

지난날을 바르게 되돌아보면 희망이 보인다.

조선시대 도로역사를 되돌아보며



박 태 권 | 도로전문가

한국도로학회 회원인 도로기술자가 조선시대 도로역사를 살펴보게 된 동기는 대한건설협회 창설 70주년을 맞아 “한국건설통사” 발간을 위한 원고 요청이 있어, 지난 1년 동안 조선시대 도로역사를 쓰느라 많은 공부를 하면서 조선조 역사를 되돌아보게 되면서였다.

우리시대와 가장 가까운 조선조 518년간은 조정 중신들의 사리사욕과 끊임없는 당파싸움 속에서, 나라의 미래를 위한 상업·산업·민주정치는 염두에 없었으므로 국력시장의 원동력이 되는 도로정보보다 성곽 쌓기에만 집착하다 보니 국력은 쇠퇴해져 세계 최빈국으로 추락했다. 그럼에도 반성 없이 국정을 운영하다가 결국 일본 침략에 의해 조선국은 멸망하고 세계지도에서 36년간 사라졌었던 경험이 진정 되풀이 되지 않도록 해야 하겠다.

과거를 바르게 알게 되면 분노가 오히려 희망이 있는 미래의 강한 나라가 될 것이므로 급변하는 세계흐름 속에서 인공지능을 핵심으로 하는 4차 산업시대가 본 궤도에 오르고 있고, 각국마다 자율주행 자동차를 경쟁적으로 생산하고 있는 즈음에 안전운행이 보장되는 지능형 자율주행 자동차도로 건설을 위한 사전대비에 도움이 되기를 바라는 뜻에서 “조선시대 도로역사를 되돌아보며” 원고 전체 원고 내용을 6개편으로 나누어 게재하게 된 바, 만일 전체 원고 내용이 필요하신 회원님은 연락(tkp3588@naver.com / 010-5210-4729) 주시기 바랍니다.

【목 차】

1. 서론
2. 지지(地誌)·지도(地圖)에 나타난 도로(道路)
3. 도로의 정비(整備) 및 확충(擴充)
4. 실학자(實學者)들의 도로 인식(道路 認識)
5. 교통장애(交通障礙)의 극복(克服)
6. 역(驛)·원(院)의 발달
7. 조선조 말의 도로 실태(道路實態)
8. 조선조가 남긴 도로업적들
9. 조선시대의 도로역사에 대한 평가

5. 교통장애(交通障礙)의 극복(克服)

5.1 하천(河川) 횡단 도로

조선시대에 도로의 통행 기능을 가장 크게 저해하는 것이 하천이었다. 한성을 중심으로 이른바 하삼로(下三路-우로(右路)·중로(中路)·좌로(左路))는

한강을 건너서 가게 된다. 그래서 예로부터 5강진로(五江津路)라 하여 광나루(廣津)·삼발나루(三田渡)·사평나루(沙坪:西水庫津)·동작나루(銅雀津)·노들나루(露梁津) 등이 개설되어 있었다.

특히 조선조 초기에는 태종의 헌릉(獻陵)과 세종의 수릉(壽陵)이 한강 남쪽(현재 강남구 내곡동)에 위치하여, 왕의 배릉(拜陵) 효행(孝行) 때마다 강을 건너는 문제가 조의(朝議)로 거론되었고, 배릉과 함께 거행되던 강무(講武=무예를 강습함) 행사도 광주(廣州) 땅에서 행해지는 일이 많아서 안전한 도강(渡江)과 일정의 단축은 늘 문제가 되었다.

여하간 강과 하천을 건너기 위해서는 물이 얇고 좁은 곳을 골라 배로 건너거나 다리를 놓아야 했는데, 교량 건설의 기술이 미숙한 시대에 한강과 같은 큰강(大江)에는 고정식 가교(架橋)가 불가능했으므로 부득이한 경우에는 배다리(舟橋, 浮橋)를 놓았다.

5.1.1 배다리(舟橋)

한강의 노들나루(노량진)에 배다리를 놓는 일을 관장하는 관청은 주교사(舟橋司)였다. 이것은 제22대 정조(正祖:1776~1800 재위)가 그의 아버지 사도세자(思悼世子)의 무덤인 양주(楊洲)의 영우원(永祐園)을 수원으로 옮겨 현릉원(顯陵園)으로 개정하고, 한 달이 멀다 하고 자주 참배를 행하므로 그 배릉로(拜陵路)의 편의를 도모하기 위해 비롯된 것이었다.

배릉로로서 부교를 설치한 예는 세종 때에도 있었으나, 그 구체적인 가교(架橋) 방법은 연산군(燕山君)때의 기록에 나타난다. 즉, 민선(民船) 8백여척을 모아서 강의 양안(兩岸)을 연결하고 그 위에 널빤지를 깔아, 넓은 교면(橋面)을 만들고 5~6기(騎)의 기마(騎馬)가 자유롭게 왕래할 수 있도록 한 것인데, 비록 해빙(解氷)이 되어도 철거하지 못하도록 했다. 연산군은 이 부교를 건너 청계산에서 사냥을 하였다.

임진왜란 때에도 왜군이 부교를 설치하고 도성을 자유로이 출입함으로써 부교 도강 작전을 했지만 큰 실패는 거두지 못했다.



그림 1. 노량진 주교도(舟橋圖·배다리)

(출처: 화성 박물관)



그림 2. 두물목 주교도 (배다리 : 한강상류 양수리)

(출처: 양평군청)

효종(孝宗)의 여주(麗州) 능행차 때도 배를 3척(三舟)씩 연철(聯綴)하여, 왕의 거가(擧駕=임금의 행차)를 안전하게 도강을 한 일이 있었고, 숙종(肅宗)때도 왕의 능행차를 위해 노량진에 부교를 연결해서 도강을 한 사실이 왕조실록에 기록돼 있다. 그런데 당시 강변에 사는 촌노(村老)들의 말에 의하면, 날씨가 좋으면 부교가 편리하나 물이 많고 바람이 심하면 요동이 심하므로 선척(船隻)을 사용하는 것

보다는 못하다고 했다.

이와 같이 왕의 어가(御駕·대형 가마)를 육로와 같이 안전하게 도강시키기 위해 부교의 설치가 편리한 방법이기는 했지만, 여러 가지 어려운 문제가 따랐다. 공사선(公事船)의 정박이라든지 부교의 설치와 철거에 있어서도 많은 사전 준비와 노력이 필요했다.

더욱이 한강이 내륙수로(內陸水路)로서 이용이 빈번했던 당시로서는, 부교의 가설은 자주 조립했다가 해체하는 곤혹을 감당해야 했으므로 이 업무를 효과적으로 수행하기 위해서 주교사(舟橋司)라는 전담 관청이 설치되고 주교의 가설과 운용 규정이라 할 수 있는 주교절목(舟橋節目)과 주교제(舟橋制)가 정조(正祖) 13년(1788) 12월에 완성되었는데,¹⁾ 당시 주교사에서 저술한 절목(節目) 36개조 중에서 주교의 구조와 운용의 실태 7가지를 엮볼 수 있다.²⁾

5.1.2 기타 도천시설(渡川施設)

위에서 살펴본 바와 같은 주교의 설치는 워낙 대규모의 토목공사가 따라야 하므로 평시에는 경기도나 강원도에서의 왕의 행사 때나 임시로 가설하는 정도였고, 큰 전쟁 때 병사와 군수물자를 도강시키는데 사용하는 외에는 감히 설치할 수 없는 일이었다.

따라서 일반적으로 큰 강하(江河)를 건너는 수단은 나룻배가 가장 편리했다. 소하천에는 석교(石橋)나 목교(木橋)를 가설하기로 하고, 작은 계류(溪流)는 외나무다리를 걸쳐 이용하기도 했다.

석교는 고도의 건축기술을 필요로 했으므로 도성(都城)이나 읍성(邑城) 안에서 주로 건설되었다. 지금 이전하여 보존된 서울의 수표교(水標橋)나 남원의 광한루(廣寒樓) 앞의 오작교(烏鵲橋) 같은 것이 그 예이다.

목교(木橋)는 통나무 교각(橋脚)을 물 속에 세워서 사람 하나가 겨우 건널만한 것들이 조선시대의 보편적인 교량이었다. 수 십년 전만 해도 시골 길에

서 흔히 보였는데 지금은 거의 자취를 감추고 콘크리트교(橋)로 바뀌었다.

독목교(獨木橋)는 가설이 간편해서 옛날 벽촌에서 많이 사용된 것인데, 그 운치와 독특한 정감으로 고인(古人)의 시부(詩賦)에 많이 읊어졌다.³⁾

뺨만 남은 노목(老木) 베어 앞 여울에 걸쳤나니
 걸음걸음 아차하며 몇 번이나 놀던고
 사람들은 평지풍파(平地風波) 알지 못하고
 이 다리에 이르러 두렵다 하네

(김수녕 삼척죽서루와 수목교)³⁾

5.2 해로(海路)와 조운로(漕運路)와의 연결되는 도로

우리나라의 지형은 남북이 길고 3면이 바다인 반도를 이룰 뿐 아니라, 산지가 많아서 남북은 물론 동서도 육로 교통은 매우 어려움을 겪었다.

조선의 도읍지가 한강 이북에 위치함으로써 하삼도(下三道)로부터의 조세미(租稅米) 운반은 육로보다 해로 이용이 우세하였다. 하지만 해로(海路) 이용이 용이한 것은 아니었다. 조류(潮流)의 이용과 요해(要害)의 회피(回避) 그리고 운하 굴착(運河掘鑿)의 시도(試圖)에 대한 상세한 내용은 다음을 참조할 수 있다.⁴⁾

- 1) 만기요람(萬機要覽) 재용편(財用篇) 조운(漕運) 조. 신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽) 권19 태안현(泰安縣) 산천 참조. 여지서(輿地書) 전라도 해남 산천 조 참조.
- 2) 고려사 권16 세가(世家) 16, 인종(仁宗) 12년 7월 참조.
- 3) 동상 권 열전(列傳) 29 왕강전(王康傳). 고려사절요(高麗史節要) 25 공양왕 3년 8월 참조. 한국도로서 p133 참조.

3) 서거정(徐居正) 동문선 권22 칠언절구(七言絶句). 한국도로서 p132. 참조.

4) 한국도로서 p132-134. 참조. 한국도로공사 편찬(1981년 2월) 참조.

1) 정조실록 권28 13년 12월 을묘(乙卯) 참조. 한국도로서 p131.

2) 정조실록 권30 14년 7월 을묘 참조. 한국도로서 p131 참조. (한국도로공사 편찬, 1981)

해로(海路)는 조운로(漕運路)와 같이 관(官)에서 관장하였었는데, 육지와 연결도로가 발달하기 시작하여 포구로 지정된 후에는 본격적으로 도로를 개축하였으므로 해안선과 하천변과의 연결되는 해로와 조운로와 접속되는 지방도로망이 발달되기 시작했다.

6. 역(驛)·원(院)의 발달

6.1 역제(驛制)의 정비(整備)

6.1.1 역제의 개편(改編)

조선시대의 역제는 대체로 고려시대의 것을 이어 받아 발전시켰다.⁵⁾

중앙집권적인 군현제도(郡縣制度)를 강력하게 추구하던 조선왕조로서는 역이 차지하는 중추신경적인 기능을 중요시하지 않을 수 없었고, 지방에 대한 중앙통제를 용이하게 하는 역의 기능을 강화하기 위하여 여러 차례의 제도개편을 통해 실무적인 역로행정을 펴 나갔다.

조선 초기 역대 왕들은 전국의 역을 한양 중심으로 재정비하는 과정에서 관리체계(管理體系)의 개편, 역로(驛路)의 보수(補修) 및 개정(改正), 역원(驛員)의 보충, 역전(驛田) 경영(經營)의 활성화 등에 많은 관심을 갖기 시작했다.

조선시대는 역로 행정(驛路行政)을 총괄하는 기구로는, 중앙에는 병조(兵曹)였고, 그 밑에서 우역(郵驛) 사무를 실제로 관장하던 곳은 승여사(乘輿司)였다. 이 승여사는 고려의 관제(官制)인 공역서(供譯署)를 태종 5년(1404)에 개편한 것이다.

조선시대 역에 대한 다른 명칭으로는 관(館)·참(站)·합배(合排) 등이 있다. 이것은 그 명칭에 따라 기능이나 구성면에서 역과 다른 것이 아니고, 위치하는 지역에 따라서 관례적으로 사용되었던 것으로

보인다.

그 실례로 황해도 지방에서는 7참(한성-의주 사이에 사행로상(使行路上)의 중요 7개 역참)을 비롯하여 모든 역에 대하여 참(站)이라는 이름이 사용되기도 하였으며, 함경도에서는 참과 관이, 평안도 지방에서는 참과 관(館) 및 합배(合排)가 혼용되기도 하였다(여기에서 말하는 참과 조선 후기 과발제(擺撥制)에서의 참과는 구별됨. 이렇게 혼용하게 된 것은 조선 개국 시기에 행정력과 소통이 미흡했기 때문인 것 같다).

6.1.2 찰방제(察訪制)의 확립과 우역(郵驛)

조선 초기의 역로(驛路)체제는 역승(驛丞=역일을 맡는 벼슬 종9품)과 찰방제(역참 일을 맡는 벼슬 종6품)가 확립되어 가는 과정에서 여러 차례의 조정을 통하여 정립되어 갔다. 역승과 찰방은 고려의 관직이 다소 변모된 모습으로 조선조에 이어져 내려온 것이었다.

이들은 참역(站驛)의 감독 통제만이 아니라 지방을 순찰하면서 지방 관리의 능부(能否·능력여부)를 고찰(考察·감찰/감사)하고 그 승출(陞黜·재판/수사)까지 맡아 보았다. 특히 찰방은 정역찰방(程驛察訪) 또는 참역찰방이라 하여 중앙의 명망 있는 문신(文臣)들이 파견되어 미복(微服·평상복장)으로 다녔으므로 ‘암행(暗行)’이라고도 하여, 암행어사의 전신이 되기도 했는데, 그 행패가 문제가 되기도 했다.⁶⁾

그러나 고려와 조선 초까지 유지된 일시 파견관으로서의 찰방직은 주재관으로 제도가 바뀌어 갔다. 세종실록 지리지의 편찬할 때는 역승 39인, 찰방 5인에 의해서 전국 480여 역이 운영되고 있었다.

그 뒤 세조 3년(1457), 역승을 혁파하여 찰방으로 바꾸자는 병조의 주청을 계기로 점차 개혁을 단행하고, 경국대전이 편찬될 때는 찰방 23, 역승 18

5) 한국군제사(韓國軍制史) 근세조선 전기편 역제(驛制)(1968) 및 서울 600년사 권 I·II 육상교통 참조. 한국도로사 p.135 조.(한국도로공사 편찬, 1981)

6) 동상(同上) p.542-552 참조. 한국도로사 p.135. 참조.(한국도로공사 편찬, 1981)

의 체제로 총 537역이 운영되기에 이르렀다. 다시 중종(中宗) 30년(1535)에는 그 동안의 오랜 논란 끝에 역승을 혁파하고 모두 찰방(역참 일을 맡아보는 외직 문관 벼슬)으로 승격시켜 조선 후기까지 이어져 갔다.

이와 같이 반복되는 개혁이 반복될 수 밖에 없는 주된 이유 중의 하나는 역승이 서리거관자(書吏去官者=조선시대 문서의 기록과 서책의 보관 업무, 즉 벼슬 낮은 관리직의 퇴직자)로 임명되었기 때문에, 그들이 사사로이 이익을 도모하고 이민(吏民·수하의 주민 일꾼)을 심하게 다룰 뿐 아니라 왕래하는 관리가 역승들의 관품(官品)이 높지 않음을 알잡아 보고 갖가지로 작폐(作弊·횡포)함으로써 역로의 조폐(凋弊)가 막심하게 횡행하였기 때문이다.

한편 역승의 혁파에서 오는 서리거관자의 진로 문제에 대한 배려, 찰방의 수가 증가됨에 따르는 관직 임명의 남용 등이 거론되기도 하였다.

※ 조선조 초기 토지 소유 균등을 목표로 한 균전법(均田法)에 대한 국정(國政)에 이어, 물류 이동과 통신의 증폭에 따른 참역(站驛)과 역승(驛丞=대민 관계 벼슬 낮은 관리)들의 수요가 폭증함으로 유발되는 사회 문제가 심각하게 되는 것을 왕실과 조정 중신들이 나랏일로 감안하지 않고, 아랫것들이 해결하겠지 하고 무사 안일 속에서 묵살하면서 패거리 당파 싸움에만 목숨 걸고 있었으니, 역로 행정(驛路行政)이 시작(태종 5년(1404))한 지 130여년이 지나도록 혁파만 무수히 거듭했을 뿐, 사회문제는 오히려 악화되고 있었으니 수레 발달은 뒤지고, 상업·산업화가 부진되니 백성들의 삶은 보리 고개에서 허덕일 수 밖에 없는데, 말로만 걱정했을 뿐이었다.

6.1.3 조선시대의 우역조직(郵驛組織:역(驛)·참(站)·관(館))

우역조직(郵驛組織)은 증보문헌비고(增補文獻備考·상고부)의 문헌을 정비한 서적(書積)에 의하여 역(驛)·참(站)·관(館)으로 운영되었는데, 그 변천과정은 너무 복잡하여 일일이 서술할 수 없으므로 8도별 찰방과 역승의 규모에 따른 역수(驛數)는 아래 참고

자료와 같이 배치되었다. ()안의 수는 병조직할역(兵曹直轄驛)임.

※ 8도별 총 역수는 다음과 같고 찰방(察訪)과 역승(驛丞) 별 역명(驛名)은 별도 참조.
 한양: 2개소(2), 경기도: 33개소(27), 충청도: 71개소(65), 경상도: 151개소(140), 전라도: 59개소(53), 황해도: 33개소(30), 강원도: 82개소(78), 함경도: 52개소(49), 평안도: 34개소(32). 전국 총 역수는 515개소 중 병조직할역은 474개소 임.⁷⁾

6.1.4 역로(驛路)의 조폐(凋弊:손상과 노후화)

역의 행정은 매우 중요함에도 불구하고 관리자의 과도한 업무로 인하여 여행상 난점이 많은 분야이다. 조선 전반기에 있어서도 많은 문제점이 제기되고 끊임없이 변혁을 거듭했는데, 임진왜란으로 전국토가 전장화되면서 역과 역로는 손상과 노후화가 심했다.

임란(壬亂)이 수습된 뒤, 선조(宣祖) 33년(1599) 9월에 왕은 역로가 조폐하여 변방에서 보내는 “장계(狀啓=감사 또는 왕명으로 지방에 나간 관원이 글로 써서 올리는 보고)가 불통하니 속히 복구하라”고 지시했고, 다시 10월에는 “변난 후 역로가 폐절(廢絶)하여 금군(禁軍·궁중을 지키던 군대)이나 파발(擺撥·공문 속달 전달 역참)에 의해 명령을 전하려 해도 중도에서 막히는 일이 있으니 각 역을 속히 복구할 대책을 세우라”고 지시한 것은 당시 역로의 상태를 말해 주는 것이다.

또 이원익(李元翼)과 이항복(李恒福)의 상주(上奏·임금께 아뢰)에서는 난후(亂後) 각 역에 마필(馬匹)과 역졸(驛卒)의 보충이 어렵다는 것이 지적되고 있어 역의 피폐상을 엿보게 한다. 이리하여 조정에서는 국정의 동맥과 같은 역로의 신속한 복구에 부심했으나 여러 가지 난관이 쉽게 극복되지 못했다.⁸⁾

7) 한국도로사 p136-p139, 표 2-3-13 참조. 한국도로공사 편찬 1981년.

8) 한양 6백년사 II 육상교통 pp.482-484 참조. 한국도로사 p139. 참조.(한국도로공사 편찬, 1981)

광해군 10년(1617)에도 왕이 서로(西路)를 왕래하는 청(淸)의 사신의 말을 듣고, 각 역에는 말이 없고 역졸마저 모두 도망하였다 하니 역마 회복책을 빨리 강구하라고 지시한 것을 보면, 전란이 끝난 뒤 20년이 경과할 때까지 가장 중요한 서로(西路)가 이런 사정이라면 여타의 역로는 더욱 심했을 것이다 (역마 관리에 책임자가 매우 불비했음).

이러한 역로 조폐의 원인은 큰 전란을 겪은 뒤, 중앙의 감독이 소홀해진 틈을 타서 갖가지 부정부패가 횡행했기 때문이었다. 이런 사실들을 말해주는 조정 공문 및 왕조실록에서 간추려 보면,

- 1) 현종(顯宗) 11년 대사헌(大司憲) 심재(沈粹) : 근래 역로가 주폐한 것은, 노비공포(奴婢貢布=노비를 결세(結稅)로 받던 배)의 대부분이 찰방(역참 일을 맡아 보는 외직 문관 벼슬)의 사용(私用)으로 되었기 때문이다.
- 2) 영조(英祖) 16년 유최기(兪最基) : 역마를 법외로 낭비하는 자가 많고, 역위전(驛位田=역을 운영키 위한 전답)이 모조리 토호(土豪)들의 손에 들어갔다.
- 3) 정조(正祖) 11년 병조판서 김이소(金履素) : 각 역의 백폐(百弊)는 마호(馬戶)가 말을 사사로이 팔고, 사들이는데서 비롯되었다.

그러나 조선 후기의 역로행정은 전적으로 부정적 측면에서만 볼 수는 없다. 그래도 전국의 도로는 간선(幹線)과 지선(支線)으로 구분된 광범위한 도로망을 형성했고, 각 간선에는 노선번호까지 붙게 되었으니 줄곧 역로 조폐가 논의되는 과정에서 점차 개선하려고 노력한 흔적이 보인다.

6.1.5 마패(馬牌)의 사용

춘향전에서 이몽룡이 어사출도를 할 때 제기(祭器) 접시 같은 마패(馬牌)를 휘둘러 마치 마패가 압행어사의 신분증처럼 쓰이고 있으나, 사실은 마패란 각 역에서 마필(馬匹)을 지급받을 수 있는 증표였다.

구리로 만든 둥글고 납작한 모양의 이 패는 겉면에 발행 연월일과 발행처의 표시(尙瑞院印·상서원인)가 새겨지고, 뒷면에는 마필의 수를 나타내는 말 모양이 새겨져 있다.

왕족이 사용하는 마패는 산수자(山袖子)로 만든 원반(圓盤)인데 전면에는 ‘마(馬)’자, 뒷면에는 역시 마필의 수가 새겨졌다.

중앙에서는 출장 관원의 품계(계급)에 따라 병조가 문점(文帖)을 발급하면 상서원(尙瑞院)이 마패를 내주었고, 지방에서는 관찰사(觀察使)와 절도사(節度使)가 가지고 있다가 중앙에 보고나 진상(進上)을 올려 보낼 때 발급했다.⁹⁾ 마필은 상·중·하로 등급을 매겨 규정에 따라 마패를 지급했다.¹⁰⁾

조선 초기부터 역마 남승자(濫乘者=불법 승마자)와 남급자(濫給者)는 장(杖) 1백도(度)에 유(流) 3천리, 역마의 규정 외 이용자와 반환하지 않은 자는 장 3백도에 도(徒) 3년을 과하는 엄벌 규칙이 있었으나 잘 지켜지지 않고, 역제가 문란해지자 제21대 영조 38년(1761)부터는 마패 외에 따로 종예자(從隸者)의 수와 노정(路程)을 써 넣은 노문(路文·先文과 白文)의 구별이 있음)을 발급하기도 하였으나 큰 실효를 거두지 못했다.

역마는 전국 목장에서 뽑아 충당했으나 항상 부족해서 몰수한 난신(亂臣)의 말이나 민가의 말을 징발해 충당하기도 했다. 당시 말 한 필에 거의 포(布) 3백필 내지 5백필에 이르는 고가였기 때문에 찰방(察訪·역참 일을 맡아 보던 외직(外職) 문관 벼슬)이 마주(馬主)와 결탁해서 사리(私利)를 취하는 부정이 자주 행해지기도 했다.

9) 경국대전 병전 역마 조. 한국도로서 p.140. 참조

10) 만기요람 군정편 1 역처(驛處) 참조. 한국도로서 p.140. 참조(한국도로공사 편찬, 1981)

표 1. 경관 급마표(京官 給馬表)

구 분	상등마	중등마	하등마	태마 馱馬	계
대군(大君)·의정(議政)	1		3	3	9
정一品 이상	1		3	2	6
중一品	1		2	2	5
삼품 당상	1		2	1	4
육품 이상		1	1	1	3
구품 이상		1		1	2
부경사(赴京使), 부사(副使), 통신사(通信使)	1			2	3
동서상관(同書狀官), 종사관(從事官), 통신종사관(通信從事官)		1		1	2
통신제술관(通信製述官) 이하		1		*1	(2)
부경종인(赴京從人)			1	*1	(2)
어사(御使)	1		1	1	3

* 주 : *는 2인에 1필 지급 (자료: 경국대전)

표 2. 地方官 馬牌發給 定數

구분	四馬牌	三馬牌	二馬牌	一馬牌	구분	四馬牌	三馬牌	二馬牌	一馬牌
京畿監司		1	1	5	慶尙右兵使				6
水使			2		右水使				3
公忠監司		1	2	9	統制使				11
兵史			2	6	尙州牧使				3
水使				3	安東府使				4
全羅監司	1	2	5	6	東萊府使				5
兵使				5	平安監司			6	6
左水使				3	黃海監司			2	6
右水使			2	5	江原監司			2	7
濟州牧使			1	6	咸鏡監司			1	10
慶尙監司		1	3	6	北兵使				5
左兵使				6					

*자료 : 만기요람 한국도로서 p140.

6.1.6 역마(驛馬)의 수(數)

조선 초기의 역마에 대한 전체 윤곽은 알아보기 어렵고, 후기에 편찬된 만기요람(萬機要覽)에 의하면 병조 직속의 청과역(靑坡驛)과 노원역(蘆原驛)에는 각각 역졸이 144명에 역마가 80필씩 있었다. 이 두 역에서는 매일 25필의 역마가 교대로 운영되었고

말은 금호문(金虎門) 밖의 마군영(馬軍營)에서 보급했다.

등급별 말의 쓰임에 있어 상등마는 교룡기(蛟龍旗)를 받들고, 중등마는 기마(騎馬), 하등마는 복마(卜馬·짐말)였다. 상·중등마에는 줄 2인, 하등마에는 줄 1인이 배치되었다. 한성을 제외한 전국 40개 역도(驛道), 535역에는 5,380필의 역마가 있어 한 역도에는 평균 134.5필, 역에는 평균 10.1필의 비율이었다.

6.2 역의 운영(運營)

6.2.1 관리자(管理者)

각 역도에는 찰방 1명을 두어 대개 10여 역을 다스리게 하고 30삭(朔)이 되면 교체했는데, 그 품계는 현감(縣監)과 동급인 중6품이었다. 국초에는 찰방과 역승으로 구별 배치했다가 중종 30년(1535)에 찰방으로 통일, 40역에 배치했음은 상술한 바와 같다.

표 3. 각도의 역마(驛馬) 개황(概況)

구분	역도	역	필마	평균
경기도	6	51	444	8.7
공충좌도	3	44	478	10.9
우도	2	16	274	17.1
진라좌도	4	34	274	8.1
우도	2	25	272	10.9
경상좌도	6	76	787	10.4
우도	5	85	900	10.6
강원도	4	83	503	6.1
황해도	3	30	222	7.4
평안도	2	33	301	9.1
함경도	3	58	925	15.9
계	40	535	5380	10.1

*자료 : 증보문헌비고, 한국도로서 p141.

각역에는 역장·역리·역졸·역정(驛丁)·일수(日守)·노비(奴婢)·보인(保人)·졸인(卒人) 등이 있어 역무에 종사했다. 역리(驛吏)는 본래 양인(良人=보통사람)의 신분이었는데 그 임무가 천역(賤役)이어

서 차차 양인과 천인의 중간 위치인 신양역천(身良役賤)으로 전락했다.

역리 중에서 글을 아는 자를 선발해서 역무를 관장케 한 것이 역장이다. 역졸은 역리와 역노비의 중간 계층이다가 모두 역노비와 같이 다루어지기도 했다. 역정은 노역(勞役)을 담당한 정남(丁男)인데, 대개 2인의 보인(保人)이 따랐다. 일수는 역무를 돕는 신양역천자(身良役賤者), 역노비는 최하위 신분의 종이였다. 후기로 내려오면서 이들의 신분은 거의 구별할 수 없을 만큼 모두 천대되었다(도로가 불비하니 역의 중요도가 퇴색).

역무 종사자의 수는 경국대전에 상등역(121인)·중등역(96인)·하등역(71인)의 등급에 따라 신분별 정원이 정해져 있었지만, 뒤에는 신분 구별도 불분명해지고 그 수도 엄청나게 늘어났다. 보다 상세한 내용은 다음을 참조.¹¹⁾

6.2.2 경제 기반(經濟基盤)

역원(驛院)의 운영 경비와 종사자들의 급료를 지급하기 위해 각 역에는 토지가 배정된 바, 관둔전(官屯田)은 12결(結), 공수전(公須田)으로는 대로에 20결, 중로에 15결, 소로에는 5결을 지급했다. 또 역마 충당을 위해서는 마전(馬田)이 지급된 바, 대마는 7결, 중마는 5결, 소마는 4결이 지급되었으나 경우에 따라 약간씩의 차이가 있었다.

갑오경장(甲午更張) 때 근대적인 교통 통신 제도가 채택되면서 역참제도 폐지되었다. 이 갑오승총(甲午陞總)에 이어 역원 등에 딸린 토지를 심사하는 을미사변(乙未查辦)으로 민유지는 소유자에게 돌려주고, 관유지는 정부에서 관장하게 되었다. 이 때 나타난 전국의 역토(驛土)는 26,846결 5속(束)에 이르렀다.¹²⁾

표 4. 역원전(驛院田)

구 분		내용	結·負
驛田 (역전)	公須田(공수전)	대로 중로 소로	20 15 5
	長田(장전)		2
	副長田(부장전)		1. 50
	急走田(급주전)		1. 50
	馬田(마전)	대마 중마 소마	7 5. 50 4
	官屯田		12
院田 (원전)	院主田(원주전)	대로 중로 소로	1. 35 90 45
渡津田 (도진전)	衙祿田(아록전)		8
	津夫田(진부전)	대도 중도	10. 50 7 3. 50
站田 (참전)	衙祿田(아록전)	소도	5

*참조 : 한국도로사 p142.

6.3 원(院)의 분포

6.3.1 원의 운영(運營)

원(院)은 당초 공무 여행자의 숙식을 위해 각 요로에 설치된 공공시설이었다. 대개 30리에 하나씩 두었으나, 지형조건에 따라 평지의 간격은 좀 길고 험지의 간격은 짧았다. 예를 들면 광주(廣州)의 판교원-용인의 보수원-죽산의 태평원은 각기 15km의 거리인데 새재 근처의 신혜원-동화원-조령원은 불과 3.4km 간격이었다.¹³⁾

세종 27년(1444)에는 원(院)을 정비 보완하는 방법으로 부근 주민 중에서 덕망 있는 사람에게 책임을 맡기고 원주전(院主田)을 지급했는데, 대로는 1결 35부(負), 중로는 90부, 소로는 45부였다.

그러나 요지에 민간 여행자를 위한 시설인 점막

11) 여지도도 참례역지 계수역지(莢樹驛誌), 안동대도호부(安東大都護符). 한국도로사 p.142.(한국도로공사 편찬, 1981.)

12) 신용하(愼鏞廈) 조선토지조사사업연구(1970). 한국도로사 p.142.참조.(한국도로공사 편찬, 1981)

13) 최영준(崔永俊) 조선시대 「영남대로」 [1990년저(2004년 증보판)] (고려대학교 민족문화연구원). 한국도로사 p142.(한국도로공사 편찬, 1981)

(店幕)을 내는 일이 많아지면서 원(院)이 폐쇄해진 곳이 많았다. 대동지에도 “각 역로에 원우(院宇)를 세워 행여(行旅)를 통하게 했는데, 임진왜란 이후 ‘원’ 자는 진폐(盡廢)되고 점사(店舍)가 흥하게 되었다. 그래서 ‘원’ 이름이 그대로 점(店) 이름으로 된 곳이 많다”고 기술되어 있다. 실제로 양주(楊洲) 누원(樓院·다락원)은 루원점 또는 누원점막이 되었고, 광주 판교도 ‘원’ 이었다가 ‘점’으로 불리었다. ‘원’은 교통상의 요지만이 아니라, 오지나 험로 등에도 설치함으로써 교통 편의 제공 외에도 구빈(救貧) 진출(賑恤·흉년에 곤궁한 백성을 구원하여 도와줌)의 기능도 발휘한 것은 조선시대 도로에서 이루어진 다양한 역할의 한 단면을 엿보게 한다. 도로에서 사회 안전망의 빛이 반짝했다가 사라졌다.

6.3.2 원(院)과 진재장(賑齋場·기아자의 응급 구호 장소)

조선시대 한양 근교의 각 ‘원’에는 기아자의 응급 구호 기관인 진재장이 설치 운영되었다. 홍제원(弘齋院)·보재원(普齋院)·이태원(梨泰院)은 동서활인

원(東西活人院)과 함께 상설 진재장이었다. 또, 여기에는 의원 1인씩을 배치하여 병자를 치료해 주기도 하고, 제용감(濟用監)에 명하여 옷을 지어 주기도 했다.

‘원’을 근거로 한 구혈(救血) 활동은 지방에서도 있었다. 현재 충남 대덕군 동면 마산리에 위치한 회덕(懷德) 미인원(彌勒院)은 그 곳 호족 황행기(黃荇記)라는 사람이 고려 말부터 원자를 지어 빈민을 구출(=구제)했고, 이들 형제의 손자 황자후(黃子厚)가 대를 이어 조부의 뜻을 받들어 적선했다는 것은 좋은 예이다.

6.3.3 원(院)의 분포(分布)

신증동국여지승람에 따르면 전국에는 모두 1,210개의 ‘원’ (院)이 있었던 것으로 되어 있다. 워낙 수가 많기 때문에 지역별로 그 숫자만을 살펴보면, 한성부 4, 개성부 6, 경기도 117, 충청도 212, 경상도 485, 전라도 245, 황해도 79, 강원도 3, 함경도 37, 평안도 79이다.

회비 납입 안내

회원 여러분께서 납부하시는 회비는 학회 운영의 소중한 재원으로 쓰이고 있습니다. 회원 제위께서는 체납된 회비를 납부하시어 원활한 학회운영에 협조하여 주시기 바랍니다.

- 회비납부는 한국씨티은행 : 102-53510-243
(예금주(사)/한국도로학회)

〈학회사무국〉