

민주연구원, “자율주행 실증도시에 대한 과감한 투자 필수”

미국·중국 로보택시 주 25만 건 운행... 한국은 3-4년 격차

○ 민주연구원(원장 직무대행: 송창욱 부원장)이 발표한 정책브리핑은 자율주행 실증도시 조성은 한국 자율주행산업의 경쟁력을 좌우할 핵심 과제로 강조

- 미국 알파벳(Alphabet)의 웨이모(Waymo)와 중국 바이두의 아폴로고(Apollo Go)는 매주 25만 건의 로보택시 호출·결제를 기록하고 있다. 지난 11월 현재 웨이모는 1,000만 회 이상의 유료운행과 1억 6천만km 이상의 공개도로 주행기록을 보유하고, 아폴로고는 1,700만 회 운행과 1억 4천만km의 주행기록을 축적했다. 한편 중국의 로보택시는 이미 수익성 있는 단계에 진입하여 해외진출을 추진 중이다.
- 송창욱 민주연구원 원장권한대행은 “자율주행은 예정된 미래”라고 자율주행에 대한 과감한 투자를 강조했다. 송창욱 원장권한대행은 “12월 3일 통과된 내년 예산안에서 국토부와 민주당 의원들의 노력으로 자율주행 실증도시를 지원하기 위한 예산 622억 원이 증액된 점은 의미있는 시작입니다”라며 “2026년이 자율주행 상용화의 원년이 되기를 희망합니다”라고 기대를 내비쳤다.

○ 실증도시는 더 이상 선택이 아닌 필수 인프라

- 미국 샌프란시스코는 실증도시의 성공 사례다. 웨이모는 2023년 상업운행 허가를 받은 후 약 4,800만km의 무인주행 경험을 축적했다.
- 웨이모의 안전성 데이터에 따르면 일반인 운전자 대비 심각한 사고는 0.07배, 에어백이 터지는 사고는 0.47배, 부상 사고는 0.90배 수준이다. 더욱 주목할 점은 시민 수용성의 변화다. 자율주행에 대한 지지도가 2023년 44%에서 2025년 67%

로 상승했으며, 반대는 51%에서 29%로 감소했다.

- 한국이 경쟁에서 낙오되지 않으려면 자율주행 분야에 대한 과감한 투자와 체계적 개선이 필요하다. 이를 위해 ▲100대 이상의 상업운행이 가능한 실증도시 조성, ▲ 특정 지역과 기간 동안의 규제면제가 아닌 통합적인 법과 제도 정비, ▲시민 신뢰 확보를 위한 투명성 제고 등이 시급하다. 내년부터 시작될 자율주행 실증도시에서는 ▲ 자율주행 기술 개발뿐만 아니라 ▲ 데이터 축적, ▲ 산업 생태계 구축, ▲ 시민 수용성 제고라는 네 가지 목표를 동시에 달성할 수 있는 전략적 접근이 요구된다.

○ 소비자-시민이 자율주행의 최종 승인권자

- 송 원장은 “자율주행산업은 한국의 미래산업이 될 수 있습니다. 그러나 자율주행 자동차를 선택하는 소비자-시민이 자율주행의 최종 승인권자입니다”라면서 “정부와 기업의 투명한 안전 기준 도입, 기존 대중교통과의 연계 등을 통해 사회적 수용성을 높여야 한다”고 강조했다.

끝.