

■  
2018 강원학 연구보고 6

# 조선후기 강원도의 길을 통해 본 인문학적 특성 연구

A Study on the Humanistic Characteristics  
through the roads of Gangwon Province  
in the Late Choson Dynasty

이동규



## 발간사

강원학연구센터는 강원학연구의 활성화를 도모하기 위해 연구지원 사업의 일환으로 강원학 관련 연구 논문 공모를 실시하여 강원학 연구의 기초 및 토대 연구 주제로의 적합성을 고려한 4편의 연구과제를 선정하였습니다. 그 중 한 편인 「조선후기 강원도의 길을 통해 본 인문학적 특성 연구」는 강원도 길의 특성과 인문학적 요소를 분석함으로써 강원도 지역의 특수성과 역사상을 밝히는데 그 목적이 있습니다.

강원도에는 다양한 형태와 경로의 길이 존재하였고 오랜 시간 동안 다양한 사람과 물자가 이동하였습니다. 특히 조선시대 강원도의 길은 강원도에서 중앙으로, 강원도와 타 지역을, 그리고 강원도 내 지역과 지역을 이어주는 국가의 재정과 행정 그리고 국방과 같은 국가 통치를 위한 시스템을 완성하는 기능을 하였습니다.

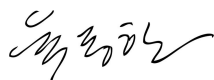
본 연구과제에서는 조선후기 관방·행정·재정 시스템에서의 강원도 길의 특징 및 변화 양상을 살펴보기 위해 『조선왕조실록』, 『승정원일기』, 『비변사등록』, 『일성록』 등의 관찬서는 물론, 다양한 일기류 자료, 고문서 등에 나타난 당시의 강원도 길과 관련된 정치, 사회, 경제적 논의를 담고 있습니다.

본 연구 과제를 통해 중앙과 지방은 어떻게 소통하고 있었는지 그리고 강원도를 중심으로 각 지방과 유기적으로 이어져 있는지를 살펴봄으로써 지역학의 지평을 넓혀가는 연구의 토대를 마련할 수 있기를 기대해 봅니다.

끝으로 이 연구의 집필을 위해 노력을 아끼지 않은 이동규 성균관대학교 대동문화연구원 연구원과 심의회와 자문회의를 통해 소중한 의견을 제시하여 주신 전문가, 관계 공무원 여러분들께 감사의 뜻을 전합니다.

2018년 12월

강원연구원장





# 목차

요약문

I. 머리말 .....	1
II. 조선후기 역참제도와 강원도 길을 통한 국가의 행정운영과 통치 .....	9
1. 조선후기 역원제도와 도로 .....	9
2. 조선시대 강원도의 관방과 도로 .....	26
3. 조선후기 새로운 길을 둘러싼 문제 .....	41
III. 조선후기 강원도 길의 변화와 사회경제적 활용 .....	53
1. 강원도의 지방사회와 물류 .....	53
2. 조세시스템의 변화와 강원도 .....	71
3. 육로와 수로를 통해 본 강원지역의 특수성 .....	78
IV. 조선후기 강원도 길을 통해 본 사회문화적 특징과 양상 .....	85
1. 조선후기 금강산과 동해안 유람의 양상 .....	85
2. 구한말 대외 개방과 강원도 사회의 특징 .....	94
3. 변동하는 시대의 강원도의 길 .....	101

V. 맺음말 .....	117
참고문헌 .....	121
Abstract .....	125

표목차

<표 Ⅲ-1> 지역별 물선진상 내역 ..... 75  
<표 Ⅲ-2> 3대(大) 하천 수로의 강수량, 유출량, 경사도 ..... 78





그림목차

<그림 II-1> 해동지도中 강원도 ..... 15

<그림 II-2> 1872년 지방지도中 ‘삼방지도(三防地圖)’ ..... 47

<그림 III-1> 1830년 절목초(節目草) ..... 62

<그림 III-2> 1830년 속천제야도中 선혜청과 강원청 ..... 76

<그림 III-3> 해동지도中 안협현 ..... 83

<그림 IV-1> 조선시대와 오늘날 마차리 위치 ..... 100



## 요 약 문

강원도는 오늘날 경기도의 일부 지역을 제외하면, 전쟁과 냉전의 대립으로 남과 북이 분단된 유일한 지역이다. 분단은 물리적인 영토의 분할로만 끝나지 않았다. 전쟁이 남긴 상처와 상호 불신은 남과 북을 이어주던 서로의 길을 단절시켜 버렸다. 강원도에는 다양한 형태와 경로의 길이 존재하였고 긴 역사를 통해 다양한 사람과 물자가 이동하였다. 특히 조선시대 강원도의 길은 강원도에서 중앙으로, 강원도의 내부 지역을 그리고 강원도를 중심으로 한 지역과 지역을 이어줌으로서 국가의 재정과 행정 그리고 국방과 같은 국가 통치를 위한 시스템이 완성될 수 있었다.

2천 년대 초반 남북화해 국면에서 비록 제한적이지만 동해안을 따라 놓인 도로와 강원도 남북을 잇는 해로가 열리기도 하였다. 그러나 국제정세와 정권교체 등의 이유로 다시 길이 막히게 되었다. 끊어진 길을 기술적으로 어떻게 복구하는지도 중요하지만 항구적인 길의 소통을 위해서는 남과 북이 상호 어떠한 사회문화적인 배경을 역사적으로 공유하였는지 살펴볼 필요가 있다. 따라서 본고에서는 중앙집권체제가 완성되어가는 조선후기를 배경으로 당시 강원도의 길을 통해 국가의 통치시스템의 특성에서부터 강원 지역의 다양한 사회문화적인 양상들을 살펴볼 것이다.

이를 위해 본고에서는 3가지 관점에서 강원도의 길을 살펴보았다. 첫째, 17세기 강원도에서 강조되었던 관방으로써의 길과 행정체계 상의 길의 양상과 특징을 살펴보았다. 둘째, 18세기 관방의 목적보다 국가통치를 위한 재정과 행정시스템의 운영이 어떻게 변화되어갔는지, 갈등과 해결책은 무엇이었는지를 살펴보았다. 셋째, 19세기 변화와 변동의 시대에 길을 통해 강원도와 조선후기 사회문화적인 특성들이 어떻게 유지되었고 변화되었는지 추적해 보았다.



# I. 머리말

우리말 '길'은 다양한 단어로 표현된다. 현대의 국어사전을 살펴보면 물리적인 '길'을 표현하는 용어는 수십 가지에 이른다.<sup>1)</sup> 길의 역사를 살펴보면 멀게는 인류가 직립보행을 시작한 이후로부터 생겨났고, 오늘날 우리는 무수한 '길'을 다양한 형태로 매일같이 오가고 있다. 물론 물리적인 길은 인간 고유의 것이라고 할 순 없다. 자연 세계에는 인류의 탄생과 상관없이 다양한 동물들의 순환적인 이동으로 생겨난 자연적인 길도 존재한다. 따라서 여기서 말하는 '길'이란 자연 세계로부터 지형상의 물리적인 길이 아니라 인간의 활동과 이동에서부터 비롯되는 길을 뜻한다.

길을 뜻하는 다양한 용어 가운데서 한자어 '도(道)'는 지형적이고 물리적인 길을 뜻할 뿐만 아니라 정신세계 내지는 종교와 철학적인 인간의 세계의 나아갈 방식과 방법을 표현하는 단어로도 쓰이고 있다. 서양에서도 '방법(method)'라는 단어의 어원은 그리스어의 길을 뜻하는 'hodos'라는 단어로써, 이에 유래하여 합리적인 행동과 진행 방식을 뜻하고 있다.

동아시아에서의 '도(道)'와 서양에서의 길을 뜻하는 단어 'hodos'에는 공통점이 있다. 바로 서로의 표현방식은 다르지만 길은 인간세계에서 사람들이 나아갈 방향과 방법을 나타내는 지표라는 점이다. 따라서 우리는 길을 통해, 그것이 어떻게 변화하고 이용되는지, 갈등과 해결 과정을 살펴봄으로써 당대의 역사를 이해할 수 있을 것이다.

그렇다면 왜 조선후기인가? 조선시대 국가의 기본적인 행정구역은 서울 한양을 중심으로 하여, 그 외의 지방을 몇 개의 도(道)로 구성하였다. 이는 조선시대 이전인 고려

1) 강내희, 『길의 역사』, 문화과학사, 2016.

시대의 행정체계를 이어받은 것으로 고려는 개경을 중심으로 오늘날 특별시와 같은 몇 개의 읍치지역과 변경을 제외하고 지방을 몇 개의 군현 단위를 묶어 기본적으로 도(道)로 편성하였다. 이는 이전의 신라시대의 지방을 주(州)로 나눈 것과 발해의 부(府)와 주(州)로 구성한 것으로부터 변화된 것이다. 물론 고려시대 모든 지역에 중앙의 관리를 파견하여 중앙에서 모든 지방을 직접적으로 통치할 수 있었던 것은 아니었다. 그러나 수운제도, 봉화 그리고 역원제도 등을 통해 중앙과 지방을 연결하여 집권을 강화하는 방향으로 나아갔다.

조선의 건국과 함께 국가의 통치 시스템은 기본적으로 고려시대의 것을 전승하였지만, 중앙집권을 강화하는 방향은 계속되었다. 조선시대에는 주현과 속현으로 나누어져 있었던 이전 고려의 지방의 통치 체제에서부터 모든 군현에 중앙관리가 파견되는 과정을 겪었다. 그러나 조선후기의 통치와 행정체계가 중앙집권화라는 한 방향으로만 나아갔다고는 할 수 없다. 조세 시스템의 경우에는 지방의 자치적인 운영이 강화되기도 하였고,<sup>2)</sup> 향촌 단위에서는 지역에 기반을 둔 사족 층의 성장, 향리 층의 행정·재정 관리의 전문화를 통해 중앙에서 파견된 수령과 함께 지방 통치의 균형을 이루어내었다.

조선시대의 행정체계는 중앙에서부터 도와 군현 단위로 상-하 일방적인 체제로만 이루어진 것은 아니었다. 중앙과 지방을 이어주는 도로, 수로, 봉화와 같은 상호 연결망이 중앙과 지방의 행정과 재정 그리고 국방과 같이 국가의 통치가 유기적으로 행해질 수 있도록 뒷받침하고 있었다. 고려시대부터 이어져 왔던 광역 지역 단위를 도(道)라는 체제로 구획 구성했다는 점에 대해 용어 자체가 가지고 있는 의미를 생각해 볼 점이 있지 않을까 생각한다.

또한 조선후기의 역사를 길을 통해 살펴보고자 하는 이유는, 바로 중앙집권화가 완성되었다고 보는 조선후기의 통치 시스템은 상하관계로 설정된 조직과 같이 중심부와 주변부가 이분법적으로 분절된 것이 아니기 때문이다. 오늘날 조선시대의 역사뿐만 아니라 근현대의 정치, 경제, 사회, 문화적인 제 양상들을 설명하기 위해서 다양한 연구 방법이 소개되고 있지만, 특정한 주제나 시각은 한계를 가지기도 한다. 본고는 강원도라고 하는 지역의 특수성과 역사상을 밝히는 목적을 가지고 있다. 이를 위해서 물리적인 토지 위에 놓인 길을 통해 분석할 수 있는 인문학적 요소를 통해 근현대로부터 오늘날 강원도가 가지는 의미를 찾고자 함에 있다.

2) 손병규, 『조선왕조 재정시스템의 재발견- 17~19세기 지방재정사 연구』 서울: 역사비평사, 2008.

강원도는 오늘날 경기도 일부를 제외한다면 전쟁으로 인해 분단된 유일한 지역이다. 분단은 영토의 분할을 뜻하지만, 이면에는 길의 단절을 의미한다. 강원도의 동해안을 이어주는 도로, 철도 그리고 서울로부터 함경도를 잇는 철도, 금강산을 유람하기 위해서 이용된 도로 등 길의 단절이야말로 분단이 가져온 가장 현실적인 문제라고 할 수 있다. 이를 단적으로 보여주는 예로 2000년대 초반 남북 화해 국면에서 가장 먼저 진행되었던 논의 사항은 바로 남북 사이의 끊긴 도로를 어떻게 이을 것인가 라고 하는 문제였던 것이었다. 이에 따라 제한적이지만 동해안을 따라 놓인 국도와 강원도 남북을 잇는 해로가 열리기도 하였다.

그러나 국제정세와 정권교체 등의 이유로 다시 길이 막히게 되었다. 제한적이고 통제된 물자와 사람의 교류가 쉽게 길을 막을 수 있었던 원인 중의 하나였다. 길을 통제하거나 인위적으로 활용된 사례는 역사상으로 살펴볼 수 있다. 하지만, 한 번 놓인 길을 통해 사람과 물자가 유통되는 것을 통제하기에는 임시적이고 많은 인위적인 노력이 필요할 수밖에 없다. 강원도의 길의 특성과 강원도의 인문학적 특성을 연구함으로써 공통의 사회, 문화, 역사, 경제적인 부분을 부각시키는 것은 향후 항구적인 길의 활용에 기반이 될 수 있을 것이다.

이를 위해 강원도의 길을 시대에 따라 몇 가지 유형을 나누어 분석하고자 한다. 현재 강원도하면 사람들에게 흔한 이미지는 산과 바다로의 관광이다. 조선시대에도 크게 다르지 않았다. 이에 따라 많은 시문과 여정기가 남아 있는데 이는 강원도의 길에 대한 기본적인 연구대상이 되었다. 특히 강원도의 유명한 금강산과 관동8경에 대한 유람은 이미 양적인 측면에서 각종 문집과 여정기 중 제일 많은 양을 차지하고 있고, 실제로 조선후기 사족 층이라면 누구나 동경하는 유람이었다. 아울러 강원도 관찰사나 인근의 군현의 수령으로 제수 받는 이들이면 금강산을 유람하는 것이 관례이기도 하였다. 이러한 현상은 비단 국가의 녹을 먹는 관리뿐만 아니라 정치적인 탄압에 의해서 함경도 혹은 강원도로 유배를 가는 이들 역시도 금강산이나 관동지역을 유람해왔다. 사실 관동8경의 경우 자연적인 아름다움과 풍경이 주는 이점에 더해 유명한 학자나 관료가 남긴 글이 재생산 되면서 더욱 많은 사람들이 찾는 동경의 대상이 되기도 하였다.<sup>3)</sup> 이와 관련하여서는 인문학적인 접근뿐만 아니라 국내의 관광학적인 측면에서도 조선시대의 유람의 양상과 형태에 대해서 분석하는 움직임이 최근에 이루어지고 있다.<sup>4)</sup>

3) 이상균, 「조선시대 關東遊覽의 유행 배경」, 『인문과학연구』 Vol.31, 2011.

한편, 정선의 진경산수화의 유행과 화법의 보급으로 인해 조선후기에는 조선의 산수를 담아내는 과정에서 금강산과 관동지역은 그 대상이 되기도 하였다. 이는 유람과 결합하면서 정조와 같은 경우에는 김홍도에게 자신이 가지 못하는 관동8경 및 금강산을 그려오도록 하는 등 회화의 대상으로서도 강원도 지역은 사회문화 현상의 중심에 있었다.<sup>5)</sup> 아울러 강원도 금강산에 위치한 불교 사찰 뿐만 아니라 설악산 등지의 불교 사찰 등에 대한 불교사적 의미를 강원도와 결합하여 연구하고자 하는 시도들도 진행되고 있다.<sup>6)</sup>

이러한 조선후기 다양한 사회적 배경에서 빠질 수 없는 것이 바로 길이었다. 최근 길에 대한 문화인류학적인 접근으로 인해 길을 통해 인간의 행동과 패턴을 심도 있게 분석하는 연구 작업이 시도되고도 있다.<sup>7)</sup> 물리적인 길이 어떻게 인간의 사유로까지 영향을 주는지 각종 동서양의 신화와 철학적인 담론들로 풀어내고 있는데, 기본적으로 연구의 밑바탕에는 누가 언제 어떻게 길을 통해 이동했는지에 대한 추적으로부터 시작하고 있다. 현재의 길을 이야기하기 위해서는 가까운 과거로부터 즉, 전통의 시대로부터 시작해야 할 것이다. 전통은 만들어지기도 하지만, 지금의 사회문화 현상과 큰 괴리 없이 과거의 유산이 현재로 이어지는 것을 뜻하기도 한다. 강원도의 길은 구한말로부터

4) 관광학적인 측면에서 강원도의 유람을 분석한 연구는 다음과 같다. 육재용, 「산수유람록에 나타난 先인들의 관광의식(觀光意識) 일고찰 -금강산 유람록을 중심으로」, 『관광연구』 Vol.25, 2010; 육재용, 「조선시대(朝鮮時代) 사대부(士大夫)들의 관광행위(觀光行爲)와 양상(樣相) 연구(研究) 금강산,지리산 유람록을 중심으로」, 『관광학연구』 Vol. 33, 2009; 한경수, 「조선후기의 관광에 관한 연구」, 『관광경영연구』, Vol.4 1999; 고서화에 나타난 조선시대 전통관광의 유형 및 형태」, 『관광경영연구』, Vol.57, 2013; 신성희, 「'자연'의 생산과 근대적 '관광'의 형성」, 『문화역사지리』, Vol. 28, 2016; 고태규, 「조선시대 금강산 유람기에 대한 여행사(史)적 고찰」, 『관광연구저널』 Vol.32, 2018.

5) 회화사 측면에서 강원도의 금강산 및 관동지역에 대해서 연구한 논문으로 다음과 같은 저서들이 있다. 노재현, 손희경, 「옛 시문과 그림으로 살핀 관동팔경의 형상화 및 정착시기」, 『한국전통조경학회지』, Vol.35, 2017; 이영수, 「이의성(李義馨, 1757-1833)의 『청류만록(靑流漫錄)』과 금강산도」, 『미술사학보』, Vol-48, 2017; 이영수, 「民畵 金剛山圖에 관한 考察」, 『미술사연구』 Vol.14, 2000; 이영열, 「소정 변관식의 금강산 그림 연구」, 『미술사와 문화유산』, Vol.1, 2012; 진준현, 「민중의 꿈, 민화 금강산도의 양식계보」, 『미술사학연구』, Vol.279, 2013; 이보라, 「朝鮮時代 關東八景圖의 研究」, 『미술사학연구』, Vol. 266, 2010; 이경화, 「정선(鄭)의 《신묘년풍악도첩(辛卯年風嶽圖帖)》: 1711년 금강산 여행과 진경산수화의 형성」, 『미술사와 시각문화』, Vol.11, 2012.

6) 불교사의 연구의 특징은 개별 사찰을 중심으로 사찰의 연원 및 지역사회와의 관계에 대한 연구 혹은 사찰 내부의 건축학적 특징이나 불화에 대한 연구가 진행되고 있다. 몇 가지 대표적인 논저는 다음과 같다. 고영섭, 「금강산의 불교신앙과 수행전통 : 표훈사, 유점사, 신계사, 건봉사를 중심으로」, 『보조사상』 Vol.34, 2010; 염중섭, 「금강산 楡岾寺의 연기설화 검토 - 皇龍寺丈六尊像 설화와 五臺山 文殊信仰의 영향을 중심으로」, 『한국불교학』, Vol. 83, 2017.

7) 강내희, 위의 책.



일제강점기 그리고 전쟁과 분단으로 인해 변형되고 단절되기도 하였지만, 기본적으로 그 시작은 조선후기에 구축된 인문학적 배경에서부터 살펴보아야 할 것이다.

이하에서는 강원도의 길을 3가지 관점으로 살펴보고자 한다. 첫째는 임란 이후 국가의 관방과 행정<sup>8)</sup>의 측면에서 작동했던 길의 모습을 다양한 자료를 통해 보여줄 것이다. 두 번째는 18세기 이후로 일본과 중국과의 외교관계의 정상화 및 동아시아의 평화의 시대에 각국이 사회경제적인 발전에 있어서 조선, 특히 강원도를 중심으로 어떠한 양상들이 특징으로 나타나는지를 살펴보고자 한다. 마지막으로 사람을 중심으로 사회문화적인 현상으로서의 길의 역할을 통해 근현대로부터 이어져 오는 단서를 찾아보고자 한다.

사실 강원도에 대한 연구 가운데서 금강산의 유람에 대한 부분은 조선시대 사족 층의 금강산과 동해안으로의 유람을 대상으로 많은 선행연구가 진행되어 왔다. 그러나 금강산이 관광이란 개념으로 숙박시설과 현대적인 교통망이 개발되었던 것은 일제강점기에 본격적으로 시행되었다. 이 시기 지도 및 책자 등의 자료 역시 많이 남아 있지만 아직까지 일제강점기 금강산에 대한 연구는 미진한 현실이다. 기존의 연구에서는 당시의 사회경제적인 배경과 문화적 맥락 속에서 파악하지 못하고 금강산과 강원도의 길에 대해 관광과 유람의 형태 자체만 분석하는 것이 한계라고 지적할 수 있다.<sup>9)</sup>

한편, 조선시대의 길은 기본적으로 공식적인 사신로(使臣路)로서의 역할로부터 시작하는 점을 염두에 두고자 한다. 따라서 강원도 지역의 역원과 역로를 분석대상으로 삼았다. 이는 강원도만의 특수성뿐만 아니라 현재 네트워크적인 방법론으로 연구와 분석이 시도되고 있는 연구 분야에서 기초적인 강원도의 역제에 대한 연구의 밑바탕이 되고자 한다.<sup>10)</sup>

8) 최근 강원도 지방의 향촌사회에 대한 연구가 발표된 바 있다. 권기중, 「향리 『선생안』을 통해 본 조선후기 강원도 낭천현의 향리 사회」, 『조선시대사학보』, Vol.25 2018.

9) 원두희, 『일제 강점기 관광지와 관광해위 연구: 금강산을 사례로』, 한국교원대학교 대학원 석사학위논문, 2011.

10) 2000년대 이후로의 역원과 역제관련 연구만을 살펴보면 다음과 같다. 주로 자료가 남아 있는 경상도를 중심으로 이루어지고 있으며, 최근 경상북도에서 개관한 옛길 박물관을 중심으로 조선시대 역로에 대한 연구와 자료집성이 활발히 이루어지고 있다. 조병로, 「조선후기 경상도 성현역(省峴驛)의 운영과 역마(驛馬) 확보 - 『성현도역지(省峴道驛誌)』 및 『성현도저리역거리정절목(省峴道邸吏役價釐正節目)』을 중심으로」, 『동국사학』, Vol. 51, 2011; 임학성, 「18세기 중엽 사근도(沙斤道) 소속 역인(驛人)의 직역과 신분 - 1747년 “사근도형지안(沙斤道形止案)” 자료의 분석 사례」, 『고문서연구』 Vol. 2017, 이유진, 「18세기 중엽 사근도(沙斤道) 역인(驛人)의 호구(戶口) 구성과 실태 - 『사근도(沙斤道) 형지안(形止案)』의 분석을 중심으로」, 『고문서연구』, Vol.57, 2017.

본 연구에서는 다양한 일기류 자료를 연구대상으로 삼았다. 관찰사로부터 수령, 찰방, 군관 등등이 남긴 일기류 자료를 통해 이들의 여정을 소개하고, 이들의 이동을 통해 어떠한 역사적 맥락을 이해할 수 있는지 소개하였다. 아울러 조선왕조실록, 승정원 일기, 비변사등록, 일성록과 같은 관찰사서에 기록된 강원도의 길을 둘러싼 논의들을 통해 당시의 강원도 지방의 정치, 사회, 경제적 문제점들이 어떻게 길이라는 주제를 통해 드러나는지를 추적해 보았다. 이러한 측면을 심도 있게 살펴보기 위해 몇몇 고문서를 통해 지방에서 작동하고 있었던 행정사례를 분석해 보았다. 마지막으로 제3자인 외국인들의 눈에 강원도와 조선은 어떻게 비추어지는지, 지리학자의 측면에서 조선은 어떠한 특수한 경험과 배경을 가지고 있었는지를 소개하고자 한다. 본고에서 활용된 자료들 가운데서는 이미 선행연구를 통해 소개되거나 분석된 바 있지만,<sup>11)</sup> 강원도에서의 이동과 길의 측면에 천착하여 살펴보도록 노력하였다.<sup>12)</sup>

이러한 연구를 통해 현재 지역학이 지역에서만 머무르는 것이 아니라 어떻게 중앙과 지방은 소통하고 있었는지 그리고 강원도를 중심으로 각 지방과 유기적으로 물리적인 길이 이어져 있는지를 통하여 지역학의 기반이 되는 연구가 되고자 한다. 현재는 강원도가 백두대간을 중심으로 동서라는 지형으로 영동과 영서를 나누어져 있는데, 길을 통해서 어떠한 문화권을 형성해 왔는지도 살펴보하고자 한다. 조선시대 지역학 연구를 위해서는 인문학적인 접근 방법 외에도 지리학과 같이 지형의 특성과 과학적인 방법 및 문화인류학적인 방법과 민속학적인 방법을 통해서도 연구가 진행되고 있는 것이 사실이다. 본 연구에서는 이러한 연구방법을 염두에 두고 향후 강원도 지역학에서 필요한 인문학적 요소들을 자료를 중심으로 소개하는데 노력하였다.

나아가 본 연구가 다시 한 번 찾아온 남북 사이의 화해 국면에서 길을 재연결할 때, 남북한의 공통된 역사적 문화적인 인문학적 배경을 강조함으로써 항구적인 길의 소통을 기대할 수 있게 하는 인문학적 밑바탕이 되고자 하였다. 최근 강원도 평창에서 올림픽이 개최되는 등 강원도가 주목받는 현실에서 분단과 길의 단절을 경험하고 있는 강원도의 길이 다시 이어질 수 있는 방법은 인문학적 배경을 발굴 강조하고 이를 남북

11) 울산에서 강원도로 부방했던 시절의 일기를 담은 부북일기의 경우 학계에 이미 소개되어 있지만, 최초의 학계의 보고 이후에 학술적인 연구가 진행되지 않고 있다. 대표적인 논문으로, 우인수 「『赴北日記』를 통해 본 17세기 出身軍官의 赴防生活」, 『한국사연구』, Vol. 96, 1997이 있다.

12) 17세기 강원도 관찰사를 역임한 홍명일이 남긴 『관동일기』 그리고 18세기 강원도와 함경도 관찰사를 지낸 심수의 『동북안사록』의 경우 최근 「조선시대 개인일기 국역총서」로 번역되기도 하였다.

이 역사와 전통으로 함께 공유하는 것으로부터 시작될 수 있다고 생각한다. 이러한 점이 바로 본고의 최종적인 목표라고 할 수 있다.



## Ⅱ. 조선후기 역참제도와 강원도 길을 통한 국가의 행정운영과 통치

### 1. 조선후기 역원제도와 도로

오늘날 교통과 통신은 기술의 발전에 따라 여러 방면에서 직간접적으로 이루어지고 있는데, 전근대 시대의 그것은 크게 수로와 육로를 경유한 직접적인 왕래를 통하여 이루어졌다. 수로를 이용하는 것은 조운(漕運)이라 하여 주로 지방의 조세 등을 운반한다.<sup>13)</sup> 육로는 역을 통하여 연결이 되었는데, 수도 한양에서 국내의 주요 도읍지나 군사 요지, 대외 교역의 관문을 향해 방사상으로 길이 뻗어 있었다.<sup>14)</sup> 역과 역으로 연결된 역로를 통해 중앙과 지방의 사람과 물자가 오고 갔으며, 실록에 ‘역관지설, 소이전명(驛館之設, 所以傳命)’<sup>15)</sup>이라 하듯 왕명이 담긴 공문서와 같은 정보가 교류되었다.

역은 중국의 주(周)나라 시대부터 설치되었다. 우리나라는 중국의 역제의 영향을 받아 삼국시대에 시작되어 고려시대에 들어서 제도가 정비되었다. 조선시대에는 고려시대의 역제를 재정비하여 보다 원활하게 중앙에서 지방을 통치할 수 있는 근간을 마련하였다. 조선왕조는 중앙집권적 체제를 표방하며 지방의 하부까지 왕의 통치가 미칠 수 있도록 하였다. 역은 원칙적으로 30리마다 전국 곳곳에 설치되어 중앙과 지방을 연결하는 역할을 하였다. 이러한 역원과 역로의 운영은 국가의 물류와 교통의 중추를 맡고 또, 8도 산하의 군현의 행정을 뒷받침해주었다. 조선전기의 인물로 내외의 주요 관직을 맡았던 성현(成俔)이라는 이는 국가의 흥망성쇠를 바로 역사를 통해 알 수 있다고 하였다.

13) 조병로, 『한국역제사』, 한국마사회마사박물관, 2002, p.33.

14) 도도로키 히로시, 「20世紀前半 韓半島 道路交通體系 變化」, 『지리학논총』별호 v.54, 2004, p.29.

15) 『太祖實錄』권1, 太祖 元年 七月 丁未.

“나라에서 관사(館舍)를 두는 제도는 오래되었다. 선왕의 제도에 10리마다 주막을 설치하였는데 주막에는 음식을 구비해 두었고, 30리에는 여관을 설치하였는데 여관에는 객실을 두었으며, 50리에는 성시(城市)를 설치하였는데 성시에는 누각을 구비하였으니, 천자를 알현하러 가는 사람을 접대하기 위한 것이었다. 그 결과 사신을 접대하는 예법에 부족함이 없고 변방을 방어하는 데 걱정이 없게 되었으니, 이것이 상인과 여행자들이 그 길로 다니고 싶어 하는 이유이기도 하였다. 그런데 선왕의 가르침이 실행되지 않으면서부터 국가의 사령(辭令)이 날로 번거로워져서 거마가 큰 도로에 오가느라 봄비자 역로에 종사하는 사람이 먼저 그 고통을 고스란히 다 받게 되었다<sup>16)</sup>.”

각 지역이 모여 하나의 군현을 이루는 것과 같이, 각 역 또한 여러 역이 한데 묶여 역도(驛道)로 편제되었다. 역도는 지형적 조건과 교통로 및 수송 체계와의 연계성을 고려하여 몇 개의 역을 묶어서 관리·운영하는 행정단위이다.<sup>17)</sup> 역도는 역 기능에 따른 업무뿐만 아니라 역인, 역마, 역전의 관리도 담당<sup>18)</sup>하는 하나의 개별 행정기관이라 볼 수 있다. 역도는 고려시대에 처음 22개의 역도로 편제되었는데, 조선시대에 들어와서는 보다 세분화되어 『세종실록지리지(世宗實錄地理志)』에 44개의 역도가 기록되었고, 이후 개편을 거쳐 『경국대전(經國大典)』의 41개 역도로 확정되었다. 다음 절에서 상술하겠지만, 강원도의 역도를 살펴보면, 『세종실록지리지(世宗實錄地理志)』에서 보안도(保安道), 대창도(大昌道), 평릉도(平陵道) 세 역도에 58개 역이 설치되어 있었는데,<sup>19)</sup> 『경국대전』에서는 보안도, 평릉도, 은계도(銀溪道), 상운도(祥雲道) 네 역도에 78개의 역이 설치된 것으로 나타난다.

이와 같이 역제는 기본적으로 역의 치폐를 비롯한 여러 사안들이 시대에 따라 조정되어 갔다. 조선시대에는 세종대부터 세조대까지 몇 차례의 정비를 통해 『경국대전』으로 기본적인 틀이 확정되었다. 역을 지칭하는 용어가 조선 초기에 하삼도(下三道)의 경

16) 『허백당문집』 제5권 「平丘驛記」, ‘國之有館舍。古也。先王之制。十里有廬。廬有飲食。三十里有宿。宿有路室。五十里有市。市有候館。所以待朝聘王人。禮無關而防無虞。此商旅所以願出於其逢也。自先王之教之不行。國家辭命之日繁。輪蹄交轉於達路。而郵驛獨先受其苦。’

17) 양정현, 『조선 초기의 驛道 편제와 그 성격』, 고려대학교 대학원 석사학위논문, 2014, p.7.

18) 김효은, 『조선후기 군현제와 역제의 이원적 체계-호적대장과 역도 관련 문서의 비교분석-』, 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2017, pp.2~3.

19) 강원도에는 3개의 역도에 속하지 않은 기타 19개의 역이 설치되어 있었다.

우 대체로 역(驛)으로, 황해·함경도는 참(站)으로, 평안도는 관(館)으로 통용되었는데, 개편을 거친 『경국대전』의 완성시기에는 역(驛)으로 통일<sup>20)</sup>되기도 했다. 즉, 『경국대전』이후 시기의 조선시대의 역제는 작은 변동이 존재했지만, 그 틀 안에서는 크게 벗어나지 않았다.

다만 관할 관원의 직책에 관하여서는 주목할 만한 변화가 이루어졌다. 역도에서 중심이 되는 하나의 역을 본역(本驛), 그 외의 다른 역을 속역(屬驛)이라 칭하는데, 중앙으로부터 종9품의 역승과 종6품의 찰방(察訪)이 본 역에 파견되어 속역이 관리 및 역도의 운영을 관할하였다. 중종 원년(1506년) 역승 혁파론이 대두되면서 중종 대(代)에 역도 관할 관원이 모두 혁파되고 찰방이 파견되었다. 찰방으로 일원화되었다는 것은, 그 권한의 차이에서 변화의 의미를 찾을 수 있다. 역승의 경우는 관찰사에게 업무 사안을 보고하고 평가를 받으며 그 결과는 역제 전반을 관장하는 부서인 병조(兵曹)에게 보고되어 국왕에게까지 전달되는 과정을 거쳤다.

반면, 찰방은 역 관련 사안에 대해 관찰사를 거치지 않고 바로 중앙에 보고할 수 있었다<sup>21)</sup>. 역도는 군현과는 또 다른 하나의 단위로써, 군현 밖에 존재하는 것이 아닌, 다른 차원으로써 존재하여 하나의 역도는 군현에 구획되지 않고 지리적 요건에 따라 역과 역을 묶는 도(道)로 존재했다. 그러나 이 역도는 군현과 관찰사 도 단위 안에 편제되었다. 바꿔 말하면 역도의 범위가 하나의 관찰사 도의 영역을 넘어가는 경우는 존재하지 않았다. 관찰사 도가 군현과 역의 상부 단위 혹은 지방통치의 네트워크적 시스템의 거점이라고 간주할 때, 이는 역의 체계를 다시 한 번 지방통치 시스템 하에서 조정할 것으로 볼 수 있다. 본 연구의 대상 지역인 강원도의 각 역도 찰방들 또한 강원도 관찰사의 관할 속에 위치하였다고 볼 수 있다.

강원도는 조선시대에 들어와 강원도라는 이름으로 처음 불리게 되었다. 태조는 신하들의 건의에 따라 강릉도(江陵道)와 교주도(交州道)를 하나의 도로 합하였는데,<sup>22)</sup> 주지하듯 강릉의 강(江)과 원주의 원(原)에서 비롯되었다. 강릉과 원주는 당시 강원도에서 가장 큰 지역으로써 종2품의 관찰사를 제외하면 가장 높은 직급인 정3품의 지방관이 각각 파견되어 있었다.<sup>23)</sup> 그 이하에는 회양(淮陽), 양양(襄陽), 춘천(春川), 철원(鐵原),

20) 조병로, 위의 책, p.40.

21) 양정현, 「조선 초기 역도제의 정비 과정과 그 성격」, 『한국사연구』, p.94

22) 『太祖實錄』권7, 太祖 四年 六月 乙亥.

23) 『經國大典』, 吏典 外官職 江原道.

삼척(三陟)에 종3품의 도호부사(都護府使)가, 평해(平海), 통천(通川), 정선(旌善), 고성(高城), 간성(杆城), 영월(寧越), 평창(平昌)에 종4품의 군수(郡守)가, 금성(金城), 울진(蔚珍), 흡곡(歙谷)에 종5품의 현령(縣令)이, 이천(伊川), 평강(平康), 김화(金化), 낭천(狼川), 홍천(洪川), 양구(楊口), 인제(麟蹄), 횡성(橫城), 안협(安峽)에는 종6품의 현감(縣監)이 보내어져 왕의 대리자로서 해당 지역의 행정(行政)·군사(軍事)·사법(司法) 처리를 수행하였다.

강원도의 관찰사가 업무를 수행하던 강원감영은 원주에 설치되었다. 이후 1895년 23부제의 시행으로 ‘조선팔도제도(朝鮮八道制度)’가 폐지될 때까지 강원감영은 500년간 강원도 수부(首府)의 관아로써 강원도의 정치·경제·사회·문화·군사 등을 관할하였고 시대에 따라서 약간의 변천은 있었으나 대체로 강원도 26개 부(府)·목(牧)·군(郡)·현(縣)을 관할하였다.<sup>24)</sup> 이와 더불어 앞서 언급했듯 강원도의 네 개의 역도 또한 규찰하는 임무도 갖고 있었다.

보안도(保安道)는 춘천의 보안역을 중심으로 체계가 정립되었지만 이후 감영이 위치한 원주의 단구역을 중심으로 역원체계가 변화하였다. 관할범위는 춘천에서부터 홍천, 횡성, 원주를 거쳐 강릉으로 이어지는 동서 방면로, 원주에서 부터 평창, 정선을 지나 강릉으로 이어지는 방면로, 평창에서 부터 영월과 정선을 지나 강릉 방면으로 이어지는 역로이다. 이 역도의 특징은 우선 대관령을 기점으로 동서를 지나는 도로이자 종착지가 강릉이라는 점이다. 아울러 조선후기 그리고 구한말과 일제시대까지 강원도의 중심부를 놓고 원주와 춘천 사이에서의 행정체계가 변화해왔는데 역도의 중심지를 어디에 둘 것인가 하는 점에서도 이러한 양상을 잘 보여준다. 아울러 국가의 기간 도로망의 하나라고 할 수 있는 수운의 제도의 변화에 따라서 수운의 이용이 가능했던 춘천에서 육로상의 기점인 원주로 변화한 것도 한 배경이었다. 이 도로에 속하는 역으로,

춘천 : 보안(保安) · 인람(仁嵐) · 원창(原昌) · 부창(富昌)

홍천 : 천감(泉甘) · 연봉(連峰)

횡성 : 창봉(蒼峰) · 갈풍(葛豐) · 오원(烏原) · 안흥(安興)

원주 : 단구(丹丘: 丹立) · 유원(由原) · 안창(安昌) · 신림(神林)

평창 : 신흥(新興, 또는 神興) · 약수(藥水) · 평안(平安)

24) 원영환, 「조선후기 강원도행정체제 변천에 관한 연구」, 『江原史學』v.10, 1994, p.69.



영월 : 양연(楊淵) · 연평(延平)  
정선 : 벽탄(碧呑, 또는 碧灘) · 호선(好善) · 여량(餘糧)  
강릉 : 임계(臨溪) · 고단(高丹, 또는 高端) · 횡계(橫溪) · 진부(珍富) · 대화(大和)  
· 방림(方林: 芳林) · 운교(雲校: 云交)

등이 있다.

은계도(銀溪道) 역시 강원도 회양 은계역과 김화의 생창역(生昌驛) 사이에서 시대와 필요성에 따라 중심역이 변화해 왔다. 경기 북부로부터 강원도를 거쳐 동북면으로 향하는 은계도는 조선시대 관방의 필요성으로 인해 중국과의 상호 사신의 왕래를 위해 쓰인 서북방면 도로와 함께 중요한 도로인 동북방면의 길을 포함한 역도 중의 하나였는데, 사실 그 중요성은 고려시대 때부터 강조되어 왔다. 노선은 오늘날 화천인 낭천에서부터 금성을 지나 회양에 이르는 길, 철원에서 평강을 거쳐 회양에 이르는 길, 동해안을 따라 북상하여 인제, 양구를 지나 회양에 이르는 길이다. 모든 길이 회양을 거치고 있는데 이는 회양부가 함경도와 맞닿아 있으며 공식적인 사행(使行)이 철령을 지나 북상하도록 되어 있기 때문이다. 여기에 속하는 역으로

철원 : 풍전(豊田) · 용담(龍潭)  
김화 : 생창(生昌)  
금성 : 직목(直木) · 창도(昌道) · 서운(瑞雲)  
회양 : 신안(新安)  
평강 : 임단(林丹: 丹林) · 옥동(玉洞)  
이천 : 건천(乾川)  
낭천 : 산양(山陽) · 원천(原川) · 방천(方川: 芳川)  
양구 : 함춘(含春) · 수인(水仁: 遂仁)  
인제 : 마노(馬奴) · 부림(富林) · 남교(嵐校) · 임천(林川)

등이 있다.

은계도는 국가의 통치를 위한 행정로와 관방상의 군사적 목적뿐만 아니라 철원에서부터 김화로 이어지는 도로는 금강산 유람 등을 위해서 민간에서도 이 도로를 활발하게 이용하였다.

상운도는 중심역이 상운역에서 연창역(連倉驛)으로 옮겨지기도 하였는데, 상운도의 특징은 강릉과 양양이 강원도 동해안의 도로를 남북으로 나누고 있다는 점이다. 노선은 양양(襄陽)으로부터 간성(杆城), 고성(高城), 통천(通川), 흡곡(歙谷)으로 이어지는 동해안 직선로이다. 역로(驛路)상의 관할 역원은 다음과 같다.

양양 : 연창(連倉) · 오색(五色) · 강선(降仙) · 인구(麟丘)

간성 : 죽포(竹泡) · 청간(淸澗) · 운근(雲根) · 명파(明破: 明波)

고성 : 대강(大康) · 고잠(高岑) · 양진(養珍)

통천 : 조진(朝珍) · 등로(登路: 藤路) · 거풍(巨豊)

흡곡 : 정덕(貞德)

강원도의 마지막 역로로 평릉도가 있는데 이는 강릉을 중심으로 이어져 있다. 서쪽으로는 보안도로부터 동쪽으로 향해 오는 역로를 이어받아 대관령 방면에서부터 관할 지역으로 삼고, 남쪽으로는 경상도의 송라도로부터 북쪽으로 이어지는 역로로서 조선시대 강원도의 최남단인 평해(平海)까지 북쪽으로는 상운도의 시작점인 양양(襄陽)으로 이어지는 역로(驛路)이다. 평릉도에는

강릉 : 동덕(冬德) · 대창(大昌) · 구산(丘山) · 목계(木界) · 안인(安仁) · 낙풍(樂豊)

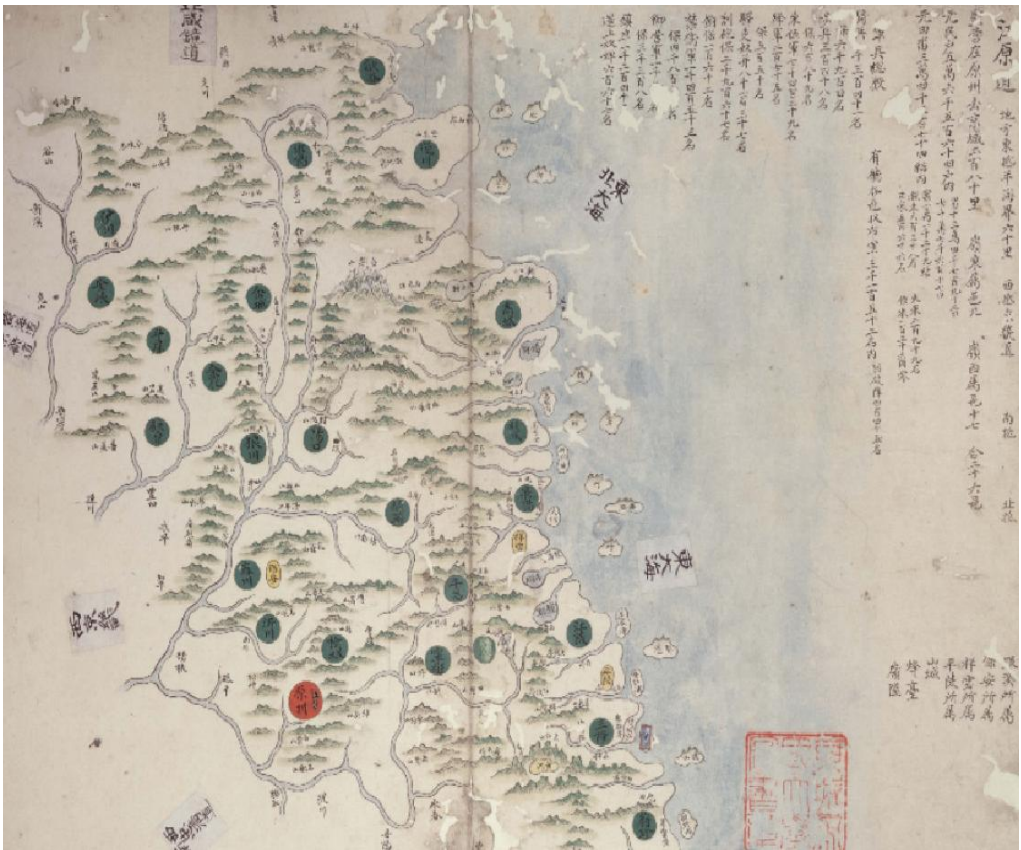
삼척 : 신흥(新興) · 사직(史直) · 교가(交可: 交可) · 용화(龍化) · 옥원(沃原)

울진 : 흥부(興富) · 수산(守山) · 덕신(德神: 德新)

평해 : 달효(達孝)

등의 15개 역이 편제되어 있었다.

## II. 조선후기 역참제도와 강원도 길을 통한 국가의 행정운영과 통치



<그림 II-1> 해동지도中 강원도

이렇게 구축된 강원도의 역원과 역로는 공식적인 사행, 관리의 부임, 군사용으로 사용되었다. 물론 이 길을 통해 민간의 많은 사람들이 길을 이용하기도 하였다. 조선시대 역사상은 사족 층의 기록물을 기반으로 하여 일반 대중들의 길의 사용에 대해서는 비교적 최근인 19세기말이나 20세기 초의 기록을 통해 유추해 볼 수 있다.

더불어 19세기 말 조선을 여행했던 한 서양인의 기록에 나타나고 있는 조선인들의 여행과 이동에 관한 대목을 통해서 일반 백성들이 얼마나 길을 통해 이동을 하였는지를 살펴볼 수 있다.

‘조선인들이 좀처럼 성지 순례를 하지 않는다는 것을 감안하면, 그들은 꽤나 여행을 많이 하는 셈이다. 시장에 대한 유일한 공급원인 행상인들은 끊임없이 돌아다니고 수많은 사람들이 그 밖의 이유로 여행한다. 가령, 제례에의 참석, 조바심, 지루함, 구경, 성묘자리의 물색과 과거의 나의 땅을 지키고, 남의 땅을 빼기, 소송, 사업 등의 이유로 끝없이 떠돈다. 호랑이나 귀신이 무서워 밤에는 대개 여행을 삼가지만, 공식적인 증명을 가지고 있는 사람은 마을에서 횃불잡이를 차출할 권리가 있기 때문에 밤 여행을 할 수도 있다. 만일 야간 여행을 꼭 해야 할 필요가 생길 경우, 여행자들은 자기들끼리 무리를 지어 호롱불을 들거나 횃불을 흔들고 징을 치며 여행한다.’

The Koreans travel enormously, considering that they seldom make pilgrimages. The pedlars, who solely supply the markets, are always on the move, and thousands travel for other reasons, such as the gatherings at ancestral tablets, restlessness, ennui, ku-kyong or sightseeing, visits to tombs, place-hunting, literary examinations, place-keeping and attempting to deprive others of place, litigation, and business. The fear of tigers and demons prevents people from journeying by night, which is as well, as the bearers of official passports have the right to demand an escort of torchbearers from each village. If necessity compels nocturnal travel, the wayfarers associate themselves in bands, swinging lanterns, waving torches, yelling, and beating gongs<sup>25</sup>).

위에서 서술한 바와 같이, 비숍여사는 조선인들의 여행과 이동은 종교적인 성지순례가 없음에도 다양한 목적으로 이동하고 있음을 주목하였다. 또한 상업이 발달하지 않은 조선이었지만, 시장과 시장 사이에 많은 상인들이 길을 이용하여 다니고 있었음을 증언하였다. 또한 길의 이동은 낮이 아닌 밤에도 이루어졌는데, 실제로 조선시대 많은 기행문이나 일기 자료에서는 시간의 단축, 일의 촉박함 등의 이유로 야행(夜行)을 나서는 사례를 어렵지 않게 살펴볼 수 있다.

---

25) Isabella Bird Bishop, *Korea and her Neighbors - a narrative of travel, with an account of the vicissitudes and position of the country*, London, John Murray 1905.

19세기 말의 비숍 여사의 증언에서와 같이 많은 사람들이 길을 나서지만, 조선시대의 길의 1차적 목표는 국가의 통치를 위한 교통로였고, 관방의 측면이 가장 중요했다.

이하에서는 국가로부터 군사적인 용도와 지방의 재정과 행정의 필요성에 따라 길의 구축과 사용 그리고 민간에서의 이동과 유람에 대해서 살펴보하고자 한다.

또한 길이란 측면에서는 당시의 통치와 행정운영과 맞물려 있음을 주목해보아야 한다. 17세기 전반에는 전란으로 인해 관방의 필요성으로 인해 각도에 파견되는 관찰사들은 유명하지 않고 일정기간 동안 도내를 순찰하며 끊임없이 이동하였는데, 강원도 지역에서 이러한 관찰사의 운영을 잘 보여주는 자료가 남아 있다.<sup>26)</sup> 이하에서는 관동일기에서 관찰사로 임명된 홍명일의 관찰사로 임명된 이후 한양에서부터 부임 과정 및 관찰사로서 순행을 통한 지역의 통치와 행정의 특징을 살펴보하고자 한다.

#### • 관동일기(關東日記)

『관동일기(關東日記)』는 조선후기 문신이었던 홍명일(洪命一)이 인조 26년(1648) 4월 17일부터 같은 해 8월 1일까지 약 4개월 동안 강원도 관찰사로 재직할 당시의 업무와 일상을 기록한 것이다. 그의 짧은 부임 기간에도 불구하고 그의 일기는 기행문과 수필의 형식으로 기록된 여정과 그의 이동을 통해 이루어졌던 업무들을 확인할 수 있다. 다음은 그가 남긴 일기 가운데서 이동에 초점을 맞추어 일부를 생략하여 편집한 대목들을 소개한 것이다.

#### · 5월 19일

동대문 밖으로 급히 나왔다. 날씨가 뜨거워 관왕묘에 앉아 쉬었다. 어두울 무렵에 숙소에 들어가려 하였으나 이곳 사람들이 도성 사람들의 맞이하듯 전별하는 것을 싫어함으로 숙소의 주인에게 폐를 끼칠까 염려하였다. 무릇 집을 지을 적에 온돌 반 칸에 향아리를 왼쪽에 놓아두어 사람들이 들어갈 수 있었다. 그래서 부득이 침구를 펴놓고 영금영금 기어서 들어가 겨우 옷을 벗고 누웠다. 달이 뜨기 전에 벽에 붙은 이가 사방으로 들어와서 살을 물어뜯는 것이었다. 그래서 침구를 거두어서 가마로 나와 자게 되었

26) 홍명일의 『관동일기』는 한국학중앙연구원 장서각에 보관되어 있는데, 최근 국립문화재연구소에서 국역으로 출판하여 일기의 전체 내용을 확인할 수 있다. 본고에서는 국역본에서 홍명일의 이동과정을 일부 발췌하였다. 홍명일 저(著), 『[조선시대 개인일기 국역총서] 관동일기』, 국립문화재연구소 2018.

다. 그런데, 허리 이하는 밖으로 드러나니 참으로 우스웠다.

· 5월 20일

동대문 밖에서 새벽에 떠나 중령포(中令浦)<sup>27</sup>)에 이르렀다. 왕산탄(王山灘)에 이르렀다. 왕산탄을 편하게 건넜다. 몇 마장 못가서 전(前) 감사(監司) 홍헌(洪憲)의 일행을 길가 높은 언덕 위에서 만나게 되었다. 각각 가마에서 내려 교인(交印)하였다. 저녁때 양주 경내 계산촌(鷄山村) 민간에 도착하였다. 평구역(平丘驛)에서 점심을 먹었다.

· 5월 21일

계산(鷄山)에서 일찍 떠나 3개의 큰 냇물을 건넜다. 가평(加平) 역사(驛舍)에 이르니 가평 군수 조유항(趙有恒)이 나와 기다렸다. 가평 별로(別路)의 어귀에 이르러 초연대(超然臺)에서 쉬었다. 별로의 길이 좁아 겨우 한 자 정도 되었는데, 큰물이 지나간 뒤라 물결이 길의 흙을 삼켜 험하게 벌어진 곳이 아주 많았다. 험한 길을 나오자마자 춘천(春川) 경내였다. 보안역(保安驛)에 이르러 역리(驛吏)의 집에서 묵었다. 횡성(橫城) 현감(縣監) 이조(李稠)가 겸직인 보안 찰방의 자격으로 왔다.

· 5월 22일

아침 일찍 석파령(席破嶺)<sup>28</sup>)을 넘어 소양강을 건너서 춘천부에 이르러 의식대로 도임례(到任禮)를 행했다. 객사(客舍)가 낮고 협소하다 하여 요선당(邀仙堂)에 거처하였다.

홍명일은 1648년 5월 19일 동대문을 나와 동묘를 거쳐 오늘날 왕십리 일대로 추정되는 민가에서 하루를 묵었다. 위에서 소개한 바와 같이 강원도 신임 감사라는 신분에도 불구하고 변변치 못한 잠자리를 하게 되었다. 불편한 잠자리에 더구나 이가 들끓어서 허리를 반으로 내놓고 가마에 의지하여 잠자리를 청했다. 당시 동대문 일대에는 중앙과 지방을 오가는 사자(使者)들이 오가던 노상이 위치했는데 홍명일은 민가에 최대한 폐를 끼치지 않으려 했던 것이다. 다음날부터 한양에서 평해까지 이어지는 대로를 따라가다가

---

27) 중령포(中令浦)는 한양 도성에서 동쪽으로 15리 거리에 있는 포구이다. 양주에서부터 흘러오는 물줄기가 이곳을 지나 한강으로 흘러간다. 이 지역에는 중량교(中梁橋)가 놓여있었는데, 1911년 경성부의 지도를 만들면서 중랑교(中浪橋)라고 잘못 표기되는 바람에 중량이라는 지명이 굳어져 버렸다.

28) 원문은 석(石) 자(字)와 파(巴) 자(字) 밑에 산(山) 자(字)가 합쳐진 석파로 썼다.

가평에서 춘천방면으로 빠지는 별로(別路)로 길을 잡았다. 다음날은 춘천을 들어가기 위해 반드시 넘어야 하는 석파령과 소양강을 건너 3일 만에 춘천에 도착하였다.

일기가 작성된 시기는 2차례의 전쟁으로 무너진 지방통치를 위한 시스템이 다시 정비되던 시기였다. 따라서 1669년 관찰사의 임기를 2년으로 공식화하고 감영에서 유영(留營)하여 연중 봄가을에 순력하는 체제로 바뀌기 이전의 상황을 잘 보여주고 있다. 아울러 1648년 시점의 강원도 관찰사는 원주가 아닌 춘천을 중심으로 이루어지고 있음을 알 수 있다. 일기의 다음 내용은 부임한 이후 조금 이른 가을 순행을 겸하는 영서 지방으로 순력을 나섰다. 영서 지방으로의 일정은 7월 6일 청평사를 향해 출발하여 7월 21일 원주에 도착하는 일정이었다.

지방관이 근무지에 도착하여 휘하의 이속들과 인근의 고을의 수령들이 참석하여 신임 관리의 부임을 맞이하는 강원 관찰사직의 도임례는 춘천에서 지냈지만, 순력을 마친 이후 춘천으로 돌아가지 않고 원주의 객사에서 머물면서 도내의 업무를 지시하였다.

· 7월 6일

내일은 영서 지방의 순행(巡行)을 나가는 날이다. 중 성훈(聖訓)이 출관(出官)에 관한 일로 청평사(淸平寺)로 갔다.

· 7월 7일

아침 식사 후 떠나 춘천에서 40리 거리인 모진강(母津江) 강변의 폐관(廢館)에 이르러 점심을 먹었다. 은계 찰방 조성달(趙聖達)이 입마(立馬)하는 일로 왔기에 즉시 분부하여 그에게 먼저 낭천에 가도록 하였다. 한참 뒤에 강을 건너 낭천에 이르렀다. 낭천은 다니는 길이 물은 비록 깊었으나 길은 평탄한 듯하였다.

· 7월 8일

낭천에서 떠나 낮에 마현(馬峴)에서 쉬었다. 이곳은 옛날에 감사의 행차를 기다리는 일이 없었으나, 현감이 창의적으로 한 것이다. 신시와 미시 사이에 김화현(金化縣)에 이르렀다.

· 7월 9일

김화(金化)에서 60리를 가서 평강현(平康縣)에 이르렀다. 본현에서 반찬을 성대히 마련하여 반찬 그릇 수가 10여 가지나 되었다. 예방(禮房) 아전을 잡아와서 그에게 “이처럼 흉년을 당하여 백성들이 주리고 있는 때에 찬품(饌品)은 한 그릇도 족한데, 과도히 마련함이 이에 이른단 말인가? 이 뒤에 만일 이과 같이 하면 너는 형신(刑訊)을 받아야 할 것이다.”라고 하니, 저녁 밥상은 과연 평범하였다.

· 7월 10일

평강을 일찍 떠났는데, 5리 길 밖에서 1백여 명이 모여서 서장(書狀)을 올렸는데, 곧 평강 현감의 선정(善政)에 관한 것이었다. 옥동역(玉洞驛)에 이르러 점심을 먹었는데, 평강(平康)과의 거리가 60리이다. 평강의 수십 인의 아전들과 민들이 뒤따라 와서 아침에 했던 말을 다시 하니, 마치 평강 현감의 유임을 칭하는 듯함이 있었다. 대개 평강현감은 내가 전최(殿最)<sup>29)</sup>에 반영할까 의심하여 이민(吏民)들로 하여금 탐지하게 한 것이다. 내가 다시 따뜻하게 타일러 보냈으나 평강 현감이 행한 일은 참으로 의심스러웠다. 옥곡에 이르니 이천(伊川) 현감(縣監) 홍근(洪瑾)이 나와 기다리고 있었다. 조금 쉬었다가 떠나서 저녁에 현에 이르렀다.

· 7월 11일

기운이 편치 못하다 하니 일행 및 본현(이천)의 수령이 순행을 만류하고자 하였다. 나는 선문(先文)에서 이미 날짜를 배정하였다 하여 허락하지 않았다. 늦게 출발하여 황간(黃澗)에서 쉬었다. 안협(安峽)의 경내 석잔(石棧)<sup>30)</sup>에 이르렀다. 이 석잔은 원래 겨우 한 사람이 통과할 수 있었는데 금년 여름 장맛비로 인해 무너진데다가 불어난 강물이 빠지지 않고 돌길을 덮었기 때문에 배로 통행하였다<sup>31)</sup>. 초경(初更)에 비로소 안협에 도달하였다.

29) 고려시대부터 조선시대까지 지방에서 근무하는 관리들의 근무 상태를 조사하여 성적을 매기던 것을 이른다.

30) 돌 틈에 나무로 가설한 잔도(棧道)이다.

31) 배를 통한 이동에서 홍명일은 배가 뒤집어져서 고생을 하기도 하였다. 일기에서 이 대목만을 소개하면 다음과 같다.

(생략)내가 그 돌길이 위태로운 것을 보고 비장(裨將) 및 하인들에게 “이 배를 타고 안협에 도달하면 반나절 동안 구절양장(九折羊腸)의 험로를 가는 것을 면할 수 있고 또한 사람과 말이 피로하게 되는 폐단을 덜기에 충분하다.”라고 하고, 뱃사공에게 의논해 보았더니, 뱃사공은 “앞으로 네댓 험악한 여울이 있어 경솔하게 배를 띄울 수는 없습니다. 그런데 배에 타고 있는 사람들은 모두 물길을 모릅니다. 물길을 돌아서 다른 길인 신계(新溪) · 토산(兔山)의 경내를 거친 뒤에야 안협에 도달할 수 있습니다.”라고 하였는데, 그 말이 매우 절실하였다. 일행 중의 사람들이 “이것은 뱃사공이 뱃길로 가는 것을 꺼려 거짓말로 겁을 주는 것이니, 믿을 수



· 7월 12일

안협에서 떠날 때 예방(禮房) 및 감상(監上) 두 사람을 벌주었는데, 모두 죽을 미리 대비하지 못한 죄 때문이다. 총전점(叢田店)에 점심식사를 하였는데, 지역은 삭녕(朔寧) 경내였다. 철원에 이르렀다.

· 7월 13일

북관정(北寬亭)을 올랐다.

· 7월 14일

일찍 철원을 출발하여 통화원(通化院)에 이르러 약간 쉬었는데 철원 경내이고 철원부에서 20리 거리이다. 오시(午時)에 김화(金化)에 이르렀다.

· 7월 15일

일찍 김화에서 출발하여 신천(新川)에 이르러 조금 쉬었는데, 김화현과의 거리는 25리이다. 산양역(山陽驛)에 이르러 점심식사를 하는데 오심증(惡心症)의 병을 얻어 밥을 먹지 못하였다. (낭천도착)

· 7월 16일

낭천(狼川)을 일찍 출발하여 모진강(母津江)에 이르니 철원 부사가 나와서 기다리고 있었다. 배를 타고 순류(順流)를 따라 내려갔다 저녁에 춘천에 이르러 객사에 거처하였다.

---

없다.”고 하므로, 내가 배를 띄우도록 재촉하였다. 10여 리 남짓 가다가 배가 돌 여울에 좌초되어 극히 위태로웠으나 요행히 건너게 되었다. 또 5~6리쯤 가다가 배가 또 여울에 좌초되어 배가 기울어지고 매우 위태로웠다. 하인들에게 강물에 들어가 배를 들어 올리게 하여 또 다른 탈이 없게 되었으나, 배를 타고 있던 사람들은 놀라서 사람의 기색이라고는 없었다. 배가 여울에 좌초되었을 때에 나룻배 한 척이 근처를 지나갔다. 배안의 사람들이 구원해달라고 소리를 질렀는데, 그 사람들은 급히 강 언덕에 배를 정박하고는 달아나 버렸다. 내가 하인들에게 그들을 뒤쫓게 하였으나, 모두 흩어져 달아나고 그 중에 병든 사람 및 여인, 뺏사람들 5~6인을 잡았을 뿐이다. 본현의 관리로 하여금 압령(押領)하게 하였다. 현에 도착하여 배를 대려고 방황하고 있을 즈음에 갑자기 작은 뗏목이 떠내려가는 것이 보였다. 불렀더니, 곧바로 이르렀다. 그 가운데 건강하고 물에 익숙한 자 한 사람을 내가 탄 배에 오르게 했는데, 그 사람은 곧 토산(兎山) 사람이고 과연 능숙한 사공이었다. 그대로 배를 출발시켜 별탄(鰲灘)·구탄(拘灘)·공암(孔岩)을 무사히 지나왔다.(생략)

- 7월 17일  
    춘천에 머뭇
  
- 7월 18일  
    춘천을 떠나 홍천에 이르러 전최(殿最)를 행하였다.
  
- 7월 19일  
    홍천에 머뭇
  
- 7월 20일  
    홍천에서 떠나 횡성(橫城)에서 묵었다.
  
- 7월 21일  
    원주에 이르렀다.

순력의 내용은 7월 21일 원주에 도착하는 것으로 마무리되는데, 일기는 춘천에서 머무르면서 쓴 8월 1일까지의 업무와 사적인 내용이 기록되어 있다. 17세기 한 강원도의 관찰사의 일기 형식의 기록을 통해 보면 도백으로 임명되어 춘천과 원주를 기반으로 부임에서부터 순행을 통해 끊임없이 길을 통해 이동하고 있음을 알 수 있다. 그가 처음 부임하였을 때 도임례의 경우에는 인근의 고을의 수령과 찰방들이 참석했는데, 모든 고을의 수령이나 역원의 찰방이 참석한 것은 아니었다. 도내의 현황에 대해 한 곳에서 보고 받는 것이 아니라 역로를 통해 역원과 지역의 읍치를 순행함으로써 파악하였고, 새로운 관찰사를 맞이하는 것 역시 경로상 인접한 수령들을 차례로 만나 보는 과정에서 이루어졌다.

강원도 관찰사로 임명받고 부임하지 않았던 83명을 제외하고 복수의 임기를 포함하여 총 525명이 관찰사를 지냈다<sup>32)</sup>. 강원도를 포함하여 조선시대 8도의 관찰사의 임기는 기본적으로 360일로 규정되어 있었고, 출신지역에 부임 시키지 않는 상피제가 운영

---

32) 박문성, 『역대 강원도관찰사 인물고』 원주문화원, 2017. 조선 태조4년 1395년부터 고종 32년 1895년사이, 강원도 관찰사로 제수된 이들의 당시의 평균연령은 52.7세였고, 평균 재임기간은 11개월이었다고 한다.

되었다. 기존 연구에서는 강원도가 경기도와 더불어 재임기간이 가장 짧은 지역으로 분석하였지만, 이는 부임하지 않은 83명을 포함하여 통계를 내었기 때문이다.<sup>33)</sup>

관찰사의 부임과 순행을 통한 도정 업무에서 보이고 있는 패턴은 비단 관찰사 뿐만 아니라 각 고을의 수령과 역의 찰방 또한 그 양상과 특징을 살펴볼 수 있다. 다음은 역원을 책임지는 찰방이 남긴 일기형식의 사환일지이다.

• 관동일록(關東日錄)

17세기 강원도 행정적 운영을 보여주는 자료로 길을 책임지는 찰방이 남긴 자료도 존재한다. 『관동일록(關東日錄)』은 금성규(琴聖奎)가 상운역의 찰방으로 재직할 당시의 업무일지와 일상을 기록한 일기류 자료이다.<sup>34)</sup> 승정원일기에는 윤방헌(尹邦憲)에게 1689년 윤3월 18일 상운찰방직을 제수하였다는 나오지만 후임으로 상운역 찰방을 누구로 임명하였다는 내용은 없다. 다만, 동년 7월 19일 금성규(琴聖奎) 등이 하직을 고 했다는 기사가 실려 있다.

그러나 금성규의 하직 요청은 받아들여지지 않았던 것 같다. 또한 1691년 6월 2일에는 찰방(察訪) 금성규(琴聖奎)를 포함 전(前) 현감 김정(金錠) 등에게 강자(降資) 즉, 내렸던 벼슬의 품계를 내렸던 것을 다시 돌리도록 하는 전교의 기사가 확인되고 있다. 따라서 자료가 기록하고 있는 1689년 10월 16일부터 이듬해인 1690년 1월 19일까지 임으로 『관동일록(關東日錄)』을 작성한 상운역의 찰방은 금성규임을 알 수 있다. 아울러 일기에는 “청토(靑兔: 乙卯) 3월에 금경조(琴景祖)가 개장(改粧)했다”는 기록이 있고, 책 앞뒤로 ‘자산거사(紫山居士)’, ‘금씨경조(琴氏景祖)’의 인장이 있는 것으로 보아, 지은이는 금성규(琴聖奎)로 보인다.

1689년(己巳, 숙종 15년) 10월 16일부터 이듬해인 1690년 1월 19일까지 강원도 양

33) 이선희, 「조선후기 8도 관찰사의 재임실태」, 『한국학논총』 Vol.31, 2009. p.223 참조. 물론 본 연구에서 밝히고 있듯이 실제로 부임한 여부를 가지고 기준으로 삼아야 하지만, 부임과 상관없이 관찰사로 임명된 자체가 관력에 포함된다는 점, 임명과 파직 그리고 임명에 따른 행정처리 과정에 대한 분석, 실제 부임한 경우를 정확히 산정할 수 없다는 점에서 임명 자체를 기준으로 삼았다고 한다. p.219 참조

34) 『관동일록(關東日錄)』은 다음과 같은 동명의 서책들이 존재한다. 김시습이 49세였던 1483년 관동을 유람하고 시문을 남긴 『관동일록(關東日錄)』; 홍인우가 1553년 관동과 금강산을 유람하고 쓴 일기체 기행문인 『관동일록(關東日錄)』; 정사룡의 시문집인 『관동일록(關東日錄)』; 김개국이 강원도도사로서 임진왜란 당시의 일을 기록한 『관동일록(關東日錄)』; 김인섭의 『관동일록(關東日錄)』 등이 있으며, 강원도의 금강산 및 관동지역의 동해안을 유람하고 남긴 일기류 및 시문 등이 다수 존재한다. 『관동록(關東錄)』이란 서명으로도 쓰인다.

양(襄陽) 상운역(祥雲驛)의 찰방(察訪)으로 재직할 당시 강원지역의 유람 및 공무 사항을 기록한 일기이다. 일기의 여정은 크게 셋으로 나뉘는데, 10월은 금강산 일대 및 기타 강원도 지역의 명소들을 공무와 유람을 겸해 여행하며 기록한 여행 일기이고, 11월의 일기는 해마다 연말에 임금이 가까운 신하에게 나누어주는 약을 전달하는 일을 맡았던 납약차원(臘藥差員)으로서 서울을 다녀온 기록이며, 12월부터 1월에 걸친 일기는 휴가를 얻어 순흥(順興)의 집에 다녀온 여정을 기록한 것이다.

이 일기는 업무와 유람을 병행하는 차원에서 기록되었기에 다른 관동지방 유람기보다 당시 유람의 풍광을 상세하게 기술하고 있진 않지만, 다수의 한시와 한글 가사 등이 당시 유람의 정취를 대신하여 전해주고 있다. 일기의 내용 가운데 첫 번째 부분이라 할 수 있는 강원지역의 유람 여정은 다음과 같다.

- 10월 17일 상운역(祥雲驛)에서 청간역(淸澗驛)으로 출발. 소사호(蘇沙湖), 영랑대(永朗臺), 선유대(仙遊臺) 등을 유람 간성(杆城)의 죽포역장(竹苞驛長) 문경창(文慶昌)의 집에서 유숙
- 10월 18일 간성 화진대(花津臺) 유람
- 10월 19일 고성(高城)의 대강역(大康驛)으로 출발. 금강산에 눈이 쌓여 길이 미끄러워 유람할 수 없다는 소식을 들음. 선주암(仙舟巖) 유람. 고성 남천(南川)을 배로 건너 해산정(海山亭), 대호정(帶湖亭) 유람
- 10월 20일 고성 양진역(養眞驛) 경유, 통천(通川)조진역(朝珍驛) 유숙
- 10월 21일 묘도(卯島) 유람. 거풍역(巨豐驛) 역장의 집에서 유숙
- 10월 22일 추지령(楸池嶺)을 넘어 회양(淮陽) 화천관촌(花川館村) 유숙
- 10월 23일 회양읍(淮陽邑) 도착. 회양부사를 만남.
- 10월 24일 회양에 머무름
- 10월 25일 돌아오는 길 출발. 화천(和川) 현촌(縣村) 구주가(舊主家) 유숙
- 10월 26일 추지령(楸池嶺)을 넘음
- 10월 27일 환선정(喚仙亭) 등 유람. 통천 거풍역(巨豐驛) 유숙
- 10월 28일 머무름
- 10월 29일 통천(通川) 도착. 조진역(朝珍驛) 유숙
- 10월 30일 고성 양진역(養眞驛) 경유. 고잠역(高岑驛) 유숙

- 11월 1일 고성 삼일포(三日浦) 유람
- 11월 2일 감호당(鑑湖堂) 유람. 대강역(大江驛) 경유, 명파역(明波驛) 유숙
- 11월 3일 간성(干城) 운근역(雲根驛) 경유, 죽포역(竹苞驛) 유숙
- 11월 4일 죽포역(竹苞驛) 점고(點考)
- 11월 5일 간성군수와 만나 함께 청간역 도착. 간성 원암역(元岩驛) 유숙
- 11월 6일 상운역으로 돌아옴

승정원일기에는 윤방헌(尹邦憲)에게 1689년 윤3월 18일 상운찰방직을 제수하였다고 나오지만, 후임으로 상운역 찰방을 누구로 임명하였다는 내용은 없다. 다만, 동년 7월 19일 금성규(琴聖奎) 등이 하직을 고했다는 기사가 실려 있다. 그러나 금성규의 하직 요청은 받아들여지지 않았던 것 같다. 또한 1691년 6월 2일에는 찰방(察訪) 금성규를 포함 전(前) 현감 김정(金碇) 등에게 강자(降資) 즉, 내렸던 벼슬의 품계를 내렸던 것을 다시 돌리도록 하는 전교의 기사가 확인되고 있다. 따라서 자료가 기록하고 있는 1689년 10월 16일부터 이듬해인 1690년 1월 19일까지이므로 『관동일록(關東日錄)』을 작성한 상운역의 찰방은 금성규임을 알 수 있다. 아울러 일기에는 ‘청토(靑兎; 乙卯) 3월에 금경조(琴景祖)가 개장(改粧)했다’는 기록이 있고, 책 앞뒤로 ‘자산거사(紫山居士)’, ‘금씨경조(琴氏景祖)’의 인장이 있는 것으로 보아, 지은이는 금성규(琴聖奎)라고 보인다.

찰방으로서 그는 관찰지역을 넘어 강원도 군현의 수령을 만나고 유람을 한 것으로 보인다. 실제로 조선후기 관찰사들이 남긴 업무일지를 살펴보면, 자신의 임명과 부임과정에서 찰방이 역마와 역졸들을 대동하고 대기하는 등 찰방 역시 역원에서만 업무를 본 것이 아니라 이동을 통해서 다양한 업무를 담당하였다. 다음으로 조선후기 시대상과 강원도의 특수한 상황을 잘 보여주는 절로 앞에서 검토한 부분이 조선후기 전 지역에서 공통된 현상이라고 하면 강원도만의 운영의 모습을 보여줄 수 있는 대목이다. 그것은 바로 강원도가 한양을 중심으로 가장 가까운 동북 지방이라는 점으로서 관방에 필수적인 지형과 도로가 있었다는 것이다.

## 2. 조선시대 강원도의 관방과 도로

강원도의 지리적인 특징으로 경기북부로부터 북방에 대한 관방의 중요성이 강조되어 왔다. 이는 길의 사용에서도 드러난다. 전쟁을 거친 17세기 조선후기의 관방의 필요성과 길에 대해서는 다음과 같은 몇 가지 일기자료를 통해 살펴보고자 한다.

### • 부북일기(赴北日記)

부북일기(赴北日記)는 울산에 거주하였던 무관인 울산(蔚山) 박씨(朴氏) 박계숙(朴繼叔, 1569~1646)과 아들 박취문(朴就文, 1617~1690)이 각각 함경도에서의 부방생활<sup>35)</sup>을 기록한 일기이다. 부북일기는 아버지와 아들의 일기문이 합본으로 되어있으며, 현재 울산대학교 박물관에 소장되어 있다. 아버지의 일기에는 1605년 10월 15일 울산에서 출발하는 것으로 시작하여 서울을 거쳐 당시 함경도 회령부(會寧府) 보을하진(浦乙下鎭) 등지에서 군관직을 역임하다가 다시 돌아오게 되는 1607년 1월 1일까지의 내용이 담겨 있다. 아들인 박취문의 일기는 1644년 12월 9일 울산을 출발하여 강릉을 거쳐 북상하여 회령에 이르러 복무하고 1646년 4월 4일 귀향한 내용을 담고 있다.

일기 부분에서 이동에 초점을 맞추어 당시의 역원과 역로의 운영 및 시대상을 살펴보고자 한다. 아버지 박계숙은 이미 앞서 1594년 전쟁 기간에 급제하여 부방을 경험했다.<sup>36)</sup> 전쟁이 끝난 이후 다시 1605년 ‘일당백장사(一當百壯士)’로 선발되었다. 당시 임진왜란 이후 북방에서의 관방의 필요로 인원과 자원이 부족한 함경도로 삼남지방의 출신자들이 순차적으로 국경지대를 중심으로 파견되었다. 이러한 배경으로 박계숙은 ‘남방장사(南方壯士)’, 혹은 ‘남래장사(南來壯士)’로 표현되어 부방했던 인원들 중의 하나였다. 실제로 그의 일기에 보면 많은 영남인들이 등장할 뿐만 아니라 길을 같이 떠나기도 하였다.

1605년 10월 15일에 울산을 떠나 문경과 충주를 거쳐 11월 5일 한양에 도착하였다. 1605년 11월 5일부터 11월 16일까지는 서울에서 머무르면서 울산 및 영남지역에서 올라온 인사들과 지인들을 만났다. 다음날부터 본격적인 부방의 행렬에 올랐다. 그의 여정 가운데서 강원도 지역을 지나온 것을 일자별로 정리하면 다음과 같다.

35) 부방(赴防), 10월부터 다음해 2월말까지는 결빙기로 침략의 가능성이 많아 이곳에 군사를 집중적으로 배치했다. 특히 양계의 토착민만으로는 부족해 다른 도의 병사까지 동원되었다.

36) ‘家嚴甲午新及第赴防時日記則無’

- 11월 17일 명례방 - 동묘(東廟: 關羽展) - 누원(樓院) - 양주(楊州) - 녹양역(綠楊驛)  
- 석현(石峴) - 포천현(抱川縣) - 사가(私家)
- 11월 18일 양문역(楊文驛: 포천) - 풍전역(豊田驛)
- 11월 19일 김화현(金化縣)의 관아(官衙)
- 11월 20일 금성현(金城縣)의 민가(民家)
- 11월 21일 창도역(昌道驛)
- 11월 22일 연흥포(連凶浦) - 맥진(麥津) - 신안역(新安驛)
- 11월 23일 당아(堂阿) 고개 - 아사리(阿士里) 고개 - 회양부(淮陽府)

당시 한양에서부터 강원도로 가는 길의 시작점은 동대문이었다. 강원도를 지나 함흥을 향해 가는 북로는 물론, 강릉의 동해안을 향해 가는 대로 역시 동대문으로부터 시작하였는데, 당시 북대문인 숙정문은 한양도성에서 4방위의 상징적인 역할을 했을 뿐 평소에는 사람이 다니지 않는 대문이었다. 박계숙은 동대문을 나서기 전에 동묘를 들렸는데, 동묘는 곧 관우를 모시는 사당으로서 임진왜란 당시 조선을 돕기 위해 참전하였던 명군이 자신들의 군신(軍神)이었던 관우의 위패와 신상을 모시기 위해 만든 사당이다. 동묘는 1599년 건립이 추진되어 1601년에 완성되었다.<sup>37)</sup> 박계숙 자신이 무관이었기 때문에 그의 부방길에 앞서 군신인 관우의 묘를 참배했던 것으로 보인다.

그의 동북지역으로의 여정은 이후 누원(樓院)을 시작으로 경기도의 양주와 포천을 지나가게 된다. 조선후기 동북지역의 물산의 유통이 집중되었던 누원은 이미 임란 직후부터 동북지역을 오가는 주요 교통의 요충지로서의 역할을 하였다. 포천의 양문역에서부터 철원의 풍전역까지 하루 만에 주파하였고, 북로의 직로상에 있는 여러 역을 거쳐 강원도와 함경도의 경계가 맞닿는 곳인 회양에 도착하였다. 일기에는 당시 회양부가 홍수로 인해 관아가 물난리를 겪고 있기 때문에 민간에 머물 수밖에 없었다고 하는데 이는 『선조실록』의 기사에서도 확인된다.<sup>38)</sup>

37) 당시 명에서 벽돌공 등 여러 기술자들이 파견되어 사당 조성사업에 투입되었다고 한다. 서울에 동묘가 건립된 이유는 명군의 조선 주둔과 관련되어 있다. 임진왜란은 1598년 종전하였지만, 명군의 조선 주둔은 1600년까지 이어졌다. 명군의 주둔에는 여러 가지 배경이 있지만, 일본을 견제하기 위한 군사적 목적보다 선조의 정치적 영향력을 강화 및 유지시키고자 하는 이유가 지배적이다. 다양한 정치적, 군사적 목적으로 주둔했던 명군은 자신들의 전쟁의 신이자 군신인 관우의 사당을 건립하고자 했고, 비록 1600년 요동으로 철수하였지만, 성역 사업은 지속되어 그로부터 한 해 뒤에 완성되었다.

38) 『선조실록』 선조38년(1605년) 7월 29일, '비변사가 아뢰길, "얼마 전 회양부사(淮陽府使) 엄인술(嚴仁述)

조정에서는 회양부사의 첩정과 비변사를 통해 당시의 상황을 전하고 있는데 무엇보다 북로의 요충지이자 장사(將士)들이 왕래하는 곳으로 이 길의 관방의 중요성을 강조하고 있다. 회양부에서의 재해로 발생하게 될 시급한 문제는 회양부에 살고 있던 피해 주민에 대한 논의보다도 한양과 함경도 사이를 오가는 무관들의 군량 지급을 어떻게 할 것인가가 우선되었다. 당시는 전쟁이 끝나지 얼마 되지 않은 상황인 데다가 북쪽의 새로운 위협을 어떻게 대비하는가가 더 중요했던 것으로 보인다. 당시 길은 자연적이고 물리적인 땅 위에 있는 단순한 교통의 기능으로서의 ‘길’ 보다는 길을 제한적으로 이용하고 유사시에는 방어에 적절하게 운영할 수 있도록 대비하고자 했던 것이다.

대책은 북도에서 한양으로 향하는 군관들은 안변부에서 군량을 지급 받고 회양부는 지나쳐 바로 금성현으로 오게 하고, 경성에서부터 출발하는 이들은 금성현에서 군량을 받고 곧장 회양부를 지나 안변에 이르게 하였다. 또한 금성현이 소읍이기 때문에 강원도의 춘천과 양구에서 옮겨 오도록 하였고 아울러 회양부에서도 흑시 필요한 소요가 있을 수 있으니 이를 두 지역에서 옮겨 오도록 하였다.

박계숙이 경기도로부터 강원도의 끝에 이르기까지 북로는 당시 앞선 전쟁과 재해 등으로 인해 역로상의 어려운 상황을 일기를 통해 전하고 있다. 물론 현실에 대한 강조를 위해 과장이 섞일 수 있지만, 당시 관방을 위해 중요한 길이었음에도 불구하고 북로가 지나가는 강원도 지역은 상황이 어려웠던 것으로 보인다. 북로의 상황은 다음과 같았다.

지나온 곳을 자세히 살피니 포천(抱川), 영평(永平), 철원(鐵原), 김화(金化), 금성(金城), 회양(淮陽) 여섯 고을의 경계였다. 종일 걸어갔으나 촌가를 볼 수 없었다. 또한 한 뼘의 논도 없었다.

(審察所經, 自抱川永平鐵原金化金城淮陽六官之境, 終日行過, 不見村家, 亦無升斗落菴.)

이 본사(本司)에 첩정(牒呈)하였는데 ‘이달 20일 밤 갑자기 홍수가 나 잠깐 사이에 부내(府內) 민가와 공사 창고(公私倉庫)·군기고(軍器庫)·객관(客館)·관사(官舍) 등이 일시에 침몰되었고, …회양부는 진(鎭)과 영(嶺)의 경계에 있으니 실로 북로(北路)의 요충지인데 더할 수 없이 참혹한 수해가 갑자기 장사(將士)들이 왕래하는 곳에 발생하여 재변이 이 지경에 이르렀으니, 몹시 한심스럽습니다…’”

‘備邊司啓曰: “即者淮陽府使嚴仁述牒呈于本司, 有云: ‘本月二十日夜, 大水猝至, 頃刻之間, 府內居民及公私倉庫、軍器房、客館、衙舍一時沈沒, …淮陽爲府, 在於鎭嶺之界, 實是北路喉舌之地, 莫慘之水害, 遽出於將士往來之處, 變異至此, 極爲寒心…’”



한편 회양으로부터 함경도로 들어가는 길에서 철령을 넘고 있는데, 그가 국가의 공적 업무를 수행하기 위해서 이동하고 있었으므로 역로 상 공식적인 역과 역 사이의 역로를 따라 움직였음을 알 수 있다. 11월 24일 철령을 넘어 고산역(高山驛)에 머무른 그는, 이후 덕원(德源) - 문천(文川) - 고원(高原) - 영흥(永興) - 정평(定平) - 함흥(咸興)을 거쳐 해를 넘어 1월 6일 회령에 도착하여 보을하진(浦乙下鎭)으로 부임지가 정해졌다.<sup>39)</sup>

박계숙은 300여 일이 넘는 부방생활을 하다가 1606년 11월 24일 오늘날 일종의 전역증이라고 할 수 있는 방환관문(放還關文)과 이동 과정에서 쓰일 곡식과 마초를 지급 받을 수 있는 초료(草料)가 도착하였다. 다음날 아침 전별주를 받고 나서 오후에 고향인 울산으로 출발하였다. 귀향의 노선은 한양을 들리지 않고 곧장 울산으로 향했기 때문에 처음과는 조금 달랐다. 물론 함경도의 복로를 거슬러 내려가는 길은 같았다. 그러나 함경도에서 강원도로 넘어가는 과정에서 이번에는 철령이 아니라 동해안을 따라 내려가게 되었다. 11월 24일 길을 떠난 박계숙은 12월 16일 함경도 안변(安邊)에서 강원도 흡곡현으로 진입하였다. 다음은 오늘날 원산이라 할 수 있는 덕원부에서부터 강원도 평해까지의 일자와 여정이다.

- 12월 14일 덕원부(德原府)
- 12월 15일 안변부(安邊府)의 화등역(禾登驛)
- 12월 16일 흡곡현(歙谷縣) - 거풍역(巨豐驛)
- 12월 17일 조진역(調津驛) - 장전촌(長錢村) 민가
- 12월 18일 양진역(兩津驛) - 고성군(高城郡) - 대강역(大江驛)
- 12월 19일 명파역(冥牌驛: 明波) - 열산역(列山驛) - 간성군(杆城郡)의 부역(富驛)
- 12월 20일 청간역(淸干驛) - 강신역(强申驛: 强仙)
- 12월 21일 낙산사(樂山寺) - 양양부(襄陽府)의 영창역(寧倉驛) - 상운역(祥雲驛)  
- 동산역(銅山驛: 洞山)
- 12월 22일 연곡역(連谷驛) - 강릉의 대창역(大倉驛) - 강릉부(江陵府) - 안인역(安仁驛)
- 12월 23일 화비현(火飛峴: 嶺)과 울현(栗峴) - 낙풍역(樂豐驛) - 평릉역(平陵驛)
- 12월 24일 삼척부(三陟府)의 시직역(時直驛: 史直驛) - 교포역(交浦驛: 交柯驛)
- 12월 25일 용화역(龍華驛) - 지을현(之乙峴) - 오운역(五雲驛: 沃原)

39) 안변(安邊)에서부터 문천(文川)까지 당시는 함경도에 속해 있지만, 현재는 이북지역 강원도에 속하는 지역이다.

- 12월 26일 검현(劍峴: 葛峴) - 흥부역(興夫驛) - 울진현(蔚珍縣) - 수산역(水山驛: 守山)
- 12월 27일 덕신역(德申驛: 德新) - 평해(平海) 망양정(望洋亭) - 달효역(達孝驛)<sup>40)</sup>
- 12월 28일 영해현(寧海縣) 병곡역(丙谷驛: 柄谷)
- 12월 29일 주동역(周同驛: 酒登驛) - 남역(南驛) - 영덕
- 12월 30일 송라역(松羅驛) - 유역(柳驛) - 안강역(安康驛) - 사리역(沙里驛) - 조역(朝驛) - 구어역(仇於驛)
- 1월 1일 자택 도착

박계숙은 오늘날 원산지역인 덕원에서부터 동해안을 따라 남하하였다. 오늘날 7번 국도가 지나가는 지역의 군현과 역들을 거쳤는데, 조선후기의 역명으로 알려진 역과 일기상의 역명에는 다소 차이를 보인다. 귀향하는 노선에서는 주목되는 점은 그가 울산출신이기애 울산으로 가까울수록 고을과 역원에서의 지원과 배려가 눈에 띠 정도로 후하게 변하고 있었다는 점이다. 특히 울산의 본덕에 가까워지자 울산과 경주 사이의 역원들에서는 역마다 말을 갈아타고 집까지 달려올 정도였다. 그의 부방일기는 이것으로 끝이 나고 바로 이어서 아들인 박취문의 여정과 부방의 내용이 시작된다.

아들 박취문은 1645년 아버지와 마찬가지로 두만강 진보에서 부방의 명을 받았다. 박취문의 함경도로의 부임은 12월 9일부터 시작되었고, 12월 22일 울산부에서 평해<sup>41)</sup>를 지나 이후 강원도로 진입하게 되었다.

- 12월 23일 평해의 전명촌(典明村) - 망양정(望洋亭) - 남면(南面) 마야을촌(馬也乙村)
- 12월 24일 울진(蔚珍) 서면산성(西面山城) 민가(民家) - 나곡(羅谷)의 바닷가
- 12월 25일 가을치(加乙峙) - 오원역(五院驛) - 귀신당촌(鬼神堂村) 소공대(小功臺)<sup>42)</sup>와

40) 원문에는 달수역으로 표기되어 있다. 1785년 이후 달효역은 폐지되고 이후 신설역(新立驛)이 신설되었다.

41) 12월10일 반구정(伴鳩亭)의 사청(射廳)처가/ 12월11일 농소(農所) / 12월12일 입곡(入谷) - 신원(新院) - 능지(陵旨) - 왕가당(王哥堂) / 12월13일 아화역(阿火驛) - 도촌(道村) - 영천(永川) - 신령역(新寧驛) / 12월14일 의흥(義興) - 삽척촌(插尺村) - 청로역(靑路驛) / 12월15일 ~ 12월 17일 의성현(義城縣) / 12월18일 울현(蔚峴) - 안동(安東) - 산다리촌(山多里村) / 12월19일 청송부(靑松府) - 진보현(眞寶縣) / 12월20일 광제원(光濟院) - 협저촌(俠底村) - 진보현(眞寶縣) / 12월21일 울현령(蔚峴嶺) - 비소원(飛所院) - 병곡역(丙谷驛) / 12월22일 평해(平海)

42) 임원항(臨院港)에서 서쪽 산의 능선을 타고 2km 올라간 지점의 소공령(召公嶺)에 돌을 모아 돌아놓은 대이다. 소공대는 1423년(세종 5)에 황희(黃喜)를 중국의 소공(召公)과 같은 정도의 은인이라 하여 백성들이 만든 것이다. 당시에 관동지방에 식량이 크게 부족하여 백성들이 굶어죽게 되었는데 당시 관찰사의 비행이 많아

인현(鈕峴) - 용화역(龍花驛)

- 12월 26일 교개역(交介驛) - 삼척부(三陟府)
- 12월 27일 삼척부(三陟府)의 죽서루(竹西樓) - 평해역(平海驛)
- 12월 28일 우계역(遇溪驛) 해변마을 - 울현(栗峴) - 경동촌(景東村)
- 12월 29일 화비을치(火飛乙峙) - 강릉(江陵)
- 12월 30일 ~ 1월 3일 강릉(江陵) - 시동촌(時同村)
- 1월 4일 연곡역(連谷驛)
- 1월 5일 동산역(洞山驛) 민가(民家) - 상운역(祥雲驛)
- 1월 6일 양양부(襄陽府)의 낙산사 - 강신역(強神驛)
- 1월 7일 청간역(淸干驛)의 민가(民家) - 청간정(淸干亭) - 간성(杆城)
- 1월 8일 20리 간성(杆城)경계의 막금촌(漠今村)
- 1월 9일 40리 고성(高城)경계의 대강역(大強驛) - 고성(高城) 동문 밖
- 1월 10일 30리 양진역(兩津驛) - 통천(通川)경계의 교진역(交津驛)
- 1월 11일 25리 통천(通川)경계의 동자원진(童子院津)
- 1월 12일 30리 흡곡현(歙谷縣) - 안변경계의 학개촌(鶴蓋村) 안변부 남문

1월 13일자로 박취문은 안변 경계를 넘어 함경도로 진입하게 되었다. 당시 안변을 넘어 부임지까지 이동 경로는 절대거리는 길지 않지만 험난한 산세로 인해 매일의 이동 거리가 줄어들기 시작하였다. 박취문은 겨울의 추운 날씨를 견뎌가며 계속 이동하여 2월 17일 종성에서 회령에의 부방하는 것으로 배정되었고 2월 20일 최종적으로 회령에 도착하였다. 아버지와 마찬가지로 아들 박취문도 부방생활을 1년 동안 경험한 후 1646년 2월 12일 귀향길에 올랐다. 함경도의 험한 산세를 굽이굽이 넘어와서 3월 6일 함흥에 도착하였고 3월 12일 함경도와 강원도를 가로지르는 경계를 넘었다.<sup>43)</sup> 아버지

이를 바로잡고자 황희가 부임하여 백성들을 잘 구호하고 이 고개에서 쉬었다 한다. 1516년(중종 11) 황희의 현손(玄孫· 4대손) 황맹헌(黃孟獻)이 강원도관찰사가 되어 소공대의 사실을 적은 소공대비(召公臺碑)를 세웠으나 훗날 비바람에 쓰러져 부러지고 말았다. 현재의 소공대비는 1578년(선조 11) 황희의 6대손 황정식(黃廷式)이 삼척부사에 임명되었을 때 옛 터에 다시 건립한 것이다. 소공령은 현재의 국도에서는 떨어져 있지만, 옛날에는 이 고개를 넘어야만 인마(人馬)가 내왕할 수 있었기 때문에 이름을 와현(瓦峴)이라 하였다. 원문에는 소공대(小功臺)로 표기하였으나 실제 명칭은 '소공대(召公臺)'이다. 저자의 표기 오류인 듯 하다.

43) 3월6일 함흥 / 3월7일 정평부(定平府) 남문 / 3월8일 고원군(高原郡) / 3월9일 문천(文川) / 3월10일 문천에서 머뭄 / 3월11일 민가(民家) / 3월12일 덕원(德原) - 원산촌(元山村) - 안변(安邊)도착

박계숙의 귀향에 동해안을 따라 내려오는 동일한 코스로 박취문도 길을 잡았다. 안변에서부터 울산의 집까지의 여정은 다음과 같다.

- 3월 13일 안변 비론현(飛論峴) 민가(民家)
- 3월 14일 흡곡(歙谷) 민가(民家) - 흡곡현(歙谷縣)
- 3월 15일 통천군(通川郡) - 교진역(交津驛) 민가(民家)
- 3월 16일 양진역(兩津驛) - 고성(高城)의 동문 밖
- 3월 17일 대강역(大強驛) - 한령촌(汗令村) - 간성(杆城)의 동문 밖
- 3월 18일 청간역(淸干驛) 민가(民家) - 강신역(強神驛) - 낙산사(樂山寺) - 양양(襄陽) 동문 밖
- 3월 19일 상운역(祥雲驛) - 동산역(洞山驛) - 강릉부(江陵府) 민가(民家)
- 3월 20일 연곡역(連谷驛) 민가(民家) - 시동촌(時同村)
- 3월 21일 화비현(火飛峴) 민가(民家) - 울현(栗峴) - 우계역(愚溪驛) - 평릉역(平陵驛)
- 3월 22일 삼척부(三陟府) 민가(民家) - 교개역(交介驛) 민가(民家)
- 3월 23일 들판에서 노숙
- 3월 24일 5리를 가다 머무름
- 3월 25일 10리를 가다 해부(海夫)의 집에서 머무름
- 3월 26일 15리를가다 해촌(海村)에서 머무름
- 3월 27일 소공대(召公臺) - 노숙(露宿)  
한밤 중 인치(鈞峙) - 용화역(龍花驛) - 오원역(五院驛) - 해촌(海村)
- 3월 28일 울진(蔚珍) 경계의 민가(民家) - 울진현 서산성(西山城) 아래에서 머무름
- 3월 29일 마야을촌(馬也乙村) - 망양정(望洋亭) - 평해(平海) 경계 흥명촌(興明村)
- 3월 30일 평해(平海) - 영해(寧海) 병곡역(丙谷驛)
- 4월 1일 남역(南驛) - 민가(民家)
- 4월 2일 청하(淸河) - 송라역(松羅驛) 민가(民家) - 유역(柳驛) - 노당(魯堂)
- 4월 3일 광제원(廣濟院) - 사리역(沙里驛) - 조역(朝驛)
- 4월 4일 구어역(仇於驛) - 본가(本家)

아버지나 박취문 자신의 부방 길에서와는 달리 야외에서 노숙하는 사례가 많이 등장하고 있다. 야외취침이 가능한 계절적 요인이 있었고 무엇보다 귀향길에서의 일정을 단축하기 위해서 강행군으로 일정을 잡아갔던 것으로 보인다. 또한 앞선 아버지와 박취문의 여정에서는 잘 보이지 않던 야간의 이동 사례도 강원도를 들어서면서 나타나기 시작했다. 또 아버지와 마찬가지로 울산과 경주에 가까워지자 역원에서의 말의 사용이 용이해 졌는지 매 역마다의 기마를 통해 빠르게 본가에 도착할 수 있었다.

부자의 기록을 통해 보면 부방을 위한 특정한 계절에는 서울과 함경도, 삼남지방과 함경도를 잇는 경로상에 있었던 강원도는 철령을 지나는 북로 직로만이 아니라 강릉에서부터 함경도 동해안을 잇는 길을 따라 관방에 필요한 인력과 물자가 유통되고 있었다. 그러나 일기를 통해 살펴볼 수 있는 점은, 17세기 전반 양란의 폐해가 극복되지 않았는지 역과 역 사이의 역로를 따라 부방 길에 필요한 식량과 마료를 제대로 지급받지 못하는 경우가 많았다. 강원도의 역원은 아니었지만, 초료 지급을 둘러싸고 박취문의 일행 중 일부가 경상도 영해의 병곡역에서 역장과 역인들과 폭력사건으로 번지는 사건에 휘말리기도 하였다.<sup>44)</sup>

17세기 직접적인 북방에서의 군사적 위협을 대비하기 위해서 압록강과 두만강 지역의 진과 보에서의 직접적인 대비에서부터 18세기에는 한양, 강화도와 같은 주요 거점에 대한 방어시설을 구축하기에 이르렀다. 아울러 18세기 영조 초기의 무신란과 같은 정치적 군사적 소요를 지나면서 중앙을 중심으로 한 국가의 행정체계와 새로운 조세제도가 정착하게 되었다. 다음의 자료는 강원도 도정을 책임지는 관찰사가 남긴 업무일지형 일기자료를 통해 18세기 강원도에서 관찰사의 행정업무와 역할을 살펴보고자 한다.

#### • 동북안사록(東北按使錄)

『동북안사록(東北按使錄)』은 심수(沈鏞)가 강원도와 함경도의 관찰사를 지내면서 도내(道內)를 순력(巡歷)할 때 그 노정(路程)을 기록한 업무일지이자 일기이다. 현재 본서는 한국학중앙연구원 장서각에 필사본 1책이 소장되어 있다. 일기는 총 80쪽인데, 전반

44) 1644년 12월 21일자 박취문의 일기에는 그의 일행 중 이확과 박이명은 병곡역의 역장이 말 먹이도 주지 않고 접대할 뜻이 없는데 처음 역로에서 따끔하게 다스려 놓으면 이후의 역에서도 소문이 나서 이후로 역마다 접대를 잘할 것이라며 사내종을 시켜 역장을 거꾸로 매달았다. 그러자 역졸들과 역장의 가족들이 매달아 놓은 줄을 끊으며 큰 싸움이 벌어졌고 백여 명이 돌맹이와 몽둥이를 들고 에워싸며 소동을 벌였다. 박취문 자신은 애초에 역장을 매다는 일을 맡렸기 때문에 무사했지만 일을 주도했던 이들은 구타와 욕을 당하였다.

부는 강원도 관찰사 시절의 내용이고 나머지 후반부는 함경도 관찰사 재직 시의 기록이 담겨 있다.<sup>45)</sup> 후반부 함경도 관련 부분에는 따로 『북행일록(北行日錄)』과 『북행일기(北行日記)』라는 제목이 추가되어 있다. 조선왕조실록의 『영조실록』을 살펴보면 1757년 7월 29일자로 심수를 강원도 관찰사로 삼았다는 기록이 있다.

『동북안사록』에는 모두 4회의 순력이 기록되어 있는데, 일기는 어디서 어디로 갔는지 간략하게 기록되어 있다. 또한 관찰사 임기 동안의 모든 일과 업무에 대해서 기록한 것이 아니라 도내(道內)를 순력(巡歷)을 위주로 기록되어 있다. 공적일로 자신을 찾아온 이들, 개인적인 기록, 가족이나 친우의 방문, 유람 등의 기록되어 있다. 이 자료를 통해서 강원도 관찰사의 순력을 이해하고 통치를 위한 이동의 특성을 살펴볼 수 있을 것이다.

기록에는 총 6번의 순력이 담겨 있다. 1757년 부임 첫해의 가을 순력을 시작으로 1758년 단종의 능인 장릉(莊陵)행과 봄가을의 순행, 부임 마지막 해인 1759년에는 장릉행과 원주 인근의 사찰인 영원사 일대의 행차에 대한 여정이 기록되어 있다. 일기에 기록된 여정과 노선은 다음과 같다.

① 첫 번째 순행 8월 27일(1757) ~ 9월 26일

- 8월 27일 북관(北關)을 순행(巡行)하러 나갔다. 오시에 감영을 출발 40리를 가서 횡성현(橫城縣)에 묵음. 보안찰방(保安察訪) 문명귀(文命龜)가 배행했다.
- 8월 28일 해가 뜬 후 출발하여 창봉(蒼峰)에서 점심을 먹음. 흥천 숙소에 이룸.
- 8월 29일 해가 뜬 후 출발하여 원창역(原昌驛)에서 점심을 먹고, 춘천 숙소에 이르렀다.
- 8월 30일 아침에 선무시사(選武試射)를 베푼다. 조금 늦게 출발하여 모진강(暮津江)에 도착했는데, 폐관에서 점심식사를 함. 은계찰방이 인부와 말을 거느리고 와서 기다렸기 때문에 말을 갈아타고 갔다. 초경이 끝날 무렵 햇불을 들고 낭천관(狼川館)에 이르러 묵었다.
- 9월 1일 해가 뜬 후 출발하여 산양관(山陽館)에서 점심을 먹고 김화현(金化縣)의 숙소에 이르렀다.
- 9월 2일 이른 아침에 선무도시(選武都試)를 베푼다. 식사를 한 후 출발하여 25리를 가 선유정(仙遊亭)에 이르렀다. 잠시 올라갔다 곧바로 창랑정을 들

45) 심수 저(著), 『[조선시대 개인일기 국역총서] 동북안사록』, 국립문화재연구소, 2018.

- 렸는데, 곧 평강(平康) 땅이다. 35리를 더 가서 철원(鐵原)에 이르렀다.
- 9월 3일 해가 뜬 후 도시(都市)를 5리쯤 떨어진 곳에서 열고 무사를 시취(試取)<sup>46)</sup> 하였다.(철원)
  - 9월 4일 이른 아침에 시관들과 북관정(北寬亭)에 올라, 우등을 차지한 5명에 대해 시사(試射)를 비교한 후에 객사(客舍)로 돌아옴. 식사 후 출발하여 김화(金化)에 도착하여 묵었다.
  - 9월 5일 해가 뜬 후 출발하여 금성(金城)에 도착했다. 창도(昌道)의 숙소<sup>47)</sup>가 매우 불편하다고 하여 그대로 밤을 보냈다.
  - 9월 6일 동이 밝자 출발하여 창도에서 점심을 먹고 신창(新昌: 新安)에서 말에게 먹이를 주었다. 해가 질 때 회양(淮陽)에 도착했다.
  - 9월 7일 조금 늦게 출발하여 50리를 가 화천(花川: 和川)에 도착했다.
  - 9월 8일 날이 밝자 출발하여 신읍(新邑)에서 점심을 먹었다. 장안사로 향했다. 묵희령(墨喜嶺)을 넘었다. 산영루(山暎樓)에 이르러 쉬었다. 바람이 차 별당으로 들어갔다.
  - 9월 9일 해가 뜨자 곧바로 아침을 먹고 출발했다. 백천동(百川洞)을 지나 동쪽 지장암(地藏菴)에 이르렀다. 옥경담(玉鏡潭) - 옥경대(玉鏡臺) - 울소(鳴潭) - 삼불암(三佛巖) - 백화암(白華菴) - 표훈사(表訓寺) 아래의 능파루(凌波樓) - 천일대(天逸臺) - 헐성루(歇惺樓) - 표훈사(表訓寺)
  - 9월 10일 날이 밝자 금강문(金剛門)으로 나와 청룡담(靑龍潭)을 지나갔다. 보덕암(普德菴) - 화룡담(火龍潭) - 암자(庵子) - 묘길상(妙吉祥) - 안문점(雁門帖) - 선담(船潭) - 유점사(楡岾寺)의 산영루(山暎樓)
  - 9월 11일 동이 트자 아침을 먹고 몇 리를 가서 성불령(成佛嶺)을 넘어 불정대(佛頂臺)에 도착했다. 박달령(朴達嶺) - 송림암(松林菴) - 원통암(圓通菴)에 이르러 점심 - 효양령(孝養嶺) - 발연사(鉢淵寺)
  - 9월 12일 상운역의 역마와 쌍가마를 타고 삼일포(三日浦)에 이룸. 배를 타고 사선정(四仙亭)에 오름. 포구로 나와 10리를 가서 고성에 이르러, 저물녘에 해산정(海山亭)에 올라 시사를 베풀.

46) 시험(試驗)을 통하여 인재(人才)를 뽑는 것을 이룸.

47) 금성(金城)의 창도역(昌道驛)

- 9월 13일 해금강(海金剛) - 영랑호(永郎湖) - 선종암(仙鐘巖) - 명파역(明波驛)의 마을에서 점심 - 간성(干城)의 숙소
- 9월 14일 해가 뜬 후 출발하여 40리를 가서 청간정(淸澗亭)에서 점심, 만경루(萬景樓)- 낙산사(落山寺) 푸른 파도가 만 리에 걸쳐 있었으며 고기잡이 배가 바다에 가득했으니 정말로 장관이었다. - 빈일료(賓日寮)에 묵음
- 9월 15일 해돋이를 보기 위해 이화정(梨花亭)으로 나감 - 의상대(義相臺) - 관음굴(觀音窟) - 빈일료(賓日寮) - 양양부(襄陽府)에 도착해서 아침을 먹음 - 동선관(洞仙館)
- 9월 16일 해가 뜬 후에 출발하여 강릉(江陵)의 연곡관(延谷館)에서 점심식사 - 경포(鏡浦)에서 뱃놀이 - 강릉부(江陵府) 도착하여 머무름
- 9월 17일 (강릉)도시를 배품. 객사로 돌아옴
- 9월 18일 늦게 식사하여 출발, 강릉 땅 우계관(羽溪館)에서 묵음
- 9월 19일 해가 뜬 후 출발하여 평릉역에서 점심 - 삼척(三陟)의 진주관(眞珠館)에서 묵음
- 9월 20일 (삼척)죽서루(竹西樓)로 옮겨 선무도시를 배품 - 늦게 식사를 하고 출발, 중대사(中臺寺)에서 묵음
- 9월 21일 중대사 - 신흥역(新興驛) 점심식사 - 임계역(臨溪驛)에서 묵음
- 9월 22일 해가 뜬 후 출발하여 백복령을 넘음 - 고개 아래에 보안역의 인부와 말이 와서 기다리고 있었음 - 여량관(餘糧館)에 이르러 점심식사 - 화연(花硯)을 건넌 - 정선관(旌善館)에서 묵음
- 9월 23일 날이 밝자 출발하여 행매원(行邁院)에 도착, 말을 먹임 - 성마령(星摩嶺)을 넘음 - 평안역에 도착하여 점심식사 - 미탄령(味呑嶺)을 넘음 - 평창관(平昌館)에서 묵음
- 9월 24일 아침을 먹은 후 30리를 가서 연평역(延平驛)에서 점심식사 - 장릉(莊陵)에 이르러서 참봉 윤집(尹鑠)과 능(陵)을 살펴본 후에 동구 밖으로 나와 육신서원(六臣書院)에 차례로 절을 하고 영월부에 도착함
- 9월 25일 영월(寧越) 땅 용정원(龍井院)에서 점심식사 - 원주(原州) 땅 주천(酒泉)에서 묵었다.
- 9월 26일 신림(新林)에서 점심을 먹고 신시(申時)에 감영(監營)으로 돌아옴



첫 부임의 가을 순행을 통해 심수는 경로상의 역원과 읍소를 방문하였는데, 그의 순행에 따라 해당하는 고을과 인근의 고을의 수령들은 순행에 맞추어 신임 감사에게 인사하였다.

그의 두 번째 순력은 다음 해인 1758년 2월에 시작되었다. 당시 강원도 감사의 주된 업무 중의 하나는 영월의 단종 능인 장릉을 보살피는 일이었다.

② 두 번째 순력(1758년 2월 21일 ~ 3월 12일) - 영월의 장릉(莊陵)과 동해안 울진~강릉행

영월의 장릉을 찾아서 그는 수리할 곳이 있는지 관리가 제대로 되어 있는지를 살펴본 후 강원도의 관동지방 가운데서 강릉 이남의 지역을 둘러보았다. 당시에는 강원도 관할인 평해와 울진을 둘러본 후 강릉으로 복상한 다음 원주로 돌아왔다. 1758년의 영월과 동해안으로의 순력을 다녀온지 2주 만에 봄철 순행을 떠났는데 일정은 다음과 같다. 금강산을 중심으로 강원도의 북부일대와 설악산을 둘러보았다.

③ 세 번째 순력(1758년 3월 26일 ~ 4월 26일) 봄 순행[春巡] 강원도 북부

감영 - 횡성- 춘천 - 양구 - 낭천 - 김화 - 철원 - 안협 - 평강 - 금성 - 단발령 - 회양(금강산) - 고성 - 통천 - 간성 - 양양 - 미시령 - 설악산, 백담사 - 인제 - 횡성 - 감영

가을의 순행은 봄의 순행과는 조금 달리 영월의 장릉을 시작으로 평창과 대관령을 통해 동해안 일대의 고을을 둘러보고 금강산을 유점사로부터 둘러본 이후 남하하여 감영에 도착하였다.

④ 네 번째 순력(1758년 8월 27일 ~ 9월 24일) 가을 순행[秋巡]

감영 - 주천(酒泉) - 영월의 장릉 - 평창 - 강릉 - 대관령 - 오죽헌, 경포대 - 양양 - 간성 - 고성 - 유점사 - 장안사 - 단발령 - 금성 - 평강 - 철원 - 김화 - 낭천 - 춘천 - 홍천 - 횡성 - 감영

다섯 번째 순력은 영월의 장릉 한 곳을 다녀온 순행의 기록이다. 기록에는 심수의 병환이 심해져 4월이 다되도록 춘순(春巡)은 생각지도 못하고 아직까지 능을 보살피는 일도 진행하지 못하고 있었다고 한다. 그는 병세에도 불구하고 능을 보살피는 일을 미룰 수 없고 황송한 마음에 길을 떠나고자 하였다. 그러나 그는 조리를 위해 하루를 더 머물렀다가 출발하게 되었다. 4월 18일에 다시 길을 떠나 20일 능을 살펴보고 22일 오후에 다시 감영으로 돌아왔다. 그의 다섯 번째 순력의 여정은 다음과 같다.

⑤ 다섯 번째 순력(1759년 4월 16일 ~ 4월 22일) - 영월의 장릉(莊陵) 행(行)

- 4월 16일 출발하여 청음당(淸陰堂)에서 묵음
- 4월 17일 머무름
- 4월 18일 조금 늦게 출발하여 신림(新林: 神林)에서 점심식사 - 주천(酒泉)에서 묵음
- 4월 19일 용정원(龍井院)에서 점심식사 - 영월에서 묵음
- 4월 20일 오후에 능을 살펴보고 돌아옴
- 4월 21일 용정원(龍井院)에서 점심식사 - 주천(酒泉)에서 묵음
- 4월 22일 신림(新林: 神林)에서 점심식사 - 감영(監營) 도착

『동북안사록』의 전반부의 강원도 관찰사 재직 시의 마지막 기록은 공식적인 순행이라기보다는 원주의 치악산 자락의 영원 골짜기로 늦은 단풍놀이를 떠난 것으로 보인다. 비장 이하 수행원뿐만 아니라 여섯 명의 기녀와 악공을 대동하고 골짜기 입구에 도착하여 영원사와 상원암을 둘러보았다. 심수 스스로도 임기가 만료될 때를 만나 돌아갈 기일이 멀지 않았고, 다른 공무에 방해되지 않을 것이기 때문에 만사를 제쳐두고 달려온 것이라고 하였다.

⑥ 여섯 번째 순력(1759년 9월 6일 ~ 9월 7일) - 영원사와 상원암

9월 6일 상원암(上院菴)에 가서 구경하고 이날 밤 유숙했다.

9월 7일 돌아오는 길에 영원사<sup>48)</sup>에 이르러 점심을 먹고, 곧바로 돌아왔다.

48) 영원사(鵠原鳥寺)는 원주의 판부면에 위치한 절로, 원래의 절 이름은 치악산 남쪽의 신라시절의 영원(永遠山城)에서 비롯된 영원사(永遠寺)였는데, 후에 개명하였다. 관찰사 심수의 임기 마지막 해이자 영원사를 방문한 1759년에는 수화승(首畫僧)인 오관(悟寬)이 감로탱화를 영원사에 봉안한 시기이기도 하다.

『동북안사록』의 후반부에는 앞서 언급한 것처럼 「북행일록」이라는 제목이 따로 명명되어 있는데 심수가 1768년 함경도 관찰사로 일하면서 기록한 업무 내용이 담겨있다. 그가 남긴 기록 가운데, 함경도 감영이 있는 함흥으로 부임길을 떠나는 여정은 서울에서부터 시작되는데 북로의 여정이 강원도를 중심으로 지나고 있다. 그의 부임길을 살펴보고자 한다.

심수는 함경도 관찰사로 임명되어 1768년 3월 27일 왕에게 하직 인사를 올리기 위해 입시하여 밀부(密符)<sup>49</sup>와 교유서(教諭書)를 받았다. 27일부터 29일까지는 오늘날 부여를 뜻하는 홍산(鴻山)의 현감을 지낸 조씨의 동대문 집에서 머물렀다. 부임길은 4월 1일부터 시작되었다.

· 4월 1일

날이 썰 무렵 출발 - 서월랑(西月廊)<sup>50</sup>에 이르러 점심식사 - 포천(抱川)의 객사(客舍)에서 묵음

· 4월 2일

동이 밝자 출발 - 영평(永平)의 양문(楊門) 주막에서 점심식사 - 철원 경계 - 지습포(池濕浦)의 주막 - 풍전역사(豐田驛舍) - 김화(金化) 객사(客舍)에서 묵음

· 4월 3일

동이 틀 무렵 출발 - 금성(金城) 객사에서 점심식사 - 금성 동헌 - 금성(金城)과 회양(淮陽)의 경계인 연송포(延松浦)를 지남 - 신안(新安) 묵음

전임감사의 서신에 따르면 4월 1일 감영에서 출발하였으니, 고산(高山)에서 교귀(交龜)를 하자는 내용이 있었다.

49) 전쟁과 병란과 같은 유사시에 대비해 부임하는 유수·관찰사·총융사·수어사·통제사·절도사·방어사 등에게 왕의 직접적인 명을 대신하여 현지에서 군사를 일으킬 수 있는 권한을 부여하여 발급해준 증명패이다.

50) 서월랑(西月廊)은 성군관과 종묘의 서쪽 행랑의 이름이다. 심수는 이미 한양에서 날이 썰 무렵에 출발하여 50리를 지나 서월랑에 도착하였다고 하니 양주의 관사 혹은 향교 따위의 건물의 서쪽 행랑채를 뜻하는 것으로 보인다.

· 4월 4일

날이 밝기 전 출발 - 회양(淮陽)의 객사에 이름 - 회양의 와치헌(臥治軒) - 철령 위의 교귀정(交龜亭) - 철령을 넘어 고산관(高山館)에 도착 - 전임 관찰사를 만나서 병부와 인신을 주고 받음 - 관사에서 묵음

강원도 은계도의 마지막 역인 신안역에 4월 3일 도착하고, 다음날 강원도와 함경도의 경계인 회양의 철령을 넘었다. 이날 전임 감사를 만난 심수는 함경도 감영을 향해 계속 이동하여 안변(安邊), 덕원(德源), 고원(高原), 영흥(永興)을 거쳐 4월 10일에 함흥의 감영에 도착하였다.

조선후기 관방과 행정을 위한 목적으로써 사용된 강원도의 길은 앞서 소개한 일기 자료를 통해 알 수 있다. 아울러 함경도 관찰사의 경우 강원도와 함경도의 경계라고 할 수 있는 철령 고개에서 교귀하는 등, 함경도 지역의 관방과 행정을 뒷받침하는 것은 강원도 인력과 물자력이었음 알 수 있다. 아울러 강원도 관찰사의 주요 업무 중의 하나는 원주에서부터 영월의 장릉을 보살피는 일이었음도 알 수 있었다. 또한 순행을 통해 강원도의 주요 읍치에서 도시를 베풀거나 순행로를 따라 각 고을과 역원의 수령과 찰방의 답방을 통해 지역의 현황과 문제를 해결하였다.

앞서 살펴본 함경도 관찰사의 부임로이자 교귀의 교체 장소이기도 했던 철령은 공식적인 사신(使臣)들의 이동로이자 지리적으로도 관동, 관북을 나누는 기준점이기도 하였다. 그러나 18세기 이후로 철령은 지리적인 험준함으로 남북을 오가는 민간인을 중심으로 강원도와 함경도를 잇는 새로운 길이 개척되었다. 이러한 점에 대해 관방의 필요성과 길의 효용성 사이에서 논의가 오갔던 삼방로를 중심으로 이하에서 살펴보고자 한다.

### 3. 조선후기 새로운 길을 둘러싼 문제

조선후기 관리로 제수된 이들은 앞서 살펴본 것과 같이 역과 역 사이의 공식적인 역로를 통해 다니면서 역원에서 제공하는 거처와 식사를 받았다. 그러나 길을 나서는 이들은 관리만 있었던 것은 아니었다. 상인들과 민간인들은 상업 활동과 다양한 이유로 길을 나서는데, 이들은 편한 길과 여정이 짧은 길을 선호하기 시작하였다. 굳이 국가가 정한 공식적인 길만을 고집할 이유가 없었다. 그런데 새로운 길을 통한 이동은 중앙에서 문제가 되기도 하였다.

조선왕조실록 1787년 정조11년 4월 2일, 부교리 김이익(金履翼)의 소가 있었다. 상소의 내용을 살펴보면,

… 대개 안변부(安邊府)의 서쪽에 삼방곡(三防谷)이란 곳이 있는데 암벽으로 땅과 떨어져 있고 수목이 하늘까지 닿는데 어느 때에 좁은 지름길이 났는지 모르나 근래에는 큰길을 이루어서 남도(南道)와 북도(北道)의 장사꾼들이 편리함을 취해서 모두 이곳을 따라가는데, 그 노정(路程)을 계산해 보면 몇 사(舍)의 수고를 넉넉히 덜 수가 있습니다. … 51)

당시 삼방곡을 통해 험한 철령을 대신하면 길을 아낄 수 있다고 하였다. 그러나 삼방을 통한 길은 당시 김이익의 주장에 따르면 심각한 관방 상의 문제를 가져올 수 있다고 하였다. 계속해서 그의 상소를 살펴보면,

갑자기 큰 거리처럼 되어 대충 점사(店舍)를 설치해서 길가는 나그네를 피어들이고 있어 도망자들이 자기 집처럼 드나들며 스스로 골짜기 안의 마을을 만들어 이미 교화(教化)가 미치는 범위 밖의 풍속이 이루어지고 있습니다. 이 길이 한 번 열린 뒤에 또 각역(各驛)에서 모두 피해를 입어, 고산(高山)에서 풍전(豐田)에 이르기까지 일곱 역이 길가에 늘어서 있어 힘을 내 노역(路役)을 담당해 왔는데, 지금은 길가는 사람이 모두 그쪽 지름길을 따라가므로 의지하여

51) 『정조실록』 23권, 정조 11년 4월 2일 기해 7번째기사中. ‘…蓋自安邊府之西, 有三防谷者, 巖壁絕地, 樹木參天, 未知自何時開得細逕, 近成大路, 南適北賈取便, 而皆從此去. 計其程路, 優減數舍之勞…’

살아갈 길이 점점 없어지게 되어 우속(郵屬)들이 도망하는 사고가 이로 말미암아서 서로 이어지고 있습니다. 삼가 바라건대 크게 엄명을 내리시어 빨리 이 길을 막으소서.<sup>52)</sup>

그의 소(疏)에 따르면 삼방로를 통한 사람과 물자의 이동은 관방의 문제뿐만 아니라 기존 역로 상의 역원과 소속 인원들이 쇠망할 수 있다는 것이다. 중앙의 통제에서 벗어나 있고, 고산에서 풍전까지의 역원과 역로가 문제를 가지고 있기 때문에 삼방로는 물론 회양읍 서쪽 약수포 변을 통해 금화로 가는 길을 막고 철령을 통한 길 하나만을 유지할 것을 주문하였다. 김이익의 이러한 상소 내용에 대해서 당시 조정에서는 여러 가지 폐해에 대해 행회(行會)토록 하였다.<sup>53)</sup>

삼방로에 대한 논의는 김이익의 상소가 있는 이후 약 반년 뒤인 9월 29일 행회를 통해 이어졌다. 당시 영의정이었던 김치인은 중앙에서 이 건에 대해서 토의한 적이 있으나 함경도와 강원도 관찰사를 지낸 이들에게 다시 의견을 물어볼 것을 권유하였다. 이에 따라 전(前) 원춘도 관찰사 김종정(金鍾正), 전(前) 함경도 관찰사 서유녕(徐有寧), 전(前) 원춘도 관찰사 구익(具翼), 전(前) 원춘감사 김희(金熹), 전(前) 원춘감사 채홍리(蔡弘履), 전(前) 원춘감사 이치중(李致中), 전(前) 원춘감사 서정수(徐鼎修) 등이 의견을 내었다. 삼방로를 막아야 한다는 김이익의 주장에 대한 이들의 의견을 간략히 정리하면 다음과 같다.

김종정 : ‘…관방(關防)은 다만 철령(鐵嶺) 한 길만이 있어 본래부터 천험(天險)으로 일컬어져 왔는데 언제인지도 모르게 갑자기 삼방(三防)의 셋길이 생겼고 또 가깝고 평탄합니다. 때문에 장사꾼들이 모두 모이고 짐바리가 거침없이 지나다녀 심지어 점막(店幕)과 촌려(村閭)까지 모여들어 철령의 큰 길은 점차 허술하게 되었으니 이는 삼방 길을 막아야 한다는 논의가 일어나게 된 까닭입니다. 그러나 좁다랗게 처음 생길 때에 막았다면 옳았을 것이나 지금에 와서 막는 것은 되레 도움됨은 없이 해로움만 있을까 두렵습니다.…’<sup>54)</sup>

52) 『정조실록』 위의 기사조, ‘…遽成康莊之衢, 略設店舍, 誘入行旅, 逃踪逋跡, 歸之如家, 自作谷中之聚, 已成化外之俗. 此路一開之後, 又有各驛并被之害, 自高山至豐田七驛, 星羅道邊, 力供路役, 今因行客之皆從彼逕, 以致資活之漸無其路, 郵屬之逃故, 由是而相續. 伏望誕降嚴命, 亟防此路焉.’

53) 『비변사등록』 정조11년 4월 2일, ‘묘당에서 도백에게 행회(行會)하게 하여 즉시 소의 내용에 의하여 거행하게 한 뒤에 장계하게 하리라.(卽令廟堂, 行會道伯, 使卽依疏 辭舉行後狀啓.)’

서유녕(徐有寧) : ‘…삼방 안팎에는 안변(安邊)에서 평강(平康)까지 1백 30~40리 사이에 8~9곳의 점촌(店村)이 줄을 지어 있고 그 사이사이에는 의접(依接)한 민호(民戶)가 함께 몇 백 호가 있어 오로지 점업(店業)으로 장사치들에게 숙식(宿食)을 제공하면서 입에 풀칠을 하고 살아가고 있습니다. 이들 몇 백의 점민(店民)의 힘을 빌리면 방수에도 혹 도움됨이 있을 터인데 지금 길을 막게 하여 점업으로 살아가는 길을 끊어버린다면 생업을 잃은 점민들은 필시 점업을 걷어치우고 남김없이 흩어지고 남는 것이 없을 것입니다.…”<sup>55)</sup>

구익(具翼) : ‘…개간할 산전(山田)이 있거나 받아먹을 환곡(還穀)이 있어서 그리된 것이 아니라 행려가 많아 점막(店幕)의 이로움이 있어 그리된 것에 지나지 않습니다. 설시(設施)의 편의(便宜)로 논하자면 도움됨은 있어도 해로움은 없습니다. 다만 이는 3도(道)가 만나는 지름길이기 때문에 행인들이 철령을 버리고 삼방을 경유하는 것은 사세가 그렇게 된 것입니다.…”<sup>56)</sup>

채홍리(蔡弘履) : ‘…지금 만일 옛길을 막고 행인을 금한다면 백 리의 황폐한 땅에 하나의 방수할 사람도 없게 될 터이니 일후 뜻하지 않은 사태의 대비가 극히 허술하게 됩니다.…”<sup>57)</sup>

김희(金熹) : ‘…억단하기 어렵습니다마는, 정묘년의 절목에 배치(排置)하고 설시(設施)한 것은 참으로 깊고 멀리 염려한 것이 있으니, 전대로 길을 통하는 것이 마땅할 듯합니다.…”<sup>58)</sup>

54) 『비변사등록』 171책 정조11년 10월2일. ‘…關防, 只有鐵嶺一路, 素稱天險, 而不知何間, 忽生 三防間路, 以其捷且夷也, 故商旅咸湊, 馱載無礙, 至 有店幕村閭之聚, 而鐵嶺大路, 漸成虛疎, 此防塞三 防路之論所由起者也, 然塞之於微逕初開之時, 則 可矣, 到今塞之, 反恐無益而有害…’

55) 『비변사등록』 위의 책, 위의 일시. ‘…自安邊至平康, 百三四十里內, 八九店村, 間間依接之民 戶, 合計累百家, 專以店業, 供接商旅, 糊口資生, 則藉 其累百店民, 亦或可助於防守之備, 而乃令防路, 絕其店業資生之道, 則失業店民, 勢必撤店, 渙散而無餘矣…’

56) 『비변사등록』 위의 책, 위의 일시. ‘…非由山田之可墾, 官糶之可哺而然也, 不過以行旅之多, 設店之利也, 論其設施便宜, 有益 無害, 而但此乃三道交會之捷路, 故行人之捨鐵嶺 而由三防, 勢所使然…’

57) 『비변사등록』 위의 책, 위의 일시, ‘…今若防其古道, 禁其行人, 則百里荒廢之地, 無一防守之人, 日後陰雨之備, 極其疎虞…’

58) 『정조실록』 24권 정조11년 9월29일. ‘…有難臆斷, 而但丁卯節目之排置設施, 誠有深長之慮, 依前通路恐宜…’

이치중(李致中) : ‘…1백 리의 긴 골짜기에 백성이 사는 수가 많고 상인들의 왕래도 이미 오래 되었다 합니다. 이제 길을 막는다면 1백 리 빈 땅에 포도(逋逃)한 무리가 모이는 곳이 될 염려가 없을는지 어찌 알겠습니까?…’<sup>59)</sup>

서정수(徐鼎修) : 문득 이 길을 끊는다면 겨우겨우 모여 사는 백성이 장차 흩어질 염려가 있을 것입니다. 그렇다면 1백 리 긴 골짜기의 이미 통한 길에 처음부터 진보(鎭堡)의 방수가 없으므로 앞으로 있을 뜻밖의 우환을 염려하지 않아서는 안될 것입니다.<sup>60)</sup>

강원도와 함경도 관찰사를 지낸 모두가 이미 강원도와 함경도를 잇는 새로운 길인 삼방맥을 막지 말아야 한다는 주장이었다.

강원도와 함경도의 관찰사를 지낸 모두가 행회를 통해 관방의 중요성과 필요성을 인정하였지만, 이미 삼방로를 통한 길을 막을 때 빚어질 폐해가 관방의 중요성보다도 중대한 일로 받아들였다. 무엇보다 삼방로에는 지나가는 이들을 대상으로 한 점업이 이미 발달하였고 여기에 종사하는 많은 이들에게 폐해가 갈 것이라는 것이다. 아울러 이는 유사시 삼방로를 막기 위한 필요한 인력의 수급도 불가능하게 할 것이라는 것이 가장 큰 이유였다. 정조는 이러한 전직 관찰사들의 의견을 같이 경청하였던 김이익에게 소견을 물어보았다. 그가 이에 답하길,

‘그것이 철령에서 불쑥 나온 큰 관방이기 때문에 옛사람이 멀리 염려하여 일방·지방·삼방을 설치하였으니, 그 뜻은 반드시 이 천연의 험조(險阻)를 깎고 저 큰 길로 다니는 사람들을 빼앗고 기어 올라가는 길을 깎아서 평탄한 길을 만들고 방수하는 군졸을 바꾸어 점주(店主)를 만들고서야 방어하는 요체가 될 수 있다는 데에 있지 않다는 것은 대개 또한 명백합니다. 이제는 이른바 철령한 길의 위아래 70리 가까운 사이에 아예 방수하는 군졸과 촌락이 모인 곳이

59) 『정조실록』 24권 정조11년 9월29일. ‘…百餘里長谷, 人民之居接, 厥數夥然, 商旅之來往, 亦已久矣. 今若防路, 則百里空虛之地, 安知無逋逃輩作藪之慮乎?…’

60) 『정조실록』 24권 정조11년 9월29일. ‘…今若遽斷此路, 則僅僅聚居之民, 將有渙散之慮. 然則, 百餘里長谷, 已通之路, 初無鎭堡之防守, 來頭意外之患, 不可不慮. …’



없고 다만 사행(使行)과 관행(官行)이 거쳐 가는 길이 되었을 뿐이며, 사행(私行)으로 말하면 기보(騎步)를 물론하고 다 삼방으로 다닙니다. 역점(驛店)으로 말하면 더욱이 가장 심하여 대개 고산(高山)부터 은계(銀溪) 등에 이르는 일곱 참(站)은 궁벽한 산골짜기에 있고 약간의 위전(位田)도 없으므로 다 여점(旅店)의 이익에 의지합니다. 이제 천연의 험애(險陁)인 땅을 하루아침에 버려진 땅으로 만들면 뒷날의 염려가 지극할 것입니다. 더구나 북으로 통하는 한 길이겠습니까? 다섯 큰 고개가 있기는 하나 마운령(摩雲嶺)과 나머지는 백성이 아주 적어서 거의 빈 땅과 같고 철령 한 관에만이 경기에 가깝거나 민가도 있으므로 급할 때에 오로지 믿을 만한데, 이제 한 가닥 셋길 때문에 여지없이 다 없어졌습니다. 신이 정묘년의 절목을 보니 평강은 국사당을 신지로 삼고 또 약간의 인가를 모아 들여보내고 그 신역(身役)을 면제하여 방수하게 하는 뜻으로 대략 강정(講定)하였을 뿐이니, 옛사람이 염려하는 바는 오로지 철령에 있었다는 것이 명백합니다. 어찌 만부(萬夫)가 열 수 없는 큰 고개를 버리고 한 가닥 결길에 오로지 힘쓸 수 있겠습니까? 신의 어리석은 생각으로는, 이 골짜기를 다시 통하는 것을 좋은 계책으로 생각할 수 없습니다마는, 혹 이 골짜기를 통하더라도 철령의 큰 관애인 길에 해롭지 않다면 아주 다행이었습니다.’

라고 하였다. 영의정인 김치인은 삼방로를 막고자 하는데에 찬성하는 쪽과 반대하는 쪽의 의견을 모두 경정한 중재안을 내놓았다. 물론 도신을 지낸 사람들 모두가 막아서는 안 된다는 점을 강조하였다. 다만, 삼방의 길을 막았던 것을 풀면서 철령 옛길에 대한 보완책을 제시하였다.<sup>61)</sup> 이로써 철원으로부터 북로의 삼방로는 공식적인 도로로 인정받게 되었다.

여기서 말하는 정묘절목란 1746년 비변사에서 올린 8개 항목으로 구성된 ‘관동영애방수절목(關東嶺隘防守節目)’이다.<sup>62)</sup> 이 절목은 총 8개의 항목으로 구성되어 있으며 관

61) 철령 큰 길로 말하면 점촌의 실리(失利)를 또한 염려하지 않을 수 없으니, 각별히 정식(定式)을 만들어 의지할 것이 있게 하는 것이 마땅하겠습니다.

62) 『영조실록』 64권, 영조 22년 12월 17일 무인 1번째 기사 1746년. 비변사를 통해 올라온 ‘관동영애방수절목(關東嶺隘防守節目)’의 구성내용은 크게 3가지이다. 첫째는 회양부를 방어하는 내용으로, ①북로(北路) 가운데 회양부를 중심으로 한 방수의 내용, ②북로(北路) 가운데 철원을 중심으로 한 방수의 내용 ③고성과 금강산 일대의 길을 방수하는 내용으로 이루어져 있다. 이 방수절목에서 주목할 또 한 가지 점은 유사시의 계책에 승려와 사찰의 지원을 염두에 둔다는 것이다.

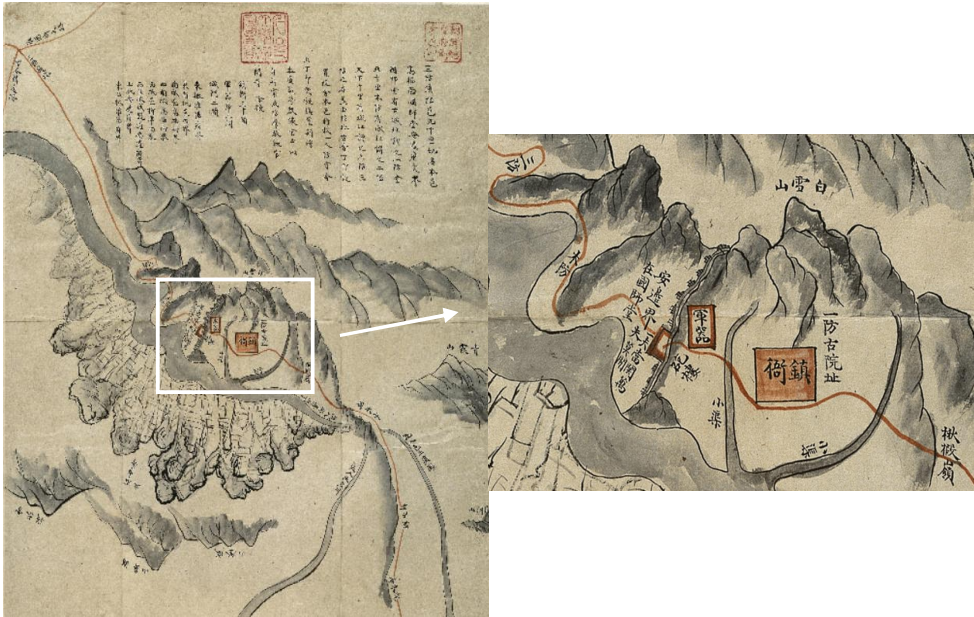
동, 즉 강원도의 동쪽과 서쪽 지역의 남북로의 방어를 위해 필요하다고 생각되는 사항이 나열되어 있다. 주로 한양으로부터 양주와 철원으로부터 함경도로 이어지는 ‘길’에 대한 방어가 가장 중요하게 다루어졌다. 주요 내용은 방어가 용이한 지역을 지켜야 할 곳을 지명하고, 유사시의 행동에 대한 대응을 준비하는 것이었으며, 제목에서와 같이 관동지역의 전략적 요충지로서의 애(隘: 좁은 길목)를 잘 준비해야 한다는 것이었다. 8개의 항목 중에서 삼방로에 관련된 사항은 5번째 조목으로,

평강은 국사당(國師堂)으로 신지(信地)를 삼고, 이천(伊川)은 방장(防牆)<sup>63</sup>으로 신지(信地)로 삼는다. 상황이 다급할 경우 각기 부근의 속오군 중의 2초(哨) 및 작대군(作隊軍)을 거느리고 방수한다. 그 나머지 군병은 모두 철원 방어영으로 달려가도록 한다.

(平康以國師堂爲信地, 伊川以防牆爲信地. 臨急則各以附近束伍中, 二哨及作隊軍領率防守. 其外軍兵, 竝令往赴於鐵原防營.)

위 인용문의 밑줄 부분과 같이 국사당을 담당지역으로 삼는다는 점에서 이미 정묘년인 1746년에 철원 이북의 길에 대한 방비가 있었다는 근거로 사용되었다. 그렇다면 국사당의 위치는 어디일까? 아래의 <그림 II-2>의 확대된 부분에서 왼쪽 상단에서부터 아래 방향으로 삼방(三防), 목방(木防: 二防)을 거치면 ‘재국사당(在國師堂)’이라는 명문이 보이는데 바로 이곳이다.

63) 방장(防牆)은 평강군 현 북쪽에 있는 설탄령(雪呑嶺)을 뜻하며 삼방의 서쪽에 위치하고 있다. 『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』 강원도 평강군편의 산천(山川) 항목에는, ‘설탄령(雪呑嶺) 현 북쪽 90리에 있다. 안변(安邊)으로 향하는 작은 길이 있다. 산세가 험하고 막혀서 옛 사람들이 담을 쌓아 오랑캐를 막았다고 한다. 남은 터가 아직 있는데 세상에서는 방장(防牆)이라고 부른다.’라고 기록되어 있다.



<그림 II-2> 1872년 지방지도中 '삼방지도(三防地圖)'

자료: 서울대학교 규장각한국학연구원(奎10607)

그런데 삼방로에 대한 논의는 1787년 김이익 상소 이전에도 조익 등에 의해서 제기된 바 있다. 조익 역시 상소를 올렸는데, 삼방과 철령을 통한 북로에 대해 방비하는 계획으로 나무를 심을 것을 주장하였다<sup>64</sup>). 아울러 김이익의 소에서 문제가 되고 있는 삼방로를 막고 철령만을 통하는 길을 보장하자는 주장 외에도 통천군수를 재능과 계략이 있는 자로 뽑을 것과 우현(牛峴)과 차령(車嶺) 등지의 진(鎭)과 보(堡)를 안쪽으로 옮겨서 관방에 대비하자는 것이었다.

이러한 삼방로에 대한 대비가 앞서 있었기 때문에 강원도와 함경도 관찰사를 역임한 여러 전임 감사들은 이 정묘년의 절목을 내세워 길을 터도 문제가 없다는 의견을 피력한 것이다. 삼방로를 막자고 한 김이익은 여전히 철령 옛길을 고수하면서 여러 전임 관찰사들이 삼방로를 열어도 된다는 근거로 삼은 정묘절목에 대해 이는 대략을 강정할 뿐이라고 하였다. 그러나 혹시라도 길을 열게 된다면 철원에서부터 철령에 이르는 길에 대한 대비가 있어야 한다고 하였다.

64) 정조실록 20권, 정조 9년 7월 26일 계유 2번째기사 1785년

김이익의 삼방로를 폐쇄하자는 주장은 여러 전직 관찰사들과 영의정 김치인에 의해 좌절되었지만 약수포(藥水浦)를 통한 길은 관방을 위해 금지하였다. 삼방로에 대한 논의와 개방 이후 10년 후인 1797년 조정에서는 강원도 관찰사에게 분부하여 각별히 약수포길을 막을 것을 명하였다.

검열(檢閱) 오태증(吳泰曾)은 1796년 11월부터 1797년 4월까지 은계찰방을 지낸 경험을 토대로 북로(北路)의 역로와 역원의 문제점에 대해서 고하였다.<sup>65)</sup> 그에 따르면, 김이익의 삼방곡 샛길과 약수포 샛길을 막자는 논의를 언급하면서 당시 두 길을 막은 이후 수개월 후에 삼방곡 길을 뚫지만 여전히 약수포 길은 막자는 방침은 여전하다고 하였다. 하지만 약수포 샛길에는 점사(店舍)가 많아지고 나그네를 꺾어두고 있어서 은계역 이하 6개의 역참의 기능과 역할은 쇠하고 있다는 것이었다. 따라서 중앙의 명을 전하는 역참의 기능을 회복하기 위해서는 샛길에 대한 금령(禁令)이 필요하다는 것이었다. 오태증의 은계역 찰방의 경험을 토대로 국가의 공식적인 직로(直路)를 보호하자는 주장은 받아들여지게 되고 약수포 길은 강원도 관찰사를 통해 각별히 엄히 금지하라는 전교가 내려졌다.<sup>66)</sup>

그러나 중앙에서 한번 사용하게 된 길을 막기는 어려운 일이었다. 비단, 앞선 삼방곡 길을 막았다가 다시 풀어준 일이나 약수포길을 막았음에도 불구하고 재차 다시 금령을 내려줄 것을 주문하는 등 길은 어디로든 통하게 되어있었다. 강원도 북로(北路) 상의 길 뿐만 아니라 관방과 교통의 편리함 사이에서 고민했던 문제는 비슷한 시기 남로(南路)에서도 그 사례를 찾을 수 있다.

1783년 조정에서는 서울한양에서부터 영남을 향해 가는 길목 가운데서 청주(靑州)와 상주 사이의 송치(松峙)라는 곳이 문제로 언급되고 있었다.<sup>67)</sup> 당시 영남의 각 문제를 파악하기 위해서 암행어사로 선발되어 영남으로 가는 어사에게 여러 가지의 문제점을 파악해야 할 것 중의 하나로 상주(尙州) 송치(松峙) 사이 길을 좁으면서 이를 막도록 지시하였다. 1783년 10월의 어사사목의 내용에서와 같이 송치를 통한 길을 막고자 했지만, 이미 사람과 물자의 유통이 시작되어 왕래하던 길을 끊어 내기란 쉽지 않

65) 『일성록』 정조21년 정사(1797) 5월3일 기사.

66) 『일성록』 정조21년 정사(1797) 5월3일 기사. ‘…令廟堂分付道臣各別嚴禁.’

67) 18세기 영남출신 무신 노상추의 일기에 따르면 1771부터 1778까지 그가 과거의 응시와 과거 낙방한 이후의 여정이 기록되어 있는데, 이 때 호서에서 영남으로 넘어오는 일정에서 송치 길을 사용했음을 엿볼 수 있다. 1783년 이전에 이미 송면의 송치 間路에 대한 금행이 있었지만, 노상추의 사례와 같이 길의 소통은 물로 길을 따라 점사들이 성행했음을 알 수 있다. 『盧尙樞日記』 권 1. 1771~1778년

있던 것 같다.<sup>68)</sup>

실제 금령이 있고 나서 그 해 10여 년 뒤인 1793년의 호서지방 암행어사로 각 지방을 순회하였던 어사 윤노동(尹魯東)은 이미 송치길을 막고자 한 명령이 내려진 이후에도 여전히 길이 통하고 있었음을 보고하고 있다. 특히 송치길에 대해서는 별단(別單)으로 올렸는데 다음의 내용과 같다.<sup>69)</sup>

"송치(松峙)의 셋길은 신이 지나다닐 적에 직접 찾아가 보니, 지난번 신칙한 이후로 통행하는 길이 전보다 조금 막히어 소나 말은 그리 빈번하게 다니지 않았으나 보행자나 나무꾼들의 발길은 계속 끊이지 않았고, 송상(松商) 무리들이 밤을 틈타 몰래 넘나드는 것은 아직도 예전과 같았습니다. 비록 병영에서 수시로 적간은 하고 있었지만 거리가 조금 멀어서 제재하여 다스리기가 어려운 형편이었습니다. 또 그 지형으로 논한다면 요충의 험준함이 조령(鳥嶺)에 못지 않아 참으로 호서와 영남 사이의 일대 요새지였습니다. 그래서 신의 생각에는 조령의 예에 따라 별장을 두어 파수하게 한다면 단지 잡인들의 통행을 금단하는 방도가 될 뿐만 아니라 국방의 일조도 될 수 있으리라고 여깁니다."

이러한 별단의 내용에 대해 비변사에서는 따로 진장(鎭將)을 둘 필요 없이 해당 지역의 고을과 병영에 엄히 신칙할 것을 아뢰었고, 정조는 이를 받아들였다. 송치 길에 대한 논의에서도 관방의 필요성이나 길의 편리함과 유통이 우선이나 하는 문제 사이에서 여전히 당시는 관방을 우선하는 경향성을 엿볼 수 있다.

그런데 사사로운 길을 국가에서 제도적으로 어떻게 막았을까? 당시 문제가 되었던 것은 간로(間路)였는데, 철원에서부터 철령을 통한 북로의 대로 대신에 삼방곡과 같이 협곡의 좁은 사잇길로 다는 것이 문제가 된 것이었다.

호서어사의 윤노동의 별단이 있고 며칠 후 비변사는 영남어사의 별단을 통해 다시 한 번 송치길의 상황을 아뢰었다. 영남어사 이상항(李相瓚)은 지역민들이 길이 막히자

68) 정조실록 16권, 정조 7년 10월 29일 丁亥 3번째기사 1783년, '…松峙間路, 卽嶺南之捷徑, 嶺陬重地, 私自成蹊, 甚非 之道, 年前朝禁, 非不申嚴, 而歲月寢久, 懈弛可慮. 各別探察設賑時添入條件…'

69) 정조실록 37권, 정조 17년 6월 11일 임신 3번째기사 1793년, "松峙間路, 臣於歷行之時, 躬自往見, 則向來申飭之後, 通行之路, 比前稍塞, 牛馬通涉, 不至狼藉, 而至於步行樵夫, 終不絕跡, 松商輩之乘夜潛踰, 猶復如前. 雖自兵營, 時時摘奸, 而相距稍遠, 勢難控扼. 且論其地形, 則要衝險陬, 不下鳥嶺, 誠一湖, 嶺間大關防. 臣意則依鳥嶺例, 設置別將, 使之把守, 則非但爲禁斷雜人之道, 亦可爲保障之一助."

새로운 길을 내어 다니거나 나무를 해오는 등의 문제가 있다고 보고 하였다. 그의 별단에 따르면 송치 길을 막는다 해도 새로운 지름길을 내어내게 되면 관방에 큰 해로움이 있을 것이란 내용을 담고 있다. 이에 대한 한 가지 대안은 영남과 호서 두 관찰사 사이에서 협의하여 상주군 쪽 송치지역을 아예 호서지역에 이관시켜 관리하자는 것이다. 길을 두고 양편의 왕래를 법으로 막는 것은 한계가 있기 때문이라는 것이다.<sup>70)</sup>

앞서 언급한 삼방대로의 관방의 필요성에 대한 논의는 결국 고종대에 삼방진을 설치하는 것으로 귀결되었다. 1747년 삼방지역에 성을 쌓자는 논의<sup>71)</sup>와 1787년 정조대에 삼방로를 공식적으로 용인한 이후로 관방을 위해서 1867년 철원부사였던 조존일(趙存一)의 첩정과 강원감사 조석여(曹錫興)의 장계를 통하여 삼방로의 일로라고 칭하던 곳에 진을 설치하게 되었다. 당시의 축성의 일은 감영과 철원의 군기와 인력을 모아서 설치할 수 있도록 준비하였다.

……성(城)의 관사를 짓는 데 필요한 군졸의 의료(衣料)는 감영에서 될 수 있는 대로 마련하고, 각종 군기(軍器)는 월과(月課)를 새로 준비하는 것 가운데 적당히 헤아려 나누어 보내고, 진졸(鎭卒) 1백 명은 부근 고을의 백성으로 그 동포(洞布)를 제하고 옮겨 채우도록 하고, 진속(鎭屬) 10명은 해현(該縣)의 이노(吏奴) 및 진졸(鎭卒) 가운데서 차정하고, 진장(鎭將)은 영원히 감영의 자벽과(自辟窠)로 만들어 무예가 있는 교련관(教鍊官)으로 월송(越松)의 예에 의거하여 병조에 망(望)으로 보고하여 계품해서 차하하도록 하며, 방영(防營)의 장교(將校)로서 의로운 마음으로 재산을 희사한 사람을 먼저 영교(營校)로 차정하여 2자리까지 차송하고, 늪료(廩料)와 향수(餉需)는 환곡의 모조(耗條) 2백 섬 가량으로 해마다 별러 쓰되 반드시 본전 6천 냥과 작미(作米) 2천 섬을 둔 후<sup>72)</sup>……

70) 『비변사등록』, 정조 17년 1793년 06월14일. ‘…自禁松峙路之後, 尙州松面數三里民人無路通行, 別開樵徑, 面里移屬湖西間路, 一切防塞事也, 纔防松峙, 又開別徑, 殊乖重關防之意, 事當別加嚴束, 一切禁斷, 而兩界民人潛相往來, 終非設法可禁之事, 嶠南一面之割與湖西, 繡衣之論, 非無意見, 而土地分割之際, 兩道之利害形便, 有難遙度, 令兩道道臣往復相議報 本司後稟處…’

71) 영조대의 삼방

72) 『승정원일기』 고종 4년 정묘(1867) 5월23일, ‘…而城廩營造, 卒伍衣料, 自營某樣拮据, 各樣軍器, 以月課新備中, 量宜分送, 鎭卒一百名, 以近村民, 除其洞布, 使之移充, 鎭屬十名, 以該縣吏奴及鎭卒中差定. 鎭將, 永作監營自辟窠, 以教鍊官有武藝者, 依越松例, 望兵曹, 啓稟差下. 防營將校之出義捐財者, 先差營校, 間二窠差送, 餉廩與餉需, 假量以還耗二百石, 年年排用, 而必有本錢六千兩, 作米二千石, 然後…’

감영과 철원부의 설진의 노력에 대해 중앙에서는 삼방지역의 복로의 관문이 된다는 전략적 중요성과 첩정과 감사의 소상한 계획을 높이 평가하였다. 이에 따라 당시 새로 주조한 돈 가운데서 6천 냥을 내려 보내어 필요한 비용에 쓸 것과 함께 진의 장은 별장으로 할 것과 설진의 제반 이행은 장계로 청한 대로 실시하도록 하였다.

당시의 삼방진에 대한 관방의 전략적 요충지를 가늠해 볼 수 있는 것은 1871년 전국적으로 작성되었던 읍지에 속한 지도를 통해 알 수 있다. 당시 26개 군현 외에 삼방진 지도가 유일하게 별도로 작성되었고, 이듬해인 1872년 지방지도에서도 삼방진지도가 별도로 작성되었다.<sup>73)</sup> 조선후기 관방과 교통의 전략적 요충지로서의 삼방진은 이후 1888년 춘천이 도호부에서 우수부로 승격된 이후 1892년 당시 춘천우수 민두호의 장계에 의해 춘천에 속하게 되었다.<sup>74)</sup> 삼방로를 통한 길의 지리적 이점은 이후 일제시기에 놓이게 되는 철도의 노선에서도 이 삼방길을 사용하는 것으로 귀결되었다.

73) 1872년 지방지도 가운데 강원도에서는 군현외에 중요한 지역으로 판단되었던 삼방진지도와 함께, 삼척진 영지도, 흡곡현산천관방요애지도가 별도로 작성되었다.

74) 『승정원일기』 고종 29년 임진(1892) 12월 27일. 당시 민두호는 1887년부터 1892년까지 춘천이 강원도의 도호부에서 우수부로 개편되고 춘천에 이궁이 세워지는 기간에 부사를 역임하였다. 민두호가 삼방진을 철원에 서부터 춘천으로 이관을 주청한 것은 진(鎭)의 별장 이하의 인원을 자백(自辟)하기 위한 것이 가장 큰 목적이었다.





## Ⅲ. 조선후기 강원도 길의 변화와 사회경제적 활용

### 1. 강원도의 지방사회와 물류

새로운 도로는 기존의 도로의 사람과 물자의 이동을 흡수하게 된다. 길에는 이동하는 이들을 위한 점사와 각종 상업이 발달하게 되기 때문에 많은 사람들이 길을 따라 이동함과 동시에 상업적 이윤을 쫓아 길을 따라 거주하기도 하였다. 상업적 이윤에는 언제나 무리한 선택과 마찰이 빚어지기 일쑤인데, 1797년 한양의 형조에서 철원에 사는 최택원이라는 이가 길로 인한 억울함을 호소하였다. 그의 억울함이란 자신의 아버지가 철원 풍전역을 지나는 대로(大路)와 관련된 문제가 지역의 사족 그리고 관부와 얽힘으로 인해 평안도의 희천(熙川)으로 정배를 가게 되었다는 내용이었다. 이미 그는 철원부와 강원도에 억울함을 호소하였는데도 해결되지 않자 한양의 형조 앞에서 격쟁을 하게 된 것이다.<sup>75)</sup>

그의 억울한 사정을 좀 더 자세하게 살펴보면, 다음과 같다. 1795년 연간에 동네의 황씨 성을 가진 양반의 장사가 있었는데 묘소를 쓰기 위해서 위답을 억지로 빼앗긴 데다 대로 까지 막히게 된 연유로 동년 여러 사람들과 같이 하는 연명상소를 통해 당시의 관찰사에게 상소를 올렸지만 도리어 죄를 처벌받았다는 것이다. 이러한 호소의 보고에 이어 ‘전조(前朝)의 수교(受敎)<sup>76)</sup>’에 따라 격쟁의 소란을 일으킨 최택원은 풀어주되,

75) 『일성록』, 정조 21년 정사(1797) 8월 20일(병진) 기사 중

76) ‘전조(前朝)의 수교(受敎)’란, 1678년 숙종 4년 11월에 있었던 “격쟁한 사람은 네 가지 일[四件事]이 아니면 모두 엄형(嚴刑)한다”는 숙종의 수교이다. 이 내용은 이후 『수교집록(受敎輯錄)』에 담긴다. 『수교집록(受敎輯錄)』 권5, 형전(刑典), 고소(告訴).

격쟁의 내용은 공초의 내용을 살펴본 이후 처리하자고 하였다. 이에 정조는 의처(議處)토록 하였는데, 사건의 내용은 최택원의 말과 조금 달랐다.

형조에서 이 사건의 배안을 살펴보니, 사실 최운학은 역졸로서 길가에 탄막을 설치하여 이익을 독점하려는 꾀를 내어 황길언이란 이의 선산의 묘소 가운데 뇌후(腦後)<sup>77)</sup> 부시고 이를 통해 길을 내려 한 것이었다. 아마 송씨 일가와 이와 관련한 소송이 있었던 것으로 보이는데, 당시 관에서는 제사(題辭)를 내려 길을 내는 것을 공식적으로 막았다. 최택원은 영문(營門)의 이러한 결정에도 불구하고 사람들을 모아 관을 비방하는 글을 중앙에 올렸지만, 무고한 일을 고발한 죄로 처벌받은 것이었다. 이러한 내용이 담긴 배안을 살펴본 이후 조정에서는 관을 무고한 일을 거짓으로 꾸민 죄를 용서해서는 안 된다는 것이었다.

1797년의 격쟁을 통한 원정이 받아들여지지 않자 최택원은 아버지 최운학의 평안도 희천(熙川)으로의 정배를 풀기 위해 다시 상경하여 1798년 형조에 격쟁(擊錘)을 행하였다. 당시 최택원의 격쟁은 형조에 의해 이미 사사로운 격쟁으로 판단되었지만, 이를 당시 왕인 정조에게 보고하였다. 비록 아버지를 위해 그 원통함을 풀어주기 위해 징계를 두려워하지 않고 격쟁하였지만, 이러한 부류는 매번 곡진히 용서해 주길 바라서이기 때문에 오히려 징계하여 다스리길 청하였다. 실제 정조는 사사로운 격쟁으로 보고된 이들에 대해 최운학을 포함하여 주청한 바대로 원정을 들어주지 말 것을 명하였다.<sup>78)</sup> 이듬해인 1799년에도 최운학의 억울함에 대한 격쟁이 있었지만 끝끝내 중앙에서는 이를 받아들이지 않았다.<sup>79)</sup>

애초 사건의 발단은 새로운 ‘길’ 때문이었다. 송씨는 당시 지역에서 소위 양반이라 칭해지던 집안으로 이에 비해 최씨는 상대적으로 낮은 신분으로 인해 억울한 일을 당했을 것이라 생각할 수 있다. 하지만, 기록을 살펴보면 최씨는 송씨 집안의 산소를 훼손하면서 길을 내고자 했고, 이를 통해 경제적 이득을 기대했던 것으로 보인다. 양측의 주장이 대립하고 있는데 아무리 양반 집안의 송씨라고 하더라도 기존의 길을 무리하게 묘를 썼다는 주장은 다소 믿기 어려워 보인다. 더구나 최운학이 정배의 죄를 받은 것은 새로운 길을 낸 그 자체보다도 지방의 관아를 중앙으로까지 무고한 죄가 더 컸다.

77) 묘의 윗 부분.

78) 『일성록』 정조 22년 무오(1798) 9월 1일, ‘…鐵原崔宅元爲其父定配請放事也渠父運鶴誣告官長之罪至被流配之典矣渠於昨秋呼籲既令勿施則不思懲畏又復鳴金者揆以民習誠極痛駭此等干恩之類不可以爲父訟冤每每曲愆原情勿施懲治…’

79) 『일성록』 정조 23년 기미(1799) 8월 22일 기사 중.

조선후기 길에서의 점사 등을 운영하는 것이 과연 얼마만큼의 경제적 이득을 가져다 주었을까? 철원지역의 정확한 시기를 알 수 없지만, 19세기 것으로 보이는 다음의 고문서를 통해 유추해볼 수 있다. 앞에서 언급한 삼방대로에 관련된 고문서로 당시의 한양과 철원을 통해 삼방대로를 통하는 길이 마냥 민인들에게 이득을 준 것은 아니었다. 다음은 철원군 서변면 용담동에 거주하였던 탄막민들의 등장이다.<sup>80)</sup>

서변면(西邊面) 용담탄막(龍潭炭幕) 민인(民人)들의 등장(等狀)

아래와 같이 아뢰어 사정을 하소연 하는 이유는, 저희들은 삼방대로(三防大路) 변에 거처하면서 각종 역(役)의 부과가 다른 마을(里)에 비해 크고 번거로운 가운데 또 교구<sup>81)</sup>(交龜)시에 이르러 신구(新舊)의 하인에 대한 공궤(供饋)를 저희들의 동리에서 담당합니다. 이에 환상은 직로사탄막례(直路四炭幕例)에 의거하여 전수전봉(錢授錢捧)하여 식(食)을 받기로 하였습니다. 이번 봄에 이르러 첩정으로 감영을 혼란케 하고 곡식으로 분급을 되돌려주도록 한다고 하니 저희 동에서 만약 다른 동과 마찬가지로 환곡을 받게 된다면 한쪽 구석에서 탄식함이 없지 않을 것입니다. 이에 이렇게 아뢰오니, 엿드려 바라오니 참고하여 살피어 주셔서 동(洞)은 직로사탄막례(直路四炭幕例)에 의거하여 할 수 있도록 사또의 처분을 바랍니다.<sup>82)</sup>

이에 대한 제음<sup>83)</sup>으로, ‘북로 탄막의 예에 따라 시행할 것(依北路炭幕例施行向事)’이라는 처분을 받았다. 등장의 내용과 제음에서 언급한 북로탄막예(北路炭幕例)는 정확히 알 수 없지만, 역이나 노상의 주막에 대해서 중앙과 지방의 관아에서 어느 정도의 혜택은 주었던 것을 알 수 있다. 19세기 조선에서 가장 문제가 되었던 것 중의 하나가 바로 환곡이었는데, 춘공기에 농민들에게 곡식 혹은 종자를 빌려주었다가 추수한 이후

80) 서울대학교 규장각한국학연구원 소장, 古70190.

81) 조선시대 지방의 문무관원이 교대할 때 인신(印信)을 인수인계하던 일. 그 인신의 생김새가 거북이처럼 생겼음.

82) 西邊面龍潭炭幕民人等狀

右謹言情由段矣。身等處在三防大路之邊，各樣使役此他里浩繁之中，又當交龜處所新舊下人供饋 自矣徒等洞里擔當，故還上則依直路四炭幕例以錢授錢捧受食矣。至於今春 自一鄉稱，以呈營渾 以穀還分給是如乎矣。洞若與他洞一例受還，則不無向隅之歎。故茲以仰訴爲去乎。伏乞叅商教是後矣 洞段依直路四炭幕例 依前錢授錢捧之地爲只爲行下向教是事使道主處分。己卯閏月 日 所志領座趙千孫，頭民羅學仁，金用九等行使(揮筆)(押)

83) 우리말로 데김이라고 한다.

로 받아들이는 제도였지만 이 시기 이러한 환곡은 변질되고 있었다. 본래의 진휼 기능의 상당 부분은 상실되었고, 환곡을 하나의 부세화 함으로써 많은 백성들에게 부담이 되고 있었다. 특히 곡식으로 받고 곡식으로 되갚는 과정에서 향리 등이 중간에서 농락을 부릴 가능성이 높기도 하였다.

등장에서와 같이 노상의 마을은 우선 각종 공식·비공식 역(役)의 부담이 있었다. 비록 탄막(炭幕)을 운영하면서 금전적·경제적 이득을 얻을 수 있긴 했지만 역로를 통해 했던 관리들을 수행하는 인원에 대한 숙식 제공은 역원이 아닌 위의 탄막과 같이 점사에서 이루어졌던 것으로 보인다.

그러나 조선후기 북로상의 탄막의 성행은 기존의 역원과 역참의 기능의 쇠락과 반비례하여 이루어졌다. 당시 역(驛)에 따라 특정한 수의 마필을 보유하게 하였는데 이를 관리하고 비용을 대기 위해서 역원에서는 역촌에 마호를 지정하였다. 그런데 19세기를 전후하여 역원의 쇠락과 함께 역촌의 마호(馬戶) 등의 부담이 증가하고 있었다. 앞서 언급한 전(前) 은계역 찰방에 의해서 기존 공식적인 북로 상의 역(驛)의 산하의 역촌 및 역인들의 부담을 살펴볼 수 있다. 오태증은 공식적인 역로를 보호하기 위해서 사사로운 길을 틀어막는 것은 물론 지원정책이 필요하다고 그의 경험을 통해 보고하였다.

역원에는 땀감으로 사용되는 나무, 숲, 석탄을 뜻하는 시탄(柴炭)이 필요한데, 매해 필요한 양을 전적으로 마호에 전가하고 있기 때문에 시탄에 대한 역(役) 자체도 부담이 될뿐더러 이를 회피하기 위해 서로 전가하고 있다는 것이다. 이 때문에 역의 말을 양성하는데 문제가 있다는 주장이다. 이를 해결하기 위해서는 도(道) 차원에서의 지원이 필요하다는 것이었다.<sup>84)</sup> 오태증이 제기한 문제는 즉시 처리되었다.

바로 다음 달인 동년 6월 5일 강원도 관찰사는 제기된 시탄가 문제를 어떻게 해결하였는지 장계를 올렸다. 감영에서 오태증의 찰방 후임이었던 승경향에게 해당 문제를 파악하여 보고토록 하였고, 찰방 승경향은 일시적인 해결이 아니라 역에 대한 규례(規例)를 만들어서 각 역에 고르게 분배해주도록 요청하였다. 이에 대해 강원감사는 보고된 바대로 각 역에 고루 분배하는 것은 폐단을 없애려다가 다른 폐단을 초래할 우려가 있고, 무엇보다 감영의 곡(穀)과 전(錢)이 넉넉하지 않기 때문이라도 고르게 해줄 형편이

84) 『비변사등록』 정조 21년 1797년 05월05일 기사 중(中), ‘…本驛馬匹, 尤甚凋殘, 蓋緣一年所用之柴炭, 專責於新入馬戶之二人, 一應此役, 無不蕩散, 今年取二人, 明年取二人, 將未幾何, 空一驛而止矣. 是以所立之馬, 不暇責其健實, 點閱十馬, 腳睛過半, 苟得若干錢穀, 俾免柴炭之責, 應, 則可期郵卒之紓力, 臣意則令道臣某樣錢穀中, 從長區劃, 以爲懷保殘驛之地, 恐合事宜, 故敢此仰達矣. 上曰, 令廟堂分付道臣, 從長措劃後, 形止狀聞可也.’

안 된다고 하였다. 다만 제기된 은계역의 1년 동안 쓰일 시탄 비용 60냥은 힘껏 마련해보도록 하겠다는 내용이 장계에 담겼다.<sup>85)</sup>

은계역에서의 시탄가를 보충하는 문제 외에도 복로의 운영에 대한 문제는 따로 있었다.

조선시대 국가의 도로망에서 중요하게 관리되었던 노선과 역은 한양을 중심으로 한 남북선 이었다. 임진왜란이라고 하는 남방으로부터의 시작된 전쟁이 있긴 했지만 가장 중요한 길은 북쪽 평안도와 함경도를 지나는 길이었다. 이는 역의 관장이라고 할 수 있는 찰방을 선발에서도 알 수 있다. 1628년 10월 당시 병조판서였던 이귀(李貴)는 아래와 같은 지역의 역의 찰방을 특별히 대간 시종을 역임한 이들로 가려 뽑아 보낼 것을 주문하였다.<sup>86)</sup>

경기도 : 양재(良才), 영서(迎曙)<sup>87)</sup>

강원도 : 은계(銀溪), 고산(高山)

황해도 : 금교(金郊)

평안도 : 대동(大同)<sup>88)</sup>, 어천(魚川)<sup>89)</sup>

1628년은 바로 이전 해에 정묘호란이 있었던 해였다. 17세기 초반의 국가의 도로망과 역원체계는 관방정책과 연동하고 있었던 것으로 보인다. 위에서 나열한 역 가운데서 양재역 만이 한강 이남지역인데, 이는 삼남지방으로 나아가는 길목이었기 때문에 중시하였던 것으로 보인다. 이귀에 따르면, 국가에서 역의 제도를 처음으로 만들어 운영할 때는 좋은 전답을 주어 입마에도 도움이 되게 하고 노비, 역리, 일수를 많이 두었다는 것이다. 더구나 역의 신역(身役)은 평시에도 다른 신역에 비해 곱절이 되기 때문에 역

85) 『일성록』 정조 21년 1797년 06년05일 기사, '該監司狀啓以爲因檢閱 吳泰會所啓銀溪驛 柴炭從長措劃事有命矣卽接該察訪 承慶恒所報則以爲一依他驛例分殘盛均排各驛使之責應則以有目下揀弊之責而此若不然某樣錢穀中量宜區處云矣今若依該察訪所報均排各驛則反有祛弊生弊之患本道會付穀與詳定錢俱爲不敷實無就此措劃之道銀溪驛通一年官用柴炭價六十兩自今爲始自臣營從長拮據每年劃給之意成給節目于該驛'

86) 『인조실록』 19권, 인조 6년 10월 6일 기사 2번째기사 1628년, '兵曹判書李貴啓曰: "國家設驛之初, 必擇良田, 以資立馬, 多定奴婢、驛吏、日守、以備使喚. 雖在平時, 驛役倍於他役, 驛卒相繼逃散, 必察訪得人然後, 乃可收拾. 如良才、迎曙、銀溪、高山、金郊、大同、魚川, 則直以臺諫、侍從, 各別擇遣爲當. 且將《大典續錄》臚書以啓, 請以此下諭八道, 使之申明舉行." 答曰: "依啓. 其中有各驛給復結數、率丁定給之數, 宜考癸亥年裁省廳公事及軍籍時備局公事, 施行."

87) 조선시대 경기도 양주, 오늘날 서울 은평구

88) 조선시대 평안도 평양

89) 조선시대 평안도 영변군

졸들이 도망하여 흩어지기 일쑤인데 이를 해결하기 위해서는 찰방직에 책임자를 얻은 이후에 수습할 수 있다고 한 것이다. 제도의 운용은 자질이 있는 인재로서 문제를 해결할 수 있다는 인식으로 보인다. 이러한 인식은 앞서 임진왜란 직후인 1602년 실록의 기록에서도 찾아볼 수 있다. 당시의 헌부에서 아뢰길, 은계는 영동직로상의 수역으로 전부터 찰방 가려 뽑아 왔었는데 부적격자로 인해 복로의 우전이 폐절될 지경에 이르기 까지 했다는 것이다.<sup>90)</sup>

강원도의 은계역을 중심으로 한 복로를 증시하는 정책은 이후 이어지게 된다. 다만 명망과 자질이 있는 이를 찰방 임명하여 직을 맡기는 것만이 문제를 해결할 수 있었던 것은 아니었다. 시스템을 운영할 수 있는 기반이 미비했던 것으로 보인다. 따라서 강원도 도내에서 인력을 징발하여 은계역으로 보충하는 방식을 취하였다. 그러나 은계역 산하로 입호 시키는 것이 재정적 행정적으로 효과가 없자 타 역의 물산을 통해 은계역을 지원하는 방식을 취했다. 이에 따라 일정한 액수의 입거마와 입거목을 책정하여 지원하였고 이후에는 입거전으로 산정되었다. 그러나 강원도의 평릉도와 상운도에서 은계역으로 지원해 주는 방식과 그 비용에 대해 끊임없이 이를 감해달라는 강원도 관찰사들의 주청이 이어졌다<sup>91)</sup>. 최초 650냥씩 1300냥이 책정된 이후로 두 역에 250냥이 감해진 400냥씩 책정되었다. 1800년 삼척과 간성 등의 읍을 암행 겸 위유한 어사 권준은 평릉도와 상운도에서 매년 합계 800냥을 감해주는 일의 편부를 물어보았다.<sup>92)</sup>

은계역이 피폐해졌다 하여 평릉·상운(祥雲) 두 역의 가포(價布) 총 6백 50냥을 입거전(入居錢)이란 명목으로 해마다 은계로 보냈습니다. 그 뒤에 세상이 태평해진 지 오래되어 평릉·은계·상운이 다 똑같은 형편인데 입거전을 보내는 일은 예전과 변함이 없다가 강희(康熙) 어사 정호(鄭濤)가 연석(筵席)에서 품의한 뒤에 2백 50냥을 감해 주었습니다. 그런데 평릉·상운 두 역이 요즘 또 피폐해져 지탱하기 어려우니, 이제 그 4백 냥 가운데 그 절반을 줄인다면

90) 『선조실록』 155권, 선조35년 10월 21일 기사 1602년, ‘憲府啓曰: “銀溪爲嶺東直路首驛. 自前擇任, 其意有在, 而近來屢經非人, 蕩殘尤甚, 北路郵傳, 將至廢絶.’

91) 1734년 비변사등록을 살펴보면 당시 강원감사 조취수는 장청을 통해 도 전체가 흉년 등으로 인해 사정이 좋지 않아 줄여달라는 요청을 하였다. 그에 따르면 앞선 1696년, 1697년 감했던 적이 있고 1702년에는 1/3로 감한 적이 있었기 때문에 현재의 각역의 사정을 고려하여 기존의 1/3로 감해 달라고 하였다. 『비변사등록』 영조10년 1734년 3월 23일 기상중

92) 『정조실록』 54권, 정조 24년 4월 16일 무술 2번째기사 1800년

그런대로 두 역이 소생할 방도가 될 듯합니다.

이 사안에 대해서 복계하여 행회하였는데 다음과 같은 결론을 얻었다.

은계역(銀溪驛)의 입거전(入居錢)에서 그 반을 감해주는 일은, 평릉(平陵)·상운(祥雲) 두 역은 영동(嶺東)의 한 모퉁이에 있어서 사역(使役)이 조금 험하나 은계역의 직로(直路)에 있는 육참(六站)은 큰길에 처하고 있어서 책임지고 웅대할 일이 많으므로, 그곳이 받는 피폐는 평릉과 상운에 비교하여 10배도 더 될 뿐만이 아니니 지금 비록 더욱더 도움을 더 주어 소생시켜 구제하는 방도는 하지 못하더라도 허다하게 해마다 받아쓰던 물건을 어떻게 줄일 수가 있겠습니까? 전에 시행 하던 대로 하는 것 밖에는 다시 조치할 계책이 없다.<sup>93)</sup>

더구나 호조에서는 암행어사가 단지 평릉과 상운의 두 역의 말만 듣고 사리를 논한 것에 대해 비판하면서 기존의 방식대로 해야 한다고 하였다. 이에 대한 최종 결론은 기존대로 400냥씩을 지원하는 것으로 되었다.

그러나 은계역으로 향하는 지원은 단순히 강원도만의 문제가 아니었다. 은계역을 지원하기 위해서 수백 량의 입거전(이전에는 입거목)의 지원이 강원도 내의 다른 두 역인 평릉도와 상운도에게 부담이 되었을 뿐만 아니라, 역도를 운영하는 방식도 다른 역도에 비해 문제가 있었다. 역도를 운영하는 방식에서도 은계역은 특수한 사정이 반영되었다. 역마를 이용한 진상물품의 이동은 해당 역도의 말을 이용하여 다음 관할지역에서는 말을 다음 해당 관할지의 역마로 교체하는 것이었다. 하지만, 은계역은 고산역을 지난 남하하는 역도에서 말을 교체하지 못하게 하였던 것이 문제였다.<sup>94)</sup> 사실 이 문제는 단순

93) 『일성록』 정조24년 경신 1800년 4월 17일 기사중 ‘…銀溪驛入居錢除 減其半事, 平陵·祥雲兩驛, 則在於嶺東一隅, 使役稍 歇, 銀溪直路六站, 則處在孔道, 責應旁午, 其所凋弊, 比之平祥, 不啻十倍, 則今雖不得, 益加添助, 以爲蘇 揉之道, 而許多年受用之物, 豈可減之乎, 依前施行 之外, 更無措處之策爲辭矣…’

94) 『비변사등록』 순조 13년 1813년 08월 09일 기사 중, ‘…관동(關東)의 은계역(銀溪驛)에서 북관의 진상(進上)을 실어나르는 것을 경기(京畿)의 예에 따라 본도의 쇄마(刷馬)로 짐을 운반하는데, 역마를 그대로 배치하여 경계를 넘어 사이 길로 가니 아울러 엄격히 금지하게 하는 일입니다. 역로를 경계를 넘어 그대로 배치하는 것은 여러 역의 가장 고질적인 병폐이므로 전에도 연석에서 아뢰고 신칙하여 금지하였습니다. 진상품을 교체 운반하는 법은 각각 거쳐 가는 도(道)의 경계에서 말을 교체 배치하는데 오직 강원 한 도만은 법례를 준수하지 않고 있어 그 이유를 모르겠으니 도신에게 조사하여 보고하게 하겠습니다…’ ‘…關東銀溪驛北關進 上載運, 依京畿例, 以本道刷馬馱運, 驛馬之仍把越境, 間路作行, 並令嚴禁事也, 驛路之越境仍把, 最爲列驛之痼弊, 前亦筵稟飭禁矣, 進上替運之法, 各自所過之道, 境上替把, 而惟是江原一路之不遵法例, 殊未知其故, 令道臣查報…’

히 강원도만의 문제가 아니었다.<sup>95)</sup>

그 이면에는 ‘길’과 길을 다니는 사람들에게도 문제가 있었다. 강원도 암행어사에 따르면 서울서 부임하는 남북병사 및 북로상의 수령들은 부임시 윤거(輪車)를 타고 남은 말은 사사로이 사용할 뿐만 아니라 공식적인 역도가 아니라 우회하는 길을 사용하는 등의 문제가 있다고 하였다. 또한 상운역, 평릉역에서 보내는 입거전을 준비하는 과정에서 아전들의 농간으로 인해 고정액을 상회하는 부담이 백성들에게 전가된다는 것이었다. 따라서 이를 해결하기 위해서는 가마를 타는 금령을 엄히 할 것과 말의 사용과 우회로를 다니지 못하게 할 것 그리고 아전의 폐해를 막아 역(驛)에서 거두어들이는 징세를 투명하게 하며 마호(馬戶) 등의 역에 소속된 이들의 편의를 도모해야 한다고 보고 하였다.<sup>96)</sup>

95) 『비변사등록』 순조 16년 1816년 윤06월16일 기사 중, ‘…그 하나는, ‘고산(高山)의 역마(驛馬)가 관동(關東) 경계에 도착하면 은계(銀溪)의 역속(驛屬)이 말을 바꿔 타지 못하게 하므로 매번 잉파(仍把) 하여 곧바로 경성(京城)까지 오니, 말은 피로하고 마졸(馬卒)은 병이 드는 것 … 그 폐단의 근원을 궁구해보면, 대체로 평구(平邱)의 동로(東路) 세 역참은 은계의 말을 잉파한 것은 이미 근례(近例)가 되었기 때문에 은계역에서 평구역으로부터 손실을 입은 것을 고산역에서 갹게 하여 길이 들듯 이러한 폐단이 있게 된 데서 연유하였습니다. 그러니 세 도의 도신으로 하여금 구법(舊法)을 거듭 밝혀 이러한 폐단을 통렬히 혁파하게 하고, 세 역의 찰방(察訪)은 엄하게 논감(論勘)해야 합니다…’; ‘…高山驛馬到關東界, 則銀溪驛屬, 不許替騎, 每每仍把, 直到京城, 馬瘡卒痛, 勢所固然, 而苟究 弊源, 蓋由於平邱之東路三站, 仍把銀溪之馬, 已成 近例, 故銀溪見失於平邱, 責報於高山, 馴致此弊, 宜令三道道臣, 申明舊法, 痛革此弊, 三驛察訪, 從重論 勘事也…’

96) 『비변사등록』 순조 22년 1822년 11월03일 기사 중, ‘…그 하나는, 은계역(銀溪驛) 소속의 북로 6개 역참(驛站)은 공로(孔路)의 잔폐(殘廢)한 역참으로 폐단이 여러 가지입니다. 남병사(南兵使)와 북병사 및 북로의 수령들이 왕래할 때에 대부분 윤거(輪車)를 타고 남은 말을 부당하게 입파하며 이어 우회(迂回)하는 길에도 입파하니 모두 법을 벗어난 일입니다. 영(令)을 밝혀 엄히 신칙하고, 평릉역(平陵驛)과 상운역(祥雲驛)의 복결(復結)에 대해 세에 응하게 하는 외에 고을 아전들이 과외로 덧붙여 더 징수하는 것도 엄히 금지하게 하고, 상운역 소속 원암역(元巖驛)의 마위전(馬位田)은 양양(襄陽)에 있는데 마호(馬戶)는 간성(杆城)에 거주하기 때문에 경작해서 먹을 수가 없고 곡물을 운반하기도 어려우니, 도신에게 적당하게 팔고 거주지 근처로 옮겨주도록 하여 편의하게 하는 일입니다. 부당하게 입파하는 것과 우회하는 길에 입파하는 일에 대한 금지는, 사목이 매우 엄하고 찰방(察訪)이 직계(直啓)하는 법이 있기까지 합니다만 근래 해이하기 이 지경에 이르렀으니 비단 사신들이 대부분 격례(格例)를 어길 뿐만 아니라, 토색 역시 당해 역에서 법에 근거하여 막지 못한 데에서 말미암으니 해조(該曹) 및 해도에 분부하여 거듭 밝히고 거행하도록 하겠습니다. 무신이 수레를 타는 것은 전적으로 편의를 도모하기 위한 것인데, 이 어찌 힘을 쏟아 달려 나가는 뜻이겠습니까. 전에 이미 금령을 내리고 신칙한 적이 있으니 다시 엄히 방지하여 발견되는 대로 아뢰어, 선조(先朝)에서 가마를 타는 것에 대한 금령에 의하여 본율(本律)에 따라 엄히 감처하겠습니다. 복결에 대한 추가 징세와 마위전을 바꾸는 일은 도신에게 조사하여 처리하도록 하겠습니다.’ ‘…其一, 銀溪驛屬北路六站, 以孔路殘郵, 爲弊多端, 而南·北兵使與北路守令往來時, 多乘輪車, 濫把餘馬, 仍把迂路, 竝係法外, 申令嚴飭, 平陵·祥雲兩驛復結應稅, 外邑吏輩之科外添徵者, 亦令嚴禁, 祥雲屬元巖驛位田則在於襄陽, 馬戶則居於杆城, 既未耕食, 亦難移粟, 令道臣量宜移買, 俾爲方便事也, 濫把迂路之禁, 事目甚嚴, 至有郵官直啓之法, 近來解弛之至此, 非但使客之多有違例, 討索, 亦由該驛之不能據法防塞, 分付該曹及該道, 使之申明修舉, 武臣乘車, 專由占便, 此豈宜力驅馳之意哉, 前既有禁飭者, 更爲嚴防, 隨現執奏, 依先朝乘輜之禁, 從本律嚴勘, 復結加徵位田換置, 令道臣查處…’



순조대의 암행어사가 지적한 문제는 30년이 지난 이후 다시 한 번 그 폐해에 대해서 보고되었다. 당시의 강원도암행어사 강난형(姜蘭馨)의 별단에는, 남기와 남파의 문제 즉 말을 정수 외에 더 쓰는 것과 공로(公路)를 사용하지 않는 문제가 가장 컸다. 여전히 은계를 통하는 길은 북로의 가장 큰길이라 하면서도 심하게 피해를 입은 길이기도 하다고 평하였다. 위의 문제에 대해서는 여러 북곤(北楸)을 논감하기도 하였으나 고쳐지지 않는다고 하였다. 이를 해결하기 위해서는 찰방의 역할이 중요한데, 문제가 되는 점에 대해서는 순영에 보고하고 순영의 감사는 이를 계문하여 논감을 청하도록 해야 된다는 주장이었다. 아울러 앞서 문제가 된 북결 역시도 해결되지 않았고 여전히 문제라는 것이었다.<sup>97)</sup>

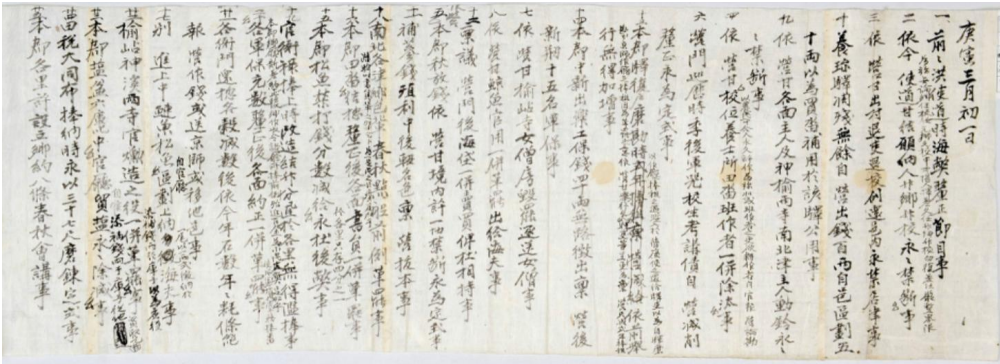
그렇다면 말을 타거나 짐을 싣는 가격은 어떻게 되었고, 또 지방에서는 누가 관리하였을까? 이에 대한 단서를 찾을 수 있는 것으로 6방 가운데 병방(兵房)이 기록했던 『병방기복마전추제정간책(兵房騎卜馬錢推提井間冊)』이 남아 있다.<sup>98)</sup> 지방에서 관용으로 사용하는 역원의 기마와 복마는 병방에서 관리한 것으로 보인다. 책에는 기마와 복마로 사용한 용처와 비용이 기록되어 있다. 시기는 경오년 8월부터 기록되어 있는데 해당되는 경오년은 조선후기인 1810년 혹은 1870년으로 추정된다. 경오년부터 임신년(1812년 혹은 1872년) 정월까지의 기록으로 지방의 관청에서 필요한 마필을 이용할 때 비용의 관리는 병방에서 했음을 알 수 있다.

조선후기 지방행정에서 역원이 어떠한 관계였는지를 잘 보여주는 자료가 남아 있다. 아직까지 조선후기 역원제도를 전체적인 국가행정체계와 통치에서 어떠한 위치인지 어

97) 『비변사등록』 철종 5년 1854년 08월 16일(음) 기사중, 비변사에서 아뢰기를 “강원도암행어사 강난형(姜蘭馨)의 별단을 보니, 그 하나는, 은계역(銀溪驛)에 속하는 북로(北路)의 6참(站)이 여러 가지로 폐단이 많으니, 남기(濫騎)와 남파(濫把)를 먼 길로 우회하는 것과 함께 각별히 더 금지하여 단속하고, 역복(驛復)을 매매하는 자는 발각되는 되는 엄히 다스리도록 관문으로 신칙하는 일입니다. 은계는 가장 심하게 피해를 입은 가장 큰길입니다. 북도에서 크고 작은 공행(公行) 때 남파하는 폐해로 인해 연전에 체차되어 온 북곤(北楸)을 논감하기까지 하였으므로 조금이나마 징계하는 바가 있어야 하는데, 여전히 느우치지 않으니 참으로 또한 한심합니다. 비록 한 필이라도 말을 가파(加把)하거나 남기하거나 먼 길로 우회하는 일이 있으면 찰방이 날날이 순영에 보고하고, 순영에서 계문하여 몇 년 전과 같이 한결같이 논감을 청한다면 그 폐해를 아침저녁 사이에 없앨 수 있습니다. 북결을 매매하는 것은 법으로 엄하게 금지하고 있는데 간활한 호무(豪武)들이 이익이 나는 구멍으로 여겨서 어려워하지 않고 함부로 범하고 있으니, 이것은 오로지 기강이 해이해진 데에 기인합니다. 우관(郵官)이 진실로 능히 철저하게 탐찰한다면 미리 사고 미리 파는 것은 판연하여 알지 못할 리가 없습니다. 지금부터는 일일이 영에 보고한 뒤에 파는 것과 사는 것을 같은 죄로 시행하고 북결은 속공(屬公)하며, 제대로 살피지 못하거나 또는 흑시라도 용납하여 옹호할 경우에는 도신이 곧바로 장계를 올려 파직하도록 관문을 보내소서.

98) 삼척시립박물관에 소장되어 있다. 어느 관부의 병부에서 작성한 것인지 확실하게 알 수 없지만 장부에 나오는 지명은 청도(淸道), 진주(晉州),

떠난 역할을 하는지 분석된 연구가 미진한 상황이다. 이하에서는 군현단위의 행정과 지방 단위로의 군현과의 관계를 유추할 수 있는 자료를 분석해보고자 한다.



<그림 III-1> 1830년 절목초(節目草)

순조 30년인 1830년에 고성군수였던 유철조가 감영에 올리는 절목(節目)으로 통해 당시 강원도 고성군의 행정, 재정적 문제와 관련된 실재를 살펴볼 수 있다.<sup>99)</sup> 문서는 공식적인 절목을 올리기 이전에 군수였던 유철조(柳喆祚)가 작성한 초본으로 현재는 그의 집안에 다른 고문서와 함께 소장되어 있다. 유철조는 순조23년인 1825년에 고성군수가 된 이후 순조30년 1830년 11월에 병환으로 인해 퇴임하였다. 우선 문서를 살펴보면 제 문제들을 작성한 이후에 중요성과 필요성에 따라 순번을 매긴 것을 알 수 있다. 문서의 내용은 고성군과 강원도 감영 사이에서 중앙의 정책과 지방의 실무적인 조정이 주를 이루고 있다.

아래는 제시된 <그림 III-1>의 절목을 원래의 순번에 따라 나열한 것이다. 첨삭된 부분은 ‘^’으로 나타내었다.

1. 前前洪使道時海弊釐正節目事

전전임 홍사또<sup>100)</sup>의 재임시에 해폐(海弊)를 바로잡는 절목의 일

99) 1830년 당시의 관찰사는 이기연(李紀淵)으로, 당시 강원도 각 고을의 상황을 보고하기 위해서 각 고을의 상황을 파악하기 위해서 절목을 작성하여 첨관을 올릴 것을 명한 것으로 보인다. 본 문서가 작성된 이후 이기연은 강원도 제문제와 현황을 동년 3월말에 중앙으로 장계를 올렸다. 『승정원일기』 순조 30년 3월 20일 무신 1830년.

100) 홍사또는 당시 관찰사였던 이기연(李紀淵)의 전전임이었던 홍경모(洪敬謨)를 말한다.

2. 依今使道甘結願納人升鄉升校永永斷事  
 (爲施無論鄉任校任元鄉元校中可堪人擇差矣.任升鄉升校勿復差任嚴整界限)  
 이번 관찰사의 감결에 따라 원납(願納)을 통해 향리와 교리에 오르는 것을 영영 끊는 事 일  
 (원래의 향리와 교리가 될 자는 물론 원안에서 일을 맡을 수 있는 사람을 가려 뽑아서 향안과 교안에 오르면 차임을 다시 하지 않도록 엄정하게 기준에 따라 구분할 것)
3. 依營甘出村(?)退吏退校刷還邑內永禁居津事  
 감영의 감칙에 따라 향촌으로 퇴임한 향리와 교리를 쇠한을 영구적으로 금하는 일
10. 養珍(玠)驛<sup>101)</sup>凋殘 無餘 自營出錢白兩 自邑區劃五十兩 以爲買畚補用於該驛公用事  
 양진역(養珍驛)이 조잔<sup>102)</sup>하여 남은 것이 없으니 감영에서 100량을 내고, 읍에서 50량을 내어서 답(畚)을 사 해당 역의 공용의 일에 쓰도록 보태는 일
9. 依營甘各面主人及神楡兩寺南北津主人動鈴永永禁斷事  
 감영의 감결에 따라 각 면의 주인과 신계사(神溪寺) · 유점사(楡岾寺), 남북진<sup>103)</sup>(南北津)의 주인들의 동냥을 영영 금하는 일
4. 依營甘 校位養士所田畚班作者一併除汰事  
 (以農民可合人永久許作爲稱狀(?) 或班作者之更欲耕作者 自官報營論勘)  
 감영의 감칙에 의하여 事 향교의 양사조로 쓸 전답을 반작(班作) 하는 이는 모두 그  
 만두게 할 것  
 (알맞은 농민으로 하여금 영구히 장(狀)에 맞게 경작토록 하고 혹 반작자(班作者) 가운데 다시 경작을 하고자 하는 이는 본관으로부터 감영에 보고하여 논하여 판단하고)
6. 營門巡歷時季後軍哭校生考講債自營減削釐正永爲定式事  
 감영에서 실시하는 순력시 따르는 군고와 교생의 고강의 값은 감영으로부터 삭감하여 이정함을 영구히 정식으로 삼는 일

101) 본래 養珍驛이 맞지만 원문에서는 玠으로 표기되어 있다.

102) 원 뜻은 말라서 쇠약하여 시들어 버린다는 것이다.

103) 남북진은 고성군의 천진(天津)과 아야진(我也津)을 뜻하는 것으로 보인다.

13. 本郡驛復戶磨勘時<sup>104</sup>式年捧租稟營減給<sup>104</sup>)依前舉行無得加增事

(以作廳捧租之遇濫入於營<sup>X</sup>使之還給驛吏以爲自驛磨勘發京師作廳之捧租因爲革罷之意依營甘舉行矣以驛吏等呈更爲稟營只減式年捧租)

본 고성군의 역(驛)에 대한 복호<sup>105</sup>(復戶)를 마감할 때 [식년봉조는 감영에 알려 감급] <sup>^</sup> 이전에 따라 더 보탬이 없도록 하는 일

(작청봉조의 경우로 감영에 남입하여 영리의 환급으로 역(驛)에 대한 마감으로 삼는 것은 경사(京師)작청의 봉조를 꾸짖었던 일에 따라 혁파의 뜻을 감영의 감칙에 따라 거행하여 이로서 역리 등이 영에 다시 올려 알리는 것을 다만 식년봉조를 감하여)

14. 本郡中新出樂工保錢四十兩無路徵出稟營後新勅十五名軍保事

본 군 가운데 새로운 악공보에 대한 40량을 징출하지 말고 영에 알린 이후에 새롭게 법을 만들어 50명을 군보(軍保)로 삼는 일

7. 依營甘榆岾寺女僧房毀罷逐送女僧事

감영이 감칙에 따라 유점사(榆岾寺)의 여승방을 훼파하여 여승을 쫓아 보내는 일

8. 依營甘鯨魚官用 一併革罷出給海夫事

감영의 감칙에 따라 고래(鯨魚)를 관에서 쓰는 것을 일체 혁파하여 해부에게 내주는 일

12. 稟議營門後海岱一併賣買俾杜相持事

감영에 품의(稟議)<sup>106</sup>한 이후 미역일체를 사고 팔을 견지하는 것을 막는 일

5. 本郡秋放錢 依營甘境內許一切禁斷永爲定式事

본군의 가을 방전(放錢)은 감영의 감칙에 따라 경내에서 일절 영구히 금하는 것을 정식으로 삼는 일

---

104) 삭제함

105) 조세를 일부 면제해 주던 일

106) 어떤 일이나 사실을 상급 기관이나 상사에게 말이나 글로 여쭈어 의논한다는 뜻.

11. 補蔘錢殖利中後輕名色稟營拔本事

보삼전(補蔘錢)의 이익 중에서 중요하지 않은 명색은 영에 보고 하여 뿌리 뽑는 일

18. 南北各津鄉色輩春秋點船前例革罷事

남북 각 진(津)에서 이서배가 봄가을의 배를 점선(點船)하는 이전의 예를 혁파하는 일  
踏X時書員輩之加X乞 卜 爲一是民之目X是加乎<sup>107)</sup>

16. 本郡田畝結總釐正後各面八書員一併革罷事

(於各里只存四分之一)

본군 전답결총을 이정(釐正)한 후, 각 면의 서원(書員)을 일체 혁파하는 일  
(각리에는 단지 1/4만을 존치함)

15. 本郡松魚禁打錢分數減給永杜後弊事

본 군의 소나무와 어물을 가지고 타전하는 것을 막아 분수를 나누어 후폐를 영구히 막는 일

19. 官衙祿捧上時 改造結升分直於各里無得濫捧事^(本郡鄉廳新着約正後鄉作奴令諸廳所捧前例殆追百金爲小民大(匡)<sup>108)</sup>弊是壯(?)乎使風憲填代掌務捧畚)

관아의 녹봉(祿捧)을 올릴 시에 결(結) 승(升)분을 새롭게 하여 이를 각리에서 나누어 담당하게 하여 남봉 되는 것이 없도록 하는 일 (본 군 향청의 새로운 약정이 온 이후에 향청에 노를 세워 여러 청에 올릴 바를 전례에 따를 것을 명령하여 소민의 큰 폐단을 끊도록)

20. 各軍保充數釐正後各面約正一併革罷事

각 군보의 충원에 대한 수를 바로잡은 후에 각 면의 약정을 일체 혁파하는 일

21. 各衙門還摠各穀減數後依今年石數年年耗條訟報營作錢或送京師或移他邑事

107) 앞에 접힌 부분이 있어 어느 조목의 어느 내용에 첨가된 사안인지 불확실하다.

108) 匡자 위에 大를 덧씀

각 아문 환곡의 전체의 수효의 각 곡의 수를 뺀 후에 금년의 수확 수에 의거하여 모곡 조만을 감영에 보고한 이후에 작금하거나 경사에게 보내거나 혹은 타읍으로 보내주는 일

17. 別進上中鱧魚松魚<sup>△</sup>①區劃<sup>△</sup>②上納(分徵<sup>109</sup>)<sup>△</sup>③海夫事

(自官廳) (添補錢兩於庫子以爲忝後) (一尾以一兩式徵納於)

진상 중에서 연어와 송어는 <sup>△</sup>①구별하여 <sup>△</sup>② <sup>△</sup>③해부에게 상납토록 하는 일 (①관청으로부터) (②전량을 고자(庫子)에게 조금 보태어준 후) (③1미(尾)를 1량(兩)으로 하여 징납토록)

22. 楡岾神溪兩寺官爰造之役一併革罷事

유점사와 신계사 두 사찰에서의 관용으로 쓰는 매주 만드는 역(役) 일체를 혁파하는 일

23. 本郡鹽盆六庫吐中<sup>△</sup>官廳貿鹽永永除減事

(自官添補錢兩于庫子從他貿取是斷)

본 군의 소금을 만드는 가마 6곳 중 <sup>△</sup> 관청에서 소금을 사들이는 곳은 영영 수요를 덜어 줄이는 일

(관에서 전량을 고자(庫子)에게 보태주어서 이를 사서 취하도록)

24. 田稅大同布捧納時永以三十七尺磨鍊定式事

전세(田稅) 대동포의 봉납 시 영구히 37척으로 하여 마련하는 것을 정식으로 하는 일

25. 本郡各里許設立鄉約八條春秋會講事

본 군의 각리에서 향약 8조를 세워서 춘추에 회강(會講)하는 일

위의 25가지 절목 중 고성군의 관내에 있었던 역(驛)과 관련된 조항은 10번째 항목과 13번째 항목이다. 조선후기 고성군에는 고삼역(高岑驛), 대강역(大康驛), 양진역(養珍驛)이 설역 되어 있었다. 시차가 있긴 하지만 『여지도서』를 통해 각 역의 말과 역인 그리고 노비 수를 비교해 보면 다음과 같다.

109) 지음

고잠역 : 大馬二匹 卜馬三匹 吏三十人 奴四名 婢二名

대강역 : 大馬三匹 卜馬五匹 吏四十三人 奴五名 婢二名

양진역 : 大馬一匹 卜馬二匹 吏十一人 奴二名 婢一名

양진역이 위치한 곳은 고성군의 서쪽 외금강 일대와 맞닿아 있는 곳으로 이미 18세기 이전의 위와 같이 고성군 3곳의 역 가운데서 규모면에서 가장 작은 역이었다. 비록 역의 규모는 작지만 범금강산 권역이라 할 수 있는 외금강산과 통하는 길목이었기 때문에 사적인 소통이 많았던 것으로 유추된다. 또한 양진역의 서북쪽은 회양으로 이어지고 동북쪽으로는 통천으로 이어져 함흥으로 이어지는 길이었기에 공식적인 물동량도 다른 두 역에 비해 물동량이 많았을 것으로 유추된다. 이에 따라 당시 고성 군수였던 유철조는 절목을 작성하여 양진역에 대한 재정적 지원을 공식화하고자 했던 것으로 보인다.

이러한 특정 역에 대한 지원 정책과 함께 군에서 역으로 보내는 지원을 명확하기 위해서 13번째 항목을 두었다. 13번 항목에서 언급되고 있는 ‘복호(復戶)’는 복호전(復戶錢)으로 판단되는데, 군에서 역으로 지원되는 지원 중에서 식년봉조(式年奉租) 조(條)는 제할 것을 정식으로 삼았다. 이와 같은 두 가지 항목을 통해서 당시의 행정체계 안에서 역(驛)은 소재하고 있는 해당 고을의 행정적·재정적 지원관계를 가지고 있음을 알 수 있다.

역(驛) 외에도 본 문서에서는 고성군 관내의 사찰과의 관계를 유추해 볼 수 있다. 9번째 항목에서는 감영의 감칙에 따라 고성군 산하 각 면의 주인(主人)과 천진(天鎭)·아야진(我也津)의 주인(主人)은 물론 신계사와 유점사에서 동령(動鈴) 즉, 재정적 지원을 뜻하는 것으로 보이는 행위를 금하였다. 고성군은 재정적 지원을 끊는 대신, 두 사찰에서 이루어지고 있었던 관용 매주를 만들어 받치는 역(役)을 혁파해 주었다. 그런데 유점사에 있었던 여승방(女僧房) 훼손하고 니승(尼僧)을 쫓아 버리도록 하였는데,<sup>110)</sup>

110) 조선조에서는 기본적으로 불교에 대한 억압정책이 존재했는데, 특히 여자 승에 대해서는 국초부터 도성 출입을 금하고 환속토록 유도하는 정책을 유지하였다. 니승에 대한 차별과 억압이 더 심했던 것은 여성으로서 혼인과 출산의 문제가 있었기 때문이다. 이에 대한 연구로 다음과 같은 논문을 참조. 정지영, 「조선시대 혼인 장려책과 독신여성 : 유교적 가부장제와 주변적 여성의 흔적」, 『한국여성학』 vol. 20-3, 2004 : 장정수, 「고전 시가에 나타난 여승 형상, ‘비구니 되기’와 ‘환속 권유」, 『한민족문화연구』 vol.32, 2010.

3가지 항목을 통해 보면 고성군과 사찰과의 재정적·행정적 관계를 정리하고자 한 것으로 보인다.

재정적 문제 가운데서도 사찰에서의 매주와 같이 중앙과 지방에서 쓰이는 특정물품들의 운용을 어떻게 할 것인가도 담겨있다. 우선 8번째 항목에서 언급하고 있는 ‘鯨魚’가 곧 고래를 뜻하는지는 조금 의심스럽다. 읍지와 지리지로 토해 보면 물산이나 진공 항목에 경어(鯨魚)가 기록되어 있지 않기 때문에 특정한 다른 어류를 뜻할 수도 있다. 어쨌든 이전까지 이 물목은 관수용으로 쓰이고 있었지만 더 이상 쓰지 않고 어부들에게 내어주는 방침을 세웠다. 12번째 항목에서의 물목은 해대(海岱: 海帶)<sup>111)</sup> 즉 다시마와 미역류로, 가장 근접한 시기의 읍지인 1820년에 간행된 『고성읍지』에 따르면 ‘물산(物産)’조와 ‘진공(進貢)’조에 동일하게 ‘곽(藿)’이 기록되어 있다. 앞선 시기에 간행된 『여지도서』의 고성군 진공조에는 조곽(早藿)과 분곽(粉藿)이 있다. 곱이란 미역류를 통칭하는 용어이다. 미역류는 고성군에서 중앙으로 진공하는 물품의 하나이기 때문에 일정 수를 확보하기 위해서 사사로운 매매를 금지하고자 했던 것으로 보인다. 이외에도 소금과 인삼과 관련된 사항이 나열되어 있다.

문서에 담긴 내용과 더불어 작성 주체가 군수라는 점을 주목해 볼 필요가 있다. 유철조 자신이 군수로 재직하면서 관할 지역의 행정·재정적 문제들을 검토하고 감영과의 소통을 위해 절목을 작성한 것으로 절목의 핵심은 향리와 역리 등과 같이 행정실무 일선에서 일하는 이들의 농간을 막는 것에 있었다는 점이다.

아래는 조선후기 역로상의 역원을 이용하는 공식적인 문서인 노문(路文)의 일종인데 이를 병조에서 발급하는 노문 양식과는 다른 노문인데, 지방에서는 문서명을 차용하여 이를 찰방의 명의 발급해 주었던 것으로 보인다. 이 문서를 통해 강원도의 대관령을 넘는 길의 역사상을 살펴볼 수 있다.

조선시대 길을 이용한 이동 가운데서 왕명에 따라 지방을 왕래하는 사행(使行)으로부터 각 지방에 파견되었던 지방관들은 국가가 운용하는 역도와 역원을 사용하였다. 이동시에 필요한 마필과 부대인원에 대해서 지방의 군현이나 역에서 공급을 받았는데, 공무를 위한 이동에는 국가가 발급 관리하는 문서가 있었다. 그런데 조선후기에 이르러 각 지역에서의 역원의 찰방과 읍에서는 외직으로 나아가는 관리들의 과잉의 영접과 지원에 대한 부담을 해소해주기를 바라는 보고가 이어졌다.

111) 해대(海帶)를 음이 같은 해대(海岱)로 사용하였다.



실제로 지방관으로 부임을 명받은 이들이 사사로이 가마를 타고 지급되어야 할 마필은 수행원에 내준다거나 필요 이상의 수행원들을 대동하면서 위세를 통해 정액을 넘는 지원을 겁박하는 사례가 이어졌다. 이에 흥봉한에 의해서 노문이 제정되었다. 이러한 시행은 『비변사로운변통절목(備邊司路文變通節目)』의 절목(節目)의 내용과 별단(別單)에 담겨있다. 절목은 새로운 제도의 시행에 관한 내용이 12항목으로 구성되어 있고, 별단에는 이동의 사유에 따른 23개 항의 노문식(路文式)이 규정되어 있다.

그런데 중앙의 관료들이 병조로 지급받는 공식화된 노문 말고도 역원 단위에서 필요한 인력과 물자의 이동을 보장하는 노문이 존재한 것으로 보인다. 다음은 시기를 알 수 없지만 강원도에서 상운역을 통해 노문을 발송한 것이 남아 있다. 이는 현재 문경의 옛길 박물관에 소장되어 있다. 원문과 해석은 다음과 같다.

路文  
 祥雲            草津            麟邱  
 (   )            11일 中火  
 南涯            冬德            江陵邑  
 同日 宿所 12일 中火  
 指路  
 官司主教是以今月13日江陵鎮開場  
 是去勸武火砲都試副試並三試官去  
 月11日誰發行次是去等支持○節依錢舉行亦

금월 13일 강릉진(江陵鎮)에서 열리는 권무화포도시(勸武火砲都試)에 부시관(副試官)과 삼시관(三試官)이 가니 이번 달 11일 누구든 행차하거든 지대를 거행하라

丁亥 2月初10日 祥雲陪吏  
 錢亦中帶卒下人段隨陪1人通引1人僧○○2名使令2名房子1名步輦軍4名路騎馬2匹俱牽去爲良似依例借錢爲旡 下處房舍段必以精潔處 領先點火待令是遣 烽火軍藍輦軍樵牧等待待行

정해년 2월 초10일 상운배리

‘대솔하인은 수배(隨陪) 1인, 통인(通引) 1인, ○○ 2인, 사령(司令) 2명, 방자(房子) 1명, 교꾼(步驍軍) 4명, 기마(騎馬) 2필을 갖추어 가고 의례와 같이 돈을 내어주며 하치의 방시는 반드시 정결한 곳으로 하며, 불을 붙어 앞세워 대령하는 것은 햇불잡이(烽火軍), 남녀(藍輦) 가마꾼, 초목자(樵牧者) 등의 순서로 하라.

노문(路文)에서 등장하고 있는 햇불장이 등이 불을 앞세우는 것을 노문에서 행렬 순서를 정하고 있다. 이는 당시 불이 유용하면서도 산불을 야기할 수 있었기 때문에 민속학적으로 터부와 공포를 통해 신령함과 신성성을 부여한 것으로 보인다. 특히 ‘화대령’에 대한 무속형 제사나 축제의 형식을 가지는 것은 강릉과 철원 등지와 같이 강원도의 주요 산길에서 여전히 남아 있다. 그 가운데서도 대관령을 넘어서는 화대령과 관련된 것은 강원도 강릉시 성산면 구산리에 있는 서낭당에서 행해지는 제사이다. 구산리의 서낭당은 대관령국사서낭의 아들로 알려져 있어서 4월 15일이 되면 주민들이 일종의 제사와 축제를 벌인다.

구산에는 역원(驛院)이 있는데, 이 역은 대관령을 동서로 넘나드는 역로에 위치하고 있으며 민간에서는 이곳의 서낭당을 대관령국사서낭님의 아들 서낭으로 알려져 있다. 대관령에서부터 강릉까지의 과정에서는, 대관령국사서낭을 모신 행렬이 구산서낭당에 도착하면 햇불을 든 수백 명이 서낭 행차의 길을 밝힌다. 민간에서는 서낭님이 오시는 날 햇불을 들고 나르면 일 년 동안 재난이 없다고 하여 각 가정에서 한 사람씩 햇불을 들고 구산역까지 마중을 나왔다고 한다. 구산역 근처의 성황당은 구술되기로 300여 년 전부터 있었다고 하는데, 현재는 10여 년 전 새로 건립한 당집이 위치하고 있다. 당집 주위에는 돌담이 있으며 주위에는 큰 나무들이 숲을 이루고 있다. 현재도 강릉단오제의 구산서낭제는 음력 4월 15일 오전 12시경 국사서낭 행차가 이곳에 도착한다.

## 2. 조세시스템의 변화와 강원도

『세종실록지리지(世宗實錄地理志)』는 수도(京都)인 한양(漢城府)과 옛 수도(舊都)인 개성을 제외한 지역을 경기, 충청도, 경상도, 전라도, 황해도, 강원도, 평안도, 함길도 8도로 나누어 서술되었다. 지리지의 「강원도(江原道)」 부분은 우선 강원도의 전체 연혁과 관할지역, 산천, 호수 등 여러 항목들을 제시한 후, 이하의 강릉 대도호부·원주목·회양 도호부·삼척 도호부·춘천 도호부·간성군의 대한 항목들이 나열된다. 전체 부분을 살펴보면,

구실 : 벼쌀 · 좁쌀 · 누른콩 · 녹두 · 붉은팥 · 가루장 · 참밀 · 메밀 · 참깨 · 참깨기름 · 들기름 · 정포

공물 : 꿀 · 밀 · 잣 · 개암 · 감 · 오배자 · 겨자 · 모과 · 호두 · 배 · 대추 · 조피나무 열매 稗 밤·지초 · 잇 · 송화 · 괴화 · 석이 · 느타리 · 옷 · 바다옷 · 쇠가죽 · 말가죽 · 여우가죽 · 삿갓이가죽 · 담비가죽 · 범가죽 · 표범가죽 · 사슴가죽 · 잘 · 수달피 · 해달피 · 돼지가죽 · 어피 · 노루가죽 · 곰가죽 · 표범꼬리 · 여우꼬리 · 곰털 · 돼지털 · 사슴포 · 말린 돼지 고기 · 문어 · 대구 · 연어 · 상어 · 송어 · 물고기 기름 · 전복 · 홍합 · 전복껍더기 · 쇠뿔 · 가뢰 · 백단향 · 자단향 · 안지 · 나무그릇 · 박 · 생삼 · 익힌 삼 · 참바 · 새끼 · 틀가락바 · 송진 · 유지 · 달래 · 사기그릇 · 질그릇 · 종이 · 휴지 · 자리 · 잡깃 · 고리 · 포도 · 다래 · 갈피 · 자작나무 · 장작개비 · 나무활 · 책판나무 · 재목 · 숲 · 송연 · 마의 · 주토 · 토끼젓 · 산 사슴 · 토끼 · 집돼지 · 미역

약재 : 범의 뼈 · 웅담 · 우황 · 쇠쓸개 · 산양이뿔 · 돼지쓸개 · 소유 · 오소리기름 · 담비쓸개 · 녹각교 · 누에허물 · 녹각 · 범의 정강이뼈 · 아교 · 설달토끼대가리 · 고슴도치가죽 · 산무애뱀 · 두꺼비 · 매미허물 · 범부채 · 말범집 · 도마뱀 · 석결명 · 거머리 · 오징어뼈 · 등에 · 공청 · 해구신 · 오미자 · 구기자 · 측백나무 열매 · 조피나무 열매 · 굴껍질 · 모란뿌리껍질 · 괴쫂나무뿌리껍질 · 뽕나무뿌리껍질 · 황경나무껍질 · 복신 · 복나무진 · 다린송진 · 말린 옷 · 백복령 · 살

구씨 · 으름덩굴 · 적복령 · 측백잎 · 백태목 · 땡땡이덩굴 · 닥나무잎 · 뽕나무  
겨우살이 · 산이스랏씨 · 복숭아씨 · 인삼 · 쓴너삼뿌리 · 삽주뿌리 · 바다나물  
뿌리 · 끼무릇뿌리 · 단너삼뿌리 · 하늘타리뿌리 · 검산풀뿌리 · 쇠귀나물 · 승  
검초뿌리 · 배암도랏씨 · 망초뿌리 · 칩뿌리 · 수자해쫓뿌리 · 족도리풀뿌리 ·  
쇠무릎지 · 쪽 · 칠 · 수취나물 · 도라지 · 외나물뿌리 · 파리 · 두릅뿌리 · 끼절  
가리뿌리 · 바곳 · 산해박 · 흰 작약 · 붉은 작약 · 바다말 · 마뿌리 · 연밥 · 병  
풍나무뿌 · 자주연꽃 · 대왕풀 · 가위톱 · 검화뿌리겉질 · 구리떼뿌리 · 삽주덩  
이뿌리 · 나리뿌리 · 양귀비열매겉질 · 감데뿌리 · 겨우살이꽃 · 하국절국대장리  
공뿌리 · 두루미냉이씨 · 흰대꽃 · 석창포 · 창포 · 회초미뿌리 · 송나물 · 쥐방  
울 · 버들웃 · 겨우살이덩굴 · 매자기뿌리 · 오랑캐꽃 · 다시마 · 현삼 · 수자해  
쫓꽃 · 하수오 · 궁궁이 · 속새 · 두여머조자기 · 오독도기 · 나팔꽃씨 · 복분자  
· 결명자 · 질경이씨 · 박새 · 석고 · 속돌 · 자석 · 붉은 돌

심는 약재 : 우엉 · 생지황 · 삼씨 · 해바라기씨 · 차조기 · 누른국화 · 백변두 · 장군풀  
· 나팔꽃씨 · 노가주나무 · 정가이삭 · 박하<sup>112)</sup>

와 같이 강원도의 대표적 물산들을 제시하고 있다. 강원도 내 각 군현에서의 물산은 해당 지역 읍지의 물산조(物産條)와 공물조(貢物條) 등에 나와 있는데, 강원도 전체의

112) 『世宗實錄』 권153, 地理志「江原道」. “厥賦, 稻米, 粟米, 黃豆, 菘豆, 赤小豆, 末醬, 眞麥, 蕎麥, 米, 芝麻, 芝麻油, 蘇子油, 正布. 厥貢, 蜂蜜, 黃蠟, 松子, 榛子, 柿子, 五倍子, 芥子, 木瓜, 胡桃, 梨, 大棗, 川椒, 栗, 芝草, 紅花, 松花, 槐花, 石茸, 眞茸, 全漆, 每漆, 牛皮, 馬皮, 狐皮, 狸皮, 貂皮, 虎皮, 豹皮, 鹿皮, 山獺皮, 水獺皮, 海獺皮, 猪皮, 魚皮, 獐皮, 熊皮, 豹尾, 狐尾, 熊毛, 猪毛, 鹿脯, 乾猪, 文魚, 大口魚, 年魚, 沙魚, 水魚, 魚油, 全鮑, 紅蛤鮑, 甲牛鮑, 斑猫, 白檀香, 紫檀香, 鞍, 枝木器, 瓢, 生麻, 孰麻, 三股繩, 兩股繩, 椶繩, 松脂, 油, 芑, 野葱, 磁器, 陶器, 紙, 休紙, 席, 雜, 羽肋, 柳器, 葡萄, 獼猴萄, 葛皮, 自作木, 塑木, 木弓, 梓木, 材木, 炭, 松烟, 馬衣, 朱土, 兔醢, 生鹿, 兔, 豕猪, 麇. 藥材, 虎骨, 熊膽, 牛黃, 牛膽, 羚羊角, 猪膽, 酥油, 猫油, 獺膽, 鹿角膠, 馬鳴退, 鹿角, 虎脛骨, 阿膠, 臘兔頭, 狷皮, 白花蛇, 蟾酥, 蟬脫, 射干, 露蜂房, 蜥蜴, 石決明, 水蛭, 烏魚骨, 蠹蟲, 空青, 臙臙臙, 五味子, 枸杞子, 栝子仁, 川椒, 枳殼, 牡丹皮, 地骨皮, 桑白皮, 藥皮, 茯神, 安息香, 白膠香, 乾漆, 白茯苓, 杏仁, 木通, 赤茯苓, 栝葉, 栝胎木, 方己, 楮葉, 桑寄生, 郁李仁, 桃仁, 人蔘, 苦蔘, 蒼朮, 前胡, 半夏, 黃耆, 括蕪, 續繼, 澤蘭, 當歸, 蛇床子, 藜朮, 葛根, 天麻, 細辛, 牛膝, 藍, 漆, 葳靈仙, 吉梗, 地榆, 酸醬, 獨活, 升麻, 草烏頭, 徐長卿, 白芍藥, 赤芍藥, 海藻, 山藥, 蓮子, 防風, 紫荷蕪, 白芨, 白斂, 白鮮皮, 白芷, 白朮, 白合, 鸚粟殼, 虎杖根, 金銀花, 旋覆花, 漏草, 商陸, 葶歷子, 茅香, 石菖蒲, 菖蒲, 貫衆, 蒿本, 馬兜鈴, 大戟, 忍冬草, 京三稜, 紫胡, 昆布, 玄蔘, 赤箭, 何首烏, 芎藭, 木賊, 天南星, 莒茹, 牽牛子, 覆盆子, 決明子, 車前子, 藜蘆, 石膏, 水泡石, 磁石, 赤石. 種養藥材, 惡實, 生地黃, 麻子, 黃葵子, 紫蘇, 黃菊, 白篇豆, 大黃, 黑豆, 粟楔, 荊芥, 薄荷.”

대략적인 양상은 위와 같다. 그리고 이 목록들은 후기까지 작성된 강원도 지역의 읍지에서서도 유지된다.<sup>113)</sup>

조선시대 종묘에 천신(薦新)을 행하였고 여기에는 전국각지에서 철에 맞춰 새로 나는 산물들을 사직(社稷)에 올렸다. 그 밖에 나라 밖에서 새로운 물품이 진상되거나 들여올 때에도 이를 종묘에 천신하는 것을 원칙으로 삼았다. 매달 종묘에 천신은 크게 산물들을 진설하는 것과 실제 의식을 지내는 것, 이 두 가지로 나뉜다. 천신하는 물품의 지정된 내역을 보면 다음과 같다.

- 1월 : 청어(靑魚)
- 2월 : 송어(松魚)
- 3월 : 고사리[蕨]
- 4월 : 죽순(竹筍)
- 5월 : 보리와 밀, 그리고 오이·가지·앵두·살구 등
- 6월 : 벼·기장·피[稷]·조[粟]·가지(茄子)·동과(冬瓜)·능금 등
- 7월 : 연어(鱧魚)·배[梨]
- 8월 : 감·대추·밤과 햇곡식으로 빚은 술
- 9월 : 기러기[雁]
- 10월 : 귤감(橘柑)·평·뱀장어·참새·도미
- 11월 : 천아(天鵝·백조)·과류(瓜類)·어류(魚類) 등
- 12월 : 바다에서 생산되는 이름 있는 어류와 산에서 잡아온 토끼 등을 바쳤다.

혹 윤달이 들게 되면 천신할 산물이 조속 혹은 만족될 경우가 있는데, 이때에는 시절에 구애받지 않고 그 때에 맞게 천신함을 원칙으로 하였다. 또한 올려야 할 물산 가운데 조리가 필요한 경우에는 종묘서령(宗廟署令)이 직접 주방에 나가서 조리 과정을 감독하였다. 매달 천신에 필요한 물산들은 전국 8도에서 시기에 맞춰 중앙으로 공급되었는데, 강원도에서 맡은 천신 물품은 어물, 청과 등 대부분을 차지하였다.

사직에게 예를 드리는 종묘 천신 외에도 조상신에게 바치는 가묘 천신이 있다. 조선

113) 『麟蹄郡邑誌』(1901); 『淮陽郡邑誌』(1898); 『金城邑誌』(1766); 『固城邑誌』(1820); 『利川邑誌』(1882); 『平康邑誌』(1908); 『楊口郡邑誌』(1896); 『金化縣邑誌』(1823); 『花川君邑誌』(1898); 『狼川縣邑誌』(1800); 『襄陽郡邑誌』(1899); 『洪川郡邑誌』(1899); 『橫城郡邑誌』(1899); 『原州邑誌』(1896); 『旌善郡邑誌』(1899); 『三陟郡邑誌』(1894); 『寧越郡邑誌』(1899).

시대 국왕은 국가의 통치자이면서, 동시에 사적으로는 한 가(家)의 장(長)으로, 국가 단위로 철마다 지냈던 제사는 국왕의 사가(私家) 차원에서 지냈는데, 후기에 이르러서는 4번에서 2번으로 줄어들기도 하였다. 정조대에 사도세자와 그의 비 현경왕후의 사당인 경모궁에서 제사 지낼 때의 의식을 기록한 『경모궁의궤(景慕宮儀軌)』에는 각 철마다 진상되었던 물품과 그 물품의 출처 지역을 알 수 있다.<sup>114)</sup>

- 1월 : 조곽(早藪) 2근(斤)
- 2월 : 얼음(氷) 1편(片)
- 3월 : 생조기(生石首魚) 4마리와 소금 1홉 / 위어(葦魚) 15마리와 소금 7사(夕)
- 4월 : 진어(眞魚) 1마리와 소금 2홉 · 식초(醋) 1사
- 5월 : 앵두(櫻桃) 1되 5홉 / 살구(黃杏) 1되 5홉 / 오이(菰子) 40개 / 보리(大麥) 2되 / 밀(小麥) 2되
- 6월 : 좁쌀(粟米) / 쌀(稻米) / 기장쌀(黍米) / 메기장쌀(稷米) 2되 / 능금(林檎) 1되 5홉, 참외(眞菰) 2개 / 수박(西菰) 1개
- 7월 : 잣(柏子) 3되 / 배(生梨) 10개
- 8월 : 홍시(紅柿) 30개 / 대추(大棗) 1되 5홉 / 생밤(生栗) 3되
- 9월 : 석류(石榴) 5개
- 10월 : 감자(柑子) / 당금귤(唐金橘) 15개 / 유자(柚子) 5개 / 은어(銀魚) 40마리와 간장(良醬) 2홉 · 후추(胡椒) 2푼 · 참기름(眞油) 3사
- 11월 : 청어(靑魚) 8마리
- 12월 : 송어(秀魚) 1마리 / 꿩(生雉) 1마리와 소금, 간장, 참기름

위의 물산 가운데 강원도가 담당한 것은 바로, 1월의 조곽, 7월의 잣, 10월의 은어였다. 종묘 천신으로 바쳐진 물품과 같이 여기에 진상된 물산들은 각 지역의 뛰어난 특산물이었다. 조곽이란 일찍 탄 미역이란 뜻으로, 조선시대에는 강원도 강릉과 삼척 사이의 해변가에서 미역이 생산되었고 이는 서울로 진상되는 주요 산물 중의 하나였다.

이와 더불어 과거 강원도의 한 지역이기도 했던 가평을 포함하여 영서지방의 각지에서는 잣이 특산물로 진상되었고 강원도의 잣을 제1로 인정받았던 것이다. 아울러 맑은

114) 『景慕宮儀軌』, 권2, 「祀典」, 薦新儀.

산지에서만 잡히는 은어는 강원도의 오대산, 설악산, 금강산을 접하고 있는 각 군현에서 진상되었던 것이다. 동해안 관동 지역에서는 해물(海物)이 조선시대부터 중앙으로 그리고 다시 각 지방으로 유통되었다. 17세기 초반 허균의 『屠門大嚼(도문대작)』에서는 통해 조선팔도에서 으뜸이 되는 음식과 물산 등을 소개하였는데, 여기서 조선에서 가장 으뜸이 되는 강원도의 물산에는 앞에서 언급한 천신과 제사에 진상된 것들이 포함되어 있다.

<표 Ⅲ-1> 지역별 물선진상 내역

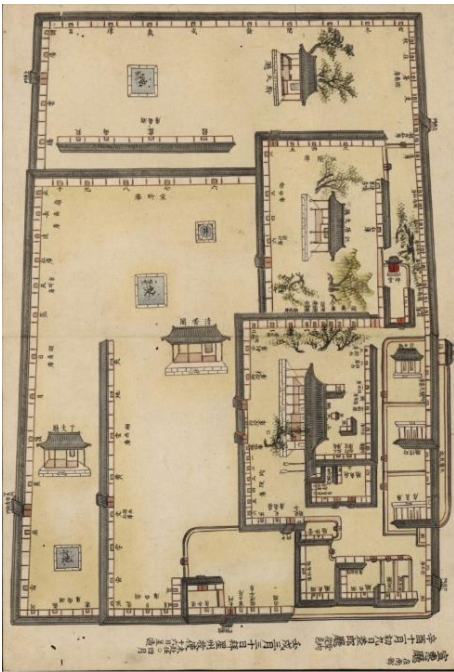
지역	어류	패류	건어류	염어류	해초류	젓갈	과실류	소채류	육류	기타	합계
경기도	1						1		2	1	5
개성부	2							1			3
충청도	1	3	2			1	3	1	5		16
황해도	5	4	2			6	3	1		1	22
강원도	9	3	12	3	3	12	2	3	5	3	55
경상도	6	4	15	1	8	5	9	4	11	2	65
전라도	5	2	7	1	4	4	8	5	10	5	51
제주도			4		4		10	2	2		22
함경도	14		13		5	12	1		10		57
전체											176

자료 : 진상별단등록(進上別單臚錄) / 전상옥 「18세기 전반 물선진상 관련 자료 분석」의 <표 1>참조

이와 함께 1728년에 비변사에서 작성되어 예조에서 보관하고 있었던 『진상별단등록(進上別單臚錄)』을 통해서도 강원도의 진공품을 확인할 수 있다. 등록에는 총 176종의 물선 진상이 수록되어 있는데, 강원도는 경상도, 함경도를 이어 3번째로 많은 55종의 물선을 부담하고 있었다. 이 등록에 따르면 18세기 전반 강원도의 가장 큰 특산물은 생복으로 연간 17,100개를 중앙으로 진상하였다.<sup>115)</sup> 이는 전국에서 가장 많은 수량을 차지하고 있는데, 동해안을 맞대고 있는 함경도와 경상도에 비해 육로와 수로를 통해 중앙으로 빠르게 공급할 수 있는 지리적인 특성 때문인 것으로 보인다.

115) 전상옥 「18세기 전반 물선진상 관련 자료 분석-『진상별단등록』을 중심으로」, 『문화재』 v.47(4), 2014. pp.186~187참조

조선후기 조세제도의 가장 큰 변화는 공납의 전세화를 꾀한 대동법의 시행이었는데, 강원도는 1608년에 시행된 경기도에 이어 1623년부터 시행되었다. 대동법은 방납(防納)의 폐해와 지방관리들의 중간수탈을 막고자 시행되었는데, 전국적으로 시행되는데 100여년이 필요했다. 당시 강원도가 이른 시기부터 대동법을 시행할 수 있었던 배경에는 삼남지방에서와 같이 토지를 많이 소유한 양반층이 소수에 불과하였기 때문에 가능했던 것으로 보인다. 토호가 없기 때문에 강원도에는 대동법을 싫어하는 사람이 없다는 평을 듣기도 하였다. 무엇보다 대동법에서 과세의 기준으로 삼은 것은 민호(民戶)가 아니라 소유한 토지의 결수에 따른 것이었기 때문이다. 따라서 토지가 없거나 영세한 이들은 대동법의 시행을 반겼던 것이다. 물론 이후에도 앞서 살펴본 것과 같이 별공과 진상은 존속되기도 하였지만, 기본적인 공물 조달은 선혜청으로 일원화되어 갔다.



<그림 III-2> 1830년 속천제아도中 선혜청과 강원청



이러한 대동법을 시행하기 위해서 강원지역을 담당하는 선혜청 산하의 강원청(江原廳)이 영의정 이원익의 주청으로 인조 2년(1624)에 설립되었다.<sup>116)</sup> 경기선혜청에 이어 두 번째로 이르게 설립된 소속청이다. 숙종 34년(1708)에 설립된 해서청은 영조 34년(1758)에 강원청에 합설된다. 인조가 반정으로 왕위에 오른 후, 조정에서는 이원익과 조익을 중심으로 대동법의 확대 시행 논의가 활발히 전개되었고, 반정의 명분을 쌓고 민심을 회복하기 위한 조치로서도 대동법의 확대시행이 정책적으로 필요했다 아울러 중앙의 경비 절감 노력은 인조로서도 외면할 수 없었기 때문에 순차적으로 강원·충청·전라·경상 지역의 전결 실수 조사를 위해 재성청(裁省廳)을 설치하고 작미사목(作米事目)을 작성케 하였는데, 임진왜란 이후 지력이 회복되지 못한 경상도를 제외하고 삼도대동법이 논의되었다. 그러나 1623년 삼도대동법(강원·호서·호남)은 실제 반대동(半大同)으로 운영되면서 이원익의 주청으로 폐지되었으며, 강원청의 신설로 마무리되었던 것이다.<sup>117)</sup>

한편 강원도는 삼남지역에 비해 전결수가 적어, 대동청을 설립하는 것은 작미의 규모나 공물의 안정적 확보의 측면에서 큰 효과를 기대할 수 없었다. 다만 조정에서는 강원청에서 거두어들인 대동미는 결당 16두(斗)로 정하였는데, 이는 전결 규모가 가장 큰 호남보다 3두(斗) 높은 수치였다. 강원청은 원래 호조의 속아문으로 인경궁터에 위치하였는데, 호서지역의 대동법이 시행된 후 모두 한 청사 내로 이전되어 송례문 근처의 선혜청 산하에 위치하였다. 선혜청 내부에는 낭청과 하급서리들은 경기청 계열과 강원청 계열로 업무를 나누어 처리하였다.<sup>118)</sup> 1887년에 작성된 19세기 후반의 자료이기는 하지만, 강원청사례(江原廳事例)의 각양상하조(各樣上下條)를 살펴보면 비정기적으로 지출하는 항목들을 살펴볼 수 있는데 이 가운데 다음과 같은 항목을 주목해 볼 필요가 있다.

9번째 항목, 봉상시(奉常寺), 사도시(司隲寺)의 소선(素膳)에 쓰는 명태(太)는 안협(安峽)의 황태(黃太)로 내어준다.

116) 최주희, 『조선후기 선혜청의 운영과 중앙재정구조의 변화-재정기구의 합설과 지출정비 과정을 중심으로-』, 고려대학교 박사학위논문, 2014. pp.17~18.

117) 최주희 위의 글. pp.45~47.

118) 최주희 위글 글. 낭청 4원 중 2원은 경기·상평·진흥·영남청의 일, 다른 2원이 강원·호서·호남·해서청을 겸찰하게 하였다. 애초에 경기청은 상평청에 병설되었고, 인조대 강원청은 호조의 속아문으로 인경궁터에 설치되었다. 호서대동법이 시행된 후 모두 한 청사 내로 이전되기는 하였지만, 낭청과 하급서리들은 경기청 계열과 강원청 계열로 업무를 나누어 처리하고 있었다. pp.75.

10번째 항목, 원주(原州)의 진상선(進上船)에 대한 개조가(改造價)와, 개삭가(改槩價)는 그 연한에 따라 내어준다.

19세기 말 강원도의 이천군 안협의 산간지역에서 명태를 말려 만드는 황태를 어느 정도 수량으로 확보할 수는 없다. 다만 이미 1867년의 실록의 기록에서는 강원도로 파견된 암행어사의 단자를 통해 안협에서 진공할 황태를 대납(代納)하게 해달라는 요청이 있었다. 한편, 원주로부터 진상에 대해서는 진상선이 활용되었음을 알 수 있는데 이를 통해 조선후기 수로를 통한 지역 물산의 중앙으로의 유통이 활발하게 이루어지고 있었음을 유추해 볼 수 있다. 실제 후술할 바와 같이 조선전기에 활발하게 운영되었던 한강 수계를 이용한 관창들이 폐지되었음에도 불구하고 지방의 대동법의 시행과 함께 공인(貢人)을 통해서 물류의 유통이 활발하게 이루어졌던 것으로 보인다.

### 3. 육로와 수로를 통해 본 강원지역의 특수성

앞서 살펴본 강원도의 길은 기본적으로 육로를 통해 살펴본 것이었다. 그러나 조선 시대 길을 통한 유통과 물자와 사람의 이동은 비단 육로로만 이루어진 것은 아니었다. 강원도는 한강의 가장 큰 2개의 지류인 북한강과 남한강이 지나는 곳으로 강원도에서는 일찍부터 육로와 함께 수로가 함께 강원도와 중앙을 그리고 강원도의 지역과 지역을 이어주었다. 한강의 지류를 이용한 물길은 고려시대부터 활용되어 왔다. 지방의 물산을 중앙으로 집중시킬 수 있는 수운제도는 단순히 해안 바닷길만 사용된 것이 아니라 내륙의 강과 하천을 따라 이용된 물길이 활용되었다. 조선전기에는 대표적으로 삼남 지방의 물산이 충주로 모이기도 하였다. 강원도에는 원주의 흥원창, 춘천의 소양강창이 존재하였다. 그러나 조선후기 조세제도의 변화에 따라 조창이 폐지되었는데, 이는 지형적으로 육지의 수창을 유지하기에 어려운 현실도 반영되었다.

기본적으로 한강유역은 행정구역상 경기도의 대부분과 충청북도의 동북부, 경상북도의 극소지역과 함께 강원도 영서지방의 중·남부, 영동지방의 강릉·삼척 땅의 일부가 포함된다.<sup>119)</sup>

<표 Ⅲ-2> 3대(大) 하천 수로의 강수량, 유출량, 경사도

하천명	가항수로(可航水路) (Km)	연평균 강수량 (mm)	유출		경사도(1/10,000)			
			유출량	유출률	상류	중류	하류	평균
한강	669	1,078	563	53.2	34	9	2	15
낙동강	410	1,012	483	46.6	46	2	1	17
금강	126	1,052	498	45.8	24	4	2	10

자료: 조선총독부, 1923, 『朝鮮의河川』, p.113

두물머리[양수리]에서 남한강과 북한강이 만나서 흐르게 되는 한강의 본류 구간은 하폭이 넓고 유량이 풍부해 수운에 큰 장애가 없었다. 또한 조선시대에는 김포하구의 바닷물이 마포구간까지 유입되어 바닷길을 통해 해선의 출입이 가능하였기 때문에 남해안과 서해안을 따라 올라오는 조운선이 따로 강선을 이용하지 않고 직접 경창까지 물류를 이동시킬 수 있었다. 그런데 이러한 한강수계를 이용하는데 핵심이자 문제는 바로 수로를 이용할 수 있는 수심의 계절성이었다.

여름철 강수량이 높아짐에 따라 수운을 이용할 수 있는 수심을 확보할 수 있는 계절이 되지만, 집중호우 시에는 물살의 변동과 바람 때문에 오히려 수로를 이용할 수 없게 되기도 하였다. 또한 한강 일대의 풍부한 강수량에 비해 강수의 유출량과 유출률이 높아서 선박의 통행이 가능한 수심의 유지가 불안정한 것이 사실이다. 더구나 조선 전체의 하천의 특징이기도 한 수심이 깊은 곳과 얇은 곳이 반복되어 나타나기 때문에 실제의 선박을 이동한 길의 이용에서는 얇은 여울을 어떻게 통과하는가가 가장 중요하였다. 계절적으로 강원도를 통과하는 한강수계는 동결되기 때문에, 수운이 정지되었다. 그리고 해빙기가 다가오는 음력 2~3월경부터는 상류에서 하류로 목재가 뗏목형태로 운반되었다.

하천의 퇴적작용으로 형성된 하류지역의 충적지, 그리고 지질구조선과 하천의 침식작용에 의해 형성된 상류지역의 하곡은 취락입지 뿐 아니라 육로의 발달과도 밀접한 관계가 있다. 왜냐하면 하류부의 충적지는 비록 우회하거나 유실되는 경우가 있더라도 기

119) 직접적으로 한강의 지류가 흐르지는 않지만 범한강유역권에 속하는 지역으로 강릉과 청주가 포함되기도 한다.

복이 거의 없기 때문에 특별한 노력 없이 쉽게 육로로 개발할 수 있으며, 상류의 골짜기는 이미 직선형으로 패여 있기 때문에 주변에서 고도가 낮고 기복도 적어 육로가 놓일 수 있는 거의 유일한 지형이기 때문이다.<sup>120)</sup>

한편 앞서 언급한 육로와 수로는 북한강 중류와 상류의 하천 흐름과 육로방향과 한북정맥과 거의 일치한다. 북한강 수계의 양구 - 춘천 - 가평 - 평구로 이어지고, 인제 - 홍천 - 광탄 - 양근으로 이어지는 선상이 바로 그것이다. 남한강에서도 정선에서부터 양근까지의 방향이 남한강 수로와 산맥이 나란히 놓인 것은 육로가 지질 구조상 주로 하곡을 따라 자연스럽게 형성되기 때문이다.

아울러 지형적인 특징과 배경에 영향을 받았던 육로와 함께 궤를 같이 하는 것이 또 하나 있는데 조선후기 봉수로이다. 고려시대로부터 이어지는 봉수는 역원제도가 군사적 역할을 더해 정치, 행정적인 면을 담당하고 있었던데 반해 군사적 목적의 연락체계로서만 역할과 기능 담당했기 때문에 국내의 정세에 따라 편성과 구성에 영향을 받았다. 기존의 연구에 따르면, 조선시대의 봉수제도는 전국에 5개의 봉수망이 조직되었다고 한다.<sup>121)</sup> 제 1거(炬)는 함경도와 강원도의 봉수로, 제 2거(炬)는 경상도의 봉수로, 제 3거(炬)는 평안도의 봉수로 제 4거(炬)는 평안도와 황해도의 해안가의 봉수로 제 5거(炬)는 충청도와 전라도로부터 한양으로 연결되는 봉수로망이 유지되었다고 한다. 각 지역의 봉수망은 조선후기로 갈수록 중요성이 낮아졌다고 하는데, 특이할 점은 강원도의 봉수노선이 바로 험준한 고산준령의 꼭대기가 아니라 한양으로부터 함경도를 잇는 역로와 유사한 방향으로 구축되었던 점이다. 이는 지형적으로 동북-서남 방향으로 수로와 육로의 방향성과 매우 유사하다.

조선후기 국가의 주도로 운영되었던 창(倉)들이 폐지되었지만, 공인(貢人)과 상인들을 중심으로 조선후기 유통의 발달과 동시에 수로가 활발히 이용되었던 것으로 보인다. 실제로 앞선 홍명일의 『관동일기』의 가운데서는 당시 강원도 소양강을 통한 수운이 조선후기에도 이어지고 있음을 알 수 있다.

인제(麟蹄)의 영남(永男)이 공물로 바치는 재목을 소양강에 운반해 왔다고 고하기에 곧바로 윤정우에게 표식을 붙이도록 하였다.

120) 김종혁, 『조선후기 한강유역의 교통로와 시장』, 고려대학교 대학원 박사학위 논문, 2001.

121) 김경추, 「조선시대 봉수체제와 입지에 관한 연구: 강원도를 중심으로」, 『국토지리학회지』 Vol.35-3, 2001.

조선후기의 물길을 이용했던 사례를 잘 보여주는 것은 조선말기에 조선을 찾았던 영국 지리학자였던 이사벨라 버드 비숍(Isabella Bird Bishop, 1831~1904) 여사가 나룻배를 타고 한강을 거슬러 올랐던 경험을 통해서도 잘 볼 수 있다. 비숍여사의 여행기에는 당시 북한강을 통한 수운의 활성화가 어느 정도였는지를 유추해 볼 수 있는 대목이 다수 등장하고 있다.

온갖 잡동사니가 배 위 10피트까지 쌓여 있었고, 장작이 배 밖으로 4피트 까지 빠져 나왔으며, 거대한 뗏목들이 물이 불기만을 기다리고 있었다. 배들이 건조되고 있었고, 조선의 중부지방에서 다양 산출되는 칩닝쿨로 만든 견인용 밧줄의 많은 양이 운송을 기다리고 있었다.

Junks loaded 10 feet above their gunwales, as well as 4 feet outside of them with firewood, and large rafts were waiting for the water to rise. Boats were being built and great quantities of the strong rope used for towing and other purposes, which is made from a "creeper" which grows profusely in Central Korea, were awaiting water carriage.

비숍 여사 스스로가 강원도 금강산과 동해안을 유람하기 이전에 한양을 포함하여 조선의 각지를 둘러보았는데, 그가 주목했던 것은 한강이었다. 한강 하구를 이용하는 해운과 남한강과 북한강의 상류를 거슬러 올라가는 수운에 대해 상세한 조사를 위해 유람 겸 답사를 행하게 되었다. 수개월에 걸쳐 그녀는 배를 수배하여 남한강 수계를 이용하여 단양까지 북한강 수계를 이용해서 인제까지 강을 거슬러 올라가며 강을 중심으로 한 지리와 지형 그리고 사회문화적인 면면들을 기록하였다.

북쪽 지류 역시 강원도의 금강산에서 발원하여 98마일 정도 험난한 하류를 지나게 되며 서울에서 이틀 걸리는 거리쯤에서 규모가 한층 큰 남쪽 지류와 합류한다. 이 강이 지나는 지방의 대부분의 마을에는 인구가 조밀하고 농지가 비옥했다. 강 연안의 언덕에는 장작이나 숯은 물론 많은 목재가 양산되어 서울로 공급된다. 목재는 매우 특이한 뗏목의 형태로 엮어 강물이 최고 수위에 이르렀을 때 하류 쪽으로 흘러가지만, 급류에 휘말려 파손을 입을 때가 비일비재하다.

This north branch also rises in the Keum-kang San or Diamond Mountain in the province of Kong-won, and after a turbulent course of about 98 miles unites with the southern and larger branch of the Han about two days' journey from Seoul. For a considerable distance the country which it drains is populous and well cultivated, and the hills of its higher reaches provide much of the timber which is used in Seoul, as well as a large proportion of the firewood and charcoal. The timber is made up into very peculiar rafts, which come down at high water, but even then are frequently demolished in the rapids.

위와 같이 한강을 이용한 수로를 소개하고 있지만, 그녀 스스로도 한강의 수계는 불안정하고 너울이 많기 때문에 4계절 수로를 이용하기에는 부적합하다고 하고 있다. 그러나 앞서 한강의 포구를 이용한 상업의 발전을 매우 고무적으로 평가하였고, 강원도가 가지는 산세의 험함과 같은 지형적 불리함에도 불구하고 수로의 이용을 매우 합리적이고 효율적인 시스템이라 평하였다.

물론 강원도를 통과하는 수계가 남한강과 북한강만이 있는 것은 아니다. 강원도를 관통하는 수계로 임진강과 한탄강이 존재한다. 우선 임진강의 경우 한강 본류와 합쳐지는 강으로 지리적으로 한강의 한 지류이기도 하다. 임진강은 함경도 법동 용포리의 두류산에서 발원하여 강원도의 이천과 철원을 돌아 연천에서 한탄강과 합쳐져 파주의 탄현지역에서 한강과 합쳐진다. 한탄강의 경우 조선시대에는 한탄강이란 이름은 없었고 구간에 따라 광탄(廣灘), 당탄(塘灘), 체천(砌川), 마흘천(磨訖川), 대탄(大灘)이라 불렀다.<sup>122)</sup> 그런데 한탄강의 경우 수심의 고저차가 심하고 강폭이 좁으며 유속이 빠른 구간이 많기 때문에 수운으로 활용되기는 힘들었다.

122) 발원지인 장암산부터 쌍령(雙嶺)에서 발원하는 부소천(釜沼川)이 합류하는 회양군(淮陽郡) 난곡면(蘭谷面) 낭하리(浪下里)까지의 연장은 41km가 광탄(廣灘)이다. 낭하리에서 내려오는 본류와 김화의 불정산(佛頂山)에서 발원하여 철원읍 갈말읍 정연리(亭淵里) 앞의 당구미 아우라지에 남대천(南大川)이 합류하는 지점까지의 22km구간을 당탄이라 한다. 체천은 한탄강 양 옆의 현무암 절벽이 무덤 앞에 놓이는 석돌(砌石)과 같다하여 붙여진 이름이다. 당구미에서 포천군 영북면 자일리의 화적연(禾積淵=벧날가리소)까지의 명칭이다. 연장은 35km이다. 화적연에서 포천군 이동면의 백운산(白雲山)에서 발원하는 영평천(永平川)이 합류하는 전곡읍 신답리 아우라지까지의 연장 25km 구간을 마흘천이라 한다. 대탄은 신답리 아우라지에서 임진강에 합류하는 군남면 남계리 도감포까지의 옛 이름으로 '한여울'이라는 순우리말로도 불리고 있다. (주)브랜드아큐멘, 『접경지역 한탄강 인문자원 발굴 보고서』, 행정자치부, 2015. p.26 참조



가며 함경도로 이어진 길을 이용하진 않았을까 추측된다. 조선후기 강원도 임진강 수계에 대한 연구나 자료의 발굴이 진행되지 않았지만 향후 강원도와 중앙을 잇는 길에서의 사람과 물자의 이동에 대해서는 육로만이 아니라 수로의 활용이 어떻게 이루어졌는지 함께 살펴보는 것이 역사적 현실에 좀 더 가까이 다가가는 길이라 생각한다.

다음 장에서는 강원도의 사회문화적인 활용에 대해 살펴보고자 한다. 우선 조선후기에 기록되었던 다양한 유람기를 살펴보고 비숍여사로 대표되는 외국인에 개방된 조선과 강원도의 여정을 통해 당대의 사회상을 살펴보고자 한다. 비숍 여사의 여정에는 무미건조한 답사기가 아니라 강원도를 포함하여 조선에 대해 당시의 인류학적인 관점으로 보이는 매우 객관적이지만 자세한 정보와 함께 조선의 처한 현실에 대한 다양한 감정을 엿볼 수 있기 때문이다.



## IV. 조선후기 강원도 길을 통해 본 사회문화적 특징과 양상

### 1. 조선후기 금강산과 동해안 유람의 양상

금강산 유람은 조선시대 이후로 조선 8도의 남녀노소 그리고 신분에 상관없이 모두가 일생동안 누리고자 하였던 것으로 알려져 있었다. 신분별, 성별, 지역별로 금강산을 유람했던 몇몇 사례를 살펴보면 금강산의 유람이 단지 당대 양반이라고 하는 상층계급에 국한된 것만은 아니었다. 실제로 금강산을 여행하였던 비숍 여사에 따르면 금강산의 4대 사찰에는 많은 여성, 아이, 장애인 등등의 소외계층들이 종교적인 이유로 모여들고 있다고 보고하고 있었다.

현재 우리가 알 수 있는 강원도를 유람한 대다수 인물들은 단연 사대부 계층의 수가 압도적이라고 할 수 있다. 이들의 유람은 그들이 남긴 시(詩)·기(記)와 같은 유람기가 개인 문집 등을 통해 확인할 수 있기 때문에 관련 기록이 부족한 일반 민들에 비해 그 흔적들을 찾기가 용이하다. 이상균의 논문에서 정리한 1,101개의 조선시대 국내 산수유기(山水遊記) 중 213개는 강원도 관련(동일 기록물에서 다루는 복수의 지역 중 강원도가 내포된 경우를 포함)의 기록물이다. 이는 전체의 약 19.2%로 경상도(강원도와 같은 조건)의 408개(37.1%)에 이어 두 번째로 많은 수이다. 강원도 유람기 중 17세기 이후의 인물이 쓴 유람기는 167개이다.<sup>123)</sup>

123) 이상균, 『조선시대 유람문화 연구』, 강원대학교대학원 박사학위논문, 2013, pp.249~287의 [附錄] 참고. 덧붙여 부록의 일람표에 따르면, 전체 1,101개의 산수유기 중 (순수) 경상도 지역 관련 기록은 395개, 강원도 203개, 충청도 116개, 경기도 93개, 전라도 84개, 서울 77개, 황해도 47개, 평안도, 37개, 함경도 23개, 제주 6개, 경상도·전라도 4개, 경상도·충청도 3개, 전국 2개, 강원도·경상도 2개, 이하 강원도·경기도, 강원도·충청도,

강원도 유람기 중에서도 가장 많이 발견되는 것은 금강산 유람기이다. 위에서 언급한 조선후기 강원도 산수유기 167개 중 81개의 기록은 오로지 금강산을 대상으로 작성되었다. 금강산은 한국의 삼신산(三神山)<sup>124</sup> 중의 하나로 일 년에 수천 명의 유람객이 찾는<sup>125</sup> 조선시대의 대표적 명승지였다. 조선시대를 통틀어 금강산만을 대상으로 한 기록은 100건이 넘는데, 지금까지 전해져 오는 조선시대 산수유기 중 관련 기록이 100건이 넘는 산은 금강산이 유일하다.<sup>126</sup>

비단 조선인뿐만 아니라 외국에도 금강산의 명성은 잘 알려져 있어 중국, 혹은 일본에서 온 사신들이 유람한 기록도 『조선왕조실록』에서 찾아볼 수 있다.<sup>127</sup> 그러나 모두 조선전기의 기록으로, 후기에 들어와서는 외국의 사신이 금강산을 유람한 사례는 찾아볼 수 없다. 그 원인은 성종대 일본 승려 양지(仰止)가 금강산 유람을 요청했을 때 조정 대신들의 반대로 무산된 이야기를 통해 유추할 수 있다. 당시 조정의 대신들은 다른 나라 사람에게 내지(內地)를 보게 하는 것이 불가하다는 이유로 양지는 금강산에 가지 못하였는데,<sup>128</sup> 이와 같은 이유로 청의 사신들 또한 국내 여행이 제한되었으리라 짐작된다. 조선후기의 외인(外人)들의 금강산 관련 유람기를 확인할 수 없는 것은 조선전기의 명나라와는 달리 조선후기에 관계를 맺은 청나라와 일본은 조선에게 있어 ‘외국의 사람(異國之人)’으로, ‘이국지인’에게 내지를 보여줄 수 없는 방침<sup>129</sup>에 따른 결과라

강원도·함경도, 경기도·서울, 경기도·황해, 전라도·충청도, 강원도·경기도·충청도, 강원도·경상도·전라도, 강원도·경상도·전라도·충청도 각 1개가 있다. 이는 연구자가 조사한 것으로서 빠진 기록들이 존재할 가능성이 있지만, 대략의 수치를 비교하는데 유효하다.

124) 삼신산(三神山)은 본래 중국 발해만의 불로장생의 약이 있다는 3개의 산(蓬萊山·方丈山·瀛洲山)을 이르는 말인데, 한국에서 삼신산은 금강산과 지리산, 한라산을 지칭하기도 한다.

125) 趙榮祐, 『觀我齋稿』 권2, 序 「送李令君敬日躋 赴淮陽序」. “今遊金剛者, 計一歲中合四方之人, 固不下數千百.”

126) 이상균, 2013, 위의 논문, pp.18~20.

127) 『조선왕조실록』에 따르면 명나라 사신으로는 태종대에는 2(1402)년에는 환관 溫全, 3(1403)년에는 환관 黃儼·曹天寶과 문신 高得이, 8(1408)년에는 환관 黃儼·田嘉禾·海壽·奇原과 문신 陳敬이 다녀갔고, 세종대에는 9(1427)년에 환관 昌盛·白彦이, 14(1432)년에는 환관 張定安과 일전에도 방문했던 昌盛이 재방문하였으며, 세조대에는 14(1468)년에 환관 金輔과 姜玉이, 예종 1(1469)년에는 환관 崔安·鄭同·沈繪가, 연산군 9(1503)년에는 환관 李珍과 세조대에도 기록된 金輔가 유람하였다고 기록되어 있다. 또 일본의 사신으로는 세종 2(1420)년 가을에 일본국왕의 사신으로 왔던 승려 文溪와 단종 2(1454)년에는 대마도의 사신으로 온 승려 觀喜가 금강산을 유람했다.

128) 『成宗實錄』 권184, 16년 10월 壬寅; 권184, 16년 10월 丙午; 권185, 16년 11월 戊申; 권185, 16년 11월 己酉.

129) 『成宗實錄』 권184, 16년 10월 壬寅. “參議權仲麟啓曰, 仰止和尚欲觀金剛山, 臣意以爲異國之人不可使觀內地.”

볼 수 있다. 이상균은 이에 대해 인조대의 반청감정으로 인해 조선에서는 청나라 사신에 대한 예우와 수행에 적극적이지 않았다고 해석한다.<sup>130)</sup> 즉, 비록 조선은 청과 사대 관계를 맺게 되었지만, 두 번의 전쟁(1627·1636)으로 인해 청에 대한 감정이 좋지 않았으며, 명과는 달리 청을 진정한 중화의 계승자로 인정하지 않았다. 이 때문에 청 사신의 유람은 매우 드물었고, 그마저도 한강에 한정되었다.

서울에서 금강산으로 향하는 여정은 대개 경흥로(慶興路)를 이용하였다.<sup>131)</sup> 조선시대의 주요 간선로는 18세기 여암 신경준(申景濬)에 의해 기록상으로는 처음 순번이 매겨졌다. 간선로들은 사행지로(使行之路)였던 서북쪽으로는 의주(義州)를 첫 번째 대로(京城西北抵義州路第一)로 하여 시계방향으로 각 극점(東北·西北·東·東南·西南·西北·西)으로 향하고 있었다. 이 대로들은 자료마다 개수의 차이는 있지만, 어느 자료에서나 경흥로는 두 번째 대로(京城東北抵慶興路第二)로 파악되었다. 이 대로들은 각 지점까지의 최단 경로를 이은 것인데, 그 이용도가 높음에 따라 대로로써 인식된 것이다.<sup>132)</sup> 사대부의 금강산 유람은 주로 말을 이용하여 여행되었다. 공적인 목적 도중에 금강산 유람을 한 경우에는 역에서 말을 갈아타는 경우가 종종 있었는데,<sup>133)</sup> 사적으로 여행하는 사대부들은 주로 한 마리의 말로 유람을 마쳤다. 또 말을 타고 다니기 곤란한 금강산 안에서는 도보로 다녔다. 조선후기가 되면 남여(藍輿)의 사용이 일반화 되면서 사찰마다 구역을 정해 남여의 운반을 담당하였으며, 주로 승려들에 의해 메어지게 되었다.<sup>134)</sup>

금강산을 유람하면서 관동팔경을 함께 여정에 넣는 것은 조선시대 관동 여행의 관례이기도 했다. 이상균에 따르면 이 여정은 산수유람을 꿈꾸던 당시 사람들은 이를 최고로 삼았다고 한다.<sup>135)</sup> 17세기 이후의 문헌에서는 발견되는 한 19개의 관동팔경 관련 기록이 보인다. 그 중 2개의 기록<sup>136)</sup>에서는 관동팔경이 아닌 영동팔경(嶺東八境)이라는

130) 이상균, 2013, 위의 논문, p.171. 기록에 따르면 소현세자를 배행한 오목도(梧木道)가 한강을 유람하였는데, 이는 백악(白嶽)과 남산(南山)을 요청했는데 거절됨에 따라 한강에 한정하여 유람을 허가한 것으로 보인다(『仁祖實錄』 권40, 3월 壬辰).

131) 정치영, 「금강산 유산기를 통해 본 조선시대 사대부들의 여행 관행」, 『문화역사지리』 15(3), 2003, p.25.

132) 순번으로 매겨진 대로는 신경준의 6대로에서 점차 10로까지 확대되는데, 이는 새로운 대로가 설치된 것이 아니라, 기존에 이용되던 길들의 중요도가 높아짐에 따라 기존의 중시되지 않던 길들이 대로로써 인식이 변화됨을 의미한다. 바꾸어 말하면 처음부터 대로로 지정된 간선로는 이용도와 지명도에 있어 중요하였다고 볼 수 있다.

133) 李廷龜, 『月沙集』 권38, 記下 「遊金剛山記」; 朴聖源, 『謙齋集』, 「金剛錄」.

134) 鄭擘, 『守夢集』 권3, 雜著 「金剛錄」; 趙弼鑑, 『瞻猗軒遺稿』 권2, 「東行日記」.

135) 이상균, 2013, 위의 논문, p.35.

136) 金弘郁, 『鶴洲集』 권9, 序 「送黃承旨中允蒙宥還平海序」; 李海朝, 『鳴巖集』 권4, 詩 「峴山三十詠」.

말이 보이는데, 관동팔경이라 지칭되는 곳들<sup>137)</sup>이 대부분 동해안을 따라 자리하고 있으며 모두 영동에 위치하고 있기 때문에 혼용된 것으로 보인다.<sup>138)</sup>

조선후기 사대부 강원도 유람의 구체적인 사례로써, 경상도 단성의 김인섭이라는 인물의 금강산 유람을 살펴보고자 한다. 김인섭은 19세기 경상도 단성현에서 태어나 20세가 되던 1846년 문과에 급제하여 승정원(承政院) 가주서(假注書)라는 관직으로부터 1858년까지 두루 중앙관직을 거쳤다. 1858년 고향인 단성으로 낙향 이후에는 재지사족으로서 향촌에 깊숙이 관여하였다. 무엇보다 그는 오늘날 진주민란으로 대표되는 1860년대 민란의 시대를 열었던 단성민란의 주모자였다. 아버지 김령(金纘)과 함께 중앙의 정치적 철학적 이데올로기였던 성리학적 민본 사상이 지방에서 구현되길 바랐고, 이는 많은 일반민들의 호응을 얻었고 19세기 이후로 중앙출신 지방관과 읍치의 향리와의 결탁을 통한 비리를 탄핵하고자 했던 것이다.

민란을 주도했던 김인섭이지만, 그는 중앙으로부터 큰 별을 받지 않았고 오히려 1864년 사헌부 지평에 임명된 것으로부터 시작하여 사헌부 장령, 사간원 헌납 등 여러 관직에 제수 되었지만, 중앙으로 나가지 않고 향촌에서 사족으로서 다양한 역할을 담당하였다. 그가 별 대신 여러 관직을 제수 받았던 것은 결국 민란의 성격이 반국가적이거나 계층문제가 아니었음을 알 수 있고 현실에서는 중앙은 물론 지방에서도 원리와 이념에 걸맞는 행정과 재정이 필요했던 것이란 것을 알 수 있다.

그러나 1867년 그는 탄핵을 경상우도 암행어사에게 탄핵을 받게 된다. 무단토호로 지목당했는데, 그가 무단토호로 몰린 것은 몇 해 전 민란을 통해 쌓인 악연 때문이었다. 1867년 경상우도 암행어사는 박선수(朴瑄壽)라는 인물이었었는데, 그의 형이 박규수였다. 박규수는 1862년 당시 경상도 각지의 민란을 수습하기 위해 중앙에서 파견된 안핵사였는데, 김인섭을 비롯하여 안동권 사족들이 안핵사를 탄핵하고자 상소문을 올렸다. 이에 박규수는 중앙으로 소환 당하게 되었는데, 이때의 일이 빌미가 되었던 것이다.<sup>139)</sup>

1867년 8월 그의 나이 41세에 대구 감영으로 출두하여 조사를 받고 그 결과 강원도

137) 관동팔경이라 칭해지는 명승들은 개별 문헌마다 대동소이한데, 위에서 제시한 19개의 문헌과 17세기 이전의 관동팔경 언급 문헌들에서 관동팔경이라 말해지는 곳들은 모두 14개로, 각각 경포대(鏡浦臺), 낙산사(洛山寺), 만경대(萬景臺), 망양정(望洋亭), 사선정(四仙亭), 삼일포(三日浦), 시중대(侍中臺), 영랑호(永郎湖), 월송정(月松亭), 죽서루(竹西樓), 청간정(淸澗亭), 총석정(叢石亭), 청초호(靑草湖)이다.

138) 이상균, 2013, 위의 논문, p.33.

139) 안승환, 『19세기 단성 재지사족 김인섭의 사회관계망』 성균관대학교 일반대학원 석사학위논문 2018.

유배가 확정되었다. 그런데 그는 이미 자신이 박선수에 의해 정치적인 탄핵을 받게 될 것이라고 예상하고 있었다고 한다. 그의 일기를 통해 보면, 1년 전 박규수의 동생이 공공연하게 김인섭을 어떻게든 손을 봐줄 것이란 것을 지인을 통해 들었다고 한다. 그럼에도 불구하고 김인섭은 별다른 조치를 취하지 않고 3가지 죄를 얻어 귀양을 가게 되었던 것이다.

1867년 8월 4일 오늘날 경상남도 산청군인 경상도 단성현을 출발 대구에 도착하여 9일까지 대구에 머무르면서 조사를 받았다. 이후 8월 10일부터 본격적인 귀양길에 오르게 되었다. 9월 1일 고성에 도착하는 총 1,230여리의 귀양의 루트는 다음과 같다.

대구(大邱) - 칠곡(漆谷) - 인동(仁同) - 선산<sup>140</sup> - 상림역(上林驛) - 의성(義城)  
 - 안동(安東), 대평(大坪) - 영양(英陽) - 울진(蔚珍) - 삼척(三陟) - 강릉(江陵)  
 - 양양(襄陽) - 간성(干城) - 고성(高城)

김인섭은 강원도 고성과 통천으로 귀양을 가진 1년 3개월 만에 풀려나게 된다. 유배 생활을 마친 그는 곧장 집인 단성으로 가지 않고 한양으로 향했다. 1867년 11월 13일부터 19일까지 강원도 통천에서부터 한양으로 일정은 다음과 같다.

통천(通川) - 추지령(楸地嶺) - 금강산(金剛山) - 회양(淮陽), 단발령(斷髮令), 창도역(昌道驛) - 금성(金城) - 김화(金化), 은계도(銀溪道) - 철원(鐵原) - 양문역(梁文驛) - 포천(抱川) - 양주(楊州) - 의정부(議政府) - 한양(漢陽), 낙산(落山) - 혜화문(惠化門) - 반촌(班村)

140) 1867년 8월 15일 대구에서부터 강원도 고성을 향해 귀양길에 오르던 그가 고향에 있는 종형(從兄)들에게 남긴 편지가 전해지고 있다. 앞서서 노비인 달노(達奴)를 통해 받은 여러 형님들에게 보내는 답장인데, 자신은 현재 선산(善山)의 장천(將川) 시장을 지나고 있으며 아직 700리를 더 가야한다고 하였다. 편지의 주요 내용은 고향에서 자신을 위해 이미 소를 판돈 20냥을 받았는데 다시 물레방아를 판다는데 자신은 죽어도 여한이 없지만 남아 있는 열 명의 식구들의 생계를 위해 팔지 말 것을 당부하고 있다. 따라서 빚쟁이에게 귀양을 다녀와서 꼭 갚을 것이란 이야기를 전해 다라른 내용과 어머니를 돌봐 달라는 부탁이 서간에 담겨 있다.

‘疏上 達奴之來 伏承兪兄主手疏 伏慰伏慰 罪從弟 今艱到善山地將川市寸寸前去 前頭尚七百里在 獲罪明時 此何貌樣痛泣痛泣 第伏聞 賣牛償二十金 又方擬賣 水碓云 吾得罪者 死不足惜 家中十口 其將 必置餓死之地乎 誰爲不仁 乃出此言也 可恨可恨 營償二十兩 債主 持吾書 似下去矣 若無 辦出之道 以待吾解配 後必報乃已之意 分付逐去 勿生賣 碓計也 切望切望 吾則來頭事 未知如何 千里無人之地 手無分錢 又無寒具 何以料生乎 人事可歎可歎 母氏病患必深矣 請兄主間種種下告 以慰心懷 千萬千萬 許金海丈 又作配所之行 爲世道歎歎不已 餘不次上 丁卯八月十五日 罪從弟 麟燮 疏上 沙月宅 中村宅 花木宅 大田宅 安동대학교 박물관 소장

김인섭은 한양에서 금강산을 간 것이 아니라 단성에서 고성·통천으로 유배를 갔다 풀려나면서 한양으로 가는 길에 유람을 한 것으로 보인다. 그는 먼저 통청의 총석정(叢石亭)<sup>141</sup>)을 유람하였는데, 1868년 3월 26일 현(現) 강원도 통천군 고저읍 총석리에 있는 누각인 총석정에 올랐다. 조선시대 전반에 걸쳐 금강산과 동해안을 유람하는 이들이 빠지지 않고 찾았던 총석정은 김인섭이 오를 시점에는 비바람을 겪으면서 기울어지고 위태롭게 기둥이 받치고 있었다고 한다. 그러나 그 역시 풍경이 주는 감취는 정신과 눈을 사로잡았다고 한다. 유람은 흡곡현감(歙谷縣監) 박승현(朴承顯)과 여러 자신과 처지가 비슷한 귀양 온 이들과 함께 하였다. 총석정 가운데서도 가운데 부분 네 개의 총석이 나란히 서 있는 부분이 그의 마음을 사로잡았는데, 그 정취에 대해서 다음과 같이 기록하였다.

‘이 모두 자연의 조화로써 기묘함을 펼친 극치이자, 인간이 시기할 바가 아님을 헤아려 알 수 있다.(皆造化逞奇施巧之極. 非人所猜. 測可得也.)’

총석정을 둘러 본 이후에는 배를 타고 10리 거리의 천도(穿島)를 방문하였다. 기록에는 자연의 정취뿐만 아니라 뱃놀이와 같이 술과 음악이 있었다. 그러나 그의 유람에서 보이는 특징은 말미에 항상 자신의 귀향살이에 대한 애처로움이 남아 있다. 그는 자신의 구경이 한 낮 꿈과 같고, 갑자기 인간은 모두 끝내 어떤 시점에서 사라지는 이야기를 하면서 비애감을 느꼈다. 비단, 김인섭뿐만 아니라 귀양생활을 하면서 유람을 하는 이들의 시점으로 풍경을 묘사하는 대목에서는 자신의 처지를 여러 사물에 빗대는 경우가 왕왕 있다.

총석정을 유람한 나흘 후에 귀양살이 처의 주인(主人)인 정팽(靜倂)이 김인섭이 찾아와 유람을 권유하였다.

정팽 : 전날의 총석정 유람은 좋았습니까?

141) 총석(叢石)이란 뽕뽕이 솟아 있는 돌기둥이란 뜻이다. 지질학적으로는 육각형 내지 다각형의 단면을 가지며 수직으로 솟아 있는 형태이다. 지표상으로 분출된 용암이 식을 때 수축작용에 의해 수직의 돌기둥 모양으로 갈라지게 되어 만들어진다. 우리 나라의 대표적인 주상절리는 제주도 중문의 대포해안 주상절리대, 광주 무등산 주상절리대 경북 포항의 달전리 주상절리, 울산 북구 산하동의 강동화암 주상절리 등이 있다. 세계적으로는 영국령 북아일랜드의 자이언츠 코즈웨이(Giant's Causeway)가 대표적인 주상절리로 널리 알려져 있다.

인섭 : 평생의 유람 가운데 제일가는 장관이었습니다. 이게 다 주인 덕택이었으니, 저와 같은 하찮은 길손을 어질고 인자한 마음으로 대접해 주시는 것이 실로 과분합니다.

정팽 : 요즘은 날로 더욱 경관이 좋아지고 있습니다. 봄도 이제 다 지나가려 하니 봄을 전별(餞別)하는 유람을 해 보는 것이 어떻겠습니까?”

인섭 : 좋습니다. 좋습니다.

이에 둘은 편한 복장으로 걸어서 길을 떠났다. 둘은 덕현(德峴)에 이르러서 관음로(觀音路)를 동구(洞口)로 들어갔다. 관음사에 도착해서는 주지스님의 거처에 머무르면서 여러 스님들과 교류하고, 경치를 구경하였다. 이 관음사 행은 처음이 아니었고 앞선 작년의 10월에도 찾아와 해돋이를 구경한 적이 있다고 하였다. 관음사행을 기념하며 여정의 자초지종을 기록하여 「觀音寺餞春記」 제목을 정하여 기록하였다. 이후 금강산을 유람하고 위에서 제시한 경로를 거쳐 한양에 도착하였다.

19일부터 일주일가량 한양에 머무른 그는 귀양살이 동안 자신에게 도움을 주었던 이들과 영남 출신인사 그리고 지인들을 만났다. 겨울이 오고 있었기 때문에 그는 서둘러 길을 나섰다. 집으로의 여정에서는 가운데 천안, 청주, 문의, 옥천, 황간, 김천을 지나 오고 있는데 이는 오늘날 경부고속도로와 일치하는 루트이다. 자신의 과거 시험 준비와 중앙관료 시절의 인연이 있었던 그는 서울에서 성균관 근처에서 머물렀다가 남쪽 대문인 숭례문을 통과하고 동작나루에서 한강을 건너 집으로 향했다. 11월 26일부터 12월 6일까지 1220여리의 그의 여정은 다음과 같다.

한양(漢陽), 숭례문(崇禮門), 동작나루[銅雀渡] - 과천(果川市) - 수원(水原) - 진위(振威) - 성환(成歡) - 천안(天安) - 청주(淸州) - 문의역(文義驛) - 옥천(沃川) - 황간(黃澗) - 김산[金泉] - 성주(星州) - 고령(高靈) - 합천(陝川) - 단성(丹城)

19세기가 아니라 18세기에도 조선후기에는 소위 양반 외에도 강원도로의 유람의 사례를 찾아 볼 수 있다. 가장 먼저 정조연간에 제주도 출신 만덕의 이야기를 주목해 보고자 한다. 1785년 제주도에 극심한 가뭄이 들었다. 이에 당시 관기였던 만덕이 쌀을

구해 굶주리고 궁핍한 이들을 도왔는데 제주도에서부터 서울까지 만덕의 일이 알려지게 되었다. 이에 당시 정조는 제주목사에게 다음과 같이 주문하였다.

“노기 만덕은 그가 무엇을 구하기에 이렇게 100포(包)에 가까운 백대미(白大米)를 마련하여 굶주리고 궁핍한 사람들을 도와주는 것인가. 면천(免賤)을 해 주든지 별도로 보상해 주든지 간에 경은 그가 원하는 대로 시행해 준 뒤에 거행 상황을 장계로 보고하라.”<sup>142)</sup>

이에 만덕은 따로 소원은 없으나, 한양과 강원도의 금강산을 올라보고 싶다고 하였다<sup>143)</sup>. 이러한 만덕의 소원에 따라 당시 제주 목사였던 유사모(柳師模)는 만덕이 바라는 대로 제주에서부터 육지로 보내주었다고 급히 장계하였다. 제주목사의 장계를 살펴보면 다음과 같다.

“전 순장(巡將) 홍삼필(洪三弼)은 의기(義氣)를 발휘하여 진흙을 도왔으므로 두 고을의 수령 중에 빈자리가 나면 의망(擬望)하고, 노기 만덕은 기민(饑民)을 진흙하고 부족한 것을 구제하는 데 특별히 수고하였으니 바라는 대로 시행하라고 명하셨습니다. 신이 삼가 유지(有旨)의 내용을 홍삼필과 만덕에게 반시(頒示)하니 만덕의 소고(所告)에 ‘저는 늙고 자식도 없으니 면천(免賤)할 마음은 없고 육지로 나가고 싶을 뿐입니다.’라고 하였으므로, 그가 바라는 바에 따라 육지로 나가도록 허락해 주었습니다. 이에 연유를 급히 장계합니다.”

하였다.<sup>144)</sup>

이에 따라 중앙에서는 만덕을 역마를 활용하여 서울까지 오게 하였다. 그 해 가을 역마를 통해 서울에 당도한 그녀는 마침 한 겨울이라 출발할 수 없었다. 이에 따라 내

142) 『일성록』 정조 20년 6월 6일. ‘老妓萬德渠何所求辦, 此近百包白大米, 賙飢濟乏乎. 免賤與別般酬勞, 間卿其從願施行後, 形止狀聞事.’

143) “無所願. 願一入京都, 瞻望聖人在處, 仍入金剛山, 觀萬二千峯, 死無恨矣.”

『樊巖先生集』 卷55, 「만덕전(萬德傳)」

144) 『일성록』, 정조 20년 병진(1796) 7월 28일(신미) 該牧使狀啓以爲前巡將 洪三弼出義補賑兩邑守令中侍窠擬望老妓萬德賙飢濟乏別般酬勞依願施行事命下矣臣謹將有旨內辭意頒示洪三弼及萬德處則萬德所告內渠年老無子果無免賤之心只有出陸之願依其願許令出陸緣由馳啓



의원에 소속되어 있는 의녀를 붙여주었고 내의원에서 특별히 그녀를 돌보도록 명령을 내렸다. 아울러 봄이 오게 되어 강원도의 금강산을 출발하게 되면, 그녀의 행로를 따라 각 고을에서는 양식과 경비를 넉넉히 주는 것 또한 잊지 않고 분부하였다.<sup>145)</sup> 만덕에 대한 관심과 지원은 정조뿐만 아니라 채제공이 그녀를 위해 소전을 지었던 것을 포함하여 당시의 많은 사대부들에게 이목을 끌었다.<sup>146)</sup> 그해 매달 열리는 시문에서 만덕이 시험문제로도 나오기 까지 하였다.<sup>147)</sup>

탐라 제주의 기생에 불과한 만덕이 역마를 통해 서울에 불러오고 강원도의 금강산을 둘러보고 다시 제주도로 돌아갔던 사실에 대해 세 가지 기특함과 네 가지 희귀함이 있다고 하였다. 기적(妓籍)에 실린 몸으로서 과부로 수절한 것이 한 가지 기특함이고, 많은 돈을 기꺼이 내놓은 것이 두 가지 기특함이고, 바다의 섬에 살면서 산을 좋아함이 세 가지 기특함이다. 그리고 여자로서 중동(重瞳 겹으로 된 눈동자)이고 종의 신분으로서 역마(驛馬)의 부름을 받았고, 기생으로서 중(僧)을 시켜 가마를 메게 하였고, 외진 섬사람으로 내전(內殿)의 사랑과 선물을 받은 것이 네 가지 희귀함이라고 하였다.<sup>148)</sup>

19세기 강원도를 유람했던 대표적인 여성으로 강원도 원주 출신 김금원(金錦園)을 꼽을 수 있다. 당시 그녀는 부모님의 배려로 글을 배울 수 있었고, 부모님의 허락을 통해 금강산과 관동팔경 등의 명승을 유람하고 돌아왔다. 당시의 과정을 1850년, 『호동서략기(湖東西洛記)』라는 기행문으로 남겼다.<sup>149)</sup> 이 기행문에는 강원도 동해안의 대표적인 명승지인 삼일포와 명사십리를 거쳐, 간성 청간정, 낙산사 등의 관동팔경을 둘러

145) 『일성록』, 정조 20년 병진(1796) 11월 25일(병인) 賑廳以濟州妓萬德今朔糧資米錢題給啓敎曰散施貨累賑活飢口事聞朝廷問渠所望則不願受賞亦不願免賤所願只在於涉海上京轉見金剛云而仍值劇寒不得發向渠雖賤物義氣不愧古之烈俠開春間給糧料直充內醫院差備待令行首醫女屬之首醫各別願見金剛還送時分付治路道臣優給糧資 만덕에 대한 기사는 동일한 날짜의 실록에서도 기록되어 있다. 실록-정조 20년 병진(1796) 11월 25일(병인)

146) 『다산시문집』 제12권 「변(辨)」, ‘제주(濟州)의 기녀(妓女) 만덕(萬德)이 자기의 재산을 희사하여 진휼(賑恤)을 하고 금강산(金剛山)을 구경하겠다고 간청하므로, 역마(驛馬)로 불러서 한양(漢陽)에 오게 하였다. 만덕이 스스로, 자기의 눈은 중동(重瞳)이라고 하자, 공경(公卿)들이 서로 전하면서 이야기꺼리로 삼았다.’ 濟州妓萬德、捐貲振恤、請見金剛山、驛召至漢陽、萬德自言厥目重瞳、公卿轉相傳噪、

147) 『일성록』, 정조 20년 병진(1796, 가경) 11월 28일(기사) 四月朔親試以萬德爲傳題徐俊輔三上居首

148) ‘乙卯耽羅饑、萬德捐振之、詢其願、金剛山也、有聖旨命如願、丙辰秋、耽羅妓萬德、驛至京、越明年春、萬德回自金剛、將還其鄉、左丞相蔡公爲立小傳、敘述頗詳、余不贅、余論萬德、有三奇四稀、妓籍守寡一奇也、高貲樂施二奇也、海居樂山、三奇也、女而重瞳子、婢而被驛召、妓而令僧肩輿、絕島而受內殿寵錫、四稀也、嗟以一眇小女子、負此三奇四稀、又一大奇也、’

149) 기행문의 이름이 호동서략기인 이유는 호서, 관동, 관서 그리고 서울을 다녀 온 기행문이란 뜻으로 강원도 외에도 충청도와 의주 그리고 한양을 다녀온 기행문이 담겨 있다.

본 후 다시 설악산으로 들어가 대승폭포와 백담사, 수렴동 계곡을 유람한 사실이 담겨 있다.

## 2. 구한말 대외 개방과 강원도 사회의 특징

1876년 조선은 운요호 사건 등을 통해 일본의 압박과 세계 정세에 대한 몰이해로 인해 강화도 조약을 맺었다. 조약의 다섯 번째 조항에 따라 일본에게 경기도의 인천, 강원도의 원주, 경상도의 부산의 항구를 개방하게 되었는데 이후로 미국을 비롯하여 서구에게도 문호를 개방하게 되었다. 공식적인 문호가 개방된 이후로 조선을 찾는 이들은 대부분 제국주의 선봉이자 서구문물의 도래자라는 양면을 가지고 있는 상인, 종교인, 군인, 학자, 외교관 등등이었다.

1880년대부터 1910년 사이에 한국을 다녀간 구미인들이 한국과 관련하여 남긴 기록을 모아 정리한 것으로 『개화기 한국 관련 구미인들의 기행자료집』이 있다. 이 시기 동안 에 한국을 다녀간 구미인들은 매우 다양하다. 여기서 다양하다는 것은 일차적으로 그들의 직업과 방문동기가 단일하지 않다는 뜻이다.

이 자료집은 이들 가운데 우리나라에 널리 알려진 인물이 남긴 기록이나 자료는 제외하고, 그동안 상대적으로 주목을 받지 못했던 구미인들이 기록한 한국 관련 자료들을 집중적으로 수록하고 있다. 19세기부터 20세기 사이의 커즌(G. N. Curzon) 또는 맥켄지(Frederick. A. McKenzie)와 알렌(Horace. Allen) 등과 같이 우리나라에 널리 알려진 인물들이 남긴 자료는 대개 소개된 반면, 본 자료의 소개와 활용은 아직까지 활발하게 이루어지지 않고 있다. 무엇보다 양적으로 단편적일 뿐만 아니라, 질적으로도 당시의 조선 사회를 심도 있게 분석하지 못했다는 한계가 있다.

이러한 가운데 19세기 조선의 길을 누볐던 이들 가운데서 독특한 전력과 위치를 가진 이가 있었는데 영국출신 여성 지리학자 이사벨라 비숍이다. 이사벨라 버드 비숍은 1893년 영국의 왕립지리학회 회원이 된다. 이후 1894년부터 조선을 중심으로 일본과 러시아의 극동지역, 중국의 만주 등지에서 여행과 답사의 경험을 토대로 1897년, <Korea and Her neighbors>을 출판하였다. 그녀는 1894년 1월부터 1897년 3월까지 일본, 러시아, 중국을 오가면서 총 4차례에 걸쳐 한국을 여행하였다.<sup>150)</sup> 그녀의 기행기

를 살펴보고자 하는 이유는 첫째, 그녀가 영국의 왕립지리학회 소속인 지리학자라는 점이다. 비록 제국주의적인 저의를 실제로 가지고 있었는지는 알 수 없지만 지리학자인 그녀의 기록과 일기를 통해서 당시의 길의 현황을 3자의 입장으로 살펴볼 수 있다는 이점이 있다. 둘째, 그녀가 조선을 탐사하고 길을 누빈 시점이 역원제도가 폐지되기 직전의 상황을 알려준다는 점, 마지막으로는 그의 여행에서는 육지의 ‘길’ 뿐만 아니라 서울과 강원도 사이의 수운이 어떻게 연결되었고 어떻게 운영되었는지를 살펴볼 수 있기 때문이다. 우선 시계열적으로 그녀의 이동경로를 쫓아보도록 하자.

우선 비숍여사의 조선 여행은 크게 4부분으로 나뉜다. 1)남한강과 북한강을 이용한 경기도와 강원도 물길 여행, 2)강원도 화천에서부터 금강산을 거쳐 원산까지의 여정 3)만주와 두만강 국경 일대 4)서울 북부로부터 평양 일대까지 이르는 북부지방 여행

한강을 따라 여행을 시작한 비숍 여사의 일행은 단양에서 다시 물길을 바꾸어 북한강의 지류를 여행하였다. 오늘날의 화천군인 낭천현의 위라리[Ut-Kiri]에 이르러서 계속해서 지류를 거슬러 올라가고자 했지만, 급류가 세차고 수심이 너무 얕아서 화천군의 구만리(九萬里: Kumunio)가 수운을 이용한 이동의 끝이 되었다. 이후 한강을 따라 내려와 5주 반의 거룻배 여행을 끝내고 백귀미에서부터 육로를 시작했다고 한다. 그러나 백귀미가 정확히 어느 곳을 말하는지는 알 수 없다. 귀미(Kui-Mi)는 구미로 한자지명이 아닌 순 우리말로 바닷가나 강가의 곳이 길게 뻗고 후미지게 휘어진 곳을 뜻한다. 아마도 낭천에서부터 내려와 춘천 혹은 가평의 한 강변에서 내린 것으로 보인다.

‘백귀미’라는 마을에서부터 다음으로 지명을 확인 할 수 있는 것은 화천의 사방거리이다. 육로 여행을 하기 전 미리 말을 빌렸던 원천역으로부터 오늘날 사방거리가 있는 산양역으로의 노선으로 여행한 것으로 보인다. 여기에 도착하자 산양역 근처의 주막에서 머물렀다. 주막에서 머무르면서 그녀는 조선의 여행을 통해 주막에서의 음식과 여행 풍습에 대해서 서술하였는데, 주막에서 어떠한 음식이 나오는지, 방은 어떠한 구조와 모습인지를 상세히 묘사하고 있다.

사방거리에서 하루를 묵었던 그녀의 일행은 다음날 금강산을 위한 본격적인 여정을 시작하였다. 일행은 주파령(注坡嶺: Chyupha Pass)<sup>151)</sup>을 넘었고 서운역(瑞雲驛)이 있

150) 그녀는 한국 여행에 앞서 세계 각 지역을 여행하면서 그 경험을 토대로, 『미국에 온 영국 여인(Englishwoman in America)』(1856), 『하와이군도(The Hawaiian Archipelago)』(1875), 『일본 미답의 길(Unbeaten Tracks in Japan)』(1880), 『황금반도와 그 쪽으로 가는 길(The Golden Chersonese and the way thither)』(1883)등의 저서를 남겼다.

있던 지역으로 보이는 방평마을(芳坪: Panpyöng)<sup>152</sup>에 닿았다. 이 주파령을 넘어갈 때 그녀의 눈에 들었던 것은 성황당이였다. 조선시대 이전부터 마을 어귀나 산길의 고개에는 성황당이 있었는데 길가는 사람들의 무사안녕을 비는 곳이자 마을에 오고 가는 악운을 막고자 큰 나무 혹은 장승을 세웠다. 조선8도에는 다양한 모습의 성황당이 있었는데 강원도에서는 주로 산길의 길목이나 산마루에 작은 각을 세웠다.

이 방평마을을 지나가면서 그녀는 다음과 같은 소회를 남겼다.

이번의 여행과 몇 번의 다른 경우를 통해 나는 조선이 기억에 남을 만한 독특한 아름다움을 가지고 있는 것을 알게 되었다. 그러나 그 아름다움은 봄이나 가을에, 사람의 발길이 닿지 않는 곳에서만 발견될 수 있다. 마을은 불결하고 지저분하지만, 처마가 깊이 패어진 갈색 지붕이 과수원속이나 완만한 경사 변에, 혹은 반짝이는 냇물 독에 몰려 있는 모습을 조금 떨어져서 보면, 그 풍경에 색감과 생명력이 한층 더해지고, 독특하게 생긴 흰 옷에 갓을 쓰고 무거운 발걸음을 옮기는 남자의 모습이나 여성의 무리들이 반원을 그리듯 흔들려 가며 조심스레 걷는 모습은 어느 누구도 떨어지고 싶지 않은 모습들이다.

On that and several other occasions, I recognized that Korea has its own special beauties, which fix themselves in the memory; but they must be sought for in spring and autumn, and off the beaten track. Dirty and squalid as the villages are, at a little distance their deep-eaved brown roofs, massed among orchards, on gentle slopes, or on the banks of sparkling streams, add color and life to the scenery, and men in their queer white clothes and dress hats, with their firm tread, and bundled-up women, with a shoggling walk and long staffs, brought round with a semicircular swing at every step, are adjuncts which one would not willingly dispense with.

151) 강원도 화천군 상서면과 김화군 원남면 사이에 있는 고갯길, 주소치(注所峙) 혹은 주치(注峙)라고도 한다.  
152) 1914년 이전 까지 강원도 금성군 동면에 속해있었으나 읍면통폐합 이후 김화군 원동면의 한 리가 되었다. 이후 1952년 이북 지역 강원도 창도군 방평리로 개편되었으나 이듬해 인근의 울사리와 함께 병합되어 창도군 원동리가 되었다.

여정에서 반복되는 길가나 마을의 지저분한 모습을 목도했음에도 불구하고 그녀는 조선의 길에서 만난 아름다운 풍경을 기억할만한 장면이라 소개하였다. 일행은 방평마을을 지나 현재의 창도군 지석리의 고인돌을 살펴본 후 북한강의 지류인 남대천을 건너 단발령을 앞에 두고 당시 통구면의 한 작은 마을에 머무르게 되었다.<sup>153)</sup> 금강산으로 들어가는 입문인 단발령을 앞에 두고 당시 목을 곳을 찾았는데 이 때 등장하는 지명은 마릿재(Mari Kei)와 윗마릿재(Upper Mari Kei)이다. 두 지명은 산을 뜻하는 뫼와 고개와의 합성어로 보이는데 창도역을 지나서 단발령이 시작되는 산세에 있는 마을로 보인다. 실제로 윗마릿재에는 다섯 가구가 있는데 오직 세집만이 살고 있다고 하였다.

다음날부터 본격적인 금강산의 산행이 시작되었다. 그녀는 단발령을 지나가면서 단발령이란 지명에 대해서 설명하였다. 일행은 이른 아침부터 노을지기 직전 까지 산길을 오른 이후 저녁 무렵 양구(楊口)에 도착하였다. 일행은 조랑말이 건너기 힘든 계곡과 냇물을 지나 장안사의 경내로 들어오게 되었다. 이후로 그녀의 여정기에는 금강산 사찰들에 대한 유래와 전설 그리고 묘사가 담겼다. 장안사에 머물면서 일행은 표훈사(表訓寺)와 그 북쪽에 위치한 정양사(正陽寺)를 둘러보았다. 그녀는 조선에서 금강산이 조선인에게 어떤 의미와 위치를 가지는지 정확히 알고 있었다.

금강산의 방문으로 여행자는 명성을 얻게 되기 때문에 서울에 사는 많은 젊은 이들이 금강산 여행을 선망한다. 대부분의 조선 사람들이 불교와 탁발승을 경멸하지만 성지 순례마저 경멸하는 것은 아니다. 금강산은 조선에서 너무나 유명하여 그 그림 같은 아름다움은 조선의 시인에게 많이 알려져 있다. ... (생략) ... 지금은 불교를 믿지 않고 국교에서 폐지되어 경멸의 대상이 되었으나 아직까지도 휴양객들을 유혹하고 있다. 조선 사람들은 이를 「Ku-Kyong」 이라고 하는데 이는 즐거움을 찾아 관광하면서 호기심에 빠진다는 뜻이다.

"A visit to the Keum-Kang San elevates a Korean into the distinguished position of a traveller, and many a young resident of Seoul gains this fashionable reputation. It is not as containing shrines of pilgrimage, for most Koreans despise Buddhism and its shaven mendicant priests, that these mountains are famous in Korea, but for their picturesque beauties,

153) 원문에는 북한강의 한 지류인 백양강(Paikyang Kang)을 건넜다고 기록되어 있다.

much celebrated in Korean poetry. …… though now discredited, disestablished, and despised, still attracts a certain number of votaries, and a far larger number of visitors and so-called pilgrims, who resort to the shrines to indulge in ku-kyong, a Korean term which covers pleasure-seeking, sightseeing, the indulgence of curiosity, and much else."

장안사와 말사들을 살펴본 비숍 여사는 일행을 최소한으로 갖춰서 금강산의 동편에 위치한 유점사(楡岾寺)로 출발하였다. 이 짧은 여정에서는 장안사의 배려로 두 명의 스님이 동행하였다. 그녀가 방문한 금강산의 사찰들과 암자들 가운데서 제일로 꼽은 것은 유점사로 가는 여정에 있었던 보덕암(普德庵)이었다. 그녀의 표현을 빌리자면 'picturesque beyond description - a fantastic temple' 즉 '그림 같이 말로 표현할 수 없는 환상적인 사찰'이라는 찬사를 보냈다. 금강산에 대한 그녀의 감흥과 소감은 장안사를 출발하면서부터 최고조에 이르렀던 것 같다. 이미 앞서 이틀간의 장안사에서 머물면서, '완벽한 천국(perfect heavenliness)'이라 소회를 남겼는데 장안사의 동편으로 내려오는 계곡을 따라가면서 목도한 풍경에 대해서는 '11마일의 장관은 정말이지 지구 위의 어느 곳에서도 볼 수가 없다.'고 하였다.<sup>154)</sup>

금강산을 유람한 비숍여사와 그녀의 일행은 길을 동북쪽의 원산을 향해 갔다. 장안사를 떠나 갈롱지로 돌아와 마패령과 새갈재를 넘어 회양부의 속현이었던 화천(和川)에 도착하였다.<sup>155)</sup> 화천(和川)에서 부터는 길을 동북쪽으로 잡아 당시 '아흔 아홉구비'라고 알려진 추지장령(楸池長嶺)을 넘어 동해안을 향해 갔다. 비숍여사는 이 길이 통과하는 지역을 매우 높게 평가하였다. 시중대(侍中臺)까지 이어지는 고지대는 농사에 적합할 뿐만 아니라 현재의 인구의 2배를 부양할 수 있다고 보았다.

조선후기 구한말 구미인들의 조선으로 들어와서 공통적으로 놀라는 사실이 하나있다. 바로 조선인들이 대식가라는 점이다. 비숍여사 역시도 시중대에 도착하여 점사에 묵은

154) Korea and Her Neighbors, 'Surely the beauty of that 11 miles is not much exceeded anywhere on earth.'

155) 갈롱지(Kalröngji)는 갈롱담(渴龍潭)으로 보인다. 아울러 마패령(Makpai Pass)는 현(現) 이북 쪽 강원도 창도군과 금강군을 연결하는 마패령(馬佩嶺)으로 보인다. 한편 새칼재(SaiKal Chai)는 현재 어디의 지명을 특정 하는지 알 수 없지만 새칼은 새갈로 갈대가 많은 지형을 말한다.

후에 강원도 지역민뿐만 아니라 그가 조선에서 목도했던 진기한 풍경에 대해 글로 쏟아 내었다. 그녀에 따르면, ‘그들은 배고픔을 만족시키기 위해 먹는 것이 아니라 그들은 포만감을 즐기기 위해서 먹는다.’, ‘포식을 선호하는 것은 모든 계층에서 똑같다.’, ‘식사의 특징은 질이 아니라 양이며 어려서부터 가능한 한 많은 양의 식사를 하는 것이 인생의 목적이다.’, ‘조선 사람들은 닥치는 대로 먹는 사람들이다.’라는 증언을 하였다. 이를 통해 보면, 소화불량이나 그와 유사한 질병은 조선에서 보편적이어서 놀랄 일이 아니라고 하는 표현과 같이 다소 미련한 조선 사람들에 대한 묘사로 볼 수 있지만, 여정기에는 조선의 계절에 따른 풍부한 식재료에 대한 소개가 곁들여 있다. 당시 논과 밭 산과 강 그리고 바다에서 생산되는 재료들이 시장과 길을 통한 유통이 발달하지 않았던 것도 이러한 현상의 원인으로 보인다.

여정은 다음날 통천으로 이어졌다. 강원도의 해안가의 길로 접어든 그녀도 관동팔경이 조선에서 많은 호평을 받아 왔다는 것에 대해서 잘 알고 있었다. 그녀의 일행은 관동팔경 가운데 총석정(叢石亭)과 시중대(侍中臺)<sup>156</sup>를 지났다. 마차동(Ma-cha Töng)이라고 하는 현재 이북 강원도 통천군에 위치한 마차리(磨釵里)에 묵게 되는데, 그녀의 소회에 따르면 조선의 여행 중에서 최악의 숙소로 잊지 못할 경험을 했다고 한다. 시중대와 마차리는 호수와 바다가 안쪽으로 위치한 곳으로 비숍 여사는 이 지역에서 조선인들이 고기잡이를 하는 모습을 보면서 당시 많은 일본인들이 부산을 중심으로 선진화된 어업을 통해 이윤을 가져가는 반면에 조선인들의 어업은 별이가 불안하고 관리들마저 수탈의 대상이 되고 있는 시스템에 대해서 아쉬운 소감을 남겼다. 당시 강원도 인근 해안에서의 어업은 잡았던 어물을 원산으로 옮기고 원산에서 다시 내륙으로 운송한다고 하였다. 내륙으로 운송한다는 것은 바로 함경도와 강원도 그리고 경기도 북부를 지나 서울로의 유통을 의미한다.

156) 조선시대 강원도 흡곡현, 현(現) 강원도 통천군 흡곡면에 시중대 대신에 조선시대 평해(平海)의 현(現) 경상북도 울진군 평해읍의 월송정(越松亭)을 꼽기도 한다.



<그림 IV-1> 조선시대와 오늘날 마차리 위치

여행을 통해 그녀가 목도하는 것은 조선의 길을 통해 농업, 상업, 어업뿐만 아니라 조선인의 삶과 생활방식, 종교, 여성, 문화, 일상생활을 면면들이 담겨 있다. 그녀 자신이 당시 제국주의의 침단을 달리는 영국인이었지만, ‘여성’이라는 사회적으로 한계를 가지는 그리고 주류와의 경계에 있었던 그녀의 존재가 기존 많은 여정기와 여행기에서와는 달리 조선에 대한 실재를 소개할 수 있었던 것 같다. 특히 그녀는 ‘아시아’의 중국과 일본을 경험을 바탕으로 조선에 대한 애착과 안타까움도 가지고 있었다. 강원도의 끝자락에서 함경도를 넘어가는 길에서 보았던 풍경과 지형 그리고 각종 물산과 가축들은 그러한 그녀의 이런 생각과 느낌을 확신하게 해주었다.

‘현명한 정부라면 일본보다 조선의 백성들을 더욱 행복하게 만들어 줄 수도 있었을 것이다...’

‘Good and honest government would create as happy and prosperous a people as the traveller finds in Japan...’

일행은 계속하여 원산으로 향했다. 시중대를 거쳐 등화역(燈火驛)을 거쳐 석왕사(釋王寺)로 들어갔다. 석왕사는 태조 이성계가 조선을 건국하게 될 전설을 지닌 절로서 비숍여사도 이러한 전설을 듣고 알고 있었다. 비숍여사는 금강산의 여러 절과 달리 원산에서 가까운 이 유서깊은 이 절이 속세와 너무나 맞닿아 있었다는 소회를 풀어놓았다.



일행은 석왕사를 끝으로 동북으로 길을 잡아 원산에 도착하게 되었다.

19세기 말 그녀가 남긴 여정기에서와 같이 구한말의 정부는 더 이상 조선의 백성들을 더욱 행복하게 만들어주지 못했다. 그녀가 방문한 금강산과 동해안에서는 20세기부터 많은 일본인들이 방문하게 되었고, 조선의 길은 이들에 의해 본격적으로 육로와 철로가 놓이게 되었다.

### 3. 변동하는 시대의 강원도의 길

비숍여사의 비관적인 조선에 대한 관점에도 불구하고 당시 조선의 국가 운영에 차질이 생긴 원인은 통치체제 자체의 문제라기보다는 시스템을 운영하는 사람들의 문제에 있지 않았을까 생각된다. 19세기 말 조선의 혼란함과 이후 국가의 쇠망에 대해서 한·두 가지의 원인으로 모든 것을 설명할 수는 없다. 또한 한 왕조가 수백 년 동안 유지할 수 있었던 것은 국가의 운영 방식이나 체제를 유지하기 위한 시스템이 유지되었다는 점에 대해서는 그 자체로 평가받아야 한다. 이러한 점에서 구한말 정선의 군수였던 오횡목이 남긴 업무일기인 정선총쇄록을 살펴보고자 한다. 오횡목의 사환일기는 1887년 그가 정선군의 군수로 부임하는 여정에서부터 시작한다.

#### ① 1887년 윤4월: 오횡목의 정선군 부임여정

윤4월 11일 화현 유동(柳洞) 조카집 <現포천시 화현면 지현리 비선동>

- 十里而日昏舉火至華峴柳洞從氏第夜亥刻

윤4월 12일 가평 상면의 임초리(林草里) - 조종암(朝宗巖) - 가평 청평천(淸平川)

- 而又到林草里朝宗市邊淸平川十里自林草里至此十餘里山中開野盡膏腴沃壤也

윤4월 13일 대성촌(大成村) - 이수두(二水頭) - 약방우(藥房隅) - 노대울점(路大鬱店)

- 曉炊褰涉前川大成村十里
- 人戶可四十許而大江橫其右去二水頭爲五里……又到二水頭
- 至藥房隅二里自此爲月溪矣

- 半場十里涉路大鬱川碑立巨里三里路大鬱店二里

윤4월 14일 복개천(卜介川) - 양근읍(楊根邑) - 거무내(巨武乃), 지평읍(砥平邑) -

시화치(時化峙)의 여막(旅幕)

- 呼燭出門卜介川一里寒峙勿末獨多里阿里各二里箕谷一里母來鬱二里德九室三里獨岩三里余文峴二里又行二里到楊根邑
- 峴甚高峻且無人家因捨輜踰峴仍到一里巨武乃
- 向南路地德川一里天宮川馬乃場四里砥平邑五里
- 取東路時化峙十里……以日力之無多入店安翫

윤4월 15일 원주영(原州營)

- 卽發萬宗店十里西門七里卽向北門入此是原州營門……卽到營門關東布政衙門

윤4월 16일 원주감영(原州監營) - 오원(烏院)

- 卽進歇所請謁自宣化堂特有平服入來之教而有欠體禮以公服現謁
- 烏院十里宿所此驛村橫城界也

윤4월 17일 안흥(安興) - 상방림(上芳林)

- 又到上安興十五里
- (芳林宿所矣)

윤4월 18일 정선 경계

- 嶺以東卽旌善界……入境之後此爲初見民居

윤4월 19일 정선 관아

• 郡門之一里許而始見邑府北有飛鳳山衙舍在其下……仍行延命禮畢旋出向衙……下輿升堂此是上官是日也

1887년 총쇄록의 오형묵은 중앙에서 박문국주사(博文局主事)라는 직책을 가지고 있

었는데, 일기에 따르면 3월 5일 고종으로부터 강원도의 군수가 될 것을 명 받았다고 한다. 실제의 공식적인 정선군수직에 대한 임명은 동월 23일에 이루어졌다. 정선으로의 부임은 지난 윤4월 2일에 있었던 집안의 장례에 참석하기 위해로 인해 시골집에서부터 시작하였다. 그의 일기에 따르면 1887년 윤4월 11일 포천군 화현을 출발하여 동월 20일까지 9에 걸쳐 부임지 횡계로의 일정을 소화했다. 대략적인 경로를 살펴보면, 포천을 출발, 가평 - 대성리 - 양근 - 지평 - 원주 - 안흥 - 정선에 이르는 길이었다.

일기에서 그의 부임과정에서 가장 특기할 점은 경로 상에 있었던 민인들의 민원을 들어 해결해주었던 일이다. 윤4월 17일 안흥(安興)을 지나는 과정에서 소를 도둑맞은 노인의 하소연을 듣고 근처 상방림(上芳林) 마을의 푸줏간의 소고삐를 통해 물증을 확보하여 사건을 해결하였다.<sup>157)</sup> 지방관들의 정기적인 순력이 아니라 부임이라는 관(官)의 이동을 통해서 행정력이 필요한 곳에 적절히 활용되었던 것이다.

윤4월 20일부터 정선군수로서 업무를 시작했던 오형묵은 4개월 뒤 고종을 위해 지을 약재료를 가지고 상경하게 된다. 그런데 이때의 경로는 처음으로 정선으로 부임해 왔을 때 보다 여정이 조금 달랐다. 정선으로의 부임은 포천에서부터 출발하여 가평을 통해 이수두(二水頭), 즉 두물머리를 넘었기 때문이다. 7월에는 다음의 여정과 같이 평구역을 통해 동대문인 흥인지문을 통해 한양으로 상경하였다. 한양도성까지는 총 6일이 소요되었다.

② 1887년 7월: 상경 여정

7월 13일 오리정(五里亭) - 회동점(檜洞店) - 반암(半巖) - 마항(馬項) - 약천(樂泉)  
- 벽파령(碧波嶺) - 복허거리(卜墟巨里) - 방림(芳林)

- 至五里亭一邑上下并出來餞行舉
- 仍行至檜洞店中火
- 仍發或步或騎至半巖十里備徑艱苦
- 又至馬項十里有兩箇屋子懸着於巖壁間與鷺巢樣一般
- 轉上至藥泉五里呼吸喘促五步率一顛
- 行行至碧波嶺上少憩
- 仍下嶺至卜墟巨里五里始乘轎而行

157) 有一老姑來訴窓外曰婆本砥平女來嫁此村……婆曰如此另教不勝感激云云

- 轉至芳林宿

7월 14일 안흥(安興) - 오원(烏院)

- 上安興中火至烏院宿是日又八十里

7월 15일 석우점(石隅店) - 영문(營門)

- 早發石隅店秣馬午刻入營門

7월 16일 안창(安倉)

- 隨陪仍還邑乃發行三十里安倉止宿

7월 17일 모절리(毛節里) - 양근외점(楊根外店)

- 曉發毛節里秣馬楊根外店宿

7월 18일 이수두(二水頭: 두물머리) - 두죽현(豆粥峴) - 보원역(寶院驛) - 두미(斗尾)  
- 상소당이(上所唐耳) - 양주(楊州) 하소당이(下所唐耳) - 동막동(東莫洞) -  
구사리현[麒麟] - 금주산현(金珠山峴), 덕수(德水) - 평구(平邱)

- 行至二水頭乘船渡津頭名曰古浪卽廣州地豆粥峴一里又行六里寶院驛中火斗尾上所唐耳  
十里卽楊州初境
- 下所唐耳三里東莫洞二里九沙里峴一里麒麟四里金珠山峴三里德水二里平邱五里宿

7월 19일 성황당현(城隍堂峴) - 관촌(寬村) - 조운천(助云川) - 조운리(助云里) - 왕산  
천(王山川) - 사령둔지(巳靈屯支) - 망우리현(忘憂里峴) - 고문재(古文在) -  
삼거리(三巨里) - 중령개(中靈介) - 휘경원점(徽慶園店) - 청양리(靑陽里) -  
흥인지문(興仁之門) - 도성 내

- 曉出城隍堂峴一里寬村一里助云川二里助云里三里渡王山川巳靈屯支三里至忘憂里峴十  
里峴極高峻
- 古文在二里三巨里三里中靈介一里徽慶園店四里靑陽里三里興仁之門七里暫憩入城到家  
日未半

도성에 도착한 오횡목은 7월 21일 입궐하여 사냥을 통해 준비한 녹용(鹿茸), 녹혈약(鹿血藥), 별은 등을 진상하였다.<sup>158)</sup> 한 달 넘게 부임지를 떠나온 오횡목은 8월 28일 입궐하여 고종에게 개광(開礦) 즉 광산을 개발하는 일을 급히 살피겠다고 아뢰고 다음 날 정선을 향했다. 서울을 오가는 과정에서 오횡목은 원주 감영의 감사를 아뢰고 행정·재정적인 보고와 업무 관련한 보고와 정보가 오가기도 하였다. 소당(所唐)<sup>159)</sup>은 오늘날 팔당을 뜻한다.

③ 1887년 8월~9월: 정선행

8월 29일 하소당(下所唐)

- 早發至下所唐七十里宿

8월 30일 거무천(巨武川)

- 巨武川八十里宿

9월 1일 시화치(時化峙) - 안창(安倉)

- 早發行時化峙中火安倉宿凡七十里

9월 2일 순영(巡營: 원주)

- 巡營三十里馳進現謁巡相一遭酬酌

9월 3일 안흥(安興)

- 行行至七十里安興宿

9월 4일 방림(芳林) 여점(旅店)

- 早行六十里芳林日尚早以前路無店乃止宿

158) 午後詣闕復命鹿茸二對鹿血藥三十兩重別銀三箇三錢重進獻

159) 진용선, 『동강아리랑』, 2000, 수문출판사.

9월 5일 벽파령(碧波嶺) - 정선

- 曉發行行登登至碧波嶺上山
- 乃下嶺至邑日欲昏

1887년 8월~9월의 정선으로의 행로에서 감영에 들려 도성에서 환자곡과 관련한 문제를 관찰사에게 보고 하였다. 또한 지난 부임 시 민원을 해결해주었던 노인을 다시 만났는데 당시의 문제를 해결해주었던 것에 대해 칭송받았다고 한다. 부임지와 한양 도성 사이의 경로를 통해, 행정·재정 업무보고, 민원 해결 외에도 길을 통한 이동을 통해 관할지역을 관찰하는 업무하는 것도 이루어졌다. 일기에는 농작의 수준, 백성들의 생활수준에 대해 기록되어 있었는데 이는 길을 통한 이동에서만 파악 알 수 있는 것이라 할 수 있다.

④ 1887년 9월 17일~23일: 상경행

9월에 있었던 상경 행은 9월 17일 일기에서 영문과 도성에 받칠 일 때문에 떠났다고 하였다.<sup>160)</sup>

⑤ 1887년 11월: 정선행

11월 4일 광나루 - 거내점(巨乃店)

- 渡廣津巨乃店三十里宿

11월 5일 하소당(下所唐) - 양근읍(楊根邑)

- 到三十里下所唐
- 行到楊根邑卞武景處逢崔僉正景元夜話敘懷

11월 6일 거무내(巨武乃) - 양근(楊根)의 종계(終界) - 광탄(廣灘)

여물리(余勿里) - 음평리(陰坪里) - 가루개(加屢介)

- 行到巨武乃楊根終界乃捨原州大路直向廣灘

---

160) 시문 2권을 각각 영문과 도성에 각각 받치고자 하였다.

- 方谷一里路音場三里余勿里三里此是釜店
- 遠隅二里陰坪里五里此是砥平終界原州初境加屢介五里宿

11월 7일 정안(訂安) - 도적치(盜賊峙) - 대곡(大谷) - 횡성(橫城) 읍내 - 오원(烏院)

- 早發訂安五里踰盜賊峙
- 大谷五里到橫城邑
- 暫憩又行至二十五里烏院宿

11월 8일 방림(芳林)

- 行行晚到芳林宿

11월 9일 마항(馬項)의 여점(旅店) - 회동(檜洞)

- 到馬項店呼炊店主以無糧補托
- 旋出山口此即檜洞界首也

11월의 도성에서 정선까지의 여정에서는 우선 원주의 원주대로(原州大路)를 거치지 않고, 광탄과 정안을 거쳐 도적치라는 고개를 넘어 횡성으로 향하는 경로를 택하였다. 그의 일기에 따르면 이 여정에서 그는 가마를 탄 것으로 보인다. 일기에는 교꾼[轎軍]이 등장하고 있다. 또한 공무를 수행하는 인원들이 머무르는 역원(譯院) 대신에 일반의 여점(旅店)을 이용하는 등 19세기 후반의 교통은 도로의 편리성과 선택의 폭이 넓어져 있었음을 유추해 볼 수 있다.

⑥ 1887년 12월: 상경행

12월 17일 행매원동(行邁院洞)

- 仍發行至行邁院洞三十五里宿

12월 18일 성마령(星摩嶺) - 평창읍(平昌邑)

- 曉發踰星摩嶺嶺路險峻重以積雪一步前進生意不得
- 又行十里抵平昌邑衙舍背山

12월 19일 안현(鞍峴) - 진도(鎭道) - 연봉정(蓮峯亭) - 대현(大峴) - 유정(楡亭) - 아  
치현(兒齒峴), 주천(周川), 송치(松峙) 등을 지나 황둔(黃屯)에 이르러 유숙

- 躡鞍峴鎭道五里蓮峯亭五里大峴五里楡亭十里兒齒峴七里周川三里中火是原州界
- 松峙十里極險峻屈曲
- 黃屯初店三里宿

12월 20일 황둔 - 축현(柎峴) - 신림(神林) - 가이패현(加耳牌峴) - 응유점(熊踰店) -  
대평교(大平橋)

- 早發黃屯店十里到柎峴十里高峻無比
- 又行十里神林中火到加耳牌峴十里
- 熊踰店十里大平橋十里宿

12월 21일 단구역(丹邱驛) - 월계(月溪)

- 丹邱驛五里營門五里入謁巡相
- 卽發行至三日而到月溪宿

12월 22일 상소당(上所唐)

- 乘氷四十里至上所唐下陸比陸路縮得二十五里

정선에서 이루어진 4번째 상경 행에서 특기할 점은 그의 이동에서 계절적 특징을 발견할 수 있다는 점이다. 정선을 떠나 단구역에 도착한 그는 이후 40여리를 얼음을 타고 수계를 따라 내려왔다고 한다. 월계에서 큰 얼음을 탄 상경일행은 오늘날 팔당댐이 세워진 상소당에서 내려 이후 도성에 이르는 여정을 보여주고 있다.

조선후기로부터 일제시대를 거치면서 해방을 맞이한 강원도는 단절적이었지만, 도로를 이용하는 사람들은 긴 시간 항상 걸으며 이동하였으며 이를 기억하고 있었다. 그 기억은 조선시대로부터 시작되는데 앞서 새로운 길과 기존의 길을 지키고자 하는 논의에서 등장한 삼방로에 대한 기억과 재해석을 살펴보자.



산지(山地)

백석

갈부던 같은 약수(藥水)터의 산(山) 거리

시냇물이 버리지 소리를 하며 흐르고

대낮이라도 산(山) 옆에서는

승냥이가 개울물 흐르듯 운다

소와 말은 도로 산으로 돌아갔다

염소만이 아직 된 비가 오면 산(山) 개울에 놓인 다리를 건너 인가 근처로 뛰어 온다

벼랑턱의 어두운 그늘에 아침이면

부형이가 무거웁게 날어온다

낮이 되면 더 무거웁게 날리가 버린다

산(山) 너머 십오리(十五里)서 나무 똥치<sup>161)</sup> 차고 사리신 신고 산(山)비에 축축이 젖어서 약(藥)물을 받으러 오는 산(山) 아이도 있다

아비가 앓는가부다

다래 먹고 앓는다부다

아랫마을에서는 애기무당이 작두를 타며 굿을 하는 때가 많다

백석 시인은 1912년 평안북도 정주에서 출생하였고, 이후 1929년 오산고보 졸업을 거쳐 일본 동경의 아오야마 대학에서 영문학을 전공하였다. 1934년 조선일보에 입사한

161) 뒤옹박의 평안도 사투리, 백석의 시에는 평안도의 사투리가 담겨 있다.

이후 1935년 시 ‘정주성’으로 등단하였다. 위의 시의 제목은 ‘산지(山地)’였는데 1936년 수정과 제목 변경을 통해 시집 『사슴』에 실었다. 변경된 시의 제목은 ‘삼방(三防)’이었다.

삼방(三防)

백석

갈 부던 같은 약수(藥水)터의 산(山)거리엔 나무 그릇과 다래나무 지팡이가 많다

산(山)너머 십오리(十五里)서 나무뿤치 차고 짜리신 신고 산(山) 비에 촉촉이 젖어서 약(藥) 물을 받으러 오는 두멧 아이들도 있다

아랫마을에서는 애기무당이 작두를 타며 굿을 하는 때가 많다.

시의 내용은 당시의 현대문명과는 다른 산골지역의 풍습을 이야기를 토속적인 면을 강조하여 노래 한 것이다. 시의 내용을 통해 시인 백석이 당시 삼방길과 약수포길을 어떻게 느꼈는지 그리고 조선시대 이후로도 ‘길’을 어떻게 이용했는지를 알아보자. 시문에 등장하고 있는 ‘갈부던’이라는 단어는 지리적 특성을 이야기해주는 상징으로 쓰였다. 18세기 이후로 삼방길이 사람들이 사용하는 길로 사용된 이후 시가 작성된 1930년대까지 ‘갈부던 같은 약수터의 산거리’ 즉 약수터로부터 산길을 넘어가는 곳에 사람의 유통이 많았음을 많은 그릇과 지팡이로 표현되었던 것 같다. 그러한 길들이 부전과 같다고 하였는데, 부전은 여자 아이들의 ‘노리개’의 한 종류로 여러 갈래로 잘게 흐트러진 모습을 나타낸다고 할 수 있다. 아랫마을은 삼방의 협곡의 남쪽을 뜻하는 것으로 일제시대 여전히 산길마다 있었던 성황당이 여전히 존재하고 있었음을 알 수 있다.

삼방은 일제시대 이후로 기차노선이 지나는 주요 교통로가 되었는데, 여전히 삼방곡을 통해 남북을 다니던 사람들이 존재하였다. 사실 삼방을 노래했던 백석 시인 이전에 동향인 이자 당시 조선의 천재라고 불렸던 이광수도 이 삼방고개를 시로 담아낸 적이 있다. 시의 제목은 ‘서울로 간다는 소’인데, 소장수가 평안도 안변 땅에서부터 삼방 산길을 따라 소를 몰고 고개를 넘어 서울로 향해가는 사연을 노래한 시이다.<sup>162)</sup> 이 시에

서 소가 우는 것은 삼방고개가 험해서 우는 것이 아니라 서울 가면 다시 못 볼 고산의 새끼 때문이라는 내용인데, 시에서 볼 수 있는 것은 1920~30년대 서울서 소비되는 소의 유통이 길을 따라 이루어졌음을 알 수 있다는 것이다. 동북지역에서부터 삼방로를 이용한 도보로의 이동과 유통은 해방 이후에도 여전히 이루어졌다.

삼방(三防)에서<sup>163)</sup>

한하운<sup>164)</sup>

사람도 올 수 없이 막았다  
구름도 올 수 없이 막았다  
바람도 올 수 없이 막았다  
그래서 삼방이라 하였는가

하늘을 찌르는 칠전팔도(七顛八倒)<sup>165)</sup>의 험산이  
모조리 올 것을 막아버린 천험비경(天險秘境)에  
구비구비 곡수(曲水)는 바위에 부딪혀 지옥이 운다.  
죽음을 찾아가는 마지막 나의 울음은  
고산(高山) 삼방 유명을 통곡한다.

죽음을 막는가  
바람도 없iera  
부엉이는 슬피 우는가  
하늘이 쪼각난 천막에

162) 이광수, 「서울로 간다는 소」, 『동광』 Vol. 6, 1926. 이광수가 요양을 위해 금강산 석왕사에 머물고 있을 때 삼방로를 넘어가는 소 떼를 보고 그 감흥을 담아 시를 썼다.

163) 한하운, 『한하운시초』 정음사, 1949.

164) 1919년생 함경도 출신으로 1943년 중국 북경대학 농학원을 졸업한 후 함경도청에서 근무했으나, 1945년 한센병(나병)이 발병되고 악화되어 그만두었다. 이후 유랑과 방랑생활을 하다가 1949년 이병철의 주선으로 등단하게 되었다. 첫 시집인 『한하운시초』가 나온 이후 '문둥이 병' 시인으로 알려지게 되었다.

165) 일곱 번 구르고 여덟 번 넘어진다는 뜻으로 고생함을 이르는 말.

십오야 달무리는  
내 등 뒤에 원을 그린다.

시를 지을 당시의 불우한 작자의 심경이 담겨 있기는 하지만 삼방곡의 험한 지형을 잘 말해주고 있다.

일제시기 도로의 필요성은 일제에 의해 계획적으로 그리고 제국의 전체적인 조망에 의해, 즉 만주에서부터 일본 본토를 연결하는 조선의 지정학적 위치에서 도로망이 계획되고 건설되었다. 이미 일본은 러일전쟁을 대비하고 조선으로의 경제적인 진출과 수탈을 대비하기 위해 군사용, 상업용 도로망에 관심을 가지고 있었다. 이에 1903년 일본 육군 장병 군사적 목적으로 비밀리에 주요 간선도로를 조사하였고, 1904년에는 내무성에 의해 4개 지역(영산강-목포, 대구-경주-영일만, 진남포-평양-원산, 금강-군산)이 조사되었다. 이 지역들은 조선미의 대일 수출로이거나 일제의 縱貫鐵道政策에 따른 동서 연결도로의 건설지역과 일치한다.<sup>166)</sup>

러일전쟁 이후로는 육로 도로망에서 확대되어 경제적 수탈을 강화하기 위해 항만 정비, 도로정비, 철도건설 추진 등 교통 인프라 확충에 노력하기 시작하였다.<sup>167)</sup> 이 시기 강원도에서 정비된 도로를 살펴보면 대표적으로 1907~1911년 강원도 관련 도로 노선명 수원-강릉(2등급<sup>168)</sup>), 경주-양양(2등급)선이 구축되었다. 1911년 총독부가 공포한 토지수용령에 따르면 일제는 조선인의 토지를 기부 형식으로 취해 토지 보상을 하지 않았다. 도로용지 기부현황<sup>169)</sup>에 따르면 1913~1917년에 강원도에서만 272,607평의 토지가 기부되었는데, 기존의 도로가 아닌 동년 총독부에서 공포한 도로규칙<sup>170)</sup>에 따른 기준에 따라 새로운 도로가 계획된 것을 알 수 있다.

일제시기 강원도의 길을 이야기할 때 철도를 주목하지 않을 수 없다. 1905년 미국의

166) 조병로, 「일제 식민지시기의 도로교통에 대한 연구(1)-제1기 治道事業(1905~1917)을 중심으로-」, 『한국민족운동사연구』v.59, 2009, p.10.

167) 도도로키 히로시, 위의 논문 p.34.

168) 1911년 도로규칙 제정 당시의 규정에 따르면 각 도로는 '1등도로'·'2등도로'·'3등도로'·'등외도로' 총 4개의 등급으로 나뉘었다.(조선총독부, 『道路要覽』, 「부록」, pp.1~2)

169) 소두영, 「한말일제초기(1904~1919)도로건설에 대한 일 연구」, 한양대학교 석사학위논문, 1991, p.47.

170) 1911년 4월 17일 공포된 도로규칙은 이하와 같다. 1. 국방 기타 군사에 관한 사업; 2. 관청 또는 공서 건설에 관한 사업; 3. 교육, 학예 또는 예술에 관한 사업; 4. 철도, 궤도, 도로, 교량, 하천, 제방, 사방, 운하, 용약수로, 류지, 선거, 항만, 부두, 수도, 하수, 전기, 가스 또는 화장장에 관한 사업; 5. 위생, 측후, 항로표식, 방풍, 방화, 수해예방 기타 공용의 목적으로서 국가 또는 공동단체에서 시설하는 사업. (『朝鮮總督府官報』, 1911년 4월 17일)

주재로 성사된 일본과 러시아의 포츠머스 조약(Treaty of Portsmouth)이 성사된 후, 1906년 여기저기 분산되어 있던 조선의 철도 경영이 일본의 ‘통감부 철도관리국’ 설치에 따라 통일되었다. 이후 1910년 8월 조선이 일본에 병합되면서 10월에 조선총독부 산하의 철도국이 설치되어 통감부 철도관리국의 업무가 철도국의 소관이 되었다. 이렇듯 일본은 조선을 합병하기 이전부터 철도 장악의 물밑 작업을 시작하며 조선 지배의 인프라 구축을 시도하였다.

1905년과 1906년에 경부선(京釜線)과 경의선(京義線)이 개통된 이래, 강원도를 지나가는 철도로는 경원선(京元線)이 가장 이른 시기인 1914년에 개통되었다. 경원선은 서울에서 원산을 이어주는 철도로, 일제는 동해의 원산항과 서해의 목포항을 연결하고자 경원선과 호남선(湖南線)을 동시에 부설하였다. 경의선과 경부선이 한반도를 서북-동남으로 종관하는 철도라면(두 노선 모두 서울의 용산을 종단역으로 하여 접속한다) 경원선과 호남선은 한반도의 동북-서남을 연결해준다.<sup>171)</sup> 일본이 두 철도의 부설을 서두른 것은 경제적 수탈과 군사적 지배를 일거에 전국으로 확대하려는 의지의 표시였다.<sup>172)</sup> 원산에서는 다시 회령으로까지 이어지는 함경선(咸鏡線)이 부설(1918-1928)되었고, 이어 회령-동관진-웅기로 이어지는 도문선(圖們線)이 1938년 개통되었다. 함경선은 만주의 길회선(吉會線) 부설이 논의되면서 고안되었는데, 일본은 함경선을 통해 함경남북도의 석탄과 삼림을 개발하고 연해의 수산물을 반출함으로써 연료난과 식량난 해결을 도모하였다. 또 길회선과 함경선을 연결시킴으로써 만주와 시베리아에 일본세력을 확대하고자 했다.<sup>173)</sup> 더불어 도문선은 탄·목재의 반출, 만주철도와의 연락과 만주의 대두 등 잡곡 반출, 국방·경비의 강화, 동해를 통한 일본과의 연락<sup>174)</sup>을 목적으로 부설되었다. 일본은 원산의 항구를 통해 조선과 연결되었고, 원산에서 경성, 그리고 만주로 이어지

171) 경원선도 경의선·경부선과 마찬가지로 용산을 종단역으로 하는데, 호남선의 경우, 서울의 용산역에서 대전까지 경부선과 남향의 노선을 같이하다 대전을 분기점으로 동남쪽으로는 대구를 거쳐 부산으로, 서남쪽으로는 이리를 거쳐 목포로 간다.

172) 정재정, 『일제침략과 한국철도: 1892-1945』, 서울대학교 출판부, 서울, 1999, pp.139~140. 여기에서 인용된 『純宗實錄』(13년 8월 29일)에 수록된 한국통감 데라우치 마사타케(寺內正毅)의 포고문을 보면, “산업의 발달은 오로지 운수기관의 완성을 기다려야 할지니, 이는 산업을 일으킬 계제가 될지이다. 이번엔 통로를 13도 각지에 열며 철도를 경성·원산 및 삼남지방(三南地方)에 신설하여 점차 전 국토에 미치게 함에 이와 같이 큰 성공을 장래에 기하고 모두 개척(開鑿) 부설의 공사로서 민중에게 생업을 부여하면 궁핍을 구제하는 일조(一助)가 됨은 의심할 것이 없는 바이라”라 하는데, 여기서 경원철도와 호남철도의 필요성을 합병이전부터 강조하였음을 알 수 있다.

173) 정재정, 「역사적 관점에서 본 남북한 철도연결의 국제적 성격」, 『동방학지』129, 2005, p.234.

174) 『西鮮每日新聞』 1936년 8월 7일.

는 철도를 놓아 조선의 중심과 대륙으로 뻗어가는 경로를 확충해놓은 것이었다.

경성-원산-회령-웅기로 이어지는 경원선-함경선-도문선 라인은 앞서 본장 1절에서 언급한 경흥로의 경로와 궤를 같이 한다. 한반도의 서북 종단과 만주와 맞닿은 지점에서의 최단 경로라는 점에서 전통-근대 시기에서 모두 동일한 길을 취하였고, 다만 도보(혹은 말·남여)에서 철도 열차로의 교통수단의 변화가 발생하였다. 또 그 경로의 목적은 확연히 구분되기도 한다. 더 확장하여 이야기하자면, 현재 대한민국이 구상하는 ‘한반도 신경제지도’의 환동해 경제벨트의 동해선과 TKR(한반도종단철도, Trans-Korean Railway)<sup>2</sup> 역시 이 노선을 복원한다는 점에서 역사적 의의가 깊다.

사회문화적인 현상은 사회경제적인 발달과 맞물려 있는데, 대표적인 강원도의 길과 관련한 문화인류학적인 현상이 남아 있다. 이는 놀이의 형태로 남아 있는데, 강원도의 중심지인 춘천을 대상으로 한다. 석파령(席波嶺)은 춘천 서쪽에 있는 삼악산의 가장 낮은 고개의 이름으로 현재는 북한강을 따라 도로가 나있다. 조선시대에도 춘천으로부터 서울을 향할 때 반드시 넘어야만 하는 고개이기도 하였다. 산길을 고개 전후로 주막거리가 형성되어 있어서 산을 넘는 이들에게 숙식을 제공하였다. ‘석파령 주막놀이’는 이 고개를 넘는 신구(新舊) 부사(府使)간의 만남에서부터 유래되었다고 한다. 한양에서부터 새로 부임하여 내려오는 신임 부사와 임기를 마친 부사가 고개에서 우연히 만나 서로 돛자리를 권하다 반씩 찢어 나누어 서로 건넸다는 전설이 전해진다. 주막놀이는 산 아래에서 한편에는 길손들을 상대로 짓곳은 행패를 부리며 술을 얻어먹는 장면이 연출되고 다른 한편에서는 신구(新舊)의 부사간의 이야기가 전개되는 놀이이다.

전통사회에서 물화(物貨)의 유통은 주로 지역 거점마다 서는 5일장의 장시(場市) 혹은 향시(鄕市)를 통해서였다. 시장은 물건 거래뿐만 아니라 고을의 민심을 여론화하고 혼담이 오가기도 하며, 사회관계를 돈독히 하는 다양한 기능을 수행했다. 보부상으로도 유명한 순회상인들은 등짐과 봇짐을 지고 이 장 저 장을 떠돌아다니면서 생계를 꾸려나갔다. ‘강원도 장타령(打令)’은 강원도 관내 여러 장을 순회하는 이러한 장꾼들의 노래이기도 하다. 도내 다양한 시장 명칭이 지형, 인심, 생활상 등의 특성들과 관련지면서 거명되고 있다. 1923년 채록되어 전승되는 내용은 다음과 같다.

춘천(春川)이라 샹밭장(泉田場, 천전장)/ 신발이 저저 못보고 홍천(洪川)이라/  
구만리(九萬里)장 길이 먹어 못보고 이귀 저귀 양구(楊口)장/ 당귀(當歸)만어

못보고 한자두자 삼척(三陟)장/ 베가 만어 못보고 명세(明細)박귀 원주(原州)장 / 갑이 빗싸 못보고 횡설수설 횡성(橫城)장/ 에누리만어 못보고 감만은 강릉(江陵)장/ 갑이 싸서 못보고 이통 저통 통천(通川)장/ 알젓만어 못보고 영성 둠 웃 고성(高城)장/ 심심해서 못보고 이천 저천 이천(伊川)장/ 개천만어 못보고 철덕철덕 철원(鐵原)장/ 길이 질어 모보고 영 넘어라 영월(寧越)장/ 담배만어 못보고 어화지화 금화(金化)장/ 놀기 조와 못보고 회회충충 회양(淮陽)장/ 길이 흠해 못보고 이江 저江 평강(平康)장/ 강물업서 못보고 정들었다 정선(旌善)장/ 갈보만어 못보고 화목(火木)만은 화천(華川)장/ 길이 막켜 못보고 양식팔어라 양양(襄陽)장/ 이만어 못보고 즉금왓다 인제(麟蹄)장/ 일밭벼서 못보고 울통불 통 울진(蔚珍)장/ 울화나서 못보고 안창곱창 평창(平昌)장 술국조화못보왔네

1929년에도 비슷한 내용의 장타령이 채록되었는데 이때는 이천(伊川)과 울진(蔚珍)은 빠져있다. 장타령이란 원래 각도 각 지역에 있는 장터에서 장날을 맞이하여 각설이들이 시장을 보려고 나온 주민들에게 수작을 부리던 타령이었지만, 짧은 구절에는 당시의 시대적 상황을 정확히 표현하고 있다.

춘천의 샘밭장의 경우 1950년 전쟁으로 인해 춘천의 신북 지역에 위치했던 장이 수십년 동안 열리지 않았다가 최근인 2004년 전통복원을 위해 시장을 열기도 하였다.<sup>175)</sup> 강원도의 근현대의 변화에서 보이는 전통의 재발견과 길은 조선시대의 전통에서부터 완전히 바뀐 것이 아니라 그 기저에는 조선후기로부터 이어져 온 다양한 사회, 문화, 경제적인 부분이 담겨 있다는 점을 살펴볼 수 있다.

175) 2004년 8월 29일 강원도 춘천시 신북읍 울문리 읍사무소 옆 15,000평의 빈터에서 장이 다시 서기 시작하여 4일과 9일이 들어가는 매 5일마다 장이 열게 되었다.





## V. 맺음말

본고에서는 조선후기라는 시점에 주목하여 강원도 '길'의 다양한 인문학적인 면들을 살펴보았다. 강원도의 길은 임진왜란과 정묘·병자호란을 거치면서 17세기 관방의 필요성에 따라 길의 사용이 철저히 국가의 입장에서 관리되었다. 양란이 발생하기 이전인 1589년에 있었던 '니탕개의 난'을 통해 이미 길은 사람에 의한, 사람을 위한, 사람의 길이 아니라 한양을 중심으로 하였던 국가 정책상 국가방어 시스템의 일환으로써 효율과 효용성은 부차적으로 인식되었다. 우리나라 지형상 백두대간을 남북의 중심으로 산세와 물줄기는 동고서저의 형태를 띠고 있다. 따라서 자연적인 길과 수로는 기본적으로 동북-서남형 선상으로 발달되어 왔다. 또한 남북축으로는 몇 개의 정맥이 가로막고 있기 때문에 높은 고개를 넘어야 하는 수고로움이 있었다. 따라서 민간에서는 산의 골짜기를 중심으로 물줄기를 따라 여러 소로(小路)들이 발달하기도 하였다.

그러나 관방의 목적으로 인해 18세기 이전까지는 공식적인 길 외에 이러한 샛길을 통한 교통을 금지해왔다. 강원도에서 대표적인 샛길은 철원에서 북쪽으로 이어지는 삼방로라는 길이었다. 공식적인 길은 회양의 철령을 통해 함경도로 이어지는 길을 이용하는 것이었는데 산세가 험하고 시간의 걸림을 이유로 샛길을 이용하는 사람이 점점 늘어났다. 그러나 공식적인 길이었던 역로는 역원이 설치되어 있고, 철령의 경우 고개를 막는 것으로 요새화 할 수 있지만 샛길, 간길, 소로 등의 길이 열리게 된다면 방어의 효율성과 병력의 분산을 막을 수 없기 때문에 당시 중앙에서는 강원도의 철령길 만을 공식적인 길로 인정했던 것이다.

조정 of 이러한 공식적인 정책과 입장도 시대의 흐름에 따라 변화하기 시작했다. 18세기 이후 일본으로부터 남방에서의 위협의 감소, 중국과의 조공책봉 질서의 안정화로

인해서 북방에서도 위협이 감소함에 따라 앞서 길을 통제해 온 정책에 문제를 제기하기 시작하였다. 공식적인 사신(使臣)들은 역원과 역원을 이어주는 역로를 사용했지만, 사신을 수행하거나 지원해주는 이들, 상인(商人), 서울과 지방을 잇는 다양한 사인(私人)들은 철령이라는 높은 고개 대신에 협곡을 따라 길이 난 삼방로를 이용해왔다.

국가의 입장에서든 관방의 필요성만으로 계속해서 길을 통제할 수는 없었다. 이미 삼방로를 따라 많은 객사들이 세워져 있었고 오가는 이들을 대상으로 하는 상업이 발달했기 때문에 이들의 민생을 보장할 필요가 있었다. 아울러 강원도의 은계도를 중심으로 하는 함흥까지 이어지는 북로상의 역민들에 대해서도 민생을 유지할 수 있도록 하는 조치가 필요했다. 이때 국가는 일방적으로 정책을 결정하는 것이 아니라 강원도와 함경도 관찰사를 역임한 이들을 모두 불러 모아 행회(行會)를 실시하여 의견을 들어보았다. 결국 새로운 길을 막을 수 없었지만 새로운 길이 생길 때 기존의 길에 있는 백성들과 관방에 대한 조치도 함께 강구하는 모습을 보여주었다.

관방으로서의 길은 울산에서 살았던 부자가 북쪽으로 부방하는 일기를 통해서도 살펴볼 수 있다. 흔히 알고 있는 평해대로는 평해에서 분절적으로 운용된 것이 아니라 부산, 울산, 경주 등지의 사람과 물자들이 동해안을 통해 강원도 및 함경도로 이어지고 있었다. 17세기 초반 명칭 교체기라고 하는 특수한 상황에서 남쪽에서 선발된 무사들은 강원도를 통해 함경도의 진보로 부방하였다. 강원도는 이들이 지나가는 주요선상에서 이들에게 숙식을 제공하는 등 관방의 역할이 부여되고 있었다.

조선이라는 전체의 차원에서 조선후기 강원도에서 가장 중요한 길은 한양을 출발하여 양주를 지나 철원과 회양을 거쳐 함흥으로 이어지는 길, 함북대로, 북로, 북로직로 등 다양한 명칭으로 불리는 이 길이었다. 철령을 대신하여 새로운 삼방로를 허용함에 따라 중앙에서는 함흥을 통해 가는 직로 상에 있는 여러 주막(탄막)에 대해서 조세에 대한 모종의 혜택을 줌으로서 안정된 삶을 꾸릴 수 있게 해주었고, 사신(使臣)은 공식적인 길을 사용하도록 하였다. 관방에 있어서도 18세기를 거쳐 19세기 후반에 삼방에 진을 설치하는 것으로 귀결되었다.

북로상의 길에서 중심이 된 것은 은계역을 중심으로 한 은계도였는데, 지리상으로 가까운 함경도가 아니라 강원도가 속해있는 관동지역 혹은 원주와 춘천지방에서 역마, 곡물, 배등을 통해 지원토록 하였다. 역원과 역도는 도(道)를 중심으로 관찰사의 행정적인 지휘 감찰을 받았다. 그런데 은계도가 강원도로부터 지원을 통해 운영되었던 것은

함경도와 강원도를 통해 한양으로 들어가는 역로를 유지하기 위한 것으로 모자란 것을 보태어 주는 방식으로 길의 운영을 유지하였는데, 이는 조선후기 조세운영의 특징이기도 하였다. 행정의 차원에서 역원의 찰방은 군현의 수령과 상호보완적인 체계로 운영되었다.

아울러 중앙에서는 주요 역원의 찰방의 임용에는 중앙관료 출신을 제수함으로써 역원과 역로의 운영에서 군현으로부터의 침식을 미연에 방지하고자 하였다. 강원도에서는 중앙관료출신으로 찰방이 된 지역이 은계역이었다. 조선후기 관방의 필요성만으로 운영되었던 길은 18세기 양란을 극복한 이후 행정과 재정을 중앙과 지방을 이어주는 역할을 하였다. 이미 17세기 대동법의 시행과 함께 조세시스템을 정비하기 위해서 중앙에서는 강원청이 설립되는 등 강원도는 중앙의 조세물류를 책임지는 중요한 축이었다.

이러한 물류의 발달은 조선후기 사회경제적인 발달과 맞물려 있었다. 강원도의 지리적 특징은 산과 바다가 있다는 것으로 강원도 영서 지방에서는 육로상의 길 뿐만 아니라 수로를 통해서도 중앙과의 물류가 이어졌다. 비록 조선후기 국가의 공식적인 수로창이 폐지되기도 하였지만, 남한강 수계와 북한강 수계를 통해서 서울로 목재와 많은 물자가 유통되었다. 한편, 대관령을 넘어 서울로 향하는 어물 등은 조선시대 매달 시행되는 천신과 같은 의례에 꼭 필요한 물품이기도 하였다.

조선후기의 사회경제적인 회복과 유통의 발달에서 주목되는 것은 당시의 사회문화적인 현상인 양반지향화의 모습이다. 양반지향화에서 공통적으로 보이는 모습은 많은 이들이 조상에 대한 의례와 의식 즉 제사와 차례를 지내는 것으로 대표된다고 할 수 있다. 지금도 각 지역마다 제철에 올리는 과일이나 어물 등이 다르지만 이미 조선후기 조선 8도에서 공통적으로 제사상에 오르는 것은 북어였다. 비숍여사에 따르면 강원도에서 잡힌 어류 등은 함흥으로 올라갔다고 하였는데, 함경도뿐만 아니라 강원도에서 잡힌 명태는 함흥의 어상에게 팔린 이후 육로를 통해 서울로 그리고 전국에 유통되었다. 20세기에 전승되고 있는 강원도 지역의 장터에 대한 구술내용에서는 강원도의 각지에서 물산들이 5일장을 통해 유통되고 있었고, 이는 길이 18세기 이후로 행정, 군사적 용도 보다는 민간의 유통과 시장의 발달을 보여주는 점이라 할 수 있다.

오늘날 강원도 길의 단절과 국토의 분단은 새로운 강원도의 특산물을 낳게 하기도 하였다. 바로 북어이다. 원산, 함흥, 청진 등지에서 명태를 잡아 북어를 말렸던 이들이 해방과 전쟁을 통해 일부 주민들이 강원도 등지에 모여 살다 함경도의 추운 겨울바람

과 유사한 곳을 찾은 곳이 바로 관동과 관서 사이에 있는 많은 고개들이다. 고개는 사람과 물자만이 아니라 바람의 길이란 것을 알게 되었던 것이다. 조선시대로부터 전국에 공급했던 북어는 이제 강원도에서 담당하고 있다. 남과 북의 길이 열리게 된다면 북에서는 명태를 잡고 이를 강원도의 해로, 육로를 통해 황태와 북어가 전국적으로 유통될 것이다.

한편, 강원도 관찰사가 남긴 업무일지와 각종 고문서 등을 살펴보면 조선시대의 통치는 단순히 거점의 읍치지역에서만 이루어진 것이 아니라 중앙에서 파견된 관료 그리고 지방의 향리들의 끊임없는 길의 이동을 통해서 이루어졌다. 농무를 살피는 일로부터 관할지역을 직접 보고 듣는 일들은 길을 나서는 것으로 시작되었다. 비록 강원도 각 지역을 연결하는 길은 지형적인 험난함이 있었지만, 관찰사, 수령, 향리들은 관할지역에서 현지를 찾아 감으로써 행정 업무를 수행하였다.

무엇보다 강원도의 길에서 빠질 수 없는 것은 금강산과 동해안으로의 유람의 길이 있었다는 점이다. 금강산으로 이어지는 길은 여러 가지 길이 있었지만, 지금까지 남겨진 금강산을 유람한 기록들은 사족층을 위주의 기록이기 때문에, 금강산 유람이 사족층만의 전유물로만 인식될 수도 있다. 하지만 비숍여사의 여행기에는 당시 금강산에는 각지에서 몰려든 병자, 어린아이, 여성들은 물론 다양한 지역에서 수행을 위해 온 스님들이 있었다고 한다.

실제로 호동서락기의 저자와 정조시절 제주도의 기녀로서 당시 사족층에 많은 관심을 받았던 만덕의 경우에도 금강산을 유람하였다. 이들의 기록과 사례가 매우 특수하게 느껴질 수 있지만 금강산의 유람은 이미 19세기 후반에 이르면 많은 이들이 참여하는 문화적 현상으로 발전하는 단계로 발전하고 있었다. 일제시대에 만들어지게 된 도로와 철도는 바로 조선후기 역원과 역원을 잇는 역도 및 기존의 육로가 최대한 활용되었다.

연구의 한계라고 할 수 있는 점은 조선후기로부터 구한말을 거쳐 일제시대의 유람의 양상과 특징을 소화하지 못한 점이라고 할 수 있다. 향후 강원도 지역학에서 길을 시기적 구분을 하되 유기적으로 연결될 수 있는 연속 기획이 이어지길 바란다.

## ■ 참고문헌

### - 원전(元典)

- 『경국대전(經國大典)』
- 『동북안사록(東北按使錄)』
- 『비변사등록(備邊司謄錄)』
- 『조선왕조실록(朝鮮王朝實錄): 태조(太祖)실록, 세종(世宗)실록, 선조(宣祖)실록, 영조(英祖)실록, 정조(正祖)실록』
- 『수교집록(受教輯錄)』
- 『승정원일기(承政院日記)』
- 『일성록(日省錄)』
- 『허백당문집(虛白堂文集)』
- 『인제군읍지(麟蹄郡邑誌)』(1901), 『회양군읍지(淮陽郡邑誌)』(1898), 『금성읍지(金城邑誌)』(1766), 『고성읍지(固城邑誌)』(1820), 『이천읍지(利川邑誌)』(1882), 『평강읍지(平康邑誌)』(1908), 『양구군읍지(楊口郡邑誌)』(1896), 『김화현읍지(金化縣邑誌)』(1823), 『화천군읍지(花川君邑誌)』(1898), 『낭천현읍지(狼川縣邑誌)』(1800), 『양양군읍지(襄陽郡邑誌)』(1899), 『홍천군읍지(洪川郡邑誌)』(1899), 『횡성군읍지(橫城郡邑誌)』(1899), 『원주읍지(原州邑誌)』(1896), 『정선군읍지(旌善郡邑誌)』(1899), 『삼척군읍지(三陟郡邑誌)』(1894),
- 『영월군읍지(寧越郡邑誌)』(1899)
- 『월사집(月沙集)』
- 『조선총독부관보(朝鮮總督府官報)』
- 『수몽집(守夢集)』
- 『겸재집(謙齋集)』
- 『학주집(鶴洲集)』
- 『다산시문집』
- 『서선매일신보(西鮮每日新聞)』

- 논문

- 김경추, 「조선시대 봉수체제와 입지에 관한 연구: 강원도를 중심으로」, 『국토지리학 회지』 v.35(3), 2001
- 김종혁, 『조선후기 한강유역의 교통로와 시장』, 고려대학교 대학원 박사학위 논문, 2001
- 김효은, 『조선후기 군현제와 역제의 이원적 체계-호적대장과 역도 관련 문서의 비교 분석-』, 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2017
- 권기중, 「향리 『선생안』을 통해 본 조선후기 강원도 낭천현의 향리 사회」, 『조선시대 사학보』 v.25, 2018
- 도도로키 히로시, 「20世紀前半 韓半島 道路交通體系 變化」, 『지리학논총』별호 v.54, 2004
- 소두영, 「한말·일제초기(1904~1919)도로건설에 대한 일 연구」, 한양대학교 석사학위 논문, 1991
- 안승환, 『19세기 단성 재지사족 김인섭의 사회관계망』 성균관대학교 일반대학원 석사학위논문, 2018
- 양정현, 『조선 초기의 驛道 편제와 그 성격』, 고려대학교 대학원 석사학위논문, 2014
- 이상균, 『조선시대 유람문화 연구』, 강원대학교대학원 박사학위논문, 2013
- 원영환, 「조선시대 강원도행정체제 변천에 관한 연구」, 『江原史學』v.10, 1994
- 장정수, 「고전시가에 나타난 여승 형상, ‘비구니 되기’와 ‘환속 권유」, 『한민족문화연구』 vol.32, 2010
- 전상욱, 「18세기 전반 물선진상 관련 자료 분석- 『진상별단등록』을 중심으로」, 『문화재』 v.47(4), 2014
- 정지영, 「조선시대 혼인장려책과 독신여성 : 유교적 가부장제와 주변적 여성의 흔적」, 『한국여성학』 vol. 20-3, 2004
- 정치영, 「금강산 유산기를 통해 본 조선시대 사대부들의 여행 관행」, 『문화역사지리』15(3), 2003
- 조병로, 「일제 식민지시기의 도로교통에 대한 연구(Ⅰ)-제1기 治道事業(1905~1917)을 중심으로-」, 『한국민족운동사연구』v.59, 2009

- 단행본

- 박문성, 『역대 강원도관찰사 인물고』 원주문화원, 2017
- 손병규, 『조선왕조 재정시스템의 재발견- 17~19세기 지방재정사 연구』 역사비평사, 2008
- 심수著, 『[조선시대 개인일기 국역총서] 동북안사록』, 국립문화재연구소, 2018.
- 정재정, 『일제침략과 한국철도: 1892-1945』, 서울대학교 출판부, 서울, 1999
- 조병로, 『한국역제사』, 한국마사회마사박물관, 2002
- 진용선, 『동강아리랑』, 수문출판사, 2000
- 홍명일著, 『[조선시대 개인일기 국역총서] 관동일기』, 국립문화재연구소, 2018
- 허경진외, 『숙천제아도 - 하버드 연칭도서관 학술총서 11』, 민속원, 2012
- (주)브랜드아큐멘, 『접경지역 한탄강 인문자원 발굴 보고서』, 행정자치부, 2015
- Isabella Bird Bishop, *Korea and her Neighbors - a narrative of travel, with an account of the vicissitudes and position of the country*, London, John Murray 1905





**Abstract**

## A Study on the Humanistic Characteristics through the roads of Gangwon Province in the Late Choson Dynasty

Lee, Donggwe

Gangwon Province is the only area where the north and the south are divided by the confrontation between the war and the Cold War except for some parts of Gyeonggi Province today. The division did not end only with the division of the physical territory. The wounds left by the war and mutual distrust cut off the paths of each other that led to the south and the north. Various forms and paths existed in Gangwon Province, and various people and materials moved through long history. Especially, the roads of Gangwon Province connected between Gangwon Province and the Center, among inner regions of Gangwon Province, and between the regions and regions centered on Gangwon Province. so the system for national governance, such as finance, administration and national defense, could be completed.

In the early 2000s, the South and North Korean reconciliation roads, although limited in number, linked to the roads along the east coast and the north and south of Gangwon Province. But because of the international situation and the change of regime, the road was blocked again. It is important to know how to recover the broken road technically, but in order to communicate on a permanent road, it is necessary to examine what kind of socio-cultural background the North and the South shared historically. In

this paper, I will examine various social and cultural aspects of the Gangwon area from the characteristics of the state 's governing system through the way of Gangwon Province in the background of the late Choson period when the central government system is completed.

In this paper, I looked at the path of Gangwon Province from three perspectives. First, I looked at the aspects and features of roads and administrative systems in Kangwon Province, which were emphasized in the 17th century. Second, I examined how the administration of the financial and administrative system for national governance changed and the conflicts and solutions rather than the purpose of the 18th century. Third, I traced how the characteristics of Socio - Cultural characteristics of Gangwon Province and late Choson were maintained through the way during the 19th century changes.

강원학 연구보고 6

## 조선후기 강원도의 길을 통해 본 인문학적 특성 연구

A Study on the Humanistic Characteristics through the roads of Gangwon Province in the Late Choson Dynasty

2018년 12월 일 인쇄

2018년 12월 일 발행

발행인 : 육동한

발행처 : 강원연구원 강원학연구센터

(24265) 강원도 춘천시 중앙로 5 강원연구원 강원학연구센터

전화 : (033) 250-2980, 2983

URL : <http://www.gangwonstudies.re.kr>

※ 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단전재나 복사는 금합니다.

※ 이 연구는 본 연구원의 공식견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.