

# 사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구\*

—교통·수산업·공업 기능의 변화를 중심으로—

이전\*\* · 곽철홍\*\*\*

경남 남해안의 사천만 연안은 경남 서부지역의 관문 역할을 수행하였고, 그로 인해 군사적 요충지로 간주되었으며, 갯벌이 넓고 각종 수산자원이 풍부하여 일찍부터 양식업과 어로업이 활발하였다. 이와 같이 사천만 연안은 역사적으로 경남 서부지역에서 해상교통 및 군사적 요충지, 또한 수산업이라는 기능면에서 매우 중요한 역할을 수행하여 왔다. 그런데 오늘날 사천만 연안에는 공항과 고속도로가 확충되어 항공·육상교통의 기능이 중요하게 부상하고 있고, 공단이 조성되어 많은 제조업체들이 입지함으로써 공업기능이 새로운 기능으로 대두되고 있다. 또한 사천만 연안의 육상 및 항공교통 발달은 지역의 관광자원개발을 좀 더 구체화시키고 있다. 지역의 전통적 기능들이 쇠퇴하는 대신에 공업, 교통, 관광 등 새로운 기능들이 중요하게 대두되고 있는 것이다. 따라서 사천만 연안 지역이 급격한 지역 변화를 경험하고 있음에 틀림없다. 본 연구의 연구목적은 이 지역에서 급격하게 진행되고 있는 교통·군사·수산업·관광·공업 기능의 변화 과정을 동태적으로 분석·정리함으로써 지역의 특성을 구명하는 데 있다. 특히 본 논문은 이 지역의 전통적 기능들과 오늘날 부상하고 있는 다양한 기능들을 밀접한 관련하에서 이해할 수 있음을 서술적으로 밝히고 있다.

주요어 : 사천만 연안, 지역 변화, 교통 기능, 수산업 기능, 공업 기능

## 1. 머리말

우리 나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 해안에는 많은 섬들이 산재한다. 일찍부터 해안과 도서 지역에는 어로업과 양식업을 중심으로 하는 각종 수산업이 발달하였고, 여기서 생산된 수산물은 어촌 주민들뿐만 아니라 내륙 주민들에게도 중요한 단백질 공급원이 되었다. 수산업에 의존하는 어촌은 내륙의 일반 농촌과는 다른 독특한 문화적·사회적·경제적 특성과 공간구조를 갖는다. 그런데 지난 수십년 동안 해안지역을 중심으로 진행된 간척사업과 임해공단 조성을 비롯한 각종 개발사업은 많은 어촌들의 전통적 기능과 경관을 크게 변화시

켜 왔다. 오늘날 지역의 고용창출이나 소득증대 못지 않게 지역 정체성의 계승과 발전이 중요시되고 있다는 점에서 해안지역의 변화과정을 다양한 측면에서 분석하고 체계적으로 정리하는 연구는 매우 필요한 것이라고 본다.<sup>1)</sup>

역사적으로 경남 남해안의 사천만 연안은 수산업과 해상교통 및 군사적 요충지로 매우 중요한 기능을 수행하여 왔으며, 그러한 흔적들은 이 지역의 여러 곳에서 발견되고 있다.<sup>2)</sup> 그러나 최근에는 이 지역에 많은 제조업체들이 입지하고, 공항과 고속도로가 확충되면서 급격한 지리적 변화가 진행되고 있다. 이에 따라 수산업, 해상교통 등의 전통적 기능들이 쇠퇴하는 대신에 공업, 항공·육상교통, 관

\* 이 연구는 1998년도 한국학술진흥재단의 자유공모과제 연구비에 의하여 지원되었음.

\*\* 경상대학교 사범대학 사회교육학부 지리전공 교수

\*\*\* 경상대학교 사범대학 사회교육학부 지리전공 교수

광 등 새로운 기능들이 중요하게 부상하고 있다. 고려시대부터 1910년대 초까지 사천만은 중요한 해상교통로 역할을 담당해 왔으나, 육상교통이 발달하면서 해상교통의 중요성은 점차적으로 감소하였다. 1900년대 이후 수산업 인구의 증가와 어로기술의 발달로 사천만은 연안어업의 터전으로서 중요한 기능을 수행하였으나, 최근에는 남강댐 방수로와 공업단지 조성으로 수산업의 중요성은 거의 사라져가고 있다. 1990년대에 사천만 연안에 사남, 곤양, 송포 등 3개 면(面)에 농공단지가 조성되었고, 진사지방공단과 서부경남첨단산업단지가 조성 중에 있으며, 광포만지방산업단지가 계획 중에 있다. 이러한 산업단지들의 조성으로 1990년대 중반부터 많은 업체들이 입주하고 있으며, 이에 따른 외래인구의 유입과 함께 지역환경이 빠른 속도로 변모하고 있다.

본 연구는 사천만 연안 지역에서 급격하게 진행되고 있는 교통·수산업·공업 기능의 변화 과정을 동태적으로 분석·정리함으로써 지역의 특성을 구명하는 데 그 연구목적이 있다.<sup>3)</sup> 또 현재의 기능변화는 지역의 역사적 전통과 어떤 관계가 있으며, 기능들의 변화과정에서 야기되는 문제점은 무엇인가를 고찰하고자 한다. 지금까지의 지리학 연구에서 지역연구는 주로 소규모 지역의 특정 기능을 중심으로 행해졌고, 단일 촌락 중심의 소단위 지역과 도(道)단위 이상의 대단위 지역의 중간 단위인 중규모 지역에 대한 연구는 흔하지 않다. 본 연구의 대상 지역인 사천만 연안은 중규모 지역에 속한다. 본 연구에서는 중규모 지역의 지역성 구명을 위하여 여러 기능들을 종합적으로 분석하고자 한다. 이러한 점에서 본 연구는 우리 나라 지리학 연구에서 중규모 지역연구의 시범이 될 수 있을 것이며, 또한 본 연구의 결과는 지역사회의 발전계획 수립에 필요한 자료로 이용될 수도 있을 것이다.

본 연구는 <그림 1>과 같이 사천만과 이를 둘러싸고 있는 지역, 즉 사천만 연안 지역을 연구지역으로 설정하였다. 본 연구지역은 행정구역상으로 사천시의 사천읍, 축동면, 사남면, 서포면, 용현면, 곤양면, 남양1·2동을 포함하고 있다. 남해안에서 사천시·남해군·하동군으로 둘러싸인 내해를 진주만이라고도 부르는데, 이 경우 사천만은 진주만의

일부가 된다. 입구를 남쪽 방향에 두고 있는 사천만은 남북 길이가 약 15km에 달하지만 폭은 1~3km에 불과하며, 사천만 입구 외곽에는 삼천포항이 위치한다. 사천만의 북서부에서 곤양천과 가화천이 흘러들고 있는데, 특히 남강댐의 배수로인 가화천에 의한 담수 유입과 토사 운반은 사천만의 연안어장에 큰 피해를 주고 있다.

사천만의 동부 연안과 서부 연안은 지형적·인문적 특성이 대조를 이루고 있다. 동부 연안은 해안선이 비교적 단조롭고 사천읍을 중심으로 도시화가 많이 진행되었으며, 선상지와 범람원 또는 이들의 중간적 성격을 갖는 충적지들이 산재하여 비교적 규모가 큰 평야가 발달하였다. 반면 사천만의 서부 연안은 해안선이 극히 복잡하고 넓은 평야의 발달도 미약하다. 구릉성 산지들이 해안에 접하여 있고, 산지들 사이에 비교적 규모가 작은 간척지 평야들이 해안선을 따라 발달하였다. 사천만 연안의 북부는 특히 교통기능과 공업기능으로 주목되는 곳이다. 고려시대와 조선시대에는 조창(漕倉)이 설치되어 조세미를 운반하는 항구로서의 기능을 수행하였고, 오늘날에는 사천공항<sup>4)</sup>이 입지하고 있으며 남해고속국도와 대전-진주-통영간 고속국도가 교차함으로써 중요한 항공·육상교통의 기능을 수행하고 있다. 또한 진사지방공단, 사남농공단지, 서부경남첨단산업단지 등의 산업단지들도 이곳에 입지한다.

본 연구의 자료는 문헌조사와 현지답사를 통하여 수집되었다. 사천시청으로부터 사천만 연안의 지역개발에 관련되는 각종 자료를 수집하였고, 사천문화원에 소장되어 있는 사천시의 역사적 자료를 참조하였으며, 사천만 연안의 공단에 입지하는 산업체들을 방문하여 산업 자료를 수집하였다. 그리고 수산업협동조합, 어촌계를 통하여 수산업에 관한 통계자료를 수집하였고, 사천만 연안의 어촌들을 답사하여 수산업 활동에 관한 구체적인 자료도 수집하였다. 또한 제작 시기가 다른 지형도의 비교·분석을 통하여 사천만 연안의 지역 변화를 추적하는 데 이용하였다.

## 2. 사천만 연안의 교통 기능

그림 1. 연구지역

## 사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구

사천만은 1900년대 초까지 경남 서부지역의 중요한 해상교통 기능을 담당하였다. 사천만의 북부에서 남강까지의 직선거리는 8km, 진주시 도심부까지의 직선거리는 12km에 불과하다. 역사적으로 볼 때, 진주는 경남 서부지역에서 가장 큰 중심지였기 때문에 사천만 연안은 이곳으로 들어오는 중요한 관문 역할을 담당하였던 셈이다. 이러한 입지적 특성으로 인하여 사천만 연안은 고려시대 이래 조운(漕運)의 전초기지로 이용되었다. 사천만 연안에 설치되었던 고려시대의 통양창(通陽倉)과 조선 후기의 장암창(場岩倉), 영조(英祖)대의 가산창(駕山倉), 제민창(濟民倉) 등은 사천만이 조운의 전초기지였음을 말해 준다.<sup>5)</sup>

20세기에 들어와 육상교통이 발달하고 사천만 입구 외곽에 삼천포항이 발달함으로써 사천만의 해상 수로는 그 기능적 중요성이 크게 감소하였다. 근래에 사천만 연안은 항공교통과 육상교통의 측면에서 주목할 만하게 발전하였다. 사천만 연안의 북부에 입지한 사천공항은 경남 서부지역의 유일한 여객수송 공항인데, 이 공항을 통한 여객수송량은 1990년대 들어서 빠른 속도로 증가하고 있다. 또한 대전-진주-통영을 연결하는 고속국도가 사천시 북단에서 남해고속국도와 교차하는데, 이 고속국도의 함양-진주 구간이 1998년에 이미 개통되었고 나머지 구간도 수년 내에 개통될 예정이다. 이로써 오늘날 사천만 연안은 경남 서부지역에서 매우 중요한 항공·육상교통의 기능을 담당하고 있다고 하겠다.

### 1) 사천만 연안의 해상·육상·항공교통 기능

사천만은 고대로부터 20세기 초까지 중요한 해상교통로 역할을 담당하였다. 고려 성종 11년(992년) 전국에 13개(처음에는 12개)의 조창(漕倉)이 설치되었는데,<sup>6)</sup> 경상도에는 사주(泗州)<sup>7)</sup>의 통양창과 합포(合浦)<sup>8)</sup>의 석두창(石頭倉)이 있었다. 조세미는 국가 재정에 중요한 기여를 했기 때문에 조창이 설치된 곳에는 반드시 성(城)을 축조하여 조창의 운영과 안전에 만전을 기하였다. 사천만의 통양창에도 통양창성(通陽倉城)<sup>9)</sup>이 축조되었다. 조창의 운영은 고려말에는 왜구의 준동으로<sup>10)</sup> 어려움을 겪었지

만 조선 초기까지 지속되었다. 사천의 통양창은 조선시대에는 통양창(通洋倉)으로 존속하다가 조선 태종 3년(1403년)에 폐창되었다. 태종 3년에 경상도의 조운선 34척이 한꺼번에 침몰되는 사건이 일어나자, 경상도에서 조운제도가 폐지되고 세곡을 모아 육상교통로를 이용하여 운반하도록 결정하였던 것이다.<sup>11)</sup> 그런데 광해군 대에 들어와서는 연안의 20여개 고을에서 선박을 임대하여 세곡을 상납시키는 양상을 보였다. 『진양지(晉陽誌)』에 의하면, 진주의 부화곡면(夫火谷面)의 포구(浦口)에<sup>12)</sup> 있는 장암창은 당시 상경미를 선적하기에 유리한 조건을 갖춘 곳으로 판단되어 신설되었으며, 이에 속한 지역은 모두 진주에 소속된 9개 리(里)라고 하였다. 그러나 장암창은 진주 뿐만 아니라, 인근 고을들의 세곡도 함께 선적하여 중앙으로 운반하는 중요한 역할을 맡았던 것으로 보인다.

이러한 조세 운반에는 여러 가지 문제가 있었다. 선인(船人)들이 과적을 일삼아 해난사고가 빈발하였고, 선가(船價)의 지급도 막대하였다. 더구나 조세 운반의 기간도 지키지 못하는 경우가 많았다. 이러한 이유로 영조 35년(1759년) 9월 조창제를 다시 실시하지는 주장이 제기되었고, 그해 11월에 경상도 좌·우 조창을 진주 가산포<sup>13)</sup>와 창원 마산포에 설치하였다. 그리고 여기에 소속되는 선척의 부족분은 지역민 사유선인 지토선(地土船) 중에 기한이 다 된 것과 파손된 것을 수리해서 보충하였다. 다음 해인 영조 36년(1760년)에는 이러한 사업이 완료된 것으로 조정에 보고되었는데, 이 때 가산창에 소속된 선척은 20척이었다. 가산창에 소속된 고을들은 진주, 곤양, 하동, 단성, 남해, 사천, 고성, 의령 등 8개 읍이었다. 이 고을들의 세곡을 조창에 수납할 때 그것을 총괄하는 자는 진주 목사(牧使)였고, 세곡이 다 모아지면 3월에 선적하여 중앙으로 운송하는데, 이 때 책임자는 적량첨사(赤梁僉使)였다. 가산창은 1894년 동학란으로 파괴되었고, 현재는 사천시 축동면 가산리에 그 입지만이 확인될 뿐이다.

사천만에 입지하는 선진리는 고려시대부터 20세기에 들어서기까지 중요한 항구였다. 1912년 여흥부산기선(釜山汽船)과 조선우선회사(朝鮮郵船會社)가 조선기선회사(朝鮮汽船會社)로 합병됨에 따라

사천군 중남면의 선진항을 개척하여 부산-목포간 정기선을 기항토록 하였다. 그리하여 선진항에는 조선기선회사의 지점이 개설되었고, 진주 지방에 이르는 교통은 이 선로(船路)를 이용하였다. 그 당시 경남 서부지역에 진출한 일본인들은 거의 선진항을 통하여 들어왔다고 한다. 결국 선진항은 경남 서부지역의 내륙으로 통하는 중요한 관문 역할을 하였던 것이다.

1909년 12월에는 진주에서 사천을 통과하여 삼천포에 이르는 지금의 국도 3호선이 개통되었는데, 이 도로의 개통은 경상남도 최초의 신작로(新作路) 개통으로 알려져 있다. 이 노선에서는 1914년 6월에 경성직거자동부(京城織居自動部)에 의해 처음으로 노선운영(路線運營)이 개시되었다. 한편 일제는 1941년 진주-삼천포간 철도 건설에 착수하였으나, 그 후 이 사업은 태평양전쟁으로 중단되었다. 1913년 부산-마산을 연결하는 경남선(慶南線) 철도가 개통되었는데, 이 철도선은 1925년 6월에 진주까지 연장되었다. 1953년에는 개양-사천간의 사천선이 준공되었고, 1965년에는 진주-삼천포간의 진삼선(晉三線)이 개통되었다.<sup>14)</sup> 철도교통이 발달함으로써 경남 서부지역으로의 화물운송은 점차 철도편을 이용하게 되었고, 종래 선진항을 통해 들어오던 화물량은 크게 줄어들었다. 이와 같은 육상교통의 발달

로 사천만의 해상교통 기능은 점차 축소되어 오늘날 사천만은 소규모 선박들만이 연안을 왕래하는 수준으로 축소되었다. 더구나 삼천포항이 새로운 항만으로 발전함에 따라 사천만의 선진항이 갖고 있던 해상교통로서의 중요성은 더욱 줄어들 수 밖에 없었다.

일제는 태평양전쟁 수행을 위해 1940년부터 사천평야에 군용비행장을 건설하였는데, 이것이 오늘날 경남 서부지역의 유일한 공항인 사천공항의 전신이다. 1969년 11월에 대한항공의 서울-사천-진해 노선 취항이 인가되었고, 1970년 2월부터 사천공항을 통한 여객수송이 시작되었다. 1970년 4월에는 대한항공이 서울-대구-사천 노선을 개설하여 하루 2회 운항하였다. 그러나 1973년 8월부터는 공항 활주로의 확장공사로 휴항하다가 1975년 2월에 재취항하였다. 대한항공은 1977년 8월부터는 서울-사천간을 주 3회 운항하였고 사천-제주간 노선을 개설하여 매일 1회 운항하였다. 1991년 3월부터는 서울-사천간의 노선을 매일 3회로 늘려서 운항하였고, 1992년 4월부터는 아시아나항공이 서울-사천간을 매일 2회 운항하게 되었다. 이처럼 서울-사천간 항공노선은 개설수가 계속 증가하여 1999년 4월부터는 매일 왕복 8회의 노선으로 운항되고 있다.

<표 1>에서와 같이, 1990년대에 들어서 사천공

<표 1> 사천공항의 여객·화물수송 실적

	계		도착		출발	
	여객(명)	화물(톤)	여객(명)	화물(톤)	여객(명)	화물(톤)
1980	10,690	-	5,404	-	5,286	-
1985	35,460	-	17,965	-	17,495	-
1990	274,482	-	135,294	-	139,188	-
1991	338,307	1,484	135,323	593	202,984	890
1992	496,012	2,622	242,917	1,090	253,095	1,552
1993	598,540	4,367	275,240	1,347	323,300	3,020
1994	691,164	5,491	338,584	1,636	352,580	3,855
1995	814,261	4,885	406,249	2,324	408,012	2,561
1996	968,860	4,909	484,539	1,889	484,321	3,020

자료 : 교통부, 1986, 교통통계연보.  
건설교통부, 1996, 건설통계연보.  
사천시, 1997, 사천시통계연보.

## 사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구

항의 항공수송 여객수와 화물량은 급속히 증가하였다. 이러한 항공수송량의 증가는 경제발전이 따른 소득의 증대, 국내 항공망 체계 및 서비스의 질적 향상, 제2민항사인 아시아나항공의 등장에 따른 것이라고 할 수 있다.

한편 항공교통 이용객수의 증가는 고속버스나 철도를 이용하는 여객수의 감소와 밀접한 관련이 있을 것으로 추정할 수 있다. 진주-서울 간의 고속버스에 의한 연간 여객수의 변화를 보면, 1989년에 778,767명이던 것이 1990년에는 743,462명으로 감소하였고, 이러한 추세는 계속되어 1995년에는 548,169명으로 감소하였다. 또한 진주역에서의 승강객수의 변화를 살펴보면, 연간 승강객수가 1992년에 1,075,073명이던 것이 1993년에는 971,383명, 1995년에는 820,757명으로 점차 줄어들고 있다. 오늘날 경남 서부지역과 수도권 간의 여객수송 측면에서만 볼 때, 항공교통은 고속버스나 철도교통보다 큰 비중을 차지하고 있다.

역사적으로 보면, 사천만이 경남 서부지역의 관문 역할을 하였던 것은 사실이지만, 육로교통이 중심이 되는 근래에 와서는 사천만과 인접 수역이 사천시 내부에서 교통장애가 되고 있음을 부인할 수 없다. 그래서 사천시는 사천만 입구(사천시 대방동)에서 남해군 창선면을 연결하는 대방-창선간 연육교(連陸橋)를 건설하고 있다.<sup>15)</sup> 이 연육교가 완공되면 인근 지역은 남해의 수려한 해상경관과 교량의 예술적 조형미가 어우러져 사천시의 관광명소가 될 것으로 기대하고 있다. 또한 사천시는 서포면 자혜리와 용현면 주문리를 연결하는 사천대교<sup>16)</sup> 건설공사를 1999년 5월에 착공하였고, 곤양면 중항리와 사남면 통양리를 잇는 선진교도 건설할 예정이다. 그리고 사천시는 사천만 연안의 공업용지 구성에 따라 사천만 주위를 연계하는 해안도로를 건설하는 사업도 계획하고 있다.

오늘날 사천만 연안의 해상교통 기능은 거의 사라지고 삼천포항이 이를 대신하게 되었지만, 육상교통과 항공교통 기능은 보다 강화되어 사천만 연안은 경남 서부지역의 중요한 교통요지로 발전하였다. 최근에는 사천만 연안의 공업입지와 관련하여 진주시-사천읍-삼천포항을 연결하는 연담도시화 계획이 지역개발 차원에서 자주 거론되고 있어 이

지역의 교통기능은 앞으로 더욱 강화될 전망이다.

## 2) 군사적 요충지로서의 사천만 연안

사천만 연안은 해상교통의 요지였고, 진주로 들어가는 관문이었기 때문에 일찍부터 군사적 요충지로 간주되었다. 조선 초기 태종 15년(1415년)에 병마사의 사천진이 설치되었고, 세종 24년(1442년)에는 사천읍성이 축조되었다. 세조 3년(1457년)에는 조선초기의 군제를 바탕으로 진관체제(鎭管體制)<sup>17)</sup>를 만들었는데, 이 때부터 사천은 진주진관의 제진(諸鎭)으로 편입되었다. 임진왜란이 일어나자, 5월 20일 경에 고성으로부터 쳐들어온 왜적에 의하여 사천은 적의 손에 들어갔다. 그리하여 왜적이 진주를 침공하려 하자 초유사(招諭使) 김성일은 용진자를 시켜 남강을 건너 적을 격퇴시키고, 다시 군사를 나누어 사천성 아래까지 진격하여 적을 고성으로 퇴각시켰다. 왜적은 사천에서 패하여 물러갔다가 다시 침입하곤 하였다. 당시 사천은 진주로 들어오는 길목이었기 때문에 전략적으로 매우 중요한 지점이었다.

사천만은 임진왜란 때 이순신 장군이 왜군과의 해전에서 승리를 거둔 곳이기도 하다. 1592년 5월 29일 사천만의 선진 앞바다에서 사천해전이 벌어졌는데, 이 해전에서 전라좌수사 이순신은 거북선을 처음으로 투입하여 적의 함선 12척을 격파하여 승리를 거두었다. 北島万次는 사천해전(泗川海戰)을 다음과 같이 기술하고 있다.

1592년 5월 29일 이순신은 우후(虞侯: 우수사) 이몽규와 함께 전선 23척을 이끌고서 출진하여 노량 앞 바다에서 전선 3척을 이끌고 왔던 원군의 경상우 수군과 합류하였던 것이다... 경상·전라 양수군이 합류한 뒤 일본 수군의 배 한척이 곤양으로부터 해안을 따라 도망치고 있었다. 이순신의 선봉계장인 방담첨사(防踏僉使) 이순신(李純信)과 남해현령 기효근 등이 그 배를 쫓아갔는데, 일본군이 육지로 올라가 달아나므로 그 배에 충돌하여 태워버렸다.

사천에 진을 치고 있던 일본군은 지형이 험준한 곳에 연하여 긴 뱃과 같이 진을 치고, 산정에 진을

두고서 장막을 설치했다. 해안에는 누각이 같은 모양의 배 12척이 홍백의 깃발을 나무끼면서 정박하고 있었다. 조선 수군이 이 선박을 공격하려 하여도 화살이 닿지를 않았다. 또한 선박을 태우려 하여도 썰물 때문에 판옥선(板屋船)에는 충돌할 길이 없었다. 이순신은 “일본군은 높은 곳에 있고 조선군은 낮은 곳에 있어 지형이 불리하다. 우리가 퇴거하는 모습을 보이면 일본군은 반드시 추격해 올 것이므로 먼 바다에 나아가 이를 격멸하도록 하자”고 제장(諸將)에게 전하고 배를 후퇴시켰다. 그러자 일본군은 수륙으로 나누어 추격해 왔는데, 그 때 조류가 바뀌어 사천만은 만조가 되었다. 이에 거북선이 등장한 것이다.

이순신은 왜구의 내습에 대비하여 특별히 거북선을 고안했던 것이며, 그것은 전두에 있는 용두구에서 대포를 발사할 수 있고, 귀갑이 되는 배의 덮개에는 도추(刀錐)를 박아 놓았고, 배 안에서는 밖이 보이지만 밖에서는 안을 볼 수 없도록 되어 있었다. 일찍이 15세기 전반 거북선의 발안이 있었지만 이를 실전에 처음 사용한 것은 이 전투였다. 거북선을 선두로 한 조선 수군은 천지총(天字銃)·지자총(地字銃) 등의 화기를 사용하여 사천의 일본선을 당파분멸시켰다. 이 해전에서 이순신 및 군관봉사(軍官奉事) 나대용 등이 조총에 맞았고, 전종사(前奉事) 이설이 화살에 맞았지만 위험한 지경에 이르지는 않았다.

1597년 1월 왜적은 또 다시 우리 나라에 쳐들어와 사천만의 선진에서 왜채(倭寨)를 구축하게 하였다. 한편 이에 맞선 우리측 군대는 명나라 중로제독(中路提督) 동일원이 이끄는 병력 26,000여명과 경상우병사 정기룡이 거느리는 조선군 2,000여명이 있었다. 동일원은 1598년 9월 20일 진주를 공략함으로써 왜군을 섬멸하기 위한 작전을 개시하였다. 동일원은 진주를 탈환한 다음에 왜군을 추격하였는데, 9월 28일에는 사천성에서 적군을 크게 무찔렀다.

이에 왜군은 패주해 사천 선진왜채(船津倭寨)로 들어갔다. 선진왜채는 3면이 바다로 둘러싸여 실로 공략하기 어려운 지형을 갖추고 있었다. 10월 1일 이른 아침부터 동일원이 지휘하는 조명(朝明) 연합

군은 선진왜채를 포위하여 공격하였고, 전투는 치열하게 전개되었다. 그런데 뜻밖에도 조명 연합군의 폭약재가 폭발하는 사고로 인하여 전열이 흐트러지게 되었다. 이 광경을 본 왜군은 일시에 각종 총포를 쏘면서 성밖으로 역습해 나왔고, 조명 연합군은 왜적을 쳐부수는 데 실패하고 말았다. 이에 11월 18일 밤 이순신은 철수하는 왜군에게 일대 타격을 가했는데, 이것이 임진왜란의 마지막 대전투인 노량해전(露梁海戰)이었다. 노량은 사천만으로 통하는 길목에 위치한다. 숙종대(肅宗代 : 1675~1720년)에 이르러서는 선진리성에 진보(鎭堡)를 설치하고, 이곳을 전선소(戰船所)라 명하였다. 이 전선소에는 전선(戰船), 병선(兵船), 정탐선(偵探船) 등의 군선을 배치하여 바다를 지켰으나, 구한말 때 폐지되었다.

사천만 연안이 역사적으로 중요한 해상 군사기지 기능을 수행하였으나, 해상교통로서의 기능이 쇠퇴함에 따라 사천만 연안은 더 이상 중요한 해상 군사기지지로서의 기능을 수행하고 있지 않다. 그러나 사천만 연안의 사천공항에 오래 전부터 공군기지(훈련비행단)가 주둔하고 있기 때문에 사천만 연안의 군사 기능이 소멸한 것은 결코 아니다. 진주에 입지하는 공군교육사령부와 관련하여 사천공항은 공군군용기 훈련장으로 활용되고 있는 것이다. 이를 통해 볼 때, 오늘날에도 사천만 연안은 군사적으로 중요한 지역이라 할 수 있다.

### 3. 사천만 연안의 수산업 기능

조선 후기의 사천만 연안은 해산물 생산이 매우 풍부하였다. 주요 해산물은 미역, 전복, 홍합, 해삼, 문어, 황어, 은구어, 게, 굴조개, 조기, 송어, 낙지 등이었으며, 특히 어염(魚鹽)이 많이 생산되어 지역 주민들의 큰 소득원이 되었다. 현재 사천시의 수산업 가구수는 경남 수산업 가구의 21.7%를 차지하고, 수산업 인구는 경남 수산업 인구의 23.9%를 점유한다. 이와 같이 사천시는 통영, 거제, 남해와 함께 경남의 중요한 수산업 지역이다. 특히 사천만 입구의 외곽에 자리잡고 있는 삼천포항은 남해안에서 가장 중요한 어업 기지의 하나이다. 사천만 연안은 각종 수산자원이 풍부하여 오래 전부터 어촌

사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구

<표 2> 사천만 연안 지역의 어선보유 현황 (1996년)

(단위: 척)

	1톤미만	1~5톤	5~10톤	10~30톤	30~50톤	50~100톤	100톤 이상
서포면	41	94	2	-	-	-	-
곤양면	50	32	-	-	-	-	-
용현면	19	17	1	-	1	-	-
사천읍	1	2	-	-	-	-	-
기타(면지역)	1	8	-	-	-	-	-
읍면지역 합계	112	153	3	-	1	-	-
구삼천포시	84	550	101	117	158	37	7
사천시 총계	196	703	104	117	159	37	7

자료: 사천시통계연보, 1997년

주민들의 생계 터전으로 이용되어 왔으나, 근래에는 육지로부터 토사와 오염물질이 유입되면서 수산업은 급속도로 쇠퇴하고 있다.

사천만 연안 지역은<sup>18)</sup> <표 2>에서와 같이 총 269척의 어선을 보유하고 있는데, 이 중에 10톤 이상의 배는 단 1척 뿐이고, 대부분(98.5%) 어선들은 5톤 미만의 소규모 어선이다. 반면에 구삼천포시는 총 1,054척의 어선을 보유하고 있는데, 이 중에 10톤 이상의 선박이 319척이나 된다. 사천만 연안 지역의 수산업은 매우 영세적이고, 또한 사천만의 수심이 매우 얇기 때문에 규모가 큰 어선들이 출입할 수 없고, 이에 따라 근해어업 중심의 어촌은 발달하지 못하였다.

<표 3>에서와 같이 사천만 연안에는 13개의 어촌계가 있다. 그 중 노룡, 남양, 용현, 선진, 곤양, 중항 등 6개 어촌계는 삼천포수협에 속해 있고, 서포면에 위치한 중촌, 구포, 구량, 조도, 신소, 선전, 비토 등 9개 어촌계는 사천수협에 속해 있다. 어촌계 설립시기에 행정구역상 사천군에 속하던 용현, 선진, 곤양, 중항 등 어촌계들은 영세한 사천수협보다는 규모가 큰 삼천포수협에 가입하였다.

현재까지 사천만 연안의 수산업에서 가장 중요한 것은 굴(石花) 양식업이다. 우리 나라의 굴 양식업은 1970년대에 미국으로의 수출과 함께 크게 확충되었는데, 오늘날 굴은 수산물 수출에서 가장 중요한 품목으로 자리잡고 있다. 1997년에는 굴 수출액이 1억불을 초과하였는데, 이 굴 생산량의 대부

분은 경남 남해안 지역이 차지하고 있다. 사천만 연안의 굴 양식업은 동부연안에서는 주로 투석식에 의하여 양식되고, 서부연안의 굴은 걸대식으로 양식된다. 그러나 진양호로부터 가화천(加花川) 방수로(放水路)<sup>19)</sup>를 통하여 많은 방류수가 토사와 함께 사천만으로 유입될 때는 토사의 퇴적과 해수의 담수화로 굴을 비롯한 어패류 양식업은 심각한 피해를 입게 된다.

남강댐의 가화천 방수로 건설과 관련하여, 1960년대 후반에 사천만 연안의 어촌가구별로 정부의 보상사업이 수행되었다. 당시 사천만 연안의 모든 어촌가구는 예상되는 담수 피해액에 따라 보상을 받았다. 보상사업이 이미 실행되었기 때문에 지금은 가화천 방수로를 따라 방류되는 담수에 의한 피해에 대해 사천만 연안의 어민들은 더 이상 피해보상 요구를 할 수 없게 되었다. 그런데 1998년 여름의 경우, 사천만으로 많은 담수가 방류되었고, 이로 인해 목재를 비롯한 많은 부유물들이 떠내려와 어패류 양식업은 많은 피해를 입었다. 그러나 행정당국은 파손된 정치망 밧에 대한 피해의 일부만 보상하였을 뿐 양식 어패류 피해에 대해서는 일체 보상하지 않았다. 주민들과의 면담에 의하면, 진양호 방류수에 의한 양식업 피해는 대략 3년 1회의 주기로 반복되는 것으로 확인되고 있다.

사천만 연안의 수산업 가구수는 1990년대부터 크게 감소하고 있으며, 수산물 생산량도 급격히 감소하고 있다. 이것은 남획과 환경오염으로 인한 수



&lt;표 3&gt; 사천만 연안의 어촌계 현황(1999년)

어촌계명	주소	가구(인구)		어촌계 구성원수				수산물생산실적		
		전체	어가	총수	전업	겸업	피고용	물량(M/T)	금액(백만원)	주생산품종
송포	사천시 송포동 1230	765 (2,735)	124 (420)	122	14	102		138	365	굴, 송어, 노래미, 도다리
노룡	사천시 노룡동 593	148 (592)	137 (312)	70	24	46		140	319	송어, 우럭, 노래미
남양	사천시 대포동 412-7	173 (572)	158 (270)	96	18	78		185	328	굴, 송어, 농어, 도다리
용현	사천시 용현면 금문리 521	798 (3,192)	495 (520)	108	11	92	5	95	265	굴, 송어, 노래미, 도다리
선진	사천시 용현면 선진리 916	492 (1,476)	378 (1,134)	56	16	40		256	615	굴, 송어, 노래미, 도다리
곤양	사천시 곤양면 중항리 267	467 (2,231)	163 (423)	45		45		286	730	굴, 송어, 노래미, 도다리
중항	사천시 곤양면 중항리 952	95 (380)	60 (240)	57	12	45		180	315	굴, 송어, 농어, 도다리
조도	사천시 서포면 조도리	88 (292)	74 (235)	62	2	60		170	511	굴, 바지락, 낙지, 재첩
구랑	사천시 서포면 구랑리	183 (582)	140 (250)	75	3	72		142	506	굴, 바지락, 낙지, 새우, 송어
구포	사천시 서포면 구포리	96 (294)	84 (252)	70	5	65		192	902	굴, 바지락, 피조개, 낙지, 송어
중촌	사천시 서포면 자혜중촌리	398 (724)	215 (540)	116	7	109		159	911	굴, 바지락, 피조개, 낙지, 송어
선전	사천시 서포면 선전리	230 (773)	224 (612)	98	7	91		400	1,608	굴, 바지락, 낙지, 망둥어, 송어
비토	사천시 서포면 비토리	143 (505)	141 (483)	126	12	114		405	2,036	굴, 바지락, 피조개, 낙지, 넙치
계	-	4,076 (14,348)	2,393 (5,691)	1,101	131	959		2,748	9,411	-

자료 : 수산업협동조합중앙회, 1997, 어촌계현황, pp.290-333.  
사천시 해양수산물, 1999, 어촌계현황(미발표 자료).

산자원 감소와 함께 주민들의 수산업 기피 현상에서 기인한 것으로 보인다. 가화천 방수로를 통해 흘러드는 남강댐 방류수의 영향으로 인해 토사 퇴적이 지속적으로 진행되어 수심이 얕아지고 갯벌은 매년 확대되고 있다. 사천만은 갯벌이 넓어 오염물질에 대한 자정 능력은 높은 편이지만, 가화천, 사천강, 곤양천, 길호강, 죽천 등으로부터 생활 오수와 축산 폐수 등 오염물질이 지나치게 흘러들고 있어 수산업에 심각한 문제가 되고 있다. 주민들의

주장에 의하면, 1960년대까지는 사천만 연안에서 질푼, 파래, 미역 등 많은 수초(水草)들이 자랐지만 근래에는 이러한 수초들이 거의 사라졌다고 한다. 사천만 연안에서 수초가 자라지 못하는 것은 해수 오염에 기인하는 것으로 판단되며, 최근에는 연안을 따라 공단들이 조성되고 있어 수산업의 전망은 더욱 어두운 실정이다.

#### 4. 사천만 연안의 산업기지화

## 사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구

사천만 연안 지역은 근대공업의 입지에 매우 유리한 조건을 갖추고 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이, 2개의 고속국도와 사천공항에 인접해 있고, 삼천포항을 외항으로 끼고 있어 교통이 편리하며, 진주시의 상평공단을 비롯하여 창원시와 광양시의 공업단지들이 인접하고 있어 이들과의 지역연계성을 강화할 수 있고, 특히 진주시의 여러 대학들은 우수한 기술 노동력의 중요한 공급원이 될 수 있다. 1990년부터는 농공단지와 지방공업단지들이 활발하게 조성되면서, 사천만 연안은 진주시와 함께 경남 서부지역의 가장 중요한 공업지역으로 성장하고 있다.

정부가 추진한 농외소득개발사업의 일환으로 사천시는 사남, 송포, 곤양에 농공단지를 조성하였다. 사천시 사남면 유천리 일대의 17.5만평 부지에 1988년 12월 사남농공단지가 지정되었고 이 농공단지는 1992년 4월 준공되었다. 1997년 말 현재 사남농공단지에는 21개 업체가 입주하고 있는데, 업종별로는 기계-금속업체가 14개, 화학업체가 2개, 식품업체가 2개이며, 여기에 고용된 종업원수는 모두 1,019명이다. 1988년 11월 사천시 곤양면 서정리 일대 2.6만평 부지가 곤양농공단지로 지정되고, 1990년 6월에 준공되었는데, 이 농공단지에는 7개 업체가 입주해서 186명을 고용하고 있다. 또한 사천시 송포동 1538번지 3.2만평 부지가 1989년 12월 송포농공단지로 지정되어 1991년 2월 준공되었는데, 이 송포농공단지에는 13개 업체가 가동하고 있으며, 이 업체들은 297명을 고용하고 있다. 이상의 3개 농공단지에는 1997년 말 현재 기계-금속업, 음식료품, 화학업 등의 41개 업체가 입주하여 총 1,502명이 고용되어 있다. 그 종업원수의 약 57%에 해당하는 850명은 타시군 거주자인데 이 중에 대다수가 진주에서 출퇴근한다.

최근 사천만 연안 지역은 1992년 삼성항공의 입주를 계기로 첨단산업지역으로의 성장이 기대되고 있다. 정부는 1991년 12월 사천시 사남면 유천리, 방지리, 월성리 일대와 사천읍 용당리 일대의 77.4만평 부지를 진사지방공단으로 지정하였다. 공단부지의 토지이용은 공업용지 78.1%, 주거용지 5.8%, 공공시설용지 16.1%로 계획되었다. 진사지방공단 조성공사는 1994년 3월에 시작되었는데, 2000년에

준공될 예정이다. 이 공단은 항공산업에 관련되는 업체들의 입주를 목표로 인근에 이미 준공된 사남농공단지와 계획 중인 서부경남첨단산업단지와 연계될 수 있도록 계획되었다. 1995년부터 삼성항공과 대우중공업을 비롯한 여러 산업체들이 입주하였다. 삼성항공은 1997년에 KF-16 전투기 한국산 1호기를 이미 출고하였고, 1999년까지는 모두 72대를 생산할 계획이다.

또한 1997년 2월 사천시 사남면 방지리·초전리와 용현면 선진리 일대 88.8만평(육지부 44.5만평, 해면부 44.3만평) 부지가 서부경남첨단산업단지 지정 고시되었다. 이 공단에는 항공기부품, 수송기기, 전자·전기기기, 정보기기, 신소재 등의 업체들을 유치할 계획이다. 1999년 초에 이미 육지부 44.5만평 부지에 공단조성 공사가 시작되었고, 2000년부터는 공장 입주가 가능할 것이다. 이상의 5개 공업단지 외에도 사천시는 1994년에 사천만 서부 연안의 곤양면 대진리와 서포면 조도리 일대에 95.3만평(육지부 26.9만평, 해면부 68.4만평) 부지에 광포만지방산업단지(가칭)를 조성하는 구체적인 계획을 수립하고, 현재 중앙정부와 지방산업단지 지정 승인을 협의 중에 있다.

사천만 연안은 광양만-진주권 광역개발 차원에서 그 중요성이 크게 부각되고 있다. 경상남도는 사천만 연안의 진사지방공단, 서부경남첨단산업단지, 광포만지방산업단지를 외국인투자자유지역으로 지정하기 위해 중앙정부와 협의 중에 있다. 또한 중앙정부 및 지방정부가 구상하는 경남 서부지역의 지역개발 차원에서는 진주시-사천읍-삼천포항을 연결하는 발전축이 자주 거론된다. 이 경우에 사천만 연안은 발전축의 중심에 위치한다. 이러한 계획들이 아직 확정된 것은 아니지만, 현재의 추세로 보아 사천만 연안은 앞으로 경남 서부지역의 중심적 공업지역으로 발전할 것이 예상된다.

사천만 연안은 관광산업이 발달할 수 있는 유리한 조건을 갖추고 있다. 사천만의 남쪽에는 한려해상국립공원, 서쪽에는 경관이 빼어난 와룡산(798m), 중앙부에는 선진공원이 자리잡고 있다. 사천시 대방동과 남해군 창선면을 연결하는 대방-창선간 연육교(連陸橋) 공사가 2002년에, 그리고 서포면 자혜리와 용현면 주문리를 연결하는 사천대교 공사가

2004년에 준공될 예정이다. 또한 사천시는 곤양면 중항리와 사남면 통양리를 연결하는 선진교 건설과 사천만을 일주하는 해안도로 건설을 계획하고 있다. 이러한 건설 공사가 완료되면 이 지역의 관광 자원 개발은 매우 용이해질 것이다. 사천시는 서포면의 비토섬을 관광지 및 전원주거지역으로 개발할 계획을 세운 바 있다.<sup>20)</sup> 최근에는 지역개발계획 차원에서 사천만 연안의 관광자원이 이 지역의 공업 단지들과 어떻게 조화를 이루면서 개발되어야 하는가에 대한 논의가 활발히 이루어지고 있다.

## 5. 요약 및 전망

본 연구는 사천만 연안의 지역 변화를 교통·수산업·공업 기능의 변화를 중심으로 고찰하였다. 역사적으로 보아, 사천만 연안은 경남 서부지역의 관문 역할을 수행하였으며, 그로 인해 이 지역은 군사적 요충지로 간주되었다. 이것은 사천만 연안이 경남 서부지역의 중심지인 진주에 가장 근접한 해안이라는 입지성에 기인한 것이다. 오늘날에는 사천만의 외곽에 위치한 삼천포항이 해상교통 기능을 대신하게 되었고, 사천만 연안은 그 대신 육상교통과 항공교통의 요지로 등장하고 있다. 또한 사천만 연안에 공공비행장이 건설되고, 진주시에 자리잡은 공공교육사령부와 연계되고 있음을 보아 과거 이 지역의 군사적 요충지 기능이 다른 양상으로 계승되었다고 할 수 있다.

사천만 연안은 갯벌이 넓고 각종 수산자원이 풍부하여 일찍부터 양식업과 어로업이 활발하였다. 그러나 1960년대부터 진양호 방수로를 통해 담수가 유입되면서 양식업이 피해를 입고 있으며, 토사의 퇴적으로 수심이 얕아져 큰 어선들의 출입이 불가능하게 됨으로써 영세한 연안어업만 겨우 명맥을 이어가고 있을 뿐이다. 더구나 최근에 공업단지가 조성되면서 사천만으로의 오폐수 유입 가능성이 더욱 높아지고 있다. 이러한 해안지역의 환경 악화와 주민들의 수산업 기피 현상으로 사천만 연안의 수산업 기능은 점차적으로 쇠퇴하고 있다.

사천만 연안에는 1990년대에 들어와 3개의 농공단지와 2개의 지방산업단지가 조성되면서 진주시 공업지역과 연계하여 경남 서부지역의 중요한 산업

기지로 발전하고 있다. 사천만 연안은 육상교통과 항공교통을 편리하게 이용할 수 있고, 넓은 공장부지 확보가 용이하여 공업입지에 매우 유리한 조건을 갖추고 있다. 특히 진사지방산업단지와 서부경남첨단산업단지에는 항공산업을 중심으로 국내외의 첨단기술 산업체들의 입주를 목표로 하고 있다. 이러한 공업단지의 조성으로 산업체들의 입주로 말미암아 외래 인구의 유입이 매년 증가되고 있다. 그러나 아직도 각종 도시시설이 부족하여 많은 근로자들은 진주시에서 통근하고 있다.

사천만 연안의 육상 및 항공교통 발달과 남해안의 여러 섬들을 연결하는 교량건설은 지역 관광자원의 개발가능성을 더욱 구체화시키고 있으며, 지역개발계획 수립에서 관광산업은 매우 중요한 관심 대상이 되고 있다. 남해안의 한려해상국립공원과 진주시의 역사적 관광자원을 연계하여 사천만 연안을 중심으로 사천시-남해군-진주시를 일주하는 관광루트 개발도 가능할 것으로 본다.

이상의 내용과 같이, 본 연구는 사천만 연안의 지역 변화로서 전통적 기능인 해상교통과 수산업이 쇠퇴하고, 새로운 기능으로 육상교통, 항공교통, 공업기능 그리고 관광기능이 발달하고 있음을 확인하였다. 이 과정에서 사천만 연안의 전통적 해상교통 기능이 오늘날의 육상교통과 항공교통 발달을 가져왔으며, 이러한 교통기능의 발달은 다시 공업입지에 유리한 조건을 제공함으로써 급격한 지역 변화를 초래하고 있다고 본다. 시대를 달리하면서 기술 변화가 일어나고, 그에 따라 경제적 환경이 달라지면서 지역 발전을 주도하는 핵심적 기능들도 변화하기 마련이다. 그러나 이 과정에서 지역의 핵심기능 변화는 지역의 역사적 전통과 밀접한 관계를 갖고 일어나고 있음을 확인할 수 있다.

## 註

- 1) 어촌의 기능변화에 관한 지리학적 연구로서 다음의 두 논문이 주목할 만하다. 김일기(1988)는 "곰소만의 어업과 어촌 연구"에서 서해안 곰소만의 현지조사를 통하여 어촌의 입지, 기능, 지역개발, 수산업 경영을 조사 분석하고, 해양환경, 어로, 수산물 저장기술, 수산업 유통구조 등을 어촌의 생성과 발달 및 공간적

## 사천만 연안의 지역 변화에 관한 연구

- 전개과정의 주된 요인으로 파악하였다. 특히 어로기구나 어로방법, 소금의 생산과정, 파시경관, 포구취락의 공간구조에 대해서는 면담을 비롯한 다양한 자료를 통하여 복원하였다. 또 김부성(1996)은 “천수만 지역의 어촌 분포와 변화”에서 어촌의 분석 단위를 어촌계, 어항, 행정단위 어촌과 자연부락 어촌 등으로 설정하고, 어촌의 성장과정에서 천수만 간척사업에 의하여 초래된 변화를 추적하였다. 사천만은 곰소만이나 천수만보다는 규모가 작지만, 본 연구의 결과는 김일기와 김부성에 의하여 수행된 두 연구의 결과와 비교될 수 있을 것이다.
- 2) 사천만 연안과 그 인접 지역에는 선사·역사시대(先史·歷史時代)의 유적이 다수 분포한다. 선사시대의 유적으로는 서포면(西浦面) 구평리(舊坪里)의 신석기시대 조개무지가 있고, 청동기시대에 해당하는 사남면(西南面) 방지리(芳芝里) 유적, 용현면(龍見面) 덕곡리(德谷里) 지석묘군(경상남도 기념물 제40호), 삼천포 신벽동(新碧洞) 지석묘군(경상남도 기념물 제39호), 삼천포 늑도(勳島) 유적 등이 있다(경상대학교 박물관, pp.17-18). 이와 같은 선사시대 유적의 분포를 보아 사천만 연안은 선사시대부터 인류생활의 중요한 무대가 되었던 것으로 보인다.
  - 3) 남혜령(1998)이 “여주 지역 경제기반의 변화와 지역 특성 연구”에서 사용한 분석기법은 본 연구에 시사하는 바가 크다. 남혜령은 여주 지역의 경제기반이 벼농사를 중심으로 하는 농업으로부터 1980년대 중반 이후의 공업(특히 도자기 산업)으로 전환되는 과정을 다루고 있다.
  - 4) 사천공항은 사천시 사천읍에 자리잡고 있다. 사천공항은 진주공항으로 불리기도 한다.
  - 5) 영조 39년 각 도(道)에 창고를 지어 이를 제민창(濟民倉)이라 하고 각 도의 흉황(凶荒) 때에 해당 지역 내의 진휼에 대비하되, 기존의 교제창(交濟倉)과 마찬가지로 타도 지역의 기근에는 해당 곡식을 운송해 도움을 줄 수 있도록 하였다. 그리하여 경상도와 전라도에는 각각 좌우의 제민창을 설치하고, 충청도와 강원도에는 각각 1개의 제민창을 설치하게 하였다. 경상도에는 이미 기능하고 있던 포항창이 좌제민창으로 되었기 때문에 사천에 우제민창을 추가로 설치하게 되었다(경상대학교 박물관, 1996, pp.116-117).
  - 6) 고려시대의 13개 조창은 경상도·전라도·양광도·교주도·서해도 해안연변과 내륙의 한강변 등 모두 남부 5도에만 있었는데, 그것은 국방지대인 양계의 조세는 개경으로 보내지 않고 현지의 경비로 조달하였기 때문이다. 조창에서 수합한 세곡을 조선에 실어 개경의 경창(京倉)에 운반케 하는 조운은 고려 국가재정의 근원이었다.
  - 7) 당시의 사주는 오늘날의 사천이다. 사천은 신라에 편입되면서 사물현(史勿縣)으로 불리고, 경덕왕 때에

사수(泗水)라고 고치게 되었다. 고려 현종은 사수를 ‘풍폐지향(豊沛之鄕)’이라 하여 사주(泗州)로 높임으로써 고려시대에는 오늘날의 사천이 사주로 불리었다. 조선 태종 13년에 지방제도가 획기적으로 개편될 때, 사주는 사천(泗川)으로 개칭되었다.

- 8) 오늘날의 마산에 위치하였다.
- 9) 통양창성은 현재의 사천시 용현면(龍見面) 선전리(船津里) 구룡 주위의 선지리성 안에 위치했던 것으로 추정한다(경상대학교 박물관, 1996, p.120).
- 10) 왜구는 고려 고종(高宗) 10년(1223년)부터 남해안 지방에 출몰하기 시작하여 조선 세종(世宗) 25년(1443년)까지 약 220년 동안 우리 나라 해안지방 주민들에게 막대한 피해를 주었다. 일본의 겸창막부(鎌倉幕府)의 몰락(1333년)을 전후하여 약 60여년간 대혼란기에 있던 일본사회는 전란과 식량부족으로 심한 곤경에 처해 있었다. 당시 혼수에 있던 막부정권은 규슈를 비롯한 도서지방 주민들을 통솔할 능력이 없었으며, 정치적 혼란이 심화됨에 따라 도서지방 주민들 가운데 다수가 지방토호의 지휘 아래 해적(海賊)으로 변신하게 되었다(최영준, 1990, p.114).
- 11) 『慶尙道續撰地理誌』에 의하면 태종 3년 이후 경상도의 김해·창원·함안·밀양·양산 등 낙동강 연안의 고을들은 세곡을 배에 싣고 낙동강을 거슬러 올라가 상주에서 문경새재를 넘어 충주 경원창(慶源倉 : 후의 가흥창(可興倉))에 운반하고, 나머지 고을들은 전부(田夫)들을 시켜 바로 육로를 거쳐 충주 경원창에 세곡을 납부하였던 것이다(경상대학교 박물관, 1996, p.120).
- 12) 부화곡면 포구는 오늘날의 사천시 축동면 구호리에 위치하였다.
- 13) 가산포는 오늘날의 사천시 축동면 가산리에 위치하였다.
- 14) 1980년대부터 버스교통이 발달하면서 진삼선의 여객수가 줄어들었다. 결국 1990년대 초에 사천-삼천포간의 철도는 폐쇄하여 국도3호선으로 변경·포장되었다. 단지 개양-사천간 철도는 군수물자 수송용으로 현재까지 유지되고 있다.
- 15) 사천시 대방동과 남해군 창선면 사이의 총연장 3,835m(교량 5개 1,468m; 도로 폭 14.5m)를 연결하는 교량이다. 이미 1996년 2월에 착공하여 공사가 진행중인데, 총 공사비로 1,514억원을 투입하여 2002년 2월에 준공할 예정이다.
- 16) 사천만을 중앙에 두고 동서로 떨어져 있는 용현면 주문리와 서포면 자해리를 연결하는 교량이다. 교량 길이는 2.06km이고 부수적인 도로 길이는 5.37km이다. 계획상으로는 1,698억원을 투입하여 1999년 5월 19일에 착공하여 2004년에 준공할 예정이다.
- 17) 조선시대의 군체에 있어서 중요한 것은 지방군이였다. 세조 1년(1455년)에는 이 때까지 북방의 익군(翼

軍)과 남방의 영진군(營鎭軍)으로 이원화되어 있던 군사조직을 북방의 예에 따라 군익도(軍翼道)의 체제로 통일하였다. 각 도(道)를 몇 개의 군익도로 나누고, 각 군익도는 다시 중익·좌익·우익으로 편성하여 인근의 여러 고을들을 소속시킴으로써 하나의 군사단위를 이루도록 한 것이었다. 이것이 2년 뒤에는 다시 진관체제로 변경되어 지방군제의 완성을 보게 되었다. 진관체제는 군익도의 중첩성을 지양하고 거진(巨鎭)을 중심으로 주변의 여러 진들을 이에 속하게 하여 하나의 진관으로 편성하는 것이었다. 진관체제 하에서는 병마절도사(兵馬節度使)가 있는 곳을 주진(主鎭)이라 하였고, 군사적 요충지에는 거진 등 대소의 진이 있었다.

- 18) 행정적으로 구삼천포시에 소속되었던 남양동은 그 위치로 보아 사천만 연안에 포함되지만, 여기서는 자료수집의 문제 때문에 사천만 연안 지역에서 배제되었다.
- 19) 1937년 10월에 남강치수사업(南江治水事業) 5개년 계획의 일환으로 방수로(放水路) 공사가 착공된 바 있었다. 이 사업은 당시 진주군 나동면 류수리에서 곧양면 가화리, 축동면 가산리를 관통하는 방수로를 내어 홍수 때 남강의 물을 사천만으로 방류시킴으로써 남강 연안 뿐만 아니라, 낙동강 하류의 범람 피해를 줄이려는 데 그 목적이 있었다. 이 공사는 당시 수년간 계속되었으나, 제2차 세계대전으로 완공을 보지 못한 채 중단되었다. 현재의 방수로는 결국 1960년대 말 남강댐 공사의 일환으로 이루어 졌다.
- 20) 사천시는 1999년 2월 서포면 비토섬에 가칭 '우주센터' 유치 계획을 발표한 바 있다.

## 文 獻

경남개발연구원, 1997, "진사지방공단의 현장프로프," 진사지방공단, 제27호, pp.97-100.

경상대학교 박물관, 1996, 사천 유천리 제민창지, 경상대학교 박물관 연구총서, 제15호, pp.15-21.

고석남, 1992, "진주-사천-삼천포권의 연담개발 필요성," 경남 서부권 광역개발방향 심포지엄 자료집, 대한상공회의소, pp.17-43.

광철홍, 1996, "경남 제조업고용의 지역별 성장과 업종구조: 1981-1995," 지역과 문화의 공간적 전개, 목산 장보웅박사 화갑기념 논총, 보진제, pp.191-221.

광철홍 · 이전, 1997, "경남 서부지역의 중심지 세력권 변화와 주민 통근행태 연구: 진주 도시권지역의 통근-역통근을 중심으로," 한국지역지리학회지, 제3권 1호, pp.13-34.

권내현, 1992, "18-19세기 진주지방의 향촌세력 변동과 임술농민항쟁," 고려대학교 대학원 석사학위논문.

김부성, 1996, "천수만 지역의 어촌 분포와 변화," 문화역사지리, 제8호, pp.19-36.

김 영, 1992, "진주-사천-삼천포권의 도시개발 방향," 경남 서부권 광역개발 방향 심포지엄 자료집, 대한상공회의소, pp.44-74.

김일기, 1988, "곰소만의 어업과 어촌연구," 지리학논총, 별5호, 서울대 박사학위논문, pp.1-202.

김태연, 1988, "남강댐 방류에 따른 사천만내의 수위변동 분석," 경상대학교 대학원 석사학위논문, pp.17-20.

남궁봉, 1990, "하천유역일대 간석지의 간척취락 유형에 관한 연구," 서울대 박사학위논문.

남혜령, 1998, "여주지역 경제기반의 변화와 지역특성 연구," 대한지리학회지, 제33권 1호, pp.93-107.

박태화, 1992, "양식어가와 비양식어가의 비교 연구: 영일군 지행면 모포1리의 경우," 대한지리학회지, 제27권 제2호, pp.85-99.

北島万次, 1999, "壬辰倭亂과 李舜臣: 泗川海戰을 중심으로," 남명학연구, 제8호, 경상대학교 남명학연구소, pp.205-238.

이우배 · 김영규, 1988, "사천시 첨단항공산업도시 발전전략," 경남개발, 제31호, 경남개발연구원, pp.68-93.

이 전, 1994, "덕천강 유역의 수전농업에 관한 역사지리적 연구," 사회과학연구, 경상대학교 사회과학연구소, 제12집, pp.3-18.

정병우, 1995, "테크노폴리스와 진주광역권의 설정," 경남개발, 제15호, 경남개발연구원, pp.64-71.

한주성 · 장재구, 1999, "사천공항의 지위 변화와 여객배후지," 대한지리학회지, 제34권 제1호, pp.47-61.

## The Historical Geography of Sacheon Bay Region\*

-with Special Reference to Transportation, Fishery, and Industry-

Jeon Lee\*\* · Chul-Hong Kwak\*\*\*

### Summary

The Korean Peninsula, jutting southward from the Asian mainland into the Pacific Ocean, is surrounded by numerous bays and islands on three sides. The study area of this research is the coastal area surrounding the Sacheon Bay, which is located in the mid-southern tip of the peninsula.

Historically, the bay region took the role of the main gate leading to the western part of Kyung-nam Do(Province) due to the fact that the bay is the nearest coast to Chinju, the central city of the province. The Sacheon Bay had provided important sea routes from the old days until the early twentieth century. Because of the bay's sea routes, the bay region has been militarily of great significance. Recently, road/rail/highway/airplane transportation functions have become gradually increased but sea transportation function has been decreased in the region.

As the Sacheon Bay was rich in fishery resources, dozens of fishing villages in the bay region depended on fishery and marine product

industries for long years. But the inflow of the fresh water used to cause serious damage to the fishing industry in the bay region after a drainage canal from the Nam River was constructed in 1969. As a result, the industry has dwindled gradually for last decades.

Recently, a couple of industrial parks were constructed along the coast and many manufacturing factories were built on the parks. It has been expected that many jobs lost in fishery and agriculture are replaced by new opportunities in industry. More than half of the workers employed in the parks' factories commute from the city of Chinju.

It is asserted in this paper that the transportation, fishery, manufacturing, and tourism functions of the Sacheon Bay region are closely associated with. The characteristics of the region can be well understood through the functional changes and associations.

**Key words** : the Sacheon Bay, regional changes, transportation, fishery, manufacturing

---

\* This paper was supported by NON DIRECTED RESEARCH FUND, Korea Research Foundation, 1998.

\*\* Professor, Dept. of Geography Education, College of Education, Gyeongsang National University.

\*\*\* Professor, Dept. of Geography Education, College of Education, Gyeongsang National University.