(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-43 · 10.12 ~ 10.16

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

속도를 정하는 손이 차 안에서 차 밖으로 옮겨 간다

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 19 일 (월) · Week 43

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

차 안의 소프트웨어에서 차 밖의 사람과 계약으로 — 쟁점의 이동

이번 주의 장면은 시연 영상이 아니라 회의 자료와 보고서였습니다. 포틀랜드 교통국은 10 월 13 일 시의회 위원회에 첫해 시 전체 225 대 상한과 유료 운행 전 5 만 마일 시험을 담은 규칙 구상을 보고했고(제안 단계이며 확정 조례가 아닙니다)[01], 런던의회 교통위원회는 분석기간 직전인 10 월 11 일 공개한 보고서에서 자율여객서비스를 환영해야 한다고 확신할 증거를 아직 충분히 듣지 못했다며 13 개 권고를 냈습니다(구속력이 없습니다)[02]. 같은 주 Waymo 는 샌안토니오·샌디에이고·탬파를 전체 이용자에게 열고 내슈빌 공항 서비스를 시작했다고 밝혔습니다(회사 발표 기준)[03]. 지난 주(W42)에 짚은 50 억 달러 첫 부채 조달 이후 맞는 한 주이지만, 확장 발표와 조달 사이의 인과는 확인된 바 없습니다.

정책연구실의 해석으로는, 이 장면들은 확장의 쟁점이 차량 안의 소프트웨어에서 차량 밖의 사람과 계약으로 옮겨 가고 있다는 가설 위에서 한 줄로 읽힙니다. 규칙을 쓰는 도시, 원격으로 개입하는 운영 인력(NHTSA 공개자료에서 테슬라의 원격 조작 관련 접촉 사고 보고 5 건이 확인되나 개입 횟수가 제시되지 않아 사고율을 비교하기는 어렵습니다), 계약 주기마다 분업을 다시 쓰는 플랫폼(Uber 자율주행 총괄 퇴사 보도와 Waymo 의 2028 년 자체 앱 계획), 요금이 같을 때 시간을 따지는 승객(샌안토니오 1 회 비공식 비교)이 그 예입니다. 다만 한 주의 몇 사례이며 업계 전체의 방향으로 일반화할 수 없습니다.

한국에는 두 개의 시계가 걸려 있습니다. 국토교통부는 2 월 로드맵에서 2027 년 원격운전 도입을 위한 제도 개선을 과제로 적었고, 4 월 출범한 사고책임 TF 는 연말까지 가이드라인을 준비합니다[04]. 정책연구실의 제안은 원격지원·원격운전·기술감독의 직무와 책임을 하나의 틀에서 정의하고, 이를 기존 여객운송 면허 체계를 토대로 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계로 다룰 때와 별도 허가 방안으로 다룰 때를 안전 책임의 명확성, 지방 동의 절차, 면허 가치의 보전, 공급 속도, 노동 전환 비용의 기준으로 비교 검토하는 것입니다. 어느 쪽이 우월한지는 아직 입증된 바 없습니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁 플랫폼과 기술 공급자의 분업은 고정된 구조가 아니라 계약 주기마다 다시 쓰일 수 있고, 요금이 같아지면 대기 시간과 경로가 선택을 가르는 변수가 될 수 있다는 것이 우리의 가설입니다.

02 규제·정책 규제의 품질은 금지의 강도보다 분모의 정의에서 갈리며, 원격지원·원격운전·기술감독의 직무 구분이 그 출발점입니다.

03 노동 전환 전환 비용의 처리 방식은 도시마다 달라 포틀랜드는 건당 부과금을 제안했고 런던의회는 전환계획을 권고했으며, 어느 쪽의 효과도 아직 확인된 바 없습니다.

04 도시 거버넌스 도시가 쓸 수 있는 도구는 상위 법의 틀이 정하므로, 같은 상한·시험·보고도 어떤 권한 구조 위에 놓이느냐에 따라 다른 뜻이 됩니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

분석기간 10/12~10/16 · 한 주를 관통하는 서사: 속도를 정하는 손이 차 밖으로 옮겨 가고 있다는 것이 정책연구실의 가설입니다.

01 Waymo, 3 개 도시 전면 개방과 내슈빌 공항 서비스

10 월 14 일 샌안토니오·샌디에이고·탬파가 전체 이용자에게 열렸고, 10 월 13 일 내슈빌 공항 서비스가 일부 이용자부터 시작되었습니다(회사 발표 기준).

02 포틀랜드, 로보택시 규칙 구상 보고

첫해 시 전체 225 대 상한과 5 만 마일 시험, 기사 지원 부과금(금액 미제시)이 제안되었으며 10 월 27 일 위원회에서 조례 개정안을 다룰 계획입니다.

03 런던의회 교통위원회, '환영할 증거 아직 부족'

10 월 11 일 공개된 13 개 권고(구속력 없음)와 영국 교통부의 10 월 12 일 서면답변이 이번 주 지방 면허당국 동의라는 쟁점을 부각했습니다.

04 테슬라 원격 조작 관련 접촉 사고 보고 5 건

NHTSA 공개자료 기준이며 개입 횟수·시간·거리가 제시되지 않아 사고율 비교는 어렵고, 원인과 책임은 별도 확인 대상입니다.

05 Uber 자율주행 총괄 퇴사 보도와 Waymo 의 2028 년 계약 전환

퇴사(회사 설명은 이직)와 계약 전환은 별개 사실이며, 분업이 계약 주기마다 재협상될 수 있다는 점은 정책연구실의 해석입니다.

06 샌안토니오, 같은 요금·다른 시간

전면 개방 다음 날 KSAT 의 1 회 비공식 비교에서 Waymo 와 Uber 의 공항행 요금은 약 24 달러로 같았고 Waymo 주행은 31 분이었습니다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

분업은 계약서의 날짜까지만 유효할 수 있다

핵심 판단

이번 주 플랫폼 경쟁 뉴스는 '누가 더 잘 달리는가'보다 '누가 승객을 쥐고 누가 차량을 쥐는가'를 묻습니다. Uber 자율주행·배송 총괄의 11 월 16 일 퇴사 보도(회사 설명은 운송업 밖 기업으로의 이직)와 Waymo 의 2028 년 1 월 자체 앱 병행 계획(Uber 대변인 설명)은 별개의 사실이며, 인사의 원인을 계약으로 단정할 근거는 없습니다. 다만 나란히 놓으면 분업이 계약 주기마다 재협상될 수 있다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

샌안토니오의 1 회 비공식 비교는 요금이 같아질 때 선택이 시간으로 옮겨 갈 수 있다는 가설의 점검 항목을 보여 줄 뿐 검증은 아닙니다.

분석

양면시장은 한쪽 이용자가 늘수록 다른 쪽의 가치가 커지는 시장이며, 플랫폼의 협상력은 수요를 모아 주는 능력에서 나옵니다.

수요가 얇을 때의 분업은 밀도가 생기면 다시 계산됩니다

수요가 얇은 초기에는 기술 공급자에게 승객 기반이, 플랫폼에는 무인 차량이 필요해 분업이 서로에게 이롭습니다. 한 도시에서 직접 수요를 확보할 만큼 밀도가 생기면 협상력이 달라질 수 있다는 것이 우리의 가설입니다. 오스틴·애틀랜타의 Waymo 는 현재 Uber 앱으로만 호출되며, Uber 는 최소 2028 년 5 월까지 차량이 남는다고 설명했고 Waymo 는 직접 예약 병행을 계획합니다[05]. 지난 주(W42)의 '승부처는 호출 접점'이라는 진단에 접점의 협상력이 영속적이지 않을 수 있다는 단서가 붙은 셈입니다.

같은 요금, 다른 시간

Waymo 가 세 도시를 연 다음 날 KSAT 는 샌안토니오 도심~공항 호출을 한 번 비교했습니다. 앱 표시 요금은 Lyft 약 21 달러, Uber·Waymo 약 24 달러, 택시 견적 30~40 달러였고, Waymo 는 주행 31 분에 약 10 분 대기가 더해졌습니다[06]. 승객의 비용은 요금과 시간의 합이므로 요금이 같아지면 대기·경로가 변수가 된다는 가설이 성립하나, 평일 1 회 측정이라 일반화할 수 없습니다. 택시 요금을 시·도가 정하는 한국에서는 대기 시간과 서비스 범위의 경쟁이 커질 수 있다는 것이 우리의 가설입니다.

확장 발표와 자금 구조 — 연결선은 긋되 인과는 긋지 않습니다

10 월 14 일 Waymo 는 세 도시를 대기자 명단 없이 열었고, 올해 앞서 서비스를 시작한 이후 누적 '수십만 명'을 태웠다고 밝혔습니다(회사 발표 기준). 10 월 8 일 마감된 50 억 달러 부채 조달 직후입니다. 그러나 금리·담보·상환재원이 발표에 제시되지 않아 대주단이 운임 현금흐름을 봤는지 차주의 신용에 기댔는지 구별할 수 없고, 개방 시점과 상환 일정의 관련도 확인된 바 없습니다. 지난 주 부채를 '확신의 가격표'로 읽은 것은 여전히 가설입니다.

배경

- Uber 총괄 Sarfraz Maredia 는 11 월 16 일 퇴사하며, 같은 보도는 지난달 약 3,300 명 감원도 전했습니다(Bloomberg 10/13, 전재본)[07].
- 2028 년 1 월 자체 앱 병행과 최소 2028 년 5 월 유지는 Uber 설명입니다(FT 7 월 보도 재인용, 분석기간 밖)[05].
- Waymo 는 10 월 14 일 세 도시를 전면 개방하고 10 월 13 일 내슈빌 공항 서비스를 시작했습니다(회사 발표 기준)[03].
- 50 억 달러 기간대출은 10 월 8 일 마감됐고 Goldman Sachs 가 단독 주간사입니다(대주단 발표 기준)[08].

SECTION 02

규제·정책

규제의 품질은 금지의 강도보다 분모의 정의에서 갈린다

핵심 판단

테슬라 로보택시의 원격 조작 관련 접촉 사고 보고 5 건은 원격조작 중 접촉 위험을 살필 사례 자료입니다. 다만 개입 횟수·시간·거리 같은 분모가 제시되지 않아 사고율이나 다른 운행 방식과의 상대적 안전성을 평가하기는 어렵습니다. 규제의 출발점은 금지의 강도가 아니라 무엇을 어떤 분모로 보고하게 할 것인가라는 정의라는 것이 정책연구실의 해석입니다.

한국은 2 월 로드맵이 2027 년 원격운전 제도 개선을 과제로 적었고 4 월 출범한 사고책임 TF 가 연말 가이드라인을 준비합니다. 세 직무를 한 틀에서 정의하자는 것이 제안입니다.

분석

규제는 장비·대수 상한 같은 수단규제와 사고율처럼 결과를 재는 성과규제로 나뉩니다. 후자는 측정 가능한 분모를 전제하는데, 사업자만 개입 빈도를 아는 정보 비대칭이 있으면 분모의 공개가 규제의 첫 과제가 됩니다.

다섯 건이 말해 주는 것과 말하지 않는 것

NHTSA 상설 일반명령(SGO) 공개자료에는 테슬라 로보택시의 원격 조작 관련 접촉 사고 5 건이 있습니다. 분류칸이 '원격'인 보고가 3 건, 서술에서 제어 인수가 확인되는 보고가 2 건이며, 접촉 속도는 시속 약 0.4~9 마일이며 4 건은 부상 신고 없는 물적 피해, 1 건은 입원 없는 경상입니다[09]. NHTSA 는 이 자료를 검증 전 초기 보고로 안내합니다. 일부 신고에는 정지 후 제어 인수·운행 복구 과정이 기록돼 있어, '차량이 도움을 얼마나 자주 필요로 하는가'와 연결될 수 있다는 가설이 가능합니다. 개입 빈도가 제시돼야 검증할 수 있고, 개별 신고의 경위는 서술이 다릅니다.

원격 인력을 부르는 이름이 곧 법의 관할입니다

캘리포니아 AB 1777 은 2026 년 7 월 1 일부터 긴급대응 연결 30 초, 지오펜싱 통보 후 이탈 지시 2 분이라는 기준을 적용합니다. 이와 별도로 SB 1246 은 직접 주행하는 원격운전자에게 미국 내 소재와 캘리포니아 유효 면허를 요구하고(적용일 2028 년 7 월 1 일), 원격지원자는 따로 정의합니다[10]. 독일 StVFernLV 는 장비와 운전자의 국내 소재(§3), 고용·교육·적성(§10)을 요구하며, 자율주행차의 기술감독은 StVG §1d(3)·AFGBV §14 가 따로 다룹니다[11]. 중국 지침은 원격 안전원 대 차량 비율 조건으로 보도되며[12] 소재·면허 요건과 별개입니다. 직무의 이름이 적용 법령을 가르므로 '관제 인력'으로 묶으면 이 구분이 사라집니다.

절차의 단계를 결함 확정과 섞지 않기

NHTSA 결함조사국은 10 월 9 일 2026 년형 테슬라 로보택시의 스쿨존 제한속도 초과 주장에 대한 결함 청원 검토(DP26010)를 열었습니다. 청원은 9 월 23 일 접수, 근거 영상 3 건, 충돌·부상 0 건입니다. 접수 후 120 일 안에 수용·기각을 통지하며, 결함 확정이나 리콜이 아닙니다[13]. 지난 주(W42)의 '인증은 신뢰의 선금'에 감사 조회(AQ26002, 답변 기한 10 월 30 일)와 별개의 청원 경로가 더해졌고 결과는 아직 없습니다.

배경

- 테슬라는 3 월 답변에서 원격 직접 제어를 최후 수단으로 설명했습니다. 제어 인수는 시속 2 마일 이하에서 가능하며, ADS 가 직접 접근을 허용한 경우 최고속도 권한은 시속 10 마일이라고 밝혔습니다(회사 답변 기준)[14].
- 답변한 7 개사 중 개입 빈도를 공개한 곳은 없었습니다(Axios 3/31)[14].

SECTION 03

노동 전환

일자리는 협상 테이블에서 조문으로 옮겨 간다

핵심 판단

전환 비용을 누가 어떻게 치를지가 이번 주 두 도시에서 서로 다른 조문 후보로 나타났습니다. 포틀랜드 교통국은 영향받는 기사를 지원하는 건당 부과금을 제안했고(금액과 납부 주체는 제시되지 않았습니다), 런던의회 교통위원회는 TfL 이 기사와 사업자가 참여하는 전환계획과 재원 방식을 만들도록 권고했습니다. 두 방식 모두 확정된 제도가 아닙니다.

지난 주(W42) D.C.에서 나온 '설계 단계에서 노동자가 테이블에 앉아야 한다'는 요구가 부과금과 전환계획이라는 구체적 장치의 논의로 이어졌다는 것은 해석일 뿐, 두 제안이 노동계 요구의 결과인지는 확인되지 않았습니다.

분석

과업 모형은 직업을 여러 과업의 묶음으로 보고 자동화가 어떤 과업을 대체하고 어떤 새 과업을 만드는지 따집니다. 새 과업이 누구에게 돌아가는지는 기술보다 제도가 가르는 부분이 큽니다.

누가 비용을 내는가 — 건당 부과금의 귀착

PBOT 발표자료는 택시·TNC 와 같은 허가·건당 수수료와 별도로 영향받는 종사자를 지원하는 건당 기사 지원 부과금을 제안했습니다[01]. 조세 귀착의 관점에서 법적으로 내는 주체와 실제 부담하는 주체는 다를 수 있어, 부담이 이용자와 사업자에게 나뉘는 정도는 수요·공급의 가격 반응과 시장 경쟁구조 등에 따라 달라집니다. 부과금 수입은 건당 금액과 건수의 곱이어서 요율을 올려도 수요 반응이 충분히 클 때만 총수입이 줄어듭니다. 적정 수준은 요율·재원 목표·수요 반응을 함께 추정해야 말할 수 있습니다.

런던은 조건이 아니라 계획을 요구했습니다

위원회 권고 12 는 전환계획과 재원 마련을 TfL 이 기사, 대표단체, 사업자와 함께 만들라는 것이며 재원 납부를 허가 동의의 조건으로 정한 것은 아닙니다[02]. 같은 주 IWGB 는 런던 시장에게 무인택시 도입 중단을 요구했습니다[15]. 포틀랜드 시의회 안에서도 Driver's Union Oregon 은 모든 차량에 면허 기사 탑승을, Mitch Green 의원은 금지 추진을 밝혔고 Olivia Clark 의원은 금지와 유인 의무에 모두 반대했습니다[16]. 각 발언은 주체의 주장이며 어느 쪽의 효과도 검증되지 않았습니다.

새 과업은 어디에 생기는가

Lyft 는 내슈빌 디포에 10 월 12 일부터 파트너 차량을 반입하며 연내 70 명 이상 정규직 고용을 계획한다고 밝혔습니다(회사 계획 기준)[17]. 독일 StVFernLV §10 은 원격운전자의 고용·교육을 법문으로 정했습니다[11]. 그러나 한 거점의 채용 계획은 순고용 효과의 증거가 아니며, OECD/ITF 의 '교통 부문 약 13% 고위험'은 실직률이 아닌 노출도 추정치입니다[18]. 한국 실증도시 공모에서 '운수업계와의 상생 방안'이 평가 요소로 거론된 것은(보도상 전망)[19] 종사자 참여가 수용성을 높인다는 가설과 맞닿지만 확인할 과제입니다.

배경

- PBOT 는 10 월 27 일 위원회에서 Title 16.40 개정 조례안을 다룰 계획이며 금액·납부 주체는 제시되지 않았습니다[01].
- 런던의회 권고 9 는 원격지원 인력에 안전보호 교육·신원조회(DBS)와 영국 내 근무를 요구합니다[02].
- 미니애폴리스 시의회는 무인차 감시원 조례를 7 대 6 으로 가결했고 시장이 거부했습니다(분석기간 밖)[20].
- Lyft 의 70 명은 채용 계획이며 충원 실적이 아닙니다[17].

SECTION 04

도시 거버넌스

같은 숫자도 어떤 권한 위에 놓이느냐에 따라 다른 뜻이 된다

핵심 판단

포틀랜드의 225 대 상한과 런던의회의 차량 수 상한 권고는 겉으로는 비슷한 도구입니다. 그러나 오리건에는 자율주행차 배치를 규율하는 주 법률이 아직 없어 시가 규칙을 먼저 쓸 수 있고, 영국은 국가가 허가하고 지방 면허당국이 동의하는 구조여서 같은 도구가 다른 권한 위에 놓입니다. 도시의 도구는 상위 법의 틀이 정한다는 점이 이번 주의 관찰입니다.

한국에서는 제 9 조의 여객 유상운송 특례가 시범운행지구 단위로 작동하므로 지자체가 상한·시험·전환 재원 같은 조건을 어느 단계에서 어떤 근거로 붙일 수 있는지 먼저 확인해야 합니다. 기존 택시 면허 연계 방안과 별도 허가 방안의 비교 검토를 제안합니다.

분석

제도적 보완성은 한 제도의 효과가 맞물린 다른 제도에 따라 달라진다는 관점입니다. 도시의 상한도 주 법률의 선점 여부, 국가 허가 체계와의 맞물림에 따라 다른 의미를 갖습니다.

포틀랜드의 세 숫자

PBOT 제안은 시험 단계 회사당 15 대, 유료 운행 신청 전 시내 5 만 마일 시험(면허 기사 탑승·무인 각 2 만 5 천), 유료 운행 첫해 회사당 75 대·시 전체 225 대 상한, 기사 지원 부과금 등입니다. 시의회 기록에는 접수·기록(Placed on file) 상태이며 확정된 조례가 아닙니다[01]. 상한은 대기 시간을 늘리고 네트워크 밀도를 낮출 수 있지만 남은 차량의 가동률을 높일 수도 있어 단위비용이 오른다고 단정할 수 없고, 상한이 없으면 공차 주행과 혼잡이라는 외부효과가 커질 수 있습니다.

런던의회의 질문 — 편익이 확인될 때까지 조건부인가

런던의회 권고에는 APS 허가의 발급·철회 권한의 TfL 이양(권고 1), 충돌·근접사고 데이터의 24 시간 제출(권고 5), 공차 주행거리 공개(권고 6), 지역별 차량 수 상한 권한(권고 11)이 포함됩니다[02]. 현행 파일럿에서 허가는 DVSA 가 발급하고 TfL 은 동의 권한만 갖는데, 영국 교통부는 10 월 12 일 서면답변에서 택시·PHV 와 유사한 서비스의 허가에 관련 면허당국의 사전 동의가 필요하다고 설명했습니다[21]. 위원회가 입증책임을 '위험이 확인되지 않았으니 허용'에서 '편익이 확인될 때까지 조건부'로 옮기려 했고 편익을 공차 주행·대중교통 전환·접근성 묶음으로 정의했다는 것이 해석입니다.

한국의 질문 — 조건을 붙일 권한은 어느 단계에 있는가

한국의 2027 년 예산안(9 월 1 일 발표, 국회 심사 전)은 실증도시 차량을 200 대에서 3,000 대로 늘리는 구상을 담았고 추가 공모의 평가 요소로 '운수업계와의 상생 방안'이 거론됩니다. 서울시 관계자는 택시업계와의 조율이 부담이라고 말했습니다(보도 기준)[19]. 공모 설계 단계에서 두 방안을 같은 기준으로 비교하고, 지방 동의의 시점과 범위가 서비스 개시 시점을 좌우할 수 있다는 영국 사례의 시사는 가설로 남습니다.

배경

- 오리건 HB 4085 는 통과하지 못했고 2027 년 회기에 새 법안이 예상됩니다. 16 개 주 이상이 시 조례를 선점한다고 전해집니다(분석기간 밖)[22].
- 초기 파일럿 허가의 유효기간은 정부 안내상 약 12~18 개월 범위에서 개별 결정 예정이며, 법정 최대 유효기간은 2026 년 시행규정상 5 년입니다(APS 허가 체계의 모법은 AV Act 2024 §83·§85)[23].
- 국토교통부 2 월 로드맵은 2027 년 원격운전 도입 제도 개선을 과제로, 4 월 출범 TF 는 연말 가이드라인을 추진합니다(정부 자료 기준)[04].

ACTION POINTS

액션 포인트

향후 주요 일정과 관전 포인트

01 포틀랜드 10 월 27 일 위원회와 조례안 문안

상한 대수, 시험 마일, 부과금 액수와 납부 주체가 조례안에서 어떻게 확정되는지, 오리건 주 차원 입법과의 관계가 어떻게 다뤄지는지를 살펴볼 필요가 있습니다.

02 NHTSA 의 두 절차: 10 월 30 일 답변 기한과 DP26010

AQ26002 답변 기한이 지나고 DP26010 의 120 일 시한(2027 년 1 월 하순)이 진행되는 동안 회사가 개입 빈도나 유상 탑승 대수 같은 분모를 공개하는지 확인할 필요가 있습니다. 결함 확정이나 리콜을 전제한 관전 포인트가 아닙니다.

03 TfL 과 영국 정부의 후속 응답

런던의회 권고에 대한 TfL·정부의 공식 응답과 동의 기준 공개 여부, Uber·Pony.ai 런던 시험의 안전요원 탑승 여부를 살펴볼 필요가 있습니다.

04 한국의 원격운전 제도 개선과 실증도시 공모 기준

2027 년 원격운전 제도 개선 일정과 연말 사고책임 가이드라인, 내년 초 추가 공모에서 원격 인력의 직무 구분과 기존 면허 연계 방안·별도 허가 방안이 어떻게 다뤄지는지 확인할 필요가 있습니다.

SOURCES

출처

[01] Portland Bureau of Transportation / Portland City Council. Portland's Strategy on Automated Vehicles 발표자료, Public Works Committee (2026.10.13); Document 2026-357 'Local regulation of automated vehicles' (상태: Placed on file) *https://www.portland.gov/council/documents/presentation/placed-file/2026-357*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(시 공식 자료), 기준일 2026-10-13. 제안 단계이며 확정 조례가 아님. 부과금 금액·납부 주체는 자료에 제시되지 않음.

[02] London Assembly Transport Committee. Who's driving the future of autonomous transport in London? (2026.10.11 공개) *https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/london-assembly-work/london-assembly-publications/whos-driving-future-autonomous-transport-london*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(의회 위원회 보고서), 기준일 2026-10-11. 권고는 구속력이 없으며 TfL 은 새 상한이나 면허 체계를 발표하지 않음. YouGov 수치는 보고서 인용.

[03] Waymo / Self Drive News. From the road: San Antonio, San Diego, Tampa (2026.10.14); Waymo Begins Robotaxi Service at Nashville International Airport (2026.10.14, Waymo 공지 10.13 인용) *https://waymo.com/blog/shorts/sat-sd-tpa/ ; https://selfdrivenews.com/waymo-nashville-airport-bna/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(회사 발표)·2 차(보도), 기준일 2026-10-14. 이번 발표에는 도시별 차량 대수가 제시되지 않았으며 '수십만 명'은 올해 앞서 서비스를 시작한 이후 누적치(회사 발표 기준).

[04] 국토교통부. 「2030 모빌리티 혁신성장 로드맵」 발표(2026.02.26, 정책브리핑); 자율주행차 사고 보상 빨라진다…책임기준 마련 본격 착수(2026.04.07, 보도자료) *https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148960028 ; https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148962235*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(정부 자료). 2027 년 원격운전 도입을 위한 제도 개선은 과제 일정이며, 사고책임 TF 의 연말 가이드라인은 추진 계획.

[05] just-auto. Waymo ending Uber robotaxi partnership (2026.07.27) *https://www.just-auto.com/news/waymo-ending-uber-robotaxi-partnership/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(FT 2026.07.24 보도 재인용, Bloomberg·Reuters 인용 보도 포함), 분석기간 밖 배경자료(당시 보도). 2028 년 1 월·5 월 일정은 Uber 대변인 설명.

[06] KSAT. Are driverless cars 'Waymo' or way less expensive? KSAT compares rideshare options (2026.10.15); Waymo launches fully autonomous ride-hailing service in San Antonio (2026.10.14) *https://www.ksat.com/news/local/2026/10/15/are-driverless-cars-waymo-or-way-less-expensive-ksat-compares-rideshare-options/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(지역 방송), 평일 오전 1 회 비공식 비교이며 동일 조건 실험이 아님. 고속도로 미이용은 Waymo 대변인 발언.

[07] Bloomberg (Natalie Lung). Uber Executive Overseeing Robotaxi Expansion to Depart (2026.10.13) *https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-10-13/uber-executive-overseeing-robotaxi-expansion-efforts-to-depart ; 전재: https://www.ttnews.com/articles/uber-maredia-robotaxi-depart*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), Transport Topics·LA Times 전재본 재인용 기준(원문: 위 Bloomberg URL). 퇴사 사유는 Uber 대변인 설명.

[08] Sixth Street. Waymo Closes $5 Billion Debt Financing to Accelerate Business Expansion (2026.10.08) *https://sixthstreet.com/investment_announce/waymo-closes-5-billion-debt-financing-to-accelerate-business-expansion/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(대주단 발표), 기준일 2026-10-08. 금리·담보·보증·상환재원은 발표에 제시되지 않음.

[09] Electrek / NHTSA. Tesla remote operators keep crashing its 'Robotaxis,' data shows (2026.10.15); NHTSA Standing General Order 2021-01 ADS 사고보고 공개자료(2026.09.15 공개분) *https://electrek.co/2026/10/15/tesla-remote-operators-crashing-robotaxis/ ; https://static.nhtsa.gov/odi/ffdd/sgo-2021-01/SGO-2021-01_Incident_Reports_ADS.csv ; https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/standing-general-order-crash-reporting*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(분석 기사)·1 차(공개자료), 신고별 최신본 기준 집계. SGO 자료는 검증되지 않은 초기 보고를 담을 수 있고 정규화되지 않음.

[10] California Legislature. AB 1777 (2024) Vehicle Code §38751; SB 1246 (2025–26) §38754·§38800·§38806·§38807 *https://legiscan.com/CA/text/AB1777/id/3023393 ; https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=202520260SB1246*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(법문 전재본 기준). §38751 적용일 2026-07-01, SB 1246 추가 요건 적용일 2028-07-01. DMV 허가 권한 유지.

[11] Bundesministerium der Justiz (gesetze-im-internet.de). StVFernLV §3(1) Nr.4, §10 (원격운전, 2025.12.01 발효); StVG §1d(3)·AFGBV §14 (기술감독) *https://www.gesetze-im-internet.de/stvfernlv/__10.html ; https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(법문). 원격운전(Fernlenken)과 기술감독(Technische Aufsicht)은 서로 다른 제도.

[12] 중국증권보(CS.com.cn) 보도. 交通运输部办公厅『自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)』(2023.12.05) 관련 보도 *https://www.cs.com.cn/cj2020/202312/t20231206_6379161.html*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론, 지침 발표 보도 기준). 지정 구역·지방정부 동의를 전제한 원격 안전원 대 차량 비율 조건이며

[13] NHTSA ODI / Electrek. Defect Petition DP26010 개시 문서 (2026.10.09); NHTSA weighs probe into claims Tesla Robotaxis speed in school zones (2026.10.12); 49 CFR 552.8 *https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/INOA-DP26010-19159.pdf ; https://electrek.co/2026/10/12/nhtsa-tesla-robotaxi-school-zone-speeding-petition/ ; https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/552.8*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(규제기관 문서)·2 차(해설), 청원 접수 2026-09-23. 대상 약 1,000 대는 NHTSA 추정치이며 결함 확정·리콜이 아님. AQ26002 답변 기한(10.30)은 보도 기준.

[14] Office of Sen. Markey / TechSpot / Axios. Company responses to RAO letter, Tesla 답변 1(b) (2026.03.26 답변); Tesla admits remote humans can sometimes take control (2026.04.01); Senator calls for federal oversight of remote helpers for autonomous vehicles (2026.03.31) *https://www.markey.senate.gov/imo/media/doc/company_responses_to_rao_letter.pdf ; https://www.techspot.com/news/111911-tesla-admits-remote-humans-can-sometimes-take-control.html ; https://www.axios.com/2026/03/31/autonomous-vehicles-remote-av-federal-markey*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(회사 답변 묶음, 의원실 공개)·2 차(보도), 분석기간 밖 배경자료. 회사 설명의 조건이며 개별 사고에서 권한이 부여됐는지는 별도 문제.

[15] The Register / TaxiPoint. London cabbies want Sadiq Khan to slam the brakes on robotaxis (2026.10.12); London Assembly calls for robotaxi fleet caps and stronger TfL licensing powers (2026.10.12) *https://www.theregister.com/personal-tech/2026/10/12/london-cabbies-want-sadiq-khan-to-slam-the-brakes-on-robotaxis/5302595*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), IWGB 요구와 기사 규모는 각 보도 기준.

[16] KATU. Portland to weigh robotaxi rules as rideshare drivers warn of job losses and safety issues (2026.10.12) *https://katu.com/newsletter-daily/portland-to-weigh-robotaxi-rules-as-rideshare-drivers-warn-of-job-losses-and-safety-issues-oregon-future-money-union-wages-driveless-waymo-robot-transportation-traffic*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), 이해관계자 발언은 각 발언 주체의 주장. 허가 정지 요건·승인 구역은 이 보도 기준.

[17] Lyft. Flexdrive Nashville AV depot (2026.10) *https://www.lyft.com/blog/posts/flexdrive-nashville-av-depot*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(회사 발표), 10 월 12 일 차량 반입·연내 70 명 이상 정규직 고용은 회사 계획이며 실적과 구분.

[18] OECD/ITF. Adapting (to) automation: Transport workforce in transition, ITF Policy Papers No. 122 (2023.09) *https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/09/adapting-to-automation_fd689cc9/905fdc2c-en.pdf*
자료 성격·기준일·확인 경로: 학술·정책 보고서. 교통 부문 약 13%(전체 약 10%)는 자동화 고위험 직업 종사 비중 추정치이며 실직률이 아님.

[19] 지디넷코리아 / 노컷뉴스. 광주 다음은 우리…제 2 자율주행 실증도시 노리는 지자체들 (2026.09.29); 국토부 2027 년 예산안 69 조 편성 (2026.09.01) *https://zdnet.co.kr/view/?no=20260929180613 ; https://nocutnews.co.kr/news/6571107*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), 분석기간 밖 배경자료. 2027 년 예산안은 국회 심사 전 정부안이며 공모 평가 요소는 보도상 전망으로 확정 배점·의무가 아님.

[20] Patch. Frey Vetoes Robotaxi Rules; Council Members Push Override (2026.10.07) *https://patch.com/minnesota/minneapolis/frey-vetoes-robotaxi-rules-council-members-push-override-protect-uber-lyft*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), 분석기간 밖 배경자료. 10 월 7 일 당시 보도 기준이며 이후 재의결 여부는 반영하지 않음.

[21] UK Parliament / DM News. Written question UIN 30025, 답변 2026.10.12 (Justin Madders, 교통부 도로 담당 정무차관); DfT Clarifies Local Consent Role in Automated Taxi Pilot Permits (2026.10.14) *https://questions-statements.parliament.uk/written-questions/detail/2026-09-15/30025*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(의회 서면답변 기록)·2 차(보도). 특정 서비스의 허가나 TfL 의 새 정책이 아님.

[22] OPB. Portland moves to regulate robotaxis (2026.07.30) *https://www.opb.org/article/2026/07/30/portland-oregon-robotaxis-waymo-autonomous-vehicles/*
자료 성격·기준일·확인 경로: 2 차(언론), 분석기간 밖 배경자료. 오리건 HB 4085 미통과, 2027 년 회기 전망, 주 선점 법률 현황은 이 보도 기준.

[23] UK Government / UK Parliament. Self-driving vehicle pilot scheme: information for applicants, 'Issuing an APS permit'; Automated Vehicles (Permits for Automated Passenger Services) Regulations 2026, reg. 3; Automated Vehicles Act 2024 §83·§85 *https://www.gov.uk/government/publications/self-driving-vehicle-pilot-scheme-information-for-applicants/self-driving-vehicle-pilot-scheme-information-for-applicants ; https://www.legislation.gov.uk/uksi/2026/439/made ; https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2024/10/contents*
자료 성격·기준일·확인 경로: 1 차(정부 안내·시행규정·법문). 12~18 개월은 초기 파일럿 허가 유효기간에 관한 정부 안내, 5 년은 시행규정 제 3 조의 최대 유효기간.

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.