

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-39 · 2026.09.14 – 09.18

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 9 월 21 일 (월) · Week 39

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

새 판을 짜는 자가 아니라, 이미 있는 판 위에 올라타는 자가 이긴다

이번 주 로보택시 산업에서 가장 먼저 눈에 띄는 사건은 라스베이거스에 풀린 허가 대수도, 테슬라를 겨누는 연방 조사도 아니라 라이드셰어 플랫폼 리프트(Lyft)가 내슈빌에서 웨이모의 무인차를 자사 앱 안으로 끌어들이는 장면이었다. 리프트는 자율주행 기술을 단 한 줄도 새로 개발하지 않았다. 그럼에도 리프트는 이 시장에서 밀려나지 않고, 오히려 승객과 차량을 연결하는 배차 플랫폼으로 스스로를 재정의함으로써 자리를 지켰다. 같은 주 한국에서는 카카오모빌리티가 정확히 같은 논리의 선언을 내놓았다 — 자체 기술 고도화(기술 트랙)와 외부 파트너 통합(플랫폼 트랙)을 동시에 가져가겠다는 것이다. 이번 주가 보여준 것은, 로보택시 경쟁의 진짜 승부처가 '누가 더 좋은 차를 만드느냐'에서 '누가 이미 존재하는 이동의 판—배차망, 결제망, 그리고 면허 체계—위에 새로운 공급을 얹을 수 있느냐'로 옮겨가고 있다는 사실이다.

제도 쪽에서도 같은 원리가 반복된다. 미국 네바다주는 클라크카운티(라스베이거스) 한 곳에 최대 7천 대의 무인차 운영을 조건부로 일괄 승인하며 속도를 냈지만, 같은 시기 미니애폴리스 시의회는 정반대 방향—사실상 로보택시를 막는 조례—을 상정했다. 두 도시의 차이는 기술에 대한 신뢰의 차이가 아니라, 새로운 공급을 기존 질서(택시·라이드셰어 노동시장) 위에 얹을 설계도가 있었는지의 차이다. 한국은 이번 주에도 국토교통부가 자율주행자동차법 하위법령에 대한 업계 설명회를 이어가며 제 3의 길—기존 면허 체계를 허물지 않고 그 위에 무인 공급을 통합하는 설계—를 준비하고 있다. 미국의 두 극단이 겪는 시행착오는, 그 중간 지점을 찾는 한국의 입법 작업에 유용한 참고선이 될 수 있다.

노동의 대응 역시 도로 위의 저항에서 제도 위의 협상으로 무게중심을 옮기고 있다. 미니애폴리스의 조례 발의를 이끈 것은 파업이 아니라 시의원과 노동조합(SEIU)의 입법 연대였고, 한 달 앞서 캘리포니아에서 확정된 깃워커 노조 역시 도로가 아닌 법정과 의사당에서 얻어낸 성과다. 이번 호가 던지는 결론은 명확하다. 로보택시를 둘러싼 이번 라운드의 승자는 가장 앞선 기술을 가진 쪽이 아니라, 기존의 판—플랫폼이든 면허 체계든—을

가장 정교하게 재설계한 쪽이 될 것이다.

섹션별 핵심 판단

SECTION 01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁 — 리프트와 카카오모빌리티는 자율주행 기술 없이도 배차 플랫폼을 장악함으로써 로보택시 시대의 승자 자리를 예약했다.

SECTION 02 규제·정책 — 네바다의 전면 허용과 미니애폴리스의 사실상 금지라는 두 극단 사이에서, 기존 면허 체계 위에 무인 공급을 통합하는 설계가 더 지속가능한 길임이 드러났다.

SECTION 03 노동 전환 — 노동의 저항선은 도로에서 조레와 단체교섭 테이블로 이동했고, 그 성과와 한계가 동시에 뚜렷해지고 있다.

SECTION 04 도시 거버넌스 — 도시는 상위 정부의 결정을 집행만 하는 곳이 아니라, 로보택시의 실제 허용 여부를 가르는 최종 전장이 되었다.

이번 주 주요 이슈

Week 39 (2026.09.14 – 09.18)의 6 가지 장면

01 리프트, 웨이모 로보택시를 내슈빌서 자사 플랫폼에 통합

자체 기술 없이도 무인 배차 서비스의 첫 상업화에 성공하며 '플랫폼형' 생존 전략을 실증했다.

02 카카오모빌리티, '기술·플랫폼 투트랙' 자율주행 전략 공식 발표

자체 기술 고도화와 외부 파트너 통합을 병행하는 통합관제체계(AICS)를 함께 공개했다.

03 네바다주, 클라크카운티에 로보택시 최대 7천 대 허가

테슬라·웨이모·우버·죽스에 120 일 내 상용화를 조건으로 문을 열었다.

04 미니애폴리스 시의회, 로보택시 사실상 금지 조례 상정

라이드셰어 기사 보호를 명분으로 최저임금 수준 유인감독자 탑승 의무화를 추진 중이다.

05 국토교통부, 자율주행자동차법 하위법령 입법예고·업계 설명회 진행

지난달 국회를 통과한 법의 세부 시행 규칙을 놓고 업계·전문가 의견을 수렴하고 있다.

06 테슬라 사이버캡, NHTSA 안전인증 조사 이번 주까지 지속

출시 직후 시작된 연방 조사가 이어지며 신차종 자율주행의 규제 리스크를 부각시켰다.

SECTION 01

플랫폼이 자동차를 이긴다

차를 만들지 않아도, 배차망을 쥔 자가 이 시장을 가져간다

핵심 판단

이번 주 가장 상징적인 사건은 리프트가 내슈빌에서 웨이모의 무인차를 자사 앱으로 끌어들이는 일이다. 리프트는 2021년 자체 자율주행 부문을 도요타 자회사에 매각하며 기술 경쟁에서 일찌감치 발을 뺐던 회사다. 그런 리프트가 5년 만에 로보택시 시장의 핵심 플레이어로 재등장할 수 있었던 것은 기술이 아니라 '배차'라는 자산 덕분이다.

카카오모빌리티가 이번 주 내놓은 기술·플랫폼 투트랙 선언 역시 같은 결론을 향한다 — 자체 기술을 포기하지 않되, 그 성패와 무관하게 플랫폼 지위를 지킨다는 이중 보험이다.

분석

로보택시를 둘러싼 경쟁의 지형이 재편되고 있다. 초기 몇 년간 이 시장을 정의한 것은 '누가 센서와 인공지능을 더 잘 다루는가'라는 순수 기술 경쟁이었다. 그러나 웨이모·죽스 등 선두 기술기업들의 차량 공급이 절대적으로 부족한 반면, 리프트나 카카오모빌리티처럼 이미 수백만 명의 승객과 신뢰를 확보한 배차 플랫폼은 오히려 희소한 자산이 되었다. 그 결과 시장의 무게중심은 기술 공급자에서 수요 결합자, 즉 플랫폼으로 옮겨가고 있다.

리프트의 재진입 — 기술 없는 자의 생존법

리프트는 자회사 플렉스드라이브(Flexdrive)를 통해 차량의 유지·보수·차고지 운영을 맡고, 웨이모는 자율주행 기술만 제공하는 분업 구조를 택했다. 리프트 임원은 내년에 이런 파트너십을 웨이모 한 곳을 넘어 다변화할 계획이라고 밝혔다. 자율주행 기술을 자체 개발하지 않고도 로보택시 시대의 주요 사업자로 남을 수 있음을 실증하는 사례다.

카카오모빌리티의 이중 보험 — 기술 트랙과 플랫폼 트랙

카카오모빌리티는 9년간 축적한 이동 데이터와 자체 자율주행 기술(기술 트랙)을 고도화하는 동시에, 다양한 기술 파트너의 서비스를 카카오 T라는 단일 창구로 묶는 플랫폼 트랙을 병행한다고 밝혔다. 24시간 관제센터와 연결된 통합관제체계(AICS)를 구축해, 어떤 기술 사업자의 차량이든 이상 발생 시 원격으로 경로를 조정할 수 있는 역량을 스스로 보유하겠다는 전략이다. 특정 기술의 승패에 회사의 운명을 걸지 않겠다는 점에서 리프트와 방향이 같다.

왜 지금 플랫폼인가 — 공급 부족이 만든 협상력

전 세계 상용 로보택시는 아직 수만 대 수준에 불과해, 특정 도시의 수요를 감당할 무인차 공급이 항상 부족하다. 이런 공급 부족 국면에서는 여러 기술 사업자의 차량을 동시에 중개하는 플랫폼이 오히려 협상력을 갖는다. 우버가 웨이모·리비안 등 사실상 모든 자율주행 기업과 동시 제휴를 맺는 '전방위 베팅' 전략도 같은 논리다. 반대로 단일 기술에 명운을 건 테슬라는 이번 주까지 이어진 사이버캡 NHTSA 조사에서 보듯 규제 리스크를 홀로 떠안고 있다.

배경

- 리프트는 2021 년 자체 자율주행 부문을 도요타 자회사 우븐 플래닛에 5 억 5 천만 달러에 매각했다.
- 9 월 13 일 리프트는 내슈빌에서 웨이모 무인차를 자사·웨이모 앱 양쪽에서 배차받도록 통합했다.
- 차량 관리는 리프트 자회사 플렉스드라이브가, 자율주행 기술은 웨이모가 맡는 분업 구조다.
- 카카오모빌리티는 9 월 18 일 기술·플랫폼 투트랙 전략과 통합관제체계(AICS)를 공식 발표했다.
- 우버는 웨이모·죽스·리비안 등 복수의 자율주행 기업과 동시 제휴를 추진 중이다.

SECTION 02

설계된 규제와 누더기 규제

허용의 속도보다 통합의 설계가 로보택시의 수명을 결정한다

핵심 판단

같은 주, 미국의 두 지방정부는 정반대의 길을 택했다. 네바다주는 클라크카운티(라스베이거스) 한 곳에 최대 7천 대의 무인차 운행을 조건부로 일괄 승인했고, 미니애폴리스 시의회는 최저임금 수준의 유인감독자 탑승을 의무화해 사실상 로보택시를 막는 조례를 상정했다.

이 두 사례는 '얼마나 빨리 허용하느냐'가 아니라 '기존 노동시장 위에 새로운 공급을 어떻게 엮을 것인가'를 먼저 설계했는지가 규제의 지속가능성을 가른다는 것을 보여준다. 한국이 이번 주에도 이어가는 하위법령 정비 작업은 바로 이 설계의 공백을 메우려는 시도로 읽힌다.

분석

로보택시에 대한 규제는 이제 '허용이나 금지냐'라는 이분법을 넘어섰다. 문제는 허용의 조건을 무엇으로 채우느냐다. 네바다는 대수 상한을 큰 폭으로 풀어주는 대신 120 일 내 상용화라는 조건을 걸어 진입 속도를 관리하려 했고, 미니애폴리스는 아예 인건비 수준의 감독 인력을 의무화해 자율주행의 경제성 자체를 무너뜨리는 방식을 택했다. 두 접근 모두 '기존 면허 체계와 신규 공급을 어떻게 연결할 것인가'에 대한 정면의 답은 아니었다.

네바다의 물량 공세 — 속도는 얻고 설계는 미뤘다

네바다 교통청은 테슬라(5천 대)·웨이모(1천 대)·우버 자회사 아비아리(1천 대)·죽스(100 대)에 클라크카운티 전역 운행을 일괄 승인하면서, 안전점검 기록과 요금표 제출 등 사후 규제만을 조건으로 달았다. 사업자에게는 우호적이지만, 기존 기사들의 생계나 도로 혼잡에 대한 사전 설계는 비어 있다.

미니애폴리스의 정면 대응 — 금지는 쉬워도 지속되기 어렵다

미니애폴리스는 라이드셰어 기사 1만여 명의 고용을 지키겠다고, 무인차에도 최저임금을 받는 인간 감독자를 태우도록 강제하는 조례를 발의했다. 사실상의 금지에 가깝지만, 시장(市長)이 '뒷문 금지'라 비판하고 웨이모·죽스와 교통안전 단체까지 반대에 가세하면서 표결 통과는 불투명하다. 기술을 막아 노동을 지키려는 시도가 안전·접근성이라는 또 다른 공익과 충돌하는 딜레마다.

한국의 제 3의 길 — 기존 면허 위에 신규 공급을 통합한다

한국은 지난달(8월 26일) 국회에서 자율주행자동차법 개정안을 통과시킨 데 이어, 이번 주에도 국토교통부가 하위법령 입법예고와 업계 설명회를 이어가고 있다. 핵심은 네바다처럼 물량을 무제한으로 풀거나 미니애폴리스처럼 감독 인력을 의무화하는 대신, 기존 택시 면허·총량제 위에 무인 공급을 단계적으로 통합하는 설계를 구체화하는 데 있다. 기존 사업자의 자산 가치를 지키며 충돌을 최소화하는 경로로, 미국의 두 극단보다 안정적인 착지점이 될 잠재력이 있다.

배경

- 네바다 교통청(NTA)은 8월 22일 만장일치로 클라크카운티 내 최대 7천 대의 무인차 운영을 승인했다.
- 승인 대수는 테슬라 로보택시 5천 대, 웨이모 1천 대, 우버 자회사 아비아리 1천 대, 족스 100 대다.
- 사업자는 120일 내 상용 서비스를 개시하지 못하면 허가를 상실한다.
- 미니애폴리스 시의회는 조레 첫 공청회를 9월 22일로 예정하고 있으며, 발효 시점은 2027년 10월이다.
- 국내에서는 8월 26일 자율주행자동차법 개정안이 국회를 통과했고, 이번 주 하위법령 설명회가 이어졌다.

SECTION 03

도로가 아니라 조례 위에서 벌어지는 싸움

노동은 파업이 아니라 표결로 로보택시에 맞서기 시작했다

핵심 판단

미니애폴리스의 로보택시 규제 조례를 실제로 밀어붙인 힘은 도로 위의 파업이 아니라 시의회와 노동조합의 입법 연대였다. 한 달 앞서 캘리포니아에서 확정된 깃워커 노조 역시 법정과 주 의회를 거쳐 얻어낸 권리다.

노동의 대응 전선이 '일터'에서 '제도'로 옮겨가고 있다는 뜻이며, 이는 로보택시가 이미 도로 위의 경쟁에서는 대체 불가능한 상대라는 노동 쪽의 암묵적 인정이기도 하다.

분석

자율주행 기술이 사람의 운전을 대체하는 속도보다, 노동 진영이 그 사실을 인정하고 전선을 옮기는 속도가 더 빠르게 나타나고 있다. 이번 주 미니애폴리스 사례는 그 변화를 가장 뚜렷하게 보여준다.

유인감독자 의무화 — 임금 규제로 자율주행의 경제성을 겨누다

미니애폴리스 조례의 핵심은 무인차에도 최저임금을 받는 인간 감독자를 의무적으로 태우도록 하는 것이다. 이는 형식적으로는 안전 규제이지만 실질적으로는 자율주행의 최대 강점인 인건비 절감 효과를 무력화하는 경제적 규제에 가깝다. 노동 진영이 '기술을 막을 수 없다면 기술의 경제성을 막는다'는 전략으로 옮겨가고 있음을 시사한다.

캘리포니아 깃워커 노조 — 얻어낸 권리와 남은 시차

캘리포니아에서는 12 년에 걸친 캠페인 끝에 우버·리프트 기사 35 만 명이 노조를 결성할 권리를 확보했다. 그러나 이 권리가 확정된 시점은 자율주행 차량이 이미 빠르게 늘어나고 있는 시점과 겹친다. 한 연구자가 지적했듯, 기사들이 임금 인상을 요구하며 파업을 하면 회사는 그 압박을 오히려 자율주행 전환을 앞당기는 계기로 삼을 수 있다는 우려가 나온다. 노조가 얻어낸 협상력이 노조 결성 이전보다 약할 수 있다는 역설이다.

한국의 선택지 — 대립이 아닌 통합의 경로

국내에서는 이번 주 노동계의 새로운 집단행동이 보도되지는 않았지만, 올해 상반기 이후 택시 업계가 자율주행을 '제 2의 타다 사태'로 경계하는 정서는 여전히 짙게 남아 있다. 그러나 미국의 사례가 보여주듯 전면 금지나 경제성 무력화 같은 대립적 대응은 갈등을 장기화시킬 뿐 노동의 실질적 이익으로 이어지기

어렵다. 오히려 기존 택시 면허·총량제 틀 안에서 무인 공급의 통합 속도를 노사정이 함께 설계하는 편이, 기존 종사자의 자산 가치를 지키면서 갈등 비용을 낮추는 현실적인 경로로 평가된다.

배경

- 미니애폴리스 조례는 로빈 원슬리 의원이 대표 발의했고 SEIU 지역 26 지부, 기사 단체가 지지한다.
- 미네소타주에는 우버·리프트 기사 1만여 명이 있는 것으로 파악된다.
- 캘리포니아 각워크노조(CGWU)는 12년의 캠페인 끝에 8월 7일 인증 절차에 들어갔다.
- 국내 택시업계는 올해 상반기부터 자율주행을 '제 2의 타다 사태'로 경계해왔다.
- 워싱턴 D.C.에서도 지난 7월 노동연대가 웨이모 관련 법안에 반대 의사를 표명했다.

SECTION 04

도시가 실험실이자 전장이 된다

국가가 문을 열어도, 실제 문턱은 도시가 정한다

핵심 판단

네바다주 정부는 로보택시 확산에 우호적이지만 실제 운행 대수, 정차 구역, 감독 인력 요건 등 현장의 세부 규칙은 결국 카운티와 시 단위에서 결정된다. 미니애폴리스 사례처럼 주(state) 차원의 허용이 시(city) 차원에서 사실상 뒤집힐 수도 있다.

국가·주 정부가 큰 방향을 열어도, 로보택시가 실제로 굴러가는지 여부는 도시가 정한다는 사실이 이번 주에도 재확인됐다.

분석

로보택시를 둘러싼 권한은 여러 층위의 정부에 흩어져 있다. 연방 정부는 차량 안전기준을, 주 정부는 사업 면허와 도로 통행을, 시 정부는 정차 구역과 노동 조건을 규율하는 경우가 많다. 이번 주 미국의 두 사례는 이 층위 간 긴장이 실제로 어떻게 작동하는지를 보여준다.

라스베이거스 — 국가 실험장이 된 도시의 명암

네바다주가 클라크카운티에 최대 7천 대의 무인차 운영을 승인한 것은 라스베이거스를 '미국에서 가장 앞선 무인 이동 실험장'으로 자리매김하려는 시도다. 그러나 스트립-도심-공항을 잇는 핵심 구간에 단기간 대규모 차량이 몰릴 경우 정차 구역 부족과 교통 혼잡이라는 실무적 문제가 뒤따를 수 있고, 기존 택시·리무진 업계의 반발도 예상된다. 주 정부의 허가는 조건의 시작일 뿐, 실제 운영 규칙은 카운티·공항 당국과의 추가 조율을 거쳐야 한다.

미니애폴리스 — 주의 틀을 시가 다시 쓰다

미네소타주는 자율주행차 운행 자체를 금지하지 않지만, 미니애폴리스 시의회는 시 조례로 최저임금 수준의 감독 인력을 의무화해 사실상 시 경계 안에서 로보택시의 경제성을 없애려 하고 있다. 이는 주(state)의 선점 법리와 지방자치 권한이 충돌하는 지점으로, 캘리포니아에서 이미 '로보택시는 지방 규제 대상에서 벗어난다'는 정책적 흐름이 형성된 것과 대비된다. 도시가 노동·안전을 이유로 다시 개입할 여지를 어디까지 인정할 것인가는 앞으로도 미국 여러 도시에서 반복될 쟁점이다.

서울의 누적 실험 — 구간에서 생태계로

서울시는 이미 강남 심야 구간에서 자율주행 택시를 운행하며 2030년까지 자율주행버스 500대 도입 등을 담은 '자율주행 비전 2030'을 발표한 바 있다. 카카오모빌리티가 이번 주 밝힌 통합관제체계(AICS) 역시 서울이라는 도시 단위의 운영 인프라와 맞물려 있다. 서울의 접근은 미국처럼 주와 시가 충돌하는 구조가 아니라, 중앙정부·지방정부·플랫폼 사업자가 비교적 순차적으로 역할을 나누는 구조에 가깝다는 점에서 미국형 갈등을 줄일 잠재력이 있다. 다만 각 층위의 권한과 책임 소재는 하위법령 단계에서 더 명확히 할 필요가 있다.

배경

- 클라크카운티에는 스트립-도심-공항 구간에 관광객 수요가 몰려 있어 로보택시 시범지로 주목받아왔다.
- 죽스는 지난 9월 3일 라스베이거스 공항까지 서비스를 확장했다.
- 미니애폴리스 조레는 2027년 10월 시행을 목표로 해 실제 효력까지는 시간적 여유가 있다.
- 서울시는 2030년까지 자율주행버스 500대 도입 등을 포함한 '자율주행 비전 2030'을 발표했다.
- 서울 강남·서초 일부 구간에서는 이미 심야 자율주행 택시가 카카오 T 앱으로 운행되고 있다.

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 지켜볼 것인가

01 미니애폴리스 시의회의 표결 향방

9 월 22 일로 예정된 첫 공청회 결과를 주시할 필요가 있다. 표결 향방에 따라 다른 미국 도시들의 로보택시 조례 설계 방향이 크게 갈릴 것으로 보인다.

02 자율주행자동차법 하위법령의 구체적 형태

국토교통부의 하위법령 입법예고안이 어떤 형태로 확정되는지 확인이 필요하다. 특히 기존 택시 면허·총량제와 신규 무인 공급의 통합 방식이 구체적으로 어떻게 설계되는지가 관건이다.

03 '플랫폼형' 전략의 확산 여부

리프트와 카카오모빌리티 외에 추가로 플랫폼형 전략을 취하는 사업자가 등장하는지 살펴볼 필요가 있다. 플랫폼 결합이 일회성 사례인지 업계 전반의 흐름인지를 가늠하는 시금석이 될 것이다.

04 테슬라 사이버캡 조사의 파급 효과

NHTSA 조사의 진행 상황과 그 결과가 다른 완성차 기반 로보택시 사업자들의 인증 전략에 어떤 영향을 미치는지 지켜볼 필요가 있다.

SOURCES

참고 자료

- [01] 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/>
- [02] 국민일보.** 카카오모빌리티, 기술·플랫폼 투트랙으로 무인 자율주행 시대 연다 (2026.09.18)
<https://www.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=9000013273>
- [03] Minnesota Reformer.** Minneapolis weighs ban on driverless robotaxis to protect rideshare drivers (2026.09.17) <https://minnesotareformer.com/2026/09/17/minneapolis-weighs-ban-on-driverless-robotaxis-to-protect-rideshare-drivers/>
- [04] Nevada Globe.** Nevada Regulators Approve Commercial Robotaxi Permits for Tesla, Waymo, and Uber (2026.08.22) <https://thenevadaglobe.com/702times/nevada-regulators-approve-commercial-robotaxi-permits-for-tesla-waymo-and-uber-authorizing-up-to-7000-driverless-vehicles-in-clark-county/>
- [05] TechCrunch.** Feds launch investigation into Tesla's Cybercab deployment (2026.09.04)
<https://techcrunch.com/2026/09/04/feds-launch-investigation-into-teslas-cybercab-deployment/>
- [06] TechCrunch.** Amazon's Zoox expands its robotaxi service to Las Vegas airport (2026.09.03)
<https://techcrunch.com/2026/09/03/amazons-zoox-expands-its-robotaxi-service-to-las-vegas-airport/>
- [07] SF Standard.** Rideshare drivers win the right to unionize — right as AVs threaten their jobs (2026.08.17)
<https://sfstandard.com/2026/08/17/uber-drivers-union-robotaxi-threat/>
- [08] 국토교통부.** 「자율주행자동차법」 하위법령 입법예고 및 하위법령안 설명회 개최 (2026.09)
https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95083529
- [09] 네이트뉴스(국회).** 「자율주행차법」·「화물자동차법」·「도로법」·「철도지하화통합개발법」 개정안 국회 본회의 통과 (2026.08.26) <https://m.news.nate.com/view/20260826n33081>
- [10] 서울특별시.** 서울시, '자율주행 비전 2030' 발표 (참고자료) <https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/506850>
-

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.