

# 朝鮮時代 漕運制 研究

金 玉 根

<目 次>	
I. 序 言	2. 漕倉의 構成
II. 漕運의 意義	IV. 稅穀運納에 관한 規定
III. 漕 倉	V. 船 價
1. 漕倉의 位置와 屬邑	VI. 結 言

## I. 序 言

朝鮮王朝도 三國 이후의 諸王朝과 같이 東洋의 封建國家로서 經濟基盤을 土地國有制(公田制)에 두었음은 贅言을 요하지 않는다. 封建의 土地國有制에 있어서는 地代와 租稅는 一致된다. 그러므로 封建의 地主國家가 財政機構를 통한 租稅의 獲得은 한편으로는 地代의 實現을 뜻하는 것이다. 封建의 地主國家인 朝鮮王朝는 財政收入의 대부분을 公田地代收入(稅穀)에 의존하였다. 따라서 이러한 地代穀(稅穀)을 農産物의 產地로부터 封建支配者들의 居住地이며, 政治·軍事·文化의 中心地인 王都로 輸運하는 것이야말로 절실한 問題가 아닐 수 없었다.

東洋의 封建國家의 土地所有의 實現形態인 地代穀을 輸京上納하는 漕運은 위와 같은 現實的 要請에 따르는 것이다. 漕運制에 대한 研究는 비단 稅穀의 載運과 그 上納의 實態를 이해할 뿐 아니라, 당시의 海運의 實態를 이해하는 데에도 도움이 될 것이다.

이 論文은 위와 같은 意義를 갖는 朝鮮時代 漕運의 實態를 同學들의 業績을 土藁로 하여 王朝法典 度友志 萬機要覽 增補文獻備考 王朝實錄 및 그밖의 關係文獻에 의거하여 分析한 것이다. 分析의 主要內容은 漕運의 意義, 漕倉의 沿革, 漕船

漕軍(船人), 介官, 漕運船의 運航 및 稅穀上納의 實態, 漕運船의 敗沒對策, 船價(運賃) 등으로 되어 있다.

## II...漕運의 意義

漕運이란 公田制下에 國家가 租稅=地代로서 收納하는 稅穀(布)을 水路로 輸京上納하는 것을 말하는 것이다.<sup>1)</sup> 近代財政의 主要特徵의 하나가 貨幣財政이라고 한다면 封建財政의 그것은 現物財政이다. 이것은 封建經濟가 自給的 生産을 기초로 하는 現物經濟(自然經濟)라는 데에 연유하는 것이다. 우리나라 財政史를 개관해 볼 때 3國으로부터 朝鮮王朝 末期(19世紀 後期)의 甲午財政改革에 이르기까지 歷代 王朝政權은 統治活動에 필요한 經費를 現物形態로 收納하고 支出하는 現物財政을 運營하였다. 부연하면 國家는 賦役의 形式으로 農民의 勞動力을 직접적으로 支配하거나 또는 田稅·貢賦의 形式으로 米·布 중심의 現物을 收納하여 封建的 權力機構의 維持와 王室 및 官僚들의 私經濟를 위한 經費에 充當하였다. 田稅로서 收納되는 穀物은 주로 船運에 의하여 輸京되었는데 이를 漕運 또는 漕轉이라고 불렀다.

自給的 生産을 원칙으로 하는 封建的 自然經濟에 있어서 財政收入의 大宗은 米·布 중심의 現物地代(租稅)이나, 이러한 米·布는 開港期에 이르기까지 日常生活必須品으로서 使用될 뿐 아니라, 物品貨幣로서 交換手段 또는 支拂手段으로도 널리 利用되었다. 그리하여 米·布는 租稅의 支拂手段으로 利用되고 또한 官僚들의 祿俸을 비롯한 國家經費의 一般的 支拂手段이 되었다.

이처럼 封建的 集權國家의 權力維持와 國家防衛에 필요한 財源으로서의 稅穀의 대부분이 中部 以南의 南方으로부터 漕運에 의하여 運京되었기 때문에 高麗朝 이래로 封建國家는 漕運의 正常的 運營을 위하여 細心한 注意와 努力을 기울였다.

封集的 公田制下에 稅穀을 輸京上納하는 官制로서의 漕運制가 최초로 확립된 時期는 아래의 史料에서 判斷할 때, 高麗初期인 것으로 추측된다.

즉, 高麗史 食貨志 그 漕運條에는,

國初南道水部 置十二倉 忠州曰德原 原州曰興元 牙州曰河陽 富城曰永豐 保安曰安興 臨陂曰鎮城 羅州曰海陵 靈光曰芙蓉 靈岩曰長興 昇州曰海龍 泗州曰通陽 合浦曰石頭 又於西海道長湍縣 置安瀾倉 倉置判官 州郡租稅 各以附近輸諸倉 翼年二月漕運 近地限四月 遠地限五月畢輸京倉...<sup>2)</sup>

1) 租稅之舟運 而納于京師 謂之漕(萬機要覽 財用篇 2, 漕轉).

2) 高麗史 卷 79, 食貨志 2 漕運

이라하여 高麗初期 南道沿海諸郡에 12漕倉을 설치하고 各倉에 判官을 두어 州郡租稅를 翼年 4~5月까지 載運上納토록 규정하고 있다. 그리고 成宗 11년에는 各浦의 漕船輸京價(運貨)를 定額하였고<sup>3)</sup> 靖宗期에는 12漕倉의 定屬漕船數와 各船積載量을 定限하였다.<sup>4)</sup> 이와 같이 高麗初期에 성립된 것으로 보이는 漕運制는 朝鮮時代에 계승되었는데, 生産力의 발달에 의하여 地代穀의 載運量이 증가해감에 따라 制度上의 整備와 強化를 이룩하면서 開港期의 財政改革에 이르기까지 존속하였다.

### Ⅲ. 漕 倉

漕倉은 屬邑이라고 불리는 所管郡縣의 地代=租稅를 收納하는 收租機能, 收納한 稅穀을 船積出航時까지 倉庫에 저장하는 保管機能 및 稅穀을 內陸河川이나 海路로 輸運하는 漕運機能을 수행하는 機關이다. 이러한 漕倉의 대다수는 中部以南의 穀産地의 沿海·沿江地域에 설치되어, 거기에는 一定數의 漕船(또는 水站船)과 船人 및 漕運業務를 담당하는 倉官이 定屬되어 있다.

그러면 여기서 漕倉의 位置와 屬邑, 漕倉組織에 관한 全貌를 살펴본다.

#### 1. 漕倉의 位置와 屬邑

먼저 豫備의 考察로서 高麗初期에 設立된 12漕倉의 位置를 간단히 고찰해 본다. <表-1>은 高麗 12漕倉의 名稱과 그 位置 및 定屬船을 關係文獻에 의거하여 作成

<表-1> 高麗朝의 12漕倉

倉庫名	所 在 地	定 屬 漕 船
河陽倉	忠清道 牙州(牙山)	6隻(哨馬船)
永豐倉	忠清道 富城(環山 聖淵面 鳴川里)	"
安興倉	全羅道 保安(扶安 濟安浦)	"
鎮城倉	全羅道 臨陂縣 熊津江 下流	"
海陵倉	全羅道 羅州(羅州通津浦, 錦江岸)	"
芙蓉倉	全羅道 靈光 法聖浦(靈光 西北 20里)	"
長興倉	全羅道 靈岩(潮東浦)	"
海龍倉	全羅道 昇州(泗陽浦, 順天南方 10里)	"
通陽倉	慶尙道 泗川(泗川通湖浦, 泗川南方 10里)	"
石頭倉	慶尙道 合浦(昌原螺浦, 馬山附近)	"
德興倉	忠清道 忠州(金遷江西岸)	20隻(平底船, 水站船)
興元倉	江原道 原州(原州蟾江北岸, 原州南方 30里)	21隻(平底船, 水站船)

資料: 增補文獻備考財用考, 4 漕運 高麗史 地理志, 輿地勝覽, 高麗史食貨志, 漕運.

3) 成宗十一年 定漕船輸京價 運五石 價一石 通湖…螺浦運六石 價一石 波平浦(下略)(前掲書).

4) 前掲書.

한 것이다.

〈表-1〉을 분석해 보면, 첫째 高麗初期에 設立된 12漕倉은 舉皆가 江原道 以南 특히 3南(忠淸·全羅·慶尙道) 地方에 位置하고 있는 사실을 알 수 있다. 三南地方에 漕倉이 集中하고 있는 이유는, 北道諸郡에서 徵收하는 稅穀은 軍糧에 充당하기 위하여 現地官倉에 儲置해 두기 때문에 輸京·上納할 필요가 없고, 또한 京畿·黃海兩道에 소속된 대부분의 地域은 陸路로 輸京·上納하기 때문에 이들 地域에는 漕倉이 필요하지 않기 때문이다.

둘째, 高麗 12漕倉 가운데 忠州德興倉과 原州興元倉은 內陸江邊에 設置된 水站倉이며, 거기서 收貯하는 稅穀은 河川을 利用하여 載運·上納되며, 牙州(牙山) 河陽倉을 위시한 나머지 10개 漕倉은 沿海의 諸 浦口에 設置된 것으로, 이들 諸倉에서 收貯하는 稅穀은 沿岸의 海上航路를 따라 輸京·上納된다. 古來로부터 開拓된 沿岸航路로는 東海岸의 嶺南·北關線 南 西海岸의 三南線, 西海岸의 海西·關西線의 3大航路가 있다. 漕船 商船 漁船 등의 諸 船舶이 주로 이 3大航路를 往來하였는데, 이 가운데서 3南과 京城(漢江)을 연결하는 3南線이 船舶의 往來가 가장 頻繁한 航路였다.<sup>5)</sup>

세째, 海岸浦口에 設立된 10개 漕倉에는 각각 哨馬船 6隻이 定屬되어 있고, 沿江의 水站倉에는 忠州德興倉에 平底船 20隻, 原州 興元倉에 平底船 21隻이 각각 定屬되어 있다. 高麗史 漕運條에는 哨馬船은 1隻에 1,000石(15斗入), 平底船에는 1隻에 200石을 積載할 수 있다고 記錄되어 있다.<sup>6)</sup> 그런데 增補文獻備考의 編纂者는

臣護按 哨馬海上小船 或云載…百石恐是<sup>7)</sup>

라 하여 海上 哨馬船의 積載量을 100石으로 보고 1,000石積載說에 異說을 제기하고 있다. 그러나 碯溪隨錄 漕運條에는 哨馬船은 最大積載量이 1,500斛이고 보통 800斛을 실는다고 밝히고 있다.<sup>8)</sup> 가령 哨馬船 1隻의 積載量이 1,000石이라고 할 때 各倉의 年間 漕運回數는 보통 1회이므로 哨馬船 6隻씩을 가진 河陽倉 이하 海岸 10개 漕倉의 年間漕運量은 6,000石에 불과하며, 거기에 隻當 200石을 積載하는 平底船을 配置한 德興倉(20隻)과 興元倉(21隻)의 年間 輸運量은 8,200石이다. 이렇게 볼 때 12漕倉의 年間 漕運量은 총계 14,200石에 불과하며, 실사 年間 漕運回數

5) 安秉珪 李朝時代의 海運業, 「海事經濟史研究」東京 海文堂 1967年 所收.

6) 哨馬船 一船 載一千石……平底船 一船 載二百石(高麗史 卷 79, 食貨志 2 漕運).

7) 增補文獻備考 財用考 4 漕運.

8) 漕船海運以哨馬船(長七十尺 腰廣二十二尺 以營造尺 從四肘以計 下同) 限載八百斛(即今 五百三十三石五斗 極載則可容千五百斛 而從輕以載故定八百) 每一船漕卒三十六人(碯溪隨錄 卷3, 漕運).

를 平均 2회로 보더라도 28,400石에 지나지 않는다. 朝鮮前期에 戶曹의 田稅歲入量이 30~40萬石이 있던 사실을 감안할 때 高麗朝의 2萬石 内外는 너무 적은 것이다. 그러므로 哨馬船의 積載量을 1,000石으로 추정하면 10개 漕倉의 漕運量은 6萬石이며, 이에 德興·興元 兩倉의 8,200石을 加算하면 1회의 漕運總量이 68,200石이 되므로 哨馬船 1船의 積載量이 1,000石이라고 하는 高麗史의 記事가 妥當性을 갖는 것으로 본다.<sup>9)</sup>

朝鮮王朝도 高麗朝의 漕運制를 계승하였으므로 高麗 12漕倉 가운데 많은 것이 朝鮮王朝에도 존속한 것으로 보인다.

〈表-2〉

朝鮮時代の漕倉

倉庫名	所在地	監捧官·領納官 (差使員)	
貢津倉 (貢稅串倉)	忠清道牙山	牙山縣監監捧·領納	中宗年設置·朝鮮後期革罷
可興倉	忠清北道 忠州(水站倉)		朝鮮初設置
德成倉	咸羅道 龍安		"
聖堂倉	全羅道 成悅	咸羅縣監 監捧·領納	世宗10年 龍安得成倉을 成悅로 移轉하고 이를 聖堂倉이라하였음
羣山倉 (群山倉)	全羅道 沙溝	羣山僉使監捧·領納	成宗 18年 設置
法聖倉	全羅道 靈光	法聖僉使監捧·領納	中宗 6年 設置
榮山倉	全羅道 羅州 靈山浦		朝鮮初期設置, 中宗 6年廢倉 (法聖倉에 合併), 仁祖 7年復設, 仁祖王中年永罷
興元倉	江原道原州(水站倉)		朝鮮初期設, 朝鮮後期廢倉
昭陽江倉	江原道 春川(水站倉)		" "
金谷浦倉	黃海道 白川(水站倉)		" "
叻邑浦倉	江原道 江陰(水站倉)		" "
馬山倉	慶尙道 昌原(左漕倉)	昌原府使監捧 龜山僉使領納	英祖 36年 設置
賀山倉	慶尙道 晉州(右漕倉)	晉州物使監捧 赤梁僉使領納	"
三浪倉	慶尙道 密陽 三浪津 (後漕倉)	密陽府使監捧 齊浦萬戶領納	英祖 41年 設置
汾浦倉	忠清道 公州	私船貨船直納	肅宗 40年 設置
市津倉	忠清道 恩津	"	肅宗期에 設置
佛巖倉	慶尙道 金海 佛岩		朝鮮初期設置·太宗3年 廢倉
安民倉	清北道 泰安 安興鎭		顯宗 10年 設置

資料: 朝鮮王朝 法典 萬機要覽財用篇, 增補文獻備考, 度支志.

〈表-2〉는 經國大典을 위시한 朝鮮王朝法典, 增補文獻備考, 萬機要覽, 度支志 王朝實錄 등의 文獻에 의거하여 作成한 것이다. 表에 열거한 漕倉들은 朝鮮王朝의 前後期에 걸쳐서 一時的으로 存立하고 있었거나 또는 全期間에 걸쳐서 存立한 모

9) 丸龜金作 高麗의 十二漕倉に 就いて「靑丘學報 21~22號」참조.

는 漕倉을 망라한 것이다. 따라서 그 가운데는 甲午財政改革前에 이미 廢倉된 것도 포함되어 있다.

앞에서 말한 바와 같이 各道漕倉에서는 隣近郡縣의 租稅(田稅 및 壬辰亂 이후의 大同米 三手米 結作米)를 收納하여, 이를 一定期間 保管해 두었다가 京倉으로 運納하는 業務를 수행함으로써 漕倉은 收租, 保管(貯藏), 및 漕運의 機能을 담당하는 機關이다.

『輿地勝覽』에

海龍倉·海龍山有土城古基 世傳 收貢稅 漕運之地<sup>10)</sup>

라 하여 高麗時代에 昇州(順天)에 設立된 漕倉인 海龍倉은 海龍山下에 있고 貢稅를 收納하여 漕運하는 곳으로 傳하여지고 있다고 하는 것이다.

世宗實錄 地理志 慶尙道條, 序說에,

道內貢賦 各以附近 分輸于金海佛岩倉 泗川通洋倉 沿于海 歷全羅忠清海路 達于京 水路險惡 每致敗沒 太宗三年 廢漕船

이라고 하여 慶尙道の 貢賦 즉 田稅 貢納을 포함한 封建의 貢租(封建의 現物地代)를 佛巖 馬山 通洋의 3倉에 分納하여 海路로 輸京한다고 하는 것은 모두 漕倉이 收租·保管·漕運의 세가지 機能을 수행하고 있는 것을 말하는 것이다. 漕倉이 갖는 이같은 職能에 의거하여 各倉은 管轄郡縣 즉 收租區域으로서의 屬邑을 갖는다. 그런데 京城(京倉)에 가까운 京畿道 諸邑과 江原道の 淮陽 金城 金化 平康 伊川 安峽 鐵原 등은 直納邑이라 하여 稅穀(地代)를 漕倉을 거치지 않고 郡縣單位로 직접 京倉으로 納付하였고, 이 밖에 全羅·忠清道에도 漕運을 거치지 않고 郡縣單位로 稅穀을 地上船(地方船) 京江私船, 舟橋船 調局船(兵船) 등을 貨船하여 載運·直納하는 郡縣이 약간 있었고, 또한 慶尙道에도 大同法이 實施된 이후부터 嶺南倉(晉州·昌原·密陽倉)이 設立될 때까지 주로 大同米를 地上船을 貨船하여 載運·直納하는 郡縣이 많았다. 위와 같은 貨船直納邑에 관해서는 뒤에 詳述할 것이다. 그러면 여기서 表에 掲載한 朝鮮時代의 主要漕倉의 沿革과 屬邑을 고찰해 본다.

### (1) 貢津倉(貢稅串倉)

貢津倉(貢稅串倉)은 中宗 17년에 忠清道 牙山에 設立되어 王朝後期 末葉에 廢倉된 것이다. 그러므로 高宗 2년에 頒布한 大典會通에 廢止된 것으로 明示되어있다. 이 貢津倉이 高麗 12漕倉의 하나인 牙山河陽倉과 同一地點에 建立된 것인지의 與

10) 輿地勝覽 卷 40, 全羅道 順天都護府.

否에 대해서는 확실히 알 길이 없으나, 兩者가 모두 忠淸道 牙山에 있었던 것만은 明確하다. 該倉의 屬邑은 牙山 燕岐 木川 天安 溫陽 全義 西原의 7邑이며, 領運官(護送官)은 牙山縣監으로 되어 있다. 領運官은 屬邑의 守帥이나 또는 漕倉 가까이 있는 水軍營鎮의 僉使 또는 萬戶가 이에 差出되며, 이는 各官의 係員인 監官 色吏와 함께 乘船하여 漕運船을 護送하여 稅穀을 上納하는 任務를 담당한다.

## (2) 可興倉

可興倉은 漢江上流의 忠州 金遷江 西岸의 可興里(可興驛)에 位置하고 있었는데,<sup>11)</sup> 이곳 金遷江邊에는 高麗朝의 德興倉(慶源倉)이 있었다. 그러므로 慶源倉으로도 불리는 可興倉은 비록 倉舍는 다르다고 할지라도 德興倉의 後身인 것이다.<sup>12)</sup>

이 可興倉에서는 忠淸·慶尙道 各官의 稅穀을 收納하여 漢江을 따라 京倉(龍山)으로 水運한다. 屬邑은 忠淸道の 淸安 鎭川 延豐 忠州 槐山 報恩 沃川 靑山 陰城 黃澗 永同 등의 諸邑과 慶尙道の 山郡 및 沿海 各官이다. 그러나 屬邑은 時代에 따라 상당한 變化가 있었다.

앞에서 引用한 世宗實錄 地理志의 記事에서 보는 바와 같이 鮮初에는 慶尙下道의 沿海·沿江 各官의 租稅는 馬山倉을 비롯한 漕倉에서 收納하여 海路로 漕運·上納하고, 上道(嶺底山郡) 各官의 租稅는 可興倉에서 收租하여 運納하였다. 그런데 鮮初에 慶尙道 漕運船의 海難敗沒事故가 잇따라 發生하여 막대한 財產과 많은 人命의 被害를 입게 되어,<sup>13)</sup> 太宗 5년에 慶尙道 稅穀의 海路漕運制를 폐지하고 陸運制를 실시하여 慶尙下道 各官의 稅穀을 陸路 또는 洛東江 水路로 嶺底(尙州)에까지 輸運하여 다시 陸運으로 새재(鳥嶺)를 넘어 忠州 金遷江邊의 可興倉으로 運搬하여 거기서 站船으로 輸京토록 하였다.<sup>14)</sup> 慶尙下道 各官의 稅穀을 可興倉까지 輸轉하는 데는 막심한 곤란이 수반하였다. 忠州와 거리가 가까운 郡縣은 10日, 거리가 먼 郡縣은 15日이나 소요되며, 險峻한 大嶺을 넘어야 하므로 人馬가 疲敝해지고 物故者가 發生하게 되어 民怨이 높았다.

11) 戶曹據五道敬差官 金順命啓 本啓 忠州金遷新倉 租稅收納處 請移於可興驛里 從之(世祖實錄 卷 35, 11年 1月 辛酉).

12) 高麗朝의 德興倉이 倉舍를 가졌는지의 與否에 대해서는 알 길이 없으나, 可興倉의 倉舍는 燕山君이후에 建립된 것으로 보이며, 그 때까지는 稅穀을 儲積하였다.

可興倉 木無倉屋 田稅露積 故不得已 草芻·雜木 皆取於納者 其傍近居民 高價以賣 坐收其利 其弊不貲(燕山君日記 卷 28, 3年 10月 甲戌).

13) 慶尙道 漕運三十四隻 沒于海中 人死者甚衆……(王) 問左右曰 人之死者幾 米之失幾……左右對曰 米則萬餘石 人則千餘名(太宗實錄 卷 5, 3年 5月 辛巳).

14) 道內貢賦……太宗三年 甲申 廢漕船 各令田夫 直納于忠淸道慶源倉 其中洛東江之下流 沿江各官(金海 昌原 密陽 梁山 咸安 草溪 昌寧 漆原 鎮海 宜寧) 立三價之稅(謂船價·人價) 馬價) 募人載船(給船價·人價) 訴至尙州 陸運過開慶草站(給人馬價) 納慶源倉 以站船達于京(世宗實錄 地理志 慶尙道條).

慶尙道人民 皆納稅于忠淸道忠州全遷江 道近者或十日 路遠者或十五日 踰越大嶺 人畜困頓 各官色吏 富豪者爲先收納 貧弱者或淹留五六日 牛馬飢乏 以致物故 民怨極矣<sup>15)</sup>

이처럼 慶尙下道 各 官의 稅穀輸京에는 3南線 海運이나 陸運→可興倉→站船江運 이는 경우에도 이러한 문제가 수반하였다.

이러한 가운데 추측컨대 中宗期를 前後로 하는 시기로부터 星州以南의 慶尙道 田稅를 對日外交費(倭料, 歲賜米, 公貿易價 등)에 充當하기 위하여 倭館所在地인 東萊府로 運納토록 함으로써 下道 各官 田稅의 輸京上納에 따르는 곤란이 일단 해소되었다. 朝鮮後期에 田稅와 大同稅를 東萊府로 運納한 郡縣은 蔚山 慶州를 비롯한 慶尙道 東南部地域의 17개 郡縣이다.<sup>16)</sup>

이처럼 朝鮮前期의 中葉 이후 慶尙下道 各 官의 稅穀이 東萊府를 輸轉됨에 따라 可興倉의 屬邑은 慶尙上道 各 官과 忠淸道 各官으로 감소되었다. 그런데 慶尙上道 各官도 稅穀의 可興倉 輸轉에 많은 곤란이 따랐던 것이므로 英祖期에 이들 嶺底 12邑의 田稅를 作錢하여 錢納토록 하고<sup>17)</sup> 또한 朝鮮後期에 실시된 大同稅도 輸運의 弊를 덜기 위하여 嶺底 各 官에 대해서는 布納 또는 錢納토록 하였다.<sup>18)</sup> 이로써 英祖朝 이후 可興倉의 屬邑은 忠淸道 各 官만 남게 되었다.

### (3) 聖堂倉

該倉은 世宗 10年에 水路煙寨으로 龍安德成倉을 全羅道 咸悅縣으로 移轉하고, 倉名을 聖堂倉으로 改名한 것이다. 屬邑으로는 高山 琿山 雲峰 龍潭 益山 錦山 南原 咸悅 등 8邑이다.

### (4) 羣山倉 法聖倉 羣山倉

羣山倉(羣山倉)은 成宗 18年에 全羅道 沃溝에 設立한 것이며, 屬邑에는 全州 鎮安 長水 泰仁 金溝 任實 沃溝 羣山 등 7邑이다. 法聖倉은 羅州 榮山倉을 全羅道 靈光으로 옮기고 法聖倉으로 改名하였는데 그 屬邑으로는 光州 潭陽 淳昌 玉果 高敞 和順 谷城 同福井邑 昌平 長城 靈光 등 12邑이다.

### (5) 右水站倉

前述한 忠州可興倉을 左水站倉이라고 부르고, 原州興元倉 春川昭陽江倉 白川金中浦倉 江陰助邑浦倉을 右水站倉이라 한다. 이들 站倉은 모두 江原道 黃海道の 內

15) 世宗實錄 卷 89, 22年 5月 庚戌.

16) 田稅 大同 稅 등, 稅穀의 東萊府 下納邑은 다음과 같다. 東萊 機張 慶州 大丘 仁同 漆谷 蔚山 馬州 善山 草溪 高靈 寧海 盈德 淸河 興海 延日 長鬐.

17) 命嶺底五邑田稅 依七邑例 作錢上納 蓋嶺底七邑田稅上納 曾已稟定作錢 而五邑之嶺嶺輸納 於忠州可興倉 民弊亦滋甚 故道臣狀請有是命 (英祖實錄 卷 86, 31年 11月 丁酉).

18) 正祖實錄 卷 4, 18年 12月庚辰 嶺南慰諭使 李益運 別單.



陸江邊에 設立된 水站倉이다. 左站倉은 모두 鮮初에 建立된 것으로 추측된다.<sup>19)</sup> 可興倉은 開港直前까지 존속하였으나, 右站倉은 正祖期에 廢倉되었다. 부연하면 朝鮮後期の 英・正祖期에 右站倉 屬邑들의 田稅 大同이 作布(錢)됨에 따라 廢倉되었다.<sup>20)</sup>

#### (6) 嶺南三倉

嶺南 3倉으로 불리는 昌原馬山倉 晉州賀山倉 密陽三浪倉은 모두 英祖 後期에 建立된 것이다. 英祖 36년에 建立된 馬山倉(左倉)은 高麗 12漕倉 가운데 하나인 石頭倉이 있던 馬山浦 近處의 合浦에 設立된 것으로 생각한다. 該倉의 屬邑은 昌原 咸安 漆原 嶺海 巨濟 熊川 宜寧東北面 固城東南面 등 8邑이다.

鷲山倉(右倉)은 馬山倉과 같이 英祖 36년에 晉州牧 管內에 設立한 것인데 高麗 朝의 泗川 通陽倉과 같은 地點에 위치하고 있었는지의 與否에 대해서는 明確히 알 수 없으나, 收稅區域은 西部慶南의 晉州 昆陽 河東 丹城 南海 泗川 固城西北面 宜寧西南南面으로 거의 동일한 것으로 본다.

密陽三浪倉(後倉)은 英祖 41년에 設立된 것으로 密陽 靈山 玄風 昌寧 金海 梁山 등 6邑이다.

앞에서 言及한 바와 같이 鮮初에 嶺南下道の 沿海沿江에는 漕倉으로서 泗川通洋倉 昌原馬山倉 金海佛巖倉의 3倉이 있었으나 잇다른 海難事故로 말미암아 太宗 3년에 모두 廢倉하고, 그 屬邑이 모두 忠州興倉의 管轄下에 들어갔던 것인데, 英祖 後期에 거의 같은 地點에 嶺南 3倉이 다시 設立되었다. 그 이유는 첫째로 後期에 大同法이 실시됨에 따라 嶺南 3倉의 속읍에서 輸京해야 할 稅穀이 13~14萬石의 巨액에 달하기 때문에 忠州可興倉으로의 輸轉이 도저히 불가능한 것이므로 부득이 海運에 의존하지 않을 수 없었기 때문이다.<sup>21)</sup>

둘째, 嶺南에 大同法을 실시한 초기에 있어서는 各 邑은 地土船(地方船)을 造給하여 稅穀을 運納토록 하였으나,<sup>22)</sup> 京江船人들이 每年 늦게 下來하여 稅納이 지연되고 또한 規定量을 초과하는 過多積載로 말미암아 散船 또는 稅穀이 腐敗하는 事故가 잇따라 발생하는 등 弊害가 많았기 때문이다.<sup>23)</sup>

19) 高麗恭讓王二年 因侍中鄭夢周建請始置水站(蓋於海運外 江水之通船處 設倉收穀 以便漕運) 我朝仍之 設左右水站 置水運判官. (度支志, 外篇 卷 7, 漕轉).

20) 左水站則運南道穀 右水站則運西路穀 海西田稅 作布之後 右站則今廢(增補文獻備考 財用考 4, 漕運).

21) ……而但湖南事勢 異於嶺南 三倉元漕船外 沿海田稅 及大同等上納 通計爲十三四萬石 以船價言之 不下數萬餘石(備邊司謄錄 英祖 41年 4月 13日).

22) 嶺南大同米 亦以地土船載運……[增] 今以漕運上納 (大典會通 2, 漕轉).

23) 慶尙道 左右漕倉 英宗庚辰 因道臣趙驥狀啓設置(本道自前 各邑造地土船 給京江船人運納

朝鮮後期에 設倉된 嶺南 3倉은 宜惠廳에서 關장하고 餘他의 漕倉은 戶曹에서 關장하였다. 그 이유는 萬機要覽에 밝히고 있는 바와 같이 嶺南 3倉에서 輸京하는 稅穀의 대부분이 宜惠廳이 關장하는 大同米이기 때문이다.

右三倉(馬山 賀山 三浪倉——筆者) 宜惠廳句管(所載多大同故也)<sup>24)</sup>

### (7) 其他 諸倉

위에 설명한 漕倉 이외에 汾浦·市津·佛巖倉 및 安民倉이 있다. 汾浦倉은 肅宗 40年에 忠淸道 公州牧에 設置된 것인데, 원래 貢津倉에 속하고 있던 公州錦江 以北의 稅穀을 該倉에서 收租하여 私船으로 運納하였다.<sup>25)</sup> 이 시기에 公州錦江 以北의 地域이 貢津倉에서 분리된 이유는 거리가 멀기 때문이다. 市津倉도 肅宗期에 忠淸道 恩津縣에 設立한 것이다. 貢津倉에 속해 있던 公州錦江 以南地域을 역시 거리관계로 恩津倉에 소속시키고, 그 稅穀을 私船으로 運納토록 하였다.<sup>26)</sup> 佛巖倉은 鮮初에 金海佛岩에 설치되어 太宗 3年에 廢倉된 것이다.

安民倉은 顯宗 10年 忠淸道 泰安郡 安興鎭이 설치되어 곧 廢倉된 것이다. 安民倉은 이제까지 고찰한 一般漕倉과는 性格이 다른 것이다. 忠淸道 泰安郡 安興은 海路가 險惡하므로 漕船이 그 곳을 通過할 때 자주 海難事故가 발생하였다. 그러므로 朝鮮時代에 水路改善을 위하여 누차에 걸쳐 掘浦(浚渫)를 시도하였으나 失敗하였다. 이러한 가운데 顯宗 10年에 禮曹判書 金佐明의 건의에 의하여 安興南北에 南倉과 北倉을 각각 建立하여 漕船이 水路가 險難한 安興앞까지 北上했을 때 稅穀을 揚陸하여 일단 南倉에 入庫시키고, 거기서 이를 車馬로 北倉까지 운반한 다음 空航으로 險路를 통과한 漕運船에 다시 積載하여 輸京하였다. 그러나 이러한 安民倉의 운영에는 많은 經費가 소비되었기 때문에 얼마 후 곧 廢倉하였다.<sup>27)</sup>

各 漕倉(水站倉-포항)에 소속된 屬邑의 稅穀의 대부분은 官船인 漕船 또는 站船으로 運納되나 漕倉에 소속되지 않는 郡邑과 京畿陸運直納邑을 제외한 諸邑은 稅穀

晚時下去 具載相結……乃依前湖南漕倉例 設置兩倉) 後漕倉 英宗乙酉 右參贊李益補建請 設置(萬機要覽 2, 漕轉).

24) 萬機要覽 財用篇 2, 漕倉.

25) 汾浦倉右公州牧 肅宗四十年乙未 因道臣狀啓 命設奉公州錦北稅米 以私船運納(度支志, 外篇 7 漕轉).

26) 市津倉右恩津縣 肅宗 年 以兵津倉 路遠難輸 命設奉公州錦南稅米 以私船運納(上揭書 漕轉).

27) (가) 備邊司賸錄 顯宗 10年 2月 10日條 安民倉新設事日 참조.

(나) 度支志, 外篇 卷 7, 版籍司, 漕轉條 참조.

(다) 顯宗 10年 因禮曹判書 金佐明所啓 始設南北倉 南倉則左於未及安興之地 北倉則在於通安興之地 漕船到來安興 稅納南倉 以車馬輸入北倉 空船過安興 以避臭穢之患 民弊甚 而糜費多故 旋罷之(度支志 外篇 卷 7, 版籍司 漕轉).

을 地土船(地方船) 京江私船 舟橋船(舟橋司所屬船) 訓局船(兵船) 등으로 載運·上納하였다. 朝鮮初期에는 官船인 漕運船으로 載運하였으나, 農業生産力の 발전과 三手米 大同 結作 등 잇따른 新稅의 設定, 稅率의 高騰化 등으로 점차로 漕運船이 부족하게 되어 地土船을 비롯한 여러 가지 다른 船舶을 利用하게 되었다.

地土船은 地方船을 말하는 것인데 英祖期에 既述한 嶺南 3倉이 設立되기 前에는 漕倉에 定屬되지 않는 各 邑에서 地土船을 京江船人들에게 造給하여 稅穀을 運納하였다. <表—3>에 보는 바와 같이 京畿·江原·黃海道에는 開港期에 이르기까지 地土船 上納邑이 상당히 많다. 地土船은 대체로 漕船(漕倉定屬船)이나, 京江船에 비하여 船體가 작은 小艇이며 敗沒事故를 자주 일으켰다. 地土船 上納邑도 그것이 부족한 경우 舟橋船을 위시한 다른 船舶을 賃船하여 運納하였다.

<表—3> 地 上 船 上 納 邑

畿 畿 道		江 原 道		黃 海 道	
田 稅	大 同	田 稅	大 同	田 稅	大 同
波州 등	水原 등	嶺 西	邑 嶺	長山以南	長山以南
24邑	22邑	11西	10邑	8 邑	7 邑

資料：大田會通， 安乘 珪前撰書

舟橋船은 舟橋司에 所屬된 船舶을 말한다. 舟橋司는 國王行幸時에 訓局船 및 京江私船 등으로 渡江을 위한 舟橋를 건설하는 業務를 관장하는 機關이며, 正祖 庚戌年(1970)에 漕川司內에 설치한 官署인데 때로는 稅穀載運도 관리 하였다.<sup>28)</sup> 漕倉에 소속되지 않는 船運直納邑에서 地土船이 부족한 경우 舟橋船·訓局船 또는 京江私船을 賃船하여 稅穀을 運納하였다. 舟橋船은 稅穀을 運納해 주고 船價(運貨)를 지급받아 該司經費에 充당하였다.

<表—4>는 大典會通(高宗 2年) 당시의 舟橋司船 載運邑을 밝힌 것인데 이에 따르면 忠淸道 公州 등 31邑의 田稅 및 洪州 등 33邑의 大同稅와 全羅道 礪山 등 25邑의 田稅 및 羅州 등 23邑의 大同米가 舟橋船으로 運納되었다. 따라서 19세기 후반기에 兩湖地方의 稅穀의 상당한 부분이 舟橋司船으로 載運된 사실을 알 수 있다.<sup>29)</sup>

28) 舊例 行幸渡江時 用龍舟 聚集遠近船隻 作爲船館 正宗庚戌 設爲舟橋之制 取訓局船 及京江私船之大者 聯綜成橋 別設舟橋司 勾管之 合於漕川司 置有司堂上一員 專管舉行 (萬機要覽 財用篇 5, 舟橋).

29) (一) 在前則無地土船邑 以京江船許載矣 正宗庚戌 舟橋司勾管京江大船 兩湖直納邑稅穀 特令載運 而先運遠邑 次運近邑 若有餘船 則京畿海西穀 亦許載運(萬機要覽 財用篇 2 漕轉)

(二) 凡漕倉屬邑外 以舟橋司船 載運稅納 數少者 以地土船賃載 並直納京倉(萬機要覽 財用篇 2 漕轉).

〈表—4〉

舟 橋 洞 船 載 運 邑

全 羅 道		忠 清 道	
田 稅	大 同	田 稅	大 同 稅
砥 山 洞	羅 州 洞	公 州 洞	洪 州 洞
33邑	23邑	31邑	33邑

資料：大典會通， 安秉珪 前掘書

訓局船은 訓練都監所屬船을 말한다. 이것은 본래 軍事的 目的에 使用되는 船舶이나 漕運期에 稅穀輸京에 利用되어, 지급받는 船價를 經費需要에 充당하였다.

周知하고 있는 바와 같이 訓練都監은 壬辰亂 이후 설치된 軍事官府인 것이다. 이러한 軍船이 稅穀載運에 이용된 것은 朝鮮後期の 訓局船에 비롯되는 것이 아니고 前期에 있어서도 漕船不足으로 말미암아 軍船이 漕運에 이용되는 경우가 있었다.<sup>30)</sup>

私船은 私人이 所有한 船舶을 말하며 朝鮮後期에 稅穀載運에 使用된 私船은 주로 京江私船이다. 京江私船은 漢江一帶의 客主 旅閭으로 불리는 京江商人 또는 沙工(船頭) 가운데 首領格인 都沙工이 所有하는 船舶이다. 朝鮮後期에 大同法の 實施에 따른 稅穀載運量의 증대와 制度的 矛盾 및 紀綱의 紊亂에 의한 漕運制의 形骸化로 말미암아 稅穀載運에 京江私船의 進出이 점차로 活潑해져갔다.

肅宗期에 設立된 恩津市津倉과 公州汾浦倉은 稅穀運納을 전적으로 私船에 의존하였음은 앞에서 言及한 바와 같다.

## 2. 漕倉의 構成

水站倉을 포함한 漕倉은 倉舍 漕船(站船) 漕軍(船人) 및 倉官으로써 組織된다.

倉舍는 漕倉屬邑의 租稅(地代)를 收租하여 船積할 때까지 稅穀을 保管貯藏해두는 倉庫를 말한다. 鮮初의 可興倉과 같이 倉舍施設이 없는 경우에는 부득이 稅穀을 露積할 수 밖에 없지만, 대개의 경우에 倉舍를 가지고 있었다.

〈表—5〉에서 보듯이 各 漕倉(水站倉)에는 所定の 漕船(站船)이 配屬되어 있으며 漕船 1隻의 最大積載量은 湖南船은 800石, 嶺南船은 1,000石으로 되어 있다.<sup>31)</sup> 漕船은 一定한 年限에 따라 改槩(修補船版) 또는 新造하기로 되어 있는데 兩湖(忠清·全羅道)는 5年改槩 10年新造, 嶺南은 3年改槩 6年改杉 10年新造를 규정하고

30) 中宗實錄 卷 65, 24年 4月 辛未 戶曹啓 참조.

31) (1) (嶺南) 三倉 漕船五十五隻 每隻容載 一千石 (度支志 外篇 卷 7, 漕轉)

(2) 漕船一隻實載 兩南一千石 湖西八百石爲限 (萬機要覽 財用篇 2, 漕轉).

〈表-5〉

漕(站)合의 船·軍數

倉	名	漕 (站) 船	漕 軍 (水夫)
貢	津 倉	15隻	720名
可	興 倉	51(站船)	306 (水夫)
德	成 倉	63	1,008
聖	堂 倉	63	1,008
翬	山 倉	63	1,008
法	聖 倉	39	816
榮	山 倉	53	...
興	元 倉	20(站船)	292 (水夫)
昭	陽 江 倉	"	"
金	谷 浦 倉	"	"
助	邑 浦 倉	"	"
馬	山 倉	20	320
賀	山 倉	20	320
三	浪 倉	15	240

資料：朝鮮王朝法典 戶典，萬機要覽 財用篇，度支志。

있다. 이 改築改造의 主掌官은 兩湖는 戶曹, 嶺南은 宣惠廳이며 그 費用은 漕倉除留米(布)에서 支出한다.

漕船 隨其年限 改築或新造(細註...兩湖 五年改築 十年新造 戶曹勾管 其價以漕需米·木會減 嶺南三年改築 六年改杉 十年新造 宣惠勾管 其以漕倉除留米會減<sup>32)</sup>

水站船은 7年改築 14年新造를 규정하고 있는데 그 費用은 各 郡縣의 規定(邑規)에 따라 다소 차이가 있으나, 혹은 大同儲置米에서 支出하고 혹은 民結(民田收租結)에 課徵한다.<sup>33)</sup> 漕船의 補修新造(改리改造)에 소요되는 材木은 封山の 松木을 伐材해서 使用하며, 老朽船(退船)은 一定한 價格으로 船人들에게 拂下한다. 修理費는 嶺南船의 경우 1隻에 米 40石, 新造費는 240石이다.<sup>34)</sup>

漕軍(船人)의 船上食料品(食糧·醬太 鹽 등 副食物)과 漕船什器(風席 竹 長木 木桶 要鉤金 鼓 旗 기타)는 品目別로 所定期間의 豫算이 漕船什物式例에 載定되어 있다. 그리고 各 道 漕船은 平常時에는 監營에서 관리하고 戰時에는 兵船으로 轉用하여 水軍이 管理하기로 되어 있다.<sup>35)</sup>

續大典(英祖 22年)에 따르면 漕船에는 每船에 沙工(船頭) 1人, 格軍(水夫) 15名

32) 萬機要覽 財用篇 2 漕轉

33) 七年改築 十四年新造 (細註一其價 從其邑規 或有儲置 或有民結) (萬機要覽 財用篇 2, 漕轉).

34) 度支志 外篇 卷 7, 漕轉 嶺南三倉漕船什物式例.

35) 前揭書 三倉漕船什物式例 및 嶺南船節目 참조.

站船의 경우에는 每船에 沙工 1人 格軍 3名씩 定屬되어 있다.<sup>36)</sup> 그런데 이것은 立役(乘船)하고 있는 漕軍의 定員이며, 3番交替로 每 3年마다 1年씩 立役한다고 볼 때 每船에 定屬된 漕軍의 總數는 48名이 되는 셈이다.

漕船 每漕卒四十八名(細註一分爲三番 每年十六名騎船)<sup>37)</sup>

그런데 <表-7>에서 보는 바와 같이 1 漕倉(站倉)에 定屬된 漕船(站船) 數가 물론 시대에 따라 다소 변동하고 있지만은 最下 15隻에서 最高 63隻에 이르도록 수 十隻에 달하고 있음으로 거기에 定屬된 漕軍數도 수 百名에 이르고 있다. 表에 漕船數와 위에서 보는 隻當 定額된 漕軍數가 一致하지 않는 것은 漕軍定數가 時代의 推移에 따라 變化한 것과 또한 定數의 漕軍을 확보하지 못한 데 기인하는 것으로 본다.

立役乘船中인 漕軍(沙·格軍)에 대해서는 1名에 復戶 2結, 漕船 新造年에는 1結을 加給하여 每結에 復戶米 15斗씩을 收租토록 하였다. 그리고 漕軍 1名으로 부터 年 身布 2匹씩을 收布하여 雇立된 沙工·格軍의 給料(每月 米 6斗)와 漕運費에 支出하였다. 漕船 1隻에 定屬된 漕軍이 48名이라고 한다면 그 가운데 雇立·乘船하는 漕軍 1/3에 해당하는 16名에 대해서는 身布가 免除되고 또한 復戶도 지급하기 때문에 身布를 부담하는 漕軍은 그 나머지의 32名이 되는 셈이다.<sup>38)</sup>

水站에 있어서는 忠州可興倉의 경우 續大典 당시 水站船 15隻에 每船에 沙工 1人 格軍 3名, 沙格軍 每名에 奉足水夫 2名(每船奉足 8名)씩을 配屬하여 이들로부터 身役租 3石씩을 徵收해서 沙·格軍의 料米와 그 밖에 站運費에 充用하였다.

左水運 忠州可興倉 水站船十五隻 每船沙工 一人 格軍三名 每名奉足水夫二名 各收身役租三石<sup>39)</sup>

漕軍은 水軍과 더불어 가장 어려운 苦役이 있다. 宣祖 4年(1571年) 11月 特進官 柳希春은 啓에서 漕軍의 苦境을 아래와 같이 叙述하고 있다.

漕軍逢受 自正月至七八月 長在海路 不顧家事 專廢農業 多致流亡 弊及一族切隣 稅多之軍 則一年再運 其苦倍於水軍……其價甚多 糜費之苦 十倍他軍 以故 閑丁 一爲漕軍 則如就死地 百計窺避 愁怨盈路 今聞大臣有救弊之策<sup>40)</sup>

36) 海船沙工一人 格軍十五名 水站船十五隻 每船沙工一人 格軍三名 (續大典 戶典 漕轉).

37) 萬機要覽 財用篇 2 漕轉.

38) 漕船每隻 漕卒四十八名 (分爲三番 每年十六名騎船) 每名給復二結 漕船新造年 則加給一結 每結收米一石 每石收布三疋(名之以漕復米·布 騎船沙·格減布) 並納于各 該漕倉 以爲沙·格料 及漕運之需(萬機要覽 財用篇 2 漕轉).

39) 續大典 戶典 漕轉.

40) 宣祖實錄 卷 5, 4年 12月 丁未.

漕軍은 海上生活로 말미암아 家事를 돌볼 여가가 없어 農事를 專廢해야 하며, 또한 漕運에 소비되는 經費와 稅穀의 自然消耗을 비롯한 減少米를 漕軍이 負擔해야 한다. 이처럼 漕軍은 他役に 비하여 苦痛이 커서 漕軍에 就役하는 것을 死地로 가는 것과 같은 것으로 생각했기 때문에 良丁(身役負擔義務者)들은 百方으로 그 避役을 꾀한다는 要旨로 되어 있다. 이것은 漕軍의 苦痛의 한 斷面을 말해주고 있는 것이다.

#### IV. 稅穀運納에 관한 諸規定

封建의 地主國家인 朝鮮王朝는 國家財源의 壓倒의인 부분을 公田稅穀(地代穀)에 의존하고 있었기 때문에 歷代王朝는 漕運의 원활한 運營을 위하여 細心한 注意와 非常한 努力을 기울였다. 高麗朝의 漕運制를 계승한 朝鮮王朝는 建國이후 漕運制度를 점차로 整備強化해 갔다. 특히 壬辰亂 이후 大同法이 실시되어 地代穀의 上納量이 크게 증대함에 따라 朝鮮王朝는 漕運制의 擴充強化에 더욱 拍車를 가렸다. 本項에서는 漕運, 즉 稅穀運納에 관하여 그 時期 漕運組織 船價를 비롯한 諸般規定을 살펴본다.

經國大典에는 諸道漕稅倉은 11월 1일에 收稅를 시작하여 다음해 1월에 收稅를 끝내고, 當該官은 미리 漕船을 點檢하고 稅穀을 運送한다는 규정을 두고 있다. 漕運船의 發船期日과 京倉上納期日은 <表-6>과 같이 道別로 定해져 있다.

<表-6> 道別發船 및 上納期日

忠 清 道	2月 20日 이전 發船	3月 10日 이내 上納
全 羅 道	3月 15日 "	4月 10日 "
慶 尙 道	3月 25日 "	5月 15日 "
黃 海 道	2月 20日 "	3月 10日 "
京 畿 道	2月 20日 "	3月 10日 "

資料: 續大典, 大典會通戶典

<表-6>에서 보듯이 各 漕倉의 發船·上納期日은 京倉과의 거리의 遠近과 季節에 따른 航路의 事情에 의해서 다소의 차이가 있다. 그러나 이같은 法典規定과는 달리 약간의 例外規定을 두는 경우도 있다. 즉 萬機要覽 당시의 嶺南 3倉은 모두 2月 10일에 開倉하여 收稅를 시작하며 後倉(三浪倉)은 3月 13日 左倉(馬山倉)은 3月 15日, 右倉(鶴山倉)은 3月 18日內로 發船해야 한다는 규정을 두고 있다.<sup>41)</sup>

41) 京畿道 果川 龍仁을 위시하여 漕倉을 淸유하지 않는 陸運直納邑에 대해서도 別途로 上納期限을 定하고 있다. (增補文獻備考 財用考 2 漕運)

前略 法典雖如右 而嶺南三倉 皆於二月初一日 開倉始辦 從道里遠近 以爲發船之先後 後倉以三月十三日 左倉以十五日 右倉以十八日<sup>42)</sup>

各 漕倉에서는 差使員의 立會下에 稅穀을 收納하고 이를 漕船에 分載하여 京倉으로 運納한다. 漕倉에 所屬되지 않는 郡縣은 自體에서 貨船直納하며, 交通이 不便한 山郡地方에는 布納 혹은 錢納을 許容하여 이를 驛路로 陸運토록 하였다.

漕船의 發船期間을 어기는 경우 該當官員에 적용하는 罰則은 아래와 같다. 漕運船이 發船期限이 지나도록 出浦하지 못할 때는 當該守令은 辭令을 剝奪하고 差使員 海運判官은 罷職한다. 그리고 期限前에 發船하더라도 上納期限이 지나서 上納하는 경우에는 監官 色吏 沙工 및 格軍은 杖一百에 처한 후 流配한다. 漕運田稅를 1月이 되어도 出航시키지 못하는 守令 및 船舶을 整備하지 못한 判官은 모두 罷出한다.<sup>43)</sup> 이와같이 國家財源이 되는 稅穀이 適期에 運納되어 財政運營에 蹉跌이 생기지 않도록 漕運船의 發船과 上納期限을 定하고 違反時에 적용하는 엄격한 罰則을 設定하고 있다.

여기서 말하는 差使에는 監捧差使와 領納差使(領運差使 押領官)가 있는데 漕倉屬邑의 守令이나 또는 漕倉과 가까운곳에 있는 水軍節制使의 管轄下에 있는 僉使 혹은 萬戶를 이에 差出된다.

監捧差使는 주로 漕倉에서 稅穀收納(監捧)을 관장하며, 領納差使는 收納한 稅穀을 查收(點閱)하고 이를 漕船에 分載한 다음 輸京上納에 이르기 까지 모든 業務를 관리한다. 그런데 萬機要覽 당시의 各 漕倉을 보면 監捧差使와 領納差使를 同一人이 兼務하는 경우도 있고, 兩者를 두 사람이 分擔하는 경우도 있다. 가령 <表-2> 朝鮮時代의 漕倉一覽表를 보면 牙山貢津倉은 牙山縣監이 監捧官과 領納官을 겸하고 있으며, 咸悅聖堂倉은 咸悅縣監이 兩者를 兼務하고 있다. 또 沃溝羣山倉과 靈山法聖倉은 모두 僉使가 兩者를 兼하고 있다. 이에 대해서 嶺南 3倉은 守令이 監捧官, 僉使 또는 萬戶가 領納官으로 되어 兩者가 모두 분리되어 있다.<sup>44)</sup>

42) 前掲書

43) 發船過限 則該守令 奪告身 差使員 海運判官 論罷. 限內發船而過限上納 別監色沙格 杖一百 定配. 漕運田稅 正月末出浦守令 及船隻未及整齊判官 並罷職(續大典戶典 漕轉).

44) (7) 全羅道聖堂倉 …… 正宗辛亥 因道臣狀請 使咸悅縣監 監捧·領納矣(萬機要覽 財用篇 2 漕轉).

(ㄴ) 羣山倉 …… 田稅大同 羣山僉使 監捧·領納(前掲書)

(ㄷ) 法聖倉 …… 田稅大同 法聖僉使 監捧·領納(前掲書).

(ㄹ) 貢津倉 …… 英宗壬午 以牙山縣監 監捧·領納(前掲書)

(ㄹ) 馬山倉 …… 田稅大同 昌原府使監捧 龜山僉使領納 (前掲書).

(ㄷ) 鶴山倉 田稅大同 晉州牧使監捧 赤梁僉使領納(前掲書).

(ㄷ) 三浪倉 …… 田稅大同 密陽府使監捧 齊浦萬戶領納(前掲書).

(ㅇ) (英祖) 三十八年(壬午 本曹判書所啓 湖西漕運 每多逋欠 大臣請以牙山縣監 永定差員 觀 其切過 賞罰之地矣(度支志 外篇 卷 7, 漕轉 事實).



領運差使員의 주된 任務는 ① 漕倉의 稅穀을 查收(點閱)하여 各 漕運船에 分載하며, ② 發船期日을 미리 戶曹에 報告하며, ③ 各 邑 監官 色吏와 함께 乘船하여 漕船을 관리하고, ④ 輸運한 稅穀을 上納하는 등 稅穀의 檢收, 船積, 運搬, 上納에 수반하는 모든 業務를 管掌하는 것이다.<sup>45)</sup>

都差員은 대개의 경우 漕倉所在地의 守令이 이에 任命되며, 그는 漕倉 屬邑守令 중에서 差使員을 選定하고, 漕倉收稅(監捧) 등 漕倉의 管理運營을 總管掌한다.

前略 庚子 因本曹判書 金華鎮疏請 革罷水運判官 以忠州牧使定都差員 所屬六邑守令 輪定領運差員<sup>46)</sup>

즉, 英祖 庚子年(4年)에 戶曹判書 金華鎮의 건의로 忠州可興倉의 水運判官을 革罷하고 그 대신 忠牧使를 都差員으로 定했다는 것인데, 이로써 都差員이 종래의 水運判官 또는 海運判官의 職務를 수행한 것과 또한 그것이 判官을 폐지한 후에 新設된 것임을 窺知할 수 있다.

海運·水運判官(漕倉은 海運判官, 水站倉은 水運判官)은 關係文獻의 記事를 分析해 볼 때 이들은 漕船의 整備, 稅穀의 運納을 비롯한 漕務一般을 총 管掌한 別定職 文官이다.<sup>47)</sup>

水運判官은 英祖 4年에 革罷되고 그대 忠州牧使를 都差員으로 定했거니와 海運判官은 增補文獻備考 漕轉條에 따르면 肅宗 23年에 海運判官이 漕軍收稅을 자행하는 폐단이 많았기 때문에 이를 폐지하고 專任制를 두어 全羅·忠淸 兩道의 都事를 例兼(兼務)케 하였는데 慶尙道에 관해서는言及이 없다.

肅宗二十三年 革罷海運判官 以漕軍等責應難支 全羅·忠淸 兩道都事 例兼判官

都事例兼에 관한 記事는 이밖에 英祖 20年에 頒布한 續大典·漕運條에도 실여 있다. 그런데 正祖 9年에 頒布한 大典通編 戶曹 漕轉條에 「海運判官今革」이라고 明示되어 있는 것으로보아 肅宗 23年으로 부터 正祖 9年사이에 革罷한 것이 分明한 다. 이와 같이 이 무렵에 海運判官과 水運判官을 폐지하고 그 業務를 屬邑守令이 담당한 것으로 생각한다.

監官과 色吏는 各官의 漕運實務를 담당하는 係員이며, 이들은 收租業務로 부터 輸

45) (ㄱ) 視其道里遠近 每四五邑 定一差使員 所管邑稅穀 點閱分載 發船月日 先報本曹一細註略一上納趁限 監色同騎船等事 並同漕船(續大典 戶典 漕轉).

(ㄴ) 凡船價米 各倉地方官 與差使員 田稅一時限同捧上(續大典 戶典 漕轉).

46) 度支志 外篇 卷 7, 漕轉 可興倉改定式.

47) (ㄱ) 水運判官 宜以有名望幹辦文官差出 二人急速收拾船隻, 一以漕運于南方 一以漕運于西海 使無遲滯後時之弊(增補文獻備考 財用考 4, 漕船).

(ㄴ) 凡船不月心看守 以致朽破或失或火燒 水運判官 歸重論(前揭書 漕轉).

運上納에 이르기 까지 모든 實務를 담당한다. 各邑은 監官 1人和 每漕船에 色吏 名씩을 만드시 乘船시켜야 한다.

各邑監官・色吏同騎船 (每邑監官一人 每船色吏一人 沙工一名 格軍十五名)<sup>48)</sup>

沙工은 船頭 즉 船長이고, 格軍은 船員이다. 漕運船 1隻에 船長을 포함한 船員 數는 대개 16名이다.

漕船積載量은 大典通編 당시 每船 1千石을 초과하지 못하며 이를 違反할 경우 守令은 船人은 모두 論罪하며, 또 漕運船에 私穀을 비롯하여 私物을 添載할 때는 이를 沒收屬公하며 物主 守令 領運差使 船人을 論罪한다고 規定하고 있다.<sup>49)</sup>

漕運船의 運航이 관한 規定을 보면, 領運差使員이 稅穀을 檢査하여 이를 漕運船에 分載하면 定해진 發船日에 出航하게 되는데, 아 때 漕運船은 30隻으로써 1隊를 편성하여, 到着, 碇泊 및 出航을 같이해야 하며, 編隊를 이탈하는 경우에는 沙工과 領運差使員을 論罪하기로 되어있다.

船隻一齊作綜 (漕船每運 以三十隻 作一綜 到泊回發 毋得先後 違令者下略<sup>50)</sup>)

漕運船이 航路를 따라 運航할 때는 沿海郡縣의 守令(僉使 萬戶)은 沿邑의 境界地 嶼草(섬·푸리)의 上下 및 內外에 標木을 세우고 水路를 잘 아는者를 每船에 2~3名씩 乘船시켜 水路를 指示案内하게 하고, 水路案内者가 交替할 때는 文書를 주어 이를 證明한다. 水路指示를 잘하지 못한 郡縣의 守令 僉使 및 萬戶는 罷免한다.

沿邑獲送 (漕船上來時 各邑境 嶼草上下 內外立標 以貫知水路者 每船二三人 並騎指路 傳受交付 給文憑考 不用心守令僉使萬戶 罷黜<sup>51)</sup>)

漕運船이 元山(忠淸道安興南方의 小島)과 安興에 도달하면 點檢한다. 元山差使員은 忠淸道의 水使 및 處候로써 差定하며 元山差使員이 점검을 충분히 하지 못한 채 順風을 기다리지 않고 날이 저물이 發船하여 安興에 이르러 船船이 敗沒했을 경우에는 元山差使員을 拘束處罰한다.<sup>52)</sup> 만일 逆風을 만나 滯留하게 되는 경우에는 그 地域의 守令은 따로 監官을 定하고 漕軍을 指揮監督하며 觀察使와 戶曹에 그 顛末을 報告한다.<sup>53)</sup>

48) 萬機要覽 財用篇 2 漕轉.

49) 續大典 戶典 漕轉

50) 前掲書

51) 續大典 戶典 漕轉

52) 現點於元山及安興(逢點於元山差使員 又到泊安興 逢點於僉使 …… 元山差使員 以忠淸道 水處候永定 元山差使員 不能檢飭 不待順風 日暮發船 致有安興敗沒之患 則差使員 拿問定罪(續大典 戶典 漕轉).

53) 如值逆風留連 則該地方官 別定監官 領軍守護 下略(前掲書 漕轉).

漕運船의 敗沒에 관해서는 아래와 같은 諸規定을 두고 있다.

沿邑護送時에 不注意로 말미암아 敗船한 경우에는 그 地域의 邊將 또는 地方官(守令)을 罷免하며,<sup>54)</sup> 또 漕運船이 敗沒에 이르렀을 때는 地方官은 직접 이를 조사하고 氷浸米를 救出해내야 한다.<sup>55)</sup> 破船浸水米 및 乾劣米는 거리의 遠近에 따라 本官 또는 地方官에서 각각 改色備納한다.<sup>56)</sup> 救出한 稅穀은 즉시 賣却하여 當年內에 上納하며 未救出稅穀의 數量은 當該船舶의 監官 色吏 沙工 格軍에게 追徵하며 또한 엄중 처벌한다. 故意로 破船한 경우에는 監官 色吏 船主 沙工은 모두 梟示刑에 처한다. 이와 같이 敗船에 관한 엄중한 罰則을 설정하고 한편으로는 敗船에 의하여 損傷 또는 喪失하는 稅穀을 地方官 監官 色吏 船人들에게 改色備納 내지 追徵하는 규정을 두고 있다. 그러나 改色備納 내지 追徵의 궁극적 負擔者는 農民과 漕軍이다.

稅穀의 和水 缺縮에 관한 大典條項에는, 稅穀에 물을 뿌려(和水) 그 數量을 늘리려고 한者, 이를 알고도 報告하지 않는者 및 和水한 稅穀을 收納한者는 모두 重刑에 처하는 罰則을 두고 있다. 그리고 稅穀이 運送途中에 缺縮이 생겼을 경우에는 船舶管理者 沙工 格軍에게 이를 均等하게 追徵한다.

漕運船이 京江에 이르러면 아래와 같은 節次로 點檢을 받고 稅穀을 入倉(上納)한다.

漕運船이 京江에 도착하면 즉시로 戶曹堂上官이 가서 직접 點檢한다.<sup>57)</sup> 이때 戶曹堂上官은 領運差使員의 立會下에 各 漕船에 乘船한 監官 色吏 沙工 格軍을 한 사람씩 逐名點考하고 또 漕船에 실은 稅穀을 每船에 1斛씩 뽑아내어(抽性) 斗量과 品質을 검사하며, 만약에 異常(色劣斛縮)이 있으면 該邑守令과 監官 色吏 및 沙工을 論罪한다.

點檢을 마치면 各 漕船에 실은 稅穀을 京倉에 納付한다. 이 때 各 地方(各官)의 稅穀을 國家機關 또는 王室의 用途에 따라 指定된 該當倉庫에 分納한다. 稅穀의 收納하는 京倉은 다음과 같다.

1. 廣興倉……太祖 元年 臥牛山下에 設置·官吏의 祿俸支給.
2. 軍資倉……太祖 元年 龍山에 設置·軍需에 充當
3. 忠儲倉……太祖 元年 龍山에 設置되어 長興庫에 合併된. 老人歲饌 使臣의 賜米支給.
4. 義賢庫……太祖 元年 成均內에 設置, 成均館儒生에 給米

54) 護送時 不用心致敗者 邊將所管之內 邊將罷黜 無邊將邑 則地方官罷黜(大典通編 戶典 漕轉).

55) 凡漕運船致敗地方官 聞卽不計晝夜 親往擲好拯出(前掲書 漕轉).

56) 致敗處 距本官一日程 則拯米及乾留米 本官獨當改色 過三日程 則拯米地方官改色 乾劣米 本官備納(前掲書 漕轉).

57) 到京江卽時 本曹堂上郎官 親往點檢(續大典 戶典 漕轉).

## 5. 宜惠廳 各庫

- ① 內廳庫……仁祖甲子年애 崇禮門內에 設置. 6道大同米(布) 收貯.  
 ② 別倉庫……順宗辛丑年애 昭義門內에 設置. 5道(江原除外) 大同米·收貯. (賑恤穀支出).  
 ③ 江倉……京畿·兩湖에 大同法設行時에 점차적으로 建立. 京畿·兩湖大同米 收貯

위에 열거한 各 倉은 郡縣에서 輸京하는 稅穀(布)을 年間 各 倉支出量(歲出量)에 따라 收貯하여 經費에 支出한다.

## V. 船 價

船價란 漕稅倉으로 부터 京倉까지 輸運하는 運送費를 말하는 것이다. 高麗史 食貨志 2, 漕運條에 따르면 成宗 11年에 漕船輸京價(運賃)를 定하고 있다. 이에 따르면 高麗 12漕倉의 所在浦口는 各浦에서 京倉에 이르는 거리의 遠近과

〈表-7〉

高麗朝의 船價

浦 名	漕 倉	漕 運 石 數	船 價	船價의 比率
通 潮 浦	泗川通陽倉	5 石	1 石	$\frac{1}{5}$
螺 浦	馬山石頭倉	"	"	"
潮 陽 浦	昇平(順天)海龍倉	6	"	$\frac{1}{6}$
麗 水 浦		"	"	"
潮 東 浦	靈岩長興庫	8	"	$\frac{1}{8}$
通 津 浦	羅州海陵倉	"	"	"
利 通 浦		9	"	$\frac{1}{9}$
美 蓉 浦	靈光芙蓉倉	"	"	"
朝 宗 浦	臨破鎭城倉	"	"	"
濟 安 浦	保安安興倉	"	"	"
利 涉 浦		13	"	$\frac{1}{13}$
便 涉 浦	牙州河陽倉	"	"	"
白 川 浦		15	"	$\frac{1}{15}$
潮 海 浦		21	"	$\frac{1}{21}$
澄 波 浦		10	1"	$\frac{1}{10}$
尙 原 浦		18	"	"
德 原 浦		20	"	$\frac{1}{20}$

資料：高麗史 食貨志 2 漕運

航路의 難易에 따라 船價를 상세하게 定해 놓고 있는데 <表一7>은 그 大要를 揭示한 것이다.

表에서 보는 바와 같이 載運量에 대한 船價의 比率이 最下가 揚柳浦의 1/21에서 最高는 泗州通陽倉의 1/5이고, 船價 1石에 대한 載運量은 合浦(馬山)石頭倉의 5石에서 揚柳浦의 21石에 이르고 있다.

위에서 高麗 12漕倉을 중심으로 輸京船價를 참고로 一瞥해 보았으나, 朝鮮時代의 船價의 全貌를 밝히고 있는 文獻을 筆者는 아직 接한 機會를 가지지 못하였다. 그러므로 朝鮮後期 屯土秋收記 貢稅要略 宣惠各廳事例 등에 단편적으로 나타나고 있는 관계 記事를 聚合하여 살펴 보기로 한다.

&lt;表一8&gt;

朝鮮時代의 船價

黃海道長山以南諸邑	1石	1斗 5升	$\frac{1}{10}$
“ 鳳山·載寧等地	“	3斗	$\frac{1}{5}$
“ 信川文化等地	“	2斗	$\frac{10}{75}$
“ 長連	“	2斗 2升 5合	
“ 豐川	“	2斗 1升 4合 4勺	
“ 松禾	“	2斗	$\frac{10}{75}$
湖南下道順天·求禮·光陽等地	10石	2石 5斗	$\frac{1}{4}$
“ 中道 務安·咸平等地	“	2石	$\frac{1}{5}$
“ 上道 萬頃·井邑等地	“	1石 10斗	$\frac{1}{6}$
嶺南	1石	3斗	$\frac{1}{5}$

資料：貢稅要略，宣惠各廳事例

<表一8>은 上項의 資料에 의거하여 作成한 것인데, 船價의 全貌를 밝힌 完全한 것은 아니나, 그 輪廓은 알 수 있는 것이다. 이를 <表一7>에 나타난 高麗朝의 船價와 比較한 때 큰 차이가 없는 것으로 추측된다.

漕運費는 田稅의 경우 附加稅 또는 雜費로서 元稅에 追加하여 農民으로 부터 징수한다. 넓은 의미의 漕運費에 포함되는 附加稅 또는 雜費는 시대에 따라 그 名稱이 달라지고 또한 稅率에도 다소 변동이 있으나 成宗實錄 卷 9, 2年 3月 癸酉條 詳定廳 啓에 당시 船價의 全貌를 알 수 있는 아래와 같은 記事가 있다.

詳定廳啓 田稅每一斗 船價 隨其遠近 或六七合 或一升七合 入江倉價五勺 入京倉價二合 役人價三勺 以此四價 並令上納

즉 田稅 每 1斗에 船價가 거리의 遠近에 따라 6合에서 1升 7合, 그 밖에 入倉價 5勺, 入京倉價 2合, 役人價 3勺으로 이른바 四價를 바치고 있다. 이것은 물론 納稅者인 農民이 부담하는 것이다. ...

여기서 말하는 入京倉價는 龍山江倉으로 부터 都城內의 各 倉庫까지 운반하는 경비이며, 役人價는 京倉役人들에게 보수로서 지급하는 것이다. 그리고 王朝後期에 頒布한 續大興 戶典 收稅條에도 各 道 田稅上納時에 每石에 加升 3升, 斛上 3升 倉役價 6升, 下船役人價 6合5勺, 戶曹作紙及役價米를 징수한다고 明示하고 있는 사실을 볼 때 後期에도 船價 이외에 入倉價 倉役價를 비롯하여 上納時에 소요되는 雜費를 징수하고 있는 사실을 窺知할 수 있다.

壬辰亂 이후 道別로 점진적으로 實施된 大同法에 수반하는 大同米의 漕運에 있어서는 大同事目에 船價는 元稅 중에서 지급하기로 規定되어 있음으로 이를 別途로 징수하지 않으나, 그 밖에 附加稅 또는 雜費로서 人情 雜費 剩米(落庭米) 色米 등을 징수 하였다. 이들의 대부분은 稅穀의 載運上納에 수반하여 소요되는 費用으로서 農民이 부담하는 것이다.

## VI. 結 言

國家財政을 주로 稅穀(生産物地代) 收入에 의존한 朝鮮王朝는 高麗朝의 漕運制를 계승하여 漕運의 원활한 運營을 期하기 위하여 온갖 努力을 傾注하였다. 朝鮮王朝도 漕倉의 대부분을 高麗 12漕倉이 建立된 南方穀産地의 沿海沿江地帶에 設立하였다. 時代의 推移에 따라 다소간의 변화는 있었으나, 漕倉의 數는 대개 10개 内外에 달하며, 1 漕倉에 定屬된 漕船 및 站船數는 적은 경우 10餘隻 많은 경우 60餘隻에 이르러 있다. 1 漕船에는 非番上軍과 番上軍을 합하여 모두 48名の 漕軍을 配屬하여 3番交替制를 실시하고, 그중 2/3의 非番上軍에 대해서는 年 2疋의 身布를 부담토록 하고, 1/3의 番上軍(立役 또는 雇立者)에 대해서는 身布가 免除되며 또한 每名에 復戶 그結이 지급되고 있다.

1 漕倉은 대략 7~8개郡縣의 屬邑(收租區域)을 가지며, 屬邑의 稅穀의 收納하며 載運·上納에 이르기 까지 모든 業務를 管掌하는 差使員을 두며, 또한 漕務一般을 관리하는 海運判官 또는 水運判官(水站倉)을 두고 있다. 그런데 海·水運判官은 朝鮮後期에 革罷되었다.

漕運船은 所定期限內에 出航하고 京江에 도착해야하며, 每船의 積載量은 最高 1千石을 限度로 하며, 各船에는 各 官의 實務者인 監官 및 色吏를 乘船시킨다.

漕運船은 編隊를 지어 指定된 沿岸 航路를 따라 運航하며, 沿海各官은 漕運船이 所管區域을 通過할 때 水路案內의 責任을 진다. 漕運船이 不意의 漕難을 당하든가 또는 漕運關係者의 不注意나 혹은 故意로 敗沒하는 경우 地方官(守令) 差使員 監官 色吏 漕軍 등 모든 關係者에 대한 處罰과 稅穀의 追徵 또는 改色備納에 대한 細密한 規定을 設定하고 있다.

京城과의 거리의 遠近과 水路의 難易에 따라 최고로 漕運量의 1/5에서 最低 약 1/20에 相當하는 船價(運賃)를 公定하고 있다. 田稅의 경우에는 船價와 그 밖에 運納에 수반하여 發生하는 入倉價를 비롯한 附帶經費를 納稅者인 農民으로부터 징수하며, 大同稅의 경우 船價는 元稅 本稅)중에서 지불하나, 附帶經費는 別途로 징수하고 있다.

壬辰亂 이후 중래의 田稅 이외에 大同米 三手米 結作米 등의 여러가지 種目的 新稅가 設定·賦課됨에 따라 地代率이 높아지고, 또한 農業生産力의 發展에 의하여 地代=租稅의 徵收量과 그 輸京量이 대폭 증대하고, 漕運制의 矛盾이 擴大되어 그것이 점차로 形骸化되어 감에 따라 稅穀輸京을 漕倉公船인 漕船이외에 地土船 調局船 舟橋船 및 京江私船 등의 賃船에 의한 輸運量이 증대해 갔다.