

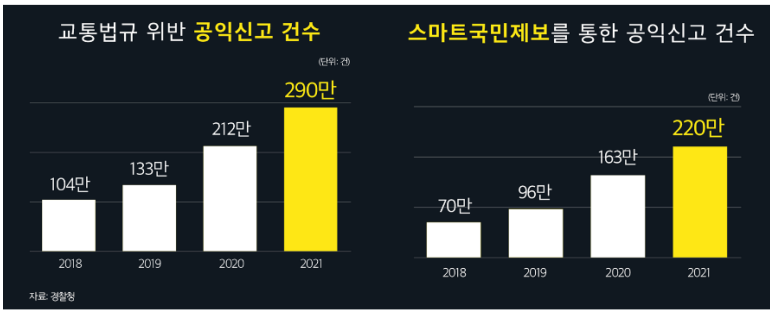
2024/02/24 회의록

팀명 : 무^ㅁ계획
회의 참석자 : 서태원, 최승렬, 신재환, 류은환
회의 일자 : 2024-02-24(09:00 ~ 13:30)
회의 장소 : 디스코드 음성채널

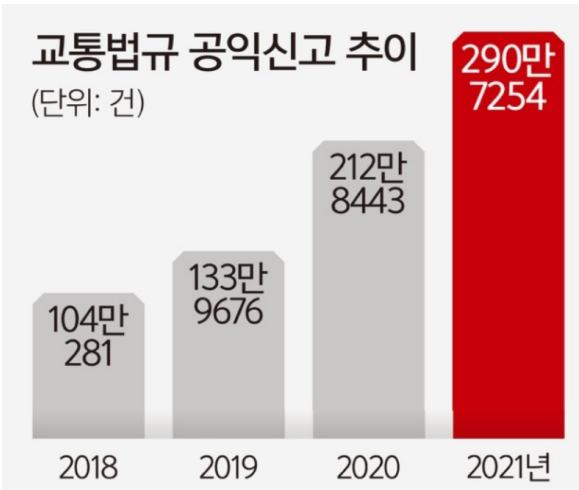
회의 내용

주제 신청서 파트 중 선정 배경과 문제 인식, 문제 해결 방안 부분 내용을 추가로 작성하고 보완함.


- 문제 정의를 서술할 때 흐름을 다시 새로 작성해보면서 이상하거나 어색한 부분을 확인하고, 수정함.
- 최근 5년간의 교통법규 위반 처리 결과 현황을 추가적으로 제시하여 실제 도로 위에서 매우 빈번하게 나타나고, 수치 역시 증가 추세임을 보여줌.
- 선정 배경 파트에서 사용되는 연도별 교통 사고 현황 통계 자료와 자동차 등록 현황 통계를 필요 부분만 표기된 통계 자료로 변경하여 게시함.
- 교통 법규 위반이 많고, 시민들의 불만이 가중됨에 따라 교통 법규 위반 신고가 늘어나고 있음을 나타내는 신고 건수 그래프를 추가함.



▲ 최근 4년간 교통 법규 위반 공익 신고 건수. 그래픽=유보리 PD



- 실선 차선 변경 위반에 관한 과실 비율을 보여주는 사례와 영상 자료 내용을 추가하여 제시함.

사례 개요			
심의번호	2019-011881	결정비율	A(피청구) : B(청구) = 100 : 0
사고내용	• 터널 내 실선구간에서 청구차량이 2차로를 진행 중 1차로에서 추월하던 피청구차량이 2차로로 급진로변경하여 청구차량을 충격한 사고임		
참고 인정기준	<div><div>252-1</div><div></div></div> <div>A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경방법 및 동법 제21조에 정한 앞지르기 방법을 모두 위반하였을 뿐만 아니라 진로변경이 금지되어 있는 실선구간에서 선행차량인 B차량을 추월하기 위해 진로변경을 하다가 B차량을 충돌한 사고이므로 A차량의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실을 100:0으로 정한다.</div> <div>기본비율 A : B = 100 : 0</div>		

- 기술 구현 관련 사전 조사 내용을 보충하여 작성함.

실선 차선 위반 법규에 집중하는 이유 부분을 추가 작성 및 보완함.

- 실선 차선 위반에 집중하는 이유 부분 중 우선 과속, 신호위반 등은 무인 단속 카메라를 이용하여 집중적으로 단속되고 있지만 실선과 중앙선 침범은 단속 카메라가 없는 법규위반 사항임을 제시함. 또한 실제 도로에서 팀원의 차량을 이용하여 2주일간 녹화된 1시간 동안의 주행 기록 영상을 분석하여 확인해본 교통 법규 위반 통계 결과를 확인해보면 실선 차선 위반의 비중이 매우 높은 것을 확인하였음을 제시함. 또한 신호 위반 건수는 매우 적은 것 역시 확인하였는데 여기서 신호위반 단속 통계 건수가 260만건인 것을 비추어 볼 때 실선 차선 변경 위반은 단속 건수보다 훨씬 더 많이 발생하고 있다고 짐작할 수 있음.

유사 제품 부분 파트를 추가 조사 및 작성함.

- AI 교통위반 단속 시스템에 대해서 추가 조사함. 드론을 활용해 고속도로에서 교통 법규 위반 행위를 AI가 자동 선별하는 시스템에 대해서 조사하고, 어디 기관에서 쓰이는지, 드론 등 어떠한 기기를 활용하는지 등에 대해 조사함. 또한 드론을 사용하는 AI 교통위반 단속 시스템의 문제점과 우리가 개발하고자 하는 시스템과의 차별점이 무엇인지에 대해서 논의함.

다음 회의 일정

- 2024/02/25 (14:30)에 취창업 라운지에서 회의를 진행하기로 함
- 유사 제품 부분 및 차별성 파트 부분을 추가 보충 및 보완하여 작성하고, 또한 추진 계획과 역할분담을 추가로 논의하여 작성하기로 함.