(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY · Insight Edition Vol. 2026-39 · 2026.9.21(월) ~ 9.25(금)

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 9 월 28 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

총량을 없애는 도시, 총량을 세우는 도시, 그리고 총량의 정의를 다투는 나라

이번 주 로보택시 산업을 관통하는 질문은 하나다. 자율주행 공급의 '총량'을 누가, 어떻게 통제할 것인가. 네바다주는 죽스(Zoox)에 씌워두었던 로보택시 100 대 상한을 9 월 25 일 자로 철폐하며 총량을 시장 경쟁에 넘겼고, 워싱턴 DC 는 정반대로 사업자당 200 대 상한과 주행거리당 요금을 법안에 못박아 총량을 노동 보호의 방패로 세우려 한다. 한국은 상한을 없앨지 세울지가 아니라, 상한을 무엇으로 정의할지 — 기존 택시면허를 신규 무인 공급의 기준으로 삼을지 — 를 놓고 협의체 내부에서 다투고 있다. 같은 산업, 같은 시기에 세 개의 다른 총량 정치가 동시에 펼쳐지고 있다.

이 문제는 공급 경쟁과도 맞물린다. 웨이모는 이번 주 덴버·샌디에이고·탬파에 동시 진출하며 미국 서비스 도시를 14 곳, 차량을 4 천 대 이상으로 늘렸는데 그 확장의 상당 부분은 중국산 저가 미니밴에 의존한다. 중국 기업 포니에이아이가 서울에 200 대 규모 로보택시를 들여오겠다고 밝힌 것도 같은 흐름이다. 총량의 정의를 미루는 사이 총량의 실질적 주인은 가장 싼 차를 공급하는 쪽으로 넘어가고 있을 수 있다 — 기존 면허체계를 존중하며 신규 공급을 그 위에 통합하는 설계가 시급한 이유다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델 · 플랫폼 경쟁 — 값싼 차량을 확보한 사업자가 결국 확장의 속도를 정한다 — 웨이모의 중국산 미니밴과 포니에이아이의 서울 진입이 같은 이야기를 하고 있다.

02 규제 · 정책 — 네바다는 총량을 풀고 워싱턴 DC 는 총량을 세운다 — 같은 나라 안에서도 총량은 지역 정치의 언어다.

03 노동 전환 — 거리의 저항이 의회의 로비로 옮겨갔지만, 총량 규제가 곧 소득 보장은 아니다.

04 도시 거버넌스 — 도시는 지형으로 시험하고 구역으로 통제한다 — 서울의 다음 관문은 어린이보호구역과 200 대의 외국산 로보택시다.

이번 주 주요 이슈

01 웨이모, 덴버·샌디에이고·탬파 동시 진출

미국 서비스 도시 14 곳, 차량 4 천 대 돌파 — 확장의 핵심 축은 중국산 저가 미니밴이다.

02 죽스(Zoox), 네바다 100 대 상한 9 월 25 일 만료

라스베이거스에서 웨이모·테슬라·우버까지 맞붙는 사실상 무제한 경쟁 국면이 열렸다.

03 리프트, 웨이모와 손잡고 내슈빌서 완전 무인 서비스 개시

차량을 만들지 않는 '플릿 운영자'로 로보택시 시장에 재진입했다.

04 워싱턴 DC, 사업자당 200 대 상한·마일당 요금 법안에 연합 결성

노동·종교·시민단체가 뭉쳐 10 월 6 일 반대 집회를 예고했다.

05 중국 포니에이아이, 서울에 로보택시 200 대 투입 계획 공개

2028 년 전역 운행을 목표로 1 단계 10 대 인증 절차에 착수했다.

06 국내 자율주행 사회적 협의체, 렌터카업계 참여 7 대 5 로 부결

택시면허를 신규 공급의 기준으로 삼을지를 둘러싼 갈등이 이어지고 있다.

SECTION 01

비즈니스 모델 · 플랫폼 경쟁

값싼 차가 시장의 속도를 정한다

핵심 판단

이번 주 로보택시 경쟁의 승부처는 기술 자체가 아니라 차량 한 대를 얼마나 싸게, 많이 굴릴 수 있는가로 옮겨갔다. 웨이모가 덴버·샌디에이고·탬파 동시 진출로 서비스 도시를 14 곳, 차량을 4 천 대 이상으로 늘린 배경에는 중국산 저가 미니밴 '제이커(Zeekr)'의 대량 투입이 있고, 포니에이아이의 서울 200 대 계획과 KGM 의 센서 절반 감축도 같은 방향을 가리킨다. 로보택시 시장은 "누가 더 정교한가"에서 "누가 더 싸게 굴리는가"의 경쟁으로 무게중심이 옮겨가고 있다.

분석

이 원가 경쟁의 배경을 이해하려면, 로보택시 산업이 하나의 사업이 아니라 여러 층으로 분화된 생태계라는 점을 먼저 짚어야 한다.

차량, 기술, 운영이 서로 분리되고 있다

리프트(Lyft)는 2021 년 자체 자율주행 기술을 도요타에 매각했지만, 자회사 플렉스드라이브로 차량·인프라 운영만 맡아 내슈빌에서 웨이모의 기술로 완전 무인 서비스에 재진입했다. 로보택시 사업이 기술(웨이모), 운영(리프트), 제조(중국·KGM)로 층이 나뉘며 한 회사가 모든 층을 가질 필요가 없어졌다.

가격 경쟁이 국경을 넘어온다

포니에이아이가 서울에 들여올 BAIC 계열 7 세대 로보택시는 자율주행 키트 원가를 이전 세대보다 70% 낮췄다. 국내 완성차업체가 센서를 줄이며 원가를 낮추는 속도보다 처음부터 무인 전용으로 대량 생산되는 외국산 차량의 원가 하락 속도가 더 빠를 수 있어, 남경필 퓨처링크 회장도 "경쟁을 통한 경쟁력 확보"를 대안으로 제시했다.

완성차를 갖지 않은 사업자의 부상

리프트 사례는 기술도 차량도 없는 회사가 시장의 한 축을 차지할 수 있음을 보여준다. 카카오모빌리티가 자율주행 기술을 직접 갖추기보다 호출·결제·관제·데이터를 연결하는 플랫폼 생태계를 표방하는 전략도 같은 층위 분화를 전제로 한 선택이다.

배경

- 웨이모, 9 월 1 일 덴버·샌디에이고·탬파 신규 서비스(중국산 미니밴 '제이커' 약 300 대) — 美 서비스 도시 14 곳, 차량 4 천 대 이상
- 리프트, 9 월 13 일 내슈빌서 웨이모와 완전 무인 서비스 개시 — 플렉스드라이브가 차량 관리
- 테슬라, 9 월 3 일 오스틴서 사이버캡 출시(6 개 도시 유료 운영) / 포니에이아이(중국)·KGM 도 서울·강남에서 각각 200 대·13 대로 공급 확대

SECTION 02

규제 · 정책

총량은 지역 정치의 언어다

핵심 판단

같은 나라 안에서도 로보택시 규제의 방향은 정반대로 갈릴 수 있다는 사실이 이번 주 미국에서 드러났다. 네바다주는 죽스의 로보택시 100 대 상한을 9 월 25 일 철폐하고 연방정부는 2 년간 연 2,500 대 배치를 허용하는 안전기준 임시 면제까지 부여했다. 반면 워싱턴 DC 의회는 사업자당 200 대 상한과 주행거리당 요금 법안을 노동계 지지 속에 재추진하고 있다. 총량 규제를 없애는 결정과 신설하는 결정이 같은 산업, 같은 시기에 각자의 지역 정치 논리 속에서 동시에 진행되고 있는 것이다.

분석

이 대조는 총량 규제가 안전이나 기술의 문제가 아니라, 그 지역이 로보택시를 어떤 이해관계의 문제로 받아들이는가에 달려 있음을 보여준다.

네바다는 경쟁을, 워싱턴 DC 는 노동을 우선한다

네바다의 상한 철폐는 라스베이거스에서 웨이모·테슬라·우버가 모두 사업 허가를 받으며 경쟁이 치열해진 상황을 배경으로 한다. 반대로 워싱턴 DC 의 상한·요금 법안은 서비스노조(SEIU)와 종교 지도자, 전미도시연맹까지 결집하며 노동 보호의 언어로 정당화되고 있다.

한국은 총량의 정의를 다투고 있다

한국의 논의는 상한을 없앨지 세울지가 아니라 '면허 기반'의 의미를 놓고 갈린다. 택시 4 개 단체가 협의체에서 우위를 점한 반면, 24 조원의 진입장벽을 문제 삼은 렌터카업계는 7 대 5 로 부결돼 밖으로 밀려났다 — 협의체가 누구를 포함·배제하는지가 설계의 완성도를 가른다.

안전기준의 재설계는 이제 막 시작됐다

미국 NHTSA 는 좌석을 젖힌 탑승자의 부상 위험 등 연방 안전기준 개정을 검토하고 있다. 국내에서는 국토교통부가 최소 주행실적 1 만 5 천 km, 원격관제, 시스템 이중화를 가이드라인으로 제시했지만, 안전기준보다 총량·진입 조건 다툼이 먼저 격화되고 있다.

배경

- 네바다, 죽스 100 대 상한 9 월 25 일 만료(연방정부 2 년간 연 2,500 대 배치 허용) — 라스베이거스는 웨이모·테슬라·우버·죽스 4 파전
- 워싱턴 DC, 사업자당 200 대 상한·주행거리 요금 법안 재추진 — 상용화 2028 년 이후
- 美 NHTSA, 좌석 각도별 부상 위험 등 안전기준 개정 검토 / 국토부, 최소 주행실적 1 만 5 천 km·원격관제·이중화 가이드라인 제시
- 국내 협의체, 렌터카업계 참여 7 대 5 부결 — 택시 4 개 단체는 계속 참여

SECTION 03

노동 전환

거리의 저항이 의회의 로비로 옮겨갔다

핵심 판단

워싱턴 DC 에서 이번 주 확인된 장면은 로보택시를 둘러싼 노동계의 대응이 한 단계 진화했음을 보여준다. 서비스노조(SEIU) 지역 조합이 “Vote NO on Waymo” 광고를 시작했고, 종교 지도자와 전미도시연맹까지 힘을 모아 10 월 6 일 집회를 예고했다. 거리의 시위가 종교·시민단체까지 아우르는 조직화된 입법 로비로 옮겨간 것이다. 그러나 총량 상한이나 마일당 요금이 실제로 기사들의 소득을 지켜주는가는 별개의 질문이며, 이는 한국의 면허가치 보전 논의에도 그대로 적용된다.

분석

노동 보호의 언어와 실제 효과 사이에는 생각보다 큰 간극이 있을 수 있다는 점을, 이번 주의 두 사례가 각각 다른 방식으로 드러낸다.

저항의 형태가 거리에서 제도로 옮겨갔다

워싱턴 DC 의 연합은 규모보다 성격의 변화를 보여준다. 노동조합 단독이 아니라 종교 지도자와 시민권 단체까지 결합해, 문제를 “일자리 상실”에서 “근로계층 생계 훼손”이라는 더 넓은 프레임으로 확장하려는 전략이다.

총량 규제는 소득 보장의 대리 지표일 뿐이다

사업자당 200 대 상한이나 마일당 요금이 곧바로 기사 개개인의 소득으로 이어진다는 보장은 없다. 웨이모가 “수천만 달러 투자와 수백 개 일자리”를 약속하며 대응하는 것도, 결국 별도의 고용 협상이 노동계의 실익을 좌우한다는 점을 보여준다.

한국형 면허 통합이 놓치기 쉬운 지점

한국의 면허가치 보전 논의는 면허라는 ‘자산’의 가치와 임차 기사의 ‘소득’이 정확히 일치하지 않는다는 간극을 안고 있다. 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 공급을 통합하려면, 임차·개인택시 기사를 위한 재교육·전환 지원 방안이 함께 설계될 필요가 있다.

배경

- SEIU 지역 조합, 9 월 하순 ‘Vote NO on Waymo’ 광고 시작 — 종교 지도자· 전미도시연맹과 10 월 6 일 DC 시의회 앞 반대 집회 예고
- 전미도시연맹은 공식 중립이나 회장 명의로 우려 표명
- DC 법안(앨런 의원 발의): 사업자당 200 대 상한·마일당 요금, 상용화 2028 년 이후
- 웨이모, 수천만 달러 투자·수백 개 일자리 창출 계획 제시
- 국내 협의체, 택시 4 개 단체 참여해 면허가치 보전을 핵심 의제로 제기

SECTION 04

도시 거버넌스

도시는 지형으로 시험하고 구역으로 통제한다

핵심 판단

이번 주의 도시 단위 움직임은 로보택시 거버넌스가 국가 단위 일괄 규제가 아니라 도시별·구역별 맞춤 설계로 굳어지고 있음을 보여준다. 웨이모가 완전 무인 시험지로 피츠버그를 택한 것은 가파른 언덕과 좁은 도로, 복잡한 교차로처럼 가장 까다로운 지형 조건 때문이었고, 서울은 강남 시범운행지구를 20.4 ㎢ 전역으로 넓히며 어린이보호구역 운행까지 준비하고 있다. 국가가 하나의 잣대로 허용·금지하는 시대는 지나고, 도시가 스스로 시험 조건을 설계하고 구역을 넓혀가는 시대로 접어들었다.

분석

이 흐름은 지형을 이용한 검증과 구역을 이용한 통제, 두 전략으로 나뉜다.

가장 어려운 지형이 가장 확실한 증명이 된다

웨이모가 피츠버그를 택한 것은 가파른 언덕과 좁은 도로, 복잡한 교차로가 자율주행의 한계를 가장 빠르게 드러내는 조건이기 때문이다. 같은 시기 신규 진출한 덴버·샌디에이고·탬파는 서로 다른 밀도·기후의 도시로, 다양한 운영 조건의 포트폴리오를 의도적으로 구성한 것이다.

구역을 넓히는 것이 곧 정책이다

서울의 접근은 지형 시험이 아니라 구역 확장이다. KGM 은 서비스 영역을 20.4 ㎢ 전역으로 넓혔고, 서울시의 '자율주행 비전 2030'에 따른 청계천 자율주행버스 계획도 구역을 지정하고 단계적으로 넓히는 같은 방식이다.

서울의 다음 관문 — 어린이보호구역과 외국산 200 대

서울의 다음 시험은 두 가지가 겹친다. 신뢰를 쌓아온 구역을 어린이보호구역처럼 민감한 공간으로 넓히는 안전성 검증과, 포니에이아이의 200 대 규모 외국산 로보택시가 동시에 진입하는 국면이다.

배경

- 웨이모, 피츠버그서 완전 자율주행 시험(언덕·좁은 도로·복잡한 교차로가 배경) — 9 월 1 일
  덴버·샌디에이고·탬파 동시 진출로 포트폴리오 구성

- KGM, 강남 로보택시 서비스 영역 20.4 ㎢로 확대 — 어린이보호구역 운행 준비
- 서울시, '자율주행 비전 2030' — 청계천 자율주행버스 도입 계획
- 포니에이아이·퓨처링크, 서울 로보택시 200 대 계획 — 1 단계 10 대 인증
- 노스텍사스, 볼보 오토노머스 솔루션 내년 초 완전 무인 운영 — 연말까지 300 대

액션 포인트

다음 주 관전 포인트

01

워싱턴 DC 로보택시 법안의 표결 일정과 10 월 6 일 반대 집회 이후 노동·종교·시민단체 연합의 조직화 방향을 주시할 필요가 있다. 상한과 요금이라는 도구가 실제 고용 조건 협상으로 이어지는지가 다음 국면의 관전 포인트다.

02

네바다의 총량 해제가 라스베이거스의 서비스 요금과 안전 지표에 미치는 초기 영향을 점검하는 것이 바람직하다. 총량 해제는 경쟁 촉진과 규제 공백이라는 두 얼굴을 동시에 지니고 있어, 초기 몇 주의 데이터가 향후 다른 주의 판단 기준이 될 가능성이 크다.

03

국내 자율주행 사회적 협의체가 렌터카업계를 비롯한 배제된 이해관계자를 다시 포용하는 방향으로 개편될지 지켜볼 필요가 있다. 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합하는 설계가 되려면, 배제보다 포용이 먼저 갖춰져야 이해관계자 충돌을 줄이고 이행 속도를 높일 수 있다.

04

포니에이아이의 서울 진입 1 단계인 10 대 인증 절차가 예정대로 진행되는지, 그리고 주행·이용자 데이터의 국내 저장과 비식별화 조치가 실효성 있게 이행되는지 확인할 필요가 있다. 이는 향후 200 대 규모 확대의 신뢰도를 가르는 첫 시험대가 될 것으로 보인다.

SOURCES

참고 자료

[01] **TechCrunch.** TechCrunch Mobility: Lyft has entered the robotaxi chat (2026.9.13) *https://techcrunch.com/2026/09/13/techcrunch-mobility-lyft-has-entered-the-robotaxi-chat/*

[02] **TechCrunch.** Waymo accelerates robotaxi expansion with launches in Denver, San Diego, and Tampa (2026.9.1) *https://techcrunch.com/2026/09/01/waymo-accelerates-robotaxi-expansion-with-launches-in-denver-san-diego-and-tampa/*

[03] **TechCrunch.** Amazon-owned Zoox's 100-robotaxi limit in Nevada is about to disappear (2026.9.17) *https://techcrunch.com/2026/09/17/amazon-owned-zooxs-100-robotaxi-limit-in-nevada-is-about-to-disappear/*

[04] **Axios.** Waymo robotaxi opposition grows with DC rally (2026.9.25) *https://www.axios.com/local/washington-dc/2026/09/25/waymo-robotaxi-dc-bill-opposition-rally*

[05] **Motor1.** Tesla Cybercab Robotaxi Launch In Austin On September 3, 2026 (2026.9.3) *https://www.motor1.com/news/805874/tesla-cybercab-robotaxi-launch-austin/*

[06] **CNN Business.** Tesla keeps hyping robotaxis as its future. But it's trailing rival Waymo (2026.9.3) *https://www.cnn.com/2026/09/03/business/tesla-robotaxi-cybercab-self-driving-cars*

[07] **The Driverless Commute.** This Week in AV News: Week of September 21 (2026.9.21) *https://www.thedriverlesscommute.com/this-week-in-av-news-week-of-september-21/*

[08] **CNBC.** Within Uber-Waymo split, a key labor battle over AVs is being waged in the nation's capital (2026.8.1) *https://www.cnbc.com/2026/08/01/uber-waymo-autonomous-vehicle-regulation.html*

[09] **서울신문.** 中 로보택시, 한국 진출 시동… 포니 AI 200 대 서울서 달린다 (2026.8.31) *https://www.seoul.co.kr/news/economy/car/2026/08/31/20260831031003*

[10] **이데일리.** 로보택시에도 택시면허가 기준될까…자율주행 협의체 놓고 '충돌' (2026.6.1) *https://edaily.co.kr/News/Read?mediaCodeNo=257&newsId=04277126645477456*

[11] **딜사이트.** 국내 무인택시 고작 '7 대'…카카오모빌, 자율주행 '진입 과제' (2026) *https://dealsite.co.kr/articles/166474*

[12] **서울신문.** KGM, 토레스 EVX 투입…강남 로보택시 확대 (2026.9.2) *https://www.seoul.co.kr/news/economy/car/2026/09/02/20260902500323*

[13] **오토뷰.** 국토부, 무인 자율주행차 가이드라인 마련… 로보택시 서비스 확장 가능할까? (2026) *https://www.autoview.co.kr/ko-kr/articles/100910*

[14] **TechCrunch.** Tesla, Uber, and Waymo all get the OK to operate thousands of robotaxis in Nevada (2026.8.20) *https://techcrunch.com/2026/08/20/tesla-uber-and-waymo-all-get-the-ok-to-operate-thousands-of-robotaxis-in-nevada/*

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.