

2016 경기옛길 학술대회

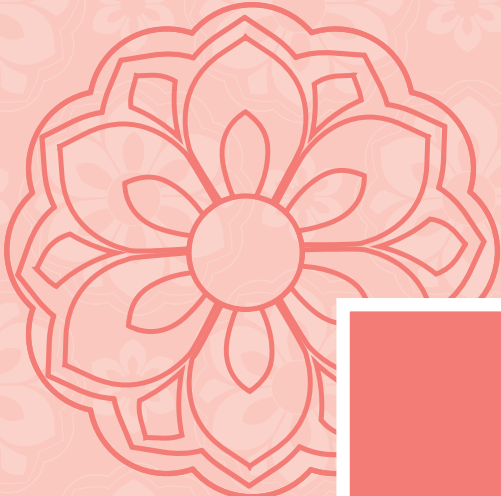


역사문화탐방로의 현재와 미래적가치

차 례

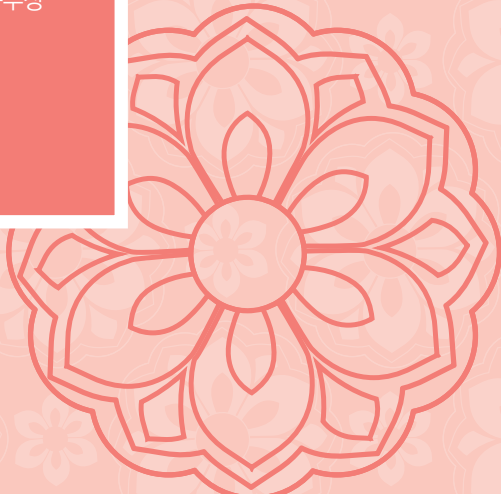


경기도의 역사와 경기옛길	05
이지훈(경기문화재단 조사연구부장)	
일본 옛길에 관한 연구	29
김금형(문화디자인연구소 대표)	
보빙사의 옛길 사례	49
주동원(코리안리서치센터 원장)	
조선시대 옛길의 고증과 활용	101
신창희(경기문화재단 전문연구원)	
경기옛길의 비전과 방향	125
유영초(산림문화콘텐츠연구소 소장)	
경기옛길, ‘의주길 원형’의 방송콘텐츠 구현 방식 일고	147
신춘호(방송대학TV 촬영감독)	



경기도의 역사와 경기옛길

이 지 훈
경기문화재단
조사연구부장

- 
- I. 들어가며
 - II. 경기도의 역사성과 전근대 교통로의 형성
 - III. 경기옛길의 조성과정
 - IV. 경기옛길의 운영
 - V. 마치며 - 전망과 과제

경기도의 역사와 경기옛길¹⁾

이 지 훈 *

국문요약

경기도 지역은 고려·조선을 거쳐 현재에 이르기까지 1000년 이상 계속 중앙집권 국가의 수도를 감싸 안은 역사의 중심무대였다. 경기도는 배타적 지역성이 열린 지역으로 수도를 보완하여 민족 공동체의 발전과정에 구심적·통합적 역할을 하였다. 삼국·고려시대부터 형성된 교통로는 조선시대 도읍을 옮긴 후 한양을 중심으로 재편되었다. 1776년 실학자 여암(旅庵) 신경준(申景濬)의 「도로고(道路考)」에 의하면 한양에서 각 지방으로 향하는 6대로가 조성되었으며, 모두 경기도를 통과하였다.

경기도는 6대로를 원형으로 하여 경기옛길 역사문화탐방로를 조성하였는데 2016년 현재 삼남·의주·영남길 경기도 구간이 완성되었다. 경기옛길은 역사문화탐방이라는 주 목적을 달성하기 위해 옛길의 역사성을 최대한 활용하는 한편 원형의 길을 그대로 복원하는 방법 대신 도보 편의성을 강화한 대체로 개척을 통해 조성되었다. 조성 컨셉은 ‘길에서 역사를 만나다’와 ‘옛길을 찾아 새 길을 걷는다’이다.

경기옛길의 조성은 ① 옛길의 고증 및 원형 답사, ② 대체로의 확보 및 노선 선정, ③ 안내표식, 스토리보드 등 시설물 설치의 순서로 이루어진다. 옛길 운영의 일관성을 확보하고 이용자 편의를 도모하기 위해 통합 브랜드 및 로고를 개발하였다.

경기옛길은 2013년도에 제정된 경기도 조례에 의거하여 운영된다. 운영주체는 경기도 및 관련 시·군이며 민간단체가 위탁받아 담당한다. 원활한 노선의 유지 및 시설물 관리를 위해 정기적인 점검과 긴급 수리 등을 수행하며, 자원봉사단이 모니터링과 간단한 보수업무를 담당한다. 활용면에서는 아카데미 교육 과정이 개설되며, 테마 탐방, 소규모 도보행사, 걷기축제 등 다양한 주민참여 프로그램이 연중 실시된다. 온·오프라인에 걸친 홍보작업도 수행하고 있다.

1) 이 글은 2014년 경기대학교박물관 특별전 “도로” 기념 국제학술대회 「한·중·일 옛길의 인문학적 재조명」에서 필자가 발표한 ‘경기도 옛길의 조성과 활용’을 수정·보완한 것임

* 경기학연구센터 조사연구부장

경기옛길은 관련 조례에 “주민·민간단체·연구기관·기업체·행정기관 등의 상호신뢰와 협력을 통해 추진”하도록 하여, 일방이 주도하는 것이 아닌 다양한 주체들이 함께 참여하는 관리·운영이 될 수 있도록 하고 있다. 향후 경기옛길이 많은 사람들이 찾고 즐기는 역사문화탐방로로 자리매김하기를 바란다.

주제어 : 경기도, 옛길, 삼남대로, 의주대로, 영남대로

I. 들어가며

지난 2012년 경기도·경기문화재단 등이 조선시대 ‘삼남대로(三南大路)’ 경기 구간을 바탕으로 한 ‘경기도 삼남길 수원-화성-오산 구간’을 조성·개통하였을 때 명칭을 둘러싼 해프닝이 있었다. 삼남대로의 원형(原形)이 아닌 다른 길인데도 ‘삼남’이라는 용어를 사용함으로써 사용자의 혼란을 초래하고 역사를 왜곡하고 있다는 문제제기였다. 삼남길 조성주체였던 경기도나 경기문화재단이 별다른 생각 없이 ‘복원’이라는 표현을 사용한 데 따른 당연한 결과이기도 했다. 이 논란은 길의 개념과 목적, ‘옛길’ 조성과 활용의 의미 등을 다시 한 번 찬찬히 짚어보게 하였으며 이와 관련된 최소한의 합의가 필요하다는 것을 깨닫게 되는 계기가 되었다.

그렇다면 길은 무엇일까? 길은 일반적으로 특정한 복수의 지점과 지점 사이의 이동을 위한 동선을 지칭한다. 따라서 길은 ‘이동(移動)’이라는 구체적인 목적을 갖는다. 결국 길의 존재 이유는 길 그 자체에 있는 것이 아니라 길을 통해 추구하는 구체적인 목적, 즉 이동에 있다. 이동은 인간(동물)의 가장 기본적인 속성이므로 길은 인류의 역사와 함께 시작되었으며 이동의 수단과 방식이 혁신적으로 바뀐 오늘날에도 길의 존재 목적은 전혀 변함이 없다. 실생활과 관련된 생활문화유산의 경우에는 인간의 생활과 기술의 변화·발전에 따라 그 존재가치와 형태가 변화하는 반면, 길은 각종 기술적 방법(노선 변경, 노면 포장, 노폭 확장 등)을 통해 자신의 존재가치를 지속적으로 갱신하여 왔다. 과거에 존재했던 길도 단지 구체적인 형태가 달라지고 있을 뿐 지금에 이르기까지 그대로 유지되었거나 형태가 남아있는 경우가 많다.

또한 길은 이동의 효율성과 관계하여 ‘지속적으로 변화’하는 특징을 갖는다. 이 효율성은 인간의 기술수준이나 자연환경, 인문환경과 연계된다. 예를 들어 옛날에는 어쩔 수 없이 돌아가야 했던 산이나 강을 토목 기술의 발전에 따라 터널과 다리를 이용해 가로지를 수 있게 된다거나, 반대로 수레나 차량 같은 이동수단을 이용하기 위해 일부러 길을 둘러가는 경우가 여기에 해당한다. 이처럼 길의 물리적인 외형은 다양한 변수에 의해 결정된다. 즉 길은 인간의 기술수준과 자연환경, 인문환경에 따라 끊임

없이 변화하며 고정태로서의 길은 존재할 수 없음을 알 수 있다.

이와 같은 길의 속성을 생각하면, 옛길의 원형을 있는 그대로 복원하는 것에는 적지 않은 어려움이 따른다. 무엇보다 급격한 도시화와 산업화로 인해 옛길의 노선이 상당부분 사라지거나 단절된 상태에서 옛길을 있는 그대로 복원하는 것은 사실상 불가능에 가깝다. 설사 옛길이 남아있다 해도 옛길 그대로의 재질과 경관이 남아있을 수는 없다. 이를 두고 ‘훼손’이라고 할 수 없는 것은 길의 본래 속성에 따른 것이기 때문이다. 옛길의 시점을 언제로 할 것인지도 문제이다. 예컨대 500년 전의 길과 1000년 전의 길은 서로 다르다면 과연 어느 길을 옛길이라고 봐야하는지 모호하다.

이러한 어려움 때문에 옛길 원형을 정확하게 ‘복원’하는 것은 애초부터 불가능하였다. 그럼에도 불구하고 ‘옛길 원형’에만 지나치게 매달리는 것은 오히려 옛길의 활용 자체를 근본적으로 가로막는 자세라고 할 수 있다. 옛길의 활용은 그 자체뿐만 아니라 그나마 남아있는 옛길의 흔적을 보존하려는 노력이자 그에 대한 사람들의 관심을 유도하는 행위임을 생각하면 원형 복원의 가치만을 내세우는 것은 결코 바람직하지 않다. 물론 옛길의 활용에서 원형이 완전히 무의미하다는 것은 아니다. 옛길 원형은 옛길을 활용한 도보길의 특수성 중 가장 핵심적인 요소이기 때문이다. 옛길의 역사성은 ‘상품’으로서의 옛길이 갖는 가치를 높일 뿐 아니라 수요자에게는 기존의 도보여행에서 느낄 수 없었던 체험을 제공하는 토대가 되는 것이기에 절대 무시할 수 없는 가치이다.

경기옛길은 역사문화탐방로로서 조선시대 옛길을 바탕으로 하고 있지만 ‘복원’이라는 표현을 사용하지 않는다. 말 그대로의 복원도 아닐 뿐더러 불필요한 오해의 소지를 없애기 위해서다. 단 옛길의 특수성-역사성, 지역적 정체성-을 십분 활용한다는 측면에서 길의 명칭은 옛 이름에서 따오기로 하였다.

Ⅱ. 경기도의 역사성과 전근대 교통로의 형성

1. 경기도의 역사적 특징

경기도는 고려시대 이후 우리나라의 수도를 감싸 안은 지역으로서 민족의 역사와 문화가 운곽을 갖추는 데 결정적인 역할을 해왔다. 경기도 땅은 한강유역을 비롯한 한반도의 노른자위에 해당하기 때문에 이곳을 차지하는 정치세력이 역사의 주도권을 가질 수 있었다. 고대 고구려·백제·신라 삼국은 이 지역을 차지하기 위해 치열한 쟁탈전을 벌였다. 이 과정에서 삼국의 문화가 직접 접합(接合)되었다.

936년 후삼국을 통일한 고려는 개성을 수도로 정하고 개방적이며 통합성을 갖춘 민

족통일국가로 발전하였다. 이때부터 경기도 지역은 조선을 거쳐 현재에 이르기까지 1000년 이상 계속 중앙집권국가의 수도를 감싸 안은 역사의 중심무대가 되었다. 경기도는 지역성을 드러내기 보다는 수도를 보완하고 민족 공동체의 발전과정에 구심적·통합적 역할을 하였다. 경기도 지역은 또 경제적으로 물자유통의 중심지로 성장하였다. 고려시대 이래 역로(驛路)와 조운(漕運)이 모여드는 문물의 집합소였다. 문화적으로도 중심의 위치였다. 언어·문화·풍속으로 본다면 경기도를 중심으로 황해도와 충청도를 포함하는 기호(畿湖)문화권이 형성되었다.

일제강점기를 거쳐 현대에 이르는 시기에서 경기도는 수도 서울과 함께 산업화의 핵심적 역할을 담당하였다. 그러나 한편으로 문화적 정체성의 측면에서는 큰 위기를 맞았다. 경기도는 이른바 ‘수도권’이라 불리며 독자적 위상을 상실하고 모든 문제를 서울과 연관하여 인식함에 따라 서울에 종속하는 현상이 뚜렷해졌다. 토착민보다 외지에서 들어온 인구가 많아진 것도 자신의 문화적 정체성을 찾기 어려운 요인이다. 1990년대 지방자치의 부활 이후에는 서울의 주변부성을 탈피하고 경기도 지역의 역사성과 문화적 특성을 밝히기 위한 연구들이 활발히 진행되고 있다.

경기도는 역사적으로 보았을 때 온 나라의 문화와 문물이 모여들어 합쳐지고 변화·발전하는 곳, 여러 배타적 지역성이 녹아들고 상쇄되는 곳이었으며 이는 ‘길(통로)’이라는 매개를 통해 이루어졌음을 짐작할 수 있다.

2. 조선시대 경기도 지역의 옛길과 성격

우리나라의 도로망은 삼국시대 이후 본격적으로 확충되기 시작하였다. ‘신라 아달라 이사금 3년(156) 여름 4월에 계립령(하늘재) 길을 열었다’는 삼국사기의 기록이나 고려시대의 임진도로(臨津渡路) 및 고양시와 파주시의 경계에 위치한 혜음원(惠蔭院) 등을 통해 조선시대 이전부터 도로망이 구축되었음을 짐작케 한다.

고려는 삼국시대에 조성된 도로를 바탕으로 교통로를 더욱 확장하였으며 개경을 축으로 하는 도로 또한 발달하게 되었다. 지방제도의 확립은 도로의 발달과 밀접한 관계가 있다. 전근대시대의 교통로는 중앙정부의 지방통치를 위한 가장 중요한 기반 시설 중 하나였다. 중앙정부에서는 수도로부터 각 지방의 요충지나 대읍으로 향하는 교통로를 중시하였다. 이에 주요 도로에는 역참(驛站)이 일정 간격으로 설치되어 공적인 교통·통신을 원활히 지원하였다. 기본적으로 교통로는 중앙과 지방간의 왕명·군령의 전달, 조세의 운송, 사신의 왕래를 위한 용도로 사용하였다. 고려나 조선에서는 대로(大路), 중로(中路), 소로(小路)의 설정을 통해 각 교통로의 중요도를 구분하였다. 대로는 수도와 각 방면의 요충지를 직결하는 핵심 간선도로로 볼 수 있고, 중로는 이보다 비중이 조금 떨어지는 지역 간선도로였을 것이다.

조선시대 한양으로 수도를 옮긴 후 이곳을 중심으로 도로가 새롭게 발달하기 시작

하였다. 중요 도로망은 9대로(『증보문헌비고』), 10대로(『대동지지』), 6대로(『도로고』) 등으로 구분하여 일컬어졌다. 이중 국가기록물인 『증보문헌비고(增補文獻備考)』에서 정리한 9대로(중앙-지방)는 다음과 같다.

- 제1로 : 한양에서 고양과 파주, 개성, 대동강 평양, 선천을 거쳐 의주로 가는 길로 연행 길로도 사용되었다.
- 제2로 : 한양에서 철령을 넘어 안변과 원산, 영흥, 함흥, 북청, 길주, 무산, 회령, 경흥을 거쳐 서수라(西水羅)로 가는 길이다.
- 제3로 : 한양에서 망우리 방향으로 나와 원주와 대관령, 강릉, 울진을 거쳐 평해로 가는 길이다.
- 제4로 : 한양에서 한강을 건너 판교와 용인, 충주, 조령, 문경, 유곡(幽谷), 대구, 청도, 밀양, 양산을 거쳐 부산으로 가는 길로 사행길로도 사용되었다.
- 제5로 : 한양에서 유곡까지는 제4로와 동일하며 이후에 상주와 성주, 현풍, 칠원, 함안, 진해를 거쳐 통영으로 가는 길이다.
- 제6로 : 한양에서 과천과 소사(素沙), 천안, 공주, 은진, 삼례, 전주, 남원, 함양, 진주, 사천을 거쳐 통영으로 가는 길이다.
- 제7로 : 한양에서 삼례까지는 제6로와 동일하며 이후에 영암과 해남을 거쳐 제주로 가는 길이다.
- 제8로 : 한양에서 소사까지는 동일하며 이후에 평택과 요로원(要路院), 신창(新昌)을 거쳐 충청수영으로 가는 길이다.
- 제9로 : 한양에서 양화진을 건너 김포와 통진, 갑곶진을 거쳐 강화로 가는 길이다.

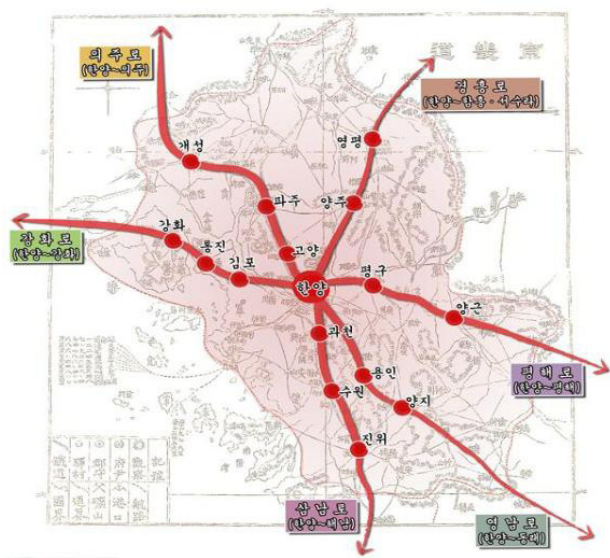
조선시대의 육로교통은 바다나 강을 이용한 교통로에 밀려 중요시되지는 못했지만 도로망은 비교적 체계적이었다. 한양과 의주를 연결하는 길을 제1로로 하여 시계 방향으로 번호를 매겼고, 각각의 도로는 별도의 공식명칭 없이, 공식적으로는 숫자로만 통용되었다. 하지만 관용적으로 목적지의 이름을 따서 ‘의주(대)로’, ‘경흥(대)로’ 등의 이름을 사용하기도 하였다. 조선 후기 이후 상품경제가 발달하게 되자 종전에는 국방이라는 군사적 관점과 행정적 관점에서만 도로를 인식했던 데서 점차 상품 운송이라는 경제적 관점으로 도로를 인식하게 되었다. 19세기 전반 간선도로의 증가는 행정 중심지나 군사 요충지를 연결하는 차원이 아니라 상품유통권을 연결하는 방향으로 나타나게 된다.

조선의 대로는 한양에서 전국으로 뻗어간 것이므로 당연히 모두 경기도를 통과한다. 도중에 갈라지는 지선(支線)을 제외하면 경기도는 총 6개의 대로가 통과하였다. 중국으로 향했던 ‘의주로’, 함경도로 향했던 ‘경흥로’, 강원도로 향했던 ‘평해로’, 부산으로 향했던 ‘영남로’, 충청·전라를 거쳐 제주로 향했던 ‘제주로’ 등이다. 이 중 제주

로는 중간에 충청 서해안(수영)과 경상도(통영)로 가는 지선이 있어 통칭 ‘삼남로’라고 불렸다. 이중 현재 개통된 경기옛길 도보탐방로의 원형로인 의주로와 영남로, 삼남로의 특징은 다음과 같다.

명 칭	특 징
의주로	조선시대 9대 간선로 중 가장 중요한 도로의 하나이며 총 연장 약 1,080리의 교통·통신로였다. 경기도, 황해도, 평안도에 걸쳐 있고 주요 지선은 30개이다. 이 길은 중국으로 통하던 중요한 육상 교통로로서 사신들의 내왕이 잦았으며, 양국 사신들을 위한 휴식처와 숙박소로서 모두 25개의 관(館)이 설치되어 있었다. 사신의 행렬은 15일 정도 걸렸으며, 공문서의 전달은 3급의 문서가 4~6일 정도 걸렸다. 교통·통신의 기능을 지녔던 의주로는 지방 통치상, 중국과의 관계상, 국방상의 문제 등으로 경제적 기능보다는 정치·군사적 기능이 더 강하였던 도로였으며, 조선 말 경의선의 개통과 함께 이루어진 새로운 육상 교통로인 신작로의 형성에 근간을 제공하였다.
영남로	한양에서 부산에 이르는 간선로로 전체 길이는 약 960리였다. 경기도, 충청도, 경상도를 지나며 주요 지선은 29개이다. 한강과 낙동강의 수계를 따라 이루어졌으며, 일제 강점기 때 건설된 서울~부산 간 신작로의 모체가 되었고 현 교통망의 근간이 되었다. 주요 도시를 잇는 행정통신로였으며, 외적의 침입으로부터 가장 안전한 내륙 지방에 위치하여 전략상 중요한 교통로였던 영남로는 정치·군사적인 기능을 지니고 있었다. 또한, 각 지역에서부터 중앙으로 관물(官物)을 수송하는 기능을 수행하였고, 교통의 요지, 화물의 집산지를 중심으로 발달한 정기 시장의 분포와 이를 중심으로 상인들의 집결, 취락의 발달 등 사회적·경제적 기능도 지녔던 중요한 교통로였다.
삼남로	조선시대 대로 중 충청, 전라, 경상 의 삼남지방을 모두 연결한 길이라하여 삼남(三南)대로라고 하였다. 9대로 중 6, 7, 8로에 해당한다. 해남로, 제주로와 연결된 27개의 지선이 있었으며 대개 서쪽 해안지역 및 남해안 지방의 진보(鎭堡)와 수영(水營) 및 병영(兵營) 등과 연결되었다. 비교적 평야지대로서 하천이 많아 나무와 교량이 많이 축조되었다. 기능면에서는 원행로(한양-수원), 온행로(한양-온양), 외적침입로 및 피난로의 특징이 있었으며 일제강점기 신작로 개척과 철도 개발 등으로 부분적으로 재편되었다.

[표 1] 조선시대 의주로, 영남로, 삼남로의 특징



[그림 1] 경기옛길(6대로) 개념도

Ⅲ. 경기옛길의 조성과정

경기도와 경기문화재단은 지난 2011년 수원, 화성, 오산 지역의 삼남대로 고증을 시작한 이래 2012년부터 본격적으로 경기옛길 조성사업을 추진하고 있다. 2012년 삼남길 수원-화성-오산 구간을 1차 개통하였고, 이듬해 5월에는 과천에서 평택까지 삼남길 전 구간을, 10월에는 의주길 고양-파주 구간을 각각 조성·개통하였다. 2014년부터는 성남에서 이천에 이르는 영남길 경기도 구간을 조성하여 2015년 10월 개통하였다.

1. 조성 목표

경기옛길은 앞서 언급하였듯이 역사문화탐방로로서의 주 기능을 발휘하기 위하여 조선시대 옛길의 역사성을 최대한 활용하는 한편 원형의 길을 그대로 복원하는 방법 대신 도보 편의성을 강화한 대체로 개척을 통해 조성되었다. 조성 목표로 다음 두 가지 개념(concept)을 사용하였다.

1) “길에서 역사를 만나다”

조선시대 옛길은 서울을 중심으로 경기도를 지나 전국 구석구석으로 이어졌으며 그중 삼남대로는 한양과 남부지방을, 의주대로는 한양과 의주, 중국을 연결하는 주요 교통로였다. 삼남대로는 임금의 능행길에서부터 양반들의 과거길에 이르기까지 다양한 사람들의 삶과 문화가 누적된 공간이었으며, 의주대로는 중국과 조선의 사신들이 오가는 동아시아 외교와 무역의 중심 무대였다. 영남대로는 서울에서 부산(동래)까지의 길로 주요 도시를 잇는 행정 통신로였으며, 외적의 침입으로부터 가장 안전한 내륙 지방에 위치한 전략상 중요한 교통로였다. 또한 일본으로 가는 사신들이 지나던 길이기도 했다.

경기옛길은 곳곳에 남아있는 옛길의 흔적을 통하여 길의 역사와 문화를 되살리고, 지역의 새로운 문화적 자산으로 활용하기 위하여 조성하였으며, 또한 각 지역의 역사 문화유산을 폭넓게 아우르도록 노선을 설정하여 지역의 역사적 정체성이 재조명 받는 기회를 마련하고자 하였다.

2) “옛길을 찾아 새 길을 걷는다”

최근 도보여행 열풍과 걷기 중심의 여가활동 확산은 길이 과거와 같이 단순히 물리적 이동로가 아닌 문화·관광자원으로 인식되고 있음을 보여준다. 길에 대한 인식의 전환은 궁극적으로 지역주민의 삶의 질 향상에 기여해야 하며, 길을 생활 속 여가 공간으로 자리매김하는 등 길의 기능적 재정립을 요구하고 있기도 하다. 경기옛길은

이러한 현재적 활용가치에 따라 재해석된 길이다. 경기도의 길은 향후 경기도가 서울과 지방의 연결통로를 넘어서 세계의 관문으로 성장하는 장기적 비전을 의미한다. 특히 조선과 중국을 이었던 의주대로는 한반도가 세상을 향해 나아가는 공간으로 세계 지향성, 통일 지향성이 담겨있다. 경기도의 옛길은 경기도의 과거와 현재를 연결하고 오랜 역사와 문화를 공유하며 미래지향적인 방향으로 나아가는 것을 의미한다.

2. 조성 원칙

‘원형이냐 아니냐’는 소모적인 논쟁을 극복하고 역사문화탐방이라는 특수성에 더하여 걷기 좋은 길이라는 보편성을 동시에 부여하고자 하였다.

우선 옛길을 활용한 도보길에는 다른 콘텐츠와 구별할 수 있는 독특함이 있어야 한다. 또한 옛길이 지나가는 지역의 독특성 역시 반영되어야 한다. 이를 위해서 길과 관련한 다양한 역사문화콘텐츠를 활용하고 이것에 담긴 이야기들을 풍부하게 발굴할 필요가 있다. 즉 “옛길이 위치한 구체적인 지역의 성격이 살아나는 활용법은 무엇인가”라는 질문에 답할 수 있어야 한다. 이러한 특수성이 소홀해지면 경기옛길과 다른 도보길의 차별화가 어렵다.

한편 옛길의 콘텐츠 역시 도보길로서 가져야 하는 보편성을 만족시켜야 한다. 콘텐츠의 스토리(소프트웨어)를 담아내기 위한 형식(하드웨어)이 요구된다. 즉 “옛길의 ‘역사성’을 길이라는 ‘형식’에 채워 넣는 방법은 무엇인가”라는 질문에 대한 답이 필요하다. 보편성이 소홀해지면 경기옛길은 도보길이 갖추어야 할 기본적인 형식이 부실해져 상품으로서의 가치를 잃게 된다.

특수성과 보편성을 고려한 경기옛길의 조성 원칙은 다음과 같다.



[그림 2] 원형답사(1차 답사)



[그림 3] 원형답사(지역전문가 참여)

✓ 원형에 따른 노선 선정이 어려운 경우	✓ 대체로 조성의 원칙
• 옛길의 원형이 완전히 멸실되었거나 단절된 경우 • 차도는 있으나 인도가 없어 보행이 불가능한 경우 • 인도는 있으나 차도와 구분 모호하여 보행자의 안전을 현저히 해치는 경우 • (대체로와 견주어)편의성과 안전성이 현저히 떨어지는 경우 • 그 외 원형을 고수하는 것이 어렵다고 판단되는 모든 경우	• 대체로를 제시할 경우 고증된 옛길 노선을 반드시 표기하고, 해당노선이 옛길 원형과는 차이가 있음을 반드시 명기함 • 원형으로부터 멀어지는 경우를 가급적 최소화함 • 기존의 등산로, 임도, 산책로 등을 활용하고, 길 조성을 위한 토목공사는 최소화함 • 해당지역의 역사문화유산을 최대한 활용함 • 대로나 역로가 아닌 옛길(지선, 보로 등)이 확인될 경우 이를 활용함 • 지방자치단체에서 조성한 도보길을 활용함 • 대중교통 접근성 및 편의시설의 위치를 고려함 • 도시계획이나 도로계획의 변화에 따라 노선을 변경할 수 있음

[표 2] 경기옛길의 조성 원칙

3. 경기옛길의 연구 및 조성 경과

1) 옛길의 고증 및 원형 답사

각 지역의 옛길은 아직 학문적인 연구나 콘텐츠 활용의 대상으로 주목받지 못했기 때문에 참고할만한 연구성과가 상대적으로 적은 편이다. 옛길 관련 답사기나 교통사 분야의 연구성과가 상당히 누적되어 있기는 하지만 대부분의 경우 범위가 전국에 걸쳐 있기 때문에 상세한 노선을 확정하거나 지역의 특색을 살리기에 다소 구체성이 떨어진다. 또한 도시의 발달과 인구의 증가에 따라 계속 변화할 수밖에 없는 길의 특성상 옛길의 원래 형태를 고증하기 위해서는 해당 지역에 오랫동안 관심을 가지면서 연구를 수행해 온 지역 연구자의 도움이 필요하다. 이들 연구자는 대부분 해당 지역에 오래 거주했기 때문에 단순히 노선뿐 아니라 길 주변의 활용가능한 역사문화유산이나 길 경관의 변화까지 고증해줄 수 있는 경우가 많다. 이러한 전문가들의 도움은 원형 고증에 큰 도움이 되었다.

그리고 각 지방자치단체가 발간한 시군지나 문화유산 분포지도, 고지도 자료 등을 활용하였다. 시군지와 문화유산 분포지도를 통해서는 다양한 역사문화유산 스토리텔링 자료들을 얻었고 고지도 자료집을 통해서는 전근대부터 현대에 이르는 지도와 지적도, 항공사진 등의 정보를 획득하였다. 이밖에 「증보문헌비고」, 「대동지지」 등 고문헌과 기타 선행연구실적 등을 참고하여 옛길의 원래 형태를 확인하고 원형노선 지도를 그릴 수 있었다.

옛길에 대한 고증이 어느 정도 진척되면 원형로에 대한 답사를 실시하였다. 이를 통해 실제 옛길의 원형과 현황을 확인할 수 있었다. 경기옛길은 산업화와 도시화의 과정 속에서 대부분 흔적이 사라졌거나 사실상 도보탐방이 불가능한 경우가 많았다. 답사를 통해서는 도보탐방으로 활용할 수 있는 원형로 구간과 활용할 수 없는 구간을 파악하고 도로상태 등을 체크하였다.

2) 대체로의 확보 및 노선의 선정

전문가 자문 및 문헌조사를 통해 고증된 원형 노선과 지역 내의 역사문화자원 및 생태자원 등의 위치를 고려하여 전체적인 노선을 확인하였다. 기준이 되는 노선을 선정할 때는 ㉠ 원래의 옛길 원형을 기준선으로 삼는 방법 ㉡ 주요한 자원을 잇는 큰 선을 기준으로 삼는 방법 등 크게 2가지 기준을 제시하였다. 원칙적으로 ㉠을 준수하되, 도시화의 정도나 노선의 상태에 따라 ㉡의 기준에 따를 수 있도록 하였다.

위의 기준에 따라 가능한 모든 길을 확인하였다. 이때의 조사는 특정한 노선을 확인하는 것이 아니라 해당 지역의 모든 길 정보를 수집하는 것을 목적으로 하였다. 이렇게 하여 수집한 데이터(GPS 등)는 향후 사유지 관통, 도시계획 수정, 도로계획 변경 등으로 불가피하게 노선이 수정되어야 할 경우에 활용할 수 있다. GPS 정보는 이외에도 안내지도 제작, 도보여행객 위치 파악 등 다양한 분야에 사용할 수 있다. 이 작업은 지역 내 거의 모든 길에 대한 데이터를 축적하는 과정이므로 상당한 시간과 노력이 필요하다. 삼남길(전체 노선 약 90km)이 6개월 이상, 의주길(약 50km)이 3개월 이상, 영남길(약 110km)이 8개월 이상 소요되었다.

해당지역의 노선 데이터가 충분히 축적되면 대중교통 접근성, 보행안전성, 경관의 심미성, 문화자원과의 연계성 등을 고려하여 1차안을 결정하였다. 이 초안을 기초로 지방자치단체, 지역 전문가 등이 답사를 수행하고 현장에 기초한 토의를 진행하였다.

이상의 과정을 통해 최종된 내용을 바탕으로 대체로를 최종 결정하도록 하였다. 현재 개통한 경기옛길 삼남길·의주길·영남길 각 구간의 개요와 특징은 다음과 같다.



[그림 4] 삼남길



[그림 5] 의주길



[그림 6] 영남길

구분	구 간	시도착점	거리 (km)	특 징	지역	문화유산, 즐길거리
삼남길	제1길 한양관문길	남태령표석 -인덕원옛터	8.7	한양으로 가는 관문	과천 안양 의왕	온온사, 과천향교, 가자우물
	길제2길 인덕원길	인덕원옛터 -백운호수 입구	3.5	옛 도로교통의 중심지, 인덕원을 지나는 길	의왕	인덕원 표석
	길제3길 모락산길	백운호수 입구 -지지대비	12.6	과거를 보기 위해 한양 으로 향하던 길	의왕 수원	임영대군 묘역 · 사당, 사근행궁터
	길제4길 서호천길	지지대비 -서호공원 입구	7.1	백로와 오리가 노니는 서호천을 따라 걷는 길	수원	지지대비, 해우재
	길제5길 중북들길	서호공원 입구 -배양교	7	탁 트인 중북들을 가로 지르며 걷는 길	수원	수원 축만제, 향미정
	길제6길 화성효행길	배양교 -세마교	6.8	아버지 사도세자를 향한 정조의 효심이 깃든 길	화성	용주사, 용건릉
	길제7길 독산성길	세마교 -은빛개울공원	7.2	독산성에 올라 주변 풍광 을 한 눈에 볼 수 있는 길	오산	독산성, 세마대지
	길제8길 오나리길	은빛개울공원 -맑음터공원	5.3	도심 속에 숨은 숲길과 천변길을 찾아 걷는 길	오산	궐리사, 맑음터공원 전망대
	길제9길 진위고을길	맑음터공원 -원군장군 묘	17.4	평택의 옛 중심 진위현의 영화가 살아 숨쉬는 길	오산 평택	진위향교, 원군 묘
	길제10길 소사원길	원군장군 묘 -안성천교	14.5	바른 정치의 이상이 담긴 대동법 시행의 길	평택	옥관자정, 대동법시행 기념비
의주길	제1길 벽제관길	삼송역 -벽제관지	7.6	의주와 대륙으로 향하는 첫 관문	고양	김지남 묘, 덕명교비
	길제2길 고양관청길	벽제관지 -용미3리	6.2	고양의 옛 관아자리를 지나는 관청고개길	고양 파주	벽제관지, 고양향교, 연산군시대 금표비
	길제3길 쌍미룩길	용미3리 -신산5리	14	의주대로의 이정표, 쌍 미룩을 지나는 길	파주	용미리 마애이불입상, 윤관 묘
	길제4길 파주고을길	신산5리 -선유삼거리	11.6	옛 파주 관아를 지나 걷는 숲길	파주	파주향교, 이세화 묘
	길제5길 임진나루길	선유삼거리 -임진각	12.7	철조망 너머 통일의 염원을 담은 길	파주	화석정, 임진각
영남길	제1길 달래내고개길	청계산옛골 -판교역	10.2	한양에서 부산으로 가는 영남대로의 첫 관문	성남	천림산봉수지, 판교 박 물관, 판교크린타워
	영남길제2길 낙생역길	판교역 -불곡산출구	11.7	영락장생지에서 유래 한 도심 근교 산길	성남	수내동 고가, 불곡산

영남길	영남길제3길 구성현길	불곡산출구 —동백호수공원	14.7	옛 구성현의 영화를 보여주는 길	용인	민영환 묘소, 용인향교, 법화산
	영남길제4길 석성산길	동백호수공원 —용인문화복지 행정타운	6.5	용인의 진산 석성산길	용인	석성산성
	영남길제5길 수여선 옛길	용인문화복지행 정타운—양지면 남곡리	11.6	수원과 여주를 잇던 협궤열차가 지나던 길	용인	용인시장, 봉두산
	영남길제6길 은이성지· 마애불길	양지면 남곡리 —원삼면 독성리	15.4	문수산의 문화유산을 만날 수 있는 길	용인	은이성지, 법륜사, 내동 연꽃마을
	영남길제7길 구봉산길	원삼면 독성리 —백암면 황새울 마을	13	영남길 최고의 풍광을 맛볼 수 있는 길	용인	구봉산, 정배산, 조비산
	영남길제8길 죽주산성길	백암면 황새울 마을—죽산면소 재지	13	화려한 고려문화의 향기를 느낄 수 있는 길	용인	죽주산성, 매산리 석불입상, 봉업사 당간지주
	영남길제9길 죽산성지순례길	죽산면소재지— 일죽면 금산리	9.9	성당 건축물과 이국적인 풍광을 느낄 수 있는 길	용인 안성	죽산성지, 청룡쉼터
	영남길제10길 이천옛길	일죽면 금산리 —어재연장군 생가	9.9	충청도로 이어지는 경기 도 영남길의 마지막 구간	안성 이천	부래미마을, 어재연장군 생가

[표 3] 삼남길·의주길·영남길 각 구간 개요

3) 시설물 조성

노선이 확정되면 주변의 지형지물에 따라 다양한 안내표지 등 시설물을 설치하였다. 시설물의 종류의 내용은 다음과 같다.

① 안내리본

안내리본은 설치가 간편하고 보기가 쉬우며 유지보수가 용이하여 가장 많이 사용하는 표식이다. 나무는 물론이고 전봇대, 도로표지판 등 노상의 모든 시설물에 설치가 가능하지만 일정 기간이 지나면 변색되거나 오염될 여지가 많다.

② 부착형 안내표지

부착형 안내표지는 눈에 잘 띄고 방향을 비교적 정확히 안내할 수 있으며 관리만 잘하면 반영구적으로 사용이 가능하다. 플라스틱 재질로 제작하여 실리콘으로 부착한다. 설치가 비교적 어렵고 부착 대상물에 따라 허가를 얻어야 하는 경우도 있다. 스티커 형태의 부착물도 제작하여 추가로 설치하였다.



[그림 7] 리본



[그림 8] 부착형 안내표지

③ 종합안내표지판

종합안내표지판은 전체 노선의 시점(始點)과 종점(終點)에 설치하는 대형안내판으로 경기옛길의 전체노선과 개략적인 정보를 담고 있다. 표지판은 목재판 위에 시트지를 인쇄·부착하는 형태로 제작하여 추후 내용 변경이 있을 때 손쉽게 교체가 가능하다.

④ 구간안내표지판

구간안내표지판은 각 구간의 시점과 종점에 설치하는 안내판으로, 경기옛길 각 구간의 노선과 개략적인 정보를 담고 있다. 부착방법은 종합안내표지판과 동일하다.



[그림 9] 종합안내표지판



[그림 10] 구간안내표지판

⑤ 입석방향표지판

입석방향표지판은 보다 정확한 방향지시와 위치 확인이 가능하도록 제작하였는데 상단에는 코스번호와 일련 번호를 함께 표기하여 현재 위치를 파악하는 데 도움이 되도록 하였고, 측면에 노선 방향과 주요 지점까지의 거리를 표시하였다. 주요 갈림길에 설치하여 도보여행자가 노선을 혼동하지 않도록 하는 역할을 주로 한다.

⑥ 스탬프함

스탬프함은 안내표지에 찍는 스탬프와 안내지도를 보관하는 시설물로 삼남길·의주길·영남길에 각각 15개, 7개, 12개 등 총 34개소를 설치하였다.

⑦ 스토리보드

경기옛길에 담긴 다양한 스토리를 소개할 수 있도록 스토리보드를 제작하였다. 전체적인 외형은 옛길의 느낌을 살릴 수 있도록 지계를 모티브로 하였다. 스토리 내용은 기존의 문화재안내판과의 내용 중복을 피하고 길과 그 주변의 다양한 이야기를 쉬운 필치로 담아냈다.



[그림 11] 입석방향표지판



[그림 12] 스토리보드



[그림 13] 스탬프함



[그림 14] 스탬프 도안



사이즈 : 각 130mm * 130mm 의 정사각형

[그림 15] 부착안내표지 기본스타일



리본 사이즈 : 40 * 260

[그림 16] 안내리본 기본스타일

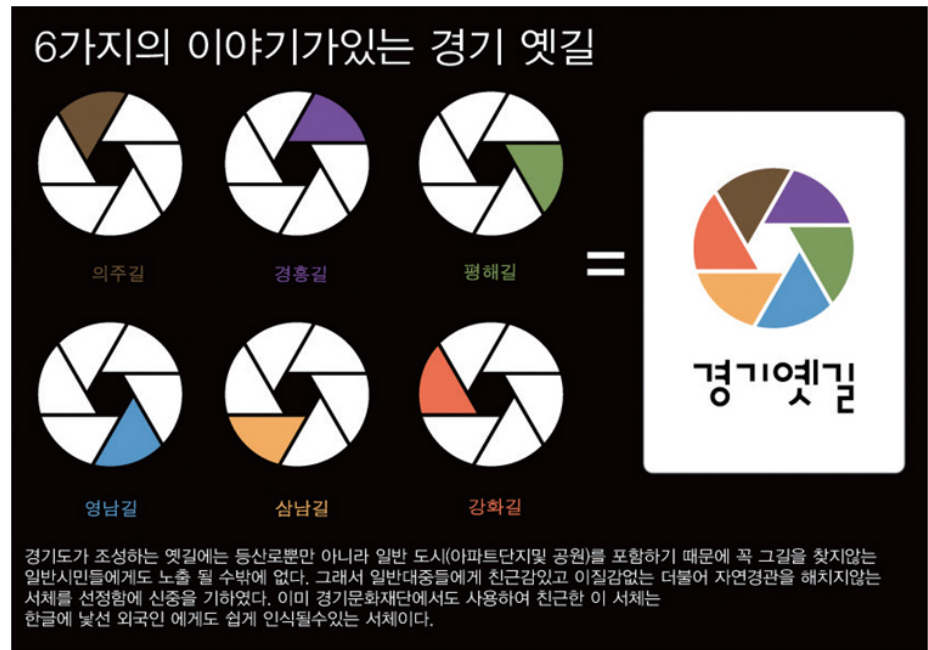
⑧ 원형노선표지

옛길 원형노선에 '삼남대로', '의주대로', '영남대로'(아직 미부착)라는 표지판을 설치하여 원형노선에 대한 안내와 함께 도보길과의 차이를 명확하게 보여주도록 하였다.

⑨ 기타 안내표지 : 도보여행 주의사항, 우회로, 농작물 훼손 금지

4) 통합로고 개발

북수의 지방자치단체를 지나는 장거리 도보길의 경우에는 구간에 상관없이 통일된 이미지가 필요하다. 시설물 조성, 활용 프로그램 등을 각 지방자치단체, 지역 문화기관에서 개별적으로 진행할 경우 동일한 도보길임에도 불구하고 디자인과 용어가 서로 통일되지 않아 도보여행객이 혼란을 겪을 수 있다. 따라서 운영의 일관성을 확보하고, 이용자의 편의를 도모하기 위해 경기옛길을 모두 아우르는 통합 브랜드 및 로고를 개발하였다.



[그림 17] 경기옛길 로고

Ⅳ. 경기옛길의 운영

길은 조성도 중요하지만 그것을 지속가능하게 하는 것 역시 중요하다. 이러한 지속성을 유지하기 위해서는 체계적인 유지·관리, 다양한 프로그램의 실시가 반드시 수반되어야 한다. 경기도와 경기문화재단은 경기옛길의 지속성 여부는 길을 걷는 사람들과 지역주민·단체의 적극적 참여에 달려있다고 보고 다양한 방안을 모색하고 있다.

경기도는 경기옛길을 운영하기 위한 법적 장치로서 2013년 ‘경기옛길의 조성 및 관리·운영에 관한 조례’ 및 ‘시행규칙’을 각각 제정하였다. 이 조례는 옛길의 정의와 조성원칙, 조성방법, 관리운영 방안, 사업 등을 명시하고 있다.

조례 제5조는 옛길 관리운영협의회에 관한 사항인데, 경기도 옛길 조성 및 관리운영을 통합적으로 추진하고, 관할 시장·군수를 포함한 관계기관 및 단체, 개인으로

구성하는 협의회를 설치할 수 있도록 되어있다. 협의회는 옛길 조성 및 관리운영 계획 수립, 옛길 안내시설, 안전시설, 편의시설 등 설치, 노선의 확정과 변경 등 경기옛길 관리와 운영에서 중심적 역할을 하고 있다. 협의회는 정기적으로 개최된다. 조례는 옛길 관리·운영을 민간에 위탁할 수 있도록 하고 있는데 2014~2016년까지는 경기문화재단이 위탁기관으로 선정되었다.

1. 유지·관리

먼저 경기옛길의 민간참여를 확대하고 유지·관리의 효율성을 기하기 위해 자원봉사단을 조직하였다. 자원봉사단은 도보길에 대한 관심과 주인의식에 입각하여 도보길을 보호·유지하며 도보여행객들의 길 안내와 역사문화유산에 대한 정보를 제공하는 역할을 담당한다. 궁극적으로는 이들을 주축으로 한 민간영역이 도보길의 운영과 관리를 담당할 수 있도록 추진할 계획이다. 자원봉사자는 크게 도보길을 모니터링하고 간단한 유지와 보수를 시행할 수 있는 역할(경기옛길 지킴이)과 탐방에 관련한 각종 프로그램에 참여하고 소규모 도보 진행, 길 안내 역할(경기옛길 이끎이)을 담당한다. 자원봉사자들은 우선적으로 아카데미 기본과정 프로그램 수료자를 대상으로 심화 프로그램을 통해 교육하고 선발하였다. 지난 2014년 6월 28일 20여 명으로 이루어진 경기옛길 자원봉사단이 발대식을 갖고 활동을 개시하였으며, 2016년 8월 현재 45명이 활동하고 있다.

경기문화재단은 경기옛길의 유지·관리를 위한 정기점검과 긴급점검을 실시하고 있다. 정기점검은 연 2회 이상 도보길 전체에 대한 전면적인 점검 및 유지·보수 작업을 하는 것이다. 도보길 전체 구간을 대상으로 하며, 간단한 수준의 유지·보수는 물론이고 안내체계와 시설물 상태까지 전반적으로 점검하여, 안내 시설물의 추가 설치 및 교체 여부, 노선의 수정 여부 등까지 검토할 수 있도록 실시한다. 정기점검 사항은 관리운영협의회에 보고하고 토의한다.

자원봉사자의 모니터링이나 도보여행자의 제보 등을 통해 긴급히 보수가 필요한 것으로 판단되는 사항이 있을 경우, 자원봉사자 혹은 관리주체의 담당자가 긴급하게 유지·보수를 실시한다. 부정확한 안내 체계나 위험물 등은 곧바로 안전사고와 연결되므로 최대한 빨리 대응하여야 한다. 민원해소 및 시민제안을 위해 어워드 프로그램도 운영 중이다.

이밖에 스탬프 관리와 안내지도 비치를 위해서 정기적으로 스탬프함을 점검하고 있다.

2. 활용 프로그램

현재 도보길을 활용한 프로그램은 걷기대회와 같은 종주프로그램이 대부분으로 도보길과 관련된 다양한 콘텐츠를 활용하는 프로그램은 찾아보기가 쉽지 않다. 또 도보길이 활성화되기 위해서는 이용객들의 꾸준한 참여가 필요하지만 우리나라의 많은 도보길들은 조성 이후 지속적인 관리가 부재한 실정이다. 도보길 활성화를 위해서는 도보여행객 뿐만 아니라 지역 주민들이 참여할 수 있는 다양한 활용 프로그램들이 필요하다.

올해 경기옛길에서는 아카데미 프로그램, 테마가 있는 탐방 프로그램, 지역커뮤니티 연계 프로그램, 청소년 대상 경기옛길 청춘예찬 등을 실시하고 있다.

‘경기옛길 아카데미’는 걷기에 관심이 있는 시민을 대상으로 옛길과 주변 문화유산·문화자원의 이해를 돕기 위한 교양강좌 프로그램이다. 길과 도보에 관한 간단한 내용의 실내교육과 해설을 곁들인 답사를 실시하는 현장교육으로 진행된다. 수료자에게는 증서가 발급되며 자원봉사단이 될 수 있는 자격이 주어진다. 각 기별 수료자들은 프로그램 종료 후에도 걷기 관련 친목모임을 결성하는 경우가 많아 옛길의 홍보 및 확산에도 기여하고 있다. 현재 아카데미는 8기까지 200여 명이 수료하였다.

테마 탐방 프로그램은 지역 특성 및 다양한 트래킹 형태와 연계한 주제별 프로그램으로 ‘역사탐방’, ‘산성탐방’, ‘생태탐방’, ‘민속탐방’ 등을 진행한다. 지역연계 프로그램은 경기옛길 지역 커뮤니티와 연계하여 진행하며, 공공기관, 시민단체, 문화단체 등이 참여하고 있다. 경기옛길 청춘예찬은 청소년 종주프로그램과 환경보호 자원봉사활동인 클린옛길 등이 진행되고 있다.

이밖에도 경기옛길 이cplusplus 주도의 소규모 도보 행사가 수시로 진행되고 있으며, 2016년 10월에는 도민 1,000여 명이 참가하는 걷기축제를 진행할 예정으로 있다.



[그림 18] 테마탐방-역사탐방



[그림 19] 아카데미 과정

프로그램명	개최시기 및 횟수	비고
경기옛길 아카데미 -기본과정	년 1회	현재 8기 수료 완료
경기옛길 아카데미 -심화과정	년 1회	자원봉사자 양성
테마 탐방	년 4회	테마별 해설이 있는 도보 탐방
지역 커뮤니티 연계	년 3회 이상	경기도 소재 기관, 단체 등과 연계
청소년 중주 프로그램	년 2회	청소년 단체, 동아리와 연계
클린옛길	년 2회	청소년 환경정화 자원봉사
걷기축제	년 1회	도민 참여형 대규모 도보행사
학술대회	년 1회	경기옛길의 역사적, 문화적 가치 정립
도보길 네트워크 행사	년 1회(선택)	한국걷는길연합(KTA) 포럼 개최

[표 4] 2016년 경기옛길 활용 프로그램

3. 홍보

조성한 도보길에 많은 사람들이 찾아오게 하려면 적극적인 홍보가 필요하다. 경기도는 경기옛길에서 진행하는 모든 프로그램 정보를 지역 언론에 제공하고 있으며, 독자적인 홍보를 위해서 ‘경기옛길 블로그 청년 기자단’을 구성·운영하고 있다. 청년 기자단은 기존 운영에서 부족했던 온라인 홍보와 청년층(10~30대)의 참여율을 높이기 위한 방안으로 조직되었다. 도보여행 정보에 국한된 내용에서 벗어나 다양한 주제로 포스팅함으로써 경기옛길을 더 풍부하게 만들어주는 역할을 하고 있다.

또 경기옛길 인근 주민에 대한 참여기회를 제공하기 위해 ‘홍보거점’을 구축하고 있다. 현장조사를 통해 도보이용자의 수요를 파악하고 길 주변의 공공기관, 상점, 음식점 등을 대상으로 한다. 홍보거점에는 외부에 안내판을 부착하고 내부에 지도 비치대 등을 설치하여 내방객들에게 경기옛길의 정보가 제공될 수 있도록 하고 있다.

이밖에 도내 공공기관 및 기업들과 홍보 파트너십을 구축하여 환경정화활동과 소외계층 함께 걷기 등을 추진하고 있다.

V. 마치며 - 전망과 과제

문화체육관광부의 발표에 따르면, 전국의 도보길은 총 600개, 길이는 20,000km에 육박하고 있다. 2008년 이후 도보길에 투입된 중앙정부 예산도 1,500억 원에 달한다. 올해는 국책사업으로 코리아둘레길 사업을 정부 차원에서 추진하고 있다. 여론조사에서도 건강관리를 위해서 걷기를 하겠다는 의견이 가장 많이 나올 정도로 걷기는 대중화되었다. 걷기 전용 상품도 쏟아져 나오고 있다. 길을 준비가 된 사람들이 점점 늘어나고 있다는 의미다.

그러나 여러 가지 문제점도 나온다. 현재의 도보길들은 제주 올레, 지리산 둘레길 등의 성공에 따라 중앙정부와 지방자치단체가 경쟁적으로 조성한 것들이 많다. 그런데 길의 조성에만 주안점을 둔 나머지 운영 주체 구성이나 운영 방식에 관해서는 준비가 부족한 게 사실이다. 특히 관(官)이 주도하는 도보길의 경우 조성이 완료되고 예산이 끊기자마자 길이 관리 부재 상태로 버려지는 경우도 많았다. 민간이 중심이 된 조성 역시 제주나 지리산을 제외하면 아직 뚜렷한 성공을 거둔 사례를 찾기는 어렵다. 이것은 민간이 전면에서 나설 경우 도보길 조성에 따르는 재정지원이나 행정지원을 받기 어렵기 때문에 사업의 추진력과 지속성을 담보할 수 없기 때문이기도 하다.

경기옛길은 행정기관과 공공기관, 민간도보단체, 기업체(삼남길)가 공동 협력으로 조성한 길이다. 경기도와 해당 지방자치단체는 사업조정 및 행정·재정지원을 하고, 경기문화재단은 옛길 고증, 관리·활용 프로그램을 운영하였다. 그리고 민간도보단체는 도보탐방로 개척, 종주단 운영을 담당하였고 기업체는 탐방로 개척 지원, 시설물 설치, 홍보 등의 역할을 하였다. 이외에도 지역의 문화원 등 문화 단체나 생태·환경 단체 등의 자문과 참여가 있었다. 또 경기옛길은 매우 적은 돈으로 이루어진 사업이다. 일부 지방자치단체가 대규모의 토목공사와 토지매입 등으로 많은 예산을 들였던 것과는 달리 기존의 길들을 잘 잇고 연계하는 방식으로 조성한 길이다. 시설물도 효율적인 방법으로 설치했고 기업체의 후원을 받은 것도 있다.

경기옛길은 이렇듯 조성 단계부터 한 기관이나 단체가 일방적으로 주도한 것이 아니라 여러 주체들이 힘을 합쳐 이루어낸 결과물이다. 그리고 향후 운영에서도 관(官)과 민(民)이 함께하는 방안을 구상하고자 한다. 앞서 본 바와 같이 관과 민만으로는 도보길의 지속가능성을 담보하기 어려우니 관과 민의 장점을 결합한 운영 모델이 필요하다. 일본 구마노고도, 프랑스 랑도네 등의 사례에서도 이러한 사실을 확인할 수 있다. 경기도 옛길 조례도 “옛길 조성 및 관리·운영은 주민·민간단체·연구기관·기업체·행정기관 등의 상호신뢰와 협력을 통해 추진”하도록 하여, 일방 주도의 관리·운영이 아니라, 다양한 주체들이 함께 참여하는 관리·운영이 될 수 있도록 명시하여 뒷받침하고 있다. 경기옛길이 추구하는 운영모델을 정리하면 다음과 같다.

〈民-官-産-學(研) 협력형 운영 모델〉

- 민 : 옛길 관련 민간단체 및 지역시민 사회
 - 도보여행에 대한 애정과 전문성을 갖춘 비영리 민간단체가 탐방로의 개발부터 조성 및 운영에 이르기까지 넓은 분야를 관장함
 - 도보길이 지나는 지역의 시민사회 역시 옛길의 운영 및 활용에 관한 자문부터 도보길의 물리적 관리까지 참여
 - 궁극적으로 민간 중심의 관리·운영이 이뤄질 수 있도록 장기적인 비전을 가질 필요
- 관 : 지방자치단체
 - 광역과 기초단체를 모두 포괄
 - 도보길의 조성과 관리·운영에 따르는 재정적·행정적 지원을 담당, 도보길의 지속성은 민간단체의 활동만으로는 담보되기 어려우므로 공공의 지원이 필수적임
- 산 : 기업
 - 도보길에 대한 기업의 지원은 기업의 마케팅은 물론 국민건강증진 등 사회공헌의 측면에서도 시너지 효과를 일으킬 수 있음
 - 기업은 도보길 전반에 관한 지원을 담당하여, 도보여행의 저변을 확대
- 학(연) : 전문학술연구기관
 - 연구기관은 도보길과 스토리텔링에 대한 보다 심화된 연구를 수행하고, 이에 따라 스토리텔링 개발, 안내책자 발간, 프로그램 제안 등 소프트웨어적인 측면과 안내 체계 정비 등 하드웨어적인 측면에 기여할 수 있음

[표 5] 향후 운영모델안

경기도는 앞으로 ‘경기도 6대로’ 모두를 역사문화탐방 도보길로 계속 개발해 나갈 계획이지만, 현재는 3개 길에 대한 효율적 운영을 유지해 나가는 것이 중점 과제이다. 인식이 확대되고 역량이 축적되면 나머지 3개 길도 곧 조성될 것이다.

경기도의 옛길은 모두 지방으로 뻗어나가는 조선시대의 대로를 원형으로 한 것이다. 경기도 구간뿐만 아니라 다른 지방에도 경기옛길과 연결되는 도보길이 같이 연결되기를 희망한다. 삼남길의 경우 현재 서울에서 해남에 이르는 전국 구간이 완성된 상태이다. ‘경기옛길’이 경기도를 넘어 ‘한국옛길’이라는 전국 단위의 도보길 네트워크로 구축되기를 기대해 본다.

History and Old Roads of Gyeonggi Province

Lee Jee hoon

(The Center for Gyeonggi Studies, Senior Researcher)

The Gyeonggi region has been a central stage of history, which has held the capitals of centralized states 1000 years and more from Goryeo to the present via Joseon. Gyeonggi province is an area that exclusive locality is not thick, and it played centripetal and integrative roles in developmental courses of an ethnic community. Traffic routes which had been formed from the era of the Three States and Goryeo were reorganized centered on Hanyang (present Seoul) after Joseon moved its capital to it. According to dorogo of Yeomam Shin Gyeong-Joon as a realist scholar in 1776, six main roads heading for each region from Hanyang were constructed. They all passed through Gyeonggi province.

From the six main roads as the original forms, Gyeonggi government made a trail of history and culture for old roads of Gyeonggi. As of 2016, a Gyeonggi's section of Samnam, Euiju, and Yeongnam roads has been completed. The old roads of Gyeonggi have usually been made through reclamation that convenience in walking was emphasized instead of restoring the original roads as they were, along with maximal use of historicity of the old roads. The production concepts are to "meet history on roads," and to "walk on new roads while looking for old roads." The construction of Gyeonggi's old roads is realized in order of ① historical research of old roads and exploration of the original forms, ② securement of replacing roads and selection of routes, and ③ installation of facilities like guide signs and story boards. To secure consistency of the operation of the old roads and promote user convenience, the integrated brand and logo were developed.

The Gyeonggi's old roads are operated according to an ordinance of Gyeonggi province which was enacted in 2013. The operation subjects are the province and related cities and counties. Private organizations are entrusted with the roads and take charge of them. For smooth maintenance of the routes and control of facilities, regular inspection and urgent repair are implemented. Voluntary agencies are in charge of monitoring and simple repair

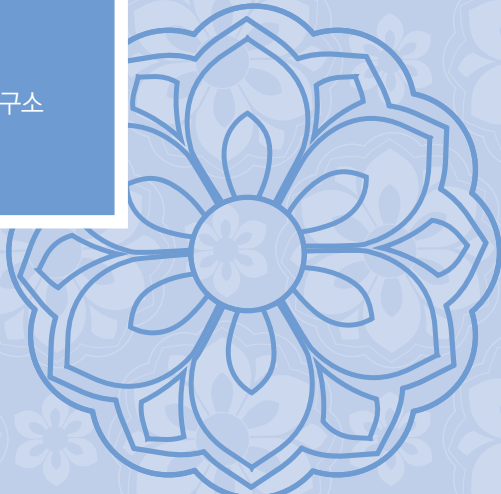
tasks. In an aspect of use, an academic education course will be opened. Diverse programs of citizens' participation such as thematic visits, small-scale walking events, walking festivals, and so on are conducted all year round. Online and offline PR works are being carried out. The old roads of Gyeonggi are "promoted through mutual belief and cooperation with citizens, civil organizations, research institutes, companies, and administrative organizations" in the relevant ordinance. Namely, the control and operation are to be joined by diverse subjects, not led by one party. In the future, it is hoped that the roads will be taken as historical and cultural trails which a lot of people can visit and enjoy.

Keywords: Gyeonggido, old road, Samnamdaero, Euijudaero, Yeongnamdaero



일본 옛길에 관한 연구

김 금 향
문화디자인연구소
대표

- 
- I. 서론
 - II. 일본에서의 옛길이란
 - III. 일본 옛길의 역사
 - IV. 일본 옛길의 현황
 - V. 일본 옛길의 사례
 - VI. 결론 및 시사점

일본 옛길에 관한 연구

김금향*

국문요약

‘길’의 가치가 재조명되기 시작하면서 길을 중심으로 역사·생태·문화자원을 연계하는 탐방로 조성이 적극적으로 추진되고 있으며, 특히 ‘스토리텔링’을 활용한 탐방로 조성으로 확대되고 있다. 일본의 경우, 1970년대부터 ‘길’은 문화자산으로 인식되어 옛길의 보존 및 정비 사업이 진행되었으며, 현재 ‘가도(街道)’라는 명칭의 옛길이 재정비되어 옛길 산책을 통해 국민이 역사를 체감할 수 있는 환경이 조성되었다. 옛길의 재생은 보존되어야 할 건조물의 재생으로 연결되거나, 혹은 관광자원으로써 주목을 받게 되었다.

일본의 국토교통성이 추진하고 있는 ‘일본풍경가도’는 국가행정기관의 중심이 아닌 지역주민을 포함한 다양한 협력체가 중심이 되어 진행되는 옛길 사업으로 볼 수 있다. 즉, 국토교통성 산하의 각 지방 도로정비국과 지역주민, NPO, 기업 등 다양한 관계자가 지역활성화와 관광진흥을 위해 협력하여 일본풍경가도 파트너십을 조직하고, 각 지방의 협의회에 등록을 통한 자발적인 옛길의 개발·관리·운영 체계를 구축하는 정책이라고 할 수 있다.

또한, ‘역사가도’는 건기2부6현의 광역권의 역사문화 옛길을 개발함과 동시에 역사가도협의회를 통해 운영하고 있으며, 지속적으로 각 지역과의 연계를 통해 옛길의 개발과 관리를 실시하고 있다. 그리고 해외 관광 프로모션에 참가 및 교육 프로그램 실시 등 다각적으로 사업을 전개하고 있으며, 그 진행에 있어서도 여행사 또는 대학교 등 전문가의 협력을 얻어 보다 효율적 전개 방법을 모색하고 있다. 특히 옛길을 찾는 관광객을 위한 전철과 버스 등의 교통기관과 연계한 홍보 활동도 주목해야 할 것이다.

이상에서 얻을 수 있는 시사점은 지역 커뮤니티의 창조와 지역 아이덴티티 형성에 중요한 역할을 하고 있으며, 지역주민 및 기업·NPO 등의 협력체제에 의한 자발적인 개발·관리·운영이 이루어지고 있고, 방문자와 지역간의 교류를 통해 새로운 탐

* 문화디자인연구소 대표, 오사카부립대학 관광전략연구소 객원연구원

방로 문화의 조성이 필요하며, 행정부의 재정적 지원에만 의존하기보다는 독자적인 재정 확보를 통해 옛길 사업의 지속성을 담보하는 것도 중요하다.

주제어 : 가도(街道), 역사 길(歴史の道), 자연보도(自然歩道), 풍경가도(風景街道),
역사가도(歴史街道)

I. 서론

‘길’ 없이 역사는 있을 수 없다. ‘길’은 인간과 인간의 교류를 촉진시키며 문명과 생활의 풍요를 운반해 주는 긍정적인 측면이 있는가 하면, 때론 전쟁이라는 부정적인 측면을 가져다주기도 한다. 이렇듯 ‘길’은 기나긴 역사를 묵묵히 수용하고, 그 사실들을 축적시키면서 우리에게 역사문화자원으로 존재하고 있다.

최근 도보관광의 수요 급증에 따라 ‘길’의 가치가 재조명되기 시작하면서 문화체육관광부는 2008년 도보 관광 수요에 부응하고 새로운 여행 문화의 창출, 친환경 관광 상품의 확충을 위해 ‘지역의 아름다운 자연과 문화 역사 자원을 특성 있는 스토리로 엮어 국내외 탐방객들이 느끼고 배우고 체험할 수 있는 도보 중심의 길’인 ‘스토리가 있는 문화생태탐방로’ 만들기를 실시하고 있다.¹⁾

이와 같이 국내에서는 길을 중심으로 역사·생태·문화자원을 선형으로 연계하는 탐방로 조성을 적극적으로 추진하고 있으며, 더욱이 ‘스토리텔링’을 활용한 탐방로 조성으로 확대 발전시키고 있는 추세이다. 이에 역사문화탐방로 조성에 있어서 ‘스토리텔링’의 소재가 되는 지역의 유물, 역사, 설화, 민화 등의 콘텐츠 발굴이 중요한 위치를 점하고 있는데, 아직까지 다양한 역사문화 콘텐츠의 활용이 이루어지고 있다고 할 수는 없다.

국내 탐방로 연구에 있어서 해외 사례로 거론되는 것은 미국, 영국, 스페인, 일본 등이 대부분이며, 특히 일본의 탐방로에 관한 연구는 세계문화유산으로 지정된 ‘구마노고도(熊野古道)’와 ‘시코쿠헨로미치(四国遍路道)’, ‘나가사키 실크로드(長崎 Silk Road)’ 등이 대표적으로 일본의 탐방로 연구의 발견은 쉽지 않다.

일본의 경우에는 1970년대부터 ‘길’은 문화자산으로 인식되어 옛길의 보존 및 정비 사업이 추진되었으며, 긴 역사를 보유하고 있는 ‘00가도(街道)’라는 명칭의 길이 재정비되고 있는데, 그 수를 헤아릴 수 없을 정도이다. 이와 같은 도로 정책과 함께

1) 김영준 외 1인, 2008, 「스토리가 있는 문화생태탐방로 추진방안 연구」, 한국관광연구원, 30쪽. 문화체육관광부는 2009년부터 지자체 및 민간 전문가로부터 후보지를 추천받아 탐방로 조성 전문가, 여행작가, 도보여행 전문가 등의 현장심사를 거쳐 역사문화자원을 보유한 우리 길을 선정하고 있다.

NHK, 토쿄방송, 아사히방송 등의 TV방송에서도 역사문화길에 관한 프로그램을 방영하여 길에 대한 국민적 관심을 집중시키고 있다. 일본 옛길의 테마는 역사적인 인물, 정치 또는 종교, 문학의 배후지 또는 문학 작가에 초점을 맞추는 등 다양한 역사문화 콘텐츠가 소재로 활용되고 있는 것이 특징이라 할 수 있다. 또한 운영에 있어서는 중앙기관을 비롯하여 광역자치단체 및 기초자치단체, 민간, 주민 등으로 구성된 협의회를 구성하여 운영하고 있으며, 특히 지역주민의 적극적 참여로 탐방로가 지역의 문화유산임을 주민에게 자각시키고 있다.

이러한 일본의 옛길 조성에는 환경성과 국토교통성²⁾이 중심적인 역할을 하고 있는데 각각 자연생태 탐방로와 역사문화 옛길의 조성을 담당하고 있다. 특히, 국토교통성²⁾은 민간·행정·지역 등이 협력하는 ‘일본풍경가도(日本風景街道)’ 정책을 전국적으로 추진하고 있고, 또한 일본 유적의 60%, 중요문화재의 50%가 집중되어 있는 간사이지역은 여러 지역의 광역자치단체 및 기초자치단체가 공동으로 ‘역사가도(歴史街道)’을 운영하고 있다. 이 두 곳은 ‘광역권 길’ 사업을 운영하고 있어 이들의 관리가 광역적으로 어떻게 운영되고 있는지 고찰할 필요가 있다.

따라서 본 연구에서는 일본 옛길에 대한 개념 및 역사를 개괄하고, 사례로서 두 곳의 옛길에 대한 구체적인 고찰을 통해 한국에 적용 가능한 시사점을 도출하는 것을 목적으로 한다.

II. 일본에서의 ‘옛길’이란?

일본의 옛길에 대한 연구에 앞서 먼저, 일본에서 사용되고 있는 ‘길’과 관련된 용어의 개념 정리가 필요하다. 한국에서 일반화되어 있는 ‘탐방로’ 혹은 ‘옛길’이라는 단어가 일본에서는 그다지 통용되는 단어가 아니기 때문이다. 일본에서 주로 사용되는 단어인 ‘가도(街道)’, ‘고도(古道)’ 등의 단어가 ‘탐방로’보다는 일반화되어 있다. ‘가도(街道)’란, 어떤 장소와 장소를 육상으로 연결하는 교통로 또는 도로를 말하며, 연결되는 장소로써는 마을·부락이 압도적으로 많으나, 마을과 떨어진 신사·절 등도 많이 남아있다. 일본에서 실시되고 있는 길과 관련된 추진 사업에는 대부분 ‘가도(街道)’라는 용어를 사용하고 있다. 한편, ‘고도(古道)’는 예전에 사용되었으나 현재에는 별로 이용되지 않고 있으며, 당시의 상태로 남겨져 있는 길을 말하는데, 한국에 잘 알려진

2) 국토교통성(国土交通省): 일본의 도로 행정을 담당하는 국가행정기관으로 도로국이 중심이 되어 도로법과 관련 법령에 의해 도로 정비계획을 입안하고 있으며, 일반 국도(지정구간 내)의 관리를 직할로 시행하고 있고, 지방공공단체가 시행하는 도로신설, 개축 등의 조성, 조연을 통해 고속도로회사 및 일본 고속도로 보유, 채무반제기구의 운영에 관한 것, 도로관계 공사의 지도 등을 관리하고 있다.

‘구마노고도(熊野古道)’가 여기에 해당된다.³⁾ 따라서 본고에서는 ‘탐방로’를 ‘가도(街道)’로 인식하여, 일본의 ‘가도(街道)’에 대해 고찰하였다.

일본에 있어서 ‘길’은 1970년대부터 문화자산으로 인식되고 있음을 엿볼 수 있다. 1970년대 “옛길(古道)의 보존은 점이나 선, 혹은 면이라는 차원을 넘어서 자연경관과 역사 환경의 보전이라는 역사공간적 차원의 것(마루야마/1979)”이라는 주장과, 최근 “지역 일체감 있는 역사적 연원을 찾는데 ‘교통’의 역사를 되돌아보지 않으면 안 된다(사토우/2013)”고 주장하는 것에서 중요성을 엿볼 수 있다.⁴⁾

일본 정부차원에서의 움직임은 1975년부터로 문화청 기념물과에서는 전통적 건조물군 보존지구제도의 도입 직후부터로, 역사적으로 의의가 있는 예전의 ‘가도(街道)’ 중에 현재에는 ‘가도(街道)’로써의 기능을 잃어버린 ‘옛길’에 착안하여, 옛길 자체에 문화재로써의 가치를 인정하고, 옛길에 면하고 있는 문화재의 보전을 지향하는 ‘역사 길(歴史の道)’사업을 실시하였다. 이 사업은 신문 등에 보도되어 큰 관심을 모았으며, 지역에서의 기대 또한 컸다. 본 사업 개시 10년 후인 1988년까지 214부현 270여 개 길을 조사하였으나, 정비가 이루어진 곳은 오쿠노호소미치(奥の細道/미야기, 야마가타), 나카센도(中山道/나가노, 기후), 쿠마노참예길(熊野参詣道/와카야마), 하키오칸도(萩往還道/아마구치), 분고가도(豊後街道/구마모토) 등 5개의 길로 당초의 기대에 부응하지는 못하였다. 하지만, 옛길 산책을 통해서 국민에게 역사를 체감할 수 있는 환경을 만들려는 문화청의 목적은 당시 신문에 크게 보도되는 등 큰 관심을 모았다. 옛길의 재생이 건조물의 재생으로 연결되었거나, 혹은 관광자원으로써 주목을 모으는 등 옛길 재생을 통한 파생적 효과의 가능성을 시사했다. 문화청은 1996년에 ‘역사 길(歴史の道)100선’ 중 78개의 길과 구간을 선정하였고, 국고보조요강을 개정하여 도도부현에 의한 ‘역사 길(歴史の道)’ 정비활용계획의 책정을 보조 대상으로 하는 등 옛길 활용 및 축진을 도모하고 있다.⁵⁾

III. 일본 옛길의 역사

일본의 옛길이 ‘가도(街道)’로 정비되기 시작한 것은 에도시대부터라고 할 수 있으며, ‘가도(街道)’의 기원 및 명칭의 유래는 지역에 따라 다르다. 본격적으로 도로가 정비되기 시작한 것은 명치시대 이후로, 국책으로써 ‘국도’가 제정, 주요 ‘가도(街道)’는

3) 위키백과(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A1%97%E9%81%93>/2016년8월9일 기준).

4) 니시카와 료 외2인, 2015, 「문화청 ‘역사 길’ 사업에 의한 지역에서의 영향에 관한 연구」, 일본건축학회계획논문집, 제80권 제710호, 895쪽.

5) 니시카와 료 외2인, 전계재, 903쪽.

국도로 지정되어 국도와 지방도로의 구별이 명료해졌다. 시대가 변천함에 따라 번호와 지정 구간이 급속히 변화하는 가운데서도 예전의 ‘가도(街道)’를 계승하는 길의 구간과 경유지는 크게 변화하지 않았으며, 현재에도 간선도로 옆에 생활도로로 남겨져 있는 곳도 많이 존재하고 있다. 특히, 주요 ‘가도(街道)’에는 ‘00가도’가 도로의 통칭으로 현재에도 사용되고 있는 곳이 많이 있지만, 재해나 도시계획, 개량공사 등으로 분단되거나 소멸한 ‘가도(街道)’도 적지 않다.⁶⁾

일본의 ‘가도(街道)’ 중에는 종교와 관련된 길이 많이 남아있는 것을 볼 수 있는데, 나라시대에 각 지역의 신사와 불교사원이 건립되면서 이들 사원과 각 지역을 연결하는 교통로가 정비되었다. 이는 지역주민의 신앙뿐만 아니라 먼 곳에 거주하는 사람들의 신앙도 집중시키는 계기가 되었는데, 대표적인 것이 ‘고야가도(高野街道)’, ‘구마노고도(熊野古道)’라고 할 수 있다. 또한, 에도시대에는 신사참배의 길이 전국적으로 정비되기 시작하여, 이세신궁(伊勢神宮)⁷⁾과 각 지역을 연결하는 ‘이세가도(伊勢街道)’가 정비되어, 이세참배(伊勢参り)가 일반화되었다. 그리고 일반 여행자와 여러 다이묘(大名)의 삼근교대(参勤交代)⁸⁾를 위해 정비된 고가이도(五街道)와 더불어 숙박시설, 역과 체신의 사무를 취급하기 위해 조성된 마을인 슈쿠바마치(宿場町)가 번창함에 따라 이곳은 경제 창출의 새로운 중심지가 되었다. 고가도(五街道)는 에도의 니혼바시(日本橋)를 기점으로 토카이도(東海道), 나카센도(中山道), 닛코가도(日光街道), 오슈가도(奥州街道), 코슈가도(甲州街道) 등 5개를 지칭하는 육상 간선도로를 말하는데, 이 길을 통해 각 지역의 다이묘는 2년에 1번씩 에도 길에 올랐다. 제2차 세계대전 후, 고도경제성장기에 이르러 자동차의 보급으로 구도로의 포장 및 확장 등이 이루어지게 됨으로써 산 속에 있는 옛길은 유지 및 정비가 이루어지지 않은 상태로 버려지고 있는 곳도 많았다.⁹⁾

문화청은 ‘역사 길(歴史の道)’ 사업으로 다수의 ‘가도(街道)’를 정비하였고, 1996년 기준으로 100곳을 지정하였다. 또한, (사)일본워킹협회에서도 ‘아름다운 일본의 걷고 싶은 길 500선’을 2004년에 선정 및 발표하여 도보 관광의 보급에 큰 공헌을 하게 되었다. 이와 더불어 각종 TV매체에 의한 방영을 비롯하여, ‘역사가도(歴史街道)’ 잡지 발행 및 각 지역의 역사 길 관련 단행본 출판 등으로 도보 관광에 대한 전국민의 관심이 사그라지지 않고 있다.

6) 위키백과(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A1%97%E9%81%93/2016년8월9일> 기준).

7) 이세신궁(伊勢神宮)은 미에현 이세시에 위치하고 있으며, 미에 현의 옛 이름 중 하나인 이세국(伊勢国)에서 유래한 것으로 일본에서 가장 큰 규모의 신사이며, 일본 신사들의 중심 시설이다.

8) 각 번의 번주(藩主)를 정기적으로 에도에 불러들이는 에도막부의 법령을 말한다. 다이묘는 격년으로 에도에 가지 않으면 안 되었고, 정실 및 그 후손은 에도에 정주해야 했으며, 에도까지의 여행경비 및 체재비도 다이묘가 충당해야 했다. 이와 같이 각 번에게 지워진 재정적 부담과 인질은 각 번의 군사력을 저하시키는 역할을 하였다.

9) 위키백과(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A1%97%E9%81%93/2016년8월9일> 기준).

IV. 일본 옛길의 현황

일본의 옛길은 정부기관을 비롯하여 민간기관 및 기업 등의 협력에 힘입어 ‘가도(街道)’가 정비되거나 복원되었다. 특히, 문화청이 선정한 ‘역사 길(歴史の道) 100선’은 전국의 ‘가도(街道)’에 초점을 맞추고 타 지역과의 연계성을 중요시 하며, 특히 신앙관련 길 또는 참배길 등을 주요 대상으로 하며, 운하를 대상에 포함시키고 있다. 한편, ‘아름다운 일본의 걷고 싶은 길 500선’은 ‘역사 길’을 비롯하여 해변길, 숲속길, 마을의 거리 등 자연경관을 만끽하면서 걸을 수 있는 모든 길이 선정 대상이다.

이밖에 관광 및 지역활성화를 위해 설립된 일본풍경가도(日本風景街道)는 2007년 9월 제1회 풍경가도의 등록을 시작으로 2016년 3월 현재 전국에 138루트가 등록되어 있다. 그리고 간사이 지역을 중심으로 한 역사가도(歴史街道)는 일본의 역사 및 문화를 체험할 수 있는 루트를 조성하여 운영하고 있다. 특히, 일본풍경가도 및 역사가도는 다음 장에서 자세히 서술하겠다.

‘가도(街道)’라는 명칭은 외국 명칭과 함께 활용되는 경우가 있는데, ‘일본 로맨틱가도(日本ロマンチック街道)’가 그것이다. 이곳은 독일의 자연 경관을 보유함과 동시에 일본의 시인들이 많은 작품을 남긴 곳으로 일본에서는 가장 로맨틱한 ‘가도(街道)’로 유명하다. 이 길은 나가노현의 가루이자와, 군마현의 쿠사쓰시, 토치기현의 닛코시까지 약 320km에 달하며, 그 안에는 3개의 국립공원이 포함되어 있다. 명칭에 로맨틱을 사용한 이유는 ‘독일 로맨틱가도(街道)’를 모델로 조성하였기 때문이며, 독일 로맨틱가도와 자매가도를 체결하여 인적교류 및 문화교류를 추진하고 있다.¹⁰⁾

그밖에 대표적인 ‘역사 길(歴史の道)’은 <표 1>과 같다. ‘가도(街道)’의 성격은 크게 정치성과 종교성으로 대별할 수 있다. 정치성으로는 도쿠가와에 의해 정비된 고가도를 비롯, 옛 수도를 향한 옛길인 교가도 및 나라가도, 카마쿠라가도, 사이코쿠가도가 그것이라 할 수 있다. 종교성이 강한 옛길로 이세신궁참배가도, 구마노고도, 교야가도, 콘베라가도 등은 신궁 또는 신사의 참배를 위한 길임을 알 수 있다.

10) 일본 로맨틱가도홈페이지(<http://www.jrs-roman.org/about.html>/2016년8월9일 기준).

명칭	해당지역	특징
고가도 (五街道)		- 도쿠가와 이에야스가 정치지배력 강화를 위해 도로 제도 정비 시작 - 니혼바시를 기점으로 막부의 태평을 위하여 에도를 방위하려는 목적으로 가도의 요소에 관문을 설치하여 통행인을 검문
	토카이도 (東海道)	- 현재의 미에현에서 이바라기현까지의 태평양 연안 지방을 통해 교토까지 연결된 길 - 원래 각 도에 파견된 관인이 각 나라(지역)를 순찰하기 위해 정비된 도로
	닛코가도 (日光街道)	- 도쿠가와 이에야스를 모신 사당이 있는 닛코산까지 길 - 물류의 유통을 위해 계획적으로 정비
	오슈가도 (奥州街道)	- 도쿄와 동북지방을 연결한 국도4호선의 구도로, 토치기현 우쓰노미야시 북쪽 구간 - 근세 교통의 역사를 알 수 있어 국가 사적으로 지정
	나카센도 (中山道)	- 에도의 니혼바시와 교토의 산조대교까지의 내륙 구간 - 산이 많으며 험악한 지형으로 보행거리가 짧으며, 숙박 시설이 비교적 많으면서 저렴함
	고슈가도 (甲州街道)	- 아마나시현을 연결하는 길 - 도쿠가와 이에야스가 에도입성에 실패할 경우를 대비한 퇴로로 조성 - 길가에는 사원이 있었으며, 비교적 거리가 짧은데도 불구하고 고물가임
교가도 (京街道)	오사카, 교토	- 오사카와 교토를 잇는 길로 오사카가도라고 불리며, 토가이도의 연장선임 - 다이묘행렬이 교토 조정과 만나지 못하도록 오사카로 우회시킨 길
나라가도 (奈良街道)	나라, 오사카, 교토	- 각지에서 나라와 연결된 길의 총칭, 복수의 길이 존재 - 교토에서 후시미를 거쳐 나라로 가는 길과 오사카후 에서 나라로 가는 길이 대표적, 이세로 가는 길도 포함
카마쿠라가도 (鎌倉街道)	요코하마	- 각지에서 카마쿠라로 연결된 길 - 카마쿠라는 3면이 산으로 둘러싸여 있어 산을 깎아 7 길을 만들었고, 이것은 적을 방어하는 기능을 함
사이코쿠가도 (西國街道)	교토, 오사카, 고베, 시모노세키	- 산요도(山陽道)를 지칭하며, 토카이도가 주요 도로인데 반해 산요도는 부수도로라 할 수 있음 - 교토를 출발하여 오사카, 고베를 거쳐 시모노세키, 큐슈까지의 길
이세신궁참배 가도 (伊勢参宮 街道)	미에현	- 일본 각지에서 이세신궁에 참배를 위해 이용되는 길로 정비, 이세가도 · 참배가도라고도 함 - 에도시대에 참배 여행객으로 번창함 - 이세신궁의 중심 도로 뒤편에는 당시의 민가 및 숙박 시설이 남아있음
구마노고도 (熊野古道)	미에현, 나라, 오사카, 와카야마현	- 구마노의 3개 신사(구마노본궁타이샤, 구마노하야타 마타이샤, 구마노 나치타이샤)로 통하는 참배길의 총칭 - 기이반도(紀伊半島)에 위치하며, 4개의 현에 걸쳐 있고 5개의 길이 있음 - 가도의 일부가 2004년 세계문화유산 등록 - 도로포장으로 사용된 돌이 현존함
고야가도 (高野街道)	오사카, 와카야마현	- 교토, 오사카에서 고야산으로 가는 참배길을 말함 - 주로 오사카후 가와치나가노시에서 와카야마현 하시모토시 사이를 말함
콘베라가도 (金毘羅街道)	타카마쓰 (시코쿠)	- 각지에서 고토하라궁(金刀比羅宮)으로 가는 참배길 - 5개의 콘베라5가도를 비롯해 복수 존재함 - 해상교통의 신인 콘베라대권현에 대한 신앙이 일반 대중에게 보급되어, 참배객을 위한 길로써 정비됨

[표 1] 대표적인 일본의 역사 길(歴史の道)

한편, 자연경관을 대상으로 조성된 길로는 ‘장거리 자연보도(長距離自然歩道/이하 자연보도라 칭함)’가 있다. 자연보도는 1970년대 여가수요 급증에 따라 산과 자연을 찾는 사람들이 증가하게 되어 국가차원에서 조성된 탐방로 사업이다. 이 사업은 국토를 종단, 횡단, 순환하며 많은 사람들이 사계절 동안 언제든지 안전하게 국토의 수려한 풍경을 도보여행으로 즐기면서 주변의 자연환경 및 경관, 역사, 문화를 체험하고 국토와 풍토를 재인식하며 자연보호 의식을 높이기 위한 목적으로 조성되었다. 그 시작은 토카이(東海)자연보도의 정비를 시작으로 큐슈(九州), 추코쿠(中国), 시코쿠(四国), 수도권, 토호쿠(東北), 추부(中部)·호쿠리쿠(北陸), 긴기(近畿) 등 8곳이 정비되었으며, 홋카이도(北海道)는 정비가 진행 중에 있다. 정비가 완료되면 전국의 자연보도의 길이는 약 27,000km에 이르게 된다.¹¹⁾

2013년 기준으로 자연보도의 거리는 2009년 26,651.1km에서 200.9km 늘어난 26,852.0km로 정비가 지속적으로 진행되고 있음을 알 수 있으며, 총 이용자수는 2009년 6,310만 명에서 약15% 증가한 7,260만 명으로 집계되어, 인구의 절반 이상이 이용하고 있다는 점에서 국민적 관심이 높은 것을 알 수 있다.¹²⁾

장거리자연보도	거리(km)	이용자수
홋카이도 자연보도	4,599.7	249
토호쿠태평양자연보도	100.8	0 ¹³⁾
토호쿠자연보도	4,368.7	10,281
수도권 자연보도	1,794.2	7,687
토카이 자연보도	1,733.9	6,232
추부호쿠리쿠 자연보도	4,084.9	8,846
긴기 자연보도	3,296.1	25,055
추코쿠 자연보도	2,294.8	3,183
시코쿠 자연보도	1,647.1	3,183
큐슈 자연보도	2,931.8	8,454
합 계	26,852.0	72,603

[표 2] 2013년 장거리자연보도 이용자수(단위 : 천명)

운영에 있어서는 1997년 7월에 환경성이 네트워크조직인 ‘자연사랑동호회(NATS)’를 설립하였다. 실제적인 역할은 자연체험을 할 수 있도록 다양한 정보의 제공은 물론, 특히 인터넷을 통해 자연시설 및 자연체험 이벤트, 장거리 자연보도, 자연관찰 숲, 자연체험 프로그램 등의 정보를 콘텐츠별로 제공하여 많은 사람들의 장거리 자연보도 이용을 촉진시키는 것이다.¹⁴⁾

11) 장거리자연보도 홈페이지(<https://www.env.go.jp/nature/nats/shizenhodo/index.html>/2016년8월9일 기준).

12) 장거리자연보도 이용집계(<https://www.env.go.jp/park/doc/data/system/load.pdf>/2016년8월9일 기준).

13) 2013년 11월에 개통되기 시작하였으므로 집계가 불가능함.

14) NATS동호회(<https://www.env.go.jp/nature/nats/whl/index.html>/2016년8월9일 기준).

V. 일본 옛길의 사례

1. 일본풍경가도(日本風景街道 / Scenic Byway Japan)

1) 일본풍경가도의 개요

일본풍경가도는 경관보전과 관광진흥을 목적으로 미국의 ‘시닉 바이웨이(Scenic Byway)’ 정책을 참고로 국토교통성이 도입한 정책의 명칭이다. 일본에서는 2003년부터 북해도에서 모델사업이 시작된 후 전국으로 확대할 방법을 검토하기 위해 2005년 일본풍경가도 전략회의가 조직, 2006년부터 공모가 실시되어 72개의 루트가 인정되었다. 2007년 ‘일본풍경가도의 실현을 위한 제언’에서 일본풍경가도는 ‘국토문화의 재부흥’을 목표로 설정하고 ① 길을 무대로 쌍방향 커뮤니케이션에 의한 다양한 주체에 의한 협동 추진, ② 길가나 주변 지역과 도로가 일체화된 아름다운 국토경관의 형성, ③ 지역활성화에의 기여, ④ 관광진흥에의 기여 등 4가지를 목적으로 한다. 특히, 활동주체에 관해서는 ‘활동에 따른 필요한 조직(지역주민, NPO, 기초자치단체, 기업, 대학관계자, 경찰, 시촌 등의 지방공공단체)’과 ‘도로 관리자’에 의해 체제를 구축하고, 그 체제를 ‘일본풍경가도 파트너십’이라 부르며, 다양한 조직의 참가와 협동을 중시한 점이 특징이다.¹⁵⁾

2) 지역별 풍경가도 현황

지역별로 설치된 ‘풍경가도 지방협의회’는 홋카이도, 토호쿠, 간토, 호쿠리쿠, 추부, 긴기, 추코쿠, 시코쿠, 큐슈, 오키나와 등 광역별 10개 지역으로 분류되어 총 123 루트(표 3)가 등록, 운영되어 있으며, 각 지역의 국토교통성 지방정비국에 협의회를 설치하여 지원활동을 실시하고 있다. 등록이 완료된 루트의 테마는 자연경관 중심이 대부분이지만, 그 중에서 역사이야기와 중요인물, 세계유산, 역사마을, 역사자원, 문학, 소금, 차 등을 테마로 한 루트가 30여개 등록되어 있다.¹⁶⁾

15) 미노우라 카즈야, 2014, 도로경관보전활동에서의 시민과의 협동이 지방 자치체 직원의 인식과 행동에 주는 효과-‘아쓰가가쿠난 기슈 풍경가도의 회’를 사례로-, 토목학회 논문집G(환경), Vol.70, No.6, 267쪽

16) 일본풍경가도 홈페이지(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tukeikaidou/index-map2.html>/2016년8월9일 기준).

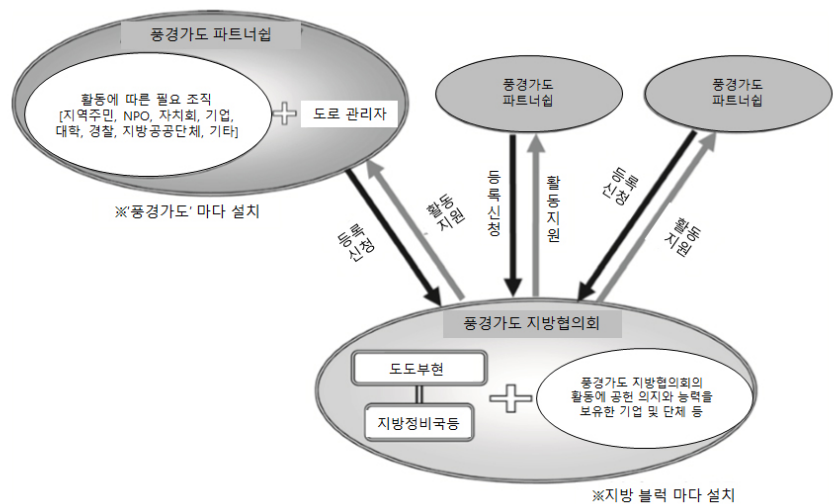
지역별 풍경가도	루트 수
홋카이도추진협의의	12
토호쿠풍경가도협의회	19
풍경가도관동지방협의회의	17
호쿠리쿠풍경가도협의회	11
풍경가도추부지방협의회의	20
긴기풍경가도협의회	19
츠크쿠지방풍경가도협의회	9
시코쿠풍경가도협의회	15
큐슈풍경가도추진회의	14
오키나와지방풍경가도협의회	2

[표 3] 지역별 풍경가도 등록 루트 수

또한, 전국에 등록된 일본풍경가도 활동 단체와의 연계를 도모하고, 일본풍경가도의 각종 사업을 효과적으로 전개함과 동시에 전국 네트워크 조직화의 구축을 목적으로 'NPO법인 일본풍경가도 커뮤니티'가 설립되었다. 이 조직은 등록된 지역 및 활동 단체의 관리, 뉴스레터 발행을 비롯하여, 단체의 인재육성 및 교육을 위한 세미나 개최 또는 일본풍경가도 대학을 개최하는 등 전국에 분포하고 있는 단체와의 커뮤니케이션을 지속적으로 전개하고 있다.¹⁷⁾

3) 일본풍경가도의 구성 요소와 등록 체계

일본풍경가도는 지역자원, 활동주체, 활동내용, 활동의 장소로 구성되어 있다.



[그림 1] 일본풍경가도 등록 체계

17) NPO법인 일본풍경가도 커뮤니티 홈페이지(<http://sbcj-community.org/>)(2016년8월9일 기준).

첫째, 지역자원에는 경관자원, 자연관광, 역사자원, 문화자원, 체험 및 교류자원, 시설 및 정보자원이 포함된다. 둘째, 활동주체는 활동에 따라 필요한 조직(지역주민, NPO, 자치회, 기업, 대학 관계자, 경찰, 시·동 등의 지방공공단체 등)과 도로 관리자로 구성된 ‘일본풍경가도 파트너십’ 체제로 운영<그림 1>하며, 이 조직이 중심이 되어 풍경가도를 운영하는 것이 기본 전제이다. 셋째, 활동내용은 테마에 따라 질 높은 풍경을 형성하기 위한 활동을 펼치는데, 도로와 직접적인 관련이 있는 활동과 주변지역과 관련된 활동, 마지막으로 도로 및 주변지역과 관련된 활동이 있다. 도로와 직접적인 관련이 있는 활동은 도로와 관련된 식재, 도로 청소활동, 교통관리시설의 경관 관리, 버스정류장의 정비, 자전거 길 및 인도 정비 등이 속한다. 주변지역과 관련된 활동은 지역자원의 보존, 마케팅 조사, 공원 및 산림의 유지와 관리, 개발 상품 판매, 특산물 판매, 관광안내소, 체험 이벤트 기획 등이며, 도로 및 주변지역과 관련된 활동은 교통편의 개선, 주차장 정비, 안내판 정비 등의 하드웨어 부분과 도로경관진단, 현황조사, 조성금 지원, 인재육성 등 소프트 부분을 모두 포함한다. 넷째, 활동의 장이라 함은 중심이 되는 도로로 대표되는 경우와 바다와 강이 연결되는 경우도 있으므로 그런 것들을 포함하여 활동주체가 질 높은 풍경을 형성한 장소, 풍경가도를 방문하는 사람들이 길을 걸으며 즐길 수 있는 곳, 풍경가도에서 생활하는 사람들을 위한 곳 등 다양한 장소에 적절하고 다양한 형태의 활동을 구사하지 않으면 안 된다.

2. 역사가도(歴史街道)

1) 역사가도의 개요

역사가도는 일본을 대표하는 역사문화자원을 내국인은 물론 외국인에게 알기 쉽게 소개하기 위하여, 5개 시대(이세, 아스카, 나라, 교토, 오사카, 고베)를 연결한 메인 루트와 긴기2부6현¹⁸⁾의 역사문화를 활용한 테마 루트가 조성된 길이다. 이 길은 간사이지역을 광역적으로 연결하고 있으며, ‘일본문화의 발신기지 만들기’, ‘새로운 여가 만들기’, ‘역사문화를 활용한 지역만들기’를 지향하고 있다.¹⁹⁾

일본문화의 발신과 계승을 목적으로 ‘세계를 생각하는 교토회의’의 ‘역사가도’ 제언(1988년 3월)이 수용되어, 1991년에 역사가도추진협의회(이하 가도협의회라 칭함)를 발족시켜, 3년마다 중기계획을 수립하고, 관민이 광역적으로 연계하면서 각종 사업을 추진해 왔으며, 2016년 현재 제8기 계획을 진행 중에 있다.²⁰⁾

역사가도는 4개의 메인 루트와 3개의 네트워크 루트<그림 2>로 구성되어 있다. 먼

18) 福井県, 三重県, 滋賀県, 京都府, 大阪府, 兵庫県, 奈良県, 和歌山県을 말함.

19) 역사가도 홈페이지(<http://www.rekishikaido.gr.jp/time-trip/mainr/m21point/kousoutoha.htm>/2016년8월9일 기준).

20) 역사가도추진협의회, 2015, 역사가도제8기계획(2015년도-2017년도) 보고서 참조.

저, 메인 루트는 ① 신화의 마을 이세, ② 고대부터 중세까지의 3개의 수도 아스카·나라·교토, ③ 겐로쿠(元禄)문화²¹⁾가 만개한 상업도시 오사카, ④ 메이지시기 이후의 국제교류를 상징하는 도시 고베 등 6개 도시에 조성되어 있다. 네트워크 루트는 ① ‘고대사 마치’ 네트워크는 고대의 유적이 집적되어 있는 오사가 남부와 대륙에서 건너온 문화의 입구였던 단고(丹後)반도 주변이다. ② ‘전국시대부터 에도시대 마치’ 네트워크는 효고현, 시가현, 후쿠이현을 중심으로 국보인 히메지성과 히코네성 등의 성곽과 수많은 무사들이 전투를 했던 옛전쟁터를 말한다. ③ ‘기이(紀伊)반도 마치’ 네트워크는 미에현, 나라현, 와카야마현으로 이어져 있는 이세와 고야산, 구마노삼신사 등 예부터 많은 사람들이 참배를 했던 성지와 그와 관련된 참배길이다.²²⁾ 상기 루트에는 세계문화유산 등록된 문화자원을 비롯하여, 일본풍경가도가 추진하는 가도도 포함되어 있다.



[그림 2] 역사가도 메인루트 및 네트워크 루트

2) 역사가도의 운영

역사가도는 정부부처를 비롯하여 해당 부현, 기초자치단체, 경제단체, 민간기업과 시민 등의 협력체계에 의해 유지 및 운영되고 있다. 운영은 가도협의회가 맡고 있으며, 회원은 관련 기관 및 단체, 민간 기업 등이 회원으로 등록되어 있다. 가도협의회의 2015년 기준 총수입 약10,760만엔 중 직접 사업비가 6,800만엔으로 사업비의 약 63%를 차지하고 있다. 수입 항목을 보면, 회비 수입이 5,830만엔(법인3,730만엔/

21) 겐로쿠(元禄)문화란, 에도시대 전기부터 겐로쿠시대(1688-1707) 즉, 17세기후반부터 18세기 초기의 문화로, 산업 발전에 따라 풍요로운 경제력을 배경으로 오사카와 교토에서 성장하였으며, 서민의 생활, 정서, 사상 등을 표현하는 문예, 학문, 예술이 발달함.

22) 역사가도 홈페이지(<http://www.rekishikaido.gr.jp/> 2016년8월9일 기준).

개인 2,100만엔)으로 총수입의 반 이상을 점하고 있어 회원의 적극적인 참여로 역사가도가 운영되고 있음 알 수 있다.

사업 내역<표 4²³⁾>에서 보면, 역사가도의 정비는 지속적으로 추진되고 있으며, 지역 문화자원의 개발도 함께 진행되고 있다는 점을 알 수 있다. 또한 각 지역의 교통기관과 연계하여 홍보 및 루트 개발에 협력을 하고 있으며, 특히 여행사 및 대학교 등과 연계한 전문가와의 협력을 통해 발전시키는 등 각 지역의 기관 및

지역 사업	메인 루트	역사문화 활용 여가 만들기	- 간사이 5개 사철 및 JR(국철)서일본 연계 기획 추진 - 메인 루트 상의 모델 루트 개발 - 여행회사와의 연계 기획 추진 - 한 번에 완주 투어 기획
		루트지역 만들기/수용체제 만들기	- 광역 관민 연계사업 추진(이세-아스카의 연계/아스카-나라-교토의 연계/교토-오사카-고베의 사이코구가도 연계/교토-오사카간 교가도·요도가와지역연계/메인 루트 연계) - 각 지역의 자원봉사자 가이드 조직과의 공동 사업과 운영 강화하는 사업 활동 전개 - 방일 외국인에게 일본 문화를 소개하는 활동
	네트 워크 루트	역사적 지역의 매력 향상	- 역사적 경관과 문화를 활용한 지속적 지역 정비 제언 - 지역 주도의 착지형 관광 추진 - 지역 리더와의 인적 네트워크 형성 - 지역 공동사업의 추진 및 제언(관광안내소100곳 유지) - 긴기 세계유산의 연계·보전·활동에 관한 협력
		지역만들기/수용체제 만들기	- '북긴기·비와호 식(食)과역사의 회랑' 관련 숙박객 확대 - 풍경가도 '비와호' 중심의 시가현 지역 단체와 협동으로 자원 발굴, 마치만들기, 자전거관광 진흥 - 기이반도 지역의 지속가능한 광역권 형성 - 고야산 개창 1200년 기념사업에의 협력
이념보급사업			- 글로벌 인재 육성을 위한 일본문화체험 프로그램 기획 및 운영(대학교와 연계 실시 및 홍보 강화) - 차세대육성 교육 프로그램 개발 및 네트워크 구축
홍보 사업	일반 홍보활동		- 전략 기능 강화(타겟에 맞는 정보 발신, 이벤트형홍보, 역사가도의 정보 발신) - 홍보 톨의 강화(홈페이지 개선, 다언어 대응, 디지털 네트워크형 홍보 강화, 역사가도 스탬프러리 실시)
	역사가도 구락부 사업		- 개인 응원단 만들기, 다각적인 회원 서비스 실시 - 협의회와 연동된 프로그램 운영 - 시니어, 여성층, 부자(또는 모녀) 등 신규 회원 개척 - 기존 회원유지를 위한 시스템(자동이체, 평생회원)구축 - 구락부가 실시하는 강연회·이벤트 홍보 및 단체 연계 - 자원봉사자의 수시 모집 및 운영, 스텝의 적극적 참여를 유도하는 '포럼 활동' 운영
각종 수탁연구 및 수탁사업			- 관광청, 행정부, 각 재단이 실시하는 공모에 적극적 참여 및 사업화 추진

[표 4] 2015년도 사업계획·수지예산 (역사가도추진협의회)

23) 역사가도추진협의회, 2015, 앞 보고서.

단체와의 협력으로 운영되고 있음을 알 수 있다. 운영에 있어서는 회원제로 사업비를 충당함으로써 정부 및 지자체의 재정에만 기대는 것이 아니라 독자적인 운영이 가능하도록 노력하고 있음에 주목할 필요가 있다. 일본의 많은 단체들은 거의 회원제 운영이 일반화되어 있는 것이 특징이다. 특히, 역사가도구락부는 가도협회의 협력을 얻어 운영되고 있으면서 연간 개인 1,000엔, 법인 30,000엔의 회비 확보를 지속적으로 전개하고 있다. 구락부에서는 회원에게 간사이지역의 박물관·미술관의 입장료와 호텔비가 10-20% 할인되고, 렌탈 자전거와 교토·나라·이세의 정기버스 할인 등의 서비스를 실시하고 있다. 그리고 ‘멤버 포럼’은 회원 스스로가 테마를 정해서 직접 활동하는 시스템으로 운영되어 회원간의 적극적인 연계는 물론 도보 관광객에게 지역 정보를 제공하고 있다.²⁴⁾

VI. 결론 및 시사점

본 연구는 일본의 대표적인 옛길을 검토한 후, 정부기관인 국토교통성이 추진하는 ‘일본풍경가도’와 간사이지역의 ‘역사가도’의 목적 및 역할, 전개 과정, 운영 체제 등에 대하여 검토를 하였다.

환경성이 실시하고 있는 ‘장거리 자연보도’는 자연환경의식의 제고를 위한 것으로, 탐방로의 성격도 자연친화적 탐방로에 초점이 맞춰져 있다고 볼 수 있으며, 환경성과 연계된 ‘자연사랑 동호회’라는 홈페이지를 통해 국립 및 공립 공원 내의 자연시설과 자연 길과의 네트워크 구축, 인터넷을 통한 자연보도의 홍보와 정보 제공을 실시하고 있으나, 다소 소극적으로 이루어지고 있다고 할 수 있다.

반면, 국토교통성이 중심이 되어 추진하고 있는 ‘일본풍경가도’는 국가행정기관의 중심이 아닌 지역주민을 포함한 다양한 협력체가 중심이 되어 실시하는 옛길 사업으로 볼 수 있다. 즉, 국토교통성 산하의 각 지방 도로정비국과 지역주민, NPO, 기업 등 다양한 관계자가 지역활성화와 관광진흥을 위해 협력하여 일본풍경가도 파트너십을 조직하고, 각 지방의 협의회에 등록을 통한 자발적인 옛길의 개발·관리·운영 체계를 구축하는 정책이라고 할 수 있다.

또한, ‘역사가도’는 긴기2부6현의 광역권의 역사문화 옛길을 개발함과 동시에 가도협회를 통해 운영하고 있으며, 지속적으로 각 지역과의 연계를 통해 옛길의 개발과 관리를 실시하고 있다. 그리고 TV방송을 비롯하여 해외 관광 프로모션에 참가, 교육

24) 역사가도구락부 홈페이지(<http://www.rekishikaido.gr.jp/club/forum/top.htm>/2016년8월9일 기준).

프로그램 실시 등 다각적으로 사업을 전개하고 있으며, 그 진행에 있어서도 여행사 또는 대학교 등 전문가의 협력을 얻어 보다 효율적 전개 방법을 모색하고 있다. 특히 옛길을 찾는 관광객을 위한 전철과 버스 등의 교통기관과 연계한 홍보 활동도 주목해야 할 것이다.

이상과 같이 두 곳의 옛길 사업에서 얻을 수 있는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 길의 의미가 기존에는 사람의 이동과 물자의 운반 역할로 규정되었던데 반해, 상기의 옛길 사업들은 지역 커뮤니티의 창조와 지역 아이덴티티 형성에 중요한 역할을 하고 있다는 점이다. 둘째, 옛길 조성 및 운영이 대부분 지자체 중심으로 이루어지는데 비해, 상기의 옛길 사업은 지역주민 및 기업, NPO 등의 협력체제에 의한 자발적인 개발·관리·운영을 하고 있다는 점이다. 셋째, 옛길이 방문하는 사람만을 위한 것이 아닌, ‘방문하는 사람’과 ‘맞이하는 지역’을 위한 것이며, 더 나아가 방문자와 지역간의 교류를 통해 새로운 탐방로 문화의 조성이 필요하다는 점이다. 넷째, 옛길 사업에 있어서 길 조성보다 중요한 것이 지속적인 관리 및 운영이라는 점이며, 행정부의 재정적 지원에만 의존하기보다는 독자적인 재정 확보를 통해 옛길 사업의 지속성을 담보하는 것도 필요하다는 점이다.

최근 우리나라의 탐방로 계획에 지역주민의 참여를 염두에 두고 수립하는 경우가 있으나, 실행까지 연결되는 경우는 많지 않다. 따라서 본 연구가 향후 우리나라에서 계획되는 탐방로의 개발·관리·운영에 참고가 되길 바란다. 특히, 탐방로 관리·운영에 있어서 전문가를 중심으로 지역주민과 다양한 관계자가 연계된 조직의 구성이 필요하며, 그 조직이 독립적이고 자발적인 활동을 할 수 있도록 경제적 자립 방안도 강구해야 할 것으로 사료된다.

참고문헌

- 김영준 외 1인, 「스토리가 있는 문화생태탐방로 추진 방안 연구」, 한국관광연구원, 2008.
- 니시카와 료 외 2인, 「문화청 ‘역사 길’ 사업에 의한 지역예의 영향에 관한 연구」, 『일본건축학회계획논문집』80(710), 2015.
- 미노우라 카즈야, 2014, 도로경관보전활동에서의 시민과의 협동이 지방 자치체 「직원의 인식과 행동에 주는 효과 -‘야스가가쿠난 기슭 풍경가도의 회」, 『토목학회논문집(환경)』, 70(6)
- 역사가도추진협의회, 『역사가도 제8기 계획(2015년도-2017년도) 보고서』, 역사가도추진협의회, 2015.
- 이행렬, 「문화공간 네트워크를 통한 지역의 관광자원 보전 전략」, 『한국전통조경학회지』12(2), 한국전통조경학회, 2007.
- 일본풍경가도전략회의, 「일본풍경가도의 실현을 향해-아름다운 국토 경관의 형성을 목표로 한 국민적 운동을-」, 일본풍경가도전략회의, 2007.

〈인터넷 자료〉

- 역사가도: <http://www.rekishikaido.gr.jp>
- 역사가도구락부: <http://www.rekishikaido.gr.jp/>
- 위키백과: <http://ja.wikipedia.org/wiki/>
- 일본로맨틱가도: <http://www.jrs-roman.org>
- 일본풍경가도: <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/index.html>
- NPO법인 일본풍경가도 커뮤니티: <http://sbcj-community.org>
- 자연사랑동호회: <http://www.env.go.jp/nature/nats>
- 장거리자연보도: <https://www.env.go.jp/nature/nats/shizenhodo/>
- 환경성: <http://www.env.go.jp/>

The Study of Japan ‘s Kodo

Kim, Keumhyang
(Institute of Cultural Design, CEO)

To explore while the value of the ‘road’ starts to refocus linking ecological history cultural resources around the road are Composition actively pursued. In particular, the composition has expanded to explore utilizing the ‘storytelling’. In the case of Japan, it is recognized as the “Road” cultural asset preservation and maintenance since 1970 was conducted the business of the old path. The Kodo is now entitled ‘kaido’ overhaul an environment where people can experience the history of composition was walking through the old path. Playing the kodo is connected to the regeneration of dry matter can be conserved, or has been given attention by tourist attractions.

Japan’s Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism(MILT) is pushing the “Japan hukeikaido”. It advances a variety of partnerships, including local residents, not the center of the country is the central administrative agency. Various stakeholders, such as road maintenance station and local residents, NPO, companies should work together to enable local and Tourism Promotion partnerships for regional revitalization and tourism promotion and organization of Japan hukeikaido. It can be called the policy of building the development, management and operation system of voluntary registration via the old path to the council of each province.

In addition, “history is also” has developed a history and culture of the kodo of the Kansai metropolitan area. The Council of Rekishikaido has a history operates, it continually has conducted the development and management of the kodo through cooperation with local. And it is deployed in diverse business participation in overseas tourism promotion and education program. In addition, it is to promote activities in connection with public transportation such as trains and buses for tourists visiting the kodo.

It can be seen the following implications in practice. First, It would play an important role

in creation of the local community and local identity formation. Second, the spontaneous development, management and operation by local residents, businesses, and cooperation of the NPO have been made. Third, Through exchanges of visitors and the local composition of the new culture is needed. Fourth, rather than rely solely on the administration of financial support, the kodo projects should be continued through its own funding.

Keywords: kaido, road of history, shizenhodo, hukeikaido, rekishikaido



보빙사의 옛길 사레

주 동 완
코리아관리서치센터
원장

- 
- I. 서론
 - II. 보빙사 출발 전의 상황
 - III. 보빙사의 전체 여정
 - IV. 보빙사의 각 도시에서의 여정
 - V. 보빙사의 귀환 여정
 - VI. 결론



보빙사의 옛길 사례

주 등 완 *

국문요약

1882년 5월 22일(음력 4월 13일) 조미수호통상조약이 맺어지고 1883년 7월 16일 조선 최초의 서구사절단인 보빙사가 제물포에서 미국으로 파견됐다. 보빙사는 민영익을 정사로 하고, 홍영식을 부사, 서광범을 종사관으로 하였다. 그리고 유길준, 최경석, 변수, 고영철, 현홍택 등을 수원으로 하여 총 8명(통역관은 제외)으로 구성되었다.

이들 가운데 홍영식, 최경석, 고영철, 현홍택 등은 같은 해 12월 귀국하고 민영익, 서광범, 변수 등은 유럽으로 돌아 다음 해 6월 귀국했으며 유길준은 미국에 남았다. 거의 6개월에서 1년 가까이 미국을 비롯한 유럽의 주요 도시를 돌아다니며 서구의 문물을 답사한 이들이었지만 이들은 어느 누구도 어떠한 기록도 남기지 않았다.

본 논문에서는 당시 보빙사의 행적을 비교적 소상히 다룬 미국 신문들의 보도를 기초로 한 김원모의 연구업적을 기반으로 하여 보빙사들의 미국 내에서의 여정과 그들이 이곳저곳을 다니면서 본 것이 무엇이었는지를 당시의 사진 자료들을 모아 재구성해보았다. 이는 보빙사의 옛길을 재현하여 한국 근대사의 한 부분을 새롭게 시각적으로 보여줄 뿐만 아니라 새로운 문화콘텐츠 및 파생콘텐츠의 생산 기반이 될 것이다.

주제어 : 보빙사, 견미사절단, 조미수호통상조약, 민영익, 홍영식

* 한국외국어대학교 글로벌문화콘텐츠학과 강사, 코리안리서치센터 원장

I. 서론

1. 연구배경과 연구목적

1882년 조선과 미국이 조미수호통상조약을 맺은 지 130년 만인 2012년 한국은 미국과 FTA를 체결했다. 그리고 1883년에는 민영익을 정사로 하고 홍영식을 부사로 하여 통역을 포함한 조선 정부 최초의 서구 사절단인 보빙사 11명이 미국 땅을 밟았다. 2013년에는 한국 최초의 여성 대통령인 박근혜 대통령이 50여명의 경제사절을 이끌고 미국을 방문하여 오바마 대통령과 한미 간의 경제문제를 비롯하여 남북한 문제 등 다방면에 걸쳐 논의와 협의를 하였다. 130년이라는 시간차가 결코 짧은 것은 아니지만 130년 전의 조선과 130년 후의 한국의 상황은 그야말로 상전벽해와 같은 엄청난 변화와 발전을 가져왔다.

이러한 때에 조선 최초로 서구 사절단인 보빙사가 걸어간 길은 다음과 같은 여러 면에서 그 문화적 가치가 충분하다고 하겠다. 첫째, 보빙사의 길은 한민족 최초로 그 당시 서구 중에서도 가장 발달된 미국의 신세계 문명을 처음으로 답사한 길이라는데 그 첫째 의의가 있으며 그 길을 통해 당시 청·일·러의 사이에 낀 조선의 정치적인 문제를 해결해보려 했던 길이다. 둘째, 보빙사의 길은 아시아 대륙 동쪽 끝에 있는 ‘조용한 아침의 나라’ 조선의 사절단이 조선 전통의상을 입고 조선의 풍습과 예의범절 등 조선의 문화를 그대로 미국에 소개함으로써 조선을 세계에 최초로 알린 길이었다는데 또 다른 큰 의의가 있다. 셋째, 보빙사의 길은 사절단의 단순한 여행길이 아니라 ‘은둔의 나라’ 조선이 비로소 근대 문명에 눈을 뜨고 기지개를 켜며 세계의 무대에 등장하는 길이었으며 세계의 문물을 조선에 소개하여 조선 역사상 최초로 근대적인 문물을 도입하는 길이 되었다는데 무엇보다도 중요한 의의가 있다고 하겠다. 아울러 넷째로 그 보빙사의 길은 조선 역사상 최초로 기독교를 능동적으로 받아들여 지난 130년 동안 한국의 종교와 사상 면에서 큰 변화를 일으킨 원동력이 된 길이기도 하다.

이처럼 보빙사의 길은 정치의 길이요, 문화의 길이요, 경제의 길이요, 종교와 사상의 길이였다. 또한 조선 역사상 단 1회로 그친 사절단의 길이어서 ‘유일한 길’이었다는데 또 다른 의의가 있다. 이러한 여러 가지의 의미를 담고 있는 보빙사의 길을 130년 전으로 돌아가 그들의 발길을 더듬어 찾아보는 것은 130년 전 조선인들의 눈에 비친 서구, 즉 미국의 모습이 어떠했을까를 추적해보는 흥미진진한 일이기도 하지만, 그 자취들을 찾아 보존하도록 노력하는 것은 우리 근대사의 일부분을 시각적으로 재현하는 일이기도 하다. 나아가 보빙사들의 흔적을 찾아 그 길을 지도상으로나마 복원하고, 그 당시 보빙사들이 보고 들었을 것으로 추정되는 내용들을 사진자료라도 보존하는 것은 개인적인 관심과 흥미를 넘어 다양한 파생콘텐츠를 생산해낼 수 있는 하나의 문화콘텐츠 기반을 만드는 일이라고 생각된다.

이같은 보빙사의 문화콘텐츠는 소설, 드라마, 영화, 뮤지컬 등 다양한 장르의 콘텐츠로 확대 재생산되어 한미 간의 역사적 공감대를 형성하고 소통의 장을 만들어 상호 간의 공공외교의 기틀을 만들어 나가는데 일익을 담당할 수 있을 것으로 믿어진다. 아울러 이는 보빙사들의 길에 지난 100년 동안 만들어진 미국 내의 코리아타운들을 연결하여 재미 한인사회 내에 새로운 보빙사의 문화를 만들고 이를 자원화 하는 길이기도 하다.

2. 기존문헌과 연구방법

조선 보빙사의 미국 사행길에 관해서는 김원모의 연구가 독보적이다. 김원모는 미국사를 전공으로 학문을 시작하여 그의 학문 초기에 해당하는 1960년대에서 1970년대 초에는 주로 미국의 국민성에 대한 연구를 했다. 1970년대 중반부터 조선의 개항과 미국과의 관계를 연구하다가 1981년 우연한 기회에 『견미사절 홍영식복명문답기(遣美使節洪英植復命問答記)』란 문서를 입수하게 되어 본격적으로 보빙사에 관한 연구를 하기 시작했다. 특히 보빙사의 미국 내에서의 행적에 관한 미국의 각 신문자료들을 면밀히 수집하고 분석하여, 1985년 「조선 보빙사(報聘使)의 미국사행(1883) 연구(상)」과 1986년 「조선 보빙사(報聘使)의 미국사행(1883) 연구(하)」라는 괄목할만한 연구 업적을 발표했다.

김원모가 입수하여 번역 발표한 『견미사절홍영식복명문답기』와 김원모가 연구한 위의 두 논문은 보빙사의 미국 체류기간 동안의 행적과 그들이 보고, 듣고, 느낀 바를 상세히 알 수 있는 1차 자료이다. 하지만 이 1차 자료의 아쉬운 점은 관련된 사진 자료가 없어서 보빙사가 미국에 머무는 동안의 당시 미국의 정황과 보빙사가 미국 여행을 하며 보고 들은 것이 무엇인지 알 수 없다는 것이며, 그들의 행적과 관련된 지도들도 없어서 보빙사의 행적이 실제 어떠한 지리적 공간에서 이루어졌는지 파악하기 힘들다는 것이다.

따라서 본 논문에서는 김원모의 입수 자료와 논문을 1차 자료로 하여 자료와 논문에 나오는 장소들을 찾아 그것을 지도상에 표시함으로써 보다 더 생생하게 보빙사의 행적을 비록 지도상이긴 하지만 공간적으로 추적해보고, 아울러 내용과 관련된 사진 자료들을 추가하여 보빙사의 옛길을 시각적으로 복원해보고자 하였다. 그리고 디지털 기술을 활용하여 구글맵에 이러한 행적과 사진 자료들을 올려 문화콘텐츠로서 이용 가능한 기반을 마련해보고자 하였다.

본 연구를 위하여 필자는 2013년 보빙사가 미국 땅을 밟은 지 130주년을 기념하여, 보빙사가 갔던 기차길을 따라 미국 대륙횡단 여행을 하였다. 대륙횡단 여행은 보빙사가 도착했던 샌프란시스코에서부터 출발하여¹⁾ 보빙사가 지나가고 머물렀던 시카고, 워싱턴, 뉴욕까지 보빙사가 지나갔던 길을 똑같이 재현해봤다. 그리고 기차로

대륙을 횡단하면서 보빙사들이 머물렀던 샌프란시스코와 시카고 등지에서 보빙사의 행적을 추적해보았다. 또한 그 후 약 2년여에 걸쳐 워싱턴, 뉴욕, 보스턴 등지를 답사하며 추가로 이들 각 곳에서의 보빙사의 행적을 찾아보았다. 각 지역에서 보빙사의 행적을 시간적으로 배열해놓고 나니 그들이 지나갔음직한 보빙사의 옛길이 마치 눈에 보이는 듯 선하게 떠올랐다. 물론 지나 130년 동안 각 도시들에 많은 변화가 있어서 필자가 추정한 보빙사의 옛길이 사실과 다를 수도 있겠으나 본 논문에서 그들의 행적을 최초로 지도상에 연결시키고 그들이 보았음직한 풍경들을 사진자료로 모아 재현해 보았다는 데에 큰 의미를 지닌다.

II. 보빙사 출발전의 상황

조선의 근대화 과정 중에서 조선을 둘러싼 국제 정세가 가장 복잡하게 얽히기 시작한 1882년 7월(음력 6월)의 임오군란과 1884년 12월 4일(음력 10월 17일)의 갑신정변과 같은 시기에 조선과 미국은 조미수호통상조약을 체결하고 보빙사를 파견하였다. 이러한 일련의 역사적인 사실은 상호 인과관계를 맺고 있지만 이러한 역사적인 배경에 대한 진술은 본 논문의 연구범위가 아니어서 생략하고자 한다. 단지 보빙사의 정사와 부사로 파견되었던 민영익과 홍영식이 이듬해 갑신정변 때 서로 적이 되어 죽이고 죽여야 했던 역사적 사실은, 보빙사로 나란히 파견되었던 그들이 미국에서 근대 문물을 함께 경험하고 함께 충격을 받으면서 동고동락한지 1년 만에 일어난 사건이라는 데 놀라움을 금할 수 없다.

1882년 5월 22일(음력 4월 6일) 조선의 전권대관 신현과 부관 김홍집 그리고 미국의 전권위원 로버트 윌슨 슈펠트(Robert Wilson Shufeldt) 간에 조미수호통상조약이 체결되었다.²⁾ 조약이 체결된 곳은 제물포 화도진 언덕이었다.³⁾ 체결된 조약은 1883년 1월 9일 미국 상원의 비준을 받고, 1883년 2월 13일에는 미국 대통령의 인준

1) 1883년 당시 미국 대륙횡단 철도는 샌프란시스코가 아니라 새크라멘토에서 시작되었다.

2) 고종실록 19권. (고종 19년 4월 6일), 朝美條約成.(조미 조약(朝美條約)이 체결되었다.) 체결된 조약의 공식 명칭은 '朝美修好通商條約(조미수호통상조약)'이다.

3) 조약이 체결된 장소는 지금의 인천인 당시 제물포 화도진 언덕이라고 전해지고 있는데 이 화도진 언덕이 어디인지에 관해서는 몇 가지 설이 있다. 첫째는 인천시 동구 화수동 128번지 일대라는 설이다. 이 곳에는 신미양요와 운양호 사건 등을 치른 화도진(花島鎭)이라는 옛 군영을 1988년에 복원해놓았다. 군영 내 동헌에는 1882년 조미수호통상조약 체결 모습을 밀랍인형으로 꾸며 놓아 학생들의 역사교육장으로 이용하고 있다. 둘째는 인천 월미도가 내려다 보이는 인천해안에 자리잡고 파라다이스 호텔 터라는 설이다. 현재 호텔 앞마당에는 큰 돌에 조미수호통상조약 체결장소라고 새긴 기념비가 서있다. 셋째는 인천시 중구 북성동 3가 8-3 자유공원입구 라파치아웨딩홀이 위치한 곳이라는 설이다. 구한말 외교관으로 활동한 미국인 알렌(H. N. Allen)이 1901년 4월 발표한 한국연대표에서 '조미통상수호조약 체결장소는 인천해관세무사의 관사터'라고 적고 있으나, 기존 '인천제물포각국조계지도'는 건물명 등의 표시 없이 단순히 필자번호 D39로만 기록하고 있어 그동안 아무도 이곳이 세무사관사 터인지 알 수 없었다. 그런데 현직 관세청 서울세관 공무원이면서 해관사로 수집 연구가인 김성수씨가 구한말 인천해관 문서를 정리하던 중 개항 당시 첨부된 제물포지도(Sketch of Chmulpo Enclosure in Jenchuan No 6 of 10 January 1889 to Seoul)를 발견했는데, 이 지도에 D39란 필자번호가 적혀 있는 위치의 건물 명칭이 정확히 표기돼 있었다며 그 장소는 지금의 남부교 육지원청 뒤 자유공원 초입 라파치아웨딩홀이 위치한 자리라고 밝혀 보다구체적으로 조약체결 장소가 확인되었다.(인천일보, 2013.9.18.)

을 받았다. 그리고 1883년 5월 루시어스 하우드 푸트(Lucius Harwood Foote)가 특명전권공사로 임명되어 서울에 파견되어, 1883년 5월 19일(음력 4월 13일) 비준조약이 교환됨으로써 조약이 정식으로 발효되었다.⁴⁾ 그리고 이 조약은 1883년 6월 4일 공포되었다. [그림 1]은 당시 조미수호통상조약을 체결한 조선과 미국의 대표들 사진이다.⁵⁾



[그림 1] 조미수호통상조약 체결의 당사자들(왼쪽부터 : 슈펠트, 신헌, 김홍집)

그리고 1883년 7월 5일 푸트 공사가 고종을 알현하는 자리에서 보빙사 파견을 권고하자 바로 받아들여져 7월 9일 보빙사 파견이 결정되고 7월 16일 제물포에서 장도에 오르게 되었다.⁶⁾ 보빙사는 민영익을 전권대신 및 특명전권공사로 하고, 홍영식을 부대신, 서광범을 종사관으로 하였다. 그리고 유길준, 최경석, 변수, 고영철, 현홍택 등을 수원으로 하여 수행케 했다. 아울러 중국인 오례당(우리탕)이 영어 통역관으로 합류하여 총 9명이 제물포를 떠났다. 하지만 통역의 중요성에 비해 통역관의 능력이 떨어짐을 걱정한 푸트 공사가 일본주재 미국 공사에게 부탁하여, 일본에서 새로이 통역을 구하게 했다.

그래서 보빙사가 일본에 도착하자마자 그들의 영어 통역으로 미국인 퍼시벌 로웰(Percival Lowell)을 소개 받고 그를 외국참차관 및 고문으로 하여 보빙사절단 서열 4위에 두었고, 로웰의 일본인 비서 미야오카 즈네지로도 보빙사절단에 합류하여 보빙사의 최종 인원은 총 11명이 되었다.⁷⁾ 그리하여 보빙사절단이 한국말을 하면 일본말을 할 줄 알았던 홍영식이나 유길준 또는 변수 등이 일본어로 통역을 하고, 이어

4) 고종실록 20권. (고종 20년 4월 13일), 통리교섭사무아문(統理交涉事務衙門)에서 '미국 전권 대신(全權大臣) 푸트(福德: Foote, Lucius Harwood)와 비준조약을 상호 교환하려 합니다.'라고 아뢰었다. (統理交涉通商事務衙門以"與美國全權大臣福德, 將批准條約互換"啓).

5) 출처: http://korean.seoul.usembassy.gov/ack_sp_052212.html

6) 김원모, 「조선 보빙사(報聘使)의 미국사행(1883) 연구(상)」, 『동방학지』 Vol. 49, pp. 47-48.

7) [그림 2] 사진 출처: http://blog.joins.com/media/folderlistslide.asp?uid=cvillage&folder=9&list_id=9110209

미야오카 즈네지로가 다시 영어로 통역을 하고 최종적으로 퍼시벌 로웰이 완벽한 영어로 통역을 했다.⁸⁾



[그림 2] 보빙사절단

III. 보빙사의 전체 여정

보빙사는 1883. 7. 16 제물포⁹⁾에서 미국 아시아함대 소속 군함 모노카시(Monocacy)호¹⁰⁾를 타고 일본 나가사키로 간 뒤 배를 바꿔 타고 요코하마로 갔다. 그리고 동경에서 약 한 달여 동안 ‘밀폐생활’을 하며 머물렀다. 1883. 8월 중순경 동서양기선회사(Occidental and Oriental Company)소속으로 항항(홍콩)–횡빈(요코하마)–상항(샌프란시스코)을 연결 운행하는 아라빅(Arabic)호¹¹⁾에 승선했다. 아라빅호는 4,000톤급 여객선으로, 당시 256명이 승선했던 아라빅호는 약 20일 간의 항해 끝에 9월 2일 샌프란시스코항에 입항하였다.



[그림 3] 1880년대 당시 제물포의 모습과 보빙사가 일본까지 타고 간 모노카시호

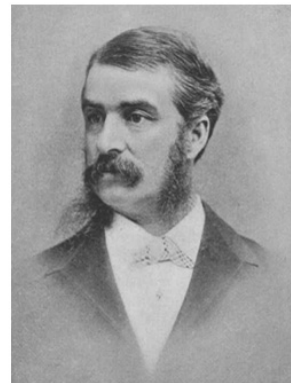
8) 보빙사 수행원들에 관해서는 김원모, 「견미 (遣美) 조선보빙사 (朝鮮報聘使) 수원 (隨員) 최경석 (崔景錫) 오예당 (吳禮堂) 로우엘 연구」, 『동양학』, Vol.27(1), 1997. 참고.

9) [그림 3] 제물포의 모습 출처: <http://www.samuelhawley.com/maninkorea1.html>

10) [그림 3] 모노카시호의 사진 출처: [http://en.wikipedia.org/wiki/USSS_Monocacy_\(1864\)](http://en.wikipedia.org/wiki/USSS_Monocacy_(1864)) 모노카시호는 1871년 신미양요때 조선을 침입한 2척의 배 중 하나이기도 하다.

11) [그림 4] 아라빅호의 사진 출처: <http://cafe.daum.net/poongryuhahoi/DZig/3661?docid=1BubADZig366120111004082621>

이렇게 하여 푸트 공사¹²⁾의 노력으로 조선 최초의 서구 사절단인 보빙사의 여정은 시작되었다.



[그림 4] 아라빅호와 루시어스 푸트 공사

보빙사는 샌프란시스코에서 5일간을 머문 후, 9월 7일 새크라멘토로 가서 대륙횡단 열차를 타고 솔트레이크시티-오그덴-오마하-시카고까지 갔다. 대륙횡단 5일 만인 9월 12일 시카고에 도착한 보빙사는 시카고에서 1박을 하고, 다시 9월 13일 출발하여 클리블랜드와 피츠버그를 거쳐 이틀 후인 9월 15일 미국의 수도 워싱턴에 도착하였다. 그러나 당시 체스터 아더 미국 대통령이 뉴욕에 체류하고 있다는 소식을 듣고 바로 다음 날인 9월 16일 워싱턴을 떠나 9월 17일 뉴욕에 도착하여, 9월 18일 오전 11시 맨하탄 23가 5애비뉴 호텔 1층 대접견실에서 역사적인 국서(신임장) 봉정식을 거행했다.¹³⁾



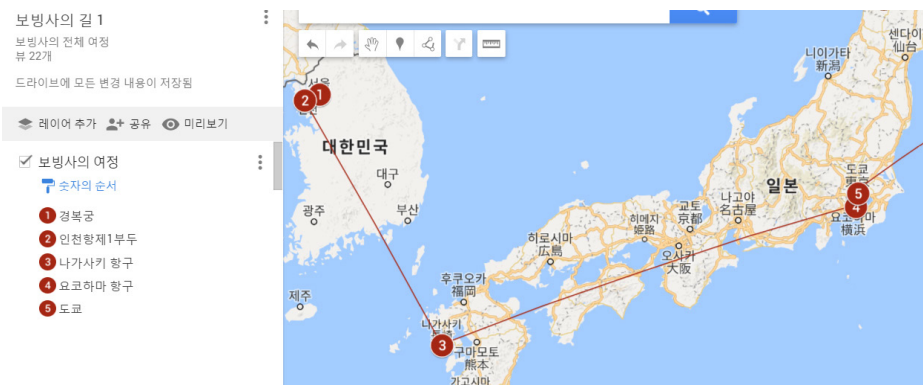
[그림 5] 보빙사의 국서(신임장) 봉정식과 체스터 아더 대통령

12) <http://www.samuelhawley.com/maninkorea1.html>

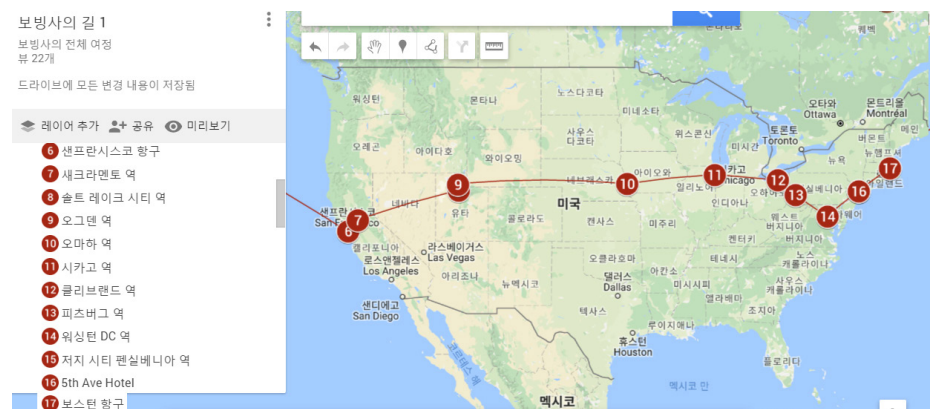
13) [그림 5]는 당시 「뉴욕헤럴드」지에 실린 보빙사의 국서봉정식 삽화.

출처: <http://lager8.egloos.com/v/2598303>

국서봉정을 마친 보빙사는 당일 뉴욕 항구에서 배를 타고 바로 보스턴으로 가서 9월 19일 때마침 개최된 보스턴박람회를 참관하고 9월 24일까지 보스턴과 인근 지역을 답사하고 통역관이었던 루시벌 로웰의 고향집에서 휴식을 취하다가 다시 9월 24일 뉴욕으로 돌아왔다. 보빙사 일행은 뉴욕에서 9월 24일부터 9월 28일까지 많은 근대 문명의 기기들과 제도들을 살펴본 후, 웨스트 포인트에 소재한 육군사관학교까지 둘러보고 9월 29일 워싱턴으로 갔다. 9월 29일에서 10월 중순까지 워싱턴에서 머물렀던 보빙사 가운데 부사인 홍영식은 10월 16일 왔던 길을 되돌아 다시 대륙횡단 열차를 타고 조선으로 돌아갔으며, 정사 민영익과 종사관 서광범 그리고 수행원 변수 등은 워싱턴에서 20여 일간 더 머문 후, 11월 6일 뉴욕으로 와서 미국 상공업계의 많은 인사들을 만나 조선과 미국 간의 무역에 대해 많은 의견을 나누다가 12월 1일 체스터 아더 대통령의 제안과 배려로 대서양을 건너 유럽과 아프리카, 서남아시아, 동남아시아 등을 거쳐 세계일주 여행을 한 후 조선으로 돌아갔다. 이같은 보빙사의 전체 여정은 아래 [그림 6]과 [그림 7]과 같다.



[그림 6] 보빙사의 전체여정: 조선에서 일본까지



[그림 7] 보빙사의 전체여정: 샌프란시스코에서 보스턴까지

IV. 보빙사의 각 도시에서의 여정

푸트공사가 프레링젠(Frelinghuysen)¹⁴⁾ 미국무장관에게 요청하고 프레링젠 국무 장관이 재무장관에게 다시 요청하여, 보빙사가 샌프란시스코에 도착하자 보빙사 일행은 일급외국공사예우로 무관세 통관조치되었다. 그리고 이어 미국 육군소장 존 스코필드(John M. Schofield)장군¹⁵⁾의 영접받으며 드디어 미국에 첫 발을 디디게 되었다. 이후 보빙사 일행은 샌프란시스코와 시카고, 워싱턴DC, 뉴욕, 보스턴 등지의 대도시와 인근 도시를 여행하면서 미국 정부 및 재계의 많은 인사들을 만나고 여러 근대 시설과 기관들을 둘러보고 스스로 체험하기도 했다. 이제 각 지역별로 그리고 날짜별로 보빙사들의 여정을 따라 그들이 미국 땅에서 보고 배운 것을 지도와 사진 영상으로 기록해보고자 한다.



[그림 8] 프레링젠 국무장관과 스코필드 장군

1. 샌프란시스코

1883년 9월 2일 샌프란시스코 항구에 도착한 보빙사 일행은 스코필드 장군의 영접을 받으며 샌프란시스코 항구에서 멀지 않은 팰리스 호텔(Palace Hotel: 八禮秀客

14) 프레링젠 사진 출처: http://en.wikipedia.org/wiki/Frederick_Theodore_Frelinghuysen

15) 스코필드 사진 출처: http://en.wikipedia.org/wiki/John_Schofield

店)¹⁶⁾에 여장을 풀었다. 당시 보빙사가 묵었던 팰리스 호텔과 그들이 보았던 샌프란시스코의 거리 모습¹⁷⁾은 [그림 9]와 같은 모습이었다. 정돈된 도시의 모습과 돌과 벽돌로 지어진 근대 건축물들, 이미 전차가 다니고 있었던 샌프란시스코의 모습은 보빙사들에게 커다란 놀라움을 안겨주기에 충분했을 것으로 짐작된다. 푸트공사는 그의 친구인 샌프란시스코 무역협회장인 파버(J.S. Faber)에게 서신을 보내, 조선 보빙사의 미국 방문을 계기로 한미 간의 통상무역이 크게 증진될 것으로 기대되니 정중하게 환영할 것을 당부하였다. 이러한 분위기는 보빙사들이 방문하는 도시들마다 이어져, 각 곳의 미국 상공인들은 그들의 조선과의 교역과 무역사업 증진을 위해 보빙사를 크게 환대하였다.



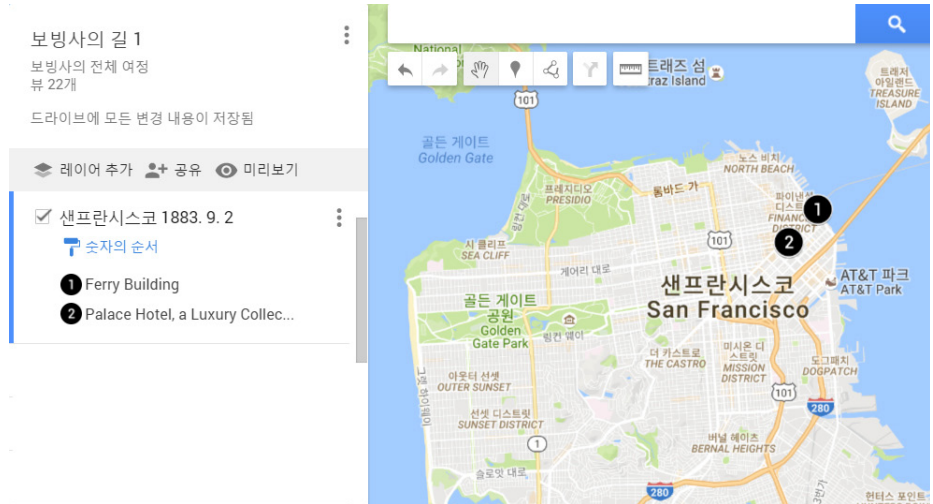
[그림 9] 보빙사들이 본 1880년대 샌프란시스코 거리와 보빙사가 묵은 팰리스 호텔

1883년 9월 3일, 보빙사가 샌프란시스코에 도착한 다음 날은 보빙사의 별다른 활동이 현지 언론에 보도되지 않았다. 아마 오랜 항해로 인한 여독을 풀면서 팰리스 호텔 내부를 구경하고 호텔 근처를 돌아보며 하루를 소일 했을 것으로 짐작된다. 보빙사들은 팰리스 호텔의 근대적 시설들과 장식들에 대해 놀라움을 금치 못했을 뿐만 아니라, 특히 팰리스 호텔에서 생전 처음으로 엘리베이터를 타고 지진이 난 줄 알았던 경험은 근대문명에 대한 보빙사들의 경이로움을 넘어 공포감까지 가졌던 것을 상징적으로 나타내고 있다.

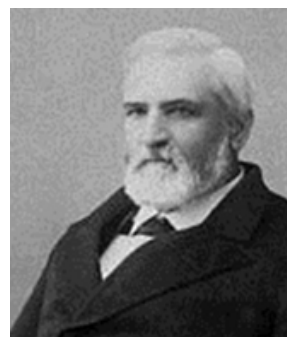
16) 팰리스 호텔 사진 출처: https://en.wikipedia.org/wiki/Palace_Hotel,_San_Francisco

17) 1880년대 샌프란시스코 거리 모습 사진 출처: <http://www.theparsonage.com/history.html>

미국 사행 첫 이틀 동안인 샌프란시스코에서의 여정은 [그림 10]과 같다. 구글맵에 표시된 지역의 번호를 클릭하면 관련 사진들이 나타나게 되어 있다.



[그림 10] 1883년 9월 2일 보빙사의 샌프란시스코 여정

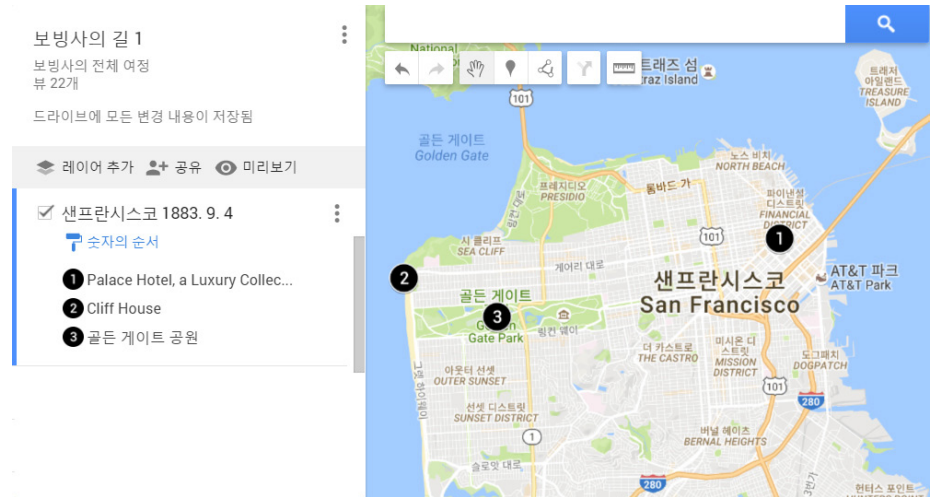


[그림 11] 바틀렛 샌프란시스코 시장

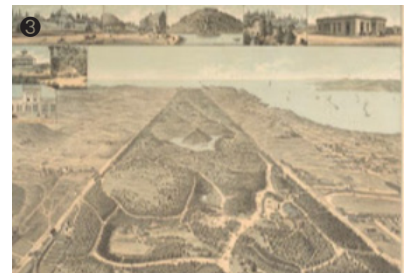
1883년 9월 4일 오전 10시에는 바틀렛(Bartlett) 샌프란시스코 시장이 팰리스 호텔로 보빙사를 예방하여 샌프란시스코 시를 대표하여 환영인사를 했다. 그리고 이어 스코필드 장군과 켈튼(Kelton)장군이 육군장교들을 대동하고 보빙사를 예방하였다. 정오 경에는 샌프란시스코의 상공회의소(Chamber of Commerce) 부소장인 스테이플스(W. J. Staples)와 무역협회(Board of Trade)의 메리(W. L. Merry) 부소장 등의 예방을 받고 환담을 나누었다. 환담을 나누는 동안 샌프란시스코의 상공업 대표들이 보빙사에게 상공회의소와 무역협회를 방문해줄 것을 요청하

자 보빙사는 이에 즉각 수락하였다.

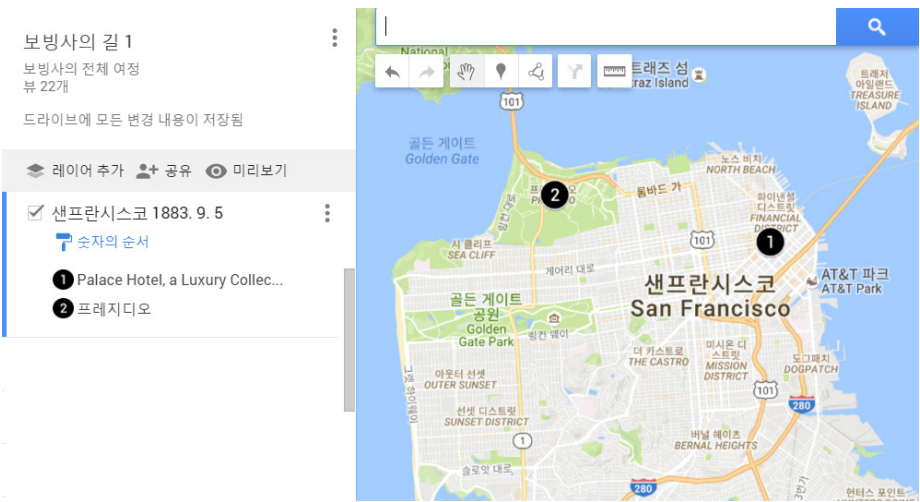
점심 식사를 마친 후 플레처(Fletcher) 대령의 안내로 샌프란시스코의 관광에 나선 보빙사는 먼저 태평양 연안의 명소인 클리프 하우스(Cliff House: 巖亭)와 골든 게이트 공원(Golden Gate Park: 佐杜蘭公園)을 방문하였다.



[그림 12] 1883년 9월 4일 보빙사의 샌프란시스코 여정



1883년 9월 5일에 보빙사는 다시 대평양지구 사령관인 스코필드(Scofield) 소장의 영접을 받으며 프레지디오(Presidio) 육군기지를 방문하였다. 예포가 울리는 가운데 의장대를 사열한 민영익은 대포를 직접 발사해보기도 하였다. 보빙사가 조선을 떠나기 전 해에 임오군란이 일어나 구식군대와 신식군대가 갈등을 빚는 것을 본 보빙사의 눈에, 당시로서는 최신에 군사시설과 가장 근대화된 미국 육군기지와 병사들이 어떻게 비쳐졌으며 앞으로 조선의 군대 양성에 관해 어떻게 생각했는지 자못 궁금하다.



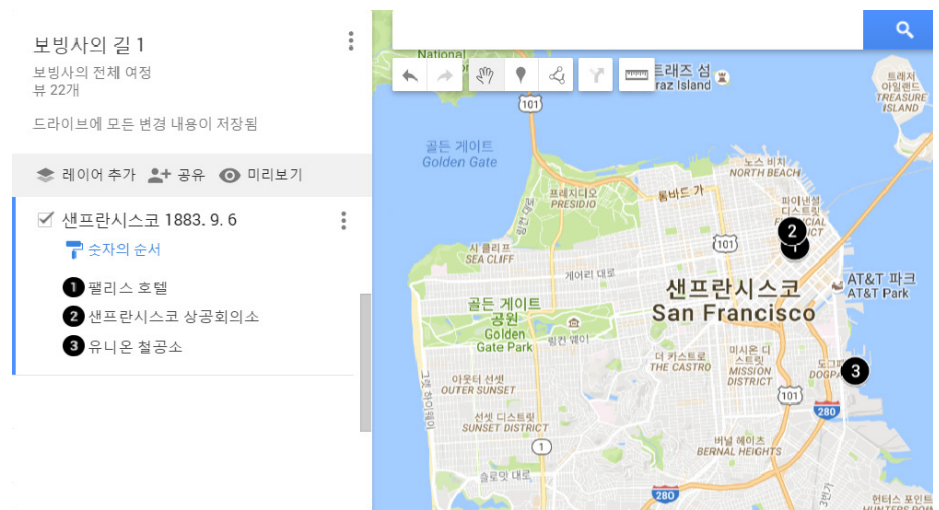
[그림 13] 1883년 9월 5일 보빙사의 샌프란시스코 여정



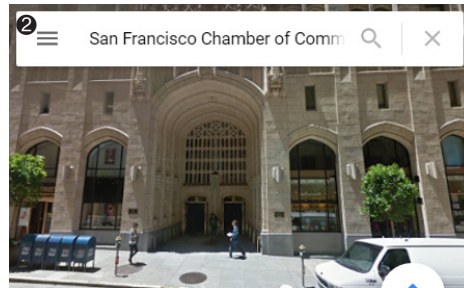


[그림 14] 어빙 스캇

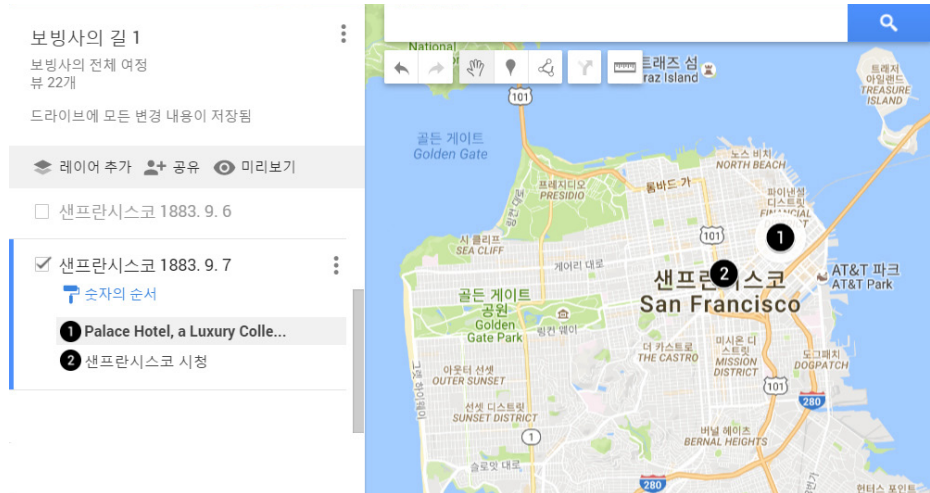
1883년 9월 6일 오후 2시에 보빙사 일행은 샌프란시스코의 상공회의소를 방문하였다. 약 300여 명의 샌프란시스코 실업인들이 모인 환영연이 개최되었으며, 환영연 후에는 어빙 스캇(Irving M. Scott)의 안내로 유니온 철공소를 비롯하여 샌프란시스코 내의 각 공장을 시찰하였다.



[그림 15] 1883년 9월 6일 보빙사의 샌프란시스코 여정



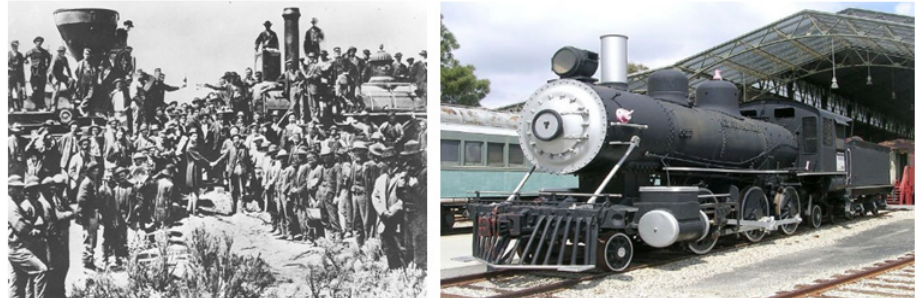
1883년 9월 7일 보빙사는 5일간의 샌프란시스코 체류를 마치고 바틀렛 샌프란시스코 시장을 예방하여 감사와 고별인사를 나눈 후, 대륙횡단 철도를 타기 위해 새크라멘토(Sacramento)로 출발하였다.



[그림 16] 1883년 9월 6일 보빙사의 샌프란시스코 여정

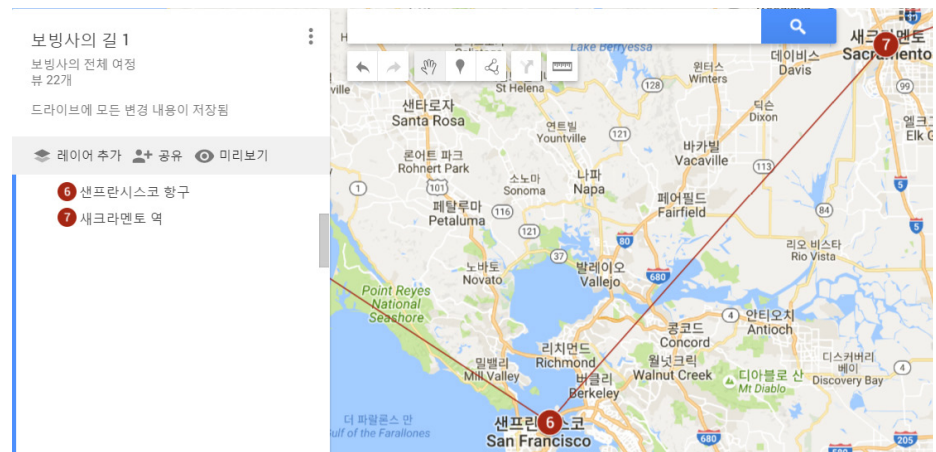


미국 대륙횡단 철도는 1869년 5월 10일 유타주 오그덴(Ogden)에서 동서가 연결되었다. 따라서 보빙사가 미국에 도착한 1883년에는 이미 미국 대륙 전역에 걸쳐 철도망이 발달했고 철도여행과 운송이 보편화되어가고 있었다. 또 철도를 따라 미국의 대도시들이 발달하기 시작하고 있었다. 보빙사가 탔던 철도는 미국의 대표적인 대륙횡단 철도노선이어서 보빙사들은 미국의 장대한 시에라 네바다 산맥지역을 넘어 미국 중부에 펼쳐져 있는 대평원을 지나면서 당시 미국에서 가장 발달되고 있던 중서부 지역 도시들을 거쳐 갔다.



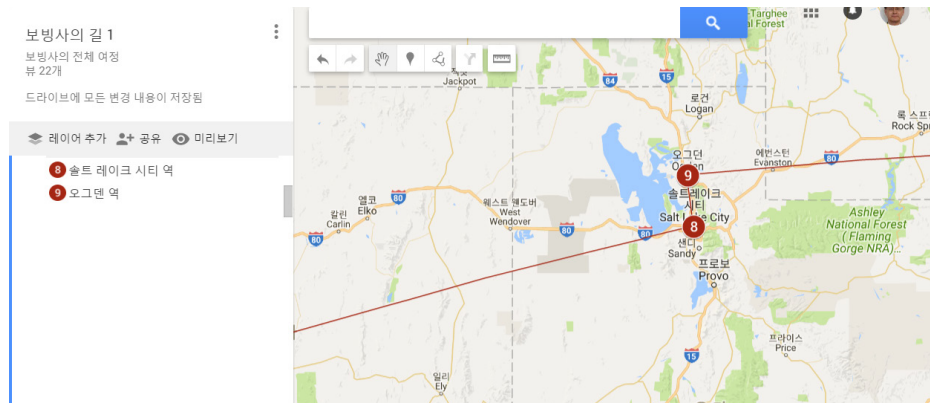
[그림 17] 1869년 미대륙횡단 철도 연결 모습과 당시 기차의 모습

보병사가 거쳐 간 중서부의 도시들은 캘리포니아 주청도시인 새크라멘토를 비롯하여 솔트레이크 시티, 오그덴, 오마하 그리고 시카고들이 대표적이었다. 여정에 따른 당시 도시들의 모습은 아래와 같다.



[그림 18] 1883년 9월 6일부터 시작된 보병사의 대륙횡단 여정





[그림 19] 1883년 9월 6일부터 시작된 보빙사의 대륙횡단 여정2

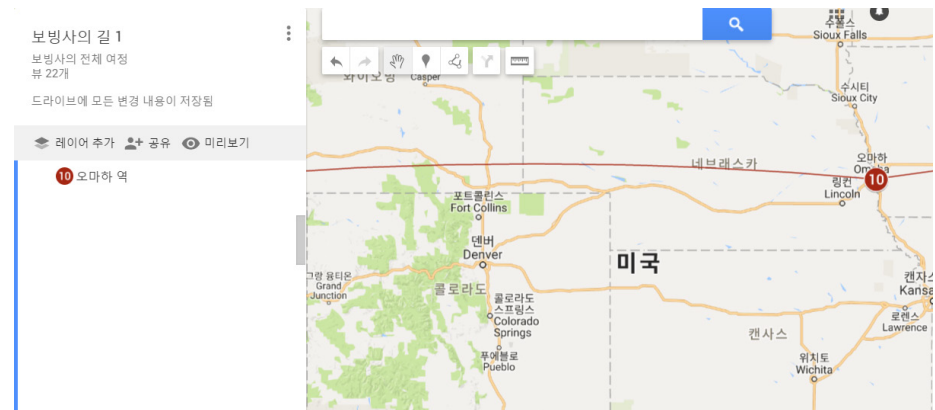


보빙사 일행은 기차 차창 밖으로 스치고 지나가는 미국 서부의 풍광과 거쳐가는 도시들만 감상한 것이 아니라 기차 안에서 이들 일행을 신기하게 쳐다보는 많은 사람들과 이야기를 나누기도 한 것 같다. 그 중 한 사람이 메릴랜드주 볼티모어에 있는 가우처여자대학교(Goucher Women's College)의 총장 존 가우처(John F. Goucher) 목사였다.

보빙사의 이상한 복장과 모습 그리고 이들의 행동에 흥미를 느낀 가우처 목사는 보빙사 일행과 많은 대화를 나누면서 이들을 통해 조선이라는 나라에 대해 많은 궁금증을 나타냈다. 특히 조선에 아직 개신교가 전파되지 않은 것에 관심을 갖고 1884년 1월 31일 일본주재 감리선교교회 대표자인 로버트 맥클레이(Robert S. MacLay)목사에게 한국 선교사업을 제안하여, 1884년 6월 한국 최초로 개신교 감리교 목사인 맥클레이 부부가 한국땅을 밟았다. 이는 장로교 선교사로 한국땅을 밟은 호레이스 알렌(Horace N. Allen)선교사보다 3개월 앞선 것이었다.



[그림 20] 한국에 최초로 감리교를 전파한 가우처 목사와 맥클레이 목사



[그림 21] 1883년 9월 6일부터 시작된 보빙사의 대륙횡단 여정3

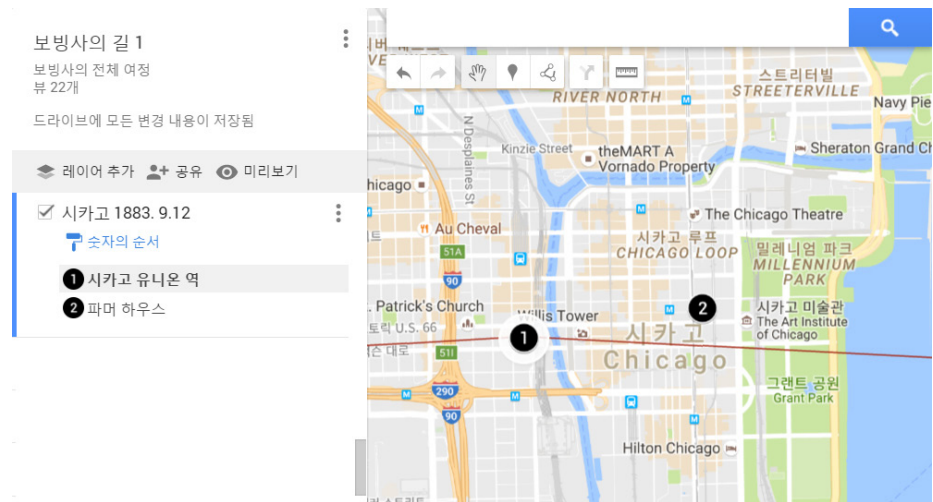


2. 시카고



[그림 22] 세리단 장군

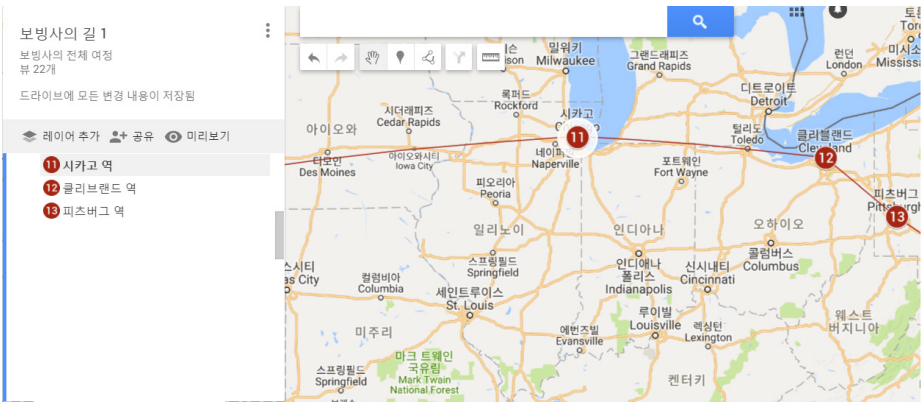
1883년 9월 12일, 5일 간의 미국 대륙횡단 기차여행 끝에 보빙사 일행은, 남북전쟁에서 혁혁한 전공을 세운 필립 세리단(Philip H. Sheridan) 육군 중장의 영접을 받으며 시카고역(Burlington Quincy Road)에 도착했다. 세리단 장군은 포사이드(Forsythe) 장군, 그레고리(Gregory)대령, 그리고 세리단(M.V. Sheridan) 대령과 클라크(Clark) 대위 등을 대동하고 보빙사 일행을 맞이했다.



[그림 23] 1883년 9월 12일 보빙사의 시카고 여정



시카고 역에 도착한 보빙사는 팔머 하우스(Palmer House)에 투숙하였고, 도착한 날 저녁 윌리스 하우(Willis Howe)씨가 배운 만찬회에 참석했다. 다음 날인 1883년 9월 13일 보빙사 일행은 한나절 동안 시카고 시내 관광을 즐기고 바로 그 날 저녁 워싱턴을 향해 다시 대륙횡단 열차를 타고 출발했다. 세리단 장군은 조선사절단을 특별 예우하는 뜻에서 참모 그레고리 대령으로 하여금 워싱턴까지 경호하도록 지시했다.

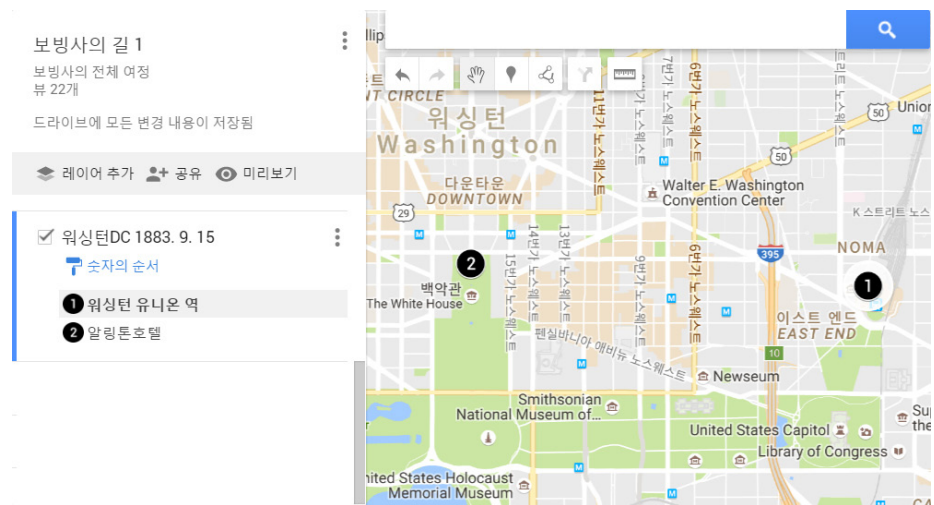


[그림 24] 1883년 9월 6일부터 시작된 보빙사의 대륙횡단 여정4



3. 워싱턴

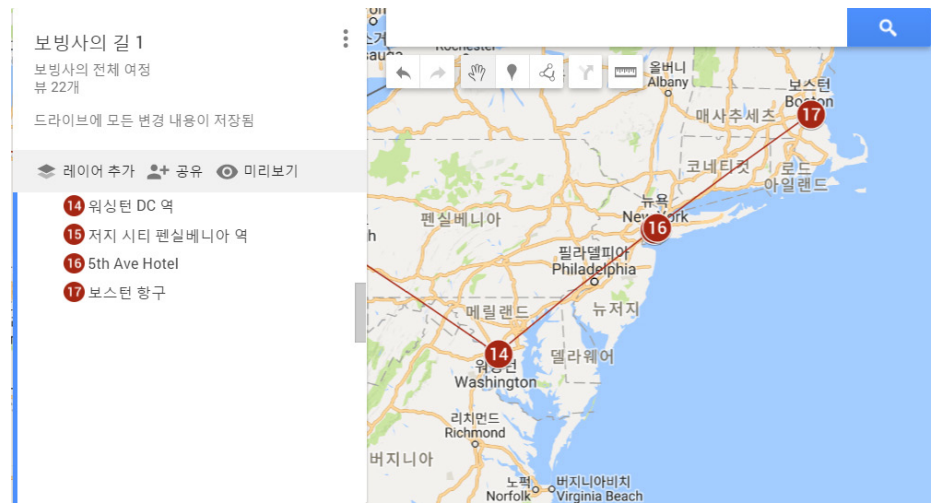
1883년 9월 15일 보빙사절단은 마침내 미국의 수도 워싱턴 도착했다. 존 데이비스(John Davis) 미국 국무장관서리의 영접을 받으며 백악관 근처에 소재한 알링턴 호텔(Arlington Hotel)에 투숙하였다. 조선 보빙사가 워싱턴에 나타나자, 미국 외교계는 조선이 워싱턴에 상주공사관을 개설할 가능성이 있다고 전망하면서, 이들을 초대 만찬회를 베풀었다. 각국 외교관들을 초청한 만찬회에서 조선 보빙사는 식생활의 변경에도 불편을 느끼지 않고 만찬식사를 즐겼다.



[그림 25] 1883년 9월 15일 보빙사의 워싱턴 여정



보빙사가 워싱턴에 도착하기 전에 미국 정부에서는 보빙사를 수행할 접반사로 슈펠트 제독이 추천되었으나 본인의 사양으로 결국 시어도어 메이슨(Theodore B. Mason) 해군대위와 조지 포크(George C. Foulk) 해군소위가 접반사 역할을 하게 되었다. 특히 조지 포크 소위는 후에 민영익을 수행하여 세계 여행을 한 후, 조선까지 함께 가서 주한 미국공사관의 무관이 되었다가 푸트 공사 후임으로 대리공사 역할을 하기까지 했다. 보빙사가 워싱턴에 도착했을 당시 미국의 체스터 아더 대통령은 뉴욕에 머물고 있었다. 그래서 보빙사는 워싱턴에 이틀간 체재하면서 리셉션과 간단한 관광을 끝내고 17일 뉴욕행 기차를 타고 뉴욕으로 향했다.

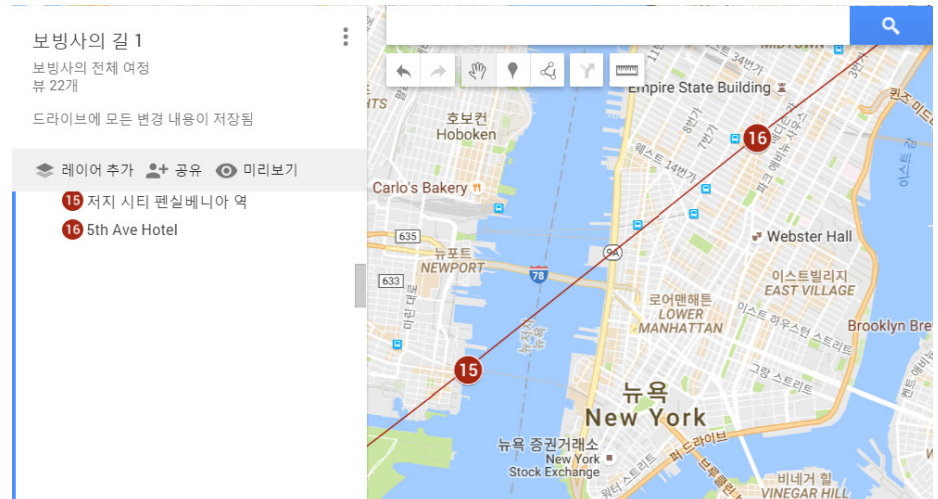


[그림 26] 1883년 9월 6일부터 시작된 보빙사의 대륙횡단 여정5



4. 뉴욕

1883년 9월 17일 저녁무렵 보빙사는 저지 시티 펜실베니아(Jersey City Pennsylvania)역에 도착했다. 기차에서 하차한 보빙사 일행은 민영익 전권대신을 선두로 서열에 따라 일렬로 플랫폼 몸을 나왔다. 그리고 다시 저지 시티 항구¹⁸⁾에서 허드슨 강을건너, 다시 마차를 타고 뉴욕중심가로 들어왔다.



[그림 27] 1883년 9월 17일 보빙사의 저지 시티 여정



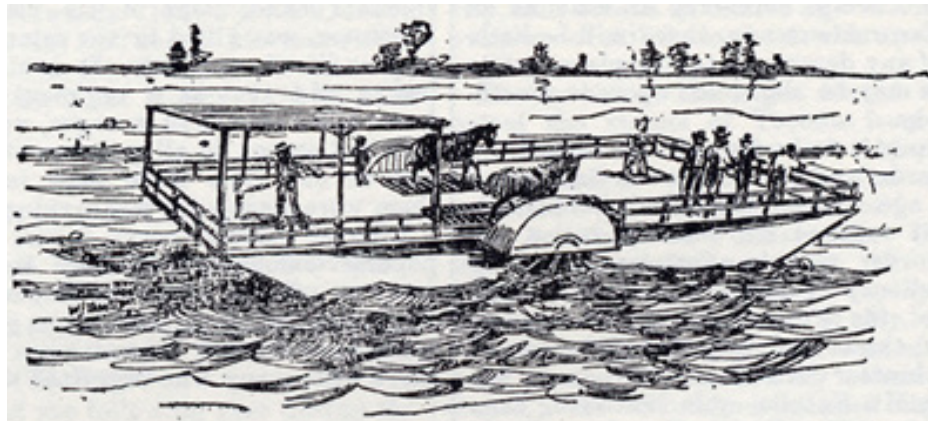
18) 저지 시티 펜실베니아 항구 사진 출처: <http://railroadpostcards.blogspot.com/2011/02/fancy-ferries-and-floating-trains.html>

1883년 9월 17일 보빙사가 기차에서 내린 뉴저지 주의 저지 시티는 당시 미국 최대 도시인 뉴욕으로 향하는 뱃길이 상당히 발달되어 있었다. 아래 [그림 28]은 저지 시티 펜실베이니아역의 위치와 당시 모습을 보여준다.



[그림 28] 보빙사가 내린 저지 시티 펜실베이니아역의 위치와 당시 항구의 모습

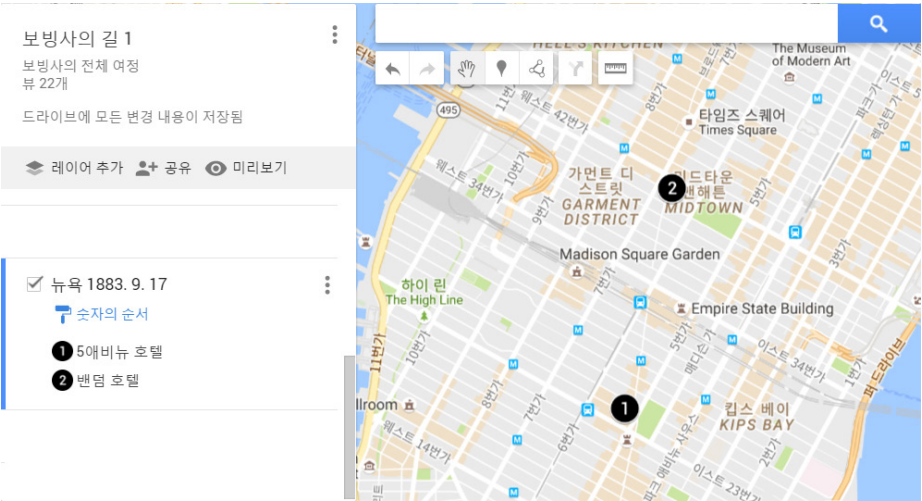
그리고 보빙사는 [그림 29]과 같이 말을 동력으로 하여 운행되는 나룻배¹⁹⁾를 타고 저지 시티에서 허드슨 강을 건너 맨해튼으로 들어갔다.



[그림 29] 뉴저지의 저지 시티에서 허드슨 강을 건너 맨해튼으로 가는 나룻배

19) 사진 출처: <http://MaritimeHistoryoftheGreatLakes.ca>

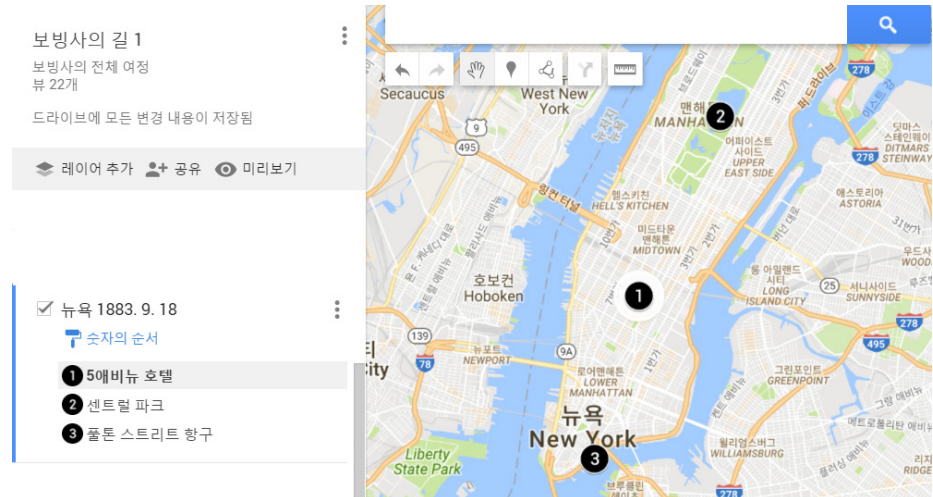
맨해튼에 상륙한 보빙사 가운데 정사 민영익, 부사 홍영식, 종사관 서광범 등은 체스터 아더 대통령이 머물고 있는 있는 5애비뉴 호텔에 투숙했다. 특히 정사 민영익은 아더 대통령의 특별지시로 호텔 3층에 아더 대통령이 유숙하고 있는 가까운 방을 사용하도록 배려하기도 했다. 기타 다른 수행원들은 5애비뉴 호텔에서 20블럭 가까이 떨어진 브로드웨이 선상에 소재한 벤덤 호텔(Vendome Hotel)에 투숙했다.



[그림 30] 1883년 9월 17일 보빙사의 뉴욕 여정



1883년 9월 18일 오전 11시 5에비뉴 호텔 1층 대접전실에서 역사적인 조선 사절의 신임장 제정식이 거행되었다. 식은 15분만에 끝났다. 민영익이 아더 대통령에게 바친 “신임장”(원본은 한문)은 한글로 번역되어 다음 날짜 뉴욕 헤럴드(New York Herald)지에 제정식 모습을 그린 삽화와 함께 실렸다. 보빙사는 오후에 센추럴 파크를 구경하고, 보스턴 세계박람회를 참관하기 위해 오후 5:30에 찬들러(Chandler) 해군장관의 특별배려로 폴 리버 기선회사(Fall River Line)의 브리스톨(Bristol)호를 타고 보스턴으로 출발했다.



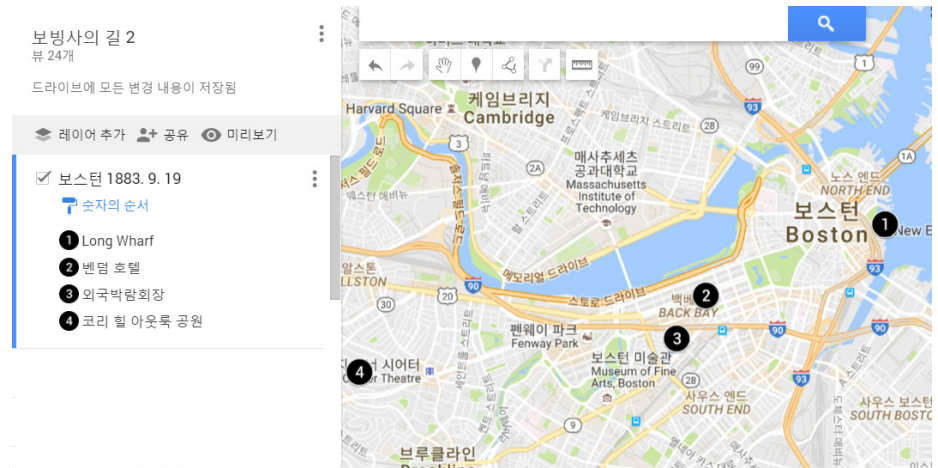
[그림 31] 1883년 9월 18일 보빙사의 뉴욕 여정



5. 보스턴

메이슨 대위와 포크 소위를 포함한 보빙사 일행 13명은 1883년 9월 19일 아침 6시 경에 보스턴 항구에 도착했다. 신임장을 제정하고 미국의 산업시찰이 주목적이었던 보빙사에게 마침 세계박람회가 개최되고 있던 보스턴은 필수적인 방문코스가 되었다. 보빙사가 보스턴에 도착하자 외국박람회협회의 사무총장 노튼(C. B. Norton) 장군과 벤덤 호텔(Vendome Hotel) 주인인 월코트(J. W. Wolcott)가 영접했다. 보빙사 일행은 벤덤 호텔에 여장을 풀었다.

오전 9:00 정각에 월코트는 태극기를 가져오게 한 하여 조선 사절단의 보스턴 방문의 예우표시로 이를 호텔 국기 게양대에 게양했다. 이는 국민에 대한 최대의 예우이며, 태극기가 미국 도시에 게양된 최초의 일이었다.



[그림 32] 1883년 9월 19일 보빙사의 보스턴 여정



호텔에서 아침 식사후, 보빙사 일행은 오전 11시에 외국박람회(Foreign Exhibition)를 비공식적으로 방문하였다. 브래들(Bradle) 박람회 총재의 안내로 미국박람회(American Exposition)도 방문하여 오후 2시까지 구경했다.



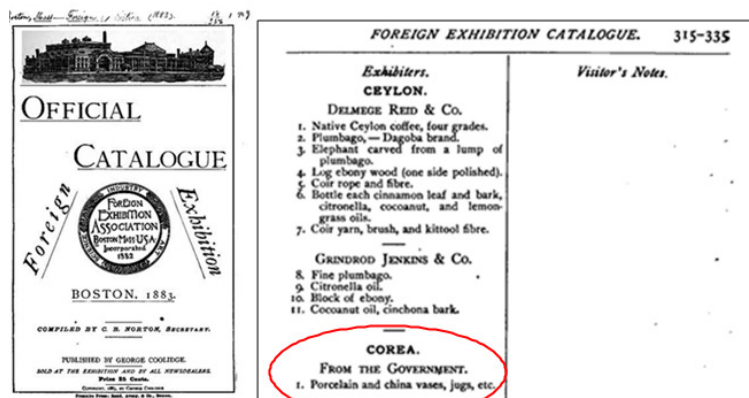
[그림 33] 보스턴 박람회장의 위치와 모습



[그림 34] 알버트 팔머 보스턴 시장

박람회 참관을 마친 보빙사 일행은 보스턴 시가지를 한 눈에 내려다 볼 수 있는 브루클라인(Brookline)의 코리 힐(Corey Hill)언덕을 관광했다. 관광을 끝내고 호텔로 돌아오자 보스턴 시장인 알버트 팔머(Albert Palmer)가 호텔로 예방했다. 이는 아더 대통령이 보빙사가 보스턴에 도착하기 전에 연방정부 관리들에게 조선 보빙사의 영접을 지시했기 때문이었다.

보빙사는 저녁 때 외국박람회로부터 정식 초청을 받고 다시 박람회장을 재방문하여 그들이 휴대하고 간 몇 가지 조선 토산품(도자기와 조끼 등)을 출품하여 최초로 박람회에 조선 물품을 출품한 기록을 남겼다.

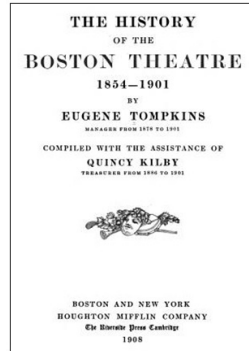


[그림 35] 보스턴 박람회의 공식 팸플렛과 전시된 조선 상품 목록

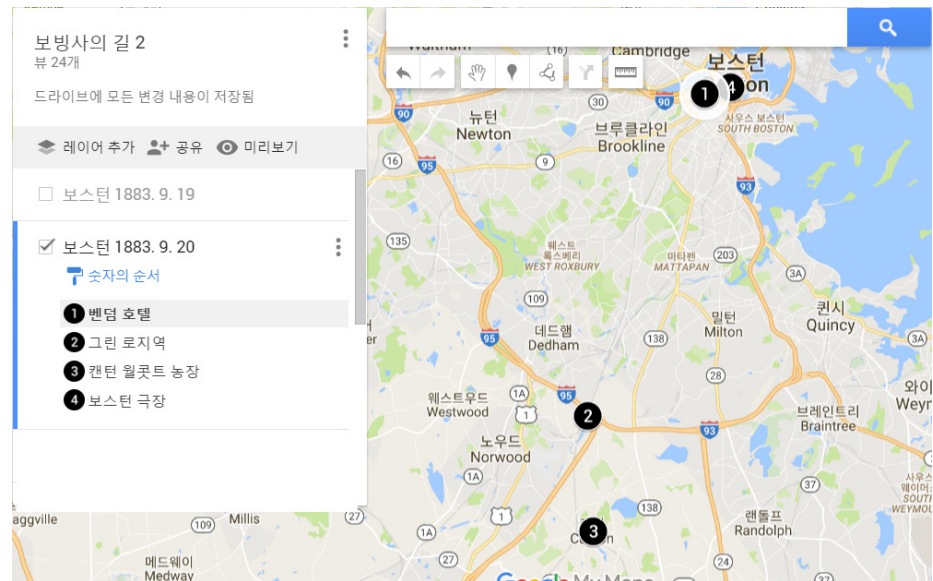
1883년 9월 20일 벤덤 호텔의 주인인 월코트는 자신의 농장인 월코트 팜(Wolcott Farm: Canton소재)으로 보빙사절단을 초대했다. 그러자 미국 통역관 로웰은 보스턴 캠브리지에 있는 자기 고향집으로 가고, 메이슨 대위와 포크 소위가 보빙사절단을 안내하여, 보스턴-프로비던스(Boston-Providence)간 열차를 타고 보스턴 교외지역인 캔튼의 그린 로지(Green Lodge)역까지 가서 하차한 후, 4두마차를 타고 월코트 농장으로 갔다. 월코트 농장에서 가장 감동을 받은 사람은 수행원이었던 최경석이었다. 후에 최경석은 미국에서 종자와 농기계 등을 도입하여 망우리 근처에 조선 최초의

농업시험장을 만들어 농업을 연구하기도 했다.

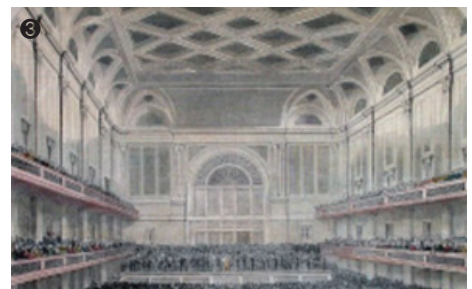
월코트 농장을 떠나 저녁 무렵 보스턴 시내로 돌아온 보빙사 일행은 보스턴극장(Boston Theatre)에서젤마("Jalma")란 연극 공연을 관람했다.



[그림 36] 보스턴 극장

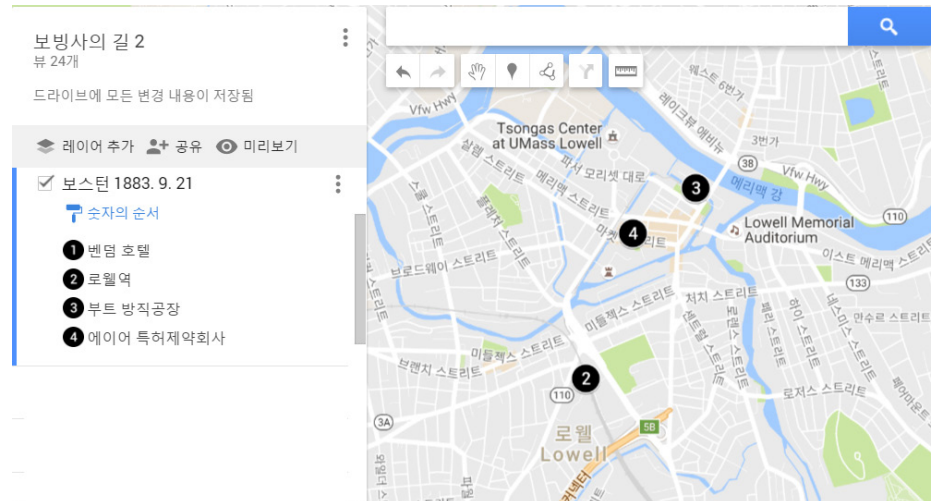


[그림 37] 1883년 9월 20일 보빙사의 보스턴 여정



1883년 9월 21일 보빙사는 보스턴 북쪽 40 Km지점에 있는 미국 최대의 공업도시 로웰(Lowell)시를 방문했다. 로웰시는 미국 산업혁명의 발상지로 방직업과 제약업 등 많은 산업이 발달한 지역이었다. 보빙사는 먼저 부트(Boott) 방직공장의 관리인의 안내로 아래와 같이 주요 방직공장 4개를 시찰했다.

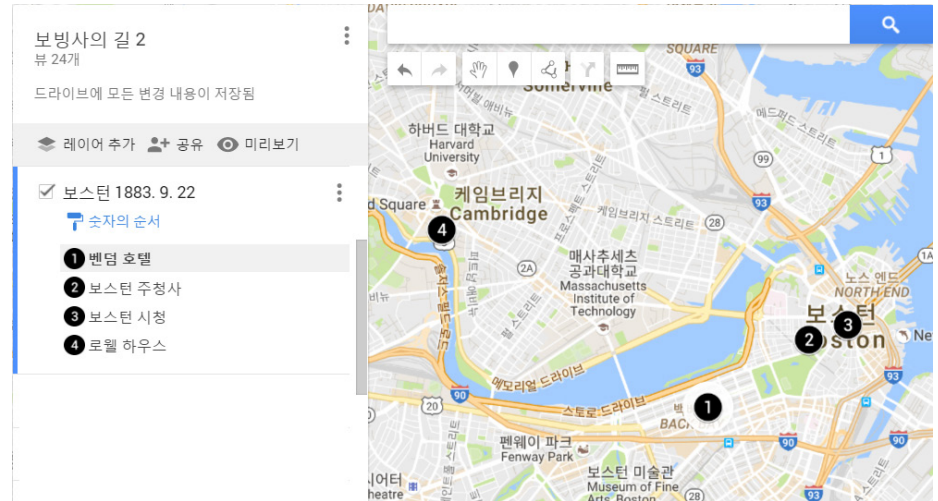
① 롤트 방직공장(Roalt Mills)에서 면사 면직물의 직조과정을 시찰하고, ② 메리 맥 나염공장(Merrimack Manufacturing Company's Mills)에서는 나염직포의 제조과정을 관람하고, 이어 ③ 로웰 공장(Lowell Manufacturing Company's Mills)에서는 양탄자 직조과정을 시찰하고 ④ 로렌스 공장(Lawrence Manufacturing Company's Mills)에서는 견물 내의, 양말 등의 제조과정 관람했다. 그리고 메리맥 하우스에서 오찬을 한 후에 마차를 타고 인근 상가들을 둘러 보았다. 또 보빙사는 에어특허제약회사(Ayer's Patent Medicine Works)를 방문한 후 4시 20분 특급열차편으로 보스턴으로 귀환했다.



[그림 38] 1883년 9월 21일 보빙사의 보스턴 여정



1883년 9월 22일 메사추세츠주 정부를 방문하여 벤자민 버틀러(Benjamin F. Butler)지사의 영접을 받았고, 또 보스턴 시청을 방문하였으나 알버트 팔머(Albert Palmer)시장이 마침 부재중이어서 오브라이언(O'Brien)시의회위원의 영접을 대신 받았다. 오후에는 보스턴 시내 공립학교와 보스턴 시내 공공기관 등을 시찰하고 통역관 로웰의 집을 방문하여 로웰의 집에서 이틀간(9. 22-9. 24) 휴식을 취했다.



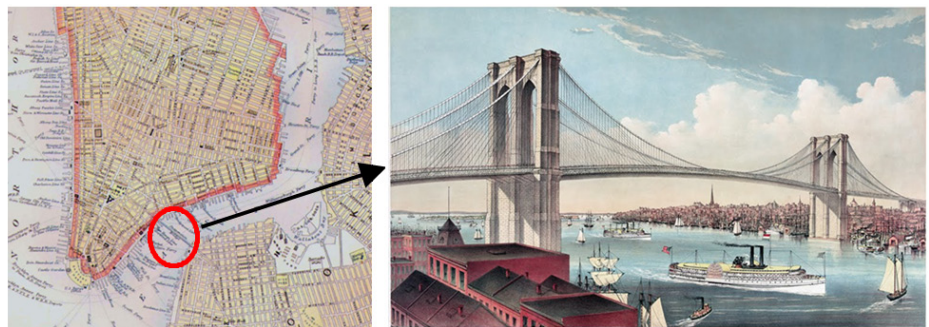
[그림 39] 1883년 9월 22일 보빙사의 보스턴 여정



6. 뉴욕

1883년 9월 24일 다시 뉴욕으로 돌아온 보빙사절단은 뉴욕 5애비뉴 호텔에 다시 투숙했다. 뉴욕으로 다시 돌아온 보빙사는 프랭클린 에드슨(Franklin Edson)²⁰⁾ 시장을 비롯한 뉴욕시 상공인과의 회담을 마치고 에드슨 시장의 안내로 1883년 마침 개통한 브루클린 브릿지²¹⁾를 건너 브루클린 해군 공창²²⁾(Brooklyn Navy Yard)을 방문했다. 해군 공창에서는 존 업셔(John H. Upshur) 제독(해군 준장), 미드(Meade) 함장(해군 대령), 포터(E.E. Potter) 함장등의 영접을 받으면서 해군 공창을 시찰했다. 이어 보빙사절단은 브루클린 발전소와 배를 만드는 드라이 독 그리고 헨리 하보마이어 제당공장 사장의 안내로 제당공장 등을 둘러보았다.

당시 현수교로서는 세계 최대의 다리였던 브루클린 브릿지와 해군공창, 발전소, 드라이 독, 제당공장 등을 둘러본 보빙사절단은 모든 것이 놀라울 뿐이었다. 그리고 저녁에는 니블로 극장에서 엑셀스터(Excelstor)²³⁾란 연극을 관람했다.



[그림 40] 1883년에 개통된 브루클린 브릿지

20) 김원모는 당시 뉴욕시장을 로우(Low)라고 기록했는데, 이는 프랭클린 에드슨의 착오로 보여진다.

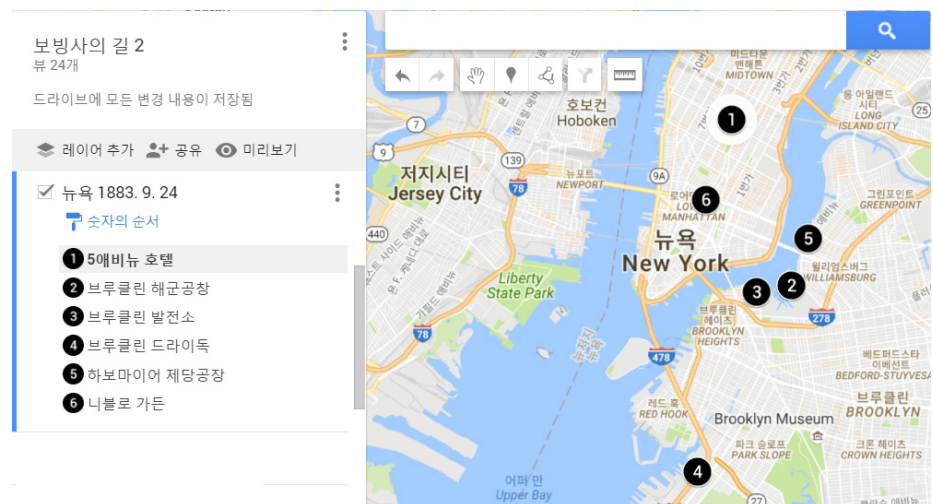
21) 브루클린 브릿지 사진 출처: http://eyeforstyle.cc/2012/04/10/escape-to-brooklyn/800px-1883_german_map_view_of_lower_manhattan_the_brooklyn_bridge_and_brooklyn_-_geographicus_-_newyork-unknown-1883/

22) 브루클린 해군공창 사진 출처: <https://nyhistorywalks.files.wordpress.com/2012/01/navy-yard-1944.jpg>

23) 엑셀스터(Excelstor:excelsoir)란 '보다 높은 것을 목표로!'라는 뜻으로 뉴욕주의 표어다.



[그림 41] 왼쪽부터 프랭클린 에드슨 뉴욕시장, 존 업서 제독, 헨리 하보마이어 시장



[그림 42] 1883년 9월 24일 보빙사의 뉴욕 여정



1883년 9월 25일 보빙사 일행은 A. A. Low and brother, Frazar and Company, Carter Hawley and Company, J. Caswell and Company, W. H. Fogg and Company, Howland and Aspinwall Company 등 뉴욕지방 실업계 대표들의 환대를 받았다. 특히 프레이자 회사의 에버렛 프레이자(Everett Frazar)는 우리나라 최초의 전등설비²⁴⁾ 도입과 관련한 교섭을 처음부터 담당하여 이를 적극적으로 주선한 인물로서, 1884년 1월 17일 뉴욕주재 조선국 명예총영사에 임명된 직후인 1884년 4월 16일 푸트(Lucius H. Foote, 초대 주한미국공사) 공사에게 에디슨 전기회사의 전등 및 전화 독점권 신청 제의를 전문(電文)으로 알리고, 조선정부와의 교섭을 요청하기도 하였다

그리고 이어서 뉴욕병원(New York Hospital)²⁵⁾을 방문하여 근대 의료시설을 시찰하고 웨스턴 유니온 전신회사(Western Union Telegraph Office)를 방문하여 전신 통신과 공압튜브(Pneumatic tubes)로 우편을 주고 받는 것을 보고 놀라움을 금치 못했다. 아울러 에퀴터블 보험회사²⁶⁾와 은행시설을 둘러보고 텔모니크 식당에서 점심 식사를 했다. 점심 식사 이후에는 우체국과 티파니 유리공장²⁷⁾을 방문했다. 우체국에서는 특히 홍영식이 미국의 우편제도에 대해 많은 관심을 보였으며, 이 관심은 조선으로 돌아가 조선 최초의 근대 우편제도인 우정총국 설립으로 이어졌으며 홍영식은 최초의 우정국 총판이 되었다.



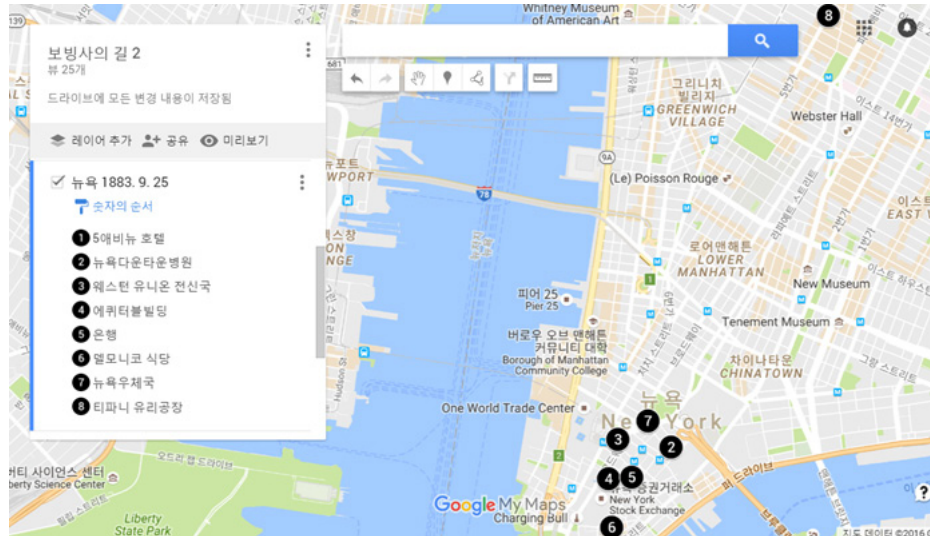
[그림 43] 건청궁에 처음 켜진 전깃불

24) 건청궁 사진 출처: 한국전기박물관 http://www.kea.kr/elec_journal/2015_7/10.pdf

25) 뉴욕병원 사진 출처: Museum of the City of New York.

26) 에퀴터블 보험사 사진 출처: <http://theboweryboys.blogspot.com/2013/02/before-al-roker-and-sam-champion-there.html>

27) Louis Comfort Tiffany Charles Tiffany, the 'King of Diamonds'



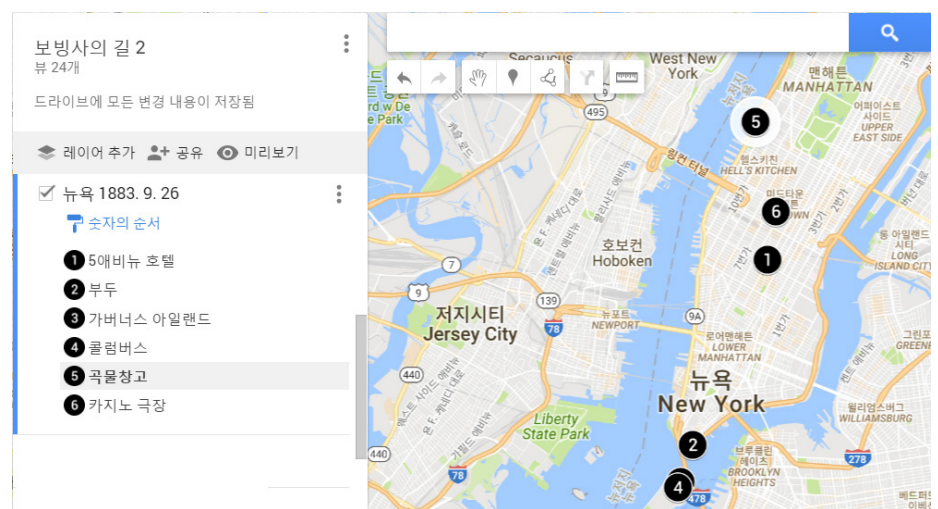
[그림 44] 1883년 9월 25일 보빙사의 뉴욕 여정



위 ⑦번 우체국 건물은 뉴욕 시청 바로 앞에 지어진 건물인데 후에 헐리고 지금은 뉴욕 시청 앞 공원으로 조성되어 있다. 하지만 우체국이 있던 위치는 돌판에 음각으로 새겨져 공원 중앙에 표시되어 있다.²⁸⁾

28) 몇 년 전 KBS에서 '보빙사, 그들은 산업스파이였다'란 제목으로 2부로 구성된 다큐멘터리를 방영했는데, 당시 보빙사가 방문했다고 한 뉴욕중앙우체국 건물은 잘 못된 것이었다.

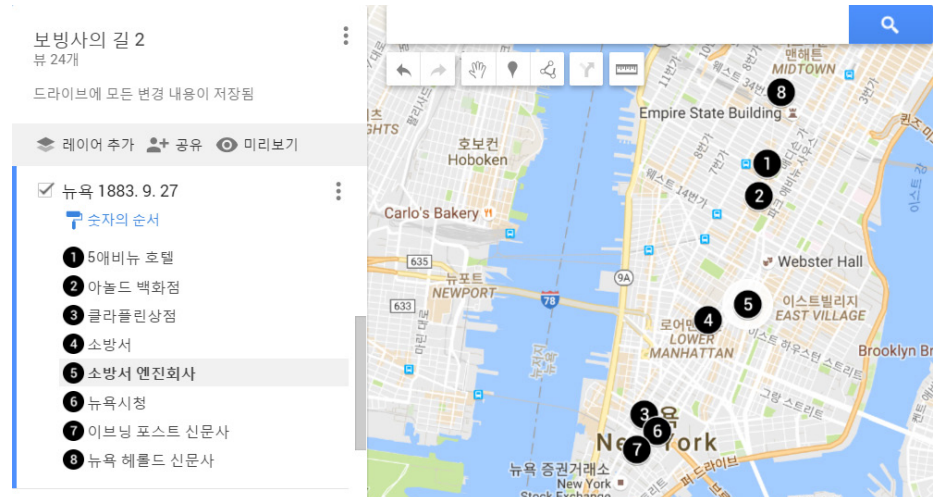
1883년 9월 26일 보빙사는 대통령 전용선인 카탈프스(Catalps)호를 타고 맨하탄 남쪽에 있는 가버너스 아일랜드(Governor's Island)로 건너가 글로버 클리브랜드 뉴욕주지사를 예방했다. Hancock(장군)을 대리하여 윌리엄 D. 휘플(William D. Whipple)부관을 비롯하여 정장을 한 3, 40명의 해군장교들이 보빙사 일행을 영접했다. 휘플부관이 보빙사를 컬럼버스(Columbus) 보루로 안내하여 정사 민영익은 직접 대포를 발사해보기도 했다. 그리고 이어서 뉴욕 센트럴 허드슨 리버 철도회사(New York Central and Hudson River Railroad Company)소속 곡물창고(grain elevators)를 방문하고 저녁에는 어프셔 제독과 에드슨 시장의 안내로 카지노에서 연극공연을 관람.



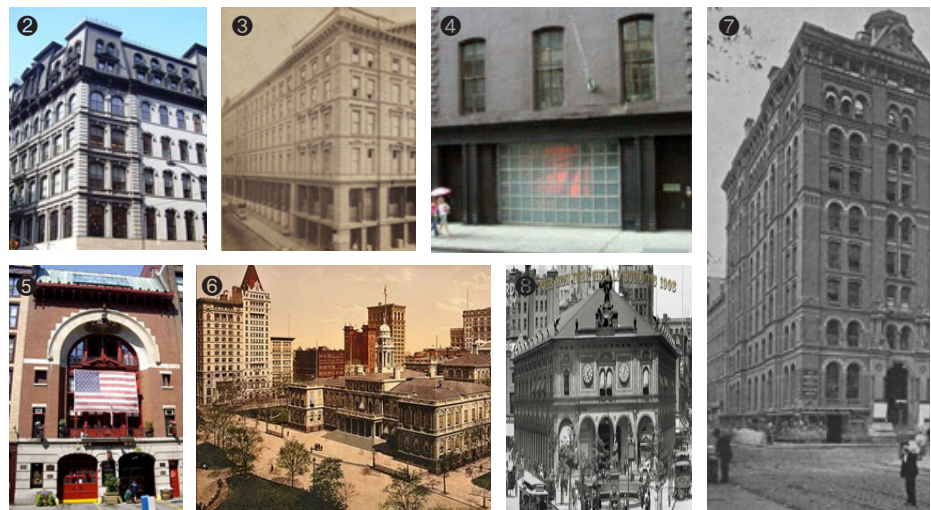
[그림 45] 1883년 9월 26일 보빙사의 뉴욕 여정



1883년 9월 27일에 보빙사는 오전에 아놀드 백화점, 콘스터블 회사, 클라플린 회사²⁹⁾를 방문하고 머서가(Mercer St.)에 있는 뉴욕 소방서(New York Fire Dept.)를 방문하여 밴 코트(Van Cott) 소방서장의 영접을 받았다. 이어 그레이트 존스가(Great Jones St.)에 있는 엔진 회사(Engine Company)를 방문하여 쇼트 대령(Colonel Short)의 영접을 받으면 방명록에 서명했다.



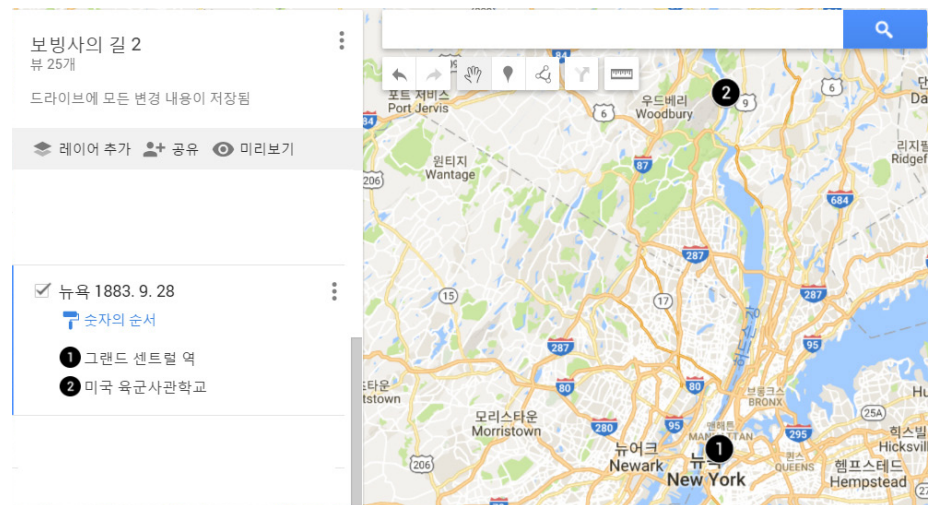
[그림 46] 1883년 9월 27일 보빙사의 뉴욕 여정



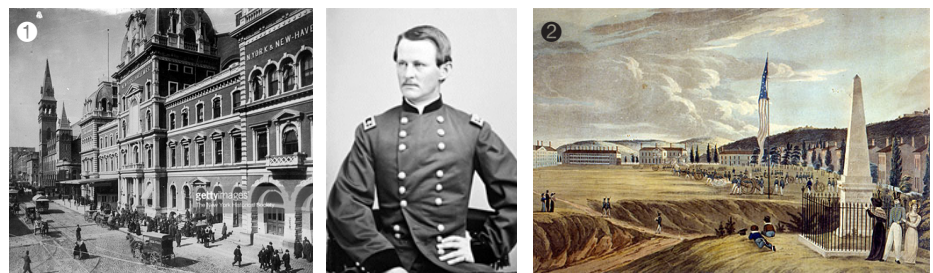
29) http://commons.wikimedia.org/wiki/File:One_of_the_great_Dry_Goods_Store_of_New_york_H.B._Claflin_%26_Co._from_Robert_N._Dennis_collection_of_stereoscopic_views.png

12시에는 뉴욕시청³⁰⁾을 방문하여 에드슨 시장의 오찬 대접을 받고 방명록에 서명했다. 오후에는 뉴욕의 양대 신문사인 이브닝 포스트(The Evening Post)와 뉴욕 헤럴드(The New York Herald) 신문사들을 방문했다. 저녁 무렵에는 마차를 타고 그랜드 센트럴 역으로 가서 미국 육군사관학교가 있는 웨스트 포인트(West Point)로 향했다.

1883년 9월 28일 오전에는 미육군사관학교 방문하여 메리트(Merritt) 육사교장³¹⁾의 영접을 받았다. 그리고 12시경 대통령 전용 요트인 디스패치(Despatch)호를 타고 바로 워싱턴으로 출발했다.



[그림 47] 1883년 9월 28일 보빙사의 뉴욕 여정

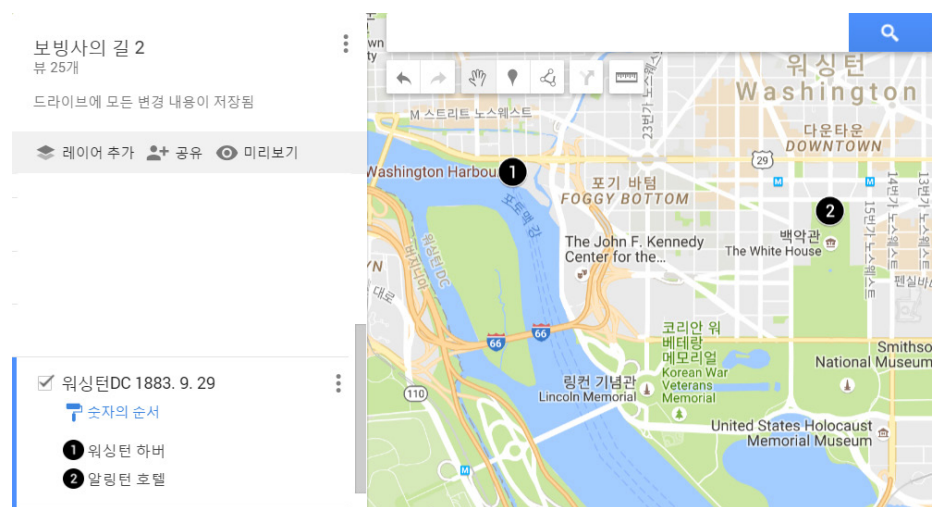


30) <http://theboweryboys.blogspot.com/2009/11/epicenter-history-of-new-york-city-hall.html>

31) <http://www.usma.edu/wphistory/SitePages/Home.aspx>

7. 워싱턴

1883년 9월 29일 육군사관학교에서 대통령 전용 요트인 디스패치(Despatch)호를 타고 바로 워싱턴으로 귀환한 보빙사는 알링턴 호텔(Arlington Hotel)에 다시 투숙하고 서서히 귀국 준비를 하며 휴식을 취했다. 보빙사절단은 귀국 준비를 하면서 낮에는 각 공공기관을 방문하면서 연방정부의 관료 제도를 시찰하는 한편 밤에는 모여서 그동안 뉴욕, 보스턴 등 각 지방시찰한 내용들에 대해 서로 의견교환을 하면서 시찰 결과를 정리했다. 홍영식은 미국 정부조직에 많은 관심을 가졌고, 특히 최경석은 농무목축시험장 개설에 큰 관심을 가졌다.

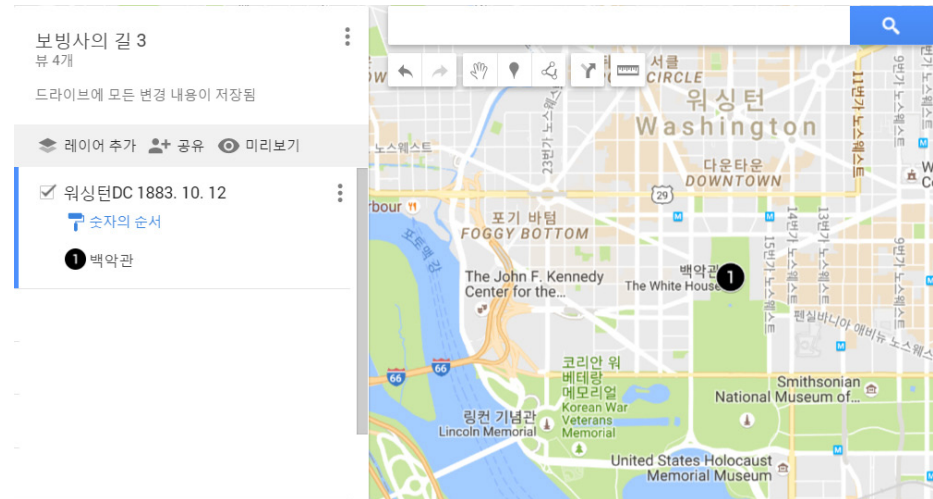


[그림 48] 1883년 9월 29일 보빙사의 워싱턴 여정



V. 보병사의 귀환 여정

1883년 10월 12일 보병사 일행은 백악관³²⁾으로 아더 대통령을 예방하고 고별인사를 했다.

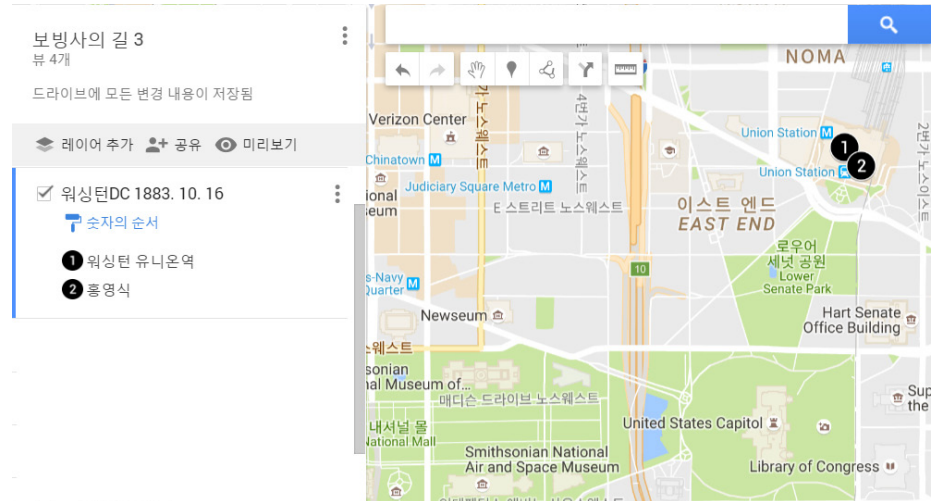


[그림 49] 1883년 10월 12일 보병사의 워싱턴 여정



32) 백악관 사진 출처: White house in Washington, D.C, America, during the 1890s, vintage engraving. Old engraved illustration of the South facade of the White House. Trousset encyclopedia (1886 – 1891).

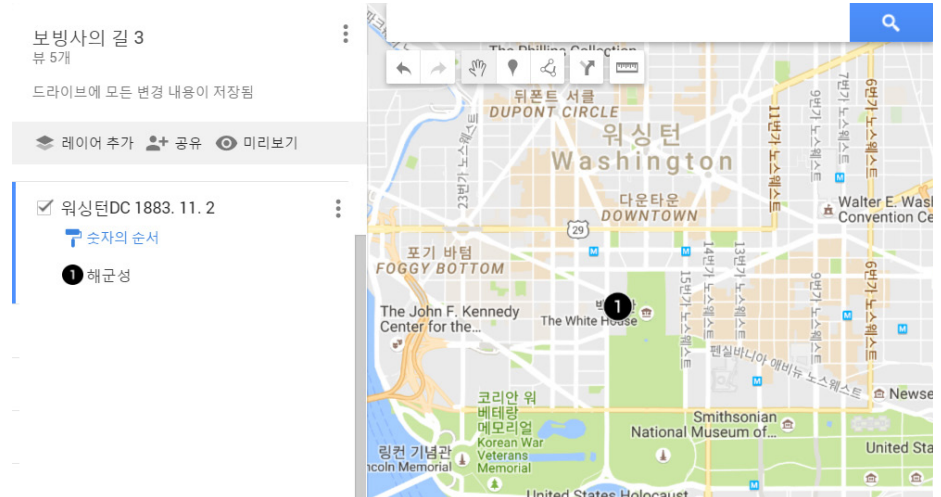
1883년 10월 16일 홍영식 일행은 워싱턴 유니온 역으로 가서 왔던 길을 되돌아 귀국길에 올랐다. 홍영식은 그해 12월에 조선으로 귀국하여 12월 21일 고종에게 미국 보빙사절로 갔던 일을 복명하여 고종과의 「견미사절 홍영식 복명문답기」란 기록을 남겼다.



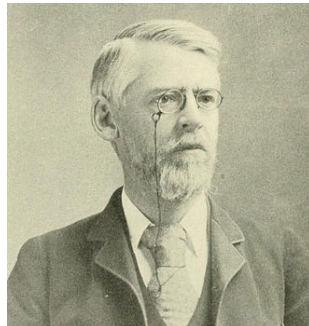
[그림 50] 1883년 10월 16일 보빙사의 워싱턴 여정



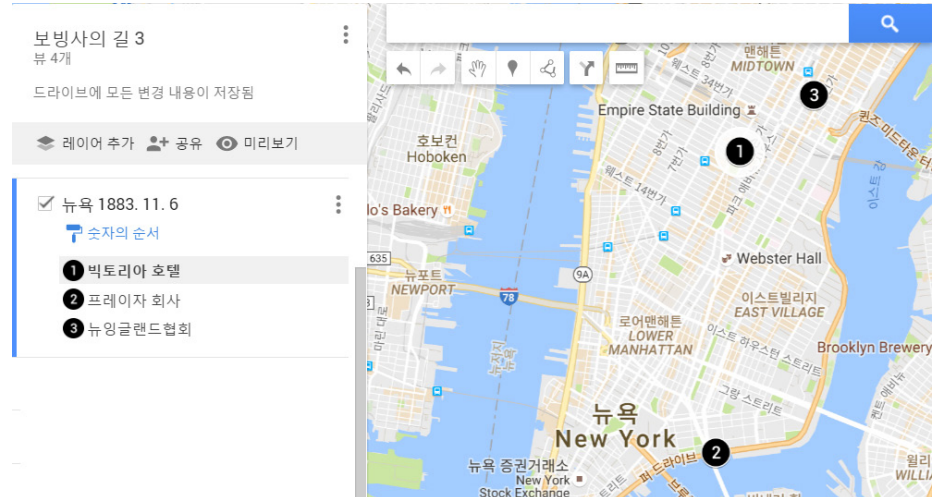
민영익은 1883년 11월 2일 해군성으로 윌리엄 이튼 찬들러(William Eaton Chandler) 해군장관을 방문하여 자신들의 세계 여행을 위해 여객선과 여행 경비를 마련해 준 데 대해 감사의 표시를 했으며, 조선과 미국 간의 취항 여객 노선 개설 등에 관해 논의를 했다.



[그림 51] 1883년 11월 2일 보빙사의 워싱턴 여정



워싱턴에서의 모든 일정을 마친 보빙사 정사 민영익, 종사관 서광범, 수행원 변수 등은 1883년 11월 6일 다시 뉴욕으로 가서 뉴욕 시내의 빅토리아호텔³³⁾에 여장을 풀었다. 그리고 Fraza회사를 방문하여 조선에서 국제산업박람회 개최건에 대해 에버렛 프레이자 사장과의 논의하기도 하였다.³⁴⁾



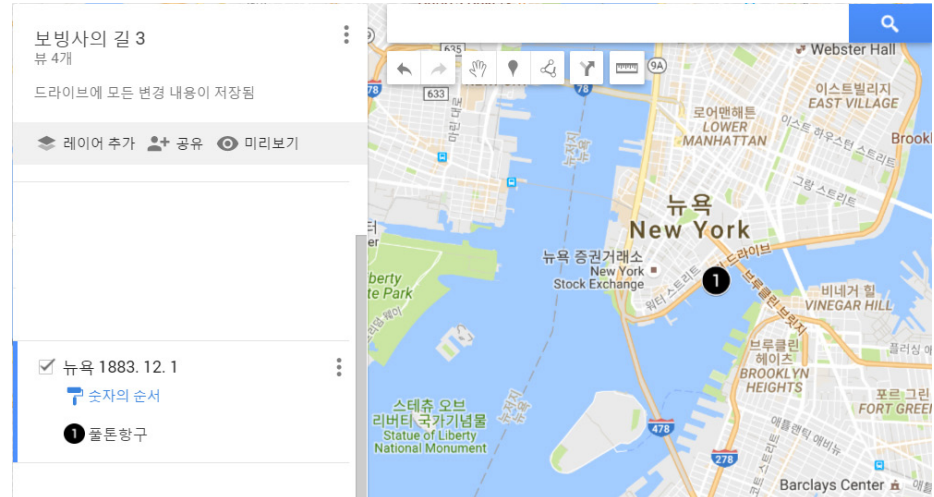
[그림 52] 1883년 11월 6일 보빙사(민영익)의 뉴욕 여정



33) <http://www.postcardroundup.com/the-new-hotel-victoria>

34) 프레이자 회사는 에디슨사를 대항하여 조선에 전기를 최초로 가설하였다. 사진2는 에디슨사의 토마스 에디슨의 모습

1883년 12월 1일 민영익 일행은 드디어 뉴욕의 폴톤 항구에서 트렌트(Treton)호를 타고 대서양을 건너 유럽과 아프리카, 아시아 등지로 약 6개월 간 세계 일주여행을 하고 다음인 1884년 6월 조선으로 귀국했다.



[그림 53] 1883년 12월 1일 보빙사(민영익)의 뉴욕 여정



VI. 결론

미국은 조선과 조약을 맺기 28년 전인 1854년 일본과 먼저 조약을 맺어 일본의 문호를 개방시켰다. 그리고 일본은 일미조약체결 6년 후인 1860년 2월 조선보다 22년 앞서 총 77명의 견미사절단을 파견하였다. 일본은 견미사절단 파견을 위해 네덜란드로부터 서양식 함선을 구매하여 「간린마루」(咸臨丸: 300톤)라 명명하고, 견미사절단이 미국의 함선 포와탄(Powhatan: 3,825톤)호를 타고 태평양을 건널 때 옆에서 호위케 했다.

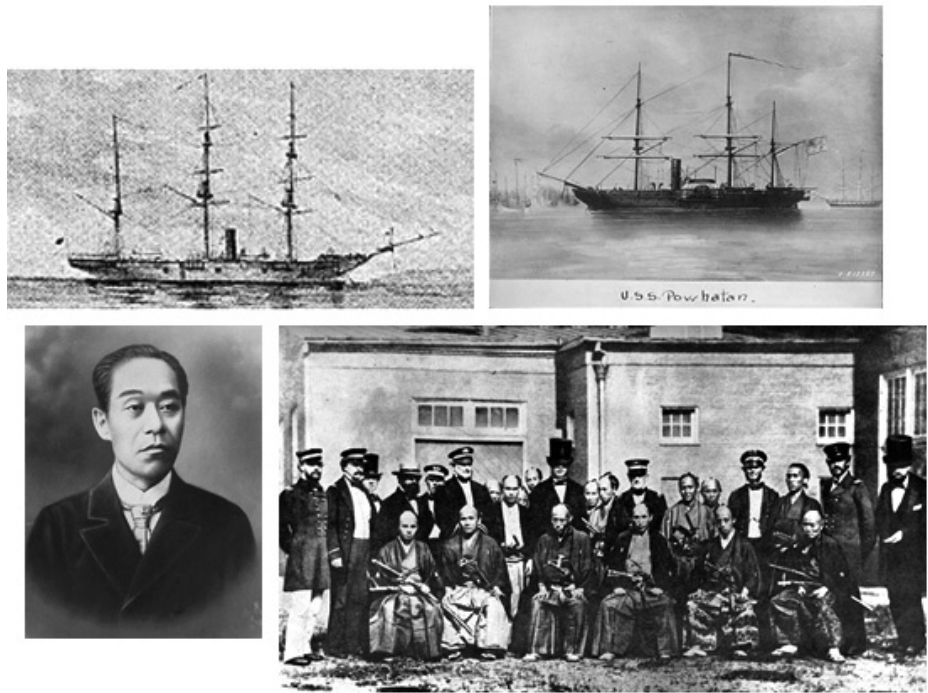
이렇게 자국의 배를 구입해서까지 서양을 배우려고 했던 일본의 견미사절단 77명은 자신들이 보고 들은 서양의 문물과 제도에 대해 엄청난 양의 기록을 남겼다. 특히 이 견미사절단에는 일본 개화기의 계몽사상가이면서 교육가인 후쿠자와 유키치(福澤諭吉)가 타고 있었는데, 후쿠자와는 1863년 1월 30일 귀국 이후부터 3년간 그가 서양에서 보고 듣고 느낀 것을 정리하여 《서양사정(西洋事情)》³⁵⁾을 집필하였으며, 이를 기초로 일본의 개화와 개혁을 주창하여 일본 근대화의 기초를 마련했다.

고종에게 보빙사의 파견을 적극 추천한 푸트공사는 고종이 파견을 결정하자 프레링젠 국무장관에게 보낸 서한에서 보빙사를 잘 영접해줄 것을 당부하면서 이렇게 보빙사의 파견 목적을 적었다. “그들은 우리의 관습, 우편제도, 공립학교제도를 배우려고 열망하고 있으며, 특히 미국의 국방제도와 병기공장을 시찰하고자 합니다. 다른 동양제국과 마찬가지로 조선은 다수 외국고문관을 필요로 하고 있는 것은 틀림없는 사실입니다. 이에 참여 여부는 이들 보빙사가 미국에 가서 받은 인상, 그리고 그들의 보고서 여하에 달려 있다고 봅니다.”³⁶⁾

이렇게 서양의 문물과 문화에 관심을 갖고 출발했던 보빙사는 단지 8명에 불과한 했지만, 이들 중 어느 누구도 이들의 사행에 관해 어떠한 기록도 남기지 않았다. 홍영식이 사행에서 돌아와 고종에게 복명하는 것을 사관이 대략 받아 적어 「승정원일기」에 남기고, 유길준이 후쿠자와 유키치의 저서를 모방 및 번역하여 〈서유견문〉이란 책으로 남겨져 있을 뿐이다. 소위 개화를 한다는 자들이 개화를 어떻게 무엇으로 해야 할지를 몰랐던 것이다. 김옥균, 서재필, 윤치호, 유길준 등이 후쿠자와와 교류하며 그로부터 개화에 대한 개념을 배웠지만 정작 실천하는 방법에 대해서는 터득하지 못했던 것이다. 그 실천방법은 바로 기록에 있었다.

35) 유길준의 「서유견문」은 후쿠자와 유키치의 「서양사정」을 번역 및 모방한 책이었다.

36) 김원모, 조선 보빙사의 미국사행(1883) 연구(상), 동방학지 49집, p.51.



[그림 54] 간린마루, 포화탄호, 후쿠자와 유키치, 일본 견미사절단

어떻게 보면 지난 150여 년 간 한국과 일본이 근대화되기 시작하면서 벌어지기 시작한 정치, 경제, 사회, 문화 등 모든 면에서의 차이는 바로 이들 개화기 선각자들의 ‘기록정신’의 차이에서 비롯된 것이라고 할 수 있다. 본 논문은 보빙사들이 비록 기록을 남기지는 않았지만 김원모의 논문에 남아있는 그들의 행적을 더듬어 그들이 보고, 들은 것이 무엇인지 또 그들이 보았을 것으로 추정되는 거리의 모습과 건물, 시설, 물건들을 찾아보고자 하였다. 본 논문을 통해 늦은 감이 있지만 130여 년 전 보빙사가 하지 못했던 그들의 사행기록을 다시 만들어 정리해보고 한국 근대 개화기의 빠진 역사 부분을 시각화하여 다시 한 번 그들의 사행여정을 복원해보고자 하였다.

참고문헌

- 김원모, 「견미사절 (遣美使節) 홍영식복명문답기 (洪英植復命問答記)」, 『사학지』15, 1981.
- 김원모, 「조선 보빙사의 (報聘使) 미국사행 (1883) 연구 (상)」, 『동방학지』49, 1985.
- 김원모, 「조선 보빙사의 (報聘使) 미국사행 (1883) 연구 (하)」, 『동방학지』50, 1986.
- 김원모, 1987, 건청궁 (乾淸宮) 맥계전등소와 한국 최초의 전기 점등 (1887), 사학지, Vol.21, p.197.
- 김원모, 「견미사절 홍영식 연구」, 『사학지』28, 1995.
- 김원모, 「견미 (遣美) 조선보빙사 (朝鮮報聘使) 수원 (隨員) 최경석 (崔景錫) 오예당 (吳禮堂) 로우엘 연구」, 『동양학』27(1), 1997.

Abstract

Old Roads Treaded by the Bobingsa, the First Korean Envoy to America

Joo Dong Wan
(Hankuk Univ. of Foreign Studies)

In 2012, Korea signed the FTA (Free Trade Agreement) with America, 130 years after signing Treaty of Peace, Amity, Commerce and Navigation, United States–Korea Treaty in 1882 during the Chosun Dynasty. A year later in 1883, the first Korean diplomatic mission to the western world arrived in America. The mission included 11 envoys led by Min Young Ik, the head envoy, and Hong Young Shik, the assistant head envoy.

In 2013, Ms. Geun Hye Park, the first woman president of Korea, visited America with 50 economic delegates and discussed with President Obama economic matters between Korea and America, issues between North Korea and South Korea, and many other issues. Although 130 years is not a short period of time, Korea has changed and developed tremendously since the Chosun Dynasty 130 years ago. During this time, the old roads treaded by the Bobingsa, the first Korean envoy to the western world, have impacted cultural values in several ways:

First, the Bobingsa paved the roads to explore American civilization, which was the most developed in the western world at that time, and tried to solve the political dilemmas of the Chosun Dynasty that tore Korea apart from China, Japan, and Russia.

Second, the Bobingsa introduced Chosun, ‘The Land of the Morning Calm,’ and their customs and manners to the world by wearing traditional Korean costumes as they walked along the old roads of America.

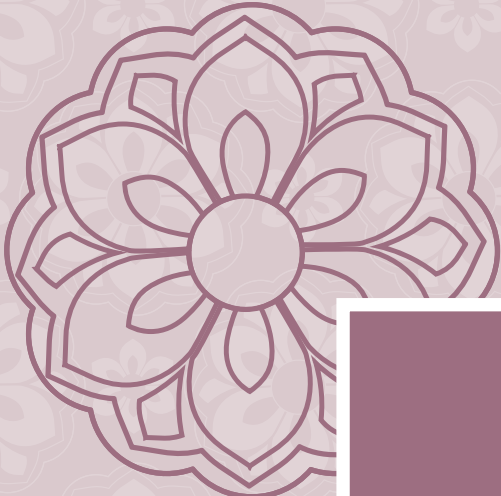
Third, the old roads taken by the Bobingsa led to the hermit nation, Chosun, to finally wake up to the reality of modern civilizations and appear the world stage. As a result, Korea came to adopt modern civilizations and institutions for the first time in history of the Chosun Dynasty.

Finally, the roads taken by the Bobingsa took the active role of introducing Christianity to the Chosun Dynasty for the first time in its history. As a result, this brought a lot of changes to religion and way of life in Korea for the next 130 years.

As shown above, the physical roads of the Bobingsa became the pathways of politics, culture, economics, religions, and ideas. It is also important to notice that these roads were the only roads taken by the Korean Envoy, which happened only once during the Chosun Dynasty. Revisiting the old roads taken by the Bobingsa would be interesting, travelling back in time to 130 years ago and imagining how America would have looked like at that time to those Korean envoys. In fact, trying to find the traces of their visit and locate the artifacts and history left behind would be restoring apart of Korea's modern history.

Furthermore, in my opinion, it would be meaningful to find remaining traces of the Korean envoys, restore the roads they took on the maps, and keep photographs of what they presumably saw and experienced. It would not only be of personal interest, but would also help to create cultural contents that can document records of modern Korean history. The cultural contents of the Bobingsa can eventually be extended and tailored as historical fiction, drama, movies, musicals, etc. It can form a historical consensus between Korea and America and could also play a major role in creating a foundation for mutual diplomacy between the two countries. Moreover, the journey of the Bobingsa is essentially the roadway that connects Korean towns in America, which have been forming for the past 100 years. By better understanding the Bobingsa, we can bring awareness to their culture and make them very resourceful.

KeyWords: Bobingsa, Treaty of Peace, Amity, Commerce and Navigation, United States–Korea Treaty of 1882, Korean Envoy, Min Young Ik, Hong Young Shik



조선시대 옛길의 고증과 활용

신 창 희
경기문화재단
전문연구원

- 
- I. 머리말
 - II. 조선시대 도로와 봉화로
 - III. 남한산성 옛길 고증
 - IV. 남한산성 옛길 활용
 - V. 맺음말

조선시대 옛길의 고증과 활용

경기도 남한산성 옛길을 중심으로

신 창 희 *

국문요약

남한산성 옛길은 고산자(古山子) 김정호(金正浩)의 『대동지지(大東地志)』에서 구획하고 있는 조선시대 10로 중 봉화로(奉化路)를 기반으로 2016년부터 경기도와 경기문화재단이 조성하고 있는 역사문화탐방로이다.

봉화로는 한양에서 흥인지문(興仁之門), 전곶교(箭串橋), 신천진(新川津), 송파진(松坡津)을 지나 경기도 울목정(栗木亭), 광주(廣州), 검북참(黔北站), 이천(利川), 음죽(陰竹), 장호원(長湖院)을 지난다. 이후 충주(忠州), 단양(丹陽), 죽령(竹嶺), 풍기(豐基)를 지나 봉화(奉化)에 이르는 약 500리(196km)에 이르는 노선이다.

경기도와 경기문화재단은 봉화로의 경기도 원형 노선을 고증하고, 주변 문화유산을 조사하여 도보안전을 고려한 현대적 탐방로로 조성한다. 이 글은 남한산성 옛길 원형 노선과 문화유산, 스토리자원을 천착하고 이를 통한 활용 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

주제어 : 옛길, 도보길, 남한산성 옛길

I. 머리말

최근 저탄소 녹색 성장이 부각되면서 전 산업에 걸쳐 에너지 절감과 신재생 에너지, 자연 보호 등이 강조되고 있다. 이런 사회적 경향은 관광 분야에도 영향을 미쳤다. 관광객 유인 가능성이 있는 장소를 선정하여 시설을 건설하고 주변 환경을 정비하던 기존 개발 위주의 관광 정책에서 문화적 경관을 훼손하지 않고 있는 그대로 활

* 경기문화재단 경기학연구센터 전문연구원

용하면서 지역의 혜택을 추구하는 방향으로 바뀌게 된 것이다. 이와 더불어 삶의 질이 높아지면서 자신을 성찰하고, 건강을 관리하고자 하는 현대인의 욕구가 강하게 나타나면서, 관광의 형태가 단순한 소비형 대중관광에서 가치지향형 체험·교육 관광으로 변화하고 있다. 이 같은 사회 트렌드 변화로 도보길은 어느새 현대인의 대표적인 관광 상품으로 각광받게 된 것이다.¹⁾

2007년 제주올레가 개통하고, 큰 성공을 거둔 이래 전국 도보길 수는 급격한 양적 팽창을 겪었고, 현재도 꾸준히 증가 중이다. 2016년 8월 현재 총 590개의 도보길, 1,639개의 도보코스가 구성되어 있다. 도보길의 양적 성장과 비례하여 도보 참여 인구도 꾸준히 증가하였다. 이는 국민들이 선호하는 체육 활동 종목으로 '걷기'가 가장 높게 나타난 2015년 문화체육관광부의 조사를 통해서도 알 수 있다.²⁾

하지만 이런 도보길 열풍의 이면에는 부작용도 적지 않다. 가장 돌출된 문제는 두 가지이다. 먼저 수백여 개의 도보길들을 통합 관리하는 컨트롤 타워가 없어 길의 이름만 다를 뿐 코스가 중복되는 현상이 많이 관찰된다는 점이다. 전국 각지의 도보길이 국가·기관·단체 등 관민을 막론한 다양한 주체들에 의해 조성된 까닭이다.³⁾ 또한, 제주올레의 성공에 자극받아 조성되었던 도보길 대부분은 마찬가지로 자연 경관만을 노선 설정 기준으로 삼아 각각의 길 사이에 차별화할 만한 특성을 제시하지 못하고 있다.⁴⁾ 환언하자면 더 이상 도보길과 도보 인구의 양적인 성장에 집중할 것이 아니라 길 안에 담을 콘텐츠에 대한 고민과 거기에 맞는 노선 선정을 심도 깊게 고민해야 할 시점인 것이다.

이런 면에서 경기도와 경기문화재단이 2016년 진행하고 있는 남한산성 옛길 조성 사업은 명백한 특성을 가지고 탐방로를 개발하고 있어 차별성과 역사성을 동시에 추구할 수 있다는 점에서 큰 의미가 있다. 남한산성 옛길은 조선시대 지리학자인 고산자(古山子) 김정호(金正浩)가 편찬한 『대동지지(大東地志)』에서 구획하고 있는 한양과 지방을 연결한 10대로 중 봉화로(奉化路)를 기반으로 조성하고 있는 도보길이다. 이 길은 여주의 영릉을 참배하기 위해 조선시대 왕들이 걸었던 거동길(舉動길)이며, 길 요소마다 장시(場市)가 발달하여 보부상들이 걷던 보부상길이기도 하다. 또한, 경상 지방의 선비들이 한양으로 과거를 보기위해 걸었던 과거길이기도 하다. 이처럼 남한산성 옛길은 역사적 가치가 강조될 수 있으며, 자연스럽게 주변에 문화유산과 스토리

1) 노경국, 「도보여행동기에 따른 시장세분화 연구 : 제주올레 여행객을 중심으로」, 『동북아관광연구』 제7권 제2호, 동북아관광학회, 2011, p.132.

2) 2015년 문화체육관광부의 조사에 따르면 걷기 35.1%, 등산 23.0%, 보디빌딩(헬스) 12.0%, 축구 8.1%, 자전거(사이클) 7.7%, 수영 6.2%, 배드민턴 5.3%, 요가 4.7%, 농구 3.3%, 골프 3.0%로 나타났다. 2014년부터 걷기의 선호도는 등산 22.8%를 넘어 38.7%를 기록하며 가장 많이 참여하는 국민생활체육으로 조사되었으며, 계속 증가하는 추세이다.(문화체육관광부, 『2015 국민생활체육 실태 조사』, 2015, p.129 / 문화체육관광부, 『2014 국민생활체육 실태 조사』, 2014, p.145)

3) 정대훈, 「옛길의 문화재적 가치와 활용」, 『글로벌문화콘텐츠』 제15호, 2014, p.23.

4) 한국관광공사에서 도보길 테마별 구분을 '①문화생태탐방로, ②생태탐방로, ③해안누리길, ④숲길, ⑤누리길, ⑥쉽게 걷는 길, ⑦야생화길'로 한 것을 살펴봐도 대부분의 도보길의 기본 주제를 자연경관으로 하고 있다는 것을 알 수 있다.(한국관광공사 걷기여행길 홈페이지, <http://www.koreatrails.or.kr>, 2016년 8월 21일 검색)

자원이 많이 남아 있어 옛길의 특징적 성격을 구현하기에 적합하다.

본 연구의 목적은 조선시대 도로와 남한산성 옛길 원형 노선을 살펴보고, 역사문화 탐방로로서의 활용 방안을 제시하는 것이다. 구체적으로 조선시대 지리서와 지도를 천착하여 원형 노선을 고증하고 노선 주변에 산재되어 있는 문화유산과 전래되는 스토리 자원을 통해 역사문화를 테마로 조성된 도보길의 활용 방안을 제시해보고자 한다.

II. 조선시대 도로와 봉화로

1. 조선시대 도로의 역할

중앙집권적 통치 체제를 지향했던 조선 왕조는 조선 전기 지방을 효율적으로 관리하고 지배하기 위해 도로에 깊은 관심을 기울였다. 중앙 관서인 공조(工曹)의 속아문인 영조사(營造司)가 도로를 직접 관리하였으며,⁵⁾ 도로의 규격 및 등급에 대한 세밀한 규정을 설정한 부분에서 국가적 관심을 유추할 수 있었다.⁶⁾ 물론 이 당시에는 중앙집권 국가의 행정력을 도로망을 통해 전달하려고 하는 통치 이념(ruling ideologie)이 깔려 있다. 한양에서 각 지방과 통하는 도로 시스템의 관리가 지방 유력자들에게 위임된 권력에 직접적으로 간섭하고, 회수하기 위한 수단으로 사용된 것이다. 또한 한양과의 거리에 따라 대로(大路)·중로(中路)·소로(小路)로 구분하여 관리했다는 점도 일종의 통치 편의를 위한 선택이었다고 보인다. 덕분에 보다 상세한 정도의 도로 구분으로 현대 도로와 상이한 정도를 파악할 수 있는 근거 자료를 많이 확보할 수 있다.

『경국대전(經國大典)』에 따르면 한양에서 개성, 죽산, 직산, 포천까지 연결된 도로는 대로로 구분하여 규격에 맞게 관리하였으며, 한양에서 도미진으로 가는 길, 죽산에서 상주, 진천에서 성주, 직산에서 전주, 개성에서 중화, 포천에서 회양까지의 도로는 중로로, 그리고 중로에서 외지로 향하는 도로망은 소로로 구분되었다.⁷⁾ 또한 도로에 이정표를 두었는데, 『태종실록(太宗實錄)』에 따르면 도로에 이정표로 10리 마다 소표(小標)를 두고, 30리 마다 대표(大標)를 두되, 편의에 따라 돌이나 흙으로 쌓아 도로의 거리를 표시하라는 내용이 있어 도로를 관리함에 있어서 국가적 차원에서 세심한 관리가 있었다는 점을 알 수 있다.⁸⁾

5) 영조사는 도로 관리 뿐 아니라 궁실(宮室)과 성지(城地), 청사(廳舍)와 가옥(家屋), 피혁(皮革)과 모포(毛布) 등에 관한 사무도 관장하였다.

6) 조선시대 기본 법전이라고 할 수 있는 『경국대전』에는 도성 안의 도로를 대로·중로·소로로 구분하여 규격을 세밀하게 규정하고 있다. 여기에 따르면 대로의 폭은 56尺(16.9m), 중로의 폭은 16尺(4.8m), 소로의 폭은 11尺(3.3m)으로 명시되어 있다. 또한, 도로 양 옆으로 도랑을 두게 하였는데, 좌우 도랑의 폭은 2尺(0.6m)로 정하고 있다.

7) 고동환, 『한국 전근대 교통사』, 들녘, 2015, pp.83~89.

한편 조선후기는 상업 경제의 발전으로 상품의 유통로로서의 도로에 다양한 사회 계층의 관심이 확대된 시기라고 볼 수 있다. 이에 정부는 물론 관료, 사대부들도 도로와 관련된 많은 서적을 편찬하기 시작한다. 이 시기의 상품유통로로서 도로를 바라보던 분위기는 당시 실학자들이 남긴 기록을 통해 알 수 있다. 반계(磻溪) 유형원(柳馨遠)은 『반계수록(磻溪隨錄)』에서 “도로의 수축은 험악한 도로의 지형을 그대로 하지 말고 평탄하게 개수하여 수레가 다닐 수 있게 해야 한다.”고 하였으며, 성호(星湖) 이익(李瀾)은 『성호잡저(星湖雜著)』에서 “우리나라의 지세가 비록 험하나 절반은 평탄하고 넓은 길이 있다. 그런데 길을 닦지 않았기 때문에 수레를 이용하지 못한다. 우리도 옛길을 닦아서 고친다면 짐을 싣는 큰 수레가 국토의 태반을 다닐 수 있다.”고 하였다. 또한, 초정(楚亭) 박제가(朴齊家)는 『북학의(北學議)』에서 “상업이 발달하려면 우선 교통이 발달해야 한다. 도로와 교량의 확장, 수레와 선박의 제작 및 보급으로 교통망이 혁신되어야 경제망이 형성되어 상업이 발달할 수 있다.”고 주장한 바가 있다.⁹⁾

2. 조선시대 간선도로망과 봉화로

조선 후기 도로에 대한 관심의 주체가 정부에서 민간으로 확장됨에 따라 이 시기 대표적인 지리 관련 서적으로 1770년 『도로고(道路考)』, 18세기 후반, 『동국문헌비고(東國文獻備考)』, 19세기 초 『임원경제지(林園經濟志)』, 『산리고(山里考)』, 19세기 중엽 『기봉방역지(箕封方域志)』, 『정리표(程里表)』, 1864년 『대동지지(大東地志)』 등이 있다. 특징적인 것은 앞서서도 밝혔듯이 조선 후기로 넘어 오면서 실학자들에 의해서 편찬되는 사찬(私撰) 지리 관련 서적이 많이 나타나기 시작했다는 것이다. 각각의 지리서에는 미세한 차이가 있지만 공통적으로 한양과 지방을 연결하는 간선도로망을 제시하고 있으며, 여기서 남한산성 옛길의 기반이 되는 봉화로에 대한 언급을 찾을 수 있다.

8) “兵曹上各驛里數啓目。啓曰：‘今準中朝里數，以周尺六尺爲一步，每三百六十步爲一里。以此打量，自敦化門西至迎曙驛，十八里一百九十四步；自其驛至礪石古介，十一里一百六十六步。已上三十里爲一息。自(敦化門)南至良材驛，二十五里一百三十步；自其驛至長城串川邊，四里二百三十步。已上三十里爲一息。自敦化門東至明石院前坪，三十里爲一息；自其坪至平丘驛，三里十步；自敦化門北至廣施院，三十里爲一息；自其院至綠楊驛，十二里一百三十步。臣等參詳各道各驛息數，相距或遐或近，凡差發期限，預定爲難。請令各道，以上項尺數步數，量定里息，每十里置小標，三十里置大標，或積石積土，各從其便爲之何如?’ 依允。(『태종실록』 30권, 태종 15년 12월 14일 정축 2번째 기사)

9) 고동환, 앞의 책, pp.89~92.

구 분	A	B	C	D	주요 경유지 (D 기준)
제1로	의주	의주	의주	의주	고양~개성~평양~의주
제2로	경흥	경흥·서수라	경흥·서수라	경흥	연천~철원~길주~경흥
제3로	평해	평해	평해	평해	가평~대관령~인제~평해
제4로	동래	부산	부산	동래	용인~충주~조령~대구~동래
제5로	제주	태백산	태백산	봉화	광주~충주~죽령~영주~봉화
제6로	강화	통영	통영	강화	양화진~양천~김포~강화
제7로		강화	제주	수원	노량진~시흥~수원
제8로			충청수영	해남	과천~수원~공주~전주~해남
제9로			강화	충청수영	진위~아산~신창~신례원~수원
제10로				통영	삼례~남원~팔랑치~함양~통영

[표 1] 18세기 이후 도로망의 변화 과정¹⁰⁾

※ A-『도로고』(1770), B-『임원경제지』(1830)/『산리고』, C-『기봉방역지』/『정리표』, D-『대동지지』(1864)

※ 『정리표』는 통영로, 제주로, 충청수영로를 하나로 묶어 외형적으로는 7대로 체계이지만 실제 내용은 9대로이다.

조선시대 간선도로망은 『도로고』에서 6로 체제였다가 『임원경제지』와 『산리고』에서 7로 체제로 『기봉방역지』와 『정리표』에서는 9로 체제, 『대동지지』에서는 10로 체제로 변한다. 그리고 ‘봉화로’라는 명칭은 1864년 편찬된 『대동지지』에서 처음 등장한다. 얼핏 보면 봉화로가 19세기 중반에 가서야 중요한 간선도로로 사용되었다고 오해할 수 있으나 실상은 그렇지 않다. 이미 1770년 『도로고』에서는 지선도로로 사용된 흔적이 보이며, 나머지 서적에서 ‘태백산로’라고 명시하고 있는 길들이 봉화로의 노선과 거의 일치한다. 더불어 태백산사고(太白山史庫)가 1606년(선조 39) 설치된 것을 미루어 보아 봉화로의 사용 시기를 더욱 앞당겨 생각할 수 있다.

Ⅲ. 남한산성 옛길 고증

남한산성 옛길의 원형노선을 역사적으로 고증하는 전거는 김정호의 『대동지지』에서 찾았다. 세부 노선에 대한 보완책으로는 「자전곶교지광주략도(自箭串橋至廣州畧圖)」¹¹⁾를 활용해 보았다. 왜냐하면 『대동지지』에는 지점과 지점의 지명이 언급되어 있지만, 구체적인 세부 노선에 대한 정보는 부족하기 때문이다. 일례로 『대동지지』는

10) 경기문화재단, 『남한산성 옛길 조성 사업 중간보고서』, 2016, P.78. 참고하여 재구성

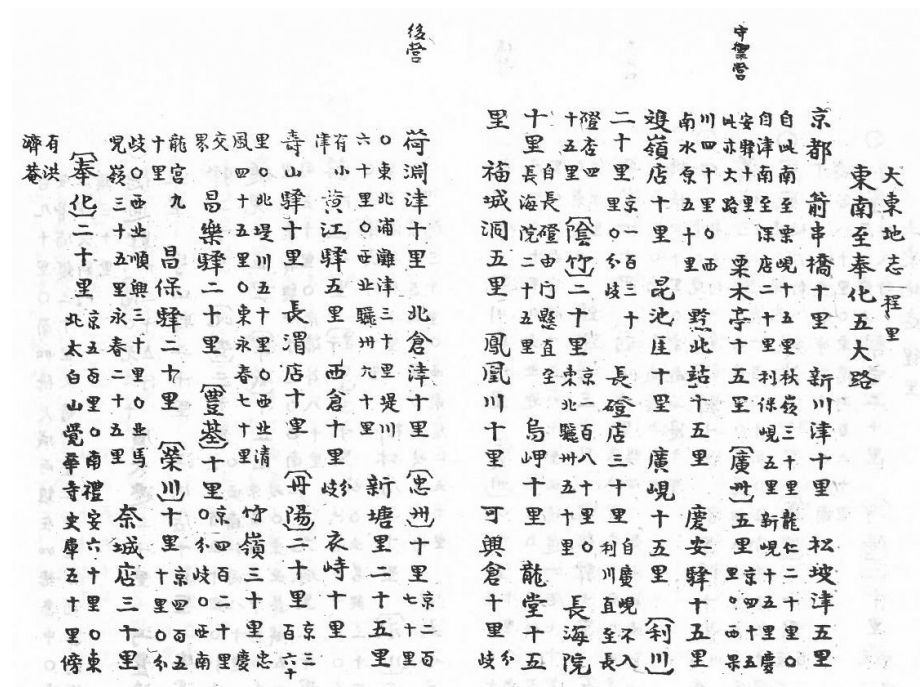
11) 이 지도는 1885년 일본군 카이즈 미쓰오(海津三雄) 공병 대위가 1885년에 간행한 지도로 현재 미국의회도서관에서 소장하고 있다. (경기문화재단, 『남한산성 사료총서 제2권』, 2014, pp.14~15)

현재 경기도 성남시 구간을 통과하여 남한산성 남문까지의 노선은 기술되어 있으나 현재 경기도 하남시에서 남한산성 북문으로 향하는 노선은 생략되어 있다. 이런 경우 「자전꽃교지광주략도」를 통해 역사적 공시성을 보충할 수 있게 되는 것이다.

다시 말해 『대동지지』를 통해서 봉화로의 원형 노선 중 현대의 경기도를 지나는 구간을 파악할 수 있으며, 이를 통해 남한산성 옛길 조성에 기준이 될 노선을 확인할 수 있다. 또한, 『대동지지』에서는 언급하지 않고 있지만 하남시를 통과해 남한산성으로 가는 조선시대 옛길의 원형 노선을 「자전꽃교지광주략도」를 통해 파악할 수 있어 현대적 탐방로로 조성될 남한산성 옛길의 노선 다양화를 도모할 수 있는 기초 자료를 얻을 수 있다.

1. 『대동지지』에 나타난 원형 노선

김정호가 편찬한 『대동지지』에는 한양과 중요 지점까지의 거리 정보를 정리한 「정리고(程里考)」가 수록되어 있다. 「정리고」에 명시되어 있는 지명을 통해 봉화로의 원형 노선의 흐름을 살펴볼 수 있으며, 아래와 같다.



[그림 1] 『대동지지』「정리고」 중 봉화로 노선 설명 부분

京都 箭串橋十里 新川津十里 松坡津五里

한양 전곶교 10리, 신천진 10리, 송파진 5리

(自此南至 栗峴十五里 秋嶺三十里 龍仁二十里 自津南至 深店二十里 利保峴五里 新峴十五里 慶安驛十里 此亦大路)

(여기서 남쪽으로 울현 15리, 추령 30리, 용인 20리, 나루 남쪽으로 심점 20리, 이보현 5리, 신현 15리,

경안역 10리이며 이 또한 대로이다.)

栗木亭十五里 廣州五里(京四十五里 西果川四十里 西南水原五十里)

율목정 15리, 광주 5리(서울에서 45리, 서 과천 40리 서남 수원 50리)

黔北站十五里 慶安驛十五里 雙嶺店十里 昆池厓十里 廣峴十五里

검북참 15리, 경안역 15리, 쌍령점 10리, 곤지에 10리, 광현 15리

利川二十里(京一百三十里 分岐) 長磴店三十里(自廣峴不入利川直至長磴店四十五里)

이천 20리(서울에서 130리, 분기) 장등점 30리(광현에서 이천을 들르지 않고 곧장 오면 장등점 45리)

陰竹二十里(京一百八十里 東北驪州五十里) 長海院十里(自長磴由門懸直至長海院二十五里)

음죽 20리(서울에서 180리, 동북 여주 50리) 장해원 10리(장등에서 문현을 거쳐 곧장 오면 장해원 25리)

烏岬十里 龍堂十五里 福城洞五里 鳳凰川十里 可興倉十里(分岐) 荷湍津十里 北倉津十里

오갑 10리, 용당 15리, 복성동 5리, 봉황천 10리, 가흥창 10리(분기) 하연진 10리, 북창진 10리

忠州十里(京二百七十里 東北浦灘津三十里 堤川六十里 西北驪州九十里) 新塘里二十五里(有小津)

충주 10리(서울에서 270리, 동북 포탄진 30리, 제천 60리, 서북 여주 90리), 신당리 25리(작은 나루터)

黃江驛五里 西倉十里(分岐) 衣峙十里 壽山驛十里 長渭店十里

황강역 5리, 서창 10리(분기) 의치 10리, 수산역 10리, 장위점 10리,

丹陽二十里(京三百六十里 北堤川五十里 西北淸風四十五里 東永春七十里)

단양 20리(서울에서 360 북 제천 50리, 서북 청풍 45리, 동 영춘 70리)

竹嶺三十里(忠慶交界) 昌樂驛二十里 豐基十里(京四百二十里 分岐 西南龍宮九十里) 昌保驛二十里

죽령 30리(충청·경상 경계) 창락역 20리, 풍기 10리(서울에서 420리, 분기, 서남 용궁 90리), 창보역 20리

榮川十里(京四百五十里 分岐 西北順興三十里 北馬兒嶺三十五里 永春二十五里) 奈城店三十里

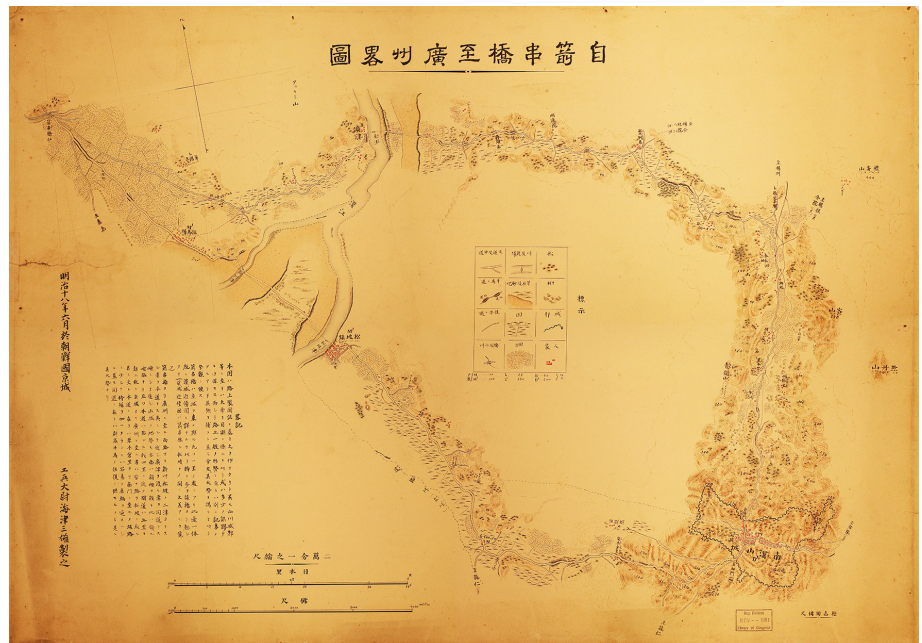
영천 10리(서울에서 450리, 분기 서북 순흥 30리, 북 마아령 35리, 영춘 23리) 내성점 30리

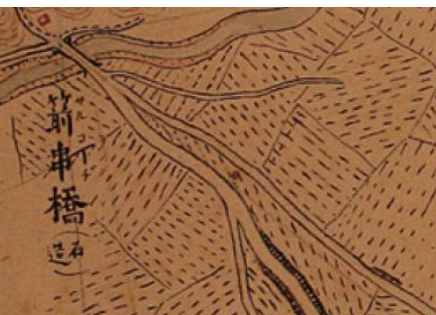
奉化二十里(京五百里 南禮安六十里 東北太白山覺華寺史庫五十里 傍有 洪濟菴) … 생략

봉화 20리(한양에서 500리, 남 예안 60리, 동북 태백산 각화사사고 50리, 인근에 홍제암) … 생략

위의 내용을 정리해보면 봉화로는 한양 구간에서 전곶교(箭串橋), 신천진(新川津), 송파진(松坡津)을 지난다. 경기도 구간으로는 율목정(栗木亭), 광주(廣州), 검북참(黔北站), 경안역(慶安驛), 쌍령점(雙嶺店), 곤지에(昆池厓), 광현(廣峴), 이천(利川), 장등점(長磴店), 음죽(陰竹), 장해원(長海院)을 지난다. 충청북도는 오갑(烏岬), 용당(龍堂), 복성동(福城洞), 봉황천(鳳凰川), 가흥창(可興倉), 하연진(荷湍津), 북창진(北倉津), 충주(忠州), 신당리(新塘里), 황강역(黃江驛), 서창(西倉), 의치(衣峙), 수산역(壽山驛), 장위점(長渭店), 단양(丹陽), 죽령(竹嶺)을 지난다. 경상북도에서는 창락역(昌樂驛), 풍기(豐基), 창보역(昌保驛), 영천(榮川), 내성점(奈城店)을 지나 봉화(奉化)에 이른다. 한양에서 봉화까지 거리는 총 500리이며, 봉화에서 태백산 사고까지의 거리는 50리로 명시되어 있다. 또한, 각 지점의 이수(里數)가 산정되어 있으며, 작은 글씨로 길에 대한

위의 원형 노선 중 남한산성 옛길의 대상이 되는 경기도 구간은 총 11개이다. 먼저
 울목정은 현재 성남시 수정구 창곡동에 해당한다. 조선시대 군사소비도시였던 남한산
 성의 군량미나 병기를 저장했던 창고가 있던 마을로 추정된다. 관련하여 『정조실록』에
 정조가 남한산성으로 행행(行幸)하는 중에 울목정에 이르러 갑주(甲冑)로 갈아입고 말
 을 타고, 산성의 남문을 통해 들어갔다는 기록이 나온다.¹²⁾ 광주는 현재의 남한산성이
 소재한 광주시 중부면 산성리에 해당하며 임금이 거둥하던 중에 숙박을 할 수 있는 행
 궁이 있던 곳이다. 검복참은 현재의 광주시 중부면 검복리에 해당하며, 경안역은 현재
 광주시 경안동이고, 쌍령점은 현재 광주시 쌍령동이다. 곤지애는 현재 광주시 곤지암
 읍 곤지암리이며, 광현은 현재 이천시 신둔면 수광리에 해당한다. 이천은 현재 이천시
 창전동으로 추정되며, 관아터가 남아있는 이천초등학교 주변으로 보인다. 장등점은 현
 재 여주시 가남면 태평리로 추정되며, 음죽은 조선시대 음죽현 관아가 있던 곳으로 현
 재 이천시 장호원을 선읍리로 추정된다. 장해원은 현재 이천시 장호원을 장호원리에
 해당한다.¹³⁾ 『대동지지』에 나오는 원형 노선 중 경기도 구간을 현재 지명으로 정리하
 자면 ‘(성남시)창곡동~(광주시)남한산성~산성리~검복리~경안동~쌍령동~곤지암리
 ~(이천시)수광리~창전동~(여주시)태평리~(이천시)선읍리~장호원리’이다.





[그림 3] 지도 중 전곶교 갈림길
부분

남한산성 옛길의 흔적을 살펴볼 수 있는 고지도로는 18세기 중반에 제작된 「해동지도(海東地圖)」, 「여지도(輿地圖)」, 「경기읍지(京畿邑誌)」, 「광주전도(廣州全圖)」, 「동치십일년삼월일음죽현지도」 등이 있다. 하지만 이 중에서도 본고는 「자전곶교지광주략도」에 주목하고자 한다. 이유는 위에서도 밝혔듯이 『대동지지』의 노선을 보완할 수 있으며, 현재의 하남시 구간을 통과하는 노선도 잘 표현되어 있기 때문이다.

지도는 살곶이 다리라고도 불리는 전곶교에서 시작된다. 전곶교는 1482년(성종 13)에 왕십리와 독섬 사이 중랑천을 가로질러 건립된 석교이다. 지도에서 전곶교 지명 아래 다리의 재질을 석조라고 명기한 부분이 있다. 전곶교에서 두 갈래 길로 나뉘는데 남쪽으로 이어지는 길은 『대동지지』의 봉화로 노선과 일치한다. 이 길은 전곶교를 지나 현재 서울시 성수역 인근인 축수(櫛樹)로 내려간다. 신천진(新川津) 나루에 다다르기 전에 현재 서울시 자양동에 해당하는 자마장(滋馬場)¹⁴⁾을 지나며, 자마장 인근에는 민가가 표현되어 있다. 신천진이라 표시된 한강 중앙에 섬이 하나 표현되어 있으며, 이는 『해동지도』에서 확인되는 부래도(浮來島)이다. 부래도를 지나면 현재의 석촌호수 인근으로 추정되는 송파진(松坡鎭)이 나오고 민가와 주변 마을 길에 대한 표현이 보인다. 마을 아래쪽으로 흔히 삼전도비(三田渡碑)라고 불리는 한비(汗碑)가 표시되어 있다. 이곳에서 서쪽으로 원우천(遠隅川)을 거슬러 가다보면 ‘ムンヂョン洞(문존동)’¹⁵⁾이라 표기된 곳이 나오며 현재 서울시 문정동에 해당하는 곳이다. 이곳에서 용인으로 향하는 갈림길이 표현되어 있는데 동쪽으로 꺾어 올라가면 현재의 성남시 창곡동에 해당하는 율목창리(栗木倉理)가 나온다. 율목창리는 김정호가 율목정이라 표현했던 곳이다. 이곳에서 산길을 따라 올라가면 지화문(至化門)인 남한산성 남문으로 연결된다.¹⁶⁾

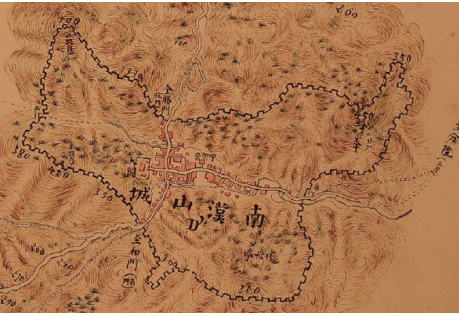
두 번째 길은 전곶교를 건너고 동쪽 방향으로 돌아가는 길이다. 이 길은 화양정(華陽亭)을 지나는데, 지금의 서울시 화양동 지명의 유래가 된 정자이다. 길을 따라 광진(廣津)에 다다르면, 10여 호의 민가가 그려져 있다. 민가의 수가 송파진 정도는 아니지만 다른 곳과 비교하면 꽤 변화했던 곳임을 짐작할 수 있다. 한강을 건너 산기슭을 따라 가다 보면 구두점(狗頭店)이라는 명칭과 건물 2채가 길을 마주하고 있는 것이 확인된다. 쉬어가는 점포나 주막 정도로 이해할 수 있다. 조금 더 가면 명일원(明逸院)이라는 지명과 함께 건물 3채가 나란히 있는데, 명일원은 지금의 서울시 명일동의 지명이 유래된 조선시대 공공 숙박시설이다. 이곳을 지나 노선을 따라 가다보면

14) 지도에는 자마장(滋馬場)으로 표기되어 있지만, 조선시대 본래 지명은 자마장(紫馬場)이며, 자마(紫馬)는 암말을 뜻한다. 지도 제작 당시 잘못 표기한 것으로 보인다.

15) 지도에는 ‘ムンヂョン洞(문존동)’이라 표기되어 있지만 문정동(文井洞)이다. 현대의 서울시 문정동의 지명 유래는 병자호란 당시 인조가 남한산성으로 몽진하다가 이곳에서 쉬면서 물을 마셨는데, 그 물맛이 좋아 이 마을에 많이 사는 문씨(文氏) 성을 따서 문정(文井)이라 한 데서 유래되었다고 전해진다.(서울문화포털 서울지명사전, <http://culture.seoul.go.kr>, 2016년 8월 28일 검색)

16) 경기문화재단, 위의 책, 2016, pp.101~102.

갈림길이 나오는데 위쪽 갈림길로 들어서면 해천점(蟹川店)이라는 표기가 있다. 해천점은 현재 서울시 상일동으로 추정되며, 갈림길에서 아래쪽으로 내려가면 지금의 하남시 초일동에 해당하는 ‘サ-リ-峴(사-리-현)’이 나온다. 사리현를 넘어 지금의 하남시 춘궁동인 춘장동(春長洞)과 향교(鄕校)¹⁷⁾를 지나 더 가면 현재 하남시 향동 인근인 울목리(栗木里), 중덕리(中德里), 왜동(倭洞)이 표시되어 있다. 산길로 표시된 길을 따라 올라가면 남한산성 북문에 해당하는 전승문(全勝門)과 연결된다.¹⁸⁾ 전곶교에서 동쪽 방향으로 가서 광진을 지나는 길은 『조선왕조실록』에서 그 흔적을 찾을 수 있다. 먼저 『현종개수실록』에 따르면 1669년(현종 10) 이 길에 대해 병조판서 김좌명과 한성부 우윤 유혁연은 “광진의 물가는 도로가 너무 좁고, 화양정 앞길은 진흙길이어서 행행하는데 불편할 듯 하다.”¹⁹⁾라고 아뢰는 기사가 나온다. 이것으로 보아 17세기 중반까지만 해도 광진을 통하는 길이 많이 이용되지 않았음을 알 수 있다. 하지만 『정조실록』 1790년(정조 14년) 때 기사에서는 “현릉, 영릉(英陵), 영릉(寧陵)으로 행차할 때 광진에 배다리를 설치한다.”²⁰⁾라는 기사가 있어 18세기 후반에는 이 노선이 활발히 사용되고 있었음을 유추할 수 있다. 따라서 이 지도가 제작된 1885년 당시 광진을 통과하여 남한산성으로 가는 길이 활발하게 이용되고 있었음이 확인 가능하다. 전곶교에서 남쪽과 동쪽으로 이어진 노선은 남한산성에서 만나 동문을 통해 현재 광주시 곤지암읍에 해당하는 삼리(三里)로 연결된다. 이 지도를 통해 한양에서 봉화로 이어지던 봉화로의 노선 중 일부를 매우 상세하게 이미지화할 수 있다.²¹⁾ 이 지도는 근대적 측량 기법을 활용하여 그 노선을 현대 지도에 겹쳐 놓아도 거리의 정확도가 우수한 편이다. 또한, 다양한 기호들을 활용하여 전담, 성곽, 민가 등이 표현되고 있는 점도 주목된다.



[그림 4] 지도 중 남한산성 부분

17) 이 지도의 향교는 현재 경기도 하남시 교산동에 소재한 광주향교를 말한다. 광주향교는 경기도 문화재자료 제13호이다.

18) 경기문화재단, 위의 책, 2016, p.103.

19) (생략) · · · 自東郊作路, 則廣津水邊道路太狹, 華陽亭前路, 泥濘亦甚, 似不便矣. · · · (생략) 『현종개수실록』 10권, 현종 5년 2월 29일 임술 2번째 기사)

20) (생략) · · · 英陵 寧陵幸行, 移設於廣津. · · · (생략) 『정조실록』 30권, 정조 14년 7월 1일 기묘 1번째 기사)

21) 『대동지지』에는 전곶교에서 남한산성으로 이르는 구간을 전곶교(箭串橋), 신천진(新川津), 송파진(松坡津), 울목정(栗木亭), 광주(廣州)로 5개 지점을 언급하면서 설명하고 있다.

IV. 남한산성 옛길 활용

옛길을 활용하는 가장 일반적이고, 효율적인 방안은 역사성을 보존한 현대적 의미의 탐방로로 새롭게 조성하는 것이다. 옛길 원형 노선을 기반으로 탐방로를 조성할 시에 대체로를 고려할 필요가 있는 구간이 있기 마련이다. 이유는 과거에 많이 활용되었던 노선 그대로 현대에는 차도로 이용되는 경우가 많기 때문이다. 이런 경우 탐방객들의 도보 안전성을 위해서 대체로 설정은 필수적이다. 실제로 남한산성 옛길 원형 노선 조사 중 남한산성 동문에서 검북리를 지나 오전리까지 이어지는 구간이 현재 2차선 차도로 변용되어 대체로 설정이 불가피하다는 전문가 의견이 있었다.²²⁾

역사문화탐방로를 조성하는 경우 대체 노선 설정은 원칙을 갖고 추진하여야 한다. 첫 번째는 가능한 원형 노선을 지나도록 해야 한다는 것이다. 두 번째는 원형 노선과 대체로의 거리를 최소화해야 한다는 것이다. 마지막으로 대체로를 조성하여야 할 경우에는 주변의 문화유산이나 스토리자원이 서려있는 장소와 연계하여 조성해야 한다는 것이다. 이와 같은 원칙이 잘 지켜져야 옛길의 역사성을 보존하면서 현대적 의미의 탐방로를 조성할 수 있다. 이번 장에서는 남한산성 옛길의 문화유산, 스토리자원에 대해 살펴보고 남한산성 옛길의 역사문화탐방로로서 활용 가능성을 타진해 본다.

1. 남한산성 옛길의 문화유산

문화유산은 옛 선조들의 생활문화와 직결되는 산물들이다. 이에 생활문화의 큰 줄기가 되는 도로(옛길) 주변에는 문화유산이 다수 존재한다. 남한산성 옛길도 마찬가지이며, 주변에 많은 문화유산이 산재되어 있다. 이 길은 현재 행정구역 상 성남시·하남시·광주시·이천시·여주시를 지나며, 주변에 연계할 만한 문화유산을 정리하면 32개 정도가 된다. 본격적으로 근현대문화유산까지 조사한다면 그 수는 더욱 늘어날 것으로 보인다.

구 분	문화유산 (32)
성남시	옛길 원형 노선, 옛길 석축 배수로, 돌담 (3)
하남시	선성군 묘역 및 석물, 이성산성, 동사지, 광주향교, 교산동 건물지, 상사창동 연자마 (6)
광주시	남한산성, 남한산성 행궁, 침괘정, 수여장대, 총렬전, 연무관, 지수당, 현절사, 삼리 구석기 유적, 곤지암, 신림장군묘 (11)
이천시	설봉산성, 영월암 마애여래입상, 설봉서원, 이천향교, 중리 삼층석탑, 안흥지, 김조순 묘역, 자석리 석불입상, 설성산성 (9)
여주시	영릉(英陵), 영릉(寧陵), 여주 5일장 (3)

표 2) 남한산성 옛길 주변 문화유산 행정구역 별 분류

22) 도보길 전문 단체인 '사단법인 길과 문화'에서 남한산성 옛길 원형 노선의 도보안전성 평가를 수행하였으며, 남한산성 동문에서 오전리까지 이어지는 원형 노선(약 4.6km)은 보행 쾌적성 및 안전성이 현저하게 떨어진다고 판단하였다. (경기문화재단, 위의 책, pp.140~144.)

위의 표에서 보는 것처럼 남한산성 옛길 주변의 문화유산은 멀게는 구석기 시대부터 조선시대까지의 산출물들이 있다. 굳이 따져보자면 조선시대 제작·건설된 것들이 가장 많았다. 특히 여주 5일장의 경우에는 고려시대부터 여주 지역에서 열린 장으로 현대에도 재래시장의 형태로 유지되고 있다는 점에서 의미가 있다. 또한, 여주의 영릉(英陵)과 영릉(寧陵)은 봉화로 원형 노선에서는 약 10km 정도 떨어져 있으나, 전배(展拜)를 가기 위한 경우에는 이천행궁까지 원형 노선을 그대로 따랐고, 그곳에서 동쪽 방향의 지선노선을 이용하여 이동했던 것으로 사료되어 향후 조성될 탐방로와의 연계가 가능하다. 이와 관련해서는 『정조실록』의 내용 중 정조 3년 8월 3일부터 5일까지의 기사를 살펴봐야 한다. 기사에 따르면 정조가 인화문(仁和門), 인정전(仁政殿)을 거쳐 인정문(仁政門) 밖에서부터 말을 타고 흥인문(興仁門), 관왕묘(關王廟, 동묘)를 지난다. 이어서 화양정(華陽亭), 광진(廣津), 울목정(栗木亭), 남한산성 남문(南漢山城 南門)을 지나 남한산성 행궁(南漢山城 行宮)에서 하루 머문다.²³⁾ 다음날 쌍령천(雙嶺川), 경안교(慶安橋), 서현(西峴)을 지나 이천행궁(利川行宮)에서 또 하루를 머문다.²⁴⁾ 다음날 영릉(寧陵)과 영릉(英陵)을 전배하고 여주행궁(驪州行宮)에 이른다. 앞에서도 말했듯이 이천 서현을 지나 이천행궁까지 봉화로의 노선을 그대로 따르고, 왕릉으로 이동한 것을 알 수 있다.

2. 남한산성 옛길의 스토리자원

남한산성 옛길 주변 지역에 전해지는 민담, 설화를 포함하여 발굴되는 스토리자원을 구분하면 ‘남한산성 옛길(봉화로) 광역 이야기’, ‘지역 명칭 유래 이야기’, ‘민담·설화’로 할 수 있다. 첫 번째 ‘남한산성 옛길(봉화로) 광역 이야기’로는 ① 남한산성 옛길과 조선 10대로, ② 능행로 남한산성 옛길, ③ 보부상이 걸던 남한산성 옛길, ④ 군사적 소비 도시 남한산성, ⑤ 남한산성 옛길과 장시, ⑥ 남한산성 옛길과 주막, ⑦ 옛길의 이정표로서 장승과 서낭당, ⑧ 여정길의 안녕을 기원했던 신앙의 흔적, ⑨ 로마의 가도와 조선의 육로, ⑩ 병자호란과 남한산성 옛길, ⑪ 남한산성 옛길을 떠돌던 삼전도비, ⑫ 남한산성 옛길과 태백산 사고 등이 있다. 두 번째, ‘지역 명칭 유래 이야기’로는 ① 송파 명칭 유래, ② 창말 명칭 유래, ③ 산성리 명칭 유래, ④ 검북리 명칭 유래, ⑤ 불당리 명칭 유래, ⑥ 오전리 명칭 유래, ⑦ 목현동 명칭 유래, ⑧ 송정동 명

23) 上將展拜寧陵。是日，次南漢行宮具戎服，乘輿，出仁和門，至仁政殿 月臺……(중략)……上至仁政門外乘馬，出興仁門，至關王廟……(중략)……至華陽亭微雨。至廣津 晝停所晴。命勿禁都民之挾路觀光者，至船滄所，兵曹判書鄭尙淳啓放陞船砲……(중략)……至栗木亭，改御甲冑乘馬。守禦使徐命膺，率中軍、各營將，旗鼓迎接。上入南門，入行宮御正堂……(생략) (『정조실록』 8권, 정조 3년 8월 3일 갑인 1번째 기사)

24) 駕至雙嶺川邊……(중략)……至慶安橋……(중략)……至利川境……(중략)……至利川 西峴……(중략)……乃詣利川行宮 (『정조실록』 8권, 정조 3년 8월 4일 갑인 2번째 기사)

칭 유래, ⑨ 경안동 명칭 유래, ⑩ 초월읍 명칭 유래, ⑪ 곤지암 명칭 유래, ⑫ 수양리 명칭 유래, ⑬ 신촌리 명칭 유래, ⑭ 남정리 명칭 유래, ⑮ 송정리 명칭 유래, ⑯ 관고동 명칭 유래, ⑰ 창전동 명칭 유래, ⑱ 중리동 명칭 유래, ⑲ 가남읍 명칭 유래, ⑳ 장호원읍 명칭 유래 등이 있다. 세 번째 '민담·설화'로는 ① 청량당 건립 설화, ② 이희장군과 두 부인, ③ 서낭나무에 얽힌 설화, ④ 산성리에 얽힌 원한 이야기, ⑤ 남한산 호랑이 설화, ⑥ 말발굽 소리 설화 등이 있다.²⁵⁾ 보다 지엽적인 조사가 실시되면 위에서 제시한 스토리자원의 수는 더 늘어날 것으로 예상된다. 또한, 문화유산과 스토리자원은 후에 남한산성 옛길이 물리적으로 조성될 시 탐방객들의 흥미를 끌 수 있는 효과적인 활용 수단으로 작용할 것이다.

3. 남한산성 옛길 활용

길을 효과적으로 활용하기 위해서는 현대적 의미의 탐방로로 새롭게 조성하는 것이 선행되어야 한다. 남한산성 옛길은 고(古) 지리서와 고(古) 지도를 고증하여 옛 선조들이 실제로 걸었던 과거 노선을 기본으로 조성된다. 이와 더불어 위에서 살펴본 문화유산과 스토리자원을 선적으로 엮어 길을 설정하면 역사문화탐방로로서의 그 특수성이 더욱 강조된다.

남한산성 옛길 활용은 ① 탐방로의 특수성 확보, ② 지속적인 탐방로의 활성화, ③ 시민 문화체험 기회 확대를 목적으로 해야 한다. 첫 번째 '지속적인 탐방로 확보'는 남한산성 옛길이 내포하게 될 역사성과 연관된다. 현재 전국의 길들은 대부분 자연경관에 집착하여, 정작 주변의 문화유산이나 역사 스토리들은 소홀히 하는 경향이 있다. 남한산성 옛길은 역사문화탐방로로서 역사성에 집중하여 체험·교육 프로그램과 연계 할 수 있다. 두 번째, '지속적인 탐방로의 활성화'를 위해서는 조성 단계에서부터 관리·활용 단계까지 다양한 콘텐츠 개발이 필수적이다. 현재 전국에 590개 길, 1,639개 코스가 조성되어 있지만, 이 중에 20% 정도만 제대로 운영되고 있는 것으로 나타나²⁶⁾ 콘텐츠 개발의 중요성 알 수 있다. 세 번째, '시민 문화체험 기회 확대'는 남한산성 옛길을 통해 시민들이 걸을 수 있는 코스가 새롭게 생긴다는 것에도 의미가 있지만, 기존 피동적인 수혜자에 머물러 왔던 시민들이 능동적인 기획자·참여자가 될 수 있는 기회가 부여된다는 데 목적이 있다는 의미이다.

25) 경기문화재단, 위의 책, pp.185~206.

26) 머니투데이, 「등산 제치고 1등된 걷기열풍...4,500km 한반도 둘레가 이어진다」, 2016.8.17. 기사 중 발췌

올해 남한산성 옛길의 활용 방향을 설정하기 위해 시민 대상으로 간단한 설문 조사를 실시한 바가 있다. 이번 설문조사는 2016년 8월 성남시 창곡동에서 남한산성 행궁으로 가는 구간을 사전 탐방하고 진행되었으며, 총 참가자 91명 중에 66명이 설문에 참가하였다. 먼저 남한산성 옛길이 도보를 하는데 편안하고 안전한 길인지를 묻는 질문에 ‘매우 그렇다 35%(23표), 그렇다 42%(28표), 보통이다 18%(12표), 그렇지 않다 3%(2표), 매우 그렇지 않다 2%(1표)’로 나타나 대체적으로 해당 구간의 길 상태에 만족하는 것을 알 수 있었다. 남한산성 옛길을 통해 역사를 충분히 느낄 수 있는지에 대한 질문에는 ‘매우 그렇다 33%(22표), 그렇다 59%(39표), 보통이다 8%(5표)’로 나타나 역사문화탐방로로서의 가능성을 매우 긍정적으로 엿볼 수 있었다. 옛길 도보와 전통 기반 문화예술공연의 접목이 바람직한가에 대한 질문에는 매우 그렇다 ‘68%(45표), 그렇다 27%(18표), 보통이다 5%(3표)’로 시민들이 역사자원 탐방과 함께 문화예술공연 관람을 기대하는 것으로 나타났다. 마지막으로 남한산성 옛길 조성 시 가장 필요하다고 생각하는 것에 대해 묻는 질문(복수 대답 가능)에 ‘안내지도와 노선 안내 표시’가 35%(45표)로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘스토리자원에 대한 스토리보드’가 26%(33표), ‘정기적인 도보 행사’가 24%(31표)로 나타났다. 또한, ‘온·오프라인을 통한 홍보’가 7%(9표), ‘탐방로 정비’가 7%(9표)로 뒤를 이었으며, ‘시민 주도형 도보 동호회 및 자원봉사단 조직’은 2%(2표)로 가장 낮게 나타났다. 이를 통해 시민들은 옛길을 조성할 때 인위적인 도로 공사나 정비보다 현재의 길 위에 안내표시나 스토리 보드를 설치하는 것과 휴대할 수 있는 안내지도를 나눠주는 등의 직접적인 체험을 선호하는 것을 알 수 있다. 더불어 관에서 주도하는 보다 세련된 도보 행사를 매우 선호하며, 반면 시민 주도형 도보 동호회나 자원봉사단 조직은 가장 낮게 나타나 크게 흥미를 느끼지 못하는 것으로 나타났다.

위의 설문조사를 바탕으로 남한산성 옛길을 통한 ‘체험 프로그램’, ‘교육 프로그램’, ‘민-관 협력 프로그램’을 제시해 보고자 한다. 아래 내용은 2012년부터 경기도와 경기문화재단이 조성하여 운영 중인 경기옛길 삼남길·의주길·영남길²⁷⁾의 사례를 바탕으로 작성되었음을 밝혀둔다.

1) 남한산성 옛길 체험 프로그램

남한산성 옛길을 현대적 역사문화탐방로로 시민들이 가장 직접적으로 향유할 수 있는 방법은 관 주도의 체험 프로그램 운영이다. 체험 프로그램은 옛길 주변의 문화

27) 경기옛길 삼남길·의주길·영남길은 2012년부터 현재까지 경기도와 경기문화재단이 조성·관리·활용하고 있는 역사문화탐방로이다. 경기옛길은 1770년 조선시대 지리학자 신경준이 집필한 『도로고』를 기반으로 조성되었다. 삼남길은 과천시에서 평택시까지 연결되어 있으며, 100km로 조성되었다. 의주길은 고양시와 파주시를 지나며, 56.5km가 운영되고 있다. 영남길은 성남시에서 이천시까지 연결되어 있으며, 116km가 조성되어 있다. 세 개의 탐방로는 모두 역사적 체험이 가능하다는 특징을 갖고 있다.



[그림 5] 경기옛길 테마 탐방
행사 사진

유산과 스토리자원을 적극 활용하여 진행되어야 하며, 더불어 사회적 가치 창출도 도모해야 한다. 체험 프로그램을 크게 나눠보자면 ‘걷기 축제’, ‘테마 탐방’, ‘청소년 탐방’으로 구분할 수 있다.

축제 운영은 연 1회 대규모로 운영하여 평소 남한산성 옛길에 관심이 많은 시민들이 결집되는 효과를 기대할 수 있다. 다양한 연령대가 참여하는 프로그램이니 코스를 초급 코스, 고급 코스로 구분하여 운영하여야 한다. 2015년 진행한 경기옛길 걷기 축제의 경우 사전접수자 640여명, 현장접수자 300여명, 총 940여명이 참여하였으며, 초급 코스 2.5km, 고급 코스 11.7km로 설정하여 진행되었다.

테마 탐방은 남한산성 옛길이 조성된 후 가장 중심으로 운영될 체험 프로그램인데, 노선에 따라 특성에 걸맞는 테마를 설정하고 진행할 수 있다. 테마는 ‘전근대 역사’, ‘근·현대 역사’, ‘산성’, ‘민속’, ‘생태’ 등으로 설정할 수 있다. 전근대 역사 탐방과 근·현대 역사 탐방은 옛길 주변에 산재한 다양한 문화유산을 답사하는 방식으로 진행한다. 산성 탐방은 옛길 노선 상에 위치한 남한산성, 설봉산성, 설성산성 등을 체험할 수 있는 프로그램이다. 민속 탐방은 옛길 민속 조사를 통해 산출될 스토리자원과 연계한 탐방 프로그램이다. 생태 탐방의 경우에는 옛길 주변에 있는 생태 자원들에 대해 체험을 할 수 있도록 기획될 프로그램이다. 각 프로그램은 위의 설문 조사를 통해 확인했듯이 평소에 시민들이 자주 접하기 어려운 전통 기반의 문화예술 공연과 접목하여 호응도를 높일 수 있을 것으로 예상된다.

한편 청소년 탐방은 위의 사례와는 달리 옛길을 향유하는 계층을 확대하기 위해 기획될 프로그램이다. 경기옛길의 사례만 보더라도 옛길을 이용하는 주 연령층이 40~60대에 매우 집중되어 있음을 알 수 있다.²⁸⁾ 이에 청소년 계층이 흥미를 느낄 수 있을만한 프로그램 기획이 필요하다. 기획은 활동에 따라 두 가지로 접근할 수 있는데, 먼저 자원봉사 활동과 연계한 환경 정화 활동이 있다. 경기도 시·군의 중·고등학교를 대상으로 남한산성 옛길과 연계한 자원봉사 프로그램을 운영하여 자원봉사의식을 함양하며, 동시에 역사 스토리텔링 강의를 실시하여 옛길에 대한 관심을 유도하는 방안이다. 이와 더불어 청소년들의 자기 주도 탐험 활동을 기획하여 자기계발·신체단련을 도모하는 방안이 있다. 보다 효과적인 자기 주도 탐험 활동을 진행하기 위해 국제청소년포상제(The Duke of Edinburgh's International Award) 등 국제적으로 인증 받은 탐험 활동 플랫폼을 활용하는 것도 좋은 방안이라 사료된다.

28) 경기문화재단에서 운영하고 있는 네이버 경기옛길 공식카페의 가입자 현황을 살펴보면 옛길에 주로 관심을 갖는 연령층은 40~50대에 집중되어 있음을 알 수 있다. 2016년 8월 27일 기준으로 총 가입자 2,331명의 상세 현황을 살펴보면 50대 이상이 44.53%(1,038명), 40대가 32.35%(754명), 30대가 16%(373명), 20대가 5.88%(137명), 20대 이하가 0.78%(18명)로 나타났다.(나이를 확인할 수 없는 회원 11명이 있었음)

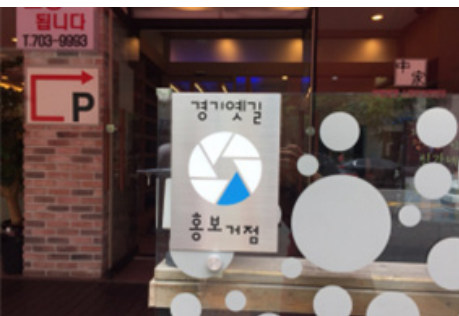
2) 남한산성 옛길 교육 프로그램

옛길을 바탕으로 교육 프로그램을 운영하는 목적은 시민들의 역사의식 소양과 아래에서 언급할 민-관 협력 프로그램의 토대를 마련하기 위함이다. 교육 프로그램은 전문성과 향후 지속적인 활용을 위해 단계 별로 운영하는 것이 효과적이며, 이에 기본, 심화, 해설사 단계로 나누고자 한다. 기본 단계는 시민들에게 남한산성 옛길을 관통하는 역사 강의와 주변 문화유산 소개, 스토리자원 소개 등으로 이루어진다. 심화 단계에서는 조선시대 도로망에 대한 이해를 높이고, 조선시대 지리서와 지도에 대한 교육이 이루어져 기본 과정과 비교해 옛길에 집중하는 교육 프로그램으로 구성한다. 마지막 해설사 단계는 시민들이 주도적으로 옛길을 향유하고, 민-관 협력 프로그램을 원활히 운영하기 위하여 문화해설 기법과 남한산성 옛길 상세 구간 설명, 길 안내 표식에 대한 집중적인 교육이 진행될 예정이다. 여기서 중요한 점은 기본, 심화, 해설사 단계 모두 대면 강의와 현장 실습을 병행하여 실질적인 효율성을 극대화시켜야 한다는 것이다.

3) 남한산성 옛길 민-관 협력 프로그램

위의 설문조사에서도 나타났지만, 시민들은 관이 주도하는 세련된 탐방 행사에 높은 기대를 갖고 있다. 하지만 남한산성 옛길이 지속적으로 유지되기 위해서는 관의 기본적인 관리·운영과 함께 민의 참여와 관심이 병행되어야 한다.

민-관 협력 프로그램의 방안으로는 ‘홍보거점 구축’, ‘기자단 운영’, ‘자원봉사단 운영’ 등 구체적인 프로그램을 통해 민간의 역할을 부여하는 편이 효율적이다. 홍보거점이란 남한산성 옛길이 지나는 노선 주변에 있는 시민 운영 시설에 표식을 부착하고 안내 자료를 비치할 수 있는 일종의 시민 주도형 안내소이다. 실제로 경기옛길에 홍보거점이 삼남길 21개소, 의주길 20개소, 영남길 20개소가 운영되고 있다. 민-관이 협력하여 옛길 홍보를 진행한다는 것에도 큰 의미가 있으며, 지역 사회 안에서부터 작위적이지 않게 홍보가 진행된다는 부분에서도 의미가 있다. 기자단은 옛길 주변의 문화유산, 스토리자원, 행사 등을 취재하여 웹 상 공중에 게시하는 형태로 운영된다. 참여할 시민들을 모집하여 운영하며, 주제·일시·방식 등 일체는 취재를 수행하는 시민들이 자율적으로 결정한다. 자원봉사단은 기본적인 옛길의 관리를 위해 조직된다. 남한산성 옛길이 조성되면 노선 상에 각종 시설물이 설치된다. 길이라는 특성 상 모든 시설물은 실외에 노출되어 지속적인 관리가 필요하다. 이와 같은 시설물에 대한 상태 정보 등을 자원봉사단의 활동을 기반으로 수집하여 옛길 관리에 적극 활용한다. 즉 전체적인 운영과 관리·홍보의 플랫폼 개발은 기관이, 그리고 관리·홍보 일정 부분 참여는 민간의 역할로 제시하는 편이 상보적인 관계를 구축할 수 있다고 생각된다.



[그림 6] 경기옛길 영남길 홍보거점 표식

V. 맺음말

본고는 1장에서 도보길의 양적인 성장세와 비교해 그 안에 담을 콘텐츠를 심도 깊게 고민하지 않고 있는 현 실태를 지적하며, 경기도와 경기문화재단에서 2016년부터 수행하고 있는 남한산성 옛길 조성의 의의를 설명했다. 2장에서는 조선시대 전기와 후기 도로의 역할과 성격에 대해 소개하였다. 그리고 조선시대 시기 별 편찬된 지리서에 소개된 간선도로망을 비교하면서 ‘봉화로’라는 명칭은 1864년 『대동지지』에서 처음 보이지만 1770년 『도로고』에서부터 지선도로로 존재해왔고, 태백산사고의 건립 시기를 고려해서 실제로 중요하게 사용된 것은 더 과거일 것으로 추정했다. 3장에서는 봉화로의 원형 노선을 『대동지지』와 「자전꽃교지광주략도」를 통해 고증했고, 남한산성 옛길로 조성하기 위해 과거 지명의 현재 위치를 밝혔다. 마지막 4장에서는 남한산성 옛길의 문화유산과 스토리자원을 나열하고 ‘탐방로의 특수성 확보’, ‘지속적인 탐방로의 활성화’, ‘시민 문화체험 기회 확대’를 위한 활용 방안을 제시해 보았다.

봉화로는 조선시대 한양과 지방을 연결하던 10대로 중 봉화까지 연결되어 있던 500리의 장거리 간선도로였다. 과거 우리 선조들이 구불구불 걸었던 봉화로는 현대에 들어와 직선으로 연결된 포장도로에 밀려 그 의미가 퇴색되었고, 우리의 기억 속에서 점점 사라져 갔다. 그러나 이 길은 조선시대 왕이 선조의 능으로 전배를 가기 위해 걷던 능행로이기도 하였으며, 태백산사고에 국가 중요 사료를 보관하기 위해 걷던 운반로이기도 했다. 또한, 1637년(인조 15) 병자호란(丙子胡亂)이 발발하고, 45일간 항쟁을 하였지만 결국 인조가 세자와 함께 신하의 예를 갖추기 위해 삼전도를 향해 걷던 길이기도 하다. 그리고 경상 지방의 선비들이 한양으로 과거를 보기 위해 걷던 과거길이기도 하며, 요소요소 마다 장이 열려 물건을 팔기 위해 보부상들이 걷던 보부상길이다. 이처럼 봉화로는 조선시대 왕에서부터 서민들까지 저마다의 다른 목적을 위해 걸었던 길이다.

남한산성 옛길은 향후 역사문화탐방로로 조성되어 역사적 체험 및 교육이 가능하다는 특수성을 갖고 운영될 것이다. 조성된 옛길이 지속적으로 유지되기 위해서는 앞서 말한 민-관의 협력을 넘어 학계의 공조가 필요하다고 본다. 다시 말해, 역사학자, 민속학자, 문화콘텐츠학자들은 문화자원 활용을 염두에 두고 남한산성 옛길 주변의 현장 조사와 자료 조사를 꾸준히 하여 옛길과 연계할 만한 콘텐츠 발굴을 지속적으로 해야 한다. 관리주체는 도보 안정성과 쾌적성을 확보하기 위한 관리와 함께 시민들이 관심을 가질 만한 세련된 활용 프로그램을 기획해야 한다. 더불어 공공재인 길이 지속되기 위해 민과 관은 서로의 역할과 영역 설정을 통해 효율적이며 지속적인 협력 체계를 구축하여야 할 것이다. 본 연구를 바탕으로 향후 남한산성 옛길에 대한 연구와 관심이 증대되기를 기대해 본다.

참고문헌

『정조실록』

『태종실록』

『현종개수실록』

고동환, 『한국 전근대 교통사』, 들녘, 2015.

경기문화재단, 『남한산성 사료총서 제2권』, 2014.

경기문화재단, 『남한산성 옛길 조성 사업 중간보고서』, 2016.

노경국, 「도보여행동기에 따른 시장세분화 연구 : 제주올레 여행객을 중심으로」, 『동북아관광연구』 제7권 제2호, 동북아관광학회, 2011.

정대훈, 「옛길의 문화재적 가치와 활용」, 『글로벌문화콘텐츠』 제15호, 2014.

머니투데이, 「등산 제치고 1등된 걷기열풍... 4,500km 한반도 둘레가 이어진다」, 2016.8.17.

문화체육관광부, 『2014 국민생활체육 실태 조사』, 2014.

문화체육관광부, 『2015 국민생활체육 실태 조사』, 2015.

경기옛길 공식카페, <http://cafe.naver.com/oldroad>

서울문화포털 서울지명사전, <http://culture.seoul.go.kr>

한국관광공사 걷기좋은길, <http://www.koreatrails.or.kr>

부록 1 : 남한산성 옛길 주변 문화유산

구 분		내 용	비 고
성남시	옛길 원형노선	창곡동에서 남한산성 남문으로 향하는 중에 나타나며, 폭은 약 3~4m 내외로 약 500m 정도 원형 노선이 잘 드러나 있다. 『정조실록』에서 왕이 율목정에서 갑주로 갈아 입고 말을 타고 산성 남문으로 올랐다는 기록이 있어, 이 길이 조선시대 당시에도 마차나 가마로는 오르기 어려웠던 폭이 아니었을까 추정된다.	미지정
	옛길 석축 배수로	위의 원형 노선 양 옆에 석축으로 쌓은 배수로가 있다. 이는 길이 우천에 유실되는 것을 막기 위해 설치했던 것으로 보인다.	미지정
	돌탑	창곡동에서 남한산성으로 가는 중에 조선시대 때부터 유지되었던 약 5개 정도의 돌탑을 만날 수 있다. 이 돌탑은 주변 마을의 안녕과 나그네의 안전을 빌었던 것으로 추정된다.	미지정
하남시	선성군 묘역 및 석물	정종의 넷째 아들 선성군 이무생과 세 부인의 합장묘를 비롯하여 선성군파 종문의 묘 10여기가 모여 있다. 묘 주변에 신도비, 장명등, 상석, 망주석, 종자상, 향로석, 문인석 등의 석물이 많이 남아있어 석물 변천사 연구에 중요한 사료가 된다.	하남시 향토유적
	이성산성	신라가 한강 유역을 점령하고 난 이후에 쌓은 성이며, 신라 한산주 치소성으로서 하남시 초일동 남쪽에 있는 이성산에 있다.	사적
	동사지	발굴 당시 금당터와 함께 4개소의 건물터의 흔적이 발견되었고, ‘동사(桐寺)’라는 글씨가 새겨진 기와가 출토되어 이 절의 이름이 동사였음을 알 수 있다. 현재 동사지에는 두 기의 석탑이 남아있다.	보물 (석탑)
	광주향교	광주향교는 하남 고골사거리 모퉁이에 자리 잡고 있는데, 고골이라는 명칭은 고읍(古邑)에서 유래한 것이다. 현재 광주향교가 있는 자리가 광주목 읍치가 남한산성으로 옮겨가기 전에 읍치가 있던 자리다. 광주향교는 뒤쪽에 제사 공간으로 대성전과 동무·서무가 있고, 앞쪽에 교육 공간으로 명륜당과 동재·서재가 있어, 전학후묘의 전형적인 배치 형태를 갖추고 있다.	경기도 문화재자료
	교산동 건물지	교산동 건물지는 이성산성, 동사지 등과 함께 치소(治所)를 연구하는데 귀중한 자료로 활용되고 있다. 이곳에서는 신라 말, 고려 초, 조선 후기에 걸쳐 축조된 대형 건물터가 확인되어 이 지역이 고대부터 변화했던 곳이었음을 알 수 있다.	하남시 향토유적
	상사창동 연자마	남한산성 옛길 하남 구간에서 등산로에 들어가기 전 마지막으로 만나는 마을이 상사창동 법화골이다. 이곳에 1930년 제작되었을 것으로 추정되는 연자마가 있다.	경기도 문화재자료
광주시	남한산성	현재 유네스코 세계유산으로 지정되어 있는 관방유적이다. 남한산성은 남한산 정상부를 성벽으로 둘러싸아 일종의 군사소비도시를 조성한 것이라 볼 수 있다.	사적
	남한산성 행궁	남한산성 행궁은 1999년부터 발굴 조사와 복원 연구를 실시하여 상궐, 하궐, 좌전과 우실 등을 대부분 원형에 가깝게 복원되었다. 이곳은 정무시설은 물론 다른 행궁에는 없는 종묘사직 위패 봉안 건물을 갖추고 있어 역사적·학술적 가치가 크다.	사적
	침괘정	확실한 건립 연대는 알 수 없지만 1751년(영조 27)에 광주유수 이기진이 중수하고 침괘정이라 명하였다 전해진다. 침괘정의 한자음은 침과정인데 침과는 ‘창의 배개로 삼는다’라는 뜻으로 병자호란의 치욕을 되새긴다는 의미이다.	경기도 유형문화재

광주시	수어장대	수어장대는 지휘와 관측을 위한 군사적 목적으로 지은 누각으로 1624년(인조 2)에 남한산성 축성과 함께 축조되었다. 원해는 남한산성 내에 동·서·남·북 4장대가 있었으나 모두 소실되어 현재 유일하게 남아있는 장대이다. 또한, 복층으로 되어 있는 것이 특징이다.	경기도 유형문화재
	송렬전	송렬전은 1638년(인조 16)에 지은 사당으로 백제 시조인 온조왕을 모시고 있으며, 병자호란 때 전사한 이서의 위패도 함께 모셔져 있다.	경기도 유형문화재
	연무관	연무관은 남한산성 축성 시 함께 건립한 일종의 군사훈련장이다. 최초 연무당이라 부르던 것을 숙종 때 연병관이라 변경하였고, 정조 때에는 수어영이라 개칭하였다. 그 후에는 연병관, 연무관이라 불리었다.	경기도 유형문화재
	지수당	지수당은 1672년(현종 13) 부윤 이세화가 세운 건물로서 이 건물의 앞, 뒤로 세 개의 연못이 있었으며 당시 관리들이 낚시를 즐겼다고 전해진다. 지금은 연못 하나가 매몰되어 두 개만 남아있다.	경기도 문화재자료
	현절사	현절사는 병자호란 당시 적에게 항복하기를 끝까지 반대한 홍익한, 윤집, 오달제 3학사의 우국충절을 기리기 위해 1688년(숙종 14)에 지어졌다. 숙종 25년에는 3학사와 함께 김상헌, 정온도 함께 모셔진다. 정면 3칸, 측면 3칸의 평면형태로서 출처마 맞배지붕으로 전면 쪽은 개방된 형태를 보이고 두고 있다.	경기도 유형문화재
	삼리 구석기 유적지	삼리 구석기 유적지는 1만년 이전에 형성된 3개의 문화층이 밝혀졌다. 가장 아래쪽에 있는 제3문화층에는 중기 구석기시대 늦은 시기에 속하고, 제2문화층과 제1문화층은 후기 구석기시대에 속하는 것으로 추정된다.	경기도 기념물
	곤지암	신립장군의 설화와 연관있는 곤지암은 큰 바위와 작은 바위 2개로 이루어져 있다. 큰 바위 위쪽으로 약 400년 된 향나무가 자라고 있어 신비한 분위기를 자아내며, 주변을 도시공원으로 꾸며 놓았다.	경기도 문화재자료
이천시	신립장군묘	조선 중기 무신인 총장공 신립장군의 묘이다. 신립장군은 1567년(선조 1) 무과에 급제한 뒤에 여진족의 침입을 막는데 공을 세웠다. 임진왜란 때는 충청·전라·경상 3도 순변사로 임명되어 탄금대에서 배수진을 치고 왜군과 대결하였으며, 크게 패하고 남한강에 투신 자결하였다.	경기도 기념물
	설봉산성	설봉산성은 부학산성, 무학산성, 관고리성 등으로 불린다. 최초 건립 시기는 백제시대로 추정한다. 1998년에서 2005년까지의 조사에 의해 성곽의 잔존 상태와 축조 기법, 성 안의 장대터, 서문터, 저수시설, 저장시설 등이 확인되었다. 주목할 점은 산성에서 백제시대 축조된 성벽과 함께 토기가 다량 출토되었는데, 신라의 토기 조각도 많이 발견되었다. 이를 통해 이 지역이 삼국시대 백제와 신라의 각축장이었음을 알 수 있다.	사적
	영월암 마애여래입상	영월암 마애여래입상은 영월암 대웅전 뒤편 바위에 새겨져 있다. 육계의 표현은 보이지 않으나 목의 삼도 표현은 뚜렷하다. 원만하고 둥근 얼굴에 이목구비가 크고 뚜렷하게 조각되어 있어 왼쪽 어깨를 감싼 우견편단의 가사를 몸 전체에 두르고 있다. 양손의 표현은 섬세하고 아미타구품인의 수인을 하고 있는 것으로 보인다. 고려시대 불상으로 당시 영월암에 머물렀던 고승의 실제 모습을 모티브로 삼아 제작한 것이 아닌가 추정된다.	보물

이천시	설봉서원	설봉서원은 1564년(명종 19)에 서희, 이관의, 김안국의 학문과 덕행을 추모하기 위해 창건하고 위패를 모셨다고 한다. 1871년에는 흥선대원군의 서원철폐령으로 문을 닫았다가 2007년 4월 복원되었다.	미지정
	이천향교	이천향교는 조선시대 당시 이천부 읍치의 북서쪽 산기슭에 위치해 있었음을 『해동지도』를 통해 확인할 수 있으며 현재도 그 자리 그대로 이다. 이천향교는 1401년(태종 1)에 처음 건립되었으며, 지금의 건물은 후대에 다시 짓거나 수리한 것이다. 제향 공간인 대성전, 동무, 서무가 뒤편에 있고, 교육 공간인 명륜당이 앞쪽에 있어 전학후묘의 배치를 따르고 있다.	경기도 문화재자료
	중리 삼층석탑	중리 삼층석탑은 현재 중리동주민센터 입구에 위치해 있다. 본래는 현재 위치에서 약 2km 정도 떨어진 진리동 마을에 봉괴되어 흩어져 있던 것을 1972년 지금의 위치로 옮겨 복원했다.	경기도 유형문화재
	안흥지	안흥지는 조선시대 고지도 대부분에 표시되어 있는 저주지로 『해동지도』에는 안흥제언(安興堤堰)이라 표기되어 있다. 1474년(성종 5) 이천부사 이세보가 처음 건립하였고, 1907에 소실되었다가 1998년 이천시에 의해 복원되었다.	미지정
	김조순 묘역	김조순 묘역은 이천시 부발읍에 위치하고 있다. 김조순은 조선 후기 문신이자 정치가였다. 정조의 신임을 얻어 딸인 순원왕후가 순조의 왕비로 책봉된다. 이후 30년간 순조를 보필했으며, 안동 김씨 세도정치의 기틀을 마련한다. 안동 김씨의 세도정치는 김조순으로부터 시작되었지만, 세도정치의 폐해는 김조순 후대의 일이고 당대에는 좋은 평가를 받았다고 한다.	경기도 기념물
	자석리 석불입상	자석리 석불입상은 자석리 마을 가장 안쪽, 용화사 경내에 위치해 있다. 석불의 조각 기법으로 보아 고려 중기 이후로 추정된다. 수발형 머리 위에 원형의 판석으로 보개를 만들어 얹었다.	경기도 문화재자료
	설성산성	설성산성의 처음 건립된 시기는 4세기로 추정되며, 그 역사성이 매우 깊은 산성이다. 성벽의 축조방식을 살펴보면 삼국시대의 기법과 고려시대의 기법이 섞여있어 각 시대의 중축이 있었음을 알 수 있다.	경기도 기념물
여주시	영릉(英陵)	영릉(英陵)은 조선 제4대 왕인 세종대왕과 소헌왕후 심씨를 합장한 무덤이다. 조선 왕릉 최초로 하나의 봉분에 왕과 왕비를 합장한 능이자 조선 전기 왕릉 배치의 기본이 되는 능으로 무덤 배치는 『국조오례의』를 따랐다.	사적
	영릉(寧陵)	영릉(寧陵)은 조선 제17대 왕인 효종과 부인 인선왕후 장씨의 무덤이다. 이 무덤은 왕릉과 왕비릉을 좌우로 나란히 배치한 것이 아니라 위아래로 배치한 쌍릉 형식이다. 조선 왕릉 중 배치를 쌍릉으로 한 최초이며, 후에 경종과 선의왕후의 무덤 의릉도 이런 형태를 띠고 있다. 최초에는 구리시 인창동 동구릉에 있는 건원릉 서쪽에 있었으나 봉분 안으로 빗물이 쉴 염려가 있다 하여 1673년(현종 14) 세종의 무덤 동쪽으로 옮겼다.	사적
	여주 5일장	경기도 여주시 하동에서 5일 마다 열리는 정기 재래시장이다. 5·10·15·25·30일에 열리며, 농산물과 함께 생필품 등이 거래되고 있다. 여주장이 정확히 언제부터 열렸는지는 확실하지 않지만 고려시대부터 생활필수품을 거래하면서 자연스럽게 장이 선 적으로 추정된다.	미지정

Abstract

Historical Research and Utilization of Old Roads in the Joseon Dynasty - Focused on Old Roads of Namhan-sanseong Fortress in Gyeonggi Province -

Shin Chang-hee

(Gyeonggi Cultural Foundation Associate Researcher)

The old roads of Namhan-sanseong Fortress is a historical and cultural trail which has been made by Gyeonggi province and Gyeonggi Cultural Foundation since the early of 2016 based on five main roads of Bonghwa-road in the Joseon Dynasty which are comparted in 『Daedongiji』 of Gosanja Kim Jung-Ho.

Bonghwa-road passes by Yulmokjeong, Gwangju, Geombukcham, Icheon, Eumjuk, and Janghowon via Heunginjimun, Jeongwangyo, Sincheonjin, and Songpajin from Hanyang. It is a road of about 196km reaching Bonghwa through Chungju, Dangyang, Jukryeong, and Punggi later then.

Gyeonggi province and Gyeonggi Cultural Foundation historically research the original route of Gyeonggi of Bonghwa-ro. And, they make the road as a modern trail considering safety in walking by investigating cultural resources such as surrounding cultural assets, folk tales, and so forth. This writing aims to propose application plans by seeking the original routes of the old roads of Namhan-sanseong Fortress and cultural resources.

KeyWords: Old Roads, trail, The old roads of Namhan-sanseong Fortress



경기 옛길의 비전과 방향

유 영 초
산림문화콘텐츠
연구소 소장

- 
- I. 서론
 - II. 길의 의미와 본질
 - III. 경기, 옛길, 경기옛길
 - IV. 결론—경기옛길의 비전과 방향

국문요약

길 걷기가 여행과 건강 등의 중요한 문화콘텐츠로 자리 잡았다. 올레길, 둘레길 등 걷는 길도 많이 조성되었고, 범국가적 정책으로 ‘코리아 둘레길’ 만들려는 발상도 나오고 있다. 그러나 아직, ‘이 길이 어떤 길인가?’, ‘왜 걷는가?’, ‘누가 걷는가?’, ‘어떻게 걸을 것인가?’와 같은 이런 근본적인 질문들이 없이, 대체로 지역의 관광활성화와 같은 1차적 경제성의 측면이 더 많은 것으로 보인다. 본고는 우선 ‘길의 본질과 의미’를 살펴보고, 경기옛길의 정체성을 규명해보는 가운데, 그 비전과 방향을 모색해보는데 목적이 있다.

검토한 바로는, 길은 구체적인 물리적 공간은 물론, 추상적인 시간이 담긴 여정, 생활양식과 방법, 나아가 철학적인 태도와 규범 등 세상의 총체적 원리를 포함하는 의미를 담고 있다. 아울러 사람은 땅에서 배우고, 땅은 하늘로부터 배우며, 하늘은 도(道)를 따르고, 도(道)는 자연에서 배운다고 말한 노자의 도덕경의 원리가 길의 원리와 방법 속에 그대로 구현됨을 알 수 있었다.

자연의 원리 속에 구현된 길의 역사에는 인간의 생물학적, 사회적, 정치적, 문화적, 철학적, 종교적 욕구를 담아낸 기능들이 새겨져 있다. 경기옛길은 ‘경기’의 자연생태적 조건과 역사적 의미로 볼 때 한반도의 중심에서 사방의 근본 기능을 수행하는 곳이 된다. 또 ‘옛길’의 종교적 함의가 주는 측면에서는 깨달음의 길, 지혜의 길이 된다. 따라서 경기옛길은 ‘한반도에서 사방의 근본이 되는 경기의 길로서 길에 응축된 자연과 역사를 통해 미래를 열어가는 지혜의 옛길’이라는 정체성을 갖는다.

경기옛길의 비전은 이 정체성을 바탕으로 길의 주인들이 길을 세워 ‘사방의 근본’이 되는 길을 열어가는 데 있다. 이를 위해 생태학의 근본원리인 관계성, 다양성, 순환성, 체계성, 발전성이 길 속에 구현되어야 한다. 경기옛길은 역사와 자연을 기반으

* 산림문화콘텐츠연구소 소장

로, 사회생태계와의 관계성과 순환성의 증진을 통해 길의 입체성을 높여야 한다. 아울러 걷기의 가치와 철학, 지식과 방법론의 체계성을 갖고 미래지향적이며 발전적인 모델이 되어야 한다. 이를 위해 경기옛길에서 역사가 포섭된 노거수와 전통생태 등의 자연에 대한 깊은 천착과 이해가 필요하며, 이를 바탕으로 다양한 ‘길학교’, ‘치유와 명상의 길’, ‘사유의 북방한계선’을 극복하는 ‘평화의길’, 성인지적 관점의 여성성을 높이는 길을 열어야 한다.

주제어 : 걷기, 길, 도(道), 경기, 옛길, 경기옛길, 문화콘텐츠, 자연, 생태, 전통생태, 생태계의 원리, 길학교.

I. 서론

여름이면 작렬하는 태양의 열기로 오장육부를 데워가며, 대지에 밀착하여 걷는 사람들은 본다. 스피르크스의 수수께끼처럼 사람은 해가 뜰 때 네 발로 걷고, 중천에는 두 발로 걸으며, 황혼에는 세 발로 걷는다. 이처럼 해가 중천일 때 두발로 걷지 않고 서야 어찌 살았다고 할 수 있을까?

물론 이렇게 ‘무겁고 깊은 걷기’가 아니더라도 도심의 산책길이나 숲길을 ‘가볍게’ 걷는 사람들은 흔하게 볼 수 있다. 이제 여러모로 걷기는 삶의 중요한 양식이 되었다. 단지 양식을 얻기 위한 이동수단으로서가 아니라 목적으로서의 생활양식, 즉 그 자체가 독립적인 문화가 된 것이다.

그러다보니 걷기에 대한 상찬의 언어들은 귀에 박힐듯하고, 걷기에 관한 책들도 즐비하게 걸어 나온다. 물론, 걷기만이 아니라 야외로 향하는 다양한 발걸음이 존재한다. 걷기, 뛰기, 자전거타기, 캠핑하기, 비박하기, 산행, 등반 등의 인구가 늘어났다. 이는 지난 몇년간 일상복과 등산복의 경계를 무너뜨리며 한국인의 의관정제로 통했던 ‘아웃도어 룩’의 시장이 반증한다.¹⁾

길과 관련해서는 북한산 둘레길은 개통 두달만에 100만 명을 돌파할 정도였고, 지리산 둘레길도 한해 방문객이 35만 명에 이르렀다. 제주 올레길만 해도 2007년 개통 이래, 초기 3,000명에 불과하던 탐방객수가 2014년 117만 명을 넘어서고, 누적 500만명에 달했다.²⁾

1) 한국아웃도어산업협회의 연구조사에 따르면 2014년 아웃도어 패션시장규모는 7조원에 이른다. 2015년 한국의 영화산업, 출판산업 규모가 대략 1조6천억원, 1조4천억원이다. 한국아웃도어산업협회(2014), 「국내 아웃도어 현황 조사 및 경쟁력 강화 방안 연구」 p.10 참조

2) <제주올레 탐방객 500만명 훌쩍...개통후 8년간>, 연합뉴스, 2015년 1월 11일

이런 인기에 힘입어, 정부와 지자체들은 경쟁적으로 길을 만들어왔다. 환경부의 생태탐방로와 녹색길, 둘레길을 필두로 문화관광부의 문화생태탐방로와 해파랑길, 국토해양부의 누리길과 녹색경관길, 안정행정부의 명품 녹색길, 해양수산부의 해안누리길, 산림청의 숲길 등 부처별로 다양한 길을 조성해 온 것이다.³⁾

문화관광부의 걷는 여행길 정보안내 포털(<http://www.koreatrails.or.kr>)에 올라 있는 것만으로도, 전국적으로 590길 1,638개 코스가 운영 중이며, 전국적으로 그 길이는 약1만8,000km에 달한다.

최근에는 동·서·남해안과 비무장지대(DMZ) 접경지역 등 남한의 둘레 약4,500km를 하나로 잇는 ‘코리아 둘레길’의 구상이 나오고 있고, 이를 대한민국 대표 관광콘텐츠로 육성하겠다는 정책이 검토되고 있다.

이러한 ‘하드웨어’의 조성 중심의 길에 관한 정책은 논란거리이기도 하다. 부처나 지자체의 중복된 길 사업에 의한 예산낭비, 과시행정의 문제점은 물론, 같은 길의 다른 이름붙이기 시비도 일어난다.

특히 그냥 맨땅으로 두어야 좋은 길을 두고 데크를 설치해서 지속적인 보수교체를 해야 할 공사를 하거나, 조성만 해두고 관리되지 않아 마치 폐가처럼 방치되어 있는 경우도 있다. 이처럼 길조성의 방안과 후속관리의 문제도 제기된다. 이러한 문제점들을 놓고 ‘길 공화국’이라는 비아냥이 나오기도 하고, ‘코리아 둘레길’ 발상이 또 다른 4대강이나는 의구심의 눈초리를 보내기도 한다.⁴⁾

그러나 사실 우리의 걷는 길은 너무 짧다. 걷는 길은 상대적으로 많지 않을뿐더러, 오히려 걷는 사람이 없다는 것이 문제 아닐까. 일본은 이미 70년대부터 시작된 자연보도(自然歩道)를 통해 25만km에 달하는 걷는 길이 조성되어 있고, 프랑스의 랑도네(randonee)길만해도 우리가 현재 너무 많다고 말하는 걷는 길의 10배에 이른다. 장거리형 코스가 6만5천여km, 단거리형 코스 11만5천만여km의 총연장 18만km에 이른다.⁵⁾ 하다못해 내 몸속 혈구의 길도 12만km에 달한다.

그리고 보면, 우리는 더 많은 ‘걷는 길’을 내고 더 많은 길을 걸어야 한다. ‘3보 이상 승차’의 문화나 차량중심의 도로문화 개선에 걷는 길이 앞장서야 한다. 그동안 차에 양보한 길보다 더 많은 걷는 길을 모세혈관처럼 트고 열어야 할 것이다. 싹틔줄이 튼튼해야 정맥도 살고 동맥도 살 것 아닌가.

그러나 본질적인 문제는 길을 조성하는 데에 있지는 않다. 걷는 길을 도로공사 차원의 공사로 인식하는데 있는 것이다. 걷는 길이 그저 차 대신 사람이 굴러다니는 곳

3) 문화체육관광부·한국관광개발 연구원(2004), 「걷기여행길 통합관리·운영 가이드라인 연구」 p.8

4) 조선닷컴 블로그 <http://blogs.chosun.com/pichy91/2012/05/13>, “코리아 둘레길, ‘박근혜 정부판 4대강 사업’일까”, 경향신문 6월 25일자

5) 김명수, 박정은, 최영국, 정소양(2009), 「江·山·海를 잇는 국토녹색길 조성」 국토정책 Brief, (227), 1-8.

이라는 인식 때문에 이러한 하드웨어 중심의 길조성이 필요한 것 아닐까.

길의 본질과 의미에 충실하여 길의 정체성을 분명히 하고, 더욱 많은 사람들이 길을 걷도록 길에 대한 가치와 철학, 길에 대한 지식과 정보, 체험의 콘텐츠, 걷기의 방법과 의미에 대한 소프트웨어들이 우선, 혹은 함께 걸어가야 한다.

그러나 아직은 걷는 길을 왜 조성하는지, 대체로 그 길의 목적과 정체성이 분명하지 않고 아직까지 그 길의 의미는 매우 단선적(單線的)이고 평면적(平面的)이다. 둘레길, 올레길, 물레길, 바래길, 나들길 등등 다양한 이름들의 길들이 있지만, 대체로 기존의 보도나 산책길, 관광길, 산행길에 표지같이하거나, 정비하거나 보수하여 길을 내는 수준이다.

특히, 이 길이 어떤 길인가? 왜 걷는가? 누가 걷는가? 어떻게 걸을 것인가? 이런 본질적인 질문들이 전제되지 않고, 대체로 지역경제와 관광활성화와 같은 물질적 속성과 연계되는 측면이 더 많은 것으로 보인다.

물론 길의 정체성은 불변하지 않는다. 일찍이 여암 신경준은 “길이란 주인이 없고 오로지 그 위에 있는 자가 주인이다”⁶⁾고 했다. 길은 길을 내는 자의 의지와는 달리 걷는 자의 몫이기도 하다. 순례길에서 관광을 하든, 비단길에서 구도의 성찰하든 왜 걷는지는 걷는 자의 몫이 되는 것이다.

그럼에도 불구하고, 그 길의 생태학적, 사회학적, 문화적 동정(identification)⁷⁾에 따라서 생성될 의미의 결실들이 사뭇 달라질 것임은 자명하다. 그렇다면, 경기옛길은 어떤 길인가? 그 정체성에 따라서, 경기옛길 위의 주인과 길이 빚어내는 의미와 실체가 드러날 것이다. 그리고 그 의미와 실체에 따라서 길의 흥망성쇠도 함께할 것이다. 본고는 우선 길의 본질과 의미를 살펴보고, 경기옛길의 정체성을 규명해보는 가운데, 그 비전과 방향을 모색해보는데 목적이 있다.

Ⅱ. 길의 의미와 본질

길은 엄청난 의미를 가지고 있다. 가장 단순하게는 ‘사람이나 동물 또는 자동차 따위가 지나갈 수 있게 땅위에 낸 일정한 너비의 공간’을 말한다. 그 이외에도 ‘걸거나 탈것을 타고 어느 곳으로 가는 노정(路程)’, ‘시간의 흐름에 따라 개인의 삶이나 사회적·역사적 발전 따위가 전개되는 과정’, ‘사람이 삶을 살아가거나 사회가 발전해 가

6) 김종혁 (2004), 「[옛 길을 따라] 역사에서 '길'이란 무엇인가」, 역사비평, p.333

7) 「생물」생물의 분류학상의 소속이나 명칭을 바르게 정하는 일.

는 데에 지향하는 방향, 지침, 목적이나 전문분야' 등의 의미를 포함한다. 더 나아가 어떤 방법이나 수단, 과정과 시간, 척도의 단위로서의 의미는 물론, 그 결과로 만들어진 버릇, 습관, 습씨 등도 의미한다.⁸⁾

이처럼 우리말에서 길은 구체적인 물리적 공간은 물론 추상적인 시간이 담긴 생활 양식과 방법, 나아가 철학적인 태도와 규범, 세상의 총체적 원리를 포함하는 의미를 담고 있다. 때문에 길에 관한 구체적인 명칭은 물론, 방향이나 습관, 방법 등 다양한 의미를 가진 길에 관한 확장어가 대단히 많다.

길이 이렇게 다양하고 입체적인 의미망을 갖는 것은 비단 우리말뿐이 아니다. 영어의 way라는 단어 역시 길, 도로, 가도라는 구체적인 공간은 물론, 방법, 방식, 진로, 방향 등의 뜻을 함께 가지고 있다. 방법(method)라는 말이 그리스어의 길(hodos)에서 유래했다는 점에서도 길의 입체적 의미구성을 찾아볼 수 있다.⁹⁾

구체적인 공간으로서 용도나 기능적인 측면에서의 길을 의미하는 말들도 다양하게 있다. 도로(道路)나, 가로(街路)와 같은 한자말이나, 어원상 말을 타고 간다는 의미의 로드(road)라든가, 거리를 의미하는 스트리트(street), 발이나 다리의 의미를 갖는 패스(path)와 같은 영어의 명칭들도 있다. 이외에도 길은 규모나 용도에 따라서, 길에서의 운반 수단에 따라서 여러 가지 명칭이 존재한다.¹⁰⁾

다만 여기에서 길의 의미와 본질의 측면에 주목하고자 하는 것은 이러한 길의 기능적이고 물리적인 분류나 분석만으로는 길이 갖는 총체적 의미망을 담아내지 못하기 때문이다. 즉, 정치, 군사, 교역, 문화 등의 기능 수준의 이해로는 '길', 즉 '도로(道路)'의 본질적 기능이라고 할 수 있는 제각각(各)의 발(足)로 사유하는 기능인 걷기의 가치와 의미를 도출해내기 쉽지 않은 것이다.

우리가 길거리에서 가끔씩 들어보는 “도를 아십니까?”의 도는 세상의 원리로서의 도(道), 이치로서의 도를 말하는 것이다. 우리가 태권도, 다도를 말할 때의 도의 경우도 그것이 지니는 원리와 이치 그리고 방법론으로서의 길을 포함한다.

길이 이처럼 입체적 의미를 갖는 것은 무엇 때문인가? 아마 사유와 실체를 통합하는 본질적 기능을 지녔기 때문일 것이다. 즉, 길은 우선 생각이다. “이리 갈까 저

8) 국립국어원 표준국어대사전, <http://stdweb2.korean.go.kr> 참조

9) 강내희(2015), 문화과학사, 『길의 역사』, p.11~15 참조. 길의 종류를 두 페이지에 걸쳐 조사해 놓았다.

10) 한국문화관광연구원의 「역사문화로 개발실태 및 활성화방안」(2014)에서는 길의 기능과 용도에 따라서,

- 정치행정로 : 문서수발로, 암행로처럼 정치 및 행정 목적으로 이용된 길
- 군사외교로 : 파발로, 봉수로처럼 군사외교적 목적으로 이용된 길
- 물자유통로 : 보부상길처럼 지역 간 물자의 유통에 이용된 길
- 사적여행로 : 통혼로, 산수요람로처럼 사적 목적이거나 여행에 이용된 길
- 문화전파로 : 쇄신이나 문화 속성의 확산, 외래문화의 유입 및 전파에 이용된 길 등으로 구분해 놓고 있다.

리 갈까 차라리 돌아갈까”와 같은 대중가요처럼 이런 방향과 목적과 방법에 따른 ‘생각’이며, 그 뜻에 따른 동적 결과물, 실체로서의 ‘길’이 이루어지기 되기 때문이다. 한자의 도(道)를 파자하여 보면 머리 수(首)와 쉬엄쉬엄 가다, 걸음걸이를 의미하는 착(𨔵)자가 된다. 따라서 길의 의미에는 ‘머리가 걷는다.’는 사유, 즉 ‘생각’에 있다고 해도 좋지 않을까.

그런데 우리가 길을 논할 때는 이러한 입체적이고 총체적 의미로서의 길보다는 선적이고 평면적이며 단편적인 의미구성으로만 이야기되는 경우가 많다. 그러나 길의 종류나 기능에는 반드시 이러한 ‘생각’이 담겨있고 있어야 할 것이다.

사람이 날 때부터 세상을 살아가는 길을 알았을 리는 없다. 사람이 살아가는 길, 즉, 먹을거리를 구하고 생존하는 길, 생각의 길은 본질적으로 땅에서 구현되는 시간의 변화, 계절의 변화, 즉 자연의 원리에서 배웠을 것이다.

그래서 흔히 방법론으로서의 길은 자연의 물리적인 길에서 비유되고 추상된다. 하늘의 운행 길(天道)이나 물길과 같은 구체적인 길의 이미지와 은유를 통해 세상의 이치를 이해하고 사람의 도리와 삶의 방법론을 구현한다는 점이다.

사람은 땅에서 배우고, 땅은 하늘로부터 배우며, 하늘은 도(道)를 따르고, 도(道)는 자연에서 배운다고 말한다.¹¹⁾ 도(道)는 본질적으로 하늘이나 땅 그리고 생명체들의 움직임 속에 구현되는 가장 근본적인 원리를 말하는 것이라고 할 수 있다. 결국 길의 본질은 자연의 원리, 생태계의 원리 속에 담겨 있다고 해도 좋을 것이다.

우주 삼라만상, 사물이든 현상이든 모두 길이 있다. 하늘의 궤도에 별들의 길이 있고, 땅에는 산맥과 수맥과 지각과 용암의 길이 있다. 풀과 나무는 솟고, 물고기는 헤엄치며, 새는 날고, 파충류는 기며 사람은 걷는다. 이 자연의 머나먼 진화의 여정 속에 길은 이미 나있었고, 그 ‘옛길’을 따라온 것이다.

좀 더 구체적으로는 자연속의 산길, 들길, 물길, 바람길, 생물들의 길에서 인간의 삶의 길과 가야할 길을 만들어왔다. 우리의 논길, 밭길은 당연히 물길에 기초하여 만들어지고, 약초길은 짐승들에 의존하는 경우가 많았을 것이며, 바람길을 가늠하여 생활공간을 잡는 것은 당연한 생활의 길이다.

우리의 영남길 중 가장 험난하기로 유명한 토끼비리는 태조 왕건이 토끼길을 따라가서 찾아낸 길이라고 한다.¹²⁾ 독일의 슈트트가르트가 바람길을 트면서 세계의 환경도시로 거듭났다고 유명세를 탔지만, 우리의 풍수(風水)관념은 삶의 기본이었다.

11) 『道德經』 25장 : “有物混成 先天地生 寂兮寥兮 獨立不改 周行而不殆 可以爲天下母 吾不知其名 字之曰道 強 爲之名曰大 大曰逝 逝曰遠 遠曰反 故道大 天大 地大 王亦大 域中有四大 而王居其一焉 人法地 地法天 天法 道 道法自然.

12) 여성조선(2014), 『등산전문기자들이 직접 다녀온 명품 둘레길 33선』, p70

미국의 동서횡단도로의 모태가 되었다는, 서부개척 도로들은 인디언들의 길이었으며, 그 인디언들의 길들은 야생들소들의 길이었고, 그 야생들소의 길들은 물길과 식물들의 길이었을 것이다.¹³⁾ 또 이러한 땅의 길들은 태양계와 우주가 빚어내는 빛과 기후와 에너지의 조건을 따르는 것이다. 이것이 하늘의 이치라면 그것은 곧 어떤 원리 또는 섭리 즉, 길(道)을 따라 일어나는 일이며, 그 도는 스스로(自) 그러한(然) 존재를 따르는 것이다.

사람의 길의 역사는 생물학적, 사회적, 정치적, 문화적, 철학적, 종교적 기능이 모두 담겨 있다. 이것은 자연이 빚어낸 인간의 숙명적 길의 역사이면서, 심리학자들이 말하는 인간의 욕구발달단계나 인류의 발전단계와 일치한다.

즉, 그림 1에서 물리적 생물학적 단계에서의 길은 원시사회에 대응하며, 경제적 사회적 단계의 길은 농업 혁명기에 대응한다. 그리고 정치적 군사적 단계의 길들은 산업혁명기의 길에 대응시킬 수 있으며, 문화적 교육적 단계의 길은 지식정보사회의 사이버 루트와 같은 정보고속도로에 대응할 수 있을 것이다. 끝으로 철학적 구도적 단계의 길들은 앞으로 맞이해야 할 새로운 길에 대응시킬 수 있다.

이러한 인류 역사의 발전단계를 개체로서의 인간의 욕구발달단계와 비유해보면 다음과 같이 대응된다. 즉, 유아기의 생물적 욕구단계, 소년기의 사회적 관계와 소속의 욕구단계, 청년기의 정치적 지배적 욕구단계, 장년기의 자아실현의 문화적 욕구단계, 노년기의 성찰적 종교적 욕구 단계가 그것이다. 노년기는 결실기이며, 죽음과 새로운 탄생기라고 할 수 있을 것이다.

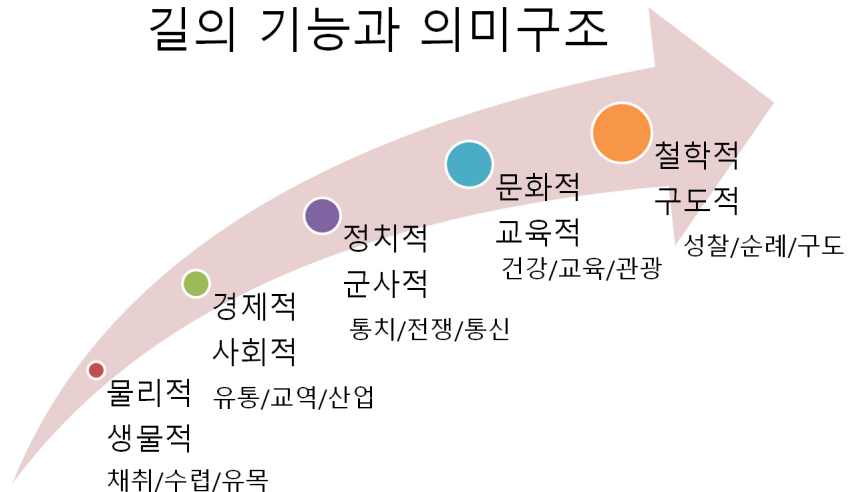
길은 한 개체든, 인류 전체든 직립보행기의 원시인류로부터의 기억들이 퇴적되어 있는 공간이다. 이 길의 의미와 실체적 구조는 생애주기 동안 통합적이며 입체적으로 겪게 된다. 그림에서는 단방향의 선형으로 그려져 있지만, 아래쪽의 구체적 물리적 공간으로서의 길과 위쪽의 추상적 정신적 시간으로서의 길의 기능과 의미는 통합적이고 입체적이다.

그림을 세부적으로 설명하자면 우선, 모든 길의 목적은 삶에 있다. 산다는 것은 먹는 것이고, 번식하는 것이다.

이것은 가장 1차적이면서 기본적인 기능일 것이다. 사람이 어떻게 밥만 먹고 사냐고 하지만, 먹고사는 일이 해결되지 않는다면 존재가 불가능하기 때문이다. 인류도 생존과 번식을 위해 야생의 정글에서 채집과 사냥과 유목의 길을 만들어 왔을 것이다. 탄자니아 오카방고의 숲에서 탈출한 이래 지구별을 배회해왔던 인간의 길들은 본질적으로 먹고 살기 위한 생물학적 루트라고 할 수 있을 것이다.

13) 김종혁 (2004), 『옛 길을 따라』 역사에서 '길'이란 무엇인가, 역사비평, p.334

길의 기능과 의미구조



[그림 1] 길의 기능과 의미구조

길은 또한 사회적 기능 즉, 소통의 기능을 한다. 길을 통해 물자를 나누고 통신을 한다. 물길을 따라, 야생동물들의 길을 따라 포식하고 번식한다. 물론, 이 역시 인간만 고유의 길의 기능이 아니다. 동물들은 물론 식물들도 신호를 주고받는 소통을 하기 때문이다.

많은 사람들이 걷는 이유를 건강에 둔다. 그런데 걷는 의미가 건강을 위한 체력 증진활동이 주가 되는 길이라면 역시 인간만의 고유한 특질을 반영한다고 볼 수 있을까? 동물들이 헬스를 하는지는 알 수 없지만, 아마도 체력증진활동이 그 자체의 문화적 목적을 갖는지 번식능력을 에너지의 충전인지에 따라서 걷는 길의 의미가 생물학적 수준이거나 문화적 활동으로 달라질 것이다.

그런데 길의 생물학적 기능 즉, 먹고사는 통로로서의 길, 교역과 물자의 통로로서의 신진대사의 기능은 이미 물류회사에 넘긴지 오래다. 고갯길을 넘어 자반고등어를 이고 지고 와서 겉보리와 쌀로 바뀌가던 물물교역의 길은 차로가 대신하고 있다. 또, 길의 사회적 소통의 기능조차 정보고속도로상의 메신저에 넘어갔다고 해도 과언이 아니다. 그렇다면 인간에게 동물과는 다른 길의 기능과 의미는 정치적, 문화적, 철학적, 종교적 가능성에 있지 않을까.

우리는 늘 개발도상에 있다. 도로를 늘 공사 중이다. 우리는 왜 길을 닦는 것일까? 물론, 길이 좁아서, 차량이 정체되어서, 물류를 더 많이 더 빠르게 하기 위해, 이런 저런 이유가 있겠지만, 본질적으로는 더 삶을 윤택하게 하자는 경제적 이유일 것이다.

그러나 차선은 8차선으로 16차선으로 늘어나도 그만큼 삶이 윤택해지거나 행복이 증가하지 않는다. 오히려 고속도로, 고속철이 생겨서 빨라진 만큼, 주변부의 자원이 중심부로 빨려 들어가는 지역의 공동화나 폐쇄화의 문제가 생긴다.

인간의 과학기술은 더 이상 자연에게 길을 묻지 않으려 한다. 사람의 길은 강물과

바닷물을 인위적으로 막고 산맥과 수맥을 끊으며 철새들의 하늘길을 교란한다. 북태평양을 떠돌던 연어 떼가 수천, 수만km 헤엄쳐 동해안 남대천으로 돌아오는 연어들의 바다길이 끊기거나, 문명의 이기들이 쏘아대는 전자파는 대륙에서 대륙으로 수만km를 비행하는 철새들의 길을 잃게 만든다.¹⁴⁾

이렇게 환경파괴와 오염, 기후변화와 같은 문제를 야기하며, 많은 다른 지구생명체들을 막다른 길로 내몰아 왔다. 뿐만 아니라, 인간 스스로 닦아온 문명의 길인 뇌 공학, 생체공학, 유전공학, 정보통신기술과 같은 과학기술의 진보는 이제 인류문명의 새로운 길을 물어야 하는 정도로 변곡점을 향해 치닫고 있다.

어쩌면 알파고 시대에 길의 의미는 인류의 길을 묻는데 있을지도 모른다. 길이 새로운 학교인 것이다. 앞서 길의 기능과 의미 중에서, 건강과 교육과 문화적 의미의 측면에서도 이미 인공지능이 그 길을 알고 있고, 호모사피엔스 보다 훨씬 뛰어난 능력을 보인다.‘길위에서 길을 묻는 일(구도)’ 걷는 길의 본질과 기능인 사유를 통해 자유의 의미를 찾는 지혜의 도로에 있지 않을까?

Ⅲ. 경기, 옛길, 경기옛길

제주 올레길, 지리산 둘레길, 남해 바래길, 강화 나들길, 금강 소나무숲길 등 길마다 이름을 짓고 각 길의 정체성을 담은 문화적 동정을 해두었다. 심지어 경상북도 청도에는 개그맨 전유성의 재치를 담은 이름의 ‘몰래길’도 녹색길로 조성하였다. 이처럼 길마다 각자의 차별성과 의미를 담은 이름붙이기(naming)는 길의 정체성에 대한 1차적 프레임을 구성하는 일이라고 할 수 있다.

‘이름을 불러주어 꽃이 되었다’는 시가 있듯이, 이름은 관계의 가장 기본적인 구성 요소이다. 그만큼 이름 붙이가 길의 정체성과 관련되어 있기 때문에 같은 길을 놓고도 지자체나 부처 등에 따라서 다른 라벨을 붙이는 일도 생기게 된다.¹⁵⁾

이름이 그 본질과 정체성을 드러내주지 못했을 때 이름값을 못하는 경우도 있고, 이름이상으로 큰 가치를 발휘하는 경우도 있다. 경기옛길은 과연 어떤 정체성과 의미

14) “전자파가 새를 ‘길치’로 만든다.” 동아사이언스, 2014년 05월 16일자 참조. 유럽올새는 몸속에 나침반 같은 감각기관을 가지고 있어 지구의 자기장을 인식해 움직인다. 하지만 전자파는 이 감각기관을 교란시키기 때문에 새는 방향을 잃고 만다고 한다.

15) “길 하나에 이름 두 개. 전국 도보여행길 중복 명칭 ‘수두룩’”, 아시아경제신문, 2013년 7월 11일. 보도에 따르면, 부산 도보여행길의 경우 해파랑길과 갈맷길이 사용중인 것을 비롯, 울산은 해파랑길과 솔마루길 강원 고성은 해파랑길과 산소길, 충남 부여는 사비길과 백마강길, 전북 군산은 구불길, 생태문화탐방로 등의 같은 길에 중복된 이름을 쓰고 있다. 심지어는 경기 양평 ‘두물머리길’은 물소리길, 물레길 등으로 문체부, 국토부, 지자체가 각기 다른 이름을 쓰고 있다.

를 담아 어필할 것인가? ‘경기옛길’이 어떤 정체성을 가지고 있는지에 따라서 그 비전과 방향도 달라질 것이다.

경기옛길을 구성하는 낱말의 개념과 의미들을 놓고 경기옛길의 정체성을 검토해보자. 우선 ‘경기’는 경기옛길의 정체성을 구성하는 핵심요소이다. 많은 걷는 길들이 있지만, 경기옛길이라고 이름붙인 것은 ‘경기’라는 정체성을 반영하기 위한 의지가 담긴 것이라고 할 수 있다.

경기옛길을 관장하는 부서가 경기학연구센터라는 점에서도 분명히 드러난다. 따라서 경기의 정체성을 밝히는 것은 경기옛길을 통한 경기학의 학문적 가치를 조명하는 일과도 연계될 것이다.

최근 자치단체별로 지역의 이름을 붙인 정책 사업들이 많아졌다. 성남의 경우, ‘성남환경교육’이라는 브랜드를 통해 성남시 환경교육의 차별성을 시도하고 있고, 부천시시의 경우 ‘부천학’이라는 이름을 통해서 만화와 관련된 문화정책의 특화를 시도한 사례가 그것이다.

각 지역이라는 용어를 수식하는 것은 그 지역의 독자적인 문화의 거점성과 지역성, 다른 지역과의 상대성을 강조하는 ‘정체성 제고’의 측면이라고 볼 수 있다. 지역은 마을, 고을, 나라, 세계 등의 여러 차원에서 위계적 중층성을 가지고 있고 인식의 범위에 따라서는 국가 혹은 대륙의 경우도 지역으로 인식한다. 때문에 지역학은 동양학과 서양학, 한국학과 중국학, 경기학과 제주학, 나아가, 부천학, 성남학과 같은 학문적, 문화적 위계성을 갖는 것이다. 그리고 지역학은 그 지역의 자연생태적, 지리적 정체성을 기반으로 이룩해 나간 문화적 개별성, 차별성으로부터 시작된다.

경기도는 남북분단으로 지리적 경계가 왜곡되어 있지만, 원래 북쪽으로 추가령 구조곡을 경계로, 남쪽으로는 차령산맥을 경계로 한반도 3대지괴의 하나인 경기육괴를 기반축으로 하고 있다. 또, 추가령 구조곡을 따라 유로가 형성된 임진강, 차령산맥 북쪽 사면에 형성된 안성천, 그리고 금강산에서 발원하는 북한강과 오대산에서 발원하는 남한강이 만나는 한강을 끼고 있다. 서쪽으로는 250개의 섬을 끼고 있는 바다와 해안이 있다.¹⁶⁾

경기는 한반도의 중심에서 산과 강, 평야와 바다를 골고루 끼고 있는 자연생태적 특성을 갖고 있다. 때문에 물길, 산길, 바다길, 들길이 두루 형성되는 곳이다. 경기는 우리문화의 지리철학적, 생태적 핵심키워드인 산수(山水)를 품고 있다. 이와 같은 자연생태적, 지리적 정체성은 동서남북 이정표로서의 기능, 방향키로서의 기능, 중심의 근본 기능을 수행하는 곳이 되게 한다.

16) 경기도(2006), 『경기지오그래피』, p.14-15

때문에 경기는 ‘사방의 근본’ 내지 ‘근본의 땅’이라는 표현처럼, 경기는 서울과 함께 나라의 중심으로서 지방통치를 위한 중요한 공간으로 인식되었다.¹⁷⁾ 경기의 역사적 어원에서도 경기의 정체성이 드러난다. ‘경기(京畿)’란 ‘서울(京)’과 ‘서울의 주변지역(畿)’을 일컫는 말이다. 즉 서울을 내포하는 의미를 갖고 있는 것이다.

경기는 원래 중국의 고대 봉건사회로부터 유래한 말로, 왕이 거주하는 도읍을 보호하고 그 기능을 돕기 위해 설정한 직할지를 의미한다.¹⁸⁾ 때문에 이러한 직할지적 성격은 서울과 독립된 위성도시나 외곽도시로서가 아니라 경기의 정체성이 한나라의 정체성으로 이어지는 역할과 기능을 하게 된다.

경기가 다만, 서울보다 더 많은 인구가 거주하고 있고 큰 경제력과 동력을 가지고 있는 곳이라는 측면에서가 아니라, 자연생태적 조건과 역사적 의미에서도 경상, 충청, 전라, 제주, 강원도 등과 등가적 지위를 갖는 광역자치단체 불과하지는 않다는 점을 보여준다.

다음으로는 옛길의 의미를 살펴보자. 옛길의 단순한 사전적으로 의미는, 먼저, ‘지나간 때’를 뜻하는 ‘옛’과 ‘길’이 조합된 “예전에 다니던 길”로 정의되어 있다. 즉, 현재보다는 과거의 의미가 강조된 공간으로 일반적으로 사용되는 말이다. 즉 고유명사로서가 아니라 보통 어디에나 있는 말이다.

다만, 최근 다시 여행과 트레킹 등의 관점에서 보면 옛길의 뉘앙스는 조금 다르다. 옛길은 지금은 전혀 사용되지 않는 길이 아니라, 지금도 살아 있는 오래된 길을 말한다고 할 수 있다. 비슷한 의미의 용어로 일본의 역사가도(歴史街道)는 옛길과 마찬가지로 시간적 개념인 ‘역사’와 공간적 개념의 ‘가도’가 결합한 용어다. 홈페이지에서 역사가도는 ‘일본의 역사라는 시간 축으로 연결된’ 여행길임을 드러내고 있다.¹⁹⁾

‘옛길’은 길의 다양한 형식이나 내용의 변경에도 불구하고 여전히 활용되고 기능하며 존재하는 길을 말한다고 할 수 있다. 옛길을 역사적 의미에서 규정한다면 김종혁의 다음과 같은 정의가 가장 부합하지 않을까 싶다.

“길은 유구한 시간성을 담지하는, 박물관 안에 박제되어 있지 않은, 여전히 그 기능을 발휘하면서 살아 움직이는 역사적 유물이며 동시에 사료이다.”²⁰⁾

‘길’의 입체적 의미구성으로 볼 때, ‘옛길’ 또한 이러한 시간적 퇴적이나 물리적 공간의 의미만 있을 리 없다. 즉, 옛길 역시 철학적 구도적 메타포를 담고 있다는 점이다. ‘옛길’의 본질적인 의미는 먼저 걸어 간 사람들의 구도의 길이다. 이때는 고유명

17) 심승구(2015), 「경기(京畿)를 통해 본 서울의 정체성」, 서울학연구, (58), p.36

18) 심승구(2015), 위 논문, p.36

19) 일본 역사가도추진협의회(歴史街道推進協議会) 누리집(www.rekishikaido.gr.jp). 한국문화관광연구원(2014), 〈역사문화로 개발실태 및 활성화방안〉,

20) 김종혁(2004), 「옛 길을 따라」 역사에서 '길'이란 무엇인가, 역사비평, 333.

사로서 쓰이는 개념이다.

‘옛길’은 불교에서 중요한 개념이다. ‘옛길’은 붓다가 사람들에게 전한 ‘깨달으신 분들의 길’을 뜻한다.²¹⁾ 즉, “옛길”은 구도의 길, 깨달음의 길, 지혜의 길인 셈이다. 기독교에서도 마찬가지로 옛길은 중요한 의미를 갖는 길이다. ‘옛길’은 선한길이며 마땅히 걸어가야 할 검증된 길을 의미한다.²²⁾

이처럼 옛길의 의미는 과거의 오래된 길이나, 역사적인 길만을 의미하지는 않는 것이다. 경기옛길이라는 이름붙이기가 이런 철학적 관점을 의도했는지는 알 수 없지만, 결과적으로 ‘옛길’의 용어는 분명 종교적 함의를 갖고 있으며 깨달음과 구도의 길, 선하고 바른 길의 가치와 의미를 담고 있다는 점이 중요하다.

이와 같은 경기와 옛길의 의미구성을 종합하면, 경기옛길의 정체성은 “한반도에서 사방의 근본이 되는 경기의 길로서 길에 응축된 자연과 역사를 통해 미래를 열어가는 지혜의 옛길”이라고 표현할 수 있을 것이다.

IV. 결론-경기옛길의 비전과 방향

경기옛길이 “사방의 근본이 되는 길로서, 자연과 역사를 통해 미래를 열어가는 지혜의 옛길”이라고 한다면, 이 정체성에 기초한 비전과 미션, 구체적인 사업의 방향과 방법들이 세워져 가는 것이 순리일 것이다.

앞서의 길의 본질과 의미에서 살펴보았듯이, 길은 원리이자 방법이며, 방향이자 목적이라는 입체적 의미를 갖는다. 그리고 경기옛길의 비전과 방향을 세우는 일도 역시 ‘도법자연(道法自然)’의 기초위에서 이루어지는 것이라고 할 때, 즉 ‘길은 자연에 있다’고 할 때, 자연의 원리, 생태계의 원리는 하나의 방법론이 된다.

자연생태계의 생태학의 가장 기본적인 원리는 정체성(identity)과 다양성(diversity), 관계성(network)과 순환성(cycle), 역동성(dynamic)과 발전성(development), 통합성(integrity)과 체계성(systemic, nested)을 들 수 있다. 정체

21) “제자들이여, 어떤 사람이 인적이 드문 숲속에서 길을 잃고 헤매다 옛사람들이 걸어다녔던 아름다운 길을 발견했다고 한다. 그 길을 따라 가보았더니 그곳에는 아주 오래된 옛성이 있었다. 성 주변에는 이름 모를 아름다운 꽃들이 피어 있고 연못에는 연꽃이 드리워진 아주 훌륭한 도시였다. 그는 그 숲을 빠져나와 그 나라의 황에게 이 사실을 알렸다. 왕은 그 말을 듣고 신하들을 시켜 다시 그 성을 복원하도록 명령하였다. 그 성이 다시 세워지자 그 사실을 아는 많은 사람들이 다시 모여들어 살기 시작했고 그 도시는 다시 눈부시게 번하게 되었다고 한다. 제자들이여, 나는 옛사람들이 깨달음의 길을 갔던 것처럼 나도 깨달음의 옛길을 발견했다.”. 선묵해자(2013), 『살아있는 동안 꼭 읽어야 할 부처님 말씀 108가지』, 아침단청, pp.212-213

22) “여호와께서 이와 같이 말씀하시되 너희는 길에 서서 보며 옛적 길 곧 선한 길이 어디인지 알아보고 그리로 가라 너희 심령이 평강을 얻으리라.” 성경 <예레미야 6장 16절>

성이란 경계의 안쪽을 말한다. 즉 남과 차별화된 특성이다. 경기옛길의 정체성을 가시적으로 구현하기 위해서는, 차별화된 콘셉트의 가치와 물리적 구조, 프로그램과 콘텐츠를 가져야 할 것이다.

그런 점에서 경기옛길은 길의 주인들이 길을 세워가는 입도(立道)²³⁾의 콘셉트로 재해석 되고 차별화 되어야 한다. 경기옛길은 단지, 사람들이 직선적인 공간을 들고 나는 일차원의 길이 있는 곳이 아니라, 그 길에서 사유와 실체가 통합되는 걷기의 본질이 구현되는 고차원의 길이어야 하는 것이다.

우리에게는 이미 하늘길, 물길, 바다길, 철길, 산길, 숲길, 고속도로, 최첨단 정보 고속도로 등 수많은 길이 놓여있다. 그럼에도 불구하고 최악의 삶의 질과 행복지수, 최고의 자살률, 최고의 노인 빈곤률 등에서 보여 주듯이 행복의 길은 그 입구조차 찾지 못하고 있다.

그런 점에서 경기옛길은 새로운 인류와 문명의 걸음마를 다시 시작하는 담론의 공간으로서 학교가 되어야 한다. 어린이부터 노인까지 새로운 길을 묻는 경기옛길의 길 학교인 것이다.

자연의 원리에서 차별성의 원리는 필연적으로 다양성(diversity)과 연계된다. 작은 차이 미세한 차이들의 발견은 중요한 정체성의 요소이며 다양성의 근거가 되기 때문이다. 경기옛길은 꽃잎 한 장의 털끝차이에도 주목할 만큼 ‘개성’을 존중하는 길이어야 한다.

앞서 길의 이름 붙이기의 중복을 문제제기하고 있지만, 하나의 존재는 그 존재와 관계하는 다양성만큼 많은 이름을 갖게 된다. 한강만 해도 한강을 끼고 사는 고을의 수만큼 강의 이름도 많았다. 영월의 동강, 충주의 달래강, 이천의 여강, 송파의 송파강, 왕십리의 무수막강, 마포의 마포강, 노량진의 노들강, 서강은 모두 한강의 다른 이름들이다. 이처럼 경기옛길도 이러한 지역의 생태적 문화적 다양성이 존중되는 다양한 이름의 길들을 품에 안아야 한다.

이어서 생태적 원리의 중요한 요소는 관계성(network)이다. 이 네트워크는 길의 핵심적 기능이기도 하다. 길은 보통 집에서 나와 골목길을 따라 큰길로 나오고, 이 큰 길에서 자유롭게 걷는 길로 이어져야 한다. 지금은 자동차에 의해 걷기의 흐름이 끊기고 걸음을 자동차에 양보해야하는 상황이 많다. 걷는 길은 단절되지 않고 모세혈관처럼 이어져야 한다.

물리적 관계성뿐만 아니라, 걷기가 ‘종교, 철학, 자연경관, 도시정책, 해부학, 알레고리, 그리고 심장박동과 긴밀한 관련을 맺고’²⁴⁾ 있듯이 길 역시 이러한 다양한 관계

23) ‘설 립’으로 훈독하는 ‘立’은 새로 생겨났다, 새로운 차원의 어떤 것이 형성되거나 없던 것이 들어섰다, 이루어졌다는 의미로 쓰인다. 없던 법을 만들고 생성하는 것이立法이고, 어떤 새로운 차원의 지위와 자리를 차지하여 확고하게 세우는 것도 立身이다. 立春, 立夏, 立秋, 立冬과 같은 개념도 선적인 시간개념이나 면적인 공간 개념이 아니라, 시공간적 개념으로 볼 수 있다. 그런 점에서 길은 본질적으로 들고 나는 입출(入出)의 선적인 의미가 아니라는 점에서, 길은 생성된다는 의미에서 입도(立道)의 개념을 써본다.

속에 연결되어야 한다. 걷기가 ‘물리적으로 같지만, 철학적으로는 다를 수 있듯이’, 길의 관계는 다양한 분야로 연결될 수 있다. ‘걷기가 성애와 관련될 수도 있고 지성과 관련될 수도 있으며 혁명과도 관련될 수 있고 예술과도 관련될 수 있듯이’ 길 역시 모든 영역과 관계하며 소통하고 연결 지어야 한다. 걷기와 마찬가지로 길은 “모든 영역(해부학, 인류학, 건축, 조경, 지리, 정치사와 문화사, 문학, 섹슈얼리티, 종교연구)을 ‘통과’하며, 갈 길이 멀기에 어디에도 머물지 않는”²⁴⁾ 길이어야 한다.

경기옛길은 역사탐방로일 수 있으며, 세월호의 길일 수 있으며, 성소수자(LGBT)의 길일 수 있으며, 종교인들의 순례의 길일 수 있어야 한다. 이를 위해서는 경기옛길은 자연에 대해 좀 더 가까이 돋보기를 들이대야 한다. 자연의 다양성, 생태의 다양성과의 접촉에서 사유의 다양성이 나오고, 지식과 문화의 다양성이 나오기 때문이다.

역사는 인간이 자연과의 부단한 교감으로 형성한 인간의 발자취이며, 이는 거대한 자연사에 포섭된다. 역사가 의미가 있는 것은 또 우리가 인간이기 때문이지만, 인간의 역사, 과거의 재생산을 통해 미래를 생산하기 위해서는 필연적으로 자연생태의 이해와 직지(直指)²⁵⁾를 위한 노력이 필요하다.

나무는 길의 상징이자 중요한 침묵의 동반자이다. 경기옛길에서 흥망성쇠를 지켜보고 있던 고목에게 길을 물어야 한다. 이를 위해 ‘오리마다 오리나무, 십리마다 시무나무’ 길의 동반자들을 다시 모셔야 한다. 길의 이정표가 되는 마을의 정자나무, 마을 어귀나 고개 마루의 당산나무, 신목(神木) 등의 ‘노거수 모시기’가 경기옛길을 걷는 자들이 할 일이다.

옛길에서의 노거수(정자나무, 당산나무), 또는 가로수길의 디자인은 다만 풍경으로서 뿐만 아니라, 인생길의 좌표설정의 의례로서도 기능한다. 산길의 돌탑쌓기는 무사보행과 행복을 비는 기복행위이다. 가로수길, 숲길, 당산나무 등의 풍치와 아름다움은 ‘길’의 가장 강력한 이미지텔링, 스토리텔링의 문화콘텐츠이다.

경기옛길에서 만날 수 있는 생태문화자원 들의 조사발굴을 통한 ‘나무모시기’, 노거수와 가로수길의 디자인을 통한 ‘길 문화콘텐츠 개발’, 시민들이 자발적으로 슬쩍슬쩍 건드리고 보태서 집단적 창작품으로 만들어가는 길 위의 ‘예술 네티지’²⁷⁾, 이런 일들이 새로운 길의 문화일 것이다.

24) 레베카 소닛 지음, 김정아 옮김(2003), 『걷기의 역사』, 민음사, p.9

25) 레베카 소닛 지음, 김정아 옮김(2003), 위의 책, 같은 쪽.

26) 직지直指는 ‘천 개의 강을 비추는 한 개의 달’을 향한 가리킴이다. 즉, 본질에 대한 직접적인 접촉이며 대응을 말한다. 말과 문자와 이미지와 영상으로 표현된, 혹은 지식으로 탑재된 천 개의 달이 아니라, 직접 접촉하고 대응하는 한 개의 달을 향한 체득된 지식, 지혜를 말한다고 할 수 있다.

27) 네티지(nudge)는 원래 ‘옆구리를 슬쩍 찌른다.’는 뜻으로 누군가의 강요가 아닌 자연스러운 상황을 만들어 사람들이 올바른 방향으로 유도하는 일을 말한다. 계단에 다이어트 효과 그림이나 수치를 넣어 엘리베이터 보다 걷기를 유도하는 것도 그런 사례이다.

경기옛길의 예술가나 단체들은 스토리텔링과 이미지텔링이 가능한 풀꽃과 바위, 가로수, 당산나무 등을 풍경 미학적으로 아름답고 신령스럽게 꾸며서, 길을 걷는 사람들의 ‘예술 넋지’를 유도할 수 있다. 이러한 다양한 활동들은 길의 정치적, 문화적, 교육적, 종교적 이슈들을 품을 수 있는 네트워크의 토양이 된다.

자연생태계는 체계적이며 입체적이고 통합적이며 발전적이다. 이 원리들은 곧 길의 원리이다. 길은 입체적 방향과 지향으로 구성해야한다. 길은 원래 물리적 사방의 공간이 아니라 시방의 공간이다. 즉, 시간과 공간의 입체적 공간이다. ‘시방’은 과거를 재생산해내고, 미래를 창출하는 ‘지금 여기’의 시공간을 의미한다. 따라서 경기옛길은 과거에 머물러서도 안 되고, 미래의 발전지향성을 갖지 못해도 안 된다.

영남길, 삼남길, 의주길이라는 브랜드의 명칭만으로는 부족하다. 삼남길은 어디로 가는 길이며, 영남길은 어디로 가는 길인가? 길의 궁극적 방향과 목적지를 고려해야 한다. 왜, 의주로, 평강로를 비단길로 연결하는 대륙으로 ‘사유의 비단길’을 꿈꾸지 않는 것인가? 왜, 영남길을 대마도, 일본의 역사가도와 연결하고, 해남길을 바닷길과 연결하여 ‘장보고의 길’을 꿈꾸지 않은가?

경기옛길은 ‘사유의 북방한계선’을 극복하는 발전성의 원리를 담보해야 한다. 이데올로기적 지체현상은 창의력과 상상력을 억압하여 인공지능시대 미래를 열어갈 수 없다. 길 역시 과거지향적인 안보관광의 길이 아니라, 통일관광, 평화관광, 대륙관광의 발전적 길로 걸어야하는 것이다.

이것은 걷기를 통해 가능한 일이다. ‘인간의 뇌 회로는 앞을 향해 돌아가며, 걷는 것은 전향적이어서, 지난일로 다투거나 싸우지 않는다’고 한다. 조용히 앉아 있을 때 보다 오히려 더 평화롭고 전향적이라는 것이다. 실제 걸으면서 싸우는 사람은 별로 없는 것 같다.²⁸⁾

또한 이것은 명분이 아니라 경기옛길의 본질적 특성의 실체에 기인한다. 경기의 정체성은 한반도의 정체성인 것이다. 현실의 쪼개진 남한 쪽의 경기만으로는 부족하다. 경기는 백두대간의 중심축으로서 한반도의 산(山)과 수(水)의 자연생태적 사유의 근본에 자리하고 있기 때문, 경기의 길에서 한반도를 사유하지 않는 것은, ‘근본의 자리’를 경기의 의미를 포기하는 것이다.

아울러 경기옛길은 마을의 출근길, 학교길, 마실길, 산책길을 포섭하되, 다른 모든 발자국을 담아내는 코끼리 발자국처럼 비교적 먼거리의 사유와 유람의 일탈 공간을 포함하여야 한다. 즉 걷기를 통해서 일상을 뒤집는 축제의 공간인 것이다. 집을 나서서 보고 즐기고 노는 설렘이 있는 공간이라고 할 것이다.

28) 박정원, 2015, 『내가 걷는 이유』, (주)조선뉴스프레스, p.258

또한 경기옛길은 치유와 명상의 학교가 되어야 한다. ‘걷는 것은 사유의 리듬’이라는 명제는 익히 알려져 있으며, 길이 ‘학교’라는 의미도 앞서 길을 걸어온 많은 과학자와 철학자들에 의해 제기되었다. 걷기가 곧 치유와 명상이라는 점도, 많은 사례들이 보여준다. 프랑스 청소년 교화프로그램인 쇠이유나, 후쿠시마 원전 피해자들의 걷기 치유 프로그램 같은 것들이다.²⁹⁾

끝으로 경기옛길은 ‘성인지적 관점’의 길이어야 한다. 대체로 걷는 길의 주인들은 여성이 압도적으로 많다. 아마도, 차도의 주인들은 남성이 더 많을 것이다. 그러나 여성들은 늘 길로부터 소외되고 차별받아 왔다. 특히 우리 사회는 아직도, 접시와 여자는 밖으로 내들리면 깨진다는 말이 남아 있다. ‘힘없이 걷는 여성’이 범죄의 표적이 된다는 논리처럼 ‘걷는 방법’으로도 여성은 범죄의 원인을 뒤집어 쓰기도 한다.

똑같이 거리를 배회해도 남성은 ‘거리의 유랑자’로 해석되지만, 여성은 ‘길거리의 여자’로 성적대상 관점에서의 표적이 된다. 이것은 남성중심의 세계에서 흔하게 검증되는 일이다. 사실 여성을 억압하는 사회에서는 여성의 걷기보다는 여성의 ‘위킹’에 관심을 더 갖는다. ‘걷기의 역사’를 쓴 레베카는 ‘세상은 여성이 어디를 걷는가는 관심이 없고, 여성이 어떻게 걷는가에 관심을 갖는다.’고 요약했다.

여성은 느낌의 가치, 쉼의 가치, 생명의 가치를 잘 담지한다. 걷기의 현장, 생명교육의 현장에서의 여성비율을 보면 알 수 있다. 경기옛길은 걷는 길의 가치와 방법, 길의 조성관리의 모든 측면에서 길의 여성성이 잘 반영되는, 성평등의 가치가 구현되는 공간이 되어야 한다. 경기옛길은 길의 가치와 철학, 길의 조성관리의 운영, 프로그램 등의 모든 측면에서 성인지적 관점의 길이 되어야 더욱 높고 밝은 비전을 가질 수 있을 것이다.

걷는 길은 느낌의 철학, 쉼의 철학이 구현되는 공간이다. 쉼은 일과 노동의 반대말이 아니라, 일과 노동의 완성으로서의 안식(安息)을 의미한다. 편안한 숨을 쉬는 것이 쉼이며, 궁극의 평화일 것이다. 예수께서는 ‘수고하고 무거운 짐진 자들아 다 내게로 오라 내가 너희를 쉬게 하리라’며 당신이 곧 그 길이라고 했다. 붓다께서는 ‘여래는 옛길을 알리고, 길을 아는 사람, 길을 이해하고 있는 사람이며, 길에 익숙한 사람, 이라고 했다. 길의 이러한 깊고 무거운 의미가 경기옛길의 방향을 세우고 비전을 밝히는 축이 되길 기대해본다.

29) 박정원, 2015, 『내가 걷는 이유』, (주)조선뉴스프레스, p.251-253 참조. 프랑스의 소년원에 수감중인 15-18세 청소년들이 언어가 통하지 않는 다른 나라에서 3개월간 하루 25킬로 상 총 2000킬로를 걸으면 석방을 허가하는 교정프로그램으로, 통상 수감자는 재범률이 85%에 이르지만 이프로그램 참여자들은 재범률 15%로 떨어졌다고 한다. 여성 첫 에비레스트 등정을 이룬 다베이 준코와 함께 하는 후쿠시마 원전 피해자 청소년들은 자연속의 걷기를 통해 점차 활기를 되찾아갔다고 한다.

참고문헌

- 강내희, 『길의 역사』, 문화과학사, 2015.
- 경기도, 『경기지도그라피』, 경기도, 2006.
- 김명수, 박정은, 최영국, 정소양, 『江·山·海를 잇는 국토녹색길 조성』, 국토정책 Brief, 2009.
- 김종혁, 「[옛 길을 따라] 역사에서 ‘길’이란 무엇인가」 역사비평, 2004.
- 레베카 소닛 지음, 김정아 옮김, 『걷기의 역사』, 민음사, 2003.
- 문화체육관광부·한국관광개발 연구원, 「걷기여행길 통합관리·운영 가이드라인 연구」, 문화체육관광부, 2004.
- 박정원, 『내가 걷는 이유』(주)조선뉴스프레스, 2015.
- 선목혜자, 『살아있는 동안 꼭 읽어야 할 부처님 말씀 108가지』, 아침단청, 2013.
- 심승구, 「경기(京畿)를 통해 본 서울의 정체성」, 서울학연구, 2015.
- 여성조선, 『등산전문기자들이 직접 다녀온 명품 둘레길 33선』, 조선이북, 2014.
- 이상열, 「역사문화로 개발실태 및 활성화방안」, 한국문화관광연구원, 2014.
- 한국아웃도어산업협회, 「국내 아웃도어 현황 조사 및 경쟁력 강화 방안 연구」, 한국 아웃도어산업협회, 2014.

Abstract

The vision and way of the Gyeonggi-yetgil -Focus on the principle of the ecology

You, Young-Cho
(Forest Contents Lab of Korea)

Trail-walking has been established as a major cultural content for travel and health. A lot of walking trails such as Ollegil, Dullegil, etc. have been built, and the proposal of building 'Korea Dullegil' at the level of a national policy was made. But there have been no basic questions, such as 'What kind of way is this?', 'What people is it that walk?', 'Why do they walk?', and 'How is it that they should walk?', raised yet. Instead, in most local governments, the authorities concerned have paid attention to the economic gains, such as promoting tourism in the regions, through building trails.

In this paper, the present writer will consider 'the nature and the meaning of Way' in the first place and then establish the identity of the Gyeonggi-yetgil(the old routes in Gyeonggido Province). Through the process of discussion, the vision and the way of restoring the Gyeonggi-yetgil will become clear in conclusion.

In view of the results so far reviewed, Way has the whole significance beyond the sense of a specific physical space for walking. It contains not only the abstract itinerary of the past times, the journey of life of the past people, the lifestyles and methods of the people, but it contains philosophical attitudes and norms on which the principles originated from such times and people have been projected, as well. In addition, we could tell that in the principles and the methods of Way is implemented the principle of Lao Tzu, who said that people learn from the earth, the earth learns from the sky, and the sky follows Tao(道) and Tao(道) learns from the nature. In the history of Way, which has embodied such principle of the nature, have been inscribed the functions fulfilling biological, social, political, cultural, philosophical, and religious desires of human beings.

In terms of the natural ecology conditions and the historical significance of ‘Gyeonggi’, the Gyeonggi-yetgil(the old trails in Gyeonggido Province) will be the space functioning as the basic roads radiating toward all directions in the center of the Korean Peninsula. Moreover, it will be the way to spiritual enlightenment or the way to wisdom in terms of the implication of old routes. Therefore, the Gyeonggi-yetgil will establish itself as the old routes of wisdom in Gyeonggido Province, the center of the Korean Peninsula, which function as the basic routes radiating toward all directions and make way to the future through the nature and the history condensed in itself.

The vision of the Gyeonggi-yetgil will consist in paving way for the current that to consolidate its identity the owners of the routes build ‘the basic routes radiating toward all directions’ of their own accord. For this sake, the fundamental principles of ecology, such as network, diversity, circularity, systemicity, and development potential, should be implemented in the routes.

The Gyeonggi-yetgil should promote the network and the circularity between society and ecosystem, and enhance the three-dimensional structure of the routes through bringing itself to political, cultural, and philosophical issues on the basis of its history and the nature. In addition, the system of the value, philosophy, knowledge, and methodology of walking should be developed, and by means of that system the Gyeonggi-yetgil should serve as a future-oriented and developmental role model.

Specifically, a positive outlook and understanding for natural ecology such as historic great aged trees and traditional ecology in the Gyeonggi-yetgil is necessary. And it should contain not only a variety of ‘trail schools’ but also ‘the route for healing and meditation’, ‘the route to peace’ for overcoming ‘the Northern Limit Line of thinking’ and ‘the feminine-friendly route’ in gender perspective, etc.

Keywords: Way, Walking, Tao(道), Gyeonggi, Yetgil, Gyeonggi-yetgil, Cultural Contents, Nature, Ecology, Traditional Ecology, Principle of Ecosystem, Trail schools.



경기옛길, 「의주길 원형」의 방송콘텐츠 구현 방식 일고

신 춘 호
방송대학TV
촬영감독

- I. 머리말
- II. 경기옛길 원형과 방송콘텐츠 소구의 필요성
- III. 방송콘텐츠 영상분석과 제작적 특성 탐색
- IV. 맺음말

경기옛길, '의주길 원형'의 방송콘텐츠 구현 방식 일고

OUN, MBC 다큐멘터리 제작사례를 중심으로

신 춘 호 *

국문요약

논문은 '경기옛길, 의주길'의 원형인 '의주대로(義州大路)'의 역사·문화적 가치가 방송콘텐츠로 구현되는 양상을 파악한 글로, 경기옛길 콘텐츠 소재 개발의 가능성을 탐색하는 글이다. 경기옛길은 전통시대 도성과 지방을 연결하는 6대로의 원형을 기반으로 개발되었으며, 의주길은 6대로의 제1로인 의주대로의 역사·문화적 가치를 현대적으로 재해석한 역사탐방로이다. 경기옛길은 함께 걷고 향유하는 길이 되어야 한다. 길은 걷는 사람이 주인이기 때문이다. 경기옛길을 활용한 콘텐츠의 부재와 소구 노력이 부족한 상황에서 경기옛길의 가치를 구현하는 콘텐츠 소재 개발은 시급한 일이다. 그런 점에서 논문에서 분석하는 OUN스페셜, <의주대로-길에서 역사를 묻다>와 MBC다큐, <600년의 길, 천년의 꿈>은 경기옛길의 대중적 확산을 위한 콘텐츠 활용 방안의 한 사례를 제시한다는 점에서 참고가 될 것이다.

주제어 : 경기옛길, 의주길, 의주대로, 다큐멘터리, 방송콘텐츠

I. 머리말

논문의 목적은 '경기옛길, 의주길'의 원형인 '의주대로(義州大路)'의 역사·문화적 가치가 방송콘텐츠로 구현되는 양상을 프로그램 구조 및 영상분석을 통해 구체적으로 파악하여 경기옛길 콘텐츠 소재 개발의 가능성을 탐색하는 것에 있다.

* 방송대학TV 촬영감독

경기옛길은 전통시대 도성과 지방을 연결하는 6대로의 원형을 기반으로 개발되었다. 6대로는 조선시대 실학자인 신경준(申景濬, 1712-1781)이 1770년에 집필한 『도로고(道路考)』¹⁾에서 언급한 6개의 길(삼남로 · 의주로 · 영남로 · 강화로 · 경흥로 · 평해로)을 말한다. 의주길은 6대로의 제1로인 의주대로의 역사 · 문화적 가치를 현대적으로 재해석하여 개발된 역사탐방로이다.²⁾ 논문에서 주요 연구/분석 대상으로 삼는 경기옛길은 ‘의주길’이며, 그 원형은 ‘의주대로’이다. 의주대로는 서북지역을 지나는 ‘西北路’, 관서지역으로 향하는 ‘關西路’라 불리기도 했고, 사신들이 의주(義州)를 거쳐 중국을 오가던 관계로 ‘사행로(使行路)’, 연행로(燕行路)로 불리기도 했다.³⁾ 현재 삼남길, 의주길, 영남길에 이어, 남한산성 옛길(봉화대로)이 조성(개발) 중에 있다.⁴⁾

경기옛길이 삼남길을 비롯하여 의주길, 영남길이 개발되어 대중과 함께 해 오는 동안, 개발의 주체인 경기도-경기문화재단을 중심으로 경기옛길의 개발의미와 역사문화적 함의를 제시하여 대중적 확산을 위해 다양한 프로그램을 운영하여왔다. 대표적으로 <경기옛길>홈페이지 운영,⁵⁾ <경기옛길 아카데미>,⁶⁾ <경기옛길 청년기자단>, <행복한 경기옛길 만들기 제안공모(2016)>, <학술대회>⁷⁾ 등이다.

조선시대 전통적 관점에서의 교통로를 연구한 성과는 많지만, 경기옛길의 가치와 의미를 학술적으로 조명하고 연구의 대상으로 삼은 성과는 여전히 미흡한 실정이다. 의주대로를 조명한 연구는 역사지리학적 관점의 논의나 도로교통체계와 역원제에 관한 연구들이 있었다.⁸⁾ 신춘호는 의주대로의 노정을 현장조사-영상기록-연구와 원형 복원의 방안을 연구하였고,⁹⁾ 경기옛길 조성과정에서 연구 및 실무영역에서 참여했던 정대훈의 경기옛길에 대한 문화재적 가치와 활용에 관한 연구,¹⁰⁾ 그리고 김선혜의 경기옛

1) 신경준의 『도로고』는 4권 2책으로 구성되어 있다. 왕이 선대 조선왕릉에 행차할 때 통행하던 34개 능행로에 대한 내용, 휴식차 가는 온천길에 대한 내용, 화성행궁, 남한산성 행궁 등 왕이 여행할 때 머무르던 여러 행궁을 잇는 도로에 대한 내용, 수도 서울로부터 육대로(六大路)와 그에 소속된 제읍 및 역원(驛院) 간의 국도에 대한 내용 등이 있다. 국가 육대로는 크게 의주 제1로, 경흥 제2로, 평해 제3로, 동래 제4로, 제주 제5로, 강화 제6로이다.(한국민족문화대백과사전 참고)

2) 경기문화재단 경기옛길 공식카페 <http://cafe.naver.com/oldroad> (문의: 031-231-8574); 경기옛길은 경기도와 경기문화재단, 관련 지자체, 사)아름다운도보여행 등이 협력, 조성한 역사문화탐방로이다.

3) 신춘호, 2014, 「古地圖로 본 義州大路 원형 복원 일고」, 『한국고지도연구』(제7집), 한국고지도연구학회, 8쪽.

4) 경기학연구센터, 2016, 「남한산성 옛길 조성 사업 계획(안)」(경기문화재단); 사업계획(안)에 따르면, “남한산성 옛길”은 조선시대 김정호의 『대동지지』에 표기된 제10대로 중 봉화대로에서 흔적을 찾을 수 있다. “고하여, 그 원형이 되는 옛길이 봉화대로 임을 밝히고 있다.

5) 경기옛길 홈페이지 <http://ggoldroad.ggcf.or.kr>

6) 경기옛길 아카데미(카페) <http://cafe.naver.com/oldroad>

7) 학술대회 : <문화콘텐츠 관점에서 본 옛길의 가치와 활용방안>, 2013년 12월 7일 오후 1시-6시, 한국외대 대학원 309호, 주최(경기문화재단, 글로벌문화콘텐츠학회); 경기옛길 조성사례와 지속가능성에 대한 연구사례를 중심으로 국내, 국외 사례 연구 발표가 있었다. 강진갑(경기대) ‘경기 옛길’ 조성에 관한 연구, 김나운(경기도청), ‘경기도 평화누리길 조성 및 운영현황’, 김선혜(경기문화재단), ‘경기도 삼남길의 운영-지역 커뮤니티를 중심으로’, 김상현(한국외대), ‘문화탐방로 방문자 경험 제고를 위한 스마트 콘텐츠 기획’, 정대훈(경기문화재단), ‘옛길 활용 도보길의 합리적 조성을 위한 제안’, 김소영(고등과학원), ‘문화탐방로 네트워크 구축에 관한 연구 - 프랑스 랑도네 협회를 중심으로’, 김상철(한국외대), ‘중앙아시아의 길 문화유산과 활용-카라반사라이를 중심으로’, 최희수(상명대), ‘독일의 문화탐방로 현황-고성가도를 중심으로’ 등이 발표되었다.

8) 이혜은, 1976, 「朝鮮時代の 交通路에 對한 歷史地理의 研究 : 漢城-義州間을 事例로」, 이화여자대학교대학원 석사학위논문; 조병로, 2013, 「경기도 옛길의 역사적 가치」, 경기도 옛길 고충해소를 위한 토론회 자료집(기조발표문), 경기문화재단; 조병로, 2011, 「역사가 발전하고 삶이 이동하는 공간」, 『문화재사랑』, 문화재청.

9) 신춘호, 앞의 논문.

10) 정대훈, 2014, 「옛길의 문화재적 가치와 활용」, 『글로벌문화콘텐츠』(제15호), 글로벌문화콘텐츠학회.

길에 대한 지속가능성에 대한 방안을 일본의 사례를 통해 제시하는 연구 등이 있다.¹¹⁾

경기옛길은 '길'을 테마로 삼고 있다. 길은 사람이 걷고, 교통이 오가고 문화가 소통하는 공간이다. 길에 서린 역사에는 사람의 이야기가 있다. 그 안에 희노애락의 요소가 모두 들어 있다. 의주길, 삼남길, 영남길 곳곳에는 역사, 인물, 사건, 미담, 철학, 웃음, 전쟁, 고난, 영광이 서려 있다. 이러한 요소들을 발굴하여 스토리텔링하고 나아가 비주얼 스토리텔링(Visual Storytelling)¹²⁾ 해야 한다.

본 논문은 이러한 다양한 측면의 콘텐츠개발의 가능성이라는 연구목적을 위해 연구방법론으로 방송다큐멘터리 제작사례를 분석하고자 한다. 이러한 연구방법론은 경기옛길을 조명한 학술적 연구 성과가 많지 않은 사정에서 비롯된 것이지만, 향후 경기옛길을 활용하고 홍보하는 관점에서의 시사점도 제시할 수 있다는 점에서 의미가 있다.

그동안 경기옛길의 원형성을 기반으로 제작된 OUN의 '의주대로, 길에서 역사를 묻다.'와 MBC '600년의 길, 천년의 꿈'의 제작적 특징과 구조분석 방법론을 활용하여 경기옛길의 원형이 가지는 가치를 재조명할 것이다. 이러한 프로그램 분석을 통해 새로운 경기옛길 콘텐츠 개발의 모티프를 제시하고자 한다.

Ⅱ. 경기옛길 원형과 방송콘텐츠 소구의 필요성

1. 경기옛길, '의주길'의 원형으로서 '의주대로'

옛 사람들은 명산대천(名山大川)을 찾아 유람하거나 경승을 탐미하는 여행길에 나서는 것을 선비가 적극적으로 해야 하는 일의 하나로 인식하기도 했다. 평생 동안에 만권(萬卷)의 책을 읽고, 또 만리(萬里)를 여행하라는 말이 있다.¹³⁾ 이는 많은 책을 읽은 것 못지않게 산수를 유람하고 자연을 즐기는 일 또한 공부의 연속이라는 의미로, 공부의 한 방편으로서 옛사람들은 명승과 새로운 세상을 향해 유람을 다녔던 것이다.¹⁴⁾

과거 외교사절인 중국사신단에 속해 답답한 조선을 벗어나 중화의 고장, 연경으로

11) 김선혜, 2014, 「경기옛길의 지속적 운영 방안 연구-일본 구마노고도의 사례를 중심으로」, 『글로벌문화콘텐츠』(제16호), 글로벌문화콘텐츠학회

12) 콘텐츠 텍스트(촬영대본=촬영구성안)의 내용을 영상화(앵글화)하는 것을 말한다. 촬영자가 표현하고자 하는 것을 영상화 하는 방식이다. '어떻게 구현할 것 인가?'에 대한 고민이 필요하다.

13) 讀萬卷書 行萬里路 : 1. 중국의 화가이자 문인인 동기창은 그의 문집 〈화론〉에서 “ 만권의 책을 읽고 만리의 길을 걸으면, 가슴 속에서 온갖 더러운 것이 제거되어 정로 구학이 마음속에서 생기고, 산수의 경계가 만들어져 이 모두가 이루어진 것이 산수의 전신이다.”라고 한 바 있다. 2. 흔히 〈史記〉를 지은 사마천을 일컫는 말로도 인용된다. 그는 '만 권의 책을 읽고 만 리를 여행했다.'는 것으로도 널리 알려져 있다.

사행견문을 떠났던 조선 지식인들의 행렬 역시 이러한 유람의 연장이었다고 할 것이다. 이들은 세상의 중심이라던 연경(燕京)에서 서구의 과학문명을 체험하고 중국문인들과 교류하였고, 자각(自覺)하였으니, 연행(燕行)을 통한 새로운 세계와의 조우, 견문을 ‘일생의 기회’로 여겼던 것이다. 의주대로는 바로 그들의 발걸음이 녹아 있는 ‘옛길’이고, ‘경기옛길, 의주길’은 그들의 정신과 역사·문화적 소산을 기반으로 만들어진 ‘역사탐방로’이다.

조선은 건국 이후인 1410년(태종14)무렵 도로체계를 제도적으로 정비하였는데, 1426년(세종8)에 와서야 도성안의 도로 폭을 정리하고, 『經國大典』으로 그 제도를 규정하였다.¹⁵⁾ 도성의 도로망과 지방을 연결하는 도로망이 형성된 것이다.¹⁶⁾ 국가의 주요도로망은 『增補文獻備考』¹⁷⁾의 9대로, 『大東地志』¹⁸⁾의 10대로, 『道路考』의 6대로 등으로 운영되었으며, 이들 각 대로의 제1대로는 의주대로였다.¹⁹⁾ 신경준의 『道路考』에서 의주 제1로(義州第一路)에 속한 경기도 제읍은 7개 읍이며, 고양, 파주, 장단, 개성, 교하, 삭녕, 충덕이 그것이다.²⁰⁾ 현재 행정구역상 경기옛길이 개발된 지역은 고양, 파주지역에 한한다.

의주대로(義州大路)는 조선시대 한반도 북부와 중부지역을 연결했던 가장 중요했던 국가 도로망이었다. 무엇보다도 의주대로는 정치적으로 대중국 관계를 중요시 하였다. 한양(서울)과 의주를 거쳐 중국과 연결되는 가장 중요한 육상 교통로로서 사신(使臣)들의 내왕이 잦았다.²¹⁾ 의주대로는 중국과의 관계를 우선시했던 관계로 의주대로는 국방은 물론 교통로상의 제1대로가 될 수밖에 없었다. 그러나 무엇보다도 조선 지식인들이 중국을 통해 세계를 경험하던 통로였다. 이 길을 통해 조선의 문화와 학문이 중국에서 꽃 피웠고, 서구의 문물이 이 의주대로를 따라 조선에 유입되었으니, 의주대로는 세계로 향하던 길이자 동서 문물교류의 길로도 의미가 확장될 수 있다.²²⁾

14) '만 권의 책을 읽고, 만 리를 여행한다.'는 의미는 "책을 읽으면 선인들의 지혜를 배울 수 있고, 만 리 여행을 통해 세상에 대한 견문을 넓히는 일"이니, 이는 곧 문풍을 진작하는 방법론의 하나로 제시된 말이다.(필자註)

15) 『경국대전』(제24권) 「공전」〈교량〉條.

16) 최완기, 1997, 한양, 교회사, 97쪽 『경국대전』에 따르면, 서울의 도로는 大路, 中路, 小路로 구분되었는데, 대로의 폭은 56척, 중로 16척, 소로 11척이었다. 오늘날 미터법으로 환산하면, 대로 17.5m, 중로 5m, 소로 3.5m 가량이 된다.

17) 『증보문헌비고』는 우리나라 상고(上古) 때부터 대한제국 말기에 이르기까지의 문물과 제도를 총망라하여 분류하고 정리한 책으로 250권 50책으로 구성되어 있다. 1908(융희2년)에 『東國文獻備考』를 박용대, 조승구 등 30여 명이 증보하여 간행하였다. 『東國文獻備考』는 1770(영조 46)년에 洪鳳漢 등이 편찬하였으며, 輿地, 禮, 樂, 兵, 刑 등 13개 항목에 걸쳐 우리나라 문물제도를 100권 40책에 담았다.

18) 『대동지지(大東地志)』는 목판본의 '대동여지도(大東輿地圖)', 22첩을 간행한 1861년~1866년경 사이에 고산자 김정호(1804~1866)가 편찬한 32권 15책(평안도편 일부와 권25 '산수고'와 권26 '변방고'는 결본)의 필사본 전국 지리지이자 역사지리서이다.

19) 경기문화재단, 2014, 삼남길·의주길 연구(경기옛길 삼남길·의주길 개발 및 활용 연구 보고서), 25쪽.

20) 류명환, 2014, 「여암 신경준과 역주 도로고」, 도서출판역사문화, 187쪽

21) 의주대로에는 양국 사신들을 위한 휴식처와 숙박소로서 모두 25개의 館이 설치되어 있었다. 의주대로는 조선시대 가장 중요한 도로의 하나로 총 연장 약 1,080리의 교통통신로였다. 이는 驛院制가 국지적으로 실시되던 고려 시대부터 이루어지기 시작하여 전국적으로 실시된 고려 시대에 그 기반이 조성되었으며, 조선 중종 대에 역원제가 정비되면서 그 모습이 완전히 갖추어졌다.

22) 신춘호, 앞의 논문, 8쪽.

2. 역사콘텐츠로서 ‘옛길’의 방송콘텐츠 구현 양상

길은 걷는 사람이 주인이다. ‘경기옛길’은 많은 이들이 함께 걷고 향유하는 길이 되어야 한다. 경기옛길을 활용한 콘텐츠의 부재와 소구 노력이 부족한 상황에서 경기옛길의 가치를 구현하는 콘텐츠 소재 개발은 시급한 일이다. 경기옛길의 대중적 확산이나 대중적 인지도 제고를 위해서는 홍보가 매우 중요한 일이다.

본 논문에서 분석하는 OUN스페셜 다큐멘터리, <의주대로-길에서 역사를 묻다>는 경기옛길, 의주길이 조성되기 이전에 제작된 방송다큐멘터리이다. 무엇보다도 국내 연행노정인 의주대로를 소개하는 방송콘텐츠는 전무하다시피 했기에 당시 본 ‘OUN-의주대로’는 의미가 있었다고 생각한다. 더구나 지금까지도 의주대로의 원형을 조명한 방송콘텐츠가 나오지 않고 있다는 점 역시 아쉬운 부분이다. 이러한 와중에 2013년 의주대로의 원형을 기반으로 한 경기옛길이 조성되었고, 삼남길에 이어 의주길이 조성되었다. 그러나 역사탐방로로서 의주길이 개설되고 난 이후에도 옛길-의주대로는 물론 역사탐방로인 의주길을 소개하는 방송콘텐츠는 나오지 않고 있다.

기 조성된 삼남길, 영남길도 사정은 별반 다르지 않다. 경기옛길을 개통하는 과정에서 방송사/언론사의 뉴스 취재형식의 단발성, 혹은 특집성 보도가 더러 있기는 했으나, 대부분 보도기사 폭지에 불과하였고, 종합적으로 조명한 사례는 없었다. 방송분량도 3분 이내의 기사들이 대부분이었다.

[경기문화재단] 한반도의 동맥, 삼남길 다시 열리다 - 엄기영 <5분>

<https://www.youtube.com/watch?v=81okMwHZifU>

[경기도뉴스포털] 경기 옛길 ‘의주길’ 걸어보자 <1분 53초>

<https://www.youtube.com/watch?v=p2KwQ9kDzS8>

[경기GTV] 경기 옛길 ‘의주길’ 걸어보자.

http://gnews.gg.go.kr/news/news_detail_m.asp

[YBC뉴스] 경기옛길, 의주길 개통 (1분41초)

<https://www.youtube.com/watch?v=cNZ9wdtXLXY>

[경기GTV] 의주길 개통식 행사 소개-2017년까지 조선 옛길 6곳 복원 <2분>

<https://www.youtube.com/watch?v=mgFZHRovdKs>

[경기문화재단 경기문화재연구원] 길에서 역사를 만나다-삼남길 전체구간 소개 <5분35초>

<https://www.youtube.com/watch?v=5FE1A2-BIkA&feature=youtu.be>

[라디오방송] 최진의 여행을 떠나요 특집 라디오 방송 “삼남길” <18분25초>

<https://www.youtube.com/watch?v=gD31sVuc-sc>

의주길을 소개한 영상콘텐츠는 방송사의 기획시리즈, 각급기관/단체의 행사기록용으로 제작되기도 하였다. 특히 <도서관, 길 위의 인문학>²³⁾ 영상콘텐츠 시리즈는 특기할 만하다. 전문가의 강연과 현장답사로 기획, 구성된 프로그램은 영상콘텐츠로

제작되어 유튜브를 통해 서비스 되고 있다.²⁴⁾ 경기옛길 영상콘텐츠의 기획요소로 참고가 될 수 있으리라 생각한다.

[KTV국민방송] 옛길, 시간을 걷다 시리즈 5- 19회, 의주대로, '서울에서 파주' (4분53초)
http://www.ktv.go.kr/content/view?content_id=513410

[국방TV-zoom in DMZ] 파주 로드 넘버 원, 그 길의 끝에 서다. (27분48초)
<https://www.youtube.com/watch?v=OZOPWFJUF8g>

[한국국학진흥원-스토리테마파크-담담14호] 의주대로 옛길을 가다 (슬라이드영상) (4분48초)
<https://www.youtube.com/watch?v=3NQp3sBtfEs>

[옛길걷기 인문학] 삼남대로 시리즈 1
<https://www.youtube.com/watch?v=OXyKWHCbaeQ>

방송매체를 통해 소개된 의주길이 매우 빈곤한 사정을 감안한다면, 2014년에 경기도 600년의 해를 맞아 제작된 MBC특집다큐멘터리, <600년의 길, 천년의 꿈>은 경기도와 경기옛길이 가지는 의미와 미래비전을 종합적으로 제시해 준 방송다큐멘터리였다는 점에서 특기할 만하다. 그러나 이 프로그램 역시 원형의 의미를 강조했을지 언정 새롭게 조성된 '경기옛길'에 대한 직접적인 현장감이나 '경기옛길'이 가지는 내용이 투영되지는 못하고 있다는 점은 한계가 분명하다. 때문에 담론개진 형식의 프로그램이 아니라 '본격적인 경기옛길에 대한 콘텐츠 기획'이 필요하다고 생각한다.

MBC '600년의 길, 천년의 꿈'의 경우 의주길, 삼남길 개발이후에 이를 조명하고 홍보하기 위해 제작된 측면이 있고,²⁵⁾ OUN다큐는 경기옛길이 개발되기 이전에 제작된, '원형'으로서의 의주대로에 대한 다큐멘터리라는 특징이 있다. 두 작품은 제작의 방식에서 차이가 있음을 밝힌다. 방송사 성격과 규모, 제작여건(제작비, 제작기간, 장비의 활용 등), 기획, 포맷 등 많은 조건의 차이가 있을 것이다. 두 프로그램의 제작적 특징을 파악하여 의주대로가 갖고 있는 스토리텔링의 양상을 살펴볼 수 있을 것이다.²⁶⁾

23) <길 위의 인문학>은 문화체육관광부의 주최로 한국도서관협회가 주관하는 독서문화의 진흥을 목표로 만들어진 도서관인문학 확산운동이다. <http://www.libraryonroad.kr>

24) [도서관 '길 위의 인문학']조선시대 사대부들의 여행과 길(정치영 편) ; 강연(30분)+현장답사(5분)으로 구성된 영상콘텐츠.

25) 경기도 600주년 특집 다큐멘터리의 성격이지만, 내용은 한양을 중심으로 경기도를 거쳐 전국으로 확산되는 6대로의 의주길과 삼남길의 원형이 가지는 가치와 의미, 미래 비전을 제시하는 성격의 프로그램이다.

26) 중국을 오가던 '연행길'을 조명하는 연장선에서 기획되어졌다. 조선 사신들의 동선에서 한양을 중심으로 한 사행노정의 시작과 끝이 '의주대로'였다는 점을 상기, 의주대로가 가지는 사행로, 문화교류의 소통의 통로로서 의미를 살피는 프로그램이었다.

Ⅲ. 방송콘텐츠 영상분석과 제작적 특성 탐색

1. 분석 1 : OUN스페셜, 〈의주대로-길에서 역사를 묻다〉

1) 제작적 특징 : 기획과 제작

2010년 초, 필자가 근무하는 방송대학TV에서는 개국15주년 기념 특집프로그램을 기획하였다.²⁷⁾ 조선시대 연행노정(燕行路程)의 현장을 되짚어보는 역사소재 다큐멘터리로 연암 박지원의 『열하일기(熱河日記)』를 주요 소재로 기획에 착수하였다. 당시 연행노정 현장답사와 영상기록 작업을 해 오던 필자는 주변 동료들의 관심과 회사의 지원으로 프로그램 공동연출자 겸 촬영감독으로 참여하였다. OUN스페셜 시리즈로 기획되었고, 1월부터 기획과 제작에 들어가 〈열하일기, 길 위의 향연〉(1.2.3편)과 〈의주대로-길에서 역사를 묻다〉(1편)가 잇달아 제작되었다.²⁸⁾

이 프로그램은 기존의 방송프로그램 소재로 잘 다루어지지 않았던 ‘연행노정’이라는 주제를 발굴하였고, 구체적인 소재로는 조선시대 대표적인 연행기록의 하나인 연암박지원의 『열하일기(熱河日記)』를 선정하였다. 연암의 발길 따라 열하일기의 노정을 추적하는 컨셉으로 기획되었다. 연암이 중국을 견문하던 현장을 시청자들이 연암과 동행하는 느낌을 갖게 하고자 연암의 동선(動線) 중심, 다시 말해서 연행노정의 주요 경유장소(공간)를 중심으로 취재를 하였다. 프로그램은 전체 4편이 제작되었으며, 1,2,3편은 중국지역, 4편은 국내지역을 취재하였다. 구체적으로 1,2편은 압록강 도강-책문-연산관-청석령-요양-심양-산해관-북경에 이르는 연행노정 전체를 자세히 소개하듯 구성하였고, 3편에서는 북경에서 열하까지의 노정을 조명하였다.²⁹⁾ 제4편이 ‘의주대로’를 조명한 프로그램이었다.

‘의주대로’는 사행단이 중국으로 떠나기에 앞서 출발하는 곳이자 임무 수행 후 귀국하여 임금께 복명하는 연행의 최종 종착지이기도 하다. 연행노정의 시작과 끝의 여정에 해당되는 곳이기에 반드시 조명되어야 함에도 불구하고 그동안 의주대로 관련 방송콘텐츠 제작은 거의 찾아보기 어려웠다는 점에서 기획의 의미를 더했다. 국내 연행노정의 출발과 종착지점인 ‘의주대로’를 조명한 사례로서는 OUN의 ‘의주대로’가 처음인 셈이다. 프로그램은 연행노정 전문 학술 답사단체인 ‘한중연행노정답사연구회’의 의주대로 답사현장을 취재하여 답사의 동선에 따라 구성하는 로드기행다큐멘터리의 형식을 취했다.³⁰⁾

27) OUN(방송대학TV)는 케이블방송사(PP)이며, 국립 한국방송통신대학교가 운영하는 ‘평생교육채널’이다. <http://oun.knou.ac.kr>

28) 최종편집을 거쳐 개국기념일인 9월과 10월에 걸쳐 매주 1편씩 방영되었다. 본 프로그램은 그해 년 말 프로그램 종합평가에서 ‘최우수 프로그램 상’을 수상하였다.

29) 신춘호, 2014, 『燕行路程 영상아카이브 구축 및 콘텐츠 활용 방안 연구 - 한양(漢陽)~심양(沈陽) 구간 영상기록(물)을 중심으로』, 한국외대대학원 박사학위논문, 19쪽.

영상미를 구현하기 위한 특수촬영장비의 사용이나 영상효과를 구현하는 것은 최대한 제한하였다. 프로그램의 성격상 답사동호회의 답사현장을 ‘동행취재’하는 형식이었기 때문에 제작진에서 출연자들의 동선 연출이나, 구성을 위한 상황설정 등은 최대한 자제하였다. 아울러 촬영팀 역시 촬영장비 운용의 효율성을 기하기 위해 답사현장 취재에 6mm HDV카메라 2대를 배치하여 근접촬영과 원거리 촬영으로 역할 분담하여 촬영에 임하였다. 근접촬영은 답사팀의 대열에서 현장감 있는 영상을 확보하기 위해 주로 핸드-헬드(hand-held, 들어찍기)기법의 촬영을 진행하였으며,³⁰⁾ 원거리 촬영은 안정된 화면의 구성을 위해 답사팀 대열과 거리를 두거나 동행하면서 촬영하였다. 정해진 일정에 맞게 이동해야하는 답사팀의 경우 충분한 영상의 확보가 어렵기 때문에 동행과정에서 확보하지 못한 영상에 대해서는 별도의 촬영일정을 잡아 보충 촬영하는 방식을 취했다. 영상미를 확보하기 위해 보충촬영 시 ENG카메라를 운용하였다.

옛길은 역사공간이라는 특성을 가진다. 근대이후 신작로가 생기고 고속도로가 개발되면서 전통적인 의미의 옛길은 거의 사라진 상태이다. 의주대로 역시 과거 옛길의 형태가 남아 있지 않고, 길의 위치 또한 멸실과 훼손, 개발이 반복되면서 원형성(위치, 형태)을 잃은 지 오래되었으므로 옛길의 고증과 복원은 쉽지 않다. 고지도와 근대지도를 참고하고 현대지도를 대입하여 의주길의 원형을 살펴볼 수 있다. 제작팀은 의주대로의 원형을 도성도(한양)와 해동지도(고양-파주-장단)를 활용하여 그래픽 작업하였고, 옛길 여정의 동선이 크게 전환되거나 지역의 경계를 이루는 지점에 옛 지도의 그래픽 노정을 브릿지로 삽입하여 의주대로 노정의 대략을 파악할 수 있도록 제시하였다.

의주대로 노정의 원형을 살리는 것 못지않게 의주대로의 역사성을 어떻게 구현할 것인가에 대한 고민이 있었다. 제작기간과 제작비의 한계로 인해 구성상 옛사람들의 동선을 재연하는 제작방식을 취하지 않았기 때문에 재연장면은 없었으나, 연도의 경유지와 주요 공간들은 역사문화적 가치나 의미들이 투영되어 있는 곳이기 때문에 자료사진(옛 기록사진)과 옛 사람들이 남긴 시문(詩文)의 일부를 삽입하는 장치를 마련하였다. 이러한 구성은 현장에서 옛사람들의 감정과 분위기를 추체험 하는 의미로 작용되기도 한다.

30) 필자는 당시 공동연출 겸 촬영감독으로 참여하였고, 제4편 〈의주대로-길에서 역사를 묻다〉편에서는 한중연행노정답사연구회 대표운영자로서 서울지역 현장해설(안내자)로 참여하였다.

31) 핸드-헬드(hand-held) 기법 : ‘들어찍기’라고 한다. 카메라가 안정된 트라이포드나 기계장치에 고정되어 있지 않고 촬영감독이 카메라를 어깨에 걸쳐 메거나 손에 들고 피사체를 따라가면서 찍는 촬영기법을 말한다. 주로 생동감 있는 분위기를 연출 할 때뿐만 아니라, 여러 인물들의 심리묘사(주로 복잡한 심리묘사)를 보여주고자 할 때 사용하기도 한다.

2) 영상분석 : 구성과 주제의식

다음은 프로그램의 전체 영상과 텍스트구성을 분석하여 맥락을 파악해 볼 것이다. 왜냐하면, 프로그램 제작의 의미와 주제의식이 프로그램 안에서 어떠한 양상으로 구현되는지를 살펴 볼 수 있기 때문이다. 이를 통해 의주대로 옛길이 갖는 길의 역사성과 문화적 가치를 되새겨 볼 수 있으며, 향후 또 다른 형태(방식)의 콘텐츠 개발의 모티프로 연결 될 수 있는 가능성도 있으리라 생각하기 때문이다.

프로그램의 영상분석은 연구내용과 문제의식에 따라 다양한 방식으로 파악이 가능할 것이다. 본고에서 ‘OUN-의주대로’의 영상분석은 전체적인 내용 파악을 위해 먼저 영상문법에 따라 각 씬(Scene), 시퀀스(Sequence) 단위로 구분하여 분석하고, 아울러, 각 신 단위에서 영상미학적 특성을 살리기 위해 구현되는 제작적 특징(특수촬영/특수효과/재연 요소 등)을 살펴 볼 것이다.³²⁾ 아래 <표 1>은 OUN스페셜 <의주대로, 길에서 역사를 묻다>의 영상분석 내용이다.

분	타임코드 (TC) ³³⁾	시퀀스 (Sequence) ³⁴⁾	씬 (Scene) ³⁵⁾	제작특징
프로로그	00:19	사신들의 여정을 찾아서	한강 망원정 선유도	
	02:46		한강 동작진 효사정	
타이틀	03:10	의주대로, 길에서 역사를 묻다		
서울지역 (사행의 출발)	03:20	사행노정의 시작	경복궁(광화문 광장)	
	04:53		(브릿지)노정지도	그래픽
	04:57		돈의문 터	자료화면
	05:56	사대/방물	경기감영터(답사해설)	
	07:03		외교문서(표문/자문)	자료화면
	07:35	사대외교와 독립	모화관(해설)	
	08:56		영은문	
	09:38		독립문(관)	자료화면
	11:15		무악재	
	11:47	사행단 전별공간	홍제원(표석)(해설) 홍제교(표석), 홍제시장(병전거리), 홍제천	
	14:03		연행시(채제공)	그래픽
	14:44		박석고개	
	고양지역 (사행공간 1)	경계(파발/역참)	구파발	
			구파발(표석)(해설)	
	16:44		(브릿지)(도성도)	그래픽
	16:54	옛길의 의미(소감)	덕명천(해설), 덕명교중수비	
	17:45		망객현	
	17:57		인터뷰(소감)	

32) 신춘호,『영상문법과 비주얼스토리텔링』(사진영상워크숍자료집), 방송대학TV, 2016

고양지역 (사행공간 1)	18:39	한중 양국의 공자 배향문화	고양향교(해설)	
	19:55		인터뷰(동건비)	
	20:27	사행의 숙소	벽제관지	
	21:07		인터뷰(동건비)	
	23:42		(브릿지)(해동지도)	그래픽
파주지역 (사행공간 2)	23:53	유적이 말하는 역사성	해음령	
	24:20		해음원지	
	25:36		인터뷰(전문가)	
	27:44		인터뷰(박병원)	
	28:32	여정의 역사문화	쌍불입상	
	31:18		연행시(이해응)	그래픽
	31:45		윤관묘, 교자총비	
	32:33		파주초등학교(관아터, 선정비)	
	33:04		(브릿지)(해동지도)	그래픽
	33:16	물산과 문화의 길	임진강	
	33:23		임진나루	미속촬영
	34:18		동파나루(해설)	
	35:38		인터뷰(전문가)	
	36:03	아끼고 가꿔야 할 의주대로	화석정	
	36:31		팔세부시(이울곡)	미속촬영
	37:15		인터뷰(전문가)	
장단지역 (분단된 옛길)	38:06	다시 이어져야 할 의주대로	전진교, 동파리	
	38:35		판문점	
	39:12		(브릿지)(해동지도)	그래픽
	39:27		(브릿지)(팔도지도)	그래픽
	39:54		의주 압록강	
에필로그	40:18	의주대로의 의미	노정지도+화면편집	그래픽
	41:11		인터뷰(답사소감)	

[표 1] OUN스페셜, <의주대로, 길에서 역사를 묻다>(2010) 영상분석

영상으로 표현하는 메시지의 최소 의미 단위를 흔히 쇼트(Shot)라고 한다. 의미망을 갖는 영상의 가장 작은 단위인 쇼트(Shot)들이 모여 하나의 주제, 혹은 구성상의 작은 단위(사건)을 이루는데, 이를 씬(Scene)이라고 한다. 씬(Scene)은 여러 개의 개

33) 타임코드(TC : Time Code) : 비디오/오디오테이프에 프레임을 시간단위로 나타내는 하나의 영상부호이다. '00:00:00:00(시/분/초/프레임)'의 형태로 표기한다. 본고에서는 00:00(분/초) 단위만 표기한다.

34) 시퀀스(Sequence) : 여러 곳의 공간에서 벌어지는 장면(Scene)들로 조합된 에피소드 단위의 이야기

35) 씬(Scene) : 한 공간에서 벌어지는 개별적인 화면(Shot)들이 모여서 만든 장면

별 쇼트(Shot)들로 구성되어 있다. 씬(Scene: 장면)을 구분하는 원칙은 크게 두 가지로 살펴볼 수 있다. 첫째는 장소와 시간으로 이루어진다.³⁶⁾ 둘째는 카메라의 위치 변화로 구분할 수 있다. ‘한 장소에서 카메라 이동 없이 찍을 수 있는 장면들’이 한 씬이 되는 것이다. 이러한 씬 들이 모여 시작과 끝이 분명한 이야기의 소단위인 시퀀스(Sequence)를 구성한다. 작은 이야기들인 시퀀스(Sequence)의 조합이 곧 하나의 완전한 작품이 되는 것이다.

〈표 1〉에서 각각의 장면(씬)이 모여 하나의 소주제(시퀀스)를 형성하고 있음을 알 수 있다. 이러한 소주제들의 종합적으로 살펴보면 크게 프로그램의 내용이 어떻게 전개될 것인지를 암시하는 프롤로그, 사행의 출발과정을 살펴볼 수 있는 서울지역, 주요경로의 유적들이 남아 있는 고양과 파주지역, 그리고 분단으로 인해 더 이상 나아갈 수 없는 민통선과 북한지역에 대한 구성으로 이루어졌음을 알 수 있다. 위 표에서는 씬과 시퀀스가 명확하게 드러나지 않는 부분도 있으나 이를 구분하기 위해 고지도(그래픽지도)를 브릿지로 삽입하여 장면전환과 공간이동의 구분을 대신 할 수 있도록 장치하였다.

본 프로그램에서는 전체 15개의 시퀀스로 구성되어 있다. 각각의 제작적 특징과 영상분석의 내용을 좀 더 구체적으로 살펴보도록 한다.

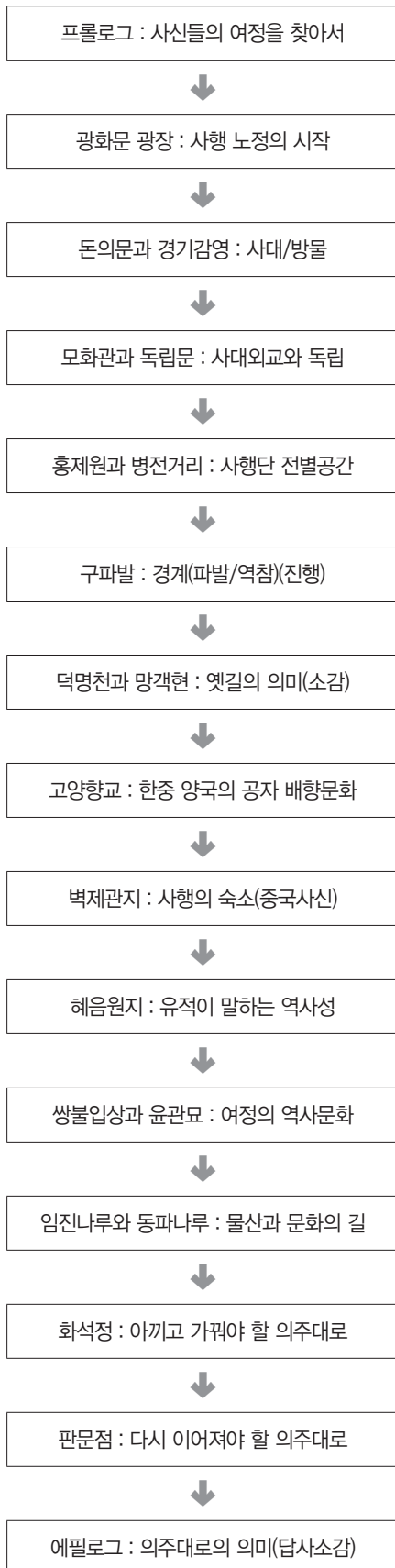
3) 구조분석 : 시퀀스별 분석

각각의 소주제를 내포하고 있는 15개의 시퀀스 조합이 OUN스페셜, 〈의주대로-길에서 역사를 묻다〉이다. 구조분석은 영상문법의 시퀀스개념을 적용하여 살펴본다. 각각의 시퀀스는 제목에 아라비아 숫자를 붙였다.

① 프롤로그

프롤로그는 프로그램 전체의 도입부 성격으로 프로그램의 주제의식, 내용전개에 대한 정보를 유추할 수 있는 내용으로 구성되는 것이 일반적이다. 프로그램에서는 조선시대 한양을 찾은 중국 사신들이 유람했던 한강의 망원정과 선유도, 효사정 등을 찾아 답사하는 중국유학생을 등장시켜 사신들의 행적을 추적하는 의미를 말하고 있다. 중국사신이 조선으로 오던 길은 어디인가? 조선의 사신들이 중국으로 향하던 여행길은 또 어디인가? 를 추적하는 유학생을 통해 프로그램의 주제가 드러나고 있다. 프롤로그에서는 3~4곳 공간(씬)에서 약 29개의 화면(쇼트)로 ‘사신의 여정을 찾아서’라는 도입부의 의미를 시각화하였다.

36) 운동장-낮, 공부방-밤, 도심거리-새벽



[그림 1] '의주대로'의 구조 분석(시퀀스 단위)

② 광화문 광장 : 사행노정의 시작

조선조 사행단이 출발에 앞서 궁궐에 들어가 임금께 숙배(肅拜)하는 것으로 일정을 시작하였다. 임란을 거치면서 경복궁이 소실되자 창덕궁, 창경궁 등에서 사신들로부터 인사를 받았다는 점을 참고하여 답사팀이 모이기 쉬운 광화문 광장에 집결, 과거 선조들이 임금께 하직인사 올리듯 세종대왕상 앞에서 가볍게 목례하는 것으로 사행단의 출발과 답사의 시작을 알리는 의미를 부여했다. 10컷의 쇼트와 지도 그래픽을 활용하여 영상을 구성하였다.

③ 돈의문과 경기감영 : 사대/방물

사행단은 남대문을 거치거나 서대문(돈의문)을 거쳐 한양도성을 나갔고, 경기감영에서 사행 물품을 점검하고 사대(査對)를 했었다. 외교 문서인 표문과 자문의 자료화면을 삽입하여 시청자들에게 내용의 몰입과 전문적 시각을 보여주기도 한다. 13컷의 화면과 자료그림을 활용하여 영상을 구성하였다

④ 모화관과 독립문 : 사대외교와 독립

모화관과 영은문, 그리고 독립관 일대는 사대(事大)와 교린(交隣)이라는 조선의 외교기조를 살필 수 있는 공간이다. 중국의 사신이 한양에 입성하면 영은문을 통해 모화관으로 들어와 조선 관리들의 영접을 받았고, 조선 사신들은 중국으로 떠나기에 앞서 모화관에 모여 사대(査對)와 전별연을 펼쳤던 곳이다. 조선 말 갑오개혁이후 자주독립국가임을 표방할 때 가장먼저 사대주의의 상징인 모화관과 영은문을 헐고, 독립문을 세웠던 곳이다. 약 35컷의 쇼트와 자료사진을 활용하여 시퀀스를 구성하였다.

⑤ 홍제원과 병전거리 : 사행단 전별공간

사행단의 전별연은 두 곳에서 펼쳐진다 고위관료 중심의 전별연이 모화관일대라면, 가족, 친지, 동료들이 베풀어주는 전별 공간은 무악재 너머 홍제원 일대였다. 홍제원 옛터는 표석과 지명으로만 남았다. 홍제천과 홍제교 일대까지 사행 전별하는 인파가 몰리면서 홍제원 시장이 형성되었고, 인절미를 파는 떡집이 많았기로 병전거리(餅塵路라는 지명까지 붙게 된 지역이다. 약 32컷의 쇼트와 자료사진, 연행관련 사행시(변암체제공의 詩)를 활용하여 영상을 구성하였다. 시퀀스①~⑤는 의주대로의 서울지역 구간에 해당된다.

⑥ 구파발 : 경계(파발/역참)(진행)

구파발(舊擺撥)은 한양(서울)과 고양의 경계이다. 과거 역원제의 주요 역참인 검암참(黔巖站)의 자리이다. 조선은 임진왜란을 거치면서 정보전달체계를 정비하였고, 의주대로를 따라 서북지역으로 향하는 파발의 기능을 보강하여 의주로 가는 파발은 기발(騎撥)을 운용하였다. 중국과의 관계를 우선시켰기 때문에 기동성이 뛰어난 파발마를 운영했던 것이다. 구파발은 옛 역참이 있었음을 알려주는 지명이다. 매년 10월초 열리는 ‘은평구 파발제’는 그 정신을 계승한 지역의 역사문화축제이다. 프로그램은 구파발 박석고개를 넘어오면서 해설자의 교체를 위한 브릿지 영상을 보여 준다. 도성도를 그래픽으로 구현하여 노정을 소개하고 약 12컷의 쇼트를 활용하여 영상을 구성하였다.

⑦ 덕명천과 망객현 : 옛길의 의미(소감)

고양 여석현(숫돌고개)을 넘으면 삼송리 김지남 묘역을 지나고 이내 덕명천에 다다른다. 신원마을이다. 새원, 신원(新院)이 있었던 자리다. 주막거리가 형성되어 하천 너머 망객현을 넘기 위해서는 목을 축이고 사람이 모아야 올랐을 것이다. 몇 해 전까지 덕명천 인근에 서있던 ‘덕명교중수비’는 아파트 단지 안에 옮겨져 보이지 않는다. 프로그램은 옛 길의 일부가 남아있는 망객현에서 답사참가자로부터 ‘옛길 답사의 의미’를 들어본다. 23개의 쇼트로 구성하였으며, 길을 오르는 이들의 역동성을 살리기 위해 Interview는 팔로우(Follow)촬영으로 진행하였다.

⑧ 고양향교 : 한중 양국의 공자 배향문화

옛 고양군에는 고양향교가 옛 건축물이 남아있다. 답사팀은 새로운 해설자로부터 고양향교를 소개받고 둘러본다. 시퀀스⑥에서 해설자 두 사람의 대화영상을 삽입하여 영상 구성의 흐름을 유지하기 위한 장치였다. 프로그램은 향교가 공자를 배향하고 성현을 모시는 사당의 역할을 한다는 것을 참고삼아 중국유학생 동건비의 소감을 인터뷰한다. 시퀀스⑨에서 중국 사신들이 머물렀던 벽제관에 관한 소감을 묻는 인터뷰도 같은 맥락에서 구성된 것이다. 중국과 한국의 공자문화에 대해 들어봄으로서 한중 양국의 문화적 차이와 친연성을 들을 수 있었다. 10여개의 쇼트로 구성하였다.

⑨ 벽제관지 : 사행의 숙소(중국사신)

벽제관지는 고양관의 별관, 즉 객사였다. 중앙관리나 외국의 사신이 이곳에서 머물렀다 중국사신은 고양 벽제관에서 하룻밤을 묵은 후 다음 날 의관을 정제하여 한양 도성으로 향한다. 압록강에서부터 동행한 조선 측의 원접사, 접반사외에 조정에서 마중 나온 관리들의 환영을 받는다. 중국유학생 출연자의 인터뷰를 통해 소감을 듣는다. 벽제관은 왕의 능행시 행궁이 되기도 했고, 관리들이 망궐례를 행하던 장소였다.

벽제관지는 임진왜란 당시 벽제관 전투가 있었던 역사의 현장이기도 하다. 주변의 역사를 더불어 해설하고 해음령을 넘어 파주로 향한다. 9여개의 쇼트로 구성하였다.

⑩ 해음원지 : 유적이 말하는 역사성

해음령 너머에 고려시기 임금의 남행(한양=남경)시 행궁으로 쓰였을 것으로 여겨지는 ‘해음원 터’가 발굴 진행 중이다. 프로그램은 발굴 작업 중인 유적지에서 답사팀의 동선을 따라 취재하고 발굴 작업에 참여하고 있는 해설자의 비하인드 스토리를 듣기도 하고, 답사참가자 중에 건축양식을 전공한 연구자로부터 즉석인터뷰를 진행하기도 한다. 이러한 전문가 인터뷰를 통해 유적이 말하는 역사성을 느낄 수 있다. 25개의 쇼트와 다양한 구도의 영상으로 구성하였다.

⑪ 쌍불입상과 윤관묘 : 여정의 역사문화

용미리 쌍불현은 나지막한 언덕에 불과하다. 바로 옆 장지산 중턱에 용암사와 쌍불입상이 있다. 의주대로 상의 이정표마냥 먼 곳에서도 금방 알아볼 수 있는 쌍석불은 사행단의 수행원들에게도 깊은 인상을 남기고 그 자리에 서 있었을 것이다. 사신이 남긴 연행시 <해음석불>(이해응)을 그래픽으로 보여준다. 윤관장군 묘역 앞에 조성된 ‘윤시중교자충비’, ‘전마충비’에 대한 인상을 詩로 남기곤 했다. 그러나 이면의 역사는 이곳이 조선후기 대표적인 산송분쟁의 현장임을 확인한다. 근래 청송심문과 파평윤문의 대승적 합의로 수 백 년 산송분쟁이 종결된 이야기는 의주대로 현장 답사에서 만나는 미담스토리의 하나가 될 수 있을 것이다. 파주초등학교에 남아있는 파주목관아 터의 주축돌과 파주목사들의 선정불망비群 역시 여정에서 만나는 역사문화의 현장이다. 약 40여개의 쇼트로 구성되었다.

⑫ 임진나루와 동파나루 : 물산과 문화의 길

군부대의 통문이 가로막혀있는 임진나루는 옛 진서문의 위치에 그대로 있다. 군부대의 협조를 얻어 내부답사를 할 수 있는 임진나루는 민통선을 흐르는 임진강의 길목이다. 임진강은 남과 북을 이어주고 개성으로 향하는 가장 변화했던 나루터이자 물산과 문화가 소통하던 길이다. 여전히 어민들은 제한적인 어로 활동을 통해 참게, 황복, 등을 잡으며 임진강을 매개로 하는 삶과 문화를 유지하고 있다. 화석정과 임진적벽, 술한 정자, 누각은 임진8경으로 묘사되곤 했다. 여정에서 만나는 역사문화의 현장이다. 약 26개의 쇼트로 구성되었다. 임진강의 아름다운 경치를 묘사하기 위해 미속촬영 등을 활용하기도 하였다. 13개의 쇼트로 영상구성을 하였다. ,

⑬ 화석정 : 아끼고 가꿔야 할 의주대로

화석정에 얹힌 이율곡의 이야기를 들을 수 있다. 의주대로의 남한지역 구간에서 민

간인의 발길이 닿을 수 있는 실질적인 종착점이다. 민통선지역은 군부대의 협조를 얻어야만 답사가 가능하다. 6개의 쇼트로 구성하고, 이울곡의 시를 그래픽 처리하여 소개하였다. 전문가 인터뷰를 통해 의주대로의 지속가능성에 대한 생각을 들어본다.

⑭ 판문점 : 다시 이어져야 할 의주대로

동파나루 너머는 장단군에 속한다. 개성이 지척인 이곳은 판문점이 있어 의주대로 남한지역 답사코스로는 민간인이 들어 갈수 없는 구간에 속한다. 분단된 조국의 옛길 의주대로는 의주 압록강까지가 최종 목적지이다. 프로그램은 군의 협조로 전진교내 동파리, 장단면, 판문점 판적천교까지의 여정을 영상에 담았다. 10개의 쇼트로 영상 구성을 하였다. 다시 이어져야 하는 의주대로의 의미를 되새겨본다.

⑮ 에필로그

의주대로 전체 노정을 그래픽 처리한 지도로 보여주고, 답사 참가자들의 인터뷰를 PIP영상으로 보여준다.³⁷⁾ 의주대로 답사의 의미에 대해 생각하게 한다.

2. 분석 2 : MBC다큐멘터리<600년의 길, 천년의 꿈>

1) 제작적 특징 : 기획과 제작

MBC다큐멘터리<600년의 길, 천년의 꿈>은 경기도 정도 600년(2014년)을 기념하고 경기도의 역사성을 재확인하고 미래비전을 담아내기 위해 특별 기획된 다큐멘터리 프로그램이다. 프로그램은 한반도, 수도 서울을 중심으로 전국각지로 연결되는 지리, 교통, 문화적 환경과 경기도의 역사성을 드러내고자 했다. 특히 경기문화재단을 중심으로 개발되고 있는 ‘경기옛길’을 주요 소재로 삼아 역동적인 경기도의 역사와 문화, 그리고 미래를 조망하고 있다. 프로그램은 ‘길’을 소재한 만큼 길의 역동성을 살리기 위해 영상기법을 다양화 하는 등 방송다큐멘터리로서의 영상미학에도 많은 노력을 기울인 것으로 보인다. 특히 드론³⁸⁾, 짐벌, 지미집 등 촬영장비나 기법을 다양화하여 옛 길의 역사성과 재연의 효과를 살리려고 했다. 재연과 드라마 자료화면의 활용도도 많았다.

37) PIP(Picture In Picture) 영상(이미지) 위에 또 다른 영상(이미지)을 보여주는 영상편집의 기법.

38) 드론촬영 : 무인비행체를 운용하여 촬영하는 항공촬영 기법

39) 증강현실(AR : Augmented Reality) : 카메라로 촬영한 실제 배경에 3차원 가상의 이미지를 겹치게 보여줌으로서 하나의 영상으로 보여 지게 하는 기술이다. 최근 포켓몬 GO 게임도 같은 맥락이다.

40) 응용한다면, 사행노정을 실시한 후 그 위에 사신행렬 장면을 그려 넣는 것도 표현이 가능하다.

아울러 최근 새로운 영상표현 기법으로 관심을 끌고 있는 증강현실(AR)기법을 도입하여 다양한 영상구성을 하고 있다는 점도 인상 깊은 점이다.³⁹⁾ 제작팀은 옛 사람들이 오가는 길의 의미를 영상으로 표현하기 위한 비주얼스토리텔링의 방법으로 증강현실을 사용하였다. 실사로 촬영한 인적 없는 옛길 영상에 애니메이션 인물을 삽입하여 걷게 하는 장면이다.⁴⁰⁾ 이러한 증강현실은 이미 역사콘텐츠나 교육콘텐츠 등에서 많이 사용되고 있으며, 방송프로그램에서도 ‘재연’장면 등 적극 활용되는 기법이다. 이는 역사소재 콘텐츠의 재연이나 재현의 대체 방법론으로서 유용할 것이다.

2) 영상분석 : 구성과 주제의식

MBC다큐의 전체 구성은 경기옛길이 갖는 의미를 살려 구성되었다. 앞서 OUN 다큐 분석에서 활용한 방식대로 전체 영상분석을 씬과 시퀀스 단위로 분석하고 각각의 시퀀스가 가지는 의미를 살펴볼 것이다. 프로그램은 의주길과 삼남길에 많은 비중을 차지하고 있다. 이 길이 갖는 역사문화적 가치를 다양한 장면(씬)을 통해 보여주고 있다. 경기옛길 외에 전통적으로 경기도가 해양을 통해 세계로 진출했던 지역임을 말해주는 해양물류의 허브길, 분단된 현실을 극복하고 통일 한국의 길로 나아가는 미래의 길까지 경기도의 비전을 제시한다. 영상분석은 전체 48분 분량을 다 소개하지 않는다. 논의의 집중을 위해 ‘의주길’(12분30초 분량)로 한정하여 살펴볼 것이다. 아래는 영상분석 자료이다.

분	타임코드 (TC)	시퀀스 (Sequence)	씬 (Scene)	제작특징
프로로그	01:20	길의 의미 (경기옛길 의미)	길	재연+드론+ AR(증강현실)
	01:30		임진각	지미집
의주길	02:40	사행길 떠나는 역관	길나서는 역관	재연+그림(행렬)
	03:13		사행숙소-벽제관	재현(벽제관)
	04:12		지도(의주길)	그래픽(고지도), 드론촬영
	04:34		사행단 행차 장면	드라마삽입
	04:48	역관의 역할과 사행무역	사행단의 중심 역관	재연(통역)
	05:14		역관의 신분(종인)	재연
	05:40		전문가INT-보충설명	
	06:23		사행무역	드라마삽입
	07:24		전문가INT-보충설명	
	08:09		자료화면	연행도
	08:28	MC 브릿지	웅 · 건릉 길	지미집
	09:25	역관 김지남	화약제조-김지남	재연
	10:11		전쟁장면	드라마삽입
	10:33		백두산정계비확정	재연
	11:00		김지남 묘역	
	11:23		전문가INT-보충설명	
	12:10		역관의 삶과 닮은 의주길	재연

해상물류 허브길	12:36	동북아 물류의 허브-경기만	임진각 자유의 다리, 조천사행,삼 국해상무역, 당항성(산성), 전곡 항-해양레저, 평택항-해상물류	지미집, 자료화면, 드론, 미속촬영
삼남길	15:53	김육과 대동법 능행길, 격쟁 화성축조 상업도시, 수원 경기와 삼남길 광역망철도GTX 이별길 과거길 유배길 다산정약용 성리학, 실학, 서학 한류허브 문화한류	지도(삼남대로) 대동법시행기념비 웅·건릉 능행길-격쟁장면 지지대비각 수원 화성 화성축조 화성 만석거 수원팔달시장 정약용/여유당 자운서원 문화현장 백남준박물관	그래픽 짐벌 드론(헬리캠) 재연+그래픽 자료사진 미속촬영 증강현실(AR)
통일로 가는 길	42:15	통일로 가는 길목 남북교류현장	민통선, 개성공단 경의선	자료화면
세계로 가는 길	44:29	세계로 향하는 고속철도	자료화면	지도, 그래픽
에필로그	45:28	천년의 꿈 MC마무리멘트	그림편집 임진각	〈끝〉

[표 2] MBC다큐멘터리<600년의 길, 천년의 꿈>(2014) 영상분석

3) 구조분석 : 시퀀스별 분석

MBC다큐멘터리 <600년의 길, 천년의 꿈>(2014년)은 경기도에 산재한 옛길의 가치와 중요성, 미래가치를 탐색해보는 프로그램이다. 프로그램에서 의주길은 초반 약 12분가량의 영상에 해당된다. 13개의 장면(씬)과 4개의 소주제(시퀀스)로 구성되어 있다.

① 프롤로그 : 길(+경기옛길)의 의미

프롤로그에서는 일반적인 길의 의미와 더불어 경기옛길 600년에 대한 소개를 통해 프로그램의 주제의식을 드러낸다. 세계로 뻗어나가는 경기옛길에 대한 기대와 함께 DMZ(군사분계선)이라는 장벽은 이 프로그램 전체에 대한 소개이기도 하다. 대중적인 인지도가 높은 출연자를 등장시켜 프로그램에 무게감을 갖게 함과 동시에 전체 프로그램을 이끌어가는 MC역할을 한다.⁴¹⁾ 개성에서 22km거리인 임진각 전망대에서 경기옛길의 의미를 소개한다.⁴²⁾

② 사행길 떠나는 역관

역관이야기로 시작하는 의주길. 시퀀스②~④까지 의주길을 소개하는 중심축을 ‘역관’으로 삼았다. 청나라의 수도 연경까지의 거리는 3000리길, 왕복 5개월이 걸리는 긴 여정이다. 조선시대 중국으로 향하는 사신단은 국제교류의 핵심이자, 세계로 향하는 통로였다. 사신들의 행렬을 통해 조선은 세계와 소통할 수 있었다. 정기적으로

떠나는 사신단의 일행은 수백여 명에 이른다. 도성을 나와 연경으로 나서는 첫길, 사신단은 사람들의 환송을 받으며 벽제관으로 향한다. 벽제관은 한국전쟁으로 소실되어 그 흔적만 남았지만, 벽제관은 조선과 중국을 오가던 사신단이 묵었던 숙소였다. 중국에서 온 청나라사신들은 벽제관에서 하룻밤을 자고 다음날 예를 갖추어 도성으로 향한다. 반면 청나라로 향하는 조선의 사신들은 이곳에서 하룻밤을 묵거나 휴식을 취한 후 본격적인 사행여정에 오른다. 연암박지원도 사행길을 다녀온 후에 열하일기를 저술했다.⁴³⁾ 한양을 출발하여 개성-평양-의주로 이어지는 의주길이다. 중국 국경의 첫 관문인 의주로 가는 길은 곧 세계로 향하는 관문이었다. 경기도가 곧 세계로 향하는 관문임을 상징한다.

③ 역관의 역할과 사행무역

의주길은 사행노정이자, 무역의 통로였다. 사신단과 짐꾼에 이르기까지, 사행을 통해 조선의 외교와 국제무역이 이루어졌다. 그 사이에 역관이 있다. 역관의 역할은 무엇보다 중요했다. 전문가의 Interview를 통해 역사적 사실에 대한 보충설명을 듣는다.⁴⁴⁾

④ 역관 김지남⁴⁵⁾

김지남의 화약제조 이야기 전개, 화약이 국방력 향상에 미친 공적, 중국과 조선의 국경문제 확정(1712년, 숙종38)과정에서 했고, 백두산정계비를 세웠다.⁴⁶⁾ 그는 평생을 역관으로 오갔던 의주로 변에 묻혔다.⁴⁷⁾ 그런 점에서 역관들은 누구보다 먼저 세계를 경험했고 새로운 변화에 발 빠르게 대응하며 시대를 앞서 변화를 주도했던 집단이다.⁴⁸⁾ 시대를 앞서 세계와 소통한 역관의 삶은 의주길과 닮았다.

지금까지 OUN스페셜, <의주대로-길에서 역사를 묻다>과 MBC다큐, <600년의 길, 천년의 꿈>의 제작적 특성을 살펴보고 아울러 영상분석을 통해 두 편의 다큐멘터

41) 진행자(최불암) 리드멘트 : MBC다큐멘터리 <600년의 길, 천년의 꿈>(2014년)

42) MC오프닝 멘트 : “경기도는 한반도 중심에 위치한 까닭에 전국의 모든 길이 한양으로 향하기 위해서는 경기도를 거쳐야 했기 때문에 경기도는 사통팔달의 길이었다. 그러나 지금은 남북분단과 대치 상황에서 길이 막혔다. 그러나 통일이 되고 길이 열리면 경기도는 한반도의 중심에서 다시 대륙을 넘어 유럽까지 세계로 향하는 관문의 역할을 되찾을 것이다. 600년 전에 이미 세계의 중심으로 통하던 길이 경기도였다는 점을 기억해야 한다.”

43) 프로그램에서 자막의 ‘년도 기술’에 대한 오류가 발견 된다. 연암박지원이 사행한 1780년의 사행년도 기술을 1901년으로 잘못 표기함으로써 시청자들에게 잘못된 정보를 제공하는 빌미가 될 수 있다. 그러므로 제작진은 프로그램의 내용이나 역사적 사실관계에 대한 고증에 충실해야하고, 전문가의 자문과 검수를 통해 프로그램의 완성도를 기해야 한다.

44) 역관은 사행무역의 권리인 팔포(인삼80근)를 교역하여 최대 5배 이익을 얻었다. 비단을 일본에 되팔아 원가의 3배 차익을 올려 부를 축적하는 계기 삼았다. 중국이 세계의 중심이라고 생각했던 시대, 사행은 중화의 세계를 견문하는 기회였고, 사행길은 바로 세계로 향하는 유일한 통로였다.

45) 김지남(金指南, 1654-) : 조선후기의 역관. 1698년 화약제조법 성공, 이를 자세히 정리한 <신전자초방>저술. 조선외교사를 집대성한 통문관지(通文館志)를 편찬하여 외교사의 맥을 세운 역할을 했던 인물이다.

46) 백두산정계비는 1712년(숙종38) 조선과 청나라 사이에 백두산 일대의 국경선을 확정하고 이를 표기하기 위해 세운 비석이다. 김지남은 역관으로서 조선의 이익을 대변하려 노력했다.

47) 경기도 고양시 삼송리 우봉김씨 묘역 내.

48) 이철성INTERVIEW ; “사행단을 통해서 서양의 문물이 들어옴으로써 세계적인 안목을 키웠기 때문에 학문적인 발전이나 문화발전을 키울 수 있었다. 또한 일본이 근대로 넘어오면서 역관들 가운데는 일본의 근대적인 변화들을 인식하고 거기에 대비를 해야 된다는 역관들도 나왔다. 결국 근대사회로 접어들면서 역관들이 가지고 있던 세계인식, 현실 인식의 양상이 조선의 근대화에도 영향을 미쳤다.”

리가 제시하는 의주길, 나아가 경기옛길이 가지는 가치와 의미를 살펴 볼 수 있었다. MBC다큐가 의주길이 지니는 함의를 역관이라는 사행의 중심인물과 역관의 역할을 통해 조명하고 구체적인 장소로소 벽제관지와 김지남을 제시하였다면, OUN스페셜은 의주길의 전체 노정을 직접 걸으며 길에 서린 이야기와 유적의 현황을 직접 체험함으로써 길의 의미를 되새겨보는 형식을 취했다. 두 프로그램에서 드러나는 의주길의 의미는 일맥상통함을 알 수 있다.

IV. 맺음말

경기옛길은 옛 의주대로의 원형을 기반으로 새롭게 조성되고 있는 역사탐방로를 말한다. 본 논문은 의주길이 많은 사람들의 사랑과 관심 속에 향유되는 ‘길’이 되기를 바라며, 좀 더 많은 사람들이 이용하는 길로 거듭나기 위해서는 길을 찾는 이들에게 길을 걷는 즐거움과 유익함을 주어야 한다고 생각한다. 그런 측면에서 길의 역사와 문화를 담아내는 방송콘텐츠, 혹은 다양한 형식의 콘텐츠 개발 방안을 고민하는 것은 시대적 소명이라고 생각한다. 본 연구자 역시 현업 방송프로그램 제작자이자 문화콘텐츠 학도로서 늘 소명감을 느끼곤 한다.

Ⅱ장에서는 OUN, MBC 다큐멘터리 제작사례를 중심으로 의주대로의 원형과 경기옛길이 내포하는 가치를 찾아보고자 하였다. 다큐멘터리 분석에 앞서, 조선시대 도로체계의 개념을 파악하기 위해 신경준의『도로고(道路考)』에서 언급하는 제1대로, 의주대로에 대해 살펴보았다. 아울러 경기옛길-의주길을 방송에서 조명한 사례들에 대한 현황을 파악하고 이러한 영상들이 본격적인 의주길에 대한 소개라기보다는 보도기사 자료에 치중되고 있다는 점을 알 수 있었다. Ⅲ장에서는 두 편의 방송콘텐츠를 중심으로 제작특성을 살펴보고 영상문법에 입각한 분석을 통해 프로그램의 영상구성을 살펴보았다. 두 편의 다큐는 각각의 제작적 환경에 따라 각기 다른 포맷을 보여주었다. 로드다큐멘터리와 일반적인 정보성 다큐멘터리의 전개방식은 장단점이 있을 것으로 생각된다.

콘텐츠 기획과 관련하여 제안점을 피력하는 것으로서 논문의 내용을 정리하고자 한다. 역사소재의 콘텐츠 개발에 있어 특정한 매체지향의 방식보다 좀 더 다양한 영역에서의 콘텐츠 개발에 관심을 둘 필요가 있다. 영상콘텐츠도 방송매체만을 염두에 두지 말고 근래 각광받는 다양한 매체와의 결합도 고민할 필요가 있다. 굳이 예를 들자면, 근래 스마트폰을 활용한 짧은 영상물에 대한 대중의 선호도가 높다는 점을 상기할 때 기존의 방송매체를 활용한 프로그램 기획과 더불어 스마트폰 영상매체에 적합한 영상콘텐츠의 기획은 매우 절실한 시점이라고 하겠다. 이는 본 연구가 가지는

문제의식이기도 하다. 새로운 콘텐츠 기획에 대한 목표는 문화콘텐츠 영역의 숙명이다.

콘텐츠개발과 관련하여 방송영상콘텐츠의 기획도 좋고, 스마트매체·SNS에 적합한 콘텐츠 개발도 좋다. 더불어 기존의 경기옛길 아카데미가 진행하는 답사프로그램의 진행관점을 '새로운 길'에 대한 의미와 '원형'에 대한 의미를 동시에 살리는 방안은 참고할 필요가 있다고 생각한다. 경기옛길과 연계한 콘텐츠 기획은 방송콘텐츠 뿐만 아니라 생활 문화 곳곳에서 활용할 수 있는 아이디어가 생산될 필요가 있고, 그러기 위해서는 경기옛길을 직접 걸어봐야 한다는 점을 강조하고자 한다.

그런 점에서 볼 때 오프라인의 역사관광콘텐츠로서 답사여행 일변도를 벗어나 경기옛길에 투영된 다크-투어리즘(Dark-tourism)⁴⁹⁾은 또 어떠할까?⁵⁰⁾ '다크-투어리즘(Dark tourism)적 요소'가 '옛길'이라는 공간적 특징과 잘 어우러진다. 그 안에 서려있는 '역사 교훈적' 요소는 여행의 목적지로서 관광콘텐츠 기획의 가능성이 높다. 경기옛길은 적합한 곳이다. 경기옛길의 콘텐츠 개발의 시사점이 될 수 있을 것이다.⁵¹⁾

경기옛길은 과거 조선 제 6대로의 역사성을 기반으로 한다. 역사는 기억하지 않으면 잊혀지고 이내 사라진다. 길은 걷는 자가 주인이다. 경기옛길은 주인 된 자로서 우리가 역사를 기억하려는 노력이다.

49) 다크 투어리즘(Dark tourism) : 역사적으로 전쟁, 재난 등 비극적인 사건이 일어났던 현장을 직접 방문하는 행위를 통하여 자기반성과 역사적 교훈을 얻기 위한 여행을 말한다.

50) 경기옛길은 임진왜란, 병자호란의 국난을 거치면서 조선왕실의 고난은 물론, 백성들의 수난의 역사가 서려있기도 하다. 영광의 시간 이면에는 늘 고통과 회한의 순간이 수반되기 마련이다. 강화도 피난, 남한산성 피란, 삼전도 굴욕, 항전의 역사, 굴욕의 사행길, 왕세자의 볼모노정 등 다크-투어리즘의 기획요소가 많다는 점을 상기할 필요가 있다. 이와 관련해서는 줄고, <신춘호, 2015, 「연행노정 공간의 역사문화콘텐츠 활용 방안 일고-〈스토리테마파크〉의 스토리를 활용한 '병자호란 역사관광콘텐츠' 기획을 중심으로」, 『漢文古典研究』(제3집, 한국한문고전학회) 참고.

51) 기 개발된 경기옛길 외에 향후 개발될 경기옛길(강화로)과도 관련성이 있다.

참고문헌

- 『경국대전』(제24권) 『공전』 〈교량〉 條.
- 김선훈, 「경기옛길의_지속적인_운영_방안_연구-일본 구마노고도의 사례를 중심으로」, 『글로벌문화콘텐츠』16, 글로벌문화콘텐츠학회, 2014.
- 류명환, 『여암 신경준과 역주 도로고』, 도서출판역사문화, 2014.
- 소재영외, 『연행노정, 그 고난과 깨달음의 길』, 도서출판 박이정, 2014.
- 신춘호, 「연행노정 공간의 역사문화콘텐츠 활용 방안 일고-〈스토리테마파크〉의 스토리를 활용한 ‘병자호란 역사관광콘텐츠’ 기획을 중심으로」, 『漢文古典研究』3, 한국한문고전학회, 2015.
- 신춘호, 「燕行路程 영상아카이브 구축 및 콘텐츠 활용 방안 연구 - 한양(漢陽)~심양(沈陽)구간 영상기록(물)을 중심으로」, 한국외대대학원 박사학위논문, 2014.
- 신춘호, 「古地圖를 통해 본 義州大路 원형 복원 일고 - 고양~파주구간 영상기록과정을 중심으로」, 『韓國古地圖研究』6(1), 한국고지도연구학회, 2014.
- 이승수, 「한문학과 다큐멘터리의 접점 가능성 탐색」, 『한국한문학연구』37, 한국한문학회, 2006.
- 이혜은, 「朝鮮時代의 交通路에 對한 歷史地理的 研究: 漢城-義州間을 事例로」, 이화여자대학교대학원 석사학위논문, 1976.
- 정대훈, 「옛길의 문화재적 가치와 활용」, 『글로벌문화콘텐츠』15호, 글로벌문화콘텐츠학회, 2014.
- 조병로, “경기도 옛길의 역사적 가치”, 경기도 옛길 고증활용을 위한 토론회 자료집 (기조발표문), 경기문화재단, 2013.
- 조병로, 「역사가 발전하고 삶이 이동하는 공간」, 『문화재사랑』, 문화재청, 2011.
- 최완기, 『한양』, 교학사, 1997.
- 경기학연구센터, 「남한산성 옛길 조성 사업 계획(안)」, 경기문화재단, 2016.
- 경기옛길 홈페이지 <http://ggoldroad.ggcf.or.kr>
- 경기옛길 아카데미(카페) <http://cafe.naver.com/oldroad>
- 한국국학진흥원 〈스토리테마파크〉 (<http://story.ugyo.net>)
- 한중연행노정답사연구회 (<http://cafe.daum.net/chinaview>)

Abstract

**A Study on a Method of Implementing the
Broadcasting Contents in ‘the Original Form of Uiju-
gil’ as Gyeonggi-yetgil
Focusing on a Case of Producing ‘Uiju-daero’ in the
OUN Special Documentary -**

Shin Chun-ho
(OUN-TV Photography Director)

As this study is the writing that grasped the aspect that the historical and cultural values in ‘Uiju-daero(義州大路),’ which is the original form of ‘Gyeonggi-yetgil, Uiju-gil,’ are implemented as the broadcasting contents, it is the writing that inquires into the possibility of developing the content material of Gyeonggi-yetgil. Gyeonggi-yetgil was developed on the basis of the original form of 6 main roads, which connect the capital city and the provinces in the traditional times. Uiju-gil is a historic trail that contemporarily re-analyzed the historical and cultural values of Uiju-daero, which is the first street of 6 main roads. Gyeonggi-yetgil needs to become a street of being walked and enjoyed together. That is because a pedestrian is an owner. In a situation of being lacking in an effort for appealing along with the absence of contents using Gyeonggi-yetgil, it is imminent to develop the content material that implements the value of Gyeonggi-yetgil. In that respect, ‘Uiju-daero,’ which is the OUN documentary and MBC documentary of being analyzed in this study, will become a reference in a regard of presenting a case of a plan for applying contents for the popular spread of Gyeonggi-yetgil.

KeyWords: Gyeonggi-yetgil, Uiju-gil, Uiju-daero, Documentary, Broadcasting contents



2016 경기옛길 학술대회, 역사문화탐방로의 현재와 미래적 가치

2016년 9월 7일 발행

발행

경기문화재단 경기학연구센터

16488 경기도 수원시 팔달구 인계로 178

Tel. 031-231-8576 <http://www.ggcf.kr/>

편집디자인 · 인쇄

풀그래픽스 031-204-7560/7561

ISBN 978-89-999-0056-3



역사문화탐방로의
현재와 미래적가치

비매품



9 788999 900563

ISBN 978-89-999-0056-3