

기획연구 2007-12

굴포운하의 역사적 의의와 현대적 활용방안

정춘환 · 오석민 · 송두범 · 한상욱

발간사

최근 대선 공약으로 한반도 대운하가 거론되면서, 우리에게는 다소 낯설었던 하천의 주운(舟運)이 세간의 이목을 집중시키고 있다. 사실 우리 국민들은 수에즈운하나 파나마운하 등을 알고 있을 뿐이며, 한반도의 교통은 예전부터 육상 중심이라고 생각하고 있다. 그러나 20세기 중반까지도 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.

본 연구는 우리나라 최초의 운하로 기록되는 굴포운하의 굴착과 그 역사자원의 활용방안을 모색하기 위한 기초연구이다. 역사적 가치에 대해서 역사유적의 현황과 관광자원화를 포함한 활용 잠재력을 평가하고, 연계 가능한 주변 역사문화자원을 살펴보고자 한다.

본 연구에 참여한 정춘환 건축문화연구소 건축도감 대표, 오석민 충남역사문화연구원 박물관운영팀장, 송두범 충남발전연구원 연구실장, 한상욱 충남발전연구원 책임연구원과 현지조사시에 많은 도움을 주신 태안의 정우영 선생님, 서산의 이은우·이영하 선생님께 감사의 마음을 전하며, 연구수행과정에서 적극적으로 협조해준 연구심의위원회에 특별한 감사의 말씀을 드린다.

2007년 10월 31일
충남발전연구원장 김 용 웅

목 차

제1장 서론	1
제2장 굴포운하 굴착의 역사적 배경	4
1. 운하의 종류와 역사	4
2. 전통시대 한반도의 뱃길과 漕運制度	5
제3장 태안 굴포운하 굴착의 역사	11
1. 12세기 우리나라 최초의 운하 굴포 굴착공사	11
2. 고려 공양왕조 왜구(倭寇) 극성기의 굴포운하 공사	13
3. 조선 태종조 하윤(河崧)과 굴포운하	16
1) 운하굴착공사의 논의과정	16
2) 굴착공사과정과 운하의 규모	16
3) 운하굴착공사의 결과와 문제점	17
4. 조선 세조조 신숙주(申叔舟)와 굴포운하	19
1) 운하굴착공사의 논의과정	19
2) 굴착공사과정과 그 결과	20
5. 조선 중종조 개미목(蟻項)운하 굴착공사	20
1) 운하굴착공사의 배경	20
2) 운하굴착공사의 과정	21
6. 조선 중종조 김안로와 개미목(蟻項)운하	22
1) 운하굴착의 배경	22
2) 운하굴착공사의 전개과정과 그를 둘러싼 논란	22
3) 운하굴착공사 완료 후 정국동향 : 관련 인물과 관련하여	26
7. 조선 인조조 안면도운하의 굴착	28
8. 조선 현종조 송시열과 육운(陸運)을 위한 창고의 건립	30
1) 논의의 배경	30

2) 논의의 전개과정과 창고의 건립	30
9. 조선 영조조 안흥진성 일원의 제방공사	32
1) 논의의 배경	32
2) 제방공사의 진행과정	33

제4장 굴포운하 관련 유적 현황

1. 운하유적	34
1) 굴포운하유적	34
2) 개미목운하	36
3) 안면도운하	36
2. 육로운송을 위한 제 시설	37
1) 북창지(北倉址)	37
2) 남창지(南倉址)	37
3) 영풍창지(永豐倉址)	37
4) 상·중·하창지(上中下倉址)	38
3. 기타 역사자원	38
1) 순성진(尊城鎭)	38
2) 소근진성(所斤鎭城)	39
3) 안흥진성(安興鎭城)	40
4) 원산진(元山鎭)과 고만도정(高蠻島亭)	40
5) 안흥정(安興亭)	41
6) 안파사(安波寺)	41

제5장 굴포운하유적의 잠재력

1. 굴포운하의 역사적 의의	43
2. 태안반도 관광자원 다각화의 필요성	44
3. 태안 관광기업도시 개발사업	45
4. 가로림만 개발계획	45
5. 안면도와 보령간 연륙교의 개설	46
6. 굴포운하 활용(안)	48
1) 기본방향	48
2) 사업내역	49

제6장 정책제언	51
1. 운하유적 명칭의 확정	51
2. 굴포운하 및 관련 유적에 대한 고증작업	52
3. 문화재 지정	53
<부록 1> : 굴포운하 관련 인물	54
<부록 2> : 안흥정(安興亭) 관련 기록 검토	62

표 목 차

<표 1> 완공된 굴포운하의 규모(태종실록)	17
--------------------------------	----

그림목차

<그림 1> 전통한선의 입면도(예시)	6
<그림 2> 충청~경기만 일원의 대동미 운송로	8
<그림 3> 지천의 옛축대	15
<그림 4> 굴포운하의 두 방향 추정구간	15
<그림 5> 운하굴착에 따른 동선 변화	29
<그림 6> 판개골 구간(북쪽)	35
<그림 7> 판개골 구간(남쪽)	35
<그림 8> 판개논 구간	35
<그림 9> 순성진 구간	35
<그림 10> 서산지역 안내판	36
<그림 11> 태안지역 안내판	36
<그림 12> 영풍창지 전경	38
<그림 13> 성내(골프장,조경사업)	39
<그림 14> 성외(운하구간)	39
<그림 15> 운하관련 유적지 분포도	42
<그림 16> 운하유적지-기업도시 간 도로망	47
<그림 17> 굴포운하구간 개발계획 개념도	50

제1장 서론

최근 대선 공약으로 한반도 대운하가 거론되면서, 우리에게 다소 낯설었던 하천의 주운(舟運)이 세간의 이목을 집중시키고 있다. 사실 우리 국민들은 수에즈운하나 파나마운하 등을 알고 있을 뿐이며, 한반도의 교통은 예전부터 육상 중심이라고 생각하고 있다. 그러나 20세기 중반까지도 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.

이러한 뱃길이 차단된 것도 그리 오래 전의 일이 아니었다. 일제강점기에 철도와 신작로가 건설되었으나, 서울로 향하는 물자는 서해를 통하여 마포나루 또는 한강을 통하여 송파장에 집산되었다. 그런데 한국전쟁 이후 한강 하구의 중간에 군사분계선이 그어졌고, 한강을 운항하는 황포돛배, 그리고 일제 이후 운항되던 기선은 추억 속의 풍경으로 변하였다. 그런 가운데에서도 서울은 여전히 경제 중심지였다. 다만 서울로 향하는 수단이 뱃길에서 육로로 바뀌었을 뿐이다.

20세기 중반까지 뱃길 중에서 한강과 낙동강, 그리고 서남해안은 국가의 동맥이었다. 국가 재정의 근간이었던 삼남(三南)의 세곡이 모두 이 경로로 운송되었기 때문이다. 또한 바다에서 생산된 어염(魚鹽)은 강을 거슬러 내륙으로 운반되었다. 조수의 영향이 미치는 지점까지는 바닷배로 운반되었고, 다시 강배[江船]으로 옮겨 실어서 내륙까지 유통되었던 것이다. 나이 든 노인들이 소금배와 새우젓배를 기억하는 것은 이 때문이다. 해산물을 운반했던 선박은 미곡으로 바꾸어 다시 마포나루로 향하였다. 이런 점에서 볼 때, 바닷길과 강길은 말하자면 전통시대의 산업도로였다고 할 수 있다.

그런데 하천이나 바다에는 암초가 있어서 항해의 장애가 되곤 하였다. 특히 서울로 가는 뱃길인 경우, 국가적인 관심사가 되었는데, 예를 들어 『만기요람(萬機要覽)』에 의하면, 서울 인근의 경강(京江) 중에서 양화진 부근에는 얕은 여울에 수초(水草)가 밀집한 관계로, 밀물을

이용하여 건너야 했다. 관찬사료에는 기록되지 않았지만, 1950~1960년대까지 각 하천에 의존하여 생업을 유지하였던 뱃사람들은 주요 여울에 대하여 생생하게 기억하고 있다. 여울을 만나면, 사공은 앞뒤에서 밀고 끌어서 통과하였다. 사공의 힘만으로 어려우면, 주변 주민들, 때로는 우마를 동원하였고, 그마저도 어려울 때는 ‘뱃골’을 내었다. ‘뱃골’이란, 여울 바닥을 파내어 배가 통과할 수 있도록 하는 물길이다. 그리고 여울 위 또는 아래 호수처럼 물이 깊은 곳에는 선박이 일시 머물던 포구가 있었다. 지금과는 달리 50년 전까지도 강변의 포구와 어촌은 결코 낯선 풍경이 아니었다. 화물을 운송하는 선박이 왕래하였고, 또한 여울을 중심으로 하는 얕은 곳에는 다양한 민물고기들이 서식하였다. 금강의 강경포구 인근만 해도, 해산물과 미곡이 집산지로 유명하였을 뿐만 아니라, 또한 참게·숭어·황복·위어 등이 대표적인 먹을거리였던 어촌이었다.

바다에서 암초가 발달한 곳은 여[磯]라 하였다. 그러나 바다에서는 뱃골을 낼 수가 없었고, 그렇다고 하여 풍랑이 험한 외양(外洋)으로 항해할 수도 없었다. 전통적으로 우리나라에서는 갯벌이 발달한 서해안을 항해하기 위하여, 바닥이 평평한 평저선(平底船)을 만들었는데, 이러한 형태의 전통 한선(韓船)은 풍랑에 취약하였기 때문이다. 따라서 20세기 초반까지 아산만의 난지도 또는 당진 한진 포구 북쪽 속칭 ‘영웅바위’처럼 물살이 합하면서 소용돌이를 일으키는 해역(海域)이나 황해도 장산곶, 강화도 손돌목, 태안반도의 안홍량처럼 해저에 암반이 발달하여 조류(潮流)의 흐름이 빠른 지역은 뱃사람들에게는 공포의 대상이었다. 주민들의 표현에 따르면 조류의 흐름이 급할 때는 ‘오리 발목이 부러질’ 정도였기 때문이다.

우리나라의 운하 굴착은 이러한 배경 하에서 추진되었다. 특히 세곡(稅穀)을 운반하는 길목에 위치한 강화도의 손돌목과 태안반도의 안홍량은 국가적인 차원에서 관심을 기울였던 곳이었다. 고려시대 경기만의 조운로는 강화도 북쪽과 교동도 사이를 통과하는 경로와 강화도와 통진 사이를 통과하는 경로가 있었다. 그 가운데 교동도 남단에는 암초가 중첩되어 매우 위험하였고, 따라서 강화도와 통진 사이를 통과하는 경우가 많았다. 손돌목은 그 경로상에서 김포 덕포진과 강화도 용두돈대 사이의 약 10,000m² 면적의 해협을 말한다. 안홍량 또한 개령이나 한양 어느 곳을 향하더라도 반드시 경유해야 했던 해역(海域)의 협로였다. 그러한 까닭에 두 해역을 피하기 위한 운하건설이 있었고, 안홍량을 피하기 위한 운하 건설은 1134년부터 시작되어, 조선후기에 이르기까지 위정자들의 중요한 관심사가 되었다.

아래의 논의는 우리나라 최초의 운하로 기록되는 굴포운하의 굴착과 그 역사자원의 활용 방안을 모색하기 위한 기초연구이다. 우선 고려시대로부터 조선후기에 이르기까지 안전한 조운

로의 확보를 위하여 계속적으로 추진되었던 태안반도 굴포운하 굴착공사의 배경을 살펴보고, 다음으로는 고려시대 이후 각 시기마다 추진되었던 굴포운하 공사과정을 살펴보고자 한다. 이어서 굴포운하 굴착공사와 관련된 역사유적의 현황과 관광자원화를 포함한 활용 잠재력을 평가하고, 연계 가능한 주변 역사문화자원을 살펴볼 것이다. 이러한 분석을 바탕으로 굴포운하 자원 활용을 위한 기본구상(안)을 제시하고, 그에 따른 실천방안으로서 정책제언을 하는 수준에서 본 논의를 마무리하게 될 것이다.

제2장 굴포운하 굴착의 역사적 배경

1. 운하의 종류와 역사

기능적으로 볼 때 운하는 수운용(水運用)과 관개용(灌溉用)으로 구분된다. 그러나 일상적으로 운하라 할 때에는 관개용은 제외되는 것이 일반적이다. 한편 수운용 운하는 해양선 운하와 내륙 운하로 분류된다. 해양선 운하는 해양과 해양을 연결하는 운하인데, 수에즈 운하나 파나마 운하 등이 그에 해당한다. 내륙 운하는 2개의 하천을 연결하거나 하천과 병행하는 형태로, 영국의 맨체스터 운하, 미국의 일리노이 운하 등이 유명하다.

구조상의 특징으로 분류하면, 크게 수평운하(水平運河)와 갑문운하(閘門運河)로 구분된다. 수평운하는 수로상의 높이의 차이가 거의 없는 운하를 말하는데, 그 대표적인 예가 수에즈운하이다. 갑문운하는 수위(水位)가 서로 다른 바다와 바다, 강과 강을 연결하는 운하로, 수로에 중간 낙차를 만들고, 갑문을 설치하여 배가 통과할 수 있도록 하는 방식인데 파나마운하와 독일의 킬운하가 유명하다.

이러한 운하의 역사는 기원전으로 거슬러 올라간다. BC 3000년 무렵 메소포타미아와 이집트에서는 티그리스강·유프라테스강·나일강의 물을 이용한 운하를 만들었고, BC 510년 무렵에는 페르시아제국의 다리우스 1세가 지중해와 홍해를 연결하는 운하를 계획했던 것으로 전해진다. 한편 동양에서는 중국이 가히 운하의 나라라 할 수 있다. 서기 12~13세기 황하강과 양쯔강(揚子江)을 연결하는, 당시 세계 최대인 약 1,900km에 달하는 대운하가 건설되었다.

이 당시까지 동·서양을 막론하고 운하는 모두 경사가 완만한 수평운하였다. 그러나 14세기 무렵에 이르러 중국과 네덜란드에서 운하에 갑문을 설치하였으며, 그 이후 내륙운하가 크게 발전하였다. 그리고 18~19세기에 이르러, 산업혁명 이후 경제적 여건의 변화에 맞추어 토목기술이 발전하면서 운하건설이 활발해졌다. 영국은 1772년 머지강 하구에서 맨체스터에 이르는 길이 46km의 브리지워터운하를 개통하였으며, 이 건설사업을 계기로 총 길이 3,400km에 이르는 운하망이 영국 전역에 건설되었다. 1894년에는 맨체스터십 운하가 개통되었다. 맨체스터

와 아일랜드해를 연결하는 운하로, 길이는 57km이며, 1~2만톤급의 선박이 맨체스터까지 운항할 수 있다. 프랑스 운하망의 중심은 센강 이북이며, 총 길이는 약 4,800km이다. 알자스운하는 알자스지방 중앙을 간스담에서 스트라스부르까지 라인강과 나란히 달린다. 구릉지대를 통과하고 있기 때문에 운하용 터널이 많은 것이 특징이다. 네덜란드에는 저지대의 배수를 위한 목적의 소규모 운하가 많다. 총 길이는 약 7,000km인데, 항구도시 로테르담과 암스테르담을 중심으로 내륙도시가 연결되어 있다. 벨기에 또한 배수용 운하망이 발달하였는데, 수운용 운하로는 1948년 개통된 알베르 운하가 유명하다. 이 운하에 의해 리에주 중공업지대와 안트베르펜 항구가 직접 연결된다. 독일에는 라인강·베저강·엘베강·오데르강 등을 횡단하는 운하가 많다. 옛 소련의 운하는 총 길이가 약 13만km에 달하는데, 백해(白海)-발트해운하(1933), 모스크바-볼가운하(1937), 볼가-돈운하(1952)를 통하여 모스크바가 바다로 통해 있다. 미국에서는 19세기 5대호를 중심으로 중요 운하가 개통되었다. 해양선 운하는 19세기 말부터 20세기 초에 발달하였다. 수에즈운하(포트사이드~수에즈 약 162km, 1869년)·킬운하(북해~발트해 약 85km, 1895년)·파나마운하(태평양~카리브해 약 82km, 1914년)가 유명한데, 이 세 운하는 영국의 맨체스터십운하(맨체스터~머지강)와 더불어 세계 4대 운하로 꼽히고 있다. 이렇듯 18~19세기는 '운하의 시대'라 할 수 있으나, 19세기부터 철도교통이 발달하고, 20세기에는 도로교통이 발전하면서, 그 중요성은 점차 축소되었다.

2. 전통시대 한반도의 뱃길과 漕運制度

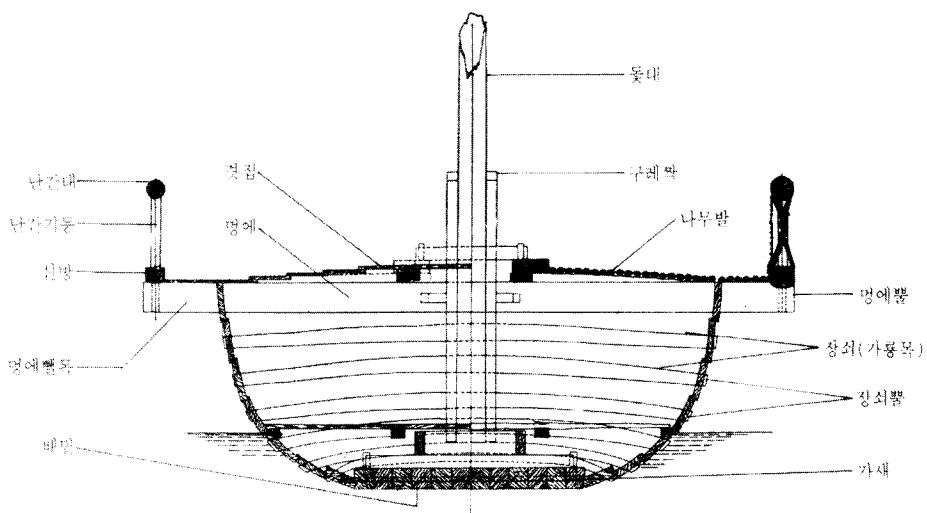
앞서 밝혔듯이 20세기 중반까지 한반도에서도 물자의 주된 운송로는 바다와 강이었다. 대규모 운송을 할 수 있는 도로와 교통수단이 발달하지 못한 상황에서, 물자를 육로로 운반하기보다는 선박을 이용하는 편이 용이하였던 것이다. 좀 더 구체적으로 말하면, 바닷배[海船], 즉 바다를 왕래하는 배가, 밀물 때 조수(潮水)의 힘을 빌어 하천을 거슬러 올라갔고, 조수의 영향이 미치는 하천의 소위 '결절점(結節點)'에서 다시 강배[江船]로 옮겨 실어서 내륙 깊숙한 곳까지 운송하였던 것이다. 따라서 조수의 영향이 미치는 결절점은 교통상의 주요 거점이 되었다. 나아가 국가재정이 근간이 되는 세곡(稅穀)의 원활한 운송을 위하여 왕도 또한 조수가 미치는 이러한 결절점을 택하여 정하였다. 조선조의 도읍 한양은 물론이고, 평양과 개성 등도 또한 이러한 곳이었다. 조선왕조가 개창된 이후, 계룡산의 속칭 '신도안'으로 천도하려던 노력

이 좌절된 데에는 선박이 도달하기 힘들다는 이유도 포함되어 있었다.

사료를 보면, 바다로부터 조수가 미치는 하천 구간을 항해하는 선박을 ‘바닷배[海船]’라 하여, 이곳부터 상류까지 운항하는 ‘강배[江船]’와 구별하였다. 항해 가능지역을 중심으로 전통시대에는 크게 두 종류의 선박이 있었던 것이다. 바다를 항해하는 선박은 거친 풍랑에 견딜 수 있도록 폭이 넓었고, 강을 거스르는 강배는 물살을 저항을 줄이기 위하여 폭이 좁았다. 그런데 폭이 넓은 바닷배는 강을 거슬러 오르기 어려웠고, 폭이 좁은 강배는 바다의 풍랑에 전복될 우려가 컸다. 이런 이유로 선박이 특화되었던 것이다.

한편 한반도의 지형은 동쪽이 높고, 서해안 쪽으로는 경사가 완만한 형세이다. 따라서 하천 또한 백두대간을 경계로 하여 서쪽으로 완만한 흐름을 보인다. 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(礮)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.

〈그림 1〉 전통한선의 입면도(예시)



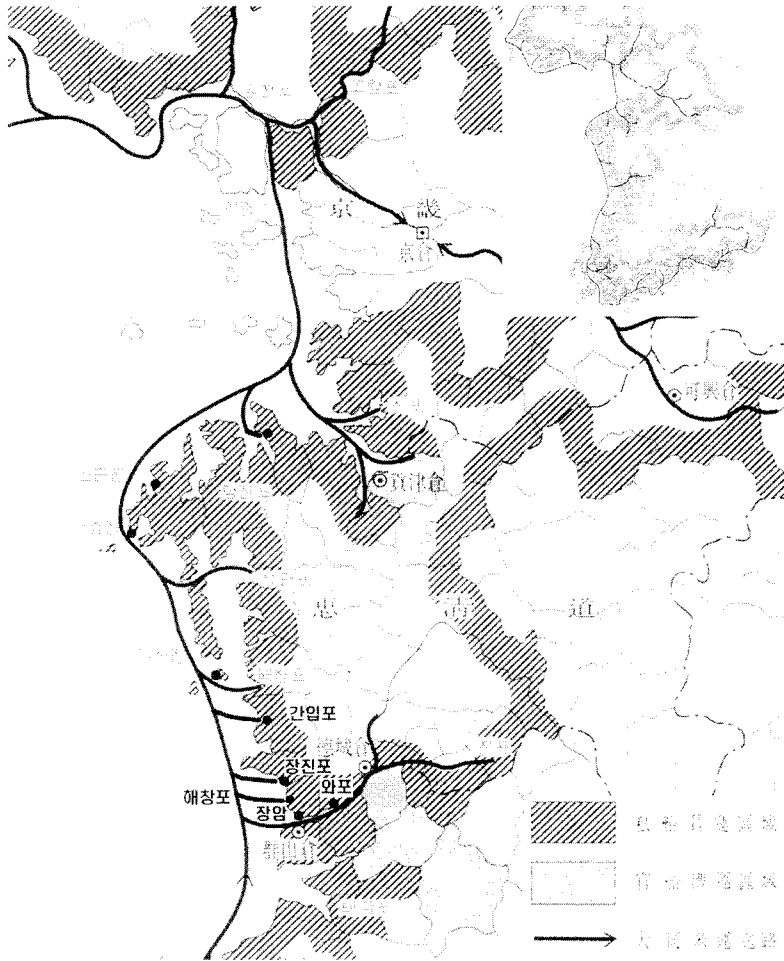
고려시대 개경을 수도로 정한 이후, 서해의 경기만은 많은 물자가 집결하는 통로가 되었다. 그 추세는 조선시대 중앙집권적 체제가 강화되고, 조선후기 서울의 도시화·상업화가 진행되면서 더욱 촉진되었다. 특히 국가 재정을 주로 삼남(三南), 즉 전라·경상·충청 지역에 의존하고 있었으므로, 뱃길의 사고방지는 국가의 최우선 과제이기도 했다.

삼남에서 경기만으로 향하는 뱃길 가운데, 파선의 위험이 컸던 해역으로는 충청도의 안홍량, 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 안홍량과 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 아래와 같다.²⁾

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 船人水路慣熟 而商賈亦多視安興 如殿門庭矣. 이증환, 『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 船運叢史 연구』, 일조각 참조.

〈그림 2〉 충청~경기만 일원의 대동미 운송로



위의 지도에서 확인할 수 있듯이, 조선시대까지의 뱃길은 현재의 서산시 대산읍 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,

3) 읍지의 기록을 보면 평신진은 황금산[九金山]에 있다가 망일산 아래로, 다시 삼길산 아래로 옮겼다 한다. 『충청도읍지』(영조~헌종 연간) 「平薪鎭誌」 연혁조.

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)라 이름하였다. 배로 실어 나르기 위하여 판 도랑이라는 뜻이다. 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.⁵⁾ 굴포천 하구는 현재 추진되고 있는 경인운하의 기점이기도 한 곳이다. 박광성은 과거 굴포천 수로를 따라 한강의 물이 현 부평역 부근까지 오르내렸던 사실도 지적하고 있다. 사실 굴포천 주변은 상습 침수구역이다. 따라서 최근 경인운하 굴착공사를 계획할 당시 홍수량(洪水量) 전체를 경인운하를 통하여 방류(放流)토록 함으로써 범람을 막으려는 목적도 포함되어 있었다.⁶⁾ 박광성은 사료를 검토하고 현지를 답사한 결과, 운하 굴착에 있어서 유일한 난관은 원통현(圓通峴, 현 약사암 고개 일원)이었음을 지적하였다.⁷⁾ 또한 한강과 서해안 양쪽에서 동시에 굴착공사가 진행되었을 것으로 추정하였다. 그는 서해안 쪽의 운하 굴착지는 일제강점기에 주안염전수로(朱安鹽田水路)로 활용되었던 물길로 보았다.

우리나라에서 바다 뱃길의 험로를 피하려는 목적의 운하만 있었던 것은 아니었다. 조선초 세곡의 편리한 운반을 위하여 한강에서 남대문까지 운하굴착을 계획한 적이 있었다. 그 주인공은 태종조 태안반도 굴포운하의 주역이었던 하윤(河崙)이었다. 『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 승례문에서 용산강(龍山江)까지 운하를 건설함으로써, 선박

4) 관수각은 관장항(冠丈項)이라고도 했다. 1872년 간행된 「泰安地圖」(서울대학교 규장각 소장, 京10422)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) 박광성, 1972, 「金浦掘浦와 漕倉에 對하여」(『畿甸文化研究』 제1집, 인천교육대학 지역사회연구소). 최이의 김포 굴착을 우리나라 최초의 운하굴착으로 소개하는 경우도 있는데, 이는 태안반도의 운하굴착보다 약 100년 후의 일이다.

6) 이성재, 1991, 「金浦掘浦 治水計劃과 京仁運河 建設」(『한국수자원학회지』 제24권 제4호, 한국수자원학회).

7) 현재 행정구역으로는 김포시 고촌면 전호리와 인천시 계양동[옛 상야리] 인근이 된다. 이와 관련하여 ‘뱃나드리’ 또는 ‘배꽃이’ 등 원래 선박 운항과 관련된 것으로 추정되는 지명도 남아 있다는 논문도 발표되었다. 金相旻, 1996, 『김포평야의 지형 및 토지이용에 관한 연구』, 이화여자대학교 석사학위논문.

의 통행을 수월하게 하자.’는 의견을 개진하였다. 이에 찬반양론이 있는 가운데, 임금이 인력 동원의 어려움을 이유로 받아들이지 않았다. 비록 검토 단계에 머물렀고, 또한 그 규모가 태안 반도 등지와는 비교할 수 없으나, 조선시대 물자 운송에 있어서 뱃길의 중요성을 확인할 수 있는 자료로서 의의는 크다고 할 수 있다.

제3장 태안 굴포운하 굴착의 역사

1. 12세기 우리나라 최초의 운하 굴포 굴착공사

현재까지 알려진 바에 따르면, 우리나라에서 본격적인 운하의 굴착은 태안반도를 횡단하는 속칭 ‘굴포운하(掘浦運河)’가 처음이다. 굴포운하는 태안반도의 안흥량을 피하기 위한 토목공사였음은 앞에서 언급한 바가 있으므로 상론을 피하고자 한다. 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 천수만간척지 공사로 인하여 지형 변화가 심하나, 원래 그 폭은 불과 10리 미만이었으며, 높지를 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 하고 있다. (『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 倉浦自北流至蓴堤城下七十里 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)

여기서 문제가 되는 부분은, 운하를 굴착한 지점과 관련된 안흥정(安興亭)의 위치이다. 안흥

정은 중국 남송(南宋) 등지를 왕래하는 국내·외 사신을 영접 또는 환송하였던 일종의 관아건물[亭館]이었다. 안흥정 위치에 관해서는 논란의 여지가 많으나,⁸⁾ 고려시대 이후 조운로 및 굴포운하 굴착 지점에 대해서는 이전의 여지는 없는 듯하다.

조운로와 관련해서는 조선 영조 때에 간행된 『여지도서』의 전세조(田稅條)를 참조할 수 있다. 그에 따르면, 경상도의 여러 고을[晉州·密陽·金海·昌原·咸安·巨濟·固城·漆原·鎭海·熊川·玄風·靈山·昌寧·昆陽·南海]에서 전세(田稅)를 운송하는 뱃길을 살펴보면, 충청도의 해역에서 경유하는 곳은 한결같이 “당진(唐津) 원산도-해미(海美) 안흥정상구미-태안(泰安) 서근포-보령(保寧) 난지도”로 되어 있다. 다만 안흥정상구미포의 표기가 安興正祥仇味浦, 安興正禪仇味浦, 安興正祥仇美浦, 海美安興正祥仇味, 安興正當仇味浦, 安興正詳仇味浦, 安興正祥仇味浦, 安興正洋仇味浦 등으로 다를 뿐이다. 원산도 또한 源山島·元山島·原山島로, 서근포는 西斤浦와 西竹浦로 표기되었고, 난지도만이 蘭芝島로 통일되었을 뿐이다. 이러한 표기는 음차(音差)에 의한 것으로, 사료에서는 일상적으로 등장하므로 크게 개의할 바가 아니다. 위의 기록이 남쪽으로부터 경상도-전라도-충청도-경기(도)의 순서로 표기된 것으로 보아, 원산도는 현 보령시 원산도, 안흥정상구미포는 태안군 근흥면 정죽리 옛 안흥항, 서근포는 태안군 소근진성, 난지도는 당진군 난지도임에 분명하다. 다만 당시 조운선 호송(護送)의 책임은 여러 고을 수령들에게 분담되었는데, 원산도~안흥항 사이의 해역(海域)은 당진 수령에게, 안흥항~소근진성 구간은 해미, 소근진성~난지도의 구간은 태안, 난지도로부터 경기도 수취도(水就島)까지는 보령 수령이 맡았던 것이다. 수취도 이후의 구간은 경기도에서 관할하였던 바, 부평(富平) 수령이 인계받았다.

한편 우리나라 최초의 굴포운하공사가 진행된 1134년은 고려 인종 때이다. 국제적으로는 송(宋)이 금나라에 망하였고, 내부적으로는 외척 이자겸(李資謙)의 반란으로 궁궐이 불탔던 변란의 시기였다. 이어서 묘청이 개혁의 기치를 내세우면서 정국의 전면에 등장하였고, 서경(西京, 즉 平壤) 인근 임원역(林原驛)에 대화궁(大華宮)을 건립하면서 서경 천도를 주장하기도 했다. 그러나 이러한 정치적 사건들이 직접 바닷길[海運]과 연관된 것으로는 보이지 않는다. 그런 점에서 오로지 바닷길의 안전을 위하여 순수하게 기술적인 차원에서 이루어진 우리나라 최초의 운하공사라는 점에서 그 의의가 크다.

8) 안흥정과 관련해서는 1123년 송나라 사신 서궁(徐兢)의 저술 『선화봉사고려도경』에서부터 여러 문헌을 참조할 수 있는데, 다소 논란의 여지가 있다. <부록 2> : 안흥정(安興亭) 관련 기록 검토” 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. 기록에 따르면, 이 공사가 시행된 지점은 탄포(炭浦)였다. 당시 약 10리 정도를 굴착하였는데, 조수에 밀려온 토사로 인하여 실패하였다는 간단한 기록이 전할 뿐이다.

주지하다시피 당시는 1200년대는 왜구의 침범에 의하여 고려 조정이 막대한 타격을 입고 있었던 시기였다. 『고려사』에 의하면, 고종 10년(1223) 왜구가 처음 등장하였고, 이후 1265년까지 경상도 연해의 고을을 침범하여 약탈하였다. 그 후 공백기를 거쳤고, 다시 충정왕 2년(1350) 경인년을 기점으로 빈도수가 높아지고 피해 규모도 극심해지기 시작하였다.⁹⁾ 특히 공민왕대의 왜구는 대규모 집단으로 남해 연안에 출몰하고 있으며,¹⁰⁾ 강화와 개경 근처까지 진출하였다. 특히 고려의 조운선을 겨냥하여 그 이동 경로를 따라 활동 범위를 넓혀갔던 것이다.¹¹⁾ 공민왕 23년(1374) 갑인년 이후는 왜구 창궐의 최전성기를 이루게 된다. 그런 가운데 우왕 2년(1376) 최영(崔瑩)의 홍산대첩(鴻山大捷), 우왕 6년(1380) 최무선 등이 화약무기를 이용한 진포구 전투, 같은 해 이성계(李成桂)·변안렬(邊安烈)의 황산대첩, 1383년에 정지(鄭地)의 남해 관음포 전투 등을 거치면서 왜구는 점차 진압되어 갔다.

그러나 왜구가 준동하는 시기에 태안 고을은 직접적인 타격을 입었다. 『신증동국여지승람』에 의하면, 1373년 왜구가 침입하여 수령이 겨우 몇 명의 아전을 인솔하고, 임시로 서산군(瑞山郡)에 붙였다가, 1383년 예산현(禮山縣)으로 옮겼다. 1390년 노략질이 줄어들면서, 서산과 태안 경계 지점에 성을 쌓아서 순제(尊堤)¹²⁾라는 이름으로 해적의 방어와 겸하여 행정을 맡았다. 당시 태안반도는 행정력이 미치지 못한 채, 정부에서 군졸을 동원하여 수렵을 하는 방식 등으로 군사훈련을 행하는 강무장(講武場)으로 이용되었다. 그리고 조선 왕조가 들어서서 24년이 지난 태종 16년(1416) 임금이 태안반도에서 춘렵(春獵)을 행하는 자리에서 비로소 옛 군을 복구하라 명하였고, 그 이듬해 비로소 태안군의 읍성을 쌓았다.

9) 李嶺, 『倭寇と日麗關係史』, 東京大出版會, 1999

10) 『고려사』 권44, 공민왕 23년 4월 “壬子 倭船三百五十艘 寇慶尙道合浦 燒軍營兵船士卒 死者五千餘人 遣趙琳誅都巡問使金鉉支解以徇諸道”

11) 丁榮賢, 2007, 「高麗 禔王代 倭寇의 동향과 성격 변화」, 부산대학교석사학위논문.

12) 순성진 유적에 대해서는 서산문화원에서 기초조사를 한 바가 있다. 서산문화원, 1991, 『서산·태안 문화유적(上)』, p.269.

그런데 왜구가 침범하는 극성기였던 1391년, 태안군의 치소(治所)를 순성진(蓴城鎭)이라는 성곽을 쌓아서 행정과 방어를 겸하게 하였던 시기에 굴포운하 굴착공사가 있었다. 더욱이 그 굴착지가 태안군 치소였던 순제(蓴堤)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)이라는 점도 주목할 만하다. 왕강은 1390년(공양왕 2) 양광·전라·경상도수군도체찰사겸 방어영전염철사(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.¹³⁾

왜구의 침입이라는 외부의 급박한 군사적 위험을 무릅쓰고, 국가재정을 주도했던 인물에 의하여 거대한 토목공사를 강행되었다는 점은, 굴포운하가 그만큼 국가재정과 막대한 관계가 있다는 반증이 될 것이다. 당시 왕강은 태안과 서산의 접경에 운하를 파서 안흥량(安興梁)의 험로 4백 여리를 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 굴착공사가 ‘탄포(炭浦)’라는 것이다.¹⁴⁾ 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

13) 恭讓朝 拜禮曹判書 陞密直副使 兼楊廣全羅慶尙道水軍都體察使 鹽鐵轉漕招討營同繕城事 屢運三道軍稅 國人賴之. 『연경재전집(研經齋全集)』(外集, 권37, 傳記類 東學寺魂記釋, 王昇·王康條).

14) 성해옹(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

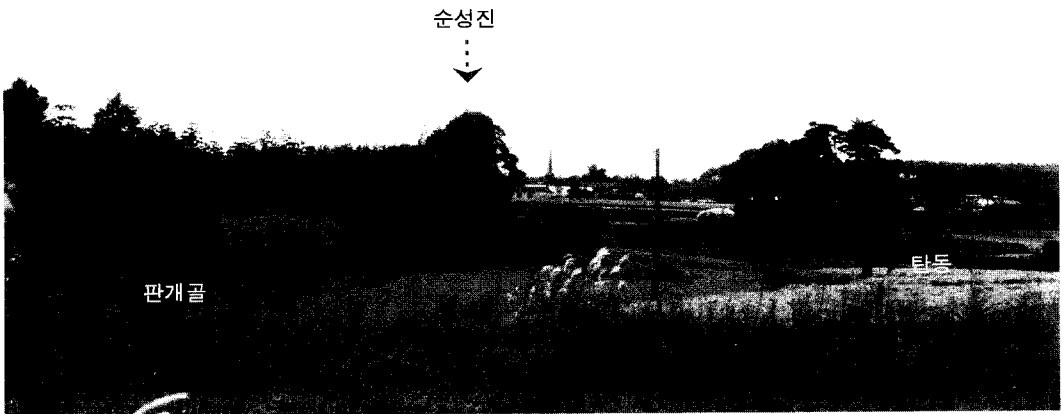
지류에 오래된 축대가 확인할 수 있으며, 그 방향으로 작은 고개를 넘으면, 속칭 ‘북창(北倉)’이라는 마을에 이른다. 그 북동쪽에 위치한 마을이 ‘탄동’이며, 그 해안가가 곧 ‘탄동개’이다. ‘판개논’에서 ‘탄동개’까지의 거리는 도내리까지보다는 다소 긴 편이다. 그러나 그 지명이 『고려사』에서 확인되는 ‘탄포(炭浦)’와 유사하고, 그 방향의 소하천변에 옛 축대가 확연하다. 결론적으로 어은리 방면의 지천(支川)

은 고려시대 운하 굴착공사 구간일 가능성을 배제할 수 없으며, 이에 대한 보다 상세한 검토를 통한 고증작업과 발굴조사가 필요하다.

〈그림 3〉 지천의 옛축대



〈그림 4〉 굴포운하의 두 방향 추정구간



3. 조선 태종조 하운(河崙)과 굴포운하

1) 운하굴착공사의 논의과정

고려조에 약 10리 정도를 굴착하고 남겨진 공사는 조선조의 사업이 되었다.¹⁵⁾ 실제로 조선 왕조 건국 이후 해변이 안정되면서 조정에서는 다시 조운 문제에 관심을 기울이게 되었다. 태조가 1395년과 1397년에 각각 최유경(崔有慶)과 남은(南閔)을 굴포 현지에 파견하여 살피게 한 바가 있었는데, 암반층 때문에 공사가 어렵다고 하여 포기하였다.(『태조실록』 권7, 태조 4년(1395) 6월 戊辰條; 同 권12, 태조 6년(1397) 10월 乙酉條; 同 乙未條) 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(瀦水)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(金承堯)를 순제(蓴堤)로 보내어 지세를 살피고 화공으로 하여금 작도(作圖)하여 바치게 하였다.(『태종실록』 권24, 태종 12년(1412) 11월 16일 丁酉條) 당시 하운은 ‘고려조에 왕강(王康)이 뚫으려 했다가 돌산인 까닭에 뚫지 못 하였으나, 지형에 따라 제방을 쌓아서 물을 가두고, 제방마다 안에 작은 배[小船]을 두며, 제방[堤] 아래를 파서 조선(漕船)이 포구(浦口)에 닿으면, 그 작은 배로 옮겨 싣고, 다른 뚝 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.

2) 굴착공사과정과 운하의 규모

태종은 이듬해인 1413년 정월 22일 병조참의 우박(禹博)과 의정부 지인(議政府知印) 김지순(金之純)을 보내어 순성(蓴城)에서 축제(築堤)하는 역사를 감독하게 하고,(『태종실록』 권25, 태종 13년(1413) 정월 22일 壬寅條) 7일 후인 정월 29일부터 인근 고을 백성 5,000명을 동원하여 불과 2개월도 안 되는 기간에 사업을 완료하였다.(『태종실록』 권24, 태종 12년 11월 丁酉

15) 『고려사』 권116, 列傳 29, 王康; 『고려사절요』 권35, 공양왕 3년 秋7月條; 『신증동국여지승람』 충청도 태안군 山川條. 이종영이 지적하였듯이, 고려 예종(睿宗)과 숙종(肅宗) 때에도 굴포운하 개착이 있었을 가능성도 전혀 배제할 수 없다. 그 원문은 다음과 같다. 其在前朝睿王肅王 及乎叔世 皆動民疏鑿 夫見其效. 『태종실록』 권26, 태종 13년 8월 14일 庚申條.

條; 同 권25, 태종 13년 정월 壬寅條; 同 2월 己未條) 이 당시에 완공된 운하의 규모는 실록 기사에 상세하게 기술되어 있는 바,¹⁶⁾ 정리하면 아래와 같다.

〈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)							

3) 운하굴착공사의 결과와 문제점

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 비판이 대표적이다. 그 내용을 요약하면 아래와 같다.(『태종실록』 권26, 태종 13년(1413) 8월 14일 庚申條)

16) 葦城之役告成 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.

의정부에서 본인의 보고에 대하여 질책하고 있으나, 직접 살펴본 바에 따르면 다음과 같은 문제가 있다.

첫째, 현장을 다년간 신하가 고만량(高巒梁)에서 ‘검은여’[黑石] 밖에 이르기까지 암초에 해초가 자라는 푯말[票木]을 세우면, 비록 물이 얇을 때에도 배를 운행하기 어렵지 않다고 하였다. 그러나 만약 조수가 물러가고 물이 얇아졌을 때 여러 척의 배들이 다투어 들어가다가 갑자기 폭풍을 만나게 된다면, 암초의 풀이 많은 데다가 주변에 정박할 만한 해안[曲岸]이 없으므로, 전복의 위험이 크다. 실제로 올해 여름 고만량(高巒梁)에 주둔하는 병선(兵船)이 전라도 조선(漕船)을 호송하여 우잠서(牛潛嶼)에 이르러 바람을 만나 침몰한 사례가 있다.

둘째, 전라도 조운선이 남방축(南防築) 부근 잠문곶(潛文串)에 도착하여 병사들을 내리게 한 뒤 조[粟]를 평저선(平底船)으로 옮겨 싣는 방식으로 북방축(北防築)까지 운반하므로, 운하에 상주하는 인원이 필요 없다고 하였다. 그러나 전라도 세곡(稅穀)인 조[粟]는 9만 석이 넘는 물량으로 총 7회에 걸쳐서 옮겨 실어야 하는데, 1개월에 겨우 10일 동안만 배가 운항할 수 있으므로, 운하 남쪽까지 운반한 후에 1~2개월에 작업을 완료할 수가 없다. 그렇다고 하여 운하 안을 항해하는 평저선에 군인을 배치한다면, 각 20인씩 70척에 총 1,400명이 필요한데, 그 인원을 충원할 방법이 없다. 따라서 남방축에 임시로 쌓게 되면 5~6월의 장마를 만날 수 있고, 또한 옮기는 도중에 없어지는 곡식도 많을 것이다.

셋째, 운하 바닥에 암반 때문에 깊이 굴착할 수가 없다고 하였으나, 제방을 높이면 선박 운항이 가능하다고 하였다. 그러나 수원(水源)이 많지 않으므로 가뭄에는 물이 마를 것이고, 반대로 호우 때에는 제방이 유실될 우려가 크다.

넷째, 최근 안행량(安行梁)에서 선박이 침몰하였다는 소식을 들은 바가 없고, 뱃사람들이 평탄한 도로처럼 여기는데, 굳이 운하를 통하게 할 필요가 없다.¹⁷⁾

17) 忠清道都觀察使李安愚上書 書曰 今政府以導城之故 罪臣以妄報 請遣大臣與近臣臺員 往見其地 而所見各異 務爲一時 徇志之謀 不慮萬世安民之計 不勝憤悱 以管見 一 二 條列于後 一 今差臣啓內 自高巒梁至黑石嶼外嶼草有處 立標木 則雖水淺時 行舟不難 臣則以爲風順潮滿 則無難行之理 若潮退水淺 衆船爭入 卒遇暴風 則多有嶼草 旁無曲岸 必有傾覆之患 今夏有高樁兵船護送全羅漕船 至牛潛嶼 遇風敗沒 恒居者尙爾 況彼道之民乎 此是明驗 一 全羅漕船到潛文串 除出軍人 騎平底船 傳載至南防築下 轉轉輸至北防築外所泊兵船 然後回去 故於平底船 別無騎人 此政府之意也 臣愚以爲全羅之粟 不下九萬石 分其軍騎平底船 七轉而至北防築外兵船 然後乃還 則一月內只用十日 水鑿石處 只容一小船 其可一二朔畢輸而還乎 若別用他人代授 則全羅之民 輸置於南防築邊假庫 當五六月霖雨時 改量九萬之粟授受 然後退去 其弊如何 七轉之際 其所耗損 亦幾何 每一區各置平底船十餘艘 則當不下七十矣 一 船所騎 須用二十餘人 則七十船所騎之軍 計一千四百餘人 其軍何自而出 且 一 平底船所載 不過一百五十餘石 從陰處七轉 則九萬之粟 雖至半歲 必不能盡輸 民之勞苦失業 從可知矣 一 今臺員見鑿石處 謂可不更鑿 而堤畔水深處 高築墳壘 則自然水深 可以浮舟 臣愚以爲水源不多 旱乾則必不勝舟 且於各防築 不以石壘築 則當蠲夏 必有泛溢缺毀之弊 方此之際 更用何人而修築乎 實非長策也 一 安行梁水深無嶼草 近年未聞敗沒 舟人視如坦途 何故捨此 曲從陰險之地 以病斯民乎

그러나 이에 대한 결정을 못 내린 채, 일단 개축 공사는 중단되었고, 이듬해에 태종이 직접 살펴보는 것으로 결론이 났다. 그러나 막상 이듬해인 태종 14년에 논의가 재개되지는 않았다. 그런 가운데 태종 14년 8월에 전라도의 조선 66척이 패몰(敗沒)하는 사고가 발생하였고, 이에 다시 하윤이 운하 공사의 재개를 발의하였다.(『태종실록』 권28, 태종 14년 8월 甲辰條) 그러나 이 역시 태종이 강무(講武)를 위하여 태안의 치소(治所)였던 순성진(蓴城鎭)을 방문했던 길에 운하의 개축 여부에 관하여 살펴보는 것으로 결론지었다.(『태종실록』 권31, 태종 16년(1416) 2월 丁卯條) 그러나 이 또한 논의에 그치고 말았다.

4. 조선 세조조 신숙주(申叔舟)와 굴포운하

1) 운하굴착공사의 논의과정

굴포운하에 대한 논의는 세조조에 다시 재개되었다. 그에 앞서 조정에서는 호군(護軍) 정유림(鄭有臨)의 제안에 따라, 전라도 조운선을 순성진에 정박시킨 후에, 고려조에 조창(漕倉)으로 사용되었던 영풍창(永豊倉)까지 육로로 운반한 후에 다시 선박으로 옮겨 실는 방안을 검토하였다. (『세조실록』 권1, 세조 원년 윤6월 癸酉條) 그러나 이 논의는 채택되지 못하였고, 이듬해 운하굴착으로 방향을 틀었다. 즉 세조 2년(1456) 바다와 관련한 충청·전라·경상도 도순찰사(忠淸全羅慶尙道都巡察使)의 사목(事目)에 '태안(泰安)에서 파던 포구(浦口)의 옛터를 다시 굴착하여 조선(漕船)이 통할 수 있는지의 여부와 새로 굴착할 만한 곳이 있는지의 여부를 자세하게 살필 것'에 관한 사안이 포함된 것이다.(『세조실록』 권4, 세조 2년(1456) 7월 15일 壬午條) 그러나 본격적인 논의는 5년이 지난 후에 있었다. 세조 7년(1461년) 안흥량에 관한 대책을 논의하는 과정에서, 7월 좌의정 신숙주를 충청도도체찰사(忠淸道都體察使)으로 하고, 호조참의(戶曹參議) 안철손(安哲孫)을 부사(副使)로, 전수원부사(前水原府使) 홍경손(洪敬孫)을 종사관(從事官)으로 삼아, 함께 현지를 살펴보게 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)

2) 굴착공사과정과 그 결과

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(宣飭)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 관료들이[宗宰]들이 ‘물길[水道]이 바르지 않고, 진흙이 물려서 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) 『신증동국여지승람』에는 공사 책임을 맡았으나 완성하지 못했던 신숙주의 시(詩)가 전해지고 있어, 당시의 심정을 엿볼 수가 있다. 그 전문은 아래와 같다.

고개마루 외로운 성이 석양을 등졌는데, (嶺上孤城落照邊)
올라 보니, 다만 저 바다 하늘을 이고 있을 뿐 (登臨只見海浮天)
바람 도는 곳에 작은 섬이 놀란 물결에 어지럽고 (風回島嶼迷驚浪)
땅은 궁벽한데, 백성 사는 곳에 엷은 연기가 솟네 (地僻民居生淡烟)
개[浦]를 판 지 몇 년이건만, 공을 이루지 못했던고 (浦掘幾年功未效)
산줄기 하나 끊었건만, 오히려 이어졌으니, (山來一帶斷猶連)
누가 능히 나에게 뱃길을 통할 계책을 일러주리오 (誰能說我通漕策)
다만 술동이 앞에 두고 취해서 망연할 뿐이지 (但向樽前醉惘然)

5. 조선 중종조 개미목(蟻項)운하 굴착공사

1) 운하굴착공사의 배경

안홍량을 피하여 굴포운하를 굴착하려는 노력은 중종 16년(1521) 김전(金詮)과 남곤(南袞)의 의계(議啓)에 따라 재개되었다. 즉 전라도 조운선이 안홍량(安興梁)에서 전복(顛覆)되는 피해

가 있으므로, 예전부터 굴착하였고, 또한 세조조에 시행하다가 중단된 곳을 살피라는 지시가 있었던 것이다.

2) 운하굴착공사의 과정

굴착의 여부를 살피는 책임은 목장(牧場)을 옮기는 일로 충청도에 가게 된 고형산(高荊山)에게 맡겨졌고, 민간의 여력이 생긴 때를 택하여 공사를 시행하기로 정해졌다.(『중종실록』 권 42, 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 수록되었으므로, 그 전문을 살펴보고자 한다.

- (1) 『중종실록』 권43, 중종 17년(1522) 정월 8일(丙辰)조 : 삼도체찰사(三道體察使) 고형산이 아뢰기를, “태안(泰安)의 안항량(安恒梁)·개미목[蟻項]을 굴착하여 조운선(漕運船)이 통행하도록 한다면 침몰하는 화를 면할 수 있어 만세토록 이(利)를 누리게 될 것이니, 수군(水軍)을 동원하여 굴착하기 바랍니다.”하고, 호조가 아뢴 대로 하기를 청하였으므로 윤허하였다. (三道體察使高荊山啓曰 若鑿泰安安恒梁·蟻項 以通漕船 則可免覆沒之禍 而萬世蒙利 請以水軍鑿之 戶曹請依啓 允之)
- (2) 『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 6월 16일(己亥)조 : 지난번 고형산(高荊山)이 먼저 그 그림을 올려 다른 곳으로 터[基]를 옮겨 택한 후 인부 3천 명을 동원하여 4개월 동안 공사를 진행하여 거의 완공이 되었으나 끝내지 못했습니다. (在頃時 高荊山 首獻其畫 移卜他基 役三千夫 閱四箇月 功乃垂成而未訖)

(1)의 기사에 의하면, 중종 17년(1522)의 운하 굴착공사는 현재의 굴포와 개미목[蟻項] 두 곳을 대상으로 검토하였으며, 그 당시 관련 기록이 없으나, 14년이 경과한 후의 기사 (2)에 의하면, 고형산(高荊山)이 굴포 인근의 그림 2장을 올렸고, 다른 곳으로 터[基]를 옮겨 3천명의 인원으로 4개월에 걸친 공사가 진행되었다는 것이다. 중종 17년에 안항량을 피하기 위하여 굴착된 운하 유적지는 ‘개미목[蟻項]’인 것이다. 개미목운하 굴착공사는 성공하지 못하고 중단되었으나, 태안반도에 또 다른 운하유적지가 생긴 사건이었다.

6. 조선 중종조 김안로와 개미목(蟻項)운하

1) 운하굴착의 배경

그러나 불과 13년 후인 중종 30년(1535) 8월에 논의가 재개되었다. 이 당시의 운하굴착은 억불정책과 맞물려 있었다. 즉 불교가 쇠퇴하고 있음에도 불구하고 승려들이 증가하는 상황에서, 그들을 국가의 큰 공사에 동원하는 목적도 포함된 것이다. 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.¹⁸⁾

2) 운하굴착공사의 전개과정과 그를 둘러싼 논란

그러나 많은 인원이 동원되는 대규모의 토목공사였던 까닭에, 사전 점검의 차원에서 살곶이[箭串] 목장의 허물어진 곳을 방축(防築)하는 일¹⁹⁾에 시험삼아서 승려를 동원하는 조치가 취해졌다. 그러나 유생들이 공사에 자원하는 승려들로 인한 폐해가 많다는 상소를 올려 반대하였고,²⁰⁾ 충청·전라 양도의 관찰사를 역임하였던 특진관(特進官) 반석평(潘碩枰)이 조운선의 선적량을 줄이면 쉽게 안행량을 넘을 수 있다는 의견이 개진되었다.(『중종실록』 권81, 중종 31년(1536) 4월 10일 甲午條) 이러한 반대에 부딪히면서 임금은 승려를 동원하지 말라는 지시를

18) 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[掘]浦之下 可也. 『중종실록』 권80, 중종 30년(1535) 8월 11일(己亥)조.

19) 살곶이[箭串] 목장은 전국 각지의 국마장(國馬場)에서 사육한 마필을 조습(調習)시키는 목적으로 설치된 마장(馬場)이다. 한강변 현재의 뚝섬에 위치하였는데, 현재 군기(軍旗)에 해당하는 독기(蘇旗)에 대한 제사를 올린다고 하여 ‘독섬’이라 하였는데, 변하여 뚝섬이 된 것이다. 강변 충적토에 위치한 관계로 지형변화가 심하였는데, 『중종실록』에도 여러 차례에 걸쳐 석축(石築)하는 조치가 취해졌다. 중종 23년(1528)에도 1520년의 홍수로 ‘개목[犬項] 일대에 ‘골’이 생겨서 마장이 2부분으로 나뉜 곳을 당령수군(當領水軍)을 동원하여 공사를 행하여 1521년 7월에 완공한 바가 있다고 기록하고 있다. 『중종실록』 권62, 중종 23년(1528) 7월 8일(丁丑)조; 『중종실록』 권62, 중종 23년(1528) 7월 19일(戊子)조; 『중종실록』 권64, 중종 23년(1528) 윤10월 11일(기묘)조.

20) 승려들에게 호패를 지급하는 것에 따른 폐해, 즉 일시 국가의 큰 역사에 동원된 이후 평생토록 신역(身役)을 면하는 일에 대한 유생들의 반대는 개미목운하를 굴착할 때에도 거듭되었다. 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 1일(庚戌)조.

내렸다.(『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 6월 11일 甲午條) 그러나 곧바로 영의정 김근사(金謹思, 1466~1539), 좌의정 김안로(金安老, 1481~1537), 좌찬성 유보(柳溥), 우찬성 심언경(沈彦慶), 좌참찬 조운손(曹閔孫), 호조판서 소세양(蘇世讓) 등의 반박을 하면서, 임금은 다시 의논하라는 지시가 내려졌다.(『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 6월 16일 己亥條)

이후 안행량굴포경차관(安行梁掘浦敬差官) 이현(李覲, 1498~1554)이 현지로 파견되었다. 이현은 안행량(安行梁) 부근의 두 곳의 그림을 가지고 와서 보고하였다. 그에 따르면, ‘두 곳 모두 굴착할 만하지만, ① 굴포의 경우에는 조수의 깊이가 겨우 두 자 남짓하여 큰 배가 다닐 수가 없고, ② 안행량 근처에 있는 개미목[蟻項]을 굴착하면 수로(水路)가 매우 편리하므로 모래를 배에 실어서 바다에 버리게 할 수 있다.’는 의견을 내었다.(『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 9월 1일 癸丑條) 안행량을 피하기 위한 대안으로 다시 굴포운하 외에 개미목[蟻項]을 굴착하는 방법이 제시된 것이다.

경차관(敬差官) 이현(李覲)의 의견은 면밀하게 검토된 것으로 보인다. 약 1개월 후 삼정승이 올린 글에 의하면, ‘이현(李覲)의 의견에 따르면, 개미목의 공사는 공역(功役)이 적게 들고 난파 위험이 큰 3곳을 피할 수 있다고 하는데, 여전히 험한 1개 지점이 남고, 뱃길 또한 꾸불꾸불하게 300리 정도를 돌아가야 하는 어려움이 있다. 반면에 굴포운하 굴착을 성공한다면 전라도 조운로가 단축될 뿐만 아니라, 경상도 조운 또한 이 경로를 이용할 수 있다. 이전에 성공하지 못한 것은 기강이 해이한 탓이라고 판단되므로, 이현(李覲)의 의견에 따르기보다는 다시 점검할 필요가 있다. 이전에 고형산이 호조판서로 재임할 당시 살핀 적이 있으므로, 이제 호조(戶曹)로 하여금 전담케 하여야 할 것으로 판단되므로, 호조판서 소세양을 파견하되, 현지를 본 적이 있는 충청감사 윤안인(尹安仁)과 함께 하도록 하겠다.’는 의견을 올리고 임금이 윤허하였다. (『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 9월 27일 己卯條)

그리고 중종 31년(1536) 11월(『중종실록』 권82, 중종 31년(1536) 11월 26일 戊寅條)의 기사를 보면, 개미목에 대한 굴착공사는 호조(戶曹)에서 주관하였다. 그에 따르면, ‘개미목은 외방(外力)이므로, 살곳이와는 달리 종사관(從事官) 1명으로는 일을 처리하기 어려우니, 당상관인 병조참지 박수량(朴守良, 1491~1554)을 찰리사(察理使)로 하고, 이현(李覲)을 종사관으로 따라 보낸다. 그리고 그 사목(事目)에 차사원(差使員)을 파견하여, 살곳이에서 부역하지 않았던 승군(僧軍)으로서 나이 15세 이상 50세 미만인 자들을 수색하여 보냄에 있어, 숨는 경우에는 3촌까지 장 일백(杖一百)에 도삼년(徒三年)의 처벌을 가한다’는 조치가 취해졌다.

그러나 그 이듬해인 중종 32년(1537)년 정월 중국 사신이 오면서 공사를 연기하자는 논란이

일었다.(『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 정월 15일 乙未條) 이에 영의정 김근사가 ‘중국 사신이 돌아가는 시점을 확신할 수 없는데, 그렇다고 한다면 2~3월에 착수할 수밖에 없다. 그렇다면 공세(貢稅)를 바칠 시기와 가까워질 뿐만 아니라, 굴착공사에 동원된 승려들에게 식량을 공급해야 하는 주변 농민들의 고충이 클 수밖에 없다. 따라서 내년으로 미루는 것이 타당하다.’고 하였고, 좌의정 김안로는 ‘중국 사신이 돌아간 뒤에 착수한다면 조운(漕運)하기 이전에 일을 마칠 수 없다. 이미 동원된 승려들이 식량을 장만하여 준비하고 있는데, 일을 미룬다면 다시 동원하기가 쉽지 않다. 또한 굴착공사와 중국사신과는 별개의 사안이므로, 찰리사(察理使) 박수량(朴守良)을 다른 사람으로 교체하여 감독하게 하여야 한다.’는 의견을 내었다.²¹⁾ 우의정 윤은보 또한 ‘경기·황해·평안도 등의 승려 외에는 중국사신을 지공(支供)하는 일과 무관하다. 더구나 여러 지역의 승려들이 올해에 이 공사가 있을 것을 미리 알고 안행량 근처에서 식량을 장만하여 때를 기다린다 하는데, 이제 중지한다면 흩어져서 뒤에는 다시 모으기 힘들 것이다.’ 하였다. 이에 대하여 임금은 이튿날 좌·우의정의 의견을 따르겠다는 하교를 내렸고, 공사가 개시되었다.²²⁾

이 당시 논쟁의 초점은 공사에 승려를 동원하는 방식에 대한 것이었다. 그리고 이 일은 김안로 일파의 몰락과도 부분적인 관련이 있는 것으로 보인다. 즉 승려들에게 호패를 지급하는 것에 따른 폐해, 즉 일시 국가의 큰 역사에 동원된 이후 평생토록 신역(身役)을 면하는 일에 대하여 2월 1일 유생들의 반대가 있었다.(『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 1일 庚戌條) 이에 대하여 그 이튿날인 2월 2일 삼공(三公), 즉 영의정 김근사, 좌의정 김안로, 우의정 윤은보(尹殷輔, 1468~1544)는 ‘승려를 동원하는 당초의 목적은 승려가 놀고먹는 무리[游手之徒]로서 호적에서 빠져 신역을 면하므로, 먼저 살곶이의 견항(犬項)에서 시험하였던 것이지,²³⁾ 부처와 승려를 높이는 뜻이 아니었다. 중대한 일을 시행할 때에는 여타의 잡스러운 의논을 돌보는 법이 아니다. 견항(犬項)의 일을 쉽게 성취한 것은 오로지 승려들의 힘이였다. 개미목운하의 경우에도, 승려들을 동원하지 않는다면, 풍년을 기다려 군사를 동원하여야 하므로, 일을 기약할 수 없다. 승려들을 동원한다면, 군졸의 수고로움을 덜 뿐만 아니라, 조운의 편의를 도모하고

21) 이후 찰리사의 직임은 이희용(李希雍)이 맡았다가, 중종 32년 2월 8일부터는 호조참의 김수연(金秀淵)으로 교체되었으며, 7월 완공 당시는 김공석(金公奭)이었다. 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 8일(丁巳)조; 『중종실록』 권85, 중종 32년(1537) 7월 17일(甲午)조.

22) 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 정월 16일(丙申)조. 이후 기사를 보면, 다시 개미목운하공사를 연기하는 결정이 내려졌던 것으로 보이나, 논란 끝에 중종 32년에 착수되었다. 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 2일(辛亥)조.

23) 견항 공사에 참여한 승려의 수는 3천여 명이었다. 『중종실록』 권81, 중종 31년(1536) 2월 16일(辛丑)조.

뱃사람의 생명을 보존할 수 있고, 또한 호패가 없는 승려를 추쇄함으로써 승려의 증가를 방지할 수 있다.’고 반박하는데, 이에 임금은 ‘평안·황해도의 승려는 중국사신을 보낸 후에 동원할 수밖에 없으나, 이제 시작하지 않으면, 앞을 기약할 수 없다.’고 하여 삼공의 의견을 받아들였다.²⁴⁾ 그리고 2월 7일에 임금이 전교를 내림으로써 논란은 일단락된 듯하다. 그에 따르면, ‘중국 사신이 오는 관계로 개미목운하 굴착을 내년으로 미루려 했으나, 내년에 태자를 봉한 일로 다시 사신이 올 것으로 예상되고, 이러한 사유로 일이 늦추어진다면 양민 중에서도 호패를 얻기 위하여 승려가 되는 경우도 발생할 것으로 예상된다. 다만 중국 사신의 접대가 필요한 시기이나, 평안·황해도의 수령 중 한 사람을 차정하여 승려 일꾼[僧軍]을 거느리면 큰 무리가 없을 것이다. 이번에 굴착공사에 참여한 공으로 호패를 나누어 준 후에는, 호패가 없는 승려를 일절 금한다.’는 내용이었다. (『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 7일 丙辰條)

그러나 이후에도 승군(僧軍)을 동원하는 일에 대한 논란은 끊이지 않았다. 같은 해 2월 30일 조강(朝講)에서 개성부(開城府) 제안대군(齊安大君, 1466~1525)의 집에서 동궁별감(東宮別監) 윤만천(尹萬千)이 내지(內旨)를 받들었다고 하여 화장사(華藏寺)라는 산사(山寺)를 정하여 연등(燃燈) 행사를 넘어서서 불사(佛事)를 크게 벌인 일을 논박하는 가운데, 시독관(侍讀官) 박종린(朴從麟)이 ‘군정(軍丁)이나 역졸(驛卒)들이 불과 몇 달의 노력으로 승려들이 호패를 받는다고 불평하면서, 머리를 깎고 승려가 되는 사례가 많다.’고 지적하였다. 이에 대하여 임금이 ‘승군을 동원한 까닭은 몸을 보전할 곳[保身之地]을 만들어 주기 위해서가 아니라, 다만 승려의 수가 증가하여 간교한 도적[奸盜]이 될 것을 염려하여 금지할 방법[禁抑之術]로 호패를 지급하는 법령을 세웠는데, 그 금령(禁令)이 엄하지 않아서 어지럽게 되었으니, 아뢴 바가 옳다.’고 변명하는 지경에 이르렀다. 이에 대하여 동지사(同知事) 허항(許沆, ~1537)이 ‘최근에 좌교(左敎)를 숭상하지 않았는데, 견항(犬項)의 공사를 진행한 후에도 호패가 없는 승려를 금하는 조치가 엄하게 시행되지 않아서 승려의 수가 증가하였다. 이제 다시 안행량의 공사에 동원하여 호패를 지급하려는 논의가 있는 중에, 제안대군가에서 크게 불사를 일으켰으므로 사람들이 놀라는 것이다. 또한 선박이 좌초하는 곳이 안행량만이 아니므로, 승군(僧軍)을 동원하여 공사를 한 공로를 인정하여 호패를 지급하지 말자는 의견이 나오는 것이다.’라고 지적하였다. 이에 승군을 동원하는 주장을 폈던 김근사는 ‘승군을 동원하는 까닭은 승려를 보호하지는 뜻이 아님

24) 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 2일(辛亥)조. 이와 관련하여 다시 성균관 유생들이 반박하고 영의정을 비난하는 소(疏)가 있었고, 영의정 김근사는 곧바로 사직을 청하기에 이르렀으나 임금이 받아들이지 않았다. 『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 6일(乙卯)조.

에도 유생(儒生)들이 소(疏)를 올리는데, 그 배경이 조정을 헐뜯는 것이라면 옳지 않다.'고 반박하였다. 이에 허항이 '위·아래가 서로 다투는 양상을 보이는 것을 지적한 것이다.'고 한발 물러서는 양상을 보였고, 대사간(大司諫) 상진(尙震, 1493~1564)이 이에 두둔하는 가운데, 가장 먼저 말문을 열었던 대사헌(大司憲) 권예(權輿, 1495~1549)가 '안행량의 굴착공사 종사관 이현(李僎)이 이미 파견되었으므로 변경할 수는 없다.'고 하였고, 임금도 이에 동의함으로써 일단 봉합되는 양상이 되었다.(『중종실록』 권83, 중종 32년(1537) 2월 30일 己卯條)

그러나 승려 동원과 관련된 논쟁은 중단되지 않았다. 불과 40일도 지나지 않아서 호패 지급의 형평성 문제가 제기된 것이다. 중종이 그 해 4월 6일 내린 전교에서 '현재 굴착공사에 참여한 승려가 5천여 명이 넘었는데, 평안·황해·경기 3도의 승려들이 중국 사신을 환송하는 데에 동원되어 늦게 참여하였다. 그렇다고 명단만 기록하고 다음을 기약하라고 할 수는 없다. 승려의 작업기간을 한정하여, 기간을 채운 순서대로 호패를 지급하라.'는 것이었다.(『중종실록』 권84, 중종 32년(1537) 4월 6일 甲寅條) 그리고 이튿날 영의정 김근사(金謹思) 등 삼공(三公)이 '다만 평안·황해·경기 3도의 승려에게만 기한을 정하여 공사에 참여할 수 있도록 하자.'는 의견을 내어 임금의 허락을 얻었다.(『중종실록』 권84, 중종 32년(1537) 4월 7일 乙卯條) 이러한 논란을 거치면서도 개미목운하는 그 해 7월에 완료되었고, 당시 감독 책임을 맡은 찰리사 김공식(金公奭)과 종사관 이현(李僎)에게는 각각 숙마(熟馬) 1필의 상급(賞給)이 내려졌다.(『중종실록』 권85, 중종 32년(1537) 7월 17일 甲午條)

당시 굴착된 개미목운하는 소원반도 서쪽 끝자락에 있는 국수봉과 대소산(大小山) 사이의 수유동(水踰洞, 속칭 '무내미')의 고개로 추정된다.²⁵⁾ 당시 왕조실록에는 개미목운하가 준공 후 흙으로 매워져 쓸모가 없게 되었다고 하였다.(『중종실록』 권88, 중종 33년 9월 27일 丁酉條) 그러나 무내미 고개는 해발고도가 10m가 넘는 곳으로 선박 통행은 물론이고, 바닷물이 닿을 수도 없는 곳이다. 그런 점에서 운하의 완공 사실과 흙으로 매워졌다는 기록을 액면 그대로 받아들이기가 어렵다.

3) 운하굴착공사 완료 후 정국동향 : 관련 인물과 관련하여

개미목운하가 완공되었다고 했던 중종 32년(1537) 7월로부터 불과 3개월이 경과한 그 해

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

10월 24일, 개미목운하와 경기도 굴포운하의 굴착을 주도했던 김안로가 문정왕후(文定王后)를 폐위하려 한다는 죄목으로 탄핵받게 된다.(『중종실록』 권85, 중종 32년(1537) 10월 24일 庚午條) 그리고 3일 후인 10월 27일에는 운하 굴착에 승려를 동원하였던 사실이 지적되면서 ‘살곶이와 개미목운하 공사에 동원된 사실은 소급할 수 없으나, 이제 다시 고양(高陽)의 관아 건물을 지을 때에도 승군(僧軍)을 동원하는 조치에 대하여 재검토하라.’는 지시가 내려졌고,(『중종실록』 권85, 중종 32년(1537) 10월 28일 甲戌條) 이에 같은 날 좌의정 윤은보와 우의정 유보가 ‘고양 고을을 옮기는 일에 승군이 동원된 까닭은 개미목운하 공사에 기한을 맞추지 못한 때문이나, 현재 경기도의 군민(軍民)들이 계속되는 중국 사신 영접과 천릉(遷陵) 때문에 어려움이 크므로 그대로 두고, 다만 앞으로는 다시 시행하지 말 것’을 건의하여 임금이 받아들이고 있다.(『중종실록』 권85, 중종 32년(1537) 10월 28일 甲戌條)

그러나 이 문제는 1년이 지난 후에 다시 재론되었다. 사헌부 대사헌 황헌 등이 올린 차자(劄子)에서 ‘살곶이가 다시 무너졌으므로, 살곶이와 개미목운하 공사에 참여하여 호패를 받은 승려들을 다시 동원하여 수축하도록 하고, 『여지승람』에 기록되지 않은 사찰은 모두 철폐하도록 하자.’는 의견을 내었고, 이에 임금은 대신들과 의논할 사안이라 하였다.(『중종실록』 권88, 중종 33년(1538) 9월 27일 丁酉條) 그 이튿날 영의정 윤은보, 좌의정 홍언필, 우의정 김극성, 좌찬성 소세양, 우찬성 윤임 등은 ‘다시 승군을 동원하여 공사를 견고하고 치밀하게 하되, 부역을 피한 승려는 호패를 환수하여 역군으로 배정하고, 호패가 없는 승려와 도망한 승려는 관찰사와 수령으로 하여금 조사하여 군역에 보충시키도록 하며, 『동국여지승람』에 기록되지 않은 사찰들을 모두 철폐하는데, 양도(兩道)에서부터 시작하여 순차적으로 시행하면 소요가 발생하지도 않을 것이니, 절목을 마련해서 시행하는 것이 좋을 것’이라는 의견을 내고 임금이 이를 받아들였다.(『중종실록』 권88, 중종 33년(1538) 9월 28일 戊戌條)

중종조 개미목운하 공사와 관련된 논란은 공사 당시 종사관이었던 이현(李愰)의 파직으로 끝을 맺는다. 중종 34년(1539) 6월에 당시 담양부사(潭陽府使)로 재임하던 이현은 ‘외척으로서 환관(宦官)과 김안로 등의 흉당(凶黨)과 결탁하였는데, 살곶이와 개미목운하[蟻項運河] 공사를 진행할 때, 작업에 나서지 않는 승려들에게도 호패를 발급하였고, 또한 개미목운하 공사 때에는 공공기물을 개인적으로 유용하여 간석지(干潟地)를 막는 데 썼다.’는 혐의로 파직된 것이다.(『중종실록』 권91, 중종 34년(1539) 6월 10일 丙午條)

7. 조선 인조조 안면도운하의 굴착

안면도가 본래 육지였다는 사실 또한 흥미롭다. 본래 현 태안군 남면과 연륙되어 있었고, 따라서 안면도의 지명은 안면곶(安眠串)이었다. 그런 가운데 조선 인조조(1623~1649)에 태안의 아전 방경잠(房景岑)²⁶⁾이 충청감영에 진정하였고,²⁷⁾ 현재의 안면도와 남면 사이를 끊어서 운하를 건설하였다.²⁸⁾ 이에 따라 안면도 내해(內海)인 천수만은 직접 서해로 통하게 되었다. 특히 옛 홍주목을 비롯한 천수만에 위치한 군현의 경우, 백사수도를 통과할 경우 거리가 200여 리가 단축된다.²⁹⁾ 『만기요람』(軍政編 4, 海防條)에 의하면, 조선 후기 현재의 홍성군 결성면 성호리 돌곶이[石串浦]는 여러 도(道)의 조운선이 돌아오다가 머무는 곳으로 성황을 이루었던 곳으로, 1900년경까지도 서해의 대표적인 포구였다. 이는 안면도운하의 건설에 힘입은 바가 크다고 할 것이다. 안면도운하는 또한 안면도 외해의 풍량이 거셀 때에도 이용되었다. 특히 안면도 꽃지 해수욕장 남쪽의 속칭 ‘쌀 썩은 여’는 조운선이 난파하던 곳으로 알려져 있다.

안면도운하가 굴착됨에 따라 태안반도를 경유하는 조운로는 ① 안면외해, 그리고 ② 안면내해[천수만] - 백사수도로 이원화되었다. 안면도운하는 일제강점기 이후 ‘백사수도(白砂水道)’라고도 불리었다. 예언가로서 유명하였던 토정 이지함(1517~1578)은 안면도의 경관을 좋아하여 자주 찾았다고 하는데, 장차 누군가 이곳을 파낼 것이라고 예언하였다는 전설도 전한다. 안면도 운하는, 단지 좁은 목을 관통하는 공사에 그쳤지만, 실질적으로 현재까지도 선박이 운항하였던 곳으로서, 완성된 운하라는 점에서 의의를 찾을 수 있는 역사유적이다.

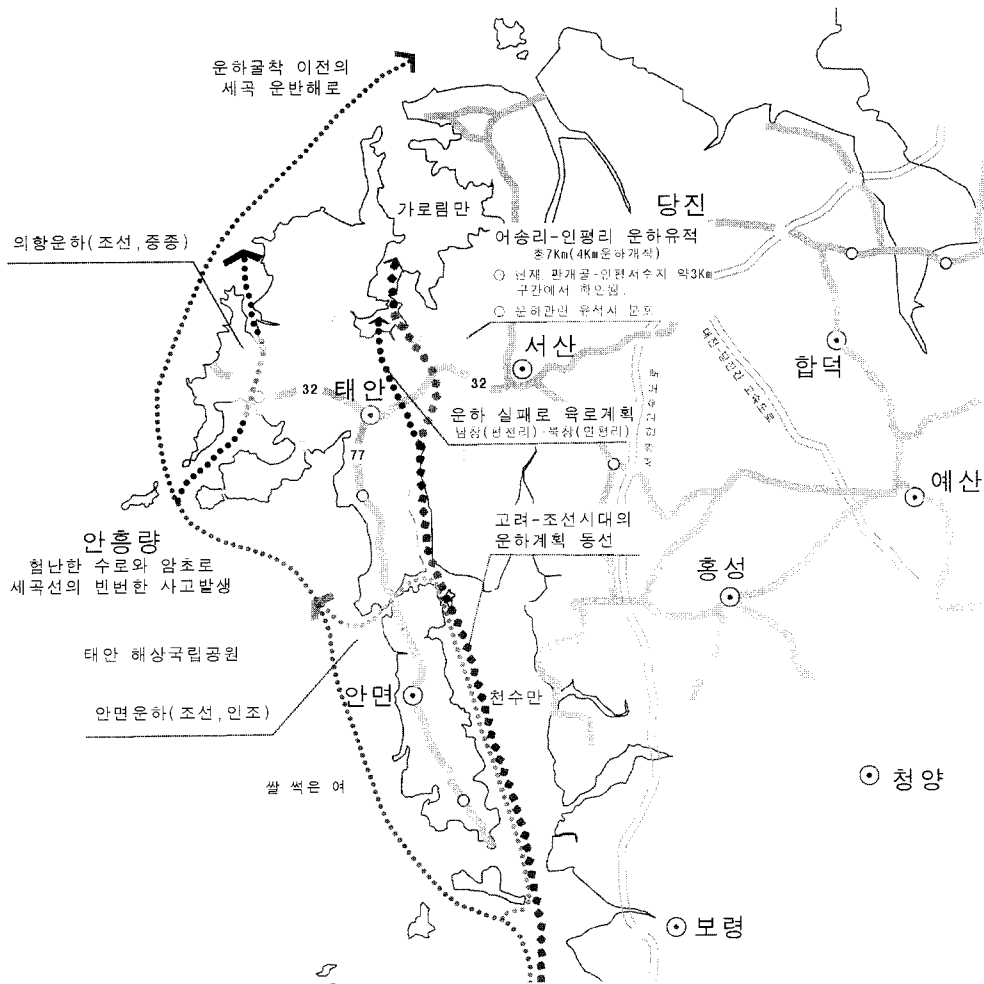
26) 『만기요람』에 의하면, 泰安郡吏房景齡이라 되어 있다. 『만기요람』 軍政編 4, 海防 西海南部條.

27) 안면도의 백사수도를 굴착한 일에 대해서도, 당시 충청감사 김옥(金壻)이 주도했다는 설과 영의정 김유(金瑬)라는 설이 엇갈리고 있다. 참고로 김옥은 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.

28) 토정 이지함이 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.

29) 최완기, 1994, 『조선후기 船運業史 연구』, 일조각. <附圖 3> 조선후기 大同米貨運圖.

〈그림 5〉 운하굴착에 따른 동선 변화



8. 조선 현종조 송시열과 육운(陸運)을 위한 창고의 건립

1) 논의의 배경

굴포운하 건설은 현종조에 다시 논란거리로 등장하였다. 현종 9년(1668) 8월 27일 임금이 온양의 행궁(行宮)에 있으면서 비국(備局)의 신하들을 인견하는 자리에서, 호조판서 이경억(李慶億, 1620~1673)이 안흥(安興) 앞 바다에서 배가 침몰하는 폐단을 지적하면서 그 뒤편에 운하를 굴착하여 조운로를 편하게 할 것을 청한 일에 대한 의견을 물었다. 이에 좌의정 허적(許積, 1610~1680)이 1668년에 조운선이 전복하면서 잃은 세곡이 2,500석에 이르는데, 운하 굴착이 성공한다면 영원한 계책이라 하면서, 이전에 조복양(趙復陽, 1609~1671)이 그곳에 살았던 적이 있으므로 의견을 물을 것을 청하였다. 이에 조복양이 운하 굴착이 가능하다는 의견을 내었다. 이에 이조참판 민정중(閔鼎重, 1628~1692)이 급하게 추진하지 말기를 청하였고, 이에 이경억·조복양·민정중 등이 현지에 가서 살펴보게 되었다. (『현종실록』 권15, 현종 9년(1668) 8월 27일 癸巳條)

2) 논의의 전개과정과 창고의 건립

그리고 불과 며칠이 지난 9월 2일 현지를 답사한 결과를 두고 논란이 벌어졌다.(『현종실록』 권15, 현종 9년 9월 2일(戊戌)條) 우선 이경억이 도형(圖形)을 제출하면서 찬성하는 가운데, 민정중은 급하게 서두르지 않고 진행한다면 성공할 수 있다 하였고, 허적은 과거 세조 때 신숙주가 실패하였던 사례를 언급하였다. 이에 임금은 감사로 하여금 판단하여 의견을 올리라고 하였다. 이와 관련하여 사관(史官)의 의견을 달기를 ‘이 일은 송시열로부터 논의되었고, 이경억과 민정중이 찬동하였는데, 조수로 인하여 성공하지 못할 일임에도 불구하고, 송시열 등을 두려워하여 반대하지 못한다.’는 의견을 달고 있다.

이조참판 민정중 등이 굴포운하 굴착을 찬동하는 가운데, 대사간 이경휘(李慶徽)와 응교 남이성(南二星) 등 간원들이 상소를 올려 반대하였고, 영의정 정태화와 훈련대장 이완이 반대하였다. 임금은 상소를 받은지 20일 만에 조용히 처리할 것을 지시하였고, 이에 운하를 굴착하는 대신에, 가로림만과 천수만 사이에 창고를 건립하여 육지로 운반하자는 의견이 제시되기도 하였고, (『현종실록』 권15, 현종 9년 9월 9일 乙巳條) 운하 굴착을 둘러싼 논란 가운데 관원들

이 처벌을 당하는 일이 발생하기도 하였다.(『현종실록』 권15, 현종 9년(1668) 10월 1일 丙寅條; 『현종실록』 권15, 현종 9년(1668) 10월 3일 戊辰條 등 참조)

이와 관련한 논의가 이루어지는 가운데, 이듬해인 1669년 정월 다시 논란이 불거졌다. 새해를 맞이하여 경상도와 전라도의 세곡을 운송하여야 할 시기가 도래했기 때문이다. 당시 좌의정 허적의 말에 따르면, 민정중은 운하굴착이 가능하다고 보는 반면에, 이완(李浣)은 반대 의견을 내었다고 하는 바, 이에 대하여 송시열은 매년 조운선이 폐몰되면서 많은 사람들이 죽고 다치므로, 하루 빨리 운하를 굴착하여야 하고, 불가능하다면, 작고한金玉(金堉)의 의견처럼 물길이 순한 곳을 택하여 창고를 설치하고, 태안반도를 육로로 횡단한 후 다시 선박에 실어야 한다고 하였다. 이에 임금은 잠정적으로 창고를 설치하는 방법을 지시하였다.³⁰⁾ 이와 관련하여, 같은 날 『승정원일기』(제212책 현종 10년 정월 6일 庚子條)에는 보다 상세한 내용이 실려 있다. 허적이 물살이 급하고 조수에 의하여 굴착된 곳이 매워지므로 어렵다는 의견을 개진하였고, 이에 민정중이 장기적인 편익을 위하여 운하굴착의 필요성을 주장하였다. 허적이 산 사이를 굴착하는 관계로 암맥[石脈]이 있을 것으로 추정되는 바, 깊이 20길[丈]이나 굴착하기 어렵다는 의견을 개진하는 가운데, 민정중이 수용하면서 송시열과 더불어 우선 창고를 설치하는 의견을 내었고, 이를 임금이 받아들였으며, 7일 후에 좌의정 허적이 재차 문제를 제기하였으나, 창고를 설치하는 방안을 1년 동안 시험한 후에 다시 논의하기로 하였다. (『현종실록』 권16, 현종 10년 정월 10일 甲辰條; 『승정원일기』 제212책 현종 10년 정월 10일 甲辰條)

이후에 예조판서 김좌명(金佐明, 1616~1671)이 태안 현지를 살펴보고 와서 그 형편을 살피고 와서 보고를 하였고, 논란 끝에 창고의 규모를 반으로 줄여서 남북창(南北倉)을 40칸으로 건립하고, 수레를 이용하여 운반하는 것으로 결론이 났다.(『현종실록』 권16, 현종 10년(1669) 2월 3일 丙寅條; 『비변사등록』 현종 10년(1669) 2월 5일) 이에 따라 같은 해 2월 안민창사목(安民倉事目)이 제정되고,(『비변사등록』 제28책, 현종 10년 2월 초10日條), 3월에는 창고 건립공사가 착공되었다. 이 당시 건립되었던 창고는 지금까지도 그 지명과 함께 터[遺址]를 확인할 수 있으나, 육운(陸運)에 의한 세곡의 운반은 시행과 더불어 금방 중단된 것으로 보인다. (『영조실록』 권30, 영조 7년(1731) 8월 10일 庚子條)

30) 『현종실록』 권16, 현종 10년(1669) 정월 6일 庚子條. 선조 때에도 감목관(監牧官) 신점(申黻)이 서계(書啓)에 따라 굴포(掘浦) 굴착과 창고 설치 여부를 논의하는 과정에서 호조정랑 박충간(朴忠侃)을 보내어 살피도록 한 적이 있다. 『선조실록』 권18, 선조 17년(1584) 4월 26일(壬申)조. 그러나 당시에는 논의에 그쳤고 실제 창고가 지어지지는 않았다.

9. 조선 영조조 안흥진성 일원의 제방공사

1) 논의의 배경

현종조 안흥량의 위험지역을 피하기 위하여 건립된 창고는 무용지물이 되었다. 그런 가운데 영조 7년(1731) 다시 안흥량에서 조운선이 패몰하는 사고가 발생하였다.(『승정원일기』 728책, 영조 7년(1731) 8월 9일 己亥條) 이에 다시 그 대책이 논의된 것이다. 당시 기록에 따르면, 우의정 조문명(趙文命, 1680~1732)이 안흥량에서 선박이 전복되는 사고의 원인은 조류에 밀려온 토사가 퇴적되는데 있으므로, 축대를 쌓아 모래가 쌓이지 않도록 하고, 제방 안을 경작지로 이용할 수 있다고 하면서, 스스로 안흥첨사(安興僉使)를 지낸 하동부사(河東府使) 이선(李諤)과 함께 현장을 다녀오겠다고 자청하였다. 이에 임금은 대신(大臣)이 경솔하게 움직일 수 없으니, 비국 당상(備局堂上)으로 하여금 다녀오도록 하였다.(『영조실록』 권30, 영조 7년(1731) 8월 10일 庚子條)

이 당시 안흥 현지를 다녀온 비국 당상(備局堂上)은 영성군(靈城君) 박문수(朴文秀, 1691~1756)였다. 그에 따르면, 안흥에서 조운선이 패몰한 까닭은 원래의 시기보다 늦게 출발한 때문이므로, 관방(關防)의 요충지, 즉 안흥진성의 물길을 막아서는 안 된다고 하였다.(『영조실록』 권30, 영조 7년(1731) 11월 17일 丙子條) 그러나 종사관이었던 이선(李諤)은 안흥진(安興鎭)에 제방을 쌓음으로써, 일거양득의 효과를 얻을 수 있다고 하였던 것이다. 그의 주장에 따르면, 안흥진의 내만(內灣)은 썰물에는 육지가 드러나고, 밀물에는 물이 가득 차므로, 적이 수륙 양면으로 공격하게 되는 바, 제방을 막아서 이러한 위험에 대비하고, 제방 안의 땅 500~600석 지기의 땅을 개간하면 배를 타고 나가서 생계를 유지하였던 성 안의 백성들이 경작하도록 할 수 있다는 것이다. 이에 임금은 이선의 말을 따랐고, 그에게 별군직(別軍職)을 내렸다.³¹⁾(『영조실록』 권31, 영조 8년(1732) 정월 13일 辛未條; 『승정원일기』 737책, 영조 8년 정월 13일 辛未條)

31) 같은 기사에 따르면, 안흥진성이 위치한 곳은 원래 동양위(東陽尉)에게 절수(折受)한 곳인데, 해상 방어의 요충(要衝)이 되므로, 효종조(孝宗朝)에 나주(羅州) 옛 목장[舊牧場]과 바꾸어서 성곽을 쌓았다고 되어 있다. 동양위(東陽尉)는 신흠(申欽)의 아들 신익성(東陽尉 申翊聖, 1588~1644)을 말한다.

2) 제방공사의 진행과정

그 후의 기록을 보면, 이선에게 내린 별군직(別軍職)은 안흥 첨사(安興僉使)이었고, 이를 계기로 이선은 안흥진에 제방을 쌓는 일을 전담하게 되었다. 그 후 이선은 향곡(餉穀)의 문제로 탄핵을 받았으나, 사소한 잘못은 묻어두고 제방 쌓는 일로 평가를 하겠다는 특전을 입기도 하였다. 그러나 거의 4년이 경과하도록 공사는 성공하지 못하였고, 일은 혁파되고 책임자 이선은 처벌을 받게 되었다. (『영조실록』 권35, 9년(1733) 7월 24일 癸卯條; 『영조실록』 권40, 영조 11년(1735) 정월 4일 乙亥條; 『영조실록』 권40, 영조 11년(1735) 3월 20일 庚寅條; 『영조실록』 권40, 영조 11년(1735) 12월 20일 乙酉條; 『영조실록』 권41, 영조 12년(1736) 6월 10일 癸酉條; 『영조실록』 권42, 영조 12년(1736) 12월 2일 辛酉條)

제4장 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 안면도 운하를 제외하고는 모든 시도가 실패하였고, 그 결과 개미목운하와 안면도운하라는 대안 운하의 건설을 포함한 다양한 방안들이 모색되었다. 따라서 굴포운하유적의 보존과 활용계획을 수립함에 있어서는, 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.
- 연구동향 : 역사학자의 논문이나 토목 전문가의 답사기 등이 발표되었고, 태안군과 서산시에서 발간되는 언론사의 취재와 방송이 수 차례 있었으며, 시·군 단위로 제작된 『문화유적분포지도』에 그 구역이 표시되어 있다. 그러나 유적지 보

존·정비를 위하여 필수적인 절차라 할 수 있는 고증연구와 그에 바탕을 둔 발굴조사가 진행된 바가 없다. 위에서 검토한 바처럼, 『고려사』의 기록에 의하면 고려 공양왕 3년(1391) 왕강(王康, ?~1394)이 굴착한 '탄포(炭浦)'가 태안군 태안읍 어은리 '탄동(炭洞)' 마을 북쪽 해안가 '탄동개[炭洞浦]'였을 가능성을 배제할 수 없다. 이와 관련하여, 순성진(蓴城鎭)의 서북쪽 소하천이 이 당시 굴착한 굴포운하일 가능성도 있으며, 그 일대에서 일부 확인된 축대 또한 이와 관련하여 살펴볼 필요가 있는 대상이다.

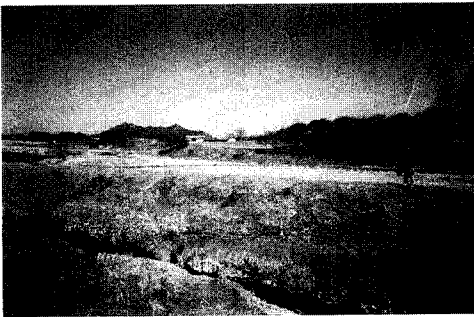
〈그림 6〉 판개골 구간(북쪽)



〈그림 7〉 판개골 구간(남쪽)



〈그림 8〉 판갯논 구간



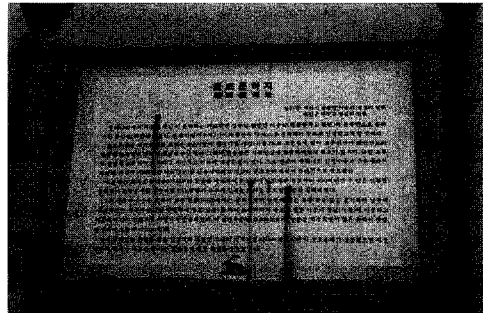
〈그림 9〉 순성진 구간



〈그림 10〉 서산지역 안내판



〈그림 11〉 태안지역 안내판



2) 개미목운하

- 위치 : 태안 소원면 의항리와 송현리 사이
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 현황 : 도로. 왕조실록에는 완공된 것으로 기록되어 있으나, 상하의 표고차가 10m 정도가 되는 고갯길로 선박운항은 불가능하다.
- 연구동향 : 태안반도 굴포운하와 관련된 연구에 일부 언급되는 정도이다. 도로 양편 절삭된 부분이 운하굴착의 흔적으로 보이나, 이와 관련된 고증작업은 진행된 바가 없다.

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.
- 연구동향 : 태안반도 굴포운하와 관련된 연구에 일부 언급되고 있다. 해안가 암벽에 흔적이 있다고 하나, 육안으로는 구분하기가 어려우며, 이와 관련한 검토가 진행된 바는 없다.

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.

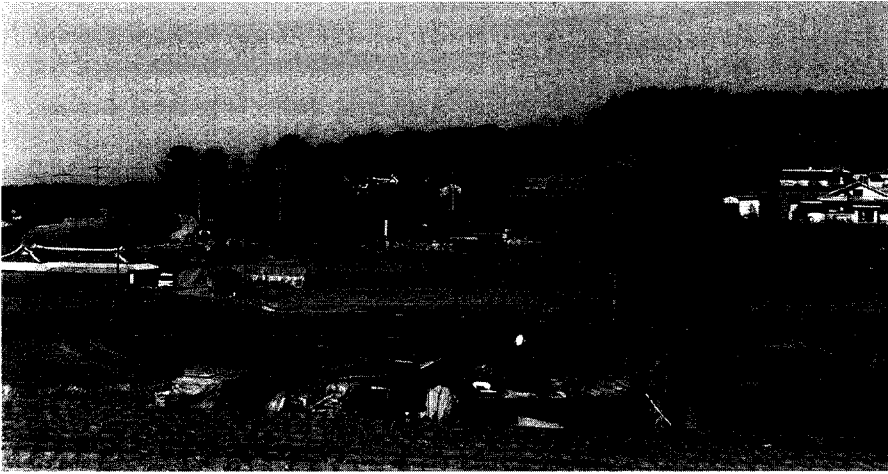
2) 남창지(南倉址)

- 위치 : 不明 (태안 태안읍 인평리 興仁橋 인근)
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 不明
- 연구동향 : 지형적인 특징으로 미루어, 인평저수지 북단 홍인교 인근에 설치되었을 것으로 추정할 뿐이며, 이와 관련된 고증이 이루어진 바는 없다.

3) 영풍창지(永豐倉址)

- 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.
- 연구동향 : 고려시대 영풍창이 설치되었을 당시의 것으로 추정되는 석축이 일부 남아 있고, 일부는 소유자가 옮겨 놓은 상태이다. 향토사가 이은우가 이와 관련한 논문을 발표한 이후 일부 학자들이 방문하였으나, 본격적인 연구는 진행된 바가 없다.

〈그림 12〉 영풍창지 전경



4) 상 · 중 · 하창지(上中下倉址)

- 위치 : 태안 태안읍 인평리 일원
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 不明
- 연구동향 : 지명만 전할 뿐으로, 유래와 연혁은 물론 구체적인 위치조차 확인되지 않았다. 대략적인 위치로 판단해볼 때, 조선 태종조 하운이 제방을 쌓은 계단식 운하를 건설했을 당시 또는 조선 현종조 육운(陸運)이 시행되었을 당시 창고가 건립되었던 곳으로 추정된다.

3. 기타 역사자원

1) 순성진(蓴城鎭)

- 위치 : 서산 팔봉면 진장리 2구 984번지 일원

- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 사유지. 앞서 살펴본 바처럼 굴포운하 유적지와 바로 이웃한 성터이나, 조경업자의 소유지로 현재 조경작업이 진행되면서 성곽을 비롯한 유적이 심하게 훼손되고 있다.
- 연구동향 : 1991년 서산문화원의 『서산·태안 문화유적(上)』 등에서 단편적인 조사를 하였을 뿐이며, 이에 대한 본격적인 조사연구가 진행된 바가 없다.

〈그림 13〉 성내(골프장,조경사업)



〈그림 14〉 성외(운하구간)



2) 소근진성(所斤鎭城)

- 위치 : 태안군 소원면 소근리 산 2번지 일원
- 문화재 지정현황 : 충청남도기념물 제93호
- 이용현황 : 1905년에 폐진(廢鎭)된 후 현재 동문터 일부 구간만 남아 있었다. 1993년 문화재로 지정되었다.
- 연구동향 : 정밀지표조사를 수행하여 보고서가 출간되었으나, 대체적으로 고고학적 유적 현황에 조사에 국한된 측면이 강하다.

3) 안흥진성(安興鎭城)

- 위치 : 태안군 근흥면 정죽리 1112-1번지 일원
- 문화재 지정현황 : 충청남도 기념물 제11호
- 이용현황 : 1905년 폐진(廢鎭)되었는데, 그 후 동학전쟁 당시 소실된 태안 관아건물을 복원할 당시 그 부재를 이용한 까닭에 건물이 거의 남아 있지 않았다. 그러나 성곽 등은 다소 양호하게 남아 있었는데, 1976년 문화재로 지정된 후 문루와 성곽 일부가 복원되었다.
- 연구동향 : 정밀지표조사를 수행하여 보고서가 출간되었으나, 대체적으로 고고학적 유적 현황에 조사에 국한된 측면이 강하다.

4) 원산진(元山鎭)과 고만도정(高蠻島亭)

- 위치 : 보령시 오천면 원산도리 속칭 '진말' 오봉산 아래
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 경작지. 와편·초석·기단석은 물론 송덕비 등이 방치되어 있음.
- 연구동향 : 일부 조선조 사료에는 원산도 '진말'에 위치한 '원산별장'[元山別莊, 또는 高巒別莊]이 고려조 고만도정이었으며, 조선조에는 충청도수군절도사 휘하의 우후(虞侯)가 주사중군(舟師中軍)을 겸하여 조운선의 호송을 담당하면서 일시 체류했던 곳으로 기록하고 있다. 최근까지 기초적인 조사도 진행된 바가 없었는데, 2007년 12월 충남대학교 마을연구단에서 『보령 원산도』라는 제목으로 단행본이 출간되었다. 그에 따르면, 17세기 중엽의 『동국여지지』 등의 기록과 고지도를 검토하면서, 고려조 고만도정이 있었던 고만도와 조선조 원산진이 있었던 원산도는 별개의 섬이라 주장하고 있다. (“<부록 2> : 안흥정(安興亭) 관련 기록 검토” 참조)

5) 안흥정(安興亭)

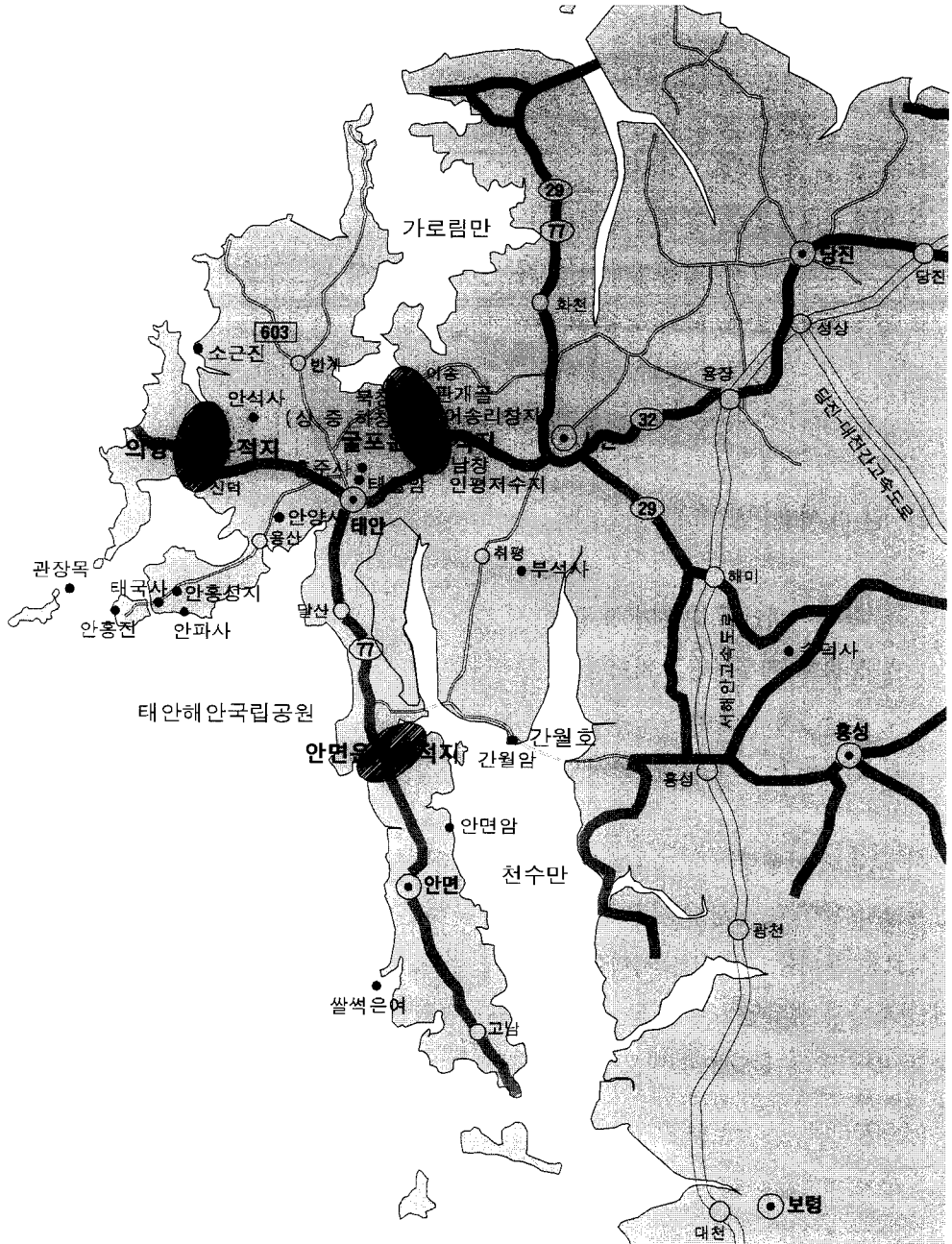
- 위치 : 不明(고려조 : 보령시 오천면 원산도리 → 1077년 移建 : 태안 근흥면 정죽리 · 신진도리 또는 서산 해미면 산수리)
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 불명. 정자가 있었던 곳으로 추정되는 곳 가운데 한곳인 서산 해미면 산수리 속칭 ‘안흥쟁이’에는 최근 개인 사찰이 건립되었다.
- 연구동향 : 중국, 특히 남송(南宋)의 사신이 왕래할 당시 머물렀던 정관(亭館)이나, 일부 향토사가들이 답사를 하였을 뿐으로 본격적인 연구는 진행된 바가 없다.(“<부록 2> : 안흥정(安興亭) 관련 기록 검토” 참조)

6) 안파사(安波寺)

- 위치 : 태안군 근흥면 도항리
- 문화재 지정현황 : 비지정
- 이용현황 : 廢寺
- 연구동향 : 기초적인 조사도 진행된 바가 없다.

이 외에도 안흥량의 안전항해와 연관된 유적들은 곳곳에 산재하고 있다. 예를 들어, 인근 산제당(山祭堂)과 성황당(城隍堂)에서는 모두 매년 음력 정월 15일에 풍어와 함께 조운선의 순조로운 항해를 기원하는 제사를 올렸다고 한다. 1927년까지 안흥량 일대에서 설행(設行)되던 산제당과 성황당은 모두 5개소로, 정죽리 지령산의 산제당, 정죽리 문필봉과 남산봉의 성황당, 신진도리 후망봉과 마도산의 성황당이 있었는데, 이 또한 안흥량과 연관된 유적으로 볼 수 있다.

〈그림 15〉 운하관련 유적지 분포도



제5장 굴포운하유적의 잠재력

1. 굴포운하의 역사적 의의

우리나라에서는 20세기 초반까지 세곡(稅穀)을 비롯한 대규모의 물자는 모두 뱃길을 통하여 운반되었고, 특히 삼남(三南) 조운선의 안전운항을 위한 운하 굴착은 단속적으로 이어져 왔었다. 그 대표적인 대상지가 바로 태안반도의 안흥량(安興梁)과 김포의 손돌목[孫芻項]이었다. 그리고 이 두 지역을 피하기 위하여 고려시대부터 굴포운하 굴착공사가 행해졌으며, 앞서 살펴본바와 같이 운하굴착의 주도 인물들은 모두 당대의 실권자들이었다. 비록 실패했으나, 최소한 12세기 중반부터 조선왕조가 망할 때까지 약 700년 이상 국가의 주된 관심이 되었던 지역이었다. 또한 우리나라에서는 유래가 드문 운하공사라는 점에서도 그 역사적 의의는 결코 소홀하게 다룰 수는 없다.

특히 태안반도의 굴포운하는 김포의 굴포운하에 비하여 100여 년 이상 앞선 시기에 최초로 추진되었던 공사였다는 점에 주목할 필요가 있다. 태안반도 안흥량(安興梁)에서 조운선이 침몰하여 국가재정이 타격을 받을 때마다, 총 9회에 걸쳐서 그 대책이 실질적으로 추진되었다. 그 가운데 4회는 태안반도 굴포운하 굴착공사였으며, 2회는 굴포운하의 대안으로 추진된 개미목운하 굴착공사, 1회는 안면도운하의 굴착공사였고, 1회는 굴포운하 구간을 육상으로 운송하는 대책이었으며, 나머지 1회는 안흥진성 주변에 제방을 쌓아서 조류의 흐름을 바꾸려는 시도였다. 태안반도 인근에는 이러한 역사적 사실과 관련된 유적들이 곳곳에 산재하고 있다.

최근 한국사회는 한반도대운하를 둘러싸고 논란이 뜨겁다. 그러한 가운데, 국민들은 우리나라에는 운하가 없었던 것으로 알고 있다. 운하에 대한 국민들의 반대 속에는, 운하시설이 우리 역사와는 무관하다는 막연한 거부감도 자리잡고 있을 것으로 짐작된다. 그러나 실상 우리나라 운하굴착의 역사는 고려시대로 거슬러 올라간다. 운하굴착의 목적이 바다의 험로(險路)를 피하기 위한 것이라는 점에 있었고, 한 곳을 제외하고는 모두 실패로 귀결되었으나, 운하굴착은 우리 역사의 한 페이지를 장식하였던 사실이라는 점은 분명하다. 특히 태안반도 굴포운하 굴

착공사는, 우선 최초의 운하유적이라는 사실과 더불어, 당시 토목기술의 수준에서 다양한 방안들이 시도되었다는 점에서, 당시 토목기술의 단면을 보여주는 완결판이라고 할 수 있다. 이런 점에서 태안반도 굴포운하 유적 자체만이 아니라, 개미목운하와 안면도운하, 그리고 육운(陸運)을 위하여 설치되었던 창고시설들을 아울러 살펴볼 필요가 있으며, 문화재적 가치를 논함에 있어서도, 이 부분을 충분히 고려하여야 할 것이다.

이와 더불어, 태안반도에 이어서 두 번째로 시도되었던 김포의 굴포운하 또한 태안반도의 그것과 함께 문화재적 가치를 논할 필요가 있다. 참고로 현재 진행되고 있는 경인운하 사업지의 한강 방면의 굴포천 하구는 조선시대 김포의 굴포운하 유적지라는 사실을 밝혀두는 바이다.

2. 태안반도 관광자원 다각화의 필요성

태안군이 서해안의 대표적인 관광지라는 사실은 부언할 필요가 없다. 특히 서해안고속도로의 개통과 안면도 꽃박람회 이후, 당초의 우려와는 달리 태안군의 관광산업은 폭발적인 증가세를 보이고 있다. 현재 태안군의 관광산업은 해수욕장과 안면송, 신두리 사구 등 자연생태자원에 초점을 맞춰지고 있으며, 또한 태안반도 일원의 빼어난 자연경관이 경쟁력을 갖추었음은 부정할 수 없다.

그러나 동시에 옛 태안반도는 중국과의 주요 교통로였으며, 대내적으로는 조운과 해양방어의 거점이었다는 사실을 간과할 수는 없다. 안홍정은 사신 왕래가 행해졌던 해상 교류의 현장이었으며, 태안 백화산과 서산 가야산의 마애삼존불은 한국 마애불의 첫 걸음이었다. 소근진성·안홍진성·원산진은 외적의 침입을 방어하고 조운의 안전을 위한 시설이었다. 굴포운하 유적 또한 이러한 역사지리적 배경에서 해석되고 보존될 수 있는 역사자원이다. 태안반도의 역사적 특징을 반영하는 이러한 역사자원이 정비되었을 때, 수려한 경관자원과 어울려 더욱 경쟁력을 갖출 수도 있다는 점을 강조하고 싶다. 더욱이 굴포운하 유적지는 태안군의 진입부에 위치하고 있으며, 만리포해수욕장으로 가는 길목에 위치한 개미목운하, 안면도로 진입부의 안면도운하 등과 함께, 일련의 역사적 사건을 이야기로 풀어갈 수 있다는 점 또한 큰 강점이라고 할 수 있다.

3. 태안 관광기업도시 개발사업

최근 관광산업을 위주로 하는 태안 기업도시가 착공되었다. 천수만 간척지의 부남호 서안에 위치한 기업도시는 굴포운하 유적지와 바로 인접하고 있다. 보다 구체적으로 살펴보면, 지금 부남호에 수몰된 일부구간은 고려시대 이후 굴포운하 굴착공사가 시행되었던 유적지인 셈이다.

현재 태안 기업도시는 위락과 휴양의 기능을 중심으로 하되, 철새 등 생태환경에 대한 영향을 최소화시키는 방향으로 개발될 예정이다. 소극적으로 본다면, 생태자원이 장애요인이라 할 수 있으나, 역설적으로 생태자원 또한 경쟁력을 갖추었다고 할 수 있다. 굴포운하를 비롯한 주변의 역사자원 또한 그에 못지않은 차별성과 경쟁력을 갖춘 자원이다. 기업도시에 인접한 인평저수지 복단의 홍인교로부터 가로림만까지 이어지는 구간에 산재한 굴포운하 관련 유적지는, 기업도시의 배후 역사근린공원으로서의 잠재력을 충분히 갖추었다고 판단된다.

4. 가로림만 개발계획

가로림만은 간척공사가 진행되지 않는 한국 최대의 내만(內灣)이라 해도 과언이 아니다. 현재까지는 대규모 양식장 등으로 활용되면서, 어촌주민들의 주요 소득원이 되고 있다. 그러나 장기적으로 볼 때, 만(灣) 입구를 잇는 공사는 불가피할 것으로 판단되며, 그에 따라 해양자원을 활용하는 방안도 검토될 것으로 예상된다. 지금도 가로림만의 활용방안으로 조력발전소의 건설 또는 연륙교 가설 등의 다양한 방안들이 검토되고 있는 것으로 알려져 있다. 한편 인근 해역에서 사고로 인한 유조선의 기름 유출사고가 있었는데, 이 불행한 사고로 인하여 가로림만을 개발하려는 방안에 대한 주민들의 저항이 크게 약화될 것으로 예상된다.

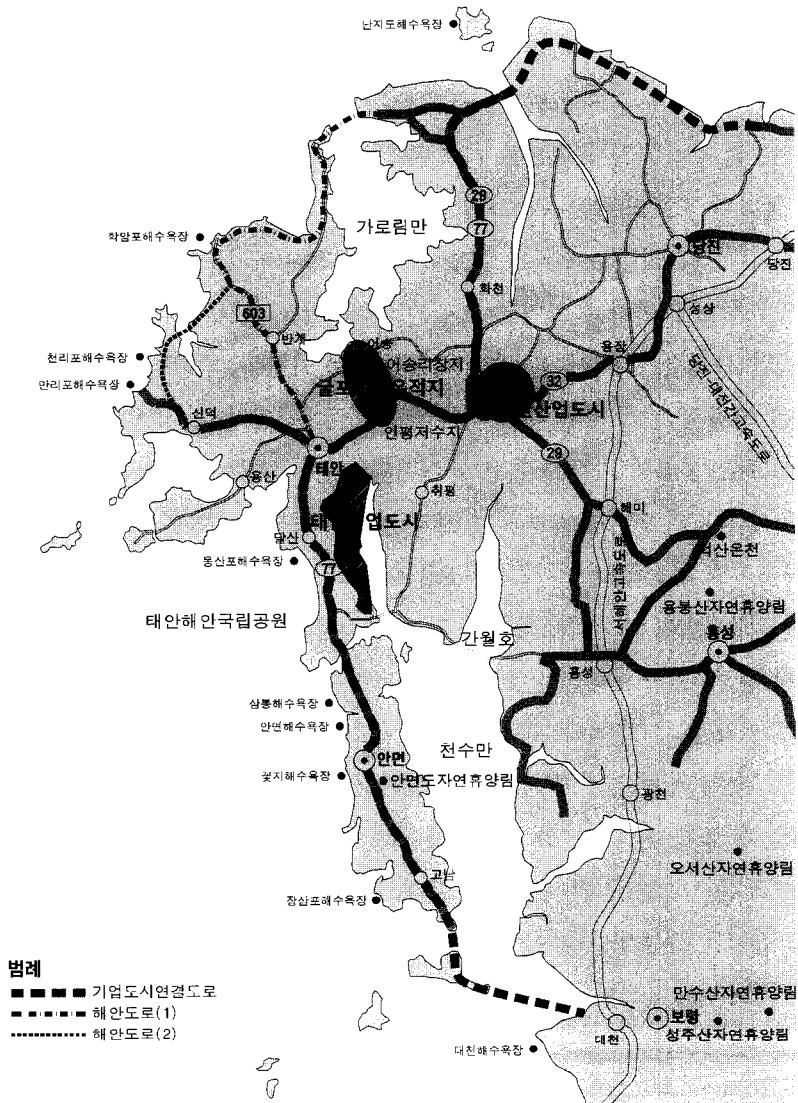
그런데 앞서 논의했듯이, 태안반도의 굴포운하는 천수만과 가로림만을 연결하려 했던 굴착공사이다. 현재 천수만 간척지에 태안 기업도시가 착공되었고, 향후 가로림만에 대한 개발이 이루어진다면, 굴포운하 유적지는 두 지역의 연결고리와 같은 입지를 점하게 될 것이다. 따라서 단기적으로는 태안 기업도시의 배후 역사자원으로의 활용방안을 검토하여야 할 것이나, 장기적으로는 가로림만과 연계하는 방안도 염두에 두어야 할 것이다.

5. 안면도와 보령간 연륙교의 개설

최근 태안 안면도와 보령시를 연결하는 연륙교에 대한 정부의 승인이 이루어졌다. 따라서 향후의 태안군 관광산업의 장기전략은 이에 맞추어져야 할 것이다. 당장 충남 서해안의 대표적인 관광지인 보령시와 태안군이 하나의 관광권역으로 묶이면서, 상호 경쟁 또는 연계의 시너지 효과를 낳게 될 것이다.

그런데 연륙교가 완공되는 순간 해변에 위치했던 굴포운하 관련 유적지 중 일부가 육로에 의하여 서로 연결되게 된다. 구체적인 사례를 든다면, 굴포운하-(태안 기업도시)-안면도운하-(안면도)-(안면도~보령간 연륙교)-원산진-(안면도~보령간 연륙교)-고만도정(高巒島亭)으로 이어지는 경로를 가상할 수 있다. 과거 해로상에서 하나의 이동경로상에 위치하였던 유적지들이, 역설적으로 보령-안면도 연륙교에 의하여 육로로 연결되는 셈이다. 따라서 바다로 인하여 격리되었던 유적들이 하나의 완결체로 부각되면서, 예를 들면 '가족 단위의 테마 관광코스'로 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 기대된다. 굴포운하의 활용은 이와 같은 장기적인 비전에서 살펴보아야 할 대상이다.

〈그림 16〉 운하유적지-기업도시 간 도로망



6. 굴포운하 활용(안)

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. 단기적으로는 문화재 지정을 통한 유적지의 보존과 기초적인 정비에 두고, 장기적으로는 태안 기업도시 등과의 연계를 모색하는 보다 광범위한 활용방안을 검토할 수 있다. 아래의 활용(안)은 단기적인 관점에서 제안하는, 고종 이전의 잠정적인 구상(안)임을 밝혀두는 바이다. 문헌사료의 검토 결과, 태안반도 굴포운하 굴착지는 1개소 이상이었을 가능성이 큰데, 이는 보다 면밀한 정밀지표조사와 발굴조사, 그리고 관련 인물이 남긴 기록을 검토하여 확인할 수 있기 때문이다. 또한 수 차례에 걸쳐서 해운(海運)을 대신하여 육운(陸運)이 검토되었고, 조선 현종조에는 그와 관련된 창고가 건립되기까지 하였다. 그러나 현재 이에 대한 발굴조사가 진행된 바가 없다. 또한 상·중·하창(上中下倉) 등 조운과 관련되었으면서도 성격이 확인되지 않는 유적지도 분포하고 있기 때문이다. 보다 상세한 정비계획은 이러한 유적지에 대한 선행 고증연구가 진행된 이후에 가능할 것으로 판단된다. 이러한 제한점을 염두에 둔 상태에서의 잠정 기본구상(안)은 아래와 같다.

1) 기본방향

- 태안반도와 김포를 제외한 다른 지역에서는 확인되지 않는 운하유적이라는 차별성과 수변(水邊)을 이용할 수 있다는 강점을 이용한 체험관광으로의 활용 가능성 극대화
- 지형적 어려움을 극복하기 위하여 조선 태종조 하운(河崙)에 의하여 추진되었던 계단식 운하를 중심으로, 전통시대의 토목 기술의 진면모를 보여줄 수 있는 운하유적의 복원 가

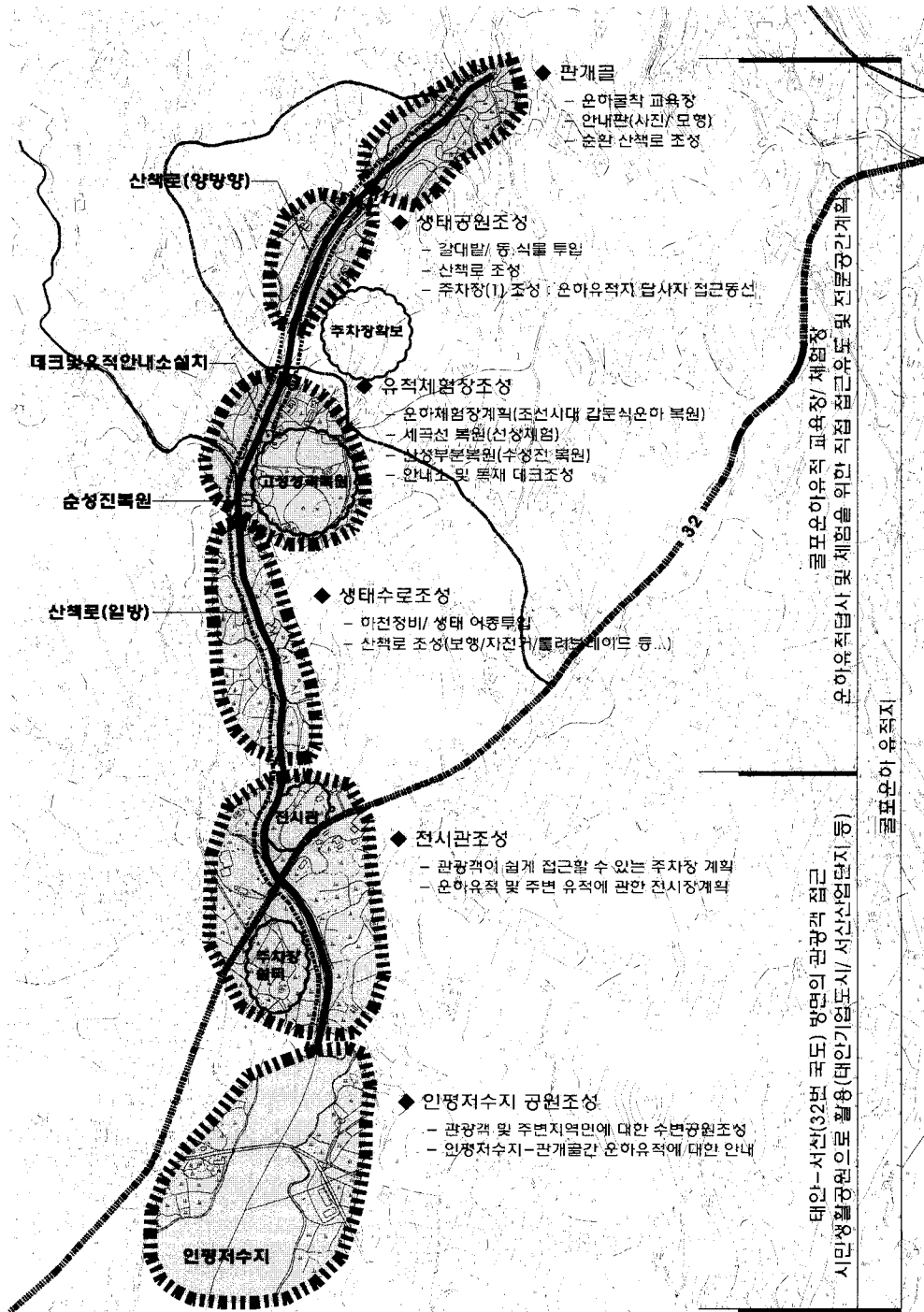
능성 검토

- 연결도로 건설 등 현재 추진중인 태안 기업도시 등과의 연계를 통한 시너지 효과 기대
- 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(蓴城鎭)에 대한 정비사업을 포함한 관광계획으로 추진

2) 사업내역

사 업 내 용	세 부 사 항	비 고
1. 운하개발 기본계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> - 토지이용계획 - 동선 및 활용계획 - 정비 및 복원계획 - 시설물 및 운용계획 - 투자계획 	현황조사실시 가용면적산출 시설별/ 년차별
2. 유적지 정비	<ul style="list-style-type: none"> - 운하구간 정비(지형 및 생태) - 순성진 복원 - 판개골 유적보존 정비 	판개골-인평저수지 성곽 부분복원 포함
3. 기반시설	<ul style="list-style-type: none"> - 운하 체험장(관문식 조성) - 전시관 - 휴게공원 - 주차장 - 산책로 조성(운하구간) 	세곡선, 승선장 등. 지형모형, 세곡선 등 인평저수지활용 2개소(접근동선고려) 운하구간 활용
4. 관광자원개발	<ul style="list-style-type: none"> - 과수원 - 지역내 토산물 - 체험학습장 - 서산3대운하 주요관광지 	굴포, 안면, 의항운하
5. 안내 시설물	<ul style="list-style-type: none"> - 운하유적안내판 설치 - 기타유적 및 관광지 안내판 설치 	창지, 운하 및 문화재

〈그림 17〉 굴포온하구간 개발계획 개념도



제7장 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 위해 서라도, 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 문헌자료와 주민들에 대한 면접자료에 의존하여 과거의 운하구간을 추정할 뿐이다. 이를 보완하기 위해서는 정밀지표조사와 더불어 발굴조사가 선행되어야 할 것이다. 당장 고려 말엽이었던 1391년 왕강(王康, ?~1394)이 주도했던 운하굴착지가 기존에 알려진 운하구간과는 달랐던 것으로 추정되며, 이와 관련될 가능성도 있는 축대 부분이 확인되기도 하였다. 굴포운하에 대한 정밀지표조사와 발굴조사 대상에는 육운(陸運)을 위하여 건립되었던 창고, 순성진(尊城鎭) 등도 포함되어야 할 것이다. 운하유적의 역사적 의미를 밝히기 위해서는, 그 대안으로 시도되었던 시설에 대한 검토가 필요하며, 바로 인접하여 위치하고 있는 성터[城址]의 경우에는 활용 가능성이 높기 때문이다. 이러한 조사는 문화재 지정을 위해서도 필요한 절차로 판단된다.

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, 원

산진·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. 문화재 지정

역사유적의 정비와 활용을 위해서는 문화재 지정이 선결조건이 된다. 최근 정부의 문화재 정책이 활용에 중점을 두는 방식으로 변화되고 있으므로, 문화재로 지정한 후에 적극적인 활용계획을 수립할 필요가 있다. 또한 최근 정치적 쟁점으로 떠오른 한반도대운하로 인하여 운하에 대한 국민적 관심이 증대되었으므로, 현 시점이 운하유적을 문화재로 지정할 수 있는 호기로 판단된다. 특히 한반도대운하 공사가 추진된다면, 역사적 상징성과 교육적 가치를 표방하는 관광대상지로 정비할 수 있다고 본다. 설령 운하공사가 중단된다 하더라도, 논란으로 인하여 사회적 관심이 증대되었으므로, 문화재의 지정과 정비사업의 추진에는 큰 어려움이 없을 것으로 판단된다.

한편 굴포운하유적의 문화재 지정에 있어서도, 일괄 지정의 가능성을 검토해 볼 필요가 있다. 그 대상으로는 굴포운하의 대안으로 시행되었던 육운(陸運)을 위한 창고유적지[倉址]는 운하유적과 인접하여 있으므로, 어렵지 않게 포함시킬 수 있을 것으로 보인다. 개미목운하와 안면도운하 또한 굴포운하와 마찬가지로 안흥량(安興梁)의 협로를 피하기 위하여 굴착하였던 운하유적이다. 따라서 비록 서로 멀리 떨어진 유적이지만, 일괄 지정의 가능성을 검토할 필요가 있다. 한편 원산진·안흥진성·소근진성 또한 태안반도 일원의 조운과 관련이 깊다. 현재 안흥진성과 소근진성은 현재 충청남도 지정 기념물이고, 원산진터에는 와편과 주초석 등만 확인될 뿐 이에 대한 보존대책은 마련된 적이 없다. 원산진과 안흥진성은 고려조 고만도정(高巒島亭)과 안흥정(安興亭)이 설치되어, 고려 때 중국 사신이 왕래하면서 들렀을 가능성이 있는 유적이다. 따라서 이에 대한 면밀한 검토를 통하여 추가 지정을 모색할 필요가 있다.

<부록 1> : 굴포운하 관련 인물

* 최이(崔怡, ?~1249) : 처음 이름은 최우(崔瑀). 본관은 우봉(牛峯). 1219년(고종 6) 아버지 최충헌이 죽자 그 뒤를 이어 교정별감(敎定別監)이 되어 정권을 장악하였다. 1221년에는 몽고(蒙古)에 대비하여 의주(宜州: 지금의 德源)·화주(和州: 지금의 永興)·철관(鐵關: 지금의 鐵嶺) 등 요해지에 성을 쌓게 하고, 1223년 개성의 나성(羅城)을 수리하였다. 1225년 사제(私第)에 정방(政房)을 설치하고 문무백관의 인사행정을 처리하였고, 1227년 사제에 서방(書房)을 두고 문객 가운데 명유(名儒)를 소속시켜 3번(番)으로 나누어 숙직하게 하였는데, 이로써 아버지 때의 도방(都房)과 더불어 최씨정권의 숙위기관(宿衛機關)으로 쌍벽을 이루었다. 1232년에 몽고에 대항하기 위하여 왕에게 강화천도(江華遷都)를 청하고 나서 녹봉거(祿俸車) 100대로 가재(家財)를 강화로 옮기고 개성 사람들을 강화로 피난하게 하였다. 1243년에 국자감을 수축하고 양현고(養賢庫)에 쌀 300곡(斛)을 바치는 등 장학에 힘썼다. 또 사재(私財)를 희사하여 강화에서 대장경 재조(再雕)에 착수하게 하여 그가 죽은 2년 뒤인 1251년에 완성을 보았다. 1247년에 서자(庶子) 만전(萬全)을 환속시켜 이름을 항(沆)이라 고치고 예를 배우게 하는 한편, 좌우위상호군(左右衛上護軍)·호부상서를 삼고 가병(家兵) 500명을 나누어 주었다. 천도공신(遷都功臣)으로서 공신당(功臣堂) 벽상(壁上)에 도형(圖形)되고 강종의 묘정(廟庭)에 배향되었으나 최씨정권이 몰락된 뒤 채추의 건의로 도형이 제거되고 묘정에서 배향이 폐지되었다. 시호는 광렬(匡烈)이다.

* 정습명(鄭襲明, ?~1151) : 본관은 영일(迎日)이며, 영일정씨 형양공파(滎陽公派)의 시조이다. 향공(鄉貢)으로 문과에 급제해 내시(內侍)에 보임되었다. 1135년(인종 3) 묘청(妙淸)이 서경에서 반란을 일으키자 내시지후(內侍祗候)로서 수군을 이끌고 순화현(順化縣) 남강(南江)에서 적을 막았고, 이어서 병선판관(兵船判官)이 되어 상장군 이녹천(李祿千) 등과 함께 서적토벌(西賊討伐)을 도모했으나 크게 패하였다. 인종과 공예태후 임씨(恭睿太后任氏)가 의종 대신에 둘째 아들 대령후 경(大寧侯璟)을 태자로 세우려 하자 이를 막기도 하였다. 오랫동안 간관직에 있었으므로 승선으로 발탁되어 동궁의 스승이 되었으며, 왕이 죽을 때 의종을 잘 보위하라는 부탁을 받았다. 1148년(의종 2) 한림학사가 되고, 이듬해 좌승선으로 고시관이 되어 오광윤(吳光允)과 조정시(趙挺時) 등 인재를 선발하기도 하였다. 1151년 추밀원지주사가 되었는데, 의종의 잘못을 간하다가 왕의 미움을 사기도 하였다.

* 왕강(王康, ?~1394) : 고려 말 조선 초의 문신. 1371년(공민왕 20) 어린 나이로 회시(會試)에 합격하였으므로 왕이 의심하여 회시의 책제(策題)를 쓰게 하였으나 이를 쓰지 못하였다. 그리하여 전시(殿試)가 정지되고, 15세 이하는 부시(赴試)하지 못하게 되었다. 뒤에 문과에 급제하여 동진사(同進士)가 되었고, 우왕 때에는 서북면안무사(西北面安撫使)가 되어 유리인(流離人)들을 안집(安集)하였다. 1390년(공양왕 2) 판전농시사(判典農寺事)로서 양광·전라·경상도 수군도체찰사겸방어영전염철사(楊廣全羅慶尙道水軍都體察使兼防禦營田鹽鐵使)가 되었고, 예조판서를 거쳐 밀직부사 겸 전라·경상·양광삼도수군도체찰사(密直副使兼全羅慶尙楊廣三道水軍都體察使)가 되어 염철(鹽鐵)·조전(漕轉)·초토(招討)·영전(營田)·선성(繕城)의 일을 겸하여 삼도(三道)의 군수(軍需)와 세공(稅貢)을 운반하는 데 공이 많았으며, 어염(魚鹽)의 이익으로 국가재정을 튼튼하게 하였다. 태안과 서산의 접경인 탄포(炭浦)에 운하를 파서 안흥량(安興梁)의 험로 4백여리를 통하는 조운(漕運)을 편리하게 하자는 헌의(獻議)를 올려 공사에 착수했으나 물 밑에 암석이 있고 또 조수 때문에 실패하였다. 1392년 예문관제학이 되었으나 조선 개국으로 거제에 유배되었다. 이듬해 풀려나와 회군공신(回軍功臣)에 추록되기도 하였으나, 1394년(태조 3) 다시 공주에 유배되고, 뒤에 왕씨 일족이 화를 당할 때 살해되었다.

* 하운(河崙, 1347~1416) : 본관은 진주(晋州). 이인복(李仁復)·이색(李穡)의 제자로, 공민왕 9년(1360) 국가감시(國子監試), 1365년에는 문과에 각각 합격하였다. 1388년 최영(崔瑩)이 요동(遼東)을 공격할 때 이를 반대하다가 양주로 유배되었으나, 위화도회군으로 복관되었다. 1391년(공양왕 3)에 전라도 도순찰사가 되었다가 조선왕조가 건국되자 경기좌도관찰출척사가 되어 부역제도를 개편하여 전국적으로 실시하게 하였으며, 조선왕조의 새로운 도읍을 계룡산으로 정하는 것을 반대하여 중지시킨 바 있고, 충청도 도순찰사를 역임하였다. 이방원(李芳遠)을 적극 지지하여 제1차 왕자의 난으로 정종이 즉위하자 정사공신(定社功臣) 1등이 되고, 진산군(晋山君)에 녹훈되었다. 태종이 즉위하자 좌명공신(佐命功臣) 1등이 되었으며, 영사평부사 겸 판호조사(領司評府事兼判戶曹事)로서 저화(楮貨)를 유통시키게 하였다. 1406년에는 중시독원관(重試讀券官)이 되어 변계량(卞季良) 등 10인을 뽑았다. 영의정부사·좌정승·좌의정을 역임하고 1416년에 70세로 치사(致仕)하여 진산부원군(晋山府院君)이 되었다. 태종의 우익으로 인사 청탁을 많이 받고 통진 고양포(高陽浦)의 간척지 200여섬지기를 농장으로 착복하여 대간의 탄핵을 받았으나 공신이라 하여 묵인되었다. 치사한 뒤에도 노구를 이끌고 함경도의 능침(陵寢)을 돌아보던 중 정평군아(定平郡衙)에서 죽었다. 저서로는 문집 『호정집(浩亭集)』이 있다.

태종의 묘정(廟庭)에 봉안되었는데, 후대 그를 한나라의 장자방(張子房), 송나라의 치규(稚圭)라 일컫기도 하였다. 시호는 문충(文忠)이다.

* 정유림(鄭有臨, 생몰년 미상) : 조선 세종·세조의 무신. 행적이 크게 드러나지 않는 인물로, 왕조실록에 의하면 1426년(세종 8년) 4월 13일 무과에 2등으로 급제하여 사정(司正)이 되었고, 함평 현감(咸平縣監)과 흥덕 현감(興德縣監)을 역임하였다. (『세종실록』 세종 15년(1433) 12월 19일 戊辰條, 세종 21년(1439) 7월 16일 壬戌條)

* 신숙주(申叔舟, 1417~1475) : 세종 20년(1438) 사마양시에 합격하여 동시에 생원·진사가 되었고, 이듬해 진시문과에 을과로 급제하였다. 훈민정음을 창제할 때 참가하여 공적이 많았는데, 중국음을 훈민정음으로 표기하기 위하여 성삼문(成三問)과 함께 유배중이던 명나라 한림학사 황찬(黃贊)을 만나러 요동을 13회에 걸쳐 내왕하였다. 문종 2년(1452) 수양대군이 사은사(謝恩使)로 명나라에 갈 때 서장관으로 추천되어 각별한 관계를 맺기 시작하였다. 1453년 수양대군의 계유정란 당시 수충협책정난공신(輸忠協策靖難功臣) 2등에 책훈되었다. 1455년 수양대군이 즉위한 뒤에는 동덕좌익공신(同德佐翼功臣)을 받고, 고령군(高靈君)에 봉하여졌다. 1457년 좌찬성을 거쳐 우의정에 오르고 1459년에는 좌의정에 이르렀는데, 동북방면에 대한 야인(野人)의 침입에 대하여 강경론을 펴서, 1460년에 강원·함길도의 도체찰사로 임명되어 출정하여 공을 세웠다. 예종이 즉위한 후에는 유명(遺命)으로 원상(院相)으로 서무를 참결(參決)하고, 같은 해 이른바 남이(南怡)의 옥사를 처리하여 수충보사병기정난익대공신(輸忠保社炳幾定難翊戴功臣)의 호를 받았다. 성종이 즉위한 후에는 순성명량경제홍화좌리공신(純誠明亮經濟弘化佐理功臣)의 호를 받고, 영의정에 다시 임명되었다. 세조는 일찍이 “당 태종에게는 위징(魏徵), 나에게는 숙주(叔舟)”라고 할 정도로 세조와의 관계가 깊었는데, 후대로 갈수록 사육신과 생육신을 추앙하는 도학적(道學的)인 분위기에서 항상 비판의 대상이 되었다. 시호는 문충(文忠), 저서로는 『보한재집』이 전한다.

* 안철손(安哲孫, 생몰년 미상) : 조선 전기의 문신. 본관은 죽산(竹山). 1441년(세종 23) 식년 문과에 정과로 급제하고, 1455년(세조 1)에 소윤(少尹)으로 삼등공신에 녹봉되었는데, 박팽년(朴彭年)을 추종하였다는 탄핵을 받았다. 1460년 충청전라도조전경차관(忠淸全羅道漕轉敬差官)이 되어 조선(漕船) 만드는 일을 훌륭하게 마무리하여 상급을 받을 정도로 세조의 신임을

받았다. 뒤에 1468년 충청도관찰사를 지낼 때에도 무고를 받기도 하였고, 세조의 국휼(國恤) 중에도 관기 광한아(廣寒兒)와 동침한 것이 불충이므로 처벌되어야 한다고 탄핵을 받았으나 성종의 비호로 내금위장(內禁衛將)이 되기도 하였다. 주로 호조(戶曹)관계의 일에 종사하면서 조선(漕船) 건조와 세곡의 안전관리에 힘쓰고 경제문제에 밝았으며, 『공해조운도(公海漕運圖)』를 남겼다고 하는데, 굴포운하와 관련된 기록이 포함되었을 것으로 추정되는데, 지금은 전하지 않는다.

* 고형산(高荊山, 1453~1528) : 본관은 횡성(橫城). 소과를 거쳐 성종 14년(1483) 별시문과에 병과로 급제하였고, 연산군 때 해주목사·함경도병마절도사를 지냈다. 중종 때 강원도관찰사와 형조·호조·병조의 판서 등 요직을 차례로 역임하고 우찬성에 이르렀다. 중종 2년(1507) 강원도 관찰사로 있을 때 부국강병을 위한 제도개혁을 상소한 바 있으나 정치성향은 대체로 보수적이었다. 조광조(趙光祖) 일파의 정치개혁을 반대하는 세력의 한 사람으로 현량과(賢良科)의 실시 등을 극력 반대하였으며, 1519년 남곤(南袞) 일파와 함께 기묘사화를 일으켜 신진세력을 축출하였다.

* 김안로(金安老, 1481~1537) : 조선 중종 때의 권신(權臣)으로, 본관은 연안(延安)이며, 호는 희락당(希樂堂)·용천(龍泉)·퇴재(退齋) 등이다. 연산군 7년(1501) 진사가 되었고, 중종 원년(1506) 별시문과에 장원급제하였다. 성균관 전적에 처음 제수된 뒤 홍문관수찬·홍문관부교리 등 청환직(淸宦職)을 역임하였고, 1511년 유운(柳雲)·이항(李沆) 등과 함께 사가독서(賜暇讀書)하였다. 1519년 기묘사화로 조광조(趙光祖) 일파가 몰락한 뒤 발탁되어 이조판서에 올랐고, 아들 희(禧)가 효혜공주(孝惠公主)와 혼인하여 중종의 부마(駙馬)가 되자, 이를 계기로 권력을 남용하다가 1524년 영의정 남곤(南袞)·심정(沈貞) 등의 탄핵을 받고 경기도 풍덕(豐德)에 유배되었다. 남곤이 죽자 1530년 유배중이면서도 대사헌 김근사(金謹思)와 대사간 권예(權輓)를 움직여 심정의 탄핵에 성공하고, 이듬해 유배에서 풀려나 재서용되어, 1534년 우의정이 되었으며, 이듬해 좌의정에 올랐다. 동궁(東宮:인종)의 보호를 구실로 실권을 장악하여 허항(許沆)·채무택(蔡無擇)·황사우(黃士佑) 등과 함께 정적(政敵)이나 뜻에 맞지 않는 자를 축출하는 옥사(獄事)를 여러 차례 일으켰다. 정광필(鄭光弼)·이언적(李彦迪)·나세찬(羅世縝)·이행(李衍)·최명창(崔命昌)·박소(朴紹) 등 많은 인물들이 이들에 의하여 유배당하거나 사사되었으며, 경빈박씨(敬嬪朴氏)와 복성군 미(福城君媚) 등 종친도 죽음을 당하였고, 또한 왕실의 외척인 윤원로(尹

元老)·윤원형(尹元衡)도 실각당하였다. 1537년 중종의 제2계비인 문정왕후(文定王后)의 폐위를 기도하다가 발각되어 중종의 밀령을 받은 윤안인(尹安仁)과 대사헌 양연(梁淵)에 의하여 체포되어 유배되었다가 곧이어 사사되었다. 허항·채무택과 함께 정유삼흉(丁酉三凶)으로 일컬어진다. 저서로는 『용천담적기(龍泉談寂記)』, 문집인 『희락당집』 등이 전한다.

* 이현(李倪, 생몰년 미상) : 조선 중기의 문신. 본관은 전주(全州). 광평대군 여(廣平大君璵)의 6세손으로, 군수 경춘(慶春)의 아들이다. 선조 34년(1601) 진사시에 합격하고, 1605년 증광문과에 병과로 급제하여 검열에 등용되었고, 이어 여러 내외 벼슬을 역임하고 우승지에 올라 선조의 총애를 받았으며, 정사를 공정히 처리하여 명성이 높았다. 1623년 광해군 축출모의에 참여하여달라는 이후원(李厚源)의 권유를 거절하고 두문불출하였는데, 이 일로 인조반정 후부터 벼슬길이 막히고 당국의 감시와 천대를 받았다.

* 이경억(李慶億, 1620~1673) : 서울 출생. 인조 22년(1644) 정시문과에 장원으로 급제하였다. 효종 2년(1651) 김자점(金自點)의 역모사건에 관련되어 파직된 대사헌 조석윤(趙錫胤)을 구하려고 간하다가 효종의 노여움을 사서 경성에 안치되었다가 이듬해 석방되었다. 1653년 순안어사(巡按御史)가 되어 영남지방의 민정을 시찰하고 탐관오리를 징계하였으며, 충청도관찰사를 역임하였고, 1672년에는 우의정과 좌의정을 지냈다. 저서로는 『화곡유고』가 있으며, 시호는 문익(文翼)이다.

* 조복양(趙復陽, 1609~1671) : 본관은 풍양(豐壤)으로, 좌의정 익(翼)의 아들이며, 김상헌(金尙憲)의 문인이다. 인조 11년(1633) 사마시에 합격하고, 1638년 정시문과에 병과로 급제하였다. 효종 즉위년(1649) 봉당의 폐를 주장하다가 오히려 원두표(元斗杓)의 당으로 지목되어 왕의 미움을 샀고, 1651년에는 아버지 조익이 쓴 윤방(尹昉)의 시장(諡狀)문제로 의금부에 갇혔다가 풀려났다. 1657년 시강관(侍講官)으로 궁중음악의 타락을 지적, 고악(古樂)을 본받아 이를 시정할 것을 주장하고, 악장옥책교문(樂章玉冊敎文)을 지었다. 그 뒤에 대제학 등을 역임하였다. 광주(廣州) 명고서원(明臯書院)에 제향되었으며, 저서로 『송곡집』이 있고, 시호는 문간(文簡)이다.

* 민정중(閔鼎重, 1628~1692) : 본관은 여흥(驪興). 송시열(宋時烈)의 문인으로 1649년 정시

문과에 장원하였다. 1659년 인조 때 역적으로 논죄되어 죽음을 당한 강빈(姜賓)의 억울함을 호소하는 소(疏)를 올렸다. 1675년 허적(許積)·윤휴(尹鑄) 등 남인이 집권하자 관직이 삭탈되고, 1679년 장흥(長興)으로 귀양갔다. 이듬해 경신환국으로 송시열 등과 함께 귀양에서 풀려 우의정이 되고, 다시 좌의정에 올라 4년을 지냈다. 1689년 기사환국으로 다시 남인이 집권하게 되자 관직을 삭탈당하고 벽동(碧潼)에 유배되어 그곳에서 죽었다. 1694년의 갑술환국으로 남인이 다시 실각하자 관직이 회복되어, 양주에 옮겨 장례를 치르고, 뒤에 여주로 옮겨졌다. 노론의 거두로, 현종의 묘정(廟庭)과 양주 석실서원(石室書院) 등에 제향되었다. 저서로는 『노봉집』 등이 전하며, 글씨로는 「개심사대웅전편액(開心寺大雄殿扁額)」 등이 있다. 시호는 문충(文忠)이다.

* 송시열(宋時烈, 1607~1689) : 본관은 은진(恩津). 충청도 옥천군 구룡촌(九龍村)에서 태어나 26세(1632)까지 살았으나, 뒤에 회덕(懷德)으로 옮겼다. 8세 때부터 송준길(宋浚吉)의 집에서 함께 공부하게 되면서, 훗날 양송(兩宋)으로 불리는 교분을 맺었다. 사계 김장생(金長生)과 그의 아들 김집(金集) 문하에서 공부하였다. 27세 때 생원시(生員試)에서 장원으로 합격하였고, 학문적 명성이 널리 알려져서 1635년 봉림대군(鳳林大君)의 사부(師傅)가 되었다. 1649년 효종이 즉위하여 재야학자들을 대거 기용할 때 벼슬에 나아갔다. 이후 북벌론, 예송 등 정치적 논란 가운데 항상 있었던 노론의 거두였다. 1689년 제주도로 유배되었다가, 그 해 6월 서울로 압송되어 오던 중 정읍에서 사약을 받고 죽었고, 1694년 갑술환국으로 관직이 회복되었다. 전국적으로 약 70개가 넘는 서원에 제향되었으며, 그 중 사액서원만 37개소였다. 그의 문인만도 수백 명이 넘는데, 그 가운데 권상하의 문하에서 학통을 계승한 학자로는 한원진(韓元震) 등 이른바 강문팔학사(江門八學士)가 대표적이며, 이들이 조선 후기 기호학과 성리학의 주류를 형성하였다. 이들을 통하여 송시열의 존주대의 이념이 계승되어 조선 말기의 척사위정론으로 나타나기도 하였다.

* 허적(許積, 1610~1680) : 본관은 양천(陽川). 인조 11년(1633) 사마시에 합격하고, 1637년 정시문과에 병과로 급제하였다. 자의대비(慈懿大妃)의 복상문제(服喪問題)에서 남인으로서 서인의 기년설(基年說)에 대하여 3년설을 주장하였다. 1671년 영의정이 되었으나, 이듬해 송시열(宋時烈)의 논척을 받아 영중추부사로 전임되었다. 1674년 인선대비(仁宣大妃)가 죽었을 때에는 서인의 대공설(大功說)을 반대하고 기년설을 주장하면서 다시 영의정에 복직하였다. 그 뒤

송시열의 처벌문제로 청남(淸南)·탁남(濁南)으로 분열되자, 탁남의 영수가 되어 집권하였다. 궤장(几杖)을 하사받았고 기로소(耆老所)에도 들어갔다. 1680년 할아버지 잠(潛)이 시호를 받게 되어 그 축하연을 베풀 때 궁중의 유악을 함부로 사용하여 대죄하던 중 서자 견(堅)의 모역 사건으로 사사(賜死)되었다. 1689년 관작이 추복되었다. 남인으로서 서인의 송시열 등과 가까이 지냈다는 평가를 받고 있다.

* 조문명(趙文命, 1680~1732) : 본관은 풍양(淵壤). 1705년(숙종 31) 생원시에 합격하고 1713년 증광문과에 병과로 급제하였다. 왕세제로 책봉된 연잉군(延淸君 : 뒤의 영조)의 보호에 힘쓰면서 김일경(金一鏡) 중심의 소론 과격파(峻少)에 대립하였다. 1724년 영조가 즉위하자 지평으로 발탁되었고, 1727년(영조 3) 정미환국으로 소론이 재진출하면서 이조참의에 특별히 임명되었고, 그 해 딸이 왕세자[孝章世子]의 빈(嬪)이 되자 호조참판과 도승지에 올라 수어사·어영대장을 겸했으며, 이듬해 이인좌(李麟佐)의 난에서는 수충갈성결기효력분무공신(輸忠竭誠決機效力奮武功臣) 2등에 녹훈되면서, 풍릉군(淵陵君)에 책봉되었다. 송인명(宋寅明)과 함께 탕평론을 재천명했고, 이후 대제학 등을 거쳐 1730년 우의정에 발탁되었고, 좌의정까지 역임하였다. 본래 소론가문 출신이었지만 당쟁의 폐를 걱정하여 봉당의 타파와 공평무사한 탕평의 실현을 정치 목표로 하였다. 노비종부법(奴婢從父法)의 폐지, 조운수로(漕運水路)의 편의를 위한 안흥목 [安興項] 의 개척, 주전(鑄錢)의 필요성 역설 등과 같이 민생 문제에도 큰 관심을 보였다. 소론이면서도 외가(光山金氏 萬均)와 처가(安東金氏 昌業)가 노론 집안이어서 노론계 명사와 널리 교류하였다. 후일 영조 묘정(廟庭)에 배향되었으며, 『학암집』 4책이 전한다. 시호는 문충(文忠)이다.

* 박문수(朴文秀, 1691~1756) : 본관은 고령(高靈). 1723년(경종 3) 증광문과(增廣文科)에 병과로 급제하였다. 병조정랑에 올랐다가 1724년(영조 즉위년) 노론이 집권할 때 삭직되었으나, 1727년 정미환국으로 소론이 기용되자 사서(司書)에 등용되었으며, 영남암행어사로 나가 부정한 관리들을 적발하였고, 이듬해 이인좌(李麟佐)의 난이 일어나자 사로도순문사(四路都巡問使) 오명항(吳命恒)의 종사관으로 출전, 전공을 세워 경상도관찰사에 발탁되었으며, 분무공신(奮武功臣) 2등에 책록되고 영성군(靈城君)에 봉하여졌다. 1738년 동지사(冬至使)로 청나라에 다녀왔는데, 앞서 안동서원을 철폐시킨 일로 탄핵을 받아 풍덕부사로 좌천당하였다. 1752년 왕세손이 즉자 내의원제조(內醫院提調)로 책임을 추궁당하여 제주에 안치되었다가, 이듬해 풀

려나와 우참찬에 올랐다. 군정(軍政)과 세정(稅政)에 밝아 당시 국정의 개혁논의에 중요한 몫을 다하였다. 암행어사로 활약하였던 행적과 관련한 전설이 많이 전해진다. 시호는 충헌(忠憲)이다.

* 동양위 신익성(東陽尉 申翊聖, 1588~1644) : 병자호란 때의 척화오신(斥和五臣)의 한 사람. 본관은 평산(平山)이며, 아버지는 영의정 흠(欽)이다. 선조의 부마(駙馬)로, 정숙옹주(貞淑翁主)와 혼인하여 동양위(東陽尉)에 봉해졌다. 임진왜란 때는 선무원종공신(宣武原從功臣) 1등에 올랐으며 광해군 때 폐모론(廢母論)이 일어나자 이를 반대하다가 추방되어 쫓겨났다. 1623년(인조 1) 인조반정 후 재등용되어 이괄(李适)의 난이 일어나자 왕명으로 3궁(宮)을 호위(扈衛)하였다. 1627년 정묘호란 때는 세자를 모시고 전주로 피하였다. 1636년 병자호란 때는 인조를 호종하여 끝까지 성을 지켜 청군과 싸울 것을 주장하였으며, 주화파(主和派) 대신들이 세자를 청나라에 볼모로 보내자고 하자 칼을 뽑아 그들을 위협하기까지 하였다. 호종의 공으로 재상과 같은 예우를 받고, 1638년에는 오위도총부도총관을 제수했으나 사퇴하였다. 화의가 성립된 뒤 삼전도비사자관(三田渡碑寫字官)에 임명되었으나 이를 거부하고 사퇴하였다. 시호는 문충(文忠)이다.

<부록 2> : 안흥정(安興亭) 관련 기록 검토

① 1123년 송나라 사신 서궁(徐兢)의 『선화봉사고려도경』 제37권 海島 四 馬島條 : “마도(馬島)는 청주(淸州) 땅이다. 샘물은 달고 풀은 무성한데, 나라 안의 관마(官馬)는 일이 없으면 여기에 몰아다 먹인다. 그래서 그런 이름을 붙이게 된 것이다. 그 주봉(主峰)은 중후(重厚)해 보이는데, 왼쪽으로 둥그렇게 꺾이고 있다. 앞의 돌부리 하나가 바다로 들어가 있어서 물과 부딪쳐 파도를 돌려보내는데, 놀란 여울물이 들끓어오르는 것이 천만 가지로 기괴하여 말로 형언할 수 없다. 그래서 배가 그 아래를 지나갈 때는 대부분 감히 근접하지 못하는데, 그것은 암초에 부딪칠까 염려되기 때문이다. 객관(客館)이 있는데, 안흥정(安興亭)이라 한다. 지청주(知淸州) 홍약이(洪若伊)가 개소(介紹)를 역어관(譯語官) 진의(陳懿)와 함께 보내와 전주(全州)에서와 같이 예우하였다. 해안에서의 환영과 군졸의 기치는 군산도의 경우와 다름이 없었다. 밤으로 접어들어서는 큰 햇불에 불을 붙여 휘황하게 하늘을 비쳤다. 그때 막 바람이 사나워져 배 안이 뒤흔들려 거의 앓아 있을 수가 없었다. 사자(使者)는 부축을 받아 작은 배로 상륙하였고, 상견례(相見禮)는 군산정(群山亭)에서의 예와 같았다.”

⇒ 서궁(徐兢)이 고려로 들어오는 뱃길을 기록한 부분이다. 군산정(群山亭)을 거쳐 서궁이 도착한 곳은 청주(淸州)에 속한 마도(馬島)였다. 고려조에는 비지(飛地)가 광범위하게 분포하였으므로, 청주 땅이 해안에 있다 하더라도 하등 이상할 것이 없다. 문제는 마도(馬島)와 그곳에 위치한 정자를 갖춘 객관[亭館] 안흥정(安興亭)의 위치이다. 파도로 인하여 선박 운항에 어려움이 크다는 점으로 미루어 현재의 태안군 근흥면 정죽리 인근 해역일 가능성이 크다. 이와 관련하여, ㉔ 옛 안흥항이 자리한 정죽리에 속칭 ‘가래미[또는 갈음]’라는 지명과 함께, 고려 때부터 중국 사신이 왕래하는 곳이라는 전설, 그리고 ㉕ 근흥면 신진도에 사신들이 머물렀던 건물지가 있다는 구전(口傳)이 전하며, 그리고 바로 앞에 마도(馬島)라는 섬이 있고, 마도기암(馬島奇岩)·능허추월(陵虛秋月)·후봉낙조(候峯落照) 등 안흥팔경(安興八景)이 전하며, 특히 후봉낙조로 유명한 후망봉(候望峯)은 고려 때 송나라로 가는 사신이 산재를 지낸 후에 날씨가 청명하기를 기다려 떠난 곳이라는 전설은 주목할 만하다. 그러나 아래의 기록처럼 안흥정이 해미현에 위치했다는 기록과는 상충되고 있다.

②-㉑ 『신증동국여지승람』 권20, 충청도(忠淸道) 해미현(海美縣) 산천조 : 양릉포(陽陵浦) : 고을[縣] 서쪽 10리에 있는데, 즉 바다의 포구(浦口)이다. … 마도(馬島) : 고을 서쪽 양릉

포 기슭에 있다. ○ 『대명일통지(大明一統志)』에 이르기를, “나라 중간에 있는 목장지로서 옛날에 객관이 있었는데, 안흥정(安興亭)이라 일컬었다.” 하였다.

②-㉠ 『신증동국여지승람』 제20권 충청도(忠淸道) 해미현(海美縣) 고적조 : 안흥정(安興亭) 고을 동쪽 11리에 있다. 고려 문종(文宗) 31년(1077)에 나주도 제고사 태부소경(羅州道祭告使大夫少卿) 이당감(李唐鑑)이 아뢰기를, “중국 조정의 사신이 왕래하는 고만도(高蠻島)의 정자는, 수로가 약간 막혀 있어 배의 정박(碇泊)이 불편하오니, 청하건대 홍주(洪州) 관할하의 정해현 땅에 한 정자를 창건하여 맞이하고 보내는 장소로 삼도록 하소서.” 하니 제서[制]를 내려 그 말을 따랐다.

⇒ 산천조와 고적조의 기록을 살펴보면, 고만도의 정자를 옮겨서 안흥정을 건립하였는데, 같은 책자임에도 불구하고 그 위치가 각각 동쪽과 서쪽으로 서로 다르다. 다만 안흥정이 양릉포(陽陵浦) 기슭이라는 점이 주목된다. 또한 아래의 ③ 『동사강목』 및 ⑤ 『해동역사(海東繹史)』에서도 또한 동·서쪽으로 서로 다른데, 1872년 전국 군현지도 가운데 「해미현지도」를 보면 덕산 방면 대치(大峙)로 향하는 길에서 멀지 않은 곳, 즉 동쪽에 안흥정의 위치를 표기되었고, 지금은 폐지되었다는 세주(細註)가 있다. <「해미현지도」에서는 안흥정의 건립시기를 고려 태조 30년이라 하였는데, 李唐鑑의 딸이 문종과 인종 연간에 활약한 徐鈞(1060~1132)과 혼인하였으므로, 고려 태조 때 건립되었다는 기록은 오류로 보아도 무리가 없다.> 한편 서산시의 향토사가 이은우 선생은 동쪽에 있다는 기록을 근거로 하여 현지답사를 하였고, 그 결과 서산시 해미면 산수리 속칭 ‘안흥쟁이’ 주변 유물산포지를 안흥정(安興亭)으로 추정하였다. 그러나 이은우가 추정한 안흥쟁이 부근에는 양릉포가 위치하기 어렵다. (이은우, 2005, 『서산의 지명사』, 847~848쪽)

③ 『동사강목』 권7 下 문종 31년(1077) 8월 : 안흥정(安興亭)을 정해현(貞海縣)에 설치하였다. 태부소경(大夫少卿) 이당감(李唐鑑)이 아뢰기를, “중국 사신이 왕래할 때에 고만도정[高蠻島亭, 고만도는 지금의 保寧縣 서쪽 바다 가운데 22리에 있는데 옛날의 兵戍處이다]은 수로(水路)에서 다소 떨어져 있어 배를 대기에 불편하니, 청컨대 정해현[貞海縣, 지금의 海美]에 정(亭)을 지어 영송(迎送)하는 장소로 삼으십시오.” 하니, 왕이 그대로 좇고, 안흥정[安興亭, 지금의 해미현 본현의 동쪽 11리에 있다]이라 하였다.

⇒ 안흥정 건립과 관련된 기록인데, 그 이전 중국 사신이 왕래할 때 들렀던 고만도정(高蠻島亭)의 위치가 보령현에 속하였으며, 읍치 서쪽 22리에 있다는 기록을 참고할 만하다.

현재의 지명으로 미루어 보았을 때, 토정 이지함의 선영이 위치한 보령시 주포면 고정리 속칭 ‘고만’이 그곳일 가능성이 크다. 더욱이 간척에 의하여 연륙되기 전 고만도에는 말을 먹였다고 전하는 속칭 ‘마동(馬洞)’이 있다는 점도 살펴볼 필요가 있다. 그러나 조선조의 많은 사료에는 원산도(元山島)를 고만도라 하고 있어서, 보다 상세한 고증작업이 필요하다.

④-㉑ 『임하필기(林下筆記)』 제11권 文獻指掌編, 중국으로 조공(朝貢)을 실어 가는 길 : 『명사(明史)』에 이르기를, “성화(成化) 17년(1481)에 봉황성(鳳凰城)을 쌓아서 조선이 입공(入貢)하는 길로 삼았다.” 하였다. 『동사(東史)』에 이르기를, “백제, 신라, 고구려, 발해 제국(諸國)은 모두 바닷길로 조공(朝貢)하였다. 신라는 남양(南陽)의 덕물도(德勿島)와 풍천(豐川)의 초도(椒島)를 오가는 문호로 삼았고, 고려는 예성강(禮成江)에서 배가 출발하여 등주(登州)에 다다랐는데, 희령(熙寧, 1197~1204) 연간에는 거란(契丹)을 멀리하려고 명주(明州) 길로 고쳤다. 이를테면 만경(萬頃)의 군산정(群山亭), 해미(海美)의 안흥정(安興亭), 인천(仁川)의 경원정(慶源亭)은 모두 마중하고 송별하는 관(館)이다.” 하였다. 우리 태종(太宗) 을미년(1415)에는 명나라가 수도를 연경(燕京)으로 옮김으로 해서 육로를 취하였다. 광해(光海) 신유년(1621)에는 요양(遼陽)과 심양(瀋陽)의 길이 막힘으로 해서 다시 등주 해로를 따랐다.

④-㉒ 『임하필기(林下筆記)』 제13권 文獻指掌編, 연해(沿海)의 정관(亭館) : 백제가 해군(橈郡) 가리저(加里渚)의 동쪽에 수군창(水軍倉)을 두었는데 해군은 지금의 면천(沔川)이다. 그 뒤 신라가 백제를 평정한 뒤에 다시 해산(橈山)의 동쪽에 창고를 두고 그 이름을 숙관(稌館)이라 하였는데 당(唐)나라의 사개(使价)와 상고(商賈)들이 모두 이 관(館)에 들었으며 신라인들이 당나라에 조공할 때도 이곳을 통해서 하였다. 풍천(豐川) 초도(椒島)의 광석산(廣石山) 밑에 당관(唐館)의 옛터가 남아 있는데 전해 오는 말에 의하면 중국의 사신들이 바다를 건너서 왕래하던 곳이라고 한다. 고려 때에는 송(宋)나라의 서울이 변경(汴京)에 있었기 때문에 사행(使行)들이 등주(登州)로 가서 물으로 올랐다. 그래서 황제가 등주에 조칙을 내려서 관을 두고 이들을 접대하도록 하였다. 보령현(保寧縣) 서쪽에 있는 고만도(高巒島)의 관은 중국의 사행(使行)들이 왕래하던 정관(亭館)이며, 송나라 흠종(欽宗)이 등극하였을 때 김부식(金富軾)이 하사(賀使)가 되어서 배를 탔던 곳에 모두 정관들이 있었는데 등주의 여러 곳들이 바로 이것이다. 해미(海美)의 안흥정(安興亭)과 홍주(洪州)의 잉분도(莛盆島), 인천 자연도(紫燕島)의 조천대(朝天臺), 송도(松都)의 벽란정(碧瀾亭) 등이 모두 옛날에 중국으로 사신을 떠나던 장소들이며, 대식(大食), 섬라(暹羅) 등 여러 나라들이 이곳을 통해서 방물(方物)을 바쳤다.

⇒ 중국을 왕래하는 길을 전체적으로 살핀 자료로서 의미가 있다. 고려 조정에서는 예성강(禮成江)에서 배가 출발하였는데, 송나라 서울이 변경(汴京)이었기 때문에 등주(登州)로 갔고, 보령현(保寧縣) 서쪽 고만도(高巒島)의 관에서 마중하고 송별하였다. 1200년경 거란(契丹)을 멀리하려고 명주(明州) 길로 바꾸었는데, 만경(萬頃)의 군산정(群山亭), 해미(海美)의 안흥정(安興亭), 홍주(洪州)의 잉분도(莚盆島), 인천 자연도(紫燕島)의 조천대(朝天臺), 인천(仁川)의 경원정(慶源亭) 등이 모두 마중하고 송별하는 관(館)이라는 기록이 실려 있다.

⑤ 『해동역사(海東歷史)』 續集 제13권, 地理考 13, 山水 1, 境內의 山과 島嶼, 아자섬(鴉子苦)·마도(馬島) : 『고려도경』에는 다음과 같이 되어 있다. 아자섬은 또한 알자섬(軋子苦)이라고도 한다. 고려 사람들은 삿갓[笠]을 알(軋)이라고 하는데, 그 산의 형태가 그것과 유사해서 이렇게 이름한 것이다. ○ 마도는 대개 청주(淸州)의 경내이다. 샘물은 달고 풀은 무성한데, 나라 안의 관마(官馬)를 평상시에는 이곳에 방목(放牧)해서 기르기 때문에 마도란 이름을 붙인 것이다. 객관(客館)이 있는데, 안흥정(安興亭)이라고 한다. 『대명일통지』에는 다음과 같이 되어 있다. 마도는 청주의 바다 가운데에 있는데, 나라 안의 방목지(放牧地)이다. 예전에는 객관이 있었는데, 안흥정이라고 하였다. 알자섬과 가깝다. 『대청일통지』에는 다음과 같이 되어 있다. 알자섬은 청주의 남쪽 바다 가운데에 있다. 진서가 삼가 살펴보건대, 마도는 해미현의 서쪽에 있으며, 알자섬은 바로 태안군(泰安郡)의 갈도(葛島)이다. 『고려도경』에 이르기를, “고려 사람들은 삿갓을 알(軋)이라고 한다.” 하였고, 『계림유사(鷄林類事)』에 이르기를, “고려의 방언에 삿갓을 개(蓋)라고 한다.” 하였는데, 그 본주(本注)에 “개(蓋)의 음은 갈(渴)이다.” 하였다. 이것을 근거로 하여 보면 알(軋)과 갈(葛)은 같은 음임이 분명하다. ○ 용도(龍島) : 태안군의 북쪽에 있다. 원산도(元山島)·오평도(烏平島) : 이들 두 섬은 모두 태안군의 서쪽에 있다.

⇒ 안흥정이 위치한 마도와 관련하여 가장 기록이 상세하다. 관마(官馬)를 사육하는 마도(馬島)는 고려시대 청주(淸州)에 속한 곳으로 해미현의 서쪽에 있으며, 객관(客館)인 안흥정이 위치하고 있다. 인근에 아자섬[鴉子苦, 일명 軋子苦]이 있는데, 태안군의 갈도(葛島)이다.

⑥ 『研經齋全集』 續集 제16책 東國地理辨 安興亭條 : 安興亭 在海美縣西十里 陽陵浦之馬島 大明一統志云 國中收地 有客館曰安興亭者 是也 高麗文宗三十一年 羅州道祭告使大府少卿李唐鑑奏 中朝使命 往來高巒島 亭稍隔水路 船泊不便 請於洪州營下貞海縣 創置一亭 以爲迎

送之所 從之 高蠻島 卽今保寧縣中水軍節度營也 我國沿海州縣 皆通中國 而由登萊而渡則最捷
今當昇平無憂之時 宜豫講海防 以作陰雨之備

⇒ 후대 안홍정에 대하여 고증한 글이다. 『대명일통지』를 인용한 부분은 『해동역사』 등과 다름이 없다. 다만 태평한 시절을 경험하면서 바다에 대한 방어가 소홀한 점을 지적한 부분이 다를 뿐이다.

■ 집 필 자 ■

공동연구 · 정춘환 건축문화연구소 건축도감 대표
오석민 충남역사문화연구원 박물관운영팀장
송두범 충남발전연구원 연구실장
한상욱 충남발전연구원 책임연구원

기획연구 2007-12: 굴포운하의 역사적 의의와 현대적 활용 방안

글쓴이 · 정춘환, 오석민, 송두범, 한상욱 / 발행자 · 김용웅 / 발행처 · 충남발전연구원
인쇄 · 2007년 10월 31일 / 발행 · 2007년 10월 31일
주소 · 대전시 중구 용두동 112-1 동아일보빌딩 5,6층 (301-831)
전화 · 042-820-1152(도시계획연구팀) 042-820-1114(대표) / 팩스 · 042-820-1129
ISBN · 978-89-6124-027-7 93300

<http://www.cdi.re.kr>

© 2007, 충남발전연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.

