

신라 북요통(北徭通) 복원 서설*

도도로키 히로시 리츠메이칸 아시아태평양 대학교

신라 교통사의 역사지리학적 연구는 1차 자료가 국한된다는 한계를 지니고 있다. 그러나 이하의 세 가지 방법을 동원함으로써, 어느 정도 그 한계를 극복할 수 있을 것으로 생각한다. 첫 번째는 같은 고대 동아시아 문화권에 속한 중국(당)과 일본의 도로교통망과의 비교이다. 두 번째는 한국의 다른 시대에서 얻어진 사료 등 자료들의 원용이며, 세 번째는 역사학, 고고학 등 인접 학문 분야와의 학제적 연구이다.

본 연구에서는 첫 번째와 두 번째 수법을 이용해서, 고대 당나라와 왕래하던 국제교통로로 여겨진 신라 북요통(北徭通)을 사례로, 향후 학제적 연구를 통한 정밀 복원에 앞서 역사지리학으로서 할 수 있는 예찰적 복원을 시도해 보았다.

당나라측 사료 등을 통해 중국에서 황해를 가로지르는 해로의 중점인 장구진은 황해도 풍천 당관포에 비정된다. 한편 왕경에서 나가는 북요통은 신라의 한주 방면 진출 경로와 조선시대 잔존 도로 노선의 사례 등 근세 자료를 원용한 결과, 조선시대 영남대로 및 울산로의 경로와 유사하면서도, 왕경 부근, 계립령 국원소경 부근, 봉화로 경유 한주 부근 등에서 차이가 났음이 밝혀졌다. 또 한주 이북은 북한산주-칠중성-패강진(봉산)-재령-장구진 등의 경로가 산정된다. 이렇게 어느 정도 축약된 가정 경로를 토대로, 향후 미시적 지리학 연구 및 고고학 연구가 진행되어야 할 것이다.

주제어 신라, 실크로드, 북요통, 역사지리학

I. 들어가며

필자는 지금까지 한반도 육상교통로 연구를 경험하면서, 옛길의 역사지리학적 복원 수법을 개발함(轟博志, 2010)과 동시에, 그 한계도 통감하게 되었다. 지리학이라는 학문은 여타 현상을 공간적으로 해석하는 절대 빠질 수 없는 연구수법이자 지표면의 경관을 주 소재로 한다는 한계 때문에, 그 자체만으로는 연구가 완결되기 어렵다는 것이 제일 중요한 한계이다. 교통로 복원도 마찬가지로,

* 이 연구는 2017년도 서울대학교 아시아연구소의 아시아기초연구사업의 지원을 받아 수행되었음.

필자는 그런 경험을 바탕으로 세 가지 연계 연구의 필요성을 제기하고자 한다.

첫째는 학제적 네트워킹이다. 이미 다른 논문에서 언급했듯이 역사경관 복원, 특히 교통로 복원에 있어서는 강 흐름의 상류로서의 역사학(문헌연구, '점'의 복원), 중류로서의 역사지리학(지도 및 경관연구, '선과 면'의 복원), 하류로서의 고고학(발굴 및 고고 분석을 통한 검증) 등 일정한 흐름을 수반한 학제적 연구가 불가결하다.

둘째는 국제적(공간적) 네트워킹이다. 특히 동아시아에서는 중국을 중심으로 제도나 기술의 교류 및 공유가 폭넓게 이루어졌기 때문에, 한-중-일 등 관계 각 지역의 도로 복원 현황을 비교하면서, 부족한 자료를 보완하고, 추정치의 정밀도를 높일 수 있다. 예컨대 본 논문의 주제인 고대 도로의 경우 중국, 한국, 일본은 울령에 의해 공통된 도로에 대한 법제를 가지고 있었던 것으로 보인다. 특히 중국(당)과 일본(헤이안 시대)에서는 30리마다 역을 설치하는 것, 고갯길 등 험한 도로 조건에서는 이에 구애받지 않고 유연하게 역을 설치하는 것 등, 유사점이 많은 역제 자료들이 전해지고 있다. 이로 인해 자료는 없지만, 신라에서도 비슷한 규정이 있을 것이라는 유추가 가능하다.

셋째는 시간적 네트워킹이다. 공간적 네트워킹과 비슷하게, 해당 시기에서 얻을 수 없는 자료나 지견을 전후 시대의 상황에서 유추하는 방법이다. 특히 자료가 상대적으로 부족한 고대 시기에서는 뺄 수 없는 방법이다. 위의 도로제도 이야기를 다시 예로 들면, 조선시대 『경국대전』에는 역시 '역을 30리마다 둘 것'이라고 명시되어 있으니, 위의 국제적 공통성과 상응하여, '30리 1역' 제가 신라 때로 거슬러 올라갈 가능성을 한층 높여 주는 식이다.

본 원고는 이상의 틀들의 실현 가능성을 추구하기 위한 첫 단추라는 성격을 가지고 있다. 국제적(공간적) 네트워킹의 가능성을 보다 직접적으로 가늠하기 위해, 비교라는 방법을 통하지 않고, '해외 자료로 바라본 한반도 내 국제교통로'를 주제로 하고자 한다. 구체적으로는 실크로드의 동쪽 말단 중 하나로 생각되는 당나라와 신라 사이의 사행로인 소위 '북요통'을 주제로 삼는다. 또 북요통의 구체적인 노선 선형을 거시적으로 파악하기 위해 조선시대의 고지도 및 지리지 등도 동원한다.¹ 이들 두 가지 작업을 통해 거시적인 복원도를 가설 수준으로

¹ 지지도 수준의 미시적 분석은 거시적 분석의 결과를 따라 가능해지며, 그 자체가 큰 연구 주제가

제시하여, 단독 연구로는 수행할 수 없는 학제적 연구의 발판을 마련하는 것이 이 논문의 목표이며, 어디까지나 시론 단계에 머문다.

II. 신라의 역로와 북요통

1. '사방 무역'과 5통

여기서는 선행 연구 성과(轟博志, 2017)를 토대로, 신라시대 도로 체계에 대해 간단히 정리해 두고자 한다. 선행 연구에서는 신라의 역로는 소위 '5통'이라고 불렸다. 이는 "삼국사기" 지리지에 '삼국 유명 미상 지분(三國有名未詳地分)'이라고, 장소 비정이 안 된 지명을 일괄 게시한 속에 들어 있는 용어에서 유래된다. 구체적으로는 북해통, 염지통, 동해통, 해남통, 북요통 등이다. 이들이 간선도로임을 부정하는 논조도 있으나(정요근, 2011), 현재로서는 이 외에 유력한 실마리가 존재하지 않는 것, 후술하는 '5문역'이나 5소경과 숫자가 대응하는 것, 같은 남북국 시대 국가인 발해국도 '5도'² 체제를 가지고 있었던 것 등에서 볼 때, 선행 연구와 같이(井上英雄, 1974) 일단 가설로서 5통 체제를 전제로 삼고, 복원을 진행하는 것이 타당하다고 본다. 이도학(1997), 서영일(1999), 한정훈(2003), 田中俊明(2003) 등 5통설을 답습한 연구가 많은 것도 그 때문이다. 이도학은 북해통의 '북'을 황해로 생각하여, 당항성을 통해 당과의 연락통로로 생각하였다. 서영일은 북소경, 북진 등 동해안 경로에 '북'자가 많으므로, 井上和 같이 북해통 동해안 경로 설을 지지했으며, 한주를 거쳐 중국으로 가는 길을 북요통으로 비정한 것도 마찬가지였다. 북요통 경로에 관해서는 한정훈도 같은 의견이다. 田中は 북요통이 당나라 방면의 조공로라는 견해는 같으면서도, 그 경로는 계립령과 한주 경유가 아니라, 삼년산성과 서원경 경유로 비정하였다.³

되므로, 이번 연구에는 포함하지 않는다.

² 조공도, 영주도, 거란도, 일본도, 신라도 등 5개 노선.

³ 5통에 대한 보다 망라적인 선행 연구 정리는 『轟博志』(2016)를 참조.

이들 선행 연구는 적은 사료를 이용하여 추론을 거듭하여 경로 비정을 시도 하는데, 역사학 연구여서 지리적인 시각이 희미한 면이 있다. 그래서 본 연구는 선행 연구를 최대한 활용하면서도 역사지리학적인 접근법을 주축으로 해서, 선행 연구를 보강한 가설을 제시하고자 한다.

『삼국사기』에 역로에 대한 첫 기사가 나오는 것은 소지마립간 9년(487)에 “사방(四方)에 우역(郵驛)을 두기 시작하여, 과도(官道)를 수리(修理)케 하였다”는 대목에서다. 여기서 4방이라는 것이 확실하지는 않으나, 당시 신라가 급속한 영토 확장기에 해당하여, 역제와 역로 정비의 필요성이 대두되었다고 판단했기 때문에, 그 주목적은 군사 이동이었을 것이다. 사실 당시 신라 지방 도시인 주는 군사 거점이었으며, 주장관은 군주라고 불리고 군인이 취임하였다.

561년 건립으로 추정되는 창령 신라진흥왕 척경비(昌寧新羅眞興王拓境碑)에는 왕의 순찰의 수행 인원으로서 ‘4방 군주’의 이름이 적혀 있다. 4방이란 비자벌(하주, 창령), 한성(신주, 한양), 비리성(안변), 감문(상주, 김천) 등 4개주의 군주이다. 4방이라고 함은 군사 작전 방면이기도 하여, 왕도를 중심으로 본 이동 경로이기도 할 것이다. 즉 ‘4방 우역’이란 4방 군주가 주둔하는 주치 및 이웃 나라와의 전방을 향한 도로로 생각할 수 있다. 상대는 비자벌은 가야, 한성은 고구려, 비리성은 말갈, 감문은 백제이다. 이를 뒷받침하듯 진흥왕 5년(544)에 발족한 10정 제도에서는 금색⁴이 하주 방면은 검정, 한성 방면은 황색, 비리성 방면은 녹색, 감문 방면은 청색으로 각각 4개의 색채로 구분되어 있었다.

이 같은 4방 우역제도가 5통 체제로 변환되는 것은 삼국통일을 계기로 했을 것으로 생각된다. 통일과 나당전쟁을 거치며, 역로망의 역할은 전쟁 수행으로부터 통치, 물류, 외교 등 평시 체제로 전환되었다. 각 지방에는 소경이 정비되었는데, 선행 연구에서 언급했듯이 소경의 입지는 역로의 경로 및 비상시 방어에 적합한 지형 조건이 결정 요인이 된 것으로 생각된다. 국원소경(중원경), 복원소경(북원경), 남원소경(남원경), 서원소경(서원경) 등은 각각 상기 4방 우역의 연장 선상에 설치되었다. 방향을 따질 때, 남원경은 해남통, 북원경은 북해통이 맞을 것이고, 중국과의 관계상 발해 조공도처럼 조공의 뜻을 가진 북요통은 중원경 방

⁴ 군사들의 옷깃 색깔.

면이었을 것이다.

나머지는 염지통과 동해통인데, 방향상 서원경 방면은 동해통이 아니라 염지통일 것이다. 이들 역시 상기 십정의 색채 구분과 거의 일치한다. 나머지는 금관소경(김해경)으로, 이 역시 방위를 보아도 남은 동해통에 해당될 것이다. 금관소경은 마지막에 생긴 소경인데, 금관가야 김해 김씨 일족에 대한 배려와 일본과의 외교 관계상 만들어진 것으로 생각된다. 다른 역로도 각각 발해(북해통), 당(북요통), 탐라(해남통) 등 소경과 함께 외교도 의식한 노선 선정이었을 것이다. 또 염지통은 중국 남부로 가는 길로도 적용되었을 것이다. 이는 발해 5도의 일본도, 조공도, 거란도, 신라도, 영주도 등의 명칭과 상통한다.

본 연구에서는 당나라 자료, 특히 구당서와 신당서를 활용할 수 있는 북요통을 사례로 취급한다.

2. 『삼국사기』에서 유추되는 북요통 경로

북요통이 신주 및 중국 방면의 간선도로라고 가정했을 경우, 이 경로와 관련된 “『삼국사기』” 기사를 열거해 보면 다음과 같다.

진흥왕 12년(551)까지 국원성을 고구려로부터 탈취하여, 14년(553)에 신주(新州)가 설치되었다. 상황상, 명칭상 영토가 한강 유역 전체로 확장되면서, 상주(上州)로부터 분리된 것으로 보인다. 신주의 첫 치소 위치는 명확하지 않지만, 16년(555)에 북한산 순수비를 설치한 것으로 보아, 구 백제 위례성인 한산주일 가능성이 가장 높을 것이다. 18년(557)에 국원소경을 설치한 한편, 신주 치소를 한강을 건너 북한산주로 옮겼다. 한강으로 인해 배수진이 되는 곳에 주치를 둔다는 것은 고구려와의 전선이 훨씬 더 북상했다는 이야기이다. 29년(568)에는 북한산주를 일단 폐지하고 남천주(이천)로 옮기는데, 고구려의 압박이 있었을 것으로 생각된다. 고구려를 북으로 후퇴시키고 북한산주를 복구시킨 것은 진평왕 26년(604)의 일이었다. 그리고 통일신라 9주 체계가 완성될 때 한주의 치소는 또 한산주 지점이 되었으나, 정확한 연대는 알 수 없다.

선덕왕 7년(638)과 태종 7년(660), 칠중성에서 고구려와 전투한 기록이 나오며, 문무왕 15년(675)에는 당과 전투한 기록이 나오니, 북요통 방면에서 임진강 도하

지점이 칠중성(파주 적성면)이었음이 짐작된다.

이같이 “『삼국사기』” 등장 지점들을 모두 연결하면, 북요통 경로는 왕경-아시촌소경-계림령-국원소경(중원경)-남천주(남천정)-한산주(한주)-북한산주-칠중성이라는 거의 일직선의 경로가 나오는데, 더이상의 자세한 경로는 안 나오고, 칠중성이북이나 당항성(당은포) 쪽 길도 불명하다. 그게 사서 기술의 한계일 것이다.

III. 당나라 사료로 바라본 해로와 북요통 종착지

구당서 지리지 7하권, 입사이지로여관수주집(入四夷之路與關戍走集)조에는 한반도(발해 및 신라) 방면 교통로에 대해서 다음과 같이 기술하고 있다.

登州海行入高麗渤海道

登州東北海行，過大謝島、龜歆島、末島、烏湖島三百里。北渡烏湖海，至馬石山東之都里鎮二百里。東傍海孺，過青泥浦、桃花浦、杏花浦、石人汪、橐駝灣、烏骨江八百里。乃南傍海孺，過烏牧島、貝江口、椒島，得新羅西北之長口鎮。又過秦王石橋、麻田島、古寺島、得物島，千里至鴨淥江唐恩浦口。乃東南陸行，七百里至新羅王城。

自鴨淥江口舟行百餘里，乃小舫溯流東北三十里至泊汭口，得渤海之境。又溯流五百里，至丸都縣城，故高麗王都。又東北溯流二百里，至神州。又陸行四百里，至顯州，天寶中王所都。又正北如東六百里，至渤海王城。

산동반도에 있는 등주에서 황해를 가로질러, 압록강 하구에서 발해국 방면과 신라 방면의 길이 갈라지게 되어 있다. 발해로 가는 길은 압록강을 100여 리 소급하여, 작은 배로 갈아타고 30리를 가서 작구(汭口)에서 발해국 경계로 도달한다. 즉 압록강 하류는 발해가 아니라 당나라 영토였다는 이야기이다. 거기서 더 500리를 소급하면 고구려의 옛 도읍지인 환도현성에 도착한다. 동북 방향으로 200리를 더 가면 신주이며, 거기서는 육로로 갈아탄다. 신주의 위치는 거리 및 지형 여건상 현재의 중국 길림성 임강진일 가능성이 높을 것이다.

임강은 발해 5경 중 하나인 서경압록부에 비정 되기도 하지만, “요사(遼史)”에

서경압록부가 환도현성(국내성)에 비정 되고 있는 점, 임강이 당시 “신주(神州)”라는 전혀 다른 호칭이 있었다는 점 등으로 미루어, 필자는 환도현성(현 집안시)이 서경압록부였을 가능성이 높다고 필자는 본다. 물론 어느 쪽이든 소위 말하는 발해 5도 중 하나인 조공도의 경로에 속하여, 또 압록강 수운의 요충에 서경이 입지했던 것은 확실할 것이다.

신주에서 현주까지 육로로 400리라고 하는데, 현(顯) 자가 붙으니 중경현덕부를 이야기할 것이다. 이 사실에서 보아도 신주는 서경압록부는 아닌 듯하다. 신주에서 중경현덕부까지는 백두산 북변 기슭을 지나가게 된다. 또 거기서 정북으로 600리인 발해 왕성에 도착한다는 것은 바로 상경용천부를 가리킬 것으로 생각된다.

이 경로는 곧 발해 5도 중 조공도로 비정되는데, 물론 신주에서 중경현덕부를 거치지 않고, 구국(현 돈화시)을 거쳐 목단강을 따라가면 더 빨리 왕도로 도달할 수 있지만, 대체로 조공도라고 보아도 무방할 것이다. 즉 조공도는 그 명칭 그대로 당나라로 갔던 외교의 길이었으며, 5도 중 다른 거란도, 신라도, 일본도도 마찬가지였을 것이다. 영주도 역시 노선 형태상 육로를 거쳐 당나라로 나가는 경로였을 것으로 생각된다.

그렇다면 압록강 하구에서 갈라져서 신라로 가는 길도 신라 5통과 접했을 개연성을 가지게 될 것이다. 등주에서 압록강을 거쳐 신라 땅까지는 황해 해안선에 있는 도서나 연안 지역의 지명들이 나열되어 있는데, 현대 지명과 너무 달라서 비정이 어려운 곳도 많다. 단 오폭강은 청천강, 패강구는 대동강 하구 등 짐작이 가능한 지점을 실마리로, 대략 어디를 가고 있는지는 알 수 있을 것이다.

패강에 관해서는 전통적으로 한강에 비정 하는 학설도 있지만, 필자는 통일신라 시기 국토 북쪽 가장자리에 ‘패강진’이 설치된 사실을 감안하여, 패강 대동강설을 채택한다. 그렇지 않으면 칠중성, 북산산주 등 한강 이북 땅이 통일신라 땅이 아니게 되기 때문이다. 또 “신당서” 상의 패강구와 장구진 사이에 ‘추도(楸島)’라는 섬이 적혀 있는데, 추도는 현재 지도에도 “대동여지도” 등 고지도에도 등장한다. 대동강 하구 남쪽, 황해도 풍천읍 앞바다에 있으니, 이 면에서도 패강은 대동강에 비정될 것이다.

그리고 “대동여지도”에는 추도보다 약간 남쪽, 풍천부(현 과일군) 경내에 당관

포(唐館浦)라는 포구가 있다. “신증동국여지승람”에서는 광석산 밑에 ‘당관향(鄉)’이라는 지역 명칭으로 되어 있는데, 중세 이후 일본과 맞닿는 남해안에 왜관이 있던 것처럼 당나라와 왕래를 위한 영접 시설이 있었던 것으로 생각된다. 즉 이곳이 장구진으로 비정될 수 있다. 같은 책의 광석산 조에는 “옛 중국 사신이 바다를 건너 왕래하던 길목으로 전해지며, 산 밑에는 당관 터가 있었다”라고 주기 되어 있다. “동여도”에는 당관포 옆에 ‘新羅朝 唐筵船 唐使迎送’이라고 주기 되어 있다.

또 풍천읍성 동문과 남문 사이에는 황화문이라는 문이 있었는데, “대동지지” 풍천 궁실조 황화문 분주에는 ‘水路朝天時 星槎之所 由故名’이라고 주기 되어 있다. “광여도”에는 다른 문은 무시하고 황화문만 그려져 있고, “풍천군읍지”에는 황화문이 없고 대신 성 위의 누각으로 황화루만 묘사되어 있다. 풍천읍성의 축성 시기는 명확하지 않으나, 조선시대까지도 이 문을 해로를 경유해서 오가는 중국 사신이 이용했거나, 적어도 신라 때 사신의 상륙 장소였다는 장소성이 조선시대까지 계승되었다고 할 수 있겠다. 마찬가지로 풍천읍의 객사는 ‘천사관(天使館)’이라고 했는데, 이 역시 중국 사신이 머문 것에서 비롯된 것이다.

조선시대에도 이곳은 도호부였으며, 서해 앞바다에 신단(神壇)을 만들어서 중사(中祀)를 올리기도 한 것으로도 알 수 있다. 또 “대동지지”의 같은 분주에 상기 신당서를 인용하여,



그림 1 “동여도”에서 황해도 풍천군 부근 부분. 당관포 부분에 ‘新羅朝 唐筵船 唐使迎送’라는 주기가 보인다.

自登州 過海乃南傍海項 過湏江口 椒島 得新羅西北之邊

이라고 써 둔 것으로도 분명해진다. 신당서에는 신라 서북의 장구진이라고 쓰여 있는데, 여기서는 그저 ‘변’으로 처리하고 있지만, 전후 위치 관계상 장구진이 맞을 것이다.

한편 풍천읍과 북쪽의 허사포 사이에는 당현이라는 고개 이름이 보여서, 허사포도 당나라 방면으로 출항하였을 가능성도 제기된다.

이미 신라 땅이어서 당나라 사신은 장구진에서 상륙해도 되지만, “신당서”에서는 황해 연안을 더 당은포까지 남하하게 되어 있다. 중간 경유지는 秦王石橋 麻田島 古寺島 得物島이다. 득물도는 “동여도”에서 덕적도를 덕물도로 표기하는 것으로 보아, 위치관계상도 덕적도일 가능성이 높다. 마전도는 지도에서 확인할 수는 없지만, “세종실록” 세종 11년 11월 11일조에는 득물도와 같은 인천 소속의 섬으로 나오니, 득물도보다 약간 북쪽에 존재하는 것으로 사료된다. 그렇다면 고사도 역시 인천 영해일 것이며, 같은 기사에 구상도(構桑島)라는 섬이 역시 인천 소속으로 표기되어 있다. 문제는 秦王石橋인데, 이에 관해서는 전혀 실마리가 없다. 다만 진시황이 해신의 협조를 얻어 바다에 돌다리를 지었다는 전설이 진황도 지역에 있는데, 그 다리의 목적지가 한반도 쪽이었다고 하면 웅진반도쯤이 되지 않을까 생각된다. 물론 이들 대부분은 추정에 불과하니, 향후 보다 자세히 지명 유래 등을 검토할 필요가 있을 것이다.

당은포구는 신라 당은군에 있었던 곳으로 현재 화성시 남양의 당성 주변이다. 당시에도 당항성이라는 산성이 있었고, 지금도 그 유적이 남아 있다. 그곳을 압록강구라고 함은 한강을 잘못 인식했거나, 당은은 한강 하구와 거리가 있기 때문에 혹은 남양 일대의 소하천의 옛 명칭일 수 있다. 다만 발해국으로 가는 길도 압록강구를 시작으로 표기되어 있으니, 단순 오류일 가능성이 크다.

당은포에서는 상륙하여 육로로 700리를 가게 된다. 물론 왕경 주변까지 해로로 갈 방법도 있겠지만, 신당서에서 굳이 육로를 표시한 것은 도로 인프라를 국가 권위 표시의 장치로 삼는 고대 국가 특유의 사상에서 비롯했을 것이다. 일본을 건너온 중국이나 신라 사실들이 이용했던 산양도 역시 바다와 거의 병행했는데도, 사신을 일부터 육로로 이동하게 한 ‘무대장치’였다. “대동지지” 정리고

에 따르면, 조선시대 한양에서 영남대로(및 함창 덕통역에서 분기될 지선인 울산로)를 이용해서 이천 경유로 경주까지 790리였다. 당시 왕경에서 한주 방향의 간선도로는 한주 중부의 거점이던 남천주(이천, 황무현)를 경유했다고 보여지므로, “대동여지도” 상에서 당은포에서 이천까지 거리를 측정해 보면 대략 140리이다. 한양과 이천 사이가 130리여서 당은포에서 왕경까지는 800리가 된다. 물론 남천주 경유는 약간 우회하는 경로여서, 서남쪽에서 백제의 압박이 있었던 삼국시대라면 모를까 통일신라에서는 이 경로를 택했다고 보기 어려우므로, 연결 지점을 중원정(충주)으로 가정해 보면, 750리로 50리 단축된다. 그렇게 되면 “신당서”에서 언급한 거리와 비슷해질 것이다.

IV. 조선시대 사료 등에서 유추하는 북요통 경로

1. 도로 선형의 특성

조선시대의 영남대로 및 울산로는 노선 선택으로서는 거의 최단거리를 연결하고 있다. 특히 한양에서 문경 새재를 넘어 문경읍까지는 중간에 통과할 읍치가 경기도 용인 및 양지 단 두 곳뿐이다. 광주, 죽산, 음성, 충주, 연풍 등은 가까운 곳을 지나가면서도, 고을을 관통하거나 문 앞을 지나가지는 않는다. 이는 조선시대 고을들이 풍수에 근거를 두어 입지하는 경우가 많은 관계상, 도로가 고을을 통과하려면 상당히 우회해야 할 경우가 많은 데서 연유된다.

동서양을 막론하여 조선왕조와 비슷한 강한 중앙집권체제 국가들에서는 간선도로망 형태는 수도를 중심으로 한 방사상 형태인 경우가 많으며, 각 도로들은 최대한 일직선으로 되어 있다. 그래서 연변의 각 고을을 누비고 다니기보다 국토의 가장자리까지 최단거리로 연결하는 것이 보다 중요시된다. 영남대로의 대체도로라고 할 수 있는 봉화로의 경기도 및 충청도 구간도 마찬가지여서, 광주, 이천, 읍죽 등 고을은 외면하면서 가거나, 일일이 경유하지 않아도 될 우회로가 마련되어 있다.

한국사에 있어서 중앙집권체제는 고대부터 전근대까지 계속 이어져 왔던 통

치 체계이다. 조선왕조뿐 아니라 고려도, 통일신라도 그랬다. 신라의 간선도로인 5통 역시 비슷한 노선망 형태를 가졌다고 보여진다. 가령 왕조마다 왕도의 위치는 이동하였지만, 직선적 형태를 가진 도로의 노선은 최대한 유지되지 않았을까 생각된다. 특히 이 논문 주제인 북요통의 경우 영남대로-울산로와는 왕경(경주)과 한주(한양)을 직선으로 연결했다는 공통점이 있으며, 시점과 종점이 거의 동일하기 때문에 노선은 일단 동일했다고 가정하고, 자세한 차이점을 미시적으로 검토하는 것이 효과적일 것이다.

그렇다면 우선 조선시대 영남대로-울산로의 노선에 대해 확인해 두자. 조선시대 도로망은 저자들의 인식에 좌우되며 사료에 따라 차이가 있기 일췌이지만, 한양-경주간은 별로 차이가 없다. 대표적인 경우 지점은 아래와 같다.

한양 승례문 판교 용인 양지 분행역 석원 관촌 달천 단월역 유주막 안보역 조령 문경 유곡역 당교 덕통역 하풍진 다인 안계역 비안 도리원 신녕 영천 경주

위 중 덕통역까지는 영남대로 본선이며, 덕통역에서는 동쪽으로 갈라져로 울산로를 이용하게 된다. 그리고 봉화로를 활용할 경우,

한양 광희문 송파 광주 경안역 곤지암 이천 장해원 가흥창 충주 유주막

유주막에서 영남대로와 합쳐진다. 신라시대 한주에서는 주치가 이천(남천주) 혹은 광주(한산주)에 입지해 있기 때문에, 신라의 북요통 중 한주-중원경 사이는 영남대로가 아닌 봉화로에 해당할 것이다.

이하, 왕경(경주)를 시작으로 주로 조선시대 대로와 노선에 차이가 나는 구간을 중심으로, 검토해 보기로 한다.

2. 왕경 주변

왕경에서 5통이 나가는 경로는 예로부터 여러 가지 의견이 있었다. 그 이유는 주로 “삼국사기”에 5통과 함께 기재되어 있는 ‘5문역’의 해석 때문이었다. 우

선 전제 조건으로서 5문역이 왕경과 어느 정도 떨어져 있었는지 생각해 볼 필요가 있는데, 왕경에는 중국이나 일본의 도성처럼 도정역(都亭驛)이 존재했던 것으로 알려지고 있기 때문에, 그에 중복되어서 왕경 근방에 역이 있었다고 보기는 어려울 것이다. 그래서 선행 연구에서도 경주 권역 내 인근 역들에 5문역을 비정 하는 경우가 많다(濱田耕作, 2002). 그렇게 될 경우 5문역과 5통의 방향의 상호 관계에서 역로 경로를 추정할 수 있는 이점이 있다. 그래서 여기서는 필자가 추정한 5통 노선을 실마리로 5문역 위치를 추정하고, 이어 왕경 주변 노선 경로에 대한 검토를 시도하겠다.

“삼국사기”에 나오는 5문역의 구체적 명칭은 건문역(乾門驛), 곤문역(坤門驛), 감문역(坎門驛), 간문역(艮門驛), 태문역(兌門驛) 등이다. 건은 북서쪽, 곤은 남서쪽, 감은 북쪽, 간은 동북쪽, 태는 서쪽을 뜻한다. “삼국사기”에서 5통과 5문역의 배열 순서에 의미가 있는 것처럼 보이기도 하지만, 그럴 경우 해남통이 동북쪽이 되는 등 방향상 맞지 않는다. 필자의 추정 5통과 방향을 맞출 경우, 건문역은 염지통, 곤문역은 동해통, 감문역은 북요통, 간문역은 북해통, 태문역은 해남통이 된다.

각자 해당되는 역을 조선시대의 역에서 추출해 보면, 두 가지 가설을 세울 수 있다. 하나는 경주부 내 가까운 범위이고, 하나는 양주 전체에서 대역을 생각하는 것이다. 전자의 경우, 북해통은 대송역, 북요통은 경역, 염지통은 아화역, 해남통은 모량역, 동해통은 노곡역이 해당될 것이다. 후자의 경우, 북해통은 송라역, 북요통은 청로역, 염지통은 장수역, 해남통은 성현역, 동해통은 황산역이 된다.⁵ 그 경우 5개 중 4개 역까지 조선시대의 대역인 찰방 본역에 해당된다는 공통점이 있다. 조선시대 교통망으로 볼 때 경주 주변에 찰방 본역이 모여 있는 것이 의아스럽기도 하지만, 이렇게 신라 왕경을 중심으로 생각할 때 왕경에서 100리 내지 150리 거리에 동심원상에 있다는 것은 시사를 주는 대목이다. 즉 넓은 역전과 때로는 성현역처럼 신라시대부터 이어 온 사찰을 갖춘 찰방 본역은 대

⁵ 전자도 후자도 선행 연구에서 밝혔듯이 북해통이 삭주 경유로 이동하기 전 명주 경유였을 때를 반영했을 것이다. 삭주 경유로 노선 변경 뒤에는 왕경에서 안강 기계 죽장까지 구간을 북요통과 병용했을 수 있다.

음이 그렇듯 오랜 역사를 계승해 왔을 가능성이 있어서, 향후 보다 심층적인 조사가 요구된다.

위 가설에 따를 경우, 왕경에서 북요통은 안강, 기계, 문소를 거쳐 비안 방면으로 가게 될 것이다. 약간 험한 경로이긴 하지만, 동양의 고대 도로 성격상 약간 험해도 직선 경로를 택하는 게 일반적이었고, 위성지도에서 볼 때 기계에서 문경까지 거의 일직선이 되며, 또 이 경로를 따라 일직선으로 골짜기가 이어져 있음을 알 수 있다. 물론 덜 험하고 조선시대 경주로와 겹치는 영천-장수역-의흥 경유일 가능성도 없지는 않지만, 남쪽을 돌아가게 되고, 북문(갑문) 방향에 나가는 도로라는 점을 감안하지 못하게 될 것이다.

위에서 고대 도로와 조선시대 도로의 유사성을 지적했지만, 조선시대 대로의 특성 중 하나는 한양 인근에서의 노선의 조밀성이다. 대로들이 중간에서 분기하는 것이 아니라, 한양 성곽의 문을 나서면 바로 분기하여, 서로 가까운 거리에 있으면서도 다른 독자 노선을 유지한다. 그것은 왕도의 중심성을 과시하는 목적도 있을 테고, 선행 연구에서 제시한 것처럼(轟博志, 2012) 수도 부근의 교통 폭주 때문이기도 할 것이다. 마찬가지로 왕경 주변에서는 조선시대 경주 주변 도로와 다르게, 방면마다, 노선간의 간격은 근접해도 독자 노선을 가졌다고 생각된다.

3. 소경들과의 관계

필자는 이미 다른 원고에서 신라시대 소경의 입지가 간선도로 노선 및 지형적 교통적 조건에 규정된다는 가설을 제시한 바 있다(轟博志, 2015). 그에 입각하면 한주 방면 소경은 필히 북요통이 통과하게 될 것이다.

기록에 나오는 첫 소경은 514년의 아시촌소경(阿尸村小京)인데, 아직 그 터는 발굴되지 않아서 명확하지 않으나, 현시점에서는 경북 의성군 안계면 안정리 일대가 유력시되고 있다(임명태, 1967). 이곳은 울산로의 경로상에 있으며, 안계면에는 안계역이 입지하고 있었다. 이 일대는 낙동강 수계인 위천에 의해 형성된 비교적 넓은 분지와 구릉지로 구성되어 있는데, 울산로는 다인에서 안계역을 거쳐 비안읍까지 서북 방향에서 동남 방향으로 거의 일직선으로 가고 있다.

필자는 이 구간 길은 삼국시대에서 크게 달라지지 않았다고 생각하고 있다. 지적원도를 보면 이 구간은 길이 거의 일직선으로, 아마도 측량을 거쳐서 계획적으로 조성된 것으로 보고 있다. 즉 중국이나 일본의 고대 도로와 거의 비슷했을 것이다. 아마 아시촌소경도 지금의 비안향교 일대를 중심으로 서북-동남 방향을 축으로 조성된 것으로 보인다. 4방 우역이 설치된 것이 소지마립간 시절(497)이고, 아시촌소경 역시 소지마립간 치하(514)이므로, 아시촌소경 조성시에는 왕경에서 적어도 이곳까지, 아니면 더욱 나가서 계림령이나 사벌주로의 역로가 완성되어 있었을 것으로 보인다. 그 경우 사벌주(상주)로 가는 길은 안계에서 분기하여 단밀 경유로 낙동강을 건넜다. 즉 아시촌소경은 계림령 방면과 사벌주 방면의 길의 분기점에 설치되었다고 볼 수 있겠다.

신라가 고구려의 국원성을 점령한 것은 551년으로, 이때 신라의 영역은 계림령 이남으로 생각되기 때문에 아시촌소경은 비교적 전선에 가까우면서 안정되고, 비옥한 땅을 가진 지역이었기에, 왕경 귀족을 이주시키는 부고로서의 소경의 역할상 적절한 장소였을 것이다. 이 시기는 아직 죽령 주변 일대는 고구려 땅이었으며, 서쪽 방향은 백제와 싸우는 전방이었기에, 고구려와의 대치에 전념하기 위해서도 아시촌소경의 위치와 역로의 선형도 적절했을 것이다. 앞서 언급했듯이 대 백제 방어는 감문 방면 군주가 담당하고 있었기에, 도로도 4방 역로 중 다른 역로가 담당하고 있던 것으로 생각된다.

아시촌소경이 언제 없어졌는지 확실한 자료는 없다. 다만 늦어도 557년에 국원소경(중원경)이 설치되었을 때 그 역할을 국원소경으로 이양했다고 보는 것이 타당할 것이다. 6세기 중반에는 신라가 한강 유역까지 진격하면서 소경의 입지를 북으로 이동시킬 필요성이 생겼을 것이다. 소경은 삼국시대 때는 ‘작은 왕경’으로서 6부 귀족을 입식시켜 지배지에 대한 행정 후원 역할을 수행시켰고, 통일 이후는 9주의 주치가 그런 기능을 가짐에 따라 문화 중심지로서의 측면이 강해졌다(전택재, 2002). 때문에 소경은 왕경과의 연락에 편리한 역로상에 입지하면서, 최전방에는 입지하지 않고 관련 주치보다 약간 왕경 쪽에 후퇴한 곳에 입지했을 것이다. 아시촌소경은 사벌주의 후방이었다고 볼 수 있는데, 사벌주는 557년에 폐지되고, 상주의 주치는 감문주로 이동한다. 이는 백제의 압박이 강해졌기 때문으로 볼 수도 있는데, 오히려 538년에 웅진(공주)에서 사비(부여)로 왕도

를 옮겨서 신라와의 전선이 사벌주-삼년산 방면으로부터 감문주-추풍령-황산벌 방면으로 이동한 백제와 대항하기 위한 것으로 생각된다.

사벌주가 상주 주치가 아니게 되면서 아시촌소경의 존재가치는 떨어졌다. 사벌주가 폐지된 557년은 곧 국원소경이 설치된 해여서, 아시촌소경의 폐지 역시 557년쯤이었던 것으로 추정된다.

국원소경은 551년에 신설된 신주 소속의 소경으로 설치되었다. 신주의 치소는 한산주(瓊州), 북산한주(한양), 남천주(이천) 등 고구려와에 전세에 대응하여 봉화로 노선을 따라 북상과 남하를 반복했지만, 후방 시설로서의 국원소경은 그대로 존치되었다. 남한강 수운과 연결되고, 대립산성과 충주산성을 통해 백두대간을 등진 입지 조건 때문인 것으로 생각된다.

필자가 다른 논문에서 발표한 바와 같이, 국원소경은 다른 소경들과 같이 관청 시설뿐만 아니라 비교적 넓은 도시 영역(京域)을 가진 그야말로 왕경을 보완하는 부도(副都) 역할을 수행하였다. 도시는 관청을 중심으로 계획적으로 건설되었는데, 주작대로와 같은 남북 중심가로를 기축으로 하여, 양옆에 바둑판식 가로망을 형성하는 소위 방리제 형식을 취하였다. 일제시대 지적도나 지형도, 그리고 현재 가로망까지도 그 흔적은 남아 있다.

중심가로는 관아 추정지(조선시대 감영 위치)에서 남남동 방향으로 일직선으로 뻗어 나가고, 방리제 구획을 벗어나면 바로 충주고읍성의 남문 추정지를 빠져나가서 재오개라는 고개를 넘어, 현 충주호 안을 문화리, 무릉리 등을 통과하여 월악산 밑 송계 계곡에 들어가서 덕주산성을 넘어 미륵리, 하늘재(계립령)을 거쳐 문경에 도달한다.

조선시대 대로와 신라시대 역로에서 확실히 경로 차이가 나는 부분 중 하나는 백두대간을 넘는 구간인데, 그것은 문경 새재(조령)가 조선시대에 들어와서 간선으로서 정비된 것으로 알려지고 있는 점과, “삼국사기”에 ‘아달라이사금 3년(156년) 4월에 계립령로를 열었다’는 기록이 있기 때문이다. 156년이면 신라는 아직 진한 12개국 중 하나로서, 계립령은 커녕 낙동강 유역조차 자신의 영토로 편입시키지 못했던 시기였다. 중간에는 함령가야, 사벌국, 조문국 등의 진한 변한 소국들이 있었다. 그리고 2세기쯤의 “삼국사기”는 왕의 재위기간이 지나치게 길기도 해서 실제 계립령의 개척이 신라의 손에 의해 이루어졌다 해도, 실제 연

도는 더 후대일 것이다. 사벌국이 신라에 의해 멸망한 것이 첨해이사금원년(249)이므로, 적어도 그 후에 개척되었거나, 연합체가 되어 있었던 진한의 다른 소국이 개척한 것을 후대에 아달라이사금이 개척한 것처럼 분식했을 수도 있다. 하여간 이러한 기록을 통해, 신라시대에는 삭주(수약주/춘천) 방향으로 나가는 죽령과 함께, 한주(한산주/한양) 방향으로 나가는 계립령이, 중요한 고갯길로 인식되었던 것이다.

종래 해석으로는 영남대로와 신라 역로(북요통)의 차이점은 고개 부분에 한정되어 있었다. 즉 남쪽에서는 문경읍에서 양자는 갈라져서 각각 조령과 계립령에서 고개를 넘은 다음, 신라 역로는 계립령에서 미륵리를 거쳐, 직진하여 지름재로 다시 남한강 수계에서 달천(남한강 지류) 수계로 들어가 안부역(대안보마을)에서 영남대로와 합류한다고 생각되고 있었다. 양 길은 그 후, 수안보온천, 수회리(무도리장), 장고개, 유주막을 거쳐 대림산성 서쪽으로부터 충주읍에 들어간다.

그런데 그럴 경우, 국원소경의 도시계획, 특히 남북대로의 관계가 상당히 애매해진다. 안부역 경유 루트는 한주 방면에 곧바로 가기 위해서는 유리하나 그 경우 영남대로가 그렇듯 완전히 충주(국원소경)를 무시하고 통과하는 루트가 된다. 그리고 고구려나 당나라와 오랫동안 대치했던 신라로서는 달천에 인접하여 적군의 공격에 노출되는 루트를 택했다고 보기는 힘들 것이다. 삼국시대부터 존재하였던 대림산성과 충주읍성의 입지를 생각할 때, 그 사이를 관도가 지나가는 경로를 택했을 가능성이 높을 것으로 보인다. 덕주산성은 통일신라 시기에 조성된 차단성인데, 지형상 울산의 관문성처럼 왕경 방향으로 오는 적군을 막아내는 역할로 만들어진 것으로 보이며, 안부역 경유 경로에는 이러한 시설이 확인되지 않는 것으로 보아도 덕주산성 경유설이 힘을 얻을 것이다. 국원소경의 나성이었던 충주고읍성(봉현성)도, 북쪽 방향 즉 탄금대 쪽을 향해서는 차단성 형태를 취하고 있어서, 그 당시 도시계획이나 도로 계획이 외적 방어에 상당히 힘을 쓰고 있었음이 짐작된다.

봉현성은 남북 두 개 문이 있었던 것으로 추정되는데(轟博志, 2015: 17), 북문은 바로 그 차단성 부분의 중간, 충주천가에 있었던 것으로 추정된다.⁶ 지적

⁶ 이 부분 충주천은 저습지가 넓어서 국원소경(중원경)의 포구 역할을 했을 것이다.

원도를 보면 충주천 좌안에 용성 형태의 성문이 보이며, 그 사이에 길이 일직선으로 나 있다. 일직선 길은 탄금대 입구까지 간다. 자세한 위치로 볼 때, 이 구간 길은 탄금대를 측량 기준점으로 했을 것이다. 그런 탄금대의 상징성으로 보아, “삼국사기”에 나오는, 551년에 우륵이 진흥왕 앞에서 가야금을 연주한 ‘하림궁’은 바로 이 탄금대로 비정할 수 있다.

참고로, 국원소경의 남북대로 중 한 개 서쪽 가로를 연장하면 대립산성에 다르므로, 국원소경 도시계획 역시 정확한 측량이 수반되었을 가능성이 높다. 이것은 중국과 일본의 고대 도시 계획에서도 흔히 확인되는 일이어서, 충분히 가능성이 있을 것이다. 도시 내외를 막론하고, 신라는 토목공사를 위한 측량 기술을 보유하고 있던 것이다.

백두대간을 넘어가는 길목으로는 죽령 경유, 추풍령 경유, 그리고 삼년산(보은) 경유로 산정된다. 물론 그러한 도로 이용도 가능했겠지만, 필자가 선행 연구에서 밝혔듯이 신라의 주 영역과 역로는 강한 상관성이 확인되므로(轟博志, 2016), 한주 방향의 역로는 오로지 한주 영역의 중심축으로 갔을 가능성이 높다. 그렇다면 일대가 삭주 영역이 될 죽령이나, 웅주 영역이 될 삼년산 및 추풍령 경유였다고 보기는 힘들 것이다. 더구나 전자는 북해통, 후자는 염지통 등 각각 다른 역로로 상정되어 있다.

4. 한주 치소와의 관계

탄금대에서는 달천을 건너, 중원고구려비나 신라 중앙탑, 장미산성 등이 있는 중앙탑면 지역을 통과하여, 가흥창 부근에서 봉화로와 합류했던 것으로 보인다. 이후는 봉화로와 거의 동일 경로로, 장호원, 이천(남천주/남천정), 경안역, 남한산성(주장성)을 거쳤을 것으로 생각된다. 다만 남한산성 구간이 워낙 험하기 때문에, 조선시대와 마찬가지로 경안역에서 평지를 우회하는 길도 있었을 것이다.

한주 치소로 추정되는 풍납토성의 입지로 보아, 묵현동을 지나 현 성남시를 거쳐 북상하여 한주로 도달했을 것이다. 참고로 성남-풍납토성 간 경로는 한성백제가 쓰던 길이기도 하는 것으로 생각된다. 송파 잠실지구 개발 전 일대 백제 고분군 분포를 볼 때, 무덤들 사이에 몽촌토성 서쪽에 남북 방향에 길이 트인

것처럼 가는 공간이 보인다. 그것이 한성(위례성)에서 웅진, 마한 방면으로 나가는 백제의 간선대로였을 것으로 가정할 수 있다. 이 길 역시 오산쯤부터는 조선 시대 삼남대로와 거의 겹친다.

5. 한주 이북

한주 이북은 장구진이 종점이라고 볼 때, 한강을 건너 중랑천을 따라 북상했을 것으로 보인다. 임진강의 도하 지점으로 가장 유력한 곳은 “삼국사기”에서 고구려 및 당과의 격전지로 자주 등장하는 칠중성 즉 조선시대 적성 구 읍치 일대에 해당하는 듯하다. 칠중성은 임진강 남안에 위치하였으며, 하안단구 위에 입지하는 퇴피식 산성이며, 구 읍치는 그 동쪽에 인접하고 있었다. 이런 형국은 북쪽으로부터의 방어에 주안점을 둔 것으로, 오랫동안 신라의 북쪽 최전방이었기에, 이를 통하는 도로도 중요시되었을 것이다.

한주와 칠중성(중성현)을 잇는 경로는 되도록 직선 경로를 택했을 것으로 보인다. 한주(풍납토성)에서 한강을 건너는 가장 가까운 나루는 광나루(광진)인데, “신증 동국여지승람”에 의하면 광나루 밑에는 양진사라는 사당이 있었으며, 신라 때 국가 제사인 중사(中祀)를 지낸 장소라고 한다. “삼국사기” 잡지 제사조에는 중사 중 4독에 동독 도지하(형산강), 남독 황산하(낙동강), 서독 웅천하(금강)와 함께 북독으로 한산하(한강)이라고 써 있으니 그것이 바로 양진사를 가리킬 것이다. 한주 치소와의 위치 관계, 그리고 신라왕조에서 한강 제사의 상징적인 위치를 차지하는 것을 생각할 때, 광진(양진)이 도하 지점일 가능성이 높다고 생각된다.

강 건너 현 서울시 광진구 일대는 1914년 행정구역 개편 이전에는 양주군 고(古)양주면이었다. “삼국사기” 지리지에는 신라의 ‘한양군은 현(고려시대) 양주의 옛터’라고 적어 뒀으며, 그것이 고양주면에 비정할 수 있으니, 한양군은 한강을 사이에 끼고 한주 치소와 마주하고 있었던 셈이 된다. 한양군은 한 때 신라 신주의 치소가 있었던 북한산주이기도 하였다.

그 다음에 내소군(현 양주시 고읍동 부근)을 거쳐 칠중성으로 가는데, 고읍동은 칠중성 방향과는 반대이기 때문에 실제로 이곳을 경유했는지는 미지수이다.

칠중성에서 북으로 간 경로는 명확하지 않으나, 군의 영역과 군치의 위치, 그



그림 2 신라 5통 및 북해통/북요통 추정 복원도

리고 조선시대 교통로에서 추정할 때, 임강⁷-장단-⁸우봉-평산(당시 영풍)-재령(당시 중반)-신천(이하 신라시대 명칭 불명)-문화-송화-풍천-장구진 순으로 노선이 났을 것으로 가정해 둔다. 물론 이것은 칠중성을 중심으로 보았을 경우이며, 본디 칠중성은 육로 평양 방면에서 내려 오는 고구려 당 등과의 접점이었으며, 그 경우 평양 혹은 패강진 방면으로는 평산에서 분기하여 서흥-봉산-중화-평양으로 이어졌다.

패강진의 위치에 관해서는 소재 정보가 별로 없어서 선행 연구에서도 의견이 분분하지만, “신증동국여지승람” 평양 고적조에는 헌덕왕18년(826)에 우봉군 태수 백영을 시켜 한산주 북부 인부를 징발하여 패강에 300리의 장성을 축성케 하였다는 기술을 근거로, 패강진은 우봉에 입지했을 가능성을 적고 있다. 장성과진의 입지가 겹친다는 보장은 없지만, 그럴 경우, 위에서 언급한 노선의 중간 점에 패강진이 입지하게 될 것이다. 그리고 300리란 거리는 우봉의 영역을 훨씬 넘어가기 때문에, 패강장성은 북요통 역로의 북쪽 능선을 따라, 동서로 늘어섰었을 것이다. 실제로 “대동지지” 봉산 산수조에는 ‘곡산에서 수안, 서흥을 거쳐 봉산, 황주까지 한줄기의 대간(분수계)이 놓여 있어서, 신라 때부터 진을 두고 장성을 축조하였다고 써 있다. 이것이 바로 패강 장성일 것이다. 같은 김정호가 제작한 “동여도”에도, 극성(棘城) 부분의 설명으로 ‘신라가 패강진을 두고 300리의 장성을 축조하였다’고 써 있어서, 조선시대에도 유지가 남은 것으로 사료된다. 극성에서 대동강 지류인 재령강까지 거리는 얼마 없어서, 패강진이라는 호칭에는 무리가 없을 것이다.

하나 더 생각할 수 있는 경로는 한주에서 황해안 쪽으로, 고봉(고양)-임진-송악(개성)-해고(연안)-폭지(해주)-(송화)-(풍천)-장구진 경유인데, 이쪽은 거리가 더 짧으나, 패강진과의 관계 및 칠중성과의 관계에서, 필자는 우선 전자의 길로 가정하여 학제 연구를 추진하겠다.

⁷ 현 경기도 장단군 내(북한 영역).

⁸ 당시 장단은 현 장단면의 동쪽 25리에 위치하여, 조선 세조 때 이전시킨 것임.

V. 맺으며

본 논고에서는 국제교통로이었던 신라 5통 중 북요통을 사례로, 장차 학제적 연구에 대비하여 공간적(국제적) 및 시간적 교차 분석을 가미하여 경로 복원을 시도하였다.

중국측 사료와 조선시대 한국 사료를 비교 검토한 결과, 『신당서』에 나오는 신라 방면 국제 통로가 신라 땅으로 들어가는 입구인 장구진은 황해도 풍천에 있던 당관포로 추정되었다. 그 해로의 종점은 당은포로 되어 있지만, 당은포는 현 황해도 일대를 고구려가, 충청남도 일대를 백제가 차지하고 있을 때, 그곳이 신라의 유일한 서해안에 나가는 희망이었기 때문에, 부득이한 선택이었다. 그러나 그 지역은 현재 간척되어 있지만 조석 차이가 심하고 원래 선박 운행에 적합하지 않아, 통일 이후는 특히 사신 등 여객 이동의 경우 장구진을 선호했을 것으로 보인다. 풍천읍의 황화문이나 초천관 등의 건물 이름에서 그것이 짐작된다.

왕경에서 중원경을 거쳐 한주까지 구간은 상당 부분 조선시대 관도와 중복되었을 것으로 생각되지만, 왕경 부근의 조밀한 방사상 도로망 및 계립령 부근, 한주 부근 등 신라시대 고유의 도시 및 고개의 존재 때문에 노선이 다른 부분도 있었다. 그 결과 만들어진 가제 경로도는 그림2와 같다.

본 연구는 어디까지나 가설 수준으로 거시적인 가설 복원도를 제시하고 향후 심층연구의 발판을 마련하는 데 그쳤다. 이어서 고고학 등 인접한 문과의 연계 및 지리학 자체 내에서도 지적도 및 현지경관조사를 이용한 미시적 복원을 한걸음 진전시키고자 한다.

투고일: 2018년 12월 4일 | 심사일: 2018년 12월 21일 | 게재확정일: 2019년 1월 23일

참고문헌

- 이도학. 1997. “고대 국가의 성장과 교통로.” 『국사관논총』 74, 144-177.
서영일. 1999. “신라 오통고.” 『백산학보』 52, 591-616.

- 전덕재. 2002. “新羅 소경의 설치와 그 기능 / 全德在.” 『진단학보』 93, 29-55.
- 한정훈. 2003. “신라 통일기 육상교통과 5통.” 『부대사학』 27, 27-51.
- 田中俊明. 2003. “新羅の交通体系に対する予備的考察.” 『朝鮮古代研究』 4, 43-60.
- 轟博志. 2010. “朝鮮王朝時代の陸上交通路に対する歴史地理学的復原手法.” 『立命館地理学』 22, 59-74.
- _____. 2012. “朝鮮王朝時代における大路の路線体系.” 『北東アジア地域研究』 18, 35-47.
- _____. 2015. “新羅国原小京(中原京)の立地に関する歴史地理学的検討.” 『立命館地理学』 27, 5-21.
- _____. 2016. “新羅における『北海通』経路の再検討.” 『交通史研究』 88, 25-45.
- _____. 2017. “新羅の幹線駅路とその変化.” 『海路』 13, 20-37.
- 井上秀雄. 1974. “新羅史基礎研究.” 東出版.
- 濱田耕作. 2002. “新羅国史の研究.” 吉川弘文館.
- 정요근. 2011. “통일신라시기의 간선교통로, 王京과 州治·小京 간 연결을 중심으로.” 『韓國古代史研究』 63, 147-190.
- 임명태. 1967. “신라소경고.” 『역사학보』 35/36, 82-109.
- 『삼국사기(三國史記)』
- 『구당서(舊唐書)』
- 『신당서(新唐書)』
- 『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』
- 『흥지도서(興地圖書)』
- 『대동지지(大東地誌)』
- 『대동여지도(大東輿地圖)』

Abstract

Introduction to the Restoration of Silla's 'Bukyotong Street'

Todoroki Hiroshi Ritsumeikan Asia Pacific University

Historical geographical research of Sillas 'Bukyotong Street' Genji been limited by lack of primary data. However, this paper posits that this limitation can be overcome to an extent by the following three methods.

The first is a comparison between China (Tang) and Japan's road traffic system in the same ancient East Asian culture. The second is through study of materials obtained from other eras in Korea. Third is interdisciplinary study with adjoining fields such as history and archeology.

In this study, the first and second methods are used with the case study of Shillaciiplinary study with adjoinadjoined with the international traffic linking to China and the Silk Road.

Through the Yellow sea lane from Tang to Shilla, Janggujin in Hwanhae province was an important official landing point for envoys especially during the period of unified Shilla. On the other hand, the route from Wanggyeong, the capital of Shilla to Janggujin is quite similar to that of Joseon dynasty with some exceptions stemming from differences in city and summit location.

This research can be linked to future studies in micro-geography and archaeology.

Keywords | Shilla, Silkroad, Bugyotong street, Historical geography

