







한중관계사상의 교통로와 거점

윤재운 외 지음

• 발간사

한국과 중국의 관계사를 다룬다는 것은 원천적으로 객관성의 유지가 쉽지 않은 분야입니다. 연구자가 자신이 속한 민족과 국가의 입장에서 상대 국가와 민족의 관계를 다룬다는 점에서 그러합니다.

그런데 한중관계사는 양국이 맞닿아 있다는 지리적 조건 속에서 전개되어 왔습니다. 한국과 중국의 관계사는 양국을 연결하는 육로와 해로를 통해 이루어졌기에, 이들 경로에 대한 이해는 왕래한 인간·물자·문화 등의 문화 전반을 포괄하고 있습니다. 나아가 이 경로에 대한 이해를 통해 양국의 중심부가 아닌 주변부 혹은 변경지역에 대한 이해도 얻을 수 있습니다.

기존의 한중관계사 연구는 한국과 중국을 완성된 하나의 민족·국가로 파악하는 전제 위에서 양자 사이의 교류와 영향에 주목하였습니다. 하지만 양자의 교섭이 오가던 교통로와 거점에 주의하여 보면, 둘의 교류는 점의 형태로 이곳저곳에 산재하였고 이들 거점을 잇는 교통로로 연결되는 양상이었음을 살필 수 있게 됩니다. 또한 각 시대 교통로의 경영과 관련된 연구를 통해 해당 지역을 장악한 주체들의 의도와 교류 내용, 나아가 양자 간의 관계까지도 접근할 수 있다고 생각합니다. 또 양국 외에 동북아시아 다른 민족·국가들도 이들 경로를 오갔다는 점에서 동북아 여러 세력의 교섭로이자 세력 간의 결절점이기도 하며 이들 거점과 교통로가 더 의미있는 이유이기도 합니다.

이러한 기획에 따라 고대로부터 근대까지 한중관계사상의 교통로와 거점을

다른 결과물이 이 책자입니다. 각 시대별로 ‘柳城-無慮’·‘蘇子河流域路’·‘襄平’·‘黃海 海上路’·‘登州’·‘瀋陽’·‘安東’의 7개 거점 혹은 교통로를 선정하고 그것이 중요하게 된 해당 시대의 교섭 양상과 연결시켜 살폈습니다.

이 연구는 새로운 시도라는 점에서 적지 않은 고충이 있었을 것이라 생각합니다. 기획 의도에 흔쾌히 동의해주고 작업을 수행해주신 참여 연구진께 고마움을 전합니다. 아울러 연구의 방향을 마련하는데 도움을 주신 여러분과 이 책이 나오기까지 수고해준 재단 관계자 여러분께도 감사를 드립니다.

2011년 6월 25일

동북아역사재단 이사장

정재정



동북아역사재단
NORTHEAST ASIAN HISTORY FOUNDATION

책머리에 - 한·중 교통로 연구의 중요성	9
• 요동 공손씨왕국의 교통로 문제 권오중	
I. 문제의 제기	21
II. 전·후한 시기의 류성-무려 교통로	25
III. 요동왕국 시기의 류성-무려 교통로	36
IV. 요동왕국 이후의 류성-무려 교통로	50
• 소자하 유역의 중국군현과 교통로 윤용구	
I. 머리말	63
II. 소자하 유역 중국군현의 설치	67
1_ 현도군의 설치와 고구려	67
2_ 현도군의 책구무와 고구려	78
III. 소자하 유역의 군현성과 교통로	87
1_ 군현성의 설치	87
2_ 창해군과 현도군의 교통로	93
IV. 맺음말	103
• 위진남북조 시대의 양평(襄平) 김종완	
-요동 교통로	
I. 머리말	111
II. 양평 연혁	114
III. 양평 중심의 요동 교통로	121
1_ 양평-낙랑(평양도)	122
2_ 양평-환도도	126
3_ 양평-답저도	142

4_요하로·천산로	150
5_해상 교통로	157
IV. 맺음말	163

• 8~12세기 한·중 해상 교통로의 변천과 의미 **윤재운**

I. 머리말	173
II. 환황해 지역의 역사·지리 환경	175
1_요녕성·길림성 일대	176
2_한반도 서남해안	179
III. 네트워크의 관계망 : 항로를 중심으로	181
1_발해의 대당항로와 요동	181
2_신라하대(후삼국 시기 포함)의 대중국항로	183
3_고려 전기의 대중 교통로	187
IV. 네트워크의 전개양상	191
1_네트워크의 성립기(618~754)	191
2_발해의 무역 융성기(755~827)	193
3_신라의 무역 융성기(828~851)	194
4_9세기 후반 교역질서의 혼란·경쟁기(852~935)	196
5_송상(宋商)에 의한 해상무역 주도권 장악기(936~1234)	199
V. 맺음말	202

• 9세기 등주항로와 신라 **이영철**

당의 교통	
I. 머리말	209
II. 당대 등주의 현과 항구	212
III. 당 초기 해상노선과 등주	220

IV. 9세기 이후 한·중 해상노선과 등주	231
V. 맺음말	239

● **청대의 심양과 광역 교통로** 박장배

I. 문제 제기	247
II. 청대 심양의 발전	249
1_ 심양의 연혁과 현재	249
2_ 청대 심양의 발전	259
III. 심양의 장거리 교통로와 조·중 교통로	266
1_ 청대 심양의 교통로	266
2_ 심양과 조·중 교통로	269
IV. 맺음말	274

● **근대 한중관계사상의 교통로와 거점** 손승희

만철(滿鐵)과 안둥을 중심으로

I. 만주와 철로 그리고 거점	281
II. 안둥 지역의 역사 연혁	285
III. 만주 : 봉금에서 개방으로	288
IV. 안봉선의 개통	293
V. 안둥 교통망의 확충	298
VI. 안둥의 경제적 변화와 이주민사회의 형성	304
VII. 안둥의 부침과 전망	317

찾아보기	321
------	-----

1

한·중 양국은 지리적으로 맞닿아 있을 뿐만 아니라 역사적으로도 정치·경제·사회·외교·문화 등 모든 분야에 걸쳐 다른 어떤 국가보다도 긴밀한 관계를 맺어왔다. 물론 이와 같은 관계의 긴밀성은 통시적으로 확인되는 바이지만 특히 근대 이후 세계의 양적·질적 변화에 따라 더욱 강화되었다. 근대 이후 사람·물건·정보의 교류가 확대되면서 한·중 간의 접촉면 역시 확대되었고 그로 인해 한중관계사 역시 이전과 다른 새로운 국면을 맞이하게 되었다.

한편, 최근 학계 일각에서는 ‘동아시아적 시각’의 발흥을 배경으로 일국사와 세계사의 매개항으로서 동아시아 지역사를 설정함으로써 유럽중심주의의 세계사와 자국중심주의의 일국사가 지닌 폐단을 극복하려 노력하고 있다. 또한 정부는 2012년부터 고등학교에서 『동아시아』 역사교과서를 채택하겠다고 하면서 “동아시아 국가들 간에 조성되고 있는 역사 갈등을 해소하고 미래지향적 역사교육을 통해 동아시아 평화와 번영의 기반 마련을 위한 역사인식을 함양하기 위해서”라고 그 취지를 설명하였다.

이러한 학계 내외의 동향은 비록 한중관계사만을 고려하여 전개된 것은 아니지만 동아시아 지역사의 중심축이라 할 수 있는 한중관계사가 새롭게 주목 받는 대상으로 떠오르는 계기로 작용하였다. 더욱이 2002년부터 본격적으로 ‘동북공정(東北工程)’이 시작됨에 따라 한·중 사이의 중요한 접촉면인 만주(滿洲)

의 중요성이 가중되었고, 그로 인해 각종 연구(프로젝트)가 진행되었으며 연구 기관·정부기구 등이 속속 건립되었다. 결국 한동안 학계의 ‘변방’에 위치하였던 한중관계사가 이제 학계의 주류 중 하나로 ‘귀환’하기에 이르렀다고 할 수 있다.

한중관계사는 어떠한 학문적 주제보다 접근하기 어려운 것이 사실이다. 한국과 중국의 역사 모두를 종합적으로 이해해야 하고, 연구자 대부분이 양국 가운데 어느 한 국가에 귀속되어 있어서 애국주의의 함정에서 비켜서기 힘들기 때문이다. 하지만 최근 새로운 시각을 통한 한중관계사 연구가 시도되었다. 예컨대 침략과 저항이라는 이분법적 대항구도를 전제로 한 일본의 침략과 한·중의 연대라는 전통적 시각에 파열음이 생기기 시작한 것이다. 또한 한·중 간의 첨예한 영토문제를 국경이 아닌 ‘변경(frontier)’의 대상으로 새롭게 보는 시각도 제기되었으며, 단순한 일국사 확대로서의 한중관계사를 뛰어넘어 문명의 비교·교류·환류가 강조되기도 하였다. ‘주변의 시각’이 주목받으면서 주류적 역사 해석이 도전받기 시작한 것도 최근 폐쇄적 민족주의 사학에 대한 비판 속에서 나타난 현상이라 할 수 있다. 이 연구가 표방하는 ‘한·중의 교통로와 거점’이라는 주제도 이러한 새로운 노력의 연장선상에서 이해될 만하다.

현재 모든 나라의 국경이 그렇듯이 한·중 사이의 국경에도 한 치의 빈 땅이 없다. ‘한국령’ 아니면 ‘중국령’으로, 한국이라는 ‘면(面)’과 중국이라는 면에 의해 빼곡히 채워져 있다. 이 점에서 현대의 역사는 공간상으로 면의 역사라고 부를 수 있다. 그렇지만 전통시대의 모습은 이와는 다르다. 면의 역사라고 부르기에는 비어 있는 자리가 많으며 공간을 관리하는 주체 역시 시대에 따른 부침(浮沈)과 변화가 있었다. 면의 형태가 아니라 이곳저곳에 점의 형태로 산재된 거점지역이 있고 이들 거점을 잇는 교통로에 의해 연결되는 형상이었다.

현대의 역사를 ‘면의 역사’라고 하는 데에 반해 전통시대의 역사는 ‘점(點)과 선(線)의 역사’라고 부를 만하다.

교통로의 중요성에 대해 시대에 따른 차이를 논할 수는 없겠지만, ‘점과 선의 역사’로 특징지어지는 전통시대에서 교통로는 마치 생명선과 같은 구실을 하였다고 할 수 있다. 전통시대의 한·중 관계 역시 교통로에 의해 좌우되었는데, 교통로를 장악한 주체가 어떠한 민족·국가인가에 따라 외교적 성향이나 양국관계의 모습이 달라졌다. 따라서 교통로에 관한 검토는 한중관계사의 사례적 검토가 될 뿐 아니라 관계사의 새로운 대안으로도 손색이 없다고 생각한다. 특히 현재 전개되고 있는 중국학계의 ‘동북공정’이나 그 대응으로 나타난 한중관계사의 연구 경향을 보면 쌍방 모두 민족주의나 애국주의적 관점으로 인해 연구의 객관성이 저하되어 있음을 볼 수 있다.

국가 간의 관계사란 원천적으로 객관성 유지가 용이하지 않은 분야라고 할 수 있다. 그것은 연구자가 자신이 속한 민족과 국가를 기본 축으로 하여 상대 국가와 민족의 관계를 다루어야 하는 까닭이다. 반면 교통로에 관한 연구는 교통로가 지닌 인문지리적 조건이나 기후환경 등의 요인으로 인해 국가와 민족이라는 명제로부터 한 걸음 벗어날 수 있도록 하는 효과를 나타낼 수 있다. 그러면서도 교통로는 이 통로를 이용해 왕래하였을 군인·사절·상인·물자·문화 등 문화 전반의 상황을 포괄하고 있어서 한중관계사 연구를 통해 추구하고자 하는 제반의 사실을 추적할 수 있다. 또한 교통로에 관한 연구는 관계사의 차원만이 아니라 지역사나 지방사로서의 효과를 얻을 수 있는 부가 가치를 보유하고 있다. 교통로상의 주요 거점에 관한 연구는 이러한 효과를 더욱 증진시킬 것으로 기대된다.

교통로는 크게 육로와 수로로 구분되고 육로는 도로와 철로로, 수로는 다시 교통수단에 따라 하운과 해운으로 구분할 수 있다. 이러한 구분은 교통로

의 시대적 변화 추이를 보여 주기도 한다. 근대 이후 하운의 쇠퇴와 연동된 철로와 해운의 발달은 교통로의 변화와 함께 지역 거점도시의 변화를 야기시켰다. 예컨대, 한·중 교차의 주요 지역인 만주의 경우 철로 개통 이전 주요 거점은 요하(遼河)를 중심으로 한 전장태(田莊台)·우장성(牛莊城)·신민(新民), 철령(鐵嶺)·정가택(鄭家宅) 등이었다. 하지만 철로 개설 이후 이상의 거점도시들은 쇠퇴하고 안동(安東)·안산(鞍山)·봉천(奉天)·개원(開原)·공주령(公州嶺)·사평(四平)·장춘(長春) 등 철로 연선도시(沿線都市)가 성장하기에 이르렀다. 특히 요하의 외항 영구(營口) 대신 만철(滿鐵)의 종단인 대련(大連)의 등장도 하운에서 철로와 결합된 해운으로 교통과 지역의 중심이 변모하였음을 보여 주는 단적인 예이다. 이러한 시대적 추이에 따른 교통로 변화와 그로 야기된 지역의 변화는 한 중관계사뿐만 아니라 지역사 자체에 대한 새로운 시각을 제시함으로써, 역사 연구의 영역을 더욱 확대할 것이다.

2

이 책에 수록된 각 글의 내용은 다음과 같다.

권오중은 서기 189년부터 238년까지 요동 지역에 있었던 공손씨정권에 영향을 미친 교통로에 관하여 검토하였다. 이 가운데 특히 주목한 곳은 중국 본토와 요동 지역 사이에서 연결고리 역할을 한 류성(柳城)-무려(無慮) 구간이다. 요동왕국의 1대 영주인 공손탁(公孫度)은 오환(烏桓)을 비롯하여 주변 종족을 성공적으로 관리하였다. 그 결과 오환은 요동의 변병(藩屏)으로 기능할 수 있었고, 이들로 인한 교통로 문제는 발생하지 않았다. 2대 영주인 공손강(公孫康) 시기에 이르면, 중원(中原)의 실권자가 된 조조가 오환이 자신의 적을 지원한다는 이유로 오환문제에 관여하였다. 207년 조조는 친히 군대를 이끌고 류성의 오환을 공격하였는데, 이후 류성-무려 구간은 조조의 영향권으로 바뀌었다. 3대

영주인 공손연(公孫淵)은 조위(曹魏)의 압박을 피하기 위해 남쪽 오(吳)와 통교하고자 하였으나 오히려 조위의 공격을 받았다. 238년 요동왕국은 위의 원정에 의해 붕괴되는데, 이 과정에서도 교통로의 상실은 불리하게 작용하였다. 이후 지역적으로나 교통로 면에서 류성-무려 구간이 지닌 중요성은 후대로 이어졌다고 한다.

윤용구는 소자하(蘇子河) 유역의 중국 군현과 교통로에 대해 살펴보았다. 소자하 유역은 한대 중국 세력과 예맥계 주민집단이 교섭하던 교통의 요지이자, 교역의 장(場)이었다. 현도군은 호구수에 비하여 극히 적은 수의 현이 설치되었고, 열악한 군세에 비하여 고구려에 소멸될 때까지 4세기여를 존속한 배경 등에 소자하 유역을 거점으로 형성된 지리적 환경과 교통로 개설이 주요하게 작용하였다. 아울러 거점을 연결하는 교통로 개설과 장악을 통해 중국 고대 주변민족과의 교섭방식에 대한 유형을 분별하고 그 의미를 이해하는 데 기여한다고 하였다.

김종완은 위진남북조(魏晉南北朝) 시대의 교통로에서 양평(襄平)의 역할과 의의를 규명하였다. 양평은 지금의 요녕성(遼寧省) 요양(遼陽)으로, 전국시대 연(燕)에 의해 설치된 요동군(遼東郡)의 치소(治所)가 된 이래로 심양(瀋陽)이 후금(後金)의 수도가 될 때까지 줄곧 요동 지역의 중심지였다. 이 일대는 동아사상 요동 진출을 피하던 중원의 정치세력과 중원 진출을 피하던 요동의 정치세력이 맞부딪치는 각축장이기도 하였다. 이처럼 양평은 일찍부터 요동 지역의 중심이었기 때문에 이곳을 중심으로 한 사통팔달의 교통로가 개설되어 있었다. 양평을 통한 교통로는 크게 다섯 가지인데, 양평에서 평양(平壤)으로 가는 길, 환도(丸都)로 가는 길, 여순(旅順)의 노철산(老鐵山)에 이르는 길, 요하를 건너 요서(遼西)로 가는 길, 해상로가 있다고 한다.

윤재운은 8~12세기 해상 교통로에 대해 검토하였다. 8~12세기 해상 네트

워크의 노선은 크게 남북국시대와 고려 전기로 나누어 볼 수 있다. 남북국시대에는 주로 황해중부 횡단항로가 이용되었고, 고려시대에는 황해중부 횡단항로와 황해남부 사단항로 모두 이용되었으나, 북송 때부터는 주로 황해남부 사단항로를 이용하였던 것으로 추정하였다. 8~12세기 한·중 간의 해상 교통로는 크게 황해중부 횡단항로에서 황해남부 사단항로로 변화였다. 이러한 변화는 황해를 둘러싼 정치·경제·군사 등 여러 부문의 환경에 따른 것이었으며, 역으로 항로의 변화는 환황해 주변의 여러 국가나 지역에 영향을 주었는데 그 의의가 있다고 할 수 있다고 하였다.

이영철은 9세기 항로상에서의 등주(登州)의 역할에 대해 살펴보았다. 한·중 해상교통(海上交通)에서 등주의 거점 역할이 절정에 이른 것은 당(唐) 초기였다. 당 초기 등주의 역할이 중요해진 이유는 요동 지역의 정치적 상황과 관련이 있다. 요동 지역에는 다양한 민족과 정권이 존재하였고, 이들은 당에 대해 지속적으로 대립하고 저항하였다. 때문에 요동 지역은 정치적으로 불안하여, 당과 연결된 육상 교통로가 있었지만 제 기능을 하지 못하는 경우가 많았다. 이 시기 당의 요동과 한국 지역에 대한 군사활동, 요동과 한국 정권의 조공사절의 왕래와 이에 수반한 무역활동이 대부분 등주를 통해 이루어졌다. 이는 등주가 지리적으로 가까웠기 때문이며, 당의 경제중심인 화북(華北)지역과 연결이 용이하였기 때문이다. 이 시기 등주 지역 해상활동의 중심은 등주의 서부 지역에 해당하는 봉래현(蓬萊縣)이었다. 양 지역을 연결하였던 해상노선은 묘도군도와 요동반도(遼東半島) 동부해안, 한반도 서해연안을 따라 연결된 등주해협 입고려발해도(登州海行入高麗渤海道)였다. 이 노선은 선박제조와 항해술이 발달하지 않았던 시기의 전통적인 항해기술로도 항해할 수 있었기 때문에, 우회하여 노선이 길고 시일이 많이 걸리긴 했지만 비교적 안전한 항로였다.

한·중 해상교통은 당 개원연간(開元年間) 발생한 안사(安史)의 난(亂)을 전후하

여 변화가 나타났다. 안사의 난은 당의 중앙집권적 지배체제를 약화시켰고, 중국의 경제중심이었던 화북지역을 황폐화시켰으며, 정치적으로 장기적인 불안을 조성하였다. 이로 인해 중국의 경제중심은 강남지역으로 옮겨갔다. 경제 중심의 이전과 함께 경제활동의 양상도 바뀌었다. 당 전기의 화북경제는 농업 생산을 기반으로 발전하였던 반면, 강남(江南)경제는 외부로부터 들어온 외국 상인들과 결합된 상업과 무역을 중심으로 발전하였다. 이로 인해 한·중 해상 교통도 점차 민간에 의해 주도되는 상업활동을 중심으로 이루어졌다. 이를 가능하게 한 것은 대형선박을 제조할 수 있는 선박제조술의 발전이었다.

이러한 변화에 따라 등주 지역 해상활동의 중심은 산둥(山東)반도 동부지역에 있는 문등현(文登縣) 지역으로 이전하였다. 문등현 지역은 경제가 발전한 강남지역과 한국의 연결이 용이하였기 때문이다. 그러나 당 후기 경제중심이 강남지역으로 옮겨가면서 한·중 해상교통에서 등주의 지위는 약화되었다. 화북 중심의 경제하에서 등주는 모든 지역으로 진출할 수 있는 출해구(出海口) 역할을 할 수 있었지만, 중심이 강남으로 옮겨지자 등주는 강남에서 올라온 선박이 요동(遼東)과 한국으로 나가는 중간 기착지 역할만 할 수 있을 뿐이었다. 또한 강남지역과 한국·일본이 직접 연결된 노선이 이용되었던 것도 등주의 지위를 떨어뜨렸다.

당 후기의 한국과 중국은 2개의 직항노선(直航路線)으로 연결되어 있었다. 하나는 문등현 지역의 항구와 한국 서해연안을 연결한 등주노선이고, 다른 하나는 강남지역과 한국의 서남해안을 연결한 남부(南部)노선이다. 상업이 활성화되면서 등주노선은 남부노선에 주도적인 지위를 내주었지만, 등주는 여전히 한·중 해상교통에 중요한 역할을 담당하였다. 등주가 이러한 지위를 지속적으로 유지할 수 있었던 것은 산둥반도를 따라 남부지역까지 광범위하게 연결된 신라인사회(新羅人社會)의 해상활동 때문이었다. 신라인들은 당 후기 상업경

제가 발전하던 시기에 적극적으로 참여하여 동북아시아 해상활동의 주도적인 역할을 담당하였다. 등주는 이러한 신라인들의 해상활동의 거점이었다. 당시 적산(赤山)에 건립된 법화원(法花院)은 신라인의 중심역할을 담당하였다.

박장배는 청대(清代) 심양(瀋陽)의 발전과 교통로에 대해 검토하였다. 18세기 이후 심양은 한족 이주민의 증가에 따라 만주의 주민구성 자체가 크게 변하고 있었다. 그리고 러시아 세력의 남하는 19세기 후반에 이르러 청제국의 동북부 경계선에 큰 변화를 야기하기도 하였다. 심양은 한국과 중국을 잇는 교통로상에 있었을 뿐만 아니라 만주 지역에서 한족 이주민이 모이는 저수지 역할까지 겸하고 있었다. 18세기 심양의 지도를 보면 요동의 여타 도시보다는 발전된 면모를 보인다고 할 수 있으나, 중원과 강남의 도시와 비교해서는 단출한 느낌을 준다. 조선의 연행사절단이 목격한 18세기 요동의 도시는 조선보다 상당히 변화한 느낌을 주었다. 이것은 조선과 중국의 경제발전 단계의 차이를 보여주는 것일 수도 있다. 17세기 동아시아 국제질서가 요동치던 시기에 국가적 피해를 당한 면도 있겠으나, 그런 피해를 충분히 회복하지 못한 이유로 관심의 대상이다. 요동 지역이 조선사절단이 보기에 변화하다고 느꼈다면, 그것은 입관 시기에 많은 인구가 베이징이나 중원으로 이주한 것을 보충하고 남은 인구이동이 있었기 때문이기도 하다. 교통로와 함께 인구이동에 관한 기존의 연구를 참조하여 도시발전과 교통로의 문제를 심도 있게 검토할 필요가 있다고 지적하였다.

손승희는 안동(安東)의 개략적 역사연혁을 염두에 두면서 먼저 근대 안동의 성립과정을 이민과 개항에 초점을 맞춰 검토하고 안동을 둘러싼 각 정치세력 간 갈등양상을 러일전쟁과 안봉선(安奉線)의 개통과정을 통해 살펴보았다. 아울러 개항과 안봉선 개통의 경제·사회적 효과 및 안동 교통망의 확충과정을 철로, 해로, 수로의 각 방면에서 서술하였고 교통로의 확충에 따라 급격하게 형

성된 이민사회의 양적 발전상과 그 안에서 보여 준 이주민 생활의 실상에 대해 이해하였다. 그리하여 안동과 봉천을 잇는 만철(안봉선)과 안동은 러시아·중국·일본에게는 만주와 조선을 장악하기 위한 갈등의 전선이고 정치·군사·경제적 거점이지만, 근대 이주도시의 형성과 발전을 가져와 동아시아 각 민족에게 이주와 기행의 통로이며 학습과 경쟁적 삶의 영위공간을 제공하였다. 뿐만 아니라 안동과 안동을 거점으로 하는 교통로는 그 지정학적 위상으로 인하여 향후 한·중 관계의 전개에도 여전히 중요한 역할을 담당할 것이라고 하였다.

3

기존 한중관계사 연구의 경우 한국과 중국을 완성된 하나의 민족·국가로 파악한다는 전제에서 중간 교통로·거점을 매개로 한 양자 사이의 교류와 영향에 주목하였다. 하지만 특히 전통시대의 교통로·거점은 단순한 양자의 매개수단만은 아니었고 또 그 주변 역시 명확하게 양자 가운데 어느 한편으로 통일되지도 않았다. 또한 문화적으로도 이들 교통로·거점을 중심으로 한 주변지역에서는 문화적 혼합과 그에 따른 새로운 문화의 생성이 가능하였다. 더욱이 제3세력에 의한 이들 주변지역의 장악은 중심의 동요와 혼란을 야기하였고 심지어 중심의 몰락에 따라 새로운 중심이 형성되기도 하였다. 이러한 중심은 단순한 정치적 중심일 수도 있지만 새로운 경제·문화적 중심으로도 작용할 수 있다. 따라서 기존 정치중심의 상호영향과 강화 혹은 몰락이 아니라 그 주변의 주체적 발전과 자기 역할의 강화에 초점을 맞추어야 한다.

한편, 전통시대 주변의 형성과 발전은 근대 민족국가의 형성과 강화에 따른 국경과 경계 설정에 의해 더 이상 유지될 수 없었다. 주변부는 중심으로의 구심력에 의해 분열되어 사라졌고 대신에 갈등과 분쟁의 침병으로 교통로와 거점은 새롭게 등장하였다. 즉 그들은 한·중 양국은 물론 동아시아 각 민족·

국가 사이에 존재하는 생명선이며 결절점이기 때문에 쉽게 전쟁과 갈등·각축의 장이 되었다. 하지만 최근 민족국가론에 입각한 일국사의 시각을 뛰어넘어 주권국가에 의해 규정되거나 전유되지 않는 인민의 생활과 존재방식이나 문명의 비교·교류를 강조하는 방향으로 근대 한중관계사를 연구하자는 주장이 확산되고 있다. 이러한 시각을 원용할 경우 교통로와 거점 역시 주변인의 생활공간으로서 평화적 공존과 공존을 지향하는 새로운 ‘변경’으로 등장할 소지가 있다.

이와 관련하여 탈민족주의적 시각 속에서 변경 내의 다양한 정치주체를 재인식하고 해당 시기의 교통로와 거점을 새롭게 이해해야 한다. 또한 같은 맥락에서 한·중 사이의 교통로와 거점이라는 좁은 시각을 확대하여 동아시아 전체, 더 나아가 세계자본주의 체제와의 연결 네트워크 등까지 이해하려는 노력도 필요할 것이다.

2011년 6월

필자를 대표하여 윤재운



요동 공손씨왕국의 교통로 문제

영남대학교 권오중

I. 문제의 제기

II. 전·후한 시기의 류성-무려 교통로

III. 요동왕국 시기의 류성-무려 교통로

IV. 요동왕국 이후의 류성-무려 교통로



권오중

동북아시아사(중국고대사) 전공, 영남대학교 사학과 교수.

대표논저로는 「後漢安帝期(106~125)의 遼東屬國」(2011, 『中國古中世史研究』 25), 「樂浪 王調政權 成立의 國際的 環境」(2007, 『歷史學報』 196), 「遼東 公孫氏政權의 興亡과 ‘夷人’ 問題」(2007, 『동북아역사논총』 15) 등이 있다.

요동 공손씨왕국의 교통로 문제

영남대학교 권오중

I. 문제의 제기

한대(漢代)의 요동군과 요서군을 나눈 주요 경계는 의무려산(醫巫閼山)과 대릉하(大凌河)라고 할 수 있다. 의무려산과 대릉하 하류를 연결하는 선(線)을 분기선으로 삼아 그 동쪽에 요동군 그리고 그 서편에 요서군이 있었다. 요동군의 서쪽 끝에는 무려현(無慮縣)이 있었으며, 이와 마주하여 요서의 동쪽 끝에는 창려현(昌黎縣)이 있었다. 교통로를 기준 삼아 무려현과 요동군의 수도인 양평(襄平)의 거리를 지도상에서 어렵자면 약 170km이다.

후한 말에서 삼국시대 초기까지 요동지역에서 반(半)독립적 세력을 구가하던 '공손씨왕국(公孫氏王國)'은 237년과 238년 조위(曹魏)의 잇단 공격에 의해 멸망하였다. 237년 유주자사(幽州刺史) 관구검(田丘儉) 그리고 238년 태위(太尉) 사마의(司馬懿)가 이끈 위군(魏軍)의 요동공격은 기습적 행동이 아니라 공손씨왕국의 입장에서 충분히 예견할 수 있었던 군사행동이었다. 이 같은 위나라의 공격에 맞서 공손씨가 취한 행동은 요수(遼隧)를 방어선으로 삼는 형태였다. 후대의

기록에서 보통 ‘요대(遼臺)’라는 명칭으로 불리는 요수는 현재의 요하(遼河) 하류 유역이며, 요동의 수도인 양평과도 그리 멀리 떨어져 있는 지역은 아니다. 약 70km의 거리로 수도에서 비교적 가까운 지점이라 할 수 있다.

공손씨왕국이 방어선을 수도와 가까운 요수에 구축하였다는 사실은 몇 가지 점에서 의문이 생긴다. 우선, 요동왕국의 판도 문제이다. 요동정권의 초대 영주인 공손탁(公孫度)은 요동태수로 발령받은 것을 기회로 왕국을 구축한 만큼 왕국의 판도는 종래 요동군의 영역에 기초하였을 것이다. 요동의 서쪽 경계는 전술한 대로 의무려산과 대릉하 하류를 잇는 남북의 선이었으므로, 요동의 방위는 전방에 해당하는 무려현 지역부터 이루어지는 것이 상례였을 것이다. 이렇게 하였을 경우, 비록 최전선인 무려현 지역에서의 방어가 붕괴되었다고 하더라도 제2, 제3의 대응이 가능하였을 것이다. 그러나 요동의 공손연(公孫淵)은 위군의 공격에 대비하여 요동의 후방이자 수도에 가까운 요수를 방어선으로 삼았다. 공손연이 방어의 진지로 요수를 선택한 이유는 무엇일까. 이러한 결정은 당시 요동왕국의 영역과 상관되는 문제가 아니었을까.

다음은 교통로 문제이다. 일반적으로 군(郡)의 현(縣)은 인구의 집합거주지이자 교통로상의 주요 거점이라고 할 수 있다. 교통로란 다름 아닌 현을 주요한 거점으로 삼아 현과 현을 잇는 노선(路線)이다. 중국 본토에서 요동을 향하는 교통로로 요동의 관문에 해당하는 교통로는 요서군의 류성(柳城)과 요동군의 무려(無慮)를 연결하는 노선이다. 특히 대릉하 증류에 연한 류성은 ‘사통팔달’의 교통 요지이다. 전한 시대 요서군 서부도위의 치소(治所)였던 류성은 『후한서』 「군국지(郡國志)」에 의하면 요서군 속현(屬縣)에서 제외되어 군현의 범위 밖으로 방기(放棄)되었음을 알 수 있다. 후한 조정이 요서군의 영역에서 류성을 제외시킨 이유도 그렇지만 공손씨의 요동왕국이 요동에 이르는 주요 교통로이자 관문에 해당하는 ‘류성-무려’ 노선을 활용하지 못한 연유도 의문이다.

류성이 한제국(漢帝國)의 영역에서 제외된 지역이었던 만큼 동북의 실력자로 반세기 정도를 구가한 공손씨로서는 이 지역에 대한 지배나 영향력 행사도 가능하지 않았을까.

이상과 같은 의문들에 근거하여 요동 지역에 공손씨왕국이 수립된 시기의 교통로 문제를 검토하고자 한다. 요동 지역과 중국 본토를 연결하는 교통로로는 요동반도 남부 지점을 주요 거점으로 삼는 해상 교통로도 있지만 여기에서는 관심의 방향을 육로 교통로인 류성-무려 노선에 한정하고자 한다. 그 이유는 류성-무려 교통로가 요동과 중국 본토를 연결하는 중심노선이기도 하지만, 다른 한편으로는 류성-무려 노선 인근 지역의 주민 분포나 종족 문제를 살피기 위함이다. 교통로상의 주민과 종족 문제는 교통로 문제의 핵심사항이라고 할 만하다. 이들 요소는 교통로의 상황을 크게 변화시키는 물론 교통로를 동선으로 삼는 ‘양편의 축(중국과 요동)’에 대해서도 적지 않은 영향을 미쳤던 때문이다. 특히 류성-무려 교통로를 생명선으로 삼아야 하는 요동 지역의 경우 그 영향은 가히 절대적이라고 할 수 있다.

류성-무려 교통노선이 지닌 중요성을 유독 공손씨의 요동왕국 시기로만 한정하여 특별히 강조할 수는 없다. 이 노선은 요동왕국 이전 시기나 이후 시기를 망라하여 교통로로서 중요한 기능을 수행하였음에 분명하다. 그러나 문헌의 기록은 공손씨의 요동왕국 시기가 다른 시대에 비해 보다 구체적이다. 그 이유는 이 시기 요동은 단순히 군현체제라는 조직체계의 한 단위가 아니라 독립적 정권으로 변모한 상태였기 때문이다. 이에 따라 요동 지역을 연결하는 교통로의 상황은 그 어느 시기보다 주목받을 수 있었다. 따라서 고대 중국 동북지역의 교통로 문제를 검토함에 있어서 공손씨의 요동왕국 시기는 하나의 본보기라 할 만한 시기이다. 이러한 정황에 의거하여 공손씨정권 시기의 류성-무려 교통로 문제를 중심내용으로 삼아 고대 요동의 교통로 문제를

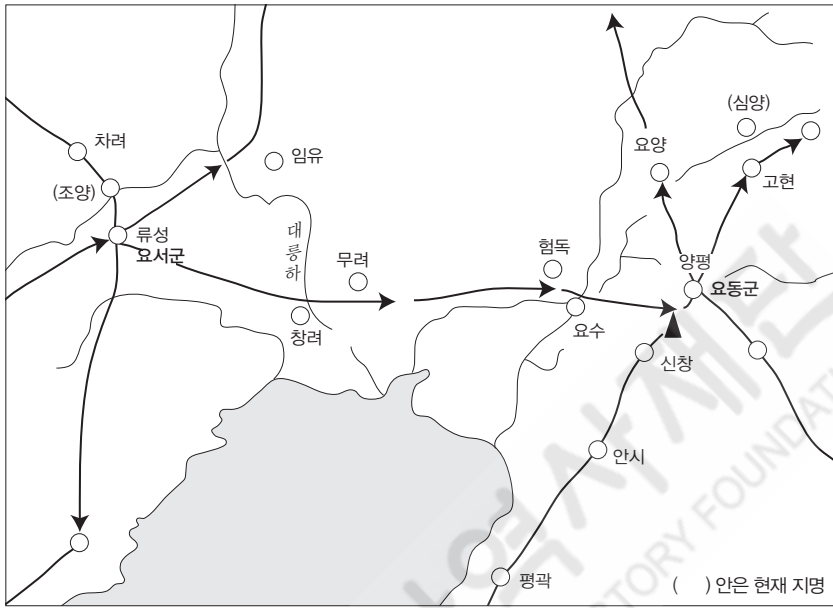


그림 1_ 류성-무려 교통로 주변도¹⁾

검토하겠다. 또한 이 시기의 교통로 상황은 그에 앞선 시기나 후대 시기의 상황과도 밀접한 관련이 있는 만큼 이에 관해서도 개괄적으로나마 검토하도록 하겠다.

1) 그림 1은 王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 瀋陽出版社에 수록된 ‘漢代東北南部郡縣交通略圖’의 일부를 취한 것임.

II. 전·후한 시기의 류성-무려 교통로

한대의 류성과 무려를 연결하는 노선은 종점에 해당하는 교통로가 아니다. 요서군과 요동군을 잇는 연결고리이자 중원에서 요동 그리고 동이의 지역으로 나아가는 관문이다. 이 노선이 중요한 간선 교통로 구실을 하였으리라는 점에서는 한족(漢族)이나 비한족(非漢族)이나 구분이 있을 수 없다. 문헌에 교통로에 관한 기록이 없지만 전국시대 연(燕)과 동호(東胡)의 관계라든가, 한대 조선과 흉노의 접촉 역시 이 통로를 경유하였을 가능성이 크다고 본다. 중원과 요동을 연결하는 육로 교통로로서는 거의 유일한 노선이었다는 점에서, 이 교통로를 관장하였거나 이 지역 일대에 거주한 주체를 파악하는 일은 매우 중요하다. 중국의 요동에 대한 지배형태나 요동군을 비롯한 동북지역의 상황이 주체의 속성이나 향배에 적지 않은 영향을 받았을 것이기 때문이다.

『한서(漢書)』 「지리지(地理志)」에 의하면 류성-무려 구간은 군현의 편제에 의해 요서군과 요동군으로 나뉘어 있었다. 교통로상의 주요 거점인 류성-창려(昌黎)가 요서군 속현이었던 반면 무려는 요동군 소속이었다. 「지리지」의 본주(本注)에 의하면 류성은 요서군 서부도위(西部都尉)의 치소(治所)였고, 창려는 동부도위 그리고 무려는 요동군 서부도위의 치소였다. 그러니까 류성-무려의 교통로상에 요서군 서부도위와 동부도위 그리고 요동군 서부도위까지 모두 세 부도위가 개설되어 있었던 것이다. 부도위는 변경지역에 있는 군(郡)의 행정을 보조하기 위해 특별히 고안된 제도였던 만큼 부도위의 존재는 교통로의 관리와 무관하다고 보기 어렵다.

전한 시대 류성-무려 구간에 설치된 세 부도위는 이 교통로의 관리와 운영이 용이하지 않았음을 보여준다. 부도위란 변군(邊郡) 안에 거주하는 비한족 주

민을 특별히 관리하기 위해 설치한 지방행정기구로, 군의 일부를 분할하여 차등적으로 통치하던 형태이다.²⁾ 류성-무려 구간에 부도위가 세 곳이나 설치되었다는 점은 이 지역 일대의 주민분포가 비한족 주민인 ‘이민(夷民)’³⁾이 거주인구의 다수를 점하고 있었음을 의미한다. 말하자면 류성-무려 교통로 구간은 이민족의 본거지였던 셈이다. 한 조정이 이민을 특별히 관리하기 위해 부도위를 개설해야만 하였던 것처럼, 이민의 존재는 교통로의 관리와 운영에도 커다란 영향을 미쳤을 것임이 분명하다.

이 지역에 거주하였던 이민의 실태는 어떠하였을까. 각 부도위에 따른 주민의 종족적 실체를 정확히 판별하기란 쉽지 않다. 전한 시대 중국 동북 변경 지역에 자주 출몰하였던 흉노는 요서군과 요동군에까지 영향을 미쳤다. 『사기(史記)』 「흉노열전」에 의하면 문제(文帝) 때의 북방은 운중군(雲中郡)과 요동군의 피해가 극심하였다고 하며, 무제(武帝) 때에도 요서군의 태수가 흉노의 공격을 받아 피살될 정도로⁴⁾ 흉노로 인한 동북지역의 피해가 심하였다. 전한 시대 요서군과 요동군 지역에 흉노가 자주 출몰하기는 하였지만, 이들 흉노족을 관리하기 위해 류성-무려 구간에 세 부도위가 개설되었다고 보기는 어렵다. 세 부도위의 주민은 흉노가 아닌 다른 이민(夷人)으로서 이들은 흉노의 출현으로 인해 한족 주민이 입은 피해에 못지않은 피해를 겪었으리라고 생각된다. 오히려 이들 부도위의 주민 문제와 관련하여 주목할 것은 다음의 내용이 아닐까 한다.

2) 한대 변군에 소개한 부도위에 관해서는 謙田重雄(1962), 『秦漢政治制度の研究』, 日本學術振興會, 316~321쪽; 권오중(2004), 「漢代 邊郡의 部都尉」, 『東洋史學研究』 88에서 정리한 바 있다.

3) 이 책에서는 漢族이 아닌 異民族(夷人)으로서 중국 제국이 실시하는 군현제의 범위에 포함된 주민에 대해 ‘夷民’이라는 용어를 사용하도록 한다.

4) 『漢書』 6 「武帝紀」, 169쪽. 이 책에서 인용한 ‘正史’는 中華書局印行本에 의함.

武帝는 騶騎將軍 霍去病을 시켜 匈奴의 左地를 격파하였다. 인하여 烏桓을 上谷·瀟陽·右北平·遼西·遼東의 五郡 塞外로 이사시키고, 漢을 위해 흉노의 동정을 정찰케 하였다(『後漢書』 90 「烏桓傳」, 2981쪽).

위의 기록은 한 무제 시기에 흉노의 목돌선우(冒頓單于)에게 격파된 이후 흉노에 복종하고 있던 오환을 흉노로부터 분리시키기 위해 동북에 있는 다섯 군의 새외지역으로 이주시켰다는 내용이다. 오환이 흉노의 동정을 정찰하였다든가, 그 대인이 매년 1회 조건(朝見)한 점 그리고 한이 오환을 관리하기 위해 질이천석(秩二千石)의 호오환교위(護烏桓校尉)를 설치한 사실을 종합하면⁵⁾ 오환은 일찍부터 한인(漢人)과 친숙한 존재로 자리하였음을 알 수 있다. 따라서 위의 사료에 보이는 오환족의 이주는 일시적인 현상이 아니라 지속되었음을 짐작할 수 있다.

교통로상의 세 부도위와 오환도위부가 개설된 시기의 선후관계를 알기는 어려워도 앞의 오환 이주 기사를 통해 요서와 요동 지역에 오환이 거주하였다는 사실을 확인하는 것은 가능하다. 오환교위의 감호를 받던 오환은 소제(昭帝) 원봉(元鳳) 3년(기원전 78)에 이르러 흉노에 대한 보복을 단행하려다 오히려 흉노의 역습을 받았다. 이에 관해 『한서』 「소제기(昭帝紀)」에서는 ‘요동오환반(遼東烏桓反)’이라고 적고 있다.⁶⁾ ‘요동오환’의 표현에 대해 ‘요동에 거주하는 오환’의 의미로 보아 ‘요동의 주민으로서의 오환’이라는 이해가 가능하리라 생각된다. 이들 오환이 앞서 소개한 광거병의 전공(戰功)에 따른 이주민이었는지, 아니면 그 이전부터 요동 일대에 거주해왔는지를 단정하기는 어렵다. 또한 부도

5) 其大人歲一朝見 於是始置護烏桓校尉 秩二千石 擁節監領之 使不得與匈奴交通(『後漢書』 90 「烏桓傳」, 2981쪽).

6) 『漢書』 卷7 「昭帝紀」, 229쪽.

위란 기구가 새로이 이주시킨 이인(夷人)을 관리하는 기구라기보다 군현에 소속된 원주민인 이민을 관리하는 기구였음을 보면,⁷⁾ 오환이 세 부도위의 관리를 받았는지의 여부 또한 알기 어렵다. 다만 여기서는 전한 시대의 오환이 요동 일대에 거주하였다는 사실과 요동에 거주하는 비한족 주민으로서 부도위 체제의 관리를 받았을 가능성이 있었다는 사실 정도만 확인하고자 한다.

선제(宣帝, 기원전 74~49) 때의 오환은 ‘보새항부(保塞降附)’한 것으로 기록되고 있으나, 약 반세기 뒤인 왕망의 시기는 주변민족과의 관계가 악화된 시기로 오환과의 관계 역시 예외는 아니었다. 신(新)왕조는 흉노를 공격하기 위해 오환을 동원하려고 하였는데, 무리한 강제동원과 오환군의 처지들에 대한 탄압은 오히려 오환과 흉노가 연합하는 기회를 제공하였다. 오환과 흉노의 연합은 동북변경을 소요케 하여 특히 대군(代郡) 이동지역의 피해가 컸으며, 요서군과 요동군을 포함한 군현이 입은 피해는 백성이 유망(流亡)할 정도였다고 한다.⁸⁾ 북변의 흉노 오환으로 인한 피해는 후한의 광무제 말기까지 지속되었다. 『후한서』 「오환전」에 의하면 한 조정은 오환을 회유하기 위해 그들에게 폐백(幣帛)이나 진보(珍寶)를 사여하였다고 한다. 이어 오환이 일으키는 문제에 항구적으로 대처하기 위해 재차 상곡군(上谷郡) 영성(寧城)에 오환교위를 설치하였다.⁹⁾ 이후 오환교위는 오환만이 아니라 ‘오환의 동류(同類)’인 선비(鮮卑)에 관한 사항도 함께 다루면서 동북지역의 문제에 대처하였다.

「오환전」에 의하면 명제(明帝)·장제(章帝)·화제(和帝)의 시기는 오환이 평온하여 ‘보새무사(保塞無事)’한 것으로 전하고 있으나,¹⁰⁾ 교통로와 관련하여 주목할

7) 권오중(2004), 앞의 글, 11~15쪽.

8) 『後漢書』 90 「烏桓傳」, 2891~2982쪽.

9) 위의 책.

10) 위의 책, 2983쪽.

사항은 부도위의 폐지이다. 광무제는 건무(建武) 6년(기원후 30) 관원의 수를 감축하기 위해 지방에 개설된 모든 도위관(都尉官)을 폐지하였는데, 이로 인해 전국의 부도위가 전면적으로 폐지되었다. 부도위의 폐지로 인해 요서와 요동을 잇는 교통로의 주요 거점인 류성·부려(창려)·무려현을 관리하는 체계에도 변화가 있었음은 물론이다. 『후한서』 「군국지」에 의하면 부려와 무려 두 현은 비록 변형된 체계이나마 그 존재가 확인되는 데 반해 류성은 존재를 확인할 수 없다. 그 시점이나 이유를 정확히 알기 어렵지만 류성은 후한에 이르면 군현의 범위 밖으로 제외되었음이 분명하다.¹¹⁾

교통로상의 중요 거점인 류성이 군현의 범위에서 제외되었다는 사실은 중대한 사건이 아닐 수 없다. 류성이 군현에서 제외된 이후에도 교통거점으로서의 중요성을 상실치 않았음을 보면,¹²⁾ 류성이 제외된 것은 후한 정부의 자의적 결정이라기보다는 외적 상황으로 말미암은 불가피한 조치였을 것으로 판단된다. 외적 상황이라는 것은 이민족과의 관계였을 것이다. 이민족의 출현으로 말미암아 지역방어와 주민보호가 불가능해져 류성은 군의 범주에서 제외되었을 것이다. 그렇지만 류성 지역이 지닌 교통로로서의 가치가 다른 지역으로 대체되었거나 수정된 것 같지는 않다. 따라서 류성의 경우 이 지역을 활용하려면 이민족과의 관계가 더욱더 큰 비중을 차지하게 되었다. 중국이 류성을 포기하였다고는 하지만 다른 하나의 주요 거점인 무려까지 포기할 수는 없었

-
- 11) 류성 지역이 군현의 범위 밖으로 이탈된 시기를 부도위제가 폐지되는 기원후 30년으로 볼 수 있지만, 류성의 부재를 전하는 『後漢書』 「郡國志」가 順帝年間(126~144)에 쓰였음을 보면 류성이 요서군의 범주에서 제외된 시기는 30년 이후일 가능성이 크다.
 - 12) 후한 말 靈帝의 시기 趙苞는 요서태수로 임명되었다. 그의 가족들은 조포와 합류하기 위해 요서로 가던 중 류성을 통과하고자 하였고 이 과정에서 선비의 포로가 되었다. 민간이 위험을 감내하면서까지 류성의 노선을 선택한 것을 보면 교통로로서 류성이 지닌 중요성을 알 수 있다.

던 듯하다. 이 점은 요동군 무려현에 서부도위를 재건하도록 한 조치에서 확인할 수 있다. 화제(和帝) 영원(永元) 16년(104) 조정은 앞서 광무제가 폐지한 기구인 요동군 서부도위를 다시 설치토록 하는 조치를 내렸다.¹³⁾

요동 서부도위를 재건한 일은 전국적 범위에서 내려진 조치가 아니었던 까닭에 특별한 조치라고 볼 수 있다. 요동군 부도위를 개설하기 이전 다른 지역에서도 부도위를 재건한 예가 보이기도 하지만,¹⁴⁾ 변군(邊郡)지역 전역에 걸쳐 개설된 것은 아니었다. 그런 만큼 요동 지역에 서부도위를 재건한 일은 그만큼 요동 서부지역의 이민족 문제가 심각하였음을 반증하는 것이라 할 수 있다. 104년 요동 서부도위 지역이 당면한 이민족 문제라면 어떠한 내용이었을까. 화제(和帝)의 시기 동북지역 최대의 현안이라면 선비의 문제를 꼽을 수 있다. 부도위를 개설하기 직전인 97년 선비는 요서군의 비여현(肥如縣)을 공격하였는데, 이 사건에 연루되어 요동태수인 제삼(祭參)이 문책을 받아 사망하는 일까지 발생하였다.¹⁵⁾ 또한 101년에는 선비가 우북평군(右北平郡)을 통해 어양군(漁陽郡)까지 침입하는 사태가 있었다.¹⁶⁾ 『후한서』 「화제기(和帝紀)」에는 요서군의 비여현이 선비의 공격을 받은 데 책임을 물어 요동태수를 처벌한 것으로 표현하였지만,¹⁷⁾ 구체적인 내용은 요동군의 경계를 침입한 선비를 방어하지 못한 데 대한 책임을 묻은 것이다.¹⁸⁾ 요동에서의 실패로 인해 요서 지역에까

13) 『後漢書』 卷4 「和帝紀」, 193쪽.

14) 『後漢書』 卷2 「明帝紀」에 보이는 益州郡西部諸郡尉와 和帝紀 永元 14(102년)에 보이는 金城郡西部諸郡尉의 예를 들 수 있다.

15) 『後漢書』 卷4 「和帝紀」, 183쪽.

16) 위의 책, 189쪽.

17) 鮮卑寇肥如 遼東太守祭參下獄死.

18) 『後漢書』 卷20 「祭彤傳」, 746쪽에 의하면 祭參은 郡界를 침입한 선비를 방어하지 못한 데 대한 책임으로 하옥되었고 이어 사망하였다.

지 비화한 결과를 문책한 것이다.

요동태수의 처벌과 관련하여 다른 한 가지 주목할 사항은 선비의 명칭이다. 97년과 101년 요서의 비여현과 우북평·어양군 등을 공격한 선비에 대해 문헌에서는 ‘요동선비(遼東鮮卑)’라고 부르고 있다. ‘요동선비’에 대해 명확히 정의하기는 어려우나 그 대략적인 의미는 요동군 관할구역이나 인근에 거주하던 선비를 지칭하는 것이라 보아도 무리는 없을 것이다. 요동 인근에 거주하는 선비를 관리하는 일은 요동태수의 업무였던 바 요동태수 제삼의 문책은 이러한 차원에서 이해된다. 요동 서부도위를 다시 설치한 일도 이러한 사태와 결코 무관하지 않을 것이다. 비이천석(比二千石)에 해당하는 부도위를 요동 서부 지역에 다시 개설한 것은 선비를 포함한 이민(夷民)의 문제가 요동태수만으로 해결되기에는 어려운 상태였기 때문일 것이다.

앞에서 언급한 바와 같이 요동군 서부도위의 치소는 무려현이며 그 지역은 교통상의 중요 거점지역이다. ‘요동선비’의 군사행동과 때를 맞추어 서부도위를 설치한 것을 보면 저들은 무려현을 중심으로 한 서부도위 지역을 중요한 근거지로 삼았던 것이 아닐까 생각한다. 후한 말기 이 지역으로부터 류성 일대에 이르는 지역이 오환의 주요 근거지였음을 보면,¹⁹⁾ 요동 서부도위 구역의 이민(夷民)으로서는 선비족뿐 아니라 오환족도 거주하였을 것으로 생각된다. 이들의 리더로서 ‘대인(大人)’이나 ‘거수(渠帥)’ 등이 존재하였으며, 이들을 왕(王)·후(侯)·군장(君長)으로 봉(封)하였음을 보면,²⁰⁾ 이들이 비록 군현 안에 거주하였다고 하더라도 각각 부락단위의 생활을 하였다고 짐작된다. 따라서 오환

19) 『後漢書』 90 「烏桓傳」, 2984쪽에 의하면 靈帝(167~189)의 초기 上谷郡 右北平郡 遼西郡 遼東屬國에는 각각 烏桓大人이 있어 9천여 落으로부터 8백여 落 규모의 烏桓族을 거느렸다.

20) 앞의 책, 2981쪽 및 같은 책, 「鮮卑傳」, 2985쪽.

과 선비가 동일한 부도위의 관리 아래 생활하였다고 하더라도 한 부락 안에서 함께 섞여 사는 혼거(混居) 형태는 아니었을 것이다. 오환과 선비는 원래 고대 동호(東胡)의 후예로 언어와 습속이 같았으며,²¹⁾ 한족 또는 흉노와 관계하는 데 있어서도 두 종족이 함께 연합하는 경우가 많았다. 후한 초기 호오환교위부(護烏桓校尉府)를 개설하면서 교위가 오환만이 아니라 선비까지 ‘함께 관리(并領)’토록 한 것²²⁾은 이러한 상황을 파악하였기 때문일 것이다. 따라서 오환과 선비가 함께 요동 서부도위의 지배체제 아래 있었다고 하더라도 종족의 차이에 따른 갈등은 그다지 심하지 않았을 것으로 보인다.

104년 요동군 서부도위의 개설은 동북지역 변환(邊患)의 주역으로 부상한 선비를 감호하는 한편 교통로를 관리하는 데에도 도움이 되었을 것이다. 그렇지만 서부도위는 재건된 뒤 얼마 지나지 않아 다른 성격의 기구로 개편되었다. 요동 서부도위를 요동속국도위라는 새로운 기구로 개편하였던 것이다. 『후한서』 「군국지」에서는 요동속국의 속현을 창료(昌遼)·빈도(賓徒)·도하(徒河)·무려(無慮)·험독(險瀆)·방(房)의 여섯 현으로 기록하였다. 앞의 창료 이하의 세 현이 전한 시대 요서군 동부도위 관할이었던 것에 반해 뒤의 무려 이하 세 현은 요동군 서부도위 소속이었다. 즉 요동속국은 순수히 요동 서부도위만을 토대로 삼은 것이 아니라 요서군 동부도위까지 합하여 새로운 기구로 개편되었다.

『후한서』 「군국지」 본주(本州)에 의하면 요동 서부도위가 속국도위로 바뀐 것은 안제(安帝, 108~125) 때이다.²³⁾ 본기 121년의 기사에 요동속국도위에 관한

21) 앞의 책, 2985쪽.

22) 앞의 책, 2982쪽.

23) 後漢の屬國에 관해 工藤元男은 ① 투항 內屬한 이민족을 邊郡의 諸縣에 거주케 하고 ② 위의 諸縣을 이후 本郡에서 분리하여 속국으로 再編하고 ③ 속국도위를 파견하여 통치하는데, 그 방식은 군에 유사하게 하고 ④ 속국은 本郡에서 분리한 후에도 본군의 이름을 사용하였다고 정리하였다(『睡虎地秦簡よりみた秦代の國家と社會』, 創文社,

내용이 있는 것으로 보아 속국도위는 이미 그 이전에 개설되었음을 알 수 있다.²⁴⁾ 요동속국이 설치된 시기에 관한 정확한 기록은 없으나 이 문제와 관련하여 주목할 것은 「안제기(安帝紀)」 원초(元初) 2년(115)의 기록이다. 8월조(條)의 “요동선비(遼東鮮卑)가 무려현(無慮縣)을 포위하였다”는 내용과 이어 9월조의 “(요동선비가) 또한 부려영(夫犁營)을 공격하여 현령(縣令)을 살해하였다”라는 내용이다. 무려는 과거 요동군 서부도위의 중심 현이며, ‘부려(夫犁)’는 「후한서집해(後漢書集解)」에 의하면 “현의 이름으로서 요동속국에 속한다”고 하였다. ‘부려’를 요동속국의 여섯 현과 대비해 보자면 글자의 형태상 ‘교려[交黎, 창료(昌遼)]와 유사하다고 하겠는데, 이에 의거하여 선비가 공격한 ‘부려’는 교려현, 즉 창료현의 명칭으로 이해함이 옳을 듯하다. 그렇다면 115년 「안제기」의 기사는 선비가 무려현과 창료현을 잇달아 공격하였다는 내용이다. 창료와 무려가 요동속국의 중심 현이라는 점에서 115년 8월과 9월에 잇달아 발생한 선비의 도발은 요동속국의 개설과 밀접한 관련이 있는 것으로 생각할 직하다.

115년의 선비 공격이 원인이 되어 한이 이 지역에 요동속국을 개설하였거나 혹은 이와는 반대로 한이 선비·오환의 주요 거점지역을 속국으로 삼은 데 대한 불만으로 115년 선비가 도발한 것으로 풀이할 수 있겠다. 부도위 지역을 속국도위로 개편한 것은 해당 지역이 지닌 중요성을 더욱 크게 인식한 결과이다. 중요성의 인식은 요동속국 지역이 이인(夷人)의 거주지일 뿐 아니라 동북 지역을 연결하는 교통로상의 중요 지점이라는 사실에 기인함은 물론이다. 후한에 이르러 안제(安帝)가 처음으로 속국도위를 개설한 것은 아니더라도,²⁵⁾ 안

1988, 96~97쪽).

24) 요동속국도위인 龐奮이 거짓 璽書로 현도태수 姚光을 살해하였다는 내용이다(『後漢書』 5 「安帝紀」, 233쪽).

25) 속국도위를 개설한 내용은 안제의 시기에 앞서 和帝 永元 2년(90)에 “西河屬國都暍와

제는 다음과 같은 이유로 속국도위를 변군(邊郡)지역에 확대하였다고 생각한다.²⁶⁾

그 이유는 첫째는 부도위제와 속국도위의 제도적 차이 때문이라고 할 수 있다. 두 기구 모두 변경의 이민족을 상대로 하나 부도위는 군태수(郡太守) 예하의 기구임에 반해 속국도위는 군과 유사하며 대등한 기구라는 점이다. 때문에 속국도위는 군을 경유하지 않고 자율적으로 이민족 문제에 대응할 수 있었을 것이다. 둘째는 속국도위가 지닌 이민전담기구로서의 효율성이다. 속국도위에게 지방관의 기본임무인 ‘치민(治民)’의 역할이 배제된 것은 아니지만 주된 임무가 ‘항복한 만이(蠻夷降者)’를 관장하는 데 있었던 만큼 이민의 문제에 대응하는 데 보다 효과적이며 신속하였으리라 생각한다. 셋째는 속국도위의 관할범위가 부도위의 그것에 비해 광범하였다는 점이다. 부도위의 경우도 예하에 복수의 현을 거느린 경우가 있었지만, 후한 속국도위의 경우는 ‘군에 비교’될 만큼의 속현을 거느리고 있었다.²⁷⁾ 요동속국이 과거의 요서 동부도위 지역과 요동 서부도위 지역을 아우르는 광범위한 지역을 관장할 수 있었던 것도 이러한 제도의 결과라고 하겠다.

속국도위가 이민족 문제에 보다 적극적으로 대처하기 위한 제도였다는 점에서 속국도위를 전국적으로 확대 개설한 안제의 시기는 이인의 문제에 적극적이고도 치밀하게 대응하던 시기라고 할 수 있다. 그렇지만 속국도위의 개설이 변환(邊患)을 잠재우는 항구적 장치는 될 수 없었던 것 같다. 안제가 이후 순제(順帝, 125~144)·환제(桓帝, 146~167) 때에 이르면 동북지역의 소요는 한층 심해

上郡屬國都尉를 復置하였다”(『後漢書』卷4「和帝紀」, 170쪽)는 내용이 보인다.

26) 『後漢書』「郡國志」5, 3533쪽에 의하면 안제가 설치한 속국도위는 모두 여섯이다.

27) 『後漢書』「郡國志」에 소개된 요동속국의 속현 규모(6현)는 幽州 가운데 右北平郡(4현), 요서군(5현)을 능가하는 규모이다.

졌다. 이 시기는 오환보다 선비의 움직임이 특히 심하였다. 요동속국의 경우도 선비의 공격을 받았는데, 132년의 공격 때에는 선비에 대응하기 위해 오환 교위까지 출동할 정도였다. 당시 오환교위에 인솔되는 한군(漢軍)은 “요동의 무려로 이둔(移屯)하여 저항하였다”고 하니,²⁸⁾ 그만큼 선비의 공격이 맹렬하였음을 알 수 있다.²⁹⁾ 오환교위가 방어의 교두보로서 무려를 선택한 데에는 교통의 거점으로 이 지역이 지닌 중요성을 인식하였기 때문일 것이다.

요동속국이 개설되고 유지됨으로써 무려와 창려 지역은 요동속국이라는 일원적 체제 아래 유기적 관계를 가질 수 있었지만 문제는 류성 지역이었다. 순제 연간(順帝年間, 125~144)을 기준으로 삼아 작성된 군(郡)·국(國)·현(縣)의 현황은³⁰⁾ 류성이 군현의 범주에서 제외되었음을 전하고 있다. 그렇게 된 동기와 시기를 정확히 알 수는 없지만, 순제 시기 이후 류성과 관련된 기록을 검토하다 보면 그 주된 이유가 이인 문제에 있었음을 감지할 수 있다. 다음의 기록을 살펴보자.

(조포는) 遼西郡의 太守로 옮겨 곳곳하고 용맹스런 위엄으로 변경에서 이름을 떨쳤다. 부임한 다음 해 사람을 시켜 어머니와 妻子를 맞이하고자 하였다. 거의 郡에 當到하면서 길은 柳城을 경유하였다. 만여 명이 塞에 들어와 노략질하던 선비와 맞닥뜨리게 되니, (선비는) 趙苞의 어머니 및 처자를 강제로 인질로 삼아 (수레에) 싣고서 요서군을 공격하였다[『後漢書』 81, 「獨行(趙苞)傳」, 2692쪽].

위의 상황은 후한 말기 영제(靈帝, 167~189) 때의 일로서 당시는 류성이 중국

28) 『後漢書』 90 「烏桓鮮卑傳」, 2988쪽.

29) 앞의 책, 2989쪽, 163년에도 요동속국에 대한 선비의 공격이 있었음을 알 수 있다.

30) 『後漢書』 「郡國志」의 내용 가운데 머리기사인 河南尹 條에서는 屬縣과 인구통계가 順帝 永和 2년(140)을 기준으로 하였음을 밝히고 있다.

의 군현 범위 밖으로 제외되었던 시기이다. 위의 내용에 의하면 당시의 류성은 선비와 같은 이인들이 자주 출몰하던 지역이었음을 알 수 있다. 류성에 거주하던 이인이나 이 지역에 출현하는 이민족에 대한 군현의 통제가 불가능하였기 때문에 류성은 군의 범주에서 제외되었을 것이다. 그러나 위의 내용에 의하면 류성은 군의 범위 밖으로 방치되었음에도 불구하고 교통로의 주요 거점으로서 종래 위상을 유지하고 있었음을 알 수 있다. 류성을 경유하는 노정(路程)은, 조포 가족의 예에서 보듯이 민간인들조차 위험을 감내하면서까지 택할 수밖에 없었던 유일한 교통로였다. 육로로서는 다른 선택의 여지가 없던 류성 노선이 이인의 수중에 들었다는 것은 요동지역은 물론 동북을 관리해야 하는 중원왕조의 입장에서도 중대한 문제였음이 분명하다.

III. 요동왕국 시기의 류성-무려 교통로

오환, 선비 등의 이민족이 류성을 장악하여 동북의 교통에 장애를 주는 상황은 후한 왕조 말기에 이르자 더욱 악화되었다. 이렇게 된 원인은 근본적으로 한 조정의 힘이 약화된 데 있다. 184년에 발생한 황건 농민군의 봉기는 엄청난 격으로 공권력의 위상을 더욱 무력하게 만들었다. 한조(漢朝)의 약세에 반비례하여 동북지역에 거주하는 이민족의 활동범위는 더욱 확대되었다. 오환족의 예를 보면 다음과 같다.

漢末에 遼西의 烏丸大人인 丘力居는 무리 五千餘落이었고, 上谷의 烏丸大人 難樓는 무리 九千餘落이었다. 각기 王을 칭하였다. 遼東屬國의 烏丸大人 蘇僕延은 무리 千餘落으로서 峭王을 자칭하였다. 右北平의 烏丸大人인 烏延은 무리 八百餘落으로 軻王을 자칭하였다. (이들) 모두 計策이 있고 勇健

하였다(『三國志』 30 「烏丸傳」, 834쪽).

위의 기록에 의하면 오환의 형세와 규모는 상곡군과 요서군 지역이 컸음을 알 수 있다. 이들의 존재 형태는 원래 군현의 통제를 받는 형식이었지만, 형세에 따라서는 자신들이 소속된 본군(本郡)과 본현(本縣)을 잠식하기도 하였을 것이다. 즉 부족의 형세에 따라 군현의 통제로부터 벗어나는 경우이다. 요서의 류성현 지역은 바로 이런 이유로 한의 영토로부터 분리되었다고 생각된다. 세력이 확대된 오환은 유주(幽州) 일대에서 일어난 반란이나 분쟁에 연루되어 적지 않은 영향을 미쳤는데, 그 한 예를 187년에 일어난 장순(張純)의 반란에서 찾을 수 있다.

어양군(漁陽郡)에서 일어난 장순의 반란은 동북의 교통에도 영향을 미친 사건이다. 중산상(中山相) 출신인 장순과 태산태수(太山太守) 출신인 장거(張舉)가 공모하여 일으킨 반란에 요서(遼西)의 오환대인(烏桓大人)인 구력거(丘力居)가 결탁하였다. 이 반란은 189년 3월 유주목(幽州牧) 유우(劉虞)에 의해 진압되기까지 유주 뿐 아니라 기주(冀州)와 청주(靑州) 지역에까지 영향을 미쳤다. 장순의 반란이 요동지역에까지 직접 영향을 미친 것은 아니더라도, 요동은 이 반란으로 인한 영향을 적지 않게 입었다. 그렇게 단정할 수 있는 근거로는 우선 장순의 반란을 진압하기 위해 동원되었던 요동태수 양종(楊終)³¹⁾ 전사한 사실을 들 수 있다. 또한 189년까지 지속된 장순의 반란이 “십여 만의 무리로 (요서군) 비여현(肥如縣)에 주둔하였다”는 사실도³²⁾ 요동과 관련하여 주목해야 할 사항이다.

31) 양종의 이름에 대해 『後漢書』 「本紀」(卷8 「靈帝紀」)에서는 ‘楊’으로 표기하였으나, 같은 책 「列傳」(卷73 「劉虞傳」)에서는 ‘陽’으로 표기하였다. 여기서는 「本紀」의 표기에 따른다.

32) 『後漢書』 73 「劉虞傳」, 2353쪽.

요서군 비여현은 중원지역에서 요동으로 향하는 교통로인 ‘요서주랑(遼西走廊)’의 출발점에 해당한다. 당시의 교통노선은 요서주랑을 통과하여 류성을 경유 요동으로 향하는 노정이었다. 이러한 노정으로 보건대 반란군이 비여현에 주둔하였다는 사실은 요동으로 향하는 육로 교통로가 차단된 사태라고 이해할 수 있다. 이러한 사태는 오환이 류성을 점유한 일과 결부하여 동북의 교통문제를 한층 어렵게 만들었을 것이다. 오환이 근현 외곽의 세력으로서 류성 일대를 점유하였다거나 장순의 반란군이 요서 지역을 점령한 사태는 요서만이 아니라 요동에까지 심각한 영향을 주었음에 분명하다. 류성이 오환에게 점령되고 ‘요서주랑’이 반군에 의해 차단된 사태는 비록 상대적이거나 결과 요동 지역의 고립으로 나타났을 것이다. 더욱이 장순의 반란군에 의해 요동태수 양종이 피살된 사건은 요동의 고립적 상황을 더욱 심화시켰을 것임에 분명하다.³³⁾

이와 같은 요동의 고립적 상황은 오히려 요동 현지 출신인 공손탁이 태수직에 임명되는 데 유리하게 작용하였다고 볼 수 있다. 물론 여기에는 당시 조정의 실권자였던 동탁(董卓)의 정치적 입지가 크게 작용하였던 것은 사실이다. 동탁은 서부지역 출신으로서 동방에 이렇다 할 연고가 없었고, 그의 쿠데타식 집권이나 정치적 전횡은 관동(關東) 지역 여러 주군(州郡)의 원한을 샀다.³⁴⁾

33) 당시 요동 주변의 상황으로 미루어 장순의 반란으로 요동태수 楊終이 사망한 이후 189년 말 공손탁이 요동태수로 부임할 때까지 요동태수 직은空缺된 상태로 방치된 것이 아닐까 생각한다.

34) 동탁은 隴西郡 출신으로 서부지역 출신이기도 하였지만 황제를 임의로 교체하고 황후를 살해한 일 등은 많은 이의 원성을 샀다. 이로 인해 190년 정월에는 關東의 州郡이 동탁을 토벌하기 위해 연합군을 결성할 정도였다. 이러한 상황에서 동탁이 관동 지역 그 너머에 있는 요동 지역에 정상적인 형태로 지방관을 발령하기는 불가능하였을 것이다. 자신에게 반목하지 않을 知人을 임명하는 방안을 모색하였을 것으로 짐작하는데, ‘回遼制’의 원칙을 여기면서 공손탁을 임명한 일은 이러한 차원에서 이해된다.

이런 상황에 놓인 동탁이 요동의 지방관으로 회피제의 규정에 부합하면서 자신의 수족이 될 만한 인물을 선정하기란 쉽지 않았을 것이다. 마침 동탁의 휘하에는 요동 출신으로 공손탁과 동향(同鄉)인 서영(徐榮)이 있었는데, 동탁은 서영의 천거로 공손탁을 요동태수로 발령하였다. 이로서 보자면 공손탁의 요동태수 취임은 요동의 주변환경과 당시의 정치상황이 빚은 결과물이라고 할 수 있다.

189년 고향에 부임한 공손탁은 현지 출신 태수로서의 입지를 십분 활용하였다. 『삼국지』 「본전(本傳)」에 의하면 공손탁이 태수로 부임한 이후 보인 행동은 ‘오랫동안 알고 지냈으나 은혜가 없었음(宿遇無恩)’을 이유로 요동군에 거주하는 ‘명호대성(名豪大姓)’에 대해 대대적인 숙청을 단행한 것이었다.³⁵⁾ 이러한 행동은 회피제의 원칙에 의거하여 임명된 지방관이라면 좀처럼 시도하기 어려운 행위였음에 분명하다. 현지 출신인 공손탁으로서는 반드시 명문호족이 아니더라도 군을 통치하는 데 도움을 받을 수 있는 세력이 있었을 것이다. 공손탁에 의해 숙청된 요동 호족의 규모는 ‘백여가(百餘家)’로서 이를 통해 그는 요동 지배를 확실히 다질 수 있었다. 지배권의 확립과 아울러 그가 시도한 것은 기존 요동의 판도에 변화를 추구한 일이었다.

교통로 문제는 세력판도와 밀접한 관련이 있다고 보아야 한다. 교통로의 노선이나 상황은 통치영역의 범위라든가 체제와 직결되는 문제이기 때문이다. 공손탁은 태수로 부임한 이후 자신이 통치하는 영역을 확대시키는 한편, 체제의 변화를 꾀하였다. 우선 주목할 만한 점은 요동군을 셋으로 분할하여 요서군(遼西郡)과 중료군(中遼郡)을 증설하고 각 군에 태수를 임명한 것이다.³⁶⁾ 군

35) 『三國志』 8 「公孫度傳」, 252쪽.

36) 위의 책, 分遼東郡爲遼西中遼郡 置太守.

태수로 발령된 인물이 발령지를 임의로 분할해서 새로운 군을 만들고 각 군에 태수를 임명한 예는 좀처럼 찾아보기 어렵다. 이 사건은 후한 말의 정국과 요동의 지역적 상황이 어떠하였는지를 시사하고도 남음이 있다. 공손탁은 분할한 요동의 세 군만이 아니라 낙랑군과 현도군도 자신의 세력범위로 삼았다.³⁷⁾ 지방관으로서 여러 군을 지배하는 형태는 곧 주목(州牧)의 지위를 의미하는데, 실제로 공손탁은 ‘주목’을 자처하였다.

(공손탁은) 바다를 건너 東萊郡의 여러 縣을 거두게 하고는 (여기에) 營州刺史를 설치하였다. 自立하여 遼東侯·平州牧이라 하고 아비인 延을 建義侯로 追封하였다(『三國志』 8 「公孫度傳」, 252쪽).

공손탁은 평주목(平州牧)을 자칭하였을 뿐만 아니라 산둥(山東) 지역 동래군(東萊郡)을 중심으로 하여 새롭게 영주(營州)를 개설하였다. 그가 신설한 영주의 위상은 비록 자사(刺史)에 의해 영도되는 형태였지만, 영주의 개설을 통해 공손탁은 2개 주(州)를 겸병하여 지배하는 권력자의 위세를 과시하기에 이르렀다. 그는 당시 지방에 웅거하여 세력을 확대시키고 있는 호족 군벌들의 존재를 의식하고 있었으며, 그 자신도 이러한 호걸의 일원이라고 자처하였다. 그가 궁극적으로 자신에게 부여한 정체성은 ‘요동왕(遼東王)’으로서, 그의 이러한 징후는 한실(漢室)의 이조묘(二祖廟)를 세웠다는가 봉호(封號) 문제 그리고 의전(儀典) 형식 등 여러 면에서 볼 수 있다.³⁸⁾ 이러한 점에서도 공손탁이 수립한 요동정권에

37) 낙랑을 자신의 근거지로 삼은 일례로 조조로부터 낙랑태수로 발령을 받은 涼茂를 요동에 억류시킨 사건을 들 수 있다. 이로 인해 양무는 임지에 부임하지 못하고 공손탁의 幕下에 머물렀으나 끝내 탁에게 굴복하지 않았다고 한다(『三國志』 11 「涼茂傳」, 338쪽).

38) 曹操는 공손탁에게 ‘武威’란 將軍號를 내리고 ‘永寧’이란 鄉侯의 印綬를 제수하였다.

대해서는 ‘요동왕국(遼東王國)’이라는 호칭이 가능하리라 본다.

요동왕국의 판도와 관련하여 류성-무려 교통로 문제를 검토해보도록 하자. 이와 관련하여 공손탁이 분할하였다는 ‘요서군(遼西郡)’, ‘중료군(中遼郡)’의 의미를 점검해볼 필요가 있다. 공손탁과 관련 없이 순수히 ‘중료(中遼)’의 지역적 의미를 『후한서』 「군국지」의 내용에서 구하면 ‘요동속국’을 연상할 수 있다. 요동군과 요서군의 중간에 요동속국이 개설되었기 때문이다. 앞 장의 검토를 통해 요동속국의 전신은 부도위로서 그 주민의 상당수는 이민족이라는 사실과 이러한 연유로 변경의 소요가 잦은 지역임을 확인할 수 있었다. 앞의 오환에 관한 기록을 보면 공손탁이 등장할 당시의 요동속국에는 오환의 대인으로서 초왕(峭王)이 ‘천여락(千餘落)’을 통솔하고 있었다. 당시 초왕은 오환의 지배자 가운데 가장 영향력이 있는 인물이었다. 189년 장순의 반란을 진압하기 위해 유주목에 임명된 유우가 부임한 이후 최초로 취한 행동은 오환과 반란군을 분리하기 위해 초왕에게 사신을 보낸 일이었다. 당시 반란에는 요서의 오환대인 구력거가 참여하였지만, 유우는 초왕을 통해 오환의 이탈을 유도하고 끝내는 반란을 진압하였다.³⁹⁾ 이러한 정황으로 보자면 공손탁은 요서군은 물론 요동과 요서의 중간지대인 요동속국에조차 지배권을 발동하기는 어려웠을 것이다. 공손탁이 요동을 삼분하여 ‘요서(遼西)’와 ‘중료(中遼)’의 이름을 내건 것은 오환과 선비의 출현으로 공동화(空洞化)되다시피한 요서군과 요동속국을 의식한 행위였지, ‘요서군’과 ‘요동속국’ 지역에 대해 실제로 지배권을 행사한 것으로는 볼 수 없다.

이에 대해 공손탁은 “나는 遼東의 王인데 어찌 永寧이라고 하는가”라고 하고는 印綬를 武庫에 처박아버렸다. 이 밖에 그가 의전의 형식으로 취한 九旒나 鸞路 등의 형태는 王侯의 모습 그것이었다(『三國志』 8 「公孫度傳」, 252쪽).

39) 『後漢書』 73 「劉虞傳」, 2354쪽.

여기에서 주목해야 하는 것은 다음과 같은 공손탁에 관한 기록이다.

(공손탁은) 東으로 高句麗를 정벌하고 西로는 烏丸을 공격하여, 위세가 海外에 떨치었다(『三國志』 8 「公孫度傳」, 252쪽).

위의 기사는 마치 공손탁이 오환의 문제를 해결하기 위해 적극적인 군사행동도 불사한 것으로 보이나, 고구려와 오환에 대해 공격을 단행하였다는 이 기록은 사실에 부합하는 내용으로 보기 어렵다. 「고구려열전」이나 「오환열전」 그리고 이에 관련된 어느 기사를 보아도 공손탁이 이들 종족에 대해 군사 공격을 단행하였다는 기록은 찾을 수 없다. 당시 동이 지역에서 공손탁의 위상은 ‘위행해외(威行海外)’ ‘웅장해동(雄張海東)’이라고 묘사될 정도로 안정적 기반을 구축하고 있었다. 따라서 위의 ‘동벌(東伐)’, ‘서격(西擊)’은 실제의 군사행동을 의미한다기보다는 ‘웅장(雄張)’한 상태를 구축한 요동 세력에 관한 상투적이면서도 과장된 표현으로 이해된다. 여기서 한 가지 유의할 점은 동이제족(東夷諸族) 가운데 동의 고구려와 서의 오환만 언급되고 있다는 점인데, 이것은 고구려와 오환이 요동 지역의 좌우에 포진해 있던 이민족 가운데 가장 대표적 세력이었음을 나타낸 것으로 풀이된다.

교통로 문제와 관련해서도 위의 기록은 시사하는 바가 있다. 당시 오환은 류성-무려의 인근지역을 점유하여 교통노선에 중요한 영향을 미칠 수 있는 위치였지만, 이러한 오환의 존재가 요동의 이익에 반하는 것이었다고는 말하기 어렵다. 오환의 성향은 공손탁 시절 요동에 호의적이었을 뿐 아니라 오환의 존재는 오히려 중국 본토와 요동 사이의 완충지대로서 방파제 역할을 하였다고 생각한다.

공손탁이 요동을 집권하였던 시기(189~204)는 중국 동북에 군벌로서 공손찬

(公孫瓚)과 원소(袁紹)가 활동하던 시기이다. 이들은 자신의 세력유지를 위해 오환의 병력을 이용할 뿐⁴⁰⁾ 오환의 동쪽 너머에 있는 요동에까지 간섭하지는 않았다. 그러나 관도(官渡) 전투에서 조조가 원소에게 승리한 이후 오환에 대한 조조의 압박은 한층 강화되었다. 그 발단은 오환이 원소의 아들들을 위해 원병을 파견하려고 한 데에 있었다. 204년 조조는 원소의 아들 원담을 공격하기 위한 준비에 들어갔는데, 확인된 정보는 오환이 원담을 위해 기병을 보내려 한다는 것이었다. 조조는 이를 저지하기 위해 오환에게 사신을 보냈는데, 그 목적지는 요서의 류성이었다. 이에 관한 기록을 보면 다음과 같다.

太祖(曹操)가 袁譚을 토벌하려 하자 柳城의 烏丸은 기병을 내어 원담을 도우려 하였다. 태조는 牽招가 일찍이 오환을 영도하였다고 하여 (그를) 파견해서 류성으로 보냈다. 도착하여 峭王을 만나니 (초왕은 오환군사) 5千騎를 갖추어 원담에게 보낼 참이었다. 또한 요동태수 公孫康도 平州牧을 자칭하며 韓忠을 보내어 單于의 印綬를 휴대하고 峭王에게 假授하고자 하였다(『三國志』 26 「牽招傳」, 730쪽).

조조가 건초(牽招)를 류성에 보낸 시점은 오환에게도 그렇고 요동 지역에도 중요한 변화의 시기였다. 요서 지역 오환의 지배자였던 구력거가 사망하고 아들 누반(樓班)이 대를 이었으나 나이가 어린 관계로 무력거의 조카 답돈(蹋頓)이 권한을 잡고 있었다. 오환의 원로대인인 초왕은 누반이 성장하자 그를 선우로 받들고 답돈을 왕으로 삼았다.⁴¹⁾ 조조의 사신이 류성에 당도하였을 때는 초왕이 오환의 여러 군장들을 소집하여 대회를 개최하던 시점이었다. 마침 이 시

40) 공손찬은 오환의 병력을 이용하여 장순의 반란을 토벌하는 데 공로가 있었고, 원소는 오환의 도움을 받아 공손찬과의 경쟁에서 승리하였다.

41) 『三國志』 30 「烏丸傳」, 834쪽.

기 요동에서도 사절을 파견하였다. 요동이 오환에 사절을 보낸 것은 공손강(公孫康)의 부임에 따른 의례적인 인사치레였을 것이다. 즉 부친인 공손탁에 이어 요동의 새로운 주인으로 취임한 공손강은 오환과의 우호를 더욱 돈독히 할 목적으로 사신을 보내 선우(單于)의 인수(印綬)를 오환의 리더인 초왕에게 수여하려고 하였다.

류성의 오환 진지에서 조조와 공손강이 각기 보낸 사절이 조우함으로써 두 진영 사이에는 심한 언쟁이 있었다. 다툼의 결과는 조조의 사절이었던 견초의 무단적 행위로 오환이나 요동 모두 기세가 꺾인 상태로 끝이 났지만, 이 자리에서 있었던 요동사절 한층의 다음과 같은 발언은 주목할 만하다.

우리 遼東은 滄海의 동쪽에 있어 보유한 병사가 百萬이며 또한 夫餘와 濊貊을 부리는 것이 가능하다. 當今の 형세는 강자가 상위이니 어찌 曹操만 홀로 옳다고 하겠는가(『三國志』 26 「牽招傳」, 731쪽).

위의 발언에 다소의 허세가 있음을 부정할 수는 없지만, 여기서 느낄 수 있는 것은 왕국을 자처하고 있던 요동의 독립적 기상이다. 204년 당시 조조는 최대의 라이벌이라고 할 원소를 패망시키고 새로운 패자(霸者)로 부상한 시기였는데, 이런 조조의 위상에 맞서 한층은 조금도 굴복함이 없었던 것이다. 그렇지만 류성에서의 회합 결과는 조조 사절이 목적한대로 끝이 났다. 오환은 정중하게 조조가 전달한 ‘칙교(勅敎)’를 접수하였을 뿐 아니라 원담에게 보내려 준비하였던 기병도 취소시켰다. 요동의 입장에서 더욱 심각한 것은 오환이 요동의 사행(使行)을 거절하였다는 점이다.⁴²⁾ 즉 초왕은 공손강이 그에게 수여하려던 선우(單于)의 인수(印綬)를 거절하였던 것이다.

42) 이 내용에 관해 「牽招傳」(731쪽)에서는 ‘便辭遼東之使’라고 표기하였다.

요동의 호의를 거절한 오환의 행위가 오환 자신의 독자적 판단에 따른 것이라고 보기는 어렵다. 또한 이후 오환과 요동의 관계를 보면 거절행위가 두 세력 사이의 단절된 관계로 연결되었다고도 볼 수 없다. 그렇지만 요동의 지배자가 오환의 리더에게 수여하려던 선우의 지위를 거절한 행위는 두 가지 면에서 요동의 앞날에 그림자를 드리우는 행동이었다고 생각한다. 첫째는 오환을 서쪽 번병(藩屏)으로 삼아야 할 요동이 새롭게 맞게 된 불안함이다. 둘째는 오환의 거주지역이 교통로로서 지니고 있는 중요성 때문이다. 공손탁의 시기는 오환을 영호(領護)하는 입장에서 오환 지역을 완충지로 삼아 중원이나 동북의 호족세력과 갈등 없이 지내왔다. 또한 오환의 주거지를 교통로로 활용하는 데에도 이렇다 할 어려움이 없었다. 그러던 것이 공손강의 시기를 맞아 중원의 조조가 중국 동북의 새로운 실력자로 부상하면서 요동 지역은 새로운 국면을 맞게 되었던 것이다.

207년의 사건은 그 동안 요동왕국이 지녀 온 불안함이 현실로 분출된 사건이라고 할 수 있다. 형주(荊州)의 유표(劉表) 그리고 유비(劉備)와 대치하고 있던 조조는 207년 돌연 방향을 돌려 요서 지방 원정길에 올랐고 오환의 중심부인 류성을 공격하였다. 조조가 류성을 기습적으로 공격한 구체적인 이유는 원소의 아들 원상(袁尙)과 원희(袁熙)에게 있었다. 이들은 조조와의 전쟁에서 패하였고 요서의 류성으로 도주하여 오환에게 의탁하고 있었다. 당시 요서 지역 오환의 추장은 답돈으로서, 그는 원소와의 옛정을 고려하여 원상·원희와 연합하고자 하였다. 당시 원상은 비록 패퇴하였다고는 하나 오환으로 도주한 “유주(幽州)와 기주(冀州)의 이인(吏人) 십만여호(十萬餘戶)”를 거느릴 정도로⁴³⁾ 병력의 규모가 엄청났다. 조조는 이들이 전열을 정비하기 전에 기습 공격하는 전술을 취하여

43) 『後漢書』 90 「烏桓傳」, 2984쪽.

노룡새(盧龍塞)의 험난한 도로를 이용 백낭산(白狼山)을 넘어 류성을 공략하였다. 류성의 전투에서 조조의 군대는 대대적인 전과를 올렸다. 답돈은 참수되었고, 원상과 원희 형제 그리고 오환의 지도자인 속부환(速附丸)·루반(樓班)·오연(烏延) 등은 요동으로 도주하였다.⁴⁴⁾ 요동의 공손강은 조조의 군대가 두려운 만큼 자신에게 의탁한 이들에게 냉혹하였다. 그는 조조군의 움직임이 없었음에도 불구하고 원상 형제 및 오환 수뇌들의 머리를 베어 조조에게 보냈다. 이로써 조조의 류성 원정은 성공리에 막을 내렸고, 요동 세력 역시 고육지책으로나마 일시의 안전을 도모할 수 있었다.

류성 원정이 조조의 승리로 끝남으로서 류성을 중심으로 하는 요서·요동 지역에는 중요한 변화가 있었다. 우선은 오환의 무리가 조조군의 통솔 아래 놓이게 되었다는 점이다. 류성 지역의 오환은 조조에게 투항하였고, 오환교위에게 통솔되던 유주와 병주(并州) 일대의 오환들도 중국으로 이주하여 기병으로 활약하니 ‘삼군오환(三郡烏桓)’은 ‘천하명기(天下名騎)’로 이름이 높았다.⁴⁵⁾ 한편 요동과 오환의 관계가 단절되거나 소원해진 점 역시 조조의 류성 원정 이후 나타난 변화라고 할 수 있다. 공손강은 요동으로 피신한 오환의 대인들을 처단함으로써 조조의 예봉을 일시 피할 수 있었던 반면 오환과 관련된 많은 부분을 잃을 수밖에 없었다. 구체적인 내용이라고 생각할 수 있는 것은, 첫째 중원 세력과 요동 사이에서 완충 역할과 번병의 기능을 수행할 수 있는 대상을 상실하였다는 점이다. 둘째는 교통로 문제와 관련하여 요동의 관문에 해당하는 류성-무려 교통로가 조조의 영향권으로 흡수되었다는 점이다. 이러한 상황은 요동의 입장에서 중원으로 향하는 교통로의 상실과 다름없었다.

44) 당시 오환 관련 기사에서 오환의 리더격인峭王의 이름이 보이지 않는 것을 보면 그는 이 사태의 직전에 이미 사망한 것이 아닐까 추측된다.

45) 『三國志』 30 「烏桓傳」, 835쪽.

교통로 문제는 요동과 중원의 관계가 순조로울 경우 뚜렷한 현안으로 부각되지는 않는다. 따라서 공손강이 사망하고 그 아우인 공손공(公孫恭)이 요동의 지배자로 재위한 시기(221~228)에는 요동왕국과 조위(曹魏) 사이에 이렇다 할 문제가 발생하지 않았다. 문제는 공손강의 둘째 아들인 공손연(公孫淵, 228~238)이 숙부인 공(恭)이 “열약(劣弱)하여 치국(治國)할 수 없다”는 이유로 공을 내몰고 자신이 요동 지배자의 지위를 차지한 이후에 발생하였다.⁴⁶⁾ 위(魏) 조정에서는 이에 대해 “지위를 탈취하고 함부로 자립(自立)한 것”이라고 하여 비난의 여론이 높았고, 이 기회를 이용해서 주멸(誅滅)시켜야 한다는 의견도 있었다.⁴⁷⁾ 위 정부가 이러한 여론에 의거하여 당장 군사행동을 취한 것은 아니었지만 새롭게 요동의 권좌에 오른 공손연을 홀대하는 입장은 역력하였다.⁴⁸⁾

자신에게 호의적이지 않은 위 조정의 입장을 감지한 공손연으로서는 새로운 돌파구를 찾아야만 하였다. 더욱이 당시의 상황은 류성-무려 교통로를 장악하고 완충역할을 해 주어야 할 오환도 위 조정에 귀복(歸服)된 상태여서 중원을 향한 요동의 서부전선은 그만큼 중간 방파제가 없는 불안한 상황이었다. 조위(曹魏)에의 귀순은 자신을 한낱 군태수(郡太守)로만 인식하려는 세력에 흡수되는 것이었던 만큼 ‘웅장해동(雄張海東)’ ‘위행해외(威行海外)’를 하는 요동왕국의 처지에서는 받아들일 수 없는 결정이었다. 결국 공손연이 선택한 길은 류성-

46) 公孫康이 사망하였을 때 그에게 晔과 淵 두 아들이 있었으나 아직 어렸기 때문에 대신 康의 아우인 公孫공을 옹립하였다. 公孫공의 치세기간 강의 장남인 晔은 恭의 任子로 낙양에 체류하였는데, 이로 인해 公孫연이 요동의 권좌에 오를 수 있었다.

47) 『三國志』 14 「劉曄傳」, 448쪽.

48) 이러한 魏 조정의 입장은 公孫연에게 부여한 관작의 등급에서도 나타난다. 무력한 公孫공에게도 車騎將軍 平郭侯의 지위를 주었음에 반해 淵에게는 한 등급 낮은 揚烈將軍의 지위를 내리고 封號는 수여하지 않았다(『三國志』 8 「公孫淵傳」, 253쪽). 公孫연이 취임한 지 2년 뒤인 230년에 이르르면 魏 明帝는 淵에게 恭과 동일한 ‘車騎將軍’의 지위를 내렸다(『三國志』 3 「明帝紀」, 97쪽).

무려의 육로를 경유하지 않으면서 조위와 적대관계에 있던 강남(江南)의 손오(孫吳)와 결탁하는 것이었다. 이로써 232년 공손연의 곡예와 같은 손오와의 외교가 시작되었다.⁴⁹⁾

공손연이 오(吳)의 변병을 칭하며 사신을 파견한 데 대해 손권은 크게 기뻐하였다. 그는 공손연에게 ‘연왕(燕王)’의 작위를 부여하였는데 이는 역대의 공손씨정권 지배자 누구도 받지 못한 대우였다. 손권이 부여한 연왕의 위상은 “유(幽)·청(靑) 2주(州)의 17군(郡) 170현(縣)”을 아우르는 것이라고 하였다.⁵⁰⁾ 공손연은 손권의 대우에 흡족해하였지만 문제는 위나라는 육로로 통해 있고 오나라는 바다 건너 멀리 떨어진 지역이기 때문에 의지할 바가 못 된다는 점이 었다. 이 같은 불안함은 결국 공손연으로 하여금 손권의 극진한 대우를 배신하는 행동을 유발시켰다. 233년 공손연은 요동을 답례차 방문한 오의 사절을 목 베어 위 조정에 바쳤다. 이에 대한 대가로 위(魏) 명제(明帝)는 연에게 대사마(大司馬)의 작위와 낙랑공(樂浪公)의 봉호를 수여하였다.⁵¹⁾ 그러나 이후로도 요동과 위 조정 사이의 긴장은 지속되었고 결국에는 237년 공손연은 위가 파견한 유주자사의 공격을 받기에 이르렀다.

요동 원정은 유주자사 관구검에 의해 진행되었는데 관구검은 이 전역(戰役)을 위해 일찍이 청룡연간(靑龍年間, 233~236)에 유주자사로 진출되었다. 그가 수행할 요동전쟁의 성과를 위해 그에게는 동북지역의 변경 문제나 이인 문제를

49) 『三國志』 47 「吳主傳」, 1136쪽에 의하면 공손연의 사절로 宿舒 孫綜 등이 오의 孫權을 찾은 것은 232년 10월이었다.

50) 『三國志』 47 「吳主傳」에 인용된 江表傳 실린 孫權의 詔(1138쪽). 이 영역은 대부분 조조의 관할 범위로서, 손권이 부여한 작위의 내용은 다분히 離間策의 의도가 담겨 있다.

51) 위가 수여한 봉호와 작위를 보면 오나라의 그것에 비해 매우 대조적임을 볼 수 있다. ‘樂浪公’이라는 ‘公’의 호칭은 이제까지의 ‘侯’에 비해 최고의 등급임에는 분명하지만 여기서도 公孫氏政權 근거지인 ‘遼東’이라는 이름은 부여되지 않았다.

다루기 위해 개설되었던 주요 관직이 일괄적으로 부여되었다.⁵²⁾ 유주자사에 추가하여 도료장군(度遼將軍)과 오환교위(烏桓校尉) 직함이 관구검에게 부가된 것은 이러한 차원으로 이해된다. 유주 최고의 지방관으로서도 그렇지만 동북의 변경과 오환·선비의 이인을 담당하는 관리로서 류성-무려 교통로 문제는 그의 통제 아래 있었을 것으로 짐작된다. 관구검이 동원한 병력 중에는 오환과 선비의 병사도 다수 참여하였는데,⁵³⁾ 이들은 공손연과 전투를 위해 요동 남계(南界)에 주둔하였다. 237년 전쟁에서 오환과 선비의 병력이 동원될 수 있었던 것은 30년 전에 있었던 조조의 류성 원정의 소산임은 물론이다. 207년의 원정으로 인해 지원세력이자 완충 역할을 할 수 있는 이인(夷人, 오환)을 상실한 요동 세력은 이와 아울러 류성-무려 교통로에 대한 통제권마저 상실하였던 것이다.

조조의 원정 이후 류성-무려의 통제권을 상실한 일이라든가 오환이나 선비와 같은 주변 이인의 지원이 단절된 상황은 요서나 요동속국 지역이 요동왕국의 세력 밖이었음을 시사한다. 공손연이 사마의의 원정에 직면하여 위기감 속에서 ‘선우새(單于彌)’로서 선비의 지원을 유인하였다는 내용은 역으로 당시 요동정권과 선비·오환의 관계가 어떠한 상태였는지를 보여주는 것이다. 오환의 변심과 그 처신은 오환을 주요 주민으로 삼고 있는 속국지역이 결코 요동왕국의 권역이 아니었음을 증거한다. 공손왕이 ‘연왕(燕王)’을 자칭하면서도 류성은 물론 무려까지도 방어선으로 삼을 수 없었음은 이러한 사정 때문이었을 것이다. 사마의가 요동 원정에 앞서 ‘중책(中策)’으로서 진단한 ‘요수(遼水)에 의거한 방어’, 즉 요대(遼陲) 지역을 중심으로 삼는 방어는 당시 공손연이 처한 여

52) 『三國志』 28 「田丘儉傳」, 762쪽.

53) 『三國志』 3 「明帝紀」, 109쪽.

건으로는 최상의 선택이었음이 분명하다.⁵⁴⁾

IV. 요동왕국 이후의 류성-무려 교통로

앞에서는 ‘왕국’이라고 이름할 수 있는 공손씨정권이 요동지역에 존속할 수 있었던 이유에 관해 교통로의 차원에서 검토하였다. 요동왕국과 같은 지방의 독자세력이 등장할 수 있었던 배경으로는 후한 말에서 삼국 초에 이르는 시기의 분열양상이 거론되고 있지만,⁵⁵⁾ 다른 구체적인 요인의 하나로 교통로 문제를 거론할 수 있을 것이다. 중국의 장구한 역사 속에서 현재의 요녕(遼寧) 지역이 중원왕조의 통치영역에 편입된 것은 진한제국이 출현한 시기와 일치한다. 이후 요동의 역사는 중국 왕조의 일부로서 귀속되거나 독립세력으로 분리되는 모습을 되풀이해 왔다. 그렇더라도 시간적으로 보면 요동 지역(만주, 동북지역)이 중국 본토와 하나의 체제로서 운영된 역사는 길지 않다. 이렇게 된 데에는 요동의 격리된 위치도 문제였지만, 이보다 더 큰 요인으로는 민족 또는 종족의 차이를 들 수 있겠다. 요동에 거주하거나 출현한 세력이 한족과 다른 종족이어서 별도의 체제나 국가를 운영한 경우가 많았다.

이 점에서 공손씨에 의한 요동왕국의 수립은 매우 예외적인 경우라고 할 수 있다. 우선은 왕국을 수립한 주체와 그 추종세력들이 대부분 한족(漢族)이라

54) 요동 원정을 앞둔 사마의에게 明帝가 “공손연은 장차 어떠한 계획으로 그대를 맞으려 한다고 짐작하는가?”라고 물은즉, 사마의는 “공손연이 미리 城을 버리고 도주하는 것이 上計이고, 遼水에 의거해 대군을 방어하는 것이 그다음이고, 앉아서 襄平을 지키려 한다면 이는 포로가 될 뿐입니다”라고 답했다(『三國志』 3 「明帝紀」 111쪽에 인용된 干寶의 「晉紀」에서 재인용).

55) 西嶋定生(1983), 『中國古代國家と東アジア世界』, 東京大學出版會, 473쪽.

는 점에서 그렇다. 또한 왕국체제를 구축한 공손탁이 초기에는 중국 군현체제의 일원(一員)이었다가 분리 독립하였다는 점 역시 요동 지역의 역사에서는 보기 드문 예이다. 중원으로부터 분리 독립된 공손씨왕국이 출현하기까지는 여러 요인이 작용하였을 것이나, 요동왕국의 시작과 끝을 살펴노라면 중원과 요동을 연결하는 교통로 문제 역시 주목해야 할 요소임을 확인할 수 있었다. 앞에서 검토한 류성-무려 교통로는 요동과 요서를 잇는 연결고리이자 요동을 기준으로 보았을 때에는 요동 서부의 최전선에 해당한다. 이 노선은 기능상 중원과 요동을 연결하는 파이프라인이면서, 지형상으로 볼 때에는 병목과 유사한 구도를 지니고 있었다. 그런 만큼 이 노선은 중요성에 비추어 차단되기 용이한 속성을 지니고 있었다고 볼 수 있다.

공손탁의 등장은 류성-무려 교통로가 인접지역의 반란과 이인의 점거로 인해 소통이 원활치 못한 상황에서 이루어졌다. 요동 출신이면서도 출신지에 발령을 받을 수 있었던 것은 이 같은 상황도 고려되었기 때문일 것이다. 공손탁이 집권하기 이전부터 류성 지역은 이미 선비, 오환 등의 구역으로 변화되어 있었지만, 공손탁은 이들 주변 이민족을 압도함으로써 교통로로 인한 문제는 발생하지 않았다. 공손강이 요동의 제2대 주인으로 자리한 시기와 때를 같이 하여, 류성 일대에 거주하였던 오환을 사이에 놓고 중원의 조조와 요동 세력은 다툼을 벌였다. 그 결과 요동은 조조 세력에 밀려 오환과의 관계가 소원해졌다. 오환과의 관계라든가 류성을 통한 교통로 문제가 더욱 악화된 것은 207년의 일이다. 당시 조조는 류성의 오환과 원소의 아들인 원상·원희가 결합할 움직임을 보이자 이를 근절하기 위해 류성을 공격하였다. 이로 인해 류성 지역은 완전히 조조의 영향권으로 편입되었고, 요동과 오환의 관계는 단절되었다.

류성-무려 교통로를 상실한 이후의 요동왕국은 불안의 연속이었다. 마침 중원 지역은 208년의 적벽대전 이후 삼국(三國)의 분립과 경쟁이 치열해지던

시기라서 요동을 향한 조위(曹魏)의 압력은 둔화될 수 있었다. 공손연은 삼국 간에 각축을 벌이는 중원의 상황을 이용하여 요동의 어려움을 돌파하고자 하였으나, 요동과 손오의 외교적 접촉은 오히려 위 조정의 분노를 샀다. 요동왕국을 향한 237년의 유주자사의 공격 그리고 238년 태위 사마의가 공격할 당시 류성-무려의 구간은 위군의 영향 아래 있었다. 반세기가량이나 ‘웅장해동’ 하던 요동왕국이 사마의의 공격으로 무기력하게 무너진 데에는 교통로 문제도 중요 요인으로 작용한 것으로 보아야 한다. 전술적으로나 위치상으로 류성-무려 구간의 상실은 밖에서 상대할 수 있는 적을 집안으로 불러들이는 결과를 초래하였다. 류성-무려 구간이 지닌 지역적 중요성은 공손씨정권이 소멸한 이후에도 후대로 전승되었다. 끝맺음 삼아 류성-무려 교통로가 지닌 역사적 중요성에 관해 위진 시대 이후의 개황을 정리하고자 한다.⁵⁶⁾

첫째, 류성-무려 구간은 전통적으로 이민족의 주거공간이었지 한족이 밀집하여 거주하던 지역이 아니라는 점이다. 이러한 경향은, 앞의 본문에서 검토한 바와 같이, 한대 전반을 통해 나타났지만 특히 위진남북조 이후의 시기에는 이민족 공간으로서의 현상은 뚜렷하였다. 이 점은 우선 지역 명칭에서부터 확인할 수 있다. 류성에 관한 용성(龍城)·영주(營州)·흥중(興中)·대녕(大寧)·조양(朝陽) 등의 명칭은 전연(前燕)·북위(北魏)·요(遼)·원(元)·청(淸)을 통해 명명되었으며, 창려에 관한 극성(柳城)·연군(燕郡)·의주(宜州)·의주(義州)의 명칭은 전연(前燕)·후량(後梁)·요(遼)·금(金)에 의하여 그리고 무려에 관한 현주(顯州)·광녕(廣寧)

56) 류성-무려 교통로에 관해 통시대적으로 개관한다는 것은 이 글의 형식에 맞지 않을 뿐 아니라 필자의 역량으로는 감당하기가 어려운 형편이다. 그런데도 이 내용을 부기하는 것은 ‘한·중 교통로 연구’를 분담한 7명 전원이 각기 주제로 삼은 교통로 구간에 관한 통시대적 조망을 하는 것이 필요할 것이라는 판단 때문이다. 간결한 내용으로나마 공동작업의 형식에 맞추고자 한다.

의 명칭 역시 요(遼)·금(金)의 이민족 왕조를 통해서였다. 이 지역의 주민 분포는 현재도 다른 지역에 비해 소수민족의 비율이 높은 편이지만,⁵⁷⁾ 이러한 현상이 현재의 중국 당국에 의해 이루어진 인위적 조치로만 보기는 어렵다. 특히 서진(西晉) 말기부터 오호십육국(五胡十六國) 시대에 걸쳐 활동한 선비족의 모용씨(慕容氏)는 이 지역을 중심으로 활약하였다. 모용외(慕容廆)는 극성(棘城) 출신으로 요동과 요서 지역 일대에서 선비대선우(鮮卑大單于)로 활동하였고, 그의 아들 황(皝)은 외(廆)가 구축한 토대를 발판으로 전연(前燕)을 건국하였다. 전연의 모용황이 처음 수도로 잡은 지역은 창려에 인접한 극성(棘城)이었으나 곧 류성 지역에 용성(龍城, 현재의 조양(朝陽))을 축조하여 천도하였다.⁵⁸⁾ 당대(唐代) 이후 동북지역만이 아니라 전 중국의 역사에 큰 영향을 미친 종족으로는 거란, 여진, 몽고를 들 수 있겠는데, 이들 종족이 건립한 요(遼)·금(金)·원(元) 그리고 청(淸) 왕조의 역사에서 이들 지역은 그들 국가나 종족의 주요한 근거지로 자리하였다.

둘째, 류성-무려 지역이 역대로 지녀온 정치·경제·군사적 중요성이다. 중국으로 남하하는 이민족은 이 지역을 중시하였고, 이러한 점은 상대적 위치에 있는 한족이 이 지역을 중시하는 데 촉매가 되었다. 요녕·하북(河北)·산둥 일대를 강역으로 삼아 ‘연(燕)’나라를 건설한 선비족 모용씨가 류성을 ‘용성’으로 개조하여 수도로 삼았음은 이 지역에 대해 이인들이 갖고 있던 인식을 단

57) 一례로서, 2004년도 기준 北鎮市(無慮)의 인구는 滿族, 漢族, 回族 등 19민족 53.5萬의 인구로서 이 중 滿族은 32.7萬의 규모로서 북진시 전체 인구의 62.4%를 차지하고 있다. 이에 반해 朝陽市는 총 334萬의 인구 가운데 몽고족 19.8만(6%), 滿族 2.8만(0.8%), 回族 1.6만(0.5%)의 규모이다(위의 통계는 2004년도 각 市政府에서 발표한 인구통계에 의함).

58) 모용황이 龍城에 천도한 시기는 341년으로서, 이를 위해 皝은 류성을 용성으로 바꾸고 城牆과 宮廟를 새로이 수축하였다(『晉書』 109 「載記」 9, 2821쪽).

적으로 보여주는 것이다. 수도로서 용성의 역사는 전(前)·후(後)·북연(北燕) 왕조를 통해 반세기 이상 지속되었다.⁵⁹⁾ 요동 서부도위와 요동속국이 설치되었던 무려현 지역은 인근의 의무려산 때문에도 유명하였는데, 이 지역은 특히 요나라를 건립한 거란인들이 선호하던 장소였다. 『요사(遼史)』에 의하면 이 지역은 황제의 행행(行幸)이나 수렵(狩獵)의 장소로 선호되었을 뿐 아니라, 황제와 황후 그리고 귀족들의 장례공간으로도 유명하였다.⁶⁰⁾ 무려(無慮) 지역은 금에서 청에 이르기까지 광녕으로 불렸는데, 명조(明朝) 영락제(永樂帝) 시기에는 기마의 공급을 원활히 하고 변경의 경비를 절약할 목적으로 광녕에 마시(馬市)를 개설하기도 하였다.⁶¹⁾ 광녕은 명대에 이르면 북방의 몽고나 동북의 여진과 대처하는 데 있어 최고의 전략기지로 자리하였다. 요동도지휘사사(遼東都指揮使司)가 관할하는 동의 압록강으로부터 서의 산해관에 이르는 구역 가운데 최고의 ‘군사중진(軍事重鎮)’이었음은 광녕위(廣寧衛)를 중심으로 하여 촘촘히 배치된 광녕중위(廣寧中衛)·좌위(左衛)·우위(右衛), 광녕전위(廣寧前衛)·후위(後衛), 광녕중둔위(廣寧中屯衛)·좌둔위(左屯衛)·우둔위(右屯衛), 그리고 광녕전둔위(廣寧前屯衛)·후둔위(後屯衛) 등의 존재로 알 수 있다.⁶²⁾ 요양(遼陽)에 주재하던 요동 지역의 순무(巡撫)가 광녕으로 철수 이주하였다든가, 요동을 진수(鎮守)하는 총병관(總兵官)이 광녕에 주둔하였다는 사실은⁶³⁾ 명대의 광녕이 행정상으로는 군사적으로 어느 정도의 중요성을 지니고 있었는지 가늠토록 한다. 1622년 여진군은 광녕을 함락시킴으로써 명(明)의 조야(朝野)를 경악케 하였는데, 광녕의 함락은 1644년에 있을 만

59) 전연, 후연, 북연을 합친 88년의 역사 중에 龍城에 도읍한 기간은 52년에 달한다.

60) 『遼史』 64 「皇子表」(973, 986쪽), 卷71 「后妃傳」(1201쪽), 卷72 「宗室傳」(1211쪽) 참조.

61) 『明史』 6 「成祖紀」, 83쪽 및 卷81 「食貨志」 5 1982쪽.

62) 『明史』 41 「地理志」 2, 954~955쪽.

63) 『明史』 76 「職官志」 2, 1777쪽 및 같은 책, 「職官志」 5, 1867쪽.

주족의 입관을 미리 예고한 사건이라고 보아도 좋을 것이다.

셋째, 류성-무려 구간이 지닌 교통간선(交通幹線)으로서의 지속성이다. 당대에 영주(營州)로 불린 류성은 수도인 장안으로부터 고구려나 발해로 향하는 노정에서 반드시 거쳐야 하는 지역이었다. 이 노정은 영주를 통과한다고 하여 당대에 ‘영주도(營州道)’라는 이름을 얻었다.⁶⁴⁾ 당대에 동북에 위치한 지역이나 종족의 소재지를 나타낼 경우 그 기준점은 항시 ‘영주’였다.

營州의 西北 백리를 松經嶺이라 하는데, 그 서쪽은 奚이고 그 동쪽은 契丹이다. 營州로부터 북으로 4백리는 遼水에 이른다. 營州에서 동으로 1백8십리는 燕郡城에 이르고, 또한 汝羅 守捉(城)을 지나 遼水를 건너 安東都護府에 이르는 것은 5백리이다(『新唐書』 40 「地理志」 7下, 1147쪽).

위의 예에서 보듯이 중국 동북에 있는 종족이나 국가 그리고 기관으로 향하는 노정(路程)은 일단 영주에 도착한 다음 이곳 영주로부터 다시 각 방향으로 분산되었다. 이런 이유로 수당(隋唐)시대에 이루어진 고구려 원정은 영주를 경유하였을 뿐 아니라 이곳을 중간 기착지(寄着地)로 삼았다. 영주는 고구려와의 전쟁에서 병사와 군량을 조달하는 최대 기지로서 가치를 높였는데, 이점은 북방의 해(奚)와 거란(契丹)을 상대할 경우에도 동일하였다. 당 태종과 고종 시기의 빈번한 고구려 원정으로 인해 요동의 중심지인 양평에 이르는 길은 새로운 노선이 개발되었다. 당대 이후 남도(南道)·중도(中道)·북도(北道)의 세 갈래 길이 열렸지만 각 노선의 출발점은 모두 영주로서 동일하였다.⁶⁵⁾ 류성-무려 구간이

64) 『新唐書』 219, 「渤海傳」, 6182쪽.

65) 王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 沈陽出版社, 140~150쪽. 세 노선 가운데 류성-무려 교통로는 營州-懷遠-遼澤-遼陽(양평)의 노선인 中道에 해당한다. 이 中道 노선은 고구려 원정에 올랐던 隋 煬帝와 唐 太宗이 지났던 길이다.

교통의 요지로서 중요하였던 만큼 거란과 여진 그리고 몽고가 중원에 진출하는 시기에는 한족과 이인 또는 이인 상호간에 이 지역을 둘러싼 투쟁이 심하였다. 명대에 이르면 류성(영주, 조양) 지역은 몽고에 대한 회유책으로 그들의 왕공(王公)에 대한 봉지(封地)가 되었는데, 이러한 형세는 청(淸) 건륭(乾隆)의 시기까지 이어졌다. 이로 인해 영주를 경유하던 교통노선은 일부 변화가 있었는데, 조선 후기 사행(使行)에 오른 연암 박지원 일행이 영주(靈州)를 경유하지 않고 북진(北鎭, 광녕(廣寧))에 이어 대릉하를 건너 의주(義州) 남쪽의 금주(錦州)로 노선을 잡은 것은 이러한 사정 때문이었을 것으로 짐작한다.⁶⁶⁾ 명청(淸) 시기에 이르면 북진(무려)은 요동에서 산해관을 향하는 노정 가운데 제일의 요충지로 자리하였다. 이러한 변화는 류성-무려 구간의 변화로도 볼 수 있지만, 두 지역의 거리나 기타 나머지 노정이 동일한 것으로 보아 북진 지역의 중요성이 그만큼 확장된 것이라고 할 수 있다. 현재에는 조양시(朝陽市) 지역이 북진이 지닌 중요성을 재차 능가하여 요서 북방 최고의 정치와 경제 그리고 교통의 중심지로 자리하였음은 잘 알려진 사실이다.

이상의 사실들을 종합해보면 류성-무려 교통로 구간은 어느 시대든 종족이나 국가의 세력판도를 가늠해 볼 수 있는 위치였음을 알 수 있다. 이 지역을 장악한 중원 세력은 요동을 점유할 수 있었고, 더 나아가 한반도 지역에게까지 영향을 미칠 수 있었다. 과거 한국의 역사는 요동 지역에서 부침하는 세력에 의해 크게 좌우되었으나 그 단초는 류성-무려 교통로의 항배에 있었음을 앞의 공손씨왕국의 역사는 보여 준다. 이와는 반대로 동북지역에서 발흥하여 류성-무려 구간을 점령한 세력은 동북의 범위를 벗어나 중원을 압박할 수 있었

66) 營州(朝陽)를 거치지 않고 北鎭에서 錦州로 향하는 朝鮮 使節의 노선은 明代와 清代 중국의 교통로선과 동일하다. 王綿厚·李健才, 앞의 책, 275쪽, 303쪽 참조.

다. 이 점은 여진이나 거란을 비롯하여 선비, 오환 등 동북지방을 요람으로 성장하여 중국에서 그 존재를 뚜렷이 한 종족들의 자취를 통해 확인할 수 있다. 이 점에서 류성-무려 교통로는 적어도 동북지역에서는 향후 지역의 판도를 진단할 수 있는 풍향계 구실을 하였다고 볼 수 있다.



• 참고문헌

〈단행본〉

- 謙田重雄(1962), 『秦漢政治制度の研究』, 日本學術振興會.
工藤元男(1988), 『睡虎地秦簡よりみた秦代の國家と社會』 創文社.
金翰奎(2004), 『요동사』, 문학과지성사.
文物編輯委員會(1981), 『中國考古工作三十年』 1949~1979, 文物出版社.
西嶋定生(1983), 『中國古代國家と東アジア世界』, 東京大學出版會.
嚴耕望(1948), 『兩漢太守刺史表』, 商務印書館.
嚴耕望(1974), 『中國地方行政制度史』, 中央研究院歷史語言研究所專刊 45.
王綿厚(1994), 『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社.
王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 沈陽出版社.
劉俊勇 著, 최무장 역(1997), 『中國大連考古研究』, 학연문화사.
李治亭(2003), 『東北通史』, 中州古籍出版社.

〈논문〉

- 谷豊信(1989), 「樂浪郡の位置」, 『朝鮮史研究會論文集』 24.
堀敏一(2006), 「漢代少數民族地區的郡縣與冊封—以朝鮮, 東北, 西南夷爲例」, 『中國古代史論叢(上)』, 世界知識出版社.
權五重(2004), 「漢代 邊郡의 部都尉」, 『東洋史學研究』 88.
權五重(2005), 「遼東郡 中部都尉와 高句麗의 新城」, 『고구려의 국제관계』(고구려연구재단 연구총서 05).
權五重(2007), 「遼東 公孫氏政權의 興亡과 ‘夷人’問題」, 『동북아역사논총』 15.
宋蓉·藤銘子(2008), 「漢代膠東半島, 遼東半島及長江中下游地區海路交流的考古學例證」, 『邊疆考古研究』 7, 科學出版社(北京).
熊谷滋三(1996), 「前漢における屬國制の形成」, 『史觀』 134.
李盛珪(1994), 「遼東郡の位置の變遷」, 『古代文化』.
張國慶(1990), 「東漢“遼東屬國”考略」, 『歷史教學(津)』 1990-2.
鄭君雷(1997), 「遼寧錦縣昌盛石槨墓與遼東屬國」, 『北方文物』 1997-2.

程妮娜(2001), 「漢魏時期東北地區的民族設置與治理」, 『北方文物』4期.

黃今言(2004), 「兩漢邊防戰略思想的發展及其主要特征」, 『中國邊疆史地研究』14-1.





소자하 지역의 중국군현과 교통로

인천도시개발공사 윤용구

I. 머리말

II. 소자하 지역 중국군현의 설치

III. 소자하 지역의 군현성과 교통로

IV. 맺음말



윤용구

한국고대사 전공, 인천도시개발공사 문화재담당.

대표논저로는 「낙랑군 호구부 연구」(공저, 2010, 동북아역사재단), 「낙랑 대방지역 신발견 문자자료와 연구동향」(2010, 『韓國古代史研究』 57), 「平壤 貞栢洞 364호분 출토木簡 『論語』에 대하여」(2010, 『木簡과文字』 4), 「평양출토 ‘樂浪郡初元四年縣別戶口簿’ 연구」(2009, 『木簡과文字』 3) 등이 있다.

소자하 지역의 중국군현과 교통로

인천도시개발공사 윤용구

I. 머리말

고대 한중관계사를 서술할 때 그 시작을 어디서부터 잡아야 하는지 학계에서 정리된 바는 없지만, 전한 무제대의 군현이 중국 동북지방과 한반도 북부 지역에 설치된 이후 본격화된 것은 주지의 사실이다. 군현 설치를 단순하게 표현한다면 현성(縣城)을 비롯한 군현 운영의 장(場)을 마련하고 방어를 위한 장새(障塞)를 구축하며, 이를 연결하는 관진(關津) 및 정(亭) 등 교통로를 확보하는 것이다.

기원전 108년 현도군을 비롯한 낙랑·진번·임둔군 등 한군현이 모두 그러한 과정을 거쳤다고 할 수 있다. 이들 한군현으로 통하는 교통로는 선사시대 이래의 자연교통로를 재활용한 것이지만, 운용은 과거와 전혀 다른 체계로 이루어졌다. 군현 설치에 따라 거점이 생겨나고, 거점과 거점을 연결하는 새로운 교통망이 형성되었던 것이다. 요하를 거점으로 현도군을 통한 동북방 부여와 동남방 고구려 등 예맥계 세력과의 교섭과 교류도 이러한 교통로를 따라

전개되었다. 요하의 지류 중 하나인 소자하(蘇子河) 유역도 군현 설치에 따라 형성된 새로운 거점 가운데 하나였다.

요하지역에서 현도군이 설치된 동부지역으로는 백두산으로 이어지는 산줄기와 그것을 끼고 흐르는 하천을 따라 교통로가 형성되었다. 따라서 이 지역에 대한 군현 설치의 일정 면적을 단위지어 방사상의 지역지배를 행한 낙랑군과는 달리, 동서 혹은 동남방향으로 연결된 교통로의 거점을 장악하는 형태로 운용되었다. 소자하 유역은 서남으로는 연진 이래 중국세력의 본거라 할 요동군과 통하고, 동북으로 부여·읍루지역, 동남으로는 고구려와 예맥의 여러 주민집단과 연결되는 교통의 결절점(結節點)이었다.

현재 길림성 신빈현 영릉진에 해당하는 소자하 유역을 중심으로 한대 군현성과 장새 및 고구려의 여러 산성을 비롯해 고구려가 군현성을 재이용하여 만든 토성 등이 밀집된 점과, 유물의 양상도 이를 기점으로 문화적 양상을 달리하는 이유도 여기에 있다. 소자하 유역은 한대 중국세력과 예맥계 주민집단이 교섭하던 교통의 요지이자, 교역의 장이었다.

이러한 이유로 그동안의 연구에서 소자하 유역에 대한 관심은 적지 않았지만, 대부분 군현 설치와 폐지의 추이를 서술하거나 위진대 고구려로 통하는 교통로인 남도, 북도의 노선 문제 등을 다루는 데 그쳤다. 소자하 유역을 거점으로 이루어진 주민구성, 교역 및 현성과 장새 같은 군현 관련 시설물 등의 역사지리학적 검토는 미흡했다고 생각된다. 나아가 소자하 유역이 고대 한중교통로에서 차지하는 위치와 의미에 대한 이해도 부족했다고 생각된다.

소자하 유역은 전한 무제대에 진출하여 2세기 가까이 중국세력의 거점으로 활용되면서도 이렇다할 한대분묘가 없을 정도로 특이한 주민구성을 보여주고 있다. 소자하가 서남으로 흘러 요하로 들어가는 길목에 형성된 무순일대의 한대주민의 생활유적과 분묘 형성과는 대조적인 현상이다. 이는 현도군

이 하천과 산지를 따라 구축된 교통로를 관장하고 토착사회와 접촉하며 군현 지배를 행하던 특성 때문에 생각되지만, 구체적인 실상에 대해서는 구명된 바가 없다.

일찍이 창해군(滄海郡)과 현도군의 위치를 혼하의 무순에서 소자하를 거쳐 동남으로 압록강과 개마고원의 산지를 넘어 동해안에 이르는 지역으로 파악한 와다 세이(和田清)의 견해는 현도군의 위치와 관련없이 대부분의 연구자에게 지지를 받고 있다. 이는 이후 조위대 관구검의 동방침략의 원정범위와, 그 결과물을 기초로 작성되었을 『삼국지』 「동이전」의 사료적 성격을 이해하는 데도 매우 중요한 문제라 하겠다. 그러나 1951년 와다 세이의 연구 이래 이의 검증이나 보강에 대한 연구는 거의 이루어지지 못하고 있다.

이처럼 소자하 유역은 고대 한중관계사와 교통로 문제를 이해하는 데 매우 중요한 위치를 차지하고 있다. 가까이는 고구려와 부여 등 예맥계주민과 현도군과의 교섭의 실상을 살펴볼 수 있으며, 이후 이를 거점으로 한 고구려의 요동 진출 문제를 이해할 때도 중요한 문제이다.

소자하 유역에 설치된 한대 군현과 교통로에 대해 다음과 같은 몇 가지 중심문제를 살펴보고자 한다. 첫째는 소자하 유역의 지리적 환경과 문화적 기반을 고고학적 자료를 통해 살펴보고자 한다. 이를 통해 소자하 유역이 교통의 거점과 결절점이 될 수 있었던 배경을 구명할 것이다.

둘째는 창해군과의 관련문제이다. 창해군은 설치기간이 극히 짧고, 실제 본격적인 운용 이전에 폐지된 까닭에 관련 사료가 적어 논란이 분분한 것은 주지의 사실이다. 그러나 창해군이 뒤이은 현도군 이해의 전제가 되며, 그 위치 또한 소자하 유역이 포함된다는 학계 일반의 견해를 감안할 때 반드시 설명되어야 할 부분이다.

셋째는 현도군 설치시기 소자하 유역의 상황을 밝히는 문제이다. 특히 기

원전 75년 현도군이 현재의 영릉진인 소자하 유역으로 중심지를 옮겼다는 시기부터 106년 무순 방면으로 다시 중심지를 옮긴 사실을 전후로 한 실상을 구명할 것이다. 이 시기 소자하 유역에 설치된 현성(縣城)과 장새에 대한 중국 학계의 연구성과를 검토하고, 교통로와 관련된 관진(關津) 유적을 살펴볼 것이다. 나아가 소자하 유역에서 고구려로 통하는 길목에 세워졌을 이른바 책구루(曷溝婁)에 대해서도 새롭게 검토할 것이다.

넷째는 1951년 발표된 와다 세이의 견해를 재검토할 것이다. 사실 이 문제는 검토가 쉽지 않다. 그러나 무순에서 함경도 동해연안으로 통하는 이른바 공도상(孔道上)의 교통로가 언제 실제적으로 운용되었는지 후대 기록을 통하여 거슬러 살펴보는 한편, 고고학적 양상을 통하여 현도군 설치시기 전후에도 가능한지를 검토할 것이다.

다섯째로 소자하 유역이 중국군현 시기 군현운용과 토착주민과의 교섭, 교역의 장으로서 어떠한 의미가 있는지를 검토할 것이다. 소자하 유역에서 부여와 읍루 그리고 고구려의 여러 주민집단과 통하는 구체적인 교통로를 추정하고, 각각의 교통로가 지니는 역사상의 사실과 의미를 구명할 것이다. 이의 특성을 좀더 분명하게 드러내기 위해 중국고대 변경군현과 주변 토착사회에 행해진 교섭의 방식을 교통로의 측면에서 비교 검토할 것이다.

II. 소자하 유역 중국군현의 설치

1. 현도군의 설치와 고구려

『한서(漢書)』 「지리지」 현도군조(玄菟郡條)의 기록은 다음과 같다.

【사료 1】 『漢書』 卷28下 「地理志」

元菟郡 武帝元封四年開 高句驪 莽曰下句驪 屬幽州 應劭曰 故眞番朝撫狽胡國 戶四萬五千六口二十二萬一千八百四十五 ○縣三 高句驪 遼山遼水所出 西南至遼隧入大遼水 又有南蘇水 西北經塞外 應劭曰 故句驪胡 上殷台 莽曰下殷 如淳曰 台音飴 師古曰 音胎 西蓋馬 馬訾水 西北入鹽難水 西南至西安平入海 過郡二 行一千一百里 莽曰元菟亭

기원전 107년에 설치된 현도군, 곧 제1현도군은 소자하 유역에서 동남으로 압록강 중류를 거쳐 옥저(沃沮)가 자리한 동해안의 함흥평야에 이르는 긴 공도상(孔道上)에 형성된 군으로 여겨지고 있다.¹⁾ 관할대상은 창해군을 설치하였던 동해안 방면의 옥저를 중심으로 한 예맥(濊貊)이었다. 따라서 군치(郡治)도 옥저에 두었다.²⁾ 이후 현도군의 군치는 기원전 75년 무렵 고구려 서북의 신빈현 영릉진으로 옮겨갔다. 이것이 제2현도군으로, 관할대상이 압록강과 동가강 유역의 고구려로 바뀌었다. 사료 1은 이때의 상황으로 여겨진다. 수현(首縣) 고구려현이 군치라 하겠다.³⁾ 이러한 현도군의 이동은 고구려가 압록강 중류를

1) 和田清(1955), 「玄菟郡考」, 『東方學』 1 : 『東亞史研究』 滿洲篇, 1951.

2) 현도군 설치 초기의 군치와 영역 및 그 변화상에 대해서는 金美旻(2002), 「第1玄菟郡의 위치에 대한 재검토」, 『실학사상연구』 24, 무학실학회, 31~32쪽 참조.

차단하면서 옥저로 통하는 교통로가 단절되었기 때문이었다. 이에 따라 옥저 일대는 낙랑군에 편입시키고 나머지는 방기(放棄)하였다.⁴⁾ 그 후 106년에는 지금의 무순시 흔하 남쪽의 노동공원 내에 남아 있는 토성으로 다시 군치 고구려현을 옮기고, 107년에는 요동군 동부의 3현을 떼어내어 현도군에 귀속시켰다. 이른바 제3현도군이다.⁵⁾

이처럼 현도군은 복잡한 과정을 거쳤으므로 사료 1은 어느 한 시기의 상황을 그릴 것으로 볼 수 없다고 이해되어 왔다. 곧 관할 현의 숫자에 비하여 지나치게 많은 호구 수의 존재를 두고⁶⁾ 현은 제2현도군 시절의 축소된 모습이며, 호구 수는 제1현도군 시절의 것이라는 견해였다.⁷⁾ 그러나 현과 호구 수에 대해 시기가 현격히 차이 나는 기록이 혼재되어 있다는 것은 추측일 뿐이며, 『한서』 「지리지」에서 같은 사례가 지적된 바도 없다. 때문에 호구 수는 왕망

3) 『漢書』 「地理志」에 수록된 縣目的 首縣이 郡國의 治所라는 사실은 日比野丈夫·嚴耕望의 연구로 논증된 바 있다[日比野丈夫(1950), 「西漢郡國治所考」, 『羽田博士頌壽記念東洋史論集』: 『中國歷史地理研究』, 同朋社, 1977; 嚴耕望(1952), 「漢書地志縣名首書者即郡國治所辨」: 『嚴耕望史學論文選集』, 聯經出版事業公社, 1991].

4) 金美奘(2002), 앞의 글, 39쪽.

5) 제3현도군 이후 변화를 보여주는 주요 기록은 다음과 같다.

① “玄菟郡 武帝置 遼陽東北四千里 六城 戶一千五百九十四 口四萬三千一百六十三 高句驪 遼山遼水出 山海經曰遼水出白平東 郭璞曰出塞外御白平山 遼山小遼水所出 西蓋鳥 上股台 高顯故屬遼東 候城故屬遼東 遼陽故屬遼東 東觀書 安帝卽位之年 分三縣來屬”(『後漢書』 卷33 「郡國志」).

② “安帝卽位之年 分高顯·候城·遼陽 屬玄菟 案司馬彪郡國志 高顯等三縣 本屬遼東郡 以上幽州刺史部所屬”(『東觀漢記』 卷7 「地理志」) 107년.

③ “玄菟郡 漢置 統縣三 戶三千二百 高句麗·望平·高顯”(『晉書』 卷14 「地理志」).

6) 『漢書』 「地理志」에 의하면 前漢末 현도군 소속 3개 현은 각각 73,948口(15,000戶)를, 낙랑군 1개 현은 16,269口(2,512戶)를 평균적으로 관할하고 있었다. 물론 漢代 군현의 영역구획이 같지 않다는 것은 널리 알려진 것이지만, 현도군이 낙랑에 비하여 관할민이 지나치게 많음을 알 수 있다.

7) 李丙燾(1976), 「玄菟郡考」, 『韓國古代史研究』, 博英社, 178쪽.

대 이전의 것이고 소속 현의 수는 그 이후라는 견해도 있었지만,⁸⁾ 현의 숫자와 호구 수의 불일치와 함께 소속 현의 위치를 사료대로 본다면 고구려가 군현의 직접지배에서 벗어난 시기를 기원후로 보아야하는 불합리가 지적되었다. 이를 좀더 자세히 살펴보겠다.

사료 1의 현도군은 군치 고구려현을 비롯하여 상은태현, 서개마현의 세 곳이다. 이 가운데 고구려현은 소요수(小遼水), 즉 혼하(混河)가 그 경내에서 발원한다고 하였으니 그 위치는 제2현도군 때의 상황이며, 현재 소자하 상류라 할 신빈현 영릉진고성으로 비정하는 데 의견이 일치되어 있다. 그리고 서개마현은 현의 관내에 흐르는 염난수와 마지수를 어느 강으로 볼 것인가가 오랜 논란을 일으켜왔지만 현재 마지수는 강계에서 서북쪽 만포진으로 흐르는 독로강으로, 염난수는 압록강으로 여겨지고 있다. 따라서 서개마현은 독로강 유역과 압록강 중류 유역을 크게 벗어나지 못한다. 상은태현은 그 위치를 짐작할 기록이 없으나, 소자하 유역의 고구려현과 그 동남 압록강 중류에 자리하였을 서개마현의 중간으로 기재되어 있다. 대체로 혼강 유역의 어느 지역에서 고구려현와 서개마현을 연결하는 위치로 여겨진다.⁹⁾

『한서』 「지리지」 현도군조의 소속 현의 위치를 위와 같이 살펴본다면, 현도군은 전한 말에 군치를 고구려의 중심부에서 떨어진 소자하 유역으로 이동하였으나, 서개마현(혹은 상은태현)은 고구려 주변에 자리한 것으로 나타난다. 더구나 상은태현과 서개마현에 대한 서술에서는 왕망대의 현명(縣名) 개정을 언급하고 있다. 그렇다면 1세기 초까지도 압록강 중류 유역(혹은 독로강유역)이 군현 지배하에 있다고 생각되는 것이다.

8) 末松保和(1961), 「玄菟郡の戸口數について」, 『和田博士古稀記念 東洋史論叢』.

9) 노태돈(1999), 「고구려의 기원과 국내성 천도」, 『한반도와 중국 동북 3성의 역사 문화』, 서울대출판부, 322~325쪽의 위치비정을 요약한 것이다.

이에 대해 현의 수는 고구려 서북으로 축소된 제2현도군의 기록이고, 호구 수는 제1현도군의 상황을 전한다고 보는 설이 널리 받아들여져 현과 호구 수의 불일치를 이해하여 왔다.¹⁰⁾ 나아가 집안(集安)에 있었을 고구려현이 기원전 82년 서북 신빈현 영릉진으로 옮겨 제2현도군의 치소가 되었다면, 그보다 동쪽에 있었을 서개마현도 기원전 75년에 군현의 통제에서 벗어났으리라는 지적이 제기되었다.¹¹⁾

그러나 『한서』 「지리지」의 풍속기사(風俗記事)를 비롯하여 그에 수록된 군국별(郡國別) 호구 수는 전한 말의 일괄 자료로 이해되고 있다.¹²⁾ 현도군만 군현 설치에서 1세기 초에 이르는 여러 기록이 혼재되었다고 볼 이유가 없다. 오히려 사료 1의 기록이 전하는 내용을 인정하고 그러한 현상이 왜 나왔는지를 살펴보는 것이 보다 합리적이라고 여겨진다. 사료 1과 같은 시기 고구려와 군현의 관계를 보여주는 다음의 기록을 살펴보자.

【사료 2】 『漢書』 卷99中 「王莽傳」

① 將持節稱太一之使 帥持幢稱五帝之使 莽策命曰 普天之下 迄于四表 靡所

10) 李丙燾(1976), 「玄菟郡考」, 『韓國古代史研究』, 博英社, 178쪽; 노태돈(1999), 앞의 글, 328쪽.

11) 노태돈(1999), 앞의 글, 327쪽.

12) 본래 『한서』 「지리지」 分野條의 풍속기사는 『史記』 129 「貨殖列傳」의 기사와 전한 말 成帝代 승상 張禹(기원전 25~기원전 재임)의 지시로 만든 각 지역의 풍속기록을 자료로 班固가 편찬한 것이었다[五井直弘(1956), 「漢書地理志の一考察」, 中國古代史研究會編, 『中國古代史研究』 1, 雄山閣, 372~373쪽]. 그 가운데 군국별 戶口籍은 元始 2年(기원후 2) 上計簿에 의거한 것이며, 군국별 所屬縣目은 元延·綏和之交(기원전 9~기원전 8)에 작성된 것으로 밝혀졌다[周振鶴(1982), 「西漢諸侯王國封域變遷考」, 『中華文史論叢』: 『西漢政區地理』, 人民出版社, 1987, 22~24쪽]. 이 방면 연구에서는 이미 통설로 받아들여지고 있다[肥後政紀(1998), 「漢書地理志所載の戶口統計の年代について」, 『明大アジア史論集』 3, 明治大學東洋史談話會, 49쪽].

不至 其東出者 至玄菟·樂浪·高句驪·夫餘…… ② (始建國四年) 先時 莽發高句麗兵 當伐胡 不欲行 郡強迫之 皆亡出塞 因犯法爲寇 遼西大尹田譚追擊之 爲所殺 州郡歸咎於高句麗侯騶 嚴尤奏言 貉人犯法 不從騶起 正有它心 宜令州郡此尉安之 今猥被以大罪 恐其遂畔 夫餘之屬 必有和者 匈奴未克 夫餘穢貉復起 此大憂也 莽不尉安 穢貉遂反 詔尤擊之 尤誘高句麗侯騶至而斬焉 傳首長安 莽大悅 下書曰…… 其更名高句麗爲下句麗 布告天下 令咸知焉 於時貉人愈犯邊……

【사료 3】『後漢書』 115 「東夷傳」 高句麗

王莽初 發句驪兵以伐匈奴 其人 不欲行 彊迫遣之 皆亡出塞爲寇盜 遼西大尹田譚追擊 戰死 莽令其將嚴尤擊之 誘句驪侯騶入塞斬之 傳首長安 莽大說 更名高句驪王爲下句驪侯 於是貉人寇邊愈甚……

우선 사료 2-①은 왕망이 즉위한 직후(기원후 9) 사방에 사신을 보내 새 왕조의 입장을 주고, 한실(漢室)의 입장을 회수하였음을 보여준다. 이때 왕망이 보낸 사신이 동으로 ‘현도·낙랑·고구려·부여’에 이르렀다는 데서, 현도군과 별개로 고구려가 대상이 되고 있음을 알 수 있다.

사료 2-②에 보이는 ‘고구려후(高句驪侯) 추(騶)’가 이끌었던 집단은 바로 왕망이 보낸 사신이 인수의 교환 상대로 삼은 고구려로 볼 수 있다. 특히 “更名高句驪王爲下句驪侯”라 한데서, 고구려후 추가 참살되기 전에 고구려왕으로 불렸음을 짐작할 수 있기 때문이다.¹³⁾

그런데 2-②는 군현의 징발대상이 되는 새내에 고구려집단이 존재하고 있음을 보여준다. 나아가 징발을 거부하고 장새를 탈출한 고구려병이 오히려

13) 남송대 서경의 고려도경의 기록은 이를 반영한다.

“漢武帝滅朝鮮 以高麗爲縣屬玄菟郡 其君長賜之鼓吹伎人 常從郡受朝服衣幘 縣令主其名籍 後稍驕不復詣郡於東界築小城歲時受之 因名幘溝濃 溝濃者 高麗名城也 於是始稱主焉 王莽發其兵以誅匈奴不至 降王爲侯而麗人益寇邊”(『高麗圖經』 卷1 「建國」).

(표 1) 소자하 유역과 주변의 군현성(郡縣城)

소재지	성지명	입지	형상	성곽규모(m)	성벽구조	성내시설
集安縣 通溝	通溝城	서쪽 통구하, 남으로 압록 강에 면한 평 탄대지	近方形	북벽 715.2 동벽 554.7 남벽 751.5 서벽 664.6 둘레 2686	거친 흙과 자갈·모래 를 섞어 版 築함(판축 층이 명확 치 않음)	4벽에 馬面
桓仁縣 六道鄉 下古城子	下古城子 古城	동쪽, 서쪽에 渾江과 그 지 류로 싸인 평 탄대지	近方形	북벽 237 서벽 264 남벽 212 동벽 226 (추정) 둘레 약 939	版築(?)	동·남門址 十字 도로
桓仁縣 北甸子鄉 동쪽	喇哈城	혼강 남쪽 평 탄대지	方形	1변 약 200	췌기형 성 들에 의하 여 石築	
通化縣 快大茂鎮 赤柏林村	赤柏松古 城	남벽이 喇哈 河지류에 면 한 구릉대지	近方形	북벽 318 동벽 220 남벽 286 서벽 172 둘레 약 996	土築	동남, 동북, 서 남에 원형 각루, 4벽 門址, 서북 부 高台 위 건물 터, 우물지
新賓縣 永陵鎮	永陵鎮古 城	북벽이 二道 河에 면한 구 릉대지	長方形 (남북장 축)	小城과 남방 3~400 m 거리의 大城 소성 : 남북 150, 동 서 110(혹 1변 120m 方形으로도 봄) 대성 : 동벽 455, 남 벽 215, 서벽 375(남 북 兩城인지, 内外 2 重城인지 불명)	土築	소성 서벽중앙 門址
撫順市 東洲小甲 邦	小甲邦古 城	북은 渾河에, 서와 동남은 東洲河에 면 한 평탄대지	近方形	1변 약 500(혹은 동 서 700, 남북 400)	土築	
撫順市 永安台 (勞動公 園)	永安台古 城	북쪽이 渾河 에 면한 구릉 대지	長方形 (남북장 축)		土築	

시기, 출토유물	주변유구	후대 재이용	조사방법	비정 현명	문헌
한대~고구려 토층에서 전국시기 석 기류 출토	산성자산성, 적 석층 등 고구려 시기 유적 산재	토성 위와 바깥 경사에 덧대여 고구려가 4세기 경 石築	1975~1977 년 발굴, 1980년 실측	현도군 高句麗 縣·西蓋馬縣, 不而縣 및 진번 군 雲縣설	1, 23
한대~고구려 청동기시대 거주지, 한 대 토기, 고구려 와당 과 토기가 다수 출토	서벽 밖에 해자	고구려, 요급시 대	1982년 시굴 1987년 실측	?	2, 17, 23
한대~고구려		고구려가 토성 위에 혹은 토벽 을 건어내고 석 축한 것으로 추 정	수몰	?	3, 18, 23
한대~고구려 성안 표토층에서 銅矛 수습		고구려, 요급시 대	1960년 조사 1982년 조사 1887년 실측	上殷台縣설	4, 20, 23
한대~고구려 소성에서 한식 와당, 대성에서 한식 토기 수 습, 대성 북쪽에서 고 구려 적색와편 수습	동남쪽 가까이 고구려 舊老城	고구려, 청		제2현도군치 고 구려현설	5, 18, 20
한대~고구려 '千秋萬歲', '玄'銘와 당, 한대 오수전, 토기 편	토성 서남에 후 한대 고분군	고구려	1988년 발굴	제3현도군치설 및 上殷台縣설이 있음	6, 19
한대~고구려 '千秋萬歲'명 와당, 한 대 오수전, 토기편, 고 구려 온돌(博樂) 유구	토성 내 적색 마 면토기, 채문토 기 파편 산재	고구려가 기존 토성을 증축	1935년 공사 중 한대 유물 출토, 근래 고구려유물 대량 출토	제3현도군치설 외 제3현도군 西蓋馬縣·高顯 縣·候城縣설도 있음	7, 18, 20

소재지	성지명	입지	형상	성곽규모(m)	성벽축조	성내시설
遼陽市 舊城區 동부	遼陽 襄平城址	동북쪽이 太子河에 면한 평탄대지	장방형 (동서장축)		토축	내외 이중성, 네 귀퉁이 각루, 이층누각의 4방문, 성벽에 마면과 치첩, 내성에 관아와 3층 누각, 성밖에 목재탑으로 보이는 건물 있음
蓋州市 蓋縣縣城 내	下古城	大清河에 면한 평탄대지			토축	
大連市 旅順口區 鐵山鎮 南山里	牧羊城	동남 노철산에 이르고 서남은 바다에 면한 구릉대지	장방형 (남북장축)	남북 132 동서 82 높이 3~5	石心 토대 위 版築	북문
丹東市 震河上尖 村	震河尖古城	震河, 鴨綠江 합류점에 면한 평탄대지	장방형 (남북장축)	동서 500 남북 600	판축	성 중앙 토대 위 건물지

(문헌 목록)

1. 閻毅·林至德(1982), 「集安高句麗國內城址的調查與試掘」, 『文物』.
2. 蘇長青(1985), 「高句麗早期平原城-下古城子」, 『遼寧省丹東, 本溪地區考古學術討論會文集』, 遼寧省本溪博物館學會.
3. 梁志龍(1992), 「桓仁地區高句麗城址概述」, 『博物館研究』.
4. 邵春花 外(1987), 「赤柏松古城調查」, 『博物館研究』.
5. 徐家國(1989), 「新賓縣永陵鎮漢城址調查」, 『考古』.
6. 武家昌(1991), 「撫順市小甲邦漢代遺址」, 『中國考古學年鑑-1990』, 文物出版社.
7. 齋藤武一(1938), 「撫順永安公園譽ヶ丘遺跡」, 『滿洲史學』 2-3.
8. 俞偉超(1960), 「跋朝鮮平安南道順天郡龍鳳里遼東城冢調查報告」, 『考古』.
9. 于臨祥(1986), 「牧羊城」, 『大連文物』.
10. 王金波(1986), 「丹東市震河尖漢城址的初步探索」, 『遼寧城考古, 博物館學會成立大會會刊』.
11. 남일룡(1998), 「청암동토성에 대하여(1)」, 『조선고고연구』.
12. 안병찬·최승택(1998), 「새로 발굴된 평양성에 대하여」, 『조선고고연구』.
13. 남일룡(1995), 「평양지방의 고대토성」, 『조선고고연구』.
14. 南一龍(1995), 「新しう發掘された古代土城跡」, 『朝鮮民族と國家の源流』, 雄山閣.

시기, 출토유물	주변유구	후대 재이용	조사방법	비정 현명	문헌
전국~청대	전국, 漢魏대 고분 및 주거지 산재, 고구려 고분	기존 토성을 고 구려가 개축(?)	1992년 도로 공사중 고구 려석실본 발 견	襄平縣	8, 16 20, 21
한대(?)~고구려 고구려 紅色繩文와편	전국, 한위대 고분, 고구려 산성	고구려		平郭縣	9, 19, 20
전국~고구려 전국, 와당, 토기, 화폐 한대와 고구려 유물	전국 이래 주거 지, 한대 패모, 한위대 석실벽 화분 산재	고구려	1928년 발굴 1950년대 초 발굴	沓氏縣(?)	9, 19, 20
한대~고구려 하층엔 '安平城銘 토 기와 '安平樂未央銘 와당 등 한식유물, 상층 엔 고구려 유물	성 동쪽에 한 대 고분, 고구려 산성	고구려	1966년 후 수차 조사	西安平縣	10, 19

15. 안병찬(1992), 「장수산일대의 고구려 유적과 유물」, 『조선고대 및 중세 초기사 연구』, 교육도시출판사.
16. 八木獎三郎(1939), 『滿洲都城市沿革考』, 南滿洲鐵道株式會社.
17. 辛占山(1994), 「遼寧境內高句麗城址的考察」, 『遼海文物學刊』.
18. 田中俊明(1994), 「高句麗の興起と玄菟郡」, 『朝鮮文化研究』.
19. 王綿厚(1994), 「東北戰國和漢城的考古發現」, 『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社.
20. 王禹浪·王宏國 編(1994), 『高句麗渤海古城址研究匯編』, 哈爾濱出版社.
21. 吉林師範學院古籍研究所 編(1997), 『東北地區燕秦漢長城和郡縣城址的調查研究』, 吉林文史出版社.
22. 민덕식(1997), 「三國時代 이전의 中國系 土城」, 『아시아문화』.
23. 余昊奎(1998), 『高句麗 城』 1, 國防軍史研究所.
24. 남일룡(1999), 「대동강유역 고대성곽의 성격」, 『조선고고연구』.
25. 한인호(1995), 「장수산일대의 궁전유적」, 『조선중세건축유적연구(삼국편)』, 사회과학출판사.
26. 김중혁(1995), 「고조선시기의 고대성곽에 대하여」, 『東아시아에 있어서 原始·古代文明의 再檢討』, 大阪經濟法科大學.

현도군을 침략하였으며, 이를 고구려후 추가 배후에서 조종한 것으로 나타난다. 사료 2와 거의 같은 내용을 전하고 있는 사료 3은 당시의 사정을 좀더 명확히 해주고 있다. 즉 ‘홍노정벌에 나서지 않는 것을 군현에서 강제하려하자 고구려병이 모두 새외(塞外)로 도망하여 오히려 변경을 노략질하였다. 그래서 고구려후 추를 반란의 주모로 지목하고 새내(塞內)로 유인하여 살해하였다’는 내용을 전하고 있다. 고구려족이 현도군의 새내와 새외에 모두 거주하지만, 고구려후는 새외에 거주하며 군현과의 투쟁을 지휘하고 있었음을 알 수 있다. 고구려 영역 내에 다수의 군현성을 고구려가 재활용하고 있는 것도(표 1) 고구려의 일부세력이 새내 혹은 군현성의 관리하에 있었음을 반영한다고 여겨진다.

종래 서개마를 압록강 중류 유역(혹은 독로강유역)에 비정한다면 ‘고구려후 추’의 집단이 존재할 수 있는 공간이 없다고 여겨졌다.¹⁴⁾ 그러나 군치가 자리한 영릉진에서 혼강을 거쳐 압록강과 독로강을 잇는 지역은 상은태와 서개마 두 현만으로 감당할 범위를 넘어선다. 사료 1의 서개마현을 고구려의 동쪽(아마도 강계 방면을 염두에 둔 듯하다)으로 보는 것은 재고해 볼 여지가 있다.

서개마현은 왕망대 현도정(玄菟亭)으로 개명한데서 보듯이, 교통로상의 한정된 범위를 관장하는 존재에 불과하였다. 왕망대 낙선정(樂鮮亭)으로 개명된 패수현(貝水縣)이 요동군에서 낙랑으로 들어서는 경계에 위치하였듯이, 현도정으로 개명한 서개마현도 요동군 서안평 방면에서 현도군으로 들어서는 교통로상의 결절점에 위치하였을 것으로 생각된다. 서개마현을 흐르는 마자수, 곧 독로강은 압록강인 염난수로 들어간다고 하였다. 그런데 독로강은 평안북도 위원(淸

14) 노태돈(1999), 「고구려의 기원과 국내성 천도」, 『한반도와 중국 동북 3성의 역사 문화』, 서울대출판부, 326쪽.

原)에서 압록강과 합쳐지고 서남으로 좀더 내려가 초산(楚山)에서 환인으로부터 흘러내려 온 혼강(混江)과 만나 압록강 하류 북안의 서안평현을 거쳐 서해로 들어간다. 특히 초산과 위원은 초기 고구려 적석총과 함께 전국시대 연(燕)의 화폐 명도전(明刀錢)이 대량 출토된 지역으로 일찍부터 요동방면에서 예맥방면으로 통하는 교통로상에 자리하고 있다.¹⁵⁾ 요동군 서안평에서 압록강을 거슬러 혼강의 소수맥과 동북으로 집안, 동남으로 강계 방면으로 통할 수 있는 교통로상에 서개마현이 위치하였을 것으로 추정된다. 이런 점에서 서개마현은 독로강과 압록강이 합쳐지는 위원에서 초산으로 나가는 일대로 여겨진다.

이처럼 『한서』 「지리지」 현도군조에 보이는 고구려현을 신빈현 영릉진고성, 통화의 적백송고성을 상은태현, 위원-초산일대를 서개마현으로 본다면 고구려의 중심지 환인과 집안을 서북과 서남쪽에서 에워싼 형태이다. 전한 말 제2현도군의 상황을 전하는 기록으로 보아 무리가 없는 것이다. 이 시기 현도군은 교통로상의 몇 개 거점을 중심으로 현성을 설치하고 이를 잇는 지역을 관할하였기 때문이다. 토착사회인 고구려의 중심지와는 유리된 위치에서 고구려 세력을 감시, 견제하고자 하였다. 필자는 오히려 낙랑군은 토착사회의 세력집단별로 현성을 설치한 반면, 현도군은 몇 개의 거점을 중심으로 현성을 설치하고 관할범위를 정하였기 때문이 아닌가 생각한다.¹⁶⁾

이처럼 전한 말 현도군의 현의 존재가 압록강 중류 유역에 남아 있었지만, 고구려왕의 거주지와는 구분된 위치로 보인다. 역측을 더한다면 새내의 고구려인이 동원 대상으로 파악되고 있음을 보면 『한서』 「지리지」의 호구 수는 파

15) 田村晃一(1994), 「樂浪郡設置前夜の考古學(1)-清川江以北の明刀錢出土遺跡の再檢討」, 『東アジア世界史の展開』, 靑山學院大學東洋史論集, 汲古書院, 26~27쪽; 朴善美(2000), 「明刀錢遺蹟의 一考察」, 『典農史論』 6, 서울시립대학교 국사학과, 45~59쪽.

16) 尹龍九(1996), 「한국고대의 ‘中國式 土城’에 대하여」, 『韓國古代史論叢』 8, 333쪽.

견된 한인(漢人)만이 아니라 현성 내외 고구려인이 포함된 숫자로 볼 수도 있다. 왕망대의 이민족 정책의 대표적인 사례로 기록된 고구려에 대하여 일시적 이나마 고압적인 지배책을 구사한 결과는 아닌지 고려할 일이다.

2. 현도군의 책구루와 고구려

책구루의 설치와 관련한 사료는 다음의 『삼국지』 「동이전」 고구려조의 기록이 대표적이다.

【사료 4】 『三國志』 30 「高句麗」

漢時 賜鼓吹技人 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍 後稱驕恣 不復詣郡 於東界築小城 置朝服衣幘其中 歲時來取之 今胡猶名此城爲幘溝溲 溝溲者 句麗名城也

사료 4는 널리 알려진 대로 고구려가 현도군과의 조공과 교역을 책구루라는 단일 창구를 통하여 수행했음을 보여준다. 책구루라는 소성(小城)을 통해서만 현도군과의 교섭이 이루어졌다는 것은 곧 그간 제나(諸那)가 각기 행해오던 대외적인 외교와 무역 활동을 왕실이 통제하여 그 교섭창구를 일원화하였음을 의미한다. 언급한 대로 책구루가 세워졌을 무렵이 곧 5부가 성립된 시기이며, 대체로 태조왕대(53~146)로 여겨지고 있다.¹⁷⁾

책구루에 관해서는 이견이 없어 보이지만 부여한 의미에 비하여 사료에 대한 검토는 매우 불충분하다고 여겨진다. 먼저 책구루의 설치를 1세기 후반 태

17) 노태돈(1999), 「부체제의 성립과 구조」, 『고구려사 연구』, 사계절, 118~121쪽.

조왕대로 보는 근거가 명확하지 못하다. 소노부에서 계루부로 왕실 교체가 이루어지고, 중국과의 격렬한 전투를 주도한 궁(宮)이 태조왕에 해당한다는 점에 서 고구려 국가형성의 한 획을 긋는 시점이야말로 책구루의 설치 시기에 해당한다는 입장이다. 최근 이를 좀더 보완하여 태조왕 재위 초기인 1세기 후반 혹은 제2현도군 시기로 한정하여 이해하기도 한다.¹⁸⁾

그런데 사료 4가 전하는 책구루를 통한 고구려의 대외교섭을 전적으로 현도군이 전담하고 있음을 볼 수 있다. 이미 사료 2에서 본 대로 왕망대에 고구려와 요서대운이 이끄는 주군병이 동원되고 있듯이 기원후, 특히 후한대 들어 고구려의 교섭 범위는 현도군이 감당할 단계를 벗어나 있다. 『후한서』의 기록을 보아도 현도군과 교섭한 흔적이 없다.

건무 초	요동태수 제용(祭彤)의 위세가 북방에 떨치고 명성이 바다 끝에 미치자 예맥왜한(濊貊委韓)이 만 리를 멀다 않고 조현(朝獻)
건무 23년(47)	대가(大加) 대승(戴升)이 만여 구를 이끌고 낙랑으로 내속
건무 25년(49)	우북평 등 요서일대를 공격하자 요동태수의 회유로 다시 관새(款塞)
원흥 원년(105)	또다시 요동의 6개 현을 공격하자 요동태수가 반격
원초 원년(114)	고구려왕 궁(宮)이 자주 유주부(幽州部)를 공격함. 현도태수가 요동·낙랑태수와 고구려 공격을 논의
건광 원년(121)	마한·예맥과 더불어 현도성을 공격, 주군(州郡)을 도와 부여 원병(援兵)
	유주자사 풍환(馮煥)이 현도·요동태수를 거느리고 공격

18) 金昌錫(2004), 「高句麗 초·중기의 對中교섭과 교역」, 『新羅文化』 24, 동국대학교 신라문화연구소, 13~15쪽; 余昊奎(2005), 「高句麗의 國家形成과 漢의 對外政策」, 『軍史』 54, 국방부 군사편찬연구소, 25~34쪽.

이미 고구려와의 교섭은 요동군이 전담한 상태이며 고구려는 현도군을 넘어 요동일대를 유린하던 상황이었다. 현도군의 동계에 작은 소성을 쌓고 그를 통해서만 군현과의 접촉을 하던 상황은 찾을 수 없다. 책구루는 고구려가 요동군과 본격적으로 부딪치기 전, 현도군으로도 통제가 가능하였던 초기의 모습을 반영한 것으로 여겨진다.

【사료 5】『梁書』卷54「東夷 高句麗傳」

漢武帝元封四年 滅朝鮮置玄菟郡 以高驪爲縣以屬之 漢時賜之衣幘朝服鼓吹 常從玄菟郡受之 後稍驕不復詣郡 但於東界築小城受之 遂名此城爲幘溝漙 溝漙者 句麗城名也

【사료 6】『續後漢書』卷81 元 郝經 撰,「東夷 高句麗傳」

漢武帝滅朝鮮 以高句麗爲縣屬玄菟郡 賜鼓吹伎人 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍 後稍驕恣 不復詣郡 于東界築小城 置朝服衣幘其中 歲時來取之 名其城爲幘溝漙 溝漙者 句麗名城也

【사료 7】『山谷內集詩注』卷7, 宋 黃庭堅 撰 任淵 註

可憐遠度幘溝婁 魏志東夷傳曰 高句麗 漢時賜鼓吹伎人 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍 後稍驕恣 不復詣郡 于東界築小城置朝服衣幘其中 歲時來取之 今猶名此城爲幘溝婁 溝婁者句麗名城也

현재 통용되는 『삼국지』는 진수 저술 당시의 모습을 충실하게 보여주는 것은 아니다. 사료 5와 6의 내용에도 이해에 따라서는 전혀 다른 내용이 들어있기도 하다. 특히 사료 6에 들어있는 ‘高句麗令主其名籍’ 기사는 통행본에는 빠져있다. 이는 사료 9에서는 ‘縣令主其名籍’으로 기록되어 있다. 남송대 필사본이 존재하던 시기 『삼국지』 판본에는 위의 기록이 책구루 기사에 들어 있었음이 분명하다. 따라서 책구루와 관련해서는 사료 검토가 필요한 바 다음의

기록이 주목되는 것도 이 때문이다.

【사료 8】『北史』卷94, 「高麗」

漢武帝元封四年 滅朝鮮置玄菟郡 以高句麗爲縣 以屬之 漢昭賜衣幘朝服鼓吹 常從玄菟郡受之 後稍驕 不復詣郡 但於東界築小城受之 遂名此城爲幘溝漚 溝漚者 句麗城名也 王莽初 發高句麗兵 以伐胡而不欲行 莽強迫遣之 皆出塞 爲寇盜

【사료 9】『通典』卷186, 「高句麗」

漢武滅朝鮮 以高句麗爲縣 屬玄菟郡 賜以衣幘朝服鼓吹 常從玄菟郡受之 後稍驕恣不復詣郡 但於東界築小城 以受之 遂名此城爲幘溝漚 幘溝漚者 句麗名城也 王莽時 發句麗兵以伐匈奴 其人不欲行 皆亡出塞 爲寇盜

【사료 10】『高麗圖經』卷1 「建國」

漢武帝滅朝鮮 以高麗爲縣屬玄菟郡 其君長賜之鼓吹伎人 常從郡受朝服衣幘 縣令主其名籍 後稍驕 不復詣郡於東界築小城歲時受之 因名幘溝漚 溝漚者 高麗名城也 於是始稱主焉 王莽發其兵以誅匈奴 不至 降王爲侯而麗人益寇邊

【사료 11】『文獻通考』卷325, 「高句麗」

自武帝昭帝 賜其人以衣幘朝服鼓吹 常從元菟郡受之 後稍驕 不復詣郡 但於東界築小城受之 名此城以爲幘溝婁 溝婁者 高麗名城也 王莽初 高句麗兵伐匈奴 其人不欲行 迫遣之 皆亡出爲寇盜

위의 기록은 『삼국지』 「동이전」 이후 책구루와 관련된 기록을 나열한 것이다. 여기에는 책구루의 존속기간을 추론할 수 있는 내용이 들어 있어 주목된다. 이를 통하여 다음과 같은 사실을 살펴볼 수 있다.

첫째, 책구루 기사는 고구려가 대외 교섭을 현도군만을 대상으로 하던 시기의 산물이다. 둘째, 사료 8~11의 내용은 책구루에서의 교섭이 왕망 이전에

시행되었음을 추정케 한다. 특히 사료 8과 11의 내용은 책구루가 전한 소제(昭帝) 이후 설치되었음을 짐작케 한다. 셋째, 왕망대 이후 고구려의 교섭범위는 요동, 낙랑, 현도군만이 아니라 멀리는 요서일대와 유주자사부와의 직접 교섭하고, 자신의 필요에 의하여 교섭 대상을 달리 운용하던 시기로 여겨진다.

따라서 책구루의 설치 전한 소제 시원(始元) 5년, 곧 기원전 75년 현도군의 중심을 소자하 방면으로 밀어낸 시기의 산물이며, 1세기 초 왕망대 이후에는 군현이 지정한 고정된 교섭창구가 아니라 보다 폭넓은 대중 교섭을 수행하던 시기라고 여겨진다. 따라서 책구루를 1세기 후반 태조왕대로 보아온 기존의 이해는 재검토되어야 한다고 생각된다. 국가형성과 관련하여 책구루에 과도한 의미부여를 하며 모든 것은 태조왕대로 고정한 이해는 기초적인 사료검토를 소홀히 했기 때문이다.

본래 책구루와 같은 교섭 형태는 중국이 이민족을 효과적으로 통제하기 위한 것이고,¹⁹⁾ 이민족은 형식상의 조공을 통하여 중상(重賞)과 같은 교역상의 이익을 꾀하는데 있었다. 때문에 양측의 기대에 미치지 못할 경우 이는 언제든지 중단되었다. 예컨대 호시가 통상 군(部) 내에 위치하지만, 때로는 쌍방 모두 위협이 되지 않는 중립지대에 개설한 경우도 있다.

【사료 12】『三國志』 15 「梁習傳」

魏梁習 以別部司馬領并州刺史 魏略曰 鮮卑大人育延 常爲州所畏 而一旦 將其部落五千餘騎詣習 求互市 習念不聽則其怨 略聽到州下 又恐爲所略 於是乃許之 往與會空城中交市 遂數郡隰 自將治中以下軍往就之 市易未畢 市吏收縛一胡 延騎皆警 上馬彎弓圍習數重 吏民惶怖不知所施 習乃徐呼市吏 問

19) 互市가 지닌 異民族 統御策으로서의 중요성은 『冊府元龜』 999, 外臣部, 互市條에 “則互市之設 其懷柔羈靡之旨……”라 한데서 잘 드러난다.

縛胡意 而胡實侵犯人, 習乃使譯呼延 延到, 習責延曰 …… “汝胡自犯法 吏不
侵汝 汝何爲 使諸騎警駭邪?” 遂斬之 餘胡破膽不敢動 是後無寇虜

위의 기록을 보면 선비의 요구에 따라 그들을 회유코자 호시(互市)를 개설하
되 시리(市吏)와 시법(市法)을 두고 비자격자의 출입은 금지되었으며, 특히 쌍방
모두가 위협이 되지 않는 중립지대와 같은 ‘공성(空城)’ 중에 일정 기일을 정하
여 개설하였다. 고구려와 현도군 사이에 개설된 책구루도 같은 형태의 교섭이
라 하겠다.²⁰⁾

책구루는 일종의 호시와 같은 존재였다. 호시는 전한대 관시(關市(혹은 外市)),
후한대 들어 교시[交市(혹은 合市, 胡市)], 위진 이후로는 호시로 불렸다.²¹⁾ 평상시
군현의 이민족 지배는 조공을 주선하고, 이에 맞추어 개설된 호시에서의 교역
을 감독하는 것이었다.²²⁾ 조공은 대부분 해당 변군현(邊郡縣)이나 영호관부(領護
官府)에서 이루어졌다.²³⁾ 그런데 예군(詣郡(府))의 경우도 상징적으로는 예궐(詣關)

20) 尹龍九(2003), 「中國 古代의 互市와 東아시아」, 『東아시아의 國際 貿易과 國際 關係』, 중국사학회, 4쪽.

21) 한대 호시에 대해서는 다음 글이 참고된다.

吉田虎雄(1942), 「關市の稅」, 『兩漢租稅の研究』, 大阪屋號書店(1966, 再版), 98~106
쪽; 彭年(1987), 「漢代的關, 關市和關禁制度」, 『四川師範大學學報』, 51~61쪽; 張榮
芳(1995), 「論漢晉時期樓蘭(鄯善)王國的絲綢貿易」, 『秦漢史論集』, 中山大學出版社,
80~99쪽; 山田勝芳(1993), 「王莽代と後漢代, 及び關市と互市」, 『秦漢財政收入の研
究』, 汲古書院, 455~458쪽; 護雅夫(1997), 「古代東アジアにおける遊牧國家と農耕
國家」, 『古代トルコ民族史研究』Ⅲ, 山川出版社, 89~115쪽; 黃今信(2000), 「漢朝與
邊境少數民族的關市貿易」, 『秦漢經濟史論考』, 中國社會科學出版社, 141~159쪽; 張
弘(2003), 「戰國秦漢時期中原地區與少數民族和域外國家的經濟交流」, 『戰國秦漢時期
商人和商業資本研究』, 齊魯書社, 318~343쪽.

22) 黎虎(1998), 「魏晉南北朝外交關涉機構-緣邊州郡」, 『漢唐外交制度史』, 蘭州大學出版
社, 224~241쪽. 이에 따르면 변경 州郡의 이민족 사무는 接轉使節, 接受來使, 對外遣
使, 互通文書, 轉賜爵受, 接受貢獻, 通互市, 締結盟約, 獲取外交情報 등 대개 조공과
관련한 것이다.

하여 천자(天子)를 알현하는 것이므로 이에도 회사가 뒤따랐다. 회사의 내용은 인수의책(印綬衣幘)의 사여를 통한 군(郡) 내에서의 교역허가였다. 호시는 이를 위해 개설한 권설시(權設市)라 하겠다.

중국 왕조는 나름의 세계관과 법적 체계에 의하여 이민족과 교섭하였다. 호시의 경우도 물론이지만, 그들은 해당 민족에 대한 현실적 관심 정도와 상대의 대응 여하에 따라 변하였고, 교섭의 운용에서도 그것을 지속할 통제력의 진퇴에 따라 그 모습은 달라졌다. 특히 운영 주체의 변화나 통제력이 상실된 경우에 형식적 교섭은 그것이 복원될 때까지 단절되었다.

책구루는 교섭 쌍방이 서로 접촉하지 않는 점에서 일종의 ‘침묵교역’이라 할 만하다. 교섭을 할 때 상호간의 신뢰가 바탕이 되지 않은 긴장된 모습을 살펴볼 수 있는데, 이는 고구려의 강력한 저항으로 인한 군현 퇴축과 그에 따른 긴장상태에서 설정된 임시적인 교섭 형태이기 때문이다.

이러한 불안정한 교섭형태는 교섭 상대가 서로 기대에 미치지 못할 경우 언제든지 변화하였다. 군현에서는 책구루와 같은 호시를 폐쇄하였으며 이민족도 상응한 조치를 취하였다.

【사료 12】 『三國志』 30 「東夷傳」

- ① 夫餘 …… 本屬玄菟 漢末 公孫度旣張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台更屬遼
- ② 高句麗 …… 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍 …… 後稱濔濔 不復詣郡 …… 至觴安之間 …… 更屬玄菟 …… 靈帝建寧二年 …… 伯固降屬遼東 熹平中 伯固乞屬玄
- ③ (韓) …… 部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪 吏譯轉有

23) 이민족의 조공이 실상 ‘重賞’을 목적으로 한 것이고, 특히 이들이 ‘詣闕’할 경우 ‘薄來厚賜’해야 함은 물론 조공사절의 호송과 숙박에 따른 경비까지 소속 郡(府)에서 부담해야 했으므로 가능한 ‘詣府’ ‘詣郡’토록 하였던 것이다.

부여의 경우 요동의 공손씨가 세력을 넓힘에 따라 현도군에서 요동군에 이속되었고, 고구려는 현도군에 대한 조공을 거부하고 호시의 위치를 자의로 변경하였으며, 한(韓)에서는 다른 군현으로의 강제 배속(配屬)에 대하여 강하게 반발하고 있음을 알 수 있다.

한(韓)제국은 외국과의 사적인 교류가 금지되어 있었고 사람과 물자의 이동은 반드시 관의 통행증을 발급받아야 했기 때문에, 대외무역은 공식사절단이나 관시(關市)를 중심으로 이루어졌다.²⁴⁾ 이민족 또한 특정 교섭 창구만이 아니라 다양한 창구를 갖되, 맹주를 중심으로 제집단(諸集團)이 연합하여 교섭하고자 하였다.

개별접촉을 적극 유도하던 조위대(曹魏代)의 기록을 잠시 살펴본다.

문제 초년에 북방의 민족이 강성해지자 변방의 관소를 침입하여 소란스럽게 했다. 그래서 전예를 지절호오환교위로 삼고, 견초, 해준과 함께 선비족을 감독하도록 했다. 고유 동쪽, 예맥 서쪽에 있는 선비 수십 부족은 가비능, 미가, 소리가 땅을 나누어 지배하였다. 그들은 공동으로 서약하여 말을 중국에 팔지 않기로 하였다. 전예는 응적이 하나가 되면 중국에 이로울 것이 없으므로, 먼저 그들을 분리시켜 그들 스스로 적이 되어 공격하고 다투게 하였다. (그 결과) 소리가 맹약을 위반하고 말 천 필을 관에 주자 가비능에게 공격을 받았고, 전예에게 구원을 요청하였다. 전예는 서로 합쳐지면 많은 피해를 줄 것을 걱정하여 선을 구하고 악을 토벌함으로써 응적에게 신의를 보이하고자 하였다.²⁵⁾

24) 宋眞(2005), 「漢代 通行證 制度和 商人의 移動」, 『東洋史學研究』 92, 102~107쪽.

25) “文帝初 北狄彊盛 侵擾邊塞 乃使豫持節護烏丸校尉 牽招解偶并護鮮卑 自高柳以東 滅貊以西 鮮卑數十部 比能彌加素利割地統御 各有分界 乃共要誓 皆不得以馬與中國市 豫以

맹주를 중심으로 제집단이 연합하여 중국에 교섭할 경우 이민족에게 이로
운 점은 무엇일까? 위협적 효과로서 더 많은 상사(賞賜)를 기대할 수 있겠고, 중
국의 분리 조종책을 차단하려는 의도도 엿보인다.

앞서 본대로 고구려와 부여가 요동과 현도를 번갈아 가며 교섭한 것도 같
은 이유이다.²⁶⁾ 조공과 같은 공적 교섭은 적어도 양자의 현실적 이익이 합치
될 때 이루어 진다. 1세기 초 계루부 정권이 주도하던 고구려는 중국과의 교
섭창구를 다변화하면서 무력 동원이 잦았는데, 이는 위협적 태도를 보여 중국
으로부터 더 많은 상사를 이끌어내려는 시도였다.²⁷⁾ 고구려는 이를 통해 중국
의 분리 조종책을 차단하고 상사를 재분배하여 그의 정치적 권위를 신장하는
데 이용하였을 것이다.

책구루의 위치에 대해서는 제2현도군치로 알려진 신빈현 영릉진고성에서
동방 30여 km 거리에 있는 홍승향(紅升鄉) 백기보고성(百旗堡古城)으로 추정하는
견해가 있다.²⁸⁾ 물론 백기보고성은 상은태현 혹은 고구려현성으로 보기도 한
다.²⁹⁾ 잔존 상태는 방형의 소형(동서 118m, 남북 110m) 평지성으로 혼강과 소자하
를 잇는 교통의 요지로서 환인 동북의 전략지점으로 여겨지는 곳이다.³⁰⁾

戎狄爲一 非中國之利乃先構離之 使自爲讐敵 互相攻伐 素利違盟 出馬千匹與官 爲比能
所攻 求救於豫 豫恐遂相兼并 爲害滋深 宜救善討惡 示信衆狄(『三國志』 26 『田豫傳』).

26) 이와 관련하여 『삼국지』 30 「東夷 高句麗傳」에 “靈帝建寧二年 玄菟太守耿臨討之 斬
首虜數百級 伯固降 屬遼東 嘉平中 伯固乞屬玄菟”에서 현도태수에게 패배한 고구려가
현도군이 아닌 요동군에 항복한 것은 조공의 의미를 생각하는 데 많은 시사를 준다.

27) 삼한에서는 3세기 후반 들어 나타난다. 윤용구(2004), 「삼한과 낙랑의 교섭」, 『한국고
대사연구』 34.

28) 曹德全(2001), 「從“憤溝漚”說開去」, 『高句麗史探微』, 中華國際出版社, 273~282쪽.

29) 田中俊明(1994), 「高句麗の興起と玄菟郡」, 『朝鮮文化研究』 1, 東京大學朝鮮文化研究
所, 24쪽.

30) 여호규(1999), 「신빈 백기보고성」, 『고구려 성Ⅱ』(요하유역편), 국방군사연구소, 108~
111쪽.

III. 소자하 유역의 근현성과 교통로

1. 근현성의 설치

중국 고대 근현 설치의 실현형태는 성곽의 축조로 나타난다.³¹⁾ 그리하여 이루어진 근현성은 근현지배의 기능을 수행하는 실제의 장소였다.³²⁾ 현도군의 경우도 예외가 아니었음은 물론이다. 『후한서(後漢書)』 「군국지(郡國志)」에 현도군의 현성 수를 ‘삼성(三城)’이라 한 것은 매 현마다 ‘성’이 있었음을 보여주는 것이다. 따라서 현도군의 근현성, 곧 ‘중국식 토성’에 대한 연구는 근현지배의 내용을 이해하는 바탕이 된다.

한국 고대의 중국식 토성에 대한 연구는 일찍이 일본인 학자들에 의하여 연구된 바 있다.³³⁾ 그러나 이들의 연구는 주로 역사지리 문제에 집중되어 낙랑·현도군의 중심지역과 문화내용의 일부를 밝히는 데 그쳤다. 학술적 가치를 지닌 조사가 없지 않았지만,³⁴⁾ 대부분의 연구는 토성지(土城址)에 대한 지표

31) 張春樹(1967), 「漢代河西四郡의建置年代與開拓過程의推測」, 『歷史語言研究所集刊』 37-下.

32) 周振鶴(1986), 「西漢縣城特殊功能探討」, 『復旦大學歷史地理研究所 歷史地理研究』 1.

33) 關野貞 外(1927), 『樂浪郡時代の遺跡』, 本文, 朝鮮總督府; 小田省吾(1935), 『帶方郡及び其の遺跡』, 朝鮮總督府; 小嶋健二(1937), 「道内支那領時代の遺跡」, 『黃海道郷土誌』, 黃海道教育會; 池内宏(1923), 「咸興方面に於ける漢時代並高麗時代の遺跡」, 『朝鮮』 95, 49~59쪽; 渡邊三三(1938), 「撫順玄菟論(漢代)」, 『撫順史話』, 撫順新報社, 9~15쪽; 戸田寛(1937), 「撫順永安公園譽ヶ丘遺址發掘報告」, 『滿洲史學』 1-2; 高橋匡四郎(1941), 「玄菟郡高句驪縣台址」, 『蘇子河流域に於ける高句驪と後女眞の遺蹟』, 建國大學研究院各班(滿洲史研究班)研究報告11, 新京, 38~46쪽.

34) 駒井和愛 外(1938), 「樂浪土城址の調査(概報)」, 『昭和12年度古蹟調査報告』; 稻葉岩吉 外(1939), 「興京二道河子舊老城」, 『建國大學研究院歷史報告』 1.

조사와 단편적 유물수습에 의한 것이어서 그들이 주력한 현치(縣台) 비정이라는 것도 사실상 근거가 취약하였다.

해방 후 이 방면 연구는 자연 중국과 북한의 연구자를 중심으로 이루어졌다. 중국의 경우 처음 일본인의 조사 자료를 정리하는데 그쳤지만,³⁵⁾ 1970년대 이래로는 동북지방에서 연진한대(燕秦漢代)의 장성유지와, 한대 토성지에 대한 조사가 활발히 이루어졌다.³⁶⁾ 먼저 장성과 주변에 배치된 봉수대·역참·요망대 및 현성에 관한 보고는 현도군의 문제를 이해하는 데 유용한 비교자료를 제공하였다.³⁷⁾ 그리고 고구려성으로만 여겨져온 집안현성의 석축 아래에서 과거 현도군의 현성으로 추측되는 방형의 관축토성이 있었음을 발견했으며, 이후 현도·요동군의 현성지(縣城址)에서도 고구려가 재이용한 사실이 속속 보고되고 있다. 고구려의 요동지배 방식과 관련하여 최근 관심이 고조되고 있는 부분이

-
- 35) 佟柱臣(1946), 「赤峰附近新發見之漢前土城址與古長城」, 『歷史與考古』 1, 沈陽博物館: 『中國東北地區和新石器時代考古論集』, 文物出版社, 1989, 22~38쪽; 佟柱臣(1956), 「漢代及漢代以前的東北疆域」, 『考古學報』: 『中國東北地區和新石器時代考古論集』, 文物出版社, 1989, 39~52쪽.
- 36) 李殿福(1978), 「吉林省南部的燕秦漢文化」, 『社會科學戰線』: 『東北考古研究』 2, 中州古籍出版社, 1995, 49~57쪽; 李殿福(1982), 「從考古學上看漢代東北地區的漢族文化」, 『博物館研究』 創刊號: 『東北考古研究』 2, 中州古籍出版社, 1995, 70~77쪽; 李殿福(1982), 「東北境內燕秦長城考」, 『黑龍江文物叢刊』, 59~62쪽: 『東北考古研究』 2, 中州古籍出版社, 1995, 58~62쪽; 馮永謙(1985), 「遼東地區燕秦漢文化與古長城考」, 『遼寧省丹東, 本溪地區考古學術討論會文集』, 遼寧省本溪博物館學會, 132~136쪽.
- 37) 한편 장성조사의 일환으로 조사되기 시작한 내몽골의 石城은 중국 동북지방이 중원의 平地土城과는 다른 山上의 石城文化圈을 형성하고 있었음을 알게 하는 것이어서, 부여와 고구려의 石築 산성과 관련하여 앞으로의 연구가 주목된다. 이에 관해서는 다음을 참조. 徐光冀(1986), 「赤峰英金河, 陽河流域的 石城遺址」, 『中國考古學研究-夏鼐先生考古五十年論文集』, 文物出版社, 82~93쪽; 秋山進午(1995), 「遼寧省凌源縣三官甸子城子山石城遺跡考古測量調查」, 『東北アジアの考古學研究』, 同朋舍出版, 23~44쪽; 岡村秀典(1995), 「遼寧省阜新縣南梁石城遺跡考古測量調查」, 『東北アジアの考古學研究』, 同朋舍出版, 45~63쪽.

다. 그러나 이들의 연구는 중원문화와의 친연관계를 강조하는 경향이 짙고,³⁸⁾ 나아가 방형의 평지토성은 곧 한대(漢代) 성이라 본 경우가 적지 않다.

현재까지 현도군 영역 내에서 확인된 중국식 토성은 대개 인간이 생활하기에 편리한 큰 산을 등진 하천변의 낮은 구릉 위에 축조되었다. 따라서 이곳에는 후대에 주거지가 들어서거나 경지화되어 토성의 잔존상태가 불량한 경우가 대부분이다. 성곽의 유구는 파괴되고 유물은 사방으로 흩어져 있는 것이다.

현도군의 경우 적백송고성을 제외하고는 이렇다 할 성내시설을 확인할 수 없을 뿐 아니라, 17곳의 토성 가운데 출토유물을 전혀 알 수 없는 경우가 9곳에 이르고 있음은 이를 잘 말하여준다. 정식조사를 거친 것도 집안현성토성(集安縣城土城)에 불과하고 나머지는 모두 지표조사와 단편적인 유물수습에 따른 것이다. 따라서 현도군의 특정 현 치소였음을 증명할 자료는 찾기 힘들다. 설령 한대 성으로 밝혀진다고 하여도 모두 현성으로 보기는 어렵다. 한대 여러 개의 성곽을 가진 현이 많았는데,³⁹⁾ 실제 장사(長沙) 마왕퇴한묘(馬王堆漢墓)에서 출토된 ‘주군도(駐軍圖)’에서 1개 현에 다수의 방어성곽이 보이고⁴⁰⁾ 있다. 낙랑군에 경우에도 『한서』 「지리지」의 ‘운장(雲障)·『삼국지』 「동이전」 한조(韓條) 대방군(帶方郡) ‘기리명(岐離營)’ 등은 현성 외의 성곽시설이 있었음을 보여준다.

이러한 불완전한 조사 자료를 가지고 현치(縣治)를 비정하는 연구는 현재로

38) 불확실한 문헌자료에 의해 燕秦長城의 東端이 大同江유역까지 미쳤다가나[閻忠(1995), 「燕北長城考」, 『社會科學戰線』, 吉林省社會科學院, 181~186쪽; 孫守道(1992), 「漢代遼東長城列燧遺跡考-兼論遼東郡三部堵障附治及若干近塞縣的定點問題」, 『遼海文物學刊』, 13~32쪽], 진번군 ‘在北說’이 새삼 주장되는가 하면[張博泉(1985), 「眞番郡考」, 『北方文物』, 60~66쪽], 고구려 卒本城을 압록강 이남에 비정하는 견해[王建群(1987), 「玄菟郡的西遷和高句麗的發展」, 『社會科學戰線』] 등이 그러한 경향을 보여준다.

39) 『漢書』 28 「地理志」; 『後漢書』 19~23 「郡國志」.

40) 馬王堆漢墓帛書整小組(1977), 『古地圖』, 文物出版社.

선 합리적 결론에 이르기 곤란하다. 특히 이러한 연구들에서는 판축(版築)에 의한 방형의 평지토성이면 예외 없이 한대 성으로 간주한 경우를 볼 수 있는데,⁴¹⁾ 주변 유구와 출토유물로 뒷받침되지 않는 한 따르기 어렵다. 판축에 의한 방형의 평지토성은 중국 동북지방에서 고구려, 발해는 물론 요(遼)·금(金)대에도 무수히 축조되고 있었기 때문이다.⁴²⁾

현도군 내 중국식 토성이 군현지배의 장(場)인 현성으로서 지니는 기능에는 다름이 없었다고 생각된다. 그러나 낙랑과 현도군의 현성은 관할 토착사회의 사회기반의 차이에 따라 서로 다른 모습으로 전개되어 갔다. 이미 지적된 바와 같이 현도군은 교통로상의 몇 개의 거점과 이를 연결하는 형태로 존재하였고,⁴³⁾ 낙랑군의 경우는 고조선 이래 토착세력의 중심지에 설치되어 있었다.⁴⁴⁾

이는 군현토성이 현도군에서는 토착사회와 유리되어 있는 반면, 낙랑군에서는 토착사회 위에 형성되었음을 의미하는 것이다.⁴⁵⁾ 즉 『삼국지』 「동이전」에 고구려는 「隨山谷以爲居 食澗水 無良田」이라 하여 현도군의 현성이 위치한

41) 徐家國(1984), 「漢玄菟郡二遷址考略」, 『社會科學輯刊』, 116~117쪽; 孫進己 外(1988), 『東北歷史地理』 1(先秦-東漢民族與建置的分佈), 黑龍江人民出版社; 田中俊明(1994), 앞의 글.

42) 高橋學而(1990), 「渤海山城理解のために-その基礎的檢討」, 『古文化談叢』 23, 89~107쪽; 高橋學而(1987), 「中國東北地方に於ける遼代州縣城-その平面構造, 規模を中心として」, 『東北アジアの考古と歴史』 上, 同朋舎, 280~324쪽; 高橋學而(1984), 「連陞沿海州に於ける金代城郭についての若干の考察」, 『古文化談叢』 14, 205~232쪽.

43) 和田清(1951), 「玄菟郡考」, 『東方學』 1: 『東亞史研究』 滿洲篇, 東洋文庫, 1955; 田中俊明(1994), 앞의 글.

44) 吳永贊, 앞의 글.

45) 漢代 郡縣城의 축성형태를 秦代의 취락지 위에 세우거나, 기존성곽을 재이용하는 경우와, 파괴된 기존성곽의 일부를 이용하거나 혹은 그 곁에 신축하는 형태로 구분하고 있음을 보면[池田雄一(1988), 「漢代の河南縣城をめぐって-漢代の地方「都市」について」, 唐代史研究會 編, 『中國都市の歴史的研究』, 刀水書房, 東京, 69쪽], 낙랑의 경우가 특수한 예에 속하는 것이 아님을 알 수 있다.

하천변 구릉지역과 차이가 뚜렷하지만, 낙랑군의 경우는 토착사회의 세력기 반이라 할 세형동검유적과 전체 범위 및 중심지에서 일치하고 있음을⁴⁶⁾ 알 수 있다. 정확한 초축(初築) 연대를 알 수 없지만 낙랑군 시기의 성벽 아래 그와는 축조기법과 출토유물에서 차이가 있는 성벽이 존재한다는 사실은 낙랑군의 현성이 토착사회의 취락 중심지를 이용하여 축조되었음을 짐작케 하는 것이다. 그리고 현도군의 토성이 예외 없이 방형의 형태를 취하고 있는 반면 낙랑군의 토성은 부정형(不整形)이거나 방형이라도 기존 성벽을 재이용하였는데, 이것은 토착사회의 취락 위에 축조되었기 때문으로 보인다.

『한서』 「지리지」에 의하면 전한(前漢) 말 현도군 소속 3개 현은 각각 73,948 구(口)(15,000戶)를, 낙랑군 1개 현은 16,269구(2,512戶)를 평균적으로 관할하고 있었다.⁴⁷⁾ 물론 한대 군현의 영역구획이 부동하다는 것은 널리 알려진 것이지만,⁴⁸⁾ 현도군이 낙랑군에 비하여 관할민이 지나치게 많음을 볼 수 있다. 이에 대해서는 일찍이 호구 수는 제1현도군의 것이고, 현 수는 제2현도군으로 축소된 때의 것이라는 견해⁴⁹⁾ 있었지만, 필자는 오히려 낙랑군은 토착사회의 세력집단별로 현성을 설치한 반면, 현도군은 몇 개의 거점을 중심으로 현성을 설치하고 관할범위를 정하였기 때문으로 생각된다.

이와 같이 현도군과 낙랑군의 현성이 위치한 사회기반의 차이는 곧 토성 내 거주민의 구성에도 반영되었다. 곧 낙랑군에서는 토착민이 지배적이거나

46) 後藤直(1985), 「朝鮮半島青銅器文化の地域性」, 『三上次男博士喜壽記念論文集』 考古篇, 平凡社, 128~132쪽.

47) 전한대 현도군이 3개 현에서 22만여 구(口)(45,006戶)를 관할한 데 비해, 낙랑군은 25개 현에서 40만여 구(62,812戶)를 거느리고 있었다(『漢書』 28 「地理志」, 玄菟郡·樂浪郡條).

48) 嚴耕望(1974), 『中國地方行政制度史』 上篇-卷上(秦漢地方行政制度), 中央研究院 歷史語言研究所, 38~41, 43~44쪽.

49) 李丙燾(1930), 「玄菟郡及臨屯郡考」, 『史學雜誌』 41~44.

상당한 비중을 차지한 반면, 현도군의 경우는 토착민의 거주사실이 명확치 못하다. 토성 주변의 낙랑고분 가운데 이른 시기의 형태인 토광목곽묘[土塋木槨墓(나무곽무덤)]의 문화성격이 고조선 이래 세형동검문화의 연장선상에 있는⁵⁰⁾ 반면, 무순(撫順) 이동의 토성 주변에는 한대 고분을 찾기 힘들다. 제1, 제2현도군 시기 토성 주변에 한인사회가 정착하지 못하였음을 말해준다.

결국 현도군의 군현설치나 그 유지운영에 소요되는 막대한 비용은 중앙정부의 부담으로 이어질 수밖에 없었다.⁵¹⁾ 현도군의 잦은 이치(移置)와 열악한 군세(郡勢)는 토착 예맥족의 저항도 있었겠지만, 그와 아울러 재생산구조를 갖지 못한 상태에서 중앙정부의 지속적인 지원이 있어야 군현지배가 이루어졌기 때문이었다. 자연 낙랑사회가 장기 존속한 이유 또한 토착민의 저항이 적었거나 중국의 지배가 다른 군현에서 보다 특별히 강했기 때문이 아니라, 토착사회의 재생산구조를 적절히 이용한 점에 있다고 생각된다.

낙랑군과 현도군은 기원 4세기 초 대부분 고구려의 점령하에 들어갔다. 자연 중국식 토성도 고구려에 의하여 운영되었다. 그러나 고구려의 군현토성 이용은 이보다 훨씬 전부터 이루지고 있었다. 초기 국도인 환인(桓仁)과 집안(集安) 부근의 중국식 토성을 고구려가 재이용하고 있음을 볼 수 있는 것이다.⁵²⁾ 이 경우 하고성자고성(下古城子古城)과 같이 그대로 이용하거나, 토성 위에 석축을

50) 尹龍九(1990), 「樂浪前期 郡縣支配勢力的 種族系統과 性格-土塋木槨墓의 분석을 중심으로」, 『歷史學報』 126.

51) 현도군의 전신이라 할 蒼海郡의 설치가 과도한 비용으로 중단되었다든지(『漢書』 24 「食貨志」), 燕齊의 주민이 濊貊으로 하여금 곤혹을 치른다거나(『鹽鐵論』 16 「地廣篇」), 제2 현도군의 축성에 遼東郡의 郡國徒를 동원하고(『漢書』 「昭帝紀」, 元鳳 6年), 후한대에는 현도군의 유지를 위하여 屯田六部를 개설하는(『後漢書』 孝順帝, 陽嘉 元年) 등의 노력이 그것이다.

52) 魏存成(1985), 「高句麗初, 中期的都城」, 『北方文物』, 28~36쪽; 同譯載(1991), 『중국학계의 고구려사 인식』, 대륙연구소 출판사, 108~125쪽.

한 집안현성(集安縣城), 토축을 제거하고 석축한 나합성(哪合城), 처음부터 방형의 토성을 쌓았을 것으로 추측되는 목기토성(木奇土城)이 있다. 특히 고구려가 요하 방면으로 본격적으로 진출한 이후 제2현도군 고구려현성(신빈 영릉진, 구로성)과 제3현도군지 고구려현성(무순현성) 및 서안평현성(西安平縣城)을 비롯하여 요동현(遼東縣), 평곽현(平郭縣), 무차현(武次縣), 제3현도군 서개마현(西蓋馬縣) 등도 고구려가 재이용한 것으로 보고 있다.⁵³⁾ 이 방면 연구들에게는 고구려의 지방지배방식과 관련하여 연구과제가 되고 있다.⁵⁴⁾

2. 창해군과 현도군의 교통로

한무제(漢武帝)는 기원전 108년 조선을 멸망시키고, 그 세력권에 4개의 군을 설치하였다. 낙랑(樂浪), 진번(眞番), 임둔군(臨屯郡)은 같은 해에 설치되었고, 현도군(玄菟郡)은 그 다음해인 기원전 107년에 설치되었다. 평양을 중심으로 한 평안남도 지역에 낙랑군이, 그 아래 황해도 지역에 진번군이 설치된 것은 일반적으로 받아들여지고 있지만(이병도), 임둔군과 현도군의 경역만은 기원전 82년 임둔군의 폐지와 현도군으로의 통합, 기원전 75년 고구려에 의한 현도군의 퇴축과정 속에서 복잡하게 변모하였고, 이로 인해 경역에 대한 다양한 이견이 제기되어 왔다. 이 견해들의 쟁점은 『삼국지』 「동옥저전」에 옥저성이 제1현도군(기원전 107~기원전 76)의 군치였다는 기록에 대한 신뢰여부와 관련되어 있어 단순하게 보이지만 사실상 간단하지만은 않다.

53) 田中俊明(1994), 앞의 글.

54) 服部敬史 外(1994), 「共同研究：高句麗の都城と山城－中國東北地方における都城と山城の基礎的研究」, 『靑丘學術論集』 5, 7~100쪽.

우선 위만이 조선의 왕이 되었을 때 옥저가 그에게 속해 있었다는 점(『삼국지』 「동옥저전」), 또 위만에게 병합된 조선 주변에 임둔이라는 정치세력이 있었고(『사기(史記)」 「조선전」), 임둔에는 옥저가 포함되어 있었을 가능성이 높다는 점, 그리고 한(漢)의 임둔군은 명칭상 임둔이라는 정치세력에 설치되었을 것이라는 점을 서로 연결시키면, 옥저가 임둔군의 경역이었을 가능성도 없지는 않다. 그렇기 때문에 옥저성이 제1현도군의 군치였다는 기록이 불신되기도 하는 것이다.

그러나 동시에 옥저성이 제1현도군의 군치였다는 기록 역시 쉽게 버릴 수 없다. 한사군의 변천에 관해 『삼국지』 이외의 자료도 실고 있는 『후한서』에서 여전히 옥저를 제1현도군의 군치로 기술하고 있다는 점은 『삼국지』 기록의 신뢰성을 더욱 높여준다. 또한 기원전 82년 임둔군이 현도군에 병합되었던 사실로 인해 옥저현이 제1현도군의 군치로까지 소급하여 설명하는 오류가 발생하였다는 주장은, 『삼국지』나 『후한서』에 기록된 한사군의 변천에 관한 기술에 기초할 때 설득력이 없다. 이 자료들에서는 하나같이 최초의 현도군치는 옥저성이었는데 이맥(夷貊)의 침탈로 현도군치를 구려(句麗)의 서북쪽으로 옮기게 되었고, 이후 옥저는 낙랑에 속하게 되었다고 기술하고 있어 자체 모순이 없다.

필자는 이 팽팽한 이견의 대립을 옥저가 제1현도군치였다는 기록을 불신하는 측에서도 인정하고 있는, 현도군의 전신이 창해군이었다는 점을 통해 풀어보려고 한다. 위만조선과 대결하고 있던 한(漢)은 창해군을 설치하여 그를 제압하려 하였다. 이 창해군 설치계획은 곧 취소되어 그에 관한 자료가 남아 있지 않지만, 고구려가 성장하면서 제1현도군이 궤멸되고 그 지역을 고구려가 석권하게 되면서, 그와 비슷한 상황이 다시 연출되게 되었다. 즉 위만조선은 이제 중국의 낙랑군으로 바뀌었고 고구려는 낙랑군과 길항(揭虜)하면서, 그

를 제압하는 형상으로까지 발전하였다. 따라서 고구려의 성장과 발전 속에서 한무제가 꿈꾼 창해군의 모습을 찾을 수 있다. 이를 규명한다면 창해군을 비롯하여 현도군의 설치목적까지도 이해할 수 있을 것으로 생각된다.

기원전 75년 현도군치를 구려 서북쪽, 지금의 신빈현 영릉진으로 옮기게 한 이맥의 침탈은 환인 지역의 고구려 세력이 주체가 되어 일어난 사건이었다. 이 점은 이후의 변화된 제2현도군의 상황을 기록하고 있는 『한서』 「지리지」를 통해 확인할 수 있다.

玄菟郡 武帝元封四年開 高句驪 莽曰下句驪 屬幽州 戶四萬五千六 口二十二萬一千八百四十五 縣三
 高句驪 遼山遼水所出 西南至遼陰 入大遼水 又有南蘇水 西北經塞外 上殷台 莽曰下殷
 西蓋馬 馬訾水西北入鹽難水 西南至西安平入海 行二千一百里 莽曰玄菟亭

우선 3행의 고구려현은 주기(註記)로 볼 때, 신빈현 영릉진 소자하 남안에 위치한 제2현도군치임을 알 수 있다. 그런데 위 인용문의 1행에 보이는 ‘고구려’는 그 기록방식이 『한서』 「지리지」의 다른 군에서는 찾아볼 수 없는 특별한 주기다. 이 ‘고구려’는 현도군의 수현(首縣)을 적은 것으로 볼 수 없다. 다른 군에도 수현을 별도로 기록한 곳이 없으며, 더욱이 왕망이 ‘하구려(下句驪)’로 개칭하였다는 점으로 볼 때 이는 왕망 시기의 고구려후 추가 다스린 세력, 즉 현도군의 직접적인 지배로부터 이탈한 고구려 세력을 지칭한 것으로 생각된다. 1행의 ‘고구려’라는 주기를 통해 종래 현도군의 호구 수와 현 수 사이에 보이는 불균형에 대한 의문이 풀릴 수 있다. 현도군의 호구 수는 다른 군과 달리 기원후 2년의 호구통계가 아니며, 이 호구 수에는 환인의 고구려 세력까지도 포함되어 있는 제1현도군 시기 기록된 인구 수로 추정되기도 한다.

한편 현도군 3현의 위치는 각 현에 기록된 주기(註記)와 만주지역의 한대 고성(漢代古城)으로 볼 때 고구려현은 신빈현 영릉진 소자하 남안의 고성, 상은태현은 통화현의 적송백고성, 서개마현은 집안현성으로 추정된다. 그리고 제1현도군 시기의 고구려현은 환인의 하고성자로 생각된다(노태돈). 그런데 이 3현에 대해서는 각 현의 주기에 의거하여 왕망 때까지 현이 유지된 것으로 이해하는 견해가 있는가 하면, 제2현도군의 군세(郡勢)로 볼 수 없다는 견해도 있다. 후자의 견해는 제1현도군의 군치는 서개마현에 있었고 이 군치를 구려 서북으로 옮겼다면 집안지역은 포기한 것이 되므로, 서개마현은 제2현도군 때의 것일 수 없으므로 기원전 75년 이후 압록강 중류 지역과 혼강 유역은 현도군의 직접적인 지배에서 벗어났다고 이해하고 있다.

이 점을 검토하는 데 각 현의 지명개칭 주기가 매우 주목된다. 우선 상은태(上殷台)는 하은(下殷台)으로 개칭되었다. 상과 하가 대비된 지명개칭은 고구려를 하구려로 바꾼 방식과 똑같다. 그런데 왕망이 고구려를 하구려로 바꾼 곳은 현도군의 고구려현이 아니라, 고구려후 추가 다스린 환인의 고구려 세력이었다. 현도군의 고구려현은 왕망시에도 그대로 고구려현이었다. 따라서 상은태가 하은태로 바뀌었다는 것은 이 지역 세력이 고구려후 추가 왕망과 같은 기원후 12년 이전에 이미 추의 편에 서있었고, 그로 인해 하은태로 명칭이 격하된 것을 의미한다. 상은태현이 위치한 통화는 혼강의 상류이다. 『삼국사기』에 기원전 36년 비류수(混江) 상류에 있던 송양 세력이 주몽에게 귀순하였다고 하는 기사는 이와 관련하여 시사하는 바 크다.

고구려 세력은 기원전 37년 주몽집단이 등장하면서 더욱 강력해졌고, 혼강의 상류 유역에 있던 송양 집단마저 흡수하면서 혼강 전역을 지배한 것으로 이해된다. 따라서 고구려의 제2현도군 궤멸과정은 기원전 37년이 중요한 분기점이 될 수 있다. 이후 추의 세력은 집안의 서개마현 뿐만 아니라, 압록강

중류일대를 지나 낙랑군의 북쪽 경계인 청천강 지역까지도 위협하는 세력으로 급성장한 것으로 추정된다. 이는 서개마현이 왕망시에 ‘현도정(玄菟亭)’으로 개명된 점, 낙랑군의 패수현이 ‘낙선정(樂鮮亭)’으로 개명된 점, 그리고 낙랑군에 ‘운장(雲鄣)’이 설치되었다는 사실에서 확인할 수 있다

한대 신개척지에 대한 군현의 설치는 일시에 이루어지는 것이 아니라 대체로 정(亭)·장(鄣)의 축조, 도위(都尉, 부도위(副都尉))에 의한 관할구의 설정, 군현에 의한 통치라는 단계를 밟아서 이루어진다. 그러나 군현 설치 후 토착민의 저항에 따라 군현의 통치는 다시 역순으로 후퇴하기도 한다(장춘수). 이와 관련하여 진번군의 수현(首縣)이었던 삼현(三縣)이[무릉서(茂陵書)] 대낙랑군 시절에 삼양장(三陽鄣)이나 삼양부(三陽部)[소성보(小城堡)]로 바뀐 사실이 주목된다(집운(集韻)·광운(廣韻)). 삼양장이나 삼양부는 한(韓)·예(浹) 세력의 성장에 따라 삼현이 삼수(水)의 북쪽지역으로 후퇴하여 건설한 방어기지로 추정되며, 이후 『한서』 「지리지」 낙랑군조에 삼현이 보이지 않는 것은 장(鄣)·부(部)마저도 유지하지 못하고 완전히 퇴축된 것을 의미한다.

따라서 현도정은 서개마현 바로 그 자리에 있었던 것이 아니라, 환인의 고구려 세력의 공격으로 인해 그로부터 상당히 퇴축한 위치에 존재하였던 한(漢)의 척후 및 방어시설(扞)이었을 가능성이 높다. 『삼국사기』에는 집안에서 독로강을 따라 개마고원을 빠져나가는 교통로상에 개마국과 구다국이 보이며 이들은 26년 고구려에 흡수되었기 때문에, 현도정은 적어도 이 시기까지는 소국들과 배후의 낙랑군 옥저현의 원조를 받으며 유지되었을 것으로 추정된다.

한편 낙랑군의 낙선정(樂鮮亭)은 그 전신이 패수현이라는 점에서 청천강 상류 유역의 희천으로, 운장(雲鄣)은 고려시대에 운주(雲州)로 불려진 운산으로 추정된다. 이 지역들은 고려시대에도 서경(西京)에서 북진(北鎭)에 이르는 교통로

의 요충이었고, 고구려가 압록강 중류 유역을 석권하고 이 교통로를 통해 낙랑군의 북변을 위협하자, 이에 대한 대비로 축조한 낙랑군의 전진기지였다고 생각된다.

지금까지 『한서』 「지리지」 현도군과 낙랑군 각 현의 주기(註記)를 분석하여 고구려의 성장에 따른 제2현도군의 추이를 이해할 수 있었다. 기원전 78년 오환의 이반에 연동하여[『한서』 「소제기(昭帝紀)」, 「천문지」] 기원전 75년경 환인 지역의 고구려가 현도군의 통제로부터 이탈하자 옥저현에서 서개마현(집안, 고구려현(환인), 소자하를 거쳐 요동에 이르는 제1현도군의 교통로는 단절되었다.

이에 한(漢)은 환인의 고구려 세력을 제압하기 위해 그 서북쪽에 제2현도군 치로서 고구려현(신빈)을 새롭게 건설하였고, 서개마현(집안)에서 상은태현(통화)를 거쳐 환인의 고구려 세력을 우회하여 소자하의 제2현도군치(고구려현, 신빈현)에 도달하는 길을 제2현도군의 교통로로 사용하게 된다. 이 제2현도군의 교통로는 이미 제1현도군 시절부터 환인의 고구려 세력과 부여를 차단하려는 목적에서 건설되었을 것으로 생각되지만, 환인의 고구려 세력이 이탈하게 되면서 제2현도군을 유지하는 매우 중요한 교통로가 되었다. 그런데 이 제2현도군의 교통로는 부여 세력의 도움 없이는 유지하기 어려웠기 때문에 이후 한은 부여왕에게 ‘예왕지인(鐵王之印)’을 주어 그를 예(濊)의 대표세력으로 추켜세웠고, 그에게 옥갑(玉匣) 등의 사치품을 공급하여 한으로부터의 이탈 및 고구려와의 연계를 차단하였다고 생각된다.

그러나 기원전 37년 고구려후 추(추몽집단)의 등장은 제2현도군의 교통로마저 마비시켜버렸다. 추는 우선 상은태현의 송양 세력을 흡수하여 혼강 전역을 장악한 다음, 서개마현을 압박하여 독로강 상류로 퇴축시켰다. 또 이러한 압록강 중류에 대한 석권을 바탕으로 그 지류를 따라 낙랑군의 북변인 희천과 운산, 낙랑군의 동부도위인 동옥저 등지를 압박하는 데까지 나아갔다. 이제

집안에서 압록강을 따라 현도군, 요동군에 이르던 압록강 수로와, 집안에서 환인을 거쳐 소자하에 이르는 제1현도군의 교통로가 고구려의 내부 교통로로 변하게 되었다. 이처럼 제2현도군의 교통로마저 궤멸되자 한(漢)은 제2현도군 치와 부여, 읍루를 잇는 새로운 방어선을 통해 고구려의 성장에 대응하게 된다.⁵⁵⁾ 30년 후한의 광무제가 청천강 이남의 낙랑군을 회복하였고, 잠지락(蠶支落, 청천강 유역의 세력?)의 대가(大加)가 고구려에서 한으로 이탈해가기는 했지만 대체로 이 시기 고구려의 강역은 청천강에 도달해 있었다고 생각된다.

결국 혼강과 압록강 중류 일대를 석권한 고구려 세력의 등장은 현도군의 궤멸 뿐만 아니라, 낙랑군을 압박하는 형세로 이어질 소지를 강하게 지니고 있었다. 한이 발빠르게 현도군치를 환인의 서북쪽으로 옮겨 고구려 세력을 제압하려 한 것도 혼강과 압록강 중류 지역이 갖고 있는 교통로상의 중요성을 이미 이해하고 있었기 때문이었다. 한무제가 이 지역에 창해군을 설치하여 위만조선을 제압하려 한 것도 바로 이러한 교통로에 대한 정보를 입수하였기 때문이었을 것이다. 그러나 아직도 고구려는 대낙랑군-현도군-부여-읍루의 연계망 속에 봉쇄된 상황이었다. 즉 낙랑군의 증지현, 요동군의 서안평현, 제2현도군치, 부여, 읍루, 복옥저, 낙랑군 동부도위의 옥저현(합흥), 낙랑군의 열수(대동강) 상류에 위치한 탄열현(맹산), 청천강 상류의 패수현, 그 하류의 증지현으로 이어지는 교통로에 완전히 포위되어 있는 형국이었다.

55) 후일 前燕의 모용씨 세력이 고구려를 공격한 南道, 北道는 각각 제1현도군, 제2현도군의 교통로에 비정할 수 있다. 북도의 출발로 표현된 ‘北置’라는 지명이 宿驛이라는 의미를 내포하고 있다면, 이는 아마도 제2현도군 시절의 교통로 시설과 관련된 것이라 생각된다. 따라서 제2현도군의 교통로는 상은태현의 이탈에도 불구하고 부여 세력과의 연계 속에서 변형된 모습으로 상당 기간 동안 중국 세력이 고구려를 압박하는 교통로로 이용하였을 가능성이 높다. 여호규(1995), 「3세기 후반-4세기 전반 고구려의 교통로와 지방통치조직-남도와 북도를 중심으로」, 『한국사연구』 91.

고구려는 이러한 상황을 타개하기 위해 일찍부터 북옥저 지역으로 진출하여(여호규) 이 교통로를 남북으로 차단하려 하였고, 이어 30년 낙랑군 동부도위가 폐지되고 영동의 7현이 서로 공벌(政伐)하던 분위기를 이용하여 56년 동옥저를 정복하였다. 마침내 집안에서 개마고원을 넘어 함흥에 이르는 교통로를 확보하게 된 것이다. 동옥저 지역은 함흥에서 영흥, 맹산, 순천, 평양으로 이어지는 교통로, 그리고 앞에서 이미 검토한 영동길, 추가령구조곡 및 영서길 등으로 나아갈 수 있는 교통로상의 최고 요충지라고 할 수 있다. 이로 인해 이후 고구려에 의해 낙랑군의 탄열현이 퇴축되었고, 또 고구려가 남하하여 동예를 예속하고 한(韓)·예(濊)를 편제해 나간 것은 앞에서 이미 살펴본 바와 같다. 결국 고구려의 동옥저 정복을 통해 대낙랑군과 고구려의 형세가 오히려 고구려가 낙랑군을 포위하는 형국으로 바뀌게 되었다.

물론 낙랑군은 여전히 요동군의 서안평현을 통해 숨을 쉬고 있었지만, 동옥저를 정복한 고구려를 창해군으로 대체한다면 요동군과 창해군으로 이어지는 포위망 속에서 위만조선은 제대로 숨도 쉴 수 없었을 것이 분명하다. 고구려가 이후 서안평현을 점령하자마자 낙랑군과 대방군이 궤멸한 것은 이를 잘 말해준다. 특히 한무제의 조선정벌은 흉노의 왼팔을 끊는 데 목적이 있었다. 읍루, 부여, 흉노로 나아가는 동옥저의 교통로적 위치를 고려할 때 동옥저는 창해군 내에 분명 포함되어 있었을 가능성이 매우 높다. 또한 동옥저를 통해 앞서 살펴본 바와 같이 영동길을 통한 위만조선과 ‘진번방중국(眞番旁衆國)’의 연계도 견제할 수 있다고 생각된다.

이로 볼 때 앞서 살펴본 관구검의 동옥저·동예 정벌은 고구려의 옥저 정복과 동예로의 남하가 가져올 파장에 대한 즉각적인 응전이었음이 분명해진다. 그에 대한 관구검의 대책은 대낙랑군체제로 복귀하여 이를 현도군-부여-읍루와 연계시키는 것이었다. 그러나 이 대책은 ‘낙랑본통한국(樂浪本統韓國)’이라

는 진왕(辰王) 권력의 붕괴로는 이어졌지만, 고구려에 대한 압박으로는 연결되지 않았다. 고구려는 그들이 애써 얻은 대낙랑군체제의 핵심고리인 동옥저를 내줄 수 없었고, 결국 관구검의 군대를 퇴축하였다. 고구려의 표현대로 동옥저 정복은 ‘낙랑의 멸망’에 다름 아닌 것이었다.

이제 제1현도군의 강역과 그 군치에 대해 답할 차례인 것 같다. 창해군을 설치하여 위만조선을 제압하려는 방식과 조선을 완전히 정벌한 다음의 한사군은 차이가 있다. 그러나 동이세계(東夷世界)와 흉노를 차단하는 것은 여전히 남아있는 한(漢)의 과제였고, 이는 앞서 살펴본 바와 같이 과거 중단된 창해군의 재설치를 통해서만 실현될 수 있는 것이었다. 현도군은 위치상 창해군의 역할을 계승할 수 있는 유일한 한사군이라고 생각된다. 만약 옥저가 임둔군에 속했다면 창해군의 역할은 현도군과 임둔군이 나누어 수행하는 형상이 되고, 이는 집안과 동옥저에 이르는 교통로의 효율적 관리에 문제를 일으킬 소지가 크다. 이러한 점에서 필자는 제1현도군의 강역은 집안에서 동옥저 지역으로 연장되어 있었을 가능성이 매우 높다고 생각된다.

그럼 제1현도군의 군치는 어디였을까? 제1현도군의 강역에 존재하는 한대 고성 중 현재까지의 보고로는 집안현성이 제일 크다. 이로 인해 집안으로 비정되는 서개마현을 제1현도군의 군치로 이해한 새로운 견해가 제기되었다.⁵⁶⁾ 이는 타당성이 크다고 생각되지만 옥저성으로 비정될 수 있는 소라리 토성지는 그 크기가 아직 정확하게 밝혀지지 않았으며, 또 토성의 크기만으로 군치를 결정하는 것도 토성과 한의 군현 지배가 정확하게 설명되고 있지 않는 상황에서 문제의 소지가 있다고 생각된다.

56) 노태돈(1999), 「고구려의 기원과 국내성 천도」, 『한반도와 중국 동북 3성의 역사 문화』, 서울대출판부.

환인 지역과 달리 집안 지역은 고구려족의 원중심지도 아니었으며, 문헌에서도 이 지역에 기반한 중요한 정치세력을 확인하기 어렵다는 점에서 서개마현은 경제적으로 군세를 유지하기 어려운 지역이었다고 생각된다. 『삼국지』에서도 고구려 지역은 척박한 땅으로 경제적 가치가 거의 없는 것으로 묘사되고 있다. 이와는 반대로 동옥저 지역은 토지가 비옥하여 전종(田種)하기 좋은 곳으로 묘사되고 있을 뿐만 아니라, 교통로상의 중요한 핵심이었다. 이는 제1현도군의 군치를 결정하는 데에 적극적으로 고려될 필요가 있다고 생각된다.

동옥저 지역은 북으로는 읍루, 부여, 흉노(후일의 오환, 선비)와 남으로는 임둔군의 영서, 영동길을 통해 한·예와 만나고, 서북으로는 고구려로, 서남으로는 맹산길이나 추가령구조곡을 따라 낙랑군, 진변군(후일의 대방군)으로 이어지는 교통로상의 최고 요충지이다. 따라서 북방과 남방의 산물들이 경유하고, 교역이 이루어지는 중요한 장소로 기능하였을 가능성이 매우 높다.

고구려에서 동예(東濊) 소출의 단궁(檀弓)과 과하마(果下馬)가 난다고 되어 있는 것도 모두 옥저를 경유한 교역을 통해 가능한 것이었다. 이 교역로는 이미 요동에 자리하였을 초기의 고조선이나 위만조선에게도 매우 중요하였다. 고조선이 예(濊) 소출의 문피(文皮)·타복(徒服)을 제(齊)와 교역하고 있었던 것이나 관자(管子) 구도(揆道)·경중갑(輕重甲)], 흉노에서 예구(蓼裘)가 난다는 것도[회남자(淮南子) 원도훈(原道訓)], 옥저를 통한 예 산물의 교역을 통해 이루어졌을 것으로 추정된다. 북방의 산물도 옥저를 경유하여 남방으로 내려갔을 가능성이 매우 높다. 초기의 자료는 부족하지만 4세기 말 이후 신라와 고구려의 교통이 동해의 바닷길을 통하고, 옥저를 경유하여 집안에 이르는 ‘북해지로(北海之路)’를 통해 이루어진 것이나, 후일 발해의 신라도(新羅道)를 통해 충분히 알 수 있다. 북방(읍루)의 중요한 산물인 초피(貂皮)는 옥저를 경유하여 신라에, 그리고 바다 건너 일본에 까지 도달하였다. 이러한 동옥저의 교통로 및 교역상의 위치는 ‘광개토왕비’

에 옥저 지역의 도회지(都會地)로 추정되는 동해고(東海賈)에 압축적으로 표현되어 있다.

제1현도군의 강역이 동옥저에까지 연장되었다는 필자의 추론이 허락되고, 동옥저가 차지하는 교통로 및 교역 상의 역할을 고려할 때, 옥저성이 제1현도군의 군치였다는 『삼국지』나 『후한서』의 기록은 오히려 적극적으로 인정할 필요가 있다고 생각된다. 서개마현성은 환인의 고구려 세력과 부여 세력에 대한 견제, 이들을 상호 차단하려는 목적, 그리고 이들로부터 제1현도군의 군치인 옥저성을 보호하는 역할을 수행한 군사적 성격이 강한 토성으로 추정되며, 이로 인해 그 규모가 컸을 가능성이 높다고 생각된다. 후일 전연(前燕)의 모용씨 세력이 부여와 고구려를 차단하기 위해 복도, 즉 제2현도군의 교통로로 쳐들어올 것으로 생각했다는 것도 이 점을 뒷받침해준다.

IV. 맺음말

이상에서 서술한 내용을 요약하여 결론에 대신하고자 한다.

첫째, 요하상류로부터 부여, 고구려 등 토착사회와의 교섭과 교역의 바탕이 되는 교통로의 문제를 이해하는 데 중요한 기준을 제공하리라 기대된다. 이를 통해 요하로부터 지리적 환경, 군현지배의 방식과 그 변화를 통해 토착사회로 통하는 교통로별 차별성을 파악하고, 그 의미를 파악할 수 있었다.

둘째, 현도군의 독특한 군현운영과 설치 후 계속된 중심지 이동과 열악한 군세에도 불구하고 장기 존속의 배경을 이해하는 단초를 제공하리라 생각된다. 현도군은 호구 수에 비하여 극히 적은 수의 현이 설치되었고, 열악한 군세에 비하여 고구려에 소멸될 때까지 약 4세기 동안 존속한 배경 등이 소자하

유역이 거점으로 형성되는 지리적 환경과 교통로 개설의 특성에 기인한다는 점을 이해할 수 있을 것이다.

셋째, 중국 고대 변경에서 주변 민족과 교섭하는 운용방식에 대한 비교자료를 제공하리라 생각된다. 한대 변군은 토착 주민사회와 교섭의 장이자, 지배의 거점이었다. 해당 토착사회의 존재양태, 생활조건에 따라 그와 교섭하는 방식과 교통로는 달라질 수 있으며 유사한 지배방식도 드러난다. 현도군의 현 설치가 거점 중심으로 이루어지고, 군현지배는 거점과 거점을 연결하는 교통로 개설과 이의 장악으로부터 이루어진 사실을 통해 중국 고대 주변민족과의 교섭 방식에 대한 유형을 분별하고 그 의미를 이해하는 데 기여하리라 생각된다.

• 참고문헌

〈단행본〉

- 權五重(1992), 『樂浪郡研究-中國 古代邊郡에 대한 事例的 檢討』, 一潮閣.
서영수 외(2008), 『요동군과 현도군 연구』, 동북아역사재단.
孫進己(1996), 『東北民族史研究(1)』, 中州古籍出版社.
新賓滿族自治縣(1993), 『新賓滿族自治縣誌』, 沈陽, 遼寧書社.
王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 瀋陽出版社.
王綿厚(1994), 『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社.
嚴耕望(1974), 『中國地方行政制度史』, 中央研究院歷史語言研究所專刊 45.
윤용구 외(2008), 『부여사와 그 주변』, 동북아역사재단.
佟冬·總佩遠(1987), 『中國東北史』, 吉林文史出版社.

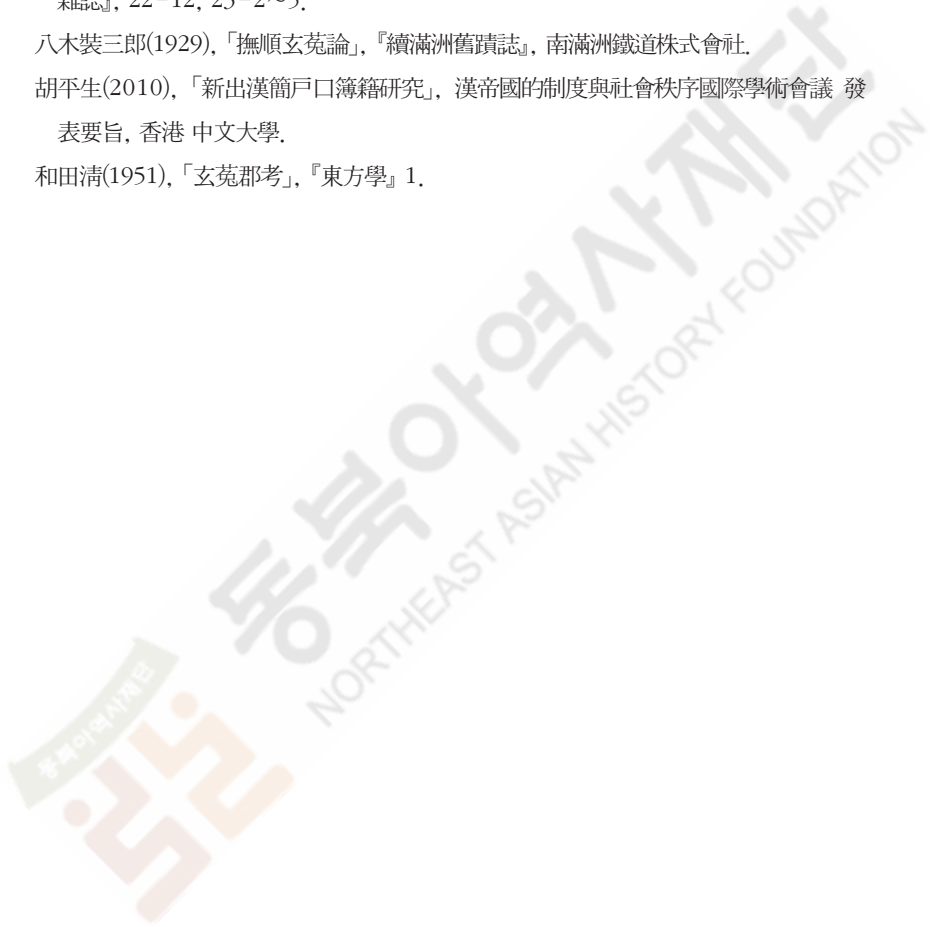
〈논문〉

- 高橋匡四郎(1942), 「玄菟郡高句驪縣治址」, 『蘇子河流域に於ける高句驪と後女眞の遺蹟』, 建國大學研究院各班(滿洲史研究班)研究報告 11, 新京.
谷豊信(1986), 「古朝鮮·樂浪郡問題の研究史-大會發表“樂浪郡の位置および平壤の樂浪遺跡の性格”の前に」, 『朝鮮史研究會 第23回大會發表要旨』.
權五重(1984), 「樂浪郡의 設置背景」, 『世宗大論文集』 11.
權五重(1987), 「樂浪郡과 그 周邊의 官府」, 『東亞史의 比較研究』, 一潮閣.
權五重(1996), 「遼東郡의 位置問題試論」, 『吉玄益教授停年記念史學論叢』.
權五重(2000), 「滄海郡과 遼東郡東部都尉」, 『歷史學報』 168.
權五重(2003), 「滄海郡과 遼東東部都尉」, 『歷史學報』 168.
今西龍(1916), 「眞番郡考」, 『史林』 1-1: 『朝鮮古史の研究』, 國書刊行會, 1937.
金基輿(1985), 「夫租歲君에 대한 考察-漢의 對土着勢力 施策의 例」, 『韓國史論』 12.
金秉駿(2009), 「樂浪郡初期의 編戶過程-樂浪郡初元四年戶口統計木簡을 端緒として」, 『古代文化』 61-2, 古代學協會.
노태돈(1990), 「古朝鮮 중심지의 변천에 대한 연구」, 『韓國史論』 23.

- 노태돈(1999), 「고구려의 기원과 국내성 천도」, 『한반도와 중국 동북 3성의 역사 문화』, 서울대출판부.
- 渡邊三三(1938), 「撫順玄菟論(漢代)」, 『撫順史話』, 撫順新報社.
- 稻葉君山(1914), 「眞番郡の位置-眞番君在北說の再考を促す」, 『歴史地理』 24-6 : 『滿洲發達史』, 大阪屋號出版部, 1915.
- 도유호(1962), 「진번과 옥저성의 위치-고조선령역문제와 관련하여」, 『문화유산』.
- 도유호(1962), 「왕검성의 위치」, 『문화유산』.
- 리지린(1963), 「진한대 요동군의 위치」, 『역사과학』.
- 末松保和(1952), 「眞眞番郡台考」, 『古代學』 1-3.
- 末松保和(1961), 「玄菟郡の戸口數について」, 『和田博士古稀記念 東洋史論叢』, 講談社.
- 白鳥庫吉(1912), 「漢の朝鮮四郡疆域考」, 『東洋學報』 2-2.
- 白鳥庫吉·箭内互(1913), 「漢代の朝鮮」, 『南滿洲鐵道株式會社 歴史調査報告』 1, 丸善株式會社.
- 徐家國(1984), 「漢玄菟郡二遷址考略」, 『社會科學輯刊』 1984-3.
- 成合信之(1974), 「三韓雜考-「魏志」韓傳にみえる韓の帶方郡攻撃事件をめぐって」, 『學習院史學』 11.
- 谷豊信(1987), 「樂浪郡の位置」, 『朝鮮史研究會論文集』 24.
- 손영중(1998), 「《한서지리지》를 통하여 본 락랑군, 현도군, 료동군의 위치」, 『역사과학』 1998-1, 3.
- 孫進己·干志耿(1984), 「漢眞番郡考」, 『黑龍江文物叢刊』 1984-3.
- 首藤丸毛(1979), 「玄菟·臨屯·眞番三郡についての-私見」, 『朝鮮學報』 93.
- 李健才(1995), 「眞番郡考評述」, 『東北史地考略』, 續集, 吉林文史出版社.
- 神崎勝(1995), 「遼東·玄菟·樂浪·帶方諸郡の解體」, 『古代文化』 47-3.
- 那珂通世(1894), 「朝鮮樂浪玄菟帶方考」, 『史學叢誌』 5-4.
- 楊守敬(1901), 「汪士鐸漢志釋地駁議」, 『晦明軒稿』 1.
- 여호규(1995), 「3세기 후반-4세기 전반 고구려의 교통로와 지방통치조직-南道와 北道を 중심으로」, 『한국사연구』 91.
- 余奎奭(1998), 「國內城期 高句麗의 軍事防衛體系」, 『韓國軍事史研究』 1.
- 尹乃鉉(1986), 「漢四郡의 樂浪郡과 平壤의 樂浪」, 『韓國學報』 41.

- 窪添慶文(1981), 「樂浪郡と帶方郡の推移」, 『東アジア世界における日本古代史講座』 3, 學生社.
- 尹乃鉉(1991), 「滄海郡考」, 『崔在錫教授停年退任紀念論叢-韓國의 社會와 歷史』, 一志社.
- 尹龍九(2009), 「平壤出土'樂浪郡初元四年縣別戶口簿'研究」, 『木簡과 文字』 3, 韓國木簡學會.
- 李建才(1993), 「關於漢代遼東, 樂浪兩郡地理位置問題的探討」, 『社會科學戰線』 1993-1.
- 李丙燾(1928), 「玄菟郡考」, 『史學雜誌』 39-7.
- 李丙燾(1928), 「古朝鮮四郡疆域考(1~2)」, 『한빛』 5-7.
- 李丙燾(1929), 「眞番郡考」, 『史學雜誌』 40-5.
- 李丙燾(1930), 「玄菟郡及臨屯郡考」, 『史學雜誌』 41-4: 同修正改題, 「玄菟郡考」, 『韓國古代史研究』, 博英社, 1976(修訂版, 1985).
- 李丙燾(1930), 「玄菟郡及臨屯郡考(2)」, 『史學雜誌』 41-5: 同修正改題, 「臨屯郡考」, 『韓國古代史研究』, 博英社, 1976(修訂版, 1985).
- 이성제(2006), 「高句麗城: 中國 遼寧省·吉林省」, 동북아역사재단.
- 李熙德(1959), 「漢眞番郡新考」, 延世大學校博士學位論文.
- 張博泉(1980), 「漢玄菟郡考」, 『吉林大學社會科學學報』 1980-6.
- 張博泉(1985), 「眞番郡考」, 『北方文物』.
- 田中俊明(1994), 「高句麗の興起と玄菟郡」, 『朝鮮文化研究』 1.
- 田中俊明(1994), 「高句麗の興起と玄菟郡」, 『朝鮮文化研究』 1.
- 周振鶴(1986), 「漢武帝朝鮮四郡考」, 『歷史地理』 4.
- 池內宏(1928), 「曹魏の東方經略」, 『滿鮮地理歷史研究報告』 12: 『滿鮮史研究』 上世 第1冊, 吉川弘文館, 1951(1979).
- 池內宏(1929), 「公孫氏の對方郡設置と曹魏の樂浪, 帶方二郡」, 『史苑』 2-6: 『內藤博士頌壽記念史學論叢』, 弘文堂, 1930.
- 池內宏(1940), 「遼東の玄菟郡とその屬縣」, 『滿鮮地理歷史研究報告』 16, 「樂浪郡考-附」: 『滿鮮史研究』 上世 第1冊, 吉川弘文館, 1951(1979).
- 池內宏(1940), 「樂浪郡考」, 『滿鮮地理歷史研究報告』 16.
- 池內宏(1941), 「前漢昭帝の四郡廢合と後漢書の記事」, 『加藤博士還曆記念東洋史集

- 說』, 富山房.
- 池内宏(1941), 「晋代の遼東」, 『帝國學士院紀事』 1-1.
- 池内宏(1948), 「眞番郡の位置について(上·下)」, 『史學雜誌』 57-2~3: 『滿鮮史研究』 上世 第1册, 吉川弘文館, 1951(1979).
- 樋口隆次郎(1911~1912), 「朝鮮半島に於ける漢西郡の疆域及沿革考(1~5)」, 『史學雜誌』, 22-12, 23-2~5.
- 八木装三郎(1929), 「撫順玄菟論」, 『續滿洲舊蹟誌』, 南滿洲鐵道株式會社.
- 胡平生(2010), 「新出漢簡戶口簿籍研究」, 漢帝國的制度與社會秩序國際學術會議 發表要旨, 香港 中文大學.
- 和田清(1951), 「玄菟郡考」, 『東方學』 1.





위진남북조 시대의 양평(襄平)

요동 교통로

우석대학교 김종완

- I. 머리말
- II. 양평 연혁
- III. 양평 중심의 요동 교통로
- IV. 맺음말



김종완

중국사 전공, 우석대학교 사회교육과 교수.

대표논문으로는 『中國南北朝史研究』(1995, 일조각), 『안씨가훈』(역서, 2007, 푸른역사), 「梁職貢圖의 성립배경」(2001, 『위진수당사연구』 8), 「高句麗의 朝貢과 冊封의 性格」(2004, 『高句麗研究』 18) 등이 있다.

위진남북조 시대의 양평(襄平)

요동 교통로

우석대학교 김종완

I. 머리말

이 연구는 위진남북조 시대의 양평[襄平, 지금의 요녕성(遼寧省) 요양시(遼陽市)]을 중심으로 한 요동(遼東)¹⁾의 교통로를 검토하기 위하여 마련된 것이다. 이 지역은 고대 한중 육로교통의 필수 경유지였기 때문에 본 연구는 고대 한·중 교통로를 구명하는 작업의 일부이기도 하다.

요동은 동아시아상 중요한 의미를 갖는다. 요동은 진(秦)·한(漢) 이래로 중원 왕조가 중국 동북지역에서 발흥한 조선(朝鮮)·선비(鮮卑)·고구려(高句麗)·말갈(靺鞨)·거란(契丹)·여진(女眞)·만주족(滿洲族) 등을 제어하기 위한 전진기지였으며,

1) ‘遼東’은 전국시대에 출현한 이후 두 가지 개념으로 사용되었다. 하나는 중국에서 성립된 국가들의 군현이나 군정기관 혹은 그 관할영역을 의미하였는데, 대체로 遼河 유역이나 요동반도만을 지칭하는 협의의 개념이다. 다른 하나는 關外 혹은 關東의 광범위한 지역을 지칭하였는데, 대체로 山海關 이동 한반도 북부 이서와 이북의 광역을 지칭하는 광의의 개념이다[김한규(2004), 『요동사』, 문학과지성사, 49~61쪽]. 이 글에서도 이를 혼용하였으나 주로 협의의 개념으로 사용하였다. 요동에 대한 통시대적 연구서로는 金毓黻(1969), 『東北通史』, 台聯國風出版社와 김한규(2004), 『요동사』가 대표적이다.

또한 역으로 이들 민족들이 증원으로 진출하려면 반드시 확보하지 않으면 안 되는, 이른바 지정학적으로 매우 중요한 지역이었다. 그 중심이 양평이다. 양평이 역대 요동군(遼東郡)의 치소(治所)였고, 위진(魏晉) 시기에는 동이교위(東夷校尉)가 이곳에 주재하였으며, 수·당이 고구려를 침공할 때마다 집요하게 요동성(遼東城, 양평(襄平))을 공격하였고, 입관(入關)하기 위해 서진(西進)하던 후금(後金)이 일시적으로 요양(遼陽, 양평(襄平))을 수도로 삼았던 사실 등은 양평의 위상을 말해주는 것이다.

양평을 중심으로 한 요동은 고구려의 영역이기도 하였다. 고구려가 요동을 쟁취하여 지배하였던 시기가 위진남북조 시대이다. 위진남북조 시대의 요동은 통일제국 한(漢)이 붕괴되어 분열됨에 따라 증원 세력이 후퇴하고 대신 동북지역의 여러 세력이 발흥하여 이들의 접거대상이 되었다. 따라서 요동의 상황도 복잡한 양상으로 전개되었다. 지방세력이 할거하였던 후한 말에 공손씨(公孫氏)가 장악하였으나 곧 삼국 위(魏)에게 공멸되었다. 이후 요동은 위에 이어 진(晉)이 지배하였으나 그리 오래 가지 못하였다. 오호(五胡)의 증원 침입으로 진이 남遷(南遷)하자 요동은 난립한 오호제국(五胡諸國)의 각축장이 되어 전연(前燕, 337~370), 전진(前秦, 350~394), 후연(後燕, 384~407) 등이 차례로 접거하였다. 그러나 부단히 서진(西進)을 꾀하던 고구려는 위·진 및 오호제국과 지속적으로 전쟁한 끝에 결국 4세기 말에서 5세기 초에 양평을 포함한 요동 전역을 점유하여 당(唐)에게 멸망당할 때까지 지배하였다.

이처럼 위진남북조 시대는 고구려가 요동 지역을 쟁취하여 지배하였던 시기이다. 또한 이 과정에서 정착된 요동의 교통로는 고구려의 멸망 이후에도 한·중 교통로로 이용되었다. 근대적 교통수단인 철로가 부설되기 전까지의 고대 교통로란 통행에 편리한 자연지형에 따라 개설되었기 때문에 시대가 바뀌었다고 해서 교통로가 크게 달라지지는 않기 때문이다. 이 점에서 보면 위진

남북조 시대에 형성된 요동 지역의 교통로는 후대 교통로의 원형인 셈이다.

양평은 고대로 요동의 중심지로 행정상 수부(首府)이며 군사상 중진(重鎮)이었기 때문에 자연히 양평을 중심으로 한 사통팔달의 교통망상이 형성되었다. 서쪽으로는 요하를 건너 요서(遼西)를 경유하여 중원과 왕래하였는데, 양평은 그 출발점이자 집결지였다. 또한 서남으로는 요동반도의 남단에 이르러 해로로 발해해협(渤海海峽)을 건너 산둥(山東)이나 강남(江南)과 통교할 수 있었다. 뿐만 아니라 동북으로 태자하(太子河) 상류로 거슬러 올라가거나 북상하여 혼하(渾河) 상류의 소자하(蘇子河)를 따라 고구려 전기 중심지인 압록강 중류 일대와 왕래하였는데, 양평은 그 남쪽의 출입구였다. 그리고 한사군이 설치되었던 시기에는 요동군이 이들의 모군(母郡)으로 기능하였기 때문에 양평과 이들 지역의 왕래 역시 빈번하였다.

이들 교통로는 그 지역의 수부와 각 지방의 거점들을 연결하는 노선이었다는 점에서 자연히 지방통치와 밀접히 관련되어 있다. 또한 사행(使行) 등 각 정치세력 간의 각종 교섭의 통로인 동시에 지배영역의 확대를 꾀한 이들 간의 군사적 충돌도 이 교통로를 중심으로 빈번히 일어났다. 따라서 교통로 연구는 그 자체로 그치는 것이 아니라 위진남북조 시대 요동 지역을 장악하였던 각 정치세력의 지방통치와 대외관계 등을 규명하는 작업이기도 하다. 이러한 관점에서 교통로는 중요한 연구대상임에는 틀림없으나 전문적인 연구는 그리 많지 않은 실정이다. 동북지역의 교통을 통시대적으로 정리한 연구서로는 지금까지 『동북고대교통(東北古代交通)』(王綿厚·李健才, 沈陽出版社, 1990)이 유일하다. 그 밖에 동북지역의 방대한 고대 유지(遺址)를 소개하고 이를 기초로 당대(唐代)까지의 주요 지명과 군현의 위치를 비정한 『동북역사지리(東北歷史地理) 一·二』(孫進己·王綿厚·馮永謙, 黑龍江人民出版社, 1989)와 압록강 중상류와 요하 지역에 분포하는 주요 고구려성을 상세히 정리한 『고구려 성(高句麗城) I·II』(余昊奎, 國防軍事研究所,

1998, 1999)가 있다. 이들은 교통로에 대한 전문(專論)은 아니지만 군현의 치소는 교통로의 주요 거점이며, 성보(城堡)는 이들을 방어하기 위한 주요 군사시설이므로 교통로 연구와 밀접한 관련이 있다. 이들 논저는 각종 문헌사료와 방대한 고고발굴 성과를 기초로 하였다든 점에서 교통로의 가장 기본적인 연구서이므로 본 연구에서는 이들의 연구성과에 크게 의존하였다. 그렇기는 해도 사료의 부족 때문에 추론에 의한 바가 적지 않음을 미리 밝혀둔다.

II. 양평 연혁

양평, 즉 지금의 요양시는 요녕성의 중부인 요하 유역에 펼쳐진 요하평원의 동부인 요동평원의 가장자리에 있으며, 동에서 서로 흘러 요하에 합류하는 태자하(太子河)를 끼고 있다. 동쪽으로는 해발 1,000m 이상의 고산준령으로 이루어진 천산산맥(千山山脈)이 동북으로부터 서남으로 요동반도의 끝자락까지 뻗어 있다. 이처럼 양평은 요동평원과 천산산맥 사이의 점이지대(漸移地帶)에 있어서 고래로 요동평원과 천산산맥 이동지역을 왕래하는 교통의 요지였다. 이와 같은 양평의 지리적 위치는 양평이 요동군의 치소가 된 주요 요인 중 하나였다.

양평이 지금의 요양시였음은 ‘창평(昌平)’이라는 명문이 있는 홍도(紅陶) 조각 등 다수의 한대 유적과 유물이 요양 일대에서 출토된 사실로 입증되지만²⁾ 그 구체적인 유지(遺址)가 어디인지는 단정하기 어렵다. 『요동지(遼東志)』 권1에서

2) 배진영(2008), 「한대 요동군의 군현 지배-군현체제로의 지향과 한계」, 『요동군과 현도군 연구』, 동북아역사재단, 79쪽. 襄平은 王莽 시기에 昌平이라고 하였다. 『漢書』卷28 「地理志」, “襄平, 有牧師官, 莽曰昌平.”

는 “襄平城 遼陽城西北隅”라고 하였다. 그러나 『독사방여기요(讀史方輿紀要)』 및 『가경일통지(嘉慶一統志)』에서는 양평성은 요양성 북 혹은 서북 70리에 있다고 하였고, 양수경(楊守敬)의 『수경주소(水經注疏)』 및 부사년(傅斯年)의 『동북사강(東北史綱)』도 이 설을 따르고 있다. 그런데 238년 조위(曹魏)가 요동의 공손씨(公孫氏)를 공격할 때, “길이 수십 장(丈)이나 되는 큰 유성(流星)이 수산(首山)에서 동북쪽으로 흘러 양평성 동남에 떨어졌다”³⁾라고 하였고, 동일한 사실에 대하여 『진서(晉書)』에서는 “[장성(長星)이] 양평성 서남에서 동북으로 흘러 양수(梁水)에 떨어졌다”⁴⁾라고 하였다. 수산은 지금의 요양시 서남쪽 7.5km에 있고, 양수는 지금의 요양시를 서쪽으로 끼고 북류(北流)하는 태자하(太子河)이다. 이로 미루어 보면 3세기 중반의 양평성은 지금의 요양시 일대로 비정된다. 특히 지금의 요양시에 남아 있는 요양구성(遼陽舊城)⁵⁾의 주위에 고분 위주의 한대(漢代)~진대(晉代)의 유적이 산재(散在)해 있는 점이 이를 뒷받침한다. 그리고 요양시 구성구(舊城區) 북부에서 고구려 시기의 유물이 상당수 발견되었으며,⁶⁾ 1992년에는 요양시 중심로(中心路)를 개설하다가 세과사소학교(稅課司小學校) 동쪽에서 고구려 시기의 석실묘(石室墓)가 발견되었다.⁷⁾ 한편 지금의 요양구성 서문(西門) 밖의 관제묘(關帝廟)는 원대(元代)에 건립된 것으로, “興工于路(遼陽路)之西郭而廟焉”이란 명문이 있는 비(碑)가 있는데, 그 지하에서 요(遼) 태조(太祖)의 장자(長子)인 아율배(耶律倍)의 시호인 ‘양국황제(襄國皇帝)’의 명문이 있는 비(碑)가 또 발견되었다. 또한

3) 『三國志』卷8「公孫度傳」, “大流星長數十丈, 從首山東北墜襄平城東南.”

4) 『晉書』卷1「宣帝本紀」景初 2년조, “時有長星, 色白, 有芒鬣, 自襄平城西南流于東北, 墜於梁水.”

5) 현재 요양시에 남아 있는 遼陽舊城은 1372년 明 遼東都司의 鎮城으로 축조된 것인데, 1416년 토성을 벽돌로 개축하였다.

6) 孫進己·馮永謙 主編(1989), 『東北歷史地理(二)』, 黑龍江人民出版社, 179쪽.

7) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 『高句麗·渤海古城址研究匯編(上)』, 哈爾濱出版社, 157쪽.

서문 밖에 있는 요양백탑(遼陽白塔)은 금(金)의 세종(世宗)이 건립한 것으로 전한다. 이러한 사실로 볼 때 요·금·원대의 요양성은 요양구성의 서북 모서리 일대로 추정되는데, 『요양주지(遼陽州志)』에 “옛날의 양평현(襄平縣)은 성(城)의 서북 모서리 일대라고 전한다”⁸⁾라는 기사가 이를 뒷받침한다. 위와 같은 여러 사실들을 종합해볼 때 한대 이래의 양평성과 고구려와 당대의 요동성 및 요·금·원대의 요양성은 지금의 요양시 구지역과 거의 같은 위치에 있었던 것으로 짐작된다.⁹⁾

양평이 요동 지역의 거점이 된 것은 전국시대 연(燕)나라 때부터였다. 『한서』 「지리지」에 “遼東郡 秦置”라고 하였고, 『수경주(水經注)』 「대요수(大遼水)」에도 “秦始皇二十五年滅燕, 置遼東郡”이라고 한 기사로만 보면 요동군은 진대(秦代)에 처음 설치된 것처럼 보인다. 그러나 『사기』 「흉노열전」에 “연(燕) 또한 조양(造陽)¹⁰⁾에서 양평(襄平)까지 장성(長城)을 쌓고 상곡(上谷)·어양(漁陽)·우북평(右北平)·요서·요동군(遼東郡)을 두어 [동(東)호(胡)를 막았다”¹¹⁾라고 하였다. 이를 통하여 요동군은 전국시대 연(燕)이 처음 설치하였음을 알 수 있다.¹²⁾ 이때 요동

8) 楊鏞, 『遼陽州志』 古蹟條(『遼海叢書』 2).

9) 한대 이래의 양평성과 고구려와 당대의 요동성 및 요·금·원대의 요양성의 위치에 대해서는 余昊奎(1999), 『高句麗 城(遼河流域篇) II』, 國防軍史研究所, 303~314쪽의 「遼陽遼東城址」에서 인용·참조하였다.

10) 造陽은 지금의 하북성 赤城縣 獨石口 이북 灤河 상류인 閃電河 일대로 추정된다[戴均良 等 主編(2005), 『中國古今地名大詞典』, 上海辭書出版社, 2446쪽].

11) 『史記』 卷110 「匈奴列傳」, “燕亦築長城自造陽至襄平, 置上谷·漁陽·右北平·遼西·遼東郡以拒胡.”

12) 燕 요동군의 영역은 동쪽으로 滿潘汗, 즉 지금의 淸川江 河口에 이르렀던 것으로 보인다. 『三國志』 卷30 「東夷傳」 韓條의 裴注에 인용된 『魏略』에 “후에(朝鮮侯의) 자손들이 점차 驕虐해지자, 이에 燕이 그 將 秦開를 보내 그(朝鮮) 서방을 공격하여 2천여 리의 땅을 취하고 滿潘汗에 이르러 경계로 삼으니, 조선은 드디어 약해졌다(後子孫稍驕虐, 燕乃遣將秦開攻其西方, 取地二千餘里, 至滿潘汗爲界, 朝鮮遂弱.)”라고 하였다. 그 후 燕이 양평까지 장성을 축조하고 요동군을 설치하였다고 하였으니, 요동군의 동변

군의 치소가 어디였는지는 분명히 알 수 없으나 연 장성(長城)의 동쪽 끝이었던 양평으로 보인다.

진한대(秦漢代)의 양평은 여전히 요동군의 치소였으며, 한 무제가 조선(朝鮮)을 공멸하고 낙랑(樂浪)·진번(真番)·임둔(臨屯)·현도(玄菟) 등 4군(郡)을 설치하자 요동군은 이들 변군(邊郡)의 모군(母郡)으로서 이들과 중앙정부를 연결하는 거점으로 기능하게 됨에 따라 양평은 요동의 중심이 되어 그 위상이 크게 높아졌다.¹³⁾

양평은 후한 말부터 삼국 초에 걸쳐 요동에 할거하였던 공손씨 세력의 거점이었다. 요동후(遼東侯)로 자립한 공손탁(公孫度)은 기존의 요동군을 요동군(遼東郡), 중로군(中遼郡), 요서군(遼西郡)으로 나누고 여기에 낙랑군(樂浪郡)과 현도군(玄菟郡)을 더하여 평주목(平州牧)을 자칭하였다. 위는 경초(景初) 2년(238) 양평을 함락시켜 공손씨정권을 공멸한 후 요동군을 포함하여 창려(昌黎)·현도(玄菟)·낙랑(樂浪)·대방(帶方) 등 5개의 군으로 평주(平州)를 설치하고 그 치소인 양평에 호동이교위(護東夷校尉)를 두어¹⁴⁾ 요동의 여러 부족이나 국가들과의 관계를 관리하게 하였다. 서진대(西晉代)의 양평은 일시적으로 요동국(遼東國)이 설치되었던 기간(277~

은 滿(滿)으로 보인다. 滿(滿)은 前漢 요동군의 屬縣인 潘汗縣으로, 지금의 평안북도 博川에 비정된다[譚其驤 主編(1988), 『中國歷史地圖集釋文匯編(東北卷)』, 中央民族學院出版社, 13~14쪽].

13) 前漢의 요동군은 幽州에 속하였으며 屬縣은 18縣, 즉 襄平·新昌·無慮·望平·房·候城·遼陰·遼陽·險瀆·居就·高顯·安市·武次·平郭·西安平·文·番汗·沓氏였다. 後漢代에는 靑州에 속하였다가 후에 다시 幽州에 속하였는데, 居就和 武次 2현을 없애고 房과 險瀆을 遼東屬國에, 候城·遼陽·高顯을 玄菟郡에 分屬시킴에 따라 전한의 18현이 11현으로 축소되었다. 이와 같은 한대의 요동군은 이후 관할 범위가 축소되기는 하였으나 고구려가 점거할 때까지 역대 요동군의 원형이 되었다. 한대 요동군의 속현의 위치에 대해서는 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集 釋文匯編(東北卷)』 및 孫遜已·王綿厚·馮永謙 主編, 『東北歷史地理(一·二)』 참조.

14) 『晉書』「地理志」幽州 平州條.

283)¹⁵⁾을 제외하고는 위대(魏代)와 마찬가지로 평주 요동군의 치소였으며 동이 교위(東夷校尉)가 주재하였다.¹⁶⁾

4세기 초 오호(五胡)의 중원 침입으로 서진이 망한 이후 요동 지역은 이를 영유하기 위한 여러 정치세력의 각축장이 되었다. 전연(前燕, 337~370)과 전진(前秦, 350~394) 및 후연(後燕, 384~407)이 차례로 점유하여 지배하였는데, 이 시기에도 요동군은 여전히 존속하였으며 치소는 역시 양평이었다.¹⁷⁾ 이 시기에 고구려는 대동강 유역에서 낙랑군을 축출하고(313)¹⁸⁾ 이어서 현도군을 공격하면서 본격적으로 요동 진출을 감행함에 따라 상기 오호제국과 지속적인 공방전을 벌였다. 이 과정에서 342년 전연의 침공을 받아 망국의 위기에 처하기도 하였다.¹⁹⁾ 385년 요동군을 놓고 후연과 쟁탈전을 벌인 이후로는 후연과의 공방전이 가열되었다.²⁰⁾ 그 후 고구려는 마침내 후연으로부터 양평을 포함한 요동의 중심부를 탈취하여 요하 이동 지역을 장악하였다. 그 시기는 광개토왕(廣開土王)이 395년 거란(契丹)의 일파로 보이는 비려(碑麗)를 정벌한 다음 양평도(襄平道)를 지나 역성(力城)과 북풍(北豐)을 거쳐 돌아왔다는 「광개토왕비문」과 402년과 404년 고구려가 후연을 공격하였고 405년에는 후연왕(後燕王) 모용희(慕容熙)가

15) 서진 咸寧 3년(277) 9월에 司馬蕤가 遼東王에 봉해졌고, 태강 4년(283)에 東萊王으로 개봉되었다가 오래지 않아 피살되었다(『晉書』 卷3 「武帝紀」). 이후 서진대에 다시는 요동왕의 封號는 보이지 않기 때문에 요동국이 존속하였던 기간은 277년부터 283년까지이며 그 이외의 시기에는 요동군이 없다.

16) 『晉書』 「地理志」 幽州 平州條.

17) 洪亮吉(1985), 『十六國疆域志』, 中華書局.

18) 『三國史記』 卷17 「高句麗本紀」 美川王 14년(313)조에 “冬十月, 侵樂浪郡, 虜獲男女二千餘口”라 하였고 이를 마지막으로 이후의 기사에 낙랑군이 보이지 않는 점으로 미루어 보아 대동강 유역의 낙랑군은 이때 소멸된 듯하다.

19) 『資治通鑑』 卷97 「晉紀」 成帝 咸康 8년 10월·11월조 및 『三國史記』 卷18 「高句麗本紀」 故國原王.

20) 『三國史記』 卷18 「高句麗本紀」 故國壤王.

고구려의 요동[遼東, 성(城)]을 공격하였으나 패퇴하였다²¹⁾는 기사 등으로 볼 때 4세기 말에서 5세기 초로 보인다.²²⁾ 이후 고구려가 점유하였던 시기와 수당대의 양평은 요동성(遼東城)으로 불렸다. 북위(北魏)도 한때 요동군을 설치하였으며 치소 역시 양평이었으나,²³⁾ 이때의 요동군은 본래의 요동군이 고구려에 의해 점거된 후 요서(遼西)에 설치한 교군(僑郡)으로, 치소 양평의 위치는 지금의 의현(義縣)·북표(北票) 부근이었다.²⁴⁾

당(唐)은 645년 고구려를 침공하여 요동성을 함락시킨 후 요동성(양평)을 요주(遼州)로 하였다.²⁵⁾ 고구려가 망한 후 676년에는 평양에 설치되었던 안동도호부(安東都護府)가 이곳으로 옮겨왔으나 이듬해 다시 신성[新城: 지금의 무순(撫順)]으로 옮겨갔다.²⁶⁾

양평은 요·금·원대에는 모두 요양(遼陽)으로 불렸다. 양평이 언제부터 요양으로 불렸는지는 알 수 없다. 다만 『금사(金史)』 「지리지」에, 금대(金代)의 요양부(遼陽府)는 본래 발해(渤海)의 요양고성(遼陽故城)이었다고 하였으며, 『요사(遼史)』 「태조기(太祖紀)」에 따르면, 신책(神冊) 3년(918)에 태조가 요양고성(遼陽故城)으로 행행(行幸)하였고, 이듬해 2월에는 요양고성을 수축(修築)하여 한민(漢民)과 발해호(渤海戶)로 채우고 동평군(東平郡)으로 개칭하였다고 한다. 또한 『요사』 「지리

21) 『資治通鑑』 卷114 「晉紀」 安帝 義熙 元年 正月條; 『三國史記』 卷18 「高句麗本紀」 廣開土王 11·13·14년조.

22) 고구려의 요동 지방에 대한 영역확장은 孔錫龜(1998), 『高句麗 領域擴張史 研究』, 書景文化社, 23~53쪽 참조.

23) 『魏書』 卷106上 「地形志」 營州 遼東郡, “遼東郡, 秦置, 後罷. 正光中復. 治固都城. 領縣二……襄平, 二漢·晉屬, 後罷. 正光中復. 有青山.”

24) 孫進己·馮永謙 主編(1989), 앞의 책, 170~171쪽.

25) 『舊唐書』 卷199上 「東夷傳」 高麗; 『三國史記』 卷21 「高句麗本紀」 寶藏王上.

26) 『舊唐書』 卷39 「地理志」 2, 河北道 安東都護府; 『新唐書』 卷39 「地理志」 3, 河北道 安東都護府.

지」 동경요양부(東京遼陽府)에 따르면, 위의 동평군을 남경(南京)으로 승격시켰다가 태종(太宗) 천현(天顯) 13년(928)에 남경(南京)을 동경(東京)으로 개칭하고 부(府)를 요양(遼陽)이라 하였다고 한다. 이러한 사실들을 종합해보면 당대(唐代)의 요동성이 발해 때 요양으로 불렸던 것이 요대(遼代) 이후에도 이를 그대로 사용하였던 것으로 보인다.²⁷⁾

요대의 요양은 신책(神冊) 4년(919)에 동평군(東平郡)이 설치되었고 천현(天顯) 3년(928)에 남경(南京)으로 승격되었으며, 천현 13년(938)에는 동경(東京)으로 개칭되어 동경도(東京道) 요양부(遼陽府) 요양현(遼陽縣)의 치소가 되었다.²⁸⁾ 금대(金代)에도 요양은 여전히 동경로(東京路) 요양부(遼陽府) 요양현(遼陽縣)의 치소였다.²⁹⁾ 원대(元代)에는 지원(至元) 6년(1269)에 요양에 동경총관부(東京總管府)가 설치되고 지원 24년(1287)에는 요동 전역을 관할하는 최고행정기구로 요양등처행중서성[遼陽等處行中書省 : 요양행성(遼陽行省)]을 두었으며, 그 이듬해에는 동경(東京)을 요양로(遼陽路)로 바꾸고 요양현(遼陽縣)을 그 치소로 하였다.³⁰⁾ 이처럼 양평(요양)은 요·금·원대에도 모두 최고지방행정단위의 치소로서 여전히 동북지역의 중심이었다.

명대에는 원대의 요양행성(遼陽行省)이 폐지되고 홍무(洪武) 8년(1375)에 지금의 요녕성 일대를 통할하는 요동도지휘사사(遼東都指揮使司)가 설치되었으며, 홍무 10년(1377) 명조는 요동의 주현을 철폐하고 대신 군사조직인 위소(衛所)를 설치하였는데, 요양에는 정료중위(定遼中衛)가 설치되어 요동도지휘사사의 치소가

27) 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集 釋文匯編(東北卷)』, 131쪽. 한편 金毓黻은 상기 「太祖紀」의 ‘遼陽故城’은 ‘遼東故城’의 오류로 보고 ‘遼陽’으로 바뀐 것은 天顯 13년(938)이라고 하였다(金毓黻, 『東北通史』 卷5, 37b쪽).

28) 『遼史』 卷38 「地理誌」 2, 東京道 遼陽府.

29) 『金史』 卷24 「地理誌」 上, 東京路 遼陽府.

30) 『元史』 卷59 「地理誌」 2, 遼陽等處行中書省 遼陽路.

되었다. 그 후 요동에는 대녕도지휘사사(大寧都指揮使司, 1387)와 노아간도지휘사사(奴兒干都指揮使司, 1409)가 더 설치됨에 따라 요동도지휘사사의 관할범위가 축소 되기는 하였지만, 요양에는 정료중위 외에도 정료좌(定遼左)·우(右)·전(前)·후위(後衛)와 동녕위(東寧衛) 및 자재주(自在州) 등 5위(衛) 1주(州)가 있었다.³¹⁾ 이는 요양이 여전히 동북지구의 군사 중진(重鎭)이었음을 말해주는 것이다.

청대(清代)의 요양은 짧은 기간이기는 하였지만 수도이기도 하였다. 누르하치는 후금(後金)을 세운 직후인 1621년 명(明)의 심양(瀋陽)을 탈취하고 이어서 명의 동북지구의 중심이었던 요양을 점령한 후 이듬해인 1622년 신빈현(新賓縣) 영릉진(永陵鎭)의 노성(老城)에서 요양으로 천도하였다. 그러나 3년 뒤인 1625년 수도가 다시 심양으로 옮겨갔으며 입관(入關) 후에도 심양이 성경(盛京) 봉천부(奉天府)의 치소로 동북지역의 새로운 중심지가 됨에 따라 요양은 강희(康熙) 3년(1664) 봉천부에 딸린 요양주(遼陽州)의 주치(州治)가 되어³²⁾ 이전에 비해 그 위상이 떨어졌다.

III. 양평 중심의 요동 교통로

교통로 연구에서 느끼는 가장 큰 애로는 문헌사료의 부족이다. 이를 보완할 수 있는 방법 가운데 하나는 해당 지역의 지형을 숙지하는 일이다. 고대 교통로는 통행하기 편리한 자연지형에 따라 개설되었기 때문이다. 본 연구의 대상인 요동의 공간적 범위는 대체로 요녕성의 요하 이동 지역에 해당된다. 이

31) 『明史』 卷41 「地理誌」 2, 山東 遼東都指揮使司; 『嘉慶一統志』 卷60 「奉天府」 建置沿革.

32) 『大清一統志』 卷59 「奉天府」 1 建置沿革.

지역은 해발 500~1,000m의 천산산맥(千山山脈)이 요녕성과 길림성의 교계(交界)로부터 산둥반도의 남단에 이르기까지 동북에서 서남으로 길게 뻗어 있고 그 지맥이 동서로 이어져 있다. 따라서 요동평원과 소규모의 하곡(河谷)평야나 분지, 그리고 연해지역을 제외하면 산악구릉지대가 대부분이다. 당시의 교통로도 이러한 지형적 특성에 제약을 받아 주로 산간계곡을 따라 개설되었을 것이다.

문헌사료의 부족을 보완할 수 있는 다른 방법은 당시 요동 지역에 설치된 요동군의 속현의 위치를 비정하는 작업이다. 이들은 군사·행정의 중심지이자 교통의 주요 거점이었으므로 이들을 연결하는 노선이 곧 교통로였기 때문이다. 당시의 교통로를 추정할 수 있는 또 다른 주요 좌표는 성곽 등의 군사시설이다. 이들은 군현은 물론 교통로를 호위하기 위하여 그 연변에 다수 축조되었기 때문이다. 그밖에도 고구려가 요동을 확보하는 과정에서 발생한 여러 차례의 전투와 그 진격로 등에 유의하면서 양평을 중심으로 한 요동의 교통로를 살펴보고 한다.

1. 양평 - 낙랑(평양도)

한(漢)은 기원전 108년 조선을 공멸하고 그 고지(故地)와 동이(東夷)의 거주지역에 낙랑·임둔·진번·현도 등 4군을 개설하였다. 그러나 4군을 설치한 지 26년 만인 기원전 82년에 임둔군과 진번군은 폐지되어 낙랑군과 현도군에 병합되었으며, 또한 현도군도 고구려의 서북 방면으로 옮겨졌다.³³⁾ 현도군의 이

33) 『後漢書』 卷85 「東夷傳」 濊條, “至元封三年, 滅朝鮮, 分置樂浪·臨屯·玄菟·眞番四郡. 至昭帝始元五年, 罷臨屯·眞番, 以并樂浪·玄菟. 玄菟復徙居句驪.”

치(移置)는 요동군과 현도군 사이에 고구려가 세력을 확장하여 양자의 연락을 방해하였기 때문이다. 따라서 양자의 직접 통교가 용이한 요동군에 인접한 고구려의 서북 방면으로 현도군을 옮겼던 것이다. 이처럼 한의 4군은 낙랑과 현도 2군으로 축소되었을 뿐만 아니라 이들마저 고구려 세력에 의해 남북으로 격리됨에 따라 요동군으로부터 이들 양자와 통교하는 교통로도 각각 서로 다른 두 노선이 이용되었다. 먼저 대동강 유역에 위치하였던 낙랑과 요동군의 교통은 당시 요동군 속현(屬縣)의 위치와 이 지역의 지형을 종합해보면 요동군 치(遼東郡治) 양평으로부터 태자하, 탕하(湯河), 초하(草河), 애하(爰河), 무차(武次), 서안평(西安平) 등을 차례로 경유하여 낙랑에 이르는 노선이 이용되었던 것으로 보인다.³⁴⁾

양평으로부터 동으로 태자하를 거슬러 가다가 그 지류인 탕하의 산간로를 따라 남하하면 안평향(安平鄉)에 이른다. 그 북쪽 탕하 우안(右岸)의 고수성촌(姑嫂城村)에 고구려산성인 고수산성(姑嫂山城)이 있다. 요하평원으로부터 천산산맥을 넘어 본계(本溪)~봉황로(鳳凰路)로 진입하는 전략적 요충이었다고 추정된다. 이곳에서 다시 탕하를 따라 남하하면 그 중류에 한대 요동군의 속현인 거취현(居就縣)이 있었다. 『한서』 「지리지」 요동군조의 거취현주(注)에 “室僞山, 室僞水所出, 北至襄平入梁也.”라고 하였는데, ‘梁’은 梁水(양수), 즉 지금의 태자하이므로 실위수(室僞水)는 현 요양의 동쪽 소둔진(小屯鎭)에서 태자하와 합류하는 탕하(湯河)이다. 그런데 근년에 탕하, 즉 실위수의 중류 동안(東岸)에 있는 양갑산(亮甲山)에서 한대의 유물과 함께 고성지(古城址)가 발견됨에 따라 이 양갑산 한대고

기원전 107년 압록강 중류 일대에 설치되었다고 추정되는 현도군(제1현도군)은 기원전 75년경 고구려의 공격으로 소자하 연안(永陵鎭 일대)으로 이동하였다가(제2현도군), 2세기 초에 다시 혼하 방면(撫順 일대)으로 이동하였다(제3현도군).

34) 李文信 主編(1962), 『遼寧史迹資料』, 遼寧省博物館, 53쪽.

성(漢代古城)을 거취현지(居就縣址)로 비정하고 있다.³⁵⁾

이곳에서 방향을 바꿔 동으로 난하(蘭河, 태자하의 지류) 상류의 침수향(甜水鄉)을 지나 세하(細河, 태자하의 지류) 상류의 연산관진(連山關鎭)에 이르러 남하하면 본계현(本溪縣) 초하구진(草河口鎭)에 이른다. 이곳은 압록강의 지류 애하수계(愛河水系)인 초하(草河) 상류로, 본계 방면에서 압록강 유역으로 나아가는 교통로의 요지였다. 지금도 심양에서 단둥을 잇는 국도와 고속도로 및 철도가 이곳을 지난다. 이 초하구진의 남쪽 강초촌(荳草村, 이가보촌(李家堡村))에 고구려의 강초산성[荳草山城, 초하구산성(草河口山城)]이 있으며, 다시 남하하여 봉성시(鳳城市) 경내로 들어서면 통원보진(通遠堡鎭)의 산성구촌(山城溝村)에 산성구산성(山城溝山城)이 있다.

이곳에서 초하의 지류인 금가하(金家河)를 따라 남하하면 봉성시에 이른다. 그 동남쪽에 요동 일대에서 가장 규모가 큰 봉황산성(鳳凰山城)이 있는데, 고구려의 오골성(烏骨城)에 비정된다. 『한원(翰苑)』에 인용된 『고려기(高麗記)』에는 이성을 언골성(焉骨城)이라 하였고, 평양(平壤)에서 서북으로 700리 떨어져 있다고 하였으며, 고구려의 요충이라고 하였다.³⁶⁾ 또한 645년 당이 침공하였을 때 안시성을 구원하다 당군에게 항복한 고구려의 고연수(高延壽)와 고혜진(高惠眞)이 당 태종에게, 오골성을 공점하면 주변의 작은 성도 따라서 항복할 것이고, 그 후 진군하면 평양성을 함락시킬 수 있다고 진언하였다.³⁷⁾ 이러한 사실들을 종합해보면 오골성(봉황산성)은 요동과 평양을 잇는 교통과 군사 요충이었다.

봉황시에서 애하 하류로 남하하면 한대 이래의 서안평현(西安平縣), 즉 지금의 단둥시(丹東市)에 이른다. 『통전(通典)』 「고구려전」에 “마지수(馬訾水)는 일명 압

35) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 『東北歷史地理(一)』, 黑龍江人民出版社, 287쪽.

36) 『翰苑』 高句麗條, “高驪記云, 焉骨山在國西北, 夷言屋山, 在平壤西北七百里, 東西二嶺, 壁立千仞, …… 高驪於南北峽口築斷爲城, 此即夷藩樞要之所也.”

37) 『舊唐書』 卷220 「東夷高麗傳」; 『三國史記』 卷21 「高句麗本紀」 寶藏王 上.

록수(鴨綠水)라고도 한다. …… 요동에서 500리 떨어져 국내성(國內城) 남쪽을 지나면서 또 서쪽으로 한 강과 합쳐지는데, 염난수(鹽難水)이다. 두 강이 합류하여 서남쪽으로 안평성(安平城)에 이르러 바다로 들어간다”라고 하였다.³⁸⁾ 염난수는 지금의 혼강(濶江, 일명 동가강(佟佳江))이다. 이로써 보면 서안평현은 압록강 하구에 있었던 것이 분명하다. 1961년에 단동시 동북의 구련성진(九連城鎮) 상첨촌(上尖村)의 애하가 압록강과 합류하는 지점에서 한대의 고성(古城)이 발견되었다. 이곳에서 ‘안평(安平)’이란 명문(銘文)이 있는 도편(陶片)이 발견됨에 따라 이 애하첨고성(愛河尖古城)이 서안평현의 치소임이 공인되었다.³⁹⁾

서안평은 한대 이래로 이곳을 경유하여 요동과 압록강 중류나 대동강 유역으로 진출할 수 있고, 해로를 이용하여 요동과 산둥 연해로 갈 수 있으며, 또한 열구(例口, 대동강 입구)로 가는 분기점이었기 때문에 해상과 육로 교통의 요충이었다. 실제로 2세기 중반 고구려왕 백고(伯固)가 서안평현을 침공하던 도중에 대방현령(帶方縣令)과 조우하여 그를 죽이고 낙랑태수(樂浪太守)의 처자를 사로잡은 일이 있으며,⁴⁰⁾ 234년에는 고구려에 파견된 오(吳)의 사절이 안평구(安平口)에 이르자 고구려왕 궁(宮)이 주부(主簿)를 보내 마중한 예가 있다.⁴¹⁾ 그밖에도 242년 서안평을 공격한 것이 빌미가 되어 고구려는 위 관구검의 침공을 받아 수도가 함락되는 망국의 위기를 맞기도 하였다. 그러나 고구려는 311년 서안평을 탈취하였다.⁴²⁾ 애하첨고성의 동북쪽으로 3km 떨어진 애하와 압록강이

38) 『通典』卷186「高句麗傳」, “馬訾水一名鴨綠水, …… 去遼東五百里, 經國內城南, 又西與一水合卽鹽難水也. 二水合流西南至安平城入海.”

39)李文信 主編(1962), 앞의 책, 53쪽; 曹汎(1980), 「愛河尖古城和漢安平瓦當」, 『考古』 1980-6.

40) 『三國志』卷30「東夷傳」高句麗; 『三國史記』卷15「高句麗本紀」太祖大王.

41) 『三國志』卷47「吳主孫權傳」嘉禾 2년조 裴注所引『吳書』.

42) 『三國史記』卷17「高句麗本紀」美川王.

합류하는 곳에 돌출된 구릉인 호산두(虎山頭)에 고구려의 박작성(泊沔城)에 비정되는 호산산성(虎山山城)이 있으며, 단동시 서남쪽의 압록강 하구 서안의 낭두진(浪頭鎭)에는 고구려의 대행성(大行城)에 비정되는 낭낭산성(娘娘山城)이 있다. 이들은 모두 수·당의 침입을 방어하였으며, 서안평을 경유하는 교통로를 호위하던 고구려성이었다.⁴³⁾

이 노선은 최종적으로 서안평에서 압록강과 패수(溍水)를 건넌 후 낙랑군(樂浪郡)에 이르게 된다. 상기 요양에서 평양에 이르는 노선은 1780년(정조 4년) 박지원(朴趾源)이 연행사(燕行使)의 일원으로 열하(熱河)에 갔을 때의 사행로와 일치한다. 『열하일기(熱河日記)』 권1 「도강록(渡江錄)」에 따르면 당시 연행사의 노정은 의주(義州) - 압록강(鴨綠江) - 구련성(九連城) - 금석산(金石山, 오룡산(五龍山)) - 책문(柵門) - 봉황성(鳳凰城, 오골성(烏骨城)) - 유가하(劉家河) - 통원보(通遠堡) - 초하구(草河口) - 분수령(分水嶺) - 연산관(連山關) - 마운령(摩雲嶺, 회령령(會寧嶺)) - 침수참(甜水站) - 청석령(靑石嶺) - 삼류하(三流河) - 요동(遼東)을 경유하였다.

2. 양평 - 환도도

양평으로부터 압록강 중류의 고구려 고도(古都)를 왕래하는 환도도(丸都道)는 일찍부터 고구려가 요동 방면으로 진출하였던 노선이다. 이 교통로를 추정하는 데 중요한 단서를 제공해주는 것이 244~245년 위(魏)와 342년 전연(前燕)의 고구려 침공로이다. 이들 모두 요동 방면으로부터 침공하여 고구려의 수도 환도성(丸都城)을 함락시켰기 때문이다. 우선 당시의 경로부터 살펴보기로 하자.

43) 東潮·田中俊明 著, 박천수·이근우 역(2008), 『고구려의 역사와 유적』, 동북아역사재단, 517~518쪽.

위는 238년 공손씨를 토멸하고 공손씨가 점유하고 있던 요동·현도·낙랑·대방군을 확보함에 따라 고구려와 접경하게 되었다. 242년 고구려가 압록강 하구의 서안평(西安平)을 공격하자 위는 이를 계기로 244년 유주자사(幽州刺史) 관구검(田丘儉) 등으로 하여금 고구려를 정벌하도록 하였다. 이때 관구검은 현도군을 출발하여 비류수(沸流水)가의 양구(梁口)에서 고구려왕 궁(宮, 위궁(位宮), 동천왕(東川王)]을 연파하고 국도 환도성(丸都城)을 함락시켰던 것이다.⁴⁴⁾

관구검의 원정군이 출발한 현도는 고구려의 침공으로 옮겨간 제3현도군으로 무순시(撫順市) 노동공원(勞動公園) 내의 고성(古城)으로 지정된다.⁴⁵⁾ 비류수는 혼강의 지류인 부이강(富爾江)이며, 양구(梁口)는 부이강과 혼강의 합류점인 강구촌(江口村, 부이강구(富爾江口)) 일대이다.⁴⁶⁾ 『북사(北史)』 「고려전(高麗傳)」에서는 관구검이 비류(沸流)에서 크게 싸운 뒤 고구려왕 위궁(位宮)이 패주하자 이를 추격하여 혁현(靺嶺)에 이르렀다고 하였다.⁴⁷⁾ 혁현은 집안(集安, 환도성(丸都城))의 서남쪽 마선향(麻線鄉)의 서북쪽에 있는 「관구검기공비(田丘儉紀功碑)」가 발견된 소판차령(小板岔嶺)이나⁴⁸⁾ 그 동쪽에 인접한 석묘자향(石廟子鄉)으로⁴⁹⁾ 지정된다. 현도군 치 무순으로부터 부이강에 이르는 경로는 혼하에서 소자하 상류로 거슬러 올

44) 『三國志』 卷30 「東夷傳」 高句麗, “正始三年, 宮寇西安平, 其五年, 爲幽州刺史田丘儉所破, 語在儉傳。”; 『三國志』 卷28 「田丘儉傳」, “正始中, 儉以高句驪數侵叛, 督諸軍步騎萬人出玄菟, 從諸道討之. 句驪王宮將步騎二萬人, 進軍沸流水上, 大戰梁口, 宮連破走. 儉遂東馬縣車, 以登丸都, 屠句驪所都, 斬獲首虜以千數.”

45) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 앞의 책, 230쪽.

46) 吉林省文物管理委員會(1960), 「吉林通化市江口村和東江村考古發掘簡報」, 『考古』 1960-7.

47) 『北史』 卷94 「高麗傳」, “正始三年, 位宮寇遼西安平. 五年, 幽州刺史田丘儉將萬人出玄菟, 討位宮, 大戰於沸流. 敗走, 儉追至靺嶺, 懸車東馬登丸都山, 屠其所都.”

48) 東潮·田中俊明 著, 박천수·이근우 역(2008), 앞의 책, 169~170쪽.

49) 王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 沈陽出版社, 129쪽.

라가면 된다. 양구로부터 혼강의 지류인 신개하(新開河)를 거슬러 올라가면 혁현에 이를 수 있다. 이상과 같은 사실들을 종합해보면, 위의 침공경로는 무소에서 혼하와 소자하를 거슬러 올라가서 신빈(新賓)을 거쳐 부이강을 따라 남하하여 혼강으로 나온 다음 신개하를 거슬러 올라가 집안의 산성자산성(山城子山城, 환도성(丸都城))으로 갔다고 추정된다.

다음은 전연의 침공로를 살펴보기로 하자. 고구려와 선비(鮮卑) 모용씨(慕容氏)의 무력충돌은 293년부터 시작되었다. 이 해에 모용외(慕容廆)가 고구려의 신성(新城)을 공격하였다가 패퇴하였고, 296년에도 고국원(故國原)에 침입하여 서천왕(西川王)의 능묘를 파헤치다가 돌아갔다.⁵⁰⁾ 319년에는 모용외가 요동을 침공하자 진(晉)의 동이교위·평주자사(平州刺史) 최비(崔毖)가 고구려로 도주하였다.⁵¹⁾ 이로써 요동은 고구려와 모용씨에게 양분됨에 따라 이후 양자의 상쟁은 격화되었다. 333년 모용외가 죽고 뒤를 이은 아들 모용황(慕容皝)이 337년 연왕(燕王)을 자칭함으로써 전연(前燕, 337~370)이 성립되었다. 그 이듬해인 338년 후조(後趙, 319~351)가 양곡 30만 곡(斛)을 300척의 배에 실어 고구려로 운반해 주었는데,⁵²⁾ 이는 330년 고구려가 후조(後趙, 319~351)에 견사(遣使)한⁵³⁾ 사실과 함께 전연과 상쟁하고 있던 후조와 고구려의 연합이 이루어졌음을 말해준다. 339년 전연이 고구려의 신성(新城)을 공격한 것도 이와 무관하지 않을 것이다. 이때 고구려는 화맹(和盟)을 청하여 위기를 모면한 다음, 이듬해 세자(世子)를 전연에 보내 조공하였다.⁵⁴⁾ 그러나 전연은 먼저 후조를 제압한 다음, 342년에

50) 『三國史記』卷17「高句麗本紀」烽上王.

51) 『三國史記』卷17「高句麗本紀」美川王.

52) 『資治通鑑』卷96「晉紀」, 成帝 咸康 4년 5월조.

53) 『三國史記』卷17「高句麗本紀」美川王.

54) 『三國史記』卷18「高句麗本紀」故國原王.

대거 고구려를 침입하여 국도인 환도성을 함락시켰다. 당시의 경위를 가장 상세하게 전하고 있는 것은 『자치통감』인데,⁵⁵⁾ 그밖에 『진서(晉書)』 「모용황재기(慕容皝載記)」의 내용⁵⁶⁾을 더하여 전연의 침공로를 정리하면 다음과 같다.

당시 고구려에는 넓고 평탄한 북도(北道)와 좁고 험한 남도(南道)가 있었다. 전연은 대군이 북도로 오리라는 고구려의 예상을 역으로 이용하여 모용황이 정예병 4만 명을 이끌고 남도로 진격하였으며, 따로 1만 5천 명의 군사를 북도로 출동시켰다. 한편 고구려는 북도로 정예병 5만 명을 보내 방어하게 하고 왕 자신은 약한 병사를 거느리고 남도로 출동하였다. 전연의 북도군은 고구려의 대군에 패하였으나 모용황이 거느리고 남도로 나아간 정예병은 고구려왕의 군대와 목저(木底)에서 싸워 승리하였다. 그 여세를 몰아 환도(丸都)까지 침입하여 왕모(王母)와 왕비(王妃)를 사로잡고 왕의 아버지 무덤을 파헤쳐 시신을 탈취하였으며, 5만 명을 포로로 잡고 궁실을 불태우고 환도성을 파괴한 후 회군하였다.

상기 북도와 남도에 대하여 호삼성(胡三省)의 주에서는 “北道從北置而進 南道從南陝入木底城”이라고 하였다. 이는 『진서』 「모용황재기」에서 장사(長史)

55) 『資治通鑑』 卷97 「晉紀」, 成帝 咸康 8년 10·11월조, “將擊高句麗. 高句麗有二道, 其北道平闊, 南道險狹, 衆欲從北道. 翰曰, 虜以常情料之, 必謂大軍從北道, 當重北而輕南. 王宜帥銳兵從南道擊之, 出其不意, 丸都不足取也. 別遣偏師從北道, 縱有蹉跌, 其腹心已潰, 四支無能爲也. 皝從之. 十一月, 皝自將勁兵四萬出南道, 以慕容翰·慕容霸爲前鋒, 別遣長史王寓等將兵萬五千出北道以伐高句麗. 高句麗王釗果遣弟武帥精兵五萬拒北道, 自帥羸兵以備南道. 慕容翰等先至 與釗合戰, 皝以大衆繼之 …… 高句麗兵大敗 …… 諸軍乘勝追之, 遂入丸都. 釗單騎走, 輕車將軍慕容廆追獲其母周氏及妻而還. 會王寓等戰於北道, 皆敗沒, 由是皝不復窮追. 遣使招釗, 釗不出 …… 發釗父乙弗利墓, 載其尸, 收其府庫累世之寶, 虜男女五萬餘口, 燒其宮室, 毀丸都城而還.”

56) 『晉書』 卷109 「慕容皝載記」, “咸康七年, 皝遷都龍城. 率勒卒四萬, 入自南陝, 以伐宇文·高句麗, 又使翰及子垂爲前鋒, 長史王寓等勒衆萬五千, 從北置而進. 高句麗王釗謂皝軍之從北路也, 乃遣其弟武統精銳五萬距北置, 躬率弱卒以防南陝. 翰與釗戰于木底, 大敗之, 乘勝遂入丸都, 釗單馬而遁. 皝掘釗父利墓, 載其尸并其母妻珍寶, 掠男女五萬餘口, 焚其宮室, 毀丸都而歸.”

왕우(王寓)가 거느린 북도군(北道軍)의 “從北置而進”과 모용황이 거느린 남도군(南道軍)의 “入自南陝 …… 戰于木底”에 근거한 것으로 보인다. 그런데 『자치통감』에서 남도와 북도를 “北道平闊 南道險狹”이라고 하였다. 『진서』 「모용황 재기」에 보이는 ‘北置’의 ‘置’는 ‘植’과 통용되어 ‘곧다(直)’는 의미가 있으므로 ‘北置’는 ‘평활(平闊)하다’라는 북도의 다른 표현이며, ‘南陝’은 ‘험협(險狹)하다’는 남도의 다른 표현이라고 보아도 큰 무리는 없을 듯하다. 다만 요동에서 환도(집안)에 이르는 노선은 그 일대의 지형으로 보아 넓고 평탄한 길이 있을 수 없다. 따라서 평활하다거나 험협하다는 표현은 상대적인 것이지 절대적인 것이 아니므로⁵⁷⁾ 남·북도의 노선을 추정하는 데 이에 지나치게 얽매일 필요는 없을 것이다.

고구려의 남·북도와 관련하여 규명해야 할 근본적인 문제는 말할 것도 없이 남·북도의 분기점과 각각의 경유지가 어디인가 하는 점이다. 따라서 이는 일찍부터 논의대상이 되어 다양한 견해가 제시되었다.⁵⁸⁾ 이에 의하면 남·북도의 분기점으로는 혼하와 소자하의 합류점을 비롯하여 요하·요양·혼강·왕청문(旺淸門) 등이 제시되었으며, 그 경유지는 대체로 둘로 대별된다. 하나는, 북도는 혼하-태자하-부이강(富爾江)-신개하(新開河)-집안, 남도는 태자하-육도하(六道河)-환인(桓仁)-혼강(渾江)-신개하(新開河)-집안으로 보는 견해이다. 다른 하나는, 남도를 앞의 북도로 보고, 북도는 혼하-유하(柳河)-휘발하(輝發河)-삼통하(三統河)-혼강 상류-위사하(葦沙河)-노령(老嶺)-집안으로 보는 견해이다. 그런데 후자의 북도, 즉 혼하를 거슬러 올라가 다시 휘발하를 따라 계속 동진한 후 그 지류인 삼통하와 혼강 상류 그리고 그 지류인 위사하를 따라 남하한

57) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 124~125쪽.

58) 이에 대해서는 余昊奎(1995), 「3세기 후반~4세기 전반 고구려의 교통로와 지방통치 조직-南道와 北道를 중심으로」, 『韓國史研究』 91, 5쪽 참조.

후 노령을 넘어 집안에 이르는 노선은 지나치게 우회하기 때문에 공격로로서는 비효율적으로 보인다. 한편 남·북도의 분기점은 양평, 즉 요양이었을 가능성이 가장 크다. 당시 전연의 수도는 용성[龍城, 지금의 조양시(朝陽市)]이었다. 이곳을 출발한 전연군은 대릉하(大凌河)를 따라 내려와 하구(河口)에서 동쪽으로 요하를 건넌 것으로 보이는데, 요하를 건넌 다음 고구려 영내로 진입하기 전에 일단 전열을 정비하였을 것이다. 당시 요하를 건너는 노선은 후술하려는 바와 같이 요양-안산(鞍山)-해성(海城)-우장(牛莊)-요하-반산(盤山)의 남로(南路)와 요양-요하-태안(台安)-흑산(黑山) 사산자(蛇山子)의 북로가 있었는데, 두 노선 모두 요양이 출발지거나 집결지였다. 따라서 전연의 대군이 요하를 건너 일차 집결하여 전열을 정비한 후 고구려 영내로 진입하였다면 그곳은 요양일 가능성이 커 보인다.

그러나 고구려의 남·북도는 현재로서는 단정하기 어렵거니와 본 연구의 주제도 아니므로 더 이상 상론하지 않으려고 한다. 다만 기왕에 거론된 남·북도와 관구점의 침공로를 참고하고 그 연변에 산재한 고구려성을 기초로 양평에서 고구려 전기의 국도인 집안을 왕래하는 노선을 추정해보려고 한다.

1) 양평-훈하-소자하-부이강-신개하-환도

양평(요양)에서 환도성(집안)으로 가는 교통로는 대체로 두 노선을 상정할 수 있다. 그 하나는 훈하와 소자하를 경유하는 노선이고, 다른 하나는 태자하를 경유하는 노선이다. 먼저 훈하와 소자하를 경유하는 노선부터 살펴보기로 하자. 이는 요양에서 북상한 후 심양에서 동쪽으로 훈하를 거슬러 올라가다가 그 지류인 소자하로 접어든 다음, 그 상류에서 훈하의 지류인 부이강을 따라 남하하여 환인을 거쳐 집안으로 가는 노선이다.

요양에서 심양을 거쳐 훈하로 나아가는 노선은 한대 요동군의 치소인 양

평에서 제2·3현도군을 왕래하던 간선이었다. 그 주요 경유지로는 요동군의 속현인 고현(高顯)과 후성(候城)을 들 수 있다. 고현현성(高顯縣城)은 지금의 심양시 소가둔구(蘇家屯區) 사하보진(沙河堡鎮)의 위가루자고성(魏家樓子古城)으로 추정된다.⁵⁹⁾ 이곳에서 동쪽으로 사하(沙河)를 거슬러 10km 정도 가면 진상둔진(陳相屯鎮)에 이르는데, 그 동쪽에 탑산산성(塔山山城)이 있다. 645년 당이 공점하여 2만 명의 포로와 군량 10여만 석을 획득하고 그곳을 개주(蓋州)로 하였다⁶⁰⁾는 고구려의 개모성(蓋牟城)이 이 탑산산성에 해당된다는 추정이 유력하다. 그 앞으로 심양에서 본계로 가는 국도와 고속도로가 통과한다. 한편 후성현성(候城縣城)은 현대 중부도위(中部省隸)의 치소로, 심양시 동릉구(東陵區)의 동쪽 끝에 있는 상백관둔고성(上柏官屯古城)으로 비정된다.⁶¹⁾ 그 남쪽으로 심양에서 무순으로 가는 국도가 혼하와 나란히 지나간다. 이 길을 따라가면 무순시에 이른다. 이 무순 부근에 제3현도군이 있었다는 것이 통설이며, 그 치소를 시내 노동공원(勞動公園)에 있는 고성(古城)으로 추정하고 있다.⁶²⁾ 고구려는 302년과 315년 두 차례에 걸쳐 제3현도군을 공파(攻破)하고,⁶³⁾ 335년에는 신성(新城)을 축조하였다.⁶⁴⁾ 이 신성은 무순시 시가지 북쪽 혼하 북안에 있는 고이산성(高爾山城)에 비정하는 데는 별다른 이견이 없다. 이곳에서 혼하를 따라 서남쪽으로 가면 요동평원으로, 혼하를 거슬러 동북쪽으로 가면 부여의 중심지인 길림(吉林) 지역으로 갈

59) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 38~39쪽.

60) 『新唐書』卷220「東夷傳」高麗.

61) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 39쪽.

62) 池內宏(1951), 「漢魏晉の玄菟郡と高句麗」, 『滿鮮史研究』上 第1冊, 吉川弘文館, 191~206쪽. 제3현도군의 치소를 상기 심양 상백관둔고성으로 비정하는 견해도 있다. 이에 대해서는 余昊奎, 『高句麗 城Ⅱ(遼河流域篇)』, 177~180쪽 참조.

63) 『三國史記』卷17「高句麗本紀」美川王.

64) 『三國史記』卷18「高句麗本紀」故國原王.

수 있다. 또한 중간에서 혼하의 지류인 소자하를 거쳐 혼강을 따라 내려가면 고구려의 초기 중심지인 환인과 집안 방면으로 갈 수도 있고, 북쪽으로 철령(鐵嶺)을 거쳐 요하 중상류로 진출할 수도 있다. 이처럼 신성은 교통로의 요충이었기 때문에 667년 당의 요동도행군대총관(遼東道行軍大總管) 이적(李勣)이 신성을 공격하기에 앞서 “신성은 고구려 서부의 진성(鎭城)으로 가장 요충이니, 그곳을 먼저 공략하지 않으면 다른 성은 쉽게 함락시킬 수 없다”⁶⁵⁾라고 하였듯이 전략적 요충이기도 하였다.

무순시 고이산성에서 동북쪽으로 장당진(章黨鎭)을 거쳐 혼하를 거슬러 올라가면 혼하의 지류인 소자하가 본류와 합류하는 곳이 나온다. 그 동쪽 무순현(撫順縣) 장당진(章黨鎭) 고려영자촌(高麗營子村)의 철배산(鐵背山)에 철배산성(鐵背山城)이 있는데, 서남쪽 2km 떨어진 곳에 있는 살이호산성(薩爾語山城)과 마주보고 있다. 지금은 대화방(大伙房)댐으로 인하여 혼하 자체가 큰 호수(대화방수고(大伙房水庫))로 변함에 따라 부근의 지형도 크게 바뀌었지만 이곳은 소자하 유역에서 혼하 유역을 왕래하는 교통로를 제어하는 요충이었다. 『진서』 「모용황재기」에 “慕容恪攻高句麗南蘇，克之，置戍而還”이라고 하였는데, 이에 대하여 『한원(翰苑)』 고구려조에는 남소성이 “雜城北七十里山上”에 있다고 하였다. 남소성은 남소수(南蘇水), 즉 소자하에서 비롯된 이름이며, 『한원』의 ‘雜城北七十里’는 ‘新城東北七十里’의 오기로 본다면 철배산성은 남소성일 가능성이 크다.⁶⁶⁾

철배산성에서 소자하로 접어들면 그 연변에 허다한 고구려산성이 산재하여 소자하 유역이 고구려가 혼하를 거쳐 요동 방면으로 진출하는 데 중요한

65) 『新唐書』 卷220 「東夷傳」 高麗.

66) 余昊奎(1999), 앞의 책, 186~187쪽. 그러나 『翰苑』의 기록을 그대로 인정하고 南蘇水를 요하의 지류인 汎河로 보아 남소성을 鐵嶺市 남쪽의 催陣堡에 있는 催陣堡山城에 비정하기도 한다[王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 104~105쪽].

교통로였음을 알 수 있다. 맨 먼저 만나는 것이 철배산성으로부터 동남쪽으로 15km 정도 떨어진 신빈현(新賓縣) 상협하진(上夾河鎮) 오룡촌(五龍村) 동남쪽에 있는 오룡산성(五龍山城)이다. 혼하 방면에서 소자하 연안으로 진입하는 적을 방어 하던 산성으로 보인다. 이곳에서 다시 태자하 상류 쪽으로 가면 신빈현 목기진(木奇鎮)에 이른다. 342년 전연이 고구려에 침공하였을 때 모용황이 거느리고 남도로 나간 전연군이 고구려군과 교전하였다는 목저(木底)에 비정되는 곳이다. 하서촌(河西村) 동쪽의 소자하 서안에 있는 하서촌고성(河西村古城)을 목저성으로 추정하기도 한다. 이곳은 소자하 하류의 전략적 요충지일 뿐만 아니라 소자하 지류를 따라 남하하여 태자하 상류로 진입할 수도 있어서 소자하와 태자하 상류를 왕래하는 교통로의 주요 거점이기도 하였다. 지금도 이 노선에 목기진(木奇鎮)~하협하향(下夾河鄉)의 지방도가 개설되어 있다.

목기진에서 다시 소자하를 거슬러 올라가면 신빈현 영릉진(永陵鎭)에 이른다. 이곳은 소자하 상류와 부이강을 따라서 또는 소자하의 지류인 이도하(二道河)와 혼강의 지류인 육도하(六道河)를 따라서 환인으로 가거나, 이도하를 통해 태자하의 상류로 진입할 수 있는 교통의 요충이었다. 지금도 이들 세 방면으로 가는 도로가 개설되어 있다. 영릉진은 제2현도군의 치소가 있던 곳으로 추정되는데, 그에 비정되는 영릉진고성(永陵鎭古城)이 소자하 남쪽의 평지에 있다.⁶⁷⁾ 이 고성은 제2현도군이 고구려의 공격으로 다시 혼하 방면의 무순으로 이동한 후에도 고구려가 그대로 사용하였던 것으로 보인다. 그리고 그 주변에 산재한 온가요산성(溫家窯山城, 각이찰성(覺爾察城), 영릉진 온가요둔(溫家窯屯) 서산(西山))·아회락산성(阿伙洛山城, 영릉진 아회락촌(阿伙洛村) 소자하 남안)·나가보산성(羅家堡山城, 영릉진 초창하구(草蒼河溝) 나가보촌(羅家堡村))·두도립자산성(頭道砬子山城, 영릉진 북창하구(北蒼河溝))

67) 徐家國(1984), 「漢玄菟郡二遷地考略」, 『社會科學輯刊』 1984-3.

두도립자촌(頭道砬子村)·삼도보동산성(三道堡東山城, 가화향(嘉禾鄉) 삼도보자촌(三道堡子村)) 등은 평지성인 영릉진고성의 취약점을 보완하기 위한 위성산성으로 보인다.⁶⁸⁾ 영릉진은 또한 청초(淸朝)의 발상지이기도 하다. 영릉진고성 동쪽에 있는 노성(老城, 혁도아랍성(赫圖阿拉城))은 청조의 건국자 누르하치가 잠시 머물던 곳으로, 1621년 요양을 점령하자 이듬해 그곳으로 천도하였다. 이곳에서 남쪽으로 4km 정도 떨어진 이도하자(二道河子) 동남에 있는 구로성(舊老城, 비아랍성(費阿拉城))은 누르하치가 노성(老城)으로 옮겨가기 전의 도성으로, 1595년 조선 사신 신충일(申忠一)이 누르하치를 방문한 곳이기도 하다. 이에 대해서는 뒤에 다시 언급하겠다.

영릉진에서 환인 방향으로 가는 길은 둘로 나뉜다. 그 하나는 남쪽으로 소자하의 지류인 이도하를 거슬러 올라가 신빈현 차로자(岔路子)를 거쳐 용강(龍崗) 산맥을 넘어 환인현(桓仁縣) 횡도하자(橫道河子)로 나온 후, 혼강의 지류인 육도하를 따라 내려가는 노선이다. 차로자와 횡도하자 사이의 용강산맥 협곡에 있는 횡도하자애구(橫道河子隘口)는 소자하 상류에서 혼강 유역으로 진입하는 산간로의 요충이었다. 이곳을 지나 동남쪽으로 혼강 지류를 따라 내려가면 환인현 사도하자향(四道河子鄉)의 마안산성(馬鞍山城)과 혼강을 사이에 두고 오녀산성(五女山城)과 마주하고 있는 환인현 육도하자향(六道河子鄉) 하고성자촌(下古城子村)의 하고성자산성(下古城子山城)을 거쳐 환인 오녀산성에 이르게 된다.

영릉진에서 환인으로 가는 또 하나의 길은 영릉진에서 동쪽으로 신빈을 지나 소자하 상류에서 혼강의 지류인 부이강으로 접어들어 남하하는 노선이다. 신빈에서 동쪽으로 가면 홍승향(紅升鄉)이 나오는데, 이 일대는 소자하와 혼강의 지류인 부이강 수계의 분수령이 되는 곳이다. 이곳 소자하 강변에 백기보

68) 余昊奎(1999), 앞의 책, 88쪽.

고성(白旗堡古城)이 있다. 고구려성은 아니지만 신빈과 환인을 왕래하려면 반드시 거쳐야 하는 요충이었다. 이곳에서 부이강 수계를 따라 내려가면 왕청문진(旺淸門鎭)에 이른다. 이곳은 부이강과 왕청하(旺淸河)가 합류하는 곳이며, 동쪽으로는 지린성[吉林省] 통화(通化) 방면으로 나아갈 수 있는 교통의 요충이다. 이곳에 고각산성(孤脚山城)이 있다. 다시 부이강을 따라 내려가면 신빈현 향수하향(響水下鄉) 전수호촌(轉水湖村)의 전수호산성(轉水湖山城), 향수하향 쌍립자촌(雙砬子村) 사도구(四道溝)의 사도구산성(四道溝山城), 신빈현 홍묘자향(紅廟子鄉) 사도구 흑구촌(黑溝村)의 흑구산성(黑溝山城)을 지나 부이강과 혼하의 합류점인 양강구(兩江口, 강구촌(江口村))에 이른다. 이곳은 244년 위의 관구검이 고구려를 침입하였을 때 고구려군을 격파하였다는 비류수(沸流水)가의 양구(梁口)에 비정된다.⁶⁹⁾ 이곳 환인현 북전자향(北甸子鄉) 동쪽에 고구려 날함고성(刺哈古城)이 있었으나 지금은 환인수고(桓仁水庫)에 수몰되어 있다.⁷⁰⁾ 이곳에서 혼강을 따라 내려가면 환인 오녀산성(五女山城)에 도착한다.

환인에서 집안으로 가는 길은 부이강과 혼강의 합류점[강구촌(江口村)]에서 혼강을 거슬러 가다가 그 지류인 신개하(新開河)의 산곡을 따라 남행하여 노령(老嶺)을 넘은 후 압록강의 지류인 마선하(麻線河) 상류를 지나 집안에 이르는 노선이다. 강구촌에서 혼강을 거쳐 신개하로 접어들자마자 혼강과 신개하의 합류점인 집안시 재원진(財源鎭) 패왕조촌(霸王朝村)에 패왕조산성(霸王朝山城)이 있다. 이 산성은 혼강 유역에서 집안으로 들어가는 제1관문에 해당된다.⁷¹⁾ 이곳에서 신개하를 따라가면 재원진(財源鎭)·화전자(花甸子)·태상향(台上鄉)·황외자(荒威子) 등을 차례로 거치는데, 이들 지역에는 모두 고구려의 고분군이 있다.⁷²⁾ 다

69) 吉林省文物管理委員會(1960), 「吉林通化市江口村和東江村考古發掘簡報」, 『考古』 1960-7.

70) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 앞의 책, 151쪽.

71) 方起東(1964), 「吉林集安高句麗霸王朝山城」, 『考古』 1964-2.

시 남행하면 태상향의 삼가자수고(三家子水庫)에 이르는데, 댐 부근에 집안으로 가는 제2관문인 망파령관에(望波嶺關隘)가 있다. 쌍차향(雙岔鄉)과 태상향의 경계 지점에 해당된다. 이 관에는 342년 전연이 고구려를 침공하였을 때의 남도상(南道上)의 중요한 요충으로 추정하기도 하며, 판차령(板岔嶺)을 넘어 환도성으로 침공한 위의 관구검도 이 일대를 지나쳤을 것으로 보인다.⁷³⁾ 망파령관을 지나 쌍차하(雙岔河)의 산곡(山谷)을 따라 동남쪽으로 노령을 넘은 후에 마선하(麻線河)의 상류에서 동쪽으로 가면 소판차(小板岔)에 이른다. 이곳 서북쪽의 소판차령(小板岔嶺)은 「관구검기공비」가 발견된 곳이다. 소판차로부터 마선구(麻線溝)를 따라 동쪽으로 가면 석묘자향(石廟子鄉)에 이른다. 『북사(北史)』 「고려전(高麗傳)」에 244년 위 관구검이 고구려를 침입하였을 때 비류(沸流)에서 크게 싸운 뒤 고구려왕 위궁(位宮)이 패주하자 이를 추격하여 혁현(靺覓)에 이르렀다고 하였는데, 소판차령 또는 석묘자향이 혁현에 비정된다.⁷⁴⁾ 다시 마구하(麻溝河)를 따라 동남행하여 이도양차(二道場岔)에 이른 후 이곳으로부터 동북행하여 산령(山嶺)을 넘으면 집안의 산성자산성(山城子山城, 환도성)에 도달한다.

이상에서 살펴본 영릉진에서 태자하-부이강-신개하를 거쳐 집안에 이르는 노선은 1595년 조선(朝鮮) 선조(宣祖)가 신충일(申忠一)을 건주여진(建州女眞)의 누르하치에게 사신으로 파견하였을 때의 사행로(使行路)와 일치한다. 이때의 노정은 강계(江界)를 거쳐 만포(滿浦)로부터 압록강을 건너 집안에 이르고, 다시 북상하여 판차령을 넘어 신개하를 따라 하루로 내려가 혼강을 지나 부이강을 거슬러 올라간 후, 소자하를 따라 서행하여 누르하치의 구로성(舊老城)에 이르

72) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 128쪽.

73) 余昊奎(1998), 『高句麗 城 I (鴨綠江 中上流篇)』, 國防軍史研究所, 108쪽.

74) 東潮·田中俊明 著, 박천수·이근우 역(2008), 앞의 책, 169~170쪽; 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 129쪽.

렀다.⁷⁵⁾

한편 환인현 동남단에도 사첨자진(沙尖子鎭) 동남쪽 하전자촌(下甸子村)의 성장립자산성(城窩砬子山城), 사첨자진(沙尖子鎭) 북구촌(北溝村) 서남쪽 협곡의 북구관애(北溝關隘), 오리전자진(五里甸子鎭) 두도하촌(頭道河村) 외방구(瓦房溝)의 외방구산성(瓦房溝山城) 등이 있다.⁷⁶⁾ 이들은 모두 환인에서 혼강의 지류인 누하(漏河)를 따라 남하하여 집안 경내로 진입하는 도로변에 위치하였다. 이들을 경유한 후, 집안 시 서남쪽 양수향(凉水鄉) 외차구촌(外岔溝村)의 칠개정자관애(七個頂子關隘, 기간정자관애(旗竿頂子關隘))와 이곳에서 15km 떨어진 양수향(凉水鄉) 해관촌(海關村)의 만구로변장관애(灣溝老邊耑關隘)를 지나 유림향(榆林鄉)과 태평향(太平鄉)을 거치면 집안에 이를 수 있다.⁷⁷⁾

소자하 상류에서 환인을 거치지 않고 집안으로 갈 수도 있었다. 상술한 신빈현 왕청문에서 동쪽으로 통화를 거쳐 남하하는 노선으로, 전연의 고구려 침공로 가운데 북도로 추정하기도 한다.⁷⁸⁾ 왕청문에서 부이강을 거슬러 북상하다가 곧 동쪽으로 방향을 바꾸어 가면 통화현(通化縣) 삼과유수향(三棵榆樹鄉)에 이

75) 1595년 누르하치가 조선에 사신을 보내 통교를 청하자 조선은 申忠一을 答使로 보내 그들의 동정을 살피게 하였다. 신충일은 귀국한 후 그곳에서의 견문을 기술한 『建州紀程圖記』를 남겼는데, 당시 建州女眞의 상황과 도성의 약도, 경유한 산천과 지명, 부락의 多少, 군비의 유무, 관습 등이 지도와 함께 상세히 기록되어 있다. 『建州紀程圖記』는 『震檀學報』 10(1939)에 資料로 전문이 게재되어 있으며, 이를 소개한 李仁榮, 「申忠一의 建州紀程圖記에 對하여-最近 發見의 清初史料」도 같은 책에 실려 있어서 참고하였다.

76) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 앞의 책, 46~50쪽.

77) 七個頂子關隘와 灣溝老邊耑關隘는 李殿福 著, 車勇杰·金仁經 譯(1994), 『中國內의 高句麗遺蹟』, 學研文化社, 46~49쪽 참조.

78) 왕청문을 전연의 고구려 침공로인 남·북도의 분기점으로 보고, 남도는 부이강과 新開河를 따라 집안에 이르는 노선으로, 북도는 왕청문에서 통화를 거쳐 葦沙河를 따라 남하한 후 老嶺을 넘어 집안에 이르는 노선으로 추정한다[王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 127~131쪽].

른다. 이 일대에는 남태고성(南台古城)·태평구문고성(太平溝門古城)·의목수고성(依木樹古城)·영과포산성(英戈布山城) 등의 고구려성이 있다.⁷⁹⁾ 이곳에서 계속 동진하면 통화현 소재지인 쾌대무진(快大茂鎭)에 이르는데, 이곳은 왕청문·환인·통화시로 가는 분기점이다. 그 서남쪽에 적백송고성(赤柏松古城)이 있다. 이곳에서 남하하여 대도령(大都嶺)을 거쳐 혼강 유역으로 나온 후 그 지류인 위사하(葦沙河)를 따라가면 청하향(淸河鄕) 대천촌(大川村) 북쪽에 소규모 성보(城堡)인 대천초소(大川哨所)가, 그 남쪽인 열료향(熱鬧鄕) 상위촌(上圍村)에는 관마장관애(關馬場關隘)가 있다. 이들은 위사하 일대에서 도성 외곽의 호형(弧形) 방어선을 구성하였던 것으로 추정된다.⁸⁰⁾ 이곳으로부터 다시 남하하여 노령을 넘은 후에 통구하(通溝河)의 산간로를 따라 내려오면 집안의 환도성에 이른다.

2) 양평-태자하-환도

양평(요양)에서 환도(집안)로 가는 또 하나의 길은 태자하의 산간로를 따라가는 노선이다. 요양에서 태자하를 거슬러 올라가 그 상류에 이른 후, 혼강의 지류인 육도하(六道河)를 따라 내려가 환인을 거쳐 집안으로 간다. 이 노선은 342년 전연이 고구려를 침입하였을 때 모용황이 거느린 주력군의 침공로였던 남도로 추정되기도 한다.⁸¹⁾ 그 구체적인 노선은 다음과 같다.

요양에서 태자하를 거슬러 올라가면 등담시(燈塔市) 동남의 서대요향(西大燾鄕)

79) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 앞의 책, 56~58쪽.

80) 余昊奎(1998), 앞의 책, 115쪽.

81) 津田左右吉(1915), 「安東都護府考：附錄 高句麗時代の新城·木底城及び南蘇城について」, 『滿鮮地理歴史研究報告』 1; 今西春秋(1935), 「高句麗の南北道と南蘇·木底」, 『靑丘學叢』 22; 田中俊明(1997), 「高句麗前期中期の遼東進出路」, 『朝鮮社會の史的展開と東アジア』, 山川出版社; 林起煥(1998), 「高句麗前期山城 研究-高句麗山城의 기초적 검토(1)」, 『國史館論叢』 82.

관둔촌(官屯村) 성문구(城門口) 마을 북쪽의 태자하에 면한 절벽 위에 백암성(白巖城) 연주성(燕州城)이 있다. 이곳은 요양 방면의 요동평원에서 본계를 경유하여 천산 산맥으로 진입하려면 거쳐야 하는 요충이었으며, 고구려가 요동군 지역을 점거한 후에는 요동성의 배후거점이기도 하였다. 612년과 613년 수(隋)의 별동대가 요동성에서 백암성을 거쳐 본계로 진입한 후 본계~봉성로를 통해 천산 산맥을 넘은 후 압록강을 건너 평양성으로 진격하였다고 추정된다. 따라서 백암성은 요동평원에서 평양성으로 향하는 최단 코스의 진입로에 위치한 전략적 요충이라고 할 수 있다.⁸²⁾ 『삼국사기』에 따르면 547년에 개축하였고 551년에는 돌궐(突厥)의 침입을 받았으며,⁸³⁾ 645년 당군에 의해 함락되었는데, 이때 성안에는 다른 지역에서 구원하러 온 병사를 포함하여 남녀 1만 여명이 있었다고 한다.⁸⁴⁾

이곳에서 다시 태자하를 거슬러 가면 본계시(本溪市)에 이른다. 이곳은 태자하와 심양-봉성-단동 노선이 교차하는 교통의 요지로, 남북으로 심양과 단동, 동서로 요양과 태자하 상류를 잇는 국도와 철도가 경유한다. 본계시 동북의 우심태향(牛心台鄉) 상우촌(上牛村) 태자하 남안(南岸)의 노관립자산(老官砬子山)에 유관산성(有官山城)이 있다. 또한 태자하에서는 조금 벗어나기는 하지만 본계시 서북단의 석교자진(石橋子鎮) 변우촌(邊牛村)에 변우산성(邊牛山城)이 있는데, 본계시에서 심양으로 가는 고속도로와 철도가 그 서쪽을 지나간다. 이 변우산성은 그 위치로 보아 서북쪽에 있는 개모성(蓋牟城)에 비정되는 탑산산성(塔山山城)과 함께 요동평원에서 본계를 거쳐 천산산맥으로 진입하는 교통로를 제어하던 산성으로 보인다.

82) 余昊奎(1999), 앞의 책, 293쪽.

83) 『三國史記』卷19「高句麗本紀」陽原王.

84) 『三國史記』卷21「高句麗本紀」寶臧王上.

유관산성에서 태자하를 거슬러 가면 본계현[本溪縣, 소시진(小市鎮)]에 이르는데, 그 북쪽으로 태자하 북안의 하보촌(下堡村)에 하보산성(下堡山城)이 있다. 「광개토왕비문」에 따르면 영락(永樂) 5년(395년) 광개토왕이 비려(碑麗)를 정벌하고 회군할 때 양평도(襄平道)를 지나 북풍(北豊)과 역성(力城)을 경유하였다고 하는데, 양평도를 태자하 연안로로 보고, 역성을 유관산성에, 북풍을 하보산성에 비정하기도 한다.⁸⁵⁾ 하보산성에서 다시 동북쪽으로 30km 정도 가면 본계현 청하성진(淸河城鎭)에 고구려산성이 있고, 또다시 상류로 거슬러 가면 신빈현 경내로 진입하자마자 하협하향(下夾河鄉)에 이르는데, 이곳 태자성촌(太子城村) 북쪽 소협하(小夾河)와 태자하가 만나는 곳에 태자성(太子城)이 있다. 태자성이 있는 태자하 상류 일대는 고구려 초기 중심지인 압록강 중류에서 요동평원으로 진출하는 중간 지대로서 전략적 요충지였다. 고구려가 일찍이 공략하였던 양맥(梁貊)의 거주 지역을 태자하 상류로 보고, 광개토왕비에 수묘인연호(守墓人烟戶)를 징발하였다는 양성(梁城)을 태자성에 비정하기도 한다.⁸⁶⁾

하협하향에서 태자하를 따라 동북쪽으로 가면 위자옥진(葦子峪鎭)에 이른다. 이곳은 태자하 상류를 통하여 북쪽으로는 소자하 유역의 목기진이나 영릉진으로 갈 수 있고, 동쪽으로는 평정산진(平頂山鎭)과 목우자진(木盂子鎭)을 거쳐 환인으로 갈 수 있는 분기점이다. 지금도 이들 방면으로 가는 도로가 개설되어 있다. 따라서 위자옥진 삼송촌(杉松村) 동북에 있는 삼송산성(杉松山城)은 이들 교통로를 제어하기 위한 것으로 보인다. 이곳에서 태자하 산간로를 따라 동행(東行)하여 환인현 경내로 진입하면 목우자진에 이르는데, 이곳 고검지촌(高儉地村) 북쪽의 산성자산(山城子山)에 고검지산성(高儉地山城)이 있다. 이후 혼강의 지류인

85) 孫進己·馮永謙 主編(1989), 앞의 책, 141쪽.

86) 林起煥(1998), 앞의 글, 92쪽.

육도하를 따라 내려가 사도하(四道河子)의 마안산성(馬鞍山城)을 거쳐 환인에 이른다. 마안산성과 고검지산성은 소자하와 태자하 등 서쪽 방면에서 환인분지로 진입하는 교통로를 차단하던 방어시설이다.⁸⁷⁾ 환인에서 집안으로 가는 노선은 앞에서 살펴보았다.

3. 양평 - 답저도

답저도(沓澤道)는 한대(漢代) 이래로 양평과 요동반도의 남단을 잇는 간선이었다.⁸⁸⁾ 양평으로부터 요동평원의 동쪽 가장자리와 천산산맥과 요동만(遼東灣) 사이의 요동반도를 따라 남하하여 그 남단에 이르고, 다시 해로를 통하여 발해해협을 건너 산둥반도나 강남과 왕래할 수 있었다. 이 노선은 이 지역의 지형으로 보아 지금의 요양과 대련·여순을 잇는 교통로와 크게 다르지 않았을 것이다. 기존의 연구성과를 기초로 한대 이래 이 일대에 설치된 요동군의 속현과 고구려가 요동 지역을 점유한 이후 축조한 산성을 중심으로 이 교통로를 따라가 보기로 하자.

요양시의 요동성을 출발하여 서남쪽으로 가면 곧 수산진(首山鎭)에 이르는데, 이곳 마이둔촌(馬伊屯村)에 수산(首山)이 있다. 해발 200m의 작은 산이지만 요동성을 지척에서 조망할 수 있기 때문에 전략적 요충이었다. 238년 위 사마의가 당시 양평에 할거하였던 공손연(公孫淵)을 공멸할 때 격전을 벌였던 곳이며,⁸⁹⁾ 645년 당 태종이 요동성을 공격하기에 앞서 이곳에 주둔하였다.⁹⁰⁾

87) 余昊奎(1998), 앞의 책, 156~157쪽.

88) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 26~28쪽.

89) 『三國志』卷8「公孫度傳」.

90) 『新唐書』卷220「東夷傳」高麗.

이곳에서 계속 남하하면 안산시(鞍山市)와 해성시(海城市)를 차례로 거치는데, 이 일대는 한대 요동군 신창현(新昌縣)의 고지(故地)로 비정되는 곳이다. 신창현은 후한 건광(建光) 원년(121, 고구려 태조왕 69년) 고구려왕 궁(宮, 태조왕)이 사자(嗣子) 수성(遂成)을 보내 요동선비(遼東鮮卑) 8,000인과 함께 요대현(遼隊縣)을 침공하자 요동태수 채풍(蔡諷) 등이 추격하다 전사한 곳이다.⁹¹⁾ 또한 전연의 모용황과 모용인(慕容仁) 형제가 상쟁(相爭)할 때 모용인이 신창(新昌)을 습격하자 모용황의 군대가 이를 격퇴시키고 신창의 이민(吏民)을 양평으로 옮겼다고 한다.⁹²⁾ 이러한 문헌기록으로 보면 신창은 모용인의 근거지였던 평곽[平郭, 개주시(蓋州市)] 이북, 양평 이남의 양평과 요대(遼隊, 해성시(海城市) 서쪽 서사방대(西四方臺))에서 멀지 않은 곳임을 알 수 있다. 그런데 근래에 안산시 남쪽의 양류하(楊柳河) 북안에서 대형의 한대 유지가 발견되었으며, 해성시 동북의 향양채(向陽寨)에도 한대의 유지가 발견되어, 현재로서는 이 두 곳이 신창현성일 가능성이 크다.⁹³⁾ 한편 이 지역의 고구려성으로는 안산시 천산진(千山鎮) 북구(北溝) 고도관(古道關) 서북의 고도관석성(古道關石城)이 있다. 부근의 지세(地勢)로 보아 그리 멀지 않은 수산과 함께 요동평원을 가로지르는 교통로를 통제하기 위한 방어성으로 보인다.⁹⁴⁾

해성시 일대는 요동군 안시현(安市縣)으로 비정되는 곳이다. 그 현치(縣治)에 대해서는 대석교시(大石橋市) 탕지진설(湯池鎭說), 해성시(海城市) 영성자산성설(英城子山城說), 요동성(遼東城, 요양(遼陽)설(說) 등 여러 견해가 있었다.⁹⁵⁾ 이들은 모두 고구

91) 『後漢書』 卷85 「東夷傳」 高句麗條.

92) 『資治通鑑』 卷95 「晉紀」 成帝 咸和9년 12월조, “慕容仁遣兵襲新昌, 督護新興王寓擊走之, 遂徙新昌入襄平.”

93) 新昌縣治에 대하여 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 276~277쪽에서는 鞍山市 남쪽의 舊堡村 漢代 遺址라 하였고, 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集 釋文匯編(東北卷)』, 8쪽에서는 海城市 동북의 向陽寨라고 하였다.

94) 余昊奎(1999), 앞의 책, 298~302쪽.

려의 안시성(安市城)과 한대의 안시현(安市縣)을 동일 지역으로 비정하였으며, 그 가운데 영성자산성설(英城子山城說)이 가장 널리 받아들여졌다. 그러나 이후 한대 군현의 치소였던 평지성(平地城)이 속속 발견되고, 한대 안시현이 대요수(大遼水), 즉 요하 하구(河口) 부근에 위치하였다는 『한서』 「지리지」의 기사⁹⁶⁾를 근거로 영성자산성을 한대 안시현으로 비정하는 데 대한 의문이 제기되었다.⁹⁷⁾ 그 후 1964년에 당지진(湯池鎭) 영수구(英守溝)에서 한대 평지성이 발견되면서 지금은 대체로 이곳을 한대 안시현성(安市縣城)에, 해성 영성자산성을 고구려 안시성(安市城)에 비정하고 있다.⁹⁸⁾

안시성으로 비정되는 영성자산성은 해성시 동남쪽의 팔리진(八里鎭) 영성자촌(英城子村)에 있다. 그 지리적 위치로 보아 요양에서 요동반도의 남단으로 가는 경유지이며, 서쪽으로는 요하를 건너 요서로 진출하고, 동쪽으로는 해성하(海城河)를 거슬러 천산산맥을 넘어 대양하(大洋河)의 수계를 따라 수암(岫岩)을 거쳐 황해 연안으로 갈 수 있는 교통상의 요충이었다.

해성에서 다시 서남쪽으로 가면 대석교시(大石橋市)에 이르는데, 백채자진(百寨子鎭, 구(舊)조관둔(曹官屯)) 고장촌(高莊村) 북쪽의 마권자산(馬圈子山)에 마권자산성(馬圈子山城)이 있다. 이곳 역시 안시성과 마찬가지로 남북으로 요양과 요동반도의 남단을 잇는 노선과 동서로 요하와 천산산맥을 잇는 노선이 교차하는 교통의 요지이다. 이곳에서 서북쪽으로 요하로 나아가는 대석교시 고감향(高坎鄉) 태평보촌(太平堡村) 서쪽에 태평보고성(太平堡古城)이 있다.⁹⁹⁾

95) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 289~290쪽.

96) 『漢書』 卷28下「地理誌」遼東郡條, “大遼水出塞外, 南至安市入海。”스

97) 余昊奎(1999), 앞의 책, 327쪽.

98) 閻萬章(1984), 「漢代安市縣與高句麗安市城非一地考」 『地名學研究』 1; 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 26~27쪽; 王綿厚(1994), 『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社, 32~34쪽.

대석교시에서 다시 서남쪽의 개주시(蓋州市)로 가다 보면 중간에 고려성자산성(高麗城子山城)을 거치게 된다. 고려성자산성은 개주시로부터 동북쪽으로 7.5km 거리의 청석령진(靑石嶺鎭) 고려성자촌(高麗城子村)에 있다. 이곳은 요동평원에서 요동반도로 진입하는 길목이며, 또한 천산산맥을 넘어 벽류하(碧流河)를 따라 황해 연안의 장하(莊河) 일대로 갈 수 있는 교통의 요지였다. 고려성자산성은 고구려의 건안성(建安城)에 비정된다. 건안성은 『한원』에 인용된 『고려기』에 의하면, 고구려의 서쪽에 있으며 본래 한대의 평곽현(平郭縣)이라고 하였다.¹⁰⁰⁾ 평곽현은 436년 북위의 침공을 피해 고구려로 망명하였던 북연왕(北燕王) 풍홍(馮弘)이 머물던 곳으로 잘 알려져 있다.¹⁰¹⁾

평곽현성(平郭縣城)에 대해서는 개주시 남쪽 해안의 웅악진설(熊岳鎭說)과¹⁰²⁾ 개주시 시가지 지하층의 한대고성설(漢代古城說)¹⁰³⁾이 있다. 그런데 평곽현의 위치 비정에 좋은 단서가 되는 것은 전연의 모용황이 당시 평곽을 거점으로 반란을 일으켜 저항하던 동생 모용인을 평정한 기사이다. 336년 정월 창려(昌黎, 요녕성 의현(義縣) 일대)를 출발한 모용황은 결빙된 바다를 따라 300여 리를 진군하여 역림구(歷林口)에 이르러 치중(輜重)을 버리고 경병(經兵)으로 모용인의 근거지인 평곽으로 진공하였다.¹⁰⁴⁾ 당시 모용황의 진군로는 먼저 근거지였던 창려에서 대릉하(大凌河)를 따라 그 하구(河口)에 이르렀을 것이다. 이곳으로부터 동쪽으로

99) 余昊奎(1999), 앞의 책, 335~336쪽.

100) 『翰苑』高句麗條, “高麗記曰, 平郭城, 今名建安城, 在國西, 本漢平郭縣也.”

101) 『魏書』卷97「海夷馮跋傳」.

102) 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集』釋文匯編(東北卷), 12~13쪽; 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 27쪽.

103) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 293~294쪽.

104) 『資治通鑑』卷95「晉紀」成帝咸康 2년 정월조, “皝帥其弟軍師將軍評等自昌黎東, 踐冰而進, 凡三百餘里, 至歷林口, 捨輜重, 輕兵趣平郭.”

300리를 진군하여 도착하였다는 역림구는 그 거리로 보아 요하구(遼河口)인 영구(營口)로 추정된다.¹⁰⁵⁾ 현재 영구와 개주 사이에는 길이와 폭이 20~30여 km의 대규모 염전이 조성되어 있고, 염전지대 앞쪽으로는 너비 수 km의 갯벌이 해안을 따라 펼쳐져 있어서,¹⁰⁶⁾ 평곽에 염관(鹽官)이 있었다는 『한서』 「지리지」의 내용¹⁰⁷⁾과도 부합된다. 이러한 사실들을 종합해보면 평곽현성(平郭縣城)은 영구로부터 멀리 떨어진 웅악진(熊岳鎭)보다는 영구에 인접한 개주시 시가지 지하층의 한대고성일 가능성이 커 보인다. 따라서 고려성자산성(견안성)은 고구려가 요동을 점유한 후에 평곽현성 북쪽에 새로운 산성을 축조하여 요동 방어의 거점으로 삼았던 성으로 추정된다. 견안성이 645년 여당전쟁에서 요하를 건넌 당군의 첫 번째 공격대상이었고, 백암성을 함락시킨 당 태종이 안시성을 버려두고 견안성을 다음 공격대상으로 삼고자 하였던¹⁰⁸⁾ 점 등은 견안성이 갖는 중요성을 말해준다.

개주시에서 다시 남쪽으로 내려가면 외방점시[瓦房店市, 구(舊) 복현(復縣)]에 이르는데, 이 노선의 연변에는 개주시 서둔진(徐屯鎭) 노동구촌(盧東溝村) 서쪽의 연통산성(煙筒山城), 개주시 쌍대진(雙臺鎭) 파대지촌(破臺子村) 남성자구둔(南城子溝屯) 동쪽의 성자구산성(城子溝山城), 개주시 양운진(楊運鎭) 분동촌(奮東村) 동쪽의 분동산성[奮東山城, 동산산성(東山山城)], 외방점시 만가령진(萬家嶺鎭) 북외방점촌(北瓦房店村)의 북외방점산성(北瓦房店山城), 외방점시 득리사진(得利寺鎭) 최둔촌(崔屯村)의 하최촌(下崔村) 남쪽의 남마권자산성(南馬圈子山城), 득리사진 득리사역 서북쪽 용담산(龍潭山)의 득리사산성[得利寺山城, 용담산성(龍潭山城)], 외방점시 태양승향(太陽升鄉) 나둔촌(那屯村) 고

105) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 294쪽.

106) 余昊奎(1999), 앞의 책, 346쪽.

107) 『漢書』卷28下「地理誌」遼東郡, “平郭 有鐵官·鹽官.”

108) 『新唐書』卷220「東夷傳」高麗.

려성둔(高麗城屯)의 고려성산성(高麗城山城) 등이 차례로 있으며, 외방점시 동남의 이점진(李店鎭) 남고산(嵐崗山)에는 남고산성(嵐崗山城)이, 시 동쪽의 보란점시(普蘭店市) 원대진(元臺鎭) 이도촌(二陶村) 동쪽에는 노백산성(老白山城) 등이 있다.¹⁰⁹⁾

외방점시에서 다시 남쪽으로 가면 보란점시(舊)신금현(新金縣)를 거쳐 요동반도의 남단인 대련(大連)과 여순구(旅順口)에 이른다. 이 일대는 한대 요동군의 속 현이었던 답지현(沓氏縣)에 비정되는 곳이다. 『설문해자(說文解字)』의 “遼東有沓縣”¹¹⁰⁾으로 보아 답지현은 답현(沓縣)으로도 불렸음을 알 수 있다. 또한 『삼국지』에 요동(遼東) 동답현(東沓縣)의 이민(吏民)을 바다 건너 산둥(山東)의 제군(齊郡)으로 이주시키고 그곳을 신답현(新沓縣)이라 하였다는 기사가 있다.¹¹¹⁾ 따라서 동답현은 신답현 설치 이후 이와 구별하기 위하여 본래의 답현을 개칭한 것으로 보인다. 그밖에 『삼국지』 「위서(魏書) 공손탁전」과 「오서(吳書) 육모전(陸瑁傳)」의 오(吳)와 공손연의 교섭 기사와 앞의 신답현 관련 기사에 대한 호삼성(胡三省)의 주¹¹²⁾ 및 『독사방어기요(讀史方輿紀要)』¹¹³⁾에 답현과 함께 답진(沓津)·답저(沓渚) 등의 지명이 보인다. 이로써 보면 답(沓)·답지(沓氏)·답진(沓津)·답저(沓渚) 등은 동일 지역을 지칭하며, 그 위치는 『한서』 「지리지」의 답지현에 대한 응소(應劭)의 주에 “氏水也”라고 하였고 답진·답저 등의 의미로 보아 하천이나 바다에 인접한 지역이었을 것으로 보인다. 그런데 앞에서 지적하였듯이 바다 건너 산둥으로의 이주, 강남의 오(吳)와 요동 양평의 공손연의 교섭, 특히 이와

109) 王禹浪·王宏北 編著(1994), 앞의 책, 224~227쪽, 250~251쪽.

110) 『說文解字』 卷5上 「沓」.

111) 『三國志』 卷4 「三少帝紀」, “(景初三年) 夏六月, 以遼東東沓縣吏民渡海居齊郡界, 以故縱城爲新沓縣以居徙民.”

112) 『資治通鑑』 卷72 「魏紀」 明帝 青龍 원년 12월조, “景初三年, 以遼東東沓縣吏民渡海, 居齊郡界爲新沓縣, 卽沓渚之民也.”

113) 『讀史方輿紀要』 卷37 「金州衛」 沓氏城, “沓氏城 …… 西南臨海渚, 謂之沓渚.”

관련하여 답지는 공손연(양평)과 매우 멀리 떨어져 있다고 한 사실 등을 종합해 보면 그 위치는 요동반도 남단의 연해지역에서 찾아야 할 것이다. 『자치통감』 호주(胡主)의 “遼東郡有沓氏縣 西南臨海渚”,¹¹⁴⁾ 『독사방여기요』의 “沓氏城在(金州)衛東南”¹¹⁵⁾ 등이 그러하다. 따라서 요양주계설(遼陽州界說)¹¹⁶⁾과 봉황성설(鳳凰城說)¹¹⁷⁾은 수긍할 수 없다. 근래에는 구체적으로 금주(金州) 동남 대령둔(大嶺屯) 한대고성¹¹⁸⁾과 보란점시 화아산(花兒山)의 장점한성(張店漢城)¹¹⁹⁾ 등으로 비정하고 있다. 특히 장점한성에서는 각종 봉니·인장·와당·화폐가 출토되었고 다양한 묘장도 발견되어¹²⁰⁾ 그 가능성이 높다고 하겠다.

이상에서 양평(요양)에서 요동반도의 남단에 이르는 교통선을 한대 이래 요동군의 속현과 고구려성을 중심으로 살펴보았다. 그런데 일부 연구자들은 「광개토왕비문」에 보이는 북풍(北豐)과 역성(力城)을 이 노선의 경유지로 파악하기도 한다. 광개토왕은 영락(永樂) 5년(395) 비려(碑麗)를 정벌하고 회군할 때 양평도(襄平道)를 거쳐 북풍과 역성으로 왔다.¹²¹⁾

북풍은 고조우(顧祖禹)가 『독사방여기요』에서 그 위치를 심양 서북으로 비정

114) 『資治通鑑』 卷72 「魏紀」 明帝 青龍 원년 12월조.

115) 『讀史方輿紀要』 卷37 「山東」 8, 金州衛 沓氏城. 明代的 金州衛는 지금의 요녕성 金州에 있었다.

116) 『大清一統志』 卷60 「奉天府」 2, 古蹟條 沓氏故城.

117) 清 呂吳調陽, 『漢書地理志詳釋』 (『二十五史補編』 第1册) 卷4, 遼東郡 沓氏.

118) 譚其驥 主編, 『中國歷史地圖集』 釋文匯編(東北卷), 14~15쪽.

119) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 297~298쪽; 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 28쪽.

120) 楊寶德(1980), 「張店漢城」, 『大連文物』 1980-1.

121) 永樂 5년(395년) 광개토왕은 거란의 한 지파로 보이는 碑麗를 정벌하고 회군할 때 北豐과 力城을 경유하였다. 王健群(1984), 『好太王碑研究』, 吉林人民出版社, “永樂五年歲在乙未, 王以碑麗不歸△人, 躬率往討, 過富山負山至鹽水上, 破其部落六七百營, 牛馬群羊, 不可勝數. 於是旋駕, 因過襄平道, 東來△城·力城·北豐, 王備獵, 遊觀土境, 田獵而還.”

하였다. 후한 말 공손탁이 요동에서 할거하였던 시기에 이곳에 풍성(豐城)을 설치하였는데, 사마의(司馬懿)가 요동을 정벌하고 나서 풍인(豊人)을 남쪽의 청주(靑州) 제군(齊郡)으로 이주시킨 후 본래의 풍성을 북풍이라고 하였다는 것이다.¹²²⁾ 이후로 많은 연구자들이 고조우의 견해를 따르고 있다. 그런데 『삼국지』에 위(魏) 정시(正始) 원년(240년) 요동군의 문현(汶縣)과 북풍현민(北豊縣民)을 바다 건너 산동의 제군(齊郡)으로 옮겨 신문현(新汶縣)과 남풍현(南豊縣)을 설치하여 거주하게 하였다는 기사가 보인다.¹²³⁾ 이에 따르면 당시 북풍은 요동군의 속현임이 분명하다. 『삼국군현표(三國郡縣表)』와 『삼국강역표(三國疆域表)』에도 그러하다. 그러나 고조우는 북풍이 심양 서북에 있었다고 하였는데, 심양 일대는 후한 이래 위진 시대까지 줄곧 현도군의 관할이었다. 그리고 위의 『삼국지』 기사와 같이 북풍현민(北豊縣民)을 바다 건너 산둥 지역으로 이주시켰다면 북풍은 산둥반도 남단의 연해지역에 있었다고 보는 것이 이치에 맞는다. 또한 북풍은 북연왕(北燕王) 풍홍(馮弘, 풍문통(馮文通))이 고구려로 망명한 기사에도 보인다. 북연왕 풍홍의 북위의 침공을 피해 고구려로 망명하자(436년) 고구려는 그를 평곽에 머물게 하였다가 곧 북풍으로 옮겼다.¹²⁴⁾ 평곽현성은 앞에서 살펴본 바와 같이 개주시 시가지 지하층의 한대고성으로 비정된다. 그렇다면 풍홍이 옮겨간 북풍은 지금의 개주시에서 그리 멀지 않은 곳으로 추정된다. 위와 같은 여러 사실들을 종합해보면 북풍은 평곽(지금의 개주시)에서 그리 멀지 않은 연해지역에 있었을 것으로 보이는데, 외방점시¹²⁵⁾ 또는 보란점시 동북의 위패산성[魏驍山城, 오고

122) 『讀史方輿紀要』卷37「山東」8, 遼東都指揮使司 瀋陽中衛 北豊城條, “北豊城在衛西北, 後漢末公孫度據遼東置城於此, 謂之豊城. 司馬懿伐遼東, 豊人南徙靑齊, 其留者曰北豊.”

123) 『三國志』卷4「三少帝紀」齊王芳, “正始元年春二月 …… 丙戌, 以遼東汶·北豊縣民流徙渡海, 規齊郡之西安·臨菑·昌國縣界爲新汶·南豊縣, 以居流民.”

124) 『魏書』卷97「海夷 馮跋傳」.

산성(吳姑山城)¹²⁶⁾으로 비정하기도 한다.

역성(力城)은 『진서』 「지리지」에 양평·문(文)·거취(居就)·낙취(樂就)·안시(安市)·서안평(西安平)·신창(新昌) 등과 함께 평주(平州) 요동국(遼東國)의 속현(屬縣)으로 기록되어 있을 뿐 다른 문헌에는 보이지 않는다. 다만 북평과 함께 요동의 남부에 있었을 것으로 추정하여 외방점시 소재 고구려산성인 용담산성(龍潭山城, 득리사산성(得利寺山城))으로 비정하는 견해가 있다.¹²⁷⁾ 이에 따르면 용담산성에서 진·당·고구려의 유물이 출토되었고 한다. 또한 남으로 오고산성(북평)과 통할 수 있을 뿐만 아니라, 동북쪽으로 장하(莊河) 곡도(谷道)를 따라 또 다른 고구려산성인 성자산산성(城子山山城)을 거쳐 장하 하구(河口)에 이른 후, 황해 연안과 압록강을 따라 고구려의 환도성으로 갈 수 있다고 하여, 광개토왕의 순유(巡遊) 가능성을 상정하였다. 이 견해에 따르면 광개토왕비에 보이는 ‘양평도’는 양평을 거쳐 남하하는 교통로로 보인다.¹²⁸⁾

4. 요하로·천산로

상술한 양평-답저도는 요하(遼河) 하류 및 천산(天山)산맥과 평행선을 이룬다. 따라서 요하를 건너거나 천산산맥을 횡단하는 교통로는 자연 양평-답저도와 연결된다. 한위(漢魏) 이래로 요동군치(遼東郡治) 양평으로부터 요하를 건너

125) 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集』 釋文匯編(東北卷), 15쪽.

126) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 98~99쪽.

127) 王綿厚·李健才(1990), 위의 책, 99~100쪽.

128) 襄平道를 太子河 연안로로 보고, 力城을 本溪市 牛心臺鄉 上牛村의 有官山城에, 北風을 本溪縣 小市鎮 下堡村의 下堡山城에 비정하는 견해도 있다[孫進己·馮永謙 主編(1989), 앞의 책, 141쪽].

는 노선은 남로와 북로가 있었다. 남로는 요대(遼隊)를 경유하는 노선이며, 북로는 험독(險瀆)을 경유하는 노선이다.¹²⁹⁾

남로의 경유지인 요대는 한대 요동군의 속현이었다. 『한서』 「지리지」의 요대에 대한 안사고(顏師古)의 주(注)에 “隊音遂”라고 하였으며, ‘隊’와 ‘遂’는 길·도로·통로의 의미를 지닌 ‘隧’와 통용되므로 요대는 요수(遼隧), 즉 요수(遼水) 교통의 요충임을 뜻한다.¹³⁰⁾ 그 위치에 대해서는 『수경주(水經注)』에 “소요수(小遼水, 지금의 혼하)는 또 서남쪽으로 양평(지금의 요양)을 지난다. …… 소요수는 또 요대현(遼隊縣)을 지나 대요수(大遼水, 지금의 요하)로 흘러든다”라고 하였다.¹³¹⁾ 또한 『명일통지(明一統志)』에 “(漢)遼隊廢縣在海州衛西六十里”라고 하였다. 그런데 근년에 해성시(海城市) 서쪽의 서사방대촌(西四方臺村) 서쪽 노장두(老牆頭)에서 한대의 유지(遺址)가 발견되었는데, 그 위치는 해성시 우장(牛莊)과 반산현(盤山縣) 고성자(古城子) 사이의 교통로에 있다. 『동삼성고적유문(東三城古蹟遺聞)』에는 노장두의 고성(古城)을 당대(唐代)의 고구려성 유적으로 기록하고 있다. 이러한 사실 등으로 미루어 보아 해성시 서사방대를 한 요동군 요대현의 고지(故址)로 비정하고 있다.¹³²⁾

또한 삼국시대 위의 관구검과 사마의가 당시 요동의 양평을 거점으로 할 거하던 공손씨를 정벌할 때에도 요대를 경유하였다. 경초(景初) 원년(237) 위 명제(明帝)는 관구검을 보내 공손연의 입조(入朝)를 요구하였으나 공손연은 이에 불복하고 요대에서 위군(魏軍)과 교전하였다. 마침 10여 일 동안 내린 비로 요수(遼水)의 물이 크게 불어나 관구검은 우북평(右北平, 하북성 풍운현(豐潤縣) 서쪽)으로

129) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 28~32쪽.

130) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 283쪽.

131) 『水經注』卷14 小遼水條, “小遼水又西南逕襄平縣. …… 小遼水又逕遼隊縣入大遼水.”

132) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 위의 책, 283~284쪽; 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 28~30쪽.

철수하였다.¹³³⁾ 그 이듬해인 경초 2년(238)에는 사마의가 재차 공격하였다. 이 때에도 양군은 요대에서 대치하였으나 위군은 요하를 건너 수산(首山, 양평 서남쪽)을 거쳐 양평성을 함락시킴으로써 공손연을 공멸하였다.¹³⁴⁾

위와 같은 여러 정황으로 보아 양평에서 요하를 건너는 남로는 요양-수산-안산-해성-우장을 거쳐 요하를 건넌 후 반산(盤山, 반금(盤錦))을 경유하여 의무려산(醫無慮山) 이남과 대릉하(大凌河) 유역으로 서진하였던 것으로 추정된다.

양평으로부터 요하를 건너는 북로의 주요 경유지인 험독(險瀆) 역시 한대 요동군의 속현이었다. 『후한서』 「군국지」 5에 따르면, 험독현은 후한대에는 전한대의 요동군의 속현이었던 무려현(無慮縣) 및 방현(房縣)과 함께 요동속국에 편입되었다. 무려현과 방현의 치소는 각각 북진시(北鎭市) 요둔진(遼屯鎭) 대량갑고성(大亮甲古城)과 반금시(盤錦市) 대와현(大洼縣) 소염탄촌(小鹽灘村)으로 비정되는데, 모두 의무려산 이동 지역이다. 따라서 험독현도 이들과 함께 의무려산 이동 지역에 설치된 것으로 보이는데, 『한서』 「지리지」 험독현에 대한 응소(應劭)의 주에 “縣以水險 故曰險瀆”이라고 하였다. ‘瀆’은 본래 ‘구거(溝渠)’의 의미이므로 ‘險瀆’은 강가의 험요지(險要地)를 뜻한다. 의무려산 이동 지역에서 이에 합당한 지역으로는 요하 하류의 요택(遼澤)에서 찾을 수 있다. 그런데 근래에 태안(台安)에서 동남쪽으로 20km 정도 떨어진 요하 서안에 인접한 손성자촌(孫城子村)에서 한대의 대규모 고성(古城) 유지(遺址)가 발견되었는데, 이곳에서 대량의

133) 『資治通鑑』 卷73 「魏紀」 5 青龍 4년 7월조, “(明帝)使儉帥諸軍及鮮卑·烏桓屯遼東南界, 璽書徵淵, 淵遂發兵反, 逆儉於遼隧, 會天雨十餘日, 遼水大漲, 儉與戰不利, 引軍還右北平.”

134) 『資治通鑑』 卷74 「魏紀」 6 景初 2년조, “六月, 司馬懿軍至遼東, 公孫淵使大將軍卑衍·楊祚將步騎數萬屯遼隧, 圍塹二十餘里, …… (司馬懿)乃多張旗幟欲出其南, 衍等盡銳趣之, 懿潛濟水, 出其北, 直趣襄平, 衍等恐, 引兵夜走, 諸軍進至首山, 淵復使衍等逆戰, 懿擊大破之.”

오수전(五銖錢)과 한대의 와편(瓦片) 및 철기 등의 유물이 출토되었기 때문에 이 곳을 한대 험독현으로 비정하고 있다.¹³⁵⁾ 이곳에서 다시 서진하면 지금의 흑산현(黑山縣)에 이르는데, 흑산진(黑山鎭) 남쪽, 북진시(北鎭市) 고산자진(高山子鎭)에 가까운 사산자(蛇山子)에는 한대 촌락유지가 있어서 그 서쪽의 무려와 험독을 잇는 교통로의 요지로 보인다.¹³⁶⁾ 이상과 같은 사실들을 종합해보면 요하를 건너는 북도는 양평-험독-사산자-무려를 경유하는 노선으로 추정된다.

상기 남·북로는 수·당의 고구려 원정로로도 이용되었다. 당 태종의 제1차 고구려원정(644~646)에서 영주도독(營州都督) 장검(張儉)이 요하를 건너 건안성으로 진공(進攻)하였다.¹³⁷⁾ 건안성은 지금의 개주시 동북방의 청석령진(靑石嶺鎭) 고려성촌(高麗城村) 동쪽 산 위에 있는 고려성산성(高麗城山城)으로 비정된다.¹³⁸⁾ 따라서 이때 당군의 진군로는 상기 남도를 이용하였던 것이다.

한편 천산산맥을 횡단하여 압록강 일대로 나아가는 노선은 3개가 있다. 양평-본계-봉성로[鳳城路, 세하(細河)-초하로(草河路)], 해성(海城)-수암로[岫岩路, 사철하(沙鐵河)-대양하로(大洋河路)], 개주-장하로[莊河路, 대청하(大清河)-벽류하로(碧流河路)] 등이 다.¹³⁹⁾ 본계-봉성로는 앞에서 살펴본 양평-낙랑도의 일부이다.

해성-수암로는 해성시로부터 동남쪽으로 해성하(海城河)의 상류로 거슬러 올라가 천산산맥을 넘어 대양하(大洋河) 수계를 따라 수암만족자치현(岫岩滿族自治縣) 영내를 거쳐 황해 연안에 이르는 노선이다. 이 일대의 지형과 고구려성의 위치로 보면 그 구체적인 노선은 다음과 같이 추정된다.

135)李文信 主編, 『遼寧史迹資料』, 53쪽.

136)王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 31쪽.

137)『資治通鑑』卷197「唐紀」13, 太宗 貞觀 19년 4월조, “營州都督張儉將胡兵爲前鋒, 進渡遼水, 趨建安城, 破高麗兵, 斬首數千級.”

138)余昊奎(1999), 앞의 책, 337~348쪽.

139)余昊奎(1999), 위의 책, 66쪽.

해성시 동남의 영성자산성(英城子山城, 안시성)에서 동남쪽으로 가면 석목진(析木鎭)에 이르는데 이 일대는 한대 요동군의 문현(文縣)에 비정되는 곳이다. 문현은 후한 이후에는 문현(文縣)이라고 하였는데, 그 위치는 대석교시 탕지진(湯池鎭) 영수구설(英守溝說)¹⁴⁰ 외방점시 태양승향설(太陽升鄉說)¹⁴¹ 해성시 동남 석목진 한고성(漢古城)¹⁴² 등으로 비정하고 있어서 아직 통일된 견해는 없다. 다만 『삼국지』에 요동군의 문현과 북풍현의 유민(流民)을 바다 건너 제군(齊郡, 지금의 산둥성(山東省) 임치(臨淄) 일대)의 각지로 옮겨 거주하게 하였다는 기사¹⁴³로 미루어 보면 일단 연해지역에 위치하였던 것으로 보인다. 그밖에 모용황이 보낸 군대가 모용인과 문현(文縣) 북쪽에서 싸워 대패하였다는 기사¹⁴⁴가 보인다. 이는 333년의 일로 모용인이 평곽에서 거병하여 모용황의 근거지인 창려군의 극성(棘城)으로 서진하였다가 평곽으로 회군한 직후이므로 문현은 평곽현[지금의 해성시(海城市)의 북쪽에 있었을 것이다. 그리고 대석교시 탕지진 영수구(英守溝)는 앞에서 보았듯이 안시현성으로 비정된다. 위와 같은 사실들을 종합해보면 상기 문현의 위치에 대한 세 가지 견해 가운데 해성시 동남 석목진 한고성(漢古城)일 가능성이 가장 커 보인다.

석목진에서 남쪽으로 해성하의 상류로 거슬러 올라가 천산산맥을 넘어 대양하의 상류를 따라 내려가면 수암현(岫岩縣) 합달비진(哈達碑鎭)에 이른다. 그 서남쪽 석회요진(石灰窯鎭)과 경계를 이루는 곳에 고려성산성(高麗城山城)이 있다.¹⁴⁵⁾

140) 譚其驤 主編, 『「中國歷史地圖集」釋文匯編(東北卷)』, 13쪽.

141) 王綿厚·李健才(1990), 앞의 책, 27~28쪽.

142) 孫進己·王綿厚 主編(1989), 앞의 책, 295~296쪽.

143) 『三國志』卷4 「三少帝紀」齊王芳 正始 원년 2월조.

144) 『資治通鑑』卷95 「晉紀」成帝 咸康 8년조.

145) 이하 천산산맥 횡단로에 산재한 고구려성의 명칭과 위치는 王禹浪·王宏北 編著 (1994), 앞의 책과 王禹浪·王文軼(2008), 『遼東半島地區的高句麗山城』, 哈爾濱出版社를 참조하였다.

다시 동남쪽으로 가면 수암진(岫岩鎮)을 거쳐 양가보진(楊家堡鎮)에 이르는데, 그 북쪽의 낭낭성촌(娘娘城村)에 낭낭산성(娘娘山城)이 있다. 이곳에서 다시 대양하의 수계를 따라 남하하면 단둥(丹東)~여순구(旅順口)의 연해로와 만나게 된다. 한편 수암에서 서남쪽의 장하시(莊河市)로 가는 길목에는 전영진(前營鎮) 신둔촌(新屯村)의 아하(雅河, 대양하의 지류) 좌우안(左右岸)에 각각 마권산성(馬圈山城)과 노성산성(老城山城)이 있으며, 그 서남쪽 용담진(龍潭鎮) 대방자촌(大房子村)에는 산성둔산성(山城屯山城)이 있다. 이상과 같이 안시성에서 천산산맥을 횡단하여 대양하의 수계를 따라 수암을 거쳐 황해연안에 이르는 노선은 지금의 해성시와 동항시(東港市) 고산진(孤山鎮)을 잇는 도로와 일치한다. 이 노선의 해성~수암 구간은 현재 철도도 부설되어 있다.

석목진에서 천산산맥을 횡단하는 또 하나의 노선은 석목진에서 동쪽으로 해성하의 또 다른 지류를 거슬러 올라가 천산산맥을 넘어 대양하의 지류인 초자하(哨子河)를 따라 남하하는 노선이다. 이 교통로에는 초자하를 따라 상류인 삼가자진(三家子鎮)으로부터 하류인 대영자진(大營子鎮)까지 여러 개의 고구려산성이 차례로 늘어서 있다. 삼가자진 북쪽 초자하 상류 우안(右岸)의 고성촌산성(古城村山城), 구채구향(韭菜溝鄉) 영천촌(永泉村) 동남의 토성산성(土城山城), 황화전진(黃花甸鎮) 하하남촌(下河南村)의 노성구산성(老城溝山城), 황화전진 진가보촌(陳家堡村) 남구둔(南溝屯)의 남구산성(南溝山城), 황화전진 관문산촌(關門山村)의 요구문산성(開溝門山城)과 송수구산성(松樹溝山城), 조양향(朝陽鄉) 구문촌(溝門村)의 소자산성(小茨山城), 조양향 왕포구촌(王泡溝村)의 고려성산성(高麗城山城), 대영자진(大營子鎮) 성성석촌(星星石村) 석성둔(石城屯)의 석성산성(石城山城) 등이다. 수암현과 봉성시의 접경지대인 봉성시 청성자진(靑城子鎮)에는 고구려 연산산성(鉛山山城)이 있는데, 현재 수암현 황화전진과 봉성시 통원보진(通遠堡鎮)을 잇는 도로가 청성자진을 경유하고 있다. 원통보진은 본계-봉성-단둥 노선의 경유지이다. 따라서 초자하 상류

에서 청성자진을 경유하여 본계-단동 노선과 연결되었던 듯하다. 또한 상기 고구려산성 가운데 맨 남쪽의 석성산성이 위치한 대영자진은 수암진과 봉성시의 중간 지점이고 현재 수암진과 봉성시를 잇는 도로가 이곳을 지난다. 이로써 보면 초자하의 남단인 대영자진의 석성산성은 동·서로 각각 봉성과 수암으로 갈 수 있고 남쪽으로는 대양하를 따라 황해연안으로 나가는 교통의 요충이었던 것으로 보인다.

645년 당군(唐軍)이 개모성(蓋牟城)과 백암성(白岩城, 백애성(白崖城))을 함락시키고 안시성을 공격하자, 고구려의 북부누(靉)살(北部耨(俛)薩) 고연수(高延壽)와 남부누(靉)살(南部耨(俛)薩) 고혜진(高惠眞)이 15만 대군을 거느리고 안시성을 구하려 하였다. 이때 고구려군은 안시성에서 40리 떨어진 곳에 주둔하였다가 거짓 달아나는 당군을 추격하여 안시성 동남쪽 8리 되는 곳에 진을 쳤다.¹⁴⁶⁾ 상기 해성-수암로의 북단이 안시성[영성자산성(英城子山城)]이었던 점으로 보아 당시 고구려 구원군은 해성-수암로를 따라 진군하여 안시성에 접근하였던 것으로 보인다.

천산산맥을 횡단하는 또 하나의 교통로는 개주-장하 노선이다. 이 노선은 개주시 북쪽의 고려성자산성(高麗城子山城, 건안성)으로부터 남하하여 천산산맥을 넘은 후 벽류하(碧流河)를 따라 장하시(莊河市)에 이른다. 이 노선의 연변에는 개주시 서둔진(徐屯鎭) 노둔촌(盧屯村)의 연통산성(烟筒山城), 개주시 십자가진(什字街鎭) 갑하산성(開河山城), 개주시 십자가진 전둔촌(田屯村)의 고력성산성(高力城山城), 개주시 나둔향(羅屯鄉) 귀자구촌(貴子溝村)의 적산산성(赤山山城), 보란점시(普蘭店市) 쌍탑진(雙塔鎭) 대성자촌(大城子村)의 대성자촌산성(大城子村山城), 보란점시 묵반향(墨盤鄉)

146) 『三國史記』 卷21 「高句麗本紀」 寶藏王 4년조 ; 『新唐書』 卷220 「東夷傳」 高麗, 貞觀 19년조.

마둔촌(馬屯村)의 서산산성(西山山城), 장하시(莊河市) 성산진(城山鎭) 사하촌(沙河村) 만덕둔(萬德屯)의 성산산성(城山山城), 장하시 광명산진(光明山鎭) 시성촌(施城村)의 시성촌산성(施城村山城), 장하시 소하연촌(小河沿村) 성구둔(城溝屯)의 고력산성(高力山城) 등의 고구려성이 있다.

그밖에도 천산산맥을 횡단하는 교통로는 와방점시와 장하시를 잇는 노선이 있다. 이 노선은 와방점시 동쪽의 노백산성[老白山城, 보란점시(普蘭店市) 원대진(元臺鎭) 이도촌(二陶村)]과 오고성산성[吳姑城山城, 위폐산성(魏賈山城), 보란점시 성대진(星臺鎭) 곽둔(郭屯)]을 경유하여 벽류하 하류에 이르러 개주-장하 노선과 연결된 듯하다.

5. 해상 교통로

상기 양평-답저도는 그 남단에 이르면 다시 발해해협을 건너 산둥 지역이나 그 이남의 연해지역과 왕래할 수 있었다. 한위(漢魏) 시대의 봉맹(逢萌)·국연(國淵)·병원(邴原)·관녕(管寧)·왕렬(王烈) 등은 왕망(王莽)의 폭정이나 후한 말의 혼란을 피해 요동의 공손씨에게로 갔던 인물들이다. 이들은 모두 산둥반도의 내주만(萊州灣)에 인접한 북해군[北海郡, 지금의 산둥성 창락현(昌樂縣)]·낙안군[樂安郡, 지금의 산둥성 추평현(鄒平縣)]·평원군[平原郡, 지금의 산둥성 평원현(平原縣)] 출신이므로 당연히 산둥반도와 요동반도 사이의 해로를 이용하였을 것이다.¹⁴⁷⁾ 특히 병원(邴原)의 경

147) 『後漢書』 卷83 「逸民傳」 逢萌, “蓬萌字子康, 北海都昌人也, …… 時王莽殺其子宇, …… 卽解冠挂東都城門, 歸, 將家屬浮海, 客於遼東.”; 『三國志』 卷11 「國淵傳」, “國淵字子尼, 樂安蓋人也. 師事鄭玄, 後與邴原·管寧等避亂遼東.”; 『三國志』 卷11 「邴原傳」, “邴原字根矩, 北海朱虛人也, …… 黃巾起, 原將家屬入海, 住鬱洲山中, …… 原以黃巾方盛, 遂至遼東.”; 『三國志』 卷11 「管寧傳」, “管寧字幼安, 北海朱虛人也, …… 天下大亂, 聞公孫度令行於海外, 遂與原及平原王烈等至于遼東, …… 文帝卽位, 徵寧, 遂將家屬, 浮海還郡.”; 『三國志』 卷11 「管寧傳」, “王烈者, 字彥方, 於時名聞在

우는 『삼국지』 11 「병원전(邳原傳)」의 배주(裴注)에 인용된 「원별전(原別傳)」에 “後原欲歸鄉里 止於三山”이라고 하여, 요동으로부터 귀향하고자 하여 삼산(三山)에 머물렀다고 하였다. 삼산은 『독사방여기요』와 『청일통지(淸一統志)』 등에 의하면, 지금의 대련만(大連灣) 입구에 있는 대산도(大山島)·이산도(二山島)·소산도(小山島)를 통칭하는 삼산도(三山島)이며, 『독사방여기요』에서는 이곳에서 여순(旅順)으로 갈 수 있다고 하였다.¹⁴⁸⁾ 이로써 보면 이들은 내주만 연안에서 출발하여 발해해협을 건너 요동을 왕래하였다고 추정된다. 또한 삼국시대 요동의 동담(東沓)·문(汶)·북풍현(北豊縣) 이민(吏民)의 제군(齊郡, 지금의 산둥성 치박시(濰博市))으로의 ‘도해사민(渡海徙民)’¹⁴⁹⁾ 역시 이 해로를 통하여 이루어졌을 것이다.

그밖에도 삼국시대 강남의 오(吳)와 요동의 공손씨가 사행(使行)을 교환하였고,¹⁵⁰⁾ 강남의 동진(東晉)과 유송(劉宋)이 각각 요동의 모용황과 고구려에 견사한 경우에도 산둥반도와 요동반도 사이의 해로를 왕래하였다.¹⁵¹⁾ 특히 동진이 모용황에게 보낸 책봉사절은 요동의 마석진(馬石津)에서 하선(下船)하였는데, 이에

原·寧之右，辭公孫度長史，商賈自穢。”

148) 金毓黻, 『東北通史』 卷2, 41b쪽; 『讀史方輿紀要』 卷37, 山東8, 金州衛, “三山島在城南海中, 天啓中毛文龍言, 三山島在旅順東三百里, 從島可以入旅順”; 『淸一統志』 卷59, 奉天府1, 山川條, “三山島在寧海縣南, 近有小三山島。”

149) 『三國志』 卷4 「三少帝紀」, “景初三年 …… 夏六月, 以遼東東沓縣吏民渡海居齊郡界, 以故縱城爲新沓縣以居徙民. …… 正始元年春二月, …… 丙戌, 以遼東汶·北豊縣民流徙渡海, 規齊郡之西安·臨菑·昌國縣界爲新汶·南豊縣, 以居流民.”

150) 吳 嘉禾 원년(232) 公孫淵이 吳에 遣使하여 稱藩하고 貂馬를 헌납하자, 이듬해(233) 오가 공손연에 대규모 사절단을 파견하였다(『三國志』 卷47 「吳主傳」).

151) 東晉 咸和 8년(333) 慕容皝이 동진에 遣使하여 慕容廆의 죽음을 알리자 이듬해(334) 동진이 모용황에게 견사하여 제사지내고 冊封하였다(『資治通鑑』 卷95 「晉紀」, 成帝 咸和 8년 7월초 및 咸和 9년 8월초). 北燕王 馮弘이 북위의 침공을 피해 고구려로 망명하자 송이 그를 데려가기 위해 고구려에 견사하였다(『宋書』 卷97 「夷蠻傳」 高句驪國 및 『資治通鑑』 卷123 「宋紀」, 文帝 元嘉 13년 3월초).

대한 호삼성(胡三省)의 주를 통해 그 구체적인 경로를 알 수 있다. “건강(健康, 지금의 강소성(江蘇省) 남경(南京))으로부터 대강[大江, 장강(長江)]으로 나와 바다에 이르러 요각[料角, 지금의 강소성 해문현(海門縣)]에서 방향을 돌려 등주[登州, 지금의 산둥성 봉래시]의 대양(大洋)에 이른 후, 동북행하여 대사도(大謝島)·귀흠도(龜欽島)·어도(淤島)·오호도(烏湖島)를 300리 지나 북쪽으로 오호해(烏湖海)를 건너 마석산(馬石山) 동쪽의 도리진(都里津)에 이르렀는데, 마석진(馬石津)이 바로 이곳이다”라고 하였다.¹⁵²⁾ 마석진은 지금의 여순구(旅順口) 노철산(老鐵山)으로 비정된다.¹⁵³⁾

따라서 이상과 같은 여러 정황을 종합해보면 요동반도의 남단과 산둥반도의 북단을 왕래하는 노선은 산둥반도 북안의 내주(萊州)나 등주(登州)로부터 출발하여 묘도열도(廟島列島)를 따라 발해해협을 건너 노철산에 상륙한 후 답저를 거쳐 양평에 이르렀던 것으로 추정된다.

이 해로는 다시 요동반도 남단에서 동·서 해안을 따라 압록강구(鴨綠江口)나 요하구(遼河口)로 갈 수도 있었다. 특히 요동반도의 황해 연안을 따라 압록강 입구에 이르는 노선은 한대 이래로 한중 해상로의 일부였다. 가화(嘉禾) 3년(234) 강남의 손오(孫吳)가 고구려에 견사하였을 때 그 사절이 안평구(安平口)를 경유하였다.¹⁵⁴⁾ 안평구는 한대 이래의 서안평현으로, 그 치소는 압록강구의 단동시

152) 『資治通鑑』 卷95 「晉紀」 17, 成帝 咸和 9년 8월조, “自建康出大江至于海, 轉料角至登州大洋, 東北行, 過大謝島·龜欽島·淤島·烏湖島三百里, 北渡烏湖海, 至馬石山東之都里鎮, 馬石津卽此地也.”

153) “馬石津은 馬石山의 나루터 입구로 지금은 旅順口라고 부른다. ‘馬’와 ‘烏’는 字形이 비슷하기 때문에 ‘馬石山’은 당연히 ‘烏石山’으로 써야 한다. 지금의 老鐵山은 그 색깔이 그을린 흑색이므로 그로 인해 이름을 얻었다” [金毓黻(1969), 『東北通史』, 台聯國風出版社, 卷2-42a].

154) 嘉禾 2년 요동의 공손연에 파견된 뭇의 사절단은 그곳에 억류되었다가 그 일부가 고구려로 도주하여 고구려의 사절과 함께 귀국할 수 있었다. 이에 뭇은 이듬해 고구려에 견사하여 책봉하자 고구려왕은 말 수백 필을 헌상하였으나 배가 작아 80필만 실

북쪽에 있는 애하첨고성(爨河山古城)으로 비정된다.¹⁵⁵⁾ 또한 서안평은 오호십육국의 하나인 후조(後趙, 319~351)의 공격대상이기도 하였다. 341년 당시 전연과 상쟁하던 후조의 횡해장군(橫海將軍) 왕화(王華)가 수군을 거느리고 해로로 연(燕)의 안평(安平)을 엄습하여 격파하였던 것이다.¹⁵⁶⁾ 이에 대한 『자치통감』 호주(胡注)에 “연의 안평은 요동군의 서안평이다. [함강(咸康)] 4년(338)에 왕화(王華)가 청주(靑州)의 무리로 해도(海島)에 진수(鎮戍)하였기 때문에 연의 안평을 엄습하여 격파할 수 있었다”¹⁵⁷⁾라고 하였다. 이로써 후조의 수군은 청주(靑州, 지금의 산둥성 청주) 가까운 해도(海島)로부터 요동반도 동쪽의 연안해로를 이용하여 전연의 서안평을 공격하였을 것이다.¹⁵⁸⁾ 이때(338) 후조는 고구려와 연합하여 전연을 공격하고자 양곡 30만 곡을 300척의 배로 고구려로 운반하였다.¹⁵⁹⁾

상기 오(吳)의 사행과 같이 산둥 연해에서 요동반도의 황해 연안을 따라가는 해상로는 이후 남북조 시대에도 여전히 고구려와 남조의 사행로로 이용되었다. 송(宋) 태시(泰始, 465~471) 연간에 송이 북위의 동래군(東萊郡, 지금의 산둥성 내주시(萊州市))을 공점(攻占)하여 그곳에 억류되어 있던 고구려의 사절을 송의 수도로

고 돌아왔다(『三國志』 卷47 「吳主 孫權傳」 嘉禾 2년조 裴注所引 『吳書』).

- 155) 안평구는 이곳을 경유하여 압록강 중류, 또는 해안을 따라 列口(대동강 입구)로 가는 분기점이었기 때문에 고구려로서는 요동 방면으로 진출하는 해상과 육로 교통의 요충이었다.
- 156) 『資治通鑑』 卷96 「晉紀」, 成帝 咸康 7년 10월조, “趙橫海將軍王華帥舟師自海道襲燕安平, 破之.”
- 157) 此遼東郡之西安平也. 四年, 華以靑州衆戍海島, 故得襲破之.
- 158) 고구려는 311년 서안평을 공점하였다. 그러나 339년 前燕이 고구려의 新城을 공격한 이후로 342년에는 환도성이, 345년에는 南蘇城이 함락되는 등 전연이 전진에게 망할 때까지 고구려는 줄곧 전연의 공세에 시달렸다. 이 시기에 서안평도 전연이 점유하였던 것으로 보인다.
- 159) 『資治通鑑』 卷96 「晉紀」, 成帝 咸康 4년 5월조, “趙王虎遣遼東將軍曹伏將靑州之衆戍海島, 運穀三百萬斛以給之. 又以船三百艘運穀三十萬斛詣高句麗.”

보냈다.¹⁶⁰⁾ 480년 남제(南齊)로 가던 고구려 사절 역시 광주(光州, 치소는 동래군 액현(掖縣, 지금의 산둥성 내주시) 해상에서 붙잡혀 북위의 수도로 송치(送致)되었다.¹⁶¹⁾ 그 밖에도 520년 고구려로 가던 양(梁)의 책봉사절 또한 광주 해상에서 붙잡혀 북위의 수도로 이송된 예가 있다.¹⁶²⁾

이 해상로에서 중요한 의미를 갖는 고구려산성이 비사성[卑沙城, 대흑산산성(大黑山山城) 또는 대화상산성(大和尚山城)]이다. 대련시(大連市) 금주구(金州區) 우의향(友誼鄉) 팔리촌(八里村) 동쪽의 대흑산(大黑山)에 위치한 이 산성은 요동반도의 남쪽 황해와 북쪽의 발해만을 모두 조망할 수 있어서 요동반도 연안해로를 제어할 수 있는 요충이었다. 따라서 수당의 고구려 침공시 공취(攻取)의 대상이 되었다. 614년 산동의 내주(萊州)를 출발한 수(隋)의 수군(水軍)은 비사성을 공격하여 격파한 후 평양으로 향하였으며,¹⁶³⁾ 645년 당 역시 내주를 출발하여 수군으로 비사성을 공격하여 남녀 8,000명을 사로잡고 압록강 방면으로 군대를 보내 시위하였던 것이다.¹⁶⁴⁾

한편 산둥반도 남단에서 서쪽으로 가는 연안해로를 이용한 사례도 발견된다. 가화(嘉禾) 2년(233) 강남의 오가 요동의 공손연에게 견사하였을 때의 사행로가 그러하였을 것으로 보인다. 이때의 사절단은 병사 1만 명을 대동한 대규모였다. 그러나 이처럼 많은 병사들이 공손연의 근거지였던 양평까지 갔다고는 생각되지 않는다. 당시 오의 견사는 공손연과 결맹하여 위를 견제하려는 데에 목적이 있었으므로 이들 병사는 위에 대한 시위용이거나 위의 공격 등

160) 『南齊書』卷27「劉懷珍傳」, “僞東萊太守鞠延僧數百人據城, 劫留高麗獻使, 懷珍又遣寧朔將軍明慶符與廣之擊降延僧, 遣高麗使詣京師.”

161) 『魏書』卷100「高句麗傳」; 『三國史記』卷18「高句麗本紀」長壽王.

162) 『魏書』卷100「高句麗傳」.

163) 『隋書』卷64「來護兒傳」.

164) 『資治通鑑』卷197「唐紀」, 太宗 貞觀 19년 4·5월조.

만일의 사태에 대비하기 위해서였던 것으로 보인다. 실제로 『삼국지』 47 「오주(吳主) 손권전(孫權傳)」의 배주(裴主)에 인용된 『오서(吳書)』에 의하면 양평에 도착한 것은 사신과 관속(官屬) 및 종자 등 400여 인뿐이었다. 따라서 당시 오의 사절단은 강남에서 해로로 북상한 다음 다시 요동반도 남단에서 서쪽으로 연안 해로를 따라 북상하여 요하구(遼河口) 등 양평으로 가기 용이한 곳에서 하선하여 일부만 양평으로 갔다고 추정된다.

다른 예로는 동진(東晉)의 모용황에 대한 견사(遣使)를 들 수 있다. 앞에서 언급하였듯이 동진 함화(咸和) 8년(333) 모용황이 동진에 견사하여 모용외(慕容廆)의 죽음을 알리자, 이듬해(334) 동진이 모용황에게 책봉사절을 파견하였다. 이때 동진의 사절단은 요동반도의 남단인 마석진(馬石津)에 상륙하였다가 당시 평곽을 거점으로 반란을 일으켜 형 모용황에게 저항하고 있던 모용인에게 억류되었다. 이듬해 억류되었던 사절이 돌아오자 동진은 이번에는 해로를 통하여 재차 견사하였으나 풍랑을 만나 실패하자 또다시 견사하여 모용황의 근거지인 극성(棘城)에 도착하였다.¹⁶⁵⁾ 당시 극성은 지금의 대릉하 중류의 의현(義縣)이다. 동진의 수도 건강에서 해로로 극성으로 갔다면 일단 요동반도 남단까지 북상한 다음 다시 서쪽의 연안해로를 따라 요하구를 지나 대릉하구로 들어가 거슬러 올라가야 한다. 모용황이 극성을 출발하여 평곽의 모용인을 공멸할 때는 그 역으로 진군하였다.¹⁶⁶⁾

요동반도의 남단에서 서쪽의 연안해로를 이용한 또 다른 예로는 438년 남조 송이 고구려에 견사한 경우를 들 수 있다. 당시 북위의 침공을 피해 고구려로 망명하여 북풍에 머물러 있던 북연왕 풍홍은 고구려의 처우에 불만을 품

165) 『資治通鑑』 卷95 「晉紀」, 成帝 咸和 9년 8월조 및 咸康 원년 10·12월조.

166) 『資治通鑑』 卷95 「晉紀」, 成帝 咸康 2년 정월조.

고 남조 송에 사신을 보내 자신을 받아줄 것을 요청하였다. 이에 송은 고구려에 전사하여 풍흥을 보내도록 하였다. 그러나 당시 북위로부터도 풍흥을 보내라는 압력을 받고 있던 고구려는 북풍에서 풍흥을 살해함으로써 양국의 요구에 모두 응하지 않았다. 이에 송사(宋使)는 거느리고 갔던 7천의 군사로 풍흥을 죽인 고구려 장수들을 살해하고 생포함으로써 이 사건은 양국의 외교문제로까지 확대되었다.¹⁶⁷⁾ 이때 송사(宋使)가 대동하였던 7천 군사의 규모와 사행의 목적이 풍흥을 데려가는 데 있었던 점으로 보아 당시 송사의 목적지는 고구려의 국도 평양이 아니라 풍흥이 머물고 있던 북풍이었을 것이다. 북풍은 앞에서 비정한 바와 같이 평곽에서 그리 멀지 않은 연해지역으로 추정된다. 따라서 이때 송의 사행로는 장강 하구에서 해로로 요동반도의 남단까지 북상한 후 다시 서쪽의 연안해를 따라 북풍으로 갔을 것이다.

IV. 맺음말

이상에서 위진남북조 시대 양평을 중심으로 한 요동의 교통로를 살펴보았다. 요동 일대는 동아시아 중원의 정치세력과 중국의 동북지역에서 발흥한 여러 정치세력이 맞부딪히는 각축장이었으며 그 중심지가 양평이었다. 양평은 전국시대 연(燕)이 설치한 요동군의 치소가 된 이래, 고구려가 점유한 이후에는 요동성(遼東城)으로, 요대(遼代) 이후에는 요양(遼陽)으로 명칭이 바뀌면서 후금이 심양을 수도를 삼기 이전까지는 줄곧 요동 지역의 중심지였다. 따라서 양평을 중심으로 한 사통팔달의 교통로가 개설되었다. 이들 교통로는 위진남북

167) 『宋書』卷97「夷蠻傳」高句驪國；『資治通鑑』卷113「宋紀」，文帝元嘉13年3월조.

조 시대 고구려가 요동을 쟁취하는 과정에서 정착되었으며, 고구려가 망한 이후에도 여전히 한·중 교통로의 일부로 기능하였다는 점에서 그 의의를 발견할 수 있다. 또한 이들 교통로는 각 지방의 거점들을 연결하는 노선이었으므로 요동 일대를 점유하였던 각 정치세력의 지방통치와도 밀접히 관련되며, 또한 각종 대외교섭의 통로인 동시에 지배영역의 확장을 꾀한 군사작전로로 이용되었으므로 교통로에 대한 검토는 이들 연구에도 유용하다.

그렇기는 해도 다양한 사료를 이용하지 못하였고, 기왕의 연구성과에만 지나치게 의존한 나머지 독자적인 견해를 별로 제시하지 못하였으며 추론도 적지 않았다. 질정을 바란다.

앞에서 검토한 주요 교통로를 정리하면 다음과 같다.

○ 襄平-樂浪(平壤)道

遼陽-太子河-湯河-安平鄉(姑嫂山城)-亮甲山(居就縣城)-蘭河-甜水鄉-連山關鎮-草河口鎮(荏萆山城)-通遠堡鎮(山城溝山城)-鳳城(鳳凰山城：烏骨城)-丹東(璦河尖古城, 虎山城：泊灼城)-鴨綠江-樂浪郡(平壤)

○ 襄平-丸都道

1) 遼陽-瀋陽(魏家樓子城, 塔山城：蓋牟城?, 上伯官屯古城)-渾河-撫順市(勞動公園古城：第3玄菟郡台, 高爾山城：新城)-章黨鎮(鐵背山城：南蘇祿?)-蘇子河-上夾河鎮(五龍山城?)-木奇鎮(河西村古城：木底城?)-永陵鎮(永陵鎮古城：제2玄菟郡台)

(1) 永陵鎮-白旗堡(漢代古城)-富爾江-旺清門鎮(孤脚山城)-

① 旺清門鎮-響水下鄉(轉水湖山城, 四道溝山城)-紅廟子鄉(黑溝山城)-兩江口(北甸子鄉山城)-桓仁(五女山城)-渾江-新開河-財源鎮(霸王朝山城)-三家子水庫(望波嶺關隘)-雙岔河-老嶺-小板岔(田丘儉紀功碑, 靦

峴?) - 麻線口 - 石廟子鄉 - 二道場岔 - 集安(丸都城)

② 旺清門鎮 - 通化縣 三棵樹鄉(南臺古城, 太平溝門古城, 依木樹古城) - 快大茂鎮(赤柏松古城) - 大都嶺 - 葦沙河 - 清河鄉(大川哨所) - 熱鬧鄉(關馬牆關隘) - 老嶺 - 通溝河 - 集安(丸都城)

(2) 永陵鎮 - 二道河 - 岔路子 - 龍崗山脈(橫道河子隘口) - 六道河 - 橫道河子 - 四道河子鄉(馬鞍山城) - 六道河子鄉(下古城子山城) - 桓仁 - ① 渾江 ~ 集安

2) 遼陽 - 太子河 - 西大窯鄉(燕州城: 白岩城) - 本溪 牛心台鄉(有官山城) - 小市鎮(下堡山城) - 清河城鎮(高句麗山城) - 新賓 下夾河鄉(太子城) - 葦子峪鎮(杉松山城) - 桓仁 木孟子鎮(高儉地山城) - 四道河子鄉(馬鞍山城) - 桓仁 - ① 渾江 ~ 集安

○ 襄平 - 杏渚道

遼陽 - 首山鎮(首山) - 鞍山(古道關石城) - 海城(英城子山城: 安市城) - 大石橋市(馬圈子山城) - 蓋州(高麗城子山城: 建安城) - 瓦房店市(煙筒山城, 得利寺山城, 老白山城) - 普蘭店市(張店漢城, 魏霸山城) - 老鐵山(牧羊山城)

○ 遼河路

南道: 遼陽 - 首山鎮(首山) - 鞍山 - 牛莊 - 遼河 - 盤山 - 醫無慮山 - 大凌河
北道: 遼陽 - 遼河 - 台安(孫城子村 漢代古城) - 蛇山子 - 北鎮市 廖屯鎮(大亮甲古城)

○ 千山路

1) 海城(英城子山城: 安市城) - 析木鎮(漢代古城) - 千山山脈 - 大洋河 - 岫岩 哈達碑鎮(高麗城山城) - 岫岩 - 楊家堡鎮(娘娘山城) - 黃海沿海路

2) 海城 - 析木鎮 - 千山山脈 - 哨子河 - 三家子鎮(古城村山城) - 韭菜溝鄉(土城山城) - 黃花甸鎮(松樹溝山城) - 朝陽鄉(小茨山城) - 大營子鎮(石城山城) - 大洋河 - 黃海沿海路

3) 蓋州(高麗城子山城：建安城)－大清河－千山山脈－碧流河－什字家鎮(高力城山城)－羅屯鄉(赤山山城)－墨盤鄉(西山山城)－城山鎮(城山山城)－莊河市

○ 해상 교통로

- 1) 大凌河口－遼河口－老鐵山(馬石山)－大連 友誼鄉(大黑山山城：卑沙城)－鴨綠江口(西安平)
- 2) 老鐵山－渤海海峽(廟島列島)－萊州
- 3) 老鐵山－渤海海峽－山東 蓬萊－江蘇 海門縣－長江－南京(建康)

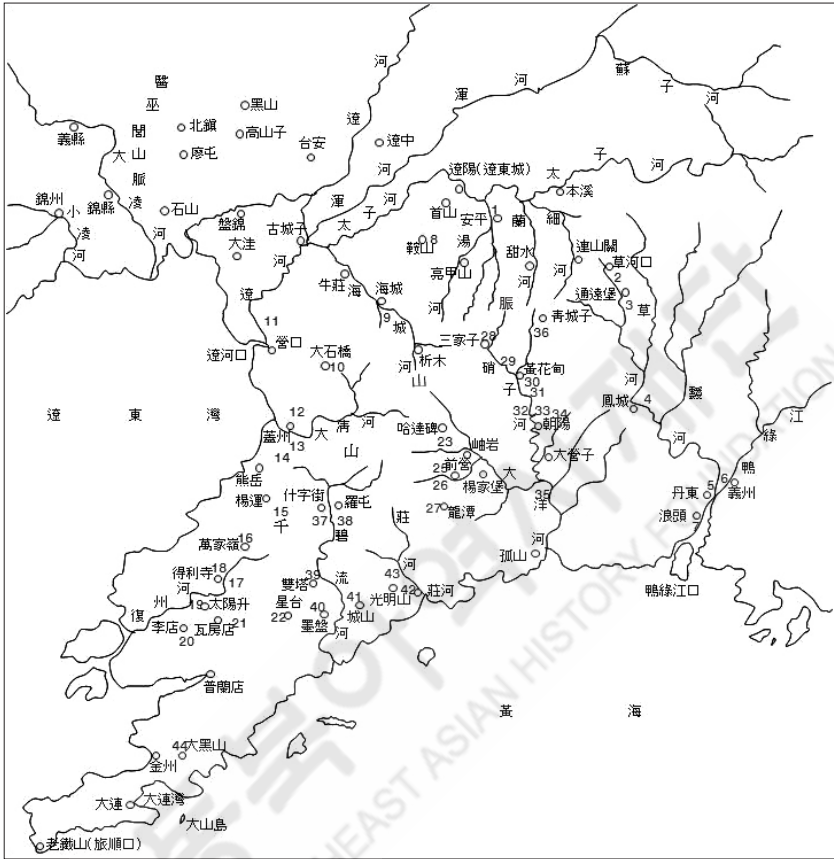


그림 1_ 遼東 交通圖 I (襄平-樂浪道, 襄平-沓渚道, 遼河路, 千山路)

1. 姑嫂山城 2. 荏草山城(草河口山城) 3. 山城舊山城 4. 鳳凰山城 5. 灤河尖城 6. 虎山山城
7. 娘娘山城 8. 古道關山城 9. 英城子山城 10. 馬圈子山城 11. 太平堡古城 12. 高麗城子山城
13. 煙筒山城 14. 城子溝山城 15. 奮東山城(東山山城) 16. 北瓦房店山城 17. 南馬圈子山城
18. 得利寺山城(龍潭山城) 19. 高麗城山城 20. 嵐崗山城 21. 老白山城 22. 魏霸山城(吳姑山城)
23. 高麗城山城 24. 娘娘山城 25. 馬圈山城 26. 老城山城 27. 山城屯山城 28. 古城村山城
29. 土城山城 30. 老城溝山城 31. 開溝門山城 32. 松樹溝山城 33. 小茨山城 34. 高麗城山城
35. 石城山城 36. 鉛山山城 37. 高力城山城 38. 赤山山城 39. 大城子村山城 40. 西山山城
41. 城山山城 42. 施城村山城 43. 高力山城 44. 卑沙城(大黑山山城, 大和尚山城)

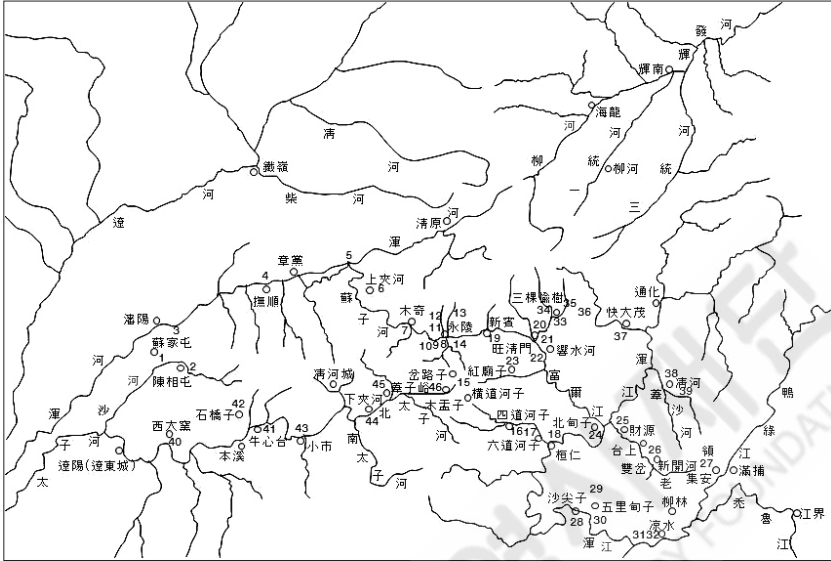


그림 2_ 遼東 交通圖 II (襄平-丸都道)

1. 魏家樓子古城 2. 塔山山城 3. 上柏官屯古城 4. 高爾山城 5. 鐵背山城 6. 五龍山城
7. 河西村古城 8. 永陵鎮古城 9. 溫家窯山城 10. 阿伏洛山城 11. 羅家堡山城 12. 頭道位子山城
13. 三道堡東山城 14. 老城 15. 橫道河子隘口 16. 馬鞍山城 17. 下古城市山城 18. 五女山城
19. 白旗堡古城 20. 孤腳山城 21. 轉水湖山城 22. 四道溝山城 23. 黑溝山城 24. 刺哈古城
25. 霸王朝山城 26. 望波嶺關隘 27. 山城子山城(丸都城) 28. 城窩位子山城 29. 北溝關隘
30. 瓦房溝山城 31. 七個頂子關隘 32. 灣溝老邊齋關隘 33. 南台古城 34. 太平溝門古城
35. 依木樹古城 36. 英戈布山城 37. 赤柏松古城 38. 大川哨所 39. 關馬牆關隘 40. 白巖城(燕州城)
41. 有官山城 42. 邊牛山城 43. 下堡山城 44. 太子城 45. 杉松山城 46. 高儉地山城

• 참고문헌

〈단행본〉

- 孔錫龜(1998), 『高句麗 領域擴張史 研究』, 書景文化社.
- 金毓黻(1968), 『東北通史』, 台聯國風出版社.
- 김한규(2004), 『요동사』, 문학과지성사.
- 譚其驤 主編(1988), 『中國歷史地圖集釋文匯編(東北卷)』, 中央民族學院出版社.
- 東潮·田中俊明 著, 박천수·이근우 譯(2008), 『고구려의 역사와 유적』, 동북아역사재단.
- 孫進己·王綿厚 主編(1989), 『東北歷史地理(一)』, 黑龍江人民出版社.
- 孫進己·馮永謙 主編(1989), 『東北歷史地理(二)』, 黑龍江人民出版社.
- 余昊奎(1998), 『高句麗 城Ⅰ(鴨綠江 中 上流篇)』, 國防軍史研究所.
- 余昊奎(1999), 『高句麗 城Ⅱ(遼河流域篇)』, 國防軍史研究所.
- 王健群(1984), 『好太王碑研究』, 吉林人民出版社.
- 王綿厚(1994), 『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社.
- 王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 沈陽出版社.
- 王禹浪·王宏北 編著(1994), 『高句麗·渤海古城址研究匯編(上)』, 哈爾濱出版社.
- 王禹浪·王文軾(2008), 『遼東半島地區的高句麗山城』, 哈爾濱出版社.
- 李文信 主編(1962), 『遼寧史迹資料』, 遼寧省博物館.
- 李殿福 著, 車勇杰·金仁經 譯(1994), 『中國內의 高句麗遺蹟』, 學研文化社.

〈논문〉

- 今西春秋(1935), 「高句麗の南北道と南蘇·木底」, 『靑丘學叢』 22.
- 吉林省文物管理委員會(1960), 「吉林通化市江口村和東江村考古發掘簡報」, 『考古』 1960-7.
- 方起東(1964), 「吉林集安高句麗霸王朝山城」, 『考古』 1964-2.
- 배진영(2008), 「한대 요동군의 군현 지배-군현체제로의 지향과 한계」, 『요동군과 현도군 연구』, 동북아역사재단.

- 徐家國(1984), 「漢玄菟郡二遷地考略」, 『社會科學輯刊』 1984-3.
- 楊寶德(1980), 「張店漢城」, 『大連文物』 1980-1.
- 余昊奎(1995), 「3세기 후반~4세기 전반 고구려의 교통로와 지방통치조직-南道와 北道를 중심으로」, 『韓國史研究』 91.
- 閻萬章(1984), 「漢代安市縣與高句麗安市城非一地考」, 『地名學研究』 1.
- 王綿厚(1985), 「兩漢時期遼寧建置述論」, 『東北地方史研究』 1985-1.
- 李仁榮(1939), 「申忠一의 建州紀程圖記에 대하여-最近 發見의 清初史料」, 『震檀學報』 10.
- 林起煥(1998), 「高句麗前期 山城 研究-高句麗山城의 기초적 검토(1)」, 『國史館論叢』 82.
- 田中俊明(1997), 「高句麗前期中期の遼東進出路」, 『朝鮮社會の史的展開と東アジア』, 山川出版社.
- 曹汛(1980), 「瓌河尖古城和漢安平瓦當」, 『考古』 1980-6.
- 陳大爲(1956), 「遼陽縣亮甲區發現很多漢墓和新石器時代晚期墓葬」, 『文物參考資料』 1956-3.
- 津田左右吉(1915), 「安東都護府考:附錄 高句麗時代の新城·木底城及び南蘇城について」, 『滿鮮地理歷史研究報告』 1.



8~12세기 한·중 해상 교통로의 변천과 의미

대구대학교 윤재운

I. 머리말

II. 환황해 지역의 역사·지리 환경

III. 네트워크의 관계망: 항로를 중심으로

IV. 네트워크의 전개양상

V. 맺음말



윤재운

한국고대사 전공, 대구대학교 역사교육과 교수.

대표논저로는 『한국 고대무역사 연구』(2006, 경인문화사), 「신라 하대 무역관련 기구와 정책」(2004, 『선사와 고대』 20), 「발해 중경시기 대외관계의 양상과 의미」(2009, 『고구려발해연구』 34) 등이 있다.

8~12세기 한·중 해상 교통로의 변천과 의미

대구대학교 윤재운

I. 머리말

동아시아에서 8~12세기는 한국에서는 남북국시대, 동북지역에서는 요·금·원의 정복왕조시대가 전개된 시기였다. 본 연구에서는 그 가운데서 한국 역사에서 발해와 후삼국 및 고려 전기 시기의 대중 해상 교통로에 대해 살펴 보고자 한다.

먼저 발해는 당, 일본, 신라 등과 해상·육상을 통하여 활발한 교섭을 하였다. 이 가운데 당과의 교섭은 120여 회에 달할 정도로, 발해가 존속하였던 시기에 그 어느 나라도 발해만큼 활발한 대당교섭을 한 나라가 없을 정도이다. 발해사 연구를 하는 데 가장 큰 제약으로는 자료부족과 각국의 시각차를 들 수 있다. 따라서 이러한 사료적 제한 때문에 기존의 발해사 연구는 대체로 대외관계 측면에서의 접근이 대세를 이루었다. 하지만 대외관계가 이루어진 공간에 대한 구체적인 분석이나 접근에 대한 노력은 부족하다고 생각된다. 본 연구에서는 이러한 발해의 대당교섭의 실상을 교통로를 통해 살펴보고자 한다.

다음으로는 10세기 전반 후삼국시대의 대중 교통로이다. 10세기 전반은 한·중·일의 동북아시아 3국 모두에게 분열의 시대였다. 중국은 5대10국의 여러 나라로 갈라져 생존을 위해 다방면에서 치열한 경쟁을 벌이고 있었다. 그리하여 중원을 다시 통일하여 최후의 승자가 된 송은 10세기 후반 이후 동아시아의 해상교역을 주도하는 선두주자로 부상할 수 있었다. 한국은 후삼국의 분열시대를 맞았다. 900년에 견훤이 후백제를, 901년에 공예가 후고구려(태봉)를 건국하였고, 다시 태봉은 918년에 왕건에 의해 고려로 교체되는 등 10세기 들어 분열의 회오리에 휩싸였다. 결국 936년에 후삼국을 통일한 고려는 송과 더불어 동아시아 해양활동의 양축을 이루게 되었다.

마지막으로는 고려 전기에 고려와 송이 황해를 통해 이룬 교류의 루트에 대해 살펴보고자 한다.

아울러 본 연구에서는 ‘네트워크’라는 개념에 유의하면서, 8~12세기 한·중 해상 교통로에 대해 살펴보고자 한다. 여기서 말하는 네트워크는 경제적 역권(域圈) 간의 사람·물자의 이동체계를 가리키는 것,¹⁾ 또는 네트워크의 기본적인 성격인 ‘관계성(relations)’ 자체에 기초하여 다양한 연결 기능(신축·확장·팽창·가변·재편성·상호보완)을 분석하기 위한 기본개념²⁾을 말한다. 네트워크라는 개념을 이렇게 볼 때, 육상이든 해상 네트워크든 간에 기본적으로 거점 사이의 관계가 네트워크의 기본이라고 할 수 있다. 이러한 네트워크의 연구를 위해서는 기본적으로 네트워크의 관계망(항구-항구 間, 또는 도시-도시 間), 이동수단(조선술, 항해술 등), 네트워크 연결의 내용(인적, 물적 교류의 내용), 네트워크에 미치는 영향(정부정책 등) 등의 검토가 요구된다. 이를 통해 중국학계에서 발해를 중국사로 보

1) 浜下武志(1997), 『朝貢システムと近代アジア』, 岩波書店.

2) 家島彦一 編·김정환 옮김(2003), 「서양에서 본 아시아사」, 『바다의 아시아 1-바다의 패러다임』, 다리미디어.

는 주요 논거 가운데 하나인, 발해가 당에 조공·책봉을 한 번속국(藩屬國)이라는 주장에 대한 반론제기와 나아가 새로운 대안제시에 기여할 수 있으리라 생각된다. 이상을 통해 8~12세기에 걸친 한국과 중국의 해상 교통로의 변천과정과 그 의미에 대해 체계적으로 살펴볼 수 있지 않을까 한다.

II. 환황해 지역의 역사·지리 환경

황해는 중국과 한반도의 서부해안 전체 그리고 만주 남부의 요동 지방을 하나로 연결하고 인접 각국이 공동으로 활동하는 장(場)의 역할을 하고 있다. 황해에 영향을 끼치는 기본적인 자연조건으로는 해류와 조류, 바람이 있다. 동중국해에는 해역 동쪽을 북상하는 쿠로시오 외에, 황해 중앙부를 북상하는 해류와 겨울에는 중국 해안을 남하하는 한류가 있다. 한국 서안에는 연안을 남하하는 한류가 있어 북상한 쿠로시오 일파와 합류하여 쓰시마 해류의 상층수를 형성하고 있다. 한편 중국 연안을 남하하는 해류는 발해 및 황해 북부에서 기원하며 황해 서쪽의 연안을 따라 남하하다 남중국해 방면으로 사라지는데, 동계에는 수온이 낮다. 그런데 이 흐름이 7~8월에는 상해만쯤에서 동으로 방향을 틀어 한반도 남부 방향으로 간다. 이러한 해류는 항해술과 조선술 등에 영향을 받지 않고도 사람과 물자를 이동시켜 준다.

그다음은 조류이다. 안전한 항해를 위해서는 효율적인 수로(水路)의 선택이 절대적이다. 한반도의 서남해안과 중국의 동해안은 조류의 흐름이 매우 빠르고 방향의 지역적 편차가 심하다. 이러한 조류의 움직임은 좁은 수로나 연안 항해인 경우에는 그 영향력이 더욱 증폭된다. 복잡한 지역은 지역조류에 익숙한 해양민이 아니면 항해가 불가능하다. 이 때문에 지역 물길에 익숙한 집단

이 해상권을 장악하고 세력화하는 것이다.

한편 연안항해뿐만 아니라 근해항해, 원양항해에서 바람의 이용은 필수적이다. 동북아시아 전체에 영향을 미치는 계절풍은 황해의 항해 환경에도 매우 큰 영향을 끼친다. 봄에서 여름에 걸쳐 부는 남풍계열의 바람은 중국 남부해안과 한반도 혹은 일본 열도와의 교류를 가능하게 한다.³⁾

이상에서 환황해의 항로 관련 자연지리 환경에 대해 간단히 살펴보았다. 아래에서는 편의상 요동반도 일대와 한반도 지역으로 나누어 인문·지리 환경에 대해 살펴보겠다.

1. 요녕성·길림성 일대

요녕성은 동북 3성의 가장 남쪽에 있으며 성도인 심양을 비롯하여 대련(大連), 안산, 무순, 본계, 단둥, 금주 등의 주요 도시가 있다. 발해만으로 뻗은 요동반도의 대련, 영구(營口) 등은 동북의 주요 관문 항구이다. 요녕성은 동서남단이 산악지대로 이루어져 있으며 요동평야가 중앙에 자리하고 있다. 동부 산지는 백두산계의 남단부와 그 지맥인 천산산맥이 자리하고 있으며, 서부지역은 황토가 두껍게 퇴적된 누루얼후산(努魯兒虎山) 등이 있다. 하북성 쪽으로 해안을 따라 길게 늘어진 요동만 연안의 요서회랑(遼西回廊) 평야지대는 예전부터 중국의 중앙과 동북지방을 이어 주는 교통의 요충지였다.

요녕성은 전국시대 연나라와 한나라 때 대대적인 영토확장정책으로 역사 무대에 등장하였다. 후한 말 공손씨와 위나라의 지배를 거쳐 4세기에는 선비

3) 윤명철(2002), 『장보고 시대의 해양활동과 동아시아중해』, 학연문화사, 168~173쪽.

계통의 모용부, 5세기부터 고구려가 요녕 지역을 지배하였다. 7세기 중반에는 당나라가 일시적으로 세력을 떨쳤으나 그 후 발해와 요·금·원 등 북방민족이 통치를 하였다.⁴⁾

길림성은 중국 동북지방의 중심지에 있으며 동남쪽으로는 북한과 러시아와 접해 있고, 북은 흑룡강성, 서는 내몽골자치구, 남쪽은 요녕성과 접해 있다. 길림은 만주어로 지린우라(吉林烏拉)인데, 지린은 연(沿), 우라는 강(江)을 의미하며 성의 중심부에 흐르고 있는 송화강에 연해 있는 지역이라는 뜻이다.

길림성은 동남부가 높으며 서북지역이 서서히 낮아지는 지세로 산지와 구릉이 60%를 차지하고 있으며 평원이 30~40%에 이른다. 한반도와의 국경선 일대는 장백산맥이 놓여 있다. 백두산에서 발원하는 하천으로는 송화강, 압록강, 두만강, 묵단강 등이 있는데 그중 송화강이 가장 길며 유역면적이 성 전체의 42%에 이른다.

길림성 지역은 예로부터 한족 이외에 동부에는 숙신, 읍루, 물길, 말갈, 여진, 만족 등과 서북에는 부여와 남부에 거주한 고구려가 있고, 서부에는 동호의 오환, 선비, 거란 등의 여러 부족이 섞여 있었던 곳이다.

기원전 2세기부터 부여가 장춘 서북쪽 능안 일대를 차지하였다. 춘추전국시대 이전은 소수민족이 산재하였고, 진나라 때 요동과 요서의 군이 설치되면서 새외(塞外)지역이 되었다. 한나라 초기의 동북 남부는 요서, 요동군으로 되었으며 한무제 때 압록강 상류에 창해군이 설치되었고 중상류 지역에는 현도군이 설치되었다. 서북부 지역은 부여며 동남부는 옥저로서 서남부의 동호와 접해 있고 동쪽에는 읍루가 숙신의 옛 지역에 거주하였다. 위진 때는 동부에

4) 오일환(2000), 「환발해·황해 연안지역과 한국의 역사문화적 교류 : 중국 동북 3성의 한반도문화유적에 관한 연구」, 『東洋學研究』 6, 동양학연구학회, 77~78쪽.

읍루가 있었고 서북부는 부여, 동남부는 북옥저 지역이었다.

기원전 1세기 후반에는 고구려가 혼강 상류에서 발흥하였고 3세기 초에는 집안으로 천도하여 국내성과 환도성을 축조하였다. 이후 평양으로 천도할 때까지 200년간 국내성은 고구려의 정치, 문화의 중심지였다. 이후 당이 고구려를 멸망시키고 장령을 경계로 안동도호부를 설치하였다. 8세기 초 동북지역에서 당나라의 지배력이 약화되자 고구려 유민과 말갈족에 의하여 발해국이 길림의 중앙과 동부지역에 성립하였다. 발해는 장춘·사평 일대를 내주, 교하 이동을 현덕부, 해룡·휘남 일대를 장려부, 집안·통화(通化) 일대를 압록부라 하였다.

여기서 본 연구주제와 관련된 곳은 발해 당시에 서경압록부 관할로, 서경은 오늘의 길림성 통화시 부근의 임강(臨江)이다. 『신당서(新唐書)』에 나오는 발해의 5도(道) 가운데, 하나인 조공도(朝貢道)가 바로 이곳을 경유한다. 서경압록부를 통과하는 길은 발해의 제2대 무왕 시절 당나라와의 전쟁 때도 이용되었다. 아울러 발해의 상인들이 당과 교역활동을 할 때도 이 길을 통과하였다. 물론 발해로 오는 당나라의 사신들도 같은 길을 이용하였다. 713년 최흔(崔忻)의 발해 방문은 오늘날 요동반도 남단 여순의 황금산 기슭에 있던 홍려정(鴻臚井)이라는 우물과 그 내력을 적은 비문에서 확인된다.⁵⁾

따라서 오늘날의 요녕성의 여순, 대련 지역과 길림성의 집안, 임강 등의 지역이 8~10세기 한·중 교통로상의 주요 거점이었음을 알 수 있다.

5) 오일환(2000), 위의 글, 78~80쪽.

2. 한반도 서남해안

서남해역이란 남해 서부의 해남을 포함한 화원반도 및 서해 남부의 나주군도·목포·무안 일대를 비롯하여, 그 위로 군산 서부지역이 해당된다. 해남에서 목포에 이르는 해역은 리아스식 해안과 크고 작은 섬으로 구성되어 있어서 물길이 매우 복잡하다. 또 강물과 바닷물이 만나는 지역으로 조류의 흐름이 불규칙하다. 해류 역시 북동진하던 쿠로시오의 한 갈래가 다도해의 섬들에 걸려 물길의 방향이 일정하지 않다. 따라서 서남해역은 해양토착세력이 형성되고, 장기간 웅거하기에 좋은 조건을 갖춘 곳이다.

이 가운데 역사적으로 가장 주목되는 해안은 만경강 하구, 영산강 하구, 섬진강 하구 유역이다. 영산강 하구는 한반도 남부에 있는 세력과 제주도 그리고 일본 열도를 오가는 경우에 반드시 통과해야 하는 해양교통의 길목이었다. 또 한반도 북부를 통해서 내려오는 길과 중국 강남에서 들어오는 길, 제주도에서 올라오는 길, 한반도의 남부 동안에서 오는 길 그리고 일본 열도에서 오는 길, 이러한 모든 물길이 상호 교차하면서 반드시 경유하는 거점이었다. 또 만경강 하구는 충남과 전북을 잇는 최대의 만(灣)으로, 내륙에서 비교적 빠른 시간에 바다로 연결될 수 있다. 즉 김제는 만 내부의 돌기처럼 솟은 작은 반도이며, 그 양쪽으로 수로가 형성되어 있다. 이러한 입지적 조건은 대외교섭에 있어서 해양 중계지 혹은 경유항로로 적합하였다. 따라서 만경강 하구는 고대 남북을 연결하는 항로의 중계지 역할은 물론 황해를 건너온 중국 남방문화가 유입되는 입구이기도 하였다.

이와 같이 한반도의 서남해 지역은 중국 지역의 산둥성의 남부와 절강성, 일본 열도가 만나는 일종의 삼각점으로, 동아시아 전체를 연결하는 해양교통의 중요한 교차점이다. 이런 까닭에 선사시대 이래로 해양과 관련한 유적과

유물이 출토되고, 주변 국가와 교류한 흔적들이 발견되고 있다.

동아시아는 선사시대부터 해양문화가 다양한 형태로 발달하였다. 그리고 황해·동해·남해·동중국해가 대륙과 일본 열도 등으로 둘러싸여 있고, 그 가운데 한반도가 있다. 따라서 한반도는 지중해적 성격을 띠고 있다. 황해는 동아시아에서 활동의 핵심에 해당하는 중심부이고, 서남해안은 그 중심에 위치한 지역이다. 즉 서남해는 황해·남해·동중국해가 직접 만나는 유일한 해역이다. 그러므로 남북연근해항로, 황해중부 횡단항로, 황해남부 사단항로, 동중국해 사단항로, 그리고 일본항로 및 남방항로가 만나는 해양교통의 중심지였다.

황해는 일종의 내해로, 중국 지역 간의 교류는 이미 선사시대부터 이루어졌다. 1차적으로는 황해 북부의 연근해를 통해서 이 지역을 경유하여 문화와 주민의 정착이 이루어지거나 다시 일본 열도로 건너갔다. 점차 문화의 발전수준이 높아지고, 해양 능력이 향상됨에 따라 해양 활동범위가 확대되고, 그를 이용한 교류의 정도와 범위도 확대되었다. 벼농사의 전파, 고인돌의 전래, 기타 문화현상이 바다를 통해서 이루어지고, 조직적인 문화의 전파 그리고 진출·침략 등의 다양한 형태로 바다를 이용하였다. 전남지역은 특히 중국 지역의 남부인 강소성, 절강성 지역과 교섭이 활발하였다. 백제 후기, 통일신라, 고려는 오히려 황해 남부를 이용하여 중국 남부지역과의 교섭이 활발하였다.

이처럼 국제관계 속에서 중요한 위치에 있는 서남해역은 지역 내부의 해양 환경 또한 독특하다. 또 해양세력은 중앙정부에 대해 상대적인 독립성을 유지하려는 속성과 능력이 있다. 서남해안은 바로 이러한 성격을 띤 집단이 성장하고, 발전할 수 있는 환경을 지니고 있었다. 따라서 이들은 서남해를 활동의 근거지로 삼고, 동아시아중해의 여러 지역을 연결하면서 해양문화를 발달시켰으며, 동아시아의 국제관계에 상당한 영향을 끼쳤다.⁶⁾

III. 네트워크의 관계망 : 항로를 중심으로

1. 발해의 대당항로와 요동

『신당서(新唐書)』 권219 「발해전(渤海傳)」에 의하면, 발해는 수도 상경용천부를 중심으로 일본도·신라도·조공도·영주도·거란도 등 5개의 교통로가 있었다고 한다. 그 가운데 이른바 조공도와 영주도는 발해와 당(唐)을 연결하는 길로, 영주도는 순수한 육로인 데 반하여 이른바 조공도는 일부 구간에서 강과 바다를 이용하던 육로(陸路)·수로(水路) 혼합형 교통로였다.

『신당서』 권43 「지리지」 말미에 인용된 가탐(賈耽)의 『도리기(道里記)』에 의하면, 조공로는 상경용천부에서 현주(顯州)·신주(神州)·환도현성(丸都縣城)·박작성(泊溝城)을 거쳐 압록강구에 이른다고 하였다. 이 가운데 상경에서 신주까지는 당척(唐尺)으로 1,000리(당척 1리는 약 534m에 해당)에 달하는 육로였고, 신주에서 압록강구까지는 당척 830리로 백두산에서 발원하여 서남행하는 압록강수로였다.

발해는 역참제가 발달해 있었으므로 육로를 이용할 때는 도로선상에 설치된 역참을 이용하였을 것이다. 돈화의 성고·관지·해청방·대성자에서 발견된 24개 돌 유적은 바로 용천부에서 현덕부 사이에 설치된 발해의 역참유적이었다. 조공로에서 육로와 수로가 교체되는 지점은 지금의 길림성 임강시(臨江市)에 해당하는 서경압록부의 치소였던 신주이다. 발해 건당사는 그곳에서 배

6) 최광식(2004), 「한국 해양문화의 역사적 배경」, 『한국해양사자료집 : 고대~고려시대 편』, (재)해상왕장보고기념사업회, 34~37쪽.

를 타고 압록강 수로를 따라 내려와 박작성을 30리 지난 지점에 이르러, 강에서 이용하던 작은 배인 방주(舫舟)를 버리고 다시 큰 배로 옮겨 타고 황해를 건넌 것으로 생각된다. 그러한 사실은 『신당서』 권43 「지리지」의 ‘自鴨綠江口舟行百餘里 乃小舫溯流東北三十里 至泊汜口 得渤海之境 운운(云云)이라는 구절을 통하여 유추할 수 있다.

발해 견당사가 상경용천부와 등주를 잇는 등주로를 이용하였음을 말해 주는 사례로는 828년 12월에 입당하였다가 귀국 도중 도리포(塗里浦)에서 익사한 견당사절단이 있다.⁷⁾ 도리포는 노철산 아래의 요동반도 서쪽 끝부분에 있던 도리진 앞바다를 가리킨다. 그곳은 바로 등주로의 중간 지점에 해당하므로, 828년의 견당사는 등주로를 따라 귀국하던 도중에 폭풍을 만나 익사하였음을 알 수 있다.

발해를 왕래하던 당의 사절도 등주로를 자주 이용하였다. 713년에 발해에 왔던 당사(唐使) 최훈이 본국으로 돌아가던 중, 지금의 요동반도 여순(旅順) 부근에 있는 황금산 기슭에 자신의 사행을 기념하는 석각기(石刻記)를 남겼다. 여순은 곧 등주로의 경유지였으므로 최훈은 압록강 하류에서 배를 타고 요동반도 남쪽 연안을 따라 항해하던 도중 반도의 끝인 여순의 황금산록에 잠시 상륙한 후 발해해협을 건너 등주로 갔을 것이다. 그리고 834년에 발해에 간 『발해국기(渤海國記)』의 저자 영주사마 장건장(張建章) 역시 바닷길로 발해를 왕복하였는데,⁸⁾ 그가 택한 해로 역시 등주로의 일부였다. 이처럼 등주로는 발해와 당을 잇는 중요한 간선이었다.

등주로는 상경용천부에서 현주를 거쳐 신주에 이르는 당척 1,000리의 발

7) 『續日本後紀』卷11, 承和 9년 3월 辛丑.

8) 『北夢瑣言』卷13 「張建章泛海遇仙」.

해 육로와 신주에서 압록강구까지 당척 830리의 압록강 수로 그리고 압록강 구에서 요동반도 남단을 따라 발해해협을 건너 등주에 이르는 당척 1,100리의 황해 해로로 구성되어 있었다.⁹⁾

2. 신라시대(후삼국 시기 포함)의 대중국항로

신라의 당은포(唐恩浦)와 당의 등주(登州)를 잇는 바닷길로는 일반적으로 두 항로가 있었다. 하나는 가탐의 『도리기』에서 말하는 한반도 서남해안 북쪽 연안을 따라 요동반도와 묘도열도(廟島列島)를 거치며 반월형 모양으로 항해하는 연안항로이고, 다른 하나는 황해도 웅진반도 혹은 장산곶 부근에서 황해를 동서 일직선으로 가로질러 중국 산둥(山東)반도 동쪽 끝에 이르는 횡단항로이다. 항해술과 조선술이 미숙하였던 시대에는 대부분 연안항해를 하였는데, 삼국통일 이전의 신라인도 주로 북부 연안항로를 따라 나당 간을 왕래하였다.

『신당서』 권43 말미에 인용된 가탐의 『도리기』에 의거하여 당은포를 출발점으로 삼아 이 항로를 구체적으로 추적해보면, 우선 당은포에서 서쪽으로 지금의 덕적도로 나아갔다가 그곳에서 방향을 북쪽으로 바꾸어 강화도로 항해한다. 그 사이에는 대부도·영흥도·영종도 등의 섬들이 점재해 있어, 연안항해를 하던 당시의 선박들은 그것을 표식으로 삼아 운항하였을 것이다. 강화도에서 교동도를 거쳐 황해도 연안을 따라 서북진하여 해주만·웅진반도를 거치면 지금의 황해도 장연군 장산곶 혹은 몽산포 부근에 있던 장구진(長口鎭)에 도달할 수 있는데, 그곳에는 신라시대 때 당을 왕래하던 사신들이 일시 머물렀

9) 權惠永(1997), 『古代韓中外交史』, 一潮閣, 209~212쪽.

던 객관의 터가 조선시대까지 남아 있었다고 한다.¹⁰⁾ 장구진에서 다시 바다로 나와 초도(椒島)를 거쳐 대동강 하구를 건너 평안도 서쪽 해안을 따라 북상하면 지금의 평안북도 선천군에 속한 신미도에 도달할 수 있다. 그곳에서 배의 방향을 서북쪽으로 바꾸어 항해하면 압록강 하구에 이른다. 출항지 당은포 앞바다에 있는 덕적도에서 이곳 압록강 하구까지의 항해거리는 당척으로 1,000리라 하였으므로 약 534km이다.

다시 압록강 하구에서 서남쪽으로 요동반도 남단연안을 따라 계속 항해하면 석성도(石城島)에 이르고 그곳에서 대련만까지 이어지는 장산군도(長山群島)를 차례로 거쳐 나아가면 지금의 여대시(旅大市) 앞바다에 도달한다. 대련만에서 서남쪽으로 좀더 나아가면 요동반도의 가장 서쪽 지점인 도리진(都里鎭), 즉 지금의 여순 서남쪽에 있는 노철산(老鐵山) 아래에 도달하게 된다. 압록강 하구에서 요동반도 서쪽 끝인 이곳 노철산까지의 항해거리는 당척으로 800리라 하였는데, 미터법으로 환산하면 대략 427km이다. 도리진에서는 요동반도와 산둥반도를 잇는 묘도열도를 따라 남행하는데, 발해해협을 지나 지금의 황성도(隍城島)·장산도(長山島)를 거쳐 당척으로 약 300리, 즉 160km 정도를 항해하면 등주에 도착할 수 있다.

이처럼 북부 연안항로는 약 1,100km에 걸쳐 황해를 둘러싸고 있는 대륙의 연안을 따라 북쪽을 한 바퀴 도는 바닷길이였다 하겠다. 이 해로는 육지와 근접하여 운항하는 항로이므로 산을 위시한 연안의 지형을 항해의 표지로 삼을 수 있고, 악천후를 만났을 때에는 인근 육지로 쉽게 피항하여 해상조난의 화를 면할 수 있는 장점이 있다. 반면에 이 항로는 연안을 따라 황해를 우회해야 하므로 항해거리가 길고 바람을 효과적으로 이용할 수 없었으므로 시일이

10) 『增補文獻備考』卷10「輿地考」.

많이 소요되었을 것이다. 그러므로 신라인들이 이 항로를 이용한다면 중간 몇 곳에서 장기간 항해에 소요되는 물자를 공급받아야 하였을 터인데, 중간 기착지가 고구려·발해와 같은 적국이었으므로 기항이 불가능하였다. 뿐만 아니라 그들에게 나포당할 위험이 항상 도사리고 있었다. 이러한 사정으로 견당사를 포함한 신라인들은 나당 간의 새로운 항로를 모색하였음직한데, 그것이 바로 다음에서 살펴볼 황해중부 횡단항로와 황해남부 사단항로이다.

견당사 양패(良貝)의 사례¹¹⁾에서처럼 백령도 혹은 황해도 서쪽 끝에서 황해를 가로질러 산둥반도로 가는 항로가 바로 황해중부 횡단항로이다. 나당 간을 오가던 사람들이 이 항로를 이용하려면 우선 당은포에서 배를 타고 황해도 서쪽까지 북상해야만 한다. 북상 코스는 앞서 살펴본 북부 연안항로의 그것과 같이 덕적도·강화도·교동도를 거쳐 장구진에 이르는 길이다. 그런 다음 장구진에서 서쪽을 향하여 대양으로 들어가 황해를 횡단하는데, 이 횡단길은 중국과 한반도 사이의 최단거리 직선 코스이다. 그러므로 이 항로는 당은포에서 장구진까지는 연안항해를 하고 장구진에서 산둥반도까지는 원양항해를 하는 구간으로 이루어진 셈이다.

이 항로가 언제부터 본격적으로 활용되었는지는 분명치 않다. 그런데 무열왕 7년(660)에 소정방이 당나라 군사 13만 명을 이끌고 이 바닷길을 따라 덕적도를 거쳐 백제를 공격하였던 점으로 미루어 보아 늦어도 7세기 중엽에는 활용되기 시작하였을 것으로 보인다.

남북국시대의 신라는 주로 이 항로를 이용하여 나당 간을 왕래하였다. 현덕왕 6년(814)에 지금의 황해도 해주 부근의 해안에서 신라 관원으로부터 최종 출국조사를 받고 당으로 간 대안사(大安寺) 적인선사(寂忍禪師) 혜철(慧徹)¹²⁾과 동왕

11) 『三國遺事』卷2, 眞聖女大王 居陀知.

14년 당은포를 떠나 지금의 산둥반도 지부도(芝罘島)에 도착한 견당사 김흔(金昕)의 배는 모두 황해중부 횡단항로를 이용하였음이 틀림없다.

중국의 등주 지방이 신라의 당은포와 2개 코스의 해로로 연결되었음에 비하여 강회(江淮) 지역의 초주(楚州)·양주(揚州)·명주(明州) 등지는 거리상 가장 가깝고 당시 신라 서남단의 대표적인 항구였던 회진(會津)과도 바닷길로 연결되어 있었다. 이 항로는 흑산도와 장강 하구 사이 약 600km 구간을 중간 기착지 없이 횡단해야 하는 바닷길이기 때문에 연안항해 혹은 근해항해에 비하여 해상조난의 위험성이 훨씬 높았다. 그럼에도 불구하고 나당 간을 왕래하던 사람들이 이 항로를 이용하였던 것은, 계절풍과 쿠로시오 혹은 쓰시마 난류(對馬暖流)와 같은 해류를 효과적으로 이용하면 신속하고 용이하게 횡단할 수 있었기 때문이다. 항해술과 조선술이 일정 수준에 도달한 남북국시대 후반에야 비로소 그 이용이 보편화되지 않았을까 생각된다.

최언위가 지은 「광조사(廣照寺) 진철대사비명(眞澈大師碑銘)」에 의하면, 진철대사 이엄(利嚴)은 진성왕 10년(896)에 절강성으로 들어가던 사신 최예희의 배를 타고 눈 같은 파도를 넘어 며칠 만에 은강(鄞江)에 도착하였다고 한다. 은강은 당나라 명주(明州), 즉 지금의 절강성 영파시를 가로지르는 강이다.

이몽유(李夢遊)가 친술한 「봉암사(鳳巖寺) 정진대사비명(靜眞大使碑銘)」을 보면, 효공왕 4년(900)에 정진대사 경양(競讓)은 서쪽으로 가는 큰 배를 얻어 타고 봉새가 움직이듯이 남쪽으로 날아 2, 3일 만에 강회(江淮)에 도달하였다고 한다. 그러므로 경양이 탄 배도 황해 남단을 비스듬히 횡단하였을 것이다. 이처럼 당시일 내에 황해 남단을 가로질러 중국의 강회 지방에 도달할 수 있었던 신라의 출항지는 영산강 하구의 회진(會津)을 중심으로 한 신라 서남해안밖에 없다.

12) 崔賀, 「大安寺 寂忍禪師碑文」.

한편 혜목산화상(慧目山和尚) 현욱(玄昱)은 견당사 김의종의 배를 타고 희강왕 2년(837) 9월 12일에 회진에 도착하였고,¹³⁾ 효공왕대에는 법경대사(法鏡大使) 경유(慶猶), 진철대사 이엄 역시 당나라에서 배를 타고 신라의 회진을 통하여 입국하였는데, 이들은 아마 장강(長江) 혹은 절강(淸江) 하구에서 황해 남단을 가로질러 항해하였을 것이다.

그리고 경덕왕대에 상선을 타고 장사하던 장춘(長春)이 바다에서 폭풍을 만나 중국 남쪽지방에 표착하여 그곳 사람들에게 사역하던 중, 신라 승려의 도움으로 순식간에 귀국한 항로¹⁴⁾ 역시 황해 남단을 가로지르는 바닷길이었음이 틀림없다.¹⁵⁾

3. 고려 전기의 대중 교통로

고려시대에는 황해중부 횡단항로와 황해남부 사단항로 모두 이용되었으나, 북송 때부터는 주로 황해남부 사단항로를 이용하였던 것으로 추정된다. 9세기 말에서 10세기 전반에 이르는 당말 오대의 혼란기에 중국 북방지방 대외무역의 중심지가 양주(揚州)와 회하(淮河) 연변으로부터 남쪽의 절강 지역으로 이동되었다. 이에 따라 절강과 산둥을 연결하는 남북 해운로로서 강소성 연안 항해가 발달하였고, 황해도 서남단과 산둥반도를 연결하는 황해중부 횡단항로도 강소성 연안을 경유하여 절강성 연안까지 연장되었다. 나아가 이 무렵, 즉 10세기 초부터는 흑산도와 회하 하구를 연결하는 새로운 황해남부 횡단항

13) 『祖堂集』卷17, 東國 慧目山和尚傳.

14) 『三國遺事』卷3, 敏藏寺.

15) 權憲永(1997), 앞의 책, 199~204쪽.

로도 이용되기 시작하였다.¹⁶⁾

1123년에 송나라 사절단의 한 사람으로 고려에 왔던 서경(徐兢)의 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』에 황해남부 사단항로의 자세한 항해 일정이 소개되어 있다. 즉 그 해 5월 16일에 명주(明州)를 출발한 서경 일행은 정해현(定海縣)에 도착한 다음 동남풍을 이용하여 북상하여 장강 하구까지 갔다. 거기서 동북쪽으로 방향을 바꾸어 대양으로 나아가 흑수양(黑水洋)을 지나 황해를 횡단한 후 6월 3일에 흑산도를 통과하여 해안을 따라 예성강까지 올라갔다고 한다. 만약 그들이 영산강 하구의 회진에 기착하려고 하였다면, 흑산도에서 곧장 북상하지 않고 지금의 전남 신안군 앞바다를 통하여 입항하면 된다. 결국 황해남부 사단항로는 회진에서 흑산도를 거쳐 흑수양을 지나 장강 혹은 절강 하구에 도착하는 코스라 하겠다. 『송사(宋史)』 「고려전(高麗傳)」에도 이와 동일한 항로가 소개되어 있다.

이상에서는 편의상 시기별·국가별로 나누어 한·중 간의 항로에 대해 살펴 보았다. 고대 한·중 간 항로의 명칭에 대해서는 많은 이견이 있어 왔다. 간단히 정리해보면 <표 1>과 같다.

이상의 제설을 바탕으로 황해를 통한 한·중 간 항로의 주요 내용을 정리해보면 <표 2>와 같다.

황해를 통한 항로는 <표 2>에 나온 것처럼 환황해연근해항로, 황해중부 횡단항로, 황해남부 사단항로로 나누어 볼 수 있다. 환황해연근해항로의 주요 노선은 요동반도와 산둥반도를 잇는 구간이다. 산둥반도와 요동반도 간의 교류는 신석기시대인 기원전 4500년 무렵에 처음 시작되었다. 그러나 산둥반도에서 요동반도를 경유하여 한반도 서해 연안에 이르는 연안항해는 기원전

16) 정진술(2009), 『한국의 고대 해상교통로』, 韓國海洋戰略研究所, 307~345쪽.

〈표 1〉 한·중 간 항로에 대한 제 견해

순번	연도	연구자 성명	사용 용어
1	1933	금서룡 (今西龍)	南方航路, 新羅航路, 遼東航路, 遼東沿海航路, 山東直航路, 山東直行航路, 北方航路, 沿岸航路, 沿海航路
2	1948	김상기 (金庠基)	北線航路, 南線
3	1961	내등준보 (內藤傳輔)	北支那航路, 南支那航路, 北方航路, 南方航路, 遼東沿海路, 黃海橫斷路, 南路, 北路
4	1979	이영택 (李永澤)	北路, 南方航路, 南路
5	1989	신형식 (申瀾植)	高麗·渤海航路(老鐵山水道航路), 西海橫斷航路, 新羅航路(赤山航路)
6	1992	김재근 (金在瑾)	老鐵山水道經由航路, 黃海橫斷航路, 東中國海余斷航路
7	1992	무함마드 간수(정수일)	北方航路, 南方航路, 沿海路, 直航路, 橫斷路, 迂迴路, 橫斷直航路, 黃海橫斷路, 赤山航路, 南方航路, 北方海路
8	1993	윤명철 (尹明喆)	黃海北部沿岸航路, 黃海北部除斷航路, 黃海中부除斷航路, 黃海中부橫斷航路, 黃海南部除斷航路
9	1996	권덕영 (權惠永)	北部沿岸航路, 中部橫斷航路, 南部除斷航路
10	2001	강봉룡 (姜鳳龍)	沿岸航路, 黃海橫斷航路, 東支那海余斷航路

〈표 1〉에 인용된 전거는 시대순으로 다음과 같다.

今西龍(1933), 「慈覺大使入唐求法巡禮行記를讀みて」, 『新羅史研究』, 國書刊行會.

金庠基(1948), 『東方文化交流史論叢』, 乙酉文化社.

內藤傳輔(1961), 「朝鮮支那間の航路及び其推移について」, 『朝鮮史研究』, 京都大學 東洋史研究會.

李永澤(1979), 「張保臯 海上勢力에 관한 考察」, 『韓國嶺南大學論文集』 14.

申瀾植(1989), 「韓國 古代의 西海交涉史」, 『國史館論叢』 2, 國史편찬위원회; 1990, 『統一新羅史研究』, 삼지원.

金在瑾(1992), 「張保臯時代의 貿易船과 그 航路」, 『張保臯의 新研究』, 莞島文化院.

무함마드 간수(정수일)(1992), 『新羅·西域交流史』, 단국대출판부.

尹明喆(1993), 『高句麗 海洋交涉史 研究』, 성균관대학교 박사학위논문.

權惠永(1996), 「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 대한 考察」, 『歷史學報』 149; 1997, 『古代韓中外 交史』, 一潮閣.

姜鳳龍(2001), 「8~9세기 東北亞 바닷길의 확대와 貿易體制의 變動-장보고선단의 대두배경과 관련 하여」, 『歷史教育』 77, 역사교육연구회.

〈표 2〉 환황해 항로의 주요 내용

항로명	출항지	도착지	근거	주요 사례
환황해 연근해항로	요동반도, 대동강 하구와 경기만	산둥반도의 등주, 봉래와 영성	『신당서』 권43 「지리지」에 인용된 가탐의 『도리기』	명도전 출토지역, 발해사절의 루트, 발해 무왕대 당의 등주 공격 루트, 김춘추와 온근해 등
황해중부 횡단항로	인천만, 강화도와 주변지역, 남양만 일대	등주, 적산포, 유산포 등	『입당구법순례행기』	백제 개로왕의 국서, 소정방의 당나라 군대 진격 루트
황해남부 사단항로	영광, 영산강 하구의 회진, 청해진, 해남, 강진	강소성의 연운을 중심으로 한 해안 지방, 질강성의 형주, 명주, 주산군도	『고려도경』, 『송사』 「고려전」	최연위가 지은 「광조사 진철 대사비명」, 법경대사 경유, 진철대사 이엄, 918년과 927년 후백제 건원이 항주에 수도를 둔 오월국과 교섭 루트 등

2000년 전후의 용산문화 시기로부터 비롯되었다.¹⁷⁾ 이 항로는 노선이 길지만 안전하다는 장점이 있어서 많은 공적 교류에 이용되었다.

황해중부 횡단항로는 낙랑군과 대방군을 통한 중원과의 해상교류 지식, 고구려와 중국 남조와의 교섭을 통한 해로 지식의 증대, 고구려의 연안 해로 차단으로 인한 백제에서의 새로운 중국 항로 개척의 필요성 등에 기인하여 이용되기 시작하였다. 따라서 475년 개로왕이 북위에 보낸 국서를 통해 볼 때,¹⁸⁾ 이 시기부터 이용되었음을 알 수 있다. 본격적으로 이용된 시기는 남북국시대부터였다. 이 항로의 가장 대표적인 사례로는 『입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記)』에 보이는 일본인 승려 엔닌(圓仁)의 귀국 노정을 들 수 있다.

황해남부 사단항로는 오대(五代) 이후 중국 강소성에서 연안항해가 발달하

17) 정진술(2009), 앞의 책, 199~208쪽.

18) 『三國志』 卷100 「魏書」 百濟傳.

고, 거란의 위협에 따라 고려가 송나라와의 항로를 변경해야 할 필요성이 생겼으며, 11세기에 항해용 나침반의 등장으로 항해술이 발달하여 사단항해가 가능해졌기 때문이다.¹⁹⁾ 실질적으로 이용되기 시작한 것은 10세기 초반부터였다고 여겨진다.

IV. 네트워크의 전개양상

1. 네트워크의 성립기(618~754)

남북국시대 네트워크 형성의 외적인 계기로는 당의 건국을 들 수 있다. 전 근대 우리나라의 역대 왕조는 중국 대륙의 정치·사회 변동에 매우 민감하였다. 7세기 전반 당의 건국에 이은 신라의 삼국통일, 10세기 초 5대10국의 혼란과 후삼국의 정립 그리고 송과 고려의 건국, 14세기 말 원·명 교체와 조선 왕조의 등장과 같이, 한국은 중국 왕조와 운명을 같이하는 듯이 보일 정도로 양국관계가 밀접하였다. 이러한 사실은 곧 한국사의 전개과정에서 대중외교(對中外交)나 무역이 차지하는 비중이 그만큼 높았음을 의미한다.

한국의 대외교역은 고조선과 삼한시대까지 거슬러 올라간다. 그러나 수·당 이전에는 상호 침략에 따른 적대적 관계 혹은 간헐적인 사신왕래를 통한 단속적인 교섭에 그쳤다. 6세기 후반 수가 중원을 통일한 후 한반도의 삼국은 수에 빈번히 사절을 보냄으로써 양 지역 간의 정치·문화적 교류가 활발해졌다. 그러나 수나라는 3대 38년 만에 망하고 당이 그뒤를 이었다.

19) 정진술(2009), 앞의 책, 307~326쪽.

중원을 재통합한 당은 세계제국을 표방하면서 주변국들에게 문호를 활짝 개방하였다. 그 결과 고구려·백제·발해·토번(吐蕃)·돌궐(突厥)·거란(契丹)·회골(回骨)·파사국(波斯國) 등 수많은 주변국이 당에 사절단을 보내 당과 정치적 유대관계를 맺었다. 뿐만 아니라 우수한 당문화를 습득하기 위해 유학생과 구법승(求法僧) 그리고 경제적 이익을 노리는 각종 상인들이 당나라에 모여들었다. 고구려, 백제, 신라 삼국과 발해의 왕래도 빈번하였다. 고구려와 백제는 각각 25회, 신라는 178회의 각종 사절단을 보냈음이 확인된다. 전근대에서 외교와 무역은 불가분의 관계를 가지고 있었다. 따라서 동아시아 국가 간의 정기적·항속적 외교관계가 시작된 당 건국 이후가 네트워크의 형성시기라고 판단된다.

다음으로 네트워크 형성의 내적인 배경으로 우선 신라의 경우를 살펴보면 다음과 같다. 신라 후기²⁰⁾의 무역발전의 국내배경으로는 왕경(王京)에 시전의 증설과 지방제도의 정비에 의한 거점도시에의 시전설치를 들 수 있다. 아울러 대중국 해상교통의 요충지였던 서남해 도서지방의 장악도 신라의 기간도로인 5통(通)을 비롯한 유통망의 정비에 크게 기여하였다. 한편 발해는 건국기[고왕(高王)~무왕(武王)]의 걸끄러웠던 당과의 관계를 개선하면서, 각종 정치제도의 정비·말갈부족정복 등을 이루고, 신라도(新羅道)의 개통, 대일무역과 대중국무역의 활성화를 이룬 문왕(文王) 전기가 무역망(貿易網)이 성립한 시기로 판단된다.

20) 이 글에서의 신라 후기는 삼국통일전쟁 이후의 시기로, 기존에는 통일신라로 불리던 용어이다[최광식(1995), 『韓國 古代國家의 支配이데올로기』, 『韓國史의 時代區分-古代·中世』, 신서원, 150쪽].

2. 발해의 무역 융성기(755~827)

이상에서 살펴본 남북국시대의 네트워크를 주도하였던 것은 발해·신라인이었다. 이 시기 당은 폐관(閉關)과 해금(海禁) 정책을 세우고, 자국민이 바다로 나가 사무역에 종사하는 것을 허락하지 않았다. 당은 그 결과 발생하는 무역의 부재를 해결하기 위해서 해외국가의 공무역 사절단의 입당을 적극적으로 권장하였다. 즉 당과 외국의 무역은 공무역인 조공무역의 형태를 띠게 되었던 것이다. 그러나 당 중엽 안사(安史)의 난(亂) 이후에는 번진세력(蕃鎭勢力)이 강화되자 사무역이 활발하게 전개되었다.²¹⁾ 뒤에서 살펴보겠지만 당인(唐人)을 필두로 하는 중국인들의 해외진출이 활발해지기 시작한 것은 9세기 후반부터였다.

먼저 남북국시대 네트워크의 주도권을 장악한 것은 발해였다. <표 3>에서 보이는 대로, 황해 무역권의 중심지였던 산둥반도 일대를 가장 많이 항해한 것은 발해였다. 발해가 신라보다 우위에 섰던 이유는 다음과 같다고 생각된다.

760년대에 재개통되었던 신라도(新羅道)는 신라와 발해의 문물교류에 큰 역

<표 3> 발해 무역 융성기의 왕래²²⁾

출발지 \ 도착지	발해	신라	당	일본	계
발해		?	63	20	83
신라	2 + α		41	5	48 + α
당				1	1
일본	11	1	4		16

21) 王杰·王莉(2000), 「張保臯大使의 海洋經營과 韓·中間 發展方向」, 『張保臯大使의 海洋經營과 21世紀 韓國 海軍의 海洋安保』, 제8회 艦上討論會, 해군본부, 114~118쪽.

22) 尹載云(2005), 「남북국시대의 네트워크」, 『韓國研究セクター年報』 5, 九州大學 韓國研究セクター, 55쪽.

할을 한 주요 교통로였다. 기존의 연구는 발해의 교통로에 대해서는 각각의 의미 부여가 분명한 반면에 신라도는 그 설치의 중요성을 인식하면서도 적극적인 통교의 흔적으로는 이어지지 못하는 분위기였다. 그러나 견직물의 교류를 통해 볼 때, 남북교섭의 적극적인 근거로 들 수 있는 것이 바로 신라도의 운영이다. 다음으로 발해는 안사의 난 기간 동안 당 중앙정부와 반란군 사이의 중립적 입장, 고구려 유민 이정기(李正己)의 치청번진(靑靑藩鎭)과 당 중앙정부 사이의 적절한 외교를 바탕으로 국제정치·무역면에서 신라보다 우위에 서게 되었다. 이것은 공무역의 가늠자인 견당사의 파견횟수나 산둥반도 지역과의 견마무역(絹馬貿易), 발해상인의 활약을 통해 알 수 있었다. 이러한 대중국무역에서 발해는 이르면 치청번진의 소멸시기인 819년, 늦으면 청해진(淸海鎭)이 설치되는 828년까지 신라의 우위에 있었다고 추정된다.

한편 안사의 난 이후부터 청해진 설치 이전까지 대일무역에서도 발해가 우위에 있었음을 확인할 수 있다. 신라는 779년을 끝으로 더 이상 공식적인 외교사절을 파견하지 않았다. 반면에 신라침공계획의 무산으로 소원하였던 일본과 발해의 외교관계는 771년에 문왕(文王)이 다시 일본에 사신을 파견하면서 열렸다. 이후 강왕(康王)·정왕(定王)·간왕(簡王)을 거치면서 발해객원(渤海客院)을 중심으로 활발한 대일무역이 전개되었다.

3. 신라의 무역 융성기(828~851)

발해의 뒤를 이어 동아시아 해상무역을 장악한 것은 신라였다. 청해진이 설치되어 폐쇄될 때까지 23년 동안 신라는 동아시아 해상무역의 강자로 군림하였다. <표 4>를 보면 전 시기에 발해와 신라의 중국 항해횟수가 3 : 2 정도

〈표 4〉 신라 무역 융성기의 왕래²³⁾

출발지 \ 도착지	발해	신라	당	일본	계
발해		?	12	2	14
신라	?		11	?	11
당				7	7
일본	0	0	1		1

의 차이를 보였지만, 이 시기에는 12 : 11회로 거의 대등해졌다. 이 횟수는 기록에 남아 있는 자료를 근거로 한 것이다. 따라서 공적인 교섭, 즉 외교사절단의 파견 위주로 기록이 남아 있기 때문일 것으로 보인다. 『입당구법순례행기』에 일부 보이는 신라인 등의 활동을 고려할 때, 장보고를 필두로 하는 신라인들의 활약이 두드러진 시기라 볼 수 있다.

828년 청해진의 설치를 계기로 다음과 같은 변화가 있었다. 첫째, 당과 일본에 형성되어 있던 재당신라인사회와 청해진, 재일신라인사회를 유기적으로 연결하는 일련의 네트워크가 형성되어 동북아시아 지역 무역의 번영을 촉진하였다.²⁴⁾

둘째, 신라 진(鎭)의 성격이 변화하였다. 즉 중국에서 활동한 장보고의 건의로 설치된 청해진의 성공에 고무된 신라 조정의 대응으로 인한 당성진을 비롯한 잇단 해상교통 요충지의 진 설치, 9세기 당시 활발하였던 대외무역을 보호하기 위한 안전한 해상 교통로의 확보 그리고 한반도의 서남부 지역에 계속된 자연재해와 지방세력의 성장에 의한 중앙정부 재정의 악화 등을 들 수 있다. 이러한 상황에서 신라 조정은 육상·해상 교통의 요충지 장악과 아울러 재정

23) 尹載云(2005), 앞의 글, 56쪽.

24) 尹載云(1996), 「9世紀前半 新羅의 私貿易에 관한 一考察」, 『史叢』 45.

확보 차원에서 경제적 요충지에 진을 설치한 것이 아닐까 생각된다.²⁵⁾

셋째, 당·일본을 아우르는 동북아시아 지역 무역의 주도권을 신라가 장악하게 되었다는 점이다. 이는 청해진이 설치되었던 828년에서 장보고가 암살당한 841년까지 활발하였던 발해의 견일사(遣日使)가 전혀 파견되지 않았다는 점에서도 알 수 있다.²⁶⁾

이상의 세 가지 점을 통해 보았을 때, 산둥반도부터 회하에 이르는 중국 동남해안의 황해무역권과 대재부(大宰府)를 중심으로 한 서부일본무역권을 신라가 확실히 장악하였음을 알 수 있다.

4. 9세기 후반 교역질서의 혼란·경쟁기(852~935)

〈표 5〉 9세기 후반 교역질서 혼란기의 왕래²⁷⁾

출발지 \ 도착지	발해	신라	당	일본	계
발해		1 + α	3	9	13 + α
신라	?		18	?	18 + α
당	0	0		7	7 + α
일본	0	0	0		0

※ 907년 당 멸망 이후 신라와 5대의 교섭은 미포함.

851년 청해진의 혁파는 장보고에 의한 무역독점이 해소되었고, 신라 각지에서 해상세력이 대두하게 되는 계기가 되었다. 해상세력은 호족 중의 일부로 보여지는데, 강주(康州)의 왕봉규, 금주(金州)의 이언모(李彦謨), 울산의 박운웅, 개

25) 尹載云(1999), 「新羅下代 鎭의 再檢討」, 『史學研究』 58·59합집.

26) 윤재운(2001), 「발해의 왕권과 대일무역」, 『韓國史學報』 11, 고려사학회.

27) 尹載云(2005), 앞의 글, 56쪽.

성지방의 왕건집안, 나주 오씨, 영암 최씨 등을 들 수 있다. 아울러 신라 중앙 정부에 의한 무역 장악노력(해상 요충지의 진)도 보이고, 민간무역업자들의 등장도 엿보인다. 결국 각계각층에 의한 활발한 무역활동이 나타나는 계기로 작용하였다.

청해진 혁파의 영향으로 또 하나 들 수 있는 것은 청해진에 의한, 신라에 의한 동북아시아 무역독점의 주도권이 바뀐다는 점이다. 이는 일본을 왕래한 상인의 명단과 일본에서 출토되는 도자기를 통해서도 알 수 있다. 일본의 홍려관(鴻臚館)이 『사서(史書)』에 처음 보이는 것은 847년 입당승(入唐僧) 원인(圓仁) 등이 귀국한 사료로, ‘홍려관 앞에 이르렀다’라고 나온다. 그후 정관연간(貞觀年間, 859~876)에 집중해서 보이지만, 1091년 대송상인(大宋商人) 계거간(季居簡)이 다라니경을 비교한 기사를 최후로 모습을 감춘다. 따라서 홍려관의 전신인 축자관(筑紫館) 시대를 포함하여 홍려관을 두었던 시기는 400년이고, 외교기관과 교역의 거점으로서 지위를 차지하였다.

이 오랜 기간을 도자무역(陶磁貿易)의 관점으로 나누면 두 시기로 나눌 수 있다. ① 8세기 말에서 9세기 전반, ② 9세기 후반에서 11세기 전반이다. 시기를 이같이 구분하는 것은 각 시기의 도자무역상인이 다르다고 생각되기 때문이다. ② 시기는 중국에서 당상인이 교역의 중심을 담당하던 시기이고, ① 시기는 신라상인이 중심이었던 시기이다.²⁸⁾

다음으로 들 수 있는 것은 일본에 간 상인관련 자료이다. 9세기의 ¼분기와 그 이전 8세기대에 당상인의 내항사료는 보이지 않는다. 또 하나 유의할 것은 승화연간(承和年間, 834~847)까지 일본에 간 상인은 당·신라인이 혼재(混在)

28) 龜井明德(1992), 「唐代陶磁貿易の展開と商人」, 『アジアのなかの日本史 Ⅲ—海上の道』, 東京大學出版會, 131쪽.

하고 있어서, 그뒤에 일반적인 당사인만의 경우와는 다르다는 점이다.

이 경우 흥미있는 것은 초기 무역 도자기의 출토지가 평성경(平城京)과 대재부(大宰府) 관내에 집중되어 있다는 점이고, 그 가운데 후자에 많다는 점이다. 이러한 실태는 신라사가 가져온 화물이 평성경과 대부분은 홍려관에서 매매되었음을 보여 주는 것이라 할 수 있다. 대재부를 중심으로 서해도(西海道) 관청이나 관내 사원에서의 박재화물(舶載貨物)의 유통이 가능하였을 것이라 추측된다.

청해진 혁파의 영향으로 또 하나 들 수 있는 것은, 대일무역의 양상이 변화하였다는 점이다. 장보고 사후 청해진을 통해 계속 대외교역을 장악하려 하였던 염장의 의도에 대해 청해진의 진존세력들이 계속 반발하면서 신라상인의 이탈이 두드러지게 나타났다. 그와 함께 재당신라인들은 당과 일본 간의 교류에서 신라를 경유하지 않고 남로(南路)를 이용하여 일본과 직접 교역활동을 전개하였다. 그들은 신라에 대한 반감에서뿐만 아니라 일본과 보다 유리하게 교역하기 위해 스스로를 당사인이라 칭하면서 교역활동을 하게 되었던 것이다.²⁹⁾

즉 9세기에 신라와 당 그리고 일본을 대상으로 대외교역을 담당하였던 신라상인의 동향은 9세기 전반까지는 청해진을 정점으로 한 거점교역에서, 9세기 후반에는 재당신라인과 한반도의 신라상인으로 나누어져 각기 대외교역에 참가하는 교차교역의 양상을 띠게 되었다.

841년에 장보고 사후, 신라의 소란과 무역관계의 파산에 의해 대재부나 세토나이카이(瀬戸内海) 지역에 혼란이 생겨 일본 정부는 842년 8월에 신라인 입경(入境)을 금지하고, 홍려관에서 신라인과의 무역관계를 폐쇄하는 데 이르렀다.

이리하여 842년 교역통제에 의해 대재부 홍려관에서 배제된 신라 연해 지

29) 南漢鎬(1997), 「9世紀後半 新羅商人의 動向」, 『靑藍史學』 創刊號.

역 상인집단 일부는 다른 교역장소를 찾거나 해적이 되어 일본 연해안에 출몰하였다.³⁰⁾

이후 후백제, 태봉(후고구려), 신라에 의한 후삼국의 정립은 난립하던 해상세력의 재편을 요구하게 되었다. 각각의 해상세력들은 세 나라로 흡수통합되어 간다. 하지만 후백제 지역에 있던 나주 오씨와 영암 최씨는 왕건에 협력하여 왕건의 나주공략에 적극 협조한다. 이후 고려의 후삼국통일에 의해 중앙귀족화된 나주 오씨와 영암 최씨는 해상의 기반을 떠남으로써 서남해안의 무역활동은 소강국면으로 접어든다.³¹⁾

5. 송상(宋商)에 의한 해상무역 주도권 장악기(936~1234)

고려시대 대외교류나 무역의 양상 가운데 가장 보편적인 것으로는 국가 간의 공식 외교 과정에서 이루어지는 이른바 ‘조공(朝貢)’과 민간교류인 호시(互市) 등이 있다. 고려시대에는 송·요·금·원 등 중국의 여러 나라와 사대외교가 있었고, 그들에게 정기적으로 사신이 가서 조공에 해당하는 방물(方物)을 바쳤으며, 중국의 사절이 와서 고려 국왕을 책봉하였던 것은³²⁾ 틀림없는 사실이다.

그러나 요가 쇠약해지자 송에서는 고려에 보내는 사절을 요에게 사용하던 국신사(國信使)라는 명칭을 사용하였으며, 송·요·금 등에서는 고려 국왕이나 태후의 생일을 비롯해 다양한 명목의 사신이 왔다. 이런 점은 전통적인 조공

30) 李炳魯(1996), 「寬平期(890년대) 일본의 대외관계에 관한 일고찰」, 『日本學誌』 16 ; 山崎雅稔(2000), 「貞觀八年應天門事件と新羅賊兵」, 『人民の歴史學』 146 ; 山崎雅稔(2001), 「貞觀十一年新羅海賊來寇事件の諸相」, 『國學院大學大學院紀要』 32.

31) 姜喜雄(1977), 「高麗 惠宗朝 王位繼承亂의 新解釋」, 『韓國學報』 7.

32) 沈載錫(2002), 『高麗國王 册封 研究』, 혜안.

질서에서 천자의 나라가 제후 또는 조공국가에 하던 의례와는 어긋나는 것이다. 고려는 조공제도의 이상을 표명하면서도 실제로는 국가의 존립을 위한 실리적인 정책을 전개하였기 때문에 적어도 원 간섭기 이전의 고려는 결코 모범적인 조공국은 아니었다.³³⁾

송·요·금 등 중국의 제 왕조 가운데 고려와 가장 활발하게 해상교류를 한 것은 송이었다. 『고려사(高麗史)』에 의하면 송상이 고려에 내항한 기사는 1012년(현종 3)의 최초 기사로부터 1278년(충렬왕 4)의 마지막 기사에 이르기까지 총 129회에 이르고, 고려에 내항한 송상의 총인원은 5,000여 명에 달하였다.³⁴⁾

거란이나 여진과의 관계 때문에 고려와 송 사이에 공식적인 관계가 위축되었던 기간에도 송상의 활동은 전혀 위축되지 않은 것으로 나타나고 있어, 정치적 관계에 하등 영향을 받지 않았음을 보여준다. 더 나아가 송상들은 북방의 거란이나 여진과의 관계로 인해 악화된 양국의 외교관계를 중재하는 일까지 수행하기도 하였다. 예를 들어 1069년에 송 황제는 복건(福建)의 전운사(轉運使) 나증(羅拯)에게 조서를 내려, 고려에 도항하는 천주(泉州) 출신의 상인인 황신(黃慎)과 홍만(洪萬) 등의 편에 단절된 양국 국교의 재개의사를 타진한 적이 있었다. 이에 고려는 민관시랑(民官侍郎) 김제(金梯)를 단장으로 하는 110여 명의 대규모 사절단을 송에 파견하여, 양국의 통교관계가 다시 재개되었다.³⁵⁾

이처럼 송상의 활동은 국내외 사서에 상세히 나타나 있는 반면에, 고려상인의 활동상에 대한 기록은 거의 남아 있지 않다. 여기에 대해서는 동아시아

33) 피터 윤(2002), 「서구 학계 조공제도 이론의 중국 중심적 문화론 비판」, 『아세아연구』 109, 278~281쪽.

34) 金庠基(1974), 「高麗前期 海上活動과 文물의 교류—禮成江을 중심으로」, 『東方史論叢』, 서울대출판부, 447~453쪽.

35) 祁慶富(1997), 「10~11世紀 韓·中 海上交通路」, 『한중문화교류와 남방해로』, 국학자료원, 173~175쪽.

해상무역을 송상이 전적으로 주도하였다고 보는 견해³⁶⁾와, 송상 못지않게 고려상인도 동아시아 해상무역에서 크게 활동하였다고 보는 견해³⁷⁾로 양분된다. 물론 중국 민간인이 남긴 기록에는 고려상인의 활동상이 단편적으로나마 있기는 하다. 예를 들어 송인(宋人) 장방기(張邦基)가 쓴 『묵장만록(墨莊漫錄)』이나 이심전(李心傳)이 쓴 『건염이래계년요록(建炎以來繫年要錄)』 등에 고려상인이 동기(銅器)를 현상하거나 판매하였다는 기록을 남기고 있다.³⁸⁾ 이러한 몇몇 예외는 있겠으나 고려 측에서는 전반적으로 외교사절단의 왕래에 치중하였던 것으로 보인다.

원 간섭기 이전 고려의 대외관계나 무역의 특징을 들면, 사무역이나 민간 교류가 거의 배제된 국가 또는 왕실 중심의 공적인 관계 위주였다는 점을 들 수 있다. 또한 그러한 공적 관계는 그를 통해 국왕의 권위를 높이는 정치적 기능도 하였다. 태조를 비롯한 역대 왕들은 해상무역으로 성장한 호족의 후예답게 국제관계에 적절하게 대응하면서 무역을 통해 이익을 얻었던 것이다. 하지만 고려가 원에 정치적 간섭을 받게 됨에 따라 자연히 외교적 역량을 발휘할 수 없게 되었고, 국가 간에 이루어졌던 무역의 양상도 크게 변화하여 여러 가지 제약을 받게 되었다.³⁹⁾

36) 高柄翊(1991), 「麗代 東아시아의 海上交通」, 『震檀學報』 71·72, 303쪽.

37) 강봉룡(2004), 「고려시대의 해양문화와 국사교과서 서술」, 『韓國史學報』 16, 156쪽.

38) 黃寬重(1991), 「宋·麗貿易與文物交流」, 『震檀學報』 71·72, 344쪽.

39) 이진한(2004), 「고려시대의 무역」, 『한국무역의 역사』, (재)해상왕장보고기념사업회, 251쪽.

V. 맺음말

중국대륙과 한반도로 둘러싸인 황해는 독특한 자연조건과 인문환경이 교묘하게 결합되어 고대 동아시아의 정치·경제·문화 교류의 열린 공간으로 활용되었다. 여기서 본 연구주제와 관련된 곳은 발해 당시에 서경압록부 관할로, 서경은 오늘의 길림성 통화시 부근의 임강이다. 『신당서』에 나오는 발해의 5도 가운데, 하나인 조공도가 바로 이곳을 경유한다. 한편 벼농사의 전파, 고인돌의 전래, 기타 문화현상이 황해를 통해 이루어졌고, 조직적인 문화의 전파 그리고 진출 침략 등의 다양한 형태로 바다를 이용하였다. 전남지역은 특히 중국 지역의 남부인 강소성, 절강성 지역과 교섭이 활발하였다. 백제 후기·통일신라·고려는 오히려 황해 남부를 이용하여 중국 남부지역과의 교섭이 활발하였다.

8~12세기 해상 네트워크의 노선은 남북국시대와 고려 전기로 크게 나누어 볼 수 있다. 먼저 남북국시대에는 황해중부 횡단항로가 주로 이용되었다. 발해에서 당으로 가던 길인 등주로는 상경용천부에서 현주를 거쳐 신주에 이르는 당척 1,000리의 발해 육로와 신주에서 압록강구까지 당척 830리의 압록강 수로 그리고 압록강구에서 요동반도 남단을 따라 발해해협을 건너 등주에 이르는 당척 1,100리의 황해 해로로 구성되어 있었다.

신라에서 당으로 갈 때는 백령도 혹은 황해도 서쪽 끝에서 황해를 가로질러 산둥반도로 가는 항로가 이용되었다. 나당 간을 오가던 사람들이 이 항로를 이용하려면 우선 당은포에서 배를 타고 황해도 서쪽까지 북상해야만 한다. 북상 코스는 앞서 살펴본 북부연안항로의 그것과 같이 덕적도·강화도·교동도를 거쳐 장구진에 이르는 길이었다. 그런 다음 장구진에서 서쪽을 향하여

대양으로 들어가 황해를 횡단하는데, 이 횡단길은 중국과 한반도 사이의 최단 거리 직선 코스이다.

고려시대에는 황해중부 횡단항로와 황해남부 사단항로 모두 이용하였으나, 북송 때부터는 주로 황해남부 사단항로를 이용하였던 것으로 추정된다. 9세기 말에서 10세기 전반에 이르는 당말 오대의 혼란기에 중국 북방지방 대외 무역의 중심은 양주(揚州)와 회하 연변으로부터 남쪽의 절강 지역으로 이동되었다. 이에 따라 절강과 산둥을 연결하는 황해남북 해운로서 강소성 연안항해가 발달하였고, 황해도 서남단과 산둥반도를 연결하는 중부 횡단항로도 강소성 연안을 경유하여 절강성 연안까지 연장되었다. 나아가 이 무렵, 즉 10세기 초부터는 흑산도와 회하 하구를 연결하는 새로운 황해남부 횡단항로도 이용되기 시작하였다.

8~12세기 해상 네트워크를 통한 교류는 크게 다섯 시기로 나누어 볼 수 있다. 먼저 남북국시대가 성립하는 발해의 성립부터 안사의 난이 일어나기 전까지의 시기이다. 이 시기는 발해와 신라가 각각 체제정비에 주력하면서 무역망이 성립되는 남북국시대 무역망의 성립기로 판단된다. 다음은 안사의 난 이후 산둥반도에 이정기 일가에 의한 치청변진이 세워지고 그것이 혁파되기까지의 시기(755~818)이다. 이 시기에는 발해가 안사의 난 기간의 당 중앙정부와 반란군 사이의 중립적 입장, 고구려 유민 이정기의 치청변진과 당 중앙정부 사이의 적절한 외교를 바탕으로 국제정치·무역면에서 신라보다 우위에 서게 된다. 이 시기는 발해의 무역 융성기라고 할 수 있다. 셋째는 청해진 설치 이후 장보고가 암살되고 청해진이 혁파되는 시기이다(828~851). 이 시기는 신라가 무역을 독점한 시기이다. 넷째로는 청해진 혁파와 발해의 멸망, 후삼국시대의 시작 등으로 인한 무한경쟁의 시기이다. 마지막으로 남북국시대가 사실상 끝나는 10세기 초반을 경계로 동북아시아 무역의 주도권이 중국으로 넘어

가게 되었다.

요컨대 8~12세기 한·중 간의 해상 교통로는 크게 황해중부 횡단항로에서 황해남부 사단항로로 변화였다. 이러한 변화는 황해를 둘러싼 정치·경제·군사 등 제 부문의 환경에 의한 것이었으며, 역으로 항로의 변화는 환황해 주변의 여러 국가나 지역에 영향을 주었다는 데 그 의의가 있다고 할 수 있다.



• 참고문헌

〈사료〉

『入唐求法巡禮行記』, 『渤海國志長編』, 『增補文獻備考』, 『三國遺事』, 『祖堂集』.

〈단행본〉

金庠基(1948), 『東方文化交流史論攷』, 乙酉文化社.

무함마드 간수(정수일)(1992), 『新羅·西域交流史』, 단국대출판부.

申潑植(1990), 『統一新羅史研究』, 삼지원.

沈載錫(2002), 『高麗國王 冊封 研究』, 혜안.

정진술(2009), 『한국의 고대 해상교통로』, 韓國海洋戰略研究所.

浜下武志(1997), 『朝貢システムと近代アジア』, 東京: 岩波書店.

〈논문〉

姜鳳龍(2001), 「8~9세기 東北亞 바닷길의 확대와 貿易體制의 變動-장보고선단의 대두배경과 관련하여」, 『歷史教育』 77, 역사교육연구회.

姜喜雄(1977), 「高麗 惠宗朝 王位繼承亂의 新解釋」, 『韓國學報』 7.

權憲永(1996), 「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 대한 考察」, 『歷史學報』 149 : 『古代韓中外交史』, 一潮閣, 1997.

金庠基(1974), 「高麗前期 海上活動과 文물의 교류-禮成江을 중심으로」, 『東方史論叢』, 서울대출판부.

金在瑾(1992), 「張保臯時代의 貿易船과 그 航路」, 『張保臯의 新研究』, 莞島文化院.

南漢鎬(1997), 「9世紀 後半 新羅商人의 動向」, 『靑藍史學』 創刊號.

오일환(2000), 「환발해·황해 연안지역과 한국의 역사문화적 교류 : 중국 동북 3성의 한반도문화유적에 관한 연구」, 『東洋學研究』 6, 동양학연구회.

尹載云(1996), 「9世紀前半 新羅의 私貿易에 관한 一考察」, 『史叢』 45.

尹載云(1999), 「新羅下代 鎭의 再檢討」, 『史學研究』 58·59합집.

윤재운(2001), 「발해의 왕권과 대일무역」, 『韓國史學報』 11, 고려사학회.

尹載云(2005), 「남북국시대의 네트워크」, 『韓國研究センター年報』 5, 九州大學 韓國研究センター.

李炳魯(1996), 「寬平期(890년대) 일본의 대외관계에 관한 일고찰」, 『日本學誌』 16.

李永澤(1979), 「張保臯 海上勢力에 관한 考察」, 『韓國海洋大學論文集』 14.

이진한(2004), 「고려시대의 무역」, 『한국무역의 역사』, (재)해상왕장보고기념사업회.

최광식(1995), 「韓國 古代國家의 支配이데올로기」, 『韓國史의 時代區分-古代·中世』, 신서원.

최광식(2004), 「한국 해양문화의 역사적 배경」, 『한국해양사자료집 : 고대~고려시대편』, (재)해상왕장보고기념사업회.

피터 윤(2002), 「서구 학계 조공제도 이론의 중국 중심적 문화론 비판」, 『아세아연구』 109.

祁慶富(1997), 「10~11世紀 韓·中 海上交通路」, 『한중문화교류와 남방해로』, 국학자료원.

王杰·王莉(2000), 「張保臯大使의 海洋經營과 韓·中間 發展方向」, 『張保臯大使의 海洋經營과 21世紀 韓國 海軍의 海洋安保』, 제8회 艦上討論會, 해군본부.

黃寬重(1991), 「宋·麗貿易與文物交流」, 『震檀學報』 71·72.

家島彦一 編·김정환 옮김(2003), 「서양에서 본 아시아사」, 『바다의 아시아』 1-바다의 패러다임, 다리미디어.

龜井明德(1992), 「唐代陶磁貿易의 展開と商人」, 『アジアのなかの日本史』 Ⅲ-海上の道, 東京大學出版會.

今西龍(1933), 「慈覺大使入唐求法巡禮行記를讀みて」, 『新羅史研究』, 國書刊行會.

內藤雋輔(1961), 「朝鮮支那間의 航路及び其推移就いて」, 『朝鮮史研究』, 京都大學 東洋史研究會.

山崎雅愔(2000), 「貞觀八年應天門事件と新羅賊兵」, 『人民의 歷史學』 146.

山崎雅愔(2001), 「貞觀十一年新羅海賊來寇事件의 諸相」, 『國學院大學大學院紀要』 32.

<학위논문>

尹明喆(1993), 『高句麗 海洋交涉史 研究』, 성균관대학교 박사학위논문.



9세기 등주항로와 신라

당의 교통

영남대학교 이영철

I. 머리말

II. 당대 등주의 현과 항구

III. 당 초기 해상노선과 등주

IV. 9세기 이후 한·중 해상노선과 등주

V. 맺음말



이영철

중국중세사 전공, 영남대학교 강사.

대표논저로는 「唐 德宗時期 冬薦의 施行과 藩鎮 幕職官」(2011, 『中國古中世史研究』 25), 「唐 前期 營州城傍 契丹 羈縻州의 기능」(2010, 『大丘史學』 100), 「唐 德宗의 藩鎮政策」(2009, 『中國史研究』 60) 등이 있다.

9세기 등주항로와 신라

당의 교통

영남대학교 이영철

I. 머리말

현재의 산둥반도[山東半島] 동북단에 있는 연태(煙台)와 위해(威海) 두 시(市) 대부분의 지역에 해당하는 등주(登州)는 요동(遼東) 및 한반도 지역과 지리적으로 가까워 일찍부터 한·중 해상교통에서 중요한 거점 역할을 담당하였다. 특히 당대(唐代)는 등주가 한·중 해상교통에서 차지하는 비중과 역할이 절정에 이르렀던 시기이다. 때문에 한중교류사(韓中交流史)에서 등주는 한국과 중국의 연구자들로부터 많은 주목을 받아왔다. 하지만 한국학자들은 등주를 한중 문화교류에 있어서 한국과 연결된 중국 쪽 대안(對岸)으로 부수적으로 다루었다.¹⁾ 반

- 1) 徐榮洙(1981), 「古代 韓中關係 研究試論」, 『檀國大學校 大學院 學術論叢』 5; 盧泰敦(1984), 「5~6世紀 동아시아의 國際情勢와 高句麗의 對外關係」, 『東方學志』 44; 손태현(1980), 「古代에 있어 海上交通」, 『韓國海洋大學論文集』 15; 李基東(1989), 「9~10世紀에 있어서 黃海를 무대로 한 韓中日 三國의 海上活動」, 『第3回 環黃海韓中交涉史研究 심포지엄』, 百濟文化開發研究院; 李基東(1989), 「黃海를 통한 古代 韓中交涉史의 展開」, 『第2回 環黃海韓中交涉史研究 심포지엄』, 百濟文化開發研究院; 曹永祿(2005), 「善妙與洛山二大聖-9世紀海洋佛教傳說的世界」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際

면 중국학자들은 등주를 요동과 한반도에서 중국적 질서를 실현하는 창구로 인식하였다. 당 초기의 등주는 책봉조공관계(冊封朝貢關係)와 이에 관련된 한·중 간 문화교류의 창구 역할을 한 것 때문에 주목받았다.²⁾ 또한 수당(隋唐) 두 왕조(王朝)가 고구려와 대립하고, 한국의 삼국 사이의 충돌에 개입하면서 이루어진 해상(海上)을 통한 군사행동의 거점 역할과³⁾ 신라에 의해 통일이 이루어진 후 나당(羅唐) 간 문물교류의 창구로서 등주의 역할 등이 주로 연구되었다.⁴⁾

그렇지만 당 중기 이후는 초기에 보이던 군사행동이 사라지고, 상업이 발전하여 민간교역이 활성화되자, 등주의 중요성이 점차 감소하였다. 또한 8세기 중엽에 발생한 안사(安史)의 난(亂)으로 화북지역(華北地域)이 파괴되고, 강남이 개발되어 경제중심으로 성장하였던 것도 등주의 중요성을 감소시킨 중요한 원인으로 작용하였다. 이로 인해 당 중기 이후 등주에 대한 중국 연구자들의 관심은 초기에 비해 줄어들었다. 반면 한국과 일본의 연구자들은 중기 이후 등주에 많은 관심을 보였다. 특히 일본인 승려 엔닌(圓仁)이 쓴 『입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記)』에 대한 연구를 통해, 당 중기 이후 해상활동이 신라인에

學術討論會論文集』, 山東大學出版社.

- 2) 高鳳林(1994), 「隋唐時期山東地區與日本朝鮮之間的交流與往來」, 『山東師大學報』(社會科學版), 第1期; 李福禎(2006), 「由唐朝送新羅使詩看新羅與唐的往來」, 『語文學刊』 第1期; 蔣惠民(2005), 「從黃縣貢器看中韓關係」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 鄭成宏(2005), 「山東與中韓儒學文化交流-以典型個案來說明」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 侯江波·林杰(2000), 「試論古代“東北亞絲綢之路”的特點及其現實意義」, 『遼寧絲綢』 4期.
- 3) 董韶軍·董韶華·遲金光(2003), 「試論蓬萊水城的歷史地位與價值」, 『北方文物』 1期; 遲金光·孫艷艷(2008), 「登州港在中國軍事上的地位」, 『山東檔案』 5月.
- 4) 拜根輿(2005), 「7世紀中葉的登州與古代中韓關係-以登州的唐代遺蹟為中心」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 王春輝·張安福(2004), 「論7~9世紀韓中經濟交流及其影響」, 『石家莊師範專科學校學報』 6-4; 朱龍·董韶華(2004), 「登州港與東方絲綢之路」, 『中國海洋大學學報』 第4期.

의해 이루어졌음이 밝혀졌다.⁵⁾ 당 중기 이후 등주 지역에 대한 연구는 정치적 관계를 중심으로 이루어지던 이전과는 달리, 경제·문화 등 다방면으로 확대되어 진행되었다. 또한 초기에는 한·중 해상교통의 유일한 중국쪽 거점으로 다루어지던 등주가 해상활동의 여러 거점 중 하나로 다루어지게 되었다.⁶⁾

기존의 연구들을 통해 한중문화교류사(韓中文化交流史)에서 등주가 수행하였던 역할과 해상활동의 구체적인 모습이 상당 부분 밝혀졌다. 그렇지만 아직도 보

- 5) 權惠永(2001), 「入唐新羅人社會의 形成과 그 實態」, 『國史館論叢』 95; 權惠永(2001), 「在唐新羅人社會와 赤山法華院」, 『史學研究』 62; 權惠永(2005), 「東亞世界的在唐新羅人」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 近藤造一(2002, 12), 「赤山法華院과 平盧軍節度使」, 『韓國古代史研究』 28; 민성규·최재수(2001), 「唐나라의 貿易管理制度와 黃海海上貿易의 管理機構」, 『海上王 張保臯의 國際貿易活動과 물류』; 오수정(1996), 「張保臯 在唐活動의 背景」, 『淑明韓國史論』 2; 朴文一(2008), 「試談在唐代新羅坊的特點及其性質」, 『延邊大學學報』(社會科學版) 33-3; 劉希爲(1993), 「唐代新羅僑民在華社會活動的考述」, 『中國史研究』 1993-3; 李勁軍(2005), 「濺論唐代登州地區新羅村的成因」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 曹中屏(2005), 「張保臯與山東半島」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 趙紅梅(2005), 「在唐新羅人的聚居區及其相關問題探微」, 陳尙勝 主編, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』, 山東大學出版社; 朱江(1996), 「略論唐代揚州城址與新羅文化遺蹟」, 『金文經教授停年退休紀念 東아시아史研究論叢』, 海安; 陳尙勝(1996), 「唐代的新羅僑民社區」, 『歷史研究』 1996-1; 陳尙勝(2001), 「論唐代山東地區的新羅僑民村落」, 『東岳論叢』 2001-6; 堀敏一(1998), 「唐代新羅人居留地と日本僧圓仁入唐の由來」, 『古代文化』 50-5; 堀敏一(1998), 「在唐新羅人の活動と入唐交通」, 『東アジアのなかの古代日本』, 研文出版社; 浦生京子(1979), 「新羅末期の張保臯の擡頭と反亂」, 『朝鮮史研究會論文集』 18.
- 6) 權惠永(1996), 「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 對한 考察」, 『歷史學報』 149; 頓賀(2005), 「登州港在唐代的歷史貢獻」, 『武漢船舶職業技術學院學報』 2005-5; 樊文禮(2005), 「唐代登州海行入高麗道の變遷與赤山法華院的形成」, 『中國歷史地理論叢』 20-2; 樊文禮(1994), 「登州與唐代的海上交通」, 『海交史研究』 1994-2; 王賽時(2002, 9), 「唐代山東的沿海開發與海上交通」, 『東岳論叢』 23-5; 曹東升(1995), 「唐代的東方門戶-登州」, 『唐史論叢』 6; 陳麗華(2008), 「唐宋之際登州港的繁榮與福建海上交通的發展」, 『青島大學師範學院學報』; 項國茂, 「山東半島海上交通的歷史地位」, 『福建師大福清分校學報』 1989年 第1期.

완되어야 할 부분이 여전히 많이 남아 있다. 우선 이전의 연구들은 등주를 하나의 지역으로 설정하여 단순하게 이해하고 있다. 이는 오히려 등주의 기능과 역할을 이해하는 것을 어렵게 만들어버렸다. 등주는 산둥반도 북부에서 해안을 따라 반도가 남으로 꺾이는 지역까지 해안선을 따라 설치되어 있던 주(州)였다. 때문에 주의 북부는 발해와만 접하고 있고, 남부는 황해와만 접하고 있지만, 동부는 발해와 황해 둘 다 접하고 있었다. 이러한 지역적 차이를 간과하면 등주 지역에서 해상활동의 변화를 구체적으로 인식할 수 없다. 또한 당의 정치·경제·문화적 변화와 등주 지역의 해상활동과의 관계를 도외시키는 경향이 있다. 이는 당대 등주 지역 해상활동의 전체상을 살피는 것을 어렵게 하였다.

이 글은 이러한 문제점을 바탕으로 등주 지역을 세분화하여 살펴보고, 등주에서 해상활동 중심의 변화를 당대 정치·경제적 변화와 관련하여 살펴보려 한다. 더불어 한·중 해상교통의 노선(路線)의 변화도 살펴보고자 한다.

II. 당대 등주의 현과 항구

중국의 역대 왕조들은 등주를 ‘동(東)으로는 도이(島夷)를 누를 수 있고, 북(北)으로는 요동(遼東)을 공제(控制)할 수 있으며, 남(南)으로는 오회(吳會)와 통하고, 서(西)로는 연운(燕雲) 지역으로 신속하게 갈 수 있는’⁷⁾ 교통의 요지로 인식하였다. 또한 밖으로는 한국(韓國)과 요동(遼東)을 막을 수 있고, 안으로는 중원을 지키는 울타리이자 문호라고 하였다.⁸⁾ 때문에 등주는 중국에서 신라와 발해로

7) 宋應昌(明), 「重修蓬萊閣記」[張永強(2007), 『蓬萊金石錄』, 濟南: 黃河出版社], 396쪽. 登州 東扼島夷 北控遼左 南通吳會 西翼燕雲.

나가는 대로(大路)이며 출발점으로⁹⁾ 중시되었다. 등주가 이처럼 중시되었던 것은 9세기 이 지역을 직접 여행하였던 일본인 승려 엔닌(圓仁)이 “당의 동북 지방 끝에서 북쪽으로 베개처럼 바다에 뻗쳐 바다를 바라보고 있으며, 주(州)의 성(城)이 바다에서 1~2리 남짓 떨어져 있다”¹⁰⁾고 하였던 것처럼 해상활동에 최적의 조건을 갖추고 있었기 때문이다. 특히 당대에는 당과 요동 및 한반도 지역의 여러 정권과 정치·군사·경제·문화 등 다방면에 걸친 교류가 활발하게 이루어졌다. 등주는 청주(靑州)·내주(萊州)와 더불어 동북지역 해상교통의 중심이었다. 현재의 산둥반도 동북부에 있는 이 3개 주는 발해와 황해를 맞대고 있어 해상교통을 위한 최적의 조건을 갖추고 있었다.

청주는 수(隋) 왕조(王朝)가 설치한 대운하(大運河)가 바다로 나가는 하구(河口)에 해당하는 곳에 위치하였다.¹¹⁾ 운하와 바다가 만나는 접점에 있었기 때문에 해운(海運)과 하운(河運)의 결합이 용이하였다. 때문에 청주는 해상교통의 요지로서 일찍부터 발전하였다. 이러한 지리적 조건 때문에 청주는 당 초기 산둥 지역의 행정중심이기도 하였다. 당을 건국한 고조(高祖) 이연(李淵)은 무덕(武德) 4년(621) 청주에 총관부(總管府)를 설치하여 청(靑)·유(濰)·등(登)·모(牟)·거(莒)·밀(密)·내(萊)·승(乘) 등 산둥반도에 위치한 8주(州)를 관할하게 하였다. 태종은 총관부를 폐지하여 각 주가 독자적인 행정을 수행하게 하였지만, 현종 시기에 이르러서도 청주는 여전히 이 지역의 행정적 중심 역할을 담당하고 있었다. 현종

8) 陳鍾盛(明), 「建豫濟倉記」(張永強(2007), 『蓬萊金石錄』, 濟南: 黃河出版社), 431쪽. 外捍朝遼 則爲藩籬 內障中原 又爲門戶.

9) 李吉甫(2005), 『元和郡縣圖志』, 中華書局 卷11 河南道7, 登州. 當中國往新羅渤海過大路.

10) 圓仁(2007), 『入唐求法巡禮行記』(신복룡 번역, 선인출판사) 卷4, 武宗 會昌 5年(845) 8月 16日條.

11) 『元和郡縣圖志』 卷10 河南道6, 靑州. 濟水 北去縣百步 又東北流入海. 海浦 在縣東北二百八十里. 卽濟水東流入海之處 水口謂之海浦.

시기에 설치한 치청절도사부(淄靑節度使府)가 청주에 자리하고 있었기 때문이다. 청주에는 신라관(新羅館)과 발해관(渤海館)이 설치되어 있었다.¹²⁾ 청주의 신라관과 발해관은 신라와 발해의 사신영접과 무역에 관련된 제반 업무를 처리하였다. 또한 신라 상인들이 해상을 통해 가지고 온 물품이 최종적으로 내려진 곳이다.¹³⁾ 안사의 난 이후 이곳을 장악한 평노치청절도사(平盧淄靑節度使) 이정기(李正己)가 발해로부터 명마를 수입하여¹⁴⁾ 당과 대립할 수 있었던 것도, 상업이 발전한 청주의 경제적 기반과 지리적 이점이 있었기 때문이다.

내주 역시 수(隋) 왕조(王朝) 시기에 빠르게 발전하였다. 수 양제(楊帝)가 고구려 원정을 준비하면서 내주를 본격적으로 개발하였기 때문이다. 당대에 들어서 설치된 등주는 수 왕조 시기에는 내주에 소속되어 있었다. 수양제는 대업연간(大業年間)에 고구려 원정을 위해 원홍사(元弘嗣)를 동래해구(東萊海口)에 파견하여 전선을 건조하게 하고,¹⁵⁾ 내주항(萊州港)을 통해 출병하였다.¹⁶⁾ 당도 초기부터 고구려 원정을 위해 내주를 지속적으로 개발하였다. 태종(太宗) 정관(貞觀) 18년(644) 고구려 원정 때 평양도행군대총관(平壤道行軍大總官) 장량(張亮)이 43,000

12) 『渤海國志長篇』 卷17 「食貨考」, 代宗以後 置渤海館于青州 以待渤海之使 其交易船舶亦泊于是.

13) 『冊府元龜』(中華書局, 1982) 卷999 「外臣部」, 開成元年 六月 淄靑節度使奏 新羅渤海將到熟銅請不禁斷 …… 青州言高麗遣人市易.

14) 『舊唐書』(이하 正史는 1998年 中華書局 標點校勘本을 사용) 卷124 「李正己傳」, 大曆中 薛嵩死 及李靈曜之亂 諸道共攻其地 得者爲己邑 正己復得曹濮徐兗鄆 共十有五州 內視同列 貨市渤海名馬 歲歲不絕.

15) 『隋書』 卷74 「元弘嗣傳」, 大業初 煬帝潛有取遼東之意 遣弘嗣往東萊海口監造船 諸州役丁苦其捶楚 官人督役 晝夜立於水中 略不敢息 自腰以下 無不生蛆 死者十三四.

16) 『隋書』 卷64 「來護兒傳」, 大業六年 …… 遼東之役 護兒率樓船 指滄海 入自泚水 去平壤六十里 與高麗相遇 進擊 大破之 乘勝直造城下 破其郭郭. 於是縱軍大掠 稍失部伍 高元弟建武募敢死士五百人邀擊之. 護兒因却 屯營海浦 以待期會. 後知宇文述等敗 遂班師. 明年 又出滄海道 師次東萊 會楊玄感作逆黎陽 進逼鞏, 洛, 護兒勒兵與宇文述等擊破之.

여 명의 병사를 전선 500척에 나누어 출병하고,¹⁷⁾ 정관 21년(647) 청구도행군 대총관(靑丘道行軍大總官) 우진달(牛進達)이 만여 명의 병사를 거느리고 출병하였던 곳¹⁸⁾도 내주였다. 이로 보아 내주항은 태종 정관연간(貞觀年間)에 이미 대규모 원정이 가능할 정도의 항구 개발이 완료되었음을 알 수 있다. 더불어 원정을 위해 재지(在地)의 인원을 받아들여 항로를 개발하고, 항해기술을 빠르게 발전 시켰다.¹⁹⁾ 이후 내주는 대규모 항구도시의 면모를 갖추고 유지되었다.

반면 등주는 청주와 내주에 비해 늦게 개발되었다. 등주는 당 고조(高祖) 무덕연간(武德年間, 618~626)에서야 처음 설치되었다. 이전까지 등주는 내주에 속해 있는 현의 일부였다. 수 왕조부터 산둥반도 남부지역이 개발되면서 인구가 유입되어 빠르게 증가하자,²⁰⁾ 당은 내주의 동부를 분리하여 등주를 설치하였다. 등주는 처음 설치될 당시 모평현(牟平縣)·문등현(文登縣)·황현(黃縣) 등 3개 현으로 이루어진 주였다. 이후 등주는 태종이 정관(貞觀) 원년(627)에 폐지하여 내주에 통합시켰으나, 측천무후(則天武后)가 여의(如意) 원년(692)에 다시 분리시켜 주를 설치하였다. 이어 중종(中宗) 신룡(神龍) 3년(707)에 황현을 나누어 봉래현(蓬萊縣)을 신설하자, 등주는 4개 현으로 이루어지게 되었다. 이때 모평현에 있던 주의 치소(治所)도 봉래현으로 옮겨졌다. 등주는 가장 늦게 설치되었고, 설치와 폐지가 반복되었지만, 다시 설치되는 무후 시기(武后時期)에 이미 해안도시로서

17) 『資治通鑑』(中華書局, 1987) 卷197, 太宗 貞觀 18年 11月 甲午條. 甲午 以刑部尚書張亮爲平壤道行軍大總管 帥江淮嶺峽兵四萬 長安洛陽募士三千 戰艦五百艘 自萊州泛海趨平壤.

18) 『資治通鑑』 卷198, 太宗 貞觀 21年 3月條. 三月 以左武衛大將軍牛進達爲靑丘道行軍大總管 右武衛將軍李海岸副之 發兵萬餘人 乘樓船自萊州汎海而入.

19) 掖縣姜家瞳出土 唐人墓誌, 『再讀掖縣志』 卷上「古迹」. 高麗餘孽作梗遼川 詔征舟師濟自黃腫.

20) 王賽時(2005), 『山東沿海開發史』, 齊魯書社, 124쪽.

의 면모가 갖추어져 있었다.²¹⁾

등주 지역은 고조 무덕(高祖 武德) 4년에 설치되었다가 태종 정관 원년에 폐지되어 무후(武后) 여의 원년에 다시 설치되기까지 66년 동안 내주에 속해 있었다. 때문에 이 기간 동안 내주 지역에서 이루어진 해상활동의 대부분은 등주에서 이루어졌다고 할 수 있다.²²⁾ 청주나 내주가 발해와 접해 있는 데 반해, 등주는 발해와 황해를 동시에 접하고 있어 다른 두 주에 비해 해상교통을 위한 지리적 이점이 많았다. 또한 등주에 소속된 모든 현이 해안을 따라 설치되어 있었고, 각 현마다 자연적으로 형성된 양항(良港)이 많아 비교적 늦게 설치되었음에도 불구하고 정관연간(貞觀年間) 이후 해상교통의 중심이 되었다.

등주에서 가장 서쪽에 위치한 현은 황현(연태시(煙臺市) 복산구(福山區))이다. 황현은 북쪽으로 3리(里), 서쪽으로 4리 정도 떨어져 대해(大海)와 연(沿)하고 있으며, 신라와 발해와 왕래하는 출발점에 해당하였다. 현재도 대련(大連)과 연결된 정기 여객선이 드나들 정도로 해심이 깊어, 대형선박이 왕래하기 편하였다. 황현은 이전부터 발해 연안지역과 해상을 통해 활발하게 왕래하였다. 황현에서 북쪽으로 20여 리 거리에 있고,海中(海中)에 설치된 대인고성(大人故城)은 외부와 접촉하는 중요한 거점이었다. 대인고성은 삼국시대 사마의(司馬懿)가 요동을 정벌하기 위해 축성(築城)한 것이다. 사마의는 이곳을 통해 군량과 병사를 수송하였다. 당대에도 대인고성은 여전히 군사적으로 중요한 기능을 담당하였다. 당 고종 용삭연간(龍朔年間, 661~663) 고구려와 전쟁을 벌일 때에도 이곳은 병사와 군량을 수송하였던 중요한 해안기지였다.²³⁾ 대인고성은 한반도가 신라에

21) 『全唐詩』(中華書局, 1960) 卷79 「蓬萊鎮」, 旅客春心斷 邊城夜望高. 野樓凝海氣 白鷺似江濤.

22) 樊文禮(1994), 「登州與唐代的海上交通」, 『海交史研究』, 1994-2, 27쪽.

23) 掖縣姜家疇出土 唐人墓誌『再續掖縣志』 卷上「古迹」; 『新唐書』 卷220 「東夷 高(句)麗

의해 통합된 후 군사적 기능보다는 상업적 기능을 가진 항구로 점차 변화하였고, 이후 상업에 종사하였던 신라와 백제인들이 드나들기 시작하였다.²⁴⁾

황현의 동쪽으로는 봉래현이 있었다. 봉래현은 등주에 소속된 현 중에서 가장 늦게 설치되었다. 중종 신룡(神龍) 3년(707)에 황현의 동부에 있던 봉래진을 분리해 만든 현이기는 하지만 역사는 상당히 오래되었다. 현이 명칭인 봉래(蓬萊)는 현내(縣內)에 있었던 봉래고성(蓬萊古城)과 관련이 있다. 봉래고성은 한(漢) 무제(武帝)가 순행하면서 이곳에 들러 성을 쌓을 것을 명령하여 세워졌다고 한다. 봉래라는 지명도 이 성으로 인해 유래하였다.²⁵⁾ 봉래고성은 당 초기까지 고구려로 나가는 군사활동의 중요한 해상거점이었다. 봉래현은 묘조군도(廟朝群島)를 따라 요동과 한반도로 진출하기에 용이하였다. 때문에 고구려와 전쟁으로 군사활동이 왕성하였던 태종 시기 이 지역에 해상거점이 다수 설치되었다.²⁶⁾ 봉래현 역시 지리적으로 요동반도로 나가는 길목일 뿐만 아니라, 천연적으로 해심이 깊어 대형선박이 드나들기가 용이하였다. 이러한 자연조건은 대형선박이 주류를 이루는 군진설치에 좋은 조건이었다.

봉래항(蓬萊港)은 8세기 들어 고구려와 전쟁이 끝나고 군사활동이 뜸해지자, 대신 대형상선들이 자주 드나들었다. 앞에서 언급하였듯이 봉래항은 천연적으로 해심이 깊어 대형선박이 드나들기가 용이하였기 때문에, 해외를 드나드

傳」，於是帝欲自將討之……然蓋蘇文弑君 又戮大臣以逞 一國之人延頸待救 議者顧未亮耳。於是北輪粟營州 東儲粟古大人城。

24) 『元和郡縣圖志』卷11 河南道7, 登州. 大人故城 在縣北二十里 司馬宣王伐遼東 造此城 運糧船從此入 今新羅百濟往還常由於此.

25) 『元和郡縣圖志』卷11 河南道7, 登州. 蓬萊縣 本漢黃縣之地 屬東萊郡. 昔韓武帝於此望蓬萊山 因築城 以蓬萊爲名.

26) 大形船舶의 入出港이 용이하였기 때문에 唐 初期 각지로부터 올라오는 軍需物品은 주로 蓬萊港을 통해 유입되었다(『新唐書』卷118 「張廷珪傳」).

는 대형선박들이 자주 이용하였다. 봉래진(蓬萊鎮)에 중종 신룡 3년(707)에 봉래 현을 설치하고 모평현에 있던 주의 치소를 옮겨 고성(古城) 내에 설치하자, 등주의 중심으로 발전하였다. 9세기에 이르면 등주는 신라·발해 및 각지에서 상인들이 모여들어 활동하던 산둥 지역 최대의 해안 상업도시로 성장하였다. 치소가 있었던 봉래고성은 등주의 중심역할을 담당하였다. 등주의 치소는 고성 안에 있었다. 고성은 동서 1리 남북 2리의 규모였고, 신라, 발해 등과 교류가 많아지면서, 성 외부에는 외국인 거주지와 시장이 형성되었다. 성의 남쪽 거리에는 동쪽으로 신라관과 발해관이 있었고, 서쪽에는 시장이 형성되어 있었다.²⁷⁾

봉래현의 서쪽에는 모평현[유산시(乳山市)]이 있었다. 모평현은 산둥반도가 남으로 꺾여 내려가는 지역에 있고, 현의 동남지역이 황해와 잇닿아 있다. 해안을 따라 항구가 발달하여, 도촌항(陶村港)·소촌포(邵村浦)·유산포(乳山浦)·노산포(盧山浦)·망해촌동포(望海村東浦)·상도북항(桑島北港)·유산서포(乳山西浦) 등이 현내에 있었다. 9세기에 이르면 모평현의 항구에서 신라로 직항하는 배들이 출항하기도 하였다. 모평현에서 출발한 배는 순풍을 만나면 2~3일이면 신라에 도착할 수 있었다. 특히 도촌항과 서남에 있었던 소촌포에는 대형선박이 자주 출입하였으며, 신라·일본과 왕래가 빈번하였다.²⁸⁾

마지막으로 등주의 동남쪽에는 문등현[영성시(榮成市)]이 있었다. 문등현은 산둥반도 동북단에 있었기 때문에, 한반도·요동(遼東)·중국 남부해안과 연결이 용이한 해상교통의 요지였다. 이 점은 당 중기 이후 문등현이 해상활동에 중요한 위치를 차지하는 데 중요한 이유가 되었다. 이로 인해 ‘해동(海東)의 여러

27) 『入唐求法巡禮行記』卷2, 文宗 開成 5年 3月 2日.

28) 『入唐求法巡禮行記』卷1, 文宗 開成 4年 4月 5日.

나라가 조공(朝貢)할 때 반드시 이 길을 거쳤다고 할 정도로 한·중 해상교통의 중심으로 발전하였다. 당 고종 총장(總長) 2년(669) 의상대사(義相大師)가 입당(入唐)하여 화엄경(華嚴經)을 얻어 돌아갈 때도 문등현에서 상선(商船)을 얻어 타고 귀국하였다. 당시 문등현에는 신라의 상선이 자주 출입하였다. 의상대사는 이 상선을 통해 입당하고 귀국하였을 것으로 보이며, 당시 한·중무역에 있어 문등현이 점차 중요해지기 시작하였던 것으로 보인다.

문등현 역시 자연적인 항구가 발달하였다. 문등현의 대표적인 항구로 성산(成山, 또는 성산(城山), 청산(靑山))과 적산(赤山)을 들 수 있다. 성산(成山)은 문등현의 최동단(最東端)에 있으며, 진시황(秦始皇)이 해상석교(海上石橋)를 세웠다고 전해진다. 성산은 한반도와 가장 가까운 중국쪽의 항구이다. 때문에 한반도와 직항로가 일찍 개발되었다. 성산은 나당연합군(羅唐聯合軍)이 백제를 공격할 때 당의 소정방(蘇定方)이 출항하여 직접 웅진강구(熊津江口, 금강)에 있는 기벌포(伎伐浦, 부안군 개화도)로 나갔던 곳이다.²⁹⁾ 성산은 또한 산둥반도의 남과 북을 나누는 분기점에 해당하는 지역이었기 때문에 외부를 출입하는 선박들이 임시로 정박하거나 악천우를 피하는 중간 기착지 역할도 담당하였다. 산둥반도 남부에서 올라온 선박이 하루 정도 정박하였다가 발해나 신라, 일본 등지로 나가거나, 북쪽에서 온 배들이 이곳에서 쉬고 남부 지역으로 내려갔다. 때문에 이곳은 발해나 신라에서 온 상인들도 자주 이용하였다.

적산은 문등현 청령향(淸寧鄕) 적산촌(赤山村) 해변의 천연항구이다. 적산은 장보고(張保皋)의 해상활동과 관련하여 유명하다. 『입당구법순례행기』의 저자인

29) 『舊唐書』 卷83 「蘇定方傳」, 顯慶五年 從幸太原 制授熊津道大總管 率師討百濟 定方自城山濟海 至熊津江口 賊屯兵據江. 定方升東岸 乘山而陣 與之大戰 揚帆蓋海 相續而至.; 『三國史記』 卷5 「新羅本紀」, 太宗武烈王 七年條. 六月十八日 次南川停. 定方發自萊州 舳艫千里 隨流東下 二十一日 王遣太子法敏 領兵船一百艘 迎定方於德物島.

엔닌은 이곳에 장보고가 세운 법화원이 있었다고 하였다. 법화원은 자체적으로 토지를 소유하고 있었으며, 다수의 신라 승려들이 법화경(法華經)을 암송하고 금광명경(金光明經)을 강의하였으며, 신라인 사회의 중심역할을 하였다. 또한 장보고는 적산에 해상활동과 관련된 관원을 설치하여³⁰⁾ 업무를 처리하였다.

이 외에도 등주는 서쪽을 제외한 삼면(三面)이 바다와 접해 있었기 때문에 천연적으로 형성된 항구가 많았다. 『입당구법순례행기』는 위에서 언급한 것 외에도 등주에 당양도촌(唐陽陶村), 청산포(靑山浦), 유산서포(乳山西浦), 유산장희포(乳山長淮浦), 단산포(旦山浦), 북해포(北海浦) 등 많은 항구가 있었음을 전하고 있다.

III. 당 초기 해상노선과 등주

『신당서(新唐書)』 「지리지(地理志)」에 의하면 당은 사방의 이민족과 7개의 교통노선을 통해 왕래하였다. 요동과 한반도 지역은 육로와 해로를 이용하는 2개의 교통노선으로 연결되어 있었다. 육로노선은 ‘영주입안동도(營州入安東道)’라 하며, 해로노선은 ‘등주해행입고려발해도(登州海行入高麗渤海道)’라 하였다.³¹⁾ 이 두 노선은 각각 영주(營州)와 등주를 기점으로 요동과 한반도 지역을 상호보완

30) 『入唐求法巡禮行記』 卷2, 文宗 開成 4年 6月 7日.

31) 『新唐書』 卷43下, 「地理志」 7下, 入四夷之路與關戍走集. 唐置羈縻諸州 皆傍塞外 或寓名於夷落. 而四夷之與中國通者甚衆 若將臣之所征討 敕使之所慰賜 宜有以記其所從出. 天寶中 玄宗問諸蕃國遠近 鴻臚卿王忠嗣以西域圖對 纔十數國. 其後貞元宰相賈耽考方域道里之數最詳 從邊州入四夷 通譯于鴻臚者 莫不畢紀. 其入四夷之路與關戍走集最要者七: 一曰營州入安東道 二曰登州海行入高麗渤海道 三曰夏州塞外通大同雲中道 四曰中受降城入回鶻道 五曰安西入西域道 六曰安南通天竺道 七曰廣州通海夷道. 其山川聚落 封略遠近 皆概舉其目 州縣有名而前所不錄者 或夷狄所自名云.

적으로 연결하고 있었다.

먼저 육로인 영주입안동도는 영주_[요녕성 조양시(朝陽市)]를 중심으로 서북쪽으로 100리 거리에 있는 송형령(松陁嶺)을 경계로 서쪽에 있는 해(奚), 동쪽에 있는 거란과 연결되어 있었다. 뿐만 아니라 동쪽으로는 180리를 가면서 연군성_[燕郡城 요녕성 의현(義縣)], 여러수착_[汝羅守捉 요녕성 금주시(錦州市)]을 지나, 요수(遼水)를 건너 다시 500리 거리에 있는 옛 한나라 시기의 양평성(襄平城)과 연결되어 있었다. 당대 양평성에는 안동도호부(安東都護府)가 설치되어 있었다. 기본적으로 영주입안동도는 영주에서 양평성에 이르는 육상 교통로를 의미한다. 그러나 이 노선은 양평성에서 여러 갈래로 나뉘어져 발해, 고구려 및 해상 교통로인 등주해행입고려발해도와 연결되었다. 다시 양평성은 동남쪽으로 800리 거리에 있는 평양성과 연결되어 있었고, 서남쪽으로 600리 거리에 있는 도리진(都里鎭)과 연결되어 있었다. 남쪽은 700리 거리에 있는 압록강(鴨綠江) 북쪽의 박작성(泊沍城), 동북쪽으로는 개모(蓋牟), 신성(新城), 발해(渤海) 장령부_[長嶺府], 길림성 화둔현 소밀성을 지나 1,500리 거리에 있는 발해왕성(渤海王城), 그 남쪽으로 1,000리 거리에 있는 흑수말갈(黑水靺鞨) 지역과도 연결되어 있었다.³²⁾ 또한 영주입안동도는 양평성과 연결된 도리진과 박작성을 통해 등주해행입고려발해도와 연결되어 있었다.

해로(海路)인 등주해행입고려발해도는 산둥반도 동북단에 있는 등주를 기점으로 당과 발해, 신라가 연결된 노선이다. 『신당서』 「지리지」에는 이 노선의

32) 『新唐書』 卷43下 「地理志」 7下, 入四夷之路與關戍走集. 營州入安東道. 營州西北百里曰松陁嶺 其西奚 其東契丹 距營州北四百里至遼水. 營州東百八十里至燕郡城. 又經汝羅守捉 渡遼水至安東都護府五百里. 府故漢襄平城也 東南至平壤城八百里; 西南至都里海口六百里; 西至建安城三百里 故中郭縣也; 南至鴨綠江北泊沍城七百里 故安平縣也. 自都護府東北經古蓋牟新城 又經渤海長嶺府 千五百里至渤海王城 城臨忽汗海 其西南三十里有古肅慎城 其北經德理鎭 至南黑水靺鞨千里.

경로를 자세하게 기록해놓았다.³³⁾ 등주에서 출발하여 동으로 항해하다가 산둥반도 북단에 이르러 항로를 바꾸어 묘조군도(廟朝群島)의 도서를 따라 북상한다. 태종 정관 18년(644) 1차 고구려 원정을 준비하고 있을 때 태복경(太僕卿) 소예(蕭銳)는 “황현과 고구려 사이의 해중에 있는 대인고성은 육지가 많고 담수가 있으며, 섬과 산이 이어져 있어 군량을 저장하고 운반하기 쉽다”³⁴⁾고 상소하였다. 이로 보아 공식적인 출발항은 봉래항(蓬萊港)이었다. 봉래항에서 출발하여 대인고성이 보이면 북상하였을 것이다. 이후 묘조군도의 대사도(大謝島, 지금의 장산도(長山島))·구흠도(龜歆島, 타기도(砬磯島))·말도(末島, 소흠도(小欵島))·오호도(烏湖島, 북황성도(北隍城島))를 따라 북상한다. 이어 마석산(馬石山, 노철산(老鐵山))이 보이면 동북쪽으로 방향을 돌려 요동반도의 동쪽 해안을 따라 도리진(요녕 여순(旅順) 부근)에 이른다. 항해를 하던 선박은 도리진에서 쉬거나 육로로 바꾸어 이동할 수 있었다. 도리진은 영주입안동도의 양평성과 육로로 연결되어 있기 때문이다. 다시 요동반도를 따라 동북으로 항해하면서 청니포(靑泥浦, 대련만 부근)·도화포(桃花浦)·행화포(杏花浦, 대련만의 동쪽에 있는 벽류하(碧流河) 해구)·석인왕(石人汪, 석성도(石城島) 북부해협)·낙타만(駱駝灣, 룡도(鹿島) 북부)을 지나면 오골강(烏骨江, 압록강) 하구(河口)에 이르게 된다. 등주해행입고려발해도는 오골강 하구에서 강을 따라 거슬러

33) 『新唐書』卷43下「地理志」7下, 入四夷之路與關戍走集. 登州海行入高麗渤海道. 登州東北海行 過大謝島 龜歆島 末島 烏湖島三百里. 北渡烏湖海 至馬石山東之都里鎮二百里. 東傍海嶺 過靑泥浦 桃花浦 杏花浦 石人汪 橐駝灣 烏骨江八百里. 乃南傍海嶺 過烏牧島 貝江口 椒島 得新羅西北之長口鎮. 又過秦王石橋 麻田島 古寺島 得物島 千里至鴨淙江唐恩浦口. 乃東南陸行 七百里至新羅王城. 自鴨淙江口舟行百餘里. 乃小舫泝流東北三十里至泊汊口 得渤海之境. 又泝流五百里 至丸都隰緜城 故高麗王都. 又東北泝流二百里 至神州 又陸行四百里 至顯州 天寶中王所都. 又正北如東六百里 至渤海王城.

34) 『冊府元龜』卷498「邦計部」漕運, (貞觀)十八年 八月 (蕭)銳奏稱海中古大人城 西去黃縣二十三里 北至高麗四百七十里 地多恬水 山島接連 貯納軍糧 此爲尤便 詔從之. 於是自河南道運轉米糧 水陸相繼 渡海軍量 皆貯此.

올라가 육로로 발해와 연결되는 발해도(渤海道)와 강 하구에서 남하하여 한반도 서해안을 따라 내려가는 고려도(高麗道)로 갈라졌다.

발해도는 오골강, 즉 압록강을 따라 100여 리를 거슬러 올라간 다음 작은 배로 갈아타 기류(折流)를 따라 동북으로 30리를 가면 박작(泊約) 입구에 이른다. 박작성도 영주입안동도와 연결되어 있기 때문에 해로와 육로가 만나는 지점이었다. 박작성에서부터 발해의 경내에 접어들게 된다. 발해 경내에 들어선 이후에도 배를 타고 기류(折流)를 따라 500리를 가면 고구려 왕도였던 환도성[丸都城, 길림성 집안(集安)]에 도착한다. 환도성에서 다시 기류를 따라 동북으로 200리를 가면 신주(神州, 길림성 훈강시(琿江市) 임강진(臨江鎭))에 도착한다. 이후부터는 육로만으로 이동할 수 있다. 신주에서 400리를 가면 현주(길림성 화룡현 고성자)에 도착하고, 여기서 정북(正北)으로 600리를 올라가 동쪽으로 돌아가면 발해왕성에 도착한다. 이 노선은 현종(玄宗) 개원(開元) 원년(713) 대조영(大祚榮)이 당과 해상 통상관계를 요구하면서 개통되었다. 당시 당은 발해의 요구로 량장(郎將) 최흔(崔忻)을 ‘칙지절선로말갈사(敕持節宣勞靺鞨使)’로 임명하여 파견하여 공식적인 관계를 수립하였다. 최흔은 장안을 출발하여 등주를 거쳐 이 노선을 따라 발해의 구성(舊城, 지금의 길림성 둔화현(敦化縣) 오동성(敖東城))에 도착하였다. 이후 이 해상항로는 발해와 당의 공식적인 통행로로 이용되었다.

압록강 하구에서 분리된 다른 노선인 고려도는 남하(南下)하여 한반도의 서해안을 따라 내려간다. 서해안을 따라 오목도(烏牧島, 신미도(身彌島))·패강구(貝江口, 대동강구(大同江口))·초도(楸島)·장구진(長口鎭)·진왕석교(秦王石橋, 웅진(瓮津) 부근(附近))·마전도(麻田島, 개성(開城) 서북(西北)의 교동도(喬桐島))·고사도(古寺島, 강화도(江華島))·득물도(得物島, 대부도(大阜島))를 지나 당은포(唐恩浦)에 이른다. 이후 당은포에서 육로를 통해 동남지역으로 나가면 신라왕성(新羅王城)에 도착한다. 이 노선은 당은포 외에 서해연안의 여러 항구와 연결되어 있었을 것으로 보인다. 『신당서』 「지리지」

에는 발해도와 달리 고려도의 육로에 대한 기록이 없다. 당은포에서 신라왕성인 경주(慶州)까지는 소백산맥의 죽령(竹嶺)이나 계립령(鷄立嶺)을 넘어 상주(尙州)를 중간기점으로 하여 다양한 통로로 연결되었던 것으로 추정된다.³⁵⁾

등주해행입고려발해도는 발해도가 해로와 육로를 합하여 모두 3,130리, 고려도가 3,000리에 이르는 노선이다. 이 노선은 육안으로 식별할 수 있는 특정 지형을 기준으로 해안선을 따라 항해하는 전통적인 항해기술에 의해 이동하였다. 일기의 변화와 해상의 상황으로부터 비교적 안전하여, 선박제조술과 항해기술이 크게 발전하지 않았던 시기부터 이용되었다.³⁶⁾ 이 두 개의 육로와 해로로 이루어진 두 교통노선은 당 태종이 고구려 원정 시 “북으로는 영주를 통해, 동으로는 대인고성을 통해 군량을 운반한다”³⁷⁾고 하였던 것에서, 당과 요동·한반도 지역을 연결하는 기본적인 교통로였음을 알 수 있다.

두 노선은 상호보완적인 역할을 수행하여 어느 하나가 막힐 경우 대안으로 이용되었다. 육로는 당 태종 정관 원년(626) 삼국관계가 악화되었을 때 백제와 신라가 사신을 보내어 “고구려가 길을 막아 입조(入朝)하지 못하게 하고 자주 침략한다”³⁸⁾고 하소연하였던 것처럼 정치적 영향을 강하게 받았다. 때문에 남쪽에 있던 신라와 백제는 해상노선을 통해 당에 접근하는 경우가 많았다.

35) 登州海行入高麗道와 연결된 서해안 항구와 이후의 陸路에 대해서는 權憲永의 논문(『新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 對한 考察』, 『歷史學報』 149, 1996)을 참조할 것.

36) 『太平廣記』(上海古籍出版社, 1991) 卷46 「博異志」.

37) 『新唐書』 卷220, 「東夷 高(句)麗傳」, 於是帝欲自將討之 召長安耆老勞曰: 遼東故中國地 而莫離支賊殺其主 朕將自行經略之 故與父老約: 子若孫從我行 我能拊循之 毋庸卹也. 卽厚賜布粟 群臣皆勸帝毋行 帝曰: 吾知之矣 去本而就末 捨高以取下 釋近而之遠 三者爲不祥 伐高麗是也. 然蓋蘇文弑君 又戮大臣以逞 一國之人延頸待救 議者顧未亮耳. 於是北輸粟營州 東儲粟古大人城.

38) 『三國史記』 卷20 「高句麗本紀」, 榮留王 9年條. 九年 新羅百濟遣使於唐 上言: 高句麗閉道 使不得朝 又屢相侵掠. 帝遣散騎侍郎朱子奢 持節諭和 王奉表謝罪 請與二國平.

해상을 통한 접근은 당이 신라와 연합하여 한반도의 통일전쟁에 참여하여 요동에 대한 지배권을 확보한 이후에도 여전히 지속되었다. 당은 요동 지역 지배를 위해 안동도호부를 설치하였으나, 고구려 유민의 격렬한 저항을 받아 지배권을 확립하지 못하였다. 무후 시기에도 만세통천(萬歲通天, 696) 5월(月) 반란을 일으킨 거란의 이진충(李盡忠)과 손만영(孫萬榮)에게 영주를 빼앗겼다. 거란이 영주를 점령하자, 당조는 요동 지역 지배기구인 안동도호부와 단절되었고, 다른 한편으로는 하북지역(河北地域)이 거란의 공격에 노출되는 상황이 전개되었다. 당은 요동 지역 지배와 교통의 거점이었던 영주를 상실하자, 유성(柳城)에 있던 영주도독부(營州都督府)를 동쪽에 있는 어양(漁陽)으로 옮겨³⁹⁾ 요동 지역과 연결하려 하였다. 이진충과 손만영의 반란은 무후 성력(聖曆) 원년(698)에 진압되었으나, 영주는 다시 돌궐(突厥)의 묵철가한(默啜可汗)에게 점령되었다.⁴⁰⁾ 더불어 발해가 건국되어⁴¹⁾ 당의 요동 지배는 더욱 어려운 상황을 맞이하였다. 육

39) 『舊唐書』卷199下「契丹傳」, 萬歲通天中 萬榮與其妹婿松漠都督李盡忠 俱爲營州都督 趙翽所侵侮 二人遂舉兵殺翽 據營州作亂. 盡忠即窟哥之胤 歷位右武衛大將軍兼松漠都督. : 『新唐書』卷130「末慶禮傳」, 初營州都督府治柳城 扼制奚契丹 武后時 趙文徽失兩蕃情 攻殘其府 更治東漁陽城.

40) 『資治通鑑』卷206, 則天武后 聖歷元年條. 八月 癸丑 默啜寇飛狐. 乙卯 陷定州 殺刺史孫彥高及里民數千人…… 九月 癸未 突厥默啜盡殺所掠趙定等州男女萬餘人.

41) 『舊唐書』卷199下「渤海靺鞨傳」, 祚榮驍勇善用兵 靺鞨之衆及高麗餘燼 稍稍歸之. 聖曆中 自立爲振國王 遣使通于突厥. 其地在營州之東二千里 南與新羅相接 越喜靺鞨東北至黑水靺鞨 地方二千里 編戶十餘萬 勝兵數萬人. 風俗與高麗及契丹同……; 『新唐書』卷219, 渤海傳. 萬歲通天中 契丹盡忠殺營州都督趙翽反 有舍利乞乞仲象者 與靺鞨酋乞四比羽及高麗餘種東走 度遼水 保太白山之東北 阻奧婁河 樹壁自固. 武后封乞四比羽爲許國公 乞乞仲象爲震國公 赦其罪. 比羽不受命 后詔王鈞衛大將軍李楷固 中郎將索伏擊斬之. 是時仲象已死 其子祚榮引殘夷遁去 楷固窮躡 度天門嶺 祚榮因高麗 靺鞨兵拒楷固 楷固敗還. 於是契丹附突厥 王師道絕 不克討. 祚榮即并比羽之衆 恃荒遠 乃建國 自號震國王 遣使交突厥 地方五千里 戶十餘萬 勝兵數萬 頗知書契. 盡得扶餘, 沃沮, 弁韓, 朝鮮, 靺鞨諸國.

로가 단절된 상태에서 당은 요동 지역과 해상을 통해 접근할 수밖에 없었다. 당시 당 내부에서는 해운(海運)을 통해 안동도호부를 연결할 것을 주장하는 설눌(薛訥)과 안동도호부를 폐하지는 적인걸(狄仁傑)의 주장이 대립하였다.⁴²⁾ 당조(唐朝)는 설눌의 주장을 수용하여 창주(滄州) - 요하(遼河) 유역과 산둥(山東) - 요동(遼東) 지역을 연결하는 해운로를 통해 안동도호부를 지원하였다.⁴³⁾

당 현종(玄宗) 개원(開元) 초기 돌궐의 목철가한이 사망하고, 그 동안 돌궐에 복속하고 있었던 거란과 해(奚)가 항복하지⁴⁴⁾ 당은 영주를 수복할 수 있었다. 현종은 영주를 수복한 후 어양과 유성으로 옮겨 다니던 영주도독부를 영주에 복치(復置)하려 하였다. 이에 대해서도 당 내부에서는 영주도독부의 이전을 강력하게 반대하는 송경(宋璟)과 이전을 주장하는 송경례(宋慶禮)의 의견이 대립하였다. 현종은 송경례의 건의를 수용하여 그에게 영주의 중수(重修)를 맡겼다. 송경례는 영주성(營州城)을 수리하고, 민호(民戶) 이전을 통해 둔전(屯田)을 시행하여 상업을 부흥시켰다. 당시 예부원외랑(禮部員外郎) 장구령(張九齡)은 송경례가 영주성을 회복시켜 해운을 파(罷)할 수 있었다고 찬양하였다.⁴⁵⁾ 장구령이 영주가

42) 『舊唐書』 卷93 「薛訥傳」. 其後突厥入寇河北 則天以訥將門 使攝左武威衛將軍 安東道經略. 臨行 於同明殿召見與語 訥因奏曰：醜虜憑凌 以廬陵爲辭. 今雖有制升儲 外議猶恐未定. 若此命不易 則狂賊自然款伏. 則天深然其言. 尋拜幽州都督 兼安東都護；『通典』(中華書局校點本, 1988) 卷186 邊防2 「高句麗」, 武太后聖曆二年 鸞臺侍郎 平章事狄仁傑上表請拔安東 …… 今以海中分爲兩運. 風波漂蕩 沒溺至多 準兵計糧 猶苦不足. 且中國之與蕃夷 天文自隔 遼東所守 已是石田 鞅鞬遐方 更爲雞肋. 今欲肥四夷而瘠中國 恐非通典. 且得其地不足以耕織 得其人不足以賦稅. 臣請罷薛訥 廢安東鎮.

43) 日野開三郎(1981), 『東洋史學論集』 8, 三一書店, 112~119쪽.

44) 『舊唐書』 卷199下 「契丹傳」, 開元三年 其首領李失活以默啜攻袁 率種落內附. 失活即盡忠之從父弟也. 於是復置松漠都督府 封失活爲松漠郡王 拜左金吾衛大將軍兼松漠都督. 其所統八部落 各因舊帥拜爲刺史 又以將軍薛泰督軍以鎮撫之. 明年, 失活入朝 封宗室外甥女楊氏爲永樂公主以妻之.; 『新唐書』 卷219 「契丹傳」, 開元二年 盡忠從父弟都督失活以默啜攻袁 率部落與頡利發伊健啜來歸 玄宗賜丹書鐵券. 後二年 與奚長李大酺皆來 詔復置松漠府 以失活爲都督 封松漠郡王, 授左金吾衛大將軍.

회복되어 해운을 파악할 수 있었다는 지적은 이전까지 요동 지역과의 교통이 해운에 의존하였음을 의미한다.

그렇다면 과연 장구령의 말처럼 영주가 수복된 후 해운이 파해지고 육상 교통이 다시 발전하였는가? 당시 영주에서는 거란이 다시 반란을 일으켜 혼란한 상황이 재연되었다. 당 현종 개원 8년(720) 거란의 가돌간(可突干)이 반란을 일으켰고, 해(奚)가 이에 호응하여 당의 지배로부터 이탈하였다. 거란이 반란을 일으키자 영주도독(營州都督) 허흠담(許欽澹)이 토벌을 시도하였으나 참패하고,⁴⁶⁾ 오히려 영주도독부가 다시 어양으로 쫓겨났다.⁴⁷⁾ 가돌간은 얼마 안 있어 당에 항복하였지만 개원 18년(730)에 다시 반란을 일으켰다.⁴⁸⁾ 그는 개원 22년(734) 유주장사(幽州長史) 장수규(張守珪)에게 참수될 때까지⁴⁹⁾ 4년 동안 반란

45) 『新唐書』卷130「宋慶禮傳」, 初營州都督府治柳城 扼制奚契丹 武后時 趙文翹失兩蕃情 攻殘其府 更治東漁陽城 玄宗時 奚契丹款附 帝欲復治故城 宋璟固爭不可 獨慶禮執處其利 乃詔與太子詹事姜師度 左驍衛將軍邵宏等爲使 築裁三旬畢 俄兼營州都督 開屯田八十餘所 追拔漁陽 淄青沒戶還舊田宅 又集商胡立邸肆 不數年 倉廩充 居人蕃輯 …… 禮部員外郎張九齡申駁曰 慶禮國勞臣 在邊垂三十年 往城營州 土纔數千 無甲兵彊衛 指期而往 不失所慮 遂罷海運 收歲儲 邊亭晏然 其功可推 不當醜論.

46) 『資治通鑑』卷212, 玄宗 開元 8年 11月條. 是歲 可突干舉兵擊娑固 娑固敗奔營州. 營州都督許欽澹遣安東都護薛泰帥驍勇五百與奚王李大酺奉娑固以討之 戰敗 娑固李大酺皆爲可突干所殺 生擒薛泰 營州震恐. 許欽澹移軍入渝關 可突干立娑固從父弟鬱干爲主 遣使請罪.

47) 『舊唐書』卷39「地理志」2, 營州上都督府. 萬歲通天二年 爲契丹李萬榮所陷. 神龍元年 移府於幽州界置 仍領漁陽玉田二縣. 開元四年 復移還柳城. 八年 又往就漁陽. 十一年 又還柳城舊治. 天寶元年 改爲柳城郡. 乾元元年 復爲營州.

48) 『舊唐書』卷8, 玄宗 開元 18年 5月條. 五月 契丹衙官可突干殺其主李召固 率部落降于突厥 奚部落亦隨西叛. 奚王李魯蘇來奔 召固妻東華公主陳氏及魯蘇妻東光公主韋氏並奔投平盧軍. 制幽州長史趙含章率兵討之.

49) 『舊唐書』卷8, 玄宗 開元 22年 12月 乙巳條. (十二月) 乙巳 幽州長史張守珪發兵討契丹. 斬其王屈烈及其大臣可突干於陣 傳首東都 餘叛奚皆散走山谷. 立其酋長李過折爲契丹王.

을 지속하였다. 가돌간이 2차 반란을 일으켜 저항하고 있던 개원 20년(732)에는 발해가 장문휴(張文休)를 보내어 등주를 공격하여 등주자사(登州刺史) 위준(韋俊)을 살해하였다.⁵⁰⁾ 발해의 등주 공격은 거란의 반란으로 촉발된 요동 지역의 정치적 혼란을 확대 가중시켰다. 이후 안사의 난과 반란군 출신 항장(降將)들이 임명된 하북삼진(河北三鎭)이 ‘하북구사(河北舊事)’를 자행하여 장기간에 걸친 혼란한 국면이 재연됨에 따라 당은 요동 지역에 대한 지배력을 행사하지 못하였다. 요동(遼東)과 하북(河北) 지역에서 정치적으로 불안한 상황이 장기간 전개되자 육상교통은 점차 위축되었다. 반면 해상교통은 요동 지역의 혼란한 상황으로 인해 빠르게 발전하였다.

당대의 해상교통은 2차에 걸쳐 비약적인 발전을 이루었다. 첫 시기는 태종 정관연간이다. 당 태종은 제위에 오른 후 요동과 한반도로 나가는 해상노선을 체계화시켜 나갔다. 태종은 정관 원년(627) 등주를 폐지하여 내주에 복귀시키고, 정관 8년(634)에 봉래에 진을 설치하였다. 묘조군도의 남장산도(南長山島)와 북황성도(北皇城島)에는 대사벌(大謝伐)과 오호벌(五胡伐)을 설치하였다. ‘진(鎭)’과 ‘벌(伐)’은 모두 군진(軍鎭)이었다.⁵¹⁾ 태종은 이들 군진에 군대를 주둔시켜 고구려와 전쟁에 필요한 병력을 빠르게 보급하고자 하였다. 또한 태종은 태복소경 소예의 건의에 따라⁵²⁾ 군량을 준비하고,⁵³⁾ 정관 22년(648) 대형전선과 수송

50) 『舊唐書』卷199下「渤海靺鞨傳」, (開元)二十年 武藝遣其將張文休率海賊攻登州刺史韋俊. 詔遣門藝往幽州徵兵以討之 仍令太僕員外卿金思蘭往新羅發兵以攻其南境.

51) 『太平還宇記』(上海古籍出版社, 1995) 卷20 河南道20, 登州 蓬萊縣. 大謝伐在縣北海中三十里 周廻一百二十步 亦唐太宗征高麗時 與烏胡伐同時置.; 『鴨江行部誌』唐之伐高麗 兵糧戰艦亦自此來 …… 都里鎭亦烏胡伐廢后始置.

52) 『冊府元龜』卷498「邦計部」 漕運, 蕭銳는 “海中에 있는 大人故城은 서쪽으로 23리를 가면 黃縣이고, 북쪽으로 470리를 가면 고구려에 이릅니다. 육지가 많고 담수가 있고, 섬과 산이 이어져 있어 군량을 저장하고 운반하기 쉽다”고 건의하여 登州를 통해 군량을 보급할 것을 건의하였다.

선의 제조를 명하였다.⁵⁴⁾ 이때부터 등주에서 해안을 따라 윤주(潤州, 강소성(江蘇省) 진강현(鎮江縣)·상주(常州, 강소성 상주)·호주(湖州, 절강성(浙江省) 호주)·항주(杭州, 절강성 항주)·월주(越州, 절강성 소흥현(紹興縣))·태주(台州, 절강성 임해현(臨海縣))·무주(婺州, 절강성 금화현(金華縣)) 등지에 선박제조창을 건립하였다.⁵⁵⁾

준비를 마친 태종은 정관 18년 11월 육로와 해로를 통해 고구려 원정을 감행하였다. 정관 18년 당의 해로 원정군은 형부상서(刑部上書) 장량(張亮)을 총수(總帥)로 삼아 강(江)·회(淮)·영(嶺)·협주(峽州)의 병사 4만, 장안과 낙양(洛陽)에서 모집한 3,000명의 병사가 500척의 전선으로 내주(등주)⁵⁶⁾에서 출발하였다.⁵⁷⁾ 1차원정이 실패하자 태종은 정관 21년(647)에 다시 우진달(牛進達)을 주수(主帥)로 삼아 1만여 명의 군사를,⁵⁸⁾ 정관 22년(648)에는 설만철(薛萬徹)을 청구도행군대총관(靑丘道行軍大總管)으로 삼아 3만여 명의 군사를 추가로 출병시켰다.⁵⁹⁾ 양국의 군대는 같은 해 4월 오후도(烏湖島)에서 해전(海戰)을 벌였다.⁶⁰⁾ 이때 당군(唐軍)은 모두 등주에서 출발하였다. 또한 고종(高宗) 현경(顯慶) 5년(660) 8월에는 좌무

53) 『資治通鑑』 卷197, 太宗 貞觀 18年 7月條, 上將征高麗 秋七月勅將作大監閻立德等詣洪饒江三州 造船四百艘以載軍糧.

54) 『舊唐書』 卷199上 「高麗傳」, 太宗又命江南造大船 遣陝州刺史孫伏伽召募勇敢之士 萊州刺史李道裕運糧及器械 貯於烏胡島 將欲大舉以伐高麗. 未行而帝崩.

55) 張靜芬(1997), 『中國古代的造船與航海』, 北京商務印書館, 120쪽.

56) 당시는 등주가 폐지되어 萊州에 속해 있었던 시기이다. 이때 출발한 萊州는 등주로 보인다.

57) 『資治通鑑』 卷197, 太宗 貞觀 18年 11月 甲午條, 甲午 以刑部尚書張亮爲平壤道行軍大總管 帥江淮嶺峽兵四萬 長安洛陽募士三千 戰艦五百艘 自萊州泛海趨平壤.

58) 『資治通鑑』 卷198, 太宗 貞觀 21年 3月條, 三月 以左武衛大將軍牛進達爲靑丘道行軍大總管 右武衛將軍李海岸副之 發兵萬餘人 乘樓船自萊州汎海而入.

59) 『資治通鑑』 卷198, 太宗 貞觀 22年 正月 丙午條, 丙午 詔以右武衛大將軍薛萬徹爲靑丘道行軍大總管 右衛將軍裴行方副之 將兵三萬餘人及樓船戰艦 自萊州汎海以擊高麗.

60) 『資治通鑑』 卷199, 太宗 貞觀 22年 4月條, 甲子 烏胡鎮將古神感 烏胡鎮當置於海中烏胡島, 自登州東北海行 …… 將兵汎海擊高麗 遇高麗步騎五千 戰於易山 破之.

위대장군(左武衛大將軍) 소정방(蘇定方)이 수륙양군(水陸兩軍) 10만을 거느리고 성산에서 황해(黃海)를 건너 응진강구(熊津江口, 금강)의 기벌포(伎伐浦, 부안군 개화도)로 나갔다.⁶¹⁾ 이후 고종 총장(總章) 원년(668) 나당연합군에 의해 고구려가 멸망한 이후에는 대규모의 출병은 더 이상 나타나지 않는다.

태종과 고종 시기의 해상활동은 대부분 군사활동과 관련되어 있다. 군사활동은 등주를 중심으로 이루어지고 있으며, 특히 주목되는 것은 현경(顯慶) 5년 황해를 직접 건너가 백제를 공격하고 있는 것이다. 물론 현경 5년의 직항노선은 대형의 군함이었기 때문에 가능하였다고 할 수 있으나, 새로운 항로가 출현할 수 있는 가능성이 나타났다는 의미가 있다.

한국에서 통일전쟁이 끝나고 당이 요동을 장악한 후에는 다양한 해양노선이 발전하였다. 이미 서술한 것처럼 영주 지역의 정치적 혼란으로 요동 지역과 연결할 수 있는 것은 해상노선뿐이었다. 거란의 이진충·손만영의 난과 돌궐의 점령을 겪었던 영주가 수복된 후 현종조(玄宗朝) 예부원의랑(禮部員外郎) 장구령은 해운을 파할 수 있었다고 하였다. 그러나 돈황에서 발견된 개원 25년(737)의 수수(水手)규정은 당이 해운을 더욱 체계화시키려 노력하였다는 것을 보여 준다. 당은 개원 25년 “창(滄)·영(瀛)·패(貝)·막(莫)·등(登)·내(萊)·해(海)·사(泗)·위(魏)·덕주(德州) 등 10개 주에서 5,400명의 수수(水手)를 선발하여, 그중 3,400명을 해운에 투입하고,⁶²⁾ “안동도호부의 도리진으로 방인(防人)의 군량을 내주

61) 『資治通鑑』 卷200, 高宗 顯慶 5年 8月條, 蘇定方引兵自成山濟海 百濟據熊津江口以拒之.; 『舊唐書』 卷83 「蘇定方傳」, 顯慶五年 從幸太原 制受熊津道大總管 率師討百濟 定方自城山濟海 至熊津江口 賊屯兵據江, 定方升東岸 乘山而陣 與之大戰 揚帆蓋海 相續而至.; 『三國史記』 卷5 「新羅本紀」 太宗武烈王 七年條, 六月十八日 次南川停, 定方發自萊州 舳舻千里 隨流東下 二十一日 王遣太子法敏 領兵船一百艘 迎定方於德物島.

62) 羅振玉 編纂(2004), 「開元水部式」, 『鳴沙石室逸書正續編』, 北京圖書館出版社, 256쪽. 滄瀛貝莫登萊海泗魏德等十州 共差水手五千四百人, 三千四百人海運 二千人平河.

에서 모아 봉래진에서 운송한다”⁶³⁾는 규정을 선포하였다. 이는 개원 20년(732) 해상으로 발해의 공격을 경험하였던 당이 육상교통의 단절로 인해 고립된 안동도호부에 군량을 운송하기 위해 운송체계를 확립할 필요가 있었기 때문이라 할 수 있다. 당시 당의 운송체계에서 봉래항이 중심이 되었다. 그러나 당이 주도하는 해상교통은 안사의 난과 내지번진시대(內地藩鎮時代)가 전개되면서 쇠퇴하기 시작하였다.

IV. 9세기 이후 한·중 해상노선과 등주

8세기 중엽에 일어났던 안사의 난은 당의 역사에 많은 변화를 가져왔다. 반란 이후 변화를 주도한 것은 당의 전 지역에 설치된 번진(藩鎮)이었다. 번진은 원래 균전제(均田制)의 파탄으로 부병제적(府兵制的) 군사제도가 붕괴되어 변경 지역 방위를 위해 설치된 군진(軍鎮)이었다. 그러나 안사의 난을 겪으면서 원래의 군정(軍政) 이외에 민정(民政)과 재정(財政)까지 담당하면서 일종의 행정기구와 같은 모습으로 변화하였다. 이러한 번진이 반란 이후 전국에 설치되자 번진에 의해 행정이 처리되는 이른바 ‘번진체제(藩鎮體制)’가 성립하였다. 번진체제의 성립은 당의 중앙집권적 지배체제를 약화시켰다. 특히 하북지역(河北地域)에 있었던 위박(魏博)·성덕(成德)·노룡군(盧龍軍)과 산둥 지역에 있었던 평노치청번진(平盧淄青藩鎮)은 장기간에 걸쳐 당의 지배에 저항하였다. 이들은 결혼과 같은 혈연적 결합을 통해 강하게 연결되어 있었고, 중앙에서 자신들의 이익을 침해

63) 羅振玉 編纂(2004), 「開元水部式」, 『鳴沙石室逸書正續編』, 北京圖書館出版社, 258쪽.
安東都里鎮防人糧 令萊州召取 當州經渡海得助人 諳知風水者 置海師貳人 拖師肆人 隸蓬萊鎮 令候風調海晏 并運鎮糧

하려 하면 무력을 이용하여 반란을 일으켰다. 또한 지방관도 중앙에서 파견한 자들을 거부하고 자체적으로 임명하는 등 중앙으로부터 반독립적(半獨立的) 태도를 견지하였다.⁶⁴⁾

하북지역과 산둥 지역이 반항적인 변진들에게 장악되자, 당은 요동과 한반도로 진출할 수 있는 통로가 막혀 정치적 영향력을 행사하지 못하였다. 이로 인해 당은 요동 및 한반도 지역과의 대외관계를 변진에 위임하여 대처하였다. 안사의 난 이후 유주절도사(幽州節度使)가 겸임하였던 압해거란양번사(押奚契丹兩蕃使)와 평노치청절도사(平盧靑靑節度使)가 겸임하였던 압신라발해양번사(押新羅渤海兩蕃使)는 당이 변진을 통해 대외관계를 유지시키려는 노력 중 하나였다.⁶⁵⁾ 반역적인 변진 때문에 당이 요동 및 한국과의 관계에 직접적으로 참여할 수 없게 되자, 해상활동에서 점차 소외되었다.

당이 등주 지역의 해상활동에서 제외된 것과는 달리, 8세기 중엽에 이르면 선박제조기술이 발전하고 대형선박이 출현하였다. 당은 태종 정권연간부터 선주(宣州)·윤주(潤州)·호주(湖州)·항주(杭州)·월주(越州)·태주(台州)·무주(婺州)·강주(江州)·홍주(洪州)·양주(揚州)·양자(揚子)·명주(明州)·온주(溫州)·천주(泉州)·복주(福州)·광주(廣州)·등주 등에 조선기지(造船基地)를 건설하였다. 이러한 조선기지에서 숙종(肅宗)·대종(代宗) 시기(756~779)에 이르면 천석대선(千石大船)이 제조되었다. 덕종(德宗) 시기(779~804)에 이르면 8~9천 석(石)을 실을 수 있는 유대

64) 安史의 亂以後의 河北地域과 山東地域의 藩鎮과 唐의 關係는 拙稿(2009), 「唐 德宗의 藩鎮政策」, 『中國史研究』 60 참조.

65) 唐이 押奚契丹兩蕃使와 押新羅渤海兩蕃使를 설치한 것에 대해 中國의 학자들은 安史의 亂 이후 무너진 異民族에 대한 影響력을 회복하기 위한 對異民族政策 재건이라고 적극적으로 평가한다[姜清波(2005), 「試論唐代的押新羅渤海兩蕃使」, 『暨南學報』 總第114期]. 그러나 筆者는 唐이 兩 기구를 설치한 것은 이민족에 대한 影響력 상실과 이민족의 성장을 보여 주는 것이라 생각한다.

량(俞大娘)이라 불리는 대형선박이 만들어졌고, 명주와 온주의 조선기지에서는 매년 600여 척이 생산되었다. 이 유대량이라는 이름은 부상(富商)이었던 유대량이 소유하고 있던 배의 이름에서 나온 것이다.⁶⁶⁾ 8세기 말에서 9세기 초에 이르면 상인들이 대형선박을 소유하고 상업활동을 벌이고 있음을 알 수 있다. 대형선박의 출현은 일기와 항해의 장애를 극복할 수 있게 하여 황해를 가로지르는 직항노선의 이용을 가능케 하였다.

당 중기 이후 한반도와 중국은 황해를 가로 질러 연결된 등주-한반도 서해안 지역, 중국 동남 해안지역-한반도 서남 해안지역이 연결된 2개의 직항노선이 생겨났다.⁶⁷⁾ 두 노선은 한국의 서해안의 당은포(唐恩浦)를 비롯한 다양한 지역과 연결되어 있었다.⁶⁸⁾ 등주노선(登州路線)의 출발은 주로 성산·적산·도촌항(陶村港)·유산포에서 이루어졌다. 당대 등주노선은 고종(高宗) 현경(顯慶) 5년(660) 소정방이 신라와 연합하여 백제를 공격하기 위해 성산에서 웅진강구(熊津江口, 금강 입구)로 진출하면서 처음 이용하였다.⁶⁹⁾ 이후 이 노선이 중국과 한국

66) 張靜芬(1997), 『中國古代的造船與航海』, 北京商務印書館, 120~121쪽.

67) 古代 韓國과 中國을 연결하는 해상노선에 대한 명칭은 아직도 합의를 도출하지 못하여 연구자마다 명칭이 다르다. 그동안 다양한 연구자들이 명명한 한·중 고대 해상 교통로의 명칭은 孫兌鉉(『韓國海洋史』, 효성출판사, 1997)과 정진술(『한국의 고대 해상 교통로』, 韓國海洋戰略研究所, 2009)의 책을 참조하면 된다. 필자는 이러한 상황에서 새로운 명칭을 만들어 번거로움을 더하고픈 생각은 없다. 다만 번거로움을 피하기 위해 本稿에서는 편의상 登州-한반도 직항노선을 登州路線, 東南海岸-한반도 직항노선을 東南路線이라 줄여 부르겠다.

68) 이에 대해서는 權惠永(1996), 「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 對한 考察」, 『歷史學報』 149 참조.

69) 『舊唐書』 卷83 「蘇定方傳」, 顯慶五年 從幸太原 制授熊津道大總管 率師討百濟 定方自城山濟海 至熊津江口 賊屯兵據江. 定方升東岸 乘山而陣 與之大戰 揚帆蓋海 相續而至. 또한 唐 高宗 總長元年(668) 劉仁軌가 지휘하는 高句麗 정벌 水軍도 城山-黨項津 직항노선을 이용하였던 것으로 보인다(『三國史記』 卷6 「新羅本紀」 6, 文武王 8年 6月 12日條. 遼東道按撫副大使遼東行軍副大總管兼熊津道按撫大使行軍總管右相檢校太子

사이에 통상적으로 이용되었다고 보기는 힘들다. 왜냐하면 이 노선은 선박제조와 항해기술의 발전이 전제되지 않으면 이용하기 쉽지 않은 제약이 있었기 때문에, 조공사절을 따라 부가적으로 무역에 참여한 상인들이 이용하기가 쉽지 않았기 때문이다. 이는 상인들이 주도하는 8세기 후반 민간 무역시대에 이르러 통상적으로 이용되었을 것으로 보인다.

대종(代宗) 영태(永泰) 원년(765)에⁷⁰⁾ 신라에서 경덕왕(景德王)이 사망하고, 아들인 건운(乾雲)이 왕위를 이었다. 이에 당에서는 조제사(弔祭使) 겸 책립신라사(冊立新羅使)로 귀숭경(歸崇敬)을 임명하여 신라에 파견하였다. 당시 귀숭경은 등주노선을 이용하여 신라로 나아갔다.⁷¹⁾ 그리고 문종(文宗) 개성(開成) 4년(839)에는 새로 즉위한 신라의 신무왕(神武王)을 위문(慰問)하기 위해 신라에 파견되었던 청주병마사(靑州兵馬使) 오자진(吳子陳)과 최부사(崔副使), 왕판관(王判官) 등 30여 명이 적산으로 귀환하였다.⁷²⁾ 또한 선종(宣宗) 대중(大中) 원년(847)에는 당에서 국상(國喪)이 생기고 새로운 천자가 등극하자 이를 알리기 위해 부사(副使) 시태자(試太子) 통사사인(通事舍人) 비어대(緋魚袋) 김간중(金簡中)과 판관(判官) 왕박(王朴) 등이 파견되었다. 이들도 모평현 남쪽에 있는 유산포에서 바다로 나갔다⁷³⁾는데, 이로 보아 등주노선을 이용하였다고 하겠다. 일본인 승려 엔닌도 일본으로 귀향할 당시 적산 막야구(莫瑯口)에서 출발하여 정동(正東)으로 나아가 3일째 신라 서해안

左中護上柱國樂城縣開國男劉仁軌 奉皇帝勅旨 與宿衛少滄金三光 到黨項津.)

70) 『三國史記』 卷9, 景德王 24年條에는 景德王이 死亡한 것은 永泰元年(765)이나 『舊唐書』와 『資治通鑑』에서는 大曆 2年(767)으로 誤記되어 있다고 지적하고 있다. 따라서 『舊唐書』에는 大曆 初라고 되어 있으나 이 論文에서는 永泰元年으로 고쳤다.

71) 『舊唐書』 卷149 「歸崇敬傳」, 大曆初 以新羅王卒 授崇敬倉部郎中兼御史中丞賜紫金魚袋充弔祭冊立新羅使. 至海中流 波濤迅急 舟船壞漏 衆咸驚駭. 舟人請以小艇載崇敬避禍 崇敬曰: 舟中凡數十百人 我何獨濟? 逡巡 波濤稍息 竟免爲害.

72) 『入唐求法巡禮行記』 卷2, 文宗 開成 4年 6月 28日條.

73) 『入唐求法巡禮行記』 卷4, 宣宗 大中 元年 閏3月 10日條.

에 도착⁷⁴⁾하였다. 그는 출발하기 전에 신라에서 직접 도착하였다는 신라인을 도촌항(陶村港)에서 만나 순풍이 불면 2~3일이면 도착할 수 있다는 이야기를 듣기도 하였다.⁷⁵⁾ 당 후기에 들어서면서 당과 신라는 주로 등주노선을 통해 왕래하였다.

등주노선의 출현으로 등주 지역 해상활동의 중심은 점차 주의 동부지역으로 옮겨가기 시작하였다. 이전까지 등주에서의 해상활동은 봉래현을 중심으로 이루어졌다. 이는 당 전기의 해상활동이 주로 요동과 관련된 전역(戰役)을 중심으로 이루어졌기 때문이다. 또한 당 전기의 경제가 화북지역의 농업생산을 기반으로 유지되었기 때문에 경제적 선진지역으로 이동하기 쉬웠기 때문이다. 8세기 중엽에 이르면 요동 지역과 전쟁이 끝나고, 안사의 난으로 화북 경제가 파괴되어 경제중심이 강남지역으로 이동하였다.

강남지역의 경제는 화북지역과는 달리 상업을 기반으로 성장하였다. 당 후기에 들어서면 강남지역은 광주와 양주를 중심으로 형성된 중근동(中近東)의 무역상인의 사회를 통하여 세계무역의 흐름에 동참하고 있었다. 이러한 흐름에 신라인들은 적극적으로 참여하였다.⁷⁶⁾ 따라서 해상활동의 주체도 국가에서 신라 상인을 중심으로 이루어진 민간상인으로 넘어갔다. 신라인들은 등주에서 남쪽으로 밀주·해주·초주·양주 등지에 형성된 신라인사회를 중심으로 해상활동을 주도하였다. 이러한 변화에 따라 산둥반도 동단에 위치하여 요동, 한반도, 경제적 선진지역인 강남지역과 연결이 용이한 문등현이 자연스럽게 등주 지역 해상활동의 중심으로 자리잡게 되었다.

74) 『入唐求法巡禮行記』 卷4, 武宗 會昌 5年 9月 4日條.

75) 『入唐求法巡禮行記』 卷1, 文宗 開成 4年 4月 17日條.

76) E. O. Reischauer 저, 조성을 옮김(1991), 『중국 중세사회로의 여행』(Enmin's Travels in Tang China, New York, Ronald Press Co., 1955), 한울, 272쪽.

문등현 지역은 요동과 중국 남부지역을 쉽게 연결할 수 있는 지리적 이점이 있었다. 삼국시대(三國時代) 오(吳)는 요동에 위치한 공손씨(公孫氏)와 연합하여 위(魏)를 견제하곤 하였다. 당시 강남에 있던 오와 요동에 있던 공손씨는 해상을 통해 왕래하였다. 오 기화(嘉禾) 원년(232) 3월 손권(孫權)은 바다를 건너 장군(將軍) 주하(周賀)와 교위(校尉) 배잠승(裴潛乘)을 요동에 파견하였으나, 9월 위의 장수 전예(田豫)가 귀환하는 이들을 기다렸다가 성산에서 습격하여 주하를 사로잡아 참수하였다.⁷⁷⁾ 전예가 주하를 사로잡아 참수하였던 성산은 문등현에 있는 항구 중 하나이다. 이러한 사실은 문등현 지역이 고대부터 요동과 중국 남부지역을 연결하는 해상교통의 요지였음을 보여준다. 따라서 당 후기 중국 남부지역이 경제적 발전과 상업의 발전함에 따라 쉽게 연결할 수 있는 문등현 지역이 점차 중요해지게 되었다.

반면 산둥 지역과 중국 남부지역을 연결하는 육상 교통로는 제대로 정비되어 있지 않았다. 엔닌은 『입당구법순례행기』에서 해주와 등주 사이의 육상 교통로는 “들판의 길은 좁고 초목이 덮여 있으며 한걸음만 나가도 진흙에 빠져 수없이 길을 잃는다. 만약 길 안내원이 없다면 한 걸음도 나갈 수 없다. 들을 나서면 산이요 산을 나서면 들이다. 언덕은 가파르고 계곡은 깊으며 흐르는 물은 깊고 뱃속까지 시리다. 산으로 들어가면 하루에 백번 산을 넘어야 하고 백번 물을 건너야 하며, 들로 들어서면 수목이 우거져 조금만 앞서가도 보이지 않아 풀이 움직이는 것을 보고서야 바야흐로 사람이 가는 것을 알 수 있다. 모기와 말파리는 비 오듯이 날아들어 아무리 때려도 물리칠 수 없다. 풀 밑의 진흙은 무릎과 허리까지 올라온다”고 하였다. 때문에 가히 다닐 만한 곳이 못

77) 『三國志』卷47「吳書」2, 吳主權 嘉禾元年 9月條. 嘉禾元年 …… 三月 遣將軍周賀校尉裴潛乘海之遼東. 秋九月 魏將田豫要擊 斬賀于成山. 冬十月 魏遼東太守公孫淵遣校尉宿舒, 閔中令孫綽稱藩於權 并獻貂馬. 權大悅 加淵爵位.

된다고 생생하게 기록하였다.⁷⁸⁾ 이러한 육상교통의 불편함도 문등현 지역을 등주의 중심으로 발전하게 한 요인이었다.

동남노선(東南路線)은 양주·초주·명주 등과 같은 동남해안을 따라 다양한 항구를 이용하였다. 동남노선의 출현과 관련하여 당의 승려 감진(鑿眞)의 행적을 시사하는 바가 크다. 감진은 일본에 불교의 한 종파인 율종(律宗)을 전파하였던 인물이다. 그는 당 천보(天寶) 2년(743) 4월 처음으로 도일(渡日)한 후 천보 13년(754) 2월까지 6차에 걸쳐 일본으로 건너갔다. 양주 용흥사(龍興寺)에 있던 감진은 소주 황홀포(黃恤浦)에서 배를 타고 아아나파도[阿兒奈波島, 충문도(衝門島)]·다미도[多彌島, 종자도(種子島)]·익구도[益球島, 옥구도(屋久島)]·규슈[九州] 지역의 추처옥포[秋妻屋浦, 녹아도현(鹿兒島縣)]·태재부(太宰府)를 거쳐 난파[難波, 대관부근(大関附近)]에 상륙하였다. 이후 육로를 이용하여 나라[奈良]에 도착하였다.⁷⁹⁾ 감진화상의 도일(渡日) 기록을 통해 동남노선은 8세기 중엽에도 이용되었던 것으로 보인다. 『입당구법순례행기』를 쓴 엔닌도 동남노선을 통해 중국으로 갔다. 9세기 말엽에 살았던 당인(唐人) 범터(范處)가 쓴 『운계우의(雲溪友議) 권(卷)상(上)에는 등주 상인 마행여(馬行余)에 대한 기록이 나온다. 마행여는 원래 등주의 상인이었으나 바다로 나가 곤산로(昆山路)에서 물건을 사고는 동려(桐廬, 목주(睦州) : 절강성 부춘강(富春江) 연안)에서 서풍(西風)을 기다려 신라로 나갔다고 한다.

동남노선은 당시의 항해기술로는 험로이기는 하였지만 많은 이점이 있었다. 우선 9세기 초반까지 등주 지역이 반독립적인 성격을 지닌 평노치청(平盧淄靑)이 존재하였던 것과는 달리 이 지역은 중앙에 순종적인 번진이 존재하고 있었다. 평노치청번진(平盧淄靑藩鎮)은 하북지역의 번진과 연합하여 현종(憲宗) 원

78) 『入唐求法巡禮行記』卷4, 武宗 會昌 5年 8月 16日條.

79) 真人元開(1979), 『唐大和尚東征傳』, 中華書局.

화(元和) 14년(819)까지 이정기 일가가 세습하면서 50년 이상 당과 대립하였다. 이로 인해 안사의 난으로 파괴된 화북지역의 경제 기반이 회복되지 못하였다. 반면 남부지역은 장강(長江)과 회하(淮河) 유역의 강회 지역은 농업생산이 증가하고, 해안지역을 중심으로 상업경제가 활성화되어 중근동으로부터 들어온 새로운 상품을 쉽게 접할 수 있었다. 또한 등주와 당의 수도인 장안까지의 내륙교통이 쉽고 편리하였다. 등주에서 당의 수도인 장안까지는 등주-내주-청주(靑州)-치주(淄州)-연주(兗州)-조주(曹州)-변주(汴州)-정주(鄭州)-낙양(洛陽)-장안에 이르는 노선을 따라 이동해야 한다. 『원화군현도지(元和郡縣圖志)』에 기록된 각(各) 주와 수도인 장안의 거리는 등주는 3,125리, 양주는 2,567리, 초주는 2,501리였다. 양주와 초주에서 장안으로 접근하는 것이 등주에서 접근하는 것보다 가까웠다. 또한 양주와 초주는 대운하를 통하여 장안 접근이 가능하였기 때문에 이동이 훨씬 편하고 안전하였다.

동남 해안지역은 이러한 이점을 바탕으로 9세기 이후 등주를 능가하는 해상활동의 중심으로 성장하였다. 등주에서 가까운 신라뿐만 아니라 일본도 대부분 동남노선을 이용하였다. 신라는 절동 지역(浙東地域)을 통해 입당(入唐)하는 경우가 많았다.⁸⁰⁾ 초기 대부분 등주를 통해 입당하던 일본도 9세기 이후에는 주로 동남노선을 이용하여 입당하였다. 839년에서 903년까지 일본은 37차례 걸쳐 당에 사절을 파견하였다. 그중 입당(入唐) 지점(地點)이 확인되는 16차례⁸¹⁾ 모두 동남노선을 통해 입당하였다.

80) 林士民(1993), 「唐吳越時期浙東與朝鮮半島通商貿易和文化交流之研究」, 『海交史研究』 第1期.; 樊文禮(1994), 「登州與唐代的海上交通」, 『海交史研究』 第2期 참조.

81) 劉德有·馬興國 主編(1992), 『中日文化交流事典』, 遼寧教育出版社, 987~992쪽 '唐日間往來船舶一覽表'의 統計에 따르면 16차례 선박의 入唐은 楚州(3)·明州(7)·溫州(1)·台州(1)·常州(1)·蘇州(1)·福州(1)·廣州(1)이다.

V. 맺음말

등주는 요동 및 한반도 지역과 가까운 지리적 이점으로 인하여 일찍부터 한·중 해상교통에 있어서 중요한 위치를 차지하였다. 한 무제가 원봉(元封) 3년(기원전 108) 누선장군(樓船將軍) 양복(楊僕)을 파견하여 발해를 건너 고조선(古朝鮮)을 공격하게 하였으며,⁸²⁾ 후한 말 공손탁(公孫挾)이 요동군(遼東郡)을 요서(遼西), 중요군(中遼郡)으로 나누고 태수(太守)를 설치하고 바다를 건너 동래(東萊) 제현(諸縣)을 공격하여 영주자사(營州刺史)를 설치하였다.⁸³⁾ 또한 삼국시대(三國時代) 위의 사마의도 요동에서 웅거하고 있던 공손연(公孫淵)을 정벌할 때도 대인성(大人城)을 설치하고 군량을 운송하였다.⁸⁴⁾ 이러한 모든 활동은 등주 지역과 관련이 있다. 이처럼 등주 지역은 고대부터 중국과 요동 및 한반도를 왕래하는 중요한 거점이었다.

한·중 해상교통에서 등주의 거점 역할이 절정에 이르렀던 것은 당 초기였다. 당 초기 등주의 역할이 중요해졌던 것은 요동 지역의 정치적 상황과 관계가 깊다. 요동 지역에는 다양한 민족과 정권이 존재하였고, 이들은 당과 지속적으로 대립하여 저항하였다. 때문에 요동 지역은 정치적으로 불안하였고, 당과 연결된 육상 교통로가 존재하였지만 제 기능을 하지 못하는 경우가 많았다. 이 시기에 당의 요동과 한반도 지역에 대한 군사활동, 중국과 한반도 지

82) 『史記』卷115「朝鮮傳」, 天子募罪人擊朝鮮. 其秋 遣樓船將軍楊僕從齊浮渤海; 兵五萬人 左將軍荀彘出遼東: 討右渠.

83) 『三國志』魏書 卷8「公孫度傳」, 分遼東郡爲遼西中遼郡 置太守. 越海收東萊諸縣 置營州刺史. 自立爲遼東侯.

84) 『元和郡縣圖志』卷11 河南道7, 登州. 大人故城 在縣北二十里 司馬宣王伐遼東 造此城 運糧船從此入.

역 간 조공사절의 왕래와 이에 따른 무역활동이 대부분 등주를 통해 이루어졌다. 이는 등주가 지리적으로 가까웠기 때문이며, 당의 경제중심인 화북지역의 연결이 용이하였기 때문이다. 이 시기에 등주 지역 해상활동의 중심은 등주의 서부지역에 해당하는 봉래현이었다. 두 지역을 연결하였던 해상노선은 묘조군도와 요동반도 동부해안, 한반도 서해연안을 따라 연결된 등주해행입고려발해도였다. 이 노선은 선박제조와 항해술이 발전하지 않았던 시기의 전통적인 항해기술로도 항해할 수 있었기 때문에, 우회하여 노선이 길고 시일이 많이 걸리기는 하였지만 비교적 안전한 항로였다.

한·중 해상교통은 당 천보연간 발생한 안사의 난을 전후하여 변화가 나타났다. 안사의 난은 당의 중앙집권적 지배체제를 약화시켰고, 중국의 경제중심이었던 화북지역을 황폐화시켰으며, 정치적으로 장기적인 불안을 조성하였다. 이로 인해 중국의 경제중심은 강남지역으로 옮겨갔다. 경제중심의 이전과 함께 경제활동의 양상도 바뀌었다. 당 전기의 화북 경제는 농업생산을 기반으로 발전하였던 반면, 강남 경제는 외부로부터 들어온 외국상인과 결합된 상업과 무역을 중심으로 발전하였다. 이로 인해 한중 해상교통도 점차 민간이 주도하는 상업활동을 중심으로 이루어졌다. 이를 가능하게 한 것은 대형선박을 제조할 수 있는 선박제조술의 발전이었다.

이러한 변화에 따라 등주 지역 해상활동의 중심은 산둥반도 동부지역에 위치한 문등현으로 이전하였다. 문등현은 한국과 경제가 발전한 강남지역과의 연결이 용이하였기 때문이다. 그러나 당 후기 경제중심이 강남지역으로 이전하면서 한·중 해상교통에 있어 등주의 지위는 약화되었다. 화북 중심의 경제하에서 등주는 모든 지역으로 진출할 수 있는 출해구(出海口) 역할을 할 수 있었지만, 중심이 강남으로 옮겨가게 되자 등주는 강남에서 올라온 선박이 요동과 한반도 지역으로 나가는 중간 기착지 역할을 담당하였다. 또한 강남지

역과 한반도·일본이 직접 연결된 노선이 이용되었던 것도 등주의 해상교통상의 지위를 떨어뜨렸다.

당 후기의 한반도 지역과 중국은 2개의 직항노선으로 연결되어 있었다. 하나는 문등현 지역의 항구와 한반도 서해연안을 연결한 등주노선이고, 다른 하나는 강남지역과 한반도 서남해안을 연결한 동남노선이다. 상업이 활성화되면서 등주노선은 동남노선에 주도적인 지위를 내주었지만, 등주는 여전히 한·중 해상교통에 중요한 역할을 담당하였다. 등주가 이러한 지위를 지속적으로 유지할 수 있었던 것은 신동반도를 따라 남부지역까지 광범위하게 연결된 신라인사회의 해상활동 때문이었다. 신라인들은 당 후기 상업경제가 발전하던 시기에 적극적으로 참여하여 동북아시아 해상활동의 주도적인 역할을 담당하였다. 등주는 이러한 신라인들의 해상활동의 거점이었던 것이다. 당시 적산에 건립된 법화원은 신라인들의 중심역할을 담당하였다.

• 참고문헌

〈사료〉

- 歐陽脩(1998), 『新唐書』, 北京: 中華書局.
金富軾 著, 李丙燾 譯註(1996), 『三國史記』, 을유문화사.
司馬光(1987), 『資治通鑑』, 北京: 中華書局.
司馬遷(1998), 『史記』, 北京: 中華書局.
樂士(1985), 『太平環宇記』, 北京: 中華書局.
王溥(1998), 『唐會要』, 北京: 中華書局.
王欽若 等(1982), 『冊府元龜』, 北京: 中華書局.
圓仁 著, 신복룡 譯(2007), 『入唐求法巡禮行記』, 선인문화사.
魏徵 等(1998), 『隋書』, 北京: 中華書局.
劉昫(1998), 『舊唐書』, 北京: 中華書局.
李吉甫(2008), 『元和郡縣圖誌』, 北京, 中華書局.
李昉(1961), 『太平廣記』, 北京, 中華書局.
陳壽(1998), 『三國志』, 北京: 中華書局.
眞人元開(1979), 『唐大和尚東征傳』, 北京: 中華書局.
彭定求 等(1960), 『全唐詩』, 北京: 中華書局.

〈단행본〉

- E. O. Reischauer(1955), *Ennin's Travels in Tang China*, New York, Ronald Press Co. : 조성을 옮김(1991), 『중국 중세사회로의 여행』, 한울.
堀敏一(1998), 『東アジアのなかの古代日本』, 東京: 研文出版社.
김형근(2001), 『海上王 張保臯의 國際貿易活動과 물류』, 해상왕장보고기념사업회.
羅振玉 編纂(2004), 『鳴沙石室逸書正續編』, 北京: 北京圖書館出版社.
王賽時(2005), 『山東沿海開發史』, 濟南: 齊魯書社.
劉德有·馬興國 主編(1992), 『中日文化交流事典』, 沈陽: 遼寧教育出版社.
日野開三郎(1981), 『東洋史學論集』 8, 東京: 三一書店.

- 張永強(2007),『蓬萊金石錄』,濟南:黃河出版社。
- 張靜芬(1997),『中國古代的造船與航海』,北京:商務印書館。
- 정진술(2009),『韓國의 古代 海上交通路』,한국해양전략연구소。
- 陳尙勝 主編(2005),『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』,山東大學出版社。

〈논문〉

- 權惠永(1996),「新羅 遣唐使의 羅唐間 往復行路에 對한 考察」,『歷史學報』 149.
- 權惠永(2003),「在唐新羅人의 綜合的 考察」,『역사와경계』 48.
- 權惠永(2008),「고대 동아시아의 황해와 황해무역-8,9세기 신라를 중심으로」,『史學研究』 89.
- 近藤造一(2002),「赤山法花院과 平盧軍節度使」,『韓國古代史研究』 28.
- 盧泰敦(1984),「5~6世紀 동아시아의 國際情勢와 高句麗의 對外關係」,『東方學志』 44.
- 徐榮洙(1981),「古代 韓中關係 研究試論」,『檀國大學校 大學院 學術論叢』 5.
- 오수정(1996),「張保臯 在唐活動의 背景」,『淑明韓國史論』 2.
- 尹明喆(1998),「古代韓中(江南)海洋交流와 21世紀의 意味」,『韓中人文學研究』 3.
- 李永哲(2009),「唐 德宗의 藩鎮政策」,『中國史研究』 60.
- 鄭炳俊(2004),「李正己一家의 交易活動과 張保臯」,『東國史學』 40.
- 鄭炳俊(2009),「押新羅渤海兩蕃使와 張保臯의 對唐交易」,『中國古中世史研究』 21.
- 鄭炳俊(2010),「唐代의 互市와 張保臯의 對唐交易」,『中國史研究』 69.
- 姜清波(2005),「試論唐代的押新羅渤海兩蕃使」,『暨南學報』 114.
- 高鳳林(1994),「隋唐時期山東地區與日本朝鮮之間의 交流與往來」,『山東師大學報』 第1期.
- 董韶軍·董韶華·遲金光(2003),「試論蓬萊水城의 歷史地位與價值」,『北方文物』 第1期.
- 頓賀(2005),「登州港在唐代의 歷史貢獻」,『武漢船舶職業技術學院學報』 5期.
- 朴文一(2000),「試談在唐代新羅坊의 特點及其性質」,『延邊大學學報』 33-3.
- 樊文禮(2005),「唐代'登州海行入高麗道'의 變遷與赤山法華院의 形成」,『中國歷史地理論叢』 20-2.
- 徐娜娜(2008),「廟朝群島在 古代東北亞海上交通史上的 地理定位」,『中國海洋大學報』

第1期.

王賽時(1994),「唐代的淄青鎮」,『東岳論叢』第2期.

王賽時(2002),「唐代山東的沿海開發與海上交通」,『東岳論叢』23-5.

王春輝·張安福(2004),「論7-9世紀韓中經濟交流及其影響」,『石家莊師範專科學校學報』6-4.

劉玉峰(2000),「試論唐代海外貿易的管理」,『山東大學報』第6期.

朱龍·董韶華(2004),「登州港與東方絲綢之路」,『中國海洋大學學報』第4期.

遲金光·孫艷艷(2008),「登州港在中國軍事上的地位」,『山東攬案』5月.

陳麗華(2008),「唐宋之際登州港的繁榮與福建海上交通的發展」,『青島大學師範學院學報』第2期.

陳尚勝(2001),「論唐代山東地區的新羅僑民村落」,『東岳論叢』22-6.

項國茂(1989),「山東半島海上交通的歷史地位」,『福建師大福清分校學報』第1期.

堀敏一(1998),「唐代新羅人居留地と日本僧圓仁入唐の由來」,『古代文化』50-5.

浦生京子(1979),「新羅末期の張保皐の擡頭と反亂」,『朝鮮史研究會論文集』18.



청대의 심양과 광역 교통로

동북아역사재단 박장배

- I. 문제 제기
- II. 청대 심양의 발전
- III. 심양의 장거리 교통로와 조·중 교통로
- IV. 맺음말



박장배

중국근현대사(민족관계) 전공, 동북아역사재단 연구위원.

대표논문으로는 『중국동북연구-방법과 동향』(공저, 2010, 동북아역사재단), 「19세기 말~20세기 초 티베트의 군주론의 변용」(2009, 『동북아문화연구』 19), 「만철조사부의 확장과 조사내용의 변화」(2009, 『중국근현대사연구』 43) 등이 있다.

청대의 심양과 광역 교통로

동북아역사재단 박장배

I. 문제 제기

도시의 발전과 교통로의 발달은 궤를 같이한다. 전통시대의 도시는 행정거점, 경제거점, 군사거점 등 여러 가지 복합적인 기능을 하였다. 도시의 발전에서 어떤 기능이 중요하든 하나의 도시가 고립적으로 존립하기는 어렵다. 여기에는 특별한 장치가 필요하다. 거점인 도시와 도시를 연결하는 장치가 교통로이다. 교통로는 지형과 지리적 위치 등의 자연지리적 요인과 군사적·행정적·경제적 상황 변화 등 인문지리적 요인의 변화에 따라 거점도시의 변화와 연동하여 변화한다. 변화하는 도시는 다른 속도와 기능을 갖춘 교통수단을 요구한다. 거꾸로 말하면 다른 요인의 변화가 없다면 교통로는 예전 모습 그대로 유지될 것이다. 교통로의 변화는 도시의 성쇠를 대변하는 잣대 중 하나라고 할 수 있다.

이 글은 중국 동북지역, 즉 구만주의 심양이라는 거점도시를 중심으로 하여 청대 심양의 장거리, 원거리 교통로의 기능과 역할을 정리해보려는 작업이다. 현재 심양을 포함한 대도시의 교통은 분담률이 제한된 항공교통을 제외하

고는 철도와 고속도로 수준에서 고속철도를 향해 가고 있다. 새로운 교통수단의 등장은 도시를 재구성해 나가는 한 요인이다. 이 글은 교통로와 거점인 도시가 상호 연동하여 변해가는 모습을 청대(1636~1912)라는 시간대를 중심으로 살펴보려는 것이다. 이 글에서 다루는 시기는 청대 중에서도 철도라는 새로운 교통수단이 중요한 역할을 수행하기 이전으로 한정한다. 그 이유는 철도의 등장은 도시의 속도와 기능을 크게 바꾼 것으로 보이기 때문에 다른 차원의 검토가 필요하다고 여겨지기 때문이다.

청대는 물론이고 현재까지도 중국 동북 최대의 상공업도시이자 교통의 요지 중의 요지라 할 수 있는 심양은 만주의 변화상을 엿보는 데 매우 유리한 창이라고 할 수 있다. 심양이라는 거점도시와 그와 관련된 장거리 교통로를 조명해 보는 작업도 어떤 관점으로 보느냐에 따라 다른 측면이 부각된다. 이 글에서는 중국식의 ‘동북’ 개념을 넘어 동아시아 전체 차원과 한·중 교통로 차원을 중심으로 심양과 장거리 교통로를 살펴보고자 한다. 이 말은, 즉 중국 동북 내지는 동아시아의 지역구조나 한·중 교통로 자체를 규명하는 것은 직접적인 과제는 아니라는 말이다.

심양의 교통로상의 역할 증대는 한두 가지 요인, 특히 정치·군사적 요인만으로 설명하기 어렵다. 요동반도를 둘러싼 해안선의 변화, 요택과 같은 소택지의 개발, 유목과 농경 경계선의 변화 등의 요인도 적지 않은 영향을 미쳤을 것이다. 기존의 연구에서는 이런 점들이 통합적으로 설명되지 않은 것으로 보인다. 이 글에서는 심층적인 분석에 앞서 기본적인 상황을 파악해 보고자 한다.

심양의 장거리 교통로에 대해서는 이미 상당한 정도의 기존 연구가 제출되어 있으므로 이 시점에 비슷한 자료를 통해 어떤 새로운 내용을 발견하기는 어려울 것이다. 따라서 기존의 심양의 장거리 교통로에 대한 연구 개황을 정리해 보고, 그것이 한·중 교통로상에서 갖는 의미를 재음미해 보고자 한다.

이를 통해 차후의 연구방향을 새롭게 모색할 수 있는 기반을 마련할 수 있기를 기대한다.

II. 청대 심양의 발전

청대 심양의 도시 발달과 장거리 교통로의 관리 실태에 주목하기에 앞서 심양의 연혁과 현재를 살펴보는 것도 어느 정도 참고가 된다고 생각된다. 여기에서 활용할 자료는 학술적인 자료라고 보기는 어렵지만 나름의 가치가 있는 정보이다.

1. 심양의 연혁과 현재

1) 심양의 연혁

비교적 잘 알려진 내용이지만 심양의 연혁에 대해 몇 가지 문제를 정리해 보고자 한다. 이 글의 주요 관심사는 아니지만 청대 이전과 이후의 심양에 대한 흥미도 일정한 의미가 있다고 본다.

심양(瀋陽)이라는 이름은 원(元) 성종(成宗) 원정(元貞) 2년(1296)에 설치된 심양로(瀋陽路)에서 기원한다. 이 이름은 심수(瀋水, 지금의 혼하(淸河)) 북쪽에 있었기 때문에 붙여졌다. 물론 심양이라는 땅이름이 생기기 전에도 사람이 살았고 어느 시점에는 땅이름도 나타났다. 심양에서는 1970년대 초에 7,000년 전의 신석기 취락 유적이 발굴되었다. ‘신락(新樂)문화’의 주인공들은 7,200년 전 심양 지역에서 농사를 짓고 수렵을 하며 생활하였다. 신락 유적지는 심양 신개하(新開河) 북안(北岸)의 대지(臺地)상에 위치하고 있다. 사회형태는 모계 씨족사회로 추정되

며, 인구는 200명 이상이었을 것이다. 당시 심양의 기후는 현재보다 3~5도 높았고 비교적 습윤하였다.¹⁾

고조선의 강역으로 보는 한국학계 일각의 이해와는 달리, 춘추전국 시기에 연국(燕國)의 속지(屬地)였다고 이해하는 중국학계에는 심양성의 건설에 대해 세 가지 정도의 주요 학설이 제출되어 있다. 그 견해 중 한 견해에 의하면, 기원전 300년[연소왕 12년(燕昭王十二年)]에 연나라는 여기에 둔병수변(屯兵戍邊) 하고 후성(侯城)을 세웠으며, 이것은 심양성 건설의 시작이었다.²⁾ 진(秦)은 심양을 요동군(遼東郡)에 예속시켰다. 서한(西漢) 시기에 심양은 중부도위(中部都尉)의 치소(治所)가 되었고, 이미 현읍(縣邑) 규모를 갖추었다. 기원전 108년[한무제 원봉 3년(漢武帝元封三年)]에 현도군(玄菟郡)을 설치하였다. 위진(魏晉)을 거쳐서 수당(隋唐)에 이르기까지 심양 지역은 부분적으로 요동군에 속하였고 부분적으로는 현도군의 관할을 받았다. 중국 측의 지역연혁 설명에는 고구려 부분이 빠진 경우가 많다. 고구려성 안에 막대한 군량이 쌓여 있었던 것을 보면, 심양을 포함한 지역도 고구려의 곡창지대 중 하나였던 것으로 보인다. 그러나 심양이 군사적·행정적 거점으로 활용되었다는 확실한 근거는 발견되지 않는다. 고구려가 해체되자, 심양은 668년[당총장 원년(唐總章元年)] 이후 안동도호부(安東都護府)에 예속되었다.

당(唐) 예종(睿宗) 경운(景雲)연간(710~711)에는 발해국(渤海國)이 지금의 심양 일대에 심주(瀋州)를 설치하였다. 이렇게 볼 때 발해는 심양의 초기 건설자였다

1) 姜念思(2008), 『瀋陽史話』, 瀋陽出版社, 7쪽.

2) 이러한 언급은 최근의 연구성과를 반영한 것이다. 呂一燃(2000), 「瀋陽市何時開始建城考」, 『中國邊疆史地研究』 2期, 42쪽. 이 글에 의하면, 侯城縣은 戰國 시기의 燕國에서 처음 기원전 300년경에 설치되었다. “연나라는 군현제도를 실행하였고 侯城縣은 遼東郡 소속인데 후성의 遺址는 지금의 심양 市區에 있었고, 그 설치시간은 요동에 군을 설치한 것과 동시인 것으로 보인다. 다시 말하면, 심양 시가 세워진 시기는 대략 기원전 300년이나 그 조금 뒤로 보인다”[呂一燃(2000), 앞의 글, 44쪽].

고 할 수 있다. 그곳의 지정학적 역할은 군사거점이었던 것으로 보인다. 이에 이어서 요(遼)나라는 921년[요 태조 신책 6년(神册六年)]에 심수(瀋水) 북안(北岸)에 삼하현(三河縣)을 설치하였고, 뒤에 낙교현(樂郊縣)으로 바뀌 심주(瀋州) 흥료군(興遼軍) 및 소덕군군(昭德軍軍)의 치소(治所)로 삼았는데, 그 터가 지금 심양 부근에 있다. 고창(高昌)이라는 연구자는 요 태조 야율아보기(耶律阿保機)를 심양 고성(古城) 건설의 기초자였다고 평가하였다.³⁾ 요 태조는 동경도(東京道) 심주에 자기의 사성(私城)으로 군성(軍城)을 세우고 궁전까지 지었다. 또 한족 농민과 발해인들을 이주시켰다. 요 태종도 그러한 작업을 확대하였다. 요 태조가 요하(遼河) 연안지역에 이주시킨 것은 20만 명이 넘었다.⁴⁾ 금대(金代)에 심양은 심주 현덕군(顯德軍) 치소가 되었다. 적어도 발해 이래로 심양은 군사거점이었고 농경거점이었다. 본격적인 농경거점이 된 것은 요나라 초기 통치자들의 이민정책이 중요한 전환점이었다고 볼 수 있다. 그렇다면 요대에 심양이 농업의 거점으로 떠오른 이유도 살펴봐야 한다. 이 점에 대해서는 뒤에 간략히 검토할 것이다.

원대는 심양이라는 지명이 탄생한 시기이다. 1296년[원 원정 2년(元貞二年)]에 원은 심주를 심양로(瀋陽路)로 고쳤고 심양이라는 지명을 만들었다. 심양은 원 간섭기에 심양왕의 관할지가 되어 고려인을 관할하였던 곳으로 한국사와 관계를 맺게 된다. 원대에도 심양은 농업의 거점, 군사적 거점, 교통의 거점 등으로 존립하였지만, 요양(遼陽)에 비해 지위는 상대적으로 낮았다. 1372년[명(明) 홍무 5년(洪武五年)]에 명나라 군은 심양을 점령하였고, 1386년 심양로를 심양중위(瀋陽中衛)로 고쳤다. 이러한 명칭은 명대에 심양의 가장 중요한 의미는 군사거점이었음을 보여준다.

3) 高晶(2005. 11), 「論契丹民族對瀋陽歷史文化的貢獻」, 『遼寧工程技術大學學報(社會科學版)』, 第7卷·第6期, 655쪽.

4) 孫玉良·趙鳴岐(2006), 『中國東北史』第2卷(修訂版), 長春: 吉林文史出版社, 419~420쪽.

명칭 교체기에 들어와 심양은 구만주 지역의 최대 도시로 부상한다. 1621년 후금(後金)의 한왕(汗王) 누르하치는 “요동의 심장부인 심양과 요양을 잇따라 함락하고 요동 지역”을 장악하였다. 이후 만주 세력이 산해관을 넘어 중원을 점령한 것은 청제국 체제를 구축하는 과정이었다.⁵⁾ 『청사고』 「지리지」 2 봉천의 설명처럼, 만주 세력은 천명(天命) 10년(1625) 3월에 심양을 수도로 하고, 천총(天聰) 8년(1634) 성경(盛京)으로 높였다. 그들은 혼하(淸河)가 흐르는 심양을 성경으로 바꿔 부르며 도읍지로 삼아 청나라를 세우고 1644년 북경으로 천도해 중국 전체를 장악하였다. 1634년[청 천총 8년]에 흥타이지는 심양을 성경으로 고쳤다. 이렇게 청의 핵심 지배층인 만주족 상층집단은 심양을 ‘무크덴(Mukden)’이라고 부르고 한자로 ‘성경(盛京)’이라고 표기하였다.

1644년[청 순치 원년(順治元年)] 청 정부는 북경으로 천도한 뒤, 심양을 배도(陪都)로 삼았다. 또 1657년(순치 14년)에는 “봉천승운운(奉天承運運)”의 뜻을 따서 심양 고성구(瀋陽古城區)에 봉천부(奉天府)를 설치하였는데, 이것이 심양을 봉천(奉天)이라고 하기 시작한 유래이다. 배도인 심양에는 매우 형식적이었지만 이부(吏部)를 비롯한 5부가 설치되었다. 성경에는 만주 전역을 3구역으로 나누어 관할하는 봉천장군, 길림장군, 흑룡강장군 중에서 봉천장군이 주재하는 봉천부(奉天府, abkai imiyangga fu)가 설치되었다. ‘성경’에 포함된 ‘서울’과 봉천에 포함된 ‘하늘’은 상징적이었지만 청대 심양의 지위를 상징하는 것이다. 심양을 중심으로 한 만주 지역은 청제국의 발상지일 뿐만 아니라 배후지이자 최후의 보루라는 위치를 부여받고 있었다. ‘만주’ 또는 ‘동삼성’ 개념은 몽강(蒙疆)처럼 만주가 하나의 대구역으로 존재한다는 것을 의미한다.

5) 서강대학교 동양사학연구실 편(2008), 『한중관계 2000년-동행과 공유의 역사』, 소나무, 226쪽.

청조의 제국체제 구성은 ‘만주’, 묘강(苗疆), 몽강(蒙疆), 신강(新疆), 장지(藏地) 등 여러 대구역을 하나의 제국체제 속에서 조립하는 것이었다. 그런데 18세기에 제국체제가 ‘완성’되자마자 청제국은 백련교의 난으로 대변되는 한족의 반발과 같은 저항을 만났다. 이러한 저항은 외부의 강한 압력과 만날 때 청제국을 무너뜨릴 수 있는 위력을 발휘할 것이었다. 19세기 중반 아편전쟁은 그러한 추세를 보여 주는 것이다. 제국체제 자체는 현대 국가와는 달리 ‘주권’이 না 국경지대 자체도 모호한 회색지대를 안고 있었다.

19세기 말 청제국의 붕괴과정은 국가를 이루는 토지, 인민, 주권의 3요소가 환골탈태하는 과정이었다. 이 과정에는 기선, 자동차, 철도와 같은 교통혁명이 중요한 역할을 하였다. 『청사고』도 이런 시대적 추세를 반영하고 있다. 『청사고』 「본기」는 12제에 관한 내용이고, 16종의 지에서 핵심적인 내용은 「시헌지(時憲志)」 16권, 「교통지」 4권, 「방교지」 8권, 「지리지」 28권, 「식화지」 6권, 「병지」 12권 등이다. 여기서 「방교지」와 「교통지」는 새로운 항목이다. 특히 「교통지」에는 철로, 운선, 우정(郵政) 등의 내용을 포괄하여 청말의 시대상을 반영하여 전통시대와 다른 시대상을 명시하는 것이었다. 청조는 이러한 교통혁명의 시대를 맞아 1880년대 이래 이민실변과 행성 창설이라는 제도적 개혁을 단행하였다. 기회만 있으면 이러한 제도적 개혁을 추진하였다. ‘동삼성’에서는 광서 33년(1907) 3월 3일 장군을 폐지하고 동삼성총독, 봉천순무를 설치하여 행성으로 바꿨다.

행성의 설치에 반대한 한족 인구의 존재를 전제로 하는 것이었다. 요컨대 17세기 초 이래 만주 지역은 한족 인구의 증대와 중원과의 연계성 강화라는 힘이 작용하여 대구역의 내용과 성격이 크게 달라진 시기였다고 할 수 있다. 이것은 만주족 군사력의 중원 정복이 다른 측면에서는 한족 농민의 만주 정복 내지 상업권력의 만주 포섭이라는 현상과 궤를 같이하여 일어났다고 할

수 있다.

행성의 설치를 전후로 하여 화북의 한족 이민자가 격증하여 만주의 인구 구성을 근본적으로 바꿔 놓았다. 이러한 인구증가와 함께 도시 자체와 교통로도 확대되었다. 1923년 8월에 봉천성(奉天省)은 침양현성구(沈陽縣城區) 및 상업지구를 시구(市區)로 구획하고 정식으로 봉천시정공소(奉天市政公所)를 설치하였다. 이때 심양에는 처음으로 시(市) 제도가 적용되었다. 1929년 4월 2일 봉천시(奉天市)는 심양시로 개명되었다. 1931년 일본제국주의는 ‘9·18사변’을 일으켜 심양을 점령하고, 심양시를 봉천시로 개명하였다.

1945년 8월 일본의 패전으로 팔로군(八路軍)이 심양에 진주하여, 봉천시는 심양시 명칭을 회복하였다. 1946년 3월, 국민당(國民黨) 군대가 심양에 진주하자 내전이 발발하였다. 1948년 11월 2일, 중국인민해방군은 심양을 점령하였다. 11월 3일, 심양특별시정부(瀋陽特別市政府)가 성립되어 동북행정위원회(東北行政委員會)에 소속되었다. 11월 20일 시정부(市政府)는 시내의 22개 구(區)를 합하여 심하(瀋河), 대동(大東), 북관(北關), 북시(北市), 남시(南市), 철서(鐵西), 황고(皇姑), 화평(和平)의 8개 구로 개편하였다. 1949년 5월 1일, 심양특별시정부는 심양시인민정부(瀋陽市人民政府)로 개칭되었고, 8월에 심양시는 동북인민정부(東北人民政府)의 지도하에 소속되었다.

중화인민공화국의 일부가 되기까지 심양은 청조, 러시아 세력, 봉계 군벌, 일본 세력이 장악하고 있었지만, 그 이면에서 인구의 구성이나 철도의 도입에 따른 교통혁명 등 심원한 변화가 진행되고 있었다. 이 부분에 대해서는 별도의 검토가 필요하다.

2) 심양의 현재 개황

현재의 심양은 요녕성의 성회(省會)이고, 중국의 저명한 중공업도시이며, 동

북지역의 경제·문화의 중심이자 교통과 통신의 핵심축이라고 소개되고 있다. 심양시(瀋陽市)의 개황(概況)을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 지리적 위치에 대한 소개를 보자. 심양시는 중국 동북지역의 남부, 요녕성의 중부에 자리잡고 있으며, 동경 122°25'9", 123°48'24" 사이, 북위 41°11'51", 43°2'13" 사이에 위치하고 있다. 심양 지역은 평원을 중심으로 하고 지세가 평탄하며 산지와 구릉은 동남부에 집중되어 있다. 서부는 요하(遼河), 혼하(瀋河) 충적 평원이며, 지세는 동북에서 서남으로 완만하게 기울어져 있다. 경내에는 요하, 혼하, 북사하(北沙河), 신개하(新開河), 남운하(南運河) 등의 강물이 있다. 이렇게 평원과 강 등의 지리적 요소는 심양의 지정학적·지경학적 지위를 결정하는 요소 중 하나이다.

다음은 인구나 행정구역이다. 심양시는 2004년 통계로 면적이 12,942km² 이고 인구는 693만 명이다. 심양시에는 9개 구, 1개 현급시(縣級市), 3개 현이 설치되어 있다. 2004년 말을 기준으로 그것은 심하구(瀋河區, 면적 18km², 인구 61만), 화평구(和平區, 면적 21, 인구 64만), 대동구(大東區, 면적 51, 인구 64만), 황고구(皇姑區, 면적 37, 인구 75만), 철서구(鐵西區, 면적 39, 인구 81만), 소가둔구(蘇家屯區, 면적 776, 인구 42만), 동릉구(東陵區, 면적 896, 인구 41만), 심북신구(瀋北新區, 면적 952, 인구 28만), 우흥구(于洪區, 면적 774, 인구 35만), 신민시(新民市, 면적 3315, 인구 69만), 요중현(遼中縣, 면적 1670, 인구 53만), 강평현(康平縣, 면적 2173, 인구 35만), 법고현(法庫縣, 면적 2320, 인구 45만) 등이다. 이러한 행정구역과 인구 비중은 그 역사적 궤적을 구체적으로 분석하지 않는 한 큰 의미가 없지만 청대 이래의 인구의 급격한 팽창의 현재상을 확인하는 의미가 있다.

심양 지역은 온대 반습윤 대륙성 기후에 속하며, 계절풍의 영향을 비교적 크게 받아, 사계절이 분명하며, 연 평균기온은 8.1℃ 정도이다. 7월의 기온이 가장 높아 월 평균기온은 24.0℃이다. 1월의 기온이 가장 낮아 평균기온 -8.5℃이다. 연 강우량은 721.9ml이다. 심양의 겨울은 한랭하며 얼음과 눈

의 풍광이 심양 일대의 특색이다. 봄은 빨리 따뜻해지고 일조량이 충분하다. 여름은 덥고 비가 많아 공기가 습윤하다. 가을은 짧고 촉박하며 하늘이 높고 구름이 열리며 상쾌함을 느끼게 한다. 4월에서 10월이 관광의 황금시기이다. 어느 지역이든 주요 관광자원은 그 지역의 역사적 경험이나 자연경관과 깊은 관련이 있다.

심양을 소개하는 개설서와 정부와 상업적인 인터넷 사이트에서 빠짐없이 등장하는 것이 심양의 관광자원이다. 심양시의 관광경관은 풍부하고 다채로운데 명승고적이 가장 두드러진다. 1997년 7월, 심양시 여유국(旅游局) 등은 1회 여유경관(旅游景觀) 평가 선정 활동에서 심양고궁(瀋陽故宮), 황가릉침(皇家陵寢, 복릉(福陵), 소릉(昭陵)), 휘산풍경구(輝山風景區), 요녕광파전시탑(遼寧廣播電視塔), 괴파(怪坡), '9·18' 역사박물관('九·一八'事變博物館), 장씨수부(張氏帥府), 중가상업보행가(中街商業步行街), 혼하낙원(渾河樂園), 하궁(夏宮), 신민서호(新民西湖), 신락유지(新樂遺址), 심양식물원(瀋陽植物園), 환성운하수계(環城運河水系), 강평외룡호(康平臥龍湖), 심양고운석(瀋陽古隕石) 등을 선정하였다. 심양시는 전국에서도 유명한 역사문화 도시이자 우수한 관광도시로, 관광자원이 풍부하고 다채로워 인문경관, 자연경관, 사회관광자원 200여 항목이 있다.

명승고적에는 고궁, 복릉(福陵), 소릉(昭陵), 신락유지박물관(新樂遺址博物館), 정가와자청동단검대묘(鄭家窪子青銅短劍大墓), 엽무태료묘(葉茂台遼墓), 영안석교(永安石橋) 등이⁶⁾ 있다. 심양고궁은 북경고궁 이외에 중국에 현존하는 황궁건축군으로 비교적 역사가 깊고 예술적 가치가 높으며, 청 태조 누르하치와 청 태종 홍타이지가 조성하고 사용한 궁전이다. 복릉과 소릉은 널리 이름난 '관외(關外) 3

6) 鄭家窪子 青銅短劍大墓는 심양시 于洪區에 있으며, 춘추전국 시기의 무덤이다. 葉茂台 遼墓群은 法庫縣에 있으며, 遼 肅 相 蕭 義 및 그 家族의 墓群이다. 永安橋는 于洪區에 있으며, 심양시 境內에서 보존 상태가 비교적 완벽한 청 초기의 石 筑 拱 橋이다.

릉(陵)’ 중 두 개로, 중국 고대 건축 특색과 농후한 민족풍격을 가진 제왕의 능침이다. 복릉은 청 태조 누르하치와 효자고황후(孝慈高皇后)의 능묘이다. 소릉은 청 태종 홍타이지와 효서문황후(孝瑞文皇后)의 능묘이며, 청 입관(入關) 전에 남긴 세 개의 능침 중 최대의 것이다.

종교건축도 심양시 인문경관의 중요한 구성 부분이다. 남관천주교당(南關天主教堂)은 심하구(瀋河區) 남락교로(南樂郊路) 40호에 있고 1878년에 처음 세워졌으며 전형적인 고딕식 건축으로, 동북지역 교당의 으뜸이다. 이슬람교 청진사(清真寺)는 이슬람교 건축군체로 동북지역에서 가장 크고 가장 유명한 사원이다. 자은사(慈恩寺)는 심양시에 현존하는 가장 큰 불교사원으로, ‘십방총림(十方叢林)’이라는 칭호가 붙어 있다. 실승사(實勝寺)는 황사(皇寺)라고도 하는데 역사가 비교적 이른 티베트 불교사원이다. 태청궁(太清宮)은 또 태청총림(太清叢林)이라고도 하는데 청대의 도교건축으로, 중요한 역사적·예술적 가치가 있다. 청 초기의 4탑은 청 태종이 칙명으로 건축한 4곳의 라마탑인데, 4탑 곁에는 4사원이 있고, 각각 심양 구성(舊城) 밖의 동남서북 네 방향에 자리하고 있어서 동탑, 남탑, 서탑, 북탑이라고 한다. 그중 서탑 연수사(延壽寺)는 복원되어 관광객에게 개방되었고, 북탑 법륜사(法輪寺)는 비교적 완벽하게 보존되어 있고 사원 내에 비림(碑林)을 새로 만들었다.

근대 심양에서는 중대한 사건이 많이 발생하였기 때문에, 심양시의 기념성 경관 건축도 많다. 저명한 경관 건축에는 ‘장씨수부’, ‘9·18’역사박물관(九·一八歷史博物館), 주은래소년독서구지(周恩來少年讀書舊址), 중공만주성위구지(中共滿洲省委舊址), 항미원조열사릉원(抗美援朝烈士陵園), 증기기차박물관(蒸汽機車博物館) 등이 있다. ‘장씨수부’는 ‘대수부(大帥府)’와 ‘소수부(小帥府)’를 합친 이름이고, 봉계(奉系) 군벌(軍閥) 장작림(張作霖) 및 그 아들 장학량(張學良) 장군의 관저와 우소(寓所)로, 청전(靑磚)으로 소면장(素面牆)을 둘러싸서 만든 중서 혼합식 건축군이다. ‘9·18’

역사박물관은 후손들이 국가적 치욕을 기억하고 민족정신과 민족의 존엄성을 높이기 위해 '9·18사변' 발생지에 세운 국가급 대형 기념관이다.

명승고적 외에 심양시에는 다양한 자연관광 경관이 있다. 기반산(棋盤山) 풍경구(風景區)는 심양 동부에 있는데, 이 자연경관은 '3산(山) 1수(水)', 즉 휘산(輝山), 기반산, 대양산(大洋山)과 수호(秀湖)로 구성된 풍경구를 주체로 하고, 거기에 기석(奇石), 산동(山洞)과 풍부하고 다채로운 산림식물을 더하여 뛰어난 자연 경관을 형성하였다. 심양의 괴파는 '화하일절(華夏一絕)'이라고까지 칭해지는데, 심양시 신성자구(新城子區) 청수태진(清水台鎮) 경내의 모산(帽山) 서쪽 기슭에 있다. 이것은 길이가 80여 m가 되는 사파(斜坡)이다.

지금까지 개관해 본 바와 같이, 현재의 심양에는 산업시설 외에 크고 작은 교통 유발 효과가 있는 역사유산과 자연유산이 풍부하다. 여기에서 수적으로는 근대의 유산이 많다는 사실을 확인할 수 있고 그것이 청말 이래의 인구팽창과 관계가 깊다는 해석은 자연스런 것이다. 청대의 유산은 수적으로는 많지 않지만 그 역사적 의미는 크다.

무엇보다도 심양의 인구팽창을 일으킨 핵심요인은 교통의 요지라는 점이다. 지도를 보면, 심양은 현재 중국 동북 최대의 교통중추로, 경합(京哈), 심대(瀋大), 심단(瀋丹), 심길(瀋吉) 등의 철로간선이 만나는 곳이며, 북한, 몽골, 러시아와 직접 통하는 곳이다. 또한 102, 202, 304 등의 국도(國道)가 경내를 관통하고 있고, 경심(京瀋), 심대, 심합, 심단, 심무(瀋撫) 등의 고속도로가 연결되어 있다. 또 현재 하얼빈에서 심양을 거쳐 대련에 이르는 고속철로도 공사 중이다. 그리고 심양의 도선(桃仙)국제공항은 중국 각 도시는 물론 러시아, 북한, 한국, 일본 등과 항로를 열고 있다. 심양은 현재 명실상부하게 중국 동북 최대의 교통요지라고 할 수 있다.

심양은 중국 동북지역의 최대 도시이다. 이 지역은 동북아경제권과 환(環)발

해경제권의 중심이므로, 중요한 전략적 지위를 갖고 있다. 반경 150km 범위 내에 기초공업과 가공공업을 중심으로 한 8대 도시가 집중되어 있다. 이들 도시들은 요녕 중부 도시군을 형성한다. 심양은 동북 최대의 민용공항, 전국 최대의 철로 편조참(編組站)과 전국 최고등급의 ‘일환오사(一環五射)’의 고속도로망을 갖추고 있다. 세계 각 주요 항구와 통하는 대련항, 개발 중인 영구(營口) 신항은 심양에서 모두 400km를 넘지 않는다. 이렇게 지리적 이점이 있으며 동북 중심도시인 심양은 주변 내지 전국에 대해서 비교적 강한 흡입력과 복사력을 갖고 있다.⁷⁾

현재의 심양에 대한 개설류 서적과 중국 내 유명 인터넷 사이트의 소개는 경제문제 이외에 관광과 교통망에 대한 설명이 상당한 비중을 차지하고 있다. 실제로 현재의 심양은 동북지역의 중심도시로 경제적 역할뿐만 아니라 교통의 교차점으로서 중요한 역할을 한다. 심양의 중요성은 역사적으로 고대에는 제한적이었으나, 청대 이래 말 그대로 구만주 지역의 중심도시가 되었다. 이것은 청조의 심양 경영을 빼놓고는 설명할 수 없다.

2. 청대 심양의 발전

앞에서 필자는 개설적인 자료를 이용하여 심양의 연혁과 현재 현황을 정리하였다. 이렇게 한 이유는 기초적인 준비를 한다는 것 이외에도 현재 중국 사회의 일반적인 심양 이해를 파악하기 위한 것이었다. 그러한 정보는 과거의

7) <http://www.shenyang.gov.cn/web/assembly/action/browsePage.do?channelID=1239068705041> 심양시인민정부 사이트의 교통망 설명은 시 정부가 교통망의 중요성을 인지하고 동북지역의 중심도시의 위상을 과시하는 것으로 생각된다.

역사에 대해서는 근거를 일일이 확인해 봐야 하겠으나, 적어도 중국 사회의 현재의 관심과 이후의 변화 방향을 가늠하는 데는 유용하다고 판단된다.

앞에서 거론한 것과 같이, 심양은 11세기 이후 부각되기 시작하여 청대에 들어서 동북지역의 중심적인 역할을 하였고, 이런 추세는 명대, 청대에 이어 민국시대, 현재까지 이어졌다고 할 수 있다. 만주국 시기에는 신경(新京, 창춘)이 수도 역할을 하였음에도 불구하고 심양의 중요성이 크게 줄어들지는 않았다. 그렇다면 청대에 심양이 부상한 이유는 무엇인가. 필자는 그것이 발해 이래의 심양의 위상 변화와 관련이 있다고 본다.

기록이 충분하지 않아 세부사항을 파악할 수는 없지만, 발해는 심주를 설치하여 현재의 심양을 군사거점으로 삼았다. 이것이 심양 부상의 첫 번째 단계였다고 추정된다. 이 점은 이후 면밀한 검토를 통해 밝혀야 할 문제이지만, 요대에는 심주가 군사거점이자 농경거점으로 등장한다는 것은 이미 충분히 밝혀진 바라고 생각된다.

발해 시기와 요대에 걸친 심양의 상대적인 부상에는 바다 쪽으로의 해안선 확장과 농업개발이 중요한 요인이었던 것으로 보인다. 10세기 이전의 해안선의 정확한 위치는 고증할 수 없지만, 요하 하류 유역의 소택지대는 퇴적층이 쌓여 육지로 변해갔다. 10세기경 거란족이 포로로 잡아온 한족과 발해인들은 서요하의 상류 지역에서 초원을 농토로 개간하면서 토양이 많이 유실되었다. 이로 인해 요하 하구에는 모래가 많이 퇴적되어 해안선이 확장되었다.⁸⁾ 거란족과 여진족은 농목 경계선을 몽골고원과 송요(松遼)평원의 중간으로 북상시켰다.⁹⁾ 이러한 농업개발은 장기적으로 심양의 부상에 중요한 역할을 한 것으로

8) 류제현(1999), 『중국 역사 지리』, 문학과지성사, 93쪽.

9) 류제현(1999), 위의 책, 146쪽.

보인다.

심양 지역은 요대와 금대에 비로소 발전하는데 이곳에 심주를 설치하여 인구를 늘리고 군사적 중심지로 삼았다. 그러나 금대 말기에 전쟁으로 심주는 심각하게 파괴되었고, 1234년 요양과 심주 사이에 거주하던 고려 민중이 심주를 재건하기 시작하였다.¹⁰⁾ 원은 13세기 후반(1264~1287), 확정적으로는 1287년 요양행성(遼陽行省)을 설치하여 원제국의 ‘왼쪽 어깨’로 삼았다. 심주는 요양행성 예하의 심양로에 소속되었다. 요양행성의 치소는 요양에 설치되지 않았고, 요양은 심양과 함께 하나의 노(路)의 지위를 갖고 있었다.

심양은 명나라 때는 심양중위(瀋陽中衛)가 설치된 변방의 군사거점 중 하나였다. 누르하치가 1621년에 함락시켜 후금의 수도로 정비하였다. 1625년 요양에서 천도하여 심경(瀋京)이라 하였는데, 1634년 누르하치의 아들 홍타이지가 만주어로 융성을 의미하는 ‘무크덴’으로 수도이름을 정하였다. 이 이름은 중국어로는 ‘천권성경(天眷盛京)’으로 번역되어 이때부터 이 도시는 ‘성경’이라 불렸다. 1636년 여진족을 만주족으로 바꾸고 후금을 대청으로 개칭하였다. 이로 인해 이 도시는 만주족이 지배하는 영역의 중심지라는 지위를 얻게 되었다. 대청이 수도를 1644년 북경으로 옮긴 뒤에도 성경에는 성경봉천부나 봉천으로 불리는 배도로 불렸다.¹¹⁾

명대의 심양은 요동도사의 소재지인 요양성의 위성이었을 뿐이지만, 누르하치가 이곳으로 천도함으로써 요양 대신 동북지역의 중심지가 되었다. 누르하치는 1621년 3월 명조의 요동지역에서의 최후의 보루였던 요양과 심양을

10) 叢佩源, 『中國東北史』第3卷(修訂版), 119쪽.

11) 上田貴子(2009, 11), 「『滿洲』의 中國化-19世紀後半から20世紀前半期の奉天地域アイデンティティの形成」, 『국제학술회의 자료집(Ⅱ): 역사적 관점에서 본 ‘동아시아세계’의 아이덴티티와 다양성(Ⅱ)』, 동아시아사연구포럼·동북아역사재단, 204쪽.

차례로 함락하고 주변의 70여 성보도 점령함으로써 요동과 요남 지역의 통치권을 완전히 장악하게 되었다. 이들 지역을 효과적으로 지배하기 위해 4월에 요양으로 천도하고 동경성이라 하였다. 산에 웅거하여 험한 곳을 지킨다는 전략상의 이점이 없어서 1625년 3월에 심양으로 천도를 결정하게 되었다.¹²⁾ 『청태조실록(淸太祖實錄)』 제9권에는 “심양은 형승지(形勝之地)이다. 서쪽으로 요하를 건너 명을 치는데 길이 곧고 가깝다. 북으로 몽골을 치는데 2~3일이면 족하다. 남으로 조선을 정벌하는 데 청하(淸河)로 진격할 수 있다”고 하였다. 여기에는 주로 심양의 전략적 가치가 부각되어 있고 교통의 요지라는 점이 강조되고 있다.

1626년 8월에 누르하치가 죽고 홍타이지가 등극하였다. 집권 5년째인 1631년 도성인 심양에 대한 대대적인 증축공사에 착수하여 7년 여에 걸쳐 새롭게 단장하였다. 증축공사가 어느 정도 완성 단계에 이른 1634년 홍타이지는 심양성을 ‘천권성경’[Mukden, 모극돈(謀克敦)은 만주어로 성대한 도성을 의미함]으로 존칭함으로써 도성의 지위를 확립시켰다.¹³⁾ 순치 원년(1644) 청 왕조는 북경으로 천도하여 성경성은 유도[留都, 배도라고도 한다]가 되었다. 명대의 양경제(兩京制)를 모방하여 순치 14년(1657)에는 성경에 봉천부(奉天府)를 설치하였는데 이것은 ‘봉천승운(奉天承運)’의 뜻을 딴 것으로 북경 순천부(順天府)와 상응하였다.¹⁴⁾

심양(봉천)의 시가지는 방형의 내성과 원형의 외성으로 이루어져 있다. 대청의 수도가 됨에 따라 봉천의 내성은 팔기의 거주지로 정해졌다. 처음에는 팔기와 민간인의 거주지를 명확하게 구분하였지만 시간이 지나면서 모호해졌

12) 유지원(2008), 「청 입관 전 만주의 도성」, 한석정·노기식 편, 『만주, 동아시아 융합의 공간』, 소명출판, 62~63쪽.

13) 유지원(2008), 위의 글, 76쪽.

14) 劉振超 編著(2007), 『盛京勝景』, 瀋陽出版社, 117쪽.

다. 내성의 궁전 뒤에 있는 거리는 사평가(四平街), 흔히 중가(中街)로 불렸는데 양 끝에는 종루(鐘樓)와 고루(鼓樓)가 있었다. 이 거리는 상업지로 발전하여 오늘에 이르기까지 중심 변화가를 이루고 있다.

이렇게 요양을 제치고 심양이 구만주의 최대 거점이 된 데에는 심양이 청제국에서 특별한 위치를 차지하였기 때문이다. 즉 심양은 몽골과 조선을 견제하는 특별한 전략적 지위를 차지하였던 데다가 제국의 배후지의 중심점이라는 상징적인 의미가 중요한 역할을 하였다. 한마디로 심양은 국제적인 교통의 요지였고 제국의 배후 중심지였다. 심양의 부상에는 누르하치와 홍타이지라는 걸출한 황제의 역할이 컸는데, 누르하치가 심양을 수도로 결정한 것은 다소 돌출적인 정치적 행위인 것처럼 나타난다. 그러나 관습에 따르지 않고 실제적인 효과를 계산하였던 데에서 취해진 전략적 판단이었던 것으로 보인다. 그러나 이러한 심양의 부상을 장기적으로 유지한 것은 인구이동이라는 변수였던 것으로 보인다.

18세기 봉천(심양)의 지도를 보면 요동의 여타 도시보다는 발전된 면모를 보인다고 할 수 있으나, 중원과 강남의 도시와 비교해서는 단출한 느낌이다. 조선의 연행사절단이 목격한 18세기 요동의 도시들은 조선보다 상당히 변화한 느낌이었다. 이것은 조선과 중국의 경제발전 단계의 차이를 보여주는 것일 수도 있다. 동아시아 국제질서가 요동치던 17세기에 국가적 피해를 당한 면도 있겠으나, 그런 피해를 충분히 회복하지 못한 이유도 관심의 대상이다. 요동 지역이 조선사절단이 보기에 변화하다고 느꼈다면, 그것은 입관 시기에 많은 인구가 북경이나 중원으로 이주한 것을 보충하고 남은 인구이동이 있었기 때문이기도 하다. 교통로와 함께 인구이동에 관한 기존의 연구를 참조하여 도시 발전과 교통로의 문제를 심도 있게 검토할 필요가 있다.

대도시 봉천의 발전은 인구의 대량유입이 중요한 역할을 하였다. 18세기

에 인구가 대규모로 팽창하면서 한족들의 북방 이주도 가속화되었다. 18세기 말 만주 인구는 이미 100만 명을 넘었고 19세기 중반에는 이보다 약 3배 증가하였다. 만주 변경(길림성, 흑룡강성)은 공식적으로 한족 이주가 봉쇄되어 있었다. 하지만 18세기 내내 청 정부는 일관성을 보여 주지는 않았다. 18세기 내내 만주의 한족 수가 증가함에 따라 인구의 도시 집중 현상도 증가하였으며, 19세기 초에는 벌써 만주의 도시화 징조가 처음으로 나타나기 시작하였다. 성경, 길림, 영고탑, 치치하얼이 성장하고 있었고, 1799년에는 장춘 현성이 세워졌다.¹⁶⁾

그리고 19세기 말부터 20세기에 걸쳐 이 지역은 대량의 한족 이민을 받아들였다. 중화민국이 성립한 뒤부터 만주국이 붕괴되기 전까지 관내 중국인의 만주 이산은 ‘인류 역사상 최대의 인구이동의 하나’였다고까지 지적된다. 아무튼 인구이동에 의해 봉천 지역경제가 급속히 발전하였고, 이러한 경제력에 힘입어 성장한 것이 민국시기의 장쥘린(張作霖) 정권이다.¹⁷⁾

이미 청 말기가 되면 이곳 지역사회는 원래 봉천의 주인이었던 만주족보다는 한족 상공업자가 중심이 된다. 한족 상공업자는 공의회와 이를 개편한 상회(봉천총상회)로 결집하여 권력자에게 지방사회의 요구를 주장하는 존재가 되어 간다. 청 말기의 상업자본은 산서 상인이 가장 자본 규모가 크고 복건 상인이 그뒤를 잇고 산둥 상인은 규모가 작은 영세자본으로 간주되었다.¹⁸⁾

특히 19세기 후반 이래의 인구이동은 유조변과 같은 장애물을 무력화시킬 정도로 위력이 컸다. 여기에는 대외적인 요인도 크게 작용하였으나, 근본적

16) 존 K. 페어뱅크 편집, 김한식 외 옮김(2007), 『캠브리지 중국사 10권(상)』, 새물결출판사, 87쪽, 95쪽.

17) 上田貴子, 앞의 글, 212쪽.

18) 上田貴子, 앞의 글, 205쪽.

으로 청제국 내부의 시장망의 확대와 인구 재편성의 결과였다고 할 수 있다.

III. 심양의 장거리 교통로와 조·중 교통로

1. 청대 심양의 교통로

청대 심양의 발전은 인구가 늘고 동북평원의 개발이 진행된 것과도 관련이 있다. 이러한 변화는 교통로상에도 일정한 변화를 야기하였다. 교통로에 대한 연구는 이미 중국학계에서 상당히 진행되었다고 생각된다. 다만 북경을 중심으로 한 교통로 이외의 교통로나 한·중 교통로 등에 대해서는 미진한 점이 있다. 한국학계의 연구는 주로 한·중 교통로, 특히 연행로나 전쟁사와 관련한 군사적 노선 등을 중심으로 진행되었다고 생각된다.

아무튼 명대 이후 요택 지역은 계속 수로를 내고 제방을 수축하여 소택지대가 점차 변화하였다. 명대 이전 요서 금주(錦州)와 요동 요양의 교통은 북으로 신민, 심양의 큰 호형(弧形)을 이루었다. 요하 중하류 지역의 다수 주현 성지(城址)도 모두 요하 동서의 구릉 변연에 분포하고 있었다.¹⁹⁾

북경 취락은 예로부터 서남, 서북, 동북과 연결되는 교차점이 위치한 곳이었다. 화북과 동북 사이에는 연산(燕山)산맥 지대가 있으므로 ‘요서회랑’이라는 통로를 이용해야 하였다. 화북에서 동북으로 통하는 교통로는 세 줄기가 있었다.²⁰⁾

19) 李孝聰(2004), 『中國區域歷史地理』, 北京大學出版社, 399쪽.

20) 李孝聰(2004), 위의 책, 411~417쪽.

① 노룡도(盧龍道) : 북경(北京) - 계현(薊縣) - 준화(遵化) - 노용구(盧龍口, 희봉구(喜峰口) - 평천(平泉) - 능원(凌源) - 대릉하(大凌河) - 조양(朝陽) - 요하(遼河) 유역. 노룡새(盧龍塞)라는 이름은 춘추 시기에 출현하였는데 그것은 화하족과 동북 산융(山戎)이 서로 쟁탈하던 곳이었다. 원고(遠古)에서 당 이전까지 동북으로 통하는 길은 이 길을 위주로 하였다. 대릉하구(大凌河口)와 요하구(遼河口) 사이의 해빈(海濱) 지역[지금의 반금(盤錦)지구]은 높이가 깊어서 통행할 수 없었다. 요동으로 계속 가려면 북쪽으로 돌아서 북녕시(北寧市)와 심양 사이에서 요하를 건너야 하였다. 요동반도에서 역사가 비교적 긴 도시로는 진한 요동군치였던 요양이 있고, 또 심양과 무순 사이의 동한 현도군 고성(高城)이 있다. 이 두 도시는 요하 삼각주의 동북쪽에 있다. 노룡도가 동북 교통선을 주도할 때에는 요동 양평(지금의 요양시), 요서 유성(지금의 조양시)을 동북지구 정치와 경제 중심으로 하여 연계되어 있었다. 그러나 동북의 북부지역이 발전하면서 동북의 주요 교통선의 우세도 변하였다.

② 고북구도(古北口道) : 북경 - 순의(順義) - 밀운(密雲) - 고북구(古北口) - 란평(灤平) - 란하(灤河), 이손하(伊遜河)를 건너 승덕(承德)에 이름 - 평천(平泉, 노룡도와 만남) - 영성[寧城, 요중경대정부(遼中京大定府)] - 노합하(老哈河)를 따라 북상하여 황수(潢水, 지금의 시라무렌강)에 들어감 - 파림좌기[巴林左旗, 요상경임황부(遼上京臨潢府)], 여기에서 대흥안령 동쪽 기슭을 따라 송화강(松花江),嫩江평원(嫩江平原)에 이를 수 있음. 이 길은 거란인이 흥기하면서 점차 중요성이 더해졌다.

③ 방해도(傍海道) : 북경 - 노현(灤縣) - 삼하(三河) - 계주(薊州) - 옥전(玉田) - 석성[石城, 하북 당산시(唐山市) 개평구(開平區)] - 란주[灤州, 하북 란현(灤縣)] - 평주[平州, 하북 노룡] - 영주[營州, 하북 창려현(昌黎縣)] - 천주(遷州, 하북 무녕현(撫寧縣)) - 산해관(山海關) - 내주(來州, 요녕 수중전위(綏中前衛)) - 습주[隰州, 요녕 흥성시(興城市)] 동관역(東關驛) - 금주(錦州) - 현주(顯州, 요녕 북녕시(北寧市)) - 심양. 혹은 북쪽으로 송화강,嫩江, 흑룡강 유역으로 가기도 하고, 동쪽으로 한반도로 가기도 하고, 요동반도로 남하하기도 한다. 이 도로에

는 임유관(臨榆關)이 있어 ‘유관도(榆關道)’라고 하기도 한다. 방해도는 11세기 요대 이래로 개발되기 시작하였다. 이 길은 금조의 경영을 통해 중원과 동북 사이에 가장 빠르고 잘 관리된 도로가 되었다. 이 도로는 고북도와 노룡도를 대체하여 요서해빈(遼西海濱) 회랑의 주요 간선도로가 되었다.

심양 주변에는 교통로뿐만 아니라 교통을 통제하는 시설도 있었다. 성경장군은 강희 원년(1662)에 설치되었다. 청은 성경장군과 길림장군의 관할지역에 유조변(柳條邊)을 수축하였다. 이 유조변은 수축 시기에 따라 노변(老邊)과 신변(新邊)으로 나뉜다. 노변은 순치 초부터 수축되기 시작하여 순치 18년(1661)에 완성되었다. 전체 길이가 1,950리에 달하는 노변(성경변장(盛京邊牆))은 동변과 서변으로 나뉜다. 전체 길이가 690리에 달하는 신변은 강희 9년(1670)에서 강희 20년(1681)에 수축되었다. 이 유조변은 봉금정책과는 직접 관련이 없지만, 보통 청의 만주에 대한 봉금정책에 따른 것으로 이해되어 왔다.²¹⁾

이러한 점들을 바탕으로 성경장군 관할의 역참로를 살펴보면 다음과 같다. 심양 봉천부를 중심으로 동북으로 영고탑(寧古塔)으로 통하는 ‘봉천(奉天) - 흥경(興京)도(道), 조선과 왕래하는 ‘봉천-봉황성’도가 있었다. 봉천에서 흑룡강성(黑龍江城)까지는 세 줄기의 역참로가 있었다. 동도(東道)는 성경에서 유조변 위원보(威遠堡) 변문(邊門)을 나서서 길림성을 거쳐서 흑룡강성에 이르는 것이었다. 북도는 성경에서 법고문(法庫門)을 나서서 몽골초원을 거쳐서 흑룡강성에 도달하는 길이었다. 중도는 성경에서 법고문을 나서서 백도눌(伯都訥, 지금의 부여현(扶余縣) 북백도향(北伯都鄕))을 거쳐서 흑룡강성에 이르는 길이었다. 동도는 관로였고, 북도와 중도는 일반 상인과 민간에서 이용하는 도로였다.²²⁾

21) 구범진, 「19세기 盛京 東邊外 山場의 管理와 朝·清 公同會哨」, 『재단 창립 2주년 기념 국제학술회의 : 근대 변경의 형성과 변경민의 삶』, 동북아역사재단, 2008. 9. 25~26, 19쪽.

이렇게 볼 때 장거리 교통로는 역참로와 겹치는 것이라고 할 수 있다. 그것은 고대부터 존재한 길도 있지만, 원대에 구축된 역참로가 중요한 기반이 되었다. 이를 바탕으로 하여 청제국은 심양을 중심으로 역참로를 재구성하였다 고 할 수 있다. 교통로는 소통과 교통을 위한 것이지만, 한편으로는 통제의 도구이기도 하였다. 유조변의 존재는 청조가 과도한 인구이동으로 인한 구만주 사회의 변화를 제한하려 하였다는 점을 보여 준다. 역으로 말하면, 유조변의 무력화는 구만주사회의 근본적인 변화를 야기할 힘을 가지고 있었다고 할 수 있다. 인구이동을 통하여 구만주는 만주족 중심의 만주가 아니라 한족 중심의 만주로 재편되었다. 이 과정에는 러시아와 일본의 개입도 있었다.

2. 심양과 조·중 교통로

연행로 또는 조공로에 대해서는 기존의 연구가 충분히 그 내용을 밝혀놓고 있다.²³⁾ 15세기 이후 육로로 정착된 연행노정은 압록강을 건너 요동과 산해관을 거쳐 북경에 이르는 ‘중원진공로(中原進貢路)’였다. 노정이 바뀌기도 하였지만, 심양에서 산해관을 거쳐 북경에 이르는 간선대로를 ‘북대로(北大路)’라고 하였다. 연행노정은 의주에서 봉성까지가 150리, 봉성에서 심양까지가 430리, 심양에서 산해관까지가 803리, 산해관에서 북경까지가 660리 등 모두 2,050리 길이다.²⁴⁾

22) 李孝聰(2004), 앞의 책, 420쪽.

23) 張庚男(2001), 「을병연행록과 무오연행록의 노정별 내용 비교」, 『인문학연구』 제31집, 숭실대학교 부설 인문과학연구원 인문과학연구소; 金泰俊(2004), 「중국 내 연행노정고」, 『東洋學』 제35집, 檀國大學校 東洋學研究所; 소재영 외(2004), 『연행노정, 그 고난과 깨달음의 길』, 박이정.

기존의 연구성과에서 지적된 바와 같이 연행로를 오가는 사신들의 심리와 정서는 시기마다 상당히 달랐다. 조선의 사신들은 심양의 조선관(朝鮮館)에서 묵었다. 병자호란 이후 조선사신들은 매우 침통한 기분으로 심양을 지났다. 이런 시기를 지나 18세기에 이르면 북학론자들이 나타나 다소 새로운 시각으로 구만주를 바라보았다.

18세기의 중국을 목격한 관찰자 중에서 남달리 뛰어난 관찰력을 보여주었던 박지원은 『열하일기』에서 다음과 같이 분석하였다.

멀리 요양성 밖을 돌아보니 수풀이 아주 울창한데 새벽 까마귀 떼가 들 가운데 흩어져 날고 한 줄기 아침 연기가 하늘가에 질게 낀데다 붉은 해가 솟으며 아롱진 안개가 곱게 피어오른다. 사방을 둘러본즉 넓디넓은 벌에는 아무 거칠 것이 없다. 아아, 이곳이 옛 영웅들이 수없이 싸우던 터전이구나. 범이 달리고 용이 날 때 높고 낮음은 내 마음에 달렸다는 옛말도 있지만, 천하의 안위는 늘 이 요양의 넓은 들에 달려 있으니 이곳이 편안하면 천하의 풍진이 잦아들고, 이곳이 한 번 시끄러워지면 천하에 전투의 북소리가 요란하게 울려 퍼진다. 이는 어인 까닭인가. 대개 들판이 평평하고 넓게 확 트여 천리가 한눈에 들어오는 이곳은 지키자니 힘들고, 버리자니 오랑캐가 쳐들어오면 방비할 계교가 전혀 없으니 중국으로서는 반드시 지켜야 할 터전이다. 비록 천하의 병력을 동원해서라도 이를 지켜야만 천하가 편안해질 수 있는 것이다. 이제 천하가 백년 동안이나 아무 일 없는 것이 어찌 그들의 덕화와 정치가 전대보다 훨씬 뛰어났기 때문이라고 할 수 있겠는가. 다만 심양은 본시 청나라가 흥기한 터전으로 동으로는 영고탑과 맞물리고 북으로는 열하를 누르고 남으로는 조선을 어루만지면서 서로는 향하는 곳마다 감히 꿈틀하지 못하였다. 그 근본을 다진 것이 역대 왕조보다 훨씬 낫기 때문일 것이다.²⁵⁾

24) 金泰俊, 앞의 책, 45~46쪽.

25) 최소자·정혜중·송미령 엮음(2007), 『18세기 연행록과 중국사회』, 혜안, 358~359쪽.

여기에서 박지원의 관찰이 돋보이는 것은 청제국 전체의 지정학적 구조를 통찰하고 있다는 점이다. 조선의 사신들은 버드나무 가로수길을 따라서 요동 길을 걸어서 북경과 한양을 오갔다. 조선의 사신들은 중국의 문물제도에 관심을 가질 만한 마음의 여유가 없는 경우가 많았던 것으로 보이지만, 홍대용이나 박지원 등은 다소 다른 면모를 보여주었다. 아무튼 심양이 중국 동북지역의 중심도시가 된 이후 예나 지금이나 심양의 교통로와 관련해서 가장 기본적인 지점은 동아시아 전체를 통찰하는 거시적이고 지정학적인 안목이다.

유라시아 대륙의 동쪽 부분인 동아시아의 지리구조는 매우 복잡하다. 황해가 확실히 제 모습을 갖추고 현재와 유사한 동아시아의 모습이 드러난 시기는 마지막 빙하기가 끝나가는 1만 2000년 전에서 1만 년 전 무렵이었다. 신석기 시대에 여러 신석기 문화권이 병존하였고, 크게 유목지대와 농경지대가 발전하기 시작하였다. 7세기 이후 동아시아의 해역(海域)지대가 부상하기 시작하였다. 동아시아는 지리적 차원에서 이렇게 유목요소, 농경요소, 해양요소로 구성되어 있으며, 이것은 동아시아 역사의 큰 흐름과도 관계가 있다. 10세기 이전에 해양요소는 거시적 차원에서는 큰 역할을 하지는 못하였다. 그러나 해양요소의 중요성은 날로 증대하여 정화(鄭和)의 남해(南海) 원정이 있었던 시기 이후에는 유목요소의 역할이 급속도로 약화되기 시작하였고, 해양요소의 중요성이 크게 증대하였다.²⁶⁾

과장하자면, 동아시아의 고대는 유목요소와 농경요소의 길항과정이었다면, 근대는 농경요소와 해양요소의 길항과정이라고 할 수 있다. 요동반도는 농경세계, 유목세계, 해양세계가 만날 수 있는 교통의 중심지대이다. 한국의

26) 최근 ‘유목민족’·‘농경민족’·‘해양민족’과 초원길·비단길·바닷길의 성쇠를 연결시킨 연구가 출간되어 참고가 된다. 김종성(2011), 『“길”의 역사로 본 동아시아 미래전략 보고서-동아시아 패권전쟁』, 도서출판 자리.

연구성과는 주로 한·중 교통로의 관점에서 거점과 교통로 문제를 검토하는 것이 일반적이었다. ‘연행로’에 대한 연구가 그 핵심이라고 할 수 있다. 최근의 연구성과는 요동 또는 만주의 거시적 시각과 함께 중층적인 분석작업을 시도하고 있다는 점에서 주목할 만하다.²⁷⁾

동아시아는 중화제국의 규정력이 완전히 지배하는 세계도 아니었고, 동아시아 세계라는 통합된 세계를 이루었던 것도 아니었다. ‘역사공동체’라고도 지칭되는 ‘소중심’ 체계들은 일부는 중국에 통합되고 일부는 통합되지 않았다. ‘다양한 소중심’의 존재를 통해서 동아시아 역사의 실태와 추세에 대한 이해를 훨씬 진전시킬 수 있을 것이다. 영향력에는 차이가 있었지만, 제국체제를 유지하였던 중국의 경우, 제국적 관점에서 일종의 패권지위를 유지하려는 관점과 활동을 지속해왔다고 할 수 있다. 특히 본 연구가 집중적으로 관심을 가지고 있는 청대 심양의 발전과 교통로 문제는 청제국이라는 전통시대 최후의 제국이 존재하던 시기의 문제라는 점에서, 전통적 관점과 현대적 관점의 양자 대비 속에서 이해할 필요가 있다. 현재와 같이 국가 프로젝트가 연구의 방향을 규정하고 있는 상황에서는 더욱 그러하다.

1980년대 이전에도 심양의 발전과 교통로 문제를 관련시킨 연구는 있었다.²⁸⁾ 1990년대 이래 중국의 연구들은 한편에서는 거시적 시각을 재구성하는 의미도 갖고 있었던 것으로 보인다. 진장춘(陳長春)은 “하얼빈, 장춘, 심양, 안산, 대련 등 특대 도시는 역대에 상업 등의 경제기초가 옹후하다”고 하였

27) 김한규(2004), 『요동사』, 문학과지성사; 유지원·김주용 외(2007), 『근대 만주 도시 역사지리 연구』, 동북아역사재단; 한석정·노기식 편(2008), 『만주, 동아시아 융합의 공간』, 동북아역사재단.

28) 예컨대 다음과 같은 것들이다. 王華隆(1936, 10), 「瀋陽史話」, 『禹公』 6:3·4; 何爲(1979), 「古代的瀋陽」, 『理論與實踐』 3期.

고,²⁹⁾ 최용학(崔龍鶴)은 “동북지구는 동북아 각국과 연결한 교통통신의 중심이다”라고 하였다.³⁰⁾ 이런 연구들은 ‘동북아경제권’이라는 거시적 시각을 전제로 하는 것이었다.

앞의 거시적 시각은 중국 역내에서는 ‘10대 경제권’이니 ‘7대 경제권’ 등으로 언급되었다. 양오양(楊吾揚)·양진사(梁進社)는 “동부, 즉 연해지대[요녕에서 광서(廣西)까지 13성시(省市)], 중부, 즉 내륙지대[13성구(省區)], 서부, 즉 변강소수민족 지구[신(新), 장(藏), 감(甘), 청(靑), 아맹(阿盟), 천서(川西)]는 바로 3개 경제개발지대이다”라고 하였다. 그리고 중국 전역을 동북구[요녕, 길림, 흑룡강, 내몽(內蒙)의 동사맹(東四盟)], 경진구(京津區), 진섬구(晉陝區), 산둥구, 상해구, 중남구, 사천구, 동남구, 서남구, 대서구(大西區) 등 10대 경제구로 나눴다.³¹⁾ 사실 대규모 토목사업을 하려면 이러한 거시적 지역구분과 연구가 필요하다. 또한 지역전략을 짜거나 세계전략을 짤 경우에도 거시적 시각의 존재는 불가피하다. 거시적 연구와 미시적 연구는 서로 상승작용을 하는 경향이 있다. 1990년대까지 중국 측의 동북 역사지리에 대한 연구성과를 보면 ‘통사’ 체계가 등장하고 있음에도 불구하고 기본적으로 소략하고 산만한 것이 특징이다. 대규모 국가 연구 프로젝트와 경제발전전략의 설정은 이러한 상황을 상당히 변화시켰다고 할 수 있다.

‘동북구’와 같은 대구역도 그것을 재구성하는 힘이 작용하기 때문에 현실적으로 재구성된다. 대구역의 재구성 동력에는 군사적 힘, 경제적 힘, 종교적 힘, 문화적 힘 등 다양한 요소가 있다. 심양의 발전과정을 개관할 때 어느 시

29) 陳長春(1996), 「我國地區參與東北亞經濟合作問題的初探」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心, 1996-7, 92쪽.

30) 崔龍鶴(1993), 「戰略地位: 東北在東北亞經濟圈中」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心, 1993-3, 107쪽.

31) 楊吾揚·梁進社(1992), 「中國的十大經濟區探討」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心, 1992-11, 53쪽, 56쪽.

대보다 청대의 심양의 약진이 주목되는데, 그것은 지정학적 이점에 통찰하고 제국의 한 전략거점으로 설정된 것과 함께 인구의 대이동과 같은 요인이 함께 작용하여 심양의 부상을 궤도에 올렸다. 이로써 심양은 동북이라는 대구역의 중심거점이고 교통의 교차점 지위를 유지하였다고 생각된다.

IV. 맺음말

요동반도는 농경세계와 유목세계와 해양세계가 만날 수 있는 교통의 중심 지대이다. 본 연구에서 다룬 청대 심양의 발전과 교통로 문제는 청제국이라는 전통시대 최후의 제국이 존재하던 시기의 문제라는 점에서 특히 주목된다. 청대에서 중화민국 시기는 현대 동아시아, 특히 동북아시아의 지역구조를 형성한 시기였다.

만주는 청제국의 지배층에게는 왕조의 발상지였을 뿐만 아니라 배후지였고 최후의 보루였다. 청대에 만주의 위상은 큰 변화를 일으키고 있었다. 이것은 심양이 단순한 군사적·행정적 거점 중 하나에서 제국의 전략거점이자 농경지대의 한 중심점의 지위를 차지한 데 따른 것으로 보인다. 또 18세기 이후 심양은 한족 이주민의 증가에 따라 만주의 주민구성 자체가 크게 변하고 있었다. 그리고 러시아 세력의 남하는 19세기 후반에 이르러 청제국의 동북부 경계선에 큰 변화를 야기하였다.

심양은 한국과 중국을 잇는 교통로상에 있었을 뿐만 아니라 만주 지역 자체에서도 한족 이주민들이 모이는 저수지 역할까지 겸하고 있었다. 심양의 변화는 곧 만주 전체의 변화를 압축적으로 보여준다고 할 수 있다.

18세기 심양의 지도를 보면 요동의 여타 도시보다는 발전된 면모를 보인다

고 할 수 있으나, 중원과 강남의 도시와 비교해서는 단출한 느낌이다. 조선의 연행사절단이 목격한 18세기 요동의 도시들은 조선보다 상당히 변화한 느낌을 주었다. 이것은 조선과 중국의 경제발전 단계의 차이를 보여주는 것일 수도 있다. 동아시아 국제질서가 요동치던 17세기에 국가적 피해를 당한 면도 있겠으나, 그런 피해를 충분히 회복하지 못한 이유도 관심의 대상이다. 요동 지역이 조선사절단이 보기에 변화하다고 느꼈다면, 그것은 입관 시기에 많은 인구가 북경이나 중원으로 이주한 것을 보충하고도 남는 인구이동이 있었기 때문이기도 하다. 교통로와 함께 인구이동에 관한 기존의 연구를 참조하여 도시 발전과 교통로의 문제를 심도 있게 검토할 필요가 있다.

철도가 등장하기 전에는 심양의 교통로는 전통적인 방식으로 유지되었다. 유조변(柳綽邊; biregen zhase)의 존재는 청조가 1900년대에 들어 이른바新政(新政) 정책을 추진하기 전까지는 한족의 이민을 통제하려고 하였다는 점을 보여준다. 이러한 상황에 변화를 야기한 것은 러시아와 일본 세력의 각축이라는 외부적인 요인이었다.

• 참고문헌

〈단행본〉

- 姜念思(2008), 『瀋陽史話』, 瀋陽: 瀋陽出版社.
- 김한규(2004), 『요동사』, 문학과지성사.
- 류제현(1999), 『중국 역사 지리』, 문학과지성사.
- 劉振超 編著(2007), 『盛京勝景』, 瀋陽: 瀋陽出版社.
- 서강대학교동양사학연구실 편(2008), 『한중관계 2000년-동행과 공유의 역사』, 소나무.
- 西澤泰彦 著(2006), 『圖說「滿洲」都市物語: ハルビン・大連・瀋陽・長春』 増補改訂版, 東京: 河出書房新社.
- 소재영 외(2004), 『연행노정, 그 고난과 깨달음의 길』, 박이정.
- 孫玉良·趙鳴岐(2006), 『中國東北史』 第2卷(修訂版), 長春: 吉林文史出版社.
- 王綿厚·李健才(1990), 『東北古代交通』, 瀋陽: 瀋陽出版社.
- 유지원·김주용 외(2007), 『근대 만주 도시 역사지리 연구』, 동북아역사재단.
- 李孝聰(2004), 『中國區域歷史地理』, 北京: 北京大學出版社.
- 존 K. 페어뱅크 편집, 김한식 외 옮김(2007), 『캠브리지 중국사 10권(하)』, 새물결출판사.
- 『地球の歩き方』編集室 著作編集(2008), 『大連・瀋陽・ハルビン: 中國東北地方の自然と文化. 08-09』 改訂第6版, 東京: ダイヤモンド・ビッグ社: ダイヤモンド社(發賣).
- 叢佩源(2006), 『中國東北史』 第3卷(修訂版), 長春: 吉林文史出版社.
- 최소자·정혜중·송미령 엮음(2007), 『18세기 연행록과 중국사회』, 혜안.
- 한석정·노기식 편(2008), 『만주, 동아시아 융합의 공간』, 소명출판.

〈논문〉

- 高晶(2005), 「論契丹民族對瀋陽歷史文化的貢獻」, 『遼寧工程技術大學學報(社會科學版)』, 第7卷 第6期.
- 구범진(2008), 「19세기 盛京 東邊外 山場的 管理와 朝·清 公司會哨」, 『재단 창립 2

- 주년 기념 국제학술회의: 근대 변경의 형성과 변경민의 삶』, 동북아역사재단.
- 金泰俊(2004), 「중국 내 연행노정고」, 『東洋學』 제35집, 檀國大學校 東洋學研究所.
- 上田貴子(2009), 「滿洲의 中國化－19世紀後半から20世紀前半期の奉天地域アイデンティティの形成」, 『국제학술회의 자료집(Ⅱ): 역사적 관점에서 본 ‘동아시아세계’의 아이덴티티와 다양성(Ⅱ)』, 동아시아사연구포럼·동북아역사재단.
- 楊吾揚·梁進社(1992), 「中國的十大經濟區探討」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心.
- 呂一燃(2000), 「瀋陽市何時開始建城考」, 『中國邊疆史地研究』.
- 王華隆(1936), 「瀋陽史話」, 『禹公』 6:3·4.
- 張庚男(2001), 「을병연행록과 무오연행록의 노정별 내용 비교」, 『인문학연구』 제31집, 숭실대학교 부설 인문과학연구원 인문과학연구소.
- 陳長春(1996), 「我國地區參與東北亞經濟合作問題的初探」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心.
- 崔龍鶴(1993), 「戰略地位: 東北在東北亞經濟圈中」, 『K91 中國地理』, 北京: 中國人民大學書報資料中心.
- 何爲(1979), 「古代的瀋陽」, 『理論與實踐』.

〈기타 참고자료〉

- 顧爽(2006), 沈陽論“道”, 商用汽車新聞.
- 郭舒(2003), 沈陽城市旅游形象定位研究 社會科學家.
- 鄧慶, 張正義(2002), 沈陽故宮何時成爲世界遺產?, 中國地名.
- 柳岳武(2005), 清末奉天新式審判制度的社會運作及評價, 唐都學刊.
- 미상(2008), 昊宇天府 一蟹奉天, 中國健康月刊.
- 龐洪波(2000), 沈陽的探索和思考, 中國公路, 交通信息產業.
- 賦春(1996), 沈陽故宮早期宮殿命名規律及含義, 中國地名.
- 邵衝(2003), 策略與情感雙絕的合璧之作－讀陸贄《奉天改元大赦制》, 秘書工作.
- 隋秀勇(2005), 動保精英齊聚奉天, 共商行業髮展大計－中國動物保健品協會第四屆會員代表大會勝利召開, 中國動物保健.
- 王琦(2005), 清末的奉天農業試驗場, 蘭台世界.
- 王立中(2006), 白色恐怖下的生死情－原奉天特支書記楊一辰與我家的交往, 黨史縱橫.

- 王愛華(1996), 清代档案在沈陽故宮研究中的作用, 歷史档案.
- 王英杰(2000), 沈陽故宮－中國現存的兩座帝王宮殿之一, 中國房地信息.
- 俞江(2006), 清末奉天各級審判廳考論, 華東政法學院學報.
- 李强(2004), 從《自奉天至廣東海域圖》談釣魚島屬權, 歷史档案.
- 李英銓(2007), 論清末新政期間的農業試驗－以奉天農業試驗場為切入点, 東方企業文化.
- 李永輝(1997), 清同治年間奉天誥命在趙縣髮現, 文物春秋.
- 李俠(2005), 奉天官銀號的建立與貨幣髮行, 江苏錢幣.
- 張勤(2006), 清末民初奉天省的司法變革, 遼寧大學學報(哲學社會科學版).
- 晶瑩(2008), 沈陽經濟區：八市一體 携手共贏, 今日遼寧.
- 支運亨(2001), 沈陽故宮的始建年代應為天命九年, 清史研究.
- 陳俊峰(1999), 奉天甲辰光緒元寶錯版銀元, 甘肅金融.
- 鄒天彬(2000), 沈陽城市街道的對景景觀, 沈陽建筑工程學院學報.
- 沈民(2001), 沈陽－民族工作為城市髮展創造良好的外部環境, 中國民族.
- 袁曉烈, 石鐵矛, 馬青(2003), 沈陽城市建筑景觀特征分析, 沈陽建筑工程學院學報(自然科學版).
- www.shenyang.gov.cn/web/assembly/action/browsePage.do?channelID=1239068705049



근대 한중관계사상의 교통로와 거점

만철(滿鐵)과 안동을 중심으로

영남대학교 손승희

- I. 만주와 철로 그리고 거점
- II. 안동 지역의 역사 연혁
- III. 만주: 봉금에서 개방으로
 - IV. 안봉선의 개통
 - V. 안동 교통망의 확충
- VI. 안동의 경제적 변화와 이주민사회의 형성
 - VII. 안동의 부침과 전망



손승희

중국근현대사 전공, 영남대학교 사학과 교수.

대표논저로는 『근대 중국의 토비 세계 : 하남의 토비·홍창회·군벌을 중심으로』(2009, 창비), 『인물과 근대중국 : 위기·이탈·회귀』(역서, 2008, 영남대학교출판부), 『민족으로부터 역사를 구출하기-근대 중국의 새로운 해석』(공역, 2004, 삼인), 「만보산 사건과 중국공산당」(2003, 『동양사학연구』 83), 「중화인민공화국의 건립과 학습, 비평의 조직화」(2008, 『중국근현대사연구』 38) 등이 있다.

근대 한중관계사상의 교통로와 거점

만철(滿鐵)과 안동을 중심으로

영남대학교 손승희

I. 만주와 철로 그리고 거점

청대 만주는 봉금정책에 따른 ‘금구(禁區)’의 땅이었다. 하지만 러시아의 남하에 자극받은 청의 봉금해제와 ‘이민실변(移民實邊)’ 정책에 따라 만주는 ‘개방’되면서 이민사회가 본격적으로 형성되기 시작하였다. 중국인·조선인·일본인·러시아인 등이 앞 다투어 만주로 흘러 들어와 기존의 만주인·몽골인과 조우하면서 갈등과 협력의 새로운 삶을 영유하였다. 이렇듯 근대 만주는 각 민족의 이산·정착·유리·방황의 장이었고 복합적이고 중층적인 정체성의 공간이기도 하였다. 그렇기 때문에 비록 허구적 이데올로기로 귀착되기는 하였지만 만주국(滿洲國)은 ‘왕도낙토(王道樂土)’와 함께 ‘[만(滿)·한(漢)·몽(蒙)·일(日)·조(朝)]오족협화(五族協和)’의 이상을 내세우기도 하였다. 같은 맥락에서 만주는 ‘초국적 현상(transnational phenomena)’으로서 중국과 일본의 민족주의적 전유(專有)를 거부하는 장이기도 하다. 하지만 근대 동아시아 민족주의의 형성, 강화과정에서 이러한 만주의 ‘이상’은 현실적 정치적 위계와 차별에 의해 무시되었다. 만

주가 서구와 일본이 제국주의적 야심을 위해 사용한 ‘근대적 창조물(a modern creation)’이라고 지적되는 것은 바로 이 때문이다. 또한 청말 ‘건성개제(建省改制)’에서 1920년대 말 동북정권(東北政權)의 민족주의 정책에 이르는 중국의 여러 노력도 같은 맥락에서 이해할 수 있다.

이렇게 본다면 근대의 만주는 동아시아 각 민족의 이주에 따른 평화와 공존의 장이자 각 국가와 민족 사이의 갈등과 대립의 장이기도 하다. 특히 한국과 중국의 접경지역에 있는 만주는 직접적인 접촉의 ‘변경(frontier)’이고 일본을 매개로 한 간접적 공유의 장으로서 근대 한중관계사에 있어 중요한 지위를 점하는 지역이다.

이 연구는 ‘한중관계사상의 교통로와 거점’이라는 주제에 입각하여 만주를 무대로 전개된 철로 교통로와 그로 인해 형성된 도시 이주민사회에 주목하고자 한다. 철로가 동아시아 각국 민족주의의 경쟁과 갈등이 극단적으로 표출된 대표적인 대상이라면 그로 인해 본격화된 이주민사회는 조화와 공존의 장이라 할 수 있다. 한편, 이상의 문제의식을 구체화시킬 경우 우리는 다음과 같은 몇 가지 이유 때문에 남만주철로[이하 약칭하여 만철(滿鐵), 특히 그 가운데 안봉선(安奉線)]와 안동(安東)에 주목해야 한다.

먼저 만주의 발전과 철로 건설은 서로 밀접한 관련이 있다. 만주로의 이주는 주로 철로를 통해 이루어졌고 지역발전 역시 철로 관통지역에서 두드러졌다. 한 예로 만주의 근대도시는 대부분 철로의 부설에 따라 성립·발전하였고 또한 철로운송의 경제적 효과에 힘입어 성장하였다. 주지하는 바와 같이 만철이 관통하거나 그 연장선에 위치한 대련(大連)–봉천(奉天)–장춘(長春)–하얼빈(哈爾濱)은 만주의 최대 도시였다. 이들 도시는 만주국의 수도[신경(新京), 장춘(長春)] 혹은 성도[省都, 봉천, 하얼빈]로서 정치·행정·문화의 중심일 뿐만 아니라 군사기지로써 그리고 만주경제의 핵심으로 중심거점이었고 이들을 관통하는 만철은

당연히 만주의 중심축이었다.

만철을 둘러싸고 각국의 이권이 충돌하는 것은 당연하였다. 먼저 청말 러시아는 동청(東淸, 중동(中東)철로(鐵路) 부설권 획득에 이어 대련으로 이어지는 동청철로 지선(支線) 부설권을 중국으로부터 획득하였고, 러일전쟁에서 승리한 일본은 그 가운데 대련에서 장춘까지의 철로 이권을 획득하였다. 러시아의 중동철로와 일본의 만철 건설에 자극받은 장학량 정권(張學良政權)은 1928년 동북교통위원회(東北交通委員會)를 건립하고 만철 포위와 중동철로 단절을 목적으로 한 만철병행선(滿鐵並立行線) 건립을 추진하였다. 이때 만철의 종단항(終端港) 대련(大連)에 대응해 호호도(葫蘆島) 항만 건설계획이 수립되기도 하였다. 또한 1929년 장학량은 만주 철로 이권 내지 국권을 지키기 위해 러시아에 대해 무력적인 시위, 즉 유명한 중동로사건(中東路事件)을 일으켰다.

이렇듯 만철을 중심으로 한 중국·일본·러시아의 갈등은 그것이 단순한 경제적 운송기구가 아니라 만주 내지로의 군사적 침투와 실질적 지배의 기제로 활용될 수 있었기 때문에 빚어졌다. 조선을 강점한 일본의 입장에서 만주는 자신들의 ‘생명선’이었고 그 ‘생명선’을 지키는 가장 중요한 중심축이 바로 만철이었다. 러시아의 입장에서는 남만주지선은 부동항 대련으로 직결되는 연결선으로서 남하정책을 관찰시키는 필수 교통로였다. 반면 중국에게 이 선은 만주를 지키는 최후의 방어선으로 이곳을 잃을 경우 화북(華北)의 안위까지 장담할 수 없었다.

따라서 만철의 시점이며 교역항인 대련·안동을 둘러싼 삼국의 경쟁과 갈등은 더욱 치열하게 전개되었다. 삼국간섭에 이은 러시아의 여순(旅順)·대련 조차(租借), 영구(營口)와 대련의 경쟁, 중국의 거아운동(拒俄運動), 러일전쟁 이후 일본의 관동주(關東州) 조차, 안봉선(安奉線)의 부설과 개축을 둘러싼 중·일의 갈등과 대립, 1920년대 초반 중국의 여순·대련 조차 반대운동 등등은 모두 중

요 교통로와 지역거점으로서의 만철과 그리고 그 시발점으로서의 대련·안동 등 거점지역의 위상을 분명하게 드러내주고 있다.

한편, 만주의 중심축으로서의 만철과 만주의 지역거점으로서의 안동은 조선(인)과 긴밀한 관계가 있다. 첫째, 만철의 주요 지선인 안동-봉천선(奉天線, 이하 안봉선)은 신의주-경성-부산으로 이어져 식민지 조선인이 만주로 넘어갈 수 있는 가장 직접적인 연결통로였다. 따라서 일찍부터 안동 내에 조선인 이주사회가 성립되었다. 또한 반대로 식민지 조선으로 진출하기 위한 중국의 대표적 교두보 역시 안동이었다. 1931년 만보산사건(萬寶山事件)에 자극받아 식민지 조선 내에서 대대적인 화교배척폭동이 발생하였을 때 피난 화교 집단수용소를 건립하는 등의 구제활동이 안동을 중심으로 활발하게 전개된 것도 바로 이 때문이었다.

둘째, 조선인 이주사회는 간도(間島) 등 농촌지역을 중심으로 형성되었지만 조선인의 도시집중 현상도 두드러졌다. 이 가운데 만철과 관련된 심양(瀋陽), 장춘, 하얼빈 등의 조선인 이주사회에 대한 대략적 분석은 이미 기존 연구를 통해 이루어진 상태¹⁾이지만, 안동의 조선인사회는 큰 관심의 대상이 아니었다. 특히 위의 세 도시에서는 1932년 만주국 성립 이후 조선인사회가 집중적으로 건립되었지만, 압록강을 사이에 두고 신의주와 접한 안동은 다른 도시와 비교해 상대적으로 이른 시기부터 식민지 조선인의 의미 있는 이주와 정착이 이루어졌다.

셋째, 안동은 대련과 함께 만철의 시작이자 끝이며 동시에 근대 동아시아 허브항으로서 물류유통 및 군사적 거점이었다. 조선과의 관계에서는 특히 안

1) 대표적인 연구로 김경일·윤휘탁·이동진·임성모 지음(2004), 『동아시아의 민족이산과 도시-20세기 전반 만주의 조선인』, 역사비평사 참고.

동-신의주의 교통로가 중요한 의미를 지녔다. 이밖에도 천진(天津), 상해(上海) 및 남중국 항구는 물론 조선, 일본의 주요 항구와도 연결 직결되어 동아시아 물류유통의 중심항으로 비약적인 발전을 보였다.

넷째, 만주국 내의 조선인이 차지하는 ‘2등 공민’ 혹은 ‘의사제국주의(擬似帝國主義)의 주변인’으로서의 지위는 만주 민족주의의 이상과 현실의 중층적 관계를 규명해 줄 중요한 문제로 실증적 연구로서 그 사실 여부를 확인할 필요가 있다.²⁾ 이 경우 조선인 이민사회가 독립적으로 존재할 수 없기 때문에 만주의 역사적 맥락에서 다른 민족과의 관련에서 그 실상을 분석해 볼 필요가 있다.

II. 안동 지역의 역사 연혁

안동 지역은 유사 이래 군사적으로 중요한 변방의 거점이었다. 이 지역은 전국시대(戰國時代) 양평(襄平)-무순(撫順)-청원(淸原)-신빈(新賓)-본계(本溪)-환인(桓仁)-관천(寬甸)-패수(溍水)³⁾로 이어지는 연장성(燕長城)의 동단(東端)이며 동시에 진장성(秦長城)의 동쪽 출발점이다. 전한 이후 요동군(遼東郡) 소속 서안평현(西安平縣), 무차현(武次縣)이 설치됨에 따라 이 지역은 중국의 군현체제하에 편입되었다. 그러나 402년 한반도에서 대륙으로 진출한 고구려는 요동을 점령하고 군현제를 폐지하는 대신 30여 개의 산성(山城)을 건립하였다. 그 가운데 박작성(泊沔城, 지금의 관천현(寬甸縣) 포석하(蒲石河) 하구(河口)), 낭낭성(娘娘城, 지금의 수암(岫巖) 만주족자치

2) 이러한 문제의식에 의한 논문으로는 김철(2002. 9), 「몰락하는 신생(新生) : ‘만주’의 꿈과 『농군』의 오독(誤讀)」, 『상허학보』 제9집 ; 윤휘탁(2001), 「〈滿洲國〉의 ‘2等國(公)民’, 그 실상과 허상」, 『역사학보』 제169집이 있다.

3) ‘溍水’는 북한의 淸川江을 가리키는데 이렇듯 燕 長城이 한반도까지 연장되었다는 것은 중국 측의 일반적 주장이다.

현(滿洲族自治縣) 양가보(楊家堡), 오골성[烏骨城, 지금의 봉성(鳳城) 만주족자치현 봉황산(鳳凰山) 동남(東南)은 대표적인 전략거점이었다. 668년 고구려를 멸망시킨 당은 이곳을 평양 소재 안동도호부(安東都護府) 관할로 편입시켰다.

발해(渤海)가 멸망한 후 이 지역은 숙여진(熟女眞)의 땅이 되었고 원대(元代)에는 파사부로[婆娑府路, 후에 순검사(巡檢使)]에 소속되었으며 압록강 주변에는 변방에 대한 군사적 안정을 목적으로 한 둔전(屯田)이 설치되었다. 14세기 명(明)은 이곳에 요동동부장관잡(遼東東部關卡)을 수축하고 요도위(遼都衛, 후에 요동도지휘사사(遼東都指揮使司))를 두었다. 16세기 후반 명이 진강보(鎭江堡)를 건립한 것은 만주족의 발흥을 경계함과 동시에 조선에 대한 통제력을 공고히 하기 위함이었다. 후금(後金)과 그에 이은 청조의 등장 이후 안동은 만주족의 군사적 통치를 받는 금구(禁區)로 변모하였다.⁴⁾

이상으로 보아 전통시대에 안동 지역은 군사적 전략요충지로서 각 민족의 각축장이었다면 이후 안동의 역사는 이러한 정치·군사적 중요성에 더하여 경제적 중요성이 더욱 증가되는 경향을 보였다. 청말 동치연간(同治年間) 산둥(山東) 이재민의 대량 유입, 러시아 남하, 조선인 월경에 대한 대처 등을 위해 청조는 그동안 추진해 오던 봉금정책을 포기하고 만주를 개방하였다. 이에 따라 이곳에 인구가 집중되어 사하자(沙河子) 혹은 사하진(沙河鎮)이란 촌락이 형성되었고 1876년에 이르러 비로소 안동현(安東縣)이 설치되었다. 청일전쟁 이후 안동은 일본과의 밀접한 관련 속에서 급속하게 발전하였는데, 특히 1904년 러일전쟁 당시에는 일본 병참기지로써 임시 군용철도가 부설되었다. 이어 전쟁에서 승리한 일본은 안동을 ‘부속지(附屬地)’라는 명의를 내세워 1906년 개항될 때까지

4) 이상 전통시대 안동의 역사적沿革에 대해서는 丹東市地方志辦公室 編(1993), 「大事記」, 『丹東市志』 1, 15~29쪽 참조.

군정통치를 단행하였다. 개항 이후 청조는 1910년까지 해관을 설치하고 치안을 정비하였으며 상무회(商務會)를 설치하는 등 개방지로서의 면목을 갖추고자 노력하였다. 1932년에서 1945년까지 안동은 만주국의 통치 아래에서 봉천성(이후 안동성)의 관할 아래 소속되었고, 해방 후 1965년 2월 ‘홍색 동방의 성’이라는 의미의 단동(丹東)으로 그 이름이 바뀌었다.⁵⁾

이상 대략적인 역사만 봐도 안동은 동아시아 각 국가와 민족이 보여 준 갈등과 교류의 핵심거점이었음을 알 수 있다. 전통시대에는 그 주도권을 둘러싸고 중국, 고구려, 발해, 요, 후금 등이 각축을 벌였고, 근대 이후 안동은 러시아와 일본이 여기에 가세함으로써 동방의 세 대국이 직접적으로 충돌하는 전략적 요충지였다. 동시에 청말 안동은 이주민이 이민사회를 새롭게 형성하였고, 그 유입은 관내(關內)에서뿐만 아니라 조선과 일본으로부터도 이루어졌다. 이로써 안동은 단순히 갈등과 대립의 전장일 뿐만 아니라 동아시아 각 민족이 교류하고 생활하는 공존의 터전으로 변모하였다.

이러한 안동의 역사적 특수성은 안동이 지닌 지리적 조건에서 비롯되었다고 해도 과언이 아니다. 1712년 「백두산정계비」 설치 이후 압록강은 한·중 사이의 분명한 국제하(國界河)로, 그 하류에 있는 안동은 양국 접경의 무역항이며 수운을 통한 압록강 유역 물자의 집산지였다. 또한 안동은 동시에 일찍부터 황해와 발해만을 통한 해외 교역항의 역할을 수행하였다. 당대(唐代) 압록강 하류의 박작구(泊灼口)는 이미 항구의 기능을 하였고 발해 성립 이후 장안(長安)에 이르는 해로 역시 이곳에서부터 시작되었다. 청말 금구에서 해제된 이후

5) 안동 개척과 개항 이후의 역사에 대해서는 丹東市地方志辦公室 編(1993), 「大事記」, 『丹東市志』 1, 30~75쪽; 安東縣商業會議所 編(1920), 『安東誌』, 安東縣商業會議所, 2~3쪽; 魏琳那(2007. 5), 「自開商埠與丹東城市近代化研究(1903~1931)」, 『東北師範大學碩士學位論文』, 3~4쪽 참조.

관내지역에서의 이주 역시 해로를 통해 안동으로 연결되었다. 또한 뒤에 상세히 서술하겠지만 20세기 초 안봉선이 개통됨에 따라 안동은 만주와 조선을 연결하는 핵심거점으로 등장하였다. 결국 이 지역에서의 갈등과 대립, 교류와 공존은 하운(河運), 해운(海運), 철로를 통한 운송의 중심지이며 바다로 연결된 개방항구로 안동만이 지닌 독특한 지정학적 성격 때문에 더욱 두드러졌다.

III. 만주 : 봉금에서 개방으로

주지하듯이 중국의 개항은 서구열강의 압력에 의해 강제적으로 이루어졌다. 제1차 중영전쟁 패배에 따라 광주(廣州)를 비롯한 동남 5개 항이 개항되었고, 제2차 중영전쟁의 패배에 따라 11개 항이 내지와 북중국을 중심으로 추가적으로 개항되었다. 강제 개항에 따른 정치·경제적 침탈이 잇따랐지만 그와 함께 개항장의 발달이 이루어지고 그만큼 서구문물의 유입 필요성 또한 높아졌다. 일찍이 개항을 통한 ‘사이장기이제이(師夷長技以制夷)’를 주장하였던 위원(魏源)을 비롯하여 이후 왕도(王韜), 정관응(鄭觀應) 등의 양무파나 강유위(康有爲) 등의 변법운동가 등도 자발적인 개방과 대외통상을 통한 발전을 강조하였다.⁶⁾

이러한 대내외적 상황 변화에 따라 청조도 자발적 개항에 보다 적극적으로 나서게 되었다. 먼저 1898년 3월 총리각국사무아문(總理各國事務衙門)은 외국의 예와 기존 개항의 효과 등을 고려한 뒤 관세의 증진, 상무 진흥, 이원(利源)의 확보 등을 위해 자발적으로 개항할 것을 건의하였다.⁷⁾ 이러한 건의에 따라 청

6) 청말 양무파와 변법파의 구체적인 통상 주장과 그들의 전반적 사상 경향에 대한 비교 서술은 章開沅 지음, 孫承會 옮김(2008. 2), 『인물과 근대 중국-위기·이탈·회귀』, 영남대학교출판부 참조.

조는 호남(湖南)의 악주부(鄂州府), 복건(福建)의 삼도오(三都澳), 직예(直隸)의 진황도(秦皇島) 등을 자발적으로 개항하였다. 개방에 대한 청조의 입장은 1898년 군기대신(軍機大臣)에 대한 다음의 상유(上諭)에 잘 나타나 있다.

유럽의 통례에 따르면 통상 개항장에 대해 각국이 모두 침략하니 독점할 수 없다. 현재 해금이 열리게 되니 강대한 이웃 나라들이 둘러보고는 상무유통을 꾀하며 (이전 침략의) 야심을 숨기게 되었다. (결국) 항구를 널리 개방할 수밖에 없다.⁸⁾

이렇듯 청말 중국의 자발적 개항에는 경제적 이익 이외에 열강에 의한 ‘과분(瓜分)’에 대한 두려움이 개입되어 있었다. 결국 1898년에서 1911년까지 청조의 자발적 개항은 20여 곳에 이르게 되었다.⁹⁾

청말 안동의 개항도 이상 살펴본 바와 같은 전반적 추세의 연장선상에서 이루어졌다. 하지만 안동의 개항은 만주의 구체적 정황 속에서 이해할 필요가 있는데 이른바 ‘만주개방론’ 내지는 ‘만주시장론’과의 관련성에 주목해야 한다.

유조변(柳條邊)은 만주에 대한 청조의 봉금정책을 잘 보여준다. 건륭(乾隆) 이후 보다 강화된 봉금정책은 19세기 후반에 이르러 유지되기 곤란해졌다. 러시아의 남하정책과 1860년 『북경조약(北京條約)』에 따른 우수리강 유역 영토상실, 조선인의 월경 등이 그 원인이었다. 특히 러시아의 이권침탈은 중국에게 큰 위협으로 다가왔다. 예컨대 1896년 『중아밀약(中俄密約)』으로 러시아는 만주 내의 철로 부설권을 획득하였다. 그리고 1898년 『중아여대조지조약(中俄旅大租地條約)』에 의해 여순, 대련 및 그 북쪽 지역에 대한 조차권(租借權)과 중동철로

7) 朱壽朋(1958), 『光緒朝東華錄』(4), 中華書局, 4062~4063쪽 참조.

8) 朱壽朋(1958), 위의 책, 4158쪽 참조.

9) 嚴中平等編(1955), 『中國近代經濟史統計資料選輯』, 科學出版社, 41~48쪽.

남부지선(南部支線)에 대한 부설권을 얻었다. 또한 1900년의 『봉천교지잡차약정(奉天交地暫且約定)』에 따르면 러시아군에 의한 철로 보호 및 표준어로서의 러시아 문자 지정, 중국의 포대 파괴 등이 규정되었다.¹⁰⁾

이러한 일련의 위협에 대응하여 러시아를 상대로 한 연영일론(聯英日論)과 함께 ‘만주개방론’이 등장하였다. 특히 후자는 장지동(張之洞), 장견(張蔭), 유곤일(劉坤一), 성선회(盛宣懷) 등이 주장한 것이었다. 그 목표는 열강에 만주를 개방하여 상호 견제하게 함으로써 러시아 일국에 주권을 빼앗기는 것을 방지하고자 하는 데 있었다. 청조도 이에 동의하였다. 1864년 우장(牛莊, 영구(營口))이 개항된 이후 1905년까지 25곳이 개방되었는데, 구체적으로 일본과의 『중일동삼성사 의조약(中日東三省事宜條約)』에 따라 16개의 구안(口岸) 개방 이외에 대동구(大東溝), 안동, 대련, 심양, 용정촌(龍井村), 두도구(頭道溝), 수분하(綏芬河), 백초구(百草溝) 등 8곳이 자발적으로 개방되었다. 여기서 개방통상은 인정하지만 영토주권은 포기할 수 없다는 청조의 의지를 확인할 수 있다.¹¹⁾

만주봉금에서 이민실변(移民實邊)의 봉금해제로, 그리고 더 나아가 열강에 대해 개방하자는 ‘만주개방론’은 청말 입헌파를 중심으로 제기된 ‘만주시장론’으로 연결되었다. 입헌파 옹희령(熊希齡)은 1905년에서 1907년까지 봉천성농공상국장(奉天省農工商局長)의 직을 역임한 바 있다. 그는 『만주실업안(滿洲實業案)』을 통해 위기에 처한 만주의 실업증진·이권만회(利權挽回)를 주장하면서 만주 개방과 개발을 통한 각국의 세력균형과 영구증립을 강조하였다.

또한 동삼성총독 석량(錫良)은 1910년 11월 17일 「석량준지밀진동삼성대국

10) 朱壽朋(1958), 앞의 책, 4598쪽 참조.

11) 이상 ‘만주개방론’에 대해서는李志英(2002), 「청말 동북지역의 행정개편과 그 의미-1907년 建省改制를 중심으로」, 서울대학교 대학원 동양사학과 석사논문, 「제1장 建省以前の 행정구조와 東北改革論」 참조.

응행분별주변정형집(錫良邊旨密陳東三省大局應行分別籌辦新附習)을 통해 다음을 주장하였다. ① 동삼성에 이미 설치된 각 양관(洋關)을 모두 철폐하여 세금을 없앤다. ② 동삼성의 통상조약을 개정하여 각국 상인의 잡거를 허용한다. ③ 동삼성의 광산·삼림에 대해 각국 상인이 공사를 설립하여 개발하는 것을 허락한다. ④ 외채를 빌려 이민·개간하도록 한다. 이것은 1910년 일본에 의한 조선병합에 따른 만주의 위기상황 속에서 제시된 것이었다. 이전 러시아의 위협에 대항한 ‘만주개방론’이 일본의 대두에 따라 계속 확대 재생산되고 있음을 확인할 수 있다.¹²⁾

위에서도 지적이 있었지만 안동의 개항은 청말 열강의 위협에 대처하기 위한 ‘자발적 개항론’, ‘만주개방론’, ‘만주시장론’의 연장에서 이루어졌다. 여기서의 위협적 열강은 처음에는 러시아였지만 바로 일본으로 대체되었다. 중국의 입장에서 볼 때 자발적 개항이기는 하지만 러일전쟁 가운데 이미 일본의 군사후방기지로 사용된 안동을 그대로 방치할 수도 없는 노릇이었다. 게다가 러일전쟁 직후 일본은 안동 칠도구(七道溝)를 점령하여 시민공의회(市民公議會)를 설치하였고 1905년 안동 지현 고함(高鈞)과 일본군정서는 협정을 통해 칠도구를 일본 민단거류지로 설정한 상황이었다.

전쟁 전부터 이미 예정되었던 것이기는 하지만 전쟁 직후인 1906년 성경장군(盛京將軍) 조이손(趙爾巽)은 안동과 대동구(大東溝)의 정식 개항을 선언하였다. 청조는 후보도대(候補道臺) 전영(錢榮)과 동변도대(東邊道臺) 장석란(張錫鑾)을 총판(總辦)으로 삼아 안동개부국(安東開埠局)을 설치하여 개항과 관련된 업무를 관장케 하였다. 그 결과 취보가(聚寶街), 재신묘가(財神廟街), 관전가(官電街), 중부흥(中富興

12) 이상 청말의 ‘만주시장론’에 대해서는 野澤豊(1978), 「資本主義の發達と辛亥革命-立憲派の「滿洲市場論」を中心として」, 野澤豊・田中正俊 編, 『講座中國近現代史』 3, 東京大學出版會, 101~108쪽 참조.

隆) 등지의 땅 900여 무(중국시장), 칠도구(七道溝)의 땅 2,800여 무(일본시장) 그리고 당시 안동현에 속해 있던 대동구(大東溝) 2,000여 무 총 5,700여 무의 규모로 안동 개항장을 조성하였다. 그러나 1918년 이전 시장의 경계가 너무 협소하다고 판단한 현지사 진예(陳藝), 경찰청장 고운곤(高雲崑)이 안동총상회회장과 상의하여 동감자(東坎子)를 개항장 구역에 포함시켜 경계를 분명히 하고 동으로는 진주포(珍珠泡), 남으로는 압록강, 서로는 대사하(大沙河), 북쪽으로는 분수령(分水嶺)까지 확대하였다. 또한 구시가지 역시 개척·확대되어 동으로는 대사하, 남으로는 압록강, 서로는 칠도구, 북으로는 반도령(般道嶺)까지 확대되었다.¹³⁾

이상 안동의 개항과정을 통해 다음의 몇 가지 사실을 정리할 수 있을 것 같다. 첫째, 안동은 청말 열강의 침략에 보다 주체적으로 대응하기 위한 ‘만주 개방론’의 일환으로 개방되었다. 둘째, 안동의 개방은 일본의 대륙침략이라는 현실적이고 실제적인 위협 속에서 이루어졌다. 셋째, 그 결과 안동은 시작부터 대내외적 교역을 위한 개항장으로 그 위치가 설정되었고 그것은 연강(沿江)·연해(沿海)의 두 가지 성격을 공유한 것이었다. 넷째, 안동 개항지는 중국인과 일본인 혹은 식민지 조선인과의 잡거라는 주거·생활 공간이 형성되었다. 이러한 근대 안동의 성격은 안봉선의 개통과 개축을 통해 더욱 분명해졌다.

13) 이에 따라 개항장의 지가가 10배 이상 폭등하였다. 이상 『安東縣志』, 文海出版社, 1931年版(臺北 成文出版社 影印, 中國方志叢書, DISC 20 西北, 塞北, 東北, 이하 동일), 57~59쪽 참조.

IV. 안봉선의 개통

1904년 러일전쟁 발발 이후 일본군이 안동에 이어 봉황성(鳳凰城)을 점령하자 군사목적의 인적·물적 수송이라는 절박한 필요성에 따라 8월 10일에서 11월 3일에 걸쳐 두 지역을 연결하는 총 61km의 철로를 수축하였다. 이후 전선의 확대에 조응하여 1905년 2월 11일 봉황성-하마당(下馬塘) 사이의 116km의 공정이 완성되었다. 하마당 이북 노선은 본래 요양(遼陽)으로 연결될 계획이었으나 1904년 8월과 9월 사이 일본군에 의해 요양이 이미 함락되고 이른바 ‘봉천회전(奉天會戰)’이 임박하였기 때문에 본계호(本溪湖) 교두(橋頭)를 거쳐 봉천과 연결하는 것으로 수정되어 결국 1905년 7월 15일 수정안대로 안봉선이 완공되었다.¹⁴⁾

이상에서 분명하게 드러나듯이 안봉선의 원래 목적은 임시적 군사용이었다. 그렇기 때문에 폭 0.762m 협궤로 이루어진 경편철로(輕便鐵道)였다. 그러나 일본 입장에서는 보다 항구적이고 안정적으로 사용하려면 표준철로로 새롭게 개축할 필요가 있었다. 게다가 그 목적이 일본의 대륙침략에 있었음은 1905년 말 타이완총독부 민정장관 고토 신페이(後藤新平)가 일본참모장 겸 타이완총독 고다마 겐타로(兒玉源太郎)에게 밝힌 다음과 같은 「정세보고」에서 분명히 드러난다.

- 야전철로 및 군용선은 새롭게 교체해야 한다.
- 만주의 철로를 대련(大連) 혹은 안봉선, 조선철로 등을 거쳐 일본의 국유 철도와 연결시킴으로써 만주철로를 유라시아의 공로(公路)로 완전하게 만들지 못한다면, 비록 소촌(小村)이 동청철로(東清鐵路)¹⁵⁾를 손 안에 장

14) 이상 安奉線의 개통과정에 대해서는 宓汝成 編(1984), 『中國近代鐵路史資料(1863~1911)』 第2冊, 中華書局, 560쪽 참조.

악한다고 해도 남만로(南滿路)는 하나의 사로(死路)에 불과하다.

- 남만선을 활성화시키려면 신민둔(新民屯)이 종점으로 되어 있는 경봉철로(京奉鐵路)를 남만철로의 봉천역까지 연장시켜 화북과 만주를 하나로 만들어야 한다.
- 어떤 관점에서 봐도 만주는 농업지대이지만 거의 개발되지 않았다. 따라서 일본은 반드시 이곳을 개발하여 북미식의 대농지로 만들어야 한다.
- 러시아가 준비한 길장로(吉長路)를 북한의 해안까지 연장시켜 최소한 만주산물을 일본인이 경영하는 철로를 통해 수출할 수 있는 방안을 고려해야 한다.¹⁶⁾

군용철로의 개축, 화북-만주-조선의 연결, 만주의 식민 농지화 등으로 요약될 수 있는 고토 신페이의 구상은 일본의 만주침략정책의 기본구상이 되었을 뿐만 아니라 그가 1906년 남만주철도주식회사(이하 만철)가 설립되자 초대 총재에 취임하였기 때문에, 단순한 정세보고로 끝나지 않고 만철 경영방침이자 침략정책의 집행방침으로 작용하였다. 만주와 식민지조선을 직접적으로 연결하는 안봉선과 그 출발지점인 안동의 장악은 위의 구상을 실천하려는 일본에게 그야말로 필수적이었다.

그러나 안봉선에 대한 중·일 양측의 규정은 이러한 일본의 바람과는 달랐다. 그것은 1905년 12월 22일 북경에서 체결된 『일청 만주에 관한 조약』(『회의 동삼성사의정약(會議東三省事宜正約)』) 「부속협정(附屬協定)」 제6조에 다음과 같이 규정되어 있다.

청조는 안동현-봉천 사이에 부설하는 군용철로를 일본국 정부가 각국 상공

15) 여기서의 '小村'은 일본특파전권대사 겸 외무대신인 小村壽太郎, '동청철로'는 중동철로를 각각 가리킨다.

16) 宓汝成 編(1984), 앞의 책, 551~552쪽 참조.

업 화물운반용으로 교체하여 계속 경영하는 것을 허락한다. 이 철로 운영은 개량공사 완성일로부터 계산하여(단 군대송환을 위해 지연되는 기간 1년을 제외하고 2년을 개량공사의 완성기간으로 한정한다) 15년을 기한으로 한다. 즉 1923년이 되어 기한에 이르면 쌍방은 제3국의 평가인 1명을 선정하여 철로의 가치를 평가하게 하여 청조에 매각한다. 매각 전 청조가 군대 및 병기, 식량수송을 할 때에는 『동청철로조약』에 따라 처리한다. 철로 개량방법은 일본 경영담당자가 청조가 특파한 위원과 성실히 상의하여 처리한다. 철로에 대한 사무는 『동청철로조약』에 준하여 청조가 위원을 파견하여 조사 처리한다.¹⁷⁾

즉 위의 규정에 따를 경우 일본은 안봉선에 대해 15년 동안의 경영권 이외에 기타 특권, 예컨대 철로 부속지 설치, 철로 수비병 배치 등의 권한은 없다. 그러나 러시아가 러일전쟁에서 패배함에 따라 일본으로 넘겨진 남만철로의 경우는 달랐으니 위의 권리를 소유하였다. 그렇기 때문에 안봉선과 남만철로의 관련성과 그 성격 차이 여부를 둘러싸고 양국이 첨예한 갈등을 보였다.¹⁸⁾

1906년 정식 설립된 만철은 대련-장춘 철로, 남관령(南關嶺)-여순(旅順) 철로, 대방신(大房身)-류수둔(柳樹屯) 철로, 대석교-영구 철로, 연태(煙台)-탄갱(炭坑) 철로, 소가둔(蘇家屯)-무순(撫順) 철로 등과 함께 봉천-안동 철로를 자신들의 관할에 귀속시켰다(「만철사무규정」 제1조). 또한 이들 각 철로는 만철 영업 시작부터 3년 이내에 너비 1,421m의 관궤(寬軌) 철로로 교체할 것으로 규정함으로써 만철은 만주 내의 철로의 통일은 물론(제2조),¹⁹⁾ 나아가 식민지 조선 철로와의 연결

17) 外務省 編(1988), 『日本外交年表並主要文書』(上), 原書房(第6版), 255쪽.

18) 이상 안봉선 철로 개축을 둘러싼 중일 양국의 외교적 갈등에 대해서는 俞彤(2002. 3), 「日本強築安奉鐵路始末」, 『丹東師專學報』, 24-1 참조.

19) 이상 「滿鐵事務規定」에 대해서는 『中國近代鐵路史資料(1863~1911)』 第2冊, 555~556쪽 참조.

을 시도하였다.

일본은 중국의 주장을 무시하고 1909년 최후통첩²⁰⁾을 통해 안봉선 이권을 포함한 이른바 ‘동삼성5안’을 관철시켰다. 물론 여기에는 간도문제의 우선적 해결을 추구한 청조의 입장과 간도의 이권 포기에 따른 반대급부를 추구하는 일본의 이해가 맞아떨어졌다는 사정이 개입되어 있다. 최종적 타협의 결과는 1909년 8월 19일 일본봉천주재총영사 코이케 초조(小池張造)와 동삼성총독 석량(錫良) 사이에 체결된 「안봉철도에 관한 각서」(「중일의정안봉철로절약(中日議定安奉鐵路節略)」)에 잘 나타나 있다.

- 궤도(軌道)는 경봉철로(京奉鐵路)와 동일하게 한다.
- 양국은 양국 위원이 이미 답사 결정한 선로를 승인한다. 특히 진상둔(陳相屯)에서 봉천에 이르는 선로는 양국이 계속 협의해 결정한다.²¹⁾

안봉선과 관련된 양국의 최종 합의에서는 우선 경봉선과 안봉선이 봉천을 매개로 연결된다는 점에 주목할 필요가 있다. 이것은 이미 고토 신페이(後藤新平)가 구상하였던 것이지만 궤도의 일치를 통해 봉천과 안동을 매개로 만주에서 더 나아가 화북과 식민지 조선이 직결될 수 있는 길이 열린 것이다.

1909년 8월 7일 안봉선에 대한 광궤개축(廣軌改築)이 착수되어 1911년 10월 하순 준공되고 같은 해 11월 개통식이 거행되었다. 본래 302km의 경편철로를 이용할 경우 꼬박 이틀이 걸렸으나 광궤의 완성으로 안동-봉천 사이의 거리가 274km로 단축되고 그 편리성으로 인해 급행열차를 이용하면 6시간이

20) 「安奉鐵道改築并吉長鐵道借款細目に關する件」(1909. 6. 22), 『日本外交年表並主要文書』(上), 313~314쪽; 「安奉線改築に關する通牒」(1909. 8. 6), 『日本外交年表並主要文書』(上), 317~318쪽.

21) 「安奉鐵道に關する覺書」(1909. 8. 19), 『日本外交年表並主要文書』(上), 324쪽.

면 도달할 수 있게 되었다.²²⁾

만주를 한반도와 연결시키려면 안동 남쪽 압록강을 횡단하는 철교의 건설이 시급하였다. 이에 일본봉천주재총영사 코이케 초조와 봉천교섭사(奉天交涉司) 한국군(韓國鈞) 사이에 1910년 4월 4일 『압록강가설철교협정(鴨綠江架設鐵橋協定)』이 체결되어 철교 가설이 결정되었다. 그 귀속문제에 대해서는 제2조 “강 중심에서 서안(西岸)에 이르는 교량의 반은 봉천철로가 15년 후 중국에 귀속된다는 규정에 따라 중국에 반환된다”고 규정하였다.²³⁾ 즉 규정대로라면 안봉선은 1923년에, 철교의 반은 1925년에 각각 중국측으로 반환될 예정이었다.²⁴⁾ 1909년 8월 1일 착공하여 26개월 동안의 ‘동양 미증유의 신공사’를 거쳐 1911년 10월 929m의 철교가 완성²⁵⁾되자 안봉선과 경의선은 서로 연결되었고 조선의 경성과 봉천 사이에는 만선여객직행열차(滿鮮旅客直行列車)가 운행되었다. 1912년 6월 직행열차는 부산까지 연장되었고, 1923년 7월 일본 시모노세키[下關]와 부산 사이에 페리호가 운항됨에 따라 동경(東京)과 봉천을 직접 연결하려는 일본의 목표가 실현되었다.²⁶⁾ 이 노선을 이용할 경우 기존 대련항로

22) 安東縣商業會議所 編(1920), 『安東誌』, 安東縣商業會議所(이하 『安東志』로 약칭), 141~142쪽 참조.

23) 「鴨綠江架設鐵橋協定」, 『中國近代鐵路史資料(1863~1911)』 第2冊, 574쪽.

24) 하지만 1915년 일본은 袁世凱에 대해 안봉선의 경영기간을 99년으로 연장하는 조항이 포함된 『21개조요구』를 관철시켰다. 즉 第2號 第2款에 따르면 “양국은 상호협정에 따라 여순, 대련에 대한 조차 기한, 남만주 및 안봉 두 철로(경영)기한을 모두 99년으로 연장한다.”로 규정되어 있다[「日本公使日置益提出的“二十一條”要求原案」(1915. 1. 18), 黃紀蓮 編(2001), 『中日“二十一條”交涉史料全編(1915~1923)』, 安徽大學出版社, 21쪽].

25) 이 공사의 중요성에 대한 강조는 『安東誌』, 140쪽에 보인다.

26) 俞彤, 앞의 글, 28쪽. 한편, 압록강 철교가 완성되기 전 1906년 이후 안봉선에서 일반 화객운송이 가능하였고 경의선 역시 신의주까지 개통되었기 때문에 불편하지만 소규모 선박을 매개로 양선로는 서로 연결되었다. 이에 대해서는 『安奉志』, 131~132쪽 참조.

(大連鐵路)를 통한 것보다 시간을 2배 단축할 수 있었다고 하니 그 운송의 효율성을 짐작할 수 있다.²⁷⁾

V. 안동 교통망의 확충

안봉선과 압록강 철교의 개통으로 안동은 만주 교통로상의 주요 거점으로 등장하게 되었다. 다음 <표 1>은 안동역을 경유하는 승하차 인원수를 정리한 것이다.²⁸⁾

이밖에 1924년도 통계를 보면 안동역 승차 인원 124,168명, 하차 인원 57,779명, 승객 운임 327,236원, 화물 발송 70,789톤, 화물 도착 65,792톤, 화물 수입 375,655원에 이르렀다.²⁹⁾

<표 1> 안동역 승하차 인원수

연도	승차 인원			하차 인원		
	만주 방면으로(a)	조선·일본 방면으로(b)	합(c)	만주 방면에서(d)	조선·일본 방면에서(e)	합(f)
1912년	20,392	23,374	43,766	17,024	23,573	40,597
1913년	23,692	22,817	46,509	16,574	28,417	44,991
1914년	22,367	21,332	43,699	16,859	21,460	38,319
1915년	21,595	18,441	40,036	15,254	19,177	34,431
1916년	32,294	23,896	56,190	20,669	21,721	42,390
1917년	41,448	38,034	79,482	27,356	38,382	65,738

27) 특히 1911년 11월 1일 개통식에는 만철총재와 부총재는 물론 關東都督과 朝鮮總督까지 참석하여 그 의미를 강조하였다. 이상 蘇崇民(1990), 『滿鐵史』, 中華書局, 93쪽 참조.

28) 이하 안동역·신의주역의 승하차 인원수에 대해서는 『安東志』, 155~157쪽 참조.

29) 川口清德 編(1925), 『安東の現勢』, 弓倉文榮堂, 31쪽.

〈표 1〉과 1924년 통계를 통해 우선 안동역을 이용하는 사람수와 화물량이 비약적으로 증가하였음을 알 수 있다. 아울러 사람들의 이동방향도 대강 짐작할 수 있다. 즉 ‘만주 방면으로(a)’ 가는 사람이 ‘만주 방면에서(d)’에서 오는 사람보다 많고, ‘조선·일본 방면에서(e)’ 오는 사람이 ‘조선·일본으로(b)’ 가는 사람보다 많다. 그렇다면 사람들이 대체로 조선·일본 방면에서 안동으로 들어와 만주 방면으로 이동하고 있음을 알 수 있다. 뿐만 아니라 승차 인원이 하차 인원에 비해 항상 많은 것은 안동을 경유하여 만주로 진출하려는 인구가 그만큼 많다는 것을 반증한다. 이러한 사실은 압록강을 사이에 두고 안동과 짝을 이루고 있던 신의주역의 유동 방향을 비교하면 좀더 분명해진다.³⁰⁾

〈표 2〉에서 a와 c보다 b와 d가 훨씬 큰 것으로 봐 신의주의 인구이동은 만주로의 유출·유입보다는 조선·일본 내의 내부 이동이라는 특징을 지녔다고 할 수 있다. 하지만 여전히 ‘만주 방면에서(c)’ 오는 사람보다는 ‘만주 방면으로(a)’ 가는 사람이 많은 것은 신의주가 만주로의 인구 송출 기능을 담당하는 거점임을 보여준다.

〈표 2〉 신의주역 승하차 인원수

연도	승차 인원		하차 인원	
	만주 방면으로(a)	조선·일본 방면으로(b)	만주 방면에서(c)	조선·일본 방면에서(d)
1913년	5,245	43,038	3,857	43,252
1914년	4,495	37,647	3,139	38,876
1915년	3,536	32,247	2,782	34,313
1916년	4,474	38,154	2,864	39,179
1917년	6,246	54,876	5,631	63,205

30) 일찍부터 안동과 신의주의 밀접한 관련 및 교통로의 핵심거점으로서의 발전 가능성이 거론되었다. 대표적인 예로 圖書普及會 編(1917), 『安東縣及新義州』, 圖書普及會 참조.

〈표 3〉 사하진역 승하차 인원수

구분	1912년	1913년	1914년	1915년	1916년	1917년
승차 인원	53,493	61,014	52,277	49,394	52,656	71,310
하차 인원	52,928	59,759	53,942	48,833	58,358	73,861
합계	106,421	120,773	106,219	98,227	111,014	145,171

한편 〈표 1〉, 〈표 2〉를 보면 1917년의 승하차 인원이 상대적으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 안동의 [만철 관할] 구역 내인 사하진역(沙河鎮驛)의 유동인구를 나타낸 〈표 3〉에서도 이를 확인할 수 있다.

안동역만큼 사하진역 승하차 인원수의 일반적 추세를 확인하기는 곤란하지만 적어도 1917년 이후 사하진역을 이용한 승객수가 145,171명으로 1915년에 비해 대략 50% 증가를 보이고 있다.

이렇듯 1917년은 안봉선의 운명에 커다란 영향을 끼쳤다. 그 이유 가운데 하나는 같은 해 8월 1일 만철이 조선철로의 경영을 위임받게 됨에 따라 안동과 신의주는 각각 안봉선과 경의선 두 철로의 종단(終端)이었지만 이제 하나가 되면서 만선(滿鮮) 철로행정이 통일되었기 때문이다. 이제 안동은 압록강 하류의 거점항구이며 동시에 만선종관철로(滿鮮縱貫鐵路)의 거점이라는 수륙운수의 교차점에 해당되게 되었다.³¹⁾

하지만 일본의 철로운임정책은 일관되게 ‘대련집중주의(大連集中主義)’였다. 비록 특이하게 안동이 조선철로국선(朝鮮鐵路國線)과 만철사선(滿鐵私線), 즉 국선(國線)과 사선(私線)의 연락지였지만 해항발착특정운임(海港發着特定運賃)을 시행하면서 그 혜택을 대련에 비해 적게 받았다. 따라서 만주 오지를 향한 화물 운송비용은 안동을 경유할 경우 대련항을 경유할 때보다 비쌌고, 그 때문에 대부분

31) 圖書普及會 編(1917), 『安東縣及新義州』, 圖書普及會, 39쪽.

의 화물은 대련항을 이용하였고 특별히 촉박한 일정의 화물일 경우 안동을 이용하였다.³²⁾

이렇듯 화물 운임에 있어서 안동은 대련에 비해 불리하였지만 교통로상의 거점으로 그 중요성은 여전하였다. 특히 철로 이외에도 안동은 연강·연해의 교통중추였다. 근대 안동의 경제발전 정도가 압록강 상류 물자 유출량과 압록강을 통해 수입되는 물자를 소비하는 주변 지방농민의 경제력 여유 유무에 달려 있다고 평가되기도 한 것은 바로 연강·연해의 교통중추로서의 안동이 차지하는 위상을 잘 드러낸다고 할 수 있다.³³⁾

이 가운데 연강 교통중추로서의 안동의 성격은 압록강 수운에 따른 것이다. 그것은 이미 8세기 당과 발해와의 교류 때부터 시작되었다. 당시 발해왕 성[지금의 흑룡강성(黑龍江省) 영안현(寧安縣)]-압록강-등주[登州, 지금의 산둥(山東) 봉래(蓬萊)]-장안[長安, 서안(西安)]의 교통로가 형성되었다. 이후 압록강 수운을 이용한 물자의 이동과 주변지역에 대한 벌목, 이주, 개간이 계속됨에 따라 운항선박이 증가하였다. 한 예로 1887년 200척의 선박이 운항되었지만 1891년 1,000척으로 늘었고, 그 최대 적재량은 200석에 이르렀다. 개항 이후 안동에서 상류로 역류하는 선박이 700척을 넘었고 운항횟수 역시 연 3,000회 이상이었다.³⁴⁾ 20세기 초반 안동을 경유하는 중국 하운 선박으로는 연비[燕飛, 안동-산해관 동쪽 항

32) 安東商工會議所(1936), 『工業地としての安東』, 安東商工會議所, 36~37쪽.

33) 安東商工會議所(1936), 위의 책, 1쪽. 참고로 이 책은 1930년대 안동의 경제적 상황을 내적으로는 경제적 불황에 처해 있고, 외적으로는 압록강 상류 지역인 東邊道 일대에 대한 동(평양-만포진 철로 부설)·서(봉천-길림 철로 부설) 양측의 협공 때문에 곤경에 빠져 있다고 진단하면서, 하지만 교통의 편리함, 저렴한 전력 및 석탄의 공급, 저가 노동력의 안정적 공급, 양호한 수질, 낮은 공과금, 유리한 기후조건 등 때문에 향후 발전의 가능성이 높다고 분석하였다.

34) 遼寧省志辦公室(1999), 『遼寧省志·公路水運志』, 遼寧人民出版社, 343쪽, 魏琳娜, 앞의 글, 18쪽에서 재인용.

귀, 개취[改樞, 안동-천진], 홍두자[紅頭子, 안동-천진, 산둥 각항], 과루[瓜蓆, 안동-산해관 동쪽 항구], 등유[燈油, 안동-산둥 각항], 삼선[杉船, 안동-상해], 조자[艘子, 안동-압록강 상류], 산판[舢板, 안동-안동 부근] 등 8종류의 배가 있었다. 이들 민선(民船)은 일반적으로 용구(戎寇)이라 하는데 돛을 이용하였기에 풍선(風船)이라고도 하였으며 기선이 도입됨에 따라 그 수가 점차 줄었지만 평상시에는 500~600척, 많을 때는 1,000척의 배가 안동을 왕래하였다.³⁵⁾

개항 이후 안동 항구의 건설은 연강·연해 거점이라는 안동의 지리적 특성을 더욱 두드러지게 만들었다. 안동항의 건설은 만철이 주도하였다. 1907년에서 1925년 사이 만철은 항만공사를 위해 70여만 원(圓)을 지출하였고 운수 목재를 공급하기 위해 802,000m² 넓이의 저수지를 건설하였으며 강안(江岸)에 길이 2,069m의 제방을 쌓았다. 중국총상회도 길이 500m의 돌 제방을 쌓아 대형선박의 정박을 가능케 하였다. 이와 같은 안동 항구의 건설은 압록강을 이용한 수운이 지닌 고질적인 문제점(상류 토사의 축적, 급속한 수류, 심한 간만의 차이, 결빙 등의 문제)을 어느 정도 해결할 수 있었다.³⁶⁾

안동항을 중심으로 한 항로는 첫째 삼도랑두항만(三道浪頭港灣)에서 시작하여 압록강을 따라 내려가다 대동구(大東溝)-대고산(大孤山)-장하(莊河)-청추자(靑推子)-비자와(貔子窩)-관동주(關東州)를 거쳐 직예(直隸), 산둥, 강소 연안의 항구로 연결되는 노선이 있다. 둘째, 삼도랑두항만(三道浪頭港灣)에서 압록강 상류로 소급하여 오도구(五道溝), 육도구(六道溝), 안동현(安東縣), 마시태(馬市台) 등을 경유, 관전(寬甸), 집안(輯安), 환인(桓仁), 통화(通化) 등 압록강 연강항(沿江港)으로 연결되었다. 셋째, 안동에서 신암포(新巖浦)-사자도(獅子島)-다사도(多獅島)-신도(薪島) 등을

35) 이들 民船의 종류·크기 및 적재량에 대해서는 『安東志』, 132, 136쪽 참조.

36) 안동 수운이 지닌 고질적인 문제점에 대해서는 安東商工會議所(1936), 앞의 책, 36~37쪽 참조.

경유하여 조선 서남연안과 일본 각지로 이어지는 노선이 있었다.

안동으로 정기 왕래하는 기선으로는 대련기선(大連汽船), 조선우선(朝鮮郵船), 대판상선(大坂商船) 등이 있다. 1913년 4월 북청운선주식회사(北淸輪船株式會社)의 천조환(天潮丸), 제통환(濟通丸) 2척이 대련-안동 정기 항로에 투입, 운행되었다. 대련 이외의 장거리 항로는 중국[영구, 천진(天津), 등주, 지부(芝罘), 상해, 용구(龍口), 청도(靑島), 대고산(大孤山)], 조선(인천, 진남포, 군산, 목포), 일본(한신[阪神], 홋카이도[北海道], 요코하마[橫濱], 고베[神戸], 모지[門司], 시모노세키[下關]) 그리고 멀리 홍콩, 싱가포르까지 연결되어 적게는 월 1회에서 많게는 월 3회까지 정기적으로 운행되었다. 1924년 항만을 출입하는 선박이 988척, 화물 적재량이 94만 톤이었고 이 가운데 입항(入港)은 45.8만 톤, 출항(出港)은 48.2만 톤이었다.³⁷⁾ 또한 『무역월보(貿易月報)』 통계에 따르면 1924년 대규모 기선의 승선 인원은 7,154명, 하선 인원은 13,754명에 이르렀고 총 288,223톤의 선박 444척이 안동항을 왕래하였다.³⁸⁾

1924년 승선 인원보다 하선 인원이 거의 2배 많은 것으로 보아 철로와 마찬가지로 대강의 인구이동 방향을 예측할 수 있다. <표 4>는 안동해관(安東海關)

<표 4> 안동항 인구 출입

구분	1913년		1914년		1915년		1916년		1917년	
	입	출	입	출	입	출	입	출	입	출
일본인	575	492	503	449	3,818	394	-	-	-	-
중국인	34,484	38,535	31,419	24,826	23,071	28,825	49,310	29,526	56,116	21,795
기타 외국인	-	-	12	2	17	-	375	201	353	168
합계	35,059	39,027	31,934	25,277	26,906	29,219	49,685	29,727	56,469	21,963

37) 遼寧省志辦公室(1999), 앞의 책, 324쪽; 魏琳娜, 앞의 글, 19~20쪽에서 재인용; 『安東志』, 160~161쪽 참조. 이밖에 1907년에서 1916년에 이르는 안동항의 입항·출항 규모의 구체적 증가수치에 대해서는 圖書普及會 編(1917), 앞의 책, 70~72쪽 참조.

38) 川口清德 編(1925), 앞의 책, 31쪽.

의 조사에 따른 것인데 인구 출입 상황에 대해 보다 자세히 알 수 있다.³⁹⁾

1916년 이후부터 항구를 이용한 안동으로의 인구유입이 크게 증가하고 있음을 알 수 있다. 이들은 대부분 대련, 천진, 지부, 용구, 대고산, 청도에서 유입되어, 특히 산둥 지역을 중심으로 중국인의 안동 인구유입이 이루어지고 있음을 확인할 수 있다.⁴⁰⁾

VI. 안동의 경제적 변화와 이주민사회의 형성

청말 개방 이후 안동은 강과 바다 그리고 철로를 통해 외부세계와 직접 연결되어 여러 가지 변화가 불가피하였다. 그 가운데 먼저 외국과의 교역을 나타내는 지표를 통해 외국과의 경제적 관계의 변화에 대해 살펴보자. <표 5>는

<표 5> 안동의 상품 교역액⁴¹⁾

(단위 : 海關兩)

연도	수입		수출		합계
	외국 → 안동	중국 → 안동	안동 → 외국	안동 → 중국	
1907년	1,419,670	1,320,651	629,100	1,556,355	4,925,776
1908년	1,503,758	2,096,845	709,953	2,631,428	6,941,984
1909년	1,817,100	2,225,322	1,120,922	3,306,242	8,469,586
1910년	4,273,335	2,287,144	595,586	2,012,678	9,168,743
1911년	3,423,066	2,448,659	1,637,844	2,834,800	10,344,369
1912년	3,510,085	2,300,849	2,307,996	3,231,466	11,350,396
1913년	6,226,536	2,056,554	3,659,645	3,158,507	15,101,242
1914년	12,853,229	2,014,131	3,018,424	2,727,578	20,613,362
1915년	13,008,309	2,796,560	3,960,150	4,846,095	24,611,114
1916년	17,950,021	2,390,289	4,855,892	3,754,073	28,950,275

39) 『安東志』, 160쪽 참조.

40) 안동항을 통한 중국 내의 인구 이동에 대한 구체적 수치 역시 『安東志』, 159쪽 참조.

1907년에서 1916년까지 안동에서 이루어진 수출입 상품액의 변화를 나타낸 것이다.

〈표 5〉에서 보듯이 개방 이후 안동을 통한 수출입 규모는 크게 증가하였다. 특히 국내보다는 외국과의 교역이 현저하게 증가하였다. 이러한 추세는 꾸준히 계속되어 1927년에는 교역액이 106,010,000해관량(海關兩)에 달하여 만주 전체의 16%를 차지하기에 이르렀다. 이 수치는 대략 1912년 교역액의 9배에 해당하고 만주 전체의 비중 5.7%에서 3배 가까이 증가한 수치이다.⁴²⁾

한편, 이러한 일반적 추세와 함께 나타나는 1910년 전후 수출입의 급격한 변동은 좀 돌출적으로 보이는데 아마도 1910년 조선에 대한 일제강점에 따른 정치적 파장과 1911년 압록강 철교 개통에 따른 경제적 효과 때문일 것으로 추측된다. 즉 식민지 조선과 안동 사이의 밀접한 정치·경제적 관계를 예상할 수 있는데, 이 점을 좀더 명확히 하기 위해 만주 전체 무역에서 안동이 차지하는 비중과 또 그 가운데 조선과의 교역이 차지하는 비중을 비교한 것이 〈표 6〉이다.⁴³⁾

먼저 〈표 6〉에 대해 약간의 부가설명이 필요할 것 같다. (A)는 만주 전체의 무역총액을 가리키고, (B)는 안동 무역총액, (C)는 안동 무역 가운데 조선과의 교역액, (D)는 조선과의 교역 가운데 중국으로의 수입액, (E)는 조선으로의 수출액을 각각 표시한 것이다. 〈표 6〉을 통해 먼저 만주 전체의 무역에서 안동을 매개로 한 무역이 큰 비중을 차지하고 있고, 또 그 가운데 식민지 조

41) 圖書普及會 編(1917), 앞의 책, 69~70쪽.

42) 丹東市志辦公室(1996), 「外經貿編」, 『丹東市志』 第6卷, 281쪽.

43) 〈표 6〉은 丹東市志辦公室(1996), 「外經貿編」, 『丹東市志』 第6卷, 281쪽 「1912~1931年安東對外貿易額及在東北所占比重表」와 303쪽 「1918~1931年安東同韓國邊境貿易額表」를 종합하여 재작성한 것이다.

〈표 6〉 안동의 교역(1918~1931)

(단위 : 萬海關兩, %)

연도	무역총액 (A)	안동(B)	조선(C)	B/A	C/B	C/A	수입(D)	수출(E)
1918년	34,407	4,171	1,033.7	12.1	24.8	3.0	201.8	741.9
1919년	44,331	6,346	1,625	14.3	25.6	3.7	402.5	1,222.5
1920년	43,105	6,325	1,759.4	14.7	27.8	4.1	439.3	1,320.1
1921년	45,259	6,535	1,249.9	14.4	19.7	2.8	476.8	773.1
1922년	45,611	7,371	1,725.7	16.2	23.4	3.8	296.3	1,429.4
1923년	48,794	8,819	2,718.7	18.1	30.8	5.6	460.5	2,258.2
1924년	45,598	6,711	2,763.9	13.7	41.2	6.1	428.5	2,335.4
1925년	54,454	8,621	3,107.4	13.6	36.0	5.7	362.7	2,744.7
1926년	63,382	9,372	3,760.6	14.8	40.1	5.9	384.6	3,376
1927년	66,361	10,601	4,911.7	16	46.3	7.4	451.3	4,460.4
1928년	72,347	9,796	4,014.5	13.5	41.0	5.5	594.8	3,419.7
1929년	74,527	9,278	3,290.8	12.4	35.5	4.4	610.7	2,680.1
1930년	68,663	9,695	3,847.3	14.1	39.7	5.6	447.2	3,400.1
1931년	69,281	7,156	2,429.1	10.3	33.9	3.5	478.5	1,950.6

선과의 교역이 매우 중요하다는 사실을 확인할 수 있다. 특히 〈표 6〉 가운데 1927년의 수치를 보면 안동 무역총액이 만주 전체의 16%를 차지하고 그 가운데 조선과의 교역이 46.3%를, 또 그것이 전체 만주 내에서 차지하는 비중이 7.4%임을 보여주고 있다. 게다가 조선으로의 수출액이 수입액에 비해 거의 10배에 달하고 있음도 확인할 수 있다. 이것은 안동이 만주와 조선의 교역에 얼마나 중요하였는가를 잘 보여주며 안동이 이렇게 된 데에는 안봉선, 압록강 철교, 안동항, 남만주철로로 형성된 교통망이 중요하게 작용하였을 것이다.

또한 안봉선을 이용한 수출입 물품에 대한 중국의 관세정책도 조선과의 교역을 촉진시켰다. 1913년 북경 정부는 중일양국 사이 육로접경 지역에서 관세를 인하해 달라는 일본의 요구에 동의하였다. 이에 따라 중국의 안동세관은

안동의 철로를 경유하여 조선으로 수출되거나 수입되는 상품에 대한 관세를 1/3 인하하기로 결정하였다.⁴⁴⁾ 그 결과 <표 6>에서 드러나듯이 1910년대 후반에서 1920년대 전반에 걸쳐 안동을 매개로 한 조선과 중국의 교역은 크게 증가하였다. 1931년 만주사변과 1932년 만주국 건립 이후 일제에 의해 만주와 조선이 통일적으로 장악됨에 따라 <표 7>에서 보여주는 바와 같이 안동을 매개로 한 둘 사이의 교역은 더욱 늘어났다.

<표 7>에서 ‘비중’이란 안동을 통해 이루어지는 수출입 총액에서 일본 및 조선과의 교역이 차지하는 비율을 가리킨다. 만주국 건국 이후 중국 관내(關內) 지역과의 교역은 현저히 떨어지고 그 대신 수출의 경우 많게는 88.1%(1937), 수입은 89.6%(1938)를 일본·조선과의 교역이 독점하고 있다. 결국 안동을 중심으로 한 만주경제의 일본 내지 조선 편입 현상이 더욱 심각해졌음을 확인할 수 있다.

<표 7> 안동의 교역(1933~1938)⁴⁵⁾

(단위 : 萬元, %)

구분	1933년		1934년		1935년		1936년		1937년		1938년	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
일본	1,319	4,008	1,060	5,777	1,010	5,978	823	7,388	1,174	3,757	1,545	5,514
조선	2,334	1,583	2,730	1,684	1,909	1,426	2,776	1,650	2,199	1,442	2,763	3,006
중국 관내	9,799	4,814	6,829	2,649	6,707	1,384	6,023	2,372	447	1,454	3,227	949
기타	8	7	12		26	15	58	10	44	1	37	
합계	13,460	10,412	10,619	10,122	9,626	8,814	9,637	11,468	3,830	6,697	7,536	9,506
비중(%)	27.1	53.7	35.7	73.7	30.3	84	37.3	78.8	88.1	77.6	57.2	89.6

44) 이 조치는 1913년 6월 2일부터 실시되어 안동역의 발전이 크게 진작되었다. 이에 대해서는 丹東市志辦公室(1996), 「外經貿編」, 『丹東市志』 第6卷, 303쪽; 『安東志』, 143쪽 참조.

45) 丹東市志辦公室(1996), 「外經貿編」, 『丹東市志』 第6卷, 283쪽 「1933~1938年安東商品輸出輸入數額表」에 근거해 새로 작성한 것이다.

양자의 교역은 주로 전형적인 후진국 대 선진국 사이에 이루어지는 교역 패턴을 보여주었다. 예컨대 1929년 교역품목을 좀더 구체적으로 살펴보면 먼저 안동 → 조선의 수출품목은 콩, 옥수수, 채소, 고량, 면화, 밀, 석탄 등의 농산물과 광산물과 원자재 등이었고, 반대로 조선 → 안동의 수입품목은 의류, 철강, 기계, 비누, 면직물, 시멘트, 종이, 도자기 등 비교적 가격이 높은 완제품 혹은 반제품이 주를 이루었다.⁴⁶⁾ 이러한 경향은 이후에도 계속되었다.⁴⁷⁾ 조선 또는 일본 시장에 대한 원자재 공급기지로서의 만주와 그리고 그 유출거점으로서의 안동이 차지하는 위상을 잘 보여준다.

그런데 1933년 양국의 무역품 가운데 목재가 수출(안동 → 조선) 203.9만 해관량, 수입(조선 → 안동) 119.5만 해관량으로 무역총액이 323.4만 해관량에 이르고 있다. 이 수치는 1933년 안동을 경유한 양국 무역총액 2,008.4만 해관량의 16.1%에 해당하는 수치이다. 이들 수출입 목재의 상당부분은 압록강 상류와 그 주변 삼림에서 벌목된 후 압록강 하운을 따라 안동에 집결된 것이었다. 즉 근대 이후 압록강 유역 삼림자원의 최대 집결지이자 목재시장으로서의 안동의 성격을 확인할 수 있다.⁴⁸⁾

개항 이후 안동의 경제적 변화는 내부적으로 근대 안동의 형성과 발전과정에도 그대로 영향을 끼쳤고 그 영향의 하나는 <표 8>과 같은 안동의 인구구성

46) 丹東市志辦公室(1996), 「邊境貿易」, 『丹東市志』第6卷, 304쪽 「1929年安東向韓國出口貨物數額表」와 「1929年安東自韓國進口貨物數額表」에 참조.

47) 예컨대 1949년 안동을 중심으로 양국의 주요 교역상품을 비교해보면 안동 → 조선의 경우 대두, 중약재, 채소, 석탄, 면포, 유리, 아교 등이었고, 반대로 조선 → 안동의 교역품은 철제품, 사탕, 염료, 화학품, 석유, 문구 등이었다(丹東市志辦公室, 「邊境貿易」, 『丹東市志』第6卷, 305쪽).

48) 안동을 중심으로 한 압록강 유역 목재시장의 형성과정에 대해서는 姜麗(2007, 5), 「鴨綠江流域森林資源與安東縣木材中心市場的形或(1896~1928)」, 東北師範大學碩士學位論文 참조.

〈표 8〉 1917년 안동 인구통계⁴⁹⁾

월	민단 관내(民團管内)				만철 관내(滿鐵管内)			합계			
	일본인	조선인	중국인	기타	일본인	조선인	중국인	일본인	조선인	중국인	기타
1월	5,699	861	8,271	17	1,225	84	1,084	6,924	945	9,355	17
2월	5,562	955	8,197	23	1,228	87	1,033	6,790	1,042	9,230	23
3월	5,508	977	8,090	30	1,198	135	1,120	6,706	1,112	9,210	30
4월	5,588	1,066	8,376	27	1,233	131	1,069	6,821	1,197	9,445	27
5월	5,684	1,170	8,283	27	1,291	118	1,079	6,975	1,288	9,362	27
6월	5,764	1,222	8,778	27	1,289	134	1,443	7,053	1,356	10,221	27
7월	5,822	1,271	8,922	24	1,346	204	1,678	7,168	1,475	10,600	24
8월	5,867	1,340	9,249	23	1,375	257	1,756	7,242	1,597	11,005	23
9월	5,896	1,301	9,563	26	1,388	260	1,677	7,284	1,561	11,240	26
10월	5,718	1,277	9,578	27	1,391	237	1,751	7,109	1,514	11,329	27
11월	5,791	1,199	9,552	24	1,447	278	1,717	7,238	1,477	11,269	24
12월	5,835	1,271	9,569	26	1,419	303	1,743	7,254	1,574	11,312	26

및 그 변화로 나타났다.

〈표 8〉에 등장하는 ‘민단 관내’란 일본의 민단 관할지역 내의 인구를 가리킨다. 민단이란 1907년 일본 외무성령(外務省令) 『거류민단법시행규칙(居留民團法施行規則)』에 따라 9월 1일 안동 일본영사관이 지정, 설치한 시행정 보조기관의 성격을 지닌 자치조직을 가리키며, 1923년 민단은 안동만철지방사무소로 통합되었다.⁵⁰⁾ 1917년 12월 민단 관내에는 동경부(東京府), 대판부(大阪府), 경도부(京都府) 등 3부 이외에 신내천현(神奈川縣), 병고현(兵庫縣) 등 총 44개 현이 있었다. 당시 일본인은 1,445호, 5,764명(남성 3,177명, 여성 2,587명), 조선인은 277호, 1,222명(남성 689명, 여성 533명), 중국인은 2,704호, 8,778명(남성 6,106명, 여성 2,672

49) 〈표 8〉은 安東縣商業會議所 編(1920), 『安東誌』, 安東縣商業會議所, 29~34쪽에 수록된 「安東戶口」를 바탕으로 작성한 것이다. 원문의 수치 가운데 오류는 수정하였다.

50) 일본 민단의 설치과정과 기능 및 주요 책임자에 대해서는 圖書普及會 編(1917), 앞의 책, 45~46쪽; 『安東縣志』, 卷1 「地理」, 72쪽 참조.

명, 기타 외국인 12호, 27명으로 총합 3,808호 15,791명이었다.⁵¹⁾ 다음 ‘만철 관내’란 안동현 내의 만철부속지, 즉 육도구, 칠도구, 사하진, 청룡가(靑龍街) 및 그 부근에 산재한 거주민을 가리킨다.⁵²⁾ 만철부속지란 1905년 러일전쟁에서 승리한 일본이 장춘에서 대련까지의 중동철로 및 부속지를 접수 관리하는 만철을 건립하여 만주 남부 및 주변 성시에 건립한 조계나 식민지와 유사한 특수지역을 가리킨다.⁵³⁾

〈표 8〉에는 일본인과 중국인이 모두 통계에 잡혀 있지만 주요 거주지역의 경계는 분명하였다. 1917년 일본인 거주시의 남북가로는 압록강에 인접한 시 동면 강안에서 서쪽으로 빈통(濱通), 1·2·3·4번통(番通), 시장통(市場通), 오번통(五番通), 대화교통(大和橋通), 굴할북통(掘割北通), 남통(南通), 팔번통(八番通), 구번통(九番通)으로 구획되었고, 동서로는 차교(車橋), 낭화교(浪花橋), 오처교(吾妻橋), 경교(京橋), 보교(寶橋), 응교(戎橋), 차화교(此花橋), 오죽교(吳竹橋), 토수교(土水橋)로 정연하게 구획되었다. 하지만 중국인거리는 이렇듯 체계적으로 정리되지 못하였고 도로 역시 제대로 수축되지 못하였으며 그나마 변화한 거리로는 흥용가(興隆街), 관전가(官電街), 현전가(縣前街), 도서전가(道署前街), 우도전가(右道前街), 영전가(永前街), 천후궁가(天后宮街), 간가구(干家溝), 부두(埠頭) 등이었다. 이들 중국인거리와 일본인거리 사이에는 제방과 그 외측 수로 피일구(避隘溝)에 의해 경계가 분

- 51) ‘民團管內’ 일본인의 현별 거주인구에 대해서는 『安東志』, 34~35쪽 참조. 〈표 8〉의 수치와 약간의 차이가 있지만 무시하였다.
- 52) 圖書普及會 編(1917), 앞의 책, 47~48쪽. 한편, 이 책에 따를 경우 1917년 6월 말 ‘滿鐵管內’ 인구는 일본인 1,139명(324호, 남성 634명, 여성 505명), 조선인 195명(32호), 중국인 1,258명(149호) 등 총 505호, 2,592명으로 〈표 8〉과 약간의 차이를 보인다.
- 53) 일본은 1937년 12월 기타 열강의 동북 진출을 막기 위해 해당 지역에 대한 외국의 치외법권을 폐지하기로 결정하면서 정식으로 만철부속지를 취소하고 본래 성시에 귀속시켰다. 이상 만철부속지에 대한 설명은 曲曉范(2003), 「滿鐵附屬地與近代東北城市空間及社會結構的演變」, 『社會科學戰線』 2003-1.

명하였으며 시장통에서 조일교통(朝日橋通)으로 그리고 대화교통에서 대화교(大和橋)로 서로 연결되었다.⁵⁴⁾

1923년 민단이 안동만철지방사무소로 통합되면서 ‘민단 관내’와 ‘만철 관내’의 구분이 무의미해졌다. 인구통계 역시 구분되지 않고 합산 처리되었다. 예컨대, 통합 직후인 1924년 말 만철부속지 관할 호구 및 인구는 일본인 15,943명(3,559호), 조선인 4,843명(1,056호), 외국인 10명(4호), 중국인 27,205명(6,891호) 등 총인구가 43,158명(10,454호)에 이르렀다.⁵⁵⁾ <표 8>과 1923년 통계는 짧은 기간이지만 안동 인구의 증가현상을 잘 보여주고 있다. 특히 조선인의 증가가 두드러지는데 이들 가운데 상당 부분은 앞서 살펴보았듯이 경의선과 안봉선을 따라 이주하였을 것이다.

안동의 근대적 도시구획은 위에서 살펴본 만철부속지와 민단거류지의 건설과 함께 시작되었다고 해도 과언이 아니다. 1904년 러일전쟁 발발 이후 러시아가 패주함에 따라 안동에 진주한 일본군이 군용 경편철로를 건립함에 따라 다수의 일본인들이 이주해 오기 시작하였다. 일본군정서(日本軍政署)는 시정 준비위원(市政準備委員)회에 명령하여 토지를 강매하고 부속지를 건립하기 시작하였다. 구체적으로 안동현 서남에 있는 7도구 및 신(新)6도구 사이의 지역으로 북쪽으로는 현치소(縣治所)와 이웃하였고, 서남쪽으로는 구6도구, 동남쪽으로는 압록강, 서북으로는 산정상의 분수선(分水線)까지 걸쳐 있는 총면적 3,252,489평을 대상으로 하였다.⁵⁶⁾

이 지역의 발전은 놀랄 만한 것이어서 1930년대까지의 상황을 기술한 『안

54) 이상 안동의 市街 구성에 대해서는 圖書普及會 編(1917), 앞의 책, 40~41쪽 참조.

55) 川口清德 編(1925), 앞의 책, 4쪽.

56) 이상 부속지의 강제적 형성과정과 그 위치에 대해서는 『安東縣志』 卷1 「地理」, 1931, 69~71쪽 참조.

동현지(安東縣志)』의 평가에 따르면 “6도구와 7도구에서는 공업과 상업 경영에 전력을 기울이고 있으며, 교육, 교통, 위생, 금융 등 각 기관이 제대로 갖춰지지 않은 바 없고 그 발전을 위해 모든 공리를 다하고 있으니 정말로 경이로울 지경이었다.”⁵⁷⁾ 아울러 부속지를 중심으로 도로망의 확충과 시장구, 공업구, 주택구의 구분이 이루어지고 도로, 상하수도, 공원, 도서관, 기차역 등 각종 공공시설이 갖춰지면서 근대도시로서의 면모를 보이기 시작하였다.⁵⁸⁾ 그렇기 때문에 『안동현지』에는 안동 시가지의 건설에 대해 “시전(市廳)이 즐비하고”, “경찰이 제대로 갖춰졌으며 시정(市政)이 (제대로) 진행되며 시가지 가로가 해마다 확충되었다. 길 위에 먼지와 작은 풀조차 때맞춰 청소가 이루어지고 교통이 편리하면 위생시설 또한 잘 갖춰지고 구획과 배치가 매우 완전하게 이뤄졌다”라고 평가하였다.⁵⁹⁾

개항 이후 근대 안동은 방직업, 상업, 목재업, 운수업 등 새로운 산업이 발전을 거듭하였고 다른 한편으로는 전통적인 산업의 근대적 변형이 이루어졌다. 그러나 이러한 외형적·양적 발전과 함께 질적 변화의 측면에도 주의를 기울여야 한다. 이와 관련하여 먼저 지적하고 싶은 것은 개항 이후 다민족 이주 사회로서 형성, 발전된 근대 안동 내에서 민족적 위계는 어떻게 설정되어 있었는가라는 문제이다.⁶⁰⁾

안동의 노동자는 대부분 조선으로부터 이주한 조선인이거나 산둥에서 이주한 출가노동자 혹은 만주 거주 중국인이었다. 일본당국은 만주의 중국인들

57) 『安東縣志』卷1「地理」, 1931, 72쪽.

58) 이상 안동시의 근대적 변모에 대해서는 魏琳娜, 앞의 글, 20~23쪽 참조.

59) 『安東縣志』, 750쪽, 丹東市志辦公室, 「總說」, 『丹東市志』卷1, 5쪽에서 재인용.

60) 문제는 발전의 과실과 분배 혹은 만주국의 성격, 帝國臣民으로서 식민지 조선인의 지위 문제 등과 관련된 복잡한 문제이다. 본문에서는 여러 한계 때문에 노동시장 내의 평등문제에 대한 초보적 검토에 그쳤다.

을 동작이 민활하지 못하고 책임관념이 희박하며 도벽이 있고 시간관념이 부족하며 교육을 받지 못해 문화 정도가 저급하다고 판단하였다. 그 결과 그들은 불가피하게 12~15시간의 장시간 노동과 저임금에 시달려야 하였다. 명절을 제외하고는 휴일이 없었고 여성 노동자와 아동 노동자 역시 저임금의 유혹 때문에 기업가들에게 환영받았다. <표 9>는 1935년 10월 말 토목건축협회가 조사한 안동을 포함한 만주 도시의 민족별 임금을 비교한 것이다.⁶¹⁾

<표 9> 만주 주요 도시의 민족별 임금⁶²⁾

(단위 : 元)

직종	일본인				중국인				비율			
	안동 (A)	봉천 (B)	대련 (C)	장춘 (D)	안동 (a)	봉천 (b)	대련 (c)	장춘 (d)	A/a	B/b	C/c	D/d
鳶人夫 ⁶³⁾	3.30	3.00	3.00	3.30	0.75	0.70	1.25	1.30	4.4	4.3	2.4	2.5
土工	3.00	3.00	3.00	3.00	0.75	0.70	0.95	0.85	4	4.3	3.2	3.5
石工	3.50	3.50	3.50	4.00	1.70	1.80	1.25	1.80	2.1	1.9	2.8	2.2
煉瓦工	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.25	1.50	2.1	2.3	2.8	2.3
미장이	3.70	3.50	3.50	4.00	1.90	1.80	1.60	1.80	1.9	1.9	2.2	2.2
페인트공	3.50	3.50	3.50	3.80	1.50	1.50	1.45	1.70	2.3	2.3	2.4	2.2
톱질꾼	3.70	3.70	-	-	1.70	1.50	1.50	1.50	2.2	2.5	-	-
목공	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.35	1.50	2.1	2.3	2.6	2.3
小木匠	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.50	1.50	2.1	2.3	2.3	2.3
다다미공	3.50	3.50	3.50	3.50	1.50	1.50	1.45	1.50	2.3	2.3	2.4	2.3
창호공	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.50	1.50	2.1	2.3	2.3	2.3
표구사	3.50	3.50	3.50	3.50	1.50	1.50	1.45	1.50	2.3	2.3	2.4	2.3
기와공	3.70	3.70	3.50	3.50	1.70	1.50	1.35	1.50	2.2	2.5	2.6	2.3
유리공	3.30	3.30	3.50	3.50	1.50	1.50	1.45	1.50	2.2	2.2	2.4	2.3
양철공	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.45	1.50	2.1	2.3	2.4	2.3
세공인	3.50	3.50	3.50	3.50	1.70	1.50	1.45	1.50	2.1	2.3	2.4	2.3
평균	3.48	3.45	3.2	3.3	1.54	1.44	1.39	1.50	2.3	2.4	2.3	2.2

61) 이상 安東商工會議所(1936), 앞의 책, 14~16쪽 참조.

62) <표 9>는 安東商工會議所(1936), 앞의 책, 15~16쪽의 표를 재정리한 것이다. 이 가운데 '평균'과 '비율'은 근사치이다.

63) 토목·건축 공사의 노무자로서 江戸 시대에는 소방수를 겸하기도 하였다.

〈표 10〉 중·조·일 노동자 일일 임금 비교표⁶⁴⁾

(단위 : 元)

직종	1917년					1929년				
	중국인 (A)	조선인 (B)	일본인 (C)	B/A	C/A	중국인 (a)	조선인 (b)	일본인 (c)	b/a	c/a
石工	1,13	0,96	1,92	0,85	1,70	2,00	4,00	2,30	2	1,15
煉瓦工	0,94	0,82	1,55	0,87	1,65	2,50	2,00	4,00	0,8	1,6
木工	1,00	0,88	1,63	0,88	1,63	2,00	2,00	3,70	1	1,85
채봉	1,10	1,02	1,45	0,93	1,32	1,00	0,70	1,50	0,7	1,5
평균	1,04	0,92	1,64	0,88	1,58	1,88	2,18	2,88	1,13	1,53

〈표 9〉를 통해 안동을 포함한 만주 지역에서 일본인이 중국인에 비해 많
게는 4.4배에서 적어도 2배 이상의 임금을 받고 있음을 알 수 있다. ‘비율’이
나 ‘평균’ 임금을 통해서 보면 이러한 일본인 우대현상이 안동만의 특이사항
이 아님을 알 수 있지만, 식민지 시기 조선인을 포함한 일본인이 노동시장에
서 중국인과 절대 동일한 대우를 받지 않았음은 분명하다. 안동을 포함한 만
주 노동시장에서의 불평등은 비슷한 시기 식민지 조선에서의 조·중·일 노동
자의 임금 비교를 통해서도 확인할 수 있다.

완전한 통계는 아니지만 〈표 10〉에 따르면 1917년에서 1929년 사이에 노
동시장 내에서의 임금수준이 대체로 일본인 → 중국인 → 조선인 순서에서
점차 일본인 → 조선인 → 중국인 순서로 변모하고 있음을 알 수 있다. 그러
나 이와 같은 중국인의 경제적 불평등을 안동을 포함한 만주 노동시장의 불
평등과 비교해보면 오히려 만주국 내의 불평등이 더욱 심각하다는 사실도 확
인할 수 있다. ‘오족협화(五族協和)’, ‘왕도낙토(王道樂土)’를 추구한다는 만주국의

64) 〈표 10〉은 楊昭全·孫玉梅(1991), 『朝鮮華僑史』, 中國華僑出版社, 204~205쪽의
「1917, 1929年華工與日本工人日工資比較表」, 「1917, 1929年華工與朝鮮工人日工資
比較表」를 참조하여 작성한 것이다.

이상과 안동에서의 현실을 단적으로 보여주는 대목이라 할 것이다.⁶⁵⁾

또한 근대 안동의 질적 변화와 관련하여 고려해야 할 것은 교통로의 중심에 위치한 안동이 만주국 성립 이후 인구증가나 무역발전의 측면에 있어 대련, 봉천, 신경, 하얼빈 등 만주 주요 간선로상의 대도시에 비해 현저히 떨어진다

는 점이다. 만주사변 이후 교통로와 관련하여 안동의 경제발전에 대한 부정적 요인으로 작용할 가능성이 높은 것은 안동의 경제적 배후지인 동변도(東邊道)에 대한 기타 지역의 관심이었다. 먼저 조선으로부터의 접근을 예로 들 수 있다. 즉 남으로는 평양을 중심으로 만포진(滿浦鎭)과 진남포항(鎭南浦港)을 연결하는 만포진철로(滿浦鎭鐵路)의 부설이 추진되었고, 북으로는 봉천-길림을 연결하는 봉길선(奉吉線)을 통해 통화에 이르는 방안이 추진되었다. 좀더 구체적으로 전자는 진남포, 평양을 경유하여 개천(价川), 강계(江界), 만포진(滿浦津)을 연결하는 선로로 1938년 개통 예정이었는데 이것이 완성될 경우 조선의 경제력이 만포진을 통해 그 대안(對岸)인 만주국 영역까지 확대될 수 있었다. 후자의 경우는 봉길선을 따라 봉천 방향의 유력한 경제세력이 압록강 상류 지역인 동변도로 확대될 것이었다. 안동상공회의소는 이상과 같이 안동의 배후지에 남북 경제세력이 침투되어 들어올 경우 안동의 경제적 지위가 훨씬 쇠락할 것으로 파악하였다.

안동상공회의소의 분석에 따르면 안동의 저발전은 결국 주변 배후지에 대

65) 또한 앞서 지적하였듯이 일본은 러일전쟁 이후 『安東附屬地規畫』을 제정하고 근대적 공간으로서의 부속지를 건립하였다. 그러나 근대 설비의 혜택은 도시 이주민 전체에게 골고루 제공된 것은 아니었다. 예컨대 1913년 花園假 수원지와 鎭江山 정수장이 건설되었으나 이 상수도는 기차용수와 부속지 일본인의 생활용수로만 사용되었고 1924년 석탄 가스 발생로가 완성되어 그것을 사용하는 가구가 600여 호에 이르렀지만 모두 일본인에게만 국한되었다[遼寧省志辦公室(2003), 『遼寧省志·建設志』, 遼寧人民出版社, 72쪽; 魏琳娜, 앞의 글, 25쪽에서 재인용].

한 교통로·교통망의 확충 실패에 귀결된다고 할 수 있다. 그렇기 때문에 향후 안동의 발전은 교통로의 확충에서 찾을 수 있었다. 즉 안동상공회의소는 안동의 향후 발전계획을 다음과 같이 수립하였다. 첫째 안동을 기점으로 하고 동변도의 중요 지역을 경유, 봉길선상의 일부 역과 연결되는 동변도종관철로(東邊道縱貫鐵路)의 건설을 우선 과제로 꼽았다. 이 철도가 완성되면 안동은 동변도의 풍부한 각종 자원의 집산지이자 가공지로 커다란 발전을 기약할 수 있었다. 둘째, 안동항의 개축이 필요하였다. 기존의 안동항은 겨울철 결빙의 문제가 있었다. 따라서 상공회의소는 평안북도 다사도(多沙道)를 부동항이자 안동의 외항으로 삼고 다사도와 신의주를 연결하는 철로 완성을 통해 안동, 신의주의 동시 발전을 꾀하고자 하였다. 새로운 철로와 다사도 축항이 이루어지면 안동은 만주에서의 공업도시로 손색이 없을 것이라고 안동상공회의소는 예측하였다. 추가로 도로 개수에 따른 치안의 확립과 육상 교통로가 효과적으로 완비될 경우 안동은 국경의 경제 대도시로 거듭날 것이라고 기대하였다.⁶⁶⁾ 구체적으로 안동은 광물이 무진장 매장되어 있는 동변도 지역의 개발 주도권을 장악할 것이고, 동변도의 특산물인 목재, 대두, 잡곡, 작잠 등의 농림산물을 수출하고, 부동항을 이용하여 면포, 사탕, 맥분 등을 동변도 일대로 수입할 수 있을 것이었다. 결국 계획이 순조롭게 진행될 경우 기존 안봉선과 경의선의 연결점이자 교통로의 거점이었던 안동은 동변도 개발의 핵심기지이자 동변도의 집산시장이며 증계지로 더욱 발전할 수 있었다.⁶⁷⁾

66) 이상 교통로의 미비와 확충에 따른 안동의 저발전과 발전 예상에 대해서는 安東商工會議所(1936), 앞의 책, 38~39쪽 참조.

67) 安東商工會議所(1936), 앞의 책, 55~56쪽 참조.

VII. 안동의 부침과 전망

근대 한중 교통로의 핵심거점으로 안동이 지녔던 특징은 1920년대 중반에 다음과 같이 묘사되었다.

안동은 해·육 교통 모두에 있어 만주 3대 문호 가운데 하나이기 때문에 그 편리함이 적지 않다. 철로의 경우 조선 경의선은 안동을 종점으로 하고 만철 안봉선은 기점이 된다. 이를 이용해 남행(南行)하면 조선 및 일본 내지 각지로 연락되고, 북진(北進)하면 중국 각지는 물론 멀리 유럽 각지로 연결된다. 수로의 경우, 큰 강의 수류를 이용하면 상류 방향으로 멀리 통하고 하류로는 해로로 동양 각 무역항과 연결된다. 육로는 큰 도로로 각지에 연결되고, 시내에는 마차, 인력거, 자동차가 있으며 교통의 편리를 도모하게 될 전차 부설도 현재 추진 중이다. 그것이 완성될 경우 안동은 만주 관문의 대도시로서 또는 여객화물의 집산시장으로서 보다 더 그 명성에 반하지 않는 문화도시가 될 것이다.⁶⁸⁾

위의 ‘만주 3대 문호’란 대련, 영구, 안동을, ‘큰 강’은 압록강을 가리킨다. 이 인용문은 안동이 철로, 수로, 해로, 육로 등 각종 교통로의 핵심거점이며 그로 인한 발전 현황과 가능성을 잘 보여주고 있다.

하지만 근대 안동의 발전이 이렇게 순조롭게만 이루어진 것은 아니었다. 1930년 말 안동의 쇠퇴는 기본적으로 이 지역에 대한 일제의 경제통제에 기인한 바 크다. 1937년 중일전쟁 발발 이후 일본은 안동에 대해 상품의 자유교역을 제한하고, 1940년에는 물가와 물자를 통제하는 법규를 공포하기도 하였다. 하지만 교통로의 관점에서 본다면 같은 해 일본이 압록강 중류에 건립

68) 川口清德 編(1925), 앞의 책, 30쪽.

한 남고초(拉古哨) 방과제의 건설과 그에 따른 압록강 수운의 단절은 중요한 의미를 지닌다. 이로써 백두산 주변의 목재 등 삼림자원 등이 기존 압록강을 이용한 수운이 아니라 다른 교통로를 통해 심양을 거쳐 관내 지역으로 운반되었다. 이에 따라 안동이 누리왔던 유통중심지로서의 기능이 약화되기에 이르렀다. 또한 안동에 대한 일본의 무역독점에 따라 기타 국가와의 무역이 단절되었고 안동 내의 상공업자본이 산둥, 상해 등지로 유출되었다.⁶⁹⁾

근대 안동의 성장이 교통로의 증추였기 때문에 가능하였다면 그 발전의 한계 역시 교통로와의 관계에서 찾는 것이 자연스러웠다. 앞에서 이미 살펴보았듯이 1930년대 후반 안동상공회의소가 예상되는 안동의 위기를 극복하기 위해 동변도총관철로 부설과 안동항 개축을 주장하였던 것도 같은 맥락에서 이해될 수 있다.

2012년 통화와 단동을 잇는 철로와 고속도로가 완성될 경우 1930년대 동변도총관철로 구상은 현실로 드러날 것이다. 이 노선의 건립은 압록강 상류 낙후지역에 대한 개발과 물자교류와 함께 북한과의 경제협력을 염두에 둔 포석이라 할 수 있다.⁷⁰⁾ 이러한 ‘통단(通丹)경제벨트’의 형성은 아직 실현되지는 않았지만 북한의 경제자유구역 설정과 2013년 심양-단동 고속철도의 건설⁷¹⁾과 맞물려 안동을 북한 개척, 개방의 첨병지역으로 발전시킬 가능성이 높다.

69) 중일전쟁을 전후로 한 무역상황과 압록강 단절 등에 대해서는 丹東市志辦公室, 「外經濟編」, 『丹東市志』第6卷, 1996. 1, 283쪽; 魏琳娜, 앞의 글, 27쪽 참조.

70) “중국, 조선과의 접경지역에 경제벨트”, 《흑룡강신문》(週刊)(2009. 10. 31).

71) “4년후 심양-단동 40분으로 단축”, 《흑룡강신문》(週刊)(2009. 11. 7).

• 참고문헌

〈단행본〉

김경일·윤휘탁·이동진·임성모(2004), 『동아시아의 민족이산과 도시-20세기 전반 만주의 조선인』, 역사비평사.

丹東市地方志辦公室 編(1993), 『丹東市志』 1.

丹東市地方志辦公室 編.(1996), 『丹東市志』 6.

宓汝成 編(1984), 『中國近代鐵路史資料(1863~1911)』 第2冊, 中華書局.

蘇崇民(1990), 『滿鐵史』, 中華書局.

『安東縣志』, 文海出版社, 1931年版(臺北 成文出版社 影印, 中國方志叢書, DISC 20 西北, 塞北, 東北).

楊昭全·孫玉梅(1991), 『朝鮮華僑史』, 中國華僑出版社.

嚴中平 等編(1955), 『中國近代經濟史統計資料選輯』, 科學出版社.

章開沅 지음, 孫承會 옮김(2008), 『인물과 근대 중국-위기·이탈·회귀』, 영남대학교 출판부.

朱壽朋(1958), 『光緒朝東華錄』(4), 中華書局.

黃紀蓮 編(2001), 『中日“二十一條”交涉史料全編』(1915~1923), 安徽大學出版社.

圖書普及會 編(1917), 『安東縣及新義州』, 圖書普及會.

安東商工會議所(1936), 『工業地としての安東』, 安東商工會議所.

安東縣商業會議所 編(1920), 『安東誌』, 安東縣商業會議所.

外務省 編(1988), 『日本外交年表並主要文書』(上), 原書房, 第6版.

川口清德 編(1925), 『安東の現勢』, 弓倉文榮堂.

〈논문〉

김철(2002), 「몰락하는 신생(新生): '만주'의 꿈과 『농군』의 오독(誤讀)」, 『상허학보』 제9집.

윤휘탁(2001), 「〈滿洲國〉의 '2等國(公)民', 그 실상과 허상」, 『역사학보』 제169집.

李志英(2002), 「청말 동북지역의 행정개편과 그 의미-1907년 建省改制를 중심으로」, 서울대학교 대학원 동양사학과 석사논문.

姜麗(2007), 「鴨綠江流域森林資源與安東縣木材中心市場的形(1896~1928)」, 東北師範大學碩士學位論文.

曲曉范(2003), 「滿鐵附屬地與近代東北城市空間及社會結構的演變」, 『社會科學戰線』1期.

魏琳娜(2007), 「自開商埠與丹東城市近代化研究(1903~1931)」, 東北師範大學碩士學位論文.

俞彤(2002), 「日本強築安奉鐵路始末」, 『丹東師專學報』.

野澤豊·田中正俊 編(1978), 「資本主義の發達と辛亥革命-立憲派の「滿洲市場論」を中心として」, 『講座中國近現代史』3, 東京大學出版會.

• 찾아보기

- <ㄱ>
- 『가경일통지(嘉慶一統志)』 115
- 가탐(賈耽) 181, 183
- 감진(鑿眞) 237
- 강유위(康有爲) 288
- 거란 55
- 『거류민단법시행규칙(居留民團法施行規則)』 309
- 거아운동(拒俄運動) 283
- 거취현(居就縣) 123
- 건성개제(建省改制) 282
- 건안성(建安城) 145, 146, 153
- 『건염이래계년요록(建炎以來繫年要錄)』 201
- 견일사(遣日使) 196
- 견초 43
- 고각산성(孤脚山城) 136
- 고검지산성(高儉地山城) 141
- 고구려 42, 142, 149, 160, 163, 164, 177
- 『고구려 성(高句麗城)』 113
- 고구려현 69, 70, 77, 96
- 고구려현성 86
- 고구려후(高句麗侯) 추(騶) 71, 76, 95, 96, 98
- 고다마 겐타로[兒玉源太郎] 293
- 고도관석성(古道關石城) 143
- 『고려기(高麗記)』 124
- 『고려사(高麗史)』 200
- 고려상인 200, 201
- 고려성산성(高麗城山城) 153, 154
- 고려성자산성(高麗城子山城) 145
- 고토 신페이[後藤新平] 294, 296
- 공손강 44, 47
- 공손공 47
- 공손씨(公孫氏) 112, 115, 117, 127, 151, 157, 158, 176
- 공손씨왕국 21~23
- 공손연 22, 47~49, 52, 151, 152, 161
- 공손찬 42
- 공손탁 22, 38, 39, 51, 149
- 곽거병 27
- 관구검(田丘儉) 21, 48, 49, 65, 100, 127, 131, 151
- 관도 43
- 관시(關市) 85
- 광개토왕(廣開土王) 118, 141, 148, 150
- 광개토왕비 150
- 「광개토왕비문」 141, 148
- 광녕 52, 54

광녕위 54
 「광조사(廣照寺) 진철대사비명(眞澈大師碑銘)」 186
 교려 33
 구력거 37, 43
 극성(棘城) 52, 53, 162
 금구(禁區) 281, 286, 287
 『금사(金史)』 119
 금주 56
 길림성 177, 178

 <ㄴ>
 낙랑 123
 낙랑공 48
 낙랑군 90~94, 98, 100, 122
 낙선정(樂鮮亭) 76, 97
 남경(南京) 120
 남도 55
 남만주철로 306
 남만주철도주식회사 294
 남하정책 283
 노룡새 46
 노아간도지휘사사[奴兒干都督指揮使司] 121
 누르하치 252, 256, 261, 263
 누반 43

 <ㄷ>
 답둔 43, 46
 답지현(沓氏縣) 147
 대군 28
 대녕도지휘사사(大寧都督指揮使司) 121
 대련집중주의(大連集中主義) 300
 대릉하 21, 22, 56
 대사마 48
 대인고성(大人故城) 216
 대재부(大宰府) 196, 198
 도료장군 49
 『도리기(道里記)』 181, 183
 도위관 29
 도하 32
 『독사방여기요(讀史方輿紀要)』 115, 147, 148, 158
 동경(東京) 120
 동경성 262
 동경총관부(東京總管府) 120
 동남노선(東南路線) 233, 237
 동부도위 25
 『동북고대교통(東北古代交通)』 113
 동북교통위원회(東北交通委員會) 283
 『동북사강(東北史綱)』 115
 『동북역사지리(東北歷史地理)』 113
 동북인민정부(東北人民政府) 254
 동북행정위원회(東北行政委員會) 254
 동삼성5안 296
 『동삼성고적유문(東三城古蹟遺聞)』 151
 동옥저 100, 102

동이교위(東夷校尉) 118
 동청[東淸, 중동(中東)]철로(鐵路) 283
 『동청철로조약』 295
 동평군(東平郡) 120
 동호 25
 동주 212
 동주노선(登州路線) 233, 235
 동주로 182, 202
 동주해행입고려발해도(登州海行入高麗渤海道) 220~222, 224

<ㄹ>

루반 46
 류성 22, 25, 29, 35, 41, 45, 47, 49, 51~53, 56, 57
 류성-무려 55

<ㄴ>

마권자산성(馬圈子山城) 144
 마시 54
 마안산성(馬鞍山城) 142
 만보산사건(萬寶山事件) 284
 만주개방론 292
 『만주실업안(滿洲實業案)』 290
 만철병행선(滿鐵並行線) 283
 「만철사무규정」 제1조 295
 망파령관애(望波嶺關隘) 137
 『명일통지(明一統志)』 151

명제 48
 모용부 177
 모용씨(慕容氏) 53, 128
 모용외(慕容廆) 53, 128, 162
 모용인(慕容仁) 143, 145, 154, 162
 모용황(慕容皝) 53, 128~130, 134, 139, 143, 145, 154, 158, 162
 모용희(慕容熙) 118
 모평현 218
 무려 22, 25, 32, 41, 47, 49, 51, 52, 54, 57
 무려현 21, 29, 33
 목돌선우 27
 『묵장만록(墨莊漫錄)』 201
 문등현 218, 236
 문현(文縣) 154
 민단 311

<ㄷ>

박지원(朴趾源) 126, 270, 271
 발해 181, 182, 193, 194, 250
 발해객원(渤海客院) 194
 『발해국기(渤海國記)』 182
 방 32
 백기보고성(白旗堡古城) 135
 백낭산 46
 「백두산정계비」 287
 백련교의 난 253
 백암성(白巖城) 140

빈진체제(藩鎮體制) 231

변군 25, 30

병주 46

본계시(本溪市) 140

봉금정책 268, 281, 286, 289

봉래고성(蓬萊古城) 217

봉래항(蓬萊港) 217

봉래현 217

「봉암사(鳳巖寺) 정진대사비명(靜真大使碑銘)」 186

봉천(奉天) 252

『봉천교지잡차약정(奉天交地暫且約定)』 290

봉천시정공소(奉天市政公所) 254

부도위란 25

부려 29, 33

부려영 33

『북경조약(北京條約)』 289

북대로(北大路) 269

북도 55

북방민족 177

『북사(北史)』 127, 137

북위(北魏) 119

북진 56

북풍(北豊) 148~150, 163

비사성[卑沙城] 161

비여현 30, 31, 37, 38

빈도 32

〈스〉

『사기』 116

사마의 21, 52, 151

사이장기이제이(師夷長技以制夷) 288

산성자산성(山城子山城) 137

삼국 51

『삼국강역표(三國疆域表)』 149

『삼국군현표(三國郡縣表)』 149

『삼국사기』 140

『삼국지』 147, 149, 154, 158, 162

삼군오환 46

삼송산성(杉松山城) 141

상곡군 37

상은태현 69, 77, 86, 96

서개마현 69, 70, 76, 77, 96, 97, 102

서경 178

서경압록부 178, 181

서궁(徐城) 188

서남해역 179, 180

서안평현(西安平縣) 124, 125

서영 39

석량(錫良) 290, 296

「석량준지밀진동삼성대국응행분별주변정형접(錫良遵旨密陳東三省大局應行分別籌辦情形摺)」 290

선비(鮮卑) 33, 35, 51, 53, 57, 128

선우 44

『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』 188

『설문해자(說文解字)』 147

성산 219

세형동검문화 92

세형동검유적 91

속국도위 34

속부환 46

손권 48

손오 48

『송사(宋史)』 188

송상 200

『수경주(水經注)』 116, 151

『수경주소(水經注疏)』 115

수산(首山) 142

『신당서(新唐書)』 178, 181~183, 202

신라도(新羅道) 193, 194

신성(新城) 132, 133

신주 181

신창현성 143

심양중위(瀋陽中衛) 261

<○>

아편전쟁 253

안동 287~289, 292, 293, 300~302, 304~308, 317

안동도호부(安東都護府) 119, 225, 250, 286

안동상공회의소 315

안동항 306, 316

『안동현지(安東縣志)』 311, 312

안봉선(安奉線) 283, 284, 292, 293, 295, 296, 300, 306

『안봉철도에 관한 각서』 296

안시성(安市城) 144, 146, 156

안시현(安市縣) 144

안제 32, 33

압록강 철교 306

『압록강가설철교협정(鴨綠江架設鐵橋協定)』 297

압신라발해양번사(押新羅渤海兩蕃使) 232

압해거란양번사(押奚契丹兩蕃使) 232

애하첨고성(纓河尖古城) 125

야율배(耶律倍) 115

야율아보기(耶律阿保機) 251

양오양(楊吾揚) 273

양중 37, 38

양진사(梁進社) 273

양평 21, 113, 114, 116~119, 122, 123, 126, 131, 142, 150, 151, 161, 163

어양군 30, 31

역성(力城) 148, 150

연 25

연안항로 183, 184

연왕 48, 49

『열하일기(熱河日記)』 126, 270

영릉진고성(永陵鎭古城) 134

영성자산성 144

영주 40, 52, 55, 56

영주도 181
 영주도독부(營州都督府) 225, 226
 영주입안동도(營州入安東道) 220, 221
 오(吳) 48, 158
 오골성(烏骨城) 124
 오녀산성(五女山城) 135
 오룡산성(五龍山城) 134
 『오서(吳書)』 162
 오연 46
 오호제국(五胡諸國) 112, 118
 오환 27, 28, 33, 37, 38, 42, 44, 45, 49, 51, 57
 오환교위 28, 46, 49
 옥저성 94, 103
 와다 세이[和田清] 65
 왕도(王韜) 288
 왕우(王禹) 130
 요(遼)나라 251
 요녕성 121, 176, 178
 요대(遼) 22, 49, 151
 요도위(遼都衛) 286
 요동 111, 112, 116, 122, 128, 149, 151, 158, 161, 163
 요동 서부도위 31, 54
 요동군(遼東郡) 80, 85, 116, 117, 122, 123, 131, 132, 142, 143, 149, 151, 152, 154, 250, 285
 요동군 서부도위 25
 요동도지휘사사(遼東都指揮使司) 54, 120
 요동동부장관직(遼東東部驛關卡) 286
 요동선비 31, 33
 요동성(遼東城) 119, 163
 요동속국 33, 34, 41, 54
 요동왕 40
 요동왕국 22, 23, 47, 52
 『요동지(遼東志)』 114
 요동태수 37
 『요사(遼史)』 119
 요서군 26, 28, 30, 37, 39, 41
 요서군 서부도위 25
 요서주랑 38
 요서해빈(遼西海濱)회랑 268
 요서회랑 176, 266
 요수 21, 22, 49
 요양(遼陽) 54, 119, 163
 요양구성(遼陽舊城) 115
 요양등처행중서성(遼陽等處行中書省) 120
 요양백탑(遼陽白塔) 116
 요양시 115, 116
 『요양주지(遼陽州志)』 116
 요양행성(遼陽行省) 261
 요주(遼州) 119
 요하 22
 용담산성(龍潭山城) 150
 용성 52~54

우복평 31
 우복평군 30
 운장(雲郞) 97
 옹희령(熊希齡) 290
 원상 45, 46
 원소 43, 45
 『원화군현도지(元和郡縣圖志)』 238
 원희 45, 46
 위(魏) 112, 126
 위나라 176
 위원(魏源) 288
 위패산성(魏霸山城) 149
 유대량 232
 유비 45
 유우 37, 41
 유조변(柳條邊) 268, 269, 275, 289
 유주 37, 45, 46
 유주목 37
 유주자사 21, 48, 52
 유주절도사(幽州節度使) 232
 유표 45
 의무려산 21, 22
 의주 52, 56
 이몽유(李夢遊) 186
 이민실변(移民實邊) 281, 290
 이심전(李心傳) 201
 이정기(李正己) 194
 이조묘 40
 이진충과 손만영의 반란 225
 일본군정서(日本軍政署) 311
 『일청 만주에 관한 조약』 294
 임둔군 93, 122
 『입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記)』
 190, 195, 210, 236
 <ㅈ>
 『자치통감』 129, 130, 148, 160
 장거 37
 장건장(張建章) 182
 장방기(張邦基) 201
 장보고 195, 196, 198
 장순 37, 41
 장작림(張作霖) 265
 장학량(張學良) 283
 적벽대전 51
 적산 219
 전연(前燕) 53, 126, 128, 129, 131, 138,
 145, 160
 정관웅(鄭觀應) 288
 정료중위(定遼中衛) 120, 121
 제1현도군 67, 70, 91, 93~96, 98, 99, 101
 ~103
 제2현도군 67, 69, 70, 77, 86, 91, 93, 95,
 96, 98, 99, 103
 제3현도군 68, 93

조공도 181, 202
 조양 52
 조양시 56
 조위(曹魏) 115
 조조 43~46, 49, 51
 조포 35, 36
 주목 40
 증도 55
 증동로사건(中東路事件) 283
 증료군 39, 41
 『중아밀약(中俄密約)』 289
 『중아여대조지조약(中俄旅大租地條約)』 289
 증영전쟁 288
 증원진공로(中原進貢路) 269
 『중일동삼성사의조약(中日東三省事宜條約)』
 290
 진(晉) 112
 진번군 93, 122
 『진서(晉書)』 115, 129, 130, 133, 150
 진장춘(陳長春) 272
 집안 138
 집안현성 101
 <ㄸ>
 창려 25, 53
 창려현 21
 창료 32
 창료현 33
 창해군(滄海郡) 94, 65, 95, 100, 101
 책구루 78~84, 86
 『청사고』 252, 253
 『청일통지(淸一統志)』 158
 청주 213
 『청태조실록(淸太祖實錄)』 262
 청해진 194~198, 203
 초왕 41, 43, 44
 초하구진(草河口鎭) 124
 최언위 186
 최용학(崔龍鶴) 273
 최흔 182
 치청번진(淄靑藩鎭) 194
 치청절도사부(淄靑節度使府) 214
 <ㅋ>
 코이케 초조[小池振造] 296, 297
 <ㅌ>
 태자성(太子城) 141
 『통전(通典)』 124
 <ㅍ>
 파사부로(婆娑府路) 286
 패왕조산성(霸王朝山城) 136
 평곽현성(平郭隄城) 145, 146, 149
 평노치청번진(平盧淄靑藩鎭) 237

평노치청절도사(平盧淄靑節度使) 214, 232
평성경(平城京) 198
평주목 40
평지성(平地城) 144
풍성 149
풍홍(馮弘) 149, 162, 163

<ㄱ>

하서촌고성(河西村古城) 134
한대고성(漢代古城) 123
한사군 101
『한서』 116, 123, 144, 146, 147, 151, 152
『한원(翰苑)』 124, 133, 145
한충 44
해 55
험독(險瀆) 32, 151~153
현도군(玄菟郡) 65, 69, 70, 76, 78~81, 85,
87, 88, 90~93, 95, 96, 98, 101, 122,
123, 127, 132, 134, 149, 250
현도정(玄菟亭) 76, 97
호동이교위(護東夷校尉) 117
호시(互市) 83~85

호오환교위 27
호오환교위부 32
홍대용 271
홍려관(鴻臚館) 197, 198
홍타이지 252, 256, 261~263
화제 30
환도(집안) 139
환도성(집안) 131, 139
환인 142
환황해연근해항로 188
황해 175
황해남부 사단항로 185, 187, 188, 203, 204
황해중부 횡단항로 185~188, 190, 202~204
황현 216
횡단항로 183
횡도하자에구(橫道河子隘口) 135
후연 118
후조(後趙) 128, 160
『후한서』 152
흥노 26



동북아역사재단 기획연구 50

한중관계사상의 교통로와 거점

초판 1쇄 인쇄 2011년 6월 22일

초판 1쇄 발행 2011년 6월 29일

지은이 권오중·윤용구·김종완·윤재운·이영철·박장배·손승희

펴낸이 정재정

펴낸곳 동북아역사재단

등록 제312-2004-050호(2004년 10월 18일)

주소 서울시 서대문구 통일로 81(미군동 267) 임광빌딩

전화 02-2012-6065

팩스 02-2012-6189

e-mail book@nahf.or.kr

© 동북아역사재단, 2011

ISBN 978-89-6187-240-9 93910

- * 이 책의 출판권 및 저작권은 동북아역사재단이 가지고 있습니다.
저작권법에 의해 보호를 받는 저작물이므로 어떤 형태나 어떤 방법으로도 무단전재와 무단복제를 금합니다.
- * 책값은 뒤표지에 있습니다. 잘못된 책은 바꾸어 드립니다.