

후백제 시기 전주 중심의 군사 교통로 형성 특성

조성욱*

Characteristics of Formation of Military Transportation Route on Jeonju-Centered during the Later-Baekje Period

Sungwook Cho*

요약 : 이 연구에서는 군사 교통로를 중심으로 후삼국시대 후백제(900~936)의 수도였던 전주 중심의 교통로 구조를 살펴보았다. 후삼국시대의 교통로는 통일신라시대에 경주를 중심으로 9주와 5소경을 연결했던 행정 중심의 교통로를 근간으로, 신라는 경주, 고려는 개경 그리고 후백제는 전주 중심으로 교통로가 형성되었다. 소백산맥을 중심으로 동서 방향으로 대결했던 삼국시대의 백제 및 신라와는 달리, 후삼국시대에는 소백산맥이 경계 역할을 하지는 않았다. 후백제는 동서 교통로 4개를 활용했는데, 화령을 통과하여 상주로 이동하는 노선, 추풍령을 통과하여 선산으로 이동하는 노선, 육십령과 팔랑치를 통과하여 합천 대야성과 진주 지역으로 이동하는 노선이었다. 그리고 주요 남북 교통로는 낙동강을 따라 북부의 안동에서 남쪽의 진주 지역까지 형성된 노선으로, 이 노선은 후백제와 신라 및 고려의 주요 격전지였다. 후백제의 동서 교통로가 비교적 안정적으로 유지된 데 비하여, 낙동강을 따라 형성된 남북 교통로는 후삼국의 주요 격전지였다.

주요어 : 후삼국시대, 후백제, 전주, 동서 교통로, 남북 교통로, 낙동강, 소백산맥

Abstract : In this study, the structure of transportation routes centered on Jeonju, the capital of the Later Baekje (900~936), was examined, focusing on military transportation routes. The transportation route of the Later-Three Kingdoms period was based on the administrative-oriented transportation route that connected 9 administrative district and 5 small capital around Gyeongju during the Unified Silla Period. And the transportation route was developed around Gyeongju in Silla, Gaegyeong in Goryeo, and Jeonju in Later-Baekje. Unlike Baekje and Silla during the Three Kingdoms period, which confronted each other in the east-west direction around the Sobaek Mountains, but the Sobaek Mountains did not act as a special obstacle to transportation during the Later-Three Kingdoms period. Later-Baekje used four East-West transportation routes: a route to Sangju through Hwaryeong (Pass), a route to Seonsan through Chupungryeong (Pass), and a route to Daeya Castle and Jinju area through Yukshipryeong (Pass) and Palyangchi (Pass). And the major North-South transportation route was a formed along the Nakdong River from Andong in the north to Jinju in the south. This route was a major battleground for Later-Baekje versus Silla and Goryeo. While Later-Baekje's East-West transportation route remained relatively stable, but the North-South transportation route along the Nakdong River became a major battleground for the three countries.

Key Words : Later-Three Kingdoms period, Later-Baekje, Jeonju, East-West transportation route, North-South transportation route, Nakdong River, Sobaek Mountains

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

I. 서론

후삼국 시기 후백제(900~936)는 수도를 전주로 정하고, 신라 및 고려와 대결했다. 후백제가 통일신라와 대결했던 지역은 동쪽의 경주와 경남 합천의 대야성 방면이었고, 고려와 대결했던 지역은 전주를 중심으로 북동쪽의 경북 북부 지역(현재 문경 및 안동 지역), 차령산맥을 경계로 한 충청도 지역(홍성-공주-청주 지역), 남쪽에서는 전남 나주의 영산강 유역과 경남의 진주 지역이었다.

삼국시대 때에는 소백산맥이 백제와 신라의 국경으로 작용했으나, 후삼국시대에는 소백산맥을 넘어 낙동강 유역이 주요 격전지가 되었다. 후백제의 주요 전투는 전주를 기준으로 동쪽의 낙동강 지역과, 북부의 차령산맥을 경계로 이루어졌는데, 특히 927년 견훤의 경주 진격 과정에서는 낙동강을 따라 형성된 남북 교통로 일대가 주요 격전지가 되었다.

통일신라의 수도였던 경주와 후백제의 수도였던 전주 사이의 직선거리는 약 190km(도보로는 47시간, 카카오맵 추정)이지만, 그 사이에는 진안고원(곰티재, 방곡재), 소백산맥(육십령, 덕산재), 낙동강 등의 자연 장벽이 존재한다. 후백제 시기 견훤이 이용했던 진격로는 최단거리의 노선보다는 비교적 정비가 잘 되어 있는 통일신라시대 경주를 중심으로 9주 5소경을 연결하는 행정 도로를 주축으로 이루어졌을 가능성이 높다.

이 연구에서는 후삼국시대 후백제 견훤의 군사로를 중심으로, 전주 중심의 후백제 교통망의 특징을 살펴보고자 한다. 구체적으로는 먼저 기본이 되었던 신라와 통일신라의 경주 중심 교통로 형성 과정과 형태를 살펴보고, 견훤의 진격로를 중심으로 전주를 중심으로 한 후백제의 군사 교통로를 분석하여, 후백제 시대 전주 중심의 교통로 구조를 살펴보고자 한다. 군사 진격로는 일상적으로 사용되는 교통로와는 차이가 있을 수 있지만, 군사 교통로 역시 당시의 주요 교통로로 역할을 했기 때문에 교통로 이해에 중요한 지표가 될 수 있다. 후백제시대 전주 중심의 교통로 체계는 고려시대의 개경 중심과 조선시대의 한양 중심 교통망과 같은 남북 교통로 체계와는 다른 체계를 형성했고, 그에 따른 지역구조의 특징을 살펴볼 수 있는 사례로서 의미가 있다.

고대의 교통로 연구는 주로 역사학에서 이루어져 왔는데, 고구려의 우역제와 교통로(조법종, 2011), 신라 토기의 분포와 교통로(고상혁, 2022), 백제 웅진기 신라방면

교통로 정비(박중욱, 2024), 발해의 5경과 교통로 기능(윤재운, 2011), 통일신라시기 왕경과 주지 및 소경 연결 교통로(정요근, 2011), 고려 개경의 경제 공간과 교통로(신안식, 2021) 등의 연구가 있다.

II. 신라의 경주 중심 교통로 구조

1. 통일신라 이전 신라의 교통로

삼국시대 때 신라는 경주에서 현재 경기도 남양만의 당항성(현 화성)까지 진출했으며, 660년 덕적도에서 당의 소정방과 신라의 태자(법민)가 만나 백제의 사비 공격을 논의했다. 신라는 경주에서 당항성까지 진출하는 과정에서 소백산맥의 많은 고갯길 중, 경주-상주-화령(상주-보은)-보은(삼년산성)-문의(일모성)-청주-진천-직산-안중(자미산성)-남천정(신주, 한산주)-당항성으로 이어지는 노선을 먼저 개척했다(서영일, 1999). 즉, 신라는 소백산맥의 화령(해발 300m)을 넘어 서쪽 보은에 삼년산성(470년)을 축조하고, 삼년산성을 거점으로 북쪽(남천정) 방향으로 노선을 개척한 것이다. 이후 충북 단양의 적성산성(단성면)과 적성비(550년) 등을 통해 알 수 있듯이, 죽령이나 계림령(하늘재) 등 다양한 교통로를 개척했다.

특히 경주에서 당항성 사이의 노선에서 거점 역할을 했던 남천정(南川停, 경기도 이천으로 추정)은 544년(진흥왕)에 확보하였는데, 660년 5월 26일 신라의 태종무열왕(김춘추) 일행은 경주에서 출발하여, 6월 18일 남천정에 도착하고, 7월 10일 덕물도에서 태자가 당나라의 소정방을 만났다. 이후 태종무열왕은 금돌성(金突城, 상주시 모동면 백화산)에 주둔하고, 김유신은 황간-영동-금산-탄현을 거쳐 7월 9일 황산에서 백제의 계백장군과 황산별 전투(9일~10일)를 벌이고, 원래 약속보다 하루가 늦은 11일에 사비(소부리) 부근에 도착해서 소정방을 만났다(조성욱, 2003). 이후 당군과 신라군은 7월 13일에 사비성을 공격하였고, 7월 18일에 공주성에서 의자왕이 항복하였으며, 7월 29일 태종무열왕이 소부리성(부소산성)에 도착했다(三國史記, 권 제5).

또한 삼국시대 당시 신라와 백제는 소백산맥 서쪽인 옥천(관산성)과 보은(삼년산성) 등의 충북 남부 지역과 남원 운봉 지역을 중심으로 영역 다툼을 이어갔다(아막성

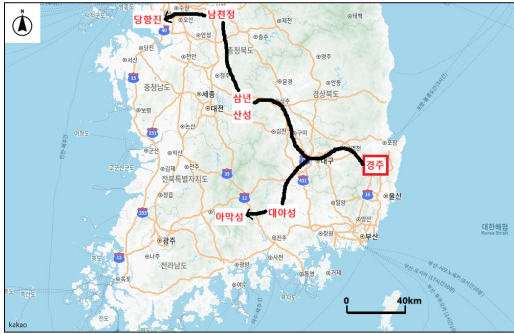


그림 1. 통일신라 이전 신라의 주요 교통로

전투; 602년, 616년, 624년). 한때 백제가 소백산맥을 넘어 대야성(642년, 백제 의자왕, 경남 합천)을 점령하기도 했지만, 대체로 신라가 소백산맥을 서쪽으로 넘어온 상태에서 백제와 대결이 이루어졌다. 즉, 삼국시대에 소백산맥의 분수령은 신라가 차지한 경우가 많았고, 신라는 소백산맥 서쪽의 충청 지역을 통해 북쪽의 경기도 지역으로 진출해서 당항성까지의 노선을 확보했다. 그리고 남쪽에서는 신라가 소백산맥을 넘어 운봉고원으로 진출하여 백제와 국경을 맞대고 있었다. 이것은 당시 신라의 동서 교통로이기도 했다(그림 1).

2. 통일신라시대의 주요 교통로

삼국이 통일된 통일신라시대에 소백산맥은 삼국시대 때와는 달리 장벽보다는 경주를 중심으로 9주와 5소경을 연결하는 교통로의 통과 지점으로 활용되었다. 소백산맥의 고갯길은 북쪽에서부터 죽령(충북 단양~경북 예천), 화령(충북 보은~경북 상주), 추풍령(충북 영동~경북 선

산), 팔랑치(전북 남원~경남 거창 및 합천) 등이 주요 교통로로 이용되었다(표 1).

정요근(2011)은 신라의 왕경인 경주와 9주 5소경을 연결하는 간선 교통로를 추정하면서, 경주와 전주의 연결 노선으로 경주 - 고령 - 거창 - 육십령 - 전주(전주로) 노선, 남원경과 무주(현 광주)를 연결하는 거창 - 팔랑치 - 남원경 - 무주(무주로) 노선을 추정하여, 경주 - 거창을 통해 전라도 지역과 연결되었을 것으로 추정하고 있다. 그리고 충청도 지역 노선은 상주를 중심으로 한주와 중원경(죽령), 서원경(화령), 응주(추풍령)로 연결되는 노선을 추정하여, 경주 - 상주를 통해 충청도 지역과 연결되었을 것으로 추정하고 있다.

서영일(1999:328)은 신라의 교통로 발달을 3단계로 구분하였는데, 1단계는 주민들의 이동과 교류에 의해서 자연발생적으로 형성된 교역망 단계, 2단계는 군사적 진출을 위해서 지리적 요충지나 군사적 거점을 중앙과 연결하는 군사적 단계, 3단계는 지방통치를 원활하게 하기 위해서 중앙과 거점뿐 아니라 거점들 간의 횡적인 연결이 이루어지는 행정적 단계로 구분하였다. 이런 관점에서 본다면 통일신라시대의 교통망은 군사적 용도보다는 경주와 지방행정 중심지 그리고 지방행정 중심지 간의 횡적인 연결 시기로 볼 수 있다. 즉, 당시의 지방행정 중심지였던 9주 5소경과 경주 간의 연결, 그리고 각 지방 중심지 간의 연결이 중요한 시기였다. 경주를 중심으로 9주 5소경을 연결하는 교통로는, 경주에서 북부 지역(고구려 지역)인 한주(漢州, 현 경기도 광주), 삭주(朔州, 현 강원도 춘천), 명주(溟州, 현 강원도 강릉)를 연결하는 노선, 서부 지역(백제 지역)인 응주(熊州, 현 충남 공주), 전주(全州, 현 전북 전주), 무주(武州, 현 광주광역시)를 연결하는 노

표 1. 소백산맥을 넘는 주요 교통로

고개명	위치(현재 교통로)
죽령	충북 단양 - 영주 풍기읍(중앙고속도로, 5번 국도, 중부내륙선 철도)
계림령(하늘재)	충북 충주 수안보 미륵리 - 경북 문경읍 관음리(국도 없음)
조령	충북 충주 수안보 - 경북 문경시 문경읍 하초리(국도 없음)
이화령	충북 괴산군 연풍면 - 경북 문경(3번 국도, 중부내륙고속도로)
화령	충북 보은 - 경북 상주(25번 국도, 당진 - 영덕 고속도로)
추풍령	충북 영동(황간) - 김천시 봉산면(경부고속도로, 4번 국도, 경부선철도)
덕산재	전북 무주 무풍 - 경북 김천 대덕면 - 김천, 성주(30번 국도)
육십령	전북 장수 장계 - 경남 함양 서상(통영 - 대전 고속도로, 26번 국도)
팔랑치	전북 남원 운봉 - 경남 함양(광주 - 대구 고속도로, 24번 국도)

선이 있었다. 그리고 신라 내부에서는 상주(尙州, 현 경북 상주), 강주(康州, 현 경남 진주), 양주(良州, 현 경남 양산)를 연결하는 노선이 있었다. 또한 5소경이었던 중원경(中原京: 현 충주)은 한주와의 연결로, 북원경(北原京: 현 원주)은 삭주와의 연결로, 금관경(金官京: 현 김해)은 양주와의 연결로, 서원경(西原京: 현 청주)은 응주와의 연결로, 남원경(南原京: 현 남원)은 무주(현 광주)와의 연결로에 위치하는데, 5경 중 금관경(김해)을 제외하고는 모두 소백산맥 서쪽에 위치하고 있다.

소백산맥을 통과하는 고갯길을 중심으로 경주에서의 연결로를 살펴보면, 경주-상주-문경-(죽령)-원주-춘천 노선을 통하여 북원경(원주) 및 삭주(춘천)가 연결되고, 경주-상주-(계림령)-충주 노선을 통하여 중원경(충주) 및 한주(경기 광주)가 연결되며, 경주-상주-(화령)-청주 노선을 통하여 서원경(청주) 및 응주(공주)가 연결되고, 경주-선산-(추풍령)-영동-금산-전주 노선을 통하여 전주와 연결되며, 경주-합천-거창-함양-(팔랑치)-남원 노선을 통하여 남원경(남원) 및 무주(광주광역시)를 연결한 것으로 보인다(그림 2).

그리고 각 지역 중심지들 간의 연결에서는, 서쪽에서는 중원경(충주)-서원경(청주)-응주(공주)-전주-남원경(남원)-무주(광주광역시) 노선, 북쪽에서는 한주(경기도 광주)-삭주(춘천)-북원경(원주)-중원경(충주)

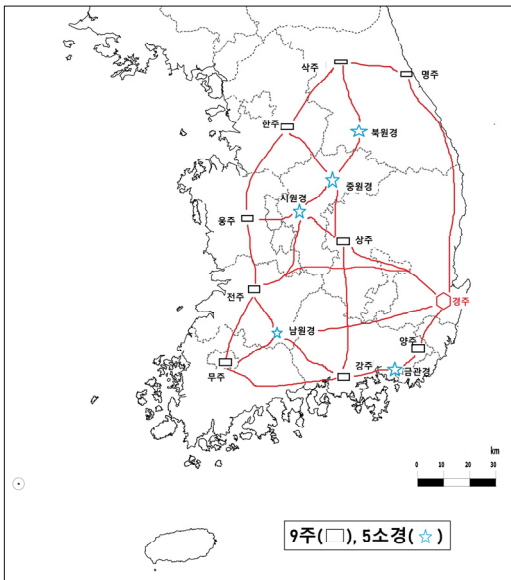


그림 2 통일신라시대 9주 5소경을 연결하는 교통로

간 연결이 이루어진 것으로 추정된다. 그리고 소백산맥의 동쪽에서는 경주-영천-대구-선산-상주, 경주-양산-김해-함안-진주, 낙동강을 따라서 상주-선산-성주-고령-합천-진주로 연결되었을 것으로 보인다. 이중 전주-경주 노선은 육십령이나 무풍의 덕산재 노선보다는, 전주-금산-영동-(추풍령)-선산-경주 노선이 주로 이용되었을 것으로 보인다. 물론 전주-진안-무주-선산 노선이 거리로는 가장 가까운 노선이지만, 곰티재와 방곡재 등 높은 고개를 통과해야 하는 어려움이 있기 때문이다.

III. 후백제 견훤의 주요 전투지와 진격로

1. 후백제의 주요 전투 지역

견훤(867~936)이 처음 봉기한 것은 892년이고, 전주로 수도를 정하고 백제(후백제)를 선포한 것은 900년이다(변동명 등, 2023:11). 그리고 궁예(869~918)는 901년 후고구려를 건국하였으나, 918년 왕건(877~943)으로 대체되었다.

이도학(2022:204)은 견훤(견훤) 정권의 발전과정을 국가체제 정비기(889-900), 백제의 영역 부활기(900-918), 후삼국의 공존·정립기(918-925), 통일전쟁기(925-936)의 4기로 구분하고 있다. 그리고 김갑동(2001:185; 2010:22)은 후백제의 발전과정과 영역변천을 초창기, 태동기, 정비기, 시련기, 전성기, 쇠퇴기의 6개 시기로 구분하고 있다. 여기에서는 후백제의 영역변화를 김갑동의 6개 시기를 기준으로 살펴본다(표 2).

먼저, 초창기(892-900)는 전남 승주(현 순천)에서 박영규 및 김충과 함께 거병하여, 무주(광주)에 도읍을 한 시기로, 신라의 지방행정 구역인 9주 중 과거 백제 영역이었던 전주-무주(광주)-응주(공주)를 영역으로 했다. 그러나 무주(광주)가 너무 남쪽에 위치하는 문제점과 영산강 유역을 확보하지 못하여 영역의 중간에 위치하는 전주로 수도를 이전하였다.

태동기(900-918)는 전주로 도읍을 이전하고, 후백제의 왕을 공식 칭하였으며, 901년 대야성을 공격하였으나 실패한 시기이다. 이때 후고구려의 궁예는 경기도 광주-충주-청주-괴산-상주로 진출했는데, 906년 상주에서 후고구려와의 첫 대결에서 후백제가 패했다. 견훤은 907년

표 2 후백제의 주요 연표와 전투

연도	나이*	사건
889	22	월중·애노의 난(상주)
892	25	견훤 무진주 반란
894	27	(신라 최치원의 시무10조)
900	33	견훤 전주 이전, 궁예(경기 광주, 남양, 충북 괴산, 충주 점령)
901	34	1차 대야성 공격(실패), 나주 공격, (궁예 후고구려 건국)
903	36	후고구려 나주 일대 10여 군현 점령
905	38	(궁예 수도를 철원으로 옮김)
906	39	상주 사화진에서 궁예군과 대결(패배) (궁예 낙동강 상류 확보)
907	40	일선군(선산) 이남 10여성 점령, 낙동강 중류 확보
910	43	나주 점령 실패
912	45	나주 덕진포에서 고려에게 패배
916	49	2차 대야성 공격(실패)
918	51	차령 이남 운주, 운주 등 10여성 점령, 왕건 즉위(고려)
920	53	3차 대야성 공격(성공, 10월), 진례성 진출(김해), 고려군의 진출로 후퇴
921	54	도선제자 경보 귀국
924	57	조물성(의성) 공격(실패)
925	58	조물성 다시 공격(10월, 인질교환), 거창 등 20여성 점령(12월)
926	59	웅진과 운주(홍성) 점령, 인질이었던 조카 진호 사망
927	60	<ul style="list-style-type: none"> 고려 : 3월, 근품성(문경 산북면 근품리)과 용주성 점령(예천 용궁)(죽령, 계림령 확보), 4월 고려 수군 강주 점령, 7월 고려 대야성 점령(한강-낙동강 수운 확보), 8월 왕건 강주(진주) 순행 후백제 : 9월 근암성(문경) 점령, 대목군(칠곡 약목), 소목군(구미 인동), 벽진군(성주 벽진면) 점령 (고려의 남북로 파괴), 고을부(영천) 점령, 고려 공원군 격파, 10월 경주 점령(경순왕 교체), 12월 공산 전투 승리
928	61	1월 강주(진주) 점령, 부곡성(군위) 점령 4월 고려군 탕정(아산)과 청주로 진출, 삼년산성 방어(승리) 10월 부곡성(군위 부계) 점령, 오어곡성(군위)과 조물성(의성) 점령 11월 4차 대야성 공격(점령)
929	62	7월 순주성(안동 풍산) 점령, 나주 탈환, 12월 고창(안동 와룡면) 포위
930	63	1월 고창군 전투(안동) 패배(929.12-930.1), 경북 일대 30여성 고려 귀부
931	64	왕건 경주 방문
932	65	7월 고려 일모산성(청주 문의면) 점령, 9월 후백제 수군 예성강 하구 공격
933	66	5월 사탄전투(경산 하양읍) 패배, 고려 유금필 경주 방문
934	67	운주성(홍성) 패배, 웅진 이복 30성 고려 귀부
935	68	3월 신검 반란, 4월 고려 나주 점령, 6월 견훤 탈출, 11월 신라 경순왕 고려 귀순
936	69	일리천(선산) 전투 패배, 황산 항복, 견훤 사망, 왕건 전주 입성

출처 : 三國史記, 三國遺事, 高麗史, 高麗史節要에서 후백제 관련 내용 발췌.

* 견훤의 나이 기준임.

선산 부근의 10여 성을 점령했으나, 나주(910년)와 대야성 공격(916년)에 실패했고, 공주와 상주의 상실로 영토가 축소되었다.

정비기(918-925)는 918년 운주(홍성)와 공주를 회복

하고, 920년 대야성을 점령한 후 진례성(김해)까지 진출하였고, 924년에는 조물성(경북 의성)에서 대치했던 시기이다. 이 시기 고려 왕건은 충남 아산 지역으로 진출했고, 9월에는 아자개가 고려에 귀순하여 상주와 가운을 확

보하였는데, 고려와 후백제는 예산-아산-청주-상주 방어선으로 대치했다.

시련기(925.10-927.8)는 후백제가 거창 등 20여 성을 점령하고, 용진(공주)을 거점으로 북방을 공격하였으며, 2차 조물성 전투(925년)가 있었던 시기이다. 그러나 고려군이 연산진(충북 문의)과 임존군(예산군 대흥)을 점령하고, 용주(예천 용궁면), 운주(충남 홍성), 근품성(문경), 강주(진주), 대야성(합천)을 점령하여 후백제를 포위했다.

전성기(927.9-929.11)는 수세에 몰려있던 후백제군이 927년 9월에 반격을 시작하여, 근품성(문경), 벽진군(성주), 대목(칠곡), 소목(구미), 고을부(영천)를 거쳐 신라의 수도인 경주를 점령하였고(10월), 공산전투에서 왕건 군을 물리쳤던 시기이다. 928년에는 강주(진주), 부곡성(군위), 조물성(의성), 대야성(합천)을 점령하고, 929년에는 나주를 탈환하였다. 그 결과 낙동강 유역과 영산강 유역을 장악하여, 후백제 최대의 영토를 확보한 시기였다.

쇠퇴기(929.12-936.9)는 930년 1월 고창(古昌, 안동) 전투에서 패배하고, 명주(강릉) 및 경북 북부의 호족들이 왕건에게 귀부했으며, 931년에는 왕건이 경주를 방문하였고, 932년에는 일모산성(청주 문의면)과 삼년산성(보은)을 상실한 시기이다. 견훤은 수군을 이용하여 고려의 수도가 있는 예성강을 공격하기도 했으나, 934년 운주(홍성)에서 패배하여 공주까지 상실하고, 935년 3월 아들 신검의 반란과 고려군의 나주 점령(4월)에 이어, 신검이 936년 9월 선산 일리천 전투에서 패배하고, 황산(논산)에서 고려에게 항복함으로써 후백제는 멸망했다.

이와 같이 후백제의 주요 전투지는 경북 내륙 북부 지역(문경, 예천, 의성, 안동), 낙동강 유역(상주, 선산, 대야성, 강주), 차령산맥 일대(홍성, 공주, 청주 북부), 그리고 남서부의 영산강 유역(나주)과 남동부의 진주 지역이었다. 후백제는 동쪽의 신라와의 대결에서는 우위를 보였으나, 차령산맥 이북의 탕정(아산)과 천안을 거점으로 확보한 고려에 막혀 차령 이북으로 진출하지는 못했다. 특이한 점은 927년 고려의 수군이 영산강 유역(나주)과 강주(진주) 지역으로 진출했고, 932년에는 후백제의 수군이 예성강으로 진출했다는 점이다(신성재, 2017). 고려는 차령산맥 이북의 경기도와 강원도 지역을 점령하고, 차령산맥과 경북 북부 지역에서 후백제 군과 대치하였다. 그러나 전선은 불안정했으며, 특히 낙동강을 따라 위치



그림 3. 후삼국시대의 세력 분포

하는 대야성과 강주(진주)의 주체가 수시로 바뀌는 혼전이 계속되었다(그림 3).

2. 일리천 전투와 황산의 지리적 의미

936년 9월 후백제와 고려의 마지막 전투였던 일리천(一利川, 현 구미시 선산을 남쪽 감천으로 추정; 문안식, 2008:202) 전투와 황산(黄山, 현 논산시 연산면으로 추정)에서 이루어진 신검의 항복 과정은 남북에 위치했던 고려와 후백제의 전투로는 지리적으로 특이한 점이 있다. 즉, 국경을 이루고 있던 차령산맥 일대가 아닌 낙동강의 선산 지역에서 전투가 있었다는 점이다. 선산 지역은 후백제의 동서 교통로(전주-경주)와 남북 교통로(안동-진주)가 교차하는 지역이다. 936년의 일리천 전투와 황산에서의 신검 항복은 소백산맥을 넘어 동서 약 100km의 거리에서 이루어진 점과 군대의 이동 경로 등 당시 낙동강 유역의 남북 교통로와 동서 교통로의 상황을 잘 보여주는 사례이다.

일리천 전투 당시 신검의 후백제군은 견훤이 주로 이용했던 화령보다는 추풍령을 넘어 전주 → 영동 → 선산으로 이동했다. 또한 고려의 왕건은 개경을 출발하여, 전초기지였던 천안에서 태자 무(武)의 군대와 함류하여 일선군(一善郡, 현 선산읍)의 일리천으로 이동했다(류영철, 2001). 일선군으로 이동한 고려군은 낙동강의 동쪽(현 구미시 해평면)에 진을 구축하고, 여지나루(餘次尼津, 낙산2리)를 통해 낙동강을 건너 현재의 선산읍 지역으로 이동하였다(문안식, 2008:203). 이때 고려군의 본영은 낙동강 동쪽의 냉산(일명 태조산, 694m, 구미시 해평면), 후백제

군의 본영은 금오산성(구미시 남통동)에 위치했을 것으로 추정된다.

그리고 실제 전투가 일어났던 장소는 낙동강 서부이면서 현재 33번 국도 괴평 IC 부근인 어쟁이들(구미시 지산동)과 뚝개이들(고아읍 괴평리) 일대로 추정하고 있으나(문안식, 2008:204), 이 지역은 감천(일리천)이 아닌 남쪽의 구미천과 낙동강이 만나는 일대라서 일리천 전투라고 명명하기에는 문제가 있다. 이 전투를 일리천 전투라고 명명한 것을 보면 감천을 사이에 두고 북쪽의 고려군과 남쪽의 후백제군이 대결했고, 실제 전투는 주로 감천 남부의 현재 구미시 고아읍 지역에서 있었던 것으로 추정하는 것이 타당하다.

후백제의 입장에서 선산 지역은 경북 서남부 지역과 경남 서북 지역 등 낙동강 서부를 확보하기 위한 전초기지였으며, 후백제군이 이 지역을 확보하고 경주를 향해 진군하려고 하자, 고려군이 낙동강의 동안에서 막아선 것으로 추정할 수 있다(문안식, 2008:201). 이때 고려군은 천안에서 계림령(하늘재)을 통과하여 문경과 상주를 거쳐 선산에 도착한 것으로 추정된다(정경현, 1990). 그리고 후백제군은 전주에서 출발하여 고산-용계성-금산-영동-황간-추풍령-김천-선산으로 이동했을 것으로 추정되며, 일리천 전투 이후 후백제군의 패퇴로도 같은 노선으로 추정된다.

그리고 일리천 전투 이후 후백제군과 고려군이 서쪽의 황산으로 이동한 경로에 대해서 ‘삼국유사’에서는 ‘백제군패배 지황산탄현(百濟軍敗北 至黃山炭峴)’으로 기록되어, 탄현을 거쳐 황산에 이르렀음을 알 수 있다. 그리고 ‘고려사’(권2, 태조 19년 9월조)에서는 ‘아사추지황산군 유탄령 주영마성(我師追至黃山郡 踰炭嶺 駐營馬城)’으로 기록되어, 황산, 탄령(탄현), 마성의 지명이 등장한다. 즉, 일리천 접전 이후 고려군은 탄령을 넘어 황산군의 마성에 주둔한 것으로 해석할 수 있다. 한편 ‘대동지지’에서는 탄령은 고산에 있으며, 마성은 고산현의 용계고성을 의미한다고 하고 있다(표 3).

그러나 일리천 전투에서 패배한 후백제군의 후퇴 과정

과 항복 지역의 추정이 정확하게 이루어지지 못하고 있다. 즉, 고려군이 추격하여 황산군에 이르렀고, 마성에 주둔하고 있었는데, 신검이 문무관료를 이끌고 항복하러 왔다는 것이다. 그런데 이 문구를 그대로 순서대로 해석하면 황산군에 도달했고, 탄령을 넘었고, 마성에 주둔했다는 의미이다. 즉, 탄령과 마성은 황산군 영역 내에 위치한다고 볼 수 있다. 탄령의 위치에 대해서는 식장산 마도령, 완주군 운주면, 금산군 진산면 등 다양한 추정이 있으나(이도학, 2022:245), 후백제군이 후퇴하는 과정에서 전주로 가는 가장 단거리의 길을 이용했다면, 추풍령을 넘어 가장 빨리 전주로 갈 수 있는 완주군 운주면의 탄현을 이용했을 가능성이 높다.

또 하나의 문제는 마성(馬城)의 위치에 관한 문제이다. 류영철(2001)은 김정호의 ‘대동지지(大東地志, 권5, 連山)’를 근거로 탄령을 완주군 운주면의 탄현으로, 마성을 운주면의 용계성으로 추정하고 있다. 그 외에도 마성으로 추정되는 곳은, 익산시 금마면 미륵산성, 논산시 연산면 북산성과 외성리 산성, 논산시 연산면 개태사지, 익산시 왕궁면의 왕궁성 등이다(이도학, 2022:246). 그러나 용계성을 제외하고는 모두 장선천(논산천)을 따라 하류의 평지 지역에 위치하는 지점들이다.

고려군은 일리천(선산) → 개령(김천) → 금릉(김천) → 추풍령 → 황간 → 영동 → 금산 → 탄현 → 용계성 → 양촌 → 연산(논산)으로 이동한 것으로 보인다(김갑동, 2010:71). 후백제군과 고려군은 같은 노선을 이용하여 추풍령과 탄령을 넘었지만, 탄령을 넘은 이후 후백제군은 용계제를 넘어 수도인 남쪽의 전주 방향으로 이동했고, 고려군은 용계제를 넘어 추격하지 않고 장선천을 따라 서쪽 평야지역으로 이동하여 연산면 지역에 병영을 설치한 것으로 보인다(그림 4). 이후 신검은 마성(馬城)으로 와서 항복하고, 왕건이 주재하고 있던 연산의 개태사에서 항복 의식이 이루어졌을 것으로 추정된다(이도학, 2022:252).

후백제의 신검군이 일리천 전투에서 패배한 이후 가장 빨리 수도였던 전주로 가기 위해서는 장선천 하류의 연산

표 3. 후백제군과 고려군의 일리천 ⇒ 황산 이동 경로 관련 내용

출처	내용
三國遺事	百濟軍敗北 至黃山炭峴(백제군패배 지황산탄현)
高麗史	我師追至黃山郡 踰炭嶺 駐營馬城(아사추지황산군 유탄령 주영마성)
大東地志	炭嶺 在高山 馬城 高山縣龍溪古城(탄령 재고산 마성 고산현용계고성)



그림 4. 일리천 전투(936년)와 황산으로의 군사 이동로

(황산) 방향보다는, 용계성(완주군 운주면 금당리)에서 용계재(원치)를 넘어 고산 방향으로 이동하는 노선이었다. 용계성에서 용계재를 넘어 고산-전주성까지는 도보길로 38km(9시간 35분, 카카오맵 추정)인데 비하여, 용계성에서 장선천을 따라 이동하여 양촌면-가야곡면-여산면-왕궁면-전주 견훤성까지의 노선은 약 65km(16시간 33분, 카카오맵 추정)이다.

비록 전주성에서 박영규(고모부)의 배신이 있었다고는 하지만, 신검이 문무관료를 동반하여 고려군이 주둔하고 있는 마성으로 항복하러 온 것을 보면, 전주까지 후퇴해서 내부적으로 항복 여부를 논의했을 가능성이 높다. 그리고 고려군은 전주까지 추격하지는 않았고, 장선천을 따라 연산 방향으로 이동하여 평지에 본영을 설치했던 것으로 보인다. 따라서 마성은 익산시 금마면이나 탐정저수지의 어린사(魚鱗寺; 이도하, 2022), 연무를 마산리와 함께, 용계성(완주군 운주면 금당리)일 가능성도 있다(류영철, 2001). 그리고 항복 의식은 왕건이 주둔하고 있는 개태사 지역에서 행해졌을 가능성이 있다. 즉, 고려군은 신검군을 추격하였지만 전주까지는 가지 않고, 길목에 위치하는 용계성(완주군 운주면)이나 마성(연무읍이나 금마면 일대)에 주둔하면서, 다음 작전을 준비했던 것으로 보인다.

IV. 후백제 시기 전주 중심의 교통로와 지역구조

후삼국시대 후백제와 신라 및 고려의 대결에서 소백산맥은 주요 전투 지역이 되지 않고, 소백산맥 동쪽인 경북 북부(현 안동, 예천, 문경)와 경북 남부(현 상주, 구미) 그

리고 경남 서부(현 합천, 진주) 지역에서 주로 전투가 이루어졌다. 즉, 후삼국시대에는 후백제가 소백산맥의 분수령을 확보하고 동쪽의 신라를 압박하는 상황이었다.

후삼국시대 전주와 경주를 잇는 전주-금산-영동-(화령-상주 또는 추풍령-선산)-영천-경주의 동서 교통로와 함께, 낙동강을 따라서 북쪽의 안동과 문경에서 남쪽의 진주까지 남북으로 연결되는 남북 교통로가 중요한 역할을 했다. 즉, 후삼국시대 후백제와 신라의 주요 접경지는 소백산맥이 아니고 낙동강 유역이었다.

후백제의 주요 교통로는 수도인 전주를 중심으로, 동서 방향으로는 전주-경주의 동서 교통로(화령, 추풍령), 남동부 합천의 대야성과 진주를 연결하는 교통로(팔랑치, 육십령), 그리고 남북 교통로로는 안동-문경-진주를 연결하는 교통로(낙동강), 북쪽의 고려와 대결했던 전주-공주 교통로(차령산맥), 고려와 대결했던 남서부의 전주-나주 교통로(노령, 영산강) 등이다. 이 중 가장 큰 역할을 했던 교통로는 전주를 중심으로 전주-경주를 연결하는 동서 교통로와 낙동강을 따라 북쪽의 안동과 남쪽의 진주를 연결하는 남북 교통로이다. 여기에서는 교통로의 방향에 따라 4개의 동서 교통로(전주→경주, 전주→안동, 전주→합천, 전주→진주 방면)와 3개의 남북 교통로(안동↔진주의 낙동강 노선, 전주→공주, 전주→나주 노선)를 중심으로 살펴본다.

1. 동서 교통로

견훤이 전주에서 신라 영역으로 진출했던 지역은 신라의 수도인 경주 방면, 죽령과 계림령(하늘재)을 넘어오는 고려와 주도권 대결을 벌였던 경북 북부 지역(문경, 안동), 그리고 남동부의 대야성(합천)과 강주(진주)의 4개 방면이었다. 이때 주로 이용했던 노선은 북쪽의 화령 노선인 동서 북로, 남쪽의 팔랑치 노선인 동서 남로였다(표 4)(그림 5).

먼저, 동서 교통로에서 가장 많이 이용했던 노선은 충북 보은의 삼년산성에서 경북 상주로 연결되는 화령 노선이었다. 후백제군은 소백산맥의 화령을 넘어 상주에 도착한 후, 북쪽으로는 문경과 안동 지역으로 진격했고, 남쪽으로는 선산 방향으로 진격했다. 추풍령 노선은 영동을 거쳐 바로 선산으로 진격할 수 있는 노선이었으나, 화령 노선에 비해서 상대적으로 활발하게 이용되지는 않았다. 그러나 936년 일리천 전투 때 신검은 이 노선을 이용

표 4. 후백제의 동서 교통로

노선 구분	주요 통과 지점
1. 동서 북로	1) 전주 - 금산 - 보은 - 화령 - 상주 - 문경 - 안동
	2) 전주 - 금산 - 영동 - 추풍령 - 선산 - 영천 - 경주
2. 동서 남로	1) 전주 - 남원 - 운봉 - 팔랑치 - 함양 - 거창 - 합천(대야성)
	2) 전주 - 진안 - 장수 - 옥십령 - 함양 - 산청 - 진주

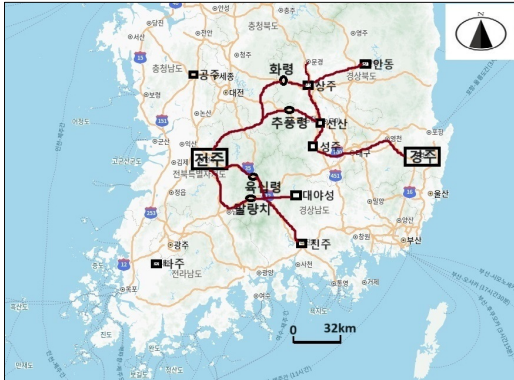


그림 5. 후백제의 주요 동서 교통로

하여 선산으로 진격했다.

백제는 웅진 시기였던 동성왕(479-501)과 무령왕(501-523) 때에 섬진강 유역으로 진출했는데, 그 길목에 위치하는 논산 지역에 위치한 동방의 중요성이 커졌다(김근영, 2018:66). 즉, 백제가 475년 수도를 웅진으로, 538년(성왕 16년) 사비로 천도하면서 논산 지역의 중요성이 커졌다. 삼국시대에 논산 지역은 소백산맥을 넘어온 동쪽의 신라 세력을 방어하고, 웅진이나 사비에서 남쪽으로 진출하는 거점으로서 백제의 국방에서 중요한 요충지 역할을 하였다. 신라는 보은에 삼년산성을 축조하고(470년) 소백산맥 서편인 보은, 옥천, 문의(청주) 등 금강 상류를 확보했다(김근영, 2018:64). 이러한 신라의 진출을 방어하기 위해서 산직리 산성(논산시 양촌면 모촌리)과 흑석동 산성(대전 서구)을 연결하는 방어망을 구축하였다. 백제 성왕이 사망한 554년의 관산성 전투(충북 옥천군 서면 추정) 때에도 사비에서 출발한 백제군은 논산의 동방성을 통과하여 옥천으로 이동했을 것으로 추정되는데, 동방성의 중심지는 옥곡리 고분이 있는 가야곡면 일원(매화산성)으로 추정된다(김근영, 2018:72). 논산 지역은 660년 계백과 김유신의 황산벌 전투(논산시 양촌면 추정; 조성욱, 2003), 936년 후백제의 신검이 고려군에게 항복

했던 황산(논산시 연산면 추정) 등 백제와 후백제 역사에서 중요한 지역이다.

그리고 남동부의 합천 대야성과 진주 방면으로의 진출에서 이용했던 노선은 남원과 운봉, 경남 함양을 잇는 팔랑치 노선이다. 소백산맥의 팔랑치를 넘어 동쪽으로 거창을 거쳐 합천의 대야성으로 진격했고, 남쪽으로는 남강을 따라 산청을 거쳐 진주로 진격했다. 옥십령을 통하여 진안에서 함양(안의) 방향으로 진출할 수도 있으나, 팔랑치 노선에 비하여 활발하게 이용된 것 같지는 않다. 후백제의 견훤은 901년 대야성을 공격하였으나 실패하고, 907년에는 선산 이남 10여 성을 점령했으며(김갑동, 2001:196), 920년에는 대야성을 점령하고, 진례성(김해)까지 진출했다.

고려 왕건은 927년 1월에서 3월 사이에 경북 북부인 용주성(경북 예천)과 근포성(문경 산양면)을 점령하고, 7월에는 낙동강을 따라 합천의 대야성을 점령하였으며, 8월에는 강주(진주)까지 순행하였다(권영오, 2013:213). 그러나 같은 해인 927년 9월 견훤은 화령 → 근포성 → 고을부(경북 영천)를 거쳐, 10월에 경주를 점령하였다(김갑동, 2001:208). 이때 견훤은 상대적으로 단거리인 추풍령이나 덕산재(무풍)를 넘어 선산으로 진출하지 않고, 전주 → 고산 → 용계성 → 탄현 → 금산 → 영동 → 보은(삼년산성) → (화령) → 상주 → 문경(근포성) → 군위 → 성주와 칠곡 → 영천 → 경주로 통하는 동서 교통로를 이용했다. 이 노선은 주로 문경(근포성)이나 안동(고창) 등의 경북 북부 지역으로 이동할 때 이용했던 노선이다. 즉, 견훤은 최단 거리를 이동하여 경주를 점령한 것이 아니고, 동서 및 남북 교통로를 확보한 다음 경주로 진격한 것이다. 견훤은 신라 왕경인 경주에서 보름 정도를 머무르면서, 박씨 계인 경애왕을 제거하고, 김씨 계인 경순왕을 내세우고, 돌아오는 길에 공산(팔공산) 전투에서 왕건이 이끈 5천의 고려군을 격파했다(권영오, 2013).

2. 남북 교통로

1) 낙동강 유역의 남북 교통로

낙동강을 따라 북쪽의 안동 지역에서 예천 및 문경 지역, 군위 및 의성 지역, 그리고 상주 및 선산 지역, 남쪽의 합천의 대야성과 진주로 이어지는 남북 교통로는 고려와 후백제의 주도권 싸움이 치열했던 지역이다. 이 노선은 고려와 신라의 입장에서는 소백산맥을 넘어오는 후백제 세력을 차단해야 하는 선이고, 후백제의 입장에서는 신라로 진출할 수 있는 최전선이였다. 따라서 신라와 고려 그리고 후백제는 이 노선의 확보에 주력했으며, 후백제의 경주 점령과 이후 판도에서도 중요한 역할을 했다. 927년 8월 이 노선을 확보한 왕건은 남쪽의 강주(진주)까지 순행했지만, 927년 10월에는 후백제가 확보했고, 928년 1월에는 후백제가 강주까지 확보했다. 그리고 합천의 대야성은 후백제가 3차례 공격(901년, 916년, 920년) 후인 920년에 점령했으나, 927년 다시 고려에 빼앗겼다가, 928년 다시 점령하기도 했던 것처럼, 낙동강 노선은 당시 가장 중요한 전선이였다(그림 6).

이와 같이 후백제의 견훤은 전주성을 중심으로 동쪽으로 안동(북동쪽), 경주(동쪽), 합천(남동쪽)으로 진격하여 고려 및 신라와 대결하였으며, 북쪽으로는 차령산맥을 경계로 고려와 대치했다(홍성~청주). 후백제는 화령과 팔랑치를 넘어 낙동강으로 진출했고, 고려는 북쪽의 죽령과 계립령(하늘재)을 넘어 경상도 방면으로 진출하여 문경에서 진주에 이르는 이 노선을 확보하기 위해 노력했다. 즉, 동서 교통로 노선과 낙동강의 남북 교통로 노선이 만나는 지점에서 주요 전투가 이루어졌다.



그림 6. 후백제 시기 낙동강 유역의 남북 교통로

2) 차령과 나주 노선

낙동강 노선과 함께 후백제와 고려는 차령산맥을 경계로 남북으로 대결했다. 고려는 차령산맥 이북(아산, 천안)에 거점을 마련하고, 차령산맥 남쪽으로 진출을 꾀했는데, 대체로 차령 이북인 천안, 아산 그리고 충주 등은 고려의 영역이었으며, 주요 결전지는 홍성(운주), 공주, 청주 등지였다.

후백제는 차령산맥 이남으로 진출하는 고려군을 방어하기 위해서, 공주를 중심으로 서쪽의 홍성, 중부의 청주, 동쪽의 보은 삼년산성에서 방어했다. 그러나 후백제는 동쪽 신라 영역에서는 경주까지 깊숙이 진격했지만, 북쪽의 차령산맥 전선에서는 산맥을 넘지 못하고 방어적인 전략을 취했다(그림 7).

고려와 후백제의 전쟁에서 특이한 점은 영산강 유역의 나주와 진주(강주) 지역에서 수군이 중요한 역할을 했다는 점이다. 932년 후백제의 수군이 예성강으로 진출하여 고려의 수도인 개경을 위협했으며, 영산강의 나주 지역은 고려와는 육지로 연결되지 않은 상황이었고, 927년 고려의 진주 공격은 수군에 의해 이루어졌다.

후백제의 수도인 전주에서 영산강의 나주 지역으로 진격하기 위해서는 전주 - 김제 - 정읍 - 노령 - 장성 - 광주(당시 무주) - 나주(금성)의 노선이 이용되었다. 후백제가 첫째 아들인 신검을 전주, 둘째 아들인 양검을 강주(진주), 셋째 아들인 용검을 무주(광주)의 도독으로 임명한 것을 보면, 이 세 곳이 당시 후백제의 주요 지점이었던 것으로 보인다. 935년 견훤이 금산사에 유배되었다가 탈출하여 고려로 귀부할 때는, 김제에서 바닷길을 통해 고려가 점령하고 있던 나주로 탈출했다.

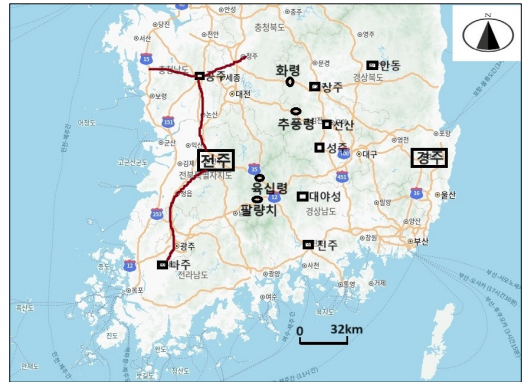


그림 7. 후백제 시기 차령산맥(북)과 나주 지역(남) 교통로

3. 후백제 시기 전주 중심의 교통로 형성

후백제가 이용했던 주요 교통로는 통일신라시대 9주 5소경의 행정 교통로가 기반이 되었지만, 후백제의 신라에 대한 압박, 신라 영역으로 진출하는 고려에 대한 대응, 그리고 남쪽의 나주와 강주(진주)에서 고려와 후백제의 대결 등을 중심으로 후삼국시대의 주요 교통로가 형성되었다(그림 8).

후백제 시기 전주 중심으로 형성된 교통로의 특징을 살펴보면, 첫째, 후백제의 수도였던 전주와 신라 지역을 잇는 동서 교통로의 역할이 컸다. 후백제는 사실상 신라 및 고려 연합군과 대결했는데, 주요 전투는 신라의 영역이었던 경주의 북부 지역(문경, 안동)과 서부 지역(상주, 선산) 그리고 서남부(합천, 진주) 지역에서 이루어졌다.

둘째, 후삼국시대 각국의 수도가 전주, 개성, 경주였는데, 이 중 전주와 경주 사이에 위치하는 소백산맥은 후백제가 통제하고 있던 상황으로 주요 전투지가 되지 않았으나, 남쪽으로 진출하려는 고려의 입장에서는 차령산맥과 소백산맥(계림령, 죽령)이 경계 지역으로 작용했다. 후백제는 경주 방면인 동쪽으로의 진출에 중점을 두었고, 고려는 남쪽으로의 진출에 중점을 두었는데, 두 세력의 주요 전투 지역은 신라 영역이었던 안동을 중심으로 한 경북 북부 지역과 차령산맥을 경계로 한 지역이었다. 따라서 전주-화령-안동의 동서 교통로와 문경-상주-

진주의 남북 교통로가 주요한 역할을 했다.

셋째, 후백제는 고려와의 대결에서 북부 차령산맥만이 아니라, 남쪽의 나주 지역과 진주 지역 등 남북 양쪽에서 방어해야 하는 입장이었고, 동쪽으로는 죽령에서 진주까지의 낙동강 방어망에서 고려군과 대결하는 상황이었다. 특히 927년 3월에는 고려가 남북 교통로를 확보하였고, 9월에는 후백제군이 남북 교통로를 확보하고 10월 경주 점령으로 이어졌으며, 12월에는 전주로 귀환 중 공산전투에서 왕건군을 대파했다(송언근, 2025).

넷째, 후백제는 신라에 대해서는 공격적이었으나, 고려에 대해서는 공격보다는 방위에 치중했다. 공산전투에서 고려군을 대파하기도 했으나(이도학, 2015), 그 여세를 몰아 차령산맥 이북의 고려 영토로 진격하지는 못했다. 후백제는 먼저 신라를 점령하고, 이후에 고려와 대결을 할 계획이었던 것으로 보인다. 후백제는 경북 북부 지역에서 고려와 균형 또는 우세를 이루었으나, 930년 1월 고창(안동) 전투의 패배로 열세로 바뀌었으며, 차령산맥 전선에서도 934년 윤주성(홍성) 패배 이후 열세로 전환되었다.

다섯째, 고려는 차령산맥 전선에서는 천안을 거점으로, 경북 북부 전선에서는 안동을 거점으로 남쪽으로 진격하는 전략을 취했다. 그리고 936년 후백제와 고려의 최후 전투였던 일리천 전투는 당시 후백제의 동서 교통로와 남북 교통로의 교차점이었던 선산 지역(현 구미시)에서 벌어졌다.

이상과 같이 후백제 시기 전주 중심의 교통로는 전주-화령-상주-경주의 동서 교통로와 안동-문경-상주-선산-합천-진주까지의 낙동강을 따라 형성된 남북 교통로가 가장 중요한 교통로였다. 그리고 호남지역 내에서는 북쪽의 차령산맥과 남쪽의 나주 지역으로 연결되는 교통로가 방어상 중요한 교통로로서 작용했다.

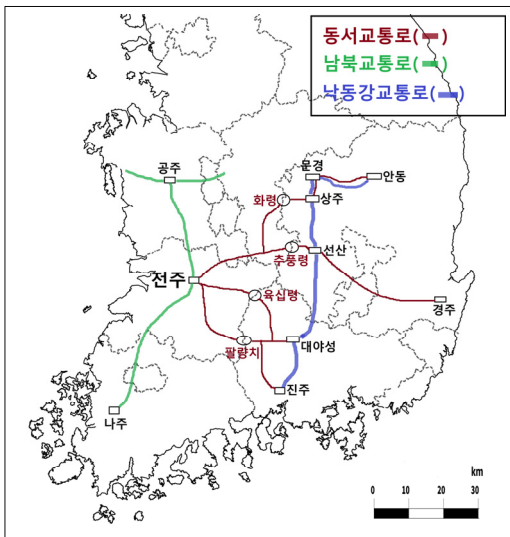


그림 8. 후백제 시기 전주 중심의 주요 교통로

V. 결론

삼국시대의 교통로와 통일신라시대의 교통로 그리고 후삼국시대의 교통로에는 차이가 있다. 삼국시대 때 백제는 사비 중심, 고구려는 평양 중심, 신라는 경주 중심의 교통로가 발달했다. 이에 비하여 통일신라시대에는 경주 중심으로 9주와 5소경을 연결하는 행정 중심의 교통로가 발달했다. 그리고 후삼국시대에는 신라는 경주 중심으

로, 고려는 개성 중심으로, 후백제는 전주 중심으로 교통로가 발달했다.

삼국시대에는 소백산맥을 중심으로 백제와 신라가 동서 방향으로 대결했던 것과는 달리, 후삼국시대에는 소백산맥이 경계로 작용하지는 않았다. 후백제와 신라의 대립은 소백산맥을 넘어 북부의 안동, 동부의 경주, 남부의 대야성을 중심으로 이루어졌으며, 후백제와 고려의 대립은 차령산맥, 경북 북부 지역, 남동부 진주 지역, 남서부 나주 지역을 중심으로 이루어졌다.

후백제는 전주와 경주를 중심축으로 하는 4개의 동서 교통로를 활용했는데, 이 중 북로(北路)는 화령을 통과하여 상주로 이동하는 노선과 추풍령을 통과하여 선산으로 이동하는 노선이었다. 그리고 남로(南路)는 팔랑치 및 옥십령을 통과하여 합천의 대야성과 진주 지역으로 이동하는 노선이었다. 동서 교통로는 주요 거점이었던 보은의 삼년산성이 공격(928년) 받기도 했으나, 비교적 안정적으로 유지되었다.

그리고 남북 교통로는 소백산맥 동쪽 안동에서 진주 지역까지 낙동강을 따라서 형성된 낙동강 노선과 후백제 영역 내에서 북쪽으로 전주-공주 노선, 남쪽으로 전주-나주 노선이 있었다. 특히 낙동강을 따라 형성된 남북 교통로는 주요 격전지가 되어, 고려와 후백제 간에 치열한 전투가 계속되었다.

후삼국시대에는 전쟁 시기였기 때문에 교통로는 행정적인 용도보다는 군사용으로의 역할이 더 중요했다. 후백제의 주요 공격 대상이었던 신라 지역으로의 진출로인 동서 교통로가 안정적으로 유지되는데 비하여, 낙동강을 따라 형성된 남북 교통로는 격전지가 되었는데, 특히 낙동강의 남북 교통로와 동서 교통로가 만나는 지점에서 주요 전투가 이루어졌다. 이와 같이 교통로와 그에 따른 지역구조는 당시의 상황을 이해하는 데 중요한 역할을 할 수 있다.

참고문헌

고상혁, 2022, “신라토기 경주양식 분포권과 교통로” 한국상고사학보, 117, 87-112.
권영오, 2013, “후백제군의 포석정 습격과 경순왕 올립” 한국고대사탐구, 13, 175-224.
김갑동, 2001, “후백제 건현의 전략과 영역의 변천” 전북전통문화연구원 소 편, 「후백제 건현정권과 전주」, 서울: 도서출판 주류성, 185-217.

김갑동, 2010, 「고려의 후삼국 통일과 후백제」, 서울: 서경문화사.
김근영, 2018, “백제의 논산 지역 지배와 동방성” 한국고대사연구, 90, 45-83.
류영철, 2001, “일리천전투와 후백제의 멸망” 대구사학, 63(1), 1-42.
문안식, 2008, 「후백제 전쟁사 연구」, 서울: 해안.
박종욱, 2024, “백제 웅진기 신라방면 교통로의 정비와 운영” 한국고대사연구, 115, 251-288.
변동명·배재훈·채희숙·최영주·이옥희·홍창우, 2023, 「건현의 후백제 건국과 광주」, 광주: 전남대학교출판문화원.
서영일, 1999, 「신라 육상 교통로 연구」, 서울: 학연문화사.
송언근, 2025, “공산전투 장소의 역사지리적 의미에 대한 비판적 재해석: 전투장소를 중심으로” 한국지리학회지, 14(3), 353-372.
신성재, 2017, “후삼국 통일전쟁과 왕건의 해군력 운용 - 현대의 해군력 운용 개념을 적용하여 -” 이순신연구논총, 28, 195-228.
신안식, 2021, “고려 개경의 경제공간과 교통로” 서울학연구, 83, 67-96.
윤재운, 2011, “발해의 5경과 교통로의 기능” 한국고대사연구, 63, 191-226.
이도학, 2015, 「후삼국시대 전쟁 연구」, 서울: 도서출판 주류성.
이도학, 2022, 「후백제사 연구」, 서울: 학연문화사.
정경현, 1990, “고려 태조의 일리천 전역(戰役)” 한국사연구, 68, 1-30.
정요근, 2011, “통일신라시기의 간선교통로 -王京과 州治·小京 간 연결을 중심으로-” 한국고대사연구, 63, 147-190.
조법중, 2011, “고구려의 우역제와 교통로” 한국고대사연구, 63, 41-79.
조성욱, 2003, “백제 ‘탄현’의 지형 조건과 관계적 위치” 문화역사지리, 15(3), 69-86.
「三國史記」, 卷 第五(新羅本紀 第五, 太宗武烈王), 卷 第五十(列傳 第十, 甄萱).
「三國遺事」, 卷 第二, 紀異 第二(後百濟 甄萱).
「高麗史」, 卷二 太祖世家 十九年 九月.
「高麗史節要」
「大東地志」, 卷五, 連山.
카카오맵, <https://map.kakao.com/>

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, Jeonbuk-do, South Korea,
Department of Geography Education, Jeonbuk
National University (Email: chossww@jbnu.ac.kr)

투고접수일: 2026년 2월 27일

심사완료일: 2026년 3월 17일

게재확정일: 2026년 3월 20일