때 참고할 근거가 됩니다.

SOURCES

참고 자료

본 호에서 인용·재해석한 공개 보도 및 발표 자료

-
- [01] **이비엔(EBN)뉴스센터**. [현장] "차는 준비됐지만, 제도는 아직"...자율주행 상용화 숙제 (2026.09.07)
<https://www.ebn.co.kr/news/articleView.html?idxno=1723243>
- [02] **국민일보**. “한국서 자율주행차량 상용화하려면 도시 인프라 차원 생태계 구축 필요” (2026.09.08)
<https://www.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=9000009978>
- [03] **한국경제**. 택시업계와 손잡은 티머니모빌리티...‘로보택시 시대’ 준비 (2026.09.11)
<https://www.hankyung.com/article/20260911058i>
- [04] **테크월드**. 서울시법인택시조합, 로보택시 정책 세미나 10 일 개최 (2026.09.09)
<https://www.epnc.co.kr/news/articleView.html?idxno=406693>
- [05] **쿠키뉴스**. 강남서 ‘1 만 3000km’ 달린 서울자율차...카카오모빌리티, E2E 자율주행 고도화 (2026.09.09)
<https://www.kukinews.com/article/view/kuk202609090163>
- [06] **매일노동뉴스**. 회사만 살리는 ‘자율주행택시’ 전환? 노동자 일자리 대책은 ‘깜깜’ (2026.02.27)
<https://www.labortoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=232912>
- [07] **연합뉴스(다음)**. 하반기 서울서 ‘레벨 4’ 완전자율주행 택시...누구나 앱으로 호출 (2026.06.30)
<https://v.daum.net/v/20260630111713463>
- [08] **Lyft, Inc.**. Waymo Rides Now Available on the Lyft App in Nashville (2026.09.09)
<https://investor.lyft.com/news-events-presentations/press-releases/detail/204/waymo-rides-now-available-on-the-lyft-app-in-nashville>
- [09] **TechCrunch**. TechCrunch Mobility: Lyft has entered the robotaxi chat (2026.09.13)
<https://techcrunch.com/2026/09/13/techcrunch-mobility-lyft-has-entered-the-robotaxi-chat/>
- [10] **Uber Investor Relations**. WeRide, Uber and AVOMO Receive Spain's First National Operating Permit for Level 4 Autonomous Passenger Vehicles (2026.09.10) <https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2026/WeRide-Uber-and-AVOMO-Receive-Spain's-First-National-Operating-Permit-for-Level-4-Autonomous-Passenger-Vehicles/default.aspx>
- [11] **PR Newswire**. Pony.ai and Verne Kick Off Fully Driverless Robotaxi Test Rides in Zagreb (2026.09.10)
<https://www.prnewswire.com/news-releases/ponyai-and-verne-kick-off-fully-driverless-robotaxi-test-rides-in-zagreb-302874840.html>
- [12] **The Oaklandside**. Waymo is poised for Oakland (2026.09.08)
<https://oaklandside.org/2026/09/08/waymo-tesla-cybercab-coming-to-oakland/>
- [13] **Patch (Montclair, NJ)**. NJ Rideshare Drivers Want To Hit Brakes On Robotaxi Revolution: ‘We Are Not Machines’ (2026.09.11) <https://patch.com/new-jersey/montclair/nj-rideshare-drivers-want-hit-brakes-robotaxi-revolution-we-are-not-machines>
- [14] **Gizmodo**. Uber, Fearing Getting Uber-ed, Finally Sides With Driver Unions (2026.09)
<https://gizmodo.com/uber-fearing-getting-uber-ed-finally-sides-with-driver-unions-2000806928>
- [15] **Tech Digest**. Robotaxi plans for London ‘must protect drivers’, GMB Union states (2026.09.03)
<https://www.techdigest.tv/2026/09/robotaxi-plans-for-london-must-protect-drivers-gmb-union-states.html>
-

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.