



김기빈 | 한국토지공사 지명연구위원 /  
중앙지명위원회 위원(dclangkkb@hanmail.net)

# 굴포천(掘浦川)과 원통이고개, 그리고 여러 운하들

## 하천과 바다를 파내서 운하 뚫은 국토개발사의 현상

손돌목 피하려던 김포 굴포는 원통이고개에서 막히고

2009년 3월 25일 경인운하가 여러 환경단체들의 반대 속에서 착공되었다. 경인운하는 1990년 굴포천 방수로공사계획에 의하여 추진된 지 19년, 1995년 경인운하주식회사 발족으로부터 14년이 지난 후의 일이다.

그런데 경인운하의 역사는 이보다 훨씬 더 거슬러 올라가야 한다. 이미 「굴포천」(굴포는 우리말의 '판개'-파낸 개라는 뜻)이라는 그 이름이 말해주듯이, 지금부터 770여 년 전인 1230~1240년대(고려 고종)에 당시 권세를 잡은 무신 최이(崔怡)가 한강과 인천 앞바다를 연결하는 운하를 만들려고 김포시 전호리 한강변에서 하천을 파기 시작하였는데, 계양면 상하리까지 파다가 무신정권이 몰락하는 바람에 중단되고 말았다. 그리고 그로부터 약 300년 후인 조선 중종 때 권신 김안로(金安老)가 재차 시도하였으나 그도 또한 몰려서 죽는 바람에 공사가 중단되었다.

이처럼 김포 굴포 - 경인운하공사가 여러 차례 시도된 것은 조정의 세곡을 실어 나르는 조운선(漕運船)이 험한 뱃길을 피하기 위해서였다. 그 당시 조운선의 뱃길은 연안해역의 바닷길을 운항할 수밖에 없었는데, 그 중에 3대 험탄(險灘)

이라는 험한 뱃길이 있었다.

이 3대 험탄은

- <경인운하(京仁運河)> 김포 굴포(掘浦) = 강화도 손돌목(孫疇項, 혹은 손량(孫梁) → 김포와 강화도 사이 험한 해협을 피하기 위함.

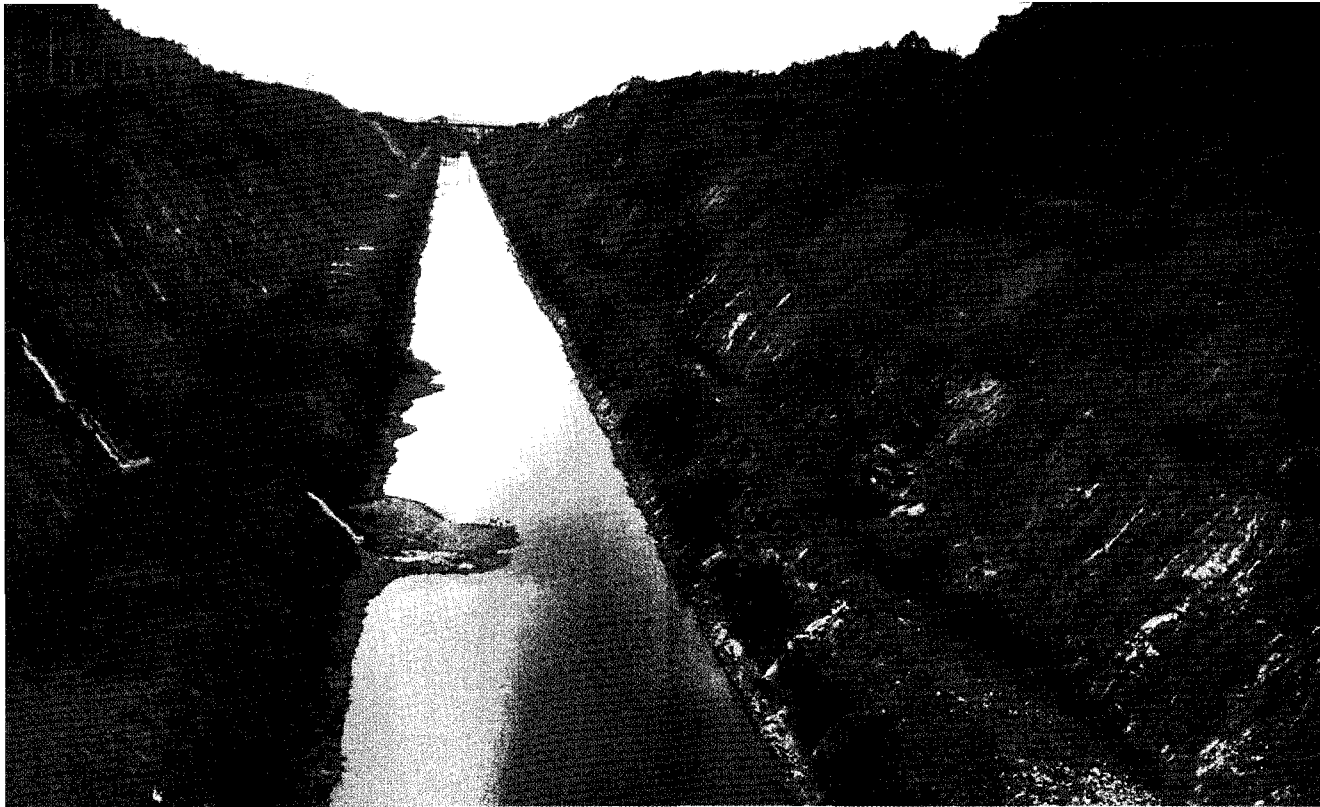
- <가적운하(可積運河)> 서산·태안 굴포(掘浦) = 안흥량(安興梁, 일명 관장항(冠丈項) → 태안반도 안흥항과 신진도, 마도 일대의 험한 뱃길을 피하기 위함.

- 한강 하류 염창항(鹽倉項) → 강서구 염창동 앞 한강의 난지도와 증미(增味) 사이로서 배가 난파되기 쉬운 곳.

그중 강화도와 김포반도 사이의 염하(鹽河)에 있는 손돌목은 수심 5m 내외에 유속 3노트의 강한 조류가 소용돌이치므로, 이곳에서 조운선이 파선되는 일이 많았다. 그러므로 이 손돌목을 피하여 한강과 인천 앞바다를 바로 연결하는 뱃길이 바로 김포 굴포의 굴착공사였던 것이다.

그런데 이 공사가 조선 중종 때 중단된 것은 당시 김안로가 실각되었기 때문이 아니라, 지금 인천시 부평 3동에 있는 원통이고개 - 원통현(圓通峴)의 약 400m 구간의 암반을 뚫지 못하여 실패한 것으로 <정조실록>은 적고 있는 것이다.

부평의 원통현은 원통산이라는 불교적 명칭에서 비롯된



이름이지만, 종종 때의 굴포천 굴착이 이 고개의 암석에 부딪쳐 실패하였으므로 ‘원통하다’는 뜻의 ‘원통현’으로 풀이하고 있다. 이것은 마치 강원도 인제-원통지방에서 “인제가면 언제 오나 원통해서 못가겠네”하고 지명을 자기의 심정에 인용했던 것과 비슷하다.

### 뱃길 험한 ‘난행량(難行梁)’을 ‘안흥량(安興梁)’으로 고쳤으나 굴착은 실패하고...

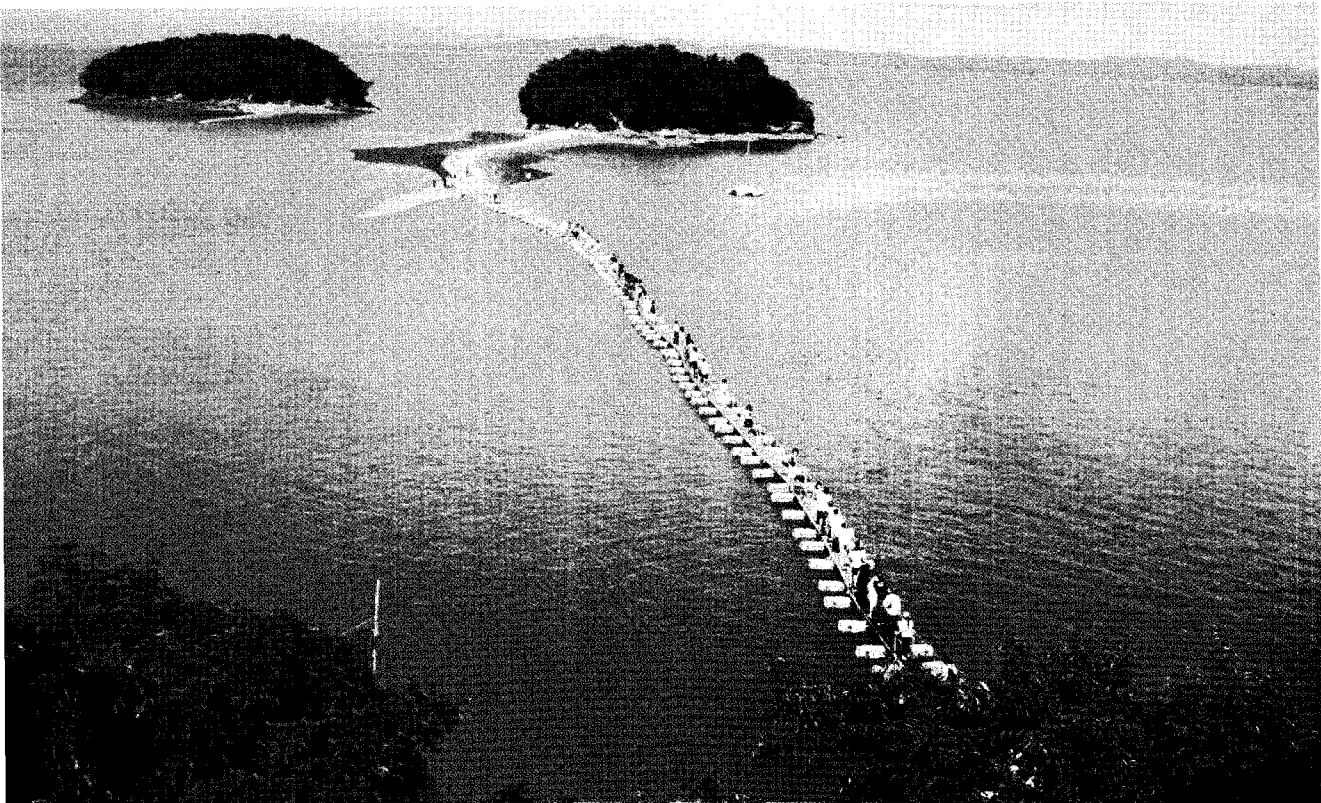
어쨌든 경인운하는 고려와 조선, 그리고 1990년 굴포천 방수계획까지 역사상 세 차례나 운하굴착을 마무리 짓지 못하고 한강과 인천 앞바다의 분수령이 되는 곳에 ‘원통이고개’라는 이름을 남겼다가 이제 다시 경인운하의 깃발을 꽂게 된 곳이다.

여기서 경인운하는 인천국제공항고속도로를 따라 인천 앞바다로 흐르는 기존의 굴포천방수로(굴현천)와 김포시 고촌면 전호리에서 한강으로 흘러드는 굴포천과는 차이가 있으나, 한강과 인천 앞바다의 뱃길을 연결하는 대역사라는 점에서, 고려 고종 이후 750년의 긴 연륜을 지닌 사업이다.

앞에서도 언급하였지만, ‘굴포(掘浦)’는 우리말의 ‘판개’로서 곧 ‘운하’를 말한다. 바다나 하천을 파내서 배를 띄우고, 수운(水運)에 편리하게 물길을 개통하기 위한 것이다.

앞에서 조선시대 3대 험탄을 소개하였지만, 그 두 번째는 태안반도 안흥량의 험한 뱃길을 피하기 위하여 ‘파낸 개’ 곧, ‘굴포 - 판개’가 된 태안·서산의 운하이다. 이곳은 충청남도 태안군 태안읍 인평리와 서산시 팔봉면 진잠리의 경계가 되는 곳인데, 이곳을 파냄으로서 북쪽의 가로림만(加露林灣)과 남쪽의 적들만(積沔灣) 바다를 연결하는 뱃길로 만들게 하였으므로 두 바다의 머리글자를 따서 ‘가적운하(加積運河)’라 이름 한 것이다.

이곳은 경인운하 - 김포 굴포보다 100여년 앞선 1134년(고려 인종 12) 7월 내시 정습명이 군인 수천 명과 부근 고을 사람들을 동원하여 육지의 10여리를 파다가 중단되었고, 1391년(공민왕 3) 이성계의 집안사람인 종실 왕강이 건의하여 다시 파기 시작하였는데, 땅 밑에 돌이 깔려있고, 조수가 밀려들어와 중단되었으며, 1464년(세조 10) 영의정 신숙주 등을 보내 굴착을 시행하려 하였으나, 현지사정상 불가능하다 하여 결국 중지되고 말았다. 그 흔적이 오늘날 습지와 논으로



변하였는데, 이곳에 안내판을 세워 그 사실을 밝히고 있다.

안흥량의 다른 이름은 관장항(冠丈項)인데, 「난행량(難行梁)」이라고도 하였다. 뱃길이 워낙 험하여 1395년(조선 태조 4)에는 조운선 14척이 이곳에서 난파되었고, 1414년(태종 14)에는 66척이 침몰되어 200여명이 익사하고, 5,800석의 미곡이 손실되는 등 그 피해가 매우 심하였기에,<sup>1)</sup> 뒤에 이곳 뱃길의 안전을 기원하는 뜻에서 그 이름을 「안흥량(安興梁)」으로 고쳤으니, 지금의 태안군 근흥면 정죽리 안흥량이 그곳이다.<sup>2)</sup>

그런데 ‘가적(加積)’이라는 말을 풀이해보면 ‘보태고 쌓는다’는 뜻이 된다. 하천을 파내서 뱃길을 열어야 할 터인데, 그 뱃길에 장애물이 보태지고 쌓인다면 그 굴착공사가 성공할 수 없음은 자명하다. 서산-태안 굴포의 운하 굴착사업이 실패한 것은 가로림만과 적돌만의 머리글자 ‘가적’(비록 후대에 붙여진 것이지만)에서 이미 그 실패가 암시되었던 것 같다.

### 처음 운하개통에 성공한 판목 - 안면도는 섬이 돼

가적운하 - 태안-서산 굴포사업이 실패하자 그 대안으로

떠오른 곳이 바로 판목 - 착항(鑿項), 개목(개미목) - 의항(蟻項) 또는 굴항포(掘項浦) 등으로 불려진 지금의 안면도 백사수도(白沙水道) 굴착공사이다.

이곳은 태안군 안면읍 창기리 안면교가 놓여있는 그 해협이다. 지형이 개미목처럼 잘록한 곳이므로 개미목(개목) 또는 의항이라 부르던 곳인데, 1521년(중종 16) 3천명의 군정을 동원하여 파내다가 4개월여 만에 중단되었고, 다시 1537년(중종 32) 5천여 명을 동원하여 거의 다 파냈으나 조수가 통하고 뱃길이 열리는 것은 실패하였다고 한다.<sup>3)</sup>

이에 대하여는 『신증동국여지승람』 서산군 산천조에 ‘안면곶(安眠串)’으로 나오다가 1740년(영조 16) 비변사 당상 서유린의 계문에서는 ‘안면도(安眠島)’로 나오고 있어서 안면도의 판목 일대는 조선 중종 때의 두 차례 굴착공사로 인하여 어느 정도 뱃길이 뚫렸던 것으로 보인다.

1) 김의원, 「한국국토개발사 연구」, (대학도서, 1982, 190-191쪽)  
 2) 이행외, 「신증동국여지승람」, (태안군 산천조)  
 3) 의항포의 위치를 지금의 태안군 소원면 만리포 위쪽 의항포로 보는 견해가 있으나 그곳은 안흥량을 통과한 후가 되므로 운하 굴착의 위치가 될 수 없으며, 굴착 하더라도 또 다른 해협(신두사구 서쪽바다)에 막히게 된다. 안면도의 판목(백사수도)도 역시 의항 - 개미목이라 부르던 곳인데, 소원 의항포는 위치를 잘못 추정한 것으로 보아야 할 것이다.

그러다가 조선 인조 때 태안의 아전들이 충청감영에 진정하여 당시 충청감사 김유(金鑾)가 이곳을 파내게 하였다. 그리하여 안면도를 돌아가는 뱃길을 질러가게 함으로서 황해와 적돌만 사이 2백여 리를 단축시켰다. 이곳을 편의상 백사수도(白沙水道)라 부르는 것은 창기리 관목 서쪽에 백사장마을과 해수욕장, 백사장나루터 등이 있기 때문이다.

관목을 뚫어 안면도가 섬이 됨으로서, 이곳이 우리나라에서 처음으로 바다를 파내서 개통된 운하임을 지명이 나타내고 있는 것이다.

### 임진란 왜적 죽은 송장나루 - 일본인들이 해저터널 뚫어

경상남도 통영시에 있는 관대목(관돌목) - 착량(鑿梁-과낸 불목의 뜻)과 송장나리는 이곳 당동(堂洞)과 미륵도(彌勒島)를 잇는 바다 사이를 말한다. 이곳을 폰대(판대, 관돌목), 관대목 또는 충무운하라고도 하며, 이 운하의 바다 밑으로는 해저터널이 뚫려있다.

임진왜란 때 이충무공의 수군에게 쫓기던 왜적들이 이곳을 통과하려다가 바닷물이 빠져서 배가 갈 수 없게 되었는데, 이 때 우리 수군들이 왜적을 격멸하여 그들의 송장이 바다를 뒤덮었으므로 이곳을 '송장나리(나루)'라 부르게 되었다고 하며, 그곳이 지금의 관대목(충무운하) 일대이다.

그 후 충무시(당시)와 마주보는 미륵도 사이 관대목을 건너다니기 위하여 바다를 메웠다가 다시 파내고 돌다리를 놓아 겨우 인마가 통행하였으며, 다리 밑으로는 작은 배가 다닐 수 있었다고 한다. 그러다가 1927년부터 1932년까지 일본인들이 앞장서서 관대목을 넓히고, 바다 밑을 파내어 국내에서 처음으로 해저터널을 뚫게 되었다. 이곳을 '관대목'이라 부르게 된 것도 역시 '바다를 파낸 목'이라는 뜻이다.

당시 일본인들은 임진왜란의 원흉 도요토미 히데요시의 관직명을 붙여서 이곳 충무 해저터널을 '태합굴(太閤窟)'이라 불렀으며, 그들이 이곳에 다리를 놓지 않고 굴을 판 것은 임진왜란 때 이곳에서 왜군(자기네 조상)이 많이 죽었는데,

그 위로 걸어 다니지 못하게 하기 위하여 해저터널을 뚫었다고 전해지기도 한다.<sup>4)</sup>

바다나 강을 파냈다는 뜻을 한자로 풀이하면 '굴(掘)' 또는 '착(鑿)'이 된다. 굴포건 착량이건, 판개건, 판대목이건 모두가 '파냈다'는 뜻이다. 우리 국토의 곳곳에는 바다를 막고 강을 뚫으며, 물길을 열고 국토를 개척함에 따른 수많은 이름들이 지명 속에 남아있다.

삼라만상이 변하듯이 우리 국토도 끊임없이 변화한다. 그런 변화의 과정이 지명 속에 녹아있으며, 그런 지명을 모아서 정리해 보는 것도 우리 국토개발사를 연구하는데 소중한 자료가 될 것이다. 🌐

4) 한국일보사, 『한국의 여로 4』, (한려수도, 1982) 287쪽