國立臺北商業大學

資 訊 管 理 系

114’資訊系統專案設計

**系統手冊**

****

**組 別：第114507組**

**題 目：My Drive God 吾駕仙**

**指導老師：蘇建興老師**

**組 長：11056017 吳佳憲**

**組 員：11056007 李冠彣 11056008 吳柏丞**

**11056029 黃庭毅 11056031 陳廷軒**

**中華民國114年05月28日**

**第1章　前言**

**1-1 背景介紹**

臺灣，這座被譽為便利之島的國度，卻也長年被民眾戲稱為「**交通地獄**」。從清晨通勤的車陣、傍晚機車的蜂擁，到深夜依然熙來攘往的十字路口，這座島嶼的交通似乎從未真正歇息過。然而，在喧囂之下，潛藏的風險卻悄然逼近我們每一個用路人的日常。

這裡的街道總是太窄，機車太多，而人行道則常常名存實亡。行人在巷弄間穿行，時而閃避違停車輛，時而只能貼著牆角尋找一條安全的通道。一旦踏出斑馬線，誰能保證車輛真的會停下來？有時候，即便綠燈亮起，也仍需倚靠眼神與直覺，確認自己是否「被看見」。

在這樣的交通環境下，大型車輛右轉時的死角、機車鑽行中的灰色地帶、城市轉角那些視線之外的空隙，都可能在毫無預警之中，成為意外的起點。許多危機不是因為誰違法，而是因為誰沒看到誰。更可惜的是，這些發生的瞬間，往往不曾被留下、被理解、被預防。

而當我們將目光投向駕駛者本身，問題也同樣清晰。台灣目前的駕照制度，**仍是一次取得便可使用至75歲，幾乎相當為終身有效**。這意味著，即使一名駕駛多年未碰觸方向盤，只要證照尚在，隨時都能重新回到道路上。年齡、反應、習慣，這些與安全息息相關的因素，卻從未被重新評估。於是我們在街上看到開得太快、煞得太急、轉得太突然的駕駛，卻又無從理解他們背後的判斷與習慣從何而來。

「**三寶**」這個詞語早已滲入大眾語彙，**形容那些開車風格難以捉摸、反應緩慢、操作異常的駕駛者。他們或許並未違規，卻總讓人提心吊膽**。而目前的交通管理，卻幾乎只能針對「重大違法」行為進行懲處，像是闖紅燈、酒駕、肇逃。至於那些發生在日常、卻屢屢令人驚心的駕駛習慣，始終難以被描繪、被說明，更遑論被理解。

如果說，每一段行駛的軌跡都藏著故事，那麼我們是否有可能看得更清楚一點？如果某些細微的行為可以被留意，那麼我們是不是就能提早做些什麼？這些問題，也許正是我們重新想像交通安全時，最值得面對的開端。

**1-2 動機**

當我們檢視臺灣交通環境時，無法忽視的，不只是眼前的混亂與危險，而是那些長年被制度與文化忽略的深層問題。從道路設計、用路習慣，到技術輔助的侷限性，每一層都可能在關鍵時刻，造成無法挽回的傷害。

這樣的破口，在大型車輛肇事事件中尤為明顯。近年來，臺灣街頭頻繁出現大型車撞擊行人或機車的悲劇，多數原因來自**視野盲區、轉彎內輪差與狹窄道路空間**所構成的致命組合。即使行人遵守號誌、機車依規行駛，依然可能因駕駛「沒看到」而瞬間捲入輪下。

根據交通部路政及道安司近五年（民國109至113年）全國道路交通事故統計公開資料顯示，**大型車僅佔所有交通事故不到 3%，卻造成了超過 13% 的死亡案例**。這不只是冰冷的數據，而是一起又一起的家庭崩解、一次又一次的公共安全質疑。即便**政府早已明文規定多數大型車必須加裝行車記錄器與視野輔助設備**，但實際上的防護效果仍遠未達預期。

以行車記錄器為例，多數設備確實能紀錄車速、時間、距離等基本資訊，但這些資料主要作為事後調閱與責任釐清的依據。許多影像檔案在未發生事故的情況下根本無人查看，成為一種「**有錄但無用**」的消極存在。而所謂的視野輔助系統，也多僅以三顆鏡頭提供左右與後方的即時影像，但在駕駛專注於前方路況的情境下，這些畫面往往淪為被忽略的資訊。

駕駛本身固然大多受過視野死角與安全操作的訓練，但**在長期駕駛習慣與現實壓力下，容易產生過度自信或注意力鬆散的狀態**。再加上整體用路文化中**對「禮讓行人」與「尊重弱勢用路者」的觀念薄弱**，使得潛在風險層層疊加。

我們不禁思考：為何在已有設備、已有規範的情況下，事故仍頻繁上演？為何那些鏡頭無法成為危機的守門人？為何在危險發生前，我們依舊無法察覺？顯然，問題不只是設備是否存在，而是它是否真的介入了駕駛的決策過程。

**如果每一次危險的接近，其實都有跡可循**；如果那些「**沒看到**」的瞬間，其實可以被提醒、被放大、被理解；那麼，或許我們可以不只是記錄一場事故，而是預防下一場悲劇。這樣的思考，成為我們研究與設計的出發點。

**1-3 系統目的與目標**

在一次次無法預測的交通悲劇背後，我們看見的不只是駕駛與行人的碰撞，更是制度、科技與人性之間的斷裂。即便設備日益完善、規範逐漸齊備，駕駛的注意力仍可能與風險錯身而過，事故往往在最關鍵的瞬間發生。尤其在大型車輛的行駛情境中，**視野盲區範圍遠比一般車輛更為廣大，加上前後輪軌跡不一致所產生的「內輪差效應」，使其轉彎或變道時更容易出現誤判與碰撞風險**。因此，我們選擇從大型車作為切入點，作為本系統的優先部署場域，期望先行針對最致命的場景提出可能的改善方案。

本研究以「**高風險交通場景中的即時駕駛輔助**」為首要目標，設計出一套實驗型車載系統，**初步部署於大型車輛，作為現場感知、主動提示與行為分析的整合平台。系統以五顆鏡頭（前、後、左、右與車內）為基礎，輔以語音警示模組，針對盲區偵測、弱勢用路者辨識與駕駛狀態監控三大面向，提供主動式風險介入**。

不同於現行設備以被動畫面提供為主，本系統著重於即時理解環境與駕駛行為之間的交互關係。例如，當偵測到車道旁有行人靠近，且車輛正準備變換車道但方向燈未亮，系統可主動提醒駕駛注意死角風險；當駕駛出現長時間無視後方車流、跟車距離過近、頻繁瞄手機或打哈欠等行為，系統將自動識別為潛在失誤，進行語音提示與標記記錄。

而這些即時識別的結果，不僅是為了當下的提醒，更將進一步成為後續資料分析的基礎。我們計畫透過長期累積真實路況下的盲點事件與駕駛行為樣本，建立屬於台灣路況特性的動態風險模型，進一步推動行為導向的交通安全研究與演算法優化。

雖然本次系統部署與實驗聚焦於大型車輛，但**本系統設計架構本質上具備高度彈性與模組化特性，可根據不同應用場景迅速調整感知角度、警示邏輯與分析機制**。未來無論是在機車、一般轎車、自駕車原型，或校園接駁、公車車隊等場域，本系統皆具備快速轉化與延伸應用的潛力。我們期望這不只是為某一類車輛打造的輔助工具，更是一個可不斷進化、延伸與學習的交通感知平台。

透過這樣的系統設計，我們希望不僅僅是預防下一次悲劇，更能為交通安全研究提供一組可以「**看得見**」、「**聽得見**」、也能「**學習與回應**」的動態資料來源，從技術面補足制度的盲區，從駕駛行為補足設備的無感，朝向更主動、更智慧的交通安全防線邁進。

**1-4 預期成果**

本系統的核心目標不僅止於開發一套能即時輔助駕駛的車載工具，更希望能在真實道路環境中，實質提升交通安全意識與行為品質。**整體預期成果將從行車過程、事故預防與事故後輔助三個層面展開**。

**在行車進行中**，本系統透過多鏡頭的即時影像辨識與語音提示功能，使駕駛能在高速決策環境中，仍能保有對關鍵細節的警覺與反應空間。例如在轉彎、變換車道、倒車等過程中，針對盲點中出現的機車或行人立即發出提示；或在駕駛出現分心行為（如滑手機、頻繁哈欠）時即時警告，進一步輔助駕駛保持注意力。這樣的即時互動可望成為真正「**介入式**」的駕駛輔助系統，不僅僅依賴駕駛主動觀察螢幕，更讓系統成為駕駛的延伸感知器官。

**在事故預防層面**，我們希望透過長期部署與行為數據的累積，建立一套以動態行為為核心的風險量化模型。系統將根據方向燈啟用時機、右轉內輪差距離控制、跟車距離、變換車道流程等具體行為進行評分與紀錄。這樣的**量化模型未來可望成為職業駕駛資格換照、重大違規再教育、甚至一般駕照考照前測試的輔助工具之一，協助建立一個以實際駕駛表現為核心的交通評鑑制度**。初期我們也將逐步推廣本系統至各大車隊，並根據不同車型與需求調整感知模組與警示邏輯，發展出客製化的行車紀錄器與視野輔助方案，建立屬於臺灣交通情境的技術標準。

此外，**在系統正式普及前期，我們也計畫推出一套輕量化駕駛行為分析模組，針對現有車輛中常見的前鏡頭影像，提供初步的行為偵測與風險回饋機制，作為資料收集平台與技術驗證基地的雙重角色**。藉由邀請車隊上傳影像參與分析訓練，我們希望打造一個以實際道路情境為基礎的駕駛行為資料集，進一步建立「行為安全標竿」的品牌定位，讓技術與制度的溝通能以更溫和而有效的方式介入社會。

而**在事故發生後或危險情境發生後**，本系統也將成為極具價值的資料記錄與風險研判工具。**針對發生過接近碰撞、強烈急煞或盲點未察覺等情境，系統將自動截圖與標記異常行為，彙整為事後可查的紀錄報告。這些資料不僅能用作事故責任釐清的補強，更能協助車隊與駕駛進行行為檢討與再訓練**。特定高風險行為也將被標示為「**潛在事故熱點**」，作為未來預警模型訓練的標註依據，讓下一場意外可以在它真正發生前被防範。

展望未來，我們期望本系統不僅能落實於實際道路，更能成為推動交通智慧革新的試金石。**若本系統能有效推動實務應用與制度革新，我們也將推動在臺北商業大學資訊管理系設立「交通智慧研究中心」（交智中心）**，作為專責於駕駛行為分析、視野風險建模與交通輔助演算法研究的技術基地，持續深化在地場域的交通科技實踐，為臺灣打造下一代的智慧道路安全機制。

**而我們的系統之所以叫「吾駕仙」，不只是因為它聰明，更因為它像一位神仙朋友，在你分心時提醒你，在你看不到時幫你補上視野，讓每一趟上路，都多一點平安的保證。**

**第2章　營運計畫**

**2-1可行性分析**

**2-2商業模式**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **關鍵合作夥伴**  1.車用電子通路商  2.大型車車商  3.車用電子改裝廠  4.保險公司/駕訓班 | **關鍵活動**  1.車機安裝與現場技術支援  2.駕駛風險分析演算法開發  3. AI 模型訓練與優化  4. 行銷推廣 | **價值主張**  1.低成本導入 AI 功能  2.強化行車安全與合規  3.提供駕駛行為數據與風險管理  4.模組化設計，  快速安裝與維修  5.即時盲區內輪差偵測與警示 | | **顧客關係**  1.硬體安裝服務  2.綁約服務  3.保險合作服務  4.客服服務  5.版本更新服務 | **目標客戶**  1.中小型物流與貨運車隊  2. 公車、校車與特殊車種業者  3.自用車車主  4.駕訓班 |
| **關鍵資源**  1.AI 模型技術與開發人員  2.邊緣運算車機與鏡頭模組  3.雲端行車資料整合平台 | **通路**  1.官方網站  2.保險公司合作通路  3.大型車車商合作通路  4.改裝廠合作通路 |
| **成本結構**  1.車機與鏡頭模組硬體成本  2.平台開發及維護費用  3.測試與法規認證費用  4.行銷費用  5.演算法與模型優化費用 | | | **營收模式**  1.硬體銷售 + 安裝收費  2. SaaS 授權訂閱 | | |

**▲表2.1 商業模式-Business model**

根據表2.1 商業模式-Business model，本組的目標是對於中小型物流貨運車隊，與大型車車商或車用電子改裝廠合作提供定點安裝及售後服務，並以綁約制提供即時辨識與警示功能，更結合商用車隊管理與保險風險評分需求及推送系統更新等服務，協助中小企業以可負擔的方式導入智慧駕駛科技，提升行車安全與營運效率。

**2-3市場分析-STP**

**Segmentation**

**2-4競爭力分析**

**第3章　系統規格**

**3-1系統架構：最好以圖示方式說明。**

**3-2系統軟、硬體需求與技術平台。**

**3-3開發標準與使用工具。**

**第4章　系統規格**

**4-1 專案時程**



**▲表4.1 本組專案時程甘特圖**

**4-2 專案組織與分工。**

| 類別項目/組員學號姓名 | | | | 11056017 | 11056007 | 11056008 | 11056029 | 11056031 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 吳佳憲 | 李冠彣 | 吳柏丞 | 黃庭毅 | 陳廷軒 |
| 硬體開發 | 基礎硬體取得 | | | ○ | ● |  |  |  |
| 基礎硬體組裝 | | |  | ● |  |  |  |
| 作業系統安裝 | | |  | ● |  |  |  |
| GPIO套件組裝 | | |  | ● |  |  |  |
| 鏡頭IP設定 | | |  |  |  |  |  |
| 後端開發 | 車機端 | Yolo5盲點物件辨識 | | ● |  |  |  |  |
| Yolo5駕駛動作辨識 | |  |  |  |  |  |
| Flask-安裝功能 | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
| 伺服器端 | Flask-安裝token | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
| 前端開發 | 車機端 |  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
| 伺服器端 |  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
|  | |  |  |  |  |  |
| 美術設計 | 車機端色彩設計 | | |  |  |  |  |  |
| 伺服器端色彩設計 | | |  |  |  |  |  |
| Logo設計 | | |  |  |  |  |  |
|  | | |  |  |  |  |  |
| 文件及簡報 | 會議記錄 | | |  |  | ○ | ● |  |
| 調查報告 | | | ○ | ○ | ● | ○ | ○ |
| 專利文件 | | |  |  |  |  | ● |
| 競賽文件 | | |  |  |  |  |  |
| 一評簡報 | | |  |  |  |  |  |
| 系統文件 | | 第1章-前言 |  | ● |  |  |  |
| 第2章-營運計畫 |  | ● |  |  |  |
| 第3章-系統規格 |  | ● |  |  |  |
| 第4章-專題時程與組織分工 |  | ● |  |  |  |
| 第5章-需求模型 |  |  |  | ● |  |
| 第6章-設計模型 |  |  |  | ● |  |
| 第7章-實作模型 |  |  |  |  |  |
| 第8章-資料庫設計 |  |  |  |  |  |
| 文件整合 |  |  |  |  |  |

**4-3 上傳GitHub紀錄。**