

# 충주 금천장 연구

조길환 중앙문화재연구원

- Ⅰ 머리말
- Ⅱ 조세제도와 수운
  - 1. 조세제도
  - 2. 조운사
  - 3. 수참
- Ⅲ 금천창의 역사와 위치
- Ⅳ 발굴조사자료
  - 1. 충주 창동리 유적
    - 1) 입지
    - 2) 배치
    - 3) 개별건물지
  - 2. 창고관련 유적
    - 1) 청풍현 창지
    - 2) 충주 북창지
    - 3) 아산 공세곳 창성
- Ⅴ 문헌기록과 창동리유적 비교
- Ⅵ 맺음말

2008

Annual Review in Cultural Heritage Studies

Vol. 41 No. 1

# 충주 금천창 연구

조길환

중앙문화재연구원

[투고일자 : 2008. 08. 22 / 심사일자 : 2008. 09. 25 / 게재확정일자 : 2008. 10. 10]

## 국문초록

이 글은 탄금대 서쪽에 위치하는 충주 창동유적 발굴조사 결과와 조선왕조실록의 금천창으로부터 시작한다. 벼루가 연결된 좁고 경사가 급한 지형에 자리잡은 주칸거리 420cm의 여러 동의 건물지 조사는 구전으로 전해온 금천창에 대한 일부모습을 확인할 수 있는 기회가 되었다.

태종 11년(1411)에 낙동강과 한강을 잇는 충주 금천(金遷)에 새로이 200여 칸의 창고를 지어 금천창이라고 이름하고 충주인근의 전세 뿐만 아니라 경상도 전세도 함께 수납하여 경창으로 운송하게끔 하였다. 세조는 강력한 중앙 집권을 위해 관선조운체계를 구축하였고, 이것은 조선 중기까지 이어진다.

조선은 적은 인구와 낮은 도시화율에 의해 하삼도에 대한 경제적 의존도가 절대적이었다. 하삼도 토지에 부과된 세곡은 국가재정의 근간을 이루고 있었다. 그리고 조운은 삼면이 바다인 지리적 잇점에 의해 서구자본이 밀려오기 전까지 가장 효율적인 물류체계였다.

조선은 고려의 조운을 근간으로 하는 물류체계를 구축하였다. 조선의 9조창은 왜구에 의해 파괴된 고려의 13조창을 개편한 결과이며, 특히 내륙 물길인 수운(水運)을 강화하여 왜구의 노략질 및 해난사고 등의 망실을 해결하고자 하는 고민이 담겨 있다.

금천창은 태종 11년(1411)에 건립되어 세조 11년(1465)까지 54년간 사용된 좌수참임을 알 수 있다. 가흥창으로 전세 수납처가 옮겨지면서 그 중심적 지위를 잃게 된다. 금천창은 조선이 고려에서 벗어나 사회안정과 새로운 이상을 향해 나아가는 과정에서 관선조운에 의해 선택된 내륙수운개발의 결과물이다.

주제어 : 금천(金遷), 금천창(金遷倉), 좌수참(左水站), 차사원(差使員), 조군(漕軍), 전세(田稅), 세곡(稅穀), 수운(水運), 육운(陸運), 관선조운(官船漕運), 조창(漕倉), 가흥창(可興倉), 태종(太宗), 세조(世祖), 물류체계(物流體系)

## I. 머리말

오늘날 우리에게 조선시대의 의미는 시간적 거리의 가까움(최덕수 2002 : 241)에 의해 매우 다양하고 특별

하다. 특히, 한국의 산업자본과 관련하여 조선과 일제 식민지의 경제정책을 이해하는 것이 필요하다. 국내에서 제도를 중심으로 많은 연구가 진행된 결과, 조선시대의 경제정책의 이해가 가능해졌다고 할 수 있다. 그러나, 이와 상응하는 실제 유적이 조사되지 않아 그 실

체에 대한 접근에 한계점을 지니고 있다.

이 글은 탄금대 서쪽에 위치하는 충주 창동유적 발굴조사 결과와 조선왕조실록의 금천창으로부터 시작한다. 벼루<sup>1)</sup>가 연결된 좁고 경사가 급한 지형에 자리잡은 주칸거리 420cm의 건물지 여러 동의 조사는 구전으로 전해온 금천창에 대한 일부모습을 확인할 수 있는 기회가 되었다.

조선의 조운은 고려시대의 조운을 근간으로 하는 물류체계였다. 고려말 왜구에 의해 파괴된 13조창을 9조창으로 개편하고 내륙 물길인 수운(水運)을 강화함으로써 노략질 및 해난사고 등의 문제를 해결하고자 하였다. 그 결과 태종 11년(1411)에 낙동강과 한강을 잇는 충주 금천(金遷)에 새로이 200여 칸의 창고를 지어 금천창(金遷倉)이라 하고, 충주인근의 전세 뿐만 아니라 경상도 전세도 함께 수납하게 된다. 이후 세조 11년(1465)에 세납처가 가흥창(可興倉)으로 옮겨지면서 금천창에 대한 기록이 적어지다가 숙종 17년(1691)에 양진창(楊津倉)의 창사를 주치(州治)와 금천으로 옮긴다는 기록이 확인된다.

금천창은 고려시대 조운이 조선시대로 이어지면서 부족하고 모자란 부분을 개선해 나가는 과정에서 선택된 수운강화정책의 결과물로서 조선의 조운정책변화를 읽을 수 있는 구체적인 자료이다.

## II. 조세제도와 수운<sup>2)</sup>

### 1. 조세제도 (租稅制度)

조선시대는 토지국유화를 통해 산출량이 같은 면적을 1결로 하여 세를 부과하는 결부제(結負制)와 군·현

의 일선 수령에 의해 파악된 각 해 결당 작황정도에 따라 세수를 확정하는 손실담합법(損失踏驗法)을 근간으로 한다. 과전법(科田法)은 세종 26년(1444년)에 손실담합제의 문제점을 보완하여 年分九等制에 의한 공법(貢法)으로 개정되었으며, 명종 11년(1556년)에 과전법과 직전법이 모두 폐지되고 관리들의 수조권을 대신하여 국가에서 직접 세를 받아 현물로 녹봉을 주는 관수관급제(官收官給制)를 실시하였다. 이후, 인조 12년(1634년) 정액세제(定額稅制)인 영정법(永定法, 쌀4斗/結)이 채택되었으며 영조 30년(1634년) 비총정액제(批總定額制)로 보완된 후 갑오경장(甲午更張<sup>3)</sup>)까지 사용된다(오호성 2007 : 31~42).

이외에 목적세인 용병제 성격의 삼수군(砲手·射手·殺手)을 운영하기 위한 삼수미(三手米)와 명나라의 毛文龍의 부대(毛軍)를 지원하기 위한 모량미(毛糧米) 그리고 해안방위를 위한 포량미(砲糧米) 제도 등을 운용하였다. 그리고 조용조(租庸調)의 조(調)에 해당하는 가호(家戶)를 대상으로 하는 공부(貢賦)는 대동법<sup>4)</sup> 실시에 의해 각종 현물에서 쌀로 수납단위가 일원화 되었다. 또한 영조 26년 균역법을 만들어 농지를 대상으로 결작미(結作米)를 과세하고, 균역청(均役廳)을 설립하였다(오호성 2007 : 42~45). 즉, 결부제를 바탕으로 세를 부과하였으며, 쌀이 수납 화폐의 기능을 하였다. 이외에 저화와 포 등이 사용되어 화폐의 기능을 보완(이종영 1962)하였으며, 조선 초의 조선통보는 인조 11년(1633년) 상평청의 상평통보 발행으로 이어졌다. 쌀 등 현물을 화폐단위로 유통할 수 있었던 가장 큰 이유는 발달된 조운제도에 기인한다.

### 2. 조운<sup>5)</sup>사<sup>6)</sup>(漕運史)

장보고의 청해진 개척을 언급하지 않더라도 내·외

1 낭떠러지의 아래가 강이나 바다로 통한 위태한 벼랑

2 수운(水運)은 해운(海運)과 구별된 개념으로 하천을 이용한 내륙수로 수송체계를 의미한다. 즉, 조운은 해운과 수운으로 구별된다.

3 1894년(고종 31) 7월 초부터 1896년 2월 초까지 약 19개월 간 3차에 걸쳐 추진된 일련의 개혁운동을 말한다. 을미사변을 계기로 추진된(1895. 8 ~ 1896. 2) 제3차 개혁을 따로 분리하여 '을미개혁'이라고 부른다.(두산백과사전 Naver판)

4 광해군 원년(1608년): 경기도 실시, 인조 원년(1623년): 강원도 확대실시, 효종 8년(1657년): 충청북도와 전라도 확대실시, 숙종 34년(1708년): 전국 실시

5 조운은 17세기 실학자들에게 중요성이 인식된 이후, 일제강점기에 들어서 일본인에 의해 조운제도의 법제사적 측면과 임진왜란의 실태원인, 그리고 식민지 통치를 위한 기초자료 확보 등의 차원에서 연구가 진행되었다. 해방 후에는 강만길의 연구를 필두로 하여 최완기, 고통환, 박경룡, 나애자 등의 연구자가 배출되면서 경강상인의 등장과 활동에 대한 주제라든지 임운체제로 전환되면서 관선체계의 붕괴 등 경제사적 측면에서 접근이 이루어졌다(안길정 2008:128). 이외에 조창과 포구의 고증, 선박 고증 등이 부수적으로 진행되었다. 그 결과 조선시대 조운에 대한 대강의 이해가 가능하게 되면서, 임진왜란(조일전쟁) 등에서 해전 수행능력의 우수성을 이해할 수 있게 되었다.

6 일본학계의 연구는 식민지 통치에 대한 합리성의 연장선상에서 조선의 모순과 그 결과에 따른 타율적 조선의 근대화를 견지하고 있으며, 우리 학계는 기존의 자료와 해석에 대한 재해석과 근대의 맹아(오성 1991:90, 고통환 1997) 등에 대한 연구를 진행하고 있다.

해의 해로 개발에 의한 물자교류는 역사가 매우 오래되었다. 신라 진평왕 5년(583)의 船府署설치에 의해 大監과 弟監의 관직 기록이 있다. 고려 성종 때 외관직을 중앙에서 파견하여 조세와 공부의 수납에 치중한다. 이것을 통해 호족을 통제하는 수단으로 사용하였다. 이때 직명은 금유(今有)와 조장(租藏)이었으며, 전운사(轉運使)는 경창으로 수송을 담당하였다. 금유와 조장은 성종 2년에 12牧을 설치하면서 폐지되지만, 전운사는 현종 20년(1029년)에서야 폐지된다(손흥렬 1977 : 182).

운임인 수경가(輸京價)가 성종 11년(993년)에 제정되어 사선에 의한 조운의 비중이 증가함을 알 수 있다. 난행량(難行梁)의 운하건설은 조운의 중요성을 보여주는 것으로 인조 12년(1134년)에서부터 조선 후기까지 간헐적으로 시도되었으나 완성을 보지 못했다. 몽고항쟁시 강화도 천도의 배경도 조운 체계 속에서 가능한 것이었다(손흥렬 1977).

고려 후기 왜구의 노략질은 주로 조창과 조운선을 대상으로 이루어졌다. 그리하여 결국 공민왕 5년(1356년)에 조운제를 폐지하고 동왕 20년에 원관(院館)을 수습하여 역참에 피해를 주지 말고 세곡을 운반할 것을 하교한다. 이후 위화도회군에 의한 신진사대부의 전제 개혁과 더불어 중앙재정확보를 위해 조운이 부활되게 된다. 이때 정몽주가 수참을 설치하여 조운을 돕도록 건의하였으며, 이는 조선 조운의 수운강화로 이어진다(손흥렬 1977).

고려시대에 설립·완성된 13조창은 한반도 남부 혹은 서부 연해지역의 해로와 한강유역에 위치한 강안 지역으로 양별되며, 수적으로 연안해로를 이용하기 위한 조창이 압도적으로 많이 설치되었다(姜錫五, 1994 : 18). 이후 조선은 고려시대의 조창을 근간으로 9개 조창으로 보수·증설하게 되었다. 이러한 과정에서 충주지역의 고려시대 덕홍창은 신창·경원창·금천창·가흥창 등의 기록이 등장하면서 점차 기록에서 사라진다. 조선 초기에 언급되는 내륙의 제 창은 내륙수운의 기능이 확대되는 과정으로 해석할 수 있다.

태종은 조선의 잦은 침몰에 의해 재정상의 직접적

손실과 조선·조군의 확보문제(김용곤 1983 : 82)와 민심에 끼치는 영향에 정치적 부담을 느끼고 대안책으로 陸運論·貨船論·漕渠策 등 방안이 논의된 가운데, 河崙의 건의에 좇아 경상도 조세의 육운화를 명령한다. 육운화는 경상도 세곡을 낙동강 수운(김재완 1999 : 98~102)을 통해 충주를 거쳐 한강 수운을 이용하는 방법이다. 즉, 충주 금천에 새로이 금천창을 설치하여 지금까지 해로를 경유하여 조운하던 경상도 연해안 지방의 세곡까지 수납하여 다시 경창으로 운송하는 체계가 설립되었다.

세조는 강력한 중앙집권을 위해 세종조의 사선조운을 파기하고 병조선제도(兵漕船制度)를 위한 기선군(騎船軍)을 확보(세조 7년)하였으며, 경국대전 병전 조졸(漕卒)을 편제하여 조선 통치의 근간으로 법제화<sup>7)</sup> 하였다. 세조의 이러한 작업은 약화된 왕권을 강화하기 위한 강력한 중앙집권체제를 구축하는 일련의 정치적 조치에 해당한다. 즉, 사선 조운을 금하는 법은 신권의 성장을 제한하고, 왕의 권한을 증대시키기 위한 정치적 수단이었던 셈이다(최완기 1979 : 6). 이에 의해 제 창은 세조 11년(1465년)에 가흥창으로 옮기면서 제 기능이 모아진다(최완기 1994 : 527).

기선군은 성종 원년(元年)에 조군(漕軍)으로 편제되어 군역과 분리되어 조운만을 전담하게 된다(김용곤 1983 : 85). 조군은 17세기에 이르러 세종 24년에 안정된 조운실시와 역의 부담경감을 위한 세전기역(世傳其役)의 본래 의도와 달리 사회적으로 천시되었으며, 고된 노역이 수반되는 과도한 수취에 의해 잦은 유망이 발생하여 거의 파탄 직전에 이르게 된다(김용곤 1983). 또한, 전란이 끝나고 조운의 중요성을 절감하였으나 전란의 피해로 복구가 거의 불가능했다. 인조 16년(1683년) 해운판관 尹鳴殷의 狀啓에 의하면 공진창(貢津倉) 등 4개 조창만이 운영되고 있었을 뿐이다(최완기 1997 : 272, 『度支支』 7 版籍司 漕運部 漕船節目).

조운 폐지론으로는 숙종 7년(1681년) 강화유수 李選이 당시 조군의 수효가 3,200명이며 이를 부리기 위해 드는 비용이 조운하는 세곡에 비하여 매우 과다

7 경국대전에 조운과 관련된 기구는 판적사(版籍司)와 전함사(典艦司)가 있다. 전자는 호조에 속하는 기구로 호구·토지·부역·공납·농사와 누에치기 장려·농사직할 조사·흉년구제(賑貸)·환자곡식을 출납(斂散)하는 등의 일을 맡는다. 후자는 종4품관청으로 중앙과 지방의 배를 관리한다. 도제조와 제조가 각 1명씩이며 제검 이하는 5명이다. 수운판관 5명과 해운판관 1명이 본 관청에 소속된다.

하다면서, (관선)조운이라고 해서 반드시 유익하고 사선이라고 하여 반드시 손해를 끼친다는 보장이 없으므로 관선조운제를 혁파하고 사선운입제를 시행하는 것이 좋겠다고 하였다(최완기 1997 : 275, 『肅宗實錄』권 11 肅宗 7年 5月 癸酉). 조운제는 숙종 30년(1704년)에 혁파된다.

충주의 경우 가흥창이 소재하고 있어서 참선에 대동미를 적재 상납토록 지정된 충주의 경우에도 대동미를 지토선에 실어 상납하고 있었다(최완기 1997 : 277, 『忠淸北道邑誌』忠州邑)事例 站船都庫).

고종 19년 12월에 漕船을 汽船으로 대체하기 위하여 주교사(舟橋司)로 하여금 화륜선(火輪船)의 구입과 용선을 허가하는 제도개혁을 단행하였다(오성호 2007 : 219, 『承政院日記』高宗 19年 10月14日 丁卯). 이화양행과 세창양행을 통한 기선운항으로 종래의 문제점을 해결할 수 있음을 확인하고 전운국(轉運局)을 설치하여 국영기선을 운영하게 되었다.

그러나 기선운용기술의 부족에 의한 관리비용과 지역민의 새로운 방법에 대한 막연한 저항에 의해 차관원리금을 제대로 상환하지 못하는 경영의 어려움에 직면하게 된다. 이에 따라 고종 30년(1892년) 청국으로부터 20만 냥의 차관을 얻어 전운국의 빚을 갚고 남은 재원으로 이운사(利運社)를 창설하여 전운국의 감독하에 두었다. 1894년 동학란과 청일전쟁 등의 혼란 속에서 이운사 사장 민영준은 청국 請兵의 책임을 물어 전라도 임자도로 유배되었다(오성호 2007).

그리고 1894년 갑오경장으로 현금납세제로 전환되면서 이운사는 고종 32년(1895년) 1월에 문을 닫게 되어 세곡을 물길로 옮기는 조운제도가 막을 내리게 된다. 이운사는 일본우선주식회사(日本郵船株式會社)로부터 13만원의 차관을 얻음으로 인해 인천지점을 위탁 관리하게 하였다(오호성 2007 : 228). 이는 해운권이 일본의 자본에 흡수되는 결과(이원철 2005 : 227)를 초래하여 자본잠식을 통한 식민지의 서막을 알리는 중대한 사건으로 평가될 수 있다.

### 3. 수참(水站)

참(站)은 원의 참적제도(站赤制度)에서 유래한다. 즉 교통수단에 따라 육참(陸站 또는 馬站)·수참(水站)·보참(步站)으로 조직되었으며, 고려에 영향을 주었다. 조선시대에 들어와서 驛名이 站으로 개칭되고 수로에 수참이 설치된다. 참은 역의 다른 뫼고받음이다. 이러한 시간에 따른 명칭 변화는 시대와 지역에 따라 그 유래가 다르지만 조선시대에 이르러서는 하삼도의 경우 대체로 驛<sup>8)</sup>으로, 황해·함길도는 站으로, 평안도는 館으로 통용되게 되었다고 한다(조병노 2005 : 40 ~41).

수참은 고려 공민왕 2년(1390)에 侍中 鄭夢周의 건의에 의해 처음으로 설치되었다. 이로 인해 내륙의 강변에 창고를 설치하여 곡식을 수납하는 등 조운의 비중을 높였다. 조운을 이를 계승하여 좌·우 수참을 설치하고 수운판관(水運判官)을 두었다.

좌참은 경상도·충청도의 세곡을 운송하는 참선(站船) 51척에 水夫 306명으로 하였다. 英宗 25년 기사(己巳, 1749)년에는 경상도 영저(嶺底) 7개 고을의 세곡을 돈으로 환산(換算)하고 31년 을해(乙亥, 1755)년에는 죽령의 5개 고을을 돈으로 환산하도록 하였으며, 다만 충청도 6개 고을의 세곡을 운반하게 하였다<sup>9)</sup>. 조선은 16척이고 조졸은 각 선박에 5명씩이다. 정조 4년(庚子, 1780)에 수운판관을 폐지하고, 충주목사를 都差(使)員으로 삼고, 소속된 6개 고을의 수령을 돌아가면서 領運差(使)員으로 삼았다<sup>10)</sup>.

우수참은 해서 배전에 건립된 금곡창(金谷倉)에서 해서의 곡물을 운반하였는데, 숙종(肅宗) 癸巳(1713)년 연간에 혁파되고, 작전(作錢)으로 전세를 납부하였다.

## Ⅲ. 금천창의 역사와 위치

금천창에 대한 기록은 금천·금천창·금천창고 등으로 기록되어 있다. 좌수참이 만들어진 이후에는 금천

8 조선시대 충주도로는 서울서 부산을 잇는 4번 도로에 해당하며, 충주지역의 것을 연원도(連原道)라고 하였다. 두 역은 연원(현재 연수동)단월 가흥 웅안이 다. 현재의 3번국도와 38번국도와 거의 겹친다(최완기 1994).

9 法制處, 1977, 『法制資料』 第92輯 p.71(度支志外篇卷之七 版籍司漕轉部 水站)

10 『萬機要覽』 財用編 p.285

창이라고 하였으며, 가흥창으로 전세 수납기능이 옮겨진 후에는 금천창고 또는 금천으로 기록되어 있다. 금천창은 좌수참에 있던 기구로서의 의미임을 알 수 있다. 여기서는 태종 연간에 진행된 금천 신창이 좌수참의 중심이 되었다가 세조 연간에 가흥창으로 그 기능이 옮겨질 때까지의 의미로 사용코자 한다.

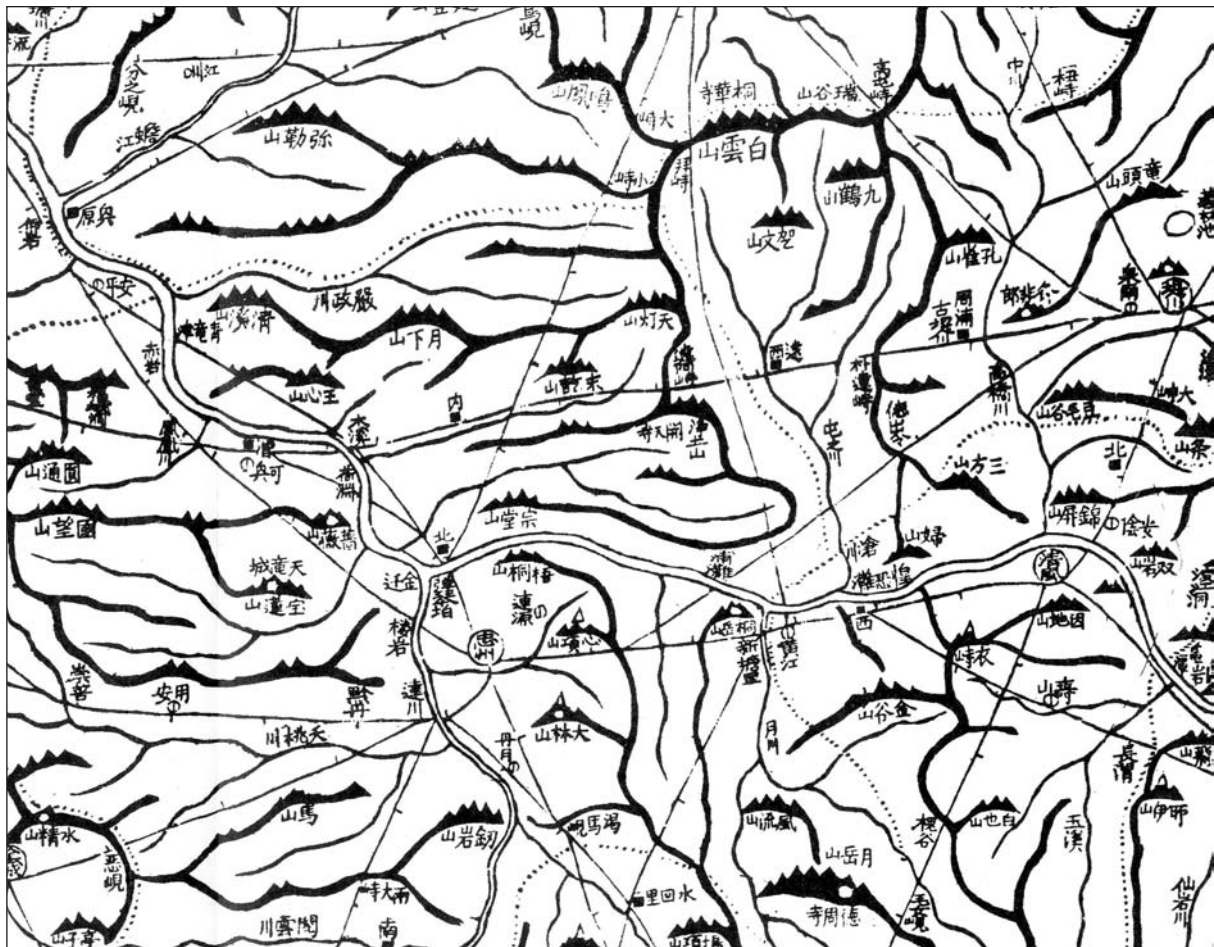
고려시대에 사용된 조운제도와 그와 관련된 지명이 언급되어 있는데 금천창과 관련된 경원창과 흥덕창이 있다. 금천창을 이해하기 위해 덕흥창지와 금천장에 대한 이해가 필요하다.

위치비정은 최일성의 연구에 의해 대동여지도에 표기된 금천과 루암 사이에 경원창을 비정시키고 있으며, 덕흥창지는 장미산과 금천 사이의 남한강 지류에 위치시키고 있다(최일성 1998 : 129).

또한, 이상기의 연구에 의하면, “연천의 연(淵)은 강의 모래톱이 있는 지역(江中沙地)으로 지금의 누암리 소일지역이다. 창고는 … 미누리(물가의 언덕)산 언덕

일 가능성이 높다. 그리고 금천의 금은 쇠를 의미한다. 쇠꼬지 지역은 금천을 말하는 것이다. 그러므로 금천에 있었다는 경원창은 이 쇠꼬지지역 중 비교적 평탄한 공간이 있는 금정(琴亭)으로 추정할 수 있다.”고 밝히고 있다(이상기 2005). 금천이라는 지명은 금천면으로 남아있다가 1914년 행정구역 개편에 의해 가흥 등의 주변 지역과 합쳐져 가금면의 지명 속으로 사라지게 된다.

『擇里志』에 금천의 변화함을 한양의 강촌과 비교하고 있다. 가흥창으로 조창이 옮겨간 이후에도 괴산군의 대동미 35동은 금천강두(金遷江頭)에서 선적되어 상납되었다(김재완 2000 : 237, 『輿地圖書』 槐山郡 田稅條). 금천에서 가까운 하류에 누암(樓岩)이 있는데, 충청도와 경상도의 布木이 모여 수운으로 서울까지 운반하는 배의 발진포구였으며 철종 9년(1858년) 기록에 따르면 영남 48개 고을의 錢木布가 충주 누암을 경유하여 경창에 납부되었다(김재완 2000 : 238, 『備邊司 臚錄』 第 246冊 哲宗 9年 戊午 7月 10日).



〈그림 1〉 금천장 주변(대동여지도 1861년)

그리고 창동사지는 오층석탑과 약사여래상이 있는 유적으로 옛 금천의 세곡창고가 있었던 경원창의 터로 비정되고 있다. 『湖西邑誌』에 실린 고지도에는 금곳진(金串津)이 표기되어 있고 달천에는 달천진(達川津)이 위치한다(충북대학교중원문화연구소 2002 : 23).

문헌기록검색 결과를 정리하면, 태종 연간에 조운제도의 가부결정 기록이 확인되며, 이 과정에서 금천창이 신축되고 인근 지역과 경상도 전세를 담당하게 하였다. 세조 연간에 조군제가 창설되면서 가흥역으로 전세수납처가 바뀌게 된다. 이어 가흥창의 창사 건립이 논의(성종 21년, 1490년)되다가 30년 뒤인 1520년에 충주 등지의 절과 사당 등을 뜬어 창고건물이 119칸이 가흥창에 건립되게 된다. 이러한 과정 속에서 경원창은 1465년까지 존재가 언급되고 있다. 이후 1691년 의창(義倉)의 기능을 하는 양진창(楊津倉)을 주치(州治)<sup>11)</sup>와 금천(金遷)으로 창사(倉舍)를 옮겨 건립하게 된다. 이후 금천에 대한 명칭은 지명을 설명하는 뜻으로 각종 지리지에서 확인된다.

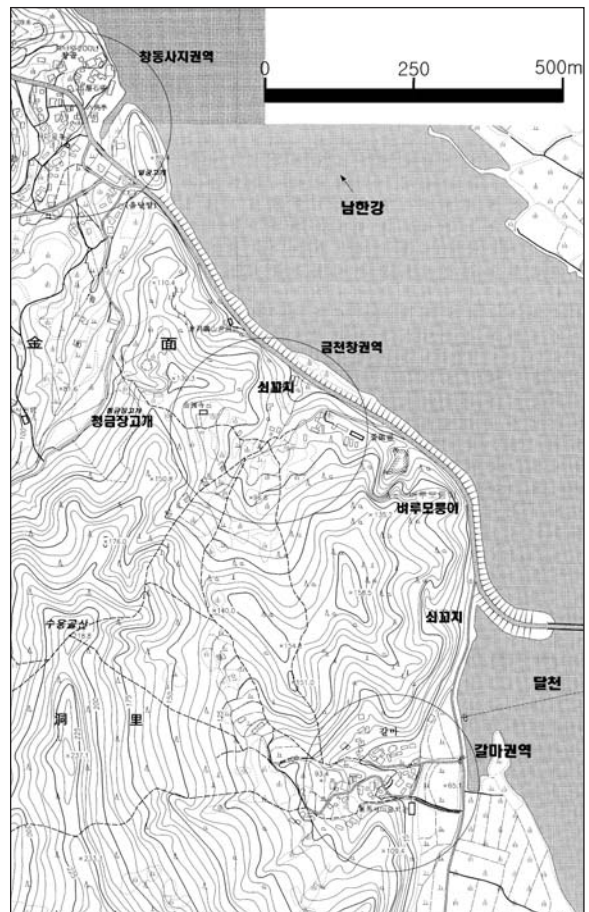
#### IV. 발굴조사자료

##### 1. 충주 창동리유적(중앙문화재연구원 2007)

본 유적은 대전지방국토관리청에서 주관하는 충주 용두 - 금가간 우회도로 공사로 인해 2005년 9월 13일부터 동년 11월 24일까지 6,399㎡에 대한 중앙문화재연구원의 발굴조사를 통해 확인되었다. 조사된 유구는 조선시대 건물지 7동·기와가마 1동 등으로 여기에서는 ‘官’ 銘 와편이 출토되어 주목되었다(中央文化財研究院·大田地方國土管理廳 2007 : 103).

충주<sup>12)</sup>는 남한강이라는 수로를 통해 한양과 연결된 도시이다. 남한강과 달천강이 만나는 두물머리 양안은 우안의 탄금대와 좌안의 벼루모퉁이(일명 쇠꼬지)가

형성되어 있다<sup>13)</sup>. 탄금대는 지명에서 담겨진 것처럼 우륵과 연관된 고사와 임진왜란(조일전쟁)시 신립장군이 이끈 조선 중앙군의 전몰지로 널리 알려져 있다. 탄금대 북쪽의 상류지역에 김생사지와 북창지가 있으며, 남쪽의 하류지역에 창동마애불·루암리 고분군·탑평리7층석탑·중원고구려비·장미산성 등 많은 문화유적이 강안을 따라 분포하고 있다(충북대학교 중원문화연구소 2002).



〈그림 2〉 창동리유적 지형도

##### 1) 입지

청금장골은 쇠꼬지와 청금대 사이에 형성된 남북방향의 좁은 골짜기로 경사가 급하며 남한강 본류와 만난

11 주치에 건립된 창고는 군항(軍餉)을 저장하였다.(度支志 荒政部 - 移轉各倉)

12 1789년 도시 인구는 서울이 18만 9,153만명, 개성 2만 7,769명, 평양 2만 1,869명, 상주 1만 6,694명, 대구 1만 3,734명, 충주 1만 1,905명, 의주 1만 1,905명으로 도시화를 7.8%에 해당한다. 참고로 중국 강남의 도시화를 1620년 15%, 1776년 16.3%였으며, 일본의 도시화를 17세기 중반 15%이었다.(박이택 2005 : 47)

13 벼루모퉁이는 바위로 된 절벽이었으나 일제시대 이 일대에서 채굴된 철광석을 충주역으로 운반하기 위하여 강안을 따라 신작도로 넓게 증개축하는 과정에서 현재의 모습으로 변하게 되었다.

다. 청금장골은 동쪽의 쇠꼬지와 서쪽의 청금대라는 두 벼루와 남쪽의 수용산(해발 218.8m)이 자연적 울타리를 형성하고 있는 수장지처(守藏之處)이다. 즉, 바위산에 형성된 골짜기의 상부는 강의 유량증가와 산사태 등의 자연재해로부터 자유로우며, 노략질에 대한 관리가 용이한 곳이다.

소통은 고갯길을 통하여 주변 지역과 상시 이동이 가능하다<sup>14)</sup>. 남서쪽은 완만한 고개를 넘어 골안[지명]을 지나 갈마(葛(渴)馬, 지명)에 이르며, 북서쪽은 청금장 고개를 넘어 동산골[지명]을 따라 창골[지명]에 다니다. 갈마마을과 창골은 모두 포구가 위치할 수 있는 강안의 곡부에 위치한다. 전자는 달천강변에 위치하며 달천역이 지척에 위치한다(그림 1·2).

벼루모퉁이와 같은 단애의 환경은 깊은 수심과 압초 그리고 빠른 유속이 형성되어 선박운영에 각별한 주의가 요구된다. 반면에 적재량이 큰 배가 물줄기의 중심에 쉽게 접근할 수 있는 잇점을 지니고 있다<sup>15)</sup>.

유적과 관련된 주요 나루[津]는 금천진(金遷津)<sup>16)</sup>·용탄진(龍灘津)<sup>17)</sup>·북진(北津)<sup>18)</sup>·준암진(樽岩津)<sup>19)</sup>·합수진(合水津)<sup>20)</sup>·목계진(牧溪津)<sup>21)</sup> 등이 있다(장기덕 1979: 23~25). 이외에 금관진(金串津)과 금휴포(金休浦) 등이 다른 고지도에 표기되어 있다.

## 2) 배치 (그림 4~6)

배치는 상단을 중심으로 볼 때, ‘ㄱ’자형이다. 대지는 기본적으로 상·하단의 2단 구조이다. 상단은 건축 면적을 확보하기 위해 부분적으로 최고 높이 5m 가량의 3단 축대 위에 형성되어 있다. 주변에 현존하는 축대에는 유사한 성격의 건물지가 적어도 2동 이상이 존재할 것으로 보고되었다.

하단은 동-서쪽 방향의 작은 골짜기를 따라 형성

된 평지에 3동의 건물지가 있는데, 상단의 배치 축과 일치하지 않는다. 골짜기는 하류인 동쪽으로 가면서 점차 넓고 깊게 발달하면서 너비 3~10m, 깊이 0.5~1.5m의 흑색 뿔층을 형성하였다. 골짜기 남쪽지역에 정면 3칸, 측면 1칸의 건물지가 위치하며, 골짜기 북쪽지역에 축방향을 달리하는 2개의 건물지와 좁은 평지가 형성되어 있다.

건물지에서는 초석·적심 등이 공통적으로 확인되는 것 이외에 배수로·암거·출수구·추정 문지·축대 등도 확인된다. 난방시설은 7호 주거지에서 굴뚝의 흔적이 확인되는 것에 그쳤다. 그리고 벽체에 대한 확인 여부는 보고되어 있지 않다.

초석은 규격화 되지 않은 부정형의 할석을 사용하였다. 적심은 얇은 굴광 부분을 마련하고 그 안에 직경 25cm내외의 할석과 흙을 채워 다졌다. 주간거리는 420cm이다. 의장 요소는 초석 일부와 기단 일부가 남아 있어 파악하기가 어렵다. 다만 6호 건물지의 경우, 기단면석의 남쪽에 박석을 한 층 깔아 담도가 마련되어 있으며, 2호 건물지는 암거와 출수구 그리고 2단 축대가 확인된다.

발굴조사 범위 바깥으로 남한강에 접한 지역에 2단의 대지가 형성되어 있는데, 가옥과 밭으로 사용되고 있다. 발굴조사된 건물지와 관련성을 고려해 볼 수 있다<sup>22)</sup>.

현재 파악할 수 있는 전체 규모는 최대 65칸 정도이다. 조사지역의 북쪽에 현존하는 축대의 범위까지 포함하여 규모를 산정한다면, 약 2.2배의 면적으로 보아 140칸으로 추정할 수 있다. 이는 태종실록에 기록된 200여칸 보다 약 60칸이 부족한 상태이다. 추후 정밀발굴조사를 통하여 확인이 가능해 질 것으로 본다. 또한, 조사지역 남동쪽 즉 청금장골의 우안 지역도 창지의 범위에 포함될 가능성이 매우 높은 것으로 판단된다.

14 대동여지도에 표시된 금천을 경유하여 봉황천으로 이르는 교통로는 강안을 따라 형성된 길이 아닌 상시 사용이 가능한 안정된 고갯길로 판단된다.

15 “...우리의 눈길을 끈 것은 물길을 따라 반드시 육로가 있다는 것이다. 강변 산밑에는 어느 곳이든 길이 뚫려 있고, 벼루(漚)이 바르고 물살이 부드러운 강가에 이르르면 어김없이 나루(津浦)가 있다는 것이다...”(김현길 2001: 133~134)

16 [西十里] 龍灘下流에 있으며 金加面及 可金面으로 通行하는 渡船이 有하다.

17 [北十五里] 北津을 거쳐 合水津에 流入하는데 只今 肥料工場近處 停車場 有하는데는 龍臺나루라 하며 北津下流이다.

18 [北十五里] 강원도 오대산으로부터 源出하여 樽岩(積石形如酒樽故稱名) 하류에 津船이 있고 津夫에게 給復하고 있었다. 金加面과 牧溪等地로 通行하는 渡船이 지금도 있다.

19 [北十里] 牧杏里 早遷津下에 在하니 只今은 人道橋가 架設되어 嚴政 山尺及 原州方面으로 通한다.

20 [西十里] 龍灘水와 達川水가 彈琴臺下에서 合流하여 麗江이 北津에서 流入하는 漢江上流를 말한다.

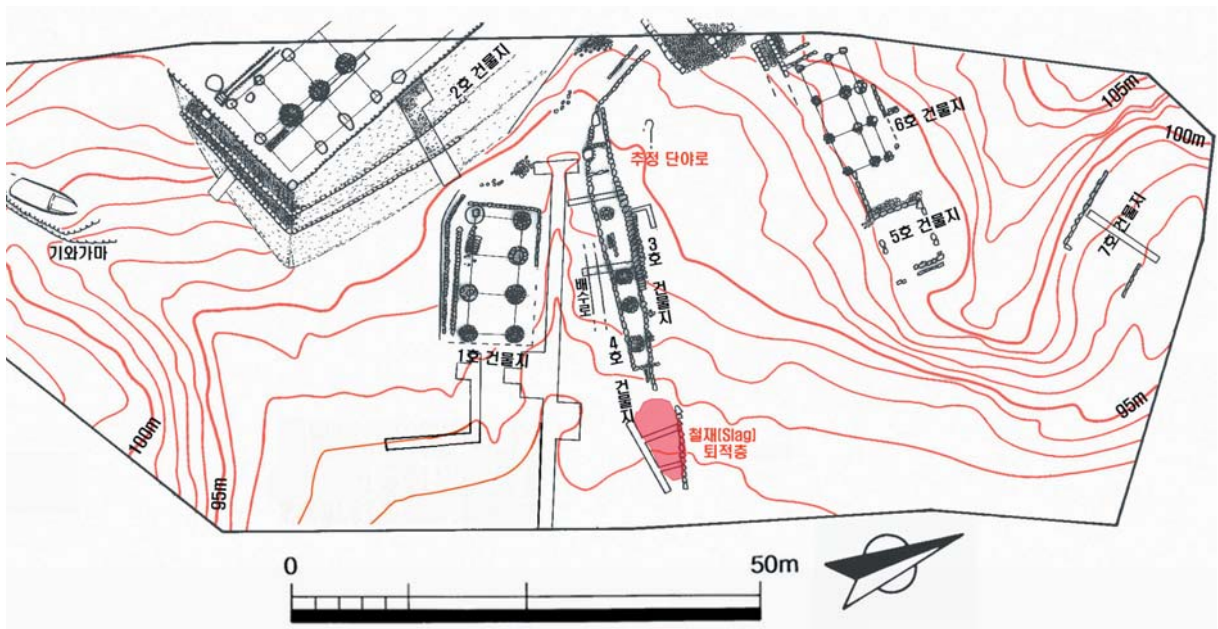
21 [北三十里] 嚴政面牧溪洞 牧溪나루를 말한다.

22 시굴조사과정에서 밭으로 경작되고 있는 계단식 지형을 조사하였으나 특이사항이 확인되지 않은 것으로 보고되었다(중앙문화재연구원 2006: 170~174).



〈표 1〉 건물지 일람표

호수	장축	규모(m) (길이×너비)	특 징	비 고
1	N-70°-W	15.68×10	정면 3칸, 측면 1칸. 주칸거리 420cm.	4칸
2	N-18°-W	39×28	정면 4칸 이상, 측면 2칸 이상. 주칸거리 420cm.	최고 56칸(14×4) 추정
3	N-78°-W	30.6×1.2	1~3단의 석열로 구성.	4호 건물지 후 조영
4	N-81°-W	35×4	1기의 초석과 4기의 적심과 기단석열로 구성.	
5	N-88°-W	13×7	기단석열을 중심으로 잔존.	6호 건물지 후 조영
6	N-90°-W	17×12	정면3칸, 측면 1.5칸. 주칸거리 420cm.	4.5칸
7	N-21°-W	14.4×8	기단석열 2열로 구성	합계 : 64.5칸 추정



〈그림 3〉 창동리유적 유구배치도



〈그림 4〉 추정 건물배치도



〈그림 5〉 추정 건물배치 사진

### 3) 개별건물지

#### (1) 상단 건물지

상단 건물지는 2호·5호·6호·7호이다. 2호 건물지 적심석 상면은 해발 103m 내외이며 나머지 건물지의 적심석 상면은 98~99m 사이이다. 2호 건물지는 남쪽면과 동쪽면에 축대를 쌓아 필요한 면적을 만들고 있으며, 5호와 6호는 암반을 대상으로 굴착하여 대지를 조성하고 있다. 5호 건물지는 장축방향이 동-서 방향으로 좌향은 남향이며 남쪽과 동쪽에 기단석열이 남아 있으며, 적심은 확인되지 않았다. 7호 건물지는 암반쇄설물과 낙반석으로 구성된 퇴적층을 정지면으로 하고, 길이 약 4m와 9m의 기단석열을 북동쪽과 남서쪽에 설치하였으며, 두 기단의 높이 차이는 약 140cm이다.

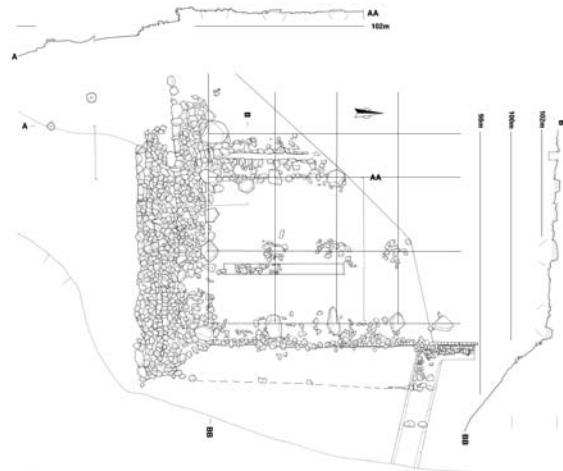
##### ① 2호 건물지<그림 6>

좌향은 동향이다. 건물지의 동남부 일부분이 조사되어 정면 4칸, 측면 2칸이 확인되었다. 주칸 거리는 모두 420cm 가량<sup>23)</sup>이다. 건물범위는 동서방향 20m, 남북방향 약 60m이며, 규모는 정면12칸, 측면 4칸인 48칸으로 추정이 가능하다.

초석<sup>24)</sup>은 길이 90~170cm, 너비 100~130cm, 두께 30~40cm 규모의 다듬지 않은 다각형 할석이 사용되었다. 적심<sup>25)</sup>은 지름 25cm 내외의 할석으로 구성된 지름 120~200cm, 깊이 60cm 이상의 규모이다.

암거는 할석으로 바닥을 깔고 그 위에 3~5단으로 벽을 쌓아서 너비 46cm, 깊이 80cm의 통수면적이 형성되어 있다. 암거개석은 길이 100cm, 너비 45cm, 두께 20cm인 긴 할석을 사용하였다. 출수구는 너비 40cm, 높이 20cm 규모로 남쪽 기단에 형성되어 있다.

기단은 축대 위에 90~160cm 높이로 형성되어 있다. 남쪽 기단은 길이 45cm 이상의 큰 할석을 사용하여 쌓은 반면, 동쪽 기단은 길이 35cm 미만의 할석을 사용하였다. 동쪽기단은 내어 쌓은 기초석열 위에 4~5단으로 높이 90cm 가량의 기단부가 형성되었는데, 적심



<그림 6> 2호 건물지 평면도 및 단면도

기능을 고려한 뒤채움이 이루어 졌다.

축대는 2단 구조이다. 남쪽 축대는 계단 형태로 위에서 서부터 폭 160cm, 폭 110cm의 상면을 형성한다. 축대높이는 지형적 요인에 의해 사면 아래쪽인 동쪽으로 가면서 점차 높아져서 최고 300cm에 이른다. 동쪽 축대는 가파른 경사에 의해 2단 구조가 확연하게 드러나지는 않는다.

축대 기저부는 점토와 마사토가 섞인 다짐층으로 형성되어 있다. 트렌치 조사에서는 남동쪽 지역이 모두 축대에 의해 보강된 지역임을 확인했다. 이외에 출수구의 남쪽에 확 2개가 서로 300cm 가량 떨어진 거리를 두고 위치한다.

출토유물은 ‘官’ 명 명문와 편이 동쪽기단의 사면퇴적토에서 출토되었으며, 이외에 창해파문과 삼각집선문 등의 와편, 여의두문 분청사기편, 모래받침의 백자와 지진구 등이 출토되었다.

##### ② 6호 건물지

6호 건물지가 5호 건물지 기단을 침범한 현상에 의해 동쪽에 위치하는 5호 건물지가 먼저 조성되고 이후 6호 건물지가 들어선 것으로 보고되어 있다. 좌향은 정남향이다. 동쪽 기단석열이 확인되지 않았다. 서쪽 부분은 기단부와 기단 석열이 일부 남아있고, 북서쪽 부

23 하남 교산동 건물지 서3건물지(정면4칸, 측면1칸)·서4건물지(정면3칸, 측면2칸)는 고려 후기~조선 전기로 편년되며, 주칸거리가 4.2m이다(기전문화재연구원 2004 : 70~76). 아울러, 조선 전기의 용척(用尺)은 청진6지구 발굴조사를 통하여 시전행량 추정유구의 주칸거리(170~220cm)를 분석하여 1.02~1.03 용척(用尺)이 제시되었다(朴鎬承 2006 : 68~69). 동일한 용척(약1.026)이 확인된다.

24 조주초(造柱礎)의 제(制)는 그 방(方)이 주경(柱經)의 배(倍)이니, 방이 1척4촌 이하인 것은 방 1척마다 두께가 8촌이고, 방이 3척 이상인 것은 두께를 방의 반으로 감하며, 방이 4척 이상인 것은 두께를 방의 반으로 감한다. 방이 4척 이상인 것은 두께 3척으로 율(率)을 삼는다(국토연구원 2006 : 156).

25 적심은 모두 평면 원형으로 잡석을 주 재료로 사용하였으며, U자로 굴광부를 지니고 있다. 경복궁 건물지 적심에 대한 연구결과에 의하면 원형으로 분류되며 시대는 조선전기로 편년된 연구결과가 주목된다(崔仁華 2008 : 43).

분은 기단 석열 위로 와무지가 형성되어 있다.

규모는 현재 동서 길이 17m, 남북 너비 12m가 조사되었다. 건물지 규모는 정면 3칸, 측면 1.5칸이다. 초석은 할석으로 4개가 잔존한다. 적심은 직경 120cm 내외, 깊이 110cm 내외의 규모로 직경 10~20cm의 부정형 할석을 사용하였다.

기단석열은 1단으로 남쪽에 길이 420cm, 북쪽에 길이 620cm, 서쪽에 길이 380cm가 남아있다. 기단면석은 두께 10cm 내외, 너비 40~60cm, 폭 20cm내외인 편평한 할석을 사용하여 3~4단의 줄쌓기를 하였다. 기단면석과 연결되어 답도(踏道)가 잔존하는데 규모는 길이 360cm, 폭 70cm이다. 두께 10cm 내외, 너비 40~60cm, 폭 20cm내외인 편평한 할석으로 한 층을 깔았다. 이외에 서쪽 기단 바깥으로 배수로가 있다.

출토유물은 ‘宥’가 유실된 ‘官’ 명문과 편이 서편 건물지 주변에서 출토되었다. 이외에 삼각집선문과 어골문 등 문양 외편과 해무리굽 청자사발과 여의두문 분청사기 저부편·내저원각을 지닌 백자 제기 등이 출토되었다.



〈그림 7〉 ‘官’ 銘 명문와

(2) 하단 건물지

하단은 동-서 방향의 골짜기를 축으로 하는 사다리꼴이며, 1호·3호·4호 건물지가 위치한다. 현재 건물지 상면의 높이는 해발 93~94m 사이로 상단의 것과 4~10m의 높이 차를 지니고 있다. 대지는 뿔층이 형성된 골짜기의 양안을 정지하였다. 뿔층에서 확인되는 부

정형의 할석군과 3호·4호 건물지 동남쪽에 위치하는 철재퇴적층은 정지작업 결과로 형성된 것이다.

① 1호 건물지

1호 건물지는 남쪽 부분의 절토지역과 북쪽 부분의 뿔층을 정지한 대지에 자리한다. 기단석열에 의한 규모는 동서 15.68m, 남북 8.26m이다. 폭 64cm의 배수로가 남쪽 기단석열의 남쪽에 형성되어 있다.

적심은 직경 10cm~25cm 내외의 할석을 사용하고 있으며 직경 200cm 규모로 조성되었다. 초석은 길이 100cm, 너비 75cm, 두께 40cm의 부정형 할석을 사용하였다. 고도는 지형적 영향으로 동쪽으로 가면서 낮아지는데, 이를 참고하면 적심의 깊이는 최고 40cm 내외에 이를 것으로 추정된다. 주칸거리는 정면 420cm, 측면 510cm이다.

기단석열은 북쪽과 서쪽 그리고 남쪽에 남아 있으며, 길이는 각각 640cm, 960cm, 1,140cm이다. 석재는 길이 50cm, 너비 25cm, 두께 15cm의 규모에 해당하는 장방형 또는 다각형의 판상 할석을 사용하였다. 배수로는 남쪽 기단석열을 이용하여 동서방향으로 형성되어 있으며, 바닥에는 기와를 깔아 토양유실 및 침수를 막고 있다.

유물은 무문양·어골문·삼각집선문 등의 등문양을 지닌 기와편이 출토되었다. 개별 기와의 표면에는 불에 그을린 흔적이 뚜렷하게 남아있다. 기록에 나오는 금천창 화재를 입증하는 것으로 판단된다.

② 3호·4호 건물지

두 건물지는 축 방향이 서로 다른 점과 적심 유무에 의해 구분된다. 토층단면 조사를 통하여 곡저의 뿔층을 정지한 후 3호 건물지의 석열과 적심이 건축되었으며, 그 다음에 4호 건물지의 석열이 놓인 것이 확인되었다.

3호 건물지는 동서방향으로 길이 30.6m의 석열 외에 연관된 다른 구조물이 없다. 석열은 1~3단까지 남아있으며, 10cm~40cm의 높이이다. 사용된 석재는 기반암과 같은 암질의 할석이다. 3호 건물지 북쪽에는 평탄지가 형성되어 있다.

4호 건물지는 장축이 골짜기 발달 방향과 일치하는 동서 방향이다. 3호 건물지 남쪽에 180cm~330cm가량의 거리를 두고 1기의 초석과 4기의 적심 그리고 적심의 남쪽에 적심과 연결(連接)한 동서방향의 길이 약 23m의 석열로 구성된다. 또한 약 11m의 석열이 북서

쪽에서 다른 방향으로 연결된다. 적심은 직경 180cm 내외의 규모이며, 동일한 축을 따라 배치되어 있지만 간격이 일정하지 않다.

배수로는 석열 남쪽에 약 120cm 떨어진 곳에 나란히 설치하였고, 규모는 길이 6.2m, 폭 90cm 내외이다.

출토유물 가운데는 그을린 암키와편(중앙문화재연구원 2007:52)이 있다. 이러한 화재 흔적은 10여칸 화재에 대한 기록과 일치하는 부분이며, 4호 건물지는 화재 이후 재건축된 것으로 판단할 수 있다.

### (3) 출토유물 <그림 7>

기와류는 두께 2.5cm 미만으로 등문양에 의해 수지문과 집선문 그리고 창해파문계통으로 구별된다. 수지문은 다시 태선과 세선으로 구분된다. 또한 중집선문이나 능형문과 어울리기도 한다. 집선문계통은 삼각의 외곽과 방곽을 기본으로 다양한 모양을 연출한다. 중집선문은 최고 18개이며, 삼각집선문은 최고 16개로 구성된다. 앞의 두 계통은 중판 또는 장판의 타날판이 사용되었다.

창해파문계통은 호형의 연속 구획과 방각 구획 안에 연속된 호형과 집선을 배치하는 두 가지 유형이다. 호형은 7~8개의 선으로 구성되며, 최고 18개의 선으로 구성된 집선은 삼각집선문보다 세밀하고 촘촘하다.

고려시대 해무리급 청자사발과 조선시대 전기의 여의두문 분청사기 편이 출토되었다. 조선시대 후기 백자인 제기·종자·완 등이 많은 양으로 출토되었다. 백자는 유색이 탁하고 잡물이 많이 섞여 있으며, 소성시 모래받침을 주로 사용하였다. 기형은 모두 깎기 기법을 사용하고 있다.

이외에 금위영에서 제조한 상평통보 한 점이 출토되었다. 조선왕조실록에는 금위영을 비롯한 각 사에 물자를 현물이 아닌 전으로 조달하던 기록<sup>26)</sup>(중앙문화재연구원 2007:102~103)이 확인된다. 수납 수단의 변

화를 반영하고 있다.

## 2. 창고<sup>27)</sup>관련 유적

조선시대 나라의 창고는 중앙관청과 지방관청이 관리하는 창고로 구분된다. 중앙관청에서 관리하는 조세창(漕稅倉)<sup>28)</sup>과 지방관청에서 관리하는 내창, 외창 그리고 사창 등이 있었다.

내창은 관청에서 필요한 것을 보관하는 곳이고, 외창은 조세를 수납·보관하던 곳으로 선박의 접근성이 좋은 물가에 위치한다. 사창은 물가 안정 및 구휼을 목적으로 설치된 것이다. 따라서 관찬 지리지에는 항상 창고의 위치와 규모 등 주요사항이 기록되어 관리되어 왔다.

관할 구역(牧·縣)의 외창은 각 지역의 동·서·남·북에 위치하며, 방향을 창고의 이름으로 사용하고 있다. 이에 상응하는 내창은 읍성을 중심으로 내부 또는 근거리에 위치한다. 주로 빙고(氷庫)·군기고(軍器庫)·화약고(火藥庫) 등이 이에 속한다<sup>29)</sup>.

창동리 유적을 이해하기 위해 주요 발굴조사 자료를 살펴보면 다음과 같다. 청풍현 창지와 충주 북창지는 관할 구역(縣·牧)의 외창이며, 공세곶 창성은 해운을 위한 조창으로 창성을 두고 있는 특징을 지니고 있다. 성격에 맞는 다양한 건물조영이 있었음을 확인할 수 있다.

### 1) 청풍현 창지 <그림 2>

청풍현 창지는 읍창·남창·서창·북창에 대한 발굴 조사가 충주댐 건설사업으로 인해 1982년 실시되었다. 한 지역의 내·외창이 모두 조사된 유일한 곳으로 학술 사적 의미가 크다. 여지도서의 기록은 다음과 같다.

邑倉 在官大門外六十八間 肅廟朝庚辰 自古倉基移建 南倉 在府治南數百步 許九間 西倉 在府西踰嶺二十五里 八十間 北倉 在府治北隔江一里 許三十間(『輿地圖書』「清風府」倉庫條)

26 純祖 32卷, 31年( 1831 辛卯 / 清 道光 11年) 11月 22日 庚午 1번째기사  
庚午/命待明春賜祭于故巡邊使申砬, … 寅永又言忠州納三營保米七百九石之弊, 請許代錢, 從之。

高宗 21卷, 21年( 1884 甲申 / 清 光緒 10年) 3月 16日 辛卯 4번째기사  
議政府啓: 卽見忠清監司朴齊寬所報, 則 '忠州牧, 京各司軍木, 當爲收納. … 兵曹癸未條各當木二十六同二十三疋, 禁衛營別破木七疋, 親軍營砲保木九同四十二疋, 特許純錢代納' 爲辭矣. … 而第念本州, 連值歲歉, 窮節事力, 不容不別殷軫恤. 兵曹, 禁營納布, 竝令純代, 斯速告勸砲保, 與他有別。

27 곡류(穀類)를 저장하는 곳이 창(倉)이고, 곡물 이외의 물품을 보관하는 곳이 고(庫)라고 정리하였다. 고려 전기는 구분된 개념으로 사용되었으나 고려 후기로 가면서 개념이 모호해짐을 지적하고 있다(김재명 1987: 65~73). 또한 릉(廩)은 지하식 저장시설로 지상식 창과 대별된다.

28 조세창은 조전(漕轉)에 의해 운반되는 물품을 저장하기 위한 창고이다(윤국일 1986: 292).

29 19세기 중반에 필사된 272면의 『統營事例冊』에 의해 경남 통영의 내·외창의 실태파악에 대한 연구가 있다(김현구 1990).

읍창지는 청풍부여지도(淸風府輿地圖)에서 팔영루(八詠樓)와 관아(官衙)의 중간에 위치하고 있다. 4일간 발굴조사를 통하여 1972년 대홍수의 흔적과 복구과정에서 중장비에 의한 교란을 확인하였으며, 기와편과 자기편의 유물포함층을 확인하였다. 이외에 초석으로 사용된 할석도 확인하였다고 보고되어 있다(차용걸 1984 : 217~219).

남창지는 동서 20m, 남북 7m의 면적을 대상으로 12일간 발굴조사를 진행하여 황갈색 점토다짐층 위에 부석(敷石)을 마련한 흔적이 조사되었다. 아울러 구획된 ‘ㄱ’자형 석열도 확인되었다. 출토유물은 파상문·타날 격자문 도기편과 사집선문·사격자문·수지문·창해파문 등의 와편 <그림 7>이다(차용걸 1984 : 255~269).

서창지는 약 한달간의 기간 동안 두 지역(A지구: 동서 12m 남북 13m, B지구: 사방 약 20m)으로 구분하여 조사하였다. A지구에서는 할석과 천석으로 이루어진 다짐층에 마련된 부석이 확인되었고, 일부 원형의 형태를 띠는 추정 적심이 조사되었다. B지구에서도 건물지가 조사되었는데, 창고부재를 이용하여 일제 시대에 개건(改建)된 것으로 보고되었다(차용걸 1984 : 271~294). 유물은 창해파문 암키와 <그림 7>가 있다. 서창은 한강상류 수운의 종점으로 인식되고 있다(김재완 2000 : 238).

북창은 제천의 전세(田稅)와 대동세(大同稅)가 선적되던 곳(김재완, 2000 : 239)으로 청풍과 제천 사이에 위치한다. 청풍현의 제창 가운데 가장 큰 규모로 기록되어 있다. 동서 6m, 남북 18m의 면적을 대상으로 18일간 발굴조사를 진행하여 벽 없는 창고 건물지로 보고되었다. 특징은 다른 창지에서 보이는 것처럼 바닥다짐을 하여 부석을 설치한 점<sup>30)</sup>이다. 즉, 생토 위에 약 10cm의 점토를 깔고 그 위에 할석과 냇돌을 북쪽에서부터 남쪽으로 깔아 나갔음이 확인되었다. 또한, 적심은 직경 7cm 내외의 할석을 10cm 두께로 깔았으며, 그 아래에 약 10cm의 점토층이 받치고 있으며, 다시 그 아래층 30cm 가량에는 길이 30cm, 너비 20cm, 두께 10cm의 냇

돌층을 형성하고, 다시 그 아래에 약 10cm의 점토층이 생토 위에 있음이 조사되었다. 냇돌층은 주변에 산재해 있는 주춧돌의 적심으로 보고되어 있다. 그리고 냇돌 약 1,200개를 확인하여 이로부터 부석 설치에 따른 인원과 시간에 대한 산출을 시도하였다. 유물은 차륜문이 있는 암키와가 출토되었다(그림 7). 이러한 조사결과를 바탕으로 북창은 벽이 없이 기둥에 지붕이 있는 동향의 창고로 추정되었다(윤세영 1984 : 227~253).

## 2) 충주 북창지(중앙문화재연구원·대전지방국토관리청 2006)

북창은 충주의 북쪽에 위치하는 외창<sup>31)</sup>으로 북진을 기준으로 17세기~19세기까지 기록되어 있다. 북진은 1980년대 자동차가 보급되기 이전까지 사용되던 나룻터로 현재의 지형도에도 기록되어 있다. 북창의 규모는 여지도서와 충청도읍지에 67칸, 충주군읍지에 17칸으로 기록되어 있어 조선 말기에 이르러 규모가 약 1/4 가량 축소되었음을 알 수 있다.

지형은 창동유적이 위치하는 청금장골과 유사하다. 즉, 물길이 벼루를 지나 위치하는 골짜기로 배의 접안이 유리한 입지적 특징을 지닌다. 주변과 연결되는 육로는 북창고개를 통해 남쪽의 김생사지<sup>32)</sup>와 연결된다.

발굴조사를 통하여 확인된 6개의 건물지는 골짜기에 마련된 계단식 대지에 위치한다. 건물배치는 지형을 따라 형성되어 있다. 골짜기 북쪽 지역에 위치하는 4호~6호 건물지는 좌향이 남향이며, 사면 아래인 남쪽으로 내려오면서 배치되어 있다. 2호 건물지와 3호 건물지 사이는 18m 가량 떨어져 있으며, 중앙부에 빈 공간이 마련되어 있다.

부석유구는 물이 모이는 골짜기에 위치하고 있으며, 배수로 등 부속시설이 확인되지 않았다. 부석유구는 습기에 매우 취약한 곳을 보강하고 있다. 이러한 정황으로 보아, 부석의 용도는 방습을 위한 시설의 일부로 판단된다.

유물은 3호~6호 건물지와 부석유구·아궁이 등에

30 조창의 시설을 보면, 고려대의 조창은 창사를 구비하지 못하고 있었고, 단지 토축이나 석축을 한 위에 조운할 때까지 세곡을 노적한 채 풍우나 가리는 정도의 설비 밖에 갖추지 못하였다(손홍렬 1977 : 189)

31 『輿地圖書』 英祖 33年~41年(1757~1756)

… 東倉在縣五縣十里德山面四十一間 南倉在縣南三十里栗枝洞面五十七間 北倉在縣北十里金生面六十七間 龍安倉在縣西四十里德面面六十七間 …

32 김생사지 발굴조사결과에 의하면, 강돌과 할석으로 이루어진 부석이 보고되어 있다(중앙문화재연구원 2006 : 19).

서 백자·청화백자·창해과문의 수키와 등이 출토되었다. 백자 50점은 전체 수량의 약 66.6%를 차지하며, 그 가운데 청화백자가 14점으로 약 18.6%이다. 기종은 대접이 가장 많으며 접시·제기·종자·사발·잔 등의 순서로 구성된다. 병과 호 그리고 주구완 등은 소량이다.

3) 아산 공세곶 창성(이왕기 외 2007)

현재 창성(倉城)은 공세곶 창성을 포함하여, 덕성포 창성, 법성포 창성, 조율포 창성과 고려 조창으로 전해지는 선진리성 등이 알려져 있다. 창성은 조창을 지키기 위해 쌓은 성으로 성과 창이 함께 존재하는 조창이다. 아산 공세창은 성종 9년(1478)에 삼교천 범근내의 하상 퇴적물이 증가함에 따라 조운이 불가피해지면서 기능과 역할이 이전된 곳이다. 이후 중종 18년(1523)에 창사(倉舍)가 건립된다.

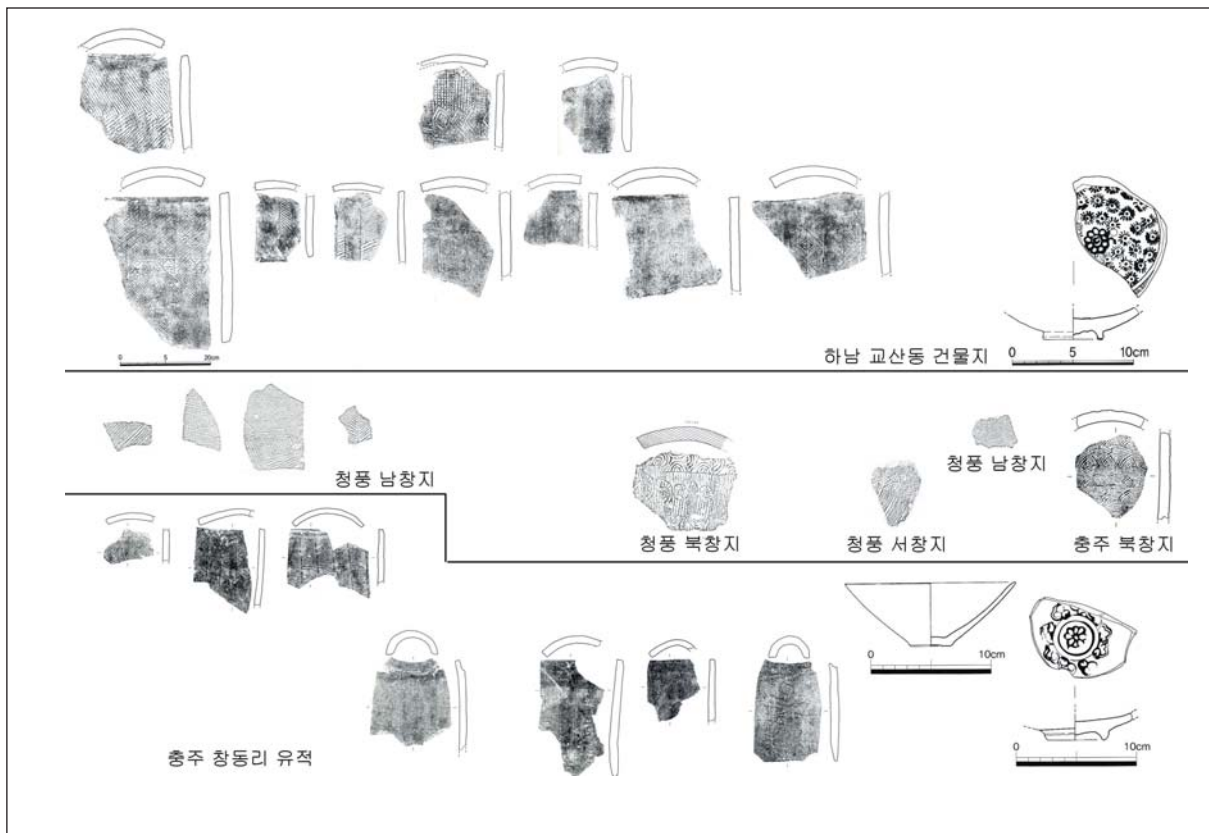
성곽 둘레는 대동지지에 380尺으로 기록되어 있으나, 현재 확인 가능한 둘레는 700m로 차이를 보이고 있다. 여지도서와 제 고지도에서 성곽 표현이 확인된다. 고지도에 '서강조박(西江漕泊)'의 기록이 있어 주민

들의 증언과 함께 서문의 존재가능성이 언급되고 있다.

앞의 연구결과를 정리하면, 경국대전에 언급된 조창 가운데 유일하게 창고와 창성을 동시에 갖고 있으며, 창성의 형태는 곡성이며, 축성방식에서 해안에 위치하는 읍성 및 진성과 유사하며, 80칸의 창고가 건립되면서 성내에 많은 건물이 들어서게 됨을 확인하면서 조운사에서 차지하는 공세곶 창성의 의미를 강조하고 있다.

V. 문헌기록과 창동리유적 비교

문헌기록은 세종실록지리지의 내용이 계속해서 후대에 언급되는 특징을 보이고 있다. 세종실록지리지의 기록을 통해서 경원창이 금천에 위치하며, 덕흥창은 경원창지에 있음이 확인된다. 이후 지리지에서는 가흥창을 설명하면서 그 연원이 금천창에 있음을 상기시키고 있다. 이외에 조선왕조실록에는 금천창의 축조동기, 축



<그림 8> 주요 출토유물

<표 2> 문헌기록 및 창동리유적 비교표 (중앙문화재연구원 2007 : 104 수정)

문헌조사자료		창동리유적 자료		비고
년도	주요기사	유구명	연대(측정방법)	
583	신라 진평왕 5년 船府署설치, 大監·弟監			
983	성종 2년 금유(今有) 조장(租藏) 폐지	4호 건물지 기단내부토	875AD 1,170± 50(AMS)	각 조창에 판관(判官) 임명 전국 13조창 설치 충주 덕흥창(德興倉) 설치
993	성종 11년 수경가(輸京價) 제정	6호 건물지 기단내부토	955AD 1,070± 50(AMS)	
1029	현종 20년전운사(轉運史)폐지			
1134	인조 12년 난행량(難行梁)의 운하건설	1호 적심 내부토	1,050AD 1,000± 80(AMS)	
1356	공민왕 5년 조운 폐지			세곡의 육운화
1371	공민왕 20년원관(院館)을 수습			
1403	태종5년 조운논의, 금천언급			낙동강 수로를 이용한 경상 도 전세의 금천창 수납
1411	태종 11년 9월 15일 금천에 창고 짓기를 명함			
1411	태종 11년 9월 27일 금천창 공사착수, 3백칸 계획			금천창 : 좌수참 기점
1411	태종 11년 11월 8일 금천창 준공, 2백칸			
1412	태종 12년 2월 29일 금천창 10여칸 화재			
1414	태종 14년 11월 17일 수군과 수부의 구분			조선(漕船) 제작으로 관선조 운의 기틀을 마련
1416	태종 16년 충주 경원창과 대림창 점검			
1418	태종 18년 1월 13일 좌수참 : 흑석참 - 금천참 구간			
1417	세종 9년 1월 13일 거제현 금천창 남부의 폐단			
1447	세종 29년 금천창에서 참선 이용지시			
1451	문종 1년 5월 3일 충주 관내 공세 수납			
1454	단종 2년 경원창의 위치와 연원			
1461	세조 7년 금천창 화재			조졸을 법제화하고 사선조 운를 금함 / 금천창의 기능 을 가흥창으로 옮김
1465	세조 11년 경원창 언급			騎船軍을 모체로 한 조군 (漕軍) 창설
1465	세조 11년 가흥역으로 수납처 변경			
1476	성종 7년 4월 29일 수부전 실시			
1494	성종 25년 3월 10일 金遷田稅監納差使員 河陽縣監의 논죄			
1520	중종 15년 윤8월 23일 충주 사사를 혈어 가흥창사 건립			
1497	연산 3년 금천의 기와 횡령 고변			
1503	연산 9년 태종 때 충주창고 고사 언급			
1520	중종 15년 가흥창 건설			
1530	중종 25년가흥창의 연원 소개	기외가마 소성실	1,540AD 380± 50(AMS)	
1671	인조 14년 금천창 언급			
1691	숙종 17년 금천으로 창고 옮김			숙종 30년(1704) 조군 혁파

조시기, 규모, 화재기록 그리고 운영과 관련된 내용 등이 확인된다. 승정원일기에서 확인된 기사는 앞의 다른 기록과 일치하고 있다.

창동리유적은 적심의 축조방식과 주칸거리에서 확인되는 용척의 비율이 조선시대 초기의 건물과 같음이 확인되었다. 그리고 출토유물은 고려~조선전기, 조선 중·후기의 특징을 지니고 있다. 전자에 해당하는 것은 수지문·삼각집선문의 기와와 해무리굽 청자 그리고 여의두문 분청사기이다. 후자의 특징을 지니고 있는 것은 창해파문 기와와 내저원각이 있는 제기·종자 등의 백자이다. 주변에 인접한 충주목과 청풍현의 외창과 뚜렷한 규모의 차이를 나타내고 있다.

이러한 특징은 남한강 물줄기를 따라 금천 상류 청풍현의 외창과 하류 하남 교산동 건물지에서 나타난다. 즉, 남한강 수운은 고려시대에 이미 그 기틀이 형성되어 있음을 이해할 수 있는 부분이다.

이상 문헌기록과 발굴조사 결과를 비교할 때, 창동리유적은 태종 때 고려시대의 경원창지 또는 경원창 인근의 고려시대 창고 터에 조성된 금천창의 창사로 판단된다. 1호 주거지의 화재흔적은 기록에 언급된 화재기록에 상응하는 것으로 판단되며, 건물 조영에서 일정한 구획에 의해 이루어진 통일된 배치가 나타난다. 그리고 ‘官’字銘 銘文瓦의 존재는 창사를 의미한다. 주요 내용을 정리하면 앞의 표와 같다.

## VI. 맺음말

충주는 물줄기를 따라 중부 내륙의 물산이 모이는 물류기점으로서 식민지 정책에 의한 경부선 철도를 근간으로 하는 철도망이 완성되기 전까지 강안을 따라 많은 포와 진이 형성되어 있었으며, 그에 따른 활발한 경제활동이 이루어진 지역이다.

충주는 한강 수운과 낙동강 수운을 연결하는 지역으로 고려시대의 덕흥창에서부터 조선시대의 경원창·대림창·신창·금천창·가흥창 등 다양한 수운을 위한 창고가 설치된 지역이다.

조선은 과전법을 시행함으로써 토지국유화를 통한 조세제도 개혁을 단행하였다. 그러나 현물 세곡운송을 위한 물류체계는 고려시대의 역참제와 조운제도를 근간으로 하였으며, 내륙 수운을 강화하는 모습이 확인된다.

태종은 영남 해안지역의 전세를 해운에서 육운으로 전환하고, 오늘날 청금장골에 위치하는 충주 금천에 새로이 200칸의 금천창을 신설하여 영남의 세곡과 충청도 세곡을 수납하여 경창으로 운송하게끔 한다.

이후 세조는 왕권에 의한 강력한 중앙집권을 목적으로 관선과 조군에 의한 관선조운을 실시한다. 관선조운은 운영의 많은 문제점에도 불구하고 '祖宗之法'이 되어 조선시대 중기까지 실시된다. 그 결과, 국가재정의 악화와 관리의 부정을 막기 위해 막대한 사회적 비용을 지불해야만 했다.

결국 숙종~정조의 치세에 조군과 수참의 혁파 등 조운제도에 대한 개혁이 단행되어 임가(賃價)를 지불하는 사선과 각 지방의 지토선에 의한 세곡운송이 이루어진다. 아울러, 조세수납단위가 상당부분 화폐로 전환된다. 그러나 대동법의 실시와 농업발달에 따른 생산량의 증대는 세곡량의 증대로 이어졌고, 증가된 양만큼 하역 등 운송에 드는 비용이 증가하게 되었다. 조운의 비중은 결코 감소하지 않았다. 조운은 반도의 지리적 잇점에 의해 서구의 자본이 밀려오기 전까지 매우 효율적인 물류체계였다<sup>33)</sup>. 그러나, 조선말기와 대한제국이 직면한 국가재정의 파탄은 국가자산을 형성하지 못하고 서

구의 자본에 주요 자산이 잠식되는 원인이 되었다. 특히, 조운제도와 관련하여 미곡이 절대적으로 부족한 일본이 해운권을 확보하는 것이 주목된다.

우리는 금천창이 태종 조에 건립되어 세조 연간에 가흥창으로 전세 수납처가 바뀌기 전까지 54년간 사용된 좌수참임을 알 수 있게 되었다. 아울러 조선 초기의 조운과 관련된 내륙수운을 강화하는 정책변화를 이해하게 되었다. 금천창은 조선이 고려에서 벗어나 사회안정과 새로운 이상을 향해 나아가는 과정에서 관선조운에 의해 선택된 내륙수운 개발의 결과물이다.

본 연구결과는 사료에 언급된 금천창의 실체를 확인함으로써 조선시대 내륙수운의 실체를 확인하게 되었으며, 아울러 충주지역 수변에 위치한 많은 역사문화를 다시보는 계기가 될 것으로 판단된다.

## 참고문헌

- 『東國輿地志』
- 『新增東國輿地勝覽』
- 『忠清道邑誌』
- 『大東地志』
- 『湖西勝覽』
- 『忠州君邑誌』
- 『朝鮮口輿勝覽』
- 姜敬淑, 2001, 『韓國陶磁史』
- 姜錫五, 1995, 『高麗時代 漕運制度에 관한 研究』(成均館大學校大學院 碩士學位論文)
- 景仁文化史, 1971, 『萬機要覽』
- 高東煥, 1997, 「近代化爭論」 『韓國史市民講座』20
- 孔成根, 1994, 『朝鮮時代 漕運制 研究』(檀國大學校 教育大學院 碩士學位論文)
- 국토연구원 옮김, 2006, 『營造法式』
- 기전문화재연구원·하남시, 2004, 『하남 교산동 건물지』(학술조사보고 제48책)
- 金鎔坤, 1983, 「朝鮮前期 漕軍-漕運과 관련하여」 『明知史論』1

33 신적로와 철도망 등 새로운 물류체계의 구축(김현옥 1997: 79)은 일본 제국주의의 입장에서 진행되어 효율적인 식민지 건설의 목적에 있었으며, 그 결과 전통 물류체계인 조운(漕運)은 파괴되었다(忠北大學校 中原文化研究所 2002: 198, 이원철 2005: 227).



- 金在瑾, 1989, 『우리 배의 歷史』
- 金載名, 1987, 「高麗時代의 京倉」 『清溪史學』4 (韓國精神文化研究院 清溪史學會)
- 金在完, 1999, 『19世紀末 洛東江流域의 鹽 流通 研究』(서울大學校大學院 文學碩士學位論文)
- 金在完, 2000, 「경부선 철도 개통 이전의 충청지방의 소금 유통 연구」 『中原文化論叢』4
- 金在完, 2000, 「경부선 철도 개통 이전의 충청지방의 소금 유통 연구」 『中原文化論叢』4
- 김점용, 2001, 『조선시대 전라도 조창의 운영과 그 실태』(전북대학교대학원 석사학위논문)
- 김풍식·이재준, 1979, 『충북의 기와』
- 金鉉丘, 1990, 「조선후기 지방 관창의 운영사례(上)-統營 內·外倉의 경우」 『釜山史學』40 (釜山大學校史學會)
- 金顯吉, 1997, 『忠清北道輿地集成』(忠清北道鄉土史研究協議會)
- 金顯吉, 2001, 「南漢江流域의 驛站과 漕運」 『忠北鄉土文化』12(忠北鄉土文化研究所)
- 金炫玉, 1998, 『洛東江 水運과 河港聚落의 盛衰 -洛東江 下流 流域을 중심으로』(高麗大學校 教育大學院 碩士學位論文)
- 李鍾英, 1962, 「朝鮮初 貨幣制의 變遷」 『人文科學』7 (延世大學校 文科大學)
- 朴銀卿, 1988, 「高麗 瓦當文樣의 編年研究」 『考古歷史學志』4
- 박이택, 2005, 「조선 후기의 경제체제 - 중국, 일본과의 비교론적 접근」 『새로운 한국경제발전사』(나남출판사)
- 法制處, 1977, 『法制資料』 第91輯(農園文化社)
- 法制處, 1977, 『法制資料』 第92輯(農園文化社)
- 法制處, 1977, 『法制資料』 第93輯(農園文化社)
- 孫弘烈, 1997, 「高麗漕運考」 『史叢』21·22合集(高麗大學校史學會)
- 안길정, 2008, 「『조행일록』으로 본 19세기 조운의 운영실태」 『史林』 29 pp.127~154(首善史學會)
- 예성문화연구회·충주시, 1997, 『충북의 지명』
- 吳星, 1991, 「資本主義 萌芽論의 研究史의 檢討-初期의 研究를 中心으로」 『韓國史市民講座』9 (一潮閣)
- 吳浩成, 2007, 『朝鮮時代의 米穀流通시스템』(韓國史研究叢書 57)
- 윤국일, 1986, 『경국대전연구』(도서출판 신서원)
- 尹世英, 1984, 「清風 北倉址 發掘調査 報告」 『忠州덤水沒地區 文化遺蹟發掘調査綜合報告書』 歷史分野(忠北大學校博物館)
- 이왕기·이정수·임초롱, 2007, 「도선시대 아산 공세곶창성의 배치 특성에 관한 연구」 『한국건축역사학회논문집』 16-3 (韓國建築歷史學會)
- 이원철, 2000, 「朝鮮 時代의 漕運 用語에 관한 小考」 『韓國海運學會誌』 30(韓國海運學會)
- 장경호, 1994, 『韓國의 傳統建築』
- 張基德, 1979, 『中原鄉土記』
- 張起仁, 2003, 『木造』(韓國建築大系 V)
- 趙炳魯, 2005, 『韓國近世 驛制史研究』(韓國史研究叢書 56)
- 中央文化財研究院·大田地方國土管理廳, 2006, 『忠州 金生寺址』(學術調査報告 第91冊)
- 中央文化財研究院·大田地方國土管理廳, 2007, 『忠州 倉洞里遺蹟』(學術調査報告 第110冊)
- 車勇杰, 1984, 「清風 南倉址 發掘調査 報告」 『忠州덤水沒地區 文化遺蹟發掘調査綜合報告書』歷史分野(忠北大學校博物館)
- 車勇杰, 1984, 「清風 西倉址 發掘調査 報告」 『忠州덤水沒地區 文化遺蹟發掘調査綜合報告書』歷史分野(忠北大學校博物館)
- 車勇杰, 1984, 「清風 邑倉址 發掘調査 報告」 『忠州덤水沒地區 文化遺蹟發掘調査綜合報告書』歷史分野(忠北大學校博物館)
- 崔德壽, 2002, 「근대조선과 세계자본주의」 『한국사의 재조명』(고려대학교 한국사연구소)
- 崔永俊, 1987, 「南漢江 水運 研究」 『地理學』35
- 崔完基, 1976, 「朝鮮前期 漕運研究」 『白山學報』23
- 崔完基, 1979, 「朝鮮前期의 穀物 貨運考」 『史叢』23 (高麗大學校史學會)
- 崔完基, 1988, 『朝鮮後期 稅穀運送과 船運業發達』(高麗大學校大學院 博士學位論文)
- 崔完基, 1994, 「도로의 정비」 『한국사』 24 pp.495~502
- 崔仁華, 2008, 『景福宮 建物址의 考古學의 研究-특히 積心을 대상으로 하여』(釜山大學校 大學院 碩士學位論文)
- 崔壹聖, 1994, 「可興倉 考察」 『論文集』29(忠州産業

大學校)

- 崔壹聖, 1998, 『忠州牧 研究』(祥明大大學院 博士學位論文)
- 忠州市, 1999, 『史料를 통해 본 忠州』(藝城文化研究會 編)
- 충주시·예성문화동호회, 2005, 『정토사 흥법국사실상담비 지표조사보고서』
- 忠州市·忠北大學校 中原文化研究所, 2002, 『忠州 彈琴臺』(中原文化研究 第28冊)
- 충청대학 박물관, 1999, 『忠州 金生寺址』

부록 - 사료검색자료<sup>34)</sup>

1) 地理誌

- ① 『世宗莊憲大王實錄卷第一百四十九』地理志 三 (端宗 2年 1454년)  
‘慶原倉 在州西十里淵遷收受慶尙道貢賦之所, 德興倉 在慶原倉之址’

慶尙道

… 道內貢賦, 各 以附近, 分輸于金海佛巖倉, 昌原馬山倉, 泗川通洋倉, 沿于海, 歷全羅, 忠清海路, 達于京. 水路險惡, 每致敗沒, 太宗三年甲申, 廢漕船, 各令田夫直納于忠清道忠州慶源倉. 其中洛東江之下流沿江各官, 【金海, 昌原, 密陽, 梁山, 咸安, 草溪, 昌寧, 漆原, 鎭海, 宜寧.】立三價之稅, 【謂船價, 人價, 馬價.】募人載船, 【給船價, 人價.】泝至尙州, 陸輸過聞慶草站, 【給人馬價.】納慶源倉, 以站船達于京.

- ② 『新增東國輿地勝覽』中宗 25년(1530년)  
可興倉 古稱德興倉又稱慶原倉在嘉興驛東二里 舊在金遷西崖 世祖朝移于此收慶尙道諸邑及本州陰城… 延豐青山等官田稅于此漕至京師水路二百六十里 新增舊無倉舍令 上十六年始稱屋凡七十間

- ③ 『東國輿地志』임란이후

可興倉 高麗時稱德興倉又稱慶原倉古在金遷崖本朝世祖時移嘉興驛東二里改令名收慶尙道諸邑及本州陰城… 青山等官田稅于此漕至京師水路二百六十里

- ④ 『輿地圖書』英祖 33年~41年(1757~1756)  
楊津倉 在北門內五十七間 … 可興倉 在縣西三十里 可興面 縣陰城稷山清安清州鎭川延豐等邑 田稅差使員三月內收捧于此倉博授水以船判官漕至京師一百十九間 …

國望山 在縣西五十一里元統山來 … 浦灘津 在縣東二十里清風界源出江原道五臺山由永春 丹陽 清風來 辰浦 在縣東北十五里浦灘下流澄深無底俗傳龍淵天旱沈虎頭有應 早遯津 在縣北十五里津浦下流 樽巖 在縣北十里早遯津下流中有積石形如酒樽故稱云 北津 在縣北十里樽巖下流有津船津夫給復 龍灘 在縣北十里北津下流 金遷津 在縣西十里龍灘下流 月落灘 在縣西十五里金遷下流 玉江津 在縣西二十里月落灘下流 荷潭津 在縣西二十一里玉江津下流 山溪 在縣北二十五里荷潭下流有津船津夫給復 莫喜樂 在縣西三十里山溪津下流

- ⑤ 『忠清道邑誌』第五十一冊 (英祖-憲宗年間)  
楊津倉 在北門內五十七間 … 可興倉 州西三十里可興面本州陰城稷山清安清州鎭川延豐等邑田稅監官差使員三月內收捧于此倉博授以站船十(爲)隻漕至京師一百十九間 …

- ⑥ 『大東地志』券6 高宗元年(1865年)  
可興倉 在西北三十里江邊本高麗德興倉又稱慶原倉高麗時代漕倉也 鄭文忠夢周建設水站 本朝世祖朝自金遷移建于可興驛宗稱左水站收嶺南湖西十二邑稅穀漕至京師今則收忠州陰城鎭川延豐清安稷山六邑稅漕至京師舊有水運判官領納 正宗三年革判官以忠州牧使鄭爲都差使員專掌監捧以五邑守令輪定領運差使員 東倉 東南十里清風界 南倉 南四十里 西倉 西四十里 北倉 北十里金遷此岸 內倉 西北三十里

- ⑦ 『忠州君邑誌』1898년 전후

34  사료는 지리지와 조선왕조실록 그리고 승정원일기를 대상으로 하였다. 지리지는 각종 출판물을 참고하였으며, 조선왕조실록과 승정원일기는 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 검색기능을 이용하였다. 검색어: 금천(金遷)·수운판관(水運判官)·좌수첨(左水站)·조전(漕轉)·조운(漕運)·조군(漕軍)

【外倉】可興倉 在州西三十里可興面一百十九間 東倉 在州東五十里德山面四十間 西倉在州西九十里法旺面三十間 南倉在州南三十里栗枝洞面二十間 北倉在州北十里金生面十七間

⑧ 『朝鮮輿勝覽』(昭和12年, 1937年)

【古跡】…… 可興倉 古稱德興倉在可金面可興艘屋七十間收納慶北忠北各郡租稅于此漕至京師今廢只有遺址 …

2) 朝鮮王朝實錄

① 太宗 5卷, 3年( 1403 癸未 / 명 영락(永樂) 1年) 6月 5日 辛亥 2번째기사

議政府, 司平府, 承樞府與耆老宰樞及各司, 會于議政府, 議慶尙道租稅陸運漕轉可否。

… 一, 令民納于金遷則烟戶竝皆運動, 依舊漕轉何如?

② 太宗 22卷, 11年( 1411 辛卯 / 명 영락(永樂) 9年) 9月 15日 癸酉 2번째기사

命營倉庫於忠州金遷。議政府上言：“國家畜積有餘, 倉廩狹隘, 請於忠州水邊作庫, 納慶尙之租, 如有緩急, 則漕轉甚便。”從之。

③ 太宗 22卷, 11年( 1411 辛卯 / 명 영락(永樂) 9年) 9月 27日 乙酉 4번째기사

命停金遷倉庫之役。前此, 議政府以京中及兩江無虛庫, 慶尙道軍資無藏處, 請於忠州江邊作庫, 人夫用慶尙之民, 上從之。至是, 問營造間閣之數, 知議政李膺對以三百間, …

④ 太宗 22卷, 11年( 1411 辛卯 / 명 영락(永樂) 9年) 11月 8日 乙丑 2번째기사

忠州金遷倉庫成, 二百餘間也。

⑤ 太宗 23卷, 12年( 1412 壬辰 / 명 영락(永樂) 10年) 2月 29日 甲申 2번째기사

忠州金遷倉十餘間災。

⑥ 太宗 24卷, 12年(1412 壬辰 / 명 영락(永樂) 10年) 8月 28日(庚辰) 3번째기사

命議政府, 議全羅道米穀陸轉事以聞。政府上書曰：忠清道各官田租, 令佃客輸至于內浦, 金遷; 全羅道完山領內東北各官, 則輸至于清州領內各官; 完山西南領內各官, 則輸至于公州, 洪州領內各官; 南原, 順天領內各官, 則輸至于完山東北領內各官; 羅州, 光州領內各官, 則輸至于完山西南領內各官。慶尙道亦依此例, 以次轉輸, 則道途俱不過三日往返, 留連摠不過十日, 佃客直納之弊, 一舉可革。從之。

⑦ 太宗 26卷, 13年(1413 癸巳 / 명 영락(永樂) 11年) 8月 24日(庚午) 1번째기사

庚午/慶尙道漕船二艘, 遭風敗沒於江原道, 上驚嘆, 卽傳旨于政府曰：“江原道風波險惡, 且其人民未習操舟, 以至於此, 東北面漕運, 宜卽罷之。前日, 政府以爲慶尙之粟, 三日可到金遷, 今以其法陸轉于東北, 何爲不可? 馬牛雖至困斃, 不猶愈於人死乎?”

⑧ 太宗 28卷, 14年(1414 甲午 / 명 영락(永樂) 12年) 11月 17日(丙辰) 2번째기사

改水站干爲水夫。自果川黑石至忠州金遷, 水站干等告狀曰：“某等本係良人, 以居於水邊, 屬於水站干, 挽舟漕運。誠恐後世與未辨良賤者及婢妾產, 屬補司宰監水軍者混淆, 有妨子孫仕路。願以屬司宰水軍, 代水站役, 將某等移屬良役。”命曰：“宜與司宰水軍區別, 號爲水夫。”

⑨ 太宗 32卷, 16年( 1416 丙申 / 명 영락(永樂) 14年) 8月 21日 庚辰 3번째기사

以戶曹正郎柳汀爲忠清, 慶尙道敬差官, 行視忠州慶源 大臨二倉漕運便否也。

⑩ 太宗 35卷, 18年(1418 戊戌 / 명 영락(永樂) 16年) 1月 13日(甲子) 2번째기사

加定站夫。前廣州教授官皮子休等陳言：“水站之民加定, 依船軍例, 分爲左右領。”兵曹承教, 與議政府 諸曹擬議啓曰：“水站在處各官, 軍籍相考, 忠清道忠州二十七名, 江原道原州五十七名, 京畿川寧八十名, 楊根七十二名, 廣州七十五名, 果川四十六名, 衿川五十二名, 合四百九名。右道水站潮水行船, 力役輕便, 左道自果川黑石站, 至忠州金遷站六站, 漕轉頗多, 又倭

客人往返，事務多重。右各站水夫，前數各二十名，今於每站加定正軍十名，各給奉足二名，每一領十五名，分爲左右領，立番何如？”從之。

- ⑪ 世宗 35卷, 9年(1427 丁未 / 명 선덕(宣德) 2年) 1月 13日(壬寅) 6번째기사

戶曹據巨濟縣人民等狀告條件啓：…

一。本縣田稅，已令納于縣倉，其人吏紙匠津吏位田之稅，輸納忠州金遷江，自金遷江至縣，相距十五日程。縣民居於倭寇相望之地，每歲男丁以輸稅，盡歸金遷江，若倭寇乘虛而入，婦人小子，誰與避患？請上項位田之稅，亦輸縣倉。…

- ⑫ 世宗 118卷, 29年( 1447 丁卯 / 명 정통(正統) 12年) 11月 26日 乙卯 1번째기사

乙卯/議政府啓：“府與戶曹禮曹同議。…

一。海路轉輸若難，則每於農隙，依前例舟載至洛東，輸于忠州，金遷，移載站船來京。…

- ⑬ 文宗 7卷, 1年(1451 辛未 / 명 경태(景泰) 2年) 5月 3日(庚子) 4번째기사

忠清道沃川，永同，黃澗，青山，報恩等官居民，上言：“本官貢稅輸，納于仰巖，道途隔遠，間關往來，人馬俱困。請各隨附近忠州，槐山貢稅，則移納于仰巖，本官貢稅，則移納于金遷，以除巨弊。”下議政府。僉議啓：“令戶曹，廣問便否，然後更議以啓。”從之。

- ⑭ 世祖 24卷, 7年( 1461 辛巳 / 명 천순(天順) 5年) 4月 4日 甲戌 3번째기사

忠州金遷倉火。傳曰：“火非自出。必有故燒之者，令其道觀察使，推鞠以啓。”

- ⑮ 世祖 35卷, 11年(1465 乙酉 / 명 성화(成化) 1年) 1月 13日(辛酉) 4번째기사

戶曹據五道敬差官金順命啓本啓：“忠州金遷新倉租稅收納處，請移於可興驛里。”從之。

- ⑯ 世祖 35卷, 11年( 1465 乙酉 / 명 성화(成化) 1年) 4月 1日 丁丑 3번째기사

戶曹啓：“《經國大典》載販鹽買穀之法，‘於鹽盆，遙

隔水邊諸邑，竝置鹽倉，每年春秋，量除稅鹽，漕轉換穀，以補軍資。’然江原道原州興原倉，與鹽盆所在嶺東，水路不通，忠清道忠州慶原倉，則海與陸水，漕船各異，漕運爲難，請自今京畿貢鹽，司宰·奉常所納外，皆納軍資，錄會計，每年水上漕轉船回去時，船給三十石，就授水夫，除船價，漕致興原·慶原等倉，令所在守令，掌其出納，從時直換米布。”從之。

- ⑰ 成宗 5卷, 1年(1470 庚寅 / 명 성화(成化) 6年) 5月 8日(乙酉) 5번째기사

遣戶曹正郎金仲衡于忠州金遷倉，檢括商賈興販作弊者。

- ⑱ 成宗 66卷, 7年(1476 丙申 / 명 성화(成化) 12年) 4月 29日(壬寅) 6번째기사

戶曹據忠州金遷站水夫田富等狀告啓：“《大典》驛公需田，大路二十結，中路十五結，小路五結，渡衙祿田八結，而水運判官則無？田，使貧寒水夫收斂供費，大體未便。站驛一體依小路例，各站每五結折給收稅供給。”從之。

- ⑲ 成宗 252卷, 22年( 1491 辛亥 / 명 홍치(弘治) 4年) 4月 25日 庚午 6번째기사

都元帥許琮啓：“忠清道忠州可興倉，江原道原州興原倉，春川昭陽江倉，皆是下三道軍士入征經由之路，三倉田稅米豆，姑勿漕運，以補軍需。”從之。

- ⑳ 成宗 288卷, 25年(1494 甲寅 / 명 홍치(弘治) 7年) 3月 10日(己亥) 1번째기사

己亥/受常參，視事。左副承旨權景祐將刑曹三覆啓本啓：“河陽縣監金漬爲金遷田稅監納差使員，綿布六十六匹，紙一千一百五十卷私用罪，律該絞待時。”從之。…

【史臣曰：“漬，判書金礪石族兄也。礪石有田庄在忠州，囑監司差漬爲收稅員，將謀利。漬濫收米，豆，布，紙以自用，又賂遺權貴，其歸於礪石者最多，及敗，礪石恐累及，使漬逃脫，漬子前縣監好文止之曰：‘父不發明，吾子孫更無望矣。我判書在，豈不救援？’漬乃就獄，竟不得免。好文方父在獄，與客圍碁，談笑自若。”】

② 燕山 23卷, 3年( 1497 丁巳 / 명 홍치(弘治) 10年) 5月 13日 甲寅 1번째기사  
甲寅/臺諫等啓：… 崇祖嘗判戶曹，私結市人，盜販濟用監毛物。私通船夫，以新米擅給漕運船價。又私納馬之徒，以濟用監品好縣布冒法給價。又交防納人，各官奴婢身貢，不從見樣，皆以細布督納。且金遷倉庫蓋瓦，密令其奴，伸狀請買，擅私用術，移文許買。…

② 燕山 50卷, 9年( 1503 癸亥 / 명 홍치(弘治) 16年) 6月 21日 丙辰 10번째기사  
左議政李克均啓：“榮山，法聖兩倉漕運水路遙遠，近年多致敗沒，漕軍多死。臣聞，太宗朝慶尚道田稅，於全羅道順天府海龍地面置倉輸納，然水路險遠，不能運致京都，乃與河崙建議，改於忠清道忠州地面設倉，輸納漕轉，至今行之無弊。全羅道路非險阻，民可易輸，兩倉租稅，於沃溝群山浦等處，相地設倉，漕運何如？”命議之。

② 中宗 40卷, 15年( 1520 庚辰 / 명 정덕(正德) 15年) 閏8月 23日 戊申 4번째기사  
毀撤忠清道忠州等地寺社蓋瓦，移造可興倉。

② 肅宗 23卷, 17年( 1691 辛未 / 청 강희(康熙) 30年) 閏7月 13日 丙寅 1번째기사  
丙寅/戶曹判書吳始復白上曰：“己酉年，設義倉於忠州可興，癸亥年，欲以忠州爲獨鎮，移其倉於距州治六七里楊津，名之曰楊津倉。第其地卑湫，不合儲穀，倉底募民亦渙散，今牧使李國憲，請移其倉舍於州治及金遷，宜詢諸大臣而許之。大臣亦以爲便。”兵曹判書閔宗道曰：“江都新造倉舍，其制甚好，穀氣?通，可支累年。蓋留守申厚載赴燕時，見通州倉舍之制，傲而爲之云。”上令依其制移建。

### 3) 承政院日記

① 仁祖 14년 7월 20일 (임술) 원본52책/탈초본3책 (19/33) 1636년 崇禎(明/毅宗) 9년  
韓興一，以戶曹言啓曰，以今月十七日召對時，參贊官韓興一所啓，丹陽移倉事，傳教矣。可興倉設立以前，久遠之事，臣等不得聞知，而以耳目所睹記言之，自可

興倉沿江上流三十里之地，有廢倉基，至今稱之曰新倉，邑人相傳，新倉·可興之間，有險灘，名曰磨屹落只，大船滿載，不能善制，則多有臭載之患，故移設於可興，此蓋百年後事也。新倉上流，又有金遷倉，數字缺達川以上至嶺底，又有獐項，倉基未知自六七字缺亦不得以知之也。蓋江流迅?，愈上愈險，小六七字缺而滿載大船，決不得上下故也。…

② 仁祖 14年 7月 21日 (癸亥) 원본52책/탈초본3책 (17/25) 1636년 崇禎(明/毅宗) 9년  
韓興一，以戶曹言啓曰，今月十九日晝講時，特進官李時白所啓，守城所緊，莫如糧餉。… 若以所屬驪州·利川·楊根·砥平·廣州等各邑，今年京倉應納米穀，捧置本邑，如有邊報，則用於軍需，如無邊警，則待明春，運用於京中，且忠州各站所領之米，運置於廣州江邊甲士倉，觀勢或用京中，或用軍餉，則何如? 上曰，…

# The Study of Keumcheonchang in ChungJu

**Cho, Gil Hwan**

JungAng Research Institute of the Cultural Heritage

[Received : 22 August 2008 / Revised : 25 September 2008 / Accepted : 10 October 2008]

## Abstract

This paper is written to results of excavated ChungJu ChangDong site located in ChungJu and the article Keumcheonchang in Joseonwangjosilrok. The structure relics of compositing cornerstone-distance 420cm has been showing to Keumcheonchang of legend in region people.

The solution to problems is that the enforcement of the river-shipping service linking Han River and NakDong River. King Taejong commanded the new tax-warehouse of 200 Kan to built at Keumcheon in ChungJu and named Keumcheonchang for the receipt of inner region and KyengSang Province. King Sejo established the foundation of the government owned tax-grain transportation system for the strong centralization by the sovereign right. This logistic system is gone the middle and the latter of Joseon Dynasty.

Joseon Dynasty is absolutely dependent the national finance for government operation on the tax-grain from HaSamDo(ChungCheong · JeonLa · KyengSang) region. JoUn(tax-grain transportation by shipping) is the best logistic system in Korea surrounding sea.

Joseon Dynasty has reformed the logistics base on GoRyeo's system that the Tax-grain transportation system by shipping. There is the tax-warehouses reducing from 13 numbers to 9 numbers and making up for the weak points in the matter of the Japanese Pirate and the ship wreck in transporting in the sea. The ship wreck in the sea specially make the matters of the reducing tax and political issues.

We know that Keumcheonchang is operated ChuaSuCham(the government agency for tax-grain transportation by shipping at a warehouse) from King Taejong 11(1,411)year to King Sejo 11 (1,465)year. There is the result of enforcement the river-shipping service system for social stabilization and forward their new ideal in the first half Joseon Dynasty.

**Subject :** KeumCheon, Keumcheonchang, ChuaSuCham, ChaSaWeon, JoGun, Field-tax, Tax-grain, The river-shipping service, The government owned tax-grain transportation system, Tax-warehouse, King Taejong, King Sejo, transportation system(logistics)