(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-44 · 10.19 ~ 10.23

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

차량 확대의 실행 조건이 함께 부각됐다

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 10 월 26 일 (월) · Week 44

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

이번 주의 실적·시장 확대·플릿 자금조달 소식이 기존의 인증·지방정부 규제 논의와 함께 놓이면서, 차량 확대의 실행 조건으로 자금, 운영 역량, 허가와 책임 배분이 함께 부각되고 있다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

이번 주(10 월 19~23 일)의 장면은 숫자와 문서였습니다. 테슬라는 미국 현지 10 월 21 일 3 분기 실적에서 로보택시 무감독 누적 주행 약 200 만 마일(분기 말 기준, 회사 발표)을 제시했으나 유상 운행 대수와 대당 가동률은 함께 제시하지 않았고[01], Waymo 는 10 월 20 일 마드리드 계획(2027 년 목표, 회사 목표)과 10 월 21 일 라스베이거스 공항 운행을 발표했습니다[02][03]. Hertz 산하 Oro Mobility 는 8,000 만 달러를 유치했고[04], NHTSA 의 Cybercab 자기인증 질의에 대한 응답 기한을 로이터는 10 월 30 일로 전했습니다[05].

정책연구실의 해석으로는, 지난 주(W43)에 진단했던 '속도를 정하는 손이 차 안에서 차 밖으로 옮겨 간다'는 흐름[06]이 이번 주에는 실적·시장 확대·플릿 자금조달 소식이 기존의 인증·지방정부 규제 논의(NHTSA 명령서 9 월 10 일, 미니애폴리스 10 월 15 일 등)와 함께 놓이며 이어진 것으로 읽힙니다. D.C.에서는 상임위 표결 계획과 차기 시장 유력 후보의 연기 요구가 맞섰습니다[07][08]. 다만 한 주의 사례로 업계의 방향을 확정할 수는 없으며 다음 주 이후의 자료로 검증할 가설입니다.

한국에서는 서울시가 상암 레벨 4 택시 사업자로 라이드플럭스를 선정했고 11 월 말 개시를 목표로 계약 전 협상 중이라는 보도가 나왔습니다(서울시 관계자 설명 기준)[09]. 정부는 10 월 23 일 자율주행 서비스 사업자 제도화와 사고책임 가이드라인 마련을 추진한다고 발표했습니다(추진 계획이며 세부 제도가 확정·시행된 것은 아닙니다)[10]. 정책연구실은 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계를 별도 허가 방안과 비교 검토할 대안으로 제안합니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁 두 선두 주자의 숫자(마일·도시)는 서로 다른 계기판이며, 유상 운행량과 가동률 없이는 수익성을 판단하기 어렵습니다. 경쟁의 무게가 자금·디포·플릿 운영 구조로 옮겨 간다는 것이 우리의 가설입니다.

02 규제·정책 한 대의 차량이 통과할 문은 자기인증, 시험 허가, 상업 허가, 원격 인력 요건으로 여러 겹이며, 규제의 품질은 각 문이 정보를 어떻게 드러내게 하느냐에서 갈릴 수 있다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

03 노동 전환 일자리 영향은 건수·보수·전업 기사 규모 중 무엇을 세느냐에 따라 결론이 달라지며, 전환 비용의 부담 방식이 허가 논의의 중심으로 옮겨 오고 있다는 것이 가설입니다.

04 도시 거버넌스 교통위반 집행과 사고배상 책임은 기능이 다른 별도 과제이며, 한국은 10 월 23 일 정부의 사업자 제도화 추진 발표와 상암 실증을 연결해 둘을 구분해 검토할 필요가 있습니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

분석기간 10/19~10/23 · 한 주를 관통하는 서사: 이번 주의 실적·시장 확대·플릿 자금조달 소식이 기존의 인증·지방정부 규제 논의와 함께 놓이면서, 차량 확대의 실행 조건으로 자금, 운영 역량, 허가와 책임 배분이 함께 부각되고 있다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

01 테슬라 3 분기 실적: 무감독 누적 약 200 만 마일

미국 현지 10 월 21 일 발표. 유상 운행 대수·가동률은 제시되지 않았고, Cybercab 댈러스 투입은 11 월 계획(경영진 발언 기준)입니다.

02 Waymo, 마드리드 계획과 라스베이거스 공항 운행

10 월 20 일 마드리드(2027 년 목표), 10 월 21 일 공항 승하차 개시. 차량 2 만 대 계획은 Semafor 보도 기준입니다.

03 Hertz 산하 Oro Mobility, 8,000 만 달러 유치

10 월 20 일 발표. 플릿 운영·디포·충전 인프라가 별도 사업 층위로 부각되었습니다(회사 발표 기준).

04 NHTSA, Cybercab 자기인증 근거 질의

특별명령 AQ26002 는 21 개 항목을 묻고 있으며 응답 기한은 로이터 보도 기준 10 월 30 일입니다.

05 D.C. 법안과 미네소타 쌍둥이 도시

D.C. 상임위 표결 계획과 연기 요구가 맞섰고, 분석기간 직전 미니애폴리스 조례는 무산(10 월 15 일), 세인트폴은 연구에 착수(10 월 14 일)했습니다.

06 서울 상암 레벨 4 택시와 정부의 사업자 제도화 추진

라이드플럭스 선정 보도(11 월 말 GV80 2 대 개시 목표, 계약 전 협상)와 10 월 23 일 정부의 서비스 사업자 제도화·사고책임 가이드라인 추진 발표가 같은 주에 나왔습니다. 추진 계획이며 확정·시행된 제도가 아닙니다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

계기판이 다르면 경쟁의 모양도 다르게 보인다

핵심 판단

이번 주 두 선두 주자는 서로 다른 숫자를 내밀었습니다. 테슬라는 로보택시 무감독 누적 주행 약 200 만 마일(분기 말, 회사 발표 기준)을[01], Waymo 는 마드리드 계획과 라스베이거스 공항 운행이라는 도시·거점의 확대를 앞세웠고[02][03], 두 회사 모두 유상 운행 대수와 대당 가동률은 제시하지 않았습니다.

정책연구실의 해석으로는 이 숫자들은 수익성의 증거라기보다 어떤 계기판을 보여 줄지에 대한 각 사의 선택이며, 경쟁의 무게가 차량 기술에서 자금·디포·플릿 관리 같은 운영 구조로 옮겨 간다는 것이 우리의 가설입니다. 한 주의 사례로 확정할 수는 없습니다.

분석

규모·밀도의 경제란 한 지역에 차량과 수요가 모일수록 대기 시간이 줄고 차량당 운행이 늘어 단위 비용이 낮아지는 현상으로, 로보택시 수익성의 핵심 변수로 거론됩니다.

두 개의 계기판: 마일과 도시

테슬라는 3 분기 자료에서 무감독 누적 주행을 제시했고 콘퍼런스콜에서 경영진은 Cybercab 의 댈러스 투입을 11 월 계획으로, 유료 마일당 0.30 달러 비용 목표는 아직 미달이라고 밝혔습니다(회사 발표·콜 발언 기준)[01][11]. 누적 마일과 도시 수는 차 한 대가 하루 몇 시간 유상으로 운행하는지는 말해 주지 않습니다. 가동률(유상 운행시간÷실제 운행 가능시간)이 비어 있는 한 규모·밀도의 경제가 작동하는지는 외부에서 검증하기 어렵습니다.

차를 굴리는 층위의 분화: Oro 의 8,000 만 달러

Hertz 가 과반 지분을 유지하는 Oro Mobility 는 10 월 20 일 전략적 지분 투자를 유치했고, 자금은 차량 구매·디포·충전 인프라에 쓰이며 Uber 의 Lucid·Nuro 로보택시 차량군을 샌프란시스코에서 관리하는 계약(개시일 미정)을 맺고 있습니다. 약 4 만 5,000 대라는 운영 규모는 로보택시 대수가 아닙니다(회사 발표 기준)[04].

거래비용 이론은 특정 용도에 묶인 자산(자산 특수성)일수록 계약으로 관리하기 어려워 누가 소유·운영하느냐가 비용을 좌우한다고 봅니다. 정책연구실의 해석으로는 기술 공급자, 호출 플랫폼, 플릿 운영자, 디포 운영자로 업무가 나뉘는 흐름이 보이며, 기존 택시·렌터카 사업자가 어느 층위를 맡을 수 있는지는 비용·수요·경쟁 조건에 따라 검증할 과제입니다.

2 만 대 보도와 부채의 의미

Semafor 는 10 월 19 일 익명 소식통을 인용해 Waymo 가 약 4,000 대인 차량을 2026 년 말 8,000 대, 2027 년 말 2 만 대로 늘릴 계획이라고 보도했고 회사는 논평하지 않았습니다[12]. 회사가 확인한 것은 분석기간 직전인 10 월 8 일의 50 억 달러 기간대출, 곧 첫 부채 조달입니다[13]. 이를 확장 자금의 조달 수단이 넓어진 것으로 읽되, 공개된 내용만으로 운행 수입이 상환을 뒷받침한다거나 지분 조달이 어려워졌다고 판단하기는 어렵습니다.

배경

- 테슬라 3 분기 매출 280.5 억 달러, GAAP 순이익 7.87 억 달러, FSD 활성 이용 174 만 건(무료 체험 제외)은 회사 발표 기준입니다[01].
- Waymo 마드리드는 재규어 I-PACE 로 초기에 사람이 직접 운전하며, DGT 목록상 FVA-03/2026(16 대)은 시험 허가로 유상 상업 서비스 승인과 구분됩니다[02][14].
- Waymo 는 회사 발표 기준 미국 15 개 이상 도시에서 주당 50 만 건 이상의 유상 승차를 제공하며, 10 월 21 일 라스베이거스 공항 승하차를 일부 이용자부터 시작했습니다[15][03].

SECTION 02

규제·정책

허가는 한 개의 문이 아니라 여러 겹의 문이다

핵심 판단

같은 차량이 통과해야 하는 문은 여러 겹입니다. NHTSA 는 조향장치 없는 Cybercab 의 연방자동차안전기준(FMVSS) 자기인증 근거를 묻는 특별명령(AQ26002)을 두었고[16], 로이터는 응답 기한을 10 월 30 일로 전했습니다[05].

정책연구실의 해석으로는 규제의 품질은 문의 개수가 아니라 각 문이 정보를 어떻게 드러내게 하느냐에서 갈릴 수 있습니다. 조사 개시나 특별명령은 결함·위법의 확정이나 리콜이 아닙니다.

분석

정보 비대칭이란 한쪽만 아는 정보 때문에 상대방이 판단하기 어려운 상황을 말하며, 규제는 이 격차를 줄이는 장치로 읽을 수 있습니다.

자기인증에 붙은 사후 질문: AQ26002

NHTSA 명령서(9 월 10 일자)는 운전자 조작장치를 전제로 한 FMVSS 적용 여부 판단 근거, 49 CFR Part 555 면제 없이 적합성을 어떻게 확보했는지 등 21 개 항목을 선서진술서와 함께 답하도록 했습니다[16]. 명령서상 기한은 9 월 30 일이었으며 로이터는 응답 기한을 10 월 30 일로 전했습니다[05]. 자기인증은 제조사가 적합을 선언하고 정부가 사후에 확인하는 구조이며, 이번 명령은 그 확인의 질문을 보여 줍니다. 한국도 자동차관리법상 자기인증 제도를 두고 있으므로, 조작장치 없는 차량은 안전기준·인증, 시험운행허가, 여객운송 허가를 같은 단계끼리 대조해 점검할 시점이라는 것이 정책연구실의 제안입니다.

같은 '원격', 다른 직무

NHTSA 충돌 신고 자료(Electrek 10 월 15 일 정리 기준)에서 테슬라 로보택시 신고 36 건 가운데 원격 조작이 서술된 사례는 5 건이고, 신고 ID 별 최신 버전 기준으로 4 건은 재산 피해·부상 보고 없음, 1 건은 입원 없는 경미한 부상입니다[17][18]. Waymo 는 2026 년 2 월 상원 서한에서 사람이 동적 주행 과업을 수행하는 원격운전을 쓰지 않는다고 설명했습니다[19]. 원인과 책임은 별도 확인이 필요하며 노출량 없이 사고율을 비교할 수도 없습니다. 캘리포니아 SB 1246 은 직접 주행하는 원격운전자(미국 내 소재와 캘리포니아 유효 면허 요건, 2028 년 7 월 1 일 적용)와 안내를 제공하는 원격지원자를 별도로 정의합니다[20]. 정책연구실은 한국도 원격지원·원격운전·기술감독의 직무와 책임을 처음부터 구분해 정의할 것을 제안합니다.

시험 허가와 상업 허가 사이

스페인 DGT 목록상 AVOMO CARS(WeRide·Uber)와 Waymo 의 허가는 시험 허가로 유상 상업 서비스 승인과 구분됩니다[14]. 영국은 Automated Vehicles Act 2024 로 자율여객서비스(APS)라는 별도 허가 체계를 두었으나[21], 9 월 3 일 런던에서 시작된 Uber·Wayve 유상 서비스는 TfL 의 PHV 면허로 면허 보유자가 운전석에 앉는 조건입니다(The Next Web 9 월 4 일 보도 기준)[22]. 각국은 시험 허가와 상업 면허, 기존 운송 면허와 자율주행 전용 허가의 관계를 서로 다르게 설계하고 있으며, 한국에서는 기존 면허와의 연계 방안과 별도 허가 방안을 비교할 필요가 있습니다.

배경

- NHTSA ODI 는 10 월 9 일 결함청원 DP26010(스쿨존 제한속도 초과 주장, 약 1,000 대 추정) 심사를 개시했으며 결함·위법의 확정이 아닙니다(분석기간 밖)[23].
- 캘리포니아 SB 1246 은 현장 기술요원 요청 후 30 분을 넘는 방해에 지방정부 민사소송과 법원의 차량당 최대 1 만 달러 금전제재 구조를 두며 적용일은 2028 년 7 월 1 일입니다[20].

SECTION 03

노동 전환

일자리는 몇 명이냐가 아니라 무엇을 세느냐에 따라 다른 이야기가 된다

핵심 판단

노동 전환 논쟁의 공통점은 합의된 숫자가 없다는 것입니다. D.C. 법안(B26-0684)은 주행 마일당 15 센트 부과금에서 행정비용을 뺀 절반을 실직했거나 실직 위험에 있는 라이드셰어 기사의 교육·훈련에 쓰도록 하고[24], 차기 시장이 유력한 재니스 루이스 조지 의원은 10 월 15 일 입법 연기를 요구했습니다[08]. 분석기간 직전에 미니애폴리스의 안전요원 탑승 조례는 재의결에서 무산됐고 세인트폴은 규제 틀 연구에 착수했습니다[25].

정책연구실의 해석으로는 같은 현상도 건수·보수·전업 기사 규모 중 무엇을 세느냐에 따라 결론이 갈리며, 전환 비용의 부담 방식이 허가 논의의 중심으로 옮겨 오고 있다는 것이 가설입니다.

분석

노동 대체의 과업 모형은 기술이 직업 전체가 아니라 직업을 이루는 개별 과업을 대체하거나 보완한다고 보므로, 일자리 효과를 하나의 숫자로 말하기 어렵게 합니다.

숫자의 정의가 결론을 가른다

Reason 은 루이스 조지 의원 측이 D.C.의 전업 라이드셰어 기사를 약 200 명으로 추산했다고 전했고(Substack 재인용 기준), Gridwise(2025 년 8 월)의 보수·건수 소폭 감소 분석과 Eno(2026 년 6 월)의 시간당 운행 건수 증가·보수 감소 분석을 인용했습니다(Reason 재인용 기준)[26]. 건수는 늘고 보수는 줄 수 있다는 점은 과업 모형으로 설명 가능하지만, 재인용된 자료만으로 인과를 말할 수는 없습니다.

전환 재원의 모양: 공공 부과금

D.C. 법안의 부과금은 공공이 걷고 배분하는 구조이며, 앨런 교통위원장은 이 부과금이 빈 차의 배회를 억제한다고 설명했습니다(Axios 인터뷰 기준)[07]. 정책연구실의 가설은 처리 결과와 무관하게 부과금으로 전환 재원을 만드는 방식이 다른 도시의 비교 모델이 될 수 있다는 것이나, 요금과 가동률에 미치는 영향은 검증이 필요합니다.

미네소타의 두 각본, 서울의 중간 단계

미니애폴리스 시의회는 10 월 1 일 면허를 가진 안전요원 탑승과 최저임금 지급을 요구하는 조례를 7 대 6 으로 가결했으나 시장이 거부권을 행사했고, 10 월 15 일 재의결은 필요한 9 표에 못 미치는 7 표로 무산됐습니다. 보도에 따르면 Waymo 는 이 조례를 사실상의 금지라고 평가했고 시장은 운전자 없는 차에 운전자를 요구하는 것이 합리적이지 않다는 취지로 거부 사유를 밝혔습니다(발언 주체에 귀속)[25]. 서울 상암은 운전석을 비우되 조수석에

안전관리자를 태우는 중간 단계로 시작할 계획이라고 보도됐습니다[09]. 이 단계가 종사자의 역할 전환 시간을 줄 수 있다는 것은 가설이며, 순고용과 수용성 효과는 운행 결과로 확인할 과제입니다. 기존 사업자·종사자의 참여가 수용성을 보장한다고 말할 수도 없습니다.

배경

- 토론토 시장실의 4 월 고용 관련 입장(토론토스타 재인용 기준)과 온타리오 교통부의 고용 계획 요구(Canadian Press 재인용 기준)가 전해졌으나 허가 요건으로 도입된 것은 아닙니다[27].
- Waymo 는 토론토에서 수백 개의 일자리를 만들겠다고 밝혔으나 이는 회사 계획이며 충원 인원과 구분합니다[28].
- 두 시 모두 Uber·Lyft 기사들이 SEIU Local 26 과 조직화를 시작한 배경이 있다고 노동계 매체는 전했습니다[29].

SECTION 04

도시 거버넌스

기술이 먼저 도착하고, 제도의 빈칸은 도로에서 드러난다

핵심 판단

도시는 규칙을 정하는 주체이면서 제도의 빈칸이 가장 먼저 드러나는 현장입니다. 덴버에서는 9 월 1 일 무인 운행 개시 이후 Waymo 차량에 계란을 던지는 사례가 보도됐고[30], 덴버 경찰은 주법상 무인차에 범칙금을 발부할 장치가 없다고 설명했습니다(BusinessDen 9 월 2 일 보도 기준)[31]. 캘리포니아는 7 월 1 일부터 경찰이 사업자에게 불이행 통지를 발부하게 했고[32], D.C. 법안(제안 단계)은 자율주행 작동 중 제조사를 불법행위법상 운전자로 간주합니다[24].

정책연구실의 해석으로는 빈칸은 교통위반 집행(통지·감독)과 사고 민사책임 귀속이라는 서로 다른 보완 제도에서 각각 생긴다는 것이 가설입니다. 계란 투척이 수용성 부족의 증거인지 소수의 일탈인지는 자료가 부족해 일반화하지 않습니다.

분석

제도적 보완성이란 새 기술이 제 기능을 하려면 기술 자체뿐 아니라 이를 받치는 집행·책임·분쟁 해결 제도가 함께 갖춰져야 한다는 관점입니다.

교통위반 집행과 사고배상 책임의 별도 정비

캘리포니아 사례는 교통법규 위반의 통지·DMV 보고 절차를 다루며[33][32], D.C. 제안은 자율주행 작동 중 사고에 대한 불법행위법상 제조사 책임 귀속을 다룹니다[24]. 두 제도는 법적 기능이 달라 서로 대체하는 해결책이 아니며, D.C.는 제안 단계입니다. 정책연구실은 한국도 위반 집행과 피해자 보상·구상 관계를 구분해 검토할 필요가 있다고 제안합니다.

시민 앞에 세우는 시험: 홍콩

Apollo Go 의 홍콩 퉁충 시민 시승은 10 월 21 일 시작됐습니다(현장 취재 보도 기준). 11 월 3 일까지 약 5.1km 고정 노선에서 차내 보조 운영원이 탑승하는 제한된 무료 시승 프로그램이며 일반 무인 유료 영업이 아닙니다[34][35]. 사람이 탄 채 이용자 범위를 통제하며 공개하는 설계로, 수용성을 먼저 얻는 경로인지는 검증할 가설입니다.

상암: 사업자 선정과 허가는 별개의 절차

전자신문은 서울시가 상암 레벨 4 택시 사업자로 라이드플럭스를 선정했으며 계약 전 협상 중이고 11 월 말 제네시스 GV80 2 대로 개시하는 것을 목표로 한다고 보도했습니다(서울시 관계자 설명 기준)[09]. 요금과 허가 조건은 보도에 제시되지 않았고 사업자 선정과 개별 운행·운송 허가는 별개의 절차입니다. 정책연구실은 이 실증을 기존

택시 면허 체계와 연계하는 방안과 별도 허가 방안을 안전 책임의 명확성, 지방 동의 절차, 면허 가치의 보전, 공급 속도, 노동 전환 비용이라는 같은 기준으로 비교 검토할 것을 제안합니다. 한국은 자율주행자동차법 제 9 조로 여객 유상운송 특례를 두고 있습니다[36]. 정부는 10 월 23 일 서비스 사업자 제도화와 사고책임 가이드라인 마련 추진을 발표했으며, 상암 등 개별 실증과 함께 새 사업자 요건이 기존 운송면허·보험·현장 대응 체계와 어떻게 연결되는지가 검토 과제입니다[10]. 통합·이행 설계는 검토 대안이며 효과가 확인된 것이 아닙니다.

배경

- 덴버: 10 월 11 일 탑승 중이던 승객의 차량에 계란 두 개가 맞았고 9 월 24 일 사례는 KDVR 재인용 기준입니다. 경찰 신고는 없었고 Waymo 는 논평 요청에 응하지 않았습니다[30].
- 미니애폴리스·세인트폴 사례는 주 법률과 선점 규정에 따라 시 권한이 달라지므로 미국 전체의 흐름으로 일반화하지 않습니다[25].

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주의 관전 포인트

01 10 월 30 일 전후, 테슬라의 NHTSA 응답과 공개 범위

응답 기한(로이터 보도 기준)을 지키는지, 내용이 어디까지 공개되는지가 조작장치 없는 차량의 인증 논의에 첫 자료가 될 수 있습니다. 내용이 공개되기 전에는 결과를 예단하지 않는 것이 바람직합니다.

02 지방정부의 표결 일정: 포틀랜드와 D.C.

지난 호는 포틀랜드 위원회가 10 월 27 일 조례 개정안을 다룰 계획이라고 전했습니다[06]. D.C. 상임위는 추수감사절 전 표결을 계획하고 있습니다(Axios 인터뷰 기준). 확정 일정이나 결과가 아닌 계획으로 다루며, 대수 상한·시험 요건·전환 재원의 설계가 어떻게 정해지는지 확인할 필요가 있습니다.

03 서울 상암의 계약 체결과 사업자 제도화 추진

서울시 공식 발표는 계약 체결 후로 예정되어 있습니다. 요금, 안전관리자의 역할, 무인 전환 조건은 허가서 기준으로 확인하고, 10 월 23 일 정부가 추진을 발표한 사업자 제도화·사고책임 가이드라인[10]이 기존 면허 연계 방안과 별도 허가 방안의 비교에 어떻게 반영되는지 살필 필요가 있습니다.

04 가동률 지표와 증차 계획의 확인

Semafor 보도상의 증차 계획(연말 8,000 대, 2027 년 말 2 만 대)[12]가 회사 수치로 확인되는지, 테슬라의 댈러스 투입(11 월 계획) 이후 유상 운행량·가동률이 함께 공개되는지를 살필 필요가 있습니다. 공개되지 않더라도 그 자체를 사업성의 유무로 읽지 않는 것이 바람직합니다.

SOURCES

출처

[01] Tesla, Inc.. Q3 2026 Update (Form 8-K Exhibit 99.1) (2026.10.21)
https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/0001318605/000162828026066738/exhibit9914.htm — 1 차(회사 공시). 기준일 2026.10.21(미국 현지), 회사 발표 기준

[02] Waymo. "Waymo in the Madrid region" 공식 블로그 (2026.10.20) *https://waymo.com/blog/2026/10/waymo-in-madrid-region/* — 1 차(회사 발표). 2027 년 유상 서비스는 회사 목표

[03] TechCrunch. "Waymo starts offering rides at the Las Vegas airport" (2026.10.21)
https://techcrunch.com/2026/10/21/waymo-starts-offering-rides-at-the-las-vegas-airport/ — 2 차(보도)

[04] Hertz. "Hertz-Backed Oro Mobility Secures $80 Million Strategic Equity Investment to Accelerate Independent Growth" (2026.10.20) *https://newsroom.hertz.com/press-releases/press-release-details/hertz-backed-oro-mobility-secures-80-million-strategic-equity-investment-to-accelerate-independent-growth/* — 1 차(회사 발표). 운영 대수 약 4 만 5,000 대는 로보택시 대수가 아님

[05] Reuters (Claims Journal 전재). "Tesla Aiming to Sell Cybercab Robotaxis by End of Year Despite Federal Probe" (2026.10.22) *https://www.claimsjournal.com/news/national/2026/10/22/340879.htm* — 2 차(통신사). 응답 기한 10 월 30 일은 이 보도 기준

[06] (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실. Mobility Weekly Review Vol. 2026-43 (발행 2026.10.19) *(협회 발행본)* — 참고(직전 호). 직전 호의 진단과 포틀랜드 10 월 27 일 위원회 계획은 해당 호 기준

[07] Axios Washington D.C.. "Despite rising backlash, DC robotaxi bill set for council vote" (2026.10.16)
https://www.axios.com/local/washington-dc/2026/10/16/robotaxi-waymo-bill-dc-council — 2 차(보도). 앨런 의원 인터뷰 기준, 상임위 표결 계획

[08] City Cast DC. "JLG Comes Out Against Autonomous Vehicle Bill" (2026.10.15) *https://dc.citycast.fm/dc-politics/jlg-waymo-av-robotaxi* — 2 차(보도). 루이스 조지 의원 X 게시글(10.15) 인용

[09] 전자신문. "내달 상암서 서울 첫 레벨 4 자율주행 택시...라이드플럭스가 맡는다" (2026.10.19)
https://www.etnews.com/20261019000316 — 2 차(보도). 서울시 관계자 설명 기준, 계약 전 협상 단계.

[10] 국토교통부. 자율주행 서비스 사업자 제도화·사고책임 가이드라인 추진 관련 보도자료 (2026.10.23)
https://www.korea.kr/common/download.do?fileId=198575997&tblKey=GMN — 1 차(정부 발표). 추진 계획이며 세부 제도가 확정·시행된 것은 아님

[11] The Motley Fool. Tesla (TSLA) Q3 2026 Earnings Call Transcript (2026.10.22 게재, 콜은 미국 현지 10.21)
https://www.fool.com/earnings/call-transcripts/2026/10/22/tesla-tsla-q3-2026-earnings-call-transcript/ — 2 차(콜 전사). 발언 주체별 귀속, 계획·목표는 회사의 목표

[12] Semafor. "Waymo plans to quintuple its fleet" (미국 동부시간 2026.10.19)
https://www.semafor.com/article/10/19/2026/waymo-plans-to-quintuple-its-fleet — 2 차(익명 소식통 인용, Waymo 는 논평하지 않음). 회사가 확인한 목표가 아닌 보도 기준

[13] Waymo. "Waymo closes $5 billion debt financing" 공식 블로그 (2026.10.08)
https://waymo.com/blog/2026/10/waymo-closes-5-billion-debt-financing/ — 1 차(회사 발표). 분석기간 밖 배경자료(당시 발표)

[14] DGT(스페인 교통청). 자동화 차량 시험 체계(ES-AV) 및 허가 목록 (2026.10.23 조회) *https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/vehiculos-seguros/conduccion-automatizada/marco-pruebas-vehiculos-automatizados/index.html* — 1 차(규제기관 공개 목록). FVA-02/2026 AVOMO CARS 20 대, FVA-03/2026 Waymo 16 대.

[15] Reuters (KFGO 전재). "Waymo to launch autonomous ride-hailing in Madrid next year" (2026.10.20)
https://kfgo.com/2026/10/20/waymo-to-launch-autonomous-ride-hailing-in-madrid-next-year/ — 2 차(통신사). 주당 50 만 건 이상·15 개 이상 미국 도시 수치는 회사 발표 기준

[16] NHTSA. Special Order AQ26002 — Tesla Cybercab FMVSS 자기인증 (2026.09.10)
https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/INIM-AQ26002-17090P1.pdf — 1 차(규제기관 명령서). 조사·명령은 결함이나 위법의 확정이 아니며 리콜과도 다름

[17] Electrek. "Tesla remote operators keep crashing its 'Robotaxis,' data shows" (2026.10.15)
https://electrek.co/2026/10/15/tesla-remote-operators-crashing-robotaxis/ — 2 차(NHTSA SGO 신고 자료 분석). 분석기간 밖 배경자료, 제조사 신고 기준

[18] NHTSA. Standing General Order 2021-01 ADS 충돌 신고 CSV (신고 ID 별 최신 버전 기준)
https://static.nhtsa.gov/odi/ffdd/sgo-2021-01/SGO-2021-01_Incident_Reports_ADS.csv — 1 차(제조사 신고 자료). 부상 분류는 신고 내용이며 실제 부상·원인·책임의 확정이 아님.

[19] Waymo. 미국 상원 질의 공개 답변 자료 (2026.02.17)
https://www.markey.senate.gov/imo/media/doc/company_responses_to_rao_letter.pdf — 1 차(회사 답변). 원격운전 미사용 설명은 회사 설명 기준

[20] California Legislature. SB 1246 (2025–26 회기, 2026.09.30 서명) Vehicle Code §38754·§38800·§38806·§38807 *https://legiscan.com/CA/text/SB1246/id/3461167* — 1 차(법문, 공포본 전재). 관련 조항 적용일 2028.07.01

[21] UK Parliament. Automated Vehicles Act 2024, Part 5 (자율여객서비스) §83·§85
https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2024/10 — 1 차(법문)

[22] The Next Web. 런던 Uber·Wayve 서비스의 PHV 면허 경로와 APS 허가 현황 (2026.09.04)
https://thenextweb.com/news/london-robotaxi-phv-route-aps-permit-unused — 2 차(보도). APS 심사 상태는 9 월 4 일 보도 당시 기준

[23] NHTSA ODI. Defect Petition DP26010 개시문서 INOA-DP26010 (2026.10.09 개시, 2026.09.23 접수)
https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/INOA-DP26010-19159.pdf — 1 차(규제기관 문서). 분석기간 밖 배경자료, 심사 개시는 결함·위법의 확정이 아님

[24] Sidley Austin. "D.C. Council Proposes a Costly Path for Autonomous Vehicles in the Nation's Capital" (2026.05.14) *https://environmentalhealthsafetybrief.sidley.com/2026/05/14/d-c-council-proposes-a-costly-path-for-autonomous-vehicles-in-the-nations-capital/* — 2 차(법률 검토). B26-0684 조항 요약 기준, 제안 단계

[25] MPR News. "Minneapolis City Council fails to override mayoral veto of autonomous rideshare rules" (2026.10.15) *https://www.mprnews.org/story/2026/10/15/minneapolis-city-council-fails-override-mayoral-veto-autonomous-rideshare-rules* — 2 차(보도). 분석기간 직전 사건(10.15)

[26] Reason (Christian Britschgi). "Presumptive D.C. Mayor Janeese Lewis George demands halt to Waymo legalization" (2026.10.16) *https://reason.com/2026/10/16/presumptive-d-c-mayor-janeese-lewis-george-demands-halt-to-waymo-legalization-to-protect-drivers-jobs/* — 2 차(논평).

[27] Changing Lanes. "Waymo is coming to Toronto" (2026.10.20) *https://www.changinglanesnewsletter.com/p/waymo-is-coming-to-toronto* — 2 차(뉴스레터). 온타리오 교통부 발언은 Canadian Press 재인용 기준

[28] Waymo. "Hello Toronto! Waymo is En Route" 공식 블로그 (2026.10.16) *https://waymo.com/blog/2026/10/waymo-in-toronto/* — 1 차(회사 발표). 2028 년 첫 승객·일자리는 회사 목표·계획이며 충원 실적과 구분.

[29] Saint Paul Union Advocate. "With workers in mind, St. Paul takes step toward regulating driverless cars" (2026.10.22) *https://advocate.stpaulunions.org/2026/10/22/with-workers-in-mind-st-paul-takes-step-toward-regulating-driverless-cars/* — 2 차(노동계 매체). SEIU Local 26 조직화는 이 보도 기준

[30] The Gazette (Colorado). "Denver Waymos are being egged" (2026.10.18, 10.19 갱신)
https://gazette.com/2026/10/18/denver-waymos-are-being-egged/ — 2 차(보도). 9 월 24 일 사례는 KDVR 재인용 기준

[31] BusinessDen. "Police memo: How Denver officers are to handle driverless Waymos" (2026.09.02)
https://businessden.com/police-memo-how-denver-officers-are-to-handle-driverless-waymos/ — 2 차(보도). 덴버 경찰 7 월 교육 지침·대변인 설명 기준.

[32] FOX 11 Los Angeles. "California's 'robotaxi crackdown': New law allows police to cite driverless cars" (2026.06.24) *https://www.foxla.com/news/california-robotaxi-law-ab-1777-autonomous-vehicle-citations* — 2 차(보도). AB 1777 시행 내용은 이 보도 기준, 재정·형사 제재는 법에 규정되지 않음

[33] California Legislature. AB 1777 (2023–24 회기) 법문

https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=202320240AB1777 — 1 차(법문). 교통법규 위반 통지·사업자 DMV 보고 관련

[34] Now News. 홍콩 퉁충 Apollo Go 시민 시승 현장 보도 (2026.10.21)

https://news.now.com/home/finance/player?newsId=666661 — 2 차(현장 취재 보도). 차내 보조 운영원 탑승·시험 단계 조건

[35] DDN (dotdotnews). "Baidu's Apollo Go to offer free robotaxi rides in HK from Oct. 21" (2026.10.15)

https://english.dotdotnews.com/a/202610/15/AP6ad07d35e4b0ec3ab1656c88.html — 2 차(사전 보도). 시승 기간 10.21~11.3

[36] 국가법령정보센터. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제 9 조(여객 유상운송 특례) (2026.06.18 시행)

https://www.law.go.kr/법령/자율주행자동차상용화촉진및지원에관한법률/제9조 — 1 차(법문)

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.