

지난날을 바르게 되돌아보면 희망이 보인다.

## 조선시대 도로역사를 되돌아보며



박 태 권 | 도로전문가

한국도로학회 회원인 도로기술자가 조선시대 도로역사를 살펴보게 된 동기는 대한건설협회 창설 70주년을 맞아 “한국건설통사” 발간을 위한 원고 요청이 있어, 지난 1년 동안 조선시대 도로역사를 쓰느라 많은 공부를 하면서 조선조 역사를 되돌아보게 되면서였다.

우리시대와 가장 가까운 조선조 518년간은 조정 중신들의 사리사욕과 끊임없는 당파싸움 속에서, 나라의 미래를 위한 상업·산업·민주정치는 염두에 없었으므로 국력시장의 원동력이 되는 도로정비보다 성곽 쌓기에만 집착하다 보니 국력은 쇠퇴해서 세계 최빈국으로 추락했다. 그럼에도 반성 없이 국정을 운영하다가 결국 일본 침략에 의해 조선국은 멸망하고 세계지도에서 36년간 사라졌었던 경험이 진정 되풀이 되지 않도록 해야 하겠다.

과거를 바르게 알게 되면 분노가 오히려 희망이 있는 미래의 강한 나라가 될 것이므로 급변하는 세계흐름 속에서 인공지능을 핵심으로 하는 4차 산업시대가 본격 도에 오르고 있고, 각국마다 자율주행 자동차를 경쟁적으로 생산하고 있는 즈음에 안전운행이 보장되는 지능형 자율주행 자동차도로 건설을 위한 사전대비에 도움이 되기를 바라는 뜻에서 “조선시대 도로역사를 되돌아보며” 원고 전체 9개절을 6개편으로 나누어 게재하게 된 바, 만일 전체 원고 내용이 필요하신 회원님은 연락([tkp3588@naver.com](mailto:tkp3588@naver.com) / 010-5210-4729) 주시기 바랍니다.

### 【목 차】

1. 서론
2. 지지(地誌)·지도(地圖)에 나타난 도로(道路)
3. 도로의 정비(整備) 및 확충(擴充)
4. 실학자(實學者)들의 도로 인식(道路 認識)
5. 교통장애(交通障礙)의 극복(克服)
6. 역(驛)·원(院)의 발달
7. 조선조 말의 도로 실태(道路 實態)
8. 조선조가 남긴 도로업적들
9. 조선시대의 도로역사에 대한 평가

### 3. 도로의 정비(整備) 및 확충(擴充)

#### 3.1 도성(都城=漢城) 가로(街路)의 정비

##### 3.1.1 한성(漢城) 천도(遷都)

조선왕조 첫 대형 도로사업은 한성을 중심으로 한 성내도로(城內道路)와 진입도로건설(進入道路建設)

이다. 한성으로 도읍을 옮길 것을 결정한 태조(太祖)는 즉위 3년(1394)에 신도궁궐조성도감(新都宮闕造成都監)을 설치하고 새 수도의 건설사업을 추진하였다.

우선 종묘(宗廟)·사직(社稷)·궁궐(宮闕)·관아(官衙)·시전(市廛)·가로망 등 건설 기지(建設基地)를 선정·구획하고, 심덕부(沈德府)·김주(金湊) 등을 주재 감독에 명하고 천도 사업(遷都事業)을 착수하였다.<sup>1)</sup>

한성부(漢城府)는 성내 5부의 방(坊)이름, 교량 이름, 가로 이름 등의 표시가 모두 퇴락하였으니 다시 써 붙이겠다고, 태종 7년(1406)에 다음과 같이 상소 주청하였다.

원래 한성의 시가를 건설할 때는 성내의 대로와 그 밖에 도로를 고르고 바르게 하여 수레 출입이 편리하였는데, 그 동안 무지한 백성들이 집을 넓게 잡기 위하여 도로를 침범하고 울타리를 쳐서 도로에 굴곡이 생기게 되었고, 혹은 도로를 침범하여 집을 짓기도 하였다. 심한 경우에는 도로를 막아놓기까지 하여 통행이 못 하도록 하고, 또 화재가 번질까 두려운 상태이니, 예대로 도로를 고르게 하고 폭도 넓히도록 허락해 주소서.<sup>2)</sup>

태종 15년(1414)은 도로에 관한 규정이 없어 길가에 사는 사람이 도로를 침삭(侵削)하는 사례가 많으니, 예조(禮曹)에 명하여 고제(古制)를 상고해서 노폭(路幅)의 넓고 좁음과 측구(側溝)의 넓이 등을 정하자는 논의가 있었다.<sup>3)</sup>

이에 대하여 세종(世宗) 8년(1426)에 한성부가 그 연구 결과를 보고하고, 주례(周禮)를 참고한 바 한양 도성(都城)에서는 중로(中路)는 수레 2궤(軌)가 통할 수 있게 하고 소로(小路)는 1궤가 통할 수 있게 하며, 측구는 노폭에 포함시키지 않는게 좋겠

다.<sup>4)</sup>고 청했다. 이 주청에서 중로와 소로만을 거론하고 대로에 대해서 언급이 없는 것은 대로의 유지관리 상태는 별 문제 거리가 없었던 것으로 짐작된다.

왕의 윤허를 받기는 했으나 이때의 가로 복원사업은 매우 부진했고 행정명령의 혼란도 많았다. 그것은 가로변에 만여가(萬餘家)의 철거 대상 민가를 가급적 헐지 말라고 한 세종(世宗)의 지시가 있었기 때문이다.<sup>5)</sup>

그러나 국도(國都)의 도로 정비는 필수 불가결한 것이었고, 조선 건국 초기에 새 기운에 힘입어 지속적인 추진으로 마침내 대·중·소로가 서로 얽힌 가로망을 이뤄내기에 이르렀다. 명(明)나라 사람 동월(董越)이 당시 한양 거리를 보고 읊은 시(詩)는 시내 도로의 상태를 잘 말해주고 있다.<sup>6)</sup>

트인 거리 트인 길은 (達巷通衢)  
바르고 곧아 굽힘이 없고 (正直無曲)  
자른 듯한 처마에 (截然阿)  
우뚝해라, 빛나는 집 (巍然華屋)

※ 조선시대 태종 15년에 한성의 길 가에 사람들이 침삭하는 사례가 많아, 도로정비에 대해 예조에 명하여 '도로를 넓히고, 측구를 도로와 별도로 설치할 것'을 하명했는데, 그 후 11년 지나 세종대왕 8년에 한성부(漢城府)가 연구 결과(중로는 수레 2궤, 소로는 수레 1궤가 통과되도록 하고, 측구는 도로 폭 밖으로 설치할 것)를 주청한 후 왕의 윤허를 받았으나, 또 한편, 세종은 만여가옥의 민가 철거를 삼가 하라고 별도로 명하였으니, 그 당시 한성부는 어찌할 바를 모르고 또 몇 년을 허송했다는 것이다. 그런데 명나라 사람은 한성의 거리를 칭송하는 시(詩)를 남긴 것을 "신증동국여지승람"에 기록되었다. 조선시대의 도로와 지도가 다른 나라보다 많이 뒤진 사유 중의 하나인 것으로 판단된다.

1) 태조실록 권(券)6 3년 9월 무술(戊戌)·병오(丙午)조. 한국도로사 p117. 참조. (한국도로공사 편찬, 1981)  
2) 태종실록 7년 4월 갑진(甲辰) 조. 한국도로사 p117. 참조.  
3) 태종실록 권30 15년 8월 신미(辛未) 참조.  
4) 세종실록 권32 8년 4월 무진(戊辰) 참조. 한국도로사 p117. (한국도로공사 편찬, 1981)

5) 세종실록 권38 9년 11월 신축(辛丑) 조 및 권40 10년 윤 4월 을미(乙巳)조. 한국도로사 p118. (한국도로공사 편찬, 1981)  
6) 신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽) 권1 경도(京都) 상(上). 한국도로사 p118. (한국도로공사 편찬, 1981)

도로와 지도는 국가가 주도적으로 추진해야 하고, 지속적인 재정지원을 해야만 국민과 국가가 부유해져서, 경제복지 문화강국이 될 수 있는데, 조선시대에서는 도로 정비와 개발에 대한 의욕과 정책을 실천키 위한 왕명의 기록은 찾아 볼 수가 없다.

### 3.1.2 한성(漢城)의 가로망(街路網)

경국대전(經國大典)에 의하면 수도 한성의 도로는 대로·중로·소로로 구분되며 대로의 폭(너비)은 56척(尺), 중로는 16척, 소로는 11척, 그리고 길 양쪽에 있는 도랑(측구)의 너비는 2척으로 정하였다(이 길이의 단위는 영조척(營造尺)을 사용한것. 1척은 31.21cm). 오늘날 미터법으로 환산하면 대로는 17.48m, 중로는 5m, 소로는 3.43m이고 도랑의 폭은 각각 62cm 정도가 된다. 한양의 도로는 길이 9775보(步) 약 17km에 이르는 도성벽(都城壁) 안에 건설되었는데, 이들 도로가 대소의 성문(城門)을 통하여 각 지방의 도로망과 연결되었다.

※ 도성내 대로의 폭을 56척으로 정한 이유는, 황제의 도성내 대로 폭은 9궤(軌), 제후의 도성내 대로 폭은 7궤(軌)로 정한 주례(周禮)에 따른 데에 있다. 즉, 조선조는 스스로 한양을 제후의 도읍으로 격하시킨 것이다.

조선시대 한성 도성(都城) 안의 대로와 중로는 다음과 같았다.

#### 1) 대로

- 황토현(세종로 사거리)에서 경복궁 앞에 이르는 길
- 황토현을 중심으로 하여 동쪽으로 흥인문(동대문)까지,
- 서쪽으로 경희궁(前 서울고등학교 앞)까지 연결되는 동서를 관통하는 길.

#### 2) 중로

- 지금의 종로 3가에서 돈화문에 이르는 궁궐 길.
- 이화방(梨花坊) 1·2계(契)의 경계, 즉 종로 4가에서 종묘를 끼고 내려가다가 다시 창경원을 끼

고 북상하여 혜화문에 이르는 길.

- 을지로 입구에서 광희문에 이르는 길.
- 충무로 입구에서 광희문에 이르는 길.
- 사직단 입구에서 세종로를 건너 중학동을 거쳐 청진동에 이르는 길.
- 소공동 입구에서 서대문에 이르는 길.

#### 3) 소로는 그 밖의 여러 길이다.<sup>7)</sup>

특히 황토현에서 경복궁 앞에 이르는 대로는 좌우 양쪽에 의정부(議政府)·삼군부(三軍府)·육조(六曹)·사헌부(司憲府) 등이 나열되어서 관청가로서 유명하였다.



사진 1. 한성의 지도인 수선전도(首善全圖)·청구도(靑丘圖:김정호)  
(출처: 서울대학교 규장각한국학연구원)

7) 손정목 시대도시사회 연구(1977) p339. 한국도로사 p119. 참조.(한국도로공사 편찬. 1981)

조선시대 말기에 주한일본공사관에서 근무하였던 일인(日人) 신부순평(信夫淳平)은 그의 저서(한반도)에서 한성의 가로(대로)를 다음과 같이 평했다.<sup>8)</sup>

※ “경복궁 앞 가로와 신대궐(덕수궁) 및 구미각국의 공사관이 있는 정동(貞洞) 부근과 동대문에서 종로를 거쳐 서대문에 통하는 대로와 남대문에서 종로에 이르는 가로는 모두 길 폭이 10칸 내지 20칸의 넓이다. 특히 동대문에서 서대문에 이르는 도로는 우리 동경의 1등도로도 미치지 못할 정도의 넓은 길이며, 소로에는 더러운 곳이 있으나, 실로 당당한 도회(都會)의 모습을 보이고 있다. 조선제국 500년간의 도부(都府)였던 만큼 경성 시가(京城市街)는 과연 구획이 정연하고 도로가 탄탄하여 동양의 대도회에 비길 때 조금도 손색이 없다. 나는 아직 북경은 모르지만 북경 같은 곳은 경성에 비할 때 도시로서 백사(百事)에 걸쳐 훨씬 못하다는 것은 관풍가(觀風家)들이 자주 말하는 바이다.”

역시 조선시대 말기에 한성에 살았던 길모어(G. W Gilmore)는 시내 도로의 노퍽에 대하여 자세히 살펴보면, 처음에 길을 만들었을 때에는 그렇게 좁지 않았음을 알 수 있다고 하여, 임시로 지은 가가(假家)들이 들어서고 도로변에 토지를 가진 자들이 도로를 침식하기 때문이지 이전의 도로폭이 좁지 않았음을 말하고 있다.

※ 이는 도로관리에 대한 하급관리의 책임제 행정체계가 되어 있지 않고, 모든 통치권과 행정권·사법권이 왕에게 집중되어 조정 중신들은 항상 왕의 하명만 기다렸기 때문이었다. 또한 도로정비에 왕이 관심이 있더라도, 현장의 도로유지 관리는 인근 주민의 강제 동원으로 처리하다 보니 왕명의 효과와는 무관한 것이었다. 유럽의 행정체계는 15세기 부터 부문별로 백성들이 책임 주도 아래 보상(報償)으로 수행하고 있었다.

8) 손정목 시대도시사회 연구(1977) p338~342. 한국도로사. p119.

(3) 고갯길(嶺峴)·나루터(渡津)·교량(橋梁)

수도 한성은 멀리서 삼각산을 뒤에 두고 북악산·인왕산·낙타산(駱駝山)·무악(毋岳), 그리고 남산으로 둘러싸였으며, 그 밖에 높고 낮은 고갯길이 많았다. 모래재(沙峴)·녹반현(綠攀峴)·설마현(雪馬峴){남산 남쪽}·와우산(臥牛山)·용산·잠두봉(蠶頭峯){갈머리, 龍頭峯} 등이 대체로 규모가 큰 것이었고, 성(城) 밖의 송경현(誦經峴){송예문 밖에}·약전재(藥田峴)·아현(鵝峴)·만리재(萬里峴)·애오개(阿峴)·차현(車峴) 등이 있었고, 성(城)안에는 누르재(黃土峴-광화문 네거리)·구리개(銅峴-을지로)·종현(鍾峴-명동 성당 앞)·풀무재(冶峴-남산 동쪽 기슭)·배고개(梨峴)·송현(松峴) 등이 있었다. 이러한 크고 작은 고개들은 수도 한성의 도로의 형성과 나아가 도성(都城) 교통에 적지 않는 장애 요인과 영향을 끼쳤을 것을 쉽게 알 수 있다.

한성의 남쪽을 유유히 흐르는 한강변에는 상류로부터 광진(廣津)·삼전도(三田渡)·두모포(豆毛浦)·한강도(漢江渡)·노량진·마포·서강(西江)·양화도(楊花渡) 등이 있어 한양에서 지방으로 향하는 도로를 연결해 주었다.

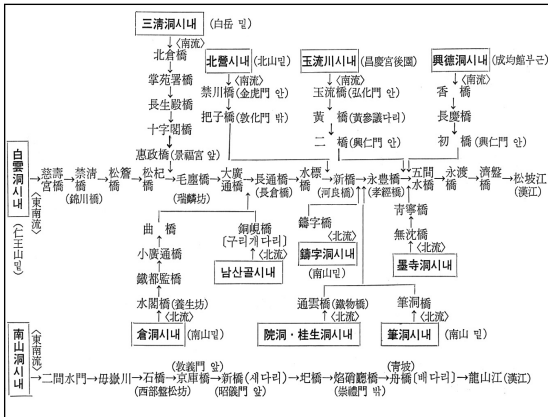
그러나 한강을 횡단하는 교량이 전혀 없어 도성과 외방도로(지방도로)와의 연계가 불가하여 매우 불편하였었다. 15세기 중반에 들어서서 비로소 ‘배다리’를 설치하여 왕 행차 또는 국가 긴급시에만 사용하였었다.

한성을 에워싼 산, 그리고 도성 안팎에 있는 고개는 자연히 계곡으로 물을 흘려 보내고, 이에 따라 크고 작은 시냇물이 흘러 동서로 길게 흐르는 개천(開川)으로 합류하는 지점마다 재질이 우수한 화강암을 사용하여 고도의 석공 기술과 예술적 감각으로 교량을 집중적으로 건설하였었다.

따라서 도성내의 도로와 개천이 교차되는 지점에는 다음 표 1과 같이 교량들이 세워져 시내의 품위를 격상하면서 인마(人馬)와 화물의 통행을 원활하게 해 주었으나, 외방도로의 교량건설에는 역력이 없었다.

※ 한성의 교량 건설 내용은 조선시대의 교량건설 역사에서 별도로 편집되었으니 참조요망하며, 한성의 교량은 『한경식약(漢京識略)권(卷) 2 교량 조에 따름』을 참고요망.

표 1. 조선시대 한성의 교량



(출처: 『한국도로사』, 한국도로공사)



(출처: 호암미술관)

사진 2. 조선시대 한성의 교량 위치도(1800년경의 한양도성도)

### 3.2 도로의 관리

#### 3.2.1 수치(修治=행정)

경국대전(經國大典=나라 다스리는 법)에 따르면 조선시대 수도 한성의 도로·구거(溝渠=암거)·교량은 공조(工曹)와 한성부가 맡아서 고찰 수치(행정)한다고 규정했고,<sup>9)</sup> 육전조례(六典條例)에는 호조(戶曹)에서 한성의 교량 행정을 맡았다고 기록되어 있다.

공조는 시공기술면에서, 한성부는 행정실무면에서, 호조는 재정면에서 주관 내지 관여한 것이고, 그 밖에 안보면에서는 병조(兵曹)가 참여했다.

실제로는 도로 등을 수리 보수하는데는 한성부 5부 소속 방(坊)의 주민들이 부역(賦役)으로 동원되었다. 도로 연변에 인가가 있는 곳은 그 주민이, 그리고 전답(田畓)이 있는 곳은 경작하는 사람에게 담당시켰고, 만약 도로가 패어서 흠으로 매울 때는 훈조계(勳造契) 사람들로 하여금 작업하게 하였다.

지방의 도로와 교량은 농한기를 이용하여 수리하게 하였다. 만약 수리를 게을리하여 훼손되거나 파손되어 통행이 막히면 담당 관리에게 태형(笞刑) 30대를 내렸으며, 마땅히 다리를 놓아야 할 곳에 다리를 설치하지 않거나 나룻배를 두어야 할 곳에 나룻배를 마련하지 않으면 담당 관리에게 태형(笞刑) 40대를 내렸다.

정약용(丁若鏞)은 목민심서(牧民心書)에서 “도로를 수축하여 길가는 나그네로 하여금 그 길로 다니기를 원하게 만드는 것도 또한 훌륭한 목민과의 정치”라고 하여 도로 행정의 중요성을 역설하였고, 성곽 축조용 거중기도 제작했다.<sup>10)</sup>

그러나 전국적인 도로 상태는 결코 좋은 편이 아니었다. 박제가(朴齊家)는 북학의에서 “지금 우리나라에서 길을 닦을 때는 언제나 땅 표면을 깎아 흠뻑 깔만 새롭게 할 뿐이어서, 그 결과 몇 발자국의 거리도 평평하지 못하고 울퉁불퉁해서 넘어지기가 쉽다”고 하였다. 이러한 도로관리 상태는 조선 말기에 우리나라에 와서 보고 혹평을 한 서양인들 즉 헐버트(H. B. Hulbert) 같은 이들의 눈에 비칠 때까지 본격적인 유지보수가 시행되지 않은 채 그때 그때 임시 미봉하는 상태가 지속된 것 같다.

9) 경국대전 권 6 공전(工典) 교량 참조. 『도로의 관리』는 주로 순정목의 전게서(前·書)를 참고하였음. 한국도로사. p121.

10) 목민심서 공전(工典) 도로 참조. 한국도로사. p121. (한국도로공사 편찬, 1981)

### 3.2.2 청소(淸掃)

경국대전에 의하면 “도성내 도로에 더러운 물건을 버리는 자가 있으면 해당 관서의 관리와 함께 처벌한다”고 규정하였다. 그리고 속대전(續大典=경국대전의 속편)이나 대전회통(大典會通=새 법전)에 의하면 “모든 제정(祭亭)의 수향시(受香時)에는 미리 한성에서는 각부의 관리가, 지방에서는 수령(守令)들이 책임지고 도로를 청소한다.”고 정했고, 육전 조례(六典條例)에는 중국의 사신을 맞이할 때는 도로변의 인가(人家)에 지붕을 다시 이도록 독려해야 한다고 기록되어 있다. 한편 도성내에서는 악취방지와 상하수의 오염방지를 위하여 돼지를 가축으로 기르는 행위는 지역을 정하여 금지하기도 하였다. 어떤 특정 지역의 청결을 유지하기 위하여 방축(放畜) 행위를 금지하거나 재(灰)를 함부로 버리지 못하게 한 사례는 한양 뿐 아니라 지방에서도 있었다.

그러나 오늘날의 수준에서 볼 때 한양이나 지방 도시를 막론하고 도로변의 청소상태가 대단히 불량하였다. 박제가가 묘사한 한성의 거리를 보자.<sup>11)</sup>

※ 우리 도시 안의 모든 집이 더럽고 지저분한 것은, 수레가 없으므로 쓰레기 등을 바깥으로 가지고 나가서 버리지 못하는 까닭이다. 성 밖에 내다 버린다고 할지라도 겨우 병든 말(馬)을 사용하므로 수십 근(斤) 정도에 지나지 않는다. 한양에서는 오줌을 뜯이나 거리에 버리므로 우물 물이 모두 짜게 되고, 개울에 있는 교량이나 석축 가에는 인분이 더덕더덕 말라 붙어서 큰 장마가 들지 않으면 씻겨지지 않은 형편이다. 그리고 가축의 분뇨가 항상 사람의 배설을 더럽히니 몹시 괴롭다는 표현만으로도 어떤 상태인지 상상이 된다. 거름을 거두지 아니하고 재를 길거리에 버려서 바람이 조금 불어도 눈을 뜰 수 없고 이것이 이리저리 흩날려서 온 집의 주식(酒食)을 불결하게 한다.

### 3.2.3 도로의 점거(占據: 침점(侵占))

경국대전에 의하면 “도성내 도로를 침점(侵占)하거나 굴취(掘取)하는 자가 있으면 해당 관서의 관리와 함께 처벌한다”고 규정하였다. 그리고 육조조례(六曹條例)에는 “하천부지를 침범하여 집을 짓거나 도로를 침범하여 집을 넓히는 행위를 금단한다.”고 하였다. 또한 전율통보(典律通補)에는 “도로를 침범하여 가옥이나 포전(圃田)을 넓힌 자에 대하여 장(杖)60의 태형(笞刑)을 내린다.”고 규정하였다.

그러나 세도가(勢道家)에 의한 도로침점(道路侵占)<sup>12)</sup>과 가가(假家)에 의한 침점으로 도성내 도로 사정을 극도로 악화시켰다. 박제가는 가가에 의한 침점 상황을 이렇게 말했다.

※ 「시중(市中) 소민(小民)들이 전(塵=물건 파는 가게)을 열고 물건을 매매하는 것을 가가(假家=임시 가옥 확장)라고 한다. 처음에는 처마 끝에 차양만을 쳐서 집안으로 옮겨들일 수 있는 정도에 지나지 않았으나 차차 흙을 바르고 쌓아서 드디어 길을 차지하기에 이르렀다. 그리고 문 앞에는 나무까지 심어 말을 탄 사람이 서로 만나면 길이 좁아 다닐 수 없게 되는 경우도 있다.」

이런 가가의 도로 침점은 골목길만이 아니라 간선(幹線)이라 할 대로(大路)에까지 행해져서 이를 바로 잡아야 한다고 정조(正祖) 때의 실학자 채제공(蔡濟恭)은 강력히 주장했다.<sup>13)</sup>

당시 광화문 네거리에서 흥인문(興仁門=동대문)까지, 그리고 경희궁 앞까지에 이르는 동서 관통 대로에서는 왕이 능행(陵行)할 때마다 도로를 점거하고 있던 가가(假家)가 철거되었다가 왕의 환궁과 함께 다시 지어지는 일이 되풀이되기도 하는 실정이었던 것이다.

12) 태종 때 정난공신(靖難功臣) 이숙번(李叔蕃)이 가로를 침점하여 가대(家壘)를 넓혔으나 그의 세도가 두려워 규제하지 못했다. 한국도로사 p123.조(한국도로공사 편찬, 1981)

13) 손정목 전계서(前·書) pp.350-361. 한국도로사 p123.조(한국도로공사 편찬, 1981)

11) 박제가 복학의 분(糞)5칙(則). 한국도로사 p122.조(한국도로공사 편찬, 1981)

가가에 의한 도로 침점은 시전(市塵=종로를 중심으로 한 상설 시장)이 생겨난 개국 초부터의 일이었으나 특히 상공업이 발달하였던 영조·정조시대에는 더욱 심했다. 그래서 구한말(舊韓末)에 온 외국인 길모어(G.W. Gilmore)나 헐버트에 의해서 그 폐단이 지적되고 있다.<sup>14)</sup>

### 3.3 외방 도로(外方道路=지방 도로)

#### 3.3.1 도로의 원표(元標)와 분기(分岐)

조선시대 전국 도로의 기점(起點)은 창덕궁(昌德宮) 돈화문(敦化門)이었다[후에 광화문 네거리에 도로원표(道路元標)를 세워졌다가, 옆에 있는 비각(碑閣) 안으로 잠시 옮겨 보존했었는데, 현재는 광화문 네거리 대각선(對角線)으로 건너 편, 코리아나 호텔 옆 원형 공간에 현대식으로 도로원표와 전국 대도시와의 거리를 큰 동판(銅版) 조형물(造型物)로 설치되었다]. 당시의 기점인 돈화문에서 각 성문(城門)으로 도로가 갈라지고, 다시 각 성문에서 전국의 도로망이 연결되었었다.

김정호의 대동지지(大東地志)에 나타난 켄문분로(關門分路)를 도시(圖示)하면 다음과 같다.

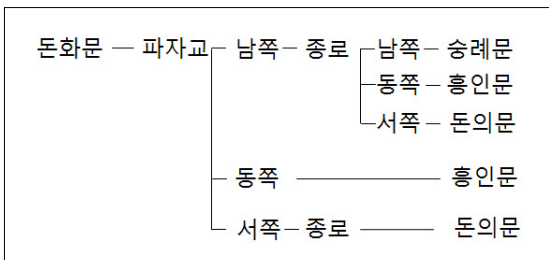


그림 1. 도로의 분기

조선시대 도로의 거리는 주척(周尺) 6척(尺)을 1보(步), 360보를 1리(里), 30리를 1식(息=잠시 쉬)이라 했다. 그리고 10리마다 소후(小垵=이정표), 30리마다 대후(大垵)라는 이정표(里程標)를 세우고 이

수(里數)와 지명(地名)을 새기게 했다. 또 5리마다 정자(亭子)를 세워 5리정이라 하고, 30리마다 유류(楡柳=능수 버드나무)를 심어 여행자가 쉬게 했다.

외방도로(外方道路)로 이어지는 성문은 숭예문(남대문)·홍인문(동대문)·돈의문(서대문)·숙정문(肅靖門=肅淸門)의 4대문과 소의문(昭義門=西小門)·혜화문(동소문)·광희문(光熙門=水口門)·창의문(彰義門=紫霞門)의 네 소문(四小門)이었으나, 그 중 주요한 도로는 다음의 네 곳이었다.

1) 서북방면(西北方面) 고전소설(古典小說)<sup>15)</sup> 「이춘풍전(李春風傳)」에 나오는 “무학재 넘어 홍제원에 다다르니...”란 이 길이 곧 서북방면 도로를 말하는 것이다.

- 숭예문-자연암-신교-기영(경기도 감영)-화교-영은문-무악현-홍제원-떡전거리

2) 남방면(南方面) 역시 고대소설인 「춘향전」(완판본)에 “역졸을 거나리고 가만히 숭예문 내달아 칠괘 팔괘 돌모루(隅石)백사장 동작장 얼른 건너...”라 한, 동쪽으로 한강을 건너가는 경로인데 몇 개의 갈림길이 있었다.

- 숭예문-이문동-주교-청파역-석우참-와요현(瓦窯峴)-병진거리-동작진-한강.

※ 갈림길은 생략함.

3) 서방면(西方面) 「홍길동전」에서 “아무는 양천강변의 배를 많이 지어 모월 모임에 한성 서강으로 대령하라...”고 한, 서남쪽으로 한강을 건너가는 경로인데, 이곳도 분기가 있다.

- 숭예문-약전현-아현-노고산 북쪽-창천-와우산 북쪽-양화도(양화대교 부근)

※ 분기점은 생략함.

4) 동방면(東方面) 송강 정철의 가사(歌辭) 「관동별곡」에서 “평구역 말을 갈아 흑수(黑水)로 돌아드니...”라 한 경로이다.

15) 여기서 인용한 고전문학 작품들은, 이능우 「이야기 책에 다뤄진 우리나라 지소(地所)들...서울편」 (향토 서울 24, 1965)에서 재인용한 것임. 한국도로사 p124.조.(한국도로공사 편찬, 1981)

14) 동상(同上). 한국도로사 p123. 참조.(한국도로공사 편찬, 1981)

- 흥인문 - 동묘 - 보제원 - 안암동 - 제기현 - 고암 - 수유현... (양주통로)
- ※ 갈림길은 생략함.

### 3.3.2 전국의 도로망(道路網)

고려시대의 역도(驛道)가 거의 그대로 계승되어 조선조(朝鮮朝) 도로망의 기본이 되어 오다가, 여러 차례의 변천을 거쳐 조선시대 후기에는 전국의 도로를 간선(幹線)과 지선(支線)으로 구분하고 노선번호(路線番號)까지 붙여졌다.

증보문헌비고(增補文獻備考)에는 '사방(四方)의 가장 긴요한 9대로(九大路)'를 정하고 조선시대의 주요 도로망과 그 연장[이수(里數)]을 알기 쉽게 기록하고 있다.<sup>16)</sup>

이 9로(路)의 시종점은 다음과 같다.

- (제 1 로) 한성 - 의주(義州)
- (제 2 로) 한성 - 서수라(西水羅)
- (제 3 로) 한성 - 평해(平海)
- (제 4 로) 한성 - 부산
- (제 5 로) 한성 - 통영(統營)
- (제 6 로) 한성 - 통영(統營)
- (제 7 로) 한성 - 제주
- (제 8 로) 한성 - 충청수영(忠淸水營)
- (제 9 로) 한성 - 강화(江華)

앞에서 살펴 본 증보문헌비고(增補文獻備考)와는 달리 신경준은 도로고(道路考)에서 '팔도육대로'(八道六大路)로 구분했고, 김정호는 대동지지(大東地誌)에서 '십대로'(十大路)로 구분하여 지지(地誌)의 편찬자에 따라 구분이 일치하지 않았다.

#### [신경준의 육대도로(六大道路)]

- 의주 제1로 (한성-창성)
- 경흥 제2로 (한성-삼수)
- 평해 제3로 (한성-정선)

- 동래 제4로 (한성-기장)
- 제주 제5로 (한성-남해...제주)
- 강화 제6로 (한성-강화 교동)

#### [김정호의 10대로]

- 1대로 (서북) 한성-의주
- 2대로 (동북) 한성-경흥
- 3대로 (동남) 한성-평해
- 4대로 (동남) 한성-동래
- 5대로 (동남) 한성-봉화
- 6대로 (서) 한성-강화
- 7대로 (남) 한성-수원
- 8대로 (남) 한성-남해
- 9대로 (서남) 한성-충청수영
- 10대로 (남) 한성-통영



사진 3. 조선시대의 주요도로망(主要道路網)

### 3.3.3 도로의 등급(等級)

앞에서 언급한 도성내의 도로 등급인 대(大)·중(中)·소로(小路)는 외방도로(外方道路=지방도로)의

16) 증보문헌비고 권24 여지고(輿地考)20 도리(道里) 참조. 한국도로사 p124. 참조. (한국도로공사 편찬, 1981)



등급과는 명칭은 같지만 구조(構造)는 전혀 달랐다. 그리고 같은 외방도로일지라도 조선 초기와 후기와의 사이에도 차이가 있었다.

표 2. 조선전기(前期)의 도로등급

대로(大路)	중로(中路)	소로(小路)
서울-개성(開城)	- 중화(中和)	나머지 도로
서울-죽산(竹山)	- 상주(尙州) ...진천(鎭川)-[황간(黃澗)]-성주(星州)	
서울-직산(稷山)	-[공주(公主)]- 전주(全州)	
서울-포천(抱川)	- 회양(淮陽)	
서울	- 양근(陽根)	

※ 경국대전에 의함.

표 3. 조선후기(後期)의 도로등급

대로(大路)	중로(中路)
서울   양주(延曙)   개성(狻猊)	- 김천(金郊) - 중화(生陽) - 안주 - 의주(義順) - 용인(金行) - 陰竹 - 충주(丹月) - 聞慶(幽谷) - 상주(鎭源-洛通) (無極) - 충주(連源) - 단양(林長) 진천(長陽) - 청주(栗峯) - 황간(新興)
서울   廣州(良才)   용인(駒興)	- (서울) - 수원 - 직산(叡妙-成獸) - 공주 - 전주(參禮-半石-鶯谷) (青好) (日新) -철원(豊田) - 회양(銀溪) - 경성(輪城) (富寧) 경성(懷緩) - 회령(樸山) 회령(豊山) - (會寧) - 은성(德明) 경성(撫安) 경성(鹿野)
서울   포천(安奇)   영평(梁文)	- (서울) - 양주(平丘) - 陽根(娛賓)

※ 이 밖의 길은 소로(小路)임. ( ) 안은 역명(驛名)임. 한국도로사 p129. 속대전(續大典)과 대동여지도에 의함.

유형원(柳馨遠)의 반계수록(磻溪隧錄)에 의하면 외방도로의 도로폭을 대로 12보(步), 중로 9보, 소로 6보로 규정하고 있다. 그러나 전국의 도로가 그대로 균

등하게 닦여진 것은 아니고 그 지형 조건에 따라 상당히 차이가 있었다. 예를 들면 경기의 양재역(良才驛)에서 판교(板橋) 사이에 있는 달이내 고개, 문경의 새재, 관갑천(串甲遷) 험로 등의 도로폭은 0.5~1m 정도에 지나지 않고 경사가 급했다. 특히 관갑천 험로는 낭떠러지에 놓인 잔도(棧道=사다리 길)가 있었고, 삼랑진-물금 사이에 관갑천 잔도와 비슷한 작천 잔도가 있었는데, 수레의 통행은 할 수 없었고 사람이 간신히 다닐 정도였다.

유형원은 다시 대·중·소로를 3등분하여 외방도로를 9등분으로 세분하였다. 즉, 대로는 1등로·2등로·3등로로, 중로는 4등로·5등로·6등로로, 소로는 7등로·8등로·9등로로 나누었는데, 그 기준을 도로의 폭보다는 아래 표와 같이 역마(驛馬)와 역호(驛戶=역 주변의 가옥 수)의 말의 수와 가옥 수에 따라 대로·중로·소로 등급을 두었다.<sup>17)</sup>

표 4. 외방도로의 등급과 역마(驛馬)·역호(驛戶)

도로등급	역마수(驛馬數)				역호수(驛戶數)	
	대마	중마	소마	계		
대로	1등로	8	13	15	36	135
	2등로	7	12	13	32	120
	3등로	4	10	12	26	105
중로	1등로	5	9	10	24	90
	2등로	4	7	9	20	75
	3등로	3	6	7	16	60
소로	1등로	2	4	6	12	45
	2등로	1	3	4	8	30
	3등로	1	1	2	4	15

외방도로의 등급은 위 표에서 보는 바와 같이 시대에 따라 차이가 있는, 영남(嶺南)지방으로 통하는 도로의 경우를 예로 들어보면 다음과 같다.

세종실록지리지(世宗實錄地理志)에는 한성에서 죽

17) 유형원 반계수록 권22 병제후록(兵制後錄) 우역(郵驛) 참조. 한국도로사 p129. 참조.(한국도로공사 편찬, 1981.)

산(竹山) 분행역(分行驛)까지는 대로, 거기서 상주(尙州) 낙양역(洛陽驛)까지는 중로, 그 이하는 소로로 분류되었다. 후기에 편찬된 증보문헌비고(增補文獻備考)에서는 한양에서 낙생역(樂生驛)까지를 대로, 거기서 상주까지를 중로로 분류했다. 그런데 반계수록의 기준에 따르면, 한성-죽산 분행역간은 3·4등, 죽신에서 상주 낙양역간은 4·5등, 그 이하는 5·6등에 해당되었다.<sup>18)</sup>

참고로 옛날의 읍지(邑誌)나 거기에 딸린 지도에서 대로(大路)라고 한 것은 그 고을의 '한길' 정도의 뜻으로 쓰여서 외방도로 전체의 등급 분류와는 상관없는 경우가 많았다.

18) 최영준(崔永俊) 1990년(2004년 증보판)에 쓴 「영남대로(嶺南大路)」(고려대학교 문화 연구원). 한국도로사 p129. 참조 (한국도로공사 편찬, 1981)

## 학회지 원고접수 안내

학회지 편집위원회에서는 다음과 같은 내용으로 여러분을 초대하고자 합니다. 언제든지 참여하시어 알찬 학회지를 만듭시다. 여러분의 원고를 기다리겠습니다. (연락처 : 학회사무국 또는 편집위원)

컬 럼	내용 및 형식	비 고
권두언/축사/제언/격려사	시사성 있는 내용으로 A4 2쪽이내 분량으로 작성	편집위원회 주관
특집	회원들에게 도로포장내용과 최신동향소개 : 특집편집위원회 주관하여 연재	게재원고료 지급 심의 후 게재
기술기사	도로 및 도로포장과 관련된 기술보고서로서 A4 10쪽 이내 분량으로 작성 : 사례연구, 공사지, 성공 및 실패사례, 지역별 도로특성, 국내 산학연 합동 연구, 국내외 관련연구소 소개 등	게재원고료 지급 심의후 게재
기술위원회 세미나 주요내용	기술위원회 세미나 내용을 자세히 요약하여 그 내용을 회원들에게 알리는 컬럼	기술위원회 제공
해외기술동향	도로 및 도로포장관련 해외의 최신 연구내용 및 결과로 A4 4쪽 이내	
국내외 학술회의	도로 및 도로포장과 관련된 학술 및 기술강좌, 세미나 등의 내용 소개	E-mail 이용 가능
문화산책(교양)	교양과 관련된 내용으로 A4 4쪽 이내 : 수필, 취미생활(등산, 낚시 등), 독후감 및 의견제시 등 자유내용	심의후 게재
국내외 신간도서 소개	최근 발간된 도로 및 도로포장 도서 내용소개 및 총평과 국내 회귀 입수 서적 소개	E-mail 이용 가능
학교 및 업체연구소 소개	도로 및 도로포장관련 학교 연구실 및 업체 연구소의 A4 2쪽 내외 소개	게재분량 엄수
학회소식	정기총회 및 학술발표회 소식, 이사회 회의록, 기술위원회 활동소식 등	학회 사무국 제공
Q/A	도로 및 도로포장 관련 문제에 대한 질문과 답변	E-mail 이용 가능
회원동정	주소변경, 직장변경, 경조사, 회원가입, 박사 및 석사학위 취득자 등	E-mail 이용 가능

\* **집필자는 필히 본인 및 공동집필자 사진을 첨부하십시오.**

E-mail : [ksre1999@hanmail.net](mailto:ksre1999@hanmail.net)