

## RFP 01 자율주행 기술(1)

과제명	스마트 팩토리를 위한 스마트 자율주행 운송 모빌리티 개발
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Logistics 4.0으로 대표되는 AI, 빅데이터, 자율주행 등의 기술은 물류산업 다양한 분야에 적용되고 있으며, 특히 인공지능의 대표 적용산업인 로봇산업에서는 물류 로봇이 전문서비스 로봇분야로 구분되어 시장에서의 관심이 높아지고 있음</li> <li>□ 산업용 로봇 중심의 기존 로봇 시장은, 인공지능의 발전과 업계의 기술응용에 따라 전문 서비스 로봇 분야에서 새로운 시장을 창출하고 성장세를 견인하는 역할을 하고 있음</li> <li>□ 자율주행 기반의 라스트마일 배송은 2030년과 2040년 사이에 전반적으로 상용화 될 것으로 기대됨. 이미 라스트마일 배송 로봇이 개발/시험 중임. 미국과 일본, 그리고 중국에서는 시범사업이 진행 중임</li> <li>□ 제조 혁신을 위한 스마트팩토리 보급이 세계적으로 확대됨에 따라 생산 환경이 기존의 기업 중심구조에서 소비자 중심 구조로 변화되고 있음. 생산 방식도 다품종 소량생산으로 전환되고 있어 이에 대응하기 위한 유연한 제조물류 시스템이 요구 되고 있는 상황임. 따라서 스마트팩토리를 위한 스마트 자율주행 운송 모빌리티 (AGV) 개발이 필요함</li> </ul>
정량적 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 자율주행 운송 모빌리티 제작 대수, 1대 이상</li> <li>□ 경로 주행 위치 정밀도, 10mm 이내</li> <li>□ 검출 가능 장애물 종류, 5종 이상</li> <li>□ 이종 센서 융합 개수, 2종 이상</li> <li>□ 연계 가능한 공정 장비 수, 3종 이상</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 개발기간: 6개월 이내</li> <li>□ 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li>□ 주관기관: 중소·중견기업</li> <li>□ 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 02 편의 · 안전 기술(1)

과제명	어린이(Group 3, 22~36kg, 만6~11세)용 안전조끼형 카시트
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 카시트는 체구가 작아 안전벨트를 올바른 형태로 착용하기 힘든 아이들을 안전을 위해 신체를 좌석에 고정하는 장치</li> <li><input type="checkbox"/> 2006년 도로교통법의 개정으로 인하여 의무적으로 6세 미만의 아이는 카시트를 장착하여야 함. 만 6세가 넘었더라도 일반 안전벨트 착용 시 목에 닿는 등 제대로 착용이 안 되는 상황이 발생하면 어린이의 안전을 위해 카시트 사용이 필요하다. 보통 18kg이 넘으면 안전벨트 착용을 권장</li> <li><input type="checkbox"/> 만6세가 넘는(18kg이상) 아이들은 체구의 증대로 인하여 카시트의 착용을 매우 불편해 함. 또한 아이들을 카시트에 승차 하차시키는 과정에서 보호자의 피로도가 증가</li> <li><input type="checkbox"/> 노인의 경우 카시트에 앉도록 하는 것이 매우 어렵거나 불가능 함. 따라서 보통 노인들은 안전벨트를 착용하는데, 신체가 왜소한 노인들의 경우 안전벨트의 착용이 노인의 신체 고정을 확실하게 보장하지 못함</li> <li><input type="checkbox"/> 해외에서는 영유아 카시트 사용률이 90% 이상이지만 국내는 30% 수준에 머물러 있음.</li> <li><input type="checkbox"/> 카시트 미착용 시 외상성머리손상(TBI; Traumatic Brain Injury) 위험 2.1배</li> <li><input type="checkbox"/> 카시트 미착용 시 중상 위험 2.2배</li> <li><input type="checkbox"/> 차량의 안전벨트에 충족하지 못하는 신체를 가진 어린이와 노인을 위한 안전조끼형 카시트의 개발이 요구</li> </ul>
정량적 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 충돌 시 탑승객에 전달되는 하중을 효과적으로 분배하는 안전조끼형 카시트를 구현</li> <li><input type="checkbox"/> 충돌 시 탑승객에 전달되는 하중을 효과적으로 분배하는 안전조끼 디자인</li> <li><input type="checkbox"/> 인체 친화적 소재 선정 및 안전벨트를 고려한 최적의 고정점 선정</li> <li><input type="checkbox"/> 시제품의 소재, 구조 성능 및 환경시험 평가</li> <li><input type="checkbox"/> 국내·외 자동차 업계에서 적용 가능한 성능 및 품질 개발               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 안전인증기준 자동차용 어린이 보호장치 부속서 3을 따를 것</li> <li>- 유해물질 및 안전요건, 전복시험, 동적시험 항목 준수</li> </ul> </li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업</li> <li><input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 03 편의 · 안전 기술[2]

과제명	툴샵(Tool-shop) 탑재 차량을 위한 경량화 모듈
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 최근, 차량의 애프터서비스를 위한 목적으로 운행되는 차량이 증가하고 있으며, 주로 밴 형태의 승합차량이 자동차 출장 수리 등의 서비스 제공을 위해 활용되고 있으며, 이러한 서비스용 차량의 시장도 지속적으로 성장할 것으로 예측</li> <li>□ 대부분의 운전자들은 승합차량의 내부에 다양한 공구를 비롯한 툴(Tool)을 싣고 다니면서 주행하고 있음</li> <li>□ 툴샵을 모듈로 제작하여 차량에 탑재하면 차량 내부 툴의 정리 및 보관이 용이하며 안정된 탑재를 통해 차량의 주행 및 운전자의 안전을 확보할 수 있을 것으로 기대</li> <li>□ 서비스 차량 시장은 기술의 발전, 도시화, 환경 요구 등 다양한 요인에 의해 영향을 받고 있으며, 미래에는 더욱 혁신적인 솔루션들이 등장할 것으로 예상됨</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 차량에 탑재 가능하고 소비자 요구사항에 대응이 가능한 설계 유연성을 가진 툴샵 모듈을 설계</li> <li>□ 경량화를 위한 강화플라스틱 재질의 툴샵 구조의 기계적 강도를 확보</li> <li>□ 차량의 화재발생 시 내열성 및 난연성을 충족하는 경량화 툴샵 모듈 제작</li> <li>□ 국내·외 자동차 업계에서도 적용 가능한 성능 및 품질로 개발하는 것이 목표</li> </ul>
세부내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 차량에 탑재 가능하고 설계 유연성을 가진 툴샵 모듈 개발</li> <li>□ 내열성 및 난연성을 충족하는 경량화 툴샵 모듈 제작</li> <li>□ 시제품의 성능 및 환경시험 평가</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 개발기간: 6개월 이내</li> <li>□ 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li>□ 주관기관: 중소·중견기업</li> <li>□ 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 04 편의 · 안전 기술(3)

과제명	어린이 안전 하차 보조 시스템
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 전기차(4,592조원 '25년), 스마트카(548조원, '25년), 카쉐어링(30조원, '25년) 등 미래 모빌리티 시장 확대로 사용자 중심의 산업생태계 패러다임의 변화가 예상되며, 자동차-사용자 간 편의기술이 자동차 산업의 핵심 경쟁력으로 부상</li> <li>□ 최근 차량의 전장화 비중의 증대로 운전자와 탑승객의 안전과 편의에 대한 니즈가 증가</li> <li>□ 안전 하차 보조(SEA)는 정차 후 뒷좌석에서 탑승자가 내릴 때, 후측방에서 접근하는 차량을 레이더로 감지한다. 접근하는 차량이 있다면 경고와 함께 뒷좌석 문을 잠금 상태로 유지하여 충돌 사고 예방</li> <li>□ 특히 고급차량의 경우 다양한 안전을 위한 기술들이 적용되고 있는데 그 중에 안전 하차 보조(Safety Exit Assist, SEA) 기술이 각광 받고 있음</li> <li>□ 어린이 통학버스 승하차 사고의 위험성의 증가로 인한 어린이 안전 하차 보조 시스템의 필요</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 안전 하차 지원 시스템 개발</li> <li>□ 어린이 통학버스의 경광등 광도 기준 및 요구사항 분석</li> <li>□ 어린이 통학 차량용 LED조명 및 차량 설치 기구설계</li> <li>□ 시제품의 성능 및 환경시험 평가</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 개발기간: 6개월 이내</li> <li>□ 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li>□ 주관기관: 중소·중견기업</li> <li>□ 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 05 이차전지 기술[1]

과제명	<p>Energy Platform</p> <p>- (전기자동차의 배터리가 필요로 하는 전기에너지를 0.35미국달러/KW에 판매하기 위한 Battery 교환식 Energy Platform)</p>
필요성	<p><input type="checkbox"/> 2022년(+2.5%) 세계 에너지 관련 CO<sub>2</sub> 배출량은 2021년(+6%)보다 느린 속도로 다시 증가했지만 2010-2019년 기간(+1%/년)보다 두 배 이상 빠르게 증.</p> <p><input type="checkbox"/> 배출량은 세계 경제 침체에도 불구하고 33.8Gt CO<sub>2</sub>를 넘어서서 사상 최고치 기록</p> <p><input type="checkbox"/> 전체 CO<sub>2</sub>배출량에서 운송부분은 21.2%인 7.967billion metric tons을 발생</p> <p><input type="checkbox"/> 배터리를 중심으로 한 운송부분의 산업 구조는 변화는 carbon dioxide emissions 산업 구조를 지속가능한 산업 구조로 변환시킬 수 있는 key 산업으로서 역할을 할 수 있을 것으로 기대</p> <p><input type="checkbox"/> 이러한 특성을 가지기 위해 전자상거래 플랫폼을 통해 작동하는 Energy Platform 필요</p>
개발 목표	<p><input type="checkbox"/> 전기 에너지 판매금액: 0.35미국달러/kw</p>
지원기간/예산/ 추진체계	<p><input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내</p> <p><input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내</p> <p><input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업</p> <p><input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수</p>

## RFP 06 디스플레이 기술(1)

과제명	대형 터치스크린용 Haptic Actuator 개발
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 자동차가 단순한 이동수단이라는 개념에서 운전자와 동승자에 대한 종합적인 서비스를 제공한다는 Mobility라는 개념이 도입되면서 Haptic 기능에 대한 관심은 더욱 높아지고 있음</li> <li>□ Haptic 기능은 처음 운전자에게 운전 편리성을 제공하려는 시도에서 시작하여 이제는 안정성 증대와 더불어서 본격적인 Mobility 분야에서 인포테인먼트의 한 축을 담당하는 기능으로 확대되는 추세</li> <li>□ 자동차에 다양한 Haptic 기능 채용이 증가하고 있으며, AVN용 터치스크린, Seat, 기어노브, 조그셔틀, 공조기패널 등 자동차 모델별로 Haptic 기능에 대한 연구가 진행 중</li> <li>□ Haptic 기능을 구현하기 위해서는 Haptic용 Actuator가 필요.</li> <li>□ 현재 채용 가능한 터치스크린용 Haptic Actuator의 진동력은 진동가속도가 5G인 제품이 주로 사용되고 있으며, 국내 업체에서도 시제품을 제작하여 성능 확인 및 신뢰성 시험을 진행 중</li> <li>□ 진동가속도 성능이 10G 이상이고, 높이가 동등한 수준의 제품일 경우 5G Haptic Actuator 12개보다는 적은 수량으로 성능구현이 가능할 것으로 판단</li> <li>□ 이는 결국 조립공수 감소를 통한 가격경쟁력 확보 및 더욱 다양한 제품 개발에 도움이 될 것으로 판단</li> <li>□ 10G 이상의 진동가속도를 갖는 Haptic Actuator는 자동차 AVN용 대형 터치스크린뿐만이 아니라 키오스크 등의 터치패널에도 적용이 가능한 솔루션</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 대형 터치스크린용 Haptic Actuator 개발</li> <li>□ 자기회로 개발</li> <li>□ Size: 50X 30 X 10 [mm], 진동가속도 : 10G 이상 @150Hz, 반응속도 : 20ms 이내, 인가전압 : 5V, 저항 : 13Ω</li> </ul>
지원기간/예산/추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 개발기간: 6개월 이내</li> <li>□ 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li>□ 주관기관: 중소·중견기업</li> <li>□ 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 07 UAM 기술(1)

과제명	열쾌적성 기반 UAM 캐빈 내부용 개별 냉난방 시스템 기술 개발
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 2025년~30년 상용화가 본격적으로 예상되고 급성장할 것으로 예상되는 UAM(Urban Air Mobility), AAM(Advanced Air Mobility) 등으로 불리는 미래항공모빌리티 시대를 선도하기 위해, 기존의 항공우주산업 및 자동차부품산업을 최대한 융합, 활용하여 글로벌 경쟁력 확보, 고도의 기술 도약 및 신산업 육성 등을 위한 UAM 핵심 부품/소재 및 시험장비 국가기술개발 과제 발굴이 필요함</li> <li>□ 전기동력에 의해 구동되는 eVTOL(전기수직이착륙) 형태의 UAM은 캐빈의 냉난방을 위해 전기에너지를 이용한 공조기술을 적용해야 하나, 비행(이동) 거리 확보를 위해 최소 동력으로 탑승자들의 열적 쾌적감을 만족해야 할 필요가 있음</li> <li>□ 최근 개인용 소형 항공기의 증가와 회전익 항공기의 작업환경 개선을 목적으로 캐빈 내 열관리에 대한 관심이 높아지고 있으며 관련 시장이 확대되고 있음. 그러나 아직까지 UAM, AAM 등 최신 미래항공모빌리티에 적용되는 냉난방 장치에 대한 연구 사례는 거의 없음</li> <li>□ 전기차의 경우 공조 소모전력 저감을 위해 단순한 실내 공기 온도 관리 방식에서 벗어나 탑승자의 열쾌적성을 예측하고 이에 맞춰 즉각적 공조 효과를 얻을 수 있는 기술이 개발되어 실제 주행 소모 동력 저감 효과를 검증하고 있음</li> <li>□ 최근 Jaguar, GM 등의 자동차 메이커에서는 전기차 냉난방 시 주행거리 손실을 해결하기 위해 “Warm air blanket” 등의 탑승자 열쾌적감 기반 공조 기술을 개발하여 기존 기술 대비 소비 전력을 44 % 이상 절감했다고 발표함</li> <li>□ 공조 및 열관리 기술은 기존 내연 기관 소형 항공 분야에서는 중요성이 높지 않으나, 전기 동력 기반의 UAM의 경우 비행(운행) 거리와 직결되는 핵심 기술로 관련 기술이 성숙되기 전에 독자 개발을 통한 기술 선점으로 진입 기반을 구축할 필요성이 있음</li> <li>□ UAM 산업 육성 및 국제 경쟁력 확보를 위해 개발 기간과 비용이 많이 소요되는 UAM 탑승자의 열쾌적성 예측 기술, 열쾌적성 기반 저전력 개별 냉난방 시스템 핵심부품의 소재/부품 및 시험장비의 국산화 개발 기술 확보가 시급히 필요함</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 열 쾌적성 기반 UAM 캐빈 내부용 개별 냉난방 시스템 기술 개발</li> <li>□ UAM 캐빈용 저전력 개별 냉방 기술 개발</li> <li>□ UAM 캐빈용 저전력 난방 기술 개발</li> <li>□ UAM 캐빈 열환경 만족도 향상을 위한 탑승자 열쾌적성 평가 기술 개발</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 개발기간: 6개월 이내</li> <li>□ 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li>□ 주관기관: 중소·중견기업</li> <li>□ 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 08 UAM 기술[2]

과제명	UAM 특성 반영한 배터리 BMS 및 모니터링 시스템 요소기술 개발
필요성	<input type="checkbox"/> 전 세계적으로 UAM 도입에 따른 항공기 개발 및 배터리 시스템 개발을 위한 정책적 지원 필요 <input type="checkbox"/> 향후 10년간 고속성장이 가능한 신사업 <input type="checkbox"/> 모건스탠리, 2040년 UAM 시장 1조 5000억 달러 규모 성장 전망 <input type="checkbox"/> 미래 UAM 산업의 장기적이고 지속적인 경쟁력 확보 필요 <input type="checkbox"/> K-UAM 본격 성장기(30년~)에 필요한 신뢰성·안전성·사회적 수용성 기반 UAM 배터리 시스템 핵심기술 확보로 K-UAM 활성화 진입에 기여 <input type="checkbox"/> UAM은 전기동력(eVTOL) 추진 시스템으로 배터리 시스템은 UAM의 기능 및 안전에 필수 불가결한 요소로, UAM 비행에 특화된 배터리 시스템 요소기술 확보 필요
개발 목표	<input type="checkbox"/> UAM 특성 반영한 배터리 BMS 및 모니터링 시스템 요소기술 개발 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 300V급 고전압 배터리 시제품 제작</li> <li>- 모니터링 시스템 요소기술 개발</li> <li>- BMS 제어 알고리즘 요소기술 개발</li> </ul>
지원기간/예산 /추진체계	<input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내 <input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내 <input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업 <input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수



## RFP 09 플랫폼 기술(1)

과제명	교통약자 수요응답형 대중교통(DRT, Demand Responsive Transit) 시범 서비스 플랫폼 개발
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 국토교통부의 교통약자(고령자, 장애인, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 이동에 불편을 느끼는 사람) 이동편의 실태조사 결과에 따르면 전체 인구 5,164만 명 중 교통약자가 1,551만 명에 달해 30%를 넘는 것으로 보고됨</li> <li><input type="checkbox"/> 동 조사에서 교통약자의 지역 내 이동에 버스(51.6%)와 지하철(14.2%) 같은 대중교통 비율이 월등히 높게 나타남</li> <li><input type="checkbox"/> 따라서 대중교통을 수단으로 하고 교통약자를 대상으로 하는 교통서비스는 인구감소 등 새로운 도시문제를 경험하는 우리나라 지역사회에는 필수적인 서비스가 될 것으로 예상함</li> <li><input type="checkbox"/> 또한, 교통약자의 대중교통 이용에 있어 쟁점이 되는 라스트마일(Last Mile) 문제를 해결할 수 있을 것으로 평가되는 DRT 서비스는 교통약자의 대중교통 체계에 대한 만족도를 높이고 나아가 삶의 질을 향상할 중요한 요인 중 하나가 될 것임</li> <li><input type="checkbox"/> 특별히, 교통약자 수요응답형 대중교통 시범 서비스 플랫폼에 다양한 미래모빌리티 기술을 응용하여 서비스 이용자의 수용성을 높일 수 있을 것으로 기대함</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 교통약자 DRT 시범 서비스 플랫폼 개발</li> <li><input type="checkbox"/> 수요응답형 대중교통 시범 서비스 플랫폼 이용량(설치 대수, 서비스 이용량) 측정 - 관내 DRT 차량 등록 및 플랫폼 서비스 운영</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업</li> <li><input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>

## RFP 10 플랫폼 기술[2]

과제명	특정 지역 순환형 자율주행셔틀 운영체계 개발 및 실증
필요성	<input type="checkbox"/> 자율주행셔틀의 사회적 순기능에도 도입 및 운영에 경제성, 안전성 등 난제 존재 <input type="checkbox"/> 지역사회에서 유연하게 운영하면서 데이터를 수집 할 수 있는 새로운 방식 필요 <input type="checkbox"/> 소규모 셔틀을 이용하여 특정 지역에서 운영할 수 있는 실증 플랫폼 필요 * 기술적 한계, 경제성, 안전성 난제 등을 해결할 수 있는 유연한 운영체계 개발
개발 목표	<input type="checkbox"/> 반자율주행 및 노변 인프라(표식, 유도 가이드 등) 이용 자율주행 체계 설계 <input type="checkbox"/> 전용도로, 승하차 플랫폼, 자동충전시스템 등 지원 인프라 및 장치 설계 <input type="checkbox"/> 반자율주행 기반 노변 인프라 이용 주행 운영
지원기간/예산/ 추진체계	<input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내 <input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내 <input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업 <input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수

## RFP 11 플랫폼 기술(3)

과제명	자율주행차 주행상황에 대한 탑승자 사전 인지를 위한 정보제공기술 개발
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 레벨 4이상 자율주행차의 경우 탑승자들은 자동차의 이동상황에 관심을 갖지 않게 되며, 자동차의 다소 과격한 이동행위 시 멀미가 발생하는 등 탑승자의 수용성에 대한 문제가 이슈가 되고 있음</li> <li><input type="checkbox"/> 멀미는 사람 몸의 여러 감각기관에서 얻는 정보가 일치하지 않을 때 발생하며, 특히 자율주행차 탑승자는 자동차의 주행상황에 대해 거의 주시하지 않기 때문에 멀미가 발생할 확률이 높다 하겠음</li> <li><input type="checkbox"/> 미국 GM은 탑승자에게 빛, 이미지, 소리를 통해 자동차의 움직임을 사전에 제공하는 시스템을 개발 중에 있으며, 이러한 시스템은 멀미 방지외에도 자율주행차의 주행능력에 대한 탑승자의 신뢰도를 높이는 효과를 가져올 것으로 전망됨</li> <li><input type="checkbox"/> 자율주행차의 주행상황, 돌발 시 급정거 등 주행상황에 대한 정보를 탑승자에게 빛과 소리를 이용하여 자연스럽게 제공함으로써 탑승자의 멀미, 불안감을 해소하는 자동차 내 정보제공시스템 개발</li> </ul>
개발 목표	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 자율주행차 탑승자에 대한 주행정보제공시스템 개발</li> <li><input type="checkbox"/> 자율주행차 운전행위에 대한 탑승자 정보제공 방법 및 시스템 구상</li> <li><input type="checkbox"/> 모의주행 실험용 파일럿 시스템(소프트웨어, 하드웨어) 개발</li> </ul>
지원기간/예산/ 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 개발기간: 6개월 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 정부연구개발비: 75,000천원 이내</li> <li><input type="checkbox"/> 주관기관: 중소·중견기업</li> <li><input type="checkbox"/> 기술료 징수여부: 비징수</li> </ul>