



강원학 연구보고 10

‘금강산 양구로’의 가치발굴과 활용연구

A Study on Finding and Using Values of
‘Mt. Geumgang Yanggu-ro’



박부원



강원연구원
RESEARCH INSTITUTE FOR GANGWON



강원학연구센터
The Institute of Gangwon Studies

발간사

강원학연구센터는 강원학연구의 활성화를 도모하기 위해 연구지원사업의 일환으로 강원학 관련 연구 공모를 실시하여 강원학 기초토대 연구 주제로 적합한 3편의 연구과제를 선정하였습니다. 그 중 한편인 「금강산 양구로의 가치발굴과 활용방안」은 금강산 양구로의 의미와 가치를 문화콘텐츠 시각에서 발굴하고, 한반도 평화시대의 시의성과 상징성이 반영된 금강산 양구로 개발의 기본 구상과 활용 방향성을 모색하는데 그 목적이 있습니다.

금강산으로 가는 길이었던 ‘양구로’는 관련된 기록이 많이 남아있지 않아 아쉬운 점이 있습니다만, 아직까지 관련된 인문자원이 발굴되지 않은 양구로는 지역의 새로운 가치를 창출할 수 있는 원천콘텐츠이기도 합니다. 이제 원형고증을 통해 양구로가 지닌 문화적 가치를 제고하고 이와 관련된 문화자원을 효과적으로 연계하는 방안 수립이 필요한 시점입니다.

본 연구과제는 금강산 양구로 원형발굴과 함께 남북 교류협력의 실천적 관점을 제시했다는 점에서 의의를 찾을 수 있습니다. 향후 한반도 평화 시기에 ‘금강산 육로 관광’이 재개될 때 이 연구를 통해 시의성에 부합하는 금강산 양구로의 활용방안이 제시될 수 있기를 기대해 봅니다.

끝으로 이 연구의 집필을 위해 노력을 아끼지 않은 박부원 경기문화재단연구원 전문 연구원과 심의회와 자문회의를 통해 소중한 의견을 제시하여 주신 전문가, 관계 공무원 여러분들께 깊은 감사의 뜻을 전합니다.

2020년 12월

강원연구원장

박영근



요약문

- I. 연구의 개요 1**
 - 1. 연구의 배경과 목적 1
 - 2. 연구의 방법과 범위 10
 - 3. 정책동향 11
 - 3.1 중앙정부 11
 - 3.2 강원도 15
 - 3.3 기초차지단체 18

- II. 금강산에 이르는 길과 평해로 21**
 - 1. 길의 기능과 전개 21
 - 2. 금강산 노선 27
 - 3. 역참제도와 역로 28
 - 4. 평해로의 본선과 지선 37
 - 4.1 본선 37
 - 4.2 평해로 지선 43

Ⅲ. 양구로의 기록과 경로	49
1. 양구로 기록	49
2. 양구로 노선	54
3. 양구로 노선고증	62
3.1 남양주에서 춘천까지	63
3.2 춘천에서 양구까지	69
4. ‘금강산 가는 길’에 대한 구술담화	83
4.1 구술로 듣는 금강산의 기억 이야기: 해안면에서 금강산 근처까지 6시간 ...	85
4.2 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산까지 가는 두 갈래길	90
4.3 구술로 듣는 금강산의 기억: 직접 걸어서 금강산에 다녀온 분들	93
4.4 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산까지 걸어서 한나절	99
4.5 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산으로 소풍(消風) 간 이야기	102
Ⅳ. ‘금강산 양구로’ 의미와 가치 발굴	109
1. 양구로의 의미와 가치	109
2. ‘금강산 양구로’ 원형발굴의 방향성	115
3. ‘금강산 양구로’의 장거리 트레일 개발 방향성	121
4. 경기옛길 역사문화탐방로 조성 사례	134
4.1 경기도 옛길 사업의 시작	134
4.2 경기도 옛길 도보탐방로 개발 및 조성 사업의 시작	135
4.3 경기도 옛길 관리 조례의 지정	136
4.4 경기옛길 조성 사업 요약	145
4.5 경기옛길 평해길 조성 방향	146

V. 결론 및 정책제언	151
1. 결 론	151
2. 정책제언	152
2.1 ‘금강산 양구로’ 원형발굴 및 탐방로 개발	152
2.2 DMZ 內 ‘남·북금강산연구센터(가칭)’ 건립	154
2.3 양구 ‘해안’ 지역의 ‘남북시범관광특구(가칭)’ 지정	156
2.4 「계획공모형 지역관광개발사업」 연계	159
3. 소결	161
 참고문헌	 163
 Abstract	 169
 부록	
「부록 1」. ‘강원도’의 ‘금강산’, ‘남북협력’ 관련 보도자료	171
「부록 2」. ‘양구군’의 ‘금강산’, ‘남북교류’ 관련 보도자료	179
「부록 3」. 자치단체 도·시·군민 대상의 ‘길 조성’ 관련 조례 현황	183

표 목차

〈표 I-1〉 판문점선언 합의사항 및 주요 내용	11
〈표 I-2〉 평양공동선언 주요 내용	12
〈표 I-3〉 연도별 금강산 관광객 추이	14
〈표 I-4〉 한반도 신경제지도 구상	15
〈표 I-5〉 강원도 접경지역 자치단체 계획안	19
〈표 II-1〉 18~19세기 사찬자료에 실린 도로체계 분화 현황	36
〈표 II-2〉 『증보문헌비고』에 기재된 평해로의 지명과 현재 지명	42
〈표 III-1〉 구술자 명단	84
〈표 IV-1〉 전문기관의 포스트 코로나 관광전망	122
〈표 IV-2〉 지역별 걷기여행길 현황	127
〈표 IV-3〉 조선시대 10대로 관련 역사문화로 현황	128
〈표 IV-4〉 지방자치단체별 옛길 조례 비교	137

그림 목차

<그림 I-1> 비무장지대 내 상호 시범적 GP철수 주요내용	13
<그림 I-2> ‘한반도 신경제지도 구상’의 3대 벨트	14
<그림 I-3> 국제관광자유지대 구상도	16
<그림 I-4> 강원도 남북경협 구상	17
<그림 II-1> 기리고거 재현도 및 세부도	24
<그림 II-2> 고려 초기 6과 체제의 편성지역	31
<그림 II-3> 고려시대의 도로망	32
<그림 II-4> 조선시대 6대로 도로망	33
<그림 II-5> 강원도의 도로망과 역참 분포	43
<그림 III-1> 춘천 삼천사거리의 이정표 ‘옛경춘로’	54
<그림 III-2> 『대동지지』 평구-가평구간	56
<그림 III-3> 『대동지지』 춘천-양구 구간	59
<그림 III-4> 『조선지형도』 남양주 구간	63
<그림 III-5> 현재 남양주 구간	63
<그림 III-6> 『조선지형도』 남양주-가평 구간	65
<그림 III-7> 『조선지형도』 가평-춘천 구간	65
<그림 III-8> 봄내길 제3코스 <석과령너미길> 지도	67
<그림 III-9> 『조선지형도』 덕두원-춘천 구간	69
<그림 III-10> 『조선지형도』 춘천-양구까지의 구간	71

<그림 Ⅲ-11> 『조선지형도』 양구 구간	71
<그림 Ⅲ-12> 소양강 꼬부랑길 코스	72
<그림 Ⅲ-13> 『조선지형도』 양구읍과 한전리, 도사리 일대	75
<그림 Ⅲ-14> 금강군 지도	81
<그림 Ⅳ-1> 문화와 관광 패러다임의 변화	125
<그림 Ⅴ-1> 양구 해안면의 위성지도	157

사진 목차

〈사진 Ⅲ-1〉 평구마을 안내판	64
〈사진 Ⅲ-2〉 삼패동 상징물	64
〈사진 Ⅲ-3〉 당림초등학교 전경	66
〈사진 Ⅲ-4〉 석과령너미길 안내판	67
〈사진 Ⅲ-5〉 석과령 국유림 임도 안내석	67
〈사진 Ⅲ-6〉 덕두원 인근에서 바라본 신연진 일대와 봉어섬	68
〈사진 Ⅲ-7〉 봉산대 인근에서 바라본 신연진 일대	68
〈사진 Ⅲ-8〉 야촌교차로 전경	73
〈사진 Ⅲ-9〉 용하1교차로 전경	73
〈사진 Ⅲ-10〉 ‘금강산 가는 길’ 표석 전경	74
〈사진 Ⅲ-11〉 한전리 이정표석 전경	76
〈사진 Ⅲ-12〉 죽곡리 이정표석 전경	76
〈사진 Ⅲ-13〉 도사삼거리 구간	78
〈사진 Ⅲ-14〉 두타연 출입신청 안내소	79
〈사진 Ⅲ-15〉 두타연관광안내소	79
〈사진 Ⅲ-16〉 두타연 가는 길 전경	80
〈사진 Ⅲ-17〉 가칠봉지구전투전적비	80
〈사진 Ⅳ-1〉 ‘금강산 가는 길! 양구로부터 시작됩니다’ 안내판 전경	116
〈사진 Ⅳ-2〉 안내리본 전경	149

〈사진 IV-3〉 종합안내판과 구간안내판 전경	149
〈사진 IV-4〉 방향안내판 전경	149
〈사진 IV-5〉 간이안내판 전경	149
〈사진 IV-6〉 경기옛길 평해길 스탬프함 전경	150
〈사진 IV-7〉 스토리보드 전경	150
〈사진 IV-8〉 도보앱(Ramblr)	150
〈사진 IV-9〉 경기옛길 스마트폰 전용 앱	150
〈사진 V-1〉 북한 주민들의 마켓 전경	158
〈사진 V-2〉 북한마켓의 종업원	158
〈사진 V-3〉 북한마켓의 유제품 코너	158
〈사진 V-4〉 북한 마켓의 계산카운터 전경	158

요 약 문

이 연구는 ‘금강산 양구로’의 의미와 가치를 문화콘텐츠 시각에서 발굴하고, 한반도 평화시대의 시의성과 상징성이 반영된 ‘금강산 양구로’ 개발의 기본 구상과 활용 방향성을 모색하는 데 목적이 있다.

‘금강산 양구로’에 주목한 이유는 4가지다. 첫째, 금강산은 한민족의 역사·문화를 보여주는 상징적 공간이다. 둘째, 남북협력시대에 부합하는 ‘금강산 육로관광’에 대한 논의가 필요한 시점이라는 것이다. 셋째, ‘금강산 길’이 지닌 상징성에 주목할 필요가 있으며, 넷째, COVID-19 상황에 맞는 ‘역사의 길’이자 ‘생태의 길’로서 복원이 필요한 시점이기 때문이다. 이 연구는 이상과 같은 4가지를 배경으로 삼아 양구 지역의 핵심자원의 한 축인 ‘금강산까지의 길’을 소재로, 강원도의 남북교류의 핵심 콘텐츠를 확보하는 데 기여하고자 했다.

‘금강산 양구로’가 원형 노선의 유람로 발굴을 통해 현재관점에서 도보탐방로의 방향을 설정할 있도록 ‘경기옛길’의 조성사례를 함께 제시했다. 이는 한반도에 진정한 평화가 정착되었을 때, 혹은 평화를 정착시키기 위해 재개될 ‘금강산 육로관광’시대를 대비하기 위함이다. 향후 새로운 시대에 기초 정보를 제공하고, 지역에 산재되어 있는 인문자원을 지역 간 연계할 수 있는 콘텐츠 소재가 된다.

이 연구는 ‘금강산 양구로’ 원형발굴과 이를 활용한 남·북 교류협력의 실천적 활용방안을 함께 제시한다. 실천적 대안의 핵심은 “형식이 내용을 지배한다”는 헤겔(Hegel)의 개념을 접목한 것으로, ‘금강산 인적교류 플랫폼을 구축’하는 것이다. ‘형식’이라는 것은 ‘내용’에 큰 영향을 준다는 것이고, 교류 플랫폼의 형식을 만들어 놓으면 ‘과정과 결과’에 영향을 미친다. 즉, 기존과 같은 대북협상을 전제한 것이 아니라, 상호이해를 기반으로 ‘공존으로의 협력’을 전제하여 인적교류 플랫폼인 ‘남·북금강산연구센터(가칭)’를 조성하는 것이 그 핵심이다.

결론적으로, ‘금강산 양구로’는 ‘금강산 콘텐츠를 시대적인 요구에 부합할 수

있도록 어떻게 만들어낼 것인가’에 대해 고민한 결과이다.

금강산은 분명 우리 시대의 문화를 대변하고 있는 상징물이다. 향후 금강산 방문 여정이 보다 풍부해질 수 있도록, 그 창조적 방안을 현재의 관점에서 모색하려는 노력이 필요하다.

I

연구의 개요

1. 연구의 배경과 목적

이 연구는 ‘금강산 양구로’의 의미와 가치를 문화콘텐츠¹⁾ 시각에서 발굴하고, 한반도 평화시대의 시의성과 상징성이 반영된 ‘금강산 양구로’의 개발과 활용 방향성을 제시하는 데 목적이 있다.

이 연구에서 ‘금강산 양구로’에 주목한 까닭은 다음과 같이 4가지로 나누어 볼 수 있다.

첫째, 금강산은 한민족의 응집된 역사문화를 보여주는 상징적 공간이기 때문이다.

오랜 과거부터 금강산은 유람과 순례의 장소로 여겨졌다. 고려 이후에 많은 선인들이 금강산을 탐승하였는데 “이렇게 많은 선인들이 금강산을 탐승한 까닭은 마치 인간의 정신과 육체와 같이 소중한 민족의 성산으로 인식”하였기 때문이다. 그들은 금강산 유람을 통해 산수(山水) 자체를 즐기면서 ‘자연과 사회를 바라보는 시각의 확장을 통해 공존의 원리를 터득’²⁾하고, 고금의 폭넓은 문화지식을 원유(遠遊)를

1) 이 연구에서 의미하는 ‘문화콘텐츠’는 “다양한 매체를 통해 구현되어 사람들에게 지적, 정서적 만족을 주는 창의적 가공물”로 정의한다. 박상천, 「문화콘텐츠 개념을 위한 시론」, 『한국언어문화』 제33집, 한국언어문화학회, 2007, 207쪽.

2) 고운기, 「공존의 알고리즘: 문화융복합 시대에 고전문학 연구자가 설 자리」, 『우리문학연구』 58집, 우리문학회, 2018, 24쪽.

통해 획득하고자 했다. 현재의 금강산은 한반도의 현재성을 보여주는 지표이자 남·북 갈등과 국제정치의 이해관계가 여실히 드러나는 표본이다. 이는 우리 시대의 문화를 대변하고 있는 상징물이다.

문재인 정부 출범 후 남북관계가 유화국면으로 전환되면서 남북관계는 이전과 다른 형태로 전개되었다. 우리는 2018년 남북고위급회담³⁾, 평창동계올림픽⁴⁾, ‘2018 남북정상회담⁵⁾’ 등을 계기로 한반도 평화번영과 통일을 향한 길에 다시 들어섰다. 2018년의 9월 평양공동선언⁶⁾에는 상호 군사적 적대관계 종식과 함께 다양한 남북 경협사업, 금강산 이산가족 상설면회소 개소, 개성공단·금강산관광 사업정상화가 포함되었다. 2019년 김정은 국무위원장은 신년사에서 “전제조건이나 대가 없이 재개할 용의⁷⁾”가 있음을 밝혔고, 2019년 2월과 6월에는 북미정상회담이 열리면서 남북

- 3) 2018년 1월 1일 김정은 국무위원장이 신년사에서 “평창 올림픽의 성과적 개최를 기대하면서 올림픽 대표단 파견 용의를 언급하였고, 이에 1월 2일 조명균 통일부 장관은 북측에 남북 고위급 회담을 제의하였으며, 1월 7일 판문점에서 회담이 열렸다. 당시 한국측은 조명균 통일부 장관, 전해성 통일부 차관, 노태강 문화체육관광부 2차관이 참석하였고, 북한측은 조국평화통일위원회 리선권 위원장, 전종수 부위원장, 원길우 체육성 부상이 참석하였다.
- 4) 2018 평창동계올림픽에 조선민주주의인민공화국은 쇼트트랙 2명, 아이스하키 12명, 알파인스키 3명, 크로스컨트리 3명, 피겨스케이팅 2명 등 총 22명의 선수가 참가했다. 또한 2018년 2월 9일 평창동계올림픽에서 김정은 위원장의 여동생인 김여정 비서가 문재인 대통령에게 방북 초대장을 전달하였다.
- 5) 2018년 남북정상회담의 핵심은 1.남북관계의 전면적·획기적인 개선과 발전(①민족자주 원칙 확인, 기존 남북 선언·합의 철저 이행 ②고위급 회담 등 분야별 대화 개최, 실천대책 수립 ③남북공동연락사무소 개성지역 설치 ④각계각층의 다방면적 교류·협력 및 왕래·접촉 활성화 ⑤8·15 계기 이산가족 상봉행사, 남북적십자회담 개최 ⑥10·4선언 합의사업 적극 추진, 철도·도로 연결 및 현대화), 2.군사적 긴장완화와 전쟁위험 해소를 위한 공동 노력(①상대방에 대한 모든 적대행위 전면 중지, 비무장지대의 국제평화지대화 ②서해 평화수역 조성, 우발적 충돌 방지 대책 마련 및 안전로 보장 ③국방부장관회담 등 군사당국자회담 수시 개최, 5월 장성급 군사회담 개최), 3.항구적이고 공고한 평화체제 구축을 위해 적극 협력(①무력 불사용과 불가침 합의 재확인 및 엄격 준수 ②군사적 신뢰 구축에 따라 단계적 군축 실현 ③올해 종전선언, 항구적 평화체제 구축을 위한 3자 또는 4자 회담 개최 ④한반도의 완전한 비핵화 목표 확인) 등 세 가지 범주로 협의하였고, 정상회담 정례화 및 직통전화 실시, 올해 가을 평양에서 정상회담 개최 등을 선언하였다.
- 6) 9월 평양공동선언의 주요 내용은 ①상호 군사적 적대관계 종식 ②연내 동·서해선 철도 및 도로 연결 추진 ③개성공단·금강산관광 사업 정상화 ④서해경제공동특구·동해관광공동특구 조성 협의 ⑤금강산 이산가족 상설면회소 개소 ⑥10월 중 평양예술단 서울 공연 ⑦2023 하계올림픽 남북공동개최 유치 협력 ⑧3·1운동 100주년, 남북 공동 기념 ⑨동창리 엔진시험장·미사일 발사대 영구적 폐기 ⑩미국 상응조치 시 영변 핵시설 영구 폐기 추진 ⑪김정은 국무위원장, 연내 서울 답방 등을 공동선언으로 발표했다.
- 7) 2019년 1월 1일 김정은 국무위원장 신년사 연설에서 대남 정책의 적극성을 보여준다. “아무런 전제조건이나 대가 없이 개성공단과 금강산관광을 재개”할 용의를 표명하고, “전 민족적 합의에 기초한 평화적인

관계가 보다 유화된 국면으로 변화되었다. 이후 판문점에서의 북미정상 만남⁸⁾과 제74차 UN총회 문재인 대통령 기조연설⁹⁾에서 새로운 분위기와 평화의 방향성이 만들어졌다.

이 과정에서 남·북은 2018년 4월 27일 「한반도 번영, 통일을 위한 판문점 선언」을 통해 민족적 화해와 평화번영의 새로운 시대로 전환하여 남북관계를 개선하고 발전시켜야 한다고 선언하였다. 남북 정상은 판문점 선언을 통해 남북관계 개선, 군사적 긴장상태 완화 및 전쟁위험 해소, 남북 평화체제 구축을 위한 협력에 합의하였다. 특히 “남과 북은 상호호혜와 공리공영의 바탕 위에서 교류와 협력을 더욱 증대시키고 민족경제를 균형적으로 발전시키기 위한 실질적인 대책”을 강구해 나가기로 합의하며, “조건이 마련되는 데 따라 개성공단과 금강산관광 사업을 우선 정상화”하기로 하는 등의 실천적 조치를 제시했다.

통일방안을 적극 모색“하자는 대목에서도 확인된다.

- 8) 세 차례의 북미정상회담은 싱가포르, 베트남, 판문점에서 이루어졌다. 2018년 6월 12일 제1차 싱가포르 북미정상회담에서는 ①평화번영을 위해 북·미간 새로운 관계 수립약속 ②한반도의 항구적 평화체제 구축 노력 ③ 판문점선언 재확인, 북은 한반도 완전한 비핵화 약속 ④신원 확인 전쟁포로, 실종자 유해 송환 및 유해수습 등을 공동성명으로 발표했다. 이후 김정은 국무위원장의 신년사에서 2차 북미정상회담을 열기 위한 적극적 입장을 시사했다. “(북미관계가) 훌륭하고도 빠른 속도로 전진”, “(북미)서로에게 유익한 종착점”, “(미국과의 관계에서) 좋은 결과가 꼭 만들어질 것”, “미국 대통령과 마주 앉을 준비”, “국제사회가 환영하는 결과” 등의 표현을 구사하면서 트럼프 대통령과의 2차 북미정상회담에 대한 기대감을 나타냈다. 그러나 2019년 2월, 베트남 하노이에서 개최된 제2차 북미정상회담에서는 공동성명으로 이어지지 못하고 서로의 입장만 확인하였다. 이후 2019년 6월 30일 판문점에서 약식의 3차 회담이 진행되었다. 그러나 이후 더 이상의 진전을 이루지 못하고 있지만, 미국대선이 끝난 시점인 만큼 새로운 진전을 기대한다.
- 9) 문재인 대통령은 기조연설에서 “나는 오늘 유엔의 가치와 전적으로 부합하는 이 세 가지 원칙(①전쟁 불용의 원칙 ② 상호간 안전보장의 원칙 ③공동번영의 원칙)을 바탕으로 유엔과 모든 회원국들에게 한반도의 허리를 가로지르는 비무장지대를 국제평화지대로 만들자는 제안을 합니다. 한반도의 비무장지대는 동서로 250km, 남북으로 4km의 거대한 녹색지대입니다. 70년 군사적 대결이 낳은 비극적 공간이지만, 역설적으로 그 기간 동안 인간의 발길이 닿지 않은 자연생태계의 보고로 변모했고, JSA, GP 철책선 등 분단의 비극과 평화의 염원이 함께 깃들어 있는 상징적인 역사 공간이 되었습니다. 비무장지대는 세계가 그 가치를 공유해야 할 인류의 공동 유산입니다. 나는 남북 간의 평화가 구축되면 북한과 공동으로 유네스코 세계유산 등재를 추진할 것입니다. 판문점과 개성을 잇는 지역을 평화협력지구로 지정하여 남과 북, 국제사회가 함께 한반도 번영을 설계할 수 있는 공간으로 바뀌고, 비무장지대 안에 남북의 주재중인 유엔기구와 평화·생태·문화와 관련한 기구 등이 자리 잡아 평화연구·평화유지·군비 통제·신뢰구축 활동의 중심지가 된다면, 명실공히 국제적인 평화지대가 될 수 있을 것입니다.”라고 하였다.(2019년 9월 25일 제74차 UN총회 문재인 대통령 기조연설에서 일부 발췌함)

남한 정부는 유엔 대북제재와 국민 정서, 북미상황 등 고려해야 할 사항이 있지만 남·북의 신뢰 회복과 평화변영의 시대를 준비하기 위해 금강산관광의 재개를 타진하고 있다. 그리고 북한은 남·북 관계 개선이 속도를 내지 못하는 상황에서 금강산 단독 개발을 선언하기도 하였다. 이처럼 금강산관광은 남북관계의 영향을 받고 있지만 시기적으로 문제일 뿐 필연적인 일이다.

다만 과거처럼 단순히 물자를 지원하거나 단발성 만남 등을 통해 북한을 교류와 협력의 대상으로 이끌어낼 수 있을지는 의문이다. 북한의 변화에 맞는 현실성 있는 교류와 협력제안을 통해 상호 니즈에 부합시켜서 추진하고, 새로운 남북경협을 시도할 시기가 도래했다. 기존 남북이 정치·경제적 효과를 전제로 남북 관계의 개선을 논의했다면, 현재는 문화적 가치를 전제로 금강산관광을 논의해야 할 시점이다.

둘째, 남북협력시대에 부합하는 ‘금강산 육로관광’을 논의할 시기이기 때문이다.

금강산관광은 해로(海路)를 통해 시작하였지만, 지금은 육로(陸路)로 재개될 가능성이 높다. 향후 ‘금강산 육로관광’¹⁰⁾ 시기에는 내금강까지 도보여행의 가능성을 내포한다.

6·25전쟁 이전까지 금강산으로 왕래가 이루어졌던 길은 철로 3곳과 양구, 인제에서 가는 국도 2곳을 합쳐 5곳 정도였다. 철로는 철원역에서 출발해 내금강역까지 가던 금강산 전철을 비롯하여 서울에서 원산으로 가던 경원선과 양양에서 원산까지 가던 동해북부선 등 3곳이었다.

그러나 이제는 10년 전 금강산관광이 개시될 때의 동해-장전 구간과 같은 단순한 해로나 고성에서 출발하여 금강산에 도착하는 여정이 아니라, 인문학적 사유가 반영된 ‘금강산으로의 길’이 필요하다. 이는 금강산을 남·북 간 새로운 관계 설정의 매개체로 발전시켜야 할 시기가 도래했음을 의미한다.

기존 ‘금강산 육로관광’¹¹⁾은 한반도 내 긴장완화라는 정치적 효과뿐만 아니라 금강

10) 이 논문에서 의미하는 ‘육로’는 분단 이전에 금강산을 자유롭게 왕래하던 길을 말한다.

산관광 사업의 경제적 효과, 국내·외 자본의 투자촉진이라는 경제적 효과를 동시에 만족시켰다. 그러나 금강산관광을 단순 관광만으로 치부할 수 없다. 금강산관광은 남북관계의 현황과 화해협력의 확장성을 담보하며, 이를 통한 남북관계의 개선은 효용성의 가치뿐만 아니라, 다양한 평화적 가치가 공존하는 상징적 공간을 담보하기도 한다.

길의 존재 이유는 길 그 자체에 있는 것이 아니다. 길을 통해 추구하는 구체적인 목적, 즉 이동에 그 존재 이유가 있다. 이동은 인간의 가장 기본적인 본성으로 인류 역사와 함께 시작되었으며 이동의 수단과 방식이 혁신적으로 바뀐 오늘날에도 길의 존재 목적은 여전히 변함이 없다. 다만 길은 이동의 효율성 면에서는 기술의 발전에 따라 지속적으로 변화되고 인간이 필요로 하는 환경으로 새롭게 개척된다.

고대부터 도보나 나귀 혹은 말을 타고 금강산으로 향했다. 그러다가 일제강점기 때 기존에는 없었던 새로운 교통수단인 ‘철도’가 등장했다. 철도는 근본적으로 지역 간의 이동에 심리적인 거리감을 줄여주고, 인원을 대량으로 이동·운송하는 수단이였다. 이후 1997년 해로(海路)를 통해 시작된 금강산관광은 2003년 육로(陸路)로 이동하게 되었고, 개성관광까지 연계되면서 성장해 나갔다. 그러나 2008년 남측 관광객이 북한의 총격에 피살되면서 금강산관광은 현재까지 중단되고 있다.

이제는 ‘2020년 이후의 새로운 길’이 필요한 시점이다. 길은 ‘이어짐’이라는 상징성을 기반으로 상호 연계될 때 그 의미와 가치가 높아진다. 길을 통한 ‘이어짐’은 남한과 북한의 상징적 연결이라는 점에서 보편적 소재라 할 수 있다. 그 중 ‘금강산에 이르는 길’은 남·북 관계에 있어 새로운 요소를 창출할 수 있는 ‘문화콘텐츠’이다. 기존의 원형을 복원시키는 것이 아니라, 시대적 상황에 따라 ‘가장 합리적인 길’이 필요하며 ‘길에 집중하는 것’을 선택할 시점이다.

11) 금강산 육로관광은 1998년 4월 30일 정부의 ‘남북경협 활성화 조치’가 발표되고, 같은 해 6월 정주영 현대그룹 명예회장 일행이 북한을 방문하여 아시아태평양평화위원회(아태)와 금강산관광 및 개발사업에 합의하며, 1998년 11월 18일 금강호가 동해항에서 첫 출항함으로써 시작되었다. 이후 2002년 11월 22일 현대그룹과 아태 간 금강산 육로관광 실시에 합의하고, 2003년 2월 4~5일 사전답사와 시범관광을 거쳐 3회 실시되었다가 북측의 도로공사 사정으로 일시 중단되었다. 2003년 9월 1일 재개되어 2008년 금강산관광이 중단될 때까지 실시되었다.

셋째, 금강산 길이 지닌 상징성 때문이다.

금강산은 민족의 이상향이자 남·북 관계의 희망과 후퇴, 분단과 회한의 상징성을 지닌 복합적인 공간이다. 금강산은 우리 삶 속에서 민족현실을 반영하는 다층적 존재로 남·북 간 통합의 미래상을 보여준다. 통합의 미래상이란, 상호 간 동질성 결합과 이질적 수용의 형태로 ‘강력한 문화 요인에 획일적으로 동화되는 유토피아가 아니라, 이질적인 것이 공존하며 살아가는 세계(Heteropia)’¹²⁾라고 할 수 있다. 이는 남과 북의 다름을 이해하고 상호 인식할 수 있는 중심점의 매개체를 기반으로 점차 확대해 나갈 수 있는 소재를 찾는 것에서 시작된다. 결과적으로 금강산은 수려한 경치와 역사·문화 자산이 형성될 수 있도록 관여된 개인이나 사회 집단의 주관적 의미 세계를 담지한 장소를 반영하는 소재이다. 이를 바탕으로 민족의 정체성을 담지한 금강산의 콘텐츠를 ‘어떻게 만들어 갈 것인가’에 대한 시대적인 고민을 해야 할 시점이다.

금강산관광이 시작된 이래로, 금강산의 온정각은 남과 북의 정부, 그리고 사회단체들이 만나는 일종의 ‘중립지대’로 활용되었다. 특히 금강산 온정각에서는 이산가족 상봉이 반복적으로 이루어졌다. 이는 금강산을 화해와 통일의 열망을 담은 상징적 공간으로 만드는 데 기여했다.¹³⁾

평양공동선언문을 통해 남북의 각 정상은 ‘강원도~금강산~원산’을 잇는 동해관광 공동특구를 추진할 의사를 밝혔다. 동해관광공동특구는 아직 구체화되지 않았으나 남 설악권과 북 금강권을 중심으로 넓게는 북강원도의 원산 갈마국제관광지구와 강원도 동해안 전역을 연결하는 관광벨트 조성사업이 될 것으로 예상된다. 즉 남북관광 개선에 따라 강원도를 과거 「설악~금강 국제관광자유지대」 개념을 확장하여 「원산~금강~설악 국제관광자유지대」를 제안하고, 강원도를 중심으로 종합 레저휴양 중심의 복합관광벨트로 남북교류 및 동북아교류 거점 확보를 제시하였다.¹⁴⁾

12) 이원태, 「금강산 신드롬의 정치적 풍경」, 『당대비평』 통권6호, 삼인, 1999, 496쪽.

13) 진중헌, 「금강산 관광의 담론분석: 자연의 사회적 구성」, 『문화역사지리』 제17권 제3호, 한국문화역사지리학회, 2005, 150쪽.

이와 연계하여 강원도의 접경지역 자치단체(화천·양구·인제·철원·고성)는 남북교류사업 발굴을 위해 남북한 육로 루트 개설을 추진하고 시군의 계획안을 발표하였다. 특히 양구의 경우 “내금강 육로관광 루트 개발¹⁵⁾과 함께 동서 고속철도와 연계한 내금강까지의 고속철도 연결, 남북 농업교류 협력, 북한 금강군과 자매도시 체결, 평화지역 교류협력” 등의 계획¹⁶⁾이 포함되어 있다.

이런 시기를 맞이한 만큼 ‘길’에 새로운 상징성을 부여할 필요가 있으며, 이에 적합한 소재가 ‘양구로’이다. ‘양구로’는 남북협력시대를 맞이한 만큼 시의성이 부합된 옛길인 동시에 현재 발굴되지 않은 인문자원이다.

그러나 ‘양구로’는 새롭게 발굴되는 길이 아니다. ‘양구로’는 금강산까지의 주요 노선은 아니었지만, 평해로의 1차 지선으로 존재했다. 그리고 당시에도 양구에서 금강산까지 갈 수 있는 길이 존재하고 있었다. 평구역에서 출발하여 가평, 춘천을 거쳐 양구까지의 노선이 존재했다. 『대동여지도』를 비롯한 수많은 고지도에서도 ‘양구’라는 지명이 표시되어 있었던 만큼 교통 요충지로서의 역할도 수행했다. 그리고 과거 시험을 치르기 위해서 양구를 경유하거나, 타 지역으로 임관하기 위해 거쳐 가거나, 금강산을 가기 위하여 수많은 사람들이 지나간 길이기도 하다. 이런 스토리를 기반으로 한 ‘양구로’는 수도권에서 강원도 모처를 거쳐 양구까지 연결되는 축매제로서 강원도의 새로운 가치를 창출할 수 있는 소재가 될 수 있다.

지금은 금강산까지 가는 길의 원형발굴이 필요한 시점이다. ‘양구로’ 원형발굴의 의미는 옛 경로를 찾는 것에서 끝나는 것이 아니다. 원형고증을 통해 현재 노선, 지명 변천과 그 유래, 해당 지역의 설화·전설·민요 등 다양한 자원을 추가로 수집하여 양구로와 관련된 원천콘텐츠를 확보하는 데 그 가치가 있다.

관광적 측면에서 수도권에서 양구까지 ‘길’로 연결될 때, 사람들이 일반적으로

14) 이영주, 「동해관광공통특구와 강원도」, 『강원연구원 정책메모』 제723호, 2018, 3-4쪽.

15) 하야교 삼거리에서 내금강까지 32km인데, 이는 걸어서 하루에 갈 수 있는 거리로 예전에는 소풍가던 길이라고 한다. 현재 서울에서 철원을 거쳐 내금강으로 연결하면 116.5km인 반면, 양구에서는 60km만 개설하면 된다고 한다.

16) 강원도민일보,〈양구~내금강 개통, 금강산 최단거리 연결〉, 2020년 1월 16일 보도자료.

느끼는 ‘심리적 거리감’¹⁷⁾을 줄여줄 수 있다는 데 의미가 있다. 또한 ‘양구로’를 통해 ‘금강산 입구’까지 갈 수 있다는 점은 남북협력시대의 새로운 출발을 알리는 시작이자 지역에 새로운 콘텐츠를 발굴함으로써 새로운 활력을 불어넣을 수 있다는 의미를 지닌다. 이 때문에 ‘양구로 복원’은 중요하다.

넷째, ‘역사의 길’이자 ‘생태의 길’로서 복원이 필요한 시점이기 때문이다.

COVID-19는 뉴노멀시대의 화두인 인간과 자연의 관계를 돌아보게 하였다. 2019년 말, 중국 우한에서 발생했다는 의견이 지배적인 COVID-19는 3월 초 WHO(세계보건기구)에서 3번째로 선포한 팬데믹(Pandemic)이 되었다. 이는 개인을 사회로부터 자발적으로 격리시키는 일상의 변화까지 가져왔다. 또한 감염자 수와 사망자 수에 대한 보도가 ‘나도 확진자가 될 수 있다’는 공포를 가중시켰고, 이는 콘택트에서 언택트¹⁸⁾, 온택트 중심사회로 전환을 가져왔으며, 생활방역에 중심을 둔 뉴노멀시대의 전환이 사회적으로 대두되었다.

이는 기존의 사회·문화적 규범의 순응과 이탈을 가져왔고, 도덕적 경계의 변화, 행동 면역체계의 전환, 외부인에 대한 두려움 가중 등 새로운 형태의 사회적 트라우마를 생성시켰다. 개인적으로도 상실감·감정조절·가족문제·우울감·불안·스트레스의 가중이 심화되었고, 이는 새로운 사회적 문제로 대두되었다.

우리는 COVID-19로 인한 언택트 시대에 심리적 위축과 극복을 위한 마음의 콘택트가 필요하다. 이를 극복하기 위한 새로운 사회적 대안으로 ‘걷기 활동’이 대두되기 시작했고, 나아가 ‘걷기 활동’과 ‘의미 있는 길’과의 접목은 새로운 트렌드로 대두되고 있다. ‘걷기’의 본질은 신체적 활동을 통해 마음을 즐겁게 하는 행위이고,

17) 000지도에서 제공하는 ‘길찾기’ 서비스를 통해 서울시청에서 강릉시청까지는 2시간 30분, 약 223km가 소요되며, 서울시청에서 양구군청까지는 1시간 40분, 약 147km가 소요된다. 거리 상으로는 양구가 더 가까움에도 일반인이 느끼는 심리적 거리는 강릉보다 양구가 더 멀다고 느껴지는 현상을 말한다.

18) 언택트(Untact)는 정식 용어가 아닌, ‘Contact(접촉)’에서 ‘Con’을 빼고 부정사 ‘Un’을 붙여서 비접촉이라는 뜻으로 사용되었다. 서울대학교 김난도 교수팀이 만든 한국식 영어로, 무인기인 키오스크가 증가하여 사람 간 접촉이 줄고 비접촉이 늘자 새로운 용어를 만들었다.

일상의 비일상화를 통해 몸과 마음을 치유하는 ‘문화 활동의 일환’이다.

현재의 시기에서 ‘걷기’와 ‘길’의 접목은 새로운 가치를 창출할 수 있는 문화이며, ‘의미 있는’ 길은 기존과 다른 새로운 발전성을 내포하고 있다.

이미 수많은 자치단체들은 지역 내 관광 인프라로의 가치를 구현하기 위해 옛길이나 역사문화 기반의 길을 개발하였고, 상당한 성과를 내고 있다. 그러나 ‘수적·양적 증가에 비해 조성된 길의 관리 운영 미흡, 장소적 의미 부여에 대한 고민 부족, 지역 역사적 문화자원과 연계한 길이라 하더라도 조성에만 치중되어서 실제적인 지역 문화 이해와 체험적 요소는 이루어지지 못하고 있다’¹⁹⁾는 점이 문제로 지적되고 있다. 이는 해당 길에 특화된 콘텐츠의 개발과 적절한 문화콘텐츠 활용의 접목과 길에 대한 가치발굴과 의미부여에 한계가 있음을 보여준다.

길은 우리 민족의 역사와 문화를 내포하는 문화유산이자 현재에도 지역과 지역을 연결시키는 매개체이다. 길은 유구한 시간성을 담지하고 박물관에 박제되어 있지 않은, 살아 움직이는 역사적 유물이자 사료이다. 오늘날 급격한 사회변화와 개발사업 등으로 선인이 다닌 옛길의 흔적을 찾기란 쉽지 않다. 그만큼 많은 변화를 겪었고 진행 중이다. 이처럼 길은 유구한 시간성을 담지한 역사적 흔적이자 문화가 반영된 결과물이다.

따라서 ‘양구로’의 원형발굴을 통해 ‘길의 가치’를 발굴하고 이를 접목하여 현재 시점에서 문화적 활용방안의 모델을 모색하고자 한다.

이 연구는 이상과 같은 4가지를 배경으로 삼아 양구 지역의 핵심자원의 한 축인 ‘금강산까지의 길’을 소재로, 양구만의 핵심콘텐츠를 확보하고, 이를 활용하는 정책 방안을 제시하고자 한다.

19) 이상열, 『역사문화로 개발 실태 및 활성화 방안』, 한국문화관광연구원, 2014, 45쪽.

2. 연구의 방법과 범위

이 연구의 내용은 크게 4부분으로 구분된다. 첫째, 금강산과 관련된 다양한 선행 연구들을 길의 관점에서 재검토하고자 한다. 길의 범위와 특성, 길 관련 연구의 주요 동향 등을 기반으로 조선시대 역과 원, 6대로와 간선도로의 분화과정을 살펴 이 연구의 틀을 정립하는 데 활용하고자 한다.

둘째, 평해로의 본선과 지선에 대한 연구성과를 심층적으로 살펴보고자 한다. 양구로는 문헌상에 공식적으로 기록되어 있는 노선이다. 이 노선은 평해로의 지선으로 평구, 청평, 가평, 춘천을 거쳐 양구까지 이어졌다. 양구로 외에도 낭천로, 간성로, 횡성로 등의 평해로 지선을 함께 연구사적으로 정립해보고자 한다.

셋째, 양구로의 원형노선의 존재를 최초 실측도를 통해 검토하고자 한다. 필자는 100여 편에 이르는 『금강산유산기』 중 5편에서 양구로를 통해 금강산으로 이동하거나 경유하였음을 확인했다. 또한 『대동여지도』를 비롯한 여러 고지도에서 양구가 기록되었다는 사실은 당시 지역 간의 이동에서 양구가 주요 장소였음을 의미한다. 그러나 고지도는 실측도가 아닌 거리와 지명을 대략적으로 파악할 수 있는 개념도이기 때문에 대략적인 노선은 파악이 가능하더라도 실제 노선이 어떻게 구성되었는지 살펴보는 데는 한계가 있다. 이를 보완하기 위해 일제강점기 조선토지조사국 육지측량부에서 발행한 한반도 전체의 실측도를 기반으로 양구로와 비교하며 원형노선을 진단해보고자 한다.

넷째, 양구 지역민을 대상으로 심층인터뷰를 진행하여 금강산과 관련 있는 기억을 기록하고자 한다. 생애담을 중심으로 ‘금강산 길’에 주목하여 사연을 정리하는 작업을 병행하였다.

이를 통해 ‘금강산 양구로’의 원형을 기반으로 현재적 가치를 활용할 수 있는 정책 방향성을 모색하고자 한다. 이를 위해 예산확보 방안과 정책방향을 제시함으로써 실천가능성을 담보하고자 한다.

3. 정책동향

3.1 중앙정부

지난 2018년 평창동계올림픽에 북한이 참가한 것을 계기로 남·북 관계가 유화국면으로 전환되었다. 특히 세 차례의 남북정상회담 개최와 북미정상회담 등이 진행되면서 남북관계가 대화와 협력의 국면으로 전환되고 있다.

남·북은 2019년 4월 27일 「한반도의 평화와 번영, 통일을 위한 판문점 선언」을 통해 민족적 화해와 평화번영의 새로운 시대로 전환하여 남북관계를 개선하고 발전시켜야 한다고 선언하였다.

<표 1-1> 판문점선언 합의사항 및 주요 내용

구 분	주요 내용
① 남북관계개선 (전면적·획기적)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 민족자주 원칙 확인, 기존 남북합의 철저 이행 ▪ 고위급회담 등 정상회담 실천 ▪ 남북공동연락사무소 설치 ▪ 직접·협력, 왕래접촉 활성화 ▪ 적십자회담, 이산가족 상봉 ▪ 민족경제균형발전, '10·4 선언' 적극 추진
② 군사적 긴장완화 (전쟁위험 해소)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 적대행위 중지, 비무장지대 평화지대화 ▪ 서해평화수역 조성 ▪ 국방장관, 군사회담 수시 개최 - 5월 정상급회담 개최
③ 평화체제 구축	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 불가침 재확인 ▪ 군사적 신뢰 구축, 단계적 군축 ▪ 올해 종전선언, 평화협정 체결, 평화체제 구축 3자 또는 4자 회담 개최 ▪ 한반도 비핵화 목표 확인

자료: '2018 남북정상회담' 웹사이트(<http://www.koreasummit.kr/>)

나아가 2018년 9월 「평양공동선언」에서 판문점선언 이행과 한반도를 평화의 터전으로 만들기 위한 실질적 조치에 포괄적 합의를 이루었다. 비무장지대에서의 군사적

적대관계 종식에 합의하고, 정상정상회담을 계기로 체결한 「판문점선언 군사분야 이행합의서」를 평양공동선언의 부속합의서로 채택하는 등 한반도를 항구적인 평화지대로 만들기 위한 실천적 조치들이 제시되었다.

<표 1-2> 평양공동선언 주요 내용

구분	주요 내용
㉠ 군사적 긴장완화 (전쟁위협 제거)	<ul style="list-style-type: none"> 「판문점선언 군사분야 이행합의서」 채택·이행 ‘남북군사 공동위원회’ 조속 가동
㉡ 교류협력 및 민족균형발전	<ul style="list-style-type: none"> 금년 내 동·서해선 철도·도로 연결 착공식 (조건 마련시) 개성공단, 금강산관광 우선 정상화 서해경제공동특구·동해관광공동특구 조성 협의 환경협력 적극 추진, 우선 산림 협력 성과노력 방역 및 보건의료 분야 협력 강화
㉢ 인도협력 및 다방면 교류협력 활성화	<ul style="list-style-type: none"> 이산가족 상설면회소 조속 개소, 면회소 시설 복구 이산가족 화상 상봉·영상편지 교환 우선 해결 문화·예술교류 증진, 우선 10월 평양예술단 서울공연 국제경기 공동진출, ‘32년 올림픽 공동개최 유치협력 10·4선언 11주년, 3·1운동 100주년 공동기념
㉣ 한반도 비핵화 및 평화구축	<ul style="list-style-type: none"> 북(北), 동창리 엔진시험장·미사일발사대 영구폐기-유관국 전문가 참관 (美 상응조치시) 영변 핵시설 영구폐기 남북(南北), 한반도 비핵화 추진과정상 긴밀 협력 김정은 국무위원장 서울 방문

자료: ‘2018 남북정상회담’ 웹사이트(<http://www.koreasummit.kr/>)

「판문점선언 이행을 위한 군사분야 합의서」는 「판문점선언」에 명시된 ‘DMZ 평화지대화’를 실현하기 위한 실질적 조치로, 비무장지대 내 상호 시범적 GP 철수와 판문점 공동경비구역 비무장화가 담겨 있다.

남북군사당국은 ‘9·19 군사합의’ 이행 일정에 따라 ①상호 적대행위 전면 중지, ②판문점 공동경비구역(JAS) 비무장화, ③비무장지대 내(內) 상호 시범적 GP 철수, ④화살머리 고지 일대 남북공동유해발굴 추진, ⑤한강하구 공동이용, ⑥남북군사공동위원회 구성·운영 등을 실천하여 군사적 긴장완화 및 신뢰구축에 실질적으로 기여하여 전쟁위험을 해소하는 계기를 마련했다.²⁰⁾

남·북은 시범적 조치로 상호 1km 이내에 근접한 GP 중에서 각각 11개 GP를 2018년 12월 31일까지 철수하고, 보존가치가 있는 1개소의 시설물을 보존하기로 합의했다. 이후 12월 12일 현장 검증반을 구성²¹⁾하여 상호 이행여부를 최종 점검했다.



<그림 1-1> 비무장지대 내 상호 시범적 GP철수 주요내용

자료: 국방부(<https://www.mnd.go.kr/mbshome/mbs/mnd/index.jsp>)

불과 1년 만에 상당히 많은 실천적 변화가 이루어졌다. 특히 금강산은 환동해 경제벨트의 국제관광협력사업의 핵심 장소로 변화되고 있다. 지금까지 금강산관광²²⁾은

20) 국방부, <'9·19 군사합의' 1주년 이행현황 및 성과>, 2019년 9월 18일 보도자료.

21) 2018년 12월 12일에는 남과 북 11개조 72명, 모두 154명으로 이뤄진 현장 검증반을 구성하여 오전에는 남측이 북측 GP철수 현장을 점검하였고, 오후에는 북측이 남측 GP철수 현장을 상호 검증하였다. 남북이 비무장지대 내에 설치된 GP를 서로 방문해 살피는 것은 지난 1953년 7월 정전협정 체결 이후 처음이었다. 지난 남북정상회담을 통해 합의된 GP철수, 지뢰제거, 유해발굴, JSA비무장화 등 다양한 사항을 협의하고 실천하였다.(KBS 뉴스, 2018년 12월 12일 자료)

22) 남북관광은 1998년 11월 18일 금강산관광 유람선 금강호가 첫 출항되면서 시작되었으나 2008년 7월 11일 관광객 피격 사건으로 중단되었다. 금강산 관광객의 연도별 추이는 <표 1-3>과 같다.

단순 교역 및 임가공에 의존하던 남북교역의 본격적인 투자단계로 발전시켜 대규모 민간 남북경협 시대를 열었고, ‘개성공단’이라는 새로운 특구지정과 남북경협 관련 법 제·개정에도 크게 기여하였다.²³⁾

4·27 남북정상회담 이후 시대적 화두는 한반도 신경제지도 구상의 3대 벨트 구상에 대한 국정운영 계획이다. 북한의 비핵화가 이뤄지고 한반도에 평화체제가 구축되면 ①북한에 대한 대규모 투자를 통해서 남북경제가 공동으로 번영할 수 있도록 북한경제의 발전을 돕겠다는 것이고, ②한반도를 하나의 경제권으로 접근해 경제공동체를 지향한다는 것이며, ③남북경협을 주변국의 경제발전전략과 연계해서 추진하겠다는 것을 의미²⁴⁾한다.



<그림 1-2> ‘한반도 신경제지도 구상’의 3대 벨트

출처: 연합뉴스, <하나의 시장과 3대 경제벨트...新경제구상 실현될까>, 2018년 6월 14일 보도자료.

<표 1-3> 연도별 금강산 관광객 추이

(단위: 만 명)

구분	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008. 07
연도별	1.1	14.7	21.2	5.9	8.7	7.8	27.3	30.2	23.8	34.8	20.1
누적	1.1	15.8	37.0	42.9	51.6	59.4	86.7	116.9	140.7	175.5	195.6

자료: 현대경제연구원(hri.co.kr)

23) 홍순직, 「남북관광 사업 평가와 발전 과제」, 『통일경제』 제2호, 현대경제연구원, 2015, 12쪽.

24) 대한민국 정책브리핑, <판문점 선언과 한반도 신경제지도 3가지 지향점>

(<http://www.korea.kr/news/contributePolicyView.do?newsId=148850532&pWise=sub&pWiseSub=B12>)

이는 대규모 인적·물적 교류협력을 통해 상호이해의 창구 역할을 했고, 북한의 개방 확대, 한반도 긴장완화 등 한반도 신경제구상은 ‘3대 경제협력벨트’를 구축하고 남북이 ‘하나의 시장’을 형성하겠다는 점에서 새로운 패러다임을 제시했다.

특히 금강산 국제관광 협력사업은 남한에는 관광 관련 분야의 내수를 진작시키는 효과와 강원도를 중심으로 하는 지역경제 활성화 및 일자리 창출 역할을 할 것으로 기대한다. 한편 북한에는 개방 확대와 자본주의 시장경제의 학습장²⁵⁾ 역할, 관광 인프라와 산업자본 확충에 기여할 것으로 보인다.

<표 1-4> 한반도 신경제지도 구상

구분	주요 내용
㉠ 동해권 에너지·지원벨트	▪ 금강산, 원산·단천, 청진·나선을 남북이 공동 개발한 후 우리 동해안과 러시아를 연결
㉡ 서해안 산업·물류·교통벨트	▪ 수도권, 개성공단, 평양·남포, 신의주를 연결하는 서해안 경험벨트 건설
㉢ DMZ 환경·관광벨트	▪ 설악산, 금강산, 원산, 백두산을 잇는 관광벨트 구축 및 DMZ를 생태·평화안보 관광지구로 개발

자료: 통일부(www.unikorea.go.kr/unikorea/policy/project/task/precisionmap/)

최근의 남북 화해 분위기와 남북철도 경원선을 복원하려는 움직임²⁶⁾은 동해안 지역의 금강산관광 재개와 함께 금강산 육로관광의 가능성을 시사한다.

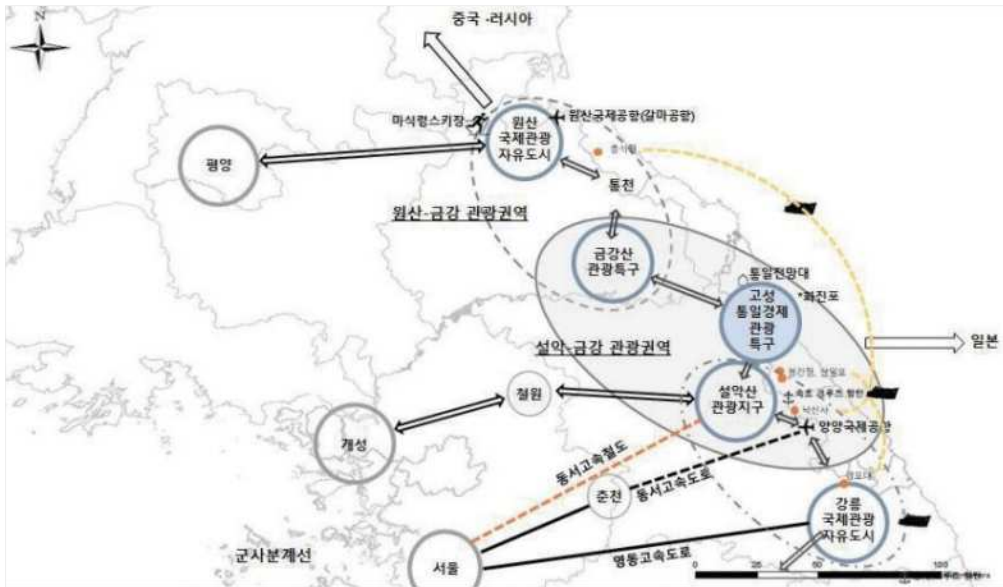
3.2 강원도

남북의 각 정상은 평양공동선언문을 통해 ‘강원도~금강산~원산’을 잇는 동해안관광공동특구를 추진할 것을 시사했다. 이는 남 설악권과 북 금강권을 중심으로, 넓게는 북강원 원산 갈마국제관광지구와 강원도 동해안 전역을 연결하는 관광벨트 조성 사업이라 예상된다.

25) 홍순직, 앞의 책, 10쪽.

26) 강원도민일보<경원선 복원 철원군민 최대속원>, 2018년 7월 20일 보도자료.

남북관계 개선에 따라 강원도를 과거 「설악~금강 국제관광자유지대」 개념에서 확장시켜 「원산~금강~설악 국제관광자유지대」로 제안하고, 강원도를 중심으로 종합 레저휴양 중심의 복합관광벨트로 남북교류 및 동북아교류 거점을 확보할 것을 제시²⁷⁾했다.



<그림 1-3> 국제관광자유지대 구상도

자료: 이영주, 앞의 책, 4쪽.

이후 강원도는 2019 평창동계올림픽을 성공적으로 개최한 바를 계기로 강원도평화특별자치도 설치를 비롯하여 강원도의 남북 로드맵을 제시했다. 강원도평화특별자치도 설치의 분단으로 닫혀 있던 경제영토를 남북을 넘고 북방을 거쳐 전 세계로 뻗어 나가는 교두보 역할을 할 것이라 전망하고 있다. 이를 통해 실질적인 지방분권과 규제완화를 통해 투자 전면 확대와 이에 따른 일자리 창출 효과도 상당할 것²⁸⁾이란

27) 이영주, 앞의 책, 3쪽.

전망과 남·북 강원도 연계사업의 미래비전도 함께 제시했다.

세부적으로 남·북강원도의 9개 시·26개 군이 특성화 지구로 설정하여 다양한 남북협력사업을 제시했다. 특히 지정학적 위치와 특성화 산업을 통해 각 지구는 철원-평강평화영농지대, 양구-창도-금강 문화관광자립지역, 화천-김화 수자원 평화이용지대, 춘천시 접경지역 5개 시군 지원, 내륙 평화특별자치도 지원 지역, 금강-설악 국제생태관광지구, DMZ국제평화문화생태공원, 고성군 남북일체, 해안자원 공동이용 협력지역 등으로 설정했다.



<그림 1-4> 강원도 남북경협 구상

자료 : 강원도민일보, <남북 경협 중심지 '평화특별자치도' 새도약 꿈꾸는 강원>, 2020년 1월 2일 보도자료.

이 가운데 ‘금강-설악 국제생태관광지구’는 남북을 대표하는 명산인 금강산-설악산을 중심으로 백두대간 남북생태계(향로봉 중심) 복원을 비롯해 DMZ 동서축과 백두대간 남·북 축의 공동생태축 복원 등 남북강원도의 대표 산림협력 지구다. 이를 통해 도는 설악-금강벨트를 세계자연문화 복합유산으로 조성할 계획²⁹⁾이라 하였다.

28) 강원도민일보, <남북 경협 중심지 '평화특별자치도' 새도약 꿈꾸는 강원>, 2020년 1월 2일 보도자료.

29) 강원도민일보, <남북 경협 중심지 '평화특별자치도' 새도약 꿈꾸는 강원>, 2020년 1월 2일 보도자료.

최근 강원도는 ‘PLZ(Peace&Life Zone) 페스티벌’을 강원도 고성읍을 시작으로 5개 지역에서 진행하고 있다. 이 행사는 비무장지대(DMZ)를 평화와 생명의 땅으로 변화시키고자 마련된 것으로, “DMZ 지역의 특화된 문화콘텐츠를 재조명하고, 문화공연 취약 지역에서의 문화향유 기회를 확대하기³⁰⁾” 위해 진행하고 있다.

3.3 기초차지단체

강원도의 접경지역 자치단체(화천·양구·인제·철원·고성군)는 남북교류사업 발굴을 위해 남·북한 육로 루트 개설을 추진하고 시·군 안의 계획안을 발표했다.³¹⁾

양구군의 핵심 사업은 ‘내금강 가는 길’의 최단노선을 개척하는 것이다. 이를 위해 동서고속화철도 건설을 계획하는 한편 내금강까지 이어지는 철도건설을 추진한다는 복안이 있다.

‘양구 원우리~북한 금강산’으로 이어지는 국도 31호선은 부산 기장군 일광면에서 북한 함경남도 안변군 위의면까지 이어지는 도로다. 이 도로는 일제강점기에 건설되어 강원도와 경북도에서 수탈한 산림과 광물, 전쟁 물자를 운반할 때 이용하던 임산업도로였다. 양구군은 국도 31호선 연결을 통해 내금강 장안사까지 최단 코스로 연결된다. 이 때문에, 내금강 육로 관광루트 개발과 내금강까지의 고속철도 연결, 남북 농업교류 협력, 북한 금강군과 자매도시 체결, 평화지역 교류협력 등을 제시했다. 최근 양구군은 남북교류협력 시대를 사전에 대비하고 관광활성화를 위해 ‘민통선 북방마을 인문학적 복원 프로젝트’ 사업을 추진 중이다.

특히 양구는 ‘연차별 사업로드맵을 계획하여 민북마을 복원을 비롯한 국도 31호선 금강산 가는 길(구도의 길)의 인문학적 복원 및 문등리 마을 미니어처, 스토리텔링·다큐멘터리 제작 등’³²⁾을 진행하면서 양구의 관광 활성화를 이루고자 준비하고 있다.

30) 국민일보,〈강원도 접경지역 5곳에 ‘평화의 소리’ 울려 퍼진다〉, 2020년 7월 24일 보도자료.

31) 서울신문,〈육로로 내금강... DMZ 레저촌 ‘평화 관광’ 길 트는 강원 접경지〉, 2018년 10월 8일 보도자료.

32) 강원일보,〈(양구)6·25 전쟁 이후 사라진 마을 복원〉, 2020년 3월 20일 보도자료.

<표 1-5> 강원도 접경지역 자치단체 계획안

구 분	주요 내용
㉠ 양구	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 내금강 육로관광 루트 개발 ▪ 동서고속화철도와 연계한 내금강까지의 고속철도 연결 ▪ 남북 농업교류 협력 ▪ 북한 금강군과 자매도시 체결 ▪ 평화지역 교류협력 추진
㉡ 화천	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 파로호-평화의댐-북한 금강산댐-내금강 평화물길 관광 루트 개발(약 58km) <ul style="list-style-type: none"> - 1단계: 파로호에서 평화의댐까지 23km 권역에 민간자본을 유치해 유람선 운행과 수상 레포츠타운 조성, 인근 평화관광 자원과의 연계 - 2단계: 평화의댐에서 금강산댐까지 약 35km 구간 개발은 남북 교류협력과 균형발전, 관광산업 활성화 차원에서 국책사업에 반영할 계획임
㉢ 인제	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 평화지역 개발사업으로 비무장지대(DMZ) 평화생명특구 조성 ▪ 금강산 가는 길 지방도 승격 ▪ DMZ 생태 레저촌 조성 ▪ 평화지역 생물지역 사이언스파크 조성을 비롯해 35개 사업 과제를 발굴
㉣ 고성	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 산림과 관련된 모든 분야를 북한과 교류할 수 있는 남북산림협력센터 조성
㉤ 철원	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 비무장지대 내 역사유적 공동조사 발굴사업으로 추진중인 궁예 태봉국도성 발굴·복원사업

* 자료: 서울신문, <육로로 내금강... DMZ 레저촌 '평화 관광' 길 트는 강원 접경지>, 2018년 10월 8일 보도자료.

화천은 북한강 평화물길 58km 개발을 핵심으로 삼고 있다. 파로호-평화의댐-북한 금강산댐-내금강 평화물길 관광 루트 개발(약 58km)인데, 이는 2단계로 구성되어 있다. 1단계에서는 파로호에서 평화의댐까지 23km 권역에 민간자본을 유치해 유람선 운행과 수상 레포츠타운 조성, 인근 평화관광 자원과의 연계 등을 구상한다. 2단계에서는 평화의댐에서 금강산댐까지 약 35km 구간을 남북 교류협력과 균형발전, 관광산업 활성화 차원에서 국책사업에 반영할 것으로 계획을 제시했다.

인제는 비무장지대 평화생명특구 조성이 핵심이다. 평화지역 개발사업으로 비무장지대(DMZ) 평화생명특구 조성, 금강산 가는 길 지방도 승격, DMZ 생태 레저촌 조성, 평화지역 생물자원 사이언스파크 조성을 비롯해 35개 사업 과제를 발굴했다. 이들 사업은 강원도와 경기도 내 다른 평화지역 시·군의 교류사업과 연계하고, 인제군 특성에 맞는 사업과 함께 평화지역 특별 도시재생사업, 평화지역 경관조성 마스터플랜 등을 고도화한다는 방침이다.

고성은 남북산림협력센터 창설이 핵심이다. 남북 산림협력 전진기지를 위해 센터를 창설하고 DMZ 산불 예방 및 진화, 북한 산림 황폐지 복구, 조림용 묘목 생산과 지원, 산림 병해충 방제, 산림전문가 양성 등 산림과 관련된 분야를 북한과 교류하는 남북교류협력추진단을 통해 대북사업을 전담하겠다는 구상이다. 추진단은 교류협력분과, 기반조성분과, 평화발전분과 등 3개 분과로 구성되었다. 교류협력분과는 분야별 실현 가능한 사업을 발굴하고 정부의 한반도 신경제 지도와 연계한 고성군 발전 로드맵을 구상한다. 기반조성분과는 통일경제특구 모델 제시 및 적합지를 조사하며, 평화발전분과는 강원도 평화지역발전본부 사업 적기 추진 및 매년 신규사업 발굴, 평화지역 경관 조성 마스터플랜 수립, 평화지역 시설 현대화 등을 전담한다.

철원은 태봉국도성 발굴·복원이 핵심이다. 태봉국도성은 궁예가 904년 철원에 도읍을 정하고 풍천원에 토축으로 외성 4,370m, 내성 577m를 쌓고 그 안에 궁전을 건립해 통치한 곳으로, 성내의 어수정과 석등은 일제강점기 말까지 보존되었다. 그런데 6·25전쟁 때 모두 파괴된 것으로 알려져 있다.

태봉국 수도였던 철원군은 2017년 7월부터 10월까지 발굴·복원사업을 위한 기초 연구를 진행했고, 2018년 태봉학회를 창립했다. 비무장지대 내 역사유적 공동조사 발굴사업으로 궁예 태봉국도성 발굴·복원사업이 추진되고 있다. 이는 남과 북에 절반씩 위치한 궁예도성터 복원으로, 민족 정체성을 회복하고 문화유산으로 보존하기 위해서다.

Ⅱ

금강산에 이르는 길과 평해로

1. 길의 기능과 전개

길이란 ‘사람과 물자의 장소적 이동’³³⁾을 돕는 교통시설물의 하나이다. 길의 사전적 정의는 ‘차나 우마 및 사람 등이 한 곳에서 다른 곳으로 오갈 수 있게 만들어진 거의 일정한 너비로 뺀 땅 위의 선’이다. 고고학적 측면에서의 길은 ‘대상(帶狀)으로 연속성이 있는 특정 공간을 형성하고 그 공간에는 노면으로 인정되는 경화면(硬化面)과 측구(側溝) 등의 관련 시설과 통행로로 이용된 흔적이 있어야 하는 구조’를 뜻한다.

‘길’의 사전적 의미³⁴⁾는 크게 ①이동을 위한 공간개념, ②발전이나 활동의 방향, ③방안이나 수단, ④당위적 행위의 규범, ⑤방면 또는 전문분야, ⑥행위의 과정, ⑦발전이나 활동의 방향 등이다. 본 연구에서는 길을 ‘사람이나 동물 또는 자동차 따위가 지나갈 수 있게 땅 위에 낸 일정한 너비의 공간’, ‘물 위나 공중에서 일정하게

33) 독일 경제학자인 크니스(K. Knies)는 인간의 욕망을 만족시키는 재화(財貨)의 유용성(有用性)을 소재가치(素材價値)와 형태가치(形態價値), 그리고 장소가치(場所價値)라는 세 가지 측면에서 고찰하고, 이른바 장소가치는 ‘물자의 장소적 이동’이고 상업(商業)이 곧 장소가치를 창출하는 것이라고 하였다(富永祐治, 『交通學の生成-交通學說史研究』(『富永祐治著作集』 제1권), やしま書房, 1989, 151~153쪽 재인용). 조병로, 「한국교통사 연구동향과 역사교육의 방향: 선사, 고대~조선시대를 중심으로」, 『역사와 교육』 21, 2015, 8쪽.

34) 다음국어사전 참조

다니는 곳’, ‘걸거나 탈것을 타고 어느 곳으로 가는 노정(路程)’ 등 사람과 물자의 이동을 의미하는 구체적 공간 개념인 도로와 유사 개념으로 본다.

우리말로 된 길은 규모뿐만 아니라 형태 또한 다양하다. 오솔길, 고샅길, 산길, 들길, 자갈길, 진창길, 자갈길, 지름길, 숲길 등 길은 여러 형태로 존재해 왔다. 그리고 이러한 길들은 교통이 발달하면서 그 개념이 확대되고 다양화되었고, 철길, 뱃길, 하늘길 등 실체가 없는 관념적 통로까지로 이어졌다.

이처럼 길은 제도적인 의미의 ‘도로’와 함께 통용되었으며, 오래전부터 사람과 물자의 이동뿐만 아니라 국가 간, 지역 간의 경제·문화 교류를 촉진시키고 지식과 기술, 그리고 생활양식을 다른 지역으로 전파시키는 수단이 되었다.³⁵⁾

길은 한 지역의 지식, 기술, 생활양식 등을 다른 지역으로 전파시키는 역할을 해왔으므로 그 효용성을 여러 측면에서 관찰할 수 있다. 왜냐하면 도로는 ‘한 사회의 활력을 부여하는 문명 요소로서, 경관변화 과정을 밝힐 수 있는 열쇠인 동시에 지역의 문명사를 표현하는 상징적 존재’³⁶⁾이기 때문이다.

그동안 “대한민국에는 도로다운 도로가 존재한 적이 없었다”라고 주장을 하는 외국인들이 적지 않았다. 이러한 주장은 대개 19세기 말부터 20세기 초까지 우리나라를 방문했던 외국인들이 남긴 기록물에서 많이 볼 수 있다. 특히 한말에 한 러시아 여행자는 “옛 한국의 도로는 믿을 수 없을 만큼 열악한 상태였다”³⁷⁾라며 우리나라 도로의 상태를 지적했다. 또한 최초의 서양인 고문으로 부임되어 외교고문 역할을 한 뮐렌도르프는 당시의 도로시설과 교통수단을 다음과 같이 평가했다. “조선의 교통수단은 빈약하기 그지없다. 도로는 나쁘고 교량도 드물다. …(중략)… 선박은 극히 원시적이며 전마선과 나룻배는 초라하기만 하다”³⁸⁾. 또한 여행 작가인 이사벨라 버드 비숍은 “인공적으로 만들어진 도로는 거의 없으며 이러한 교통 불편은 한국의 발전에 가장 큰 장애요소”³⁹⁾라며 도로가 너무도 보잘것없기 때문에 문명발달을 자극

35) 최영준, 『嶺南大路-韓國古道路의 歷史地理的 研究』, 고려대학교 민족문화연구소, 1990, 11쪽.

36) 최영준, 『한국의 옛길 영남대로』, 고려대학교 민족문화연구원, 2004, 1쪽.

37) 헤르만 라우텐자흐, 김종규·강경원·손명철, 『코리아』 1권, 민음사, 1998, 321쪽.

38) 뮐렌도르프, 신봉룡·김운경 역, 『뮐렌도르프자전(외)』, 집문당, 1999, 134쪽.

할 만한 요인이 발생하기 어렵다고 하였다.

그들의 눈에 비친 도로의 모습을 통해 과거 우리의 모습을 확인할 수 있다는 점에서는 의의가 있다. 다만 개항 이전 조선에 대한 서구인의 인식이 빈약하고 문화에 대한 소통이 부족하다는 점이 아쉽다.

우리나라 도로는 유교사상과 도교사상의 이원론적 배경 때문에 간결하고 실용적으로 설계되었다. ‘도로의 대부분은 황토로 덮였으며, 극히 제한된 곳에만 돌을 깔았다. 또한 경사가 심한 고개 위의 비탈길은 비가 올 때 미끄러우며 유수에 노면이 침식을 받아 패이기 쉬워서 돌을 깔 곳’⁴⁰⁾이 많았다고 전한다. 이는 고대부터 주어진 지리적 환경에 맞게 적합한 방향으로 구현된 결과물로, 우리나라의 도로이다.

『경국대전』에 따르면, “도성 안에서는 영조척(營造尺)을 사용하여 대로는 너비가 56척이고, 중로는 16척이고, 소로는 11척이라 하였고, 길 양쪽 가의 구(溝)는 너비가 각각 2척”⁴¹⁾이라고 하였다. 또한 읍치로부터 거리와 방위를 통해 사물의 위치를 표현했으며, 측량과 지도제작 기술의 발전으로 점차 세밀해졌다. 1441년에는 10리를 지날 때마다 자동으로 거리를 알려주는 ‘기리고거’⁴²⁾가 개발되었으며, 규형·인지의 등 측량 기구를 통해 방위와 높이 등을 측정했다.⁴³⁾

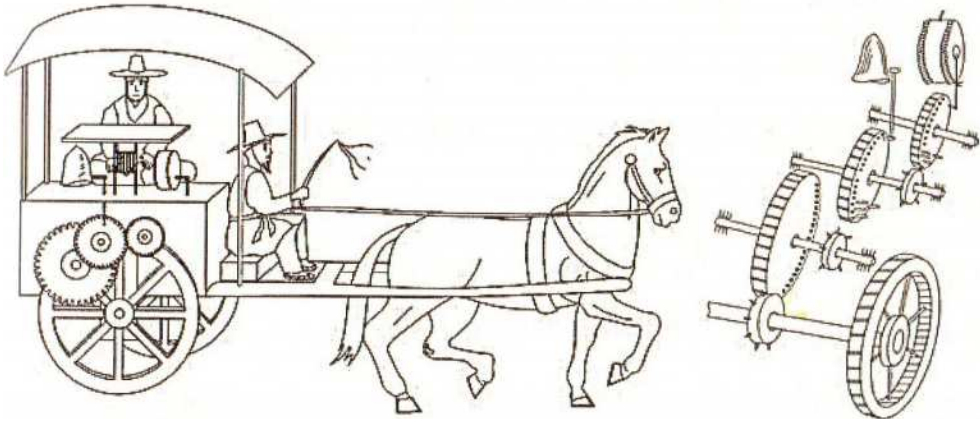
39) 이사벨로 버드 비숍, 신봉룡, 『조선과 그 이웃 나라들』, 집문당, 2017, 128쪽.

40) 최영준, 『한길역사기행』, 1986, 13쪽.

41) 류명환, 『여암 신경준과 역주 도로고』, 도서출판 역사문화, 2014, 68쪽.

42) 기리고거(記里鼓車)는 조선조 때 자동적으로 노정을 표시하게 만든 수레로 1리를 가면 자동적으로 목인이 나와 북을 치도록 만든 장치다. 『세종실록』에서 “왕과 왕비가 온수현으로 행행하니, … 이 행차에 처음 초여(輶輿)를 쓰고 기리고(記里鼓)를 사용하니, 거가(車駕)가 1리를 가게 되면 목인(木人)이 스스로 북을 쳤다.”는 기록이 있다. 『조선왕조실록』, 『세종실록』 23년 신유(1441) 3월 17일 기사.

43) 김종혁, 『조선후기의 대로』, 『역사비평』 69호, 역사비평사, 2004, 361쪽.



<그림 II-1> 기리고거 재현도 및 세부도

*출처: 김인덕, 『한국미의 재발견-과학문화』, 솔출판사, 2004, 42~43쪽.; 고동환, 『한국전근대교통사』, 들녘, 2015, 85쪽 재인용.

기리고거를 통해 거리는 주척(周尺) 6척(약 1.8m)을 1보, 360보를 1리, 30리를 1식(息)이라 했다. 그리고 지방의 도로에는 10리마다 작은 이정표인 소후를 세우고, 30리마다 큰 이정표인 대후를 세웠다.⁴⁴⁾ 이정표에는 리수와 지명을 새기게 했다. 또 5리마다 정자를 세워 5리정이라 하고, 30리마다 유류(榆柳)를 심어 여행자가 쉬도록 했다.⁴⁵⁾

그런데 역로의 규모에 대한 규정이 없었기에 그 너비는 제각각이었다. 최영준⁴⁶⁾은 “필자가 조사한 바로는 조선시대 영남대로의 폭은 일정한 기준을 설정할 수 없을 정도로 불규칙하였는 바, 대로가 소로보다 더 좁게 나타나는 지역이 적지 않았다. 조선 후기 노폭을 파악할 수 있는 자료로서 일제 초(1917년)에 작성된 지적도를 사용해 본 결과, 영남대로의 폭이 판교(현 성남시)에서 10m 이상, 충주의 연원역지(連原驛址)와 단월(丹月)·점촌(店村)에서는 7~10m, 선산군 해평(海坪)에서는 5~7m에

44) 윤국일, 『국역 경국대전』, 신서원, 1998, 471쪽.

45) 손정목, 『전차의 부설·확장 및 철거의 과정』, 『中區誌』 下, 서울특별시중구, 1994, 618-619쪽.

46) 최영준, 앞의 책, 180쪽.

달하였다. 해평면 일대를 정밀조사 한 결과 영남대로의 폭은 최소 3m, 최고 10m 정도였다. 3m의 폭은 4인교(四人轎)가 통과할 수 있는 한계이며, 5m는 수레를 사용하기 위하여 요구되는 도로폭의 한계이다”라고 하였다.

인가가 밀집된 지역의 역로의 경우, 사람과 물자의 통행량이 많은 만큼 수레가 통행할 정도의 폭으로 추정하였다. 반면 인가가 없는 고갯길의 경우는 사정이 달랐다. 통행량이 적은 관계로 ‘4인교 또는 수레가 왕복할 수 있는 구간은 거의 없다’고 보아도 무리는 아니다. 다만 사람이 지계를 지거나 우마에 짐을 얹어서 이동하는 수준을 벗어나지는 못하였다. 험한 고개를 넘는 경우에 그 길의 폭은 오솔길이라 해도 무방할 정도였다.

이런 고개 가운데 가장 험준한 곳은 백두대간을 넘는 경우이다. 강원도와 경상도 방향의 역로에 위치한 대관령이나 죽령 또는 조령 등이 그 사례에 해당한다. 이는 도로 개설의 장애요인으로 작용했다.

특히 험준한 지역에서는 고도가 낮은 계곡을 따라 오르다가 고개를 넘은 후에 반대편 계곡을 따라 내려가는 방식으로 길을 내었다. 계곡을 따라가면 높낮이의 차이가 크지 않고, 급경사를 이루는 곳이 많지 않아서 대체로 평탄하게 산을 오를 수 있었다. 계곡의 폭이 넓은 경우에는 모래와 흙이 퇴적되어 충적지를 형성하는 경우도 있다. 이러한 곳에는 마을이 입지할 정도였으니, 이 구간을 통과하는 역로는 평야지대와 다를 바가 없었다.

한양에서 원주까지 간 후에 평창을 경유하여 대화에 이르는 구간은 주천강과 평창강 연안의 충적지를 통과하는 관계로 몇몇 고개를 제외하면 대체로 평탄하고, 그 경로도 직선에 가까웠다.⁴⁷⁾

그러나 협곡을 이루는 경우는 달랐다. 특히 높은 산의 고개 정상부에 가까워질수록 계곡의 폭이 대체로 좁아질 수밖에 없고, 때로는 벼랑을 형성하는 곳도 적지 않았다. 벼랑을 따라서 낸 이러한 길을 흔히 잔도(棧道)라 하는데, 우리나라의 문헌에

47) 김종혁, 앞의 논문, 368쪽.

서는 이러한 길을 ‘천(遷)’이라 표기하였다. 대체로 1~2인이 지나다닐 때에도 위태로운 폭의 길이다. 이렇게 좁고 위태로운 경로를 역로(驛路)로 운영했던 것은 이동 시간을 줄일 수 있었기 때문이다. 도보로 이동하려면 최단거리를 택해야 해서다. 고개를 넘는 경우, 흔히 상대적으로 평탄한 계곡을 따라 이동하다가 높이가 가장 낮은 능선부를 택하여 넘었던 것이다.

결국 조선시대까지 가능한 최단거리의 길을 택하려 했다. 직선에 가깝게 대체로 하천을 따라 길을 내었고, 하천이 굽이돌 때는 구릉지를 택하였고 산줄기를 만나더라도 높이가 낮고, 경사도가 완만한 곳을 택하여 넘는 방식을 취하였다.

이후 일제강점기 시기에는 서양식 도로제도를 수용하면서 근대적 도로를 개보수하였고, 치도사업 계획에 따라 국도와 군도를 포함하여 도로 노선의 확장과 신설, 개보수 사업을 추진했다. 이것은 일제 통감부, 조선총독부의 식민지침탈정책의 하나였음을 보여주는 것이었다. 그러다가 우리나라 도로는 미군정 시기를 지나 해방 후, 그리고 1962년 제3공화국 시기의 ‘경제개발 5개년사업계획’에 의거하여 오늘날과 같은 고속도로 및 철로시스템을 구축하기에 이르렀다.

이 연구에서 지향하는 길은 거시적 차원에서 ‘사람과 물자의 장소적 이동을 돕는 교통시설물’이라 할 수 있다. 여기에 ‘금강산에 이르는 길’의 의미까지 포괄적으로 접근하고자 한다.

도도로키 히로시는 “길이란 한국인이 만들어낸 전국적인 역사이자 전통이자 지혜인데도 사람들은 길에 너무나 무관심하고 소홀히 다루는 것 같다⁴⁸⁾”고 하였다. 이는 ‘왜 그 길을 통해 갔고, 그 길을 거쳐 무엇이 이루어졌으며 오늘날 어떤 의미로 접근해야 하는지’에 대한 접근을 우선해야 한다는 의미이다.

이 연구에서 의미하는 길은 오늘날 어떤 의미로 접근할 것인지에 대한 미시적 접근이라 할 수 있다.

48) 도도로키 히로시, 『일본인의 영남대로 답사기: 옛지도 따라 옛길 걷기』, 한울, 2000, 82쪽.

2. 금강산 노선

『금강산 유산기』는 조선시대 사대부들이 산문으로 남긴 기행문의 일종이다. 첫머리에 유람의 동기나 목적, 그리고 동행인을 기록한 다음, 유람하면서 견문한 것을 날짜별로 기록하는 일정한 형식⁴⁹⁾을 갖춘 글이다. 이러한 유산기는 많은 이야기가 담긴 문학작품이면서 작가의 여행과정이나 여행지의 상황 등 당시 삶의 모습을 비교적 정확하게 담고 있는 역사적 기록이기도 하다. 그만큼 사실이 왜곡되거나 훼손되지 않은 자료이다. 자신이 이동하는 공간의 변화를 시간적 변이와 연관하여 기록하고, 주관적 사상·감정을 함께 서술했다. 이로써 그곳을 직접 가보지 못한 사람들에게 미지의 세계에 대한 동경, 산수의 아름다운 인식을 간접적으로 경험하게 해준다.

이들의 기록은 선대의 유산기에 기반하여 유람여정을 정하는데, 출발지가 어디냐에 따라 크게 경흥로를 이용하는 여정과 평해로를 이용하는 여정으로 나뉜다.

경흥로를 이용하는 여정은 한양과 경기 지역에서 출발하여 포천-김화-금성-단발령을 거쳐 내금강으로 들어가는 노선이다. 한양에서 출발하는 경우 대부분의 사대부들은 누원(樓院)→축석령(祝石嶺)→송우(松隅)→양문(梁文)→풍전(豊田)→김화(金化)→직목(直木)→창도역(昌道驛)까지의 노선으로 경흥로를 택하고 있다. 당시 금강산을 가는 길 중에서 가장 단거리였으며, 역과 원 등 편의시설을 갖추고 있어 말을 타고 유람하는 사대부들이 숙식하기에 불편함이 없었기 때문이다. 또한 평생의 염원이었던 금강산 유람을 조금이라도 빨리 실현하고자 하는 욕구가 강하게 작용해 서였다.

반면, 평해로를 이용하는 여정은 동해안을 따라 강릉-낙산사-삼일포 등을 유람하고 금강산으로 들어가는 여정이다. 당시 유람자의 거주지가 강원도이거나 금강산으로 가는 여정의 단조로움을 피하고자 할 때 동해안의 명승을 유람하며 금강산으로

49) 정치영, 『금강산유산기를 통해 본 조선시대 사대부들의 여행 관행』, 『문화역사지리』 제15권 제3호, 한국문화역사지리학회, 2003, 17쪽.

향하였다. 이때 한양에서 출발하는 경우 평해로를 주로 이용했다. 평해로는 한양에서 강릉을 지나 평해까지 동서 방향으로 이어지는 노선으로 ‘한양-평구-원주-대관령-강릉-삼척’을 거쳐 평해까지 이르는 거리는 872리였고, 경기 3읍과 강원도 16읍을 포함하고 있다.

이 중 원주를 거점으로 금강산으로 가는 3가지 방법이 있었다. 첫 번째는 원주에서 강릉으로 이동하여 양양, 간성을 거쳐 금강산으로 가는 방법으로, 이 방법이 가장 일반적이었다. 두 번째는 평해로의 지선을 이용하는 방법이다. 원주에서 홍천으로 이동하여 춘천을 지나 김화로 이동하여 경흥로를 통해 금강산으로 가거나 홍천에서 인제를 거쳐 진부령을 양양이나 간성으로 이동하여 금강산으로 가는 방법이다. 세 번째는 춘천에서 양구를 거쳐 금강산으로 가는 방법이다. 양구에서 금강산으로 가는 여정은 길이 험해서 유람자들이 자주 이용하지는 않았다.

이 연구에서는 춘천에서 양구를 거쳐 금강산으로 가는 여정을 집중적으로 분석한다. 이 길은 평해로에서 분기된 1차 지선으로 남양주 평구에서 출발하여 가평과 춘천을 거쳐 양구를 통해 금강산에 향하는 길이다.

3. 역참제도와 역로⁵⁰⁾

인간에 의해서 의도적으로 만들어진 길, 즉 정치·경제·군사·문화적인 기능을 가진 도로의 건설에 대한 고문헌 기록은 별로 없다. 다만 역제를 통해 고·중세시대의 도로망의 존재를 확인할 수 있다. 역제는 삼국시대에도 존재했으나 문헌상으로 고려시대에 와서 공식제도로 정립되어 조선시대에 발달하였으며, 전국적으로 분포한 역을 연결하는 역로(驛路)는 정치행정로이자 군사외교로의 기능을 담당하였다.⁵¹⁾

국가 단위를 통치하기 위해서는 인민과 국토에 대한 장악이 전제되어야 한다.

50) 본 절은 다음의 자료를 일부 요약하였다. 박부원, 『금강산 역사문화로 개발 연구』, 한양대학교 박사학위 논문, 2020, 25-45쪽.

51) 이상열, 앞의 책, 13쪽.

항산(恒産)을 독려하기 위해 토지제도와 조세제도를 정비하고 각종 법률을 제정함으로써 법치를 실현함과 동시에 예치를 구현하려는 것 등은 통치자의 입장에서 인민을 장악하는 제도이다.⁵²⁾ 이는 각 지방의 지역정보를 수집하고 교통 및 통신체제를 정비하기 위해 지방행정구역의 개편, 역제(驛制)와 역도(驛道)의 재편, 지속적인 지리지 편찬 및 지도 제작을 수반한다.

중앙집권제 왕조정치 아래서 가장 중요한 길은 왕도(王都)와 각 지역의 거점을 연결하는 길이다. 이는 각 지방에 왕명을 하달하여 통치이념을 관철시키기 위한 장치인 썸이다. 역대 왕조에서는 이러한 길을 역로(驛路)로 지정하여 관리하였고, 이를 관리하기 위하여 곳곳에 역참(驛站)을 두었다. 조선왕조가 개창한 후에도 이러한 목적 때문에 군사 및 행정상의 통신기능에 초점을 두고 역로를 운영하였다. 이때의 도로는 봉수(烽燧)와 함께 왕의 명령을 전달하고 지방의 상황 및 변방의 정황을 보고하는 정치·군사적인 기능이 우선시되었다.

이런 도로는 역제를 기반으로 성립되었는데, 『삼국사기』에 기록⁵³⁾이 전한다. 신라 초에는 군인들이 역로를 관리하다가 삼국통일 후 행정 관료들에게 운영권이 이양되면서 역제도가 확립되었다.⁵⁴⁾

역제는 전국을 복수의 역도로 구분하는 ‘역도제’가 근간이 되었다. 이는 고려 전기에 확립된 제도로, 본래는 간선도로변의 역과 그 분기선변의 역을 일정 영역으로

52) 경기도, 『대동여지도에 나타난 간선 도로망의 복원』, 『경기의 옛지도』, 경기문화재단, 2005, 292쪽.

53) “3월에 처음으로 사방에 우역(郵驛)을 두고 해당 관부에 명해 관도(官道)를 수리하게 하였다(始置四方郵驛 命所司修理官道).”, 『삼국사기』 권3 신라본기3 소지마립간 9년 3월조), 또한 “한지(漢志)에서 이른…평양에서 여기까지에 이르기까지는 17개 역(驛)이 있었다고 하니…”, 『삼국사기』 권37 잡지6 지리4 고구려조), “왕이 환경(還京) 길에 육돌역(漚突驛)에 행차하니 국원경 사신인 대야찬 용장이 사사로이 잔치를 베풀어 왕과 모든 시중을 대접하고 음악을 연주하였다”(『삼국사기』 권6, 신라본기, 문무왕 8년 10월조) 등의 기사를 볼 때, 삼국시대에 중앙과 연결하여 지방통치를 원활히 하기 위해 역과 역제가 존재하였고, 우역을 설치하여 왕의 지방순행이나 사신 왕래에 따른 공문서 전달이나 숙박편의를 제공하였으며 영토 확장 과정에서 군명을 신속히 처리하기 위해 군사행정 도로가 관리되고 있음을 확인할 수 있다.

54) 신라시대에 경주 남쪽 6리 지점에는 명필 감생(金生)이 쓴 대로원(大櫓院)이라는 현판이 걸린 주막이 있었다고 한다. 현판의 뜻을 해석해 보면 큰 감시탑을 가진 원집인데, 이 원은 울산 방향의 길목을 감시하는 역할을 가지고 있었다고 한다. 최영준, 『한길역사기행』, 1986, 16쪽.

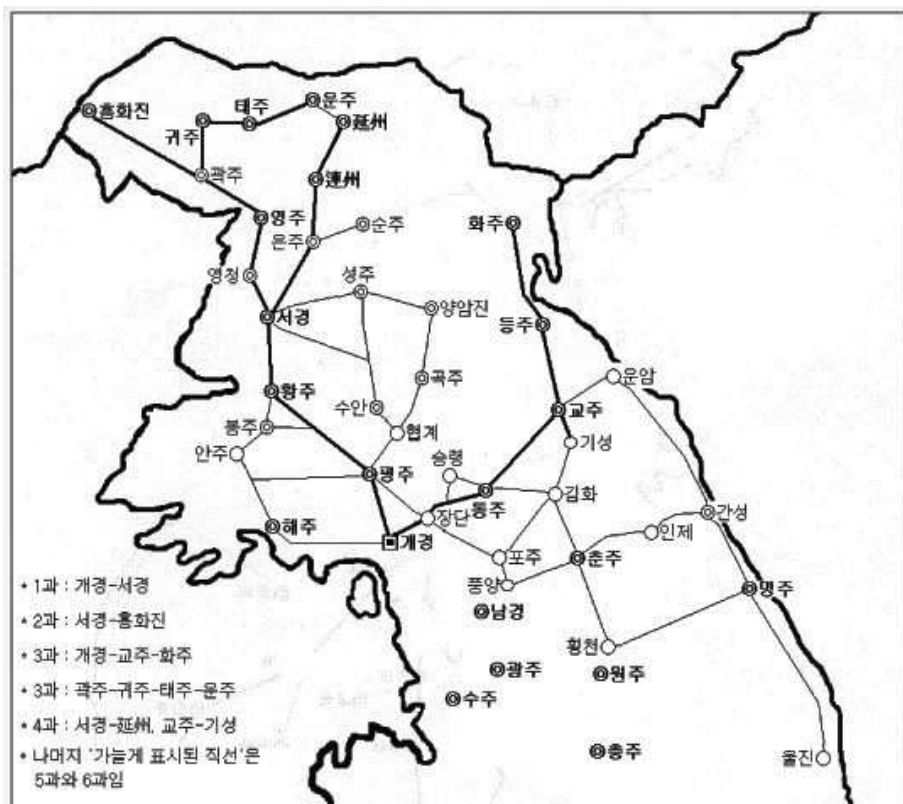
구분하여 한 묶음씩 관리함으로써 어느 정도 대로 노선과 상관관계가 있는 제도였다.⁵⁵⁾

고려는 건국과 더불어 개경을 중심으로 변방의 각 방면으로 연결되는 역로망을 운영하였으며, 후삼국통일 이후에는 옛 신라와 후백제의 영역뿐만 아니라 북방에 새로이 확보된 지역으로도 역로망을 확장하였다.⁵⁶⁾ 당시에는 각 지방의 호족 세력들이 역로망의 관리나 이용 등에 영향력을 행사하고 있었기 때문에 전국의 역로망을 일원적으로 통제할 수 있는 제도적 기반을 갖추지 못한 상황이었다. 특히 철령이 전통적으로 군사적인 요충이었기 때문에 동북지역을 잇는 교통로는 고려에게 있어서 매우 중요한 교통로였다. 이를 이어주는 전국도로망⁵⁷⁾도 고려시대에 이르러 확립되었다고 볼 수 있는데, 고려 초기 6과 체제는 개경과 서경, 의주를 중심으로 한 역참조직으로서, 거란이나 여진 등 북방 외적과의 관계를 최우선적으로 고려하여 운영되었고, 점차 일원화되었다.

55) 도도로키 히로시, 『지적도로 찾아가는 문경 옛길』, 국학자료원, 2017, 44쪽.

56) 정요근, 『高麗·朝鮮初の驛路網과驛制研究』, 서울대학교 박사학위논문, 2008, 32쪽.

57) 우리나라 말에는 한자와 달리 길의 너비에 따라 붙여지는 여러 가지 용어가 없다. 넓은 길을 한길(대로)이라 하고, 시골 동네의 좁고 구불구불한 골목을 고살이라 하며, 셋길, 산길, 고갯길, 지름길 등 길의 특성에 맞는 명칭이 있을 뿐이다. 그러나 중앙에서 각 지방으로 뻗는 서로(한양~의주 간), 북로(한양~서수라 간) 등 대로에는 한자로 된 접미어인 '路(로)'를 붙였다. 최영준, 앞의 책, 2004, 18-19쪽.



<그림 II-2> 고려 초기 6과 체제의 편성지역

*자료: 정요근, 앞의 책, 42쪽.

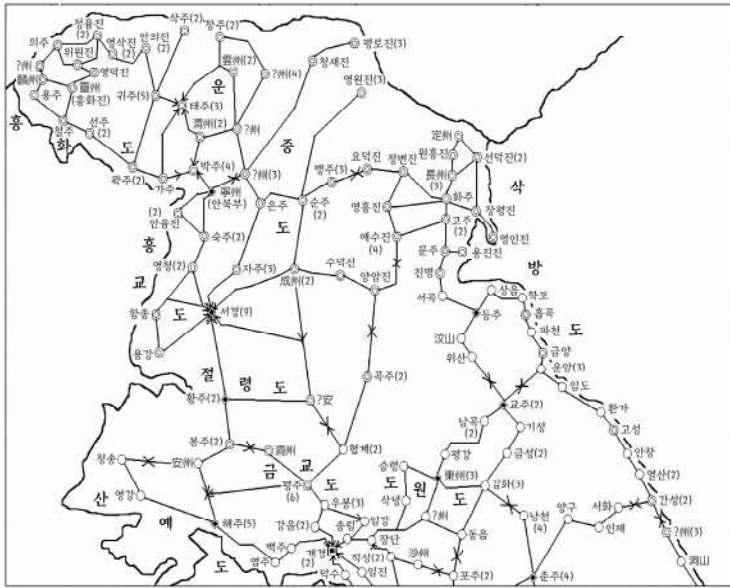
고려의 중앙정부에 의한 일원적인 역로망 편제는 성종-현종 연간(981-1031) 시기에 중소 군현의 단위에 이르기까지 전국에 걸쳐 조밀하게 역로망이 구축되었으며, 역의 신설과 통폐합을 통해 지역별로도 역로망이 정비되었다.⁵⁸⁾ 이때 4도호부, 8목, 56지주군사, 28진영, 20현령 등의 지방관을 임명하여 토호세력을 감시하고 조세를 수집하여 조정으로 수송하는 책임을 수행함과 동시에, 조정을 명령을 대행하는 임무를 수행하도록 하였다.⁵⁹⁾ 고려의 역도설치와 간선도로망 건설은 왕도의 위치, 국토의

58) 고동환, 『한국전근대교통사』, 들녘, 2015, 64쪽.

지형조건, 조정의 정책 등을 기반으로 교통·통신망, 즉 우역의 정비가 필수적이었다.

성종-현종 연간 역로망의 정비와 관련하여 가장 주목되는 조치는 바로 대·중·소로(大·中·小路)의 구분에 따라 역을 규모별로 분류하고, 이 분류를 기준으로 토지를 지급하거나 전조(田租)액수를 설정한 것이었다. 이는 성종-현종 연간 거란의 침입을 겪으면서 개경과 양계 방면을 연결하는 역로망의 체계적인 유지가 외적으로부터의 위협을 방어하기 위한 주요 대책 중 하나⁶⁰⁾라고 인식되어서였다.

고려시대에는 행정구역과 별도로 전국을 22개의 역도와 그 안에 모두 525개의 역을 배치함으로써 체계적인 역제를 수립하였다.



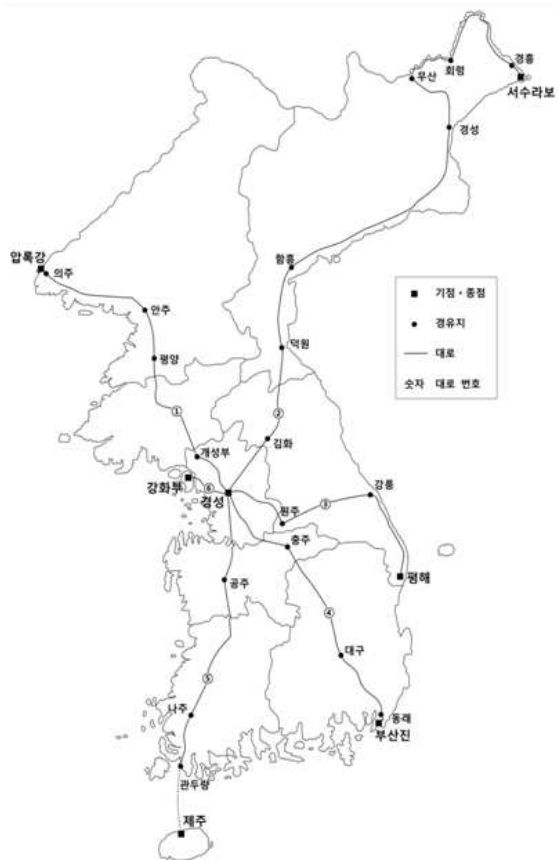
<그림 II-3> 고려시대의 도로망

자료: 정요근, 앞의 책, 50쪽.

59) 최영준, 앞의 책, 2004, 96-97쪽.

60) 정요근, 앞의 책, 41쪽.

조선시대 도로체계는 고려의 역도체계를 답습하였다. 조선시대에 한양 천도 이후 신시가지 구성에 따라 궁궐과 6조(曹)거리, 4대문, 시전(市廛) 등의 도성가로(街路)가 조성되었다. 가장 큰 변화는 천도에 의해 개성 중심의 역로가 당시의 수도였던 한양을 결절점으로 하는 X자형의 간선도로로 변화했다는 점이다. 지방을 연결하는 외방도로는 전국적으로 6대로 또는 10대로 체계가 확립되어 거미줄 같은 도로망으로 구축되었다.



<그림 Ⅱ-4> 조선시대 6대로 도로망

* 자료: 정요근, 앞의 책, 50쪽.

조선 전기의 간선교통로는 한양을 중심으로 하는 4대로 체계로, 역로·조운로·능행로·사신로 등 공로(公路)적 성격이 짙었다. 그러나 점차 후기로 오면서 일반평민 및 상인층의 도로 이용이 확대되고 상업이 발달하면서 지역 간 교역이 중시된 경제적 기능이 강화되었다.⁶¹⁾ 이처럼 이용 빈도와 목적이 다양해지면서 조선의 간선도로망이 6대로 체계에서 점차 10대로로 확대되었다. 증설된 네 개의 대로도 기존에 없었던 도로가 아니라 기존 대로의 분기로 또는 별로가 ‘대로’로 승격한 것이다.

18세기 들어 실학의 영향으로 사람들은 한반도를 지리적으로 자각하기 시작하였고, 신경준의 『도로고』(1770), 『증보문헌비고』(1770~1980), 『대동지지』(1860년대) 등으로 기록하였다. 조선시대의 육로교통은 바다나 강을 이용한 교통로에 밀려 중요시되지는 못했지만 도로망은 비교적 체계적이었다.⁶²⁾

조선후기 도로 문제를 가장 체계적으로 연구한 학자는 여암 신경준이다. 그는 ‘사회·경제발전에 따라 도로의 중요성이 증대되는 것으로서 치도(治道)는 정사(政事)에서 중요한 과제’라고 인식하였다. 도로가 뚫리지 않으면 지역 간 교류가 없어져서 교통이 불편한 지역에 대해 그릇된 인식을 갖게 될 것이라 파악하고, 도로망을 통해 지역통합을 도모했다.

신경준은 1756년 『강계고』를 저술하여 우리나라의 과거 지명을 밝히고자 하였고, 고조선 이래 국도, 강계, 연혁 등을 고증하였다. 무엇보다도 그의 학문적 역량과 경험이 투영된 것은 『도로고』이다. 『도로고』는 그가 영조 46년(1770)에 저술한 책으로 당대의 각도의 이정(里程)을 기록하여 전국의 역참과 도로망을 정리하였다.

『도로고』는 4권 2책으로 구성되어 제1권은 왕이 능원묘에 거동할 때 지나던 능원정로, 온천을 행행하던 온천로, 조선의 6대로, 즉 의주, 경흥, 평해, 동래, 제주, 강화에 이르는 전국 6대 간선로와 경유지가 설명되어 있다.

『도로고』에서 구분한 6대 간선로 체계에서 모든 출발점은 경도(한양)이다. 먼저

61) 이상열, 앞의 책, 13쪽.

62) 경기문화재단, 『경기옛길 삼남길·의주길 개발 및 활용 연구보고서』 제2권, 2014, 6쪽.

제1로인 ‘경성서북저의주로제일(京城西北抵義州路第一)’은 경성-홍제원-고양-파주-장단-개성-평산-서흥-봉산-황주-평양-안주-가산-정주-철산-의주에 이르는 길이다. 제2로인 ‘경성동북저경흥로제이(京城東北抵慶興路第二)’는 누원, 회양, 철령, 함흥을 지나 함경도 경흥 서수라까지, 제3로인 ‘경성동저평해로제삼(京城東抵平海路第三)’은 양근, 지평, 원주, 강릉을 지나 강원도 평해까지, 제4로인 ‘경성동남저동래로제사(京城東南抵東萊路第四)’는 용인, 충주, 상주, 대구를 지나 경상도 동래까지, 제5로인 ‘경성서남저제주로제오(京城西南抵濟州路第五)’는 과천, 수원, 공주, 전주, 해남, 이후 해로로 제주까지, 제6로인 ‘경성서저강화로제육(京城西抵江華路第六)’은 양화진, 양천, 김포를 지나 강화까지 이르는 길이다.

이러한 구분은 당시 서울을 중심으로 각 방면의 극단 지역을 방사상으로 연결하여 국토를 포괄하는 도로교통망(Network system)이라고 할 수 있다. 이는 각 대로의 도정과 리수를 정확하게 제시하고, 이어 간선에서 각 지선이 나뉘는 분기점을 파악했다. 도로망의 결절점과 계층체계를 부각하고, 이 결절지점에서부터 분기된 각 지선들은 하위계층 도로망을 형성하는 것이다. 6대로는 여암이 제시한 국토 공간상의 도로체계로 인식할 수 있으며, 여암 신경준의 도로관이 반영되었다고 할 수 있다.

『도로고』의 6대로 체제는 19세기 후반에 이르면서 10대로 체제로 변하게 된다. 이에 따라 본선의 경유지 수도 329개에서 544개로 늘어나고, 지선을 포함한 전체 경유지 수도 1,150처에서 1,460처로 늘어난다. 『대동지지』에서 경유지 수가 많아졌다는 것은 도로의 각 경로를 좀 더 세밀하게 표현하고자 했던 김정호의 의지가 반영된 것으로 보인다.

18세기 이후 조선의 도로체계 분화과정은 <표Ⅱ-1>과 같다.

<표 II-1> 18~19세기 사찬자료에 실린 도로체계 분화 현황

대로	A	B	C	D	주요 경유지(D기준)
제1로	의주	의주	의주	의주	개성-평양-의주
제2로	경흥	경흥-서수라	경흥-서수라	경흥	누원-철령-원산-경흥
제3로	평해	평해	평해	평해	원주-대관령-강릉-평해
제4로	동래	부산	부산	동래	용인-충주-조령-대구-동래
제5로	제주	태백산	태백산	봉화	광주-충주-죽령-영주-봉화
제6로	강화	통영	통영별로	강화	양화진-양천-김포-강화
제7로		강화	제주	수원별로	노량진-시흥-수원
제8로			충청수영	해남	과천-수원-공주-전주-해남
제9로			강화	충청수영	진위-아산-신창-신례원-수영
제10로				통영	삼례-남원-팔랑치-함양-통영

* 자료: A-『도로고』(1770), B-『임원경제지』(1830)·『산리고』(규3886), C-『기봉방역지』(규11426)·『정리표』(규7071, 규6243)·『해동주거도』(규12640), D-『동여기략』(규6240)·『정리고』(규7546)·『대동지지』

* 출처: 이상열, 앞의 책, 16쪽.

4. 평해로의 본선과 지선

4.1 본선

평해로는 강원도 감영인 원주와 전국 네 대도호부 중의 하나인 강릉을 비롯하여 양근·지평·삼척·울진·평해를 경유하는 길로, 춘천·낭천·양구·인제·홍천·평창·정선·영월 등이 각 지선으로 연결되었다. 도로관리는 한성에서 지평까지는 평구도, 낭천·양구·인제 일대는 은계도에서 담당하였으며, 춘천 이남의 강원 영서 지역은 모두 보안도(保安道) 관할이었다. 한성과 경기 동부 및 강원 영서 지방을 잇는 평해로는 평구역과 지평에서 분기하는 1차 지선과 각 지선의 경유지인 가평과 광탄에서 분기하는 2차 지선이 있었다.

평해로의 도로망은 간선 이외에 8개의 지선으로 구성되어 있다. 평해로의 지선은 각 8개의 분기점에서 강원도를 수지상(樹枝狀)으로 덮고 있는데 그 분기점은 평구, 지평, 원주, 방림역, 가평, 광탄, 원암, 주천이다. 이 중 1차 분기점에서 나온 지선은 남양주시 삼패동 평구역에서 갈라져서 가평-춘천-양구를 잇는 길, 양평군 지제면 지평에서 동북쪽으로 홍천-인제-미시령을 넘어 간성을 잇는 길, 원주에서 동쪽으로 주천을 지나 영월에 이르는 길, 평창군 방림면 방림리에서 동쪽으로 정선에 이르는 길이다. 이들 1차 분기로서는 가평에서 낭천까지, 광탄에서 횡성까지, 고성군 토성면 원암에서 양양까지, 주천에서 평창에 이르는 2차 분기기가 있다.

평해로는 경기 지역과 동해를 직선으로 잇는 교통로이다. 경기 동부에서 강원도를 동서로 관통하여 대관령을 넘은 후 동해안을 따라 남쪽으로 내려가는 것이 대략적인 경로이다. 동해안을 따라 내려간다는 점에서 북해통과 겹치는 부분이 있다. 실제로 북해통의 지선 중에서 강릉(河西府)에서 대관령(大嶺)을 넘어 내륙으로 들어가는 고갯길이 있는데, 이 노선이 대체로 평해로와 일치한다고 볼 수 있다. 이 길에 대한 기록을 『삼국유사』에서 찾을 수 있다.

“거사가 경주(慶州) 지경에서 하솔(河率)에 이르러 [깃을 통해] 사람을 보니 모두 사람의 형상이었다. 그로 인하여 [그곳에] 거주할 뜻이 있어 길에서 늙은 부인을 보고 살 만한 곳을 물었더니, 부인이 말하기를, “서쪽 고개를 지나면 북쪽으로 향한 골짜기가 있는데 살 만합니다”라고 하고는 말을 마치자 자취가 없어졌다. 거사는 관음보살(觀音)의 교시인 것을 알고, 이에 성오평(省烏坪)을 지나 자장이 처음에 띠집을 지은 곳으로 들어가 살았다. 갑자기 다섯 비구가 와서 말하기를, “그대가 가지고 온 가사 한 폭은 지금 어디에 있는가?”라고 하였다. 거사가 어리둥절해하니 비구가 말하기를, “그대가 집어서 [눈을 가리고] 사람을 보던 [학의] 깃이 그것이요”라고 하였다. 거사는 이에 [비구에게] 내주었다. 비구가 그 깃을 가사의 빠른 폭 안에 넣으니 서로 꼭 들어맞았다. 그것은 깃이 아니고 베였다. 거사는 다섯 비구와 헤어진 뒤에야 비로소 이들이 다섯 성종의 화신임을 알았다.”⁶³⁾

위의 기록은 신희거사(信孝居士)가 월정사에 정착하는 과정을 묘사한 글이다. 이 기록을 통해 신희거사가 경주를 떠나 하솔(河率, 지금의 강릉)에서 서령(西嶺, 지금의 대관령)을 넘었음을 알 수 있다. 비록 단편적인 기록이기는 하지만 경주에서 동해안을 따라 북상한 다음, 태백산맥을 넘어 영서 지역으로 넘어가는 길이 이미 그 당시에 있었음을 알 수 있다. 이를 통해 강릉 방면에서 북원경(지금의 원주)이나 우수주(춘천) 방면으로 이동하기 위해서도 대관령을 이용했을 것이라 추측할 수 있다. 다만 이 노선은 주요 간선도로였다고 보기는 어렵고 북요통⁶⁴⁾과 북해통을 잇는 지선 정도였을 것으로 보이고, 주로 영서 지역과 영동 지역의 교류를 위한 교통로로 사용되었을 것으로 추측된다.⁶⁵⁾

평해로의 특징은 강원도의 주요 도시를 빠짐없이 경유한다는 점이다. 이용자의 목적에 따라서 최종 목적지인 평해에 이르기 위해서 반드시 평해로를 이용하지 않는 경우도 종종 있다. 이에 관해서는 1882년 울릉도 검찰사(檢察使)로 임명된 이규원(李奎遠, 1833~1901)의 사례를 참고할 수 있다.

이규원은 울릉도로 떠나기 위해 평해 구산포로 향했는데, 한양에서 평해로 갈 때는

63) 『삼국유사』 卷 第三 塔像第四 臺山月精寺五類聖衆(신희거사가 다섯 성종의 화신을 만나다). 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr/>)

64) 북요통(北徭通)의 구체적인 노선과 역할에 대해서는 연구자마다 의견이 나뉜다. 대체로 경주와 북쪽 내륙을 연결하는 교통로이며, 명칭으로 미루어 볼 때 요역(徭役, 혹은 徭役)과 관련 있을 것이라는 정도로 의견이 모아지고 있다.

65) 한정훈, 「신라통일기 육상교통망과 五通」, 『釜大史學』 27, 2003, 48-49쪽.

평해로는 이용하지 않았다. 한양에서 원주까지는 평해로와 노선이 같지만 원주에서는 남쪽으로 길을 잡아 충주, 단양, 순흥, 봉화, 영양을 거쳐 평해로 가는 길을 택했다. 이 경우 대관령과 강릉을 경유하는 평해로 노선보다 거리를 크게 단축시킬 수 있어서였다. 이규원은 이 노선이 총 680리로 대략 8~9일 정도가 소요된다고 보았다. 대체로 평해로 노선을 대략 900리 정도로 잡는 것을 생각하면 200리가량을 단축하는 셈이다. 하지만 평해에서 한양으로 돌아올 때는 원래의 평해로를 따라 돌아왔다. 이때는 도로 사정이 더 나은 쪽을 택한 것으로 보인다.⁶⁶⁾

『대동여지도』에 의하면 평해로의 노선은 아래와 같다.

서울-중랑포(中梁浦)-망우리현(忘憂里峴)-옥산탄(玉山灘)-평구역(平邱驛)-봉안역(奉安驛)-용진(龍津)-월계(月溪)-덕곡(德谷)-양근(楊根)-백현(栢峴)-흑천점(黑川店)-지평(砥平)-전양현(前楊峴)-송치(松峙)-안창역(安昌驛)-원주(原州)-식송점(植松店)-오원역(烏原驛)-안흥역(安興驛)-운교역창(雲校驛倉)-방림역(芳林驛)-대화역창(大和驛倉)-청심대점(淸心臺店)-진부역(珍富驛)-월정거리(月精巨里)-횡계역(橫溪驛)-대관령(大關嶺)-제민원(濟民院)-구산역(邱山驛)-강릉(江陵)-안인역(安仁驛)-우계창(羽溪倉)-평릉역(平陵驛)-삼척(三陟)-대치(大峙)-교하역(交河驛)-용화역(龍化驛)-와현(瓦峴)-옥원역(沃原驛)-갈령(葛嶺)-흥부역(興富驛)-울진(蔚珍)-수산역(守山驛)-덕신역(德新驛)-망양정(望洋亭)-명월포(明月浦)-정명포(正明浦)-월송포진(越松浦鎭)-달효역(達孝驛)-평해(平海)

『도로고』에서는 다음과 같이 제시되어 있다.

경성(京城)-망우리현(忘憂里峴)-망우리고개-왕숙천(王山灘)-평구역(平丘驛, 삼패동 평구마을)-봉안역(奉安驛, 봉안마을)-고랑진(高浪津)-이수두리(二水豆里, 두물머리 일대)-월계(月溪, 신원리 월계마을)-덕곡(德谷)-양근현(陽根縣, 양평시)-백현(百峴,栢峴)-지평현(砥平縣)-전양현(前陽縣, 지제면 무왕리)-송치(松峙)-안창역(安昌驛)-원주(原州)-식송점(植松店)-오동원역(梧桐院驛, 烏原驛)-안흥역(安興驛)-운교역(雲橋驛倉, 雲交驛)-방림역(芳林驛)-대화역창(大和驛倉)-청심대(淸心臺)-진부역(珍寶驛, 珍富驛)-월정가점(月亭街店)-횡계역(橫溪驛)-대관령(大關嶺)-구산역(丘山驛, 성산면 구산리)-강릉부(江陵府)-우계(牛溪, 옥계면 우계마을)-평릉역(平陵驛, 동해시 평릉동)-삼척부(三陟府)-교가역(交歇驛, 근덕면 교가리 交柯驛)-용화역(龍化驛, 근덕면 용화리)-오원창(梧院倉, 원덕읍 옥원리 옥원마을 沃原驛)-갈령(袞嶺, 葛嶺)-울진현(蔚珍縣)-수산역(守山驛, 근남면 수산리 수산마을)-덕신역(德新驛, 원남면 덕신리)-망양정(望洋亭, 근덕면 망양리)-월송진(越松鎭, 평해 월송리)-달수역(達水驛, 달효마을, 達孝驛)-평해군(平海郡)

66) 이규원의 평해 여정에 대해서는 나연숙(「조선시대 평해로 연구 - 울릉도 검찰일기에 나타나는 기록을 중심으로」, 동국대학교 교육대학원 석사학위논문, 2007)의 논문을 참조하였다.

조선시대 도로의 출발점은 돈화문이었는데, 평해로의 경우 흥인지문(興仁之門)이 그 출발점이었다. 흥인지문에서 시작하여 중랑천을 지나 서울시 중랑구와 구리시의 경계인 망우리(忘憂里)를 지난다. 구리시의 왕숙천인 왕산탄(王山灘)을 지나면, 당시에 평구도(平邱道)의 찰방(察訪)이 있어 큰 변화가를 이루었던 남양주시 삼패동 평구마을⁶⁷⁾, 그리고 현재 봉안마을인 봉안역(奉安驛)에 이른다. 평구역과 봉안역은 평구도(平丘道)에 소속된 역으로 고려 전기부터 확인되는 지명이다. 조선 태종이 봉안역 인근에서 사냥을 했다는 기록⁶⁸⁾이나 성종 대에 영릉(英陵)⁶⁹⁾의 헌관(獻官)이 왕래하는 길로 평구역과 봉안역을 지정한 기록⁷⁰⁾ 등으로 미루어 볼 때, 조선시대에도 중요한 위상을 갖고 있었던 것으로 짐작된다. 현재는 양수대교로 쉽게 이동이 가능한 고랑진(高浪津) 나루터에서 북한강을 건너면 양평의 신원리 월계(月溪)마을이고 월계를 지나면 양평 시내인 양근(陽根)이다. 흥인지문에서 양근까지의 평해로는 현재 국도 6호선과 일치한다.

양평 시내에서 331번 지방도를 따라 내려와 지제면 무왕리의 전양현(前楊峴)을 넘으면 안창역(安昌驛)에 이르는데, 여기서 섬강을 건너 원주(原州)로 들어간다. 원주의 안흥역(安興驛)을 지나 원주 시내에서 42번국도를 따라가면 횡성군 오원리의 오원참(烏原站), 평창군 방림면의 운교역창(雲校驛倉)과 방림역(芳林驛)을 지난다. 방림면에서 31번국도를 따라 가다가 2차선 도로로 넘어가면 평창군 진부면 청심대참(淸心臺站), 진부역참(珍富驛站)에 이른다.

평창군 도암면 횡계역(橫溪驛)을 지나 아흔아홉 굽이(九十九曲) 대관령을 넘으면 강릉시 성산면 구산리 구산역(邱山驛)이다. 강릉은 현재 시내인 성내동, 용강동에 해당하며 여기서부터 강원도 영동지방의 동해안을 따라 평해(平海)까지 남하한다. 이 길은 현재의 국도 7호선처럼 바로 내려갈 수는 없었고, 평지에서는 해변으로 갈 수

67) 남양주시 삼패동은 '양구로'의 출발지이기도 하다.

68) 『태종실록』 권9, 세종 5년 2월 임오.

69) 세종의 능을 말한다.

70) 『성종실록』 권27, 성종 4년 2월 계미.

있었으나 해안이 절벽을 이루는 곳에서는 약간 내륙으로 들어가기 때문에 크고 작은 고개를 많이 넘어야 했다.

현재 강릉시 옥계면에 있었던 우계(羽溪)를 지나 영동선 철길을 따라 내려가서 사문치를 넘으면 동해시 평릉동인데, 이곳이 평릉역(平陵驛) 터이며 평릉도의 찰방(察訪)이 있었다. 동해시 용정동 당고개를 넘어 삼척(三陟)에 이르고 죽서루로 유명한 오십천(五十川)을 건너 여러 고개를 넘으면 삼척시 근덕면 교가리의 교가역(交柯驛)이다. 사문치를 넘어 삼척시 근덕면 용화리의 용화역(龍化驛)을 지나 소공령을 넘으면 삼척시 원덕읍 옥원리의 옥원마을이다. 이 옥원마을에는 오원창(梧院倉)이 있었다. 여기에서 갈령을 넘어 울진군에 들어온다. 울진 읍내에는 다시 7번국도를 따라 내려오면 수산역(守山驛)이 있었던 울진군 근남면 수산리 수산마을이며, 더 남하하면 울진군 원남면 덕신리의 덕신역(德新驛)이다. 손부리재에서 평해 땅으로 들어가 망양정(望洋亭)이 있었던 망양리로 들어가는데 지금의 망양정은 울진군 근덕면에 위치해 있다.

망양해수욕장을 지나서 평해 월송리의 월송진(越松鎭)에 이른다. 현재는 관동팔경의 하나인 월송정(越松亭)이 월송진 터에 남아 있다. 월송진의 서편에는 현재 달효마을이 있는데, 이곳이 달효역(達孝驛)이 있었던 곳이다. 달효역에서 조금 더 내려오면 평해읍에 도착한다.⁷¹⁾ 한성에서 평해까지 총 거리는 880리이다. 한성과 평해를 최단거리로 잇는 것이 아니라 주요 도시인 원주와 강릉으로 우회하여 평해로의 간선이 나타난다. 다음 <표 II-2>는 『증보문헌비고』에 기재된 평해로의 지명과 현재 지명을 나타낸 것이다.

71) 나연숙, 앞의 논문, 15-25쪽을 요약·정리하였다.

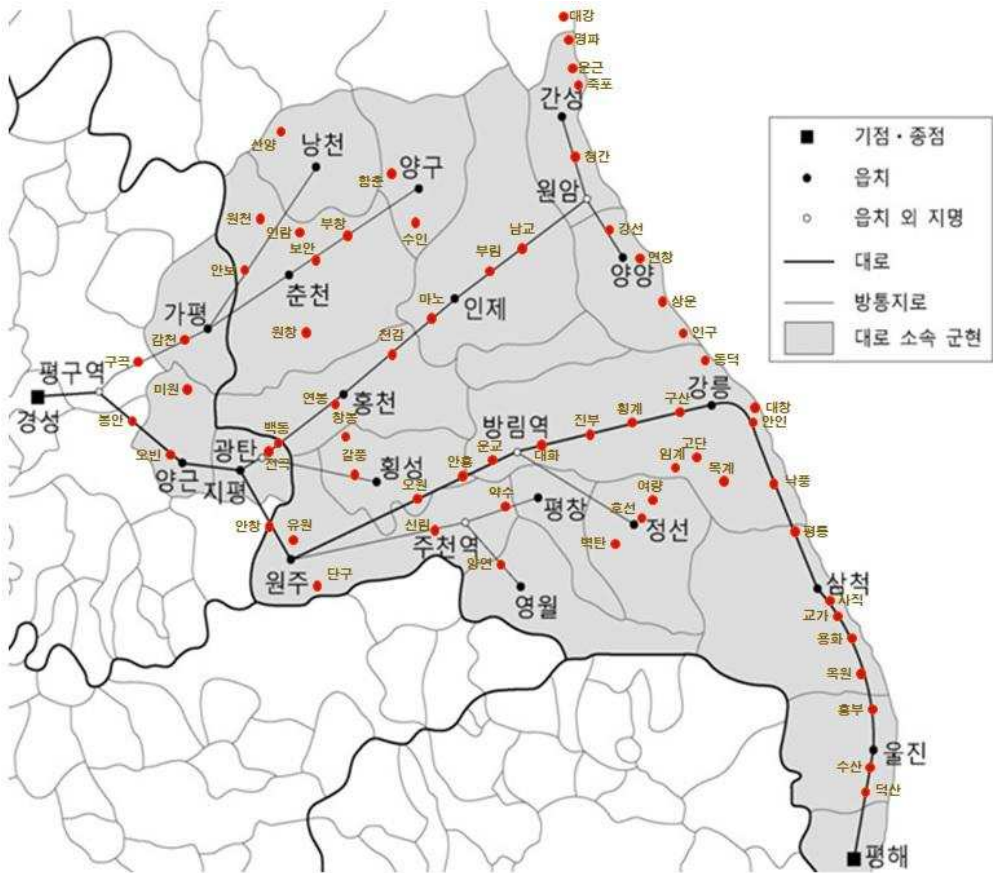
<표 II-2> 『증보문헌비고』에 기재된 평해로의 지명과 현재 지명

평해로의 지명	현재 행정구역	현재 지명	거리(里)
망우리(忘憂里)	서울시 중랑구와 경기도 구리시 경계	망우리고개	25
왕산탄(王山灘)	구리시 수택동	왕숙천	13
평구역(平邱驛)	남양주시 삼패동	평구마을	7
봉안역(奉安驛)	남양주시 조안면 능내리	봉안마을	25
고랑진(高浪津)	남양주시 조안면 송촌리와 양평군 양서면 골용진 사이의 나루	골용진마을	7
월계(月溪)	양평군 양서면 신원리	월계마을	13
양근(陽根)	양평군 양평읍	양근리	30
지평(砥平)	양평군 지제면	지평리	30
전양현(前楊峴)	양평군 지제면 무왕2리	전양고개	20
안창역(安昌驛)	원주시 지정면	안창리	40
원주(原州)	원주시	일산동	30
오원참(烏原站)	횡성군 우천면	오원3리	50
안흥역(安興驛)	횡성군 암흥면	안흥리	20
운교역창(雲校驛倉)	평창군 방림면	운교리	30
방림역(芳林驛)	평창군 방림면	방림리	30
청심대참(淸心臺站)	평창군 진부면 마평리	청심대	60
진부역참(珍富驛站)	평창군 진부면	진부리	10
횡계역(橫溪驛)	평창군 도암면	횡계리	40
대관령(大關嶺)	강릉시와 평창군의 경계	대관령	10
구산역(邱山驛)	강릉시 성산면	구산리	20
강릉(江陵)	강릉시	성내동, 용강동	20
우계(羽溪)	강릉시	옥계면	60
평릉역(平陵驛)	동해시	평릉동	30
삼척(三陟)	삼척시	성내동	30
교가역(交柯驛)	삼척시 근덕면	교가리	20
용화역(龍化驛)	삼척시 근덕면	용화리	30
오원창(梧院倉)	삼척시 원덕읍	옥원리 옥원마을	40
울진(蔚珍)	울진군 울진읍	읍내리	60
수산역(守山驛)	울진군 근남면 수산리	수산(비래)마을	10
덕신역(德新驛)	울진군 원남면	덕신리	20
망양정(望洋亭)	울진군 기성면	망양리 현종산 기슭	10
월송정(越松亭)	울진군 평해읍 월송리	월송정	30
달효역(達孝驛)	울진군 평해읍 월송리	달효(아질산)마을	5
평해(平海)	울진군 평해읍	평해리	5
총거리			880

* 자료: 나연숙, 앞의 논문, 31쪽.

4.2 평해로 지선

평해로의 지선으로는 ①낭천로, ②간성로, ③횡성로, ④양구로가 있다. 이 중 분항에서는 낭천로, 간성로, 횡성로를 간략히 살펴보고자 한다.



<그림 II-5> 강원도의 도로망과 역참 분포

* 자료: 류명환, 『여암 신경준과 역주 도로고』, 역사문화, 2014, 94쪽.

* 기존 평해로 노선에 강원 지역의 역(驛)을 추가하였다.

4.2.1 낭천로⁷²⁾

낭천로는 양구로에서 갈라진 2차 지선으로 경기도 가평에서 강원도 화천까지 이어지는 길이다.

낭천로: 가평-장현(20)-홍적리(10)-물애령(15)-지가암점(20)-원천역(20)-<낭천>(15)

狼川路: 加平-獐峴(20)-洪積里(10)-勿厓嶺(15)-芝可巖店(20)-原川驛(20)-<狼川>(15)

장현은 가평읍 마장리에서 북면 이곡리 사이의 고개로 이 지역민들은 노루메·노루미·노루목고개 등으로 부른다. 홍적리는 지금의 화악리이다. 『대동여지도』에 따르면, 물애령은 가평천과 북한강 본류의 분수령이므로 지금의 홍적령이다.

홍적령은 화천-가평 간 첩로이지만, 그 사이에는 북배산(866m)·가덕산(868m)·화악산(1468m) 등 고봉이 연이어 있으며, 가장 낮은 홍적령도 해발고도가 400m에 달하므로 길마 이상의 교통수단이 통행하기는 어려웠을 것으로 보인다. 홍적령 너머에는 마장리(馬場里)라는 마을이 있는데, 일제강점기에 조랑말을 타고 화천과 서울 사이를 다니던 행상들이 유숙하던 곳이라 한다.

지가암점은 지금의 지암리이고 여기서 고시락고개(高秀嶺)를 넘으면 원평리 마평마을(마람포리)에서 5번국도와 만난다. 『대동여지도』에 따르면 지가암리에서 소하천을 건넌 후 나타나는 마현(馬峴)은 5번국도상의 말고개이다. 현 도로는 신포리에서 달거리고개를 넘어 원천역(하남면 원천리)으로 이어지지만, 이는 춘천댐의 축조로 하천 수위가 높아져서 그렇고, 원래의 길은 신포리에서 하안을 따라 서오지리-원천리-화천읍으로 이어진다.

한편 현재의 춘천-화천 간 5번국도는 북한강 동안을 따라 올라가다가 춘천댐(1965년 완공)을 건너 서안으로 넘어가지만, 『대동여지도』와 일제강점기 지형도에 따르면 모진(母津)에서 북한강을 건넜다. 인람리와 원평리 사이이다. 춘천댐 축조 이전 모진에 놓여 있던 모진교는 수몰되었다.

72) 경기도, 앞의 책, 2005, 299쪽을 요약·정리하였다.

4.2.2 간성로⁷³⁾

간성로는 평해로의 두 번째 1차 지선으로 지평에서 흥천·인제를 거쳐 강원도 간성까지 이르는 길이다. 이 노선은 오늘날 6번-44번-46번-466번-7번 도로와 거의 일치하는데, 서울에서 속초를 잇는 대로 중에서 가장 짧은 구간이다.

간성로: 지평-광탄점(10)-백동역(20)-신당치(10)-양덕원(10)-오리곡(20)-<흥천>(10)-장송현(30)-마현(10)-천감역(20)-<건이령>(15)-마노역(25)-강천(10)-가노진(10)-<인제>(10)-반창천(10)-주연진(5)-부림역(5)-남교역(20)-가력리(10)-용두리(10)-연수파령(15)-원암진(20)-청간역(20)-<간성>(40)

杆城路: 砥平-廣灘店(10, 分岐, 自黑川店至此十五里捷路)-白冬驛(20)-神堂峙(10)-陽德院(10)-梧里谷(20)-<洪川>(10, 京二百三十里, 南三馬峙三十里橫城四十里, 東南芳林驛一百三十里通江陵)-長松峴(30)-馬峴(10)-泉甘驛(20)-建伊嶺(15)-馬奴驛(25)-舡遷(10)-加奴津(10)-<麟蹄>(10, 京三百六十里, 東五色嶺七十里襄陽五十里舊大路)-反昌遷(10)-舟淵津(5, 俗云西底谷津)-富林驛(5, 在圓通里)-嵐狡驛(20)-加曆里(10)-龍頭里(10)-連水坡嶺(15)-元巖津(20, 分岐)-清澗驛(20)-<杆城>(40, 京五百二十里, 南襄陽一百里, 西珍富嶺四十里通陽口, 西南屹里嶺五十里通麟蹄)

광탄점은 흥천변의 상업취락으로 현 용문면 광탄리(너븐여울)이다. 현재 용문면의 중심지인 다문리는 중앙선 철도가 부설된 이후 발달한 취락이고, 원래 광탄리에 가장 큰 취락이 형성되어 있었다.

백동역이 있던 곳은 양평군 단월면 덕수리 백동마을로 큰길에서 약 2.5km 떨어져 계곡 안에 위치하였다.

양평군과 흥천군의 경계선에 있는 신당치(250m)는 남한강과 북한강의 분수령이 된다. 고개가 시작되는 지점의 해발고도가 약 120m이므로 손쉽게 넘을 수 있는 고개는 아니었다. 그러나 고개 양편의 지역은 모두 수운로에서 거리가 멀어 육로의 역할이 중요한 곳이었다. 이곳은 오래전부터 경기와 강원을 잇는 주요 도로가 되었다. 양덕원은 신당치 너머의 첫 마을이고 여기서 며느리재를 넘으면 상오안리와 하오안리 사이에 오리곡(오안리)마을이 나타난다.

73) 경기도, 앞의 책, 2005, 300쪽을 요약·정리하였다.

장송현은 화천면 구성포리와 성산리 사이의 고개로 지금은 장현(長峴, 진등고개)이라 불린다. 길은 성산리에서 성산교를 지나 새말, 원평, 행inna드리, 마현(말고개), 한계마을, 철정초등학교 앞으로 이어지며, 여기서 다시 44번국도로 이어진다. 일제시기 지형도에는 이 구도로가 달로(澗路)로, 현 국도 길은 소로로 표시되어 있는데, 이를 통해 마현길이 큰길이었음을 알 수 있다. 역은 도로변에서 1~2km 떨어져 입지하는 것이 보통이었지만, 두촌면 역내리 천감마을에 있던 천감역은 도로변에 임박하여 입지하였다.

거니고개로 불리는 건이령은 홍천과 인제 사이의 고개로 소양강과 홍천강 유역을 나눈다. 해발고도는 350m로 높은 편이지만 고개 양편의 고도가 이미 300m에 달하고 경사도 완만하기 때문에 넘나들기가 용이한 편이다. 마노역은 인제군 남면 관대리에 있었고, 가노진은 남면 남전리와 인제읍 남북리 사이의 나루로 지금은 군축교가 있다.

반창천은 합강리에서 원통리까지의 단애상에 높인 소양강 연안로를 일컬으며, 서저곡진으로 불리던 주연진은 원통리의 서저울마을에 높인 서호교 자리인 듯하다. 부림역은 원통의 중심 마을에 위치했으며, 인제군 북면 용대리에는 남교역 터로 추정되는 남교마을이 있다. 가마리는 외·내가평마을이고 용두리는 용대마을에 해당한다. 이곳까지의 46번국도가 구도로였으며, 용대에서 접속하는 466번 지방도로가 현재 미시령(767m)길로 불리는 연수과령길이다. 연수과령은 너무 험준하여 폐쇄되었다가 1493년(성종 24)에 다시 개척되었다. 원암진은 원암리에, 천간역은 청간리에 있었다.

4.2.3 횡성로⁷⁴⁾

횡성로는 평해로의 광탄점에서 횡성까지 이르는 노선으로, 대체로 6번국도가 이를 계승하였다.

74) 경기도, 앞의 책, 2005, 301쪽을 요약·정리하였다.

횡성로: 광탄점-갈현점(20)-어로현(10)-고모곡(10)-초원점(10)-횡성(20)

橫城路: 廣灘店-葛峴店(20)-於路峴(10)-古毛谷(10)-草院店(10)-橫城(20, 京一百三十里, 東平昌一百四十里, 東南堤川一百里)

광탄점은 양평군 용문면 광탄리에 있었고, 갈현점은 강운리의 상갈·하갈마을로 추정된다. 어로현은 도덕고개이고 고모곡은 유현리 내의 마을명이나 계곡명으로 추정되지만 정확한 지점을 추정하지 못하고 있다. 다만 초원점은 횡성군 공근면 초원리 원터마을에 있었고, 위치가 비교적 분명한 갈현점과 초원점 사이에 어로현 및 고모곡이 각기 10리씩 떨어져 위치하므로, 그 인근이라고 추정할 수 있다. 원터마을에 있던 원은 새(草)원으로 불렸다고 하며 지금도 초원리의 중심 시가지가 주막거리로 통한다. 횡성읍에 못 미쳐서 갈풍리에는 도로에서 멀리 떨어진 곳에 갈풍역이 위치하였다.

Ⅲ

양구로의 기록과 경로

1. 양구로 기록

현존하는 금강산 유람기를 보면 양구로를 이용하여 유람을 시작한 사례는 드물었다. 그만큼 길이 험했기 때문에 이용자가 적었다. 하지만 달리 보면 양구로가 옛길 원형을 보존하고 있는 길이라는 뜻이기도 하다.

양구는 선조25년(1592)에 새로 부임한 감사가 금강산에 이르는 길목의 첫 고을인 이곳 양구를 지나다가 함춘땅⁷⁵⁾의 아름답리 수양수림(垂楊樹林)⁷⁶⁾을 보고 이 고을을 양구(楊口)라고 한 것이 계기가 되어 오늘까지 불려오고 있다.⁷⁷⁾

특히 만폭동에서 흘러내려온 수계는 DMZ를 넘어 양구를 거쳐 한강으로 이어지며, 예로부터 “양구는 금강산으로 통하는 교통로이며, 도보로 한나절이면 내금강의 유점

75) 『강원의 설화』 1권(강원도 내륙 북부)에서는 양구의 지명유래를 소개한다. “옛날에 도백이고 지금 말로 하면, 지사가 되었던 분들이 금강산 갈 적에는 마방이라고 있어요. 마방이 함춘이러는데 있어요. 함춘이 그 래 가지고 거기 올 때 도백이, 원이 오다보니까 동수리 쪽에 수양버들이 늘어서 있는데 거기서 사슴이 뛰 어놀더라. 그래서 양록 양구라고 했대요.”라는 지명유래가 전해진다. 강원도, 『강원의 설화』 1권, 2005, 706쪽.

76) ‘버드나무’를 의미한다.

77) 양구는 “국토의 정중앙으로 ‘한반도의 배꼽’이라 불리는 지역이다. 한반도의 네 극지점(極地點)인 독도 동단·평안북도 마안도 서단·제주 마라도 남단·함경북도 유포면 북단을 기준으로, 중앙위선과 중앙경선의 교차점이 지나는 곳이다. 2002년 인공위성을 이용해서 과학적으로 측정한 결과, 동경 128도 2분 1.5초, 북위 38도 3분 37.5초라는 사실을 확인했고, 지상 위치는 남면 도촌리 산 48번지에 해당된다.” 양구군 홈페이지(<http://www.yanggu.go.kr>) 참조.

사에 도착할 수 있었던 길목이었다”⁷⁸⁾고 한다. 이와 같은 기록을 중심으로 『금강산 유산기』를 통해 일부 양구와 관련된 기록을 살펴보았다.

우선, 정엽의 『금강록』에는 양구를 통해 금강산으로 들어온 기록이 있다.

초9일. 아침에 일어나니, 첨지 이담(李儻)이 찾아와 인사를 하였다. 그가 스스로 말하기를 ‘정청에 참여하지 않았다는 이유로 삭직시켜 내쫓아야 한다는 논핵을 당해 가족을 데리고 영남으로 귀향했습니다. 그러고는 한두 명의 벗과 함께 사군의 강산을 두루 구경하고, **춘성으로 들어가 청평사를 보았으며, 양구로 길을 택해 드디어 이곳까지 왔습니다**’라고 했다. 이 사람은 무신년(1608)부터 당시 권세 있는 사람들과 서로 친밀하게 지내며 정운공신록(定運功臣錄)에 이름을 올렸다. 지금에 이르러 발길을 돌려 산수 사이에 자신을 풀어놓았으니, ‘깊숙한 골짜기에서 벗어난 사람’이라 할 수 있다.⁷⁹⁾

이담은 청평4군을 둘러보고 춘천에서 청평사를 유람했다. 그리고 양구를 통해 유접사를 시작으로 금강산을 유람한 후 장안사에서 정엽과 만났다. 다른 기록에 의하면, 이황과 정약용 등의 유학자들이 문암 서원을 경유하여 청평사에서 유숙하며, 시를 짓고 금강산의 지름길인 양구를 경유했다는 기록⁸⁰⁾도 있다.

허목의 『미수기언』에서도 양구 일대를 경유하여 삼척으로 간 기록이 있다.

경자년(1660, 현종 1) 겨울에 내가 외직으로 삼척부사(三陟府使)가 되었다. 명을 받은 지 3일 만에 조정을 하직하고 연서(漣西)에서 머물렀다. 행장을 차리기 며칠 만에 향리 노소와 옥계(玉溪)⁸¹⁾에서 이별의 얘기를 나누니 10월 13일이었다. …(중략)…

16일. 바람과 추위가 고달팠다. 아침에 **낭천현(狼川縣)**을 지나 늦게 대리진(大利津)을 건너서 저물어서야 **방천역(方川驛)**에 들어갔다.

17일. 일찍 나가서 양구(楊口) 고을의 북쪽 함춘역(含春驛)에 이르렀는데, 낭천에서 여기까지 내를 따라 70여 리였다. 강을 끼고 왕왕 산이 높고 험하여 송림이 있으며, 흰 자갈과 잡초가 가득한 들(平蕪)이 있고 모래 기슭을 만나면 언덕이 있고, 개 짓고 연기 깐 마을이 있었다. 방천(方川)으로부터 10리를 가서 서사라(西思羅)란 강가의 마을이 있는데, 회양(淮陽)·양구(楊口)·낭천(狼川)의 경계이다.

78) 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 5권, 강원도, 2013, 671쪽.

79) 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 2권, 민속원, 47-48쪽.

80) 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 7권, 강원도, 416쪽.

81) 현재 경기도 연천군(漣川郡) 군남면의 옥계마을을 말한다.

회양의 물이 여기서 합류가 되는데, 이 물이 비로소 얇고 돌이 많아 건널 만하였다. 또 그 위의 몇 리 밖에는 방천(方川)의 물이 합류한다.

함춘역에서 20여 리를 가서 개흉령(開胸嶺)에 오르니, 산이 깊고 길이 험하였다. 재를 넘으니, 산 중에 흙이 많고 돌이 적으며 산에 나무가 없는 편이라 높은 땅은 화전을 일구어 경작할 수 있고 낮은 땅은 씨 뿌릴 만하였다.

흰 집이 산골짜기를 의지하여 대어섯 채 있고, 재(嶺) 사이에 개활지가 적어 해가 항상 늦게 뜨고, 해가 지면 항상 어두컴컴하여 산골짜기에는 음기가 엉기었다.

재에 올라 비로소 먼 봉우리와 넓은 냇물과 지는 해를 볼 수 있으니 재가 이 '개흉(開胸)'이라는 이름을 얻은 것이 이 때문이 아니겠나?

재 아래 산골짜기에는 모두 높은 바위 큰 돌이고, 개울이 돌아 있었다. 30여 리를 가서 돌다리 12개를 지나 부림역(富林驛)⁸²⁾에 미수파(彌水坡)를 나오니 한계(寒溪)의 물이 합류하였다.

한계의 산을 지나가니, 재 옆의 큰 산이 풍악(楓岳, 금강산의 별칭)과 오대산 사이에 있는데, 산이 가장 깊고 인적이 드물었다. 세 고개를 넘어 30리를 가서 남교(嵐校)에 이르니 이곳이 인제(麟蹄)의 동쪽 자경의 역촌으로, 냇물은 멀리 뻗었고 들판은 넓어서 부림(富林)과 남교가 협중(峽中)에서는 가장 좋은 곳이었다.⁸³⁾

허목은 예송논쟁에서 윤희, 윤선도, 허적 등과 함께 3년 복설을 주장하였으나 1년 복설을 주장하는 송시열, 송길준과 맞서다가 패했다. 결국 좌천되어 1660년(현종 1) 10월 강원도 삼척부사로 전임되었다. 이때 허목은 연천군의 옥계마을에 머물다가 낭천을 거쳐 양구, 인제를 거쳐 삼척으로 부임했다. 이때 허목은 “**산이 높고 길이 험했다**”라고 기록하였다.

또한 윤희의 『풍악록』⁸⁴⁾에서도 양구 지역이 언급된다. 윤희는 1672년 윤7월 24일 김경, 정극가, 유광선과 함께 동소문에서 출발하였다.

임자년(1672, 현종 13) 윤7월 24일(정유) 맑음. 아침에 배와 대추 등 과일을 사당에다 차려 놓고 풍악(楓岳)에 다녀오겠다는 뜻을 고하였다. 그리고 나서 출발하여 통제(統制) 외삼촌 댁에 도착하였다. 내가

82) 원통리의 다른 이름으로 철종 12년(1861)에 간행한 대동여지도에는 부림역으로 기재되어 있다.

83) 민족문화추진회, 『미수기언』Ⅳ(고전국역총서 181), 민족문화추진회, 1985, 35-37쪽.

84) 윤희의 금강산 여정은 '한양-누원-양주-철원-북관정-김화-금성-단발령-금강산(장안사-백화암-표훈사-정양사-표훈사-만폭동-진주담-보덕굴-묘길상-마하연사-유점사-백천교-삼일포)-고성-청간정-낙산사-설악산-미시령-인제-가평-마치-퇴가원-동소문-집'이다.

가지고 가는 것이라곤 『주역』 두 권과 일기책 한 권뿐이고, 그 나머지 일행들의 필요한 여행 도구는 모두 외삼촌이 챙기셨다.⁸⁵⁾

윤휴는 7월 24일에 출발하여 8월 2일 단발령을 넘었고, 다음 날 장안사에 도착했다. 이후 8월 9일까지 내금강과 외금강, 해금강 일대를 유람하고 8월 12일 청간정을 거쳐 13일부터 17일까지 낙산사에 머문다. 8월 18일 신흥사에서 계조굴을 둘러본 후 미시령을 넘어 인제 원통읍에 도착한다.

8월 20일(임술) 맑음. 일찍 출발하여 광치(廣峙)를 넘는데, 재가 매우 가파르고 길이 전부 돌뿐이어서 사람이나 말이나 힘들고 괴롭기가 미시령에 버금갔다. …(중략)… 재를 넘고 골짜기를 벗어나니 들판이 매우 넓고 민가 수십 호가 여기저기 살고 있었으며 지붕은 모두 기와로 덮였는데 그 모두가 선비들 집이라고 했다. …(중략)… 그날 수인천(水仁遷)을 지났는데 매우 위험한 길이 거의 10여 리나 되었다. 수인역 마을에서 잤는데 그곳은 양구(楊口) 땅으로 그날은 70여 리를 온 셈이다.

21일(계해) 아침 날씨가 음산하더니 이어 가랑비가 내렸다. 조반 후 출발하여 부창현(富昌峴)을 넘어 부창역 마을에서 말에게 꼴을 주었다. …(중략)… 구불구불한 길을 따라 20여 리를 가면서 북으로 청평산(淸平山)을 바라보고 남으로는 소양정(昭陽亭)을 가리키며 오다가 배로 앞 강을 건너 소양정에서 잠시 쉬었다.

22일(갑자) 맑음. 조반을 먹고 출발하여 유군과 함께 봉의루(鳳儀樓)에 올라가 보았다. …(중략)… 석파령(石破嶺)을 넘었는데 산 이름은 삼악(三岳)이었다. 재가 매우 높아 길은 평평해도 길가로는 깎아지른 절벽이라 말에서 내려 걸었다. 재 너머 서쪽은 전부 산 아니면 깊은 골짜기뿐이고, 그 재에서 군(郡)까지의 거리는 20여 리였다. 거기에서 또 20리를 더 가 안보역(安保驛)에 다다르니 청풍부부인(淸風府夫人) 묘가 있었고, 그 아래 있는 재사(齋舍)가 매우 조용하여 거기에서 잤다. 저녁에는 나와 강가를 거닐었다. …(중략)… 춘천(春川)과 잣마루와의 거리는 멀지 않은데, 물이 급류에다 여울이 많다. 주(州)의 북쪽에 청연(靑淵)이라는 곳에 이르러서야 비로소 수심이 배를 띄울 만한데 여기는 바로 소양강(昭陽江) 상류이다. …(중략)…

23일(을축) 새벽에 안개가 잔뜩 끼었다. 일찍 출발하여 가평(加平) 길을 거쳐 초연대(超然臺)를 지나면서도 안개 때문에 올라가 구경하지 못하였다. 가평읍 아래 와서 조반을 먹고, 아현(芽峴) 남쪽에 와서 말에게 꼴을 먹였다. 청평(淸平) 언덕을 지나 굴운역(屈雲驛) 마을에서 잤는데 그 마을 북쪽에 있는 언덕의 형세가 매우 좋아 보여 올라가서 종을 시켜 치표(置標)를 해 두게 하였다.

24일(병인) 흐렸다. 일찍 출발하여 천과산(天掛山)을 향하여 가다가 마치현(摩蚩峴)을 넘어 그 고개

85) 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 2권, 민속원, 2016, 219쪽.

서쪽에서 조반을 먹고 여러 사람 무덤들을 가리키고 물어가면서 길을 가는데, 시내 곁 단풍잎들이 마치 붉은 비단 같았다. 대개 평천(平川)의 가을빛이 이제 와서야 비로소 무르익고 있었다. 풍양(豐壤)에 당도하여 왕숙천(王宿川)을 건너고 퇴가원(退駕院)을 지나 오릉(五陵) 밖에서 쉬노라니 백악(白岳)과 남산(南山)이 보이기 시작했다. …(중략)… 늦게야 성안에 들어와 동소문(東小門) 안에서 외삼촌과 작별하고 집에 돌아와 사당에 무사히 돌아왔음을 고하였다.⁸⁶⁾

윤휴는 8월 20일 양구의 수인역에서 가평을 거쳐 춘천, 굴운역까지 양구로를 통해 한양으로 돌아왔다. 양구로에 대한 언급은 없지만, 많은 사람들이 양구로를 이용했다는 사실을 알 수 있다. 그리고 윤휴도 “그날 수인천(水仁遷)을 지났는데 매우 위험한 길이 거의 10여 리나 되었다”라고 기록했다. 이를 통해 길이 험했음을 추정할 수 있다.

김유 역시 1709년 4월 21일부터 5월 29일까지 금강산을 유람하고 『유풍악기』를 저술했다. 당시 김유의 4월 27일 기록을 보면, “처음에는 부곡로(富谷路)를 따라 곧장 남교(藍橋)로 가려고 했는데 양구 현감이 길이 막히고 험난하다고 하여 결국 갈 수 없었다. 마침내 계획을 바꿔 인제로 향했다. …(중략)… 양구 현감과 작별하고 두모령을 넘었는데 길이 매우 험하고 높았다”⁸⁷⁾고 되어 있다.

양대박의 경우도 마찬가지였다. 당시 원주에서 출발할 경우 평해로를 통해 명주로 이동한 후 북상하거나 여주와 이천을 거쳐 경흥로로 접어들어 일반적인 여정으로 이동하는 것이 일반적인 여정이었다. 하지만 횡성과 홍천을 거쳐 춘천부사를 만나고 화천으로 이동한다. 당시 춘천에서는 양구를 통해 금강산으로 가는 여정과 인제로 이동한 후 미시령을 넘어 고성으로 가는 길이 있었음에도 창도로 이동한 것은 길이 험하다는 것을 보여주는 대목이다. 이는 영서지방에서도 가급적 이용하지 않을 만큼 험난한 노선이었음을 보여주는 것이라 하겠다.

양구로는 금강산으로 가는 길의 하나였으나 길이 험하여 경흥로나 평해로에 비해 이용도가 저조했다.

86) 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 3권, 민속원, 2016, 310-322쪽 부분 인용.

87) 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 6권, 민속원, 2019, 17-18쪽.

2. 양구로 노선

양구로는 평해로에서 분기하는 2개의 1차 지선 중 하나이다. 양구로는 평구, 청평, 가평, 춘천, 양구 등의 주요 취락을 경유한다. 그리고 평구역에서 덕소를 지나 마석우리까지는 362번 지방도로, 그 이후부터는 ‘경춘국도’라 불리는 46번국도와 거의 일치한다.⁸⁸⁾



<그림 III-1> 춘천 삼천사거리의 이정표 ‘옛경춘로’

출처: 연구자 촬영

『대동여지도』에 따르면 양구로의 원형노선은 평구역에서 출발하여 청평, 가평, 춘천을 거쳐 양구까지 이어진다.

양구로 노선에 대한 기록은 류재춘과 김종혁의 연구⁸⁹⁾에서 찾을 수 있다.

88) 『대동여지도』에는 서울에서 춘천 가는 길로 퇴계원을 지나 사릉, 판곡(남양주 평내동 일대), 마치를 지나 구곡역(남양주 화도읍 구암리)까지 경유하는 노선도 있다. 그러나 이 연구서는 평해로에서 분기하는 지점인 평구에서 출발하는 노선을 중심으로 한다.

89) 류재춘은 평구에서 양구까지 255리, 김종혁은 평구에서 양구까지 230리로 기록하고 있다.

평구(平丘)에서 양구(楊口)에 이르는 길⁹⁰⁾: 평구에서 굴운(屈雲)까지 40리, 청평천(淸平川)까지 20리, 가평(加平)까지 40리, 안보역(安保驛)까지 20리, 덕도원(德道院)까지 20리, 춘천(春川)까지 20리, 소양강(昭陽江)까지 5리, 가락동(加洛洞)까지 40리, 양구까지 25리.

양구로⁹¹⁾: 평구역-구곡역(40)-청평천점(20)-감천역(15)-가평(20)-초연대(5)-안보역(15)-석파령(15)-덕도(두)원(5)-신연강(10)-<춘천>(10)-소양강(5)-부침(황)현(20)-기락천(5)-가락동(15)-대동령(5)-시낙현(30)-<양구>(20)

陽口路: 平丘驛-仇谷驛(40, 前屈雲川, 自京東至涑溪石橋十五里退溪院二十里 經思陵板谷二十里 屈雲川二十里 此亦一路, 自板谷洞十里分路越水回里津由楊根迷原由老未峴至洪川陽德院距京一百九十里捷路)-淸平川店(20) -甘泉驛(15)-加平(20, 京一百四十里, 分枝, 東南洪川八十里)-超然臺(5, 越大川)-安保驛(15)-石破嶺(15)-德道(頭)院(5)-新淵江(10)-春川(10, 京二百里, 此狼川八十里越二津, 南洪川入十里, 東麟蹄一百二十里 又麒麟倉一百四十里)-昭陽江(5)-浮沈(況)峴(20)-畿落川(5)-佳樂洞(15)-大同嶺(5)-時洛峴(30)-楊口(20, 東三百里, 東南麟蹄七十里, 西狼川⁹²⁾七十里, 西北金城一百八十里, 西南洪川一百六十里, 北文登峴六十里 長楊倉五十里 長安寺三十里)

양구로는 평해로의 지선으로 평구역에서 분기되었다. 평구역은 고려와 조선시대에 걸쳐 강원도로 가는 길 도처에 있었던 역들을 총괄하는 평구도의 중심 역이었다.

평구역은 한양을 떠나 동북쪽으로 가면서 처음 만나게 되는 역참(驛站)으로, 평구역을 통해 충주·죽령·봉화로 이어지고 다른 한편은 양평·원주 혹은 가평·춘천으로 이어진다. 또한 이곳은 광주를 잇는 나루터의 하나로 남북 교통로의 요지였다.

평구역의 위치는 현 남양주시 와부읍 삼패동(三牌洞)⁹³⁾ 철로변 북쪽이라 전해진다. 찰방(察訪) 한 사람이 우역(郵驛)을 맡았으며, 자연마을이 형성되어 있어 많은 행상들로 붐빈 곳이었다.⁹⁴⁾ 이 지역은 ‘역말·역촌’이라는 지명이 있다.

90) 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 6권, 강원도, 2012, 296쪽.

91) 경기도, 앞의 책, 2005, 299쪽.

92) 낭천(狼川)은 신라 때부터 불리던 지명이었으나 1896년 화천(華川)으로 개칭되었다.

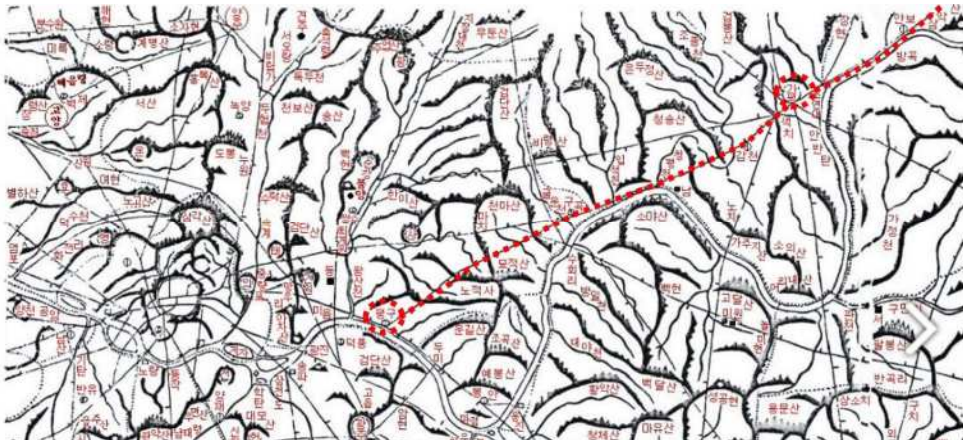
93) ‘삼패동’이란 이름은 청풍김씨 신도비에서 연유된다. 삼패동에는 김식(金湜), 김육(金堉), 김좌명(金佐明)의 신도비가 있다. 이처럼 청풍김씨의 신도비가 3기가 있기 때문에 삼패동이라고 한다. 남양주문화원, 『우리 고장 남양주』, 남양주시, 2000, 169쪽.

94) 윤석산·김상진·박은정·이홍식, 『한시로 읽는 경기』, 경기문화재단, 2011, 440쪽.

역원(驛院)은 조선시대에 한양을 기점으로 8도로 가는 도로에 설치되어 여행객의 편리를 제공하거나 혹은 역마가 휴식을 하고 공문서를 전달하거나 교환하던 곳을 말한다. 평구마을이 한양 40리 지점으로, ‘평구역’이라는 역원이 설치되었고, 이런 연유로 ‘역말’ 혹은 ‘역촌’이라 불린다.

다른 자연마을은 평구, 쇠꼬리 혹은 소쿠리 마을로 불리는데 이는 『고려사』 병지 참여조에 나오는 평구도에서 유래된 것으로 추측된다. 이후 『세종실록』 지리지에 관동지방(춘천, 원주)과 영동지방으로 가는 길목인 삼패동 지역에 평구역이 위치해 있어 고려시대 이후 줄곧 평구라는 지명을 사용해왔으며 마을 모양이 쇠꼬리를 닮았다 하여 쇠꼬리 마을이라 전해지기도 한다.

구전에 의하면, 옛날 금송아지가 산으로 도망쳐 동굴 속에 숨어들어 꼬리만 남았기 때문에 쇠꼬리라 부른다는 이야기도 전해진다. 또는 마을 모양이 마치 삼태기 안처럼 생겨서 소쿠리라 불리기도 한다. 하지만 각각 다른 이름으로 불리는 것은 발음상의 유사성 때문인 것으로 추측한다.⁹⁵⁾



<그림 III-2> 『대동지지』 평구-가평구간

95) 평구마을 안내판 참조.

평구를 지나면 산의 형세가 “마치 노적(露積, 곡식단)을 쌓아 놓은 것 같다”⁹⁶⁾고 하여 불린 노적산과 남양주시의 와부읍과 진건면에 걸쳐 위치한 묘적산(妙寂山)이 있다.

묘적사는 남양주 와부읍 월문리의 묘적산 골짜기에 있는 호국사찰로, 신라 문무왕 때 원효대사가 창건했다고 전해진다. 『신증동국여지승람』에 “묘적사는 묘적산에 있는데 김수온의 기록이 있다”라고 적혀 있기 때문에 조선 초기에도 사찰이 유지되었다는 것을 알 수 있다. 특이한 것은 묘적사 활터가 있는데 절에서 내려오는 말에 따르면, “이곳은 임진왜란과 병자호란 등 국난이 겹치던 시기에 스님들이 군공을 세움에 따라 남북한치영이 설치된 때가 있었다. 그때 묘적사 스님들이 이곳에서 무예를 익혀 무과(武科)에 응시하곤 했다고 한다. 그래서 간혹 화살촉 등의 무구류가 발견되기도 하였다”⁹⁷⁾고 한다.

구곡역은 고려시대에는 춘주도의 역 가운데 양주 지역에 속해 있으면서 한양이나 평구역에서 춘주 방면을 연결하였고, 조선시대에는 평구도 관할의 역 가운데 하나로써 한양에서 가평·춘천 방면을 연결하는 소로역이었다.⁹⁸⁾

구곡역에서 20여 리를 가면 외서면(外西面)의 청평천을 지난다. 청평은 ‘깊고 맑은 내가 흐르는 들’이라는 의미로 청평천(淸平川)이 흐르다 북한강에 유입되면서 그 합류점 부근에 넓은 들을 이루어 놓은 데서 유래하였다고 한다. 이전의 지명인 외서면은 치소인 가평읍의 서쪽에 있었기 때문에 지어진 이름이다.⁹⁹⁾

『대동여지도』에 따르면, 감천역을 지나는데, 옛날 임금님이 이곳을 지나다가 목이 말라 물을 떠오게 하여 마셨다. 그런데 하도 물맛이 좋아 감천(甘泉)이라 부르던 것이 감전으로 변하였다고 한다. 『가평읍지』에 의하면, 조선시대까지 감전역우(甘田驛郵)가 현 상천역 부근에서 운영되었다고 한다. 서울이나 지방관서를 왕래하는 관리

96) 국토지리정보원, 『한국의 지명유래집』 중부편, 국토해양부, 2008, 438쪽.

97) 남양주문화원, 앞의 책, 246쪽.

98) 디지털양주문화대전(<http://yangju.grandculture.net>)

99) 국토지리정보원, 앞의 책, 458쪽. 『1872 지방지도』의 『가평현지도』에는 외서면으로 기록되어 있으나 나머지 기록에서는 대부분 서면(서면)으로 기록되어 있다.

들의 침식을 제공하던 곳으로 역마 두 필이 항상 대기하고 있었으며, 말을 먹이고 기르는 마부가 20여 호나 상주하였다고 한다.¹⁰⁰⁾

감천역과 가평의 중간 지점에 색치(色峙)가 있는데, 현재 빗고개 또는 마치고개라 불린다. 아침나절 불기산 줄기인 빗고개에서 동쪽을 내려다보면 햇빛의 색상이 너무 아름다워서 빗고개라 하였다고 한다.¹⁰¹⁾ 또한 경춘철도 빗고개 터널 위 남쪽 기슭에는 옛날 지름길이 있고, 그 길옆에 성황과 샘물이 있다. 이곳에서 치성을 드리며 고사밥을 지으면 푸른 빗갈로 변하고, 병을 낮게 한다는 전설이 있어 고사를 지내러 오는 사람이 종종 있다고 전한다.¹⁰²⁾

가평은 가평읍(加平邑)·설악면(雪岳面)·청평면(淸平面)·상면(上面)·하면(下面)·북면(北面) 등 1읍 5면이 관할 구역이다. 『삼국사기』를 보면 “가평군(嘉平郡)은 원래 고구려의 근평군(斤平郡)이었던 것을 경덕왕이 개칭한 것이다. 지금도 그대로 부른다”¹⁰³⁾는 기록이 나온다. 757년(경덕왕 16)에 등장한 가평은 가평(嘉平)과 가평(加平)이 혼용되어 사용되었는데, 이것은 이 지역의 옛 이름인 ‘가라바라’ 혹은 ‘가라버러’에서 유래된 것이다. 『고려사』에는 “가평(嘉平)을 가평(加平)이라 쓰기도 하며 고구려 근평군을 병평군(平郡)이라 부르기도 하였다”는 기록이 있어 ‘가라’의 다양한 의미 해석을 뒷받침한다. 또한 이러한 기록들을 통해 이 지역이 원래는 고구려의 땅이었음을 알 수 있다.

고려시대 가평 지역의 교통로는 춘주-가평-조종현을 지나는 춘주도가 있었는데, 이 길은 포천 등지를 거쳐 개성으로 이어졌다. 이는 고려시대 가평이 수도 개성에서 북한강 중·상류로 진출하는 길목에 있으면서 그에 따른 중요한 행정적·군사적 기능을 가지고 있었음을 의미한다.¹⁰⁴⁾

100) 가평문화원, 『가평의 지명과 유래』, 2000, 160쪽.

101) 위의 책, 160쪽. “주민들은 빗(色)고개라고 하기보다는 비가 상색에는 오는데 상천은 오지 않는 일이 많고, 상색에는 눈이 오는데 상천에는 비가 오며 안개도 고개의 동·서가 완전히 구별되는 등 고개를 사이에 두고 일기가 크게 엇갈리기 때문에 비(雨)고개로 불렀다.”고 전한다.

102) 위의 책, 157쪽.

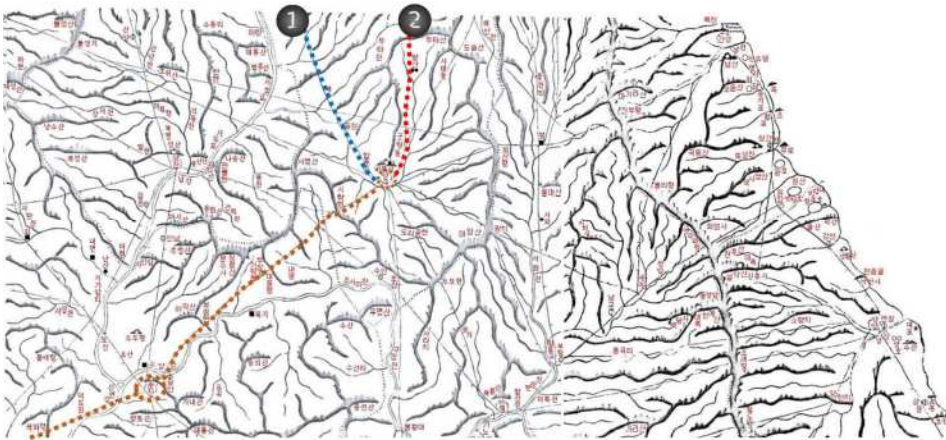
103) 국토지리정보원, 앞의 책, 458쪽.

104) 강원대학교 중앙박물관, 『문화유적분포지도: 가평군』, 가평군, 2006, 45쪽.

가평에서 5리를 가면 초연대(超然臺)가 나온다. 이 지역 일대를 자세히 살펴보면 “보납산과 늪산 중간 봉우리에는 봉화로 위급을 알리는 봉화대가 있던 문필봉, 노적봉이 있고, 늪산 옆에 소(牛) 또는 자라(龜)의 머리가 한강 물을 마시는 모습의 초연대”¹⁰⁵⁾라는 봉우리가 있었다고 한다. 안보역은 “춘천시 서면 안보리 고역촌마을 당림초등학교 부근으로 추정된다”¹⁰⁶⁾고 한다.

석파령(石破嶺)은 삼악산과 계관산 능선을 넘어 당림리와 덕두원리를 잇는 고개이다. 산길이 매우 험해 고관들도 말에서 내려 걸어서 넘었다는 고개라고 해서 사직고개로도 불렸다. 석파령은 경춘국도가 뚫리기 전까지 춘천과 한양을 오가는 육로로서, 춘천으로 부임하고 이임하던 관리들이나 상인들이 이 고갯길을 이용했다.

덕두원(德頭院)은 과거 ‘서원이 있던 곳’¹⁰⁷⁾이라 하여 칭하게 되었다는 유래와 과거에 공공 교통시설인 안보역(安保驛)과 관영 여관인 덕두원(德斗院)이 있었다고 하여 유래¹⁰⁸⁾되었다고 한다.



<그림 Ⅲ-3> 『대동지지』 춘천-양구 구간

105) 가평문화원, 앞의 책, 56쪽.

106) 경기도, 앞의 책, 2005, 300쪽.

107) 국토정보플랫폼 지명사전 참조(<http://map.ngii.go.kr/ms/nmfpcInfo/nmfpcBefat.do>).

108) 《석파령 안내판》참조.

대동령(大同嶺)은 춘천시의 북산면 대동리에 위치한 고개로, 한골에서 수산리 쪽으로 가는 고개를 일컫는다. 한골고개·대동재·대동치라고도 부른다.

양구는 춘천시·인제군·화천군과 접하고 있는 군이다. 2020년 현재 1읍과 4면으로 이루어져 있으며, 현재의 양구군과 같은 골격을 갖춘 시기는 세종 때였다. 그 이전에는 양구현(楊口縣)·방산현(方山縣)·해안소(亥安所)의 3개 행정구역으로 나뉘어 있었다. 양구라는 지명은 이미 고구려 때부터 지금의 양구군 일부 지역을 관할하던 행정구역의 지명으로, 당시에 사용되었다.

- 양록군은 본래 고구려 양구군이었는데, 경덕왕이 이름을 고쳤다.¹⁰⁹⁾
- 양구군은 또한 요은홀차(要隱忽次)라고 한다.¹¹⁰⁾

위의 기사는 『삼국사기』 지리지에 기록된 것으로 신라의 지방행정구역을 개괄하는 기록이기는 하나 신라 이전 연혁까지 소개하고 있다.

옛 방산현은 원래 고구려의 삼현현(三峴縣)이었고, 통일신라 때 ‘삼령(三嶺)’으로 이름을 고치고 양록군(陽麓郡) 태수가 관할하는 영현(領縣)으로 삼았다. 고려 때에 와서 비로소 그 이름이 방산현으로 바뀌었다. ‘해안소’는 일종의 특수행정구역으로 세종이 양구현으로 통합하기 전까지는 춘천에 속해 있었다.¹¹¹⁾ 1424년(세종 6년)에 이 3개 행정구역은 옛 양구현을 중심으로 합쳐지게 되었고, 오늘날에 이르고 있다.

양구현에서 관할하는 역은 함춘역과 수인역 2개가 있었다. 『관동지』에 의하면, 함춘역은 “관문에서 3리에 있으며 대마 2필, 복마 5필, 역리 33인, 역노 59명, 역비 17명이 있다”¹¹²⁾고 기록되고 있는데, 함춘역은 양구읍 지역의 교통 요충지로 보인다. 수인리는 조선시대 수인역(水仁驛)이 있었으므로 지명이 유래되었다. 수인역은

109) 『삼국사기』 권35, 잡지4, 지리2 신라. “楊麓郡, 本高句麗楊口郡, 景德王改名.”

110) 『삼국사기』 권37, 잡지6, 지리4 고구려. “楊口郡 一云要隱忽次.”

111) 국토지리정보원, 앞의 책, 674쪽.

112) 강원대학교 인문과학연구소, 『국역 관동지』, 강원도, 2007, 738쪽.

함춘역과 함께 조선시대 양구의 주요 교통지였다. “수인역은 대마 1필, 복마 3필, 역리 50인으로 관문 남쪽 30리 거리에 있다”고 기록되어 있으며, “함춘역은 대마 2필, 복마 5필, 역리 33인, 역노 59명, 역비 17명이며 관문에서 3리쯤에 있다”¹¹³⁾고 표기되어 있다.

함춘역은 양구읍 근처에 있던 역이며, 수인역은 양구 서남쪽에 위치하여 규모가 함춘역보다는 작지만 양구 서남부의 교통요지였다.

113) 위의 책, 738쪽.

3. 양구로 노선고증

이 절에서는 양구로의 원형노선을 일제강점기 때 작성된 『조선지형도』를 통해 양구로의 원형노선을 현재의 관점에서 검토하고자 한다. 앞서 대략적으로 검토하였지만, 문헌에는 단지 지명과 거리 정도만 표기되어 있기 때문에 실제 노선이 어떻게 구성되었는지 살펴보는 데는 한계가 있다. 이미 조선시대부터 『해동지도』, 『동여도』, 『대동지지』 등 도로를 표시한 지도가 다수 간행되었지만, 당시의 지도는 실측도가 아닌 개념도였기 때문에 대략적인 노선은 파악할 수 있어도 정확한 노선을 파악하기는 어렵다. 또한 부분적으로 오류가 있는 것도 확인되었기 때문에 고지도만으로 옛길 노선을 고증하는 것은 매우 신중해야 한다.¹¹⁴⁾

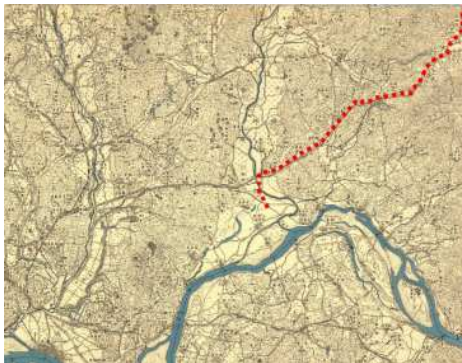
고지도 대신 이용할 수 있는 것이 일제강점기 때 작성된 『조선지형도』이다. 이 시기에 작성된 지도는 실측도이기 때문에 현재 남아 있는 옛길의 흔적을 보다 정확하게 찾을 수 있다. 이러한 점을 염두에 두고 본 항에서는 국사편찬위원회 한국사데이터베이스에서 서비스 중인 오만분의 일 지형도를 기준으로 하여 양구로의 노선을 검토한다.

『조선지형도』는 조선토지조사국 육지측량부(朝鮮土地調査局 陸地測量部)에서 1916년부터 1927년까지 발행한 것으로 총 722개의 도엽에 걸쳐 한반도 전체를 실측한 지도이다. 이는 한반도 전체를 일관된 범례에 따라 그린 실측도이고, 산업화와 도시화 이전의 도로 상황을 비교적 객관적으로 보여준다.

114) 이기봉, 「김정호의 길 정보 정리 및 표시에 대한 시론적 연구: 평해길과 원주목을 사례로」, 『한국고지도연구』 5(1), 2013.

3.1 남양주에서 춘천까지

양구로의 출발지는 남양주시 삼패동에 있었던 평구역이었다. 현재는 6번국도인 경강로와 경의중앙선 철도가 지나고 있다. 평구역은 공무를 수행하는 관원들에게 말을 제공하던 곳이다.



<그림 III-4> 『조선지형도』 남양주 구간



<그림 III-5> 현재 남양주 구간

* 출처: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr>)

이 길은 1913년에 이미 2등도로로 정비된 바 있다. 평구를 경유하는 것보다 더 가깝고 도로 여건도 양호하기 때문에 『조선지형도』에는 이 길이 더 큰길로 표시되어 있다. 서울에서 직접 춘천으로 갈 때는 이 노선을 이용하는 사례가 더 많았다. 춘천은 1896년에 원주에서 감영이 이전해옴으로써 행정도시로 변모하기 시작하였고, 1939년에 철도가 개통되면서 1946년 시로 승격되었다.

남양주시 삼패동은 조선시대 평구역이 있었던 교통의 중심지이다. 이곳에는 옛 전통이 현재까지 이어지는 6번국도인 경강로와 경의중앙선 철도가 지나고 있다. 평구역은 공무를 수행하는 관원들에게 말을 제공하던 곳이다. 지금도 삼패사거리를 사이에 두고 역촌과 평구마을이 있어서 지명로나마 이 일대가 역마을이었다는 것을 알 수 있다. 현재 덕소초등학교 앞에는 말무더미라고 불리는 곳이 있는데, 평구역에서

기르던 말이 죽으면 묻어주는 곳이라 한다. 구한말까지 교통과 통신을 책임지던 역마 제도가 갑오개혁 직후인 1896년 고종의 명으로 폐지되면서 평구역도 사라졌다.¹¹⁵⁾



<사진 III-1> 평구마을 안내판



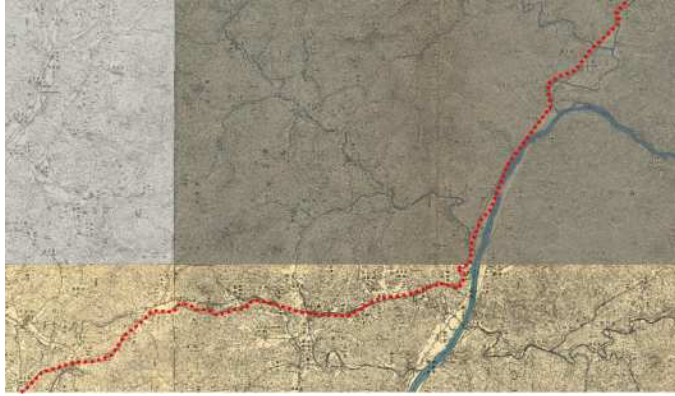
<사진 III-2> 삼패동 상징물

* 출처: 연구자 촬영

춘천 서면 담림리와 덕두원리 사이의 북한강 연안 구간에는 1915년에 신작로로 정비한 길과 의암댐 축조로 수몰된 구간을 제외하면, 구곡역에서 춘천까지의 평해로 노선은 현재의 46번국도와 거의 같다.

청평천은 하천명이면서도 동시에 취락명이다. 청평천점은 현 청평리이다. 청평역과 면사무소를 중심으로 발달해 있는 현재의 중심시가지는 경춘선 철도 부설 후에 성장한 마을이고, 구청평천 또는 구청평내로 불리는 원래의 중심취락은 조종천 합류지점의 동안에 위치한 마을이다. 청평댐으로 진입하는 도로 남측에 사창이 있던 창촌마을에는 주막거리라는 지명이 남아 있다. 지금은 46번국도가 청평1교를 지나 조종천 제방 위로 나 있지만 구도로는 돌밭골(석전동)마을 안길이다.

115) <사진 III-2>의 《평구마을 안내판》참조.



<그림 Ⅲ-6> 『조선지형도』 남양주-가평 구간

감천역은 『대동여지도』에 따르면 색현(色峴, 빛고개) 아래에 위치했으므로, 외서면 상천리의 감천마을 인근으로 비정된다. 오늘날 빛고개는 청평면에 위치한 고개로 춘천으로 넘어가는 길목에 있다. 빛고개는 빛과 관련된 지명인 듯 보이나 그 형상이 빗겨 있으며, 대체로 비탈로 이루어져 언덕이 높아 ‘빗겨 넘는 고개’라는 뜻에서 유래했다는 설이 널리 알려져 있다. 빛고개 부근의 마을은 고개의 이름에서 유래하여 상색리와 하색리로 부른다.¹¹⁶⁾



<그림 Ⅲ-7> 『조선지형도』 가평-춘천 구간

116) 국토지리정보원, 앞의 책, 464쪽.

초연대로 일컬어지는 지점은 지명유래 관련 문헌이나 현지 주민들도 잘 알지 못해 정확히 비정하기가 어렵다. 『대동여지도』에 표시된 바에 따르면, 가평천과 북한강 합류점에 자리한 병현마을(자라목) 뒤쪽의 절벽을 일컫는 듯하다. 강촌교를 건너 북한강 하류 방향으로 마을길을 거슬러 올라가면, 서면 안보리 고역촌마을의 당림초등학교에 도착한다. 당림교를 건너 북쪽으로 올라가면 고역촌이고, 이곳에서 마당골을 지나 계곡으로 따라 오르면 석파령이다. 조선시대 안보역이 있었던 곳이라는 추정이 있지만, 이곳에서 당림리 임도가 시작되고, 이 길이 석파령으로 넘어가는 옛길이다.



<사진 III-3> 당림초등학교 전경

『춘천의 지명유래』에서는 “옛날에 춘천에서 한양으로 가려면 신연강 나루를 건너, 서면 덕두원에서 석파령을 넘어야 했다. 석파령은 춘천으로 부임하는 부사와 이임하는 부가사 영마루에서 돛자리를 나누어 깔고 환송하던 곳에서 유래하며, 석파령에는 당시의 주막과 민가가 있었던 유적이 발굴된다”¹¹⁷⁾고 기록되어 있다.

『관동지』에는 “민간에서 전하기를 전임관과 신임관이 이곳에서 교체를 하였는데, 관인(官人)이 단지 자리 하나만을 가지고 와서 양쪽을 베어 하나씩 나누어 앉은 까닭에 이러한 이름이 붙게 되었다고 한다”고 기록되어 있다. 현재 덕두원을 지나 석파령에 이르는 구간에는 봄내길 3코스 <석파령너미길>이 조성되어 있다.

117) 춘천문화원, 『춘천의 지명유래』, 춘천시, 1995, 98쪽.



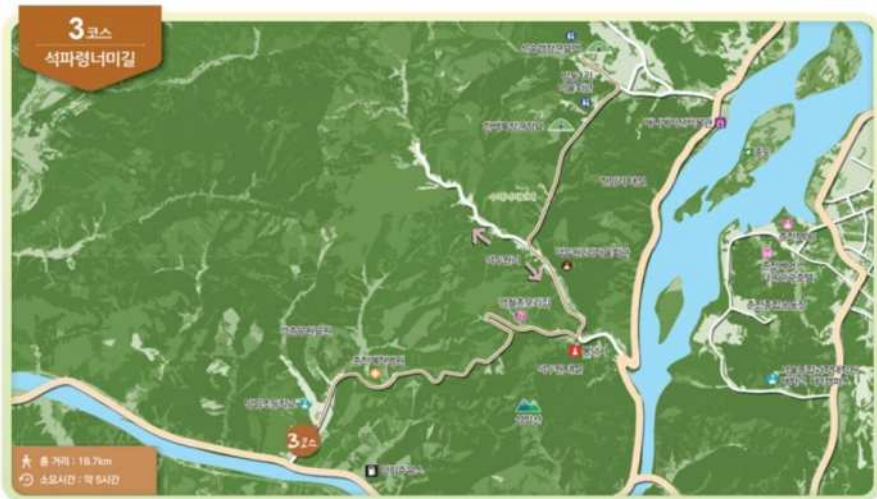
<사진 III-4> 석파령너미길 안내판



<사진 III-5> 석파령 국유림 임도 안내석

* 출처: 연구자 촬영

<석파령너미길>은 총 18.7km이다. 당림초등학교에서 시작하여 석파령 국유임도 구간을 통과하여 신승겸묘역까지 가는 데 총 5시간이 소요된다. 일부 옛길과의 이격이 있지만, 봉덕사에서 당림초등학교 구간과 일치한다.



<그림 III-8> 봄내길 제3코스 <석파령너미길> 지도

* 출처: 봄내길걷기여행 홈페이지(<http://www.bomne.co.kr>)

석과령을 넘으면 첫 마을이 덕두원이고 불당터마을에서 다시 북한강을 만난다. 삼악산을 가운데 두고 현 국도는 북한강을 따라 남쪽으로, 구도로는 계곡으로 들어가 북쪽으로 돌아 다시 만나고 있다. 『조선지형도』에 따르면, 석과령길의 도로등급은 연로에 해당하고, 구 46번국도인 강변로는 일부만이 연로였으므로 석과령길이 더 큰 길이였음이 인정된다.

신연강은 춘천시의 서면에 위치한 하천이다. 의암댐의 축조로 인하여 현재 의암호가 되어 버린 신연강은 소양강과 북한강이 합쳐져서 가평 쪽으로 흐르던 강이었다. 지금의 경춘국도가 생기기 전 송현동~신연강나루~덕두원~석과령~당림리로 통하는 길이 서울과 춘천의 유일한 통로가 되었을 때 신연강나루는 춘천의 관문이 되어 번창하였다. 신연강나루는 1939년에 나루 하류 쪽 3km 지점에 신연교¹¹⁸⁾가 부설되면서 기능이 거의 소멸하였고, 1967년에는 의암댐이 축조되면서 옛길의 일부가 수몰되었다. 호수에는 상중도와 하중도, 붕어섬이 있다. 지금도 강 양쪽의 문암과 삼악산의 경치가 아름다워 소금강이라고 불린다.



<사진 III-6> 덕두원 인근에서 바라본
신연진 일대와 붕어섬



<사진 III-7> 봉산대 인근에서 바라본
신연진 일대

* 출처: 연구자 촬영

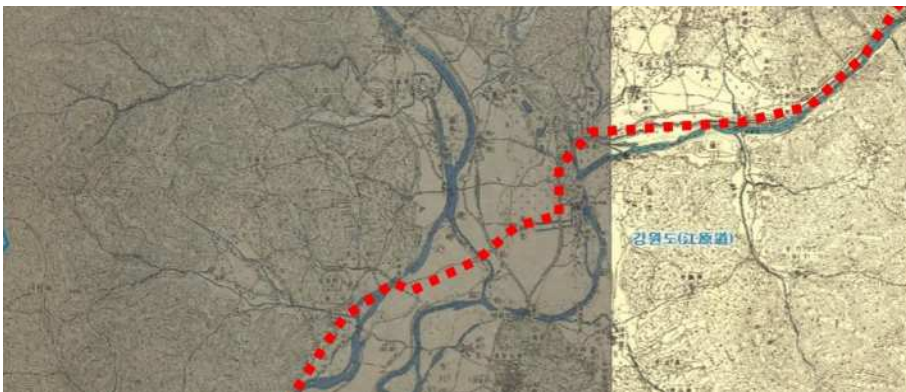
118) 지금의 의암호다리를 말한다.

『춘천의 지명유래』를 보면 “신연강은 소양강과 화천에서 흘러오는 북한강(모진강)이 만나는 지점부터 가평까지 이르는 사이의 강이다. 옛날에는 북한강, 즉 모진강은 모진나루터로 유명했다. 서울에서 소금배가 올라오고, 특산물을 싣고 내려가기도 했다”고 기록하고 있다.

현재 의암호로 인하여 1939년에 나루 하류 쪽 3km 지점에 신연교가 부설되면서 기능이 거의 소멸되었고, 1967년에는 의암댐이 축조됨으로써 옛길의 일부가 수몰되었다. 춘천의 명소인 공지천 유원지와 중도 유원지는 모두 의암댐 축조로 인해 생긴 것이다.

3.2 춘천에서 양구까지

『조선지형도』에서 확인할 수 있듯이 중도는 지금은 섬이지만 북한강 본류와 소양강 합류지점에 발달한 층적지인 이른바 ‘우두벌’의 말단부에 속하고, 현 봉어섬도 북한강 동안의 울지와 붙어 있었다. 봉어섬 북단부터는 돌고개(삼천동), 공지천교, 소양로, 소양1교(1932년 완공)로 이어지는데, 소양1교가 놓인 곳이 소양강 나루터이다.



<그림 III-9> 『조선지형도』 덕두원-춘천 구간

* 출처: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr>)

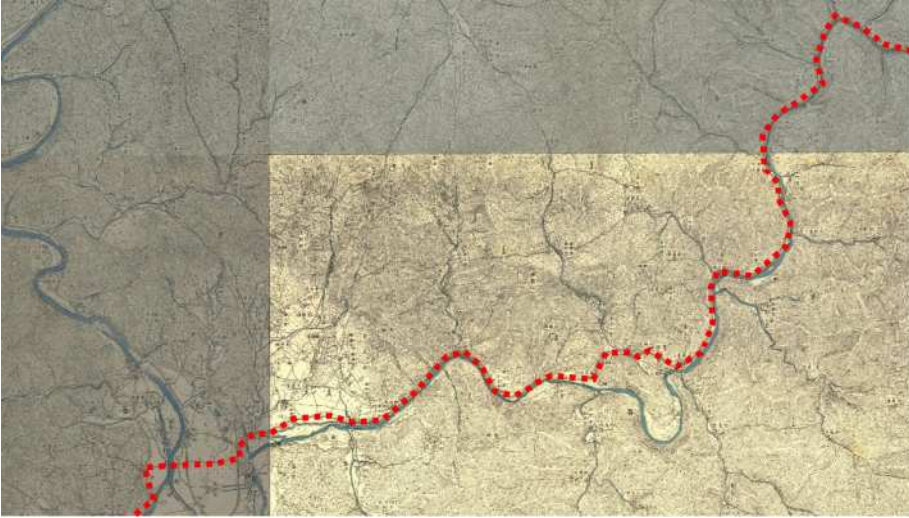
46번국도에서 신연교를 건너 공지천교, 춘천도청을 지나 소양1교를 건너면, 우두(牛頭), 우수(牛首)에서 유래하였다고 전하는 우두동(牛頭洞)이 나온다. “『삼국사기』에 선덕여왕 6년 우수주(牛首州)에 대한 기록이 처음 나오며, 『고려사』에 선덕여왕 6년 우수주의 ‘수(首)’는 ‘두(頭)’로도 썼다”¹¹⁹⁾는 기록이 있다.

우두동을 지나 조양루와 신복교 사이에 여우고개가 있다. 여우고개는 신복읍 읍민리에 위치한 고개이다. 신복읍에서 우두동으로 가는 춘천~샘밭 국도 사이의 고개를 가리킨다. 옛날에는 고개였으나 도로 개설로 평지가 되었다. 도로 개설 전까지는 참나무 등 숲이 울창해 우두벌과 샘밭 사이를 오가는 샛길만이 나 있을 뿐이었다.

『춘천의 지명유래』에는 “윗샘밭에 살던 총각이 우두벌에 세워진 서당에 글공부를 가는 길이었다. 그런데 어떤 소녀가 그를 유혹했다. 그 소녀는 입에서 구슬 한 개를 총각의 입속에 넣어주고 헤어질 때가 되면 구슬을 되돌려 받았다. 이 사실을 알게 된 서당 훈장은 총각에게 ‘구슬을 돌려주지 말고 삼키고, 서당으로 올 때 소녀를 보지 말고 하늘만 쳐다보고 오라’고 당부했다. 그러나 총각은 구슬을 삼키고는 하늘을 쳐다보지 않았고, 결국 소녀가 여우로 변하는 모습을 보고 말았다. 이 사실을 안 훈장은 총각에게 ‘하늘을 보고 걸었다면 큰 벼슬을 할 운이었는데, 만사가 수포로 돌아갔다’며 호통을 쳤다. 그때부터 이 고개를 여우고개라 불렀다”고 전하고 있다.¹²⁰⁾

119) 국토지리정보원, 앞의 책, 483쪽.

120) 위의 책, 496쪽.



<그림 Ⅲ-10> 『조선지형도』 춘천-양구까지의 구간

* 출처: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr>)



<그림 Ⅲ-11> 『조선지형도』 양구 구간

* 출처: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr>)

국도 46호선 양구방면 수인터널로 진입하면 27km에 이르는 소양강 꼬부랑길을 만날 수 있다. 이 길은 소양강댐이 건설된 뒤 40여 년간 양구와 춘천을 오갈 수 있는 유일한 도로로 양구 주민들의 애환이 담겨 있는 곳이다. 소양호로는 도로 직선화로 새 도로가 뚫리면서 현재는 주민들이 이용하는 마을길의 기능을 하고 있으며, 트레킹과 라이딩 코스로도 각광받고 있다.



<그림 III-12> 소양강 꼬부랑길 코스

* 출처: 양구군청 홈페이지

소양강 꼬부랑길 중 바우매기골은 선착장 아래에 구도로 옆 골 입구에 큰 바위가 있어 바우매기골이라 하였으며, 현재 큰 바위는 수몰되었다고 한다. 양구 지역의 입구라고 할 수 있는 한새골은 예부터 황새가 많이 도래하였다. 그래서 유명한 지리학자는 학이 많았던 자리가 자손이 번창하는 명당이므로 묘를 쓸 때 깊이를 석 자 반만 파라고 했다. 이때 그 이상의 땅을 파면서 학이 놀라 석현리 방면 실헩고개로 날아가 정기를 잃었다는 이야기가 있다. 현재는 학조리마을이라 불리고 있다.

3.3. 양구에서 금강산까지

양구군에서 광치령을 넘으면서 31번국도가 시작된다. 광치령은 양구군 남면에서 인제군 원통으로 갈 수 있는 곳에 위치한 고개이다. 크고 작은 능선이 사면을 둘러싸 첩첩산중을 이루고 있어 ‘광치령’이라 불리었다.¹²¹⁾ 광치령은 가오작리(佳伍作里)에서 인제군 원통으로 넘어가는 고개로, 고갯마루가 평탄하고 광활해서 붙여진 이름이다.

가오작리의 가오작교를 지나면 야촌리를 지난다. 야촌리는 하동면 관할 지역으로 멀리 구멍이 뚫어진 용소가 있어서 멀구리 또는 원화촌(遠花村)이라 하였다. 그러다가 1914년 행정구역 폐합에 따라 밤골을 병합하여 ‘들이 있는 마을’이란 뜻으로 야촌리(野村里)라 명명했다.



<사진 III-8> 야촌교차로 전경



<사진 III-9> 용하1교차로 전경

* 출처: 연구자 촬영

야촌교차로를 지나 용하리의 용하1교차로를 지나면 송청교차로에서 46번국도와 만나는데, 이곳이 양구읍 초입이다. 초입에는 ‘금강산 가는 길’이란 글자와 함께

121) 국토지리정보원, 앞의 책, 681쪽.

‘Mt Kumkang 52km’라고 적혀 있다. 가리키는 곳으로 따라가면 한전리와 도사리, 지석리, 덕곡리, 월운리의 이목정 안내소까지 이어진다. 비아리의 비득고개에서 사태리의 사태천을 따라 이동하면 청두리를 거쳐 소곤리, 현동리, 복점리를 지나면 금강산 장안사까지 이어진다. 이는 양구에서 50여km로 승용차를 기준으로 1시간 거리이다. 이곳이 향후에 금강산관광의 시작 지점이라 할 수 있다.



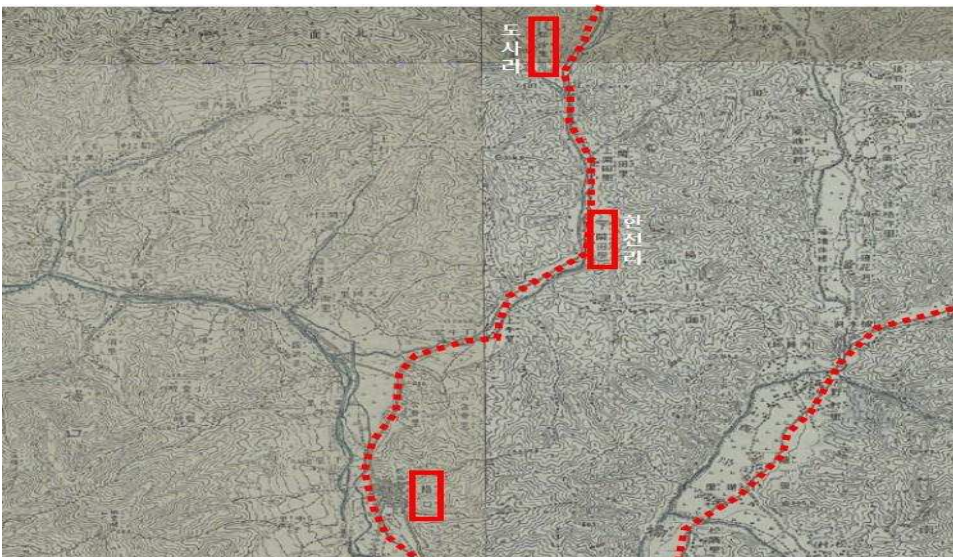
<사진 III-10> ‘금강산 가는 길’ 표석 전경

* 출처: 연구자 촬영

‘금강산 가는 길’ 표석의 이정표를 따라가면, 양구군청과 강원외국어고등학교를 지나 죽곡리에 도착한다. 죽곡리는 죽골이라 하였는데 1914년 행정구역 폐합에 따라 웃 치바래기, 아래 치바래기, 너른말을 병합하여 죽곡리라 했다. 죽곡(竹谷)이라 함은 말 그대로 함춘벌에서 남면 가오작 고개 쪽으로 보았을 때, 큰골이 마치 대무같이 곧게 뻗어 있어서 붙여진 이름이다.

양구에서 금강산 가는 길은 2가지가 있다. 첫 번째는 한전, 도사, 지석리를 지나 비득고개에서 민통선을 넘어가는 방법이다. 옛날 사태리, 청송을 거쳐 회양군 내금강면 상소신리로 이어졌었다. 두 번째는 일제강점기 때 양구군 방산면 송현리에서 문등리까지 수입천을 따라 16km의 도로를 따라가다 두타연을 거쳐 문등리로 넘어가는 방법이다.

먼저 가장 오래된 노선이라 할 수 있는 양구를 기점으로 한전리, 도사리, 비득고개, 비아리로 넘어가는 구간부터 살펴보겠다.



<그림 Ⅲ-13> 『조선지형도』 양구읍과 한전리, 도사리 일대

* 출처: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr>)

『조선지형도』에서도 양구 지역의 한전리(閑田里), 도사리(都沙里)라는 지명을 볼 수 있다. 한전리는 군내면 지역으로 한밭들이라 하여 논보다 밭이 많고 골이 넓어 농사짓기가 편하였다. 그래서 예부터 부자마을이었다. 1914년 행정구역 폐합에 따라 한전리라 하였다.

도사리는 북면의 지역으로 도새울 또는 도사동이라 하였는데, 북쪽으로는 방산면, 동쪽으로는 동면, 남쪽으로는 한전리, 서쪽에는 고대리와 경계하고 있다. 1914년 행정구역 폐합에 따라 큰말, 간성골, 학령골을 병합하여 도사리라 하고 1962년 11월 21일 양구면(읍)에 편입되었다.¹²²⁾



<사진 III-11> 한전리 이정표석 전경



<사진 III-12> 죽곡리 이정표석 전경

* 출처: 연구자 촬영

도사삼거리를 지나 동면면사무소와 임당초등학교, 피의능선전투전적비를 지나면 월운리가 나온다. 월운리부터는 민간인통제구역으로 일반인은 들어갈 수 없다. 월운리(月雲里)는 일명 달운리라고도 하며 양구군 상동면의 북쪽에 위치한 지역으로, 달운 또는 월운동(月雲洞)이라 하였다. 그러다가 1914년 행정구역 폐합에 따라 갯말, 뒷말, 뒷버덩, 암жат골, 양짓말을 병합하여 월운리라 하였다. ‘금강산으로 가는 46번 국도가 마을 안을 지나 비득고개와 연결되어 있고, 지금이라도 통일이 되어 왕래할 수

122) 양구군 홈페이지<지명유래>참조.

있다면 비아, 사태, 문등을 경유하면 금강산을 걸어서도 하루 만에 갈 수 있는 길' 123)이라 한다.

월운리(月雲里)에서 비득고개를 지나면 비아리(比雅里)에 도착한다. 비아리는 일명 비아동이라고도 하며, 본래 양구군 상동면의 지역으로 1914년 행정구역 폐합에 따라 드렛골, 대미대이를 병합하여 비아리라고 하였다.

사태리(沙汰里)는 상동면 지역으로 사태가 많이 나므로 사태동이라고 하였다. 두타연 부근에 옛날에 두타사란 절이 있었다는 이야기에서 조선 중엽부터 두타연이라 유래되었다. 현재는 절의 흔적도 없다고 한다.

지금까지 조선시대 때부터 금강산을 갈 때 주요 노선으로 지나갔던 길을 살펴보았다.

그 이후 31번국도가 생기고, 그 이후에 양구군에서 금강산으로 갈 수 있는 길이 다른 목적 때문에 생겼다. 바로 양구군 방산면 송현리에서 문등리까지 뚫린 16km의 도로가 그렇다. 현재 두타연을 관광할 때 거치는 도로이다.

문등리는 강원도 금강군의 1읍 26리 중 하나이다. 본래 양구군 수입면의 지역으로 문등고개 아래에 위치해 있다고 해서 문등리라 하였다. 그러다 광복 후에 문등일리와 문등이리로 분리되면서 폐지되었고, 1952년 군면리 대폐합에 따라 창도군 소속이었다가 2000년 11월에 금강군에 편입되었다.¹²⁴⁾

당시 문등리에는 폭탄의 원료로 쓰이는 형석광이 났다. 형석(fluorite, 플로라이트)은 철이나 구리를 녹이는 용해원료로 쓰이며 법랑이나 광학기, 불소치약에 이르기까지 폭넓게 쓰이는 광물이다. 그러나 광석은 가열하면 반딧불처럼 인광을 내며 튀어 오르는 폭발성이 있기 때문에 폭탄의 원료로 사용된다.

『양구군지(楊口郡誌)』에 따르면 양구 문등리에 1929년 서울 '문등광업주식회사'가 광구등록을 했으나 10여 년 동안 방치되었다. 그러나 2차 대전으로 인해 형석 수요가 폭발하면서, 문등리에는 채광용 자가발전소가 생겼으며 광산 인부가 500명까지 늘어났다.¹²⁵⁾ 일본은 문등리 형석광에 주목했다. 문등리에서 채취된 형석광은 금강

123) 양구군 홈페이지.

124) 평화문제연구소·조선과학백과사전출판사, 『조선향토대백과』 11권(강원도), 평화문제연구소, 2004, 353쪽.

산전기철도의 29번째 역이 있었던 말휘까지 옮겨졌고, 철원을 거쳐 원산부두에 가게 되면 배로 일본까지 옮겨졌으며, 2차 대전 때 쓰던 폭탄의 원료로 사용하였다.¹²⁵⁾

1940년을 전후하여 건설된 지금의 노선은 ‘금강산 가는 길’ 이라기보다는 지하 자원을 침탈하기 위한 목적으로 만들어진 결과물이었다고 할 수 있다.



<사진 III-13> 도사삼거리 구간

* 출처: 연구자 촬영

이 길은 460번국도로, 도사삼거리에서 직진하여 도고터널을 지나면 방산면의 두타연 갯터리가 나온다. 방산면은 양구군 네 면 중 하나로, 본래 고구려의 삼현현(三峴縣) 또는 밀파해(密波兮)의 지역이었다. 신라 경덕왕 16년(757)에 삼령현(三嶺縣)으로 고쳐서 양록군(楊麓郡)의 속현이 되고, 고려 때 방산현(方山縣)으로 고쳐 회양군(淮陽郡)에 딸렸다. 그러다가 조선 세종 6년(1424)에 방원으로 재차 개칭되면서 양구군(楊口郡)에 속하고, 구후현이 없어지고 방산면(方山面)이 되어 장평(長坪), 칠전(漆田), 현리(縣里), 금악(金岳), 오미(五味), 천미(天尾), 송현(松峴), 고

125) 함광복, 『한국 DMZ, 그 자연사적 탐방』, 강원발전연구원 2005, 159-160쪽.

126) 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 1권, 강원도, 2010, 640쪽.

방산(古方山), 건솔(乾率)의 9개 리를 관할하게 되었다. 이후 1945~1950년에 이르기까지 북측의 통치를 받았으나 6·25전쟁 때 탈환되면서 1954년 3월부터 군정이 실시되었다. 그러다가 1954년 11월 17일 행정권을 이양받아 6개 리 31개 반이었으나 1971년 송현리가 나뉘면서 7개 리 31개 반으로 개편되었다.¹²⁷⁾

금강산 길로 가기 위해서는 방산면 평화누리길 이목정안내소, 동면 평화누리길 비독안내소에서 출입신청서와 서약서를 신분증과 함께 제출해야 한다. 그런 다음 위치 추적 목걸이를 받은 뒤 도보나 자전거, 차량 등으로 이동이 가능하다.



<사진 III-14> 두타연 출입신청 안내소



<사진 III-15> 두타연관광안내소

* 출처: 연구자 촬영

두타연의 지명과 관련하여 다음과 같은 설명이 있다. “방산면 건솔리 수입천 지류에 발달하여 사태리 하류에 위치한 계곡이다. 사태리(沙汰里)는 상동면 지역으로 사태가 많이 나므로 사태동이라고 하였다. 옛날, 두타연 부근에 두타사란 절이 있었다는 것에서 조선 중엽부터 두타연계곡이라는 이름이 유래하였다”¹²⁸⁾고 한다.

127) 양구군 홈페이지《지명유래》참조.

128) 국토지리정보원, 앞의 책, 681쪽.



<사진 III-16> 두타연 가는 길 전경



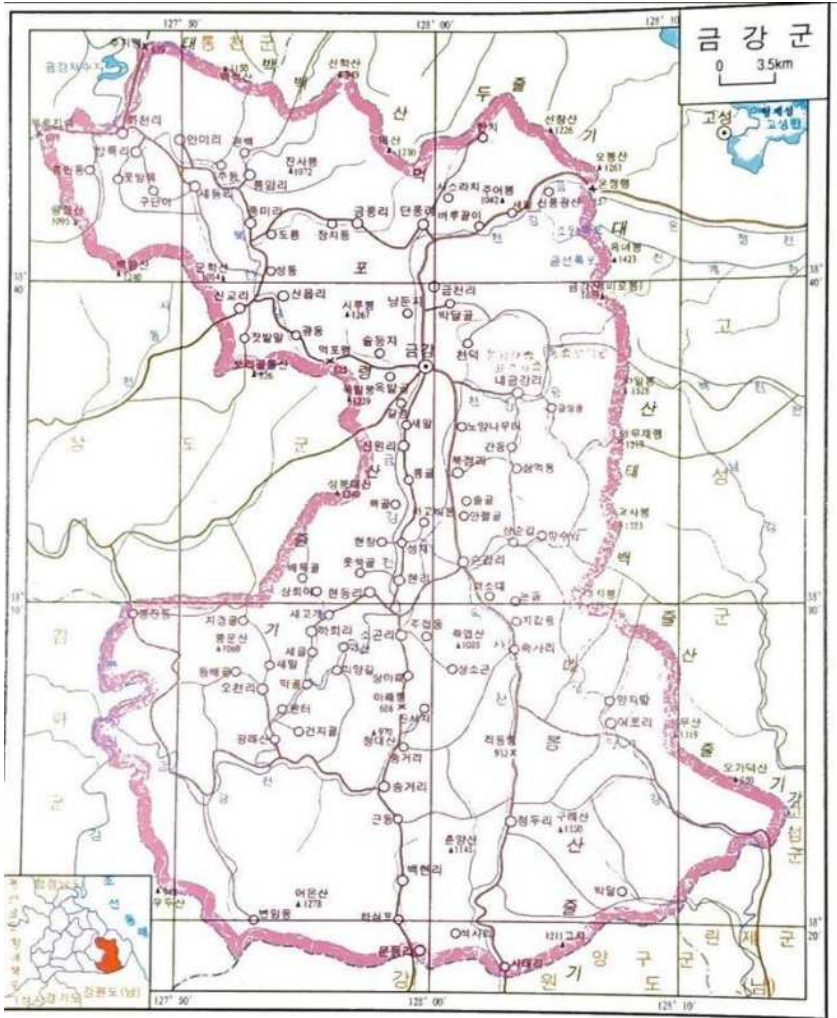
<사진 III-17> 가칠봉지구전투전적비

* 출처: 연구자 촬영

『관동지』에 “본현(本縣)의 사태동(沙汰洞)에서 나와 낭천(狼川) 모일강(暮日江)으로 들어간다. 관문에서 50리이다”라는 기록이 있다. 두타연에는 높이 10m, 폭 60여m의 두타폭포가 있는데, 계곡에서 떨어지는 물살이 세서 굉음이 천지를 진동하고 한낮에도 안개가 자욱하여 사방을 흐리게 한다. 이 폭포 바로 아래에 있는 두타연은 기암괴석의 바위가 병풍을 두르듯 하고 있으며, 동쪽 암벽에는 3평 정도의 굴이 있는데 바닥에는 말(馬) 발자국이 반석 위에 찍혀 있다.¹²⁹⁾

두타연 계곡부터는 수입천을 따라 청송령까지 가게 된다. 수입천은 양구군의 수입면(水入面) 청송령(靑松嶺)에서 발원하여 문등리와 방산면 건설리·금악리 등을 우회하여 파로호로 유입하는 하천이다. 34.8km인 대(大)하천으로 사철 수자원이 풍부하여 가뭄이 극심하여도 전혀 피해를 받지 않는 천혜의 조건을 갖추고 있다. 이 뿐만 아니라 어족이 다량 서식하고 그 주변에 두타연 등 명승지가 분포하고 있다. 방산면 문등리 일대를 흐를 때 ‘건설천’이라 부르고, 방산면 건설리 두타연 부근에서 동면의 가칠봉에서 발원하는 사태천과 합류한다.

129) 위의 책, 681쪽.



<그림 Ⅲ-14> 금강군 지도

* 출처: 평화문제연구소 · 조선과학백과사전출판사, 앞의 책, 332쪽.

양구군과 접경을 이룬 금강군은 1952년에 강원도 회양군, 인제군, 양구군의 일부 지역이 분리되면서 내금강면이 금강산을 끼고 있는 지역이라 하여 유래되는 지명이다. 서쪽은 창도군과 김화군, 북쪽은 통천군, 동쪽은 고성군과 강원도(남) 고성군, 남쪽은

강원도(남) 양구군, 인제군과 접해 있다.

양구에서 금강군을 거쳐 금강산까지 가는 길은 2가지다. 첫 번째는 양구-DMZ-문등리를 지나 백현리, 송거리, 상마패, 소곤리, 순갑리, 북점리를 거쳐 내금강리로 가는 길이다. 두 번째는 양구-DMZ-사태리, 석사리, 청두리, 속사리, 순갑리, 북점리, 내금강리로 가는 길이다.

백현리는 양구군 수입면에 속하는 지역으로, 잣나무가 많이 자라는 고개가 있다 하여 백현리라 불리었다. 백현리는 남쪽으로 문등리, 서쪽으로 김화군 어호리, 동쪽으로 청두리, 북쪽으로 송거리와 접해 있다.¹³⁰⁾ 백현리의 수입천이 동쪽 춘양산에서 발원하여 강원도(남) 양구군 양구읍으로 흘러든다.

송거리는 양구군 수입면에 속하는 지역으로서 마을 앞산에 큰 소나무가 있는 마을이라 하여 송거리라 불리었다. 1952년 군면리 폐합에 따라 양구군 수입면의 지혜리·근리와 병합되어 창도군 송거리로 개편되었다. 그러다가 2000년 11월에 창도군 천리가 금강군 송거리에 편입되었다.¹³¹⁾

지금까지 남양주에서 춘천과 양구를 거쳐 금강산까지 이르는 길에 대해 대략적으로 살펴보았다. 다음 절에서는 현재 양구 지역민이 기억하고 있는 ‘금강산 길’에 대하여 살펴보고자 한다.

130) 평화문제연구소·조선과학백과사전출판사, 앞의 책, 354쪽.

131) 위의 책, 359쪽.

4. '금강산 가는 길'에 대한 구술담화

양구 지역민의 '금강산 가는 길'에 대한 기억을 통해 문화적, 생활사적 의의를 점검하고, 지역민의 생애담을 바탕으로 '금강산 양구로'에 대하여 기록하고자 한다. 즉 그들의 생애담을 중심으로 하여 금강산 관련 길에 주목했다. 이를 위해서 '금강산 양구로'와 특별한 사연이 있는 제보자의 부모님을 찾아야 하는 일이 일차적인 과제였다. 그리고 필자는 구술 능력을 갖춘 제보자를 찾은 뒤, 이야기에 짜임새가 있는 생애담을 생생하게 녹음하여 집대성하는 작업을 병행하였다.

이 연구에서 말하는 구술담화는 제보자와 그 부모의 경험담을 정리하는 일이다. 경험이란 본질적으로 추상적이라기보다 구체적인 것으로서, 인식에 앞서 형상으로 존재한다. 경험이 지니는 이러한 성격이 이야기 속에 반영되는 것은 자연스러운 일이다. 경험담 속의 형상은 초보적·단편적 수준에 그치는 경우도 있으나, 보통 그 형상이 '표현'의 차원에서 풍성해지고 실감나게 살아나곤 한다. 경험담은 상황을 눈에 보이는 것처럼 실감나는 형상으로 표현하게 만들며, 이러한 이야기들은 논리적 판단이 아니라 형상의 향유라고 하는 미적·문화적 체험을 제공¹³²⁾한다는 점에서 주목된다.

이를 전제로 필자는 조사방식을 심층면접(in-depth interview)으로 선택하였다. 심층인터뷰는 대체로 공식적인 질문이나 답변의 형태에 얽매이기보다는 비교적 개방적인 형식으로 진행되는 경향이 있다.¹³³⁾ 따라서 기본적인 테마는 놓치지 않되 열린 대화의 장점을 취할 수 있도록 느슨하게 구조화된(loosely structured) 면접으로 진행하였다.

이와 같은 질적 연구는 가설을 검증하거나 반증하는 경험적 연구와 달리 연구의 수행과정에서 추구할 궁금증이 형성되고 도출되는 경우가 많기 때문에¹³⁴⁾ 질문과

132) 신동훈, 「경험담의 문학적 성격에 대한 고찰: 현지조사 자료를 중심으로」, 『구비문학연구』4, 한국구비문학회, 1997, 159-166쪽.

133) 메이슨 제니퍼·김두섭, 『질적 연구방법론』, 나남, 2004, 35쪽.

134) 메이슨 제니퍼·김두섭, 앞의 책, 35쪽.

대화 내용의 방향이 인터뷰가 진행되는 과정에서 조금씩 조정되었다. 언어적 텍스트를 양화하여 정확성에 집중한 양적 연구 절차와는 반대로 질적·경험적 방법은 텍스트의 이해, 즉 각 케이스 속에 있는 언어를 최선을 다해 이해하는 것과 관계된다. 이러한 이해의 방법은 언어뿐만 아니라 인간으로부터 파생된 모든 것들이 언어적으로 이해될 수 있거나 재구성될 수 있다는 신념하에 외현적 구조 뒤에 숨겨진 진정한 의미를 파악하는 데 많은 노력을 들이며 발달해왔다.¹³⁵⁾

인터뷰는 2020년 4월부터 8월까지 총 7회, 20여 명을 대상으로 진행했다. 이때 연구에 부합하는 구술자를 섭외하는 데 한계가 있었다. 그러나 면사무소와 마을 이장의 도움을 얻어 구술자를 섭외하여 인터뷰를 진행할 수 있었다.

이들의 구술 기록은 크게 ‘양구에서 금강산까지 길’, ‘부모님의 금강산 기억’, ‘자신이 알고 있는 금강산 길’ 등에 대한 기억으로 정리할 수 있다. 이들 중에서 6명을 선정하여 그들의 기억을 정리했다. 인터뷰를 시작하기에 앞서 녹음을 하겠다고 고지했으며, 인터뷰는 짧게는 20분, 길게는 1시간에 걸쳐서 진행되었다. ‘금강산 길’에 대한 기억을 정리하고자 선정한 사람들은 다음과 같다.

<표 III-1> 구술자 명단

이름	주거지	출생연도	기타	주요 구술 내용
이석균	해안면	1968	전)군의원	아버지의 금강산 기억
신두균	방산면	1937	상업	금강산 가는 길에 대한 기억
김찬수	양구읍	1930	양구문화원 이사	금강산 가는 길에 대한 전반
이경수	방산면	1951	사업	금강산 가는 길
고순복	동면	1928	농업	1940년대 금강산 기억
조성목	동면	1965	농업(전 이장)	금강산에 대해 들은 기억 전반

구술자들은 모두 양구와 인연이 깊은 사람들이다. 양구에서 태어나 줄곧 양구에서 자라왔다. 연령은 90대 1명, 80대 2명, 70대 1명, 50대 2명이다.

이들에게 던진 질문은 양구에서 금강산까지 가는 길, 부모님이나 인근 어른들로부터 금강산에 대해 전해들은 이야기, 자신이 알고 있는 금강산 길에 대한 것이었다.

135) 이효선, 『질적연구 해석과 이해』, 학현사, 2005, 12쪽.

4.1 구술로 듣는 금강산의 기억 이야기: 해안면에서 금강산 근처까지 6시간



- 구술자: 이석군
- 생년: 1968년
- 연령대: 50대
- 기타: 전)양구군의원
- 주소: 양구군 해안면 만대리

대상자는 양구 토박이다. 양구에서 태어나 중학교를 이곳에서 졸업했다. 이후 춘천에서 고등학교와 대학교를 졸업했다. 졸업 후 양구로 돌아와 사업을 시작했고, 지금까지 양구군 해안면에 거주하고 있다.

조사자: 안녕하세요. 인터뷰에 응해주셔서 감사합니다.

구술자: 아닙니다. 제가 도움이 될 수 있을지 모르겠네요.

조사자: 양구는 금강산과 가까운 편인데요. 혹시 부모님이 금강산 일대가 고향이거나 다녀오신 적이 있다고 들으신 적 있으신지요?

구술자: 우리가 해안에서 11대째 살고 있는데, 우리 아버지가 피난 가기 전에는 아버지 외갓집이 금강산 소재였어요. 소재골인지. 아침에 6시에 출발하면 낮 12시에 도착을 하셨다네요.

조사자: 여기 해안면에서요?

구술자: 해안면에서. 우리 집이 만대리인데. 만대리에서 금강산 소재까지, 그러니까 6시간이 걸린 거지. 오후 12시면 도착해서 외갓집에서 식사를 했다고 그러더라고. 당시 9살 때. 우리 아버지가 살아계신다면 82살이지. 그때 9살 때 그랬다는 것 같아. 우리 할머니 외갓집은, 그러니까 아버지 외갓집은 금강산

이지. 거기 할머니 동생 분들, 외삼촌들이 일제시기 때 죽창에 찔려서 다 돌아가셨어. 그래서 할머니만 시집을 이곳으로 온 거지. 할아버지한테. 시집을 와서 여기서 사시다 돌아가셨고, 할머니 오빠가 계셨어. 가전리에 사셨는데, 그분만 이제 살아계셨어. 내가 어릴 때 우리 집에 와서 계셨지. 집에 놀러오고 그러셨어.

조사자: 금강산 어디쯤인지?

구술자: 소재라는 것밖에 몰라. 내가 뭐 가봤나? 전망대에서 보면 소재라고 하는데, 알려주기는 하던데 거긴지 아닌지는 자세히 모르지. 보인다고 하더라고. 보이는데 내가 가보기를 했겠어? 그런 것만 아는 거지.

조사자: 여기 해안면이 금강산 길이고, 구체적으로 반나절이면 간다고 하던데….

구술자: 윗마을에서 여기까지 내려오려면 옛날에는 꼬불꼬불 했으니깐 그 정도 걸렸겠지. 길이 있었겠지.

조사자: 위성사진으로 보면 길은 있었던 것 같아요.

구술자: 길이 있었겠지. 그러니 아버지도 어린 나이에 다녔겠지. 그 이후에 6·25가 나서 피난을 나가셨다가 다시 들어오신 거지.

조사자: 어디로 피난을 가셨었나요?

구술자: 충남으로 가셨다가 6·25 끝나고 54년도에 다시 들어오셨다는 것 같아. 여기가 고향이니깐. 할아버지랑 손잡고 다시 들어왔다고 하더라고.

조사자: 선생님은 여기서 나고 자라신 건가요?

구술자: 여기서 태어나고 자랐지.

조사자: 다른 금강산 관련 이야기를 들으신 것이 있는지요?

구술자: 그런 거는 없지 뭐. 할머니한테 들었어야 했는데, 할머니가 거기서 어렸을 때 시집오셨다고 하시니까. 일제강점기 때 오빠들이 금강산에 계실 때 다 돌아가셨대. 가보니까 다 죽창에 찔려서 돌아가시고, 그 다음에 시집을 와서

이곳에 있다가 피난을 간 거지.

조사자: 항일운동을 하셨나 봐요?

구술자: 그렇겠지. 그러니깐 다 돌아가셨겠지. 다 돌아가시고서 바로 위에 오빠만 이 쪽에 살았으니까 안 돌아가신 거지. 오빠 한 분만. 그리고 나서 아버지가 여기서 크다가 외갓집을 간 거지. 금강산에.

조사자: 아침 6시에 출발하고 12시에 도착했다고요?

구술자: 12시에는 도착했대. 아침 6시에 새벽밥을 드시고 가면, 거기서 외할머니가 점심을 해주셨다네.

조사자: 기록을 보면 당시 금강산 가는 길이 험하다고 기록되어 있는데요.

구술자: 가는 길이 있었겠지. 옛날에 금강산 넘어가기 전에, 여기 절이 있었다고 하더라고.

조사자: 어디쯤이요?

구술자: 가칠봉 밑에. 가칠봉 밑에 절이 있어서 절 옆으로 갔다고 하더라고. 그 이야기도 하더라고. 절에서 금강산에 들어가려면 절에서 많이 묵었는데, 1박을 하고 절에서 그 다음에 금강산에 갔다고 하더라고.

조사자: 지금 절은?

구술자: 지금은 없어졌어. 절터만 있고 없어졌지. 절이 있었다는 얘기만 있지. 거기서 망부석 같은 거는 발견이 되었는데, 절터는 아예 없어졌더라고, 아예. 아버지 얘기로는 거기 그 앞으로 갔대. 절 쪽으로 가면 절 쪽으로 금강산으로 갔대. 그럼 저기야. 땅굴 있는 데.

조사자: 혹시 주변 분 중에 다녀왔다고 들은 적이 있으신지요?

구술자: 얘기 못 들었지. 그 당시에 그런 얘기를 하나? 어른들끼리 얘기했지. 할머니한테 얘기를 들은 거야.

조사자: 아버지는 어떤 분이셨는지?

구술자: 아버지는 그냥 농사짓고 그러셨지.

조사자: 추억 같은 것은?

구술자: 나는 학교도 나가서 다녔으니까.

조사자: 다시 오신 지는?

구술자: 아니야, 학교만. 중학교, 고등학교만 춘천에서 다니고. 여기 들어와서 있었지. 군의원도 하고 그랬는데. 기초의원을 2번 했어.

조사자: 할머니는 어떤 분이셨는지?

구술자: 할머니는 집이 금강산이지. 풍양 조씨. 시집을 해안으로 오신 거지. 원래 이북 분이시지. 아주 좋은 분이셨어. 자상하시고.

조사자: 어떻게 만나셨는지?

구술자: 글썄. 그런 얘기는 못 들었어. 옛날에는 중매했지? 1930년경에 만나셨겠다. 할아버지가 1892년생이시니까.

조사자: 다른 곳에서 이와 관련한 인터뷰를 하신 적이 있는지?

구술자: 없어. 인터뷰는 없는데. 사람들이 물어보면 그런 얘기는 해줬어. 서로 얘기하다가 우리 아버지 외갓집이 저기 금강산 소재라고. 집사람도 할머니한테 들어서 알지. 할머니가 금강산 소재인 것은.

조사자: 많이 가보고 싶겠어요?

구술자: 예고, 내 고향이 아닌데 가보게 되나? 아버지의 외갓집이니 나랑은 뭐. 아버지는 궁금하셨겠지. 만약에 살아계셨다면 궁금하셨겠지.

조사자: 아버지는 언제 작고하셨는지?

구술자: 일찍 돌아가셨어. 94년도에 돌아가셨나? 일찍 돌아가셨어.

조사자: 아버님께서 사신 곳이 만대리 어디쯤이신지.

구술자: 만대리 3반 196-12. 계속 난 거기서 태어나서 지금까지 거기야. 우리 할머니도 다 거기야. 집터야. 원래 옛날집이 있었는데 헐고 94년도에 슬래브 집을 지었지.

조사자: 혹시 예전 사진이 있는지?

구술자: 가족사진이야 있지. 우리 할머니와 할아버지 환갑잔치 같아. 그 사진이 있는 것 같아.

조사자: 지금까지 감사합니다.

이석균 씨는 양구에서 태어나 양구에서 자랐다. 춘천에서 대학을 졸업하고 양구로 돌아와 사업을 하고 있다. 그의 부모님도 양구에서 나고 자랐다. 그가 기억하는 금강산 관련 이야기는 아버지의 외할머니가 금강산 인근이 고향이라는 점과 아버지가 어렸을 때 외갓집을 걸어서 갔었고, 한나절이 걸렸다는 것이었다. 지금까지 인터뷰를 한 적은 없었지만, 금강산 이야기를 할 때 간혹 들었다는 것이다. 중요한 것은 ‘양구에서 금강산까지 하루면 갈 수 있었다’는 것이었고, 이는 의미 있는 구술이었다.

4.2 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산까지 가는 두 갈래길



- 구술자: 신두군
- 생년: 1937년
- 연령대: 80대
- 기타: 종점상회
- 주소: 양구군 방산면 오미리

구술자 신두군 씨는 양구에서 태어나 현재까지 양구에서 살고 있다. 그의 부모님도 양구에서 나고 자랐으며, 3대가 양구 출신이다. 현재 방산면 오미리에서 종점상회를 운영하고 있다.

조사자: 안녕하세요. 오미리 이장님 소개로 찾아뵙게 되었습니다.

구술자: 네, 어떻게 오셨어요?

조사자: 선생님께서 금강산 관련 내용을 알고 계신다고 들었습니다. 혹시 말씀 좀 들을 수 있을까요?

구술자: 무슨 얘기를요?

조사자: 이곳에서 금강산까지 멀지 않다고 들었습니다.

구술자: 문등리 조기골이라고 있어. 거기에 백고개에서 내려오면 좌측인데, 거기 가면 자연동굴이 한 50명 들어갈 만큼 커요. 그냥 쳐다보면 바윗돌이 떨어지려고. 이렇게 썩 벌어진 게 있어. 거기서 죽는다고 피난 가다가 다시 나와가지고, 응골이라는 데 있다가 나왔어. 응골. 거기가 수입면으로 가는 입구인데, 조기골.

조사자: 갈 수 있나요?

- 구술자: 못 가요, 이북인데. 문등리가 옛날에는 문등리 장거리라고 그랬는데.
- 조사자: 문등리에 댐이 있지 않았나요?
- 구술자: 그게 헐어졌어. 비가 많이 와가지고. 허물어져서 이 앞으로 댐 물이 엄청 많았었어. 그래서 산으로 피난가고 그랬는데….
- 구술자: 그럼. 그 댐이 이북 사람들 못 나오게 하느라고 방어댐으로 했었는데.
- 조사자: 댐이요?
- 구술자: 문등리댐이 있었어요. 문등리댐이 남북 간에 방어용으로 막았던 댐이라고. 그게 몇 년도인가? 비가 많이 와가지고 붕괴됐어.
- 조사자: 백고개가 있는데, 백고개는 너무 넘기 힘들어서.
- 구술자: 아니, 높지 않고 민근해요. 민근하게 정상으로 올라가는 거야. 거기서 올라가는데, 이북에서 거기를 가야. 백고개를 넘어가야 배급을 준다고. 거기서 갔다가. 문등리에서 한참 가야 한다고. 한 5~6km 될 거야.
- 조사자: 금강산 가는 가장 가까운 길이 두타연에서 가는 길인가요?
- 구술자: 그렇죠. 문등리로 가면 백고개로 가는 방법도 있고.
- 조사자: 해안 쪽도 있다던데요.
- 구술자: 해안면 비아리. 비아동서 나오는 물이 지금 두타연이여.
- 조사자: 비아리서 가는 길도 금강산 가는 길이죠?
- 구술자: 그렇지. 그게 지금 동면서 도로 확장해 들어가는 것이 비아리로 해가지고 금강산 간다고. 가장 가까운 거리가 거기니깐. 그래서 동면에 도로를 확장하고 있잖아.
- 조사자: 양구에서 가는 길이 2개 길이 있는데.
- 구술자: 그렇지. 동면서 가면 이골로 가고. 여기서 가면 문등리로 가고. 그렇게 두 갈래 길이지. 지금 동면으로 가는 길이 가깝다고 정부에서도 그렇게 추진하고 있으니까, 가깝지 않나 알고 있지.

구술자: 지금 그쪽 이야기 잘 아는 분들이 다 없어졌어.

조사자: 혹시 후손 분들은?

구술자: 양구에 가면 수입면에 살던 사람이 있어. 수입면 회가 조직되어 있는데, 모임 같은 거. 그 사람들을 만나면 자세히 알 수 있을 거야. 이렇게 보니 우리보다 위에도 있고 아래도 있고 그렇더라고. 수입면에 있던 사람들이... 양구군청이나 읍사무소에 가면 알 수 있을 거야.

조사자: 네, 인터뷰에 응해주셔서 감사합니다.

신두균 씨는 양구에서 태어나 현재까지 양구에서 살고 있고, 3대가 양구 출신이다. 그가 기억하는 금강산 관련 이야기는 방산면에서 금강산까지 갈 수 있는 길이 있다는 점, 해안면에도 금강산으로 가는 길이 있다는 정도이다. 특히 구술자는 6·25 전후의 양구 사정을 뚜렷하게 기억하고 있었다. 방산면이 한때 북한이 차지한 지역으로, 구술자는 그 당시를 생생하게 기억하고 있었다. 이 부분은 추후 별도의 조사가 있어야 할 것으로 생각한다.

구술자의 이야기가 끝날 무렵, 양구 일대에는 금강산 일대에 살던 사람들이 많이 넘어왔다고 하였다. 그런데 그 사람들은 다 돌아가셨고, 그 후손들도 거의 흩어져서 찾기 힘들다고 했다. 10년만 일찍 왔으면 쉽게 찾을 수 있을 거란 말도 하였다. 그럼에도 이번 인터뷰를 통해 금강산으로 가는 길을 대략적으로 기억하는 사람이 있다는 사실에서 의의를 찾을 수 있었다.

4.3 구술로 듣는 금강산의 기억: 직접 걸어서 금강산에 다녀온 분들



- 구술자: 김찬수
- 생년: 1930년
- 연령대: 90대
- 기타: 양구문화원 향토사연구회 회원
- 주소: 양구군 양구읍

김찬수 씨는 양구문화원 향토사연구회 회원이다. 후대를 위해 양구의 옛이야기를 기록하기 위해 다양한 저술 활동을 하고 있다. 양구에서 오랜 세월 동안 향토사를 연구하고 있다.

조사자: 안녕하세요. 처음 뵙겠습니다.

구술자: 반갑습니다. 제가 도움이 될지 모르겠네요.

조사자: 양구 지역에서 ‘금강산 가는 길’에 대한 기억을 찾고 있습니다.

구술자: 우리 금강산을 갈 수 있는 것은 우리 쪽은 내금강 쪽에 산단 말이야. 비로봉과 월출봉 쪽으로 가는 길이 2군데가 있고, 고성으로 가는 것은 해금강으로 가는 거란 말이야.

조사자: 보통 인제의 한계령을 넘어 해금강으로 간 것으로 알고 있습니다.

구술자: 지난번에 나라에서 개방했을 때, 나도 갔다 왔지만 그쪽으로 가는 것이고, 지금 말하는 것은 바다 쪽 말고, 내금강을 말하는 건데, 그게 우리가 말하는 금강산 가는 길이야. 옛날에 가던 길이야. 국도 31번이 포항서 신고산까지 가는 국도가 있어. 포항에서 고산군 신고산면이라 하는... 새로 생겼다는 뜻인데, 신고산이라는 게 산 이름이 아니고 군 이름이야. 신고산군. 거기

까지 국도31번이 있는데, 그 국도가 양구를 거쳐서 거기까지 간단 말이야. 가다가 옆으로 새면 바로 금강산 장안사로 가는 곳이기 때문에 양구 사람들이 그곳으로 많이 가게 됐고, 그 다음에 동면에 비득고개라고 있어.

조사자: 동면, 해안 쪽인가요?

구술자: 해안 쪽은 아니고, 해안 사람들이 금강산에 갔다 오려면, 어디인지 모르지만 지도상으로 보면 실제 갈 수가 없어. 양구 쪽으로 넘어서 가야 한단 말이야. 동면 사람들은 금강산에 걸어서 갈 수 있겠지만, 해안 사람들은 다시 나와야 돼. 국도를 따라 가는 것.

조사자: 금강산까지 가는 길은 2가지가 있는 것 같습니다. 두타연 가는 길하고요.

구술자: 비득고개는 방산에서 들어가고, 국도는 동면으로 되어 있어. 동면으로 들어가게 되어 있는데, 국도를 가다가 수입면이라는 꼭대기에 령이 하나 있는데, 오른쪽으로 넘어가야 한다고.

조사자: 수입면민회라고 알고 있으신지요?

구술자: 수입면민회가 있었다고 하는데, 누군지는 모르겠어.

조사자: 조정헌 명예회장이라고 혹시 아시는지요?

구술자: 잘 모르겠는데, 수입면이 옛날 1906년도에 금강산군에 속해 있었어. 금강산이 속해 있는 금강산군. 옛날에는 양구군 수입면이 아니고, 금강군이 속해 있다가 양구로 왔는데, 옛날 지명이 있어. 지금은 전부 이북에 있지만 지금 현재 조정헌이가 명예수입면장, 우리나라 북한 5도청이라고 군수가 다 있다고, 그 사람들을 수당을 주고 있는데 받는 걸로 알고 있어.

조사자: 네.

구술자: 여하튼 국도는 서울 쪽 사람들은 철원군을 통해 옆으로 들어갔고, 우리는 가운데로 들어갔고, 바닷가로 들어갔다고, 2가지는 소위 말하는 내금강 쪽. 내금강 쪽에 가면 장안사, 표훈사가 있잖아. 여기서 장안사까지 걸어갔다고

하더라고. 여기서 걸어갔다 온 사람들은 멀리서 금강산을 본 게 아니라 장안사까지 걸어갔다가 왔다고 하시더라고.

조사자: 저 역시 금강산을 그렇게 갔다 오신 분을 찾고 있습니다.

구술자: 갔다 온 사람들이 동면 사람들이 제일 가까이 갔고, 방산 사람들은 실제 그 쪽으로는 갈 수 있지만, 좀 멀어. 두타연이라고 있어. 출입증을 내고 들어가는데, 동면이라는 곳에서 비득고개로 해서 들어가면 바로 들어가고. 그렇게 가는 거야. 이 길이 금강산으로 정상적으로 가는 길이야. 국도31번 길이지.

구술자: 갔다 오신 분이 동면에 염은수라고 있어. 그분이 지식인이야. 글도 많이 쓰고. 동면에 몇 분 금강산에 갔다 오신 분이 지금도 있어.

조사자: 아직 있으시네요.

구술자: 많지는 않아. 옛날에 금강산 간다는 것이 쉬운 일도 아니고, 부잣집 아니면 못 가지.

조사자: 혹시 염은수 선생님 소개 좀 부탁드립니다 될까요?

구술자: 잠깐만, 전화 좀 해보고...: 전화를 안 받네.

조사자: 양구군관광지도를 보면 두타연 방향이 금강산 가는 길로 되어 있었습니다.

구술자: 그것 자체가 모르고 만든 거야. 지도만 가지고 한 거라. 금강산하고 그쪽하고는 멀어. 그쪽으로 가면 힘들다고. 단발령하고 마패령이 있는데, 마패령은 안 나와. 요즘 지도에는 나와 있지 않아. 전혀 모르는 사람들이 만들다 보니 그렇게 해놓은 거야.

조사자: 해안 쪽에서 넘어가는 길을 들어보셨나요?

구술자: 해안 넘어가다 보면 매봉이라는 산이 있는데, 1291m야. 매봉이 뭐냐면, 금강산 일만 이천 봉 중에 일만 이천 봉째 봉우리야. 금강산이 일만 이천 봉이 안 돼. 그래서 7개를 금강산이 아닌 지역에서 정했어. 그래서 일만 이천 봉을 만들었어. 맨 마지막으로 들어간 게 매봉하고 가칠봉이야. 그 옆에

감무봉, 향로봉, 낙타봉이 들어가. 설악산 가다 보면 울산바위가 있잖아. 그게 금강산에 가져가다 떨어뜨린 거잖아.

구술자: 가칠봉이라는 게 뭐냐면. 우리 태백산맥이 일출봉, 월출봉, 매봉, 가칠봉을 거쳐 태백산으로 넘어가는 거야.

구술자: 마의태자 설화를 보면 나오잖아. 경순왕 아들이 금강산에 가다가 인제군 부록면에서 자고, 김부리라는 게 김수로 왕이야. 거기서 자고 양구로 와서 거치는 설화가 있어. 그래서 금강산으로 가는데, 거기서 단발령이라는 데서 머리 깎고 갔다고 하잖아. 옛날에 왜 금강산도 식후경이라는 말이 나온 게 뭐냐면, 금강산을 보고 죽으면 우리 지옥에 들어갈 때 악도가 5개가 있는데, 악도에 빠지지 않는다고 해. 이거는 신증동국여지승람에 나와. 왜 그 많은 사람들이 금강산을 갔냐면, 악도에 빠져 죽지 않으려고 간 거야. 그래서 마의태자도 그냥 간 것이 아니고, 가다가 단발령에서 머리를 깎고 갔다고. 금강산을 신성한 마음으로 들여다봐야 한다고 해서 머리를 깎고 갔어. 또 마패령이라고도 있어.

조사자: 워낙 단발령 설화는 다양하게 전승되고 있어서요. 아까 양구 지역에 마의태자와 관련된 설화가 있다는데, 어떤 설화인가요?

구술자: 마의태자를 따라왔던 부관들 중에 양구에서 하나가 죽어. 마의태자가 혼자 온 게 아니라 정승들을 데리고 왔잖아. 오다가 군량리에서 죽어. 군량리에 묘가 하나 있는데, 그 묘래. 군량리라는 게 옛날에 태봉 궁예가 이쪽에 있었다고. 양구에 창고를 하나 만들어 놨어. 그래서 군량리야.

구술자: 우리가 작년에 양구의 전설과 설화라는 것을 만들었어. 옛 어른들에게 고증을 받아서 회원들하고 만들었다고.

조사자: 하나 궁금한 것이 있습니다. 인근 인제 같은 경우는 금강산과 관련하여 설화가 많은데, 양구 지역은 거의 없는 것 같아요.

구술자: 맞아. 금강산과 관련된 설화는 없어. 가칠봉만 유일하게 연관되어 있어. 나중에 추정해서 했는데 책에 나와 있는 것은 아니야. 예전에 양구문화원에서 『양구의 산과 봉우리, 그리고 고개』라는 책이 있어. 사진 찍어서 단행본으로 만든 것이지. 두타연에서 들어가면 비득고개에서 만나는 고개가 있어. 통문이라고 하는데, 지금은 철조망이 쳐져 있어. 전쟁이 끝나고 어느 사단장이 ‘전승의 진념’이라는 비석을 세워 놨어. 꼭 이겨야 되는데, 이기지 못하는 아쉬움 때문에 썼나봐. 큰 돌 하나가 있는데, 금강산 가는 길에 있어. 그게 가는 길에 이정표처럼 쓰였어. 금강산에 관해서 방송국에서 인터뷰를 했었는데, 방산에 손종웅이라고 있어. 의원을 하셨던 본인인데. 옛날에 금강산을 잘 안다고 하더라고. 그 양반이 42년생인가 그래.

조사자: 갔다 오셨나요?

구술자: 아니야. 갔다 온 것은 아니고, 금강산에 대해 라디오 인터뷰를 했어.

조사자: 아까 전화 안 받으시는 분은 누구시죠?

구술자: 동면의 염은수라는 분이야. 이분은 잘 알고 있을 건데, 지금 전화를 안 받아. 이분이 옛날에 증언을 해주셔서 금강산 가는 길이라고 수필을 써서 신문에 투고를 한 적이 있어. 본인이 다녀왔다고.

조사자: 언제쯤 투고하셨는데요. 어느 신문사인지?

구술자: 86년인가? 옛날에 내가 금강산 길을 찾아다닐 때 증언을 해줘서.

조사자: 선생님은 양구 향토사에 관심이 많으신 것 같습니다.

구술자: 여기 향토사연구회라는 모임이 있어. 군청에서 자금을 지원받아서 3번 했어. 우리가 다니면서 사진 찍고 책을 만들었어. 『산과 고개, 봉우리』, 『양구금석문』, 『마을의 역사』를 발간했어. 이번에 과제를 잡은 것이 ‘양구의 자연물’이야. 바위, 폭포, 강, 호수에 대해 연구를 하려 했는데 아직 신청을 못했어.

조사자: 후대를 위해 좋은 일을 하시네요.

구술자: 지금 다 잊어버려. 요즘은 사람들이 산에 안 가니깐. 골짜기도 저마다 이름이 있는데, 지형은 알아야 할 것 아니야. 잊어버리면 안 될 것 같아서 기록으로 남기고 있어.

조사자: 저마다 사연과 유래가 있을 것이고, 정말 좋은 일을 하시네요.

구술자: 골짜기도 이름이 다 있고, 봉우리도 이름이 다 있어. 큰 봉우리의 끝은 춘천에 가보면 충렬탑이 있잖아. 산이 맨 마지막 끝날 때 봉우리를 붙인다고. 두타사도 두타라는 것이 간단한 것이 아니야. 두타라는 지명은 우리나라 두 군데가 있어. 우리는 두타산이 두타연, 그 옆에 절을 흔적도 없지만 두타사라고 지었어. 두타라는 말은 바다 가운데 서 있는 봉우리라는 뜻이야. 두타산은 실제로 보면 조그만 해. 조그만 산을 왜 두타산이라고 지었냐면, 개울이 오다가 산을 둘러서 양쪽으로 흘렀어. 그래서 두타산이야.

조사자: 네, 지금까지 좋은 말씀 감사드립니다.

김찬수 씨는 양구 지역의 향토사에 애정이 깊은 분이다. 지역명을 비롯하여 골짜기, 산, 봉우리 등 지명유래에 대해 직접 발로 뛰어 조사하였고, 후세를 위해 기록으로 남기는 작업을 하고 계셨다. 특히 금강산에 대해서 상당한 학식을 가지고 있었고, 양구에서 금강산까지 가는 길에 대해서도 자세히 알고 계셨다. 양구에서 금강산까지 직접 걸어서 다녀오신 두 분, 손종웅, 염은수 선생님들을 소개해주셨다. 그런데 이분들의 건강문제로 인터뷰를 진행하지 못한 점이 큰 아쉬움으로 남는다.

4.4 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산까지 걸어서 한나절



- 구술자: 이경수
- 생년: 1951년
- 연령대: 70대
- 기타: 사업
- 주소: 양구군 방산면

구술자 이경수 씨는 양구 토박이다. 양구에서 3대째 살고 있으며, 현재 그의 자녀도 양구에서 살고 있다고 한다.

조사자: 안녕하세요. 인터뷰에 응해주셔서 감사드립니다.

구술자: 네, 반갑습니다.

조사자: 금강산 길에 대해 여쭙어보고자 합니다. 혹시 부모님이나 다른 어른신으로부터 금강산에 대해서 들은 적이 있으면 말씀 부탁드립니다.

구술자: 여기서 가는 길이 금강산 길이야.

조사자: 네, 여기서 금강산 가는 길이 두타연이 나오고, 조금 지나면 금강산으로 갈 수 있다고 하던데요.

구술자: 두타연에서 조금만 더 가면….

조사자: 문등리라는 곳이 있었다고 하는데요.

구술자: 예. 문등리에 마을이 있었어요. 6.25 전에 장도 서고 그랬는데. 방산 사람들도 여기서 장을 보고 그랬다고. 또 동면을 보면, 월은저수지가 있는데, 쪽 들어가면 이 길과 만나요. 금강산까지 2가지 길이 있다고. 동면 쪽으로 가는 길이 있고, 두타연으로 가는 길, 2개가 있다고. 여기서 가려면 부대 정문이

있는데, 통제를 하고 있어요. 출입을 못하는데, 관광철이 되면 직원들이 나와서 출입증을 교부받아서 다닐 수 있어요. 두타연 지역만 갈 수 있다고.

조사자: 부모님도 양구에서 오래 사셨는지요?

구술자: 그럼. 다 여기가 고향인데.

조사자: 혹시 부모님께서 금강산에 다녀오셨거나 들으신 이야기가 있는지요?

구술자: 그럼요. 여기서 걸어가면 한나절이면 걸어간다고 그런 얘기가 있었거든.

조사자: 부모님께서요?

구술자: 걸어가도 한나절이면 간대요. 여기서 가셨다는데요. 옛날에는 다 금강산 구경 가려면 걸어다니고 그랬거든. 여기서 금강산이 가까웠다네요.

조사자: 부모님은 몇 년생이셨는지?

구술자: 지금 살아계시면 90대 정도 되셨겠지.

조사자: 다른 분들에게 금강산과 관련된 이야기를 들으신 게 있으신지요.

구술자: 여기에서는 확실히... 이제는 어르신들이 다 돌아가셔서 거의 없을 거야. 금강산 다녔다는 이야기는 어르신들한테서 많이 들었는데... 지금은 이야기해 줄 만한 어른들이 거의 없을 거야.

조사자: 혹시 수입면에 대해 들으신 게 있으신지?

구술자: 수입면... 평화의담이 있는 데가 아닌가? 문등리가 수입면이었다는 얘기는 들은 적이 있는데. 수입면이 문등리에 있었다고 하더라고. 양구군 수입면 문등리가 되는 거지. 수입면이 문등리에 있었던 것 같아.

조사자: 주변 분 중에서 금강산에 다녀오신 분들이 있었나요?

구술자: 부모님 세대에는 금강산을 갔다 온 분들이 거의 없을 것 같고. 그 윗대, 그 러니까 할아버지들이 다녀오셨다고 했던 것 같아. 90대 이상이나 100세가 되어야 갔다 왔을 거야. 동면 쪽에 가면 옛날 분들이 좀 있을 거야.

조사자: 인터뷰에 응해주셔서 감사합니다.

이경수 씨는 양구에서 태어나 양구에서 평생을 보냈다. 그의 부모님과 조부 역시 양구에서 나고 자랐다. 3대가 양구 출신이다. 그가 기억하는 금강산은 어렸을 적부터 살아온 곳이 금강산 길의 중의 하나라는 것이다. 양구 지역의 많은 사람들과 이경수 씨도 같은 기억을 가지고 있었다. 금강산까지 한나절이면 갈 수 있다는 것이다. 많은 지역민의 공통되는 기억이다.

마지막 이야기가 가슴에 남는다. “금강산 다녔다는 이야기는 어른들한테 많이 들었는데, 지금은 거의 없을 거야”라는 말이다. 이 연구가 10년은 빨리 이루어졌어야 했음을 다시 한 번 느꼈다.

4.5 구술로 듣는 금강산의 기억: 금강산으로 소풍(消風) 간 이야기



- 구술자1: 고순복
- 생년: 1928년
- 연령대: 94세
- 기타: 농업
- 주소: 양구군 동면 팔랑리



- 구술자2: 조성묵
- 생년: 1965년
- 연령대: 55세
- 직업: 전)팔랑리 이장
- 주소: 양구군 동면 팔랑리

조사자: 안녕하세요. 인터뷰에 응해주셔서 감사드립니다. 금강산에 대한 이야기를 듣고 싶습니다.

구술자1: 나는 금강산 얘기만 들었지. 금강산 고성읍인데, 이북이라고. 그곳에 다니기는 했지만 금강산에 가보지는 못했어요.

조사자: 주변에서 다녀오시거나 소풍을 다녀오셨다고 들었습니다.

구술자1: 그전에 여기서 이북까지 갔었어. 금강산 가느라고. 언제 갔는지는 몰라.

조사자: 옛날에는 갔다 왔는데, 지금은 어디가 어딘지 모르겠다는 것이지요?

구술자1: 지금 내 나이가 90대야. 지금은 모르겠어.

조사자: 양구가 고향이신가요?

구술자1: 평안남도 강동군 고촌면에서 태어났는데, 3세 때 양구로 왔다고. 여기(양구) 사람이지. 어른들이 다 오는 바람에.

조사자: 그럼 일제강점기 때 내려오신 건가요?

구술자2: 그때 오셔서 여기서 죽 살은 거지요.

구술자1: 내가 소화 3년생(1928년)인데, 소화 16년도인가? 망하지 않았어요? 거기 가면 3.8이북이야. 내가 천도교 믿다가 반동군자로 몰렸었어. 그때 동면 지소지 지금은 내무서야. 거기서 나흘 밤을 잤어요.

구술자2: 지금은 파출소라 그러지.

조사자: 이곳에서 금강산 가는 길이 있다면서요?

구술자1: 여기 동면 월운리. 두타연 가는 길이야.

조사자: 원래는 두타연 쪽이 있고, 동면으로 가는 길이 있는데.

구술자1: 금강산을 가려면 고성읍으로 많이 가요. 고성읍은 이북 쪽이야. 저기 남한에 있는 곳이 아니고, 원래 고성읍은 이북 땅이야. 금강산에 가려면 고성을 지나가야 해. 거기서 금강산이 멀지 않아.

조사자: 월운리 말씀하시는 거죠?

구술자1: 여기서 가려면 고개 두 개를 넘어야 해. 해안 넘어가면 돌산령이야. 그 다음은 달산령이야. 그 두 개 넘어가면 고성이 나와.

구술자2: 돌산령은 해안 넘어가는 길이고, 월운리 고성 가다 보면 달산령, 삼십령이 있으면 고성읍이 나오는데 그 근처가 금강산이야.

구술자1: 옛날에는 소금이 없어서 속초 아니면 고성에 가서 소금을 사먹었어. 일정한 때 소금이 없어서. 그때는 속초 아니면 고성 가서 풀 팔아서 샀었어. 예전에 고성에서 오다가 눈이 많이 와서 막혔었어.

조사자: 그 당시에 사람들이 많이 다녔나 봐요?

구술자1: 차가 있어 뭐가 있어. 전부 다 지게 지고 가서 지게 지고 왔지. 여기서 북

으로 이틀 가고 사흘에 오고, 닷새 걸려서 갔다 왔어.

구술자2: 개성도 그렇게 가고, 개성인삼. 그리고 나이 더 먹은 사람들은 내금강 쪽으로도 가고, 옛날에 돈 있는 사람들이. 지금도 삼을 많이 캐 와.

조사자: 산삼이요?

구술자2: 인삼 씨가 산삼으로 되어서 많이 캐 와.

구술자1: 하도 오래되고, 옛날에 초등학교인가? 거기 11살 때 초등학교에 들어갔어. 16살에 나왔는데, 나이가 많아서 함경도 함흥. 비행기공장에 갔어. 고생 많이 했어.

조사자: 임당초등학교 다니실 때, 소풍을 금강산으로 갔다고 하던데요.

구술자2: 그 위에 선배들이 금강산으로 소풍 갔어. 걸어갔지. 빨리 걸으면 2시간 반이면 그 근처까지 갔다고 하더라고.

구술자1: 고성?

조사자: 2시간 반이면 가깝네요?

구술자2: 빨리 갈 때. 그 근처지. 놀 만한 데가 그 근처에 있었다는 거지. 금강산 즐기기. 그게 있어. 말 한마디 건너면 부풀려지잖아. 그래서 금강산이 된 거고. 내가 처음 듣기로는 금강산 즐기기.

구술자1: 금강산 다니는 건 그때 제대로 살지 못해서. 나물 뜯어먹고 사는 시대에 무슨 돈으로 금강산을 다니누. 지금은 각각이 살지만, 그때는 남의 밭이나 불이고 나무 베서 팔고, 나물 뜯어다 팔고 약이나 캐고 했지 가기는 어딜 가. 나도 그런 데 가는 거 좋음(?)받고선 글로 가라고 하니깐 데려다주고 하니깐 다녔지. 내 돈 주고 다녔겠소?

구술자2: 그때는 돈 좀 있는 사람들이나 간 것 같다는 말이야. 대부분 다 그렇지. 이분 그때 스승님의 산소가 위에 있어요. 독립유공자. 산소가 근방에 있어. 조금 올라가면 있어.

조사자: 그럼 임당초등학교에서 월운리를 거쳐 가는 길이 가장 빠른 길인가요?

구술자2: 월운리. 그리 통과를 해야 가장 빨라.

구술자1: 금강산 가려면 그리 가야지.

조사자: 지난번 해안에서 인터뷰를 하니까 아침 6시에 출발하면 오후 12시에 도착한다고 하던데요.

구술자1: 그건 황당한데.

구술자2: 두타연도 금강산 즐기라고 얘기하거든. 월운리를 통해 금강산, 내가 얘기하잖아 금강산까지 가는 것은 하루, 삼, 5일 걸린다는 거지.

조사자: 여기서요?

구술자2: 어, 그러니깐, 즐기, 놀 만한 장소를 말하는 거야.

구술자1: 여기서 고성읍까지 이틀 가요. 고성읍에 지계를 많이 지면 나흘 만에 오고.

구술자2: 그러니까 금강산 즐기 가서 놀 만한 장소에 가는 게 2시간 반이 걸린다는 거지. 두타연과 같이.

조사자: 그럼 조금 와전된 이야기를 들었나보네요. 여기서 하루 반나절, 하루에는 못 간다는 말씀이시죠?

구술자2: 못 가지. 그때는 교통이 좋았나? 사람이 걸어다니는 거지.

구술자1: 여기 해안가는 길이 구십 굽이야. 돌고 돌아서 돌산령이야. 지금은 고속도로가 뚫려서 금방 가지만.

조사자: 지금까지 좋은 말씀 감사합니다.

고순복 씨는 양구에서 태어나 초등학교를 졸업하자마자 삶의 현장에 뛰어 들었다. 14세부터 시작된 그의 인생은 60세까지 계속되었고, 그 중간에 6·25를 거치면서 치열한 삶을 살았다. 60세가 되어 양구로 돌아와 농사를 짓기 시작한 지 30년이 되었다. 어느덧 그의 삶에서 고단함이 느껴졌다.

그의 구술 중 가장 의미 있는 부분은 금강산의 허상에 대한 부분이었다. 많은 사람들이 금강산에 다녀왔다고는 하지만 극히 일부라는 점이다. 당시 이곳 일제강점기 양구의 삶은 치열했으며, 웬만한 부잣집이 아니고서는 금강산에 갈 수 없었다고 한다. 물론 임당국민학교 일부 졸업생이 금강산으로 소풍을 갔었다는 이야기는 진실이다. 그러나 우리가 생각하는 금강산이 아니라, 양구에서 걸어서 갈 수 있는 ‘금강산 줄기’, 즉 금강산 자락이라는 점이다. 이 내용은 신빙성이 느껴진다.

조성목 씨는 팔랑리 전 이장이다. 면사무소 직원에 의하면, 그는 팔방미인이라고 한다. 모르는 것이 있을 때 무조건 그에게 물어볼 정도라고 말이다. 직접 조성목 씨를 만났을 때 했던 첫 마디가 “이장을 그만둔 지가 언젠데, 매번 나한테 전화하는 거”라는 기분 좋은 불평이었다.

조성목 씨는 고순복 씨를 소개해주며 통역 아닌 통역을 해주었다. 구술 중에 알아들을 수 없는 말을 이해하기 쉽게 풀어주었고, 보완 설명이 필요한 부분은 추가로 구술해주었다. 이번 인터뷰에서 가장 의미 있는 것은 당시의 삶을 생생하게 들을 수 있었다는 점이다. 그리고 금강산으로 가는 길에 대한 실체를 일부 알 수 있었다는 점이다.

양구에서 금강산까지 하루 만에 갈 수 있다는 것은 검증되지 않은 내용이다. 즉 직접 걸어보지 않은 이상 이를 확인할 수는 없다. 다만 고순복 씨가 금강산 인근까지 1940년대에 직접 걸어갔다가 왔다는 이야기가 의미가 있다. 그때 하루가 아닌 며칠이 걸렸다고 한다.

지금까지 6명의 인터뷰를 요약하면 다음과 같다.

1. 해안면 만대리에서 금강산 자락까지 반나절이면 도착할 수 있었다. 아침 6시에 출발하면 12시경에 도착했다. 다만 금강산 자락의 정확한 위치는 비정할 수 없다.
2. 양구에서 금강산까지 가는 길은 2가지다. 문동리로 넘어 백고개로 넘어가는 길과

월운리를 통해 사태리로 넘어가는 길이 가장 빠른 길이다.

3. 옛날 금강산을 구경 가려면 걸어서 한나절이면 갔다.
4. 임당국민학교 졸업생 중 금강산으로 소풍간 사람들이 있었다. 하지만 그곳은 일반적인 금강산이 아니라 금강산 줄기를 말하는 것이다.

이 연구는 제보자의 구술 한계와 직접 경험을 전제한 것이 아니라 간접적으로 들은 이야기를 추적한다는 것에서 한계가 있다. 직접 ‘금강산 양구로’를 경험한 제보자는 고령이거나 작고한 분들이 많았고, 금강산 일대가 고향인 부모를 둔 자녀도 현재 시점에서는 고령이라는 점이다. 이는 한 개인의 삶의 자취가 구전되어 제보자의 마음 깊이 남아 있는 기억들이 재구성이 된다는 점을 전제한다. 또한 일제강점기, 6.25 등의 사회적·시대적 삶의 무게에 따라 지난 시절의 삶에 의해 재구성될 수 있는 위험성을 내포한다.

그렇지만 이 과정은 세대의 기억을 통해 ‘금강산 양구로’의 흔적을 밝히는 과정이기 때문에 검증의 문제가 존재한다. 때문에 구술기록은 지역민의 금강산 기억을 보여주는 것으로 대체하고자 하며, 양구 지역의 금강산에 대한 기억을 기록하는 것에 의미를 부여한다. 다만 단편적 추적에 불과하겠지만, ‘금강산 양구로’의 구술담화를 늦게나마 일부를 축적한다는 의미에서 연구의 가치를 부여하고자 한다.

IV

'금강산 양구로' 의미와 가치 발굴

1. 양구로의 의미와 가치

양구로는 오래전부터 길의 역할을 수행했다. 지금처럼 교통수단이 발달하지 않았던 시절의 길은 물리적인 소통을 가능하게 하는 주요 수단이었다. 길은 사람과 사람을 만나게 하고 도시와 도시를 이어주며, 문명과 문명을 만나게 하는 중요한 역할을 하였다. 또한 사람들이 이동하는 경로가 되기도 하고 물품을 교환하게 하는 교역의 역할도 수행했다.

이처럼 길은 사람들의 삶이 만들어낸 문화적 흔적이 묻어나는 곳이며, '인간의 역사와 함께 발달하기 시작하였고, 인류 문명의 발달을 촉진한 혈맥과 같은 존재'¹³⁶⁾로 '정신활동의 흔적까지 담겨 있는 소중한 역사박물관'¹³⁷⁾이다. 이와 같이 길은 한 지역의 지식, 기술, 생활양식 등을 다른 지역으로 전파시키는 역할을 해왔으므로 그 효용성을 여러 측면에서 관찰할 수 있다. 왜냐하면 길은 '한 사회의 활력을 부여하는 문명 요소로서, 경관 변화 과정을 밝힐 수 있는 열쇠인 동시에 지역의 문명사를 표현하는 상징적 존재'이기 때문이다.

아스만은 “길은 기억의 대상이기도 하지만, 길 위에 기억이 자리 잡고 있다고 볼

136) Ease, H. G., *The Geography Behind History*, New York: Norton, 1967, 60~61쪽.

137) 김종혁, 앞의 논문, 331쪽.

수도 있다. 길은 기억의 주체, 기억의 버팀목이 될 수 있고, 때에 따라 우리의 기억을 초월하는 기억을 제공할 가능성을 열어놓고 있다. 간혹 오래된 기억을 발견하는 길에서는 위대한 기억을 불러일으키기도 한다. 설령 그 길이 고유한 기억을 갖고 있지 않더라도, 그것은 문화적 기억을 환기시키는 데 매우 중요한 의미를 가진다”¹³⁸⁾고 하였다. 이는 길이라는 집단적 기억의 흔적이 현재적 관점에서 부족하더라도, 개인의 기억은 집단의 기억을 넘어 간직하고 있다는 점에서 고유의 경험이 투영될 수 있는 상징적 의미를 갖는다는 뜻이다.

심승구는 “길은 과거의 기억을 재구성하는 통로이다. 길에는 그 위에서 벌어진 다양한 이야기의 보고이다. 길에는 시간성과 공간성이 깔려 있다. 시간의 창으로 길을 보면, 그 길은 시간성이 결합됨으로써, 시기별로 다른 옷을 갈아입는다. 조선전기, 조선중기, 조선후기, 개항기, 일제강점기, 해방 이후의 길은 모두 달리 나타난다. 공간의 창으로 길을 보면, 그 길은 공간과 공간을 잇는 선이자 경로, 거리를 말하는 기호이다. 길은 시공간을 담는 그릇이고, 유·무형 문화유산과 경관은 각 시대의 문화를 상징적으로 보여주는 거울이 된다”¹³⁹⁾고 하였다. 즉 길의 의미를 어떻게 투영하느냐에 따라 시대의 문화를 상징적으로 보여줄 수 있다는 뜻이다.

길의 존재 이유는 ‘길 그 자체에 있는 것이 아니라 길을 통해 추구하는 구체적인 목적, 즉 이동’에 있다. 이동은 인간의 가장 기본적인 속성으로, 인류의 역사와 함께 시작되었으며, 이동의 수단과 방식이 혁신적으로 바뀐 오늘날에도 길의 존재 목적은 전혀 변함이 없다.¹⁴⁰⁾ 그러나 길은 이동의 효율성 면에서는 기술의 발전에 따라 지속적으로 변화되고 인간이 필요로 하는 환경으로 새롭게 개척된다.

사람들은 고대부터 도보나 나귀, 말을 타고 금강산으로 향했다. 그러다가 일제강점기 때 기존과 다른 철도라는 새로운 교통수단이 등장하였다. 이후 2007년부터는

138) Assmann, A · 변학수 외, 『기억의 공간』, 경북대학교출판부, 2003, 391~392쪽.

139) 심승구, 『옛길을 통해 본 기억과 망각의 저편: 미래 경기를 위한 서곡』, 『2017 경기옛길학술토론회: 역사 문화탐방로로서의 경기옛길 활성화 방안』, 경기문화재단, 2017, 100~101쪽.

140) 이지훈, 『경기도의 역사와 경기옛길』, 『2016 경기옛길 학술대회: 역사문화탐방로의 현재와 미래적 가치』, 경기문화재단, 2016, 7쪽.

해로를 통해 금강산으로 향했다. 인간의 기술수준과 자연환경, 시대환경에 따라 길은 끊임없이 변화하며 고정태로서의 길은 존재할 수 없다. 즉 시대에 따라 길의 의미와 기억, 형태가 변하고 있다.

그러나 길은 필요에 따라 형성된다. 때문에 그 기능이 소멸하거나 대체될 수 있는 새로운 길이 출현하거나 더 좋은 길이 만들어지지 않는 한 길은 규모나 노선이 변경 되어도 여전히 살아서 존재한다.¹⁴¹⁾ 또한 단순히 오래된 '옛길'이 아니라 과거 문헌에 기록이 남아 그 존재가 확인되면, 실체가 불분명하더라도 문헌과 지도에 근거하여 길의 실체를 추적할 수 있다. 이와 같은 길의 특성을 문화콘텐츠적 시각으로 적용한다면, 신규 콘텐츠를 생성할 수 있는 가능성이 엿보인다. 또한 남북관계가 유화 국면으로 전환되는 시점이고, 남북경협 재개 역시 새로운 기회와 평화의 방향을 모색하는 것이다.

금강산은 오랜 역사와 문화를 가지고 있는 우리나라의 가장 대표적인 명산이다. 한민족에게 금강산은 심신 수양과 산수 감상, 풍류의 공간이었다. 그러다가 분단 이후부터는 상봉의 장소이자 상생의 공간으로 변화했고, 현재는 환동해 경제벨트의 국제관광협력사업의 핵심 장소로 도약하고 있다.¹⁴²⁾

최근 양구군은 남북평화시대를 대비하여 남북 교류협력사업의 비전을 제시했다. 남북관계의 진전 상황에 따라 국도31호선 복원사업과 신금강산선 철도 건설, 금강산(내~외금강) 순환도로 보수 등 다양한 비전을 제시했다. 국도31호선을 복원해 43km의 내금강 육로관광 루트를 개발하면 외금강 중심의 금강산관광을 내륙을 통한 내금강 관광으로까지 다변화할 수 있다. 그리고 신금강산선 철도는 일제강점기 때 철원~내금강을 연결하던 금강산전철의 절반 정도인 약 59km이기 때문에 그 가능성을 제시¹⁴³⁾했다.

141) 이상열, 앞의 책, 55쪽.

142) 박부원, 『水原發 금강산 옛길의 복원과 활용 연구』, 『東아시아古代學』 53권, 동아시아고대학회, 2018, 273쪽.

143) 강원일보, <양구)남북 교류협력 중심지 양구가 최적>, 2020년 3월 5일 보도자료.

또한 “국도31호선 금강산 가는 길에 위치한 수입면 문등리 일원 마을과 민통선 내 9개 역사 복원을 비롯해 전투전적비, 전쟁사, 평화의 길 등의 테마를 총망라해 기본구상 및 사업계획을 수립할 계획이다. 군은 전국 굴지의 연구소와 대학 간 컨소시엄을 구성, 민통선 북방마을의 역사, 생태, 문화 등으로 세분화한 용역을 진행할 방침”¹⁴⁴⁾이라고 하였다.

이런 시기를 맞이한 만큼 ‘양구로’는 새로운 가치를 지니고 있다. 양구로는 새롭게 조성되는 길이 아니다. 앞서 경흥로나 평해로를 통해 금강산까지 가는 길은 주요 노선은 아니었지만 평해로의 1차 지선으로 존재했다. 평구역에서 출발하여 가평, 춘천을 거쳐 양구까지 가는 노선은 『대동여지도』를 비롯한 수많은 고지도에서도 알 수 있는 내용이다. ‘양구’라는 지명이 표시되어 있어서다. 이는 양구로가 교통로로서의 역할을 충실히 수행했다는 증거가 된다. 과거시험을 치르기 위해, 양구를 거쳐 타 지역으로 임관하기 위해, 금강산을 가기 위해 수많은 사람들이 지나간 길이다.

아쉬운 점은 현재까지 1,000여 편에 이르는 산수유기 중 양구와 관련된 기록이 매우 드물다는 것이다. 일부 기록이 남아 있더라도 양구를 단순히 경유하는 장소로 인식되고 있다는 점에서 아쉽다. 이는 다시 말하면 다른 노선에 비해 경흥로나 평해로에 자연경관이나 문화유산이 현저히 적었다는 것을 의미한다.

다만 문화콘텐츠 관점에서는 다르게 해석할 수 있다. 길을 이용한 사람들이 적었다는 것은 고유한 옛길을 지금까지 간직하고 있다는 것이고, 길이 험하다는 것은 특별한 목적으로서의 ‘구도적 하이킹(hiking)이나 트래킹(trekking)’이 가능하다는 것을 시사한다.

하이킹이나 트래킹은 모두 걷는 행위이다. 이때 트래킹은 길고 힘든 하이킹을 뜻한다. 산이 많은 지형이나 일반적인 교통수단이 제공되지 않는 지역에서 도보로 간다는 것은 일종의 모험인 셈이다. 따라서 하이킹은 대개 적당히 진행되는 활동으로 ‘쉬운 걷기’인 데 비해, 트래킹은 상대적으로 더 활달하고 무언가를 달성하거나 어

144) 강원도민일보, <양구 민통선 인문학 복원 프로젝트 가동>, 2020년 8월 7일 보도자료.

당가에 도달하기 위한 목적으로, 긴 거리를 이동하는 '힘든 걷기'이다.

'금강산 양구로'를 어떤 방법으로 포장하느냐에 따라 소비자에게 '의미 있게 접근하는 방법'이 달라진다. 여기에서 주목할 것은 당시 양구에서 금강산까지 갈 수 있는 길이 존재하고 있었다는 점이다. 지금까지 문헌에서 양구로를 통해 금강산을 유람한 기록은 찾지 못하였지만, 수인역과 함춘역이 양구로 노선에 있었던 만큼 사람과 물자의 이동이 활발했음은 알 수 있다.

양구로는 남북협력 시대를 맞이한 만큼 시의성이 부합된 옛길인 동시에 현재까지 발굴되지 않은 인문자원이다. 이는 남북의 물리적·심리적 거리감을 줄여주고, 옛 양구로의 연결을 통해 물리적으로 연결시켜주며 강원도의 새로운 가치를 창출할 수 있는 보편성과 확장성이 담보된 소재라는 점에서 의미가 있다.

양구로의 원형복원은 옛 경로의 복원에서 끝나는 것이 아니다. 원형고증을 통해 현재 노선, 지명 변천과 그 유래, 해당 지역의 설화·전설·민요 등 다양한 자원을 추가로 수집하여 양구로와 관련된 원천콘텐츠를 확보해야 한다. 즉 '양구로'라는 원형길이 지닌 문화적 가치를 제고하고, 이와 관련된 문화자원을 효과적으로 개발하고 연계하는 방안이 필요하다. 이는 개별적인 길이 아니라 상위의 공간 개념 설정을 통해 종합적이고도 체계적으로 추진하려는 노력이 필요하다.

양구로 복원의 가치는 관광 측면에서도 두드러진다. 남양주 삼패삼거리에서 양구까지 도달하는 원형노선 복원은 광역관광권으로의 확장을 의미한다. 이는 수도권에서 양구까지 느끼는 심리적 거리를 줄여준다. 나아가 '양구로'의 도착 지점은 '금강산 입구'로 이어지는 길이다. 이를 통해 남북 간의 물리적·심리적 거리감을 줄여주는 연결의 촉매제로서, 강원도에 새로운 가치를 창출할 수 있는 확장성을 담보한 소재가 된다.

21세기에는 시의적 효용성뿐만 아니라 다양한 삶의 가치도 함께 추구해야 한다. '금강산으로 가는 길'은 시대가 바뀌면서 수단과 방법이 변화했고, 앞으로도 변화할 것이다. 그러나 지금 금강산으로 향하는 길은 새로운 전환점을 맞고 있다. 그 중심

에는 ‘양구로’가 있다. 지금은 양구로에 전통적 방식의 길이 아닌 ‘이 시대의 인문학적 사유가 반영된’ 가치를 부여하는 노력이 필요한 시점이다.

길은 ‘이어짐’이라는 상징성을 기반으로 상호 연계될 때, 그 의미와 가치가 높아진다. 강원도와 경기도가 공동으로 양구로를 연결시키고, 남과 북이 ‘금강산 양구로’의 가치를 함께 할 때, ‘금강산으로 가는 길’은 지속적인 발전이 가능한 콘텐츠가 될 것이다.

2. '금강산 양구로' 원형발굴의 방향성

금강산은 한민족의 역사·문화가 응집된 상징적인 공간이자 삶의 장소이다. 한민족에게 금강산이란 심신 수양·산수 감상·풍류의 장소였다. 그런데 분단 이후부터 금강산은 상봉의 장소이자 상생의 공간으로 변화하였고, 최근에는 남북 통합의 미래상을 보여주는 장소로 변모하고 있다.

금강산은 분명 우리 시대의 문화를 대변하고 있는 상징물이다. 그러한 만큼 향후 금강산 방문 여정이 좀 더 풍부해질 수 있는 창조적 방안을 현재의 관점에서 모색할 필요가 있다.

양구는 선조 25년(1592)에 새로 부임한 감사가 금강산에 이르는 길목의 첫 고을인 이곳을 지나다가 함춘(含春)땅의 아름답리 수양수림을 보고 이 고을을 양구(楊口)라고 한 것이 계기가 되어 오늘까지 '양구'로 불려오고 있다.¹⁴⁵⁾

이외에도 이황과 정약용 등의 유학자들이 문암 서원을 경유하여 청평사에서 유숙하며 시를 짓고, 금강산의 지름길인 양구를 경유했다는 기록이 있다. “양구는 금강산으로 통하는 교통로의 하나로, 도보로 한나절이면 내금강의 유점사에 도착할 수 있었다”¹⁴⁶⁾던 길목이었다.

길은 단순히 이동의 통로가 아니라 사람과 문화가 교류하고 소통하는 통로이다. 또한 다양한 이야기 등의 콘텐츠를 내포하고 있기 때문에 그 자체로서도 하나의 문화자원이 된다. 따라서 금강산 길의 시대별 전개와 시대적 의미, 유람여정의 전개 과정을 밝히고, 오늘날 어떻게 의미 있는 구현을 할 것인지를 고민해야 할 때다.

금강산으로 가는 여정은 목적으로서의 관광이 아니라, 과정으로서의 관광으로 변모를 추구해야 한다. 현재 상황에서 보여줄 것이 없다는 것이 문제가 아니다. 이미 존재하는 산수를 종합적으로 즐길 수 있는 자료와 함께 '어떻게' 즐기게 할 것인가에 대한 심층적인 고민이 필요한 것이다.

145) 양구군 홈페이지(<http://www.yanggu.go.kr>)

146) 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 5권, 강원도, 2012, 671쪽.



<사진 IV-1> ‘금강산 가는 길! 양구로부터 시작됩니다’ 안내판 전경

* 출처: 연구자 촬영

‘금강산 양구로’의 정명(正名)은 ‘금강산 입구’가 양구라는 브랜드를 선점하는 것이고, 정책적 의지를 드러내는 것이다.

현재까지 양구로 구간은 원형발굴의 기반이 갖추어져 있다. 향후 도보탐방길로서 논의를 시작할 수 있으며 방향 설정에 따라 새로운 지리인식 체계 및 방향성 기획이 가능하다는 점에서 의의가 있다. 이를 위해 필자는 다음 3가지를 제언한다.

첫째, 금강산으로 연결되는 역사적 길로서의 ‘원형발굴과 대체로 확보’를 해야 한다. 양구로 원형복원은 ‘경기도-강원도-금강산 입구’로 이어지는 ‘길’의 ‘관광자원화’를 위한 기초 조사가 전제된다. 또한 양구로에서 금강산까지의 여정은 전통적 지리인식 체계에 입각하여 선이 아닌 공간적 영역으로의 확대 설정이 중요하다. 문화거점 간의 ‘선의 이음’에서 벗어나 ‘공간의 연결’을 통해 역사·문화의 가치를 포괄하는

길로의 확장성 담보가 필요하다. 이를 통해 현재 ‘양구로 향하는 길’의 원형을 복원하고, 도보탐방로의 역할을 수행할 수 있는 대체로 확보가 필요하다.

‘길’이란 사람이 이동하는 물리적 공간이라는 일차적 의미뿐만 아니라 ‘길의 의미’에 대한 철학적 탐구를 모색해야 하는 대상이라는 점에 의의가 있다. 길은 특정한 필요성에 의해 형성된다. 때문에 그 기능이 소멸되거나 대체될 수 있는 길이 출현하지 않으면 오랜 기간 명맥을 이어온다는 점에서 역사성이 존립한다. 이처럼 길은 유구한 시간성을 담지하며, 그 기능을 발휘하는 역사적 유물이자 사료이다.

길은 단순히 이동의 통로만이 아니라 ‘사람과 문화가 교류하고 소통하는 통로이며, 다양한 이야기 등의 콘텐츠가 내재된, 그 자체로서 하나의 문화자원’¹⁴⁷⁾이다. 이를 문화원형으로 구현하고, 효과적으로 활용할 수 있는 시스템을 함께 확보하는 것을 전제해야 한다. 예를 들어 지속적인 발전이 가능한 문화관광 사업추진의 교두보가 되는 ‘연구센터’ 건립을 통해 ‘길 개발’과 관련된 사업을 전담하는 것도 하나의 방안이 된다.

둘째, ‘남과 북의 학술적 연구는 금강산연구센터(가칭)에서 시작된다’는 ‘상징성 부여’가 필요하다. 이는 곧 양구가 금강산 길목에 위치하고 있다는 사실을 바탕으로 전략적 선점이 필요하다는 것을 의미한다. 현재 강원도에서 금강산으로 향하는 곳은 철원, 양구, 고성 이렇게 세 지역이다. 모처에서 출발하여 거점지역을 거쳐 금강산에 이르는 여정은 오랫동안 자연환경에 적응하며 살아온 선조의 생활사가 투영된 것으로, 자연과의 상호작용으로 빚어진 결과물이자 문화적 인식의 산물이다. 이를 전제로, 새로운 비전을 ‘금강산 양구로’와 연결하여 한반도의 정체성 복원과 평화시대의 비전을 제시하는 ‘공동의 길’이라는 점을 분명히 해야 한다.

이를 통해 우리는 한국의 대북정책에서 남북교류협력이 갖는 의미와 역할에 중추적인 역할을 수행해야 한다. 그리고 남·북한의 평화적인 통일이 우리 민족의 숙원

147) 이상열, 앞의 책, 132쪽.

이라면 남북교류협력은 이러한 민족적 소망을 이루기 위한 필수적인 과정이다. 남북 교류협력은 한반도의 긴장과 갈등을 완화시키고 평화와 공존을 이끄는 수단이다. 동시에 장기간의 분단으로 심화된 남·북 간의 이질성을 극복하고 민족의 동질성을 회복케 하는 디딤돌로서, 한반도의 평화적 통일을 위한 가장 현실적인 방안이다.¹⁴⁸⁾

그러나 과거부터 현재까지 남북교류 거버넌스는 수많은 시행착오를 겪어왔다. 시행착오의 핵심은 북한을 동반자의 개념이 아니라 ‘협상의 파트너’로 생각했다는 데 있다. “북한의 남북교류협력사업은 북한 당국의 직접적인 지휘 아래 이루어지고 있다. 즉 북한 노동당의 통일전선부가 핵심 주체로서 남북교류협력사업의 모든 부분을 직접 관장 및 개입하는 반면, 우리나라의 지방자치단체들의 경우 개별적으로 협상에 임하고 있어 대북 협상력이 떨어질 수밖에 없다”¹⁴⁹⁾고 한다. 특히 “공동의 협상전략을 수립하고, 남측의 다양성이 북측의 획일성을 극복하기 위한 공통의 가치 체계와 목표에 기반한다”¹⁵⁰⁾고 하였다.

지금까지 남북교류 거버넌스는 특정 목적을 성취하거나 협상에서의 우위를 차지하기 위한 대상으로 인식하고 있음을 확인할 수 있다. 지금도 남북협력사업을 다양하게 구상하고 추진하기 위한 노력을 기울이고 있다.

특히 경기도는 전국 시, 도 가운데 정무직 부단체장을 ‘평화부지사’로 두었고, 최근 남북 양측의 개성공단 재개 선언을 촉구하기 위해 민통선 도라전망대 내에 평화부지사 집무실을 설치했으며, 한반도 평화선도 지자체로서의 의지를 실천하기 위한 노력¹⁵¹⁾을 쏟고 있다. 경기도는 국방부와 유엔사의 불허로 개성공단 재개선언을 향한 가시적인 성과가 나타날 때까지 임진각 평화누리 내에 집무실을 운영하며 기관·단체와 긴밀한 협력체계를 구축한다는 방침을 가지고 있다.

강원도 역시 간담회와 토론회 개최¹⁵²⁾를 비롯하여 국제적 협력¹⁵³⁾에 적극적으로

148) 김동성 외 9명, 『남북평화협력시대 경기도 남북교류협력 기본구상과 전략 연구』, 경기연구원, 2018, 38쪽.

149) 위의 책, 169쪽.

150) 김동성 외 9명, 위의 책, 170쪽.

151) 경기도, <경기도 평화부지사, 개성공단 재개 선언 촉구 도라전망대로 집무실 이전 발표>, 2020년 11월 10일 보도자료.

임하고 있다. 하지만 금강산관광의 '실질적인 준비'는 구체적이지 못한 것이 현실이다.

금강산관광은 재개될 것이지만, 정확한 시기와 방법을 비정할 수는 없다. 중요한 것은 기존의 시스템 수준에서 '재개' 되는 것을 경계해야 한다는 점이다. 앞으로 재개될 금강산관광은 새로운 시스템과 형태로 시작될 필요가 있으며, 그 준비를 지금부터 시작해야 한다. 그 시작은 남·북 간 민족의 정체성 확인으로 시작되며, 이는 정치·경제적 교류가 아닌 역사·문화적 가치교류가 필요한 시점이 되었음을 의미한다. 결국 정체된 남·북 관계에서 가장 손쉽게 할 수 있는 노력을 실천해야 하며, 이는 역사적·문화적 연결을 위한 학술적 연구의 시작이라 할 수 있다. 역사·문화적 가치교류의 핵심은 새로운 시스템과 형태를 총괄할 수 있는 공식기관의 출범이다.

필자는 '남북금강산연구센터(가칭)'를 제안한다. 남북금강산연구센터를 건립하여 남·북 학자의 접근성을 용이하게 함으로써 학술센터로의 거점 역할을 수행 할 수 있는 동력을 제공할 필요가 있다. 또한 센터 건립 장소를 DMZ에 설치하여 평화적 학술교류의 장으로써, 장소적 상징성과 역할을 부여하는 방안도 검토할 수 있다. 이는 남에서 북으로만 향하는 것이 아니라 북에서 남으로의 인적교류의 중심 거점이 될 수 있어야 함을 의미한다. 이를 통해 단순히 남북을 협의와 협력의 대상으로만 볼 것이 아니라 '민족의 공존'과 '쌍방향 학술교류'에 핵심가치를 두고 새로운 '학술교류 플랫폼'을 생성하는 데 주안점을 두어야 할 것이다.

셋째, 남·북 금강산의 자료의 아카이브 구축이다. 금강산연구센터는 '금강산 입구'라는 캐치프레이즈를 선점하기 위한 전제조건이 된다. 금강산관광이 중단되면서 금강산과 관련한 최신 정보가 부족한 상황이다. 인터넷에 접속하여 북한 관련 정보를 구하는 것도 제한적이고, 최근 금강산 관련 사진을 구하는 것도 쉽지 않다. 현재 찾아볼 수 있는 북한 관련 정보와 자료는 최소 10년 이상 된 자료를 의미한다.

152) 이와 관련된 사항은 강원도 홈페이지의 보도자료를 참조하면 된다.

153) 강원도, <최문순 강원도지사, 금강산 관광재개를 위한 국제적 협력 나서>, 2019년 11월 7일 보도자료.

따라서 금강산연구센터는 최근 북한의 금강산 상황에 대한 자료를 수집해야 하고, 관련 정보를 체계적으로 구축할 필요가 있다. 또한 일반인도 쉽게 접근하여 신뢰성 있는 정보를 기반으로 편집·가공·공유할 수 있는 플랫폼 공간을 구축하고, 이를 서비스하는 시스템을 구축해야 한다. 동시에 오프라인에서도 금강산 자료를 구축하여야 한다. 궁극적으로 ‘금강산 자료는 양구에서 모두 구할 수 있다’는 심리적 믿음을 구축해야 함을 의미한다.

아카이브 구축정책은 문재인 정부의 『문화비전 2030-사람이 있는 문화』의 핵심가치이다. 지역문화 분권 실현과 문화자원의 융합역량 강화, 문화자원의 기록 보존 체계 등과 합치된다. 국민들이 문화를 향유할 수 있게끔 그 기회를 확대시키는 것을 중요한 가치로 내걸어, 누구든 쉽게 참여할 수 있도록 기회를 제공하고 있으며, 각종 문화콘텐츠의 디지털 아카이브 구축을 추진하고 있다. “국가 정책적으로 지역문화 분권의 실현을 중요한 정책적 기조로 삼고 있고, 지역은 이런 일상적인 문화 활동이 구현되는 장이기 때문에 지역에 대한 기본적 이해를 통한 현실 진단과 미래 방향성을 찾는 작업”¹⁵⁴⁾은 금강산 연구를 위한 아카이브센터 건립 가치와 일치된다고 할 수 있다.

이렇듯 남·북 간 금강산 자료의 아카이브 구축은 금강산의 사회문화적 본질을 밝히는 과정이라 할 수 있으며, 서로 다른 문화의 융합과정에서 우리가 필연적으로 겪어야 할 첫 과정이다.

결국 ‘금강산 양구로’는 보편적 문화원형의 객체로서 새로운 기회로 도약하게 만드는 매력적인 소재이다.

154) 이종미, 『강원학연구원 운영 기본계획』, 강원연구원 강원학연구원, 2018, 31쪽.

3. '금강산 양구로'의 장거리 트레일 개발 방향성

'금강산 양구로'를 개발할 때 오늘날의 트렌드를 반영하는 것이 중요하다. 본 절에서는 2가지의 개발 방향성을 제안한다.

첫째, COVID-19 시대에 '일상적인 삶'의 연속성에서 트렌드에 기반한 개발이어야 한다. 2019년 12월 중국 후베이성 우한시에서 발병한 COVID-19는 팬데믹으로 전환되어 전 세계로 확산되었고, 우리는 뉴노멀시대를 맞이하고 있다. 정부의 고강도 사회적 거리두기 정책으로 안정기에 접어드는 듯했지만, 국내외적으로 재확산 현상을 보이고 있다. 그 결과 세계 산업 전반에 걸쳐 심각한 위기 상황이 전개되고 있다. 문제는 이 위기가 일회성으로 끝나는 것이 아니라 앞으로도 계속 일어날 수 있다는 점이다. 그러므로 우리는 단기적인 전략에서 벗어나 장기적인 전략을 세워야 한다.

COVID-19는 우리 삶의 많은 부분을 바꾸어 놓았다. '일상적인 삶'의 전반에 걸쳐 치명적인 타격을 입혔다. 사람들로 하여금 개인의 행복을 추구하는 가치 있는 관광, 그리고 지역의 진정성을 느낄 수 있는 가치를 추구하도록 만들었다.

COVID-19로 인한 가장 큰 변화는 사회와 환경에 대한 사람들의 인식이 변화했다는 점이다. 자발적이든 비자발적이든 사람들은 '자가 격리'를 경험하게 되었고, 나와 내 주변의 사람들, 그리고 자연과 환경에 관심을 갖게 되었다.

이는 여행에 대한 인식도 바꾸었다. 먼저 '여행'의 범위가 좁아지면서 '안전'을 최우선시하는 여행객이 뚜렷하게 증가했다. 밀폐된 실내보다 사회적 거리두기가 가능한 야외활동을 하거나 아웃도어 레저액티비티와 관련성이 높은 지역을 방문하는 여행객이 늘고 있는 추세이다. 일종의 '편안한 불안보다 불편한 안전'을 선택하는 원거리 청정지역·자연친화 관광수요가 대폭 증가한 셈이다.

또한 시간과 비용을 많이 소비해야 하는 장거리 여행 대신에 근거리에서 시간을 보내려는 여가문화가 확산되고 있다. <표 IV-1>는 주요 기관의 보고서에서 추출한 COVID-19 이후의 관광전망을 정리한 자료이다.

<표 IV-1> 전문기관의 포스트 코로나 관광전망

구분	미래 관광 트렌드
한양대 관광연구소 & 한국관광학회	<ul style="list-style-type: none"> • 관광객의 단기적인 여행 변화 <ul style="list-style-type: none"> - 국내 관광이 활성화되고 자연중심의 관광지 선호 - 관광정보의 민감성 확대, 비대면 서비스 중심 스마트관광 소비, 서비스 확대 • 관광객의 중장기적인 여행 변화 <ul style="list-style-type: none"> - 진정성 있고 삶의 질을 우선하는 관광 - 안전과 위생 보장형 관광 수요 및 국내 중심의 럭셔리 여행 트렌드 확대
(주)아놀자 (SUPER)	<ul style="list-style-type: none"> • Supreme: 특급호텔에서 고급 서비스를 받는 ‘호캉스’ • Untact: 사람과 접촉하지 않는 비대면 서비스를 통한 예약 • Private: 개인화된 개별적인 관광 • Experience: 의미 있는 경험을 중시하는 여행 • Rebound: 여행을 떠났을 때 받게 되는 보상심리
한국문화관광연구원 <최근 관광트렌드 분석 및 전망>	<ul style="list-style-type: none"> • NEW 3S(Safe, Sustainable, Social) 존중 여행 • 관광, 지역 경계를 허물다. • 모바일이 주도하는 새로운 관광생태계 • 스스로 결정하고 떠나는 DIY 여행 • 즐거운 불편함, OR(Outdoor Recreation) 여행 • 신 소비층으로 부상하는 중장년층 • 여유로움과 행복을 추구하는 여행문화 • 실속형 관광소비 정착 • 지역의 숨겨진 매력을 찾아 떠나는 여행 • 한국 관광 시장에서 중국 영향력 확대
서울관광재단	<ul style="list-style-type: none"> • 함께하는 여가·관광 활동에서 개인 중심의 안전 여가·관광 트렌드 강화 • 사람 간 물리적 거리두기를 위해 외식·여가·관광 사업체의 실내 공간 재배치 활성화 • 사람들의 좋아진 일상 범위를 고려해 지역 내 관광 사업 및 생활 속 관광 강화 • 외식·여가·관광 분야의 비대면 서비스가 확대되며 비대면 리드타임 관리 중요성 증가
한국관광공사 (SAFETY)	<ul style="list-style-type: none"> • Short distance(근거리): 수도권·대도시 주변 ‘근거리’ 관광수요 증가 • Activity(야외활동): 아웃도어 ‘레저 및 캠핑’ 수요 증가 • Family(가족): 가족과 함께하는 일상 관광 확대 • Eco-Area(자연친화·청정지역): 청정지역 관광수요 증가 • Tourist-Site(인기관광지): 인기관광지 중심 관광수요 변동 • Yet(수요회복 조짐): 관광육구 존재. 그러나 회복까지 시간 필요
경기연구원	<ul style="list-style-type: none"> • 해외여행 시대는 저물고, 국내여행이 부상함 • 일상에서 벗어난 ‘여행’에서 일상에서 즐기는 ‘여가’로 전환 • 여행 키워드는 ‘청결’ • 심리적 치유와 면역력 증진을 위해 쾌적한 자연여행 선호 • 관광산업 디지털 트랜스포메이션 가속화

* 자료: 각 기관 홈페이지 참조

최재천은 『코로나 사피엔스』에서 “새로운 바이러스의 출현은 그 시기가 점점 더 짧아질 수도 있고 최악의 경우 매년 새로운 팬데믹을 맞이할 수 있음을 시사”¹⁵⁵⁾했다. 결국 바이러스는 백신이 개발된다고 하더라도 사라지지 않으며 우리는 ‘사회적 거리두기’와 같은 행동백신과 ‘자연과 거리두기’인 생태백신을 통해서 질서를 유지해야 한다는 것이다.

결과적으로 COVID-19는 뉴노멀시대의 화두인 인간과 자연의 관계를 돌아보게 하였다. 이는 기존의 사회·문화적 규범의 순응과 이탈을 가져왔고, 도덕적 경계의 변화, 행동면역 체계의 전환, 외부인에 대한 두려움 가중 등 새로운 형태의 트라우마를 생성시켰다. 개인에게 상실감·감정조절·가족문제·우울·불안·스트레스가 심화되는 현상이 증가하면서 이것이 새로운 사회문제로 떠오르고 있다.

COVID-19로 인한 언택트 시대에 심리적인 위축을 극복하려면 ‘마음의 콘택트’가 필요하다. 이를 위한 대안으로 제시되는 것이 ‘걷기 활동’과 ‘의미 있는 길’과의 접목이다. ‘걷기’의 본질은 신체 활동을 통해 마음을 즐겁게 하는 행위에 있다. 따라서 일상이 비일상이 되어 버린 지금, ‘걷기’가 몸과 마음을 치유하는 ‘문화 활동’의 일환이라 할 수 있다.

COVID-19 시대에서 가장 효과적인 ‘행동백신’은 ‘생태적인 길 걷기’와 관련이 있다. 그러므로 우리는 지금 ‘생태’의 관점에서 문화의 길을 개발할 필요가 있다.

둘째, 해당 길에 특화된 콘텐츠의 개발과 함께 문화콘텐츠를 활용하여야 한다. 길은 유구한 시간성을 담지한 역사적 흔적이자 문화가 반영된 결과물이다. 민족의 역사와 문화를 내포하고 있는 길은 오늘날의 급격한 사회변화와 개발 사업 때문에 그 흔적조차 찾을 수 없을 만큼 사라지거나 변화를 겪고 있다.

그런데 이를 인지해서 길을 복원·개발하여 상당한 성과를 보이는 경우가 있다. 지역 내 관광 인프라의 가치를 구현하기 위해 옛길이나 역사문화 기반의 길을 개발한

155) 최재천·장하준·최재봉·홍기빈·김누리·김경일, 『코로나 사피엔스』, 인플루엔셜, 2020, 32-33쪽.

경우가 그렇다. 그러나 해당 길에 특화된 콘텐츠를 개발하거나 문화콘텐츠를 활용하여 접목하는 부분은 다소 미흡한 실정이다. 이는 “수적·양적 증가에 비해 조성된 길의 관리 및 운영 미흡, 장소에 의미를 부여하려는 고민 부족, 길의 조성에만 치중하여 지역의 역사·문화자원과 연계된 경우라 하더라도 지역문화를 이해하거나 체험할 수 있는 요소는 이루어지지 못하고 있다”¹⁵⁶⁾는 언급을 통해서도 알 수 있다. 그 결과 전통적인 패러다임이 소비자의 취향 변화를 따라가지 못하고, 그 결과 슬로시티나 체험관광 등과 같은 트렌드 변화에 적극적으로 대처하지 못한다는 의미이다.

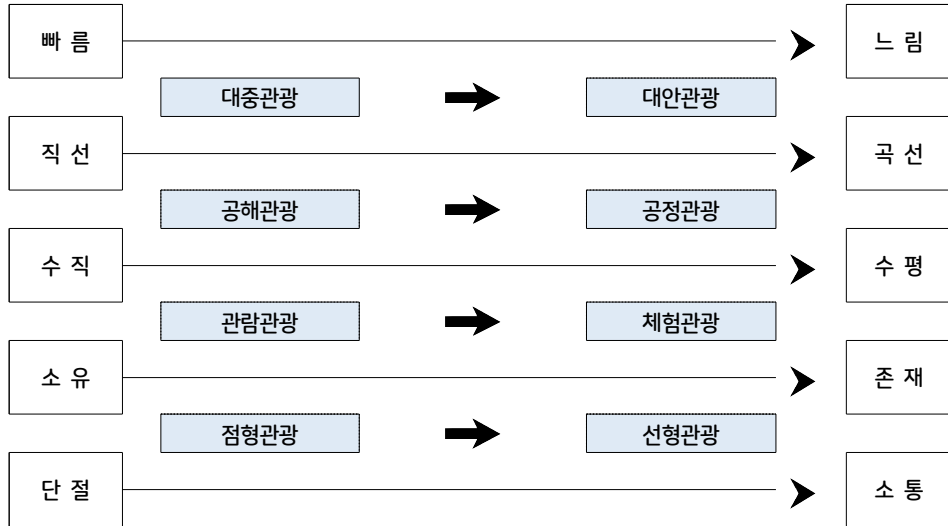
지금까지는 길을 단순히 점과 점을 잇는 ‘직선’형 도로로 보는 시각이 일반적이었다. 그러나 현재는 점형관광 형태에서 다양한 테마가 있는 연결노선을 따라 이동하는 선형관광으로 변화하고 있다. 걷는 길 중심의 ‘선형관광’이란 선처럼 가늘고 긴 모양을 뜻하는 ‘선형’과 ‘관광’을 결합한 합성어이다. 무동력 이동수단을 활용하여 선형으로 연결된 자원을 관광한다는 의미이다.

지속가능한 관광자원 개발, 느낌의 가치 발현, 웰빙·웰니스 증진 등 점형자원과는 차별화된 장점이 있다. 이는 인적·물질적 교류뿐만 아니라 역사와 문화가 살아 있고, 환경과 자연이 조화를 이루어 공생하는 길, 즉 ‘곡선’의 길로 보는 시각으로 바뀌고 있다.

달리 말하면 일방적인 수직적 정보전달 구조에서 스스로 정보를 찾는 수평적 구조로 변화하는 셈이다. 이는 곧 관광콘텐츠의 다변화를 뜻한다. 과거에는 등산이나 단순히 ‘걷기’에만 치중했다면 이제는 도보형 순례여행 및 자연·역사·문화자원과 연계하여 느끼고 배우는 체험형 도보여행 열풍이 불고 있다. 이는 곧 걷기 중심의 여가활동 확산을 의미한다.¹⁵⁷⁾

156) 이상열, 앞의 책, 45쪽.

157) 박부원, 앞의 논문, 2019, 249쪽.



<그림 IV-1> 문화와 관광 패러다임의 변화

*출처: 경기문화재단, 『경기옛길 삼남길·의주길 개발 및 활용 연구보고서』, 2014, 273쪽.

최근 관광의 흐름은 양적 증가를 중시하는 대중관광에서 질적 체험을 중시하는 대안관광으로 바뀌었고, 여행을 통해 감동을 느끼고 새로움을 추구하려는 감성관광으로 변화하고 있다. 이는 대중관광이 중심이었던 양적 증가를 목적으로 하는 관광시대에서 질적 증가를 목적으로 하는 관광으로의 변화를 뜻한다. 구체적으로 말하자면 체험을 통해 머리와 마음에서 일어나는 인식 변화, 그리고 감동을 불러일으키는 감성관광으로의 전환을 의미한다.

점형관광에서 선형관광으로의 전환은 관광 공간의 기능적 이동이자 전통적 장소라는 공간에 가치가 부여된 ‘명소로의 전환’을 의미한다. 한 공간을 관광장소로 인식하면 관광객은 관광비용을 지불하는 것을 주저한다. 그런데 관광객이 그 공간을 명소로 인식하면 관광비용을 지불하는 것을 덜 주저한다. 이는 공간을 명소화하려면 공간과 관광객이 문화적으로 교류되어야 한다는 것을 전제한다. 다시 말해 ‘공간’이란 감성, 추억, 경험이 부여된 공간을 의미하며, 이를 바탕으로 길을 어떻게 조성해야

하는지 그 방향성을 알 수 있다.

최근의 트렌드로 인해 정부와 지방자치단체는 길에 대한 관심이 높아졌고, 이는 다양한 길을 발굴하여 자원화하려는 노력으로 이어지고 있다. 1996년 민선정부가 출범한 후, 근대화 과정에서 추구하던 개발 논리에서 벗어나 그동안 도외시되었던 지역의 정체성이 새로 부각되기 시작하였다. 그 결과 민속촌을 조성하거나 한옥마을, 청계천 개발 등 역사공간을 문화자원으로 주목하면서 이를 복원하거나 재창출하려는 문화도시의 전략을 세웠다.

2007년 제주 올레길을 시작으로 ‘길을 재조명’하게 되었고, 걷기에 대한 관심도 고조되었다. 이후 올레길이 성공을 하면서 중앙정부와 지방자치단체에서도 적극적으로 길을 조성하기 시작하였다. 길은 다양해졌고, 그 흐름은 전국적으로 확산되었다.

당시 길 조성 열풍이 불면서 탐방로가 만들어지고 도보여행이 본격적으로 시작되었다. 이후 2017년 3월 기준, 우리나라에 조성된 걷기여행길은 총 530길, 1,600개 코스로 총 연장 길이는 1만 6,369km이다.¹⁵⁸⁾ 강원도가 61길, 214코스로 가장 많은 길을 조성하였고, 경기도가 57길 186코스를 조성하였으며, 전라북도가 3번째로 많은 길을 조성하였다.

158) 두루누리(<https://www.durunubi.kr/>) 참조.

<표 IV-2> 지역별 걷기여행길 현황

구분	개소수	총연장(km)	비율(%)	비고(2017. 3. 30 기준)
서울	41길 128코스	683	4.17	
부산	19길 51코스	483	2.95	
대구	13길 37코스	298	1.82	
인천	7길 41코스	467	2.85	
광주	10길 34코스	273	1.67	
대전	11길 41코스	367	2.24	
울산	21길 64코스	516	3.15	
경기	57길 186코스	1,809	11.05	
강원	61길 214코스	2,766	16.90	
충북	20길 63코스	577	3.52	
충남	42길 90코스	999	6.10	
세종	3길 11코스	38	0.23	
전북	30길 107코스	2,450	14.97	
전남	76길 213코스	1,276	7.80	
경북	68길 148코스	1,631	9.96	
경남	42길 108코스	1,013	6.19	
제주	9길 64코스	723	4.42	
계	530길 1,600코스	16,369	100.00	

* 출처: 이수진·조응래·조성한·이승훈, 「길에 관광을 입히다, 선(線)형관광」, 『이슈&진단』 274호, 경기연구원, 2017, 3쪽.

실례로 경기옛길¹⁵⁹⁾의 기반이 된 조선시대의 10대로는 근현대 시기의 도로 발달과 변화에도 도로체계의 기본 근간을 유지하며 지역 간 문화교류의 통로였다. 이러한 특성 때문에 추진된 문화생태탐방로와 국가생태·문화탐방로 사업에서도 삼남대로(해남로), 영남대로(동래로), 관동대로(평해로)를 중요한 공간으로 설정하였고, 조선시대 10대로 중 의주로, 평해로, 동래로, 봉화로, 강화로, 해남로, 충청수영로, 통영별로 등이 도보여행길로 조성되었다.

159) 경기도 옛길사업은 2011년 경기 남부지역 수원-화성-오산 3개 지역의 문화콘텐츠를 조사하던 중 정조와 관련된 광범위한 문화유산을 확인하게 되면서 그곳을 현대인들이 걸을 수 있도록 해보자는 취지에서 시작하다. 이후 2013년 12월 2일 경기도조례 제 4651호, <경기도 옛길 조성 및 관리·운영에 관한 조례>가 시행되면서 본격화되었다.

<표 IV-3> 조선시대 10대로 관련 역사문화로 현황

10대로	도보여행길 명칭	조성 지역	공간 범주	비고
종합	서울한양도성길	서울 종로·중·성북·서대문	광역형	10대로의 출발점
제1로 의주로	의주길	경기 고양·파주	광역형	경기도·고양·파주·경기문화재단과 (사)아름다운도보여행 협력으로 조성
	반구정길 (평화누리길 9코스)	경기 파주	지역형	임진나루~화석정 구간이 의주로를 포함
제2로 경흥로	경흥길	경기 의정부·포천	광역형	경기도·의정부·포천·경기문화재단이 2021년 조성 및 개통 예정
제3로 평해로	평해길	경기 구리·남양주·양평	광역형	경기도·구리·남양주·양평·경기문화재단이 2020년 조성 및 12월 개통
	다산길	경기 남양주	지역형	다산길의 경우, 1코스가 평해로를 포함
	두물머리길	경기 양평	지역형	평해길의 제4길과 중복
	물소리길	경기 양평	지역형	평해길의 제4, 5, 6길과 중복
	대관령너머길	강원 강릉·평창	광역형	바우길의 2·3·10·11코스 명승 제74호 대관령옛길 포함
	해파랑길	부산 해운대구~강원 고성	초광역형	강원 강릉~경북 울진 평해 구간이 평해로를 포함 해파랑길의 울진 이북 구간은 관동팔경 녹색경관길 등과 중복 노선 존재
제4로 동래로	새재넘어소조령길	경북 문경, 괴산·충주	초광역형	명승 제32호 문경새재 구간 포함
	관갑천잔도(토끼비리)	경북 문경	지역형	동래로 3대 잔도(棧道)의 하나로서 명승 제31호로 지정
	동명면누리길	경북 칠곡	지역형	금암리~봉암리 구간
	밀양아리랑길	경남 밀양	지역형	밀양아리랑길 1코스
	황산강 배랑길	경남 양산	지역형	배랑길 1구간이 동래로를 포함 황산잔도의 일부 구간을 포함
제5로 봉화로	삼남길		광역형	경기도·경기문화재단
	토성산성 어울길	서울 송파·경기 광주·하남	초광역형	토성산성 어울길 중 남한산성 구간
	소백산 자락길	경북 영주, 충북 단양	초광역형	소백산 자락길 3코스 및 2코스 일부 구간이 봉화로에 해당 명승 제30호 죽령옛길 구간 포함
제6로 강화로	강화로	김포	광역형	경기도·김포·경기문화재단이 2022년 조성 및 개통
	강화나들길	인천 강화	지역형	강화나들길 중 1코스·9코스 구간 서울둘레길 6코스, 안양천코스 강서구 구간, 강서둘레길 1코스 개화산 숲길 구간도 강화로 옛길과 관련

IV. '금강산 양구로' 의미와 가치 발굴

10대로	도보여행길 명칭	구성 지역	공간 범주	비고
제7로 수원별로	수원팔색길	경기 수원	지역형	1길 모수길, 7길 효행길은 삼남길 수원 구간과 부분 중복 8길 화성성곽길은 조선시대 수원별로 및 해남로 구간을 포함
제8로 해남로	삼남길	경기 과천~전남 해남	초광역형	(사)아름다운도보여행이 코오롱스포츠와 해당 자치단체 지원을 받아서 조성함
	경기도	경기 과천·안양·의왕·수원·화성·오산·평택	광역형	경기도와 경기문화재단이 과천, 안양, 의왕, 수원, 화성, 오산, 평택과 함께 2015년 조성함
	충남	충남 천안·공주·논산		공주시 경천면부터 전북 여산 구간은 춘향전옛길로 불림
	전남	전남 장성·나주·영암·강진·해남, 광주 광산		삼남길의 해남군 구간은 '해남삼남길' 명칭 사용
	아름다운 순례길	전북 익산·전주·김제	광역형	아름다운 순례길 6·7코스 구간 일부
	갈재길	전북 정읍, 전남 장성	초광역형	옛 해남로 구간을 갈재길로 명명
	풍류락도 영산가람길	전남 나주	지역형	영산가람길 1·3코스 일부 구간
정약용의 남도유배길	전남 강진·영암	광역형	남도유배길 3·4코스 대체로 일치, 4코스는 『대동지지』에서 다른 제주해로의 출발지인 이진성으로 연결	
우수영 강강술래길	전남 해남	지역형	우수영지 일대 구간	
제9로 충청수영로	내포문화숲길	충남 서산·당진·홍성·예산	광역형	세부 노선 중 내포역사인물길, 웅암포 가는 길에 해당
	홍주성천년여행길	충남 홍성	지역형	충청수영로는 홍성읍 초입 구간에 해당
	도미부인솔바람길	충남 보령	지역형	충청수영로는 충청수영성 입구 구간에 해당하며, 보령시는 이 구간을 벚꽃드라이브길로 지정 솔바람길은 충남이 2010년부터 소나무숲을 연계한 길로 조성
제10로 통영별로	도란도란 시나브로길	전북 전주	지역형	통영별로는 중앙동~한벽당 구간에 해당
	이순신 백의종군로	경남 하동·산청·합천·사천·진주	광역형	백의종군로를 확대 조성함, 10대로 노선에는 속하지 않으나 전남 구례군·순천시에 '남도 이순신 백의종군로'가 조성되어 있음
	토영 이야~길	경남 통영	지역형	통제영 일대 구간

* 자료: 이상열, 앞의 책, 55쪽. 이상열 자료를 기반으로 연구자가 일부 조사내용을 추가함.

그런데 아쉬운 점도 있다. 지방자치단체가 중심이 되어 걷기 여행에 적합한 길을 다양하게 조성¹⁶⁰⁾하였지만, 전체를 아우를 수 있는 매력적인 이야기가 부재하고, 지역과 지역을 문화적으로 이을 수 있는 소재가 빈곤하다는 점이다.

이상열은 “10대 역사문화 축에 의한 역사문화로 개발 및 연계를 위해서는 고지도, 근현대지도, 위성사진, 각종 지지(地誌)를 활용한 조선시대 10대로 노선의 원형 고증이 필수적으로 요구”되며, “그 결과로 발굴된 노선 중 원형성이 뛰어난 경우에는 문화재 지정 등을 통해서 보존하고, 도보여행에 부적합한 구간에는 대체로를 지정하는 방향으로 역사문화로 노선을 확정할 필요가 있다”¹⁶¹⁾고 하였다. 그러나 이미 조성된 문화생태탐방로와 역사문화로 중에는 타 지역의 도보여행 길과 동일한 자원을 활용한 사례보다 큰 공간적 범주의 도보여행길 중 특정 구간에 해당하는 사례가 존재한다.¹⁶²⁾ 유사 소재를 활용한 길들은 고증 및 길 간 연계 미흡 등의 문제를 해소하여 광역 또는 초광역적 범주의 연계 가능성을 지닌 사례라 할 수 있다.

대표적으로 경기옛길은 역사문화탐방로로서 조선시대 옛길을 바탕으로 하고 있다. 이때 ‘복원’의 개념이 아닌 옛길의 특수성-역사성, 지역성-정체성을 최대한 활용한다는 측면에서 길의 명칭을 옛 이름에 의거하여 적용하였다. 옛길 원형은 옛길을 활용한 도보길의 특수성 중 가장 핵심적인 요소이기 때문이다. 옛길의 역사성은 ‘상품’으로서의 가치를 높일 뿐 아니라 수요자에게는 기존의 도보여행에서 느낄 수 없었던 역사문화 체험을 제공토록 하는 소중한 가치¹⁶³⁾에 있기 때문에, 경기옛길은 지방자치단체의 우수한 길 자원과 연계하여 하나의 장거리 트레일로 개발되고 있다.

결과적으로 ‘금강산 양구로’의 금강산 여정은 목적으로서의 관광이 아닌 과정으로서의 관광으로 변모해야 한다. 현금의 상황에서 보여줄 것이 없는 게 문제가 아니다. 이미 존재하는 산수를 ‘어떻게’ 즐기게 할 것인가에 대한 심층적인 고민이 필요하다.

160) 두루누비(<https://www.durunubi.kr/>) 참조.

161) 이상열, 앞의 책, 132쪽.

162) 위의 책, 65쪽.

163) 이지훈, 「경기도 옛길(영남길) 조성사업 개요」, 『경기도 옛길, 영남길 개발 및 조성 결과보고서』, 경기도, 2015, 14쪽.

남양주에서 출발하여 가평과 춘천을 거쳐 양구에 이르는 일반적인 여행이 아니라, 다양한 인문학적 소재를 활용하여 금강산관광 일정을 세우고, 방문 장소에 깃든 시와 감상평을 느끼고, 그 속에 깃든 전설을 느낄 때 금강산 여정의 진수를 체험할 수 있을 것이다.

이종미는 “통일 한국, 남북 교류 활성화시기에 부응하는 남북 강원도 역사 문화, 정체성 구축 방안 및 기획연구사업도 필요”하며, “북한과의 교류협력을 확대하고 금강산과 설악권을 동시에 세계유산화 하는 방안에 대한 검토가 필요하다. 관동팔경의 경우도 남강원과 북강원에 함께 있기 때문에 공동으로 자료를 구축하여야 하고, 철원 태봉성의 공동 발굴도 남북 교류협력 차원에서 접근해야 한다”¹⁶⁴⁾며, 향후 교류협력의 방향성을 제시했다.

그러나 지금까지 남북협력사업에 대한 다양한 제안과 검토가 있었다. 우리나라에서 제안하는 협력사업은 ‘우리나라의 희망’일 뿐, 북한에 대한 이해와 배려가 부족했다. 즉 우리의 요구와 희망만이 아니라 현재 변화하고 있는 북한의 모습을 제대로 알고, 교류와 협력을 바탕으로 해야 한다. 그리고 우리 사회 내부의 정치적-이데올로기적 갈등을 해소하여 ‘평화와 통일’이라는 미래의 가치관을 ‘어떻게 녹여낼 것인가’에 대한 고민이 전제되어야 한다.

새로운 남북협력 평화시대를 맞이한 만큼, ‘수도권에서 양구를 거쳐 금강산까지 갈 수 있는 길’을 중심축으로 설정하여 ‘금강산 양구로’라는 인문 소재를 통해 남·북 간의 심리적 이질감을 ‘길’이라는 하드웨어에 문화콘텐츠라는 소프트웨어를 강화하여 새로운 가치를 창출해야 할 때이다. 나아가 남측의 일방적인 북측 관광에서, 북측에서도 남측으로 향할 수 있는 ‘쌍방향 인적교류’의 ‘새로운 첫걸음’을 시작해야 한다. 그 시작은 ‘금강산 양구로’가 목적으로서의 교류에서 가치로서의 ‘길’로 확장되는 시점이라 할 수 있다.

164) 이종미, 앞의 책, 50-51쪽.

셋째, ‘금강산 양구로’를 활용하는 창조적 방안을 모색해야 한다. 금강산은 21세기의 남북관계를 대변하고 있는 상징물이다. 때문에 금강산 방문 여정이 좀 더 풍부해질 수 있도록 창조적 방안을 모색해야 한다.

가장 손쉽게 접근할 수 있는 방법은 걷는 길을 기반으로 한 금강산 트레일을 조성하는 일이다. 지역과 특정 지역과의 연결에 입각한 장거리 트레일¹⁶⁵⁾의 전제가 필요하다. 지금까지 교통수단이 발달하지 않았던 시절에 길이란, 사람과 사람을 만나게 하고, 도시와 도시를 이어주며, 문명과 문명을 만나게 하는 역할을 했다. 게다가 길은 사람이 이동할 수 있는 경로가 되어 물품을 교환하는 교역의 장이기도 했다.

이는 서로의 거리를 전제로, 두 지점들 사이에 특정한 관계를 형성할 수 있도록 관련성을 부여한 것이다. 다양한 지표상 지점들을 이음으로써 상호 관계를 형성하게 된다. 즉 길은 서로 다른 장소나 위치에 있는 사람과 지점을 잇는, 트레일에 기반한 연결성을 갖는다.

우리나라에서는 트레일¹⁶⁶⁾에 대한 개념 및 계획, 관리에 관해 명확하게 정의를 내리지 않는다. 하나의 용어가 각기 다른 여러 가지 용어로 해석되고 있으며, 트레일과 유사한 개념으로는 그린웨이, 탐방로, 녹지축, 녹지기반시설 등이 있다.¹⁶⁷⁾

외국의 경우에는 ①토틸서비스 제공(스위스 모빌리티, 영국 국립트레일), ②지역간 네트워크 구축(다뉴브강 자전거길, 체코와 폴란드 카르코노제 국립공원), ③특색 있는 테마(스페인 산티아고 순례길, 독일 동화가도), ④아름다운 자연환경(미국 서부 파월호수[Powell Lake] 물길, 미국 플로리다주 에버글레이즈[Everglades] 물길) 등을 기반으로 한 다양한 유형의 선형관광이 활성화되어 있다.¹⁶⁸⁾

165) 산림휴양법에서는 “산줄기나 산자락을 따라 길게 조성하여 시작과 종점이 연결되지 않는 길”로 정의되어 있다. 법제처, <산림문화·휴양에 관한 법률(약칭: 산림휴양법)>, 제22조의 2(숲길의 종류), 2011년 3월 9일 제정.

166) 이 논문에서 의미하는 트레일이란 ‘지역에서 이동 및 농경 등의 활동을 위해 자연스럽게 생겨난 길 가운데, 특히 지역의 역사자원, 문화자원, 자연자원 및 심미적 가치를 지닌 길을 발굴, 연결해 지역에 사는 사람과 외부에서 온 탐방객에게 지역의 의미를 알릴 수 있는 열려 있는 걷는 길’이다.

167) 경기문화재단 경기문화재연구원, 앞의 책(2권), 338쪽.

168) 이수진·조응래·조성한·이승훈, 「길에 관광을 입히다, 선(線)형 관광」, 『이슈&관광』 274호, 경기연구원.

영국에서는 20세기 초부터 ‘자연 속을 걷는’ 것이 인기를 얻으면서 많은 트레일이 생겨났다. 아름다운 자연과 트레일을 보호하고, 이를 체계적으로 관리하기 위하여 장거리 트레일 노선이 생겼고, 이것이 현재 영국의 국가트레일로 발전한 것이다.

1965년 최초의 국립트레일이 폐나인 웨이(Pennine Way)에 의해 조성된 이후¹⁶⁹⁾ 잉글랜드와 웨일스에 걸쳐 약 2,500마일(4,000km)에 이르는 짧은 산책로부터 630마일(393km)의 트레일 등 16개의 국립 트레일이 있으며 매년 약 8만 명이 완주한다.¹⁷⁰⁾ 또한 산티아고 순례길은 프랑스 남부 생장피드포르에서 스페인 산티아고 데 콤포스텔라 대성당까지 이르는 807km로, 통상 30일이 넘게 걸리는 트레일이다. 보통 4주 이상이 걸리는 여행을 10마일 정도의 도보 거리를 기준으로, 9박 10일 일정으로 관광 상품화하였으며, 매년 수만 명이 순례길을 걷고자 이곳에 방문한다.

‘금강산 양구로’는 출발점과 종착점이 이어지지 않는 ‘장거리 트레일’이다. 길 위의 역사와 이야기가 접목되는 체감형 콘텐츠의 창조적 방안을 모색하여 ‘금강산 양구로’만의 새로운 동력을 창출할 필요가 있다.

2017, 1쪽.

169) Paddy Dillon, 2007, The national trails of England, Scotland and Wales, Cicerone.; 황국웅·장병관, 「산악지역에서의 장거리 트레일 조성 계획방법 및 적용」, 『농촌계획』 17권, 한국농촌계획학회, 2011, 58쪽 재인용.

170) 내셔널 트레일 공식 홈페이지(<https://www.nationaltrail.co.uk>)

4. 경기옛길 역사문화탐방로 조성 사례¹⁷¹⁾

4.1 경기도 옛길 사업의 시작

경기도는 2011년, 경기도 내를 관통했던 조선시대 6대로를 기반으로 한 옛길을 시민들이 걸을 수 있게끔 도보탐방로로 조성하겠다는 계획을 발표했다. 그 결과 2015년까지 6대로 중에서 삼남길, 영남길, 의주길이 도보탐방로로 조성되었고, 나머지 3개의 길은 조성이 유예되었다. 이후 경기도는 2018년에 3개 탐방로를 조성하겠다고 발표하고, 평해길, 경흥길, 강화길에 대한 원형고증 조사에 착수했다.

‘경기도 옛길 개발 및 조성 사업’은 2011년에 경기도청 문화유산과의 경기도 문화재 활용에 관한 고민에서부터 시작되었다. 2010년경에는 문화재를 「문화재관리법」에 의한 보호와 보존의 대상으로 인식하였다. 그리하여 인지도가 높은 특정한 일부 문화재를 제외하고는 시민들의 관광 대상 자원으로 간주되지 않았다. 이와 같은 상황에서 경기도는 시민들에게 잘 알려지지 않았던 다양한 문화재를 일종의 관광 자원으로 제공하고자 했다.

이러한 기획 하에 경기도와 경기문화재단은 경기도 남부 권역에 넓게 산재되어 있는 문화재를 조사했다. 그 결과, 관광지화가 된 일부 문화재를 제외하고는 대부분의 문화재들에 대한 접근성이 매우 떨어진다는 사실을 알 수 있었다. 차량으로 접근이 불가능한 산지에 문화재가 위치하거나 평지에 위치하더라도 도로 같은 시설이 없어서 일반인의 접근이 불가능하였다. 의미가 있는 문화재임에도 불구하고 문화재 자체가 지니는 역사적 사실에 대한 홍보가 미흡한 경우도 많았다. 해당 문화재가 어떤 역사적 사실과 관련이 있는지 알지 못하는 경우가 많았으며, 문화재관리법상 지정 문화재로 인정받지 못하여 방치된 경우도 많았다. 일부 문화재는 주거 지역이나

171) 본 절은 경기옛길 신설 역사문화탐방로 고증과 도보탐방로 개척 종합결과보고서의 내용을 요약하였다. 경기문화재단연구원, 『경기옛길 원형노선(경흥로, 평해로, 강화로) 고증 및 조사연구보고서』 1권, 경기도·경기문화재단, 2019, 6-24쪽.

도심지에 위치하여 훼손되거나 파손되었음에도 누구도 그 문화재의 의미를 알 수 없었기 때문에 관리해야 할 대상임을 인식하지 못하기도 했다.

또한 가치적 측면에서는 국보, 보물급의 유형문화재부터 민속자료급의 무형문화재에 이르기까지 문화재의 층위가 매우 넓고 다양하여 '무엇을' '어떻게' 관광자원으로 시민들에게 제공할 것인가에 대한 문제의식을 발견했다.

이와 같은 문제를 해결하기 위해 도입된 방식은 다음과 같다. ①문화재를 권역별(경기도 동부·서부·남부·북부 등)로 나누어 시민들이 특정 시간대에 한 번에 즐길 수 있도록 해당 권역의 문화재를 서비스하는 것, ②권역별 문화재를 선형으로 연결하여 순차적으로 문화재를 서비스하는 것, ③차량 접근이 불가능한 경우에는 도보로 접근할 수 있게 고려하는 것, ④시민의 입장에서 문화재를 흥미롭게 즐길 수 있도록 콘텐츠로 가공하여 제공하는 것이 해결 방안이다. 이 시점까지는 도보탐방로 사업으로서의 관점을 가지고 있지 않았으나 도보탐방로 노선의 개념과 유사성을 발견할 수 있다.

4.2 경기도 옛길 도보탐방로 개발 및 조성 사업의 시작

'문화재를 선형으로 연결하여 관광자원화한 후 시민들에게 콘텐츠 서비스로서 제공한다'는 개념은 곧 '도보탐방로'의 개념과 직결되었다. 2010년 당시에는 제주도의 도보탐방로인 올레길이 성공을 거두면서 전 국민이 올레길의 존재를 알고 있는 상황이었다. 게다가 걷기 여행을 즐기려는 여가문화가 급속도로 확산되는 추세였다.

더불어 제주 올레길이 성공을 거두자 이에 고무된 전국의 기초자치단체와 민간단체들은 도보탐방로를 다양하게 조성하고 있었다. 경기도는 이 점에 착안하여 경기문화재단에 '시민들이 길을 걸으며 역사문화 체험을 할 수 있도록 하자'는 취지를 전달한다.

당시 경기도에서 추진되었던 경기남부 문화콘텐츠 조사사업을 분석한 결과, 많은

역사문화 유산이 주로 옛길(특히 조선시대 주요 간선도로망)을 중심으로 분포되어 있음을 알 수 있었다. 그리고 조사사업의 대상지였던 수원·화성·오산에서 조선의 정조 임금과 관련이 깊은 문화유산이 산재한다는 점도 알 수 있었다. 이러한 결과는 ‘정조의 동선(動線)’과 관련이 있다.

정조는 즉위 후 아버지 사도세자의 천봉(薦奉)을 결정하고 당시의 수원부 화산에 현릉원을 건설하였다. 그 결과 이 지역에 많은 변화가 일어난다. 정조는 수원부의 치소(治所)를 팔달산 동쪽 기슭으로 옮겨 화성 신도시를 건설하고, 해마다 능행 참배에 나서면서 이 지역을 비롯한 능행차길 주변에 많은 흔적과 이야기를 남겼다. 당시 정조의 능행차 동선은 이미 존재하고 있던 옛길(조선의 도로망) 중 하나인 삼남대로(三南大路, 또는 제주로)를 이용할 수밖에 없었으며, 자연스레 삼남로 인근에 능행차와 관련 있는 역사문화자원들이 산재하게 되었다.

경기도는 이 조사 결과로 경기남부 문화콘텐츠 조사 사업은 탐방로 조성사업으로 그 방향을 전환·확정하게 되었다.

4.3 경기도 옛길 관리 조례의 지정

경기도는 2013년 6월 5일, 전국에서 유일하게 ‘옛길의 개념’을 규정하고 옛길을 조성했다. 이는 경기도 옛길을 조성하고 지속적인 관리를 위한 목적이었다. 그리고 추후 관리를 위해 ‘경기도 옛길 조성 및 관리·운영에 관한 조례와 시행규칙’을 제정하였다. 해당 조례의 전문을 이해하면 경기도 옛길 조성 사업의 실체를 이해할 수 있다.

다음은 경기도, 경상남도, 제주특별자치도의 옛길 조성 및 관리·운영에 관한 조례를 비교한 자료이다.

<표 IV-4> 지방자치단체별 옛길 조례 비교

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
공포	2013. 12. 2	2015. 8. 13	2017. 12. 29
목적	경기지역 역사문화의 우수성을 알리고 경기지역 옛길의 생태환경을 보전하기 위해 “경기도 옛길(이하 “옛길”이라 한다)”을 조성하고 그 관리·운영에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. -제1조(목적)	경상남도 역사 및 문화의 우수성을 알리고 도민들에게 자연과 역사체험의 기회를 제공하기 위하여 옛길을 조성하고 그 관리에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. -제1조(목적)	제주특별자치도의 과거 옛 선인들이 사회·경제·문화생활 등을 목적으로 이동하던 길을 발굴하여 도민들에게 문화유산의 우수성과 생활문화와 역사체험의 기회를 제공하고, 지역공동체 유지에 기여하고자 옛길을 조성·관리 및 지원하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. -제1조(목적)
정의	예전부터 사람들이 모여 살며 지역의 개성과 장소성을 만들어내는 공간으로 옛 선인들의 정신을 포함하고 있는 길을 원형으로 하여, 도민들에게 역사·문화적 체험기회를 제공하고, 역사·문화·자연자원을 연계 활용하여 경기도지사가 지정·조성한 길을 말한다. -제2조(정의)	옛 선인들이 예전부터 사용하던 경상남도에 있는 길로서 주변의 역사·문화·자연자원과 연계하여 관광자원으로 개발할 가치가 있거나 도민들에게 역사·문화적 체험기회를 제공하기 위하여 조성하는 길을 말한다. -제2조(정의)	제4조에 따라 제주특별자치도지사(이하 “도지사”라 한다)가 조성하여 지정·공포한 길을 말한다. -제2조(정의) ① 도지사는 과거 옛 선인들이 사회·경제·문화생활 등을 목적으로 이용하던 길 중 주변의 역사·문화·자연자원과 연계하여 문화자원으로 개발할 가치가 있거나 제주특별자치도민들에게 역사·문화적 체험기회를 제공하는 데 필요하다고 인정하는 길을 옛길로 조성할 수 있다. ② 도지사는 제1항에 따라 옛길을 조성한 경우에는 그 옛길의 명칭과 노선을 지정하여 공포하여야 한다. ③ 도지사는 제1항에 따라 옛길을 조성하려면 이해관계인(토지소유자를 포함한다. 이하 같다)의 의견을 미리 들어야 한다.

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
			④ 도지사는 이해관계인의 의사에 반하여 옛길을 조성하여서는 아니 된다. -제4조(옛길 조성 등)
기본 원칙	1. 옛길은 최대한 원형길을 바탕으로 조성하고 원래 있던 다양한 길(숲길, 임도, 강길, 제방길, 마을길 등)을 적극 활용하여 환경에 미치는 영향을 최소화한다. 2. 도보가 불가능한 구간은 대체로를 확보한다. 3. 길을 중심으로 고유한 역사·문화자원, 자연자원이 잘 보존된 지역을 중심으로 연결한다. 4. 옛길 조성 및 관리·운영은 주민·민간단체·연구기관·기업체·행정기관 등의 상호 신뢰와 협력을 통해 추진한다. -제3조(기본원칙)	1. 옛길은 최대한 원형을 보전하면서 조성하고 원래 있던 다양한 길(숲길, 임도, 강길, 제방길, 마을길 등)을 적극 활용하되 환경에 미치는 영향을 최소화한다. 2. 걷기가 불가능한 구간은 대체로를 확보한다. 3. 고유한 역사·문화·자연자원이 잘 보존된 지역을 옛길과 연결한다. 4. 옛길 조성 및 관리는 주민·민간단체·연구기관·기업체·행정기관 등의 상호신뢰와 협력을 통해 추진한다. -제3조(기본원칙)	1. 옛길은 최대한 원형을 보전하고 원래 있던 다양한 길(숲길, 임도, 농로, 마을길 등)을 적극 활용하여 환경에 미치는 영향을 최소화할 것 2. 도보가 불가능한 구간은 대체로를 확보하도록 노력할 것 3. 옛길은 고유한 사회·경제·문화·역사·자연 자원이 잘 보존된 지역을 중심으로 조성할 것 4. 옛길 조성은 주민·민간단체·연구기관·기업체·행정기관 등의 상호신뢰와 협력을 통하여 추진할 것 -제9조(옛길 조성의 기본원칙)
종합 계획 수립 / 조성 관리 지원	<경기도는 조례를 통해 운영 중> 옛길 조성·관리 구간은 옛 선인들의 정신이 깃든 예전부터 사용하던 옛길의 관할 행정구역중 경기도 내 구간을 말한다. -제4조(조성·관리구간) 도지사는 경기도 옛길 조성 및 관리운영을 통합적으로 추진하고, 관할 시장·군수를 포함한 관계기관 및 단체, 개인으로 구성되는 경기도 옛길 관리·운영 협의회(이하 “협의회”라 한다)를 설치·운영할 수 있다. -제5조(옛길 관리운영협의회)	경상남도지사(이하 “도지사”라 한다)는 옛길 조성 사업 지원을 위하여 필요한 경우 다음 각 호의 사항이 포함된 종합적인 계획을 수립·시행할 수 있다. 1. 옛길 조성 및 관리 방향과 목표 2. 옛길 조성·관리를 위한 예산 확보에 관한 사항 3. 옛길 지원 대상사업 발굴 및 활용 방법 4. 그밖에 옛길 조성 및 이용의 활성화에 관한 사항 -제4조(종합계획의 수립 등) ① 옛길은 해당 시장·군수가 조성 및 관리한다. ② 도지사는 옛길의 조성 및 관리에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 시장·군수에게 보조할 수 있다.	도지사는 옛길을 조성하고 관리하는 데 필요한 사업을 지원하기 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 제주특별자치도 옛길 조성 및 관리 지원 종합계획을 수립·시행하여야 한다. 1. 옛길의 조성·관리·지원 방향과 목표 2. 옛길의 조성·관리·지원을 위한 예산확보 방안 3. 옛길의 조성 및 지원을 위한 대상사업 발굴 및 활용 방안 4. 「제주특별자치도 도시재생 활성화 및 지원에 관한 조례」에 의한 도시재생사업 연계 방안 5. 「제주특별자치도 특별자치마을만들기 지원 조례」에

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
		<p>③ 옛길의 구간이 여러 시·군에 걸쳐 있을 경우 관련 시·군이 협력해서 추진할 수 있다. -제5조(옛길의 조성·관리 등)</p>	<p>의한 마을 만들기 사업 연계 방안 6. 그밖에 옛길 조성·관리 및 이용 활성화를 위하여 필요하다고 인정하는 사항 -제3조(종합계획 수립)</p>
<p>조성 관리 지원</p>	<p>경기도지사(이하 "도지사"이라 한다)는 경기도 옛길의 조성 및 관리·운영을 위하여 다음 각 호의 사업을 한다. 1. 옛길 안내센터 설치 및 생태·문화체험 프로그램 운영 2. 역사문화유산의 계승과 생태환경의식 고양을 위한 홍보 및 교육사업 3. 옛길의 역사문화, 생태환경 관련 자료의 수집과 정리를 통한 전시·출판·학술 및 문화사업 4. 그밖에 옛길의 개발 및 활용에 관한 종합계획 수립 등 -제6조(사업)</p> <p>① 옛길은 도지사 및 관할 시장·군수가 조성·관리·운영하되, 그 관리·운영은 시행규칙으로 정하는 인력 및 시설을 갖춘 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다. ② 도지사는 제1항에 따라 경기도 옛길의 관리·운영을 위탁받은 기관 또는 단체에 대하여 시행규칙으로 정하는 바에 따라 그 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. ③ 도지사는 경기도 옛길의 조성·관리·운영에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 시장·군수에게 지원할 수 있다. ④ 도지사 및 시장·군수는 경기도 옛길 조성·관리·운영에 대하여 협의회의 의견을 들어야 한다.</p>		<p>① 옛길 조성과 지원을 위하여 제주특별자치도 옛길조성 심의위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다. ② 위원회는 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함하여 13명 이내의 위원으로 구성한다. ③ 위원장 및 부위원장은 위원 중에서 호선한다. ④ 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중 도지사가 위촉하거나 임명한다. 1. 옛길에 대한 역사 문화적, 도시계획, 경관 등에 관한 전문적 학식과 경험이 있는 사람 2. 제주특별자치도의회에서 추천하는 제주특별자치도의원 2명 3. 옛길 소재 지역주민 4. 문화업무 담당 국장 ⑤ 위촉직 위원의 임기는 2년으로 하며 연임할 수 있다. 다만 위원의 사임 등으로 새로 위촉된 위원의 임기는 전임위원 임기의 남은 기간으로 한다. -제5조(옛길조성심의위원회)</p> <p>위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.</p> <p>1. 옛길 지정에 관한 사항 2. 제3조에 따른 계획 수립에 대한 사항 3. 옛길 위탁운영에 관한 사항</p>

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
	<p>-제7조(옛길의 조성·관리)</p>		<p>4. 옛길에서 행사지원 관한 사항 5. 그밖에 옛길 조성 및 활용을 위하여 필요한 사항 -제6조(위원회의 기능)</p>
<p>조성 관리 지원</p>	<p>① 도지사는 옛길의 조성·관리 및 걷기활동과 관련된 민간단체를 지원할 수 있다. ② 제1항에 따른 관련 민간단체에 대한 지원의 기준과 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 시행규칙으로 정한다. -제8조(관련 민간단체 지원)</p>		<p>① 위원장은 위원회의 회의를 소집하고 그 의장이 된다. ② 위원회는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다. ③ 위원회의 사무를 처리하기 위하여 문화업무를 총괄하는 담당과장을 간사로 둔다. -제7조(위원회의 회의)</p>
	<p>① 도지사는 옛길의 전문적인 통합관리와 이용을 촉진하기 위하여 옛길 안내센터를 설립하고 필요한 경우에는 지방공사·지방공단 또는 생태환경운동과 걷는 길 사업실적이 있거나 경기도 옛길 설치 목적에 부합하는 사업운영 능력을 가진 비영리법인(이하 "수탁자"라 한다)에게 그 관리·운영을 위탁할 수 있다. ② 제1항의 규정에 의한 위탁기간은 3년으로 하되, 도지사가 필요하다고 인정하는 경우에는 그 기간을 연장할 수 있다. ③ 수탁자는 옛길 안내센터의 관리·운영에 필요한 사항을 자체규정으로 정하고 이를 성실히 이행하여야 한다. ④ 제3항의 규정에 의하여 수탁자가 자체규정을 정하는 경우에는 미리 도지사의 승인을 얻어야 하며 개정</p>		<p>위원회에 참석하는 제주자치도 소속 공무원이 아닌 위원에게는 「제주특별자치도 각종위원회 실비 변상 조례」에 따라 예산의 범위에서 수당과 여비를 지급할 수 있다. -제8조(수당 등)</p> <p>① 옛길의 관리는 해당 토지를 관리하는 데 필요한 정당한 권리를 가진 자(이하 "권리자"라 한다)가 관리하는 것을 원칙으로 한다. 다만 도지사는 권리자로부터 관리 권한을 위임(재위임 포함)받아 옛길을 관리할 수 있다. ② 도지사는 옛길을 효율적으로 관리하기 위하여 도지사가 관리하는 옛길의 관리를 기관 또는 단체에게 위탁할 수 있다. -제10조(옛길의 관리 등)</p>

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
	<p>시에도 또한 같다. -제9조(안내센터 관리·운영의 위탁)</p> <p>수탁자는 옛길 안내센터를 자체 수입으로 관리·운영 하되, 도지사는 경기도 옛길의 통합관리·운영에 필요한 비용의 일부를 보조할 수 있다. -제10조(안내센터 운영비 등)</p>		<p>도지사는 옛길을 조성하고 관리 및 활용하는 데 소요되는 비용을 예산의 범위에서 지원할 수 있다. -제11조(재정지원)</p>
<p>조성 관리 지원</p>	<p>도지사는 수탁자가 다음 각 호의 하나에 해당하는 행위를 한 경우에는 위탁계약을 해지할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 옛길의 사업목적에 위반하여 운영한 경우 2. 옛길의 유지관리를 소홀히 한 경우 3. 위탁계약을 위반한 경우 4. 그밖에 공익상 위탁운영을 할 수 없는 사유가 발생한 경우 <p>-제11조(위탁계약의 해지 등)</p> <p>도지사는 제11조제1호부터 제4호까지에 따라 위탁계약을 해지하려는 경우에는 청문을 실시하여야 한다. -제12조(청문)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 수탁자는 회계처리를 위하여 회계 관련 장부를 비치하여야 하며 도지사의 요구가 있을 경우 이를 제출하여야 한다. ② 수탁자는 도지사의 업무상 필요한 명령이나 처분 등 지시사항을 성실히 이행하여야 한다. <p>-제13조(수탁자의 의무)</p>		

구분	경기도	경상남도	제주특별자치도
	<p>① 수탁자가 고의 또는 중대한 과실로 재산상 손해를 끼친 경우에는 그에 상당하는 손해를 배상하여야 한다.</p> <p>② 수탁자는 손해보험 가입 등 수탁 받은 재산의 손해 보전을 위한 방법을 마련하여야 한다.</p> <p>-제14조(재산의 관리)</p> <p>① 수탁자가 고의 또는 중대한 과실로 재산상 손해를 끼친 경우에는 그에 상당하는 손해를 배상하여야 한다.</p> <p>② 수탁자는 손해보험 가입 등 수탁 받은 재산의 손해 보전을 위한 방법을 마련하여야 한다.</p> <p>-제15조(손해배상 및 손해보전 등)</p> <p>① 도지사는 매년 1회 이상 수탁자로부터 시설관리·운영에 관한 보고를 받고 관련 장부와 서류 또는 그 관리·운영사항 등을 검사하거나 감독상 필요한 처분을 할 수 있다.</p> <p>② 도지사는 제1항의 규정에 의한 보고사항이나 검사 결과 시정하여야 할 사항이 있는 경우에는 지체 없이 필요한 조치를 취하여야 한다.</p> <p>-제16조(지도·감독)</p>		

* 자료: 법제처 국가법령정보센터

〈표 IV-4〉는 『옛길 조성 및 관리·운영 등에 관한 조례』를 지자체별로 비교한 자료다.¹⁷²⁾ 옛길 조례는 경기도가 2013년 12월에 최초로 제정하였고, 2015년에 경상남도, 2017년에 제주특별자치도가 조례를 지정하였다.

옛길 조례를 최초로 지정한 경기도를 중심으로 살펴보면, 제2조에서 경기도 옛길의 개념을 정의하고 있다. 옛길의 개념이 중요한 이유는 도보탐방로 조성의 대상으로 볼 수 있는 '옛길'의 시간과 공간적 범위가 매우 모호하기 때문이다. 일반적으로 '옛길'의 시간적 범위는 매우 광범위하다. 때문에 어느 시대까지의 길을 조성의 대상으로 보아야 할지 알 수 없다. '옛'이라는 의미가 10년이나 100년, 혹은 1000년 단위로 이해될 수 있어서다. 시대적으로 보았을 때도 고대인지, 중세인지, 전근대인지, 아니면 더 나아가 근대까지인지 그 해석이 달라질 수 있다.

공간적 범위에서도 모든 종류의 '길'을 조성의 대상으로 보아야 할 것인지, 이에 대한 해석이 다양해질 수 있다. 범위를 좁게 보아 골목길 단위의 길을 인정해야 할 것인지, 아니면 넓게 보아 우마차가 통행했던 도로망 또는 역로, 파발로를 조성의 대상으로 보아야 할 것인지 난해하다. 이런 혼란을 피하기 위해 조례 제2조에서 '옛길'의 개념을 밝히고 있는 것이다.

제2조에서는 옛길의 개념을 “예전부터 사람들이 모여 살며 지역의 개성과 장소성을 만들어내는 공간으로 옛 선인들의 정신을 포함하고 있는 길을 원형으로 하여, 도민들에게 역사·문화적 체험 기회를 제공하고 역사·문화·자연자원을 연계 활용하여 경기도지사가 지정·조성한 길을 말한다”라고 규정하고 있다. 이는 과거의 사람들이 이용했던 길이라면 그 규모와는 상관없이 모두 옛길 조성의 대상이 될 수 있으므로, 이를 활용하여 조성된 길은 '경기도에서 지정'한 대상만을 지칭한다. 이러한 개념 규정은 광의의 의미와 배타적 의미가 모두 포함되어 있는 규정이다.

제4조를 포함하여 이해하면, 과거에 이용한 '경기도 내'의 길이라면 모두 경기도 옛길 조성 사업의 대상이 될 수 있으나 이를 운영·관리·지원하는 도보탐방로는 경기도에서 지정한 대상의 옛길을 의미한다.¹⁷³⁾

172) 「부록-III」을 참고하면 된다.

제5조는 이와 같이 지정되어 조성된 옛길의 관리 주체가 누구인지를 지정하는 내용이다. 이에 따르면 ‘경기도 옛길’은 경기도지사가 통합적으로 관리하지만 옛길이 지나는 경기도 내의 기초자치단체들과 ‘협의체’를 구성하여 상호 협력하도록 한다. 이는 일회성 사업이 아니라 지속적으로 관리책임의 공유를 통해 책임을 부여하도록 규정한 것이다.

제6조부터 제9조까지는 경기도 옛길의 실질적인 운영 주체와 운영 방식을 규정한 것이다. 광범위한 옛길의 노선을 관에서 모두 관리하기란 어렵다. 때문에 관리와 운영을 수탁할 수 있는 단체를 지정하고 해당 단체에서 탐방프로그램을 운영하도록 하며, 이 운영을 경기도가 지원할 수 있도록 하는 규정들이 제시되어 있다.

제9조와 제10조는 ‘경기도 옛길 안내센터’를 설립하고 이를 경기도가 지원할 수 있도록 하는 규정이다. 이후 2020년 10월 ‘경기옛길센터’가 출범하여 옛길 관리 운영 사업을 전담하고 있으며, 옛길의 고증과 연구, 탐방 프로그램 운영, 도보환경 조성 및 시설물 관리를 전담하고 있다.

제11조부터 제17조까지는 옛길의 관리·운영을 수탁한 단체의 의무와 감사 등을 규정하고 있다. 여기에서 경기옛길 조례의 의미를 종합해보면 다음과 같다.

- ① 경기도 옛길의 공공자원적 가치를 인정
- ② 경기도 옛길 운영 주체의 성격을 규정
- ③ 민·관의 장점을 결합한 도보탐방로 운영 모델의 설정

위와 같은 조례 제정은 전국의 자치단체 최초의 입법이었으며, 각종 도보 관련 단체에서도 매우 획기적인 일로 평가되었다. 이후 각 기초자치단체에서 도보탐방로를

173) 최초 조례 제정 당시(2013년 6월) 제4조는 ‘옛길 조성·관리 구간은 조선시대에 확립된 6대로(삼남로, 의주로, 영남로, 경흥로, 평해로, 강화로)의 구간으로 정한다’와 같이 조선시대 도로망을 바탕으로 한 도보 탐방로임을 명확하게 명시하였다. 그러나 옛길의 개념이 지나치게 협소하다는 문제점과 추후 옛길 조성 사업의 확장을 염두에 두고, 2013년 12월, 현재와 같은 넓은 범위의 개념을 적용하는 것으로 개정되었다.

지정하고 운영하는 데 있어서 모델이 된 입법이기도 하였다.

경기도는 2013년에 제정된 이 조례를 근거로, 경기옛길의 관리·운영을 경기문화재단에 위탁하는 방식으로 운영하고 있다.

4.4 경기옛길 조성 사업 요약

2011년 최초 기획된 이래 2020년까지 진행된 경기옛길 사업의 경과를 간략하게 정리하면 다음과 같다. 이를 통해 신규로 조성되는 경기옛길 탐방로 역시 기존의 로드맵을 토대로 비정해 볼 수 있다.

- 1차: 삼남대로 기반 경기옛길 삼남길 일부 조성 및 개통(2010~2012)
 - ① 2010. 최초 사업 기획(문화재 활용 사업)
 - ② 2011. 경기 남부 지역 문화재 선형 연결, 삼남대로 고증 작업
 - ③ 2012. 5. 경기옛길 삼남길 일부 구간(수원, 화성, 오산) 조성·개통
- 2차: 경기옛길 삼남길 전 구간 개통 및 의주대로 기반 의주길 조성(2012~2013)
 - ④ 2013. 5. 삼남길 잔여 구간 탐방로 조성(과천, 의왕, 안양, 평택) 및 전 구간 개통(경기도 내 노선 총 연장 96km)
 - ⑤ 2013. 10. 경기옛길 의주길 조성(고양, 파주) 및 개통(경기도 내 노선 총 연장 51km)
 - ⑥ 2013. 6. 경기옛길 관리 운영에 관한 조례 제정, 2013. 12월 개정
 - ⑦ 도보탐방 프로그램 운영
- 3차: 영남대로(동래로) 기반 경기옛길 영남길 조성 및 개통(2014~2015)
 - ⑧ 2014. 1. 영남길 조성 사업 기획 및 추진

- ⑨ 2015. 12. 영남길 조성 사업 완료, 전 구간 개통(경기도 내 노선 총 연장 116km)
- ⑩ 도보탐방 프로그램 다각화: 자원봉사, 지역연계, 걷기축제 등
- 4차: 평해대로(평해로) 기반 경기옛길 평해길 조성 및 개통(2019~2020)
 - ⑪ 2018. 평해로, 경흥로, 강화로 원형발굴 및 대체로 개척 조사 실시
 - ⑫ 2019. 10. 원형발굴 및 대체로 개척조사 완료
 - ⑬ 2020. 4~11. 평해길 조성, 전 구간 개통(경기도 내 노선 총 연장 125km)
 - ⑭ 2020. 10. 경기문화재단 내 경기옛길 전담조직 ‘경기옛길센터’ 설치
- 5차: 경흥대로(경흥로) 기반 경기옛길 경흥길 조성 및 개통(2021) 예정
- 6차: 강화대로(강화로) 기반 경기옛길 강화길 조성 및 개통(2022) 예정

기존 3개 도보탐방로 개통에 2011년~2015년 총 4개년이 소요되었고, 2020년 12월 평해길의 조성이 완료되었다. 2021년에는 경흥길, 2022년 강화길을 조성함으로써 조선시대 6대로 조성이 완료될 예정이다.

4.5 경기옛길 평해길 조성 방향

경기도 옛길 조성사업은 경기도 지역의 옛길 주변에 산재한 역사·문화 자원을 콘텐츠화하여 시민을 대상으로 하는 공공서비스 사업이다. 역사문화탐방로는 경관탐방로와 다른 고유의 특성이 있다. 따라서 다음과 같은 조성 단계가 필수적이다.

4.5.1. 옛길의 고증

역사문화탐방로 조성의 첫 단계는 원형이 되는 옛길을 고증하는 일이다. 이 단계

에서는 탐방로의 기반이 될 옛길의 원형을 재구(再構)하여야 한다. 원형의 재구를 위해서 옛길의 노선이 표기된 『대동여지도』를 포함하여 시대별로 제작된 각 고지도를 확보한 후 노선의 경로를 추적해야 한다.

조선시대 이후의 자료로는 일제강점기 조선총독부에서 제작한 『조선지형도』에서 구체적인 노선을 확인할 수 있다. 고지도와 일제강점기 『조선지형도』를 현대 지도와 항공사진 등과 상호 대조하여 실질적인 원형로 노선을 확보한다.

4.5.2. 원형로 현장답사 및 주변 도로 확인

옛길에 대한 고증이 어느 정도 이루어지면 실제로 답사를 해서 옛길의 원형과 현재의 노선 상황을 확인해야 한다. 현재 옛길의 원형이 대부분 사라졌거나 도보탐방로로 사실상 활용하기가 불가능한 경우가 많다. 그러므로 활용이 가능한 원형로 구간과 활용이 불가능한 구간을 파악하고, 인접한 도로와 이용 상태 등을 확인하여야 한다.

4.5.3. 도보 불가능한 노선의 대체로 확보

이 단계에서는 먼저 고증된 원형노선과 지역의 역사문화 자원 등을 고려하여 전체적인 노선을 확인해야 한다. 기준이 되는 노선을 선정할 때는 옛길 원형을 기준선으로 삼는 방법과 주요한 자원을 잇는 선을 기준으로 삼는 방법이 있다.

원칙적으로는 전자를 준수하되, 도시화의 정도나 노선의 상태에 따라 후자의 기준을 따를 수 있다. 이는 기존에 조성된 경기옛길 노선의 약점으로 지적되고 있는 도보 편의성 확보를 위해 후자의 기준을 이용한 대체로를 적극 활용하여야 한다. 경기옛길 삼남길과 의주길은 전자의 기준에 가깝게 전체 노선이 선정되었으며 경기옛길 영남길은 후자의 기준에 가깝게 노선이 선정되었다.

대체로는 이 두 기준에 따라 가능한 모든 길(path)을 확인하여야 한다. 이때의 조사는 특정한 노선을 확인하는 데 그치지 않고, 해당 지역의 모든 길 정보를 수집

하는 것을 목적으로 한다. 이렇게 수집된 데이터(GPS 노선 정보 등)는 향후 사유지 관통, 도시계획 수정, 도로계획 변경 등으로 불가피하게 노선이 수정되어야 할 경우에 활용할 수 있다.

노선이 통과하는 지역의 데이터가 충분히 축적되면 대중교통 접근성과 보행안정성, 경관의 심미성, 문화자원과의 연계성 등을 고려하여 총 노선의 초안을 결정한다. 이 단계가 마무리되면 도보 전문가의 피드백 팀을 구성하여 모니터링을 진행하고, 의견을 수렴·반영하여 최종 노선을 선정한다.

4.5.4. 안내시설물 조성

① 안내시설물

노선을 확정하면 주변의 지형지물에 따라 안내표지 등 시설물을 설치한다. 대표적인 안내표지인 리본은 설치가 간편하고 시인성이 높으며 유지·보수가 용이하기 때문에 가장 보편적으로 활용된다. 종합안내판은 전체 노선의 시점과 종점에 설치하는 대형안내판으로 경기옛길의 전체 노선과 구간 정보가 담겨 있다. 구간안내판은 각 구간의 시작점에 설치하는 안내판으로 구간노선의 정보를 안내한다. 방향안내판은 직선 구간에서의 현재 위치확인이 가능하도록 정보를 제공하며, 도보 진행 방향을 확인 할 수 있도록 한다. 간이안내판은 주로 갈림길의 가로등이나 전봇대에 설치하여 정확한 방향을 안내하는데 주안점을 둔다.



<사진 IV-2> 안내리본 전경



<사진 IV-3> 종합안내판과 구간안내판 전경



<사진 IV-4> 방향안내판 전경



<사진 IV-5> 간이안내판 전경

② 콘텐츠시설물

직접적인 안내시설물 외에 부수적으로 경기옛길의 콘텐츠를 체험하도록 고안된 부수적인 시설물을 설치할 수 있다. 스탬프함은 경기옛길 통합 가이드북에 구간완보를 증명할 수 있는 트래블 패스 기능을 위해 설치한 시설물이다. 스탬프함에는 스탬프와 통합 가이드북을 함께 비치하고 있다.

또한 스토리보드는 경기옛길의 테마 콘셉트를 중심으로 디자인하여 옛길과 관련된 다양한 역사문화 콘텐츠를 텍스트로 담은 시설물이다. 경기옛길의 해당 구간의 역사·문화 자원을 이야기 형식으로 소개하고 있다.



<사진 IV-6> 경기옛길 평해길 스탬프함 전경



<사진 IV-7> 스토리보드 전경

③ 스마트폰 애플리케이션 도보 앱(Ramblr)

도보 앱은 스마트폰 애플리케이션을 통해 경기옛길 구간에 대한 지도 정보를 제공한다. 특히, 스마트폰의 위치확인시스템(GPS)을 바탕으로 현재의 위치를 알려주는 ‘내비게이션’ 역할을 한다. 또한 이동경로를 사진과 비디오 등으로 지도상에 표시해주며 통계수치 및 그래프, 이야기를 기록을 타인과 공유할 수 있기 때문에 탐방로 개발 시 필수적인 요소라 할 수 있다.



<사진 IV-8> 도보앱(Ramblr)



<사진 IV-9> 경기옛길 스마트폰 전용 앱

V

결론 및 정책제언

1. 결 론

이 연구는 ‘금강산 양구로’의 의미와 가치를 문화콘텐츠적 시각에서 발굴하고, 한반도 평화시대의 시의성과 상징성이 반영된, 금강산 양구로의 개발의 기본 구상과 활용 방향성을 모색하고 제시하는 데 목적이 있다.

‘금강산 양구로’에 주목한 이유는 4가지다. 첫째, ‘금강산 가는 길’의 원형발굴이 필요한 시점이라는 것과 둘째, 남북협력시대에 부합하는 ‘금강산 육로관광’에 대한 논의가 필요한 시점이라는 것이다. 셋째, ‘금강산 길’이 지닌 남·북 간 연결성에 주목할 필요가 있으며, 넷째, COVID-19 상황에 맞는 ‘역사의 길’이자 ‘생태의 길’로서 복원이 필요한 시점이기 때문이다. 이 연구는 이상과 같은 4가지를 배경으로 삼아 양구 지역의 핵심자원의 한 축인 ‘금강산까지의 길’을 소재로, 양구만의 핵심 콘텐츠를 확보하는 데 기여하고자 했다.

‘금강산 양구로’의 원형발굴과 유람경로를 활용하려는 시각으로 살펴본 이 연구는 ‘금강산 양구로’를 현재적 관점으로 시각화했다. 또한 앞으로 한반도에 진정한 평화가 정착되었을 때, 혹은 평화를 정착시키기 위해 재개될 ‘금강산 육로 관광’ 시대를 대비하기 위한 연구이다. 동시에 향후 새로운 시대에 기초 정보를 제공하고, 지역에 산재되어 있는 인문자원을 지역 간 연계를 통해 새로운 향유 요소를 발굴하는 연구이다.

이 연구를 통해 ‘금강산 양구로’ 원형발굴과 함께 남·북교류협력의 실천적 관점을 제시했다. 실천적 대안의 핵심은 헤겔의 “형식이 내용을 지배한다”는 개념이다. 이는 ‘형식’이 ‘내용’에 많은 영향을 준다는 것이고, 플랫폼과 같은 형식의 구축은 ‘과정과 결과’에 큰 영향을 미친다고 볼 수 있다. 즉 아래의 정책은 대북협상을 전제한 것이 아니라 상호이해를 전제한 공존으로서의 협력을 전제하며, ‘플랫폼 구축’을 정책으로 제안하고자 한다.

2. 정책제언

2.1 ‘금강산 양구로’ 원형발굴 및 탐방로 개발

‘금강산 양구로’에는 현재의 시대성을 반영해야 한다. 이는 시의성에 부합되는 문화콘텐츠 소재이다. ‘금강산 양구로’의 소재를 효율적으로 구현하기 위해서 다음 3가지를 제안한다.

첫째, 금강산으로 연결되는 ‘역사적 길’로서의 원형발굴이 필요하다. 양구로는 오래전부터 길의 역할을 수행했다. 지금처럼 교통수단이 발달하지 않았던 시절의 길은 물리적인 소통을 가능하게 하는 주요 수단이었다. 길은 사람과 사람을 만나게 하고 도시와 도시를 이어주며, 문명과 문명을 만나게 하는 중요한 역할을 하였다. 또한 사람들이 이동하는 경로가 되기도 하고 물품을 교환하게 하는 교역의 역할도 수행했다.

오래 전부터 선조들은 고대부터 도보나 나귀, 말을 타고 금강산으로 향했다. 그러다가 일제강점기 때 기존과 다른 ‘철도’라는 새로운 교통수단이 등장하였고, 2007년부터는 해로를 통해 금강산으로 향했다. 금강산으로 가는 길은 인간의 기술수준과 시대환경에 따라 끊임없이 변화했으며, 고정태로서의 길은 존재할 수 없다. 즉 시대에 따라 길의 의미와 형태, 기억이 변한다.

양구로는 평해로에서 분기하는 2개의 1차 지선 중 하나이다. 양구로는 평구, 청평,

가평, 춘천, 양구 등의 주요 취락을 경유한다. 그리고 평구역에서 덕소를 지나 마석 우리까지는 362번 지방도로, 그 이후부터는 ‘경춘국도’라 불리는 46번국도와 거의 일치한다. 양구로의 원형노선은 평구역에서 출발하여 청평, 가평, 춘천을 거쳐 양구까지 이어졌다.

양구로의 원형복원은 옛 경로의 복원에서 끝나는 것이 아니다. 원형고증을 통해 현재 노선, 지명 변천과 그 유래, 해당 지역의 설화·전설·민요 등 다양한 자원을 추가로 수집하여 양구로와 관련된 원천콘텐츠를 확보하는 것을 시작으로, 현재화된 옛길로 시각화하는 것이다.

둘째, ‘남양주-가평-춘천-양구-금강산 입구’까지 ‘관광자원화’를 위한 콘텐츠 자원 조사이다. 길은 한 지역의 지식, 기술, 생활양식 등을 다른 지역으로 전파시키는 역할을 해왔다. 그러므로 길의 효용성은 여러 측면에서 관찰할 수 있다. 왜냐하면 도로는 한 사회의 활력을 부여하는 문명 요소로서, 경관변화 과정을 밝힐 수 있는 열쇠인 동시에 지역의 문명사를 표현하는 상징적인 존재이기 때문이다.

인간에 의해서 의도적으로 만들어진 길, 즉 정치·경제·군사·문화적인 기능을 가진 도로의 건설과 관련 있는 고문헌 기록은 별로 없다. 다만 역제를 통해 고·중세시대의 도로망의 존재를 확인할 수 있다.

원형노선을 기반으로 도보탐방로로 활용하려면 ‘금강산 양구로’의 전 구간에 걸쳐 문화자원 조사를 병행해야 한다. 다시 말해 강원도에 국한하는 것이 아니라 남양주와 가평도 포함하여 자연·생태자원(산, 하천, 섬, 고개, 노거수, 암석 등), 인문지리 자원(마을, 역·원·주막, 나루, 교각, 관방시설, 수리시설, 누정), 역사문화자원(인물, 관아·객사, 향교·서원, 능묘, 유적, 탑, 기념비, 기념관, 박물관 등), 생활민속문화 자원(의·식·주, 생업, 신앙, 장터), 구비문화자원(설화, 민요), 문화·경관자원(명승지, 공원, 음식문화 및 특산물, 근현대문화자원, 지역축제, 맛집 등)을 조사한다. 이와 같은 기초자료가 탐방로를 조성할 때 근본이 되며, 향후에 활용 가능한 연계자원이 된다.

셋째, 남·북한의 정체성 복원과 한반도 시대로의 비전을 제시하는 ‘공동의 길’로의 가치 생성이다. 양구로 복원의 실제적 가치는 경기도에서 양구까지 연결점이다. 남양주 삼패삼거리에서 양구까지 도달하는 원형노선 복원은 광역관광권으로의 확장을 의미한다. 이는 서울이나 경기에서 시작하여 양구까지 연결되는 심리적 거리감을 줄여주고, 실천방법을 구체화 시킬 수 있는 명분을 제공한다.

나아가 양구로의 끝 지점은 ‘금강산 입구’로 이어지는 길이며, 이를 통해 남·북간의 물리적·심리적 거리감을 줄여주는 연결의 촉매제로 인식하며, 강원도에 새로운 가치를 창출할 수 있는 가치 부여가 중요하다. 이를 통해 강원도와 경기도를 중심으로 기초자치단체(남양주시와 가평군 vs 춘천시와 양구군)와 연구·문화기관¹⁷⁴⁾이 가치를 공유하고 실천할 때, 확장성이 담보된다.

2.2 DMZ 內 ‘남·북금강산연구센터(가칭)’ 건립

‘남북금강산연구센터(가칭, 이하 금강산연구센터로 통일한다)’는 대북 협상력 확보 및 강화를 위한 것이 아니다. 금강산연구센터는 지금까지와 다른 방향으로 설정되어야 한다. 필자는 단순히 남북을 협의와 협력의 대상으로만 볼 것이 아니라 ‘민족의 공존’과 ‘쌍방향 학술교류’에 가치를 두고, 새로운 ‘공동의 교류 플랫폼’ 생성을 위해 다음 3가지를 제안한다.

첫째, 남·북이 함께 건립해야 한다. 금강산연구센터는 지속적인 발전이 가능한 문화관광 사업추진의 교두보 역할을 할 것이다. 남·북의 ‘역사적·문화적 연결’을 위한 학술적 연구를 전제하고, ‘금강산’과 ‘길’을 주제로 연구 및 가치발굴을 시작한다. 향후 학술분야에서 금강산 문화원형의 가치발굴과 관광자원화를 위한 ‘활용으로서의 길’을 남·북 연구자들이 공동으로 수행한다.

금강산연구센터에서는 학술대회뿐만 아니라 양구 지역의 문화예술행사, 주민 참여

174) 이는 「강원연구원, 강원문화재단, 춘천문화재단 vs 경기연구원, 경기문화재단」과 각 지역문화원을 의미한다.

형 행사, 남·북 문화교류 프로그램도 확장시켜야 한다. 예를 들어 양구금강산생태축제나 양구路 ‘길’ 영화제, 양구금강산평화콘서트 등 남북교류센터의 중심 역할을 수행해야 할 것이다.

남·북이 공동으로 ‘금강산 길’을 연구하는 일은 상징적 의미가 있다. 일방향 인적교류에서 쌍방향 인적교류로 이어질 수 있는 유의미한 첫걸음이 되기 때문이다.

‘금강산 양구로’는 금강산연구센터를 통해 ①금강산에 대한 학문적 교류, ②남북 공동조사, ③‘관광으로서의 길’을 전제로 한 실질적 조사, ⑤플랫폼으로서의 남북금강산연구센터 건립, ⑥우리 정부와 북한의 실무 협의를 통해 ‘한반도 문화로의 길’을 위한 쌍방향 교류가 이루어져야 한다. 이는 결과적으로 ‘금강산 양구로’를 통해 목적으로서의 교류가 아닌 가치로서의 문화교류로 확장된 것이라 볼 수 있다.

이와 같은 목적을 달성하기 위해서는 다음 3가지를 전제로 하여 금강산연구센터의 방향을 설정해야 한다.

- ① 남·북 ‘전환의 시대’의 역사적·문화적 **연결을 위한 학술·문화 연구**
- ② 지역의 자연·문화 자산의 관광자원화를 통한 고용의 기회, 관광자원화, 관광브랜드로의 **활용거점**
- ③ **주민이 주도**하는 남·북한 연결의 ‘길’을 소재로 한 ‘문화관광개발사업’의 주체

물론 지금 당장 금강산관광이 재개되기는 어렵다. 그러나 재개에 앞서 그 대안은 모색해볼 수 있다. 강원도가 양구에 금강산연구센터를 건립하여, 길을 토대로 한 역사, 문화, 관광교류의 시발점을 만드는 데 주요 역할을 담당할 수 있다.

금강산연구센터는 추후 한반도를 넘어 공간을 확장시키는 발원점이 될 것이다. 이는 양구가 한 지역을 넘어 중국과 러시아에 이르기까지 네트워크 장을 마련하는 데 큰 역할을 담당할 것이라 본다.

결국 ‘금강산 양구로’는 물리적 대상으로서의 길이 아니라 ‘끊임없는 대화’가

가능한 능동적 길로 나아가야 한다. 그리고 문화·예술·생태·관광을 기반으로, 미래적 가치로서의 길이 일상적 삶으로 들어오게 하는 비밀상적 체험이 필요하다. 이를 통해 비로소 ‘금강산 양구로’는 ‘문화적 가치’를 생성하게 될 것이다.

2.3 양구 ‘해안’ 지역의 ‘남북시범관광특구(가칭)’ 지정

이제 ‘양구의 시대’다. 현재까지 이루어진 금강산관광이 남측의 일방적인 관광이었다면, 앞으로는 북측에서도 남측으로 내려오는 쌍방향 인적교류가 시작될 것이다. 이때 그 중심이 양구가 될 수 있다. 양구가 시범관광특구로 지정된다면 가능하다.

시범관광특구는 북한 측에 남한 지역의 관광자율지역을 설정하는 것이 전제되어야 한다. 이는 금강산 학술연구를 시작으로, 남측은 이산가족 상봉을, 북측은 양구 해안 지역을 자율적으로 방문할 수 있도록 양구가 자율관광지역으로 선정되어야 한다.

그러나 남·북이 자율적으로 만날 수 있는 최적의 공간을 조성하기에 앞서 전제해야 할 사항이 있다. 첫 번째 전제조건은 접근성이다. 북한 주민이 남한으로 올 때 이동 거리가 짧아야 하고 주민들을 통제¹⁷⁵⁾하거나 관리 운영이 가능해야 한다.

이를 충족시키는 곳이 바로 양구의 해안면이다. 해안면은 6개 리에 걸쳐 674세대와 1,319여 명이 거주¹⁷⁶⁾하고 있다. 우리나라에서 유일하게 민간인 출입통제선 안에 위치한 면(面)이다. 해안면은 지형적·지정학적인 측면에서 폐쇄적이다.

<그림 V-1>과 같이 가칠봉·대우봉·도솔봉 등 산봉우리에 둘러싸인 침식분지 지역이다. 세숫대야처럼 가운데는 평퍼짐하게 낮고 주위는 솟아오른 지역이다. 주위가 마치 화채(Punch) 그릇(Bowl) 같아서 ‘펀치볼(punch blow)’이라 불렀고,¹⁷⁷⁾ 이 일대는 6·25전쟁 당시 펀치볼 전투, 도솔산 전투, 가칠봉 전투가 벌어졌던 격전지이기도 했다. 이처럼 지형적 특수성 때문에 해안면의 공간을 활용할 수 있다.

175) 이 연구에서 의미하는 ‘통제’는 일반적 방침이나 목적에 따라 행위를 제한하거나 제약하는 의미가 아니다. 남한 내에 존재하고 있는 북한에 대한 ‘이질적’ 정서를 극복하기 위한 ‘최소한’의 규정을 의미한다.

176) 양구군 홈페이지 참조.(2020년 10월말 기준 양구군 인구현황 참조)

177) 양구군 홈페이지 참조.



<그림 V-1> 양구 해안면의 위성지도

출처: 양구군 홈페이지 내 구글 어스 위성지도

두 번째 전제조건은 남과 북의 ‘문화적 이질성’을 극복할 수 있는 ‘거점’이 있어야 한다. 남과 북은 70년 간 일상적 교류가 제한되어 문화, 사회, 사상, 생활 외 문화적 간극이 존재하며, 2020년 기준으로, 북한 사회의 변화된 현실을 접할 수 있는 공식창구는 없다.

그 대안으로 북한의 생활문화를 보여주는 ‘북한마켓’을 해안에 조성하는 것이다. 일부 북한이탈주민에 의해 생활문화를 접할 수는 있지만, 탈북시점과 지역차를 고려하지 않았으며, ‘방송’이라는 매체적 특성과 일부 자극적인 이야기 요소가 가미되었기 때문에 진위확인 한계가 있다.

북한은 단절되었던 기간 동안 우리의 예상보다 더 많은 변화가 있었고, 현재도 계속 변화하고 있다.¹⁷⁸⁾ 그들은 글로벌한 시대에도 스스로를 고립시키며 자급자족 시스템을

178) 박부원, 앞의 책, 170쪽.

구축했다. 중요한 것은 그들이 살아가는 모습과 우리의 모습이 크게 다르지는 않다는 것이다. 다음 사진은 북한 주민들의 일상적인 모습으로, 평양의 마켓전경이다.



<사진 V-1> 북한 주민들의 마켓 전경



<사진 V-2> 북한마켓의 종업원



<사진 V-3> 북한마켓의 유제품 코너



<사진 V-4> 북한 마켓의 계산카운터 전경

* 사진제공: 통일TV 진천규(2018년 9월 촬영)

우리는 금강산관광을 하면서 북한의 관광상품을 체험했다. 필자는 북한 일상용품을 적극적으로 체험할 수 있는 공식 북한마켓을 개설할 것을 제안한다. 이는 남한에 최초로 개설되는 공식 북한마켓이 된다. 이는 남과 북의 ‘문화적 이질성’을 극복할 수 있는 첫 시도가 될 수 있다.

이런 행위는 바로 남·북의 직교역 체제의 시범적 적용이라는 상징성에 있다.

이는 기존 3통(통행, 통상, 통신) 체계에 ‘통로(通路)’를 추가하여 북한의 일상문화를 교류할 수 있는 플랫폼을 만드는 것이다. 진일보된 4통 체계는 남측이 일방적으로 개방을 요청하기보다 특정 지역을 상호 개방하여, 북한 주민이 남측에 자유롭게 왕래가 가능하다는 것을 보여주는 상징이 된다.

따라서 북한에 대한 이해는 우리 사회의 정치적-이데올로기적 갈등 속에서 ‘평화와 통일’, ‘민족의 번영’이라는 미래의 가치관을 ‘남과 북이 어떻게 함께 녹여낼 것인가’라는 고민에서 시작된다. 남측의 일방적 요구대로 움직일 것을 강요하는 것이 아니라 현재 변화하는 북한의 모습을 이해하고 인정할 때, 그 문화적 가치는 동력을 얻는다.

우리는 새로운 시대에서 나아가고 있다. 20여 년 전에 이루어졌던 금강산관광이 2020년에도 동일하게 ‘복원’되는 것은 그저 20여 년 전의 남북관계로 돌아가는 것과 같다.

금강산관광은 관광객이 인식하는 여부와 상관없이 분단을 넘어 ‘금강산을 찾아가는’ 역사적 행위라는 데 의미¹⁷⁹⁾가 있다. 우리는 북한에 일방적으로 개방해달라고 요구하기보다는 우리 스스로 특정 지역을 개방하는 ‘첫 시도’가 필요하다. 북한 주민이 특정 지역을 자유롭게 왕래할 수 있다는 것을 보여주는 것이 남북협력의 새로운 방향이다.

2.4 「계획공모형 지역관광개발사업」 연계

새로운 정책의 핵심은 예산확보이다. ‘금강산 양구로’와 금강산연구센터 건립을 추진하려면, 우선 현재의 정책과제를 활용하여 기반을 구축할 필요가 있다.

「계획공모형 지역관광개발사업」은 지역관광 특화소재의 발굴 및 연계, 지역 유희

179) 이선향, 「금강산 찾아가기」 담론의 사회적 구성과 실천, 『금강산 관광, 돌아보고 내다봄』, 진인진, 2018, 226쪽.

관광자원의 활용을 통한 효율적인 사업추진 방안을 수립하여 관광객 유치 증대와 지역관광 역량을 제고하고, 양질의 일자리 창출 등 지속 가능한 관광생태계 구축을 목적으로 한다.

‘금강산 양구로’는 지역의 역사문화 자산을 활용한 지역관광개발사업으로, 문화체육관광부의 사업목적에 부합한다. 이는 지역주도 주민 공동체(조직체)와 관이 함께 만드는 거버넌스 실천의 장으로, 자립적 성장 동력을 구축하는 것에서부터 시작된다. 특히 소양강 꼬부랑길과 같은 관광자원을 기반으로 강원도와 양구, 민간이 공동으로 참여하여 경기도 모처에서 강원도 양구까지 도달하는 광역형 트레일 개발은 균형적 지역관광 발전을 추구하는 종합적 모델의 연계 및 발굴의 측면이라 할 수 있다. 나아가 역사·문화·생태로서의 ‘금강산 양구로’를 통해 지역 특산물 판매와 농협특산물센터의 브랜드 연계사업이 지역을 대표하는 문화관광브랜드 개발의 한 축을 담당할 것이다.

‘양구로’가 활성화될 때, 점차 고령화되는 양구 지역의 한계를 극복하기 위한 방안도 모색해야 한다. DMO사업과 연계하여 청년관광사업, 게스트하우스, 관광정보화사업 등 ‘청년사업가 양성’을 위해 민간 또는 공공의 관광조직 간 연대가 필요하다. 이를 바탕으로 새로운 도약을 기대해볼 수 있다.

‘금강산 양구로’를 지역 관광자원으로 추진하려면 먼저 지역문화 자산으로서 특화시킬 방안을 마련해야 한다. 강원도 차원에서 실천전략 수립을 하고, 양구 지역의 역사·문화·특산물·자연 등을 아우르는 브랜드화가 그 1단계이다. 이를 기반으로 지역관광 자립의 토대를 마련하는 것이 2단계이다. 「계획공모형 지역관광개발사업」¹⁸⁰⁾과 같은 정책공모를 통해 지역주민의 사업 역량을 강화하고, 일자리 창출을 마련하는 것이다. 이는 청년이 양구로 돌아올 수 있는 환경을 조성하는 일이다. 이를 통해 DMO사업과 연계하여 지역관광자원을 활용하고, 재활성화 중심의 개발을 위해 기존

180) 계획공모형 지역관광개발사업뿐만 아니라 문화관광 및 국토교통부 개발지원사업 등 유사사업도 ‘금강산 양구로’ 연계가 가능하다.

자원 재발굴과 연계방안을 강화해야 한다. 이것이 3단계이다. 결론적으로 양구 지역의 활성화는 강원도 측면의 관광개발 정책사업과 유기적으로 연계될 때, 지역-광역 간 새로운 활성화 모델을 완성시킬 수 있다.

‘금강산 양구로’는 ‘경기-강원-북한’에 국한되는 것이 아니다. 금강산관광의 아시아 허브(Hub)로의 확장성을 담보할 수 있는 소재이다. 그만큼 ‘금강산 양구로’는 ‘평화와 상징’의 길로서, 남북관계의 새로운 전환을 이끄는 마중물이 될 수 있다. 이제 ‘양구의 시대’가 도래한다.

3. 소결

‘금강산 양구로’의 원형발굴을 통해 유람 경로를 어떻게 활용할지 살펴보았다. 그리고 이를 실행하기 위한 정책을 제안했다. 이 연구는 금강산 양구로의 변화 양상을 현재의 관점에서 시각화한 것이다. 앞으로 이 연구는 한반도에 진정한 평화가 정착 되었을 때, 혹은 평화를 정착시키기 위해 재개될 ‘금강산 육로관광’ 시대를 대비하기 위한 선도적 연구가 될 것이다.

필자는 ‘금강산 양구로’ 원형발굴을 시작으로 강원도 양구를 중심으로 남북교류협력 강화와 확대를 위해 기존과 다른 개념의 실천적 정책을 제안한다.

실천적 정책의 핵심은 헤겔의 “형식이 내용을 지배한다”는 개념이다. 이는 ‘형식’이 ‘내용’에 큰 영향을 준다는 의미이다. 플랫폼의 구축은 ‘과정과 결과’에 큰 영향을 미친다. DMZ 內 남·북금강산연구센터(가칭)라는 플랫폼을 구축하는 것을 정책으로 제안하였고, 앞으로의 구축 방향성과 센터의 역할, 실천을 위한 예산확보 방안 등을 제시했다.

어느덧 분단된 지 70여 년이 지났다. 단지 이데올로기 갈등 때문에 부모와 자식, 형과 아우는 서로 떨어져 남이 되었고, 남북의 대립과 갈등 속에서 긴 세월을 떨어져 지냈다. 한 순간의 선택으로 갈등은 심화되었다. 오늘날 이와 같은 모습을 상징적으로

보여주는 것이 있다. 바로 금강산관광이다.

우리는 어떤 방식으로든 다시 만나서 화해하고 협력해야 한다. 그리고 새 역사를 세워야 한다. 정책과 이념에서 벗어나 남·북한의 국민 모두가 공감할 만한 명분을 찾아야 한다. 그것은 남·북한 당국이 주변국과의 관계에서 주체와 객체로 참여할 때마다 장·단기적으로 민족의 이익이 무엇인지를 우선에 둘 때 가능하다.

결국 ‘금강산 양구로’는 ‘새로운 금강산 콘텐츠를 어떻게 만들어낼 것인가’라는 고민과 함께 ‘시대적인 요구에 어떻게 부합할 것인가’를 고민한 결과이다. 금강산은 분명 우리 시대의 문화를 대변하고 있는 상징물이고, ‘금강산 양구로’는 남·북의 새로운 접점을 만들어줄 수 있는 소재이다.

향후 ‘금강산에 이르는 길’의 문화콘텐츠화를 통해 방문 여정이 좀 더 풍부해질 수 있도록 그 창조적 방안을 현재 관점에서 모색해야 한다. 그리고 다가올 새로운 미래를 위해 한 걸음을 내딛을 수 있기를 기대한다.

■ 참고문헌

- 단행본

- 『삼국사기』 권3 신라본기3 소지마립간 9년 3월조.
- 『삼국사기』 권37 잡지6 지리4 고구려조.
- 『삼국사기』 권6, 신라본기, 문무왕 8년 10월조.
- 『삼국유사』 권3 탑상제사.
- 『삼국사기』 권35, 잡지4, 지리2 신라.
- 『삼국사기』 권37, 잡지6, 지리4 고구려.
- 『태종실록』 권9, 세종 5년 2월 임오.
- 『성종실록』 권27, 성종 4년 2월 계미.
- 강원대학교 인문과학연구소, 『국역 관동지』, 강원도, 2007.
- 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 5권, 강원도, 2012.
- 강원도사편찬위원회, 『강원도사』 6권, 강원도, 2013.
- 강원도시편찬위원회, 『강원도사』 7권, 강원도, 2014.
- 강원도, 『강원의 설화』 I 권, 2005.
- 가평문화원, 『가평의 지명과 유래』, 2000.
- 고동환, 『한국전근대교통사』, 들녘, 2015.
- 경기도, 「대동여지도에 나타난 간선 도로망의 복원」, 『경기의 옛지도』, 경기문화재단, 2005.
- 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 2권, 민속원, 2016.
- 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 3권, 민속원, 2016.
- 경상대학교 경남문화연구원, 『금강산 유람록』 6권, 민속원, 2019.
- 김인덕, 『한국미의 재발견-과학문화』, 솔출판사, 2004.
- 국토지리정보원, 『한국의 지명유래집』 중부편, 국토해양부, 2008.
- 도도로키 히로시, 『지적도로 찾아가는 문경 옛길』, 국학자료원, 2017.

- 도로키 히로시, 『일본인의 영남대로 답사기: 옛지도 따라 옛길 걷기』, 한울, 2000.
- 류명환, 『여암 신경준과 역주 도로고』, 역사문화, 2014.
- 민족문화문고간행회, 『미수기언』Ⅳ(고전국역총서 181), 민족문화추진회, 1984.
- 메이슨 제니퍼·김두섭, 『질적 연구방법론』, 나남, 2004.
- 뮐렌도르프, 신봉룡·김운경, 『뮐렌도르프사전(외)』, 집문당, 1999.
- 이사벨로 버드 비숍, 신봉룡, 『조선과 그 이웃 나라들』, 집문당, 2017.
- 이상열, 『역사문화로 개발 실태 및 활성화 방안』, 한국문화관광연구원, 2014.
- 이상균, 『조선시대 유람의 재발견』, 경인문화사, 2020.
- 이상균, 『조선시대 유람문화사 연구』, 경인문화사, 2014.
- 우중수, 『금강산 가이드』, 우문출판사, 1992.
- 윤국일, 『국역 경국대전』, 신서원, 1998.
- 윤석산·김상진·박은정·이홍식, 『한시로 읽는 경기』, 경기문화재단, 2011.
- 이효선, 『질적연구 해석과 이해』, 학현사, 2005.
- 최재천·장하준·최재봉·홍기빈·김누리·김경일, 『코로나 사피엔스』, 인플루엔셜, 2020.
- 춘천문화원, 『춘천의 지명유래』, 춘천시, 1995.
- 최영준, 『한국의 옛길 영남대로』, 고려대학교 민족문화연구원, 2004.
- 최영준, 「길의 역사 길의 사상」, 『한길역사기행』, 1986.
- 평화문제연구소·조선과학백과사전출판사, 『조선향토대백과』 11권(강원도), 평화문제연구소, 2004.
- 함광복, 『한국 DMZ, 그 자연사적 탐방』, 강원발전연구원 2005.
- 헤르만 라우텐자흐, 김종규·강경원·손명철 역, 『코리아』 I 권, 민음사, 1998.
- Assmann, A·변학수 외, 『기억의 공간』, 경북대학교출판부, 2003.
- Ease, H. G., The Geography Behind History, New York: Norton, 1967.

- 보고서 · 논문 및 발표자료

- 경기문화재단, 『경기옛길 삼남길 · 의주길 개발 및 활용 연구보고서』 제2권, 2014.
- 경기문화재단, 『경기옛길 삼남길 · 의주길 개발 및 활용 연구보고서』, 2014.
- (사)나를만나는숲, 「백두대간트레일 조성 및 운영관리방안 연구」, 산림청, 2010.
- 고운기, 「공존의 알고리즘: 문화융복합 시대에 고전문학 연구자가 설 자리」, 『우리문학연구』 58집, 우리문학회, 2018.
- 김종혁, 「조선후기의 대로」, 『역사비평』 69호, 역사비평사, 2004.
- 김종혁, 「(옛길을 따라)역사에서 ‘길’이란 무엇인가」, 『역사비평』, 역사비평사, 2004.
- 나연숙, 「조선시대 평해로 연구 - 울릉도 검찰일기에 나타나는 기록을 중심으로」, 동국대학교 교육대학원 석사학위논문, 2007.
- 박부원, 『금강산 歷史文化路 개발 연구』, 한양대학교 박사학위논문, 2020.
- 박부원, 「水原發 금강산 옛길의 복원과 활용 연구: 수원 선비 지상은의 금강록을 중심으로」, 『동아시아고대학』 제53집, 동아시아고대학회, 2019.
- 박부원 · 박정임, 「금강산 봉명사경도의 콘텐츠 활용을 위한 연구」, 『동아시아고대학』 제56집, 동아시아고대학회, 2019.
- 신동훈, 「경험담의 문학적 성격에 대한 고찰: 현지조사 자료를 중심으로」, 『구비문학연구』 4, 한국구비문학회, 1997.
- 심승구, 「옛길을 통해 본 기억과 망각의 저편: 미래 경기를 위한 서곡」, 『2017 경기옛길학술토론회: 역사문화탐방로로서의 경기옛길 활성화 방안』, 경기문화재단, 2017.
- 손정목, 「전차의 부설 · 확장 및 철거의 과정」, 『中區誌』 下, 서울특별시중구, 1994.
- 양승이, 『금강산 관련 문학작품에 나타난 유가적 사유 분석』, 고려대학교 박사학위논문, 2011.
- 이기봉, 「김정호의 길 정보 정리 및 표시에 대한 시론적 연구: 평해길과 원주목을

사례로」, 『한국고지도연구』 5(1), 2013.

- 이영주, 「동해관광공동특구와 강원도」, 『강원연구원 정책메모』 제723호, 2018.
- 이지훈, 「경기도 옛길(영남길) 조성사업 개요」, 『경기도 옛길, 영남길 개발 및 조성 결과보고서』, 경기도, 2015.
- 이지훈, 「경기도의 역사와 경기옛길」, 『2016 경기옛길 학술대회: 역사문화탐방로의 현재와 미래적가치』, 경기문화재단, 2016.
- 이원태, 「‘금강산 신드롬’의 정치적 풍경」, 『당대비평』 통권6호, 삼인, 1999.
- 진종현, 「금강산 관광의 담론분석: 자연의 사회적 구성」, 『문화역사지리』 제17권 제3호, 한국문화역사지리학회, 2005.
- 정치영, 「금강산유산기를 통해 본 조선시대 사대부들의 여행 관행」, 『문화역사지리』 제15권 제3호, 한국문화역사지리학회, 2003.
- 정요근, 『高麗·朝鮮初의 驛路網과 驛制 研究』, 서울대학교 박사학위논문, 2008.
- 조병로, 「한국교통사 연구동향과 역사교육의 방향-선사, 고대~조선시대를 중심으로-」, 『역사와 교육』 21, 2015.
- 최영준, 『嶺南大路-韓國古道路의 歷史地理的 研究』, 고려대학교 민족문화연구소, 1990.
- 한정훈, 「신라통일기 육상교통망과 五通」, 『釜大史學』 27, 효원사학회, 2003.
- 홍순직, 「남북관광 사업 평가와 발전 과제」, 『통일경제』 제2호, 현대경제연구원, 2015.

- 누리집

- 2018 남북정상회담 웹사이트 <http://www.koreasummit.kr>
- 국방부 <https://www.mnd.go.kr>
- 국토정보플랫폼 <http://map.ngii.go.kr/ms/nmfpcInfo/nmfpcBefat.do>
- 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 <http://db.history.go.kr>
- 경기연구원 <http://www.gri.re.kr>

- 두루누리 <https://www.durunubi.kr>
- 디지털양주문화대전 <http://yangju.grandculture.net>
- 봄내길걷기여행 홈페이지 <http://www.bomne.co.kr>
- 법제처 국가법령정보센터 <https://www.moleg.go.kr/>
- 서울관광재단 <http://www.sto.or.kr>
- 양구군 홈페이지 <http://www.yanggu.go.kr>
- 야놀자 <https://yanolja.in/ko>
- 통일부 <https://www.unikorea.go.kr>
- 한국관광공사 <http://www.visitkorea.or.kr>
- 한국관광학회 <http://www.tosok.org>
- 한국문화관광연구원 <http://www.kcti.re.kr>
- 현대경제연구원 <http://hri.co.kr>

- 보도자료

- 국방부, <‘9·19 군사합의’ 1주년 이행현황 및 성과>, 2019년 9월 18일 보도자료.
- 국민일보, <강원도 접경지역 5곳에 ‘평화의 소리’ 울려 퍼진다>, 2020년 7월 24일 보도자료.
- 강원일보, <[양구]6·25 전쟁 이후 사라진 마을 복원>, 2020년 3월 20일 보도자료.
- 강원일보, <[양구]남북 교류협력 중심지 양구가 최적>, 2020년 3월 5일 보도자료.
- 강원도민일보, <양구 민통선 인문학 복원 프로젝트 가동>, 2020년 8월 7일 보도자료.
- 강원도민일보, <양구~내금강 개통, 금강산 최단거리 연결>, 2020년 1월 16일 보도자료.
- 강원도민일보, <경원선 복원 철원군민 최대숙원>, 2018년 7월 20일 보도자료.
- 강원도민일보, <[DMZ 사라진 마을을 찾아서]4. 신비의 광물을 품은 망향의 땅 양구 문등리>, 2019년 7월 15일 보도자료.

- 강원도민일보, <[DMZ 사라진 마을을 찾아서] 산림 뒤덮인 추억의 땅 자유롭게 오갔으면>, 2019년 7월 15일 보도자료.
- 강원도민일보, <남북 경협 중심지 ‘평화특별자치도’ 새 도약 꿈꾸는 강원>, 2020년 1월 2일 보도자료.
- 서울신문, <육로로 내금강... DMZ 레저촌 ‘평화 관광’ 길 트는 강원 접경지>, 2018년 10월 8일 보도자료.
- 연합뉴스, <하나의 시장과 3대 경협벨트, 新경제구상 실현될까>, 2018년 6월 14일 보도자료.

Abstract

A Study on Finding and Using Values of 'Mt. Geumgang Yanggu-ro'

Park Boo Won

The purpose of this study was to find the meaning and values of 'Mt. Geumgang Yanggu-ro' from the perspective of cultural content and seek the basic idea and direction of 'Mt. Geumgang Yanggu-ro' reflecting the timeliness and symbolism of the peaceful time on the Korean Peninsula.

There are four reasons for paying attention to 'Mt. Geumgang Yanggu-ro'. First, Mt. Geumgang is a symbolic place and a place of life where Koreans' history and culture are clustered. Second, it is time to discuss the 'overland tours to Mt. Geumgang' in the era of inter-Korean cooperation. Third, there is a need to note the connectivity between South Korea and North Korea connoted by the 'path to Mt. Geumgang.' Fourth, it is time to restore the path as the 'historical path' and 'ecological path' appropriate for COVID-19. Based on these four backgrounds, this study attempted to secure key contents of the Gangwon-do region using the 'path to Mt. Geumgang' as one of the core resources.

This study presents examples of "Old Trails of Gyeonggi" so that the

discovery of the original route of "Geumgangsán Yangguro" and the sightseeing route of the place could be utilized as part of a walking trail from the contemporary point of view. This study aims to prepare for the era of 'overland tours to Mt. Geumgang', which will resume after true peace settles down or in order to settle peace on the Korean Peninsula. By providing basic information for the coming era, humanistic resources scattered around the region can be combined for new enjoyment.

This study discovers the original form of 'Mt. Geumgang Yanggu-ro' and proposes a new perspective of inter-Korean cooperation. The essence of practical policies is to build a human exchange platform of Mt. Geumgang by applying Hegel's concept that "The form governs the content."

Based on the premise that the 'form' affects the 'content,' the form of the human exchange platform influences the 'process and result.' In other words, instead of assuming the conventional inter-Korean cooperation, a human exchange platform called 'Inter-Korean Mt. Geumgang Research Center (provisional name)' is created by premising 'cooperation as coexistence' based on mutual understanding.

Resultingly, 'Mt. Geumgang Yanggu-ro' is the outcome of concerns about 'how to create new content for Mt. Geumgang' and accord with the timely demand. Mt. Geumgang is a symbolic place that represents contemporary culture. Efforts are needed to seek creative means for enriching the methods of touring Mt. Geumgang.

「부록 1」. '강원도'의 '금강산', '남북협력' 관련 보도자료¹⁸¹⁾

순서	날 짜	신 문	기사제목
1	2020-11-01	경향신문	한강 하구 습지 생태조사 내일부터, 남북공동연구 대비
2	2020-10-30	매일경제	이인영 '北에 접경지 협력과 남북 합의 사항 실천 촉구'
3	2020-10-29	아주경제	軍, 지난 6개월간 화살머리고지서 유해 300여 점 발굴
4	2020-10-28	강원일보	'한반도 평화·변영 향한 노력 멈추지 않을 것'
5	2020-10-27	세계일보	통일부, '2020 DMZ 평화협력 국제포럼' 개최
6	2020-10-27	강원일보	강릉원주대 남북바다자원교류원 DMZ저도어장 생태조사
7	2020-10-25	한겨레	분단 아픔 서린 동해북부선, 유라시아 잇는 출발점으로
8	2020-10-25	한겨레	함명준 고성군수 "동해북부선은 고성·한반도 평화를 공고히 하는 사업"
9	2020-10-25	한겨레	'철도 연결은 한반도 평화·변영 앞당길 핵심동력'
11	2020-10-23	강원도민일보	'동해북부선 연계 동해안 상생 이익 극대화 노력 절실'
12	2020-10-22	강원도민일보	'한반도 평화·변영의 메시지 전달할 것'
13	2020-10-22	강원도민일보	'한반도 '열린 영토' 발전 통로, 동해선 철도 조속 연결을'
14	2020-10-22	강원도민일보	'동해선은 경제·평화 혈맥, 지역 공동프로젝트 필요'
15	2020-10-20	무등일보	남북 상처 치유·성찰 통해 통일로 나아가야
16	2020-10-16	강원도민일보	2020 DMZ 국제평화회의의 개최
17	2020-10-12	머니투데이	'세계 평화와 변영, 강원도에서'
18	2020-10-07	KBS춘천	'강원평화특별자치도' 재탄력, 관련 법 제정이 우선
19	2020-10-07	강원일보	[권혁순 칼럼]강원도 땅에서 다시 '평화의 하늘'을 열어야
20	2020-10-07	강원도민일보	강원도 남북교류협력사업 70% 사실상 중단
21	2020-09-24	강원일보	동해안 특·장점 반영 산업기반 구축 한반도 신경제 선도 물류교통망 확충
22	2020-09-24	강원일보	[2020 동해안 발전전략 국제심포지엄] '교통인프라 새로운 경제수요 창출, 동해선 고속철도 기능 강화해야'
23	2020-09-24	강원일보	민 교육감 '내년까지 평화·통일교육 메카 조성'
24	2020-09-24	강원도민일보	강원도교육청 평화통일 교육 사업 추진 '본격화'
25	2020-09-24	강원도민일보	최 지사 '인도적 대북지원·남북 교류협력 협조 부탁'
26	2020-09-23	강원도민일보	동해북부선 조기 추진이 곧 경제성

181) 최근 1년간 강원도의 '금강산'과 '남북교류' 관련 기사를 일자별로 정리한 것이다. 이렇게 체계화한 것은 강원도의 기사를 통해 현재를 진단하고 향후 방향을 정립해보기 위한 것이다.

‘금강산 양구로’의 가치발굴과 활용연구

순서	날 짜	신 문	기사제목
27	2020-09-21	강원도민일보	'북방평화경제 중심지 도약 통해 수도권과 상생 도모'
28	2020-09-17	중도일보	평창군, 축산분야 남북교류협력사업 '만반의 준비'
29	2020-09-16	강원도민일보	민주당, 18일 원주서 남북평화 주제 대토론회
30	2020-09-14	KBS강릉	강원도, '남북' 독자 교류 추진
31	2020-09-14	KBS	강원도, '남북' 독자 교류 추진, 실천 방안 '막막'
32	2020-09-11	한겨레	보물 1596호 '동비여고', 남북 옛길 공동연구에 쓰인다
33	2020-09-10	강원일보	[사설]경원선 복원 재개, 접경지역 경제 활성화 계기로
34	2020-09-09	강원일보	5년 만에 경원선 남측구간 복원 재개
35	2020-09-04	서울신문	이인영 '남북 철도 연결돼 기차 타고 금강산 오갔으면'
36	2020-09-04	문화일보	이인영 "남북 철도 연결돼 남북 잇는 '동맥' 가능했으면"
37	2020-09-04	한국일보	이인영 '내년부터 DMZ평화의 길 걷기 본격 추진'
38	2020-09-04	한국경제	이인영 '기차로 금강산 오갔으면', 최문순 '남북통합 강원도지사' 언급
39	2020-09-04	해럴드경제	최문순 '통일부, 남북 청소년올림픽 공동주최 앞장서 달라'
40	2020-09-02	강원일보	[도국회의원 '1호 법안'은] '환동해경제특구 지정 설악권 동반 성장'
41	2020-08-28	강원도민일보	통일부, 남북교류사업 주제 '지자체' 명시
42	2020-08-25	강원일보	최지사 '금강산 관광 촉구' CNN 기고
43	2020-08-24	한겨레	'남북 당국, 민간협력 통 크게 열어 빗장 풀길'
44	2020-08-19	강원일보	[강원포럼] 접경지역의 미래와 특별법
45	2020-08-14	조선일보	이인영 '하루빨리 북한과 개별관광 협력 시작돼야, 착실히 준비'
46	2020-08-14	중앙일보	이인영 '북 개별관광은 교착상황 돌파 위한 창의적 해법'
47	2020-08-14	아주경제	이인영 '北 개별관광, 실향민·이산가족 고향 방문부터 시작'
48	2020-08-05	광주매일신문	남구, 남북 교류협력 사업 물꼬 튼다
49	2020-08-05	부산일보	철조망 너머에도 평화를, 강원도 DMZ투어
50	2020-08-04	경인일보	유네스코 세계지질공원 한탄강, 얼어붙은 남북관계 새 물결 일으키나
51	2020-07-23	중부일보	경기도·문화재청·강원도 제2차 남북문화유산정책포럼 개최
52	2020-07-23	한겨레	동해선 최북단 제진역에 '북한 VR체험장' 생긴다
53	2020-07-23	서울신문	강원 고성 제진역에서 '통일로 가는 평화열차' 등 북한 가상체험여행
54	2020-07-23	강원도민일보	국토정중앙면

순서	날 짜	신 문	기사제목
55	2020-07-22	한겨레	동해안 최북단에서 '평화·통일'을 염원하다
56	2020-07-22	서울신문	'대륙-해양 잇는 남북 철도, 한강의 기적, 대동강 만나길'
57	2020-07-22	강원일보	[사설] '글로벌 평화 허브' 조성, 관건은 의지와 재원
58	2020-07-21	강원도민일보	이인영 후보자 '금강산 개별관광 구상'
59	2020-07-21	강원도민일보	강원도, 강원형 평화뉴딜정책 3,870억 원 투입
60	2020-07-21	강원도민일보	접경지 이해 부족 드러낸 재정 당국
61	2020-07-20	서울신문	강원 민간인통제선 내에 UN평화대학 분원 유치한다
62	2020-07-20	강원일보	[2020 접경지역 발전 국제포럼] '남북관계 개선 물꼬 시작은 정치성 배제한 지자체 교류'
63	2020-07-20	강원도민일보	남북 경색 장기화에 도 평화사업 국비 '빈손' 우려
64	2020-07-17	강원일보	'접경지 지원 특별법' 전면 개정 나선다
65	2020-07-16	강원일보	[언중언] 접경지역 위기와 포럼
66	2020-07-16	강원일보	접경지 평화·경제적 활용 전략 찾는다
67	2020-07-07	강원도민일보	이인영 통일부 장관 후보자 '대화로 관계 복원'
68	2020-07-06	강원도민일보	2024 강원동계청소년올림픽, 한반도에 다시 평화 올림을
69	2020-07-03	강원일보	[데스크] '평화·생명의 땅 강원도의 가치 살려 남북 문화교류 지원할 것'
70	2020-07-02	강원일보	'남북교류사업 중단 없다' 최 지사 추진 의지 재확인
71	2020-07-01	전남일보	[이윤선의 남도인문학] 남북한의 민요
72	2020-06-29	한겨레	[왜냐면] 남북대화, 스포츠 교류로 살려야/김경성
73	2020-06-26	매일신문	DUDSKS 부부 화가의 '한반도 통일전'
74	2020-06-26	강원도민일보	'휴전협정 종전협정이 되도록 따뜻한 마음 모아야'
75	2020-06-26	강원도민일보	'감자 파는 일 정치적? 내 마지막 소임은 남북관계 풀어내는 것'
76	2020-06-26	강원도민일보	동해북부선 제진~온정 구간 수소열차 도입 나선다
77	2020-06-26	강원도민일보	도·전문가 평화특별자치도 특별법 제정 논의
78	2020-06-25	국민일보	[접경지역 르포] 도발에 한숨, 평온에 안도, 가슴 줄이는 삶
79	2020-06-22	강원도민일보	[화유시선] 남북스포츠 교류는 위기마다 평화를 이었다
80	2020-06-22	강원도민일보	'강원도만의 천혜 자연 활용을'

‘금강산 양구로’의 가치발굴과 활용연구

순서	날 짜	신 문	기사제목
81	2020-06-22	강원도민일보	'평화 위해 눈앞의 현상보다는 그 너머를 바라봐야'
82	2020-06-20	강원도민일보	'강원도, 남북 문화·스포츠 교류 평화거점 역할 수행해야'
83	2020-06-19	아시아경제	'남북관계 경색이 영화제 열려야 하는 이유'
84	2020-06-19	강원도민일보	평화와 번영, 대륙으로 나아가는 꿈
85	2020-06-19	강원도민일보	분단 넘어 파괴된 일상까지, 더 넓은 평화 담다
86	2020-06-19	강원도민일보	'남북 강원도 힘·강원도 정신으로 새로운 시대 만들어야'
87	2020-06-18	한국일보	'금강산 관광 재개만 기다렸는데, 고성 주민들 한숨'
88	2020-06-18	강원일보	남북관계 악화로 군 철책선 철거·기념관 건립 등 강원도 평화사업 줄줄이 차질
89	2020-06-18	강원일보	[포토뉴스] 요원한 평화의 길
90	2020-06-18	강원도민일보	남북 냉전시대로 역주행, 길 잃은 강원평화로드맵
91	2020-06-18	강원도민일보	남북관계 악화로, 도 추진중인 10개 교류사업 올스톱
92	2020-06-17	YTN	北 '금강산 지역에 군부대 진출', 이 시각 고성은
93	2020-06-17	강원일보	금강산에 북한군 다시 주둔, '신<新>고성' 구상 올스톱
94	2020-06-14	전남일보	'대화·교류·신뢰로 남북의 새로운 미래 모색해야'
95	2020-06-13	SBS	[뉴스토리] '철길만 보면,' 노부부는 재회할 수 있을까
96	2020-06-12	중앙일보	한국전쟁 70년, 그날의 격전지 편지볼 돌레길을 걷다
97	2020-06-11	중앙일보	70년 전 한국전쟁 격전지 따라, 한없이 평화로운 민통선 걷다
98	2020-06-11	강원일보	[사설] 강원도 '평화구상 사업'은 흔들림 없이 준비해야
99	2020-06-11	강원도민일보	남북관계 대결구도로 회귀 안 된다
100	2020-06-10	머니투데이	연락 끊은 북한, 다음 단계는 금강산 시설, 개성공단은 부담 커
101	2020-06-10	강원일보	北, 남북 간 연락채널 모두 차단 강원도 평화구상 올스톱 위기
102	2020-06-03	영남일보	[자유성] 동해선 철도
103	2020-06-03	강원일보	남북 정상 역사적인 만남 60여점, 평화로 가는 순간들 '몽클'
104	2020-06-02	강원도민일보	강원 남북교류사업 철저한 준비를
105	2020-05-28	강원도민일보	4개 EH 철도 물류 대동맥 완성 협력
106	2020-05-27	부산일보	[사설] 부산-울산-경북-강원 '동해선 상생 발전 협력' 주목한다
107	2020-05-26	강원일보	'미지의 땅' DMZ 문화·자연유산 실태조사 착수
108	2020-05-26	중도일보	비무장지대(DMZ) 평화지대화 관련 문화재 실태조사 추진

순서	날 짜	신 문	기사제목
109	2020-05-21	강원일보	금강산 가는 길목서 만나는 '통일 익스프레스'
110	2020-05-21	강원도민일보	'DMZ 평화지대 조성·강릉~원산 자매도시 추진'
111	2020-05-19	경인일보	'DMZ, 세계유산 등재', 경기도 사전작업 시작
112	2020-05-18	강원일보	'정치 국방력 기르는 데 집중, 평화시대 오면 강원도가 한반도 중심'
113	2020-05-14	강원도민일보	강원 미래 20년 계획의 현실적 의미
114	2020-05-13	강원도민일보	자치단체 협력이 동해선 앞당긴다
115	2020-05-12	경기일보	'한반도 평화의 중심 경기도' 작업 지속, 남북국제평화역 신설 및 경원선 복원 재추진
116	2020-05-04	강원도민일보	동해북부선 조기착공 부산·울산 공조
117	2020-04-29	아주경제	남북 강원도 연구회, '남북 강원도 협력 방안' 특강, 통일대비 북강원 협력 모색
118	2020-04-28	국민일보	문 대통령, '김정은과의 신뢰 바탕으로 평화경제 미래 열겠다'
119	2020-04-28	강원도민일보	'남북 평화 시작 동해북부선 유라시아 향한 새로운 출발'
120	2020-04-28	강원도민일보	제진역 '제2 금강산관광' 시발점 돼야
121	2020-04-27	KBS	강릉~제진 동해북부선 추진 기념식, '내년 말 착공'
123	2020-04-27	한겨레	[왜냐면] 2020년 남북철도의 길 / 나한승
124	2020-04-27	매일신문	[권용섭의 북한 화첩기행] <15>, 그리운 금강산, 그러나
125	2020-04-27	전자신문	'강릉~제진' 동해북부선 53년 만에 복원한다, 금강산·두만강 거쳐 대륙철도망까지 연결
126	2020-03-31	헤럴드경제	2022년, DMZ 526km '두발에 평화'
127	2020-03-29	아주경제	[박종철 칼럼] 남북보건협력, 제재면제와 지자체·민간협력으로 물꼬를 터야
128	2020-03-26	내일신문	'디엠지(DMZ) 평화의 길' 조성에 140억 원
129	2020-02-21	서울신문	강원 고성군 'UN평화특별도시로 만들어주오'
130	2020-02-14	강원도민일보	북 '대북 개별관광, 미국과 논의할 문제 아냐'
131	2020-02-13	SBS	'금강산 관광 재개', 2020 평창 평화포럼 결의안 채택
132	2020-02-12	강원도민일보	남북철도 연결 전망 폭발적 출현 의미
133	2020-02-11	국민일보	평창평화포럼 '한반도 평화체제 구축' 결의
134	2020-02-11	강원도민일보	'중전을 넘어 평화체제로의 전환' 글로벌 평화 플랫폼 구축
135	2020-02-10	아주경제	[평창평화포럼] '해상 대북 개별관광, 유엔 승인 없이 남북협력만으로 가능'

순서	날 짜	신 문	기사제목
136	2020-02-10	강원일보	'금강산 개별관광 곧 돌파구 열릴 것 기대'
137	2020-02-10	강원도민일보	평창평화포럼 말 잔치로 끝나선 안 돼
138	2020-02-09	경인일보	이재정 경기도교육감, 2020평창 평화포럼 '남과북이 함께 지금 할 수 있는 것부터 실행해야'
139	2020-02-09	서울경제	김연철 '흔들리지 않는 지속가능 남북교류 시작할 때'
140	2020-01-30	한국일보	이종렬 경북도의원, 영천~양구 잇는 남북6축 고속도로 건설 촉구
141	2020-01-29	중도일보	강원도, 2024 강원동계청소년올림픽, 준비 철차 돌입
142	2020-01-28	아시아경제	반기문·짐 로저스 한자리에, DMZ 평화지대 방안 논의
143	2020-01-24	아주경제	안민석 의원, 남북 DMZ 세계유산 공동 등재 지원법 발의
144	2020-01-23	강원일보	'금강산 관광' 강원도 주도 목소리 커져
145	2020-01-21	세계일보	박양우 문화체육관광부 장관 '남북관계 개선 마중물, 체육·관광 교류에서 이끌어낼 것'[세계초대석]
146	2020-01-21	강원일보	금강산 개별관광 3가지 형태 검토
147	2020-01-20	강원일보	통일부 北 개별관광 검토, 금강산 열리나
148	2020-01-17	강원도민일보	'끊어진 남북 철길 이어 새로운 강원도의 힘 보여주자'
149	2020-01-17	강원도민일보	동해북부선 통일준비 시급성 될 것
150	2020-01-16	아주경제	남북관계 복원 '이산가족 상봉'카드, 이번엔 뭐가 다를까
151	2020-01-16	강원도민일보	김연철 장관 '동해북부선 연결 이제는 정말 결실 얻을 때'
152	2020-01-13	매일경제	손열음 '분단·분쟁국 피아니스트와 세계평화연주'
153	2020-01-13	서울신문	남북 길목 강원 인제 원통지역 '빛의 거리'로 변신한다
154	2020-01-13	강원일보	[데스크] '금강산관광 해결책은 주민·지자체가 힘들다 더 아우성 쳐야'
155	2020-01-13	강원도민일보	'아시아 첫 대회서 올림픽 정신 새 지평 열겠다'
156	2020-01-10	국민일보	2024 유스올림픽 강원 유치 확실시
157	2020-01-09	조선일보	IOC '2024년 동계유스올림픽 남북 공동개최 가능성 남아'
158	2020-01-09	강원일보	[사설]문화의 세기 실현하는 관광산업 일궈내야 한다
159	2020-01-08	강원도민일보	한반도 평화프로세스 재가동 돼야
160	2020-01-08	강원일보	문 대통령 '금강산 관광 재개 계속 노력'
161	2020-01-02	강원도민일보	다른 사유와 정책, 강원도 표준 만들자
162	2020-01-01	강원도민일보	2020년 강원, 다시 평화의 바람 분다
163	2019-12-30	강원도민일보	남북 경색국면 돌파, 도가 앞장서야

순서	날 짜	신 문	기사제목
164	2019-12-30	강원도민일보	'고성을 UN평화도시로' 국제사회 설득 나선다
165	2019-12-30	강원일보	[사설]남북교류, 어렵지만 통일 위해 꼭 가야만 하는 길
166	2019-12-28	강원일보	강원 남북교류사업 힘 실린다
167	2019-12-26	강원일보	한반도 정중앙 양구서 평화관광을 논하다
168	2019-12-20	강원일보	[발언대]춘천발 내금강선을 복원하자
169	2019-12-19	강원일보	[사설]기रो에 선 금강산 관광, 불씨를 살려내야 한다
170	2019-12-18	강원도민일보	'남북 간 화해·협력 상징 금강산관광 재개해야'
171	2019-12-16	강원일보	철원·화천·양구·인제·고성 평화지역 5개 군, 유네스코 생물권보전지역 등재 기념 행사
172	2019-12-13	강원도민일보	비무장지대 세계유산 등재 국제학술포럼
173	2019-12-19	강원일보	동서고속철도(춘천~속초)보다 신설 역사 연계도로망 먼저 개통
174	2019-12-13	강원일보	금강산 관광은 왜 안 되는 것인가
175	2019-12-06	강원도민일보	'한반도 평화·번영 상징 금강산관광 재개해야'
176	2019-12-06	강원일보	'금강산 개별관광 조속히 실현돼야' 1,000여 명 서울서 한목소리
177	2019-12-05	강원도민일보	남북 냉각 속 '고성 un평화특별도시' 조성 논란
178	2019-12-03	강원일보	[특집] '내금강선 복원사업은 강원도·춘천 발전 절호의 기회'
179	2019-12-03	강원일보	[특집] '춘천~원산 교통망 뚫어 한반도 평화시대 주도해나가자'
180	2019-12-03	강원일보	[고성]고성군 35개 남북교류 협력사업 역점
181	2019-12-03	경인일보	김연철 장관 '금강산 방치된 컨테이너 숙소 정비 필요'
182	2019-12-02	조선일보	北, 금강산 부수고 몰수하겠다고, '원산·갈마 공동개발' 제한한 통일 장관
183	2019-11-30	강원일보	전국 시·도의회 '남북교류 상징 금강산관광 재개 동참'
184	2019-11-29	강원일보	[춘천] '평화시대 대비 남북 강원 수부도시 춘천-원산 협력 중요'
185	2019-11-28	매일경제	[N북한]강화~황해도~평양 잇는 '문화 H벨트' 구축 제안
186	2019-11-28	아주경제	통일부·강원도, 금강산관광 재개 위해 만났지만, '창의적' 해법 찾았을까
187	2019-11-28	강원도민일보	[강원도 평화생명 벨트를 만나다]8. 에필로그!총성이 멈춘 자리, 평화와 생명의 공간으로
188	2019-11-28	강원도민일보	김연철 장관 '북서 초청장 보내면 금강산 개별관광 승인'
189	2019-11-26	강원도민일보	손 뻗으면 닿을 금강산, 국제사회와 함께 문을 열자
190	2019-11-26	세계일보	'DMZ 북한강 화천-춘천 웰니스 투어' 떠난다

순서	날 짜	신 문	기사제목
191	2019-11-22	강원일보	[접경지역 발전 포럼]"금강산관광 내년 봄까지 재개될 것으로 전망"
192	2019-11-21	경향신문	최문순 강원지사 "남북관계 악화, 모두가 홀런만 치려는 욕심 때문"
193	2019-11-20	한겨레	'열려라 개성공단, 다시 가자 금강산'
194	2019-11-19	강원도민일보	'평화-분단 갈림길 놓여, 남북 과감한 결단 내려야'
195	2019-11-19	강원도민일보	평화의 불씨 금강산관광 살릴 결단을
196	2019-11-19	강원일보	DMZ평화지대·국방개혁 대응 접경지 5개 지자체 머리 맞댄다
197	2019-11-18	머니투데이	관광 전문가들, 'DMZ 평화관광' 위해 머리 맞댄다
198	2019-11-18	강원일보	[사설]남북교류의 상징, 금강산관광 문 닫혀선 안 돼
199	2019-11-16	강원도민일보	북 '금강산 공유물 아니다' 관광재개 동력 상실 우려
200	2019-11-15	한국일보	[이슈레터] 관광 WORO 반복해온 금강산의 수난사
201	2019-11-15	매일경제	개성공단·금강산관광 재개를 위한 평화회의 개최
202	2019-11-15	파이낸셜뉴스	김연철 '금강산 문제 논의하고 있지만 남북 간 입장차 여전'
203	2019-11-13	강원일보	'한반도 평화·남북협력 강원도 역할 어느 때보다 중요'
204	2019-11-12	강원도민일보	최 지사 '금강산 관광은 도민 생존 문제, 조속 정상화돼야'
205	2019-11-12	머니투데이	정부 '금강산 드라이브', 北호응+美변화 이끌까
206	2019-11-12	서울신문	최문순 '내년 4월 원산 관광 허용해 달라' 美펜스에게 서한
207	2019-11-12	강원일보	'트럼프 정무라인 '금강산 관광 재개'에 유연한 입장'
208	2019-11-11	세계일보	미국 간 최문순 '금강산관광 정상화' 역설

「부록 2」. '양구군'의 '금강산', '남북교류' 관련 보도자료¹⁸²⁾

2020~2018년 양구 관련 기사 목록			
순서	날 짜	신 문	기사제목
1	2020-10-30	강원일보	[언중언]일제 지명 청산
2	2020-10-30	강원일보	[양구]양구 지역 문화예술·체육행사 잇따라
3	2020-10-29	KBS	강원도, 지속된 인구 감소, 지방소멸 위기 가속화
4	2020-10-28	강원일보	DMZ서 다시 '평화·생명의 하모니'
5	2020-10-27	KBS춘천	양구 목재문화체험장 3년 만에 준공
6	2020-10-27	KBS춘천	양구군, 소멸 위기 극복 안간힘, 대대적 '주소 이전' 추진
7	2020-10-27	강원일보	[양구]양구군 남면 이어 동면도 명칭 변경 추진
8	2020-10-27	강원도민일보	양구 남면 이어 동면도 명칭 변경 움직임
9	2020-10-21	한국일보	'국방개혁2.0으로 피해본 접경지역 지원하라'
11	2020-10-21	강원일보	[양구] '접경지 지원특별법 제정 반드시 관철'
12	2020-10-20	한국일보	'편치불' 마을 무주지 경작민 품으로
13	2020-10-15	강원일보	[양구]파로호 꽃섬 명품 가로수길 조성
14	2020-10-15	강원도민일보	양구군 여행안내책자 발간
15	2020-10-12	강원일보	[국감브리핑] '접경지역 지뢰 위협에도 제거 매우 저조'
16	2020-09-14	강원일보	[양구]양구에 통일연구원 유치 나서
17	2020-09-03	중도일보	UN에 '대북전단 살포 중단 협조 요청' 서한문
18	2020-09-02	강원도민일보	'대북전단으로 접경지역 고통, 살포 중단해야'
19	2020-07-28	강원일보	[강원포럼] 평화시대, 접경지가 답이다
20	2020-07-17	강원일보	'접경지 지원 특별법' 전면 개정 나선다
21	2020-07-16	강원도민일보	'정부, 경지 국방개혁 피해 최소화 방안 마련해야'
22	2020-07-15	강원일보	[양구] '접경지 지원 특별법' 개정 본격 논의
23	2020-07-15	강원도민일보	오늘 국회서 접경지 피해대책 토론회
24	2020-06-26	강원일보	'분단의 땅 철원 백마고지서 종전기원 메시지 띄워 보냅니다'
25	2020-06-18	강원일보	'접경지 지원 특별법 개정 요청'
26	2020-06-15	강원일보	평화·번영의 공간 모색-2020 접경지역 발전 포럼
27	2020-05-12	강원도민일보	양구군, 5개 현안사업 국·도비 지원 요청
28	2020-04-21	강원일보	[양구]양구군 국가표준시보국 유치 사활

182) 최근 2년간 양구군의 '금강산'과 '남북교류' 관련 기사를 일자별로 정리한 것이다. 이렇게 체계화한 것은 양구군의 기사를 통해 현재를 진단하고 향후 방향을 정립해보기 위한 것이다.

2020~2018년 양구 관련 기사 목록			
순서	날 짜	신 문	기사제목
29	2020-03-05	강원일보	[양구]‘남북 교류협력 중심지 양구가 최적’
30	2020-03-04	강원도민일보	양구군, 민화협에 남북경협 협조 요청
31	2020-03-04	중도일보	양구군, 남북 교류협력 사업 돌파구 마련 위해 전방위적 노력
32	2020-01-16	강원일보	‘신금강산<양구-내금강>동서고속화·동해북부 순환철도망 구축 필요’
33	2020-01-16	강원도민일보	‘양구~내금강 개통, 금강산 최단거리 연결’
34	2019-12-31	강원도민일보	생물권보전지역 유네스코 등재 인증서 현판식
35	2019-12-21	강원일보	[양구]올해 마지막 DMZ 평화이음 토요 콘서트
36	2019-12-17	강원도민일보	양구군, 독일 생태·스포츠 성공사례 배웠다
37	2019-12-09	서울신문	‘군부대 이전·해체로 마을 공동화, 생업 위기에 살길이 막막’
38	2019-12-09	강원도민일보	‘생태·문화·역사 자원 토대 양구만의 스타일 찾아야’
39	2019-12-05	강원도민일보	‘국방개혁은 접경지 경제 사망 선고’
40	2019-12-05	강원일보	‘접경지 생존권 말살 국방개혁 멈춰라’
41	2019-12-04	국민일보	‘생존권 위협 국방개혁’ 주민들 뿔났다
42	2019-12-03	조선일보	‘군부대 이전·해체’담은 국방개혁 2.0에 강원 접경지역 주민 뿔났다
43	2019-12-03	강원도민일보	길거리 나서는 접경지 주민들 생존권 보장 요구
44	2019-12-02	중도일보	강원도, 접경지역 5개 군 1천여 명 4일 국방개혁 규탄 상경집회
45	2019-12-02	강원도민일보	양구 평화생태관광포럼
46	2019-11-27	강원도민일보	국토정중앙의 재발견 심포지엄
47	2019-11-26	강원도민일보	‘국방개혁 피해 최소화·민생안정 총력’
48	2019-11-24	YTN	[CJ헬로]군인들 다 떠나나? 강원 접경지역 소멸 위기감
49	2019-11-22	강원도민일보	주민과 함께해야 국방개혁도 성공
50	2019-11-20	강원일보	‘접경지 5개 지자체 산업·관광·농업·생태·교육 광역벨트 만들자’
51	2019-11-19	강원도민일보	양구 관광지 스토리텔링기법 적용 간담회
52	2019-10-10	강원도민일보	강원 문화예술, 남북 평화를 이끄는 힘이 되다
53	2019-09-30	강원일보	[양구]‘인구소멸 위기 군(郡)지역 특례제도 절실’
54	2019-09-27	강원일보	[양구]천고마비의 계절 가을, 클래식에 빠지는 양구
55	2019-09-26	중도일보	양구에서 PLZ페스티벌
56	2019-08-20	강원일보	[양구]양구서 ‘북한운전교육’체험
57	2019-08-12	강원일보	[강원포럼]접경지역 상생방안 내놔라
58	2019-08-03	강원도민일보	‘국토정중앙서 더위 타파’ 배꼽축제 팡파르
59	2019-08-02	조선일보	‘박수군의 고향서 박수군의 예술을 느껴보세요’

2020~2018년 양구 관련 기사 목록			
순서	날 짜	신 문	기사제목
60	2019-07-31	강원일보	[포토뉴스]민주당 이인영 원내대표 양구서 통일걷기행사
61	2019-07-24	강원일보	[양구]‘인구 2만 명 붕괴 위험’ 양구 국방개혁 대응
62	2019-07-08	강원도민일보	양구로부터 주민 자치·남북협력·내륙발전 시작된다
63	2019-06-16	강원도민일보	양구 도솔산지구전투 전승행사
64	2019-06-06	강원일보	[양구]9일 단오절 한마당 큰잔치
65	2019-06-03	강원도민일보	강원대 평화학 심포지엄 개최
66	2019-05-07	강원일보	[양구]전국 각지서 찾는 축제로 성장, 양구 공취축제 성료
67	2019-04-13	강원일보	[양구]금강산 옛길 복원·DMZ광산 개발
68	2019-03-28	강원일보	[양구]국토 정중앙서 통일한국 ‘배꼽’ 만든다
69	2019-03-13	서울신문	평화를 준비하는 지자체 ‘철책 걷어내고 희망을 심겠다’
70	2019-03-05	서울신문	‘DMZ 관광·北과 농업 협력생산, 양구, 남북교류 천초기지로’
71	2019-01-18	강원일보	‘한반도 평화시대 실현할 사업 발굴 손잡아’
72	2019-01-18	강원일보	‘남북평화 통해 강원도 번영시대 열자’
73	2019-01-17	강원도민일보	양구군 남북교류 협력사업 본격 추진
74	2018-12-29	강원도민일보	슬래원, 전통주 세계화 방안 건의
75	2018-12-28	아시아경제	[포토]‘2019년 한반도 평화와 번영을 기원하며’
76	2018-12-28	강원도민일보	65년간 동부전선 파수꾼, 강원 안보·경제 핵심축 역할
77	2018-12-28	강원도민일보	양구군 DMZ 생태 아카데미 마감
78	2018-12-26	중앙일보	김현미 ‘경제이력 남북 공유’ 北 ‘남 눈치 보면 안 돼’
79	2018-12-26	머니투데이	김현미 장관 ‘남북철도, 동북아 상생번영 대동맥’
80	2018-12-21	헤럴드경제	최문순 강원도지사, “선택과 집중” 통한 교통망 확충 최선 다 하겠다”
81	2018-12-19	강원도민일보	양구백토마을 내년 입주자가 모집
82	2018-12-17	강원일보	[포토뉴스]DMZ 청소년 문화교류 콘서트
83	2018-12-16	경향신문	접경 따라 걷는 ‘DMZ 순례길’ 생긴다
84	2018-12-16	한국경제	DMZ 접경지 450km 도보 여행길 생긴다
85	2018-12-13	서울신문	DMZ에 ‘한국판 산티아고길’ 만든다
86	2018-12-11	강원일보	[양구]양구~원통<인제> 국도 선형 개량사업 내년 시작
87	2018-12-10	강원일보	[철원]‘접경지 3곳<철원·경기 포천·연천> 강원도 소속 통일시 만들자’
88	2018-12-05	강원도민일보	‘국토정중앙 남북 공동연구 필요’
89	2018-12-05	강원도민일보	‘국토정중앙 기반 스토리텔링 평화사업·관광 이끌어야’
90	2018-12-05	강원도민일보	‘국토정중앙은 평화의 출발지, 지리자원 가치부여 필요’

2020~2018년 양구 관련 기사 목록			
순서	날 짜	신 문	기사제목
91	2018-12-04	강원일보	남북 평화시대 대비 접경지역 도로망 확충
92	2018-12-04	강원일보	[양구]‘역사와 명화’ 인문학 강좌
93	2018-12-03	동아일보	강원도 위수지역 확대 접경지역 ‘뜨거운 감자’
94	2018-12-01	강원일보	법률 발의·토론회 ‘0건’, 남북교류 무관심한 도내 정치권
95	2018-11-28	강원일보	‘DMZ관광 활성화, 숙박상품 개발’
96	2018-11-27	강원도민일보	‘신설되는 양구역사 명품 역세권 개발’
97	2018-11-27	강원일보	[양구]겨울의 길목 아름다운 선 양구 올리브그린아트展
98	2018-11-26	경향신문	수도권·강원지역 탁 트인 산림 경관은? 명품 조망점 10곳 선정
99	2018-11-26	강원도민일보	평화물길·내금강 순환관광루트 개발 준비
100	2018-11-26	강원도민일보	남북강원 하나로(路) 완성된다
101	2018-11-24	강원일보	강릉~제진 동해선 철도 예비타당성조사 면제대상 끝내 제외
102	2018-11-21	강원일보	[권혁순칼럼]강원도, 언제까지 ‘아껴놓은 땅’이어야 하나
103	2018-11-21	강원도민일보	16개국 1만 5,000km 뛰었다, 통일까지 멈추지 않는다
104	2018-11-20	전자신문	‘서울~속초 75분’ 춘천~속초 고속철도사업 재도전
105	2018-11-20	강원도민일보	양구·철원 ‘희망 2019 나눔캠페인’
106	2018-11-19	강원일보	‘통일시대 앞서 청정자연 품은 DMZ 전 세계 알릴 것’
107	2018-11-19	강원도민일보	인제 전방지역 평화누리길 이어진다
108	2018-11-17	강원일보	[양구]양구 ‘철학의 집’ 인문학 성지 부상
109	2018-11-16	세계일보	확성기 꺼진 DMZ, 평화 노래하다[여행]
110	2018-11-15	강원일보	[양구]“양구~북 내금강 도로·철도 연결
111	2018-11-15	강원일보	[양구]한반도 은빛 만들기 평화순례단 양구 찾아
112	2018-11-17	강원도민일보	양구 인문학마을 철학의 집 준공
113	2018-11-17	강원도민일보	‘강원도가 평화통일 시작이자 중심’
114	2018-11-14	강원도민일보	숲으로부터 시작되는 평화
115	2018-11-13	강원일보	‘철학과 문화’ 양구로 인문학 여행
116	2018-11-13	강원도민일보	‘구체적 남북교류 방안 마련, 명분 강화해야’
117	2018-11-11	부산일보	‘다큐3일’ 양구 민통선 편지볼마음, 가을 시라기에 물들다, 수확의 계절 72시간

「부록 3」. 자치단체 도·시·군민 대상의 '길 조성' 관련 조례 현황

(2020. 11. 30. 기준)

구분		길 종류	법규명	종류	공포일자		
광역 자치 단체	1	경기도	옛길	경기도 옛길 조성 및 관리·운영에 관한 조례	조례	2013. 12. 2.	
	2	경기도	옛길	경기도 옛길 조성 및 관리·운영에 관한 조례 시행규칙	규칙	2014. 1. 14.	
	3	경상남도	옛길	경상남도 옛길 조성 및 지원에 관한 조례	조례	2015. 8. 13.	
	4	강원도	걷는 길	강원도 걷는 길 조성 및 관리·운영 지원에 관한 조례	조례	2016. 5. 20.	
	5	광주광역시	지역특색 길	광주광역시 무돌길 관리 및 운영 조례	조례	2016. 10. 1.	
	6	경상북도	걷는 길	경상북도 걷는 길 조성 및 관리·운영 지원에 관한 조례	조례	2016. 12. 15.	
	7	제주특별자치도	옛길	제주특별자치도 옛길 조성 및 관리 등에 관한 조례	조례	2017. 12. 29.	
	8	충청남도	걷는 길	충청남도 걷는 길 조성 및 관리·운영의 지원에 관한 조례	조례	2017. 12. 29.	
	9	대구광역시	걷는 길	대구광역시 걷는 길 조성 및 관리·운영 지원에 관한 조례	조례	2018. 8. 10.	
	10	제주특별자치도	지역특색 길	제주특별자치도 작가의 산책길 및 문화예술시장 운영·관리 조례	조례	2019. 6. 26.	
	11	부산광역시	지역특색 길	부산광역시 갈맷길 관리·운영에 관한 조례	조례	2020. 2. 5.	
	12	경상북도	숲길	경상북도 숲길 조성 및 관리·운영 활성화 및 지원에 관한 조례	조례	2020. 9. 24.	
기초 자치 단체	1	인천광역시	강화군	걷기 길	강화군 강화섬나들길 관리운영 조례	조례	2013. 10. 21.
	2	경기도	가평군	숲길	가평군 숲길 지정 및 관리에 관한 조례	조례	2013. 11. 15.
	3	경상남도	고성군	숲길	고성군 숲길 지정 및 관리에 관한 조례	조례	2015. 2. 5.
	4	경기도	여주시	걷기길	여주시 여강길 관리 및 운영에 관한 조례	조례	2015. 3. 31.
	5	전라북도	진안군	도보 여행길	진안군 고원길 조성 및 관리·운영에 관한 조례	조례	2015. 12. 30.
	6	전라북도	남원시	걷는 길	남원시 예가람길 조성 및 지원에 관한 조례 시행규칙	규칙	2016. 3. 25.

(2020. 11. 30. 기준)

구분			길 종류	법규명	종류	공포일자	
기 초 자 치 단 체	7	경상남도	남해군	도보 여행길	남해바래길 관리 및 운영에 관한 조례	조례	2016. 9. 23.
	8	경기도	안양시	지역특색 길	안양시 걷고 싶은 길 지정 및 지원에 관한 조례	조례	2017. 3. 6.
	9	경기도	안산시	지역특색 길	안산시 대부해솔길 관리·운영에 관한 조례	조례	2017. 7. 25.
	10	광주광역시	서구	걷는 길	광주광역시 서구 걷는 길 조성 및 관리 운영 지원에 관한 조례	조례	2018. 11. 16.
	11	전라남도	목포시	걷는 길	목포시 걷는 길 조성 및 관리 운영 지원에 관한 조례	조례	2019. 6. 3.
	12	경상남도	남해군	해안 일주도로	남해군 보물섬 800리길 조성 및 관리에 관한 조례	조례	2019. 6. 18.
	13	강원도	강릉시	걷는 길	강릉시 걷는 길 조성 및 운영에 관한 조례	조례	2019. 11. 13.
	14	강원도	원주시	걷기 여행길	원주시 걷기여행길 관리 및 운영에 관한 조례	조례	2019. 11. 15.
	15	전라북도	남원시	지역특색 길	남원시 예가람길 조성 및 지원에 관한 조례	조례	2019. 12. 11.
	16	경상남도	거창군	걷는 길	거창군 걷는 길 조성 및 운영에 관한 조례	조례	2019. 12. 13.
	17	경기도	수원시	지역특색 길	수원시 수원팔색길 관리·운영에 관한 조례	조례	2019. 12. 31.
	18	경기도	고양시	지역특색 길	고양누리길 관리·운영에 관한 조례	조례	2020. 1. 7.
	19	강원도	고성군	걷기·자전거길	고성갈래길 개척추진위원회 운영 및 지원에 관한 조례	조례	2020. 2. 5.
	20	충청남도	공주시	도시재생	공주시 박찬호골목길 시설관리 및 운영에 관한 조례	조례	2020. 9. 21.
	21	광주광역시	북구	숲길	광주광역시 북구 숲길 지정 및 관리에 관한 조례	조례	2020. 9. 22.
	22	경기도	양평군	도보 여행길	양평군 물소리길 관리 및 운영 조례	조례	2020. 9. 23.
23	충청남도	금산군	걷는 길	금산군 금강여울목길 내발로 가기 활성화 및 지원에 관한 조례	조례	2020. 11. 16.	

* 출처: 법제처 국가법령정보센터(<https://www.moleg.go.kr/index.es?sid=a1>)

'금강산 양구로'의 가치발굴과 활용연구

A Study on Finding and Using Values of
'Mt. Geumgang Yanggu-ro'

2020년 12월 인쇄
2020년 12월 발행

발행인 : 박영일
발행처 : 강원연구원 강원학연구센터
(24265) 강원도 춘천시 서면 박사로 880
전화 : (033) 250-2980
홈페이지 : <http://www.gangwonstudies.re.kr>

- ※ 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단전재나 복사는 금합니다.
- ※ 이 연구는 본 연구원의 공식견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.

'금강산 양구로'의 가치발굴과 활용연구

A Study on Finding and Using Values of
'Mt. Geumgang Yanggu-ro'

박부원

Park Boo Won

약력

한양대학교 문화콘텐츠학박사

(현) 경기문화재단 경기문화재연구원 전문연구원

(전) 한양대학교 문화콘텐츠전략연구소 연구원



24461 강원도 춘천시 서면 박사로 880 강원연구원 강원학연구센터
TEL. 033-250-2980, 2983
<http://www.gangwonstudies.re.kr>

ISBN 978-89-5705-811-4 93910

