■ 민족문화연구 제97호(2022.11.30.), 고려대학교 민족문화연구원, pp.127-151.
http://doi.org/10.17948/kcs.2022..97.127

통일신라 기간도로 5通의 방향과 범주* **

이용현(李鎔賢)***

목 차

1. 머리말
2. 선행연구 검토
3. 5통의 방향과 범주의 재설정
4. 5통의 재해석
5. 맺음말

국문초록

통일신라의 기간도로인 5통에 관해서는 종래, 동해통은 동남해안 방면, 북해통은 강릉-고성에 이르는 동해안 방면, 북요통과 염지통은 한주와 삭주와 관련된 북방을 향하는 도로 등으로 비정해왔다. 이 가운데, 북부가야를 거쳐 남원을 지나는 해남통은 인정할 수 있다. 그러나, 동해통을 김해-함안-진주 방면으로 설정한 것은 인정하기 어렵다. 연동하여 5개 통의 설정은, 동해통은 9주 중 명주와 관련있는 동해안로, 북해통은 북원경(원주)을 지나 삭주를 지나는 삭주대로, 북요통은 중원경(충주)을 지나 한주를 지나는 한주대로를 설정할 수 있다. 염지통은 서원경(청주)을 지나는 웅주대로를

* 이 논문은 2019년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임. (NRF-2019S1A6A3A01055801)

** 본고는 2022년 8월 19일 개최된 "환동해문화권의 교차로, 울릉-독도와 동북아시아" 심포지엄(고려사학회・경상북도 환동해지역본부・국립경주박물관 주관)에서 발표한 〈신라의 북해통과 발해의 신라도〉의 일부를 수정개고한 것이다. 본고 작성과 관련하여 박대재, 赤羽目匡由, 橋本繁 선생님께 신세를 지거나 자료제공 및 교시를 받았다. 명기하여 감사를 표한다.

*** 경북대 인문학술원 연구교수.

설정할 수 있다. 이러한 조합은, 5통에 보이는 방위관은, 5소경 및 9주, 그리고 삼국사기 제사지에 보이는 4해, 5악, 4진, 4독에 보이는 4방관과 조합해 볼 때 부합한다.

주제어: 통일신라, 기간도로, 5通, 방향, 범주, 동해통, 북해통, 염지통, 북요통, 해남통.

1. 머리말

통일신라시대에 확장된 영토를 대상으로, 신라는 전국에 5개의 기간 도로망 "通"을 둔 것으로 알려져 있다. 이같은 인식은 삼국사기 유명미상지분 즉 이름은 남아 있으나 상세히 알 수 없는 지명들 항목에 들어있는 5개의 "通"과 5개의 "門驛"을 연계한 탁견[1]에서 개발된 井上秀雄의 견해다. 그의 견해에 대해, 후행 연구에서 일부 수정이나 보족은 있었지만, 대체로 그 틀이 유지되고 있으며, 또 활용되고 있다. 요컨대 거의 통설적 지위를 갖고 있는 듯 하다.

5통 가운데는 "동해", "북해", "해남"과 같이 바다 및 방향과 관련된 이름, "북요"와 같이 방향과 관련된 이름이 있다. 그런데 井上秀雄의 견해에 따르면, "동해"를 울산 이남에서 부산 동래, 김해를 거쳐 진주에 이르는 동남해안과 남해안에 접하는 바다로, "북해"를 포항에서 삼척, 강릉을 거쳐 고성을 넘어선 지역에 접한 동해안 바다를 지칭하는 것이 된다. 이러한 설명은 석연치 않은데, 본고에서는 기존 통설의 전제를 재검토하여 검증하여 그 약점을 지적하고, 또 통일 후 영토확장에 따라 국가의 방위관에 변화가 있었음을 감안하면서, 그 대안을 제시하고자 한다.

2. 선행연구 검토

『三國史記』地理志에 지명만 남아있고 구체적 정보가 결여된 것에 대한 기록 중에 다음과 같이 5개의 通이 보인다.

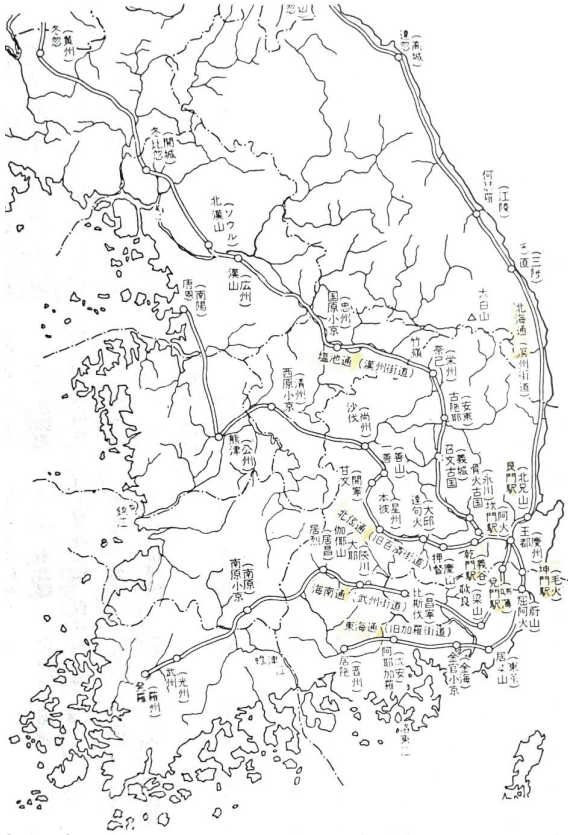
(…) 北海通, 鹽池通, 東海通, 海南通, 北傜通 (…)

1) 井上秀雄, 1968,「五通と五門駅(新羅王畿の構成)」,「朝鮮学報」49,『新羅史研究基礎』, 1974, 400면.

乾門驛, 坤門驛, 坎門驛, 艮門驛, 兌門驛 (…)

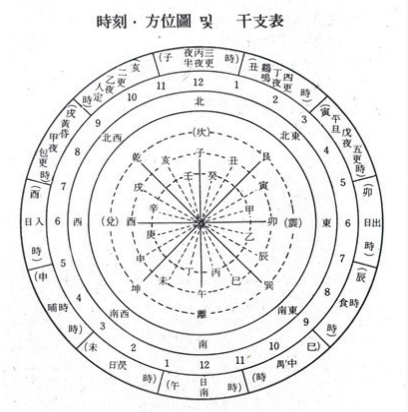
-『三國史記』卷第37 雜志 第六, 地理四 三國有名未詳地分

미상지명 부분에는 都內 4村과 1宮, 都外 2宮, 都內 40鄕과 都外 9鄕, 都內 14成과 都外 6成과 함께 都外 5通과 5門驛9, 2城이 열거되고 있다. 이 通에 대해서는 井上秀雄의 중요한 연구가 있다. 즉 通은 道 내지 街道라는 의미로 5通이란 왕도에서 각 지역 특히 9州지역과 5小京으로 통하는 중요한 군사 및 행정도로로 추정하였으며, 아울러 通과 門驛의 수가 5개로 서로 같은 것을 근거로 해서, 각각 5개의 通과 門驛이 서로 대응하는 것으로 인식하였다.

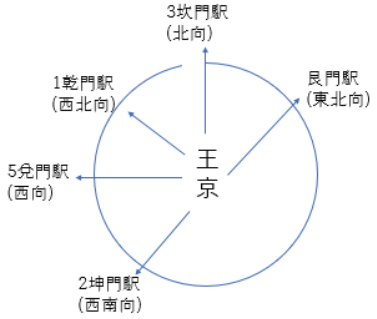


[그림 1] 井上秀雄 설정 5通의 구체적 驛路 (『新羅史研究基礎』, 401면)

나아가 鹽池通은 발해의 鹽池 방면, 北傜通은 북방 唐에 傜役 관련으로 추정하고, 北海通, 東海通, 海南通은 그 이름으로 보아 해변에 접하는 도로일 것으로 보아, 각각 朔州, 武州, 가야방면을 향하는 길로 추정하였다. 아울러 乾門驛은 서북방으로 북요통으로, 坤門驛은 서남방으로 동해통으로, 坎門驛은 정북방으로 염지통으로, 艮門驛은 동북방으로 북해통으로, 兌門驛은 정서방으로 해남통으로 통하는 관문역으로 추정하였다.[2] 실제 井上씨가 제시한 지도는 [그림 1]과 같다. 5문역의 명칭은 방향을 상징하는 八卦 속 용어가 들어 있다. 팔괘의 방향 인식은 에는 [그림 2]와 같다. 이를 도식화하면 [그림 3]과 같다.



[그림 2] 八卦의 방위관



[그림 3] 5개의 ○門驛의 방위

아울러, 본고에서는 자료에 보이는 5개의 通과 5개의 門驛이 각각 통과 문의 전부였다는 전제, 또 상호 간 유관한 관계에 있었을 것이라는 전제에서 논하기로 한다. 井上설은 일부 세부적으로 논란이 있을 수는 있겠지만, 전체적으로 통일신라시대에 전국으로 향하는 5개의 기본 주요 가도라는 구상은 정곡을 찌른 것이라고 본다. 더군다나 門驛의 방향 설정은 탁월한 인지였다고

2) 井上秀雄, 앞의 글, 400면

본다. 본고는 그의 가설, 이 방면에 초석을 놓은 기초연구에 힘입은 바가 크다. 그런데 태문역은 正西向인데, 海南通과 연결지었다거나, 곤문역은 西南向인데 東海通과 연결지은 것은 이질감이 크다. 東을 南으로 본다거나, 東을 北東으로 본다거나 정도의 범위는 오차를 허용해볼 수 있겠지만, 正西向을 南으로 개념했다거나 西南向을 東으로 개념했다고 보는 것은 괴리감이 커 보이기 때문이다. 이러한 문제점을 도식화한 것이 [그림 4]다. 이 점에서 기준점으로서 井上설의 공헌도는 족히 인정되며, 통설적 지위에 있다고 평가할 수 있지만, 재검토의 여지가 있다.

이후 이에 대한 몇 가지 수정이나 보완이 있었는데, 그럼에도 불구하고 모두 井上秀雄이 설정한 사고의 틀 속에서 이뤄지고 있다. 즉 5통과 5문역의 조합을 어떻게 인식할 것이지가 논의되었다. 먼저, 민덕식은 井上설을 그대로 계승하였다.[3] 서영일은 염지통과 북요통을 서로 바꾸어 비정하여 수정하였다.[4] 田中俊明는 5통과 5문역의 조합에서, 종래 井上설의 〈북요통-건문역〉만을 제외하고 다른 4조를 모두 수정하였다. 즉 동해통-간문역, 해남통-곤문역, 염지통-태문역, 북해통-감문역으로 수정하였다. 팔괘 방향의 5문역과의 대응은 설득력이 크며 선행 학설 가운데서는 유일하게 정곡을 찌른 것이라고 판단된다. 다만, 그 이상 구체적으로 논을 전개하지 않았다.[5] 노중국은 井上설 중에서 〈북요통-건문역〉, 〈염지통-감문역〉조를 〈북요통-감문역〉, 〈염지통-건문역〉으로 바꾸었다.[6] 이것은 이전 서영일 설을 수용한 것인데, 5통 관련 전론이 아니었던 까닭에 역시 구체적 논의는 이뤄지지 못했다. 한정훈 역시 노중국설을 따랐다.[7]

---

3) 민덕식, 「신라왕경의 도시설계와 운영에 관한 고찰」, 『백산학보』 33, 백산학회, 1986, 56면.
4) 서영일, 「신라 5통고」, 『백산학보』 52, 백산학회, 1999, 591-616면; 『신라육상교통로연구』, 학연문화사, 1999에 재수록.
5) 田中俊明, 「신라의 가야진출과 비사벌」, 『가야시기 창녕지방의 역사고고학적 성격』, 창원문화재연구소 2001년 학술대회 요지문, 2001.
6) 노중국, 「고대 울진의 역사 개관」, 『한국고대사회와 울진지방』, 한국고대사학회・울진군, 1999, 237-239면.
7) 한정훈, 「신라통일기 육상교통망과 5통」, 『부대사학』 27, 부대사학회, 2003, 33면.



[그림 4] 토도로기의 5통 비정

한편, 轟博志 역시 井上설을 바탕으로 하였는데, 동해통과 해남통은 井上설을 따랐다. 다만, 북해통을 명주가도로 보지 않고, 삭주가도로 보았다. 삭주가도는 井上이 북요통으로 본 바 있다. 한주가도를 북요통으로, 염지통을 웅주가도로 보았다.([그림4] 참조) 轟 비정의 근거는 광역주 즉 9주와 그 아래 군현이라는 지방제도를 중심으로 한 것이다.[8] 轟의 도로망 복원상정은 상당히 섬세한 것이며, 북요통, 염지통에 대한 인식은 올바른 지적이다. 그러나 동해통을 井上와 같이

8) 轟博志,「統一新羅における幹線駅路と行政区画の関係に関する試論」,『コリア研究』11, 立命館大学コリア研究センター, 2020.

금관경 방면으로 설정한 것은 전술한 바와 같이 門驛 팔괘의 방향과 맞지 않는다. 아울러, 명주가도를 5통에서 제외한 것도 설득력이 적다. 門驛 팔괘의 방향과 맞지 않을 뿐만 아니라, 9주 및 5소경과의 관련성에서도 부정합적인 설명이 될 수 밖에 없다. 한정훈은 비록 서영일,노중국 설을 따른 것이기는 하지만, 이상 여러 설과는 달리, 통일신라시대 제사지에 보이는 5악,4진,4독,4해 자료와 연동시켜 인식하려고 노력하였는데[9] 이러한 인식은 높이 평가하고자 한다. 다만 북해통을 동북으로, 북요통을 정북으로 인식하면서도, 다시 북해통과 북요통을 하나로 묶어 북악, 비열홀, 실직군, 한산주 등 북악, 북진, 북독, 북해의 막연한 〈북〉으로만 해석하는 데 그쳤기에 구조적 이해로 가지는 못했다고 판단된다. 한편 정요근은 통일신라시대 구간별 상세한 교통로의 실상을 제시하였지만, 5통은 실체를 파악하기 어렵다고 보고 그 개념을 적용하지 않았고, 대신 "왕경 6로"라는 개념을 창출해 활용하였다.[10] 이에 종래설의 빛과 그림자를 자양분 삼아, 통설을 재검토하고 대안을 제시하고자 한다.

3. 5통의 방향과 범주의 재설정

1) 通의 방향과 범주의 재설정

이와 관련해서, 바다와 방향을 나타내는 용어가 들어가 있는 北海通, 東海通, 海南通, 北傜通은 큰 선에서는 그 방향의 윤곽을 헤아려 볼 수 있다. 다만 방향이 아닌 속성을 나타낸 鹽池通은 그 방향을 예단하기 어렵다. 이에 우선적으로 방위 용어가 들어가 있는 앞 4개의 통을 5문역의 방위와 먼저 대응시키고, 남은 하나를 염지통에 조응시키는 방법을 취하기로 한다. 그것이 선학의 대응논리 모순을 완화해결할 수 있는 대안이라고 생각되는데, 그렇게 하면 다음과 같은 조합이 되며, 이를 도식화하면 [그림 5]와 같은 대안 혹 수정안을 제시할 수 있다.

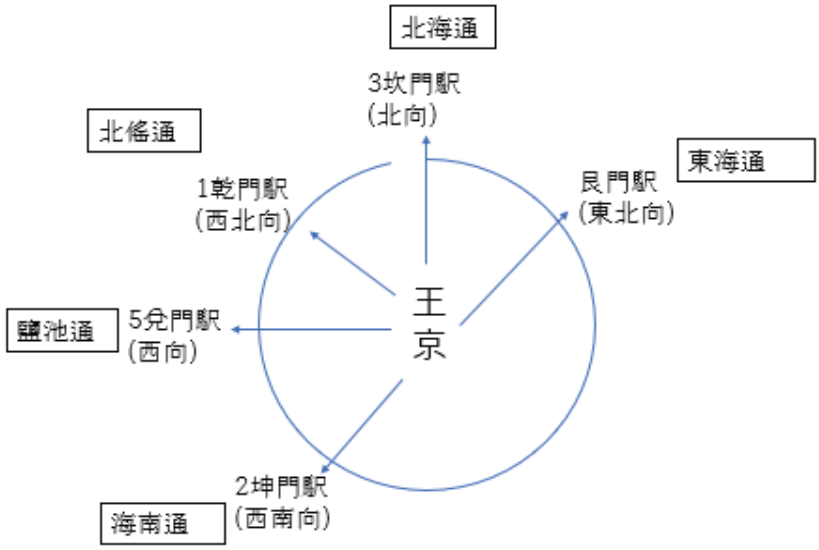
---

9) 한정훈, 앞의 글, 6면.
10) 정요근, 「통일신라시기의 간선교통로」, 『한국고대사연구』 63, 한국고대사학회, 2011, 150-151면.

〈通=門驛(방향)의 조응〉
東海通=艮門驛(**東**北)
北海通=坎門驛(**北**)
北徼通=乾門驛(西**北**)
海**南**通=坤門驛(**南**)

위와 같은 조합이 성립된다면, 남은 1개의 조합은 자동적으로 아래와 같이 된다.[11]

鹽池通=兌門驛(**西**)



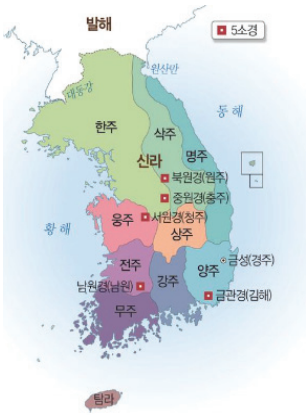
[그림 5] 5통과 5문역의 조응 新案

요컨대 지리적 특성인 海, 방향을 나타내는 北, 東, 南 등의 명칭 요소를 우선적으로 고려하여 4통을 5문역에 비정하게 되면, 남게 되는 西向을 염지통에 할당되게 된다. 이 경우 상정할 수 있는 것은, 熊津(지금의 공주)를 중심으로 하는 熊州 방면이다. 이 지역 혹 그 부근에서 鹽池 즉 소금 생산과

11) 이상의 인식은 기존설 가운데는 앞서 기술한 바와 같이, 田中이 언급한 바 있다. 다만 앞서 서술한 바와 같이 그 이상 구체적 논지전개는 없다. 田中俊明, 앞의 글 참고.

관련 있는 곳은 당진에서 보령, 서천을 이어 논산 등에 이르는 서해안 각처가 후보가 될 수 있다.[12]

북해통과 동해통은 각각 신라의 북해와 동해 쪽을 향하는 것이었을 터이고, 해남통은 바다의 남쪽 즉 남해안 쪽으로 통하는 길이었을 것이며, 북요통은 북쪽으로 향하는 육로였을 것이다.



[그림 6] 통일기 신라의 9주와 5소경

통일기 신라는 9주와 5소경이 설치되어 있었다. ([그림 6] 참조) 이와 같은 방위관과 신라 9주, 또 5소경의 분포를 감안할 필요가 있다. 영역 확대로 인해, 전 국토내에서 왕경의 동남쪽 편향성이 격화되었던 점, 원격지 지방 지배의 효율을 위해 소경을 두었던 듯 하다. 한편 9주 가운데 왕경을 중심으로 해서 북방이라고 하면, 한주, 삭주, 명주를 들 수 있다.

아울러 〈通=門驛〉명의 조합에서 北과 관련된 것은 아래 3개다.

東海通=艮門驛(**東**北), **北**海通=坎門驛(**北**), **北**徭通=乾門驛(西**北**).

통일신라시대 9주는 북방으로는 漢州, 朔州와 溟州가 설치되어 있었다. 지방관의 시초가 道使를 칭하고 있었던 것에서 일러주듯이 신라의 지방제도는 길과 밀접한 관련이 있다. 통=문역이 나타내는 방위관을 기준으로 볼 때, 이들 3개 주를 각각 북요통, 북해통과 동해통으로 상정해둘 수 있다. 정리하면 아래와 같은 조합관계다.

12) 황해도 연백이 고려 때 지명 鹽州였는데, 혹여 이곳을 상정한다면, 종래 노선과 같은 방면이 된다. 다만 이 경우, 이 방면 루트는 방향으로 볼 때 앞서 서술한 바와 같이, 북요통에 더 적합해 보여서 달리 찾을 여지가 있다. 여전히 또 하나의 유력한 가능성으로서 북방이 아닌 서방에서 찾을 필요가 있다. 고려시대 자료에서는 찾기 어렵다. 조선시대 자료에서는 세종실록지리지의 鹽所 소재지를 중심으로 살펴볼 수 있는데, 서해안에서는 북으로는 경기의 김포, 인천 등을 필두로 하여, 남으로 충청의 당진, 보령, 서천 등을 비롯해서, 더 남으로 전라의 부안, 만경 등에서 그 수가 부지기수다. 조선시대의 염소가 통일신라시대까지 소급될 수 있다는 전제 아래서 고려하더라도, 그 어느 쪽으로 특정하기가 용이하지 않다. 본고는 동해안 방면의 루트 천착이 목적이므로, 염지통에 대해서는 일단 거칠게 웅주의 서해안 지역 혹 지대 등을 상정하는 선에서 그치기로 한다.

北海通=坎門驛(**北**) =朔州
北徭通=乾門驛(西**北**)=漢州
東海通=艮門驛(**東**北)=溟州

아울러 5통,5문역과 방향을 기준으로 조응시켜볼 수 있다. 소경은 금관경을 제외하고 나머지 4개 즉 북원경, 중원경, 서원경, 남원경은 방위관을 바탕으로 한 명명이다. 이러한 방위관을 5통, 5문역과 조합해보면 아래와 같다.

〈 通 = 門驛(방향) = 小京 = 州 〉
海**南**通=坤門驛(**南**)=**南**原京=全州
鹽池通=兌門驛(**西**)=**西**原京=熊州
北海通=坎門驛(**北**)=**北**原京=朔州

즉 해남통을 남원경과 연결짓게 되면, 자연히 전주와 연결된다. 염지통은 태문역 즉 서와 유관하므로, 서원경 및 웅주와 연결된다. 북해통은 정북 감문역과 연계시켰으므로 삭주에 연결되는데, 삭주의 북원경과 방향에 모순이 없다.

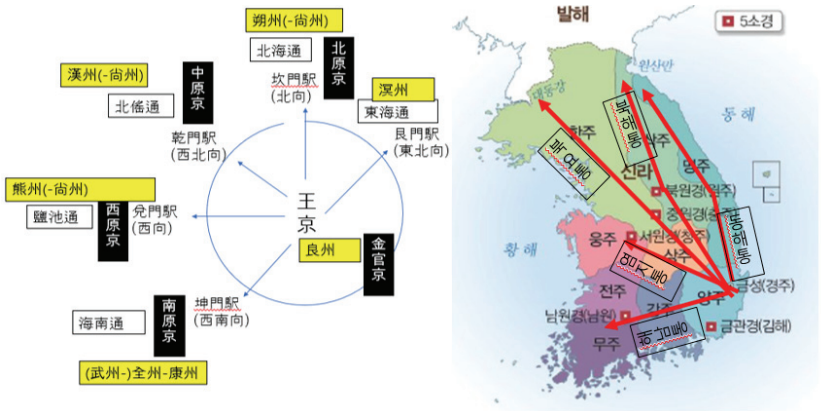
海**南**通=坤門驛(**南**)=**南**原京=全州

연동하여, 남쪽인 해남통은 남원경,전주와 연결해서 무리없다. 이를 종합하면, 〈통/문역/소경/주〉의 조합관계는 다음과 같이 정리된다.

〈 通 = 門驛(방향) = 小京 = 州 〉
海**南**通=坤門驛(**南**) =**南**原京=全州
北海通=坎門驛(**北**) =**北**原京=朔州
北徭通=乾門驛(西**北**)=中原京=漢州
鹽池通=兌門驛(**西**) =**西**原京=熊州
東海通=艮門驛(**東**北)=없음 =溟州

위 조합의 방향관은 모순없이 부합한다. 이를 정리하면 [그림 7]과 같다.[13]

13) 이와 같은 논리에서 보면, 기존설들 가운데, 田中을 제외한 제설 즉, 井上, 서영일, 노중국, 한정훈의



[그림 7] 통/문역/소경/주의 대응

2) 통일신라의 四方과 四海

북해통과 동해통이 모두 존재했다는 것은 오늘날의 동해안 연안으로 남북으로 길게 통 즉 가도가 설치되어 있었음에 틀림없다. 다만 그 驛路가 서로 이어지는 관계인지, 별도의 길인지를 판단하기가 용이하지 않다. 삭주와 명주는 태백산맥을 경계로 해서 동서로 나뉜다. 태백산맥은 높고 험준해서 넘기 어렵다. 넘는다 해도 효율이 떨어진다. 이러한 이유로 해서, 양자의 관할이 나뉘었을 것이다. 원산만 아래서 양자가 갈린 것 [그림 8]과 같이 태백산맥 최북단이 안변과 통천 사이를 가로막고 있었으며, 안변쪽으로의 접근은 남서방면에 추가령구조곡을 활용하는 것이 용이했기 때문일 것이다.

북해통과 동해통이라는 이름에서 통일신라 시기에 "북해"와 "동해"의 개념이 따로 존재했음을 확인할 수 있다. 이들은 앞서 살펴본 바와 같이 모두 오늘날의 동해를 범주로 하고 있다. 현재의 동해 바다에서 딱히 선을 그어 신라의 "북해"와 "동해"를 가리기란 용이하지 않아 보인다. 물리적으로 동해가 나뉘어 있는 것도 아니기 때문이다. 그럼에도 불구하고 신라 당대에 양자를 나눈 것은, 앞서 필자의 가설에서처럼, 출발하여 경유한 경로가

방향관은 부합하지 않는다.

달랐던 데서 기인하는 이름으로 풀이할 수 있다. 즉, 삭주를 지나 마침내 맞이하게 된 북방의 바다를 “북해”라고 특칭하였던 것이고, 명주를 거쳐 포항에서부터 북으로 이어지는 동쪽 바다를 “동해”로 부른 것으로 해석할 수 있다.



[그림 8] 문천, 안변 주변 지형과 접근성 (구글어스 활용)

다만, 이러한 방위관이 통시대적으로 고정적인 것은 아니었던 듯하다. 같은 동해라 하더라도 포항 인근은 왕경의 동쪽이었지만, 북상하게 되면 북쪽이 되는 법이다. 기실 溟州의 溟이 중국에서 원래 바다를 의미한다.[14] 北溟이라는 용어도 있지만[15] 東溟이라는 용례도 있다.[16] 이런 연유로 신라의 溟州는

14) 又海也.『十洲記』東王所居處, 山外有員海, 員海水色正黑, 謂之溟海, 通作冥.(康熙字典)
15)『莊子・逍遙遊』北溟有魚.
16) 南朝・宋・顔延之『車駕幸京口侍遊蒜山作』詩: “元天高北列 , 日觀臨東溟.”; 唐・李白『古風』之十一: “黃河走東溟, 白日落西海..”

바다와 관련된 명명, 혹 동해 바다와 관련된 명명으로 봐둘 수 있다.



[그림 9] 4해, 5악, 4진, 4독과 5통의 방향

신라의 "동해"란 적어도 포항의 영일만 방면을 포함하는 바다를 상정할 수 있을 텐데, 溟州가 동해와 관계가 깊다면, 가장 넓게는 명주 영역의 바다를 최대치의

"동해" 범주로 잡을 수 있다. 다만 실질적으로 같은 바다인 "동해"와 "북해"의 경계를 구분하기는 당대에도 모호하지 않았을까 추정해둔다. 동시에 신라의 北海는 신라 영역 내 가장 북단의 바다로, 삭주-북해 有關설을 전제로 하면, 삭주 최북단의 원산만 일대가 북해의 범주에 포함되며, 그 중심이라고도 할 수 있게 된다.

삼국사기 제사지에 中祀의 대상으로서 "四海", "五岳", "四鎭", "四瀆"이 등장한다. 이들은 각기 東西南北의 방향을 표방하고 있어, 당대 四方觀을 살펴보는데 중요하고 적절한 자료다. 이에 해당처의 위치를 고려할 필요가 있다.[17]

먼저 4해다. 「四海. 東阿等邊 一云斤烏兄邊, 退火郡., 南兄邊 居柒山郡, 西未陵邊 屎山郡, 北非禮山 悉直郡.」 4해에서, 동은 斤烏兄(아마도 斤烏只)을 경북 포항 연일읍, 남은 거칠산 즉 부산 동래 방면, 서는 시산 즉 전북 군산 임파면, 북은 실직 즉 삼척 방면이다. 즉 포항 앞바다가 동해, 동래 앞바다가 남해, 군산 앞바다가 서해, 삼척 앞바다를 북해로 개념한 것이다.[18] 다음은 5악이다. 「中祀. 五岳, 東吐含山 大城郡, 南地理山 菁州, 西雞龍山 熊川州, 北太伯山 奈已郡, 中父岳 一云公山, 押督郡.」 5악에서, 동은 토함산, 남은 지리산, 서는 계룡산, 북은 태백산, 중은 팔공산이다. 특이한 것은 태백산의 소재 혹 관할을 영주로 기록한 것인데 영주는 통일신라 9주 가운데 삭주에 속한다. 이 5악과 소경을 비교대응시켜보면, 남악은 남원경, 서악은 서원경, 북악은 북원경으로, 각각 지칭하는 방향이 일치한다. 아울러 필자가 설정한 5통 및 5문역의 방향과도 부합한다. 즉 서원경(웅주)-서약-염지통-태문역(서), 또 북원경(삭주)-북악-북해통-감문역(북), 남원경(전주)-남악-해남통-곤문역(서남)이다. 토함산은 그 전통성, 상징성 면에서 동악임이, 또 팔공산은 통일초 달구벌 천도 등과 맞물려 중악으로 설정 개념된 것이 이해된다. 다음은 4진이다. 「四鎭, 東溫沫懃 牙谷停, 南海耻也里 一云悉帝, 推大郡., 西加耶岬岳 馬尸山郡, 北熊谷岳

17) 앞서 서술한 바와 같이, 기존연구에서 이 자료에 착안한 것은 한정훈이다. 높이 평가된다. 그러나 앞서 지적과 같이, 상호 대응과 조합의 논리에 문제가 있어 따르기 어렵다. 한정훈, 앞의 글, 6면.

18) 단, 제사하는 곳이 동, 서, 남은 모두 "무슨 변" 즉 바닷가이고 북방만 산이다. 이것이 특별한 의미가 있는 것인지는 불확실하다. 이를테면, "-변"은 바로 바닷가로 그것이 "무슨 바다"를 의미하는 것일 테지만, "-산"의 경우는, 이와 달리, 산에서 멀리 떨어진 바다를 바라보며 제사를 지냈다면, 해당 바다 즉 북해는 인근이 아니라 원격이었을 가능성도 고려에 넣을 필요가 있다. 경우에 따라 이것이 삼척에서 조망되는 원격지의 바다를 북해로 개념해 볼 가능성도 있다.

比烈忽郡.」4진에서, 동진의 위치는 확실치 않은데 경주 강동면 국당리설이 있다. 서진은 충남 예산 덕산면과 서산 해미면을 걸치는 가야산, 남진은 밀양군, 북진은 함남 안변이다. 4瀆이다.「四瀆, 東吐只河 一云槧浦, 退火郡, 南黃山河 歃良州, 西熊川河 熊川州, 北漢山河 漢山州.」4독에서, 東은 포항 흥해 曲江川, 南은 양산 아래 낙동강 하류 황산강, 西는 공주 금강, 北은 서울 한강이다. 이상 4해, 5악, 4진, 4독 즉 제사지에 보이는 기록에 나타나는 통일신라시대 4방관을 5통과 함께 지도에 표시해보면 [그림 8]과 같다. 이를 바탕으로 4방의 최소범위를 표시하면 [그림 9]와 같다. 대체적으로 4방의 범주를 파악할 수 있다. 한주, 삭주와 명주에서 삼척 이북이 북방이고, 서원경 즉 청주를 포함한 웅주과 그 인근이 서방이었다. 남방은 서쪽으로는 전주 남방의 남원경 부근과 그 이남, 강주 서방의 남악과 그 인근, 동으로는 경주 남방인 밀양, 금관경, 황산경 부근 이남 등의 범주가 남방이었다. 동방은 왕경의 동쪽으로, 포항 흥해와 연일, 경주 강동면 이동, 토함산 등이다.

남방은 왕경의 남방에서 서남방으로 넓게 펼쳐지는데, 5통과 연결고려하면, 해남통의 곤문역이 서남향인 것과 절묘하게 부합한다. 9주를 중심으로 보면, 웅주와 전주 북부가 〈서방〉, 대체로 양주 남부, 강주, 무주가 〈남방〉, 한주, 삭주와 명주의 북부가 〈북방〉이다. 〈중앙〉은 중원경(충주)과 중악(팔공산)을 감안하면, 양주의 서북부, 상주, 그리고 한주의 남동부에 걸치는 지역을 포함하는 것으로 보인다.

4. 5통의 재해석

1) 동해와 북해, 동해통과 북해통

앞서 살펴보건대, 통일신라 당대의 "동해"와 "북해"는 실질적으로 오늘날의 〈동해〉를 공유한다. 오늘날의 〈동해〉의 북부가 통일신라 당대의 "북해", 오늘날〈동해〉의 남부가 통일신라 당대의 "동해"였음을 개략적으로 살펴볼 수 있었다. 여기에 함께 고려할 요소는, 정작 동해와 북해의 이름을 표방하고 있는, 〈북해통〉과 〈동해통〉이다.

앞서 가설에 입각하면, 북해통은 〈삭주〉, 동해통은 〈명주〉와 긴밀한 관계를 갖는다. 이렇게 보면, 앞서 말한 바와 같이, 삭주에서 바다에 면하는 안변 인근의 바다가 가장 좁은 의미에서 통일신라시대의 "북해"가 된다. 동시에 명주에 연하는 동쪽의 바다가 가장 넓은 의미에서 통일신라시대의 "동해"가 된다. 한편, 앞서 고증했다시피, 그와 동시에, 통일신라시대에, 가장 좁은 의미의 "동해"는 포항 인근의 동쪽 바다에 해당된다. 동시에 가장 넓은 의미의 "북해"는 삼척 부근 이북의 동해에 해당되는데, 이와 연동하면, "동해"는 가장 좁은 범위의 포항 동쪽 바다에 더해, 북상하여 삼척 부근까지도 넓게 개념되었다고 볼 수 있다. 이렇듯 통일신라시대 "동해"의 범주가 포항 인근, 또 삼척 이남까지, 나아가, 가장 넓게는 북으로 고성 인근의 바다까지도 볼 소지가 있다. 이렇듯 통일신라 "동해"의 범주 혹 경계는 유동성을 가지는데, 이러한 배경은, 신라 영토의 확장과 밀접한 관련이 있다고 추정된다. 5악이 통일이전의 협소한 범주에서, 통일 이후 9주 전역을 의식한 광범한 범주로 확대 재설정된 것에서 볼 수 있는 것처럼, 신라의 "동해" 역시 확장 변화된 것으로 추정해두고자 한다.

한편 돌이켜 보면, 통설이었던 종래 북해통을 되새겨 보면, 통천, 고성, 간성, 양양은 물론, 강릉, 삼척, 울진, 심지어는 영해와 영덕마저도 북해가 되는 셈인데, 그것은 무리가 있어 보인다. 또한 그와 연동되던 동해통은 울산, 그리고 동래까지는 그렇다 해도, 김해를 넘어, 마산, 장승포, 창원, 통영, 고성, 삼천포마저도 동해로 간주하는 것은 도저히 무리다. 그런 점을 지금까지 간과해왔는데, 그러한 모순을 교정할 수 있다.

실제 삼국사기 본기에 보이는 신라의 동해 용법을 살펴보면, 대체로 왕경 동쪽 포항에서, 경주시 문무대왕면(구명 양북면) 인근의 바다를 지칭하는 것이 주류다.[19] 일반적으로 포항, 경주 동쪽바다보다 이북의 바다는 특별히 특칭하기보다는 "어디의 동쪽에 있는 바다"와 같은 식의 표기를 사용하였던 것으로 보인다.[20] 즉 엄밀하게 현재의 〈동해〉 바다 전체를 특칭하지 않기도 했던

19) 『삼국사기』 잡지 음악 : 古記云, "神女王時, 東海中忽有一小山, 形如龜頭. 其上有一竿竹, 晝分為二, 夜合爲一. 王使斫之作笛, 名萬波息." 雖有此說, 怪不可信.

듯하다. 즉 기준점에 따라 방위관이 달라질 수 있다는 점이다. 이를테면, 실체나 대상은 같은 오늘날의 〈동해〉인데, 고구려 기준점에서는 "동해"였지만[21], 신라 기준점에서는 "북해"이기도 했다. 또 신라 자체에서도 영토 확장에 따라 "동해"와 "북해"의 개념이 연동조정되었다고 해석해두고자 한다.

이것을 전제로 해서, 북해통과 동해통을 해석하자면, 북해통은 삭주를 전제로 하자면, 북해를 종점으로 하는, 북해에 이르게 되는 通 즉 기간도로라는 의미가 된다. 동해통이란 동해를 경유하는, 동해를 沿하는 통 즉 기간도로라는 의미로 해석할 수 있다.



[그림 10] 4해, 4진, 5악, 4독에 보이는 4방 범주

통일신라시대 신라는 발해와는 줄곧 긴장관계에 있었으며 거의 교류가 단절되어 있었다. 관련하여 삭주의 최북방은 한주의 최북방과 마찬가지로 국경지대로 군사적 역할이 컸을 것으로 보인다. 통일신라시대 동해안 연안의 驛路를 상정할 때, 사료상 구체적 자료를 구하기 어렵다. 이에 우선적으로 고려사의 자료를 참조해 볼 수 있다. 고려사에 溟州道가 보이는바, 이 루트는 강릉에서 울진에 이르는 동해안 루트였다.[22] 이는 해안을 따라 남하하여 포항을 거쳐 경주에 이른다. ([그림 10] 참조)

삼국사기 지리지에 보이는 명주의 관할 지역을 북에서부터 남으로 해안

20) 『삼국사기』 지증마립간 十三年(512년) , 夏六月, 于山國歸服, 歲以土宜爲貢. 于山國在溟州正東海島, 或名鬱陵島. 地方一百里, 恃嶮不服. 伊湌異斯夫爲何瑟羅州軍主謂, "于山人愚悍, 難以威來, 可以計服." 乃多造木偶師子, 分載戰舩, 抵其國海岸, 誑告曰, "汝若不服, 則放此猛獸踏殺之." 國人恐懼則降.

21) 『삼국사기』 본기에서 이르는 바 동해의 용례는 다음과 같다. 47년 9월 민중왕 九月, 東海人高朱利獻鯨魚目, 夜有光. / 107년 10월 태조대왕 冬十月, 東海谷守獻朱豹, 尾長九尺. 245년 3월 동천왕 十九年, 春三月, 東海人獻美女, 王納之後宮; 또 광개토왕비에도 東海賈가 보인다. 상론은 생략한다.

22) 『고려사』 지리지 명주도.

지역을 이으면

〈 금양군(오늘날의 통천) - 고성군 - 수성군(간성) - 동산현(양양) - 명주(강릉) - 지산현(옥계) - 삼척군 - 울진군 - 유련군(영해) - 야성군(영덕) 〉

에 이른다. ([그림11] 참조) 즉 행정구역이 그대로 교통로, 관도였다고 인식해 문제없다. 영덕에서 그대로 남하하여 〈청하-흥해〉를 거쳐 형산강을 따라 안강을 거쳐 왕경 경주에 진입할 수 있었을 것이다. 동해안 연안의 이 노선이 명주로 이르는 길이었을 것이다. 9주 영역 중 명주의 최북 상단은 이처럼 고성이 된다.



[그림 11] 고려시대의 역로와 명주도

삼국사기에 남겨진 가탐의 도리기 일문에 의하면, 신라 영역의 최북단은 함남(현 북한의 강원)의 井泉郡(오늘날의 문천)이다. 이곳은 9주의 영역 중 朔州에 해당한다. ([그림 7], [그림 12] 참조) 이곳을 통일신라 영역 중 最北端인 朔州의 최북단에서 溟州의 최북단 사이에 해당할 것이다. 다시금 언급하지만, 신라에서 이르는 "北海"는 적어도 井泉郡 인근의 바다를 포함하고 있었던 것이 된다. 이 부근이 "北海通"의 종착지였던 것으로 보인다. 이러한 가설에 입각할 경우, 북해통은 朔州로 설정할 수 있다. 삼국사기 지리지 삭주를 참조할 때,

〈정천군(오늘날의 문천) - 삭정군(안변) - 연성군(회양) - 기성군(김화, 양구) - 대양군(화천) - 양록군(양구,인제) - 녹효현(홍천) - 지평현(양평) - 황천현(횡성) - 북원경(원주) - 나제군(제천) - 나령군(영주)〉

를 상정할 수 있다. ([그림 11] 참조) 제천에서 영주 사이는 죽령이 있고 이는 죽령을 넘는 코스며, 오늘날의 중앙고속도로 노선과 중첩된다.([그림 13]



[그림 12] 삭주의 군현

참조) 이곳을 北海通으로 상정하고자 한다. 이러한 가설에 입각하면, 동해안 관련 신라의 주요 네트워크는 단연 〈동해통〉이 된다. 통일신라시대에 757년에 주명의 변동이 있었고, 명주라는 이름은 이때부터 시작된다. 그 이전까지는 하슬라주로 불리었다.[23]

이용현은 일찍이 전고에서 북해통의 루트로서 '溟州街道'와 함께 '朔州街道'를 명명하여 북해통에 또 하나의 루트에 대해 검토할 여지를 남겼다.[24] 轟博志는 종래의 북해통을 전제로 해서, 문무왕 18년(678)에 北原小京이 설치된 것을 경계로 그 루트가 溟州街道에서 朔州街道로 전환되었으며, 명주가도는 對북방 국경 연락의 역할을 상실한 뒤에는 溟州의 치소로 향하는 지선으로 기능하였을 것이라고 추정하였다.[25] 한편, 5통이 통일신라시대 도로의 전부는 아니었을 것이라는 점을 부기해둔다.[26]

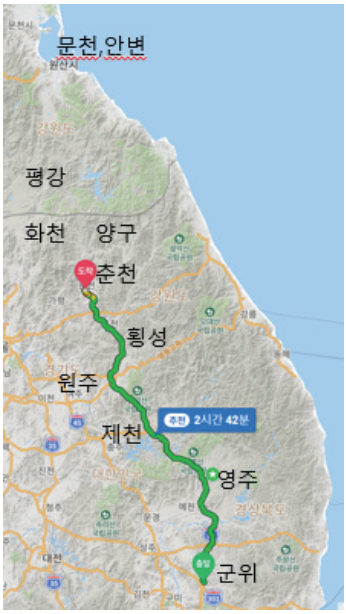
23) 『삼국사기』 지리지 고구려 부분에는 하슬라주 관련에 의하면 예하 지명이 열거되는데, 대체로 동해안에서는 북으로 고성에서 남으로 포항 청하에 이르며, 내륙으로 안동 임하까지 포괄하고 있어 명주의 그것과 일치한다.

24) 李鎔賢, 「統一新羅の伝達体系と「北海通」」, 『朝鮮学報』 171, 朝鮮学會, 2000, 43-64면

25) 轟博志, 「新羅における'北海通'經路の再檢討」, 『交通史研究』 88, 交通史学会, 2016, 37-40면

26) 고고학적으로 도로망 유적은 상기 5통 지목 지역 이외에도 보인다. 박장환, 「영남지역 통일신라시대 오통 시론」, 『중앙고고연구』 11, 중앙문화재연구원, 2020, 32-54면

2) 북요통・염지통・해남통의 이해와 금관경의 위상



[그림 13] 중앙고속도로와 삭주

北傜通의 傜에 대해 井上 씨는 당나라에 대한 傜役으로 해석하였다. 그러나 굳이 이 요역을 당나라와 연결할 근거는 없다. 한주 북방은 통일 이후 浿江鎭이 설치되어 있던 곳으로, 관련하여 신라에게 가장 긴장감있는 국경지대요 軍役관련 傜役이 집중되었을 지역이다. 통일을 전후하여, 임진강의 칠중성 부근은 신라의 대북방 요충지였다. 638년에서 660년에 걸쳐 고구려와 대치하는 중요 요충이었으며, 고구려가 멸망한 후, 675년 당의 유인궤와 맞서는 신라의 주요 거점이기도 했다. 675년 매소성(연천 대전리산성)에서 신라는 당의 이근행에 맞서기도 했다. 이곳은 남으로 양주 대모산성에서, 서울 북한산성을 넘어 북으로 이어지는 요충으로서, 신라가 한강 유역을 차지한 이래로, 신라의 대 고구려, 대 당 전쟁과 방어의 주축 요충지였다. 이쪽 방면에 軍役 등의 동원은 비중이 컸을 것이며, 그런 의미에서 이쪽 방면의 기간도로를 北傜通 즉 北傜通, 북방의 傜役 관련 도로라 불리었다고 이해해서 위화감이 없다.

雜役・力役・賦役 등이라고도 일컫는 傜賦은 租庸調 가운데 노동력을 징발하는 용에 해당된다. 이는 노동력을 징발이 기본이었다. 필요한 각종 물자의 생산 및 수송, 토목공사 등 인간의 노동력이 요구되는 모든 분야에서 징발이었다. 삼국시대에 城, 제방 등 토목공사에 민을 징발했다. 신라촌락문서에 따르면 민을 성별, 나이별로 구분하고 이 가운데 丁이 동원의 기본대상이었다. 즉 북요통, 한주는 전통적으로 신라에게는 북방요역으로 대변되는 성격의 기간도로였다고 이해해서 모순이 없다.

염지통에 대해 井上 씨는 漢書에 보이는 중국의 鹽池에 주목하였지만, 이 역시 중국이 아닌 熊州 지역에서 즉 신라지역 내에서 구해야 할 것이다. 井上의 전제는 염지통을 한주가도, 즉 필자의 북요통으로 인식하는 데서 비롯된 것이다. 전제를 달리하므로 따르기 어렵다. 따라서 웅주방면을 염지통을 보는 입장에 큰 무리가 없다고 보기 때문에, 염지는 당연히 웅주 방면에서 구해야 할 것이다. 국내 소금과 관련된 자료는 세종실록지리지를 살펴보면, 서해안 도처에 망라된다. 경기만 김포, 강화는 물론, 화성 등 경기도 지역은 물론, 서천, 보령의 충남지역 서해안 도처, 그리고 군산에서 신안까지 전북, 전남의 서해안에 많은 곳이 소금 생산지였다. 따라서, 염지통의 염지란 서원경(청주) 방면으로 경유하는 웅주 방면을 중심으로 한 그 인근 지역에서 찾아야 할 것으로 보인다. 염지가 특정 지역을 가리키는 것인지, 아니면 일대 전체를 개념하는 것인지는, 신라 당대 자료 부족으로 구체적으로 언급하기 어렵다.

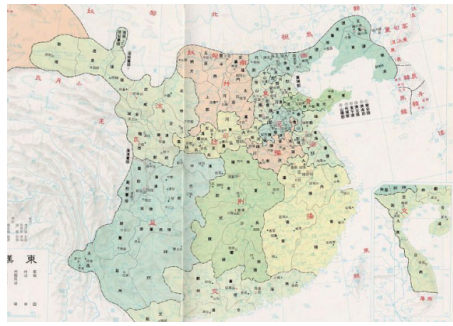
해남통은 위에서 언급한 바와 같이 왕경에서 서남으로 강주를 거쳐 무주로 향하는 길이다. 본고에서 구체적인 통로의 고증은 할애하지만, 기존설로는 이노우에의 해남통, 도토로기의 해남통, 정요근의 거창남북로, 무주로에서 상정한 경로를 대체로 채택할 수 있다.[27] 북해통, 동해통인데 비해 남해통이 아니고 해남통이라 명명한 것이 특징적이다. 중국에서 海南이란 東漢 대 交州 지역으로 나라의 남쪽이자 남해안 가에 해당한다.[28] 해남통의 위치는 나라의 남쪽이라는 개념과 어울린다.

종래, 금관경을 포함한 가야 방면을 중시해서, 이쪽을 〈동해통〉으로 설정하였다. 아울러, 후속 연구가 모두 이를 따르고 있다. 그러나 앞서 지적한 바와

---

27) 북요통은 정요근의 한주로에, 도토로기의 북요통 경로과 같으며, 염지통은 정요근의 웅주로와 이를 연장한 것에, 도토로기의 염지통과 대체로 같으며, 해남통은 정요근설의 거창남북로와 무주로와 이를 연장한 것에, 도토로기의 해남통과 같다. 동해통은 정요근 명주로에 더하여 정천로의 일부에 해당하며, 북해통은 정요근의 삭주로에 철령로를 더한 것과 근사하다. 도토로기가 추정한 경로와 비교하면, 북해통과 염지통, 해남통이 일치하고, 북요통이 거의 일치한다. 동해통은 이노우에의 북해통, 도토로기의 명주가도, 정요근의 명주로에 정천로 일부를 더한 것에 해당한다.(이노우에 앞논문, 본고 그림1: 도토로기, 앞의 글, 본고 [그림 4]: 정요근, 앞의 글, 166-169면의 지도4, 5, 6, 7, 8, 9 참조)

28) "海南儋耳歸附者千餘峒"(『北史』,『隋書』) "分海南三郡為交州"(『三國志』 吳書 凡二十卷 呂岱列傳): 국내에서 海南이라는 지명은 강진군에 보이는데 다만 그 명명의 시작이 고려 태조 때인 940년이다.



[그림 14] 중국 東漢시대의 海南에 상당한 交州

같이, 종래설에 따르면, 부산, 김해, 마산, 창원, 장승포, 삼천포를 넘어 통영, 고성 앞바다마저도 동해가 되는 무리가 있다. 신설은 종래설의 모순을 해소해준다. 앞서 고증한 바와 같이, 〈동해통〉은 포항, 경주 이북의 동해안 즉 명주를 경유하는 기간도로망이다. 즉 소경 중 금관경에 5통에서 제외되게 되는데, 이것이 왕경 산하 혹 近畿라 할 수 있는 良州에 소속된 것이었음을 생각하면 자연스럽게 이해될 수 있다. 5개의 소경 중 4개의 소경이 서원, 중원, 북원, 남원과 같이 모두 방향명인데 반해, 금관경만이 방향이 아닌 특수명을 사용했다는 점, 또 금관경 즉 금관가야, 본가야의 왕족은 경주 왕경으로 이동하여 왕권에 편입되었고, 그 후예인 김유신은 통일전쟁의 최대공로자였고, 통일직후 국왕인 문무왕의 외가가 금관가야의 왕족이었음을 감안하면, 금관경은 통일 이후 6소경 가운데서도 특별한 위상을 갖고 있었다고 해서 무방하다. 그러한 사적 배경과 연계하여 이해할 수 있다. 금관경 쪽을 포함한 동남해안에 도로망이 없었을 리는 없는데, 당대에 이쪽은 5통의 범주에 넣지 않았던 것이다. 지방으로 개념하지 않고, 畿內로 취급하여 특별대우를 했던 것이고, 왕경이 있는 良州에 들어있던 것도 그와 무관치 않은 것으로 해석하고자 한다.

5. 맺음말

종래 통일신라의 기간도로인 5통에 관해서는 동해통은 동남해안 방면으로, 북해통은 강릉-고성에 이르는 동해안 방면으로, 북요통과 염지통은 한주와 삭주와 관련된 북방을 향하는 방면 등으로 비정해왔다. 기존 비정 가운데, 해남통이 북부가야를 거쳐 남원을 경유하는 방면이라는 가설은 인정할 수 있지만, 나머지는 설정의 전제를 인정하기 어렵다. 먼저, 동해통을 김해-함안

-진주 방면으로 설정한 것은, 연동되는 5문역 방향, 그와 불가분의 관계에 있을 9주와 5소경과 그 방향을 고려할 때 부합하기 어려운 조합이다. 아울러, 당대 4方觀의 중요한 실마리인 삼국사기 제사지 中祀 관련 자료, 즉 4해, 5악, 4진, 4독에 보이는 東西南北觀을 함께 종합하여 고려해 볼 때, 수정이 필요하다. 5통,5문역,9주와 5소경, 또 4해,5악,4진,4독에 보이는 방향과 범주를 종합 분석한 결과, 다음과 같은 결론에 이를 수 있다. 동해통은 9주 중 명주를 경유하는 동해안로로, 북해통은 북원경(원주)을 지나 9주 중 삭주를 경유하는 삭주대로로, 북요통은 중원경(충주)을 지나 9주 중 한주 방면에 이르는 한주대로로, 염지통은 서원경(청주)을 지나는 웅주대로로 그 방향과 범주를 설정할 수 있다. 신라의 四方觀은 왕경을 중심으로 한 것이었는데, 북진과 삼국통일 등 영토확장에 따라 변화와 조정이 이뤄지고 있었다. 道路名을 통상적인 道를 쓰지 않고 四通八達, 貫通을 의미하는 通으로 이름한 것은 특징적이다. 여러 길 가운데, 5개를 선별하여 특칭한 것은 역시, 5소경이나 5문역과 함께, 통일신라시대 당대인의 국토관, 방향관, 천하관을 반영한다.

▮ 참고문헌

노중국,「고대 울진의 역사 개관」,『한국고대사회와 울진지방』, 한국고대사학회・울진군, 1999.
민덕식,「신라왕경의 도시설계와 운영에 관한 고찰」,『백산학보』33, 백산학회, 1986.
박장환,「영남지역 통일신라시대 오통 시론」,『중앙고고연구』11, 중앙문화재연구원, 2020.
서영일,「신라 5통고」,『백산학보』52, 백산학회, 1999;『신라육상교통로연구』, 학연문화사, 1999에 재수록.
李鎔賢,「統一新羅の伝達体系と「北海通」」,『朝鮮学報』171, 朝鮮学会, 2000.
정요근,「통일신라시기의 간선교통로」,『한국고대사연구』63, 한국고대사학회, 2011.
한정훈,「신라통일기 육상교통망과 5통」,『부대사학』27, 부대사학회, 2003.

轟博志,「新羅における'北海通'經路の再檢討」,『交通史研究』88, 交通史学会, 2016.
_____,「統一新羅における幹線駅路と行政区画の関係に関する試論」,『コリア研究』11, 立命館大学コリア研究センター, 2020.
田中俊明,「신라의 가야진출과 비사벌」,『가야시기 창녕지방의 역사고고학적 성격』, 창원문화재연구소 2001년 학술대회 요지문, 2001.
井上秀雄,「五通と五門駅(新羅王畿の構成)」,『朝鮮学報』49, 1968;『新羅史研究基礎』, 東出版, 1974에 재수록.

【Abstract】

Directions and categories of five main roads i.e. 5 Tong通 in Unified Silla

Lee, Yong-Hyeon*

As for the five main roads of Unified Silla, the Donghae-tong (東海通) is in the direction of the southeast coast, the north-east is in the direction of the east coast from Gangneung (江陵) - Goseong (高城), and the Bukyo-tong (北僑通) and Yeomji-tong (鹽池通) are roads facing the north related to Hanju (漢州) and Sakju (朔州) has been undecided Among them, the Haenam-tong (海南通) passing through Namwon (南原) via Bukbu Gaya can be recognized. However, it is difficult to admit that Donghae-tong was set in the direction of Gimhae (金海) - Haman (咸安) - Jinju (晉州). The five tunnels are set in conjunction with Donghae-tong, which is Donghaean-ro related to Myeongju out of 9, Bukhae-tong passes through Bukwon-gyeong [北原京 / Wonju (原州)] and Sakju-daero passes through Sakju, and Bukyo-tong passes through Jungwon-gyeong [中原京 / Chungju (淸州)] and goes through Hanju. You can set a passing one-week street. Yeomji-tong (鹽池通) can be set on Ungju-daero passing Seowon-gyeong [西原京 / Cheongju (淸州)]. This combination is consistent with the defense officers shown in the 5 barrels, the 5 blind men and the 9 masters, and the 4 guards shown in the 4th year, 5 ak, 4 jin, and 4 dok shown in the Samguksagi jesaji (祭祀志).

Keywords: Unified Silla, Main Road, 5通, Direction, Category, Donghae tong, Bughea tong, Bugyo tong, Yeomji tong, Haenam tong.

접수일: 2022.09.30. || 심사일: 2022.10.18. || 게재확정일: 2022.11.25.

* Research professor, Inst. of Humanities Studies, Kyungpook National Univ.