

전주 ~ 삼례 구간의 교통로 변화*

조성욱**

Changes in the Transportation Route Between Jeonju and Samrye Section*

Sungwook Cho**

요약 : 이 연구에서는 조선시대 전주부성 ~ 삼례도찰방 간의 교통 노선을 확인하고, 1908년 전주 - 군산 간 신작로 개설 이후 나타난 교통로 변화와 그에 따른 지역변화를 살펴보았다. 전주부성 ~ 삼례도찰방 사이의 교통로를 3개 구간으로 나누어 살펴본 결과, 첫째, 전주부성 서문 ~ 추천 노선에서는 조선시대에 서문 ~ 공북정 ~ 숲정이 ~ 상가리 ~ 추천 노선이 주요 노선으로 이용된 것으로 보인다. 이 구간에서는 1908년 이후 신작로 개설(전주-군산)로 조선시대길, 태평로, 팔달로 등으로 노선 변화가 나타났으며, 전주천의 도하 지점도 추천에서 용산교로 변화했다. 둘째, 추천 ~ 한내 구간에서는 조선시대에 추천 ~ 동곡리 ~ 동산리 ~ 고랑리 ~ 한내로 연결되는 노선이 이용되었다. 이 구간에서는 1908년 신작로 개설에 의한 노선의 변화, 군산 및 삼례 방면의 도로 분기점이 구주 마을에서 동산촌으로 변화하는 등 교통 노선의 변화에 따른 지역변화가 크게 나타났다. 셋째, 한내 ~ 삼례도찰방 구간에서는 조선시대에 한내 ~ 대천마을 ~ 찰방다리 ~ 삼례도찰방으로 연결되는 노선이 있었다. 이 구간에서는 만경강 철교, 철도역에 의한 삼례읍의 중심지 변화가 있었다.

주요어 : 교통로 변화, 지역 변화, 전주부성, 삼례도찰방, 전주-군산 간 신작로, 추천, 용산교

Abstract : In this study, the transportation route from Jeonju Castle to Samrye Station in the Joseon Dynasty was identified, and regional changes were examined according to the change of transportation routes after the opening of a new road between Jeonju and Gunsan in 1908. As a result of dividing the transportation route into three sections, first, the main route from West gate to Chucheon seems to have been used; West gate ~ Gongbuk jeong ~ Sup jeong ~ Sanggari ~ Chucheon in the Joseon Dynasty. In this section, new roads (Jeonju-Gunsan) have been opened since 1908, and the routes have changed to Joseon route, Taepyeong route, Paldal route and the cross point of Jeonju Stream has also changed from Chucheon to Yongsan Bridge. Second, the Chucheon ~ Hannae section used a route from the Joseon Dynasty to the Chucheon ~ Donggok-ri ~ Dongsan-ri ~ Gorang-ri ~ Hannae. In this section, regional changes were significant due to changes in transportation routes, such as the change of the route in 1908, and the change of the road junction from Guju Village to Dongsan Village. Third, the section between Hannae and Samrye Station was a line that connects Hannae ~ Daecheon Village ~ Chalbong bridge ~ Samrye Station. In this section, there were regional changes such as the Mangyeong river railway bridge and the change of the center of Samrye Town due to railroad station.

Key Words : Transportation route change, Regional change, Jeonju Castle, Samrye Station, Jeonju-Gunsan new road, Chucheon, Yongsan bridge

*이 논문은 2026년도 전북대학교 연구기반 조성비 지원에 의하여 연구되었음.

**전북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Jeonbuk National University, chossw@jbnu.ac.kr)

I. 서론

조선시대 한양에서 전라도의 주요 도시였던 전주부성(全州府城)에 이르는 노선은, 한양에서 출발하여 삼남대로(해남로, 한양-공주-삼례-정읍-해남-제주)와 통영로(삼례-남원-진주-통영)의 교차점인 삼례도찰방(參禮都察訪, 현 완주군 삼례읍)에 도착한 후, 만경강과 전주천을 건너 전주부성에 이르는 노선이다. 이 중 삼례도찰방에서 전주부성까지의 노선은 1908년 전주-군산 간 신작로가 개설되면서, 과거 조선시대와는 크게 달라졌다. 이 구간에서의 노선 변화는 도보 시대에서 자동차 시대로의 교통수단의 변화, 삼례에서 군산으로 전주와 주요 연결 지역의 변화, 전주천 도하 지점의 변화 등에 따른 미시적 지역 규모에서 지역변화를 잘 보여주는 사례이다.

조선시대 주요 역원이었던 삼례도찰방(이하 삼례역)은 1895년 6월 1일 우체사(郵遞司)의 설치와 함께 1896년 1월 폐지되었다(완주군 삼례읍 삼례리 1074-8번지, 전주 시청에서 직선 약 12km). 이후 일본인의 소학교로 활용되다가, 1964년 삼례동부교회가 부지를 매입하여 현재까지 유지되고 있다(한국향토문화전자대전, '구 삼례역'). 조선시대 전주부성에서 한양으로 가는 길은 전주부성 → 추천(楸川, 전주천 도하 지점) → 한내(만경강 도강 지점) → 삼례역(도찰방) → 여산 → 공주 → 한양 노선이었다.¹⁾

그러나 조선시대 삼례역 ~ 전주부성 구간의 노선은 문헌

과 지도에서 약간씩 상이하게 제시되고 있다. 특히 1908년 전주-군산 간의 신작로 개설(자동차 도로, 전주 태평동-용산교-동산촌-백구-목천포-군산 노선)로 인하여, 전주천 도하 지점의 변화(추천에서 용산교로), 교차 지점의 변화(구주 마을에서 동산촌으로) 등 교통 노선이 조선시대와는 많이 달라졌다. 즉, 전주-군산 간의 신작로 개설로 인하여, 조선시대 전주부성 ~ 삼례역 간의 도보 노선이 사실상 소멸하고, 새로운 교통로 개설과 함께 지역 변화가 발생했다.

지리학에서 이루어진 과거 교통로에 관한 연구들은 과거 교통로의 복원과 기능 및 경관 변화(최영준, 1990; 김재완, 1999; 김종혁, 2002)에 초점이 주어졌으며, 육로에 관한 연구(최영준, 1975)보다는 수운에 관한 연구(나도승, 1980; 김경수, 1987; 최영준, 1987; 김현옥, 1997)가 더 활발하게 이루어졌다(조성욱, 2008). 그리고 자동차와 철도 등 교통수단의 변화에 관한 연구로는, 신작로 건설 과정을 중심으로 한반도의 도로 교통체계의 변화(도도로키 히로시, 2004a), 교통로 변화의 요인(조성욱, 2008), 경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화(주경식, 1994), 일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조 변동(김종혁, 2017) 등 교통수단의 변화에 따른 노선 및 지역구조 변화에 관한 연구들이 있다. 도로망의 변화는 지역구조를 변화시키는 주요 요인으로, 교통수단의 변화, 도로경관과 도로기능 그리고 교통주체의 인식변화를 가져온다

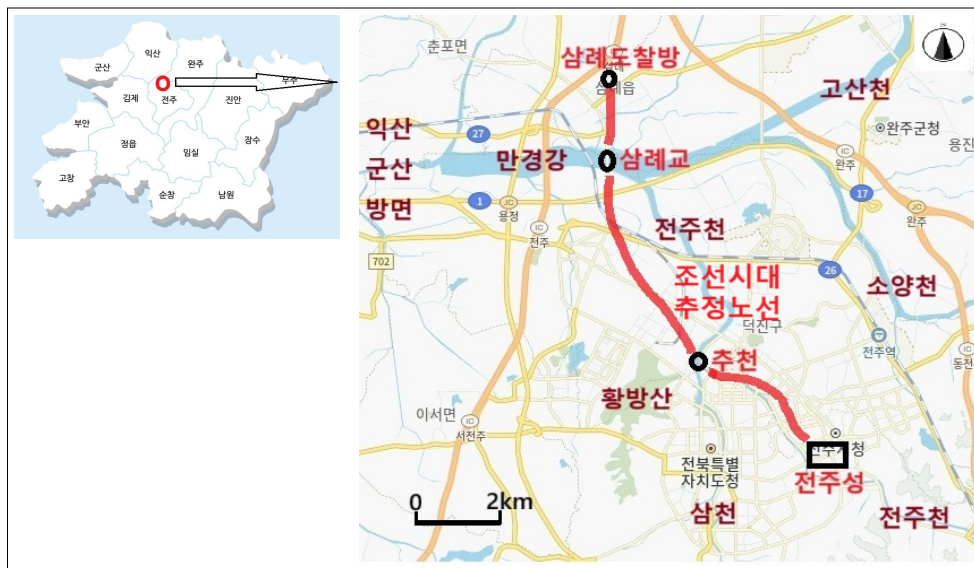


그림 1. 전주부성 ~ 삼례도찰방 구간의 조선시대 추정 노선과 현재의 교통로

(김중혁, 1998:81). 그러나 소규모 지역에서의 노선 변화와 그에 따른 지역에서의 변화를 연구한 사례는 드문데, 이 연구는 소규모 지역에서 교통로의 변화가 지역에 미치는 영향을 살펴본다.

이 연구에서는 조선시대 전주부성 ~ 삼례역 구간의 노선에 대한 기존의 다양한 노선 추정 논의를 정리하고, 조선시대의 노선과 현재의 교통로를 비교하여, 소규모 지역에서 교통로의 변화가 지역에 미친 영향을 살펴보고자 한다. 구체적으로는 조선시대의 도보 노선이었던 전주부성 ~ 삼례역 구간 노선을, 전주부성의 서문 ~ 추천, 추천 ~ 한내, 한내 ~ 삼례역의 3개 구간으로 나누어서 살펴본다. 즉, 조선시대의 교통 노선을 확인하고, 도보에서 자동차와 철도라는 새로운 교통수단의 등장으로 인해 나타난 교통 노선의 변화와 그에 따른 지역변화를 살펴본다(그림 1). 전주부성(서문) ~ 삼례도찰방 구간에서 자연적인 장벽은 만경강과 전주천이고, 산지가 장애요인으로 작용하지는 않는 평탄 지형이다(직선거리 약 13km, 도보 4시간 추정).

II. 조선시대 추정 노선의 검토

1. 기존 조선시대 노선 추정

춘향전(제6단, 재봉[再逢] 부분)에서는 여사가 된 이도령(이몽룡)이 한양에서 남원으로 이동하는 과정이 나오는데, 이도령은 한양의 남대문을 출발하여 - 청파역 - 수원(1박) - 성환역(2박) - 경천(정천, 3박) - 여산(4박) - 통새암(5박) - 한내 - 주엽쟁이 - 가리내 - 심금정 - 숲정이 - 공북루 - 서문 - 전주부성 남문(6박) - 임실 - 남원(7박)에 도착하고 있다. 이도령은 전라도의 초입인 여산에서 동행했던 포졸들을 3개로 나누어 각기 다른 지역을 순찰하고 남원으로 모이도록 지시한다. 그리고 본인은 변장을 하고 삼례역이 아닌 통새암²⁾에서 숙박을 하고, 삼례역을 지나 한내(만경강)를 건너, 주엽쟁이(전주 고광동 평리마을, 주막촌), 가리내(추천)를 건너, 덕진연못의 심금정을 구경하고, 숲정이 - 공북루 - 서문을 거쳐 전주부성의 남문에 이른다(6박). 이 중 이도령이 전주 부근에서 이동

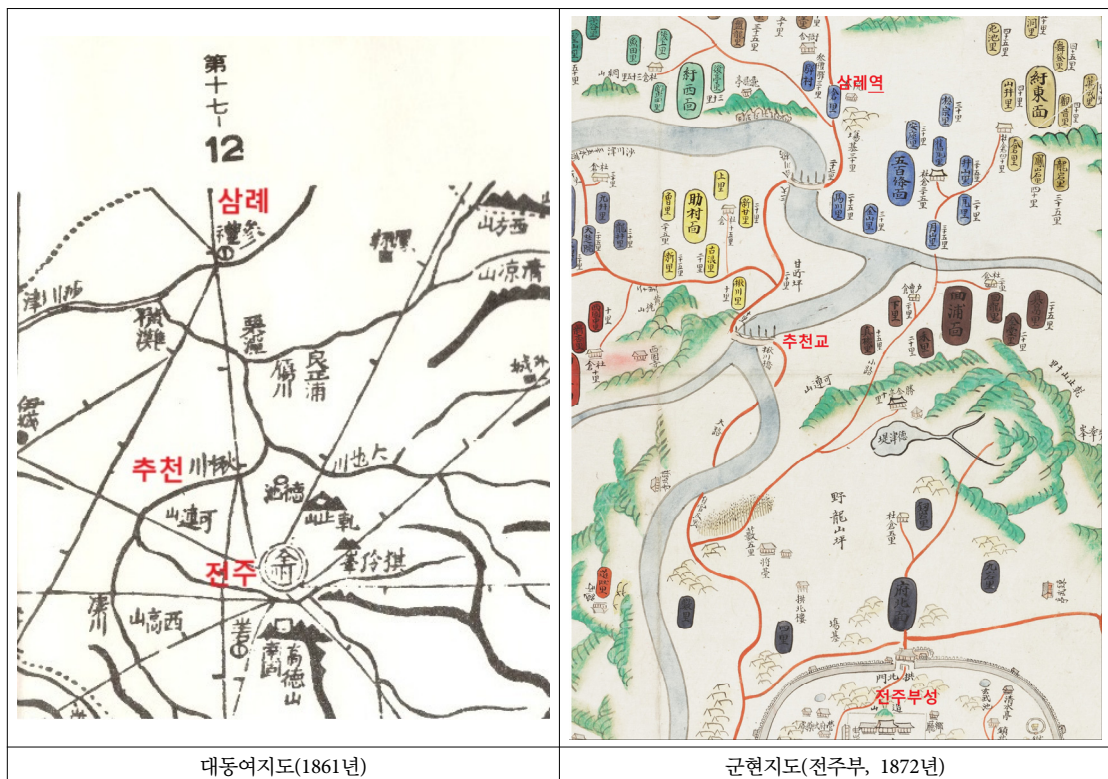


그림 2 조선시대 전주부성 ~ 삼례역 노선

한 경로는 여산 → 통새암 → 삼례역 → 한내 → 가리내를 지나(도도로키 히로시, 2004b), 바로 숲정이 → 서문으로 가지 않고, 덕진면의 심금정(또는 승금정)을 구경하고 가는 점이 특이하다.

대동여지도(1861년)에서는 전주 ~ 삼례 구간을, 삼례 ~ 고산천 - 소양천 - 추천(전주천) - 전주부성을 연결하는 노선으로 표시하고, 거리는 30리로 표시하고 있다. 그리고 1872년 전주부성 지도에서는 삼례역촌 ~ 창리 ~ 대천(한내) ~ 감수평 ~ 추천교 ~ 전주천 도하 ~ 고사평(서신동) ~ 다시 전주천 도하 ~ 숲정이 ~ 서문으로 표시하고 있다. 특히 숲정에서 추천교까지의 노선에서 전주천을 넘어 고사평(현 서신동)으로 도하하고, 다시 전주천을 넘어 추천교에 이르는 노선으로 전주천을 두 번 도하하는 노선을 대로(大路)로 제시하고 있는 점이 특이하다(그림 2).

그리고 전주시사(전주시, 1964:468)에서는 조선시대 노선을 삼례 ~ 동산 ~ 방초리 ~ 구주리 ~ 상가리 ~ 떡전거리 ~ 사천(모래내) ~ 처형장(숲정이, 건허수) ~ 연무장 ~ 장대 ~ 공북루 ~ 구 태평동 파출소 ~ 서문으로 추정하고 있다. 이 노선에서는 추천교에서 삼례역 구간에서 동산과 방초리를 통과하고 있는 것으로 추정하고 있어서, 조선시대의 길과 1908년 신작로 노선을 혼동한 것으로 보인다.

완주군지(완주군, 1996:886)에서는 삼례역(현 삼례동 부교회) ~ 찰방다리(여수코빼기, 마천다리) ~ 한내 ~ 안천(雁川, 전주천 하류 부분)의 오른쪽 ~ 주엽쟁이(주막정) ~ 감천리(감수물) ~ 신복리 ~ 매화동 ~ 구주리(추천원) ~ 하가리 ~ 사평리 ~ 떡전거리 ~ 숲정이(진북동) ~ 비석거리(구 태평동 파출소 옆) ~ 북문(전주부성) 노선으로 추정하고 있다. 완주군지에서는 한내를 건너는 지점에

대해서는 구체적으로 기술하지 않고 있으며, 구주리(추천)에서 전주천을 넘어 북문까지의 노선에서 가련산 남쪽의 상가리가 아닌 가련산 북쪽의 하가리와 사평리 노선으로 추정하고 있어서, 역시 1908년 신작로 노선과 혼동이 있는 것으로 보인다.

조병희(2001:214)는 완주군지(1996)와 같은 노선으로 추정하고 있으며, 도도로키(2002:177)는 삼남대로(한양~해남) 중 삼례역 ~ 금구현 구간을 추정하는 과정에서, 삼례역 ~ 비비정 ~ 구 전라선 철교 ~ 원화전 ~ 용신 ~ 용덕초교 ~ 원동초 ~ 이서면 소재지 노선을 추정하고 있다. 특히 한내(만경강)를 건너는 지점을 현재 삼례교가 아닌 비비정 ~ 전라선 철교 ~ 원화전 마을로 추정하고 있는 점이 특이하다.

2. 검토 사항 추출

기존에 제시되고 있는 전주부성 ~ 삼례역 노선에서, 전주부성에서 숲정까지의 노선과 한내에서 삼례도찰방까지의 노선은 대부분 일치한다. 그러나 숲정에서 추천까지의 노선, 추천에서 한내까지의 노선, 한내를 건너는 지점 등에서 차이를 보이고 있다(표 1).

조선시대의 도보 노선을 확인하기 위해서는, 첫째, 전주부성의 서문에서 추천(전주천)까지의 노선 중, 숲정이 ~ 추천 구간에서 가련산(70.2m)을 기준점으로 남쪽의 상가리(上可里)와 북쪽의 하가리(下可里) 통과 여부를 확인할 필요가 있다. 이 구간에서는 1908년 전주 ~ 군산 간 신작로의 개설 이후 주요 노선이 변화했는데, 이러한 노선 변화가 조선시대 노선 추정에 혼선을 가져온 것으로 보인다.

둘째, 전주천의 도하 지점 변화를 확인할 필요가 있다.

표 1. 기존 문헌과 지도에 제시되고 있는 조선시대 전주부성 ~ 삼례역 노선 비교

문헌 및 지도	노선
춘향전	통새암 ~ 삼례 ~ 한내 ~ 주엽쟁이 ~ 가리내 ~ 심금정 ~ 숲정이 ~ 공북루 ~ 서문
대동여지도(1861)	삼례 - 고산천 - 소양천 - 추천 - 전주부성(30리)
군현지도(1872)	삼례역촌 ~ 창리 ~ 한내 ~ 감수평 ~ 추천교 ~ 전주천 ~ 고사평 ~ 전주천 ~ 숲정이 ~ 서문
전주시사(1964)	삼례 ~ 한내 ~ 동산 ~ 방초리 ~ 구주리 ~ 추천 ~ 상가리 ~ 떡전거리 ~ 사천 도하 ~ 처형장(숲정이) ~ 연무장 ~ 장대 ~ 공북루 ~ 태평동 파출소 ~ 서문
완주군지(1996)	삼례역 ~ 찰방다리 ~ 한내 ~ 안천의 오른쪽 ~ 주엽쟁이 ~ 감천리 ~ 신복리 ~ 매화동 ~ 구주리 ~ 추천 ~ 하가리 ~ 사평리 ~ 떡전거리 ~ 숲정이 ~ 비석거리 ~ 북문 ~ 서문

* 밑줄 친 지명은 도하 및 도강 지점임.

조선시대 때에 전주천의 도하 지점은 추천(楸川, 목교, 나루터)이었으나, 전주부성의 철거(1907~1911년)와 1908년 전군도로 개설 그리고 전주 시내에서 태평로와 팔달로 개설 등으로 추천이 아닌 하루 약 1km 지점에 용산교가 가설되었다. 그 결과 추천 ~ 상가리 ~ 떡전거리 ~ 숲정이 ~ 전주부성의 과거 노선이 아닌, 용산다리(용산평에서 유래) ~ 하가리 ~ 검암리 ~ 태평로 노선으로 변화가 발생했다.

셋째, 추천(전주천)에서 한내(만경강) 사이의 노선변화 확인이 필요하다. 이 구간은 1908년에 개설된 전주 - 군산 간의 신작로 개설로 인하여(현재 26번 국도), 조선시대의 도보 노선과 1908년 이후 자동차 노선 사이에 노선의 변화가 크게 나타난 지역이다. 이 지역은 1914년 이전에는 전주군 조촌면 지역이었는데, 현재는 전주시 덕진구 화전동, 반월동, 고량동, 여의동, 팔복동 지역에 해당한다. 이 구간에서는 이 지역(조촌면)의 행정구역 변화와 함께 동산농장의 개설, 1908년의 신작로 개설, 전주 - 삼례에서 전주 - 군산으로의 주요 노선변화, 동산촌 - 삼례 노선 신설 등을 살펴볼 필요가 있다.

넷째, 한내(大川, 만경강)의 도강 지점을 확인할 필요가 있다. 삼례역에서 চাল방다리(마천, 석탑천) ~ 한내까지는 추정 노선이 거의 일치한다. 그러나 한내를 건너는 지점(도강 지점)에서는, 현재 삼례교의 삼례 쪽에 위치했던 대천마을에서 나루터를 이용해서 도강하는 방법, 비비정 동쪽의 비비정 마을에서 도강하는 방법이 있다. 이것은 나루터 마을이 대천(大川)마을이었는지 아니면 비비정 마을이었는지, 그리고 비비정이 유람의 장소였는지 아니면 교통 노선상에 위치하는 지점이었는지를 확인할 필요가 있다. 비비정³⁾은 만경강 쪽으로 절벽을 이루고 있어서 도강 지점으로는 어려움이 있고, 만일 도강이 이루어졌다면 동쪽에 위치하는 비비정 마을이었을 가능성이 있다.

이와 같이 전주부성 서문 ~ 추천 구간 중에서 숲정이 ~ 추천 노선, 전주천 도하 지점, 추천 ~ 한내 구간의 노선, 한

내(만경강) 도강 지점을 중심으로 조선시대 도보 길과 1908년 이후 자동차 도로의 노선 차이를 확인할 필요가 있다.

III. 3개 구간별 노선 및 지역변화

1. 전주부성(서문) ~ 추천(전주천) 구간

조선시대 전주부성의 서문에서 추천(전주천)까지의 노선에서 전주부성 서문 → 공북정(북문 부근) → 비석거리 → 숲정이까지의 추정 노선은 대부분 일치한다. 그러나 숲정이에서 추천까지의 노선에서는 가련산(70.2m)의 남쪽으로 이어지는 숲정이 ~ 떡전거리 ~ 상가리(上可里) ~ 추천 노선과 숲정이 ~ 전주천 ~ 고사평 ~ 전주천 ~ 추천으로 전주천을 2번 도하하는 노선(1872년 지도), 그리고 가련산의 북쪽으로 숲정이 ~ 떡전거리 ~ 사평리 ~ 하가리(下可里) ~ 추천 노선 등 3개 노선이 제시되고 있다(표 2). 물론 3개 노선이 모두 이용되었을 가능성도 있지만, 여기에서는 주(主) 노선을 추정해 본다(그림 3).

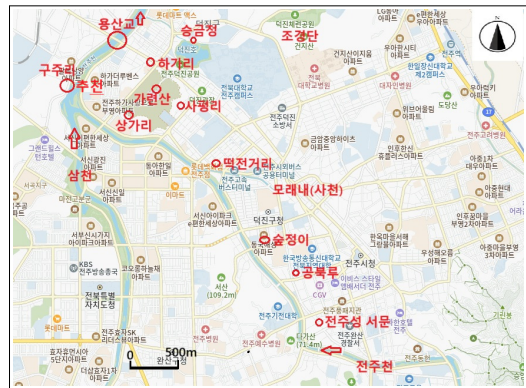


그림 3. 전주부성 서문 ~ 추천 구간의 주요 지점

표 2. 전주부성 서문 ~ 추천 구간의 노선 추정

출처	추정 노선
춘향전	서문 ~ 공북루 ~ 숲정이(진북동) ~ 심금정 ~ 가리내(추천)
1872년 지도	서문 ~ 숲정이 ~ 전주천 ~ 고사평(서신동) ~ 전주천 ~ 추천
전주시사(1964)	서문 ~ 비석거리(구 태평동 파출소) ~ 공북루 ~ 장대 ~ 연무장 ~ 숲정이 ~ 사천(모래내) ~ 떡전거리 ~ 상가리 ~ 추천 ~ 구주마을(추천원)
완주군지(1996)	서문 ~ 북문 ~ 비석거리 ~ 숲정이 ~ 떡전거리 ~ 사평리 ~ 하가리 ~ 구주마을(추천원)

이 구간은 1907년 전주부성이 해체되기 시작하고, 1908년 개항장인 군산항과 내륙의 거점도시인 전주를 최단거리로 연결하는 전군도로가 개설되면서(도도로키, 2004a: 593), 초기에는 새로운 도로인 태평로(서문 ~ 금암동 분수대, 현 태진로), 이후에는 팔달로(싸전다리 ~ 금암동 분수대)로 주요 노선이 변화했다(그림 4).

그리고 전주천을 도하하는 지점은 조선시대 도보 길에서는 추천에서 나무다리와 나룻배를 이용해서 건넜으나, 1908년 전군도로의 개설과 함께 추천보다 전주천 하류 약 1km 지점에 용산교를 가설하면서 전주천의 도하 지점이 변경되었다(그림 5). 즉, 추천이 전주부성에서 삼례역으로 가기 위해서 가장 짧은 노선의 도하지점이었다면,

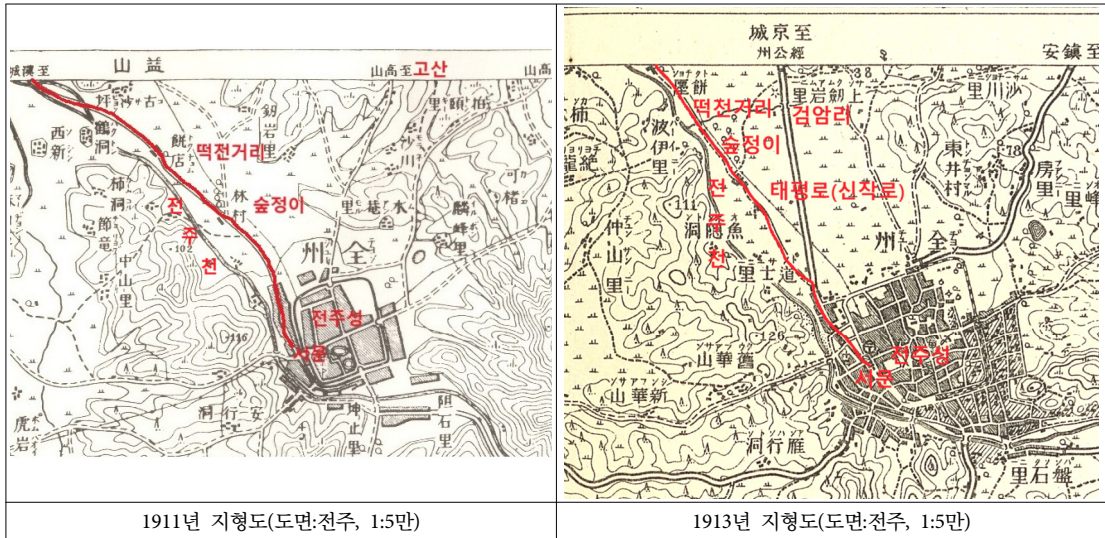


그림 4. 전주부성 서문 ~ 추천 구간 노선 변화(붉은선: 조선시대 노선)

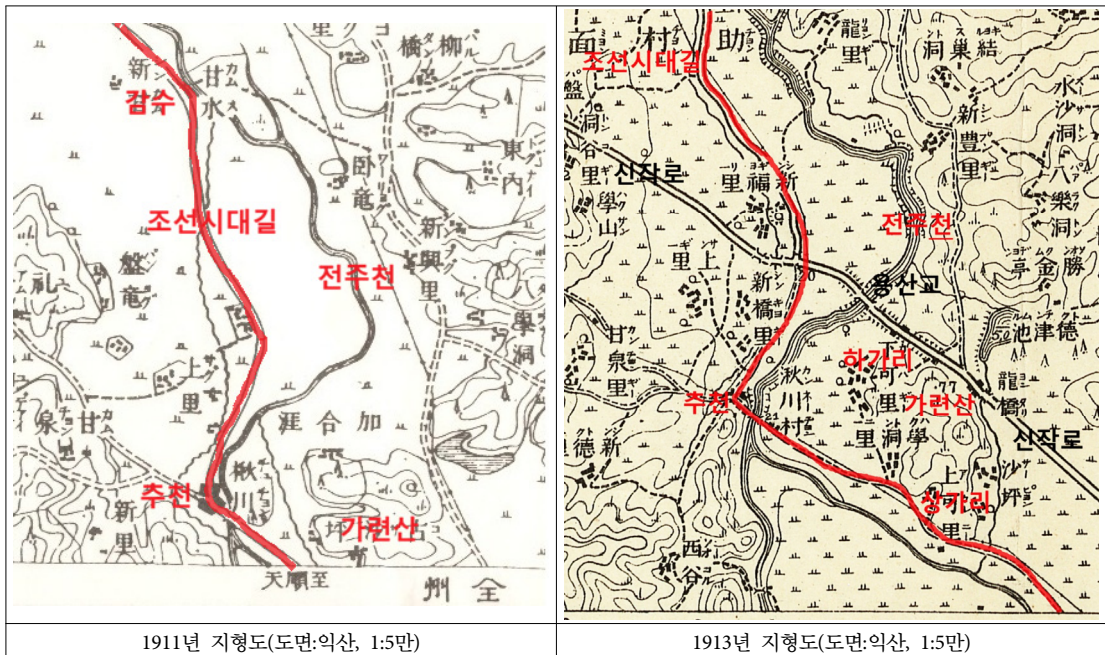


그림 5. 전주천 도하지점의 변화(추천 → 용산교)

새로 만들어진 용산교⁴⁾는 전주에서 삼례가 아닌 군산으로 가기 위한 가장 짧은 지점이었다. 또한 용산교 노선은 가련산(可連山)의 북쪽(하가리)을 통과하는 노선으로 가리내(상가리) 들을 통과하지 않는 노선이다.

또한 1914년에 개통된 전주 ~ 이리 사이(24.9km)의 경편철도(폭 762mm) 노선은 1908년에 새로 개설된 태평로와 노선이 일치한다. 경편철도 당시의 전주역(1914년)은 상생정(현 태평동)에 위치하다가, 1929년 전주 ~ 이리 구간의 표준궤(1,435mm) 공사가 이루어져 철도 노선의 변화와 함께 전주역(현재 전주시청, 서노송동)도 이전되었다(전주문화원, 2001). 그리고 1981년에는 도시 외곽으로 철도 노선이 이전되면서 전주역(우아동 3가)은 또 다시 이전되었다.

1914년 경편철도 노선은 전주역 - 동산역 - 삼례역 - 대장역 - 구이리역(동이리역) - 이리역 등 6개 역이었다. 그러나 1929년에는 전주역 - **덕진역** - 동산역 - 삼례역 - 대장역 - 구이리역 - 이리역으로 '덕진역'이 추가되었다(조성욱, 2019). 팔달로와 덕진역이 만나는 덕진동은 1940년 완주군 조촌면에서 전주시로 편입되었다. 조선시대 노선은 용산평 남쪽의 전주천변을 따라 가련산 남쪽의 상(上)가리로 이어지는 노선이었으나, 전군도로가 통과하는 팔달로는 용산평 북쪽의 하(下)가리를 통과하는 노선으로 변화했다. 특히 덕진역 지역은 금암 분수대에서 용산교까지의 팔달로 개설과 철도역이 만나는 지점으로 새로운 교통 중심지가 되었다(그림 6).

이와 같이 1908년 전주 - 군산 간의 신작로 개설 이후 전주부성 서문 ~ 금암동 분수대(현 금암분수정원) 구간으로 태평로가 개설되면서 태평로가 주요 노선이 되었

다. 그리고 금암동 분수대에서 용산교 사이의 덕진동을 통과하는 노선이 개설되어, 조선시대에 이용했던 가련산 남쪽 노선(상가리)이 아닌 가련산 북쪽 노선(하가리)으로 노선이 변화했으며, 전주천 도하 지점도 추천에서 하루 약 1km 지점의 용산교로 변화했다. 1929년 전주 - 이리 철도가 광궤화되면서 시내 구간에서 동쪽으로 노선이 이전되고(동서 100m 이내) 팔달로가 개설되어, 전주역도 태평동에서 서노송동으로 이전되었다. 즉, 조선시대 전주부성의 서문 ~ 추천 구간의 노선은 사라지고, 태평로 노선과 이후에는 팔달로 노선으로 주요 노선이 변화했으며, 철도 노선이 추가되었다. 조선시대의 노선이 전주천을 따라 연결되는 노선(서문-공북루-비석거리-떡전거리-숲정이-상가리-추천)인데 비하여, 1908년 이후 개설된 신작로와 철도는 동쪽으로 구릉지와 평탄지가 만나는 지점을 따라 개설(북문-태평동-금암동 분수대-하가리-용산교)되었다. 전체적으로 서쪽(전주천변)에서 동쪽(구릉지와 평탄지가 만나는 지역)으로 주요 노선이 이동했다(그림 7).

조선시대 전주부성 서문 ~ 추천(전주천) 구간의 노선은, 서문 → 공북루(拱北樓) → 비석거리(구 태평동 파출소 옆) → 숲정이(葢里, 건허수, 진북동) → 떡전거리 → 상가리 → 가리내들 → 추천(구주리) 노선이 가장 주요한 노선이었다. 현재 거리명으로는 서문(완산구 다가동 3가 128) → 전라감영2길 → 전주객사1길 → 대동로 → 물레방아3길 → 진북1길 → 벚꽃2길 → 벚꽃로 → 숲정이2길 → 숲정이교 → 가리내로 → 고속터미널 → 떡전1길 → 들사평1길 → 사평로 → 가리내로 → 가련산로 → 추탄로 → 하늘공원 → 전주천(금액보)의 노선이다.

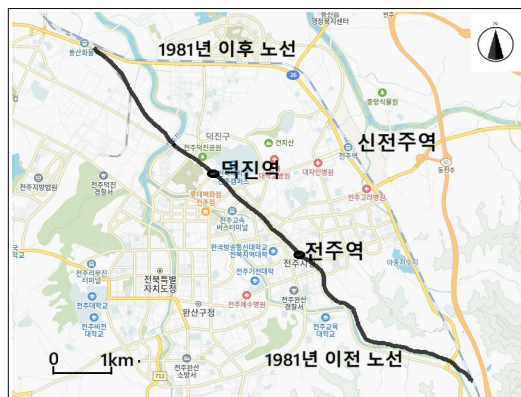


그림 6. 전주시 구간에서 철도 노선의 변화(1981년 전주)

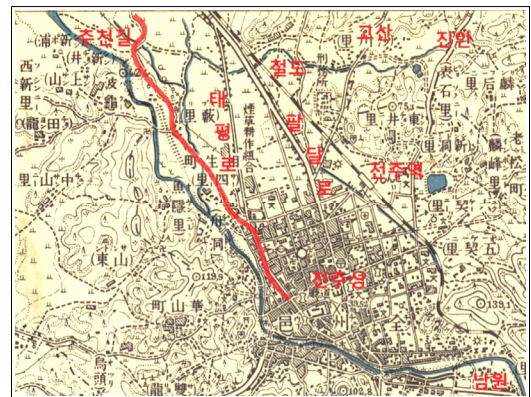


그림 7. 전주부성 서문 ~ 추천 구간의 도로 변화(도면:전주, 1:5 만, 1934년)

2. 추천(전주천) ~ 한내(만경강) 구간

이 구간의 변화를 살펴보기 위해서, 조촌면의 행정구역 변화, 1908년 개설된 신작로 노선, 만경강(한내) 도강 지점, 전주-이리(익산) 간 철도 노선을 살펴본다.

1) 조촌면의 지리적 범위 변화

추천(전주천) ~ 한내(만경강) 구간은 전주군 조촌면

(助村面) 지역이었는데, 1914년 조촌면 지역(7개리)에 이동면(3개리)과 이북면(3개리)의 일부가 추가되어 총 13개 리로 조촌면의 지역 범위가 서쪽으로 확장되었다(표 3). 이후 1935년 전주부와 완주군이 분리되면서 완주군 조촌면이 되었으며, 이후 조촌면의 13개리 중 전주천을 기준으로 동쪽(전주부성 쪽)에 위치해 있던 상가리(덕진동, 1940), 오송리와 시천리(송천동, 1957) 그리고 전주 서쪽 지역인 동산리와 동곡리(팔복동, 1957)가 전주시

표 3. 1914년 전주군 조촌면의 구성

1914년 이전	법정리(13)
조촌면(助村面)	반월리, 고랑리, 동산리, 동곡리, 시천리, 오송리, 상가리(7개)
이동면(伊東面)	여의리, 장동리, 만성리(3개)
이북면(伊北面)	화전리, 성덕리, 용정리(3개)

출처 : 越智唯七 編纂, 1917:345.

표 4. 조촌면 지역의 지리적 범위 변화

시기별	지리적 범위 변화(리 및 동 단위)
1914년 조촌면 지역 (13개리)	화전리, 반월리 , 성덕리, 용정리, 상가리, 시천리, 오송리, 동산리, 동곡리, 여의리, 장동리, 고랑리, 만성리
행정구역 변화 (9개리)	- 1940년 : 상가리(현 덕진동) - 1957년 : 시천리와 오송리(현 송천동), 동산리와 동곡리(현 팔복동) - 1987년 : 여의리, 장동리, 고랑리(현 여의동) - 2018년 : 만성리(현 혁신동) + 1985년 조촌면 ⇨ 조촌읍 승격 + 1987년 조촌읍의 전주시 편입(조촌동, 동산동으로 분동) (2019년 동산동 ⇨ 여의동으로 동명 변화)
2025년 조촌동 지역 (9개 동/리)	반월리 , 화전리, 성덕리, 용정리(1914년 조촌면 지역 중 4개리 지역) 원동(1983년 편입), 도덕동, 강흥동, 도도동, 남정동(1994년 편입)



그림 8. 1914년과 2025년 조촌면(동)의 지역 범위 변화

로 편입되었다. 그 결과 조촌면은 1914년 13개 리에서 1957년 8개 리로 축소되었다(조성욱, 2006).

이후 1983년 원동이 조촌면으로 편입되고(9개리), 1985년에는 조촌면이 조촌읍으로 승격되었으며, 1987년 조촌읍이 전주시에 편입되면서, 조촌동(6개리)⁵⁾과 동산동(3개리)⁶⁾으로 분리되었다. 이후 조촌동(6개리)은 1994년 김제 지역의 4개 지역(도덕리, 강흥리, 도도리, 남정리)을 편입하여 10개 리가 되었다. 그리고 2018년에는 조촌면의 만성리가 혁신동으로 분리되면서, 2025년 현재 조촌동은 9개 동(리) 지역으로 구성되었다(표 4).

1914년 이후 조촌이라는 지명은 행정구역명으로 조촌읍과 조촌동으로 유지되었지만, 조촌(助村)이라는 지명이 의미하는 지리적 범위는 축소되었고, 위치도 동쪽에서 서쪽으로 이동하였다. 현재 조촌동은 1914년 조촌면의 13개리 중 4개 리만 남았는데(화전리, 반월리, 성덕리, 용정리), 이 중에서도 1914년 이전부터 조촌면 지역이었던 지역은 반월리 뿐이다(그림 8).

2) 전군도로(1908년) 개설 이후 노선변화

조선시대 추천 ~ 한내 구간은 1914년 행정구역상으로 조촌면 지역에 해당한다. 이 지역을 통과했던 조선시대 노선은 추천(전주전) ~ 구주리(추천원) ~ 매화동 ~ 신복리 ~ 감수리(감정, 우물) ~ 주엽쟁이(평리, 주막) ~ 한내의 남북연결(남동에서 서북방향) 노선이었다. 이 노선은 현재 도로명으로는 추천대공원 → 팔복로 → 팔복1길 → 추천1길 → 추천4길 → 추천6길 → 신복5길 → 신복로 → 감수길 → 한내로 → 신흥마을 → 평리마을(주엽쟁이) → 삼화동 → 삼례교(한내) → 대천마을(현재는 마을이 없음)이다. 추천 방향에서부터 조촌면의 동곡리(구주마을, 매화마을) ~ 동산리(신복마을) ~ 고랑리(감정마을, 신감마을, 평리마을)의 3개 리가 조선시대 전주부성에서 삼례역으로 가는 도보 길에 해당하는 지역이다(표 5).

1908년 전주 - 군산을 연결하는 신작로(폭 7m, 길이

46.4km)는 조촌면 지역 중에서 주로 동산리를 동서로 관통하는 노선(용산교-신복-동곡-반룡-유상-방초-여의-동산 마을)과 반월리(신리-반월-성곡 마을) 구간에 해당한다. 즉, 조선시대 도보 길이 조촌면 지역을 남북으로 연결하는 노선이었다면(추천~동곡리~동산리~고랑리~한내), 신작로는 조촌면의 동서를 연결하는 노선(용산교-동산리-반월리-동산촌)으로 변화했다. 그리고 조선시대에는 삼례로 가는 노선과 군산 방향(이성-신창진-만경-옥구)으로 연결되는 노선이 동곡리의 구주 마을에서 분기(分岐, 삼거리)한 데 비하여, 신작로 개설 이후에는 동산촌이 삼거리가 되었다. 동산촌에서 전주-군산 간의 신작로에서 삼례로 연결되는 노선(동산촌-구증-한내)이 개설되면서(국도 1호, 현 삼례로) 동산촌은 새로운 교통 중심지가 되었으며, 만경강에는 제방이 축조되고(1924-1937) 양안을 연결하는 삼례교가 가설되었다. 그리고 만경강 이북 지역에서는 삼례와 익산을 연결하는 자동차 도로(현 국도 27호)와 동산역 - 삼례철도교 - 삼례역 - 대장역 - 이리역으로 연결되는 철도 노선이 연결되어, 일본인들이 진출했던 만경강 유역의 주요 농업 중심지인 동산촌(히가시야마 농장)과 대장촌(호소가와 농장)을 연결하게 되었다. 즉, 이 지역을 통과하는 주요 노선이 조선시대에는 남북 노선이었는데, 신작로는 동서 노선으로 변화했고, 삼거리가 구주 마을에서 동산촌(東山農場, 미쓰비시[三菱] 계열, 1908년 진출)으로 변화했다(그림 9).

즉, 추천 ~ 한내 구간은 교통로는, 조선시대에는 추천 ~ 구주리(주막) ~ 매화동 ~ 신복리 ~ 감수리(우물) ~ 주엽쟁이(주막) ~ 한내의 남북연결 노선이었으나, 1908년 신작로와 용산교의 개설로 용산교-동산리(신복 마을)-동산촌의 동서 방향으로 주요 노선이 변화했으며, 삼례와 군산 방향으로 연결되는 교통 결절점인 삼거리가 구주 마을에서 동산촌으로 변화했다.

표 5. 조선시대 노선이 통과하는 조촌면의 3개리 지역과 마을명

3개리	마을명
동곡리	예암, 학상, 상리(上里), 신교, 매화(梅花) , 구주(舊酒) , 반룡, 유상, 동곡
동산리	구상, 신복(新福) , 동산, 족향, 덕룡, 유상, 반룡, 동곡
고랑리	춘평, 월곡, 수곡, 평리(平里) , 고랑(古浪), 신감(新甘) , 상평, 청계, 상신, 감정(甘井) , 진기, 대천

출처 : 越智唯七 編纂, 1917:345; 유재영, 1993:29.

* 굵은 글씨의 마을명이 조선시대 노선의 통과 지점임.

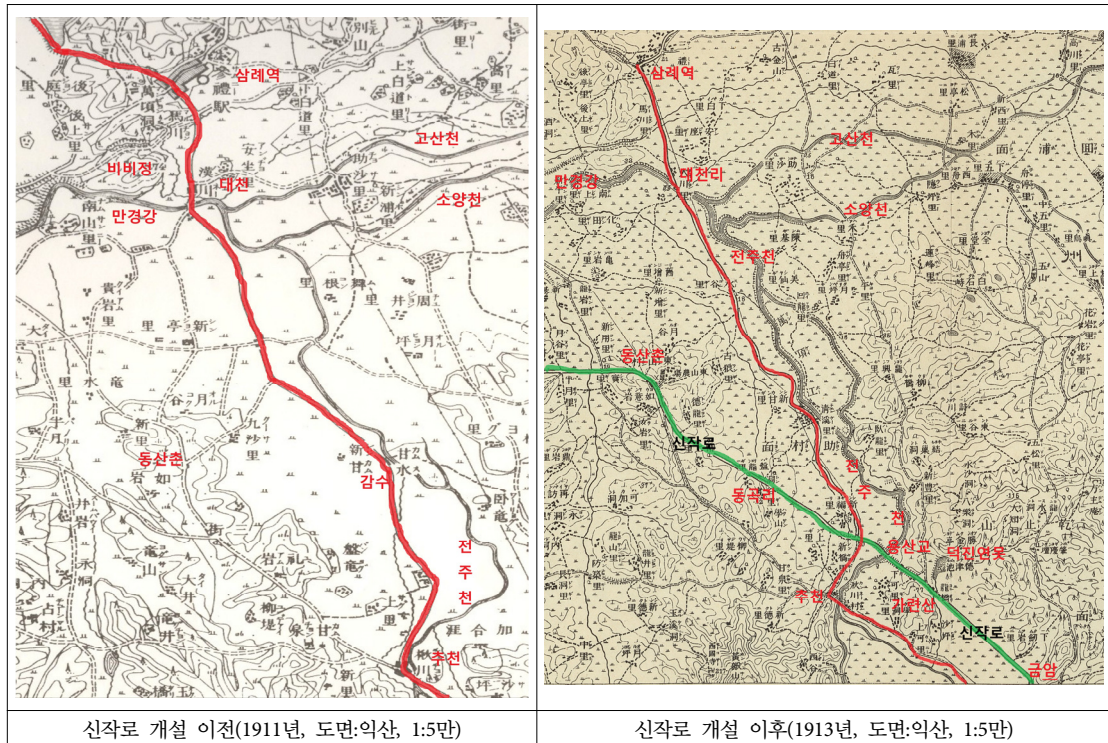


그림 9. 1908년 신작로 개설 전후 추천 ~ 한내 구간의 교통로 변화

3) 한내(만경강) 도강지점

조선시대에는 나룻배를 이용해서 한내(만경강)를 도강했는데, 당시 나루터 마을은 삼례쪽(만경강 북쪽)에 대천 마을(삼례면 삼례리)이 있었으나, 전주 방향(남쪽)에는 나루터 마을은 없었고, 약 1km 지점에 주막 마을(주엽쟁이, 현 평리마을)이 있었다. 그리고 만경강 제방이 축조된 이후에는 제방내부로 도로가 굽어서 개설되었으나, 현재는 만경강 양쪽 둑을 남북으로 연결하는 교량이 개설되었다(그림 10).

특히 1914년 5월 임익수리조합⁷⁾은 만경강의 물을 황등제로 끌어들이는 수로 공사를 하면서 삼례 취입구(삼례대교 삼례 쪽)를 만들었는데, 취입구의 상부를 전주-삼례 간 도로로 이용하였다(조성욱, 2007). 이때 물의 이동 경로에 있었던 비비정 아래에 비비정 수도(飛飛亭 隧道, 터널)를 만들었다.⁸⁾

전주-삼례 간 국도(현 삼례로)는 경성-목포 간의 1등 도로로 개설되었는데(1911년), 전주-군산 간의 신작로가 통과하는 동산촌에서 삼거리를 형성했다. 현재는 동산촌-구중-삼례교가 자동차 도로로 이용되고 있으며,

조선시대의 도로 노선이었던 구주리 ~ 신복리 ~ 감수리 ~ 주엽쟁이 ~ 한내 노선은 사라졌다.

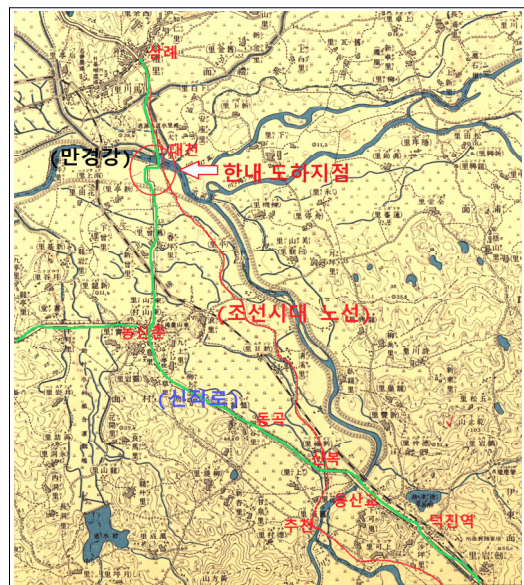


그림 10. 두 노선과 한내 도하지점(도면:고산, 1:5만, 1937년)

4) 전주 - 이리(익산) 간 철도 노선

1908년에 개설된 전주-군산 간 자동차 도로는 만경강 남쪽으로 연결되는 노선인 데 비하여, 1914년에 개통된 경원철도 노선은 기존 전주-삼례의 조선시대 도보 노선과 거의 비슷하게 만경강을 넘어 만경강 북쪽으로 삼례 및 이리를 연결하고 있다. 철도 노선은 전주 지역(전주역-용산교)에서는 신작로와 나란히 개설되었지만, 용산교(전주천)를 건너면서 신작로는 만경강 남쪽으로 연결되어 익산의 목천포에서 만경강을 도강하는 데 비하여(만경교), 철도 노선은 동산촌을 거쳐 만경강을 건너 삼례로 연결되고 있다(만경강 철교⁹⁾).

철도 노선이 일본인들이 진출한 농장(동산촌, 대장촌)을 거쳐 호남선과 전라선 그리고 군산선이 교차하는 이리역(현 익산역)으로 연결되고 있는데 비하여, 신작로는 전주와 미곡 수출항인 군산과의 직접적인 연결에 초점이 맞추어져 있다. 그 결과 신작로는 조선시대 도로와 완전히 다른 노선으로 개설된 데 비하여, 철도 노선은 조선시대 노선과 유사하게 개설되었다. 또한 삼례 철도역이 삼례읍의 서쪽 지역에 개설되면서(삼례도찰방 서쪽 약 1.4km), 기존 삼례도찰방을 중심으로 했던 삼례의 중심 지역이 철도역(삼례역)이 개설된 서쪽으로 이동했다.¹⁰⁾

3. 한내(만경강) ~ 삼례도찰방 구간

현재 완주군 삼례읍 지역인 한내에서 삼례역까지의 조선시대 노선은 한내(만경강) ~ 대천 마을(나루터 마을) ~

찰방다리(석탑천 건너는 지점) ~ 삼례도찰방(현 삼례동 부교회)¹¹⁾으로 연결되는 노선이었다(전북전문문화연구소, 2001). 현재의 삼례교 → 삼례로 → 터미널 사거리 → 동학로 → 역참로 → 삼례 동부교회 노선이다.

삼례도찰방에서 한내 방향으로 가기 위해서는 석탑천을 건너야 하는데, 이곳에 찰방다리가 있었다(삼례읍 태평리). 현재 석탑천은 우성아파트 남쪽에서 만경강으로 연결되는 배수로(남쪽 방향)와 서쪽 금와습지 생태공원으로 연결되는 도수로인 독주항(續走項)으로 연결되고 있다. 독주항은 1850년경 국방전(민영의 소유)의 수리시



그림 11. 삼례읍 지역의 교통로 변화



그림 12. 전주부성 ~ 삼례역 구간의 조선시대 노선과 신작로 및 현재의 교통로

설이었는데, 1904년 대장촌 지역에 진출했던 호소가와 농장이 1909년 11월에 독주항 및 제언을 매입한 후, 1910년 9월 삼례 대명아파트와 북쪽의 금반마을 사이의 구릉지를 관통하는(금마교-철교 사이) 독주항 수리시설을 보수했다. 이 지역은 대장촌에 본부를 둔 전익수리조합(1910)의 독주항 수로와 황등제에 기반을 둔 임익수리조합(1909)의 만경강 취수구 및 비비정 수도 등의 농업용 수로가 교차하는 지역이다.

현재 삼례교-삼례읍 연결도로는 1911년 당시 1등 도로로서 경성-목포를 연결하는 국도 1호선에 해당한다. 삼례의 중심지는 1896년 삼례도찰방이 폐지되고, 1914년 삼례 철도역이 서쪽에 개설되면서 역참로와 동학로가 만나는 원주 우체국과 삼례농협 앞 사거리 그리고 터미널 부근으로 중심지가 이전되었다(최진성, 2011:62). 그리고 사거리와 삼례철도역 사이에는 삼례 면사무소와 파출소 등 행정기관과 삼례초등학교 등이 위치했다. 이후 삼례로(터미널 사거리-우석대 사거리)가 개통되면서, 기존 중심 지역을 통과하던 동학로(삼례터미널-농협-우체국)는 구도로가 되었으며, 삼례읍 사무소도 2016년에 동쪽으로 이전하였다(그림 11).

이상과 같이 전주부성에서 삼례도찰방까지의 조선시대 노선과 현재 노선은 1908년 개설된 전군도로의 영향으로 노선 변화가 크게 이루어졌는데, 전주부성에서 전주천까지 지역에서의 노선변화, 전주천의 도하지점 변화, 전주-삼례에서 전주-군산으로의 중심지역 연결의 변화, 만경강 도강 지점, 구주리에서 동산촌으로 교통 삼거리의 변화 등이 나타났다(그림 12).

IV. 결론

이 연구에서는 조선시대 전라도의 주요 도시였던 전주부성(서문)에서 삼례도찰방 사이의 노선을 확인하고, 1908년 신작로 개설 이후 이 지역에서 나타난 교통로 변화와 그에 따른 지역변화를 살펴보았다.

전주부성~삼례도찰방 사이의 교통로를 3개 구간으로 나누어 살펴본 결과, 첫째, 전주부성 서문~추천 구간에서는, 조선시대에 서문~공북정~비석거리~숯장이~떡전거리~상거리~가리내들~추천 노선이 주요 노선으로 이용된 것으로 보인다. 이 구간에서는 1908년 신작로 개설(전주-군산)로 조선시대길(추천길), 태평길, 팔

달로 등으로 노선 변화가 있었으며, 전주천의 도하 지점도 추천에서 약 1km 하류의 용산교(현 추천대교)로 변화했다.

둘째, 추천~한내 구간은 조선시대에는 추천~동곡리~동산리~고랑리~한내로 연결되는 노선이 이용되었다. 이 구간에서는 전주천 도하 지점의 변화(추천에서 용산교로), 1908년 신작로 개설에 의한 노선의 변화(남북 중심에서 동서 중심으로 노선변화), 군산 및 삼례 방면의 도로 분기점이 구주 마을에서 동산촌으로 변화하는 등 교통 노선의 변화에 따른 지역변화가 크게 나타났던 지역이다.

셋째, 삼례읍의 한내~삼례도찰방 구간은 조선시대에는 한내~대천마을~찰방다리~삼례도찰방으로 연결되는 노선이었다. 이 구간에서는 만경강의 제방 및 농업 수리시설 공사, 만경강 철교의 건설, 자동차 도로인 삼례교의 건설, 철도역에 의한 삼례읍의 중심지 변화 등의 지역변화가 있었다.

이상과 같이 전주부성과 삼례도찰방 구간에서는, 전주를 중심으로 전주-삼례에서 전주-군산으로의 주요 연결 지점 변화에 따른 교통 노선의 변화, 도보에서 자동차 및 철도교통으로 교통수단의 변화에 따른 조선시대 도보 길에서 자동차 도로로의 변화와 그에 따른 노선변화, 교통로 변화에 따른 하천 도하 지점의 변화, 노선 변화에 따른 교통 결절 지점의 변화 등을 살펴보았다. 추후 조선시대 노선과 1908년 이후 노선 변화에 따른 해당 지역에 나타난 지역변화 연구를 통하여, 교통로 변화가 지역에 미치는 영향을 구체적으로 살펴볼 수 있을 것이다.

註

- 1) 이순신은 1597년 4월 22일 여산에서 출발하여, 낮에 삼례역을 거쳐, 저녁에 전주성 남문에 도착했다(이순신, 난중일기).
- 2) 익산시 왕궁면 홍암리와 완주군 봉동읍 구암리 경계, 통샘, 통정, 통시암 등으로 불림(유재영, 1993: 55).
- 3) 비비정(飛飛亭, 해발 38m, 완주군 삼례읍 후정리 820-3)은 한내(만경강)의 북쪽 절벽 위에 위치하는 정자로 1573년 최영길(崔永吉)이 창건했고, 1752년 관찰사 서명구(徐命九)에 의해 재건되었다가, 1998년 다시 복원되었다(한국향토문화

- 전자대전, ‘비비정’). 그리고 비비정 북쪽 50m 지점에 위치하는 호산서원(湖山書院, 완주군 삼례읍 후정리 137)은 1805년 지방 유림에 의해서 설립하였으나, 1868년 서원 철폐령으로 훼철되었다가, 1958년 복원하였다(한국민족문화대백과사전, ‘호산서원’).
- 4) 덕진동의 용산평[龍山坪]에서 유래, 1925년 철근 콘크리트교 건설.
 - 5) 조촌동 6개리(화전리, 반월리, 성덕리, 용정리, 만성리, 원동)
 - 6) 동산동 3개리(여의리, 장동리, 고랑리)
 - 7) 임익수리조합은 1909년 2월 설립, 황등제를 수원으로 함.
 - 8) 비비정 수도는 1920년 5월 개축하면서 밑바닥의 폭을 7자(212.12cm)에서 14자(424.24cm)로 확장함.
 - 9) 만경강 철교는 자동차 교량인 삼례교의 서쪽에 위치하는데, 1914년 경원철도 때는 목교(木橋)였으나, 1928년 표준궤공사 때에 콘크리트 교량으로 건설했다(구 만경강 철교, 길이 476m). 그러나 2011년에 전라선을 복선화하면서, 비비정 아래로 터널을 뚫어 새로운 철도 교량을 만들었다.
 - 10) 현재 삼례역은 2011년에 준공됨.
 - 11) 삼례동부교회 : 역참로 53, 삼례리 1074-8번지.

참고문헌

- 김경수, 1987, “영산강 수운연구,” 고려대 석사학위논문.
- 김재완, 1999, “19세기말 낙동강유역의 염 유통 연구,” 서울대학교 대학원 박사학위논문.
- 김종혁, 1998, “땅길과 물길의 근대적 변화와 지역사회,” 쌀·삶·문명연구, 창간호, 81-98.
- 김종혁, 2002, “조선후기 한강유역의 교통로와 장시,” 고려대학교 대학원 박사학위논문.
- 김종혁, 2017, 「일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조 변동」, 서울: 선인.
- 김현옥, 1997, “낙동강 수운과 하항취락의 성쇠,” 고려대학교 석사학위논문.
- 나도승, 1980, “금강 수운 변천에 관한 지리학적 연구,” 공주교대 논문집, 16, 73-93.
- 도도로키 히로시, 2002, 「도도로키의 삼남대로」, 서울: 성문문화사.
- 도도로키 히로시, 2004a, “구한말 ‘신작로’의 건설과정과 도로교통체계,” 대한지리학회지, 39(4), 585-601.
- 도도로키 히로시, 2004b, “『열녀춘향수절가』에 나타난 전통교통로와 경유지의 비정,” 문화역사지리, 16(2), 66-82.
- 완주군, 1996, 「완주군지」.
- 유재영, 1993, 「전북전래지명총람」, 서울: 민음사.
- 이순신, 「난중일기」(노승석 옮김, 2025, 서울: 여해).
- 전북전통문화연구소, 2001, 「완주의 역사와 문화」, 전주: 신아출판사.
- 전주문화원, 2001, 「지명으로 보는 전주 백년」, 전주: 신아출판사.
- 전주시, 1964, 「전주시사」.
- 조병희, 2001, 「완산고을의 맥박」, 전주: 신아출판사.
- 조성욱, 2006, “도시주변 면단위 행정구역의 지역 변화 -전라북도 조촌면을 사례로-,” 한국지역지리학회지, 12(1), 59-71.
- 조성욱, 2007, “만경강의 역할과 의미 변화,” 한국지역지리학회지, 13(2), 187-200.
- 조성욱, 2008, “교통로 변화의 주요 요인과 특성 -전북 응치 지역을 중심으로-,” 한국지역지리학회지, 14(5), 587-603.
- 조성욱, 2019, “전라선 철도역과 지역 중심지의 관계,” 한국지리학회지, 8(2), 205-219.
- 주경식, 1994, “경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화,” 대한지리학회지, 29(3), 297-317.
- 최영준, 1975, “조선시대의 영남로 연구: 서울-상주의 경우,” 지리학, 12, 53-82.
- 최영준, 1987, “남한강 수운 연구,” 지리학, 35, 49-82.
- 최영준, 1990, 「영남대로」, 고려대학교 민족문화연구소.
- 최진성, 2011, “삼례도찰방의 경관 변화,” 문화역사지리, 23(3), 50-65.
- 「春香傳」(조경남 저, 설성경 역주, 2016, 서울대학교 출판문화원).
- 「大東輿地圖」, 경희대학교 부설 한국전통문화연구소, 1977, 제17-12(전주), 서울: 백산.
- 「郡縣地圖(1872年)(전주부성)」, 서울대학교 규장각.
- 越智唯七 編纂, 1917, 「新舊對照 朝鮮全道 府郡面里洞 名稱一覽」, 中央市場.

1911년 지형도(전주, 익산): 1:50,000, 명치 44년(1911년 인쇄 및 발행).

1913년 지형도(전주, 익산): 1:50,000, 명치 43년(1910년 측도), 대정 2년(1913년 제판).

1934년 지형도(전주): 1:50,000, 소화 7년 철도보입(1932), 소화 9년 인쇄 및 발행(1934).

1937년 지형도(고산): 1:50,000, 소화 9년 수정 측도(1934), 소화 12년 인쇄 및 발행(1937).

한국민족문화대백과사전, <https://encykorea.aks.ac.kr/>(‘호산서원’)

한국향토문화전자대전, <https://www.grandculture.net/korea> (‘구 삼례역’, ‘비비정’).

교신 : 조성욱, 54896, 전북특별자치도 전주시 덕진구 백제대로 567, 전북대학교 사범대학 지리교육과(이메일: chossww@jbnu.ac.kr)

Correspondence: Sungwook Cho, 54896, 567 Baekje-daero, Deokjin-gu, Jeonju-si, Jeonbuk-do, Korea, Department of Geography Education, Jeonbuk National University (Email: chossww@jbnu.ac.kr)

투고접수일: 2026년 8월 12일

심사완료일: 2026년 8월 23일

게재확정일: 2026년 8월 26일