

조선시대 육상 도로체계 연구 -고문헌의 분석을 통해

Todoroki Hiroshi

(Associate Professor, Ritsumeikan Asia Pacific University)

So far I have studied about restoration on Korean old national road at Joseon Era both macro-scale and meso-scale analysis, using historical topography, maps, and other sources. In this opportunity, I tried to analyze it as micro scale using 1:1,200 scale land registration maps issued during Japanese occupation era so to specify their exact route and restore its true cultural landscape. As case study, I chose Joseon Tongsinsa envoy' s trail bound for Edo, Japan.

1. 문제제기와 연구목적

21 세기에 접어들면서 일본에서는 역사지리학 연구 대상 연대의 중심이 크게 이동하였다. 즉, 종전의 중세 및 근세 중심의 연구 경향으로부터 근대연구가 더욱 활발해지는 경향을 보이고 있는 것이다.

이에 따라 활용되는 사료의 유형도 크게 변화되어, 근대 역사지리학 연구에 적절한 새로운 사료의 수집 및 활용방법도 시행착오를 거듭하면서 서서히 정리되어 가고 있다. 또한 연구목적으로의 활용을 전제한 데이터베이스 작성이나 아카이빙 작업도 인접 학문분야와 연계하면서 한창 진행중에 있다. 이러한 근대사 연구를 위한 새로운 유형의 사료로서는 신문기사, 관보나 외교통신문을 비롯한 공문서류, 잡지 사보 등의 정기간행물 등을 들 수 있다.

또한 역사지리학 분야만의 특성으로서 지도자료의 활용이 있다. 일본에서는 군사적 목적으로 육군이 중심이 되어 19 세기 말부터 측량지도의 제작이 활발하게 이루어지고 왔다. 이들은 당시의 도시구조나 취락형태, 하천유로 등 인문 및 자연지리학적으로 다방면하고 방대한 정보를 전해 주고, 해당시기의 역사지리학적 고찰에 없어서는 안 되는 존재이다. 한편 미시적인 스케일의 연구에는 지적도의 활용이 중요하다. 비록 일본의 지적도는 모든 대지를 확보하고 있지는 않지만, 등기부를 병용함으로써 지목이나 토지소유에 관한 정보도 얻을 수 있는 중요한 사료이다.

더구나 일본의 경우, 이들 근대 사료가 근세 연구에도 활용되는 사례를 볼 수 있다. 지적도 자체는 ‘아자즈(마을지도)’ 등의 명칭으로 전근대로부터 조세조사 등의 목적으로 작성되어 왔다. 이것으로 근대의 지적도와 대조함으로써 근세의

취락공간을 보다 자세히 알 수 있는 자료가 된다. 또 19세기에는 ‘이노즈’라고 불리는 전국규모의 측량지도가 제작되어 있었으므로, 이를 근대 지형도와 비교해서 근세의 지리적 정보의 고증을 보다 정확히 수행할 수 있다. 이는 본 논문의 주제인 근세 육상교통로의 복원을 수행할 때도 기본작업의 하나로 꼽힌다.

위와 같은 경향은 일본인 연구자에 의한 구 식민지 연구에 있어서도 하나의 추세로서 나타나고 있다. 특히 한반도, 대만, 구 만주, 사할린, 오키나와 등 소위 ‘외지’는 일본의 방위선으로서 군사적 중요성도 강조되었고, 식민지 경영상의 필요성도 있어서 조직적이고 체계적인 지리적 조사활동이 이루어졌다. 그 때문에 예컨대 한반도의 경우도 1910년대에는 이미 전국적으로 지적도 및 지형도가 완성되었으며, 이는 일본 본국보다도 훨씬 빠른 시기였다.

이런 자료들은 거의 현존하고 연구자자 비교적 손쉽게 접근할 수 있게 되어 있기 때문에, 근대 지리 자료를 활용한 연구는 근 10년간에 크게 전진하였다. 특히 식민지시대의 한국 도시 및 농촌공간의 특성과 변용에 관한 연구가 집중적으로 이루어졌다. 다만 아직까지 근대 자료를 활용한 근세 역사지리학의 연구는 활발하지는 않다. 이는 일본과는 달리 식민지화 과정에서 자료의 성격이 연속보다 단절로 유도되어서 그 효과가 한정될 수 밖에 없기 때문에 근세 사료를 사용하는 경우에 비해 크게 효과를 거두지 못하기 때문으로 본다. 다만 식민지화 초기에 제작된 지리자료들에는 근세 공간의 흔적도 여기저기에 찾을 수 있어서, 그 활용 자체는 생각해 볼 만하다.

본 연구에서는 필자의 라이프워크인 한국의 근세 육상교통로를 사례로, 근대 지리자료의 응용이 과연 효과가 있을 것인지, 또 어떤 방법으로 활용해야 할 것인지에 대해 사례를 통해서 실증해 본다. 사례로서는 서울에서 일본 도쿄까지 이어지는 소위 ‘통신사 길’을 선택하였다.

한국의 근세 육상교통로에 관한 연구는 비단 역사지리학 분야에 머물지 않고, 역사학, 문학, 토목공학 등 관련된 다양한 분야에서 꾸준히 수행되어 왔다. 역사지리학에서는 길이 가지는 공간적인 의미 부여, 수행 기능, 취락 및 도시와의 관계, 수로를 비롯한 연계교통체계와의 관계, 근대화 과정에서의 도로체계 변화과정 등, 지리학의 본분과 관련해서, 근세공간 해석의 한 단면을 추구하기 위해 연구되어 왔다. 역사학에서는 문헌자료를 중심으로, 교통로의 제도적인 측면을 주로 다루어 왔다. 그리고 최근에는 기행문 등 문학작품 속의 서술을 통해 옛길을 조명하는 수법도 확립되었다.

이와 같이 옛길에 대한 학문적 해석들이 다각도로 진행되고 있지만, 정작 옛길 경로의 정확한 복원작업은 뒷전이 된 것은 부인할 수 없다. 남태령옛길, 죽령옛길, 문경새개 등 산책로 기능이 기대되는 영로(고갯길)의 일부분은 상세히 복원되었지만, 그 외 구간은 정확한 경로가 어디인지도 공표되지 않는 부분이 많다. 이는 어느 유적의 위치 비정이나 발굴을 하지 않고 그에 대한 평가를 가하는

것이나 마찬가지로, 연구의 정확성에 한계를 초래하는 일이다. 원래 복원조사와 이에 대한 부연 연구의 차이 양 바퀴처럼 동시에 진행되어야 하는 것이다. 최근에 진행되고 있는 문화재청의 옛길조사 역시 영로를 중심으로 한 한정된 것이다. 일본에서는 1960년대 이후 옛길 연구의 진전은 경로의 정확한 복원에 전제된 것이다.

한국 옛길의 정확한 복원작업이 지지부진했던 것은 학회의 무관심도 있었지만, 경로를 특정할 수 있는 자료의 부족도 컸다. 조선시대에 제작된 전국도나 읍지도로는 대략적인 옛길의 경로를 알 수 있으나, 측량지도가 없어서 미시적인 경유지의 고증이 불가능했다.

필자는 1999년도부터 영남대로(한양-동래)의 도상복원과 현장조사를 벌인 바 있으나, 이 때는 20세기 초에 발간된 지형도와 현지 거주자에 대한 인터뷰로 옛길의 경로를 특정하는 방법을 취하였으나, 미시적으로 보면 상당한 오차를 허용하였다.

21세기 들어 전술과 같이 지적자료를 활용한 근대 한국의 역사지리학적 연구가 진행됨에 따라, 필자는 이를 근세경관 복원에 활용할 것으로 적극 연구하였으며, 읍치경관의 복원작업과 동시에 옛길의 복원에서 응용하려고 시도하였다. 우선 경상북도 문경시 새재박물관의 연구용역을 받아 2006년도에 문경시 관내 주요 옛길(영남대로 및 영해로)의 지적원도에 의한 정확한 경로복원을 실시하였다. 이어서 일본 학술진흥회(학진)의 학술연구사업으로서 2006년, 2007년도에 걸쳐 조선통신사 옛길(한양-안동-부산진) 전구간의 지적원도에 의한 복원작업을, 현지조사와 병행해서 벌였다. 이번 발표는 그 일부를 사례로 사용한다.

2 근세육상교통로의 역사지리학적 복원방법

역사지리학 분야에서 옛길의 경로를 복원하는 방법은 전형적인 인문지리학적인 방법을 주로 사용한다. 즉, 역사학에서 중요시하는 문헌연구를 바탕에 두면서도 지도 작업과 현장답사를 통해 실증해 나가는 방법이다. 여기서는 필자가 본고에서 소개하는 미시적 연구에 착수하기 전 사용하던 방법을 축으로 기존의 역사지리학적 복원방법을 되돌아 본다.

1) 문헌자료 분석

근세의 지도자료는 어느 길이 어떤 규격의 길인지를 명시하지 않고 있기 때문에, 고지도를 활용하기에 앞서, 교통로에 관한 정보가 담긴 문헌을 사용하게 된다. 문헌자료는 단편적으로 길에 관한 정보를 알려 주는 것까지 합하면 방대한 양이 되지만, 처음에는 교통로 자체를 체계적으로 취급한 문헌으로 골자를 만들어 갔다.

가장 중요하게 여겨지는 것은 ‘증보문헌비고’와 ‘대동지지’이다. 서로 몇 개 간선도로를 지정하여 그 경유지와 거리를 기술하는 방식으로 취하여, 거기에 다른 고을로 나가는 분기선을 덧붙이는 형식을 취하였다는 점에서 같은 표현방법이다. 단 전자는 18세기, 후자는 19세기의 노선망을 반영하고 있어서, 그 사이의 국토축의 이동을 감안하여 노선에 약간의 변동이 보인다. 필자의 연구는 근대자료의 원용을 염두에 두고 진행되었기 때문에, 근대자료의 작성시기와 되도록 가까운 조선시대 후기를 주 분석대상으로 삼고 있다. 따라서, 주 분석자료로서 1860년대에 제작된 김정호의 ‘대동지지’를 사용하고 있다.

‘대동지지’ 중 ‘정리고’에는 모두 한양을 기점으로 삼아서 간선도로로서 총 10개 대로를 기재하고 있으며, 거기에다 국내의 다른 읍치나 군사적 요충지, 인접국가와의 접경지에 향하기 위한 지선도로들이 망라되고 있다. 거기에 기재된 경유지의 위치를, 다른 사료나 현재 지명과 비교하면서 비정하는 작업을 선행시킨다. 즉 옛길이라는 선을 완성시키기에 앞서 검출이 비교적 용이한 ‘점’의 특정작업을 하는 것이다. ‘대동지지’에 적힌 경유지의 유형은 역, 원, 주막, 시장, 나루, 다리, 읍, 창고, 일반취락, 진보(군사기지), 고개 등 노선상에 나타나는 자연 및 인문적인 랜드마크가 대부분이다. 이들은 현재도 자연취락명으로 남아 있는 경우가 있어서, 지형도를 통해 찾을 수 있다. 또 지형도에 표기가 없어도 지명사전이나 지방의 향토지에 실마리가 있을 경우가 많아 대부분은 특정할 수 있다. 이는 노선 전체를 알기 위한 기초작업이 된다. 물론 ‘대동지지’ 외의 문헌자료도 보완을 위해 사용한다. 노선에 따라서는 기행문이나 가사, 사행기 등이 중요한 단서를 제공해 주니, 이와는 대조도 동시에 진행된다. 특히 ‘춘향전’과 같은 한글로 문학작품은 지리지에 나타나는 한자지명과 달리 순 한국어 지명을 다수 포함하고 있어 지명 대조작업에서 또 하나의 중요한 실마리가 된다.

2) 지도자료 분석

문헌자료 분석으로 주요 통과지점의 비정이 완성되면, 다음에는 이들 지점을 잇는 선을 추정하는 단계이다. 이 부분은 주로 고지도를 사용한다. ‘대동지지’에는 같은 지리학자가 펴낸 ‘대동여지도’가 내용적으로 대응하고 있다. ‘대동여지도’에는 ‘대동지지 정리고’에 기재된 지점은 거의 표시되어 있으며, 그 지점들 사이의 지명도 추가로 확인할 수 있다. 같은 김정호가 지은 ‘청구도’ 등의 전국지도에 담은 내용도 마찬가지이다. 우선 이 지도들을 활용하여 비정할 수 있는 통과지점 수를 늘리고, 보다 정확화시킨다.

다음에 사용하는 것은 조선말기에 전국 일률로 제작된 읍지도를 중심으로 한 군현단위 지도들이다. 군현지도는 역시 통과지점에 대한 추가정보를 제공해 줌과 동시에 옛길의 선형 자체에 대해서도 중요한 힌트들을 담고 있다.

지도 작업에서 가장 중요한 것은 일본 육군에서 제작한 측량 지형도를 참조하는 일이다. 현존하는 것은 러일전쟁 당시 즉 구한말에 작성된 5 만분의 1 지형도와 1910 년대에 제작된 역시 5 만분의 1 지형도가 있다. 전자는 한일합방 전, 철도나 신작로가 거의 없는 시점에 작성되었기 때문에, 조선시대 대로가 거의 그대로 간선도로로서 표현되어 있으므로, 옛길 결로를 파악하는데 중요한 자료가 된다. 지명도 대동지나 대동여지도의 표기와 유사한 것이 많다. 그러나 전쟁 수행용으로 급조한 지도이기 때문에 측량이 부정확하여, 현행지도와 지형이나 하천유로 등이 일치하지 않다는 점과, 한반도의 전체를 망라하지 않는다는 점이 단점이다.

한편 후자는 거의 전국의 지도를 망라하고, 측량도 현재 지형도에도 그대로 활용되고 있을 정도로 정확한 삼각측량을 하고 있다. 단 철도망과 신작로의 발달로 인하여 옛길의 중요성이 상대적으로 저하되면서 옛길의 표시 자체가 없어지거나 신작로와 통합된 구간이 많은 것이 단점이다. 또 지명도 행정구역 개편 이후에 신설된 한자지명을 많이 사용하고 있다. 결국 양 지도를 상호보완시키면서 옛길을 찾아볼 필요가 있다. 일제시대에 도시화된 지역에 관해서는 당시 간행된 시가도도 참조한다.

이로서 ‘점’ 뿐만 아니라 ‘선’ 에 관한 비정작업도 대부분 진행되고, 그 결과를 모두 현행 2 만 5 천분의 1 지형도에 투영시킴으로써 도상 작업은 끝나고, 현장조사에 나설 단계가 된다.

3) 현지답사

현지답사의 목적은 크게 두 가지이다. 하나는 경관조사, 또 하나는 구술조사이다. 지금까지 모든 문헌 및 지도 정보를 담은 지도를, 현장에서 실제 경관과 대조시키는 작업을 거친다. 마을 골목길이나 경지정리가 되지 않은 논길에는 지형도에 표시되어 있지 않더라도 옛길의 흔적이 그대로 남아 있을 경우가 있으니, 이는 추가정보로서 기록한다.

영로의 경우, 차량통행을 전제한 신작로와는 달리 직선적인 경로를 취할 경우가 많다. 이미 폐도가 되어 있는 영로라도, 옛 행인들이 많이 다닌 증거로 웅덩이가 생기거나 있을 경우가 많고, 고갯마루의 경우도 주변에 비해 약간 파여 있는 경우가 많다. 이런 부분은 도상작업상으로는 확인이 어렵다. 옛길이 신작로와 같은 식도로와 통합되어 있는 구간도 대부분 현장조사를 통해 확인이 가능하다. 경우에 따라서는 GPS 를 활용해서 좌표를 확인한 다음 정확한 위치를 지형도에 기재하는 보정작업도 수반된다. 주막촌이나 원촌, 역촌과 같은 교통기능에 특화된 취락의 복원도 가능해진다.

남은 난관은 옛길의 경로가 지형도에도 현장에서조차 확인할 수 없는 경우이다.

우선 옛지도에 의지하여 대략의 예상경로를 파악한 다음 현장조사를 벌인다. 논두렁이나 논 잉여대, 가옥의 경계선 등으로 흔적이 남아 있을 경우는 그것으로 확인이 된다. 아니면 마지막 수단으로서 현지에 오래 거주하는 고로들의 의견을 듣는다. 한국의 옛길은 대중교통 이용이 일상화된 1960년대 초까지만 해도 지역주민들의 중요한 교통로였다. 특히 농어민들이 지계를 메고 시장을 보러 가는 경로였다는 증언을 받을 때가 많다. 차량교통에 맞추어서 험한 경로를 우회하는 신작로보다, 옛길이 거리도 짧고 도보이동의 경우 시간을 최대한 절약할 수 있었기 때문이다.

그들은 서울로 올라가는 중요한 길을 ‘서울나들이길’ 혹은 ‘과갯길’로 부른다. 옛선비들이 과거를 보러 갔던 길이라는 데서 유래되었지만, 이런 길은 조선시대에 중요한 관도나 그 지선이었을 경우가 많고, 따라서 ‘대동지지’에 기술된 길과 일치할 경우가 많은 것이다. 그들에 의해 경지정리되어가 시가화됨으로써 없어진 폐도들도 다시 도상으로 복원할 수 있다. 또한 지역주민들은 옛길에 얽힌 전승이나 일화 등을 알려 주고, 옛길의 수송기능 등도 알려 주는, 중요한 인포먼트가 되는 것이다.

이로서 지형도 수준으로 옛길의 경로를 거의 복원할 수 있다. 그러나 그것은 100%는 아니며, 대축척 지도나 전문에 의지하는 이상 약간의 부정확함을 내포하고 있다. 거기서, 이번 연구에서 수행된 지적도의 활용이 제기되는 것이다.

3. 지적원도를 활용한 미시적 교통로 복원

한일합방 직후 조선총독부는 일시조직으로 ‘임시토지조사국’을 설치하여, 전국적인 지적조사와 정리에 들어갔다. 애매했던 토지소유관계를 제정립하여, 세수근거를 마련하여, 또 활용 가능한 미소유지 및 국유지를 가려내기 위해서였다. 그것이 전국에서 일제히 통일된 방식으로 7년간에 걸쳐 진행되었기 때문에 전국규모의 조사작업에 곧 사용이 가능한 상태로 있다. 에도시대로부터 지적도가 발달된 일본 본토에서는 오히려 근대식 지적도 제작이 지연되어 현재에 이르기까지 전국을 망라하지 못하고 있다.

1,200분의 1 축척으로 필지마다 정확히 측량하였기 때문에, 다른 어떤 지도보다 경관복원에 중요한 역할을 한다. 특히 토지조사사업 때 백지상태에서 새로 제작된 것을 ‘원도’ 혹은 ‘지적원도’라 하는데, 현행 지적도는 이를 기초로 그 후의 지적정보 변화를 반영한 것이다. 그 변화과정을 도지대장과 함께 추적하면 일제시대의 토지소유 및 이용상황의 변화를 파악할 수 있다. 그래서 한일의 연구자들이 일제시대의 도시 및 농촌경관 복원에 지적도를 활용하게 되었다. 필자는 2004년도부터 당시 공동연구를 수행하였던 경상도 읍치 연구에 이를 응용하는 것을 착상하여, 조선시대 읍치경관 복원에 중요한 자료가 됨을

확인하였다. 즉 근대 사료인 지적원도가 근세경관 복원에 유용함을 입증한 것이다.

이어 2006 년도에 문경시의 용역을 받아 시내 주요 옛길의 도상복원을 시도하였는데, 이때 처음으로 옛길 복원에 지적원도를 도입하였다. 이는 두 가지 의미에서 획기적이었다. 첫째는 옛길 복원의 스케일을 2 만 5 천분의 1 로부터 1,200 분의 1 로 미시적인 규모로 전환시켰다는 점이며, 둘째는 기존의 2 만 5 천분의 1 스케일에 있어도 앞 절에서 지적한 것과 같은 복원이 어려운 부분까지도 정확한 복원이 가능해진다는 점이다.

문경시 용역수주 당시 필자는 이하와 같은 수순을 밟았다. 우선 앞 절까지 설명한 작업을 다 끝낸 다음, 다시 지적원도를 이용한 도상작업에 들어갔다. 먼저 2 만 5 천분의 1 지형도상에 표시한 가 복원도를 참조하면서, 지적원도상에 표시된 도로 중 어느 길이 맞는 것인지를 유추하여, 그 길을 지적원도상에서 마크한다. 다음에 현재 지적도상에 그 노선을 전사한다. 현 지적도는 지적원도를 기초로 가필하면서 만들어진 것이며, 또 지번도 분할되고 -1,-2 등 지번이 생기더라도 원 번호와 그 위치는 바뀌지 않기에, 양자의 비정은 어렵지 않다. 그리고는 그 결과를 다시 현행 지형도상에 전사하여, 도상에서 얻어진 정확한 길 표시를 마무리하는 것이다.

다시 현장을 나간다. 도상에서 얻어진 길이 현지 지형상 무리가 없는 길인지를 확인하기 위해서이다.

지적도의 한계도 있다. 지적도는 택지, 전답 등 번지가 부여된 부분만 작성되어 있다 때문에 임야나 산 부분까지 알 수 없다는 것이다. 다만 옛길의 경로 확정이 어려운 것은 바로 택지나 전답 등 인간의 손으로 개변되기 쉬운 구간이 대부분이며, 임야나 산지는 그대로 길이 남아 있거나 폐도가 되고 유규를 발견할 수 있는 경우가 대부분이기 때문에 크게 문제되지는 않는다. 가장 어려운 곳은 하천부지인데, 지적도에도 나타나지 않고, 하천개수 등으로 현지에서도 비정이 어렵다. 이 부분은 향후과제로 남는다.

4. 결론

필자는 소위 ‘통신사로’ 를 사례로 하여 첫째 옛길 복원에 대한 지적원도 활용의 유효성을 실증하여, 둘째 그 기술적 방법론을 정립하여, 셋째(본 논문의 발표범위 외이지만) 실제 복원된 구간을 통해 옛길의 경관적 특성을 미시적으로 검토할 수 있게 되었다. 앞으로 학술적인 분석연구와 병행해서 전국에 10 개 노선 있는 ‘대동지지’ 상의 대로와 그 지선들의 복원도 자료 축적의 면에서 진행해 나갈 방침이다. 다만 이에는 방대한 예산과 시간, 인력이 소요되어, 또 고령자에 대한 구술청취 조사가 필수적이므로 시간적 제한도 있다. 따라서 현재 연구팀을 구성해서 금년도 하반기(10 월)부터 제도적인 연구사업으로 들어갈 예정이다.