

굴포운하의 역사적 의의와 현대적 활용방안

오 석 민

(충남역사문화연구원 박물관장, smoh7568@cihc.or.kr)

한 상 욱

(충남발전연구원 연구위원, hansw@cdi.re.kr)

목 차

< 요약 >

- I. 굴포운하 굴착의 역사적 배경
- II. 굴포운하 굴착의 역사
- III. 굴포운하 관련 유적 현황
- IV. 굴포운하 유적의 잠재력
- V. 결론 : 정책제언

《요 약》

20세기 중반까지 한반도에서 뱃길은 대량의 물자를 운반하는 가장 중요한 수단이었다. 멀리 경상도의 조운선(漕運船)은 남해와 서해를 우회하거나, 또는 낙동강을 거슬러 올라가서 ‘새재[鳥嶺]’을 넘은 후 남한강을 타고 내려갔다. 충청도의 미곡 또한 강경이나 길산 등의 포구에서 집산되어, 금강을 타고 내려와서 서해안을 경유한 뒤 한강을 거슬러 운반되었다. 대외적으로 중국을 왕래할 때에도 서해를 건너는 경우는 허다하였다.

우리나라의 운하 굴착은 이러한 배경 하에서 추진되었다. 특히 세곡(稅穀)을 운반하는 길목에 위치한 강화도의 손돌목과 태안반도의 안홍량은 국가적인 차원에서 관심을 기울였던 곳이었다. 본 논의는 우리나라 최초의 운하로 기록되는 굴포운하의 굴착과 그 역사자원의 활용방안을 모색하기 위한 기초연구이다.

굴포운하 굴착의 역사적 배경은 당시 삼남(三南)의 세곡을 운반하기 위한 황해도 장산곶, 강화도 손돌목, 태안 안홍량 등을 지나는 험로로써 그 안정성을 확보하지 못하였기 때문에 조운선의 안전 항로로서의 역할을 수행하기 위한 새로운 항로 개설의 필요성에 기인한다.

굴포운하의 굴착과정은 총 9회 이상 그 대책이 추진되는 가운데 태안반도 굴포운하 굴착공사(4회), 굴포운하의 대안으로 추진된 개미목운하 굴착공사(2회), 안면도운하 굴착공사(91회), 굴포운하 구간을 육상으로 운송하는 대책(1회), 안홍진성 주변에 제방을 쌓아서 조류의 흐름을 바꾸려는 시도(1회)였다.

주요 굴착시기는 제1차는 고려 仁宗 12년(1134) 7월 내시(內侍) 정습명(鄭襲明, ?~1151)을 파견하여 약 10리를 굴착하다가 7리를 남기고 중단하였고, 제2차는 고려 공양왕 3년(1391) 7월부터 왕강(王康, ?~1394)의 논의로 탄포(炭浦)에서 약 10리 정도를 굴착하였으나 조수에 밀려온 토사로 인하여 실패하였다. 제3차는 태종 12년(1412) 11월 하운(河崙, 1347~1416)이 일종의 갑문식 운하에 가까운 계단 형태의 운하 축조하려고 시도하였으며, 제4차는 세조 7년(1461년) 좌의정 신숙주의 주도로 착수하였으나 실패하였다.

현재 남아있는 굴포운하의 관련유적으로는 크게 운하유적, 육로운송을 위한 제시설 등으로 크게 나눌 수 있다. 관련유적은 굴포운하유적(태안읍 인평리·도내리, 팔봉면 어송리·진장리 일원), 개미목운하(태안군 소원면 의항리와 송현리 사이), 안면도 운하(안면도 북단의 안면연륙교 일원)이 있으며, 육로운송을 위한 제시설로는 북창지(北倉址, 태안읍 도내리), 남창지(南倉址, 태안읍 인평리 興仁橋 인근), 영풍창지(永豐倉址, 팔봉면 어송리 일원), 상·중·하창지(上中下倉址, 태안읍 인평리 일원)가 남아 있다.

현대적 활용을 위한 굴포운하가 갖는 잠재력으로는 우리나라 최초의 운하 유적이라는 데 있다. 또한, 굴포운하와 연계한 활용방안 측면에 있어 태안반도와 김포를 제외한 다른 지역에서는 확인되지 않는 운하유적이라는 차별성과 수변(水邊) 이용의 강점을 활용한 체험관광지로의 가능성이 모색되어야 한다.

아직 굴포운하에 대한 명확한 명칭이 없고, 역사속에 묻힌 운하에 대한 인식이 미약하다. 본 연구는 굴포운하에 대한 기초연구이므로 굴포운하의 활용에 앞서 굴포운하에 대한 전반적인 발굴 및 고증작업이 선행되어야 할 것이다. 또한 이를 기반으로 역사적 상징성을 고려하여 주민은 물론 중앙정부의 관심을 확대하기 위한 홍보활동도 함께 고려되어야 한다.

I. 굴포운하 굴착의 역사적 배경

1. 안전한 조운(漕運)을 위한 중앙의 관심 증폭

20세기 중반까지 한반도에서도 물자의 주된 운송로는 바다와 강이었다. 대규모 운송을 할 수 있는 도로와 교통수단이 발달하지 못한 상황에서, 물자를 육로로 운반하기 보다는 선박을 이용하는 편이 용이하였던 것이다. 사료를 보면, 바다로부터 조수가 미치는 하천 구간을 항해하는 선박을 ‘바닷배(海船)’라 하여, 이곳부터 상류까지 운항하는 ‘강배(江船)’와 구별하였다.

서해안의 수심 또한 깊은 편이 아니다. 더욱이 20세기까지도 조선술과 항해술이 발달하지 못하였으므로, 선박은 연안을 따라 항해하였다. 따라서 전통 한선(韓船)은 모두 평저선(平底船)의 형태였다. 바닥이 평평한 선박이라는 뜻이다. 그러나 평저선이라 하더라도, 수면 아래의 암초는 커다란 위협이 되었다. 바다에서는 암초 또는 여(磯)에 의한 전복사고가 발생하고, 하천바닥이 돌출한 지형, 즉 ‘여울[灘]’에서는 항해가 지체되곤 하였다. 특히 바다에서의 조운선의 난파는 국가 재정에도 타격을 입혔으므로, 중앙 정부에서는 조운선의 안전을 위하여 바다의 암초지대에 대하여 큰 관심을 기울일 수밖에 없었다.

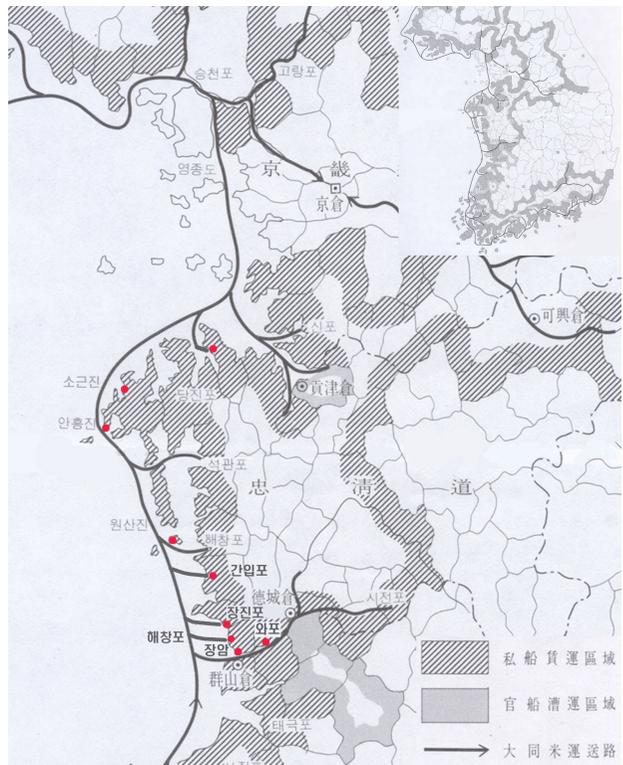
고려시대 개경을 수도로 정한 이후, 서해의 경기만은 많은 물자가 집결하는 통로가 되었다. 그 추세는 조선시대 중앙집권적 체제가 강화되고, 조선후기 서울의 도시화·상업화가 진행되면서 더욱 촉진되었다. 특히 국가 재정을 주로 삼남(三南), 즉 전라·경상·충청 지역에 의존하고 있었으므로, 뱃길의 사고방지는 국가의 최우선 과제이기도 했다.

2. 전통시대 한반도의 뱃길과 굴포운하 굴착

삼남에서 경기만으로 향하는 뱃길 가운데, 파선의 위험이 컸던 해역으로는 충청도의 안흥량, 강화의 손돌목(孫丕項), 황해도의 장산곶이 꼽혔다. 그 가운데 평안도 방면에서 경기만으로 향하는 길목이었던 장산곶에 대해서는 중앙정부의 관심이 상대적으로 적었다. 평안도의 세곡(稅穀)은 중앙정부에 납부하지 않고 중국 사신의 접대 및 야인(野人)을 방어하기 위한 군사비로 썼기 때문이다.

그러나 충청도 안흥량과 강화도 손돌목은 삼남(三南)의 세곡이 운송될 뿐만 아니라, 서울 권문세가의 농장에서 거둔 소출을 운송하는 경로였다.¹⁾ 조선 후기 충청도 해역의 뱃길은 『증보문헌비고』 등의 자료를 통하여 확인할 수 있는데, 그 경로를 현대 지형도에 표시하면 대략 <그림 1>과 같다.²⁾

<그림 1> 충청~경기만 일원의 대동미 운송로



1) 忠清道內浦泰安西有安興串 亦如長山之斗入於海 海中雙峭起 而舟從兩石間 過去船人甚畏之 惟此南北二串 屹然相對於海中 而舟行到此多敗 然全羅慶尙忠清三道 則賦稅皆漕至京師 故水道皆置漕軍 歲內鱗次輸運 且京城諸宮家及士大夫家 無不置庄土於三南 皆仰其轉輸 船人水路價熟 而商賈亦多視安興 如履門庭矣. 이중환, 『택리지』 卜居總論 生利條.

2) 아래 지도는 최완기의 지도를 일부 수정·보완한 후에 수록한 것임을 밝혀두는 바이다. 최완기, 1994, 『朝鮮後期 船運業史 연구』, 일조각 참조.

위의 지도에서 확인할 수 있듯이, 조선시대까지의 뱃길은 현재의 서산시 대신 읍 독곶리 황금산³⁾에서 보령시 오천면 원산도까지 항해할 때 육지와 섬, 또는 섬과 섬 사이를 빠져나갔다. 그리고 이 구간 가운데 안흥량이라는 험로가 있었던 것이다. 그 해역은 본래 난행량(難行梁)이라 부를 정도로 항해가 어려웠던 탓에, 순조로운 항해를 기원하는 뜻에서 이름을 안흥량(安興梁)이라 바꾸었다고 전하는 곳이기도 하다. 정확히 말하면, 안흥량은 신진도(新津島)와 마도(馬島)를 거쳐 관수각(官首角)과 가의도(賈誼島)에 이르는 해역(海域)을 말한다. 암초가 많고, 또한 좁은 수로로서 조류가 빠르며, 간만의 차가 커서 선박 운항이 어려운 관계로 조수의 흐름이 빠르지 않은 밀물을 기다려서 건넜다고 한다.⁴⁾ 지령산자락의 안파사(安波寺)는 조운선의 안전 운항을 위하여 건립한 사찰이기도 했다. (『신증동국여지승람』, 충청도 태안군 佛宇條)

이러한 험로를 피하기 위한 노력이 운하의 굴착으로 이어졌다. 당시 운하는 조거(漕渠)⁵⁾라 칭했다. 또한 개를 파서 조거(漕渠)를 만들었다고 하는 뜻에서 굴포(掘浦)라는 표현도 많이 등장한다. 당연히 강화도 손돌목의 험로를 피하기 위한 운하굴착도 시도되었다. 고려시대 무신정권 하에서 최이(崔怡, ?~1249)에 의하여, 그리고 조선시대 김안로(金安老, 1481~1537)에 의하여 김포운하를 굴착되었다(『만기요람』 財用編 2, 漕轉 漕規 金浦掘浦條). 이에 대하여 연구를 했던 박광성은 당시 굴착되었던 지점은 한강의 지류(支流)인 현재의 김포군 굴포천 하구가 기점인 것으로 추정하였다.⁶⁾

3) 읍지의 기록을 보면 평신진은 황금산[尙金山]에 있다가 망일산 아래로, 다시 삼길산 아래로 옮겼다 한다. 『충청도읍지』(영조~헌종 연간) 「平薪鎭誌」 연혁조.

4) 관수각은 관장항(冠丈項)이라고도 했다. 1872년 간행된 「泰安地圖」(서울대학교 규장각 소장, 규10422)에는 관장항(關障項)이 태안군 소원면 파도리 해변에서 남서쪽에 위치한 섬[小島]과 암초[大礁] 사이의 해역으로 표시되어 있다. 『만기요람(萬機要覽)』 財用編 2, 漕轉 漕規 險灘條.

5) 배로 실어 나르기 위하여 판 도랑이라는 뜻이다.

6) 박광성, 1972, 「金浦掘浦와 轉漕倉에 對하여」(『畿甸文化研究』 제1집, 인천교육대학 지역사회연구소). 최이의 김포굴착을 우리나라 최초의 운하굴착으로 소개하는 경우도 있는데, 이는 태안반도의 운하굴착보다 약 100년 후의 일이다.

우리나라에서 바다 뱃길의 험로를 피하려는 목적의 운하만 있었던 것은 아니었다. 조선 초 세곡의 편리한 운반을 위하여 한강에서 남대문까지 운하굴착을 계획한 적이 있었다. 태종조 태안반도 굴포운하의 주역이었던 하윤(河崙)은 『태종실록』(권26, 태종 13년 7월 20일 丁酉條)의 기사를 보면, 좌의정 ‘하윤이 경기(京畿)의 군인 1만명 등 총 11,000명을 동원하여 1개월 동안 공사를 벌여 송례문에서 용산강(龍山江)까지 운하를 건설함으로써, 선박의 통행을 수월하게 하자.’는 의견을 개진하였다. 이에 찬반양론이 있는 가운데, 임금이 인력 동원의 어려움을 이유로 받아들이지 않았다. 비록 검토 단계에 머물렀고, 또한 그 규모가 태안반도 등지와는 비교할 수 없으나, 조선시대 물자 운송에 있어서 뱃길의 중요성을 확인할 수 있는 자료로서 의의는 크다고 할 수 있다.

II. 굴포운하 굴착의 역사

1. 12세기 우리나라 최초의 운하 굴착공사

현재까지 알려진 바에 따르면, 우리나라에서 본격적인 운하의 굴착은 태안반도를 횡단하는 속칭 ‘굴포운하(掘浦運河)’가 처음이다.

그 대상지가 현재의 서산시와 태안군 경계지점이었다. 그곳은 남쪽 천수만(淺水灣)과 북쪽 가로림만(加露林灣) 사이로 폭이 매우 좁았다. 구체적으로 현재의 태안군 태안읍 인평리, 도내리와 서산시 팔봉면 어송리, 진장리와의 경계에 해당되는 곳이다. 지금은 천수만 간척지 공사로 인하여 지형 변화가 심하나, 원래 그 폭은 불과 10리 미만이었으며, 높이를 포함하더라도 20여 리에 불과하였다.

태안반도 굴포운하 굴착과 관련한 첫 기록은 단순하다. 『고려사』(권16, 世家 仁宗 12년 7월; 同 권116, 列傳29, 王康條)와 『고려사절요』(권10, 인종 12년 7월) 등의 기록을 보면, 1134년 안흥정(安興亭) 아래에 험한 곳을 피하여 소대현(蘇大縣)의 지경에 개천[河]을 뚫어 길을 내어 조운로[漕路]를 낼만한 곳이 있다는 의견이 있으므로, 내시(內侍) 정습명(鄭襲明, ?~1151)을 파견하여 인근 고을의 사람[郡卒] 수천 명을 동원하여 굴착하였으나, 성공하지 못하였다는 것이 전부이다. 그리고 『고려사』의 기록에는 당시 ‘굴착한 구간이 10여 리였고, 남은 구간은 불과 7리’였다고 전하고 있다.⁷⁾

7) (『고려사절요』 : 以安興亭下海道 爲衆流所激 又有石堆之險 往往覆舟 或有獻議 由蘇大縣境 鑿河道之 可通漕路 乃遣內侍鄭襲明 發旁郡卒數千人鑿之 竟未就; 『고려사』 : 康獻議曰 楊廣道泰安瑞州之境 有炭浦從南流至興仁橋百八十餘里 倉浦自北流至尊堤城下七十里 二浦間古有浚渠處 深鑿者十餘里 其未鑿者不過七里 若畢鑿使海水流通 則每歲漕運不涉安興梁四百餘里之險 請始役於七月終於八月 於是發丁夫浚之 石在水底 且海潮往來隨鑿隨塞 未易施功事 竟無成; 『신증동국여지승람』 권10 충청도 태안군 산천조 참조)

2. 고려 공양왕조 왜구(倭寇) 극성기의 굴포운하 공사

태안반도 굴포운하의 굴착은 약 150년이 지난 시점에 다시 재개되었다. 공양왕 3년(1391) 왕강(王康, ?~1394)의 논의로, 7월에 시작하여 8월에 완성하기로 하여 공사가 재개된 것이다.⁸⁾

왜구가 침범하는 극성기였던 1391년, 태안군의 치소(治所)를 순성진(尊城鎭)이라는 성곽을 쌓아서 행정과 방어를 겸하게 하였던 시기에 굴포운하 굴착공사가 있었다. 더욱이 그 굴착지가 태안군 치소였던 순제(尊堤)와 바로 이웃한 곳이었다. 또한 운하 굴착공사의 주역이 왜구 소탕, 그 가운데에서 특히 조운 등 국가재정에 공이 많았던 종실(宗室) 왕강(王康, ?~1394)⁹⁾이라는 점도 주목할 만하다. 당시 왕강은 태안과 서산의 접경에 운하를 파서 안흥량(安興梁)의 험로 4백여리를 통하는 조운(漕運)을 편리하게 하자는 헌의(獻議)를 올려 공사에 착수하였다. 그러나 비록 물 밑에 암석이 있고 또 조수로 인하여 굴착된 곳에 메워지면서 실패하였다.

그런데 당시 왕강이 운하공사를 행했던 곳에 대해서 보다 상세한 검토가 필요하다. 『고려사』에 의하면, 왕강의 굴포운하 굴착공사지가 ‘탄포(炭浦)’라는 것이다.¹⁰⁾

8) 기록에 따르면, 이 공사가 시행된 지점은 탄포(炭浦)였다. 당시 약 10리 정도를 굴착하였는데, 조수에 밀려온 토사로 인하여 실패하였다는 간단한 기록이 전할 뿐이다.

9) 왕강은 1390년(공양왕 2) 양광·전라·경상도수군도체찰사겸방어영전염철사(楊廣全羅慶尙道水軍都體察使兼防禦營田鹽鐵使)와 전라·경상·양광삼도수군도체찰사(密直副使兼全羅慶尙楊廣三道水軍都體察使) 등을 역임하면서 염철(鹽鐵)·조전(漕轉)·초토(招討)·영전(營田)·선성(繕城)의 일을 겸하면서 삼도(三道)의 군수(軍需)와 세공(稅貢)을 운반하는 데 공이 많았으며, 어염(魚鹽)의 이익으로 국가재정을 튼튼하게 하였던 인물이었다.

10) 성해응(成海應, 1760~1839)의 문집 『연경재전집(研經齋全集)』(外集, 권37, 傳記類 東學寺魂記釋, 王昇·王康條)에서도 탄포(炭浦)와 창포(倉浦) 사이를 뚫으려 했다고 하였다. 다만 지천(支川)의 흐름의 방향에 대하여 오류를 범하고 있을 뿐이다. 康議楊廣道泰安瑞州之境 有炭浦從南至興仁橋百八十餘里 倉浦

현재 조선시대 굴포운하를 굴착한 구간인 태안군 태안읍 인평리, 도내리 및 서산시 팔봉면 어송리, 진장리 일원에는 ‘탄포(炭浦)’라는 지명이 없다. 다만 도내리와 이웃한 태안군 태안읍 어은리에 ‘탄동(炭洞)’이라는 마을이 있고, 그 마을 북쪽 해안가를 ‘탄동개[炭洞浦]’라고 부른다.

현지를 답사해 보면, 왜구 침입으로 인하여 일시 태안군 치소(治所)가 되었던 순성진(蓴城鎭) 북쪽 지점에서 작은 하천이 두 갈래로 나뉘는 것을 확인할 수 있다. 그 가운데 조선시대 운하를 굴착하였던 곳은 동쪽편 지류로, 그 일대를 속칭 ‘판갯논’이라 전한다. 그런데 서쪽편 지류에 오래된 축대가 확인할 수 있으며, 그 방향으로 작은 고개를 넘으면, 속칭 ‘북창(北倉)’이라는 마을에 이른다. 그 북동쪽에 위치한 마을이 ‘탄동’이며, 그 해안가가 곧 ‘탄동개’이다. ‘판갯논’에서 ‘탄동개’까지의 거리는 도내리까지 보다는 다소 긴 편이다.

〈그림 2〉 지천의 옛축대



그러나 그 지명이 『고려사』에서 확인되는 ‘탄포(炭浦)’와 유사하고, 그 방향의 소하천변에 옛축대가 확연하다. 결론적으로 어은리 방면의 지천(支川)은 고려시대 운하 굴착공사 구간일 가능성을 배제할 수 없으며, 이에 대한 보다 상세한 검토를 통한 고증작업과 발굴조사가 필요하다.

自北流至蓴堤城下七十里 二浦間 古有浚渠跡可十餘里 未鑿者可七里 若畢鑿之 使通海水 則每歲漕運 可避安興梁之險 於是發丁夫浚之 石在水底 且海潮往來 隨鑿隨塞 事竟無成

3. 조선 태종조 하운(河崙)과 굴포운하

운하굴착공사는 태종조에 본격화되었다. 태종 12년(1412) 11월 하운(河崙, 1347~1416)이 충청도 순성(蓴城)에 운하[渠]를 열고 못[池]을 파서 저수(潞水)하여 배[船]를 두고는 전라도 조세(租稅)를 옮겨 실을[遞運] 것을 청함에 따라, 참찬의정부사(參贊議政府事) 김승주(金承漣)를 순제(蓴堤)로 보내어 지세를 살피고 화공으로 하여금 작도(作圖)하여 바치게 하였다(『태종실록』 권24, 태종 12년, 1412년 11월 16일 丁酉條).

당시 하운은 ‘고려조에 왕강(王康)이 뚫으려 했다가 돌산인 까닭에 뚫지 못하였으나, 지형에 따라 제방을 쌓아서 물을 가두고, 제방마다 안에 작은 배[小船]를 두며, 제방[堤] 아래를 파서 조선(漕船)이 포구(浦口)에 닿으면, 그 작은 배로 옮겨 싣고, 다른 둑 아래까지 가서 다시 작은 배로 옮겨 싣는 방식으로 운송함으로써, 안흥량에서 조운선이 전복되는 근심을 면할 수 있다.’고 하였다. 현대적 용어를 빌면 하운(河崙)이 이른바 갑문식(閘門式) 운하에 준하는 방식의 운하를 발의한 셈이다.

이 당시에 완공된 운하의 규모는 실록 기사에 상세하게 기술되어 있는 바,¹¹⁾ 정리하면 아래와 같다.

11) 蓴城之役告成 南防築高十八尺 廣四十尺 長四百七十尺 南內防築高十八尺 廣四十尺 長一百尺 南防築之南 鑿池 長二百七十尺 廣一百三十尺 水深六尺 可容船七八隻 南池之下開渠 長二千二百九十尺 廣一百三十尺 北防築長二百尺 廣四十尺 高十八尺 其下鑿池 長一百四尺 廣六十二尺 水深五尺 可容船三四隻 其下開渠 長九百二十五尺 廣五十尺 水深三尺 發旁郡民丁五千 自正月二十九日始役 至是乃畢. 『태종실록』 권25, 태종 13년(1413) 2월 10일(己未)조.

<표 1> 완공된 굴포운하의 규모(태종실록)

구분	규모			비고
가로림만(北)				
渠	길이 925尺	너비 50尺	水深 3尺	
池	길이 104尺	너비 62尺	水深 5尺	3~4척 선박 대기
北防築	길이 200尺	너비 40尺	높이 18尺	
南內防築	길이 100尺	너비 40尺	높이 18尺	
南防築	길이 470尺	너비 40尺	높이 18尺	
池	길이 270尺	너비 130尺	水深 6尺	7~8척 선박 대기
渠	길이 2290尺	너비 130尺		
천수만(南)				

왕조실록에 굴포운하가 완공되었다고 하였음에도 불구하고, 운하는 실제로 활용되지는 못하였다. 오히려 완공되었다는 기록의 말미에 ‘쓸데없이 민력(民力)만 낭비했을 뿐 조운에 도움이 되기 어렵다’고 할 정도였다(『태종실록』 권25, 태종 13년 2월 己未條). 우선 굴포운하를 통과할 수 있는 선박은 불과 150석(石)을 실을 수 있는 소선(小船)이었다. 따라서 500석을 싣는 조운선[漕船]의 짐을 옮겨 실어야 하는 번거로움이 컸다. 더욱이 천수만의 수심이 얕아 대형 조선(漕船)이 운하까지 도달하기가 어려웠으며, 운하 내에 축조된 저수지 안에도 암석이 있어서 항해에 장애가 되었다. 이와 관련하여 충청도도관찰사(忠淸道都觀察使) 이안우(李安愚)의 비관이 대표적이다. 그 내용을 요약하면 아래와 같다(『태종실록』 권26, 태종 13년(1413) 8월 14일 庚申條).

4. 조선 세조조 신숙주(申叔舟)와 굴포운하

굴포운하에 대한 논의는 세조조에 다시 재개되던 중 세조 7년(1461년) 안홍량에 관한 대책을 논의하는 과정에서, 7월 좌의정 신숙주를 충청도도체찰사(忠淸道都體察使)로 하고, 호조참의(戶曹參議) 안철손(安哲孫)를 부사(副使)로, 전수원부사(前水原府使) 홍경손(洪敬孫)을 종사관(從事官)으로 삼아, 함께 현지를 살펴보고 하고(『세조실록』 권25, 세조 7년(1461) 7월 19일 丁巳條), 8월에 그들의 계청에 따라 공사가 시작되었다(『세조실록』 권25, 세조 7년(1461) 8월 17일 甲申條).

운하공사가 시작된 이후 세조 임금은 종실(宗室)과 재신(宰臣)들을 굴포(堀浦)로 보내어 개착(開鑿) 가능 여부를 확인시키고, 곧바로 그들에게 선운(宣醞)을 보내는 등의 관심을 기울였다(『세조실록』 권32, 세조 10년(1464) 3월 9일 壬戌條; 『세조실록』 권32, 세조 10년(1464) 3월 9일 壬戌條). 그럼에도 불구하고 공사현황을 파악하게 위하여 파견된 왕실의 종친과 고위 관료[宗宰]들은 ‘물길[水道]이 바르지 않고, 진흙이 물러서 파는 대로 무너지는 까닭에 개착(開鑿)할 수 없다.’는 의견을 개진함에 따라 공사가 중단되었다(『세조실록』 권32, 세조 10년(1464) 3월 13일 丙寅條; 『신증동국여지승람』 권19 泰安縣 山川條; 『만기요람(萬機要覽)』 財用編 2, 漕轉 漕規 安興掘浦條).

5. 굴포운하관련 대안 모색

1) 조선 중종조 개미목(蟻項)운하 굴착공사

안흥량을 피하여 굴포운하를 굴착하려는 노력은 중종 16년(1521) 김전(金詮)과 남곤(南袞)의 의계(議啓)에 따라 재개되었다. 굴착의 여부를 살피는 책임은 목장(牧場)을 읍기는 일로 충청도에 가게 된 고흥산(高荊山)에게 맡겨졌고, 민간의 여력이 생긴 때를 택하여 공사를 시행하기로 정해졌다(『중종실록』 권42, 중종 16년(1521) 8월 20일 己亥條). 이에 따라 이듬해 정월에 수군(水軍)을 동원하는 조치가 취해졌다. 그런데 당시 기사에는 굴포운하 위치의 고증과 관련한 중요한 사실이 수록되어있다.

2) 조선 중종조 김안로와 개미목(蟻項)운하

중종 30년(1535) 8월에 논의가 재개되었다. 이 당시의 운하굴착은 역불정책과 맞물려 있었다. 영의정 김근사와 좌의정 김안로, 그리고 육조(六曹)가 함께 의논하여 올린 글에는 ‘국가의 중대사에 속하는 안행량(安行梁)의 개펄을 굴착하는 공사가 거의 완성 단계에 이르렀다가 중단되었는데, 놀고먹는 노동력, 즉 승려들을 투입하여 성취시키고, 또한 다른 역사(役事)에도 동원하되, 일의 경중을 가려 공이 많은 자에게 호패를 지급한다.’는 내용이었고, 이에 임금이 허락하였다.¹²⁾

이후 많은 논의를 거쳐서 진행이 되었으며, 이 당시 논쟁의 초점은 공사에 승려를 동원하는 방식에 대한 것이었다. 당시 굴착된 개미목운하는 소원반도 서쪽 끝자락에 있는 국수봉과 대소산(大小山) 사이의 수유동(水踰洞, 속칭 ‘무내미’)의 고개로 추정된다.¹³⁾ 당시 왕조실록에는 개미목운하가 준공 후 흙으로 메워져 쓸모가 없게 되었다고 하였다(『중종실록』 권88, 중종 33년 9월 27일 丁酉條).

12) 領議政金謹思左議政金安老 與六曹同議啓曰 釋教之衰 在今時極矣 而僧徒之多 … 今計莫若使良丁爲僧者 自募願役 … 如安行梁堀浦之策 國家每用軫念 屢舉垂成而中輟 議者恨之 若驅此游手之力 得就其功 亦有益於國家 其他關係國役 徐議施行何如 傳曰 大臣等議甚當 以此議奉承傳可矣 … 又以視其輕重 用功最多等語 移續于安行梁堀[堀]浦之下 可也. 『중종실록』 권80, 중종 30년(1535) 8월 11일(己亥)조.

13) 이종영, 1963, 「安興梁 對策으로서의 泰安漕渠 및 安民倉 問題」, 『동방학지』 제7집. p.111.

그러나 무내미 고개는 해발고도가 10m가 넘는 곳으로 선박 통행은 물론이고, 바닷물이 닿을 수도 없는 곳이다. 그런 점에서 운하의 완공 사실과 흠으로 메워졌다는 기록을 액면 그대로 받아들이기가 어렵다.

3) 조선 인조조 안면도운하의 굴착

<그림 3> 운하굴착에 따른 동선 변화



안면도가 본래 육지였다는 사실 또한 흥미롭다. 본래 현 태안군 남면과 연속되어 있었고, 따라서 안면도의 지명은 안면곶(安眠串)이었다. 그런 가운데 조선 인조조(1623~1649)에 태안의 아전 방경잠(房景岑)¹⁴⁾이 충청감영에 진정하였고,¹⁵⁾ 현재의 안면도와 남면 사이를 끊어서 운하를 건설하였다.¹⁶⁾ 이에 따라 안면도 내해(內海)인 천수만은 직접 서해로 통하게 되었다.

- 14) 『만기요람』에 의하면, 泰安郡吏房景齡이라 되어 있다. 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條.
- 15) 안면도의 백사수도를 굴착한 일에 대해서도, 당시 충청감사 김육(金堉)이 주도했다는 설과 영의정 김유(金瑬)라는 설이 엇갈리고 있다. 참고로 김육은 인조 16년(1638) 6월 25일에 충청감사로 임명되었다가 2년 후 인조 18년 3월 14일에 좌부승지로 자리를 옮겼다. 『인조실록』 권36, 인조 16년 6월 丙辰條; 同 권40, 인조 18년 3월 乙未條.
- 16) 토정 이지함은 안면도의 산수를 좋아하여 자주 들렀고, 뒷줄기를 파낼 것이라는 예언을 남겼다는 전설이 전해진다. 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條; 『서산군지』(1927) 古蹟條. 토정 이지함은 배를 타는 것을 좋아했다고 한다. 『율곡전서』 권30, 만력 6년(1578) 7月條. 그런 때문인지 서해안 곳곳에는 토정과 관련된 전설이 많다.

Ⅲ. 굴포운하 관련 유적 현황

우리나라의 운하굴착은 암초가 발달한 위험한 해역(海域)을 피함으로써, 조운선의 안전한 운항을 도모하기 위한 방편으로 추진되었다. 그러나 토목기술이 발전하지 못한 까닭에 안면도운하를 제외하고는 모든 시도가 실패하였고, 그 결과 개미목운하와 안면도운하라는 대안 운하의 건설을 포함한 다양한 방안들이 모색되었다. 따라서 굴포운하유적의 보존과 활용계획을 수립함에 있어서 굴포운하유적만을 대상으로 할 수는 없다. 우선 ① 굴포운하와 그 대안으로 모색되었던 개미목운하 및 안면도운하를 살펴볼 필요가 있으며, ② 해운의 대안으로 시도되었던 육운을 위한 창고 등의 시설, ③ 운하와 육로운송이 모두 실패한 가운데, 기존의 해로(海路)의 안전운항을 위한 유적 등을 모두 고려할 필요가 있다. 나아가 관광자원으로 활용함에 있어서 시너지 효과를 기대하기 위해서는 ④ 공간적으로 굴포운하유적 인근의 역사자원까지 검토할 필요가 있다.

1. 운하유적

1) 굴포운하유적

- 위치 : 태안 태안읍 인평리·도내리 및 서산 팔봉면 어송리·진장리 일원
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 하천과 농수로 등으로 이용되고 있으나, 일부 구간은 경작지로 개간되었다. 현재 속칭 ‘판갯논’ 구간에 서산시와 태안군에서 역사유적임을 알리는 안내판이 세워져 있을 뿐이며, 그 외의 별도의 시설은 없다.

<그림 4> 판개골 구간(북쪽)



<그림 5> 판개골 구간(남쪽)



<그림 6> 판갯논 구간



<그림 7> 순성진 구간



<그림 8> 서산지역 안내판



<그림 9> 태안지역 안내판



2) 개미목운하

- 위치 : 태안 소월면 의항리와 송현리 사이
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 도로. 왕조실록에는 완공된 것으로 기록되어 있으나, 상하의 표고차가 10m 정도가 되는 고갯길로 선박운항은 불가능하다.

3) 안면도운하

- 위치 : 안면도 북단의 안면연륙교 일원. 행정구역상으로는 태안군 안면읍과 남면 경계에 해당된다.
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 지금도 천수만과 외해를 연결하는 뱃길로 이용되고 있으며, 현재는 부근에 연륙교가 가설되어 있다.

2. 육로운송을 위한 제 시설

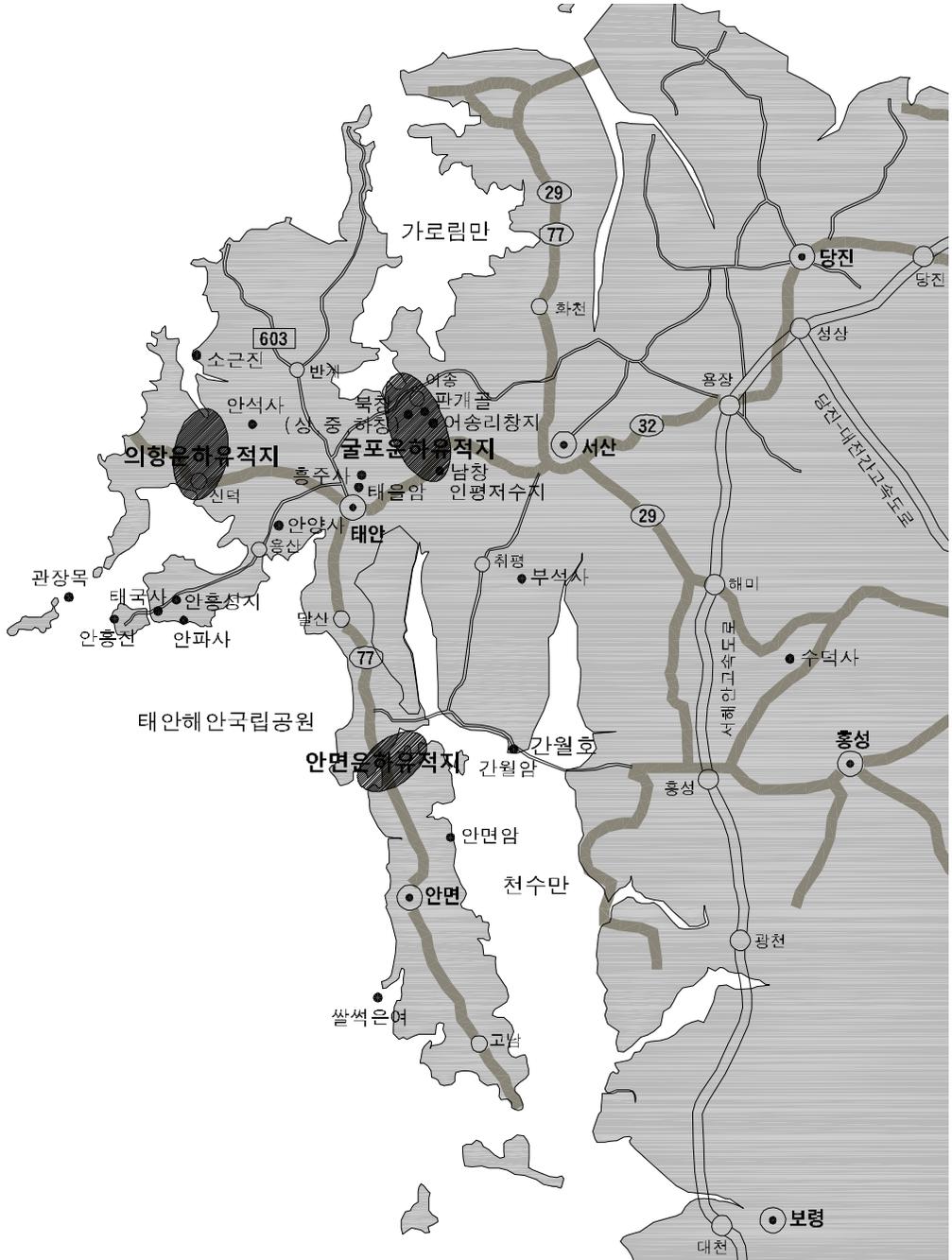
1) 북창지(北倉址)

- 위치 : 태안 태안읍 도내리 2구 속칭 ‘창터’
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 不明
- 연구동향 : 지표상에 와편이 산포된 곳을 창터로 추정할 뿐이다.

2) 남창지(南倉址)

- 위치 : 不明 (태안 태안읍 인평리 興仁橋 인근)
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 不明

<그림 10> 운하관련 유적지 분포도



3) 영풍창지(永豊倉址)

- 위치 : 서산 팔봉면 어송리 3구 782번지 일원
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 사유지. 집터와 경작지로 개간되어 있으며, 그 과정에서 기단석 등으로 보이는 석물들이 한곳에 모아져 있다.

4) 상·중·하창지(上中下倉址)

- 위치 : 태안 태안읍 인평리 일원
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 不明

IV. 굴포운하 유적의 잠재력

1. 굴포운하의 역사적 의의

우선 우리나라 최초의 운하유적이라는 점이다. 김포의 굴포운하보다 100여 년 이상 앞서서 최초로 추진. 총 9회 이상 그 대책이 추진되는 가운데 4회는 태안반도 굴포운하 굴착공사, 2회는 굴포운하의 대안으로 추진된 개미목운하 굴착공사, 1회는 안면도운하 굴착공사, 1회는 굴포운하 구간을 육상으로 운송하는 대책, 나머지 1회는 안흥진성 주변에 제방을 쌓아서 조류의 흐름을 바꾸려는 시도였다.

또한, 운하에 대한 사회적 관심은 물론 운하유적에 대한 사회적 관심이 확대되고 있다. 특히 굴포운하는 갑문식 운하에 가까운 운하로서, 당대 토목기술의 단면을 보여주며, 굴포운하 외에도 개미목운하와 안면도운하, 육운(陸運)을 위한 창고시설 등의 유적들이 산재하고 있다. 따라서 이들을 포괄하는 종합적인 가치를 평가할 필요가 있다.

2. 태안반도 관광자원 다각화의 필요성

천혜의 자연자원을 갖춘 태안군의 역사자원을 발굴함으로써 시너지 효과를 기대할 수 있다. 특히 태안반도는 중국과의 주요 교통로였으며, 대내적으로는 조운(漕運)과 해양방어의 거점이었으므로, 중국 사신의 숙소였던 안흥정, 중국과의 교류의 증거인 마애불, 외적의 침입을 방어하고 조운의 안전을 위하여 설치되었던 소근진성과 안흥진성 등과 더불어, 굴포운하유적 또한 차별성과 경쟁력을 갖춘 역사자원으로 평가할 수 있다.

3. 태안 관광레저형 기업도시 개발사업과의 연계

굴포운하 유적은 최근 착공한 태안 관광레저형 기업도시에 인접하여 있다. 특히 태안 관광레저형 기업도시 북단이 굴포운하의 통로로서, 조선시대 석교(石橋, 흥인교)가 있었던 지점이다. 따라서 흥인교로부터 가로림만 사이에 산재한 굴포운하 관련 유적은 기업도시 배후 역사근린공원으로서의 잠재력을 갖추었다고 판단된다.

4. 생태자원의 보고인 가로림만과의 연계

현재 대규모 양식장 등으로 활용되고 있으나, 장기적으로 조력발전소의 건설 또는 연륙교 가설 등 다른 활용방안이 모색되고 있는 지역이 가로림만이다. 따라서 향후 굴포운하 유적은 가로림만과 천수만의 태안 기업도시 사이의 연결고리로서의 역할이 기대된다.

5. 안면도와 보령 간 연륙교의 개설

안면도-보령 간 연륙교의 개설에 의하여 충남 서해안의 대표 관광지인 보령시와 태안군이 하나의 관광권역으로 묶이게 될 것으로 예상된다. 이와 함께 굴포운하와 관련된 역사유적 가운데, 굴포운하-(태안 기업도시)-안면도운하-(안면도)-(안면도~보령간 연륙교)-원산진-(안면도~보령간 연륙교)-고만도정(高巒島亭)이 육상을 통한 이동경로 선상에 위치하게 되므로, 하나의 이야기가 있는 테마 관광코스로 개발할 필요가 있다.

V. 결론 : 정책제언

1. 운하유적 명칭의 확정

현재 태안반도 굴포운하는 굴포라는 지명이 전해지고 있으며, 주민들 또한 그렇게 알고 있다. 그러나 ‘굴포(掘浦)’는 바다 또는 하천변의 갯벌을 굴착한 경우라면 모두 통용될 수 있는 용어이며, 이와 유사한 용례는 쉽게 확인된다. 특히 강화도의 손돌목을 피하기 위하여 굴착했던 김포의 굴포운하 또한 굴포라 하며, 그 공사로 인하여 만들어진 하천의 이름이 현재 ‘굴포천(掘浦川)’으로 표기되고 있다. 따라서 태안반도 굴포운하의 차별적 이미지를 확립하기 위해서라도, 그 명칭을 확정시킬 필요가 있다. 연구자가 검토한 명칭과 그 장단점을 살펴보면 아래와 같다.

- 안흥운하 : 안흥량(安興梁)이라는 험로(險路)를 피하기 위하여 굴착한 운하라는 의미이며, 사료에서도 안흥굴포(安興掘浦)라는 표현을 확인할 수 있다. 그러나 현재 지역주민에게는 ‘굴포’라는 지명이 널리 알려져 있으며, 또한 태안군 근흥면 정죽리와 신진도리에 있는 (신·구) 안흥항과 혼동의 가능성이 크다.
- 굴포운하 : 조선조의 기록은 물론 현재 지도상에도 ‘굴포(掘浦)’라는 지명이 남아 있어서 혼동의 우려가 적다. 하지만 사료상에 일반적으로 등장하는 용어에 해당되며, 특히 김포의 굴포와 혼동될 수 있다.
- 태안운하 : 태안군 또는 태안반도에 있는 운하유적이라는 점을 명백하게 할 수 있으며, 이와 관련하여 김포의 굴포운하유적을 ‘김포운하’로 명명하게 하는 동기도 제공할 수 있다.

이와 관련된 최종 결정은 태안군을 비롯한 관계자 및 지역주민들의 의견을 충분히 수렴하여야 할 것으로 판단되며, 최소한 문화재 지정 신청 때까지는 확정되어야 할 것으로 판단된다.

2. 굴포운하 및 관련 유적에 대한 고증작업

현재까지 굴포운하를 비롯한 조운(漕運)과 관련된 태안반도의 유적에 대해서 전반적인 검토가 이루어진 적은 없다. 따라서 이에 대한 이해와 더불어 활용을 위해서도 보다 구체적인 조사가 선행되어야 할 필요가 있다. 우선 운하유적에 대한 정밀지표조사와 발굴조사가 선행되어야 한다. 현재 문헌사료와 주민들에 대한 면접자료에 의존하여 과거의 운하구간을 추정할 뿐이다. 이를 보완하기 위해서는 정밀지표조사와 더불어 발굴조사가 선행되어야 할 것이다.

지명에 대한 조사도 필요한 부분이다. ‘북창’ 마을의 ‘창터’ 등의 지명은 관련 유적의 소재를 확인시켜 주는 결정적인 단서가 되기 때문이다. 상·중·하창(上中下倉) 등 역사적 연원이 모호하지만, 굴포운하와 연관된 것으로 추정되는 지명들은 새로운 유적의 존재를 확인함으로써, 굴포운하유적의 역사적 내용을 보다 충실하게 할 수 있을 것이기 때문이다.

지명에 대한 조사에는 조운선의 운항과 관련하여 언급되는 지명들을 포함하여야 한다. 전라도 조선(漕船)이 침몰하였던 ‘우잠서(牛潛嶼)’ 또는 조운선이 도착한 후 세곡을 옮겨 실었던 잠문곶(潛文串) 등에 대한 확인조사를 통하여 고려~조선시대의 조운로(漕運路)에 대한 이해를 높일 수 있다.

굴포운하 굴착공사를 주도했던 인물에 대한 연구도 시급하다. 조선 세조조에 굴포운하를 주도했던 신숙주가 굴포운하 굴착에 실패한 감회를 노래한 시(詩)를 남기고, 그와 더불어 부사(副使)로 파견되었던 안철손(安哲孫)이 조운과 관련된 것으로 추정되는 『공해조운도(公海漕運圖)』를 남겼듯이, 그들의 문집 등에 굴포운하와 관련된 내용들이 실려 있을 가능성이 있기 때문이다. 그들이 남긴 기록은 향후 굴포운하유적에 대한 정비사업에서 긴요하게 사용될 콘텐츠가 될 수 있을 것이다.

고증연구에는 굴포운하 관련 유적에 대한 조사가 반드시 포함되어야 한다. 개미목운하와 안면도운하, 그리고 굴포운하 주변 창고유적은 굴포운하의 대안으로 시도되었던 유적들이며, 원산진·안흥진성·소근진성 등은 태안반도 일원의 조운에 있어서 거점이 되었던 장소들이다. 상호연계를 통한 시너지 효과는 물론, 장기적으로는 조운 관련 유적에 대한 고증 및 발굴조사를 통하여 ‘태안반도 조운선의 항해’라는 역사적 스토리의 완결을 기할 필요가 있다는 점에서 필요한 선행작업이 될 수 있다.

3. 국가 및 지역의 지속적인 관심 확대

우리나라 최초의 운하라는 상징성을 갖는 굴포운하는 현재 충청남도에서 관심을 보이고 있지만, 그 관심을 아래로는 지역주민에게 위로는 중앙정부로 확대할 필요성이 있다. 굴포운하가 역사유적이라는 측면에서 볼 때 최근 정부의 문화재 정책이 활용에 중점을 두는 방식으로 변화되고 있으므로, 중앙정부에게 인식을 변화시키기 위한 홍보 및 활용계획의 수립이 필요할 것이다.

한편 굴포운하유적을 문화재로 지정하는 것은 해당 지역주민과의 재산권 문제로 인한 마찰을 야기할 수 있으므로, 심사숙고하되 주민을 설득시키기 위해서는 재산권제약이 아닌 활용적 대안의 모색이 마련되어야 한다.

4. 굴포운하 활용방안 모색

현재까지 파악된 우리나라의 운하유적지는 모두 4개소이다. 그 가운데 태안반도의 굴포운하를 비롯하여 개미목운하와 안면도운하는 모두 안흥량(安興梁)이라는 험로를 피하기 위하여 굴착되었다는 점에서 동일한 목적을 가진 유적이다. 이 외에 강화도의 손돌목[孫丕項]을 피하기 위하여 굴착된 김포의 굴포운하가 있다. 이러한 운하유적 가운데 태안반도 굴포운하는 12세기에 굴착이 시작되었던 우리나라 최초의 운하유적에 해당된다. 그럼에도 불구하고 그 동안 사회적인 무관심으로 인하여 방치된 채로 있었다.

최근 서해안고속도로의 개통 이후 태안군 일원은 급속한 사회경제적 변화를 경험하고 있으며, 가까운 미래에 옛 흔적을 거의 잃을 것으로 예상된다. 따라서 이에 대한 보다 적극적인 보존대책과 활용방안의 모색이 필요하다고 본다.

단기적으로 문화재 지정을 통한 유적지의 보존과 기초 정비에 두고, 장기적으로는 태안 기업도시 등과 연계를 모색하는 광범위한 활용방안을 검토할 수 있다.

우선, 태안반도와 김포를 제외한 다른 지역에서는 확인되지 않는 운하유적이라는 차별성과 수변(水邊)을 이용할 수 있다는 강점을 이용한 체험관광으로의 활용 가능성을 극대화하여야 한다.

둘째, 지형적 어려움을 극복하기 위하여 조선 태종조 하윤(河崙)에 의하여 추진되었던 계단식 운하를 중심으로, 전통시대의 토목 기술의 진면모를 보여줄 수 있는 운하유적의 복원 가능성을 검토하여야 한다.

셋째, 운하관련 유적과 관련한 연계도로의 건설과 더불어 현재 추진 중인 태안 관광레저형 기업도시 등과 연계를 통해 시너지 효과를 창출하여야 할 것이다.

넷째, 운하유적에 대한 단순 정비계획이 아니라, 남·북창(南北倉), 상·중·하창(上中下倉) 등 굴포운하 관련 유적 및 운하유적과 바로 인접한 옛 태안군 치소(治所) 순성진(尊城鎭)에 대한 정비사업을 포함하여 종합적인 개발계획이 추진되어야 한다.

오 석 민, smoh7568@cihc.or.kr

충남역사문화연구원 박물관장

Tel. 041-856-8608

안 상 옥, hansw@cdi.re.kr

충남발전연구원 공간계획연구부 연구위원

Tel. 041-840-1163

◆ 참고 자료 ◆

1. 박광성(1972), 「金浦掘浦와 漕倉에 對하여」, 『畿甸文化研究』 제1집, 인천교육대학 지역사회연구소.
2. 이종영(1963), 「安興梁 對策으로서의 泰安漕渠 및 安民倉 問題」, 『동방학지』 제7집
3. 최완기(1994), 『朝鮮後期 船運業史 연구』, 일조각
4. 『고려사』 (권16), 世家 仁宗 12년 7월; 同 권116, 列傳29, 王康條
5. 『고려사절요』 (권10), 인종 12년 7월
6. 『만기요람(萬機要覽)』 財用編 2, 漕轉 漕規 安興掘浦條
7. 『만기요람(萬機要覽)』 軍政編 4, 海防 西海南部條.
8. 『서산군지』 (1927) 古蹟條
9. 『세조실록』 (권25), 세조 7년(1461)
10. 『세조실록』 (권32), 세조 10년(1464)
11. 『신증동국여지승람』 (권19) 泰安縣 山川條
12. 『율곡전서』 (권30), 만력 6년(1578) 7月條
13. 『인조실록』 (권36), 인조 16년 6월 丙辰條
14. 『중종실록』 (권42), 중종 16년(1521)
15. 『중종실록』 (권80), 중종 30년(1535) 8월 11일조(己亥)
16. 『중종실록』 (권88), 중종 33년 9월 27일 丁酉條
17. 『태종실록』 (권25), 태종 13년(1413)
18. 『태종실록』 (권26), 태종 13년(1413)
19. 『택리지』 卜居總論 生利條
20. 『신증동국여지승람』 충청도 태안군 산천조
21. 『신증동국여지승람』 충청도 태안군 佛宇條
22. 『연경재전집(硯經齋全集)』 (外集, 권37, 傳記類 東學寺魂記釋, 王昇·王康條)
23. 『증보문헌비고』
24. 『충청도읍지』 (영조~헌종 연간) 「平薪鎭誌」 연혁조
25. 『泰安地圖』