

2015 자율주행 자동차 심포지엄

일시 : 2015.03.31

주관 : 자동차부품연구원

- 정부측

중소, 중견 기업 지원을 위한 전문기관을 선정

. 중소, 중견기업이 활용가능한 상위 수준의 Safety 요구사항 자료 개발

. 단계별 맞춤형 교육 프로그램 개발 및 컨설팅 전문가 육성

미국 교통쪽에서 전정한 기준에 따라 Level 3까지는 구현이 되도록 R&D를 주도해 나가겠다.

R&D의 수요기관은 복수로 진행하도록 하여 글로벌 시장에 적극 대응 하겠다.

- 현대차 이기춘 이사

: GPS도 안되고 센싱, 통신등의 지원 인프라가 전혀 없을 때 자동차의 안전이 문제되어 현대차에서는 그런 경우에도 안전해야 한다는 것이 기본 원칙이다.

: V2V등도 전체 차량의 50%가 기능을 가지고 있어야 비로서 쓰임새가 있다. 현재 차량의 사용 현황으로 보면 50%가 장착하기 위해서는 7년 정도가 소요되는데 초기 구매자들은 쓰지도 못하는 기능이 장착되었다는 민원도 발생시킬 수 있어서 문제가 된다. 이것 해결할 수 있어야 한다.

: 13만개 이상의 경우에 따른 데이터가 있어야 완전한 자율주행이 가능하지만 현재 5% 정도만 활용할 수 있다. 그래서 현대차는 동영상과 같이 부분 자율주행을 구현하였고 상용화 준비를 하고 있다.

: 부품, 소재가 중요하며 그 기반을 다지며 가야 한다. 부품단위 인증이 반드시 필요하며 현대차는 그러한 것들의 준비 여부를 보면서 자율주행 자동차의 개발을 진행하도록 하겠다.

● 의견

- 정부측은 현대차가 이전과 같이 선도할 의지가 부족하여 수요기관을 복수로 선정할

수 있도록 R&D 제한을 완화시킴.

- 현대차는 전장에 대한 또는 소프트웨어에 대한 부담으로 기계로 완전히 풀지 못하는 것은 안전에 취약하다고 판단하고 있다고 여겨짐.

부분 자율주행에 대해 홍보하는 것도 우리도 할 줄 알지만 운전자 안전 때문에 완전 자율 주행은 안하고 있다는 외침으로 보임.