

부록

1_정조대왕 화성행차 경로검토

정조대왕의 화성행차의 실현 가능성을 확인하기 위하여, 각종 사료를 바탕으로 총 4개 구간을 검토하였다. 을묘년 행차 구간(창덕궁 ~ 시흥행궁 : 20.13km), 현릉원 참배 구간(창덕궁 ~ 남태령 고개 : 16km), 2007년 하이서울페스티벌 재현 구간(창덕궁 ~ 노들섬 : 8.5Km), 행사 가능 구간(창덕궁~남태령고개: 14.75km 구간)이 그것이다.

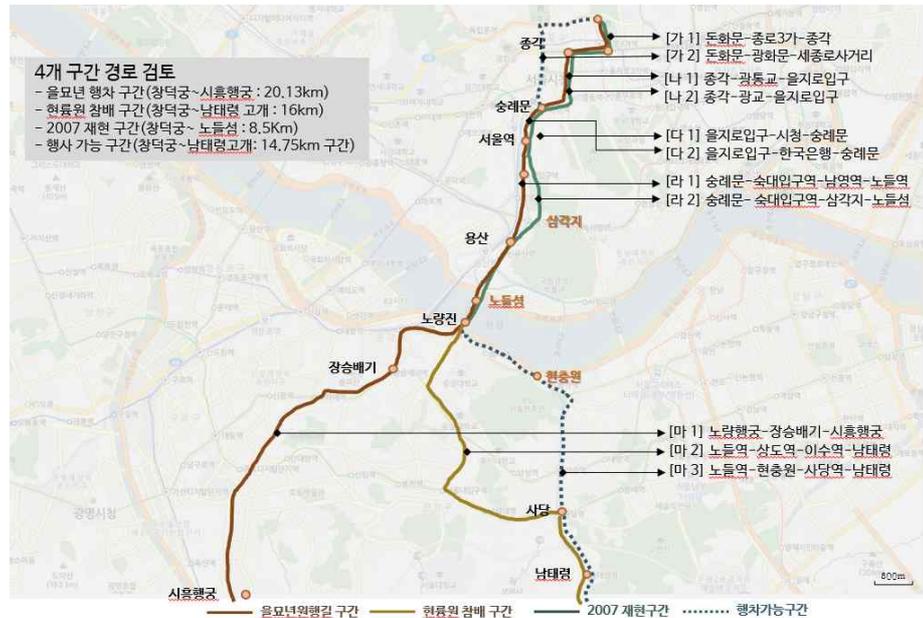
<가 구간>은 사료상 기록된 구간인 동시에 2007년 재현 구간인 [가 1] 돈화문-종로3가-종각, 향후 행차 가능구간인 [가 2] 돈화문-광화문-세종로사거리 구간이다.

<나 구간>은 사료상 기록된 두 개의 구간인 [나 1] 종각-광통교-을지로입구, [나 2] 종각-광고-을지로입구 구간이다.

<다 구간>은 사료상 기록된 구간인 [다 1] 을지로입구-시청-송례문, 2007년 재현구간인 [다 2] 을지로입구-한국은행-송례문 구간이다.

<라 구간>은 사료상 기록된 구간인 [라 1] 송례문-숙대입구역-남영역-노들역, 2007년 재현구간인 [라 2] 송례문-숙대입구역-삼각지-노들섬 구간이다.

<마 구간>은 을묘년 원행 구간인 [마 1] 노랑행궁-장승배기-시흥행궁, 현릉원 참배 구간 [마 2] 노들역-상도역-서울대입구-남태령, 향후 행차 가능구간인 [마 3] 노들역-현릉원-사당역-남태령 구간이다.



[그림 10] 정조대왕 화성행차 경로 검토

[가 1] 돈화문-종로3가-종각

창덕궁에서 종로3가 국악거리를 지나는 구간으로 2007 하이서울 페스티벌에서 정조반차 행렬을 재현했던 경로이다. 왕복 2차로 구간으로 도로폭이 좁고, 도로상 주정차 등으로 인해 혼잡한 편이며, 관람객의 입장에서 행렬을 보기에는 시야가 확보되지 않는 단점이 있는 구간이다.

해당구간에는 종묘, 대각사, 탑골공원, 보신각 등의 유산이 있다. 퍼레이드 후 해당 유산에서 연계한 이벤트가 가능할 것으로 판단된다. 종로3가까지 이르는 구간은 국악거리로 도로폭은 좁지만 국악상, 한복, 전통 음식과 관련한 상권이 형성되어 있어 관련 자원의 활용방안이 모색된다면 시너지 효과를 낼 수 있을 것으로 보인다.

또한 보신각의 관람석 설치나 탑골공원에서의 이벤트 등이 가능할 것으로 판단된다. 행렬이 보신각이 있는 종각역 사거리를 지나게 되는 경로로 보신각의 인도 등을 활용하면 퍼레이드를 관람에 조망권이 확보되며, 탑골공원 광장에서의 이벤트 마련을 통해 퍼레이드 행렬이 지난 후 관람객의 볼거리 마련이 가능하다.

[가 1] 돈화문-종로3가-종각



[그림 11] 화성행차 가1 구간

[가 2] 돈화문-광화문-세종로사거리

창덕궁 돈화문에서 안국역 사거리를 지나 경복궁 광화문, 세종문화회관, 청계광장을 지나는 구간이다. 가 구간 중 왕복 4차로로 도로폭이 가장 넓고, 행사가 가능한 광장이 많은 구간으로, 사료상에 기록된 구간은 아니지만 현실적으로 대형 퍼레이드가 가능한 구간이다.

해당구간에는 경복궁 광화문, 세종로 광장, 청계 광장 등의 자원이 있다. 광화문의 수문장 교대식 행사와의 연계 및 광화문에서 청계로에 이르는 넓은 광장의 활용이 가능하며, 세종문화회관의 문화예술 이벤트와의 연계 및 청계광장을 활용한 이벤트가 가능할 것으로 판단된다.

[가 2] 돈화문-광화문-세종로사거리



[그림 12] 화성행차 가2 구간

[나 1] 종각-광통교-을지로입구

종각에서 광통교를 지나, 을지로입구역으로 이어지는, 사료상의 음모년 원행길 구간이다. 현재는 새로운 도로가 생겨 청계천을 따라 나 있는 좁은 도로만이 있는 구간으로 실제 행렬은 불가능한 구간으로 판단된다.

해당구간에는 청계천 정초반차행렬도 타일벽화가 설치되어 있어, 이 연구에서 기획 중인 정조대왕 화성행차의 전모를 볼 수 있다. 또한 모전교 인근은 과일을 팔던 모전이 형성되어 있어 정조가 시전 상인을 만나 이야기를 나눴던 구간으로 이를 활용한 이벤트가 가능할 것으로 판단된다.

[나 2] 종각-광고-을지로입구

종각에서 남대문으로 가는 길을 잇기 위해 만든 광고가 있는 구간으로 당시 가장 큰 규모의 다리를 건너는 구간이다. 청계천 복원 공사의 일환으로 새로 놓은 광고는 원래 위치보다 상류에 배치되어 지금의 을지로 입구까지의 일직선 상에 놓였다. 해당 구간에는 광통관 등의 근대문화 유산이 있다.



[그림 13]
화성행차
나1, 나2 구간

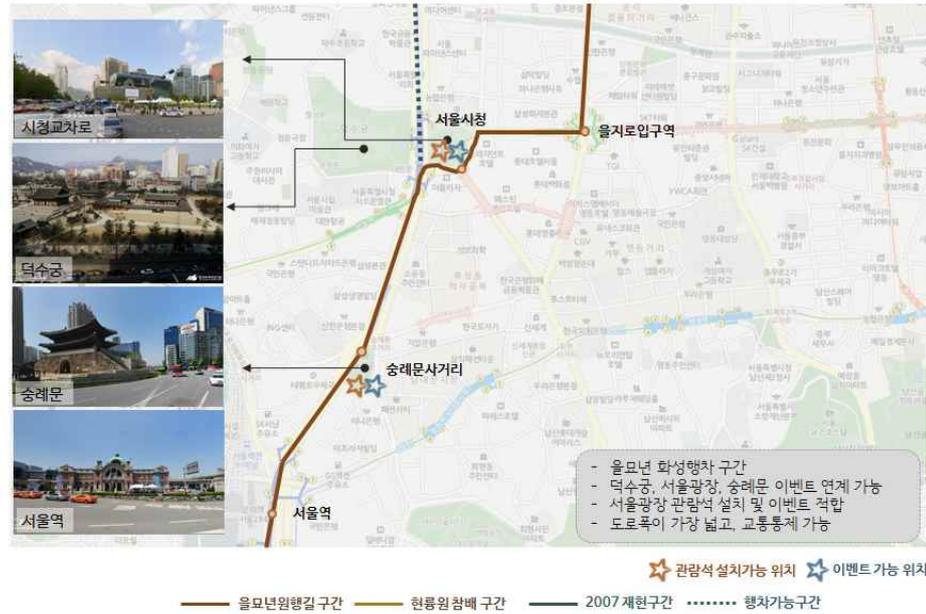
[다 1] 을지로입구-시청-승례문

을지로 입구에서 시청광장을 끼고 승례문으로 이어지는 을묘년 원행길 구간이다. 왕복 3~4차로의 구간으로 도로폭이 넓으나, 통행량이 많은 구간으로 퍼레이드 시 고려해야 할 사항이 많을 것으로 판단된다.

해당구간에는 덕수궁, 서울광장, 승례문 등의 자원이 있어 각종 이벤트 연계 및 개최가 가능한 구간이다. 서울광장 및 승례문 등에서 관련 이벤트의 개최가 가능한 구간이다. 또한 덕수궁의 왕궁수문장교대식 행사 및 궁 행사와의 연계가 가능할 것으로 판단된다.

승례문과 서울광장의 곡선구간에 관람석을 설치한다면 관람객의 조망권 확보가 가능하며, 사대문의 하나인 승례문을 지나는 행렬에 역사적인 의미 부여를 통한 이벤트의 개발이 가능할 것으로 판단된다.

[다 1] 을지로입구-시청-송례문



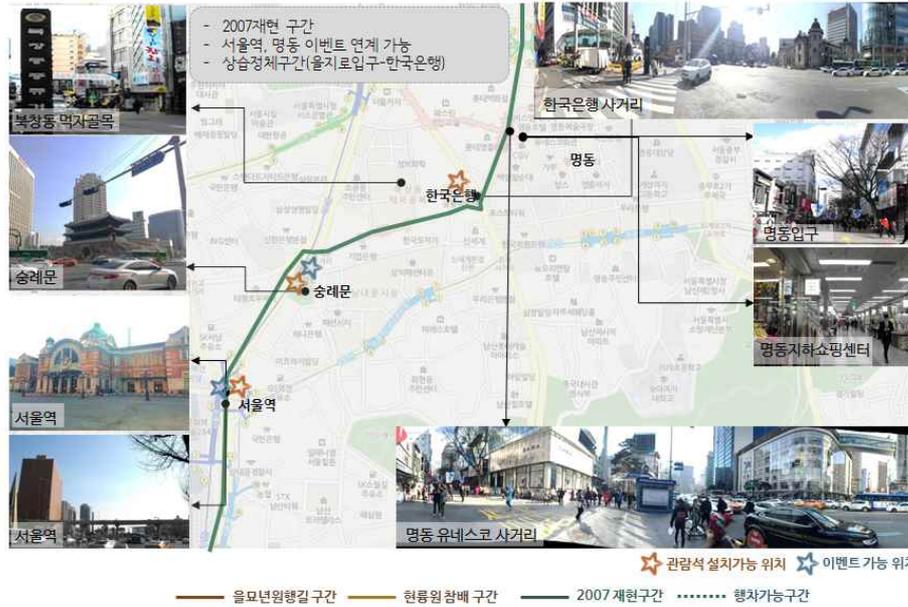
[그림 14] 화성행차 다1 구간

[다 2] 을지로입구-한국은행-송례문

을지로 입구에서 명동을 지나, 한국은행 사거리에서 송례문으로 우회하는 2007년 하이서울페스티벌 정조행차 재현 구간이다. 도로폭은 넓으나, 통행량이 많은 구간(을지로 입구-한국은행, 상습정체구간)으로 퍼레이드 시 고려해야 할 사항이 많을 것으로 판단된다.

해당구간에는 명동과 북창동 먹자골목, 송례문 등의 자원이 있다. 명동의 상권과 이벤트, 북창동 먹자골목의 이벤트 등과의 연계가 가능하며, 도로 주변 상권에서의 조망이 가능할 것으로 판단되는 구간이다.

[다 2] 을지로입구-한국은행-송례문



[그림 15] 화성행차 다2 구간

[라 1] 송례문-숙대입구역-남영역-노들역

송례문에서 숙대입구역 갈월지하차도를 지나 남영역, 한강대교, 노들섬을 지나 노들역까지의 을묘년 원행길 구간이다. 갈월지하차도에서 남영역 구간의 좁은 도로폭과 남영역 서부구간에서 용산역으로 이르는 구간의 고가차로 등으로 인해 행사가 불가능한 구간으로 판단된다.

원형 복원 시 이 구간을 활용하게 된다면 용산역 광장에 관람석 설치가 가능할 것으로 판단되며, 용산-신용산역 사이의 포장마차촌에서의 이벤트가 가능할 것으로 보인다.

[라 2] 송례문-숙대입구역-삼각지-노들섬

송례문에서 숙대입구역을 지나 삼각지, 신용산역, 한강대교를 건너는 2007년 정조반차 행렬 재현구간이다. 도로폭이 넓고, 중앙버스차로로 인한 혼잡구간 완화로 인해 실질적으로 행렬이 가능한 구간으로 판단된다.

해당 구간에는 삼각지의 관람석 설치와 국립중앙박물관과의 이벤트 연계가 가능할 것으로 판단된다.

[라 1] 숭례문-숙대입구역-남영역-노들섬
[라 2] 숭례문-숙대입구역-삼각지-노들섬



[그림 16]
화성행차 라1, 라2
구간

[마 1] 노량행궁-장승배기-시흥행궁

노들역 인근의 노량행궁에서 장승배기를 지나 상도역, 신대방 삼거리역, 기상청입구 삼거리에서 구로디지털단지역, 시흥 IC를 지나 시흥행궁에 이르는 을묘년 원행길 구간이다.

해당 구간에는 노량행궁, 용양봉저정, 장승배기⁹, 사육신 공원¹⁰, 보라매공원, 깔깔거리 등의 유산과 연계가능한 자원이 있다. 장승배기의 장승제, 사육신 공원의 사육신 추모제향, 깔깔거리 음식문화 축제¹¹ 등의 이벤트가 모두 10월에 개최되어, 연계 행사 시 시너지 효과를 낼 수 있을 것으로 판단된다.

[마 2] 노들역-상도역-서울대입구역-남태령

노들역에서 상도역, 서울대입구역, 사당역을 지나 남태령 고개에 이르는 구간으로

⁹ 장승배기에서 마을 공동문제를 의논하며 마을의 안녕을 기원했던 공동체적 풍속을 일깨워 주민화합의 계기를 마련하고 민족신앙물의 보존을 통해 지역명소를 널리 홍보하기 위해 해마다 장승제를 열고 있다.

¹⁰ 한강대교와 노량천역 사이의 언덕에 있는 사육신묘(서울특별시유형문화재 8호)가 있는 공원으로, 세조 2년(1456년) 단종 복위에 목숨을 바친 성삼문·박팽년·하위지·이개·유성원·유응부 등 6인의 묘가 있다.

¹¹ 깔끔하게 음식을 차리고, 고객은 깔끔하게 먹자는 음식문화 개선운동의 일환으로 '깔깔운동'을 기반으로 2009년부터 개최되는 축제이다. 매년 10월 말경 개최된다.

[마 3] 노들역-현충원-사당역-남태령

노들역에서 현충원 앞길을 지나 이수역, 사당역을 지나 남태령으로 가는 행차 가능한 구간으로 고려해 본 경로이다. 마(노량진-남태령) 구간 중 가장 도로폭이 넓은 구간으로 통행량은 많으나, 도로 주변 상가 등에서 관람 조망권이 확보될 수 있는 구간으로 판단된다.

해당 구간에는 현충원 앞 광장의 관람석 설치 가능하며, 현충원 내 공간의 활용을 통한 이벤트가 가능할 것으로 판단된다.

[마 2] 노들역-상도역-서울대입구역-남태령
 [마 3] 노들역-현충원-사당역-남태령



[그림 19]
 화성행차 마3 구간

2_ 전문가 심포지엄

【제1차 전문가 포럼】

“정조대왕 화성행차 복원의 의의와 가치”

일시: 2015년 5월 12일 오후 2시

발제자 | 이현군 | 서울대학교 국토문제연구소 선임연구위원

최지연 | 수원시정연구원 연구위원

사회자 | 이흥재 | 추계예술대학교 문화예술경영대학원장

토론자 | 김향자 | 한국문화관광연구원 선임연구위원

박현욱 | 서울역사박물관 학예연구부장

오순환 | 용인대학교 문화관광학과 교수

윤성진 | 2015 한강 행복몽땅 프로젝트 총감독

정 석 | 서울시립대학교 도시공학과 교수

백복희 | 수원시청 관광과 주무관

이기혁 | 수원문화재단 화성마케팅부 차장

연구진 | 송화성 | 수원시정연구원 연구위원

최성환 | 수원시정연구원 연구위원

이슈1 | 정조대왕 화성행차 재현의 의의

- 민족의 자긍심까지 느낄 수 있는 콘텐츠로, 재미적 요소로 일상으로 들어올 수 있는 좋은 테마임
- 옛 장소의 가치 발견이 가능함
- 국격을 높일 수 있는 대한민국 수도 서울의 고유한 역사 퍼레이드, 축제로서의 가치가 높음
- 이것 자체가 하나의 종합예술이고 융복합 산업이 됨
- 서울의 확장이라는 측면, 국가개혁, 사회개혁의 주체로서 국왕의 역할을 시민들에게 알려줄 수 있는 방안 마련을 통한 가치 극대화가 필요함

이슈2 | 정조대왕 화성행차 재현의 가치

- 교육적 가치가 충분함
- IT와 연계해서 사업 확장이 가능함
- 콘텐츠의 보물창고, 자원을 발굴하고 개발하는 데 교육적, 사회문화적, 문화정체성, 관광적 가치가 있음
- 사적(私的)인 효를 공적(公的)인 영역으로 활용하는 국왕 역량을 보여주는 사례임
- 서울의 행정구역 변화 파악이 가능함
- 조선시대 이용하던 길 파악이 가능함
- 한양 도성 공간구조에 대한 이해가 가능함
- 정조대왕 화성행차 복원이 조선시대의 간선도로를 복원하는 일이 될 수도 있음
- 수원의 발달 과정 및 변화를 볼 수 있음
- 철저한 기록을 바탕으로 현실에서 원형 그대로의 복원이 가능함

이슈3 | 재현의 방향

- 행차와 함께 지역 축제적 요소를 갖고 릴레이 형식으로 진행하도록 함
- 지속성은 물론 유의성, 신기성이 축제로서 꼭 필요함
- 정조대왕 행차와 관련된 콘텐츠들의 활용이 가능함: 18기 무예 훈련, 격쟁, 진찬연, 과거제, 의복, 음식, 소품 등
- 화성행차가 갖고 있는 핵심적 가치와 상징성을 찾아내 현대적으로 풀어야 함
- 유네스코 등재가 목적이라면 직접 재현보다 영상제작이 더 효과적임
- 축제화한다면 많은 것들이 달라지기 때문에 복원과 축제화 둘 중 하나를 선택해야 함
- 역사적 사실과 현실과의 타협이 필요함
- 시민참여는 퍼레이드에서 빠질 수 없는 항목임(강동선사축제: 시민들이 직접 참여하는 퍼레이드)
- 전체 행사의 메시지들을 어떤 장소에서 어떤 방법으로 시민들과 공유하고 공감하게 할 수 있는가를 기획해야 함
- 행사 시작부터 시민들의 자발성을 바탕으로 퍼레이드(행사) 참여를 이끌어내야 몰입도 가능함

이슈4 | 주의해야 할 점

- 역사적 사실에 대해 현재를 살아가고 있는 일반인들이 느끼는 것이 없음
- 역사적 사실에 대한 현대인의 과대 해석과 과대 의미 부여를 경계해야 함
- 시민을 가르치려 드는 행사, 축제는 재미 없음
- 지나치게 광범위한 곳에서의 대형 행사는 재현과 집중의 어려움이 있음. 집약해서 보여줄 수 있는 콘텐츠들이 있어야 함(선택과 집중이 필요함)
- 정조대왕 화성행차를 현대에 맞게 풀어낼 수 있는 표현의 방법에 대한 고민이 필요함: 보는 사람과 행렬을 하는 사람들과의 공감이가 이루어지지 않으면 퍼레이드는 성공할 수 없음(실패사례: 백제문화제, 한성백제문화제 / 성공사례: 일본 아오모리 네부타 마츠리, 강릉단오제)
- 현실로 재현되면 그 감동이 의궤나 반차도에서 보는 상상의 감동보다 훨씬 덜할 것임
- 정조대왕 화성행차를 1차원적으로 생각하고 분석하고 재현하지 말고 키워드와 상징을 뽑아내서 현대인이 공감할 수 있도록 재해석이 필요함
- 단순재현보다 정조시대의 문화와 상황에서 표현했던 것을 지금 시대에서 어떻게 표현할 수 있을까를 고민해야 함
- 기획을 하되 어떤 단계부터 시작할 것인가, 몇 년 후에 바라는 행사를 완성할 것인가를 목표로 세우고 준비해야 함. 단순한 행차 행태로는 성공하기 힘들
- 축제화도 좋지만 역사적 사실을 놓쳐서는 안 될 것임

【제2차 전문가 포럼】

“정조대왕 화성행차 복원의 기획과 방향”

일시: 2015년 5월 14일 오후 2시

발제자 | 백선혜 | 서울대학교 국토문제연구소 선임연구위원

박재호 | 서울빛초롱축제 총감독

김종수 | 수원문화재단 축제기획단 팀장

토론자 | 홍철욱 | 수원문화재단 축제기획단 단장

김규원 | 한국문화관광연구원 연구위원

김규상 | 경기도청 문화유산과 과장

이정일 | 화성시청 문화예술과 학예사

우호덕 | 안산시청 문화예술과 계장

이일희 | 수원시청 관광개발 팀장

최강구 | 수원시청 관광과 특수관광팀장

김병태 | 수원시청 관광과장

최지연 | 수원시정연구원 연구위원

그 외 백복희, 이기혁 수원문화재단 2인 참석

이슈1 | 정조대왕 화성행차 복원의 기획

- 정조대왕 화성행차를 ‘왜 복원하려 하는가’, ‘왜 재현하려 하는가’ 라는 부분에서 공감대 형성과 확산이 매우 중요함
- 대기업을 통한 스폰서십, 마케팅 측면의 보완이 필요함
- 농림축산부와 마사회, 국방부, 문체부 등 정부 차원의 지원을 1차연도부터 필히 받을 수 있도록 베이스 형성이 필요함
- 2016년에는 첫 단추의 원년으로 3~5년 정도의 부분복원을 거쳐서 현실적 접점을 만들고 만 5년 됐을 때 원형을 완전 재현하는 중장기적인 일정과 계획이 현실적으로 가능할 것 같음
- 안전에 대한 고려를 하면서 준비해야 할 것임
- 서울과 수원을 제외하면 현재 다른 지역은 일부 놀이, 행사, 의미만 남아 있는 경우가 많기 때문에 여건이 동등하지 않음. 이런 경우 지자체 간의 협력을 통한 행사 개최보다는 국가적 차원에서 통합해 진행하는 것이 바람직함
- 현재 안산은 안산읍성 복원 사업이 진행 중임. 그 과정 속에서 주민들이 안산읍

성 문화제를 주체적으로 개최하는 상황임. 역사적 사실로 봐도 안산 객사에서 하룻밤 기록은 있지만 현재 진행되고 있는 서울-수원시의 계획에 안산은 포함되지 않음. 향후 정조 관련 축제들의 릴레이 개최든 통합 개최든 안산 지역이 참여하는 것은 긍정적으로 판단됨

- 화성시는 화성시만의 고유한 정조대왕 콘텐츠를 개발하기 위해 콘텐츠를 모색 중인 단계라 서울과 수원과는 비교할 수 없음. 이대로 함께 하면 균형이 맞지 않기 때문에 조심스러움
- 정조대왕 화성행차 복원에서 어려운 점이 많지만 행정적인 측면에서 추진동력과 예산만 확보된다면 충분히 가능한 것이 아닐까 생각됨
- 해당하는 각 지자체에서 추진동력 추진주체에 대한 공무원 파견 TF팀을 만들어서 예산도 십시일반 구성하면 가능할 것임

이슈2 | 정조대왕 화성행차 복원의 방향

- 세계적으로 보여 줄 수 있는, 현대에 맞는 역사문화 관광콘텐츠로 잘 만들어 가면 꼭 유네스코 무형문화유산으로 등재되지 않더라도 우리나라 국민에게 자긍심과 자부심을 줄 수 있는 역사 콘텐츠와 경험이 될 수 있고 외국 관광객들에게 국격을 보여줄 수 있는 문화적인 퍼포먼스나 이벤트가 될 수 있음
- 내년 완벽 복원은 불가능함. 순차적으로 하는 것에 찬성하며 첫해에는 정조대왕의 화성행차 복원에 유사하게 접근해서 부분적으로 가는 것이 좋음
- 전체를 다 똑같이 가지 말고 지역에서 할 수 있는 프로그램을 갖고 자기를 내세울 수 있는 역할을 하는 것이 좋음
- 대만의 마조행렬이 유네스코에 등재되어 있음. 향락적인 부분과 사람들의 참여가 돋보임
- 전체를 걸기에는 힘들. 최대한 근접한 부분을 하고 점차적으로 국가적, 지자체가 묶여서 하는 것이 좋음. 각자의 민속 부분을 많이 보여 줄 수 있는 프로그램을 만들어서 지자체의 이익도 고려해야 함
- 현실적으로 전체 복원보다는 서울과 수원에서의 특화된 개발이 오히려 지역의 특색을 잘 나타낼 수 있지 않을까 생각함. 수원은 화성문화제를, 서울은 배다리를 특화하는 방법 등이 그것임
- 완벽한 보존, 복원도 좋지만, 현대적으로 바뀌서 적응하는 것이 현실적으로도 더 나을 것 같음
- 정조대왕이 거쳐 온 시·군이 같이 협업을 하지 않으면 큰 의미가 없을 것임

- 원형복원을 버리게 되면 무형유산에 대한 부분을 같이 버려야 하는 것임. 이것 어떻게 정리할 건지 고민이 필요함. 무조건 한 가지는 포기하고 한 가지 길을 선택해야 함
- 도로사정, 인력문제 등 현실적으로 100% 완벽한 복원은 어려움

이슈3 | 정조대왕 화성행차 복원의 과제

- 국비 예산 지원의 어려움
- 관련 지자체 간의 협의가 필수적임
- 시기를 당기는 것은 좀 더 고민이 필요할 듯함(선거의 영향, 날씨, 사람들의 참여 등)
- 퍼레이드 인력 확보, 교통 통제, 유관부처 협의 등이 고려되어야 함

이슈4 | 축제의 가장 큰 불거리 중 하나인 말, 연관산업 육성까지

- 축제의 중요자원이 될 수 있는 말과 관련한 교육, 훈련 시설이 필요함(ex.삼바축제의 삼바학교, 영국 근위병 교대식을 위한 훈련소 등)
- 재현에서 중요한 말에 관한 문제를 해결하기 위해 말 천 마리를 승마클럽으로 운영하고 퍼레이드에 대비한 지속 훈련을 해야 함. 즉 승마클럽의 육성을 통해 축제에 활용할 수 있는 장기 계획이 필요함
- 현재 축산부의 말 관련 정책과 연계를 통해, 수원과 서울 인근에 관련 산업을 육성한다면, 향후 정조행차의 중요한 자원으로 활용이 가능할 것임. 화성시, 여주시, 이천시는 말 특구 지역으로 승인받으려는 목표를 갖고 있음. 마사회의 승마산업 육성 계획과도 전략적으로 활용이 가능할 것임
- 수원시 24기 무예단, 강원도, 수원에 있는 마상무예가 등을 통한 공연 개념 행차 기획을 제안함. 정조의 자객 습격 연출, 격쟁 등 행차 중에 넣을 수 있는 재밌거리를 놓치지 말아야 할 것임
- 장기적인 관점에서 말 사육과 승마 교육 등과 관련한 산업으로 파급력이 높음