

朝鮮時代의 嶺南路 研究

— 서울~尙州의 경우 —

崔 永 俊

<目 次>	
1. 序 論	(2) 經濟的 機能
2. 驛路의 成立과 運營	4. 交通聚落의 盛衰
(1) 嶺南路의 成立	(1) 聚落成立의 背景
(2) 嶺南路의 運營과 組織	(2) 交通聚落의 分布와 景觀變化
3. 嶺南路의 機能	5. 結 論
(1) 政治·軍事的 機能	

1. 序 論

歷史的인 대사건은 대개 空間上의 변화를 동반한다. 특히, 現代에는 수년 또는 수개월에 景觀이 本質까지 변화해버려 그 이전의 상태를 알기 어려운 경우가 많다.¹⁾ 朝鮮時代의 交通路가 그러한 예의 하나로서 원래의 상태를 復元하기 어려운데, 이것은 朝鮮王朝 500년사가 지배계급을 중심으로 記錄되었으며, 민중의 생활을 포함한 전반적인 상황이 등한시 하였기 때문에 야기된 現狀이다.²⁾ 환언하면, 驛民·津尺·擺撥軍·院主人 등 交通·通信의 役을 수행한 자들이 身良役賤의 下層民이었으므로 이들에 대한 記錄은 사실상 소홀하였던 것이다. 더구나 韓末의 혼란기에 外勢의 압력에 의해 강요된 交通·通信의 근대화로 인하여 오늘날 朝鮮時代의 交通研究는 많은 곤란을 받고 있다. 왜냐하면 舊制度 및 舊交通路 景觀에 대한 記錄의 보존이나 新

交通機關을 위한 專用 交通路의 준비없이 新制度를 도입하였기 때문이다.

최근 韓國의 舊交通에 관한 研究가 文獻史學的 方法에 의해 이루어졌으나 上記의 사실로 인하여 史料의 정리에 그친 감이 있으며, 그나마도 開花期를 전후한 最近世의 자료를 구하기 어렵기 때문에 대부분 朝鮮中期까지의 研究에 머물고 있는 실정이다.

本稿의 研究目的은 첫째, 嶺南路를 예로하여 朝鮮時代 交通路의 成立過程과 運營實態를 파악하고, 둘째, 交通路의 機能을 파악하며, 셋째 交通聚落 및 交通路의 景觀을 復元하는 것이다.

研究對象地域의 설정은 嶺南路中에서도 本稿의 研究目的 수행에 가장 적합하다고 사료되는 서울—尙州間의 약 220 km 구간을 우선 택하였으며, 그 외의 구간은 차후의 연구로 남겨두었다. 이 地域은 朝鮮朝 500여년간 政治·軍事·文化·經濟의 重要한 위치를 차지했던 幹線道路에 속했으나, 近代化 이후 韓半島에서 가장 낙후된 지역의 하나로 남게 되었다.

本稿의 研究方法은 文獻과 古地圖의 研究, 現地踏查 및 地名研究를 토대로 하였다. 文獻研究

1) Clark, G., 1967, *Archaeology and Society; Reconstructing the Prehistoric Past*, Barnes & Noble Inc., New York, p. 133.
 2) 金雲泰, 1968, “朝鮮王朝의 行政史研究,” 行政論叢 第12號, 서울大學校 行政大學院, p. 48.

는 朝鮮初로부터 韓末의 것에 이르기까지 각 시대의 것을 망라하였으며, 특히 最近世의 것을 중요시하였다. 古地圖는 大東輿地圖, 各道邑地圖, 1:50,000 地形圖(1920년경) 등을 대조하여 交通路 및 聚落의 변화를 조사하는 자료로서 이용하였다. 그러나, 朝鮮後期의 交通路研究는 前記한 바, 文獻資料의 제약성 때문에 證言의 수집, 발굴작업, 實測 등 고고학 또는 인류학적 연구방법의 도입을 요한다. 現地踏査는 서울—尙州間의 舊交通路를 따라 행하였는 바, 특히 중요한 地域은 3~5회에 걸쳐 面談, 證言 청취, 유적지 발굴 및 실측을 실시하였다. 이러한 研究方法의 수행에 있어서는 現地에 살고 있는 前職驛吏·津尺·院主人·客主 또는 그 後孫들의 도움이 컸다.³⁾

2. 驛路의 成立과 運營

(1) 嶺南路의 成立

1) 嶺南路의 成立要因

半島地域에는 交通網의 구조상 하나의 軸이 형성되는 경우가 많다.⁴⁾ 韓半島의 交通路도 서울을 중심으로 南北방향의 X字型 軸을 형성하고 있는데, 이로써 서울은 政治的으로는 물론 行政上의 중심지로서 많은 잇점을 지니고 있다. 嶺南路는 이 道路 가운데 南東쪽으로 뻗은 南部地方 중앙의 幹線道路이다. 이 交通路의 成立에는 다음과 같은 自然的·社會經濟的·軍事政治的 要因이 크게 작용하였다고 볼 수 있다.

첫째, 嶺南路 成立의 自然的 要因이란 地形條件과 관계적 위치를 말한다. 이 交通路는 廣州山脈, 車嶺山脈, 小白山脈의 허리 부분을 통과하게 되므로 많은 장벽이 있을 것이라고 예상되며 현

京釜國道에 비해 地形이 현준한 것은 사실이다. 이 地域은 漢江과 洛東江의 中流에 속한다. 이들 大河川의 지류가 형성한 河谷과 盆地가 발달되었으며 분수령에는 많은 鞍部가 발달되어 도로 발달을 용이하게 하였다. 즉, 漢江渡—龍仁間은 N-S 방향의 炭川流域을 통과하고, 龍仁—陽智間은 京安川의 上流 계곡을 지난다. 陽智—佐贊의 사이에 200m가 넘는 좌정고개가 있으나 竹山 分行驛, 無極驛까지는 淸美川 유역의 평야를 통하게 된다. 無極에서부터 車嶺山脈의 영향으로 達川—忠州路에서는 六十峙, 長湖院—可興小路에서는 林鳥峙를 각각 통과하게 된다. 忠州盆地에서 도로가 일시적으로 평지를 지나게 되지만 丹月驛의 어신여울 나무에 이르면 다시 험로가 시작된다. 聞慶까지 전개되는 이 험로는 小白山脈의 영향으로 達川지류의 협곡을 지나, 渴馬재, 소나무재, 小鳥嶺, 새재(草帖 또는 鳥嶺), 송치고개, 梨花(伊火)嶺, 거름재(雞立嶺), 하늘재 등의 고개를 넘게 된다. 새재남쪽의 聞慶 幽谷驛 부근에서도 험차가 나타난다. 그중에 새재 2關門 부근의 龍湫와 姑母山城 부근의 串甲遷 험로가 유명하다.

前記한 바와 같이 嶺南路上에는 새재, 串甲遷 등 地形的인 장애가 다소 나타나고 있으나 朝鮮時代와 같이 보행과 길마 수송이 일반화되었던 상태에서 그 정도의 지형조건은 별로 문제가 되지 않았다. 오히려 嶺南路의 통과지역이 대체로 丘陵地인 까닭에 배수조건이 양호하며, 渡河地點이 적기 때문에 복잡한 수송체제를 피할 수 있는 이점을 지녔다고 볼 수 있다. 또한, 嶺南路는 서울—釜山間의 최단 코스였으며, 朝鮮朝의 2大 內陸水路였던 洛東江과 漢江의 江倉을 연결시켜 주면서 동시에 이 水路와 평행하였다는 점에서 地形上의 애로를 극복할 수 있었다.

둘째, 嶺南路 成立의 社會·經濟的 要因은 交通路運營의 財源이 된 屯土의 확보와 밀접한 관계가 있었다. 일반적으로 朝鮮朝 前期의 水田들

3) 말죽거리(驛村)의 金正翊(84세), 板橋의 金殷鎭(75세), 院址洞의 裴元錫(67세), 樂生驛의 李鳳珪(76세), 京安驛의 表公伊(68세), 陰竹의 李時伯(82세), 幽谷의 李漢圭(76세) 및 裴三用(62세), 聞慶 上草里의 李春伯(76세), 尙州 洛東里의 경로희 諸翁 등.

4) Wolfe, R. I., 1962, "Transportation and politics; the example of Canada," *Annals of the A.A.G.*, Vol. 52, p. 176.

은 湧泉 또는 自然溪流를 水源으로 삼았으므로 자연히 山麓에 立地하였던 바,⁵⁾ 嶺南路가 中部 內陸의 河谷 및 盆地地域을 택하게 된 배경에는 驛屯土의 확보라는 문제가 결부되었다. 이는 人口가 조밀한 기준취락을 피하면서 동시에 비옥한 國有地를 확보할 수 있는 효과적인 방법이었다. 또한 당시 朝鮮朝 최대의 생산지인 嶺南地方과 최대 소비지인 서울을 연결하는 대동맥으로서 嶺南路의 중요성은 한층 높았다. 그러나 人口分布와 地方交通을 무시한 驛聚落의 배치 및 交通路의 방향설정 등의 조치로 인하여 驛路의 商業的機能을 배양시키지 못하였다. 이는 당시의 경제체제가 地方別 自給自足の 형태였으므로 驛路보다 地方的인 產物集產地가 商業中心地로 발달하게 된 사실로서 입증된다.

세제, 嶺南路의 政治·軍事的 成立要因은 이 交通路가 外敵의 침입으로부터 가장 안전한 내륙에 위치하였던 점과 관계가 깊다. 洪遺達은 「嶺之南六十餘州 幅員之廣 人物之衆」이라 하였다.⁶⁾ 嶺南 뿐 아니라 이 交通路의 영향권에 속하는 地域에는 牧이상의 都市가 5개(廣州, 水原, 驪州, 忠州, 尙州), 郡縣邑이 11개(龍仁, 陽智, 利川, 竹山, 陰竹, 延豐, 陰城, 槐山, 聞慶, 龍宮, 咸昌)나 되며, 南漢山城, 忠州兵營, 鳥嶺關, 姑母山城 등 軍事要地, 可興倉, 鳥嶺山城倉 등 倉庫가 분포하였었다. 이러한 行政, 軍事 및 經濟的인 요지를 배경으로 이 交通路에서는 수많은 小路들이 동서로 파생함으로써 嶺南路는 韓半島 南部에 하나의 主軸地帶(pivot belt)를 형성하였다(그림 1).

2) 嶺南路의 成立

朝鮮朝는 中央集權의 官僚國家體制를 유지하기 위하여 驛站制를 실시하였다. 站은 주로 軍

事通信을, 驛은 官物수송 및 官吏의 호송을 담당한 조직이었다.⁷⁾ 이러한 제도는 中國을 비롯하여 바빌로니아, 고대 로마, 고대 페르시아 帝國등지에서 일찌기 발달되었으며, 이를 체계화한 나라가 蒙古帝國이었다. 新大陸의 잉카 제국은 舊大陸의 영향을 받지 않았음에도 불구하고 로마의 道路와 元의 驛站制를 종합한 것과 비교되는 조직과 시설을 갖추고 있었다.⁸⁾

人間의 交通路는 영구불변하는 것이 아니라 歷史의 변천과 과학기술의 진보에 따라 그 기능과 형태가 변한다. 嶺南路역시 발생 초기부터 韓末의 쇠퇴기에 이르기까지 많은 변화를 받았다. East는 “聚落發達 이전부터 이미 길이 있었다”⁹⁾고 하였으나, 체제를 갖춘 交通路는 國家體制의 成立과 밀접한 관계가 있다고 歷史家들은 보고 있다.¹⁰⁾ 韓半島에 驛路가 실시된 시기는 新羅 炤知王(A.D. 487년) 때로 추측되나,¹¹⁾ 이는 嶺南地方의 일부에 국한된 것이다. 왜냐하면 당시의 小白山脈은 新羅와 高句麗의 경계였으므로 양국간의 南北 交通路가 형성되기 어려운 상태였기 때문이다. 東國輿地勝覽에 「高句麗溫達 所謂雞立峴竹嶺以西不歸於我則不返也此其他……」라 하였다.¹²⁾ 雞立峴(겨름재 또는 麻骨站)은 서재 동쪽에 위치하는 大安堡와 聞慶間的 통로이다. 이 고개가 南北 交通路로서 이용되기 시작한 것은 金庾信의 北伐軍에 의해 정치적인 장벽이 무너진 이후이다. 그러나, 統一新羅期の 道路는 雞立峴—여우목재—安東으로 통하였기 때문에 聞慶으로부터 尙州를 경유하여 釜山 방향으로 뻗는 통로가 발달한 것은 後三國時代 이후였음을 의미하는 기록이 발견된다.

「串甲遷 即龍淵之東崖 一名兔遷 鑿石爲棧道 紆屈曲幾六七里 俗傳高麗太祖南征至比不得郡有兔緣崖而走遂開路 以行因稱兔遷」¹³⁾

5) 金相昊, 1969, 李朝前期의 水田農業研究, 文敎部學術研究報告書論文, p. 5.

6) 新增東國輿地勝覽 卷29, 聞慶縣 驛院條.

7) 陸士, 1968. 韓國軍制史(近世朝鮮前期篇), 陸軍本部, p. 536.

8) von Hagen, V.W., 1957, *Realm of the Incas*, Mentor, New York, pp. 179~180.

9) East, W.G., 1965, *The Geography Behind History*, Nelson Ltd., London, p. 59.

10) Hoskins, W.G., 1967, *Fieldwork in Local History*, Faber and Faber, London, p. 138.

11) 三國史記 卷23 新羅本記 第3, 慈悲麻立千條, 「三月始置四方郵驛 命所可修理 官道」

12) 新增東國輿地勝覽 卷14, 延豐縣 山川條

13) 新增東國輿地勝覽 卷29, 聞慶縣 山川條

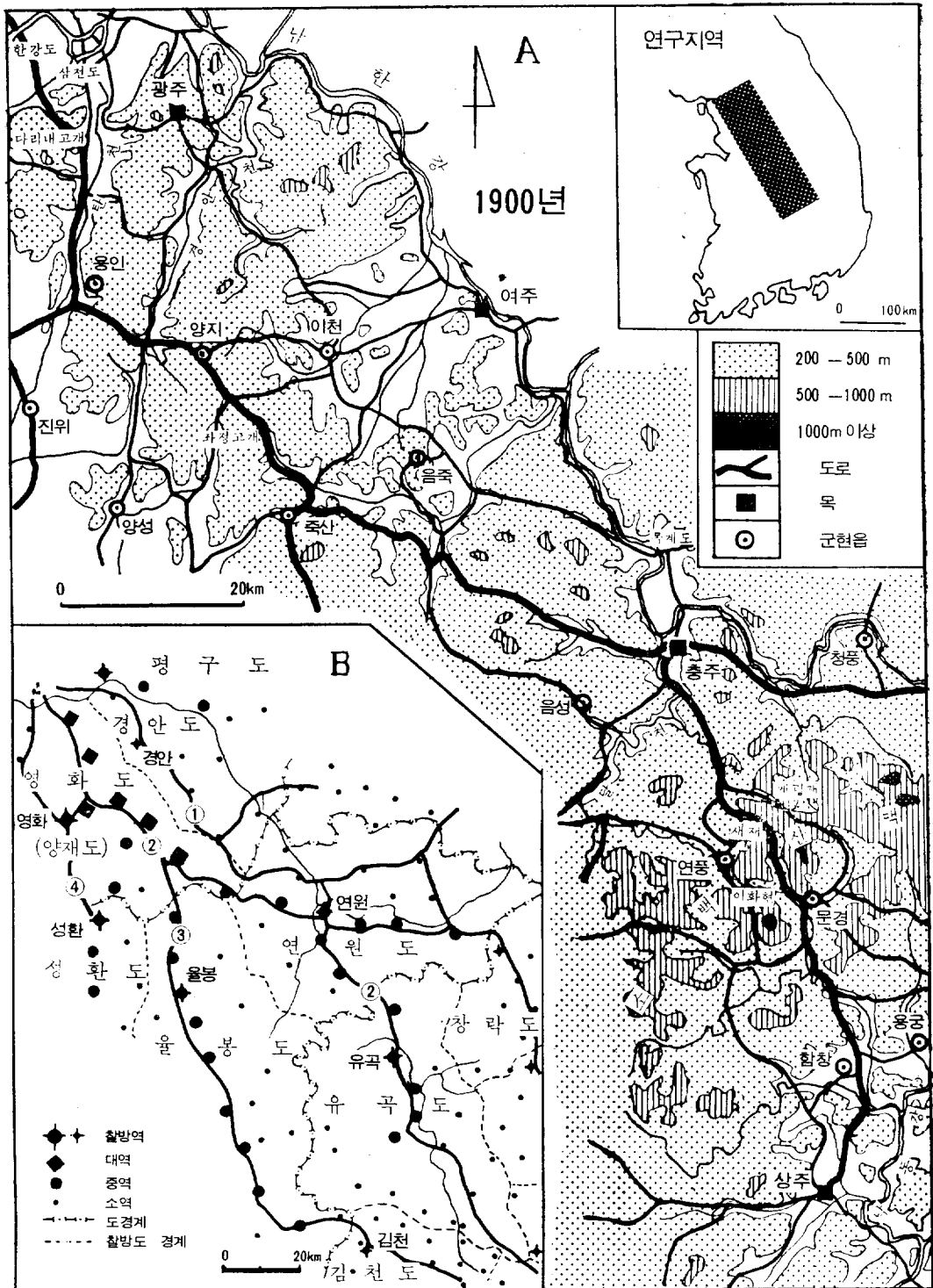


그림 1. 1900년경의 嶺南路(A) 및 주요驛道(B)의 復元圖. 본래 嶺南路는 ②路였으나 王朝末에 이르러 ②와 ③의 이용도가 높아지기 시작하였으며 新交通機關의 도입 이후 ④路가 경부국도로 개발되었다. ①路는 파발로였으며 현재의 서울-尙州間 국도는 ①路와 ②路를 모체로 이루어졌다.

串甲遷은 閔慶의 약 10 km 남쪽에 위치하는 兪江 右岸의 단애를 말한다. 이곳에 棧道를 개통하여 尙州방면의 교통로가 열린 것이 後三國時代임을 뒷 기록에서 알 수 있다. 串甲遷 힘로는 전장 약 3 km, 폭 약 0.5~1 m의 峽路이다.

高麗의 半島統一은 驛制 및 交通路의 확립의 계기가 되었다.¹⁴⁾ 흔히 高麗의 驛制가 元의 영향을 받아 성립된 것으로 오인되고 있으나 馬牌制, 水站설치 등 관리상의 부분적인 영향을 받은데 불과하다.¹⁵⁾ 元의 축출 이후 舊制度가 복구됨에 따라 驛의 통제는, 각 驛道에 館驛使나 驛丞을 파견하고 그 이하의 驛에는 驛長을 두어 관리시켰다. 이 제도는 곧 朝鮮朝 驛制의 전신이었다. 다시 말하면, 高麗는 驛制의 정비기, 朝鮮은 확립기라 할 수 있다.¹⁶⁾

朝鮮初의 驛制가 驛道 및 運營體制 등에서 高麗의 제도를 답습한 것은 사실이나 행정상의 모순점이 발견될 때마다 수정·보완이 있었는데, 이를 時代別로 나누면 다음과 같다.

제 1 기 (1392~1456 년) : 중요한 지역에 한하여 察訪(從 6 品)을, 기타 지역에는 驛丞(從 9 品)을 파견하였다.

제 2 기 (1457~1471 년) : 全國을 察訪制로 바꾸었다가 즉시 驛丞制를 부활시켰다.

제 3 기 (1472~1535 년) : 察訪制로 단일화 하였다.

제 4 기 (1536~1752 년) : 壬辰亂 이후 軍事通信을 전담하는 擺撥制를 신설하고 擺撥路는 봉수망과 거의 일치하는 京安小路를 이용하였다.

제 5 기 (1752~1910 년) : 驛道の 정비 및 甲午更張에 따른 郵遞司와 鐵道局의 신설로 舊驛制가 철폐되었다.

제 1 기에는 高麗의 제도를 답습하였으나 世宗 實錄地理志의 성립 이후 經國大典의 頒布까지 16년간 驛制 및 驛道상의 변화가 있었다. 이때 嶺

南路의 관리는 京畿左道察訪 관할의 良才道와 京畿忠淸右道察訪 관할의 連原道 및 長守道察訪 관할의 幽谷道로 구성되었다. 經國大典의 완성(1472년)을 계기로 驛路가 확정돼 良才, 連原, 幽谷이 각각 察訪道로 승격되어 말기까지 큰 변동없이 운영되었다. 다만 正朝實錄에 「改良才驛爲迎華驛 移設郵治於華城北門之外」라 하여 良才 察訪道가 水原城 北門밖의 迎華驛으로 移轉된 것(1772년)이 가장 큰 변동일 뿐이다.¹⁷⁾

良才驛의 移轉원인은 驛民의 流亡, 察訪 등 관리자의 관리소홀, 지적에 있는 다리내고개의 도적의 출몰 등이다. 또한 立馬의 役이 고될뿐 아니라 高官의 私行에도 驛馬와 驛民을 수시로 동원함으로써 이를 견디지 못한 驛民들 가운데 驛役을 포기하고 他地方을 유랑하는 자가 증가하고,¹⁸⁾ 察訪조차 驛에 常居하지 않고 서울에 머물고 있으므로 驛의 기능이 거의 마비되었다.¹⁹⁾

19세기초~20세기초의 文獻과 地圖에 의하면 嶺南路는 점차 東쪽에서 서쪽의 평야지대로 이동하고 있음을 발견하게 된다(그림 1의 B). 즉 正祖 이전에는 ①路(擺撥路)와 ②路를 주로 이용하였으나 최근세에 이르러 ③路 또는 ④路의 이용도가 점차 높아졌음을 알 수 있다.

그림 1은 大東輿地圖, 京畿·忠淸·慶尙道各邑地圖,²⁰⁾ 朝鮮海陸全圖(1894년), 1:50,000地形圖(1915~1920년) 등의 각종 지도와 邑誌, 道路考, 韓國誌, 京城府史 등의 文獻을 토대로 만든 時代別 嶺南路의 復元圖이다. 道路는 ①~④의 순서에 따라 지형이 점점 평탄해지며, 평탄한 도로일 수록 韓末의 民亂이나²¹⁾ 도적 무리의 피해가 적었다. 또한 忠淸道の 行政中心이 忠州로부터 淸州 또는 公州로 이동함에 따라서 新交通機關의 도입 이전에 京釜間의 교통로는 점차 ①, ②路에서 ③, ④路 쪽으로 이전하고 있었음을 알 수 있다.

14) 高麗史 卷82 兵志 驛站條

15) 陸士, 1968, 前掲書, p. 540.

16) 체신부, 1970, 한국우정사 1, p. 40.

17) 正祖實錄 卷45 20年 丙辰 9年 辛丑條

18) 壬辰倭亂 이후의 實錄에서 연속하여 驛路凋弊에 관한 기록이 발견된다.

19) 中宗實錄 卷67 25年 庚寅 2月 丁卯條

20) 高宗初 備邊司에서 제작한 道別 各邑地圖

21) 國史編纂委員會, 1971, 高宗時代史 6, 探究堂, p. 705. 東學亂 및 忠州, 閔慶의 民亂과 의병의 봉기(1900~1904년)로 새재일대의 교통이 수시로 두절되었다.

甲午更張은 실제로 실시된 것은 적었지만 그 미친 영향은 매우 큰 바로서 朝鮮의 政治·經濟構造를 근본적으로 동요시켰다.²²⁾ 특히 驛制에 미친 영향을 보면 兵曹에 속하였던 驛路의 사무를 內務衙門의 地理局(道路·津渡·橋梁을 관장)과 工務衙門의 驛遞局에 분산시키고 驛土의 관리는 農商工部가 담당하도록 한 것이다. 또한 재래식 郵驛制를 부분적으로 개혁함으로써 忠州, 淸州, 尙州 등을 중심으로 한 인근지역은 완전한 新制의 우편제도가 실시되었다. 즉 驛의 通信機能과 輸送機能이 완전히 2元化한 것이다. 그러나, 그 외의 地域은 舊制度가 1910년까지 사용되었는 바, 제도상의 2元化로 인하여 개혁 이전보다 혼란이 많았다.

新交通機關의 도입, 즉 鐵道와 新作路의 개통이 舊制度의 철폐를 가져온 것은 사실이나, 이는 관리상의 변화일 뿐이지 交通路 자체의 이용도까지 일시에 잠퇴시킨 것은 아니다. 우선, 民間人에 의한 商業路로서의 기능이 존속하였고, 新作路의 개통과 동시에 화물트럭이나 여객운송용 차량이 운행된 바 없으므로 舊道路의 이용은 日人에 대한 民族感情에 편승하여 별로 감소하지 않았다.

前記한 바 嶺南路의 변천과정을 通過驛의 순으로 열거하면 다음의 표와 같다.

표 1. 驛 路

第 1 路 : 盧原驛(서울)·德豐驛·京安驛·牙川驛·留春驛(이상 京安道)·可興驛·連原驛·丹月驛·安富驛(이상 連原道)－계림재－聊城驛·幽谷驛……釜山

第 2 路 : 靑坡驛(서울)·良才驛·樂生驛·駒興驛·金嶺驛·佐贊驛·分行驛·(이상 良才道)·無極驛·(京安道)·龍安驛·連原驛·丹月驛·安富驛·新豐驛(이상 連原道)·聊城驛·幽谷驛·德通驛·洛原驛·洛陽驛·洛東驛(이상 幽谷道)……釜山

第 3 路 : 靑坡驛……分行驛(良才道)·長楊驛·台郎驛·栗峯驛·雙樹驛·增若驛·土坡驛·會同驛·新興驛(이상 栗峯道)·秋豐驛·金泉驛(이상 金泉道)……釜山

第 4 路 : 靑坡驛(서울)－良才驛·樂生驛－
과 친 경 유－迎華驛
·長足驛·同化驛(이상 迎華道)·成歡驛·新思驛·金沙驛·長命驛(成歡道)·栗峯道에 연결

第①路는 三國時代의 交通路와 거의 일치하여 壬辰倭亂 이후 擺撥路로 이용되었다. 第②路는 본래의 嶺南大路였으나 末期에 이르러 竹山 分行驛에서 鎭川·淸州·추풍령·金泉·釜山으로 통하는 第③路의 이용도가 높아졌다.²³⁾ 日帝의 침입과 함께 실시된 新作路工事は 사실상 이 도로들을 기초로한 보수작업에 불과하였다. 서울－尙州間의 幹線路는 서울－長湖院間의 舊京安小路(第①路)와 長湖院－尙州間의 舊嶺南路가 결합되어 이루어진 것이다. 이 구간에서는 새재 대신에 梨花嶺이 개발되었고, 長湖院－忠州間에서 약간의 수정이 있었을 뿐 대체로 舊道路와 거의 일치한다. 竹山－金泉間의 道路는 現京釜幹線이 생기기 이전의 국도로써 중요하였다. 이와 같이 舊道路가 現在의 도로망의 母體가 된 것은 사실이나 良才－竹山區間과 같이 한때 기능이 잠퇴되었던 경우도 없지 않았다.

(2) 交通路의 運營과 組織

1) 嶺南路의 運營과 組織

驛路 驛·渡津·擺撥 등으로 구분되는 朝鮮朝의 交通路 운영은 시대에 따라 管理職의 명칭과 기능이 다소 변하였다. 國初에 京畿 및 西北路에 朝官을 파견하여 地方官 및 驛丞을 감독케 하였던 바, 이들이 이른바 程驛察訪이다. 이 제도는 中宗 30年(1535년)에 폐지되고 대신 察訪制가 전면적으로 실시되었다. 察訪은 縣監과 같은 從6品官이다. 無祿官이지만 法制上으로는 그 서열이 縣監보다 위에 있었으며,²⁴⁾ 임기는 3년이고 觀察使의 명령만 받도록 규정되었다. 그러나 末期에 이르러 점차 그 지위가 격하되어 말단의 文官(從7品 이하) 무능자 또는 특권층의 측근 등이 파견되는 한직으로 전락하였다 이는 王朝의 신경중추라 할 수 있는 驛路의 기능을 약

22) 金雲泰, 1969, 朝鮮王朝의 開港 以後에 있어서의 行政近代化 過程에 관한 研究, 서울大學校 行政大學院, p. 113.

23) 編者末詳, 1864~1910, 道路考 第2冊 卷3, 驛遞條

화시킨 원인이 되었다.

渡丞역시 직책의 중요성에 비할 때 신분이 낮은 書吏출신의 말단관리(從9品)였으므로 직무 수행상 애로가 많았다.²⁵⁾ 때문에 壬辰倭亂을 계기로 渡船者의 검색을 전담하는 譏察軍官이 파견되었는데, 中宗實錄에는 「賊之偵探者 往來干城中 安保其心無也 予嘗漢江津渡 當定將譏察」이라 하여 직무의 이관을 명시하고 있다. 胡亂 이후 漢江渡, 三田渡 등에는 다시 혼란도감 소속의 別將이 파견되었다가 韓末에 이르러 渡津會社로 이관되었다(1902년).²⁶⁾

道路의 등급은 驛道의 중요성에 따라 大·中·小路로 3분하였다. 서울을 중심으로한 京畿道 일원의 도로와 西路가 政治·軍事的으로 중요하였기 때문에 大路에 속하였고 南路는 대체로 經濟的으로 중요시되었다.

이 점은 道路의 등급을 나누는 기준에서 크게 반영되었는데, 礮溪隨錄에 의하면 南路는 모두 中·小路에 포함시켰다. 大·中·小路는 다시 3분하여 9등급으로 細分하였는데 그 기준은 路幅보다는 驛馬와 驛民의 수 및 院戶의 분포에 따랐다(표 2).²⁷⁾

표 2. 道路 等級分類의 기준

도로의 등급		驛馬의 數(필)				驛戶數
		大馬	中馬	小馬	計	
大 路	1등 로	8	13	15	36	135
	2등 로	7	12	13	32	120
	3등 로	4	10	12	26	105
中 路	4등 로	5	9	10	24	90
	5등 로	4	7	9	20	75
	6등 로	3	6	7	16	60
小 路	7등 로	2	4	6	12	45
	8등 로	1	3	4	8	30
	9등 로	1	1	2	4	15

嶺南路의 道路等級은 文獻에 따라 다소 차이가 있다. 世宗實錄地理志는 서울—竹山 分行까지를 大路, 尙州 洛陽까지를 中路, 洛陽부터를 小路로 나누었다. 增補文獻備考와 道路考(19세기 末)는 서울—樂生驛을 大路, 樂生—尙州를 中路로 나누었다. 그러나 礮溪의 분류기준에 의하면 서울—竹山分行驛까지는 3~4 등, 分行—尙州洛陽驛은 4~5 등, 洛陽 이하는 5~6 등로에 해당되며 嶺南路가 경유하는 地方의 邑誌 및 地圖上에 嶺南路를 모두 大路라 기입한 것은 편의상의 명칭일 것으로 생각된다.

물론 驛馬의 수에서는 西路에 손색이 있으나 驛戶의 數에 있어서는 표 2의 1등로에 손색이 없기 때문에 人口分布面에서는 大路라해도 무방할 것 같다.

人間의 野生動物도 일정한 통로를 가지고 있다. 그러나 人間의 交通路만이 文化的 또는 技術的인 요소를 지니고 있다. 路幅, 路面, 橋梁, 道路標識, 휴식처, 渡船 등이 인위적인 교통로의 필수조건이다. 朝鮮王朝의 道路 표시방법은 中國의 周尺에 따라 6尺을 1步, 360步를 1里, 30里를 1息으로 정하고 매 30里마다 1驛을 두었다.²⁸⁾ 그러나 실제로 驛의 거리가 일정하지 않았으므로 世宗때 兵曹에서 측량을 실시하였고 그 결과를 토대로 10里마다 地名과 거리를 기록한 小標를, 30里마다 大標를 1개씩 세웠다. 동시에 積石(돌무더기)과 積土를 만들었다.²⁹⁾ 그러나 도로표지가 구체화한 것은 經國大典의 완성이다. 景福宮 앞의 元標를 기점으로 10里마다 小塚, 30里마다 大塚를 만들되, 塚³⁰⁾에는 반드시 後人(장승)을 세워 사방으로 통하는 길의 里數와 地名을 기록하였다.³¹⁾ 그밖에 5里마다 亭子를 세우고 10里에 초막을 하나씩 설치토록 하였으나 後期에 이르러 西路를 제외하면 시설의

24) 成宗實錄 卷27, 18年 9月 庚戌條, 「察訪 六品之秩 序於縣監之上」

25) 中宗實錄 卷6, 3年 戊辰 6月 乙未條

26) 國史編纂委員會, 1971, 高宗時代史 5, 探究堂, p. 504.

27) 礮溪隨錄 卷22, 郵驛條

28) 太宗實錄 卷30, 15年 12月 丁丑條

29) 世宗實錄 卷93, 24年 辛丑 9月 發已條

30) 일종의 積土(흙더미)이며 흔히 亭子木이 심어져 있다.

31) 經國大典 工典 橋路條, 오늘날 민간신앙의 대상으로 인식되는 天下大將君을 의미한다.

32) 牧民心書 第12卷, 工典 6條 第5條 道路

보존상태가 불량하였다.³²⁾

서울로부터 洛東에 이르는 약 600리의 嶺南路上에는 약 20개의 驛이 分布하였으므로 평균 30여리 간격으로 1개의 驛이 分布한 셈이다. 院 역시 30리를 간격으로 分布하였다. 오늘날 嶺南路上的 유적으로서 驛聚落 외에도 良才·板橋·고사리(새재)·幽谷·洛東·石峴(姑母城)의 亭子木, 다리내고개·台峴(樂生부근)·無極부근·石峴·雞立峴의 積石, 말죽거리 밖. 留春驛址·幽谷·洛東의 장승곶이 또는 장승백이(地名만 남았음), 院址洞(江南區)의 土塚등을 들었다.

路幅에 관한 규정은 道路等級과 별로 관계가 없었으므로, 凡道路(外方道路)의 路幅을 大路 12步, 中路 9步, 小路 6步로 규정하였으나³³⁾ 地形條件에 따라 크게 좌우되었다. 그 예로서 良才—板橋間의 다리내고개, 새재, 串甲遷 험로 등지의 路幅은 0.5~1m에 불과하였으며 경사가 급하고, 특히 串甲遷 험로는 斷崖에 건설한 棧道였으므로 수레의 사용이 불가능하였다.

驛의 行政을 책임진 관리는 察訪이었고 驛道의 보수작업은 兵曹의 관할이었다. 驛道의 보수작업은 농한기를 택하여 兵營의 장교 감독하에 실시되었는데, 行政 질서가 잡혀있을 경우에는 효과가 있었으나 그렇지 못할 때는 道路工事의 실효보다도 오히려 民弊를 끼쳐 驛路凋弊의 원인이 되고 있음을 茶山은 지적하였다.³⁴⁾

이와같은 行政의 부재로 인하여 황폐한 도로가 韓末에는 허다하였다. “국민생활의 動脈이라고도 칭할 도로의 불완전함이 韓國과 같음은 地球上 비교할 곳이 없다. 韓國의 도로는 과거나 현재도……수세기를 경유해도 오직 개량하는 바가 없을 것이다”라고 外國文獻에 지적된 바 있다.³⁵⁾ 同書는 계속하여 “道路는 다지는 공사를 실시함이 없고 또 數石을 사용함도 없이 토양 그대로여서 곳에 따라서는 점토지 및 소택지를 통

과한다. 그래서 가끔 폭우가 내리면 도로가 썩겨서 자갈을 퇴적하고 점토지는 다량의 물이 괴어 통행이 곤란하게 된다. 그리하여 상당히 넓은 도로도 옆의 암석이 돌출하여 돌연 험해지고 때로는 소실되는 곳이 속출하며 여행자는 부득이 우회하고 또는 말과 달구지가 언덕밑으로 추락하는 위험을 받으며 그 위를 오르지 못하는 일이 있다”고 하였다.³⁶⁾

聞慶새재 일대에서는 韓末의 道路工事에 직접 동원된 경험이 있거나 또는 공사 장면을 목격한 住民이 생존한다. 이들에 의하면 당시에도 수시로 路面에 薄石을 깔았음을 확인할 수 있으며, 근래 다소 개수 및 확장되었으나 새재의 舊道路에서 당시의 화강암 薄石을 발견할 수 있다. 그 외에 院址洞·京安·洛東里 등지에서도 細石, 모래, 황토를 도로에 깔았음을 확인할 수 있다. 串甲遷 험로는 대부분이 岩石棧道로서 수백년간 人馬가 통행하였으므로 표면이 매끄럽게 달았으며, 일부에서는 薄石 포장도 나타난다.

高山地帶는 定地(definite point)가 아니면 交通路를 열기가 어렵다. 山間地方의 道路는 대체로 좁은 河谷을 따라 결정되므로 單一路를 이루는 경우가 많다. 그러나 이 도로가 平野地域에 이르면서 수 많은 道路가 분기한다.³⁷⁾ 하나의 定地를 사이로 山地의 양쪽에 형성되는 이와같은 交通路의 結節點에는 關門聚落(gateway city)이 발달하게 되는데, 새재의 북쪽에 위치하는 忠州와 延豊, 남쪽에 위치하는 聞慶과 尙州 등이 그 대표적인 예이다. 그러나 우리 나라의 山地에는 鞍部가 발달하였으므로 交通路가 특정지점에 한정되지 않고 수시로 변할 수 있다. 그 예로서 高麗初까지 忠州—聞慶間의 幹線道路가 통했던 雞立峴·하늘재의 이용도가 감소한 대신 새재의 이용이 高麗中期부터 높아져 朝鮮朝의 大路로 개발된 사실을 들 수 있다.

河川과 溪谷은 人間의 주요 통로이며 商品과

33) 礪溪隨錄 卷25, 道路橋梁條

34) 牧民心書 卷12, 工典 16條 第5條 道路條, 「…每見吏校派出董民治道者 鞭背蹴隄左顛右踣 烹雞擊豚闔里驕然 富戶則受路而私放 貧佃則枉役而偏若 牧官知此切勿差遺 其或不得已遺之者」

35) 農商務省 山林局, 1905, 韓國誌, 東京, p. 232.

36) 上揭書, pp. 239~240.

37) de la Blache, P.V., 1950, *Principles of Human Geography* (Trans. by Bingham, M.T.), Holt E, Co., New York, p. 371.

문화의 移動路 역할을 하여왔다.³⁸⁾ 특히 古代交通路에 있어서 山間地域의 도로는 河界網에 의해 결정되었으며 다소 인위적인 조절이 가능한 平野地域의 도로라 할지라도 地形條件을 완전히 극복할 수 없었다. 우선 道路의 pattern을 볼 때 道路는 渡河보다는 河川 방향과 평행하는 것이 유리하다.³⁹⁾ 橋梁의 건설도 漢江, 洛東江 등 大河川에서는 불가능하였다. 결국 이 두 河川은 陸路로부터 渡船으로 전환되고 다시 陸路에 연결되는 번잡한 수송체계를 유발하여 中部內陸과 南部地方間의 文化交流 또는 지역발전을 저해하는 장애물이 되었다.⁴⁰⁾

道路의 형제라 일컫는 橋梁은 교통로 발달의 중요한 요소의 하나이다.⁴¹⁾ 道路의 기능을 좌우하는 이 橋梁은 土木技術의 수준과 밀접한 관계가 있었다. 朝鮮朝의 道路에는 일부 小河川을 제외하면 대부분 교량이 없었다. 교량이 없는 渡河지점에는 원칙상 渡船이 배치되지만, 갈수기에는 수량이 줄기 때문에 가교를 부설하기도 하였다. 그러나 漢江과 洛東江에는 항상 나룻배가 있었다. 漢江의 나루터는 世宗때 三田渡와 漢江渡가 설치된 것이 시초이다.⁴²⁾ 漢江渡란 漢江津(現漢南洞)과 沙平里 사이의 나루로서 넓이를 약 200 보라 하였다. 이곳에는 나루를 관리하는 渡丞과 譏察이 배치되었다. 交通量의 증가에 따라 나루터의 규모 즉 渡船의 확충이 있었다. 漢江渡에는 최고 15척, 三田渡에는 최고 6척, 松坡에는 25척까지의 渡船이 배치된 바 있다.⁴³⁾ 渡船의 확보는 行政·軍事·商業 등의 기능상 불가결한 것이었음에도 불구하고 國家 재정 결핍과 行政力의 약화 등의 원인에 의해 여의치 못한 경우가 많았다. 中宗實錄에 보면, 「各渡官船數少 私船見在者 亦只有漁船 行人爭渡 船

滿則覆 未及渡者 仍留宿於江邊 令該曹充給官船 雖私船 毋用小船 且津夫苦役 人皆壓憚 以江邊居人 勿論役之有無 雖宰相別賜軍士奉足」이라 하여 渡船의 부족으로 인한 문제점을 지적하고 있다.⁴⁴⁾ 이와 같은 渡船의 부족 현상은 선박의 건조와 수리를 모두 栗島의 商人에 의존함으로써 그들의 횡포가 작용하였기 때문인 것으로 보인다.⁴⁵⁾

韓末의 상황을 보면, 渡津會社가 설립(1902년)될 당시에 漢江渡에 3척, 三田渡에 2척, 松坡渡에 5척의 渡船이 있었다. 漢江渡·三田渡는 주로 人馬用, 松坡에는 사람 전용 3척과 牛馬用 2척이 있었으며 척당 승선인원은 약 30~40인이었다. 이와같은 渡船의 배치 및 승선인원은 嶺南路의 여행자수 및 나루의 수송기능을 파악하는 자료가 될 것이다. 嶺南路의 여행자의 入京을 돕는 이 세 나루터는 각각 渡船者의 성분에 따라 그 특징을 나타내었다. 즉, 漢江渡는 官公吏의 통행이 빈번하였고, 三田渡는 牛馬, 松坡渡는 일반 상인이 집결하였다. 따라서 板橋로부터 三田渡 및 松坡渡를 잇는 도로는 商業路의 기능을 가지고 있었다.

漢江上流의 비교적 큰 渡津으로서 陰竹一可興小路의 牧溪나루와 牧杏나루, 竹山一忠州大路의 達川나루가 있었다. 後者は 갈수기에 한하여 假橋를 부설하였으나 前者는 최근 교량이 부설되기까지 나룻배가 이용되어 왔다.

洛東江岸의 洛東里의 나루도 漢江에 뒤지지 않는 중요한 곳이었다. 慶尙道 各地의 道路가 이곳에 모여 새재로 들어가고, 下流의 產物이 이곳에 집산되었다가 새재를 넘어 忠州 可興倉으로 수송되었다. 낙동 앞나루와 뒷나루에 약 3~5척의 渡船이 배치되었으며 관리는 洛東撥站的

38) Whitbeck, R.H. and Thomas, O. J., 1932, *The Geographic Factor: It's Role in Life and Civilization*, The Century Co., New York, p. 246.

39) Newton, M. B. Jr. and Raphael, C. N., 1971, "Relic roads of east Feliciana Parish, Louisiana," *Annals of A.A.G.*, Vol. 61, p. 257.

40) Meinig, D. W., 1962, "A comparative Historical Geography of Two Railnets Columbia Basin and South Australia," *Annals of A.A.G.*, Vol. 52, p. 396.

41) Von Hagen, V.W., *op. cit.*, p. 186.

42) 世宗實錄 卷86, 21年 己未 7月 丙子條, 「兵曹實錄 請於新設三田渡 給漢江渡船一隻 司宰監船2隻 又除漢江津與人……」

43) 洪敬謨, 1764, 南漢志 卷23, 津渡條

44) 中宗實錄 卷7, 3年 戊辰 7月 壬寅條

45) 姜萬吉, 1973, 朝鮮後期 商業資本의 發達, 高大出版部, p. 95.

장교와 15 명의 渡船軍이 담당하였다.

渡船이 없는 小河川에는 일찌기 교량이 놓였다. 成宗 때 京安川, 炭州, 箭串場川 등에 木橋가 생긴 후⁴⁶⁾ 良才川, 竹山, 長湖院(靑美川), 尙州 등지에서 石橋가 부설되었다. 그러나 교량이 없는 곳이 많고, 빈약한 假橋도 적지 않으며 교량의 목이 일찌기 않은 등 불편이 많은데, 이는 교량의 건설을 모두 개인이나 승려에 의존하였기 때문이었다. 때문에 礮溪는 道路와 함께 교량도 국가가 책임져야 한다고 강조하였다.⁴⁷⁾

休息施設 古代道路는 정치·군사적 목적으로 건설되었으나 그 도로의 발달은 오히려 경제·문화적 영향에 의해 이루어졌음을 간과할 수 없다. 즉 도로는 公務旅行者보다는 商人 또는 私行者의 이용도가 높은 경우에 交通路로서의 가치를 발휘한다. 이들 여행자를 위한 휴식시설은 본래 公務旅行者를 위해 설립된 국영시설에서 비롯한다. 즉 公務旅行者는 지정된 교통로를 이탈할 수 없으며 휴식처의 이용도 국가가 경영하는 장소로 규정되었다. 院과 驛館底는 이러한 제도에 따라 운영된 것이거나와, 이러한 제도는 古代 페르시아와, 로마, 漢, 잉카제국 등지에도 있었다. 休息施設의 간격은 輸送體制와 밀접한 관계가 있으므로 나라마다 차이가 컸다. 즉 1일 여행거리에 따라 院의 간격이 결정되었는 바,⁴⁸⁾ 우리 나라와 같은 步行地域에서는 여정이 짧을 수밖에 없었다. 따라서 路邊에는 30리마다 院·館 등 여관, 10리마다 長亭(쉬어가는 草幕), 5리마다 短亭을 설치하였다.⁴⁹⁾

嶺南路上的 院의 分布는 서울 梨泰院으로부터 尙州 廣濟院에 이르기까지 18개(그림 3)가 있었다. 院과 院의 간격은 30리가 원칙이나 平地에 위치한 板橋院—寶樹院(龍仁)—大平院(竹山)은 각각 약 15km의 거리를 둔 반면, 새재일대의 新惠院—桐華院—鳥嶺院은 불과 3~4km의 근 거리에 설치되었다.

일반 여행자와 商人은 官公吏와 달리 교통로

사용상의 규정이 없었으므로 여행코스를 임의로 택하였다. 특히 利川, 長湖院, 忠州, 安城, 竹山, 聞慶 및 尙州 일대를 무대로 활약한 中南部 內陸地方 보부상의 商業路는 각 市場 및 주요 河港을 연결하는 교통의 요지를 중심으로 형성되었다. 이들 商人 및 일반 여행자를 대상으로 한 숙박시설은 牛馬房 시설까지 구비한 店·酒幕·客主 및 旅關 등으로 구분되는데 특히 상류층을 대상으로 한 전문 숙박 업소를 步行客主라 하였다.

말죽거리, 三街里 또는 三巨里(板橋, 龍仁, 竹山, 聞慶부근), 店村(龍仁, 聞慶 등), 酒幕里, 酒幕거리, 새술막(廣州, 龍仁, 中原 등), 秋店(中原) 등의 교통취락은 대체로 街村을 형성하였다. 舊邑聚落은 물론 심지어는 驛聚落 가운데서도 道路와 상당한 거리를 두고 발달했던 관계로 新交通機關의 도입과 함께 舊邑聚落과 驛聚落이 몰락한 반면 이들 酒幕村이 地方의 商業·交通·行政의 中心地로 발달하게 된 원인이 되었다. 그 예로서 말죽거리와 良才驛, 주막거리와 京安驛, 板橋와 樂生驛, 新葛里와 駒興驛, 金良場과 金嶺驛, 白岩里와 佐贊驛, 注川里와 分行驛, 長湖院과 留春驛, 주덕과 龍安驛, 店村과 德通驛 등의 관계를 들 수 있다(그림 2).

(2) 輸送機關

交通路의 발달을 촉진하는 중요한 요인은 行政力과 수송체제이다. 특히 輸送機關의 발달, 굴곡, 경사도, 路幅, 路面의 상태, 각종 부대시설과 밀접한 관계가 있다. 外國 文獻에서 韓末의 도로사정이 불량한 상태였음을 지적한 바 있는데, 이는 行政力의 부재도 원인의 하나이나 그보다 더 큰 원인은 朝鮮朝의 交通路가 결코 西歐式 交通機關을 표준으로 하여 개발된 바 없다는 사실과 연관짓는 것이 마땅할 것 같다. 따라서 당시의 도로사정은 西歐式 近代化를 지연시켰지만, 동시에 外國의 植民化를 억제한 효과

46) 成宗實錄 卷59, 6年 乙未 9月 戊申條

47) 礮溪隨錄 卷25, 道路橋梁條

48) 페르시아 제국은 18마일마다 1개의 Parsang(여관), 漢은 5~10마일마다 1개의 Khan을 로마 제국은 10~15마일마다 1개의 Mansion, 잉카 제국은 12~18마일에 1개의 Tampus를 설치하였다.

49) 新增東國輿地勝覽 卷29, 聞慶縣 驛院條

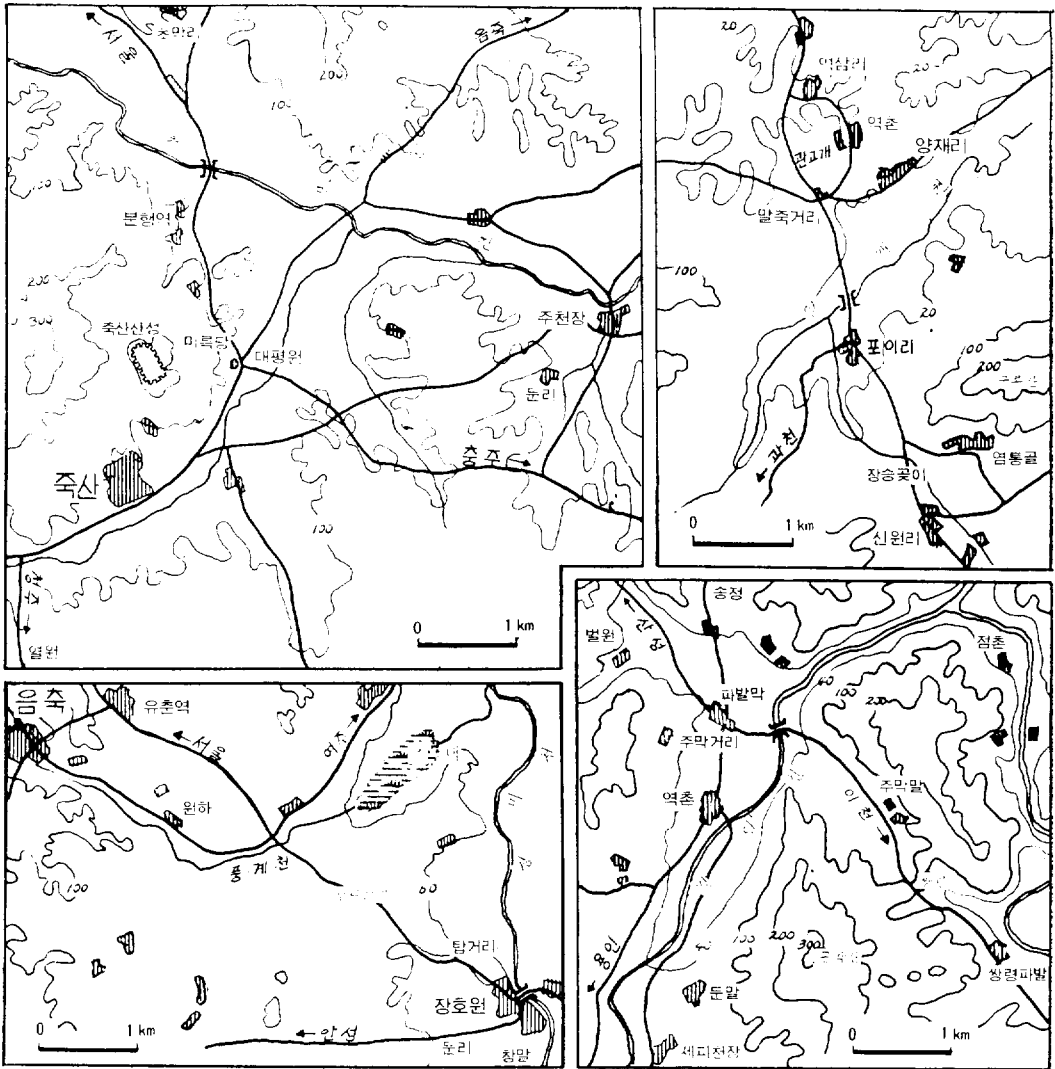


그림 2. 交通聚落의 發達. 驛村 및 行政中心地는 一般적으로 道路와의 關係가 밀접하지 않은 경우가 많았다. 竹山의 注川場, 良才의 말죽거리, 陰竹의 長湖院, 京安의 주막거리 등은 일찌기 酒幕村 및 市場촌으로 발달한 街村이다. 新作路의 개통 이후 이 聚落들은 地方行政, 商業·交通의 요지로 성장하였다.

도 없지 않았다. 이러한 결과를 초래하게 된 근본적인 원인은 모두 朝鮮朝의 도로 운영상의 특징에서 발견할 수 있다.

우선, 우리 나라는 地形관계로 도로가 평탄하지 못하다. 때문에 歷代 王은 陸路는 주로 通信路로 개발하고 貨物輸送은 水路(河川과 海路)를 이용토록 하는 정책을 폈다.

둘째, 토목기술이 발달하지 못하여 地形的인 장애를 극복할 수 없었다. 그래서 車輛의 이용이 극히 곤란하였다.

셋째, 政治·軍事的인 목적으로 건설되는 도로는 일반적으로 地方交通의 편의를 고려치 않고 主要地點만을 연결하는 경향이 농후한 바,⁵⁰⁾ 이는 대중을 위한 교통로로서의 기능을 약화시

50) Mitchell, J. B., 1965, *Historical Geography*, English Univ. Press, London, p. 297.

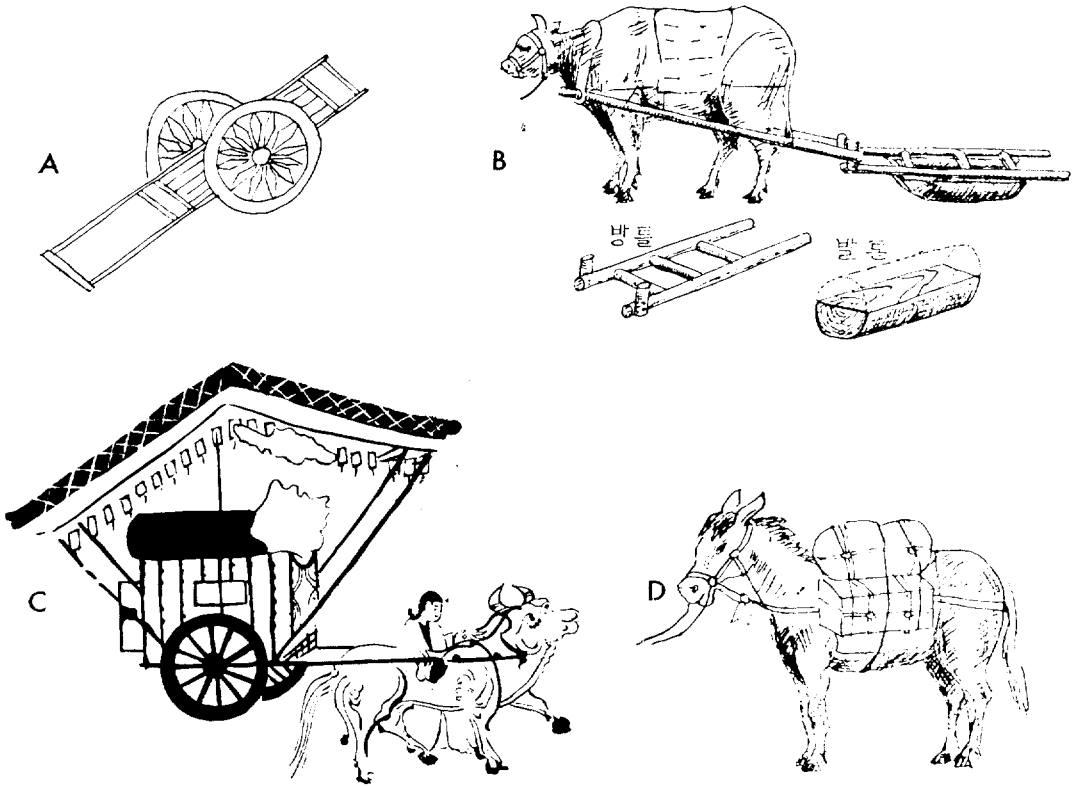


그림 3. 各種 輸送手段. A는 大車, B는 방구, C는 쌍영총 벽화의 車馬人物圖, D는 길마이다. 朝鮮朝의 주요 화물 수송로는 河川과 海路였으므로 陸路 수송은 발달하지 못하였다. 陸路 수송방법은 주로 길마였다.

킨다.

上記의 사실은 國家 자체가 陸路 開發에 일관성 있는 정책을 실시하지 못한 데다가 일반 대중에 의한 개발의욕도 자극하지 못했음을 의미한다. 朝鮮王朝가 中央集權의 절대군주국가였다고 하나 驛制의 운영면에서 볼 때 로마 제국, 漢, 잉카 제국에 비하면 손색이 있었다. 즉 朝鮮朝의 驛路는 兵曹가 운영하였으나 이는 형식적인 것에 불과하였고, 실제로 道路의 설계로부터 건설에 이르기까지 國家的 계획이 수립·실천된 바가 거의 없었다. 때문에 地域에 따라 路幅이 다르고 路面 역시, 황토, 자갈, 모래, 암석 등 다양하였다. 이와같은 도로상태는 수레의 이용을 곤란하게 만들었으며 동시에 陸路輸送을 받

달시키지 못하였다.

朝鮮朝의 嶺南路에서 장거리 貨物輸送 및 여객수송에 牛馬車가 이용된 예를 발견할 수 없다 그러면 우리 나라의 陸路輸送機關은 무엇이었을까?

高句麗의 雙楹塚 및 舞踊塚벽화에 나타나는 소 달구지 그림⁵¹⁾은 三國時代에 이미 수레가 사용되었음을 입증한다. 그러나 朝鮮朝에 이르러 소나 말이 끄는 수레의 사용 기록은 물론 문헌조차 귀하다. 李重煥은 「我國山多野少 車行不便 一國商賈皆以馬載貨 道遠盤纏之費贏得少」라 하였다.⁵²⁾ 물론 韓國과 같이 山地가 많고 강수량이 많은 지역은 歐亞의 건조한 평야지역에 비해 수레문명의 발달에 극히 불리하다. 그러나 우리 나

51) 雙楹塚 羨道東壁 車馬人物圖와 舞踊塚 主室 西壁 牛車·狩獵圖의 소 달구지.

52) 人城誌 卷之1, 貨遷條

라와 文化的으로 밀접한 관계에 있는 中國에서는 B.C. 8세기경에 4頭牛·馬車를 사용하였고 터키족·몽고족·만주족 등 騎馬民族文化에서도 牛馬車의 사용이 보편화되었었다. 또한 前記의 벽화에서 이미 韓半島가 수레문명지역이었음을 명시하고 있으므로 자연환경이 그리 큰 문제로 지적될 수는 없다. 洪遺達의 幽谷驛 重修記에 「수레와 말이 모두 幽谷의 길로 모여들어야 서울로 갈 수 있다」고 하였다.⁵³⁾ 이는 두가지 사실을 의미한다. 즉 嶺南地方에서도 수레를 사용하였으나 수레를 끈 것은 말이 아니라는 점이다. 이보다 앞서 文宗때 火車를 제작하여 평상시에는 일반 화물수송에 쓰도록 하였는데, 金宗瑞의 지시로 平安·咸吉·全羅·忠清·慶尙道の 30餘營에 700兩 정도를 제작·비치케 하였다. 이 火車는 평지에서는 2人, 구릉지에서는 3人, 산지에서는 4人이 끌고 미는 수레였다.⁵⁴⁾ 또한 火車와 달리 순수한 수송용 수레로서 각 官衙·고을·驛은 모두 大車(두 사람이 민다), 便車(한 사람이 민다), 曹車(앞에 작은 바퀴, 뒤에 큰 바퀴를 달아 손으로 민다) 등의 수레를 비치하였다.⁵⁵⁾

世祖 때 兵曹에서는 忠州丹月驛과 良才驛 사이의 도로는 車의 통행에 유리할 만큼 평탄하니 繕工監으로 하여금 수레를 每驛마다 4대씩 제작·배급하여 잡물 수송에 이용토록 하며 그 외의 평탄한 도로에서도 수레를 사용토록 지시하였다.⁵⁶⁾ 그러나 政府의 지시 또는 文獻上의 기록은 사실과 일치하는 경우가 드물었던 것 같다. 특히 末期에 이르러 수레를 사용하는 일이 거의 없게 되자 實學者를 중심으로 用車論이 대두되었다. 正朝 때 司憲 洪良浩의 상소에서 이르기를 “여행에는 乘車, 戰場에서는 戎車, 貨物운반에 大車, 農家에서는 役車, 灌溉用으로는 水車가 있어 人力에 비해 천백배 능율을 올릴 수 있다. (略)……백성에게 유용하고 國家에도 利益이 큰 기구로서 수레보다 더한 것이 없다. 그런

데 유독 우리 나라 만이 수레를 쓰지 않는 이유는 무엇인가? 항용 말하는 이유가 첫째, 우리나라는 山地가 많아서 도로가 험하며, 둘째, 牛馬가 부족하기 때문이라고 한다. 그러나 天下에 蜀의 도로 만큼 험한 곳이 없다. 이곳으로 相如의 駟馬(4두 마차)가 成都로 들어갔고, 諸葛의 木牛流馬 역시 험한 蜀의 棧道를 통행하였다. (略) 우리 나라에 牛馬가 드물다 함은 家畜의 生殖이 없어서가 아니라 牧養을 잘못하기 때문이다 (略)……濟州島産의 大宛이라 칭하는 말이 關北에서는 馬요, 冀北의 駿馬에 손색이 없다. (略)……그러나 牧子가 적고, 관리자는 게을러 牧養이 잘못되고 있다. 소를 기르는데 있어 서울과 지방에서는 매일 수천마리의 소가 도살되므로 계속 살아 남는 것이 드물다”⁵⁷⁾라고 하였던 것이다. 즉, 앞에서 지적한 바와 같이 山地의 分布와 牛馬의 부족이 우리 나라의 수레 사용을 저해하는 원인이 아님을 강조하였다. 이어서 그는 “수레는 끌기에 편하고 말은 타는 데 편하다. 지금까지 말을 등에 짐을 실는 데 쓴다는 이야기를 들어본 바가 없다. 들리는 말에 소는 무거운 것을 끌며 말은 먼 곳까지 간다. 무거운 것을 끄는 것은 수레를 끄는 것이지 등에 무거운 것을 지는 것이 아니다. 수레를 제작하여 소가 끌게 하고 말은 乘用으로만 사용해야 한다”고 주장하였다. 또한 소와 말의 등에 무거운 짐을 지게 함으로써 척추가 약해지고 이로 인하여 마소가 쉽게 병들어 죽는 사례가 많음을 지적하였다.

礮溪隨錄에 일반도로를 항상 車馬의 통행에 편리하도록 확장 및 평탄하게 함으로써 軍事·商業의 이익을 획득하도록 권장하는 기록이 보이며,⁵⁸⁾ 茶山도 수레가 서민층에서 일반적으로 쓰이지 않음을 다음과 같이 개탄하였다.

田車朴陋造之極易 顧民未之見矣 以之運草以之輸糞 以之納禾稼 則一車之載 可敵四牛豈不省力 車之所以難制者爲輻輳也 橫版一豎條二以成卅字 當其中而貫軸 補其周而爲輪 則不費半錢

53) 新增東國輿地勝覽 卷之29, 開慶縣 驛院條

54) 陸士, 1968, 前掲書, pp. 418—419.

55) 經國大典 工典 舟車條 및 增補文獻備考 兵考驛遞條

56) 世祖實錄 卷19, 6年 庚辰正月 辛丑條

57) 正朝實錄 卷16, 7年 癸卯 7月 丁未條

58) 礮溪隨錄 卷25, 道路橋梁條

可成一輛 乃輾乃輿以爲田車 不亦善乎⁵⁹⁾

즉, 田車 한대의 적재량이 소 4 필의 적재량에 해당하며, 판자 하나와 막대기 둘로 卅자 모양의 틀을 만들고 그 가운데 굴대를 끼고 바퀴를 달면 半錢 미만의 염가로 田車를 만들 수 있으나 우리 백성이 이를 모르고 있다고 하였다.

上記의 사실은 韓半島에서의 수레사용의 歷史를 말해주는 단편적인 기록이다. 이를 요약하면 三國時代에는 소가 끄는 수레를 사용하였으나 朝鮮朝에서는 수레 이용도가 감소하였다. 또한 朝鮮朝의 수레는 서울, 忠州, 尙州 등 主要 都市 및 평탄한 驛路에서 사용하였으되, 畜力을 쓰지 않고 모두 人力에 의존하였다. 즉, 소와 말은 수레를 끄는 것 보다 오히려 길마용으로 이용되었다. 일반적으로 畜力에 의한 수레를 사용하는 도로는 荷重에 견딜 수 있는 견고하고 두터운 기초공사가 필요한데, 嶺南路에서는 수레의 사용이 드물었으므로 폭이 넓고 路面이 포장된 평탄한 도로일 필요가 별로 없었다.

그러면 朝鮮朝의 주요 교통수단은 무엇이었을까? 이는 前記한 바와 같이 마소의 등에 짐을 싣는 길마가 대표적이었다. 각 驛마다 배치되었던 大·中·小馬(또는 卜馬)는 극소수의 乘用(大馬)을 제외하고 대부분이 馱馬로 이용되었다. 다음 표는 朝鮮末期의 嶺南路 각 驛別 驛馬의 分布인데, 礪溪隨錄의 驛馬 배치에 비해 상당한 감소를 보이고 있다.

驛馬는 본래 進上品 등 官物輸送에 많이 이용되었고 稅收米의 陸路輸送에는 소를 사용하였다. 즉 洛東江 水路와 漢江水路의 중계로인 새재 일대에서는 속도는 느리지만 힘이 센 소를 米穀輸送에 이용하였다. 이들 牛馬사용의 결과와

관계있는 길마재(말죽거리—板橋間), 송치고개(水安堡—延豊間), 渴峴(忠州—水廻間), 葛馬峴(松坡—京安間) 등의 地名이 교통로상에 남게 되었다.

길마외의 수송도구로서 지게와 극히 일부지방에서만 쓰인 발구 및 통나무수레를 들 수 있다. 聞慶地方의 발구는 1세기 전까지 세계 각지에서 사용되었으나 현재는 아메리카 인디언, Swiss, Scandinavia, Ireland의 산간지역 일부에서만 볼 수 있는 slide-car와 유사하다.⁶⁰⁾ 그러나 木발이 聞慶地方의 것은 굴대의 중앙부에 부착된 반면 외국의 것은 굴대의 끝에 부착된 점이 다르다. 발구의 구조는 방틀과 발통으로 구분된다. 道路面에 달는 발통은 통나무를 반으로 나눠 방틀 밑에 붙인 것으로서, 마찰에 오래 견딜 수 있도록 참나무 등을 썼다. 발구의 輸送能力은 황소 한마리가 끌고 버 30여섬을 적재하여 1日 30~40리를 갈 수 있었다고 한다. 이 기구는 60여년 전까지 목재가 풍부한 새재 일대에서 제작·사용되었으며, 이러한 종류의 운반구를 사용하기 위하여 路面에 溥石을 깔았다고 한다.

통바퀴 수레(low-back car) 역시 山間地域에서 쓰이던 輸送手段이다. 서양의 것에 비해 형태가 단조롭고 소나 사람이 끌던 점이 서양의 것과 다르다. 바퀴는 통나무를 잘라 만들고 이를 나무등결로 연결지었다. 바퀴는 車軸과 함께 동시에 회전하였으므로 극히 비능률적이었다. 南韓 山城일대에서 이를 火木운반 및 농경용으로 이용하였다고 한다.

朝鮮朝의 수송 체제를 요약해 볼 때 用車論이 빈번히 거론되었음에도 불구하고 牛馬를 이용한 길마 輸送 위주였음을 알 수 있다. 결국 비능률적

표 3. 驛馬의 分布(正祖時代)

필마의 종류	역명	양재(영화)	낙생	순홍	금령	좌찬	분행	무곡	용안	연원	단월	안보	신평	요성	유곡	덕통	낙원	낙양	낙동
대	마	—	—	3	1	—	—	1	2	3	2	3	1	2	2	2	2	—	1
중	마	—	—	6	3	—	—	3	7	4	7	4	2	4	5	2	2	—	2
소	마	—	—	2	1	—	—	1	5	7	5	6	4	4	7	4	2	—	2
계		27	13	11	5	6	7	5	14	14	14	13	7	10	14	8	6	—	5

59) 牧民心書 卷12, 工典六條 田車

60) Evans, E. E., 1967, *Irish Heritage; The Landscape, The People and Their Work*, Tempest Dundalgan Press, p. 108.

수송체제로 인하여 도로의 정비 및 확충이 소홀해졌고 나아가서 國防問題에서 많은 결함이 나타났다으며 社會·經濟的 성장을 지연시켰다.

3. 嶺南路의 機能

(1) 政治·軍事的 機能

모든 古代國家가 道路의 建設과 運營을 國家가 직접 關望했던 이유는 道路가 行政力의 中央集權化와 征服事業을 위한 수단으로 重要하였기 때문이다. 征服地에 대한 신속한 行政 및 軍事

通信을 목적으로 建設되는 道路는 地方交通을 거의 고려하지 않았다.⁶¹⁾ 이는 古代國家의 經濟구조는 대체로 地方마다 自給自족의 體제를 갖추고 있었으므로 특별히 地方道路網을 稠密하게 設치할 필요가 적었기 때문이다.

朝鮮朝의 道路는 서양의 古代道路와는 다소 성격을 달리하나 道路의 建設에 驛民등 賤役人을 動員하였으며, 驛路의 方向이 地方行政 중심지나 軍事地域 이외의 聚落을 거의 고려하지 않았던 점에서는 서양의 古代道路와 비슷하다. 따라서 朝鮮朝의 道路에서도 소수 지배층에 의한 驛路의 이용과 소수 驛民에 의한 驛路의 運營이라는 특수한 關係가 形成되었다. 즉 道路의 設치 목적에서 國民의 대다수를 차지한 農民層의 이

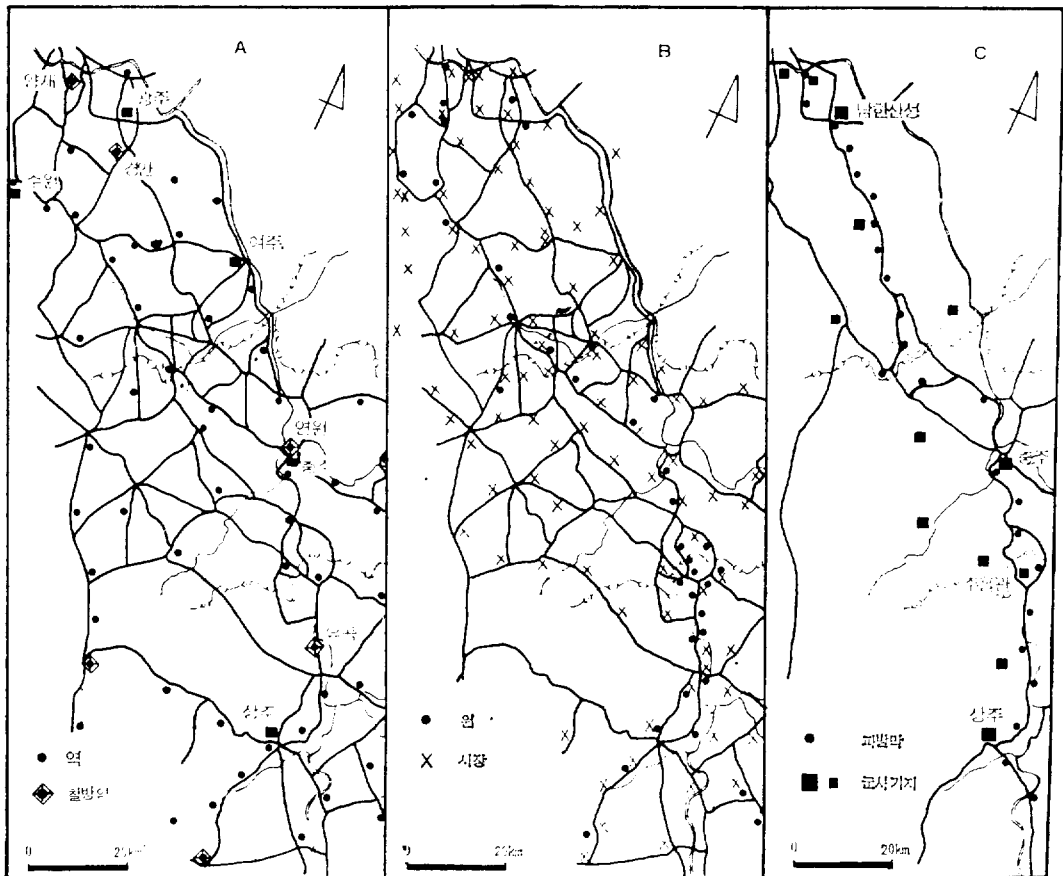


그림 4. 嶺南路의 機能復元圖(18세기). 郵驛路(4-A)는 양재—연원—유곡을 경유하여 부산으로 연결되었다. 院의 분포가 南—北의 國道를 따라 일정하게 배열된 것과 달리 市場은 오히려 지방소로의 요지에 분포하였다(4-B). 擺撥幕의 분포가 軍事要地를 따라 분포된 것이 특이하다(4-C).

61) East, W.G., 1965, *op. cit.*, p. 383.

용을 고려하지 않았다. 때문에 嶺南路幹線道路는 官路的 성격을 띄게 되었다.

朝鮮朝 驛路의 政治·軍事的 機能은 國家의 郵便·通信機能만을 의미할 뿐 民間通信의 개념은 배제하고 있다. 즉, 驛路는 국가의 신경조직과 비유되는 바, 烽燧制와 함께 王權을 정점으로 하는 통치집단이 地方에 명령을 하달하는 수단으로써 또는 邊境의 軍情報造라는 軍事的 의미에서 존립하였다. 그러나 國初에는 軍事報告는 엄밀한 의미에서 郵驛의 기능이라기 보다 烽燧의 기능이였다.

일찌기 烽燧의 기능이 虛設的인 것으로 화하여 그 사용이 문제시되었으므로 壬辰倭亂을 계기로 軍事通信의 기능을 郵驛에서 분리시키게 되었다.⁶²⁾ 즉 壬辰倭亂 당시 烽燧의 기능이 완전히 마비되자 慶尙·全羅 二大路에 明軍이 설치했던 擺撥幕을 부활시키고 撥將 1인과 撥軍 6~7명씩을 배치하였다.⁶³⁾ 이로써 通信機能만 전담하는 기구로서의 擺撥制가 성립되었다. (그림 4)

擺撥制의 조직은 西撥만을 騎撥로하고 北·南撥은 모두 步撥로 정하였다. 騎撥은 25리마다 1站, 南撥은 30리마다 1站을 두었는데, 撥馬를 이용한 西路와 急走卒에 의한 도보 통신망의 南撥을 속도면에서 비할 수는 없으며 南撥의 신속성도 무시할 수 없다. 즉 중도 휴식을 엄격한 中間連絡式 輪續連絡에 의하여 2주야에 1,610리를 질주한다⁶⁴⁾ 하였으므로 서울과 釜山間은 2일 이내로 연락이 가능하였다고 볼 수 있다.

郵驛과 烽燧의 기능을 흡수하여 擺撥制가 성립됨으로써 서울과 嶺南間에는 새로운 交通路가 개발되었다. 擺撥路는 驛路를 부분적으로 이용하였으나 대체로 烽燧台를 따라 연결되었으므로 松坡의 新川站으로부터 南漢山城을 경유하여 京安小路로 통하였다. 이에 다시 可興小路로 빠져 連原驛에 이르러 嶺南路와 합치게 되나 安富에

서 다시 鷄立嶺小路를 지나 閔慶으로 연결되었다. (표 4)

표 4. 擺 撥 路

서울 — 新川站(松坡)·栗木站(廣州)·黔伏站(廣州)·京安站(廣州)·雙嶺站(廣州)·高尺站(利川)·大浦站(利川)·素沙站(陰竹)·館門站(陰站)·無極站(陰竹)·林烏站(陰竹)·崇善站(中原)·可興站(中原)·丹月站(中原)·水回站(中原)·安富站(中原)·鳥嶺炭項站(延豐)·聊城站(閔慶)·幽谷站(閔慶)·德通站(初昌)·洛原站(尙州)·洛東站(尙州) — 釜山

朝鮮朝의 民間通信을 담당한 것은 負樛商團이었다. 물론 이들도 유사시에는 국가로부터 임무를 부여받아 회동한 예가 없지 않으나 擺撥軍과 다른점이 많다. 즉 이들은 國家로부터 임무를 부여받은 負樛商團 본부의 지시를 받아 행동할 뿐 軍의 지시를 받지 않았고, 규정된 擺撥路에 구애받지 않고 자유로이 활동하였다. 이들은 地理에 밝아 壬辰倭亂·丙子胡亂·丙寅洋擾·東學亂 때에 軍事通信 및 정탐임무에서 많은 공헌을 남겼으나 이들의 역할은 오히려 民間통신에서 두드러졌다.⁶⁵⁾

負樛商과 民間通信의 관계는 市場을 중심으로 성립되었다. 이들은 각 지방의 사정에 정통하여 各邑面洞으로 분배하는 소문이나 소식을 전달하는 역할도 담당하였다. 이들에 의한 통신은 현대통신에 비해 손색이 없을 만큼 신속 정확하였다.⁶⁶⁾

(2) 經濟的 機能

聚路의 經濟的 能은 輸送機能과 商業機能으로 구별된다. 輸送機能은 官物의 수송으로 대표되는 公納物의 中央으로의 수송, 官員使行時의 수송, 外國使臣來往時의 官物 및 人員의 수송을 말한다. 驛의 수송기능은 驛馬의 分布에 좌우되었으므로 國家는 馬匹의 고갈을 막기 위하여 南道大路의 驛은 官物의 陸路輸送을 원칙상 進上品

62) 채신부, 1970. 前揭書, p. 106.

63) 宣祖實錄 卷88, 30年 丁酉 5月 己未條

64) 山道裏一, 1909, 朝鮮半島, 京城日韓書房, p. 169.

65) 朴元善, 1965. 負樛商, 韓國研究院, p. 101.

Kim, C.I.E. and Kim, H.K., 1967, *Korea and the Politics of Imperialism, 1876~1910*, Univ. of California Press, p. 8.

66) 山口精, 1910, 朝鮮産業誌(中), 寶文館, p. 169.

인 生物에 한하도록 조치하였으나⁶⁷⁾ 일부의 예외가 있었다. 즉 尙州 洛東津으로부터 새재를 경유하여 可興倉에 이르는 嶺南地方의 稅收米豆와 乾魚物, 忠北·江原·京畿 內陸으로부터 漢江邊의 江倉으로 모이는 稅收米의 운송이 그것이었다. 進上品 수송은 馱馬를 이용하였으나 春秋의 米豆 운반시에는 驛馬로서 부족하여 많은 牛馬를 民間으로부터 징발하지 않을 수 없었다.

官員使行時의 馬匹 지급은 品階에 따라 사용할 수 있는 수를 엄격히 규정하였다.⁶⁸⁾ 公務外의 驛馬 사용을 막기 위하여 驛馬사용의 증빙인 馬牌를 제조, 지급하는 한편 國初부터 「馱馬濫乘者私與者 並杖一百 流三千里 加數者枉道者 經驛不還者 並杖一百 徒三年」이라 규정하였으나⁶⁹⁾ 王朝實錄에 수 없이 나타난 바와 같이 상류층의 권력남용을 막을 길이 없었다. 이로 인하여 驛馬의 고갈현상과 驛民의 逃散이 나타나게 되었다. 이는 朝鮮末期의 수송기능을 마비시켜 國家의 行政 및 財政的 기반을 와해시켰다 해도 과언이 아니다.

朝鮮末期의 驛路의 기능을 약화시킨 또 하나의 원인은 社會的 혼란에 따르는 도적의 출몰이다. 그 예로 宣祖 때 서울의 지척지간인 良才驛 부근에 도적이 출몰하여 驛村을 기습하고 여행자를 살상하는가 하면 심지어 擺撥軍에게까지 피해를 입히는 경우가 빈번하였다.⁷⁰⁾ 良才驛 부근의 다리내고개, 陽智부근의 좌정고개 忠州부근의 林鳥峙, 聞慶 새재 등지의 험로에는 倭亂·胡亂·東學亂 등의 전란 후에 도적이 출몰하여 國家行政을 마비시키고, 稅收米의 수송을 곤란케 하였으며 일반 商人의 통행까지 방해하여 經濟的 機能까지 마비시킨 경우가 많았다.

驛路의 商業機能은 交通要地 또는 貨物의 집산지를 중심으로 발달한 定期市場에 의하였다. 定期市場은 보통 30~40 里 간격, 즉 1日 行程

을 표준으로 설치되었다.⁷¹⁾ 朝鮮朝 初期(成宗 2年)에 商業發達을 위한 조성기관으로서 交通要地 및 商人의 집결지에 酒店을 설치하고 이 酒店에서 關津商稅를 징수하였다.⁷²⁾ 즉 國家가 稅收를 목적으로 陸路의 驛館底와 津의 官營酒幕을 商業基地로 조성코자 한 것인데, 國家의 의도와는 달리 大路보다 官吏의 통행이 적었던 地方小路에 더욱 많은 商業中心地가 형성되었다. 그 결과 이러한 商業地域을 서로 연결하는 商業道路網이 형성되었다. 이 市場들은 稅收米, 進上品 등 官需物資의 수송로 보다 民需物資의 집산지 즉 在京地主 또는 京江商人의 私物 집산지에 오히려 발달되었다. 그 이유는 官需物資는 일반 商品化하는 경우가 드물었을 뿐 아니라 수송시기도 대체로 春秋에 한번 씩이었기 때문이다. 市場聚落에는 많은 負祿商이 집결되고 이들을 대상으로 하는 店·幕·酒家·客主·旅閣 등이 발달되어 商業의 보조기관 역할을 하였다. 그 예로서 嶺南 및 南漢江 流域의 稅米 집산지인 可興이 인근의 牧溪에 비해 商業機能에 있어 비교가 되지 않을 만큼 열세였던 점을 들 수 있다.

4. 交通聚落의 盛衰

(1) 聚落成立의 背景

聚落의 研究는 한 地域의 居住史는 물론 景觀變化까지 밝힐 수 있는 열쇠이다. 왜냐하면 聚落形態는 經濟·社會的 屬性과 밀접한 관계가 있기 때문이다.⁷³⁾ 朝鮮朝嶺南路의 交通聚落의 成立背景에서도 社會的 및 經濟的 배경을 찾을 수 있다.

社會的 背景 朝鮮朝의 崇儒 및 賤技思想은

67) 中宗實錄 卷67, 25年 庚寅 2月 丁卯條

68) 經國大典 兵典 驛馬條

69) 經國大典 刑典 禁制條

70) 宣祖實錄 卷56, 27年 甲午 10月 辛酉條

宣祖實錄 卷60, 28年 乙未 2月 丁巳條

71) 文定昌, 1939, 朝鮮의 市場, 日本評論社, p. 15.

72) 金永斗, 1965, “韓國政治思想史”, 韓國文化史大系 II, 高大民族文化研究所, p. 1054.

73) Butzer, K.W., 1973, *Environment and Archaeology; An Ecological Approach to Prehistory*, Aldine Atherton Inc., Chicago, p. 406.

독특한 계급사회를 조성시켰다. 크게 兩班·平民·賤民으로 나뉘는 朝鮮社會에서 驛民·津尺의 신분은 명백히 밝혀지지 않고 있어 論難의 대상이 되고 있다. 金永斗는 驛吏와 津尺을 白丁·才人·奴婢 등과 함께 賤民階級으로 보았으나,⁷⁴⁾ 驛民으로 통칭되는 驛吏·驛卒·驛奴婢의 신분에 관한 礪溪의 주장에는 「今驛吏卒 雖令世傳其任 然驛奴之子 有才能文 則爲驛吏 驛吏之子 不識字則爲馬卒 無有定別之規」라 하여 3者間の 뚜렷한 규정이 없음을 밝혔다.⁷⁵⁾ 또한 世宗實錄에는 驛吏나 補充軍은 모두 良人이라고 명시하였고,⁷⁶⁾ 驛女와 良夫사이의 소생, 驛女와 公賤사이의 소생인 남자는 모두 驛事에 종사하도록 法典上으로까지 규정하였다.⁷⁷⁾ 이 사실만으로도 驛民은 원칙적으로 良人이었음을 알 수 있다. 그러면 이들을 이들을 일반적으로 賤民集團으로 단정하게 된 원인은 무엇인가?

高麗時代의 驛吏나 津尺중에는 公民이 아닌 白丁 또는 奴婢가 대다수였으며 이들 下部組織의 통치는 지방 토호에게 일임했었다. 그러나 朝鮮朝에서는 이들을 統治權의 下限인 良民으로 신분을 높여 직접 통제함으로써 그들의 직책을 포기할 수 없도록 하였다. 이러한 상황 아래서 身良役賤의 특수한 계층을 이루게 되었으며 그 역할을 자손에게 세습시킴으로써 다음과 같은 독특한 사회구조를 이루게 되었다.

첫째, 이들은 身分上의 良人임에 틀림없으나 白丁·匠人·才人 등과 마찬가지로 그들만의 특수한 聚落을 이루었다. 驛聚落의 계층구조는 察訪本驛의 경우에 한하여 단 1戶의 兩班(때로는 察訪조차 書吏出身일 수도 있었음)이 존재할 뿐 驛長과 副長등은 모두 驛吏중에서 文字를 해독하는 자를 선출하였으므로 완전한 동질그룹을 이루었다. 이는 같은 交通聚落가운데서도 商業機關을 가진 津·酒幕과 구별되는 특징이다.

둘째, 同族村의 研究는 지금까지 兩班村에 국한되어 왔으나, 驛吏·津尺과 같이 그 役의 세습화에 의해 이루어진 交通聚落이야말로 뚜렷한 同族村의 성격을 띄지 않을 수 없었다. 실제로 1905年 尙州郡 洛東里의 驛戶 150餘戶가운데 安氏가 약 45%, 申氏와 金氏가 각각 약 7%를 차지하였으며 姓氏가 없는 驛奴가 6戶를 차지하였다.⁷⁸⁾ 幽谷은 약 200餘戶 가운데 朴氏와 盧氏가 각각 30%를 차지하였으며,⁷⁹⁾ 京安驛은 表氏와 金氏, 良才驛은 朴氏, 三田渡는 李氏와 韓氏, 新院은 裴氏가 다수를 차지하였다.

세째, 前記한 바와 같이 驛聚落은 驛運營의 의무를 지고 있었으므로 職은 驛務하였으나 業은 農事였다. 따라서 驛聚落은 他分野에 종사하는 자가 전혀 없는 순수한 農業聚落의 성격도 지니고 있었다. 洛東驛의 경우를 보면 총 경지면적 가운데 洞의 공동채전이 약 0.2%, 垆地가 3.5% 일뿐이요 모두가 일반 농경지였다. 이는 驛聚落이 自給自足の 農業聚落의 일면을 지녔다는 증거가 된다. 따라서 驛民 가운데 經濟的으로 특히 부유한 자가 나타날 수 없었으며 대부분이 영세농이었다.

네째, 住民이 동질그룹으로 구성되었던 만큼 洞의 자치체제는 거의 民主的이라 말할 수 있을 정도였다. 즉 마을의 행정은 연장자 또는 덕망이 있는 자를 洞民이 추천하였는 바, 이를 頭民 또는 尊位라 하였다.⁸⁰⁾ 尊位の 역할은 驛長과 전혀 별개의 것이었다.

다섯째, 驛은 100~300戶 규모의 大聚落을 형성하였음에도 불구하고 經濟的 능력이 빈약하였기 때문에 察訪本驛을 제외하면 모든 건물이 규모가 작은 草家였다. 심지어 京安驛의 경우에는 察訪官衙까지도 건평 37평에 불과한 草家였던 것이다.

經濟的 背景 交通聚落 成立의 經濟的 배경

74) 金永斗, 1965, 前掲書, p. 191.

75) 礪溪隨錄 兵制後錄 郵驛條

76) 世宗實錄 卷64, 16年 4月 發亥條

77) 中宗實錄 卷1, 元年 丙寅 11月 丁丑條, 中宗實錄 卷65, 24年 己丑 5月 甲慢條, 肅宗實錄 卷25, 19年 癸酉 4月 丙戌條

78) 司稅局, 1905, 尙州郡各屯驛田畝永定賭稅冊, 洛東驛條

79) 現在 幽谷國民學校 재학생의 약 35%가 盧氏, 약 20%가 朴氏이다.

80) 司稅局, 1905, 前掲書, 洛東驛條 및 金雲泰, 1968, 前掲書(朝鮮王朝行政史研闕), p. 41.

은 驛·院·渡의 운영의 財源이 된 土地制度와 店幕·津 등 交通要地의 商業發達에서 찾을 수 있다. 이 두 가지 사실은 같은 交通聚落이면서도 驛·院과 商業聚落간의 성격을 달리하게 만든 원인이 되었다. 사실상 交通路 운영의 책임을 진 것은 前者였으나, 經濟的 이득을 취한 것은 後者였다. 따라서 聚落의 기능을 보면 後者가 오히려 交通聚落의 성격이 농후한 반면, 前者는 農業聚落의 성격을 띄고 있는데 그 원인을 밝혀보면 다음과 같다.

朝鮮朝의 政治體制는 강력한 中央集權制였음에도 불구하고 土地制度에 있어서 많은 私有地가 많았다.⁸¹⁾ 私有地의 대부분은 官人의 소유였으며 농민은 官人地主의 농장에 예속된 경우가 많았다.⁸²⁾ 이와같은 朝鮮朝의 土地制度에서 驛·站·院·渡 등 交通路 부근의 土地만은 國有地였으며, 이 國有地는 交通路 운영의 재원이 되었다. 즉 交通의 役에 종사하는 대가로 國家로부터 지급받는 外役田, 立馬의 役에 대한 馬田, 驛路의 운영비의 재원인 公須田 등 다양하였는데 그 내역은 표 5와 같다.

표 5. 院·渡津關의 土地分配

驛 士	外役田	長 田 : 2結
		副長田 : 1結 50負
		驛吏田 : 1結
	公須田	急走田 : 50負
		大路驛 : 20結
		中路驛 : 15結
	馬 田	小路驛 : 5結
		大馬 1疋 : 7結
		中馬 1疋 : 5結 50負
	官屯田	小馬 1疋 : 4結
官屯田 : 12結		
	驛館底田 : 4~5結	

院 士	大路 : 1結 35負
	中路 : 90負
	小路 : 45負
渡津田	衙祿田 : 8結
	大渡 : 10結 50負
	中渡 : 7結
	小渡 : 3結 50負
站 田	: 5結

이와같은 屯土의 지급규정은 면적을 기준으로 하는 것이 아니라 土地의 비옥도 즉 생산량과 비례하는 것이므로 地域에 따라 면적의 차이가 있었다. 朝鮮朝는 全國의 土地를 비옥도에 따라 6등분하였는 바, 驛屯土는 대체로 1~3 등에 속하였으므로,⁸³⁾ 1結을 약 1정보로 평가할 때 嶺南路上의 屯土 면적은 방대한 것이었다.⁸⁴⁾

驛土의 내역은 外役田·公須田·長田·官屯田이었으나 驛土의 규모를 좌우한 것한 驛戶의 수였다. 1개 驛村에 따른 屯土의 규모를 良才驛을 예로 하며 밝혀 보기로 하자. 良才驛은 正祖 이전까지 察訪本驛이며 大驛이었다. 礪溪隨錄에 의하면 驛戶는 105~135戶, 馬匹은 28~36頭였다(표 2).

이를 기준으로 볼때 良才驛은 약 350~400정보에 달하는 넓은 경지를 가지고 있었다고 볼 수 있다.⁸⁵⁾ 嶺南路上에는 300~400정보의 驛屯土를 가진 大驛 6개(良才, 樂生, 駒興, 金嶺, 佐贊, 分行), 200~300여 정보의 驛屯土를 가진 中驛 11개(無極, 龍安, 連原, 丹月, 安富, 新豊, 耶城, 幽谷, 德通, 洛原, 洛陽), 100여정보의 小驛 1개(洛東)가 분포하였다. 嶺南路와 평행한 京安小路와 기타 分路의 驛까지 합치면 本研究 地域의 驛屯土는 嶺南路의 4,000~6,000여 정보외에도 광대한 면적에 이르렀다. 그 외에 院

81) 千寬宇, 1965, 韓國文化史大系Ⅱ, 高大民族文化研究所, p. 1385.

82) 金雲泰, 1973, “韓國의 傳統的 官人支配體制의 性格,” 閔丙台博士 華甲論叢, 서울大學校出版部, p. 133.

83) 經理院編, 1906, 京畿各郡各驛屯乙巳度收賭成冊

司稅局編, 1905, 尙州郡各屯驛永定賭稅成冊

經理院編, 1906, 忠淸北道各郡乙巳條屯驛賭及各樣稅額成冊 등의 자료에 의한.

84) 千寬宇, 1965, 前掲書, p. 1492. 1結을 坪으로 환산하면 1등전은 2753.1坪, 2등전은 3246.7坪 3등전은 3931.9坪이다.

85) 良才驛의 官田分布의 산출근거는 大路 1等路에 준하였음.

① 外役田 : 138.5結 驛吏田 135結(135戶+1結)+驛長田 2結+副長田 1.5結

② 馬 田 : 187.5結 大馬 56結(8疋×7結)+中馬 71.5結(13疋×5.5結)+小馬 60結(15疋×4結)

③ 公須田 : 20結

④ 驛館底田 : 6結(察訪本驛은 1結이 추가됨)

⑤ 官屯田 : 12結 총계 : 364結

主田과 渡津田이 있었으나 驛屯土에 비하면 규모상 비교가 되지 않는다.

上記의 土地가운데 有役人の 보수에 해당하는 外役田은 國有地임에 틀림없으나 前記한 바와 같이 驛役과 함께 세습하였으므로 私有地的 성격을 띠고 있었다. 驛吏·津尺 등은 交通·運水職에 종사한 有役人에는 틀림없으나 유사시에 한하여 그 직을 수행할 뿐 평시에는 農耕에 종사한 農民이었다. 따라서 이들의 사회는 혈연에 의한 특수성을 지니게 되었다.

驛·渡津聚落의 쇠퇴를 흔히 新交通機關의 도입과 결부시켰던 경향이 농후하였으나 사실상의 驛聚落의 붕괴는 그 以前의 土地制度의 문란에서 비롯하였다. 驛土도 본래는 馬戶가 立馬의 役을 제공하는 대가로 주어진 自耕無稅의 國유지였다. 때문에 驛土는 세습을 원칙으로 하나 사사로운 매매를 법으로 금지하였다.⁸⁶⁾ 그러나 立馬應役의 苛重과 人口增加에 따르는 驛土의 부족으로 다수의 驛民이 부채를 지게 됨으로써 驛位土의 賭地權을 사사로이 매매하고 流亡하는 자가 속출하였다.⁸⁷⁾ 이는 國初에 人口增加를 전혀 고려하지 않은채 驛土의 규모를 고정시켰으며, 賤役에 종사하는 驛民에 대한 法的地位 또는 보호대책이 전혀 서있지 않았고, 또한 驛民은 交通路를 운영하면서도 商業, 手工業 등 타 분야에 종사할 수 없도록 규정함으로써 생활기반인 農土의 상실과 함께 몰락하지 않을 수 없게 된 것이다.

驛土의 잠식은 대체로 地方土豪에 의하여 진행되었는 바, 특히 京畿地方이 심하였다. 이는 驛聚落의 몰락 즉 良才驛의 폐쇠와 같은 驛路의 기능마비의 결과를 가져왔다. 東學亂 이전에 이미 驛土의 경작권은 賭地權을 획득한 農民 또는 土豪 등 부채 지주에게 넘어간 단계였으며 東學亂 등 民亂에 상당수의 農土를 잃은 자들이 가담하였던 바, 甲午更張은 民亂을 수습하는 형식으로 취해진 개혁이란 일면도 보이고 있다.⁸⁸⁾ 韓末에

驛土의 관할권이 兵曹에서 內藏司로 이관됨과 동시에 國有地의 재조사가 시행되자 國家와 土豪 간에 소유권 분쟁이 있었다(1896년). 때문에 政府는 各道 察訪관할의 驛土를 時價에 따라 매매하고자 시도하였으나(1899년), 성공을 보지 못하였다.⁸⁹⁾ 결국 이 문제는 韓日議定書 조인(1904년)과 日人에 의한 土地調査事業(1905년)의 진행에 따라 日人들의 침투 대상이 되고 말았다.

(2) 交通聚落의 分布와 景觀變化

交通路의 發達과 밀접한 관계가 있는 聚落도 生成過程이나 機能에 있어서는 서로 성격을 달리한다. 朝鮮朝의 交通路 발달이 官營通信 및 官需物資 수송을 목적으로 이루어졌던 만큼 이의 부대시설로 발달한 驛·院·擺撥幕·渡村 등은 모두 自然發生的인 것이 드물고 대부분 國家의 계획에 따라 이루어진 것이었다. 그 특징을 보면 첫째, 住民構成上 身良役賤의 동거집단 社會이며 둘째, 自給自足에 필요한 農土를 지급받았고, 셋째, 驛村間의 거리를 30里 간격으로 규정한 점 등이다. 이와같은 조건은 이들 官設聚落의 자유로운 발전을 억제한 요인이었다. 政治·社會의 혼란 즉, 國家의 보호조치가 약화되는 경우에 이 聚落들은 權力層의 수탈의 대상이 되었다. 甲午更張 이전의 人口減少도 현상유지 아니면 쇠퇴할 수 밖에 없는 영세농업에 의한 경제체제에서 비롯하였다. 軍事通信 機能을 가진 擺撥幕은 일종의 兵營을 형성하였으므로 院·驛 또는 酒幕村과 同一한 장소에 설치된 경우를 제외하면⁹⁰⁾ 民家에 의한 聚落發達은 있을 수 없었다. 院聚落 역시 大路院이라야 5戶이상, 中·小路院은 2~4戶였으므로 큰 聚落이 형성될 수 없었으므로 100餘戶 이상의 大聚落은 驛村에 국한되었다.

道路網의 발달에 따라 형성된 商業聚落은 官設聚落과 달리 自然的으로 發生하고 성장한 聚落이다. 店幕 또는 津을 중심으로 발달한 市場

86) 鄭昌烈, 1968, 韓末에 있어서의 驛屯土問題, 서울大學校 大學院 碩士學位 論文, p. 21.

87) 日省錄 卷105, 正祖 5年 辛卯 9月 21日 庚申條

88) 鄭昌烈, 前揭書, p. 62.

89) 國史編纂委員會, 1971, 前揭書(高宗時代史 5), p. 2.

90) 新川站·京安站·無極站·水回站·德通站·洛東站

聚落들은 機能과 住民 구성이 다양하다. 商業聚落은 酒幕·客主·店 등의 숙박업자, 요식업자, 상인 등의 평민, 負祿商, 農民, 匠人, 심지어는 土豪 등 住民 구성이 복잡하였다. 특히 漢江과 洛東江의 主要 河港인 牧溪, 松坡, 津頭里 등에는 後背地의 市場을 배경으로 상류층이 진출하여 封建的인 支配體制와 결탁하면서 商品의 流通을 독점하는 경우가 많았다.⁹¹⁾ 尙州 洛東里의 豐山柳氏와 南陽洪氏가 그 좋은 예이다.

商業聚落의 分布는 官設 交通聚落이 南北으로 뻗은 驛路를 따라 일렬로 질서있게 배열된 것과 달리 地方小路를 가리지 않고 東·西·南·北으로 서로 연결되는 道路邊에 발달되었던 점이 특징적이다. 또한 경제적으로 안정되어 있었으므로 家屋도 건물들의 규모가 비교적 큰 瓦家가 많았다.

本章에서는 서울의 남쪽 關門이라 할 수 있는 松坡津·良才驛 일대의 聚落, 忠州盆地的 聚落, 새재를 중심으로한 嶺聚落, 嶺南의 인후과 일컫는 幽谷부근의 聚落 및 洛東江岸의 聚落 등 嶺南路의 대표적인 交通聚落의 특성과 景觀變化를 살피고자 한다.

漢江南쪽의 關門聚落 이 地域은 嶺南 및 忠清道방향의 도로와 漢江水路가 합치는 교통의 요지로서 서울의 關門 역할을 하였다. 漢江水路를 통하여 嶺南·江原·忠清 및 京畿道 각지의 화물이 모여들고 擺撥路를 통하여 南部地方의 急傳이 도달되며, 驛路를 통하여 南部地方의 人馬가 집중하므로 가히 政治·經濟·文化·軍事的 요지임에 틀림없었다. 일찌기 三國의 제정지역이었고 朝鮮朝 역시 이곳을 서울의 남쪽 관문으로 중요시함으로써 交通路의 발달을 촉진시켰다. 이와 같은 要因에 따라 이 지역 일대에는 수많은 聚落이 발달하였다. 驛聚落으로서 良才·樂生, 京安·德豊이요, 院聚落은 新院, 板橋·沙坪, 符內(廣池院), 渡米·廣津, 雙嶺 등이며, 擺撥幕은 南漢山城을 중심으로 新川站, 栗木站, 默伏站, 京安站, 雙嶺站 등이며 나루터 聚落에 漢江渡의 沙坪, 三田渡와 石村·新川里, 津聚落

으로는 松坡와 廣津이 발달되었다. 그외에 酒幕村으로 말죽거리, 세곡동, 板橋 분당, 파발막(京安), 雙嶺 등이 발달하였고 松坡·沙坪, 板橋·분당·新場·軍堡川·細皮川에는 場市가 발달되었다.⁹²⁾ 이러한 聚落가운데 대표적인 것은 良才 慶安 板橋 및 松坡 등 이었다.

良才는 한때 漢江 남쪽에 위치한 서울의 關門으로서 察訪本驛이었으나 正朝이후 水原의 迎華驛으로 察訪이 이전함에 따라 다소 쇠퇴하였다. 舊察訪址가 있었던 驛三里·驛村·말죽거리·道谷洞·新院里 등 驛村·院村·酒幕村이 근거리 에 분포한 良才驛 일대에는 韓末까지 약 300호가 있었다. 驛三里와 驛村도 본래는 朴氏의 同族村을 이루었으나 良才驛의 쇠퇴에 따라 他姓이 증가하고 驛民이었던 朴氏는 道谷里로 이주하였으므로 이곳을 일명 良才리라 일컫는다.

良才驛 부근의 聚落중에 國道邊에 발달한 街村은 酒幕村인 말죽거리와 院村인 新院里 뿐이고 驛三里와 驛村은 國道에서 수백미터 떨어진 官고개 북쪽에 위치하였다. 4~5戶에 불과했던 말죽거리는 신작로의 개통 후에 市場이 생기고, 日人의 진출과 함께 도로를 경계로 廣州郡 彥州面과 始興郡 新東面의 面事務所가 병립함으로써 이 일대의 商業 및 行政中心地로 발전하였다.

松坡·三田渡·石村 등 渡津聚落은 漢江水運과도 밀접한 관계가 있으므로 순수한 陸路交通聚落과는 성격이 좀 다르다. 그러나 松坡에는 파발막·나루터가 있었으므로 河港의 기능과 陸路의 중계역할도 겸하였음을 알 수 있다.

松坡는 韓末까지도 약 300戶⁹³⁾의 大河港聚落으로 번영하였으며, 三田渡가 약 40戶, 石村은 약 50戶의 街村을 이루었다. 松坡와 石村에는 부유한 客主가 많았으므로 수십간의 韓瓦家가 많았다. 이 聚落들은 洪水의 피해를 자주 입었기 때문에 聚落이 모두 自然堤防上에 발달하였는데 松坡가 塊村을 이룬 반면 三田渡는 나루터까지 街村을 이루었던 점이 특이하였다.

板橋의 發達은 都僧 林興과 前判事 尹安鼎이 院을 짓고 또한 城을 쌓아 여행자 가운데 질병

91) 金泰永, 1970, "朝鮮後期 支配體制의 私益集團化傾向," 慶熙史學 2, p. 49.

92) 洪敬諫 編, 1904, 南漢志, 卷三 驛條 및 場市條

93) 乙丑年 大洪水 記念碑(新松坡洞 소재)에 의하면 273戶였다.

이 있는 자를 치료하고 구제한데서 비롯하였다.⁹⁴⁾ 板橋는 松坡津 및 三田渡와 良才驛의 갈림길목에 위치하여 사실상 서울의 입구 역할을 하였으므로 유행병환자, 범죄자 및 외국의 첩자들의 출입을 통제할 필요가 있었다. 때문에 마을의 南·北에 각각 홍살문을 세우고 마을의 所任으로 하여금 이를 관리하게 하였다. 嶺南路의 여행자들이 일단 板橋에 짐걸하였다가 官員은 良才로, 商人은 三田渡로 경유하여 入京하였으므로 이곳에는 北門쪽에 院을 두고, 域內에 약 50戶, 城의 南北門 밖에도 각각 20여戶의 酒幕이 분포하여 街村을 이루었다. 街路의 폭은 약 4m 내외였고 建物이 밀집하였으므로 火災의 위험이 컸다. 때문에 道路옆에는 水路를 만들어 防火用水로 사용하였는데, 이 水路 위에 널판을 깔아 道路와 家屋의 출입구를 연결하였기 때문에 板橋(널다리-너더리)란 地名이 생겼다. 현재 聚

落의 중앙에 솟은 느티나무 고목은 당시의 市場터에 있던 亭子木이며 洞口的 버드나무는 과거의 街路樹 흔적이다.

樂生은 甲午更張 이전, 즉 良才驛의 폐쇄와 함께 사실상 기능이 마비되어 약 200戶에 달했던 驛民이 분산된 곳이다. 樂生驛부근 炭川유역의 屯田이라는 地名은 과거의 驛屯土에서 비롯한 것이며 韓末 日人의 進出이 활발하였던 곳이다.

새재의 嶺聚落 새재 嶺聚落의 발달은 軍事基地 및 交通聚落으로 구분되나, 軍事基地의 설치 목적이 外敵의 침입이나 도둑의 피해로부터 交通路를 보호함과 동시에 租穀의 수송에 있었으므로 交通聚落에 포함시켜도 무방하리라고 본다. 새재의 嶺聚落은 忠州 丹月驛으로부터 水迴站, 溫井院(水安堡), 安富驛(大安堡), 新惠院등 嶺南路邊 및 延豊小路의 新豊驛을 포함한 嶺北의 모든 交通聚落과 嶺南의 桐華院으로부터, 어

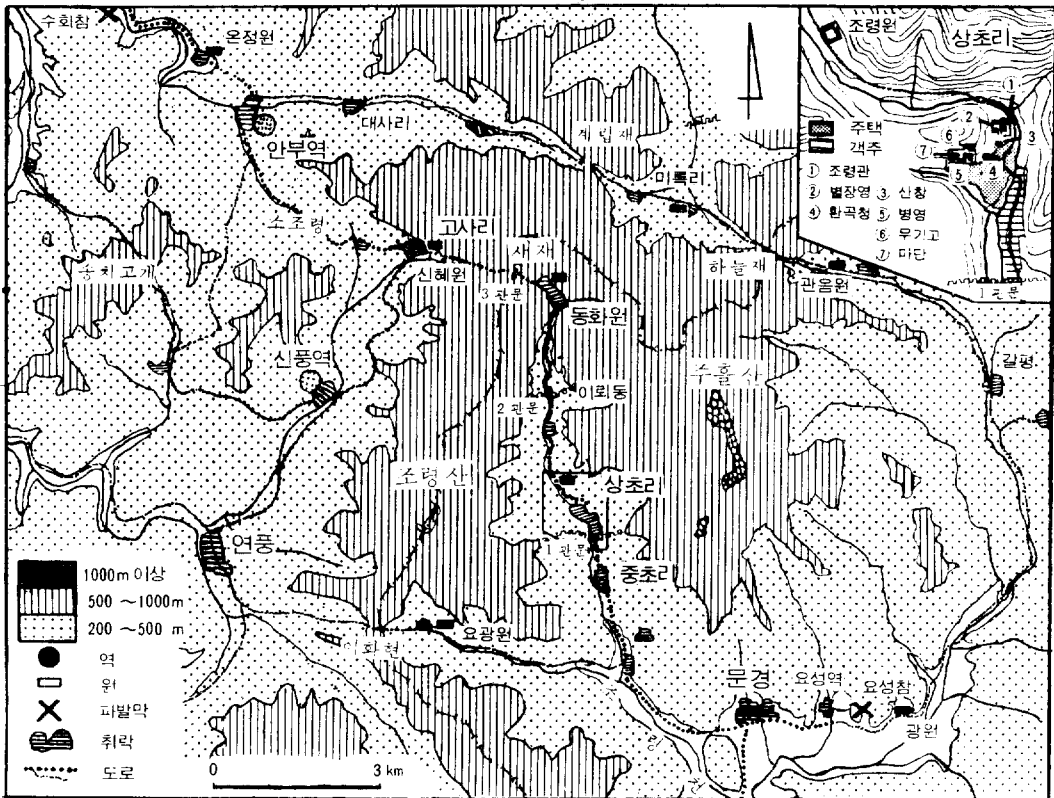


그림 5. 새재(鳥嶺)의 嶺聚落.

94) 太祖實錄 卷9, 5年 丙子 3月 辛酉條

되동, 上草里, 伊火(梨花)嶺의 요광원, 開慶의 聊城驛, 光院을 거쳐 幽谷에 이르는 地域內의 聚落을 포함한다(그림 4).

丹月驛은 嶺南路가 忠州盆地를 지나 小白山地利로 접어드는 입구이다. 이 부근의 達川 협로를 통과하면 곧 道路는 협곡을 따라 오른다. 路邊에 새술막, 店村, 주막거리 등의 酒幕村은 현재 道路의 방향이 바뀌어 완전히 쇠퇴하였다.

水廻는 搬站의 설치 이전부터 酒幕 및 市場村으로 발달하였으며 水安堡는 본래 院聚落이었으나 日人의 진출과 함께 交通·商業·行政機能을 겸한 聚落으로 발전하였다.

새재 북쪽의 新惠院은 전성시기에 고사리面の 소재지로서 100 여호가 넘는 大聚落이었으나 韓末 혼란기에 새재 부근에 도적의 출몰과 民亂이 잦아짐에 따라 쇠퇴하였다. 이후 新作路가 梨花嶺쪽으로 개통됨으로써 완전히 기능을 상실하여 舊道는 황폐하고 住民의 다수가 火田農으로 전락하였다. 現存하는 舊酒幕은 馬房 터, 객실(3), 술청(1)을 갖춘 약 300 여년전의 古屋이다. 洞口에는 수령 300 여년의 亭子木(소나무)이 남아 있다.

새재 三關門 남쪽의 桐花院도 과거에 30 여호의 酒幕과 院이 있었으며, 二關門 부근의 어뢰동에는 4 戶의 酒幕址가 남아있다. 이 부근의 龍湫는 慶尙監使가 문서를 교환하던 장소였으므로 亭子(交龜亭)와 鳥嶺院이 있었다. 鳥嶺院은 돌테를 石築으로 쌓고 출입구를 道路邊으로 낸 웅장한 시설을 갖추고 있었다. 石築內에는 5 칸짜리 기와집 세채가 있었으나 1910 年 倭人이 파괴하였다. 院의 운영방식은 院主人이 항상 연료와 식량을 비축하여 여행자에게 제공하되 그 비용은 여행자가 부담하였다.

上草里는 주흘관 入口로부터 道路의 양쪽에 배열된 客主街와 일반 민가로 구성되었었다. 모든 客主는 牛馬房을 갖추었으므로 규모가 큰 家屋이 많았다. 鳥嶺川 좌측의 산기슭에는 100 여호의 민가와 山城別將營 및 兵舍, 軍器庫 山城倉 등이 자리잡고 있었다. 兵舍에는 300 人 이상의

軍官이 주둔⁹⁵⁾하였으므로 대규모의 軍事聚落을 이룬 셈인데, 그 외에도 20~30 戶의 客主 및 100 여호의 民家를 합치면 500~1000 의 人口를 가진 交通聚落의 기능도 아울러 갖추고 있었다. 좁은 地域에 많은 人口가 집중되었으므로 평지의 대부분이 垆地로 점유되었고 경작지는 매우 적었다. 舊交通路의 쇠퇴 이후 이곳의 人口도 격감하여 垆地가 대부분 경지로 전환되었으며, 聚落의 형태도 街村이 아닌 塊村 또는 路村으로 변모하였다.

幽谷은 사람에 비길다면 곧 嶺南의 咽喉와 같다.⁹⁶⁾ 朝鮮朝는 國初에 이곳에 察訪을 두고 18 개 驛을 총괄케 함으로써 嶺南地方에서 가장 큰 交通要地로 발전시켰다. 驛의 人口를 東國輿地勝覽에는 驛吏 469 人, 奴婢 83 人으로 기록하고 있는데, 開慶縣邑誌(1899 年)는 驛吏 1,238 人, 奴婢 367 人으로 기록하고 있으므로 약 3 배의 증가를 나타내었다. 그러나 驛民의 수는 文獻마다 상당한 차이를 보이고 있어 신빙성이 희박한 감이 있다. 그 예로 察訪官衙의 驛吏(知印, 通引, 使令)의 수가 開慶縣邑誌에는 56 人인데 반하여 비슷한 시기에 작성된 嶺南驛誌의 幽谷道驛誌에는 32 人으로 기록된 점이다. 現地 住民의 증언에 의하면 韓末의 人口는 150 여호에 약 700~800 人에 달했었다고 하므로 邑誌의 기록과 상당한 차이를 보인 셈이다. 驛屯土의 면적도 문서상으로는 500 여 정보에 달했으나 驛民이 自耕한 것은 200~300 여정보에 불과하였으며 대부분은 土豪가 잠식하고 있었다.

他驛村과 달리 參上官인 察訪驛이므로 官衙가 설치되었다. 官衙 터는 國道로부터 20 m 떨어진 곳에 위치하였는데, 垆地가 약 300 坪에 장방형의 담을 쌓고 入口에는 2 층의 三門樓(6 칸)를 세웠다. 門樓內에 衙舍(18 칸), 工庫(3 칸), 遷喬亭(6 칸), 吏廳(6 칸), 使令廳(4 칸), 砲廳(6 칸) 馬垣(3 칸)을 배치하고, 門樓밖에 官奴廳(4 칸)과 驛館底(18 칸) 등의 건물을 세웠다. 이 건물들은 당시 幽谷의 유일한 기와집이었으나 1910 年 日人에 의해 파괴되었다(그림 6).

95) 開慶縣邑誌(1899年 寫本)의 鳥嶺鎮別將條에 의하면 別將(從 4品), 軍官 2人, 軍器監官 1人, 軍卒 300人, 鎮吏 4人, 使令 7人, 奴 8人이 주둔하였다.

96) 新增東國輿地勝覽 開慶縣 驛院條

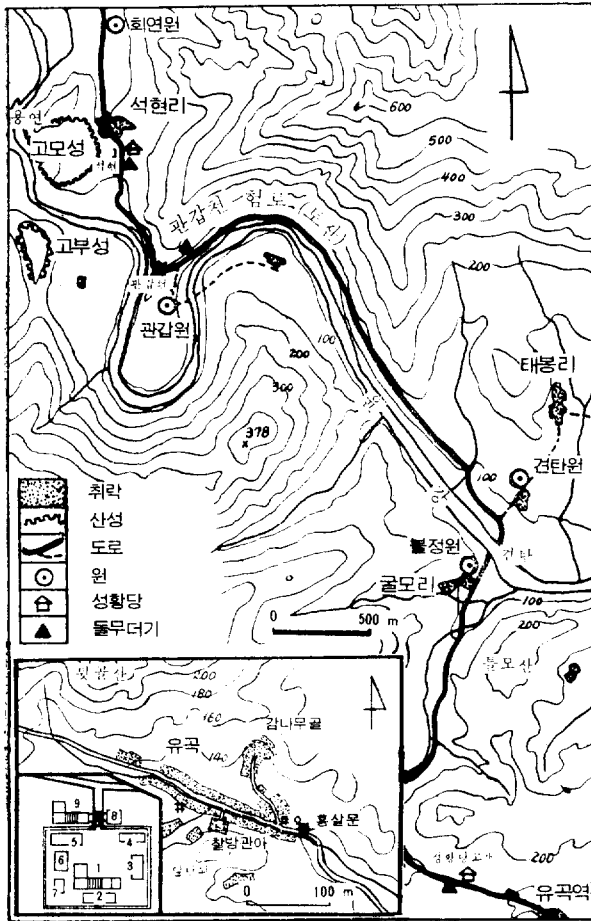


그림 6. 幽谷 및 串甲遷 棧道の 復元圖. 현재의 國道는 운강의 左岸으로 통과하고 있다. 串甲遷의 舊道는 거의 대부분이 현존하며 현지 주민들이 사용하고 있다. 幽谷察訪官衙는 ①衙舍, ②使令廳, ③遷喬亭, ④馬埧, ⑤砲廳, ⑥工庫, ⑦吏廳, ⑧官奴廳, ⑨驛館底로 이루어졌었다.

聚落은 路幅 약 4m의 국도변에 긴 街村을 이루었는데, 道路의 한쪽에는 배수로를 파서 板橋의 경우와 마찬가지로 防火用水로 이용하였다. 이는 他驛村에서는 보기 어려운 점이었다. 驛村의 南東쪽 入口에는 홍살문, 즉 關門을 설치하여 여행자의 출입을 관리하였으며 이 문 부근에 驛戶가 아닌 7~8戶의 酒幕이 있었다(馬房터만 現存). 홍살문으로부터 약 500m 남쪽의 尙州街道에 장승백이란 地名이 있다. 이곳에는 파발막이 설치되어 50여명의 파발꾼이 주둔하였다.

幽谷의 西北쪽에 위치하는 성황당고개를 넘으

면 犬灘에 이른다. 犬灘으로부터 石峴의 姑母城에 이르는 약 3km는 이른바 串甲遷 驛路이다. 權近이 이르기를 「串甲은 가장 험한 곳이어서 낭떠러지를 따라 棧道로 길을 열어 사람과 말들이 겨우 통행한다. 위에는 험한 절벽이 둘러있고 밑으로는 깊은 강이 있어, 길이 좁고 위험하여 지나는 사람들이 모두 떨고 무서워한다. 몇리를 지난 후에야 평탄한 길이 되어 내를 건너는데 그것이 犬灘이다」라고 하였다.⁹⁷⁾이 驛路는 雨期와 結氷期에 특히 위험하였으므로 불과 3km 내에 石峴酒幕, 串甲院, 回淵院, 佛井院, 犬灘院 등이 설치되었으며 2개소의 대피소가 있었다.

〈洛東里의 渡津 및 驛聚落〉 洛東里는 洛東江 對岸의 尙州郡 津頭里와 義城郡 洛東里의 2개 聚落에 공통으로 붙여진 명칭이다. 前者는 河港으로, 後者는 驛聚落으로 각각 기능을 달리하나 嶺南路가 洛井(洛東驛)에 이르면 洛東渡에 의해 津頭里로 연결되므로 기능상 분리될 수 없는 관계에 있었던 것이다(그림 7).

津頭里는 마을 북쪽의 터지목(折項)으로 뻗는 尙州行 嶺南路가 義城小路 및 善山小路와 만나는 3거리에 발달하였다. 해발 40m의 자연제방상에 발달하였던 津頭里의 舊聚落(앞면두리)은 전면의 河港을 배경으로 발달한 市場 및 客主村이었다. 韓末까지 이곳은 물아래(釜山) 海商은 물론 嶺南各地 및 忠淸道の 負祿商까지 집결한 商業聚落으로서 호수가 200여호에 달하였다. 商業活動이 활발했던 시기는 春秋로서 海商들이 소금과 해산물을 운송해 오고 그 대금을 米穀으로 받아 남쪽으로 운송하였다. 즉, 해산물은 津頭里로부터 內陸으로, 米穀은 內陸에서 洛東江을 통하여 남쪽으로 이동한 것이다. 그러나 民間商業의 경우와 달리 嶺南各地의 租穀은 洛東江을 거슬러 올라와 일단 津頭里에 양육되고 다시 길마수송에 의해 새재를 통하여 서울로 운송되었으므로 津頭里는 嶺南 貨物의 집산지였다. 이와같은 商業活動은 客

97) 新增東國輿地勝覽, 聞慶縣 驛院條

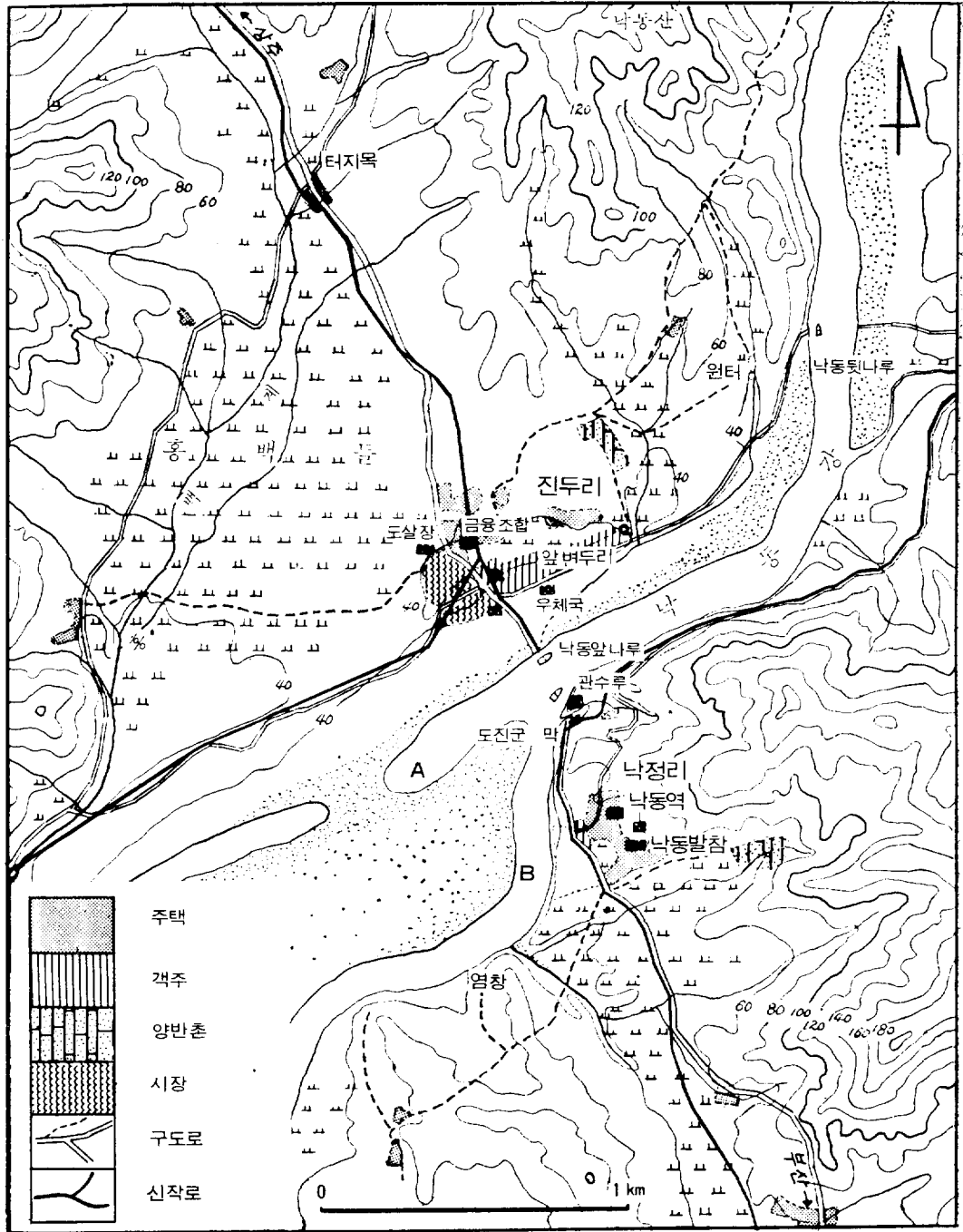


그림 7. 洛東里의 復元圖(1910년경).

主의 우두머리인 尊位를 중심으로 운영되었으나 豊山柳氏의 영향력도 적지 않았다. 津頭里의 몰락 원인은 日帝의 침입과 甲戌年 大洪水 및 慶北線의 開通이다. 淸日戰爭 직후부터 내륙지방으로 침투하기 위한 교두보로서 日軍의 병참기지가 설립되고, 그 후 商人과 農業移民이 정착함으로써 津頭里에 景觀變化가 시작됐다.

津頭里의 세력자였던 豊山柳氏의 취락이 파괴되었으며, 津頭里의 배후습지인 홍백들이 눈으로 개간되었다. 甲戌年 洪水에 의해 앞면두리의 客主街 및 日人家屋이 완전히 피해를 입게 된 후 100 여戶의 聚落이 구릉상으로 이동하고 舊客主터는 경지로 바뀌었다.

洛東里는 朝鮮末 이전까지 驛村과 河港을 겸하여 전성기에는 300 여호의 大聚落을 이루었다. 현재의 驛村으로부터 약 400 m 下流 쪽의 鹽倉에는 洛東江 上流地域으로 공급되는 해산물이 집산되었으나, 官需物資의 집산지가 商業聚落으로 발달한 예가 없는 일반적인 경우와 같이 洛東里의 鹽倉 역시 쇠퇴하여 그 기능을 津頭里에 빼앗긴 것이다. 韓末의 洛東里의 驛戶는 前期한 바와 같이 安氏를 다수로 하여 150 여호의 驛民이 있었으며 撥將 휘하에 2인의 撥軍과 15인의 津尺이 배치되어 나루터를 관장하였으며, 이곳에 4~5戶의 酒幕村이 형성되었다. 洛東里는 小驛이었으므로 驛官衙가 없고 驛務는 馬房을 갖춘 驛長의 주택에서 처리하였다. 官員 및 귀빈의 내방시에는 尊位가 戶主(가장 큰 집을 가진자)를 지정하여 접대하였다.

버드나무골의 坡平尹氏 同族村은 津頭里의 豊山柳氏와 달리 商業에 진출하지 않은 대신 驛屯土를 잠식하는 예가 많은 土豪地主의 본거지였다. 때문에 日人의 침입 이후 驛土의 정리 사업이 진행됨에 따라 他地域으로 이주하고 현재는 聚落자리가 완전히 폐허로 변하였다.

驛路 및 交通聚落의 景觀變化는 前記한 바와 같이 東學亂을 전후한 驛路의 기능마비에서 이미 싹트고 있었다. 이 시기에 小白山地的 交通

路 주변에는 驛土를 잃은 자의 일부가 火田을 개간하기 시작하였는 바, 水安堡, 고사리, 桐華院 雞立嶺 일대의 觀音院, 미륵리 등 交通聚落이 火田民村으로 변모하기 시작하였다. 특히 日帝의 침략은 이를 더욱 심화시켰다.

開港當時 韓國政府는 開港市場으로부터 1 마일 밖의 토지를 외국인 소유하지 못하도록 법으로 금하였으나 韓日議定書(第4款)⁹⁸⁾의 조인에 따라 이 조치는 백지화되었다. 이는 土地調査事業에 앞선 日本의 農業移民을 위한 발판을 굳힌 조치였다. 통감부 설치(1905년)와 함께 國有地의 정리가 있었고 계속하여 驛屯土 管理規程이 공포되었는 바(1908년), 모든 國有地를 驛屯土로 규정함으로써 日人에 의한 大農場 成立의 기초가 확립되었다.

따라서 良才, 板橋, 松坡, 金良, 京安, 長湖院, 忠州, 水安堡, 店村, 洛東 등지에는 驛屯土를 배경으로한 日人의 집단부락이 형성되었다. 수리시설이 갖춰지고 農耕地 개간이 이루어지는 가 하면 良才, 忠州일대에는 소규모의 果樹園이 개발되었다. 日帝는 韓半島의 침략과 동시에 舊交通路上의 많은 시설을 파괴하고 新作路를 개설하였다. 일반적으로 植民地의 道路는 기존취락을 피하고 오히려 新興聚落으로 연결되는 경향이 많다.⁹⁹⁾ 우리 나라의 신작로도 지형조건상 불가피한 경우를 제외하고 대부분 日人이 집결된 聚落으로 통하였다. 그 결과 舊驛路는 街路 또는 農路化하여 交通中心地가 단순한 農業聚落으로 쇠퇴하였다. 예를 들면 京安驛, 院址洞, 龍仁邑, 分行驛, 留春驛, 可興驛, 大安堡驛, 聊城驛, 德通驛, 洛原驛 등이 그러하다.

5. 結 論

朝鮮王朝時代의 서울—釜山間의 交通路를 대

98) 韓日議定書 第4款, “……未墾地를 개척하기 위하여 韓國臣民이 田野山林의 소유권 또는 地上權을 저당으로 日本의 자본을 이용하고 또는 日本人을 초빙하는데 대하여 韓國政府는 일체 간섭하지 않으며 또 右의 결과 日本이 얻은 모든권리에 대해 韓國政府는 방해를 가하지 아니한다.”

99) Hoskins, W.G., 1973, *The Making of the English Landscape*, Penguin Books, p. 200.

표하는 嶺南路는 韓半島 南部地方의 中央을 貫通하는 최단 코스였다. 嶺南路는 주변의 小路 및 分路와 아울러 半島南部의 主軸地帶를 형성하였는 바, 이 交通路의 成立要因은 다음과 같다.

① 自然的 要因: 朝鮮朝의 大可航水路였던 漢江과 洛東江을 연결시키며 동시에 서울—釜山間의 최단 코스였다. 이 交通路는 험한 山地를 지나는 애로점이 있으나 보행과 길마수송이 보편화 되었던 당시의 交通體制하에서 地形의인 난관은 큰 문제가 되지 않았다. 오히려 구릉상의 도로가 많아 배수조건이 용이하였고 大河川의 渡河地點을 피할 수 있어 수송체제상의 번잡을 피할 수 있었다.

② 社會·經濟的 要因: 嶺南路가 통과하는 地域은 河谷, 盆地가 발달하여 驛院운영의 재원인 屯土확보에 용이하였다. 또한 최대의 人口稠密地이며 生産地인 嶺南地方과 최대 소비지역인 서울을 연결시켰다.

③ 軍事·政治的 要因: 內陸에 위치하므로 外敵의 침입으로부터의 안전도가 가장 높은 도로로서 行政上의 신경중추 역할이 가능하였다.

本稿의 研究地域은 良才道·連原道·幽谷道로 구분되어 各道察訪이 관리하였으며, 驛路는 大路(서울—駒興), 中路(駒興—洛陽), 小路(洛陽—洛東)로 3分하였다. 驛路上에는 30리마다 1개의 驛을 설치하여 총 18개驛이 嶺南路上에 分布하였다. 또한 5리마다 亭子, 10리마다 草幕, 30리마다 院을 두어 공무여행자의 휴식처로 제공하였다. 일반여행자의 숙박시설인 店, 酒幕, 客主, 旅閣 등은 國道에 한정되지 않고 交通의 要地마다 분포하였다.

道路의 표지는 10리마다 小塚를, 30리마다 大塚를 쌓았으며 塚의 앞에는 地名과 里數를 기록한 後人(장승)을 세웠다. 또한 山地에는 積石을 만들어 갈림길을 표시하였다. 이와같은 도로표지는 오늘날 민간신앙의 대상이었던 것으로 오인되고 있다.

嶺南路의 設置目的이 中央集權의 官僚國家體制의 유지였으나, 그 기능이 그와 같이 단순한 것은 아니었다. 즉, 驛路開設의 근본 목적이었던 政治·軍事的 機能외에도 經濟·文化的 機能이 강화되었다.

① 政治·軍事的 機能: 嶺南路의 機能은 근본적으로 地方行政 中心地와 主要 軍事基地의 行政通信 및 軍事通信 위주였으므로 交通路로서의 기능은 미약하였다.

② 經濟的 機能: 官物輸送과 일반 商業路로서의 機能을 의미한다. 官物輸送은 進上品과 稅收米로 구분되는데 前者는 陸路로 수송되었으나 後者는 원칙상 水運을 이용토록 하였다. 官物輸送은 春秋의 年 2회에 한정된 배다가 商品化할 수 없는 특수성 때문에 官物輸送路는 商業路의 기능을 가질 수 없었다. 또한 朝鮮朝의 驛路設置目的에 地方交通 편의가 거의 고려된 바가 없기 때문에 商業路의 발달은 오히려 지방소로의 中心地 상호간에 이루어졌다.

③ 文化的 機能: 官員, 外國使臣, 일반 여행자 등 人員 및 物資의 이동에 따라 文化交流가 이루어졌다. 이 점은 嶺南路邊의 方言分布, 생활양식 등에서 뚜렷이 나타나고 있다.

그러나 朝鮮朝 嶺南路가 他 專制王權國家의 驛路和 마찬가지로 中央集權化의 동력으로서 손색이 없었는가는 재고해 볼 문제다. 前記한 바와 같이 朝鮮朝의 수송체제는 일반적으로 보행과 길마수송이었으므로 人員 및 物資輸送에 기동성이 없었다. 朝鮮朝의 驛道관리는 兵曹가 직접 관장하였으나, 道路의 設計 및 포장공사 등을 國家가 획일적인 계획하에 실시한 것이 아니었으므로 地方마다 路幅, 路面狀態 등이 서로 달랐다. 이는 수레의 이용을 곤란하게 한 원인이다.

交通聚落의 발달은 官設聚落과 自然發生的 聚落으로 구분된다. 官設聚落이라 함은 驛村, 院村, 渡村이며 擺撥幕은 軍이 운영하였으므로 驛村과는 성격을 달리하였다. 驛·院村은 國家의 계획에 따라 30리 간격으로 분포하였으며 일반적으로 塊村을 이루었다. 이 聚落들의 住民은 驛務수행에 대응하는 有役田을 지급받은 대신 그 職을 세습하도록 규정되었으므로 同質集團社會를 이루게 되었다.

지금까지 同族村의 研究를 兩班村에 국한시켜 왔던 바, 이는 시정되어야 할 것으로 본다. 또한 종전의 研究에서 일반적으로 舊邑과 驛院을 交通의 中心地로 취급해온 경향이 있으나 실제로 交通路와 가장 밀접한 관계를 맺고 있었던 것

은 驛院 등 官設聚落이 아니라 酒幕·客主 등이 모여 형성된 自然發生的 交通聚落이었다는 점도 인정되어야 할 것으로 본다.

交通路의 변화에 따라 주위의 경관이 또한 영향을 받는다. 嶺南路의 機能이 급격히 쇠퇴한 것은 新交通機關의 도입에 따른 幹線道路의 변화 때문이지만, 朝鮮朝後期の 혼란기에 이미 새재 일대의 교통이 마비되어 竹山—淸州—추풍령 방향의 驛路가 이용되고 있었다. 新交通機關의 도입에 따른 新作路의 開通은 舊道路를 부분 수정하여 이루어졌으나 嶺南路의 경우, 擺撥路였던

京安小路가 幹線道路가 되고 良才—竹山間의 舊道는 기능이 약화되었다. 또 새재 대신 梨花嶺이 개발되는 등 각지에서 변화가 있었다. 新作路는 新交通要地 및 驛屯土를 배경으로 형성된 日人聚落을 연결하는 방향으로 진행되었기 때문에 舊邑聚落 舊驛聚落 및 院聚落 등 기존聚落의 쇠퇴를 가져온 반면 酒幕村 등 일부 街村의 번영을 가져와 이 聚落들로 하여금 인근의 舊邑 및 舊驛의 기능을 대행하는 行政, 交通, 經濟, 文化의 中心地로 변화시켰다.

(京畿大學 講師)

A study of the Youngnam Route(嶺南路) of the Yi-dynasty

Young Joon Choi

Summary:

Routes have always been one of the most important man's cultural imprints on the landscape, because they play a role in the creation, consolidation growth of all countries.

The Youngnam highway was the transportation artery between Seoul and Pusan during the Yi-dynasty, forming an a north-south axis through the southern part of the Korean peninsula.

The purposes of this study are: (1) to examine the facilities along the highway; (2) to examine the relationship between the routes of the past and of the present; (3) to analyse the function of the route; and (4) to reconstruct the landscape along this early highway.

Historic routes can be studied by means of preliminary examination of maps and documents, detailed fieldwork and the interview of appropriate people. Fortunately I could meet a great number of people who had witnessed and experienced the changes along this highway. These people were former postmen (驛吏), ferrymen (津尺), hospice keepers (院主人), and express messengers (擺撥軍).

There were several routes between Seoul and Pusan, but during the Yi-dynasty the Youngnam highway was the axis among them. This highway could be maintained for the reasons as follows. Although running through some hills and rugged mountains, it was not very inconvenient to travel, as the main means of transport were by

packsaddle and on foot. Furthermore, it was not only the shortest route between Seoul and Sangju but, as its path followed river valleys and avoided the wide ferry crossing points, it was easy to secure the government-owned paddy fields which formed the financial foundation for the management of the highway as paddy fields had been developed mainly in the piedmont area during the Yi-dynasty. And due to its location the highway was safe from foreign invasion and, in fact, connected the important local administrative towns with the army encampments.

The route was divided into three post districts (驛道): Yangjae-do (良才道), Younwon-do (連原道) and Yoogok-do (幽谷道) with a total of 18 post stages and 19 hospices located along the road at intervals of approximately 12 kilometers.

Stone deposits (積石), earth mounds (塚) and mile-posts or totempoles (後人或長丞) were used as landmarks. Stone deposits were generally located at a mountain pass to mark a branch path. While passing along the road, heavily laden, travelers would throw a stone to the pile as a symbol of their burden and with hopes of leaving their tiredness behind. The mile-post has been recognized recently as a symbol of folk religion, but it served to inform the traveler of the direction of the route and the place name.

The essential functions of the Youngnam highway were as follows; (1) Its primary function was to serve as a means of transport for official documents,

and people traveling on official business and from time to time presents for the king and tax payments in grain were also carried over the road; (2) Although sometimes competing in economic transportation with the inland navigation routes of the Han and Nakdong Rivers, it was constructed for the purpose of administrative communication and not for the advantage of local traffic. Therefore, its use as a commercial transport route was no more than an incidental function. The local road system developed and commercial centers appeared at points of natural linkage rather than along the main highway; (3) Military defence and communication were also main functions of the road. A parallel highway, Pabal route (擺撥路), was established as a military information channel between Seoul and Pusan after the Japanese invasion of 1592 (壬辰倭亂). Posts were placed along this route at regular intervals of approximately 10 kilometers, and from Seoul to Choongju it rarely met the main highway.

Although the main highway was controlled by the government, there was no uniformity in either width or pavement condition, as it was not designed for vehicular traffic and construction was not carried out according to a governmental master plan. Needless to say, it is evident that the oxcart was developed about 2,000 years ago. However the major means of land transport during the Yi-dynasty were packsaddle and A-frame. Human-drawn wheeled carts were used in some limited areas.

Many kinds of settlements developed along the

main highway and the local roads. Some were post or hospice towns and others were river ports and villages made up of inns and taverns. The former type did not appear naturally, but were constructed by the government, while those of the latter type appeared from commercial advantage. The inhabitants of the government-constructed towns were all of the same family with the official duties being handed down from one generation to the next.

The landscape along the highway was changed also by the Japanese invasion of 1592, the Kap-o Reform of 1894 (甲午更張) and the Japanese annexation of Korea in 1910 (韓日合邦). Before 1894 there had already occurred some change in the landscape along the Youngnam highway but the changes were only a partial altering of the route system. After this date, however, the landscape was severely changed and destroyed. Due to the improvement of the traffic facilities, a number of former administrative and post towns along the route declined, and leading commercial and administrative towns appeared at points of natural linkage within the local road system. In some cases the new towns were given a name which was same as or similar to that of the former leading administrative or post town in the area. Most of the new towns, which became centers of Japanese settlement, were linked to each other through new modification in the old route between Seoul and Sangju. Therefore, along this route can be found settlement and land use characteristics which are the remnants of Japanese invasion and colonization.