슬라이드 1

슬라이드 2

슬라이드 3

슬라이드 4

슬라이드 5

슬라이드 6

슬라이드 7

슬라이드 8

슬라이드 9 ( 분석 4 )

분석 4, 교통사고 사고유형에 따른 사망자, 부상자 비교분석을 통한 관계성 파악입니다. 저희는 사고유형에 따른 사망자수와 부상자수를 토대로 보시는 것과 같이 그래프를 그렸는데요. 기타는 중복되지 않는 여러 값들의 집합이며 기타안에 때문에 제외하였으며 그 결과 부상자수가 가장 많았던 사고유형은 측면충돌이였으며 사망자수가 가장 많았던 사고유형은 횡단중이였습니다.

측면충돌은 주간에 주로 발생하였고, 가해자법규위반으로는 안전운전의무 불이행, 신호위반, 중앙선침법이 가장 많았습니다. 또한 교차로내, 기타단일로, 교차로부근에서 주로 사고가 발생하였습니다. 횡단중은 야간에 주로 발생하였고, 가해자법규위반으로는 안전운전 의무 불이행, 보행자 보호의무 위반, 과속이 가장 많았으며 기타단일로, 교차로내, 교차로부근에서 사고가 주로 발생하였습니다.

슬라이드 10 ( 프로젝트 결론 )

프로젝트 결론입니다. 분석 1에서 해가 지날수록 교통사고가 줄어든다는 결론을 얻었지만 체감할 만큼 긍적적인 변화는 없었다는 현실이 아쉽습니다. 분석2에서는 가해자가 위반한 법규가 안전운전 의무 불이행, 신호위반, 중앙선침법이라는 결론을 얻었습니다. 이 과정에서 학생들이 중앙선 침범에 대한 경각심을 다른 법규에 비하여 크게 가지지 않는다는 결과를 얻었습니다.

분석 3에선 기타단일로, 교차로내, 교차로부근에서 사고가 많이 일어난다는 결과를 얻을 수 있었으며 이는 저희가 예상했던 결과와 크게 다르지 않았습니다. 마지막 분석 4에서는 주야구분에서는 상관관계를 찾을 수 없었지만 가해자법규위반, 도로형태에서 거의 비슷한 양상을 보였으며, 이를 통해 다른 사고유형도 크게 다르지 않다는 결과를 예측할 수 있었습니다. 따라서 분석1~4의 결과와 분석2에서 안전운전의무 불이행이 압도적으로 높았던 점을 토대로 저희는 안전운전의무불이행에 대한 경각심을 키울 수 있는 장치가 도로형태를 가리지 않고 필요하다는 결론을 내렸습니다.

슬라이드 11 ( 추후 연구 )

추후 연구하고 싶은 것은 데이터셋의 확대 입니다.

이번에 저희가 진행한 프로젝트의 데이터셋은 사망교통사고 였습니다. 이는 우리가 겪는, 보는 모든 교통사고를 말하는 것이 아닙니다. 이번에는 데이터의 확보가 힘들다는 이유로 포기했지만 다음에는 모든 교통사고에 대한 데이터를 분석해보고 싶고, 저희가 내린 결론은 장치가 필요하다 였지만 교통사고를 줄이는 장치에 대한 데이터를 확보하여 직접적인 해결방안을 제시하고 싶습니다.

슬라이드 12 ( end 페이지 )

이 세상에 절대적인 안전이란 있을 수 없습니다. 그처럼 교통에 절대적인 안전은 없습니다. 분석 1에서 매년 사망 교통사고가 줄어드는 지표가 있었지만 결코 그것이 우리가 교통사고로 부터 안전한 것이 아닙니다. 우리가 데이터를 얻고 분석을 한다하여도 결국 우리가 스스로 경각심을 가지지 않는다면 그것은 무용지물이라고 할 수 있습니다. 우리모두 행복하고 안전한 교통편의를 누리기 위해 운전시, 보행시의 사소한 배려를 베풀어 보는건 어떨까요? 서로 배려하는 교통문화가 이루어지길 응원합니다. 이만 홍차팀의 발표를 마치겠습니다. 감사합니다.