



영원하지 않았던 영원한 다리, 에이타이바시(永代橋) 다리



편 용 우

전주대학교 인문대학
일본언어문화학과 조교수
pyunsama@gmail.com

1994년 10월 21일, 통근시간에 발생한 성수대교 붕괴사건은 아직도 기억에 새롭다. 32명의 안타까운 목숨을 앗아간 이 사고는 건설시공사의 부실공사에 관리책임자였던 서울시의 관리소홀이 더해진 대표적인 인재로 기록되고 있다. 이와 비슷한 사고가 200여 년 전인 1807년 8월 19일에 에도(江戸지금의 도쿄)에서도 발생했었다.

당시 에도는 도미오카 하치만사이(富岡八幡祭) 축제로 분위기가 한껏 달아올랐다. 하치만사이 축제는 간다사이(神田祭) 축제, 산노사이(山王祭) 축제와 함께 에도 3대 축제 중의 하나로, 120여기의 미코시(神輿)¹⁾가 에도 거리를 메우는, 실로 에도 전체가 참여하는 축제라고 할 수 있다. 게다가 11년 동안(일설에는 30년) 개최되지 못하던 축제가 1807년에 오랜만에 열리게 되었으니, 그 열기는 가히 짐작할 만하다. 축제 첫날 그런데 축제에 몰린 인파들의 흥이 너무 과했던 탓일까. 사람들이 한꺼번에 에이타이바시(永代橋) 다리로 몰리자, 다리가 하중을 견디지 못하고 무너져 내리고 말았다. 축제의 환성은 순식간에 비명과 울부짖음으로 바뀌었고, 결국 1000~3000여명의 사상자가 발생했다고 전해지고 있다. 갑작스런 사고였던 만큼 붕괴 원인에 대한 각종 추측이 난무했다.

먼저 당대의 문필가이자 관리이기도 했던 오타 난포(太田南畝, 1749~1823)의 수필 <꿈의 다리(夢の浮橋)>의 기술을 살펴보자.

19일 오전 10시가 지나자 군중들이 몰려들어 다리가 무너진다, 다리가 무너진다고 외쳐도, 사람들은 아랑곳하지 않았다. 때맞춰 다른 다리에서 18세 여성이 살해를 당하는 일이 벌어지자 구경꾼들이 이쪽으로 더 많이 몰리게 되었다. 게다가 다리 건너편에서 미코시 한 대가 출발을 하고, 또 반대편에서는 몰려드는 사람을 철봉을 들고 이쪽으로 몰고 있었다. 다리 위로 도망친 사람들에 더해 맞은편에서 사람들이 밀려들자 다리 동쪽 끝부터 2미터 정도만 남겨두고 무너져 내렸다. 다리가 무너졌다, 다리가 무너졌다고 외쳐도 사람들이 믿지 않았는지 더욱 밀려들었고(중략)

난포는 누군가의 편지를 옮겨 적는 형태로 위 이야기를 전하고 있는데, 여러 우연이 겹쳐 사람들이 한 번에 다리로 몰려 사고가 났다고 기술하고 있다. 위 기록만 보면 군중들의

1) 미코시(神輿) - 일본은 800만의 신을 믿는다고 할 정도로 수많은 토속신을 받들고 있다. 신은 '신체(御神体)'라는 것에 깃들어 있는데 이 신체를 봉안한 것이 바로 '미코시'이다. 미코시는 가마형태가 대부분으로 축제기간에는 그 신을 모시는 사람들이 미코시를 들고 마을을 순회한다.

우매함이 빚어낸 재난이라고 보인다. 하지만 역시 문필가이자 상인이었던 산토 교덴(山東京伝, 1761~1816)은 <꿈의 다리(夢の浮橋)>라는 동명이본(同名異本)의 수필에서 다른 이유를 전하고 있다.

이 때 히토쓰바시(一橋)²⁾님의 배 한척이 에이타이바시 다리 밑을 통과하려고 했기 때문에 다리를 지키는 관리가 이를 보고 빈 배였음에도 불구하고 배를 중요하게 생각하여 다리에 임시로 줄을 묶어 왕래를 금했다. 다리를 건너려던 사람들은 실망하여 원망하며 불평을 털어놓았다. 몇 천 명이나 되는 사람들이 어깨를 맞대고 서로 발을 밟을 정도로 입추의 여지도 없었다. 배가 통과하기를 초조하게 기다리던 사람들은 잠시 후에 밧줄이 풀리자 우레와 같은 발소리와 함께 소리를 지르며 다리를 건넜다.

관리였던 난포와 달리 교덴은 당시 절대적 권력자였던 소군(將軍) 집안이었던 히토쓰바시 집안의 눈치를 보던 관리에 의해 다리가 일시적으로 통행금지가 되었던 사실을 주요 원인으로 소개하고 있다. 위 사실을 확인할 방법은 없으나, 당시 사람들의 분노가 위정자에게 향해 있었음을 미루어 짐작할 수 있다.

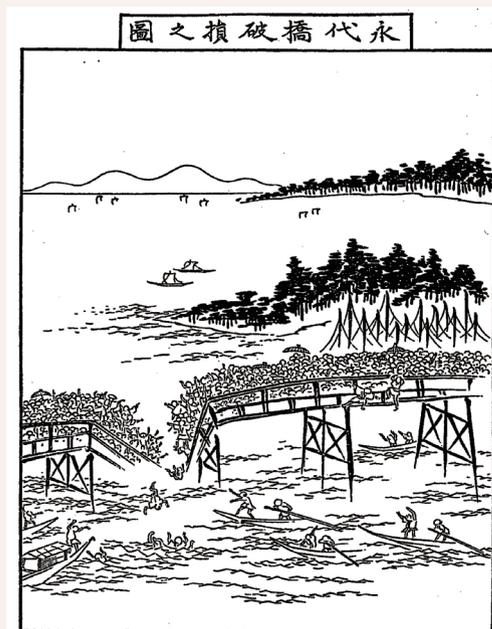
사람들이 한 번에 몰린 탓도 있지만, 에이타이바시의 관리부실 역시 원인 중의 하나였음을 짐작할 수 있다. 1698년에 놓인 길이 200여 미터, 폭 6미터의 대형 다리는 에도 정권의 재정이 악화되자 1719년 폐교가 결정되었다. 그러나 상인들은 다리를 중심으로 형성되었던 상권을 지키기 위해 통행인들에게 요금을 받고, 다리 양쪽에 상권을 확대하는 등의 활동을 통해 다리를 유지·관리하게 된다. 하지만 가계가 늘어날수록 유동인구는 더욱 증가했을 터이고, 그에 따른 관리비 역시 상인들을 괴롭혔음이 틀림없다. 결국 통제를 잘못했던 관리들과 오래된 다리를 무리하게 유지하려던 상인들의 잘못이 대형 참사로 이어진 것이다.

사고 직후 에이타이바시는 에도 정권에 의해 재건되었고, 메이지유신(明治維新) 정부에 의해 일본 최초의 철교로 재탄생되었다. 그 이후에도 1924년 도쿄를 덮친 관동대지진으로 인해 다리의 상판 등 나무부분이 소실되어 역시 피난민들이 희생되는 등, 사고가 끊이지 않았던 에이타이바시 다리는 1926년 독일 기술로 완성되어 지금에 이르고 있다.

‘에이타이바시(永代橋)’라는 이름이 ‘영원(永代)’한 ‘다리(橋)’라는 뜻이라는 점을 생각하면 이처럼 계속되는 재해가 아이러니하기까지 하다. 오타 난포는 계속될 에이타이바시 다리의 수난을 예측하기라도 했을까. 1807년 사고 직후 남긴 골계시가 의미심장하다.

영원하라고(에이타이라고) 걸쳐놓은 다리는 떨어졌구나,
오늘은 축제, 내일은 장례

계속)



[그림] 오타 난포의 <꿈의 다리> 삽화(『燕石十種 第四卷』中央公論社, 1979년)

2) 히토쓰바시(一橋) - 1603년부터 1868년까지 실질적으로 일본을 다스렸던 도쿠가와(德川)집안의 한 계통. 도쿠가와 집안에 후사가 없을 때에 소군(將軍) 직에 올라 일본을 지배했다. 당시 소군은 히토쓰바시 집안의 도쿠가와 이에나리(德川家斉, 1773~1841)였다.