

역사지리학적 방법을 통한 고대 육상교통로 복원: 소위 신라 5 통을 사례로

도도로키 히로시

신라의 옛길의 생김새는 삼국통일 및 나당전쟁을 전후해서 크게 달라졌다고 생각된다. 기록상은 삼국시대 소지마립간이 487년 4 방에 우역을 설치한 데서 역제가 시작된 것으로 되어 있다. 이 때 4 방이 어느 방향인지는 여타 견해가 있지만, 발표자는 그것이 정 4 방이 아니라, 창령 진흥왕 척경비 기록 등을 근거로, 비자벌(창령) 방면, 한성(서울) 방면, 비리성(안변) 방면, 감문(김천) 방면 등 4 방군주제에 맞춰서 4 개 역로에 존재했던 것으로 가정하고 있다. 당시 지방체제는 군주제였으며, 신라가 영토확장의 과정에 있었기 때문에, 4 방군주제와 연동되고 있었다고 보는 것이 타당하기 때문이다. 즉 한성방면은 고구려, 비리성방면은 고구려와 말갈, 감문방면은 백제, 비자벌방면은 가야와 백제에 대한 군사도로였다.

나당전쟁 이후, 도로의 성격은 군사 위주로부터 내치, 외교 위주로 바뀌었다. “삼국사기” 지리지에는 소위 5 통(동해통, 북해통, 북요통, 염지통, 해남통)이 표시되어 있는데, 필자는 대부분 선행연구에서 인정하듯 이것이 통일신라기의 간선 역로로 가정한다. 5 통 중 4 개 노선은 원칙적으로 예전 4 방우역을 답습한 것으로 보이며(뒷면 지도 참조), 다만 양주(삽량주)-김해경(금관소경)-강주(청주)를 지나가는 노선이 추가 된 것으로 보았다. 5 통은 9 주 모든 주치를 분담하며 지나갔던 것으로 보이며, 한 주는 한 역로에 속하였다. 9 주의 영역은 상당히 기다란 것이 많은데(예를 들어, 삭주는 현 경북 안동에서 충북 제천, 강원 춘천을 거쳐 함남 영흥까지, 명주는 경북 영덕에서 강원 강릉을 거쳐 통천까지), 이것은 역로의 경로와 일체적으로 관리되어 있었기 때문으로 생각된다.

5 소경은 이들 5 통 중, 교통요지인 평지나 분지에 조성되었으며, 그 배후에 역로와 일체화된 도피성 산성이 항상 같이 있었다. 그래서 5 소경은 역로 경로에 규정되어 입지선정이 되었을 것으로 보이며, 따라서 성립 시기에는 이미 5 통의 노선이 거의 고정되어 있었을 것으로 보인다. 또한 도로의 경로상 동해통(김해경)은 일본, 북요통(중원경)은 당, 북해통(북원경)은 발해, 염지통(서원경)은 중국 남부, 해남통(남원경)은 탐라와의 외교 통로 역할도 하였다고 생각된다. 그 중 북요통은 그 이름에서 보듯 중국과의 관계하에서 성립되었으며(발해 조공도에 해당), 당항성 및 장구진을 통해 황해를 가로질러 중국으로 그리고 실크로드로 나가는 길목이었다.

도도로키 히로시: 1971 년생. 일본 Ritsumeikan 대학 문학부 지리학과 학사, 서울대 사회대 지리학과 석사 및 박사. 서울시정개발연구원, 경상대 연구교수, 숭실대 일본학과 전임강사를 거쳐 2006 년부터 현직. 박사논문은 "20 세기 전반 한반도 육상교통체계 변화(2004)". 저서는 "일본인의 영남대로 답사기(2000), "조선왕조의 가도(2013)" 등.

