(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-42 · 10.5 ~ 10.9

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

자본은 앞서 달리고, 제도는 속도를 정한다

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 12 일 (월) · Week 42

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

가속 페달은 자본이 밟고, 속도는 제도와 합의가 정한다

이번 주 가장 큰 숫자는 50 억 달러였습니다. 알파벳 계열 웨이모가 처음으로 회사 이름을 걸고 빌린 부채의 규모입니다. 웨이모는 지난 2 월의 지분 투자에 이어 부채를 추가해 확장 재원을 다변화했습니다. 운영 인프라의 중요성이 커지고 있다는 해석은 가능하지만, 이 거래가 운행 수익성이나 운영망의 담보가치를 입증하는 것은 아닙니다. 다만 부채에는 만기가 있어, 확장 속도를 늦추는 변수에 대한 민감도는 그만큼 커집니다.

그 변수는 이번 주 세 곳에서 모습을 드러냈습니다. 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 운전대와 페달이 없는 테슬라 사이버캡이 어떤 안전기준에 어떻게 인증되었는지를 21 개 항목으로 묻고 있고, 워싱턴 D.C.에서는 상용 자율주행 허용 법안을 둘러싸고 노조가 시청 앞에 모였으며, 서울은 9 월에 보도된 호출 플랫폼 3 사 선정 이후 개인택시업계와의 조건 협의라는 과제를 안고 있습니다.

정리하면, 기술 검증과 함께 자본·운영·제도 조건의 중요성이 커졌고, 인증·일자리·도시 설계가 확장 속도에 영향을 주는 변수로 부각되었습니다. 기존 면허 사업자의 운영 역량을 활용하는 연계안을 검토할 수 있으며, 별도 허가안과 비교해 전환 비용, 안전 책임, 소비자 편익, 신규 진입과 도입 기간에 미치는 영향을 평가할 필요가 있습니다.

섹션별 핵심 판단

01 **비즈니스 모델·플랫폼 경쟁** 확장 재원의 조달 수단이 넓어지면서 운영 인프라와 호출 접점의 중요성이 커지고 있다.

02 **규제·정책** 인증은 신뢰의 선금이며, 이를 치르는 방식이 확장 속도에 영향을 준다.

03 **노동 전환** 일자리 쟁점에서는 절차적 참여와 일자리 상실 우려가 함께 제기되며, 전환 규모는 별도 검증이 필요하다.

04 **도시 거버넌스** 도시는 규제자이자 쇼케이스이며, 승하차 구간 같은 도로 설계가 서비스 범위에 영향을 준다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

분석기간 10/5~10/9 · 한 주를 관통하는 서사: 자본은 이미 가속 페달을 밟았지만, 도로 위의 속도는 인증과 합의와 도시의 허락이 정한다.

10 월 5~9 일의 주요 발표·보도를 중심으로 분석했으며, 이전 사건은 배경으로, 10 월 10~11 일 자료는 발행 전 보완으로 반영했다.

01 웨이모, 첫 부채 조달 50 억 달러

지분 투자에 이어 첫 부채 조달을 완료하며 확장 재원을 다변화했습니다(10/8 공식 발표).

02 NHTSA, 테슬라 사이버캡 인증에 21 개 질의

답변 기한은 10 월 30 일이며, 위반 판단이나 운행 중단 조치는 아직 없습니다(연장 결정 9/22, 메모 9/29).

03 워싱턴 D.C., 상용 자율주행 법안과 노조의 항의 (발행 전 보완, 10/10 보도)

사업자별 초기 200 대 한도와 180 일·25 만 마일 시험 요건을 담은 발의안이 논의 중이며 표결 일정은 정해지지 않았습니다.

04 서울 호출 플랫폼 3 사 선정 (배경, 9/7 보도)

카카오모빌리티·현대차·티머니모빌리티 선정이 보도되었고, 당시 개인택시업계는 임대·번호판·요금·책임 항목에 합의가 없다고 지적했습니다.

05 서울 자율주행 시내버스 500 대 협약 (배경, 10/1)

시험운전자·관제요원 마련은 포함되었으나 기존 종사자의 전환 규모와 교육·고용조건은 제시되지 않아 도입 계획과 함께 구체화할 과제로 남았습니다.

06 선전, APEC 을 앞두고 도시 전체가 쇼케이스로 (발행 전 보완, 10/10 보도)

바이두의 로보택시와 드론 배달이 정상회의 도시의 일상 풍경으로 소개되었습니다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

조달 수단이 넓어지면 부담의 구조도 함께 바뀐다

핵심 판단

웨이모의 50 억 달러 첫 부채 조달은 지난 2 월의 지분 투자에 이어 확장 재원을 다변화한 것입니다. 운영 인프라의 중요성이 커지고 있다는 해석은 가능하지만, 이 거래가 운행 수익성이나 운영망의 담보가치를 입증하는 것은 아닙니다.

서울에서는 9 월에 보도된 호출 플랫폼 3 사 선정으로 경쟁 구도가 복수 사업자 체제로 바뀌었고, 기존 택시 사업자와의 연계 설계는 협의가 필요한 과제로 남아 있습니다.

분석

한 주의 뉴스를 한 줄로 꿰면 '확장 재원의 조달 수단 확대'입니다. 지분 투자에 부채가 더해졌다는 것은 재원의 폭이 넓어졌다는 뜻이며, 동시에 상환이라는 새로운 제약이 생겼다는 뜻이기도 합니다.

조달 수단의 확대는 부담의 구조도 바꿉니다

웨이모는 2 월 약 160 억 달러의 지분 투자를 유치한 데 이어 이번에 첫 부채를 조달했습니다. 공개된 발표는 담보 목록, 보증·상환 구조, 대주단의 심사 근거를 제시하지 않으므로, 대출 성사만으로 운행 현금흐름의 안정성이나 운영망의 담보가치가 입증되었다고 단정하기는 어렵습니다. 다만 부채에는 만기가 있어, 확장 속도가 둔화되거나 사고·인증 이슈가 생길 때 부담이 커질 수 있다는 점은 구조적으로 짚어 둘 필요가 있습니다.

호출 접점과 운영 인프라의 비중이 커질 수 있습니다

서울시가 호출 플랫폼 운영 사업자를 복수로 선정한 것으로 9 월에 보도되었습니다. 이는 호출 플랫폼 운영에 관한 선정이며 실제 서비스 개시와는 구분됩니다. 차량 기술의 격차가 줄어들수록 호출 화면과 정산, 요금 체계 같은 고객 접점이 협상력의 원천이 될 수 있다는 해석이 가능합니다. 현대차는 서울 자율주행 호출 플랫폼 운영사업자로 선정된 것으로 보도되었으며, 이는 차량 운송사업의 직접 운영과는 구분되는 사안입니다.

기존 택시 사업자와의 연계는 검토 과제입니다

9 월 보도 당시 서울 개인택시업계는 서울시·플랫폼 기업과 대여섯 차례 협의했으나 차량 임대, 번호판의 영업용 전환, 요금 체계, 사고 책임과 보험 처리에는 합의가 없다고 지적했습니다. 기존 면허 사업자의 운영

역량을 활용하는 연계안을 검토할 수 있으며, 별도 허가안과 비교해 전환 비용, 안전 책임, 소비자 편익, 신규 진입과 도입 기간에 미치는 영향을 평가할 필요가 있습니다.

배경

- 웨이모는 10 월 8 일 50 억 달러 기간대출(첫 부채 조달)을 발표했고 PIMCO·블랙스톤·식스스트리트 등이 참여했습니다. 담보·금리·만기는 공개되지 않았습니다(웨이모 공식 발표).
- 가산금리는 Bloomberg 보도를 재인용한 Benzinga 기사에 따르면 기준금리+5.25%포인트입니다.
- 웨이모는 올해 2 월 지분 160 억 달러를 1,260 억 달러 기업가치로 유치했고, 현재 15 개 시장에서 서비스 중입니다(TechCrunch 10/8).
- 웨이모 공동 CEO 는 9 월 15 일 GO 발표에서 주간 50 만 회 이상의 탑승을 언급했고, 연말 주간 100 만 건 목표는 해당 시점 보도 기준입니다.
- 서울시 호출 플랫폼 사업자로 카카오모빌리티·현대차·티머니모빌리티가 선정된 것으로 9 월 7 일 보도되었습니다(머니투데이 9/7, 시대 9/11).

SECTION 02

규제·정책

허가는 속도를 늦추는 브레이크가 아니라 속도를 보증하는 보험이다

핵심 판단

자율주행 확장에서 인증이 차지하는 비중이 커지고 있습니다. 운전대와 페달이 없는 차량이 기존 안전기준을 어떻게 충족하는지를 묻는 NHTSA 의 질의는 한 기업의 문제를 넘어 업계가 통과해야 할 관문의 높이를 가늠하게 합니다.

한국에서는 안전관리자 동승이라는 단계적 틀 안에서 레벨 4 도입이 준비되고 있으며, 이 틀 위에서 기존 면허 사업자와의 연계안을 검토할 수 있습니다.

분석

인증을 '규제 당국과 기업의 줄다리기'로만 보면 핵심을 놓칩니다. 인증은 사고가 났을 때 누구의 책임인지, 시민이 왜 그 차를 믿어야 하는지에 대한 사회적 선금이기 때문입니다.

21 개의 질문이 묻는 것

NHTSA 의 특별명령은 사이버캡이 어떤 안전기준에 맞춰 인증되었는지, 적용되지 않는다고 판단한 기준은 무엇인지, 인증 과정에서 임시 운전 장치를 사용했는지 등을 묻습니다. 특히 제동 장치 기준(FMVSS 135)처럼 운전자의 발로 조작하는 장치를 전제한 기준을 어떻게 충족하는지가 쟁점입니다. 답변에는 책임 있는 임원의 선서 진술서가 필요하고, 부실 답변에는 일 단위 민사제재 규정이 적용될 수 있습니다. 아직 위반 판단이 내려진 것은 아니며 서비스 중단 조치도 없다는 점은 분명히 해 둘 필요가 있습니다.

제조사 자기인증과 별도 면제 절차

NHTSA 는 9 월 22 일 테슬라가 요청한 8 주 연장 대신 30 일만 허용해 답변 기한을 10 월 30 일로 정했습니다. 이번 질의는 제조사의 FMVSS 적합 자기인증의 근거를 묻는 것이며, 소량의 비적합 차량 운행을 허용하는 예외 승인(Part 555) 같은 별도 면제 절차와는 구분됩니다. 같은 무인 차량이라도 어느 경로를 택하느냐에 따라 확장의 속도와 비용이 달라질 수 있어, 두 절차를 나누어 살필 필요가 있습니다.

한국의 설계: 단계적 이행과 연계안 검토

서울시는 11 월 마포구 상암동에서 레벨 4 로보택시를 선보이되 초기에는 조수석에 안전관리자를 태운다는 계획입니다. 강남 심야 자율주행 택시도 안전 요원이 동승하는 형태로 운영되고 있습니다. 이처럼 단계적으로 제한을 풀어 가는 틀은 기존 택시 면허 사업자의 운영 역량을 활용하는 연계안을 검토하기에 적합한

환경입니다. 다만 공급 총량, 면허 가치, 사고 책임 구조에 미치는 영향은 별도 허가안과 비교해 평가할 필요가 있습니다.

배경

- NHTSA 는 9 월 3 일 사이버캡 인증에 관한 감사 질의(AQ26002)를 열었고, 9 월 10 일 법적 구속력이 있는 특별명령으로 격상했습니다(NHTSA 특별명령).
- 특별명령은 21 개 요청으로 구성되며, 부정확한 답변에는 일 최대 27,874 달러, 관련 위반 합계 139,356,994 달러의 민사제재 한도가 규정되어 있습니다(NHTSA 특별명령).
- 테슬라는 9 월 18 일 11 월 20 일까지의 연장을 요청했으나 NHTSA 는 9 월 22 일 30 일 연장만 허용했고, 이 결정은 9 월 29 일 메모에 기록되었습니다(NHTSA 메모).
- 웨이모는 스쿨버스 불법 추월과 관련해 NHTSA·NTSB 의 조사를 받고 있다고 보도되었습니다(TechCrunch 10/8).
- 서울 상암동 레벨 4 로보택시는 11 월 시작 예정이며 초기에는 안전관리자가 동승합니다(6/30 보도 기준 계획).

SECTION 03

노동 전환

참여의 절차와 상실의 우려는 함께 다뤄져야 한다

핵심 판단

워싱턴 시청 앞의 항의에서는 일자리 상실 우려와 함께 노동자가 설계 단계에 참여해야 한다는 요구가 제기되었습니다. 두 쟁점은 함께 다룰 필요가 있으며, 참여자 전체의 우선순위를 단정하기는 어렵습니다.

10 월 1 일 서울시 협약은 시험운전자·관제요원 등 운영 인력 마련을 포함하지만, 기존 종사자의 전환 규모와 교육·고용조건까지 제시하지는 않았습니다. 도입 계획과 함께 구체화할 과제입니다.

분석

노동 전환의 쟁점은 흔히 '몇 명이 일자리를 잃는가'로 요약되지만, 현장에서는 '어떤 일이, 어떤 속도로, 누구의 합의 아래 바뀌는가'도 함께 중요합니다. 현재 공개된 자료로는 순고용 효과를 판단하기 어렵습니다.

워싱턴: 절차적 참여와 일자리 우려

D.C.에서 논의 중인 법안은 사업자별 종합 운영계획 승인 전 최대 200 대의 초기 한도를 제시하고, 허가 전 180 일 이상의 D.C. 시험 프로그램 참여와 그 기간 내 25 만 마일 이상의 시험, 8 개 구역 간 서비스 격차 해소 계획을 요구합니다. 이를 도시 전체의 고정 총량이나 기존 택시 면허에 대한 배분 제도로 해석하기는 어렵습니다. 항의 현장에서는 노동자가 테이블에 앉아야 한다는 절차적 요구와 함께 일자리 상실 우려가 제기되었습니다. 7 월 공청회 이후 표결 일정은 정해지지 않았습니다.

서울: 임대·번호판·요금·책임의 미합의 항목

9 월 보도 당시 서울 개인택시업계는 차량 임대, 번호판의 영업용 전환, 요금, 사고 책임에 대한 합의가 없다고 지적했습니다. 면허 보유자가 신규 공급의 이해당사자로 참여하는 연계안은 검토할 수 있으나, 별도 허가안과 비교해 전환 비용, 안전 책임, 소비자 편익을 함께 평가할 필요가 있습니다.

운전 과업의 자동화와 새 직무 확대—전환 규모는 별도 검증 필요

서울시 버스 협약은 버스조합이 시험운전자와 관제요원 등 운행 인력 마련에 협력한다고 명시했습니다. 관제·정비·현장 대응 직무가 확대될 수 있지만, 운전직 감소를 얼마나 흡수할지는 아직 판단하기 어렵습니다. 신규 일자리 수, 사라지는 운전직 수, 기존 종사자 전환율, 임금·근무지역을 함께 살펴야 하며, 전환 인원과 고용조건을 도입 계획과 함께 공개하는 것이 바람직합니다.

배경

- D.C.의 '자율주행차 배치 승인 개정법(2026)' 발의안(B26-0684)은 찰스 앨런 의원이 5 월 발의했고, DDOT 가 운영하는 상용 자율주행 프로그램을 신설합니다. 7 월 공청회까지 진행되었고 표결 일정은 없습니다(Fox News 10/10, 발의안 원문).
- 발의안 §3a-2 는 사업자별로 운영계획 승인 전 200 대를 허용하고 승인 후 대수는 별도 규칙으로 정하며, 허가 전 180 일 이상의 D.C. 시험과 25 만 마일 이상의 시험을 요구합니다.
- 항의 현장에서는 워싱턴 AFL-CIO 지역 협의회장이 노동자의 참여와 속도 조절을 요구했고, 일자리 상실 우려도 함께 제기되었습니다(Fox News 10/10).
- 웨이모는 2026 년 6 월까지 2 억 7,130 만 마일의 무인 주행 자료로, 비교 대상 운행 지역에서 인명피해 사고율이 인간 운전자 기준보다 낮았다고 발표했습니다(회사 자료이며 모든 도시·상황의 우위를 뜻하지는 않습니다).
- 서울시는 10 월 1 일 현대차·버스조합과 협약을 맺고 2030 년까지 레벨 4 시내버스 500 대 도입을 추진하기로 했습니다. 500 대는 개발·실증을 거치는 목표입니다(서울시 보도자료).

SECTION 04

도시 거버넌스

도시는 도로를 내어주는 대신 질서를 요구한다

핵심 판단

도시는 로보택시의 규제자이면서 동시에 가장 큰 쇼케이스입니다. 선전은 APEC 을 앞두고 로보택시를 도시의 일상 풍경으로 소개하고, 서울은 호출 플랫폼 사업자가 운행 데이터를 시와 연계하도록 하는 방식으로 질서를 요구합니다.

도로 설계는 서비스 범위에 영향을 줍니다. 카카오모빌리티는 강남 도로 분석에서 합법적 승하차 구간 비중을 2.3%로 제시했으며, 이는 도시와 사업자의 협의가 서비스 품질과 맞닿아 있음을 보여 줍니다.

분석

도시가 로보택시를 맞이하는 방식은 크게 세 가지, 곧 도로를 내어 주는 방식, 데이터를 가져가는 방식, 형평성을 요구하는 방식으로 나뉩니다. 이번 주에는 세 방식이 모두 나타났습니다.

쇼케이스로서의 도시: 선전 (발행 전 보완, 10/10 보도)

11 월 APEC 정상회의를 앞둔 선전에서는 바이두의 로보택시 서비스 '뤄보콰이파오'가 선전만 일대를 달리고, 드론이 음식을 배달하며, 휴머노이드 로봇 기업의 취재 코스까지 한 묶음으로 소개됩니다. 선전시 통계공보에 따르면 2025 년 GDP 는 약 3 조 8,732 억 위안, 연말 상주인구는 약 1,825 만 명입니다. 이 보도는 도시가 기술을 허용하는 단계를 넘어 전시하는 단계로 가고 있음을 보여 주는 장면으로 읽힙니다.

데이터를 통한 관리: 서울

서울시 공모는 선정 사업자가 2 년간 자사 앱으로 예약·호출·배차·결제를 맡되 운행 데이터를 시와 연계하도록 규정한 것으로 보도되었습니다. 도시가 플랫폼에 도로를 열어 주는 대가로 데이터를 확보하는 구조입니다. 이 데이터는 승하차 구간, 운행 구역, 요금 체계 논의에 활용될 수 있으며, 기존 면허 체계와의 연계안을 평가하는 근거 자료로도 쓰일 수 있습니다.

형평성의 요구: 워싱턴과 강남의 승하차

워싱턴 발의안은 8 개 구역 간 서비스 격차 해소 계획을 허가 조건으로 요구합니다. 서울 강남에서는 카카오모빌리티가 도로 분석을 통해 합법적 승하차 구간 비중을 2.3%로 제시했습니다(기사에는 공간 범위와 산출 방식이 제시되지 않았습니다). 두 도시 모두 '어디서나 부를 수 있는가'가 서비스의 중요한 조건임을 보여 줍니다. 승하차 구역과 서비스 형평성을 함께 설계할 때 로보택시는 도시 교통의 일부로 자리잡을 수 있습니다.

배경

- 선전의 APEC 정상회의는 2026 년 11 월 예정이며, 바이두의 뤄보콰이파오가 선전만 일대에서 운행됩니다(뉴스핌 10/10).
- 선전시 2025 년 통계공보 기준 GDP 는 약 3 조 8,732 억 위안(38,731.80 억 위안), 연말 상주인구는 약 1,825 만 명(1,824.85 만 명)입니다.
- 서울시 공모는 선정 사업자에게 2 년간 예약·호출·배차·결제 서비스를 맡기고 운행 데이터를 시와 연계하도록 합니다(머니투데이 9/7).
- 카카오모빌리티는 4 월 6 일 강남 심야 유료 운행을 시작했고 요금은 시간대별로 5,800 원~6,700 원입니다(경향신문 8/2).
- 카카오모빌리티는 강남 도로 분석에서 합법 승하차 구간 비중을 2.3%로 제시했고, 지자체와의 협의 필요성을 언급했습니다(경향신문 8/2).

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 주를 읽는 네 개의 관전 포인트

01 웨이모의 확장 속도와 부채 구조

연말 주간 100 만 건 목표가 유지되는지, 신규 도시 출시 일정이 부채 조달 이후 달라지는지를 살펴볼 필요가 있습니다.

02 10 월 30 일, 테슬라의 NHTSA 답변

자기인증 근거에 대한 추가 질의나 위반 판단 여부를 살펴보고, 별도의 면제 신청·승인 여부는 구분해 추적할 필요가 있습니다.

03 D.C. 의회의 표결 일정과 노동 참여 방식

발의안의 사업자별 한도와 노동자 참여 장치가 어떻게 조정되는지가 다른 도시의 입법 설계를 가늠하는 단서가 될 수 있습니다.

04 서울의 개인택시 협의와 11 월 상암 레벨 4 시범

9 월 보도 당시 미합의였던 임대·번호판·요금·책임 항목에 진전이 있는지, 기존 면허 사업자 연계안이 어떻게 구체화되는지가 관전 포인트입니다.

SOURCES

출처

[01] Waymo. Waymo closes $5 billion debt financing (2026-10-08) *https://www.waymo.com/blog/2026/10/waymo-closes-5-billion-debt-financing/* — 1 차(회사 발표), 2026-10-08 기준, 담보·금리·만기는 비공개

[02] TechCrunch. Waymo locks in $5B loan from Blackstone, PIMCO to fuel robotaxi expansion (2026-10-08) *https://techcrunch.com/2026/10/08/waymo-locks-in-5b-loan-from-blackstone-pimco-to-fuel-robotaxi-expansion/* — 2 차(언론), 2026-10-08 보도, 시장 수·지분 조달 이력 근거

[03] Benzinga. Waymo Is Borrowing $5 Billion For Its Global Robotaxi Expansion (2026-10-07) *https://www.benzinga.com/markets/private-markets/26/10/62229321/waymo-borrows-5-billion-to-fuel-its-global-robotaxi-expansion* — 2 차(Bloomberg 보도 재인용), 2026-10-07 기준, 가산금리 근거

[04] GO Inc. GO·Waymo·Nihon Kotsu 협력 발표 (2026-09-15) *https://goinc.jp/news/pr/2026/09/15/6pzjypdxzuza8kawb2ocfg/* — 1 차(회사 발표), 2026-09-15 기준, 웨이모 대표 발언 및 2027 년 도쿄 계획

[05] Waymo. Safety Impact (2026-06 기준 데이터) *https://www.waymo.com/safety/impact/* — 1 차(회사 자료), 2026 년 6 월까지의 무인 주행 데이터, 비교 대상 운행 지역 기준

[06] NHTSA. Special Order, Audit Query AQ26002 (2026-09-10) *https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/INIM-AQ26002-17090P1.pdf* — 1 차(정부 문서), 21 개 요청 및 민사제재 한도

[07] NHTSA. 답변 기한 연장 결정 메모 (2026-09-29) *https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/IRSPO-AQ26002-19155.pdf* — 1 차(정부 문서), 기한 10 월 30 일

[08] Teslanorth. Tesla Wanted Until November to Defend the Cybercab. NHTSA Had Other Plans (2026-10-08) *https://teslanorth.com/2026/10/08/cybercab-nhtsa-extension/* — 2 차(해설), 연장 요청·허용 경과 정리

[09] Fox News. Waymo robotaxi bill in DC sparks union workers' protest over jobs (2026-10-10) *https://foxnews.com/politics/workers-erupt-over-dc-plan-bring-robotaxis-city-streets-this-bulls* — 2 차(언론), 10 월 10 일 보도로 발행 전 보완 자료

[10] D.C. Council. B26-0684 Autonomous Vehicle Deployment Authorization Amendment Act of 2026 (발의안) *https://legiscan.com/DC/text/B26-0684/id/3430786/Washington_D_C_-2025-B26-0684-Introduced.pdf* — 1 차(발의안 원문 전재), §3a-2, 계류 중인 법안

[11] 머니투데이. [단독] 카카오 독주 끝…서울 로보택시 운영권, 현대차·티머니도 땄다 (2026-09-07) *https://www.mt.co.kr/tech/2026/09/07/2026090710530472531* — 2 차(언론), 2026-09-07 보도, 호출 플랫폼 선정이며 서비스 개시와 구분

[12] 시대. 서울시 자율주행차 운송플랫폼 사업자 3 곳 선정 관련 보도 (2026-09-11) *https://www.sidae.com/article/2026091113271517683* — 2 차(언론), 2026-09-11 보도, 개인택시업계 미합의 항목은 당시 업계 지적

[13] 서울특별시. 자율주행 시내버스 상용화 업무협약 보도자료 (2026-10-01) *https://www.seoul.go.kr/news/news_report.do?nttNo=467454* — 1 차(지자체 보도자료), 2026-10-01 기준

[14] 경향신문. 카카오모빌리티 강남 자율주행 택시 이용 현황 보도 (2026-08-02) *https://www.khan.co.kr/article/202608021602001* — 2 차(언론), 2026-08-02 기준, 2.3%는 카카오모빌리티 제시 수치

[15] 다음뉴스. 하반기 서울서 '레벨 4' 완전자율주행 택시…누구나 앱으로 호출 (2026-06-30) *https://v.daum.net/v/20260630111713463* — 2 차(언론 전재), 2026-06-30 보도 기준 계획

[16] 뉴스핌. [APEC 도시 선전 미리 가보니] ① 하늘엔 배달드론 땅엔 로보택시 (2026-10-10) *https://www.newspim.com/news/view/20261010000046* — 2 차(언론 현지 취재), 10 월 10 일 보도로 발행 전 보완 자료

[17] 선전시 통계국. 2025 년 국민경제와 사회발전 통계공보

https://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/zfxxgj/tjsj/tjgb/content/post_12805133.html — 1 차(정부 통계), 2025 년 기준 GDP·연말 상주인구

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.