

# ISSUE BRIEFING

## 노을대교, 20여년 여정과 미래

이슈브리핑  
2021. 08. 30 vol.250

연구진  
김상엽\_지역개발연구부 연구위원

1) 대한민국정부(2019), 제5차 국토종합계획

## 1. 정책 동향

### 1) 도로계획관련 정책동향

#### ■ 제5차 국토종합계획(2020~2040)<sup>1)</sup>

- **(기본방향)** 국토종합계획의 기본방향은 이전 성장과 개발에 초점을 맞추어 추진되던 국토정책 패러다임을 벗어나서 국토관리 중심의 사회적가치 우선, 형평성 중시, 협력적 경제사회에 대응하는 국토공간의 형성과 관리에 집중하고 있음
  - 이를 위하여 기존에 경제성이 확보된 사업 위주로만 추진하던 도로사업 역시 국민의 수요, 지역성 강화 및 지역발전을 도모할 수 있는 사업의 경우 발굴·대응하고 있으며 그간 경제성의 이유로 미뤄졌던 노을대교도 추진할 수 있는 활력을 얻음
- **(공간형성 원칙)** 다양한 연결성을 기본 이념으로 설정하여 지방분권 진전을 위하여 국토공간의 연결성을 강화하고 지자체가 스스로 발전을 추구할 수 있도록 지역 주도의 자율적인 공간선택권 강화하기 위하여 교통시설확충, 생활SOC확충 등 유연한 국토공간 형성을 촉진·지원하고 있음
  - 노을대교는 2001년 처음 부안과 고창을 잇는 다리라는 의미로 부창대교로 명명하여 이동성 강화에 초점이 맞추어 추진되어 왔으나 경제성 분석논리로 사업추진이 지지부진하였고 이를 돌파하고자 시대의 변화에 맞추어 관광권역확대, 지역경제 활성화 등 논리의 무장을 위하여 노을대교로 사업명을 변경하여 추진
- **(미래상)** 제5차 국토종합계획에서는 “다양한 연대와 협력의 공간 창출과 거버넌스 운영”과 “연대와 협력을 통한 유연한 스마트국토 구축”을 미래상으로 설정하여 연대와 협력을 가장 중요한 국토의 미래상으로 설정하였으며, 이는 노을대교를 통한 새만금-부안-고창의 연계·협력 체계를 구축한 지역개발 지원이라는 사업의 성격과 부합되어 노을대교를 반영하였음
  - 다양한 연대와 협력의 공간 창출과 거버넌스 운영을 위하여 국민 생활공간과 정책공간의 불일치를 해소할 수 있도록 교통, 산업, 관광 등 지역발전 기반을 마련하고 인구감소 등 중소도시 농어촌 등 지역의 특성을 고려한 국토공간 재편
  - 연대와 협력을 통한 유연한 스마트국토 구축을 통하여 국민 누구나, 지역 어디나 배제되거나 소외되지 않는 균형 국토를 형성할 수 있도록 지역 간 연계·협력을 통해 인구감소와 기술변화 등 여건변화에 탄력적으로 대응할 수 있는 기반조성

#### ■ 제5차 국토국지도 5개년 계획(2021~2025)

- **(추진현황)** 국토교통부에서 고시한 제5차 국토국지도 5개년 계획은 장래 5년간 국가의 도로를 건설 관리하는 중요한 계획으로 국가 발전 전략과 국정 운영 철학을 담은 상위계획인 『제5차 국토종합계획(2020~2040년, 2019.12)』과 같은 방향으로 추진

- 제5차 국토국지도 5개년 계획은 현재 KDI(한국개발연구원)와 KIPF(한국조세재정연구원)이 예비타당성 조사를 수행하였고 전라북도의 경우 노을대교 등 총 8개 사업(종합평가 4개, 안전성평가 4개)이 일괄예타 사업을 통과하였음. 국토교통부는 비예타사업과 함께 9월 중 최고 고시에정임

- (정책성 평가) 정책성 평가는 사업추진 여건, 정책효과(사회적 가치), 특수평가를 추진하고 있으며, 수도권외의 경우 30~40%, 비수도권은 25~40%를 적용하고 있으나 현재 비수도권에는 대도시권(부산·울산, 대구, 대전, 광주 등)과 같은 기준을 적용하고 있어 한계점이 있는 상황임

## ■ 국토교통부 도로정책 동향<sup>2)</sup>

- 국토교통부 도로정책부문을 살펴보면 도로의 주요 역할로 건설산업 및 지역경제 발전을 이끌고, 국토균형 발전을 촉진하면서 국민의 삶의 질 향상에 기여할 수 있도록 지역간 연결 통해 소통과 화합을 지원하는 핵심 SOC로 정의함
  - 주요 추진과제로 적재적소에 투자하여 경제 재도약을 지원(지역경제 활성화를 위한 견인차 역할), 도로 단절을 해소하고 포용적 교통서비스를 제공, 도로인프라 체계적 관리를 통한 안전한 도로환경 조성(선제적 사고예방 및 피해 최소화) 등으로 설정

2) 국토교통부(2020), 2020 도로업무편람

## 2) 노을대교 추진 경위

### ■ 경제성이라는 논리에 발목 잡힌 노을대교(부창대교) 20년 여정

- 노을대교는 서남해 해안가를 따라 지정되어 서해안권 지역경제발전 지원과 지역관광활성화를 지원하기 위한 단절구간인 부안과 고창을 잇는다는 의미에서 부창대교로 출발하여 현재까지 추진이 미뤄지고 있었음
  - 노을대교는 2001년 국도로 지정된 후 2005년 기본설계를 완료하였으나. 실시설계는 경제성 부족 인해 20여년 간 추진이 지연됨
- 노을대교는 단절된 국도77호선을 연결하여 서해안 권역의 연대·협력 촉진할 수 있는 중요사업으로 많은 도민들의 염원과 또 정치권, 행정의 노력이 담겨 추진하고 있으나 지금까지 경제적 타당성을 인정받지 못함
  - 2002년도부터 5차례의 경제성 분석과 2012년 18대 대선공약(박근혜 정부)에 반영하는 등 나름의 노력을 해왔으나 교통수요 및 경제성 논리에 막혀 추진되지 못함
- 하지만 최근 도로정책 변화와 새만금 등 주변지역 개발사업 진행에 따른 교통수요 증가, 사업추진에 대한 지역주민 호응도 개선 등 여건이 호전되어 노을대교의 국가계획 반영 호기를 맞아, 미래 10년을 위해 지역발전 및 연대·협력 촉진을 위한 필수 인프라로 거듭 날수 있도록 노력이 필요함

#### ◆ 노을대교 추진경위

- ('02. 8월) 예비타당성 조사(B/C 0.54)
- ('05.12월) 기본설계 완료(4차로 신설, '03.7 ~ '05.12월)
- ('12.12월) 새만금 종합계획(광역도로망계획) 반영

- ('12.12월) 제18대 대통령선거 지역공약사업 선정(박근혜 정부)
- ('17.12월) 서해안권 발전종합계획 반영
- ('19.12월) 제5차('20~'40) 국토종합계획 반영
  - ※ ('12.~'16년) 제3, 4차 국도·국지도 건설계획 미반영
- (21.08월) 제5차 국도국지도5개년 계획(2021~2025) 반영을 위한 일괄예타 통과

### ■ 제5차 국도·국지도 건설계획에 반영

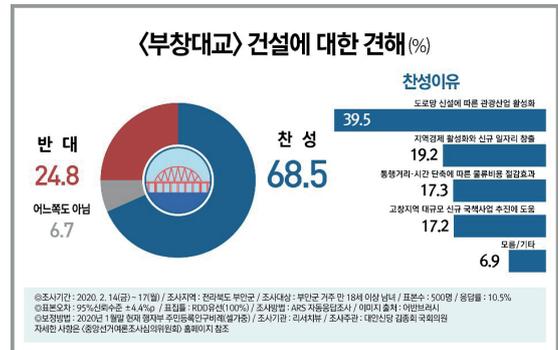
- 노을대교는 제5차 국토종합계획 및 서남해안 종합발전계획 등에 반영, 대선공약 사업 반영 등 국가적으로도 필요한 사업으로 조속한 사업시행이 요구되고 있으며, 전북도민의 염원을 담아 제5차 국도·국지도 건설계획에 반영되었음
  - 노을대교는 3,656억원의 국비가 투입되는 대규모 SOC사업으로 기획재정부 주관 일괄예비타당성조사를 통과하여 제5차 국도·국지도 건설계획에 고시 예정
  - 그간 부족한 경제성을 확보하기 위하여 저비용 공법으로 조정하는 등 공사비 최소화, 연계수요 확보 방안 등 대응을 통하여 경제성 상향을 위해 노력하여 결실을 맺음

## 2. 반영 추진논리

### 1) 국도77호선의 유일한 단절구간 해소

- 전라북도는 수도권과 광역지자체 등 경제 발전 중심의 산업화 과정에서 지역개발이 뒤쳐져서 전라북도는 지역낙후도가 전국 17광역단체 중 중 최하위권에 속하고 있으며, 노을대교가 건설되는 부안군과 지역낙후도도 낮음에도 불구하고 단절된 구간의 도로 사업이 다년간 지연되고 있는 상황임
  - 지역낙후도 순위 : (부안군) -0.747(146위), (고창군) -0.808(149위)
- 또한 새만금 개발의 속도감 있는 추진이 진행되고 있는 상황에서 새만금의 과급효과를 효과적으로 확산시키기 위해서는 노을대교 건설을 통하여 물적유통의 연결 기능을 강화할 필요가 있음
- 과거 지역상권 축소를 우려하여 반대하였던 부안군의 일부지역의 군민도 최근 조속한 사업추진을 요구하는 방향으로 인식이 변화되고 있어 사업추진을 위한 문제점 또한 사라진 상황임

[그림] 부창대교 건설에 대한 부안군민 설문조사 결과



자료 : 김중희 국회의원(2020), 부안군민 대상 여론조사(2020년 2월 조사)결과

- 노을대교는 제5차 국토종합계획과 서해안권 발전계획 변경계획, 국토국지도 건설계획, 전라북도 종합계획 등 중앙 및 지자체에서 다루고 있는 국가속원 사업으로 사업 추진을 위한 당위성이 여러차례 검증된 사업임
  - 제5차 국토종합계획에서는 “환황해권 교류거점으로 도약을 위한 글로벌 공공인프라 확충”에서 국도 77호선의 부안 고창 등 주요 국도 건설을 반영함
  - 서해안권 발전계획 변경계획에서는 서해안고속국도와 기존 교통체계와의 연계성과 지역발전을 위한 기능적 통합과 보완체계 구축을 위하여 국도 77호선의 부창대교 건설을 반영함

제5차 국토종합계획	서해안권 발전계획 변경계획
<p><b>㉕ 환황해권 교류거점으로 도약을 위한 글로벌 공공인프라 확충</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지역 개발여건 혁신을 위한 글로벌 공공인프라 구축                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 글로벌 접근성 향상과 서해안권 물류중심지 도약을 위한 새만금제공항 조기 건설, 새만금 신항만 건설 및 신석 규모 확대, 익산 KTX역 중심의 유라시아철도거점-활용기지 건설 추진 검토</li> </ul> </li> <li>○ 전북 대도시권 형성을 위한 철단교통연계체계 구축                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 초고속 철단교통인프라(하이퍼루프) 구축과 국가철송망으로 새만금-대야, 국가식품클러스터 인입선, 전라선고속화철도, 서해안철도 건설 추진 검토</li> <li>- 기존 내륙도시와 새만금을 연계한 대도시권 형성을 위한 광역철단연계인프라(BRT, 트램-트레인 등) 구축, 지리산 전기철도 건설 추진 검토</li> </ul> </li> <li>○ 안전하고 지속가능한 전국2·전북1시간 교통인프라 구축                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 동서남북축 광역간선망 확충과 주요 도시부 혼잡완화사업을 추진하고 영호남 연결 동서내륙 인프라로 전주-대구고속도로, 전주-김천철도 및 광주-대구철도 건설 검토</li> <li>- 남북고속간선망으로 서부내륙고속도로 전 구간 동시개통 검토, 서해안 및 호남고속도로 확장과 새만금-지리산 고속도로 건설, 새만금-남원 및 국도 77호선 부안-고창 등 주요 국도 건설 검토</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 필요성 및 목적                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서해안고속국도와 기존 교통체계와의 연계성과 지역발전을 위한 기능적 통합과 보완체계 구축 필요</li> </ul> </li> <li>○ 사업개요                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위 치 : (경기), (전북) 일원</li> <li>○ 사업기간 : 2010~2020</li> <li>○ 사업내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반국도 77호선 확충</li> <li>- 경기 화성 장안 - 안산 초지동, 28km</li> <li>- 전북 부안-고창, 15.4km(부창대교 건설)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>

[그림] 상위계획 반영내용

## 2) 연계성 확대를 통한 지역경제 및 관광권역 확대

- 국도 77호선은 충남 태안반도 거점 관광지와 새만금의 고군산 지구, 부안의 변산지교 및 변산 국립공원과 고창의 선운산 도립공원을 거쳐 전남과 목포의 관광지 까지 연계할 수 있는 사업으로 연계성 확대를 통해 지역경제와 관광권역 확대를 이룰 수 있는 사업임
- 고창군과 부안군은 지속적으로 인구가 감소하여 인구소멸위험 단계에 진입한 상태로 사업 추진을 통한 지역경제 활성화로 인구감소를 완화 유도
  - 지방소멸위험지수<sup>3)</sup> : (고창) 0.242, 부안 0.259



[그림] 서해안 관광권역 확대

3) 자료 : 고용정보원(2020), 인구소멸위험지수

### 3) 미래수요를 반영한 경제성 분석

#### ■ 경제성분석 측면

- 사업추진 타당성의 큰 부분을 차지하고 있는 경제성 분석은 비용과 편익비로 분석이 이루어지는데 기존 사업의 경우 일반교량으로 추진하여 4천억원 이상의 사업비가 소요될 것으로 예상되어 낮은 경제성 분석 결과를 얻어옴
- 이에 대응하여 전라북도는 도로여건이 양호한 시종점 육지부(감 6.18km)를 사업구간에서 제척하고 고비용 교량 공법을 저비용 공법으로 비용을 대폭 줄여서 추진이 가능해짐에 따라 기존보다 높은 경제성(B/C=0.65)을 확보함
  - 산출기준 : 도로·철도 부문의 예비타당성조사 표준지침(한국개발연구원, 2008)에 의거
  - 사업비 : 당초 15.04km, 4276억원 → 8.9km, 3,390억원(시종점 육지부 제척)

[표] 기존 경제성 분석결과

구 분	예 타 ('02년)	재검증 (국토연, '04년)	제3차 국도·국지도 일괄예타('11년)	제4차 국도·국지도 일괄예타('16년)	제4차 국도·국지도 추가예타('17년)
경제성 (B/C)	0.54	0.62	0.27	0.21	0.16 (AHP 0.432)

- 노을대교 영향권인 새만금개발이라는 미래수요를 적극 반영하여 노을대교 교통량과 경제성 분석 결과를 3배 이상 끌어 올리는 성과가 있음
  - 2030년 기준 교통량 (이전) 2,816대/일 (변경) 7,559대/일

#### ■ 환경성 측면

- 이번 예비타당성 조사에서는 환경성 평가를 추진하였고 노을대교 건설은 해상교량 건설사업으로 대규모 준설·매립을 수반하지 않는 사업으로 조류 변화, 갯벌훼손 등 해양환경에 미치는 영향은 미미한 것으로 분석이 되었음
  - 해양수산부도 2018. 9월 고창갯벌에 대해 습지보호구역으로 지정·고시하면서 노을대교 건설 예정지역과 동호항을 제외한 바 있음
- 또한 사업 구간의 환경보전가치가 높은 사업구간은 전체 중 약 43% 수준으로 전국 평균인 71.0%에 비하여 낮은 수준임

[표] 국토 환경성 평가도 및 사업구간 등급 구성

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
사업구간	32.0%	11.0%	34.0%	7.0%	16.0%
전국	43.8%	27.2%	3.0%	9.8%	14.6%

## 3. 노을대교 미래

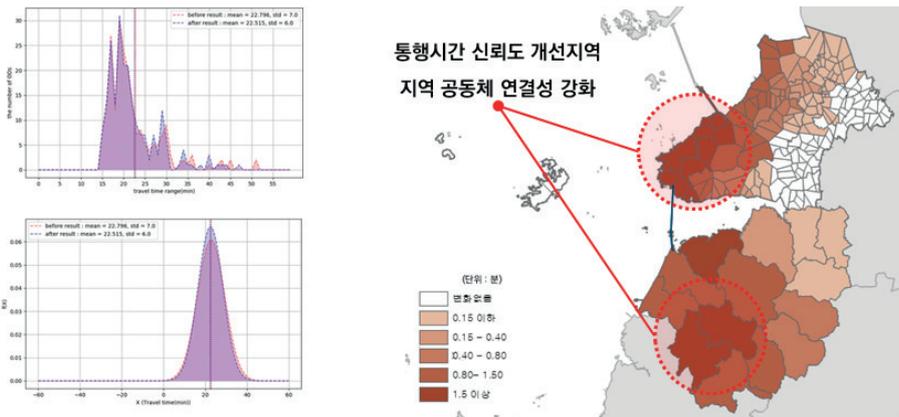
### 1) 이동거리-시간단축에 따른 사회·경제적 파급

#### ■ 일자리 효과

- 노을대교와 같은 대규모 SOC사업 추진 시 직접고용과 간접고용으로 경제적 파급효과가 기대되며 특히 노을대교의 경우 관광형 대교로 건설함으로써 운영인력과 관련 관광 및 상업 등이 활성화 될 것으로 예상됨
  - 고용효과 : (직접고용) 5,541명<sup>4)</sup>, (간접고용) 61명<sup>5)</sup>

#### ■ 생활여건 영향

- (통행시간) 노을대교 건설로 인하여 통행시간 신뢰도가 향상되고 지역 공동체 연결성 강화로 이용편의 수준이 긍정적으로 변화하여 정주여건을 개선할 수 있음
  - 부안군 통행시간 신뢰도: 통행시간 평균 23분 → 22분, ▼1분 감소
  - 부안군 서부지역 통행시간 표준편차 개선 : 통행시간 표준편차 7분 → 6분, ▼1분 감소
  - 부안군과 고창군 서부지역 공동체 연결성 강화 : 70분 → 10분 통행시간 절감



- (공공/민간 서비스) 노을대교 건설로 인하여 공공서비스(의료시설 등)와 민간서비스(교육시설 등) 수준이 크게 향상될 것으로 예상되어 부안군과 고창군의 생활수준을 높혀 인구 감소현상을 완화할 수 있는 기반시설로 자리잡을 수 있을 것으로 판단됨
  - 접근성 개선으로 연간 3.65억원 화폐가치 증대, 접근가능 지역 수혜인구 204.7% 향상
  - 공공서비스(의료시설) 서비스 수준 확대 : 수혜인구 2.4천명 및 수혜면적 33km<sup>2</sup>
  - 민간서비스(교육시설) 서비스 수준 확대 : 수혜인구 1천명 및 수혜면적 11km<sup>2</sup>

4) 직접고용: 투입액(3천억) × 취업 유발계수(10.67명/10억원), 고용유발계수(7.8명/10억원)  
5) 간접고용: 고용노동부(2020), 2020년 재정사업 고용영향평가 가이드라인

[그림] 노을대교 건설로 인한 통행시간 신뢰도 개선

[그림] 노을대교 건설로 인한 수혜면적 개선



[그림] 서남해 대규모 해상풍력단지 사업추진 업무협약서

지역균형 발전 측면

○ (지역경제 활성화) 새만금 개발과 함께 변산반도 국립공원, 선운산 도립공원 등을 주요 관광지를 연계하는 서남해 해양관광벨트 구축과 접근성 제고를 통한 통행거리 단축으로 부안군 변산반도, 고창군 동호, 구시포 등의 물류비용 절감과 지역경제 활성화를 도모할 수 있음

- 연계성 및 접근성 개선을 통한 부가가치 유발효과는 약 2,242억원이며, 지역경제 활성화 효과지수 0.4612%으로 분석됨

○ (산업발전 지원) 현재 세계 최고의 재생에너지 클러스터로 조성하고 있는 새만금 및군산 지역 재생에너지 관련 제조·실증·연구단지 관련 제조·실증·연구단지와 고창군 과부안군 앞바다에서 풍력발전단지를 연계하기 위한 재생에너지 관련 기자재 물동량 수송 지원을 담당할 국도 77호선의 노을대교 건설이 시급함



- 풍력발전단지는 2028년까지 14조원을 투자하여 2.4GW급으로 구축될 예정

2) 유네스코 탑재와 전북의 대표 랜드마크

유네스코에 등재된 고창갯벌

○ 유네스코 세계자연유산으로 등록된 고창갯벌은 저어새와 검은물떼새 등 수많은 희귀조류가 서식하고 철새가 쉬어가는 곳으로 세계적인 생태문화거점으로 노을대교와 연동하여 대죽도(노을)-갯벌체험 마을-조류서식지 등을 연계한 관광자원으로 활용할 수 있도록 친환경적이고 지속가능한 개발을 추진해야함

- 제44차 세계유산위원회(World Heritage Committee)가 한국갯벌·고창갯벌(부안면·해리면·심원면)을 유네스코 세계자연유산으로 등재(2021.07.27.)

## ▣ 랜드마크

- (추진 방향) 전국에서 해넘이가 가장 아름다운 변산반도, 특히 노을대교에서 한해의 시작과 마지막을 기원하며 한쪽의 붉은 수채화를 만나고, 다녀간 연인들의 사랑이 이루어져 백년가약을 맺는 아름다운 사연의 공간으로 명소화 추진할 수 있음
  - 정부는 1999년 이곳 변산지역에서 새천년맞이 해넘이 축제행사를 국가적 행사로 개최
  - 성공적인 관련사례로는 서해대교의 행담도가 있으며, 먹거리 볼거리 등 관광명소로 구축하여 매년 천만명 이상의 이용객이 이용하고 있는 명소로 거듭나고 있어, 대죽도와 소죽도를 관광형 휴게소로 구성할 수 있음



[그림] 부안 채석강과 서해대교 행담도

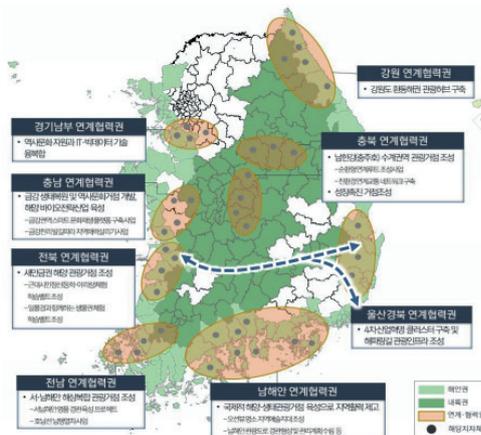
- (사업방식 변경) 노을대교는 경제성 확보를 위하여 현재 저비용 공법으로 비용을 대폭 줄여서 추진하는 일반교량 방식으로 사업이 추진되고 있으나 관광대교라는 본래의 취지를 살리기 위해서는 교량자체가 랜드마크화 될 수 있도록 경관과 조형미가 뛰어난 명품교량으로 건설할 필요가 있으며, 주변환경과의 조화, 디자인, 비용절감, 조속추진 등을 위해 턴키 (turn-key) 방식의 사업추진이 필요할 것으로 판단됨

## 3) 대한민국 777 도로 서해안 핵심거점 도약

### ▣ 지역 간 연계·협력적을 통한 관광 사업 지원을 위한 도로망 구축

- 노을대교는 경기, 충남, 전북, 전남을 연결하는 해양관광 도로인 국도77호선의 중심에 있는 단절구간을 연결하는 사업으로 지역 간 연계 협력을 통한 관광산업 활성화를 이끌 수 있는 인프라로 구축하여야 함

- 제5차 국토종합계획에서는 지역의 우수한 관광자원을 연계함으로써 관광객 유치하여 지역 경제 활성화를 도모하고 지역 간 연계·협력을 통해 관광 사업 지원을 할 수 있는 교통 인프라 정비하는 내용을 담고 있음



[그림] 관광분야 지역 연계·협력 사업

[그림] KR777 개념도

■ 노을대교를 서해안 핵심거점으로

○ 노을대교는 대한민국 해안관광도로인 KR777 위에 건설이 되며, 디자인이 아름다운 랜드마크 노을대교, 유네스코 등재된 고창갯벌, 노을이 아름다운 관광형 휴게소 대죽도 등 다양한 관광자원을 활용하여 서해안 해안도로의 핵심거점으로 조성할 수 있도록 노력해야함

- Korea777(KR777)는 경기, 충남, 전북,전남을 잇는 서해안 관광도로인 국도 77호선과 동해안 관광도로인 7호선을 연결하여 명명한 것으로 한반도 바다 전체를 여행할 수 있는 통합해안도로



[그림] 한빛 원전 비상계획구역도

4) 한빛원전 대피로와 지역의 상생도로

■ 한빛원전 재난사고 대비

○ 고창군에 위치한 한빛원전의 재난사고 발생시 신속히 대피할 수 있는 대피로 확보를 통하여 주민 불안감 해소와 국민안전 확보

- 비상계획 구역내 인구 :  
고창군 53,470명, 부안군 7,701명

- 최근 안전에 대한 인식변화로 인하여 도로교통분야에서도 안전성 확보를 위한 사업의 경우 경제성 분석에서 제외하여 사업을 추진하고 있으며, 선제적 사고 예방과 사고발생시 신속대응하여 피해를 최소화하기 위한 사업을 추진하고 있음



■ 지역경제와 연계한 지역 상생도로

○ 변산반도 국립공원과 선운산 도립공원 등 주변지역에 분포하는 우수한 관광자원의 권역화·규모화로 체류시간을 증가하여 지역상권의 활성화를 도모할 수 있음

- 당일 관광에서 1박 또는 2박 등 체류형 관광지로 변화하여 관광객의 체류시간 증가에 따른 지역경제 활성화

- 현재 인접 상권인 왕포, 곰소항, 선운산 도립공원 인근 지역의 지역주민 의견을 수렴하여 토지이용계획을 변경하여 노을대교와 연계할 수 있는 방안 마련

■ 노을대교 관광유발효과로 관광수요 증대

○ (관광수요증대) 노을대교 건설시 연계성 향상과 접근성 개선으로 고창군과

부안군의 관광유발효과로 인하여 관광수요 증대 및 지역 경제활성화를 가져올 것으로 판단됨

- 부안군 ⇨ 고창군 관광객 : (2019) 18만 명 ⇨ (건설 후) 36만 명

- 고창군 ⇨ 부안군 관광객 : (2019) 9만 명 ⇨ (건설 후) 15만 명

## 4. 맺음말

### ■ 필요성

- 본 사업은 새만금 권역과 부안, 고창을 연결하고 나아가 경기, 충남, 전남을 연결하여 여객과 화물의 효율적인 수송을 지원하고 지역간 관광권역을 확대하여 연계함으로써 지역발전을 도모할 수 있는 사업임
- 국가 상위계획에 부합하는 지역발전 및 연대·협력 촉진을 위한 필수 인프라이며 국도77호선의 유일한 단절구간 해소하고 연계성 확대를 통한 지역경제 및 관광권역 확대와 한빛 원전 비상사태시 안전하게 대피할 수 있는 도로인 국가필수사업임

### ■ 기대효과

- 노을대교는 관광형 대규모 SOC사업으로 인구소멸위기에 놓인 고창군과 부안군의 새로운 활력소로 작용할 수 있는 일자리 창출, 통행시간 개선, 공공민 민간서비스 수준향상, 지역균형 발전을 지원할 수 있을 것으로 판단됨
- 노을대교 건설으로 인하여 노을대교 관광유발효과로 관광수요 증대가 예상되며 또한 연계 관광권역 형성을 통한 연계·협력적 관광 사업을 지원하고 지역 상권과 연계하여 지역상권을 활성화할 수 있음
- 기존 도로 선형이 불량하고 노후화 등으로 인하여 안전성이 떨어지는 국도 30호선의 대체로써 교통사고 감소효과와 함께 한빛원전 재난사고에 대비할 수 있는 비상대피로서 역할을 수행함으로써 지역민의 불안감 해소와 국민 안전을 확보 할 수 있음

### ■ 맺음말

- 노을대교는 서해안 지역발전 및 연대·협력 촉진을 위한 핵심 인프라로서 과거 20여년간 지속적으로 사업추진이 거론되어 왔으며 최근 지역민들 한마음으로 사업추진을 요구하고 지역의 꾸준한 논리와 설득으로 추진이라는 성과를 이룸
- 노을대교는 사회경제적 파급, 랜드마크 형성, 서해안핵심거점 도약 등 다양한 정책성효과가 나타날 것으로 기대함. 노을대교 사례를 비추어 볼 때 전라북도와의 같은 지역에서는 인프라 투자제도 개선을 통해 선도적인 인프라 건설이 필요함

# iSSUE BRIEFING

이슈브리핑

2021. 08. 30 vol.250



발행인 권혁남 발행처 전북연구원

※ 이 이슈브리핑의 내용은 연구진의 견해로 전북연구원의 공식입장과 다를 수 있습니다.  
※ 지난 호 이슈브리핑을 홈페이지(www.jthink.kr)에서도 볼 수 있습니다.

