



해양사관으로 본
한국사의 재조명

하우봉 외 5명 지음

재단법인 해상왕장보고기념사업회

해양사관으로 본
한국사의 재조명

해양사관으로 본 한국사의 재조명

발행처 · 재단법인 해상왕장보고기념사업회

발행인 · 김재철

지은이 · 하우봉 외 5명

발행일 · 2004년 12월 31일

주 소 · 서울시 강남구 삼성동 159-1 한국무역센터 1803호

공급처 · 청년정신

비매품



해양사관으로 본
한국사의 재조명

하우봉 외 5명 지음

재단법인 해상왕장보고기념사업회

책을 펴내면서

본 연구의 목적은 해양사관에 입각하여 한국사를 재조명해 보고자 하는 것이다.

19세기 독일의 역사철학자 Hegel은 세계사를 지리적 조건에 따라 ① 高原地帶, ② 河川地帶, ③ 沿海地帶의 세 지역으로 나누고 문명의 발전도 이 순서대로 진행되었다고 하였다. 그의 설명에 따르면, 몽고와 같은 고원지대는 遊牧生活을 하며 문명의 발전이 없었고, 중국이나 인도 같은 하천지대는 農耕生活을 하면서 大王國을 건설하였지만 강한 主從關係와 定着性 생활 속에 사람들은 대담성과 지혜가 결여되어 지속적인 문화발전을 이룩하지 못하였다고 하였다. 이에 비해 지중해를 중심으로 하는 연해지역은 문명발전의 다음 단계로서 세계사의 구심점으로 발전하였다고 한다. 바다는 인간에게 용기와 현명함을 요구하는 데 이에 적응하다 보니 상업과 해운이 발전하였으며, 사회적으로는 시민적 자유가 인정되는 민주주의 체제가 꽃피는 등 선진 문화를 건설하였다는 것이다. Hegel의 이러한 세계사 인식은 유럽우월의식 내지 서구중심주의의 발로로서 동의하기 힘든 면이 많다. 그러나 바다의 중요성과 海洋文明의 力動性을 간파한 데는 날카로운 통찰력을 엿볼 수 있다. 그래서 현재까지도 그의 이론은 상당한 영향력을 지니고 있으며 ‘生態史觀’이나 ‘海洋史觀’의 단서를 제공해주고 있다.

세계사를 조망해 보면 바다를 제패한 자가 세계를 지배하였다는 사실을 발견할 수 있다. 지중해를 장악한 고대 그리스와 이탈리아, 중세 동방 무역을 장악한 해상도시 베네치아, 15세기 대항해시대를 개척한 포르투갈과 스페인, 17세기의 네덜란드를 거쳐 18세기 대서양시대의 막을 연 영국, 20세기 태평양을 중심무대로 삼은 미국 등 제해권을 잡은 국가가 해상무역권을 장악함으로써 막대한 國富를 축적할 수 있었다. 그들은 모두 바다를 등지지 않고 정면으로 응시하면서 도전했던 나라였으며, 그

국민들은 Hegel의 말처럼 용기와 지혜로 자연과 세계를 극복해 나갔던 것이다.

지구 표면의 70퍼센트는 바다이고 대륙은 그 속에 떠있는 섬이라고 볼 수 있다. 육지는 고립되어 있는데 비해 바다는 연결되어 있으며, 그 위에서 다양한 교류(사람과 문화, 물자)야말로 역사 변동의 실질적인 모티브가 되어 왔다. 그래서 브로델(Fernand Braudel)은 《地中海》(1949)에서 “바다는 과거의 생활에 존재하는 최고의 자료이다”라고 주장하였다. 바다는 문화와 인간 역사를 담고 있는 포괄적인 전존재라는 의미이다. 그는 나아가 해양사관이야말로 자신이 주장하는 巨視歷史學에 부합한다고 말하였다.

사실 현재의 역사학은 民族・國家史에서 地域史로, 地域史에서 地球史로, 政治史에서 文化史로 전환되어 가고 있다. 현재 진행중인 ‘정보혁명’이 민족・국가의 벽을 허물고 지구 규모의 생활권을 만들어 나간다는 점에서 국경과 소유관념을 바탕으로 하는 大陸의 성격보다는 교류와 개방을 특징으로 하는 海洋의 특성과 유사하다. 다시 말해서 海洋性이 脫近代와 世界化로 상징되는 시대적 대세와 궁합이 맞다는 것이다.

반도국가인 우리로서는 대륙과 해양 모두 관심을 가져야 할 대상이지만 바다가 지니는 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 한국 역사상 제해권과 해상무역권을 장악한 이는 9세기 장보고를 들 수 있다. 그는 바다의 중요성을 간파하고 한반도의 지정학적 이점을 최대한 활용하여 해양산업제국을 건설한 통찰력 있는 인물이었다. 그러나 그 이후로는 비슷한 예를 찾아보기가 쉽지 않다. 고대부터 우리는 삼면이 바다로 둘러싸여 있으며, 활동무대가 바다인데도 불구하고 대륙에 대한 막연한 동경에 머물러 있으며 암묵 중에 바다를 외면해왔다. 조선시대에도 그랬고, 지금도 마찬가지이다. 한국의 역사에 관한 한 ‘大陸史觀’만 있

있을 뿐 해양사관적인 접근은 거의 없었다고 할 수 있다.

사실 20세기 후반기의 한국사는 유목민족의 야성을 해양으로 발휘하여 잘 활용한 ‘바다의 역사’ 이자 ‘海洋國家로서의 立國’ 이었다고 해도 과언이 아니다. 1949년 중국의 공산화와 한국전쟁 이후 한국은 대륙과의 교류가 단절된 ‘섬’ 으로서 주요 교류대상국은 미국과 일본이었고, 그 통로는 바다였다. 멀리 유럽·중동·동남아시아·중남미국가들과는 교류하였지만 가까운 동북아시아대륙의 국가와는 거의 교류가 없었다.

이제 우리는 비현실적이고 자기기만적인 ‘대륙적 사고’ 에서 빨리 벗어나 ‘해양적 사고’ 를 적극적으로 수용해야 한다. 그것은 대륙의 주변부에서 벗어나 동아시아의 중심부가 될 수 있는 길이기도 하다.

21세기 우리의 미래를 ‘해양국가 한국’ 에서 찾아야 한다는 당위성이 인정된다면, 역사연구에서도 ‘바다에서 본 한국사’ 라는 새로운 패러다임이 필요하다. 반도라고 하는 地政學的 및 地文化的 입장을 능동적으로 살려 한국이 태평양시대의 주역으로서의 역할을 할 수 있는 이론과 전망을 역사학이 제시해야 하는 것이다. 이것이야말로 한국의 역사학계가 힘을 합쳐 이룩해내야 할 절실한 과제이다.

본 연구는 《해양사관으로 본 한국사의 재조명》이라는 대주제에 바탕을 둔 공동연구로서 도합 6편의 논문으로 구성되어 있다. 그 소주제와 필자는 다음과 같다.

제1장 海洋史觀으로 본 한국 고대사의 발전과 종언 : 윤명철

제2장 轉換期の 동아시아 사회와 倭寇 : 이영

제3장 조선시대 동남아시아 국가와의 교류 : 하우봉

제4장 ‘漂流’ 를 통해서 본 근대 한일관계 : 이훈

제5장 조선후기 商船의 航行條件 : 고동환

제6장 조선후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화 : 노대환

이상 6편의 소주제는 각각 다른 필자에 의해 수행된 별개의 논문이기 때문에 체제와 방법론의 통일성 면에서 부족한 면이 있을 것이다. 그러나 모두 해양사관이라는 시각에서 각 시대의 핵심적인 주제들을 다루고 있다는 점에서는 공통적이다. 따라서 해양사관을 통해서 한국의 역사를 재조명해 보고자 하는 대주제의 취지에 부합된다. 한국사에서 바다를 통한 대외교류사의 실상을 복원하고 재해석함으로써 해양국가로서의 전통을 계승하는 데 일조할 것으로 기대한다.

2004년 12월

집필진을 대표하여

하우봉 씀

책을 펴내면서 · 13

제1장 海洋史觀으로 본 한국 고대사의 발전과 종언

- 윤명철(동국대 사학과 겸임교수) · 13

I. 서언

II. 海洋史觀과 東亞地中海 모델

III. 고대국가의 發展과 海洋活動

IV. 고대국가의 終焉과 海洋活動

V. 결어

제2장 轉換期の 동아시아 사회와 倭寇

- 이영(한국방송통신대 일본학과 부교수) · 49

I. 서론

II. 왜구의 定義

III. 왜구의 主體

IV. 왜구의 鎮靜

V. 결론

제3장 조선시대 동남아시아 국가와의 교류

- 하우봉(전북대 인문학부 교수) · 81

I. 머리말

II. 조선전기 동남아시아 국가와의 교류

III. 안남국 사신과의 문화교류

IV. 피로인과 표류민의 안남국 체험

V. 맺음말

제4장 '漂流'를 통해서 본 근대 한일관계

- 이훈(국사편찬위원회 연구위원) · 137

I. 머리말

II. 임란 이후 조선인의 일본 표착과 송환

III. '舊對馬藩'의 통교대행과 조선인 표류민의 송환실태

IV. '倭館침탈'과 조선인 표류민의 송환관행 변화

V. '開港' 이후 조선인 표류민 송환체제의 변질

VI. 맺음말

제5장 조선후기 商船의 航行條件

- 고동환(한국과학기술원 인문사회과학부 교수) · 179

I. 머리말

II. 선박의 규모와 승선인원

III. 운항지역과 소요시간

IV. 표류 발생시기와 발생지역

V. 맺음말

제6장 조선후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화

- 노대환(동양대 문화재학과 조교수) · 211

I. 머리말

II. 16~18세기 해양 인식의 추이

III. 18세기 후반~19세기 전반 海洋通商論의 전개

IV. 19세기 후반 海防論의 추이

V. 맺음말

제1장 海洋史觀으로 본 한국 고대사의 발전과 증언

- 윤명철(동국대 사학과 겸임교수)

- I. 서언
- II. 海洋史觀과 東亞地中海 모델
- III. 고대국가의 發展과 해양활동
- IV. 고대국가의 終焉과 해양활동
- V. 결어

I. 서언

21세기에 들어서서 문명의 패러다임이 질적으로 변화하고 있고, 세계 질서는 급격하게 재편되고 있다. 역사학이 ‘미래학’의 기능을 일부 수행하는 기능을 지니고 있다면 역사를 재해석하고 미래예측지표를 제시하는 작업이 필요한 시점이다. 그 가운데 하나가 해양적인 역사해석이다. 그동안 해양에 대한 인식이나, 한민족의 역사에서 해양활동이 끼친 영향과 역할에 대해서는 본격적인 연구가 부족했다. 그러나 필자가 다양한 연구성과들과 본문에서 언급했듯이 해양활동은 매우 활발했음을 알 수 있다.

이 발표문에서는 해양의 관점 즉 해양사관의 입장에서 역사를 인식하는 자세에 대하여 언급하고, 아울러 동아시아중해 모델의 프리즘과 잣대를 통해서 고대사의 발전과 종언과정을 살펴보고자 한다. 필자는 이미 이러한 모델을 근거로 전시대를 대상으로 한 논문과 저서들을 발표하였고, 동아시아중해 모델의 성격과 그 미래적인 적용에 대해서도 몇 편을 발표하였다. 그러므로 이 글에서는 총론적으로 서술하면서 그 핵심적인 사항을 언급하고자 한다.

II. 海洋史觀과 東亞地中海 모델

1) 왜 해양사관인가?

그 동안 우리 역사를 해석하는 데는 몇 가지 오류가 있었다. 그 가운데 하나가 ‘半島史觀’의 굴레를 탈피하지 못한 것이다. 한반도는 지리적인 용어이지, 역사적인 개념이 아니다. 언어가 개념을 규정하고, 개념이 인식과 실천을 규정할 수 있다. 특히 해석학의 측면이 적지 않은 역사학에 서는 용어의 선택과 사용이 매우 신중해야 한다. 우리의 전 역사과정을 살펴보면 반도의 역사라고 규정지을 수 있는 기간은 상대적으로 짧다. 적어도 고려 이전의 역사는 陸地史觀의 입장에서 보더라도 소위 반도 및 대륙의 일부지역(현재 연해주 일대와 중국의 동북 삼성지역)을 토대로 형성되었다.

더욱이 우리가 인식하고 적용하는 한반도라는 부적절한 용어와 역사 인식 속에는 반도에서도 소극적인 기준을 적용하고 있다는 것이다. 즉 해양활동이 활발하고, 역사발전에도 적극적이고 능동적으로 활용한 반도가 아니라 오히려 해양활동이 미약하고, 바다에 포위되어, 소극적이고 제한된 공간으로서의 반도라고 인식한 경향이 있었다. 그러므로 독자성과 고유성이 미약한, 시대에 따라서는 대륙의 부수적인 주변부 역사로서 인식했다. 특히 모든 분야에 있어서 中國(애매모호하고, 시대적 구분이 불분명한 개념)의 강한 영향을 받은 것으로 인식하고 있다(필자는 적어도 문화의 교류에 관한 한 ‘還流 시스템’이라는 이론을 적용하자고 제안한 바 있다).

또 하나의 오류는 一國史의인 관점에 입각하여 국제관계를 소홀히 취

급한 측면이 다분히 있다. 집단의 正體性(identity)은 내부의 조건과 함께 외부와의 관계를 통해서 찾아지고 만들어진다. 국가의 발전이란 주변 집단 혹은 국가와의 관계에서 그 質과 量이 강하게 영향받는다. 따라서 一民族史의인 觀點, 一文明史의인 觀點에서 역사를 보려는 시도도 필요하다. 역사학의 해석이 時代精神을 반영하는 측면이 있다면 교통과 통신이 발달하고, 인간의 활동과 인식범위가 확대되었으며, 역사집단의 크기가 대규모로 조정되고 있는 현재의 상황에서 이러한 시도는 필요하다. 물론 최근 들어서 이러한 경향이 많이 해소되고 있다. 하지만 海洋이라는 측면에서 아직은 부족하다는 느낌을 떨쳐버릴 수가 없다. 해양은 기본적으로 활발한 物的 人的交流를 특징으로 한다. 그것도 다양한 집단, 다양한 지역에서 다양한 목적을 지닌 채 이루어진다. 그러므로 해양활동이 활발했던 역사는 국제적인 관점에 비중을 둘 필요가 있다.

또 하나의 간과할 수 없는 오류가 있다. 그것은 力動性이 미약한 농경적인 세계관을 투영시켜 우리 문화 전체를 해석한 것이다. 육지에 한정시켜 본다 해도 全歷史 과정을 살펴보면, 특히 고대사에 관한 한 우리는 농경문화만을 이루고 산 것은 아니었다. 소위 원(原)조선과 부여, 고구려, 발해 등의 중요한 활동무대인 만주지역은 벼농사지역이 아니었으며, 기타 농경에 적합한 주요지역이 아니었다. 농경과 함께 평원과 초원에서 이루어지던 목축이 있었으며, 동만주 일대에서는 목축과 사냥, 수렵 채취가 매우 중요한 삶의 형태이었다.

그리고 우리 역사와 문화에는 해양문화가 통념보다는 발달했다. 해양문화의 특성인 不保存性으로 인하여 비록 경제생활에 관해서는 漁撈의 樣式과 規模 등 구체적인 증거가 불충분하더라도 사료·유물·유적들의 비교를 통해서 해양을 매개로 각국 혹은 지역 간의 교류가 있었다는 실상을 알 수 있다. 특히 뒷글에서 약술하겠지만, 정치·문화·경제적인

교류가 이루어지는 과정에서 해양은 절대적인 역할을 하였다. 한반도라는 고정된 틀과 육지 위주의 질서 속에서 역사를 해석하다면 이는 사실성과 논리성, 그리고 자연적인 당위성을 결여한 결과를 낳을 수 있다.

일정한 시대의 역사가 全體史를 대표할 수는 없다. 고려 이전 시대의 우리 역사적 공간은 소위 한반도 지역과 대륙의 일부, 그리고 광범위한 해양이었으며, 역사적 시간 역시 그러하고 세계관 또한 그러하다. 우리의 역사상을 정확히 이해하려면 육지와 해양이란 두 가지 관점에서 동시에 접근해 들어가는 ‘海陸史觀’이 필요하다. 그러기 위해서는 그 동안 소홀히 했던 해양에 대한 연구가 필요하며, 해양의 입장에서 역사상을 이해하는 ‘해양사관’의 관점이 필요하다. 해양사관에 대한 연구는 아직 본격적으로 이루어지지 않았으며, 필자는 몇 편의 글에서 그 대강을 언급하였을 뿐이다.

우리가 흔히 해양문화라고 생각하는 것들은 육지문화와는 사뭇 다르다. 자연과 풍토도 다르고, 자연현상이나 자연물에 대한 인간의 감정과 태도도 다르다. 또 전쟁을 치르는 방식도 다르고, 더욱이 획득하고 분배하는 방식이 다르며, 통치하는 방식이 다르다. 해양문화와 역사상을 이해하는데 定住的 성격(stability)을 가진 농경민의 인식과 생활방식으로 해석하면 무리가 뒤따른다.

해양사관의 관점에서 역사를 해석하면 몇 가지의 특성이 있다.

첫째, 역사의 주체, 즉 생활의 주된 담당세력은 농경민이 아닌 해양민이다. 그러므로 해양민을 역사의 중심부로 끌어들이 수 있으며, 그들의 생활양식과 행동방식 세계관을 통해서 역사상을 이해할 수 있다.

둘째, 해양민들은 자체의 세력들로 정치력을 행사하려는 豪族性이나 無政府性을 지니고 있다. 생활하고 행동하기에 적합한 지역을 중심거점

으로 삼고, 이동하면서 활동하는 據點性을 갖고 있다. 이처럼 특정한 지역, 즉 해양거점을 중심으로 형성된 정치세력은 교역의 중개지 역할은 물론 교역의 성격, 교역로, 교역품 등의 관리 및 통제기능을 한다. 때로는 국가 간의 정치교섭에 마저 영향력을 행사할 수 있다. 따라서 역사의 주체 위치를 중앙중심적인 편행성에서 탈피하여 지방이나 기층민중들에게도 부여할 수 있다.

셋째, 해양문화는 模倣性, 共有性이 강하다. 다른 지역이나 나라, 문화 간에 교류가 빈번하기 때문에 주변 문화와 共通性이 많다. 해양문화와 유목문화는 移動性(mobility)이 있는데, 해로를 이용하여 문화를 교류할 때에는 동일한 해양을 공유한다. 또한 해류, 조류, 바람, 해상조건 등이 모두에게 공통적인 것이므로 해양민들 사이에는 기술과 경험을 공유하는 일이 서로를 위해서도 필요하다. 황해나 남해 같은 지중해적 혹은 내해(內海)적인 성격을 가진 바다에서는 각 연안지역들 간의 교류가 육지 간의 교섭보다도 더 활발할 수밖에 없다. 그러므로 역사를 국제관계 혹은 지역관계의 입장에서 파악해야 할 경우가 많다.

넷째, 해양문화에서 전파하는 일과 이동하는 일은 비조직성을 띠고 있다. 배를 만들어 타고 바다를 건너야 한다. 기술이 필요하고, 규모가 유목민이나 농경민에 비하여 소규모이고, 또 비조직적이다. 그뿐만 아니라 불규칙적이어서 연속적이지가 못하다. 또한 해양은 민간인들이 중앙 정치세력에 예속되지 않는 독자적인 교역의 추진과 이주(settlement)를 가능하게도 하였다. 한일관계, 특히 우리가 일본열도로 진출하는 과정과 일본 고대국가 혹은 문화의 성장과 맺은 관련성은 해양적 메커니즘 속에서 파악해야 한다.

다섯째, 해양문화는 不保存性이라는 특성을 지니고 있다. 해양문화는 담당자가 중앙이나 지방의 관리가 아니며 해양민이거나 지방세력인 경

우가 대부분이었다. 따라서 스스로 기록을 하지 않은 경우가 많았다. 바다에서는 남기는 유형문화가 적을 뿐더러, 바다 속에 가라앉아 흔적을 확인하기 어렵다. 이러한 해양문화의 기본인 불보존성의 특성을 감안하지 않고, 기록과 유물이 없다고 해서 해양문화가 부재했거나 발달하지 못했다는 식의 해석은 곤란하다.

이러한 몇 가지 전제를 충분히 이해하지 못하거나 경시할 경우에는 고대의 역사가 어떠했는가를 이해하는 일은 물론 문화를 해석하는 데에도 상당한 혼란을 초래한다. 따라서 필자는 이러한 해양적 관점(해양사관)을 토대로 우리 역사를 해석해왔다. 그리고 보다 더 구체적이고 효율적으로 이해하고, 어떻게 활용될 수 있을까 하는 목적을 지니고 ‘東亞地中海’ (EastAsian- mediterranean-sea) 모델을 설정했다.¹⁾

1) 필자는 동아시아 해양문화의 특성을 보다 명확하게 하기 위해 東亞地中海라는 概念의 適用과 用語의 使用을 시도하고 있다.

참고, 〈高句麗末期의 海洋活動과 東亞地中海의 秩序再編〉, 《國史館 論叢》 53, 1994.

〈廣開土大王의 對外政策과 東亞地中海戰略〉, 《軍史》 30, 1995.

〈長壽王의 南進政策과 東亞地中海의 力學關係〉, 《高句麗 南進經營史의 研究》, (朴性鳳 編), 白山文化院, 1995.

〈海洋條件을 통해서 본 古代韓日 關係史의 理解〉, 《日本學》 15, 동국대일본학연구소, 1995.

황해의 지중해적 성격연구(1), 《한중문화교류와 남방해로》(조영목 편), 국학자료원, 1997.

〈黃海의 地中海의 性格研究 1〉, 《韓中文化交流과 南方海路》, 국학자료원, 1997.

〈발해의 해양활동과 동아시아의 질서재편〉, 《고구려연구》 6, 학연문화사, 1998.

〈黃海文化圈의 形成과 海洋活動에 대한 연구〉, 《先史와 古代》, 한국고대학회, 1998.

〈古代 韓中(江南)海洋交流와 21世紀의 意味〉, 《中韓人文科學研究》 3집, 中韓人文科學研究會, 1998 外.

참조, 《동아시아중해와 고대일본》, 청노루, 1996.

《바닷길은 문화의 고속도로였다》, 사계절, 2000.

《장보고 시대의 해양활동과 동아시아중해》, 학연, 2002.

《한민족의 해양활동과 동아시아중해》, 학연, 2003.

《고구려 해양사연구》, 사계절, 2003.

《한국해양사》, 학연, 2003.

《고구려의 정신과 정책》, 학연, 2004.

2) ‘東亞地中海’ 모델과 그 특성

東아시아는 한반도를 중심(core)으로 일본열도와 사이에는 동해, 타타르해협 및 남해가 있고, 중국과 한반도 사이에는 황해라는 內海(inland-sea)가 있다. 그리고 한반도의 남부와 일본열도의 서부, 그리고 중국의 남부지역(양자강 이남을 통상 남부지역으로 한다)은 이른바 동중국해를 매개로 하여 연결되고 있다. 즉 완벽하지는 않지만 비교적 지중해적 형태를 띠고 있다. 그렇다면 이곳은 구체적으로 어떠한 해양환경과 문화적 환경을 지니고 있을까?

육지인의 인식과 정보와는 달리 바다는 또 다른 역사활동의 메커니즘이 있다. 해양환경은 항해에 절대적인 영향을 끼친다. 기본적인 것은 해류와 조류, 바람이 있다. 조류는 황해와 남해같은 리아스식 해안이 발달해 있고 內海的 성격을 지닌 해역에서는 절대적인 영향을 끼친다. 한편 해상 이동에서 가장 영향력을 끼친 것은 계절풍이다. 봄에서 여름에 걸쳐 부는 남풍계열의 바람은 중국 남부해안과 한반도 혹은 일본열도와의 교류를 가능하게 한다. 반면에 가을에서 겨울에 걸쳐 부는 북풍계열의 바람은 한반도 북부와 중국의 중부 혹은 남부해안과의 교류를 가능하게 한다. 한편 남풍계열의 바람은 일본열도에서 한반도로의 교류를, 북풍계열의 바람은 한반도에서 일본열도의 남부와 서부해안과의 교섭을 가능하게 한다.²⁾

이러한 해양환경은 항해술·조선술 등 문화나 기술의 발전과는 관련

2) 줄고, 〈黃海의 地中海의 性格研究〉, 《韓中文化交流와 南方海路》, 국학자료원, 1997년 및 〈黃海文化圈의 形成과 海洋活動에 대한 연구〉, 《先史와 古代》, 한국고대학회, 1998. 특히 동해의 해양환경에 대해서는 줄고, 〈渤海의 海洋活動과 東아시아의 秩序再編〉, 《高句麗研究》 6, 학연문화사, 1998년 참조.

없이 인간을 일정한 장소에서 일정한 장소로 이동시켜 준다. 또한 때로는 인간의 의지와는 무관하게 주민과 문화의 이동을 가능하게 한다.

한편 황해·남해·동해는 각각 육지를 보면서 지문(地文)항법을 이용하여 근해항해를 할 수 있는 범위가 있다. 남해는 대한 해협을 사이에 두고 대마도와 큐슈가 있다. 황해는 內海 혹은 地中海的 성격을 갖고 있으므로 양 육지 간의 거리가 짧아 대부분이 근해항해지역에 해당한다. 아래의 공식³⁾을 사용하여 시인거리를 계산하면 근해항해 구역이 나타난다.

또한 리아스식 해안이 많아 유사시에 대피할 항구가 많다. 항해에 이용되는 계절풍의 편중성도 약하고, 항해거리가 짧아 局地風을 이용할 수 있으므로 비교적 항해 시기나 항로가 다양하다. 동해는 비교적 넓은 해역이므로 원양항해 구역에 해당되므로 근해항해가 가능한 구역이 넓지 않다. 그러나 해류와 특히 계절풍을 활용하면 양지역 간의 교류는 충분히 이루어질 수 있다. 이러한 다양한 자연환경과 해양조건을 고려한다면 필자가 설정한 동아시아중해는 지문항법을 활용한 근해항해에 큰 난관은 없었을 것이다. 따라서 實質性을 지닌 역사적 공간의 형태를 지니는데 유리했다.

이 지역에는 동아시아의 대다수 종족이 모여 있다. 한민족과 漢族 그리고 일본열도의 상호교섭은 물론 북방 여러 종족과의 교섭도 모두 이 지역의 해양을 통해서 교류를 하였다. 또한 문화적으로도 지중해적 성격을 띠었다. 연해주와 시베리아에서 연결되는 수렵삼림문화, 몽골과 알타이에서 내려온 유목문화, 화북의 농경문화, 그리고 남방에서 올라오는

3) 視認距離

$$K(\text{해리}) = 2.078(\sqrt{H} + \sqrt{h})$$

H = 목표물의 최고 높이

h = 관측자의 眼高(10미터)

해양문화 등 지구상에서 가장 극단적인 자연현상과 다양한 문화가 만나 상호교류하고 혼재하면서 발전하였다. 다양한 자연환경 속에서는 필연적으로 경제 형태나 교역방식 역시 다양할 수밖에 없었다. 이러한 것들은 상당한 부분이 해양을 통해서 교류되어 왔으며, 여기서 형성되는 문화는 다양성이라는 지중해 문화의 전형적 특성을 가질 수밖에 없었다. 전형적인 정착성(stability) 문화와 이동성(mobility) 문화가 이곳에서 만나 상호보완한 動的定着(mo-stability) 문화를 이루었다.

그런데 동아시아의 국가들과 지역들은 정치·군사적으로는 상호간에 힘의 균형을 잃고, 偏重性을 지닌 경향이 있다. 소위 중국지역이 中心部이고, 그 힘은 우리 지역을 거쳐 일본열도로 가면서 점점 周邊部化되고 있다. 그러므로 정치력, 군사력 등은 北에서 南으로, 西에도 東으로 진행하는 一進性의 경향을 띠고 있다. 결국 이 지역은 시대와 상황에 따라 약간의 변동은 있었지만 기본적으로 3힘의 中心軸과 몇 개의 副心軸으로 이루어진 대결구도였다. 그러나 문화는 반드시 정치력의 방향과 일치하는 것은 아니었고, 서로가 영향을 주고받는 성질이 있다. 이른바 일종의 ‘環流시스템’을 이루고 있다.⁴⁾ 이는 해양적 환경과 밀접한 관련이 있다. 그러므로 동아시아의 역사는 대륙을 중심으로 한 육지 위주의 질서로서만 해석할 수 없고 자연환경과 역사적 환경 등을 고려한 동아시아적 성격 속에서 해석을 해야 그 성격을 규명할 뿐만 아니라 구체적으로 이해할 수 있는 것이다.

4) 줄고, 〈장보고의 해양활동과 국제관계〉, 《장보고 시대의 해양활동과 동아시아중해》, 학연, 2002, 14-21 쪽에서 동아시아중해 모델의 성격과 환류시스템에 관하여 소개하고 있다.

III. 고대국가의 發展과 海洋活動

동아시아는 독특한 자연환경 속에서 선사시대부터 해양활동이 활발했으며,⁵⁾ 당연히 그 한가운데(中核, core)에 있는 한국의 역사에서 해양은 중요한 의미와 기능을 지닐 수밖에 없었다. 원(原)조선과 삼한시대에도 해양활동은 그 시대적인 수준에 걸맞게 발달했으며, 국가의 발전과 흥망에 적지 않은 역할을 담당했다. 특히 일본열도로 진출하여 활동무대를 넓혔으며, 다음 시대에 더욱 발전하고, 적극적으로 경영할 수 있는 토대를 마련하였다.

1) 高句麗

고조선의 뒤를 이어 건국한 고구려는 초기에는 만주지역에 동맥처럼 발달한 송화강·압록강·渾江 등 큰 강을 이용한 내륙수군활동이 있었을 것이다. 태조대왕 때부터 현재 압록강 하구인 서안평으로 진출하여 황해북부로 진출을 시도하였으며, 후에는 요동만 해안지역에 닿았다. 현재까지 발견된 기록으로 보아 동천왕 때(233년)에 양자강 하구 유역인 建康(현 남경)의 뭍나라와 외교교섭과 교역을 한 것이 중국남방과 교섭한 첫 번째이다. 중간에 있었던 화북의 魏나라를 피해서 먼 바다에서 근해 항해를 하면서 장거리 외교를 한 것으로서 뛰어난 항해술이 아니면 불가

5) 줄고, 〈黃海文化圈의 形成과 海洋活動에 대한 연구〉, 《先史와 古代》, 한국고대학회, 1998, 12 및 〈海路를 통한 先史時代 韓·日 양지역의 文化接觸可能性檢討〉, 《韓國上古史學報》 2집, 한국상고사학회, 1989 참조.

능하다.⁶⁾ 이후 미천왕 때 압록강 하구를 완전히 장악하였고, 이는 낙랑과 대방을 멸망시키는 데 결정적인 역할을 하였다.⁷⁾ 燕·後趙·東晉과는 해양을 매개로 외교교섭 및 군사동맹이 벌어지기도 하였다.⁸⁾

4세기는 동아시아에서 전면적으로 국제질서가 재편되는 시대였다. 북방에서는 거란·선비·말갈 같은 유목종족들이 역동적으로 움직이고 있었고, 화북·산동·요서지방은 소위 ‘五胡十六國시대’였다. 고국원왕은 남북으로 영토를 확장하려는 정책들을 취했다. 남부전선에서 백제와 정면충돌을 하였으나 평양성 전투에서 전사하였다. 그 후 한동안 고구려는 내부질서 확립에 주력하였다.

그러나 4세기 末 광개토대왕이 등장하면서 고구려의 역사는 물론 동아시아 질서에 전면적인 변화가 일어났다. 대왕은 북방종족과는 우선 화전 양면책을 구사하여 거란 및 연 등과 전쟁을 벌여 요동에 대한 지배권을 확립하였다. 남쪽으로는 백제 등과 전쟁을 벌이면서 영토를 넓히는 한편 지배권을 확대하였다. 대왕은 396년에 백제를 공격할 때 대규모의 수륙 양면작전을 실시하였다. 또 14년인 404년에는 역시 수륙으로 황해도인 대방지역을 공격해온 백제와 왜 연합군을 수군으로 패퇴시켰다. 이러한 광개토대왕의 전략은 경기만의 쟁탈전 및 서해안의 해상권 장악과 깊은 관련이 있다. 백제는 외교적으로 중국지역과 고립상태에 빠졌고, 왜와 적극적으로 교섭을 시작했다.

한편 대왕은 신라를 구원하여 지배력을 강화하였을 뿐만 아니라, 가야의 영역까지도 침범하였다. 물론 그 시기에 전개된 상황과 동아시아중해의

6) 항해과정 및 해양과 관련한 역학관계는 줄고, 〈高句麗前期의 海洋活動과 古代國家의 成長〉, 《韓國上古史學報》18, 한국상고사학회, 1995.

7) 윤명철, 《고구려 해양사 연구》 사계절, 2003, pp. 106~109.

8) 윤명철, 위의 책, pp. 113~122 참조.

역학관계를 고려한다면 일본열도에 진출했을 가능성이 있다. 광개토대왕이 요동지방 등 전방위 공격과 외교, 그리고 교역활동을 추진한 사실은 국제질서가 급격하게 재편되는 과정에서 자국을 중심국가로 진입시키기 위한 국가발전전략의 일환이었다.⁹⁾ 그래서 전통적인 육지위주의 질서를 기본으로 삼고, 새롭게 성장해오는 해양적인 질서를 수용하면서 복합적인 정책을 구사했다.

장수대왕은 국제질서를 보다 본격적으로 활용하면서 국가를 발전시켰다. 초기에는 북방에서 燕이나 北魏 등과 전쟁을 하면서 남진정책을 전개하였으나 점차 남진정책에 전념하게 되었다. 427년에 수도를 평양으로 옮기고, 475년에는 백제를 공격하여 한성을 점령하고 경기만을 완벽하게 장악하였다. 이는 황해중부 해상에 대한 영향력을 강화시켰음을 의미한다. 또한 468년에는 동해안의 중간 전략지구인 悉直州城(삼척)을 공격하였다. 481년에는 경상북도의 내륙인 청송지역과 포항 위의 興海까지 공격하였다. 동해중부는 물론 남부해안까지 활동의 범위를 확대했다.

이렇게 해서 대륙의 남쪽과 한반도 중부이북의 육지영토 및 황해중부 이북, 동해중부 이북의 해상에 대한 영향력이 강해졌다. 이른바 동아시아의 교통로인 중요한 해로를 영향권 아래 둔 것이다. 특히 황해중부 이북의 해상권을 장악했으므로 백제·신라·왜 세력들이 중국의 남북조와 교섭하는 것을 견제하고 막았다. 또한 분단된 중국의 남북조를 해양을 통해서 동시 등거리외교로서 역학관계를 조정했다.¹⁰⁾

9) 줄고, 《廣開土大王의 對外政策과 東亞地中海의 秩序再編》, 《廣開土大王碑 研究 100年》, 高句麗研究會, 1997 및 〈廣開土大王의 對外政策과 東亞地中海戰略〉, 《軍史》 30, 국방군사편찬위원회 참조.

10) 당시 이루어진 고구려의 등거리외교정책 및 해양과의 관련성은 줄고, 〈長壽王의 南進政策과 東亞地中海 力學關係〉, 《고구려 남진경영연구》, 백산학회, 1995 참조.

즉 북위와도 해양교류를 하였고, 동시에 양자강 유역에 도읍한 송과도 해로를 이용하여 해양비밀외교를 펼친 것이다. 심지어는 북위의 눈을 피해 군마 800필과 화살·石弩 등의 군수물자를 송나라에 보냈는데, 당연히 배로 운송했다. 수십 척의 큰 배들이 황해를 종단하여 항해하였을 것이다. 고구려는 보다 더 적극적인 외교를 하였다. 북방에 있었던 유연과 남방의 송나라를 연결시켜中间的 북위를 협공하는 환상적인 포위망을 구축하게 하였다. 물론 해양이 아니면 그러한 연결을 할 수 없었다.

동아시아중해의 중핵을 차지한 고구려는 해양을 경제를 활성화시키는 일에 최대한도로 활용하였다. 담비가죽 등 북방에서 나오는 물품을 송나라에 수출하고, 대신에 남방물자들을 수입하였다. 涉羅(제주도로 추정)의 특산물인 玳瑁는 보물을 북위에 자주 보냈다는 기록이 있다. 《日本書紀》에 따르면 고구려는 279년부터 일본열도에 간 것으로 되어 있다. 應神 28년, 仁德 12년(324)에도 간 기록이 있다. 5세기부터는 정치적으로 진출했으며, 특히 越지역(오늘날의 敦賀 등) 등에서는 고구려와 지방호족들 간의 교역이 있었다. 6세기 중반에 이르면 해양을 매개로 일본열도와 본격적인 해양외교를 전개하였다.

결국 고구려는 대륙경영과 함께 해양활동의 확대를 통해서 동아시아중해의 中核국가가 되어 군사력은 물론 외교력을 신장시키고 동아시아에서 강국으로 발돋움하였다. 소위 동아시아중해중핵 조정역할을 효율적으로 수행했다.

2) 百濟

백제는 비류와 온조의 남하과정에서 나타나듯 초기부터 해양활동과

깊은 관련이 있었다.¹¹⁾ 《隋書》는 백제라는 명칭이 ‘百家濟海’라는 말의 줄임말이라고 기록하고 있다. 즉 100家が 바다를 건너왔다는 것이다. 최초의 수도인 하남위례성은 한강가에 위치한 河港都市일 가능성이 높다.¹²⁾ 경기만으로 흘러드는 한강·임진강·예성강 등의 河系網을 장악하면서 이른바 경기지방을 배후지로 삼았다. 뿐만 아니라 마한의 해양적 전통을 이어받았으므로 해양활동에 익숙했을 것이다.

백제는 점차 필연적으로 황해중부의 해상권을 장악하였다. 《晉書》에는 마한으로 알려진 백제지역의 나라들이 서진과 교섭을 하였다는 사실이 있다.¹³⁾ 개성 부근에서 서진시대의 靑磁虎子가, 석촌동 고분군과 원주 근처의 법천리에서 동진계의 자기가 발견되었다. 몽촌토성에서 남조의 청자편이 발견되었다. 모두 백제인들이 황해를 건너다니며 교류하였음을 보여준다.

4세기 초에는 북으로 고구려를 쳐서 오늘날의 황해도 해안지방까지 장악하였다. 이는 육지의 영토를 확대하는 목적 외에도 황해중부 이북의 해상권을 장악하고 對中交通路의 확대 및 교역상의 잇점을 확보하려는 목적도 있었다. 백제의 근초고왕과 고구려의 고국원왕이 생존을 건 전쟁을 벌인 데는 이러한 해양질서적인 배경도 있었다. 이 전쟁에서 승리한 이후 백제는 중국의 북부지역과 바다를 통하여 교섭을 활발히 하였고, 또 직접 진출한 흔적이 있다. 한편 남쪽에서는 마한을 정복하고 서해남부지역을 완전히 장악했다. 이후부터는 해상으로 일본열도에 본격적으로 진출하기 시작하였다. 백제가 영토를 팽창시키는 방식이나 통치방식

11) 졸지, 〈沸流集團의 移動過程과 定着에 대한 검토〉, 《한민족의 해양활동과 동아시아중해》, 2003에는 비류집단의 남행항로 등을 언급하고 있다.

12) 필자는 풍납토성이 초기 백제의 수도로서 하향도시적인 성격을 수차례 밝힌 바 있다.

13) 《晉書》 권97 東夷 馬韓傳 武帝 太康 元年 二年 其主頻遣使入貢方物 七年 十年又頻至. 《晉書》 권3 世祖 武帝 太康 三年 是歲 扶南等 二十一國 馬韓等 十二國 遣使來獻.

은 해양의 메커니즘과 관련지어 해석하는 것이 필요하다.¹⁴⁾

그 후 고구려의 압박과 공격을 받고¹⁵⁾ 경기만을 빼앗긴¹⁶⁾ 탓으로 북위에게 사신을 보내는 일이 여의치가 않았다. 이 무렵 중국지역은 남북조로 분단되어 남조국가들은 소위 강남에 있었다. 백제를 비롯하여 신라·가야·왜 등의 국가들은 고구려의 방해로 북조와 교섭하는 일이 어려웠다.

《魏書》와 《삼국사기》의 백제본기에는 북위에서 개로왕에게 사신을 보내지만 고구려의 방해가 있었고, 바닷길이 험해 뜻을 이루지 못했다고 기록되어 있다. 결국 백제의 개로왕은 장수왕에게 한성을 점령당하고(475년) 자신도 죽음을 당하는 등 국난을 겪었다. 그 결과 해양활동이 일시적으로 위축되었고, 중국의 북조정권과는 외교교섭을 할 수 없었다.¹⁷⁾

그러나 476년에는 탐라가 문주왕에게 사신을 보내고 적지 않은 공물을 받쳤다. 그 후 동성왕 시대부터 다시 국력을 회복하여 황해 남부는 물론 남해에서도 활발하게 활동하였다. 특히 중국의 남조국가들과 활발하게 교섭하여 정치적인 지위를 향상시키고 문화의 전성시대를 이루었다. 484년에는 사신선이 서해 한가운데에서 고구려수군에 의해 저지당하기도 하였으나 황해남부의 신행로를 개척하여 梁나라를 거쳐 陳나라에 이르기까지 외교와 교역, 문화교류 등을 활발히 하였다.

《梁書》백제전에는 왜국과 가까우며 문신한 자가 많다… 언어가 중국

14) 필자는 줄지, 《동아시아중해와 고대일본》, 청노루 및 줄고, 〈海洋條件을 통해서 본 古代韓日關係史의 理解〉, 《日本學》 15, 동국대 일본학연구소, 1995 등에서 이러한 메커니즘에 대해서 구체적인 예와 이론을 소개하고 있다.

15) 해양과 관련한 구체적인 공격과정은 줄고, 〈광개토태왕의 군사작전에 대하여-수군을 중심으로-〉, 《고구려연구회 학술총서》 3, 고구려연구회, 2002 참조.

16) 백제의 해양방어전략에 관해서는 줄고 〈한강 고대 강변 방어체제 연구-한강하류지역을 중심으로-〉, 《향토서울》 61, 2001 참조.

17) 이 부문에 대해서는 줄지, 《고구려 해양사 연구》, 사계절, 2003 참조.

과 비슷하다. 진한의 남은 습속이라고 한다 …고 하였다. 또 《隋書》에는 백제에 왜와 중국 사람들도 많이 있었다고 기록하고 있다. 《北史》 고려 전에는 ‘백제에 신라인 고구려인 왜인이 함께 산다. 중국인도 있다’ 라는 기록이 있다.

백제가 이 시대에 사용한 남중국항로는 몇 개가 있다. 금강 하구와 영산강 하구해역 등에서 출발하여 황해중부를 횡단하여 산둥반도의 남쪽으로 상륙했다. 또한 먼 거리인 황해남부를 횡단하다가 회하(淮河)해역의 먼 바다에서 남진하거나, 아니면 북풍계열의 바람을 활용하여 곧장 사단으로 남진한 다음에 양자강 하구로 진입해 갔다.

한편 일본열도로의 진출은 후기로 갈수록 더욱 더 활발해져 일본에서 고대국가가 성립하고 불교 등 문화가 발달하는 데 결정적인 역할을 하였다. 일본항로는 나주 등 영산강 하구¹⁸⁾와 해남·강진을 포함한 남해서부, 서해남부를 출발하여 큐슈의 서북부에 도착하는 것이다. 이때 제주도를 우측으로 바라보면서 고도[五島] 열도 해역을 경유하여 큐슈의 서쪽지방으로 상륙하였다.

《일본서기》에 따르면 웅신천황 때에 길이 10丈(약 33미터)의 배를 만드게 하였다. 그 후에도 우수한 배의 상징으로서 ‘백제선’이란 말이 등장하고, 645년에는 왕명으로 安藝國에 명하여 백제선 2척을 만들게 하였다. 백제는 고대국가로 발전하는 데에는 해양활동을 통해서 국제질서에 진입하고, 교역과 문화의 수입을 활발히 한 것이 중요하게 작용하였다.

18) 이 지역의 해양환경에 대해서는 줄고, 〈고대 東亞地中海의 海洋交流와 榮山江流域〉, 《지방사와 지방문화》 3, 목포대학교 역사문화학회, 2000 참조. 출처, 《한민족의 해양활동과 동아지중해》, 학연, 2003.

3) 伽倻

가야는 弁韓·辰韓 등의 해양적인 전통을 이어받아 초기부터 해양문화가 발달하였다. 허황옥과 관련된 기록을 보면 가야는 육지의 이주세력과 해양세력이 결합하여 출발한 것이다.

김해·거제도·고성 등은 일찍부터 해양문화와 대외교역이 이루어진 곳이었다. 기원을 전후한 시대에 한강 이남의 정치적인 상황을 기록한 중국의 사서인 《三國志·韓傳》에 따르면 한강 이남에는 馬韓·辰韓·弁辰(弁韓)이라는 큰 연맹체 아래에 만여 가에서 수백 가에 이르는 다양한 크기의 소국이 78(혹은 79)개 있었다. 이 소국들은 육지 안쪽의 내륙에 숨어 있는 것이 아니라 대부분이 한강, 금강, 영산강, 섬진강, 낙동강 같은 큰 강의 하류(津)나 바닷가의 포구(浦) 근처에 있었다.¹⁹⁾

《삼국지》의 왜인전에는 대방에서 일본열도의 야마대국까지 가는 항로와 항해거리, 경유하는 소국들의 위치와 규모가 상세하게 기록되어 있다. 그런데 한반도의 마지막 종착점이자, 일본열도로 출발하는 기점이 김해지역으로 추정되는 狗邪韓國이다.

가야는 한반도의 국가들 가운데 가장 먼저 일본열도로 진출하여 거점의 토대를 마련하였다. 일본국가가 성립되는 과정에서 유물과 건국신화 등 가야적인 요소가 많이 있는 것은 이러한 이유 때문이다. 가야가 한반도에서 멸망할 때까지 가야와 일본열도 간의 교섭은 매우 활발하게 이루어졌다.²⁰⁾ 김해군 주촌면의 良洞里, 大成洞에서 국제적인 유물들이 많이

19) 필자는 1995년에 발표한 〈서남해양의 해양역사적 환경 검토〉(후에 《扶安 竹幕洞 祭祀遺蹟研究》에 실림)에서 삼한 78소국 가운데 상당수가 河港도시 혹은 海港도시의 성격을 지니고 있으며, 이를 ‘나루국가’라고 명명할 것을 제안한 바 있다.

20) 항로에 대해서는 줄고, 〈海洋條件을 통해서 본 古代韓日關係史의 理解〉, 《日本學》 15, 동국대 일본학

발굴되었다. 근처인 동래의 복천동에서도 많은 양의 유물들이 나왔다. 대성동 2호분에서는 철도끼와 교역품이었던 대형 철정이 150점 발견되었다. 근래에 부산지역과 서남해안의 일부 지역에서도 야요이 시대 유물을 비롯해서 일본열도계 유물들이 발견되고 있다.

에가미 나미오(江上波夫)가 주장해온 ‘기마민족 정복국가설’이나 일본인들이 자의적으로 해석한 ‘임나일본부설’ 등이 있다. 이러한 주장들은 가야를 비롯한 한반도 해양문화가 매우 발달했음을 알고, 양 지역 간의 관계를 지중해적 질서와 성격을 토대로 이해한다면 오히려 우리에게 더 유리하게 해석할 수 있다.

해양문화가 발달한 경우에 넓지 않은 해안을 가운데 두고 정치적으로 경제적으로 문화적으로 유사한 집단이 형성되고, 그들 간에 활발한 관계를 맺는 일은 역사적으로 일반적인 현상이다. 이들 집단들은 뿌리의식과 협력을 전제로 한 종속관계가 형성되고, 때로는 식민모국(母國)과 자국(子國)의 관계가 된다. 그러나 시대가 흘러가고, 상황이 변하면서 초기관계의 성격이 변화한다. 점차적으로 선택적인 협력과 갈등을 수반하는 ‘경쟁과 독립’을 추구하는 관계로 변한다. 때로는 힘의 중심부가 이동하는 경우도 있다.²¹⁾

특히 고대국가의 규모가 커지고 성격이 변하면서, 또 해양능력이 전반적으로 향상되면서 시대는 변하고 있었다. 신라는 동해남부 항로를 적극적으로 개척하면서 일본열도로 진출하였다. 백제 또한 점점 남진하여 남해로 나가는 출해권을 확보한 후에는 대한해협을 본격적으로 건너갔다. 고구려 역시 광개토대왕 이후에 패주하는 왜군을 쫓아 동해를 건넌 것이다. 이렇게 되자 동아시아중해의 남쪽해양에서는 항로확보 등 해양력 경

연구소, 1995 및 줄저, 《동아시아중해와 고대일본》, 청노루, 1996 참고.

21) 이러한 관계에 대해서는 줄저, 《동아시아중해와 고대일본》, 청노루, 1996, pp. 189~193 참조.

쟁체제가 성립되면서 역학관계가 달라졌다. 가야는 오랫동안 누려오던 남해항로의 독점권을 빼앗기고, 교역에서 얻어진 막대한 이익이 분산되면서 점차 위상이 약해졌다. 이러한 한계를 극복하지 못하고, 가야는 힘의 공백을 한반도 남부에 남긴 채 많은 수가 일본열도로 건너갔다. 그런데 《南齊書》에는 가라국왕 荷知(鉗知)가 건원 원년(497년)에 남제에 사신을 보냈다는 기록이 있어 그 시대까지는 중국지역과 관계를 맺고 있었음을 알 수 있다.

4) 新羅

《삼국지》 위지동이전 한전에는 ‘自言 古之亡人避秦役’라는 기록이 있어 진(秦)나라 때 난리를 피하여 바다를 건너온 사람들이 신라지역에 있었음을 알려준다. 진한은 화폐 대용이었던 철을 팔면서 남해를 넘나드는 해외무역을 하였다. 따라서 진한의 12소국들을 통합한 신라는 당연히 그들의 해양능력과 교역망을 물려받았을 것이다. 신라의 4대왕인 석탈해(昔脫解)는 바다 건너 먼 곳에 있는 나라에서 궤짝으로 표현된 배를 타고 들어온 이주민이다.²²⁾ 박혁거세 시대에 호공(瓠公)은 왜국에서 표주박을 차고 바다를 건너와 귀화하였고, 후에는 재상이 되었다.

이처럼 신라는 초창기부터 해양과 깊은 관련이 있었다. 그것은 자연환경과 밀접한 관련이 있다. 경주는 지형적으로 보면 한반도의 동남부에 고립되어 있었다. 더구나 동해는 바람과 해류 등 항해조건이 안 좋은데

22) 《삼국유사》는 그가 용성국(龍城國)에서 왔다 하였고, 《삼국사기》에는 왜의 동북쪽 천여 리에 있는 다파나국(多婆那國)이라고 하였다.

다가, 해안은 수심이 깊고 굴곡이 없어서 적당한 항구시설이 없었다. 그 령기 때문에 해양문화가 비교적 늦게 발달했다고 인식하고 있다. 하지만 육지와 바다를 연관시켜 파악할 경우에 경주는 분지에 고립된 도시가 아니다. 토함산 등 외곽의 산군을 넘어서면 감포, 울산, 영일만 등 항구가 가까이 있는 일종의 해양폴리스이다.

신라는 국가가 형성된 초기에는 일본열도와 깊은 관련을 맺고 있었다. 《日本書紀》의 초반부에는 신라와 관계된 기록들이 유달리 많이 나타난다. 일본신화에는 스사노노미코도(소잔명존)나 天日倉 등 신라인의 진출 사실이 나타나 있다. 이즈모(出雲) 일대 등에서 신라계 유물이 발견된 것은 일본열도로 진출하였음을 알려주고 있다. 그 외에 주민들의 비조직적인 진출도 있었을 것이다.

신라배들은 가을에서 초겨울까지 북풍계열의 바람을 이용하여 일본열도로 향하였다. 항구로서 적합한 지역은 경주의 외항인 甘浦, 訥祗王 때에 박제상이 출발한 栗浦, 아달라왕 때 연오랑과 세오녀가 출발한 포항의 영일만 지역 등이다. 초기에는 비교적 안전하게 대마도를 경유하거나, 혹은 멀리서 바라보면서 항해하여 큐슈의 북부지역에 도착하였다. 하지만 점차 해양능력이 향상되면서는 동해남부를 직접 횡단하여 혼슈 남단의 시마네현, 돗토리현 지역으로 확대되었다.

신라인들이 귀국하는 항해시기와 항로는 계절풍·해류·조류 등 해양환경의 영향을 받으므로 물론 갈 때와 달랐다. 봄철과 초여름에는 남풍계열, 특히 대한해협은 남동풍이 불기 때문에 일본열도나 대마도에서 배를 띄우면 울산·포항 등 동해남부에 도착할 가능성이 높다. 신라는 초기부터 바다를 건너온 왜로부터 빈번하게 침략을 당하는데, 이는 이러한 해양환경의 영향이 크게 작용한 것이다.

당시 신라의 해양문화 수준은 정확하게 알 수는 없다. 일본서기에 따

르면 신라왕은 응신천황에게 배 만드는 장인을 보낼 정도였다. 초기부터 상선은 물론 해군이 있었다. 석탈해 때는 가야와 황산진구(黃山津口)에서 싸웠다. 조분왕(助賁王, 233) 때는 해상에서 왜와 화공전까지 벌였다. 유례왕(儒禮王, 289)에는 왜국이 쳐들어온다는 정보를 듣고 병선을 수리했다. 해상전투를 벌인 것이다. 5세기에 들어서도 왜는 침략해왔다. 실성왕 4년에 경주의 명활성까지 공격하였고, 다음 해에 해안으로 공격해 왔다. 그래서 실성왕은 408년에 대마도를 정벌하려는 계획을 수립하였다. 눌지왕 시대인 444년에는 금성을 10일 동안이나 포위하였다. 慈悲王 시대인 459년 4월에는 왜인들이 병선 100여 척으로 공격하고, 월성(月城)을 포위하기까지 했다. 이처럼 수시로 침입하는 왜 세력을 방어하려는 목적으로라도 해양능력은 강화시켜야 했다.

그런데 신라는 6세기 들어서 동해지역에 대하여 적극적인 정책을 추진했다. 505년에 삼척지역에 悉直州를 설치하고, 軍主를 異斯夫로 삼았다. 512년에 이사부를 하슬라주(강릉지역)의 군주로 삼아 우산국을 정벌하게 하였다. 이는 고구려의 남진을 막기 위한 군사적인 측면도 있었지만, 일본열도로 진출하기에 더 좋은 항로를 확보하려는 목적도 있었다.

국가가 발전하면서 정치력을 강화시키고, 외교활동을 활발히 하고, 또한 수준 높은 학문과 국제적인 문화가 결집된 불교를 수입하려면 중국지역과 적극적으로 교섭을 해야 했다. 하지만 가야와 백제의 견제로 인하여 남해와 서해의 연근해항로를 원활하게 이용할 수는 없었다. 한때는 고구려의 도움으로 중국지역과 교섭한 적도 있었다. 502년과 508년에는 북위(北魏)에 사신을 파견하였는데, 이때는 백제의 도움을 받았거나, 가야의 대중국 항로를 흡수하였을 가능성이 높다.

이러한 시대에 등장한 진흥왕은 해양활동의 핵심거점인 경기만을 장악하였다. 백제의 성왕과 동맹을 맺고, 함께 고구려(양원왕 7년)를 공격

하였다. 이어 553년에는 백제군이 점령하고 있던 한강 하류지역을 기습하여 점령했다. 이로써 신라는 경기만으로 나가는 출해구를 확보하여 대중국항로와 물류체계를 획득하였다. 신라는 당연히 해양능력이 비약적으로 발전했고, 수군능력 또한 급속도로 증강됐다. 이후에 신라가 활발하게 대중국 외교를 펼치고 적극적으로 문화교류 등을 한 것은 이 항로를 활용해서 이루어진 것이다.

신라가 주로 사용한 국제항구는 현재 남양만에 있는 당항진이었다.²³⁾ 삼국시대에는 중국을 오고가는 교통로로서 중요했고, 삼국이 접전을 벌였던 경기만의 남부에 속했다. 독자적으로 황해를 건너 北齊로 조공을 보냈다. 眞平王 5년(583)에는 船付署를 설치하여 대감파 제감이라는 높은 직위를 두어 국가정책으로 해양활동 능력을 확대하였다. 이렇게 해서 신라는 국가를 발전시키고, 통일의 기틀을 마련해갔다. 신라는 경기만을 중심으로 곳곳에 수군함대를 양성하였고, 해양작전도 실시하였을 것이다.

IV. 고대국가의 終焉과 海洋活動

발전을 거듭해가던 고대국가들은 소위 ‘삼국통일전쟁’이라고 불리는 사건을 통해서 멸망과 통일이라는 결과를 낳은 채 구질서는 종언을 고하고 새로운 질서에 돌입했다. 7세기는 5세기에 결정되어 변화하던 국제질

23) 이 지역의 해양환경과 당성에 대해서는 신형식, 윤명철 등 공저, 《고구려 산성과 해양방어체제》, 백산, 2000 참조.

서가 전면적으로 재편된 시대이다. 高隋戰爭, 高唐麗爭 그리고 소위 신라에 의한 三國統一過程은 연속성을 가진 하나의 대사건이다. 필자는 이 전쟁을 ‘동아시아중해 국제대전’으로 규정하고 있다. 이 전쟁과 東아시아의 秩序再編 과정에서 해양활동은 정치·외교·군사·경제적으로 매우 중요한 역할을 하였다. 이 장에서는 해양활동이 고대국가의 종언과 신질서편성에 어떻게 영향을 끼쳤는가를 살펴보고자 한다.²⁴⁾

1) 高隋戰爭

먼저 이 전쟁의 발발이며 1단계인 고수전쟁을 통해서 살펴보도록 한다. 5~6세기경의 동아시아 질서는 北魏·突厥·高句麗·契丹 등의 북방세력과 南朝·백제·신라·왜 등의 남방세력이 多元的인 세력균형상태를 이루고 있었다. 그런데 6세기 말에 수가 정치적으로 통일하면서 급격한 변화가 일어났다. 수는 내치를 통해서 문화적·경제적인 통일을 지향하면서 주변국들과의 역학관계를 조정하려는 일련의 정책들을 취했다.²⁵⁾ 그 가운데 하나는 交易圈을 확대하고 주도권을 장악하기 위하여 동아시아중해의 역학관계를 재편하는 일이었을 것이다.

특히 고구려는 북방세력과 결탁할 가능성이 농후했고, 황해의 해양적 질서를 조정했으며, 동쪽의 강국이었으므로 강제적으로 세력권 하에 편입시키거나 제압하는 것이 급선무였다. 거기에다 수는 전통적인 中華觀

24) 이 장에 대한 연구는 줄지, 《고구려 해양사 연구》, 사계절, 2003 및 줄고, 《高句麗의 國際關係와 海洋의 역할》, 《高句麗研究》 14, 고구려연구회, 2002. 《高句麗 末期의 海洋活動과 東亞地中海의 秩序再編》, 《國史館論叢》 52, 국사편찬위원회, 1994. 《高句麗 末期의 海洋活動과 三國統一戰爭의 相關性》, 《김갑주교수 화갑기념사학논총》, 1994 참조.

25) 翦伯贊 編, 이진복·김진옥 譯, 《中國全史》上, 학민사, 1991, pp. 367~374.

에 입각하여 동아시아의 宗主權을 확립하려는 목적도 있었다. 한편 고구려는 수의 통일로 인하여 종래에 해오던 동시 等距離外交를 계속할 수 없었다. 또한 자국의 해양통제로 인하여 南朝偏重外交를 벌일 수밖에 없었던 백제와 신라가 독자적인 對隋外交를 벌임으로써 국제적 위상이 저하되면서 동아 질서의 중심부에서 후퇴하게 되었다. 이러한 갈등구조 속에서 고구려의 先攻으로 도합 5차에 걸친 고수전쟁이 벌어졌다. 이 전쟁은 고당전쟁으로 계승되어 소위 삼국통일로 이어지는 동아시아중해 국제대전의 단초가 되었다.

이 전쟁을 둘러싸고 각국 간에는 치열한 外交戰이 벌어졌다. 해양적 관점에서 살펴보기로 한다. 고구려에 의해 한동안 소외되었던 남부 해양 질서는 통일된 수와 직접 연결함으로써 기존의 力學構圖를 변화시키려는 시도를 했다. 백제·신라·왜 등 각국이 가진 해양활동능력의 성장과 고구려가 구사했던 해상통제능력의 상대적인 약화가 주요한 원인이 되었다. 고구려는 수와 돌궐의 적대적인 관계, 돌궐과의 우호가능성이라는 역학관계의 추이에도 불구하고 수에 외교적인 패배를 하였는데, 이 역시 해양능력을 활용하지 못한데도 한 원인이 있다.

결과적으로 신라와 백제는 수와 연결이 되었고, 백제는 왜·수와 연결되었으며, 왜는 역시 백제와 수에 연결되었다. 그리고 突厥은 결코 고구려에 도움을 주지 못하고, 오히려 부분적으로 수에 연결이 되었다. 이렇게 볼 때 고구려는 결국 주위에 포위된 형국이었다. 그럼에도 불구하고 고구려는 이 전쟁에서 승리를 하였다.

고수전쟁에서 해양활동과 능력은 큰 역할을 하였다. 軍船을 이용한 원거리이동상륙작전과 수륙양면협공작전이 광범위하게 실시되었다. 다국이 동시에 참여하고 전선이 확대됨에 따라 해양활동 범주가 확대되었다. 따라서 해양작전이 보다 활발해졌고 전선개념도 질적으로 변화되었다.

이것은 전쟁의 준비과정, 수륙양면작전이 실시된 상황과 그것이 전세에 끼친 영향에서 구체적으로 확인할 수 있다.

隋文帝 때 周羅睺가 이끄는 수의 水軍은 東萊로부터 바다를 건너 平壤城으로 쳐들어오려 하였으나 중간에 풍랑(大風)을 만나 돌아갔다고 한다. 물론 이것은 고구려수군의 반격이나 해양방어체제에 걸려 패배했을 가능성이 크다.²⁶⁾ 隋煬帝가 1차 침입에서 동원한 원정군편제는 左·右 모두 24군으로서 11군이 수로군편제로 되어 있다.²⁷⁾ 2차 침입 때에는 水路軍이 병참부대가 아닌 육로군과 협동작전을 전개하는 전투부대로서 임무가 확대되었다. 당시 수군을 활용한 전투는 그 외에도 있다.²⁸⁾

2) 高唐戰爭

동아지중해 국제대전의 두 번째 단계는 고당전쟁으로서 645년부터 659년까지 지속되었다. 고구려는 고수전쟁에서 승리한 이후에 입지가 한층 강화되었고 국제사회에서의 발언권과 영향력도 강화되었다. 반면 패배한 수는 멸망에 이르렀고, 중국을 중심으로 동아질서를 재편하려는 구도는 무산되었다. 수와 마찬가지로 唐은 동아시아 질서 재편에 조정자로서 강한 영향력을 구사하기 시작했다. 唐太宗은 즉위 후에 東突厥·吐

26) 신형식, 윤명철 등 공저, 《고구려 산성과 해양방어체제》, 백산, 2000의 요동편 및 〈遼東지방의 해양방어체제연구〉, 《정신문화연구》 77호, 1999 참조. 특히 〈고구려의 요동 장산군도의 해양전략적 가치 연구〉, 《고구려연구》 15, 고구려연구회, 2003에는 필자가 요동반도의 아래인 장산군도를 답사하여 발견한 몇 개 고려성을 소개하고 있다.

27) 서인한, 《高句麗對隋唐戰爭史》, 국방부 전사편찬위원회, 1991, pp. 68~70.

28) 612년 來護兒의 수군이 평양성 60리 밖에까지 진출.

614년 來護兒의 수군이 卑沙城 상륙.

谷渾·高昌國과의 싸움 등 계속되는 정복사업을 벌여 북방의 위협을 제거하고, 自己中心의 질서를 만들고자 하였다. 한편 경제적인 이득을 목적으로 남방교역을 활성화시키면서, 동쪽으로는 군사적 경쟁상대를 붕괴시키면서, 역시 교역권을 확보하고자 했다. 이러한 신질서의 구축과정에서 동아시아의 해상권을 확보하는 일은 정치·군사적인 이익 외에 경제적인 이익을 동시에 줄 수 있었다. 그런데 고구려는 육지뿐만 아니라 황해북부에서 활동하면서 당의 신질서 구축에 제동을 걸 수 있는 군사적인 능력을 소유하고 있었다. 따라서 고구려와 당 간에 벌어진 전쟁은 동아시아중해를 놓고 벌어진 국제질서 재편의 한 과정이었다.

당이 성립한 이후에 동아시아의 각국 간에는 활발한 외교활동이 전개되었다. 고구려는 주변의 각국들로 하여금 당을 포위하여 외교적인 압박을 구사하게 하는 한편 전선을 확대함으로써 당의 전력을 분산시키도록 유도해야 했다. 따라서 1차적으로는 한민족 내부에서의 전선 안정이 필요했고, 2차적으로는 북방전선의 안정 혹은 공조관계의 구축이라는 신외교망을 구축하는 일이 필요했다.

고구려의 승리로 인하여 신라는 적대적인 태도를 버리고 고구려와 연합할 것을 제의했다. 백제도 역시 적대적이었던 태도를 버리고 동맹을 강력히 시사했다. 반면에 신라와 백제는 계속 대립하여 백제는 623년부터 659년까지 신라공격을 계속한다.

한편 고구려의 백제 침입은 이루어지지 않는 반면에 신라에 대한 침입은 증가한다. 이러한 백제와 고구려의 대신라공격은 義慈王이 즉위하고 淵蓋蘇文이 등장하면서 동맹관계로 발전하였다. 그러자 신라는 羅濟同盟의 와해로 인한 힘의 공백을 적극적인 親唐外交로 매우려 하였다. 당 또한 신라를 내부의 대항세력으로 키워 고구려를 국제사회에서 고립시키려는 전략을 세웠다. 이때 양국은 東亞秩序 재편을 놓고 이해의 일치

를 보았을 가능성이 크다. 이러한 외교구도 속에서 고구려와 당나라 사이에 전쟁이 벌어졌다.

당 태종은 친정군을 거느리고 대거 침공하였다. 요하전선을 중심으로 고구려와 당 간에 벌어진 1차 전쟁은 안시성 공방전을 끝으로 당군이 패배한 채 간신히 돌아갔다. 이렇게 전개된 국제적인 상황 속에서 신라는 백제의 끊임없는 압박을 해소하기 위하여 金春秋를 파견하여 淵蓋蘇文에게 동맹을 제안한다. 또한 647년에는 김춘추가 왜에 파견되어 접근을 시도했다. 한편 백제는 신라에 대한 공격을 적극적으로 감행하여 당의 권위에 도전하는 모습을 보였다. 고구려는 對倭交渉이 더욱 빈번해져 645년, 646년, 647년에 연속해서 사신을 파견하였고²⁹⁾ 잠시 뜸한 후인 654년부터 재개했다. 이는 해양을 통한 대외교섭이 본격화되었음을 알려준다.

고당 전쟁 역시 군사전에 있어서 해양활동이 전세에 강한 영향을 끼쳤다. 軍船을 이용하여 원거리 이동상륙작전이 전개되었고, 수륙양면협공작전이 광범위하게 실시되었다. 645년 전쟁에서 張亮이 이끄는 수군은 500척의 선박을 거느리고 평양직공을 계획하고, 廟島群島를 따라 북진하여 요동반도 남쪽 끝에 위치한 卑沙城을 공격·점령하였다. 이때 수군이 안시성에서 고전하고 있는 당 태종군에 합세할지에 대한 논의가 있었으나 실현되지 못했다. 한편 장량은 丘孝忠으로 하여금 압록강 하구 유역에서 무력시위를 하게 하였다.

647년, 당군은 재차 침입할 때에도 군사편제를 水陸兩面軍으로 조직하였으며, 수로군을 활용하여 전투를 벌였다.³⁰⁾ 이후에 당군은 간헐적으로

29) 《日本書紀》卷25, 孝德天皇, 大化 元年, 2年, 3年條, 齊明 2年 참조.

30) 647년 5월 牛進達의 수군이 상륙 전투.

7월 牛進達과 李海岸의 수군이 해안지방 상륙 백여 차례 전투.

당 태종은 다시 선박의 건조를 명함.

648년 薛萬徹의 수군이 泊灼城 공격점령. 한편 황해를 건너 평양성으로 직공.

고구려를 공격하여 659년까지 전쟁은 사실상 계속되고 있었다. 동아시아의 국제질서가 재편되는 과정에서 고구려와 당 간의 지속적인 전쟁은 결국은 한민족 내부의 급격한 질서변화와 맞물리면서 삼국통일전쟁으로 확대되었다.

3) 三國統一戰爭

이 시기도 역시 동아시아의 국제관계는 해양과의 관련성 속에서 외교 전략이 설정되고, 전쟁구도가 성숙해갔다. 효과적이며 신속한 정보를 수집하고, 정책을 집행하기 위해선 교통과 통신을 원활하게 해주는 해양활동 능력이 중요했다.

고구려가 백제·왜와 연합을 긴밀하게 하지 못한 데에는 해양활동의 한계가 작용했다. 접촉을 자주 할 수 없었고, 전략·전술의 수립과 공동대응이 비효과적이었으며, 또한 운명공동체적 의식을 심어주지 못했다. 반면에 신라는 대외교섭과 해양활동능력을 확대하는 일에 힘을 기울여 중간의 견제세력이 없이 당과 상호교섭을 긴밀하게 하였으며, 결국은 군사적인 동맹으로 발전시켰다. 고구려가 신라에게 한강유역을 내어준 것은 국력의 약화, 군사외교에 대한 인식부족과 함께 해양능력이 부족했기 때문이다.

백제는 隋의 수군이 대동강 상류에 성공하여 平壤城 가까이에 들어오고, 당군이 황해를 직향하여 고구려를 공격했을 때, 자국 역시 이미 당의 군사 작전권 안에 들어왔음을 깨달았어야 했다. 그리고 신라와 당의 동맹구도가 확립되었을 때에 고구려와 적극적이고 분명한 동맹관계를 맺고 한편으로는 신라의 對唐交涉을 철저하게 막았어야 했다. 만약 해양능력이 발달했다면 고구려·백제 양국은 신라의 방해와 차단을 피해서 활

발한 교섭을 맺으며 보다 효과적인 대응체제를 구사했을 가능성이 크다. 백제와 왜 또한 동맹관계가 긴밀하지 못했다. 이는 1차적으로는 倭 朝廷 내부의 정치역학관계, 즉 내부분쟁에 기인한다. 하지만 왜가 고구려와 당 간의 전쟁이 동아 전체를 둘러싼 질서재편 과정의 산물임을 인식하지 못한 것도 중요한 요인이다.

왜는 백제가 신라에 항복한 후에야 비로소 援軍의 파견을 논의하고, 원조를 행한다. 그리고 663년에 이르러서 군대를 본격적으로 파견한다. 왜의 지원이 신속하고 효율적이지 못한 원인 가운데에는 해양활동능력의 한계 때문이다. 백제와 왜의 관계가 이러했던 만큼 高句麗와 倭의 관계는 더욱 느슨할 수밖에 없었다. 백제가 멸망한 이후에 고구려가 신속하게 대응하지 못한 일이나, 倭와 共同戰線을 본격적으로 구축하지 못한 원인 중에는 현실적인 국제관계, 외교적인 미숙함과 함께 당시 교섭의 필수요건인 해양활동능력이 부족했기 때문이다.

당시에 형성된 십자형의 질서는 육지와 함께 해양을 매개로 연결되는 질서였다. 동서의 신라와 당은 반드시 海洋으로만 연결되고, 남북의 고구려·백제·왜 역시 해양으로만 연결이 되었다. 그런데 동서의 연결은 원활했던 반면에 남북간의 연결은 각국 간의 이해관계도 일치하지 않았고, 그 연계성의 밀도도 해양활동능력의 한계로 인하여 현격하게 열세였다. 각 국가들이 가진 해양활동능력과 해양교통로의 확보라는 변수에 따라 질서의 기본구도가 영향 받은 것이 삼국통일전쟁이다.

삼국통일전쟁 단계에 이르면서 해양전적인 성격은 더욱 본격화되고, 전쟁의 승패에 결정적인 영향을 끼쳤다.

660년 여름, 당나라의 蘇定方은 13만의 대군을 거느리고 산동반도의 成山을 출항하여 황해중부해상을 직항한 끝에 경기만 외해의 德物島에 도착한다. 이때 金法敏은 군선 100여 척을 이끌고 소정방의 군대와 합세

하여 금강하구인 伎伐浦로 상륙하여 백제군을 대파하였다. 후에 당 고종은 백제부흥군에 고전하는 劉仁軌군을 지원하기 위하여 孫仁師의 군대를 바다를 건너 파견하였다. 최후의 결전장인 周留城 공격에는 역시 신라와 당의 연합군이 수륙양면작전을 시도했다. 이때 상륙작전이 감행되었다는 증거는 부흥군이 熊津江口에 兩柵을 세운 방어체제에서도 나타나고 있다.

왜의 군사력은 해양활동과 절대적인 관계가 있다. 662년에야 비로소 백제의 구원을 위해 무기를 수선하고 선박을 정비하였으며 식량을 비축하였다. 이 기사는 왜의 군사력이 취약했음은 물론이지만, 運送手段의 문제가 있었음을 시사하고 있다. 나당군과 백왜군의 마지막 전투인 白江(白村江)전투는 양국의 선단들이 직접적으로 격돌한 水戰이었다. 이 수전의 패배로 인하여 백제는 완전히 멸망하고, 백제의 일부 유민과 왜는 배를 타고 일본열도로 패주하였다.³¹⁾

왜는 그 후인 664년부터 나당연합군의 해양공격을 방어할 목적으로 筑紫에 大宰府를 설치하고 對馬島부터 나라(奈良)의 高安城에 이르기까지 백제 유민과 함께 해양방어체제를 구축한다.³²⁾ 이는 전선개념이 변화했고, 대규모 병력의 해상수송과 상륙작전이 가능할 것이라는 판단 때문이다.

이러한 후방기습과 상륙작전의 실시는 고구려와 당과의 계속되는 전쟁에서도 본격적으로 나타난다.³³⁾ 당군은 糧船을 따로 거느리고 전투에 참여하였고, 군사를 선박으로 이동시켰다. 고구려는 북방전선에서 받는

31) 당시 전투는 白江口에서 벌어졌는데, 潮流의 흐름을 이용하는 등의 사실로 보아 수비군이 공격군을 효과적으로 공격하기 위하여 강과 바다가 만나는 지점으로 유인하여 전투를 벌인 것으로 보인다.

32) 이 과정과 연구문헌들은 줄지, 《동아시아중해와 고대일본》, 청노루, 1996, pp. 238-244 및 《바닷길은 문화의 고속도로였다》, 사계절, 2000 참조.

33) 667년 평양을 공격할 때 郭待封은 수군을 동원하였다.

공격 외에 海洋力을 토대로 한 협공작전과 후방을 통한 수도 직접공략을 받고 멸망하였다. 이는 수비와 해양방위능력에 결함이 큰 탓도 있지만 1차적으로는 백제의 멸망 때문에 남북·수륙 挾攻作戰에 수도방비가 노출된 것도 주요한 원인이다.

이러한 海洋戰의 양상은 전후에 東아시아 정치·군사질서가 편성되는데 적지 않은 영향을 끼쳤다. 나당연합군의 승인 가운데 하나는 황해라는 지리적 간격과 연합작전의 불리한 조건을 오히려 海洋을 활용하는 새로운 전술을 과감히 개발하고, 그것을 신속하게 적용하여 전쟁의 승기를 잡은 데 있다. 반면에 고구려와 백제는 이러한 해양전술을 등한시 한 것으로 보인다. 고구려가 멸망한 요인 중에는 중국세력과 잦은 전쟁을 벌이면서 국력을 소모하고, 내분을 일으킨 탓도 있으나, 군사·외교전략상으로는 해양활동에 대한 인식부족과 능력상의 약화가 중요한 요인이었다.

이상을 종합해보면 동아시아중해 국제대전은 동아시아의 정치·외교와 군사상, 그리고 고대국가의 발전과 종언의 과정에서 몇 가지 성격을 가진다.

첫째, 이 전쟁은 동아시아의 질서재편을 위한 국제대전의 산물로서 동아시아 모든 종족과 국가들이 참여하고, 주축은 고구려와 중국세력이었다. 상황의 전개에 따라 고구려와 수의 전쟁은 발발, 고구려와 당의 전쟁은 과정, 소위 신라에 의한 삼국통일전쟁은 완결로서 계기성을 갖고 있다. 그리고 동아시아의 각국은 전쟁의 진행과정에 따라서 직접·간접으로 참여한다. 이 전쟁의 결과로 동아시아에는 현재까지 지속되는 민족적 성격을 띤 기본질서가 수립되었다. 즉 통일중국인 唐, 한민족 국가인 신라 및 발해의 성립, 그리고 신흥국가인 일본의 탄생이다.

둘째, 이 국제대전의 과정에서 각국이 보유한 해양활동능력은 커다란

역할을 하였다. 국가들 간의 외교적인 입장과 성과는 교통수단인 해양활동능력에 따라 영향을 받았다. 또한 전쟁의 진행과정에서 나타난 군사적인 상황, 전후에 신질서가 성립되는 과정에서 해양능력은 중요한 역할을 하였다. 이 전쟁이 일단락된 이후에 해양력은 군사적인 측면에서 매우 중요하여 신라·발해 및 일본은 당이 구축한 동아시아 체제 속에서 정치·군사적인 저항을 하지 못하였다.

셋째, 마지막 완결단계인 소위 삼국통일전쟁은 동아시아의 신질서가 편성되는 과정에서 해양활동의 역할을 강화시켰다. 황해는 물론 동아시아 중해 전역이 정치적으로 안정되고, 해양문화가 비약적으로 발달되면서 신해양질서가 구축되었다. 그 힘은 북방의 돌궐, 말갈 등으로 연결되는 유목문화 중심의 大陸秩序를 견제하는 역할을 하였다. 또한 당과 통일신라·발해·일본을 해양으로 연결시키는 環黃海文化가 활발해졌다. 이후에 장보고가 조직화한 범(凡)신라인들을 주축으로 한 황해·남해·동중국해와 발해인들이 장악한 동해에서는 교역, 문화교류 등 비정치적이고 비군사적인 교섭이 활발하게 진행되었다. 명실공히 동아시아중해역은 빈번한 교류의 장(場)이 되었다.

넷째, 이 전쟁은 우리 민족의 동아시아적 위상이 저하되는 결과를 낳았다. 신라와 발해 양국 간에는 갈등이 지속되었고, 해양에 대한 군사적·정치적 주도권을 일부 상실함으로써 도리어 주변국들에 의해서 이용당하는 형국이 되었다. 동아시아중해에서 해양로의 확보를 발판으로 담당해 오던 정치·군사적인 중핵조정역할을 상실하고, 중국의 영향을 받는 주변부적인 존재로 전락하고 말았다. 뿐만 아니라 고구려에 종속되거나 혹은 영향받았던 주변종족들이 도리어 우리를 압박하는 존재로 변신하였다.

V. 결 어

우리 역사와 동아시아 역사는 단순한 육지 위주의 질서 혹은 물리적인 영토의 확장이라는 관점으로 이해해서는 한계가 있다. 또한 지리적인 개념인 ‘한반도’를 역사적인 개념으로 오해해서 반도사관의 틀에서 전체 역사를 해석해서도 곤란하다. 자연, 지리적으로나 정치적, 경제적으로 보아 동아시아의 질서와 우리 역사는 한반도와 대륙과 해양을 동시에 아우르는 보다 거시적이고 포괄적인 관점으로 이해하는 자세가 필요하다. 특히 고대처럼 민족 내부의 다양한 국가들이 다양한 주변국가 및 세력들과 해양을 매개로 맺어진 시대에는 더욱 그러하다. 이 시대의 국제관계는 국가와 국가관계뿐만 아니라 국가와 지역 간의 관계, 지역 간의 관계, 국가와 주민간의 관계로도 동시에 파악해야 한다. 또한 정치와 군사의 관계만이 아닌 문화와 경제 간의 관계도 동시에 이해하여야 한다.

필자는 동아시아의 자연환경과 역사적인 경험을 중시하여 육지와 해양을 동시에 보는 ‘해륙사관’의 관점을 기본으로 하면서, 교류와 역학 관계에 의미를 두는 논제의 성격상 해양사관에 조금 더 비중을 두고 고대사를 이해하였다. 특히 구체적으로 ‘東亞地中海’(EastAsian-mediterranean-sea)라는 모델을 설정해 놓고, 그 틀 속에서 고대국가들의 발전과 종언과정 및 동아시아 질서의 역학관계와 전환과정을 해석하였다.

지면이 제약되어 있고, 사론적인 성격으로 인하여 주제와 접근방식이 거시적이고 포괄적일 수밖에 없었다. 따라서 미시적인 접근을 지양하고, 전반적인 논리전개와 필자의 고대사 인식을 표현하는 데 초점을 맞추었다. 그러다보니 각론적인 분석과 구체적인 실례들을 과감하게 생략하였

다. 평자들에게 본고의 내용이 다소 추상적이고, 논리의 전개에 비약이 심하다는 비판을 받을 수 있을 것이다. 하지만 본문 가운데 많은 부분은 이미 필자의 논문 및 저서들을 통해서 발표한 바가 있다. 그리고 보완이 필요한 특별한 경우에는 각주나 관련된 연구물들을 소개하였다. 질정을 바란다.

제2장 轉換期의 동아시아 사회와 倭寇

- '경인년 이후의 왜구' 를 중심으로 -

- 李嶺(한국방송통신대 일본학과 부교수)

I. 서론
II. 왜구의 定義
III. 왜구의 主體
IV. 왜구의 鎮靜
V. 결론

I. 서론

왜구는 14세기 말이라고 하는 동아시아 사회의 전환기에 있어서, 한국·중국·일본의 삼국에 큰 영향을 미친 역사적 현상이라 할 수 있을 것이다.¹⁾ 그러나 이처럼 중대한 의미를 지닌 왜구의 역사적인 역할에 대해서는 아직까지 적절하게 평가되지 못하고 있는 것 같다. 그 이유로 여러 가지를 들 수 있지만,²⁾ 그 중의 하나는 왜구 관련 사료가 주로 피해자

1) 구체적으로 말하자면 14세기 말 한국에서는 고려와 조선왕조의 교체, 중국에서는 원나라와 명나라의 교체, 일본은 남북조 내란의 종식이라고 하는 정치적인 큰 변화가 있었다. 이러한 변화에는 각각 직접적이고도 구체적인 이유가 있겠지만, 삼국 공통의 시대적 배경(背景)과 원인(原因)으로서 왜구 문제를 생각하지 않을 수 없다. 왜구와 한·중·일 삼국의 정치적 변화를 질병에 비유하자면, 그것은 당뇨병과 고혈압이나 심근경색 등과 같은 내과계(內科系) 질병과의 관계로 설명할 수 있을 것이다. 즉 왜구의 지속적인 침구가 고려와 중국의 지배질서를 서서히 붕괴시켜 나갔고, 이러한 왜구에 대한 고려와 중국 조정의 반작용이 일본의 무로마치 막부에 대한 외교적인 압박으로 나타났으며, 막부는 이에 대응하여 왜구의 주된 거점이라 할 수 있는 큐슈 지방에 대하여 적극적으로 군사개입을 전개해왔던 것이다. 그 결과 60년 동안이나 계속되어 오던 남북조의 내란이 종식된다고 하는, 일본으로서도 큰 정치적 변화를 초래하게 하였던 것이다.

2) 우선 왜구가 일본을 기지로 하여 고려와 중국을 기습적으로 침구해 약탈한 뒤 자국으로 돌아간다고 하는 국제적인 해적 활동이었다는 것이 왜구 연구의 난점(難點)이라고 할 수 있을 것이다. 정치적인

의 입장인 고려와 중국의 사료인 반면에, 왜구에 관한 연구는 주로 가해자의 입장인 일본에서 이루어져 왔던 점을 생각할 수 있을 것이다. 즉 구체적으로 말하자면, 왜구 관련 사료와 당시 고려 사회 내부의 상황에 대한 잘못된 해석과 이해가 왜구에 관한 잘못된 해석(曲解)을 낳았다고 할 수 있다.

한편, 한국 역사학계에서는 왜구 현상을 초래한 당시 일본 국내의 정치 및 사회상황에 대한 정확한 이해가 결여되어 있었기에, “왜구란 남북조 내란기의 혼란을 틈타서 변경지역에 거주하는 백성(무사·상인·어민)들이 약탈을 행한 것”이라고 하는 일본 측의 학설³⁾을 별다른 비판 없이 받아들임으로써, 고려와 조선왕조의 교체기에 행한 왜구의 역사적인 역할을 적절하게 평가하지 못하는 결과⁴⁾를 초래하였던 것이다.

본고에서는 이러한 왜구에 대한 기존 인식을, 비판적인 관점에 입각하

목적은 지니고 타국을 군사적으로 공격하는 경우에는 가해국과 피해국 양쪽에 대개 적지 않은 문헌사료를 남기는 것이 일반적이다. 그러나 왜구의 경우는 가해자(加害者)인 일본에는 문헌사료가 거의 전무하다시피하고, 피해자(被害者)인 고려와 중국에 집중되어 있는 것이 현실이다. 또 하나의 이유로는 이 왜구 연구가 주로 가해자의 입장에 있는 일본의 연구자들에 의해 이루어져 왔다는 것이다. 명치시대부터 이루어져 온 이 왜구 연구의 경향은 시대에 따른 차이가 있지만, 자기 조상들이 해적 활동을 했다고 하는, 현대의 문명사회의 가치관에서 보아서 그다지 바람직하지 못한 역사를, 적극적으로 연구하는 데에는 일정한 한계가 있었을 것이다. 마지막으로 생각할 수 있는 이유는, 왜구 연구는 기본적으로 학제적(學際的)연구라고 하는 것이다. 즉, 왜구 연구자에게는 적어도 고려와 일본, 또는 일본과 중국의 양국의 기본적인 문헌 사료를 정확하게 해석할 수 있어야 하고 또 양국의 역사적 상황과 지리 등에 대한 이해능력이 요구되는데, 최근까지만 해도 이러한 조건들이 갖추어지지 못하였던 점을 들 수 있을 것이다.

- 3) 왜구 발생의 원인과 실태에 관한 기존의 학설로는 ‘왜구=무장상인단’ 설, ‘고려 측의 무역제한 및 고려 토지제도의 문란=왜구의 원인’ 설, ‘왜구=고려와 몽고의 일본침공에 대한 복수’ 설, ‘쓰시마와 이키 등 큐슈 지역의 경제적 빈곤=왜구 발생의 원인’ 설, ‘경제성장=왜구 발호의 원인’ 등 다양하다. 구체적인 내용에 관해서는 拙稿, 〈庚寅年以降の倭寇と内亂期の日本社會〉, 《倭寇と日麗關係史》, 東京大學出版會, 1999, pp. 158-160)를 参照.
- 4) 예를 들어 박용운은 고려왕조의 몰락의 배경으로 정치·사회·경제·사상적 배경을 들고 있는데, 특히 정치적 배경으로 “몽고 간섭기 이래로 극도로 문란해진 정치기강과 함께 이를 둘러싸고 그 장본인인 권문세족과 이들에게 대항하고 나선 신진 사류(士類) 사이의 갈등·대립을 융화·해소시키지 못한

여 다시 고찰함으로써 전환기의 동아시아 사회에서 왜구의 역할에 대하여 새로운 평가가 이루어질 수 있는 한 계기를 마련하고자 한다.

II. 왜구의 定義

1) 三國時代의 왜구

왜구의 역사적 의미를 논하기 이전에 해결해야 할 문제가 있다. 그것은 바로 왜구라고 하는 용어의 정의(定義)이다. 왜구(倭寇)를 자의(字意)대로 해석한다면 ‘약탈행위를 하는 일본인의 무리’라고 하는 정도의 의미가 될 것이다. 그렇다면, 삼국시대의 사료에 보이는 왜구(倭寇)도 우리가 흔히 말하는 왜구의 범주에 넣을 수 있을까?

김상기는 저서인 《新編 高麗時代史》의 왜구에 관한 장에서, “왜구는 상고(上古) 이래로, 왕왕 우리나라 해안 지방을 침범하였던 것이다. 신라

것”이 한 배경이 되었으며, 또 원명 교체라고 하는 대륙의 정세변화에 연동(連動)된 국내 정치세력 간의 대립을 주된 배경으로 들고, “이러한 난국 위에 홍건적과 왜구의 잦은 침구는 고려왕조를 더욱 빨리 궁지로 몰아갔다”고 하여 왜구의 침구는 고려 멸망의 부차적(副次的)인 이유로만 인식하고 있는 듯하다. 朴龍雲, 〈고려왕조의 몰락〉, 《高麗時代史》下, pp. 670-671, 一志社, 1987년. 그러나 무엇보다도 홍건적의 고려 침입은 1359년 12월부터 1362년 1월까지 약 2년여 정도의 단기간에 그쳤고 또 그 침입한 지역도 북쪽 국경 일대에 그쳤다. 그러나 왜구는 1350년부터 고려 멸망 때까지 무려 40년 넘게 지속 되었으며 또 그 침입한 지역도 한반도의 모든 해안은 물론이고 내륙 깊숙이까지 미쳤던 것이다. 그리고 고려왕조에 치명타를 가한 것이 이성계의 위화도회군이었으며, 그 이성계가 왜구와 홍건적의 진압에 무공을 쌓으면서 정치적으로 성장한 인물이었다는 점, 그리고 위화도회군의 주요한 명분 중의 하나로 왜구의 침구에 대한 우려를 들었던 점등을 생각한다면 고려의 멸망에 있어서 차지하는 왜구의 비중은 현금(現今)의 일반적인 인식보다도 훨씬 더 큰 것으로 보아야 하지 않을까 생각한다.

시대에도 그의 피해가 적지 아니하였던 것이니 문무왕이 그것을 진압코자 감은사를 창시하였다는 것과 또 문무왕이 평시에 말하기를 ‘짐은身後(身後)에 호국(護國) 대룡(大龍)이 되기를 원한다’고 하였다는 전설은 신라인이 왜구를 막기에 얼마나 고심하였던가를 단적으로 보여주는 말이다”⁵⁾라고 함으로써 삼국시대와 고려시대의 왜구를 본질적으로 별반 차이가 없는 것처럼 인식한 듯하다.⁶⁾

그런데 광개토대왕 비문(碑文)에 보이는 왜인들의 한반도에서의 군사적인 활동은 고구려와의 대치상태에 있던 백제가 정치·군사적인 목적으로 이용하고자 끌어들였던 것이라는 것이 학계의 지배적인 견해이다. 뿐만 아니라 삼국시대 당시, 일본인들의 신라에 대한 군사적인 침공 역시 정치적인 의도에서였는지 아니면, 단순한 약탈행위였는지 여하(如何)도 정확하게 밝혀져 있지 않다. 백제와 왜의 친선관계를 고려한다면 왜의 신라에 대한 침공 역시 정치적인 성격을 띤 것이었다는 점에 더 비중을 둘 수 있을 것이다. 따라서 이러한 삼국시대의 왜를 영토에 대한 욕심이나 정치적인 목적이 없는 단순한 약탈을 목적으로 하였던, 고려시대의 왜구와 동질적인 것으로 생각하는 것은 역사현상으로서의 왜구의 성격을 모호하게 만들 위험이 있는 것이다.

여기에 왜구라고 하는 용어의 정의를 명백하게 해야 할 필요가 있다고 할 수 있다. 명백히 영토와 정치적인 목적을 지닌 침공이었던 임진왜란의 경우, 왜구(倭寇)라 하지 않고 일본군(日本軍)이라고 칭하는 것처럼, 왜구는 ‘영토에 대한 욕심이 없으며 또한 정치·외교적인 의도에서가 아니라, 단순히 경제적인 재원(財源)의 약탈이나 사람의 납치를 목적으로

5) 金庠基, 《新編 高麗時代史》, 서울대학교 출판부, 1985년, p. 633.

6) 국방군사연구소(國防軍史研究所), 《왜구토벌사》, 民族戰亂史 9, 1993도 왜구를 고대·중세·근세의 왜구로 분류함으로써, 임진왜란 이전까지 한반도를 침구한 일본인의 무리를 왜구라고 지칭하고 있다.

한 일본인으로 구성된 무장집단 내지는 그 행위' 라고 정의(定義)해야 할 것이다. 따라서 삼국시대의 한반도에서의 왜의 활동은 왜구의 정의에서 제외되어야 할 것이다. 즉 다시 말하자면, 왜구는 '고려시대 후기(後期)부터 조선시대 전기(前期)에 걸쳐서 행하여진, 일본인으로 구성된 집단에 의한 약탈 및 납치 행위'⁷⁾로 정의해야 하지 않을까 생각한다.

2) 왜구의 분류(分類)

앞 절에서 살펴본 것과 같이, 사료 상에서 왜구라고 하는 문자로 기록되었다고 해서 그 내용이나 본질이 동일한 것이 아니듯이, 약 4세기라고 하는 장기간에 걸쳐서 전개된 왜구는 '일본인으로 구성된 집단에 의한 약탈 및 납치' 라고 하는 점에서는 일치하지만, 규모나 빈도, 그리고 당시 사회에 미친 영향의 강도(強度) 등의 점에서 볼 때, 결코 동질적인 것으로 생각하기는 어렵다. 그러면 왜구는 어떻게 분류해야 할 것인가?

참고로 일본학계에서는 왜구를 전기왜구(前期倭寇)와 후기왜구(後期倭寇)로 분류하고 있다. 전기왜구란 시기적으로 보아서 14~15세기의 왜구를 의미하며, 후기왜구란 16세기의 왜구를 가리킨다. 양자의 차이는 단순히 발생시기만 아니라, 그 내용에도 큰 상이점이 있음이 지적되고 있다. 즉 전기왜구가 일본인으로 구성된 집단이었음에 반해, 후기왜구는 일본인은 10~20퍼센트 정도이고 대부분은 중국인으로 구성되어 있었다

7) 참고로 일본의 《岩波日本史辭典》에서는 〈倭寇〉에 대하여 다음과 같이 정의하고 있다. 원뜻은 왜인에 의한 약탈행위, (중략) 구성원은 대마도, 이키도, 북 큐슈 지역의 일본인을 중심으로 한, 화적과 재인(광대)라고 불리는 한반도의 천민 등도 포함되어 있었다. 최근에는 제주도 사람들도 주목받게 되었다 (〈原意は倭人による略奪行為, (中略) 構成員は對馬・岐壹北部九州の日本人を中心とし, 禾尺・才人とよばれる朝鮮半島の賤民なども含まれている. 近年では濟州島民も注目されるようになった).

는 것이 일본 왜구연구자들의 공통된 인식이다.

그러나 앞 절에서 살펴본 바와 같이 왜구를 정의한다면, 왜구가 사료상에 최초로 나타나는 것은 고려 고종 10년(1223)이다. 그런데 일본학계의 분류에 따르면, 13세기에 고려를 침구한 왜구는 왜구에서 제외될 위험이 있는 것이다. 그래서 본인은 한국사(韓國史)의 범주에서 왜구를 ‘13세기의 왜구’, ‘경인년 이후의 왜구’, ‘조선시대의 왜구’로 분류하고자 한다. 그렇다면, 이 세 시기의 왜구는 각각 어떠한 차이가 있을까?

〈13세기의 왜구〉는 시기적으로 왜구가 《高麗史》에 최초로 등장하는 1223년부터 1265년까지에 해당한다.⁸⁾ 약 40여 년 동안, 발생 회수는 11건이었다. 선박은 2척 정도, 인원은 100명이 채 되지 않는 수십 명 정도의 규모로, 그 행동 범위로 쓰시마(對馬島)에 가까운 경상도 연안 일대에 한정되었으며, 약탈이 끝나면 곧바로 물러갔다. 즉 ‘13세기의 왜구’는 연해 주민들의 생활에 위협을 가하고, 중앙으로 향하는 조운선(漕運船)의 안전을 저해하는 경우는 있어도 고려군에 의해 곧바로 제압당할 정도의 규모로, 국가의 존립(存立)을 위협하게 할 정도로 심각한 문제는 아니었다고 평가할 수 있을 것이다.

‘경인년 이후의 왜구’는 경인년, 즉 1350년 이후부터 1391년 고려 말까지의 약 40여 년 동안 발생한 왜구를 가리킨다. 이 시기는 일본의 남북조 내란이 전개되던 시대에 해당하는 시기로, 이 무렵의 왜구는 규모나 빈도, 그리고 행동지역과 행동양식에 있어서 ‘13세기의 왜구’와는 비교도 안 될 정도로 본격적인 양상을 띠었다. 규모를 보면 왜구의 선단이 최소 20척에서 최대 500척에 이르렀으며, 빈도는 경인년(1350)부터 고려가 멸

8) 줄고, 〈庚寅年以降の倭寇〉, 〈と内亂期の日本社會〉, 前掲註(3), 李領著書, p. 123 참조. 소위 85년간에 걸친 왜구의 공백기 중에 해당하는 1323년에 발생한 2건의 왜구도 그 내용으로 보아 〈13세기의 왜구〉에 포함된다고 볼 수 있다. 왜구의 공백기에 관해서는 전계 주(3) 李領 著書, pp. 133-148 참조.

망하는 1391년까지의 약 사십여 년 동안에 591회나 침구하고 있다.⁹⁾ ‘13세기의 왜구’와 ‘경인년 이후의 왜구’는 약 40년이라고 하는 같은 기간에 11회와 591회라고 엄청난 빈도의 차이가 있음을 알 수 있다. 이런 점에서 ‘경인년 이후의 왜구’는 문자 그대로 ‘왜구의 전성시대(全盛時代)’라고 할 수 있을 것이다. ‘경인년 이후의 왜구’는 그 행동양식에 있어서도 ‘13세기의 왜구’와 비교해 큰 차이가 있었다. 즉 약탈이 끝나도 곧바로 철수하지 않았으며 또 사람을 납치해 갔으며, 심지어 고려의 관청에 방화까지 행하고 있는 점이 특징이라 할 수 있다. 그리고 활동범위도 고려의 전 해역(海域)은 물론이고 러시아의 연해주와 중국에까지 미치고 있다. 중국에서의 왜구의 활동으로 인해, 중국 조정은 고려에 대하여 왜구 진압을 요구하는 등 고려와 중국 간의 외교문제로까지 발전해갔다. 이렇게 되자, 왜구는 단순한 약탈행위의 차원을 넘어서, 고려의 외교와 내정의 지배체제 전반을 뿌리 채 뒤흔드는, 국가의 사활(死活)이 달린 문제가 되어 갔던 것이다. 왜구 문제의 해결 없이는 고려는 국가의 존립 자체가 어려운 상태가 되었던 것이다.

‘조선시대의 왜구’는 1392년의 조선 건국 이후 1555년의 을묘왜변에 이르기까지 발생한 왜구를 지칭한다. 약 160년에 걸친 기간 동안에 발생한 왜구의 행동횟수는 약 165회 정도이다. 이는 <13세기의 왜구>와 ‘경인년 이후의 왜구’의 약 40년의 4배에 해당하는 기간으로, 1년에 1회 정도 발생한 셈이 된다. 즉 다시 한번 정리해보면, <13세기의 왜구>는 40년 동안 약 11회, ‘경인년 이후의 왜구’는 40년 동안 591회, ‘조선시대의 왜구’는 같은 기간인 40년 동안 약 40회 정도 발생했다고 생각할 수 있다.

그리고 규모에 있어서도 ‘조선시대의 왜구’는 ‘경인년 이후의 왜구’

9) 전개 주(3) 李頴, 著書, p. 254의 표 참조.

에 비하여 크게 축소되었다. ‘경인년 이후의 왜구’는 이미 고려의 마지막 왕인 공양왕 때에 들어오면, 극도로 그 규모가 축소되고,¹⁰⁾ 조선 태조 때가 되면 왜구는 소규모로 조선군에 참획되는 정도의 것과, 대규모의 조직적인 침구라고 하는 두 가지 모습을 띠게 된다. 또한 그 침구범위도 침구횟수가 많은 지역부터 든다면, 경상도·평안도·전라도·황해도·강원도·충청도로 되는데, 이는 거의 조선의 전 지역에 해당한다고 할 수 있다. 즉 태조 시기의 왜구는 고려 말의 대규모 왜구와 같은 성격을 띠는 존재도 있으면서도 점차로 소규모의 침구가 표면화되어가는 것이다.¹¹⁾

이상 우리가 왜구라고 하면 그 정의와 개념이 모호한 점이 많았다. 그러나 왜구의 활동시기가 약 4세기라고 하는 장기간에 달하며, 또 규모나 빈도, 그리고 행동양식과 행동범위, 조선 사회에 미친 영향 등에 있어서 각각 다양한 양상을 띠고 있으므로 시기를 나누어서 고찰해야만 할 것이다. 그리고 각 시기의 왜구가 각각 어떤 시대적 배경 하에 발생하였으며 또 어떠한 역사적인 의미를 지닌 존재였는지에 대한 적절한 평가를 내려야 할 것이다.

10) 공양왕부터 태조 시기의 왜구는 예전과 같은 대규모의 왜구는 거의 그 모습이 사라지고 소규모의 비조직적인 왜구가 표면화된다. 그 규모를 보면, 왜구가 참획(斬獲)되었을 경우, 왜구의 선박은 1~3척, 배에 타고 있는 사람은 겨우 10명 전후가 그 태반을 차지하고 있다. 10명 전후라고 하면, 역시 거의 왜 선박 1~3척 정도의 승무원에 해당하는 숫자이다.

11) 대규모의 선단을 구성하여 침구한 사실이 확인되는 것은 한 예에 지나지 않는다(태조 5년 8월 갑오일에 120척의 선단으로 침구한 것). 왜구의 침구횟수는 태종 8년을 경계로 하여 격감, 태종 9년 이후는 수년에 1번 내지는 2번, 경상도와 전라도 지역을 침구하는 데 그치게 된다.

Ⅲ. 왜구의 主體

1) 경인년 왜구의 주체

본인은 별고¹²⁾에서 ‘경인년 이후의 왜구’의 실체를 이해하는 데 중요한 실마리가 될 수 있는 ‘경인년 왜구’의 배후에, 가마쿠라 시대 초기 이후 수세기에 걸쳐서, 대마도와 일기도 등, 왜구의 주된 근거지인 북 큐슈 지방의 영주로 군림해 온 쇼니 요리히사(少貳賴尚)가 있음을 밝힌 바 있다. 즉 그가 1350년(경인년)에 처한 정치·군사적인 위기 상황을 타개하고자 자기 휘하의 대마도 세력을 동원하여 병량미를 구하기 위해 대마도의 대안(對岸)인 경상도 해안지역을 침구한 것이라고 주장하였던 것이다.

이러한 본인의 주장은 일본 연구자들의 왜구인식(倭寇認識), 즉 “왜구는 남북조 내란기라고 하는 혼란 상태 속에서 고려와 가까운 변경지역의 무사와 상인, 어민들이 침구한 것”이라고 하는 것과는 전혀 다른 새로운 주장이었다. 이러한 본인의 주장에 대한 일본의 반응은 일단 그 가능성에 비중을 두면서도 이후의 연구를 관망하는 신중한 태도를 취하고 있다. 예를 들면 하시모토 유(橋本雄)는 “전기 왜구가 병량미를 구하기 위하여 침략을 행하였다고 하는 가설은 아주 매력적이다. 그러나 어떤 정치 세력이 왜구를 조종하고 있었는가 하는 점은, 조금 더 탄력적·다원적으로 생각해야 할 것이다”¹³⁾라고 하였으며, 무라이 쇼스케(村井章介)는 “李領은, 북 큐슈 지방이 전란에 휩싸인 상황 속에서, 쇼니씨(少貳氏)의 지휘

12) 전계 주(3) 참고 참조.

13) 橋本雄, 書評, 李領 著, 《倭寇と日麗關係史》, 《歴史學研究》, 758號, 2002年 1月.

하에 있었던 무사가 병량미를 구하기 위하여 바다를 건너간 것이 왜구의 실체였다고 한다.

흥미로운 가설이지만, “1357년에 승천부흥천사(昇天府興天寺)에 난입하여 충선왕(忠宣王) 등의 초상을 가져오고, 또 65년에도 창릉(昌陵)을 침범하여 쿠빌라이의 초상을 가지고 왔다고 하는 것과 같은 행동에는, 정치성이 명료한 것이고, 병량미 목적으로 쳐들어 간 무사의 행동이라고는 생각하기 어렵다. 또 조선반도 전역으로 확산된 행동이, 큐슈에서 사용할 병량미를 획득하기 위한 수단으로써 어느 정도 합리적이었을까 의문이다”¹⁴⁾라고 하였다.

무라이씨의 반론(反論)을 정리해보면 다음과 같을 것이다. 첫째, 왜구 중에는 고려의 왕과 일본 침공을 지시한 쿠빌라이의 초상화를 약탈해 갈 정도로 정치성을 띤 집단도 있었다. 둘째, 큐슈에서 사용할 병량미를 구하기 위해 먼 한반도의 전역(평안도나 함경도를 포함한)까지 쳐들어온다고 하는 것은 설득력이 떨어진다.

동경대학의 중세사 전공 교수로 일본의 대외관계사 연구의 중심적인 존재인 무라이의 이러한 문제제기는, 왜구에 관한 본인의 새로운 주장이 일본 학계에서 아직 가설(假說)의 단계에 머물고 있음을 의미한다고 할 수 있을 것이다. 따라서 이 절에서는 이러한 하시모토와 무라이 양씨의 문제제기가 과연 타당한 것인지 여부에 대하여 검토하고자 한다.

우선 첫 번째 문제부터 생각해보자. 무라이는 “1357년에 승천부흥천사(昇天府興天寺)에 난입하여 충선왕 등의 초상을 가져오고, 또 65년에도 창릉(昌陵)을 침범하여 쿠빌라이의 초상을 가지고 왔다고 하는 것과 같

14) 村井章介 編,《南北朝の動亂》,日本の時代史 10, p. 85. 吉川弘文館, 2003年 3月. 同《分裂する王權と社會》,日本の中世 10, p. 173, 中央公論新社, 2003年 5月.

은 행동을 정치성이 명료한 것이고, 병량미 목적으로 쳐들어 간 무사의 행동이라고는 생각하기 어렵다”라고 언급한 부분은 다음과 같은 사료 a와 사료 b에 근거한 것이다. 우선 사료 a를 보자.

a. 倭入昇天府興天寺, 取忠宣王及韓國公主眞而去¹⁵⁾

이 사료를 해석하면, “왜가 승천부의 흥천사에 들어가서 충선왕과 한국공주의 진영(眞影)을 가지고 갔다”는 것이다. 왜구가 고려의 사찰을 습격한 사례는 그 외에도 몇 건의 사례가 확인된다.¹⁶⁾ 서양 중세사의 경우에도 바이킹들이 수도원을 약탈의 중요한 대상으로 삼았듯이, 왜구들이 많은 경제적 재화가 쌓여 있는 사찰을 노리는 것은 어쩌면 지극히 자연스러운 행위라고 할 수 있을 것이다.

무라이는 이 사료에서 왜구들이 충선왕의 초상화를 약탈하였다고 하였는데, 그 당시 왜구들은 충선왕의 부인¹⁷⁾인 한국공주(韓國公主)의 초상화도 가지고 갔음을 알 수 있다. 무라이가 왜구들이 충선왕의 초상화를 약탈한 것을 정치적인 의도로 보았던 것은, 당시 왜구들의 이러한 행동이 고려와 몽고 연합군의 일본 침공에 대한 반감(反感)에서 나온 행동으

15) 《高麗史》, 卷 39, 世家 恭愍王6年 9月 戊戌條.

16) ·倭寇江華, 入禪源·龍藏二寺, 殺三百余人, 掠米四萬余石, 有沈夢龍者, 斬倭十三級, 竟死於賊, 《高麗史節要》, 卷27, 恭愍王9年(1360)閏5月條).

·倭又寇石城·連山縣開泰寺, 仁桂迎戰, 墜馬被殺賊, 遂屠開泰寺(《高麗史節要》 卷30, 辛 禔2年(1376) 7月條).

·倭寇牙州, 入東林寺, 崔公哲·王賓·朴修敬等, 進擊斬三級, 獲馬二十余匹(《高麗史》 卷 133, 列傳 46, 辛禔).

·倭寇靈光州, 同福縣都巡問使池湧奇·順天兵馬使鄭地追及, 於王果縣賊入彌羅寺, 我軍 圍之縱火奮擊, 賊自焚死獲馬百余匹, 是戰地之功居多捷, 至賜湧奇·地各銀五十兩, (《高麗史節要》, 卷30, 辛禔4年10月條).

17) 《高麗史》, 卷第123, 列傳卷第36 林貞杞.

로 해석하였기 때문이 아닌가 생각한다.

그런데 충선왕 때(1309~1313)에는 몽고와 고려 연합군의 두 차례(1274년, 1281년)에 걸친 일본 침공으로 인해 고려·일본 양국이 긴장관계에 있었던 원종(1259~1274)과 충렬왕(1274~1308) 대와는 달리, 양국 간에 군사적 내지는 외교적으로 특별히 마찰이 있었던 것은 아니다. 그리고 무엇보다도 1281년의 제2차 침공 이후, 약 75년이 지난 1357년의 시점에서 당시 왜구들이 고려의 국왕에 대한 반감을 품고 있었다고는 생각하기 어렵다. 그것은 일본 침공 이후, 일본이 고려에 대하여 품고 있던 군사적인 경계심이 1310년을 전후하여 약화되어 갔다는 사실¹⁸⁾에서도 뒷받침된다고 생각한다. 그리고 만약에 그런 반감을 품고 있었다면, 초상화를 약탈하는 것보다도 오히려 현장에서 파괴하였을 가능성이 더 높지 않을까? 즉 당시 왜구들이 충선왕의 초상화를 정치적인 의도로 약탈하였다고 하는 것은 설득력이 약하다고 할 수 있다. 승천부흥천사는 충선왕과 그 비(妃)인 한국공주의 영정을 모신 사찰로, 침구한 왜구들은 이 두 사람의 초상화를 정치적인 의도가 아니라, 경제적 내지는 사회적인 가치, 예를 들면 일본에 가져가서 팔거나 또는 기증함으로써 생기는 가치를 기대하여 약탈한 것이 아닌가라고 생각한다.

그러면 무라이가 왜구의 정치적 행동의 사례로 든 두 번째 사료, “창릉(昌陵)을 침범하여 쿠빌라이의 초상을 가지고 왔다”고 주장한 문제에 대하여 살펴보기로 하자.

b. 倭寇昌陵, 取世祖眞以歸¹⁹⁾

18) 이 점에 관해서는 일본 중세사학계의 연구 성과에 입각하여 정리한 전개 주(3) 참고 p. 139 참조.

19) 《高麗史》, 卷第41, 世家 恭愍王14年 3月 己巳日.

본 사료의 원뜻은 “왜구가 창릉에 침구하여 세조(世祖)의 진영을 가져갔다”는 것이다. 그런데 무라이는 이 사료에 보이는 세조를 원(元)의 세조, 즉 쿠빌라이로 해석하였던 것이다. 그러나 여기에 보이는 창릉은 고려를 창건한 태조의 아버지를 모신 곳으로, 고려시대 초기부터 여러 왕들이 참배해 온 그야말로 고려왕실의 성지(聖地) 중의 하나였던 곳이다.²⁰⁾ 따라서 왜구들이 창릉에 침구하여 세조의 초상화를 가지고 간 것을 원의 세조(쿠빌라이)로 해석한 것은 명백한 오류라고 할 수 있을 것이다. 그렇다면 충선왕과 고려왕실의 조상인 세조(쿠빌라이가 아닌)의 초상화를 왜구들이 가져간 것을 정치적인 의도로 해석하는 것 역시 잘못된 것이 아닐까?

이 사료는 다음과 같이 해석하는 것이 타당하지 않을까? 즉, “왜구들은 승천부흥천사와 창릉이라고 하는 고려왕실의 조상을 모신 중요한 곳에서 약탈을 행하였는데, 그때의 약탈당한 물건들 중 고려왕실에게 있어서 가장 중요한 의미가 있었던 것이 바로 충선왕과 한국공주 그리고 고려왕가의 조상인 세조(世祖)의 초상이었고, 그래서 《高麗史》에 기록으로 남게 되었다”라고.

그러면 이어서 무라이씨가 제기한 두 번째 문제에 대하여 생각해보자. 여기서 ‘경인년 왜구’의 배후에 쇼니씨가 있었다고 하는 본인의 주장을 보완할 새로운 자료를 제시하고자 한다. 그것은 일본의 사가현립박물관(佐賀縣立博物館)에 맡겨져 있는 칠권본(七卷本)《妙法蓮華經》이다. 이

20) 창릉이 《高麗史》에 최초로 보이는 것은 원나라 세조인 쿠빌라이가 출생하기 훨씬 전인 고려 문종(1046~1083) 대의 문종 21(1067)년 정월 병자일이다(〈丙子, 謁昌陵〉, 《高麗史》, 卷第8, 世家 文宗21年正月丙子條). 창릉은 고려를 건국한 태조 왕건의 아버지의 능이었기에 역대 고려왕들이 자주 참배하던 곳이었다. 그리고 《新增東國輿地勝覽》에 의하면, 고려 세조(世祖)릉인 창릉(昌陵)은 예성강 위에 있는 영안성(永安城)에 있다고 기록되어 있다(〈高麗世祖陵, 號昌陵, 在禮成江上永安城〉, 《新增東國輿地勝覽》, 第5卷, 開城府 下).

불경은 권희경(權熹耕)의 연구에 의하면,²¹⁾ 현재 一部七卷으로 되어 있는데, 제4권이 결본(缺本)으로 되어 있다. 이 불경은 至元六(1340)년 6월에 고려에서 제작된 것인데, 무슨 이유인지 正平十二(1357)년 十二月에 쇼니 요리히사[少貳賴尙]가 덴만구[天滿宮]에 기진하였음이 기록되어 있다.²²⁾ 즉 이 불경은 제작된(1340년) 이후 17년이라는 기간 중 어떤 시점에 일본으로 옮겨져 덴만구에 기진되어졌던 것이다.

제7권에 기록된 기진명(寄進銘)에는 제작 당시 일본으로 팔거나 또는 보낸다고 하는 것과 같은 일본과의 관련성은 일체 보이지 않는다.²³⁾ 더욱이 기간 중에 양국 간에는 문헌상에 있어서 외교나 종교 및 무역상에 있어서 일체의 공식적인 교류가 없었다. 바로 그러한 기간 중에 이 묘법연화경은 일본으로 건너와 본인이 ‘경인년 왜구’의 배후 인물로 지목한 쇼니 요리히사에 의하여 덴만구에 기진되고 있는 것이다.

그렇다면 이 불경은 어떤 경로를 거쳐서 쇼니 요리히사의 손에 들어오게 되었을까? 이러한 의문에 해결의 실마리를 제공해줄 수 있는 것이 바로 다른 아닌 사료 a 즉, ‘왜구가 승천부흥천사에 들어갔다’라는 기록인 것이다.

이것은 첫째 그 제작 동기가 원래 일본과 아무런 관련이 없었던 금자묘법연화경(金字妙法蓮華經)이 제작된 지 17년 사이에 고려에서 일본으로 건너온 점, 둘째 더욱이 그 기간 중에는 양국 간에 일체의 공식적인 교류가 이루어지지 않았던 점, 셋째 도자기나 고려 인삼과 같은 것이 아니라,

21) 權熹耕, 〈至元六年銘紺紙金字法華經について〉, 《佛教藝術》113號, 昭和52年 6月.

22) 〈奉寄進 天滿宮, 金字妙法蓮華經一部七卷, 右爲現當二世所願成就乃, 至法界有情同原種智者, 正平十二年(歲次丁酉)臘月二十五日〉

23) 〈發願偈 妙法蓮花勝經, 金泥寫成願不淺, 願此一部七大卷, 諸佛會中隨佛現, 證明諸佛無碍辯, 開示衆生佛知見, 發願息影沙門 淵鑑, 施財 重大匡劉成吉, 掌令 朱暉, 監門衛錄事 朴中漸, 幹事, 道者 戒禪 師憚 克論, 至元六年庚辰六月日 栢巖 聽古書〉

불경이라는 특수한 물품이라는 점 등의 여러 조건을 고려한다면, 사료 a와 같이 불경이 있어야 할 사찰, 즉 승천부흥천사에 왜구가 침구하였다는 기록은 무시할 수 없는 기사가 아닐까? 더욱이 이 사료 a는 왜구가 고려의 사찰에 침구하였던 사례 중에 최초의 것인 점을 생각하면 더더욱 그러하다. 이 금자묘법연화경(金字妙法蓮華經)은 왜구가 승천부흥천사에서 약탈해 온 것이라고 단정해도 좋지 않을까 한다.²⁴⁾ 그렇다면 왜구가 승천부흥천사에 침구한 것이 1357년 9월이고, 쇼니 요리히사가 덴만구에 금자묘법연화경을 기진한 것이 같은 해 12월이니까, 이 불경은 불과 4개월 이내라고 하는 단기간에 ‘약탈—고려에서 일본으로의 운반—쇼니 요리히사에 의한 기진’이라고 하는 과정을 거친 것이 된다.

그렇다면 이것은 1357년 당시 왜구의 약탈의 먹이사슬의 정점에 쇼니 요리히사가 위치하고 있었음을 보여주는 것이라고 생각할 수 있을 것이다. 당시 교통의 발달 상황 등을 고려할 때, 이 사료 a의 기사야말로 쇼니 요리히사가 당시 왜구의 흑막(黑幕) 중의 하나였음을 보여주는 아주 좋

24) 물론 아직은 이 금자묘법연화경과 승천부흥천사를 직접적으로 연결하는 확실한 증거를 확보한 것은 아니다. 그러나 이 불경의 제7권에 보이는 기진자의 이름 중에서 시재를 한 주휘(朱暉)라고 하는 인물은 고려사(高麗史)에서 그 존재가 확인된다. 즉 그는 고종·원종·충렬왕 때에 고관직을 역임한 주열(朱悅)의 손자이며(《高麗史》卷第106, 列傳卷第19, 朱悅), 또 충렬왕 때에 경상도 안렴사를 거쳐서 삼사좌윤(三司左尹)까지 오른 주인원(朱印遠)의 아들로 생각된다. 이 추정이 맞다면, 그는 명문 집안 출신이라 할 수 있다. 그런데 그의 부(父)인 주인원은 당시 탐관오리의 대표적인 인물로 백성들로부터 착취하여 얻은 부(富)의 일부를 국왕에게 바쳐 환심을 산 인물이다(《高麗史》, 卷第123, 列傳卷第36, 朱印遠). 그리고 승천부흥천사는 충선왕의 원찰(願刹)로 원의 지배를 받던 시기에는 왕실의 중요한 사찰이었다. 고가(高價)의 ‘금자묘법연화경(金字妙法蓮華經)’을 제작하는 데 시재(施財)한 주휘라는 인물은 그의 조부와 부친이 모두 고관을 국왕의 충애를 받고 고관을 역임한 인물이었다는 점, 특히 그의 부인 주인원은 자신이 가진 재력으로 충렬왕의 환심을 사고자 한 인물이었다는 점 등을 생각한다면 주휘 역시 왕실의 환심을 사고자 이 ‘금자묘법연화경’을 제작해 승천부흥천사에 기증하고자 시재(施財)한 것이 아닐까 생각된다. 이렇게 생각한다면 이 불경과 승천부흥천사에서 약탈되어 왔을 가능성이 높을 것이다. 이 점에 대하여는 금후 다시 보다 심도 있게 연구·조사해볼 가치가 있을 것이다.

은 자료가 아닐까 생각된다.

다음은 무라이가 지적한 ‘병량미 문제’를 생각해보기로 하자. 무라이의 지적대로 충선왕과 한국공주 그리고 세조의 초상화를 약탈해가는 것은 ‘병량미의 확보’라고 하는 본인이 주장해온 왜구의 주목적과 일치하지 않는다. 그러나 우리들이 일반적으로 생각할 때 남의 집에 돈을 훔칠 의도로 들어간 도둑이 현금만 챙기고 다른 경제적인 가치가 있는 재화는 일체 손을 떼지 않고 그냥 나오는 경우가 있을까? 현금이 주요한 목적이지만 현금 이외에도 환금성(換金性)이 있는 재물이라면 다 절도의 대상이 되는 것으로 생각하는 것이 당연한 것이 아닐까?

앞에서 언급한 별고에서 병량미의 확보(달리 표현하면, 병량료소의 확보)라는 것은 남북조 내란에서 승리하기 위한 수단임과 동시에 궁극적인 목표였다고 언급하였다. 내란 중이었던 당시에 병량미의 확보란 1차적으로 자기 세력의 군량미를 확보하는 것을 의미하는 것이지만 크게 본다면 병량미란 남조와 북조 사이에서 갈팡질팡하며 유동적인 입장을 취하고 있던 재지의 중소 무사단을 자기 세력으로 끌어들이 수 있는 좋은 미끼 역할을 하였다고 말할 수 있을 것이다. 북조 측의 반제령(半濟令)의 실시에는 바로 그런 효과를 노린 점도 있었다고 할 수 있다.

그렇게 본다면 왜구들이 노린 ‘병량미’란 1차적으로는 쌀이나 다른 곡식이 되겠지만, 넓게 본다면 불경·그림(佛畵나 초상화 등)·사람·소와 말과 같은 가축 등 경제적인 가치가 있는 재화(財貨)를 포함하는 것이 될 것이다.

이런 인식에 서서 생각해보면 무라이씨의 “조선반도 전역으로 확산된 행동이, 큐슈에서 사용할 병량미를 획득하기 위한 수단으로써 어느 정도 합리적이었을까 의문이다”라고 언급한 부분도 충분히 설명이 가능할 것이다. 즉 병량미란 좁게 본다면 현재의 군사행동에 필요한 군량미라는

의미이지만 넓게 생각하면 미래의 군사행동에 대비한 군량 확보 더 나아가서 자기 세력의 확충에 필요한 재원(財源)의 확보라고 볼 수 있는 것이다. 또한 무라이의 지적은 “조선반도 전역이라고 하는 넓은 범위에서 병량미를 확보하여 일본의 무력집단에 전달한다고 하는 것이 과연 효율적이고 합리적이었을까?”라고 하는 점에 의문을 제시하고 있는 것이라고 할 수 있는데, 이러한 의문에 대하여 두 가지 점을 지적할 수 있다.

우선 당시 일본의 무력집단들에게 있어서 조창(漕倉)의 위치와 조운선(漕運船)의 이동(移動)에 관한 정보(情報)²⁵⁾와 숙련된 무력(武力) 그리고 그것을 신속하게 운송할 수 있는 기동력(機動力)만 갖추고 있으면 고려를 침공해 병량미를 확보한다는 것은 아주 효율(效率)이 높았을 것이라고 생각한다. 왜냐하면 당시 고려사회는 각 지방의 조세가 해안가에 위치한 조창에 모였다가 조운선(漕運船)으로 수도인 개성으로 운반하는 시스템을 갖추고 있었음에도 불구하고 왜구에 효율적으로 대응할 수 있는 이렇다 할 방어수단이 당시의 지방사회에는 존재하지 않았던 것이다. 고려의 입장에서는 설사 현지에 왜구에 대항할 수 있는 군사력이 있었다 하더라도 왜구가 언제 어디에 상륙하여 어디를 공격할 것인지 예상하고 이에 적절하게 대비한다는 것은 거의 불가능하였을 것이다.

반면 왜구의 입장에서 본다면, 조창을 직접 공격하거나 또는 조운선이 지나가는 길목에서 기다렸다가 이를 공격해 약탈하고 수도인 개성에서 조직된 토벌부대가 도착하기 전에 철수해버리면 아무런 타격도 입지 않고 아주 손쉽게 목표를 달성할 수 있었을 것이다. 자국 내의 무장을 갖추고 있는 타 지역을 공격, 약탈하는 것보다도 비무장(非武裝) 상태에 가가

25) 당시의 왜구들이 집중적으로 개경의 바로 코앞에 위치한 교동도와 강화도를 집중적으로 공격한 것도 전국 모든 지방의 조세가 해로(海路)를 통하여 이곳으로 집중된다는 정보(情報)를 입수한 때문으로 생각되는 것이다.

운 외국 그것도 경제적인 재화가 집중되어 있는 곳을 공격하는 것이 훨씬 효율적이었음은 두말할 필요가 없지 않을까?

또 한 가지는 왜구들의 이러한 비교적 장기간, 장거리에 걸친 원정(遠征) 약탈이 과연 현실성(現實性)이 있는 것일까? 하는 문제이다. 그러나 이것은 남북조내란(南北朝內亂) 당시의 전투가 상상을 초월할 정도로 넓은 범위에서 소위 ‘원정(遠征)’의 형태로 진행되고 있었음을 상기한다면 충분히 납득이 될 것이다.

즉 교토(京都)에서 쫓겨난 무로마치[室町] 막부의 쇼군(將軍) 아시카가 다카우지(足利尊氏)가 부하들을 이끌고 수백 킬로미터나 떨어진 큐슈(九州)에서 세력을 다시 정리해 수도인 교토(京都)를 탈환한 것이라든지, 무쓰[陸奥: 혼슈의 북쪽 끝지방에 있던 남조(南朝)의 장수(將帥) 기타바타케 아키이에(北畠顯家)의 세력이 남하하여 이즈미노구니사카이[和泉國堺: 현재의 오사카 일대]에서 전투를 벌인 것, 남조(南朝)의 수군(水軍) 세력으로 가네(畿内) 지방에 근거지를 두었던 구마노[熊野] 수군의 활동범위가 큐슈 일대까지 미치고 있었던 것 등 많은 예를 들 수 있을 것이다.

2) 경인년 이후의 왜구의 주체

앞에서 살펴본 바와 같이, ‘경인년의 왜구’가 쇼니씨[少貳氏] 휘하의 대마도를 중심으로 한 세력이었다면, ‘경인년 이후의 왜구’들은 어떤 존재였을까? 이 문제와 관련한 문헌사료로 다음과 같은 것을 들 수 있다.

- ① 其國僧周佐寄書曰, 惟我西海道一路九州亂臣割據, 不納貢賦, 且二十餘年矣, 西邊海道頑民觀出寇, 非我所爲, 是故朝廷遣將征討, 架入其地,

兩陣交鋒, 日以相戰, 庶幾克復九州, 則誓天地日, 禁約海寇²⁶⁾

② 西海一路九州亂臣, 割據西島, 頑然作寇, 實非我所爲²⁷⁾

③ 日本國遣僧信弘來報聘書云, 草竊之賊, 是逋逃輩, 不遵我令, 未易禁²⁸⁾

④ 倭非舉國爲盜, 其叛民據對馬・一岐諸島, 近我東鄙入寇無時²⁹⁾

⑤ 己巳十月, 開敬奉禁賊之命, 以禁諸島賊黨, (中略) 遣使諸島捕捉海賊, (後略)³⁰⁾

⑥ 欲心強盛の溢物共, 以類集りしかば, 浦久島久多く盜賊に被押取て, 驛路に驛屋の長もなく, 關屋に關守人を替たり° 結句此賊徒, 數千艘の舟をそろへて, 元朝・高麗の津久泊久押寄て, 明州・福州の財寶を奪取る° 官舎寺院を燒きける間, 元朝・三韓の吏民是を防兼て, 浦近き國々數十個國, 皆栖人もなく慌にけり. (中略) 賊船の異國を犯奪事は, 皆四國・九州の海賊共がする所なれば, 帝都より嚴刑を加ふるに據なし.³¹⁾

⑦ 當國惡黨人等, 渡高麗致狼藉由事, 嚴密可加制止, 若猶不承引者, 爲有殊沙汰, 可注申名之狀, 依仰執達如件.³²⁾

사료 ①의 내용은 다음과 같다. 왜구가 극성을 부리던 1376년 10월, 일본의 승려인 양유(良柔)와 더불어서 일본에서 귀국한 고려의 사신 나홍유는, 일본 승려 주좌(周佐)의 편지를 전하였는데, 그 내용은 다음과 같다. “서해도의 큐슈 지역에 반란을 일으킨 신하(南朝)들이 할거하여 공부

26) 《高麗史》, 卷第133, 列傳第46, 辛禡2年十月.

27) 《高麗史》, 卷第133, 列傳第46, 辛禡3年6月 乙卯條.

28) 《高麗史》, 卷第133, 列傳第46, 辛禡3年 8月.

29) 《高麗史》, 卷第113, 列傳第26, 鄭地.

30) 《高麗史》, 卷第46, 世家第46, 恭讓王3年 8月 癸亥條.

31) 《太平記》, 卷第39, 〈高麗人來朝事〉

32) 〈永德元年八月六日幕府管領斯波義將奉書〉, 《彌寢文書》三, 彌寢氏文獻雜聚卷之一, 東京大學史料編纂所架藏寫眞帳一八頁).

(세금)를 바치지 않은 지 이미 20년이 지났다. 서해도(西海道: 오늘날의 큐슈)의 완고한 백성들이 이 틈을 타서 고려를 침구하고 있는데, 이는 자 기들의 소행이 아니다. 조정이 군대를 큐슈 지방 깊숙이까지 파견해 매 일 싸우고 있으니, 큐슈만 평정된다면 해적은 금지시킬 수 있을 것임을 하늘과 태양을 두고 맹세한다” 라고 하였다.

이 나훈유가 가지고 온 주좌의 서신은, 1377년 6월에 안길상을 일본을 파견하였을 때 보낸 고려의 서신 내용인 사료②에 보다 상세하게 인용되 고 있다. “귀국(일본)의 서신에 의하면, 고려를 침구하고 있는 왜구는 서 해 일로의 큐슈의 난신(南朝)들이 서쪽의 섬에 할거하여 행하고 있는 것 으로, 곧바로 금지시킬 수는 없다”고 하였다. 그리고 같은 해 8월의 사료 ③에는 무로마치 막부가 큐슈 지역에 파견한 장수 이마가와 료순(今川了 俊)이 승려 신흥을 보내와 “고려를 침구하고 있는 왜구는 (일본에서) 도 망간 집단으로, 우리들(北朝)의 명령을 따르지 않으니 아직 금지시키는 것이 쉽지 않다”고 하였다. 사료④에는 ‘반란을 일으킨 백성들이 쓰시마 와 이키와 같은 여러 섬에 의거하여 고려를 쳐들어온다’고 기록하고 있 다. 사료⑤는 이마가와 료순이 고려에 보낸 서신의 내용으로 왜구의 정 체를 ‘여러 섬에 있는 도적의 무리[諸島賊黨]’라고 쓰고 있다. 또 사료⑥, 당대의 일본 측 사료인 《타이헤이키(太平記)》에는 왜구의 정체에 대하여 ‘아후레모노토모[湔物共]³³⁾’라고 하면서 이런 왜구의 침구는 “모두 시코쿠 [四國·큐슈의 해적들이 하는 짓이다”라고 하였다. 사료⑦ 역시 일본 측 사료로 永徳元年(1381)에 고려로 건너가서 약탈행위를 하는 오오스미노 구니(大隅國: 큐슈의 남쪽 끝, 현재의 가고시마 현 일대)의 아쿠토(惡黨)들

33) ‘아후레모노토모’란 정해진 주인이나 영지도 없이, 전장을 떠돌아다니면서 난폭한 행동을 일삼는 무 사들을 의미하였다.

에게 제재를 가할 것을 명령하는 문서이다.

이상과 같은 왜구의 정체에 대하여 언급하고 있는 사료들을 종합해보면 다음과 같은 사실을 지적할 수 있다. 첫째 사료①은 서해도(오늘날의 큐슈 지역)의 완고한 백성, 사료②는 큐슈의 남조(南朝) 세력, 사료③은 일본에서 도망간 무리(막부의 명령에 따르지 않는 세력), 사료④는 쓰시마와 이키와 같은 섬에 의거하고 있는 반민(叛民), 사료⑤는 여러 섬에 있는 도적의 무리, 사료⑥은 아후레모노토모, 시코쿠(四國)와 큐슈의 해적들, 사료⑦은 오오스미노구니(가고시마현)의 악당들이 된다.

위의 사료들은 고려와 일본의 당시 집권층이 파악하고 있던 왜구의 정체로, 이러한 인식은 시기와 사료의 성격에 따른 차이도 있을 것이다. 그러나 앞에서 언급한 사료를 모두 긍정적으로 수용한다면, 왜구의 정체는 다음과 같이 정의될 수 있지 않을까 생각한다. 즉 왜구의 출자(出自)는 지역적으로 최대한 넓게 잡으면 시코쿠와 큐슈 지역이 될 것이다. 그리고 사회계층은 아후레모노토모와 같은 떠돌이 무사들, 시코쿠와 큐슈의 해적들이 될 것이다. 그런데 설사 사회 계층적으로 보았을 때 ‘아후레모노토모’ 또는 ‘해적’들이었던 왜구들은 당시 일본 국내의 정치동향과 결코 유리(遊離)된 것이 아니라 오히려 밀접한 관련을 지니고 있었음은 쓰시마·이키·치쿠젠의 슈고로, 당대 큐슈지역의 최고의 가문을 자랑하던 쇼니 요리히사의 경우만 보더라도 명백한 것이다. 그런데 쇼니 요리히사와 유사한 사례는 다른 곳에서도 발견된다. 다음 사료를 보자.

時江州元帥裴克廉，又與倭戰，賊魁霸家臺萬戶，著大鐵兜鍪，至手足皆甲，
令步卒翼左右，躍馬而前，馬旋濤而止，我軍迎擊，斬之³⁴⁾

34) 《高麗史》，卷第116，烈傳卷第29，朴藏。

“그때 강주원수인 배극렴이 또 왜구와 더불어 싸웠는데, 적의 괴수인 패가대 만호가 큰 쇠로 만든 투구를 쓰고 손과 발에 이르기까지 모두 갑옷으로 두르고 보졸들을 좌우에 거느리고 말을 타고 전진하였는데, 말이 흙탕 속에 빠져서 멈추자 아군이 이를 맞이하여 공격을 가하여 죽였다”고 하였다. 여기서 주목할 것은 바로 패가대 만호라고 하는 호칭이다. 패가대란 하카태(博多를,³⁵⁾ 만호란 당시 일본의 관직으로 본다면, 슈고(守護) 내지는 지토(地頭)를 의미한다고 할 수 있다.³⁶⁾ 즉 패가대 만호는 하카타 지역을 과거에 통치하였던 또는 현재 통치하고 있는 슈고 또는 지토 급에 해당하는 무장(武將)을 의미하는 것이다.

그리고 왜구의 정치적 성향은 북조(北朝), 즉 무로마치 막부의 명령에 반하여 이에 저항하는 세력이 될 것이다. 여기에는 남조세력은 물론이고 남조세력으로 분류할 수는 없지만 그렇다고 해서 북조의 명령에도 따르지 않는 무장세력이나 남북조 내란이라고 하는 무정부상태의 틈새를 노려 왜구행위를 하는 기회주의적(機會主義的)인 세력도 상정(想定)할 수 있을 것이다.³⁷⁾ 그러나 고려를 침구한 왜구집단의 공통점은 그들이 모두 기동력과 정보력을 갖춘 전문적인 무장집단이었다는 점이다.³⁸⁾ 왜구집단

35) 《海東諸國記》에 다음과 같은 기록이 있다. “筑前州에 博다가 있다. 혹은 霸家臺라고 칭하고, 혹은 石城府라고 칭하며, 또는 冷泉津이라고 칭하며, 또는 筥崎津이라고 칭한다.”

36) 예를 들어 ‘대마도 만호 송종경이 사자를 파견하여 입조하였다’라고 하는 기사가 있는데, 여기서 송종경은 소 쓰네시게(宗經茂)로, 그는 대마도 즉 쓰시마의 슈고다이(守護代)였다. 여기서 슈고다이는 슈고, 즉 당시의 쓰시마의 슈고였던 쇼니 요리히사를 대신하여 현지를 지배하던 관직이었던 것이다.

37) 예를 들면, 쇼니씨와 같은 경우가 될 것이다. 즉 쇼니씨는 남북조 내란 초기에는 북조 측에 가담하였다가, 북조의 내부분열이 일어난 1350년에는 친부(親父)인 막부의 쇼군 아시카가 다카우지에 반기를 들고 의부(義父)이자 숙부(叔父)인 아시카가 타다요시 측에 가담한 아시카가 타다후유를 사위로 맞이하여 떠받들었다가 얼마 지나지 않아 남조 측에 귀순, 또 그 뒤에 다시 북조로 돌아오는 등 시세(時勢)에 따라 정치적인 입장을 달리 하였던 것이다.

38) 이 점에 관해서는 줄고, 〈홍산·진포·황산 대첩의 역사지리학적 고찰〉, 《일본역사연구》, 제15집을 참조.

은 남·북조 그 어느 쪽 공권력에 의해서도 완전히 통제되고 있었던 것은 아니었지만, 그 영향에서부터 완전히 자유롭지도 않았다. 오히려 많은 왜구집단은 직·간접적으로 이러한 공권력, 특히 남조 측과 강하게 결합되어 있었다고 생각해야 할 것이다. 남조가 악당세력을 주요한 군사력으로써 이용하고 있었던 사실 특히 해적과의 깊은 관계를 맺고 있었던 것은 유명하다.³⁹⁾

이상의 고찰을 통하여 ‘경인년 이후의 왜구’는 쇼니 요리히사·패가 대만호와 같은 슈고급 무장, 또는 남조 휘하의 무장 세력이 포함되어 있었으며, 이들은 바로 남북조 내란의 주역들이었던 것이다. 이러한 점들은 바로 사료에 확인되는 바, 왜구의 무장(武裝)과 전법·전술, 그리고 조직력이라는 관점에서도 확인되는 것이다.

IV. 왜구의 鎮靜

1) 조선왕조의 왜구 정책

일본의 왜구 연구자들은 왜구의 발생 배경에 대하여 다음과 같이 주장해왔다.

첫째, 왜구=무장상인단(武裝商人團)설.⁴⁰⁾

39) 이 점에 관해서는 網野善彦, 〈日本中世における海民の存在形態〉, 《社會經濟史學》, 36-5, 1971年)을 참조.

40) 모리 가쓰미[森克己는] 헤이안 시대 세토나йка이의 해적에 착목해 상인단들이 해적의 위협에서 벗

둘째, 대마도와 이키섬(壹岐島) 등 북 큐슈 지역의 경제적 빈곤설(貧困說).⁴¹⁾

셋째, 고려사회의 피폐설(疲弊說).⁴²⁾

어나기 위하여, 나아가서는 고려의 관리와 주민들에 의한 부당한 오해와 압박에 대항하기 위하여 할 수 없이 무력행사와 강행무역을 하게 되었던 것에 무장상인단의 기원이 있다고 하며, '왜구=무장상인단설'을 주장하였다. 그러나 이 주장이 근거가 희박하다는 것은 이미 본인의 별고에서 밝힌 바 있다. 전제 주(3) 이영 저서, pp. 158~159 참조). 이러한 주장은 일본 청소년의 역사 교과서에도 반영되고 있다. 실제로 일본문교출판(日本文教出版)의 《中學生の社會科, 歴史》에는 다음과 같이 기술하고 있다.

- 41) 가마쿠라 시대 말기부터 큐슈 북부나 세토나이가이(瀬戸内海)의 연안에 살고 있는 무사나 어민들 중에는 선단을 형성하여 중국이나 조선반도로 건너가서 무역을 하는 사람들이 있었다. 그러나 교섭이 잘 이루어지지 않으면 해적으로 변신하여 횡포를 부리는 경우도 있었다. 중국이나 조선에서는 이를 왜구라고 부르며 두려워했다.

여기서 문제가 되는 것은, (a)왜구를 무사나 상인 또는 어민으로 보고 있다는 점. (b) 주체가 어떠한 사회적 존재이든 간에 왜구를 무역 행위의 연장선상에서 파악하고 있다는 점. (c) 원래는 무역을 행하다가 사정이 여의치 않거나 또는 자신들의 무역활동을 방해하는 국내의 정세의 영향 때문에 해적 행위를 하게 된 것으로 이해하고 있는 점 등이다.

그러나 왜구 관련 핵심사료라 할 수 있는 《高麗史》나 《朝鮮王實錄》의 어디에도 왜구가 무역을 하러 갔다가 교섭이 잘 되지 않으면 해적행위를 하였다고 직접적으로 기록한 부분은 없다.

- 41) 이 설은 왜구의 근거지를 북 큐슈의 일부 지방에 한정하고, 또 왜구의 원인을 식량을 자급하기 어려웠기 때문으로 이해하고 있는 것이다. 그러나 식량을 자급하기 어려웠던 것은 이들 지역에만 한정된 상황이 아니었다. 또 왜구가 발생하는 13세기와 본격적인 침구를 전개하는 1350년 이후에만 한정된 상황이 아닌, 전근대를 통하여 항상적인 문제였다. 따라서 보다 근본적인 요인은 이 시기에 왜 이 지역에서 식량을 비롯한 경제적인 재원을 필요로 하게 되었으며, 그 식량을 왜 고려에서 구하고자 대대적으로 침구하게 되었는가 하는 문제를 규명해야 할 것이다.

- 42) 다나카 다케오(田中健夫)는 “왜구가 맹위를 휘두를 수 있었던 큰 원인은 고려의 국내정치가 문란해져, 왜구에 대항할 수 있는 힘을 지닐 수 없었던 점에 있다. 즉, 고려에 있어서의 토지제도의 문란과, 그것으로 기인한 군사제도의 이완이 장기에 걸친 왜구의 활동을 가능케 하였던 것이다.(중략) 이러한 시기에 몽고와 왜구가 침입하였던 것이다. 화척과 재인 등과 같은 천민들이 왜구를 거점으로 칭하며 행동하는 사회적인 조건은 충분히게 성숙되었던 것이다”라고 하였다(《倭寇-海の歴史》, pp. 42~43, 教育社歴史新書, 《日本史》, 1982년). 이처럼 토지제도의 문란을 왜구 발호의 주요한 원인으로 보는 다나카 씨의 견해는 대다수의 왜구는 화척과 재인과 같은 고려의 천민집단이 그 주체였다고 보는 그의 소위 ‘왜구=고려·조선인 주체설’로 이어지는 것이다. 그러나 다나카씨가 주장한 ‘전제(田制)의 문란’과 ‘농민의 유리(遊離)’와 같은 문제는 동아시아의 전근대 사회에 공통되는 문제로, 고려에서는 이미 12세기 말 고려무신정권의 성립 전후부터 현저해지는 현상으로 왜구의 발호와는 무관한 것이다. 이러한 주장은 왜구 침공의 원인이 고려에도 있다고 하는 식의 일종의 책임 전가라고 해야 할 것이다.

넷째, 몽고와 고려 연합군의 일본 침공에 대한 보복설(報復說).⁴³⁾

다섯째, 고려와 몽고의 대륙봉쇄설(大陸封鎖說).⁴⁴⁾

이러한 왜구의 발생 배경에 관한 일본 측의 여러 학설들은 철저하게 검증되지 않은 채, 한국 역사학계에서도 무비판적으로 수용되고 있는 것이 현실이다.⁴⁵⁾ 왜구 연구를 주도해온 일본의 연구자들이 주장해 온 왜구 발생의 원인에 관한 학설은 다양하지만, 그 어느 것도, 왜구를 당시 일본 국내의 정치상황과 적극적으로 관련지어서 고찰한 것은 없었다고 해도 틀리지 않을 것이다. 이처럼 일본 측의 왜구 발생에 관한 여러 학설이 주로 ‘왜구=무장상인단’ 설 내지는 북 큐슈 지역의 경제적 피해에 그 원인을 두는 주장 그리고 고려와 몽고의 대륙봉쇄설과 같은 주장을 토대로 하고 있기에, ‘경인년 이후의 왜구’가 진정(鎮靜)되는 이유에 대해서도 조선 태조 이성계에 의한 토지 및 군사제도의 개혁 그리고 왜구에 대한 회유 정책을 그 원인으로 들고 있는 것이다.⁴⁶⁾ 이러한 주장은 과연 어느 정도 타당한 것인가?

그러나 ‘경인년 이후의 왜구’는 사실상 조선왕조의 왜구정책과는 관

43) 그러나 왜구는 이미 몽고와 고려의 일본 침공 이전인 1223년에 시작되었으며, 고려와 몽고의 연합군이 일본에 침공한 것은 1274년과 1281년이었다. 그리고 이러한 몽고의 일본 침공은 이미 그 편린을 드러내고 있었던 ‘13세기의 왜구’를 약 85년 동안이나 억제하던 역할까지 하였던 것이다.

44) 몽고와 고려 연합군의 일본 침공 이후에 대륙을 봉쇄하여 일본과의 교통을 막은 결과, 왜인들이 대륙의 물자를 획득하기 위하여 폭력적인 약탈행위를 하게 된 것이라는 주장이다. 그러나 실제로는 2차례에 걸친 몽고의 일본 침공 이후에도 일본과 원나라와의 교통 및 교류가 억제되기는커녕 더욱 활발하게 이루어졌다는 것이 정설이다.

45) 예를 들어, 박용운은 “무엇보다 저들의 창궐이 극심하게 된 데는 전에 역시 설명한 바, 당시 고려의 정치적·경제적 난맥상과 국방력의 약화·허술이 큰 요인이 되었다는 점도 지적되고 있다. 요컨대 日人들의 가중된 생활고와 고려 및 저들 조정 내부의 동요와 혼란이 왜구를 초래한 근본적인 원인이었다고 할 것이다”라고 하였다. 전계 주(4) 박용운 저서 p. 625 참조.

46) 전계 주(42), 다나카 다케오, 저서 pp. 43~49.

계없이 조선왕조의 건국(1372년) 이전인 1370년~1380년대에 이미 진정되어가는 조짐을 보이기 시작하고 있었다. 즉 왜구의 침구는 큐슈 지역에서의 북조가 파견한 이마가와 료순과 남조와의 전투가 전개되는 1372~1385년간이 가장 활발하게 전개되지만, 1376년 · 1377년 · 1378년 · 1379년 · 1380년 · 1383년을 정점으로 하여 이후 점차 진정되어가는 경향을 보이고 있었던 것이다.⁴⁷⁾ 그렇다면 조선왕조의 왜구 정책을 ‘경인년 이후의 왜구’의 진정(鎮靜)의 직접적인 원인으로 보는 것은 무리라고 생각한다. 바꾸어 말하자면 ‘경인년 이후의 왜구’가 진정되는 이유로 이성계의 왜구정책을 생각하는 것은 결국, 왜구 발생에 관한 일본 측 주장의 연장선상에 있다고 말할 수 있을 것이다.

2) 고려왕조의 왜구 정책

‘경인년 이후의 왜구’가 진정되어가는 원인이 이성계의 왜구정책 때문이 아니라면, 무엇 때문일까? 여기서 다시 사료①로 돌아가 이 문제를 생각해보자. 즉 “서해도의 큐슈 지역에 반란을 일으킨 신하(南朝)들이 할 거하여 공부(세금)를 바치지 않은 지 이미 20년이 지났다. 서海道(西海道: 오늘날의 큐슈)의 완고한 백성들이 이 틈을 타서 고려를 침구하고 있는데 이는 자기들의 소행이 아니다. 조정이 군대를 큐슈 지방 깊숙이까지 파견해 매일 싸우고 있으니, 큐슈만 평정된다면 해적은 금지시킬 수 있을 것임을 하늘과 태양을 두고 맹세한다”라고 한 점에 대하여 생각해 보기로 하자.

47) 전계 주(3), 이영 저서, p. 254, 표3 참조.

당시 무로마치 막부는 “남조세력이 잔존하고 있는 큐슈 지역만 완전히 평정한다면 해적(왜구)은 금지시킬 수 있다”고 하였던 것이다. 이것은 바꾸어 말하자면 당시의 무로마치 막부가 “왜구는 남북조 내란이라고 하는 혼란상태와 그러한 혼란상태가 초래한 무정부상태(無政府狀態), 즉 왜구를 금압시킬 수 있는 적극적인 의지와 실력을 지닌 공권력(公權力)의 부재(不在)가 낳은 산물(產物)”이었음을 정확하게 인식하고 있었다는 것을 보여준다. 따라서 왜구 금압의 근본적인 대책은 바로 큐슈 지역에서의 남조세력을 청산하고 공권력을 확립하는 것에 있었던 것이다. 이러한 무로마치 막부의 해명(解明)은 왜구의 본질에 대한 고려 조정의 이해로 이어졌고⁴⁸⁾ 이어서 양국 정부는 왜구에 대한 공동전선을 펼치기에 이르는 것이다.⁴⁹⁾

이렇게 본다면 왜구 금압을 요구하기 위해 고려 조정이 펼쳤던 외교적인 노력은 결코 무의미한 것이 아니었다. 아니 오히려 적극적인 의미를 부여해야 할 것이다. 그것은 고려의 외교적 노력이 무로마치 막부의 큐슈 지역의 남조세력에 대한 적극적인 공세(攻勢)를 초래하였던 것이기 때문이다.⁵⁰⁾ 이러한 무로마치 막부의 큐슈의 남조세력에 대한 적극적인 공세는 큐슈 지역에서의 병량미에 대한 요구를 증폭시켰을 것이며, 그것

48) 고려 말에 왜구 토벌에 큰 공을 세운 정지는 “일본(무로마치 막부)에 국서를 보내어 남조 측의 왜구를 북조로 귀순시키자(若聲罪大舉, 先攻諸島, 覆其巢穴, 又移書日本, 盡刷漏賊, 使之歸順, 則倭患可以求除, (後略))”고 건의하고 있다. 전계 주(27)사료 참조.

49) 예를 들면 일본 구주절도사 원료준(이마가와 료순)이 승려 신흥에게 자신의 병사 69명을 인솔시켜 와서 왜적을 체포하게 해(《高麗史》, 卷第133, 列傳第46, 辛禡4年 6月條), 실제로 조양포에서 왜적의 배 한 척을 나포해 적을 살해하고 잡혀가던 부녀 20여 명을 풀어주었던 예(《高麗史》, 卷第133, 列傳第46, 辛禡4年7月 丁丑條), 그리고 오오우치 요시히로[大内義弘]가 자기 군사 186명을 고려에 파견한 것(《高麗史》, 卷第134, 列傳第47, 辛禡5年 5月戊寅條) 등을 들 수 있다.

50) 물론 왜구의 금압을 요구하는 무로마치 막부에 대한 외교적인 압박은 명(明)나라 조정에 의해서도 가해졌다.

은 또 고려에 대한 왜구의 더 빈번한 침구로 이어졌을 것이다. 이에 고려 조정은 더 이상 외교적인 노력에만 의존하지 않고 화포(火砲)를 개발하여 실전에 이용하는 등, 적극적인 무력 대응에 나서게 된다.

다시 말하자면 고려조정이 반복되는 왜구의 침구에 적극적으로 대응하게 되자, 왜구들은 한반도에서 식량과 노동력 등 전투의 수행에 필요한 물자의 공급이 어려워지게 되었다. 예를 들면 고려는 화포(火砲)를 사용하여 진포(鎭浦)와 관음포(觀音浦) 해전에서 대승을 거두고 또 육상에서는 이성계가 남원(南原)의 황산(荒山) 전투에서 왜구를 대파하는 성과를 올렸던 것이다. 또 무로마치 막부는 고려 측의 외교적인 요구에 응하여, 비록 소수이기는 하지만, 병력을 파견하여 고려와 함께 대(對) 왜구 전투에 협력하게 하기도 하였다. 이렇게 되자 왜구들은 예전과는 달리 한반도에서 큰 타격을 입게 되었고, 이는 결국, 큐슈 지역에서의 남조세력의 약화로, 그리고 남북조 내란의 종식(1392년)으로 이어지는 결과를 낳았던 것이다.

이처럼 60년이나 끝났던 남북조 내란의 종식은 2가지 점에서 왜구의 감소와 깊은 관련이 있는 것으로 보인다. 첫째는 병량미 확보의 필요성이 줄어들었고, 둘째는 큐슈에서의 무정부상태에 종지부를 찍고, 현지에서 적극적·지속적으로 왜구를 통제할 수 있는 공권력이 자리를 잡은 것이다. 다시 말하자면 ‘고려의 외교적 대응—일본 막부의 큐슈 지역의 남조 세력에 대한 적극적인 군사개입—왜구의 일시적인 격화(1370~1380년대)—이에 대한 고려의 적극적인 군사적 대응과 승리—큐슈 남조(=왜구) 세력의 소멸—남북조 내란의 종식’이라는 일련의 과정으로 정리할 수 있을 것이다.

V. 결 론

고려 말에 전국을 횡행하였던 왜구는 남북조 내란의 혼란을 틈타서 일본의 변경지대에 살고 있는 백성들이 약탈을 행한 수준이 아니라, 대마도와 북 큐슈 일대를 수세기 동안에 걸쳐서 지배해온 쇼니씨의 휘하 세력과 큐슈의 남조세력 같은 남북조 내란의 주역들이었다. 그들의 무장수준과 조직력 그리고 전술 전법 등은 숙련된 전문적인 무장집단의 그것이었다고 할 수 있는 것이었다.

따라서 ‘경인년 이후의 왜구’가 진정되게 된 원인을 조선왕조의 유화책과 해방책에서 구하는 기존의 일본 측의 주장은, ‘왜구=무장상인단’ 설 내지는 왜구의 발생을 고려 내부의 피폐함에서 구하는 일종의 책임 전가론의 연장선상에 있는 것이라 할 수 있겠다. 왜구를 낳았던 큐슈 등 일본의 변경지역에 왜구를 금압할 확고한 의지와 실력을 지닌 공권력이 존재하고 있었던, 13세기와 조선시대의 왜구는 소규모일 뿐만 아니라 빈도도 낮은 것이었던 반면, 남북조의 내란이 전개되던 ‘경인년 이후의 왜구’의 규모와 빈도가 엄청난 것이었음을 생각한다면, 왜구의 발생을 억제할 수 있는 결정적인 요인은 왜구의 금압에 적극적인 의지와 실력을 지닌 공권력의 존재라고 할 수 있다. 남북조의 내란기에 해당하는 ‘경인년 이후의 왜구’는 큐슈 지역에서의 바로 이러한 왜구 금압에 확고한 의지와 실력을 갖춘 공권력의 부재가 낳은 사회현상이었던 것이었다.

그리고 그러한 왜구는 일본의 연구자들이 주장하는 바대로 조선왕조가 추진한 왜구정책의 결과가 아니라, 고려와 중국의 왜구 금압을 요구하는 외교적인 압박이 낳은 무로마치 막부의 큐슈 남조세력에 대한 본격적인 군사개입과 고려의 적극적인 군사대응을 통해 점차 그 설자리를 잃

어갔던 것이다. 그리고 이렇게 왜구(=남조세력)가 그 힘을 잃고 진정되어가자, 60년이나 지속되어 왔던 남북조 내란은 종식되게 되고, 또 왜구를 진압하는 과정에서 군사·정치적으로 성장한 이성계에 의해 고려왕조는 멸망하고 조선왕조로 대체되는 것이었다.

이렇듯 한반도에서의 왕조 교체와 일본에서의 남북조 내란의 통일이 같은 해(1392년)에 이루어진 것이야말로 우연이라고 보아야 하겠지만, 거의 비슷한 시기에 발생한 것은 결코 우연이 아니라 바로 왜구를 매개로 하고 있었던 것이다. 이렇게 생각하면, 왜구는 전환기의 동아시아 사회가 낳은 역사현상이 아니라, 동아시아 사회의 전환기를 만들어낸 핵심적인 원인이었다고 할 수 있을 것이다.

제3장 조선시대 동남아시아 국가와의 교류

- 안남국을 중심으로 -

- 河宇鳳(전북대 인문학부 교수)

- I. 머리말
- II. 조선전기 동남아시아 국가와의 교류
- III. 안남국 사신과의 문화 교류
- IV. 피로인과 표류민의 안남국 체험
- V. 맺음말

I. 머리말

조선시대 동남아시아 국가들과 어떠한 교류를 하였는가 하는 문제는 한국사 연구의 공백분야 중의 하나라 해도 과언이 아닐 정도로 연구성과가 빈약하다. 실제 조선왕조시대는 그 이전의 시대에 비해 해상을 통한 활동과 교류에 대해 소극적이었다. 왜구와의 분쟁과 피해를 줄이기 위해 백성들을 섬에서 철수시키는 ‘空島政策’과 한 걸음 더 나아가 일반국민들의 자유로운 해양활동을 금지하는 ‘海禁政策’이 왕조 초기부터 시행되었다.

그 결과 섬과 바다를 토대로 한 해상세력이 몰락하고, 연해지역을 왜구에게 내어주는 결과를 초래하였다. 이에 따라 조선시대의 해양활동은 축소되었고, 일본과 유구를 제외한 해양국가와의 교류는 억제되었다. 고려시대까지는 상인은 물론 사신일행이 중국에 갈 때도 해로를 이용하는 경우가 일반적이었지만, 조선시대에 와서는 육로를 통해서만 왕래하였다. 여기에는 조선의 정책뿐 아니라 명 태조 초기인 1397년 ‘海禁令’이 공포된 이래 200여 년 동안 지속된 ‘海禁體制’의 영향도 크다. 조선시대에는

육로를 통한 중국과의 교류를 통해 문물을 수용하면서 압암리에 해양국가들과의 교류를 천시하였다. 이른바 해양사관적인 사고방식은 사라지고, 대륙사관만 남게 된 것이다. 그래서 조선시대는 해양사적 관점에서는 ‘쇠퇴기’로 분류되기도 한다.

조선시대 동남아시아 지역의 국가들과의 교류는 빈약하다. 왕조 초기의 몇 사례를 제외하고는 정부 간에 공식적인 교류를 한 나라가 없었고, 해금정책에 의해 민간인 사이의 교류도 극히 예외적으로 존재했을 뿐이다. 그런데 문제는 이러한 측면이 강조되다 보니, 조선시대의 폐쇄성과 해양활동의 ‘쇠퇴’가 사실보다 과장되게 알려지고, 어떤 측면은 오해되고 있는 부분도 없지 않다. 그러한 선입견과 또 연구의 공백으로 인해 실제 있었던 사실도 다 알려지지 않고 있는 실정이다.

기존의 연구는 《조선왕조실록》과 같은 연대기 자료를 중심으로 이루어져 왔다. 그러나 조선시대 대외정책의 특성상 그런 관변 측 자료에 해양활동의 실상이 충분히 수록될 리 없다. 오히려 개인문집이나 《지봉유설》과 같은 類書類 등을 보면 해양국가와의 교류 사실들이 예상 외로 많이 있음을 확인할 수 있다. 이러한 산재된 자료의 편린들을 모아 조선시대 해양활동 및 해양국가와의 교류사를 복원하는 작업이 현 단계에서 매우 절실하다고 여겨진다.

본고에서는 그러한 작업의 일환으로 조선시대 동남아국가와의 교류를 고찰하고자 한다. 우선 조선 초기 정부 간의 관계를 맺었던 동남아시아 국가와의 교류사를 간단히 정리하고, 임진왜란 시 동남아시아 사람의 참전에 관해 살펴볼 것이다.

다음으로 본고에서 주로 분석해보려고 하는 주제는 월남과의 교류사이다. 조선시대 동남아시아 국가와의 교류사에서 월남은 정부 간에 직접적인 사절단의 왕래는 없었지만 교류한 사례가 가장 풍부한 나라였다.

《조선왕조실록》을 비롯한 사서에도 기록이 가장 많이 남아 있고, 교류의 형태도 다양하며, 시기적으로도 가장 길게 지속되었다. 조선 조정에서는 월남에서의 정치적 변동과 이에 대한 중국의 대응에 관해 깊은 관심을 가지고 정보를 수집하였다. 그것은 《조선왕조실록》에 70여 차례에 걸쳐 기사가 게재된 것으로도 확인된다.

조선과 월남의 교류는 정식 국교를 체결하지는 않은 상태에서 비공식적으로 이루어졌다. 조선시대 양국 간의 교류는 두 가지 형태로 전개되었다. 하나는 북경에서의 양국 사신들 간의 접촉이고, 하나는 표류라는 사고를 통한 직접적 체험이다. 전자를 보면, 明과 淸의 수도인 북경에서 양국의 사신들이 만나 시문을 창수하고 필담을 나누었다. 이러한 사례는 15세기 중반부터 18세기 말까지 9차례 정도 확인된다. 후자의 경우 17세기 초반 안남국의 세 차례 왕래한 조완벽, 17세기 후반(숙종대) 안남에 표류해 1년 만에 귀환한 제주도민이 있고, 16세기 초반(광해군대) 안남국 상선이 제주도에 표착했을 가능성이 있다. 이러한 사례에 관해 구체적으로 분석해 보고자 한다.

II. 조선전기 동남아시아 국가와의 교류

1) 통교관계의 전개

14세기 후반 동아시아의 상황은 정치적으로 보면, 중국에서는 元과 明의 교체기였고, 일본은 남북조시대였다. 이러한 혼란기를 틈타 동아시아

에는 해양세력들이 성장하였고, 동남아시아의 해상은 활기로 가득 찼었다. 왜구가 극성을 부렸던 것도 이 시기였다. 동남아국가들과 유구의 상인들은 명의 海禁政策 하에 중국·조선·일본에 동남아시아 산의 南方物産을 공급하는 중계무역으로 많은 이익을 얻을 수 있었다. 麗末鮮初에 해당하는 이 시기에 그들은 적극적으로 우리나라에 접근하면서 통교를 제의하기도 하였다.

기록상 동남아시아 국가 사절이 최초로 내빙한 것은 고려 말이었다.

1391년(공양왕 3) 暹羅斛國에서 正使 奈工¹⁾ 일행 8명이 와서 국서와 토산물을 진헌하였다. 그런데 이때의 국서에는 성명과 封印이 없어 진위에 대한 의심이 있었다. 그래서 국서는 접수하지 않은 대신 사신의 引見만 허락하였다. 삼중의 통역을 거쳐 의사소통이 겨우 되었는데, 태국의 사신은 말하기를 3년 전에 왕명을 받아 출발하여 일본에 1년간 체류하다 우리나라에 도착하였다고 하였다.

동남아국가 사절의 내빙은 이것이 최초이지만 그보다 훨씬 이전에 고려에서는 동남아국가에 대해서 나름대로의 정보와 인식을 가지고 있었다. 고려중기부터 송나라 상인과 아라비아 상인을 통해 인도산 목면·사탕·물소뿔·상아·침향·소목·호초·유황 등 남방물산이 수입되었다. 또 忠肅王 때에는 남만인 王三錫이 상선을 타고 元에 와 있다가 충숙왕을 따라 고려에 귀화하였다. 1298년(충렬왕 24)에는 馬八國 왕자 孛哈里가 사자를 보내어 銀絲帽·金繡手箒·沈香 5근 13량·土布 2필을 진

1) 正使 奈工(나이퐁)의 나이(奈)는 고유명사가 아니라 일종의 직책을 가리키는 접두어이다. 여러 용례를 검토해보면, 나이는 당시 남중국해에서 시암정부를 대신해 중국과의 조공무역 등 해외무역을 수행하던 정크의 선장들이라고 한다(조흥국, 〈한국과 동남아간의 문화적 교류에 대한 고찰〉, 《인문과학》 76·77합집, 1997, p. 461). 시암의 관점에서 볼 때 奈工 등이 고려에 온 것은 해외무역 시장을 개척하기 위한 것이며, 당초부터 고려를 목표로 해서 왔기보다는 일본에 도착한 후 고려에 관한 정보를 듣고 찾아왔을 가능성도 있다.

현한 사실이 있다.²⁾

고려 말 이래 시작된 동남아시아 국가들의 통교요청은 조선초기에 와서도 이어졌다. 그런데 조선시대는 전반적으로 볼 때 동남아시아 국가와 활발한 정치적 관계나 교역, 문화적 교류를 갖지는 않았다. 왕조실록을 비롯한 사서에도 동남아국가와의 교류 기사는 아주 소략하다. 조선 초기에 내빙한 국가는 暹羅斛國·爪哇國·久邊國 등 세 나라였다.³⁾

가. 暹羅斛國과의 통교

조선초기 제일 먼저 사신을 보낸 나라는 暹羅斛國이었다. 暹羅斛[시엔] 뒤후는 태국의 옛 명칭인 시암(Siam)을 가리킨다. 14세기 후반 당시 暹羅斛國은 아유타야(Ayutthaya) 왕조시대(1351~1767)였다.⁴⁾ 1391년 정사 奈工을 보내 고려를 방문했던 섬라국국은 2년 후 다시 사절단을 보내었다. 1393년(태조 2) 6월 섬라국국의 사신 張思道⁵⁾ 일행 20인이 와서 蘇木 1,000근·束香 1,000근과 土人⁶⁾ 2명을 진헌하였다. 조선정부는 왕조가

2) 《고려사》 권124, 列傳, 〈王三錫傳〉

마팔국은 모바르(Mobar)로 인도 동해의 코로만델(Coromandel)해안에 있는 小國인데 면포의 산지로 유명한 곳이다.

3) 이에 관한 선행연구로는 李鉉淙, 〈南洋諸國人の來往貿易에 관하여〉(《史學研究》 18, 한국사학회, 1964), 조흥국, 〈한국과 동남아간의 문화적 교류에 대한 고찰 - 《고려사》와 《조선왕조실록》에 나타나는 14세기말~5세기초 태국 및 자바와의 접촉을 중심으로〉(《인문과학》 76·77합집, 연세대 인문과학연구소, 1997), 和田久德, 〈14-5世紀における東南アジア船の東アジア來航と琉球國〉(《球陽論叢》 12집, 1986) 同, 〈琉球と李氏朝鮮との交渉-15世紀東アジア・東南アジア海上交易の一環として-〉(《東南アジア世界の歴史的位相》, 1992, 東京大學出版會) 등이 있다.

4) 중국인은 1350년경 羅斛(아유타야)가 暹(수코타이)을 병합한 사실에 의해, 아유타야왕조를 暹羅斛이라고 불렀다. 후대의 사서에는 보통 줄여서 暹羅라고 기록했다(杉本直治郎, 〈シアムの建國にからむ問題點〉, 《東南アジア史研究》 1, 1956).

5) 《태조실록》에는 張思道 앞에 있는 ‘乃’를 ‘그 나라의 관직명’이라고 설명하였다. ‘乃’ 역시 ‘奈’처럼 태국어 ‘nai(나이)’를 한자로 음譯한 것으로 아유타야왕조의 관직의 하나라고 여겨진다. 그런데 전술한 바와 같이 ‘나이’는 왕실무역선의 선장의 호칭으로 많이 사용되었다. 따라서 張思道도 奈工과 마찬가지로 실질적으로는 당시 시암 아유타야왕조의 왕실무역선 선장일 가능성이 높다. 한편 奈工이 중국인인

개창된 후 먼 곳에서 온 이 최초의 손님에게 후한 접대를 하였다. 이들의 내빙은 정치적으로도 의미가 크고,⁷⁾ 희귀한 남방물산을 공급할 수 있는 나라라는 점에서 경제적 매력도 찾을 수 있었을 것이다.

그래서 조정에서는 張思道 일행이 귀국할 때 回禮使로 禮賓小卿 裴厚⁸⁾와 通事 李子瑛을 동행시켰다. 이로써 보면, 張思道 일행은 단순한 무역상이 아니며, 조선정부에서 정식사절단으로 인정하였음을 의미한다. 이 점 고려 말의 奈工 일행과는 달랐다. 奈工 일행은 일본을 거쳐 고려에 왔기 때문에 고려가 처음부터의 목표가 아니었을 가능성이 있고, 지참한 국서도 당시 고려정부가 진위를 의심해 접수하지 않았으며 섬라국에 대해 아무런 대응조치를 취하지 않았다. 그러나 張思道 일행은 일본을 거쳐서 오지 않고 고려를 목표로 왔으며, 조선 조정에서도 사절단의 진위에 관한 논의가 일체 없었다. 또 정식 왕명으로 回禮使를 파견하였다는 것은 흔한 사례가 아니며, 중요한 정치적 의미를 띠는 행위이다.

지 태국인인지 이름만으로 불분명하다. 乃工이 왔을 때의 《고려사》의 기사를 보면, 삼중의 통역을 통해 겨우 의사를 소통했다고 한 점으로 미루어 한문에 익숙하지 못했음을 알 수 있다. 이에 비해 張思道가 왔을 때는 통역의 어려움을 말해주는 기사가 없다. 따라서 奈工은 태국인일 가능성이 높고, 張思道는 태국에 거점을 두고 활동하는 중국인 무역상인으로 여겨진다. 陳彥祥과 林得章도 이름으로 미루어 張思道와 마찬가지로 일 것으로 보인다.

- 6) 土人이란 어느 나라 사람을 가리키는지 불분명하다. 2년 후 장사도 일행이 회례사 배후와 함께 일본에 도착했다가 예물과 행장을 약탈당하고 다시 왔을 때 바쳤다는 ‘흑인노예 2인(黑廩二人)’과 마찬가지로 일 것으로 보인다. 당시의 상황으로 유추해보면, 말레이반도 남부지역이나 인도네시아 섬들에 살던 말레이계 원주민들이 가능성이 높다. 당시 태국 상인들이 말라카로부터 수입한 주요품목 중의 하나가 노예였으며 남중국해 연안 일대에서는 광범위한 노예무역이 행해졌다고 한다(조흥국, 앞의 논문, pp. 465~466).
- 7) 시기적으로 조금 뒤이기는 하지만 《태종실록》 9년 11월 14일에 사간원에서 태종에게 올린 글에 “전하의 위세가 이웃나라와 적국들에게 미쳐, 유구와 섬라국, 일본 등으로부터 사람들이 와서 전하게 복종하지 않음이 없었습니다”라는 구절이 나온다. 당시 조선정부가 섬라국국 사신의 내빙을 어떻게 인식하고, 정치적 의미를 부여하였는가를 잘 보여주는 사례라고 하겠다.
- 8) 회례사로 선발된 裴厚는 고려말에도 외교관으로 활약한 인물이다. 최영이 요동정벌을 계획했을 때 北元과 동맹을 맺어 명을 협공하려고 도모하였다 이때 북원에 파견된 사신이 배후였다(金庠基, 《新編 高麗時代史》, 1995, 서울대학교 출판부, p. 649).

그런데 張思道와 회례사 裴厚 일행은 섬라곡국으로 가던 중 일본에 들렀을 때 왜구를 만나 예물과 행장을 모두 약탈당하였고, 1394(태조 3) 7월에 다시 돌아왔다. 장사도는 그 해 겨울에 출발하기까지 머물도록 해달라고 요청하였다. 조선 조정에서는 요청을 수락하는 한편 이들을 후하게 대접했다. 나아가 張思道에게는 禮賓卿,⁹⁾ 동행한 陳彦祥에게는 書雲副正¹⁰⁾ 등 종3품에 해당하는 관직을 수여하였다.¹¹⁾ 이들은 북계절풍이 부는 겨울을 기다려 다시 섬라곡국을 향해 출발하였다. 회례사 배후와 통사 이자영은 한국인으로서 처음으로 태국을 방문한 사람이 되었다. 그런데 이들이 태국에서 어떤 활동을 하였는지에 관해서는 아무런 기록이 남아 있지 않다. 그 원인은 회례사 배후가 귀국하는 길에 왜구의 습격을 받아 죽었기 때문이다. 그 결과 유감스럽게도 우리나라 역사상 최초로 태국(나아가 동남아시아)을 방문한 회례사 일행은 국왕께 복명하지 못하고, 아무런 건문기를 남기지 못했다.

섬라곡국에서는 조선의 회례사를 환송하면서 그에 대한 답례로 다시 사신 林得章을 함께 파견하였다. 섬라곡국의 수도 아유타야를 출항한 시암의 왕실무역선은 추측컨대 1395년 동남풍이 부는 6월에서 7월 사이에 조선을 향해 출발하였을 것이다. 그런데 裴厚와 林得章 일행은 귀국하던 중 전라도 나주 앞바다에서 왜구를 만나 습격당하는 사건이 발생하였다.¹²⁾ 회례사 배후를 비롯해 대부분의 사람은 이때 사망한 것으로 보인다. 단지 통사 이자영과 섬라곡국 사신 林得章 일행 6명은 일본으로 잡혀가 각각 1396년 7월과 1397년 4월에 도망쳐 왔다.¹³⁾ 간신히 살아서 돌아

9) 조선시대 빈객의 宴享과 宗宰의 供饌를 맡아보는 관청인 禮賓寺의 최고관직이다.

10) 書雲觀은 天文·曆數·漏刻을 관장하는 觀象監의 별칭으로 書雲副正은 두 번째로 높은 관직이다.

11) 《태조실록》 3년 8월 갑술.

12) 《태조실록》 5년 7월 병인.

온 林得章 일행 6명에게 조선 조정에서는 의복 등을 주면서 위로하였다.¹⁴⁾ 이후 조선왕조실록에는 섬라국국 사신에 관한 기사가 나오지 않는다. 林得章 일행은 섬라국국왕의 국서와 예물을 모두 약탈당했기 때문에 그것에 관한 언급도 없고, 그들의 귀국에 관해서도 기술하지 않았다.

이 시기 태국을 비롯한 동남아시아 국가의 사신들이 조선에 올 때는 직항로로 올 수 없고 주로 일본을 경유해왔다.¹⁵⁾ 당연히 당시 극성을 부리던 왜구로부터 약탈의 대상이 되었다. 섬라국국의 사절단만 하더라도 몇 차례에 걸쳐 왜구의 침략을 받아 인명이 살해당하고, 물자를 약탈당하였다. 조선 초기 상호 간에 적극적인 의지를 가지고 추진되었던 양국 간의 교류가 두절된 가장 큰 이유는 양국 간의 항로의 위험성 때문이라고 보여진다. 태국으로서는 그러한 위험을 무릅쓰고서라도 계속 접촉할 만한 무역의 이익이 크지 않았다고 판단하였기 때문에 사신의 파견을 중지하였고, 두 번의 사절단 내빙을 끝으로 양국 정부 간의 공식적인 교류는 단절되었다.

나. 爪哇國과의 통교

태종대에는 현재 인도네시아에 속해있는 자바(Java)인 爪哇國의 사절이 내빙하였다. 당시의 자바는 마자파히트(Majapahit) 왕조시대(1293~1523)로 국세가 융성하던 때이며 해외무역도 활발히 하였다. 무역의 중

13) 상동.

14) 《태조실록》 6년 4월 을사.

15) 동남아국가들이 우리나라로 오는 통항로를 보면 해류와 바람에 순응하여 각기 본국으로부터 安南 - 남지나해 - 香山澳(현 마카오), 廣東, 泉州(현 廈門) 혹은 대만 - 대만해협 - 澎湖島 - 유구의 那霸 - 일본의 博多라는 코스를 거쳐 우리나라에 이르렀다(崔南善, 《故事通》 제 57장 南蠻의 來航, 1943, p. 135). 그런데 당시 동남아국가들의 항해기술이나 배의 성능 등을 고려해 볼 때 직접 조선까지 오는 경우보다는 유구나 일본의 博多를 경유하면서 그들을 통해 중개무역을 하는 방법이 더 일반적이었을 것이다. 이것은 당시 왕조실록 등 사서를 통해서도 확인된다.

심지는 자바 북부의 항구도시와 수마트라섬 동남부에 있는 팔렘방(Palembang)¹⁶⁾이었는데 동서교통의 요충지로 유명하였다.

1406년(태종 6) 8월 南蕃인 爪哇國 사신 陳彥祥 일행이 왔다. 그런데 그들은 조선으로 오던 도중 군산 부근의 해안에서 왜구의 습격을 받아 지참하였던 예물인 타조(火鷄)·공작·앵무새·잉꼬(鸚哥)·沈香·龍臘·호초·소목·향 등 제반 약재와 蕃布 등을 모두 약탈당하였으며, 일행 중 21명이 전사하고 60여 명이 사로잡힌 채 남녀 40명만 전라도 군산에 도착하였다 한다.¹⁷⁾ 이들에 대해 조선 조정에서는 17명은 상경시켜서 접대하고 배에 남아 있는 자들에게도 감사에게 명해 의복 등을 지급하도록 하였다.

陳彥祥은 1394년에는 섬라국국 사신 張思道와 동행하여 조정으로부터 朝奉大夫 書運副正이란 관직을 受職했던 인물이다.¹⁸⁾ 그는 1393년에는 아유타야왕조 국왕의 사신으로 왔고, 1406년에는 자바국의 正使 내지는 왕실무역선의 책임자로 온 것이다. 당시 동남아시아에서 국경을 넘나들며 활약했던 중국인 무역상의 모습을 보여주는 전형적인 인물 가운데 한 사람으로 보여진다.¹⁹⁾

16) 인도네시아의 고대왕국인 스리위자야(Sriwijaya ; 三佛齊)에 속했던 지역이다.

17) 《태종실록》 6년 8월 정유.

18) 1393년(태조 2) 왔을 때 조선왕조실록에 그가 爪哇國의 사신이라고 따로 밝히지 않은 것으로 볼 때 섬라국국의 사신으로 왔다고 판단된다. 또 그가 張思道와 함께 조선 조정으로부터 수직했다는 점에서도 섬라국국 사절단의 부사였을 가능성이 높다.

19) 진언상은 자바국왕이 조선국왕에게 進賀하려는 예물 외에 자신이 진현하려는 토산물을 별도로 가져왔다고 하였다. 사신으로서의 사행무역 외에 사적인 무역을 도모하였던 것으로 볼 수 있다. 또 《태종실록》 태종 12년(1412) 5월 계사조에, “자바국 사람이 파는 柶布(인도산 면포의 한 종류) 10匹을 구입했다”는 기사가 나온다. 진언상이 보낸 진공물과는 별도로 사무역을 했음을 알 수 있다. 이러한 자료를 근거로 조흥국은 앞의 논문에서 張思道나 陳彥祥이 華人貿易商일 것으로 추정하면서 엄밀한 의미에서의 사신으로 보기 힘들다고 하였다. 그러나 그들이 본래 중국인이었다 하더라도 태국이나 자바의 국왕으로부터 지시를 받아 교역대상국을 확장할 목적으로 파견되었을 가능성은 충분히 있다.

陳彦祥이 가지고 온 국서의 내용은 통교를 요청하며 교역을 하지는 것이었다. 진언상은 귀국할 무렵 의정부에 呈文 2통을 올렸다. 그 내용을 보면, 1406년 5월 18일 자바 국왕이 사신을 파견하며 토산물을 가지고 특별히 조선국에 가서 進賀하라고 했으며, 5월 22일 출발해 새로 건조된 2,200料 크기의 배 한 척을 타고 출항해 윤7월 1일에 조선의 전라도 군산에 도착하였다고 한다.²⁰⁾

진언상 일행이 귀환할 때 태종은 의복과 양식을 지급하는 등 후하게 대접하여 보내었다.²¹⁾ 또 큰 배를 헌납하는 대신 40料 크기의 경쾌한 小船으로 바꾸어달라는 요청을 들어주었다. 진언상의 요청에 따라 회답서계(回文)를 주었을 것으로 추정되는데, 국왕의 서계인지, 아니면 예조 명의의 서계인지 여부는 알 수 없다. 진언상은 이때 귀국하면서 내년엔 다시 오겠다고 약속하였다.

그런데 자바국의 사신이 다시 온 것은 6년 후인 1412년(태종 12)이었다. 진언상이 보낸 서계의 내용을 정리해 보면, ① 6년 전 조선에 갔을 때 받은 厚待와 귀환시 軍船을 주었던 것에 대한 감사 표시 ② 일본 근해에서 표류해 왜적에게 약탈당한 사실 ③ 일본국왕이 사신을 보내 군선 1척에 태워 본국에 보내주었다는 사실 ④ 이에 자바국왕이 진언상을 회례사로 파견했는데 풍랑을 만나 지체되어 내년 2월이 되어야 일본 서울에 갈 수 있다는 사정 ⑤ 귀국의 은혜를 생각하면 친히 가서 謝恩해야 하나 이

조선왕조실록의 기사만으로 볼 때는 국왕사절단이 분명하다. 반대 자료가 없는 한 사료에 기반을 두는 것이 타당한 태도일 것이다. 당시 동남아시아 국가에서 사절단이 외교전문집단으로 한문에 능통한 華인들이 맡는 것은 흔한 사례이다. 이 점 유구도 마찬가지이다. 일본의 경우에는 승려들이 주로 그 역할을 담당하였다. 일본과 유구의 국왕사절단이 조선에 와서 사무역을 시도한 사례는 상당히 많이 있다. 그 점에서 조선왕조실록에 나오는 기사를 지나치게 소극적으로 해석할 필요는 없다고 여겨진다.

20) 《태종실록》 6년 9월 정사.

21) 《태종실록》 6년 9월 임신.

런 사정으로 손자 實崇을 시켜 대신 성은에 감사한다는 점 등이다.²²⁾ 그런데 눈길을 끄는 점은 자바국왕이 보낸 사신이 아니라 자바국 亞列²³⁾ 진언상이 조선의 의정부에 보내는 형식의 謝恩使이다.²⁴⁾

한편 자바 사절이 돌아갈 때 일본의 宇久殿使와 동행하게 되자, 陳實崇은 일본인들에게 다시 약탈당할 것을 두려워해 조선 조정이 兵船으로 호위해 줄 것을 요청하기도 하였다. 조정에서는 한두 척 병선을 보내더라도 대처할 수 없는 일이라고 하여 거절하였다.²⁵⁾

이것을 마지막으로 조선왕조실록에는 조와국에 관한 기사가 나오지 않는다. 조와국의 경우도 조선과의 교역에 상당한 관심을 가지고 적극적으로 접근했지만 무역선이 계속 왜구에게 침탈당하자 섬라국과 마찬가지로 이후에는 사절 파견을 중단하였다. 15세기 초반이 되면 동남아시아의 무역선이 조선뿐 아니라 일본에도 현격히 줄어드는데, 그 주된 이유는 유구왕국의 활발한 해상활동에 기인한다. 실제 유구는 조선전기 40여 차례의 사절단을 파견하는 등 적극적으로 중계무역을 주도하면서 남방물산의 공급을 담당하였기 때문에 동남아국가의 설 자리가 없어졌다.

다. 久邊國과의 통교

1478년(성종 9) 9월에는 久邊國主 李獲이 사신 閔富를 파견하여 국서와 토산물을 진헌하였다. 이 국서에는 조선에 사신을 파견한 경위와 구변국을 소개하였는데, 구변국은 유구의 아래쪽에 위치한 남해의 僻處로 일찍

22) 《태종실록》 12년 4월 을해.

23) 용례를 찾지 못해 정확한 의미를 모르겠으나 고위관직을 나타내는 용어라고 여겨진다.

24) 이 점 상당히 독특하며 이례적이다. 그런데 일본의 사절단이 室町幕府 將軍의 사절(日本國王使) 외에 여러 호족이나 대마도주 등 다양한 형태의 사절이 독자적으로 내빙하는 '다원적 통교체제'로 운용되었다는 사실을 고려하면 비슷한 형태라고 볼 수 있다.

25) 《태종실록》 12년 5월 무신.

부터 明에 조공하였으며, 유구·남만과 통호하고 있어 남방물산을 쉽게 구할 수 있다고 하였다. 그들은 대장경의 사여를 요청하면서 호초·유황·단목을 각각 5근씩 진헌하였다. 조선은 이들이 귀환할 때 예조명의 의 회답서계와 함께 正布 7필·綿布 3필과 특별하사품으로 白苧布 3필·黑麻布 3필·虎皮 1장을 주었으나 대장경의 사급은 거부하였다.²⁶⁾

3년 후인 1481년 2월에도 구변국주가 보냈다는 中務衛 일행이 왔으나 僞使 여부에 대한 의구심이 있어 조정에서는 접대를 하지 않았다.²⁷⁾ 같은 해 8월 다시 구변국의 사신이 와서 지난번에 보낸 조선의 회사품에 대해 감사를 표시하면서 대장경 하사를 요청하였다.²⁸⁾ 조선정부는 구변국에 대해서 “오랑캐가 義를 사모하여 來朝하는데 물리치고 받지 않으면 大國이 아니다(絶島遠人 慕義來朝 却而不受 非大國)”라는 명분에 입각하여 접대하기는 하였지만 일본 薩摩州의 작용과 僞使與否에 대한 의구심도 있어 소극적으로 대처하였다.²⁹⁾

2) 경제적 교역

동남아시아 국가들과의 교역은 기본적으로 사행무역이었다. 그들이

26) 《성종실록》 9년 12월 무자.

27) 《성종실록》 13년 2월 병오.

28) 《성종실록》 13년 윤8월 경진.

29) 구변국이 동남아시아 지역의 국가인지는 불확실하다. 그들의 국서에서 유구의 아래에 위치한 남해의 僻處로서 明에 조공하는 나라라고 하였으나, 중국과 일본의 史書나 類書에 이름이 나오지 않기 때문이다. 그러나 성종실록에 수차례 기사가 나오고, 그들이 유구 아래의 남해에 위치한다고 한 만큼 일단 소개하였다. 구변국에 관해서 지금까지 일본인 연구자들은 대부분 실제 존재하지 않는 정체불명의 나라로 그들이 보낸 사신은 유구나 일본인에 의한 僞使라고 간주하였다. 그러나 필자는 유구왕국의 서남쪽에 있는 久米島일 가능성이 있다고 보았다(하우봉, 《朝鮮前期의 對琉球關係》, 《國史館論叢》 59집, 1994, 국사편찬위원회).

토산물을 진헌하면 조선이 回賜하는 조공무역의 형식을 갖추었으며, 내용적으로는 조선이 후하게 보상해주는 贈與貿易이었다. 그러나 사행무역에 수반하여 사신일행이 서울에서 개별적으로 물건을 매매한 기사도 있는 것으로 보아³⁰⁾ 사무역도 행해졌음을 알 수 있다.

교역물품에서, 동남아인들이 가져온 진상품의 품목을 보면 약재·향료·염색재·유황·蕃布·무기류·타조·앵무새 등의 특산물이었다. 이른바 南方物産이 중심이었다. 약재와 호초 등의 향료, 염색재료인 蘇木은 조선 측의 수요가 높았던 품목으로 반드시 포함되었다. 그밖의 물건들도 조선에서 생산되지 않았던 것으로 귀족들의 취향에 맞는 사치품 목들이었다. 이에 대한 조선조정의 回賜物의 품목은 正布·綿布·白苧布·黑麻布 등 섬유제품이 대종을 이루었다.

3) 접대와 인식

동남아시아 국가들이 우리에게 남방물산을 가지고 와서 적극적으로 통교를 시도한 반면 조선 측은 상대적으로 소극적이었다. 동남아시아의 국가는 일본, 여진과는 달리 조선에 대한 정치·군사적 영향이 없고, 문화 교류의 대상으로도 큰 매력이었기 때문이다. 그렇다고 해서 그들 나라가 사신을 보내 통교를 요청할 경우 물리치는 폐쇄적인 태도를 취하지도 않았다. 동남아시아 국가들이 좁은 의미의 ‘事大交隣’의 틀 속에 포함되어 있는 나라는 아니었지만 넓은 의미에서의 ‘交隣’의 대상으로 삼을 수 있기 때문이었다. 이런 입장에서 섬라국에 대해서는 回禮使를

30) 《태종실록》 12년 5월 기사.

보냈으며, 조와국과 구변국에 대해서도 예조 명의의 회답서계와 예물을 갖춰 보내었다. 특히 태조·태종대에는 적극적으로 대응하였음을 알 수 있다. 그러나 왜구의 발호에 따라 동남아국가의 내방이 없어지자 조선 측도 더 이상의 조치는 취하지 않았다.

그런데 조선과 동남아시아 국가 간의 관계를 보면, 羈縻交隣의 의미가 강하였다. 동남아국가들의 사절이 조선에 보낸 국서의 내용을 보면 上國에 대한 예를 갖추고 있다. 특히 爪哇國과 久邊國의 경우는 더욱 심하였다. 조와국의 경우 본국의 왕을 ‘蒙國王’, 스스로를 ‘蕃人’이라고 자칭하였으며, ‘皇恩을 입었다’고 표현하였다. 또 구변국주는 국서에서 ‘우리들은 폐하의 백성이다’라고 하였다. 이들의 통교방식도 조공의 형식을 갖춘 것이었다. 조선은 동남아시아 국가에 대해 ‘먼 곳에서 온 자를 두텁게 대접한다(遠來者厚饋)’라는 전통적인 명분에 입각해 일정한 접대를 하는 한편 그 사신들이 서울에 머무는 동안 조선의 명예관직을 수여하였다. 이와 같은 授職制는 본래 오랑캐를 기미하는 제도적 장치의 하나였으며, 조선정부도 일본과 여진 관계에서 이를 활용하였다.

동남아국가의 사절에 대한 접대의 형식이 어떠했을까? 기록이 없어 정확하게 알 수 없지만 섬라국국의 사신에 대해 朝會時 西班 8품의 반열에 서게 하였다는 기사가 있다.³¹⁾ 이는 유구나 여진의 사신보다 훨씬 낮게 대접한 것이다.

여기에는 조선초기 섬라국국을 비롯한 동남아시아에 대한 정보와 지식이 부족했던 것이 한 요인이 될 수 있다. 그래서 조와국에 대해서 ‘琉球의 別種’이라고 여겼다.³²⁾ 그와 함께 동남아시아 국가에 대한 조선의

31) 《태조실록》 6년 4월 무신.

32) 《태종실록》 12년 4월 을해. “爪哇國亞列陳彥祥 遣使獻土物 琉球別種也”

인식에 기인하는 바도 내재되어 있을 것으로 보인다. 섬라국국이 명의 책봉체제 속에 포함되지 않은 나라이기 때문에, 일본·유구보다는 격이 낮다고 보는 것이다. 또 동남아국가를 ‘南蠻’으로 인식하였다.³³⁾ 남만은 중국의 화이관을 그대로 수용한 것으로 조선에서는 ‘南蠻’ 외에 ‘南蕃’이라는 용어도 사용하였다.³⁴⁾ 요컨대 조선을 ‘小中華’로 간주하고 나머지 나라들을 동심원적 구조 하에 夷狄으로 타자화하는 조선전기 세계인식의 산물이다.³⁵⁾

4) 임진왜란 시 동남아시아인의 참전

1592년(선조 25) 임진왜란이 발발하자 초전에서 일본군에게 밀린 조선 정부는 5월 12일에 李德馨을 명에 請援使로 보내 원군을 요청하였고, 명은 수차례의 논의 끝에 원군을 파견하게 되었다. 그런데 흥미로운 사실은 이때 명의 원군 속에 유구와 동남아시아인이 포함되었다는 점이다. 명은 원군파병 요청을 받은 직후인 6월 유구와 섬라국을 선유해서 장병 수십만을 모아 일본을 바로 공격하도록 명하였다.

1593년 4월에는 다시 유구와 섬라국에게 수군(舟師) 20만의 동원령을

33) 전근대 동양사회에서는 오늘날 동남아시아에 해당하는 국가들을 총칭하여 南蠻이라 불렀다. 이는 아마 중국에서 남만이라 불렀던 명칭에 영향을 받았던 것으로 보여진다. 그런데 남만의 개념도 시대에 따라 변화가 있다. 고대 중국에서는 華夷思想에 입각하여 중국의 남부지역의 부족을 남만이라고 불렀는데, 그 후 태국·루손·자바 등 남부해양에 있는 여러 나라를 총칭하는 말이 되었다. 한편 唐·宋代에는 아라비아대 大食國도 포함되었고, 明代에 이르러서는 포르투갈·스페인·이탈리아 등 서양국가들에 대해서도 남만이라고 불렀다. 그 이유는 그들이 동남아시아국가들을 정복해서 내항하거나 무역을 했기 때문이었다.

34) 《태종실록》 6년 8월 정유.

35) 조선시대인의 동남아시아 인식에 관해서는 하우봉, 〈조선전기 대외관계에 나타난 自我認識과 他者認識〉(《한국사연구》 123호, 2003) 참조.

내렸다고 하나 명 황제의 이 명령은 실행되지 못했다. 그러나 동남아시아인을 명군에 편입시키는 연합군형성론은 그 후에도 계속되었고, 실제 이루어졌다. 동남아시아인들이 실제 참전하게 되는 시기는 개전 1년 후인 이듬해 4월경이었던 것 같다. 즉 이때 의주에 온 명의 장수 劉綎이 예조판서 尹根壽에게 자신의 부대에 섬라국인들이 포함되어 있다고 대답한 사실이 있다. 또 같은 시기에 병조판서 李恒福이 명의 宋經略부대를 방문한 후 올린 보고에 의하면, “명군이 각종의 군기를 보여줌과 함께 거느리고 있는 暹羅·都蠻·小西·天竺·六番得·楞國·苗子·西番·三塞緬國·播州·鎗鋌 등의 投順人을 좌우에 배열해 차례로 그들의 기예를 보여주었는데 종일토록 사열했다”고 하였다.³⁶⁾ 이로 보아 섬라국을 비롯한 동남아국가와 중국 남부지방에 사는 종족들의 투순자 및 군인들이 명군에 합류하여 조선에 파견되었음을 알 수 있다.

비록 동남아시아 국가들이 교전을 선포하며 참전하지 않았다 하더라도 동남아인들이 명의 군대에 합류하여 국제연합군을 형성한 것은 사실이다. 동남아시아인들이 임진왜란에 참전하게 된 동기는 조선의 요청에 의한 것이 아니라 명 황제의 명령과 관련된 것이었지만 여말선초 이래 조선과 통교관계를 갖거나 무역을 해온 이들이 연합군을 형성하여 일본의 침략에 공동 대응하였다는 사실은 흥미롭다. 이 점은 임진왜란이 지닌 국제전적인 성격을 더 확실히 하는 것으로 그 의미가 결코 적지 않다 하겠다.³⁷⁾

36) 《선조실록》 26년 4월 갑오.

37) 李鉉淙, 〈壬辰倭亂時 琉球·東南亞人の來援〉, 《日本學報》 2집, 한국일본학회, 1974.

III. 안남국 사신과의 문화교류

10세기 중국으로부터 독립한 이래 월남에서는 역대왕조가 중국에 사절단을 파견하였다. 한국은 삼국시대부터 중국에 사절단을 보냈다. 따라서 양국의 사신이 北京에서 회동할 가능성은 항상 있었으며, 한문을 통한 필담과 漢詩의 창수가 기능하였다. 한시를 매개로 한 사신 간의 교류는 동아시아 외교에서는 자연스러운 접촉방식의 하나였다.

《조선왕조실록》을 비롯해 燕行錄과 개인문집 등의 관련자료를 찾아보면 예상외로 많은 기사가 남아 있다. 한편 월남의 사료에서도 조선국 사신과의 교류시는 비중있게 수록되어 있다. 최근 월남에서는 이에 관한 연구가 활발하며 새로운 사실들이 밝혀지고 있어 주목된다. 그들의 연구성과와 월남 측 자료를 참고하면서 양국 사신과의 교류 사례를 시기순으로 살펴해보도록 하겠다.

1) 1460년 徐居正과 梁鵠의 詩文 唱酬

《성종실록》의 〈達城君 徐居正 卒記〉에는 다음과 같은 기사가 나온다.

“경진년에 이조참의로 옮기고 謝恩使로 북경에 가서 通州館에서 안남국 사신 양곡을 만났는데, 그는 制科 壯元출신이었다. 서거정이 近體詩 1律로 먼저 지어주자 양곡이 화답하였다. 서거정이 곧 연달아 10편을 지어 수응

38) 《성종실록》 19년 12월 계축.

하자, 양곡이 탄복하기를 ‘참으로 천하의 기재로다’라고 하였다 한다.”³⁹⁾

서거정이 1460년(세조 5) 謝恩使로 북경에 갔을 때 通州館에서 안남국 사신 梁鵠을 만나 시문을 창수한 사실을 알 수 있다. 그런데 유감스럽게도 그 시문의 내용에 대해서는 자료가 전해지지 않는다.

2) 15세기 후반(성종대) 曹伸과 黎時舉의 창수

魚叔權이 지은 《稗官雜記》 권2에 조신이 북경에 사행으로 갔을 때 안남국 사신 黎時舉를 만나 창수한 시문 3수와 주고받은 글이 수록되어 있다. 이것은 조선전기 안남국 사신과의 창화시가 전해지는 유일한 사례인데, 조신이 黎時舉와 창수한 해가 언제인지는 정확하게 알 수 없다.³⁹⁾

그러면 조신은 어떠한 인물인가? 그는 성종대의 인물로 본관은 昌寧, 호는 適庵, 자는 叔奮이다. 현감 季文의 서자로 역관으로 진출했는데, 문장이 뛰어나고 시를 잘 지었다. 그래서 1479년(성종 10년) 對日通信使行에 시문에 능하다는 평판에 의해 군관으로 선발되었다. 그런데 이 사행은 정사 李亨元이 도중에 病死하였기 때문에 일본 본주까지 가지 못하고 대마도에서 귀환하였다. 그는 일본에 세 차례, 중국에 일곱 차례 사행원으로 수행하여 文名을 떨쳤다. 그 공로로 司譯院正으로 발탁되었고, 중종의 명으로 《二倫行實圖》를 편찬하기도 하였다. 그밖의 저술로 《適庵詩稿》, 《謏聞瑣錄》, 《百年錄》 등을 남겼다.⁴⁰⁾ 두 사람의 창수에 관해서는 《松溪漫錄》에도 나오는데, 두 사람은 수십 편의 시를 주고받았다 한다. 그런데 현재 전하는 시문과 문답록을 볼 때 두 사람은 자신의 시문과 자

39) 崔信浩, 〈韓國과 安南·琉球와의 文學交流試考〉, 《韓國漢文學研究》 5권, 1981, 한국한문학회연구회.

40) 《通文館志》 제7권, 〈人物〉.

국문화에 대한 자부심과 함께 好勝心이 지나쳐 상대방을 공격하며, 매우 경쟁적으로 논쟁하고 있음을 알 수 있다. 이 점 양국 사신 간의 만남이 대부분 우호적이었음에 비해 독특한 사례이다.

3) 1488년 황필과 안남사신(성명 미상)의 창수

1488년(성종 18) 李祐이 사신으로 명에 갔을 때 동행한 서장관 黃璉이 안남국 사신과 시문을 창수했다고 보고하였다. 그 내용은 다음과 같다. “안남국 사신일행이 시를 많이 지어 보내오자, 황필이 즉시 차운하여 화답하니 그 사람이 매우 감복하였다”고 한다.⁴¹⁾

한편 1543년(중종 38) 6월 10일 사신 김익수가 玉河館의 東館에서 안남국 사신을 만났다고 복명하였다. 보고 내용에 의하면, 안남 사신일행이 5인이고 부관도 동행하였으며, 진상품의 물목을 보니 그 수량이 매우 많고 금으로 만든 호화품이 헤아릴 수 없을 정도였다고 감탄하였다.⁴²⁾ 그런데 이때는 사신들 간에 교류한 사실이 없었던 것 같다.

4) 1597년 李晬光과 馮克寬의 교류

《인조실록》 6년(1728) 12월 26일에 나오는 이수광의 〈卒記〉에 다음과

41) 《중종실록》 8년 8월 13일 무신.

42) 《중종실록》 38년 6월 10일 계미.

이때의 안남 정세는 잔역한 莫登庸이 명에 투항한 후 명에서 그를 都統使로 책봉하였는데, 이에 대한 감사의 표시로 莫登庸이 명에 보낸 사은사 일행인 듯하다.

같은 기사가 있다.

“그가 중국에 사신으로 갔을 때 안남·유구·섬라의 사신들이 모두 그의 시문을 구해보고 그 시문을 자기들 나라에 유포시키기까지 하였다. 우리나라 사람으로 일본에 포로로 잡혀갔던 자가 商船을 타고 交趾에 갔었는데, 交趾 사람들이 그의 시를 보으면서 ‘그대 나라 사람인 이지봉을 아는가’ 라고 물었다 한다. 이처럼 그는 다른 나라 사람들도부터도 존경을 받았다.”⁴³⁾

아주 짙막한 기사이지만 이수광의 일생의 업적 가운데 동남아시아 사신들과의 교류와 그를 통해 그의 文名이 동남아시아 국가에 널리 알려진 사실이 주요사항이 되어 있다.

이 기사에서 보는 바와 같이 1597년에 이루어진 이수광과 안남 사신 풍극관의 시문창수는 그 파급효과도 매우 컸다. 풍극관이 이수광의 시를 안남에 전파하였고, 그 사실이 조완벽에 의해 조선에 전해지자, 더욱 유명해졌다. 또 두 사람의 교류가 매우 우호적이면서 상호 존중하는 분위기 속에서 이루어진 매우 격조높은 것이었고, 창수한 시문도 아주 훌륭하였다. 교류의 내용을 좀더 자세히 살펴보자.

李晔光(1563~1628)은 세 차례 명에 사행할 기회가 있었다. 1590년(선조 23) 聖節使의 서장관으로, 1597년(선조 30) 陳慰使로, 1611년(광해군 3)에는 奏請使의 부사로 각각 방문하였다. 두 번째 사행 때 안남사신과 교류하였고, 세 번째 사행 때는 유구와 섬라국 사신과 교류하였다.⁴⁴⁾ 이수광은 3차례의 북경사행을 통해 마테오 리치가 만든 유럽지도와 天主

43) 《인조실록》 6년 12월 26일 임자.

44) 2차 사행시 안남사신과의 교류사실은 《芝峯集》, 권8 〈安南國使臣唱和問答錄〉과 권10 〈朝天錄〉에,

實義》,《重友論》 등을 접하면서 세계에 관한 지식과 정보를 얻었으며, 인식의 지평을 넓힐 수 있었다. 그는 《芝峯集》 31권, 《昇平誌》 2권, 《芝峰類說》 20권 등의 저술을 남겼으며, 문장이 뛰어나 많은 외교문서를 작성하였다.

특히 《지봉유설》은 박학성과 實事求是 정신이 유감없이 발휘된 명저로서 그가 실학의 선구자로 평가되는 소이이다. 1614년 저술한 《지봉유설》은 방대한 자료를 바탕으로 쓴 일종의 문화백과사전으로서, 총 25부 182항목으로 분류하였고, 세부항목은 3,435조항에 이른다. 또 인용서목이 348권, 수록된 인명이 2,265명에 달한다. 특히 諸國部 (外國)에서는 동남아시아·서역·유럽 지역의 50여 개 나라의 역사와 문물을 소개함으로써 유교문명권 외에도 기독교 문명권·불교 문명권·이슬람 문명권이 있다는 사실을 당시의 조선 지식인들에게 인식시켜 주었다.

이수광은 1597년(선조 30) 명 황실의 皇極殿·中極殿·建極殿 燒失을 위문하는 陳慰使로 연경에 갔을 때 玉河館에서 50여 일간 머무르는 동안 안남의 사신 馮克寬을 만나 시문을 창수하고 필담으로 대화를 나누었다.⁴⁵⁾

이수광의 기록에 의하면, 안남사신 일행은 전 해(1596) 7월에 안남국을 출발해 廣西省·廣東省·南京을 거쳐 그 해(1597) 8월에 북경에 도착하였다. 만 1년이 넘는 여정이었다. 당시 안남사신이 온 목적은 莫氏를 멸망시키고 다시 중흥한 黎朝를 위해 명 황제의 책봉을 받고자 한 것이었다. 매우 중대한 사명을 띠고 파견된 안남의 사절단은 正使인 工部左侍

그리고 3차 사행시 유구·섬라국 사신과의 필담 내용은 《芝峯集》, 권9 〈琉球使臣贈答錄〉과 권16 〈續朝天錄〉에 각각 수록되어 있다.

45) 이때는 시기적으로 冬至使와 賀節使들이 오는 시기라 각국의 사신들이 많이 와 객관이 붐빌 정도였다고 한다.

郎 馮克寬, 副使 太常寺卿 阮仁瞻을 비롯해 23명으로 구성되었다.⁴⁶⁾

그러면 이수광과 교류한 정사 馮克寬(Phung Khac Khoan; 1528~1613)은 어떤 사람인가? 《馮公詩集》의 해제에 의하면, 그는 黎朝 世宗代の 인물로 자는 弘夫, 호는 毅齋이며 梅君公으로 추증되었다. 그는 문장에 재능이 있고 德行이 탁월하다는 평판을 받았다 한다. 그는 黎朝가 莫氏에 의해 찬탈되었을 때 莫氏政權(1527~1592)에 종사하기를 거부하다, 1592년 黎朝가 국권을 회복한 후 비로소 관직에 나아갔다. 1596년에는 중국과의 국경인 鎮南交關에 사신으로 파견되었으며, 이듬해 명으로 다시 사행을 나서게 된 것이다. 이때 그의 나이 이미 70세였지만, 중흥한 黎朝의 국왕이 명으로부터 책봉을 받아야 하는 막중한 임무를 띤 사행의 정사로 선발되었다.

그는 이때 明 神宗의 장수를 비는 뜻에서 31편으로 된 《萬壽聖節慶賀詩集》을 올렸다. 임무를 성공적으로 마친 공로로 귀국 후 그는 재상의 자리에 올랐고, 1613년 86세를 일기로 졸하였다.⁴⁷⁾ 이 《풍공시집》에 수록된 그의 시는 106수에 달하는데, 시집 원본에는 이수광의 서문과 시가 수록되어 있다.

이수광은 풍극관에 대해 칠순의 나이이지만 아직 정력이 건강하고, 안색이 화사하며, 항상 독서와 寫冊을 쉬지 아니 하였다고 하였다. 그의 품모가 치아를 물들이고 머리를 풀어헤치는 등 자못 괴이하지만 성품이 온화하였다고 평하였다.

이수광은 1591년에 사행했을 때는 “안남국 사신을 만났지만 (명 조정 이) 각각 다른 館舍에 두고 (사적인 교류를) 금지하므로 통할 수 없었고

46) 崔常壽, 《한국과 월남과의 관계》, 한월협회, 1966, p. 90.

47) 최상수, 앞의 책, pp. 91~92.

다만 朝會에서 두 번 얼굴을 보았을 뿐이다”라고 하였다. 그랬던 만큼 1611년 사행 때는 안남국 사신과 같은 玉河館 東館에 머물며 50여 일 동안 필담창수할 수 있게 된 것은 아주 행운이라고 고백했다. 서로 접한 것이 오래이기 때문에 문답은 아주 상세하였고 창수 또한 그러했다고 회고하였다.⁴⁸⁾

이수광과 풍극관의 시문 창수 내역을 보면, 각자 9수씩을 주고받았다. 형식은 이수광이 시를 지어주면, 풍극관이 운을 따 회답하였는데, 나중에는 排律十韻과 長律十韻을 교환하기에 이르렀다.⁴⁹⁾ 이수광이 풍극관에게 준 시는 〈贈安南國使臣〉 2수 · 〈重贈安南使臣 疊前韻〉 2수 · 〈又贈安南使臣 疊前韻〉 2수 · 〈贈安南使臣 又疊前韻〉 2수 · 〈贈安南使臣 排律十韻〉 1수이고, 풍극관이 이수광에게 화답해 준 시는 〈肅次 芝峯使公韻〉 2수 · 〈肅和兩次 海東芝峯使公前韻〉 2수 · 〈喜得 海東使公詩序 謹再次韻以表同使大筆手澤者〉 2수 · 〈再次韻敬答 海東芝峯大手筆〉 2수 · 〈肅次 芝峯使公 長律十韻〉 1수이다. 각각 9수씩을 주고받았는데, 횃수로 치면 5차례에 걸쳐 시문의 창수가 진행된 셈이다.

시의 내용을 간단히 검토해 보자.

처음 주고받은 시는 서로 간에 사신으로서의 노고를 위로하고, 상대국의 문화에 대해 칭찬하는 의례적인 수사로 시작된다. 이어 지역은 비록 다르나 문화의 동질성을 확인할 수 있으며, 서로 간의 만남을 소중히 하자는 내용이다. 이수광이 “衣冠이 다르다고 제도 닦하지 마오 / 문자가 있으므로 詩書는 한 가지로다”⁵⁰⁾라고 하자, 풍극관은 “그대와 나 비록 산

48) 《芝峰集》, 권8 〈安南使臣唱和問答錄〉 ‘識’

49) 《지봉집》, 권8 〈안남사신창화문답록〉에는 지봉의 시 9수와 풍극관의 시 9수가 실려 있다. 그밖에 ‘安南使臣萬壽聖節慶賀詩集序’ · ‘後’ · ‘問答’ · ‘識’ · ‘題’ (李恒福 지음) · ‘跋’ (崔昱 · 車天輅 · 鄭士信 · 李堉 · 李尙穀 지음)로 구성되어 있다.

50) 〈贈安南國使臣 二首〉, “林道衣冠殊制度 却將文字共詩書”

과 바다의 지역은 다르나 / 성현의 경전만은 연원이 같구려 / 이웃을 사
 께에는 믿음으로 근본 삼고 / 덕을 넓히는 데는 恭敬을 바탕으로 삼네”⁵¹⁾
 라고 화답하였다. 이수광이 다시 “해외에 귀한 손님 서로 만나보았고 /
 세상에서 못 보던 글 이제야 보았노라”⁵²⁾라고 하자, 풍극관은 “그대와 나
 번갈아 손과 주인되고 / 東과 南의 아름다움 갖추었으니 마음대로 稱揚
 하세”⁵³⁾라고 화답하였다. 이수광이 다시 “얼굴 마주하니 다른 지역이라
 싫어하라 / 마음을 다해 기울이니 담소가 넉넉하다”⁵⁴⁾라고 하니, 풍극관
 은 “온 길은 달랐으나 거처는 같이 하여 / 한가로이 담소할 제 한 옹금의
 和氣가 넉넉하네”⁵⁵⁾라고 화답하였다.

두 사람의 창수 시문을 보면, 양국 최고의 문사들이 주고받은 시답게
 격조가 높으며, 서로 상대방과 상대국의 문화에 대한 존경심을 표시하였
 다. 그러면서도 같은 문화권으로서의 동질성을 확인하고 또 인간적인 교
 감을 나누고 있다. 실로 아취 있는 광경이 아닐 수 없다.

이수광은 풍극관의 시에 대해 높이 평가하였다. 唱酬詩뿐 아니라 그의
 《萬壽聖節慶賀詩集》에 서문을 써주면서 “그 시들은 의미가 깊으며 동방
 에 있는 내가 그대의 말을 접할 수 있고 그대의 글을 볼 수 있으니 황홀하
 여 바람처럼 나는 수레를 타고 신선의 세계에 있는 듯하다”라고 칭찬하
 였다. 또 그의 문장에 대해 “서술한 말의 뜻이 渾厚하여 말마다 구슬이 되
 고 음조는 금과 옥의 소리 같으니 異人이라고 할 만하다”고 평하였다.⁵⁶⁾
 단순히 의례적인 賀詞를 넘어 시 자체에 대한 평가와 상대방의 인격에

51) 〈肅次芝峯使公韻〉, “彼此雖殊山海域 淵源同一聖賢書 交隣便是信爲本 進德深惟敬作興”

52) 〈重贈安南使臣 疊前韻〉, “相逢海外難逢客 得見人間未見書”

53) 〈肅和再次 海東芝峯使公前韻〉, “公我迭爲賓與主 儘東南美任稱揚”

54) 〈贈安南使臣 又疊前韻〉, “識面寧厭異域居 心期傾盡笑談餘”

55) 〈再次韻敬答 海東芝峯大手筆〉, “遠來異趣近東居 會上從容談笑餘”

56) 《芝峯集》 권8, 〈安南使臣唱和問答錄〉, ‘安南使臣曼壽聖節慶賀詩集序’

대해 서로 존경하는 마음이 표현되어 있다고 여겨진다.⁵⁷⁾

한편 풍극관은 이수광의 시를 처음 본 다음부터는 대문장가라는 의미로 ‘海東의 大手筆’, ‘大筆手澤者’ 등으로 칭하였다. 또 회답시문을 보낼 때는 ‘삼가 차운한다’는 뜻으로 ‘肅和’ · ‘謹次’ · ‘敬答’ 등의 표현을 사용하였다. 당시 이수광은 35세이고, 풍극관은 70세가 넘는 노인이었음에도 불구하고, 풍극관은 이수광의高雅한 시문과 온화한 인품에 깊이 탄복하면서 존경을 표했던 것이다.

풍극관은 명 神宗에게 바치기 위해 저술한 《萬壽聖節慶賀詩集》의 시문을 이수광에게 요청해 받자, “시가 전해지면 귀국의 성가 더욱 높아지고 / 금후 그대 이름 크게 전파되오리”⁵⁸⁾라고 감사를 표했다. 실제 그의 말대로 이수광의 시문은 풍극관에 의해 안남에 널리 소개되었고, 이로 인해 그의 文名이 높아짐을 물론 조선의 문화수준도 크게 선양되었다.⁵⁹⁾

시문 창수에 이은 ‘問答錄’은 이수광이 질문하면 풍극관이 대답하는 형식으로 전개되었다. 이수광은 안남의 영토 · 역사적 배경 · 관료제도 · 과거제도와 운영실태 · 기후 · 농작물 · 양잠 · 나라의 위치 · 중국과의 국경 · 유구 및 일본과의 거리 등에 관해 질문하였다. 특히 최근의 幕氏와 黎氏 사이에 벌어졌던 권력 투쟁과 왕조 교체에 관해 구체적인 인

57) 풍극관이 이수광의 시에 대해 정확하게 화운을 해주었기 때문에 계속 창수가 연결되었다. 이에 비해 1611년에 만난 유구사신 蔡璽은 수준이 낮아 이수광이 14수의 시를 주었는데 비해 2수밖에 화운하지 못했다. 그래서 이수광은 “蔡璽 등이 글을 짓지 못해 함께 창화할 만하지 못했다”라고 평하였다. 이수광이 높이 평가한 바 안남의 시문 수준이 풍극관 개인에만 해당되는 것이 아닌 듯하다. 〈趙完璧傳〉의 기사내용을 보면, 당시 안남의 시문에 대한 이해수준이 전반적으로 높았다는 사실을 전해주고 있다.

58) 〈喜得海東使公詩序 謹再次韻 以表同使大筆手澤者〉, “詩傳增重鷄林價 從此聲名大播揚”

59) 이때 창수한 시문과 시집의 서문이 풍극관에 의해 안남 국내에 알려지게 되었고, 지식인 사회에서 큰 호응과 평가를 받았던 것 같다. 조완벽이 안남을 방문했을 때는 이수광이 시문이 전해진 지 얼마 지나지 않은 시기였다.

명까지 대며 질문하자 풍극관이 깜짝 놀라기도 하였다. 이수광의 질문은 평소 서적과 傳聞을 통해 알고 있었던 사실을 확인하기 위한 것이기도 하였는데, 안남에 대한 사전지식이 상당하다는 점을 알 수 있다. 한편 풍극관도 조선의 제도에 관해 묻자, 이수광은 官制는 중국의 제도를 본받아 三公六部와 臺省이 있으며 나머지 법도도 모두 중국의 제도를 준용한다고 대답하였다.

이 두 사람의 만남과 교류는 양국 모두에서 후대까지 계속 회자되었으며, 조선시대 韓·越 교류의 상징으로 인식되었다.

5) 1719년 兪集一과 阮公沆의 창수

안남의 李朝에서부터 黎朝 말까지의 시를 집대성한 《皇越詩選》 권5에는 阮公沆(Nguyen Cong Hang; 1680~1732)이 조선의 사신인 兪集一과 李世瑾에게 준 창화시 〈簡朝鮮國使兪集一·李世瑾 二首七言〉이 수록되어 있다.⁶⁰⁾ 이 기록에 의하면, 안남의 사신단은 1718년 4월에 안남을 출발해 1719년 9월 귀국하였다. 한편 조선의 사신단은 1718년 冬至使 兪集一과 부사 李世瑾, 서장관 鄭錫三이 파견되어 이듬해 3월 귀국하였다.⁶¹⁾ 조선 측의 자료가 없어 구체적인 교류 사실은 알 수 없다.

60) 清水太郎, 〈ベトナム使節と朝鮮使節の中國での邂逅 -18世紀の事例を中心に-〉, 《北東アジア文化研究》, 12號, 鳥取女子短期大學北東アジア文化總合研究所, 2000, p. 21) 월남의 《皇越詩選》에 나오는 유집일(1653~1724)의 ‘兪’는 ‘俞’의 오류이다.

61) 《숙종실록》 45년 3월 을미, “冬至正使兪集一·副使李世瑾·書狀官鄭錫三等 還自燕京”

6) 1760년 洪啓禧와 黎貴惇의 교류

1760년(영조 36) 겨울 북경에서 양국의 사신이 만나 교류하였다.

조선의 사신단은 정사 이조판서 洪啓禧(1703~1771) · 부사 예조참판 趙榮進(1703~1775) · 서장관 持平 李徽中(1724~?)으로 구성되었다.⁶²⁾ 《同文彙考》에 의하면 이들은 1760년 11월 2일에 출발해 1761년 4월 6일에 북명하였다.⁶³⁾

안남의 사신단은 정사 陳輝濤(1710~?) · 부사 黎貴惇(1726~1784) · 鄭春澍(1704~?)⁶⁴⁾로 구성되었다. 교류의 주요당사자였던 홍계희와 黎貴惇에 관해 간단히 소개하면 다음과 같다. 홍계희는 자가 純甫, 호는 淡窩이며 본관이 南陽이다. 1737년 별시문과에 장원급제한 후 1748년 通信使行의 정사로 일본을 왕래하였다. 귀국 후에는 병조판서로 균역법의 시행을 주도했다. 노론의 영수로서 정계를 주도하면서 判中樞府事 · 奉朝賀에 이르렀으나 1777년 정조 즉위직후 대역죄에 몰려 사형당하였다. 그는 다방면에 걸쳐 많은 저술을 남겼는데, 《海東樂》《列聖誌》《三韻聲彙》《均役廳事目》《均役事實》을 비롯해 《東國文獻備考》를 편찬하였다.

한편 黎貴惇(Le Quy Don)은 자가 尹厚, 호는 桂堂이며, 山南下鎮 延河社 출신이다. 그는 1735년(景興 13) 과거에 합격한 후 黎朝 말기 정계에서 활약하였던 인물이다. 또 그는 사학 · 지리학 · 철학 · 의학 · 천문학 · 농학 등에 관해 50여 권을 저술을 남긴 대학자이기도 하였다. 1761년 귀국한 후 그는 《見聞小錄》을 지어 조선국 사신과의 교류사실을 기록

62) 월남의 《人物志》라는 책에 趙榮進으로 기술되어 있는데, 바로 조영진을 잘못 쓴 것이다. 한편 홍계희는 〈朝鮮國使鴻啓禧和詩〉라고 하여 역시 이름이 잘못 기재되어 있고, 《群書考辨》에는 鴻啓熙로 나와 있다.

63) 《同文彙考》, 補編, 권7 使行錄, 乾隆25년.

64) 《大越史記全書》, 續編, 卷4 景興20年(1759).

하였다.⁶⁵⁾ 이 책에 서술된 바 양국 사신이 처음 만나는 장면과 이후의 교류사실을 검토해보자.

“景興庚辰年(1760) 겨울 나와 陳輝瀾·鄭春澍는 연경에 왔는데, 선달 그믐날에 鴻臚館에서 저들 사신 홍계희·조영진·이휘중을 만났다. 자리를 깔고 읊하고 난 후 좌정하였다. 붓과 종이로 서로 묻고 대답했는데, 주고받는 말이 두텁고 정이 우호적이었다. 객관에 돌아온 후 바로 少卿 두 사람으로 하여금 특산물을 보내게 하였다.”

첫 만남에서 黎貴惇은 조선사신의 인품에 대해서도 호의적으로 평했으며, 조선이 900년간에 1번밖에 왕조교체가 없었다는 사실에 놀라움을 표시하였다.

이에 조선의 사신은 새해가 되자 답례로 바로 三使의 자제들인 子弟軍官 3인을 보내 인사를 드리게 하였다. 이와 같이 하여 양국의 사신은 연경에 두 달 체류하면서 주고받은 서간문 가운데 불만한 것이 많았다고 하였다. 이어 홍계희가 안남의 세 사신에게 보낸 小引 4편⁶⁶⁾과 이휘중이 보낸 小引 3편을 기재하였다.

《聞見小錄》의 내용을 보면 조선의 사신들에 매우 우호적으로 기술하고 논평하였는데, 여귀돈은 조선의 사신들에 대해 좋은 인상을 받았던

65) 清水太郎, 〈ベトナム使節と朝鮮使節の中國での邂逅 -18世紀の事例を中心に-〉, 《北東アジア文化研究》 12號, 鳥取女子短期大學北東アジア文化總合研究所, 2000.

이 교류사실에 관해 기술한 월남 측의 기록으로는 이밖에도 《桂堂詩集》(黎貴惇과 조선사절 간에 주고받은 시 7수 수록) 《北使通錄》(여귀돈) 《聖謨賢範錄》(홍계희의 서문 기재) 《群書考辨》(홍계희 서문과 시 1수, 이휘중의 시 1수 기재) 등이 있다. 이하 월남의 사료에 관한 내용은 清水太郎의 앞 논문에서 재인용한 것이다.

66) 小引은 짧은 서문이란 뜻으로 小序라고도 한다. 이 가운데에는 홍계희가 여귀돈의 책 2권에 대해 써 준 2편의 서문이 포함되어 있다.

것 같다. 이에 비해 조선의 사절단이 이 만남에 대해 기록한 기사는 찾아볼 수 없다. 단지 《同文彙考》에 정사 홍계희와 부사 조영진이 올린 使臣別單에 “안남과 南掌의 冠服이 조금 제도가 있었습니다. 안남은 紗帽와 章服을 착용했는데, 우리와 아주 비슷했으나 머리를 풀어 늘어뜨렸습니다”라고 하여 복장과 모습에 대해서만 묘사하였을 뿐이다.⁶⁷⁾ 그러나 후술하는 바와 같이 1773년 조선의 進賀兼謝恩使의 서장관으로 북경에 갔던 李致中이 안남의 사신을 만나 자신이 이휘중의 조카라고 하면서 1760년 자신의 숙부가 귀국의 黎桂堂을 만나 우의를 맺었다고 하면서 안부를 물었던 사실로 비추어 보아 조선의 사신들도 이 만남을 귀하게 여겼던 것으로 보인다.

7) 1773년 尹東昇과 段阮俔 일행의 창수

월남의 《皇越詩選》 권6에는 段阮俔의 창화시 〈餞朝鮮國使尹東昇·李致中〉이 실려 있다. 段阮俔(1728-1783)은 1773년 정사로 연경에 파견되었다. 조선의 정사인 윤동승(1718~1773)은 영조대의 문신으로 자는 幼進·孺文이며 본관은 坡平이다. 서장관 이치중은 段阮俔뿐 아니라 阮瑤와도 교류하였는데, 전술한 바와 같이 1760년 여귀돈이 교류했던 李徽中の 조카이다.⁶⁸⁾ 이 만남에 관한 조선 측의 자료가 없어 구체적인 교류 사실은 알 수 없다.

67) 《同文彙考》, 補編 卷5, 使臣別單.

68) 黎貴惇·段阮俔·阮瑤는 모두 1759년(景興 13) 과거에 동시 합격한 동기이다. 黎貴惇은 《見聞小錄》에서 阮瑤와 이치중의 교류사실에 관해 서술하였다.

8) 1778년 李珣과 胡士棟 일행의 교류

《皇越詩選》 권6에는 胡士棟(Ho Si Dong; 1739~1785)의 〈贈朝鮮國使李珣·鄭宇淳·尹坊回國〉이 실려 있다. 조선의 사절은 1778년(정조 2) 9월에 서울을 출발한 謝恩使 일행으로 정사는 河恩君 李珣·부사는 尹坊·서장관 鄭宇淳이었다.⁶⁹⁾ 胡士棟의 창화시는 柳得恭의 《冷齋書竝世集》 권2에 〈戊戌立春後一日 奉呈朝鮮國使臣尹判書〉라는 제목으로 실려 있는데 내용은 《皇越詩選》에 나오는 것과 거의 같다.⁷⁰⁾ 여기에 나오는 윤판서는 물론 1778년 謝恩使의 부사로 수행한 예조판서 尹坊을 가리킨다. 즉 1778년 겨울에서 1779년 봄 사이에 양국의 사신들은 북경에서 교류하였다고 보여진다. 안남의 사절단에는 호사동과 함께 유득공의 문집을 볼 때 阮仲璫도 함께 참가했음을 알 수 있다.

9) 1790년 李性源과 阮宏平의 창수

1789년(정조 13)에 파견되었던 연행사(정사 李性源) 일행은 같은 해 10월에 북경에 도착하였던 안남의 謝恩正使 阮宏匡, 進貢正使 陳登大 일행과 만났다. 이듬해인 1790년 봄 청의 건륭제가 베푸는 연회에서 조선·안남·유구 세 나라의 사신이 頌祝詩를 지어 올렸고, 그 중에서 조선의 정사 李性源·부사 趙宗鉉의 시와 안남의 사신 6명의 시, 유구국 부사 鄭永功의 시가 훌륭하다고 선발되었다. 이 詩會의 진행과정은 紀均의 《紀

69) 《정조실록》 2년 9월 정유 및 9월 신축.

70) 유득공도 이 사행에 수행하였다.

文達公遺集》권10 〈御製節前御苑賜宴席中得句恭跋 乾隆55年〉에 잘 묘사되어 있으며 시문도 수록되어 있다.⁷¹⁾ 그런데 양국사신들이 따로 만나 직접 교류를 하였는지 여부는 확인할 수 없다.

10) 1790년 黃仁點과 潘輝益 일행의 교류

1790년(정조 14) 淸 乾隆帝의 萬壽節을 축하하기 위해 熱河에서 열린 잔치에서 양국의 사신은 또 한 차례의 화려한 교류를 하였다.

1790년 파견된 조선의 進賀使 일행은 정사 黃仁點⁷²⁾ · 부사 徐浩修⁷³⁾ · 서장관 李百亨으로 구성되었다. 이 사행은 5월 27일 辭陞해 8월 13일 만수절 연회에 참석한 후 10월 22일 복명하였다. 특기할 사행은 북학과 실학자이자 규장각 검서관인 柳得恭(1748~1807)과 朴齊家(1750~?)가 수행하였다는 점이다. 이 사행 후 부사 서호수는 《燕行記》라는 사행록을, 유득공은 《熱河紀行詩註》이란 기행시집을 저술하였다. 또 유득공과 박제가는 안남국 사신과 창화한 시문을 자신의 《冷齋書竝世集》과 《貞蕤詩集》에 수록하였다.

71) 藤塚隣, 《淸朝文化東傳の研究》, 1975, 國書刊行會, pp. 66~68.

72) 정사 황인점(?~1802)은 참판 梓의 아들로서 본관은 창원이다. 1751년 영조의 딸인 和柔翁主와 결혼해 昌城尉가 되었다. 그는 1776년(정조 즉위년) 進賀兼謝恩使 · 1781년(정조 5) 冬至兼謝恩使 · 1783년(정조 7) 冬至兼謝恩使 · 1785년(정조 9) 謝恩兼冬至使 · 1790년(정조 14) 聖節進賀謝恩使 · 1793년(정조 17) 冬至兼謝恩使 등 도합 6차례에 걸쳐 赴京使行을 다녀왔으며, 높은 지체로 인해 燕行使의 정사로 자주 선발되었다. 1790년 進賀使의 정사로 간 것은 5번째에 해당된다.

73) 부사 서호수(1736~1799)는 判中樞府事 命膺의 아들로 자는 養直, 본관은 達成이다. 1765년 식년시 문과에 장원으로 급제한 후, 1776년 사은부사로 연행한 후 奎章閣直提學이 되었다. 1790년의 사행은 두 번째의 燕行인데 귀국 후 《燕行記》라는 사행록을 남겼다. 1770년 洪鳳漢과 함께 《文獻備考》를 편찬했고, 1799년 《弘齋全書》속편을 편집하였다. 19세기의 실학자이자 《林園經濟志》의 저자인 徐有渠는 그의 아들이다.

이때 안남국 사절단의 안남국왕 응우옌 쩡 빈(阮光平 ; Nguyen Quang Binh)을 필두로 이부상서 潘輝益 · 공부상서 武輝璫 등 총인원이 184명에 달하는 대규모로, 연극을 공연하는 배우와 樂工 수십 인도 포함되었다고 한다. 그들은 3월에 안남에서 출발해 廣西省을 거쳐 7월에 熱河에 도착하였다. 서호수의 《연행기》 권2 〈起熱河至圓明園〉에 나오는 바 양국사신의 만남과 교류를 살펴보자.⁷⁴⁾

7월 16일 열하에서 조회할 때 건륭제가 正殿에 앉고, 그 앞 동쪽 회랑에는 諸王 貝勒⁷⁵⁾과 各部大臣들이 차례로 배열하였으며, 서쪽 회랑에는 蒙古48部王을 필두로 回回王 · 安南國王 및 朝鮮 · 安南 · 緬甸 · 南掌의 사신과 맨 끝에 臺灣生蕃⁷⁶⁾이 겹줄로 앉았다.⁷⁷⁾

이때 건륭제는 禮部侍郎 鐵保를 통해 조선사신이 올린 進賀表文과 邦慶沓文을 안남국왕 阮光平에게 보이면서 말하기를 “字劃도 반듯하고 종이의 품질도 정결하다. 조선의 事大하는 예절이 이처럼 경건하니 마땅히 다른 藩邦의 모범이 될 만하다”라고 하였다. 이에 안남국왕 光平은 여러 번 보면서 칭송과 감탄을 마지않았다고 한다. 이것이 양국사신이 처음 만남이다.

이어 사적인 접촉과 교류가 이어졌고, 하루는 안남국왕과 조선사신과의 대화도 이루어졌다.⁷⁸⁾ 그 문답내용을 간단히 정리하면 다음과 같다.

74) 서호수의 《燕行記》 외에 《同文彙考》 補編 使臣別單 〈庚戌聖節進賀兼謝恩行 書狀官李百亨聞見事件〉도 참고가 된다.

75) 패족은 多羅貝勒의 약어로서 만주말로 部長을 뜻한다. 清朝에서는 만주 · 몽고 출신자의 爵號로 사용하였는데, 郡王의 아래이고, 貝子의 위 지위에 해당한다. 貝子도 종실이나 만주 · 몽고 출신자 및 外蕃에게 수여한 清代의 爵名으로서 지위는 패족의 다음이요 籙國公의 위에 있다.

76) 대만 근처에 있는 지역명이거나 혹은 대만 내에 있는 종족명을 가리키는 듯하다.

77) 〈進賀兼謝恩使黃仁點 · 副使徐浩修狀啓〉, 《정조실록》 14년 9월 갑진.

78) 《연행기》 권2 “나(서호수)는 잔치자리에서 안남왕과 그의 從臣 吏部尙書 潘輝益 · 工部尙書 武輝璫 등과 매일 반열에 이어 있어서 혹 말을 주고받는 일이 있었다.”

안남국왕 阮光平이 정사 황인점·부사 서호수에게 조선의 중국과 일본과의 교류사를 질문하였다. 이어 반휘익이 서호수에게 1597년 풍극관과 이수광의 교류사실과 1760년 黎貴惇과 조선의 서장관 李徽中의 교류사실에 관해 묻고 양국 내의 전래 사실과 함께 각각 논평을 하였다.⁷⁹⁾ 이어 서호수가 반휘익에게 안남의 위치와 강역, 특산물 등에 관해 물었다. 이때 안남국 사신일행은 만주복을 착용하였는데 이에 서호수가 “귀국의 官服이 만주와 같으냐”라고 묻자 “皇上(건륭제)이 왕의 親朝를 가상히 여겨 특별히 하사해 입은 것”이라고 대답하며, 당황하며 부끄러운 기색을 보였다고 기술하였다. 이어 안남국의 역사를 소개했는데, 黎朝에서 근자의 西山阮氏政權에 이르는 왕조 교체에 관해 서술하였다. 또 안남국왕 阮光平에 관해서도 자세히 소개하는 한편 黎朝의 黎維禎를 청조가 廣西省에 이주케 해 살게 한 것은 사실상 禁錮한 것이나 다름없다고 비판적으로 논하였다.⁸⁰⁾

이후에도 양국사신들은 1개월 이상 팔순만수절의 연회식전에 참가하면서 교류를 하였고, 안남국의 국왕과 사신일행은 8월 24일 귀로에 올랐다고 하였다. 이 기간 동안 서호수는 潘輝益·武輝璫 등과 매일 만났고, 간혹 시문을 창수하였다고 한다. 7월 19일에는 반휘익과 무휘진이 七言律詩 1수씩을 보내와 和韻을 구하자 서호수는 각각 次韻을 해 회답시를

이때의 교류와 안남사신에 관해서는 清水太郎, 〈ベトナム使節と朝鮮使節の中國での邂逅(2)-1790年の事例を中心に-〉, 《北東アジア文化研究》14號, 鳥取女子短期大學北東アジア文化總合研究所, 2001) 참조.

79) 반휘익은 “만력정유년(1597년)의 풍극관과 이수광의 ‘玉河館唱酬’은 참으로 천고의 기이한 만남이라 하겠습니까”라고 하였다.

80) 서호수는 이에 대해, “黎氏는 永樂 때 책봉받은 이후로 3백여 년 동안 交趾에 군림해 혜택이 백성에게 미침이 오래다. 維禎가 나라를 잃어버린 것은 쇠약하여 떨치지 못한 것에 지나지 않는다. 光平의 弑逆한 죄는 王法으로 반드시 베어야 할 것인데 하루 아침에 宗社를 바꾸어 버렸으니 너무도 쉽게 한 일이다. 저 交南 수천 리 땅에 또한 충의강개한 인사가 나와, 여씨의 회복을 도모하되, 萬曆 연간에 黎維禎이 莫茂洽을 제거한 것과 같이 할 자가 어찌 없겠는가?”라고 논평하였다.

보내었다.⁸¹⁾ 반휘익이 보낸 시에서 “기이한 인연으로 아침마다 이야기 나누네 / 시문을 논함에 馮·李의 옛일이 회상되니 사귀는 정 술맛보다 더욱 짙어라”⁸²⁾ 하였고, 무휘진은 “바다의 남쪽과 바다의 동쪽 / 나라는 다르지만 도는 통하네”⁸³⁾라고 인사를 보내었다. 이에 대해 서호수는 “사신은 예전부터 隣好를 닦아 왔고 / 聲教는 지금도 멀리 미친다네”⁸⁴⁾라고 화답하였다.

한편 이 사행에 수행하였던 유득공과 박제가도 안남 사신 潘輝益과 武輝璫 등과 교류하였고, 그들로부터 시도 받았다. 이 두 사람은 자신의 시집에서 창수시문을 비롯해 기사를 남기고 있으므로 간단히 살펴보도록 하자.

유득공은 1778년(정조 2), 1790년(정조 14), 1801년(순조 1) 도합 세 차례에 걸쳐 북경에 사행을 다녀왔으며, 《熱河紀行詩註(일명 灤陽錄)》란 기행시집과 《燕臺再遊錄》이란 기행록을 남겼다. 그의 저술인 《冷齋書竝世集》 권2에는 일본·안남·유구의 시문이 소개되어 있다. 여기에 실린 안남국의 시는 5수인데, 안남사신 胡士棟·阮仲璫(1724~1786)·潘輝益(1751~1822)·武輝璫·陶金鐘 등이 조선의 사신에게 준 시가 각각 1수씩 보인다.⁸⁵⁾

胡士棟의 시의 제목은 〈戊戌立春後一日 奉呈朝鮮國使臣尹判書〉이고,

81) 《연행기》 권2에 창화시 4수의 원문이 실려 있다. 유득공의 《冷齋書竝世集》 권2에 수록되어있는 것과 거의 동일하다. 한편 박제가의 《貞齋詩集》 권3에는 박제가가 반휘익과 무휘진에게 보낸 시 2수가 실려 있다.

82) “奇遇連朝指掌談 騷雅擬追馮李舊 交情勝似飲醇甘”

83) “海之南與海之東 封城雖殊道脈通”

84) “使華夙昔修隣好 聲教如今何遠覃”

85) 유득공의 설명에 의하면 안남사신의 인적 사항은 다음과 같다.

胡士棟은 자가 隆甫, 호는 瑤亭이며 翰林侍講을 지냈으며 1778년 연경에 사신으로 와 부사 윤판서와 교류하였다. 阮仲璫은 자가 汪如, 호는 雲軒이며 관직은 翰林侍書를 역임하였다. 반휘익의 관직은 吏部尙書를 역임하였다. 무휘진은 호가 一水居士이다.

阮仲璫의 시는 〈奉呈朝鮮國使臣尹判書〉인데, 두 시는 모두 1778년(정조 2년) 사행(謝恩使로 정사는 蔡齊恭) 때 부사 尹坊에게 보낸 시문이다. 다음으로 潘輝益의 시 〈奉呈朝鮮國進賀使徐判書〉와 武輝璫의 〈奉呈朝鮮國進賀使徐判書〉는 1790년 사행 때 진하겸사은사행의 부사 서호수에게 준 시이다. 마지막으로 陶金鐘의 〈敬和朝鮮國朴檢書〉는 1790년 사행 때 유득공과 함께 수행한 朴齊家에게 화답한 시로 추정된다.⁸⁶⁾ 한편 박제가의 《貞齋詩集》 권3에는 〈贈安南吏部尙書潘輝益·灝澤侯工部尙書武輝璫〉과 〈次韻潘輝益等 代副使作〉이란 시 2수가 실려 있다.

유득공의 시 가운데 〈安南王〉이란 제목의 시를 잠시 살펴보자. 아마도 1790년 乾隆帝의 팔순 萬壽節을 축하하기 위해 직접 熱河까지 찾아와 조회에 참석한 ‘안남왕’ 阮光平을 직접 보고 쓴 것으로 추정된다.

“군함 만 척 이끌고 가서 황제의 위세 떨쳐 보니
안남왕 머리 숙여 사과하러 찾아왔네.
陳氏·莫氏·黎氏는 지금 모두 몰락하고
阮氏만 만주 옷을 새로 차려입었네.”⁸⁷⁾

유득공은 안남왕 阮光平⁸⁸⁾이 만주복을 입고 조회에 참석한 모습을 상

86) 그런데 안남의 기록에는 柳得恭을 朴得恭으로 잘못 기록하고 있기 때문에 박검서가 유득공일 가능성도 충분히 있다. 한편 이 사행 때 박제가도 유득공과 함께 수행하였기 때문에 박제가일 수도 있다.

87) 《熱河紀行詩註》, “戎船萬舳振皇威 南國君王叩謝歸 三姓如今徒冷了 阮家新着滿洲衣”

88) 서호수는 阮光平의 初名이 阮惠라고 표기하기도 하였다. 그런데 실은 완혜가 직접 알현하러 간 것이 아니고 자신의 생질 范公治을 자신으로 위장시켜 건륭제에게 알현시키는 사기극을 펼쳤다. 그 전해에 西山政權이 파견했던 阮惠의 생질은 光顯이었다. 따라서 황인점·서호수가 교류했던 안남사신은 가짜사절단이었던 셈이다. 그럼에도 불구하고 그들은 종래와 같이 태연하게 조선사신들과 교류를 하였다. 극도의 긴장 속에서도 문화교류를 한 안남사절단의 모습에서 약소국의 외교의 어려움을 실감할 수 있다. 물론 조선사절단은 그 사실을 알 수 없었으며, 청조에서도 몰랐다.

당히 비웃었다. 명분상으로 청의 조치에 대해 유득공은 서호수와 마찬가지로 유득공은 부당하다는 생각을 지니고 있었지만 한편으로는 黎氏王朝가 아무런 잘못 없이 망했다면 어찌 충의지사가 의병을 일으키지 않겠느냐면서 왕조 교체를 일면 수긍하기도 하였다. 동시에 淸朝의 外邦服屬政策을 날카롭게 꿰뚫어 보고 있었다.

이 사행이 오기 전의 안남의 국내정세를 잠시 보면, 阮文惠(응우옌 바후에; 실록에는 阮惠로 표기되기도 함)가 黎氏王朝를 멸망시켜 阮朝를 세우고, 청으로부터 안남왕의 책봉을 받았다. 새 국왕은 대내외적으로 권력을 공고히 하고 책봉에 대한 謝恩과 함께 건륭제의 만수절을 축하한다는 명목으로 국왕이 직접 사신단을 인솔해 열하까지 온 것이다. 안남 국내의 정세변화에 관해 조선에서는 이미 1788년(정조 12년) 서장관 成鍾仁이 阮惠가 光平으로 이름을 고쳤다는 사실을 보고하였고, 首譯 張濂의 문견별단과 1789년(정조 13년) 冬至正使 李在協의 馳啓에서 상세한 진행상황이 보고되었다. 특히 《정조실록》에는 阮惠(阮光平)이 淸에 올린 謝恩奏文과 謝恩表文, 貢表(공물을 올릴 때의 表文)의 원문까지 수록되어 있다. 따라서 유득공 일행도 사건의 진말을 이미 알고 있었다.

유득공은 1790년 사행 때 熱河에서 안남국뿐 아니라 回回國(아라비아) · 安南 · 南掌(라오스) · 緬甸(미얀마) · 대만 등 나라의 사신을 만나 접촉하게 되었다. 이 사건은 그의 시세계와 세계인식에 새로운 전기를 가져다 준 소중한 기회였다. 이 새로운 문화의식은 《熱河紀行詩註》에 잘 나타나 있다.⁸⁹⁾

89) 宋寓鎬, 《柳得恭의 詩文學研究》, 1984, 태학사, pp. 29~30.

서호수도 《燕行記》 권2에서 안남뿐 말고 25部 · 回子(아라비아) 12部 · 南掌(라오스) · 緬甸(미얀마) · 대만 生蕃의 역사와 자연 · 문화 · 풍속 · 특산물 · 중국과의 관계 등에 관해 자세히 서술하였다.

1790년 사행 이후 양국사신이 북경에서 만날 기회가 몇 차례 있었으나 청조의 안남국에 대한 관심의 저하와 함께 조선 측의 관심도 격감해 양국 사신이 교류한 사실의 기록은 없다.⁹⁰⁾ 1802년 西山政權이 망하고 阮福映에 의해 신왕조인 阮朝를 세우고 국호를 ‘越南’으로 바꾸었다는 사실이 조선에 알려진 것은 1803년(순조 3) 11월 15일이었다.⁹¹⁾ 19세기에도 양국은 청에 사신을 파견했는데, 양국의 사신의 교류사는 잘 알려지지 않고 있다.

IV. 피로인과 표류민의 안남국 체험

1) 조완벽의 안남 여행

역사기록에 확인되는 바 한국인으로 안남을 최초로 방문한 사람은 17세기 초반의 趙完璧이다. 그는 17세기 초 동남아시아 일대를 중심으로 이루어진 활발한 국제무역의 일선에 활약했던 인물로 安南 외에 呂宋과 琉球도 방문하였다. 그의 3차에 걸친 ‘安南航海記’는 자신에 의해 서술된 것이 아니라 口傳을 통해 여러 사람에게 알려졌다. 조완벽의 체험과 견문은 매우 희귀한 사례였던 만큼 조선 지식인들에게 호기심의 대상이었다. 이수광의 〈安南使臣唱和問答錄〉에 발문을 쓴 鄭士信이 자신의 문

90) 清水太郎, 앞의 논문(2), 2001, pp. 43~44.

91) 《同文彙考》, 補續 使臣別單, 〈癸亥謝恩使書狀官洪爽周聞見事件〉 및 《순조실록》 3년 11월 병오.

집 《梅窓先生集》에 〈趙完璧傳〉을 기술하였고, 李堧 또한 조완벽을 직접 만난 친구 김윤안으로부터 들은 사실을 기록하였다. 이들로부터 전해들은 이수광이 조완벽에 대한 전기를 저술하였다. 《지봉집》 권23 〈조완벽전〉이 그것이다. 또 안정복과 이익, 이덕무 등 실학자들도 각기 자신의 저술에서 조완벽에 관해 별도의 항목을 만들어 언급하였다.

필자가 확인한 바로는 이수광의 〈조완벽전〉이 가장 자세하며, 후세인들에게 널리 인용되었다. 이것을 중심으로 조완벽의 안남 여행과 견문을 정리해보면 다음과 같다.

조완벽은 진주 출신의 士人으로 정유재란 때인 1598년 약관의 나이에 일본군에게 사로잡혀 京都로 끌려갔다.⁹²⁾ 그런데 그를 데리고 있던 일본인은 배를 타고 무역해 해외의 南蕃 여러 나라를 가지 않는 곳이 없었다고 하는 무역상이었다.⁹³⁾ 그런데 조완벽이 문자를 잘 이해하고 문장에 능하므로 해외로 데리고 다녔던 바 1604년부터 연달아 3년간 안남국을 왕래하였다.

안남은 일본과 바다거리로 37,000리 떨어져 있으며, 일본의 薩摩州로부터 중국의 滄州·廣東을 거쳐 안남의 興安縣에 도착하게 된다. 거기서

92) 임진왜란 시 被虜人(민간인 포로)으로 잡혀간 한국인은 대개 5만여 명으로 추정된다. 피로인들은 다양한 계층의 사람으로 구성되었으며, 전란 후 7,500여 명이 귀환하였고 나머지는 일본에 남아 다양한 분야에서 활동하면서 동화되어 갔다. 일본에 남은 피로인 가운데 유학자와 陶工이 많이 알려져 왔고, 그들의 활동은 근세 에도(江戸)문화의 발전에 적지 않은 기여를 한 것으로 평가된다. 그런데 조완벽의 경우처럼 국제무역상인의 일원으로 동남아시아 제국을 누빈 일은 아주 드물고, 이색적인 사례이다. 조완벽 외에도 조선피로인으로 추정되는 사람으로서 동남아시아로 가거나 연관된 활동을 한 사례에 관해서는 岩成一, 〈安南國渡航朝鮮人趙完璧傳について〉(《朝鮮學報》6집, 朝鮮學會 참조).

93) 조완벽을 데리고 있었던 일본인은 경도의 대부호인 가토쿠라 가문(角倉家)이었다. 당시 가토쿠라는 동남아시아를 대상으로 朱印船貿易에 주력하고 있었는데, 한문을 해독하고 영리한 조완벽을 실무책임자로 발탁하였다. 완벽은 1604년부터 1606년까지 3년간 세 차례 안남국을 다녀왔고, 시기적으로 확실하지 않지만 呂宋(필리핀)과 琉球國에도 왕래하였다. 德川幕府는 임진왜란으로 인해 조선과 명과의 국교가 단절되어, 교역의 길도 두절되자 동남아시아로 눈을 돌리게 되었다. 그 결과 막부는 교토·오사카·나가사키의 상업자본과 결탁해 朱印船貿易을 지원하면서 ‘大航海時代’의 막을 열었

國都인 통킹(東京)까지는 또 80리를 더 가야 한다. 당시의 안남국 정세는 국토가 양분되어 두 나라로 되었는데, 하나는 安南國이요, 하나는 交趾國으로 서로 전쟁을 일삼아 승부가 나지 않았다고 한다.⁹⁴⁾

조완벽은 안남에서 文理侯 鄭鄴⁹⁵⁾의 집에 초청받아 갔는데, 고관 수십 명이 열을 지어 앉아 있었다. 그들은 그가 조선인이라는 말을 듣고 후하게 대하여 술과 음식을 접대하였고, 포로로 잡힌 사정을 듣고는 동정하였다. 또 이수광의 시집 1권을 보여주면서 이지봉을 아느냐고 물었다. 완벽이 지방출신으로 어린 나이에 포로로 잡혀가 잘 모른다고 대답하니 오히려 의아하게 여겼다 한다. 완벽이 그 책의 내용을 보니 고금의 명시 수백 편을 실었는데 그 가운데 이수광의 시가 첫머리에 있었고, 모두 붉은 묵으로 批點이 쳐져 있었으며, 그들이 상찬해 마지않았다 한다.⁹⁶⁾

다. 이 시기 일본의 동남아무역은 매우 활발해, 월남·마카오·캄보디아·필리핀·태국 등 동남아시아의 각 지역에 20여 개 이상의 일본인마을(日本町; Japan town)이 형성될 정도였다. 이른바 대항해시대인 1630년대 후반 德川幕府 3대 장군 德川家光의 쇄국체제 확립에 의해 쇠퇴하지만 17세기 초반 30년간 지속되었다.

일본 측의 연구결과에 의하면, 조완벽이 승선한 주인선은 세 차례 모두 하노이 부근인 乂安城 興元縣에 입항하였다. 일본의 수출품은 구리·일본도 등 무기류가 주종이었고, 수입품은 향료·호초·상아·물소뿔 등 이른바 남방물산이었다(岩成生一, 앞의 논문, pp. 4-5). 角倉家は 1604년부터 1612년까지 異國御朱印船帳을 받고 안남국에 도항해 무역했는데, 조완벽이 세 차례 도항했을 때의 주인은 모두 角倉了二였다.

94) 당시는 黎朝시대였으나 실권은 重臣 鄭氏와 阮氏의 손에 있었으며, 그 두 세력이 남북으로 갈려 전쟁 중인 상황이었다. 즉 1592년 莫氏政權을 타도한 뒤 공로자인 鄭氏와 阮氏 두 가문이 실권을 장악하였다. 그 후 鄭松은 平安王이라 칭하며, 黎朝의 英宗 維邦을 옹립하면서 탕롱(昇龍; 지금의 하노이)에 거하였다. 남쪽에 근거지를 두었던 阮氏는 阮潢의 대에 이르러 스스로 太宗이라 칭하면서 국명을 廣南國으로, 도읍을 후에 順化로 정하였고, 점차 南進해 占城國을 점령하였다. 이로써 월남은 黎朝가 사실상 허수아비 왕조가 되면서 남북대립의 시대에 들어섰다. 남북의 양 정권은 그 후 175년간 대립하였다(최상수, 앞의 책, p. 144).

95) 文理侯는 조완벽이 도착한 乂安省 興元府의 掌監을 담당한 관직명이다(岩成生一, 앞의 논문). 문리후 鄭鄴는 조완벽을 데리고 다녔던 角倉家와 계속 교류한 기록이 일본사료에서 확인되는 바, 〈조완벽전〉의 내용의 정확성을 알려준다.

96) 《지봉집》 권8 〈안남사신장화문답목〉에 부기한 李堉의 발문에 의하면, “조완벽이 안남에서 李芝峯이 다른 시대 사람인 줄로 여겼는데, 몇 년 뒤 귀국한 후 그 사실을 다른 사람에게 모두 말하였고, 비로소

또 며칠 뒤에는 유생들이 완벽을 초대해 酒饌을 성대히 대접하면서, “귀국은 예의의 나라라 鄙國과 聲氣가 서로 통한다”고 하면서 극진히 위로해주었다. 책 1권을 보여주면서, “이 책은 귀국의 재상 이지봉이 지은 것으로 우리나라의 모든 선비가 저마다 抄錄해 誦讀하는 것이니 읽어보라”고 하였다. 그 후 학교를 방문했을 때도 보니 이 책을 가진 선비가 실로 많았다. 완벽은 그 책의 일부분을 옮겨 적어 돌아왔다.⁹⁷⁾

1607년 제1차 回答兼刷還使(정사 呂祐吉)가 일본에 갔을 때 완벽은 주인에게 고국에 돌아갈 것을 눈물로 간청하여 이 사행을 따라 귀국하였다. 피로인으로 잡혀간 지 10년만에 귀국해보니 노모와 처가 그대로 살아있었다고 하였다.⁹⁸⁾

〈조완벽전〉에는 안남의 풍속·자연·기후·문화·물산 등이 자세히 소개되어 있다. 그 가운데 중요한 점을 정리해 보면 다음과 같다. ① 남녀 모두 맨발로 신발을 신지 않음 ② 이빨을 검게 물들이는 풍속 ③ 長壽者가 많음 ④ 독서를 숭상하며 시골에 학당이 있어 아동들이 열심히 공부함 ⑤ 문자를 읽고 ㅅㅁㅅ을 사용하는데 우리나라의 字音과 유사함 ⑥ 일본인 다음으로 우리나라 서적을 귀히 여겨 산다는 점 ⑦ 鳥銃을 즐겨 익히며 어린이들도 능히 쏠 수 있음 ⑧ 논농사에 3모작이 가능함 ⑨ 그밖에 특산물로 檳榔·물소·코끼리·공작·앵무·흰 꿩(白雉)·호초 등을 소개하였다.

芝峯이 예조참판(春官亞卿) 이수광의 호이며, 그 시는 공이 명을 방문했을 때 안남사신 풍극관을 객관에서 만나 서로 창수한 시문임을 알았다”고 한다.

97) 조완벽의 이야기처럼 지봉 이수광의 文名은 안남국에 널리 알려져 있었다. 이수광은 1597년(선조 30) 陳慰使로 연경에 갔을 때 玉河館에서 50여 일간 머무르는 동안 안남의 馮克寬과 창수하고 필담을 나누었다. 또 풍극관의 요청에 따라 그가 그의 《萬壽聖節慶賀詩集》의 서문을 써주었다. 이때 창수한 시문과 지봉의 서문이 풍극관에 의해 안남국내에 알려졌고, 지식인 사회에서 높은 평가를 받았던 것 같다. 조완벽이 안남을 방문했을 때는 이수광이 시문이 전해진 지 얼마 지나지 않은 시기였다.

98) 《芝峰集》 권17 雜事部, 〈異聞〉.

이상과 같이 《지봉집》, 《조완벽전》의 기사는 일본에서 안남국으로 가는 항로와 일정, 당시 안남 黎朝의 대신들, 유생들과의 교류, 현지의 풍속과 물산 등이 상세히 수록되어 있어 17세기 초반 조선과 안남, 안남과 일본의 교류사 및 안남의 사회상을 이해하는데 중요한 자료로 평가된다.⁹⁹⁾

2) 제주도인의 안남 표류

17세기 말 숙종대에 제주인 24명이 안남으로 표류했다가 귀환한 일이 있었다. 이 사건은 매우 드문 사례일 뿐 아니라 청국인의 송환과도 연관되어 《숙종실록》에도 수록되어 있다. 우선 1689년(숙종 15) 2월에 올린 전라도관찰사 權是經의 장계를 살펴보자.

“제주인 金泰璜이 정묘년(1687) 9월에 제주목사 이상전이 진상하는 말을 거느리고 배를 타고 가다가 추자도 앞바다에서 풍랑을 만나 표류하였습니
다. 31일만에 안남국 會安¹⁰⁰⁾ 지방에 이르렀는데 안남국왕이 임시로 公廨를 지어서 대접하고 돈과 쌀을 주어 먹여 주었습니다. 마침 浙江의 商船을 만나 무진년(1688) 7월 그 배를 타고 본주로 돌아왔습니다. 안남국에서 가져온 공문은 그 나라의 邊臣 明德侯 吳氏가 작성한 것인데, 인장을 쓰지 않고

99) 예컨대 《조완벽전》에 “일본서 안남까지 항해하는 데 40일에서 60일 걸린다. 倭船은 소형선이어서 큰 바다에는 나갈 수 없기 때문에 백금 80냥을 주고 중국배(唐船)를 매입했으며 선원이 180명에 달했다. 지남침으로 동서 방향을 잡고 항해했다”라고 되어 있는데, 이런 내용은 당시의 정황을 매우 구체적으로 알려주는 것이다.

100) 會安은 월남의 중부지역에 남중국해에 면해 있는 항구도시 호이안(Hoi An)을 한자식으로 표기한 것이다. 호이안은 17세기 이후 18세기에 이르기까지 약 2세기에 걸쳐 중국과 일본, 동남아시아 제국을 연결하는 인도차이나반도 최대의 무역항으로 번성한 도시이다. (최병욱, 〈16~17세기 호이안과 베트남의 대외무역〉, 《바다의 실크로드》, 2003, 청아출판사, pp. 99~100).

단지 도서만을 사용했습니다. 浙江의 상인들은 寧波府의 票文을 소지했습니다. —청나라 행상은 누구나 표문을 가졌으니 표문은 公文과 같은 것이다—김태황이 배를 탈 적에 쌀 6백 포를 주기로 약정했는데 값을 수 없는 사정이어서 조정에서 의당 갚아줄 것이라고 했다 합니다.”¹⁰¹⁾

이에 대해 국왕이 비변사에 논의하게 한 결과, 제주로부터 浙江 상인 朱漢源 등 28명을 불러 뱃값과 米價·糧資를 은으로 계산해주고, 역관을 수행시켜 연경으로 송환하라고 명하였다. 한편 연경에 도착하니 청의 황제가 말하기를 “어찌 압송해 왔느냐”고 하면서 풀어주고는, 앞으로 조선에 중국인이 표류할 경우 배가 있으면 바다를 경유해 보내고, 배가 없으면 鳳凰城에 거느려 보내는[領付] 것으로 恒式을 삼도록 하였다.

이상 실록의 기사는 아주 간단해 그 경위를 상세히 알기 어렵다. 그런데 鄭東愈의 《晝永編》¹⁰²⁾에 이 사건의 전말이 자세하게 기술되어 있다. 숙종대의 사건이 19세기 초기에 저술된 《주영편》에 수록된 경위를 보면, 1727년(영조 3) 역관 李齊聃이 제주도에 갔다가 안남국에 표류했다 돌아온 高商英을 만나 이야기를 듣고 기록해 두었다 한다. 이제담이 이 이야기를 서울에 와 전했고, 정동유가 그 기록을 참조해 자신의 《주영편》에

101) 《숙종실록》 15년 2월 신해.

102) 정동유(1744~1808)는 정조·순조대를 살았던 인물로, 본관은 동래이며 호는 玄同이다. 그는 蔭官으로 掌樂院正 등의 벼슬을 제수받았으나 취임하지 않고 학문연구에 몰두한 학자였다. 일찍이 말하기를 “인간이 천지간에 나서 한두 가지 일이라도 세상을 裨補함이 있고, 한두 곳의 文句라도 경전의 깊고 오묘한 뜻을 드러내 밝히면 헛되게 살지 않았다고 할 수 있다”라고 하였다. 이처럼 학문과 독서를 좋아했던 그는 九流百家的 책을 읽지 않은 것이 없었고, 사실에 대해 근원을 궁구하는 것을 즐거움으로 삼았다 한다. 《주영편》은 1805년부터 1806년간에 저술한 것으로, 저자의 표현에 따르면 한가로움을 소일하기 위해 편찬했다는 수필만록집이다. 그러나 실제 내용은 天文·地理·算數·醫藥·言語·風俗·曆象·外交·田賦 등에 관한 폭넓은 견문과 저자 특유의 분석을 수록한 類書類의 일종이라고 할 수 있다.

수룩한 것이다. 이를 바탕으로 사건을 정리해 보면 다음과 같다.

제주도 관리와 백성 24인이 1687년(숙종 13) 9월 추자도 근해에서 표류해 31일만에 한 섬에 표착했는데 알고 보니 안남국이었다. 필담을 통해 표류한 조선인임을 알리자 안남국 사람이 會安郡 明德府로 인도하였다. 그때 심문하던 黑衣官人이 “우리나라의 태자가 일찍이 조선인에게 살해 되었으므로 너희들을 모두 죽여 원수를 갚겠다”고 하자 모두 방성통곡을 하였다. 이에 비단옷을 입고 패물을 찬 한 부인이 나와 달래면서 “우리나라가 무고히 인명을 살해하지 않으니 안심하고, 이곳에 머무르고 싶으면 머물고 가려면 가라”고 하면서 한 섬으로 보내 거주하도록 하였다.

하루는 왕의 부름에 의해 대표 5인이 길을 떠나 6일만에 수도에 당도해 국왕을 접견하였다.¹⁰⁴⁾ 필담으로 문답한 후 왕은 酒食과 쌀 1섬, 돈 3백량을 주었다. 며칠 후 국왕에게 송환해줄 것을 요청하자 측은히 여겼다. 그때 중국 상인 朱漢源과 선주 陳乾이 자기들 배에 실어줄 수 있다고 제안해, 귀국하면 1인당 쌀 30석씩 쳐서 주겠다고 하며 계약문건을 작성하였다. 이 사실을 보고하자 국왕은 돈 6백량을 주어 변상해주고, 중국 상인에게 송환해줄 것을 부탁하였다. 또 안전을 보장하기 위해 표류민들을 중국 상선 편으로 회송한다는 내용의 국서를 지참케 하고, 또 송환 후 조선의 문서를 받아오면 다시 상급을 후하게 내릴 것이라고 하였다. 표류민 일행은 1688년 8월 7일 출항하여 5개월 만에 중국의 寧波府에 도착했고, 普陀山을 거쳐 12월 13일 서남풍을 맞아 제주로 향한 지 3일 만에 제주의 大靜縣에 도착하였다. 약 1년 만의 귀환이었다.

104) 이 당시 안남은 後黎朝 시대인데, 실제의 권력은 남북으로 양분되어 있었다. 즉 북쪽의 통킹 지방에는 쩌 건(鄭根; 1682-1709)이 黎王을 옹위하고 있고, 남쪽은 응우옌 폭 떤阮福瀨 賢王; 1648-1687)이 후에 지방을 중심으로 권력을 장악하고 있었다. 따라서 제주 표류민들이 표착한 회안군 명덕부는 월남 중부의 항구도시로 옛날 활발한 무역항으로 이름났던 호이안(會安)이고, 그들이 방문한 수도는 후에이며, 접견했던 왕은 바로 응우옌 폭 떤阮福瀨이었을 것으로 추정된다.

말미에 안남국 明德侯 吳爲 명의의 移文 전문이 실려 있다. 그 내용은 표류민이 도착한 후 송환하기까지의 경위를 간단히 기술하고, 국왕이 명 덕후와 중국 상인에게 명해 송환하도록 했으며, 표류민을 위해 양식·소금·채소 등을 주었고, 귀환과정에 關津의 조례가 삼엄하기 때문에 안전을 위해 咨文을 작성해 보낸다고 하였다. 조선에서 확인한 후 回文을 직접 선주에게 교부해서 우리나라로 하여금 염려하는 마음을 풀게 해달라고 부탁하는 것이었다.

이에 대한 조선의 조치는 어떠했는가?

조정에서는 관례에 따라 중국 상인들을 서울로 압송한 후 제주도 표류민을 실어준 대가로 쌀 600포와 중국 상선의 배값 등을 은으로 계산해 주었다. 이어 역관으로 하여금 그들을 인솔해 燕京으로 송환하였다. 이것은 당시 상례로 되어 온 朝·淸 간의 표류민 송환방식에 따른 조치였다. 그러나 당시의 중국 상인은 단순한 표류민이 아니었고, 자신의 배로 조선표류민의 송환을 위해 갔던 만큼 사정이 다르다고 볼 수 있다. 그래서 전후사정을 들은 청의 황제가 불만을 표시하며 조·淸 간의 표류민 송환 방식을 바꾸는 계기로 삼았다. 한편 안남국에 대해서는 회답문서를 보내지 않았다. 이것은 안남과 國交가 없었고, 공식적인 표류민송환체제를 공유하는 나라가 아니었기 때문에 취해진 조치라고는 하나 매우 소극적인 대응이었다.¹⁰⁴⁾

104) 17세기 말 당시 안남은 동남아시아는 물론 중국·일본과 무역을 하였고, 포르투갈·스페인·네덜란드·영국·프랑스 등 유럽국가들과도 빈번한 접촉을 갖고 있었다. 특히 대외무역을 중시한 옌옌 정부는 외국과의 우호적인 관계 유지에 적극적이었다. 조선의 표류민을 송환하는 세심하고 세련된 방식은 그러한 자세와 경험에서 기인한 것으로 보인다(조흥국, 〈근대 이전 한국과 동남아시아 간 접촉에 대한 역사적 고찰〉, 《국제지역연구》 8집, 서울대 국제지역원, 1999). 그런데 조흥국은 조선 조정의 처리방식에 대해 “베트남인들의 호의와 중국인들의 성의를 추호도 생각하지 않은, 한마디로 앞뒤가 꼭 막힌 우물안 개구리 식의 일처리였다”라고 평하면서 안남의 그것과 극단적으로 대비시켰다. 또 최상수는 “일찍이 동방예의지국이라 일컫던 우리나라가 안남의 인자하고 후한 것을 仁

《주영편》에는 사건의 경과 외에 머물렀던 섬과 수도의 자연과 풍속, 특산물 등을 상세히 서술하였다. 그 내용은 대체로 《지봉집》, 《조완벽전》에 나온 바와 비슷하다. 그러나 제주 표류민들이 조완벽보다 장기간 체류했던 만큼 안남의 남방문화적 풍경과 생활상에 대해 사실적으로 묘사하고 있다.

쇄국체제 하에서 아주 제한된 나라들과 교류하였던 조선사회에서 이 사건은 매우 드문 일이었던 만큼 지식인들의 호기심의 대상이 되었다. 또 안남에漂着한 후의 대우와 귀환 과정에서 보여준 안남국의 우호적인 태도는 조선인들에게 좋은 인상을 심어주었다.

표류민 고상영은 표착 직후 한 섬에서 거주했는데, “날마다 여염집에 가서 양식을 구걸하면 싫어하는 기색없이 주었고 다른 곳에서 마찬가지로”고 회상하면서 “대개 그 나라의 풍속이 이같이 야박하지 않았다.”라고 하였다. 실제 주민뿐 아니라 안남국왕 및 명덕후의 조치는 매우 우호적이고 세심한 배려를 곁들인 것이었다. 그래서 정동유도 또한 “전에 안남국왕이 안남국에 표류당하였던 제주 사람을 불쌍히 여겨 6백 량의 돈을 내어 중국 상인의 배를 세내어 애써 실어 보내주었다. 또 공문을 우리나라에 띄우는 동시에 반드시 회답을 받아 가지고 오도록 하였으니, 안남국의 풍속이 인자하고 두터운 것을 알 수 있겠다”라고 평하였다.

厚로 감지 못하였으니, 그 얼마나 부끄러운 일이나?”(최상수, 앞의 책, p. 112)라고 평하였다. 그러나 이러한 평가는 당시 조선·청·일본·유구 사이에 통용되었던 표류민송환체제에 대한 이해가 없기 때문에 나온 오해이다. 조선 조정의 조치는 이 방식에 어긋난 것이 아니며, 안남에 대한 소극적인 대응도 당시 조선의 외교논리로서는 불가피한 것이라고 볼 수 있다.

3) 제주도에 표착한 안남상인 문제

《光海君日記》에 보면 1611년 중국과 안남국의 상인이 제주에 표착했다가 지방관에 의해 해를 입었다는 기사가 나온다. 사헌부에서 그들에 대한 治罪를 청한 내용인데 잠시 살펴보자.

“전 제주목사 李箕賓과 전 관관 文希賢이 작년에 왜적을 잡은 일로 공을 논한 장계에 따라 이미 賞典을 시행하였습니다. 그런데 그 뒤에 사람들의 말이 자자했는 바, 모두들 南京人과 安南의 商賈들이 물화를 싣고 표류해 온 것으로, 그 배의 제도가 매우 높고 커서 배 한 척에 으레 10개의 돛대를 세운 것이 왜구의 배가 아님이 분명하다고 합니다. 그런데 이기빈과 문희현 등은 처음 예우하면서 여러 날 접대하다가 배에 가득 실린 보화를 보고는 재물에 욕심이 생겨 유인해 모두 죽이고, 물화를 몰수하였습니다. 무고한 수백 명의 인명을 죽이고 자취를 없애려 배까지 불태우고서는 도리어 왜구를 잡았다고 말을 꾸며 軍功을 나열해 거짓으로 조정에 보고했습니다. 그들이 국가의 事大交隣하는 의리를 생각하지 않고 功과 재물에 욕심을 내어 속이는 짓이 이 지경에 이르렀으니 장래의 화를 예측하기 어렵습니다. 하물며 그들이 베껴 보낸 문서가 正本이 아니니 믿을 수 없습니다. 그러나 ‘우리의 方物을 사람을 보내 기증한다’는 등의 말로 보건대 안남인이 일본과 通來한 것을 증명해주는 단서가 될 만합니다. 이기빈과 문희현 등을 모두 잡아다 엄하게 국문하여 율에 따라 죄를 정해주소서.”¹⁰⁵⁾

위 내용을 보면, 전 해인 1611년에 이기빈·문희현 등이 표류해 온 중

105) 《광해군일기》 4년 2월 을해.

국 남경과 안남국의 상인들을 살해하고 약탈한 후 왜구를 잡은 것으로 보고해 조정으로부터 포상을 받았음을 알 수 있다. 사헌부의 건의에 대해 국왕은 비답을 내려 윤허하였다.

그런데 기존의 연구자들은 이 기사를 근거로 이 배가 안남인이 탄 무역선으로 일본에 가려다 제주도에 표류한 것으로 간주하였다.¹⁰⁶⁾ 그러나 《광해군일기》와 《인조실록》에는 이 사건에 다르게 기술하고 있는 기사가 많이 나온다. 전후의 내용으로 보아 동일사건에 대한 기술인 것이 분명한데, 광해군 4년의 이 기사를 제외하고, 나머지는 모두 내용이 다르다. 즉 표류한 사람의 국적이 중국·안남국이 아니라 중국·일본·유구인으로 되어 있다.

1613년(광해군 5)의 기사를 살펴보자.

의금부가 아뢰기를, “죄수 이기빈이 옥중에서 상소해 변명하기를 ‘비록 중국인이라 하더라도 해적과 같은 배에 타고 장사를 한 이상 亂民임에 의심할 바 없었습니다’ 라고 하였습니다. 이러한 논리로 중국인을 죽인다면 실정에 지나친 감이 없지 않습니다. 상의 생각은 어떠하십니까?” 하니 왕이 법대로 하라고 하였다. 이에 기빈을 北靑으로, 문희현을 北道로 귀양보냈다. 기빈이 무관으로서 제주목사가 되었는데 잘 다스린다고 이름이 났다. 판관 문희현이 상인들이 배를 타고 표류하는 것을 보았는데, 唐·倭·琉球 세 나라 사람들이 모두 굉장히 많은 양의 재화를 싣고 있었다. 희현이 그 물건에 탐을 내어 간사한 말로 기빈의 마음을 움직여 그 배들을 습격해 재화

106) 최상수는 앞의 책에서 이 배를 베트남 상인과 남경의 중국인들이 타고온 표류선으로 전제하고 설명하였다. 또 동남아시아사 연구자인 조흥국과 최병욱도 각각 앞의 논문에서 인 〈근대 이전 한국과 동남아시아 간 접촉에 대한 역사적 고찰〉과 〈16~17세기 호이안과 베트남의 대외무역〉(《바다의 실크로드》, 2003, 청아출판사)에서 이 기사를 역면 그대로 인정해 일본으로 가고 있던 베트남의 무역선이었음이 분명하다고 단정지었다.

를 나누어 가졌다. 기빈은 제법 사졸들에게 나누어 주었고, 회현은 취한 것이 많아 모두 독차지하였다. 黃繭絲가 150석에 이르고 明珠·瑪瑙와 같은 보석이 1천여 개나 되었다. 제주의 吏卒들이 獄事에 나아가 실증을 했지만 기빈 등은 刑訊을 받아도 자복하지 않았다. 옥사가 오래도록 판결이 나지 않다가 모두 뇌물로써 형신을 멈추게 하고 귀양갈 수 있었다. 商船 중에 나이 25, 26세 되는 유구의 사신이 있었는데, 文辭가 제법 능숙하였다. 그가 기빈에게 편지를 보냈는데, 글의 내용이 매우 비장하였다. 중국상인 수십 명도 회현에게 은밀하게 알려 왜구를 죽이고 중국인은 살려달라고 했으나 회현이 답하지 않고 모두 죽여 증언할 여지를 없애버렸다.”¹⁰⁷⁾

의금부의 건의에 대한 국왕의 비답은 두 사람을 귀양보내는 것으로 결정되었다. 동시에 사건의 진상에 관한 설명이 나오는데, 표류민들이 중국·일본·유구 등 세 나라의 사람이라고 되어 있다.

《인조실록》 인조 3년(1625)의 기사에 나와 있는 〈李箕賓卒記〉에 의하면, “이기빈은 탐학을 자행한 武夫였다. 제주목사 시절 유구국 왕자가 보물을 가득 싣고 제주 경내에 정박했는데, 이는 바람 때문에 표류해 오게 된 것이었다. 그런데 이기빈이 관관 문희현과 포위해 모조리 죽인 뒤 그 재화를 몰수하였는데, 왕자가 旌節을 벌여놓고는 안색을 변하지 않고 조용히 해를 당하였다. 이 소식을 들은 사람들이 애처롭게 여겼다”¹⁰⁸⁾고 당시의 상황을 상당히 구체적으로 묘사하였다. 광해군 5년의 기사와 마찬가지로 안남인에 관한 사항이 빠지고, 대신 일본인과 유구인이 들어갔으며, 특히 논의의 초점이 유구왕자로 모아지고 있다.

이 사건 이후 조정에서는 유구가 제주를 침범해 원수를 갚고 싶어한다

107) 《광해군일기》 5년 1월 병술.

108) 《인조실록》 3년 정월 정사.

는 소문에 대해 비변사에서 대책을 논의하는 일까지 있었다.¹⁰⁹⁾ 또 仁祖 反正 직후 광해군의 죄상을 나열하면서 그 가운데 네 번째 항목으로 ‘유구국의 세자가 우리나라에 표류해 왔는데 변방의 신하로 하여금 몰래 죽이게 했다는 점’을 제기하기도 하였다.¹¹⁰⁾

한편 제주도에서는 여기에 등장하는 젊은 유구인이 표류한 유구왕자란 설이 파다하였다. 보다 구체적으로 살해당한 유구인은 中山王 尙寧의 아들로 추정되기도 하였다. 제주도인들은 이 사건으로 인해 유구로 표류했을 경우 보복을 당한다고 믿고 있었다. 《濟州啓錄》을 보면 조선후기에 제주인이 유구에 표류할 경우 출신지를 숨기는 것이 일반화되었음을 알 수 있다. 또 1770년 유구에 표류한 제주인 張漢喆¹¹¹⁾의 표류기인 《漂海錄》에 보면, 일행이 유구에 표류했을 때 옛날 유구왕자가 탐라에서 박해받은 이후 만일 자신들이 제주인이라는 사실을 유구인들이 알면 위험하다고 하여 지니고 있는 號牌를 버리도록 지시했다고 나와 있다.¹¹²⁾

이 사건은 조선의 지식인들은 비상한 관심을 끌게 되었다. 그래서 그 후 이 일은 《奇觀錄》《溪西野談》을 비롯해 이중환의 《擇里志》, 박지원의 《燕巖集》에도 수록되었다. 위의 책에서는 모두 표류한 유구인을 중심으로 다루었고, 그가 유구 중산왕 尙寧의 아들이라는 설을 받아들였다.

이상의 여러 가지 기록을 종합해 보면, 표류인 일행이 중국·일본·유구인으로 구성되었다는 설이 이 사건의 진상에 가까운 것이라고 여겨진다. 따라서 1611년에 안남국 상인이 제주도에 표착했다는 설은 확실한

109) 《광해군일기》 14년 5월 을사.

110) 《인조실록》 1년 4월 계유.

111) 장한철은 제주의 士人으로서 大靜縣監과 夾谷縣令을 역임한 관리이기도 하였다. 1770년 12월 大科를 보기 위해 나섰다가 琉球의 虎山島에 표착하였으며, 安南의 商船에 의해 구조되어 귀국하였다. 그는 바로 상경하여 과거를 보고 귀향한 후 《漂海錄》을 저술하였다.

112) 하우봉 외, 《조선과 유구》, 제6장 〈문물교류와 상호인식〉, pp. 292~293.

사실로 받아들이기에는 문제가 있다. 살해당한 표류인이 유구국 왕자라는 설도 입소문을 거치면서 사실과 달리 왜곡되거나 과장되었을 가능성이 충분히 있다.

단 광해군 4년의 실록 기사와 별도로 1687년 제주도 표류민들이 안남국에 표착했을 때, 심문하던 관리가 “우리나라의 태자가 일찍이 조선인에게 살해되었으므로 너희들을 모두 죽여 원수를 갚겠다”고 한 사실이 《晝永編》에 기술된 것은 앞에서 보았다. 또 1771년(영조 47) 유구로 표류한 張漢喆이 안남 상선에 구조되었을 때, 안남인들이 장한철 일행이 제주도인임을 알고는 옛날 耽羅王이 安南世子를 죽인 일로 원수를 갚겠다고 하여 상황이 험악해지자 작은 배로 옮겨 뺐다는 기사가 그의 《漂海錄》에 나온다. 이러한 사실로 보아 안남인의 제주도 표착사건이 전혀 근거가 없다고 단정짓기도 어렵다. 그러나 《주영편》과 《표해록》에 나오는 기사는 안남국 세자가 피살되었다고 해 1611년 사건과는 내용이 상당히 다르고, 시기도 불확실하다. 오히려 고려시대 망명해온 안남국 왕자 李龍祥의 이야기¹¹³⁾가 왜곡되어 전해졌을 가능성도 있다고 생각된다. 하여튼 이 사건은 안남과 유구 측의 기록을 보다 면밀히 조사해 보아야 정확하게 밝혀질 수 있는 일이다.¹¹⁴⁾

113) 이에 관해서는 최상수, 앞의 책, 제2장 〈13세기경 안남왕자의 고려 귀화〉 참조.

114) 시기적으로 보면 1687년은 조완벽 및 이수광의 만남과 가까우며 제주도에 표류했다는 1611년은 동아시아 해역이 이른바 ‘대항해시대’로서 바다를 통한 교역활동이 빈번하였기 때문에 안남의 상선이 표류했을 수도 있다. 이 시기에 조선의 연안에서는 동아시아국가뿐 아니라 포르투갈·네덜란드·영국의 배가 표착한 사례도 있었다.

V. 맺음말

본론에서는 조선시대 동남아시아 국가와의 교류의 실상에 관해 살펴 보았다. 그 내용을 간략히 정리하고, 앞으로의 과제에 관한 언급함으로써 결론에 대하고자 한다.

조선전기 동남아시아 국가와의 교류는 섬라국과 조와국 사신의 내빙에 의해 이루어졌다. 그들은 교역대상국을 확장하려는 의도로 조선에 접근하였으며, 실제 담당자는 1397년 明의 海禁令 이후 동남아시아 여러 나라의 지배층으로 편입된 중국인 무역상들이었다. 조선 정부는 수동적으로 그들의 내빙을 받아주는 입장이었지만, 초기에는 ‘南蕃國의 來朝’가 왕권의 강화에 끼치는 정치적 의미와 남방물산에 대한 수요 때문에 적극적으로 대응하였다. 그러나 일본인 해적(倭寇)에 의해 동남아시아 국가들의 사절단 및 무역선이 계속 약탈당하면서 그들은 더 이상 내빙하지 않았다. 조선 정부로서도 적극적인 대응을 시도하지 않았기 때문에 교류관계는 단절되었다. 조선 초기 20여 년이라는 짧은 기간동안이나마 전개되었던 동남아시아 국가와의 관계는 조선 정부로서도 해양활동을 넓힐 수 있는 계기가 될 수도 있었으나 소극적인 대응에 머물렀고, 지속적인 문화교류로 발전하지 못하였다. 그 공백을 메운 나라가 유구왕국이었다. 그러나 유구의 무역선도 왜구에 의해 방해를 받으면서 조선의 남방물산 공급은 일본을 통해서 이루어졌다. 그래서 15세기 후반 이후 바다를 통한 조선의 대외관계는 아주 단순화되었다.

동남아시아 국가와의 교류에서 비록 정부 차원의 사절단 왕래는 왕조 초기에 두절되었지만 명과 청의 수도로서 중국 주변 나라의 사절단이 걸 집하는 북경에서 사신들 간의 접촉이라는 또 다른 형태의 교류는 왕조

말기까지 지속되었다. 특히 사신들끼리 만나 시문을 창수하고 필담을 통해 대화를 나누는 문화교류는 안남국과 가장 많이 이루어졌다. 또 조선 조정으로서는 중국과의 관계에서 조선과 입장이 유사하고, 또 유교문화를 수용해 문화적 동질성을 지닌 안남국에 대해 많은 관심을 가지고 정보를 수집하였다. 그래서 조선왕조실록에는 70여 건의 안남국 관련 기사가 수록되어 있다.

한편 상층부의 문화교류와는 별도로 피로인과 표류민들에 의한 직접적인 체험이 있었다. 이러한 사례는 흔치 않았지만 다행히 그들의 체험과 견문한 바가 기록물로 전해지고 있다. 이수광이 쓴 《지봉집》, 〈조완벽전〉이나 정동유의 《주영편》 같은 기록물은 민간 차원의 교류의 실상과 조선시대 한국인의 안남에 관한 인식을 알 수 있게 하는 주요한 자료이다. 뿐만 아니라 당시 안남의 사회상이나 풍속, 혹은 이른바 대항해시대 동남아시아 해역의 움직임을 이해하는데도 기초자료로서의 의미를 지니고 있다.

이상 본문에서 고찰한 것으로 서론에서 언급한 바 조선시대의 대외적 폐쇄성, 해양활동의 쇠퇴기, 동남아시아 국가와의 빈약한 교류, 사료의 제약에 의한 동남아관계 연구의 공백 등과 같은 선입견이 약간은 수정되었으리라 믿는다. 그러나 본고에서 살펴본 것은 조선시대 동남아시아 국가와의 교류사라는 큰 주제의 극히 작은 일부분에 지나지 않는다.

앞으로 동남아시아국가와의 교류사 연구를 발전시키기 위해 필요한 몇 가지 생각을 정리함으로써 맺고자 한다.

첫째, 한국 내의 관련 사료를 정밀히 조사해서 집대성하는 작업이 필요할 것이다. 예컨대 조선시대 안남국을 비롯한 동남아시아 국가의 사신들과의 교류만 하더라도 현재 알려진 사실 외에 새로운 자료가 발견될 가능성이 많다. 최근 새로 발견되어 보완된 燕行錄류와 개인문집을 상세히

조사해 보면, 많은 관련 사실들이 발굴될 것이다.

둘째, 해당국의 사료를 검토해 비교분석하고, 조각들을 맞추어 사실을 재구성해야 한다. 사신 간의 문화교류 사례만 하더라도 월남에서 최근 이에 관한 연구가 활발하게 진행됨에 새로운 사실들이 계속 발견되고 있다. 태국이나 인도네시아, 필리핀 등도 마찬가지이다. 이러한 상호 간의 공동노력에 의해 본문에서 ‘자료가 없어 확인할 수 없다’ 라고 한 부분이 앞으로 수정될 수 있기를 바란다. 또 문헌자료의 빈곤을 넘어서기 위해서는 현지조사와 함께 하나의 문제에 대해 정치학·경제학·역사학·민속학·인류학·언어학 등 다양한 시각과 방법론으로 접근하는 학제적 연구가 필요하다. 그것이 실상을 복원함에도 효과적임은 물론이고 역사적 의미를 규명하는 데도 중요한 요소이다.

셋째, 사료의 상호보완뿐 아니라 연구자들끼리의 교류를 통해 각국에서의 연구성과를 공유할 필요성이 절실하다. 이것은 동남아시아 나라들의 연구성과뿐만 아니라 동남아시아 연구에 큰 진전을 보이고 있는 일본과 서양, 중국의 연구성과를 충분히 흡수해야 할 것이다. 지금까지 한국·중국·일본 등 동북아시아 국가 간의 교류사는 상대적으로 연구가 진행되어 왔다. 또 동북아시아 삼국은 연구방법론에서도 상호 영향 아래 공통적인 면모를 지니고 있다. 그러나 동남아시아 연구에서는 한·중·일과는 별도로 서양학자를 중심으로 한 그룹과 동남아시아 각국의 연구자들에 의한 민족주의적 시각에 입각한 그룹이 있다. 이 두 그룹의 연구는 동남아시아사를 보는 두 개의 시각으로 각각 특색이 있으며 상호보완되어야 한다. 이 점 동북아시아사를 연구하는 한·중·일 연구자들이 반드시 이해해야 할 필요가 있다.

넷째, 국가 간의 교류사를 연구할 때 필요한 자세는 자국중심주의적 사관을 탈피해야 하며, 일국주의적 시각을 넘어서야 한다. 더구나 동남아

시아라는 복합적 민족과 국가, 문화권이라는 대상을 연구할 때는 국경을 넘어서는 사관과 문화다원주의 내지 문화복합주의적 이해가 필수적이다. 특히 해양을 통한 교류사를 논하기 때문에 국경이란 거의 의미가 없다. 서양에서의 지중해 연구처럼 동아시아해역사를 연구주제로 삼는 거시역사학이 필요하다고 생각된다. 그래서 동아시아해역이라는 무대를 바탕으로 동북아시아사와 동남아시아사를 비교하고 상호 간의 교류사와 영향을 논의할 수 있는 연구자들끼리의 교류가 절실하다 하겠다.

제4장 ‘漂流’를 통해서 본 근대 한일관계

- 조선인 표류민에 대한 송환절차를 중심으로 -

- 李薰(국사편찬위원회 연구위원)

- I 머리말
- II. 임란 이후 조선인의 일본 표착과 송환
 - 1) 조선인의 일본 표착
 - 2) 조선인에 대한 송환관행
- III. '舊對馬藩'의 통교대행과 조선인 표류민의 송환실태
- IV. '倭館침탈'과 조선인 표류민의 송환관행 변화
 - 1) 송환경로의 변화
 - 2) 송환비용의 부담
- V. '開港' 이후 조선인 표류민 송환체제의 변질
- VI. 맺음말

I. 머리말

표류란 바다를 항해하는 도중 돌풍 등의 일기불순으로 불가항력에 의해 목적지가 아닌 다른 곳에 닿게 된 해난사고를 일컫는다. 이러한 해난 사고는 인간이 항해를 시작하면서부터 발생한 문제로, 한반도와 일본열도 사이의 해역도 예외가 아니었다. 이곳에서는 연중 대륙 쪽에서 한반도로 불어오는 바람 때문에 한반도 주민이 일본에 표착하는 사례가, 일본열도 주민이 한반도에 표착하는 사고의 거의 10배에 가까웠다.¹⁾

해난사고는 죽음에 노출된 대단히 위험한 항해로 같이 배를 탔던 동료

1) 池内敏, 〈近世朝鮮人の日本漂着年表〉(《近世日本と朝鮮漂流民》, 臨川書店, 일본 京都, 1998)에 따르면, 조선 후기 일본에 표착했다가 조선으로 다시 되돌아온 조선인의 표착사례는 1년에 평균 3~4건 정도였다.

가 역사한다 하더라도 시체조차 건지지 못하는 극한 상황이었다.

한반도와 일본열도의 해역에서는 이렇게 죽음을 불사하는 고통에도 불구하고, 한반도 연안 주민들의 일본 표착이 끊이지 않았다. 전근대 조선정부와 일본의 토쿠가와(徳川) 막부 간에는 해난사고를 당한 상대국의 표선 및 표류민을 무상으로 상호 송환하는 관행이 있었는데, 이것은 조일간의 우호를 유지하는 수단으로 이해되는 측면도 있었다. 그러나 1868년 메이지 유신(明治維新)이라는 정치적 변동을 계기로, 조일관계는 근대적 국제관계에 바탕을 둔 한일관계로 전환되어갔고, 해난사고로 인한 표선과 표류민의 송환지침도 변화하였다. 그 결과 해난사고를 당한 당사자들이 표착지에서 학대받는 경향이 보이기도 하고, 또 본국으로 송환되기 위한 비용을 스스로 마련하기 위해 표선이나 표선에 적재했던 표물을 매각하는 등, 표착지에서 전에 없던 노력을 기울여야만 했다.

이에 본고에서는 전근대에서 1876년의 개항을 전후한 시기까지, 조일 양국에서 일어난 정치적 변화를 배경으로, 조일간 해역에서 발생한 해난 사고에 대한 취급, 즉 표선 및 표류민에 대한 취급이 어떻게 변화해 가는지를 보려고 한다. 검토대상은 지면관계상 조선인의 일본 표착으로 한정하며, 주로 송환경로와 비용적 측면에 초점을 맞추기로 한다.²⁾

2) 전근대에서 근대에 이르기까지 광범위한 시기를 다루므로 시기 설정에 대한 설명이 필요하리라 본다. 1876년 개항을 계기로 일본과의 통교관계가 개편될 때까지 조선이 전근대 이래의 전통적인 ‘交隣’을 대일본 통교책으로 삼았던 것은 주지의 사실이다. 이에 비해 일본에서는 메이지 신정부 수립 이후 외무성이 대조선외교를 독점해가는 과정에서 부산의 왜관을 침탈하는 등, 조일관계에 영향을 미치는 부분이 있었다. 조선도 개항을 전후한 시기 일본의 정치적 결단에 의해 그때그때마다 대응하지 않을 수 없었다. 따라서 조일관계에 변화를 가져오는 계기가 되었던 사건, 예를 들면, 전근대에서는 임진왜란, 19세기 중엽이후에는 1868년 메이지 신정부 수립 직후의 구대마번의 조일통교 대행, 1872년 메이지정부의 왜관침탈, 1876년 개항을 계기로 표류민 송환실태가 어떻게 변화해가는지를 역사적으로 개관해 보기로 한다. 단 여기에서의 개항 이후는 1887년까지만 언급하기로 한다. 1887년 이후부터 1914년까지의 조선인 표류민의 송환에 대해 제도사적 검토는 정성일의 논문(〈표류민 송환체제를 통해 본 근현대 한일관계〉, 《한일관계사연구》 17, 2002)에 자세하다.

II. 임란 이후 조선인의 일본 표착과 송환

1) 조선인의 일본 표착

해난사고를 당한 사고당사자들은 소위 ‘표류민’이라 할 수 있는데, 이들은 출항지에서 본다면 배를 타고 나섰다가 행방을 알 수 없게 된 실종자였다. 실종사고가 발생하면 가족이나 친척들은 지방관아에 생사 확인에 대한 진정을 했다. 조선의 동·서·남해 연안에서 발생한 행방불명자는 시간이 흐르면 결국 표류민으로 확인되는 경우가 많았으며, 특히 일본에 많이 표착하였다. 일본의 어느 곳에 표착하는가에 따라 송환사정에 차이는 있었으나, 조선인들의 대부분은 일본 당국에 표착 사실이 알려져 구조되는 대로 그때그때마다 대마번(對馬藩)에 의해 송환되어 왔다.

다음의 〈표1〉은 임진·정유왜란 이후 일본 각지에 표착한 조선인의 송환횟수와 표류민의 숫자를 10년을 단위로 작성해 본 것이다.³⁾

1599~1867년까지 일본열도에 조선인이 표착한 것은 모두 1,020건, 표류민의 숫자는 10,037명 정도이다. 1년에 평균 거의 4건에 가까운 표착사고가 발생한 셈이나, 실제로는 기록에 남아있는 것보다도 훨씬 많은 표착사고가 있었다고 여겨진다. 어쨌든 일본에 표착한 조선인의 송환건수는 같은 기간 동안 일본인의 조선 표착이 약 113건, 표류민이 1,100여 명

3) 위의 표는 池內敏, 〈近世日本人の朝鮮漂着年表〉(《알 책》, 1998)을 재구성한 것이다. 최근 池內敏는 조선자료인《漂人領來謄錄》, 《同文彙考》, 《漂人領來謄錄》, 《東萊府啓錄》, 《濟州啓錄》, 《書契》를 비롯하여 일본의 對馬藩政 문서 및 기왕에 작성된 표착 연표를 조사하여 1599~1888년까지의 송환건수를 산출한 바 있다. 물론 한국이나 일본 내의 표착지에서 새로운 자료를 얼마나 발굴해낼 수 있는가에 따라 통계는 또 달라질 수 있다. 최근에는 개항 이후의 표착사례에 대한 연구가 이루어져 1873~1909년 사이 1년 평균 9.9건에 이르는 표착사고가 있었던 것으로 밝혀졌다(정성일, 〈알 논문〉 64, 2002).

〈표 1〉 조선인의 일본 표착

시 기	표착건수	표착건수	표착시 사망 내역									생존율
			익사	아사	동사	병사	사망	사체	실종	공선		
1599~1620	3	불명										
1621~1630	7	81										
1631~1640	5	12										
1641~1650	15	145				10					93.1	
1651~1660	23	267	1								100	
1661~1670	21	241					5				97.9	
1671~1680	22	234	28			1	1	2			86.3	
1681~1690	29	516	11		4	1	1	2		3	96.3	
1691~1700	49	608	3		1	4		2			98.4	
1701~1710	44	451	10			3		10			94.9	
1711~1720	60	598	4			2	1			1	98.3	
1721~1730	37	421									100	
1731~1740	42	466	2						2		99.1	
1741~1750	21	197	5								97.5	
1751~1760	38	422	10		3		1				96.7	
1761~1770	38	472	33							1	93	
1771~1780	53	575	2		5	2		1			98.3	
1781~1790	45	499	11	12	3	2	1		2		93.8	
1791~1800	44	345	4		1	2	1	1		2	97.4	
1801~1810	55	440	3		1	1		1		1	98.6	
1811~1820	77	642	15		2	5		2		3	96.3	
1821~1830	55	503	36	2		9		7		3	89.3	
1831~1840	89	585	6	1	1	5		1		12	97.6	
1841~1850	51	455	20					1		1	95.4	
1851~1860	57	510	3	20		8		4		4	93.1	
1861~1867	40	352	2			1		2		1	98.6	
1868~1872	29	215	1			3					98.1	
1873~1888	63	517	10			1	15		7		93.6	
계	1,112건	10,769명	220명	35명	21명	60명	26명	36명	11명	32선	96.1%	

* 표착건수는 空船의 표착까지도 포함한 숫자임.

** 표착인원은 표착시 익사 등을 비롯한 사망까지도 포함한 숫자임.

*** 위의 〈표 1〉은 池內敏의 〈近世朝鮮人の日本漂着年表〉(1998 《近世日本と朝鮮漂流民》 臨川書店, 일본 京都)를 가공한 것임.

정도 발생한 것에 비하면 거의 10배에 가까웠다.⁴⁾

조선인 표류민은 동·서·남해안의 연안포구에서 발생했으나, 전라도와 경상도가 거주지 내지는 출항지로 되어 있는 사람들이 전체 표류사고의 거의 90퍼센트를 차지하였다.

이들의 표류기간은 짧으면 1일, 길게는 20일도 걸렸다.⁵⁾ 평균 표류일수를 4일 정도로 보더라도 표류 자체가 죽음을 각오한 극한 상황 속에서의 항해인 만큼 당연히 익사자·행방불명·병사자·아사자가 발생했다. 그렇지만 <표1>을 보면 생존율은 96.1%에 이르고 있다. 과학과 항해술이 발달한 오늘날에도 항로이탈 등의 항해사고로 인명피해가 끊이지 않고 있는 현실을 감안한다면,⁶⁾ 조선인은 대부분 살아서 돌아왔으므로 생존율은 아주 높은 편이었다.⁷⁾

<표2>를 보면, 조선인 표류민의 일본 내 표착지는 북쪽으로는 北海島(蝦夷地)에서 시작하여 이와미[石見]·이즈모[出雲]·나가토[長門] 등의 일본해 연안으로 내려와 남쪽으로는 對馬島·큐슈[九州], 오키나와[琉球]에 이르기까지 일본열도 전역에 걸쳐 있다. 그런데 표류 해역과 표착지는 어느 정도 경향성이 있었다. 해난 사고가 빈발하는 해역은 경상도의 장기 앞바다, 그리고 제주도와 전라남도 육지부를 연결하는 추라도 앞바다였다.⁸⁾ 전라도 해역에서 표류하게 되면 고토[五島]의 서해안쪽에 많이

4) 李 薰, 《朝鮮後期 漂流民과 韓日關係》, 國學資料院, 서울, 2000, pp. 159-160.

5) 박진미, <<漂人領來謄錄>의 종합적 고찰>, 《慶北史學》 19, 1996.

6) 1984년부터 1993년까지 지난 10년간 우리나라에서는 연평균 540여 척의 배가 해난사고(항로이탈·불법어로)를 일으켜 280여 명의 사망·실종자를 포함해 연평균 4,000여 명의 인명피해를 내는 것으로 되어 있다(<한겨레신문> 1994년 10월 31일).

7) 여기에서 말하는 생존율은 어디까지나 살아서 조선으로 송환된 사람들에 한하며 이들에 관한 기록을 바탕으로 한 통계이다. 따라서 기록에 남아 있지 않은 사람들, 말하자면 일본 땅에 표착하기 이전에 해상에서 실종되었거나 익사한 사람들까지를 고려한다면 생존율은 이보다는 떨어질 것으로 생각된다.

8) 고동환, <조선 후기 商船의 航行條件 -영·호남 해안을 중심으로->, 《제46회 전국역사학대회 발표요지》 116, 2003.

〈표 2〉 조선인의 출항지와 표착지

표착지 출항지	對馬島	五島	壹岐	肥前	肥前	筑前	大隅	薩摩	琉球	長門	石見	隱岐	出雲	伯耆	因幡	但馬	丹後	駿河	蝦夷地	長崎縣	島根縣
평안도	2							1		1											
경기도	2							1		3											
충청도	6	2									1										
전라도	80	84	12	30	1	10	3	14	2	25	10	2	5				1	1		2	
제주도	26	60	1	17			2	15		1						1				5	1
경상도	249	6	7	6		43		1		115	49	9	22	1	1	2			1		1
강원도	7					1				27	18	4	2	1							1
함경도	3					2				4	7		3			1	2				
불명	28	2	1	2		2		1		30	4						2				

* 福江은 五島, 平戶는 肥前에 포함시킴.

** 출항지와 표착지를 알 수 있는 것만 대상으로 하되, 동일 선박에 여러 지역의 사람들이 함께 탔을 때에는 따로따로 산출했으므로 〈표 1〉의 표착건수와 일치하지 않음.

*** 위의 〈표 2〉는 池內敏의 〈앞 표〉를 가공한 것임.

표착하였으며, 경상도 해역에서 표류하면 대마도나 나가토[長門] 등에 표착할 확률이 높았다. 따라서 경상도인이 전라도인의 표착다발지역인 고토[五島]에 표착하는 일은 드물었다. 있다면 전라도 해역으로 항해하던 도중 사고를 당한 것이었다. 표류해역과 표착지의 범위가 이렇게 어느 정도 정해져 있었던 것은 뭐라 해도 연중 대륙 쪽에서 동쪽으로 불어오는 바람이 직접적인 원인이었다.

한반도의 동남쪽으로는 일본열도 밑을 흐르고 있는 黑潮에서 갈라져 나온 대마해류 및 東鮮해류 등이 해난사고 다발해역 근처를 지나가고 있으며, 동해안의 북에서 남쪽으로는 리만해류가 지나가고 있다. 대부분의 조사에서 조선인들은 사고해역에서 돌풍 또는 서풍·서북풍을 만나 사고를 당했다고 진술하고 있다. 조선인의 표착이 끊이지 않았던 대마도와

나가토[長門]에서는 겨울에 부는 서풍 내지는 서북풍과 북북서풍을 ‘아나지(대마도에서는 穴風)’라고 불렀는데,⁹⁾ 조선인이 주로 겨울에 동해해를 지나는 북북서풍과 대마해류(長門州 見島부근은 시속 3노트)가 만나는 지점에 휘말리게 되면 거의 대부분이 일본해 연안지방에 표착하였다.¹⁰⁾

이 바람 때문에 조선인 표류민은 전체적으로 서쪽에서 동쪽으로 표류해 갔다고 볼 수 있다. 그러나 표류상황을 더 주의깊게 보면, 경상도 해역에서 표류사고를 당한 상당수의 전라도인 중에는 꼭 바람이라는 불가항력적인 요인이 아니라, 처음부터 출어 등의 뚜렷한 목적을 가지고 이미 경상도 해역으로 항해한 상태에서 많은 사고를 당했다. 게다가 전라도와 경상도 주민의 표류양상은 약간의 차йма져 보이고 있다. 이는 표류·표착이 돌풍 등의 악천후 때문에 일어난 불의의 사고이기는 하지만, 당시 지역 주민들의 생산 활동이나 생활패턴 등과 관련되어 있었음을 시사하고 있다.

조선후기에 이르면 전기보다 바다어업이 활발해지면서 바닷고기의 어획량이 증가하였다. 17세기 이후에는 전국적으로 동·서·남해연안에 주요 어장이 형성되면서 산란기에 고기떼가 몰려오면 어선이 몰려들어 고기를 잡는 연안어업이 번성하였다. 서해안은 전라도 영광의 法聖浦·부안의 위도 大猪港에서 시작하여, 경기도의 江華·仁川·喬洞·南陽·安山·永宗, 황해도 瓮津, 평안도는 中和가 주요 어장이었다. 동해안으로는 경상도에 대구·청어·문어 어장이 있었다. 청어로는 興海·延日·長鬚·蔚山이, 대구로는 機長·東萊·統營이, 함경도에서는 덕원이

9) 岸浩, 〈長門北浦に漂着した朝鮮人の送還〉, 《山口縣地方史研究》 54, p. 7, 1985.

10) 岸浩, 〈앞 논문〉, p. 7, 1985.

명태·청어로, 함흥은 다시마로 유명하였다. 남해안에서는 통영이 주요 어장이었으며, 淸州·沙川에서는 문어가 잡혔다. 더욱이 선운업의 발달로 주요어장에서는 어획기에 얼음을 실은 빙장선과 운반선이 등장하여 어선에서 잡은 고기를 구입하여 고기를 삶겨 싣고 육지에 판매하였다. 또한 물고기를 말려서 건포를 만들거나 젓갈로 만드는 등의 가공방법의 발달 및 상품화폐경제의 발달로 어물이 잘 유통될 수 있었다.¹¹⁾

일본에 표착한 조선인은 전라도와 경상도를 막론하고 이렇게 조선 후기 이후 연안에서 이루어지는 어업 등의 생산활동과 유통에 관련된 항해 중에 표류사고를 당했다고 볼 수 있으며, 지역별로는 약간의 차이가 있었다. 전라도인은 출어 보다는 전라도와 경상도의 연안 포구에서 상업활동과 관련된 해상활동 도중에 일어난 표류사고가 많았다. 전라도 도내에서의 사고가 주로 물품의 조달 및 관물을 운송하는 과정에서 일어난 것이라면, 도 밖으로는 전라도 곡물을 경상도를 비롯한 강원도·함경도의 魚類(생선 및 가공품(鹽藏魚物·乾物))과 교환하기 위해 항해하는 도중의 표류가 많았다. 경상도인들은 전라도인에 비해 출어로 인한 사고 비율이 높았는데, 울산과 부산간이 청어 산지로 겨울의 어획기에는 경상도인 뿐만 아니라 전라도인들까지도 몰려들었다. 이러한 표류 양상은 17세기에서 19세기까지 변함이 없었으나, 19세기 이후 울산이 동남해안의 최대 소금산지가 되면서부터는 울산지역으로 소금 및 염장어물을 구하기 위한 경상도와 전라도의 선박들의 왕래는 말할 것도 없이, 울산에서 인근 포구로 소금을 조달하기 위한 항해가 증가하면서 표류사고도 증가했다고 볼 수 있다.¹²⁾

11) 이영학, <조선후기 어업에 대한 연구>, 《역사와 현실》 35, 2000.

12) 李 薰, 《앞 책》, 2000, pp. 69-90.

조선은 주자가례에 입각한 제사가 보급됨에 따라 양반은 물론 서민과 노비에게 까지 제수용품에 대한 수요가 높았다. 당시 인기가 있던 제수 용품은 장기보존이 가능한 건어물과 염장어물로,¹³⁾ 19세기 이후 경상도 동해안지역이 최대의 소금산지로 부각됨에 따라 이를 좇아 전라도인들도 경상도까지 왔던 것으로 보인다. 원양항해 도중의 표류란 어장 및 어장 주변 지역에 형성된 상권과 밀접한 관련이 있었던 것임을 짐작하게 한다.

이러한 상황으로 볼 때, 조선후기 거의 10,000명이 넘는 조선인 표류민들의 압도적 대다수는 지역적인 차이는 있었지만 뭐라 해도 출어나 장사 등, 생산 및 유통과 관련된 항해활동 중에 일본 표착이라는 불의의 사고를 당한 것이라 볼 수 있다.

2) 조선인에 대한 송환관행

임진왜란 이후 일본에 표착한 조선인은 19세기 중엽까지 대체로 일본에 의해 무사히 송환되었으나 처음부터 조일 간에 송환에 관한 어떤 약속이나 약조가 있었던 것은 아니다. 임란 직후에는 대마도가 국교 재개 교섭을 위해 전쟁 때 포로로 잡혀갔던 피로인들을 쇄환해왔다. 그러나 조선이 국교회복을 요청하는 일본에 대하여 ‘회답겸쇄환사’를 파견함으로써 피로인들을 쇄환해 오는 일이 어느 정도 일단락되자, 대마도는 다시 일본에 표착한 조선인들을 찾아서 송환해오기 시작하였다. 조선도 인도적인 차원에서 표류민을 송환해오는 대마도를 물리치지는 않았는데,

13) 김호중, <조선후기 魚鹽의 流通實態>, 《大丘史學》31, 1986, pp. 110~112.

아마도 조선과 일본 모두 표류민의 송환이 조일관계의 회복 및 우호를 유지할 수 있는 방법이라고 인식하였기 때문이라고 생각된다.

1640년대 중반이후부터는 일본에서 조선인 표류민을 송환하는 절차가 정비되어 감에 따라 조선인의 송환도 차츰 안정되어 갔다. 일본의 중앙 정권인 토쿠가와(徳川) 막부는 1640년대 이후 대외관계를 독점해 가는 과정에서 외부세계와의 접촉을 4개의 창구(長崎・薩摩・對馬島・松前)로 정하여 이곳을 통해 간접 통교하는 방식을 취했다. 조선에 대해서는 대마도(對馬藩)를 통해 간접적으로 통교했으므로, 조선후기 일본의 각지에 표착한 조선인들은 토쿠가와 막부가 정한 표류민 송환절차에 따라 송환되었다.

송환경로는 막부가 외부세계로부터의 유입구를 나가사키[長崎] 한군 데로 정함에 따라 조선인들은 일본의 어디에 표착하건 宗門의 조사를 위해 나가사키에 들러야 했다. 조선인들이 일본에 표착하게 되면 표착지 및 나가사키에서는 표류 경위를 조사하게 되는데, 이때 작성된 진술서(口上書)의 말미에는 반드시 조선인 표류민의 종교 소지 여부에 대한 사항이 기재되어 있었다.¹⁴⁾ 그 결과 1645년 이래 정비된 토쿠가와 막부 주도의 표류민 송환절차란 ‘표착지→나가사키[長崎]→대마도’라는 우회경

14) 국사편찬위원회가 소장하고 있는 <대마도 종가문서>(고문서 447)은 대마도에서 작성한 구상서이지만 나가사키에서의 조사와 마찬가지로 말미에는 조선인 표류민들의 종교 소지 여부와 호패의 소지를 묻고 있는 내용이 있다.

一 宗旨之儀被遊御尋, 常ニ釋迦念申候

一 提札之儀被遊御尋候得共, 壹人も所持不仕候

첫째 항목은 조선인의 宗旨(종교)가 무엇인지를 묻는 질문에 대한 답으로 “釋迦(불교)를 믿는다”라고 답변함으로써 조선인들이 불교 신앙자임을 밝히고 있다. 이 항목은 외부세계에서 들어오는 사람들에 대한 일본의 관심이 종교의 소지 여부에 있었음을 반영하는 것으로 조선인들의 신앙은 거의 불교였으므로 큰 문제가 되지는 않았다. 그러나 기독교의 유입을 막으려 했던 徳川幕府의 기독교 禁制를 엿볼 수 있는 대목이다(紙屋敦之, 《大君外交と東アジア》, 吉川弘文館, 일본 東京, 1997, p. 198).

로를 거쳐서 대마도로 하여금 조선인을 송환토록 하는 것이었다. 때문에 송환기간이 길어지기는 했지만, 송환비용의 일부를 막부가 부담하되 조선에 청구하지는 않는 무상송환을 원칙으로 한 것이었다.

한편 막부 주도의 송환절차 정비를 계기로, 조선은 대마번의 표류민 송환자를 ‘漂差倭’라는 일본의 정식 외교사절로 인정하여 각종 접대를 아끼지 않았다. 접대란 몇 차례에 걸친 연향과 조선국왕에 대한 숙배식 등, 교린의례를 행하는 것이었지만,¹⁵⁾ 대마번에 경제적으로 이익을 가져다주기도 하였다. 이러한 구조 속에서 조선인의 표류민 송환은 비교적 순탄하게 이루어졌다. 나가사키를 경유하여 무상송환하며, 대마도 사자의 교린의례를 골자로 하는 송환절차는 비록 이를 성문화한 약조는 없었지만, 전례를 중시하는 慣行으로서 조선정부와 토쿠가와 막부 간의 평화 및 교린을 유지하기 위한 하나의 중요한 틀로서 기능할 수 있었다.

III. ‘舊對馬藩’의 통교대행과 조선인 표류민의 송환실태

1868년 메이지[明治]유신으로 일궈어지는 일본의 정치적 변동은 조선과의 관계에 큰 변화를 가져왔다. 과거 토쿠가와 막부를 대신하여 조선과의 통교를 맡아보았던 대마번이 외교일선에서 물러나는 대신, 메이지 정부가 직접 조선과의 통교 교섭 및 개편을 시도하게 되었다. 조일간 해

15) 숙배식은 대마번 표차왜가 조선국왕에 대해 4배례를 행하는 것으로 소위 조공적 의례라 할 수 있는데, 이는 대마도와는 조선전기 이래의 기미관계, 토쿠가와 막부에 대해서는 조선의 화의의식을 고무하는 것이었다.

역에서의 해난사고는 토쿠가와 막부의 붕괴 이후에도 끊이지 않았는데, 메이지정부는 교착상태에 빠진 조선과의 통교관계 개편을 위해 일본에 표착한 조선인 표류민의 송환만은 중단하지 않았다.

그러면 메이지정부 수립 직후의 표류민 송환실태란 어떠했을까?

1868년(고종 5) 3월 23일 메이지정부가 구대마번의 宗對馬守에게 내린 達(太政官令)을 보면, 왕정일신을 계기로 조정이 외국과의 외교관계를 직접 장악하게 되었음을 선포하기는 했으나, 대조선문제는 지금까지와 마찬가지로 대마번의 家役으로 하되, 대마번주를 ‘外務事務局輔’에 임명한다고 적혀 있었다.¹⁶⁾ 즉 구막부 이래 대마번의 가역을 인정하면서 종대마수를 외국사무보에 임명함으로써 외국사무총재 밑에서 외국사무국과 협의해서 조선문제를 처리하도록 한 것이었다.

일단은 이 조치로 말미암아, 구막부 이래의 통교·무역이 1872(고종 9)년 메이지정부가 부산 왜관 침탈 때까지 대마번을 통해 실질적으로 유지될 수 있었다. 조일간 해역에서 발생하는 표류민 역시 위의 ‘達’에 따라 1868년 메이지유신 이후에도 여전히 상호 송환될 수 있었다. 메이지정부가 1868년 6월 19일, 太政官 布告 제490호로 공표한 ‘조선인 표류민 취급 규칙’은 다음과 같았다.

1조. 일본인이 조선국에 표착하게 되면, 조선에서는 이를 정중하게 취급하여, 부산포 초량에 和館이라 하여 宗對馬守 가신들이 근무하는 곳으로 보내며, 표착 경위를 서한으로 통고한다. 그런 후에는 대마도에서 이들을 인수하여 표류민 출신지의 원근에 따라 長崎府나 大阪府로 보내고, 그곳에서 각각의 영주에게 인계하도록 한다.

16) 《朝鮮外交事務書》1, 권1, 明治 1 戊辰 3月 23日の 達, pp. 69~70.

2조. 조선인이 本邦(일본)의 각지에 표착할 경우에는, 그곳에서 가까운 府藩縣에서 長崎府로 보내며, 그곳에서 표류 경위를 조사한다. 衣糧을 급여하고 船艙을 수리한 후 대마수 役人에게로 보내며, 거기서부터는 長崎府의 浦觸으로써 대마도가 인수하도록 한다. 단, 浦觸의 의도는 조선인의 (항해시) 薪水가 부족하고 풍파의 상태가 좋지 않을 때 물건을 급여하여 어려움을 해결하도록 할 것임.

3조. 표류민을 長崎로부터 대마도가 인수받은 후에는 대마도에서 사자를 붙여 조선에 호송하도록 할 것.

4조. 표류민 가운데 사망자가 발생하면 시신을 관에 넣어 보내고 일본 땅에는 매장하지 말 것.¹⁷⁾

등이었다. 송환경로(표착지의 府藩縣→長崎府→대마도→조선)·송환방법(대마도의 사자 호송)·송환비용(長崎府의 衣糧지급 및 표선 수리비 부담)을 골자로 하는 태정관 포고 제 490호는 長崎경유·無償송환·使者호송이라는 점에서 구막부시대에 있어서의 일본의 조선인 표류민 송환과 거의 다름이 없었다.

메이지정부 초기 까다롭고 복잡한 대조선외교의 외국관 전담은 대마번에 대한 보상문제와도 연결되어 있었기 때문에, 우선 당장은 결국 구막부시대의 관행을 좇을 수밖에 없었다고 보아진다.

따라서 조선인 표류민이 일본 내의 정권교체로 인해 언제 귀국할지를 몰라서 막연한 불안감을 가진 채 대마도에 장기체류하고 있었던 점을 제외한다면, 절차상으로는 구막부시대와 마찬가지로 별 마찰없이 표류민

17) 岸浩, 〈長門沿岸に漂着した朝鮮人の送還を巡る諸問題の検討〉, 《朝鮮學報》119·120, 1986, pp. 471~472.

송환이 이루어졌다. 물론 조선의 예조와 대마번주 사이에 송환의 취지를 전하는 외교문서(書契)도 오고 갔다. 뿐만 아니라 메이지정부가 왜관을 침탈하기 전인 1871년까지는 표류민 송환자인 漂差倭에 대해 郷接慰官의 접대(차례·봉진연·출선연)와 복속의례도 구막부시대와 마찬가지로 치러졌다.¹⁸⁾

〈표 3〉 조선인의 일본 표착

서 력	표착건수	인원	서 력	표착건수	인원
1868	5	42	1879	3	37
1869	4	35	1880		
1870	11	61	1881		
1871	5	60	1882		
1872	4	12	1883	4	37
1873	13	83	1884	6	22
1874	2	6	1885	8	58
1875	1	15	1886	5	36
1876			1887	9	71
1877			1888	8	47
1878	4	103		92건	725명

* 위의 표는 池內敏의 〈앞 표〉를 가공한 것임

〈표3〉을 보면, 1868~1888년까지 조선인의 일본 표착사례는 약 92건, 표류민은 약 725명으로, 1871년 이후에도 대부분은 송환되었던 것으로 확인된다.¹⁹⁾ 그러나 이 시기 조선인 표류민의 송환이 막부시대와 동질의

18) 池內敏, 《앞 책》, 1998, pp. 95~96.

19) 위의 〈표〉는 池內敏의 〈近世朝鮮人の日本漂着年表〉(《앞 책》, 所收, 1998)를 가공한 것이다.

것은 아니었다. 메이지정부 초기에는 대마번에서 조선인 표류민에 대해 모종의 학대가 있었던 것 같다. 대마번은 토쿠가와 막부시대부터 조선인 표류민을 ‘下下之者’라 하여 천시하는 경향이 있었다. 장차 메이지정부가 대조선외교를 장악해 가려는 구상을 가지고 있음을 예견하고 있던 대마번으로서는 구교린외교에서처럼 표류민 송환을 성신을 실현할 수 있는 수단으로 여기는 생각도 점차 열어졌을 것으로 생각되기 때문이다.²⁰⁾

뿐만 아니라 1871년(고종 8)에는 메이지정부가 표선의 수리비 부담 방침을 변경해버렸다. 즉, 1871년 4월 청국과의 ‘日淸修好條規’ 조인(1871. 7. 29)에 앞서 정한 ‘漕難淸國救助取扱方’에서,²¹⁾ 표선의 수리비를 표류 당사자가 부담할 경제적 능력이 없을 경우에만 표착지나 관할지역의 공費로 부담한다는 것을 정하였다. 이는 말하자면 표류 당사자가 경제적으로 부담할 능력이 있을 경우에는 본인에게 표선의 수리비를 부담시키기로 한 것으로, ‘漕難淸國救助取扱方’의 제4조에 조선인 표류민도 이러한 방침에 준할 것을 명기하였다. 즉 태정관 포고 제490호에서 표선의 수리비를 長崎府 부담으로 정한 정부방침을 변경해버린 것이다. 이러한 항목은 조선이 메이지 신정부와의 통교를 거절하고 있는 상태에서 일본이 일방적으로 정한 것으로, 조선인의 해난사고를 청국과 차별없이 취급하게 된 것을 의미한다.

이러한 표류민의 송환 절차 변경은 1871년(고종 8) ‘廢藩置縣’을 즈음한 외무성내의 대조선외교 直交論의 대두 및 동아시아 외교에 대한 인식과 무관하지 않다. 1869년 9월 외무성이 태정관에게 제출한 문의서에는,

20) 1872년 메이지정부가 나가사키현과 사가현에 내린 ‘布令’ 및 ‘達’에 ‘대마도 백성들이 조선인을 노예 다루듯이 난폭하게 취급하고 있는데, 앞으로는 주인과 같이 다루도록 하라’는 금지조항이 있는 것으로 보아 대마도에서의 표류민 학대는 실재했었다고 여겨진다(《朝鮮外交事務書》4, 권13, 〈佐賀縣〜ノ御達案〉389~390・〈長崎縣〜ノ御達案〉, pp. 391~392).

21) 岸浩, 〈앞 논문〉, 1986, pp. 472~473. (《布告全書》재인용)

조선과의 조약체결은 ‘私交’(조선과 대마번과의 교제)의 폐지와 일체가 되지 않으면 안 된다고 함으로써, 교린관계로부터 조약에 바탕을 둔 외교관계로 전환해 갈 것을 염두에 두고 있었다.²²⁾ 1871년 5월 24일 외무성이 부산에 파견된 관리 吉岡弘毅와 森山茂에 보낸 의견서에는, “아시아 여러 나라와의 교제는 모두 제멋대로 체결한 약속으로 서양과 같은 定法이 없다. 조선에 대한 私交도 마찬가지로 서양 각국과의 외교관계에서 본다면 창피스러운 일이다. 이즈하라번(嚴原藩)에 아직도 존재하고 있는 관원은 기회를 보아 마땅히 철수해야 한다”라고 기재되어 있었다.²³⁾ 이는 메이지유신 이후 서양 여러 나라와의 접촉을 통해 외교기술에 대한 지식을 축적해 온 메이지정부가 전례와 관행을 중시하는 구막부의 대조선 및 대청관계를 전근대적인 것으로 파악하고 있었음을 여실히 보여주는 것이라 할 수 있다. 1871년(고종 8) 4월의 ‘일청수호조규’는 일본이 메이지유신 이후 ‘만국공법’의 논리를 바탕으로 아시아 국가에서는 처음으로 조약을 근거로 하여 외국과의 관계를 정한 것이었다. 외무성 내 대조선 외교 직교론의 대두와 외교인식의 변화는 결국 조선과의 관계를 조약에 바탕을 둔 대청관계와 같은 선에 설정하고 있었던 것 같으며, 조선인 표류민 송환절차를 조선과 어떤 교섭도 없이 일방적으로 변경한 것은 이를 반영하는 것이었다고 생각된다.

어쨌든 1871년 7월 14일 廢藩置縣²⁴⁾이 단행될 때까지 종씨의 가역은 더 계속되었으므로 위의 ‘태정관령’에 저촉되지만 않는다면, 일본에 표착한 조선인은 대마번에 의해 무사히 송환될 수 있었다. 한마디로, 메이지

22) 糟谷憲一, 〈近代的外交體制の創出・朝鮮の場合を中心に〉, 《アジアのなかの日本史》2・外交と戦争・, p. 233, 1993(사료, 《大日本外交文書》2-1, 221호: 《大日本外交文書》2-2 488호).

23) 《朝鮮外交事務書》3, 권8, 外務省の對韓策, pp. 285~286.

24) 1871년 7월 전국의 藩을 폐지하고 府縣을 설치함으로써 중앙집권적 권력성립을 도모한 메이지정부의 정치변혁을 일컫는다.

유신 이후 일본이 왜관을 침탈하기 이전까지 조일간의 표류민 송환은 일본 외무성의 인식변화로 변화는 있었으나 여전히 구막부시대와 마찬가지로 대마번에 의해 송환이 이루어지고 있었으며, 비용·의례면에서도 전근대적 관행이 계속되고 있었다고 할 수 있다.

IV. ‘倭館침탈’ 과 조선인 표류민의 송환관행 변화

1872년에는 조일교섭사상 중대한 사건이 일어났다. 구대마번의 주도 하에 메이지정부의 왕정복고에 관한 서계를 조선정부에 전달하는 교섭이 난항을 거듭하는 가운데, 대수대차사(相良正樹) 일행의 왜관 ‘欄出’ 실패를 계기로, 메이지정부가 대마번으로부터 소위 부산 왜관의 접수(처분)를 결정해버린 것이다.²⁵⁾ 그 결과 외무성은 부산 왜관의 이관에 착수하게 되며, 1872(고종 9)년 5월 부산 왜관에 근무하고 있던 在館 役員, 즉 館守를 비롯한 구대마번주 宗氏의 부하들을 모두 철수시키는 것은 물론, 왜관을 외무성에서 파견한 관리에게 양도할 것을 명하였다. 1872년 ‘난출’ 사건을 계기로 초량 왜관은 외무성의 公館이 되었다. 이는 조선의 입장에서 본다면, ‘불법점거’ 내지는 ‘침탈’ 이었다.²⁶⁾

25) 《高宗實錄》권9, 9년 6월 7일. 《備邊司謄錄》고종 9년 6월 7일, 9일, 10월 3일. 《承政院日記》 고종 9년 6월 7일, 8일. 《日省錄》 고종 9년 6월 7일, 8일, 7월 5일, 10월 3일. 《東萊府啓錄》 고종 9년 4월 10일, 5월 27일, 30일, 6월 1일, 2일, 9월 20일.

26) ‘불법점거’ 에 대해서는 池內敏의 《알 책》 참고.

메이지정부의 부산 왜관침탈은 왜관을 막부 이래 일본이 차지해온 소유지라고 인식한 부분이 있었기 때문으로, 조선 침탈은 왜관접수 때부터 시작되었다고 본다.

왜관 침탈을 계기로 한 외무성의 외교권 장악은 표류민 송환절차에도 변화를 가져왔다. 즉 외무성이 표류민 송환을 직접 담당하는 체제가 되면서 과거 조선인 표류민을 인수하기 위하여 일부러 왜관이나 나가사키에 파견나가 있던 구대마번의 관리를 철수시켜 버렸다. 이는 과거 대마도에서 부산 왜관까지 사자(표차왜)를 붙여 호송하던 전근대적 의례절차가 필요 없어진 것을 의미한다. 그러면 왜관 침탈 이후 조선인 표류민은 어떻게 송환되어 왔을까?

1) 송환경로의 변화

왜관 난출 이후 동래부사(鄭顯德)는 訓導를 일체 왜관에 들여보내지 않았다. 그리고 왜관 난출에 대한 대마번 추궁의 방법으로, 관수(深見正景)의 직무를 박탈하고 前1代官(海津茂太郎)을 假館守로 인정하겠다는 의사를 훈도(安東俊)와 별차(玄豐瑞)로 하여금 일본 측에 통고하게 하였다.²⁷⁾ 그 결과 왜관과의 ‘동래부→훈도·별차→관수’라는 공적 경로를 통한 교제가 일체 중단됨으로써 조일간의 외교업무 추진이 거의 정지상태였다. 따라서 왜관 침탈 이후 외무성이 주체가 되어 조선인 표류민을 송환한다는 것은 당연히 어려워졌다. 외무성이 조선인 표류민의 취급에 관한 업무를 직접 관할하게 되었다 하더라도, 조선과 기존의 공적 교섭 경로 단절로 말미암아 표류민의 신병을 인수인계할 때 쌍방의 인수·인계자 설정 및 일본 국내에서의 송환비용의 미해결 등으로 인하여 곧바로 송환하는 것이 어려웠기 때문이다.

27) 田保橋潔, 《近代日鮮關係の研究》上, 1940, pp. 216~217.

실제로 1872년 9월 일본은 조선인 표류민을 3組 송환해 왔다. 이중 제주 출신 김학성이라는 자는 위와 같은 문제 때문에 1871년 10월에 일본에 표착해서 1872년(고종 9) 9월 송환될 때까지 거의 1년이나 대마도에 장기체류하게 되었다.²⁸⁾ 1872년 9월(또는 11월)에야 겨우 김학성과 다른 2組의 조선인 표류민이 송환되어 오기는 했으나 신병의 인수인계가 순탄치 않았다. 나머지 2조의 표류민은 각각 1872년 4월 사츠마(鹿兒島)에 표착한 해남인 9명과, 1872년 4월 대마도에 표착한 제주인 3명이었는데,²⁹⁾ 메이지정부는 이들 표류민들의 신병을 공관측 代官을 통해 조선 측의 譯官(훈도·별차)에게 넘김으로 해서, 왜관 침탈 이후 중단되었던 ‘東萊府 譯官↔草梁 公館 代官’이라는 구종씨 외교체제하에서와 같은 공적 교섭 루트를 회복해보려 하였다.³⁰⁾ 그런데 2~3개월을 공관에 억류된 채 대기하고 있던 조선인 표류민들은 1873년 1월(또는 2월) 도망가 버리고 말았다. 이에 메이지정부는 다시 1873년(고종 10) 1월, 1872년 9월자로 대마도 佐須郷 阿連村에 표착한 경상도 창원 주민을 송환해 오면서, ‘譯官↔代官’이라는 공적 교섭경로를 확보하려 했다.³¹⁾

그러나 동래부의 훈도(안동준)·별차(현풍서)는 동래부사의 명령에 따라 관사(深見正景) 이하 왜관 역원을 인정하지 않고 대립을 계속하고 있던 터였으며, 소통사(崔在守)가 일본 측과 최소한도의 접촉을 하고 있었다. 1872년 8월 소통사가 구왜관에 전한 동래부의 기본방침은 다음과 같았다. 조선인 표류민의 경우, 관수가 존재했을 때에는 훈도·별차가 인수증을 발급했으나, 지금은 관수가 없어졌으므로 공관이 아닌 내지에서

28) 《朝鮮外交事務書》4, 권12, 〈朝鮮漂民金學成等原情〉, pp. 371~372.

29) 《朝鮮外交事務書》6, 권18, 문정기 p. 259.

30) 《朝鮮外交事務書》6, 권19, 〈甲乙兩漂民取計方見込〉, pp. 375~378.

31) 《朝鮮外交事務書》6, 권19, 〈壬申十二月九日韓地公館ヨリ申越候條拔書〉, pp. 385~390.

직접 인계증을 작성해야 할 것이며,³²⁾ 공관이 구막부시대 대조선 외교창 구였던 종씨의 왜관이 아닌 이상, 훈도나 별차 대신 동래부의 소통사가 대관을 상대할 것을 제의하였다. 그리고 이는 바로 조선정부의 의사라는 것을 밝혔다.³³⁾

조선이 종씨외교를 고집했던 것은 일본과의 교제 자체를 거부하겠다는 것으로는 보이지 않는다. 조선은 조선과 특수관계에 있던 대마번이 왜관에서 철수한 이상, 왜관의 부지 및 부속건물은 당연히 草梁邑으로 환원되어야 한다고 여겼으며, 메이지정부가 조선과 한마디 협의나 절차도 거치지 않고 대마번으로부터 일방적으로 접수하여 초량 공관으로 사용하려는 것에 대해 매우 부당하다는 인식을 갖고 있었다. 그러나 혹시라도 그렇게 된다면 일본 내지와 직접 교섭해야 할 것으로는 여기고 있었다. 단 그럼에도 불구하고 종씨외교를 주장했던 것은 1871년(고종 8) 일본의 주도하에 ‘일청수호조규’가 맺어지고, 왜관이 일방적으로 일본 측에 접수되는 시점에서, 종씨외교를 관철시키는 것이야말로 메이지 일본의 침탈을 방어할 수 있는 최선의 수단이라고 생각했을지도 모르기 때문일 것으로 생각된다.

1873년(고종 10) 말에 이르기까지 조선은 관수·대관이 없는 것으로 간주하여 일본과 紙面왕래(서계 왕복)를 일체 하지 않았다. 그리하여 1873년 일본이 13회에 걸쳐 조선인 표류민을 송환해 왔을 때에도 배소통사가 조선인의 신병을 인수받았다. 1873년 2월과 4월, 대마도의 佐須奈에 표착한 평안도 大同 사람과,³⁴⁾ 瀬村에 표착한 전라도 강진 사람이 송환

32) 《朝鮮外交事務書》5, 권16 〈小通事崔在守內席對話ノ内聞認候要領〉, pp. 475~482.

33) 《朝鮮外交事務書》6, 권19 〈朝鮮出張ヨリ來狀趣意摘要〉, pp. 419~427·429~435·〈朝鮮事件ニ付現今來共可相定ケ條〉p. 469.

34) 《朝鮮外交事務書》6, 권20 〈明治六年一月十七日第二大區佐須奈へ漂着之朝鮮人三人問情之覺〉, pp. 551~554.

되어 왔을 때 이들의 신병을 인수받은 것은 훈도가 아닌 陪小通事였다.³⁵⁾ 濱番所에서 배소통사와 공관의 대관 사이에 간단한 인수·인계증의 교환과 함께,³⁶⁾ 배소통사가 구두로 감사의 뜻을 전했을 뿐이었다.³⁷⁾ 당연한 결과지만 차례·봉진·출선연을 내용하는 하능 복속의례도 없었다.³⁸⁾

1873년까지만 해도 메이지정부가 의도하고 있던 ‘譯官↔代官’을 통한 구막부시대에서와 같은 조선과의 공적 교섭루트 확보 및 이를 통한 서계 접수 교섭은 조선의 거부로 아직 실현되지 않았다. 단 ‘배소통사↔대관’ 경로를 통해 구종씨의외교의 관행을 최소한 존중한 선에서 조선인 표류민의 인수·인계가 이루어졌음을 확인할 수 있을 뿐이다.

2) 송환비용의 부담

구대마번 번사들의 충고에 따라 구관을 존중하는 외교를 통해 조일간의 문제를 해결해 보려는 외무성의 태도는, 1873년(고종 10) 이후 자주 거론되던 표류민의 송환비용부담문제 처리 과정에도 반영되었다.

예를 들면, 앞서 봤듯이 1873년 2월 대마도 사스내佐須奈에 표착한 평안도 大同 주민 4명은 같은 해 4월 송환되었는데, 초량 공관을 통해 조선 측에 인계시 표선에 적재했던 표물 까지도 되돌려 받았다.³⁹⁾ 표물 중에는

35) 《朝鮮外交事務書》6, 권20 〈第二漂着船修理一件〉 p. 583.

36) 《朝鮮外交事務書》7, 권20 廣津弘信의 연락, pp. 77~78 · 〈朝鮮在勤廣津七等出仕來翰大義摘拔〉, pp. 165~166 · 〈第26號, 第十字陪小通事崔在守琪琮采吉出頭 = 付奧東田住永出席〉, pp. 93~100.

37) 《朝鮮外交事務書》7, 권20 〈第27號, 第十一時在守士源琪琮采吉雲祥出頭 = 付東田住永出席〉 pp. 101~110.

38) 池內敏, 《앞 책》 p. 107, 1998.

39) 《朝鮮外交事務書》6, 권20, 1873. 4. 11 〈第4號 森山廣津へノ公信案〉, pp. 577~578, 1873. 4. 28, 표류민 2組의 조선 양도에 관한 森山茂의 보고서, pp. 651~653.

사스나 주민이 표착시 은닉했다가 메이지정부의 조사로 돌려받게 된 牛皮가 1,161장이나 있었다.⁴⁰⁾ 어쨌든 평안도 대동 주민에게는 표물을 반환 함으로써 구태나마 구막부 이래의 송환관행이 지켜졌다. 그러나 아직 표선의 수리비부담 문제가 남아 있었다. 1873년(고종 10) 4월 대마도의 瀬村에 표착한 전라도 강진 사람들의 표선은 파선되었던 것 같으며,⁴¹⁾ 자신들의 난파선에 싣고 있던 나락을 입찰하여 수리비로 부담하였다.⁴²⁾

조선 측에서는 평안도 대동인에 대해서는 물건을 찾아주고 전라도 강진인에 대해서는 수리비를 자비로 부담케 하는 등, 일관성 없는 메이지정부의 표류민 취급 방법에 대해 항의하였다. 이에 대한 외무성의 입장은 조선과 상의 없이 일방적으로 표선의 수리비를 부담시키는 것은 자칫 잘못하면 조선과의 관계개편에서 일본이 주도권을 잃을 염려가 있으므로 당분간 구례에 따라 관비로 부담하자는 것이었다. 그러나 나가사키현에서는 1871년 4월의 포고를 들어 표선의 관비 부담에 대해 이의를 제기하였다.

조선 표선의 수리비 부담에 대해 외무성과 나가사키현의 인식 차이, 또 외무성내에서의 반대의견은 있었으나, 1873년 8월에는 太政官 포고 283호에 따라 1871년의 조선표선에 대한 포고가 개정되었다.

ㄱ) 조선국 표선은 수리 후에 승무원이 귀국을 요청해도 안전항해를 보장할 수 없다. 조선국 표류민 취급 규칙 제2조에 비추어 체송하고, 잡

40) 《朝鮮外交事務書》7, 권21〈自壬戌十月至明治六年三月御嚴原出張所取扱來候事務提要并ニ將來御所分相成度事件〉, pp. 17~31 · 〈第27號 五月二日第11時在守土源瑛琮采吉雲祥出頭ニ付東田住永出席〉, pp. 101~110 · 〈佐須奈村民朝鮮漂流人ノ牛皮隱蔽ノ一件ニ付長崎縣ニ於テ横山權參事へ相答置候口上略〉, pp. 37~40.

41) 《朝鮮外交事務書》7, 권21 제5호 부속서류 pp. 83~85.

42) 《朝鮮外交事務書》6, 권20 〈第二漂着船修理一件〉, p. 583.

비는 당사자의 資財 유무에 관계없이 관할청의 公費에서 지급할 것.
단, 수리한 배를 송환할 때에는 元船으로 하여금 漂船을 끌게 하고,
표류민은 원래 선박에 태우며, 쓸모없는 표선은 본인의 승낙을 얻어
서 公札拂에 부쳐 그 대가를 본인에게 돌려 줄 것.⁴³⁾

조선인 표선의 수리비 관비 부담은 1873년까지는 위의 제283호에 따라
시행되었던 것 같다. 그리하여 1873년 11월 濱田縣 瀬戸崎에 표착한 韓
人은 표선이 너무 낡아 船滓를 매각하였으나 그 대금 50兩(韓錢 100 文,
일본 13錢 5厘)은 洋木으로 바꾸어 받았다.⁴⁴⁾

즉, 1873년 13건의 조선인 표류민 송환은 일본 외무성의 주도하에 이루
어지기는 했지만, 대부분의 경우 구종씨의외교의 관행을 최소한 존중한 선
에서 조선인 표류민의 인수·인계가 이루어졌기 때문에 표류민 송환으
로 인한 조일교섭의 교착은 없었다고 보인다.

그러나 대원군 실각을 계기로 1874년 이후 조선정부와 일본 외무성간
에 시도되게 된 통교개편 교섭이 교착상태에 빠지게 됨으로 말미암아,
표류민 송환에 관한 교섭도 더 이상의 기회를 잃고 만다. 1873년(고종
10) 12월 12일 대원군이 실각하고 고종의 친정이 시작되면서 조선에서는
대일교섭 교착에 대한 반성이 대두되고 있었다. 대원군외교에 대한 책임
추궁은 대일외교 담당자의 처벌로 이어졌으며, 동래부사 정현덕과 훈도
안동준이 처벌을 받았다.⁴⁵⁾ 그리하여 양국의 통교 교섭이 이루어질 분위

43) 《朝鮮外交事務書》7, 권22 〈乙號御布告案〉, pp. 381~382.

44) 《朝鮮外交事務書》8, 권25 〈同治12年癸酉12月13日 濱田縣前標文〉, pp. 385~386, 船材代價 50兩 50兩
을 받아간다는 覺, p. 387.

45) 《高宗實錄》 권11, 11년 8월 29일.

《承政院日記》 고종 11년 6월 29일 · 7월 3일 · 8월 29일.

《日省錄》 고종 11년 11년 6월 29일 · 7월 3일 · 8월 29일.

기가 그 이전보다 유리하게 조성되었다. 일본도 대원군의 심복으로 쇄국 외교의 첨병 역할을 했던 인물들이 교체된 것을 계기로 서계 접수는 물론 무역의 재개 등, 교착된 조일관계를 풀 수 있는 실마리로 여기고 있었다. 1874년(고종 11) 외무성 관리(7등 출사 森山茂)는 6월 그 자신이 부산에 와서 이를 실현시키기 위한 교섭을 벌였다. 그리고 조선도 안렴사(朴定陽)와 신임 동래부사(朴齊寬)로 하여금 초량 공관의 분위기를 살피게 하는 한편, 1874년 8월에는 동래부 비장(南孝源)으로 하여금 森山茂를 만나 국교 교섭의 교착 상태를 풀 수 있는 방안을 협의하는 등, 일본과의 교섭재개를 위해 노력하고 있던 시기였다.⁴⁶⁾

한편 교린관계의 단절을 회복해 보려는 조선 측의 교섭 분위기와는 달리, 일본 국내에서는 대외 팽창적 분위기가 무르익고 있었다. 당연히 이는 조선으로부터 경계의 대상이 되었다. 1874년 6월, 조선에는 일본이 대만을 공략했다는 소문이 퍼지는가 하면, 일본군이 프랑스와 미국의 군사적 지원을 받아 대군으로 조선에 침공할 것이라는 유언비어까지 나돌아다녔다. 그리고 청국 신문에는 일본의 征韓論이 소개되었다.

일본의 이러한 국내동향 때문인지 1874년(고종 11)부터는 외무성 내에서도 조선인 표선의 수리비를 일본 측에서 부담하는 것에 대하여 회의적인 견해가 우세해지는 경향이 있었다. 그러나 1874년까지도 조선인 표류민 문제에 있어서는 과거 종씨의 관행을 어느 정도는 존중하는 선에서 표류민 송환이 이루어졌다. 왜냐하면 왜관 침탈 이후 외무성이 양국 통교를 직접 담당하면서부터 서계 접수 교섭이 더욱 더 교착되게 된 상황에서, 정식으로 국교는 없지만 양국의 관계를 최소한이나마 단절시키지

46) 《高宗實錄》 권11, 11년 8월 9일.
 《承政院日記》 고종 11년 8월 9일.
 《日省錄》 고종 11년 8월 9일.

않고 장차 메이지정부가 의도하는 통교체제 개편(만국공법을 바탕으로 한 조약에 의한 관계)까지 끌고 가기 위해서는 표류민의 송환이야말로 메이지정부의 목표를 달성할 수 있는 좋은 실마리였기 때문이다. 따라서 그 동안에는 표류민의 송환문제를 둘러싸고 마찰을 야기시키지 않는 것이 중요했으며, 표류민 문제를 매우 조심스럽게 다루었다고 보아진다.

또 조선 측에서도 조선에 표착한 일본인 표류민에 대해 ‘우암포에서 인수 인계한다’는 절차를 생략하기는 했지만, 구조나 접응 자체를 거부하지는 않았다. 과거 종씨 때와 마찬가지로 이들을 구조하여 초량 공관으로 보냈다. 조일 양국 모두 표류민을 송환해야 한다는 것 자체에 대하여 회의를 하지는 않았던 것이다.

그러나 1874년 9월에는 이전까지와는 달리 표류민 송환에 관해 외무성이 동래부에 구체적인 안을 제시하였다. 1874년 6월 초량 공관장으로, 1875년(고종 12) 2월 이사관으로 부산에 온 森山茂는, 1874년 9월 신임訓導의 입관시 일본의 國旗 및 海軍旌旗章을 그려서 보여주며 이러한 국기 및 함선의 장을 단 배가 조선의 해안에 표착하게 되면 보호해 줄 것을 당부하였다.⁴⁷⁾ 그는 양국의 표류민 취급방침에 관한 초안을 작성하여 신임 훈도에게 건네준 후, 동래부사에게 轉達하여 회답을 받아 줄 것을 부탁하였다.

森山茂 주도의 새로운 교섭은 ‘동래부사→초량 공관장’을 양국의 교섭창구로 정한 것을 비롯하여, 막부시대에 행해왔던 복속의례를 배제한 것이었다.⁴⁸⁾ 이에 대해 신임 훈도는 이를 조정에 보고한다 하더라도 양국 사이에 외교체제가 정비되지 않는 한은 각 도에 포고를 내리기 어렵다고

47) 《朝鮮外交事務書》9, 권29, 1874. 10, pp. 572-574.

48) 池內敏, 《앞 책》 p. 116, 1998.

답변하였다.⁴⁹⁾

그 결과 위 제안은 결국 교섭 테이블에 올려지지도 않은 채 무산되고 말았다. 이후 표류민 송환에 관한 교섭은 더 이상 이루어지지 않았다. 1875년(고종 12) 거의 마무리단계에 있던 일본 측 서계의 접수에 대한 교섭이, 조선 조정 안에서의 서계의 배척론 우세, 그리고 1875년 7월 외교 의례시 森山茂의 양복착용 문제에 부딪혀 교착상태에 빠짐에 따라,⁵⁰⁾ 森山茂가 조선과 외교수단에 의한 교섭을 포기하고武威를 배경으로 한 征韓을 제기했기 때문이다.

V. ‘開港’ 이후 조선인 표류민 송환체제의 변질

森山茂의 정한론은 외무경 寺島宗則의 반대로 곧바로 받아들여지지 않았다. 그러나 1875년 5월과 6월에는 일본 함대가 부산에 나타나 측량과 시위행동을 했으며, 9월에는 寺島宗則이 부산의 森山茂에게 교섭을 포기하고 귀국을 명함과 동시에 운요호를 조선의 서해안으로 이동시키라는 지시를 내렸다. 그 결과 9월(조선력 8월) 20일에는 강화도에서 무력도발사건이 발생했다.⁵¹⁾ 도발사건 후 메이지정부는 조선에 사절을 보

49) 《朝鮮外交事務書》9, 1874. 10, pp. 572~574.

50) 《高宗實錄》권12, 12년 7월 9일·8월 2일·8월 6일.

《日省錄》고종 12년 7월 8일·8월 9일·9월 2일·9월 6일.

《承政院日記》고종 12년 7월 9일.

51) 《高宗實錄》권12, 12년 8월 25일, 《備邊司謄錄》고종 12년 8월 25일, 《日省錄》고종 12년 8월 25일, 《承政院日記》고종 12년 8월 25일.

내 무력 개항을 강요하기로 결정하였다. 그리하여 1876년 2월 3일에는 접견대관 申櫟과 부관 尹滋承이 일본 측의 무력의 위협 하에 일본 측의 서계를 접수함과 동시에, 黒田清隆・井上馨과의 사이에 ‘조일수호조규’가 맺어졌다. 이 약조가 일본 측이 주장하는 만국공법의 논리를 바탕으로 이루어진 것임은 말할 것도 없다.⁵²⁾ 조일수호조규에서는 모두 12개의 항목이 다루어졌으며, 표류민 송환에 대해서는 제 6항목에서 언급하고 있다.

앞으로 일본국 선박이 조선국 연안에서 큰바람을 만나거나 또는 댕감과 식량의 부족으로 지정한 항구에 도달할 수 없을 경우에는, 어떤 항만에서든지 船隻을 寄泊시켜서 풍파의 위험으로부터 피할 수 있게 하고, 필요한 물품을 매입하여 船具를 수선할 수 있도록 할 것이며, 柴炭류를 구입할 수 있도록 한다. 물론 그에 드는 비용은 모두 船主가 배상한다고 하더라도 위의 사태에 대해서는 그 지방 官民이 (일본선의) 곤란한 사정을 잘 헤아려 린 hull을 빼풀고 구원이 미치지 않는 것이 없도록 할 것이며, 물건을 보급하는 데 있어서 아낌이 있어서는 안 된다.

또한 양국의 선척이 바다 한가운데서 파괴되어 승무원이 어떤 지방에 표착하게 될 경우에는 표착지의 인민이 즉각 구조하여 생명을 보존하도록 하며, 이를 지방관에게 신고하여 그 지방관에서 각 각 본국으로 호송하던가 또는 그 근처에 재류하고 있는 자국의 관원에게 (신병을) 인도해야 한다.⁵³⁾

이 문안에서는 전체적으로 양국 표류민의 발생시 상호구조 및 무상 송

52) 《高宗實錄》 권13, 13년 1월 20일, 《承政院日記》 고종 13년 1월 20일, 《日省錄》고종 13년 1월 20일.

53) 《日本外交文書》(韓國編) 2, 제9권 〈朝鮮國トノ修好條規〉, 태동문화사, 서울, pp. 118~119.

환을 말하고는 있다. 그러나 1874년(고종 11) 森山茂가 제시한 양국 표류민 취급 방침과는 달리 주로 조선국 연안에서 조난사고를 당한 일본선의 구조가 두드러지게 강조되어 있다. 일본인이 조선에 표착하는 사례는 조선인이 일본에 표착하는 사례보다 현저히 적음에도 불구하고 이들에 대한 취급이 일방적으로 구체적으로 명시되어 있는 것이다. 조선인 표류민에 대해서는 ‘양국의 相互扶助 속에’ 매몰되어 아주 애매하게 처리되어 있고, 구체적인 송환절차가 생략됨으로써 일본 내에서 조선인에 대한 대우나 취급이 아주 열악해질 위험성이 높아졌다고 할 수 있다. 1876(고종 13)년의 병자 조일수호조규는 양국의 표류민을 구조하고 송환하는 것 자체를 부정하지는 않았다. 그렇지만 조선과 구막부 사이에 형성된 교린관계 하에서의 표류민의 상호송환체제에 비추어 본다면 ‘誠信’의 의미가 쇠퇴해 있었으며, 이미 변질되기 시작하였다고 보아진다.

1876년(고종 13) 조일수호조규로 일단 표류민의 취급 방침이 정해진 이후에도, 메이지 신정부 하에서는 조선인 표류민에 대한 취급방침이 몇 차례에 걸쳐서 변경되었다. 먼저 1876년 11월에는 조선인 표류민 취급 방침이 太政官 達 110號로 정해졌다.⁵⁴⁾

- ① 조선인이 본방(일본)에 표착했을 때, 그곳에서 부산항으로 가는 배가 있으면, 곧바로 부산항에 있는 일본인민 관리관에게로 보내야 할 것임. 그러나 배가 없을 경우에는 나가사키 현청이나 대마도 이즈하라 나가사키현 지청으로 보내 그곳에서 부산항으로 가는 배편에 보내도록 할 것.
- ② 표류민의 의복이 없을 때에는 옷 한 벌을 公費로 지급할 것.

54) 《日本外交文書》(韓國編) 2, 제10권 〈日鮮兩國困難船漂民救助例規＝關スル件〉, p. 363.

- ③ 표류민 체제중의 비용 및 조선으로 송환하는데 드는 비용은 조선 정부로부터 1일 金 10錢을 쳐서 받도록 약속이 되어 있으므로 표류민 취급 방법은 되도록 간편하게 하도록 하고 부족한 것은 公費로 지출한다.
- ④ 표류민이 건강하면 본국으로 인계할 때까지는 되도록 공업 등에 (그 노동력을) 사용하도록 하며 工錢을 부여함. 단 工錢은 조선정부에서 내야할 日給錢을 제하는 것임.
- ⑤ 익사자 또는 표착 후 병사자는 조선에 송환하지 않고 매장한 후 그 사유를 외무성과 내무성에 보고해야 함.

이 그 내용이었다. ①에서는 부산으로 들어오는 배가 있는 경우에는 조선인들을 바로 부산으로 보내도록 하였다. 이에 일본 체재기간이 단축됨에 따라 조기 귀국할 수도 있었으므로 송환절차가 간소화된 면도 있었다. 그러나 일본 체재 및 조선으로 송환하는데 드는 경비문제에 있어서는 많은 변화가 있었다. 일본 체재 비용으로는 “1인당 1일 金 10錢씩”이라는 기준을 바탕으로 계산하여 조선정부가 일본정부에 지불하며, 나머지 부족분에 대해서만 일본의 공비로 지출한다는 것이 약정으로 정해졌다.⁵⁵⁾ 그런데 이 체재비용 조항은 실제로 소요된 ‘실비’가 아니라 “1인당 1일 金 10錢”으로 처음부터 미리 정해진 ‘정액제’였기 때문에 표착지 주민들이 실비에 못미치는 비용을 상환받을 경우 실제로는 조선인에 대한 구제를 기피할 가능성도 있어 불리한 점도 있었다.⁵⁶⁾ 게다가 건강에 이상이 없는 표류민에 한해서는 일본 내의 생산노동에 참가시켜 그들의 노동임금으로 송환비용을 제한한다는 것이 정부 방침으로 정해졌다. 뿐만 아니

55) 여기에서 1일 10錢이란 일본통화를 의미하며, 조선통화로는 錢 50文에 해당하였다.

56) 정성일, <앞 논문> 2002, pp. 91~99.

라 사망자에 대한 규정도 달라졌는데, 과거 막부시대에 표류민 가운데 사망자가 발생하면 시신에 대한 부패처리를 한 후 관에 넣어 조선으로 송환했던 것과 달리, 일본 땅에 매장하도록 하였다. 이는 상호부조 및 무상송환을 바탕으로 하는 1876년 단계까지의 방침에 비하면 놀랄만한 변화라고 할 수 있겠다.

그런데, 위의 방침에서는 표선의 수리비에 대한 사항이 누락되어 있었다. 1877(고종 14)년 7월에는 동래부사(洪祐昌)와 駐부산항관리관(近藤眞鋤) 사이에 선박 수리비에 대한 부담문제가 논의되었고,⁵⁷⁾ 같은 해 10월에는 〈朝鮮國遭難船處分法〉이 太政官 達 79호로 정해졌다.⁵⁸⁾

- ① 조선인이 일본(본방)에 표착했을 경우 선박이나 뗏목의 수선을 희망하는 자는 지방관이 이를 들어 주어야 함. 그 비용은 조선정부가 완전히 清算하기로 약정이 되어 있으므로 駐釜山日本管理官에게 보내 東萊府에 보고하여 동래부로부터 수리대금을 받도록 할 것.
- ② 만약 표선의 파손상태가 심하여 수선할 수 없을 경우에는 지방관이 선주를 설득하여 沽却시키되 그 價錢을 표류민에게 급여할 것. 만약 그 배가 가치가 없을 뿐만 아니라 사람들이 이의 매입을 원하지 않을 경우에는 선주가 보는 앞에서 焚毀해도 무방함.
- ③ 만약 일본의 孤島에 표착하여 표선을 수선하고 싶어도 船材를 얻을 수 없고, 또 표선을 다른 곳으로 옮기려 해도 풍파 때문에 여의치 않을 경우에는 지방관이 선주를 설득하여 이를 沽却시키는 등, 그때그때의 판단에 따라 처분할 것.

57) 〈朝鮮國政府布告＝關スル内外國困難船救助章程中日韓條約抵觸ノ廉該政府照會一件〉, 日本外務省記錄, No.3・6・7・20.

58) 〈日鮮兩國困難船漂民救助例規＝關スル件〉, 《日本外交文書》(韓國編)2, 제10권, pp. 363~364.

이라 하여, 조선인들이 표선을 수선해 달라는 표류민의 요구가 있게 되면 일본에서 수리를 해주되, 船材 구입 등 수리하는 데 들었던 비용은 조선정부(동래부)에서 상환해 받는다는 것이 골자였다. 즉 조선인들의 표선에 대한 수리는 일본이 부담하지 않는 것을 원칙으로 한 것이었는데, 표착지에서 수리비용을 부담을 둘러싼 마찰을 막고 표착지 주민의 경제적 부담을 경감시키려는 메이지정부의 의도에서였다고 한다.⁵⁹⁾ 어쨌든 이 규정에 따라 1876년(고종 13) 단계까지만 해도 일본 내의 公費로 부담했던 것들은 1877년의 태정관 지시로 조선 측이 부담하게 되었다.

그러나 위의 태정관 지시사항도 1887년(고종 24) 6월 勅令 21호 및 1887년 8월 외무성령 제 2호에 의해 삭제되고 만다. 뿐만 아니라 1878년 11월의 태정관 達 110호도 1887년의 칙령 제 21호에 이르게 되면 ②·③·④항목이 삭제되고 만다.

칙령 제 21호에서는,⁶⁰⁾

① (일본) 제국과 조선국과의 사이에서는 우리 정부가 조선의 표류민을 救護·解送하며, 衣食을 급여하고, 다치거나 병든 자를 치료하고, 屍身은 매장한다.

단, 이를 위해 드는 모든 비용은 조선정부로부터 實費로 계산하여 償還해 받는다.

② 船隻을 救護하고 貨物을 打勞하는데 드는 비용은 原主로부터 償還해 받으며, 서로 상대국의 정부에 대하여 청구할 수 없다.

59) 정성일, <앞 논문> 2002, p. 88.

60) 岸 浩, <앞 논문> 1986, pp. 477~479.

등이 정해졌다. 그리고 같은 해 8월에 포고된 외무성령 제2호에서는,⁶¹⁾

船隻을 구호하고 화물을 打撈하는데 드는 비용을 그 배에 있는 船貨(荷物)를 가지고 原主로부터 상환해 받을 경우, 그 비용만큼 상환해 받을 것. 만약 그때 原主가 通貨를 가지고 있지 않을 경우에는 그 船貨를 매각하여 그 대가로써 상환하든가, 또는 직접 船貨를 (일본 측에) 交附하여 상환하는데 충당하도록 할 것. 단 船貨交附시 부족분이 있다 하더라도 船貨를 交附해 받는 것으로 그칠 것이며, 그 나머지를 추징할 수는 없다.

가 정해졌다. 1887년 칙령 및 외무성령에서 삭제된 부분은 모두 체재비용·송환경비·표선의 수선비용 등 경비와 관련된 부분이었다. 이들 항목이 삭제되었다는 것은 실비 상환으로 전환되었기 때문에 일일이 기준을 제시할 필요가 없어졌음을 반영하는 것이기도 하지만, 그 이상의 의미를 지니고 있다. 즉 1887년 이전까지는 비록 일본 측이 송환에 드는 경비를 부담하지는 않았지만, 메이지 신정부가 마련한 송환체제 속에서 조선인 표류민의 일본체재·송환·표선의 수리가 이루어졌음을 의미한다. 그러나 1887년 이후부터는 조선 측으로부터 상환받을 것을 전제하고 이루어지던 체재·송환·수선이 표류민 개인의 부담으로 전환되게 되었음을 의미하며, 표선에 대한 수리비는 표선의 선주에게 직접 상환해 받도록 규정하였다. 즉, 이 경우 표선에 화물이건 조선의 통화이건 무엇이든가를 적재한 배는 신속한 송환이 가능하였다. 상환 능력이 없는 경우라 하더라도 귀국 후 송환에 든 경비를 상환해 받는 조건으로 송환은 되었지만, 상환이 늦어지는 경우에는 일본 측이 경비의 상환을 독촉하기도

61) 岸 浩, <앞 논문>, 1986, pp. 477~479.

하였다. 이러한 송환 트러블로 말미암아 일본의 조선인 표류민에 대한 가혹한 대우가 발생할 개연성이 높아지게 되었다고 보인다.

1887년의 표류민 취급방침은 칙령으로 포고됨에 따라 이제 일본에 표착한 조선인이 신속하게 귀국할 수 있느냐 없느냐는 표선의 경제력 여하로 귀결되기에 이르렀으며, 표류민 개인이 해결해야 할 성질의 것이었다. 조선과 일본의 양국 관계는 이 단계에 이르면 이미 ‘修好’라고는 할 수 없는 성격의 것이었다. 즉 일본의 대조선외교에 있어서 침탈적 성격이 노골화되면서 일본에 표착한 조선인들은 더욱더 가혹한 처지에 놓일 상황에 처하게 되었다고 할 수 있겠다.⁶²⁾ 개항 이후 조선인 표류민 송환과 관련하여 수정 보완된 이러한 규정들은 같은 시기 일본이 표류민 송환에 대해 미국이나 영국과 맺은 약정들과 비교해 보면 더욱 더 불평등한 것이었다. 즉 송환 업무를 수행하는 데 소요되는 표착지 관리의 출장비나 통신비용 등의 ‘행정비용’을 표착지 국가가 부담한다는 것은 당시 국제적 추세였음에도 불구하고, 조선인 표류민에 대한 송환규정에는 일본정부가 이를 부담한다는 항목이 아예 결여되어 있었다. 그 결과 표착지에서는 부담을 피하기 위해 송환을 기피할 수도 있었기 때문에 질적으로 봤을 때도 차이가 많은 것이었다.⁶³⁾

62) 1887~1914년까지의 조선인 표류민의 송환에 대해 제도사적으로 접근한 연구로는 정성일의 <표류민 송환체제를 통해 본 근현대 한일관계>, 《한일관계사연구》 17, 2002이 참고가 된다.

63) 정성일, <앞 논문>, 2002, pp. 91~99.

VI. 맺음말

지금까지 임진왜란 이후부터 1876년 개항을 전후한 시기에 이르기까지 거의 300년에 가까운 동안, 일본열도에 표착한 한반도인의 해난사고를 둘러싸고, 일본이 한반도의 표선 및 표류민을 어떻게 취급해왔는지 표류민의 송환관행에 대해서 보아 왔다. 해난사고와 그로 인한 표류민의 송환관행 문제는, 특히 개항을 전후한 시기 조일통교가 교착을 거듭하는 가운데서도, 유일하게 조일간 교류를 유지시켜온 사안으로 전근대에서 근대에 이르는 동안 통교체제의 성격을 알 수 있는 계기이기도 하다. 따라서 여기에서는 지금까지의 내용을 통교체제와 관련시켜 전망해 봄으로써 맺음말에 대신하려 한다.

먼저 전근대에서 근대로 넘어오는 동안, 일본에 표착한 조선인의 송환 방침에는 몇 차례의 변화의 계기가 있었는데, 일본 내의 정권교체 등, 정치적 변동과 관련되어 있었음을 확인할 수 있었다. 먼저 임진왜란 이후에는 일본 내에서 토쿠가와(徳川)막부의 정치적 안정에 따른 대조선외교권의 독점이 직접적인 계기였으며, 조선과 토쿠가와 막부 간에 ‘誠信’을 외교이념으로 하는 교린통교가 이루어지던 동안 표류민 송환 관행의 특징은 나가사키(長崎) 경유, 無償송환, 使者송환을 들 수 있었다. 다음으로 19세기 중엽 개항을 전후한 시기에도 통교체제 개편과정에서 표류민 송환관행이 변화하게 되는데, 1868년 메이지(明治) 신정부 수립에 따라 과거 막부와의 통교체제하에서 구대마번이 대행하던 조선과의 통교를 외무성이 장악해가는 과정에서 대조선외교방침이 바뀐 것을 반영하는 것이었다. 뿐만 아니라 1872년(고종 9) 메이지정부가 구대마번으로부터 부산왜관을 접수하면서부터는 이미 일본의 대조선정책이 침탈적 성향을

떠고 있음을 지적할 수 있었다. 그러나 왜관 접수 이후 1876년(고종 13) 조일수호조규가 맺어지는 단계까지 표류민 송환만을 놓고 보면, 일본 내에서의 송환절차 변경 및 일본 측 표선의 보호를 강조함으로써 일방적이고 불평등적인 요소는 이미 보이고는 있다. 그렇지만 아직도 조일 상호간에 無償송환만은 지켜졌었다는 점에서, 조선과 구 토쿠가와 막부 간의 교린통교가 최소한이나마 존중되고 있었다고 볼 수 있었다. 물론 이는 메이지 일본이 만국공법이라는 국제법의 논리를 내세워 조선을 조약에 의한 관계로 전환하기 위한 시기를 탐색하기 위한 시간벌기에 불과한 것이었다. 그 결과 1875년 일본 외무성 이사관 森山茂와 동래부측의 서계 접수교섭이 완전히 교착상태에 빠져 1876년 조일수호조규가 체결될 때까지는, 결과적으로는 교린외교체제의 변질은 인정되나 붕괴까지는 이르지 않았다고 보았다. 교린외교체제의 붕괴는 1876년 조일수호조규 이후 메이지 일본의 琉球(현재의 오키나와) 무력병합이후 가속되어 갔으며, 전근대 조일관계가 근대 한일관계로 변화해 가는 과정 속에서 일본의 조선인 표류민 송환도 표류민 개인의 경제력 여부에 따라 귀국여부가 결정되는 유상송환으로 바뀌어 갔다고 본다. 표류 문제가 국가간의 문제에서 한 개인의 문제로 전환되게 되는 것이야말로 근대 이후의 가장 큰 변화라 할 수 있다.⁶⁴⁾

64) 개항 이후 표류민 송환에 관한 법제화 과정에서 드러나게 된 ‘불평등성’에 대해서는 근대화에 따르는 ‘합리성’의 하나로 보는 견해도 있다. 즉 해난구조를 받은 사람이 그 비용을 부담하게 되고, 구조를 배운 사람에게 보상 청구권이 주어지는 경우, 더욱더 안정적이고 지속적인 해난구조가 이루어지는 측면이 있었다고 한다(정성일, <앞 논문> 119, 2002).

〈부표 1〉 明治期 이후 조선인의 일본 표착(1868~1888)

번호	출선일(최종)	표착일	표착인원	출신지(출항지)	신분(직업)	목적지	조난해역	표착지	기타
1	1868,1,19	1868,1,22	5, 1소	전라도 해남(제주)	관미 수송			대마도 伊奈郷 琴浦	
2	1868,8,29	1868,9,1	11(남녀), 1소	전라도 강진	수곡차	진도		五島 女島	
3	1868,8,29	1868,9,3	10, 1소	전라도 영암(제주)	상매			五島 玉浦	
4	1868,9,20	1868,10,3	11(남녀, 의사1) 1소	전라도 강진(제주)	種麥차			大隅 屋久島	
5	1868,12,15	1868,12,17 (11)	5, 1소	전라도 강진(제주)	杉 판매	울산		대마 鰐浦	
6	1869,3,6	1869,3,11	10(병사 3), 1소	전라도 영암(제주)	출어			五島 玉浦	
7	1869,10,25	1869,10,29	10, 1소	전라도 홍양현 三島	魚상매	동래		대마도 内院浦	
8		1869,11,7	10, 1소	경상도 기장	魚상매		다대포	대마도 佐須奈浦	
9	1869,12,20	1869,12,25	5, 1소	전라도 홍양				福江藩 五島 宇久神浦	
10		1870,2,10	11, 1소	경상도 장기	출어			長門阿武郡 須佐浦	
11	1870,2,7	1870,2,11 (12)	3, 1소	전라도 해남(제주)	米 상매			福江藩 五島 玉浦	
12	1870,3,4	1870,3,8	2, 1소	전라도 해남(제주)	출어			福江藩 五島 三井樂	
13	1870,9,29	1870,9,19 (10)	5, 1소	전라도 장흥			가덕도	대마도 鰐浦	
14	1870,10,25	1870,윤10,4	3, 1소	경상도 기장	출어			長門 見島郡 本村湊	
15	1870,윤10,14	1870,윤10,20	10, 1소	경상도 창원	魚구입		평해	長門 見島	
16		1870,윤10,25	12, 1소	전라도 영광 10 낙안 2	魚구입		평해	松江藩 出雲州 宇龍浦	
17		1870,11,2	10(9), 1소	전라도 해남(제주)	魚구입			대마도 鰐浦	
18		1870,12,2	2, 1소	전라도 영광				五島	
19	1870,12,2	1870,12,6	3, 1소	전라도 영암군 추자도				福江藩 玉浦	
20		1870	5, 1소	전라도 영암				福江藩 佐護久呂鎮	
21		1871,2,10	5, 1소	전라도 영광	柴木 상매			대마도 中山村	
22		1871,9,3	27, 1소	전라도 해남(제주)				五島 靑方村	
23	1871,11,1	1871,11,2	10, 1소	경상도 기장	출어			대마도 鰐浦	
24		1871,11,3	9, 1소	경상도 거제군 옥포	米구입			대마도 伊奈郷	
25	1871,10,27	1871,11,7	9, 1소	전라도 해남 5 강진 4	米구입			鹿兒島縣 硫黃島	
26	1872,4,8	1872,4,15	1, 1소	전라도 제주		우도		대마도 豆設포	

번호	출선일(최종)	표착일	표착인원	출신지(출항지)	신분(직업)	목적지	조난해역	표착지	기타
27	1872.7.26	1872.7.29	3, 1소	전라도 제주 重寧	출어			대마도 佐須郷	
28	1872.11.6	1872.11.11	3, 1소	경상도 남해				대마도 大浦	
29		1872.12.22	5, 1소	한성부 1 평안도 三和 4	면화구입		황해도 康翎	薩摩 中之島	
30	1873.12.25	1873.1.17	10(익사 6), 1소	평안도 의주			가덕	대마도 佐須奈浦	
31	1873.2.10	1873.2.21	5, 1소	전라도 영광		울산	良功浦	筑前 北左浦	
32	1873.2.17	1873.2.22	6, 1소	전라도 강진	상매			대마도 鰐浦	
33	1873.2.25	1873.3.5	3, 1소	전라도 제주 정의군				肥前 五島	
34	1873.3.21	1873.3.27	2, 1소	전라도 해남(제주)	출어			대마도 尾浦	
35	1873.3.21	1873.3.27	3, 1소	전라도 해남(제주)	출어			대마도 久田浦	
36	1873.3.21	1873.3.27	2, 1소	전라도 해남(제주)	출어			대마도 豆設포	
37	1873.3.21	1873.3.27	2, 1소	전라도 해남(제주)	출어			대마도 久和浦	
38	1873.3.21	1873.3.28	2, 1소	전라도 해남(제주)	출어			대마도 小浦	
39	1873.9.13	1873.9.17	5, 1소	경상도 장기	출어			石見 浜田縣	
40	1873.9.13	1873.9.18	5, 1소	경상도 장기	출어			筑前州 瀛津島	
41	1873.9.17	1873.9.22	19, 1소	부산 1 강진 16 장흥 2	상매		余鼠島	肥前州 五島	
42	1873.11.1	1873.11.5	19, 1소	전라도 해남(제주)				肥前州 五島	
43	1874.3.31	1874.4.5	3, 1소	전라도 강진	출어			平戶島 野崎島	
44	1874.3.31	1874.4.6	3, 1소	전라도 강진	출어			五島 宇久島	
45	1875.11.8	1875.1.25	15, 1소	불명	상선			石見 美濃郡	
46	1877.12.23	1878.1.15	17(익사 4), 1소	전라도 해남(제주)				鹿兒島 領屋久島	
47	1878.3.8	1878.3.11	39(사망 15), 1소	전라도 강진(제주)				鹿兒島 領与論島	
48	1878.11.27	1878.12.1	27, 1소	전라도 제주		江鏡浦		長崎 棠兒島	
49	1878.11.26	1878.12.9	20, 1소	전라도 해남	상매			薩摩 中之島	
50	1879.6.25	1879.7.3	8(행불 7), 1소	전라도 진도(제주)				대마도 豆設浦	
51	1879.10.22	1879.10.25	25, 1소	전라도 해남(제주)				五島 青方村	
52	1879.11.24	1879.12.3	4, 1소	전라도 제주	상매	장기		島根縣 石鏡島	
53		1883.11.21	10, 1소	전라도 해남	선재 구입		진도	薩摩州 鹿兒島 口永良部浦	

번호	출선일(최종)	표착일	표착인원	출신지(출항지)	신분(직업)	목적지	조난해역	표착지	기타
54	1883,11,29	1883,12,3	11, 1소	전라도 제주목	어상			長崎縣 三井樂村	
55	1883,11,29	1883,12,5	8, 1소	전라도 강진현	선재 구입			長崎縣 青方村	
56	1883,11,14	1883,12,21	8, 1소	전라도 제주목	상매	부산	거제	長門州 湯玉浦	
57	1884,1,26	1884,2,2	2, 1소	경상도 영해	선재 구입			대마도 五根浦	
58		1884,4,30	3(병사 1), 1소	전라도 영암				長崎縣 五島	
59	1884,8,6	1884,8,15	2, 1소	전라도 제주목	출어			長崎縣 北松浦	
60	1884,9,3	1884,9,9	3, 1소	전라도 제주목	출어			長崎縣 久賀島	
61		1884,10,20	1, 1소	강원도 울릉도				長崎縣 府中浦	
62		1884,12,5	11, 1소	함경도 덕원부	건어 판매			石見州 温泉津	
63		1885,1,5	7, 1소	전라도 제주목	교역	낙안		鹿兒島縣 与論島	
64	1885,10,2	1885,10,12	5, 1소	전라도 제주목	출어			長崎縣 五島 玉浦	
65		1885,10월중	6, 1소	장기	출어			長門州山口縣 魚島	
66	1885,10,17	1885,10,20	6, 1소	경주 감포	출어			出雲州 松江浦	
67	1885,10,21	1885,10,24	6, 1소	경주부 水令浦	출어			出雲州 飯石郡	
68	1885,10,20	1885,11,1	12, 1소	제주목 朝天浦	상매	나주 濟倉		대마도 豆設浦	
69		1885,12월중	7, 1소	제주목 終達里				長崎縣 松浦郡	
70	1885,12,7	1885,12,15	9, 1소	강원도 삼척				島根縣 知夫郡	
71	1886,1,3	1886,1,8	6, 1소	울산부				出雲州 神門郡	
72		1886,1,11	10, 1소	경상도 영덕	복어 구입			出雲州 神門郡	
73	1886,1,13	1886,1,14	8, 1소	경상도 기장	출어			대마도 佐須奈浦	
74	1886,1,13	1886,1,14	5, 1소	경상도 울산	출어			대마주 小島	
75		1886,1	7, 1소	강원도 강릉	魚상매		장기	山口縣 豊浦郡	
76		1887,10,28	8, 1소	부산 두모포2 전라도 해남3 울산 상인2 일본인1	魚구입			出雲州 宇龍浦	
77		1887,11,9	6, 1소	경상도 영덕	魚상매			出雲州 宇龍浦	
78		1887,11,20	7, 1소	경상도 사천	상매		영일 포항	出雲州 近地浦	
79		1887,12,1	11, 1소	전라도 강진 6 경상도 부산 5		부산		대마주 西津屋村	

번호	출선일(최종)	표착일	표착인원	출신지(출항지)	신분(직업)	목적지	조난혜역	표착지	기타
80	1887.12.7	1887.12.10	13, 1소	경상도 진주			가덕	대마주 佐須奈浦	
81	1887.12.3	1887.12.13	8, 1소	전라도 제주	魚상매	강진		薩摩州 鹿兒島	
82		1887.12.22	5, 1소	전라도 해남		부산	오륙도	長崎縣 大島村	
83	1887.12.25	1887.12.30	7, 1소	강원도 울진			장기	長門州山口縣 見島	
84		1887.12.30	7, 1소	경상도 양산			장기	長門州山口縣 見島	
85		1888.1.1	9, 1소	경상도 양산				長門州山口縣 鶴斜村	
86	1888.2.19	1888.2.23	6, 1소	경상도 창원				長門州大津郡 下村浦	
87		1888.10.28	6, 1소	전라도 해남현		부산	거제근처 舊助羅浦	대마주 久原村	
88	1888.10.27	1888.11.2	10, 1소	경상도 장기			강릉	島根縣 田中浦	
89	1888.11.26	1888.11.27	2, 1소	동래부 부산면	출어			대마주 佐須浦	
90		1888.12.5	5, 1소	경상도 양산군 거민1 격군3 일본인1	魚상매		남해군 弥助項	筑前州 安藝浦	
91	1888.12.3	1888.12.8	6, 1소	전라도 강진	출어			長崎縣 大義浦	
92	1888.12.24	1888.12.25	4, 1소	전라도 해남			기장	대마주 佐須奈浦	

주제어 : 표류, 해난사고, 표류민, 長崎경유, 無償송환, 使者호송, 교린통교,
有償송환, 상환능력, 경제력, 근대외교

〈초록〉

이 논문은 임진왜란 이후부터 1876년 개항을 전후한 시기에 이르기까지 거의 300년에 가까운 동안, 일본열도에 표착한 한반도인의 해난사고를 둘러싸고, 일본이 한반도의 표선 및 표류민을 어떻게 취급해왔는지 표류민의 송환관행에 대해서 검토한 것이다. 표류민의 송환관행 문제는, 특히 개항을 전후한 시기 조일통교가 교착을 거듭하는 가운데서도, 유일하게 조일간 교류를 유지시켜온 사안으로 전근대에서 근대에 이르는 동안 통교체제의 성격을 알 수 있는 계기가 되기 때문이다.

전근대에서 근대로 넘어오는 동안, 일본에 표착한 조선인의 송환방침에는 몇 차례의 변화의 계기가 있었는데, 일본 내의 정권교체 등, 정치적 변동과 관련되어 있었다. 먼저 임진왜란 이후에는 일본 내에서 토쿠가와 [徳川]막부의 정치적 안정에 따른 대조선외교권의 독점이 안정적 송환의 계기가 되었다. 이 시기는 조선과 토쿠가와 막부 간에 ‘誠信’을 외교이념으로 하는 교린통교가 이루어지던 때로, 나가사키[長崎]경유, 無償송환, 使者호송이 표류민 송환관행의 골자를 이루었다. 다음으로 19세기 중엽 개항을 전후한 시기에도 통교체제 개편과정에서 표류민 송환관행이 변화하게 되는데, 1868년 메이지[明治] 신정부 수립에 따라 과거 막부와의 통교체제하에서 구대마번이 대행하던 조선과의 통교를 외무성이 장악하는 과정에서 대조선외교방침이 바뀐 것을 반영하는 것이었다. 특히 1872(고종 9)년 메이지정부가 구대마번으로부터 부산왜관을 접수하면서부터는 일본의 대조선정책이 침탈적 성향을 띠게 되며, 표류민 송환에 있어서도 일방적이고 불평등한 요소가 보이기 시작한다. 1876년(고종 13) 조일수호조규 가운데 일본 내에서의 송환절차 변경 및 일본 측 표선의 일방적인 보호 및 강조가 그것이다. 그렇지만 아직도 조일 상호 간에 無償송환만은 지켜졌었다는 점에서, 조선과 구 토쿠가와 막부 간의 교린

통교가 최소한이나마 존중되고 있었다. 물론 이는 메이지 일본이 만국공법이라는 국제법의 논리를 내세워 조선을 조약에 의한 관계로 전환하기 위한 시기를 탐색하기 위한 시간별기에 불과한 것이었다. 따라서 1875년 일본 외무성 이사관 森山茂와 동래부측의 서계접수교섭이 완전히 교착 상태에 빠져 1876년 조일수호조규가 체결될 때까지는, 결과적으로는 교린외교체제의 변질은 인정되나 붕괴까지는 이르지 않았다고 볼 수 있다. 교린외교체제의 붕괴는 1876년 조일수호조규 이후 메이지 일본의 琉球(현재의 오키나와) 무력병합 이후 가속되어 갔다. 전근대 조일관계가 근대 한일관계로 변화해 가는 과정 속에서 1887년의 칙령 및 외무성령을 계기로 일본의 조선인 표류민 송환은 표류민 개인의 경제력 여부에 따라 귀국여부가 결정되는 유상송환으로 바뀌어갔다. 즉 표류 문제가 국가간의 문제에서 한 개인의 문제로 전환되게 되는 것이야말로 근대 이후의 가장 큰 변화라 할 수 있다.

제5장 조선후기 商船의 航行條件

-영·호남 해안을 중심으로-

-高東煥(한국과학기술원 인문사회과학부 교수)

- I. 머리말
- II. 선박의 규모와 승선인원
- III. 운항지역과 소요 시간
- IV. 표류발생시기와 발생지역
- V. 맺음말

I. 머리말

철도가 놓이기 전 한 사회의 상품유통의 질적 성격을 규정하는 것은 해운의 질이다. 그러므로 전근대 상품유통을 이해하기 위해서는 무엇보다도 해운에 대한 이해가 선행되어야 한다. 그럼에도 불구하고 그 동안 교통로에 대한 연구는 육상교통인 도로에 관심이 집중되었을 뿐,¹⁾ 해상교통에 대해서는 거의 관심이 두어지지 않았다. 물론 중앙정부에서 지방의 조세를 수납하기 위해 운용하였던 조운제도에 대한 연구과정에서 뱃길에 대한 관심이 부분적으로 표명되었고,²⁾ 선박에 대해서는 군선이나 전통 韓船의 구조에 대한 연구,³⁾ 조선업에 대한 연구⁴⁾가 이루어졌지만, 선

1) 도로교통에 대해서는 다음의 연구가 참고된다.

최영준, 《영남대로-한국고도로의 역사지리적 연구》, 고려대 민족문화연구소, 1990.

원영환, 〈조선시대 교통로와 역·원제의 고찰-서북로와 동북로를 중심으로〉, 《향토사연구》 7, 1995.

정연식, 〈조선시대의 도로에 관하여〉, 《한국사론》 41, 1991.

고동환, 〈조선후기 교통 발달과 전국적 시장권의 형성〉, 《문화역사지리》 8, 1996.

2) 최완기, 《조선후기 선운업사연구》, 일조각, 1989.

3) 선박의 구조에 대한 연구는 다음의 연구가 참고된다.

박의 구체적인 항행조건을 분석한 연구는 거의 없다.

대부분의 연구자들이 전근대사회에서 해운의 중요성을 인지하고 있음에도 불구하고, 이와 같이 선박의 항행조건에 대한 연구가 전무한 것은 이를 알려주는 자료가 거의 남아 있지 않기 때문이다. 일부 남아 있는 기록도 대부분 당대의 지식인이나 관료들의 단편적인 언급에 불과한 것이어서, 이를 통해서 조선후기 상선의 운항조건을 추출하기에는 무리가 많았던 것이다.

본 연구는 규장각 소장의 《漂人領來差倭謄錄》, 《典客司日記》 등 조선 후기 표류민에 대한 조사 자료를 토대로 조선 후기 영·호남 해안에서 전개되고 있었던 상선의 구체적인 항행조건을 실증적으로 밝혀보고자 한 것이다. 이 자료들은 비록 선상들이 주체적으로 작성한 항해일지는 아니지만, 일본으로 표류했다가 송환된 이후 동래부 관원이 漂流船人들을 조사한 기록이기 때문에, 조선시대 선상들의 활동을 매우 구체적으로 알려준다.⁵⁾ 이 자료들을 통해 선박의 규모와 승선인원과 그 구성, 항해지역과 항해시 소요되는 시간, 표류가 집중적으로 발생하는 지역과 계절 등 선

今村頼, 《船の朝鮮》, (蝶炎書屋), 1931.

김재근, 《조선왕조 군선연구》, 일조각, 1977.

이원식, 《한국의 배》 대원사, 1990.

김재근, 《한국의 배》 서울대 출판부, 1994.

4) 강만길, 《李朝造船史》, 《한국문화사대계》 3, 고려대 민족문화연구소, 1968.

5) 조선인 표류에 대해서는 일본과 조선 간의 대외관계의 측면에 주목하여 연구가 진행되어 왔다. 주요 연구는 다음과 같다.

鄭成一, 〈표류민송환체제를 통해 본 근현대한일관계: 제도사적 접근(1868-1914)〉, 《한일관계사연구》 17, 2002.

李薰, 《조선후기 표류민과 한일관계》, 국학자료원, 2000.

한일관계사학회편, 《조선시대 한일표류민연구》, 국학자료원, 2001.

池内敏, 《近世日本と朝鮮漂流民》, 臨川書店, 東京, 1998.

荒野泰典, 《近世日本の漂流民送還體制と東アツア》, 《歴史評論》 400호, 1983.

高橋公明, 〈中世東亞細亞海域에 있어서의 海民과 交流〉, 《耽羅文化》 8호, 1989.

박운항의 기초적인 조건들이 해명된다면 조선후기 선박을 이용한 상업 활동의 실체를 이해할 수 있는 토대가 제공될 수 있을 것이라 기대한다.⁶⁾

II. 선박의 규모와 승선인원

조선후기 배는 강을 운항하는 江船과 바다를 운항하는 海船으로 구분된다.⁷⁾ 江船에는 노를 젓는 櫓船과 노가 장착되지 않은 거룻배와 같은 廣船이 있었으며, 海船에는 뱃전이 있는 杉船과 뱃전이 없는 桶船, 그리고 杉船의 從船으로서 汲水船이나 조난시 대피용으로 사용된 소규모 선박인 挾船이 있었다. 조류가 미치지 못하는 강 상류지역을 운항한 水上船인 강선은 폭이 좁고 길이가 긴 것이 특징이었던 반면, 조류가 미치는 강의 하류지역과 바다를 운항한 水下船인 해선은 강선에 비해 폭이 넓고 길이가 짧았다.⁸⁾ 해선은 풍량이 많은 바다를 운항해야 하므로 침몰되지 않기 위해서 밑바닥이 넓은 반면, 강선은 폭이 좁거나 암초가 많고 물살이 센 지역을 운항해야 했으므로 좁고 길었던 것이다. 강물과 바다조류

6) 필자는 표류자료를 활용하여 조선후기 포구 간 상품유통의 양상에 대해 살핀 바가 있다(고동환, 〈조선후기 船商活動과 浦口間 商品流通의 양상〉, 《韓國文化》 14호, 1993). 기왕의 연구에서 상품유통의 실상에 대해서 자세히 다루었으므로, 본 연구에서는 상선의 항행조건만을 분석하였다.

7) 선박은 운항지역에 따른 구분 외에도 선박규모에 따라 大·中·小·小·小 등으로 구분되기도 하며, 용도에 따라서 세곡운송선인 唐刀里船이나 土船, 군사상 방어목적을 수행하는 待變船, 땀감을 운반하는 柴灰船, 강에서 세곡을 운송하는 站運船, 바다의 세곡운송선인 漕船, 중국의 밀무역선 唐船의 追捕입무를 담당하는 追捕船, 전복을 채취하는 採鮑船, 소금운반선인 運鹽船 등으로도 구분되고 있었다. 선박의 종류에 대해서는 고동환, 《조선후기 서울상업발달사연구》, 지식산업사, 1998, pp. 117~120 참조.

8) 《경국대전》 工典 舟車.

의 차이, 선체구조의 차이 때문에 수상선은 수하지역을, 수하선은 수상 지역을 제대로 운항할 수 없었다.⁹⁾

이러한 선박 중에서 바다를 주로 운항한 선박은 杉船으로서, 균역법 시행 이후부터는 모든 선박이 균역청에 소속되고, 杉板의 크기에 따라 一把에서 九把杉船으로 구분하였다. 이러한 杉船은 우리나라 전통적인 韓船을 대표하는 선박으로서, 평탄하고 두꺼운 底板, 저판에서 서로 겹쳐서 붙여 올라간 外板(杉板), 그리고 좌우 양현 외판을 연결하는 가름대인 加龍木 등으로 구성되는데, 平底船 구조를 특징으로 하고 있다.¹⁰⁾

平底船 구조인 杉船은 돛을 달고 노를 저어 운항하는 帆船이었는데, 배의 승무원은 항해에 대한 모든 책임을 지는 선장격인 沙工과 노를 짓는 格軍이 기본구성이었으며, 암초가 많거나 사공이 익숙하지 않은 지역을 항해할 경우는 그 지역 물길에 밝은 사람을 指路沙工이라 하여 동승시켰다. 指路沙工은 오늘날 항해사와 같은 기능을 담당한 것이다.

그러므로 배 한 척의 승무원수는 격군의 편성에 따라 달라진다. 격군의 편성은 배의 종류와 크기에 따라 달랐다. 군선의 경우는 빠른 속도를 내기 위해 많은 격군이 탑승했을 뿐만 아니라 전투병도 동승했기 때문에 승선인원은 일반 선박에 비해 매우 많았다. 조선후기 가장 큰 군선인 戰船에는 격군 100명과 전투요원 64명 등 164명이 탑승했으며, 龜船에는 격군 48명과 전투요원 100명 등 148명, 偵探船에는 격군 48명과 전투요원 31명 등 79명, 소형 전투선인 兵船에는 격군 14명과 전투요원 3명 17명, 伺候船에는 격군 4명과 사공 1명 총 5명이 탑승 정원이었다.¹¹⁾

18세기 600~1,000석을 적재하는 조운선의 경우는 사공 1인, 격군 15인

9) 《비변사등록》 176책, 정조 14년 2월 20일, “水下船不能上行上江之淺灘 水上船不能當下江之險濤”

10) 김재근, 앞의 책, 1994, pp. 4~7.

11) 《숙종실록》 권40, 숙종 30년 12월 甲午 〈各船軍制定額數〉.

등 총 16명이 기본 승무원이었고, 여기에 세곡운송을 책임지는 감관과 이를 보조할 색리 등이 탑승하기 때문에 전체 탑승인원은 20명 내외였다.¹²⁾ 한편 1,000석에서 2,000석까지 적재했던 京江船의 경우는 사공과 격군을 포함하여 40~50인이 탑승했던 것으로 보인다.¹³⁾

그러나 군선이나 조운선, 경강대선이 아닌 지방 연해지역을 운항하는 地土船의 경우는 규모가 작았기 때문에 큰 바다를 건널 수 없는 것이 일반적이었다.¹⁴⁾ 이처럼 지방의 선박들은 규모가 작았을 뿐만 아니라 조운선이나 군선처럼 승무원수를 규정해 놓지 않았다. 그러므로 선박의 승선인원은 배의 규모와 비례하기는 하지만, 그때그때의 사정에 따라 달랐을 것이다.

조선후기 상선의 승선인원은 몇 명이 일반적이었을까? 조선후기 영·호남 해안을 항해하다가 표류한 선박의 운항상황을 정리한 <부표>를 통해 분석해 보면, 총 162건 중에서 승선인원 5명 이하가 21건(13퍼센트), 6~10명이 62건(38퍼센트), 11~15명이 40건(25퍼센트), 16~20명이 21건(13퍼센트), 21~25명이 5건(3퍼센트), 26~30명이 5건(3퍼센트), 31명 이상이 8건(5퍼센트)으로 집계된다. 빈도수에서 보면 6명에서 10명이 62건, 11명에서 15명이 40건의 순으로 나타난다. 즉 승선인원으로 보면 6명에서 15명 사이가 전체의 63퍼센트로 가장 일반적이었던 것이다. 그 다음이 16~20명의 선원을 태운 중대형 선박, 5인 이하의 소형이 각각 21건이었다. 21명 이상을 태운 대형선박은 18건으로 전체의 11퍼센트를 차지하였다.

5명 이하의 소형선박의 경우, 표류의 위험성이 가장 큰 선박이었지만,

12) 《속대전》 戶典 漕轉; 《숙종실록》 권39, 숙종 30년 正月 丁巳.

13) 《일성록》 고종 11년 11월 18일, “以此材木與物力 修造大小 一依京江船制度 可容四五十人”

14) 《耳溪 洪良浩全集》 권24, 啓 “濟州移轉入送之時 每自各該邑覓船載送 實爲巨弊 雖以今番言之 各邑地土船體小 難於駕海”

비중이 낮게 나타나는 것은 기후가 나쁠 경우 아예 출항을 하지 않았을 뿐만 아니라 항해지역도 대부분 자신의 근거지와 가까운 근거리 항해에 투입되었기 때문이다.

30명 이상이 탑승한 선박은 모두 제주와 육지를 연결하는 선박이다. 〈부표〉의 20번 사례에서 보듯이 제주와 육지를 오가는 이 배에는 사공 1명, 격군 39명, 여객 14명이 탑승하였고, 24번의 경우는 사공 1명, 격군 32명, 여객 11명, 31번 사례는 사공 1명, 격군 19명과 22명이 탑승하고 있었다. 제주와 육지를 오가는 선박의 대부분은 대양을 건너는 항해였기 때문에 격군이 20명 이상 탑승한 대형 선박이었다. 제주와 육지를 연결하는 배길은 표류가 자주 발생하는 곳이었기 때문에, 이처럼 선박규모가 컸을 뿐만 아니라 선박구조 또한 매우 견고한 것이었다. 그러므로 31번의 사례에서는 제주와 해남을 오가는데 京江船이 운항하고 있었다.¹⁵⁾ 서울의 경강은 전국에서 가장 뛰어난 기술을 보유한 곳이었고, 이곳에서 제작된 경강선은 미곡 2천 석을 실을 정도로 대규모였을 뿐만 아니라 대양항해에 적합한 선박이었기 때문에 제주와 육지를 오가는 항로에 투입되었던 것이었다.¹⁶⁾ 제주와 육지를 연결하는 선박에 탑승인원이 많았던 또 다른 이유는 여객들이 탑승하였기 때문이다. 이 항로상을 운항하는 상선은 상품운송 외에도 여객운송업도 겸하는 것이 일반적이다.

1천 석을 적재할 수 있는 경강대선의 승선인원이 40에서 50명 수준이었고, 조운선의 탑승인원이 20명 내외였다는 것을 감안한다면, 10명 내외가 탑승한 선박은 그 규모가 중형선박이라고 판단된다. 지방포구를 무대로 운항한 선박일 경우 중형 선박은 10명 내외, 소형은 5명 이하가 탑

15) 《漂人領來勝錄》권8, 壬午 八月二日.

16) 경강의 우수한 조선술에 대해서는 고동환, 앞 책, 1998, pp. 124-125 참조.

승하는 것이 일반적이었기 때문이다.¹⁷⁾ 너무 작은 선박은 바다를 건너기 힘들었기 때문에 원거리를 항해해야 하는 상선으로는 적합하지 않았을 것이다. 이 표류자료를 통해 우리는 이 시기 선상들의 일반적 활동양상은 중형 범선에 10명 내외의 격군을 태우고 연안항로를 따라 항해하는 것이 일반적이었음을 알 수 있다.

선박을 통해 상품유통에 참여하는 자들은 자본을 대는 物主와 선박의 소유자인 선주, 그리고 사공, 격군으로 구성된다. 이들 중에 선상이라 칭할 수 있는 자들은 물주와 사공이었다.¹⁸⁾ 17세기 중엽 이후 표류한 선상들의 처지는 ‘取利資生’, ‘興利資生’, ‘興販資生’, ‘貿穀資生’ 등의 표현에서 보듯이 대부분 전업적인 선상들이었다. 표류자료에서 일반적으로 나타나는 사례는 물주가 따로 존재하지 않고 사공이 소규모 자본을 염출하여 전업적으로 선상활동을 하는 것이다. 즉 경영과 자본이 분리되지 않고 소규모 자본으로 중형 범선에 각 지역에서 생산되는 특산물 등을 싣고 다른 지역에서 판매하고, 다시 그 지역에서 생산되는 특산물을 구매 한 뒤에 자신의 출발지로 돌아와서 판매하는 형태가 외방 선상활동의 주류적인 모습이었다.¹⁹⁾ 이러한 경우 사공은 선주와 동일인인 경우가 많았고, 사공은 船商團의 중심이 된다. 그러나 선주가 따로 있을 경우는 대부분 동승하지 않고 사공에게 삿을 받고 배를 빌려주는 경우가 많았다.

그러나 이러한 일반적 선상과 달리 대규모 자본을 가지고 전국을 무대

17) 고동환, 앞 책, 1998, p. 119 참조.

18) 이와 같은 선상영업의 경영형태에 대해서는 고동환, 앞 논문 참조, 1993.

19) 《典客司日記》 권13, 己卯(1759) 九月二十八日, “漂民沙工良人金元雄年二十二 格軍良人姜儉年四十七 良人裴善貴年三十八 良人金良才年五十 良人李今才年三十七 良人姜夫才年三十 良人金巖山年十九白等 (중략) 沙工金元雄所招內 矣等沙格七名 皆以金海府南岡竹島之民 商販爲業 上年九月十八日 均役廳屬申名堅船隻良中 錢文五十五兩 木花六十斤 白木一疋二十尺 白米四石 鹽一石載持及賣貿物次 同騎一船 同日食後 自本土離發 向往江原道平海 同月二十六日夕時 到長鬚前洋 猝遇惡風 尾帆折傷 不能制船 轉漂大洋”

로 선상활동을 전개하는 대형 선상도 있었다. 일본으로 표류했다가 1753년(영조 29) 송환된 <부표> 87번 개성상인 사공 金中才의 사례를 보면 대규모 선상활동의 일단을 이해할 수 있다. 개성부 남면 예성강에 사는 사공 김중재는 개성부 출신 격군 9명과 전라도 강진 출신의 격군 金勝儉 등 3명과 함께 개성부의 物主 金振哲의 돈 2,200냥을 가지고, 선주 金七奉의 배를 타고 1752년 2월 13일 예성강을 출발하여 2월 20일 충청도 은진에 가서 쌀 540석을 구매한 뒤에, 다시 5월 5일 경상도 영일 포항에서 가지고 간 쌀을 명태어 50동과 교환한 뒤에 食主人 朴守疇의 집에 맡겨두고, 포항에서 미역 340동을 구매하여 실은 다음 윤9월 17일 강원도 삼척에 가서 미역을 팔아서 남긴 돈 1,500냥과 소소한 雜魚를 구매하여 실은 뒤에 10월초 1일 출발하여 본토로 돌아오다가 10월 초 5일 장기 앞바다에서 표류하였다.²⁰⁾ 이 사례에서 보면, 이들은 물주와 사공, 격군들이 기능에 따라 확연히 구분되었고, 사공 김중재는 선장이면서 동시에 선상단의 우두머리로 활동하였다. 이들은 현지 食主人 등에게 상품을 맡겨두고 다른 곳으로 항해를 떠날 정도로 현지 差人성격의 기구를 두어 활동하였다. 이 선상단을 분석해 보면, 개성상인은 물주 김진철이었고, 사공 김중재는 개성상인의 사용인으로서 활약한 것으로 이해된다. 자본규모도 2,200냥, 거래규모도 쌀 540석에 달했던 이 선상은 개성의 예성강, 충청도 은진 강경포, 경상도 영일 포항, 강원도 삼척을 한번의 항해에서 포괄

20) 《典客司日記》 권11, 丁丑(1753) 六月二十一日, “沙工金中才所告內 矣徒等十名段 俱以開城府南面禮城江所居之民是白遣 金勝億矣徒三名段 以全羅道康津居民 累年同務興販乙仍于 矣徒十三名 開城府居均役廳屬金七奉船隻良中 物主同府居金振哲錢文二千二百兩持載 上年二月十三日 自禮城江同騎發船 同月二十日往于忠清道恩津地 質米五百四十石離發 五月初五日到慶尚道迎日浦項發賣 換質明太魚五十同 逢授於食主人朴守疇家 又質甘藷三百四十同 載持發船 閏九月十七日往于江原道三陟地 餘錢一千五百兩 質載小雜魚 十月初一日發船 回向本土 初五日二更量 到于長髻前洋 猝遇狂風 漆夜中不能制船 所載卜物 沒數投海 前後帆竹斫伐之際 格軍中康津居金大段 爲帆船所驅 墜落海死 不知屍身之所着是白遣 轉漂大洋”

하고 있다. 이 선상의 활동범위는 그야말로 전국을 무대로 한 것으로서 전국적 시장권이 18세기 중엽 형성되고 있었음을 보여주는 사례이기도 하다. 또한 이 사례를 통해 그 동안 京江商人이 선상활동을 통해 포구시장권을 장악한 상인이었고, 개성상인은 주로 육로를 통해 장시시장권을 장악한 상인이었다는 이해가 단순한 것이었음을 반성하게 한다. 개성상인들의 활동무대는 의주, 동래를 연결하는 국제무역과 장시시장권은 물론 배를 활용한 포구시장권까지 모두 포괄하고 있었던 것이다.

한편 격군들도 노 젓는 일에만 종사한 것이 아니라 사공과는 독립적인 소상인으로 자신의 상품을 지니고 상업활동에 참여하는 경우도 있었다. 대체로 소규모 영세선상의 경우에 이러한 사례가 많이 발견된다.²¹⁾ 그러나 대규모 선상단에서 격군은 임노동자처럼 雇價를 받고 승선하는 것이 일반적이었다. 자기가 거주하는 동네가 아닌 다른 지역에 가서 선박을 구매할 경우에도 배를 타고 본거지까지 돌아와야 했으므로 샅을 주고 격군을 고용하고 있다.²²⁾ 18세기말 격군의 雇價는 매월 6錢 정도였다.²³⁾

21) 고동환, 앞 논문 참조, 1993.

22) 《漂人領來騰錄》 권14, 乙巳 四月二日, “矣徒二名段 以蔚山府鹽浦海夫 所業漁船破傷不用 故新船買得 次 上年九月二十七日 自本土適得順歸船便同騎離發 入往江原道平海地 買持船隻 及其回還之際 以二名沙格 勢難駕海 同郡居金今石 勸岳男等二名 賃得同騎一船 十月初九日卯時 自平海郡離發還來”

23) 《同文彙考》 元編 續, 嘉慶 6년(1797) 정월 29, “李東柱 自寫供詞 小的年三十三歲 是朝鮮國慶尙道南海 縣河平里的人 家有伯仲兄無父母妻子 因家貧 於今年閏四月間 雇給同村住的許大突 販麻布船上搖櫓 每月給工錢六錢 開船後 行之大海中 忽被大風 將船碇壞”

Ⅲ. 운항지역과 소요시간

영·호남의 각 해안은 조류와 자연적 지형의 차이로 인해 운항조건이 달랐다. 서남해안은 섬도 많고, 潮水의 출입도 있어 선박이 정박할 곳이 많았던 반면, 동해안 지역은 潮水의 출입이 없을 뿐만 아니라 섬도 없어 선박이 정박할 곳이 거의 없기 때문에 큰 바람이 불면 쉽게 배들이 파손되고 있었다.²⁴⁾ 때문에 동해안을 항행하는 선박의 경우 중간에 큰 바람을 만나면 그 전에 정박했던 곳으로 급히 대피하는 것이 일반적인 운항법이 었다.²⁵⁾ 후술하듯이 표류가 집중적으로 발생하였던 곳도 바로 이 지역이 었다. 이러한 자연조건의 상이 때문에 1751년 朴文秀는 “호남상선은 이익이 매우 많으나, 영남의 경우는 道內行商에 불과하며, 右沿은 동해산 물자의 유통에 그쳐 이익이 호남과 같지 못하다”고 평가하고 있다.²⁶⁾ 호남을 끼고 있는 서남해안의 상품유통이 가장 활발하며, 동해안 지역은 다른 지역에 비해 저조하다는 것이다.

조선후기 전국의 포구시장권은 함경도, 강원도의 동해안(元山浦가 중심)과 경상도의 동해안, 남해안(馬山浦가 중심)을 연결하는 시장권, 낙동강의 水運과 영남 남해안(七星浦·馬山浦가 중심)과 호남 남서해안(榮山浦·法聖浦가 중심)을 연결하는 시장권, 그리고 은진 강경포를 중심으로 하여 호남 남해안, 영남 남해안, 경기, 京江 일원을 연결하는 시장권,

24) 趙之瑞, 《知足堂先生文集》 蔚山民弊疏, “左右道 形勢之異也 右道有潮汐 水船得朔望烟燼 故無蟲蝕之慮 東海無潮 不得烟燼 故造船未幾 便有蟲蝕之患 右道則島嶼星羅 浦多藏風 處處可以泊船 東海則茫茫巨洋 無之藏船 風飄波蕩 易致破壞”

25) 《嶺湖南沿海形便圖》, 이찬, 《한국의 고지도》, 범우사, 서울, 1977. “左沿則船泊處外 雖平野之岸 皆是石壁隱嶼 故行船者 逢風於中路 還泊留宿處”

26) 《영조실록》 권73, 영조 27년 2월 丁丑.

경강을 중심으로 하는 남해안, 충청, 평안도지역을 모두 포괄하는 서해안의 시장권, 삼화부를 중심으로 대동강 및 평양을 포괄하는 장산곶 이북지역의 시장권 등으로 구분된다.

영호남 지역의 포구간 유통상황을 구체적으로 살펴보면, 영남은 東萊의 釜山浦, 金海 七星浦, 昌原 馬山浦가 해상유통의 중심이었다. 이들 지역은 모두 남해안에 위치한 포구였다. 영남 동해안의 포구는 남해안에 비해 해상유통의 중심지로서 성장하기에는 많은 장애가 있었다. 馬山浦는 지역 내 유통의 거점이었을 뿐만 아니라 동해안과 서해안을 연결하는 중개지역으로서 발달한 포구였다. 호남은 우리나라에서 해운교통이 가장 발달한 지역이었다. 서울지역은 물론, 서해안을 따라 關西까지, 남해안의 영남지역과 동해안의 關東, 關北지역까지 연결되었다. 전라도 남부 지역 해상교통의 중심지는 羅州의 榮山浦, 靈光의 法聖浦였으며, 康津·海南의 도시포·靈岩·長興 등지가 해상교통으로 연결되었다. 남해안은 많은 섬 지역을 포괄하고 있으므로 이들 섬들과 연결되는 유통권도 중요했다.²⁷⁾

조선후기 각 지역별 항해에 걸리는 시간은 일률적으로 말할 수 없다. 그때그때 풍향과 해양조건에 따라 항해시간은 큰 차이를 나타나기 때문이다. 다만 조운선의 항해기한을 명시한 법전류 규정을 통해 최장운항시간을 추정해 볼 수는 있는데, 이를 표시하면 다음의 <표 1>과 같다.

여기서 보듯이 충청도의 조운선은 아산 공진창(19세기에는 폐지됨)과 옥구 군산창을 출발하여 한강의 서강까지 최대운항기한은 1669년 《漕轉事目》에서는 30일이었지만, 1689년 《漕轉改定式事目》에서는 25일로 줄었고, 18세기 초의《新補受教輯錄》에서는 다시 20일로 단축되고 있다. 전

27) 이상 포구시장권의 구조와 성격에 대해서는 고동환, 앞 책, 1998, pp. 181~184 참조.

〈표 1〉 조선후기 법전에 나타난 조운선의 운항기한

지역	연도	출발기한	도착기한	최대운항기간	전거
충청 · 황해	1669	2월 30일	3월 30일	30일	受教輯錄 漕轉事目
	1689	3월 15일	4월 10일	25일	受教輯錄 漕轉改定式事目
	18세기 초	2월 15일	3월 10일	20일	新補受教輯錄 漕轉
	18세기 전반	2월 20일	3월 10일	20일	續大典 漕轉
	19세기 중엽	2월 20일	3월 초순	20일	六典條例 漕轉
再運	19세기 중엽	4월 30일	5월 20일	20일	六典條例 漕轉
전라	1669	3월 10일	4월 30일	50일	受教輯錄 漕轉事目
	1689	3월 25일	4월 30일	35일	受教輯錄 漕轉改定式事目
	18세기 초	3월 15일	4월 10일	25일	新補受教輯錄 漕轉
	18세기 전반	3월 15일	4월 10일	25일	續大典 漕轉
	19세기 중엽	3월 15일	4월 초순	25일	六典條例 漕轉
再運	19세기 중엽	5월 10일	6월 5일	25일	六典條例 漕轉
경상도	1669	3월 15일	5월 10일	55일	受教輯錄 漕轉事目
	1689	3월 25일	5월 15일	50일	受教輯錄 漕轉改定式事目
	18세기 초	3월 15일	5월 15일	60일	新補受教輯錄 漕轉
	18세기 전반	3월 25일	5월 15일	50일	續大典 漕轉
	18세기 후반	3월 15일	5월 15일	60일	大典會通 漕轉
	19세기 중엽	3월 15일	3월 15일	60일	六典條例 漕轉

라도 영광의 법성포창, 함열 덕성창(성당창), 나주 영산포창에서 서강까지는 1669년에는 50일, 1689년에는 35일, 그리고 18세기 초에는 25일로 단축되었다. 한편 18세기 중엽 영남조운이 창설된 이후 진주의 가산창, 창원 마산창, 밀양의 삼랑창의 3조창에서 서울의 서강까지 60일 안에 도달하도록 규정되었다.²⁸⁾ 이와 같은 법전류의 규정에서 우리는 17세기 후

28) 이 기한은 법전에서 출발과 도착 사이의 기간을 의미한다. 그러므로 정확하게 항해하는 데 걸리는 시간을 의미하는 것은 아니지만, 이 규정에 맞추어 제일 늦게 출발하여 가장 늦게 도착한다는 것을 가정한다면, 이 기한을 최장 운항기한으로 이해해도 무방할 것이다.

반에 비해 18세기 이후에 법에 정해진 최대운항기간이 상당기간 단축되고 있음을 확인할 수 있다. 이는 18세기 이후 자연조건의 제약을 극복할 수 있는 항해술의 진전을 보여주는 것이라고 하겠다. 구체적으로 세곡운송선의 항해거리와 시간을 알기 위해 1873년(고종 10) 공주의 대동미 등 조세곡 823석을 실은 선박의 운항사례를 보면 다음과 같다.²⁹⁾

윤6월 18일 강경포 출발, 전라도 여산 운교포에 도착하여 留宿.

19일 운교포 출발, 전라도 임천 황동에서 留宿.

20일 황동 출발, 전라도 西浦에 도착. 風勢가 不順하여 이틀 留宿.

23일 서포 출발, 紫巖에 유숙.

24일 자암 출발, 馬梁에 유숙.

25일 마량 출발, 역풍이 불어서 洪州 梧簾島에서 유숙차 닻을 내렸으나, 저문 후에 순풍이 불어 닻을 올리고 항해한 후 밤 3경쯤에 갑자기 역풍이 불어 표류.

26일 새벽쯤 居兒島에 표착.

이 사례에 의하면 하루 조운선의 운항거리는 매우 짧았음을 알 수 있다. 은진 강경포에서 금강 하류인 서포까지 3일이 걸렸기 때문이다. 그리고 이 자료를 통해 강에서의 선박운항은 낮에만 행해졌고, 밤에는 포구에 정박했음도 확인된다. 아마도 강의 물길이 바닷길에 비해 여울이나 바위 등 예상치 못한 장애물이 많았기 때문이거나, 또는 유숙한 곳에서 조세곡들을 실어야 하는 사정 때문이었을 것이다. 그러나 강과 달리 바다에서의 운항은 자연적 지형보다는 주로 기후조건에 좌우되었다. 바다에서는 순

29) 《각사등록》 7, 충청도편 2, 忠淸道監營狀啓謄錄 7책, 고종 10년(1873) 7월 초9일.

풍이 불 때는 밤낮을 가리지 않고 운항했지만,³⁰⁾ 기후가 나쁜 경우는 낮에만 운항하는 것이 일반적이었다. 날씨가 아주 좋지 않거나 역풍이 불 때는 순풍이 불 때까지 기다리는 수밖에 없었다. 노를 젓는 격군이 승선하기는 했지만 운항에 가장 영향을 미치는 것은 풍향이었던 것이다.

18세기 이후 조운선의 최대운항기간이 단축되고 있다고 해도 이 허용 기한은 일반 선박에 비해 훨씬 긴 것이었다. 앞서 본 표류 조운선의 경우 은진 강경포에서 태안반도 앞까지 도달하는데 8일이 소요되었지만, 〈부표〉 87번의 개성상인이 예성강을 출발하여 은진 강경포까지 도달하는데에는 7일밖에 걸리지 않았기 때문이다.³¹⁾ 이처럼 특정지역 사이의 항해 시간은 운항의 목적이나 기후조건에 따라 크게 달랐기 때문에 일반적으로 얘기하기는 무척 힘들다.

조선후기 연해지역 간 운항시간을 추정하기 위해서는 항로거리에 대한 이해가 선결되어야 한다. 정확한 측정치는 아니라고 해도, 당시 사람들의 관념 속에서 존재하는 각 연해포구 사이의 항로거리는 《嶺湖南沿海形便圖》에 잘 나타나 있다. 이 지도에 나타난 영남의 연해포구 간 전체 항로거리는 동해안인 경상북도 寧海 丑山浦에서 남해안인 河東 喇叭項까지 1,020리였고, 호남은 남해안이 光陽의 蟾津에서 서해안인 금강 하류인 전북 龍安의 龍頭浦까지 총 1,310리로 파악되고 있다. 각 지역 간의 항로상의 거리를 구체적으로 살펴보면, 동해안인 영남의 左沿은 寧海 丑山浦에서 延日 浦項浦까지 100리, 포항에서 경주의 水營浦까지 100리, 수영포에서 다대포까지 290리이며, 영남의 左沿은 多大浦에서 右沿 昌原 馬山浦까지 150리, 마산포에서 鎭海 加乙浦까지 170리, 가을포에서 통영

30) 《典客司日記》丙申(1776) 七月十一日, “初十日到江原道杆城境 汲水載船 而風勢極順 連晝夜行船 同月十六日 到咸鏡道洪原魚津”

31) 주 20) 참조.

앞의 頭龍浦까지 60리, 두룽포에서 唐浦까지 50리, 당포에서 泗川 江洲浦까지 100리, 강주포에서 河東 喇叭項까지 100리였다. 호남의 左沿은 光陽 蟾津에서 康津 莞島까지 310리이며, 강진 완도에서 右沿 海南 水營浦까지가 80리, 수영포에서 영광 범성포까지 440리, 범성포에서 금강 하류인 龍安 龍頭浦까지 480리로 파악되고 있다.³²⁾ 또한 해남 수영에서 제주까지는 970리였다.³³⁾ 여기서 나타난 각 지역 간 항로를 오늘날 지도에 표시하면 <그림 1>과 같다.



<그림 1> 영호남 연해지역의 항로와 거리

32) 《嶺湖南沿海形便圖》, 이찬, 《한국의 고지도》, 범우사, 1977.

33) 《明治二十七年六月 朝鮮全圖》, 서울학연구소 서울학자료총서-일본편 수록.

이와 같이 당시 연해지역 간의 거리를 확정된 이후 각 지역 간 소요되는 시간을 <부표>에 나타난 각 지역 간 항해시간을 순풍이 불 때를 중심으로 판단한다면,³⁴⁾ 제주에서 추자도나 전라도 강진·해남·영암·홍양·진도 등지는 하루 정도 걸리는 것이 일반적이다.³⁵⁾ 제주와 육지 간 970리를 24시간 안에 항해했다는 것은 바람만 제대로 분다고 가정하면 범선의 항해속도가 그다지 느린 편이 아니었음을 알 수 있다. 제주에서 부안까지의 항로는 전체 1,800여 리가 되어 중간에 해남이나 강진에 들러 하루를 유숙한 후 출발했기 때문에 3일 정도 걸린 것으로 나타난다. 호남 남해안지역인 강진·해남·영암·장흥·고흥 등지를 오가는 항해는 섬진에서 완도까지의 거리가 400여 리이므로 당일에도 도달한 것으로 이해된다. 전라도 남해안인 낙안·순천·영암에서 경상도 동해안인 울산이나 장기지역으로 가는 데는 5일에서 7일 정도 소요된 것으로 파악된다. 18세기 후반에는 호남의 선박은 가덕진과 다대진에서 章標를 발급받아 항해해야 했기 때문에 해로상 거리는 1,500여 리였지만 시일이 오래 걸리는 것이 보통이었다. 특히 제주와 해남의 970리를 하루에 오간 것과 비교하면 가덕진과 다대진에서 章標발급시 소요되는 시간을 감안하더라도 제주와 해남을 오가는 항해에 비해 이 지역의 항해속도가 느렸음을 알 수 있다. 그 이유는 제주와 해남을 오가는 항해는 순풍이 불 경우 훨씬 속도가 빨라질 수 있었지만, 호남 남해안과 영남 동해안을 연결하는 항로상에는 많은 섬들이 가로 막혀 있었기 때문에 순풍이 불더라도 속도가 느릴 수밖에 없었기 때문이다.

34) 동일한 항로라고 해도 각 사례에 따라 소요기한은 크게 차이가 있다. 여기서의 추정은 동일한 거리를 항해했을 경우 가장 짧게 도착한 사례를 순풍이 불 때라고 판단하여 기준으로 삼았다.

35) 《漂人領來謄錄》6책, 己卯 六月三日, “自濟州待風往來 不過一日程道是去乙 發船七日 未及楸子島漂風之說 事不近理是置 汝矣等謬罔於倭人處是隱喻 其間曲折 亦爲從實直告亦 推問教是臥乎在亦”

동래·거제 등 경상도의 남해안에서 울산, 기장 등 동해안으로 가는데 소요되는 시간은 이틀에서 3일 정도 걸린 것으로 나타난다. 강원도 평해에서 경상도 영해·장기까지도 하루나 이틀 정도 거리였다. 그리고 함경도 文川에서 경상도 홍해까지는 12일이 걸렸고,³⁶⁾ 강원도 杆城에서 함경도 洪原까지 밤낮으로 쉬지 않고 운항하여 6일 만에 도달하였다.³⁷⁾ 표류 기록이 아닌 일반 자료에는 16세기 초 울산에서 기장, 부산을 거쳐 統營까지는 순풍이 불 때를 기준으로 4~5일 정도 걸렸으며,³⁸⁾ 19세기 말 울진에서 울릉도까지도 순풍이 불 때를 기준으로 이틀 정도 걸렸다고 파악된다.³⁹⁾

그러나 이와 같은 항해거리와 소요시간에 대한 설명은 일반성을 띠다고 보기 힘들다. 표류자료를 통한 분석이므로 대체로 기후가 좋지 않은 시기에 항해했다고 보여지기 때문이다. 그러므로 일반적인 항해는 이 자료에서 나타나는 것보다는 조금은 빨랐다고 판단된다.

조선후기 상선의 운항내용을 살펴보면 대체로 자신의 고향을 본거지로 하여 목적지로 출발했다가 다시 고향으로 돌아오는 1회 회귀성 운항이 일반적인 것으로 보인다. 대부분 표류사례도 고향에서 출발하여 목적지에 도착하기 전이거나 또는 목적지에 도착했다가 다시 고향으로 돌아오는 도중에 표류하는 경우가 일반적이기 때문이다. 다른 포구에 들렀을 경우에는 船人들은 주로 食主人, 船主人, 포구 주인집에 머물면서 영업

36) 《典客司日記》己亥(1779)十月初五日, “二月初五日自文川發船前進 同月十七日還到慶尙道興海地 以風勢之不利留連是如可 三月十六日自其處發船”

37) 주 30) 참조.

38) 趙之瑞, 《知足堂先生文集》蔚山民弊疏, “自東海乃過機張釜山 須得好風 四五日 乃達統營 一番往還動經兩旬”

39) 《明治二十七年六月 朝鮮全圖》, 서울학연구소 서울학자료총서-일본편 수록, “自蔚珍得便風二日到鬱陵島”

을 하였다.⁴⁰⁾

〈부표〉의 사례에서 선상들이 1회 출항하여 자신의 집으로 돌아올 때까지의 소요시간은 어느 정도였을까. 즉 선상들이 포구를 출발하여 목적지 포구에 도착한 뒤에 물건을 사고 판 다음 출발한 포구까지 돌아오는 데 걸리는 시간으로서, 이는 일정한 지역을 오고가는데 걸리는 항해시간이 아니라 1회 선상활동에 걸리는 총 시간을 의미한다. 이것도 선상들의 자본규모와 활동영역에 따라 상당히 차이가 난다. 영세소상인의 경우는 간단한 미곡이나 어물 등을 싣고 정해진 포구에 가서 자신이 지니고 간 물건을 팔고 필요한 물건을 구입하고 바로 돌아오는 항해였기 때문에 대체로 1개월 미만의 항해가 일반적이었다.

〈부표〉를 토대로 살펴보면, 전체 162건의 사례 중 경상도 내부의 운항, 전라도 내부의 운항(제주와 전라도 육지를 연결하는 사례 제외)사례가 전체의 31퍼센트인 50건이었다. 이들 50건의 사례는 영세선상의 道內 운항이었고, 이 경우 1회 선상활동기간은 1개월 미만이었다. 나머지 112건은 제주와 강진, 해남, 영암 등 전라도 육지를 연결하는 사례가 42건으로 전체의 26퍼센트, 전라도에서 경상도, 또는 경상도에서 전라도, 또는 강원도에서 경상도 등 인접 도를 오가는 항해가 37건으로 23퍼센트, 함경도에서 전라도, 전라도에서 강원도, 경기도에서 경상도 등 2개의 도 경계를 넘어 항해하는 경우 33건으로 20퍼센트를 차지하였다. 2개의 도 경계를 넘어서 상업활동을 하는 사례는 대부분 인접 도의 한 개 이상의 포구에 정박하여 상업활동을 하고 다시 다른 도로 떠나는 것이 일반적이다. 그렇게 본다면 이 경우는 전국적인 시장을 대상으로 상업활동을 하는 것으로 이해되어야 할 것이다.

40) 주 20) 참조.

이와 같은 상선의 항해지역에 대한 통계를 통해서 우리는 조선후기 선상활동이 매우 다양하게 이루어지고 있음을 알 수 있다. 즉 道内の 국지적 시장권을 대상으로 한 선상활동은 물론 도 경계를 넘어서는 선상활동 나아가 전국을 무대로 선상활동을 하는 경우도 있기 때문이다. 물론 원격지 시장을 지향하는 선상활동의 특성으로 인해 선상의 활동무대가 처음부터 도나 군현에 국한되지는 않을 것이라는 점을 감안하더라도, 선상들의 활동이 도내 포구시장권은 물론 전국적 포구시장권까지 아우르고 있다는 점은 조선후기 포구시장의 발달 정도를 보여주는 징표라고 할 수 있다. 특히 도 경계를 넘어서거나 또는 대양을 건너는 위험을 무릅쓰고 상업활동을 하는 선상들의 비중이 전체의 2/3 이상이었던 것은 18세기에 이르면 포구시장권이 이미 전국적인 시장을 형성하고 있음을 보여주는 것이다.

이처럼 69퍼센트를 차지하고 있는 원격지 시장을 대상으로 활동하였던 선상들의 경우, 자본력의 규모나 선상단의 크기도 당연히 일정 수준 이상이었을 것이다. 그러므로 1회 선상활동 시 걸린 기간도 훨씬 길었다. 앞서 살펴본 〈부표〉 87의 개성상인의 경우는 개성을 출발하여 은진 강경포, 강원도 삼척까지 상업활동을 하는데 8개월이 소요되었으며, 17번 사례인 함경도 상인이 전라도 홍양과 강원도 간성을 경유하여 상업활동을 하는 경우도 7개월 이상 걸렸고, 33번의 전라도 낙안과 경상도 영해를 오갔던 선상은 7개월, 58번의 제주와 서울 용산, 영광 법성포를 오갔던 상선은 7개월 이상이 소요되었다. 또한 65번의 강원도 삼척에서 충청도 은진을 오가는 선상은 3개월, 68번의 경상도 영일에서 함경도 利城을 오가는 선상은 3개월, 76번의 강원도 평해와 전라도 낙안을 오가는 선상은 2개월, 77번의 창원 마산포와 전라도 임피, 제주를 오갔던 경우는 6개월 이상이 걸렸다. 자료상에 나타난 1회 선상활동 시 걸린 기간은 출항한 이

후 표류할 때까지의 시간만을 계산한 것이기 때문에 완전히 자신의 고향으로 되돌아오는 시간을 포함하면 훨씬 길어질 것이다. 일반적으로 말하자면, 조선후기 道의 경계를 넘나들면서 전국을 무대로 활동을 했던 선상들의 1회 활동기간은 6개월 이상이였다.

한편 이와 같이 자신의 고향을 근거지로 하여 1회 회귀성 영업을 하지 않고, 다른 지역에 나가 아예 수년간 정주하면서 선상활동을 하다가 다른 곳으로 옮겨가는 경우도 있다. 예컨대 전라도 장흥에 사는 船主 方包占은 1780년에는 경상도 울산 당진포에서 살다가, 1798년에는 기장현 읍내면 두모포에 거주하면서 선상활동을 영위하고 있다.⁴¹⁾ 또한 자료의 한 계로 인해 그 앞뒤 사정을 알 수 없지만, 온 가족 17명이 전라도 홍양에서 거주하다가 장흥으로 이사가간 뒤에, 다시 모든 가족이 경상도 장기지역으로 선상활동으로 나섰다가 표류된 경우는 선상들이 한곳에 정착해서 거주하기보다는 장사에 이로운 곳에 자유롭게 이동하면서 거주했음을 보여준다.⁴²⁾ 그러나 이러한 경우는 표류자료에서 단 두 사례만 나타나고 있기 때문에 이는 매우 예외적인 경우로 판단된다.

41) 《典客司日記》 권46, 己未(1799) 七月二十六日, “船主兼沙工良人方包占所告內 矣身本以全羅道長興府所居之民 去庚子年分 移接於慶尙道蔚山府唐浦津 自備是在均役廳屬二把半杉船持是遣 戊午十一月又爲移居于機張縣邑內面豆毛浦 持船隻行商是如乎”

42) 《漂人領來謄錄》 권12, 丁酉(1717) 九月四日, “矣徒等十八名內 朴漢金等十七名段 本以興陽縣居民 丙申十月分 移接長興府南面村是白遣(중략)皆是興販資生爲白如乎 生靑魚貿得次 以上年十二月二十八日良中 本錢正租一百石錢文二百兩 載持一船 出往于慶尙道長鬐地 貿載靑魚二十八同 今年正月十一日戌時量 回到長鬐縣挾西里前洋 忽遇惡風 尾帆折傷 不能制船”

IV. 표류발생시기와 발생지역

조선후기 선박의 운항은 연안에 근접한 항로를 채택하였다. 대형 선박인 조운선의 운항사례를 보면 이러한 사실이 명확해진다. 조운선은 조창에서 출발한 이후 각 군현을 통과할 때 그 지역의 지방관은 육지에서 정찰한 사실들을 중앙에 보고하는 것이 의무였다.⁴³⁾ 이것은 결국 조운선이 육지에서 바라다 보일 수 있는 연안에서 가장 근접한 항로를 채택하여 운항하였다는 점을 알려주는 것이다. 그러므로 연안과 최근접 항로를 채택할 경우 대양으로 나가서 항해하는 경우에 비해 표류의 위험은 그다지 크지 않았다고 보여진다.

조선후기 항로에서 가장 험한 지역은 황해도의 장산곶과 태안반도의 안흥량, 그리고 영광의 七山灘이 꼽혔다.⁴⁴⁾ 이 중에서 장산곶과 안흥량에서 침몰사고나 표류사고가 잦은 것은 연안과 최근접 항로를 택하여 항해하던 선박이 이곳을 지나기 위해서는 불가피하게 대양으로 나가지 않으면 안 되었기 때문이다. 대양을 나갔을 경우, 조금만 바람이 달리 불어도 배를 통제할 수 없어서 쉽게 표류했던 것이다.

〈부표〉의 자료 중 표류발생지역이 확인된 총 162건 중 표류가 집중적으로 발생한 곳은 단연 장기지역으로 33건이었다. 전체의 20퍼센트가 이곳에서 표류한 것이다. 이곳은 안흥량, 장산곶과 마찬가지로 장기곶이 있는 지역이어서 이 지역을 항해하려면 대양으로 나가지 않으면 안 되었기 때문이다. 영남 동남해안지역에서 표류한 건수는 장기지역(33)을 포

43) 최완기, 앞 책 참조, 1989.

44) 고동환, 앞 책, 1998, pp. 129~136쪽 참조.

함하여 동래(23),⁴⁵⁾ 울산(11), 영해(7), 경주(5), 영덕(4), 기장(3), 영일(3), 거제(2), 울릉도(2), 연일(1), 청하(1), 김해(1), 남해(1), 통영(1) 등 총 98건으로 전체의 60퍼센트를 차지하고 있다. 물론 일본으로 표류한 선박에 대한 조사이기 때문에, 이 지역에서 표류한 선박이 쉽게 대마도나 일본 쪽으로 표류하여 송환될 수 있었다는 사정을 고려하더라도 이 지역이 운항하기에 매우 어려운 조건을 지닌 곳이었다는 것은 분명해 보인다.

장기지역 다음으로 표류가 집중되는 곳은 제주와 추자도, 전남 육지부를 연결하는 항로였다. 제주(17)와 추자도(12)에서 표류한 건수는 29건이며, 제주나 추자도를 향해 가다가 영암(9), 강진(2), 영광(1), 홍양(1) 등지에서 표류한 건수를 합하면 42건으로 전체의 26퍼센트를 차지하고 있다. 이 바닷길은 大洋을 향해하는 길이므로 바람이 다른 방향으로 불면 쉽게 방향을 잃어 표류하였던 것이다.

장기지역을 포함한 영남 동남해안지역에 비해 大洋을 향해해야 하는 제주와 육지를 연결하는 항로상에서 표류가 적게 발생한 원인은 선박의 규모와 상관성이 높다고 판단된다. 제주와 육지를 연결하는 항로상에는 앞서 언급했듯이 대부분 경강선과 같은 최고의 조선술에 기초하여 건조된 대형선박이 투입된 반면, 영남 동남해안지역에서 표류한 것은 대부분 소형이나 중형선박이었기 때문이다. 영남 동남해안 지역에서 표류한 98건 중 5인 이하가 승선한 소형선박은 16건, 6인에서 10인 이하는 45건으로 10인 이하의 중소형선박이 전체의 62퍼센트를 차지하고 있다.

한편 표류한 시기를 보면, 총 162건 중에서 정월 32건, 2월 12건, 3월 8건, 4월 3건, 5월 1건, 7월 1건, 8월 5건, 9월 11건, 10월 30건, 11월 30건, 12월 29건으로 나타난다. 동절기를 음력 11월에서 정월까지라고 본다면,

45) 이하 괄호 안의 숫자는 표류 건수를 나타낸다.

이 기간 동안에 발생한 전체 표류건수는 91건으로 56퍼센트에 달한다. 10월을 여기에 포함시킨다면 121건으로 75퍼센트에 달하고 있다. 여름철 태풍이 불 때는 미리 이를 알고 운항을 자제했기 때문에 표류가 발생하는 빈도가 적었던 반면, 겨울철에는 서북풍이 다른 계절에 비해 훨씬 강도가 심했으므로 범선으로는 제어가 불가능하여 표류가 자주 발생했던 것으로 보인다. 대부분의 표류민에 대한 조사자료에서도 선인들은 “갑자기 서북풍이 불어서 배를 돌리지 못해 표류했다(猝遇西北風 萬無回船之路 漂蕩大洋)”는 표현이 자주 등장한다.

이처럼 겨울철에 선박운항의 위험성이 높음에도 불구하고 선상들이 항해를 감행하는 것은 겨울철 운항의 이익이 다른 계절에 비해 높았기 때문이라고 생각된다. 특히 겨울철에 장기 앞바다에서 집중적으로 표류가 발생하는 까닭은 울산과 장기 사이에 청어가 冬至 前에 잡히기 때문이다.⁴⁶⁾ 장기지역에서 산출되는 청어를 구매하기 위해 영남은 물론 호남 지역에서까지 겨울철의 악천후를 무릅쓰고 몰려든 어선과 상선들이 많았던 것이다.

46) 《임원경제지》, 倪圭志 3, 貨殖, 八域物産. “蔚山長鬐之間 産靑魚 靑魚先見於北道 循江原東邊 仲冬始産於此 漸南漸細 漁商遠輸 京師 必及冬至之前 則可以貴”

V. 맺음말

흔히 지역을 분할하는 요소로서 강과 바다 그리고 산맥을 꼽는다. 전 근대 시기 농경문화환경은 주민들에게 바다와 같은 자연적 장애에 수동적으로 적응하는 삶을 강요했다. 그러나 최근에는 지역을 가르고 있는 것으로서의 바다 또는 자연적 장애에 수동적으로 적응해야할 대상으로서의 바다가 아니라 지역을 이어주고 바다를 중심으로 삶을 개척해가는 ‘바다의 역사’, 즉 해양사가 주목을 모으고 있다.

우리나라의 경우에도 고대 이래 황해와 남해를 중심으로 한 물품의 교류와 이민이 활발하게 이루어져 왔다. 이러한 해양을 통한 다른 문화권과의 교류는 고려시대까지 활발하게 전개되고 있었다는 것이 통설이다.

그러나 조선시대 이후에는 이러한 해양을 통한 교류는 그 이전시기에 비해 훨씬 감소되었다. 이는 중국에 들어선 명나라에 전적으로 의존하는 이른바 동아시아 중화적 세계질서에 안주함으로써 해양에 대한 관심이 훨씬 줄어든 결과로 이해된다. 본 연구는 한국사상에서 가장 해양활동이 위축된 시기인 조선후기 영남, 호남 해안을 중심으로 전개된 해양활동의 일단을 살펴보고자 한 것이다. 이하에서는 본론에서 제기된 논의를 요약함으로써 맺음말을 대신하고자 한다.

조선후기 바다를 운항한 선박은 平底船인 杉船으로서, 돛을 달고 노를 저어 운항하는 범선이었다. 杉船에는 선장격인 사공과 노를 젓는 격군이 기본승무원으로 탑승했으며, 간혹 사공이 물길을 잘 모를 경우나 암초가 있는 지형일 경우 항해사 격인 指路沙工이 탑승하기도 했다. 표류자료를 토대로 살펴보면 조선후기 상선 운항의 가장 일반적 형태는 10인 내외의 격군과 사공을 태운 중형 선박이 자신의 고향을 근거지로 하여 상업목적

지까지 갔다가 고향으로 돌아오는 일회 회귀성 운항이었다.

표류한 상선 중 전체의 31퍼센트는 道內를 무대로 활동하는 영세소상인으로서, 이들의 항해기간은 대체로 1개월 내외였다. 그러나 나머지 경우는 제주와 육지를 연결하는 대양을 건너는 항해이거나 또는 道の 경계를 넘어서는 항해였다. 이러한 경우가 전체의 2/3 이상이었다는 것은 18세기에 이르면 조선후기 선상의 대부분은 전국적인 시장을 무대로 활동하고 있음을 보여주는 것이다. 이 중에는 개성의 예성강 - 은진 강경포 - 창원 마산포 - 강원도 삼척을 연결하는 전국을 무대로 활약하는 대규모 선상단도 존재했다. 이와 같은 전국을 무대로 활동하는 선상들의 1회 항해시 소요되는 기간은 6개월 이상이었다.

배의 운항법도 강과 바다에 따라 달랐다. 강에서는 여울이나 바위 등 예상치 못한 장애물이 많았기 때문에 낮에만 운항한 반면, 바다에서의 운항은 자연적 지형보다는 주로 기후조건에 좌우되고 있다. 그러므로 바다에서는 순풍이 불 때는 밤에도 운항하는 것이 보통이었다.

운항거리와 소요시간은 바람에 의해 크게 좌우되었으나, 순풍이 불 때를 기준으로 한다면, 제주와 호남 남해안은 하루, 제주와 호남 서해안은 3일정도 걸렸으며, 호남 남해안 각 지역 간의 운항은 하루 안에 도달하였고, 호남 남해안에서 영남 동해안간의 항해는 5일에서 7일 정도 소요되었다. 영남 남해안 각 지역 간의 항해도 하루 안에 도달한 것으로 보이며, 영남 남해안과 동해안 간의 항해는 3~5일 정도, 그리고 울진에서 울릉도까지는 이틀이 소요되었다.

상선의 표류가 집중되는 시기는 여름철보다는 동절기였고, 표류가 발생하는 지역은 동해안 장기곶이 압도적이었으며, 그 다음이 제주와 육지를 잇는 뱃길이었다. 이와 같이 표류가 집중되는 곳은 모두가 바람을 막아줄 섬 등이 없는 연안항로에서 약간은 떨어진 곳이기 때문이었다.

〈부표〉 조선후기 표류 商船의 운항상황

번호	연도	승선 인원	출발지	출발 일자	경유지-목적지 (회항지)	운항내용	표류 지역	표류 시기
1	1652	10	통영	11. 2	장기		울산	11. 6
2	1664	19	홍양	8월 초	영해		영해	8월 초
3	1673	15	양산	9. 6	거제		거제	9. 19
4	1674	5	동래	2. 28	곤양-통영-부산	3. 6 통영발	동래	3. 6
5	1676	13	통영	11. 18	영일-통영		장기	12. 13
6	1678	18	강진	12.11	기장-울산		울산	1. 6
7	1679	5	서생진	9월경	김해-양산		울산	10. 1
8	1679	18	영암	11. 23	장기-영암	12. 18 장기착-1. 2 장기발	동래	1. 2
9	1680	8	창원	10. 12	울산		동래	10. 19
10	1680	4	동래	1. 12	경주		경주	1. 13
11	1684	7	창원	1. 13	울진	2. 20 울진착-3. 23 울진발	평해	3. 23
12	1686	7	고성	11. 2	홍양		순천	11. 18
13	1688	5	웅천	9. 19	경주-웅천		장기	10. 24
14	1691	13	진도	7. 6	추자도	7. 11 추자도착-8. 4 추자도발	추자도	8. 4
15	1692	6	동래	12. 28	거제-낙동강	1. 30 거제 지세포발	김해	1. 30
16	1694	8	원주	9. 18	통영-영해		장기	10. 24
17	1695	11	홍양	3. 23	간성(강원도)	윤5. 20 간성착-10. 23 간성발	울산	11. 13
18	1696	7	동래	10. 6	장기		장기	10. 8
19	1696	23	홍양		김해-울산		울산	1. 2
20	1699	54	제주	11. 29	강진	(사공1 격군39 여객14)	추자도	11. 29
21	1699	15	홍양	1. 28	장기		장기	2. 16
22	1699	9	장흥	1. 23	장기		장기	2. 17
23	1699	15	영암	6. 20	울산	7. 10 울산착-10. 3 울산발	동래	10. 3
24	1700	44	제주 흥	10. 29	강진	(사공1 격군32 여객11)	강진	10. 29
25	1700	2	해	12. 12	영해	12. 29 영해발	영덕	12. 29
26	1701	10	통영	7. 6	울산-통영	9. 3 울산착-11. 24 울산발	기장	11. 24
27	1701	18	장흥	11. 25	영덕	1. 5 영덕발	장기	1. 5
28	1701	9	장흥	12. 5	홍해	1. 5 홍해발	장기	1. 5
29	1701	8	창원	1. 13	홍해		장기	1. 27
30	1702	6	영암	1. 22	거제	2. 2 거제착	동래	2. 2
31	1702	42	제주	12. 26	해남	(사공1 격군19 여객22)	제주	12. 26
32	1703	16	영암	윤6. 17	추자도	8. 18 츠지더빌	추자도	8. 18
33	1704	10	낙안	4. 7	영해	11. 6 영해발	장기	11. 6

34	1704	39	제주	1. 4	해남	1. 9 추자도발	추자도	1. 9
35	1705	37	제주	12. 12	강진		추자도	12. 12
36	1706	12	순천	8월경	울진	9월경 회항	장기	9월경
37	1707	7	제주	1. 25	강진	2. 2 강진발	강진	2월
38	1707	18	영해	12. 9	울산		경주	12. 10
39	1708	21	제주	7월경	강진·만경·해남	8. 2 강진착·만경	영암	12. 12
40	1708	28	제주	9. 27	부안	10. 1 해남착	추자도	11. 10
41	1708	11	동래부산진	7. 15	지세포	지세포 회항	동래	7. 15
42	1709	7	창원마산포	7. 13	강릉	8. 3 강릉착·10. 22 강릉발	영해	10. 22
43	1714	5	김해	9. 2	강원도 간성	10. 12 간성발	장기	10. 12
44	1714	2	울산방어진	10. 8	장생포		울산	10. 8
45	1717	13	장흥	12. 27	장기	1. 10 장기	울산	1. 10
46	1717	12	사천	12. 15	울산	12. 26 울산	동래	12. 26
47	1717	5	동래	2월경	부산진		동래	2월경
48	1717	22	강진	12. 21	연일	1. 11 연일	장기	1. 11
49	1717	11	제주	1. 10	강진		영암	1. 10
50	1717	13	낙안	12. 28	연일	1. 11 연일발	장기	1. 11
51	1717	18	홍양	12월경	장기	12월경발·장기1. 11발	장기	1월
52	1718	7	경주	11. 17	동래부산진	11. 21 부산발	장기	11. 21
53	1718	5	경주	11. 18	동래부산진	11. 22 부산발	경주	11. 22
54	1718	31	제주	1. 6	전라우수영	1. 15나주착·3. 19나주발 3. 25우수영착·3. 26우수영발	영암	3. 27
55	1719	18	낙안	12. 15	장기		장기	1. 14
56	1721	28	제주	11. 14	해남	12. 20 장기착·1. 14 장기발	추자도	11. 15
57	1722	5	동래	11. 10	경주		동래	11. 10
58	1723	26	제주	8. 18	경강 三浦·영광 법성포·제주	11. 20 서울용산착·12. 5용산발· 3. 5법성포착·3. 25법성포발	영광	3. 25
59	1723	11	제주	4. 8	임피 나리포		제주	4. 8
60	1723	17	제주	4. 8	강진		제주	4. 8
61	1723	60	제주	2. 14	해남		해남	2. 14
62	1724	4	평해	10. 9	울산		평해	10. 9
63	1725	11	제주	11월경	해남	11월	제주 동	11월경
64	1725	15	장흥	11. 18	울산	11. 23 울산군령포착·12. 19울산발	래	12. 19
65	1726	9	삼척	9. 7	은진	11. 11 은진강경포발·12. 6장기	장기	12. 6
66	1726	18	장흥	1. 2	영일	1. 15 경주 화념포발	경주	1. 15
67	1727	2	동래부산	11. 12	양산		동래	11. 12

68	1728	10	영일	9. 13	함경도 利城	1. 2 이성발	홍원	1. 2
69	1730	20	제주	9. 7	강진		제주	9. 7
70	1731	10	함경도북청	12. 22	울진	12. 24 울진착	울진	12. 26
71	1732	16	곤양	1. 2	영덕	1. 25 양덕척	영덕	1. 25
72	1733	19	강진	12. 14	제주	12. 17 추자도	추자도	12. 17
73	1733	19	영암	12. 14	제주	12. 16 추자도	추자도	12. 17
74	1733	32	제주	1. 2	강진	1. 3 강진착	강진	1. 5
75	1738	13	제주	2. 11	임피		제주	2. 11
76	1739	9	평해	10. 11	낙안	12. 4 낙안착-12. 28 낙안발	장기	1. 16
77	1742	3	창원 곤양	2. 22	임피-제주-임피	3. 13 임피착-3. 25 임피발 제주착-8. 16 제주발	제주	8. 16
78	1742	15	밀양	9. 20	함안-장기-영해	10. 3 함안착 함안발-10. 20 장기착	영해	10. 20
79	1742	14		10. 4	장기-영일	10. 19 장기착-11. 21 장기발	영일	11. 23
80	1743	16	남해	7. 30	통영	8. 5 통영착-10. 12 통영발	통영	10. 12
81	1745	7	동래 부산진	9. 6	수영-양산감동 창-부산진	9. 17 감동창발	동래	9. 5
82	1746	12	나주 흑산도	12. 4	영산포-거 제-통영	12. 6 영산포착-12. 10 영산포발- 12. 15 거제착-12. 19 거제발	거제	12. 19
83	1750	11	나주	9. 18	경상도		강진	9. 18
84	1753	6	진해	12. 2	창원-함흥	12. 2 창원착	영일	12. 9
85	1754	12	제주	2. 27	영암		추자도	2. 27
86	1757	7	부안	9. 18	홍해	윤9. 20 홍해착-10. 5 청하	청하	10. 5
87	1757	13	개성	2. 13	은진-영일- 삼척	2. 20 은진착-5. 5 은진발- 윤9. 17 삼척착-10. 1 삼척발	장기	10. 5
88	1758	14	영광	11. 12	제주		제주	12. 18
89	1758	30	제주	11. 16	제주 별도포		제주	12. 17
90	1758	10	보성	10. 18	장흥-제주	10. 28 장흥발-11. 14 제주 착 12. 14 제주발	제주	12. 17
91	1759	7	김해	9. 18	평해		장기	9. 26
92	1760	21	제주	10. 17	강진		제주	10. 17
93	1760	9	하동	7. 8	평해-영해	9. 2 평해착-9. 14 영해	영해	9. 14
94	1764	16	웅천	9. 29	가덕도		동래	12. 22
95	1770	7	제주	1. 3	추자도-영암이 진소안도	1. 3 추자도착-1. 4 이진발-1. 24 소안도착-1. 28 소안도발	제주	1. 28
96	1772	18	순천	11. 18	장기		장기	12. 26
97	1771	12	강진	7. 14	다대포-울산	7. 30 다대포착-8. 13 다대포발	동래	10. 4

					동래절영도	10, 4 울산 구미포발		
98	1772	11	제주	11, 16	임피		제주	11, 17
99	1772	14	제주	9, 16	추자도-경강		영암	9, 20
100	1772	9	제주	11, 16	추자도-임피	11, 17 추자도착	추자도	11, 17
101	1772	19	제주	11, 16	홍양-영암		홍양	11, 17
102	1772	20	제주	11, 10			제주	11, 10
103	1773	15	홍양	12, 14	가덕-청하-기장	12, 18 가덕진착-12, 19 가덕진발 1, 26 청하 다대포착	기장	1, 28
104	1774	12	안변	12, 6	양양-영일		양양	12, 15
105	1775	7	장흥	9, 2	장기-울산미포	9, 30 장기군령포착	울산	11, 4
106	1776	7	강화	7, 27	가덕진-기장-울산	9, 28 가덕진착-9, 28 기장 구두모포착-10, 17 기장 발-10, 17 울산어진착-윤 10, 29 울산 발	기장	10, 29
107	1776	7	고성(경)	9, 26	육지도-남해	9, 26 육지도착-10, 1 육지도발	남해	10, 1
108	1776	21	고성(경)	2, 3	가덕진-다대포-장가-고성(강)-홍원(합)	2, 8 가덕진착-2, 8 가덕진 발-2, 10 고성(강)착-2, 16 홍원(합)착-5, 19 홍원발	삼척	5, 25
109	1777	11	장흥	7, 17	가 덕 진 - 다 대 진 - 장 기 - 삼척-울진	8, 3 가덕진착-8, 7 다대진착-8, 8 다대진발-8, 8 장기 구포착-8, 20 장기 발-8, 24 삼척착-11, 17 삼척발-11, 17 울진죽도착-11, 23 죽도발	장기	11, 25
110	1777	3	진도	12, 25	제주-해남	12, 26제주착-2, 6 제주발	해남	2, 17
111	1778	12	고성(강)	7, 7	영일-영해-소라포	7, 24 영일포항착-10, 2 포항발	영해	10, 2
112	1778	9	강진	2, 27	해남		해남	2, 27
113	1778	7	강진	3, 17	영암		해남	3, 18
114	1779	3	양산	12, 7	기장	12, 10 기장착-12, 12 기장발	동래	12, 13
115	1779	16	홍양	11, 12	가덕진-다대포-문천(합)-홍해	11, 17덕진착-11, 17다대포착-11, 18 다대포발-1, 10 함경도 문천착-2, 5문천발-2, 17 홍해착-3, 16 홍해발	장기	3, 16
116	1780	11	제주	9, 7	영암		영암	9, 7
117	1780	19	제주	9, 7	제주읍내		제주	9, 7
118	1780	7	하동	8, 13	가덕진-다대진-영해	8, 20 가덕진, 다대진착-8, 25 다대진발-9, 12 영해 착산포착-11, 13축산포발	장기	11, 3

119	1780	8	창원	10. 5	가덕진-다 대진-평해- 장기-경주	10. 7 가덕진, 다대진착-10. 8 다대진발-10. 21 평해착- 10. 29 평해발-10. 30 장기 군령포착-11. 2군령포발	장기	11. 2
120	1780	30	제주	12. 7	추자도		추자도	12. 8
121	1780	15	제주	11. 19	추자도-영암- 강진-영암	11. 20 추자도착-11. 26 영암착- 11. 29 강진 남당포착-1. 14 영암 소안도착-1. 17 소안도발	영암	1. 17
122	1784	9	웅천	12. 2	평해		경주	12. 11
123	1784	13	웅천	12. 2	평해-웅천	1. 16 평해착-1. 20 평해발	장기	1. 21
124	1785	15	간성	10. 28	영일 포항	11. 1 주문진착-11. 2 주문진발	강릉	1. 2
125	1787	9	동래	8. 25	울산		동래	8. 29
126	1792	13	진도	10. 27	가덕진	11. 14 가덕진착4. 23 가덕진발	동래	4. 23
127	1792	8	순천	9. 29	울산장기-평해	10. 4 울산착	장기	10. 9
128	1793	8	진도	6. 10	가가도	6. 11 가가도착-10. 11 가가도발	해남	10. 17
129	1794	6	제주	12. 25	은진		제주	12. 25
130	1795	4	덕원	7. 9	경주		덕원	8. 29
131	1796	6	밀양	12. 2	다대포	12. 3 다대포착-12. 30 다대포발	동래	1. 1
132	1795	6	강진	9. 24	제주	9. 27 제주착-11. 6 제주발	강진	11. 10
133	1796	13	제주	11. 10	완도-영암	11. 27 완도착	영암	11. 27
134	1796	9	삼척	10. 8	평해-영해	10. 11 평해착-10. 28 평해 발-10. 28 영해 축산포착- 11. 1 축산포발	영해	11. 1
135	1796	13	덕원	12. 12	영흥-영해-창원	12. 16 영흥착-1. 12 영흥 발-1. 21 영해 축산포착-1. 22 축산포발	영해	1. 22
136	1798	8	울산	10. 1	울진		장기	10. 11
137	1798	8	제주	9. 21	영암-추자도- 제주		영암	11월
138	1799	7	장흥	12. 2	영해-하동	12. 4 영해 축산착-12. 17 하동 두치진착-12. 2 하동 발-1. 10 연일포항	연일	1. 10
139	1799	4	제주	3. 8	영암		영암	3. 8
140	1800	8	삼척	7. 20	울산-영덕	8. 10울산 삼산포착-8. 27 울산발9. 4 영덕삼곡진착	영일	10. 29
141	1800	7	울진	6. 22	광양-울산	7월경 광양 석관진착-9. 21 광양 발	울산	10월경

142	1800	10	동래	8. 3	거제 망포		동래	9. 13
143	1801	5	평택	8. 24	영광-창원- 동래-다대포	9월초 영광 광길포착-11. 6 영광발-11. 30 창원마산포착- 12. 16 마산포발-12. 20 동래 부산포착-12. 25 부산포발	동래	1. 1
144	1801	6	울산	2. 24	우진	2. 28 우진착-3. 1 우진발	장기	3. 4
145	1801	6	곤양	4. 14	부산포-울 산-영덕	5. 25 부산포착-6. 26 부산발-6. 30 울산 개운포착-7월경 울산 발-8. 10 영덕착-10. 10 영덕발	영덕	10. 10
146	1802	10	동래	2. 4	울산	2. 4 울산단리착-2. 11 단리발	울산	2. 11
147	1802	4	제주	1. 10	추자도	1. 10 추자착-2. 26 추자도발	추자도	2. 26
148	1803	14	함흥	11. 3	울산		울산	12. 22
149	1804	1	동래	10. 23	몰운대		동래	10. 23
150	1804	13	나주	12. 17	무안-나주	12. 23 무안 고마포착-1. 18고 마포발-1. 27 나주 하산도발	나주	1. 27
151	1806	10	삼척	11. 4	장기		장기	11. 28
152	1806	9	울산	10. 20	개운포-영덕	10. 24 울산 어진발	영덕	11. 21
153	1806	8	울산	10. 20	영덕		장기	11. 21
154	1885	12	제주	10. 20	나주		제주	10. 21
155	1885	10	영덕	10. 8	북청(함)-영일	11. 6 북청착-12. 6 북청발	강릉	12. 17
156	1886	9	삼척	12. 7	사천		평해	12. 7
157	1883	7	강릉	12. 2	포항-마산포	12. 21 포항착-1. 7 포항발	장기	1. 7
158	1895	2	평해	10월	울릉도	2개월 울릉도 머무	울릉도	11. 24
159	1895	6	한산	11. 14	동래	12. 22 부산 오류도착	동래	12. 22
160	1895	8	동래	8. 27	울진-울릉도	10. 10 울진착-10. 15 울진 발-10. 18 울릉도착	울릉도	10. 18
161	1895	7	인천	11. 13	동래부산항	12. 10 동래 부산항착-12. 21 부산발	동래	12. 23
162	1895	8	인천	7. 21	울진	10. 17 울진착	울진	10. 17

전거: 《漂人領來謄錄》(규12956); 《典客司日記》(규13052); 《鄭等邊報謄錄》(규18106); 《金等狀啓》
(규18125); 《典客司別謄錄》(규12961)

제6장 조선후기 서양세력의 접근과 海洋觀의 변화

- 盧大煥(동양대 문화재학과 조교수)

- I. 머리말
- II. 16~18세기 해양 인식의 추이
- III. 18세기 후반~19세기 전반 海洋通商論의 전개
- IV. 19세기 후반 海防論의 추이
- V. 맺음말

I. 머리말

상고시대부터 중국 강남 지방과 해상교류가 있었을 것이라는 주장이 제기될 정도로¹⁾ 한반도는 일찍부터 해양과 깊은 관련을 맺어왔다. 삼국 시대에 해상활동이 매우 활발하였음은 잘 알려진 사실이다. 백제는 해상으로 요서 지방과 교류하고 산동성 지역에도 진출하여 무역활동을 벌이며 전성기를 구가하였다. 신라 역시 해로로 당에 유학생을 파견하고 상인들의 교역이 이루어지는 등 활발한 해상교류를 펼친 바 있다.²⁾ 하지만 고려에 들면서 이러한 해양활동은 급격히 위축되기 시작하였다. 宋商의 활동이 매우 활발하여 굳이 중국으로 진출할 필요가 없었기 때문이다. 고려 말에는 전국적으로 왜구가 창궐한데다가 명이 해금정책까지 취하자 중국과의 해상교류는 거의 중단되다시피 하였다.³⁾

1) 毛昭晰, 〈浙江支石墓의 形態와 韓半島 支石墓의 比較〉, 《中國의 江南社會와 韓中交涉》, 집문당, 1997.
 2) 한·중 해상교통로에 대해서는 金文經, 〈7~10世紀 新羅와 江南의 文化交涉〉, 《中國의 江南社會와 韓中交涉》, 집문당, 1997, pp. 130~139.
 3) 全相運, 《韓國科學技術史》, 정음사, 1975, pp. 231~233.

조선시대에도 실질적인 해양교류는 거의 이루어지지 못하였다. 그러나 내부적으로는 해양에 관심을 갖는 지식인들이 등장하면서 18세기 후반에 들자 해외무역론이 제기되는 등 변화의 조짐이 나타나고 있었다. 한동안 관심에서 벗어나 있던 해양에 다시 주목하게 된 것은 매우 중요한 의미가 있는 것이었다.

보수화된 성리학에 대한 반성 속에서 시작된 이러한 변화는 다양한 변수에 의해 영향을 받게 되는데 그 가운데 가장 중요한 변수는 서양세력이었다. 서양세력의 등장은 조선에 두 가지 과제를 동시에 던졌다. 하나는 유럽의 진출로 활성화된 국제무역에 참여해야 하는 문제이며, 다른 하나는 서양세력의 침탈을 방어해야 하는 문제였다. 전자는 해양통상론, 후자는 해방론으로 구체화되었다. 언뜻 전혀 달라 보이지만 동시에 추진하지 않으면 안 되는 두 가지 과제를 해결해야 한다는 점에 조선 지식인들과 정부의 고민이 있었으며, 해양에 대한 다양한 인식과 변화가 나타났다.

본고에서는 조선후기 해양 인식의 두 축을 이루었던 해양통상론과 해방론을 중심으로, 서양세력의 접근에 따라 조선에서 해양관이 변화되어 가는 과정을 살펴보고자 한다. 제기된 과제를 수행하지 못한 것이 사실이므로 제대로 수행하지 못한 원인을 밝히는 것이 핵심적인 문제가 된다. 하지만 인식의 전환을 끌어내고 새로운 인식을 바탕으로 관련 정책을 추진하려 했던 노력은 정당하게 평가되어야 할 것이다.

II. 16~18세기 해양 인식의 추이

1) 16세기 '대항해시대'와 동아시아

15세기까지의 동서무역은 중국 상인들인 중국 및 동인도제도 각 지방의 향료를 모아 말라카(Malacca)로 운반하면 인도인 등에 의해 인도로 옮겨지고 그것을 다시 이슬람상인들이 알렉산드리아나 시리아로 운반하여 이탈리아상인들에게 넘기는 복잡한 방식으로 이루어졌다. 하지만 새로운 항로의 발견으로 이제 그러한 복잡한 과정은 필요 없게 되었다. 유럽인들은 새로운 항로를 통해 동방과 직접 접촉하였다. 1509년경 처음 말라카에 발을 들여놓은 포르투갈인들은 1513년에는 중국 광둥에 상륙하였으며 1557년 마카오에 무역거점을 설치하여 중국과 말라카 사이의 무역에 직접 참여할 수 있게 되었다. 이어 에스파냐·네덜란드·영국 등도 무역권을 획득하기 위해 동방시장에 뛰어들었다.

1543년 중국 연안을 항해하던 포르투갈 상선 한 척이 사쓰마(薩摩) 남쪽 섬에 표류하면서 유럽과 일본 간의 접촉도 시작되었다. 1603년 장군에 오른 도쿠가와 이에야스(德川家康)는 막부의 재력을 강화하기 위해 초기에는 해외무역을 적극 장려하던 터라 곧 무역이 개시되었다. 1609년에는 네덜란드, 1613년에는 영국에 각각 무역을 허가하였으며 양국의 商館도 들어섰다. 이를 계기로 일본과 동남아시아 국가들과의 朱印船무역도 시작되어 7만 명 이상의 일본인들이 주인선을 통해 해외로 진출하였다. 明朝와의 국교는 회복되지 않았지만 중국과의 사무역도 활발히 이루어졌다. 활발한 해외무역은 일본의 조선술과 항해술을 비약적으로 발전시켜 1613년에는 일본의 歐美使節이 태평양과 대서양을 횡단하여 멕시코

코·스페인·로마 등지를 돌아보고 귀국하기도 하였다.

유럽국가들의 진출로 동서무역은 활성화되었지만 이익의 확보에 혈안이 된 유럽인들로 인해 곧 문제가 발생되었다. 유럽 상인들은 말라카·呂宋(필리핀) 등 동남아시아 각 지역을 무력 점령하였으며, 무역 이익을 독차지하기 위해 상호 비방은 물론 살육전도 서슴지 않았다. 아프리카에서 노예무역으로 재미를 보았던 포르투갈인들은 1519년 屯門에 상륙한 후 중국 어린이들을 납치해 가는 만행도 저질렀다.

이러한 일련의 사태를 지켜보며 동아시아 국가들은 서양이 야만적 오랑캐라는 생각을 갖게 되었다. 서양국들이 중국 중심의 기존 질서를 어지럽힌다고 생각한 중국인들은 특히 그러하였다. 《明史》(1735) 〈외국조〉에는 서양국으로 佛郎機(포르투갈), 和蘭(네덜란드), 拂菻(동로마제국), 意大利亞(이탈리아)의 4개국에 관한 사항이 실려 있는데 이들 국가들은 상당히 부정적인 모습으로 묘사되어 있다. 관련 내용의 상당 부분은 서양 국가들이 중국의 연해지방이나 다른 국가들을 침공한 사실로 되어 있다. 불랑기국이 滿刺加·巴西國 등을 침략하였다거나 화란이 呂宋을 점령했다는 등이 그러한 내용이다. 불랑기에 관한 설명 가운데 불랑기국인들이 중국에 머물면서 행인들을 약탈하고 어린이들을 납치하여 잡아먹었다는 이야기도 들어 있다.⁴⁾ 서양국은 통상을 목적으로 하고 있으며 그 목적을 달성하기 위해 강력한 무력을 바탕으로 다른 국가의 침탈을 일삼는 것이 《명사》의 일관된 시각이었다. 이러한 《명사》의 내용은 《古今圖書集成》이나 《續文獻通考》에도 그대로 인용되는 등 이후 관찬사서에서 서양을 설명하는 데 기본 자료로 이용되고 있었다.

유럽국가의 폭력성이 노골화되면서 해상무역도 자연 쇠퇴의 기미를

4) 《明史》 권325, 列傳213, 〈外國〉六.

보이기 시작하였다. 중국에서는 명조의 붕괴와 더불어 1644년 유럽과의 접촉이 막을 내렸으며 청 초기에도 정국불안으로 무역은 부진을 면치 못하였다. 부진하던 해상무역활동은 1684년에 재개되어 영국을 비롯한 유럽 각국 상인들이 廣州·廈門·福州·寧波 등 각 항구에 교역소를 설치하여 무역활동을 벌였다. 청국 정부는 관세징수 및 대외무역을 전담하는 관리를 임명하여 광주에 상주시켰으며 1757년부터는 대외무역을 광주 한 항구에만 국한시키는 이른바 ‘광둥무역체제’를 성립시켰다. 그에 따라 광둥은 국제적인 상업도시로 성장하였다.⁵⁾

일본 도쿠가와 막부의 개방적 태도도 일본을 둘러싼 유럽국가들의 대립이 격화된 데다 1637년 기독교인이 중심이 된 ‘島原(시마바라)의 亂’까지 발생하면서 폐쇄적으로 변화하였다. 막부는 스페인·포르투갈인의 도래를 금지시키고 중국 상인을 나가사키에 국한시켜 내항 무역케 한 데 이어 1641년에는 서양세력으로는 유일하게 네덜란드 상인에게만 나가사키의 出島(데지마)에 한정해 무역을 허용하는 조치를 취하였다.⁶⁾ 비록 쇄국정책을 고수하였지만 필요한 물품은 중국인과 네덜란드인에 의해 계속 공급받고 있었다, 또 공식적 혹은 비공식적인 통로를 통해 해외 정보나 지식을 수집하였으며 그 결과 상당히 수준 높은 지식을 축적할 수 있었다.⁷⁾

16~18세기의 동아시아 사회는 명·청의 해금정책, 일본의 쇄국정책 등으로 매우 폐쇄적이었던 것처럼 보이지만 유럽의 진출에 영향을 받으며 매우 역동적이었음을 알 수 있다. 그러나 아쉽게도 조선은 이러한 역동적인 모습을 보여주지 못하였다. 유럽이 동아시아 사회에 접근할 때

5) W. 프랑케 著·金源模 譯, 《東西文化交流史》, 단국대학교 출판부, 1996, pp. 133~134.

6) 井上清 著·서동만 譯, 《일본의 역사》, 이론과 실천, 1989, pp. 167~169.

7) 야마구치 게이치 著·김현영 譯, 《일본근세의 쇄국과 개국》, 해안, 2001, pp. 52~57.

조선은 일본과는 달리 항로에서 멀리 떨어져 있어 관심 대상에서 제외되었다. 16세기 후반부터는 동남아 지역의 지도가 차츰 정확하게 되어 갔으며 일본의 존재도 알려졌지만 조선은 거의 알려지지 않았다.⁸⁾ 1600년대 전후 유럽인들이 동방을 경략하는 데 안에서 역할을 하였던 린쇼텐의 《동양수로지》를 보더라도 일본에 대한 설명은 있지만 조선은 일본 근처에 있는 CORE라는 커다란 섬이라는 기술에 그치고 있다.⁹⁾ 1614년 영국의 콕스가 일본 平戸에서 동인도회사로 보낸 서신에는 COREA와 어떤 형태의 무역도 불가능하다는 내용이 들어 있었다고 한다.¹⁰⁾

유럽이 조선에 별다른 관심을 보이지 않았던 것과 마찬가지로 조선 역시 유럽에 관심이 없었다. 정확히 이야기하자면 정보 자체가 없었다. 유럽에 대한 정보를 얻기 위해서는 국제 교류가 이루어지고 있던 중국의 강남 지방에 진출해야 했다. 하지만 명·청시대에 이르러 중국의 쇄국정책으로 중국과의 해상교통이 거의 단절되어 밀무역을 위해 상인들이 건너가는 경우를 제외하면 강남 지방과의 교류는 거의 없는 상태였다. 정기적인 사행을 통해 북경에서 얻을 수 있는 정보라야 佛朗機國이 조공을 청하였다거나 하는 한정된 정보뿐이었다.¹¹⁾ 이런 가운데 왜란과 호란까지 맞게 되자 조선은 폐쇄적인 태도로 일관하였다.

정부의 폐쇄적 태도에 대해서는 여러 지식인들이 문제를 제기하였다. 온갖 사물을 간직한 창고인 육지와 해양을 적극적으로 개발할 것을 주장

8) 서정철, 《서양고지도와 한국》, 대원사, 1991, p. 42.

9) 한상복, 《해양학에서 본 한국학》, 海潮社, 1998, pp. 180~184.

10) 한상복, 위 책, p. 194. 다만 네덜란드의 경우 17세기 초반부터 COREA호라는 상선을 준비하고 조선과 무역할 계획을 갖고 있었다고 한다. 이에 대해서는 신동규, 〈네덜란드 동인도회사의 조선무역 계획과 조·일근대화 계획〉(명지대 국제한국학연구소 주최 하멜표류 350주년 국제학회 발표문) 참조, 2003.

11) 《中宗實錄》권41, 中宗 15년 12월 戊戌.

했던 李之菡(1517~1578)은 남방에서 매년 유구국 선박과 교역을 하면 가난한 백성들이 넉넉해질 것이라고 지적한 바 있다.¹²⁾ 柳夢寅(1559~1623)은 중국이 만국과 通貨하여 부강해지고 일본과 같은 작은 나라도 많은 국가와 교역하여 백성들이 부유하고 시장이 번성하기가 중국에 뒤지지 않는데 조선은 물화도 풍부하지 못하면서 교역을 막고 있다고 비판하였다.¹³⁾ 이러한 문제의식이 국제정세에 대한 인식과 결합될 때보다 구체적인 해양통상론이 제기될 수 있는 것인데 그러한 움직임은 17세기에 들면서 본격화되었다.

2) 17~18세기 서학 유입과 해양 인식

대항해시대를 촉발시킨 것은 동방무역의 이익을 확보하려는 경제적 목적과 이교도를 가톨릭으로 개종시키려는 종교적 열정이었다. 종교적 열정으로 무장한 선교단이 상선을 쫓아 도착하였다. 일본에서는 1549년 예수회 선교사 하비에르(Francisco de Xavier)가 들어오면서 포교활동이 시작되었는데 선교사들은 오다 노부나가(織田信長)로부터 포교허가를 얻어내 京都와 安土에 교회당을 세웠다. 마테오 리치(Matteo Ricci, 利瑪竇, 1552~1610)는 1601년 서양인으로는 처음 북경에 진출하였다. 마테오 리치에 의해 시작된 중국 포교는 청조 순치제(1644~1661)와 강희제

12) 李圭景, 〈與番舶開市辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권32, 이지함을 비롯한 화담학과 계열 인물들은 해안을 지역적 기반으로 하고 있었던 까닭에 해상교역에 특히 관심이 많았다. 이에 대해서는 신병주, 《남명학과와 화담학과 연구》, 일지사, 2000, pp. 260~273 참조.

13) 柳夢寅, 〈中江罷市辨誣啓辭〉, 《默好稿》中, 유몽인의 통상론에 대해서는 韓明基, 〈柳夢寅의 經世論 研究-임진왜란 이후 사회경제 재건의 한 방향〉, 《한국학보》 67, 일지사, 1992, p. 149.

(1662~1722) 때 크게 성공을 거두어 북경을 중심으로 활발한 선교활동이 벌어졌다.

상당한 학문적 소양을 갖춘 예수회 선교사들은 천주교와 함께 천문학을 비롯한 서양의 학문도 소개하였다. 이들은 중국 학자들과 함께 서양 서적을 번역, 출간하였는데 1601년부터 예수회가 해산되는 1773년까지 이들 선교사들이 중국에서 번역한 서적은 430여 종에 달하였다.¹⁴⁾ 이들 선교사들의 활동은 대부분 북경에서 이루어지고 있었기 때문에 조선도 사행 편을 통해 선교사들과 접촉할 수 있는 기회를 갖게 되었다. 경제적 측면과는 달리 포교적인 차원에서 조선은 1566년에 이미 장래의 선교 지역으로 선정될 만큼 관심이 있는 지역이었기 때문에 선교사들도 조선 신신들에게 매우 우호적으로 대하였다.¹⁵⁾

북경에서 선교사들과의 접촉이 이루어지면서 서양에 대한 정보가 신속하게 입수되기 시작하였다. 마테오 리치가 제작한 《坤輿萬國全圖》가 중국에서 인간된 지 얼마 되지 않은 1603(선조 36)년에 사행사 李光庭을 통해 조선에 소개되면서 유럽의 존재가 비로소 확실히 알려졌다. 李晬光(1563~1628)은 1614(광해군 6)년에 찬술한 《芝峯類說》에 佛浪機(포르투갈)·永結利國(영국)·歐羅巴國·大秦國(로마제국) 등의 유럽 국가를 소개한 바 있다. 1631(인조 9)년 연행했던 鄭斗源(1581~ ?)은 로드리게즈(J.Rodriquez, 陸若漢, 1561~1633)로부터 《天問略》·《西洋國風俗記》·《職方外紀》 등의 서학서를 받아 와 국내에 소개하기도 하였다.

이렇게 국내에 유입된 세계지도와 서학서를 통해 조선 지식인들은 비로소 15·16세기 대항해시대의 성과라 할 수 있는 세계에 대한 지식을

14) 熊月之, 《西學東漸與晚清社會》, 上海人民出版社, 상해, 1994, p. 39.

15) Juan G. Ruiz de Medina 著 · 박철 譯, 《한국천주교전래의 기원》, 서강대 출판부, 1989, p. 17.

습득할 수 있게 되었다. 그런 점에서 특히 주목되는 서적은 1623년 알레니(P. Julius Aleni, 艾儒略)에 의해 저술된 《직방외기》였다, 《직방외기》는 제일 앞부분에 〈五大州總圖界度解〉라 하여 세계지리에 대한 개략적인 사실과 세계지도를 수록하고 이어 五大州와 四海로 구분하여 내용을 정리하는 방식을 취하고 있었다. 오대주 부분은 〈五大州總記〉와 대륙별 국가 소개로 이루어져 있고, 사해 부분은 〈四海總說〉·〈海名〉·〈海島〉·〈海族〉·〈海產〉·〈海狀〉·〈海舶〉·〈海道〉 등으로 구성되었다. 처음 접하는 세계지리의 내용은 신기한 것이었는데 특히 바다에 관한 부분은 호기심을 끌기에 충분하였다. 세계가 모두 바다로 연결되어 있으며, 서양인들이 항로를 개척하여 자유롭게 일주하고 있다는 내용은 놀라운 것이었다. 그 바다를 항해하는 서양 선박에 관한 내용 역시 흥미로운 것으로 관심의 대상이 되기에 충분하였다. 《직방외기》의 해양에 대한 부분은 1674년 페르비스트(P. Ferdinandus Verdiest, 南懷仁)에 의해 저술된 《坤輿圖說》에도 대부분 재수록되어 많이 열람되었다.

하지만 《직방외기》와 같은 서양서들은 17세기에 당장 관심의 대상이 되지는 못하였다. 왜란과 호란으로 인해 攘夷의식이 고양되어 서양에 대한 논의 자체가 활성화되지 못하였기 때문이다. 같은 이유로 17세기에는 해양통상론도 거의 제기되지 못하였다. 17세기의 해양통상론자로 들 수 있는 인물은 柳馨遠(1622~1673) 정도이다. 토정의 통상론에 공감했던 그는 길을 통하면 후일의 근심이 될 것이라는 반대론에 대해 일본이나 여진은 이미 길에 익숙하여 숨길 것도 없고, 유구와 서남양은 거리가 멀어 兵謀가 미칠 수 없어 문제될 것이 없다고 반박하며 해양통상론을 폈다.¹⁶⁾

16) 柳馨遠, 〈交易說〉, 《磻溪雜藁》, 여강출판사, 1990. 부안 우반동에 은거할 때 유행원은 군사적 관심에서 큰 배 4, 5척을 만들어 집 앞바다에 띄워 성능을 시험하고 또 《水路朝天記》·《漂海人所錄》 등 중국으로 건너가는 해로에 관한 기록과 표풍으로 해외에 갔던 사람들의 견문담을 수집하기도 하였다.

또 서양인으로부터 서양인들은 먼 나라와 무역을 하고 혹 표류하면 구
 홀해 준다는 이야기를 들었음을 밝히면서 조선은 통교가 없어 표류를 해
 와도 억류하니 의리상으로 옳지 못하다며 조선의 폐쇄적 태도를 비판하
 였다.¹⁷⁾

그런데 18세기에 들자 변화의 조짐이 나타나기 시작하였다. 조선과 청
 의 관계가 안정되면서 서양 선교사들과의 접촉이 활성화되고 서양 서적
 의 입수 또한 활발해졌다. 그에 따라 서양과 세계에 대한 관심도 증폭되
 었는데 이러한 상황은 1631(인조 9)년 정두원에 의해 조선에 전래된 《직
 방외기》가 18세기에 들어서야 지식인들 사이에 본격적인 관심의 대상이
 되었던 데서 짐작해 볼 수 있다. 李瀾(1681~1763)의 〈跋職方外紀〉를 비롯
 하여 愼後聃(1702~1761)의 〈職方外紀〉, 洪儒漢(1726~1785)의 〈職方外紀
 自序〉 등은 긍정적이든 부정적이든 모두 《직방외기》에 강한 인상을 받아
 쓴 글로 세계에 대한 본격적인 관심이 생겨나고 있었음을 보여준다.

18세기 후반에 들어서는 지식인들 사이에서 세계사를 나름대로 정리
 해보려는 시도가 활발히 나타났다. 李敦仲은 18세기 후반 〈西洋記〉가 포
 함된 《同文廣考》라는 사서를 편찬하였으며,¹⁸⁾ 장흥 지방의 지식인 魏伯
 珪(1727~1798)는 《직방외기》 등을 참고하여 몇 차례 수정작업을 거친 끝
 에 1787(정조 11)년 《寰瀛誌》라는 지지를 완성하였다. 朴趾源(1737~
 1805)은 비록 실천에 옮기지지는 못하였지만 《직방외기》를 비롯한 여러 자

〈傳〉, 《潘溪雜藁》. 유형원의 교역설에 대해서는 李憲祿, 〈반계 유형원의 경제사상에 관한 연구〉, 《조
 선시대사학보》 10, 1999, p. 91 참조.

17) 1653년 하멜이 표류해 왔을 당시 제주목사가 유형원의 외삼촌인 李元籟이었으며 유형원이 부안에
 내려와 있을 때 하멜 일행이 순천·남원 등지에 분속되었던 것을 생각하면 그가 접촉한 서양인은 하
 멜 일행으로 추정된다.

18) 《同文廣考》의 성격에 대해서는 盧泰敦, 〈18세기 史書에 보이는 世界史認識體系-《同文廣考》를 中心
 으로-〉, 《奎章閣》 15, 서울대학교 규장각, 1992.

료 가운데 중국 및 외국의 교섭과 관계되는 사실을 뽑아 《三韓叢書》를 만들려는 계획을 갖고 있었다.¹⁹⁾ 세계지도를 벽에 걸어두고 수시로 감상할 정도로 세계지리에 남다른 관심을 지니고 있던 俞晚柱(1755~1788)는 《百二十國叢書》나 《欽英輿地大一統》의 편찬을 구상하였다고 한다.²⁰⁾ 항상 멀리 가보기를 꿈꾸었다는 趙秀三(1762~1849)은 1795(정조 19)년 〈外國竹枝詞〉를 지었으며,²¹⁾ 李晚永은 1798(정조 22)년 편찬한 《才物譜》에서 아메리카를 사람의 척추, 남방 대륙을 사람의 배에 비유하는 등 오대주를 조선식으로 해석하기도 하였다.²²⁾

세계에 대한 지식이 확대되면서 자연스럽게 새로운 세계의 발견을 가능케 한 바다에 대한 관심도 생겨났다. 이익은 〈발직방외기〉에서 서양인들이 西進하여 동양에 도달하는 과정에서 지구 위의 바다와 지구 아래의 바다가 같다는 것을 알게 되었다고 설명하였다.²³⁾ 丁若鏞(1762~1836)은 유럽인들이 중국에 도달하는 길이 두 가지가 있는데 로마로부터 출발하여 동진하는 길과, 네덜란드를 출발하여 아프리카 서쪽 연안을 돌아 서진하는 길이 그것이라고 하여 동서 해상교통로에 대해 언급하였다. 《직방외기》 〈海道〉를 참고했던 것으로 보인다. 위백규의 경우 《寰瀛誌》에서 각국을 소개하기에 앞서 서양인들의 선박 제도가 매우 교묘하여 풍랑을 두려워하지 않고 세계를 돌아다니며 대지를 일주한 사람도 있다는 등의 사실을 비중 있게 소개하였다.²⁴⁾

19) 朴宗采, 《過庭錄》 권4.

20) 朴熙秉, 《〈欽英〉의 성격과 내용》, 《欽英》 해제, 서울대학교 규장각, 1997, p. 18.

21) 趙秀三, 《秋齋集》 권7, 〈外國竹枝詞〉.

22) 吳尙學, 《朝鮮時代의 世界地圖와 世界 認識》, 《서울대학교 대학원 지리학과 박사학위논문》, 2001, p. 143.

23) 李翼, 《星湖先生文集》 권55, 〈跋職方外紀〉.

24) 魏伯珪, 《存齋全書》, 〈新編標題纂圖寰瀛誌上〉.

유만주는 특히 바다에 많은 관심을 가지고 있었는데 이는 다음 글에서 살필 수 있다.

輿圖에서 천하에 크기로는 바다가 으뜸이다. 천하에서 거대하기로 으뜸인 까닭에 바다에서 나고 바다에 숨겨진 것 역시 셀 수 없고 끝이 없어 불가사의하다 … 西國에서 바다 기운을 맡아 세계를 얻으니 二墨南北大州(필자 주: 남북아메리카)가 그것이다. 서국의 이러한 움직임은 비록 별난 法이지만 역시 거짓되어 쓸모없다고 할 수는 없다 … 海產은 陸產보다 많고 海산은 육산보다 크며 海산은 육산보다 기이하다.²⁵⁾

《직방외기》의 내용을 바탕으로 자신의 의견을 개진한 글이다. 새로운 대륙의 발견을 가능하게 한 통로로서의 바다에 주목하였음을 볼 수 있다. 유만주는 서양인들을 교도하여 그들로 하여금 천명을 받아 사람이 된 이치를 깨우치게 한다는 유교적 목적에서였지만 서양인들과의 開通도 기대하고 있었다.

이처럼 18세기 후반에 들어 지식인들 사이에 세계와 해양에 대한 본격적인 관심이 나타나고 있었으나 아직 서양과의 직접적인 교섭에 대한 전망이 있었던 것은 아니다. 하지만 세계가 중국을 중심으로 돌아가고 있다는 생각은 중국을 매개로 한 통교방식인 강남통상론으로 구체화되었다.

25) 俞晚柱, 《欽英》 제21책, 丙午(1786) 2월 7일.

III. 18세기 후반~19세기 전반 海洋通商論의 전개

1) 18세기 후반 江南通商論의 대두

중국이 서양과의 무역을 황제가 베푸는 시혜로 간주하였으므로 조선 지식인들도 서양과 중국의 접촉을 기본적으로 조공체제로 이해하고 있었다.²⁶⁾ 교역체계가 중국을 중심으로 이루어진 것으로 이해되면서 중국 의 대서양 교섭창구였던 강남 지방이 주목되기 시작하였다.

양자강 이남의 강남 지방은 송대 이래 농업의 획기적 발달로 중국의 경제·문화의 중심지로 부상하였으며 명 중기부터는 상업적으로 급속한 발전을 이루고 있던 지역이다. 강남의 경제적 발달상에 대해서는 1488(성종 19)년 제주 근해에서 태풍을 만나 浙東지역에 표착하여 조선 인으로는 드물게 강남을 둘러볼 수 있었던 崔溥가 일찍이 언급한 바 있다. 그는 강남 지방의 人家의 화려함을 “말로 다 표현할 수 없다”고 하였고, 교통과 상업의 발달상에 대해서는 “옛 사람이 강남을 佳麗地라고 한 데 까닭이 있다”며 감탄하였다.²⁷⁾ 하지만 강남 지방과의 통교가 끊어진 상태였기 때문에 강남은 관심의 대상에서 멀어져 있었는데 18세기 후반에 들면서 관심이 집중되었던 것이다.

조선 지식인들이 연행을 통해 강남의 중요성을 확인하였다. 유리창의

26) 補續, 〈冬至行正使洪啓禧副使趙榮進別單〉·〈憲書齋咨官洪宅福手本〉(1793)·〈冬至兼謝恩行書狀 官沈興永聞見事件〉(1794), 《同文彙考》.

27) 崔溥, 《漂海錄》 권3, 6월 4일. 하지만 투철한 성리학적 사고를 지니고 있던 최부는 강남 지방의 경제적 발달상에 대해 부정적인 인식을 지니고 있었다. 최부의 강남 인식에 대해서는 曹永祿, 〈近世 동아시아 三國의 전통사회에 관한 비교사적 고찰-崔溥의 《漂海錄》, 2002와 日譯《唐土行程記》를 중심으로〉, 《近世 동아시아 三國의 國際交流와 文化》, 지식산업사, pp. 180~184 참조.

한 서점에 들렀던 李德懋(1741~1793)는 강남 通州에 도착할 배에 실려 있다는 서목을 볼 수 있었는데 거기에 평생 구하고자 마음먹었던 책뿐만 아니라 천하의 기이한 책들의 이름이 올라 있는 것을 보고 대단히 놀랐다.²⁸⁾ 1790(정조 14)년 서장관으로 연행했던 李百亨은 천하의 工匠들이 강남 지방에 집중되어 있는데 특히 서양인들의 뛰어난 기교를 구경하기 위해 사방에서 사람들이 몰려 수레와 말이 통행할 수 없을 지경이라고 강남의 변화상을 소개하기도 하였다.²⁹⁾

지식인들은 각국이 강남 지방과 교역을 통해 성장하고 있음도 주목하였다. 이는 이웃 일본을 통해 확인되었다. 박지원은 일본이 강남 지방과 통상하여 몇 말년에 각종 서화·서적·약료가 나가사키에 폭주하고 그 결과 蕺菴堂 주인 木弘恭³⁰⁾과 같이 3만 권의 서적을 소장하고 중국의 명사와 많은 교제를 하는 인물도 있다고 설명하였다.³¹⁾ 이덕무는 《蜻蛉國志》에서 왜가 외국의 여러 나라와 교통하여 강성해지고 있으며 나가사키는 중국이나 서양 선박들이 몰려드는 큰 무역항으로 발전하고 있다고 설명하였다.³²⁾ 정약용 역시 일본이 중국의 강소·절강 지방과 직접 교류하면서 좋은 책을 모두 구입해 간 결과 일본의 학문이 조선을 능가하게 되었다고 지적하였다. 또 중국의 각종 물품과 제조법까지 배워가 工匠의 기술이 중국과 대등하게 되어 부국강병을 달성하였다고 하면서 수백 년 이전의 기예를 그대로 사용하고 있는 조선의 현실을 개탄하였다.³³⁾

28) 李德懋, 〈入燕記〉, 《靑莊館全書》 권67.

29) 〈聖節進賀兼謝恩行書狀官李百亨聞見事件〉, 《同文策考》 補續, 1790.

30) 본명은 木村弘恭(1736~1802)이며 호가 蕺菴堂이다. 그가奇書를 많이 소장하고 있으며, 나가사키를 통해 중국 문적을 많이 수입하고 있다는 사실은 1763년 통신사로 일본에 다녀온 趙曦도 언급한 바 있다(민족문화추진위원회 편, 〈海槎日記〉, 《국역 해행총제》 VII, pp. 314~315).

31) 朴趾源, 〈銅蘭涉筆序〉, 《熱河日記》.

32) 李德懋, 〈天涯知己書·筆談〉, 《靑莊館全書》 권63.

33) 河宇鳳, 《朝鮮後期實學者의 日本觀研究》, 일지사, 1989, pp. 198~199. 하지만 일본과 중국의 통교가

이러한 문제의식에서 강남통상론이 제기되었다. 박지원은 고려 때까지만 해도 송나라 배들이 예성강에 들어와 서적과 각종 기물이 모두 수입되었지만 지금은 뱃길로 강남 지방과 통상을 하지 못하여 문헌에 캄캄하다고 지적하였다. 그는 가상의 공간이지만 허생의 입을 빌어 외국과 선박으로 통하지 못하여 가난을 면치 못하는 현실을 개탄하고 허생으로 하여금 나가사키와의 무역을 통해 많은 이익을 취하게 하여 간접적으로 동아시아 무역권에 참여해야 한다는 점을 강조하였다.

가장 적극적으로 강남통상론을 폈던 인물은 잘 알려져 있다시피 朴齊家(1750~1805)이다. 《北學議》〈通江南浙江商舶議〉에서 그는 조선과 같이 작고 가난한 나라가 부강해지기 위해서는 반드시 먼 지방의 물자가 통해야 하며 그 방법은 뱃길을 이용하는 것뿐이라고 주장하였다. 따라서 당장 중국 예부에 자문을 보내 조선도 일본·유구·안남·서양처럼 해로로 통상할 수 있게 해주도록 요청해야 한다고 역설하였다.³⁴⁾

북학론자들의 강남통상론은 서양까지 참여하는 국제교류가 중국을 중심으로 이루어지고 있다는 인식을 바탕으로 한 것이었다. 그런데 강남통상론에서 한 가지 주목되는 점이 있는데 그것은 정약용이나 박제가의 주장에서 나타나듯 주로 강소·절강 지방이 교류지로 설정되고 있었다는 점이다. 이는 기본적으로 강소·절강이 경제적으로 괄목할 만한 성장을 거듭하고 있던 지역이라는 사실과 관련될 것이다.³⁵⁾ 한편 강소·절강이

가장 활성화되었던 것은 17세기 후반에서 18세기 초반이었으며 18세기 후반은 일본으로 가는 중국 상선이 10척에 불과할 정도로 쇠퇴한 상태였다. 王雲五·傅緯平 主編, 《中國日本交通史》, 商務印書館, 臺灣, pp. 187~188.

34) 실학자들의 해양통상론에 대해서는 이현창, 〈조선 중·후기 실학자의 해로무역육성론(海路貿易育成論)〉, 《조선시대양반사회와 문화》 4, 집문당, 2003이 참고된다.

35) 강소·절강 지방의 경제적 성장에 대해서는 吳金成, 〈明·清時代初の江南社會-都市の發達과 關聯하여〉, 《中國の江南社會와 韓中交涉》, 집문당, 1997 참조.

서학 연구의 중심지였다는 점도 눈여겨 볼 만하다. 통계에 따르면 명말 이래 서학과 관련된 천문학·수학 등의 연구에 종사한 중국인 학자 가운데 강소성과 절강성 출신이 압도적인 비중을 차지하는 것으로 나타난다. 《疇人傳》에 수록된 출신지를 확인할 수 있는 중국인 학자 201인 가운데 강소성 출신이 75인, 절강성 출신이 44인에 달한다.³⁶⁾ 전체의 59퍼센트를 점하는 비율이다. 강소·절강 지방과의 교류론에 서학에 대한 언급이 없어 서학을 수입 대상으로 생각하였던가는 알 수 없지만 강남통상이 실현 되었다면 서학 유입에도 새로운 활력을 제공하였을 가능성이 큰 것이었다.

강남통상론은 육로를 통한 기존의 조공적 통교방식에서 벗어나 해양을 통해 국제무역에 동참할 것을 주장한 것이다.³⁷⁾ 그 통교방식은 외국선박의 도래를 기다리는 것이 아니라 조선의 선박을 이용하는 적극적인 것이었다. 이를 위해서는 무엇보다 원양 항해용 선박이 필수적인데 조선의 선박제조 기술은 많은 문제점을 안고 있었다.³⁸⁾

조선 선박의 문제점은 《북학의》에 잘 나타나 있다. 박제가는 조선 선박은 선재의 접착 불량으로 배 안에 물이 가득하여 항상 권 물을 퍼내는 사람이 있어야 하고 짐을 싣기 위해서는 바닥에 많은 양의 짚을 깔아야 하는 등 배로서의 장점을 전혀 이용할 수 없다고 지적한다.³⁹⁾ 때문에 그는 황당선 선원들에게 뇌물을 주어 직접 선박제도를 배우고 이러한 방법을

36) 熊月之, 앞 책, 1994, pp. 79-92.

37) 이는 다양한 사회경제적 개혁책을 제시했던 柳壽垣(1694-1755)이 “우리나라의 생활 수단은 해양의 여러 나라들처럼 상업을 하여 생활하는 것이 아니라, 농사를 짓고 베를 짜는 것이 곧 본업”이라고 주장했던 것과 비교가 된다.

38) 조선 선박은 원양 항해용이 아니라 연해용 및 해양 방어용으로 설계되었다(全相運, 앞 책, 1975, p. 231-233).

39) 朴齊家, 〈船〉, 《北學議》.

통해 국가의 힘이 강해지고 백성의 생업이 안정되면 점차 범위를 넓혀 다른 해외국들과도 교통할 것을 주장하였다.⁴⁰⁾ 정약용 역시 선박에 상당한 관심을 지니고 있었다. 그는 조선 연안에 중국·일본·유구·여송 등 외국 배가 표류해오면 이용감 낭관과 장인을 파견하여 선제를 자세히 살펴 제조법을 모방해야 한다고 보았다. 또 화물 선적과 선세 징수 등의 효율화를 위해 해양선을 9등으로 구분하여 표준화하자는 주목할 만한 견해를 제시하기도 하였다.⁴¹⁾

강남통상론을 주장하던 지식인들에게 바다는 새로운 기회를 제공하는 통로로 인식되었지만 바다를 통해 접근하는 서양세력에 대한 경계심도 없지는 않았다. 이덕무는 《國朝兵制》〈備倭論〉에서 아란타가 큰 배와 대포로 무장하여 海中 여러 나라의 근심거리가 되고 있으므로 멀리 떨어져 있다 하여 가볍게 여겨서는 안 된다고 지적하였다.⁴²⁾ 일본에 대해 갖고 있던 전통적인 경계심에 강력한 무력을 소유한 아란타와 한통속이라는 인식이 더해져 해방의식을 자극했던 것이다. 安鼎福(1712~1791) 역시 이덕무와 마찬가지로 일본이 새로운 무기와 기술의 도입을 위해 아란타와 활발히 교섭하고 있음을 주시하고 있었다.⁴³⁾ 柳得恭(1748~?)은 아란타인들이 흑인을 유인하여 상선에 팔아 노예로 삼는다는 사실을 소개하고 1797년(정조 21) 9월 부산 용당포에 상륙했던 영국 해군 탐사선 Providence호의 船制와 병기에 대해 설명하는 등 서양에 대한 경계심을 드러냈다.⁴⁴⁾

40) 朴齊家, 〈通江南浙江商舶議〉, 《北學議》.

41) 丁若鏞, 〈冬官工曹·典樞司〉, 《經世遺表》 권2.

42) 李德懋, 〈編書雜稿 四: 兵志 備倭論〉, 《靑莊館全書》 권24, 《국조병제》는 1791년 7월 정조의 명으로 찬집이 시작되었으며 정조는 이덕무·유득공·박제가에게 외국병제를 말도록 지시하였다.

43) 河宇鳳, 앞 책, 1989, p. 133.

44) 柳得恭, 〈阿蘭陀〉·〈番人鳥槍〉, 《古芸堂筆記》 권6.

정약용은 서양국들이 상업적 이익을 위해 사해를 항해하며 도중에 버려진 땅이나 공지를 얻으면 점거하여 소굴로 삼는다고 서양의 약탈적 성격을 지적하였다. 그리고 그런 서양이 12만 리를 항해하여 중국에 조공을 바치는 데는 저의가 있을 것으로 판단하였다.⁴⁵⁾

그렇다고 서양이 당장의 위협요소로까지 간주되었던 것은 아니다. 정약용은 서양이 12만 리나 떨어져 있어 설령 倭地에 땅을 얻는다고 해도 자기들 것으로 만들 수 없으므로 海寇 정도로 여기면 될 것이라고 결론지었다.⁴⁶⁾ 서양이 당장의 위협요소는 아니라고 해도 경계 대상이었으므로 해방이 강조되었다. 정조는 특히 해방에 관심이 많아 조운선과 병선을 통용하여 해방의 실효를 거두어야 한다고 강조하였다.⁴⁷⁾ 이러한 정조의 뜻을 잘 이해하였던 인물은 정약용이었다. 〈海防考敍〉에서 “劉昕·公孫度·劉茂·弓邐 등도 모두 해로로 와서 우리나라를 정벌하였으며, 수·당 때에도 進軍할 적이면 반드시 一隊는 登州와 萊州에서 배를 타고 와서 공격하였다. 그러므로 來護兒가 내주로부터 溟江으로 들어오고, 蘇定方이 成山으로부터 德物浦로 들어왔던 것이다.”라고 역사적 경험을 들며 해방의 중요성을 강조하였다.⁴⁸⁾ 그는 내지에서 바다를 막는 방법과 바다에서 직접 적과 상대하는 두 가지 방법 가운데 바다 밖에서 적을 막는 것이 낫고 그를 위해서는 무엇보다도 戰船 제도의 정비가 시급하다고 보아 전선과 병선을 백성에게 이용하게 하지는 독특한 견해를 제시하였다.⁴⁹⁾ 또 私船과 兵船의 통용을 주장하면서도 거북선이나 학선과 같은 전

45) 丁若鏞, 〈柳治齋得恭筆記評〉, 《與猶堂全書》 1집 권22.

46) 정약용은 《備禦考》에 〈海賊考〉를 포함시켰는데 서양세력 역시 해적의 일부로 간주하였는지도 모른다.

47) 正祖, 〈戰船引〉, 《弘齋全書》 권13.

48) 丁若鏞, 〈海防考敍〉, 《與猶堂全書》 제1집 권15.

49) 丁若鏞, 〈戰船策〉, 《與猶堂全書》 제1집 권9 · 〈戰船使用議〉, 《經世遺表》 권4.

선은 따로 건조해야 한다는 의견도 제기하였다.⁵⁰⁾

이렇게 볼 때 18세기 후반의 해양관은 통상과 국방의 양 측면 모두를 균형있게 고려한 것이었다고 평가할 수 있다.

2) 19세기 전반의 海外通商論과 그 성격

만약의 근심거리 정도로 생각하였던 서양에 대한 기존의 인식은 19세기에 들면서 급격히 변화되기 시작하였다. 결정적인 계기가 된 것은 1801(순조 1)년의 황사영 백서사건이었다. 천주교를 허용하도록 군함을 동원해 조선 국왕을 협박해 달라는 내용은 충격 자체였다. 이 사건으로 천주교에 대한 반감은 크게 고조되었으며 서양 국가들이 국내 천주교도를 배후에서 지원하는 것으로 생각되어 서양 전반에 대한 부정적인 인식이 급속히 확산되었다. 18세기 내내 서양문물이 전파되는 데 산파 역할을 하여 《열하일기》에 ‘入燕路 十九壯觀’ 가운데 하나로 손꼽히기도 했던 天主堂이 19세기에 들면서 邪術의 근원지로 낙인찍혀 기피되었던 데서 인식의 변화상을 짐작할 수 있다.⁵¹⁾

세도정권은 국내 천주교 신자에 대한 탄압을 강화하고 서양인들과의 접촉 가능성을 철저히 차단하는 방식으로 대응하였다. 국경 순찰이 크게 강화되어 국내 천주교 신자들이 북경에 연락을 취할 수 없다고 이야기될 정도였다. 천주교 신자들의 서양선박 청원운동에 자극받아 해양에 대한 경계 또한 강화되었다.⁵²⁾

50) 丁若鏞, 《冬官工曹-典樞司》, 《經世遺表》 권2.

51) 盧大煥, 〈19세기 東道西器論 形成過程 研究〉, 서울대학교 박사학위논문, 1999, p. 106.

52) 1812년에도 조선 천주교 신자들은 북경 주교 앞으로 보낸 서한에서 국경 감시가 심하므로 조선 신자

해금정책이 강화되면서 해양통상론은 위축되었다. 적어도 박제가가 정조에게 중국과의 해양통상을 건의했던 것과 같은 공식적인 논의는 불가능한 상황이 되었다. 이러한 상황은 金正喜(1786~1856)를 통해 짐작해 볼 수 있다. 김정희는 제주도 유배 중에 《해국도지》를 구해보았을 정도로 해외 동향에 깊은 관심을 가지고 있다. 그러한 관심의 결과 1년 동안 만 척에 가까운 서양 선박들이 출항하여 천하를 돌아다니고, 米利堅(미국)이 새로운 무역 중심지로 부상하고 있다는 등의 정보를 파악할 수 있었다.⁵³⁾ 그리고 일본의 경우 예전에는 중국과 통하지 않아 서적을 우리에게 의뢰했지만 지금은 나가사키의 선박이 중국을 드나들며 천하의 서적을 모두 무역하여 우리보다 먼저 보는 책도 생겼다고 이 한 가지 일만으로도 천하의 대세를 알 수 있다고 지적하였다.⁵⁴⁾ 교통 수준에 따라 각국의 우열이 결정된다는 인식이다. 이런 인식이라면 해양통상을 주장했을 법도 하지만 그런 주장은 보이지 않는다. 그가 해양통상을 지지했던가는 알 수 없지만 지지했다고 해도 중앙 정치권에 포함되어 있던 그로서는 그런 주장을 펴기는 쉽지 않았을 것이다.

통상에 관한 공식적인 논의가 불가능한 상황에서 해양통상론은 일부 재야 지식인들에 의해 계승되었는데 李圭景(1788~?)과 崔漢綺(1803~1877)가 대표적인 인물이었다. 최한기는 김정희도 언급한 바 있던 천하의 대세에 대해 좀 더 분명한 인식을 지니고 있었다. 그는 마젤란의 세계 일주를 계기로 8~9개월이면 지구를 한 바퀴 돌 수 있을 만큼 바닷길

들을 구원할 수 있는 방법은 바닷길을 이용하는 것뿐이라며 단원하였다. 샤를르 달레 著, 安應烈·윌據ヲ 譯註, 《韓國天主教會史》中, 한국교회사연구소, 1980, pp. 25~32, 조선 천주교 신자들의 선양선박 청원운동에 대해서는 元載淵, 〈조선후기 西洋認識의 변천과 對外開放論〉(서울대학교 박사학위논문), 2000, pp. 211~213 참조.

53) 金正喜, 〈書牘: 與權彝齋敦仁 32〉, 《阮堂集》 권3.

54) 金正喜, 〈雜識〉, 《阮堂集》 권8.

에 익숙해졌다며 다음과 같이 의미를 부여하였다.

대개 처음 황량한 토지를 개간하기 시작한 이래 대륙에는 인물이 번성하여 뿔어나갔지만 수만 리의 해양만은 그대로 공허하여 버리는 곳이 되었더니, 명대 이후로 서양의 선박이 두루 지구를 돌아다녔다. 그래서 연해 지방의 여러 곳에는 부두의 시장이 늘어서고 건장한 용사를 모아 鎭守를 설치하며 병사를 상선에 배치하여 천하의 견고한 방어가 되었다. 여기에 이르러 세상의 경영이 일변하여, 물산을 만국에 교역하여 통하고 모든 가르침이 천하에 뒤섞이고 육지의 시장이 변하여 바다의 시장이 되고 陸戰이 변하여 水戰이 되었다.⁵⁵⁾

지금까지의 역사가 대륙사였다면 미래의 역사는 해양사가 될 것이라는 예측이다. 앞으로의 세계가 해양사 중심으로 전개된다면 그러한 세계사적 조류에 참여하지 못하는 국가는 도태될 것이 분명하다. 최한기는 새로운 항로가 개척되어 세계가 교통하는 상황에서 맞게 될 진정한 위험은 천주교가 아니라 서양인들이 정교한 기계를 통해 물품을 만들어내고 그것을 이용하여 통상 이익을 독점하는 것이라고 경고하였다.⁵⁶⁾ 국내경제의 개발과 그를 기반으로 한 해양통상 정책이 수행되지 않는다면 조선은 일방적인 불이익을 당할 수밖에 없으며 이는 결국 국가경제의 파탄으로 직결될 것이라고 본 것이다.⁵⁷⁾

이규경은 다른 국가들은 상호교역을 통해 크게 이익을 누리고 그에 따

55) 崔漢綺, 《海船周通》, 《推測錄》(1836) 권6, 《국역 기축체의》 II, 민족문화추진회, pp. 150~151).

56) 崔漢綺, 《東西取捨》, 《推測錄》 권6.

57) 최한기의 해양통상론에 대해서는 申解淳, 《崔漢綺의 商業觀》, 《大同文化研究》 27, 1992, pp. 105~106 참조.

라 국가경제 또한 넉넉해지는 데 반해 조선은 교역을 하면 병란을 부를까 염려하여 교역할 생각도 하지 못해 점점 옹색하고 가난한 나라로 전락하고 있다며 조선의 폐쇄적인 태도를 강도 높게 비판하였다.⁵⁸⁾

이러한 문제의식에 촉발되어 18세기 후반의 강남통상론은 보다 확대된 방식의 해양통상론으로 발전되었다. 최한기는 해상무역을 통해 천하의 물산을 유통하면 많은 소득을 얻을 수 있는 방안이 생긴다고 강조하였다. 經濟生財하는 방책에 통상보다 앞서는 것이 없다고 보았던 이규경은 토정이나 반계의 통상론을 상기시키면서 동남아시아나 서양국과의 해양통상을 통해 국가를 부유하게 해야 한다고 주장하였다. 교역은 민생에 편리한 것을 수입하고 인삼이나 의약품 등을 수출하면 된다고 보았다.⁵⁹⁾

해양통상을 위해 선결되어야 할 문제는 역시 선박의 확보였다. 이규경은 “바다를 이용한 원거리 상업 활동을 하지 못하는 국가는 세상에 대만과 조선 두 나라뿐”이라고 개탄하면서 그 원인은 바다의 성질을 잘 알지 못하고 선제에 대한 이해도 부족하며 건문에 국한되어 안목이 좁은 데 있다고 지적하였다. 그는 특히 새로 만들었다고 하는 배도 물이 들어와 漏船이나 다름없는 조선의 선박제도를 문제로 보면서 서양의 각기 다른 배들이 조선 근해에 수시로 출몰하여 마음만 먹으면 그 제도를 모방할 수 있는데도 마음을 두는 자가 없음을 애석해 하였다.⁶⁰⁾

최한기는 바닷물의 힘이 강물보다 훨씬 강하고 바람의 힘이 있어 바다의 선박은 많은 짐을 싣고도 운행할 수 있다고 해양운송의 이점을 과학적으로 설명하였다. 서양국들은 선박의 축조에 막대한 비용을 투자하는

58) 李圭景, 〈與番舶開市辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권32.

59) 李圭景, 〈與番舶開市辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권32.

60) 李圭景, 〈諸船制度辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권21.

데 이는 모두 무역에서 풍부한 소득을 얻기 위한 것이라고 하여 선박에 대한 적극적인 투자의 필요성을 역설하였다.

최한기나 이규경의 해양통상론은 18세기 후반의 강남통상론에 비해 한 단계 더 나아간 해양진출론이었다. 한편 이들의 인식에 문제점도 발견되는데 그것은 서양세력의 본질에 대한 이해 부족으로 상황을 지나치게 낙관적으로 파악하고 있었다는 점이다.⁶¹⁾

이규경의 경우 서양이 침략적 야욕을 지니고 있다는 사실 자체에 동의하지 않았다. 1832(순조 32)년 영국 상선 로드 암허스트호가 통상을 요구하는 서한을 보냈던 사건에 대한 분석은 그의 서양 인식을 잘 보여준다. 이규경은 당시 서한의 형식과 내용으로 보아 영국인은 도리를 아는 자들이며, 만약 그들이 소란을 일으킬 생각이 있었다면 교역을 허락받지 못했을 때 그렇게 했을 것인데 그런 일이 없던 것으로 보아 크게 우려할 필요가 없다고 하였다. 그는 제1차 중·영전쟁 소식을 접한 후에도 청측의 무리한 통제가 충돌 원인이라고 보면서 이 사건을 통상 반대의 근거로 삼으려는 움직임에 이의를 제기하는 등 낙관적인 서양관을 그대로 고수하였다.⁶²⁾

최한기는 동서교섭이 전면화될 상황에 대비해 “상업하는 선박은 교역할 것을 살펴 대비하고 兵船은 전쟁의 위험을 예방하는 준비가 있어야

61) 이러한 낙관적 인식은 19세기 전반 지식인들에게 공통적으로 나타난다. 김정희의 경우 서양이 멀리 떨어져 있어 대규모 선단을 끌고 와 조선을 위협할 수 있을 것으로 보지 않았으며 아예 일본이나 조선과 같은 나라는 그들의 관심 대상이 아니라고 생각하였다. 서양인들이 남기고 간 지도를 보면 조선 근해를 수 없이 많이 지나갔는데 관심이 있었다면 진작 적극적인 행동을 취했을 것이지만 그런 일이 없었다는 점을 그 근거로 제시하였다(金正喜, 〈書牘: 與權彝齋敦仁 32〉, 《阮堂集》 권3). 김정희의 문인으로 1845년 영국 군함 사마랑호가 제주도에 표류했을 당시 전라도 우수사로 있던 申德도 서양세력에 경계심은 품으면서도 심각하게 우려할 상황은 아니라고 지적하였다.

62) 李圭景, 〈與番舶開市辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권32.

63) 崔漢綺, 〈四海文字變通〉, 《神氣通》 권1.

할 것”⁶³⁾이라고 하여 만약의 사태를 예측하기는 했다. 하지만 그는 각국 간의 알력을 교통하는 초기에 나타나는 일시적 현상 정도로 파악하였다.

때문에 이들에게 절박한 해방의식은 나타나지 않는다. 이규경은 《五洲書種》가운데 〈神機火法〉·〈神機水法〉 등에서 해양 방어와 관련된 내용을 담기는 하였지만 이는 평소 아무 일 없을 때 대비한다는 정도의 관심 일 뿐 서양세력의 침략을 염두에 둔 것은 아니었다. 배를 건조하여 평시에는 대외무역에 쓰고 유사시에는 국방을 위하여 함대로 쓰자는, 상선과 군선을 일체시키는 전통적인 해양방어책을 제시했던 데서도 그의 해방관은 드러난다. 최한기는 1857(철종 8)년 《地球全要》를 찬술하면서 해방론적 관심에서 찬술된 《海國圖志》보다 순수한 지리적 지식을 담은 《瀛環志略》을 더 우수한 것으로 평가했는데 여기에서 그의 낙관적 인식을 확인할 수 있다.⁶⁴⁾

이들의 해양통상론은 이처럼 서양세력에 대한 정확한 이해를 기반으로 하지 않았기 때문에 상황의 변화에 영향을 받을 수 있는 여지가 컸다. 이는 서양세력의 본질을 파악한 후 해양통상론을 보류했던 이규경에게서 그대로 나타난다.

64) 《地球全要》에 대해서는 李元淳, 〈崔漢綺의 世界地理認識의 歷史性-惠岡學의 地理學的 側面〉 《文化歷史地理》 4호, 1992 참조.

IV. 19세기 후반 海防論의 추이

1) 對西洋 위기인식과 해방론의 대두

1840(헌종 6)년 제1차 중·영전쟁을 계기로 일부에서 서양세력의 내침에 대한 우려가 나타났다. 중국의 조공국 정도로 생각했던 영국이 중국을 상대로 전쟁을 벌였다는 것은 상상하기 힘든 일이었다. 결과에 상관없이 중·영전쟁은 조선으로서는 심각한 문제였다. 영국이 중국에 승리한다면 조선이 다음 공격 목표가 될 것이며, 만약 승리하지 못한다면 조선에 손을 뻗치게 될지 모른다는 불안감이 엄습하였다.⁶⁵⁾

조선 전 연안에 夷船이 수시로 왕래하여 추적할 수 없는 형편이라고 보고될 정도로⁶⁶⁾ 서양 선박이나 중국 황당선의 출몰이 잦아지면서 불안감은 더욱 고조되었다. 그런 가운데 조선을 긴장시킨 사건이 발생하였는데 그것은 1846(헌종 12)년과 1847(헌종 13)년의 연이은 프랑스 군함 출몰이었다. 1846년 6월 군함을 이끌고 홍주 앞바다에 나타난 駐淸 프랑스 함대사령관 세실(Cecile)은 조선 정부에 프랑스 선교사 처형에 대한 해명을 요구하고 이듬해 답서를 받으러 오겠다고 통고한 후 되돌아갔다. 그리고 실제로 이듬해 7월 해군 대령 라삐에르(Lapierre)가 군함 2척을 인솔하고 조선 정부의 답서를 받기 위해 다시 나타났다.⁶⁷⁾ 두 차례에 걸친 프랑스 군함의 도래는 조선이 서양의 사정권 안에 들어 있음을 보여준 것이어서 충격적이었다.

65) 俞莘煥, 〈送人如燕序〉, 《鳳樓集》 권3, 1840.

66) 《憲宗實錄》 권8, 憲宗 7년 12월 丙戌.

67) 《統制營啓錄》 제1책(《各司謄錄》17 所收), pp. 14~40.

이규경은 이 사건에 큰 충격을 받아 서양에 대한 기존의 인식을 수정하였다.⁶⁸⁾ 그는 받지 않겠다는 문서를 억지로 전달하고는 회답을 받으러 오겠다고 하고 간 것은 난을 일으킬 조짐이었고, 이듬해 다시 나타난 것은 힘을 과시하려는 의도라고 분석하였다. 1832(순조 32)년 로드 암허스트호의 조선 정박 사실에 대한 분석과 뚜렷이 비교된다. 이들 사건을 두고 임진왜란과 병자호란과 같은 병란의 조짐이라고까지 염려하였던 것을 보면 그가 당시의 상황을 얼마나 심각하게 받아들였는지 짐작할 수 있다.⁶⁹⁾

首譯으로 1844(현종 10)년에 연행하여 청의 상황을 둘러보기도 했던 卞鍾運(1790~1866) 같은 인물 역시 프랑스 군함의 출몰을 매우 위험한 신호로 파악하였다. 그는 프랑스 군함의 위용에 놀라움을 표하면서 間情하러 간 조선 배는 크기가 잎사귀만하고 군기는 어린아이 장난감 수준에 불과하여 틀림없이 조선을 가볍게 보았을 것이라며 우려를 표하였다. 조선인들이 서양과의 교역을 통해 이익을 맛보게 되면 거기에 익숙해져 천주교와 아편연까지 좋아하게 될 것으로 우려하였던 그는 특히 水戰에 익숙한 서양인들이 조선에 쉽게 접근할 수 있는 渤海의 해로를 엿보고 있다는 사실에 주목하였다.⁷⁰⁾ 제1차 중·영전쟁 이후 서양의 동향을 주시하고 있던 산림학자 유신환과 같은 이는 중국의 定海縣에서 조선의 加浦에 이르는 해로를 서양의 가상 침투경로로 생각하고 있었다.⁷¹⁾ 서양의 침략 통로로서의 바다의 모습이 크게 부각되기 시작한 것이다.

서양세력에 대한 위기감으로 낙관적 서양관에 근거한 통상론은 거의 자취를 감추고 이제 바다를 어떻게 봉쇄할 것인가에 관심이 집중되었다.

68) 이규경의 인식 변화에 대해서는 孫炯富, 〈19세기 초·중엽의 海防論과 박규수〉, 《朴珪壽의 開化思想 연구》 74, 일조각, 註28, 1993 참조.

69) 李圭景, 〈斥邪教辨證說〉, 《五洲衍文長箋散稿》 권53.

70) 尹宗儀, 〈查匪始末〉, 《關衛新編》 권7.

71) 俞莘煥, 〈送人如燕序〉, 《鳳樓集》 권3, 1840.

이러한 분위기 속에서 해방책을 담은 청의 서적이 주목되었는데 《經世文編》·《四洲志》·《聖武記》·《瀛環志略》·《海國圖志》 등이 대표적인 것들이었다. 19세기 전반 서양인들에 의해 저술된 서적이 거의 유입되지 않았던 것과 달리 이들 서적은 1840년대에 들어 신속히 입수되어 열람되었다.⁷²⁾

지식인들은 이들 서적을 통해 세계정세와 지리지식을 습득하였다. 《사주지》를 통해 서양의 침략상을 파악하였던 朴珪壽(1807~1876)는 해방의 전제로서 세계정세의 파악을 위해 《海國圖志》에 의거하여 地勢儀라는 기구를 제작하였다. 박규수의 친구였던 南秉哲(1817~1863)은 박규수의 지세의를 설명하면서 坤輿各圖 및 《해국도지》·《영환지략》·《지리지전서》 등을 상고하여 세계지리에 대한 착오를 면하도록 해야 한다고 강조하였다.⁷³⁾ 《해국도지》가 英夷들이 지구를 일주하여 모조리 영이의 市塲가 있어 오랑캐에 대한 대책은 반드시 지구 전체의 형세를 다 알아야 세울 수 있다는 의식을 담고 있었던 것을 생각하면⁷⁴⁾ 地勢儀의 제작은 기본적으로 《해국도지》식의 문제의식을 수용한 것이었다고 할 수 있다.

《해국도지》식의 문제의식을 특히 잘 보여주는 것은 박규수의 절친한 벗 尹宗儀(1805~1886)가 편찬한 《關衛新編》이다. 이는 ‘邪教를 없애는 방법은 마음을 바꾸는 것이 최상이고 도적을 막는 요점은 정세를 파악하는 것이 가장 급하다’는 판단에서 《경세문편》·《해국도지》·《영환지략》

72) 서양 선교사들이 광주, 싱가포르 등지에서 1811년부터 1842년 사이에 138종의 서적을 출간하였으며 그 가운데 세계역사·지리·정치·경제 방면의 서적이 38종이었다(熊月之, 앞 책, 1994, pp. 101~104). 하지만 이들 서적은 거의 조선에 알려지지 않았다.

73) 金明昊, 〈朴珪壽의 〈地勢儀銘并序〉에 대하여〉, 《진단학보》 82, 1996, p. 247. 남병철은 《輿圖備志》라는 지리지를 제작하였던 崔理煥과 교류가 있었고 최성환은 金正浩와 밀접한 교류가 있었다. 최한기가 김정호나 이규경과 교류가 있었으며 또 최성환은 최한기를 매개로 이규경과 교류가 있었을 가능성도 있다. 당시 조선의 현실에 대해 고민하고 있던 지식인들의 실체를 짐작해 볼 수 있다.

74) 曹秉漢, 〈清代 後期 經世思想和 洋務論의 形成〉, 서울대학교 박사학위 논문 16, 1992.

등을 참고하여 편찬한 조선의 해방 총서였다. 그는 〈沿海形勝〉에 세계지도인 〈四海總圖〉를 필두로 중국의 직례·산둥·강남·절강·복건 일대와 조선 연안의 해안도를 상세히 수록하였으며, 〈海國橫圖〉에서는 세계 지리를 좀 더 자세히 소개하였다.⁷⁵⁾ 조선의 해방도 세계정세에 대한 이해를 기반으로 해야 한다는 인식의 표출이었다. 그는 또 이적의 장기로 인식된 船·砲에 대해 관심을 갖고 火輪船의 장점이거나 대포 발사 때의 고저측량법 등도 소개하였다.

지식인들 사이에 해방에 대한 논의가 진행되고 있던 것과는 달리 정부 측은 별다른 해방책을 마련하지 못하였다. 군함 건조나 수군 증강은 고사하고 군사훈련조차 제대로 실시되지 않아 군사들이 水操가 무엇인지도 모르는 실정이었다.⁷⁶⁾ 때문에 서양세력의 위협을 그다지 심각하게 받아들이지 않았던 김정희도 나라의 형세를 살피는 자들은 《海國圖志》를 모방하여 시행할 수 있는데 마음을 쓰는 자가 없음을 안타까워하였다.⁷⁷⁾ 해방의 미비로 1860(철종 11)년 제2차 중·영전쟁에서 중국이 패하여 북경이 함락되면서 서양의 침입이 예견되었지만 조선은 별다른 대비책을 가지고 있지 못하였다. 그로 인해 水戰은 포기되는 분위기였다. 강렬한 주전론자로 명성이 높았던 훈련 천총 尹燮은 “수전 같은 것은 그들은 배가 크고 우리는 작아 대적하기 어려우나 육지에 내린 뒤에 우리가 천협의 요해를 굳게 지킨다면 그들이 어찌 만 리 밖에서 양식을 운반하여 기필하기 어려운 싸움을 결행하라”⁷⁸⁾며 육전을 독려하였다.

75) 《關衛新編》에 대해서는 趙琬, 〈19世紀의 海防論과 《關衛新編》〉, 1981) (敎會史研究會 제39회 월례발표회 요지); 車基眞, 〈尹宗儀의 斥邪論과 海防論 인식에 대한 연구〉 《尹炳奭教授華甲紀念韓國近代史論叢》 참조, 1990.

76) 崔炳鉉, 《開化期の 軍事政策研究》, 경인문화사, 2000, p. 53.

77) 金正喜, 〈書牘: 與權彝齊敦仁 18〉, 《阮堂集》 권3.

78) 金瀏, 〈訓練千總尹燮論禦夷方略〉, 《海上奇聞》, 1861.

수전을 피하라는 중국측 인사들의 권고도 육전 중심의 방어전략에 무게를 실어주었다. 1866년 프랑스가 자국 선교사 처형에 대한 보복조치로 조선을 침공하려 한다는 소문이 돌자 청에 사건의 진상을 해명하기 위해 주청사를 파견하였는데 주청사 일행은 연행 기간 동안 陳玉章·李日乾·張丙炎·吳懋林 등 청측의 여러 인사들과 만나 대책을 논의하였다. 이때 만난 청측 인사들 대부분은 조선이 서양의 화륜선에 대적할 수 없으므로 수전을 삼가고 대신 산성 중심의 방어책을 강구하도록 조언하였다. 예를 들어 吳懋林은 “육전은 그들의 장기가 아니지만 가벼이 교전할 수는 없다. 해상에서는 배에 대포를 달아 모두 적중시키니 수전을 할 수는 없다. 대박이 아니면 대포를 달 수가 없다. 높은 곳의 성곽을 부수려면 대포를 달아 쏜다. 그러나 귀국은 듣기로 산성이 많다고 하니 성을 부술 수는 없을 것이다.”라며 산성 방어책을 권고하였다.⁷⁹⁾

해방과 관련해서는 병인양요 발발 직전 우의정 金炳學(1821~1879)은 연해의 전선이 항구에 버려져 조련도 하지 않고 끝내 썩어버리는 실정임을 들어 戰船과 漕船을 통용하자고 제의하였다.⁸⁰⁾ 防船이나 兵船도 아닌 수군의 핵심전력인 전선을 조운선으로 통용하지는 논의가 우의정의 입에서 나오고 그런 논의의 배경이 전선이 방치되는 현실을 개선하려는 데 있었다는 점에서 해방의 허술함을 단적으로 확인할 수 있다. 조선은 해양통상론도 실종되고 실제적인 해방책도 마련하지 못하는 어려운 상황으로 빠져들고 있었다.

79) 《洋援記錄》. 당시 청측 인사들과의 접촉에 대해서는 延甲洙, 〈병인양요 이후 수도권 방비의 강화〉, 《서울학연구》8, 1997, pp. 61~64 참조.

80) 《承政院日記》 고종 3년 8월 5일.

2) 개항 후 부국강병 정책과 해양

병인양요를 계기로 조선 지식인들은 서양 군사력의 위력과 조선 해방의 취약성을 동시에 확인하였다. 해군력 강화의 필요성을 절감한 대원군은 전선 건조에 나섰으며 1867(고종 4)년에는 舟橋司堂上 李景純의 주도로 서양 화륜선을 모방하여 3척의 전선을 만들기도 하였다. 하지만 이러한 전선 건조가 수전을 염두에 둔 대책이었던 것으로는 보이지 않는다. 조선 지식인들은 수전으로 서양과 대적할 수 없다는 생각을 갖고 있었다. 프랑스 해군의 위력을 실감한 동진첨사 李鍾元이 병인양요 직후 순무사 李景夏(1811~1891)에게 청국도 수전에서 항상 서양에 패하므로 아예 수전을 포기해야 한다고 건의하였던 것이 그 한 예이다.⁸¹⁾

수전이 포기된 어양책은 연안방어와 산성수비가 결합된 방식으로 구상되었다. 적의 해안 상륙을 일차 저지하고 이것이 여의치 않으면 내지로 끌어들여 대적한다는 전통적인 전술이다. 대원군 집권기에 군무를 주관했던 申櫟(1810~1888)은 서양 대포가 바다나 평지에서만 효과가 있고 산성에서는 쓸 수 없기 때문에 산성을 거점으로 방어해야 한다면서, 서울로 통하는 인천·부평·김포·통진·남양 등 5곳의 길목에 진지를 쌓아 정예한 포수를 주둔시키고 연안 각지에 民堡를 설치하여 해방을 강화할 것을 주장하였다.⁸²⁾ 金允植(1835~1922)의 경우 산성을 거점으로 한 장기전이 좋은 계책이긴 하지만 조선의 경제적 여건상 장기전을 치를 수 없으므로 신식무기를 통한 연안방어 강화에 주력해야 한다고 보았다.⁸³⁾

81) 연갑수, 《대원군집권기 부국강병정책 연구》, 서울대학교출판부, 2001, p. 188.

82) 申櫟, 〈擬再陳軍務疏〉, 《琴堂未定稿》·〈論兵事疏〉, 《琴堂初藁》. 신현의 국방론에 대해서는 朴贊植, 〈申櫟의國防論〉, 《歷史學報》 117 참조, 1988.

83) 金允植, 〈洋援時答某人書〉, 《雲養集》 권11.

집권관료들은 연안방어와 산성수비 절충식 방어책에 상당한 자신을 갖고 있었다. 신미양요 당시 대책을 논의하는 자리에서 우의정 洪淳穆(1816~1884)은, 서양은 해상활동에만 익숙하여 조선과 같이 산세가 험하고 이미 계엄을 갖춘 곳에서는 힘을 발휘할 수 없으므로 전혀 염려할 필요가 없다는 의견을 개진하였다. 관중추부사 姜滌(1809~1887) 역시 서양은 수전에만 능할 뿐 육전에는 약해 조선에서는 별다른 위력을 발휘할 수 없을 것으로 예상하였다.⁸⁴⁾ 상황이 이러하였으므로 통상 내지 국방적 측면 모두에서 해양에 대한 적극적인 관심을 기대하기 어려웠다. 1872(고종 9)년 연행에서 돌아온 박규수가 중국에서 대포와 화륜선의 제조기술을 배워 화륜선을 직접 만들어 사용하자 서양인들이 이익을 잃고 점차 물러가는 추세라며 간접적으로 화륜선 제조의 이점을 설명하는 정도였다.⁸⁵⁾

바다에 대한 관심이 환기된 것은 병자수호조약을 체결한 후부터였다. 주로 군사력 강화의 필요성 때문이었다. 고종은 1876(고종 13)년 10월 사역원 부사직 李容肅을 파견하여 청에 근대식 무기의 제조 의향을 전달하였으며 1879(고종 16)년 8월에 다시 이용숙을 통해 화륜선 및 화기 제조법을 배우고 싶다는 뜻을 전하였다. 李裕元(1814~1888)도 李鴻章에게 서신을 보내 유학생을 파견하여 근대식 군사무기 제조법을 배우고 싶다는 뜻을 전달하였다.⁸⁶⁾ 고종은 1880(고종 17)년 4월 중국에 군기와 實用 학습의 일을 배울 것에 관해 이자하는 문제에 대해 논의하도록 지시하였다. 1881(고종 18)년에는 志士 파견과 기선구입 등의 문제를 花房義質공사에게 건의하였다. 통리기무아문은 일본 공사가 총과 대포와 선박 등의 일을 가지고 글을 보냈으니 후의를 생각하고 다른 나라의 군제도 전문할

84) 《承政院日記》 고종 8년 4월 17일.

85) 〈召回回還別使于慈慶殿〉, 《日省錄》 고종 9년 12월 26일.

86) 權赫秀, 『19世紀末 韓中 關係史 研究』, 백산자료원, 2000, pp. 52~53.

겸 李元會를 참획관, 李東仁을 참모관으로 삼아 보내도록 청하였다.⁸⁷⁾

군사적 관심에서 청과 일본에 각각 영선사와 신사유람단이 파견되었다. 하지만 이때까지도 해양방위에 대한 구체적인 구상은 서 있지 않았던 것으로 보인다. 영선사의 경우 천진기기국 내 東局·西局·水師學堂에 분치되었지만 수사학당에 배속된 이들이 정작 학습한 것은 洋文과 洋語였다. 조사시찰단도 군사관계를 담당했던 洪英植(1855~1884)과 李元會(1827~?)의 시찰대상이 육군성과 육군조련이었던 것을 보면 육군에 비해 해군에는 큰 비중이 두어져 있지 않았음을 알 수 있다. 하지만 시찰과 정에서 해양방위에 주목하는 인물이 나타났다. 嚴世永(1831~1899)·朴定陽(1841~1904)·閔種默(1835~1916)·魚允中(1848~1896) 등이 그들인데 이들은 일본 해군에 관심을 갖고 해군제도나 해군학교 생도 훈련 상황 등을 탐색하였다. 특히 어윤중은 일본에서 무르익고 있던 해군력 증강론에 주목하여 ‘해군확장론’이라는 글을 자신의 비망록에 옮겨놓기도 하였다.⁸⁸⁾ 또 항해술의 습득을 위해 먼저 상선을 사서 해군과 장교들에게 항해술을 가르쳐야 한다고 하면서 일본 해군병학교나 상선학교에 유학시킬 것을 건의하였다.⁸⁹⁾

어윤중은 신사유람단에서 나와 1881(고종 18)년 10월 상해 招商局에

87) 《承政院日記》 고종 18년 2월 10일.

88) 그러나 이는 조선의 해군력을 강화하기 위한 모델로 삼기 위한 것은 아니며 일본이 조선에 뺏쳐올 것을 염려한 것이었다고 한다. 許東賢, 《近代韓日關係史研究》, 국학자료원, 2000, pp. 252~253.

89) 魚允中, 《魚允中全集》, 아세아문화사, p. 47. 어윤중의 수행원 金亮漢은 시찰단이 귀국한 뒤 요코스가(横須賀) 조선소에서 항해술을 배우고 가마이시 광산에서 주철 기술을 학습하여 1882년 11월경에는 일본 정부로부터 자격증을 취득하였다. 박영효의 보고에는 그가 윤선제작법도 배운 것으로 나타난다(《承政院日記》 고종 19년 11월 28일) 어윤중의 태도는 요코스가가 조선소에서 화륜선을 제조하는 것을 구경하기를 제안받았지만 병을 핑계대고 거절했던 제1차 수신사 金綺秀(1832~?)의 태도와 비교된다(金綺秀, 〈日東記游後敘〉, 《日東記游》 권4·권1〈停泊十四則〉).

90) 魚允中, 《從政年表》二, 고종 18년 10월 초 2일.

들었다.⁹⁰⁾ 초상국은 1872(고종 9)년 이홍장이 상인자본을 끌어들이 설립한 상선회사인데 당초 의도와는 달리 운영이 순조롭지 못하여 계속 적자를 내고 있었다. 그러다가 1881(고종 18)년부터 상해를 중심으로 일어난 주식투기 붐을 이용하여 상인 자본을 끌어들이 수 있게 됨으로써 경영회복의 기미를 보이던 상황에 있었다.⁹¹⁾ 이러한 때에 초상국을 견학했기 때문인지 귀국 후 어윤중은 고종에게 청에서 軍務에 전력하여 근래 초상국을 다시 열고 화륜선을 이용하며 상업을 권고하여 바깥에서 사람들이 통상을 위해 들어오고 있으니 조선도 商務로 응할 수 있다고 보고하였다.⁹²⁾

개화정책을 추진하느라 재정부족을 절감하고 있던 상태였으므로 어윤중의 건의는 수용되었다. 고종은 1882(고종 19)년 2월 조선이 일본과는 개항 통상했는데 중국에서는 海禁을 지켜 중국을 친하는 뜻과 괴리되니 왕래하는 데 장애가 없고 약속을 힘써 따른다는 뜻으로 상의하도록 지시하였다. 해양 통상을 본격적으로 제기하고 나선 것이다. 그러한 고종의 뜻에 따라 어윤중은 1882(고종 19)년 4월, 외국인들이 商利를 독단하여 선박이 바다를 돌아다니는데 청과 조선은 해금을 지키고 있다고 하면서 항구를 열어 무역하고 사신을 파견하여 서울에 머무르게 하자는 뜻을 청에 전달하는 등 구체적 작업을 진행하였다.⁹³⁾

임오군변 수습 후 내려진 고종의 동도서기 교서를 계기로 그간 잠복되어 있던 개화론이 전면에서 표출되었는데 그 가운데 해양에 대한 논의도 개진되었다. 그 내용은 대개 다음의 두 가지로 정리해 볼 수 있다.

하나는 해운 수송의 이점이라는 측면에서 화륜선의 건조를 주장하는 의견이다. 승문원 부정자 卞應洙는 세계 각국이 화륜선을 사용하고 있음

91) 朴赫淳, 〈洋務運動의 性格〉, 《講座中國史》V, 지식산업사, 1989, pp. 180~181.

92) 魚允中, 《從政年表》二, 고종 18년 12월 14일.

93) 具仙姬, 《韓國近代 對清政策史 研究》, 해안, 1999, pp. 59~60.

을 설명하면서 화륜선을 가지고 조운을 하여 편리함을 보이면 그 기술을 배우려는 사람이 나타날 것이라고 하였다.⁹⁴⁾ 前主事 柳完秀는 세계 각국은 모두 화륜선이 있어 부장의 밀천을 삼고 있는데 조선은 그렇지 못하니 부유한 백성에게 돈을 걷어 제작한 후 상인들로 하여금 세를 내서 이용하게 할 것을 주장하였다.⁹⁵⁾ 1880년대 전반된 편집된 것으로 생각되는 《徒法》에도 화륜선의 제작해야 하고 연료 공급을 위해 석탄광산을 개발해야 한다는 주장이 들어 있다.⁹⁶⁾

다른 하나는 국방적 측면에서 해군력 강화를 주장하는 의견이다. 유학 金永孝는 《易言》〈論水師〉편에 의거하여 수군의 중요성을 강조하며 개항지에 水營을 설치하고 외국교관을 초빙하여 해군사병을 철저히 훈련시키며 전함을 모방해 만들어 해방을 견고히 해야 한다고 주장하였다.⁹⁷⁾ 유학 高穎聞은 “인천항은 삼남 조운의 요충지이며 서울의 중요한 관문이니 이제 관문을 닫고 자수할 수 없다면 특별히 해군의 중진을 설치하여 요지를 굳게 하고 또 폭주하는 상인들을 보호하는 것이 제어하는 원대한 계책”이라고 주장하였다.⁹⁸⁾

해양적 측면에서의 부국강병 논의는 《漢城旬報》에서 크게 고조되었다. 《한성순보》의 논설은 부국이 강병의 필수조건이라는 인식 하에 각국의 무역에 관한 다양한 내용을 소개하면서 동시에 러시아·프랑스·일본·독일·영국 등의 해군과 관련된 내용도 자세히 다루었다.⁹⁹⁾ 고종 또

94) 《承政院日記》 고종 19년 9월 20일.

95) 《承政院日記》 고종 19년 9월 6일.

96) 노대환, 〈1880년대 전반 《徒法》에 나타난 安民富國論〉, 《朝鮮의 政治와 社會》, 집문당, 2002, p. 486.

97) 《承政院日記》 고종 19년 11월 19일. 정관웅은 《이언》〈論船政〉에서 상선은 무역을 통해 얻는 이익의 일부를 병선 제조 및 운영에 투자하고 병선은 상선의 무역 행위를 보호하는 방식을 통해 부국과 강병을 동시에 이룰 것을 주장하였는데, 김영효는 강병의 측면에 주목하였음을 볼 수 있다.

98) 《承政院日記》 고종 19년 9월 22일.

99) 해군과 관련된 주요 논설을 살펴보면 다음과 같다. ‘俄國海軍’ (제1호), ‘日本海軍’ (제9호), ‘法國艦

한 보병사로 미국을 둘러보고 온 홍영식에게 미국의 해군이 육군에 비해 어떤지 질문하는 등 해군에 관심을 보이고 있었다.

하지만 조선의 자주적 해방책은 청의 이해와는 정면으로 배치되는 것이어서 실제로 추진하는 것은 여의치 않았다. 1882(고종 19)년부터 조선 속방화를 계획하고 있던 청은 중국 방어를 위해 조선의 해방권을 탈취해야 한다는 조선연해방위론을 전면에 내세우고 있었다. 청의 입장은 1882(고종 19)년 10월에 한림원 시독 張佩綸이 이홍장에게 건의한 대조선정책 가운데 분명하게 드러나 있는데 조속히 군함을 구입하여 인천항에 상주시켜야 한다는 주장이 바로 그것이다. 장패륜의 건의에 대해 이홍장도 장차 북양수사의 군함으로 조선 해안까지 수비하도록 하겠다고 동조하였다. 청은 朝·清商民水陸貿易章程 제7조에 조선 국왕이 북양대신에게 요청하면 중국병선이 출항하여 조선 연해를 방위한다는 내용을 삽입시키면서 조선연해방위책을 실천에 옮기기 시작하였다.¹⁰⁰⁾

고종은 이러한 청의 의도를 저지하기 위해 인천 연해지방의 방비를 강화하고자 하였다. 1883(고종 20)년 12월 閔泳穆(1826~1884)을 總管畿沿海防事務로 임명하고 이듬해 1월 부평부에 기연해방영을 설치하는 등 구체적인 조치가 취해졌다.¹⁰¹⁾ 淸·佛교전과 같은 사태가 발생하면 청군이 틀림없이 조선 연해에 주둔할 것으로 예상하였던 고종은 군사를 인천에 집결시키고 미국 기함의 교사를 초빙하여 훈련시켜 그에 대비려는 생각을 갖고 있었다.¹⁰²⁾

隊'(제16호), '德國海軍'(제16호), '德國東洋艦隊'(제16호), '日本新艦'(제16호), '英國海軍'(제23호).

100) 金正起, <1876~1894年 淸의 朝鮮政策 研究> (서울대학교 박사학위논문), 1994, pp. 99~106.

101) 친군기연해방영 창설에 대해서는 崔炳鈺, 《開化期の 軍事政策研究》, 경인문화사, 2000, pp. 234~239.

102) 尹致昊, 《尹致昊日記》一, 1884년 초4일.

그러나 고종의 해방강화 구상은 갑자기 갑신정변이 발발하고 정변의 진압과 함께 친청세력이 강화되면서 좌절되었다. 갑신정변 후 기연해방영은 일반 군영과 마찬가지로 격이 낮아지고 군사력도 대폭 감축되었다.¹⁰³⁾ 1885(고종 22)년 청군과 일본군의 공동철군이 이루어지자마자 청은 계획대로 인천에 북양함대 3척을 배치하였다.¹⁰⁴⁾ 조선에서 일본의 영향력이 감소한 것은 물론이다. 갑신정변으로 일본에 대한 반감이 고조되면서 일본 해군에 대한 인식도 전과는 크게 달라졌다. 갑신정변 직후 봉명사신의 종사관으로 도일했던 朴戴陽은 일본 해군에 대해 군함이 35척인데 견고하고 완전한 것은 16척에 지나지 않고 나머지는 다 부패하여 쓸모없으며 해군의 훈련 상태는 육군에 미치지 못한다고 지적하였다.¹⁰⁵⁾ 일본 해군에 대한 부정적인 인식은 청의 군사력에 더욱 의지하게 하는 결과를 초래했던 것으로 생각된다.

이런 가운데 兪吉濬(1856~1914)은 나라의 상업이 번성하면 군함에 비용을 들인 만큼 효과를 볼 수 있으며 상업이 번성하지 않은 나라는 해군도 강대할 수 없다고 하면서 해군력 강화를 주장하였다.¹⁰⁶⁾ 하지만 재정 부족과 청의 정치적 압박으로 조선의 해방강화책은 제대로 추진되지 못하였으며 오히려 청의 해군에 의지해야 한다는 주장도 제기되었다. 1886(고종 23)년 親軍畿沿海防營使도 역임한 바 있던 閔泳煥(1861~1905)은 조선은 삼면이 바다로 둘러싸여 있어 방수하는 방법은 수군을 설치하는데 있지만 수전은 익히기 어렵고 재정 부족으로 10년에 배 한 척도 만들기 어려우므로 연해 각 읍에 별도로 수군안을 만들어 배로 장사하는 자

103) 연갑수, 〈개항기 권력집단의 정세인식과 정책〉 《1894년 농민전쟁연구》 3, 청년사, 1993, p. 128.

104) 金正起, 앞 논문, 1994, pp. 131~132.

105) 朴戴陽, 《東槎漫錄》(《국역 해행총재》, 민족문화추진회), pp. 456~457.

106) 兪吉濬, 〈良兵制度〉, 《西遊見聞錄》.

와 魚鹽을 생업으로 하는 자를 편입시켜 1년에 한 번씩 군사훈련을 시키고, 급한 일이 생기면 중국 수군에 의뢰해야 한다고 주장하였다.¹⁰⁷⁾ 이러한 주장이 아니더라도 현실적으로 조선의 해방강화책은 청의 영향력 속에서 추진될 수밖에 없었다. 한국 최초의 해군사관학교라고 할 수 있는 統禦營學堂이 청의 차관에 의해 설립되었던 것이 그 단적인 예이다.¹⁰⁸⁾

V. 맺음말

오랫동안 잊혀졌던 바다에 대한 관심이 되살아난 것은 17세기에 들어서였다. 중국을 통해 입수된 서양의 세계지도와 각종 지지는 세계에 대한 지식인들의 인식을 크게 확장시켰다. 그런 가운데 바다에 대한 호기심이 생겨났으며 호기심을 넘어 해양통상에 대한 구상도 등장하였다.

북학론자들은 국제교역이 중국을 중심으로 이루어지고 있는 것으로 이해하여 강남통상론을 제기하였다. 강남통상론은 중국의 문화·경제 중심지이며 서양인들과의 통상으로 발전을 거듭하고 있던 중국 강남 지방과의 교류를 통해 조선의 낙후성을 극복한다는 내용을 담은 것이었다. 북학론자들은 중국과의 해상교역이 정상 궤도에 오르면 서양인들과 직접 교류해야 한다는 전망을 가지고 있었으며 해상교역을 위한 기반을 조성하기 위해 무엇보다 선박 제조술 습득이 필수적인 것으로 보았다. 북

107) 閔泳煥, 〈千一策〉, 《閔忠正公遺稿》 권2.

108) 張學根, 〈舊韓末 海洋防衛政策-海軍創設과 軍艦購入을 中心으로〉, 《史學志》 19, 1985.

학문자들은 한편으로 서양세력에 대한 경계심도 가지고 있어 해방에도 관심을 기울이고 있었다.

북학론자들의 해양인식은 통상과 해방 가운데 일방에 쏠리지 않고 균형 감각을 유지하고 있었다고 볼 수 있다. 이들의 주장은 정조의 인식과도 상통하는 것이었기 때문에 정책적으로 추진될 수 있는 가능성도 있었지만 갑작스러운 정조의 죽음과 세도정권의 탄생으로 그러한 가능성은 사라지고 말았다.

19세기 전반 세도정권의 관심은 척사에 있었다. 그런데 그 척사는 서양정세를 파악한 위에 해방대책을 세우는 것이 아니라 서양에 대한 관심 자체의 폐기를 기도하는 것이었다. 이때문에 18세기 후반의 해양통상에 대한 관심은 크게 위축되어 이규경이나 최한기 같은 재야 지식인들에 의해 겨우 유지되었다. 이규경이나 최한기의 해양통상론은 서양과의 직접적 통상을 지향하는 18세기 후반의 강남통상론에 비해 보다 적극적인 것이었다. 하지만 이들의 통상론은 서양세력을 지나치게 낙관적으로 인식한 한계를 지니고 있었다. 그로 인해 이규경에게서 나타나듯 서양세력의 침략성을 인식하는 순간 통상론이 급격히 위축되는 양상을 띠었다.

1840년대에 들어 서양세력에 대한 위기인식이 고조되면서 해양통상론은 더욱 위축되고 대신 서양세력의 방어를 목적으로 한 해방론이 등장하였다. 국내에서 천주교가 확산되고 중국에서 제1, 2차 중·영전쟁이 발발되는 것을 목도하면서 서양세력의 방어가 현안으로 떠오르고 그에 따라 해방에 대한 논의가 활성화된 것이다. 해방론은 박규수·남병철 등 북학론을 계승한 이들에 의해 주도되었다. 19세기에 들면서 통상론적 관심과 해방론적 관심이 분리되어 일방이 강조되는 양상을 띠고 있었으며 이는 해양사적 관점에서 볼 때 매우 안타까운 일이었다.

경제와 군사의 양 측면에서 다시 해양을 바라본 것은 개항을 단행하면

서부터였다. 처음에는 군사적 관심이 강하였지만 강병을 위해서는 부국이 선행되어야 한다는 인식이 생기면서 해양통상에 대한 관심도 증폭되어 해양과 관련한 부국강병책이 추진되었다. 하지만 이러한 정책은 청의 조선속방화 정책으로 성과를 거두지 못하였으며, 일본이 청일전쟁에서 승리한 후 조선에 대한 간섭을 본격화하면서 수포로 돌아가고 말았다.

2001년

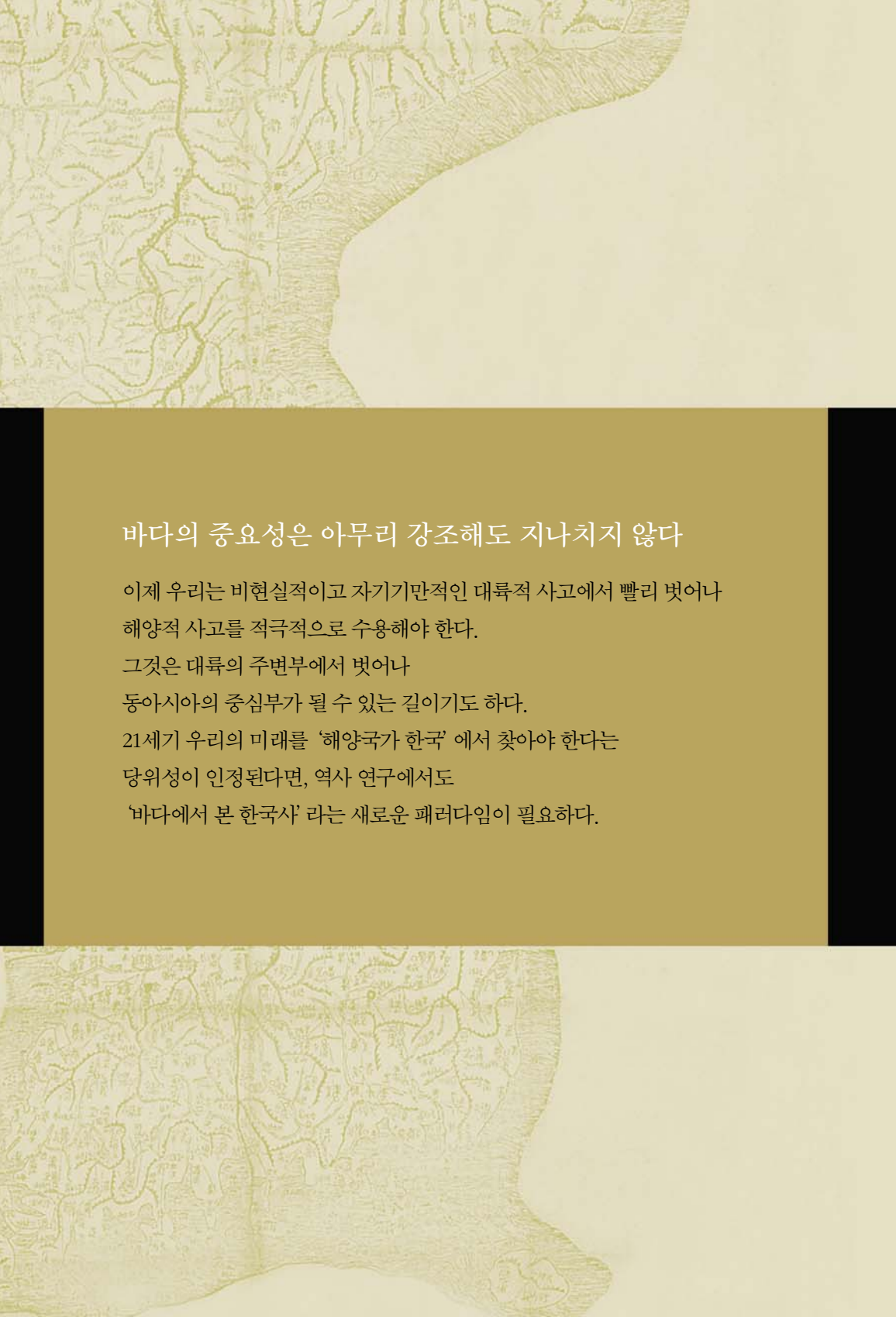
- 앤닌의 입당구법순례행기
저자 : 앤닌 | 역주 : 김문경(해상왕장보고연구회 회장)
- 7~10세기 한·중·일 교역연구문헌 목록·자료집(비매품)
해상왕장보고연구회 편
- 해상왕 장보고의 국제무역활동과 물류(비매품)
편저 : 김형근(목포해양대학교 교수) 외 8명

2002년

- 대외문물교류연구(비매품)
대표저자 : 권덕영(부산외국어대학교 교수) 외 6명
- 해상왕 장보고 그는 누구인가?(비매품)
대표저자 : 최광식(고려대학교 교수) 외 3명
- 장보고 관련 서술의 종합적 검토(비매품)
- 국사교과서와 한국사 개설서를 중심으로 -
대표저자 : 장득진(국사편찬위원회) 외 1명
- 장보고 선박복원자료연구 1차년도 문헌 및 자료 검색 결과보고서(비매품)
대표저자 : 허일(한국해양대학교 교수) 외 6명
- 張保皋關係研究論文選集 -韓國 篇-(비매품)
해상왕장보고연구회 편
- 張保皋關係研究論文選集 -中國・日本 篇-(비매품)
해상왕장보고연구회 편

2003년

- 세계인 장보고와 지구촌 경영
저자 : 최민자(성신여자대학교 교수)
- 천년을 여는 미래인 해상왕 장보고
대표저자 : 최광식(고려대학교 교수) 외 3명
- 한국 최고의 전문가 17인이 진단한 21C 장보고 정신구현
대표저자 : 김성훈(중앙대학교 교수)
- 장보고 사이버무역 아카데미 설립 방안 연구(비매품)
저자 : 황상석(세계닷컴 대표이사)
- 청해진에 대한 종합적 고찰(비매품)
대표저자 : 윤근일(국립문화재연구소 미술공예연구실 실장) 외 2명
- 대외문물교류연구 2(비매품)
대표저자 : 권덕영(부산외국어대학교 교수) 외 6명
- 장보고 관련 유물·유적 지표조사보고서(비매품)
대표저자 : 최성락(목포대학교 교수) 외 6명
- 청해진 옛터 완도지역 지명 유래조사(비매품)
대표저자 : 김정호(전라남도 문화재위원) 외 3명
- 7~10世紀 韓・中・日 交易關係 資料 譯註 -韓國・中國 篇-(비매품)
편역 : 김문경(해상왕장보고연구회 회장)
- 7~10世紀 韓・中・日 交易關係 資料 譯註 -日本 篇-(비매품)
편역 : 김문경(해상왕장보고연구회 회장)



바다의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다

이제 우리는 비현실적이고 자기기만적인 대륙적 사고에서 빨리 벗어나
해양적 사고를 적극적으로 수용해야 한다.

그것은 대륙의 주변부에서 벗어나

동아시아의 중심부가 될 수 있는 길이기도 하다.

21세기 우리의 미래를 '해양국가 한국'에서 찾아야 한다는

당위성이 인정된다면, 역사 연구에서도

‘바다에서 본 한국사’라는 새로운 패러다임이 필요하다.