

소규모 지역에서 나타난 중심지 이동의 원인과 결과: 전북 완주군 운주면 지역을 사례로

조성욱*

The Causes and Consequences of Regional Center Shift in a Small Region: A Case of the Unju-myeon in Jeonbuk

Sungwook Cho*

요약 : 전라북도 완주군 운주면 지역을 사례로 소규모 지역에서 나타난 중심지 이동의 원인과 그 결과를 살펴보았다. 이 지역에서는 조선시대 이용했던 길(용계길)과 1911년 이후 개설된 신작로의 노선 변화에 따라 지역의 중심지가 이동되는 지역변화가 나타났다. 연구를 통해 밝혀진 내용은, 첫째, 운주면 지역은 1914년(운선면, 운동하면)에는 분수계가 면의 경계 역할을 하지 않았으나, 1989년(운주면과 경천면)에는 분수계가 경계가 되었다. 둘째, 조선시대 고산현에서 북동쪽의 진산현과 북서쪽의 연산현으로 가는 길은 용계재와 빼재를 이용하는 노선이었으나, 1911년 개설된 신작로(17호 국도와 697호 지방도)는 모두 말골재를 통과하는 노선으로 재편되었다. 셋째, 이 지역에서 중심지 변화의 원인은 교통로 변화와 경천저수지 축조가 중요한 역할을 했으며, 특히 교통로의 변화에 따라 과거 용계길 노선의 주요 지점이었던 가천, 신그랭이, 용계원이 쇠퇴하였고, 1911년 신작로 노선에 있는 경천, 용복, 장선리의 중촌마을이 성장했다. 특히 장선리의 중촌마을은 국도와 지방도가 교차하는 삼거리를 형성하게 되었고, 1935년 운주면의 면소재지가 되었다.

주요어 : 교통로 변화, 중심지 이동, 용계길, 국도 17호선(신작로), 운주면, 경천면, 경천저수지

Abstract : As an example the Unju-myeon area of Wanju-gun, Jeollabuk-do, the change in the regional center and its causes and consequences were examined. In this area, there was a regional change in which the center of the region was moved due to the change in the route of the road (Yonggye-gil) used during the Joseon-Dynasty and the new road opened after 1911. It was revealed through this study is, first, in the Unju-myeon area, the watershed did not serve as the boundary for myeon district in 1914, but in 1989, it was separated into two region by the watershed. Second, the route from Gosan-hyeon to Jinsan-hyeon and Yeonsan-hyeon during the Joseon-Dynasty was a route using Yonggye-jae and Ppae-jae. But both National Road 17 and Local Road 697, new roads opened in 1911, were reorganized into routes that pass through Malgol-jae. Third, the change of transportation routes and the construction of Gyeongcheon Reservoir played an important role in the cause of the regional center change. And the main points of the Yonggye-gil route in the past, declined due to the change of transportation routes. In 1911, the villages on the new road route were grown. In particular, Jungchon village in Jangseon-ri formed a three-way intersection where it became the regional center of Unju-myeon in 1935.

Key Words : Transportation route change, Regional center shift, Yonggye-gil route, National road 17(new road), Unju-myeon, Gyeongcheon-myeon, Gyeongcheon reservoir

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

I. 서론

중심지는 지역규모에 따라 국가 단위의 중심지, 지역 중심지 그리고 시군지역 내에서 읍면지역의 중심지 등으로 스케일에 따라서 다양하게 정의할 수 있다. 중심지는 자연적 조건과 사회적 조건의 결합에 의해서 형성되고 변화하지만, 중심지 형성에서는 교통이나 경제 또는 행정중심지 등 사회적 요인이 더 크게 작용한다(조성욱, 2006: 572).

중심지 형성의 사회적 요인은 경제적 요인(교통, 생산물 등), 행정적 요인(군현의 입지 등), 문화적 요인(종교 등) 등이 있는데, 특히 교통로의 형성과 변화는 교통로의 결절점 발생과 인간 활동이 집적되는 지역을 형성하여 중심지의 형성과 변화에 중요한 요인으로 작용한다. 따라서 중심지가 형성된 원인과 중심지의 이동 등과 같이 지역 중심지의 변화를 살펴보는 것은, 해당 지역의 지역변화와 지역성을 파악할 수 있는 의미 있는 지표이다.

지역변화가 발생한 지역의 지역성을 파악하기 위해서는 시간적 측면을 고려하는 역사지리적 접근 방법이 유용하다. Norton(1984)은 역사지리학의 주요 주제를 과거의 연구, 현재 속의 과거, 역사적 변천 연구로 분류하고 있다(Norton, 1984:27). 접근방법으로는 과거의 지리적 현상을 복원하는 역행법(regressive method), 현재의 경관을 단서로 과거의 경관을 추적하는 소급법(retrospective method), 그리고 일정 기간에 걸쳐 일어난 지리적 현상의 변화과정을 추적하는 역사적 변천 연구 방법 등이 있다(류제현, 1989; 김종혁, 2001). 이 연구에서는 전라북도 완주군 운주면 지역에서 1900년대 이후에 나타난 지역 내 중심지 변화의 실제와 그 원인 및 영향을 살펴보고자 한다.

역사지리학에서 과거 중심지의 형성과 변화의 중요한 요인의 하나인 교통로에 관한 연구는, 육로에 관한 연구(최영준, 1975)와 수운에 관한 연구(김재완·이기봉, 2000; 김종혁, 2001)로 구분할 수 있다. 역사학에서의 연구가 과거 교통로의 정치 및 군사적인 측면에 초점이 주어진다면, 지리학에서의 연구는 교통로를 중심으로 취락 및 경관 그리고 유통 기능의 변화 측면에 초점이 주어지고 있다. 그리고 근대 이후로는 철도(조성욱, 2016a; 김종혁, 2017)와 자동차 도로 등 교통수단의 변화에 의한 지역변화에 관한 연구가 있다.

그리고 소규모 지역의 중심지 변화에 관한 연구로는 정읍 칠보면을 사례로 지리적 관성에 의한 중심지의 역할 변화에 관한 연구(조성욱, 2006), 태안 안면도를 사례로 교

통로 개선에 따른 주민생활권의 변화에 관한 연구(이상균, 2008), 이천 장호원을 사례로 교통, 보의 축조, 정기시장의 발달 등에 의한 쌍자촌 형성에 관한 연구(홍금수, 2018) 그리고 일본 쓰시마에서의 중심지 이동과 원인에 관한 연구(조성욱, 2016b) 등이 있다. 소규모 지역에서의 중심지 변화는 행정중심지 변화, 교통로 변화, 시장의 변화, 자연조건의 변화 등에 의해 나타나지만, 이러한 요인들은 독립적이기 보다는 복합적으로 작용하여 중심지 변화로 나타난다.

이 연구에서는 1900년대 이후 전라북도 완주군 운주면 지역(현재는 운주면+경천면, 1989년 분리)에서 나타난 중심지 변화의 원인과 결과를 살펴보고자 한다. 운주면 지역은 경천저수지(1937년)와 1910년대 신작로의 개설에 의해서, 면단위의 행정구역 변화와 중심지 변화가 크게 나타난 지역이다. 구체적으로는 1900년대 이후 행정구역의 변화가 많았던 완주군 운주면과 경천면 그리고 특히 운주면 산북리의 행정구역 변화 과정, 조선시대에 이용했던 노선(용계길)과 1900년대 이후 신작로로 개설된 고산~진산(국도 17호선), 고산~연산(지방도 697호선) 노선의 변화가 이 지역의 중심지 변화에 미친 영향을 살펴본다. 이 지역에서는 임진왜란 당시 호남을 방어했던 이치 전투(1592년 8월경)와 1791년 진산사건으로 인한 신해박해 이후 천주교 신자들의 고산현으로의 이동 과정을 이해하는 데에 도움을 줄 수 있다(그림 1).

II. 완주군 운주면의 행정구역 변화

1. 운주면(雲洲面)의 행정구역 변화

운주면 지역은 1895년에는 운동상면과 운동하면, 1914년에는 운선면과 운동하면, 1935년에는 운주면, 1989년에는 운주면과 경천면으로 행정구역이 변화해 왔다. 따라서 운주면 지역은 현재의 운주면과 경천면을 포함하는 지역을 의미한다.

조선시대 전라도 고산현 지역(현재 전북 완주군 고산면)은 고려시대까지는 고산(高山)현과 운계(雲梯)현 지역이었으나, 1392년(조선 태조 1년) 고산현으로 통합되었다(유재영, 1993:44). 당시 고산현 지역은 현재의 완주군 고산면, 비봉면, 동상면 지역(남부)이었고, 운계현 지역은 화산면, 운주면, 경천면 지역(북부)이었다. 고산현은 1895년 고산군으로 되었다가, 1914년에 전주군으로

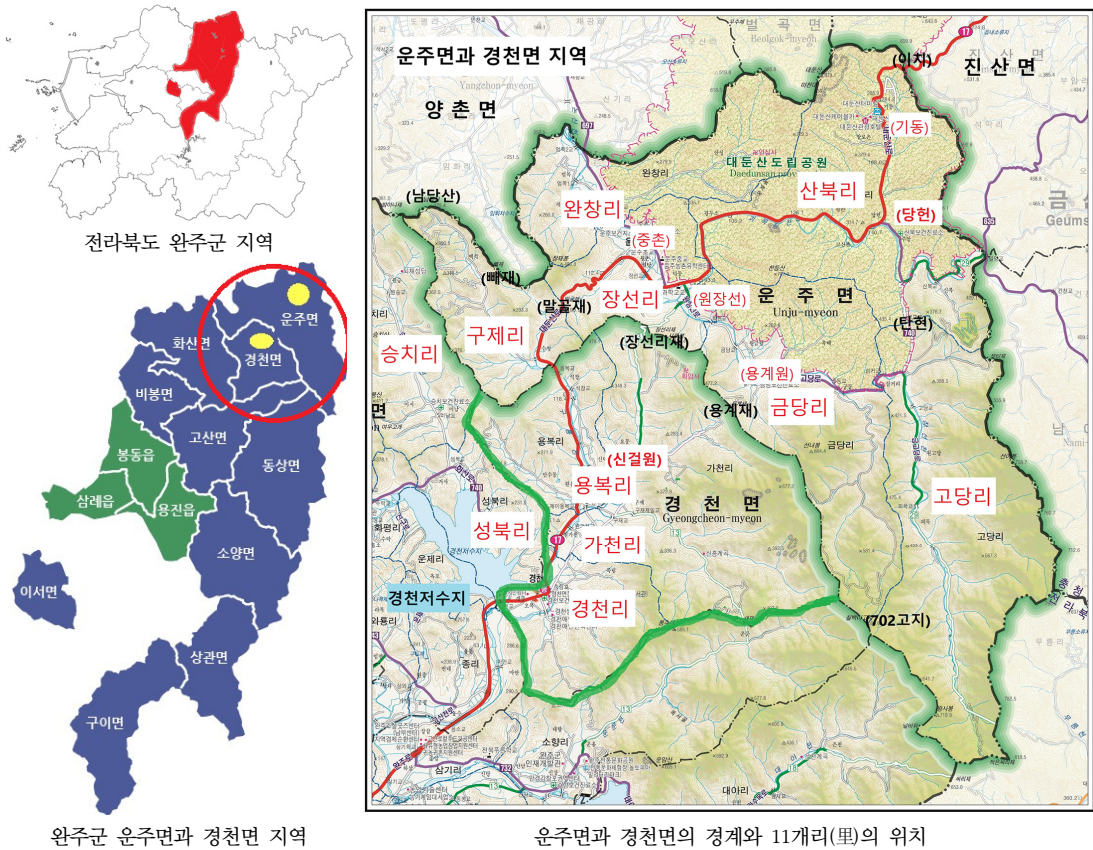


그림 1. 전북 완주군 운주면과 경천면의 위치와 행정구역

출처 : 완주군청, <https://www.wanju.go.kr/>.

통합되었고, 1935년에는 전주부와 완주군으로 다시 분리되었다. 따라서 현재의 완주군 지역은 과거 고산군 지역(북부 지역: 고산면, 비봉면, 동상면, 화산면, 운주면, 경천면)과 과거 전주군 지역(남부 지역: 봉동읍, 삼례읍, 용진읍, 구이면, 이서면, 소양면, 상관면)이 합쳐진 지역이다.

이 중 운주면 지역은 고려시대에는 운제현 지역이었다가, 조선시대에는 고산현 지역이 되었으며, 1895년에는 고산군의 운동상면과 운동하면 지역이었고, 1914년에는 전주군의 운선면(운동상면)과 운동하면, 그리고 1935년에는 완주군 운주면으로 통합되었다. 이후 1989년에는 분수계인 금남기맥을 경계로 운주면과 경천면으로 분리되었다(표 1, 그림 2).

운주면(雲洲面)의 ‘운(雲)’은 이곳에 통일신라시대부터 고려시대까지 존재했던 운제현(雲梯縣)에서 유래한 것이고, 위치에 따라 운동상·하면(雲東上·下面)으로 했다가, 운동상면은 1914년 장선리(長仙里)의 지명에서 ‘선

(仙)’자를 취해서 운선면(雲仙面)으로 바꾸었다. 1914년 행정구역 개편 당시 운선면은 6개리(중심리: 완창리)로 구성되었으며(승치, 성북, 구제, 완창, 장선, 산북), 운동하면은 5개리(중심리: 가천리)로 구성되었다(고당, 금당, 경천, 가천, 용북).

현재 운주면과 경천면은 분수계인 금남기맥을 경계로 북쪽과 동쪽의 장선천 유역은 운주면, 남서쪽의 구룡천 유역은 경천면으로 구분된다. 백두대간(영취산)에서 서쪽으로 뻗은 산줄기인 금남호남정맥이 주화산(565m)에서 호남정맥(남쪽)과 금남정맥(북쪽)으로 나누어지는데, 이 중 북쪽으로 이어지는 금남정맥은 주화산-왕사봉~인대산~대둔산~계룡산~충남 부여의 부소산으로 이어진다. 그리고 이 금남정맥 중 왕사봉(718.3m)에서 서쪽으로 분기하여 군산의 장계산(108.2m)까지 이어지는 지맥이 금남기맥이다(김정길, 2001:52). 금남기맥은 금남정맥의 왕사봉에서 서쪽으로 분기하여 왕사봉(718.3m)~칠백이

표 1. 운주면의 행정구역 변화

시기별	면명(리 수)	마을명
1895년	운선상면(6)	승치, 성북, 구제 [말골재] 완창, 장선, 산북
	운동하면(5)	고당, 금당 [용계재] 경천, 가천, 용북
1914년	운선면(6)	승치, 성북, 구제 [말골재] 완창, 장선, 산북
	운동하면(5)	고당, 금당 [용계재] 경천, 가천, 용북
1935년	운주면(9)	고당, 금당, 산북, 장선, 완창 [말골재] 구제, 경천, 용북, 가천
1989년	운주면(6)	고당, 금당, 산북, 장선, 완창 [말골재] 구제
	경천면(3)	경천, 용북, 가천



1914년 운선면과 운동하면(검은선)



1989년 운주면과 경천면(녹색선)

그림 2 운주면의 행정구역 변화 비교(1914년, 1989년)

고지(700.9m)~용계재(230m)~불명산(480m)~장선재(243m)~능암산(476m)~말골재(198m)~빼재(수치, 232m)~큰남당산(445.5m)~까치봉(456m)~말목재(9210m)~함박봉(403m)~천호산(501m)~미륵산(429.6m)~함라산(240.5m)~군산의 장계산(108.2m)으로 이어진다(그림 3).

금남기맥은 운주면(북)과 경천면(남)의 경계(칠백이 고지~용계재~불명산~시루봉~장선재~능암산~말골재~빼재~남당산)를 이루고, 일부 구간에서는 전북(완주군)과 충남(논산시)의 경계(남당산~작봉산~깃대봉~까치봉~말목재~옥녀봉~함박봉~소룡고개~고내곡재~천호산)를 이루면서, 북쪽의 금강수계(장선천)와 남쪽의 만경강수계(구룡천)를 구분하는 경계 역할을 하고 있다. 금남기맥

중 운주면과 경천면의 경계를 이루는 산줄기에는 동쪽에 서부터 용계재(230m), 장선재(243m), 말골재(198m), 빼재(232m) 등의 고갯길이 있다. 이 중 조선시대에는 용계재와 빼재가 주요 교통로로 이용되었으나, 1910년대 이후 신작로는 말골재를 이용하는 노선이다.

1914년 행정구역 개편에서 운선면의 6개리는 분수계(말골재)를 경계로 북동쪽에 완창, 장선, 산북, 남서쪽에 승치, 성북, 구제의 2개 지역으로 구성되어 있었다. 운동하면 역시 5개리가 분수계(용계재)를 경계로 북동쪽의 고당과 금당, 남서쪽의 경천, 가천, 용북의 2개 지역으로 구성되어 있었다. 하천수계만을 고려하면 용계재와 말골재의 북쪽 지역(장선천 유역: 완창, 장선, 산북, 고당, 금당)과 남쪽지역(구룡천 유역: 승치, 성북, 구제, 경천, 가

천, 용복)으로 구분할 수 있다. 그러나 1914년 당시 운선면과 운동하면의 행정구역은 분수계가 지역의 경계로 작용하지 않고, 분수계를 중심으로 양쪽을 포함하는 행정구역이 설정되었다는 특징이 있다. 그 이유는 용계재(230m)와 말골재(198m)가 분수계이기는 하지만, 장애요

인보다는 교통로(연결로)로서의 역할이 더 컸기 때문에로 추정된다(그림 4).

1935년 행정구역 개편에 의해서 운선면과 운동하면이 통합되어 운주면이 되었는데, 이 때 운선면 지역이었던 승치리와 성북리(승치곡천 수계)는 분리되어 화산면으



그림 3. 금남기맥(왕사봉~장계산)의 운주면 지역

출처 : 카카오맵, <https://map.kakao.com/>.

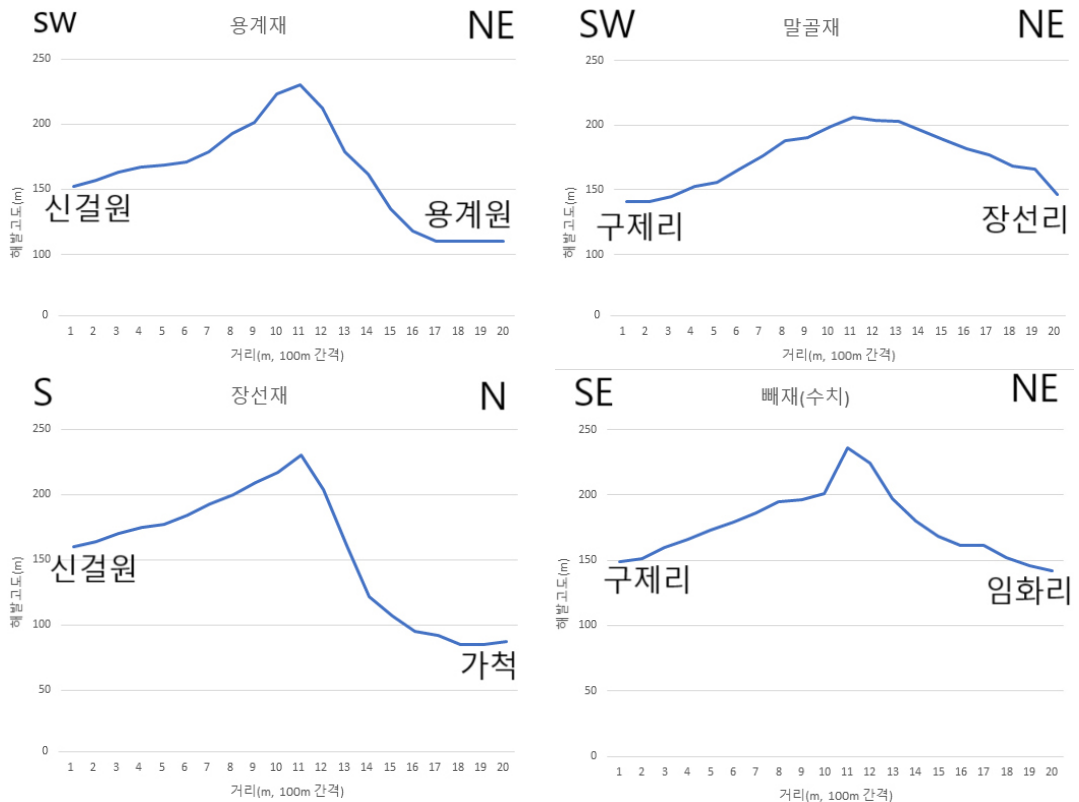


그림 4. 운주면 지역 주요 고갯길의 지형단면도

로 이전되어, 11개리에서 9개리로 축소되었다. 이것은 경천저수지(1933-1937)의 축조에 따른 화산면 지역의 수물 지역 발생과 그에 따른 보상으로 2개리를 화산면에 편입한 결과이다. 1935년 통합된 운주면의 면적 중 현재 운주면이 70%(91.75km²), 분리된 경천면이 30%(38.91km²)를 차지하는데, 분수계인 금남기맥은 운주면 내에 포함되었다.

1989년 운주면에서 경천면이 분리되었는데, 이 때 9개리 중에서 북쪽(장선, 완창, 구제리)과 동쪽(고당, 금당, 산북)의 장선천 유역에 위치하는 6개리는 운주면이 되었고, 남서쪽의 구룡천 유역에 위치하는 경천, 용북, 가천리의 3개리는 경천면이 되었다. 1989년의 행정구역 분리에서는 1914년과는 달리 분수계인 금남기맥이 두 지역의 분리 기준으로 작용했다. 예외적으로 운주면 구제리(과거 운선면)는 말골재 너머 서남쪽에 위치하는 데에도 불구하고 운주면 지역으로 남았다. 이와같이 이 지역에서 1914년에는 분수계가 행정구역을 분리하는 기준으로 작용하지 않았으나, 1989년에는 분수계가 행정구역 분리의 기준이 되었다. 특히, 1935년 이전 운동하면 지역 중 장선천 유역이었던 금당리와 고당리가 운주면으로 속하게 되고, 용계재 남쪽의 경천, 용북, 가천리가 분리되어 경천면이 되었는데, 이것은 연결로였던 용계재의 역할 변화와 관련된 것으로 보인다.

운주면 지역의 행정구역 변화는 17호 국도(신작로) 개설에 따른 교통로 변화와 경천저수지의 축조에 따른 일부 지역의 화산면 편입(1935년)이 중요한 영향을 미친 것으로 보인다. 1933년~1937년 사이에 축조된 경천저수지¹⁾는 화산면 운제리의 수물과 이로 인한 운선면 승치리와 성북리의 화산면으로의 편입 등 1935년 이 지역 행정구역 개편에 중요한 요인으로 작용했다.

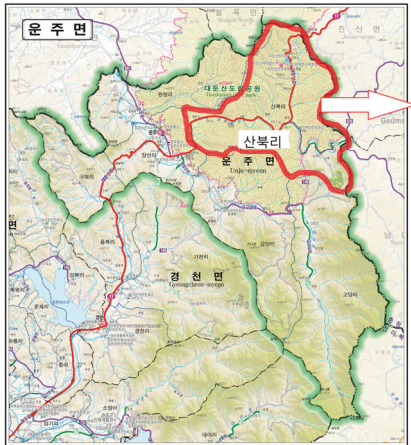
그리고 조선시대 전라도 지역이었던 이치(배재, 梨峙) 동쪽의 진산현과 금산군은, 1896년(칙령 제36호) 13부제의 실시와 함께 전라북도가 되었고, 1914년 진산군(현)이 금산군에 통합되었다. 금산군의 행정구역은 1읍 9면인데, 이 중 북서 방향의 3개 면 지역(진산면, 복수면, 추부면)이 과거 진산현 지역이었고, 나머지 1읍 6면은 금산군 지역이었다(越智唯七, 1917:374). 그러나 1962년 12월(법률 제1172호) 행정구역 개편에 따라 금산군은 전라북도에서 충청남도로 바뀌게 되었다. 그리고 이치 서쪽 고개 아래에 위치하는 기동마을(완주군 운주면 산북리)은 전주부의 월경지(越境地)로 존재하다가, 1906년 연산군 양량소면, 1914년 완주군 운주면으로 소속이 변화했다.

2. 운주면 산북리(山北里)의 행정구역 변화

운주면 산북리는 과거의 도로(용계길)와 신작로(국도 17호)가 통과하는 지역으로, 교통로의 변화에 따라 행정구역의 변화와 마을의 성쇠가 분명하게 나타난 지역이다. 현재 운주면의 6개리(고당, 금당, 산북, 장선, 완창, 구제) 중 동북쪽에 위치하는 산북리의 기동마을(대둔산 도립공원 입구 마을, 이치 남서쪽 아래)과 재실, 노론이(전주노랭이) 마을은 고산현과 진산현 사이 지역으로 전주부의 월경지였다(1409년). 1906년 9월 28일(칙령 제49호) 월경지 정리에 의해서, 전주군에서 연산군 양량소면으로 전환되었으나, 양량소면 역시 이곳과는 지형적으로 분리된 지역이었다. 당시 지형 조건과 교통로를 고려하면 고산군 운동하면으로 편입되는 것이 타당했으나, 운선면으로 통합된 것은 신작로인 국도 17호선의 개설과 관련된 것으로 추정된다. 산북리(山北里; 기동, 재실, 당현, 평촌, 광두소, 주암, 신북 마을)의 지명은 천등산(707m)의 북쪽이라는 의미로 보인다(그림 5).

조선시대에는 각종 산물의 자급자족 또는 속현이나 향, 부곡, 소를 독립시키거나 주현의 일부로 합병하는 과정에서 월경지나 견아상입지(犬牙相入地, 두입지)가 설정되었다. 월경지(越境地)가 본토와 떨어져 있는데 비하여, 두입지(斗入地)는 본토와 이어져 있다는 차이점이 있다(최병운, 1983; 이수건, 1984; 최종석, 2012). 기동마을이 고산현을 넘어 전주부의 월경지가 된 이유는 생산물보다는 진산현으로 이동하는 이치(배티)의 전략적 중요성 때문으로 추정된다. 이러한 현상은 전주와 진안을 연결하는 곰터재를 사이에 두고 전주부와 진안현의 경계에서 고개를 넘어 위치하는 우정마을이 전주부에 속하는 것에서도 볼 수 있다(조성욱, 2008). 당시 경계에 있던 소양면 신촌리의 우정 마을이 전주 영역이었고, 진안군 부귀면 세동리 우정 마을은 진안 영역이어서, 우정마을은 두 지역에 중첩된다(越智唯七, 1917:347, 377).

운주면 산북리는 기동(덧골), 재실, 노론이(전주노랭이), 당현(상산북, 당마루), 평촌(중산북, 고산촌), 광두소(하산북, 옥계), 주암(배마루, 서평), 신북(저구리) 마을로 구성되었다(越智唯七, 1917:349). 산북리는 위치에 따라 3개 지역으로 구분할 수 있는데, 동서방향으로 흐르는 괴목동천(또는 옥계천)의 북쪽 지역(기동, 재실, 남서쪽 하류의 옥계계곡 방향(평촌, 광두소, 당현), 남동쪽 상류의 탄현 방향(주암, 신북)이다. 즉, 산북리에서 삼거리에 위



운주면에서 산북리의 위치



산북리의 마을 분포

그림 5. 운주면 산북리의 위치와 마을 분포

치하는 당현 마을을 중심으로 북쪽의 기동마을 지역, 동쪽의 주암과 신북 지역, 서쪽의 옥계지역(평촌, 광두소)의 3개 지역으로 구분할 수 있다.

그리고 괴목동천을 중심으로 한 옥계지역은 내부적으로 다시 상류인 당현(또는 당마루) 마을은 상(上)산북, 중류인 평촌(고산촌)은 중(中)산북, 그리고 하류인 광두소는 하(下)산북으로 분류하기도 한다. 옥계계곡(대둔산~천등산 산줄기 사이에 괴목동천이 흘러 협곡을 형성함) 서쪽에 위치하는 광두소(하산북) 마을은 교통이 편리한 하류의 장선리에 속하지 않고 상류의 산북리로 포함되고 있는 점도 특이하다. 이 지역에서 전주노랭이(노론이)와 고산촌(평촌)이라는 지명이 존재하는 것을 보면(유재영, 1993:69), 전주부의 월경지는 현재 산북리 전체 지역이 아니라, 당현마을 북쪽에 위치하는 기동과 재실 지역에 한정되는 것으로 보인다. 즉, 산북리 중에서도 남부의 괴목동천 유역(신북-당현-광두소)은 고산현 지역이었고, 당현 이북의 이치 아래 지역만 전주부의 월경지였던 것으로 보인다.

III. 운주면에서의 교통로 변화

1. 조선시대 교통로(용계길)

조선시대에 고산현과 진산현을 연결하는 주요 노선이었던 용계길(용계재 통과 노선)은 1592년 임진왜란의 이



그림 6. 조선시대 용계길(용계재-탄현-이치)

치전투 때 권율과 황진 장군이 전주에서 이치까지 이동할 때 이용했던 길이다. 또한 1791년 진산사건(신해박해) 이후 충청도의 천주교 신자들이 고산현의 산골짜기에 들어가 교우촌을 만들때에 이동했던 길이다. 임진왜란과 천주교 신자들의 이동 시기에는 현재 이용하고 있는 국도 17호선이 아니라, 용계길이었다(그림 6).

임진왜란 당시인 1592년 6월 23일(음력) 왜군은 지례현(현재 김천시 지례면)과 무주를 거쳐 금산으로 쳐들어와 금산군수 권종이 전사하고, 금산의 방어사 광역과 김중례는 고산으로 퇴각하였다(하태규, 1990:5). 의병장 고경명

군은 전주→여산→양촌→벌곡→진산→금산으로 이동하여(대둔산 북로) 조현 군과 연합하여, 왜군이 웅치를 돌파하려고(7월 8일) 하자 7월 9일~10일에 금산성을 공격하였다(1차 금산전투). 왜군은 7월 9일 웅치를 돌파했지만, 조현과 고경명 군이 금산성을 공격하자, 더 이상 전주성으로 진격하지 못하고 퇴각했다(7월 13일).

1592년 7월 8일 왜군이 갑자기 진안을 거쳐 웅치(곰터재)를 공격하자(7월 8일), 동북해감(현재 전남 화순군) 황진은 남원에서 전주로 이동하여 전주 안덕원 부근에서 곰터재를 넘어온 왜군을 격파하고(7월 9일), 완주군 소양면과 동상면 방면까지 추격했다. 곰터재에서 전주 안덕원까지의 거리가 15km(약 40리)이기 때문에, 왜군은 7월 9일 오후에 전주 안덕원 부근에 도착한 것으로 보인다. 이후 황진 군은 전주→고산→가천→용계재(원치)→탄현(숯재)→당현→기동→이치(배티)의 거리 42km(100리)를 이동하여(용계길), 이치에 도착한 시점은 7월 12일 이후에나 가능하다. 이후 왜군은 7월 하순~8월 중순 사이(조현과 영규대사의 2차 금산 전투는 8월 18일)에 이치를 공격하였는데, 이치 전투에서 권율과 황진의 조선군이 승리를 거두어 호남을 보호할 수 있었다(하태규, 2017).

그리고 1791년 진산사건 이후(신해박해) 충청도의 천주교 신자들이 이치를 넘어 남쪽의 고산지역으로 이주를 시작하였고, 1801년 신유박해 이후로는 전국에서 천주교 신자들이 고산지역으로 이주했다. 1791년 윤지충의 동생인 윤지현(1764~1801)은 운동하면의 저구리(현재 운주면 산북리 신복마을) 마을로 이주했다. 그리고 1839년 기해박해 때는 충청도 천주교인들이 고산현 지역이었던 완주군 비봉면 내월리의 다리실(월곡)과 용추내(전호성지)로 이주하였고, 이들은 1866년 병인박해 때 많은 피해를 입었다(이석원, 2016:82; 이석원 2017:38). 당시 고산현 지역의 천주교 교우촌은 58개 정도가 있었던 것으로 보인다. 특히 운주면 구제리에는 백석(1883년), 맥뱅이(1883년), 수청(1888년), 구제(1896년) 등 4개의 공소가 있었는데, 이중 수청 공소는 1942년 본당으로 승격하기도 했으며, 퇴재성당(1896년)이 위치하는 승치리는 구제리와 연결된 지역으로 1935년 이전에는 같은 운선면(운동상면) 지역이었다. 이와같이 고산지역은 천주교도의 이주가 많았으며, 이들이 고산현의 각 골짜기로 이주할 때, 이 용계길을 이용했다.

조선시대 전라도 흥덕현(현재 고창군 흥덕면)에 살았던 선비인 황윤석(黃胤錫, 1729~1791)은 1754년(당시 25

세) 금산에서 행해지는 향시(3월 3일, 음력)에 응시하기 위해서 흥덕에서 금산까지 걸어갔던 노정(2월 28일~3월 19일)을 기록으로 남겼다(금행기[錦行記], 1754년).

황윤석의 이동 중 특히 2월 30일(음력)에 양정포 방천리(현재 완주군 봉동읍)에서 출발하여, 고산을 거쳐 진산현까지 가는 노정을 기록하고 있는데, 당시의 노선을 알 수 있는 기록으로 의미가 있다. 당일 황윤석은 양정포(봉동)에서 아침을 먹고→고산현→성현(백현)→오양곡(경천면 구룡리)→신결원(요동, 싱그랭이, 싱그랭이, 짚신을 메어두었다는 의미, 주막마을)까지 40리를 이동하여 점심을 먹는다. 신결원에서 점심을 먹은 후, 마치(馬峙)→장선리 옥계동→전주 산북 주막→이치(배재)→진산읍내로 총 44리를 이동한다. 특히 이날 오후 노정에서 황윤석은 관로(용계길, 총 45리)인 신결원→용계재→용계원→탄현→당현→기동→이치의 길은 경치가 별로이기 때문에, 경치를 즐기기 위해서 신결원→마치→옥계동(옥계계곡)→당현→이치 길을 이용한다.

특히 황윤석은 옥계동(玉溪洞)을 ‘두 개의 절벽이 마주 보고 있다. 깎아지른 듯한 기괴함이 있으며 그 모양이 아주 높다. 동에서 서로 흐르는 맑은 물줄기들은 모두 넓은 바위 위로 흘러간다. 같이 가던 사람들이 모두 둘 위 좌우에 앉아 걸은 피곤함을 잊게 하니’와 같이 묘사하고 있다. 옥계동 길은 경치는 멋있지만, 관로로 이용하기에는 어려운 협곡임을 알 수 있다. 그러나 도보로는 이용이 가능했던 것으로 보인다. 그러나 이후 주막에 들렀을 때 밥이 없어 용계원 큰길(당현 마을로 추정)에 가서야 해결한 것으로 보아, 옥계동 길은 사람이 많이 이용했던 노선은 아니었던 것으로 보인다. 그리고 황윤석이 통과했다고 하는 마치(馬峙)가 현재의 말골재(198m)인지, 아니면 화암사 옆을 통과하는 장선재(243m)인지는 불명확하다. 그러나 신결원 주막을 거쳤고, 화암사에 들르지 못한 것을 후회하는 내용을 보면, 현재의 말골재 보다는 장선재를 통과했을 가능성이 높다(그림 7). 옥계동을 통과하는 길(약 1.5km)은 경치는 좋으나 험로여서 조선시대에는 관로로 이용되지 않았으나, 1910년대 이후에는 신작로인 국도 17호선이 통과하게 된다.

이와같이 조선시대 고산현과 진산현을 연결하는 관로였던 용계길의 노선은 고산-오양곡(경천면 오북)-가천-신결원-용계재-용계원-금당-고당(삼거리)-탄현(숯재)-주암-당현-재실-기동-이치-진산 노선이었다. 용계재의 북쪽에 위치하는 금당리는 용계산성과 용계원



그림 7. 용계길(관로)과 황윤석 이동로(옥계길)

출처 : 1/5만 지형도, 1918, <금산> 도엽 중 일부.

이 위치하는 교통의 분기점으로, 북동쪽의 진산현과 북서쪽의 연산현으로 연결하는 노선이 만나는 지점이기도 했다. 당시 용계길의 노선상에 있던 지역은 모두 운동하면에 속하는 지역이었다.

2. 국도 17호선(신작로)

일제강점기에 들어서면서 과거의 길이었던 용계재 노선 대신에 말골재를 이용하는 새로운 노선이 신작로²⁾로 개설되었다. 말골재 노선이 개설되면서 용계재를 이용하던 고산현~진산현 노선과 빼재(수치)를 이용하던 고산현~연산현 노선이 모두 말골재를 통과하여 금남기맥의 분수계를 넘어가는 노선으로 바뀌었다. 즉, 고산현~진산현을 연결하는 국도 17호선이 개설되었고, 장선리 중촌마을에서 연산면으로 가는 697호 지방도가 분기하는 형태

로 바뀌었다. 신작로 노선(국도 17호)은 고산 - 경천 - 용복 - 구제 - 말골재 - 장선(중촌마을, 697호 지방도 분기, 삼거리) - 광두소 - 옥계 - 평촌 - 당현 - 기동 - 이치 노선이다 (표 2, 그림 8, 그림 9).

국도 17호선(고산~진산)에서 교통로 개설이 어려웠던 구간은 말골재(198m, 운주면 구제리 수청~장선리 중촌, 2.5km)의 금남기맥 분수계 구간과 대둔산과 천등산 사이의 옥계계곡 구간(산북리 광두소~평촌, 1.5km)이다. 특히 옥계계곡인 대둔산~천등산 구간은 북쪽의 대둔산(877.7m)과 남쪽의 천등산(707m) 사이에 괴목동천이 동서로 흐르는 협곡(옥계계곡)으로 도로개설에 어려움이 있는 구간이다. 1754년 황윤석의 기록에서는 '두 개의 절벽이 마주보고 있으며, 깎아지른 듯하고, 절벽이 아주 높으며, 물줄기들은 모두 넓은 바위 위로 흘러간다'로 기록하고 있다. 따라서 이 구간의 도로개설은 다이너마이트

표 2. 조선시대 노선과 신작로의 노선 비교

시대별 노선	노선
조선시대 (고산현 ~ 진산현)	고산현 - 운제(옥포) - 경천면 가천리(원가천) - 신걸원 - 용계재 - 용계원(금당리) - 고당리 삼거리 - 탄현(숯재) - 산북리 주암 - 당현 - 기동 - 이치(배티) - 진산면 읍내리
국도 17호 (신작로, 고산~진산)	완주군 고산면 - 경천저수지 - 경천면(용복리) - 구제리(수청) - 말골재 - 운주면 장선리(중촌) - 원장선 - 광두소 - 옥계 - 평촌 - 당현 - 기동 - 이치(배티) - 진산면 읍내리
조선시대 (고산현 ~ 연산현)	고산현 - 가천리 - 용복리 - 구제리 - 빼재 - 양촌면 임화리 - 양촌리 - 연산현(현 논산시)
697호 지방도 (신작로, 운주~연산)	운주면 장선리(중촌) 삼거리 - 완창 - 인천 - 양촌리 - 연산면

출처 : 완주군, 1996:676; 越智唯七, 1917.



그림 8. 조선시대(용계길, 연산길) 노선과 신작로(국도 17호, 지방도 697호) 노선

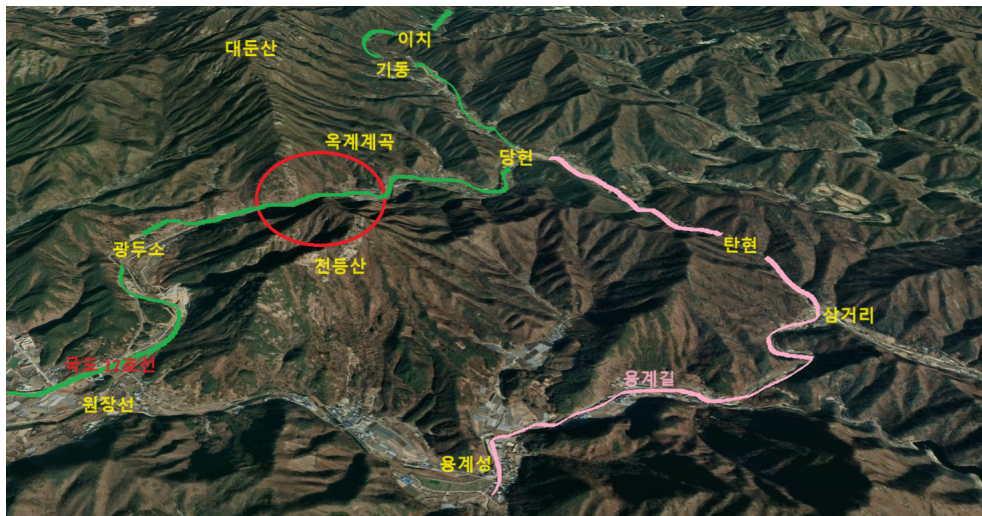


그림 9. 용계길과 신작로(국도 17호선)의 옥계계곡

출처 : 구글어스.

표 3. 1935년 기준 전라북도 지역 도로 등급

등급별(수)	관리주체	노선별
1등 도로(2)	총독부	경성~목포선(여산-전주-정읍)/ 전주~군산선(전주-동산-목천포)
2등 도로(4)	총독부	전주~영동선(소양-진안-무주)/ 전주~진주선(소양-진안-장계) 전주~줄포선(금구-정읍-고부)/ 전주~여수선(임실-오수-남원)
3등 도로(5)	전라북도	전주~순창선(구아-갈담-순창)/ 전주~대전선(고산-운주-진산-대전) 전주~부안선(이서-김제-부안)/ 전주~연산선(고산-운주-연산) 전주~강경선(삼례-금마-여산)

출처 : 완주군, 1996:676.

등 새로운 도로개설 수단이 있어야 가능하다.

국도 17호선의 개설로 조선시대 관로였던 용계길의 폐쇄와 함께, 고산현과 연산현을 잇는 빼재 노선 역시 폐쇄되고, 말골재를 넘어 장선리 중촌마을에서 삼거리를 형성하여 국도 17호선과 지방도 697호선이 갈라지는 형태로 변화했다. 즉, 2개 노선(국도 17호, 지방도 697호)은 과거에는 각각 다른 고개를 경유하는 노선이었지만, 신작로에서는 모두 말골재를 통과하는 노선으로 변화한 것이다.

1911년 ‘도로규칙’에 의해서(조선총독부, 1911), 1기 도로 사업에서 경성 - 목포 간 도로 중 완주 구간 개수(1등 도로)가 있었으며, 2기 도로사업(1917-1922)에서는 전주 - 진주선 개수(2등 도로)가 있었다. 그리고 이 시기에 운주면을 통과하는 전주~대전 선(현재 17호 노선)과 전주~연산 선은 모두 3등 도로로 설정되어 있었다(완주군, 1996: 676). 즉, 1911년 이후 현재의 국도 17호선과 697호 지방도가 3등 도로로 처음 개설되었다.³⁾

1935년 당시 전주 중심의 도로는 1등 도로 2개, 2등 도로 4개, 3등 도로 5개가 있었는데, 1등과 2등 도로는 총독부에서 관리했고, 3등 도로는 도에서 관리했다(표 3). 운주면을 통과하는 전주~대전 선(고산~진산~대전, 현재 국도 17호선)과 전주~연산 선(고산~운주~연산, 현재 697호 지방도)은 3등 도로로서 도에서 관리하는 구간이었다.

1938년 조선도로령에 의해서(조선총독부, 1938) 도로 등급은 4등급(국도, 지방도, 부도, 읍면 도로)로 구분되었다가, 1945년에는 3등급(국도, 지방도, 시군도로)으로 구분하였다. 1963년 도로법이 제정되고, 1967년에 2급 도로(청주~여수 선)로 17호선이라는 명칭이 처음 등장했고, 1971년 1~2급 도로가 국도로 통합되었는데, 이 때에 국도 17호선으로 명명되었다(국토교통부; 대통령령, 1966, ‘일반국도 노선지정령’).

국도 17호선은 전라남도 여수시 돌산읍 신복리에서 대전을 거쳐 경기도 광주시 도척면 추곡리를 남북방향으로

연결하는 국도 노선이다. 이 중 전라북도 지역에서는 전남 곡성 - 남원 - 임실 - 전주 - 완주 - 충남 금산 구간이 해당되고, 완주군 지역에서는 봉동읍 - 고산면 - 경천면 - (말골재) - 운주면 - (이치) - 충남 금산군을 연결하는 노선이다. 운주면 지역에서는 (말골재) - 장선리 - 산북리 - 이치를 통과하는 노선인데, 697호 지방도는 운주 - 완창 - 양촌 - 연산으로 이어져 논산시 연산면에서 국도 1호선과 만난다. 그리고 현재 계획 노선인 완주군 19호 군도인 운주 - 진산 선(운주-원장선-금당-고당-탄현-주암-기동-이치)은 조선시대의 용계길 노선과 거의 일치한다.

말골재(198m) 이용 노선은 금남기맥의 분수계를 하나의 고갯길로 국도 17호선과 지방도 697호 도로를 모두 연결할 수 있다는 장점이 있다. 조선시대에는 금남기맥을 넘어가는 고갯길로 용계길(가천리 요동~금당리 용계)과 빼재(구제리~임화리)를 주로 이용했고, 그 외에 장선재(가천리 동향동~장선리 가척), 말골재(구제리 수청~장선리 월촌) 등 4개의 고갯길을 이용했었는데, 1911년 신작로의 개설로 말골재 중심으로 재편되었고, 다른 고개는 도로의 기능을 상실했다.

현재 말골재는 현재 도로개량사업이 이루어지고 있는데(3.12km), 이중 720m의 터널 공사가 포함되어 있다.⁴⁾ 그리고 옥계계곡에는 대둔제⁵⁾가 축조되고 있어서, 해발 130m에 새로 우회도로가 개설되었고(2020년), 광두소 마을과 옥계계곡의 약 3km가 수몰예정이다(한국농어촌공사).

IV. 교통로 변화에 따른 중심지 및 지역 변화

교통로 노선의 변화로 인하여 용계재를 중심으로 과거 교통의 중심지였던 경천면 가천리의 가천 마을(남서쪽, 연산길과 용계길의 분기점)과 운주면 금당리의 용계원

마을(북동쪽)이 쇠퇴하고, 새로운 말골재 노선으로 인하여 현재 운주면의 면사무소가 위치한 장선리 중촌마을이 삼거리가 되어, 지역 내 중심지로 성장하였다.

국도 17호선이 개설되면서 협곡으로서 교통로 개설에 제한을 받았던 광두소(하산북)~평촌(중산북) 사이의 옥계곡이 이용 가능하게 되었으며, 산북리의 당현마을~기동마을 구간은 용계길과 17호 국도 노선에서 그대로 유지되었다. 그리고 장선리 내부에서는 용계원과 연산현을 연결했던 원장선 마을이 쇠퇴하고, 삼거리(국도 17호, 697 지방도 교차)가 형성되고 운주장(1, 6일장)이 개설된 중촌마을이 성장했다. 그리고 논산시 양촌면으로 연결되던 고산~연산 선의 빼재가 쇠퇴하면서, 현재의 논산시 양촌면의 양촌리도 쇠퇴했다(표 4, 그림 10). 특히 요동 마을(주막)은 북쪽 방향으로는 장선재(동향동~화암사~가척), 동쪽 방향으로는 용계재(시우동~용계원)과 연결되

는 중요 지점이었으나, 그 역할이 없어졌다.

1914년 행정구역 개편 당시 운선면(완창)과 운동하면(가천)으로 면단위 행정구역에서 변화가 없었던 것을 보면, 1911년경의 신작로 개설이 바로 지역 중심지의 변화에 영향을 주지는 못한 것으로 보인다. 그리고 용계길에 위치했던 가천초등학교가 1929년에 개교하고, 신작로에 위치했던 운주초등학교가 1930년에 개교했으나, 운선면의 중심지였던 완창리가 아닌 장선리 중촌마을에 운주초등학교가 설립된 것은 운선면 내에서는 완창리에서 장선리 중촌마을로의 중심지 이동이 나타나고 있었음을 보여준다. 현재는 운주면의 중심지는 장선리 중촌마을이고, 경천면의 중심지는 과거 중심지였던 가천리가 아니라 국도 17호선이 통과하는 남서쪽의 경천리이다.

이후 1935년 행정구역 개편시에 운선면과 운동하면이 운주면으로 통합되고, 통합된 면 소재지가 장선리의 중촌마을에 위치하면서, 이 지역에서의 중심지 이동에 의한 지역변화가 나타났다. 1935년의 행정구역 변화로 2개 면이 운주면으로 통합된 것은 경천수리지 축조(1933~1937)에 의해서 2개 마을(승치리, 성북리)이 화산면으로 이전한 것이 직접적인 영향이었으며, 통합된 면의 면 소재지 선정에서는 신작로 개설로 인해 삼거리가 형성되어 새로운 중심지로 성장한 것이 영향을 미쳤다.

1935년 운선면과 운동하면이 운주면으로 통합되고, 운주면의 면 소재지가 장선리 중촌마을에 들어섬으로써 지역 내의 중심지 이동이 확실해졌고, 이후 중촌마을의 중심지 기능은 더욱 강화되었다. 그리고 1914년 행정구역 개편에서 산북리가 용계길의 노선상에 위치하는 운동하면이 아닌 신작로로 연결되는 운선면에 속한 것은, 이 당시에 이미 국도 17호 도로 노선으로 장선리와 산북리가 연결되었을 가능성을 보여준다. 그 결과 과거 노선상에 위치했던 가천마을, 요동마을, 용계원 등은 쇠퇴하고, 신작로의 노선상에 위치하는 장선리의 중촌마을이 중심지로 발전하는 계기가 된 것이다.

그리고 국도 17호선의 경천~가천~용북 구간에서는 곡류하던 구룡천의 정비(직선화)와 함께 도로 노선이 원가천 마을이 위치하는 구룡천 동안에서 서안으로 이동함으로써, 고산에서 진산과 연산으로 가는 노선의 삼거리 역할을 했던 원가천 마을의 중심성은 더욱 약화되었다(그림 11).

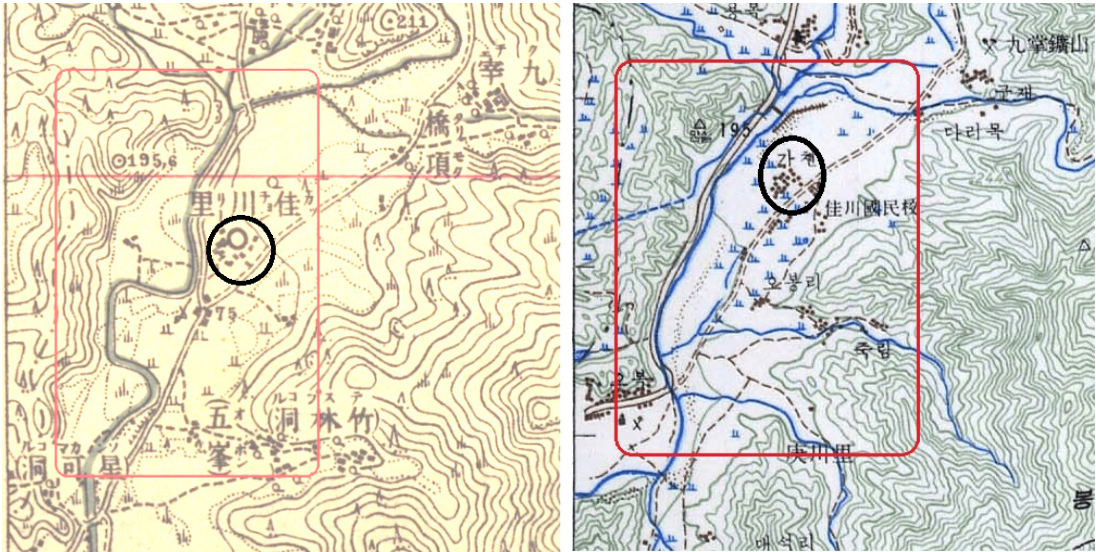
장선리 내부에서는 용계원과 연산을 연결했던 원장선 지역이 중심지였지만, 삼거리가 형성된 북서쪽의 중촌 지역으로 중심지 이동이 일어났다. 중촌마을은 1935년 행

표 4. 교통로 변화에 따른 마을과 고갯길의 성쇠

항목별	마을명
쇠퇴한 마을	가천, 요동(신걸원), 용계원, 고당 삼거리, 양촌(빼재로), 완창
성장한 마을	경천, 용북, 중촌, 광두소, 평촌
쇠퇴한 고갯길	용계재, 빼재, 장선재
성장한 고갯길	말골재



그림 10. 운주면 지역에서의 중심지 변화
(성장한 마을: 적색☆, 쇠퇴한 마을: 흑색★)



1918년(금산, 1/5만, 가천 마을 부분)

1970년(금산, 1/5만, 가천 마을 부분)

그림 11. 가천리 부근에서 구룡천의 유로와 도로의 변화

출처 : 국토지리정보원, <https://www.ngii.go.kr/>.

정구역 개편에 의해서 운주면의 면소재지가 되었으며, 17호 국도와 697호 지방도가 만나는 지점인면서, 과거 운선면의 소재지였던 완창리와 장선리의 중심 마을이었던 원장선의 중간 지점이다.

1935년 통합된 운주면 지역은 면 내부에 위치하는 금남기맥에 의해서 북쪽은 장선천 유역, 남쪽은 구룡천 유역으로 구분할 수 있다. 장선천은 운주면의 남동쪽 고당마을에서 시작하여 북서방향으로 흘러 논산시로 흘러가는 하천으로, 원장선 마을에서 산북리에서 서쪽으로 흘러오는 괴목동천과 합류한다. 장선천 유역은 1935년 운주면으로 통합되기 이전에 상류인 고당리와 금당리는 운동하면, 중하류인 장선리와 완창리는 운선면에 속했었다. 그러나 현재는 장선천 유역 전체가 운주면에 속하게 되었고, 금남기맥 남쪽의 구룡천 유역은 경천면이 되었다.

1989년 운주면에서 경천면이 분리될 때 과거 운동하면 지역이었지만, 장선천 유역으로 분수계가 달랐던 금당리와 고당리는 운주면 소속으로 남았다. 그리고 구제리는 운주면과는 분수계(말골재)로 분리되지만, 과거의 지리적 관성으로 운주면 소속으로 남았다. 산북리 내부에서는 과거 고산현과의 연결 노선이었던 금당(용계원) - 고당삼거리 - 탄현 - 서평 - 주암 - 당현 노선이 쇠퇴하고, 괴목동천을 따라서 중촌 - 덕동 - 원장선 - 광두소 - 옥계계곡

- 평촌 - 당현으로 노선이 변화했다. 방향으로는 남쪽에서 서쪽 노선으로 변화했고, 고갯길에서 하천 연변길로 변화했다. 용계길은 용계재(230m), 탄현(211m), 이치(349m) 등 3개의 고개를 넘는 길이었는데, 신작로는 말골재(198m), 옥계계곡, 이치(349m) 노선이다. 산북리에서 당현 - 기동 - 이치 부분의 노선은 과거나 현재에도 그대로 유지되었다. 1989년 운주면에서 분리된 경천면은 1966년 출장소를 개설된 이래 중심지가 가천리에서 경천리로 이동했고, 면명도 과거 중심지인 가천면이 아닌 경천면으로 변화했다.

V. 결론

이 연구에서는 1910년대 이후 전라북도 완주군 운주면과 경천면 지역에서 나타난 중심지 변화의 원인과 결과를 살펴보았다. 이 지역에서는 조선시대 이용했던 길(용계길)과 1911년 이후 개설된 신작로의 노선 변화에 따라 지역 변화(중심지 이동)가 나타났다. 구체적으로는 완주군 운주면의 행정구역 변화, 운주면 산북리의 행정구역 변화, 운주면의 교통로 변화, 교통로 변화에 따른 중심지 변화를 중심으로 살펴보았다.

연구를 통해 밝혀진 내용은, 첫째, 운주면 지역(운주면 + 경천면)은 1914년 운선면과 운동하면 지역인데 용계재와 말골재 등의 분수계가 지역의 경계가 되지 않고 면 내부에 포함되어 있었다는 특이점이 있다. 두 지역은 1935년 운주면으로 통합되었는데, 면통합은 경천저수지의 축조(1933-1937)가 큰 역할을 했으며, 통합된 면의 중심지 선정에서는 교통로의 변화가 중요한 역할을 하였다. 그러나 1989년 운주면과 경천면으로 분리될 때는 분수계인 금남기맥이 경계로 작용했다.

둘째, 운주면의 산북리는 3개 지역 즉, 당현 마을을 기준으로 북쪽의 기동마을과 재실마을(전주뜸), 동쪽의 주암 및 신복 마을, 서쪽의 평촌(고산촌)과 광두소 지역으로 구분할 수 있다. 산북리 북부의 기동마을은 1906년 이전에는 전주부에 속한 월경지였으며, 괴목동천 유역(평촌, 당현, 주암마을)은 고산현 소속이었다.

셋째, 조선시대 고산현에서 북쪽의 진산현으로 가는 길(용계길)은 고산 - 가천 - 요동(신결원) - 용계재 - 용계원(금당) - 고당 삼거리 - 탄현 - 당현 - 기동 - 이치 노선의 관로였다. 그리고 고산현에서 북서쪽의 연산현으로 가는 길은 고산 - 가천 - 구제 - 빼재 - 양촌 노선이었다. 그러나 1911년 이후 모두 말골재를 통과하여 장선리의 중촌마을에서 분리되는(17호 국도, 697호 지방도) 노선으로 재편되었다. 신작로는 고산 - 경천 - 구제 - 말골재 - 중촌 - 원장선 - 광두소 - 평촌 - 당현 - 기동 - 이치 노선(국도 17호선)이다. 이로써 용계재와 빼재는 교통로의 역할이 사라지게 되었고, 말골재가 주요 교통로로 등장하게 되었다. 또한 국도 17호선의 신작로 개설에서 도로개설에 어려움이 있던 구간은 분수계를 넘어가는 말골재 부분과 대둔산~천등산 사이의 험곡(옥계계곡) 그리고 이치 구간이었다.

넷째, 이 지역에서 나타난 중심지 변화의 원인은 교통로 변화가 중요한 역할을 했다. 교통로의 변화에 따라 과거 용계길 노선의 주요 지점이었던 가천리, 신결원, 용계원, 고당 삼거리가 쇠퇴하고, 1911년 신작로 노선상에 위치하는 경천, 용복, 장선리의 중촌마을이 주요 지점으로 성장했다. 특히 장선리의 중촌마을은 17호 국도와 연산으로 연결되는 697호 지방도가 교차하는 삼거리를 형성하게 되었고, 이것은 1935년 운주면의 면소재지가 되는 요인이 되었다. 즉, 교통로 변화로 인하여 경천과 중촌마을이 주요 지점으로 등장하게 되었고, 1989년 두 지역은 각각 운주면과 경천면의 면소재지로 성장하게 되었다.

완주군 운주면 지역은 분수계가 교통로의 역할을 하는

경우 분리가 아닌 연결의 역할이 더 크게 작용할 수 있다는 측면, 경천저수지와 같은 대규모 인공건조물로 인하여 행정구역의 개편이 발생할 수 있다는 측면, 1910년대의 신작로 개설과 교차점의 형성은 지역중심지를 발생시킬 수 있다는 측면, 도로 건설 기술의 발전은 도로 노선의 설정에서 자연조건의 제약을 감소시킬 수 있다는 측면 등에 의해 지역변화가 발생한 사례이다. 즉, 운주면 지역의 경우 경천저수지의 축조에 의해서 2개의 면이 하나로 통합되고, 신작로에 의해 성장한 지점이 새로운 행정중심지로 성장한 사례로, 특히 교통로 변화가 소규모 지역에서의 중심지 변화에 중요한 역할을 한 사례이다.

註

- 1) 전북 완주군 화산면, 높이 22.7m, 길이 290.88m.
- 2) '신작로'라는 용어는 1906년 3월 '도로개수계획 수립 7개년' 때에 처음 등장함(완주군, 1987:611).
- 3) '도로규칙'에서는 도로 폭에 따라 1등 도로 7.3m, 2등 도로 5.5m, 3등 도로 3.6m, 등 외의 4종으로 규정함.
- 4) 익산지방국토관리청, 2020년~2025년 예정.
- 5) 1988년 기본 계획, 2025년 완공 예정, '장선지구 다목적 농촌용수 개발사업'

참고문헌

- 김재완·이기봉, 2000, "구한말-일제강점기 한강 중류지역에 있어서 교통기관의 발달에 따른 유통구조의 변화", 한국지역지리학회지, 6(3), 1-36.
- 김정길, 2001, 「전북의 백대명산을 가다」, 전주: 신아출판사.
- 김종혁, 2001, 「조선 후기 한강유역의 교통로와 장사」, 고려대학교 대학원 박사학위논문.
- 김종혁, 2017, 「일제 강점기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동」, 서울: 도서출판 선인.
- 류제현, 1989, "지역역사지리학과 문화생태학 -문화적 적응과 지역인문생태계의 개념을 중심으로-", 문화역사지리(1), 53-64.
- 완주군, 1987, 「완주군사」.
- 완주군, 1996, 「완주군지」.

- 유재영, 1993, 「전북전래지명총람」, 서울: 민음사.
- 이상균, 2008, “근대화 전후 도서지역 주민생활권의 변화 -안면도를 사례로-,” 문화역사지리, 20(1), 89-106.
- 이석원, 2016, “조선후기 진산지역 천주교 신자들의 거주지 이동,” 교회사학(13), 53-100.
- 이석원, 2017, “조선후기 진삼과 주변 지역의 천주교 신앙 공동체,” 교회사학(14), 5-50.
- 이수진, 1984, 「한국중세사회사연구」, 서울: 일조각.
- 조성욱, 2006, “지역 중심지의 역할 변화와 지리적 관성 -전라북도 정읍시 철보 지역을 사례로-,” 한국지역지리학회지, 12(5), 571-582.
- 조성욱, 2008, “교통로 변화의 주요 요인과 특성,” 한국지역지리학회지, 14(5), 587-603.
- 조성욱, 2016a, “1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로,” 한국지리학회지, 5(3), 315-329.
- 조성욱, 2016b, “쓰시마에서 중심지 이동과 그 원인,” 한국지리학회지, 5(2), 181-195.
- 최병운, 1983, “越境地(處)의 形成과 變遷,” 순천대학교 논문집 인문사회과학편(2), 375-393.
- 최영준, 1975, “조선시대의 영남로 연구: 서울-상주의 경우,” 지리학(12), 대한지리학회, 53-82.
- 최종석, 2012, “조선초기 越境地의 인식과 발생에 관한 재검토,” 조선시대사학보(62), 71-112.
- 하태규, 1990, “임란에 있어서 웅치전의 위상에 대하여 -호남방어와 관련하여-,” 전라문화논총(4), 1-20.
- 하태규, 2017, “웅치·이치전적지의 범위와 관리 현황,” 전북사학(51), 365-408.
- 홍금수, 2018, “쌍자취락 장호원의 형성과 변천,” 대한지리학회지, 53(6), 885-916.
- 황윤석, 1754, 「금행기(錦行記)」, 정서본 『이재난고』, 권2, 130-133, 박노석 번역.
- 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.
- Norton, W, 1984, *Historical Analysis In Geography*, New York: Longman.
- 대통령령, 1966, 1급국도와 2급국도의 노선지정의 건(대통령령 제2845호, 1966.12.27.).
- 조선총독부, 1911, 도로규칙, 조선총독부령 제51호(1911.4.17.)(법제처, 국가법령정보센터).
- 조선총독부, 1938, 조선도로령, 조선총독부령 제15호(1938.4.4.)(법제처, 국가법령정보센터).
- 구글어스, <https://earth.google.com/>
- 국토교통부, <http://www.molit.go.kr/>
- 국토지리정보원, 국토정보플랫폼, <https://www.ngii.go.kr/>
- 완주군청, <https://www.wanju.go.kr/>
- 익산지방국토관리청, <http://www.molit.go.kr/>
- 카카오맵, <https://map.kakao.com/>
- 한국농어촌공사, <https://www.ekr.or.kr/>
- 교신 : 조성욱, 54896, 전북 전주시 덕진구 백제대로 567, 전북대학교 사범대학 지리교육과(이메일: chossww@jbnu.ac.kr)
- Correspondence: Sungwook Cho, 54896, 567, Baekje-daero, Deokjin-gu, Jeonju-si, Jeollabuk-do, Korea, Department of Geography Education, Jeonbuk National University (Email: chossww@jbnu.ac.kr)
- 투고접수일: 2024년 8월 20일
심사완료일: 2024년 9월 9일
게재확정일: 2024년 9월 10일