

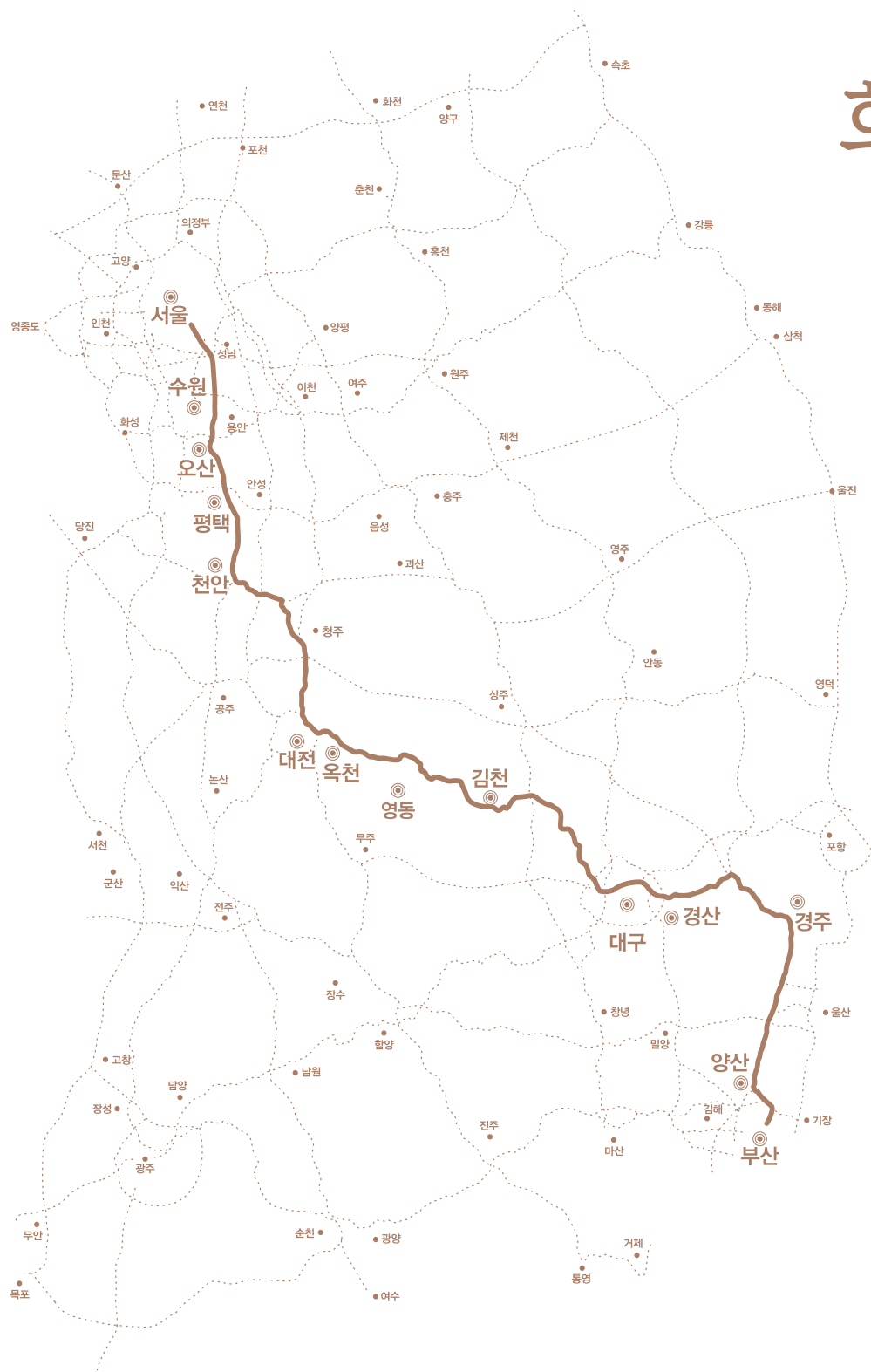
기적의 50년 희망의 100년

Gyeongbu Expressway 50th Anniversary



기적의 50년 희망의 100년

경부고속도로 50주년
Gyeongbu Expressway 50th Anniversary



경부고속도로 노선

고속도로 총연장 5,000km 시대를 앞둔 오늘,
지난 50년간 수많은 영광과 기적을 낳은 경부고속도로는
이제 국토의 대동맥을 넘어 세계로 뻗어갈
새로운 100년을 맞이하고 있습니다.

경부고속도로 50년 대한민국의 새 길을 열다

- 04 CEO Message
- 06 위대한 여정이 시작되다
- 08 K-Expressway 시대가 열린다
- 10 고속성장의 길을 열다
- 12 경부고속도로와 함께해 온
대한민국의 과거와 현재, 그리고 미래
- 24 미래로 가는 길, 스마트고속도로
- 26 부록

CEO Message

‘더 빠르고 안전한 행복의 길’을 만들겠습니다



오늘날 대한민국의 고도성장은 ‘한강의 기적’으로 불립니다. 그리고 한국의 압축 성장을 가능하게 한 결정적 요인 중 하나로 아직도 많은 사람들은 경부고속도로를 꼽습니다.

경부고속도로의 건설은 순탄하지만은 않았습니다. 1968년 2월 1일 착공 당시 1인당 국민소득이 150달러에 불과했던 나라에서 정부 예산의 23%를 투입해 고속도로를 건설한다는 것에 많은 이들은 만신반의했습니다. 가진 장비와 기술도 부족했습니다.

그러나 우리 국민은 착공 2년 5개월 만에 서울과 부산을 잇는 총연장 428km의 대역사를 이뤄냈습니다. 경부고속도로의 건설은 실로 온 나라가 들썩일 정도의 엄청난 일이었고, 그 기적은 많은 것을 바꿔 놓았습니다.

서울에서 부산까지 15시간에 이르던 이동거리는 경부고속도로의 개통으로 4시간 30분대로 단축되어 당시 포화상태에 도달해 있던 경부선 철도의 부담을 해소하는 동시에 물류수송 능력을 획기적으로 증대시켰습니다.

또한, 화물수송이 빨라지면서 자동차, 제철, 정유공장 등의 관련 산업이 경부고속도로를 축으로 자리 잡았고, 이를 통해 우리 경제는 더욱 힘차게 가속페달을 밟으며 1970년대 쾌속 성장을 이뤄낼 수 있었습니다.

경부고속도로가 완공된 지 어느덧 50년이 되었습니다. 이에 국토의 대동맥인 고속도로를 건설하고 유지·관리해 온 한국도로공사는 이제 우리나라를 넘어 아시아와 유럽을 연결하는 ‘아시안하이웨이’의 출발점으로 또 다른 경부고속도로의 미래를 준비하고 있습니다.

특히 4차 산업혁명과 자율주행 시대를 맞아 빠르게 진화되고 있는 기술과 다양화되고 있는 국민의 요구에 맞춰 첨단 도로체계를 선제적으로 구축하는 한편, ‘더 빠르고 안전한 행복의 길’을 만들어 가는 데 최선을 다하고 있습니다.

국민행복을 위해 쉼 없이 날갯짓하고 미래가 더욱 희망할 수 있도록 혁신하고 있는 한국도로공사를 깊은 관심과 사랑으로 지켜봐 주시기 바랍니다.

한국도로공사 사장 **김진숙**

경부고속도로 건설 개요

위대한 여정이 시작되다

공사 규모

지형에 맞춰 장애물을 피해가며 길을 내던 기존 도로와 달리 고속도로는 산이 나타나면 터널을 뚫고, 강을 만나면 교량을 세워 지역과 지역을 최단거리로 연결하는 도로건설의 혁명이었다. 빠른 시간 내 경부고속도로를 건설하기 위한 구간별 공사가 진행되었고, 마침내 2년 5개월이라는 짧은 시간에 총연장 428km의 경부고속도로가 완공되었다.

1968년 2월 착공해 1970년 7월 개통된 경부고속도로는 '한강의 기적'이라 불리는 한국 경제발전의 결정적 계기이자 한반도의 대동맥으로 평가받고 있다. 경부고속도로 건설은 건설비 429억 원과 연인원 892만여 명이 동원된 건국 이래 최대 규모의 토목공사였다.

공사기간

1968. 2. 1 - 1970. 7. 7



총연장

428km



토공

6,149만m³



교량

317개소



장대교

32개소



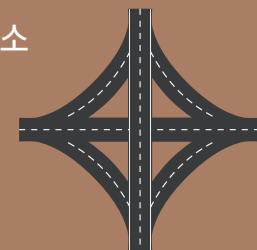
터널

6개소



인터체인지

19개소



주요 자재, 장비 및 동원 인원

경부고속도로 건설 당시, 우리나라가 보유한 중장비는 1,647대로 대부분이 한국전쟁 전후에 도입된 노후장비였다. 정부는 미국, 영국, 프랑스, 스웨덴 등 선진국 중장비업체와 협상을 진행했지만, 1969년 2월에야 필요한 장비를 갖출 수 있었다.

자재

시멘트 680만 대

아스팔트 47만 드럼

철근 5만 톤

강재 1만 톤



연동원 장비

165만 대



연동원 인원

892만 명



건설비

경부고속도로 건설은 1km에 평균 공사비 1억 원 정도가 소요됐다. 공사비가 가장 많이 투입된 구간은 대전공구 약 70km 구간으로 이 구간 평균 공사비는 1억 2천만 원이었으며, 특히 대전에서 모금리 구간은 1억 7천만 원으로 다른 공구에 비해 약 2배 가까이 투입되었다.

건설비

총 429억 원

384억 원



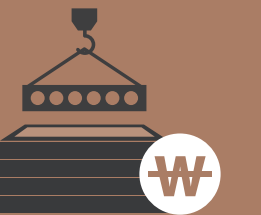
공사비

20억 원



용지비

25억 원



부대비

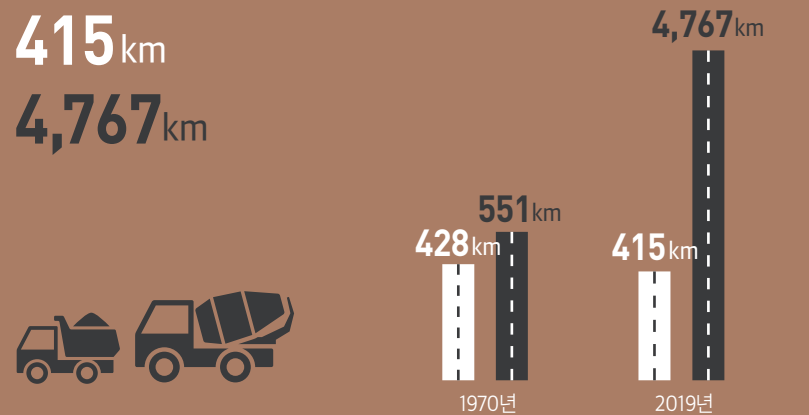
경부고속도로 주요 통계

K-Expressway 시대가 열린다

고속도로 연장

1970년 개통된 경부고속도로의 길이 428km. 이후 우리나라는 급증하는 교통수요에 맞춰 신규 고속도로를 건설하는 한편, 기존 고속도로를 꾸준히 확장하며 전국 간선도로망을 구축해왔다. 그 결과 2019년 고속도로 연장 4,000km를 돌파한 데 이어 고속도로 5,000km 시대를 앞두고 있다.

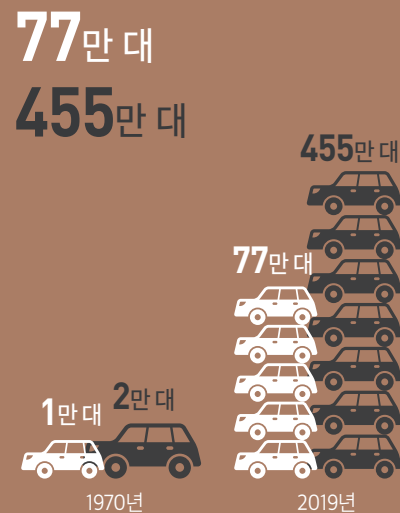
총연장



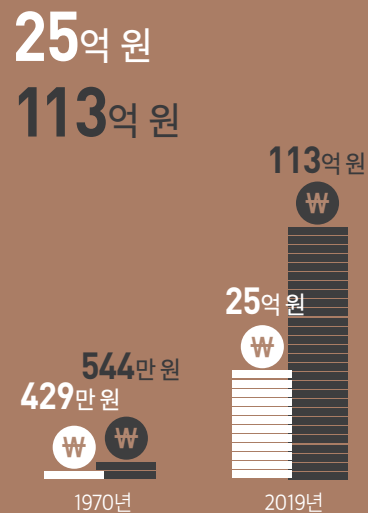
교통량 및 통행료

전국 고속도로 연장이 늘어날수록 고속도로 교통량과 통행료 수입 또한 꾸준히 증가했다. 경부고속도로 하루 이용차량 수는 1970년 1만여 대에 불과하던 것이 2019년 77만 대를 기록했고, 1970년 4백여만 원에 그쳤던 경부고속도로 일일 통행료 수입은 2019년 25억 원에 이르렀다.

일일교통량



일일통행료



휴게 및 편의시설

1971년 경부고속도로 추풍령휴게소가 문을 연 것을 시작으로 반세기 동안 전국 고속도로에 195개의 휴게소가 설치되었다. 휴게소 간 간격이 먼 구간에는 졸음쉼터가 설치되었고, LPG 충전소, 전기차 충전소 등 다양한 편의시설도 들어섰다.

휴게소



주유소



LPG 충전소



전기차 충전소



졸음쉼터



터널 및 교량

산악지대가 많은 우리나라의 지형적 특성상 터널과 교량은 고속도로에 꼭 필요한 시설로, 경부고속도로 건설 이후 터널과 교량 건설기술은 놀랄만한 발전을 거듭했다. 2020년 현재 전국 고속도로에 건설된 터널과 교량은 고속도로 전체 연장의 약 25%에 달한다.

터널



교량



100m 이상 교량

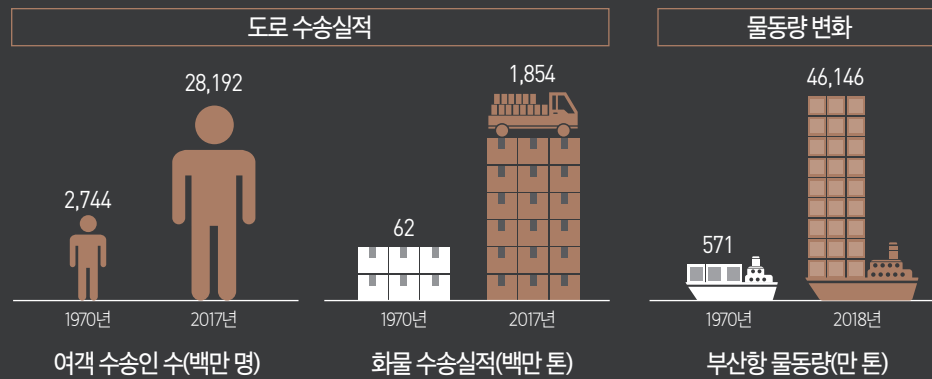


경부고속도로가 한국사회에 미친 영향

고속성장의 길을 열다

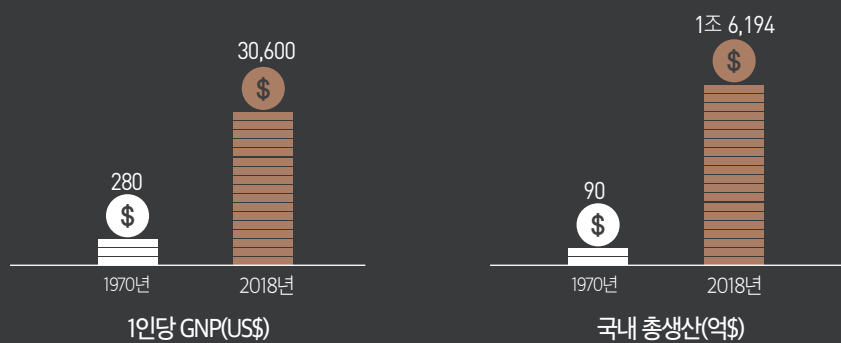
수송 및 물류 기여

비포장 길을 돌아 15시간 이상 걸리던 서울에서 부산까지의 이동 시간이 경부고속도로 개통으로 4시간 30분 대로 단축되자 국가 수송체계에도 큰 변화가 일어났다. 고속도로 이용은 통행시간을 현저히 감소시켜 여객은 물론 화물 수송수단을 철도에서 도로 중심으로 전환하는데 크게 기여했다. 특히 경부고속도로 개통 이후 고속도로 인근 공업단지와 소비처인 대도시, 수출항 사이의 소통이 원활해지면서 수출이 크게 증가했고, 이는 산업발전을 통한 국가 경제발전으로 이어지게 되었다.



국가 경제성장 촉진

경부고속도로 건설은 우리나라 산업구조를 중화학공업과 수출 중심으로 근대화하였고, 그 결과 국내 경제의 고도성장을 가져왔다. 1960년대 1인당 국민소득이 100달러도 되지 않던 우리나라가 1977년 12월 수출 100억 달러를 달성하고, '한강의 기적'에 이어 세계 경제대국으로 성장할 수 있었던 것은 경부고속도로 개통을 시작으로 재화의 빠른 이동을 가능하게 한 공공 인프라를 갖추게 되었기 때문이다.



국민 삶의 질 향상 및 여가문화 형성

국가경제의 발전은 국민의 삶에도 큰 변화를 가져왔다. 경부고속도로 개통으로 촉진된 지역 간의 소통과 교류는 소득증대를 가져왔고, 마이카 시대가 도래하면서 여가문화가 형성되었다. 관광단지가 개발되고 전세버스를 통한 단체관광이 등장했으며 휴가가 전 국민적인 생활문화로 자리잡았다. 명절 대규모 귀성과 귀경, 고속도로를 통한 교외 통근도 새로운 일상이 되었다.

국가 균형발전 도모

경부고속도로를 통해 서울과 부산이 하나로 이어지자 내륙의 많은 도시와 지역이 상호 연계되어 국토통합을 가져왔고 전국 일일생활권 시대가 시작되었다. 고속도로의 발달로 경제발전에 필요한 인력과 물자의 유통이 원활해져 지방이 동반 발전됨으로써, 지역격차가 해소되고 국토의 균형발전을 가져올 수 있었다.

건설기술의 발전과 미래고속도로 실현

경부고속도로 건설은 인력, 장비, 예산, 총연장, 공기(工期), 공법 등에서 단군 이래 그 유례를 찾아볼 수 없는 민족적 대사업으로, 국내 건설산업의 기술력을 향상시키고 국제경쟁력을 강화해 1970년대 중동건설 수출에 크게 기여했다. 지난 50년간 고속도로 건설 및 유지관리 기술은 비약적인 발전을 거듭했으며, 4차 산업혁명 시대를 맞이하여 빅데이터, 인공지능, 사물인터넷 등을 고속도로에 적용해 자율협력주행 상용화, 교통사고 예방, 도로관리의 첨단화를 실현하며 더욱 안전하고 편리한 스마트 고속도로를 구축해 가고 있다.

경부고속도로와 함께해 온 과거와 현재, 그리고 미래

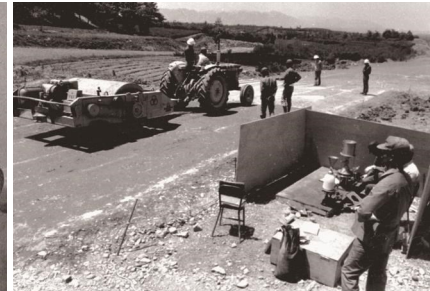
50년 전 이 땅에 세워진 경부고속도로는
국토의 대동맥이자 고속성장의 지름길이었습니다.
50년이 지난 지금, 대한민국의 고속도로는
세계를 향해 미래를 향해 나아가고 있습니다.

위대한 도전, 번영을 향한 '길'을 열다

제1차 경제개발 5개년 계획이 성과를 거두고 제조업이 활성화되면서 수송난이 심각해지자 고속도로 건설이 중요한 경제 현안으로 떠올랐다. 경험도 기술도 부족했지만, 모자란 장비와 빌려온 자본으로 국도를 종단하는 대동맥 건설이 시작되었다.



1967. 12. 1 국가기간고속도로 건설계획조사단 헌판식



1968 경부고속도로 건설공사에 동원된 장비

1967

12. 15. 국가기간고속도로 건설계획조사단 발족

1968년 2월 1일 서울 원지동 구 서울통게이트 자리에서 거행된 기공식을 시작으로 가능한 한 빠른 시기에 경부고속도로를 준공하기 위한 구간별 공사가 추진되었다. 서울-수원-오산 구간에 이어 오산-천안-대전 구간, 대구-경주-부산 구간이 차례로 착공되었고, 가장 어려운 구간이었던 대전-대구 구간은 마지막에 착공되었다.



1968 경부고속도로 건설현장 시험실



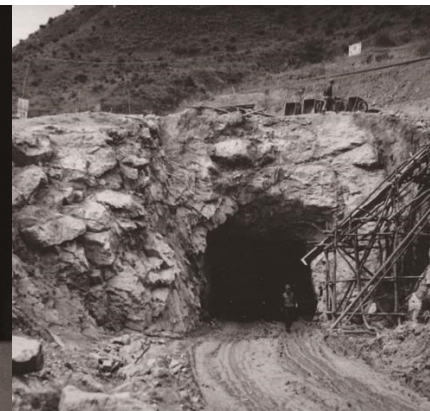
1968. 4. 3 경부고속도로 오산-대전간 기공식

1968

2. 1. 경부고속도로 착공(서울-오산간)
4. 3. 오산-천안, 천안-대전간 착공
9. 11. 대구-부산간 착공

12. 21. 서울-수원간(24.0km) 개통
12. 30. 수원-오산간(21.5km) 개통

충북 청원군 옥산면에서 옥천군 청성면 묘금리까지 이어지는 대전공구 약 70km 구간은 최대 난공사 구간이었다. 낙반 사고와 교량 유실이 빈번하게 발생하고 소중한 인명이 희생되기도 했지만, 열악한 환경 속에서도 불굴의 의지로 뚝뚝 뚫어 난관을 돌파해 나갔다.



1969 당재터널 건설 현장

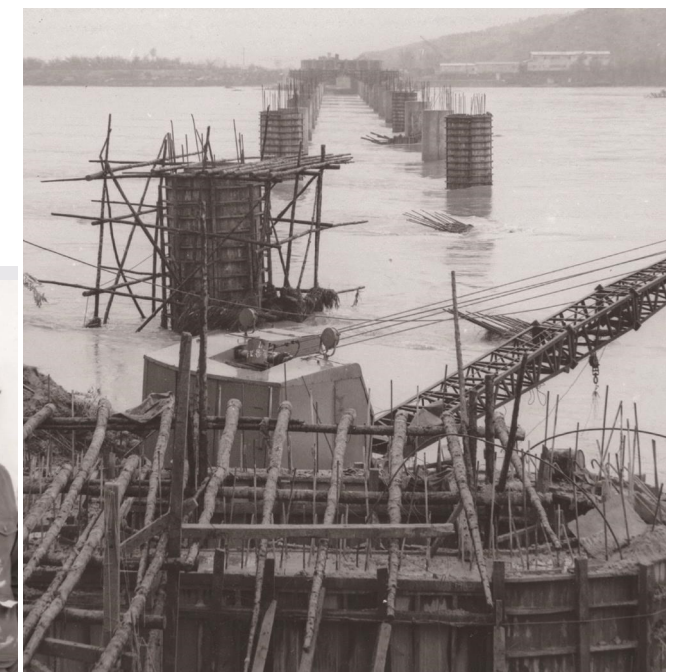


1969 경부고속도로 대전공구 4공구 건설 참여자들

1969

1. 14. 대전-대구간 착공
2. 15. 한국도로공사 창립
9. 29. 오산-천안간(38.1km) 개통

12. 10. 천안-대전간(68.8km) 개통
12. 29. 대구-부산간(122.8km) 개통



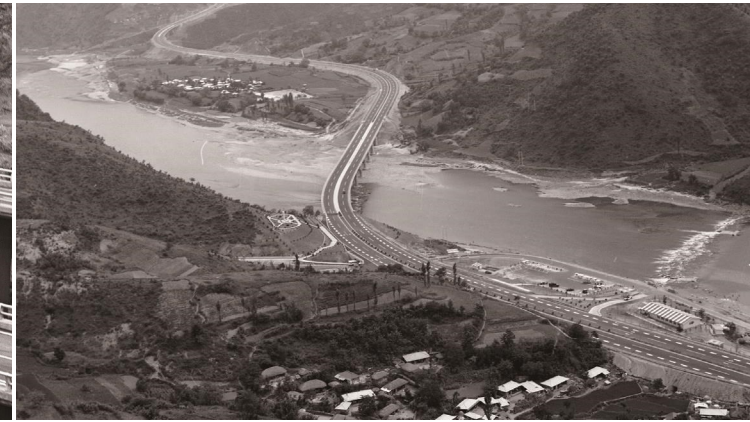
1969. 9. 14 잦은 홍수로 인해 가교가 4번이나 유실되었던 금강1교 하부공사 전경



1970. 6. 28 경부고속도로 대구-부산 구간을 운행하는 고속버스



1970. 6. 29 완공된 대전육교를 달리는 고속버스



경부고속도로 전 구간 개통 직후 금강4교의 모습

경부고속도로 개통에 이어 1973년 11월 호남남해고속도로, 1975년 10월 영동동해고속도로, 1977년 12월 구마고속도로를 개통하며 전국적 교통망이 마련되었다. 경부고속도로 개통 이후 한국 경제는 믿을 수 없을 만큼의 고속 성장을 거듭하여 '한강의 기적'을 이루었다.

경부고속도로 개통, 고속도로 시대를 열다

1970

- 7. 7. 대전-대구간(152.8km) 개통
- 7. 7. 경부고속도로 전 구간(428km) 개통

1971

- 1. 1. 최초 휴게소 개설(추풍령 상·하)
- 3. 7. 최초 주유소 개설(추풍령 상)

1973

- 11. 14. 호남남해고속도로 전주-부산간 개통
- 11. 14. 고속도로 연장 1,000km 돌파

1975

- 10. 14. 영동고속도로 새말-강릉간, 동해고속도로 강릉-동해간 개통

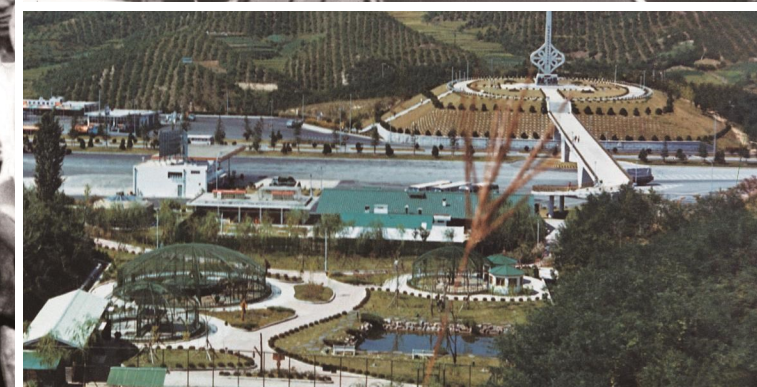
1977

- 12. 17. 구마고속도로 개통

1970년 7월 7일 대구공설운동장에서 경부고속도로 준공식이 거행되었다. 총연장 428km의 경부고속도로 준공은 열악한 환경과 난관을 극복하고 착공 2년 5개월 만에, 그것도 기술도 자본도 경험까지 부족한 가운데 불굴의 도전정신으로 일궈낸 자랑스런 쾌거였다.



1970. 7. 7 경부고속도로 준공을 기뻐하는 국민들



▲1979 설 명절을 맞은 서울톨게이트 ▼우리나라 최초의 휴게소로 1971년 개장한 추풍령휴게소

1971년 1월 서울과 부산의 중간지점인 추풍령에 최초의 휴게소가 문을 열었다. 같은 해 3월에는 휴게소 내에 주유소가 개설되어 이용자 중심의 편의시설이 구축되기 시작했다.



초기 톨게이트(경부고속도로)

고속도로의 신설과 확장,
전국 일일생활권 시대를 열다

1980s



1984. 6. 27 88올림픽고속도로 개통식



▲4차선으로 확장 공사 중인 호남고속도로 ▼1987. 12. 3 중부고속도로 개통

1980년대는 경제가 빠르게 성장하면서 교통량이 크게 증가함에 따라 추가적인 고속도로 건설과 도로 확장이 추진된 시기였다. 88올림픽고속도로, 중부고속도로 등 신규 노선이 개통되면서 전국은 일일생활권 시대를 맞이하였고, 호남고속도로, 구마고속도로 등 기존에 건설된 고속도로에 대한 확장 및 개량공사가 추진되었다. 통행료 수입도 꾸준히 증가하여 1983년에는 연간 통행료 수입이 1,000억 원을 넘어섰으며 1988년에는 일일 통행료 10억 원 시대를 열었다.

1983

5. 1. 서울영업소 교통정보방송실 설치

1984

6. 27. 88올림픽고속도로 개통

1987

10. 5. 서울영업소, 성남 공내동으로 이전
12. 3. 중부고속도로 개통
12. 3. 경부선 남야-회덕간 확장 개통

1988

6. 25. 경부고속도로 만남의 광장 개장



1986 중부고속도로 터널건설 현장



1984년 완공된 88올림픽고속도로



▲공내동으로 확장 이전한 서울톨게이트 ▼초창기 유지보수 장비들



1980년대 최초로 설치된 교통안전계몽 전광판

그동안 인력에 의존하던 고속도로 유지관리 분야에는 다양한 장비와 시스템을 도입하여 기계화를 추진했다. 또한 교통 정보에 대한 고객 수요가 급증하면서 교통정보방송실이 설치되어 체계적인 정보수집과 방송체계를 갖추기 시작했다. 상습 정체를 빚던 서울톨게이트를 서울시 원지동에서 성남 시 공내동으로 이전했고, 톨게이트가 있던 자리에는 만남의 광장휴게소가 들어섰다.



▲1990년대, 서울톨게이트 교통난 ▼서울외곽순환고속도로 판교-안양구간 건설현장

1990년대에는 국토의 균형발전을 위해 9개 동서축과 7개 남북축으로 구성된 격자형 간선도로망 구축에 착수했다. 이와 함께 수도권 지역의 교통난 해소를 위해 서울외곽순환고속도로를 개통하고, 전국의 고속도로가 제 기능을 발휘할 수 있도록 국가의 대동맥인 경부고속도로의 대대적인 확장을 추진했다.

교통량이 집중되는 경부고속도로 서울-대전 구간에는 버스전용차로제가 도입되었다. 기존의 교통정보방송실을 교통종합상황실로 확대 개편하고 통행료수납 기계화시스템을 구축했다. 휴게소에는 고객만족 서비스 개념이 도입되었고 최초의 LPG 충전소와 화물차 전용 휴게소가 문을 열었다.



고속도로 버스전용차로제를 시행 중인 경부고속도로 오산 부근 1992 교통종합상황실 개설

1990s

1991

11. 29. 서울외곽순환고속도로 판교-구리간 개통

1992

7. 14. 경부선 양재-수원간 확장 개통
7. 30. 교통종합상황실(현 교통센터) 개설

1993

6. 10. 통행료 수납 기계화 시범 실시
7. 7. 경부선 수원-청원간 확장 개통

1994

8. 16. 통행료 수납 기계화 전면 시행
9. 17. 고속도로 첫 버스전용차로제 시행

1995

3. 2. 고속도로 LPG 충전소 첫 설치(연양 상)
9. 7. 경부선 반포-양재간 확장 개통

1998

9. 30. 경부선 청원-회덕간 확장 개통

1999

9. 6. 경부선 회덕-증약간 확장 개통



1991년 개통한 신갈-안산간 고속도로 신갈분기점



통행료수납 기계화시스템

빈틈없는 전국도로망, 풍요로운 내일을 열다



1991. 6. 24 경부고속도로 수원-청원 확장공사 기공

고객만족 서비스 개념이 도입된 경부고속도로 안성휴게소

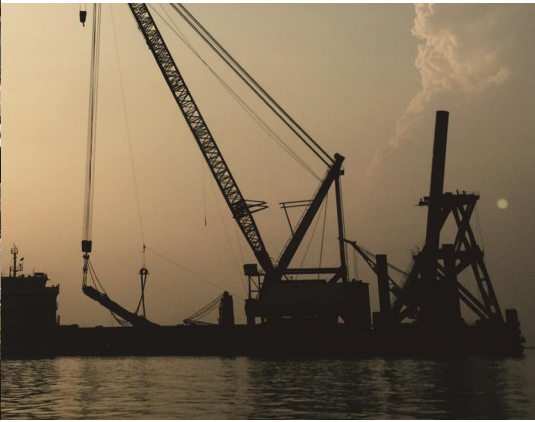
2000

급증하는 교통수요 및 국토 공간 여건변화에 효율적으로 대응하기 위해 격자형 전국 간선도로망 건설이 지속적으로 추진되었다. 2012년 고속도로 연장 4,000km 돌파에 이어 고속도로 5,000km 시대를 앞두고 있는 지금, 전국 어디서나 30분 이내에 고속도로 진입이 가능하고 전국 어디든 반나절 안에 도착할 수 있는 교통망이 완성되고 있다.

기술의 발달, 희망의 21세기를 열다



고창담양고속도로 장성분기점



2017 방글라데시 파드마대교 건설공사 현장



서해안고속도로 서해대교



중부내륙고속도로 고령2터널

특히, 2000년대는 장대교량, 장대터널 등이 완공되면서 세계 최고 수준의 기술력을 갖추게 되었고, 이를 통해 세계를 향해 나아갈 수 있는 발판을 마련하였다.

2000

6. 30. 하이패스 시범 운영 개시
(성남, 판교, 청계영업소)

2001

12. 14. 중앙고속도로 풍가-제천간 개통
12. 21. 서해안고속도로 군산-무안간 개통

2002

12. 5. 경부선 천안IC- JCT간 확장 개통

2003

12. 30. 경부선 구미-동대구간 확장 개통

2004

12. 15. 중부내륙고속도로 복상주-괴산간 개통

2005

12. 14. 경부선 부산-연양간 확장 개통

2006

11. 8. 경부선 동대구-영천간 확장 개통
12. 13. 경부선 영동-구미간 확장 개통



하이패스를 빠르게 통과하는 차량들

2000년 국내 최초로 도입된 하이패스는 차량의 통게이트 통과 시간을 크게 줄여 이용객의 편의를 극대화했다. 2007년 전국 확대 설치 이후 현재 하이패스 이용률은 84%에 이르고 있다. 또한 고속도로 교통예보제도를 도입하여 로드플러스 홈페이지, 고속도로교통정보 앱 등을 통해 실시간 교통정보를 제공하고 있다.



ex-oil 주유소



시흥하늘휴게소

단순한 휴식공간이었던 휴게소는 쇼핑과 문화를 함께 즐길 수 있는 복합생활공간으로 탈바꿈했다. 오늘날 휴게소는 식당을 비롯한 다양한 편의시설과 저렴한 가격의 ex-oil 주유소, 호텔 수준의 화장실 등을 갖추고 있으며 지역의 특성과 휴게소의 개성을 담은 테마휴게소와 환경친화적인 상공형 휴게소도 등장했다.

2007

12. 20. 하이패스 전국 확대

2008

7. 1. 평일 버스전용차로제 실시
(오산IC-한남대교 남단)

2009

3. 31. 경부선 서울영업소-판교간 확장 개통

2010

11. 3. 경부선 기흥-판교간 확장 개통

2012

4. 27. 고속도로 4,000km 시대 돌입

2015

7. 30. 경부선 판교-양재간 확장 개통
9. 22. 경부선 영동-옥천간 확장 개통

2018

12. 12. 경부선 연양-영천간 확장 개통

2020

7. 7. 경부고속도로 개통 50주년

미래로 가는 길, 스마트고속도로

4차 산업혁명 시대를 맞아 고속도로도 진화하고 있다. 스마트 고속도로는 빅데이터, 인공지능, 사물인터넷, 차량통신 등 다양한 4차 산업혁명 기술을 적용한 첨단 고속도로다. 자율협력주행, 지능형교통체계 등 상상 속의 미래가 현실로 다가오고 있다.



ITS 기술을 활용한 스마트 하이웨이 조감도



자율주행 시험도로

도로에 최첨단 정보통신기술을 접목한 협력형 지능교통체계(C-ITS : Cooperative-Intelligent Transport Systems)는 차량 위치를 기반으로 교통정보를 수집·제공한다. 주행 중인 차량은 다른 차량 또는 도로에 설치된 인프라와 통신하면서 운전자에게 주변 교통상황과 위험정보를 실시간으로 공유해준다. 자율협력주행 도로시스템은 자율주행차 자체 감지시스템으로 신속하게 인지·대응하기 어려운 도로상황과 돌발상황을 C-ITS 인프라를 통해 즉각적으로 제공함으로써 차량이 보다 안전하고 효율적으로 주행할 수 있도록 지원한다.



드론을 활용한 교량 점검



인공지능 기반 포트홀 자동탐지시스템

스마트 기술이 미래고속도로의 실현을 앞당기고 있다. 고성능 카메라와 센서를 탑재한 첨단 점검장비가 도로 포장상태나 교량, 터널 등 시설물을 조사하고, 촬영된 영상을 통해 인공지능 기술이 결함을 탐지한다. 이와 함께 사물인터넷(IoT) 기술도 고속도로의 유지관리 및 교통안전 분야에 다양하게 활용된다. 현재 비탈면 경보, 교량 진동감지, 가로등 및 염수분사장치 원격제어 등의 서비스가 시범운영되고 있으며 2022년까지 고속도로 IoT 전용 통신망을 전국으로 확대 구축할 계획이다.

원톨링시스템은 차량번호 영상인식 기술을 통해 중간 정산 없이 최종 출구에서 고속도로 통행료를 한번에 지불하여 통행시간을 단축하고 교통정체를 해소한다. 다차로 하이패스는 차로 간 구분시설을 제거하고 두 개 이상의 하이패스 차로를 연결해 보다 넓은 차로 폭을 확보하여 운전자가 사고위험 없이 빠른 속도로 톨게이트를 통과할 수 있도록 해준다.



남해고속도로 제2지선 서부산톨게이트 다차로 하이패스



남해고속도로 제2지선 서부산톨게이트에 설치된 원톨링시스템



▲여주 시범도로 자율주행 ▼자율협력주행 시험령가

과거 휴게시설 모습

언제나 고속도로 위 국민들의 안전한 쉼터가 되어준
과거의 휴게소를 소개합니다.

망향휴게소



1970년대 경부선 망향휴게소(부산방향). 천안시 성거읍에 설치됐으며,
당시에는 '석교휴게소'로 불리다가 1976년 망향휴게소로 개칭되었다.

금강휴게소



1971년 경부선 금강휴게소

추풍령휴게소



1970년대 경부선 추풍령휴게소(서울방향) 이용 고객의 모습.
추풍령휴게소는 1971년 1월 1일 개소한 고속도로 제1호 휴게소이다.

죽전휴게소



1977년 운영을 시작한 죽전휴게소는 경부선 서울방향의 마지막 휴게소이다.

천안삼거리휴게소



1971년 경부선 천안삼거리휴게소(서울방향)

주유소



1970년대 말 고속도로 주유소에서 주유 중인 차량



1970년대 경부선 옥산주유소 모습



1990년대 고속도로 주유소 광경

화장실



1980년대 휴게소 화장실의 모습



식당&매점



과거 휴게소 매점의 모습. 고속도로 휴게시설의 서비스는
타 분야의 서비스업에도 긍정적인 영향을 미쳤다.



과거 휴게소 식당가 풍경. 원두커피 200원, 햄버거
400원으로 어림잡아 현재 물가의 1/10이었다.



2000년대 초 휴게소 편의점의 모습

대한민국 국민이 직접 뽑은 고속도로 10대 뉴스

2019년 전 국민을 대상으로 '고속도로 10대 뉴스' 온라인 투표를 실시했습니다. 국민 4,483명의 투표 참여 결과 하이패스 전국 구축이 1위를 차지했으며, 경부고속도로 개통과 버스전용차로제 시행이 각각 2, 3위를 차지했습니다. 한국도로공사는 앞으로도 국민들이 체감할 수 있는 교통안전 강화와 서비스 혁신을 위해 더욱 노력할 것입니다.



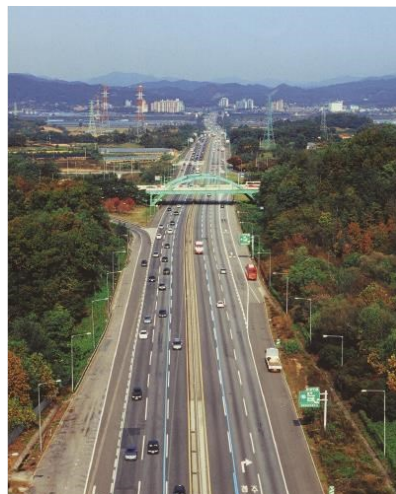
01 하이패스 전국 구축 '07

하이패스는 통행료 납부의 편의성 뿐 아니라 요금소의 지정체를 해소하여 교통혼잡을 막고, 통행료 수납의 투명성을 높였습니다.



02 경부고속도로 개통 '70

'68년 기공식을 시작으로 구간별로 나누어 추진되었던 경부고속도로는 우리나라 근대화의 상징이었습니다.



04

졸음쉼터 도입 '11

졸음사고 예방, 안전한 휴식공간 제공을 위해 도입된 졸음쉼터는 사망자 수 감소 및 이용고객 만족도 향상 등의 성과를 보이며 전국적으로 확대 설치되고 있습니다.



03

버스전용차로제 시행 '94

대중교통 수단인 버스에 통행 우선권을 부여하는 버스전용차로제 시행 이후 고속버스를 이용하는 승객이 크게 늘었습니다.



05

<최초>휴게소 개설 '71

경부고속도로 개통 후 6개월만인 1971년 1월에 개설된 추풍령휴게소는 오늘날 다양한 볼거리·먹을거리로 국민들에게 사랑받고 있는 고속도로 휴게소의 효시였습니다.



06

통행료 수납 기계화 '94

무인으로 운영하는 입구차로에서 발급받은 통행권을 출구차로에서 정산하는 후불시스템으로 하이패스가 보급된 이후에도 일부 차로에서 운용되고 있습니다.



08

후불 하이패스카드 도입 '09

후불 하이패스카드가 도입되면서 고속도로 이용 후 한꺼번에 통행료 납부가 가능해져 고속도로를 더욱 편리하게 이용할 수 있게 되었습니다.



07

남북도로 연결 착공식 '18

4. 27 판문점 선언 이후 남북도로 연결 및 현대화 사업을 위해 북측 개성 판문역에서 개최된 착공식은 남북을 연결하는 첫 걸음으로서 의미가 큼니다.



09

88올림픽고속도로 개통 '84

1988년 올림픽 개최지로 서울이 선정된 것을 기념하여 이름 지어진 88올림픽고속도로의 개통으로 대구와 광주 구간이 곧장 연결되어 반나절 생활권이 되었습니다.

10

통합채산제 실시 '80

전국 모든 노선을 하나의 도로로 간주하는 통합채산제의 도입으로 선발노선은 낮은 요금, 후발노선은 비싼 요금이 책정되는 불합리한 결과를 방지할 수 있었다고 평가받고 있습니다.