

청주지역의 옛 도로망에 관한 一考察

韓 柱 成*

I. 서론	가. 驛路
II. 청주의 지명과 관할지역 변화	나. 원의 입지에서 본 도로망
III. 조선시대의 도로	다. 정기시 순회 행상인의 순회로
IV. 청주지역의 도로망	라. 소금길
1. 읍성내의 주요 가로망	V. 일제강점기 청주지역의 도로망
2. 읍성 외방도로	VI. 결론

I. 서론

길의 모습은 영구불변이 아니라 자연환경, 문화, 경제와 기술 등에 따라 그 기능과 형태가 항상 변화해 왔다. 그래서 길은 인간이 발달시킨 문명 가운데 기본적인 시설 중의 하나이다. 인류가 길을 닦는 기술을 터득한 후부터 지역내 생활환경의 개선이나 지역외로 지식이나 기술, 생활양식 등을 전파시키는 역할을 해 왔으며 그 효율성은 여러 측면에서 관찰할 수 있다¹⁾. 우리나라 길 문화에 영향을 미친 전통문화의 특성을 보면, 첫째, 통로, 의사소통, 윤리관의 실천방향이고, 둘째 자기가 태어나서 살고 있는 고장에 대한 만족도가 높아 장소에 매이는 전통을 가지고 있었으며, 셋째 길은 자연환경의 영향을 받아 합리적으로 설정하여 웅장한 시설보다는 효율성을 중시한 자연주의 사상과 실용주의 사상이 결합되어 있다. 넷째, 부역노동으로 운영된 행정·문화 통신로였다²⁾.

길의 기원은 동물의 통로설, 원시인의 이동로설³⁾ 등이 있으나 우리나라 역사지리학적 視點에서는 길의 기원보다도 길의 형성과정에 대한 연구⁴⁾와 도로의 입지와 분포에

* 충북대학교 지리교육과 교수

1) 崔永俊, 1990. 『嶺南大路: 韓國古道路의 歷史地理的 研究』 (서울: 高大 民族文化研究所), p.11.

2) 崔永俊, 1989. 「한국의 길 문화」 『역사문화지리』 創刊號, p.80.

3) 崔永俊, 1990. 앞 책, p.27.

4) 宋宗弘, 1979. 「서울市 交通網의 形成發達에 關한 研究」 『地理學과 地理教育』 第9輯,

대한 연구⁵⁾, 경제활동과 도로표지, 시설 등의 문화경관을 중시한 연구⁶⁾ 등에 관심을 가져 왔다.

우리나라의 도로망은 삼국시대부터 발달하기 시작하여 통일신라시대에 이미 驛과 館이 있었으며 驛傳制가 성립되어 경주에서 시작하는 5通⁷⁾의 도로망이 분포하였다. 北僑通, 葛嶺道⁸⁾(미상) 등의 간선도로가 있었을 뿐만 아니라 평양성이나 보은군 三年山城 성문의 수레바퀴 홈, 대구시 時至 택지개발지구 林堂의 도로유적 등을 통해 王京 뿐만 아니라 외방도로의 존재와 수레의 사용을 알 수 있다. 고려시대에는 驛站制가 확립되었고, 조선시대에는 性理學의 발달로 상업자본을 증폭시킬 국제교역이 제한되어 있어 농업 중심 사회에서 도로망의 발달을 가져오지 못했다. 이것이 일제강점기에 근대적인 도로망으로 발달하기 이전까지 이어져 왔는데, 이와 같은 도로망의 형성은 인적·물적 교류를 위한 사회·경제적 기능보다는 군사·행정적 기능을 주로 수행하기 위한 것으로 알려져 왔다⁹⁾.

pp.186-202.

최석주, 1996. 「대구시 도심부의 가로망 변화」 『대한지리학회지』 제31권, pp.593-612.

5) 李聖學, 1968. 「韓國歷史地理研究: 陸上交通(主로 驛站制를 中心으로)에 關한 考察」 『慶北大學校 論文集』 Vol. 12, pp.95-116.

洪慶姬·朴泰和, 1981. 「大東輿地圖에 나타난 驛站의 分布와 立地」 『教育研究誌』 第23輯(慶北大學校 師範大學), pp.67-84.

유재훈, 1989. 「충북 육상교통로 발달에 대한 지리적 고찰」 『上黨地理』 第7號, pp.27-42.

玉漢錫, 1989. 「강원도의 역로와 시장분포 연구」 『江原文化研究』 第九輯, pp.47-57.

윤성주, 1996. 「조선시대 驛站路에 대한 고찰: 參禮地方의 경우」 『地域과 文化의 空間的 展開』 (광주: 全南大 出版部), pp.155-178.

6) 崔永俊, 1975. 「朝鮮時代의 嶺南路 研究: 서울~尙州의 경우」 『地理學』 第12號, pp.53-82.

崔永俊, 1990. 앞 책, 서울.

金在玠·林奎奎, 1991. 「조선후기 괴산-연풍로의 성립과 교통취락의 경관변화」 『地理學論集』 제17권, pp.1-25.

김재완, 2000. 「경부선 철도 개통 이전의 충북지방의 소금 유통 연구」 『中原文化論叢』 第4輯, pp.227-247.

金鍾赫, 2001. 『朝鮮後期 漢江流域의 交通路와 場市』 高麗大學校 大學院, 博士 學位論文.

7) 서영일, 1999. 「신라 육상 교통로 연구」 (서울: 학연문화사), pp.12-13.

8) ① 이를 永同방면으로 보는 견해(津田左右吉, 1913. 「百濟戰役地理考」 『朝鮮歷史地理』 1), ② 井邑의 東南 淳昌으로 통하는 峙道(葛峙)로 보는 견해(池内宏, 1934. 「百濟滅亡後の動亂及び唐·羅·日三國の關係」 『滿鮮地理歷史研究報告』 14), ③ 노령산맥의 馬近里에서 東津江을 따라 泰仁·古阜에 이르는 통로로 보는 견해(全榮來, 1976. 『周留城·白江 位置比定에 관한 新研究: 全北·扶安地方, 百濟抗戰의 歷史地理學的 考察』 (부안군)) 등이 있다(정구복·노중국·신동하·김태식·권덕영, 1997. 『譯註 三國史記』 3, 주석편(상), (성남: 한국정신문화연구원), p.777)

9) 김경추, 2000. 「驛路組織과 立地에 관한 연구: 강원도를 중심으로」 『地理學研究』 第34권 제2호, p.114.

교통현상으로서의 도로는 경제적 분야와 비경제적 분야로 나누어 고찰할 수 있는데, 본 연구에서는 교통현상으로 읍성내의 가로망과 읍성 외방도로, 역로에 분포한 橋梁 및 상업·서비스 활동로 파악을 위한 원과 정기시 순회 행상인의 순회로, 소금길 등의 분포에 대하여 조선시대, 일제강점기를 중심으로 살펴보기로 한다.

그리고 연구 대상지역의 범위는 조선시대 청주목으로 지금의 청주시와 청원군을 포함하고 충북의 괴산군 청천면과 진천군 초평면의 일부, 천안시 수신면 등이 포함된다 (그림 1).

그림 1. 청주목의 관할지역

II. 청주의 지명과 관할지역 변화

청주는 일찍이 마한의 옛 땅으로 백제가 마한을 정복한 후 上黨縣(일명 娘臂城, 娘子谷城)이라 하였다고 『三國史記』에 기록되어 있다¹⁰⁾. 여기에 기록된 娘子谷城은 『新增東國輿地勝覽』, 『輿地圖書』, 『朝鮮環輿勝覽』 등 지리서 淸州牧條에도 기록되어 있다. 상당은 신라가 삼국을 통일한 후 31대 神文王 5년(685) 전국을 九州 五小京으로 개편할 때 熊州의 西原小京으로 되었다가 景德王 16년(759) 西原京¹¹⁾으로 승격되었으며, 신라 말, 고려 초에는 西原府, 淸州로 불리어졌다.

고려시대 성종 2년(983) 전국을 12牧으로 설치되었을 때와 현종 9년(1018)에 8목을 설치하였을 때 청주목이 되었다. 그 후 五道兩界의 지방제도가 정착된 시기에는 楊廣道의 청주목¹²⁾이었다. 조선초 界首官道 시기에 도는 충청도, 界首官道는 淸州道 청주목으로, 조선시대 개화기 23府制 시기에는 공주부 청주군이었고, 13道制(1896년) 시기에는 충청북도 청주군이였다. 이 때의 청주군은 1등군으로 24개면, 575 동리를 관할하였다. 그러나 연산조부터 고종조 사이에 청주는 불충과 모반 등으로 廢牧당한 일이 있고, 牧에서 郡으로 강등된 적이 8번이나 있었다¹³⁾.

10) 卷 第二十三 百濟本紀 第一 多婁王 三十六年條와 卷第一 新羅本紀 第一 脫解尼師今 七年條에 기록되어 있음.

11) 서원경 위치에 대하여 上黨山城說, 唐山土城說, 牛岩山城說, 淸州邑城說 등이 있는데 보다 정확한 자료의 등장과 면밀한 조사연구가 요구됨(淸州市·西原郷土史研究會, 1996. 『淸州地名調査報告書』(청주), p.30).

12) 청주라는 지명은 고려 太祖年間に 청주인들이 일으킨 起義에 지친 태조가 더 이상 逆變이나 불충한 사람이 나오지 못하게 맑은 고을로 개칭한 것이 아닌가 생각한다(淸州市·西原郷土史研究會, 1996. 淸 책, p.31).

13) 淸州市·西原郷土史研究會, 1996. 淸 책, pp.31-32.

융희 2년(1908) 6월 15일 충주에 있던 관찰부를 지금의 청주시 중앙공원에 있었던 옛 관아로 이관하였고, 1914년에 府·郡·面 통합으로 지금의 청주시와 청원군을 하나의 행정구역으로 하여 청주군이라 하였으며, 1931년에는 청주읍이 되었다. 그리고 1946년 청주읍이 淸州府로 승격되면서 청원군과 행정구역이 분리되었다. 그리고 1949년 지방자치법의 실시로 청주시가 되었고, 1989년에 동·서부출장소 체제에서 1995년에 구청체제로 바뀌었다.

청주목 관할지역의 越境地(飛地)로는 단종 2년(1454)에 발간된 『世宗實錄地理志』에 의하면 천안·전의읍의 사이에 분포한 德平鄕, 회덕·회인·문의읍 사이에 분포한 周岸鄕, 청안을 지나 분포한 調豊部曲이 있었으며, 중종 25년(1530)에 발간된 『新增東國輿地勝覽』에는 주안이, 인조 10년경(1632경)에 발간된 『湖西勝覽』에도 주안이, 대동여지도상에는 德坪面, 周岸面이 월경지이었으나 1928년 이후 발간된 『朝鮮輿輿勝覽』에는 주안이 융희 갑인년(1907)에 대전으로 이속되었다고 한다. 이러한 월경지가 일반적으로 나타난 이유는 첫째, 所屬邑(主邑) 任內에서 분리·독립·移屬된 결과, 둘째 과거의 연고, 셋째 魚鹽 등 물자조달, 넷째 해안·도서지방에 대한 列邑의 分占, 다섯째 漕運과 漕倉에 의한 것이다¹⁴⁾. 청주목 주안향의 경우는 어염 등 물자조달과 관련이 있다고 생각한다.

III. 조선시대의 도로

조선시대의 교통체계는 중앙집권적 체제의 강화를 위해 개국 초에 마패제도, 공무출장 등 역로의 통행으로 확립되었다. 조선 초기 한양에는 도성의 가로가 건설되어 수도로서의 기능과 상징성이 강화되었다. 그러나 조선시대의 교통로는 초기 상태에서 별다른 발전이 없이 유지되었고, 후기에는 교통행정이 오히려 문란해졌다. 그러나 조선 후기 重商的 실학자를 중심으로 용차론이 대두되어 도로에 대한 인식의 변화가 생겼다.

조선시대에 교통이 발달하지 못한 이유는 첫째, 교통정책이 집권체제의 수립을 위한 방편으로 요구되어 도로가 국가에 의해 관리되었고, 군사 행정상의 목적으로 이용되었기 때문이고, 둘째 중앙정부의 상업활동을 억제하는 정책으로 자급자족 경제체제가 유지되어 지역간 사람의 이동과 물자의 유통이 활발하지 못하였기 때문이다. 셋째, 세공을 비롯한 화물의 운반을 주운에 의존하였고, 사람의 이동은 도보에 의존하여 교통수단이 발달하지 못하였다. 넷째, 지형적 장애를 극복할 수 있는 기술이 발달하지 못했고, 노동력 동원이 어려웠으며, 자본이 부족하였기 때문이다. 다섯째, 도로 주변의 토지

14) 李樹健, 1984. 『韓國中世社會史研究』 (서울: 一潮閣), pp.490-492.

점유에 대한 문제점과 도로의 중요성에 대한 인식이 부족하였으며, 도로를 점유하는데 대한 제도가 엄격하지 못하였기 때문이다¹⁵⁾.

경국대전(속대전)이나 실학자들은 도성안의 길은 街路, 읍성간의 길은 驛路라고 하였다. 한자에서 규모에 따라 길을 뜻하는 글자는 다음과 같다. 徑은 오솔길, 소로길(우마를 수용하는 길), 軫은 大車(큰 수레)가 다닐 수 있는 길, 途는 乘車 한 대가 다닐 수 있는 길, 道는 승차 두 대가 다닐 수 있는 길, 路는 승차 세 대가 다닐 수 있는 길을 말한다. 길은 한자어로 道路이며, 우리나라는 道와 路를 구분하지 않고 大·中·小路로 표현하였다.

조선시대 도성내의 가로 폭은 대로가 56척(營造尺 약 31.24cm)(17.4944m), 중로 16척(4.9984m), 소로 11척(3.4364m)¹⁶⁾으로 양쪽 溝廣은 2척(62.48cm)이었으나 외방도로의 폭은 매우 협소하였다. 1894~1897년 사이에 우리나라를 4차례나 답사한 영국 지리학자인 비숍(I.B. Bisop) 여사가 우리나라 길의 사정이 좋지 않다고 기술한 것¹⁷⁾을 살펴보면 다음과 같다.

…… 말을 타거나 터덜터덜 걸거나 간에 어느 경우에도 한 시간에 4.8km(1분에 80m임) 이상은 갈 수 없는 한국 도로는 거의가 이름이 없다. 인공적으로 만들어진 도로는 거의 없어서 여름에는 먼지 자욱한 길, 겨울에는 눈 녹은 진창길이 되는데 그나마 청소하고 보수하지 않아 길 표면은 매우 울퉁불퉁하고 돌출한 돌맹이가 많다. 대부분의 경우 도로들은 말과 사람의 통행에 의해 발자국이 나서 어느 정도에 이르면 ‘길’이라는 것이 인정되는 그런 수순(手順)을 밟고 있었다.

(중략) …… 산에서는 길이라고 하는 것이 고작 물 마른 시내의 하상(河床)에 불과한 것이 많다. 가장 사정이 나은 제물포와 서울 사이의 길도 겨울에는 진창이 30cm~1.2m까지 이르는 구간들이 있었다. 내가 광범위하게 체험한 바, 이 잘 알려지지 않은 교통의 불편은 한국의 발전에 있어 커다란 장애임에 틀림이 없다. ……

그러나 이 당시 모든 도로가 포장되지 않은 것은 아니고 부분적으로 포장된 곳도 있다. 서울시 갈현동과 불광동 사이의 구과밭로 넘어가는 礪石峴가 그 예이다. 이 고개는 西五陵으로 이어지는 능선의 중요한 곳에 있기 때문에 地脈이 깎이지 않도록 박석을 깔은 반포장도로였다¹⁸⁾.

15) 李恩淑, 1989. 「조선시대 서울의 교통수단과 교통로」 『문화역사지리』 創刊號, pp.89-90.
 16) 현재 4차선 도로(인도 포함)의 폭은 25m이고, 2차선은 15m가 대부분이다.
 17) 이사벨라 버드 비숍(이인화 옮김), 1994. 『한국과 그 이웃 나라들』 (서울: 살림), pp.154-155.
 18) 이 근처에 있었던 宮田에 일하러 가는 사람들이 흙을 밟지 않게 하려고 돌을 깔았다는 설도 있다.

IV. 청주지역의 도로망

1. 읍성내의 주요 가로망

청주읍성은 그 유형으로 보아 배산임수형¹⁹⁾으로 대략 통일신라시대 신문왕대인 7세기 후반에 축성한 西原京城과 관련이 있을 것으로 추정하고 있으며²⁰⁾, 무심천 충적지에 분포한 청주읍성은 1915년까지 존재하였다.

『新增東國輿地勝覽』에 기술된 청주읍성의 둘레는 3,648척으로 布帛尺과 遵守로 환산하면 각각 1,632.48m, 1,704.7104m가 되며²¹⁾, 높이는 8척으로 각각 3.58m, 3.7384m이다. 성곽의 형태는 남북 축의 길이가 긴 6:4의 장방형으로 사각부분을 없앤 抹角형상으로, 성문은 남쪽에 淸南門, 북쪽의 玄武門, 동쪽의 關寅門, 서쪽의 淸秋門의 4개가 있었다.

정면 부감도법으로 그려진 「淸州邑城圖」(1790년대)에 나타난 청주읍성내의 가로망의 형태를 보면, 가장 큰 남문²²⁾인 淸南門과 북문인 玄武門을 연결하는 성안길²³⁾(C-R)을 중심 축으로 하여 동·서·남·북문을 서로 연결시키는 조선시대의 십자직교형 가로망 체계를 기본으로 하였다.

동문인 關寅門에서 남북 가로인 지금의 성안길과 교차되는 결절점(Node-1)에서 紅箭門을 지나 客舍 및 東軒으로 들어가는 가로(E-R)와, 서문인 淸秋門에서 남북 가로와 교차되는 결절점(Node-2)에서 연결되는 가로(W-R)에 의해 수평으로 3구분하여 동헌·객사, 兵營群²⁴⁾, 司倉의 영역으로 구분되어진다. 이러한 가로망에서 각 官衙公廨의 영역으로 진입이 이루어졌던 C-R상에는 세 결절점이 형성되었다(그림 2). 이들 시설의 영역과 가로망은 현재의 동헌·객사 영역의 북쪽과 서쪽 가로의 형태가 일부 변경된 것과 兵營群의 서쪽 도로가 현재의 중앙공원에 편입되었고, 그 노폭이 변경되었다²⁵⁾.

19) 渋谷鎮明, 1991. 「李朝邑聚落にみる風水地理說影響」 『人文地理』 第43卷, p.18.

20) 청주시, 1997. 『淸州市誌』 (上)(청주), pp.168-169.

21) 포백척의 五禮의 길이는 44.75cm, 준수(寸)의 길이는 46.73cm로 성곽의 길이를 다루는 척도로 사용된 이후에 편찬된 지리서임(淸州市·淸州大學校 博物館, 2001. 『淸州邑城·南石橋 復元 學術調査 報告書』 (청주), p.38).

22) 天子北坐南向이라는 남향 존중사상으로 남향을 중시하였기에 남문은 읍성 문 중에서 가장 규모가 크고 중층으로 조영하였다(예명해·이재환, 2002. 「조선시대 읍치(邑治)의 공간구성에 관한 연구」 『國土計劃』 第37卷 第2號, p.39).

23) 남북방향의 성안길 가로 폭은 남석교의 폭과 같다고 볼 때 약 한 칸 반(2.727m)이다(淸州市, 1994. 『淸州都市計劃變遷史 III: 資料篇』 (청주), p.215).

24) 중부 내륙지방에 유일하게 설치된 청주병영은 태종 17년(1417)에 처음으로 德山에 설치되었는데, 1418년에 海美로 이설되었다가 효종 2년(1651년)에 이곳으로 이설되었다.

25) 淸州市·淸州大學校 博物館, 2001. 앞 책, pp.141-143.

그림 2. 1790년대와 1913년의 청주읍성내 가로망

자료: 清州市·清州大學校 博物館, 2001, 清州邑城·南石橋 復元 學術調查 報告書, 청주, pp.140-141.

청주읍성내 주요 가로망의 교통공학적 측면에서 그 발달단계를 보면, 1790년대는 척추형(spinal)으로 가로망이 미발달된 상태라 할 수 있다. 그러나 1913년에 작성된 「清州面 地籍原圖」에 의한 주요 가로망은 직교형(grid)에 가까운 상태로 바뀌었다. 그리고 1998년의 청주읍성내의 가로망은 더욱 발달하였으나 삼각형²⁶⁾(delta)으로 나아가지 않고 그 형태는 대체로 직교형을 그대로 유지하고 있다고 할 수 있다.

2. 읍성 외방도로

읍성의 외방도로는 역로를 포함하여 원의 도로상의 분포, 정기시의 행상인들이 다니던 순회로, 소금을 판매하기 위한 鹽道 등이 있다.

가. 驛路

역은 공문서의 전달과 관리의 왕래와 숙박 및 공물진상 등의 관물 수송을 담당한 곳으로 站과 同義語로 사용하다가 선조 30년(1597) 통신만을 위주로 하는 파발을 두어서 邊書의 급한 전달을 임무로 하였다. 신라 炤智王 9년(487)에 郵驛을 설치하였고, 그 후 통일신라시대 이후 9州 5小京이 설치되는 등 지방제도가 확립되고 중앙의 관리의 지방출장, 상인 및 여행자의 왕래가 많아짐에 따라 그 기능이 활발해졌다. 그리고 교통상의 요지에 역뿐만 아니라 津, 渡, 館²⁷⁾, 院 등이 확대되어 갔을 것으로 추측된다²⁸⁾. 역은 고려시대에 오면서 더욱 발달하였다.

역로는 국가의 우편·통신 등을 전달하는 정치·군사적 기능을 수행한 도로로 이러한 기능을 수행하기 위하여 驛員과 驛馬를 두었다. 고려시대에는 외방도로 22개의 역로에 525역이 있었는데, 忠清州道²⁹⁾의 역참수는 34개로, 이 가운데 청주목 관할지역에 분포한 역의 분포를 보면 栗峰(청주읍성 북쪽 7리, 10리는 5.1km임), 雙樹(청주읍성 남

26) Taaffe, E.J., Gauthier, H.L. and O'Kelly, M.E., 1996. *Geography of Transportation*(New Jersey: Prentice Hall), pp.250-255.

27) 역이 기관적인 성격인데 대하여 관은 여관, 客館과 같이 공용여행자의 접대와 숙식을 제공하는 시설이다(崔在京, 1975. 「朝鮮時代 [院]에 대하여」 『嶺南史學』 第4輯, p.48).

28) 秦聖圭, 1980. 「朝鮮時代 驛에 對한 一考察: 深層的 研究를 위한 一試論」 『釜山女子大學 論文集』 第9輯, p.239.

29) 수원을 거쳐 전의·공주·부여에 이르는 지역과 수원을 거쳐 陽城·진천·청주·문의에 이르는 지역, 그리고 아산·예산·홍주·해미로 이르는 지역에 분포한 도로를 말한다.

쪽 16리), 猪山(청주목 저산 밑), 長命(長池)(청주읍성 서쪽 56리)역의 4개가 입지하였다³⁰⁾.

고려시대의 역참은 6등급(1科~6科)으로 구분하였으나 조선시대의 역참은 중요도에 따라 3구분(大驛, 中驛, 小驛)하였다. 청주목의 관할지역에 분포한 4개 역은 驛域으로서 栗峰道에 3개역(울봉·쌍수·저산역), 成歡道에 한 개 역(장명역)이 속했다. 그러나 인조 10년(1632)경에 발간된 『湖西勝覽』에 따르면 쌍수·저산·장명역은 울봉역 소속이었다. 역의 크기를 보면, 울봉·쌍수역은 중역이고³¹⁾, 저산·장명역은 소역이었다. 각 역의 지금의 위치는 다음과 같다(부록).

먼저 栗峰驛는 청주시 상당구 울량동 395번지로 울량과출소 동쪽에 위치하며, 울봉역의 驛舍³²⁾는 수년 전에 불탔으며, 역사 주변에 찰방의 송덕비가 두 개³³⁾ 남아 있고 나머지는 땅에 묻혀있다고 주민들이 전하고 있다. 울봉역은 쌍수·저산·장명역 뿐만 아니라 진천현의 長楊·台郎역, 청안현의 時化역, 문의현의 德留역, 옥천군의 增若·嘉和·土坡·順陽·化仁역, 영동현의 會同역, 황간현의 新興역, 보은현의 原岩³⁴⁾·송림역, 회덕현의 田民역³⁵⁾ 등 17개 역을 관할하였다.

다음으로 雙樹驛은 청원군 남일면 쌍수리 공군사관학교 정문과 위병소 사이에 위치하며 쌍둥이 거목이 두 그루 있다. 세종실록지리지에 의하면 태조 5년(1396) 청주목 청원지역 3개 대로역 중 하나였다고 한다.

猪山驛은 청원군 강내면 저산리 저산 혹은 恩積山(206m)의 남쪽에 위치하는 역으로 역사의 대지면적이 144평³⁶⁾이었다고 한다. 이 역은 현재 강내·부용·남이면의 경계에 위치하며, 이곳에서 남남서쪽으로 보면 부강이 위치하는데, 금강의 가항중점 부강에서 청주로 통하는 직선도로로 부강에서 소금을 이 길로도 수송하였다고 한다. 또 경부선의 지선인 충북선을 부강역에서 연결하고자 할 때도 이 길을 통하도록 하였으나 한양 조씨들의 반대로 이루어지지 못하였다고 한다. 청주~술고개~저산역~지경계(충북과 충남의 경계)~공주로 역로가 이어졌다. 청주시 서부도로와 이 역로가 연결되는 부근으로 지금 경부고속도로가 지나가는 인근에 송덕비가 4개³⁷⁾ 있어 목사와 현감의 이동

30) 『高麗史』 卷36, 驛站條.

31) 『大典會通』 卷四, 兵典 驛路.

32) 울봉역사의 구조에 대해서는 車勇杰, 1990. 「栗峰驛에 所屬된 諸驛과 交通路」 『忠北郷土文化』 第2輯, pp.45-49에서 잘 밝히고 있다.

33) 송덕비의 비문을 보면, 하나는 行察訪許公稷(同治 四年 乙丑(1865) 五月)의 것이고, 또 다른 하나는 行察訪兼外史官金公□□(乙未(1895) 二月)의 것이다.

34) 대동여지도상에서는 元岩으로 기재되어 있음.

35) 대동여지도상에는 貞民역으로 되어 있음.

36) 역사 자리에 현재 거주하고 있는 연대운씨와의 인터뷰 내용임.

37) 서부산업도로와 경부고속국도의 다리가 마주치는 청주시 흥덕구 강서동 구암리에 牧使金公宜淳永世不忘碑(丙辰(1856)三月日南次二面立)가 있고, 청주시 흥덕구 강서동 신전리 입구에

로였다는 것을 알 수 있다.

長命驛은 충남 천안시 수신면 장산리에 위치하며 조선시대 고종 32년(1895)에 청주군에서 목천군에 편입되었다. 『世宗實錄地理志』에 의하면 태조 5년(1396)에 역이 설치되었다가 고종 33년(1896)에 폐지되었는데 신라시대에는 長池라 하였다. 1981년 11월 상당산성 남문 앞에 ‘沙梁部’銘 기와편이 발견되었다. 이 기와편에 ‘沙梁’·‘部屬’·‘屬長池’·‘屬長池駟’ 등의 명문이 발견되어 이를 조합하면 ‘沙梁部屬長池駟’로 통일신라시대 또는 고려 초기의 지방통치와 관련하여 주목해 볼 자료이다³⁸⁾. 또한 장명은 청주목에서 살기 좋기로 첫째 長命이고, 둘째, 꽃대(청원군 북이면 花下里(화죽마을))라 하여 유명하다³⁹⁾. 장명역은 천안~취성산~황골고개~강정~백현(청원군 오창면 백현리)~오근장(까치내)~청주로 연결하였는데, 장명역 부근 퇴미라는 산 위에 말 훈련장이 있었다고 한다⁴⁰⁾.

다음으로 영조 33~41년(1748~1756)에 발간된 『輿地圖書』에 나타난 각 역의 인적 구성과 말의 보유 상황으로 역의 계층구조를 살펴보면 표 1과 같다.

표 1. 청주목 관할지역 역의 계층구조

계층	驛道	역 구분	역 명	인적 구성				말의 보유(필)		
				찰방	吏	奴(남)	婢(여)	上等馬	中等馬	下等馬
1	栗峰道	中驛	울봉역	1	248인 중 下吏 43인, 知印 16인	102명	30명	3	10	
			쌍수역	-	40인	10명	7명	3	10	
2	成歡道	小驛	저산역	-	30인	7명	3명	1	4	5
			장명역	-	25인	30명	-	2	3	5

자료: 大典會通; 新增東國輿地勝覽.

청주목 관할지역의 4개 역 중에서 울봉역이 1계층에 속하여 청주목 관할지역 뿐만 아니라 충북의 중·남부 지역에 속하는 17개 역을 지배하였다. 이는 충북의 중·남부 지역에서 청주목이 행정기관으로 상위기관이고 청주읍에서 거리상 가장 가까운 역이기 때문이다. 그래서 文官으로 從 6品인 찰방⁴¹⁾(서기) 한 사람이 배치되었으며 그밖에 행정을 담당하는 吏가 248인이, 노비가 132명이 배치되었다. 그러나 제2계층에 속하는 쌍

는 牧使金侯致一永世不忘碑(己巳年(1869)三月), 牧使金侯履元永世不忘碑(己巳年(1869)十二月)가 있으며, 청주목이 서원현으로 강등되었을 때에 縣監南公廷鶴永世不忘碑(江西龍亭里)가 있다.

38) 清州市·忠北大學校 中原文化研究所, 1999. 『上黨山城: 綜合地表調査 및 文獻資料集』 中原文化研究叢書 第12冊(청주), p.38.

39) 한글학회, 1974. 『한국지명요람』 (충남편·하)(서울), p.358.

40) 마을주민과의 인터뷰 내용임.

41) 찰방은 30개월 근무하고 교체되었다.

수·저산·장명역에는 驛吏가 25~40인, 노비가 10~30명이 배치되었다. 그리고 각 역의 말 보유는 10~13필이어서 계층간의 차이는 크게 나타나지 않았다.

역의 구성은 역사와 역마로 나누어 볼 수 있다. 『湖南邑誌』 42)를 자료로 역사의 내부구조를 보면43), 1900년대 이전에는 公事房(침실 겸용), 通引房, 客房, 冊室로 구성되어 있던 것이 1900년대 이후에는 공사방과 통인방을 하나의 건물에 두고 침실을 따로 두는 내부구조로 바뀌었다.

역의 기능을 유지하기 위하여 8도 路程은 皇朝 예에 의하면 周尺 6척이 1步, 360보가 1里역, 30리가 1息으로 사용하였다. 역간의 거리 표시는 당나라의 「三十里置一驛」을 모방하여 주요 도로에는 대략 30리에 역을 두었다44). 청주목 관할지역의 역간 평균 직선거리는 약 30리(15.1km)로 우리나라 평균 역간 거리와 거의 같다. 그러나 로마시대의 말을 갈아타는 역은 평균 8로마 마일(12km)마다, 숙박시설은 역 5개에 한군데 비율로 60~70km 마다 두었다45). 그리고 일본의 宿驛취락인 宿場町은 말의 1일 行程인 약 8리(32km)46)마다 발달하여 청주목 관할지역 역간 거리보다 멀다고 할 수 있다.

외방도로의 기점은 한양의 창덕궁 돈화문으로 하였으나 그 후에는 광화문 앞의 元標로 하고, 墩에는 里수와 지명을 표기하는 것을 원칙으로 하고, 『牧民心書』에 의하면 五里 마다 정자를, 十里에 壇을 30리에 느릅나무를 심었다47).

청주읍성 4대문에서 각 역과 주요 시설 및 경계간의 거리를 살펴보면 다음과 같다48).

- 東距竹嶺小路 距上黨山城十五里 距靑川倉六十里 距華陽洞八十里 距報恩樞峙界八十里 距槐山屈峙界八十里 距尙州龍華界一百里 距聞慶松面界一百里
- 南務農亭兩大路 距雙樹驛十六里 距文義馬巖界二十里 距懷仁斗山界二十二里
- 西梨峙小路 距豬山驛三十里 距燕岐薪院界三十八里 距全義深川界五十四里
- 鵲川大路 距薪院倉三十里 距木川松亭界五十五里 距長命驛五十六里 距金城倉四十里
- 北栗峰小路 距栗峰驛七里 距淸安帶水里界四十二里
- 距梧根津大路 距北倉三十二里 距鎭川項谷界三十二里

42) 『湖南邑誌』 四冊, 全州府 參禮驛誌序.
 43) 秦星圭, 1980. 앞 논문, pp.244-245.
 44) 『大典通會』에 「外方道路每十里立小墩三十里立大墩置驛…」가 기록되어 있다.
 45) 시오노 나나미(김석희 옮김), 2002. 『로마인 이야기: 모든 길은 로마로 통한다』 10(서울: 한길사), pp.105-106.
 46) 洪慶姬, 1985. 『村落地理學』 (서울: 法文社), p.82.
 47) 로마가도에는 1로마 마일(1.5km)마다 이정표 역할을 하는 돌기둥을 세웠다(시오노 나나미(김석희 옮김), 2002. 앞 책, p.119).
 48) 『輿地圖書』 淸州牧, 道路條.

지방 육로의 등급을 구분하는 가장 일반적인 방식으로 종착점의 읍격이나 구간내에서 경유하는 취락의 규모와 같은 사회적 요인과 노폭·노면상태, 越峴·渡河와 같은 도로 자체의 외형적인 조건이 작용하였을 것으로 보이지만 정확한 근거를 찾을 수 없다⁴⁹⁾. 다만 『輿地圖書』의 대·중·소로를 「舊韓末 韓半島地形圖」에 복원하여 대비해 보면 대로 가운데는 6대로의 본선이나 읍치간의 연결로가 높은 비중을 차지한다. 그리고 소로는 대체로 대로의 종점에서 연장되는 곳이거나 대로에서 분기한 것이었다⁵⁰⁾.

『輿地圖書』에 나타난 청주목의 관할지역에는 대로가 3개, 소로가 3개 분포하였는데, 남북간이 대로였고 동·북동부는 소로였다(표 2).

표 2. 『輿地圖書』에 나타난 淸州牧 관할지역의 대·중·소로

대로	중로	소로
(南)務農亭兩大路 鵲川大路 梧根津大路	-	(東)竹嶺小路 (西)梨峙小路 (北)栗峰小路

예로부터 청주 주변의 도로망을 살펴보면, 와우산 동쪽의 상당산 곡간을 거슬러 上峰재를 넘는 靑川행로와, 말구리재~밑에재~사흘티(三日峙)를 넘는 보은행로, 쌍수리~말미(斗山)~皮盤大嶺을 넘는 회인대로, 쌍수리~삼거리~문의~荊角津⁵¹⁾을 거치는 삼남대로, 남석교~무심천을 거치는 부강대로, 울봉역~가는다리(細橋)~椒井을 거치는 청안행로가 주도로였는데, 이 모든 도로가 唐羨山을 중심으로 반경 0.5km에서 분기되었다고⁵²⁾ 하는데, 이들 도로는 각각 동쪽의 竹嶺小路, 남쪽의 務農亭兩大路, 북쪽의 栗峰小路에 해당된다.

(1) 대동여지도에 나타난 청주읍성의 외방도로

철종 12년(1861)에 발간된 대동여지도에는 9대로가 있었는데, 청주읍으로 통하는 길은 모두 지선으로 연결되었으며, 그 도로는 四大路(京都~幽谷~東萊)의 경우 ① 진촌~分行역(안성시 이죽면 매산리)에서 죽산을 거쳐 지선으로 분기하여 長楊역(진천군

49) 조선시대의 도로는 고려시대와 같이 대·중·소로로 나누고, 이를 다시 대로는 1·2·3등로, 중로는 4·5·6등로, 소로는 7·8·9등로로 나누었다. 이러한 구분은 도로의 폭 보다는 驛道の 역마와 驛戶의 다소에 의한 구분으로 도로의 이용도와 비례한다고 보고 있다(『經國大典』兵典, 驛馬條).

50) 金鍾赫, 2001. 위 책, pp.65-66.

51) 지금의 대청댐 수력발전소가 위치해 있는 부근을 말한다(淸州市·淸州大學校 博物館, 2001. 앞 책, p.42).

52) 淸州市, 1982. 『내고장 가꾸기』(청주), p.117.

이월면 장양리)~台郎역(진천군 문백면 대락리)~율봉역~청주읍으로 연결되었다. 그리고 六大路(京都~삼례~고성~통영)의 경우는 ② 성환역~新恩역(천안시 新富洞)에서 지선으로 분기하여 延春역(천안시 목천면 東里)~청주읍~쌍수역으로 연결되고, ③ 천안읍에서 전의읍을 거쳐 장명역~청주읍으로 이어졌으며, ④ 천안에서 전의·연기를 거쳐 저산역~청주읍으로 이어졌다.

그리고 ⑤ 청주읍에서 舍林역(보은군 보은읍 학림리)~元岩역(보은군 삼승면 원남리)~청산읍으로 연결되는 역로와 ⑥ 청주읍~회인읍~周岸역(대전시 동구 오동동)~회덕으로 연결되는 역로와 ⑦ 청주읍~쌍수역~德留역(청원군 문의면 덕유리)~주안역~증약역(옥천군 군북면 증약리)~嘉和역(옥천군 옥천읍 금구리)~옥천읍으로 이어졌다. 이 도로는 薺浦에 도착한 倭使가 上京하는 右路⁵³⁾의 일부에 해당된다. ⑧ 청주읍에서 시화역(증평출장소 미암리)~청안읍~괴산읍으로 이어졌다. ⑨ 청주읍~청천~연풍읍으로 이어졌다.

그밖에 청주읍을 통과하지 않으나 목 관할구역내에 입지한 남북 방향의 도로를 서쪽으로부터 살펴보면, 진천읍~礮灘~靑山 酒城⁵⁴⁾을 연결하는 도로, 괴산읍~華陽洞~상주읍으로 연결되는 도로, 청안읍~靑山 酒城~보은읍을 연결하는 도로가 분포하였다. 청주목 관할지역에 각 역로에 분포한 시설을 살펴보면 다음과 같다⁵⁵⁾.

먼저 북쪽의 진천읍과의 사이의 거리는 약 57리(지금의 29.1km)로 이 사이에 율봉(栗峯)역이 입지하였고, 미호천변의 梧根津에는 창고가 분포하였다. 또 청안읍과의 사이는 약 40리(20.4km)로 약 30리(15.3km) 부근에 時和역이 위치하였다. 또 연풍과의 경계 사이에는 약 100리(51.0km)로 약 60리(30.6km) 되는 靑川에 한강상류 華陽川변에 창고가 분포하였고, 80리(40.8km) 되는 화양동에 華陽院이 입지하였다.

다음으로 보은읍과 연결되는 도로는 청주읍성에서 약 10리(5.1km) 되는 지점에서 분기하여 약 40리(20.4km) 되는 곳에 목의 경계가 있었다. 회인과의 사이에는 읍성으로부터 약 22리(11.2km)에 경계가 있었고, 문의와의 사이에는 약 20리(10.2km)에 경계를 이루었으며, 약 16리(8.2km)에 雙樹역이 입지하였다.

연기읍과의 사이에는 27리(13.8km) 되는 곳에 경계를 이루었으며, 17리(8.7km)에 猪山역이 입지하였다. 또 전의읍과의 사이에는 약 54리(27.5km)에 경계를 하였으며, 長命역과 인접해 金城倉(청원군 옥산면 東林里)이 입지하였다. 그리고 木川과의 사이에는 약

53) 세종 5년에 지정된 倭使의 세 上京路는 左路의 경우 兪포(지금의 울산)~경주~안동~단양~충주~여주~양근~平丘역을 거쳐 入京하였고, 中路를 이용할 경우 동래~양산~밀양~청도~대구~인동~상주~문경~연풍~괴산~음성~음죽~광진을 거쳐 入京하였으며, 右路로 入京하는 경우는 창원~성주~옥천~청주~죽산~용인~한강을 노선을 이용하였다(韓國道路公社, 1981. 『韓國道路史』(서울), p.150).

54) 지금의 보은군 내북면 창리로 18세기 후반 청산군의 월경지이었다.

55) 필자가 대동여지도상에서 측정한 거리임.

55리(28.1km)에 경계를 두고 청주읍성으로부터 30리(15.3km) 밖의 鵲川(지금의 미호천)변에 薪院倉이 입지하였다.

끝으로 청주읍성을 통과하지 않는 남북 방향의 도로 중 괴산읍~華陽洞~상주읍으로 연결되는 도로는 청주목 관할구역에서의 길이가 약 40리로, 이 사이의 약 20리 되는 곳에 화양원이 입지하였다. 또 청안읍~靑山 酒城~보은읍을 연결하는 도로의 길이는 약 20리, 진천읍~礪灘~靑山 酒城을 연결하는 도로의 길이는 약 30리이었다(그림 3).

그림 3. 대동여지도상 청주목 관할지역의 역로와 도로망

대동여지도상에 나타난 도로망의 분포를 보면 직선적인 도로형태를 갖추고 있다. 그것은 지역간 이동을 도보에 의존해 왔던 시대에 지형적인 장벽을 무릅쓰고 가급적 지름길을 이용함으로써 이동시간을 최소화할 수 있었기 때문으로 생각된다. 8세기 일본의 경우 직선적 도로를 부설하게 된 것은 遺隋使가 隋나라의 계획도로를 보고 와서 설치한 것으로 추측하고 있다⁵⁶⁾.

(2) 大東地志에 나타난 외방도로

고종 원년(1865)에 발간된 『大東地志』 「程里」에 기재된 10대로⁵⁷⁾에서 분기하여 청주읍으로 연결되는 도로는 다음과 같다. 여기에서 대로에서 분기한 1차 지선, 그리고 1차 지선에서 분기한 2차 지선을 간선도로로 간주하였다.

먼저 東南至東萊四大路 陣村(안성시 三竹面 眞村里)에서 1차 지선으로 분기하여 분행역을 거쳐 광혜원~長楊驛~진천을 거쳐 청주읍으로 들어오는 길이 있었다.

4. 東南至東萊四大路

京都 - 漢江津(十里, 卽西氷庫津) - 新院{二十里, 東獻陵(五里)} - 月川峴(十里, 古云穿呼川峴又云達于乃峴) - 板橋店{十里, 西北至松坡津(三十里)} - 險川(十里, 云遠于川) - 龍仁{二十里, 京八十里, 水原(三十里), 北西果川(五十五里), 北廣州(五十里), 東利川(六十五里), 西南振威(五十五里)間路} - 於汀介(十里) - 直谷(十里, 分岐) - 金嶺驛(十里) - [陽智]{十里, 京一百二十里, 東利川(三十里), 西振威(五十里), 西南陽州城(五十里), 南安城(六十里), 北廣州(六十里), 東南陰竹(六十里)} - 佐贊驛(十里) - 白巖里(二十里) - 陣村(十里,

56) 木本雅康, 2002. 「古代傳路研究の成果と課題」 『人文地理』 第54卷, p.314.
 57) 西北至義州一大路, 東北至慶興二大路, 東南至平海三大路, 東南至東萊四大路, 東南至奉化五大路, 西至江華六大路, 南至水原別七大路, 南至海南八大路, 西南至忠清水營九大路, 南至統營別路十大路, 濟州路.

分岐) - 碑立巨里(十里) - 廣巖(十里) - 龍山磴(十里) - 石原(十里, 一云館村) - 昆池厓(十里) - … [聞慶] … [東萊] …

4-1. 陣村 - 分行驛(十里) - [竹山]{十里, 京一百八十里, 東北陰竹(三十里), 西南木川(七十里), 東石原(三十里, 通忠州丹月驛, 西稷山(六十里))} - 廣惠院(二十里) - 長楊驛(二十里) - [鎮川]{二十里, 京二百四十里, 南梧根倉(四十里), 滄州(二十里), 東陰城(六十里), 東南清安(五十里), 西木川(五十里)}

그리고 南至海南八大路에서는 천안 삼거리에서 분기하여 1차 지선으로 목천을 거쳐 소정참~신원창을 지나 청주읍으로 오게 된다. 그리고 청주읍에서 2차 지선으로 분기하여 관기~두산~괴반령~회인읍을 거쳐 청산읍으로 가게 된다.

8. 南至海南八大路

京都 - 洞雀津(十二里) - 僧房坪(四里) - 南太嶺(七里) - [果川]{七里, 京三十里, 西安山(四十里)} - 仁德院(八里) - 葛山店(三里, 分岐) - 肆觀坪(九里) - 遲遲臺(五里) - [水原] … [稷山] … [天安] … 三巨里(五里, 分岐) - … [礪山] … [井邑] … [羅州] … [海南]{三十里, 京九百里, 東北康津(五十里), 西海邊(十里)} - 南利驛(四十里, 分岐) - 右水營(三十里, 京九百七十里)

8-1. 三巨里 - 納隱峙(八里) - 勝天店(八里) - [木川]{十里, 京二百四十里, 東清安(九十里), 西南全義(三十里)} - 所亭站(二十里) - 薪院倉(二十五里) - 鵲川(五里, 冬橋夏船) - [滄州]{二十里, 京三百十里, 分岐, 西北全義(七十里), 西燕岐(五十里), 東萬東廟(八十里), 東北上黨山城(十五里)} - 栗峙(二十里) - [文義]{十里, 京三百四十里, 東懷仁(三十里), 西南懷德(四十里) - 西燕岐(五十里)} - 荊江(二十里) - 增若驛(二十里, 分岐) - … [永同] … 秋風嶺(二十里) - 南倉(二十里) - 金山(十里, 京五百四十里)

8-1-1. 滄州 - 館基(二十里) - 斗山(十里) - 皮盤嶺(五里) - [懷仁]{十五里, 京三百六十里, 西南懷德(五十里)} - 車衣峴(十五里) - [報恩]{十五里, 京三百九十里, 西北清州(七十里)間路} - 元巖驛(三十里) - 靑山{二十里, 京四百四十里, 東尙州(八十里)}

(3) 증보문헌비고에 나타난 외방도로

융희 2년(1908)에 발간된 『增補文獻備考』 卷二十四 輿地考 道里條에 나타난 9로⁵⁸⁾

58) 京城西北抵義州第一, 京城東北抵慶興西水羅第二, 京城東抵平海第三, 京城東南抵釜山第四, 京城南抵統營第五, 京城南抵統營一路第六, 京城南抵濟州第七, 京城西南抵忠

중 제4로와 제6로에서 분기하여 청주읍으로 연결되는 도로는 다음과 같다. 여기에서 대로에서 분기한 1차 지선, 그리고 1차 지선에서 분기한 2차 지선을 간선도로로 간주하였다. 먼저 第四路에서는 陣村에서 1차 지선으로 분기하여 죽산을 거쳐 광혜원~長楊驛~진천을 거쳐 청주읍으로 들어오는 길이 있었다.

4. 京城東南抵釜山第四

京城 - 漢江(十里) - 板橋站(四十里) - 險川(十里) - 龍仁(二十里) - 直谷(二十里, 分岐) - 陽智(二十里) - 佐贊(十里) - 陣村(三十里, 分岐) - 廣巖(二十里) - 石原(二十里) - ... 聞慶 ... 東萊 - 釜山(二十里)

4-1. 陣村 - 竹山(二十里) - 廣惠院(二十里) - 長楊驛(二十里) - 鎮川(二十里) - 淸州(六十里)

그리고 第六路에서는 천안 삼거리에서 분기하여 1차 지선으로 목천을 거쳐 신원창~鵲川을 지나 청주읍으로 와서 증약역을 거쳐 추풍령으로 가게 된다. 2차 지선으로 청주읍에서 분기하여 두산~피반령~회인읍을 거쳐 청산읍으로 가게 된다.

6. 京城南抵統營一路第六

京城 - 銅雀津(十里) - 果川(二十里) - 葛山站(十里, 分岐) - ... 天安(分岐) - ... 礪山 - ... 全州 ... - 南原 ... - 雲峯 - 八良峙(二十里) ... - 咸陽 - ... 晉州 - ... - 統營

6-1. 天安 - 木川(三十里) - 薪院倉(四十里) - 鵲川(十里) - 淸州(二十里, 分岐) - 文義(三十里) - 增若驛(五十里, 分岐) - 赤登(五十里) - 永同(三十里) - 黃澗(三十里) - 秋風嶺(二十里)

6-1-1. 淸州 - 斗山(三十里) - 皮盤嶺(五里) - 懷仁(十五里) - 報恩(三十里) - 原巖驛(三十里) - 青山(二十里)

6-1-2. 增若驛 - 沃川(三十里)

이상에서 살펴본 바와 같이 청주읍을 중심으로 한 외방도로는 시기에 따라 조금씩 바뀌어졌다. 먼저 京都에서 청주읍으로 올 때에 大路의 명칭이 대로 4는 변함이 없으

淸水營第八, 京城西抵江華第九.

나 대동여지도와 『增補文獻備考』에서는 대로 6이 그대로 이지만 『大東地志』에서는 대로 8로 바뀌었다. 둘째, 대동여지도에서는 경도에서 청주읍으로 올 때에 간선도로 수가 5개이지만 『大東地志』와 『增補文獻備考』에는 각각 2개이다. 따라서 대로 6·8의 경우 후대로 올수록 천안삼거리~목천~신원창~작천~청주읍을 중시 여겼다고 할 수 있다. 셋째, 대로 4의 분기점이 대동여지도에서는 진촌에서 分行역을 거쳐 죽산에서 분기하나 『大東地志』와 『增補文獻備考』에서는 그 보다 북쪽에 위치한 陣村에서 각각 분기하고 있다. 그리고 『增補文獻備考』에는 분행역이 기재되어 있지 않다. 그러나 실제로는 진촌에서 분기하는 것이 아니고 분행역을 거쳐 碑立巨里에서 분기하여 죽산을 통하여 청주읍에 이른다⁵⁹⁾. 그래서 역을 기준으로 할 때는 분행역에서 분기하는 것이 바르다. 마지막으로 간선도로의 분포는 청주읍을 중심으로 한 행정원리에 바탕을 둔 최적 교통망⁶⁰⁾으로, 한 결절점에서 다른 결절점을 연결하는 계층적인 교통망을 나타내고 있다.

도로가 하천이 분포한 곳에 이르면 교량으로 연결되는데 조선시대 도로에는 일부 소하천을 제외하면 대부분 교량이 없었다. 교량이 없는 도하 지점에는 원칙상 도선이 배치되지만 갈수기에는 수량이 줄기 때문에 가교를 부설하기도 하였다⁶¹⁾. 중종 25년(1530)에 발간된 『新增東國輿地勝覽』에 의하면 청주목 관할지역에는 情盡院 앞의 대교(일명 남석교), 읍성 서쪽 1리에 新橋(일명 西門外橋), 眞木灘 위쪽의 진목탄교, 읍성의 북쪽 20리에 吳根川橋가 놓여 있었다. 그러나 영조 33~41년(1748~1756)에 발간된 『輿地圖書』에는 이들 교량 이외에 鵲川橋도 분포하고 있었다(표 3). 작천교의 등장은 앞에서 기술한 천안삼거리~목천~신원창~작천~청주읍으로 통하는 역로의 중요성이 높아졌기 때문이라고 생각한다.

표 3. 청주목 지역에 분포한 교량

59) 도도로키 히로시, 2000. 『일본인의 영남대로 답사기: 옛지도 따라 옛길 걷기』(서울: 한울), pp.68-77.

60) バンジ, W.(西村嘉助 譯), 1970. 『理論地理學』(東京: 大明堂), p.206.

61) 崔永俊, 1975. 앞 논문, p.61.

문헌명	교량과 위치
新增東國輿地勝覽 중종 25년(1530)	大橋(即情盡院前橋) 新橋(在州西一里) 眞木灘橋(在眞木灘上) 吳根川橋(在州北二十里冬則置之夏潦用船)
輿地圖書 영조 33~41년 (1748~1756)	大橋(一名南石橋即古之情盡院前橋) 新橋(一名西門外橋在州西一里冬置夏橋) 眞木灘橋(今廢) 梧根川橋 鵲川橋(俱在州北二十里冬則置之夏潦用船)
大東地志	梧根津橋, 眞木灘橋, 鵲川橋
清州邑誌 (고종조?)	大橋(一名南石橋即古之情盡院前橋) 新橋(在州西一里) 眞木灘橋(今廢) 梧根川橋 鵲川橋(俱在州北二十里冬則置之夏潦用船)
朝鮮輿輿勝覽 (1928년~)	清州橋(在郡西門外) 清南橋(在郡南門外一名南石橋(漢)宣帝五鳳元年架設) 八結橋(在郡北三十里八結津) 米湖橋(在米院里) 江外橋(在江外面界)

먼저 眞木灘橋은 오늘의 鵲川과 網川 사이에 있는 진목탄 북쪽에 놓였던 다리로 장명역과 金城倉을 통하는 요충이었다⁶²). 그리고 梧根川橋은 八結川이라고도 하는데 교량과 나룻배 운영을 위하여 結稅 8結分을 공제 충당하는데서 나온 말로 장명역과 금성창으로 통하는 요충이었다. 鵲川橋은 진목탄교가 없어지고 까치내에 분포한 교량이다.

나. 원의 입지에서 본 도로망

원이란 공용 여행자와 일반 商旅를 위한 숙식 제공처로 반민반관적 성격을 가지고 있었다. 원은 삼국시대 말에 성립된 것으로 보고 있으며⁶³) 고려 때 驛制度에는 院이 포함되어 있지 않았고 성종 때에 공무 여행자를 위한 館이 설립되었다⁶⁴). 이 시설은 고려 말까지 존속되었는데, 몽고족과 왜구의 침입으로 漕運路가 막히자 육로와 내륙수로를 이용할 때에 사설기관으로 보급되었고 불교식 명칭을 가지고 있어 사찰에서 건립하였을 가능성이 높다⁶⁵). 그러나 원이 제도적으로 발전된 시기는 조선 초기이며, 16세기 말부터 점차 황폐화되어 조선 후기에는 대부분 소멸되고 전국에 100여개만 남아 있

62) 清州市誌編纂委員會, 1961. 『清州誌』 (서울), pp.101-102.

63) 『新增東國輿地勝覽』 第21卷, 慶州府 驛院條: 大槽院在府南六里 有新羅金生大槽院三大字.

64) 『高麗史』 卷78, 食貨志 公廩田紫條.

65) 崔在京, 1975. 앞 논문, p.36.

었으며, 그 성격도 주점(막)으로 바뀌었다.

원의 구성요소는 원의 주인인 院主, 행여자의 숙식을 제공하는 시설인 院宇, 원주와 원우의 경제적 기반인 原位田이 그것이다⁶⁶⁾. 원주는 고려 때에는 승려, 품관 및 부근 주민에 의해 설립 운영된 경우가 일반적이었지만, 조선초에는 부근 주민으로 원주를 선임하여 院戶(奉足)를 지급하고 잡역을 면제해 주었다.

원의 입지를 보면, 첫째 역과 같은 위치에 있었던 것(예를 들면, 장명원), 둘째 站과 공존하였던 것, 셋째 하천의 도·진의 양안이나 교량부근에 위치하였던 것(오근원), 넷째 고개, 산밭이나 곡구에 위치하였던 것, 다섯째 도서의 항구에 입지하였던 것, 여섯째 온천에 위치하였던 것(초정원)으로 나눌 수 있다⁶⁷⁾.

원의 기능은 간선도로변이나 중외 使客이 집산하는 곳에는 공용 여행자가 많았고, 육해산물의 집산지에는 商賈가 많았으며, 벽촌에 위치한 원은 서민들의 이용이 많았다. 공용 여행자의 숙박비는 원전수입으로 충당하였고, 일반 商旅에 대해서는 房火錢처럼 숙식비를 받았다.

원은 倭亂과 胡亂 이후 대부분 문을 닫았으며, 그 이름도 店으로 바뀐 것도 있고, 원이 여행자에게 음료수와 딸감만을 제공하였으므로 불편하여 침식 등을 제공해 주는 주막의 이용자가 많아 주막촌을 형성하게 되었다⁶⁸⁾.

청주목의 관할지역에 분포한 원은 표 4와 같다. 1912년과 1922년의 1/50,000 지형도와 지명총람 등을 이용하여 원의 현재의 위치를 살펴보면 다음과 같다. 즉, 원의 분포는 북·북동·북서쪽에 각각 3개씩, 동쪽과 남쪽에도 각각 3개씩 분포하고 있다. 그래서 북동~북서쪽 사이에 원들이 많이 분포하고 있다는 것을 알 수 있다. 그리고 지도상의 원간 평균 직선거리는 약 25리(12.8km)로 역간 그것보다 짧다. 원의 입지를 살펴보면 역로상에 분포한 것이 60% 이상이다. 16개 원 중에서 청주~장명, 청주~덕유 역로상에 각각 3개(?)가, 청주~태랑 역로상에 2개가, 청안~보은 도로상에 각각 5개(?)가 분포하였다(부록). 이는 청주목 관할지역을 공용 여행하는 사람들뿐만 아니라 일반인과 상인들도 역로를 많이 이용하였다는 것을 추정할 수 있다.

표 4. 청주목 관할지역에 분포한 원

66) 崔在京, 1975. 앞 논문, p.62.

67) 崔在京, 1975. 앞 논문, p.56.

68) 金在珽·林承奎, 1991. 앞 논문, p.11.

문헌명	원 명
新增東國輿地勝覽 (중종 25년(1530))	栗餅院, 板橋院, 米院, 德山院, 情 盡院, 蒲院, 北院, 長命院, 金院, 調 風院, 仁濟院, 鵲院, 場院, 吳根院, 椒井院(新增)
湖西勝覽 인조 10년(1632)경	栗餅院, 板橋院, 米院, 德山院, 情 盡院, 蒲院, 北院, 長命院, 金院, 調 風院, 仁濟院, 鵲院, 場院, 吳根院, 椒井院. 薪院
輿地圖書 영조 33~41년 (1748~1756)	梧根院, 薪院
淸州邑誌(고종조?)	栗餅院, 板橋院, 米院, 德山院, 情 盡院, 蒲院, 北院, 長命院, 金院, 調 豐院, 仁濟院, 鵲院, 場院, 吳根院, 椒水院, 薪院

- 栗餅院 - 청주읍성 동쪽 44리, 미원면 내산리 밤실(?) → 청안~보은 도로상(?)
- 板橋院 - 청주읍성 동쪽 45리, 청원군 미원면 壽山里 너더리 → 청안~보은 도로상
- 米院 - 청주읍성 동쪽 38리, 청원군 미원면 미원리 → 청안~보은 도로상
- 鵲院 - 청주읍성 서쪽 20리, 청원군 오창면 신평리 까치내(일제강점기 때 鵲軒이 있었음(?). → 청주~장명 역로상(?)
- 薪院 - 청주읍성 서쪽 30리, 1912년에 발간된 梧根場 圖葉에는 청원군 오창면 소로리로 되어 있음⁶⁹⁾. → 청주~장명 역로상
- 場院 - 청주읍성 서쪽 39리, 청원군 옥산면 장남리(?) → 청주~장명 역로상
- 情盡院 - 청주읍성 남쪽 2리, 남석교 부근 → 청주~덕유 역로상
- 仁濟院 - 청주읍성 남쪽 6리, 청주시 흥덕구 분평동 원마루로 추정⁷⁰⁾ → 청주~덕유 역로상
- 德山院 - 청주읍성 남쪽 20리, 청원군 남일면 가산리 원골(?) → 청주~덕유 역로상(?)
- 北院 - 청주읍성 북쪽 7리, 청주시 상당구 우암동(?) → 청주~울봉 역로상(?)

69) 청주시 흥덕구 강서 2동 원평리에 위치하며 숙종 13년(1687) 현감 李亨稷이 새로 倉을 설치하고 館을 두어 신원을 삼았다(淸州市誌編纂委員會, 1961. 앞 책, p.101).

70) 청주시 흥덕구 분평동 원평(역원을 유지하기 위한 토지)(원마루?)으로 현재 분평동 귀빈에 식당 일대로 주막거리가 있었음(淸州市·西原郷土史研究會, 1996. 앞 책, p.138).

- 金院 - 청주읍성 북쪽 15리, 청원군 북일면 외평리 원터(?) → 청주~태랑 역로상(?)
- 蒲院 - 청주읍성 북쪽 37리, 증평출장소 죽리 원평(?) → 초정리 북쪽 청안~보은 도로상(?)
- 調風院 - 청주읍성 북쪽 40리, 진천군 초평면 용기리 조풍이⁷¹⁾ → 청안~시화 역로상
- 吳根院 - 청주읍성에서 30리, 吳根部曲 옛터로 청원군 오창면 원리⁷²⁾, → 청주~태랑 역로상(?)
- 椒井院 - 椒水 근처, 청원군 북일면 초정리 → 청안~보은 도로상
- 長命院 - 장명역 동쪽 5리, 천안시 수신면 장산리 → 청주~장명 역로상

다. 정기시 순회 행상인의 순회로

청주목 관할지역의 정기시 분포 변화를 살펴보면 표 5와 같다. 순조 27년(1827)경에 경제문제를 다룬 『林園 經濟志』⁷³⁾의 「倪圭志」에 의하면 청주읍에는 邑內·靑川·松面·米院·雙橋⁷⁴⁾·梧根·鳥致院場의 7개의 정기시가 분포하였는데, 청천과 송면은 지금의 괴산군에 속한다. 그리고 지금의 청원군에는 文義현에 속한 邑內장이, 회인현에 속한 斗山·楓巖場⁷⁵⁾의 3개의 정기시가 입지하였다. 이들 가운데 현재의 보은군에 분포하는 정기시는 풍암장이다. 청천 정기시(개시일 1·6)는 청주읍의 동쪽 60리에 위치하였으며, 송면 정기시(2·7)는 동쪽 100리에, 미원 정기시(4·9)는 동쪽 40리에, 쌍교 정기시(5·10)는 북쪽 30리에, 오근 정기시(3·8)는 북쪽 30리에, 조치원 정기시(4·9)는 서쪽 40리에 위치하였다. 두산 정기시(3·8)는 회인읍의 북쪽 20리의 북면에, 풍암 정기시는 남쪽 30리의 강외면에 위치하였다.

그 뒤 조선 융희 2년에 발간된 『增補文獻備考』 「市糴考」 鄉市⁷⁶⁾에 의하면 새롭게 개시된 정기시는 청주읍성 문밖 서쪽에 新場 정기시(4·9), 長命 정기시(2·7), 周岸⁷⁷⁾

71) 清州市誌編纂委員會, 1961. 앞 책, p.102.

72) 清州市誌編纂委員會, 1961. 앞 책, p.101에는 청원군 오창면 창리로 기록되어 있음.

73) 『林園 經濟志』는 그 내용이 16부분으로 되어 있어 『林園 十六志』로 불리어지는데 제1권의 解題에 의하면 순조 27년(1827)경에 편찬되었다고 기록되어 있다.

74) 1834년에 개시된 雙橋 정기시의 위치는 현재 청원군 북일면 細橋里임(李憲稔, 2000. 「충청 북도에서의 定期市 變遷에 관한 기초적 연구」 『中原文化論叢』 제4輯, p.185). 예전에 장터가 있었다고 함(淸原文化院, 1997. 『淸原郡 地名誌』, p.478).

75) 현재 보은군 회남면 신곡리에 해당되며 1930년 전후 회인장으로 부활하였다(李憲稔, 2000. 앞 논문, p.185).

76) 『增補文獻備考』(中) 卷165, 市糴考3 鄉市.

77) 과거 충남 대덕군 동면 신정리로서(한글학회, 1974. 『한국지명요람』(충남편·상)(서울),

정기시(5·10)이다. 그리고 폐시가 된 것은 송면·풍암 정기시이며, 명칭이 바뀐 것은 청주읍 읍내장이 南石橋場으로, 문의면 읍내 정기시가 신촌 정기시이다. 1929년에 朝鮮總督府가 발간한 『朝鮮의市場經濟』에 의하면 새롭게 개시된 정기시는 오창 정기시(3·8), 부강 정기시(5·10)이며, 폐시가 된 것은 청주면의 신장 정기시를 위시하여 오근·장명·주안·두산 정기시이며, 屏岩 정기시는 휴시 상태였다. 그러나 1941년에는 烏山 정기시(3·8)가 새로 개시되고 屏岩 정기시가 폐시되었다. 또 내수 정기시⁷⁸⁾는 쌍교 정기시 때는 쌍교리에, 내수 정기시는 내수리에서 마산리로 이전하였다⁷⁹⁾. 文定昌⁸⁰⁾에 의하면, 우리나라 정기시의 대부분은 도보 왕복으로 1일 行程에 맞는 30~50리(12~20km)의 간격으로 역원간의 거리와 거의 비슷하게 분포하였다.

표 5. 청주목 관할지역의 정기시 변천

林園經濟志(1827년경)			增補文獻備考(1908년)			朝鮮의市場經濟(1926년)			朝鮮의市場(1941년)			폐시 연월일 (개시일 변경)
정기시	소재지	개시일	정기시	소재지	개시일	정기시	소재지	개시일	정기시	소재지	개시일	
읍내	청주읍	2·7	남석교	청주읍	2·7	청주	청주면 市場町	2·7	청주	청주군 청주읍	2·7	1972. 6.30
			新場	청주읍	4·9							
미원	山内一面	4·9	미원	청주읍	4·9	미원	미원면 미원리	5·10	미원	미원면 미원리	4·9	
쌍교	山外一面	5·10	쌍교	청주읍	5·10	내수	北一面 内秀里	4·9	내수	북일면 마산리	5·10	1979(?) 1997. 3. 5 부활
오근	北江内一面	3·8	오근	청주읍	3·8	오창	오창면 장대리	3·8	오창	오창면 장대리	3·8	
									오산	옥산면 오산리	3·8	
						屏岩	加德面 屏山里	휴시				
청천	청천면	1·6	청천	청주읍	1·6 2·7	청천	청천면 청천리	1·6	청천	청천면 청천리	1·6	
송면	송면	2·7										
			장명	청주읍	2·7							
조치원	西江外一面	4·9	조치원	청주읍	4·9	조치원	조치원면 조치원리	4·9	조치원	연기군 조치원읍 조치원리	4·9	
			周岸	청주읍 신하리	5·10							지금의 대전시 동구 오동동
읍내	문의면	1·6	신촌*	문의현	1·6	문의	문의면 문산리	1·6	문의	문의면 문산리	1·6	문의현 소속
두산	북면	3·8	두산	회인현	3·8							회인현 소속
楓巖	강외면	4·9										회인현 소속
						부강	부용면 부강리	5·10	부강	부용면 부강리	5·10	문의현 소속

p.322) 지금의 대전광역시 동구 오동동임.

78) 내수 정기시는 세교에서 이설되었다(淸州市誌編纂委員會, 1961. 앞 책, p.451).

79) 내수 정기시는 쌍교리에서 내수리로 1920년경에, 마산리로는 1926~1941년 사이에 이전되었음.

80) 文定昌, 1941. 『朝鮮의市場』(東京: 日本評論社), p.11.

* 문의장을 신촌장이라 함.

자료: 林園經濟志; 增補文獻備考(中); 朝鮮總督府, 1929, 朝鮮の市場經濟, 京城; 文定昌, 1941, 앞 책에 의함.

조선 초기(성종 2년) 상업을 발달시키기 위한 조성기관으로 교통요지 및 상인의 집결지에 酒店를 설치하고 이 주점에서 關津商稅를 징수하였다. 즉, 국가가 세수를 목적으로 육로의 驛館底와 津의 官營酒幕을 상업기지로 조성코자 한 것인데, 국가의 의도와는 달리 大路보다는 관리의 통행이 적은 지방 小路에 더욱 많은 장시가 개설되었다⁸¹⁾. 이 결과 이러한 장시를 연결하는 상업로가 형성되었다.

따라서 정기시 순회 행상인이 다닌 도로는 官路보다는 상업로의 기능을 하고 있었다. 구한말 당시 정기시 순회 행상인의 정기시 방문에 의한 시장연결(market connectivity)을 보면, 대시장인 청주 남석교장(2·7)을 중심으로 3·8일에는 두산과 오근장을, 4·9일에는 조치원·미원·회인·청안장을, 5·10일에는 쌍교·진천장을, 1·6일에는 부장·문의·청천장을 순회하는 시장연결이 이루어졌다(그림 4).

그림 4. 청주지역 부근의 정기시 순회 행상인의 이동경로(1909·1926년)

* 왼쪽 그림 중에 검은 표시를 한 정기시는 중심시장을 나타냄.

** 오른쪽 그림 중에 한자 숫자는 개시일을, 아라비아 숫자는里程을 나타냄.

자료: 忠淸北道觀察道編, 1909, 忠淸北道一般 p.76; 朝鮮總督府, 1929, 朝鮮の市場經濟, 京城, p.170과 p.171 사이의 公州附近 市場 順路表

그러나 1926년의 정기시를 순회하는 행상인의 순회로를 보면, 2·7일에 개시되는 청주 정기시를 중심으로 3·8일에는 오창, 병암장(휴시)을, 4·9일은 조치원, 5·10일은 부장, 내수장을, 1·6일은 문의장을 순회하여⁸²⁾ 구한말 때와 별 차이가 없다(그림 6). 이러한 시장연결에서 순회 행상인들이 이용한 도로는 대개가 좋은 길이나 험로이건 간에 지름길을 택하였다. 그 이유는 순회 행상인이 시장연결의 한 派收 농치게 되면 막대한 손해를 보기 때문이다⁸³⁾. 순회 행상인의 시장연결은 이전에 방문한 정기시에서 다음 개시되는 정기시로 이동하는 경로에 의하였는데 정기시를 연결하는 순환로는 다음과 같다(그림 6).

청주장(2·7일)에서 斗山장(3·8)까지는 청주읍성 남문에서 館基(지금의 청원군 남일면 쌍수리 관터)를 거쳐 분터골 고개를 넘어 地境洞~두산리로 역로를 이용하였다. 그리고 두산장에서 미원·회인장(4·9)으로는 현재의 가덕면 병암리를 거쳐 미원으로 가는 길로 이동하였으며, 회인장은 피반령⁸⁴⁾을 넘어 다녔다. 미원장에서 쌍교장(5·10)으

81) 崔永俊, 1975. 앞 논문, p.69.

82) 朝鮮總督府, 1929. 『朝鮮の市場經濟』(京城), p.170과 p.171 사이의 公州附近 市場 順路表.

83) 林炳茂, 1983. 『장날: 忠北의 市場』(청주: 靑芝社), p.31.

로는 지금의 지방도 511호를 따라 구녀성 밑을 지나 초정을 거쳐 북이면 세교리에 도달하였다. 그리고 쌍교장에서 청주장으로는 수름재를 넘어 왔다.

순회행상인들이 이용한 길을 보면, 미원장에서 청천장으로의 이동은 운암~옥화~월룡~지풍골에서 청천으로 갔으며, 증평장으로는 큰덕골~장고개나 기암리~거두고개~청안 백봉리를 거쳐 증평으로 이동하였다. 부강장의 경우는 청주장으로는 수레너미고개를 거치며, 남이면으로 가려면 안심이 고개를 넘어가고, 문의장으로 가려면 열고개⁸⁵⁾를 넘어 갔다. 문의장의 경우는 청주에서는 무너미고개를 넘어 왔으며, 회북·회남에서는 염티고개를 넘어왔다. 오창장에서 진천으로의 이동로는 잣고개나 은재고개를 넘어 갔으며, 병천장으로는 복다혈이고개를 지나갔고, 조치원장으로는 까치고개를 넘어 다녔다⁸⁶⁾. 이상의 순회행상인 이동경로를 살펴보면 지름길로 가기 위해 고개를 많이 넘었다는 것을 알 수 있다.

라. 소금길

소금은 곡물과 함께 무거운 상품이므로 운반하는데 무척 힘들어 번거러움이 많았다. 우리나라도 세계 여러 나라와 마찬가지로 많은 양의 화물을 수송할 수 있고 수송비 또한 저렴한 선박⁸⁷⁾을 이용하여 소금을 수송하였다. 그리고 선박에서 내린 소금은 교통기관이 발달하지 못했던 과거에는 등짐이나 우마를 이용하여 수송할 수밖에 없었다. 그러나 충북의 경우 선박이 운항할 수 있는 지역은 한강의 경우 충주의 목계까지, 금강의 경우 청원군 부강⁸⁸⁾까지로 이곳에서 소금을 운반하여 도로를 통하여 각 소비지로

84) 『輿地圖書』에 의하면 皮盤嶺大路는 원래 피발령이었다고 전해진다. 그 유래는 조선시대 학자인 梧里 李元翼이 한 여름에 慶州牧使로 부임하는 길에 그가 탄 四人轎의 가마꾼이 힘이 들어 “이대로 가다간 회인에서 3~4일 유숙하여야 한다”고 아뢰니 오리는 가마에서 내려 걸어 가다가 가마꾼의 피에 속은 것을 알아차리고 “내가 걷는데 너희들이 함께 걸을 수 있느냐” 하며 “네발로 이 재를 기어올라라”고 명을 하였다. 그래서 가마꾼들은 오리 선생 뒤를 엉금엉금 기어올라 고개 정상에 도달하니 가마꾼들의 두 무릎이 피에 젖어 피발이 되어 피발령이라는 이름이 생겨나게 되었다. 그리고 회인면에서 보은읍으로 가는 길에 위치한 수리티재는 梧里 대감을 가마꾼들이 수레를 만들어 태우고 넘었다 하여 붙여진 이름이다(林炳茂, 1983. 嶺 책, p.161).

85) 산세가 험해서 10인이 모여야 넘을 수 있다는 설이 있음.

86) 林炳茂, 1983. 嶺 책, pp.41-55.

87) 미곡수송의 경우 사람은 두 가마니, 우마는 4가마니를 수송할 수 있는데, 내륙수운의 소형 범선의 경우 40~80가마니를 수송할 수 있었다. 그리고 수송비도 내륙수운은 사람에 비하여 1/22, 우마에 비하여 1/5 저렴하였다(羅燾承, 1981. 「錦江水運 河港 市場圈의 變遷에 關한 研究」 『公州教育大學 論文集』 第17輯, p.95).

88) 1900년 이전에는 부강이 금강의 가항중점이 아니라 그 상류까지 운행된 것으로 보인다. 작은 배(小舟)는 회인까지 소강하였고, 1880년대 이전에는 물이 많을 경우 옥천과 영동(영동군 양산면 송호리 소금실이 삼남일대의 소금 집산지이었음)까지 50석을 실은 배가 소강하였다

수송되었다.

청주지역에 이입된 소금은 충청도와 전라도 해안에서 제조된 것이 대부분이다. 금강은 感潮하천이라는 특색 때문에 중계포구가 발달하였는데, 이 포구가 강경이다. 강경에서 부강까지 소금을 운반하는 선박은 50석 이하의 蓬船⁸⁹⁾이 이용된 것으로 보인다. 1910년 이전에는 대부분 나주 소금⁹⁰⁾이 수송되었으나 1910년경 이후에는 태안 소금이 약 70%를 차지하였으며 나머지 소금은 그 밖의 해안에서 생산된 것이었다. 이와 같이 1910년경 이후부터 태안 소금이 많아진 이유는 나주~강경 사이나 태안~강경 사이의 선박이용에 따른 운임의 차이는 없었고, 나주의 소금 생산량이 많아 가격의 경쟁력은 있었지만 품질이 태안 소금보다 좋지 않았기 때문이다⁹¹⁾. 1905년 경부선 개통 직후 부강에서 판매된 소금은 每市 평균 600~2,500俵(小俵 8말, 大俵 12~13말)이었고, 1910년 부강역에 도착한 소금은 1,106俵⁹²⁾(79톤)이었으나 부강 가항중점에서는 30,000俵⁹³⁾가 전라도 해안에서 강경을 경유하여 수운으로 이입되었으며, 조치원역에 도착한 양은 16,135俵이었다. 또한 청주는 아산만 둔포에서 집산된 남양소금을 평택~안성~천안~목천~진천을 경유하여 이입되기도 하였다⁹⁴⁾.

생활필수품인 소금의 수송경로와 공급권을 보면 다음과 같다. 먼저, 부강하항에서 청주를 경유하여 진천~증평~음성 방면으로 수송하고, 둘째 죽강~문의~회덕을 경유하여 보은·상주의 일부 지역으로 수송하는 경로로 강경 공급권과는 옥천군 안남면에서, 낙동강 수계 공급권과는 상주의 일부지역에서 접하게 되었다. 셋째, 부강에서 문의를 경유하여 청산·괴산 방면으로 수송하였는데, 부강 하항의 소금이 공급되는 지역은 충북의 중부와 남부 지방이었다⁹⁵⁾. 부강에서 소금과 젓갈류를 운반하는 경로를 보면, 부강~수레너미 고개(현재의 청원 인터체인지 가는 길)~청주, 또 부강~안심이 고개~문의로, 부강~열고개~문의~가덕~미원~보은(괴산)으로 향하였다⁹⁶⁾. 그리고 부강~저산역~솔고개~청주의 경로도 있었다. 지금도 소금 수송이 있었던 것을 나타내는 지명

고 한다. 그러나 겨울에는 10석 이상 소금을 실은 배가 소강하기 어려웠다는 기록이 있다. 부강의 가항중점으로 된 것은 하천의 토사 퇴적으로 상류로의 소강이 어려웠던 1900년 초일 것이다(김재완, 2000. 앞 논문, pp.241-242).

89) 수송량에 따른 선박의 분류로 50~300석까지 수송할 수 있는 선박을 韓船이라 하고, 50석 이하는 桴船, 蓬船이라 하였다.

90) 실제로 나주지역에서 소금은 생산되지 않았고, 나주목의 월경지인 지금의 신안군에서 생산된 소금을 나주 소금이라 불렀다(김재완, 2000. 앞 논문, p.241).

91) 김재완, 2000. 앞 논문, p.241.

92) 1톤을 7석으로 환산하였음.

93) 1石은 2俵로 계산하였음.

94) 김재완, 2000. 앞 논문, pp.242-244.

95) 羅燾承, 1979. 앞 논문, pp.79-92.

96) 林炳茂, 1983. 앞 책, p.46.

으로는 문의면 문덕리와 회남면 사이의 鹽峙라든지 보은군의 내북면 鹽屯里, 회남면 鹽峙里 등을 들 수 있다.

V. 일제강점기 청주지역의 도로망

일제 강점기 초기의 도로는 그 폭이 매우 좁았고, 구배는 지형에 따라 매우 심했기 때문에 자동차가 통과할 수 없었으며 겨우 우마차가 통과할 수 있을 뿐이었다. 따라서 이 당시의 물자 수송은 철도 및 금강 수운이나 담부에 의하는 방법밖에 없었다⁹⁷⁾.

청주를 중심으로 한 지역간 도로는 석교 남쪽에 있는 시장을 기점으로 무심천을 따라 시장의 서쪽 對岸으로부터 급경사로 올라간 곳이 부강 및 조치원으로 가는 분기점이었다. 1920년대 무단정치시대에 조치원으로 가는 도로가 개선되어 도로다운 모습을 갖추었다. 또 충주 방향의 도로는 북문을 기점으로 하였으며, 진천 방향은 오근장을 경유하였다. 청천방면은 명암리에서 상당산 南鞍部를 넘어 미원으로 이어졌으며, 보은 방면은 금천리로부터 月午里 仙到山을 넘어 屏岩에서 사흘고개를 넘어 懷仁으로 갔으며, 문의로는 석교를 건너 곧바로 전담 사이로 난 迷路가 있었다.

청주읍성이 철거되기 전 해인 1914년 청주 시가지 가로망을 보면 1913년과 마찬가지로 직교형 도로였다. 그리고 지역간 도로는 1910~1911년 10월 사이에 청주와 조치원 사이의 4里22町이 개수되었다⁹⁸⁾. 그리고 충주 방향의 도로는 1912~1915년 사이에 개선되었으며, 1911~1913년 3월 사이에는 청주와 음성 사이의 도로가 폭 3間(5.45m)으로 개선되었다(표 6). 부강과 조치원 방면은 淸南橋와 美湖川橋가 수해로 유실될 때가 많아 교통의 두절이 잦았다⁹⁹⁾.

표 6. 일제강점기의 청주지역의 도로건설

97) 清州市, 1994. 『清州市 都市計劃 變遷史 II: 解析編』 (청주), p.56.

98) 每日新報, 1911년 12월 15일자 참조.

99) 清州市, 1994. 앞 책, p.58.

연 도	내 용
1910년 10월~1911년 6월 10일	청주~조치원간 도로 개선
1912년	청주~조치원 사이의 鳥川橋 건설
1911년~1913년	청주~음성 사이의 2등 도로 건설
1912년 4월 4일~1912년 12월 26일	청주~부강 사이의 신작로 개통
1914년 4월	청주에서 최초로 영업용 자동차 운행
1916년 8월 1일	청주~부강 사이의 통행개시(홍수로 청남교 유실)
1922년 8월 18일	청주~조치원 통행 재개(홍수로 미호천교 유실 복구)
1923년 2월	청주~진천 사이의 3등 도로 개선 고시
1924년 2월 27일	청주~보은 사이의 3등 도로 개선 고시
1937년	청주~강서, 강서~조치원간 포장 및 개수

자료: 淸州市, 1994, 淸州市 都市計劃 變遷史 II: 解析編, p.62; 柳在薰, 1989, 앞 논문, pp.32-33.

한편 청주시에서 영업용 자동차가 운행된 것은 1914년 4월로 그 당시 京城에서 운수업에 종사하던 織居嘉一이 警務部의 허가를 받아 청주와 조치원 사이에 매일 2회 정기운행을 하였다. 織居嘉一의 여객 운수사업은 「조선자동차운전회사」라 개칭하고 청주를 중심으로 조치원, 괴산, 미원, 진천 사이를 정기왕복 운행하였다.

1920년 전후의 청주 시가지 가로망은 충북선의 개통으로 청주역을 중심으로 계획적인 직교형 가로망의 신시가지가 형성되면서 과거 성내의 가로망도 다소 발달하였다. 또 과거 음성 동쪽의 직교형 가로망이 현재의 가로형태를 갖추게 되었다. 그리고 지역간 도로망은 소위 신작로가 1910년대부터 건설되어 청주를 중심으로 충주, 진천, 조치원, 미원, 대전 방면의 도로망이 잘 갖추어지게 되었다. 그래서 조선시대 청주읍성을 중심으로 발달한 방사상 주요 간선도로망이 일제강점기에는 방사상 도로와 더불어 간선도로간을 연결하는 도로망이 발달하기 시작하였다.

VI. 결 론

조선시대의 도로망은 성리학의 영향으로 그 이전 시대의 도로망 발달을 바탕으로 크게 더 나아가지 못한 채 일제강점기를 맞게 되었다. 조선시대와 일제강점기의 청주의 옛길을 시가지내의 주요 가로망과 지역간을 연결하는 도로망으로 구분하여 살펴본 결과는 다음과 같다. 즉, 음성내의 가로망은 4대문을 연결하는 십자직교형 가로망 체계가 기본이 되어 지금의 직교형 가로망으로 발달하였다. 그리고 일제강점기에는 읍성곽을 철거한 후 북문로의 옛 청주역을 중심으로 계획적인 직교형 가로망이 음성내의 가로망과 접합되어 오늘의 가로망이 형성된 것이라 할 수 있다.

한편 지역간 도로망에서 역의 경우 인적 구성과 말의 보유로 보아 읍봉역이 1계층에

속하고 쌍수·저산·장명역은 2계층에 속한다. 이들 역을 연결하는 역로 중에서 청주읍을 중심으로 진천~청주~문의를 연결하는 남북 도로가 대로로 그 중요성이 높았다고 할 수 있다. 또 청주읍으로 통하는 외방도로는 지선도로이나 시기에 따라 대로명이 조금씩 바뀌어졌다. 먼저 京都에서 청주읍으로 올 때에 大路의 명칭인 대로 4는 변함이 없으나 대로 6이 대로 8로 바뀌었다. 그리고 경도에서 청주읍으로 올 때에 간선도로 수가 줄어들면서 천안삼거리~목천~신원창~작천~청주읍을 연결하는 도로망이 중시되었다고 할 수 있다.

다음으로 청주읍을 중심으로 읍치를 연결하는 방사상의 간선도로인 역로는 행정원리에 바탕을 둔 최적 교통망으로 직선에 가까운 도로에 원들도 많이 분포하였다. 그리고 도보시대에 최소의 노력으로 이동하는 정기시 순회 행상인의 이동경로와 소금길은 평지와 역로가 아니더라도 정기시가 개시되는 중심지간을 연결하는 빠른 지름길로 상업로의 발달을 가져왔다. 따라서 말이 달리던

官路인 역로와는 별도로 私經濟路가 청주지역 도로망 발달에 영향을 미쳤다는 것을 알 수 있다.

그러나 일제강점기에 소위 신작로는 대체로 역로를 바탕으로 편익과 비용(benefit-cost)에 의거하여 도로건설이 이루어져, 이용자가 많이 이용하게 노선이 굴절되어지는 양의 偏倚(positive deviation) 도로와 지질, 지형 등의 영향으로 굴절되어지는 음의 편익(negative deviation) 도로가 건설되었다. 따라서 조선시대 청주지역 주요 간선도로는 읍성을 중심으로 방사상으로 발달하였으나 일제강점기에는 방사상 도로와 더불어 간선도로간을 연결하는 도로의 네트워크화가 이루어지기 시작하였다.

辭謝

본 연구를 진행하는 동안 관련 문헌과 길에 관한 많은 정보를 제공해 주신 충북대학교 역사교육과 車勇杰 교수님과 梁起錫 교수님께 감사를 드린다.

부록: 1922년의 지형도에 나타낸 역원 분포