

帆船 航海時代의 濟·京海路

吳 洪 哲*

1. 緒 論

交通의 的의는 '始發點과 終着點 사이에 시간과 공간을 克服'(Ratzel, 1903, p.24) 하는 데 있다. 따라서 交通을 통하여 '人間과 物資는 정기적으로 소통되고 思想과 文化도 함께 전파'(Kohl, 1841, p.12) 되어지는 것이다. 여기에 交通手段은 인간의 居住空間과 밀접한 관계가 있으며, '교통조건을 소외한 居住空間의 발달은 생각할 수도 없다'(能登志雄, 1935, p.48).

濟州島도 人間이 生活하고 있는 舞台인 이상, 거기에서 創造된 文化를 이해하고 文化의 性格을 규명하기 위해서는 그 源流를 交通과 관련시켜 추적해 나가지 않으면 안된다. 왜냐하면 濟州文化가 土着的 性格

* 東國大學校 文理大 地理學科 教授

을 띤 것이 없지 않겠으나 韓半島에 정치와 경제적으로 ‘從屬된 섬으로서 歷代를 통하여 정기적으로 接觸하였거나, 流刑地로 利用되는 과정에서’ (藪內方彥, 1971, p.77) 半島部에 형성된 中央文化圈의 영향을 크게 받아왔기 때문이다. 따라서 半島部와 濟州島의 定期的 交涉은 바다로 둘러싸인 여건 아래서 海路를 통해서만 가능하였으리라고 전제할 때에, 海路의 研究는 제주도의 연구를 위하여 무엇보다도 우선해야 될 이유를 안고있다.

이런 점을 감안하여 帆船 航海時代, 특히 朝鮮朝에 濟州 - 서울간의 海路는 어떻게 놓여졌으며, 경유지의 地理的 性格은 어떠했으며, 海路를 따라 여행하였던 濟州人의 空間知覺은 어떠했는가를 해명하는 데 研究의 焦點을 맞추고 있다. 이것은 단순하게 당시의 歷史空間, 또는 과거의 地理를 復元하는 일에 그치지 않고 文化의 源流와 傳播經路를 이해하는 데 도움을 줄 것으로 본다.

이와같은 研究를 위하여 이 時點에서 얻을 수 있는 ‘記錄과 文獻에 바탕을 두고, 그것을 檢討·分析함으로써 과거로 소급하는 歷史地理的 方法’ (Darby, 1953, pp. 25 ~ 34 ; 谷岡武雄, 1968, p.71) 을 동원하였다. 그러나 記錄內容을 단순히 檢討하는 일에 멈추지 않고, 標本地域에 국한된다 할지라도 現地調査를 통하여 ‘遺物과 遺蹟등 현지에 남아있는 實證資料와 결부시켜 歷史空間에 잠재하고 있는 地理的 事實을 推定’ (Darby, 1976, pp. 19 ~ 32) 해나가는 데 力點을 두었다.

2. 上京海路和 回路

濟州와 韓半島 사이의 貨客交流는 環海島嶼의 여건 아래서 海上 Route를 통한 海運으로만 가능하였다는 사실이 肅宗 29年(1703)에 제작된 것으로 보이는 ‘李衡祥의 耽羅巡歷圖에서 실증되고 있다’ (韓國精神文化研究院, 1979, p.61) 따라서 最近世에 이르기까지 二

地點자의 始·終着地(Origin and Destination)는 濟州의 朝天과 海南의 梨津이 되어 왔으며, 두 지역은 朝鮮朝에 이르러 濟州 - 韓半島간의 '貨客을 교류하는 根據地'(有末武夫, 1971, p.55)로서 重要な 役割을 하였다고 본다.

이와같은 사실은 朝天이 '세 고을 경유하여 육지로 나가는 자는 모두 이곳에서 바람불 때를 기다리고 全羅道를 경유하여 세 고을로 들어오는 자 또한 이곳에서 배를 세운다'(민족문화추진회, 1971. p.106)라는 記錄에서¹⁾ 입증된다. 이에 대하여 梨津은 '濟州로 떠나는 배의



그림 1. 濟京海路를 왕래하던 風帆

1) 朝天 三邑出陸者 皆候風于此 由全羅入三邑者 皆泊舟于此이며 세고을(三邑)은 濟州·大靜·旌義등 三邑城의 行政區域 편성을 말함.

發船場이며 우선은 所安島까지 발선하는데, 그곳까지 120리 길은 다 도해를 지나는 강바다로 되어있고, 여기를 지나 朝天館에 도달하게 된다'라는 記錄²⁾에서 이를 증명할 수 있다.

그러나 이들 半島—島嶼간의 始終着點과 經由地는 王朝의 盛衰과정 에 따라 달라지고 있다. 그것은 海路의 方向에 반영되어, 東京(慶州)에 王都를 정하였던 統一新羅 때에는 朝鮮朝의 그것보다 東쪽으로 海路가 치우치는 한편, 西京(開城)에 王都를 정한 高麗 때에는 西쪽으로 海路는 치우치고 있다. 다시 말하여 上古代에는 近世의 路線보다 훨씬 동쪽으로 치우쳐 오늘의 康津이 耽羅와의 연락거점이 되었음을 '高厚 등이 新羅入朝時 이곳에 定泊하였다'(韓國精神文化研究院, 1971, p.67)는 사실로 인정되며, 여기에서 '耽津(康津의 古名)의 地名은 유래되었 고'(李丙燾, 1973, p.293), 오늘에 이르도록 그 地名은 그곳을 흐르는 耽津江에 남아있다. 中世社會에는 珍島의 碧波津까지 近世社會의 海路와 비슷하게 西海岸을 따라 펼쳐졌으나, 이곳에서 제주에 '가까운 湫子島를 경유한 것이 다르며, 이와같은 사실은 高麗史와 地志에 거의 정설로 언급⁴⁾되고 있다'(金正浩, 1976, p.553).

따라서 入濟의 거점도 朝天의 서쪽인 明月浦와 涯月浦가 되고 있다. 明月浦는 '하치(哈赤)를 토벌하기 위하여 崔滄장군이 이끄는 군사가 일제히 상륙한 곳'(민족문화추진회, 1971, p.101)으로 선박이 정박 할수 있는 泊地조건을 이해할 수 있거니와 격전장이었다는 것을 記錄⁵⁾에서 찾아볼 수 있다. 어쨌든 高麗朝의 浦口는 朝鮮과 달리 濟州邑城의 서쪽에 편재되고 있었던 것이 사실이다. 그 이유는, '첫째 先史時

2) 入濟者發船於此 發船至所安島 一百二十里以水路 透迤島嶼間 以行到濟州朝天館

3) 新羅時所封以 高厚等泊耽津 朝新羅而名之耽津 今康津縣

4) 固當以湫子爲定路也 故地志 麗史言 濟州海路皆言湫子

5) 海口可泊舟船 崔滄討哈赤時 迭里等拒於此浦 大軍齋進奪擊大破之

代부터 형성된 居住空間으로 전통이 지속되어 왔고, 둘째 어로자원의 풍부 · 湧泉의 분포 · 비옥한 토질등 기본적인 생활조건이 유리하며, 셋째 시간과 공간의 극복이라는 교통의 의의를 살려 韓半島와 해상을 통한 最短通路이며, 넷째 岩礁가 적고 砂質海岸이 발달하여 선박이 정박하기에 유리한 海底地形을 이루고 있으며, 다섯째 恒信風을 이용하였던 당시의 항해조건을 고려할 때 이곳은 겨울에 탁월한 北西風의 收斂地帶로서 出發地域과 終端地域 사이에 人間·物資가 소통될 수 있는 유리한 통로가 된 데 있다' (吳洪哲, 1974, p. 34) 고 본다.

그러나 近世社會에 들어와 所安島의 Route 를 선택하면서부터 海路는 다시 변화되고, 路線方向은 上古代와 中世海路의 中間地點을 통과하게 되었다. 近世社會에서 所安島 Route 를 海路로 선택한 이유는 所安島가 濟州島의 새로운 출발거점으로 등장한 朝天의 正北에 위치하여 韓半島와 최단거리를 유지할 수 있는 매개지가 됨과 동시에, 그것은 시간과 공간을 최대로 극복할 수 있는 데 있다. 이러한 의미에서 최근에 신설된 濟州—莞島간의 濟州航路는 근세사회에 선택된 海路를 復元하고 路線方向을 답습한 것에 지나지 않으며, 다만 裝備와 動力이 현대적인 것으로 變貌된 것이 다른 점이라 하겠다.

所安島—濟州는 濟州—湫子島 보다도 海程距離가 훨씬 멀리 떨어져 있음에도 불구하고, 二地點을 왕래하는데 소요되는 시간은 風速에 따라서 다르다 할지라도, '風慢이면 4~5時間, 風便이면 3~4時間 밖에 안걸린다(金正浩, 1976, p. 546)는 사실이⁶⁾ 드러나고 있다. 이것은 所安島가 地理的位置로 보아서 탁월하였던 東·西·北風을 帆船航海를 위한 動力源으로 活用할 수 있는 有利條件을 갖추고 있는 것과 관련된 다. 따라서 '제주로 향함에 있어서 東風을 만나면 기쁘고 北風을 만나면 가장 기쁘고 正南風이 불면 파도가 세어지기 때문에 出帆을 기피

6) 風慢則四五時可到 風便則三四時可到

그림 2. 近世社會의 濟京海路

한다'(金正浩, 1976, p.553)는 記錄⁷⁾은 風向과 관련된 帆船의 航向과 速度를 잘 설명해 주고 있다.

그러나 이것은 韓半島에서 所安島를 경유하여 濟州로 향하는 回航의 경우이고, 濟州를 출발하여 出陸하는 上京路일 경우에는 상황이 뒤바뀌게 된다. 즉, 正南風이면 航海가 순조로울 것이나, 이는 南風이 탁월한 여름철에만 가능하다고 본다. 이러한 관점에서 여름철에 出陸하였다가 겨울철에 入濟하는 季節指向性 航海가 당시의 여건으로 보아 理想的인 것이라고 할 수 있다.

韓半島의 연락거점인 梨津에 도착한 다음에도 서울까지의 Route는 陸路보다 海路를 선택하고 있다. 그것은 '羅州에 속한 섬들이 멀리 떨어진 것은 1,200~1,300리가 된다 할지라도 이것을 지나는데 바람을 만나면 3~4시간에 도달된다'(金正浩, 1976, p.553)는 사실⁸⁾과 관련된다. 이것은 航海하기에 알맞는 氣象條件 아래서 水上交通이 步行과 畜力에 의존하는 陸上交通보다 時間과 體力소모를 막는데 도움이 되기 때문이다. 더우기 '南方의 漕運이 들어옴에 있어 서울과 멀리 떨어져 있는 全羅道地方은 海路를 이용하는 것이 必須的이다'(민족문화추진회, 1971, p.439)라는 記錄에서⁹⁾ 찾아볼 수 있다. 여기에 濟州三邑도 당시 全羅道에 소속되어 있는 이상, 이러한 사정에서 예외일 수는 없었으리라고 본다. 그리하여 海路를 이용한 '上京日程은 平均 12日에 머물므로써 25日이 소요되는 內陸邊境의 慶源·慶興보다 13日이 단축되고 있다'(韓國圖書館研究會, 1974). 따라서 서울에 到着하는 데 9日程 이하가 되는 것은 서울에 隣接한 京畿를 비롯하여 忠淸·黃海道가 되고 있으며, 이들보다 邊境에 위치한 諸道가 10日以上の 日程圈에 包含되나, 最大日程이 江原道가 11日에, 慶尙道가 12

7) 此島向濟州 得東西北風 得東風則喜 北風來尤喜 正南風則海濤勢盛 忌放缸

8) 羅州各島水程 其遠者或千二三百里 風便則三四時可到

9) 南方漕轉之入 惟全羅最遠 必浮于海 而後遠于京師

일에, 平安道가 15일에 머물고 있으며, 咸鏡道는 24일에 달하고 있다. 이와같은 사실로 보아 平安道와 咸鏡道등 地形制約이 크데다, 陸路交通에 의존도가 큰 北部로 갈수록 日程이 연장되고 있음을 인정할 수 있다.

表 1. 郡縣의 當到日程 (9日程以下 省略)

日程	江 原	慶 尙	全 羅	平 安	咸 鏡
10日	蔚珍	門城, 金海 鎭海, 蔚山 梁山, 熊川	光陽, 長興 樂安, 康津	泰川, 龜城	咸興
11	平海	東萊, 泗川	海南	宣川, 熙川 寧遠, 陽德	洪原
12		南海, 巨濟	珍島, 興陽 濟州, 旌義	鐵山, 朔州 龍川,	北青
13				義州, 孟山	利城
14				昌城, 渭原	端川
15				江界, 碧潼	甲山
16					吉州
17					明川
18					三水
19					鏡城
20					富寧
21					會寧
22					鍾城
23					穩城
24					慶源
25					慶興

그러나 濟京海路를 이용한 航進日程의 具體的 事例을 볼때에 日程은 16일로 나타나, 앞서 말한 平均日程을 上廻하고 있다고 할지라도 咸

表 2. 濟京海路의 航進日程과 區間

日 程	區 間	距 離
1	朝天 ~ 於蘭	130 km
2	於蘭 ~ 沙玉	95
3	沙玉 ~ 法聖	50
4	法聖 ~ 飛雁	53
5, 6	飛雁 ~ 龍安	77
7	龍安 ~ 月浦	40
8	月浦 ~ 馬梁	20
9	馬梁 ~ 安興	66
10	安興 ~ 石門	112
11	石門 ~ 靈興	32
12	靈興 ~ 濟物	27
13	濟物 ~ 通津	27
14	通津 ~ 金村	35
15	金村 ~ 幸州	40
16	幸州 ~ 西江	20

鏡道の 邊境地方보다 日程이 단축되고 있는것은 사실이다. 그리고 航海區間으로 보아 月浦~馬梁의 경우처럼 하루에 20km의 距離를 航進한 最短區間이 없지 않으나, 朝天~於蘭의 경우와 같이 하루에 130km의 距離를 航海한 最長區間이 나타나는 對照性을 보이고 있다. 이것은 氣象變化와 水路條件에 따라 航進距離가 달라지기 때문이다.

한편, 回路는 曲流가 심한데다 風力利用이 불리한 漢江水路를 회피하여 陸路의 關문인 水原과 忠淸의 漕運據點인 屯浦를 經유하여 石門에서 다시 合流함으로써, 上京路보다 6日程이 단축된 最단 course를 개발하고 있다.

3. 經由地의 性格

근세사회에 있어서 濟州의 出陸據點은 朝天이 되고 있음을 이미言及한바 있다. 出陸據點은 貨客의 疎通과 관련된 浦口의 性格을 안게되므로, 이런 곳에는 특히 官物과 官員의 護送을 위하여 軍事機能이 강화되고 있는 것이 일반적이다. 朝天도 예외가 아니어서 ‘浦口에 城廓이 있고, 城廓안에는 戀北亭·軍器庫·幕舍·浦鎮등 軍事 및 宿泊機能과 관련된 施設이 집중되고 있으며, 특히 軍事機能을 위하여 助防將을 비롯하여 423명의 城丁軍이 常駐하고 있다’(韓國精神文化研究院, 1979, p. 29).

韓半島의 연락거점인 梨津에도 軍사와 交通기능에 관련된 ‘주위 1,478尺의 규모를 갖춘 城廓과 倉庫가 있으며 城안에는 萬戶와 1,100名의 城丁軍이 상주하고 있다’(민족문화추진회, 1971, p. 159; 金正浩, 1976, p. 272). 이와같은 城廓의 規模, 官衙의 品格, 城丁軍의 수로 보아 梨津은 朝天보다 훨씬 優位에 있음을 보여주고 있다.

따라서 梨津은 入濟者의 發船場이 되었던 까닭에 不定期的 風帆을 기다리는 旅行者의 待機場이 되었음을 書簡文에서 인정할 수 있다. 梨津에서 發送한 이 書簡文에 의하면 ‘梨津에 도착한 다음 海南에 留宿하다가 다음 해 봄에 上京하며, 同行한 旅客에게 旅費를 攄했다’(吳啓默, 原精及 所志稟目草)고 기록하고 있다. 여기에 梨津은 旅客을 운반하는 風帆의 定泊地가 되는 한편, 旅客의 宿所인 客舍(또는 客主집)가 設 立 되 었 으 리 라고 추 정 되 며, 韓 半 島 의 文 化 를 濟 州 로 傳 播 하 는 데 據 點 의 役 割 을 하 였 으 리 라고 본다.

梨津에 도착한 貨客은 다시 海路를 이용하여 於蘭을 經 유 하 고 있 다. 於 蘭 도 梨 津 과 마 찬 가 지 로 海 上 交 通 의 要 地 가 되 었 던 까 님 에 貨 客 의 圓 滑 한 수 송 을 위 하 여 軍 事 機 能 이 강 화 되 고 있 다. 그 리 하 여 規 모 에 있 어 서 梨 津 의 경 우 보 다 약 간 작 다 할 지 라 도 ‘周 圍 가 1,407 尺 의 鎮 城 이

그림 3. 梨津에서 발송한 書簡文

그림 4. 海南半島의 海路據點

있고, 萬戶와 1,200 名의 城丁軍이 常駐하고 있다(민족문화추진회, 1971, p.159). 그러나 順風일 경우에는 梨津에서 下船하지 않고 於蘭까지 航進함으로써 濟京海路 가운데서 하루에 도달할 수 있는 最大區間이 되고 있다.

이런점으로 보아서 經由地의 性格은 첫째 浦營의 共通性을 안고 있음을 인정할 수 있다. 梨津, 於蘭, 安興, 靈岩, 濟物, 通津 등과 같이 浦營에는 萬戶의 常駐가 의미하는 것처럼 機能과 景觀面에서 兵營의 性格을 안고 있다. 그것은 貨客의 安全護送을 위함이며, 貨客의 安全護送은 軍事機能으로 표출되기 때문이다. 그리하여 浦營에는 鎮城, 軍器庫, 兵舍 등 軍事기능을 위한 制반시설과 船舶, 倉庫, 客舍 등 交通機能을 위한 制반시설이 복합되고, 이 기능에 종사하는 營吏와 城丁軍이 많이 거주하였다. 이러한 浦營에는 '군사와 교통기능에 관련된 시설이 취약형성의 中心要素가 되었고, 이에 종사하는 營吏와 軍卒이 住民의 主軸을 이루었다'(吳洪哲, 1980, p.128). 따라서 宿泊과 交易의 장소는 단순한 貨客의 交流에 그치지 않고, 思想과 文化交流의 매개지적 役割을 한다는 의미에서, 境遇지를 통한 文化類型과 生活樣式의 傳播經路를 發

生과 變形, 持續의 측면에서 추적해 나갈 수 있는 것이다.

經由地의 두번째 性格은 法聖, 群山, 龍安, 屯浦, 金村, 西江등 漕倉이 되고 있다. 먼저 法聖의 경우를 보면 ‘羅州의 榮山倉은 水路가 험하기 때문에 漕船이 전복되어 손실이 많았으므로 田稅를 거두어 들이는 창고(法聖倉)를 이곳으로 옮기게 되고¹⁰⁾’ (민족문화추진회, 1971, 9), 이때부터 漕倉의 機能은 발휘되었다. 물론 ‘佛敎의 百濟傳來가 枕琉王 元年(384年)에 摩羅難陀에 의해서 이루어진 初傳記錄이 있거니와 (朴泰華, 1975, p.45), 이때의 傳來地가 陳良이었지만 ‘佛陀의 聖像과 法文을 가져온 데서 이곳 地名이 유래되었음을 감안한다면, 法聖浦는 이미 上古代로부터 海上 Route를 이용한 交通의 要地로 성장하였음’ (吳洪哲, 1983, p.290)을 인정할 수 있다.

그러나 法聖浦의 交通機能은 漕倉의 이전과 더불어 본격화되었다고 생각할 때, 法聖倉의 설립과 관련시키지 않을 수 없다. 그리하여 法聖에는 ‘中宗朝(7年)부터 官田稅를 모아 서울로 수송’¹¹⁾ (민족문화추진회, 1971, p.9) 하는 기능을 발휘하게 되었다. 이 機能을 위하여 鎭城을 설치하였으니, 城廓의 規模는 周위가 1,688尺이며 높이가 12尺에 달하였으며, 僉節制使와 1,600명의 城丁軍이 常駐하고 있었음’ (金正浩, 1976, p.271)을 記錄에서 찾아볼 수 있다.¹²⁾

이와같은 記錄은 城廓에 그치지 않고 地名과 街路名등 殘存하는 遺構와 일치되고 있다. 즉, ‘浦鎭의 城址가 위치한 데서 유래하는 鎭內里의 聚落名稱, 田稅의 檢量에서 파생된 檢山堤, 軍器庫의 소재와 관련 軍器通의 거리명칭, 城門의 기능과 관련된 東·西門거리는 過去의 地理空

10) 羅州榮山倉 水路且險 多致覆敗 移右倉所 收田稅于此

11) 收本郡及 興德 玉果 扶安 咸平 珍原 潭陽 茂長 長城 井邑 谷城 昌平 古阜 淳昌 高敞等 官田稅于此 漕運京師 此年朝議以

12) 鎭城 中宗九年築 周一千六百八十八尺 置水軍萬戶 正宗十三年 陞僉節制使 兼漕艇鎭運差使

表 3. 經由地의 性格

經由地	城廓周	駐在品階	城丁軍	中心機能
梨 津	1,478 尺	萬 戶	1,100 名	浦 鎮, 倉
於 蘭	1,407	〃	1,200	浦 鎮
法 聖	1,688	僉節制使	1,600	浦 鎮, 漕 倉
群 山	?	〃	1,900	浦 鎮, 漕 倉
龍 安	4,200	縣 監	1,600	邑 城, 漕 倉
安 興	3,921	僉 使	3,000	浦 鎮, 倉
屯 浦	380	?	3,400	浦 鎮, 漕 倉
通 津	807	府 使	3,500	邑 城, 倉

間을 추적할 수 있는 殘存하는 地名 및 街路名이 되고 있다' (吳洪哲, 1983, p. 292).

더우기, 法聖浦鎮의 城廓規模는 이 地方의 郡治聚落인 靈光邑城보다 주위가 219 尺이 더 넓고, 높이가 6 尺이 더 높다. 특히나 城廓의 築造는 外敵防禦에 일차적 의미가 있음을 감안할 때에, 法聖浦鎮이 비록 行政機能에 있어서는 郡治聚落보다 劣勢에 있다 할지라도 軍事機能에서 優位를 나타내고 있는것이 사실이다. 그리하여 이곳에는 30 여척의 兵船과 1,600 여명의 城丁軍이 상비하고 있으므로, 이것은 城廓·漕倉과 함께 聚落을 構成하는 主軸的 要素가 되었다.

그 가운데서 經由地의 性格을 나타내는 漕倉은 조세의 徵收와 保管·輸送에 그 기능이 있었기에, 稅收의 범위와 그것을 보관하는 倉庫施設이 있게 마련이다. 法聖倉의 경우를 보면 官田稅의 보관을 위하여 '鎮倉·還上庫·漕復庫 등의 倉庫施設이 있었으며, 稅收範圍는 靈光郡을 비롯하여 興德·玉果·扶安·咸平·珍原·潭陽·茂長·井邑·谷城·昌平·古阜·淳昌·高敞 郡縣에 미쳤으나, 이후 興德·扶安·古阜·井邑郡縣의 田稅는 群山倉에서 分離收合하였다' (金正浩, 1976, p. 271). 한편,

사진 2. 鎭城의 遺蹟과 古木(法聖浦營)

같은 全羅道이면서도 全州 · 任實 · 南原 · 臨坡 · 金堤 · 長水 · 金溝 · 雲峰 ·

益山·萬項·礪山·錦山·珍山·泰仁·龍安·沃溝·鎮安·高山·茂朱 등의 北部 및 內陸郡縣의 조세는 得城倉이 있는 龍安에서 거두어 들었다 (민족문화추진회, 1971, p. 439).

이와같이 地域分擔主義에 입각하여 徵收되는 조세는 漕倉에서 일단 收合하였다가 서울로 수송해야 되는 까닭에, 漕倉은 漕運制度和 관련하여 일정한 Route를 따라 연결되게 마련이다. 여기에 官員과 官物에 그치지 않고 民間貨客이 漕運路를 따라 定期的으로 移動하였으리라고 본다. 따라서 조세의 收合과 서울로 다시 수송을 하기 위해서는 그 機能遂行이 편리한 河岸과 海口로 立地가 편재하게 마련이나, '鎖國政策에 의하여 陸路交通에 의존도가 컸던 近世社會의 상황에서 內海와 水路에 국한하여 漕運이 발달되었으리라고 본다' (姜萬吉, 1968, pp. 879 ~ 884).

그러나 全羅道地方의 漕運은 서울과 멀리 떨어져 있는 관계로 반드시 海路를 이용했어야 함에도 불구하고, '倭寇가 빈번하였던 당시의 여건 아래서 漕倉의 立地를 海口로부터 內陸山地로 이동할 수 밖에 없었음' (민족문화추진회, 1971, p. 439)을 다음 記錄¹³⁾에서 인정할 수 있다. 收租立地의 內陸移動은 風力利用이 불리한 江運과 관련하여 불필요한 水路延長을 가져왔을 뿐이다. 따라서 江運은 錦江의 龍安에 국한되지 않고 通津에서 서울(西江)에 이르는 漢江은 最長의 內陸水路가 되고 있다. 그것은 水利條件이 유리한 것에 관련이 없지 않으나, 그보다는 서울과 연결되는 交通上의 價値에 더 큰 의미를 안고 있다. 더우기 漢江邊의 '西江은 京外의 舟艦을 管장하는 典艦司와 水路站이 있어 漕運과 濟京海路의 終着點이 되고' (민족문화추진회, 1971, p. 45) 있음을 記錄¹⁴⁾으로 보여주고 있다.

13) 自倭之興 收租之所不海口 而于山之諸城

14) 西江掌京外舟艦 其屬京畿左右水路站

4. 出陸者의 空間知覺

高宗朝에 登科하기 위하여 ‘朝天鎮을 출발하고 서울에 到着하기까지의 經由地에 관한 觀察과 聽取結果를 記錄한 것’(吳道淑, 上京海程記)에 의하면, 未知의 社會에 대한 地理的 事情을 自然·社會經濟的 條件과 관련시켜 綜合的이며 어느정도 科學的 方法으로 인식하고 있음을 알 수 있다. 예를 들면 한글과 漢文으로 병기된 울돌목(鬱陶項)에 관하여 ‘東西가 水路로 분리된 섬으로 되어있고 海岸에는 石壁이 솟아있으며, 바다의 넓이는 數十步밖에 안되나 波流가 세어 소용돌이 일고, 上京하는 배들은 이를 피하여 옆으로 세워 있으며 壬辰倭亂때에 李忠武公이 鐵鎖를 가로 설치하여 勝戰한 곳이기도 하다’(吳道淑, 上京海程記)고 현지에서 觀察하고 聽取한 結果를 사실과 부합되게 記錄¹⁵⁾ 하고 있다.

그리고 八禽島에 관하여 ‘白木產地(棉花)이고 潮流에 의한 水波가 大海와 같다’(吳道淑, 上京海程記)고 記錄¹⁶⁾ 하였으며, 長項의 黃金峰에 관하여 ‘높이 數十尺의 山으로 表面에는 岩石만이 노출되고 수목은 성장하지 않고 있다’(吳道淑, 上京海程記)고 그곳의 地形과 人文景觀을 表現하고¹⁷⁾ 있다.

한편, 尹南浦에 관하여 ‘江바다 같고 東西의 幅이 五里너비이며, 浦口에는 數十家口의 人家가 群集하고 있으나 거의 酒幕으로 充滿되었다’(吳道淑, 上京海程記)라고 記錄하고¹⁸⁾ 있으며, 官長에 관하여 ‘海路左右에 높이 10여尺의 岩礁가 가려져 있는데다, 海路의 幅이 10餘步로 좁아 海路의 사정에 어두운 자는 轉覆하기 쉬우므로, 이곳을 피하지 않을 수 없다’(吳道淑, 上京海程記)고 기록함으로써¹⁹⁾ 海路의

15) 東西皆島 石壁削立 海廣數十步 波流之澎湃 上京船避此到側 壬亂時 李忠武公以鐵鎖橫置 以此勝戰矣

16) 白木產地 水波如大海

17) 有黃金峰 高數百尺 有石無木

18) 江也 東西二里廣而 浦有人家數十 皆酒幕也

事情과 浦口의 景觀을 잘 설명해 주고 있다.

이에 반하여 現代社會에서 定說로 되고 있는 歷史·地理의 事實에 관하여 誤謬를 남긴바도 없지 않다. 먼저 壬辰倭亂과 관련된 露積峰은 木浦의 儒達山을 가리키고 있음에도 불구하고 地形狀態가 類似한 群山峰과 관련시킴으로써 事實과 地域의 不一致를 보이고 있다. 記錄에²⁰⁾ 의 하면 ‘群山浦는 萬戶가 駐在하고 各各 前後가 모두 山으로 포위되고 있으며, 가까이 露積峰이 있는데 이는 李忠武公의 勝戰時에 풀과 새로 덮어 軍糧米를 쌓아 놓은 것처럼 위장한 데서 유래하였다’ (吳道淑, 上京海程記)고 설명하고 있다. 이것은 歷史的事實과 관련 場所를 合致시키지 못하므로 해서 未知社會에 대한 認識과 空間知覺이 아직 낮은 水準에 있음을 보여주고 있다.

이와같은 사실은 地名利用에 더욱 具體化되고 있다. 즉, 誤用의 側面에서 볼때에 地名은 生活中心권에서 遠隔地로 가거나 보편화되지 않은 末端地域일수록 頻도가 높아지고 있다. 그것은 出陸者의 接觸頻도와 行政單位를 높이는데 比例하여 空間知覺은 달라지고 있음을 뜻하는 것이다. 그리하여 濟州三邑과 인접하고 있는 行政·軍事上的 中心地 羅州, 濟京海路邊의 寄港地인 梨津·於蘭·碧波場은 물론이고, 遠隔地의 未知社會라 할지라도 서울 周邊과 海路邊의 中心聚落에 관해서는 正確한 利用이 이루어지고 있다.

이에 대하여 行政單位가 작거나 遠隔地에 立地하며 접촉경험이 없는 未知의 社會일수록 誤記率이 높으며, 그것은 相對的으로 空間知覺이 낮음을 뜻하는 것이다. 따라서 地名의 誤用은 自己中心의 生活環境에서 體驗한 바를 새로이 접촉하는 地域에 바로 適用하려는 데서 頻도가 커지고 있다. 즉 上京海程記의 作者는 趙泉洞 (현재의 西歸市 上孝1里)에

19) 海程左右立石 高十餘丈 水中有隱石矣 路狹十餘步 故非知路者則 必有逢敗 避此則難過

20) 萬戶所屬 左右前後皆山地 傍有露積峰 古李舜臣勝戰時 以草茅蓋之 曰軍糧米 積穀以此名

居住하였기에 舒川과 林川의 ‘川’字를 ‘泉’으로 ‘韓’山은 漢拏山の 慣習的인 表記에서 ‘漢’으로 각각 誤用되었다고 보아진다.

表 4. 地名의 正 · 誤用

中心聚落名		末端地名	
正用	誤用(바른地名)	正用	誤用(바른地名)
羅州	法星 (法聖)	青山島	素安島 (所安)
群山	沃貴 (沃溝)	甫吉島	完島 (莞)
臨坡	江鏡 (江景)	碧波場	路儀島 (蘆花)
龍安	臨泉 (林川)	屏風島	飛安島 (飛雁)
安興	漢山 (韓山)	梅花島	赤浦 (格浦)
仁川	西泉 (舒川)	長山島	茂安 (務安)
江華	馬寧 (馬梁)	栗島	沙沃島 (沙玉)
通津	延興 (靈興)	梨津	巖太島 (岩泰)
西江	文山 (汶山)	於蘭	八金島 (八禽)
琴汀	杏州 (幸州)		晋島 (珍)
屯浦	太安 (泰安)		如如島 (始下)
果川			
水原			

5. 結 論

濟州島는 바다로 둘러싸인 섬인 까닭에 帆船 航海時代に 있어서 韓半島와의 연락은 海路를 통해서만 가능하였다. 여기에 始終點 사이에는 不定期的이나마 海上 Route를 통한 貨客의 交流가 이루어졌으니, 濟州의 朝天과 全羅의 梨津은 當代의 連絡據點으로 중시되어 왔다. 그것은 風力을 이용하였던 당시의 航海條件으로 보아 時間과 거리를 克服할 수 있는 位置가 되었기 때문이다.

이들 海上交通의 要地에는 官職의 品格은 다르다 할지라도 輸送과 保管을 위한 장비·시설로서 風帆과 倉庫가 비치되고, 官物의 護送과 경비를 위하여 城廓의 축조와 城丁軍이 상주하며, 旅行者의 便益을 위하여 客舍가 마련되고 있으니, 이것은 聚落을 구성하는 中心要素가 됨과 동시에 經由地의 공통된 性格이 되고 있다. 따라서 海上交通의 要地인 浦鎮聚落은 단순한 貨客의 仲繼에 그치지 않고, 思想과 文化傳播의 매개지적 役割을 하고 있다. 이러한 관점에서 오늘의 濟州文化와 島民의 生活樣式은 土着的인 것이 없지 않으나, 入濟據點을 통해서 普及된 文化에 크게 영향을 받았을 것으로 보아, 두 地域 사이의 文化的 同質性과 異質性을 해명함으로써 濟州文化의 源流를 파악할 必要가 있다.

한편, 梨津에 당도한 出陸者는 陸路를 거치지 않고, 漕運制度和 관련시킴으로써 海路는 法聖—群山—龍安—屯浦—通津—西江등 內海와 水路邊에 위치한 漕倉과 연결되고 있다. 그러나 未知의 社會에 대한 出陸者의 空間知覺은 海路를 통한 접촉빈도와 行政單位가 높은 中心聚落일수록 높아지고 있음을 보이고 있다.

參 考 文 獻

- 1) 姜萬吉, 1968, “李朝造船史, 韓國文化史大系, Ⅲ, 서울, 高大 民族文化研究所.
- 2) 金正浩, 1976, 大東地志(影印本), 서울, 漢陽大 國學研究院.
- 3) 金正浩, 1971. 靑邱圖(影印本), 서울, 민족문화추진회.
- 4) 能登志雄, 1935, “武藏野台地の 街村に關する研究”, 地理學評論, 第11卷1號
- 5) 민족문화추진회, 1971, 국역 신증동국여지승람 I·N·V, 서울, 민족문화추진회.
- 6) 朴泰華, 1975, “韓國佛敎의 宗教經典 傳來巧”, 韓國佛敎學, 創刊號.

- 7) 吳啓默, 原精及 所志稟目草.
- 8) 吳道淑, 上京海程記.
- 9) 吳洪哲, 1974, 濟州島の聚落到 관한 地理學的 研究, 서울, 創音社.
- 10) 吳洪哲, 1980, 聚落地理學, 서울, 教學社.
- 11) 吳洪哲, 1983, “法聖浦口の 漁村研究”, 地理學叢, 第10卷.
- 12) 李丙燾, 1971, 韓國 古代社會와 그 文化, 서울, 瑞文社.
- 13) 李衡祥, 1971, 耽羅巡歷圖(影印本), 서울, 韓國精神文化研究院.
- 14) 韓國圖書館研究會, 1974, 巧事擦要, 서울, 南文閣.
- 15) 谷岡武雄, 1968, 平野の地理, 東京, 古今書院.
- 16) 有末武夫, 1971, 交通地理學, 東京, 大明堂.
- 17) 薮内方彦, 1971, “島嶼の地理學的研究.” 人文地理 第23卷 2號
- 18) Darby, H.C., 1953, “Relation of Geography and History”,
The Institute of British Geographers,
Transaction Papers, No.19.
- 19) Darby, H.C., 1976, *The Anglo-Scandinavian Foundation: A
New Historical Geography of England be-
fore 1600*, Cambridge University press.
- 20) Kohl, J.G., 1841, *Der Verkehr und die Ansiedelungen der
Menschen in ihre Abhängigkeit von der
Gestaltung Erdoberfläche*, Dresden.
- 21) Ratzel, F., 1903, *Politische Geographie oder die Geographie
der Staaten des Verkehr und des Krieges*,
München.