

제4장

朝鮮時代 서울의 交通

이은숙 (상명여대 지리학과 교수)

1. 머리말

서울은 조선의 도읍지가 된 이후 600년 역사를 이어오는 동안 많은 변화를 겪음으로써 이제 그 옛 모습을 찾아 보기 어렵게 되었다. 그러나 이러한 변화에도 불구하고 서울의 교통발달의 역사적 과정은 서울의 지리적 경관을 형성하는 기본 질서로 공간 속에 그 영향이 내재하고 있다. 즉 서울의 전통적 공간을 구성하고 있던 교통 요소들이 현재까지도 서울 교통망의 기본 골격을 이루었고 있을 뿐만 아니라 서울의 공간적 성장의 방향을 예시하며, 시민의 일상생활에 영향을 미치고, 대한민국의 수도로서 서울의 정체성을 계승시키는 역할을 하고 있다.

조선은 專制君主國家로서 왕조를 성립시켰으므로 왕권 강화를 위한 중앙집권체제를 확고하게 유지할 필요가 있었다. 이와 같은 체제를 조속히 확립하기 위해서는 교통과 통신 조직의 정비가 선결되어야 할 과제였다. 그러므로 조선의 首都 立地로서 서울이 선정된 이후 都城 建設과 遷都가 단기간에 이루어졌고, 교통과 통신체계나 교통정책도 개국 초에 조선의 중앙집권체제가 확고히 정립되도록 서울을 중심으로 조직되었다.¹⁾

1) 李相伯, 1969, 韓國史 近世前期篇, 農壇學會, pp. 66-67.

조선의 개국 초에 이와같이 계획적인 교통정책이 확립되었으나, 조선의 교통은 별다른 발전없이 후기까지 그대로 유지되었다. 이 때문에 조선후기에는 실학자들이 중심이 되어 用車論을 제기하였고, 도로의 기능과 역할에 대한 인식을 변화시키려는 시도가 일어나게 되었다.²⁾

그러나 이어서 조선후기 사회를 지배하던 쇠국주의 정책으로 인하여 이러한 인식의 변화에 후속되어 나타난 교통수단이나 교통로의 구체적인 변화는 거의 없었다. 그러므로 개화기 이후에야 비로소 서양문물의 전래와 외세의 영향으로 근대적 교통수단이 도입되었다.

서울에 근대적인 교통수단이 도입된 시기는 불과 100여년 전 일이다. 조선 개국초 서울 인구는 都城과 城底十里를 포함해서 약 10만명 정도였는데, 500년 후인 1899년 당시 철도와 전차가 처음으로 운행될 때까지도 인구는 여전히 20만 명에 불과하였다. 그러나 근대적인 교통수단이 도입된지 100여년이 지난 지금 서울은 인구가 1,000만명이 넘었고, 우리나라 경제 성장의 핵심지를 이루었으며, 세계적인 거대도시로 발전하였다. 이와 같은 인구 성장과 경제 성장이 일어난 데에는 여러가지 사회경제적 요인이 작용하였으나 혁신적인 교통수단의 도입과 교통시설의 확충, 그리고 교통체계의 확립과 같은 교통의 근대화가 성장의 기반이 되었음은 물론이다.

서울은 600년의 오랜 전통을 가진 도시로서 과거와 현재라는 두 가지 차원이 도시 공간에 존재한다. 이는 사람의 활동이 공간적 맥락 안에서 이루어짐으로써 그에 상응한 공간 형태가 조성되는데 사람의 활동 무대인 한 지역 공간 내에는 변화에 취약한 일시적 요소와 저항이 큰 지속적 요소가 공존하기 때문이다. 이러한 공간적 특성을 교통과 관련지어 보면, 교통수단은 끊임없이 혁신되는 일시적 요소이지만 교통로는 이와 달리 지속적 요소로서 변화에 대한 저항이 크다. 왜냐하면 교통로 주변의 토지는 여러가지 용도로 이미 점유되어 있어 교통로의 확장이나 다른 용도로의 전환이 어렵기 때문이다. 더구나 근대적인 교통수단이 도입될 당시 서울은 단기간에 이를 수용함으로써 새로운 교통수단의 특성에 알맞는 별도의 도시계획이 없이 과거부터 존속하여 온 交通面 위에 이들이 첨가되었다. 그러므로 조선시대의 서울 가로망의 기본틀은 그대로 유지될 수 있었다.

2) 李基白, 1988, 韓國史新論, 서울:一潮閣, p. 282; 李恩淑, 1990, "실학사상에 나타난 교통에 대한 인식," 문화역사지리, 제2호, 한국문화역사지리학회, pp. 39-56.

이 글에서는 조선시대 육상 교통을 중심으로 서울 교통망의 특성과 형성 과정 및 관리, 그리고 교통수단의 종류와 공급 등을 살펴보고, 서울의 육상 교통과 접합되는 한강 水運의 이용 및 관리, 그리고 서울 교통의 근대화 과정 등을 조사하여 서울의 전통적인 공간을 교통을 통해서 재조명하려고 한다.

定都 이후 600년에 이르는 장구한 기간에 걸친 서울의 교통 발달 과정을 총체적으로 살펴보는 것은 전통적 요소가 서울의 경관 형성에 미친 영향을 이해하고, 이러한 요소를 보전하여야 할 문화적 당위성을 발견하는 한편, 거대 도시로의 발전 과정에서 제기되는 교통 효율화의 필요에 따른 공간 변형의 요구와 같은 상반된 과제를 조화롭게 해결하는 데에 도움이 될 것이다.

2. 道路網의 特性

서울은 조선 건국 초기에 수도로서 입지 선정이 이루어짐과 동시에 도시계획이 체계적으로 이루어졌고, 이것을 바탕으로 宮闕을 비롯한 여러 시설이 배치되고 도로가 건설되었다. 이와 함께 서울의 도로망도 개국초에 계획적으로 획정되었는데 도로 규모나 도로망의 배열은 왕권의 상징성을 강화하도록 의도되었고, 기능적으로는 서울과 지방을 연결하는 기능과 서울 도시내 지역간의 행정적 구분에 유의한 분리적 기능이 한데 부과된 계획적인 도로였다.

태조 3년(1394)에, 태조는 한양 천도를 결정한 후 개경으로 돌아가 新都 宮闕造成都監이라는 기구를 조직해서 새 수도의 건설 사업을 추진하기 시작하였다. 이어서 沈德符, 金湊, 李括, 李稷 등의 신하들에게 한양에 가서 종묘, 사직, 궁궐, 관아, 시전 및 도로 등의 기지를 대략 정하고 수도를 건설하도록 하였다. 그리고 새 수도의 명칭을 漢城으로 변경하여 행정 구역과 하부 행정 단위도 개편하고, 한성부를 중심으로 도로망과 통신망을 개편하였다. 또한 도로는 도성 안에 소재하는 都城道路와 이 도로에 연결되어 城底十里 지역을 지나서 전국의 여러 지방으로 통하는 外方道路로 나뉘었다.

(1) 計劃性

조선초기 서울의 도시 계획에서는 궁성의 위치 결정과 그 밖의 시설 배치,

그리고 이들을 서로 연결시키는 도로 건설이 우선적으로 고려되었다. 한성의 시가지 계획은 풍수지리설에 입각하여 마련된 것으로서 원형에 가까운 성곽의 거의 중간 지점에 해당하는 위치에 동대문과 서대문을 내어 주간선을 긋고, 남쪽으로 안산의 맥과 우백호의 맥이 이어지는 절절 지점에 문을 내어 남대문을 만든 후, 남대문에서 동서의 주간선까지 역시 굽은 선을 그었다. 그리고 경복궁과 창덕궁에서도 동서의 주간선과 연결되는 굽은 선을 그어 이것을 시가지의 기본 골격으로 삼았다. 이것이 개국 초에 계획된 시가지 계획의 기본 형태로서 서울의 都市景觀을 형성하는 기본 질서가 되었고, 오늘까지도 그 흔적이 경관에 각인되어 있다.

이러한 도시 계획의 형태는 중국을 모델로 삼은 것이다. 즉 조선의 王都 한성의 도시 계획은 唐나라 수도 長安의 도시 계획을 모방하여 수도 중앙에 宮城을 위치시키고, 남쪽에 官衙, 道路, 朝市 등을 배치하는 형식에 따라서 중앙에는 경복궁, 그리고 남쪽에 官衙와 市廛을 대로를 따라 배치시켰다(그림 4-1)³⁾. 이와 같은 도시 계획은 당시에 서울의 수도 조성 사업에 직접적으로 참여하였던 鄭道傳이 주도하였다. 이에 따라 궁성은 북쪽에 위치하고, 경복궁의 정문인 정남쪽의 광화문으로부터 의정부와 관아는 남쪽으로 위치하도록 되어 있다. 그는 광화문을 정문으로 삼는 이유를 “天子와 諸侯의 그 형세는 비록 다르나, 남면으로 다스림을 하는 것은 다 正을 근본으로 한 것이니, 대개 그 이치는 하나이기 때문이다.”라고 말하였다.⁴⁾

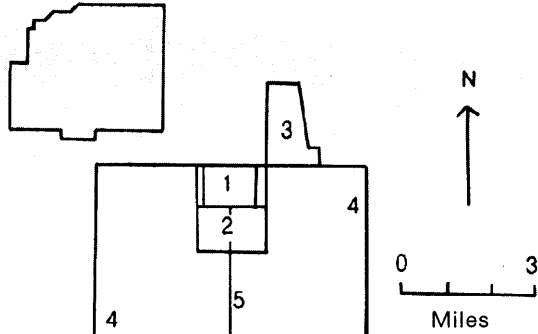
한양의 도로 건설 계획은 周禮 考工記를 참고한 것이다. 이에 의하면 “天子의 길은 9軌, 諸侯의 길은 7軌, 일반 백성이 다니는 길은 3軌”로 노퍽이 규정되어 있다. 이 규정에 따라 한양의 제일 큰 간선도로인 大路는 그폭이 56尺, 中路는 16尺, 小路는 1軌와 양쪽에 사람이 다니는 보도와 水溝를 포함해서 11尺으로 건설되었다. 도로망의 형태는 기본적으로 직교를 이루는 규칙적인 형태로서 지형적 장애가 없는 한 이러한 형태가 유지되도록 하였다. 이와 같은 형태는 화재와 같은 인공재해의 극복과 토지구획에 유의한 설계이다.

서울의 가로망은 소로까지도 규칙적인 형태를 유지하였다. 이러한 규칙적

3) 尹定燮, 1984, 都市計劃史: 比較研究, 건우사, p. 66.; 李揆穆, 1988, 都市와 象徵, 서울: 일지사, p. 79.; Yi-Fu Tuan, 1974, Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values, Englewood Cliff, N.J.: Prentice Hall, p. 165.

4) 新增東國輿地勝覽, 京都 上.

Ch' ang-an of T' ang dynasty
end of third century B. C.



Ch' ang-an of T' ang dynasty
(618 - 906 A. D.)

1. Imperial palace
2. Administrative city
3. Pleasure palace
4. Gale
5. Principal Axis

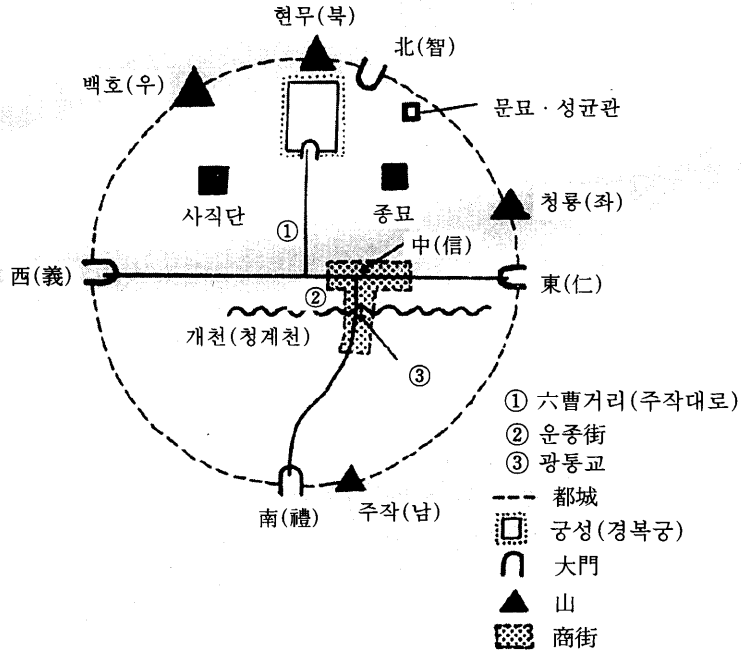


그림 4-1. 조선초기 서울과 당나라 장안의 도시계획

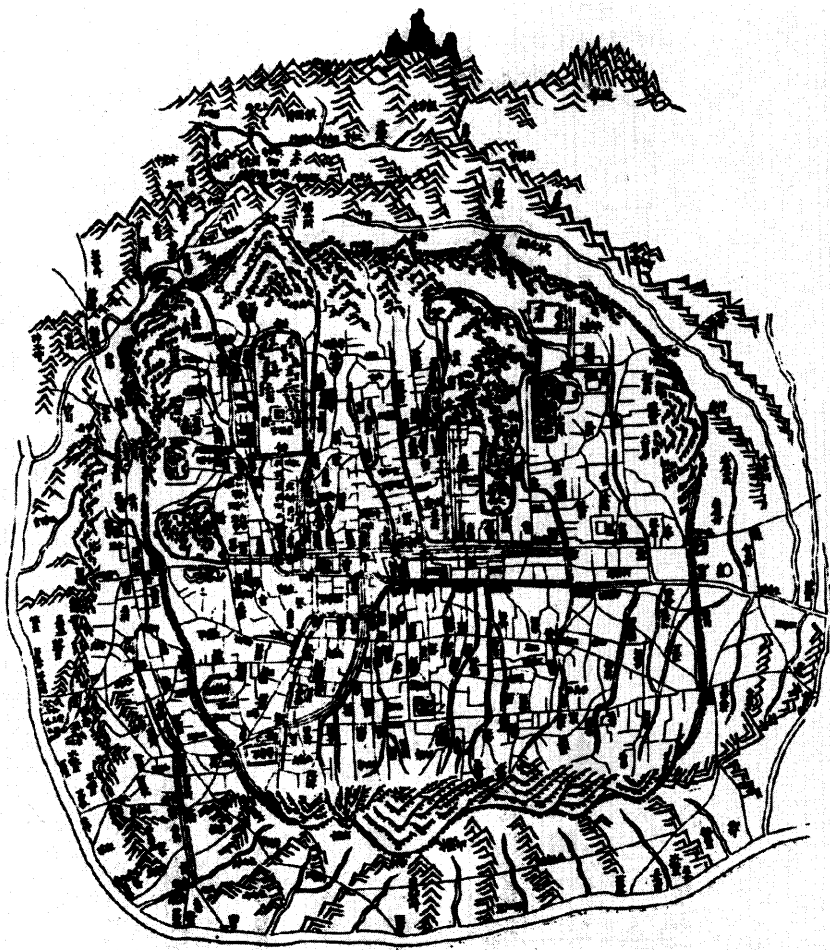


그림 4-2. 首善全圖
(김정호, 1850년대)

인 가로망이 조직될 수 있었던 것은 도시 계획 이전에는 사람이 별로 살지 않았기 때문이다. 실제로 金正浩의 首善全圖에 의하면 소로조차도 직선의 망을 구성하고 있다 (그림 4-2). 이것은 동시대의 유럽 도시에서 흔히 볼 수 있었던 당나귀가 지나가기에 유리한 지형과 그늘을 이루는 곳을 따라 발달한 미로형 도로나, 가옥이 건축된 후에 남아있던 공간이 변하여 된 미로형 도로와는 다른 근대적인 형태이다.⁵⁾ 따라서 서울의 옛 도로들은 급진적인 수정없이

거대도시 서울의 도로망의 기본틀이 되었다. 더구나 일정한 폭을 가진 軌을 단위로 노폭이 정해짐으로써 현재의 자동차 교통 도시로서 확보되어져야 할 노폭이 유지되었다. 이는 1개의 폭 2.5m가 현재 서울의 도로 표면에 그려진 한 개의 차선폭 2.5m와 일치하기 때문이다.

이와같이 조선초기 서울의 가로망은 자연 발생적인 것이 아니고 도시 계획을 바탕으로 형성된 것이다. 즉 종묘, 사직 등 주요 건축물을 기점으로 연결된 선으로 간선 도로망이 구축되고, 이들이 서로 교차되어 만들어진 면은 토지 구획의 한 단위로서 部, 坊, 契와 같은 행정 구역이나 기타 용도로 지정되었다. 현저한 지형적 장애가 없는 한 대로나 중로 그리고 소로는 모두가 매우 규칙적인 십자로를 이루고 있다. 이와같이 서울의 도로는 대로, 중로, 소로 구별없이 평직선으로 그어져 차량의 출입에 불편없이 설계되어 건설되었다.

(2) 象徵性

이 태조는 “옛날부터 易姓革命의 인군은 반드시 도읍을 옮겼다.”라고 하며 도읍을 옮겨 국가에 새로운 활기를 불어넣고 새로운 정치를 실현하여 새왕조의 상징성을 강화할 필요를 느꼈다⁶⁾. 그러므로 漢陽奠都와 경복궁 영건에 이어 議政府, 六曹와 같은 관아가 모두 경복궁의 정문 즉 광화문 앞의 대로를 따라 좌우에 건설되었는데, 이곳은 오늘날 서울의 행정기관이 집결한 세종로와 일치하는 곳으로 왕권을 상징하는 대표적인 거리로서 보통 六曹거리라고 한다. 이러한 거리를 조성한 것은 왕권의 위용을 나타내고, 국가적인 통합력을 증강시키려고 의도한 것이다. 실제로 조선초기의 학자 權近도 이 거리의 위용과 정치적인 의미를 다음과 같은 시귀로 표현하였다.⁷⁾

줄같이 끈은 긴 거리 넓기도 한 것이
 별들이 둘러 있듯 여러 관청 벌려 있네.
 관원들의 수레 구름처럼 궁궐문 향해 모여드는데
 훌륭한 그 사람들 밝은 임금 보좌한다네.

5) F. W. Boal, 1968, "Technology and Urban Form," The Journal of Geography, Vol. 67, p. 229.

6) 太祖實錄, 卷 3, 太祖 2년.

7) 太祖實錄, 卷 13, 太祖 7년.

이 시귀는 광화문에서 황토현까지의 大路가 단순히 사람이 왕래하는 기능을 가진 길이 아니고 왕권을 상징하는 중요한 의미를 지니고 있다는 것을 시사한다. 경복궁의 정문인 광화문으로부터 남쪽으로 직선을 이루는 도로변에는 의정부, 육조, 한성부, 관아가 위치하여 육조 거리를 이루는데 이는 대로로서 정치적 중요성이 실제로 컸던 것은 물론 국가의 위엄을 나타내는 상징적인 장소로서도 중요성을 가졌다.

또한 서울은 조선 전국 모든 지역으로부터의 교통적 접근성이 균등한 곳으로 새로운 왕조의 도읍지로서 왕권 강화를 위한 상징성이 강한 장소이다. 즉 서울은 육상 교통이나 수상 교통 면에서 조선 전지역의 중심점에 해당하므로 왕권이 수도로부터 모든 방향의 균등한 거리까지 영향을 미칠 수 있어 왕권을 상징화하기에 적절한 공간적 위치였다. 太祖가 首都立地를 결정하는 데에 전국의 모든 지역과의 공간적 연계 가능성을 유의하였다는 점은 다음의 글을 통해서 알 수 있다.

“이곳의 地勢를 보니, 王都가 될만하다. 더우기 漕運이 통하고, 道理가 균등하여 백성들에게도 편리할 것이다.”⁸⁾

“우리 太祖 康獻大王이 하늘의 밝은 명령을 받고 여기에 도읍을 정하여, 사방에서 조정으로 오는 길을 균등하게 하고, 만세에 빠지 못할 큰 터를 세우니 동경, 서경, 개경의 三京의 형세로서는 그 만분의 일도 여기에 방불할 수 없는 것이다. 아름답고 훌륭한 여라.”⁹⁾

“화산은 높이 솟고, 한강수는 칠칠 흐르니, 하늘이 만든 견고함이 金湯보다 강하도다. 우리 나라 일어나 천명 받고 한양에 도읍 정하자, 짐쳐 보니 깃하여 길이 좋으리로다. 화산은 높이 솟고, 한강수 세차게 흐르는데, 하늘이 만든 땅 평탄하게 펼쳐 넓도다. 도로와 거리 평균한데 배와 수레 모두이르니, 도읍을 여기에 정하자 원근에서 모두 기뻐하네. 흐르고 흐르는 한강수 나라 도읍

8) 太祖實錄, 卷 6, 太祖 3년

9) 新增東國輿地勝覽, 제1권, 京都 上.

들렀는데, 風氣가 모인 것에 들러 싸여 완전하도다. 왕이 와서 자리 잡으니, 신민들 안정되었네. 천만년에 길이길이 三韓 땅 진압하리.”¹⁰⁾

이와같이 서울은 수도입지의 중요한 조건인 전 국토에 대한 높은 교통적 접근성을 충족시키는 위치로서 이것은 서울이 도읍지로 결정되는 데 크게 영향을 주었다.

3. 道路網의 構成

서울의 도로망은 도성내 지역에 분포하는 도성도로와 서울로부터 전국으로 통하는 외방도로로 구성되며, 각 도로는 중요성에 따라 계층이 있으며, 도로의 관리도 도로의 특징에 따라 관리하는 기관이 달랐다.

(1) 都城道路

도성도로는 大路, 中路, 小路의 세 종류로 구성되어 있었다. 그런데 조선초기에는 대로만이 周禮에 의해서 그 폭이 규정되어 있었다. 주례, 考工記에 의하면, 匠人이 국도를 건설할 때에는 경도는 너비를 9척로, 환도는 7척로, 야도는 5척로 정해서 건설해야 하나 제후의 나라일 경우에는 경도를 7척로 건설해야 한다고 하였다¹¹⁾. 이에 따라서 대로의 너비가 7척로 정해진 것 이외에는 중로, 소로에 관한 규정은 없었다.

태종 8년(1415)에 한성으로 재천도 한 후 태종은 도로의 상태가 매우 불량한 것을 본 후 도로제도를 연구하도록 하였다. 세종실록 戊辰 조에 의하면 “한성부에서 지난 태종 15년 8월 7일에 하명을 받은 도성내의 도로 제도에 관하여 보고합니다. 도성 안의 도로에 관하여 周禮 冬官條에 의하면 장인들이 국도내에 남북 동서로 각 아홉개씩의 도로를 만들었는데 천자가 다니는

10) 新增東國輿地勝覽, 제3권, 漢城府.

11) 丁若鏞, 牧民心書, 工典 六條, 道路.

길은 9척로 하고 제후들이 다니는 경도는 7척로 하였으며 돌아다니는 길은 5척로, 또 일반 백성들이 다니는 길은 3척로 하는 법을 채용했습니다. 우리 도성내에도 野途三軌之法을 채택하여 중로는 2척이 통할 수 있게 하고 소로는 1척이 통할 수 있도록 하며, 길 양편에 있는 수구는 길 넓이에 포함하지 말고 별도로 그 넓이를 내도록 하겠사오니 허락해 주십시오.”라고 하였다. 이에 대하여 왕은 “이것이 실시되는 데는 많은 인가를 부수어야 될 것이나 도로를 새로 내는 과정에서 개인이 피해를 입는 일이 없도록 할 것이며 한성부는 호조, 공조의 당상관 일동과 함께 계량하여 도로를 개설하라.”라고 명령하였다 한다¹²⁾.

그러나 별다른 진전이 없었는데, 세종 8년에 도성 안에서 큰 불이 일어나서 24,000여호가 불에 타버렸던 것을 계기로, 방화의 한 대책으로 도로폭의 확정과 재정비의 필요성이 강조되었다. 이때부터 도로제도가 구체적으로 연구되어 성종 때에 비로소 經國大典의 완성과 더불어 대로, 중로, 소로의 도로 체계가 확립되었다 (그림 4-3).

경국대전의 工典, 橋路條를 보면, 대로, 중로, 소로의 노폭은 각각 56척, 16척, 11척으로 규정되어 있으며, 각 도로의 양측에는 2척의 폭을 가진 수구를 두도록 규정되어 있다. 대로의 노폭 56척은 조선 초기에 규정된 7척과 같은 것이다. 1척란 한 대의 수레가 통과할 수 있는 노폭을 의미하는 것으로 양쪽 수레바퀴 사이의 길이 8척과 일치한다. 중로의 너비는 두 개의 수레가 나란히 통과할 수 있도록 규정된 것이며, 소로의 너비는 한 개의 수레가 통과할 수 있는 8척과 사람이 내왕할 수 있는 3척의 폭을 합친 것이다. 그런데 조선 시대 도성도로의 노폭을 규정하는 척도로는 건설공사나 토목공사에 적용되는 營造尺이 사용되었다. 영조척 1척을 미터법으로 환산하면 31.21cm가 된다. 따라서 대로, 중로의 너비는 각각 18.72m, 6.2m이고, 소로의 폭은 수구를 포함해서 4.67m정도라고 볼 수 있다.

이와같이 길을 넓게 정한 이유는 왕도의 상징성을 강화하고, 도성 통행 인구의 적절한 수용, 市廛의 개설, 수레나 마차 이동의 편리, 그리고 임금이 거동할 때에 정열하여 행진할 수 있도록 하기 위한 것이다. 유형원은 도성 도로의 넓이를 이렇게 규정한 이유를 다음과 같이 말하고 있다.¹³⁾

12) 世宗實錄, 卷 31, 世宗 8년.

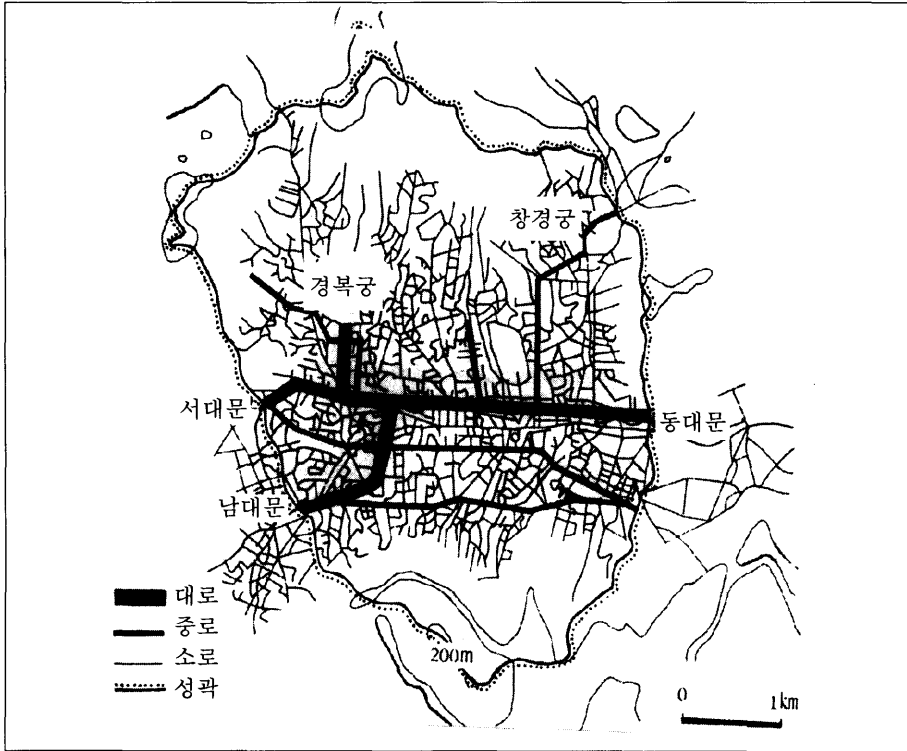


그림 4-3. 都城道路網
(기본도: 韓國京城全圖, 1903)

“어떤 사람은 말하기를 [길의 너비를 이같이 하는 것은 무슨 이 유인가] 한다. 서울 안의 길은 다만 市塵을 開列하고 초헌타는 행렬과 서민들의 번잡한 왕래를 통행하게 할 뿐만아니라 法駕가 거동할 때에 호위하는 백관이 이같이 하지 않으면 整列하여 행진할 수가 없으며, 외방의 郡邑은 비록 서울의 비교는 아니더라도 또한 반드시 시전의 인민이 많은 것을 용납하게 되고, 또 도로가 평상시에도 반드시 行旅와 車馬의 통행을 용납하게 되고, 군사에도 또한 군대의 행진이 있는 까닭이다.”

대로는 東西大路와 南北大路로 구성되어 있었는데, 동서대로는 광화문 네거리인 황토현을 중심으로 동쪽으로는 興仁門까지, 서쪽으로는 서대문까지의

13) 李載浩(譯), 1972, 確溪隨錄, 續編上, 25卷, 道路 橋梁 (柳驛遠), 서울: 동아출판사, pp. 369.

길을 의미한다. 남북대로는 황토현에서 경복궁에 이르는 길과 종로 네거리에서 大廣通橋를 거쳐 崧禮門에 이르는 길을 말한다. 그런데 이들 대로의 노폭에 관한 규정은 시대적으로 변화가 컸다. 왜냐하면 대로변에 살고 있던 주민들이 도로를 침범하여 假家를 지음으로써 노폭이 줄어들었던 사례가 많았기 때문이다. 그래서 조선중기에는 이 가가들을 헐어 노폭을 원상복구시키는 대신에 대로의 노폭을 46척으로 줄이는 새로운 규정이 제정되었었다. 고종 초에 쓰여진 東國輿地備考에 의하면 도성안 대로는 營造尺으로 46척, 중로는 16척, 소로는 11척이고 양쪽의 도랑은 넓이는 2척인데, 만일 침범하여 차지하고 파낸다든가, 혹은 더러운 물건을 버려두는 자는 모두 처벌한다라고 쓰여진 것으로 보아 주민의 도로 침범이 매우 심했었다는 사실을 알 수 있다¹⁴⁾.

그런데 1865년 같은 고종 초기의 大典會通에서는 대로 폭이 여전히 56척으로 규정되어 조선초기의 노폭을 유지하도록 하였었고, 1896년 갑오경장 이후에는 다시 55척으로 변경되었다. 그러나 이 대로는 동경이나 북경과 같은 동양의 어떤 대도시의 도로보다 넓었다고 한다. 이와같이 대로가 특히 넓었던 이유는 [周禮]를 따라 노폭을 정하였으나 실제로 도로를 건설할 때에 周尺을 적용하지 않고 營造尺을 적용하였기 때문으로 여겨지며, 또한 조선 왕권의 상징성을 강화하고 중국에 대해서는 조선의 자주적 입장을 간접적으로 강조하려고 하였기 때문인 것으로 추측된다¹⁵⁾.

中路는 종로 3가에서 敦化門에 이르는 궁궐길, 梨花坊 1계와 2계의 경계인 지금의 종로 4가에서 宗廟를 지나 昌慶宮을 끼고 북상하여 惠化門에 이르는 길, 을지로 입구에서 光熙門에 이르는 길, 社稷壇 입구에서 세종로를 건너 中學洞을 거쳐서 淸進洞에 이르는 길, 신세계 백화점 앞에서 충무로를 지나 광화문에 이르는 길, 小公洞 입구에서 서대문에 이르는 길을 말하며 그 밖의 여러 길은 모두 소로에 해당된다(그림 4-3).

대로와 중로를 합한 도로의 총 연장은 9,775步로 약 18km에 이르렀고, 이 도로들은 성벽에 있는 대소 성문을 지나 외방도로와 연결되었으며, 또한 한성부의 행정구역인 部와 坊, 契의 경계가 되기도 하였다.

도성도로의 관리와 시설에 관한 업무는 기본적으로 한성부의 工房이 관장

14) 東國輿地備考, 제2권, 漢城府, 道路.

15) 周尺은 周禮에 따른 尺度로서 家禮, 喪禮 등에 사용되었으나 世宗 이후에는 道路里數, 量田用基準尺, 測量單位 등의 計測에 사용되었다. 周尺 1척은 약 20.1cm이다.

하였으나, 군사적 중요성 때문에 兵曹가, 시공 기술의 지원을 위해서는 工曹가, 그리고 재정적 지원을 위해서는 戶曹가 같이 참여했었다. 실제로 도로를 수리하여야 될 경우에는 도로변의 주민들이 부역 동원되었다. 그리고 도로를 관리하기 위해 본부의 관리 및 관령이 川, 池, 城, 場을 그 근처 사람에게 나누어 맡기고, 장부를 만들어 두어 간수하게 한다. 그리고 도로에 더러운 물건을 버려두거나 만일 침범하여 차지하고 파낸다든가 또는 假家의 침점으로 도로의 平直이 유지되지 않았을 경우에는 관련 관리 및 관령을 처벌하도록 규정되어 있었다. 또한 한성부는 가로명과 교량명칭, 坊名을 표시하고 도로변에 사는 가구는 가로수를 심도록 규정하고 있었다¹⁶⁾.

“도로와 교량은 工曹와 漢城府에서 考察 修治한다. 도성의 內路(대로는 너비가 36보이고, 중로는 너비 18보, 소로는 9보이다. 무릇 길의 양쪽 옆에다 모두 도랑이 있게 하니 대로는 도랑 너비가 2보이고, 소로는 도랑 너비가 1보이다. 아래의 것도 모두 이에 의방한다. 도로의 도랑은 각 里長에게 나누어 맡겨져 남의 땅을 侵占하여 掘取하거나 혹은 더러운 물건을 던지지 못하게 한다.)와 外方 邑城의 내로(중략)와 보통 도로(중략)에는 모두 그 制度가 있다. 무릇 官路에는 매 10리 마다 작은 墩臺를 세우고 30리마다 큰 墩臺를 세우게한다(墩대에는 謀府, 동쪽 거리 몇 리의 지명이 무엇인가를 새긴다. 남쪽, 서쪽, 북쪽도 이와같이 한다.).”

(2) 外方道路

외방도로는 도성으로부터 전국으로 통하는 간선을 의미한다. 조선의 외방도로는 고려의 驛道網을 계승한 것으로, 이미 고려 때에 개경을 중심으로 편성된 역도가 있어서 서울과 인근지역을 지나는 靑郊道, 春州道, 平丘道, 廣州道가 있었다. 따라서 이 도로변에 해당하는 역이 서울과 그 주변지역에 발달하였는데 그것은 靑坡, 蘆原, 良才, 果川 등이다.

16) 李載浩(譯), 1972, 전계서, p. 369.

조선시대에 고려의 역도망이 서울을 중심으로 개편되어 조선 후기에는 9개의 외방도로망이 성립되었다¹⁷⁾. 이들 외방도로는 광화문을 道路元標로 삼고, 돈화문을 출발기점으로 삼았다. 이 9개의 외방도로는 驛院制度 하에 있는 驛道였으며, 부분적으로는 把發路, 烽燧路, 使行路, 陵園墓御路, 溫泉行宮御路 등의 구실도 했다. 이러한 외방도로는 서울 근처에서 방사상으로 여러 방향으로 조밀하게 뻗어나가 오늘날 서울 주변 도시를 연결하는 주요 간선도로와 일치된다.

외방도로는 도성도로와 마찬가지로 대로, 중로, 소로로 분리되어 있었고, 각각의 도로는 다시 3등급으로 구분되어 있었다. 그런데 이 등급은 특정도로의 전구간에 적용된 것이 아니었고 중요도에 따라서 차등을 두었으며, 시대에 따라서도 등급 상의 차이가 있었다. 대체로 大路는 여러 道를 거쳐서 서울로 오는 길이며, 중로는 두 고을에서 서로 통행하는 길이고, 소로는 시골에서 고을로 가는 길이다¹⁸⁾.

외방도로의 폭에 관한 규정은 도성도로와는 달리 軌 단위가 아니고, 步 단위가 사용되었으며, 그 척도는 영조척이 아닌 周尺이 사용되었다. 대로의 너비는 12보, 중로는 9보, 소로는 6보로서 미터법으로 보면, 도성도로보다 좁아서 대로가 약 15m, 중로는 11m, 소로는 7.5m이다¹⁹⁾. 등급을 보면, 대·중·소로가 각각 1·2·3 등급으로 구분되었으므로 모두 9개의 등급이 있었던 셈이다. 등급의 차이는 노폭에 있었던 것이 아니고 중요도에 따라 배치된 역마의 수와, 역을 관리하는 역호의 수에 달려 있었다(표 4-1).

외방도로망은 서울에서부터 의주로 가는 제일로와, 함경도 西水羅로 가는 제이로, 강원도 평해로 가는 제삼로, 부산으로 가는 제사로, 통영으로 가는 제오로와 제육로, 전라도 지방을 경유하여 제주도로 가는 제칠로, 忠清水營으로 가는 제팔로, 강화도로 가는 제구로로 구성되며, 여기에 지선도로가 연결되어 기타 지방으로의 이동이 가능하도록 되어 있다. 조선후기에는 많은 지선도로가 연결되어 비교적 조밀한 교통망을 이루게 되었다. 서울과 인근지역에 이들 도로가 통과한 주요지점은 오늘날 서울의 주요 간선이 지나가는

17) 東國輿地備考, 제 2권, 漢城府, 道路條, p. 394.

18) 李載浩(譯), 1972, 전계서, p. 368.

19) 1步는 周尺으로 6尺이며, 1尺은 약 20.8cm이다. 그러나 이러한 척도는 조선시대에 여러 차례 변화되었으며, 田이나 營造와 같이 측정대상의 내용에 따라서 다양한 기준이 있다.

표 4-1. 外方道路의 等級과 驛馬 驛戶의 配置

驛馬 驛戶數 道路等級		驛馬數				驛戶數
		大馬	中馬	小馬	計	
大路	1等	8	13	15	36	135
	2等	7	12	13	32	120
	3等	4	10	12	26	105
中路	1等	5	9	10	24	90
	2等	4	7	9	20	75
	3等	3	6	7	16	60
小路	1等	2	4	6	12	45
	2等	1	3	4	8	30
	3等	1	1	2	4	12

지점과 일치된다(표 4-2). 외방도로의 수나 명칭이 문헌마다 다르나 대체로 1770년에 쓰여진 申景濬의 道路考에 의하면 서울-義州路, 서울-西水羅路, 서울-平海路, 서울-東萊路, 서울-濟州路, 서울-江華路 등의 육대로를 우리나라 주요 간선도로로 간주하였고, 林園經濟志는 서울을 지나 삼례에서 통영으로 이어지는 길을 제칠로로 간주하고 삼례에서 제주로 가는 길을 別路라고 칭했으나 후에 山里考는 이것도 대로로 간주되어 제칠로가 되었다. 그러나 19세기 후반 程里考에서는 서울-수원로, 서울-충청수영로, 서울-해남(제주)로가 포함되어 10대로가 되었다²⁰⁾.

그 밖에 서울을 기점으로 하는 외방도로로는 北漢山行宮御路, 溫泉行宮御路, 陵園墓御路(표 4-3)가 있었다. 북한산 行宮御路는 彰義門에서부터 신영동, 평창동, 북한산 남문에 이르는 길이다. 道路考에 기록된 온천 행궁어로의 경로는 서빙고 나무를 건너 과천, 수원, 성환, 천안을 경유하여 온양에 이른다. 陵園墓御路는 대부분 기존 간선도로 변에서 멀지 않은 지점에 위치하는 능원을 연결하는 일종의 지선도로이다. 서울 주변에는 국왕을 비롯한 많은 왕족의 능원이 분포되었기 때문에 서울과 그 인근지역의 도로망은 다른 지역에 비해서 비교적 조밀하였다²¹⁾.

20) 山里考(奎章閣, 3886), 程里考(奎章閣, 7546): 高東煥, 1993, pp. 62-63에서 재인용.

표 4-2. 외방도로의 출발지와 서울 주변의 주요 경유지

도로명	서울주변 경유지
제1로 (서울—의주)	송례문 { 신교동.....영천—모화관(독립문)—연서역 서소문.....돈의문 —박석고개—구파발 의주
제2로 (서울—서수라)	홍인문—동묘(송인동)—보제원(안암동)
제3로 (서울—평해)	—제기동 { 수유리—누원.....서수라(함경도) 중량교—망우리.....평해(강원도)
제4로 (서울—부산)	홍인문—동묘—영도교—왕십리—차현—전관교— 송파—판교.....유곡 { 덕통참.....부산 상 주.....통영
제5로 (서울—통영)	
제6로 (서울—통영)	송례문—이운동—주교—청파역— { 석우참—와요현—동작진 } { 당현.....노량진 } { 둔지산.....서빙고진 } 동저동—남묘—이태원
제7로 (서울—제주)	
제68로 (서울—충청수영)	—과천.....삼례역—전주.....통영 { 금구.....제주 } 소사.....충청수영
제9로 (서울—강화)	송례문—약진 { 아현—노고산—창천 } { 만리동—방학동.....시흥 } { 와우산—양화동—양천—김포.....강화 } { 서강—여의도—영등포.....인천 }

자료: 京城部圖, 大東地志

그러나 조선후기에 와서 서울의 도로망이 더욱 조밀하여진 이유는 무엇보다도 서울의 物貨 유통을 비롯한 전국적인 상권의 형성에 따라 이동이 늘었기 때문이다. 특히 京江商人의 상업 활동이 한강변에서 이루어졌으므로 한강변에 상업 취락이 발달하고 인구가 집중하여 도성과의 왕래가 활발해짐으로

21) 申景濬, 旅庵全書 下, 道路考, 陵園墓御路.

표 4-3. 陵園墓御路(申景濬 : 道路考)

1. 健元陵·貞陵·顯陵·穆陵·徽陵·惠陵·崧陵·元陵, 懿陵(양주): 사하리, 천장산 북 5리, 묘동, 망우리, 능하 35리
2. 齊陵(풍덕): 홍제원, 박석형, 검암점, 신원, 양군, 벽제역, 분수원, 광탄, 파주, 임진, 동파, 장단, 견양암, 판격교, 발송리전평, 취저교, 개성부 삼절현, 적현, 능하 190리
3. 厚陵(풍덕): 제릉과 같은 경로, 제능에서 풍덕부로 10리 4. 獻陵(광주): 영도교, 杰望浦, 광진 은행정, 삼전도, 울현, 능하 45리
5. 英陵·寧陵(여주): 삼전도 암, 장지리, 율목정, 광주산성, 소신원, 용산동, 벌원리, 경안역, 수염리, 곤지암, 석문리, 원기, 이천부, 구비현, 두관용, 거평, 향교준현, 능하 75리 6. 莊陵(영월): 강원도 영월부 능하 450리
7. 思陵(양주): 천장산 북, 건원릉로, 신현, 퇴계원, 능하 50리
8. 光陵(양주): 건천리, 사릉로, 豊양송隅 7리, 천묘원, 능하 70리
9. 敬陵·昌陵·弘陵·禧陵·孝陵·翼陵·明陵(고양): 검암점, 제릉을 바라보며, 동산동촌, 능하 35리
10. 恭陵·順陵·永陵(과주): 신원, 제릉을 바라보며, 정송강묘현, 휴유암점, 능하 55리
11. 宣陵·靖陵(광주): 청파교, 서빙고, 압구정도, 능하 30리 12. 溫陵(양주): 검암점을 바라보며 제릉로를 따라 마유련, 월운현, 능하 50리
13. 泰陵·康陵(양주): 묘동 건원릉을 바라보며 능하 20리 14. 章陵(김포): 노량진, 방하관, 방학리 고산, 양천현, 부석리, 천등, 능하 80리
15. 長陵(교하): 灰石隅에서 공릉까지, 수유현. 治洞沙岸, 능하 80리

써 한강변 나루터들과 도성을 연결하는 도로가 더욱 발달하게 되었다. 이들 도성과 연결되는 기본 간선 이외에 나루터 주변으로 통하는 많은 지름길들은 1960년대 이후에 대부분 정비되어 포장도로가 되고 서울의 주요도로로 변화되었다.

외방도로에 관한 업무는 兵曹와 乘輿司에서 관장하였고 외방도로를 관리하는 제도는 驛院制였다. 역은 중앙으로부터 각 지방에 이르는 대로변의 삼십리 지점마다 설치되었던 것으로, 公用 여행자의 교통과 숙박에 관한 서비스 기능과 통신 기능을 담당하였다.

院은 간선도로의 매 30리 지점인 大垵에 해당하는 곳의 인근에 세워졌는데, 여기에는 주로 공용 또는 사용 여행자의 숙식을 제공하는 기능을 담당하였다. 공용여행자는 館이라는 숙박시설에서, 사용 여행자는 店이라는 숙박시설에 머물도록 되어 있었다. 또한 원에서는 숙박 시설의 운영 외에도 求貧사업과 의료사업이 행해졌는데, 이는 부랑자의 도성진입 방지와 전염병의 확산을 방지하는 것이었다. 서울 지역에 있던 역으로는 良才, 延曙, 靑坡, 蘆原 등이 있었고, 원으로는 弘濟院, 普濟院, 梨泰院, 箭串院, 樓院, 露梁院, 良才院, 등이 있었다 (그림 4-4). 新增東國輿地勝覽에 의하면, “蘆原驛은 興仁門 밖 4리 지점에 있고 靑坡驛은 남대문 밖에 있으며 兵曹에 예속되었다. 普濟院은 흥인문 밖 3리 지점에 있다. 이곳에는 다락이 있어 耆老들이 여기서 모여 술을 마셨다. 弘濟院은 沙峴 북쪽에 있으며, 다락이 있어 중국 사신이 옷을 고쳐 입던 곳이다. 梨泰院은 木覓山 남쪽에 있다. 그리고 箭串院은 살곶이 다리 서북쪽에 있다.”라고 기록되었다.²²⁾

그런데 임진왜란 후에는 역원제도에서 통신기능만 분리하여 파발제도를 운영하게 되었고, 상업이 발달함으로써 교통의 요지에 숙박업이 입지하게 되어, 도로에서 멀리 떨어진 곳에 위치한 院은 쇠퇴하게 되었다.

역의 업무를 관장하는 관원은 도로의 등급에 따라 배치되었고, 도로의 수리와 관리는 도로 인근지역의 주민에게 담당하도록 하였다. 도로에는 매 5리마다 정자, 매 10리마다 소후, 매 30리 마다 대후를 세워 里數, 방향, 지명을 새겨 넣어서 여행자의 편의를 도모하도록 되어 있었다.

4. 道路 交通手段의 發達

조선시대 교통 수단은 조선 초기로부터 더 이상의 발전이 거의 없어서 일

22) 新增東國輿地勝覽, 제 3권, 漢城府.

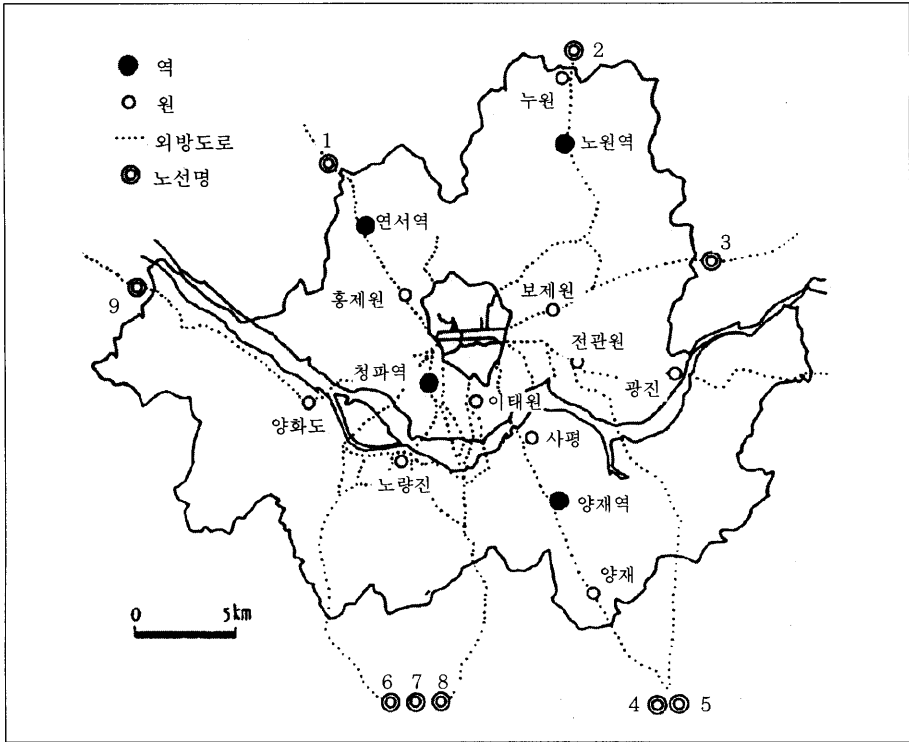


그림 4-4. 서울 주변 外方道路網과 驛院의 分布

자료: 大東輿地圖, 道路考, 東國輿地勝覽

반 백성의 일상생활을 위한 이동이 매우 불편하였기 때문에 실학자들을 비롯한 뜻있는 사람들이 교통 편의를 위한 교통수단의 개발이나 도로망의 정비 등의 필요성을 강력히 주장하였다. 그러나 조선후기에 이르도록 현저한 교통 혁신은 없었다. 이러한 상태는 외국인의 눈에 후진을 면치 못하고 있는 것으로 보여졌다. 1886년부터 1907년까지 선교사로 서울에 거주하던 Hulbert는 당시 조선 사회의 교통 수준이 인간적 삶을 뒷받침하지 못하는 정도이며, 도로의 불량 상태와 도로 관리가 잘못 되고 있는 원인이 관리들의 착복 때문이라는 사실을 다음과 같이 그의 기행문에 적고 있다.

“어떤 집단의 삶의 조건을 교통과 통신 시설로 판단한다면 조선은 이러한 점에서 가장 혜택을 받지 못하고 있는 편이다. 이 나라 전국 대부분의 도로가 단지 말이 다니는 정도의 길로 수레

도 인력거도 다닐 수 없는 길이다. 단지 중국과 서울을 잇는 대로와 지방 중심지를 잇는 몇개의 길만이 수레가 다닐 수 있을 뿐이다. 이렇게 도로 사정이 나쁜 것은 지방 수령이 개선에 사용하여 할 비용을 착복하고 도로 정비에는 쓰지 않기 때문이다.

일반적인 길은 자전거가 지나갈 정도에 불과하여 길을 가려면 이리저리 피하여 다녀야 하며, 길은 오랜동안 닳지 않아 지표면 보다 낮고, 바람이 불면 온통 땅먼지가 날린다. 산간 지방에서의 길은 논을 가르는 뚝길을 따라 놓여 있어 완전히 없어질 염려는 없다. 도로 사정이 어찌나 나쁜지 심지어는 중요한 읍사이를 연결하는 도로조차도 논밭 사이를 가로 지르는 길에 불과하다. 처음에 제물포에서 서울로 가던 길에 대한 경험은 잊을 수 없었다. 이 길은 마치 미국 버몬트에 있는 오래된 농장의 양떼가 통과하던 길과 비슷해서 인구 천만이 넘는 국가의 수도를 향해 가는 길이라는 것을 도저히 믿을 수 없었다는 점이다.”²³⁾

(1) 道路 交通手段의 種類

개화기 이전에는 사람의 이동과 화물의 운송을 위한 교통수단은 그 종류에 있어서는 다양하였으나 일반 대중에게 광범위하게 사용된 것은 거의 없었고, 다만 백성의 발과 어깨만이 가장 중요한 교통수단이었다고 할 수 있다. 교통수단이 이렇게 발달하지 못한 이유는 도시규모가 작고, 상공업이 거의 없는 자급자족적 농촌사회가 발달함으로써 이동이 많지 않았으며, 지형적 장애의 극복이 어려워 도로가 발달할 수 없었고, 대량수송은 주로 漕運에 의존하였기 때문이다.

그러나 사용 신분이 제한되었지만 乘用 교통수단이 있었고, 또 행정적, 군사적 목적으로 사용된 貨物 運搬用 교통수단도 있었다. 실제로 조선초기에도 서울에서 수레가 사용되었던 기록이 있다.²⁴⁾

23) H. B. Hulbert, 1969. The Passing of Korea (1909), reprinted by Yonsei University Press, pp. 252 - 268.

24) 新增東國輿地勝覽, 京都 上.

“가마를 멜 때는 반드시 24명이 메는데, 가다가는 30리도 못가서 백 사람이나 바꾼다. 대개 무거운 것은 모두 어깨로만 질 수 없으므로 마땅히 이렇게 하여 손으로 붙잡아 들어야 하는 것이다.”

그런데 교통 수단의 발전이 거의 없이 조선 후기에는 전국적인 교통망이 완성되고, 상업 발달에 따른 상인의 이동과 상품 유통량도 많아져 육상에서의 대량 수송을 위한 수레 사용이 필요하게 되었다. 특히 朴趾源 등의 실학자들은 사신 행차시 화물운반과 수행원의 안전을 위해 수레를 제작하여 사용한다면 안전은 물론이고 인력 동원을 줄일 수 있을 것이라고 수레 사용의 이점을 구체적으로 들어 수레 제작을 권장했었다²⁵⁾. 그 결과 숙종 9년에는 실제로 중국의 수레를 모방한 수레 제작이 추진되었다. 당시 좌의정 南九萬은 수레 제작의 필요성과 수레 사용의 유용성을 들어 평양감사에게 수레 제작을 명령할 것을 진언했었다.

“지금 수레 사용이 편하지 않다고 말하는 사람은 우리나라의 도로가 험하기 때문이라고 말한다. 그러나 우리나라 북도와 遼東의 東八站은 도로가 매우 험하다. 그런데도 수레를 사용하는데, 다른 곳에서 수레를 사용하지 못할 리가 없다. 하물며 평안도는 도로가 다른 곳에 비하여 평탄하니 수레 사용에 더욱 적합하다. 작년에 북경에 갈 때 영변부사 李光漢이 수레를 만들어 짐을 운반하였는데 刷馬價가 절반으로 줄었다. 지금 평안감사 李光漢으로 하여금 수레를 제조하도록 명해야 한다.”²⁶⁾

1) 乘用 交通手段

사람의 이동은 주로 보행에 의존하였지만 보행의 보조수단으로 騎馬와 輻子가 사용되었으며, 수레의 일종인 초현이라는 것이 사용되었다.

기마는 군마와 역마로 구분되었는데 여행에 이용된 것은 역마이다. 이것은

25) 朴趾源, 熱河日記, 駙汎隨筆, 車制.

26) 備邊司臚錄, 40책, 숙종 12년 (高東煥, 1993, p. 71 재인용).

보통 장거리 이동수단으로 사용되었는데, 사용 신분과 용도가 엄격히 제한되어 있었고, 비용이 많이 들었기 때문에 대중적인 교통수단이 될 수는 없었다²⁷⁾. 조선시대에 말의 사용이 제한된 이유는 중국에 연례적으로 말이 조공물로 바쳐졌고, 전쟁이 있을 때마다 徵馬를 당했기 때문이다.

교자는 일반적으로 가마라고 불리우는 것으로 보행의 보조수단으로 널리 사용된 교통수단이다. 이것은 이미 고려 때에도 사용되었던 것으로 알려져 있다. 송나라 사신 徐兢이 인종(1123) 때에 개경에 머무르며 본 것을 모아 쓴 책 高麗圖經에 가마의 일종인 采輿, 肩輿 등에 관해서 기록한 것으로 미루어 보아 조선시대 이전에도 이미 가마를 사용한 것으로 볼 수 있다²⁸⁾. 서울은 고려 때에 삼경 가운데 남경이라고 하여 행정적으로 중요한 도시였으므로 개경과 마찬가지로 가마가 이미 사용되었을 것으로 추측된다.

교자는 종류가 다양해서 운반하는 사람의 수에 따라서 2인교와 4인교로 구분되고, 천정의 유무에 따라서 有蓋轎子와 無蓋轎子로 구분되며, 또 그것의 용도나 형태에 따라서도 명칭이 구분된다. 유개교자는 좁은 의미의 가마를 지칭하는 것으로, 사대부의 부녀자들이 외출할 때에 이것을 사용하였다. 가마의 크기는 보통 한 변이 90cm, 다른 한 변과 높이는 120cm이며, 승용 가마의 특징은 천정이 亭子의 지붕 모양으로 가운데가 솟고, 네 귀를 밖으로 내밀도록 되어 있다. 가마의 샅은 십 리마다 지불하도록 되어 있었으며, 가마의 운송 방법은 2인교인 경우는 가마채를 두 사람이 손으로 들어 운반하며, 4인교인 경우에는 앞뒤의 가마채를 네 사람이 멍빵에 메어 운반하는데, 운반할 때에는 승객의 멀미를 방지하기 위하여 발을 맞추지 않고 견도록 되어 있다. 유개교자에는 일반적으로 사용되던 가마 이외에, 임금님이 타던 가마인 輦과 공주나 왕비가 타던 덩이 있다. 연이나 덩의 일반 가마와의 차이는 장식에 있는데, 이것은 좌우에 주렴이 있고 지붕의 네 모서리에서부터 아래로 형질을 지느러미 모양으로 느리어 내린 것이다.

무개교자에는 평교자와 남여가 있었다. 평교자는 가마 모양에서 사방벽의 상부와 지붕이 제거된 형태를 가지고 있으며, 이것은 당상관이나 종일품 이상의 벼슬아치가 출퇴근할 때 사용하였으며, 부녀자는 사용하지 않았다. 남

27) 太祖 6년에는 도성내에서 東班 7품이하, 西班 6품이하는 騎馬를 사용하지 못하도록 하였으며, 정종 2년에는 賤隸騎馬禁止法을 만들어 工人, 商人, 賤隸牧豎, 樵童 및 상복 중에 있는 자의 승마를 금하였다.

28) 徐兢, 高麗圖經, 卷 15, 車馬.

여는 평교자와는 달리 앉는 자리가 의자 모양의 형태를 한 것으로 긴 채가 달려 있는데, 이것은 정삼품인 승지와 六曹의 참의 이상이 사용한 것이다.

가마의 한 종류로 쌍교라는 것이 있다. 이것은 다른 말로 쌍마교라고 불리우는 것으로, 종 2품 이상의 품위에 해당하는 사람이 공무로 도성 밖을 출입할 때에 사용했던 것이다. 쌍교는 말 두필에 가마의 앞뒤를 메어 단 것으로, 뒤에 있는 말이 앞에 있는 말을 볼 수 없어 보조를 맞추지 못하여 속도가 느리고 위험하였다고 한다.

그래서 가마의 좌우에 하인이 각각 세명 내지 네명이 붙어 가면서 가마를 보호하도록 되어 있는데, 이들 하인이 너무 피곤하여 가마에 기대어 가기 때문에 말이 힘들어 죽는 일도 많았다고 한다. 이것은 감사, 종 2품 이상의 관원, 또는 외국을 가는 사신, 승지를 지낸 수령, 의주 부윤, 동래 부윤만이 사용하도록 규정되어 있었다.

조선시대의 유일한 승용 수레는 초헌이다. 이것은 종 2품 이상의 문관이 사용한 것으로 藍輿와 같은 의자의 아래에서부터 긴 막대기가 수직으로 내려와 그 밑에 작은 바퀴가 달려 있어서 앞뒤로 밀 수 있게 되었다. 朴齊家は 그가 쓴 北學議에서 초헌에 관하여 다음과 같이 기록하여, 이것의 비능률성과 함께 조선의 교통문제의 한 단면을 지적하였다.

“바퀴는 작으면서 높이는 한 길이나 되어 그 모양을 바라보면 사닥다리로 지붕에 오른 듯하니 그 위태로움을 말할 수가 없다. 그리고 움직일 때에는 다섯 사람이 아니면 안되고, 또 반드시 따르는 사람이 있어야 한다. 옛날에 수레를 만든 것은 수레 하나로서 여섯 사람을 태우려고 한 것인데 지금 만든 수레는 여섯 사람이 견고 한 사람이 탄다.”²⁹⁾

이와같이 조선은 여러가지 승용 교통 수단을 가지고 있었으나 그것은 일부 특수계층을 위한 것으로 일반 대중은 이동을 위한 아무런 보조 수단 없이 고달픈 일상 생활을 유지할 수 밖에 없었다.

29) 朴齊家, 北學議 內篇, 車.

2) 貨物 運搬手段

조선시대에는 화물의 장거리 이동을 위해서는 일반적으로 배가 사용되었다. 배로 이동된 화물은 해안과 연결되는 하천 연안의 창고에 적재된 후, 단거리 이동수단으로 소비지로 운송되었다. 서울에는 전국으로부터 모여든 세공물과 각종 특산품들이 한강 연안에 설치된 창고에 적재되었으므로, 이들을 도성으로 수송을 위한 여러가지 운송 수단이 이용되었다. 그러나 물건의 단거리 운송에 가장 널리 사용된 수단은 지게로서 이것은 사람이 등에 물건을 실어 나르는 데 이용한 보조적인 도구에 불과하였으며, 그밖에 소나 말의 등에 직접 물건을 실어 나르는 방법도 있었다. 그리고 강주와 화물 운반용 수레도 이용되었는데 이들은 널리 사용된 것은 아니다.

지게는 우리나라의 부족국가 시대부터 이미 이용되었던 것으로 조선시대에는 보부상이 널리 사용하였고, 지금도 농촌에서 부분적으로 사용되고 있다. 지게는 짐의 무게를 사람의 등에 고루 퍼지게 해서 균형을 이루도록 하여 물건을 많이 운반할 수 있도록 고안된 것이다. 지게를 이용해서 짐을 운반하는데 숙달된 사람은 대체로 110Kg내지 180Kg의 짐을 싣고 하루에 50Km를 이동할 수 있었다고 한다.

소나 말과 같은 짐승을 이용하여 화물을 운반하는 방법도 매우 일반적인 것이었다. 소나 말을 이용해서 짐을 운반할 때에는 짐을 양분하여 소와 말 등 허리의 좌우에 균형있게 엮도록 하였다. 흔히 소나 말의 등에 실을 수 있는 짐의 양을 한 바리(馱)라고 하였는데, 그 무게는 대체로 100근 정도라고 한다. 짐 실는 소로는 황소가 사용되었으며, 말로는 驛馬가 늙어 쓸모없게 된 下等馬나 조랑말이 사용되었다. Hulbert는 조선의 운송 수단에 대한 그의 인상을 다음과 같이 기술하고 있다.

“교통에 사용된 대표적인 짐승은 황소와 말이다. 황소는 아랍인의 말이나 페루인의 야마보다도 더 중요한 역할을 한다. 농사에 이용되며, 구릉지의 갖가지 산물을 운반한다. 이 동물은 무겁고, 천천히 움직이며, 온순하고, 고통을 잘 견디며, 불평이 없는 것으로 한국인의 상징이다. 말은 보통말과는 다른 조랑말로서 과일나무 밑을 이것을 타고 지나도 다치지 않는다. 제주도

(Quelpart)는 조랑말 사육의 대표적인 장소이다.

황소와 말 이외에도 조선의 교통에 가장 중요한 것은 사람이다. 사람의 등에 너무나 많은 짐을 운반하는 광경은 인상적이었다. 대개 많은 화물은 짐승을 이용하고 비교적 적은 것은 물건의 하중을 등에 고르게 분배하도록 해서 운반이 용이하도록 고안된 지계를 이용한다.”³⁰⁾

강주는 가마와 같은 모양을 한 것으로 귀중품을 운반할 때에 사용되었던 것으로, 수레와 함께 諸司, 諸邑, 諸驛에 비치하도록 규정되어 있었다. 강주의 종류에는 교여, 용정차, 채여, 무개가자 등이 있었다. 교여는 사람이 타지 않고 물건을 운반하는데 사용된 가마이며, 용정차는 나라의 玉冊이나 금은보화를 운반할 때 사용되던 것이고, 채여는 왕실의 의식이 있을 때 귀중한 물건을 운반하던 것으로 남여와 비슷한 모양을 가진 것으로 꽃무늬가 그려 넣어져 있다. 그리고 무개가자는 음식을 실어 나르는 데에 사용하던 것이다. 물론 이러한 운송도구는 일반 백성에게 널리 쓰여진 것이 아니다.

수레는 관사, 역, 읍, 영 진에 배치되어 화물운반에 사용되었던 것으로 사람의 힘을 이용한 것과 소나 말을 이용한 것이 있었다. 인력에 의존하여 움직였던 수레로는 大車, 便車, 曲車, 田車, 沙車 등이 있는데, 이들은 사람이 당기거나 밀도록 하여 움직인다. 대차는 두 사람 이상이 밀어서 움직이는 것이고, 편차는 일종의 손수레로서 한 사람이 손으로 미는 차이이며, 곡차는 앞에 작은 바퀴, 뒤에 큰 바퀴가 달려서 좌우회전을 편리하게 한 것으로 손으로 미는 차이이다. 그리고 전차는 한 사람이 손으로 미는 농산물 운반용 손수레이고, 사차는 동차라고도 불리우는 것으로 청계천의 모래를 준설하는 데에 瀋川司에서 사용하였다. 그러나 큰 화물을 운반할 때에는 牛車도 이용되었다. 丁若鏞은 華城城役儀軌에 수원의 華城을 건설할 때에 사용된 운반도구에 관해서 자세히 기록하였다. 이것을 보면, 牛車의 종류로는 大車, 平車, 發車가 있었다. 대차는 큰 돌을 사십 여 마리의 소에 의해서, 평차는 중간 크기의 돌을 십 여 마리 내지 사오 마리의 소에 의하여, 그리고 발차는 작은 돌을 한 마리의 소에 의해서 실어 나르는데 이용된 수레이다. 그 밖에도 네 바퀴가 달려

30) H. B. Hulbert, 1906, 전게서, pp. 255-258.

있으며 밀거나 당기거나 하여 물건을 운반하던 童車가 있었는데, 이것은 우차는 아니다³¹⁾.

수레는 아니지만 화물 운반도구로 사용된 것으로는 駒板과 雪馬가 있었다. 구판은 두 개의 판을 써서 그 한 쪽 머리의 밑부분을 뾰족하게 깎아내고, 구멍을 뚫어 두 쪽이 합쳐지도록 밧줄을 묶고, 들을 엮어 끌고 가는 것으로 판 아래에 散輪을 깔아 판이 굴러 가도록 한 후에 남은 산륜은 다시 앞에 깔아서 운반하도록 고안된 것이다. 설마는 좌우 옆에 각각 하나의 판을 세우고 그 밑을 둥글게 깎고, 두 판 사이에 커다란 가로 지름대를 여섯 개 내지 일곱 개를 끼어 넣은 밑이 없는 배의 형태를 가진 것으로, 그 지름대 위에 물건을 올려 놓고 끈을 매어 끌어당겨 움직이는 도구이다.

(2) 道路 交通手段의 供給 및 管理

騎馬의 관리는 국법에 의해서 그 사용과 공급이 엄격히 관리되었다. 驛馬의 사용이 허용되는 경우는, 공문을 전달할 때와 공적 여행을 할 때, 그리고 공용에 준하는 사적 여행을 할 때이다. 그런데 공용에 준하는 사적 여행자에게는 공적 여행에 이용할 수 있는 마필수에서 한 필을 감하여 역마를 제공하도록 규정되어 있었다. 말을 사용할 수 있는 신분은 九品 이상의 신분으로 말의 사용이 필요할 경우에는 馬牌를 발급받아야만 했다. 마패는 品位에 따라서 사용 가능한 말필수를 새겨 놓은 증표이다. 이들에게 제공되는 말은 乘馬와 태마로 구분되었다. 다시 승마는 상등마, 중등마, 하등마로 구분되어 그 수가 규정되었고, 태마는 하등마로서 역시 이것도 신분에 따라서 제공되는 수자가 달랐다. 그밖에 말을 사용할 수 있었던 사람은 赴京使, 通信使, 御史 등으로 이들이 사용할 수 있는 마필수는 별도로 규정되었다.

마패의 발급에 관한 업무를 관장한 곳으로 중앙의 경우는 兵曹의 尙瑞院이었고, 지방의 경우는 監司와 兵水使였다. 그러나 개인적으로는 마시장에서 말을 구입하여 소유하고 사용할 수 있었다. 국가에 말을 공급하는 일을 관장 하였던 기관은 司僕寺로서, 종 6품에 해당하는 監牧의 책임 아래 매년 두 번씩 전국의 목장에서 궁성으로 말을 공급했다. 말의 종류는 제주도 원산의 조

31) 水原文化保存會, 華城城役儀軌, 卷 6, pp. 42-46.

랑말과 고려와 조선시대에 원나라나 명나라에서 수입해온 군마를 종마로 해서 사육된 胡馬로 구분된다. 조랑말은 대부분 태마로 사용되었고, 호마는 승용마로 사용되었다. 조선시대에 말의 사육은 군사적, 외교적 측면에서 중요시되었기 때문에 강원도를 제외한 전국의 해안지방과 도서에 牧馬場을 두어 말을 사육하였다. 서울의 목마장은 箭串院이 있던 지금의 성수동 일대와 연희동, 그리고 아차산 밑의 면목동 일대에 있었다고 한다. 이들 승용마는 늙으면 태마로 사용되었고, 태마로의 사용이 어려워지면 도살되어 식육으로 사용되었다.

교자나 수레와 같은 운반도구의 제조와 공급은 工曹의 繕工監에서 관장하였는데, 이것을 만드는 일은 여기에 속해 있는 車匠, 梓匠, 輪輿匠 등의 匠인들이 하였다. 이러한 교통수단은 일상생활에 매우 필요한 것이었으나 조선시대에는 소홀히 되어왔다. 실제로 이것의 제조를 맡은 장인은 아주 적어서 漢城府의 匠籍에 등록된 京工匠 2,795명 가운데에 車匠은 겨우 10명에 불과하였다. 가마와 수레를 제작한 곳은 경복궁 서쪽의 義通坊, 龍山江부근, 창덕궁 내에 있는 紫門監이었다. 여기에서 제조된 가마와 수레는 한성부에 등록되고 낙인이 찍힌 후에 사용되었다. 大典會通에 의하면 車輛의 등록은 공용, 사용 모두에 적용되며, 타인의 차량을 함부로 등록하는 자가 있으면 그 가장 및 관리는 법에 의해서 논죄한다고 되어 있다.

그러나 이러한 체계적인 제도가 있었어도 조선후기에 이르도록 도로 교통수단의 기술적인 발전이 없었을 뿐만 아니라 수레도 우마차도 널리 보급되지 않았다. 따라서 도보 이동에 따른 일반 백성의 고통은 말할 것도 없고, 수레가 보급되지 않아 화물 운반이 어렵고, 생산물의 지역간 유통이 없어 국내에서 생산되는 물화를 서로 나누어 이용할 수 없는 상태였다. 柳壽垣은 특히 수레의 보급이 상업의 발달에 필요하다는 사실을 迂書에서 다음과 같이 기록하고 있다³²⁾.

“그런데 오늘날 우리나라의 상업을 보면 말이 있으나 노새가 없고, 배가 있으나 수레가 없어 船商보다는 馬商이 많고, 馬商보다는, 負商이 많다. 이것은 牛車를 사용할 줄은 알아도 馬車나 나

32) 韓榮國 (해제 번역), 1969, “迂書 (柳壽垣 著)”, 創作과 批評, 제3권, 제3호 p. 460.

차(노새차)를 알지 못하고, 牛馬를 키울 줄은 알아도 자본을 모아 함께 장사할 줄을 모르는 데서 이루어진 것이다. 그리하여 行商만 하니, 상업이 어떻게 번성할 수 있으며, 또 모든 물화가 어떻게 무성하게 생산될 수 있겠는가?”

지금까지 개화기 이전의 조선시대에 이용된 육상 교통수단을 살펴본 결과, 아주 다양한 종류가 있었음을 알 수 있다. 그러나 이러한 다양한 교통수단은 일부 특수한 신분과 특별한 용도로 그 사용이 제한되어 있었으므로, 대중을 위한 수단이 크게 결여되어 있었다. 따라서 이제까지의 교통수단이 도로발달에는 영향을 미치지 않았다. 그래서 조선의 실학자들은 교통수단의 발달과 도로와의 관계에 눈을 돌려 車輛의 사용에 관하여 진지하게 논의하였으나, 이러한 논의의 결과가 실천에 옮겨지기 전에 개화의 영향을 받아서 근대적 교통혁신이 일어나게 되었다.

5. 漢江 水運의 發達

태조가 즉위한 후 한양을 도읍지로 정한 이유 가운데 하나는 한강 수운의 이용 가능성 때문이다. 당시 풍수지리설에 입각해서 일시적으로 제시되었던 계룡산 지역으로의 수도 입지가 불가하다라는 河倫의 상서로 보면 계룡산 지역이 육상 교통은 물론 수상 교통에서도 접근성이 낮다는 것을 지적하고 있다.³³⁾ 이와 같은 관점에서 漢陽定都의 결정적인 입지조건이 하나가 된 것은 한강이 서울을 동서로 감싸 흐르고 있다는 사실이었다. 한강은 남한강과 북한강이 양수리 부근에서 합류하여 팔당을 지나 용산 남쪽으로 흐르는 수량이 풍부한 하천으로 서울을 지나 임진강과 예성강과 합류하여 황해로 들어간다.

따라서 한강은 해상교통과 내륙수운과 그리고 육상교통이 한데 연결되어 중앙 정부에 바치는 稅貢物과 서울 주민의 消費財의 운송로로서 중요한 역할을 하였다. 더구나 한강이 수운로로서의 중요성이 컸던 이유는 당시에 대량 이동수단이란 선박 이외에는 없었고, 한강 하류쪽 강구에서는 서해 조운선과

33) 太祖實錄, 卷4, 太祖 2년.

연접이 가능하고, 상류쪽에서는 북한강과 남한강 조운 수로와 합류되어 화물을 도성에 집하시키기에 유리하였기 때문이다. 이와같이 한강은 漕運과 水運이 모두 편리하여 국가 재정의 보급로로서의 역할을 하는 한편 도성의 관문으로서 방어 기능도 수행하였다. 조선초기 육상 교통체계로서 도성도로와 외방도로망이 구축되었으나 한강이 서울 이남 지역으로의 육상 이동에 장애가 되었다. 그래서 한강 변에 津, 渡, 浦와 같은 나루터가 세워지고, 津渡船이 배치되어 통행의 편의가 제공됨으로써 삼남지방에 이르는 육로와 도성으로 연결되는 외방도로가 접합되었다.

(1) 水運用 船舶의 種類

조선시대에는 고려의 조운제도가 계승되어 유지됨으로써 조선기술도 크게 발달되었고, 선박의 유형도 더욱 다양해졌다³⁴⁾. 선박의 유형은 기능, 용도, 소속, 규모, 구조, 그리고 형태 등에 따라서 구분된다.

기능에 따라서 선박을 구분하면, 선박은 兵船과 漕運船으로 구분된다. 병선은 구조와 형태에 따라서 猛船, 鼻居刀船, 板屋船, 戰船, 거북선 등으로 구분되었다. 조운선은 평저선으로 적재량이 많도록 제조된 것으로 海上에서 사용되는 것은 海船이라고 하고 江上에서 사용되는 것은 江船이라고 하였다. 해선과 강선의 차이는 규모에 있다. 해선은 강선에 비하여 길이가 짧고 폭이 넓다. 이들 해선과 강선은 다시 규모에 따라서 大船, 中船, 小船으로 구분되는데, 그 차이는 문헌에 따라서 다소간 차이가 있으나 조선의 마지막 법전인 大典會通에 따르면 다음과 같다 (표 4-4).

강선은 전체적으로 좁고 긴 것으로 내륙수로를 이용해서 세공물을 운반하는 조운선과, 津渡에 배치되어 육로를 연결시켜주는 역할을 하는 진도선, 즉 나룻배로 구분된다. 나룻배는 사람, 소와 말, 화물 등을 구분하지 않고 실어나르는데, 한 배에 20명 이상이 탈 수 있으나 안전성이 결여되어 인명 사고가 자주 일어났었다고 한다.

하천을 건너는 데에는 도선을 이용하거나 여울을 걸어서 건너거나 일시적으로 다리를 부설해서 건너는 대체로 3가지 방법이 있다. 그러나 여름에는

34) 全相運, 1983, 韓國科學技術史, 정음사, pp. 228-229.

표 4-4. 海船과 江船의 規模

(단위: 尺)

船別 規模別	海 船		江 船	
	길이	너비	길이	너비
大 船	42	18.9	50	10.3
中 船	33.6	13.6	46	9
小 船	18.9	6.3	41	8

자료: 大典會通, 卷 6, 工典, 舟車.

모든 강이 한길을 넘기 때문에 도선을 이용하여야 하는데 이러한 도선의 운영은 정부가 관할하고, 재정적 지원을 하지만 선부는 항상 승객에게 감사의 표시를 요구하여 그것을 수입원으로 삼는다. 도선에는 각종 잡화와 지계꾼, 가마, 가축, 부녀자 등이 한데 실려 다니기 때문에 매우 위험하다. 실제로 익사로 인한 연간 희생자가 상당히 많았던 것으로 알려졌다. 임시로 가설되는 다리는 작은 기둥과 기둥 사이를 짚와 흙으로 덮는 전통적인 방법이 사용된다. 여울에서는 사람들이 물이 줄어들기를 기다려 건넌다.

선박은 소속에 따라서 官船과 私船으로 구분된다. 조선초기에는 관선이 대부분이었으나 후기에는 사선이 우세했다. 관선은 국가에서 건조하여 국가가 관리하는 선박을 의미하는 것으로 병선과 조운선, 그리고 진도선이 여기에 속한다. 관선의 공급은 戰艦司라는 기구를 통해서 이루어졌는데, 이곳에서는 조선뿐만 아니라 선박의 관리도 맡아 행하던 기관이다. 전함사는 서울에 丙司와 外司를 두었는데 내사는 현재의 세종로 동쪽에 해당하는 澄清坊에 있었으며, 외사는 한강 변의 西江에 있었다. 내사에서는 조선과 선박 관리에 관한 사무를 맡아 보았으며, 외사에서는 직접 배를 만들었다. 조선 후기에는 전함사의 기능이 약화되어 조선과 선박의 관리업무는 備邊司와 工曹의 宣惠廳이 맡게 되었다. 비변사는 병선과 조선에 관한 업무를 맡고, 공조의 선혜청은 한강변의 진도에 비치되는 진도선에 관한 업무를 관장하였다. 병선과 조선의 제조는 주로 三南水營에서 이루어졌으며, 서울의 한강에서 사용되는 진도선은 서강에서 제조되었다.

사선은 민간인이 소유한 선박을 의미하는데 조선 후기에 많아졌다. 사선이 많아진 이유는 한강변에서 상업활동을 하던 京江商人들의 자본축적에 있다. 이들은 사선을 이용하여 서울 주민의 소비재를 조달하였으며, 선박을 건조하여 매매하였고, 관선의 공급까지 담당하였다.

조선후기에 한강을 내왕하던 사선과 관선에 소속된 진도선의 분포를 보면 사선이 관선보다 훨씬 많았다. 경강상인이 소유한 사선의 수는 숙종 28년(1702)의 기록에 의하면, 1,000척 내지 2,300척을 실을 수 있는 300여 척이 있었다고 한다. 이들 선박은 주로 용산, 마포, 서강, 서빙고, 한강도, 두모포, 송파, 뚝섬 등을 근거로 하여 船商活動을 하였다. 한강 변의 진도에 소속되는 나룻배의 수는 내왕하는 사람의 다소에 따라서 배치되었다. 정조 8년(1784)에는 진도선으로 배치된 관선의 수를 보면, 모두 63척으로 광진에 4척, 송파에 9척, 삼전도에 3척, 신천에 2척, 한강도에 15척, 노량진에 15척, 양화도에 9척, 공암진에 5척, 철관에 1척이 배치되었다. 그러나 사선인 진도선도 진도에서 운임을 받고 운행하였는데, 이것은 당국에 등록하여 1년에 한 번씩 납세를 하도록 규정되어 있었다.

(2) 水運의 利用과 管理

한강을 횡단하여 통행하는 방법은 두가지 였다. 하나는 진도선을 타고 도강하는 방법이고, 다른 하나는 부교를 가설하여 건너나 말을 타고 건너가는 방법이었다. 전자는 도진제도에 따른 일반적인 방법이고, 후자는 국왕의 拜陵이나, 國葬行列, 大閱兵 등이 있을 경우에만 이용된 특수한 방법으로 舟橋司에 의해서 운영되었다.

津渡란 나루터를 의미하는 것으로 강이 넓은 곳에 위치하는 나루터는 渡라고 한다. 이것은 강의 양안에 설치되어 교통상의 편의를 제공할 뿐 아니라 경제적, 행정적, 군사적 기능도 담당하였다. 즉 진도는 군사적 기능으로 도성 출입자를 검문, 검색하여 범죄인을 적발하고 외적을 방어하는 일을 담당하였다. 따라서 진도에는 진도선과 관원이 배치되었는데, 여기에 배치된 진도선과 관원의 규모는 진도의 중요성에 의해 결정되었다. 세종때 확립된 진도제에 의하면, 진도의 관리 책임자는 渡丞으로서 역에 배치된 驛丞과 같은 신분과 역할을 갖고 있다.

표 4-5. 津渡別 配置 船舶數

津渡名	隻數	津渡名	隻數
廣 津	4	露 梁	15
松 坡	9	楊花渡	9
三田渡	3	孔 巖	5
新 川	2	鐵 串	1
漢 江	15		
合 計 63隻			

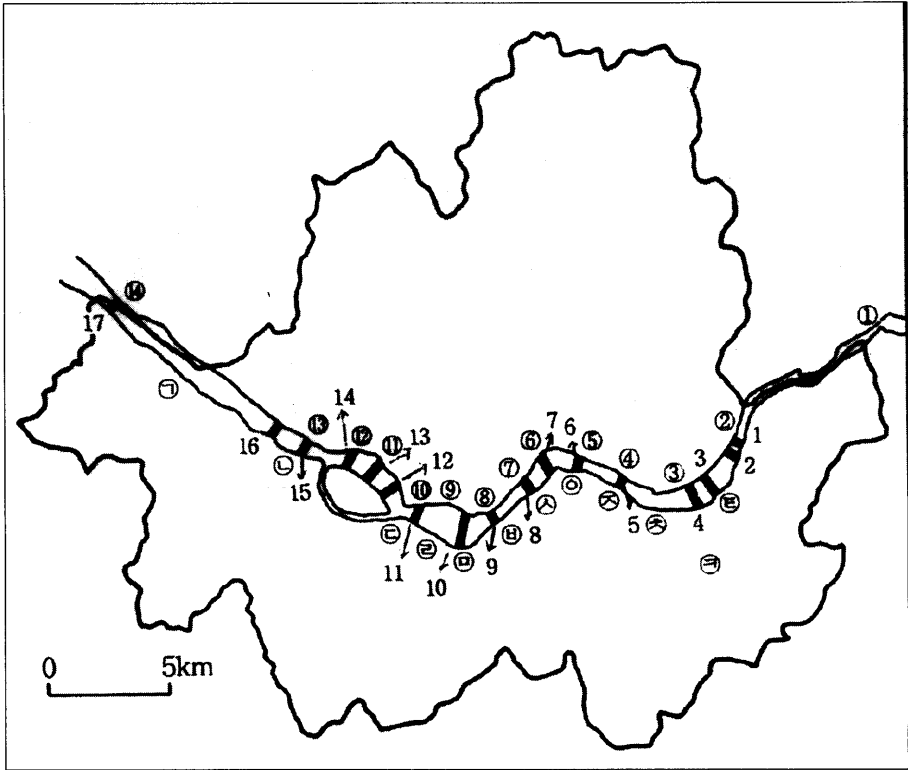
자료: 大典會通, 卷6, 工典, 舟車.

진도는 그것이 위치하는 도로의 등급과 마찬가지로 대로, 중로, 소로의 3 등급이 있어서 등급에 따라 운영경비, 津夫(津尺), 津船의 규모가 다르게 배당되었다(표 4-5).

한강변에 위치하고 있던 진도를 상류로부터 하류까지 살펴보면, 도미진, 미음진, 광진, 송파진, 삼전도, 신천진, 독도진, 입석포, 두모포, 사평도, 한강도, 서빙고진, 동작진, 흑석진, 노량진, 용산진, 마포, 울도진, 서강진, 양화진, 양화도, 공암진 등이 있다(그림 4-5). 이 지역은 조선 초기부터 교통상의 요지로서 사람의 통행은 물론이고, 각종 소비재가 유통되는 곳으로 상업활동의 중심지로서도 중요했다.

조선후기에는 한강의 광나루에서 양화진까지를 지칭하는 京江 일대의 상업 발달로 이 지역은 해상교통과 수상교통의 전국적인 중심지가 되었다. 경강 일대에 전국의 상품이 집산된 후 이것은 다시 전국으로 유통됨으로써 한강은 중요한 수로가 되었다. 따라서 이 때에 한강의 각 나루터의 津船을 증가 배치 시키도록 하고 한강으로 통하는 교통로도 정비하였다.

조선후기에 와서는 상업이 더욱 발달하여 이곳에 시가지가 형성되고, 이곳에서부터 도성으로 통하는 도로도 발달하게 되었다. 용산, 마포, 서강은 국가가 운영했던 江倉이 많아 세공물이 집결되어 도성으로 운송되고, 西永庫에는 관에서 운영하는 빙고와 개인이 운영하는 사빙고가 많아서 어물의 유통이 많았으며, 두모포와 뚝섬 일대에는 한강의 상류지역에서 水運되어온 고추, 마늘, 잡곡, 목재, 땀감 등이 집산되었다. 그리고 송파와 삼전도에서는 外方에



교 량	1. 광진교	2. 천호대교	3. 잠실철교	4. 잠실대교
	5. 영동대교	6. 성수대교	7. 동호대교	8. 한남대교
진 도	9. 반포대교	10. 동작대교	11. 한강대교	12. 원효대교
	13. 서울대교	14. 서강대교	15. 양화대교	16. 성산대교
	17. 행주대교			
진 도	① 미음진	② 광진	③ 신양도	④ 뚝도진
	⑤ 입석포진	⑥ 두모포	⑦ 한강진	⑧ 서빙고진
	⑨ 동작진	⑩ 용산진	⑪ 마포진	⑫ 서강진
	⑬ 양화진	⑭ 행주진		
	㉠ 공암진	㉡ 양화도	㉢ 노량진	㉣ 흑석도진
	㉤ 동작진	㉥ 반포	㉦ 사평도	㉧ 압구정
	㉨ 청수골	㉩ 신천진	㉪ 삼전도	㉫ 송파진

그림 4-5. 漢江 津渡의 位置와 橋梁의 分布

자료: 大東輿地圖, 漢江史

서 육로로 운반되어온 전국의 토산물이 유통되었다. 그러나 이들 지역은 근대적인 교통혁신으로 그 기능이 쇠퇴되었지만 오늘날 서울이 한강 이남 지역으로 도시적 성장을 거듭함으로써 여기에 많은 교량이 건설되고 조선시대에 이미 있었던 도로가 정비되어 한강의 남북을 연결함으로써 과거와는 그 내용상의 차이만 있을뿐 여전히 교통의 요지로서 중요성이 크고, 상업의 중심지로서도 중요성이 크다.

6. 交通의 近代化

조선 후기에는 교통제도 개혁의 필요성이 실학자들을 중심으로 대두되었고, 상업의 발달로 더욱 절실했었지만 별다른 개혁이 없이 외국문물의 전파 과정에서 여러가지 근대적인 교통 혁신이 일어나게 되었다. 그 결과 다양한 교통 수단이 외국에서부터 도입되었고, 대중교통의 혁신이 일어났으며, 한강 수운은 근대적인 교량 건설과 함께 쇠퇴되고 그 결과 경강 상업도 함께 쇠퇴되었다.

(1) 새로운 交通手段의 導入

1876년 개항과 더불어 조선의 문호가 개방됨으로써 외국문물이 전래되기 시작했다. 이와 함께 근대적 교통수단도 도입되었다. 개인 승용 교통수단인 인력거와 자동차 등이 도입되었고, 마차와 자동차도 전파되었다. 또한 전차와 버스 그리고 기차의 운행에 의한 대중교통의 혁신이 일어나게 되었다.

인력거는 1870년에 일본인이 서양의 자전거와 마차를 접목하여 고안한 이동수단으로, 한 사람을 2명 내지 4명이 운반하던 가마에 비해서 한 사람이 1명 내지 2명을 운반하는 당시로는 매우 효율적인 개인 교통 수단이었다³⁵⁾. 1894년 일본인 花山이 인력거 10대를 들여와서 서울에서 인력거 영업을 시작함으로써 전파되어 처음에는 일본인, 기생, 그리고 한국의 귀족에 의해서 이용되었다. 이것은 널리 확산되어 1911년에는 전국에 2,279대가 있었고,

35) J. P. Rimmer, 1986, Rikisha to Rapid Transit, Sydney: Pergamon Press, P. 42.

이 가운데 절반이 서울에서 운행되었다고 한다.

1926년에는 인력거가 서울에만 1,816대로 증가할 정도였다. 일본의 인력거는 아시아의 다른 나라에도 수출되었으나 조선은 주요 수출 대상국 중의 하나였다. 인력거의 급격한 확산으로 1908년에는 인력거 영업에 대한 규칙을 정하여 허가, 자체검사, 만자의 자질, 운임, 속도, 정원, 주차 등의 문제를 단속하였다³⁶⁾.

자전거는 1,895년 尹致昊가 미국 유학을 마치고 돌아 올 때에 가지고 와서 처음으로 조선에 전하여졌는데 그후 급속히 보급되었다. 1926년의 통계에 의하면 서울에 자전거가 6,119대가 있었다. 자전거 운행에 대한 규칙이 1905년에 발표된 것으로 보아 이것의 확산은 매우 빨랐던 것으로 여겨진다. 자전거 운행에서 단속의 대상이 되었던 것은 야간에 등화없이 자전거를 타는 것이었다³⁷⁾.

마차는 러일전쟁 후에 외국 사신들의 출퇴근용으로 도입되어 사용되기 시작하였고, 1905년은 客馬車로 이용되었다. 1911년에는 전국적으로 전파된 객마차의 수는 141대에 달하였고, 1924년 서울에서 13대가 운행되었다.

자동차는 1903년에 1대, 1909년에 또 1대가 황실용으로 수입되어 사용되었으나, 자본과 도로 사정이 빈약하여 그 보급은 아주 느렸었다. 1912년에는 일본인에 의해서 자동차 1대로 처음 택시 영업을 시작되었다. 그러나 1920년 이후 도로의 포장 및 확장 등의 도로 개선이 이루어지고 자동차 보급이 늘어 1926년에는 자동차의 수가 88대로 증가하였다.

화물의 운반에 사용된 荷馬車는 청일전쟁과 러일전쟁 때, 군수품의 운반을 위하여 도입되어 보급되기 시작하였는데, 말의 공급이 부족하여 소를 이용한 荷牛車로 대체되었다. 이것은 보통 소달구지라고 불리우는 것으로, 광범하게 확산된 계기가 된 것은 1899년의 수레바퀴 제조회사의 설립이었다³⁸⁾. 수레바퀴 제조회사는 김기진, 민영환, 한규설 등에 의해 세워졌는데 이를 계기로 해서 대량수송이 가능하게 되어 단거리 화물 운송에 많이 이용되었으며, 해방 후에도 오랜동안 중요한 화물 운반 수단이 되었다. 그러나 1926년부터 보급되기 시작한 화물 자동차로 화물 운반이 서서히 대체되었고, 장거리 화물 운반

36) 隆熙 2년 8月 15日 字 警視廳令 第3號, 人力車營業團來規則.

37) 光武 10年 12月 30日 字 警視廳令 第2號, 街路管理規則.

38) 대한통운주식회사, 1974, 사사, pp. 88-89.

은 철도에 크게 의존하게 되었다.

(2) 大衆交通의 革新

1899년에는 대중 교통에 혁신이 일어나 서울에서 처음으로 전차가 운행되었고, 철도가 개통되었다. 그리고 1928년에는 京城府에 의해서 승합 자동차인 府營 버스의 운행이 시작되어 자동차에 의한 대중교통 시대가 열리게 되었다.

전차의 운행은 Collbran과 Bostwick가 1898년 漢城의 전기사업 경영권을 얻어서 漢城電氣會社를 설립하여 서울에 전기 보급이 가능하게 된 것에서 비롯되었다³⁹⁾. 이들 두 미국인은 Morse와 함께 京仁鐵道의 부설권을 획득한 후 高宗에게 다시 서울에 전차를 도입할 것을 권유했다. 그들은 고종황제가 洪陵을 참배할 때에 비용을 절감할 수 있으며, 시간을 절약할 수 있고, 매우 편리하다는 이유를 들어 전차 도입을 권유하였다. 그래서 1898년 10월에 전차의 궤도건설을 시작해서 1898년 12월에 서대문에서부터 종로를 거쳐 청량리에 이르는 약 5마일의 궤도가 완성되어, 1899년 5월에는 개통식을 갖게 되었다. 이때 40人乘 轉向式 開放電車 8대와 皇室 御用 貴寶用 電車 1대가 도입되었으며, 이것으로 전차영업이 시작되었다. 그후 전차는 서울의 도시내 대중 교통수단으로 가장 중요한 위치를 차지하게 되어 1915년에는 79대, 1945년에는 257대로 그 보급이 매우 빨랐다 (그림 4-6).

전차와 함께 京城軌道株式會社가 운행한 궤도차, 일명 기동차라고 하는 교통수단이 있었는데, 이것은 1930년에 동대문에서 독섬 간에 운행되었다. 후에 광나루까지 노선이 연장되어 서울 남동부 지역을 전차 교통망에 연결시켜서 이 지역 주민의 이동을 편리하게 하였을 뿐만 아니라, 한강 상류에서부터 水運된 薪炭과 독섬일대에서 채매된 채소류의 공급을 편리하게 하였다. 해방 이후까지 전차와 궤도차들은 서울의 중요한 교통수단이었으나, 서울의 도시 성장이 급속히 이루어짐으로써 공간적 확장이 거듭되어 더 이상 전차가 도시 주민의 수송을 전담할 수 없게 되었다. 그래서 1968년 11월에 전차의 운행이 중지되고 도로 상의 궤도도 제거되었다.

39) 京城電氣株式會社, 1958, 京城電氣株式會社六十年沿革史, pp. 404- 407.

기차는 1899년 9월 노량진에서 제물포 간 철도의 완공과 함께 처음으로 운행되었다. 영국, 미국, 독일, 러시아, 프랑스, 일본 등이 철도의 부설권을 얻기 위해서 각축을 벌였으나, 1896년 미국 Morse에게 경인철도 부설권이 허락되었다. 1897년에 Morse는 이 철도의 기공식을 거행하고 공사를 시작하였으나, 자본의 부족과 일본의 매수 공작으로 일본에 부설권을 양도하였다⁴⁰⁾. 1899년에 노량진과 제물포 간의 33.2km의 철도가 완공되어 기차의 운행이 시작되었으며, 1904년에는 기존 계획구간인 서울과 인천 간의 42km의 철도

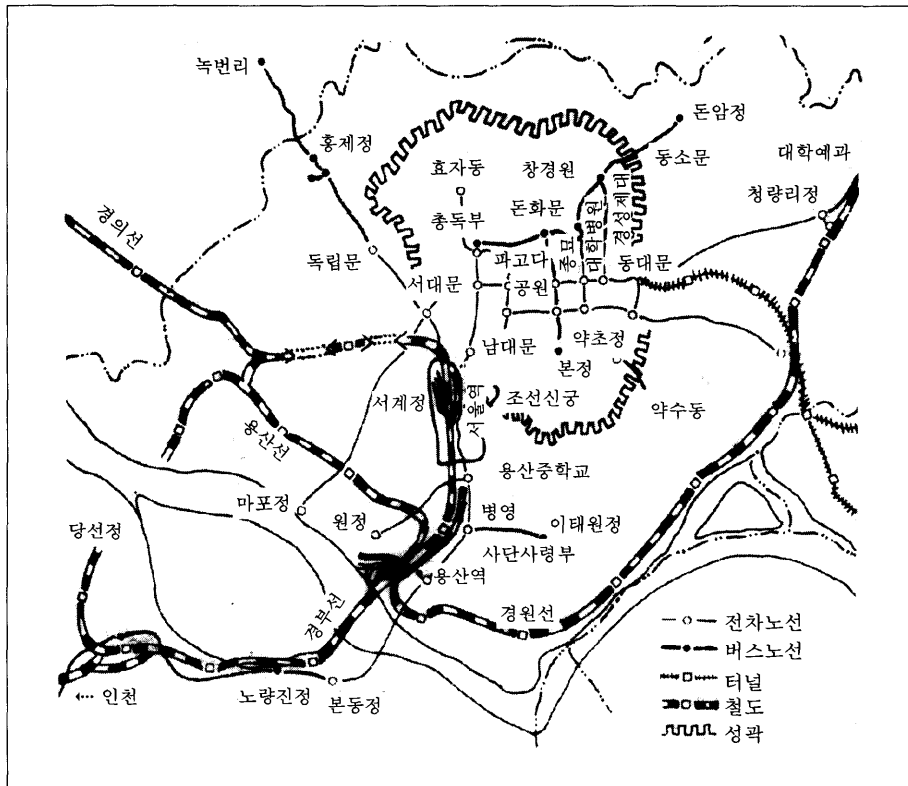


그림 4-6. 京城府의 電車와 버스 路線圖

자료: 京城府市街略圖, 1934

40) 鐵道廳, 1974, 韓國鐵道史 第1卷.

가 완공되었다. 이로써 도시간의 대중교통에서도 혁신이 일어났는데, 그후 서울을 중심 축으로 하는 京釜線, 京義線, 京元線, 中央線의 청량리와 양평 구간 등이 잇달아 건설됨으로써 기차는 서울의 교외지역 발달에 영향을 주게 되었다.

京仁線의 노량진과 제물포 구간이 개통된 후인 1899년부터 1900년 한강 철도가 완공될 때까지 노량진과 용산 사이에 手押式 궤도차가 운행되었다. 이것은 도록코라고도 불리우는 것으로 사람이 미는 차로서 노량진의 기차와 용산의 전차를 한강 架橋를 통해서 연계시켜 화물과 사람을 수송하는 데에 이용되었다.

개화기 이후 서울의 교통수단은 개인교통과 대중교통, 그리고 화물운반용 교통 등 모든 면에서 혁신을 맞게 되어 서울의 도시적 성장에 중요한 역할을 하여 왔다. 개화기 이후의 서울의 교통로는 도로에 대한 새로운 인식과 교통 기술의 혁신에 따라서 질과 시설 면에서의 변화를 겪었으나, 교통망은 개화기 이전의 윤곽을 거의 그대로 유지하였다.

(3) 橋梁建設과 漢江 水運의 衰退

개화기 이후, 수상교통에서도 육상교통과 마찬가지로 혁신이 있었는데 그것은 곧 汽船의 출현을 의미한다. 기선은 火輪船이라고 불리우기도 했다. 1876년 개항 후에 부산, 원산, 인천 등의 개항장에 기선이 들어오기는 하였으나 한강의 기선 운항은 훨씬 뒤에 이루어졌다.

인천이 개항된 이후에도 한강은 京仁간의 水運路로써 여전히 그 중요성이 유지되었다. 1882년에는 楊花津이 開市場이 되고, 1884년에는 龍山津으로 개시장이 이전되어 수상교통이 여전히 중요하였다. 그래서 1888년에 처음으로 일본에 의해 기선이 취항하였고, 1889년에는 독일의 기선이, 1890년에는 미국의 기선이 취항했고, 1898년에는 조선의 민간인이 기선을 취항시켰다. 그러나 1900년에 이어서 바로 철교가 세워졌고, 1914년에는 인도교가 건설되었으며, 1936년에는 廣津橋가 놓여짐으로써 한강은 더 이상 수운로로서의 기능을 유지할 수 없게 되었다.

1898년에 魚允迪이라는 전직 관리가 기선 한 척을 구입하여 마포에서 인천 사이의 항로를 따라 화물을 운반하기 시작하였는데, 화재가 자주 일어나

고 전통적인 운송체계와의 경쟁이 어려워서 1899년에 그 운행을 포기하였다. 그 후에는 주로 일본의 범선과 우리나라의 목선에 의해서 화물이 운반됨으로써 실질적으로 서울의 수상교통에서의 구체적인 변화는 없었다. 왜냐하면 사람이나 화물의 대량이동은 전차와 철도에 의존하게 되었고, 한강에 놓여진 근대적인 교량과 철교들은 육상교통의 지형적 장애를 극복하도록 하였던 때문이다.

이와같이 한강 수운은 쇠퇴되었지만 한강 주변의 도시 교외 지역으로서의 기능은 오히려 강화되어 조선시대의 경강 상인의 활동 무대는 여전히 서울의 현재 경관 속에 필수적인 요소로 내재되어 있다. 또한 과거 한강 나루로 향하던 여행객과 물건 구매를 위하여 통행하던 상인과 서울 주민들이 다져놓았던 길이 당시에 한강변 상업 취락과 옛 도성을 연결시켰던 것처럼 오늘날은 이 길이 현대적인 포장도로로 변모하여 도심지와 교외 주택 지역을 연결시키고 있다. 따라서 한강 수운은 기능적으로는 쇠퇴되었지만 오늘날과 같은 서울의 공간적 확장의 방향과 가능성, 그리고 강북과 강남 지역이라는 공간적 분화의 틀을 예정하는 씨를 뿌린 것과 다름이 없다.

7. 맺음말

이 글에서는 조선시대 서울의 교통망과 교통 수단의 변천과정을 살펴보았다.

조선시대 서울의 교통망은 개국초에 계획되어 건설된 것으로서, 대체로 직교하는 규칙적 형태를 이룬다. 이러한 형태는 기능적으로는 상징성을 강화시키고, 화재 등 재해 방지와, 토지구획과 같은 도시행정적 편의를 도모한 것으로, 도성도로와 외방도로로 구성되었다. 도성도로는 대로, 중로, 소로의 세 종류로 구분되었고, 노퍽은 수레의 사용을 고려하여 軌 단위로 규정된 계획된 도로로서 서울의 하부 행정구역을 구분하였다.

외방도로는 도성도로와 연결되어 방사상의 망을 이루는 9개의 간선도로로 구분되어 있었다. 이것은 역원제도 아래에서 관리된 驛道로서 부분적으로는 파발로, 봉수로, 사행로, 능원묘어로, 온천행궁어로의 구실을 하였다. 외방도로의 등급은 배치된 驛馬數와 驛戶數에 의해서 대로, 중로, 소로로 구분되며,

이들은 다시 각각 세단계의 도로로 구성되었으며, 이러한 구분은 한 노선의 전구간에 적용되는 것은 아니다. 도로의 관리는 행정 당국에 의해서 직접 관리됨으로써 도로의 질은 좋지 않았다. 그러나 서울 주변지역에 해당하는 외방도로는 비교적 잘 정비되어 현재 서울의 교외지역과 통하는 주요 간선도로로 대부분 변화되었다.

조선시대의 도로 교통수단을 보면, 사람의 이동이나 화물의 운반을 위한 수단의 발달이 미약하여 일반 백성의 교통이 매우 컸다. 사람은 이동을 거의 보행에 의존하였고, 부분적으로 보행의 보조수단으로 개인 교통수단이 이용되었다. 개인 교통수단으로는 騎馬, 乘用轎子, 초헌 등이 있었는데, 이들은 신분과 용도에 따라 엄격히 제한되었고, 사용 비용이 커서 널리 이용되지는 못했다. 화물 운반은 일반적으로 사람의 어깨와 牛馬 등에 의존하였으나, 역과 관사와 같은 곳에서는 강주나 그 밖에 여러가지 수레가 비치되어 官物 수송에 제한적으로 사용되었다. 교통수단의 제조, 공급, 관리는 행정당국에 의해서 조정되었다.

이와같이 교통수단의 발달이 미약하고 사용이 제한됨으로써 도로의 질을 유지하는 데 교통수단이 별다른 기여를 하지 못했다.

조선 후기부터 도로에 대한 새로운 인식이 성립되고, 개화기 이후 대중 교통수단의 도입과 건설 기술의 발달로 도로의 질과 시설이 개선되어었으나, 교통망 자체는 수정되지 않고 개화기 이전의 상태가 그대로 유지되었다. 포장도로의 시공에 따른 도로의 질적 개선이 일어났으며, 궤도, 철도, 버스노선 등이 기존 도로에 첨가됨으로써 도로 시설이 확충되었다. 도로망은 도성 내에서는 격자형으로 되어 있어 연결성이 높았고, 외곽에서는 방사상을 이룸으로써 서울의 도시지역 확장에 기여했다. 府營버스 노선은 궤도망의 보조적인 역할을 함으로써 서울의 육상 교통로의 연결성과 접근성이 크게 향상되었다.

개화기 이후 서울을 중심으로 교통 혁신이 일어나 교통 수단의 종류가 다양해졌고 효율성도 증대되었다. 이때에 개인 교통수단, 대중 교통수단, 화물 운송수단 등의 모든 분야에서 혁신이 일어났다. 개인 교통수단으로는 人力車, 自轉車, 馬車, 自動車 등이 보급되었고, 대중 교통수단으로는 客馬車, 電車, 汽車, 軌道車, 버스 등이 도입되었으며, 화물 운송수단으로는 荷馬車, 荷牛車, 화물 자동차, 기차 등이 이용되었다. 이와 같은 근대적 교통수단의 도입으로 서울 도로망의 기능면에서 효율이 높아졌고, 도시적 성장의 요인이

되었다.

조선시대 서울의 수운 교통로는 한강으로 이것은 해안 지방과 서울, 그리고 내륙지방과 서울을 접합시키는 중요한 역할을 하였다. 한강의 수로는 渡津制度 아래서 관리되었는데 이는 도성 출입의 관문으로, 국가의 재정 보급로로서, 서울 주민의 생활필수품 보급로로서 중요한 구실을 하였다. 한강 수로의 양안에 있는 교통의 요지에는 진도가 설치되어 행정, 경제, 군사적 기능을 담당하였다. 이들은 현재 대부분 교량으로 연결되어 과거와 마찬가지로 교통의 요지로서 중요성이 크다.

조선시대의 수상 교통수단은 인력과 풍력에 의존하여 움직이는 선박으로 이것은 사람의 이동과 화물 수송에 중요한 역할을 하였다. 당시에 한강을 왕래하였던 선박은 津渡船과 漕運船, 그밖에 화물 운반선이 있었는데, 이들은 소속에 따라 官船과 私船으로 구분되고, 구조에 따라 海船과 江船으로 구분되었다. 津渡船은 津渡의 크기에 의해서 배속되는 隻數가 결정되는데, 이것은 官船으로 渡津制에 의해서 관리되었다. 선박의 제조, 공급, 관리는 행정당국에 의해서 조절되는 것이 원칙이나, 私船은 민간인에 의해서 공급되고 소유되었다.

개화기 이후 외국인에 의해서 건조된 기선이 외국인과 조선의 민간인에 의해서 도입되어 한강에서 운항되었다. 그러나 개화기에 일어난 육상교통의 혁신과 건설기술의 혁신에 의한 인도교, 철교 등의 교량 건설로 기선은 더 이상 확산되지 않았고, 한강은 교통의 근대화로 육상 교통로의 연속성이 유지됨으로써 더 이상 水運路로서의 구실을 할 수 없게 되었다.

이상에서 살펴 본 내용은 600년 서울의 역사로 볼 때 너무나 개략적인 것에 불과한 것으로 서울의 교통 발달 과정에 대한 보다 상세한 연구가 필요하다고 본다. 지금까지 서울이 급격한 공간적 성장과 사회경제적 발전을 겪는 과정에서 전통적인 공간의 보전과 보다 효율적이고 기능적인 공간으로의 개선이라는 대립되는 과제에 대해 신중히 대처하지 못했으므로 역사적 경관이 광범위하게 파괴되었다. 그러나 서울의 도시 경관에는 주요 구성요소로서 조선시대의 교통망이 그대로 존속하고 있어 600년전에 이루어졌던 도시계획이 아직도 서울 시민의 통행과 생활을 조절하고 있다. 따라서 서울의 교통 발달의 역사를 보다 구체적으로 살펴보는 일은 위에서 말한 쟁점을 합리적으로 조절하여 거대도시 서울의 미래를 밝게 창조하는 데에 필요한 일이라고 본다.