

신라 中·下代 전국 도로망과 지역 네트워크

권순홍*

-
- I. 머리말
 - II. 주요 간선도로의 실제
 - III. 지역간 도로의 흔적
 - IV. 지역 네트워크의 일단: 小京의 주체성
 - V. 맺음말
-

【국문초록】

이 글의 목적은 신라 중·하대 간선도로의 실제와 지역간 도로의 흔적을 문헌기록을 통해 확인하는 것이다. 또, 같은 시기 간선도로의 종착지 내지 기착지인 신라의 9주 주치 및 5소경 등의 지방 거점을 비자급자적·외부의존적 ‘도시’로 파악함과 동시에, ‘구심’으로서의 지방 거점에서 뻗어 나가는 지역간 도로를 매개로 조직된 지역 네트워크를 확인하는 것이다. 이로써 중앙의 지방지배 및 중앙집권의 심화를 강조했던 기왕의 연구경향을 상대화하고, 지역의 주체성을 주목함으로써, 도로망을 통해 다원적 네트워크가 구축된 신라 사회의 일면을 포착하고자 한다.

주제어 : 신라, 오소경, 5소경, 소경, 서원경, 5통, 오통, 교통로, 간선도로

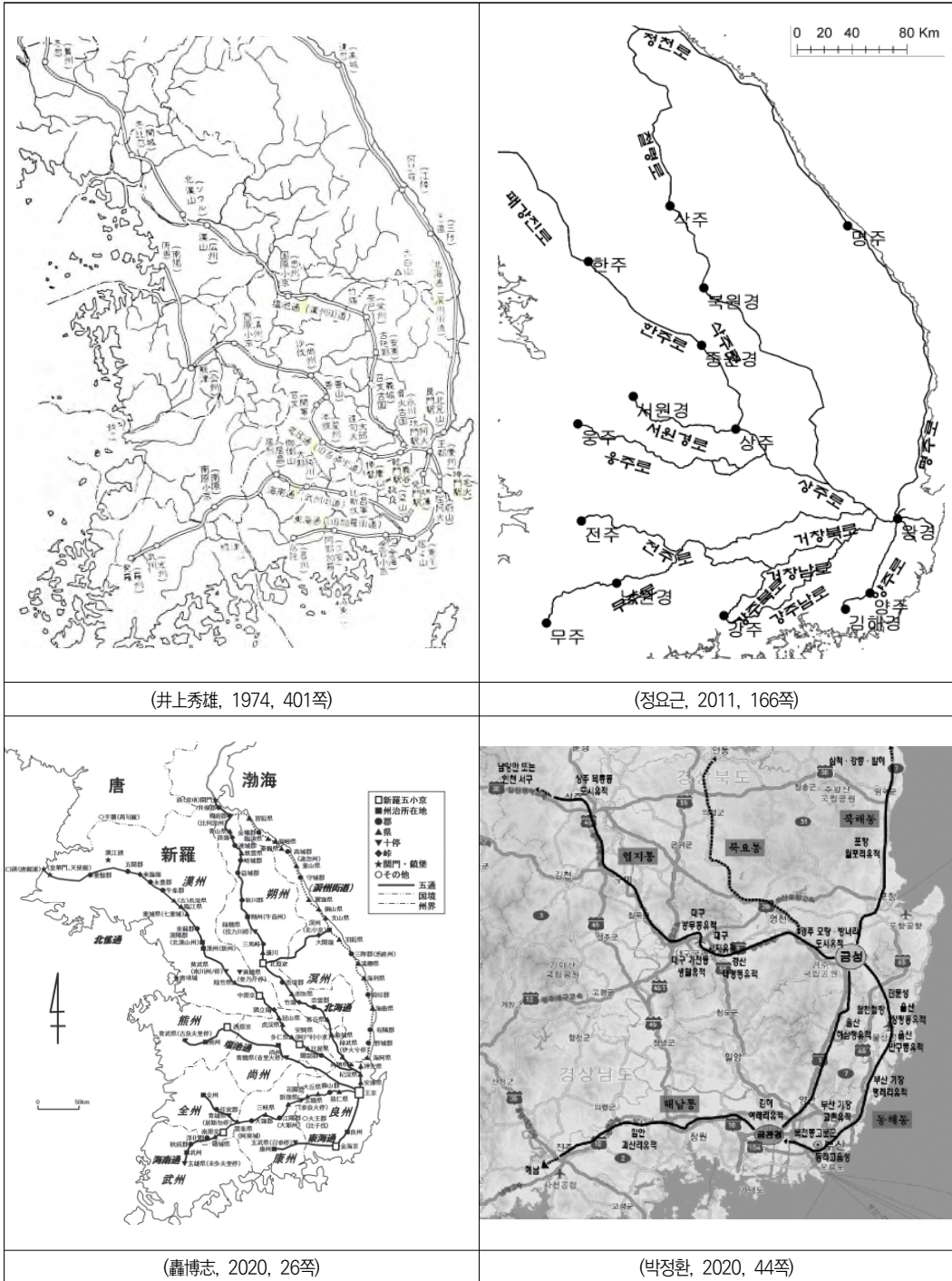
* 한국항공대학교 인문자연학부 조교수

I. 머리말

신라의 교통에 관해서는 주요 간선도로의 복원 및 5통 비정 등에 주로 집중해 왔다. 왕경에서 州治와 小京을 향해 방사선으로 뻗어 나가는 신라 中·下代の 주요 간선도로는 대개 5개 혹은 6개로 복원되었다. 『三國史記』 地理志 三國有名未詳地分에 나오는 5개의 통(北海通·鹽池通·東海通·海南通·北徭通)과 門驛(乾門驛·坤門驛·坎門驛·艮門驛·兌門驛)의 명칭 해석을 통해 5개의 주요 간선도로가 복원되거나(井上秀雄, 1968 ; 서영일, 1999 ; 한정훈, 2003 ; 박정환, 2020), 이에 더해 주치와 소경, 郡縣 소재지 및 停 등을 종착지 내지 기착지로 유의함으로써 6개의 간선도로가 복원되었다(轟博志, 2020 ; 이용현, 2022). 논의의 쟁점은 5통의 비정이었다. 반면, 자료의 한계를 지적하며, 통이 교통로를 뜻한다고 확정하기 어려울 뿐만 아니라, 주요 간선도로와 문역이 5개뿐이라는 점도 재고의 여지가 있다는 문제제기가 있었다(정요근, 2011, 150~151쪽). 이에 따라 5통 비정은 논외로 하고, 신라의 주요 행정단위 治所의 소재 및 고려·조선시대의 驛站 위치 등을 참고하여 왕경에서 주변지역으로 뻗어 나가는 6개의 간선도로를 상정하고, 다시 그로부터 분기하여 주치와 소경에 이르는 주요 교통로를 복원하기도 했다(정요근, 2011).

다만, 지금까지의 관심이 간선도로의 복원에 집중됨에 따라, 왕경과 지방의 연결, 또 이를 전제로 하는 중앙 권력의 지방 통제, 중앙집권의 심화 등이 부각되었을 뿐, 지역을 주체로 하는 지방과 지방의 연결 혹은 지역 네트워크에 관해서는 소홀했던 측면이 없지 않다. 한편, 경남의 함안 성산산성 출토 목간 등을 토대로 경북 일원에서 함안 성산산성을 연결하는 운송체계를 추정하거나(尹善泰, 1999, 20쪽), 경기도 하남 출토 명문기와 등의 해석을 바탕으로, 漢州 주치와 소속군현의 연결(전덕재, 2002a), 나아가 교통로가 복원되기도 했다(박성현, 2021). 지방과 지방의 연결 혹은 지역 네트워크의 일면이었다는 점에서 주목된다. 단, 양자 공히 국가 수취체계의 일환이었다는 점에서 지역의 주체성을 드러낸 것은 아니었다. 이 글은 몇 가지 문헌기록과 문자자료를 통해 신라 중·하대 지역간 도로의 흔적을 확인하고, 이를 바탕으로 주체적 지역 네트워크의 편린을 포착하고자 한다.

[표 1] 신라 중·하대 간선도로 복원안



II. 주요 간선도로의 실제

『삼국사기』에 따르면, 신라는 438년에 牛車의 사용을 장려하였고,¹⁾ 487년에는 사방에 郵驛을 설치하고 官道를 수리하였다.²⁾ 특히, 우역과 관도는 왕경과 지방을 연결하는 교통으로서, 중앙 권력의 군사활동, 대외활동, 지방지배를 위해 필수적이었다(서영일, 1999, 58-63쪽). 신라 중·하대의 주요 간선도로는 주치 등의 주요 행정거점과 왕경을 잇는 교통로를 의미한다(井上秀雄, 1974, 400쪽). 이에 따라 관할 군현의 치소와 군사요충으로서 산성의 위치 등을 고려하여 경로가 복원되었다(井上秀雄, 1968 ; 정요근, 2011 ; 轟博志, 2020 ; 박정환, 2020).

물론 [표 1]을 통해 알 수 있듯이, 구체적으로 왕경과 주치 및 소경의 사이에서 교통로가 어떤 경로를 거치는지는 이견이 많다. 예컨대, 왕경에서 熊州에 이르는 경로에 관해서는 지금의 경북 김천에서 추풍령을 통해 소백산맥을 넘어 충북 영동과 옥천을 지나 충남 공주(웅주)에 이르는 경로를 그리기도 하지만(정요근, 2011, 168쪽), 경북 상주에서 화령을 통해 소백산맥을 넘어 충북 보은과 청주(西原京)를 지나 충남 공주(웅주)에 이르는 경로를 그리기도 한다(井上秀雄, 1974, 401쪽). 직접 증거가 없는 와중에 몇 가지 단서만으로 전체 교통로를 복원하는 데 따르는 어려움 탓이다. 자료가 부족한 가운데, 이 글에서 새로운 복원안을 제시하는 것은 무리이지만, 선행연구 간 비교 검토와 함께, 단편적인 몇 가지 문헌 기록을 통해 최소한의 합의점을 도출하는 것은 가능하다.

먼저, 溟州街道(경북 경주-강원도 강릉)의 실제이다. 명주가도가 신라의 주요 간선도로 중 하나라는 점에는 이견이 없다. 아래의 두 기록이 이를 방증한다.

가) 堤上이 왕 앞에서 명을 받고 바로 北海之路를 떠나 번복을 한 다음 [고]구려로 들어갔다. 寶海가 있는 곳으로 가 함께 도망할 날짜를 약속하고 [제상은] 먼저 5월 15일에 高城의 水口로 돌아와 배를 대어 놓고 기다렸다.³⁾ (『삼국유사』 권1, 기이1, 나물왕)

나) 성덕왕 때 순정공이 강릉<지금의 명주>태수로 부임하는 길에 바닷가에서 점심을 먹었다.⁴⁾ (『삼국유사』 권2, 기이2, 수로부인)

가)에 따르면, 신라인 제상은 北海之路를 통해 고구려로 들어갔다가, 고성(高城)의 수구로 돌아왔다고 한다. ‘돌아왔다(歸)’는 표현에 주목하면, 현재 강원도 고성으로 비정되는 高城은 北海之路 상에 위치하게 되고, 이에 따라 경주(왕경)에서 동해안을 따라 북상하여 고성(高城)에 이

1) 『삼국사기』 권3, 신라본기3, “[訥祗麻立干] 二十二年(438), … 教民牛車之法.”

2) 『삼국사기』 권3, 신라본기3) “[炤智麻立干 9년(487)] 三月, 始置四方郵驛, 命所司修理官道.”

3) “堤上簾前受命, 徑趨北海之路變服入句麗. 進於寶海所共謀逸期, 先以五月十五日歸泊於高城水口而待.”

4) “聖德王代, 純貞公赴江陵太守<今溟州>行次海汀晝膳.”

르는 교통로는 간선도로로 해석될 수 있다(李鎔賢, 1999). 그리고 바로 이 경로가 6세기 중반 진흥왕이 황초령과 마운령을 순수하기 위해 지났던 순행로라고 추정되었다(전덕재, 2023, 28 쪽). 한편, 나)를 통해 강릉(명주)에 지방관으로 부임한 인물이 바닷가를 따라 경주(왕경)에서 강릉으로 북상했다는 사실을 알 수 있다. 또, 『삼국사기』에 따르면, 639년 신라는 강릉으로 비정되는 北小京을 설치하였다.⁵⁾ 신라의 소경은 ‘또 다른 왕경’ 이었다는 해석(여호규, 2002, 139쪽)에 따르면, 왕경과 ‘또 다른 왕경’ 을 잇는 간선도로의 존재는 반드시 필요하다(김창석, 2017, 19~20쪽). 자연지리적으로 경주(왕경)와 강릉(북소경)을 연결하는 교통로는 동해안을 따르는 경로가 유일하다는 점에서, 비록 북소경은 곧 사라지지만, 왕의 순행로이자 왕경과 북소경을 연결하는 명주가도는 간선도로로 충분히 상정 가능하다.

다음은 朔州가도(경주-강원도 춘천)와 한주가도(경주-하남)의 경로이다. 기왕에는 삭주를 종착지로 하는 간선도로를 상정하지 않으며, 왕경에서 한주에 이르는 경로를 경주-영천-의성-안동-영주-죽령-충주-하남으로 상정하기도 했지만(井上秀雄, 1974, 401쪽), 아래의 기록은 삭주가도와 한주가도의 구분 및 실재를 가늠하게 한다.

[아달라이사금] 3년(156) 여름 4월에 서리가 내렸다. 계립령로를 열었다. (중략) 5년(158) 봄 3월에 죽령을 열었다.⁶⁾ (『삼국사기』 권2, 신라본기2)

2세기 중반에 신라가 개통했다고 전하는 계립령로와 죽령로는 교통의 장벽으로서 소백산맥을 통과하는 다섯 개의 주요 지점(죽령로·계립령로·화령로·추풍령로·팔랑치로) 가운데 두 곳이다. 전자는 경북 문경과 충북 충주를 연결하고, 후자는 그 동쪽에서 경북 영주와 충북 단양을 연결한다. 충주로 비정되는 中原京은 한주 예하의 소경으로서, 남한강을 통해 한주와 연결된다. 따라서 문경-계립령-충주-하남(한주)에 이르는 한주가도를 상정할 수 있다(여호규, 2002, 142쪽). 이에 관해서는 아래의 기사를 통해 그 실재가 확인된다.

[문무왕 8년(668) 9월 21일] 앞서 대군이 고구려를 평정하자 왕은 漢城을 출발하여 평양으로 향하였는데, 胙次壤에 이르러 唐의 여러 장수들이 이미 돌아갔다는 소식을 듣고, 漢城으로 돌아왔다. (중략) [10월] 25일에 왕이 國으로 돌아오며 禱突驛에 이르렀는데, 國原의 仕臣 龍長大阿滄이 사적으로 잔치를 벌여 왕과 여러 시종들을 대접하였다. (중략) 11월 5일에 왕이 사로잡은 고구려인 7,000명을 데리고 京에 들어왔다.⁷⁾ (『삼국사기』 권6, 신라본기6)

5) 『삼국사기』 권5, 신라본기5 “[善德王] 八年(639), 春二月, 以何瑟羅州爲北小京. 命沙浪眞珠鎮之.”

6) “三年, 夏四月, 隕霜. 開雞立嶺路. … 五年, 春三月, 開竹嶺.”

7) “初大軍平高句麗, 王發漢城指平壤, 次胙次壤, 聞唐諸將已歸, 還至漢城. … 二十五日, 王還國, 次禱突驛, 國原仕臣龍長大阿滄, 私設筵, 饗王及諸侍從. … 十一月五日, 王以所虜高句麗人七千入京.”

위의 기록은 668년 나당연합군이 고구려를 멸망시킨 뒤, 신라 문무왕이 한성에서 왕경으로 돌아온 경로를 전한다. 왕의 행차는 간선도로를 이용했을 가능성이 높고, 국원 사신 즉 국원경의 장관이 왕을 대접한 것으로 보아, 문무왕이 지난 옥돌역은 국원경 인근 내지 국원경 관할의 역이었을 개연성이 크다. 남한강 수계를 따라 남쪽으로 향하던 문무왕이 국원경 즉, 충주에서 연회에 참석하여 한숨 돌렸다는 사실은 소백산맥이라는 장벽을 넘기 직전의 재정비로 해석될 수 있고, 충주에서 소백산맥을 넘었다는 사실을 방증하는 셈이다.

한편, 『삼국사기』 지리지에 따르면, 영주로 비정되는 奈靈郡과 단양으로 비정되는 赤山縣은 모두 삭주의 예하라는 점이 주목된다(『삼국사기』 권35, 잡지4, 지리2, 신라). 적산현(단양)의 북쪽으로, 군치인 奈隄郡(제천), 소경인 북원경(원주), 주치인 삭주(춘천) 등 삭주의 각급 행정의 치소가 연결되므로, 영주-죽령-단양-제천-원주-춘천의 삭주가도 역시 충분히 상정 가능하다(여호규, 2002, 142쪽).

단, 왕경에서 소백산맥(문경 혹은 영주)에 이르는 한주가도와 삭주가도 각각의 경로에 관해서는 이견이 많다. 경주에서부터 별도의 경로로 북상하는 것으로 그리기도 하고(羸博志, 2020, 27쪽), 경북 영천에서 분기하여 따로 북상한다고 보기도 하며(井上秀雄, 1974, 401쪽), 그보다 북서쪽의 영천군 신녕에서 분기한다고 보기도 하는데(정요근, 2011, 167쪽), 대체로 경주에서 문경에 이르는 경로는 낙동강 본류 혹은 지류의 수계를 따라 상주를 지나 문경에 이르는 반면, 영주에 이르는 경로는 그보다 동쪽의 山谷을 통과한다. 후자의 경로에 관해서는 아래 기록이 주목된다.

[소지마립간 22년(500)] 가을 9월에 왕이 捺已郡에 행차하였다. 郡 사람 波路에게 딸이 있었는데, 이름은 벽화이고 나이는 16세로, 진실로 國色이었다. (중략) [왕이] 궁으로 돌아왔는데, 생각이 그치지 않아 두세 차례 微行하여 그 집에 가서 그녀와 사랑을 나누었다. 古陁郡을 지나가는 길에 老嫗의 집에 묵었다.⁸⁾ (『삼국사기』 권3, 신라본기3)

날이군은 영주로 비정되는데, 왕의 행차가 경주(왕경)와 영주의 사이를 지나는 길에 고타군 즉, 경북 안동을 지났다는 사실을 전한다. 즉, 삭주가도는 북에서부터 춘천-원주-제천-단양-죽령-영주-안동의 노선을 달린다. 단, 안동에서 경주(왕경)에 이르는 경로를 전하는 문헌 기록은 찾기 어렵다. 군현 소재지를 바탕으로 안동(古昌郡)-일직(直寧縣)-단촌(高丘縣)-의성(聞韶郡)을 지나 신녕-영천으로 이어진다고 보기도 하지만(정요근, 2011), 추정 이상은 아니다.

경주에서 문경에 이르는 한주가도의 경로는 상주가도(경주-상주)와 일치했을 가능성이 높다. 문경과 상주는 낙동강을 통해 곧바로 연결되기 때문이다. 상주는 북쪽으로 낙동강을 따라 문경과 이어져서 한주가도와 연결될 뿐만 아니라, 서쪽으로 화령로를 통해 웅주가도(경주

8) “秋九月, 王幸捺已郡. 郡人波路有女子, 名曰碧花, 年十六歲, 眞國色也. … 及還宮, 思念不已, 再三微行, 往其家幸之. 路經古陁郡, 宿於老嫗之家.”

-공주)와도 연결되는 신라 교통의 요충이자 핵심이다. 6세기에 이미 신라가 이곳에 沙伐停을 설치하였고,⁹⁾ 7세기 이래 沙伐州/尙州를 설치하여¹⁰⁾ 거점으로 활용했던 배경이기도 했다.¹¹⁾ 다시 말해, 응주가도의 소백산맥 이동, 한주가도의 문경 이남은 사실상 상주가도인 셈이고, 응주가도와 한주가도는 상주가도에서 분기한다고도 볼 수 있다. 상주가도의 경로에 관해서는 종래 두 가지 노선이 제시되었다. 하나는 경주에서 건천을 지나 금호강과 낙동강 수계를 따라 경산-대구-성주/칠곡-김천/구미-선산-상주에 이르는 경로이고(井上秀雄, 1974, 401쪽 ; 박정환, 2020, 44쪽), 다른 하나는 그보다 북쪽으로, 영천-신녕-효령-해평-상주에 이르는 경로이다(정요근, 2011, 167쪽 ; 轟博志, 2020, 26쪽). 전자는 수로를 이용한 수운이 가능하다는 측면에서, 후자는 상주를 통해 한주 혹은 응주와 남양만으로 직결된다는 점에서 중요했으므로, 두 노선 공히 간선도로였을 것으로 보이지만(박성현, 2016, 192쪽), 입증할 만한 자료는 없는 형편이다.

단, 전자의 경우, 삼국시대 및 신라 중·하대의 도로유구를 통해 노선 복원이 시도되기도 했다(박정환, 2020). 경산 대평동유적 I 의 2호 도로(폭 3.6~8.4m), 대구 시지유적 I 의 도로(폭 15.7m), 대구 가천동 생활유적의 1호·2호 도로(폭 8~8.5m), 대구 효목동 1107-8번지 유적의 5호 도로(폭 5.8~6m) 등이 금호강을 따라 연결될 뿐만 아니라, 도로의 폭도 넓어서¹²⁾ 상주가도의 경산-대구 구간으로 해석될 수 있었다. 후자의 경우, 노선 상의 경북 구미시 해평이 7세기에 上州의 주치였던 一善州였다는 사실을 통해,¹³⁾ 왕경과 上州 주치를 연결하는 경로의 개연성이 확인된다.

응주가도의 경우, 앞서 지적한대로 소백산맥 통과 지점에 따라 화령로와 추풍령로로 구분되지만, 두 노선의 분기점이 경북 선산이고, 종착지는 공주(응주)로 같다는 점에서 두 경로 모두 응주가도라고 볼 수 있다. 경주(왕경)에서 낙동강 본류 혹은 지류를 따라 선산에 이른 뒤, 하나는 서쪽으로 감천을 따라, 6~7세기에 甘文州/上州가 설치되었던 경북 김천으로 가서,¹⁴⁾ 추풍령-영동-옥천-대전-공주에 이르고, 다른 하나는 북쪽으로 낙동강을 따라 상주로

9) 『삼국사기』 권4, 신라본기4 “[法興王] 十二年(525), 春二月, 以大阿滄伊登爲沙伐州軍主.”

10) 『삼국사기』 권4, 신라본기4 “[神文王 七年(687)] 三月, 罷一善州, 復置沙伐州, 以波珍滄官長爲總管.”, 『삼국사기』 권34, 잡지3, 지리1, 신라 “尙州(중략) 法興王 十一年(524), 梁普通六年, 初置軍主爲上州. 眞興王 十八年(557), 州廢. 神文王 七年(687), 唐垂拱三年, 復置, 築城, 周一千一百九步. 景德王 十六年(757), 改名尙州. 今因之. 領縣三.”

11) 단, 6세기 사벌정의 치소는 낙동강과 병성천이 합류하는 현재 상주군 사벌면 일대로 비정되는 반면, 7세기 이후 사벌주/상주의 치소는 그보다 서쪽, 지금의 상주시 시가지 일대로 비정된다.

12) 발굴된 신라 왕경의 도로를 대로(12m 이상)·중로(5m~12m)·소로(5m 미만)로 구분한 기준에 따르면(국립경주문화재연구소, 2016), 위의 도로들은 대체로 중로에 해당한다.

13) 『삼국사기』 권4, 신라본기4 “[眞平王] 三十六年(614), 春二月, 廢沙伐州, 置一善州, 以一吉滄日夫爲軍主.” 한편, 일선주의 주치를 낙동강 우안의 경북 구미시 선산읍으로 비정하기도 하지만, 구미시 해평면 낙산리의 낙산동고분군에 대한 해석을 바탕으로, 낙동강 좌안의 구미시 해평면 낙산리를 일선주의 치소로 비정하는 견해(李殷昌, 1992 ; 최범호, 2018, 80쪽)를 따른다.

14) 『삼국사기』 권4, 신라본기4 “[眞興王 十八年(557)] 廢沙伐州, 置甘文州, 以沙滄起宗爲軍

가서, 화령-보은-청주(서원경)에 이른 뒤 미호강과 금강을 따라 공주에 이른다. 아래의 기록은 그 실재를 보여준다.

[헌덕왕 14년(822)] 3월에 웅천주 도독 [김]현창이 아버지 주원이 왕이 되지 못함으로써 반란을 일으키고, 국호를 장안이라 하고, 慶雲元年이라 建元하였다. (중략) 마침내 員將 8인을 차출하여 왕도의 여덟 방면을 지키게 한 뒤 出師하였다. (중략) 명기는 낭도들과 함께 황산으로, 안락은 시이 지진으로 나아갔다. 이에 현창은 장수를 보내어 요로에 자리 잡고 기다렸다. 장웅이 道冬峴에서 적병을 만나 쳐서 패배시켰다. 위공과 제릉은 장웅의 군대와 합쳐 삼년산성을 공격하여 이기고 속리산으로 진군하여 적병을 쳐서 멸하였다. 군정 등은 적과 梟山에서 싸워 멸하였다. 여러 군대가 함께 웅진에 이르러 적과 크게 싸워 머리를 베어 얻은 수가 계산하기 어려울 정도였다.¹⁵⁾ (『삼국사기』 권10, 신라본기10)

위의 기록은 822년에 일어난 김현창의 난과 그 진압과정에 관한 내용 중 일부이다. 신라의 진압군 가운데 선발대의 경우, 영천으로 비정되는 道冬峴을 지나, 보은의 삼년산성으로 나아갔고, 본대의 경우, 경북 성주로 비정되는 梟山을 지나 여러 군대와 합하여 웅천주(공주)로 나아갔다. 선발대는 영천-군위 등을 지나 상주에서 화령로를 통해 소백산맥을 넘은 뒤 보은에 이르는 경로를, 본대는 그 남쪽의 경산-대구-성주 등을 지났을 것으로 추정된다(이상훈, 2014, 15~21쪽). 본대가 성주(성산)에서 공주(웅천주)까지 어떤 경로를 통했는지 알 수 없지만, 소백산맥까지 선발대와 다른 경로로 진군했으므로, 추풍령로를 택했을 가능성이 높다. 웅주가도의 두 가지 노선을 모두 이용한 실례이다.

또한 비록 후대의 사례이지만, 고려의 왕건이 경북 칠곡군 약목으로 비정되는 대목군에 행차했다가 4일 만에 청주에 간 사실¹⁶⁾은 상주가도의 칠곡-김천-영동-보은-청주 혹은 칠곡-상주-보은-청주의 노선을 보여주고, 안동으로 피난갔던 고려 공민왕이 상주를 거쳐 청주로 갔다는 사실¹⁷⁾은 웅주가도의 상주-화령-보은-청주 구간의 실재를 보여준다.

단, 웅주가도의 종착지는 공주(웅주)에서 연장되어 경기도 화성의 남양만(당항진)이었던 것으로 보인다(井上秀雄, 1974, 401쪽). 아래의 자료가 이를 보여준다.

[선]사는 곧 꼭 배우고자 하는 마음을 조용히 간직하고 그윽하고 미묘한 이치를 공부하고자 하여 楸山에 이르러 … 에 거처하였는데 이곳은 神僧 元曉大師가 도를 깨치신 곳이었다.¹⁸⁾ (『堤川 月

主.”

15) “三月, 熊川州都督憲昌, 以父周元不得爲王反叛, 國號長安, 建元慶雲元年. … 遂差員將八人, 守王都八方, 然後出師. … 明基與徒衆赴黃山, 安樂赴施彌知鎮. 於是, 憲昌遣其將, 據要路以待. 張雄遇賊兵於道冬峴, 擊敗之, 衛恭·悌凌合張雄軍, 攻三年山城, 克之. 進兵俗離山, 擊賊兵滅之, 均貞等與賊戰星山滅之. 諸軍共到熊津, 與賊大戰, 斬獲不可勝計.”
16) 『고려사』 권1, 세가제1, 태조13년(930) 8월 “己亥, 幸大木郡. … 癸卯, 幸靑州.”
17) 『신증동국여지승람』 권15, 충청도, 청주목 누정, 공복루 “白文寶, 應製詩序, 歲在辛丑, 宮駕遷自福而尙, 行駐靑州.”
18) “師卽潛□憤悱欲扣玄微, 爰抵楸山寓□□□□, 乃神僧元曉成道之所也.”

光寺址 圓朗禪師塔碑」)

위의 기록은 9세기 승려 원랑선사가 불도를 닦기 위해 충남 직산으로 비정되는 楸山에 이르렀는데, 그곳이 원효가 득도한 곳이라는 사실을 전한다. 『宋高僧傳』에 따르면, 원효는 의상과 함께 당 유학길에 올라 海門唐州界에 이르러 득도하였는데,¹⁹⁾ 해문당주계는 당시 신라의 유학생이 당으로 가기 위해 배를 타던 화성의 남양만(당항진)으로 비정된다. 직산은 공주(웅주) 혹은 청주(서원경)에서 남양만에 이르는 경로의 중간에 위치하며, 원효·의상 등을 포함한 수많은 유학승 및 유학생들이 웅주가도를 통해 소백산맥을 넘어 당으로 가는 뱃길에 올랐을 것으로 추정된다(서영일, 1999, 129쪽).

康州가도(경주-경남 진주)의 경우, 울산-부산-김해(金官京)를 거쳐 남해안을 따라 진주(강주)에 이르는 경로를 그리거나(井上秀雄, 1974, 401쪽 ; 박정환, 2020, 46쪽), 양산(良州)을 지나 김해(금관경)에 이르는 양주가도의 연장선으로 남해안을 따라 진주(강주)에 이르는 경로를 그리기도 하지만(曩博志, 2020, 26쪽 ; 박정환, 2020, 46쪽), 입증할 만한 관련 기록은 확인하기 어렵다. 단, 아래의 기록은 건천-의곡-대천-밀양을 거쳐 함안-진주(강주)에 이르는 경로(정요근, 2011, 168쪽)를 방증한다.

[죽지랑이] 富山城에 이르러 閩人에게 得鳥失이 어디에 있느냐고 물었다. [閩人]이 말하기를, “지금 益宣의 밭에서 例에 따라 赴役하고 있습니다.” 라고 하였다. [죽지]랑은 밭으로 가서 가져온 술과 떡을 대접하였다. 익선에게 [득오실의] 휴가를 청하고 함께 돌아가려고 하였는데, 익선은 굳이 거부하고 허락하지 않았다. 이때 使吏 侃珍이 推火郡 能節의 租 30석을 거두어 [부산]성 안으로 수송하였다.²⁰⁾ (『삼국유사』 권2, 기이2, 효소왕대 죽지랑)

부산성은 신라 왕경(경주)의 서쪽 관문인 건천의 요충이고, 『삼국사기』 지리지에 따르면, 추화군은 密城郡으로,²¹⁾ 경남 밀양으로 비정된다. 위의 기록을 통해 간선도로의 일부 구간으로서 밀양-대천-의곡-건천에 이르는 육상교통로와 밀양강을 통한 수로교통로가 상정된다(김창석, 2001, 245~247쪽). 租 30석을 수송하기 위해서는 일정 수준으로 정비된 교통로를 전제하지 않으면 안 된다는 점에서 간선도로의 경로로 보아도 무리가 없다. 단, 밀양에서 진주에 이르는 경로에 관해서는 구체적으로 알기 어려운데, 함안 괴산리유적의 도로(폭 6.1m)를 간

19) 『宋高僧傳』 卷4, 義解篇 第2之1 唐新羅國義湘傳 “與元曉法師, 同志西遊. 行至本國海門唐州界, 計求巨艦, 將越滄波. 倏於中途, 遭其苦雨, 遂依道旁, 土窟間隱身. 所以避飄濕焉, 迨乎明旦相視, 乃古墳骸骨旁也. 天猶霰霖, 地且泥塗, 尺寸難前, 逗留不進. 又寄埏甃之中, 夜之未央俄有鬼物爲怪. 曉公歎曰, 前之寓宿, 謂土窟而且安, 此夜留宵託鬼鄉而多祟, 則知心生故種種法生, 心滅故, 窟墳不二. 又三界唯心, 萬法唯識. 心外無法, 胡用別求. 我不入唐. 卻携囊返國, 湘乃隻影孤征誓死無退.”

20) “到富山城問閩人得鳥失矣在. 人曰 ‘今在益宣田隨例赴役.’ 郎歸田以所將酒餅饗之. 請暇於益宣將欲偕還, 益宣固禁不許. 時有使吏侃珣管收推火郡能節租三十石輸送城中.”

21) 『삼국사기』 권34, 잡지3, 지리1, 신라 “密城郡, 本推火郡, 景德王改名. 今因之. 領縣五.”

선도로의 일부로 주목하기도 한다(박정환, 2020, 46쪽).

武州가도(경주-光州)와 雋州가도(경주- 전북 전주)에 관해서는 구체적인 경로를 알 수 있는 자료들이 전하지 않는다. 소백산맥의 통과지점으로서, 경남 함양과 전남 남원을 연결하는 팔량치로와 그 인근에 위치하는 南原京(남원)의 입지를 토대로 대체의 방향과 경로를 추측할 수 있을 뿐이다. 단, 경주(왕경)에서 소백산맥의 통과지점인 함양까지의 경로와 관련하여, 6~7 세기에 下州가 설치되었던 경남 창녕의 比斯伐州와 합천의 大耶州, 거창의 居列州가 주목된다. 왕경과 하주의 주치를 연결하는 간선도로의 존재가 상정되기 때문이다. 공교롭게 창녕과 합천, 거창의 연결선은 경주와 함양 사이에서 일직선에 가깝게 이어진다. 이로써 경주-청도-창녕-합천-거창을 지나는 간선도로를 복원하기도 한다(정요근, 2011).

끝으로, 양주가도(경주-양산)의 경우, 관련 문헌기록은 없지만, 울산 하삼정 고분군IX 유적 내 삼국시대 도로(폭 8.5m 정도)가 주목된다(박진혜, 2018, 102쪽). 이로써 경주-언양-양산의 노선이 상정될 수 있고(박진혜, 2018), 나아가 양주가도의 종착지를 양주(양산)을 지나 금관경(김해)으로 보기도 한다(박정환, 2020). 한편, 김해 여래리유적의 도로(폭 5~6m)는 금관경(김해)까지 이어진 양주가도와 밀양을 지나 함안으로 이어지는 강주가도가 연결되었을 가능성을 보여준다.

이로써 왕경과 지방 거점, 즉 9주의 주치(명주·삭주·한주·상주·웅주·강주·무주·전주·양주)와 5소경(북원경·중원경·서원경·남원경·금관경)을 종착지 내지 기착지로 하는 간선도로의 실재를 문헌기록을 중심으로 확인하였다.

Ⅲ. 지역간 도로의 흔적

이미 5세기 후반부터 파견되기 시작한 道使의 등장과 그 전제로서 추진된 官道의 정비는 간선도로뿐 아니라, 행정촌과 행정촌을 연결하는 지역간 도로의 존재를 상상하게 하는데, 특히 7세기 후반, 신라의 9주 설치 및 완비는 지역간 도로의 정비가 없이는 불가능했다. 신라 중·하대의 주는 자연촌을 기본으로 하는 하나의 거점이기도 했지만, 각각 군과 현을 영속했던 광역의 행정-군사지역이기도 했다. 군현제의 지방지배를 위해서는 상위 행정단위로서 주의 치소와 그 주에 영속된 하위 행정단위로서 군 및 현의 치소들이 지역간 도로를 통해 연결되지 않으면 안 된다.

이를 잘 보여주는 사례가 경기도 하남 선동에서 출토된 명문 기와이다. 한주의 주치 인근에 위치한 선동에서 출토된 기와의 명문은 ‘(한주소속)군현명+受國蟹口船家草’로 복원된다(田中俊明, 2004, 635쪽). 이 명문은 「受」에 대한 해석에 따라 ‘군현에서 받은(을) 국영 해구 선가의 기와’라는 의미로 해석되거나(전덕재, 2002a, 30쪽 ; 金昌鎬, 2019, 12~13쪽), ‘군현에서 할당받아 제작한 국영 해구 선가의 기와’라는 의미로 해석된다(田中俊明, 2004, 635

쪽 ; 박성현, 2021, 43쪽 ; 김창석, 2021, 91쪽). 전자는 한주의 주치에서 제작된 기와가 소속 군현으로 분배되었다는 뜻이고, 후자는 소속군현에서 제작된 기와가 한주의 주치로 납품되었다는 뜻으로, 양자는 정반대의 해석이지만, 한주의 주치와 소속군현을 연결하여 기와가 운반되었을 지역간 도로를 전제한다는 점에서는 다르지 않다. 다시 말해, 신라 중·하대 군현제의 정비를 통해 간선도로뿐 아닌, 지역간 도로의 정비도 추정할 수 있다.

한편, 위와 같은 주치와 소속 군현간의 연결뿐 아니라, 주치와 주치, 소경과 소경을 잇거나 간선도로 사이를 연결하는 지역간 도로의 흔적도 몇 가지 문헌기록을 통해 확인된다.

[문무왕 5년(665)] 겨울에 一善과 居列 두 州의 民으로써 河西州로 軍資를 納했다.²²⁾ (『삼국사기』 권6, 신라본기6)

위의 기록은 7세기 중반에 경북 구미시 해평으로 비정되는 일선주와 강릉으로 비정되는 하서주를 연결하는 교통로와 경남 거창으로 비정되는 거열주와 하서주(강릉)를 연결하는 교통로를 상징케 한다. 두 주의 민들이 왕경으로 집결하여 왕경의 물자를 간선도로인 명주가도를 통해 하서주로 운송했다고 볼 수도 있지만, 이동거리와 경제성, 재정 운용의 측면에서 두 주의 물자를 곧바로 하서주로 운송했다고 해석하는 편이 합리적이다(김창석, 2017, 10~11쪽). 특히, 군자의 핵심은 군량이므로, 군인 아닌, 일반 민이 군량을 운송할 만한 수준과 규모로 정비된 도로를 상상할 수 있다.

먼저, 해평-강릉의 연결은 주요 간선도로만으로는 불가능하다. 간선도로와 간선도로의 사이를 연결하는 두 가지 노선의 지역간 도로가 추정된다. 상주의 바로 남쪽에 위치하는 해평은 낙동강 수계로 상주-문경과 연결되므로 곧바로 한주가도와 연결된다. 다시 말해, 해평-강릉의 연결은 한주가도와 삭주가도, 삭주가도와 명주가도를 잇는 두 가지 지역간 도로를 통해 야만 가능하다.²³⁾ 거창-강릉 연결의 경우, 무주/전주가도 상의 거창에서 간선도로를 통해 경주(왕경)까지 와서 다시 명주가도를 통해 강릉으로 갈 수 있지만, 가야산과 덕유산 사이, 지금의 3번 국도 노선을 따라 김천과 연결되고, 낙동강을 통해 한주가도의 선산(해평)-상주-문경과 연결된다. 따라서 거열주(거창)의 군자는 일선주(해평)를 경유했을 가능성이 높다(김창석, 2017, 13쪽). 다시 말해, 거창-강릉의 연결은 무주/전주가도와 한주가도, 한주가도와 삭주가도, 삭주가도와 명주가도를 잇는 세 가지 지역간 도로를 통해서도 가능하다.

그중, 한주가도와 삭주가도의 연결은 두 가지 후대 사례를 통해 방증된다. 하나는 10세기 강원도 원주의 호적 양길이가 충주를 공략하기 위해 지금의 원주시 부론면의 미륵산에 진을 쳤다는 속설에 따라, 19번 국도가 지나는 양안치-소태재 길이 한주가도의 충주와 삭주가도의

22) “冬, 以一善居列二州民, 輸軍資於河西州.”

23) 한편, 선산-강릉의 교통로가 悉直으로 비정되는 강원도 삼척을 경유했을 것으로 보기도 하지만(김창석, 2017, 13~14쪽), 선산에서 동쪽으로 태백산맥을 넘어 삼척에 이르는 교통로에 관한 기록은 확인하기 어렵다.

원주를 연결하는 지역간 도로로 상정된다(李仁在, 2003, 310쪽). 김정호의 『大東地志』에 따르면, 충주 북쪽의 목계와 가흥에서 원주와 체천으로 통한다고 전하는데,²⁴⁾ 목계와 가흥에서 원주방향이 곧 양안치-소태재 길이라는 점에서 위 도로의 존재가 방증된다. 다른 하나는 『新增東國輿地勝覽』에서 확인되는 한주가도의 충주와 삭주가도의 단양을 잇는 도로이다.

다) 洪貴達의 記에 다음과 같이 전한다. “中原은 남북의 要衝이다. 서울에서부터 남쪽으로 가는 사람이 물에 뜨고 육지로 달려 中원에 모여 길이 갈라져 두 고개(조령과 죽령)를 넘어 이내 목계에 도달하고, 남쪽에서부터 북쪽으로 가는 자도 또한 각각 두 고개를 경유하여 中원에 모여서 다시 물과 육지를 경유하여 서울에 도달한다.”²⁵⁾ (『신증동국여지승람』 권14 충청도, 충주목, 누정, 청연당)

라) 金駟孫의 記에 다음과 같이 전한다. “中原으로부터 동으로 가서 竹嶺을 향하면, 그 사이에 좋아할 만한 산수가 하나가 아니다. 黃江·壽山 두 역을 지나면 청풍 땅이 다 되고, 한 고개를 넘어 단양 지경에 들어서면 長會院이 된다.”²⁶⁾ (『신증동국여지승람』 권14 충청도, 단양군, 누정)

다)와 라)를 통해 조선 초 영남과 한양을 잇는 주요 간선도로는 죽령로와 조령로였다는 사실과 두 노선은 충주에서 만난다는 사실을 알 수 있다. 조령은 계림령의 서쪽에 위치하는 고개로 조선 태종대부터 주목받은 경로이지만(서영일, 1999, 198~200쪽), 충주와 문경을 연결한다는 점에서 계림령로와 같았다. 즉, 비록 후대 기록이지만, 다)와 라)를 통해 계림령을 지나 는 한주가도와 죽령을 지나는 삭주가도가 충주-단양 간 도로를 통해 연결된다는 사실을 알 수 있다. 충주와 단양은 남한강 수계로 통하므로, 신라 당시에도 연결되었을 가능성이 크다. 이상의 후대 사례를 통해 신라의 한주가도와 삭주가도의 연결을 방증할 수 있다.

삭주가도와 명주가도를 잇는 지역간 도로 역시 두 가지 사례를 통해 방증된다. 먼저, 9세기 말, 원주 호적 양길의 수하에 있던 궁예가 원주 동쪽을 공략하며 강릉에 이른 사례이다.

마) [진성왕] 5년(891) 겨울 10월, 北原의 도적 우두머리 梁吉이 1백여 기병을 거느린 그의 부하 궁예를 보내, 복원 동쪽 부락과 溟州 관내의 酒泉 등 10여 군현을 습격하였다. (중략) [8년(894)] 겨울 10월, 궁예가 복원에서 何瑟羅로 들어왔는데, 무리가 6백여 명에 이르렀다.²⁷⁾ (『삼국사기』 권11, 신라본기11)

바) 景福元年(892) 壬子에 복원의 도적 梁吉에게 투신하였다. [양]길이 그를 잘 대우하여 일을 위

24) 『大東地志』 卷6, 忠淸道, 忠州, 津渡 “木溪津, 西北二十里. 自可興通原州堤川.”

25) “洪貴達記, 中原, 南北之衝也. 自京都而南者, 水浮陸走, 聚于中原, 岐而踰二嶺, 乃抵其所指, 自南而北者, 亦各由二嶺, 蓋簪于中原, 復由水陸達于京.”

26) “金駟孫記, 自中原東行向竹嶺, 其間山水之可樂者不一. 過黃江壽山兩驛, 行盡淸風境, 踰一帖, 入丹陽界, 得長會院.”

27) “五年, 冬十月, 北原賊帥梁吉, 遣其佐弓裔領百餘騎, 襲北原東部落及溟州管内酒泉等十餘郡縣. … 冬十月, 弓裔自北原入何瑟羅, 衆至六百餘人, 自稱將軍.”

입하였다. 마침내 [궁예에게] 군사를 나누어 [주고], 동쪽으로 땅을 공략하게 하였다. 이때 치악산 석남사에 나가 묶으면서, 주천·나성·울오·어진 등의 縣을 다니며 습격하였는데, 모두 그에게 항복하였다. 건녕원년(894)에 명주에 들어갔다.²⁸⁾ (『삼국사기』 권50, 열전10, 궁예)

마)와 바)를 통해 알 수 있듯이, 원주 치악산의 동남쪽 기슭에 자리하는 석남사를 거점으로 하는 궁예는 892년에 주천·영월·평창 등을 복속시킨 뒤,²⁹⁾ 2년 뒤인 894년에 원주에서 출발하여 강릉으로 들어갔다. 원주를 출발한 궁예는 복속시킨 주천-영월-평창을 경유하여 강릉에 이르렀을 가능성이 높다. 1055년 기준 고려의 驛 소재를 토대로 복원한 영서-영동간 교통로에 따르면, 원주-신림-주천-영월-평창-방림-진부-대관령-강릉의 노선이 확인되는데(정요근, 2019, 108쪽), 궁예의 경로도 이와 같았을 것으로 보인다. 한편, 아래의 기록은 삭주가도와 명주가도를 잇는 지역간 도로의 흔적을 보여주는 또 하나의 사례이다.

사) [태조 19년(936) 9월] 갑오(8일)에 一利川을 사이에 두고 진을 친 뒤 왕이 견훤과 더불어 군대를 사열하였다. (중략) 명주의 大匡 王順式과 대상 兢俊·王廉·王乂 및 원보 仁一 등에게 마군 20,000명을 거느리게 하였다.³⁰⁾ (『고려사』 권2, 세가2)

아) 王順式은 溟州 사람이다. (중략) 태조가 神劔을 토벌할 적에 왕순식이 명주에서 군대를 거느리고 전투에 합류하여 격파시켰다. 태조가 왕순식에게 말하기를, “짐이 꿈에서 甲士 3,000명을 거느리고 온 이상한 승려를 만났다. 다음날 경이 군대를 이끌고 와서 도와주었으니, 이는 그 감응이로다.” 라고 하였다. 왕순식이 말하기를, “신이 명주에서 출발하여 大峴에 이르렀을 때 이상한 승려의 사당이 있어 제사를 올리면서 기도드렸습니다. 주상께서 꿈을 꾸신 것은 반드시 이것 때문일 것입니다.” 라고 하니, 태조가 기이하게 여겼다.³¹⁾ (『고려사』 권92, 열전5, 제신, 왕순식)

사)와 아)를 통해 알 수 있듯이, 명주(강릉) 사람 왕순식은 선산 인근으로 비정되는 一利川에서 고려와 후백제의 전투에 참여하였는데, 강릉을 출발하여 大峴, 즉 대관령을 넘어서 전투에 가담하였다. 대관령을 넘은 왕순식이 선산으로 가기 위해서는 앞서 언급했던 대관령-진부-방림-평창-영월의 경로를 지나, 남한강 수계를 통해 삭주가도의 단양 혹은 충주로 간 뒤, 소백산맥을 넘는 방법이 있었다. 이상의 사례들을 통해서 한주가도와 삭주가도, 삭주가도와 명주가도를 이어주는 도로의 흔적을 확인하였고, 7세기 중반 신라의 일선주(해평)와 거열주

28) “景福元年壬子，投北原賊梁吉。吉善遇之，委任以事。遂分兵，使東略地。於是，出宿雉岳山石南寺，行襄酒泉奈城爵烏御珍等縣，皆降之。乾寧元年，入溟州。”

29) 바)의 御珍을 울진의 이창으로 보기도 하지만(『大東地志』), 미상으로 보기도 한다(『東史綱目』).

30) “甲午，隔一利川而陣，王與甄萱觀兵。… 溟州大匡王順式大相兢俊王廉王乂元甫仁一等，領馬軍二萬。”

31) “王順式，溟州人。… 太祖討神劔，順式自溟州，率其兵會戰，破之。太祖謂順式曰，‘朕夢見異僧，領甲士三千而至，翼日，卿率兵來助，是其應也。’ 順式曰，‘臣發溟州至大峴，有異僧祠，設祭以禱，上所夢者，必此也。’ 太祖，異之。”

(거창)에서 지역간 도로와 간선도로를 이용하여 하서주(강릉)에 이르는 경로를 추정할 수 있었다.

한편, 아래의 기록은 신라 중 · 하대 지역간 도로의 또 다른 흔적을 보여준다.

왕이 하루는 庶弟 車得公을 불러 말하길, “네가 총제가 되어 백관들을 고루 다스리고 사해를 평화롭고 밝게 하라” 고 하였다. 공이 말하길, “폐하께서 만약 소신을 재상으로 삼고자 하신다면 신은 원컨대 몰래 국내를 다니고 민간을 보며, 徭役의 노고와 안일, 租賦의 경중, 관리의 淸濁을 조사한 연후에 직책을 맡겠습니다.” 라고 하였다. 왕이 그를 허락하였다. 공은 승복을 입고 비파를 쥐어, 거사의 모습을 하고 京師를 떠났다. 阿瑟羅州<지금의 溟州>·牛首州<지금의 春州>·北原京<지금의 忠州>을 경유하여 武珍州<지금의 海陽>에 이르러 마을을 순행하였다.³²⁾ (『삼국유사』 권2, 기이2, 문호왕법민)

위의 기록은 문무왕의 서계 거득공이 재상이 되기 전 전국을 순행한 사실을 전하는데, 왕경을 출발한 그는 지금의 강릉인 아슬라주를 지나, 춘천인 우수주를 거쳐, 원주인 북원경 혹은 충주를 경유한 뒤, 光州인 무진주에 이르렀다. 흔히 라)의 북원경을 충주로 비정한 『삼국유사』의 주석을 오기로 보지만(국사편찬위원회 한국사데이터베이스), 북원경을 국원경의 오기로 보기도 한다(金壽泰, 1999, 48쪽). 전자라면 지금의 원주를, 후자라면 충주를 지난 셈인데, 춘천에서 충주로 가기 위해서는 원주를, 원주에서 광주를 가기 위해서는 충주를 지났을 가능성이 높으므로, 거득공은 원주와 충주를 둘 다 경유했을 개연성이 크다. 경주-강릉 구간은 명주가도를, 뒤의 춘천-원주 구간은 삭주도로를 이용했겠지만, 그 사이 강릉-춘천 구간은 명주가도와 삭주가도를 연결하는 지역간 도로를, 또 원주-충주 구간은 삭주가도와 한주가도를 연결하는 지역간 도로를 상정하지 않을 수 없다. 이 중 강릉-춘천 구간의 경우, 다음의 자료가 주목된다.

자) [진성왕] 9년(895) 가을 8월에 궁예가 猪足과 狴川 두 군을 공격하여 차지하고, 또 漢州 관내의 夫若과 鐵圓 등 10여 군현을 깨뜨렸다.³³⁾ (『삼국사기』 권11, 신라본기11)

차) 건녕원년(894)에 명주로 들어갔다. (중략) 이때에 猪足·狴川·夫若·金城·鐵圓 등의 성을 격파하였다.³⁴⁾ (『삼국사기』 권50, 열전10, 궁예)

자)와 차)에 따르면, 궁예는 강릉에서 인제(저족)와 화천(성천) 두 군을 공격하여 차지하였

32) “王一日召庶弟車得公曰, ‘汝爲冢宰均理百官平章四海.’ 公曰, ‘陛下若以小臣爲宰, 則臣願潛行國內, 示民間校徭役之勞逸租賦之輕重官吏之淸濁然後就職.’ 王聽之. 公著緇衣把琵琶爲居士形出京師. 經由阿瑟羅州<今溟州>牛首州<今春州>北原京<今忠州>, 至於武珍州<今海陽>巡行里開.”

33) “九年, 秋八月, 弓裔擊取猪是狴川二郡, 又破漢州管内夫若鐵圓等十餘郡縣.”

34) “乾寧元年, 入溟州. … 於是, 擊破猪足狴川夫若金城鐵圓等城,”

다. 삭주(춘천)에 관한 언급은 없지만, 춘천은 소양강을 통해 인제와, 북한강을 통해 화천과 이어졌으므로, 위의 기록은 명주가도와 삭주가도를 연결하는 도로의 흔적일 수 있다. 이에 따라 명주가도를 따라 강릉에서 속초를 지나 고성까지 간 뒤, 진부령을 넘어 소양강 수계를 통해 인제와 춘천으로 이어지는 교통로가 복원될 수 있다. 1055년 기준 고려의 역 소재를 통한 교통로 복원에 따르면, 고성-인제-소양강-춘천과 고성-인제-소양강-양구-북한강-화천-춘천의 경로가 가능하다(정요근, 2019, 104쪽).

한편, 거득공이 충주에서 광주(무진주)로 갔다는 사실이 다시 주목된다. 충주-광주 구간의 경로를 추정하기 위해서는 공주·부여·전주 등 충주와 광주 사이, 옛 백제지역의 주요 도시들이 위의 기록에서 언급되지 않은 이유에 대한 설명이 필요하다. 이에 관해 우선, 거득공의 순행이 옛 고구려지역과 백제지역 등 새로운 복속지역을 대상으로 하고 있고, 위의 기록에 뒤이어 전개되는 무진주에서의 일화는 그의 주된 관심이 백제지역이라는 점을 보여주기 때문에, 비록 언급되지는 않았지만, 전주와 공주(웅주)도 돌아보았을 가능성이 높다고 보기도 한다(金壽泰, 1999, 48쪽). 이렇게 볼 경우, 거득공의 후반부 순행은 충주-청주-공주-부여-익산-전주를 거쳐 광주에 이르렀을 개연성이 있다. 반면, 거득공의 순행지에서 전주와 공주(웅주)뿐 아니라, 한강 중하류 일대도 빠져있다는 점을 유의하며, 671년 이전³⁵⁾ 웅진도독부 및 백제 부흥운동에 관한 당과 신라의 입장 차이와 갈등, 한산주 도독 박도유의 반란사건(668) 등을 근거로, 언급되지 않은 지역은 신라의 지배력이 약했고, 따라서 거득공의 순행지가 아니었을 것으로 보기도 한다(최일레, 2023, 446~448쪽). 만약 그렇다면, 거득공은 옛 백제의 주요 도시들을 우회하여 소백산맥 서쪽을 따라 남하하는 경로를 택했을 가능성이 있다. 단, 거득공의 순행이 잠행이었다는 점을 주목하면, 우회하지 않았을 가능성도 배제하기 어렵다. 결국, 한주가도 상의 충주에서 무주가도의 종착지 무주(광주)로 가기 위해서는 한주가도와 웅주가도, 웅주가도와 전주가도, 전주가도와 무주가도를 연결하는 세 가지의 지역간 도로를 지나야 했다.

단, 이들의 실재를 확인할 만한 직접적인 기록은 찾기 어렵지만, 사비시기 백제가 지방의 군사행정 거점으로 운영했던 5方이 참고된다. 사비도성(부여)과 5개 백제의 지방거점을 연결하는 간선도로의 존재가 상정되기 때문이다. 이 가운데 西方 刀先城(力光城)과 南方 久知下城(卞城)의 위치에 관해서는 이견이 많지만, 北方 熊津城은 공주, 東方 得安城은 충남 논산, 中方 古沙城은 전북 정읍군 고부로 비정된다(김근영, 2024, 82~119쪽). 마침 사비(부여)-북방(공주), 사비(부여)-동방(논산)은 금강 수계를 통해 연결되고, 사비(부여)-중방(정읍)은 논산-익산-전주-금구-정읍으로 이어지는 1번 국도 노선이 참고된다. 즉, 신라 중·하대 웅주가도와 전주가도의 연결은 백제 사비시기 사비(부여)-동방(논산)-중방(정읍)의 간선도로로 방증된다.

한편, 함안 성산산성 출토 목간을 통해서도 6세기 중후반경 신라의 지역간 도로망의 실제

35) 거득공의 순행 시점에 관해서는 논거의 차이는 있지만, 671년 이전에 이루어졌을 것이라는 추정에 무게가 실린다(金壽泰, 1999, 48쪽 ; 최일레, 2023, 462~463쪽).

를 확인할 수 있다. 성산산성 목간에 등장하는 지명은 甘文(김천) · 牟波(성주) · 及伐城(순흥) · 仇伐(의성) · 古陴(안동) 등으로, 대개 지금의 경북 일대로 비정되며 목간 제작 당시에는 신라 上州의 관할이었다(朱甫敏, 2000, 61쪽). 목간의 제작단위에 대해서는 郡(橋本繁, 2009) 혹은 행정(성)촌(전덕재, 2007 ; 李京燮, 2011), 성 · 촌(김도영, 2021) 등의 이견이 있지만, 이와 무관하게 목간이 성산산성으로 운송되는 유형은 크게 두 가지를 상정할 수 있다. 하나는 上州 관할의 각급 군 · 성 · 촌에서 주치인 감문(김천)으로 군자가 조달되고, 감문(김천)에서 수합된 군자에 하찰목간을 달아서, 성산산성(함안)으로 운송되는 군자조달체계가 상정되고(李京燮, 2005, 144쪽), 다른 하나는 성 · 촌에서 곧바로 성산산성으로 운송되거나 상위 단위인 행정(성)촌에서 수합된 뒤 성산산성으로 운송되는 방법이다(김도영, 2021, 258쪽). 전자는 6세기 上州의 예하행정단위-주치 간 지선도로의 존재를 암시하고, 후자는 삭주가도 · 상주가도 주변의 경북 일대 성 · 촌에서 강주가도 인근의 함안 간 연결을 보여줌으로써, 삭주/상주가도-무주/전주가도-강주가도를 연결하는 지역간 도로의 존재를 알려준다.

IV. 지역 네트워크의 일단: 小京의 주체성

이상을 통해 신라 중 · 하대 간선도로의 실제와 지역간 도로의 흔적을 확인하였다. 지역간 도로는 앞서 하남 선동 출토 명문 기와의 분석에서 알 수 있듯이, 주치 중심의 지역 네트워크를 형성하고 군현제를 관철시키는데 필수조건이었다. 또 한편으로, 여러 문헌 기록은 지역간 도로가 주치와 주치, 소경과 소경 등을 연결함으로써, 지역 간 네트워크의 형성에도 기여할 수 있다는 가능성을 확인시켜 주었다. 아래 기록은 지역 네트워크와 지역 간 네트워크의 편린을 보여줌으로써, 그 가능성을 뒷받침한다.

[헌덕왕 14년(822)] 3월에 웅천주 도독 [김]현창이 아버지 [김]주원이 왕이 되지 못함으로써 반란을 일으키고, 국호를 長安이라 하고, 慶雲元年이라 建元하였다. 武珍[州] · 完山[州] · 菁[州] · 沙伐[州] 네 주의 都督과 國原[京] · 西原[京] · 金官[京]의 仕臣 및 여러 군현의 수령들을 위협하여 자신의 아래에 예속시켰다. 청주 도독 向榮은 몸을 빼 推火郡으로 달아났고, 漢山[州] · 牛頭[州] · 敵良[州] · 浪江[鎮] · 北原[京] 등은 [김]현창의 역모를 미리 알고 군사를 일으켜 스스로 지켰다.³⁶⁾ (『삼국사기』 권10, 신라본기10)

822년, 김현창이 웅천주(공주)에서 난을 일으켰다. 위의 기록에 따르면, 무진주(광주) · 완산주(전주) · 청주(진주) · 사벌주(상주) 등 네 개의 주와 국원경(충주) · 서원경(청주) · 금관경(김

36) “三月，熊川州都督憲昌，以父周元不得爲王反叛，國號長安，建元慶雲元年。脅武珍完山菁沙伐四州都督，國原西原金官仕臣及諸郡縣守令，以爲己屬。菁州都督向榮，脫身走推火郡，漢山牛頭敵良浪江北原等，先知憲昌逆謀，舉兵自守。”

해) 등 세 개의 소경 및 여러 군현을 위협하여 예속시켰다고 전한다. 난이 진압된 이후 관변이 실상을 호도함으로써 ‘위협’이라고 표현되었더라도(朱甫暉, 2008, 249~250쪽), 4주 3소경 등의 가담은 웅천주(공주)와 이들 지역이 왕경을 경유하지 않는 교통로로 연결되어 있었다는 사실을 시사한다. 특히, 난에 가담하지 않은 한산주(하남)·우두주(춘천)·삼량주(양산)·패강진(평산)·북원경(원주) 등도 역모를 미리 알고 있었다는 사실은 김헌창이 웅천주(공주)에서 전국 각지로 반란의 소식을 전하여 동참을 종용했다는 사실을 추정케 한다(朱甫暉, 2008, 249쪽). 왕경에서 방사선으로 뻗어 나가는 간선도로와는 다른, 주요 도시들을 연결하는 지역간 도로가 없이는 불가능하다. 이 시기에 이미 구축되어 있던 전국적 네트워크의 일면이다.

한편, 위의 기록을 통해서도 신라 중·하대 지역 네트워크에 관한 세 가지 특기할 만한 사실이 확인된다. 첫째, 김헌창의 포섭 대상이다. 위의 기록에서 김헌창은 주의 도독 뿐만 아니라, 소경의 사신과 여러 군현의 수령들을 별도로 포섭하고 있다. 『삼국사기』에 전하는 경덕왕대(742~765)의 편제에 따르면,³⁷⁾ 소경은 주의 관할을 받는 예하 행정단위로서 주와는 상하관계로 설정되어 있고, 군현 역시 주에 영속되어 있다. 위 사건이 반란사건임을 감안하더라도, 소경과 군현을 별도로 포섭했다는 사실은 소경과 군현이 상위 행정단위와 무관한 의사결정을 할 수 있는 능력 혹은 기반을 가지고 있었다는 사실을 반증한다. 둘째, 상위 행정단위와 다른 행보를 걷는 소경과 군현의 존재이다. 한산주와 삼량주는 난에 가담하지 않았던 반면, 각각의 예하 소경인 국원경과 금관경은 난에 가담하였다. 이를 통해 소경은 주에 영속된 것이 아니라 그에 버금가는 특별한 행정단위로 해석하기도 하지만(朱甫暉, 2008, 248쪽), 영속여부와 무관하게 그 독자적 움직임이 주목된다. 셋째, 9주 5소경 가운데, 명주와 남원경의 행보는 알 수 없다는 사실이다. 기록의 삼량주와 금관경을 각각 명주와 남원경의 오기로 보기도 하지만(黃善榮, 1998, 10~12쪽), 정황증거에 따른 추정일 뿐이었다. 오히려 난의 진압 후 논공행상에서 난에 가담하지 않은 삼량주 屈自郡을 포상한 사실³⁸⁾을 통해 미루어 보면, 난에 가담한 상위 행정단위인 금관경에 가까웠음에도 불구하고 굴자군은 가담하지 않았던 것으로 해석됨으로써, 기록의 금관경을 남원경의 오기로 보기는 어렵다. 따라서 등장하지 않는 명주와 남원경은 난에 가담하지 않았을 개연성이 큰데, 특히 남원경의 행보가 주목된다. 국원경과 금관경도 소속 주와 다른 선택을 했지만, 국원경(충주)은 난에 함께 가담하는 서원경(청주)·사벌주(상주) 등과 인접하여 지리적으로 연결되고, 금관경 역시 청주(진주)와 연결

37) 『삼국사기』 권9, 신라본기9, 경덕왕 16년[757] “冬十二月, 改沙伐州爲尚州, 領州一·郡十·縣三十. 歆良州爲良州, 領州一·小京一·郡十二·縣三十四. 菁州爲康州, 領州一·郡十一·縣二十七. 漢山州爲漢州, 領州一·小京一·郡二十七·縣四十六. 首若州爲朔州, 領州一·小京一·郡十一·縣二十七. 熊川州爲熊州, 領州一·小京一·郡十三·縣二十九. 河西州爲溟州, 領州一·郡九·縣二十五. 完山州爲全州, 領州一·小京一·郡十·縣三十一. 武珍州爲武州, 領州一·郡十四·縣四十四.”

38) 『삼국사기』 권10, 신라본기10, 헌덕왕 14년[822] 3월 18일 “以歆良州屈自郡, 近賊不汙於亂, 復七年.”

되었던 반면, 남원경(남원)은 반란군 측의 무진주(광주) · 완산주(전주) · 청주(진주) 등에 둘러싸여 고립된 섬이었을 뿐만 아니라, 무진주 · 완산주 등의 반란군이 왕경으로 향하는 간선도로 상에 위치하기 때문이다.³⁹⁾ 이처럼 주와 구분되는 소경의 독자적 행보는 소경의 정치적 · 행정적 위상뿐만 아니라, 실질적인 경제력 · 군사력이 주에 버금가지 않고서는 이해하기 어렵다. 만약 그렇다면, 소경의 정치적 · 행정적 위상과 함께 경제력과 군사력을 뒷받침할 만한 주변 위성취락의 존재와 주의 행정시스템과 구분되는 소경 독자의 지역 네트워크를 상정할 수밖에 없다.

일찍이 신라가 왕경의 지리적 편재성을 보완하고(藤田亮策, 1953), 지방 지배의 효율성을 높이기 위해 왕경과 주치를 연결하는 교통로 상의 거점에 소경을 설치했다고 해석(梁起錫, 1993)한 이래, 교통로 상의 거점이라는 소경의 입지가 주목받아 왔다. 중 · 하대 소경은 대체로 왕경에서 소백산맥을 넘어 그 외곽에 자리 잡은 각 주로 나아가는 관문에 위치함으로써, 각 주의 물자가 집하되는 물류의 거점으로 해석되기도 했다(여호규, 2002). 금관경을 제외한 4소경이 삭주가도(북원경) · 한주가도(중원경) · 웅주가도(서원경) · 무주/전주가도(남원경) 등 주요 간선도로 상에 위치한다는 사실이 이를 방증한다. 단, 소경 독자의 지역 네트워크와 관련해서는 다음과 같은 해석이 주목된다. 위와 같은 소경의 입지에 대한 해석에 더해, 소경의 주민이 특권층으로서 왕경인이었다는 사실에 주목함으로써, 소경은 수취원의 인근에서 물류 비용을 줄이며 소비중심의 도시생활을 영위하던 공간이었다는 해석(박성현, 2023)이다. 탈일차생산 및 비농업 인구의 대규모 집주를 도시의 핵심요소로 이해하고(여호규, 2002, 103~109쪽 ; 박순발, 2020, 11~14쪽 ; 박성현, 2020, 146쪽 ; 권순홍, 2022, 203~212쪽), 소경을 그러한 의미에서의 도시로 평가한 것이었다. 소경의 제도적 · 행정적 위치보다는, 주민의 구성과 그들의 생활관계에 의한 주변 지역과의 네트워크 및 비자급자족성 · 상호의존성 등에 유의하는 ‘도시’ 개념이었다.

다시 말해, 도시로서의 소경은 소비 위주의 공간이었고, 따라서 반드시 생산을 담당하는 주변의 위성취락과 네트워크를 형성하지 않을 수 없다는 관점이다. 이와 관련하여 아래의 기록이 참고된다.

카) [지증마립간] 15년(514) 봄 정월, 아시촌에 소경을 설치하였다. 가을 7월, [왕경] 6부인과 남쪽 지방의 人戶를 옮겨 그곳을 채웠다.⁴⁰⁾ (『삼국사기』 권4, 신라본기4)

타) [진흥왕] 18년(557), 국원을 소경으로 삼았다. (중략) 19년(558) 봄 2월, 귀족 자체와 [왕경의] 6부 豪民을 옮겨, 국원[경]을 채웠다.⁴¹⁾ (『삼국사기』 권4, 신라본기4)

39) 이에 관해서는 남원경 주민의 상당수가 고구려계였을 것이라는 해석(林炳泰, 1967, 90~92쪽)에 따라, 原고구려 영역을 편제한 주와 소경, 즉 한산주 · 우두주 · 패강진 · 북원경 등이 난에 가담하지 않았던 배경과 일맥상통한다는 해석(朱甫暎, 2008, 254~255쪽)이 주목된다.

40) “十五年, 春正月, 置小京於阿尸村. 秋七月, 徙六部及南地人戶, 充實之.”

41) “十八年, 以國原爲小京. … 十九年, 春二月, 徙貴戚子弟及六部豪民, 以實國原.”

과) 외위: 문무왕 14년(674)에 6徒의 진골을 5경·9주에 나가 살게 하고, 관명을 별도로 칭하였는데, 그 위계는 경위에 견주었다.⁴²⁾ (『삼국사기』 권40, 잡지9, 직관 하)

카)~과)를 통해 알 수 있듯이, 소경에는 6부인으로 일컬어지는 귀족·6부호민·진골 등의 왕경인이 사민되었다. 왕경의 가용공간이 포화상태로 접어들면서, 늘어난 지배층을 분산시키기 위한 방편으로 해석되는데(李基東, 1972, 19쪽), 소경이 ‘또 다른 왕경’ (여호규, 2002, 139쪽)인 이유였다. 귀족·호민·진골 등은 주로 식량생산/1차생산으로부터 벗어난 이른바 坐食者로서 비자급자족적/외부의존적 존재이므로, 이들의 특권적 소비생활을 유지하기 위해서는 생활필수품을 생산 및 조달/공급하는 사람들이 반드시 필요하다. 카)에서 왕경인과 함께 소경으로 옮겨지는 남쪽 지방의 人戶는 왕경인들이 소비할 생활필수품을 생산하는 역할을 부여받은 이들이라고 해석된다(하일식, 2011, 203쪽). 카)는 비록 중고기의 기록이지만, 과)를 통해 알 수 있듯이 중대 이후의 소경에도 특권적 왕경인이 사민되었으므로, 소경의 주변 취락에서는 소경의 소비생활 충당을 위한 생산활동이 이루어졌으리라 짐작할 수 있다.

신라촌락문서와 청주에서 수습된 기와 명문은 이를 단적으로 보여준다. 우선, 신라촌락문서에 등장하는 네 개의 村 가운데, 「西原京 □□□村」은 도시로서의 서원경과 위성취락으로서 □□□촌의 관계를 잘 보여준다. 서원경의 관할범위에 대해서는 1개 縣 정도의 규모였다는 해석(林炳泰, 1967, 105~107쪽) 혹은 1개 郡 정도의 규모였다는 해석(李仁哲, 1996, 89쪽), 지금의 청주시 행정범위와 유사하다는 해석(梁起錫, 1993, 24~26쪽) 등이 있지만, 서원경의 행정적인 관할범위와 ‘또 다른 왕경’ 이자 소비지로서 서원경 도시공간의 범위는 구분할 필요가 있다. 서원경 중심부에는 왕경을 모방한 질서정연한 구획이 있고, 그 주변으로 산성과 직할촌이 있었다는 해석(梁起錫, 1993, 26~30쪽)이 유의된다. 이와 관련하여, 1913년에 제작된 지적도를 통해 청주 구읍성 일대에서 동서도로와 남북도로로 정연하게 구획된 격자형 도로의 흔적이 확인되었고, 신라 서원경 아래의 가로구획이라는 평가(차용걸, 1993, 49~51쪽)가 있었다. 이에 더해, 격자형 가로구획의 범위는 권력의 공간으로서 京의 범위와 일치한다는 해석(권순홍, 2017, 51~58쪽)에 따르면, 귀족·호민·진골 등 특권층으로서 왕경인이 거주하는 소경의 공간범위는 격자형 가로구획으로 한정될 수 있다. 그리고 소경의 바깥, 즉 격자형 가로구획의 바깥에는 소경의 도시생활을 유지시켜주는 생산활동의 공간으로서, 카)의 ‘남쪽 지방 人戶’와 같은 비권력의 생산인구가 거주하는 村이 있었다. 신라촌락문서의 「서원경 □□□촌」은 그 중 하나였고, 이로써 서원경의 도시공간은 里로 편제되고, 주변의 위성취락은 村으로 편제되었다는 해석(박성현, 2023, 27쪽)도 가능하다.

「서원경 □□□촌」의 구체적 위치에 관해서는 청주시 서원구의 수곡동, 분평동 혹은 무심천과 미호강이 합류하는 청주시 상당구 정북동 등의 평탄지로 조심스레 추정하거나(李宇泰, 1993, 15쪽), 촌락문서의 해당부분을 「西原京 □椒子村」으로 판독하고 청주시 내수읍

42) “外位. 文武王十四年, 以六徒眞骨, 出居於五京九州, 別稱官名, 其位視京位.”

초정리로 비정(兼若逸之, 1984, 23~25쪽)하는 등 이견이 있지만, 공히 서원경의 격자형 가로 구획의 바깥에 해당한다.

청주의 상당산성과 우암산성에서 수습된 기와의 명문 역시 소경과 주변 위성취락의 관계를 잘 보여준다. 상당산성에서 수습된 기와의 명문은 「沙梁部屬長池驛□達」⁴³⁾로 복원되며(忠北大學校 湖西文化研究所·清州市, 1997, 67쪽), 우암산성에서 수습된 기와의 명문은 「喙部屬」, 「屬長池驛」⁴⁴⁾로 판독되어, 상당산성의 것과 동일한 기와로 판단된다(李元根, 1989, 447쪽). 이에 따라 ‘사랑부에 속한 장지역’에서 생산된 기와들이 상당산성과 우암산성을 포함한 서원경에서 널리 사용되었을 것으로 추정되는데, 기와 생산지로서 장지역의 위치가 주목된다. 장지역은 조선시대의 長命驛으로, 충남 천안시 수신면 장산리로 비정된다(全德在, 2002b, 43~44쪽). 명문의 사랑부에 관해서는 서원경의 행정단위로 보거나(全德在, 2002b), 왕경의 행정단위로 보는(하일식, 2011) 등의 이견이 있지만, 실제 소경에서 소비된 기와의 생산지가 직선거리로만 소경에서 약 25km 떨어진 위성취락이라는 사실은 분명하다.

또한, 청주 오송의 쌍청리에서도 명문 기와가 수습되었다. 명문 중 「易吾加菴村」이라는 지명과 함께 「管」이라는 글자가 확인되는데(中央文化財研究院, 2006), 「管」을 「官」을 읽고 서원경으로 해석함으로써, 기와 생산지로서의 易吾加菴村과 공급처로서의 서원경을 상정하기도 한다(都文善, 2008). 이에 더하여, 인근의 연제리유적 등 제철 관련 유적의 입지를 유의하여, 易吾加菴村은 기와뿐 아니라 철 공급도 담당했을 것으로 추정하기도 했다(都文善, 2008, 278~279쪽).

한편, 또 다른 소경인 국원경(충주)의 경우에도, 생산과 소비관계로 맺어진 지역 네트워크의 일면이 확인된다. 『삼국사기』 강수열전에 등장하는 畚中(탑평리 일대)과 釜谷은⁴⁵⁾ 소비지로서의 국원경 도시(畚中)와 철 생산지로서의 위성취락(釜谷)으로 해석되었다(최경선, 2024).

위와 같은 「□□□村」·長池驛·易吾加菴村과 서원경의 관계 및 釜谷과 국원경의 관계를 통해 소비도시로서의 소경과 생산지로서의 위성취락이라는 지역 네트워크의 일단을 확인할 수 있다. 결국 김현창의 난 당시, 국원경·금관경·남원경 등의 소경들이 주와 달리 독자적으로 움직일 수 있었던 배경으로, 위에서 확인했듯이, 주변 위성취락의 생산활동을 수렴한 소경의 경제적 기반이 유의된다.

단, 소경 중심의 지역 네트워크는 생산-소비의 경제적 관계만이 아니었다. 불교 승려 진표와 그 제자들의 활동을 통해 서원경(청주)과 속리산 간 종교적·사상적 네트워크를 추정한 해석(金壽泰, 1997)이 주목된다.

43) 명문의 제7자는 「駟」이지만, 「駟」은 「驛」의 이체자라는 해석(하일식, 1999, 69쪽)에 따른다.

44) 해당 명문의 제2자는 「將」이지만, 「長」의 오기라는 판단(全德在, 2002b, 43쪽)에 따른다. 제4자는 「駟」이지만, 「駟」은 「驛」의 이체자라는 해석(하일식, 1999, 69쪽)에 따른다.

45) “強首常與釜谷治家之女野合, 情好頗篤. 及年二十歲, 父母媒畚中之女有容行者, 將妻之. 強首辭不可以再娶.” (『삼국사기』 권46, 열전6, 강수)

이때 속리산 대덕 永深이 대덕 融宗·佛陀 등과 함께 [진표]올사가 있는 곳에 와서 청하였다. “우리들은 1,000리를 멀지 않다 여기고 계법을 구하러 왔습니다. 원컨대 法門을 주십시오.” 진표가 묵묵히 대답이 없었다. 세 사람은 복숭아 나무 위로 올라가 땅에 거꾸로 떨어지며 용맹하게 참회하였다. 진표가 이에 가르침을 전하여 灌頂을 하고, 드디어 가사와 바리, 『供養次第秘法』 한 권, 『日察善惡業報經』 두 권과 牒 189개를 주었다. 또 미륵의 眞牒 9자와 8자를 주고, 경계하여 말하였다. “9자는 법 자체이고 8자는 신중성불종자이다. 내가 이미 너희들에게 맡기었으니 이를 가지고 속리산으로 돌아가라. 산에 길상초가 자라는 곳이 있으니 여기에 정사(精舍)를 세우고 여기에 따라 법을 가르쳐서 인간계와 천계를 널리 제도하고 후세에 널리 펼쳐라.” 영심 등이 가르침을 받들고 곧바로 속리산으로 가서 길상초가 난 곳을 찾아 절을 창건하고 吉祥寺라 하였다.⁴⁶⁾ (『삼국유사』 권4, 의해, 관동풍악발연수석기)

『삼국유사』에 따르면, 진표는 전북 김제의 금산사와 충북 속리산, 강원도 고성의 발연수 등에서 활동하며 법상종을 전파하였는데, 위의 기록을 통해 알 수 있듯이, 그의 적통을 이은 제자 영심은 진표의 가르침에 따라 속리산에서 길상사를 개창하였다. 속리산은 서원경(청주)과 인접한 지역으로, 응주가도를 통해 곧바로 연결된다. 이와 관련하여 청주의 대표적인 법상종 사찰인 보살사와 안심사가 주목되었다(金壽泰, 1997, 22쪽). 청주 용암동의 보살사는 영심과 함께 진표를 찾아갔던 용종이 중창한 사찰(忠北大學校湖西文化研究所, 1993, 171쪽)이고, 청주 남이면의 안심사는 진표가 세운 사찰(忠北大學校湖西文化研究所, 1993, 188쪽)이었기 때문이다. 특히, 안심사의 경우 918년에 고려 태조의 아들 증통국사에 의해 중창되었는데, 그는 같은 시기 속리산 법주사의 중창에도 관여하였다(權相老, 1979, 469쪽). 이러한 진표와 그의 제자들을 매개로 하는 속리산과 청주의 종교적·사상적 네트워크는 신라말의 청주지역 호족이 미륵신앙을 내세운 궁예와 연결될 수 있었던 배경이기도 했다(金壽泰, 1997).

서원경의 행정적 관할범위와 종교적 영향권을 구분함으로써, 보은 및 속리산을 서원경의 행정 범위에서 제외하기도 하지만(김영관, 2022, 235쪽), 소경을 중심으로 하는 지역 네트워크는 단지 소경의 행정적 범위가 아니라, 소경 주민의 신앙생활을 포함한 도시생활이 관계를 주고받는 권역을 포괄하는 개념일 수 있다. 이러한 지역 네트워크를 토대로 신라 중·하대의 소경은 김헌창의 난 당시에 확인되듯이 독자적 주체성을 표출할 수 있었다.

46) “時俗離山大德永深與大德融宗·佛陀等同詣律師所伸請曰。‘我等不遠千里來求戒法。願授法門。’師默然不答。三人者乘桃樹上倒墮於地勇猛懺悔。師乃傳教灌頂。遂與袈裟及鉢·供養次第秘法一卷日察善惡業報經二卷·一百八十九牒。復與彌勒真牒九者八者。誠曰。‘九者法尔。八者新熏成佛種子。我已付囑汝等。持此還歸俗離山。山有吉祥草生處於此創立精舍。依此教法廣度人天。流布後世。’永深等奉教直往俗離。尋吉祥草生處創寺名曰吉祥。”

V. 맺음말

기왕의 신라 도로망과 관련된 논의는 5통의 비정이 쟁점이었는데, 경주(왕경)에서 뺀어 나가는 5개의 방사선 복원을 위한 추정이 거듭될 뿐이었다. 위에서는 논의의 진전을 위해, 중 · 하대의 지방 거점이었던 9주의 주치와 5소경을 종착지 내지 기착지로 삼아 왕경에서 뺀어 나가는 간선도로의 존재를 상정한 뒤, 그 실재를 보여주는 직접 근거로서 관련 문헌 기록을 종합 정리하였다. 향후, 지방 거점의 소재뿐 아니라, 위에서 제시된 문헌사료, 나아가 축적되고 있는 신라의 도로 유구 등 물질자료까지 포괄하는 종합적인 간선도로 복원안이 마련되기를 기대한다.

한편, 기왕에는 왕경과 지방을 연결하는 간선도로의 복원에 집중함으로써, 중앙에 의한 지방지배 강화 혹은 왕경 중심의 중앙집권 심화 등이 강조되고, 지역 네트워크를 기반으로 하는 지역의 주체성은 주목받지 못한 측면이 없지 않았다. 위에서는 중앙의 지방지배와 중앙집권을 상대화시키며, 지역 네트워크의 기반으로서 지역간 도로의 흔적을 확인하고, 지역 네트워크에 의한 지역의 독자성과 주체성을 강조하였다.

이 과정에서 지역 네트워크의 구심으로서 주치와 소경 등을 비자급자족적 · 외부의존적 ‘도시’로 해석함으로써, 지방 ‘도시’와 위성취락의 네트워크를 상정하였다. 왕경 이외 여러 지방 ‘도시’의 존재는 신라 중 · 하대가 여러 지방 ‘도시’를 중심으로 하고, 다시 그 중심들은 연결하는 다원적 네트워크로 구성된 사회였다는 사실을 보여준다.

투고일: 2024.10.29, 심사개시일: 2024.11.29, 게재확정일: 2024.12.09.

【참고문헌】

- 兼若逸之, 1984, 「新羅 均田成冊의 分析을 통해 본 村落支配의 失態」, 연세대학교 박사학위논문.
- 權相老, 1979, 『韓國寺刹全書』, 동국대학교 출판부.
- 권순홍, 2017, 「도성 관련 용어 검토-‘都’·‘郭’·‘京’을 중심으로-」, 『사림』62.
- 권순홍, 2022, 「고구려 도시 연구 試論」, 『사림』82.
- 김근영, 2024, 「백제의 5方制 연구」, 국립공주대학교 박사학위논문.
- 김도영, 2021, 「함안 성산산성 출토 목간의 제작 유형과 제작 단위」, 『목간과 문자』26.
- 金壽泰, 1997, 「新羅末·高麗前期 淸州金氏와 法相宗」, 『중원문화연구』1.
- 金壽泰, 1999, 「新羅 文武王代의 對服屬民 政策-百濟遺民에 대한 官等授與를 중심으로-」, 『新羅文化』16.
- 김영관, 2022, 「신라촌락문서의 서원경과 촌락의 위치」, 『한국고대사탐구』42.
- 金昌錫, 2001, 「신라 倉庫制의 성립과 租稅 運送」, 『한국고대사연구』22.
- 김창석, 2017, 「7세기 신라 州의 성격 변화와 수취-溟州와 朔州를 중심으로」, 『百濟文化』56.
- 김창석, 2021, 「한국 고대의 輸役과 漕運-船家の 출현 배경과 관련하여-」, 『동서인문』17.
- 金昌鎬, 2019, 「廣州 船里遺蹟에서 出土된 蟹口기와의 生産과 流通」, 『문화사학』52.
- 都文善, 2008, 「淸原 雙淸里 多重環濠의 築造勢力과 易吾加菴村의 存在」, 『한국고대사연구』50.
- 박성현, 2016, 「삼국시대 금호강 유역의 공간 구조와 물자 이동-押梁郡을 중심으로-」, 『百濟文化』54.
- 박성현, 2020, 「신라 王都 성립의 전후」, 『한국고대사연구』97.
- 박성현, 2021, 「신라 통일기 한주(漢州)의 물자 이동과 조운(漕運)-하남 선동 출토 명문 기와를 중심으로-」, 『역사와 현실』121.
- 박성현, 2023, 「신라 소경의 기능과 공간 구조」, 『大丘史學』151.
- 박순발, 2020, 「한반도 도시 외곽의 출현과 전개」, 문화재청 백제왕도핵심유적보존관리사업추진단·국립부여문화재연구소, 『동아시아 도시 외곽의 형성, 백제왕도』.
- 박정환, 2020, 「영남지역 통일신라시대 오동 시론」, 『중앙고고연구』33.
- 박진혜, 2018, 「삼국~통일신라시대 울산지역 도로 연구」, 『고고광장』23.
- 朴泰祐, 1987, 「統一新羅時代의 地方都市에 對한 研究」, 『百濟研究』18.
- 서영일, 1999, 『신라육상교통로연구』, 학연문화사
- 梁起錫, 1993, 「新羅 五小京의 設置와 西原京」, 『湖西文化研究』11.
- 여호규, 2002, 「한국 고대의 지방도시-신라 5小京을 중심으로」, 한국고대사회연구소 편, 『강좌 한국고대사: 제7권 촌락과 도시』.
- 尹善泰, 1999, 「咸安 城山山城 出土 新羅木簡의 用途」, 『震檀學報』88.

- 李京燮, 2005, 「城山山城 출토 荷札木簡의 製作地와 機能」, 『韓國古代史研究』37.
- 李京燮, 2011, 「성산산성 출토 신라 짐꼬리표[荷札] 목간의 地名 문제와 제작 단위」, 『新羅史學報』23.
- 李基東, 1972, 「新羅 奈勿王系の 血緣意識」, 『歷史學報』53·54.
- 이상훈, 2014, 「김현창의 난과 신라군의 대응」, 『군사연구』138.
- 李鎔賢, 1999, 「統一新羅의 傳達體系と「北海通」」, 『朝鮮學報』171.
- 李鎔賢, 2002, 「咸安 城山山城出土木簡과 6세기 新羅의 지방경영」, 『東垣學術論文集』5.
- 이용현, 2022, 「통일신라 기간도로 5通의 방향과 범주」, 『민족문화연구』97.
- 李宇泰, 1993, 「新羅 西原京 研究의 現況과 課題-村落文書를 中心으로-」, 『湖西文化研究』11.
- 李元根, 1989, 「와우산토성」, 『韓國의 城郭과 烽燧』上, 한국보이스카웃연맹.
- 李殷昌, 1992, 「善山 洛山洞古墳의 研究 I: 落山洞 月波亭山 古墳群의 發掘調査를 中心으로」, 『嶺南考古學』10.
- 李仁在, 2003, 「羅末麗初 北原京의 政治勢力 再編과 佛教界의 動向」, 『한국고대사연구』31.
- 李仁哲, 1996, 『新羅村落社會史研究』, 一志社.
- 林炳泰, 1967, 「新羅小京考」, 『歷史學報』35·36.
- 전덕재, 2002a, 「서울대학교박물관 소장 명문기와 고찰, 임상택 외」, 『서울대학교 박물관 소장 명문기와』.
- 全德在, 2002b, 「新羅 소경의 설치와 그 기능」, 『震檀學報』93.
- 전덕재, 2007, 「함안 성산산성 목간의 내용과 중고기 신라의 수취체계」, 『역사와 현실』65.
- 전덕재, 2023, 「신라 진흥왕의 巡幸과 巡幸路 고찰」, 『新羅史學報』57.
- 정요근, 2011, 「통일신라시기의 간선교통로-王京과 州治·小京 간 연결을 중심으로-」, 『한국고대사연구』63.
- 정요근, 2019, 「고려~조선 시대 강원 지역 역 분포와 영서 북부 지역 간선 교통로의 변화」, 『江原史學』32.
- 朱甫墩, 2000, 「咸安 城山山城 出土 木簡의 基礎的 檢討」, 『한국고대사연구』19.
- 朱甫墩, 2008, 「新羅 下代 金憲昌의 亂과 그 性格」, 『한국고대사연구』51.
- 차용걸, 1993, 「西原京의 位置와 構造」, 『湖西文化研究』11.
- 최경선, 2024, 「7세기 신라 국원소경의 공간과 주민의 신분 문제」, 『중원문화연구』32.
- 최범호, 2018, 「新羅 上州·下州의 이동 과정과 운영」, 『전북사학』53.
- 최일례, 2023, 「거덕공의 潛行 國內와 武珍州 吏 안길의 供妻에 담긴 역사적 맥락 검토」, 『先史와 古代』72.
- 忠北大學校湖西文化研究所, 1993, 『清州市歷史遺蹟』.
- 忠北大學校 湖西文化研究所·清州市, 1997, 『上黨山城-西將臺 및 南門外 遺蹟址 調查報告』.
- 하일식, 1999, 「고려초기 지방사회의 주관(州官)과 관반(官班)-금석문 자료 분석을 통한 시론적

(試論的) 해석-], 『역사와 현실』34.

하일식, 2011, 「신라 왕경인의 지방 이주와 編籍地」, 『新羅文化』38.

한정훈, 2003, 「신라통일기 육상교통망과 5통」, 『釜大史學』27.

黃善榮, 1998, 「新羅 下代 金憲昌 亂의 性格」, 『釜山史學』35.

轟博志, 2020, 「統一新羅における幹線驛路と行政區畫の關係に關する試論」, 『코리아研究』11.

藤田亮策, 1953, 「新羅九州五小京攷」, 『朝鮮學報』5.

田中俊明, 2004, 「廣州船里出土文字瓦銘文の解釋と意義」, 『古代文化』56-11.

井上秀雄, 1968, 「五通と五門驛(新羅王畿の構成)」, 『朝鮮學報』49.

井上秀雄, 1974, 『新羅史基礎研究』, 東出版.

橋本繁, 2009, 「城山山城木簡と六世紀新羅の地方支配」, 工藤元男・李成市編, 『東アジア古代出土文字資料の研究』.

【Abstract】

The Road Network and Regional Networks in Mid-to-Late Silla

Kwon, Soon-hong
(Korea Aerospace University)

The purpose of this study is to examine the actual state of the main roads and the traces of inter-regional roads during the mid-to-late Silla period through historical records. Additionally, it aims to identify the provincial hubs, such as the administrative centers of Silla's nine provinces and the five secondary capitals, which served as terminal or intermediate points of the main roads during the same period. These hubs are analyzed as externally dependent "cities" rather than self-sufficient entities. Simultaneously, the study seeks to uncover the regional networks organized through inter-regional roads extending from these provincial hubs, which functioned as "centers." By doing so, it intends to relativize the previous research trend that emphasized central authority's control over provinces and the deepening of centralization. Instead, it highlights the agency of the regions and captures an aspect of Silla society where a pluralistic network was established through its road system.

Keywords : Silla, Secondary Capital, Seowon-gyeong, Main Road, Regional Network