

3. 가평의 옛 교통로

(1) 선사시대와 성읍국가·연맹왕국시대 교통로

선사시대의 교통로는 대체로 강의 흐름과 일치하는데, 가평에서는 그 동안 북한강을 중심으로 상류와 하류로 오고 간 문화유적들이 발굴되었다. 그런데 최근에 달전리 토광묘 유적이 발굴됨으로써 북한강의 지류인 조종천의 상류에서 하류권을 거쳐 북한강 본류로 진입하는 주민의 이동이 있었던 것으로 파악된다. 즉 이 시기 가평의 주요 교통로는 북한강 상하류 노선이 있었고, 이밖에 조종천을 통한 서북한~경기북부로부터 북한강 중류역에 이르는 교통로를 추가할 수 있다.

성읍국가와 연맹왕국시대에는 영서 예족의 거주지역이 낙랑군에서 진한으로 통하는 중요 루트(춘천—홍천—횡성—원주—제천)의 하나였다는 견해가 있다. 그런데 이 시기의 집자리유적인 가평의 마장리·이곡리와 동일한 성격의 유물·유적들이 춘천 중도·서면 신매리, 횡성 둔내·화전리·중금리, 충북 증원 하천리, 충북 단양 수양개 등 강원 영서 지역 및 남한강 상류역에 널리 확인되고 있어 영서 지역을 통과하는 내륙 교통로의 존재를 시사한다.

이러한 관점에서 보면 가평은 서북한 지방에서 경상도에 이르는 내륙 교통로의 중간 연결지점에 위치한다. 지리적으로 가평지역은 북한강 수계에 위치하지만 조종천 상류를 거슬러 올라 산고개를 넘으면 포천으로 나와 임진강 중하류 지역으로 연결되고, 이어서 서북방면의 중국 군현으로 쉽게 나아갈 수 있다. 그리고 가평에서 춘천 또는 홍천으로 가면 바로 횡성, 원주, 제천, 단양, 죽령을 넘어 경상도지방으로 연결된다.

(2) 삼국시대 교통로

고대사회에서의 통치영역은 국경선으로 둘러싸인 평면적인 개념이라기보다 지역별 거점을 잇는 선상의 성격을 띠는 경우가 많다. 그러므로 정복활동의 결과로 얻은 댓가 중에 인적 자원 못지않게 교통로 내지는 교역로 확보가 중요시되었다. 『삼국사기』 신라본기에 계립령과 죽령을 열었다는 기록이 실린 것도 교통로 개통이 가지는 중요성과 복합적 기능 때문이다.

백제는 369년 근초고왕의 영산강유역 토착세력 정벌을 계기로 과거 낙랑군·대방군에서 한반도 서남해안을 거쳐

일본 열도로 통하는 해상 교통로를 장악하였다. 그런데 광개토왕의 군사작전으로 경남 해안 일대가 신라 세력권으로 들어감에 따라 김해를 거점으로 형성된 대왜(對倭)교섭 루트가 신라 수중에 들어갔다. 또한 평양에서 경상도 지방에 이르는 남북간 육상루트에도 변화가 생겼다. 백제는 근초고왕의 영역 확장에 힘입어 중부지방을 거치는 중요 육상루트를 장악하고 있었다. 이 때문에 4세기 전반 이래 고구려를 북방계 선진문물의 도입 창구로 삼고 있던 신라는 동해안 루트를 대고구려 교섭로로 활용하였다.

이러한 상황에서 광개토왕의 남진은 평양에서 경상도지역으로 통하는 내륙교통로를 활성화시키는 계기가 되었다. 400년 당시 고구려군의 남진루트에 대해서는 내륙 교통로를 이용했다는 설과 동해안으로 내려 왔다는 설이 있다. 내륙 루트는 평양—평강 분수령—김화—화천—춘천—홍천—횡성—원주—영월—제천—순흥 또는 평양—수안—신계—화천—춘천—원주—충주—단양—죽령 코스였을 것으로 추정되고 있다. 두 코스 모두 강원 영서 예족의 중요 거점들을 통과하는 것으로 광개토왕 남정 이후 이러한 영서 루트가 고구려에 의해 장악되었다. 여기에 덧붙여 평양에서 평강이나 화천 대신 경기북부 지역을 통과하여 포천—가평, 춘천을 거치는 낙랑시기의 육로루트도 다시금 활성화 되었을 것이다. 396년, 407년의 대공략으로 고구려는 이미 경

기북부 지역에 대해 기선을 제압하였고, 5세기경에는 임진강 유역에 고구려군이 상시 주둔한 상태였기 때문이다.

요컨대 광개토왕의 군사활동으로 고구려는 경기북부 지역을 점령하고 나아가서 강원 영서를 통하여 경상도 방면으로 통하는 중요 루트를 장악하였다. 그리고 장수왕의 평양 천도와 더불어 450년 이전 이미 남한강유역에 남진정책의 전진기지를 확립하였다. 이를 토대로 고구려는 한반도 중부지역에 대해 거점 지배에서 벗어나 권역(영역)지배를 실현하였고 가평지역도 고구려의 직접적인 통제하에 들어갔던 것이다.

이렇게 진행된 가평에 대한 고구려의 지배는 6세기 중반 신라의 북진으로 10개 군을 상실할 때까지 이어졌다.

(3) 남북국시대 교통로

신라는 삼국 통일 후 전국을 9주로 나누어 통치하였는데 본국 신라 영토에 3주(상주·양주·강주), 옛 고구려 땅에 3주(한주·삭주·명주), 옛 백제 땅에 3주(웅주·전주·무주)를 두었다. 옛 고구려 땅에 두어진 삭주 관할하의 군현은 함경남도(덕원·안변)와 강원 영서지역(회양·금화·화

천·양구·인제·춘천·홍천·횡성·가평·지평·원주·제천·청풍·단양), 경상도 북부(영주·봉화·순흥)의 세 지역에 걸쳐 남북으로 긴 선상의 형태로 분포되어 있다. 이러한 행정구역의 편성은 신라 서북 방면 교통로 개척과 관련을 가지고 이루어졌다. 즉 삭주는 죽령로를 따라 개척된 지역들이며 죽령 이서의 10군 공취가 죽령로 개척의 발판이 되었다. 그러나 영주에서 죽령을 넘어 강원 영서를 통과하는 길은 신라가 처음 개척한 것이 아니라 고구려가 장악했던 것을 신라가 차지한 것이다.

삭주 지역은 대부분 예족의 거주지이며 특히 영서 예족들은 낙랑의 영향권 아래 있다가 근현 축출 이후 고구려의 부용세력이 되었다. 이 때문에 고구려군이 경상도방면으로 들어갈 때 영서 예지역을 통과하여 죽령을 이용하였고, 광개토왕 남정 이후 이 루트가 활성화되었다.

(4) 고려시대 교통로

교통로

고려시대 가평의 행정구역이나 교통로에 관해서는 거의

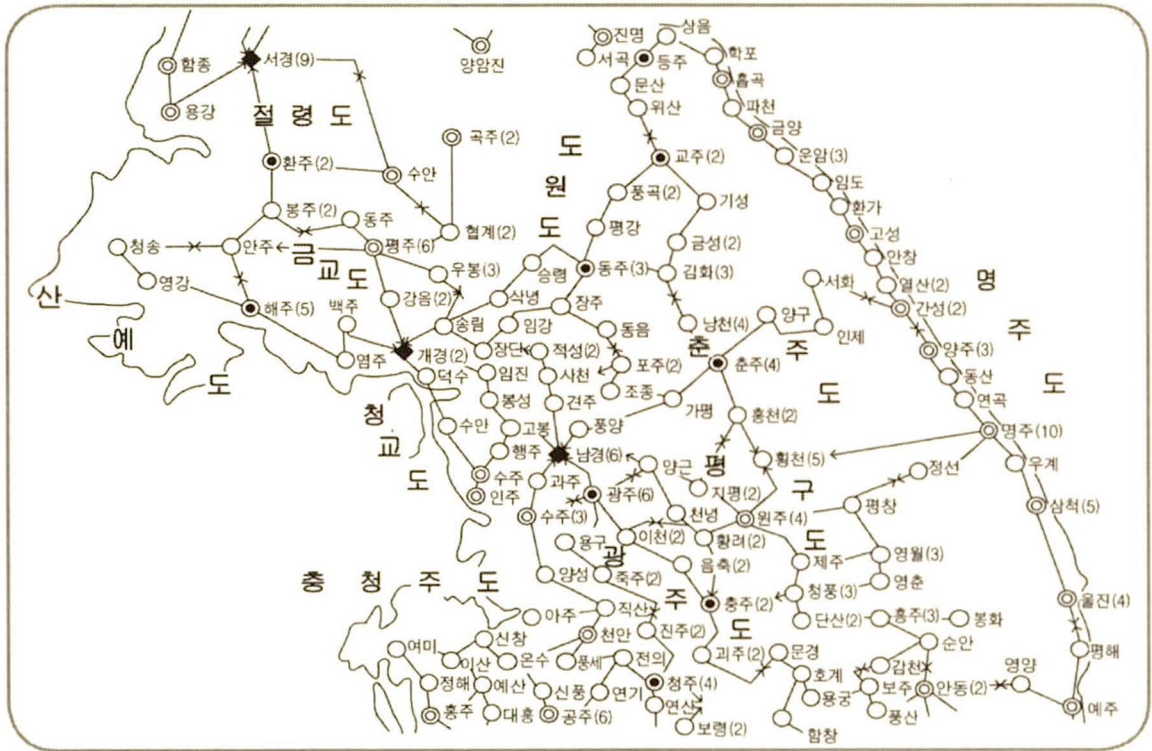
자료가 없지만 다음의 기록은 가평 지역 교통로의 한 모습을 알려준다.

춘주도(春州道)는 24개 역을 관장하는데, 보안(保安)·원양(員壤)·부창(富昌)·인람(仁嵐)(춘주), 감정(甘井)(가평), 천원(川原)·방춘(芳春)·산량(山梁)·원정(原貞)(낭천), 수인(遂仁)(양구), 연동(連同)(조종), 감천(甘泉)·연봉(連峯)(횡천—홍천의 잘못), 횡천역(橫川驛)·마노(瑪瑙)(인제), 남교(嵐橋)(서화), 상수(桑樹)(풍양), 쌍곡(雙谷)·수안(安遂)(포주), 남경역(南京驛)·구곡(仇谷)(남경), 임천(臨川)(사천), 창봉(蒼峯)·함춘(含春)(횡천)이다.

(『고려사』 82 병지 2 참역 춘주도)

이 기사는 『고려사』의 참역(站驛) 조에 실려있는 것이다. 이 참역 조에는 고려시대에 중앙과 지방을 연결하는 군사적인 통신 및 교통망에 관한 내용이 적혀 있는데, 고려에서 운영하던 525개 역(驛)을 22개의 역도(驛道)로 구분하여 기재하였다. 이 22개의 역도 중 하나가 춘주도인데, 이 춘주도는 24개 역으로 구성되며, 춘주(春州) 및 그 계(界)에 속한 역 및 남경(南京)과 그 속현의 역 중 개경(開京)에서 춘주(春州)로 가는 역들로 구성되어 있다.

그런데 춘주도 중에서 오늘날의 가평 지역에 속한 역은 위 사료에서 보듯이 감정[가평], 연동[조종] 두 곳으로 밝혀져 있다. 이 중 감정은 조선시대 가평현 남쪽 15리에 있던 감천역(甘泉驛)과 같은 곳으로 여겨지는데, 오늘날의 청평



춘추도 역도

면 상천리에 해당한다. 조종현의 연동은 조선시대 가평현 서쪽 45리에 있던 연동역(連洞驛)과 같은 곳이라 여겨지는데, 오늘날의 상면 연하리에 해당하는 것이 아닌가 한다. 이렇게 보면 고려시대 가평의 주요한 지역으로 가평과 조종 이외에 연동역과 감정역을 추가할 수 있다.

이들을 이어보면 연동—조종—감천—가평으로 가는 교통로가 된다. 아마도 이 길이 고려시대 가평 영역 내의 가장 주요한 교통로였을 것이다. 춘추도의 일부를 구성하고 있는 이 길은 당시 수도였던 개경과 영서·영동 지역을 이어주는 중요한 도로였다. 즉 가평에서 조종을 지나면 이 길

은 포주(抱州, 경기도 포천시)—동음(洞陰, 경기도 연천군)을 거쳐 개경으로 이어진다. 또 가평에서 춘주(강원도 춘천시)로 가면 그 길은 다시 세 갈래로 나뉘는데, 하나는 춘주—낭천(강원도 화천군)으로 이어지고, 하나는 춘주—양구(강원도 양구군)—인제(강원도 인제군)—서화(강원도 인제군 서화면)로 이어지며, 또 하나는 춘주—홍천(강원도 홍천군)—횡천(강원도 횡성군)으로 이어진다.

그러므로 크게 볼 때 조종—가평—춘주로 이어지는 이 길은 수도 개경에서 북한강 중·상류쪽으로 진출하기 위해 가장 빠르고 쉬운 길이었으며, 또 수도 개경과 강원도 지역을 군사적으로나 행정적으로 직접 연결시켜 주던 매우 중요한 길이었다. 이 점에서 고려시대 가평이 차지하던 지리정치학적 의의도 중시될 수 있다. 즉 통일신라 이후 고려시대에 이르기까지 가평이 계속하여 춘주의 속군으로 이어져 왔다는 사실은 이러한 지리정치학적 맥락에서 이해되어야 한다는 것이다.

실제 고려 후기 1383년(우왕 9)에 강릉 지역에 침입한 왜구는 강원도 내륙의 춘주도를 이용하여 개경으로 진출하려던 의도를 노골적으로 보였다. 『고려사』에는 당시 이들과의 전쟁에 대하여 간단하기는 하지만 비교적 자세하게 적고 있는데, 이 기록을 통해 이들의 내륙 침입과정과 그에 대한 고려정부의 대응책을 다음과 같이 알 수 있다.

이 해 9월~11월에 강릉에 침입한 왜구는 강릉—회양—김화—평강—홍천—화천—양구—춘천—가평 등 주로 북한강 유역을 따라 강원도 내륙 지방으로 침략해 들어갔다. 왜구들이 김화에 이어 평강까지 함락시키자 수도 개경은 계엄 상태에 들어갔는데, 이 사실은 당시 왜구들의 최종 공격지가 수도 개경이라는 점을 확실하게 보여준다. 고려정부에는 이들의 진격을 막기 위해 곳곳에 방어선을 구축하였지만, 왜구들은 낭천—양구—춘주를 차례로 함락시키면서 마침내 가평에 이르게 되었다. 그런데 가평에서 이들을 맞이한 고려의 원수 박충간은 왜구 6명의 머리를 베면서 분전한 결과 패배한 왜구는 마침내 더 이상 진격하지 못하고 춘주의 청평산으로 퇴각하고 말았다.

1) 1383년 왜구와의 가평전투

『고려사』에는 이 가평 전투에 대하여

(왜구가) 드디어 가평현을 침입하자 원수 박충간(朴忠幹)이 맞아 싸워 쫓아내었는데 6명의 머리를 베었다. 적이 청평산에 들어가 버티니 찬성사(贊成事) 상의(商議) 우인렬(禹仁烈)을 도체찰사(都體察使)로 삼고 전밀직(前密直) 임대광(林大匡)을 조전원수(助戰元帥)로 삼아 가서 이를 치게 하였다(『고려사』 135 우왕 9년 10월 조).

라고 하여 간략하게 적고 있다. 그러므로 이 전투 상황에 대해 더 자세한 상황은 알 수 없다. 또 왜구를 격퇴시킨 원수 박충간에 대해서도 이 기록 말고는 다른 자료가 전혀 남아있지 않으므로, 출신지나 가문은 물론이고 그의 다른 활동에 대해서도 더 이상 추적할 수가 없다.

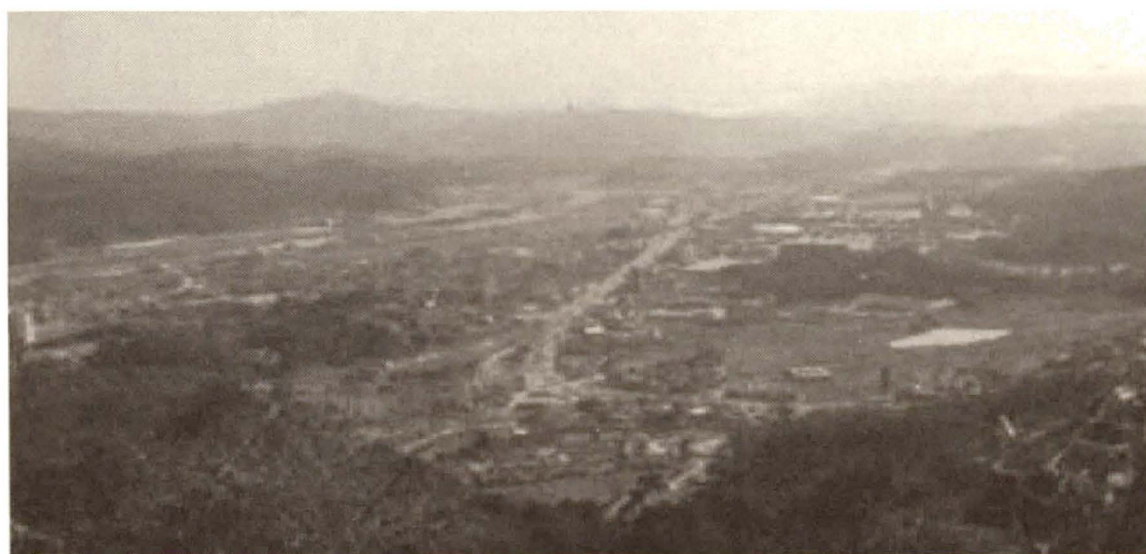
그러나 가평에서 패주한 왜구가 춘주의 청평산으로 퇴각한 뒤 몇 군데 지역을 더 침입하며 노략질을 자행하였지만 그 지역이 주로 강원도 해안가라는 점을 볼 때, 이제 그들의 세력은 패잔병 수준으로 약화된 것으로 보인다. 이와 같이 1383년(우왕 9)에 고려를 침범한 왜구들의 기세등등하던 전의를 꺾고 전세를 역전시킨 지역이 바로 가평이었다는 점에서 당시 가평의 군사적 중요성을 찾아볼 수 있는 것이 아닌가 한다.

2) 현리산성의 역할

이렇게 생각해 보면 오늘날의 하면 현리 북쪽 산에 있는 ‘현리산성’의 존재가 더욱 부각되게 된다. 운악산 지맥이 현리 일대에 펼쳐진 평야를 앞에 두고 불쑥 솟아오른 353고지에 위치하고 있는 현리산성은 길이 607.93미터의 산정식(山頂式, 테뫼식)으로 쌓은 것이다. 이 산성은 상세한 현

지 조사 결과 적어도 통일신라시대 이전에 처음 축조되었다가 고려시대 어느 시기엔가 폐기되었으나, 고려말에 수리되어 조선시대까지 사용되었던 것으로 알려지고 있다. 특히 이 성의 서벽의 남단지점과 남벽의 석축 잔존부에 남아 있는 보수 흔적은 고려말에 왜구가 가평을 침입하던 때를 전후하여 대대적인 수리가 있었음을 보여주는 것이라고 한다. 그러므로 당시 가평에서 왜구의 침입을 격퇴시켰다면 아마도 이 현리산성이 주요한 역할을 하였다고 보아도 결코 지나치지는 않은 생각이라고 여겨진다.

한 걸음 더 나아가 보면, 현리산성은 후삼국시대에도 중요한 역할을 하였다고 생각할 수 있다. 즉 궁예(弓裔)는 원주의 양길(梁吉) 세력과 쟁패를 벌이면서 철원에 자리잡고 있었는데, 가평 지역은 철원과 원주를 잇는 요충지에 위치



현리산성에서 본 동쪽



현리산성 위치도

하고 있었던 것이다. 현재 당시의 사정을 알려주는 자료가 하나도 남아있지 않기 때문에 더 이상의 자세한 내용도 알 수 없고 선부른 추측도 할 수 없다. 그러나 특히 철원에 도읍을 정한 태봉국(泰封國)의 입장에서 볼 때 가평의 군사적 중요성은 고려 후기보다 후삼국시대에 오히려 크게 여겨졌을 가능성은 충분하다. 이 점에서 조종현에 축조되어 있던 현리산성은 고려시대에 춘주도라는 교통로를 보호하는 큰 목적이외에도, 그 이전부터 행정적·군사적으로 매우 중요한 의미를 부여할 수 있을 것이다.

수로

고려시대의 춘주도는 역로만으로 편성되어 있고 수로(水路)는 제외되어 있다. 그러나 가평은 북한강의 큰 물줄기와 홍천강이 만나는 곳이므로, 당시의 가평 지역에는 이 강을 이용한 수로나 조운로도 당연히 개척되어 있었을 것이다. 또 사회적·경제적인 면으로 볼 때 아마도 산세가 험준한 육로보다는 물길을 이용하는 이 교통로가 더 많은 비중을 가지고 있지 않았을까 한다. 아쉽게도 이 점에 대하여 고려시대의 상황을 보여주는 자료는 하나도 남아 있지 않다.

그러한 중에서도 가평의 본주(本州)인 춘천의 교주도에는

최고위 지방관으로 감창사(監倉使)가 파견되어 있었다는 점이 이와 관련하여 중요한 실마리를 던져준다. 잘 아다시피 고려시대에 도(道)의 장관으로는 안찰사(按察使)가 파견되는 것이 원칙이었으나, 춘주의 교주도에는 안찰사 대신 감창사가 파견되었다.

이 감창사는 이름이 보여주는 그대로 조세업무와 창름(倉廩), 즉 곡식창고의 관리와 감독을 주로 담당하였다. 실제 1069년(고려 문종 23)에는 경원 이씨(慶源 李氏) 출신인 이의(李顥)가 ‘춘주도 감창사’라는 직책을 가지고 춘천에 부임한 사례도 있는데, 나중에 그의 아들 이자현(李資玄)은 춘주의 청평산에 문수원을 짓고 수도 생활을 하였다. 이 청평산은 앞에서 말한 바와 같이 『고려사』 지리지에는 가평 관내에 속하였던 것으로 기재되고 있다. 그러므로 단편적이기는 하지만 이러한 기록을 통해서 볼 때 춘천을 거쳐 가평으로 흐르는 북한강과, 가평으로 흘러 들어오는 홍천강을 비롯한 여러 지류들 사이에 뱃길이나 나루터 등 수상 교통로가 만들어졌을 것이라는 사실은 더 말할 필요가 없다.

조선 초기의 기록들도 이러한 사정들을 잘 보여주고 있다. 즉 『세종실록』 지리지를 보면

안판탄(安板灘) : 현의 동쪽에 있는데, 나룻배가 있다.

(『세종실록』 148 지리지 경기도 양주도호부 가평현)

용진도(龍津渡) : 군의 서쪽에 있는데, 나룻배가 있다. (용진)渡의 위쪽에는 탄(灘)이 있는데, 가물면 걸어서 건널 수 있다.

(『세종실록』 148 지리지 경기도 광주목 양근군)

라고 하여, 안판탄 여울과 양근군에서 가평으로 넘어가는 물길인 용진도 나루터를 소개하고 있다. 또 『신증동국여지승람』을 보면

안판탄 : 현의 동쪽 7리에 있는데, 물의 근원은 소양강에서 나온다.

(『신증동국여지승람』 11 경기도 가평현 산천 조)

입석천(立石川) : 현의 남쪽 43리에 있는데, 물의 근원이 춘천부(春川府) 경계에서 나와서 남쪽으로 흘러 양근군 용진도로 들어간다.

(『신증동국여지승람』 11 경기도 가평현 산천 조)

라고 하여, 역시 안판탄과 입석천의 물길을 소개하고 있다. 이러한 기록들은 비록 조선 초기의 것이기는 하지만, 이를 통해서 볼 때 고려시대에도 이와 비슷하게 소양강이나 북한강의 지류인 입석천 등을 이용한 수로가 있었다고 추측할 수 있다. 한편 『세종실록』 지리지에는 조선 초기 가평의 군정(軍丁)으로 시위군이 96명, 선군(船軍)이 43명이 있었다고 적고 있는 사실로 미루어, 고려시대에도 이 물길을 지키는 군사와 진척(津尺) 등 관리인들이 고정적으로 배치

되어 있었을 가능성도 충분하다. 그러므로 이상과 같은 점들을 종합해 볼 때 고려시대의 가평은 육상의 춘주도가 주요한 교통로가 되기도 하였지만, 북한강과 홍천강을 이용한 수로도 상당히 발전하였다고 말할 수 있다.

그러나 조선이 건국되고 수도가 한양으로 정해지자 이제 가평의 교통로도 바뀌게 되었다. 즉 후삼국시대의 철원이나 고려시대의 개성으로 이어지던 전통적인 교통로보다는, 새 국가의 수도인 한양 즉 오늘날의 서울로 가는 길이 더욱 중요해졌을 것이다. 이에 따라 춘주도에 속한 역 중에도 그 중요성이 새롭게 부각되는 곳도 생겨나게 되었을 것이다. 앞에서 인용한 바와 같이 고려시대의 춘주도에 속한 역으로 감천, 남경역·구곡(남경), 임천(사천) 등의 이름이 보이는데, 이 역들은 가평에서 고려시대의 남경(오늘날의 서울)으로 가는 길목에 있던 역들이었다.

고려가 망하고 조선시대가 되자 이제는 가평—조종—연동을 통해 개성으로 이어지는 교통로보다는 가평—감천—구곡(—한양)으로 가는 길이 더 중요해졌을 것으로 생각된다. 조선 후기의 자료이기는 하지만 1861년에 만들어진 『대동여지도』를 보면 가평의 주요 교통로로 가평—색치—감천—구곡(—한양)으로 이어지는 교통로가 소개되고 있다. 바로 이 길이 고려시대 가평—조종에 대신하여 조선시대 가평의 가장 중요한 교통로가 되었을 것이다. 물길 역시 가



『대동여지도』 가평 부분

평을 지난 북한강이 양평에서 남한강과 만나 한강 본류를 이룬 뒤 여주—서울로 직접 이어지는 만큼, 이 물길을 이용하여 고려시대보다 훨씬 많은 물자를 실어 날랐을 것이다.

이러한 변화는 조선정부의 입장에서 볼 때 한양을 지키기 위해 가평이 강원도보다는 경기도 소속으로 바꾸는 것이 유리해졌다는 뜻이 된다. 실제 조선은 건국하자마자 1396

년(태조 5)에 가평에 감무를 두고, 1413년(태종 13)에는 가평에 현감을 두는 동시에 강원도로부터 빼어내 경기도로 예속시키는 조치를 취하였다. 이러한 행정구역의 변화는, 앞서 말한 바와 같이 바로 개경—가평을 잇는 교통로보다 가평—한양을 잇는 교통로가 더 중요해졌음을 의미한다.

조선정부의 이러한 조치로 말미암아 통일신라의 685년(신문왕 5) 이후 거의 700년 넘도록 강원도에 소속되어 있던 가평은 경기도 땅으로 바뀌고 말았다. 그리고 이후 오늘날까지 대한민국정부에서도 가평은 경기도 땅으로 계속 남아 있다.

(5) 조선시대 교통로

교통로

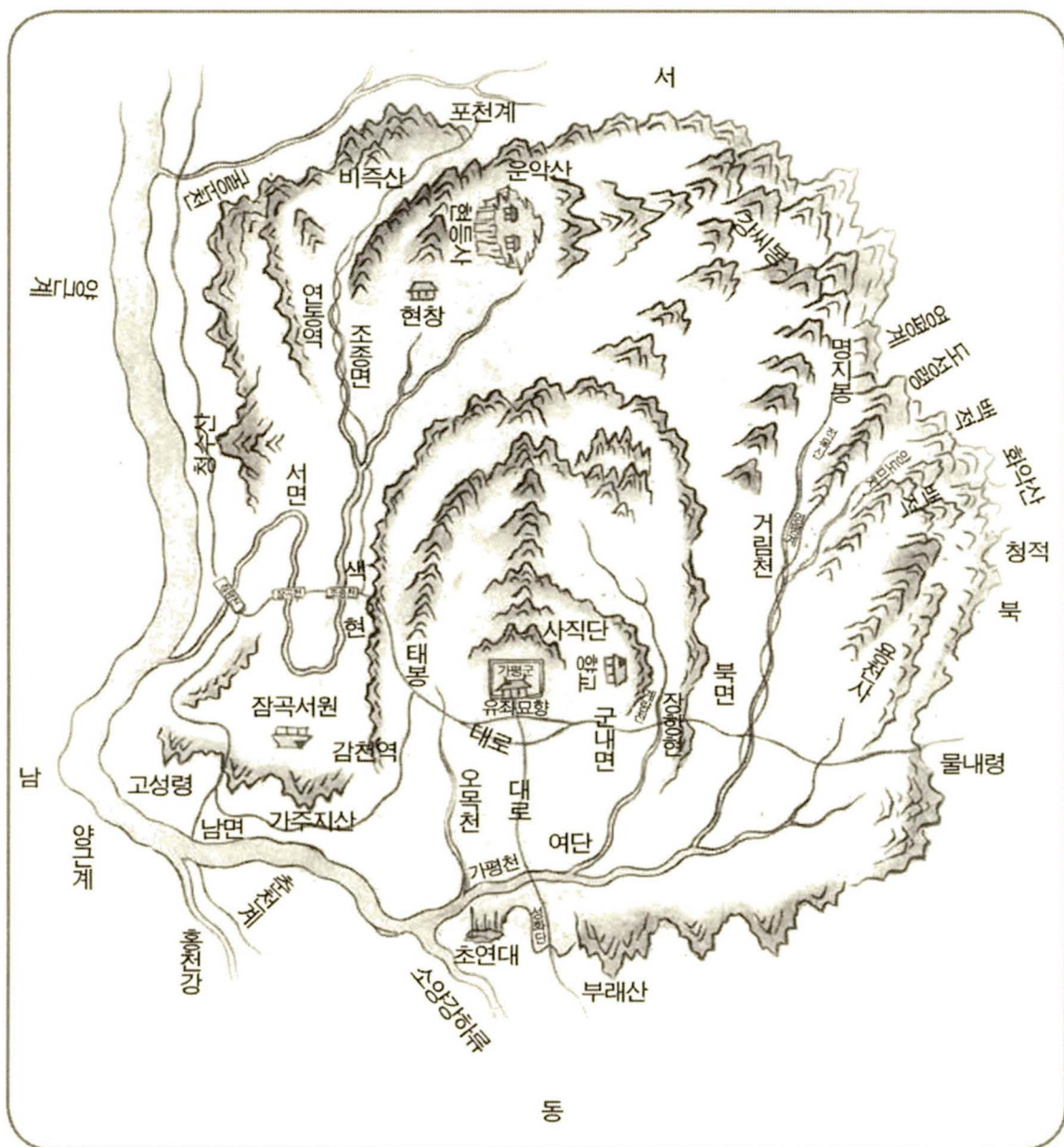
1) 서울 방향

조선시대 가평의 중심 도로는 오늘날과 같았다. 즉, 동헌을 출발점으로 서쪽으로는 서울로, 동쪽으로 춘천으로 향하는 도로로서, 『해동지도』의 「가평군 지도」에서 ‘대로(大路)’라고 표시되어 있는 길이다. 서울 방향으로는 현재 46

번 국도(경춘국도)와 대개 일치하며, 춘천 방향으로는 북한강 북쪽으로 나 있는 경춘국도의 옛 도로와 대개 일치한다. 『여지도서』에서도 춘천가는 길과 더불어 ‘대로’로 분류하였다.

조선시대 가평의 주변 시설과 경관을, 먼저 가평 동헌에서 출발하여 서울 방향으로의 도로를 따라가면서 살펴보기로 한다. 동향으로 앞은 가평 동헌을 출발하여, 남쪽의 양근으로 통하는 길(현재의 75번 국도)을 왼쪽으로 보내면서 헤어진 후에는 현재의 하색리인, 내서면의 중심지를 지나게 되었다. 이곳에는 내서면 사창(社倉)이 설치되어 있었다. 다음으로는 현재의 불기산 자락에 중종의 태를 모셔둔 ‘중종대왕 태실(胎室)’을 오른쪽에 두고 지나치게 된다. 다음에 맞이하는 고개가 색현(色峴)이다. 색현은 그 한자 뜻 그대로 현재는 ‘빛고개’로 불리고 있는 고개인데 19세기 말에 작성된 지형도에도 ‘빛고개’로 표기된 것을 보면, 민간에서는 ‘빛고개’ 또는 ‘빛고개’로 불리다가 그 중 앞의 뜻을 취하여 한자인 ‘색현’으로 표기되었던 것으로 보인다. 조선시대에 생각하기에도 이 고개는 험한 고개로 꼽히지는 않았다. 조선시대의 색현은 최근에 고갯길이 새로 닦이면서 현재는 구도로로 남아있는 부분과 대개 일치하였다.

『해동지도』의 가평군지도를 비롯한 옛 지도들에서는 대개 색현을 넘어서 현재의 청평에 이르기까지는 매우 가까



『해동지도』 가평군

운 거리로 표시되어 있다. 그 사이에는 감천역(甘泉驛)을 중심으로 한 역마을(驛村)을 제외하고는 당시 사람들의 삶과 관련된 것들이 별로 없었기 때문일 것이다. 다만, 산과 강의 배치에 기본적인 관심을 두면서 제작된 『대동여지도』

에서는 색현으로부터 조종천과 동헌까지의 거리가 실제 비율과 대략 맞아 들어가게 표기되어 있다. 감천역은 조선시대의 도로 중에서 평구도(平丘道)에 속하는 역이었다. 지금 경춘선의 상천역 또는 그 근처에 조선시대 감천 역사가 있었던 것으로 판단된다. 상천역 바로 위쪽에 지금까지도 유지되고 있는 우물이 감천(甘泉, 단우물)이라는 조선시대 역 이름의 기원이 되었을 것이기 때문이다. 조선 후기로 내려오면서는 감천역 주위의 촌락도 커지고, 그곳에는 조선시대에 점막이라고 불리던 여관도 들어섰다.

감천역을 지나서 맞이하게 되는 것은 조종천(朝宗川)이다. 물론 현재도 조종천이라고 불리는 물길이다. 조선시대에 가평에 두 군데 서던 장시 중의 하나가 이곳에서 열렸다. 가평에서 서울을 연결하는 46번 국도는 원래 조종천을 세 번 건너게 되어 있었는데 현재는 청평 서쪽에 길을 하나 더 내 상행선은 조종천을 한 번만 건너도록 되었지만, 서울에서 가평을 향할 때는 여전히 조종천을 세 번 건너도록 되어 있다. 조선시대에도 가평과 서울을 잇는 길은 조종천을 세 번 건너야 했다.

조종천을 지나면 엄현(奄峴)을 넘었다. 가평에서 손꼽히는 고개는 아니었으나 1872년에 작성된 지도에 그 고개 이름이 표기되어 있다. 지금의 청평면사무소 앞으로 넘어가게 되어 있는 고갯길이다. 『가평의 지명과 유래』에 의하면

지금은 은(銀)고개로 불린다고 하는데, 그 ‘은’은 음이 과거의 ‘엄’(庵)과 통하는 것으로 보인다. 그 고개를 넘어 길 왼쪽 방향으로 현재의 안전 유원지에 잠곡 김육(金堉)을 기념하는 잠곡서원(潛谷書院)이 자리잡고 있었다. 물론 서원이 건립된 것은 17세기 이후의 사정이다.

조종천 물길을 두 번째로 건널 때는 물길의 이름이 잠곡천(潛谷川)으로 달라져 있었다. 과거에는 강물이나 시내를 이름붙여 부르는 방식이 오늘날과 달랐다. 같은 물길이라도 부분 부분마다, 특히 사람들이 사는 고장이나 촌락 주위에 따라 각각의 이름이 붙어있었던 것이다. 따라서 현재 조종천의 물길을 가평에서 청평으로 가면서 처음 만났을 때는 역시 조종천이었으나, 두 번째로 그 물길을 만났을 때는 그 부분의 시내 이름이 잠곡천으로 달라진 것이다.

잠곡천을 건너 현재의 조종천을 마지막으로 건너는 곳의 이름은 청평천(淸平川)이었다. 조선 후기에는 이곳에 점막, 즉 여관이 있었다. 특히 1872년 지도에는 ‘청평점’(淸平店)이 가평군에서 유일하게 여관 마을임이 표시되어 있는데, 가평에서 서울 방향으로 들고나는 곳으로서 가평의 여관촌을 대표하는 곳이었다고 할 수 있다. 현재 북한강 본류를 가평에서는 청평강이라는 이름을 대표로 하여 불렀다. 1871년의 읍지에 의하면 “춘천의 소양강 하류가 느릿느릿 50리를 흐르면서 읍의 남쪽 경계를 이루며 돌아 청평포에

이르러서 가평의 첫째가는 도회를 이룬다. 그 동쪽은 양근 경계로서 여강[여주강, 즉 남한강]과 합하여 서쪽으로 흘러 한강이 된다”고 서술하였다. 가평과 서울을 잇는 도로상의 조종천·잠곡천·청평천에는 『해동지도』에 의하면 다리가 놓여져 있었다. 그 형태는 상세히 알 수 없으나 그만큼 교통이 활발하였기에 가능한 일이었을 것이다.

청평천을 건너 북한강을 왼쪽으로 두고 가다보면 대승리(大升里) 나루터를 지난다. 동헌에서 40리 떨어진 이곳은 강 건너 양근으로 통하는 길목이었다. 조선 후기의 읍지에 의하면 나룻배 한 척이 있었다. 이 대승리는 현재 원대성(原大成)으로 불리는 마을인데 『가평의 지명과 유래』에 의하면 옛날 관아가 있던 곳이라고 전해진다. 하지만 이곳에는 조선시대의 관아터로 고증할 만한 사실을 기록에서 찾을 수 없다. 조선 후기에는 이곳에도 점막[여관]이 있었는데 그것이 관아가 있었다는 사실로 전해지는 듯하다.

이곳을 지나 오늘날과 마찬가지로 굴운천(窟雲川)에 닿으면 가평이 양주(楊州)와 만나는 서남쪽 경계에 이르게 되었다. 조선시대의 굴운천은 현재 ‘구운천’으로 표기되고 있다. 『대동여지도』에는 굴운천에 도달하기 전에 은두정산(銀頭頂山) 서쪽면의 입석리(立石里)를 지나오는 입석천을 건너는 것으로 기재되어 있다. 그 은두정산은 지금 남양주시와 가평의 경계선 위에 있는 은두봉이라고 한다면, 『대동여지

도』에서 입석천 부분이 굴운천 안쪽에 표기된 것은 잘못이라고 하겠다. 가평 동헌에서 양주와의 경계선, 즉 굴운천까지의 도로 거리는 50리였다.

현재의 가평과 양주의 경계는 구운천 하류 부분으로부터 축령산 정상으로 이어지는 능선이지만, 조선시대에는 그와 달랐다. 18세기 후반에 제작된 것으로 보이는 『팔도군현지도』의 가평군 지도에 의하면 굴운천 하류에서 가평의 지경이 다하는 것은 맞지만, 그 위로 검단산(黔丹山)을 경계로 방동(方洞)을 포함한 굴운천 유역 전체가 가평군 땅으로 표시되어 있다.

19세기 말의 지도에서는 굴운천을 경계로 그 동쪽이 가평군 땅으로 포함되어 있다. 즉, 『팔도군현지도』에서처럼 현재의 구운천(과거의 굴운천)의 상류인 수동천 서쪽이 가평에 속했던가는 확인하지 힘들지만, 현재 남양주시 수동면의 입석리·내방리·외방리 등은 1963년에 법률에 의해 수동면이 양주에 속하기 전까지 가평군에 속해 있었다.

비슷한 시기에 작성된 『여지도서』에서 동헌으로부터 서쪽 끝 80리쯤 되는 입석리(立石里)의 작은 시냇가에 만취대(晩翠臺) 옛터가 있다고 기록된 사실도 그 지역이 가평군에 소속되었기 때문이다. 만취대 자리는 지금 남양주시의 수동면에 있다. 현재 362번 지방도가 상면에서 출발하여 남양주시 수동면을 돌아 굴운천 하류에서 46번 국도와 만나

고 있는데, 조선시대에는 이 도로가 가평의 서쪽 마을들을 돌아나오는 구실을 하였던 것으로 판단된다. 『대동여지도』에서 입석천을 굴운천과 별개로 하여 그 안쪽에 둔 것은 잘못이지만, 입석리를 가평 군내에 둔 것은 사실을 그대로 반영한 것이었다. 또한 19세기 말의 군현지도에서는, 현재 남양주시와의 경계를 이루고 있는 축령산이 완전히 가평군 땅에 들어와 있는데 이것 역시 조선시대에는 가평군 땅이 굴운천 중상류까지 잡혀있었기 때문이다.

가평 땅을 벗어나 서울에 이르는 경로는 다음과 같았다. 조선시대에는 수도를 중심으로 큰 도로들이 편제되었고, 그것은 『경국대전』·『속대전』 등의 법전에 규정되었다. 가평을 지나는 핵심 도로는 양주에서 춘천을 잇는 도로였는데, 국가 운영 차원에서는 그것이 소로로 구분되었다. 그 도로는 국가의 제3로에서 갈라져나온 것이었다. 즉, 서울—망우리—평구역—양근—지평—원주—강릉—삼척—평해로 이어지는 대로를 ‘동남지평해삼대로’(東南至平海三大路)라고 불렀는데, 그 도로상의 양주의 평구역(平丘驛)에서 동북쪽으로 갈라져 나와 춘천으로 이어지는 것이었다. 평구역은 지금 남양주시 삼패동의 역촌 마을에 있던 역으로서, 지금도 삼패동의 ‘역말·역촌’이라는 이름으로 그 자취가 전해지고 있다. 이곳은 한양에서 40리 되는 지점이었다. 『대동여지도』에도 평구역에서 갈라져 나와 현재의 남양

주시와 가평군의 경계를 이루는 굴운천 주변에 와 닿는 도로가 뚜렷이 표기되어 있다.

그러나 서울과 가평을 잇는 도로가 평구역을 중심으로 하였다는 것은 국가 법제상의 도로 편제를 뜻하는 것일 뿐 교통의 실재는 달랐다. 조선시대의 도로 사정을 설명한 글들에서는, 서울에서 가평·춘천으로 이어지는 도로나 퇴계원을 통과하는 길이, 서울에서 평해로 가는 길에서 분기되어 나온 것이라는 설명을 흔히 찾아볼 수 있는데, 조선시대의 가평—서울 사이 실제 교통 상황은 평구역을 통과하지 않았다는 사실을 확실히 할 필요가 있다. 『대동여지도』에 표기된 평구역—굴운천의 도로는 19세기 지형도에서 확인되듯 크게 발달하지 못한 도로였다. 산이 많았을 뿐만 아니라, 평구역 자체를 목적지로 삼지 않는 한 가평이나 양주에서 그 도로를 이용할 필요성을 찾기 힘들었기 때문이다.

가평과 서울의 실제 교통은 평구역과는 상당한 거리를 두고 이루어졌다. 『대동여지도』 그리고 조선시대의 도로 사정을 반영하고 있을 19세기 말의 지형도에서도 마재, 퇴계원을 지나고, 지금의 청량리 부근을 거쳐 동대문으로 들어가는 길이 발달되어 있었던 것으로 나타난다. 거리도 그것이 평구역을 통과하는 것보다 더 가까웠다.

조선 후기의 여행로 안내서인 『여지도』(輿地圖)를 보면 서울에서 가평 가는 길을 다음과 같이 소개하고 있다. 서울

에서 갑(甲) 방향, 즉 시계로 보아 2시 30분 방향에 해당 하는, 정동에서 약간 북쪽으로 올라간 방향으로 길을 잡아 30리를 가면 면원(免院)에 이르고, 그곳에서 묘(卯) 방향 즉 정동으로 50리를 더 가면 청평천, 다시 그곳에서 갑 방향으로 50리를 더 가서 가평에 이르게 된다. 이때 면원의 지명이 확인되지 않으나 전후 사정을 고려할 때 현재의 퇴계원을 그렇게 표기한 것으로 판단된다. 이 여지도의 가평 가는 길 안내는, 전체적으로 보아 동대문에서 약간 북쪽으로 올라와 출발하게 되는 현재의 가평 방향 국도와 일치하였음을 짐작할 수 있다.

김정호의 『대동지지』(大東地志)에서는 평구역에서 갈라져 가평을 향하는 길외에, 다음과 가평까지의 또 다른 길을 다음과 같이 소개하고 있다. 서울에서 동쪽으로 속계(涑溪, 현재의 중랑천)의 석교(石橋, 현재의 석계역 근처)까지 15리, 퇴계원까지 20리, 사릉(思陵)을 거쳐 판곡(板谷, 현재의 마치터널 밑)까지 20리, 굴운천까지 20리였다. 거기서 평구역에서 오는 길과 만나 청평천까지 20리, 감천역까지 15리였고, 마지막으로 가평까지 20리였다. 이 책에 표기된 서울—가평의 거리는 140리이다.

『신증동국여지승람』 이래 대개의 책에 서울까지의 거리가 137리로 전해내려왔지만, 19세기 말에 그려진 가평군지도에는 서울까지의 거리가 130리로 표기되어 있다. 한편 조

선 말기에 작성된 가평군 읍지에 의하면 가평군의 동헌은 서울에서 140리 떨어진 곳에 있었다. 조선시대에는 일반적으로 서울에서 지방까지의 거리는 4대문으로부터 측정하였다. 그에 따르면 이 140리는 서울의 동대문에서 가평 동헌까지의 길을 뜻하는 것이다. 양근 읍지를 예를 들면, 서울까지의 거리 120리가 동대문까지라고 명시되어 있다. 위에서 나타나는 130리와 140리의 차이는 거리를 동대문까지로 잡느냐, 그 안으로 들어가는 거리를 잡느냐에 따라 나타난 것이라고 생각된다.

가평에서 서울까지 여행하는 거리는 공식적으로 하루 반의 여정으로 계산되었으며, 식사는 네 번 하도록 되어 있었다.

2) 춘천 방향

가평의 대로의 다른 한쪽은 춘천으로 이어지는 길이었다. 가평 읍내에서 출발하여 춘천가는 길로 접어들기 위해서는 기록과 구전을 고려할 때 두 방법이 있었다. 하나는 오늘날 남아있는 46번 국도의 구도로와 마찬가지로, 동헌에서 나와 가평천을 건넌 후 보납산과 초연대(超然臺) 사이를 통과하여 북한강가를 따라가는 것이었다. 17세기 중엽의 『여지도서』에서는 이 길을 춘천 가는 길로 소개하였으며 ‘대로’로 분류하고 있다. 춘천과의 경계까지는 10리였다.

그러나 그 길의 강가를 따라가는 부분이 매우 험했기 때문에 실제로는 동현에서 화천가는 길을 따라 올라가다가 가평천을 노루목고개(장현)를 우회하면서 개곡리 능우동을 거쳐 '줄길이 고개'를 넘어 북한강 북변의 춘천가는 길로 접어드는 것이었다. 현재의 341번 국도와 대략 같은 경로였을 것이다.

이 두 길 중에서 이른 시기에 주로 쓰이던 것은 개곡리를 거쳐 고개를 넘는 것이었다고 판단된다. 18세기 중엽의 가평군 지도들에서는 위 두 경로 중 어떤 것이 당시 쓰이던 길이었는지 뚜렷이 표기하지 않았으나, 같은 시기의 춘천 지도를 보면 가평 경계를 넘어 춘천쪽으로 이어지는 길이 강가에서 상당히 떨어진 산줄기에서 고개를 넘는 것으로 표시되어 있다. 개곡리에서 고개를 넘는 길을 표기한 것으로 판단된다.

그러던 것이 1872년의 지도에서는 명확히 보납산과 초연대 사이를 넘어서 북한강 북변으로 접어드는 것으로 표기되었다. 비슷한 시기에 만들어진 『대동여지도』에서도 춘천가는 길은 초연대를 스쳐 줄곧 북한강을 따라가는 것으로 되어 있다. 초연대는 오늘날 자라목의 남쪽, 즉 자라의 머리에 해당하는 봉우리이다. 19세기 말에 작성된 지형도에 의하면 지금의 자라목에 해당하는 고개가 병현(柄峴)이었다. 또한 1872년의 지도에는 춘천가는 길가에 병현나루(柄

峴津)가 표기되었다. 이때 병현의 우리 음은 현재 전해지는 대로 자라목이었음이 19세기 말의 지형도의 일본음 표기를 통해 확인된다. 자라목나루를 지나면 바로 가평이 끝나고 춘천이 시작되는 지점에 도달하였다. 가평 동헌에서 춘천과의 경계까지는 5리였다.

이와 같이 세월이 내려오면서, 북한강가의 험한 길을 이용하기 쉽도록 만들어 개곡리로 돌아가는 길을 대신하여 거리를 단축하였던 것이다. 1871년의 읍지에 개곡리에 장시(場市)가 있었으나 폐지된 것으로 기록된 것도, 앞 시기에는 개곡리가 춘천가는 길목이었던 때에 그곳에 시장이 열렸으나 이후 교통로가 초연대 밑으로 바뀜에 따라 사람들이 모이지 않게 된 상황을 반영하는 것이라 판단된다.

병현나루가 앞선 읍지나 지도에서는 보이지 않다가 1872년의 지도에 나타난 것도 그 도로가 발전하면서 19세기 말에 이르러 새로 나룻배가 다니게 된 상황을 전하고 있다고 생각한다. 19세기 말의 지형에 이르면 병현을 넘어 북한강을 따라가는 길이 개곡리에서 고개를 넘어가는 길보다 더 큰 것으로 표시해 두었다.

춘천 땅을 향한 또 하나의 통로는 현재의 남이섬 위쪽으로 북한강을 건너 춘천시 남산면으로 들어가는 길이 있었다. 동헌에서 서울 가는 길을 따라 출발하지만 곧 그것과 헤어지고 현재의 달전천을 건넌 후 오늘날의 안반지 지점

에서 나룻배로 북한강을 건너는 것이다.

춘천 땅으로 들어가는 길은 달전리에서 오늘날의 75번 국도가 놓인 길을 타고 내려가다가 금대리에서 강을 건너는 방법도 있었다. 동헌에서 달전리 나루까지는 10리, 금대리 나루까지는 20리였다고 한다.

3) 포천 방향

현재 가평에서 포천가는 길은 46번 도로를 따라 서울방향으로 가다가, 37번 국도를 따라 조종천을 따라 올라가는 길이다. 가평의 지형은 산이 많으므로 기본적인 도로는 지금이나 옛날이나 큰 차이가 없다. 조선시대에도 가평에서 포천을 향하는 길은 서울가는 길을 따라가다가 조종천을 만나면서 그 물길을 따라 올라가는 것이었다.

다만 지금의 37번 국도는 덕현리에서 조종천과 잠깐 헤어져 그 서쪽 지류 임초천을 따라 올라가다가 임초리에서 향사리로 고개를 넘은 후 조종천과 다시 만나도록 되어 있으나, 18세기의 지도에는 포천가는 길이 계속 조종천을 따라 올라가는 것으로 되어 있다.

반면에 19세기 말의 지도에서는 명확하지는 않으나 길이 조종천 서쪽으로 나있는 것으로 표시되어 있다. 19세기 말에 일제가 측량한 지형도에는 조종천을 따라 올라가는 길,

임초리에서 향사리로 넘어가는 길이 모두 나타나 있다. 그 두 길 중에서 어느 것이 포천으로 이어지는 대표적인 도로였는지는 지금으로서는 알기 어렵다.

현재의 상면 사무소 주변은 조선시대에는 조종상면의 중심지였다. 동헌에서 60리 떨어진 곳으로서, 근처에 연동역(蓮洞驛)이 설치되어 있었는데 현재의 연하초등학교 자리라고 한다. 그에 따른 역촌도 발달해 있었는데, 그것은 현재의 ‘역말’이라는 이름으로 남아있다. 조종상면과 하면의 환곡미를 저장하기 위한 현창(縣倉)과 조선 말기에 이르러 새로 설치된 조종상면의 사창(社倉)도 이 주변에 설치되었다. 19세기 전반의 읍지에는 울길리에는 점막(여관)이 존재하였다고 전하고 있다.

연동역을 지난 포천 방향 도로는 조종천의 상류인 십이탄(十二灘)을 따라 올라갔다. 이름에 그대로 나타나는 굽이진 여울은 조선시대의 지도에서도 그대로 확인된다.

읍지에서도 연동에서 울길리까지의 이 십이탄은 가평의 이름난 골짜기로 기록하였으며, 『신증동국여지승람』에는 이 맹균(李孟均)이라는 인물이 이 길과 조종현의 아름다움을 노래한 시가 실려있기도 하다.

다만 가평과 포천의 현재 경계는 울길리를 지나 조종천의 상류를 다 올라가기 전에 있지만, 18세기 중엽의 『여지도서』나 후반의 『팔도군현지도』 가평군 지도에 의하면 그 경

계가 굴현(窟峴 또는 屈峴)으로 되어 있다. 오늘날 지도의 ‘굴고개’가 그 굴현이라고 본다면, 현재 포천 땅에 있는 서파 역시 조선시대에는 가평 소속이었을 것이다. 포천과의 경계까지 동헌부터의 거리는 80리였다. 『동국여지지』에는 포천과의 경계가 조종폐현에서 22리 되는 곳에 있는 굴파현(屈坡峴)이라고 밝혀져 있다.

한편 포천 방향으로 가기 위해 조종천까지 가서 갈라져 들어가는 위의 길 외에, 지금의 하색리에 갈라져 들어가 두 밀리의 윗두밀에서 고개를 넘어 지금의 대보리로 내려가는 길이 있었다. 19세기의 지도와 대검현(大劍峴)이라 하여 내서면에서 하면 방향으로 이어지는 고개가 표시되어 있으며 읍지에는 대아금령(大雅琴嶺)이라는 이름으로 나타나기도 한다. 오늘날 대금산과 ‘대금’이라는 지명으로 흔적이 남아 있다.

그리고 현재 상면 면사무소로부터 362번 지방도가 상동천을 따라 올라가 남양주시 수동면 일대를 돌아 남양주시와 가평의 경계 지점으로 돌아 나오고 있는데, 조선시대에는 지도에 표기될 만큼 중요한 도로는 아니었던 듯하다. 하지만, 19세기 읍지에는 이곳을 넘어가는 불기령(佛岐嶺)이 기재되어 있으며, 19세기 말의 지형도에도 그 길이 나와 있으므로 교통로로 이용되었던 것만은 확인이 된다.

한편 임초리의 치령(鴟嶺)이 19세기 읍지에서 험한 고개

로 꼽힌 것으로 볼 때, 임초리에서 축령산 능선을 넘어 현재 남양주시의 외방리로 이어지는 교통로가 이용되고 있었던 것으로 보인다. 이 길은 현재 등산로로만 남아있다.

4) 화천 방향

조선시대에 화천 방향으로 통하는 도로는 지금의 75번 국도와 북면에서 그로부터 갈라져나와 북쪽으로 올라가는 341번 지방도로, 그리고 다시 9번 도로를 타고 고개를 넘어 춘천시 사북면 집다리골로 통하는 길이었다. 이 길은 오늘날 이용도가 떨어져, 웬만한 지도에는 고개 이름도 나타나있지 않지만 조선시대에는 춘천 땅의 북쪽을 거쳐 낭천(狼川, 현재의 화천)으로 이어지는 길로서, 서울·춘천·포천으로 가는 길과 함께 가평에서 중요하기로 손꼽히는 길이었다. 19세기 말의 지형도에는 고개 이름이 홍적현(紅積峴)으로 표기되어 있다. 『여지도서』에는 ‘소로’(小路)로 분류되었으며, 춘천과의 경계까지 50리였다.

가평 읍내에서 출발하여 현재도 그 이름이 그대로 이어지고 있는 계양천(桂楊川 또는 桂良川, 桂梁川)을 건너 19세기에 설치된 군내면(郡內面)의 사창(社倉)을 지나 대개 가평천을 따라 올라갔다. 가평천은 조선시대 읍지에서도 그대로 가평천으로 나타나기도 하지만, 대동여지도와 18세기

중엽 해동지도의 가평군지도에는 ‘거림천’(巨林川)으로 표기되어 있다. 오늘날 적목리 ‘거릿내’ 또는 ‘거린내’와 연결되는 이름일 것이다. 19세기말의 지형도에는 그곳이 거림촌(巨林村)으로 기재되어 있다. 가평현지도에는 그 근처에 ‘거림산’이 기재되어 있지만 현재 어느 산에 해당하는지는 확인하기 힘들다.

관문에서 10리되는 곳을 중심으로 한 마장리에는 여관이 있어 길손을 맞이하였으며, 그곳을 지나서 오늘날의 노루목고개를 넘었다. 노루목 고개는 지도에 따라 장현(獐峴)·장항현(獐項峴) 등으로 나타나지만 그 지명의 뿌리는 모두 같다. 장현을 넘어 만나는, 동현에서 20리 떨어진 이곡리(梨谷里)에도 여관이 있었던 것을 보면 이곳이 얼마나 교통이 빈번한 곳이었나를 알 수 있다.

현재의 북면사무소가 있는 곳이 조선시대에도 북면의 중심지였다. 북면의 사창(社倉)이 동현에서 20리 떨어진 이곳에 설치되어 있었고 여관도 있었던 것으로 기록되어 있다. 이곳은 조선시대에는 죽둔리(竹屯里)라고 불렀는데, 조선시대 읍지에 나타는 바와 같이 이곳 동구에서 상목동(上沐洞)까지의 25리 계곡이 이름난 계곡으로 꼽히고 있었다. 지금의 경덕천을 가리킨다. 지금의 화악천, 홍적천, 경덕천을 모은 죽둔천(竹屯川)은 조선시대에도 가평의 대천(大川)으로 꼽혔다.

그 위쪽의 홍적은 바로 화천으로 통하는 교통로 상에 있는 까닭에 조선 후기에도 여관이 설치되어 있는 마을이었다. 그곳 신당리가 현재 ‘주막거리’로 불려지고 있는 것도 그와 같은 내력 때문이다. 홍적은 조선시대 읍지나 오늘날 지도에 ‘紅積’이라고 표기되기도 하고, 『대동여지도』에는 ‘洪赤’으로 쓰여져 있다. 일반 군현 지도에는 표시되어 있지 않다. 하지만 조선시대의 다른 지도에 화악산 주위에 백적(白積)·청적(靑積)이 나타나있는 것을 보면, 이곳도 원래 紅積이었음을 알 수 있다. ‘붉은 돌이 많이 쌓여있는 곳’이라는 뜻이며, 청적 백적과 대비되어 이름붙여졌던 것이다.

홍적을 지나쳐 넘게 되는 고개는 『대동여지도』에는 물내령(勿厓嶺)으로, 기타 다른 지도에는 물내령(勿乃嶺)·물내현(勿乃峴)으로 표기되는 등 이름은 조금씩 다르지만, 어느 지도에서도 빠질 수는 없는 중요한 고개였다. 경기도와 강원도를 가르는 고개여서 더욱 그러했을 것이다. 또한 홍적·청적·백적 중에서 오늘날 홍적의 지명만이 한글음 그대로 뚜렷이 전해지는 것 역시 홍적이 차지하는 교통로상의 중요성 때문일 것이다. 청적의 자취는 오늘날 찾을 수 없으며, 백적의 지명은 오늘날 도대리의 백자동(栢子洞)으로 이어지는 듯하다. 『가평의 지명과 유래』에 의하면 도대리의 백자동은 잣나무가 많기 때문에 붙여진 이름이라고 전해지기도 하지만, 고지도에서 백적이 화악산의 서남쪽에

표기되어 있는 것이나, 홍적현이 마을 사람들 사이에 ‘홍자기 고개’ 등으로 전해지는 것을 참고해 보면 백자동 역시 조선시대의 백적(白磧)에서 유래된 것으로 판단된다.

홍적의 위쪽, 오늘날 341번 지방도가 따라올라가는 화악천은 계곡은 조선시대의 읍지에 “광악동(光岳洞), 동구에서 회목령(回木嶺)까지 30리이며 화악산 동쪽”이라고 가평의 유명한 곳으로 꼽고 있는 곳이다. 『대동여지도』에도 화악산과 그 동남쪽의 촉대봉(燭臺峯) 사이에 광악동을 표기하였다. 따라서 오늘날 가평의 화악리와 화천 사창리를 화악터널로 있는 ‘실운현’의 옛 이름이 회목령(回木嶺)이었음을 알 수 있다. 이 광악동이라는 지명은, 지금은 폐교가 되었지만 화악2리에 있었던 ‘광악 분교’에서 그 흔적을 확인할 수 있다.

5) 영평 방향

북면을 지나 계속 올라가면 영평으로 통하였는데, 가평천 본줄기를 따라 올라가다가 적목에서 도성령(道城嶺)을 넘는 길이었다. 영평은 현재의 포천군 영중·일동·이동·영북면 지역에 있던 현으로서, 광해군대에는 경기도 감영이 설치되기도 한 현이었다. 현재는 75번 국도를 따라 올라가다가 적목에서 서쪽으로 갈라져 지방도 362번이 놓여있지

만, 논남기부터 도성령까지의 길은 교통로로서는 이용되지 않는다.

『팔도군현지도』의 「가평현지도」에 의하면, 조선시대의 가평과 영평의 경계는 강씨봉(姜氏峰) 북쪽에서 화악산을 잇는 선이었으며, 가평천의 상류, 즉 오늘날 도마천 상류 부분과 적목리 부분은 영평 땅에 속해 있었으며, 가평군 북면의 행정구역은 도대리에서 끝나 있었다. 적목리 지역이 가평으로 편입된 것은 19세기 말의 관제 개편에 의해서라고 한다. 다만 읍지와 지도 등에서 도성령이 예외없이 가평 땅으로 표기되고 그 너머가 영평이라고 기록된 것과, 북쪽의 견치산(현재의 국망봉)이 가평 땅에 속해있는 것을 보면, 영평의 땅이 산줄기를 넘어와 도성령 북쪽으로부터 견치산 남쪽 부분에 길다랗게 자리잡고 있었음을 알 수 있다. 이 특이한 경계선은 1871년의 읍지 지도에 특별히 표시되어 있으며, 『팔도군현지도』 가평지도에서도 가평쪽으로 쏙 들어온 경계선을 확인할 수 있다.

한편 오늘날 75번 국도는 도마치 고개를 넘어 화천군 사창리로 이어지고 있는데, 『해동지도』에 화악산과 도성령 사이에 표기된 양도마치(兩道馬峙)가 이것을 가리키는 것으로 보인다. 하지만 양도마치에 대한 기록이 거의 없고 어찌다 지도에 표기된 경우에도 도로 표시는 없는 것으로 보아 조선시대에 중요한 교통로 구실을 하지는 않았던 것으

로 판단된다. 도성령으로 이어지는 길을 연로(沿路)로 표기하고 있는 19세기말의 지형도에서도, 도대리에서 북쪽으로 올라가는 현재의 75번 국도 부분에 대해서는 연로보다 규모가 작은 소로(小路)로 표기해 두었을 뿐이다.

영평은 위에서와 같이 북면을 통해 가는 길 외에서 조종하면쪽에서 넘어가는 길이 있었다. 하면은 조선 건국초 태조 5년에 가평에 소속하게 된 조종현(朝宗縣)의 치소(治所, 관청)이 있던 곳이다. 지금 남아 있는 현리(縣里)라는 이름 역시 거기에서 유래한 것이며, 조선 후기까지도 현창(縣倉)이 남아 있었다. 조종현 시절부터 이용해 온 가평현의 공식 창고였다. 또한 19세기 말의 지도에는 조종하면의 사창(社倉) 또한 여기에 있었다. 19세기 중엽의 읍지에는 현리에도 여관이 있었던 것으로 기재되어 있다. 조선 후기에 가평군에서 하나밖에 없던 제언[저수지]도 여기에 있었다. 고려시대의 특수 행정구역인 ‘소(所)’의 유적지로서 가평현에는 ‘개탄소’(皆呑所)와 ‘지양소’(紙壤所)가 있었는데 그 두 곳 모두 조종현에 속한 고적으로서 조선 후기까지 기억되었다.

조선시대 하면에서 포천으로 넘어가는 고개로는 노채령(蘆寨嶺)이 이용되었다. 현재의 계청천 상류에서 포천군 화현리로 넘는 고개가 노채고개라는 이름으로 남아있다. 하지만 현재 하면에서 포천으로 통하는 길은 339번 지방도를

따라 일동면으로 들어가는 것이 되었고 노채령의 교통로로서 의미는 소멸되었다.

오늘날 북면과 하면 사이에는 명지산 등이 가로 놓여있어 교통로라 할 길이 존재하지 않는다. 하지만 19세기 말에 작성된 가평군지도에서만은 골짜기와 고개를 따라 북면과 하면을 잇는 길이 그려져 있는데, 이 길은 19세기 말의 지형도에 나오는 소로, 즉 북면 백둔리의 간리(干里, 오늘날의 한터)에서 아재비고개를 넘어 하면 상판리 귀목으로 이어지는 길을 가리켰을 것이다. 19세기 중엽의 읍지에는 “동구에서 아자령(鴉子嶺)까지 35리에 걸친 골짜기”가 가평의 명소로 기록되어 있는데, 이 아자령이 바로 오늘날의 아재비고개를 지칭하는 것으로 판단된다.

6) 양평 방향

현재의 양평은 조선시대의 양근과 지평을 합한 지역이며, 양근의 중심지는 오늘날 양평 읍내로 이어지며 지평은 오늘날 양평읍의 동쪽에 있는 지제면을 중심으로 하고 있었다.

양근이나 지평으로 가는 길은 가평 읍내에서 출발한 후 장성현(長性峴, 장승고개)을 넘어 이화동(梨花洞), 다시 갈치현(葛峙峴)을 넘고 유동(柳洞)과 복장포(福長浦)를 거쳐 양진(兩津)에 이르러 나룻배로 강을 건너도록 되어 있었다.

가평 읍내에서 북장포로 가기 위해서는 북한강 기슭을 따라서 비령대(秘靈垓)·상금대리(上金垓里)·하금대리를 거쳐 갈 수도 있었지만, 그보다는 현재의 75번 국도와 마찬가지로 안쪽의 고개를 넘어서 가는 것이 더 일반적이었을 것으로 보인다. 1872년 지도에는 강가의 길은 표기되어 있지 않고 오늘날의 장승고개를 넘는 안쪽으로의 길만 기재되었다. 19세기말의 지형도 또한 강기슭의 길보다 75번 국도쪽의 길을 더 큰 길로 표기하였다.

다만 오늘날은 46번 국도의 동쪽, 북한강의 서쪽에 해당하는 지역이 가평읍과 청평면에 속하도록 되어 있으나 조선시대에는 이화동에서 호명리(虎鳴里)까지가 남면(南面)으로 편제되어 있었다. 이 남면은 1942년에 청평수력발전소가 준공되면서 많은 농토가 호수에 잠기게 되자 당시 가평면과 청평면에 옮겨 소속되었던 것이다.

1872년의 지도에는 읍내에서 남면으로 향하는 길에 장성현(長性峴)이 있다. 오늘날의 장승고개에 해당하는 고개일 것이다. 그 고개를 넘으면 이화동이었다. 이화동에 있는 오늘날의 염창 마을은 가평 관아에 공급되는 소금을 저장해 두던 창고가 있었으며 이곳이 곡물이나 임산물의 나르던 배를 대던 곳이라고 소개되어 있으나 조선시대의 기록에서는 확인되지 않는다.

오늘날 이화리와 산유리 사이의 갈치고개는 1872년의 지

도나 읍지에도 갈치현(葛峙峴) 또는 갈치령(葛峙嶺)으로 표기되었으며, 동헌에서 25리 되는 지점에 있었다. 노치(蘆峙)라고 표기되는 경우도 있었다. 고개를 넘으면 오늘날의 행정구역은 산유리이지만, 조선시대에는 유동(柳洞)과 산유동(山踰洞)이 별개의 촌락이었다. 그 아래로 한강가에 자리잡은 복장포가 조선시대 가평군 남면의 중심지였으며, 1872년 지도에 나타나는 남면 사창은 바로 이곳에 설치되었던 것으로 판단된다. 19세기 말의 지형도에도 남면에서는 복장포에 가장 많은 가호가 표시되어 있다.

복장포에서 학익동(鶴翼洞)을 거친 후 고성현(高城峴)을 넘으면 고성리에 도달하였다. 고성현은 자료에 따라 고성령(高城嶺)으로 표기되기도 하였다. 고성리의 양진(兩津)은 동헌에서 40리에 되는 지점에 있었으며 19세기 중엽의 읍지에는 역시 한 척의 나룻배가 있었던 것으로 되어 있다.

양진에서 강을 건너면 현재는 가평 땅이지만, 잘 알려진 바와 같이 조선시대에는 그곳이 양근 땅으로 되어 있었다. 현재 이 지역은 설악면 전체와 청평면의 일부가 편제되어 있는데, 설악면 일대는 조선시대에는 양근군의 북면으로 편제되어 있었으며, 현재 청평면에 들어가 있는 삼회리 일대는 양근군의 서종면에 속해있던 지역이다.

양진에서 북한강을 건너 배에서 내리게 되는 곳은 사참진(沙站津)이라고 불리던 곳으로서, 양근 읍지에도 동헌에서

북쪽으로 70리 되는 지점인 이곳이 가평으로 통하는 나루로 표기되어 있다. 『가평의 지명과 유래』에 의하면 현재의 사롱리 자잠(自潛) 마을이 옛날의 사참에서 변화된 것이라고 밝혀져 있다. 19세기 말의 지형도에는 자잠리(紫岑里)로 표기되어 있다.

사참나루에서 양근 읍내로 가자면 곧 만나게 되는 곳은 미원촌(迷源村)이었다. 1871년의 양근 읍지에 의하면 이곳은 조선 초기까지 존재했던 “미원현이 있던 곳으로서 사방이 중첩된 봉우리들로 자물쇠를 채운 듯한 곳”이었다. 이곳은 매 2일과 7일에 장시가 열리는 곳이었는데, 오늘날의 선촌1리 장터 마을이 바로 그곳이었다고 전해진다. 한편 조광조 등을 모시는 미원서원(迷源書院)이 있었다.

이 미원촌은 양근군 북면의 중심지였다. 19세기에 각 면의 중심지에 설치되던 사창(社倉)이 북면에서는 울업리에 설치되었는데 그 울업리는 현재 울업마을이 자리하고 있는 선촌리 일대를 중심으로 하였을 것이다. 양근 북면의 창고를 뜻하는 북창은 19세기 중엽의 양근지도에 의하면 오늘날의 설악면 중심지와는 거리가 있었던 듯하며 1872년의 지도에서도 북사창의 동쪽에 놓여있다. 그렇다면 오늘날의 위곡2리 창말[倉村]이 옛적 양근의 북창이 있었던 곳이 아닐까 한다. 그렇다면 그것이 설치되던 시점의 양근 북면의 중심지는 현재의 위곡리 창말이었다고 보아야 할 것이다.

오늘날 설악면에서 양평으로 통하는 길은 37번 국도를 따라서 가일리에서 선어치를 넘어가는 길과 361번 지방도를 따라 묵안리에서 갈현을 넘어가는 길이 있다. 조선 후기의 상황이 큰 변화 없이 실렸을 것으로 생각되는 19세기 말의 지형도에도 그 두 길이 모두 표기되어 있다. 다만 지금의 선어치를 넘는 길이 더 큰 도로로 표기되어 있는 것을 보면 조선시대에 가평에서 양진나루를 거쳐 양근으로 가는 주도로는 현재의 37번 국도와 대략 일치하였음을 알 수 있다. 지형적으로도 선어치를 넘는 길이 양근에 편하고 가깝게 통하였다.

‘선어치’는 19세기 말의 지형도에는 ‘세치현’(世峙峴)으로 표기되어 있다. 그 높이가 하늘과 3, 4치 차이라는 뜻, 혹은 고개의 너비가 3, 4치밖에 안된다는 뜻으로 ‘서너치’라고 하였다는 이야기가 긴 내력을 가지고 있음을 ‘세치현’ 한글 음에서 확인할 수 있다. 이 선어치를 넘은 후 가평 땅의 농다치고개를 다시 한번 넘어야 본격적으로 양평 읍내를 향하게 되는 것은 과거에도 마찬가지였지만, 선어치고개를 넘은 후 양현 마을을 우회하는 현재의 국도와는 달리, 과거에는 양현 마을을 완전히 거쳐야 했음이 19세기 말의 지형도에서도 확인된다.

현재 37번 국도가 따라 올라가는 가일천은 19세기 중엽의 양근 읍지에 의하면 방일천(放逸川)이라 하여 양근의 대

표적인 하천에 포함되었다. 하천의 수원은 읍내로부터 북쪽으로 30리 되는 곳의 입고지(入高池)라고 표기되어 있는데, 오늘날 양평과의 경계선 남쪽 옥천면의 입구지(入口止), 유명산 동쪽 기슭의 ‘입구지계곡’이라는 지명으로 남아있다. 또다른 읍지에는 익고지(益高池)로, 18세기 중엽의 『해동지도』 양근군 지도에는 그곳의 산이 입곶지산(入串地山)으로 표기되기도 하였다. 『여지도서』에는 위와 같이 자잠나루(사참나루)에서 양근읍에 이르는 길을 북대로(北大路)로 칭하고 있다.

한편 『대동여지도』 양근편에 밝혀져 있는 대로, 지금의 청평면 대성리에서 배를 타고 당시 화야동리로 건너간 다음 화야리로(禾野里路)라고 이름붙여진 소로를 따라 양근으로 들어갈 수도 있었다.

김정호의 『대동지지』에는 현재의 가평군 설악면에 속한 이 미원촌을 거쳐 홍천 인근의 양덕원까지 통하는 지름길을 소개해 두었다. 현재의 마치터널 서쪽 아래를 가리키는 판곡(板谷)에서 동쪽으로 10리를 더 간 후 가평 가는 길과 헤어져 수회리진(水回里津)을 건너 양근군 미원에 도달한 후 그곳에서 놀미현(耆未峴, 현재 위곡리의 널미재)을 넘어 양덕원에 이르는 길이 190리에 달하는 서울까지의 지름길이라는 것이다.

역(驛)과 원(院)

1) 역(驛)

가평에는 일찍부터 역이 설치되어 있었다. 감천역(甘泉驛)과 연동역(連洞驛)은 『세종실록』 지리지로부터 시작하여 조선 후기의 기록에 이르도록 일관되게 나타나는 역이다. 이 역들은 국가 역참제(驛站制)의 큰 틀 위에서 마련되었다. 역참제는 주로 육상도로를 바탕으로 국가의 여러 명령과 공문서, 군사 정보를 전달하고 사신 및 정부 관료의 통행을 원활히 하기 위해 마련된 제도였다.

조선시대의 역참제는 고려시대의 제도를 이어받아 정비되었다. 그것은 각 도별로 교통의 요지에 있는 역을 중심으로 역도(驛道)를 설정하고, 그 수령이 자기 역도에 속한 역의 관리를 책임지도록 하였다. 『경국대전』에 의하면 경기도에는 평구도(平丘道)를 포함한 6개의 역도가 있었고, 평구도에는 감천역·연동역을 포함한 11개의 역이 소속되어 있었다.

이 역에는 향리의 일종인 역리와 역졸이 소속되어 그 역에 소속된 전답의 수입을 바탕으로 역을 운영하고 이용자들의 시중을 들었다. 19세기의 『만기요람』에 의하면, 소로(小路)에 있는 연동역과 감천역에 각 5결(結)의 역위전(驛位田)이 배정되어 역의 운영경비를 대도록 되어 있었다. 역

리와 역졸은 국가의 명령이나 공문서, 군사 정보 등을 전달 하였고, 평소에 역마(驛馬)를 관리하고 있다가 마패를 지닌 관원에게 그 마패의 격에 따라 말을 제공하여 이용하게 하였다.

-감천역-

감천역은 『신증동국여지승람』에는 음의 남쪽 15리에 있다고 기재되었는데, 현재의 상천역 주위에 있었다. 바로 위쪽에 있는 오래된 우물이 감천(甘泉, 단우물)이라는 그곳 역 명칭의 기원이 되었을 것이라 판단된다. 『여지도서』에 의하면 18세기 중엽의 시점에는 그곳에 사람이 타는 말(기마)이 2필, 짐 싣는 말이 1필 있었으며, 역리(驛吏) 5명, 사내종 11명, 계집종 7명이 소속되어 일하고 있었다. 감천역은 서울 방향으로 구곡역(九谷驛)에 이어지고, 춘천 방향으로는 안보역(安保驛)에 이어졌다.

-연동역-

연동역은 가평에서 포천과 영평으로 나가는 길 위에 자리 잡고 있었다. 『신증동국여지승람』에는 음의 서쪽 45리 되는 곳에 있었던 것으로 나타나는데, 현재 상면의 연하초등학교 자리라고 전해진다. ‘역말’이라는 마을 이름이 여전히 남아있다. 18세기 중엽에 대마(大馬) 1필, 기마 1필, 짐 싣

는 말 3필, 역리 10명, 사내종 13명, 계집종 3명이 소속되어 있었다. 물론 이 두 역은 평구역에 소속되어 그곳 찰방의 지휘를 받았다. 연동역에서는 다른 역을 거치지 않고 포천과 영평으로 들어갈 수 있었다.

그러나 1871년 읍지 단계에 와서는 감천역과 연동역 모두 비치된 말이 각기 한 필에 지나지 않았다. 나라의 통치체계와 살림이 흔들리고 있던 것을 보여주는 현상이다.

2) 원(院)

조선시대에 국가에서는 공용 여관을 운영하였는데, 『신증동국여지승람』에는 가평의 원(院)이 두 곳 소개되어 있다. 읍의 서쪽 22리 되는 곳에 있었던 적률원(狄栗院)과 읍의 서쪽 34리 되는 곳에 있었던 임초원(林草院)이 그것이다. 임초원은 현재 상면의 임초 마을에 있었을 것임은 쉽게 짐작할 수 있으나, 적률원은 어디에 있었는지 알기 힘들다. 다만 임초원과 연동역의 관계에서 보는 바와 같이 원이 역과 연계하여 그 근처에 설치되었다는 점을 생각할 때, 적률원은 감천역에 가까운 지역에 있었을 것이라고 생각해볼 수 있다.

원(院)이란 정부의 임무를 띠고 여행하는 자들에게 숙식을 제공하고 지체 높은 여행객들을 접대하기 위해 설치된

정부의 여관이였다. 조선 초기에는 각 원에 토지를 붙여주어 거기서 나오는 수입을 바탕으로 인근의 주민 중에서 책임자를 선정하여 운영하게 하였다. 그러나 후기로 내려오면서 민간인의 교통이 증가하고 또 상업적으로 운영하는 여관이 크게 발전하면서 정부에서 설치한 원은 그 기능을 잃고 쇠퇴하다가 결국 폐지되고 말았다. 원에 대한 기록이 17세기 중엽의 『동국여지지』까지만 나타나고, 조선 후기의 읍지나 지도에 나타나지 않은 것은 바로 그러한 이유에서였다.

수로

옛날에는 강이란 흐르는 물길도 물론 중요하지만, 지역민들의 교통이라는 측면에서 볼 때는 물길 전체보다도 건너야 하는 각각의 지점들이 생활과 직결된 중요한 의미를 지니고 있었다. 따라서 ‘강’이라는 글자도 물길 전체를 가리키는 경우보다는 사람들이 배 등을 이용하여 물길을 건너가는 지점을 가리키는 경우가 더욱 많았다.

1) 안반나루

가평의 나루 중에서 으뜸가는 곳은 안반나루였다. 이곳은 오늘날 달전리 ‘안반지’라는 지명으로 전해지고 있다. 가평의 여러 나루 중에서 조선 초기 『세종실록』 지리지에 유일하게 오른 곳으로서, 거기에는 안판탄(按板灘)이라 하여 현의 동쪽에 있으며 나룻배가 있다고 기재되어 있다. 18세기 후반의 『팔도군현지도』 가평군지도에서도 가평의 교통로로는 서울과 포천으로 통하는 길과 더불어 이 안반진으로 통하는 길만을 기재하여 두었다. 이 달전리까지는 군내면(郡內面)에 속하였다. 『대동여지도』에는 이 나루를 건넌 후 길 이 춘천 땅을 통과하여 홍천으로 이어지는 것으로 기재되어 있다. 동헌에서 10리 떨어져 있는 이곳을 안반(安盤) 또는 안반진(安盤津)이라 하였으며, 19세기의 읍지에서도 나룻배는 한척이 운영되고 있었다.

2) 금대나루

1842년의 읍지에는 안반나루 외에 3개의 나루가 더 실려 있다. 남면의 금대나루(금대리강(金岱里江))은 춘천으로 넘어가는 나루였다. 나룻배 1척이 있었다. 현재의 가평읍 금대리의 하금대 마을, 혹은 그 인근에 있었던 것으로 생각된다. 지금은 이용되지 않지만 강 건너 춘천으로 통하는 길이 지형상 하금대 마을 맞은편에 있었기 때문이다. 그곳에서

고개를 넘어가는 곳에 전해지는 서낭당 지명은 그만큼 금대나루가 춘천·홍천과 가평을 연결하는 나루로서 사람들의 통행이 빈번했음을 알려준다.

3) 양진나루

남면의 양진나루[양진강(兩津江)]는 양근으로 통하는 가장 중요한 교통로였다. 지금도 고성리의 양진이라는 지명으로 남아있다. 역시 나룻배 1척이 있었으며 강을 건너 사참진(沙站津)에 닿게 되어 있었다. 『가평의 지명과 유래』에 의하면 현재의 사롱리 자잠(自潛) 마을이 옛날의 사참에서 변화된 것이라고 밝혀져 있다. 19세기 말의 지형도에는 자잠리(紫岑里)로 표기되어 있다. 『여지도서』에 의하면 이 양나루를 있는 부분을 자은여울, 자은탄(自銀灘)이라고 불렀다. 그리고 그 아래쪽으로 사탄(斜灘)이 있었다.

4) 대승리나루

서면의 대승리나루[대승리강(大升里江)] 역시 양근으로 통하는 중요한 나루였다. 현재의 청평면 대성리에 해당한다. 나룻배 1척이 있었는데 강을 건너면 양근군 화야동리(禾野洞里)에 닿았다. 그곳에서 화야리로라고 불리던 소로를 따

라 양근읍으로 들어갈 수 있었다. 지금의 가평군 설악면 삼회리 땅인데, 양근 읍내까지의 길이 좁고 멀어 교통로로서의 중요성이 양진나루·자잠나루에 미치지 못했다.