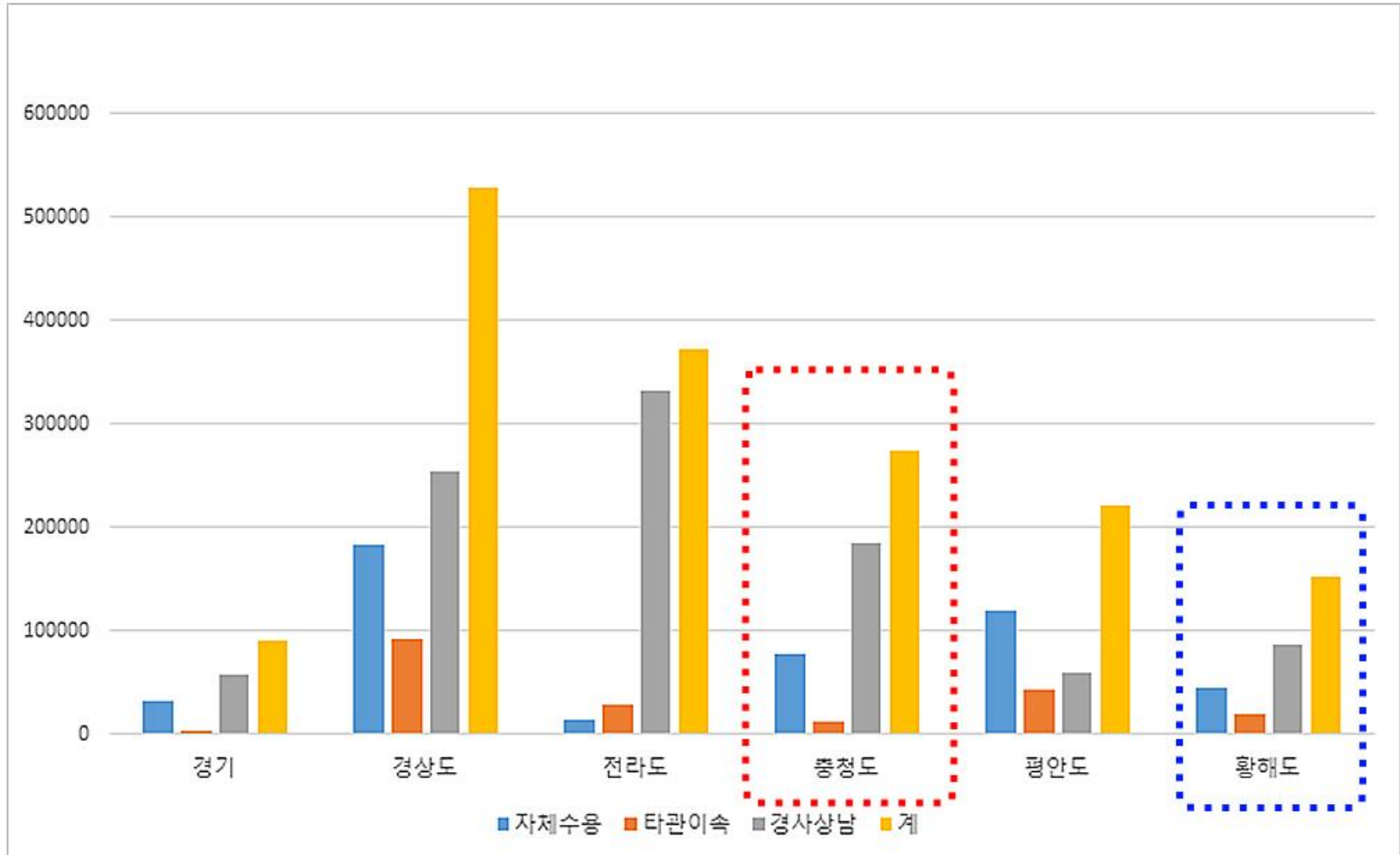


전근대왕조 국가물류의 중심, 조운제도

-서해안의 충청도와 황해도를 대상으로-

전근대왕조(조선)의 도별 자원총량





목 차



1. 조운제도의 의미와 중요성



2. 고려와 조선의 조운제도



3. 조운 항로의 문제점



4. 조운 문제의 대책



5. 조운 역사문화자원 활용방안

1. 조운제도의 의미와 중요성

1) 의미

전근대왕조에서 거둔 세곡을 선박에 적재하여 수로와 해로를 통해 중앙으로 올려보내던 제도

2) 중요성

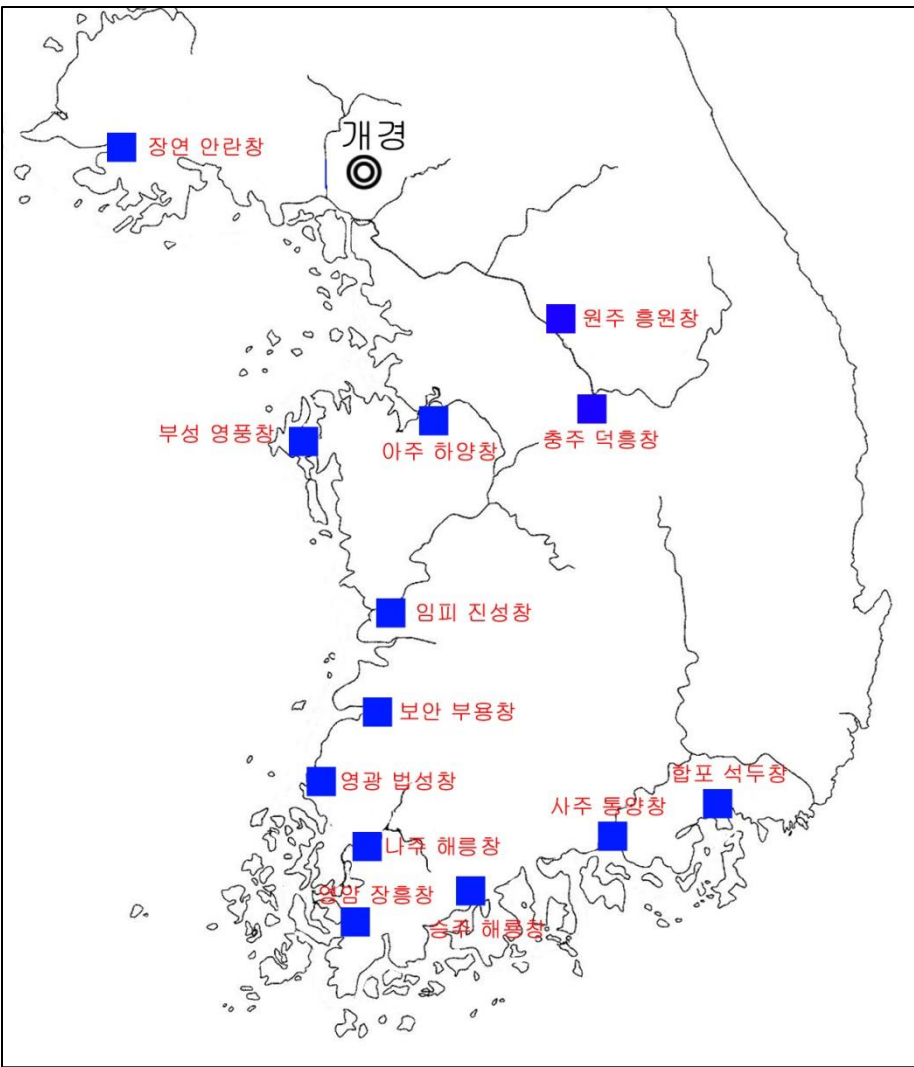
(1) 선박을 통해 세곡을 운송하던 행위는 삼국시대부터 존재했지만, 이것이 제도화 된 것은 고려시대 성종연간. 이후 조선시대 고종까지 지속된 것으로 고려하면 **약 1,000년간 고려와 조선을 유지시킨 물적 토대**

(2) 고려시대 개경과 조선시대 한성으로 세곡을 상납시키는데 중요한 해로가 서해안이고, 여기서 **충청도, 황해도, 전라도는 공통분모**를 가짐

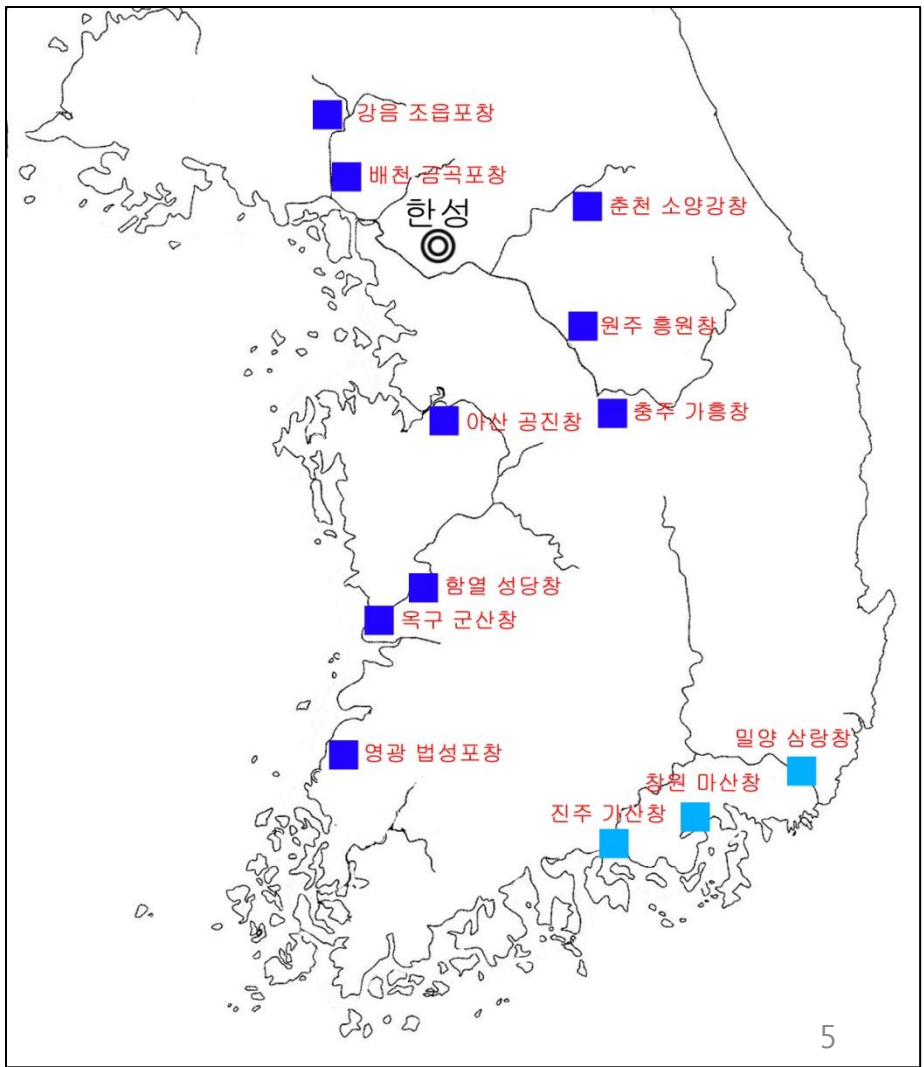
(3) 조운제도와 관련된 **문화유적과 역사적 사건이 다양한 만큼 보존 및 활용가치가 큼**

2-1. 고려와 조선의 조운제도(조창)

고려 13조창



조선 9조창



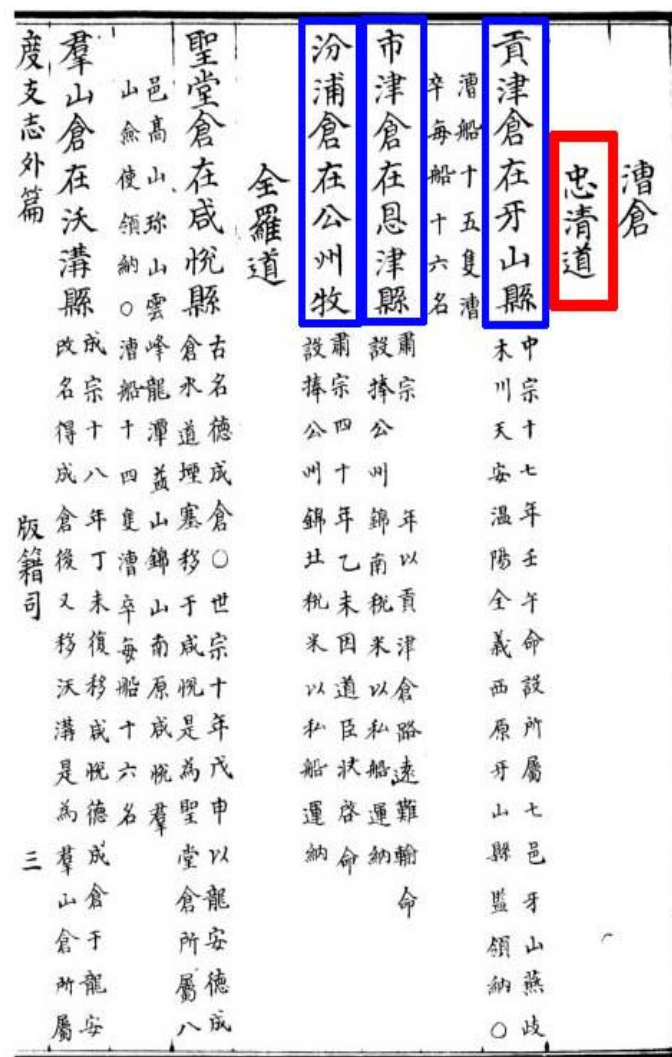
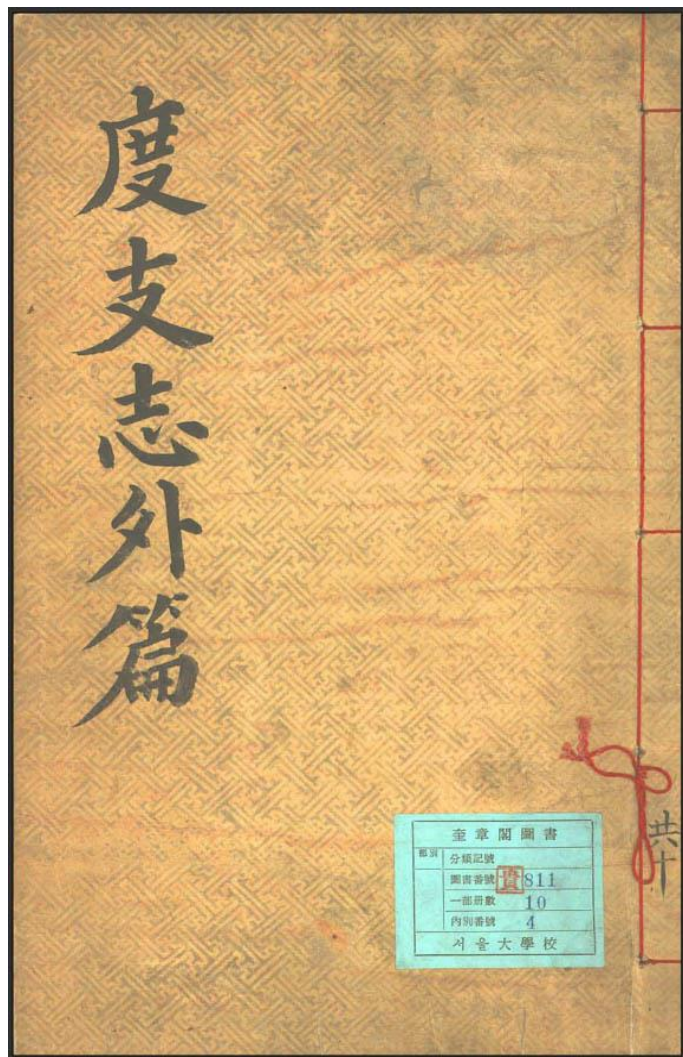
2-2. 고려와 조선의 조운제도(고려 13조창)

순번	조창명	위치	수세구역
1	충주 덕흥창	충주시 가금면	충주, 상주, 경산, 안동, 경주 관내
2	원주 흥원창	원주시 부론면	원주 관내
3	아주 하양창	평택시 팽성읍	청주, 천안, 공주 관내
4	부성 영풍창	서산시 팔봉면	홍주, 가림, 부성 관내
5	임피 진성창	군산시 성산면	전주, 임피, 진례, 김제, 금구 관내
6	보안 안흥창	부안군 보안면	남원, 고부 관내
7	영광 부용창	영광군 법성면	영광 관내
8	나주 해룡창	나주시 삼영동	나주, 해양, 능성 관내
9	영암 장흥창	영암군 영암읍	장흥, 영암, 진도 관내
10	승주 해룡창	순천시 흥내동	보성, 승평 관내
11	사주 통양창	사천시 용현면	진주, 합주, 고성, 남해, 거제 관내
12	합포 석두창	창원시 합포구	울주, 금주, 양주, 밀성 관내
13	장연 안란창	장연군 대동만	풍주, 웅진 관내

2-3. 고려와 조선의 조운제도(조선 9조창)

구분	책임자	조창	수세지역	조운선	조졸
해운	해운판관	아산 공세곶창	충청	.	.
		함열 덕성창	전라	63척	5,960명
		영광 범성포창	전라	39척	
		나주 영산창	전라	53척	
수운	우도수운판관	배천 금곡포창	황해	20척	292명
		강음 조읍포창	황해		
	좌도수운판관	충주 가흥창	충청 · 경상	51척	306명
		원주 흥원창	강원		
		춘천 소양강창	강원		

2-4. 고려와 조선의 조운제도(충청도)



2-5. 고려와 조선의 조운제도(황해도)

○ 신증동국여지승람(16세기)

- 조읍포창 : 강음현 조읍포 언덕위에 존재, 황해도 강음현, 황주, 서흥, 평산, 봉산, 곡산, 수안, 안악, 재령, 신계, 우봉, 토산 등 12읍의 세곡을 운송
- 금곡포창 : 배천군에 소재, 황해도 해주, 연안, 풍천, 신천, 장연, 문화, 강령, 웅진, 송화, 장련, 은율, 배천 등 12읍의 세곡을 운송

○ 대전통편(18세기 후반)

황해도의 조읍포창과 금곡포창은 지금 폐지되었다.

3-1 조운 항로의 문제점(태안 안흥량)

臣謹按安興鎮, 古名難行梁, 而以其行船之難, 假借美名, 改今名者, 是也

(승정원일기, 현종 8년 윤4월 9일 기사)

신이 살피건대 안흥진의 古名은 難行梁인데, 선박이 운항하기 어려운 탓에 美名을 빌려 고친 것이 이것입니다. 華山의 一脈이 가로질러 돌출되어 있는데, 서쪽으로는 서해로 들어가 있고, 큰 바다에 가서야 그칩니다. 가파른 거대 암석이 빼죽하게 그 아래 서 있습니다. 하늘로 솟은 뾰족한 돌이 사면을 둘러싸고 있고, 水勢가 쓸어버리듯 흐르니 배가 돌에 치여 부딪힙니다. 그러므로 왕래하는 선박 중 뒤집혀 침몰하는 것이 10척 중 7~8척에 이르고, 호남 조운도 반드시 이곳을 지나가는데 멀고 무거운 짐을 실은 선박이라 더욱 많이 침몰합니다. 1년에 침몰하는 것이 적어도 20척 이하로 내려가지 않고, 바람을 만나 치패가 많으면 혹 40~50척에 이르기도 합니다.

3-2 조운항로의 문제점(장연 장산곶)

정조가 이르기를,

“나는 황해도의 쌀을 운반하는 일에 대해서는 마음을 놓지 못하겠다. 이렇게 바람이 높은 때를 당했으니, 수로(水路)도 매우 험난할 것이다. 운반해 올 때 혹시라도 사람들이 다치거나 곡물도 침몰되면 참으로 작은 일이 아니다. 생각이 여기에 미치니 나도 모르게 마음이 답답해진다. 반드시 엄하게 과조(科條)를 세워서 각별히 신칙한 뒤에야 이러한 우려가 없을 것이라고 보장할 수 있다.”

또 말하기를,

“**황해도의 장산곶(長山串)**은 평소 험진(險津)으로 일컬어져왔다. 평안도의 곡식이 올라올 때 **장산진(長山津)**에서 길을 인도하고 호송하는 것에 대해 별도로 엄히 신칙하여 털끝만치도 소홀히 하는 폐단이 없게 하라.”하였다.

(일성록, 정조 6년 9월 29일)

3-3 조창까지 수납거리

○ 충청도 공진창, 황해도 조읍포창과 금곡포창

수로로 연결된 군현은 선박을 통해 납부할 수 있으나, 조창에서 거리가 먼 읍은 육로로 수송하기가 어려운 까닭에 운송비의 부담이 심함

→ 그 결과 17세기 이후 일부 읍이 조창 속읍에서 이탈하여 자의적으로 서울의 경강선을 빌려 세곡을 운송하는 방식으로 전환됨 이를 사선임운(私船賃運)이라고 함

4-1 조운문제의 대책(안흥 굴포)



- 1차 굴포운하(12세기)
 - 고려 인종대 추진
 - 천수만과 가로림만 굴착
 - 화강암 지대로 실패
- 2차 의항운하(16세기)
 - 조선 중종대 추진
 - 의항과 서해바다 굴착
 - 실패
- 3차 안면운하(17세기)
 - 조선 인조대 추진
 - 성공

4-2 조운문제 해결을 위한 대책(안민창)

- 배경 : 고려와 조선왕조에서 추진할 운하 실패에도 불구하고 안정적인 조운항로를 개척하기 위해 추진
- 방법 : 태안에 안민창, 즉 남창과 북창을 설치하고 삼남에서 올라오는 세곡을 남창에 하역하고, 육로로 북창으로 수송한 다음 다시 선박에 적재하여 서울로 상납하는 방식
- 과정 : '태안안민창절목'이 마련되고, 실제 공사가 완료되어 정책적으로 시행
- 결과 : 남창에서 북창으로 세곡을 운송하는 부담이 크다는 이유로 얼마지나지 않아 중단

4-3 조운문제 해결을 위한 대책(안흥항 방축)

- 공사 배경 : 영조 8년 세곡운송에 동원되던 경강선(私船) 약 100척이 운항중에 침몰
- 사고원인
 - 1) 선척 1척당 법정 적재량(1,000석) 초과
 - 2) 발선기한보다 늦게 출발한 탓에 여름철 풍랑을 만남
 - 3) 안흥항에 모래가 쌓여 있어 배가 항구에 정박하지 못하고 먼 바다에 정박하다가 침몰
- 사후대책 : 안흥항의 모래를 파내고, 방축(일종의 방파제)를 쌓아 모래가 쌓이는 것을 방지하기 위하여 방축공사를 시작
- 전개과정 : 좌의정 조문명과 우의정 조현명, 안흥첨사 이선의 주도로 전개
- 결과 : 정치적인 논쟁으로 번지며 약 3년만에 방축공사 무산

4-4 장산곶 이북 전세 작전(作錢)

해서(海西) 장산(長山) 이북의 11읍 전세는 배로 운반하여 장산곶에 도착케 하자 여러 번 복패(覆敗)되고, 호조의 동전 확보량이 매번 구차하게 되므로 영종 임신(1752, 영조 28)에 영구히 작전(作錢)할 것으로 식례(式例)를 정하였다.

장산곶은 장연현(長淵縣)의 해변에 있으며 바다 안으로 쏙 들어갔기 때문에 해로(海路)가 극히 위험하여 취재(臭載 : 배에 실은 곡식이 상하여 냄새가 나고 못쓰게 됨)가 잇달았다.
(만기요람, 재용편2, 수세, 각도수세)

5-1. 조운 역사문화자원 활용방안(기초자료조사)

1) 조운 및 세곡운송 관련 기초자료 수집

- 지방자치단체 中 사회경제사에 대한 관심이 부족한 상황
- 조운 역사문화자원이 충남-황해도의 역사, 나아가 한반도의 역사에서 차지하는 비중이 큰 만큼 튼실한 기초자료 수집 연구가 선행될 필요가 있음
- 향후 문화자원으로 활용하는 자료의 성격 뿐 아니라 전문 학술서 혹은 대중서 편찬에도 활용

5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

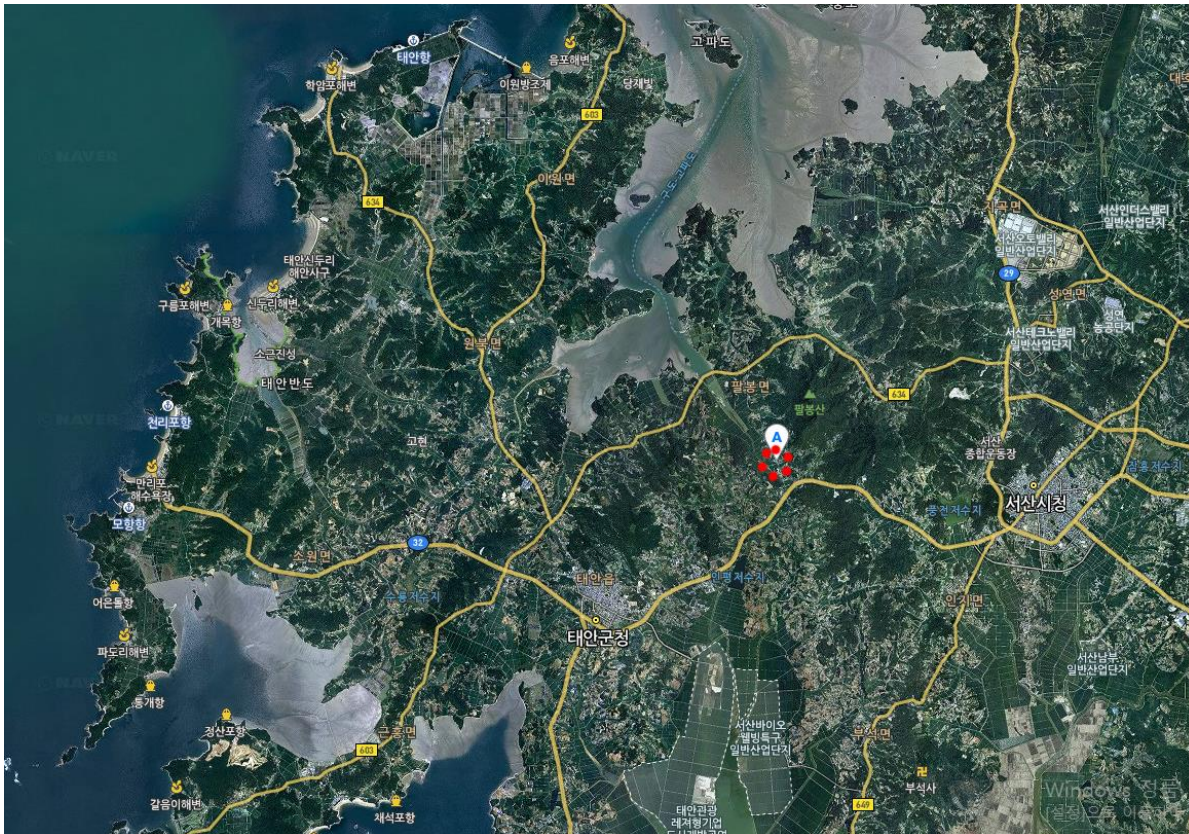
2) 조운 및 세곡운송 기지 발굴조사 사업

아산 공세리 성당



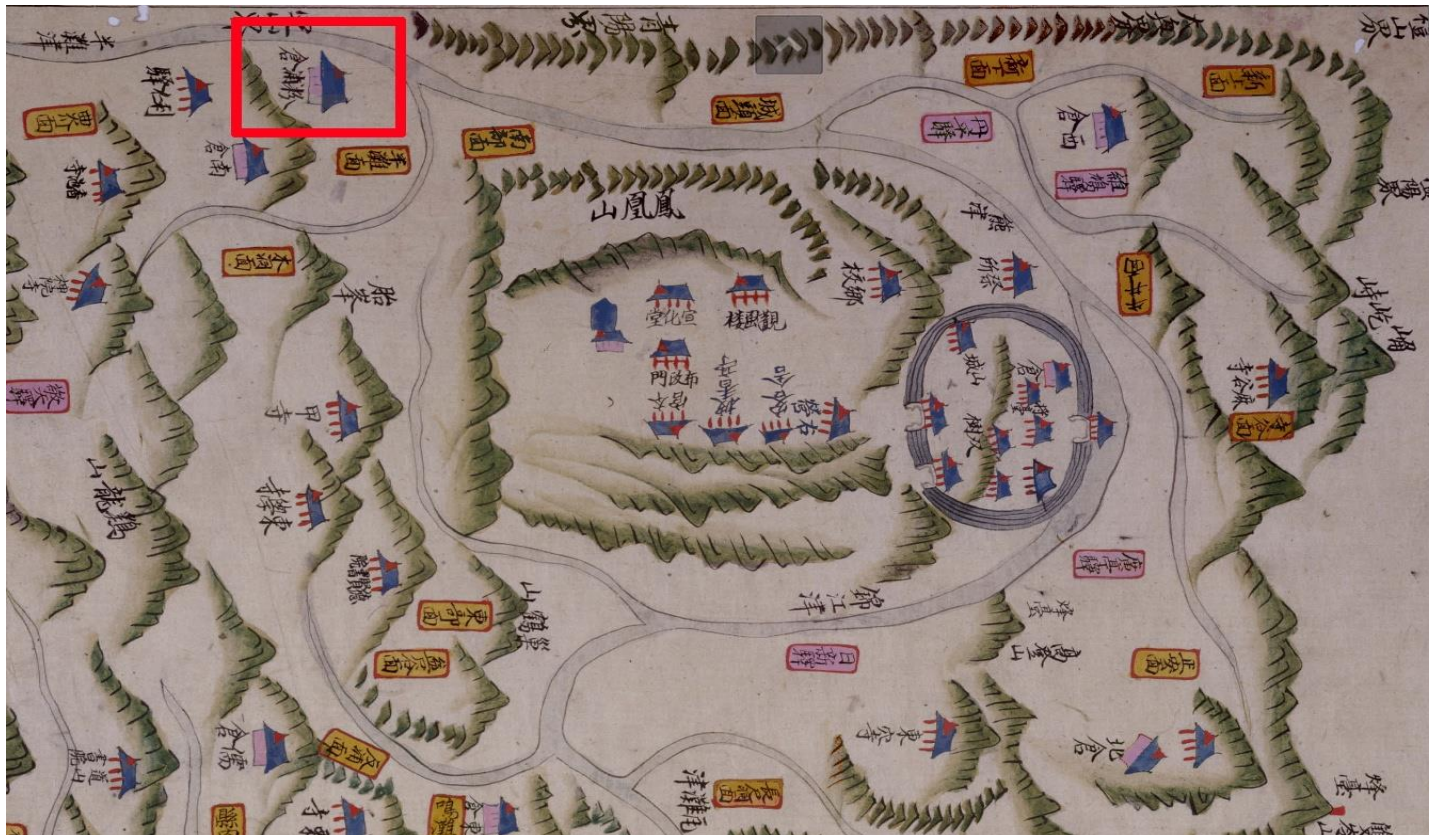
5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

서산 영풍창지



5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

공주 분포창지



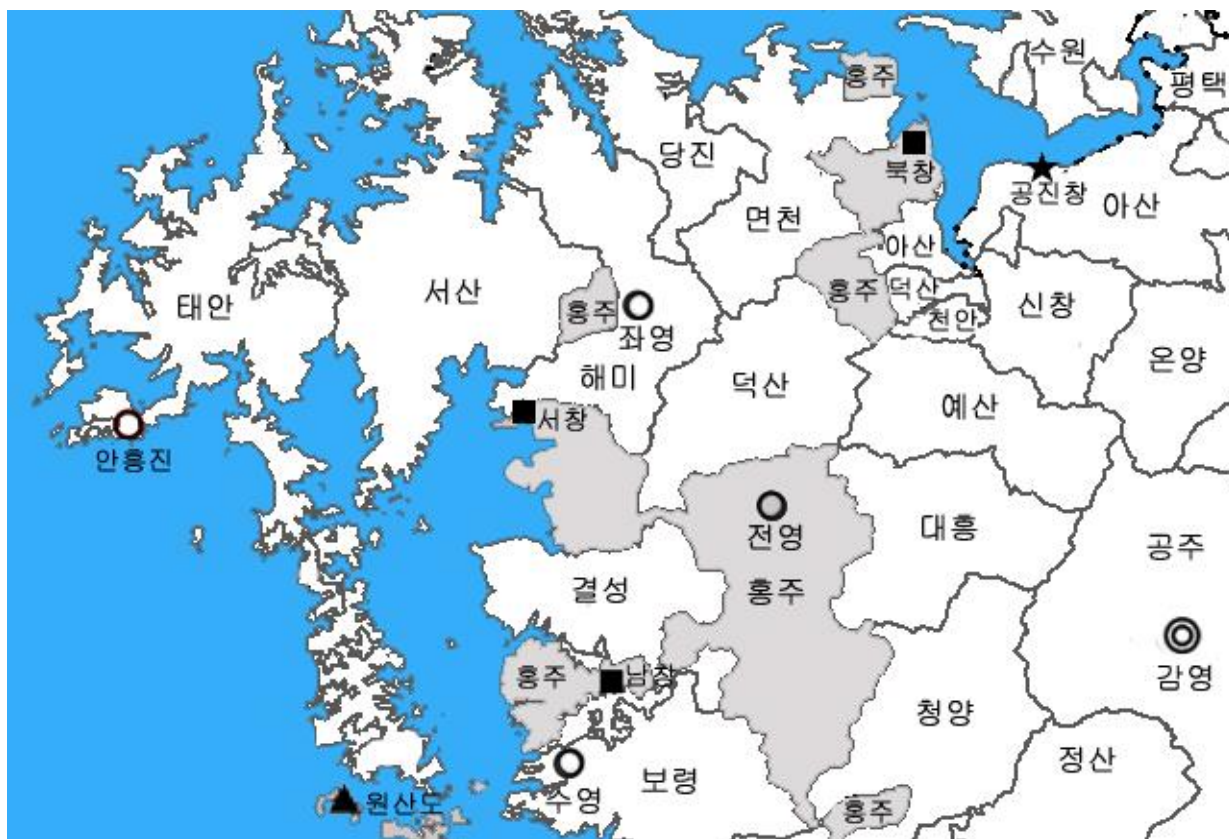
5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

논산 시진창지



5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

홍성 사선임운 3창지(북창, 서창, 남창)



5-2. 조운 역사문화자원 활용방안(조창 발굴사업)

예산 창고지(예산창, 청양창, 대흥창)



5-3. 조운 역사문화자원 활용방안(해양 발굴)

3) 난파선 등 해양매장문화재 발굴사업

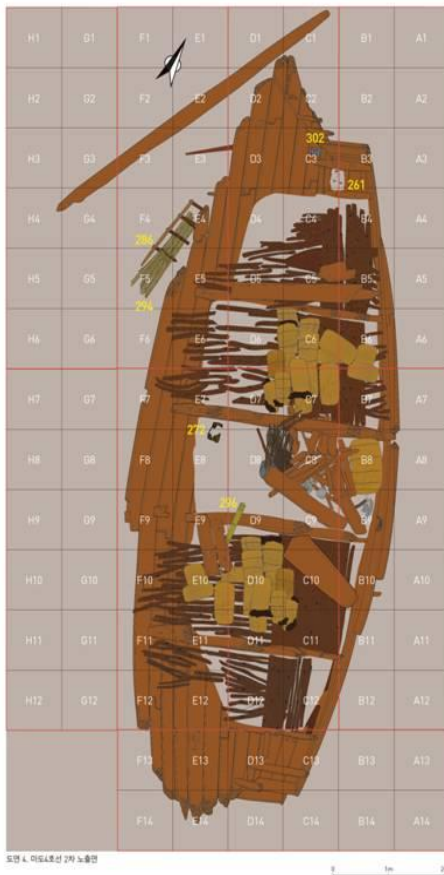


마도 1~3호선(고려)

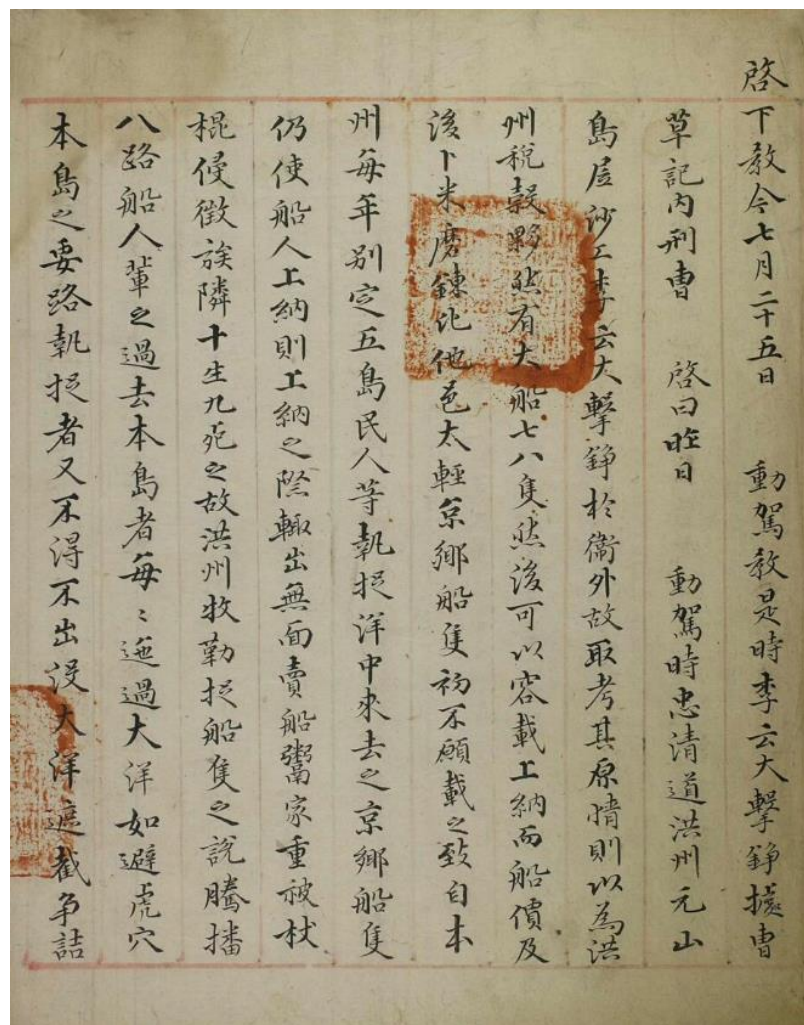
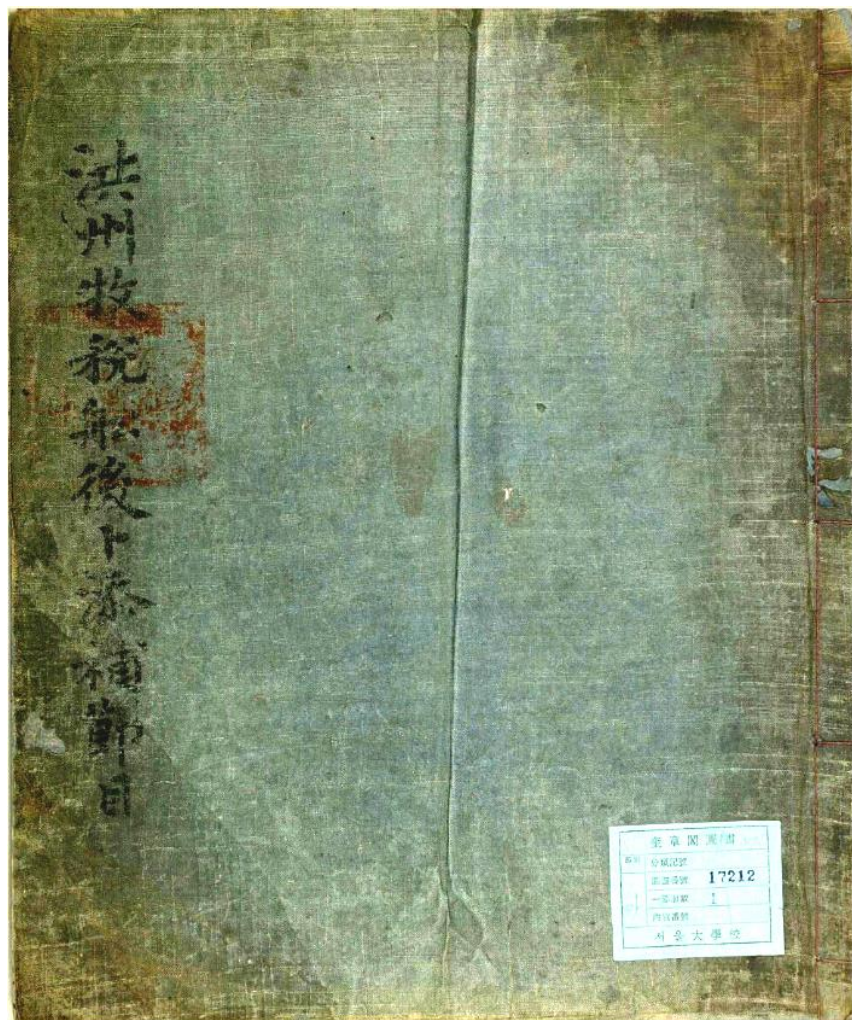


5-3. 조운 역사문화자원 활용방안(해양 발굴)

마도 4호선(조선)



5-4. 조운 역사문화자원 활용방안(스토리텔링)

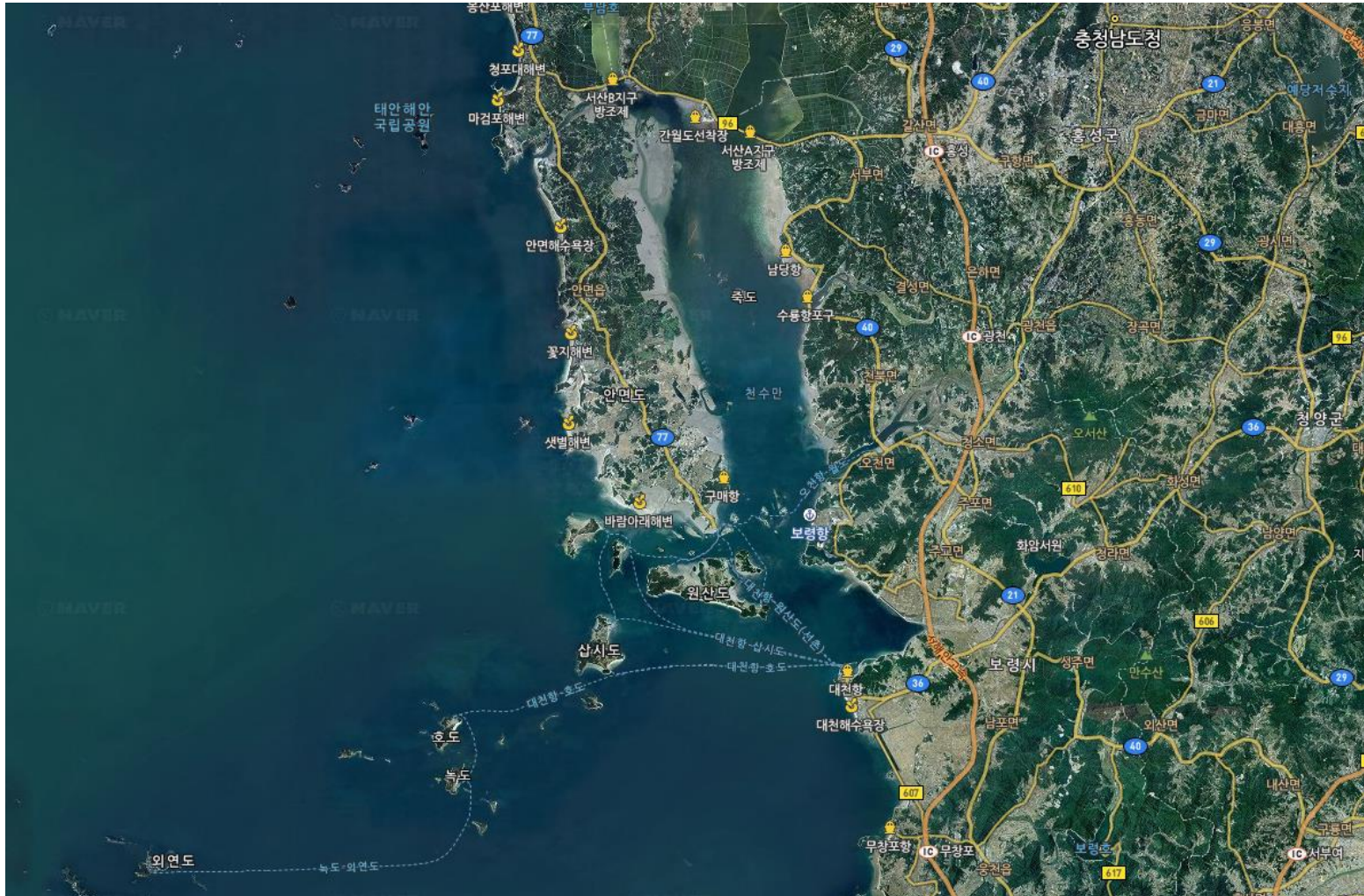


홍주목세선후복첨보절목
(洪州牧稅船後卜添補節目)

5-4. 조운 역사문화자원 활용방안(스토리텔링)

우리들은 이곳에서 捉船役을 하는데, 매년 정월 초에 관가에서 將吏를 보내서 島民을 이끌고 배를 잡게 합니다. 그러면 5도의 島民들은 각각 바다에 익숙한 장정을 뽑아서 튼튼한 배에 양식과 물품을 싣습니다. 부모와 처자들과 이별함에 눈물을 머금고 배에 오르는데, 사지에 나가는 것과 같습니다. 남쪽으로는 군산의 경계에 이르고, 서쪽으로는 安興項을 넘어가는데 혹 닻을 내려 그[경강선] 앞에 서고, 혹 돛을 올려 그 뒤를 밟습니다. 大洋 가운데 서로 마주보매 경강선인 등의 선척에는 大人 인원이 많을 뿐만 아니라 洪州의 戒嚴을 우려하여 많은 선박을 모아 무리를 이루어 대오를 갖추고 긴 장대와 큰 노로 때리고 찌르는데 倭寇를 막는 것과 다름없습니다. 생사를 돌아보지 않고 서로 싸우는데, 마침내 혹 맞아 사망에 이르는 근심이 있습니다. 우리들은 매우 약해 대적하지 못하고 마침내 저항하지 못하니 배를 돌려 도망갑니다. 다른 곳에 나아가 혹 홀로 가는 변변치 못한 선박을 만나서야 비로소 배를 잡는데, 이 또한 거의 없어 근심스럽습니다. 봄부터 여름까지 오랫동안 차고 어두운 바다에 있으면서 천신만고 끝에 죽음에서 벗어나서야 마땅히 잡아야 할 선척 7~8척을 겨우 잡습니다. (원산도민 이운대가 정조에게 상언한 내용)

원산도 일대 도서



5-4. 조운 역사문화자원 활용방안(스토리텔링)

아산 공세곶지 삼도해운판관비(허균의 일기자료 등)



5-4. 조운 역사문화자원 활용방안(연계사업)

5) 보부상 및 거점 상업지역과 조운제도 연계사업

