

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)¹⁾

- **(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 국도국지도 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 동향²⁾

- 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

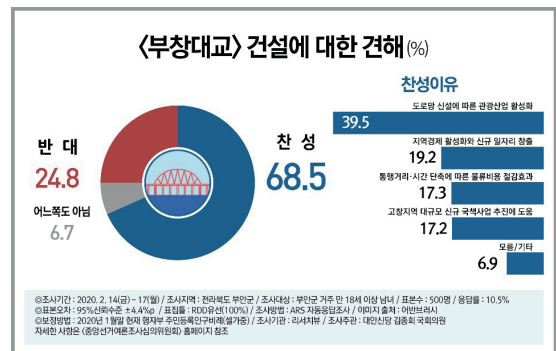
- 노을대교는 제5차 국토종합계획 및 서남해안 종합발전계획 등에 반영, 대선공약 사업 반영 등 국가적으로도 필요한 사업으로 조속한 사업시행이 요구되고 있으며, 전북도민의 염원을 담아 제5차 국도·국지도 건설계획에 반영되었음
 - 노을대교는 3,656억원의 국비가 투입되는 대규모 SOC사업으로 기획재정부 주관 일괄예비타당성조사를 통과하여 제5차 국도·국지도 건설계획에 고시 예정
 - 그간 부족한 경제성을 확보하기 위하여 저비용 공법으로 조정하는 등 공사비 최소화, 연계수요 확보 방안 등 대응을 통하여 경제성 상향을 위해 노력하여 결실을 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 국가 숙원 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>㉔ 환황해권 교류거점으로 도약을 위한 글로벌 공공인프라 확충</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 지역 개발여건 혁신을 위한 글로벌 공공인프라 구축 - 글로벌 접근성 향상과 서해안권 물류중심지 도약을 위한 새만금국제공항 조기 건설, 새만금 신항만 건설 및 신석 규모 확대, 익산 KTX역 중심의 유라시아철도거점-활용기지 건설 추진 검토 ○ 전북 대도시권 형성을 위한 철단교통연계체계 구축 - 초고속 철단교통인프라(하이퍼루프) 구축과 국가철송망으로 새만금-대야, 국가식품클러스터 인입선, 전라선고속화철도, 서해안철도 건설 추진 검토 - 기존 내륙도시와 새만금을 연계한 대도시권 형성을 위한 광역철단연계 인프라(BRT, 트램-트레인 등) 구축, 지리산 전기철도 건설 추진 검토 ○ 안전하고 지속가능한 전국2·전북1시간 교통인프라 구축 - 동서남북축 광역간선망 확충과 주요 도시부 혼잡완화사업을 추진하고 영호남 연결 동서내륙 인프라로 전주-대구고속도로, 전주-김천철도 및 광주-대구철도 건설 검토 - 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 필요성 및 목적 ○ 서해안고속국도와 기존 교통체계와의 연계성과 지역발전을 위한 기능적 통합과 보완체계 구축 필요 ○ 사업개요 ○ 위 치 : (경기), (전북) 일원 ○ 사업기간 : 2010~2020 ○ 사업내용 - 일반국도 77호선 확충 - 경기 확장 장안 - 안산 초저동, 28km - 전북 부안-고창, 15.4km(부창대교 건설) <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </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
 - 지방소멸위험지수³⁾ : (고창) 0.242, 부안 0.259



[그림] 서해안 관광권역 확대

3) 자료 : 고용정보원(2020), 인구 소멸위험지수

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

| 구분 | 예타('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

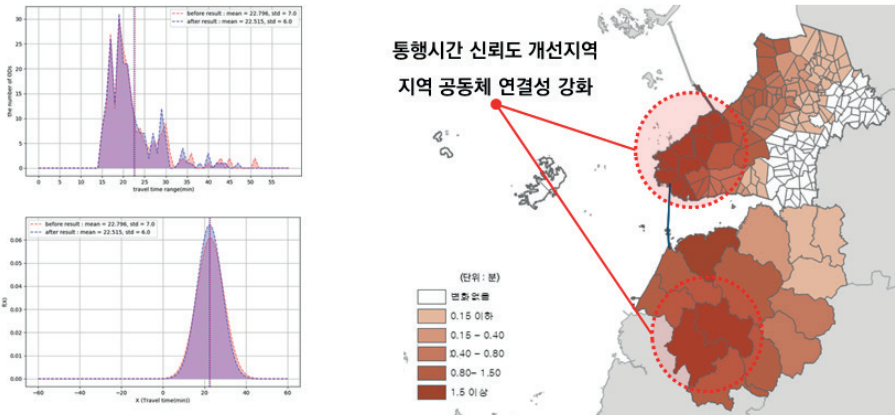
1) 이동거리-시간단축에 따른 사회·경제적 파급

■ 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) 5,541명⁴⁾, (간접고용) 61명⁵⁾

■ 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



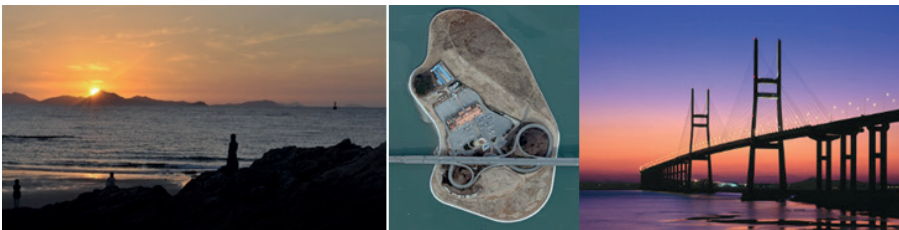
- (공공/민간 서비스) 노을대교 건설로 인하여 공공서비스(의료시설 등)와 민간서비스(교육시설 등) 수준이 크게 향상될 것으로 예상되어 부안군과 고창군의 생활수준을 높혀 인구 감소현상을 완화할 수 있는 기반시설로 자리잡을 수 있을 것으로 판단됨
 - 접근성 개선으로 연간 3.65억원 화폐가치 증대, 접근가능 지역 수혜인구 204.7% 향상
 - 공공서비스(의료시설) 서비스 수준 확대 : 수혜인구 2.4천명 및 수혜면적 33km²
 - 민간서비스(교육시설) 서비스 수준 확대 : 수혜인구 1천명 및 수혜면적 11km²

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

▣ 랜드마크

- (추진 방향) 전국에서 해님이 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 해님이 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

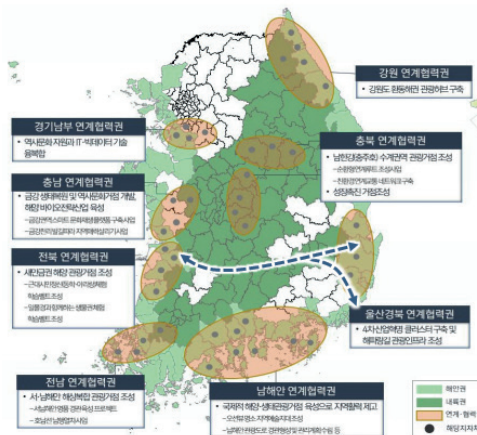
- (사업방식 변경) 노을대교는 경제성 확보를 위하여 현재 저비용 공법으로 비용을 대폭 줄여서 추진하는 일반교량 방식으로 사업이 추진되고 있으나 관광대교라는 본래의 취지를 살리기 위해서는 교량자체가 랜드마크화 될 수 있도록 경관과 조형미가 뛰어난 명품교량으로 건설할 필요가 있으며, 주변환경과의 조화, 디자인, 비용절감, 조속추진 등을 위해 턴키 (turn-key) 방식의 사업추진이 필요할 것으로 판단됨

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



4) 한빛원전 대피로와 지역의 상생도로

[그림] 한빛 원전 비상계획구역도

■ 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.

