

해방 이전의 제주도-일본항로 탐색과 관광자원화 방안*

황 경 수**

The Searching and Tourism Resource Plan of Jeju-Japan Sea Route Before Independence

Hwang, Kyung-Soo

The Assistant Professor, Department of Public Administration,
Cheju National University.

Abstract: This study attempts to research in the historical Korea-Japan Sea Route, arrange the software data which are researchable to open the Sea Route, suggest the Sea Route, and propose the shape of vessel at the moment that the Sea Route opens. To understand this Sea Route, historical data are arranged and the Delphi technique is used to research the specialists' opinion, especially 2 times.

It's advisable to remake the modern Sea Route of the old historical sea route. Here, we consider the marketability and convenience for now much more than the sea route and vessels at old times. In addition, Jeju-Japan Sea Route will be the style of Cruise, weighting a capacity of passenger ship.

Consequently the Jeju↔Busan↔Genkainada↔Fukuoka↔Osaka↔Okinawa↔Jeju Sea Route is advisable and the vessels are the style of Cruise, weighting a capacity of passenger ship with the package of cruise tour program.

Key Words: 해방 이전의 제주도-일본항로(Jeju-Japan Sea Route Before Independence), 군대환(Kundae Hwan), 표류와 복귀항로(Drifting and Returning sea route),

* 본 연구는 2005년 정부(교육인적자원부)의 재원으로 한국학술진흥재단의 지원으로 이루어졌음 (KRF-2005-003-B00396).

그리고, 이 논문은 여러분들의 자문을 얻고자 하여 2006년 11월 2일-4일 한국 관광·레저학회국제학술발표대회와 2007년 7월 2일 한국지방자치학회 학술대회에서 논문의 형태로 발표하여 검토를 받았음을 알립니다. 토론해주신 여러분께 감사의 말씀을 올립니다.

** 제주대학교 행정학과 조교수(단독저자)

제주도 순환항로(Circuit sea route of Jeju), 항로에 대한 전문가 의견
(Specialist opinion of Sea Route)

1. 서 론

1.1 연구의 목적

본 연구의 목적은 해방 이전의 제주도민들이 일본항로를 이용했거나 표류했던 역사적인 자료를 찾고, 정리하여, 제주도가 국제자유도시로 발전하기 위한 단초로 활용할 수 있는 항로를 제안하고 관광자원화하기 위한 것에 있다.

본 연구를 수행하게 된 문제 의식은 제주도가 국제자유도시를 지향하면서도 과거의 항로를 활용하여 발전의 동인으로 활용하지 못하고 있다는 데에서 시작된다. 제주도의 해양 문화가 한반도와의 관계만이 아니라 일본, 중국 등과 관계를 가지면서 제주도 발전을 주도해 오기도 하고, 주변국가에 의존하여 살게하는 동인이 되기도 하였다. 그러나 최근에는 국가간 경계 등의 제약조건에 의해서 섬으로서 제주도의 역할을 제대로 수행하고 있지 못하고 있다는 인식을 하였다. 그리고 동시에 이 섬이라는 특성을 발전의 동인으로써 활용하지 못하고 있다는 문제의식을 가지고서 이러한 문제를 해결하고 제주도가 동북아 해양시대의 중심에 있어야 한다는 인식을 가지게 되었다.

일본 오오사카를 중심으로 동경 등지에는 제주도민 1세를 비롯한 후손들이 12만-15만명 정도가 거주하고 있다.¹⁾ 1920년대 초부터 1945년 해방까지 왕래가 어느 곳보다 많았던 오사카와의 관계를 말해주는 내용이라 할 수 있다. 在日 제주도민들이 구한말시대부터 해방 이전까지 오사카를 왕래할 때 이용했던 교통수단은 주로 기선이었다. 이 기선을 이용해서 일본으로 정용을 가기도 했고, 돈을 벌기 위해 도항하기도 했다. 해녀들의 이동은 물론 학생들의 이동 또한 이 기선을 이용했다. 그러니까 제주도와 일본을 연결하는 정기항로로는 제주도와 오사카를 잇는 항로가 대표적인 항로가 될 것이다.

이러한 노선에 투입되었던 기선들은 제주도와 일본을 직접 항해하는 것은 물론, 당시의 제주도내의 육상교통이 제대로 역할을 하지 못했기 때문에 제주도 항구를 일주하고 나서 출항하거나 입항하는 절차를 밟았다. 따라서 지금의 항로의 형태와는 근본적으로 다르며, 최근에는 일본과 제주를 잇는 교통편으로서의 기선은 없는 상황이어서 해방 이전의 항로를 탐색하는 것은 현재의 교통을 이해하는 데에 큰 역할을 하게 된다.²⁾ 그리고 미래의 상품을 개발하는 데에 중요한 자료가 될 것이다. 그래서 본 연구는 국제자유도시에 맞는 개

방성을 담보하면서 지역개발에 기여할 수 있는 새로운 자원을 개발한다는 의의도 지니고 있다.

따라서 과거 선조들이 이용했던 교통수단을 이해하고, 항로를 파악하여, 그 항로에 대한 이해와 그 항로를 관광자원화하는 것은 국제자유도시로서의 제주 발전을 위해서 반드시 필요한 연구 중의 하나라고 할 수 있다.

1.2 연구방법

연구방법으로는 크게 두 가지의 방법을 사용할 것이다. 첫째는 역사학적 접근방법이다. 제주도내의 자료와 일본의 현지 자료를 통해서 해방 이전의 제주도와 일본의 항로를 정리하게 된다.

역사를 정리하는 방법으로는 크게 네 가지로 나눌 수 있다. 첫째, 편년체이다. 연월일에 따라 기술하는 방법이다. 둘째는 기전체이다. 인물이나 왕조를 중심으로 정리하는 방식이라 할 수 있다. 셋째, 기사본말체이다. 사건중심으로 서술하는 방식이다. 넷째, 강목체이다. 편년체식 방법을 강과 목으로 나누어 구체적으로 정리하는 방법이라 할 수 있다.³⁾ 본 연구에서는 편년체식 방식과 기사본말체방식을 혼합하여 정리하는 방식을 택하였다.

둘째는 전문가를 대상으로 하는 델파이조사이다. 본 연구는 새로운 정책에 대한 실험적 연구이다. 미래의 정책에 의한 결과를 예측하기 어려운 측면도 있고 일반인들은 내용을 인지하고 있지 못하거나 이해하기 어려운 측면도 있다. 이러한 내용을 전문가들에게 물어보고, 연구의 현실적합성을 확보하기 위해 델파이조사를 실시하였다. 델파이조사는 2차에 걸쳐서 실시하였다. 1차 조사는 전문가들이 인지하고 있는 제주도와 일본의 지명, 경로를 폭넓게 알아보았다. 2차조사에서는 1차조사에서 선별한 경로에 대한 내용을 구체적으로 평가받는 내용으로 구성하였다.

1.3 선행연구와 본 연구의 의의

본 연구는 지역개발적인 측면에서 과거의 항로를 현재의 상황에서 해석을 하고 교훈을 찾고자 하는 연구이다. 지역개발 측면에서 항로를 연구한 글로는 강동우(2006)의 글 “장보고 해상경영전략이 제주국제자유도시에 주는 함의,”라는 글이 있다. 이 글은 장보고의 해상항로와 교류의 역사적인 내용을 고증하면서, 그 내용이 제주국제자유도시의 개발전략에 어떤 교훈을 주는가를 연구한 것이다.

그리고 본 연구가 제주항로와 관련한 자원 중 지역개발요소를 찾는 것이기 때문에 선행 연구로서 일제시대 때 일본사람들이 항로와 관련하여 정리한 선행연구를 조사했다. 로쿠탄 다 이케우치(1999)의 글 “제주도민의 해상활동-19세기의 사례로부터,” 마쓰다 이찌니(1995)의 글 “제주도(濟州島)의 지역성 소묘,” 山邊 愼吾(2002) 「제주도, 풍영환 조난사건」, 우에다 코오이치로오(1930), 「濟州島の經濟」, 이치카와 상키(1905), 「濟州道 紀行」 등이 있다. 이러한 글들은 모두 당시에 제주를 방문하여 조사하는 과정에서 알게 된 제주도 입도와 내도의 항로 등을 정리하여 제시한 글이다. 이러한 글들은 제주도와 관련한 항로뿐만 아니라 당시의 제주도 상황을 이해할 수 있는 글이기도 하다.

그리고, 현재의 학자들이 과거 항로를 정리한 선행연구가 있다. 오사카에 거주하고 있는 신재경의 글이 대표적이다. 신재경(2004)은 그의 글 “일본속의 제주-군대환,”을 통해서 일제시대 제주와 일본을 연결하던 제주-오사카 항로의 이야기를 정리하여 그 항로 속에 있었던 여러 가지 이야기들을 쓰고 있다. 그리고 이와 유사한 글로는 杉原 達(1998)의 책, 「越境する民, 近代大阪の朝鮮人史研究」가 있다. 이 책에서는 제주도 사람들이 일본으로 건너가게 되는 여러 가지 동기와 일본속의 한국인들의 구성, 삶의 어려움, 그리고 이동할 때 사용했던 교통수단 등에 대해서 정리하고 있다.

본 연구의 특징은 선행연구에서처럼 여러 분야로 나뉘어서 개별적으로 연구되고 있는 분야를 하나로 통합하여 지역개발 분야의 논문으로 엮어냈다는 것에 있다고 할 수 있다.

2. 해방 이전의 제주도와 일본항로의 탐색

2.1 표류하고 돌아오는 길에서 만나는 일본항로

옛 기록 중 조선시대 현종 12년(1846년) 2월 26일부터 고종 21년(1884년) 11월 6일까지 제주목에서 조정에 보고했던 계문(啓文)을 비변사(1864년 이후는 의정부)에서 베껴 기록한 「제주계록」⁴⁾이란 책에서 보면 제주도 사람들이 테우를 타고 표류한 경우 제주 출신 임을 숨긴 기록들이 있다. 제주도 사람들은 조선국 전라도 해남현 사람이라고 하였다고 한다. 일본사람 이케우치(1999)에 따르면 제주도 사람들이 오해하고 있는 것 가운데 하나가 일본인이 제주도민들과 만나게 되면 즉시 죽여버린다는 설이 이전부터 있었다고 주장하는 것을 알 수 있었다.⁵⁾ 그리고 이케우치는 돌아오는 길에 대해서도 이야기하고 있다. 일본에서 표류할 경우는 표착지로부터 나가사키를 거쳐, 쓰시마로 호송된 다음 제주도로 돌아오는 경로가 일반적이었다고 한다.

고창석(1997)도 그의 책 「19세기 제주사회 연구」에서⁶⁾ 제주계록 해설관의 주장과 비슷한 맥락의 내용을 정리하고 있다. 유구국(지금의 오키나와)왕자의 살해 전설로 1611년 유구국 왕자 일행이 제주도에 표착했는데, 왕자 일행이 가지고 있었던 재물에 눈이 어두워 당시의 제주목사가 그들을 살해했다는 내용이 있다고 했다. 이 내용은 19세기 중엽 이원조가 집필한 「탐라지초본」에 이 사건 때문에 제주도민들은 타국으로 표류했을 때 자신들의 출신지를 제주도라 밝히지 않고 강진·해남 등으로 사칭하는 것이라 기록하고 있다. 이러한 논의로부터 우리는 제주도와 유구간의 표류와 교류, 그리고 돌아오는 길에 나가사키를 경유하게 된다는 것을 알 수 있다.

2.2 제주와 오사카 간 직항로

일제는 1910년대에는 조선인의 일본 이민을 금지했었다. 그러나 제1차 세계대전 이후 일본 공업화가 급속히 진행되고 노동력이 크게 부족해지자, 거꾸로 조선인들을 일본 공장 노동자로 끌어들이기 시작하였다. 1922년부터 조선인이 일본에 건너갈 수 있도록 자유도항제(自由渡航制)를 실시한 데다가, 부산과 시모노세키를 잇는 항로와는 별도로 1923년에는 제주와 오사카를 잇는 직항로가 열리면서, 제주인이 일본으로 일자리를 찾아 떠날 수 있게 되었다(제민일보, 2001년 9월 24일). 이렇게 1923년 이후의 일본의 정책과 제주와 오사카간 항로의 개설이 제주도 출신 재일교포들이 많게 된 원인 중의 하나라 할 수 있다.⁷⁾

우에다 코오이치로오(上田耕一郎)(1930)는 「濟州島の經濟」에서 1930년대의 해운에 대해서 구체적으로 설명하고 있다. 그의 주장과 당시의 자료를 이용하여 내용을 정리해 보면 아마가사키 기선은 1922년부터 운행한 것으로 알려진다. 군대환을 이용해서 1945년까지 운행하게 된다. 오사카를 기중점으로 하여 부산·목포에 기항하고 제주도를 일주하며 자유항로로 운항하였다. 조선우선(朝鮮郵船)은 1924년부터 1935년 함경환, 경성환 등의 배를 이용, 명령항로로 목포를 기점으로 하여 제주도를 일주하는 항로와, 부산을 기중점으로 하여 제주도를 일주하는 항로, 오사카를 기중점으로 하여 부산에 기항하고 제주도를 일주하는 항로, 자유항로로 오사카를 기중점으로 하여 목포에 기항하고 제주도를 일주하는 항로를 운행하였다.

가고시마 우선은 순길환을 가지고 자유항로로 운항하였다. 오사카를 기중점으로 하여 목포에 기항하고 제주도를 일주하는 항로였다. 그리고 여기에다가 1931년부터 1933년까지 북목환(伏木丸)이라고 하는 배를 활용한 조선동아통항조합의 활동이 있었다.⁸⁾

항로 비중에 있어서도 제주도와 연결하는 항로 중 오사카 연결항로가 비중이 상대적으로

로 높았다.

제주도에 있어서의 부산, 목포, 오사카의 각 상권의 성쇠를 결정하는데 중요한 근본 요소가 되는 배선관계를 보면 부산에 할당된 배선의 연톤수는 1개월에 2천 4백 37톤, 목포에 할당된 연톤수는 1개월에 3천 5백 31톤, 오사카에 할당된 배선의 연톤수는 8천5백7톤으로 오사카에 배정된 내용이 가장 많아 의존정도가 제일 컸음을 알 수 있다.

당시의 부산, 목포, 오사카 등의 각지와 제주도를 연락하고 있는 기선의 항로를 중심으로 로 경로와 거리, 그리고 소요시간을 살펴보면 다음 <표 1>과 같다.

<표 1> 항로별 경유지 거리와 소요시간

| 항로 | 경유지 거리 및 시간 | 총거리 | 총 소요시간 |
|------|---|---------|--------------------|
| 부산선 | <ul style="list-style-type: none"> · 부산-여수 : 78마일 · 여수-거문도 : 48마일반 · 거문도-산지 : 53마일 | 1백79마일반 | 소요시간 24시간 |
| 목포선 | <ul style="list-style-type: none"> · 목포-추자도 : 60마일 · 추자도-산지 : 30마일 | 90마일 | 소요시간 12시간 |
| 오사카선 | <ul style="list-style-type: none"> · 오사카-강몽(關門) : 2백50마일(소요시간 26시간) · 시모노세키-성산포 : 2백18마일(소요시간 27시간) | 4백68마일 | 소요시간 이틀 밤낮과 5시간 |

주: 목포선의 경우 추자도를 경유하거나 소안도를 경유해도 거리는 큰 차가 없다.
자료: 우에다 코오이치로오, 1930, 「濟州島の 經濟」, 부산상업회외소; 제주시우당도서관, 1999, 「濟州島の 經濟」: p.57-58의 내용을 표로 재정리한 것임.

<표 1>에 따르면 부산선은 여수와 거문도를 거쳐 산지항으로 들어왔다. 총 1백 79마일 반이고 24시간 가량 소요되었다.

목포선은 추자도나 소안도를 경유하여 산지항으로 들어왔는데 90마일로 12시간 정도 소요되었고 오사카선은 강몽해협을 거쳐 시모노세키에서 성산포로 입항하였다. 4백 68마일로 이틀 밤낮과 5시간 정도 소요된 것으로 파악되고 있다.

2.3 제주도로의 항해와 제주도 내에서의 항해

마쓰다 이찌니(1995)는 오사카로부터 제주로의 항해와 제주도내에서의 항해에 대해서 설명하고 있다.⁹⁾ 마쓰다 이찌니(1995)가 일제시대에 들어 제주도를 네번(1930, 1932, 1933, 1934년) 방문하게 된다. 그 입도과정과 제주도에 도착한 후 항구를 들면서 하역하는 과정



자료: 杉原 達, 1998, 越境する民, 近代大阪の朝鮮人史研究, 新幹社 : p.77.

〈그림 1〉 군대환이 운항하던 항로 그림

에 대한 묘사를 하고 있다.

그리고 특징적인 것은 제주도내의 일주이다. 그 당시는 제주도의 육상교통이 발달하지 않아 일본항로에서 온 배는 제주일주를 하고 다시 일본으로 향한다든가, 아니면 부산이나 목포로 향했다. 그 항로를 지도로 나타낸 것이 <그림 1>의 지도이다. 지도를 보면 제주도에 도착한 배들이 각 항로를 거치고 있음을 알 수 있다.

2.4 해방 이전 제주도-일본항로의 장단점과 현재의 잠재력

해방 이전 제주도-일본항로 중 오사카와 연결하는 항로는 일제시대의 제주도와 오사카의 교류와 많은 관련이 있다. 첫째, 1922년 이후 제주와 연결항로를 보면 그 배선수가 부산에는 2, 목포에는 3, 오사카에는 8정도의 비율을 두어 정하여 졌으며 제주와 오사카는 그 만큼 교류가 많았음을 알 수 있다. 둘째, 동아통합조합을 구성하여 제주와 연결하는 항로에 제주도민의 힘으로 배를 운영할만큼 이 항로는 제주도민에게는 중요했으며, 그만큼 의존도가 높았음을 알 수 있다.

항로의 단점이자 문제점으로는 첫째, 일제시대에는 주로 목포나 부산을 경유하는 노선이었으므로 운행시간이 많이 걸리는 제약조건이 있었음을 알 수 있다. 둘째는 군대환이 제주도 서귀포와 표선면 사이에서 좌초하였듯이 제주에는 군대환과 같은 당시의 기선을 맞이할 만한 항이 없어서 부두 밖에서 나룻배를 통해서 화물과 사람을 실어나르는 불편함이

있었다.

이 항로가 현재의 시각에서 볼 때 여러 가지 매력을 가지고 있다. 첫째, 역사성에 있다. 제주와 오사카를 연결하는 항로로서 역사성을 가지고 있기 때문에 현대에 본 항로가 부활된다 하여도 일반 항로로서의 매력과 추억과 연결한 관광항로로서의 매력을 가지게 될 것이라는 것이다. 둘째, 해양시대의 제주도는 인근 국가의 여러 지역들과 관계를 가지면서 성장·발전할 수 밖에 없다. 그러한 맥락에서 보면 오사카 연결노선을 고려하거나 유구국시대부터 교류가 있었던 오키나와를 연결하는 항로로 보완하면 많은 매력을 가질 것으로 보인다.¹⁰ 셋째, 제주는 목적지이면서 한반도와 일본을 연결하는 매개체로서 연결할 수 있는 장점이 있다. 앞으로 이 항로가 개설되면 이러한 측면에서 제주의 발전은 물론 그 항로의 발전도 동시에 도모할 수 있을 것이다. 현재 제주에서는 부산, 안도, 목포, 인천 등과 항로가 연결되어 있기 때문에 일본항로와 연결한다면 결절점으로서 역할을 할 수 있을 것이다.

3. 제주도-일본항로의 관광자원화 전략

3.1 제주도-일본항로 관광자원화 전략의 개요

제주도-일본항로에 대한 요구는 여러 가지 측면에서 논의되고 있다. 일본 수학여행단의 한국관광이 급격히 증가하고 있음에도 제주도에는 연결되지 못하고 있다는 점이 있다. 이는 저렴한 비용의 안전한 항로가 개설되지 못한 점에서 오는 제약도 있을 것이다.

그 동안 제주도는 일본관광객들이 많이 찾는 곳이었다. 최근에는 일본관광객들이 여러 가지 요소에 의해 주춤해지고, 그 패턴도 한류에 의지하는 형태로 바뀌고 있다. 제주도에 여러 가지 한류의 붐을 일으킬 요소들이 있고, 일본과 지리적인 가까움도 있어서 항로를 개설할 경우 제주의 관광기반여건은 좋아질 것이다.

본 연구에서는 이러한 맥락에서 일제시대의 항로에 대한 고증을 통해 자료를 정리하고, 그 항로에 대해서 관광자원화하고 하는 것이므로 본 항에서는 그 항로에 대한 관광자원을 위한 전략을 제시하고, 델파이 조사를 실시하여 전문가의 의견을 듣는 것으로 하였다.

우선 본 연구에서 제시하는 관광자원화를 위한 전략은 크게 세 가지이다. 첫째는 역사적인 사실들을 다시 정리하여 이야기가 있는 관광코스의 내용을 정리하는 것이다. 이 작업은 당시의 문헌과 델파이 설문조사 등을 통해서 정리하게 된다.

둘째, 실제 항로를 만드는 것이다. 실제항로에 여객선이나 관광유람선을 운영하는 루트

를 구상하는 것이다. 출발지점과 경유지점, 목적지 등을 정하고, 여객선이나 유람선이 운항할 수 있도록 제안하는 것이다. 항로에 대해서는 역사적인 자료를 통해서 우선은 계획을 세우게 되겠지만 고증과 면접을 통해서 구체화하게 될 것이다.

셋째, 당시의 배와 여러 가지 사건들을 재현하고 복원하는 것이다. 그 자체를 관광상품화하는 것도 방안일 수 있기 때문이다. 이 작업은 과거의 사진과 자료를 통해서 배를 복원하고, 각 경유지마다의 당시의 모습과 이야기들을 관람하고 학습할 수 있도록 하게 될 것이다.

본 연구에서는 항로를 제안하고, 그 항로 속에 스며들 수 있는 이야기를 정리하고자 한다. 그 중에서 항로를 제안하는 내용은 델파이조사를 통해서 정리했다.

3.2 델파이조사 결과

3.2.1 조사개요

델파이조사는 제주도내에 거주하는 지역전문가들을 대상으로 하였다. 대학에 근무하거나 관공서, 연구원 등에 근무하는 분들 중 석사 이상의 전문가들을 대상으로 하였다.

조사대상자는 총 34명의 전문가들이었다. 네 개의 분야로 나누어 표본을 설정하였다. 관광분야는 11명, 역사분야는 8명, 항로 및 교통분야전문가는 7명, 지역개발 및 기타의 경우는 8명으로 하였다.

설문은 1차델파이, 2차델파이 조사로 실시하였다. 1차조사의 결과를 가지고 정리·축소하여 2차조사의 2차델파이 조사를 실시하였다.

3.2.2 1차 델파이 조사과정과 내용

델파이방법을 통한 전문가 조사는 크게 2회에 걸쳐서 이루어졌다. 1차조사에서는 크게 네 개의 주제로 질문을 하였다.

첫째, 항로선정을 위해 일본 지명 중 아는 곳에 대해 물었다. <그림 2>에서와 같이 개략적인 위치를 지도를 통해서 제시해주고 표시하도록 하였다. 총 14곳이다. 오사카, 고베, 오카야마, 히로시마, 시모노세키, 기타큐슈, 현해탄, 간문해협, 후쿠오카, 와카야마, 미야자키, 가고시마, 나가사키, 오키나와이다.

결과를 보면 오사카에 19명이 1순위를 주었다.



〈그림 2〉 제주와 연결할 수 있는 항로 대상지 위치도

〈표 2〉 1차 델파이조사결과 선호하는 항로의 내용과 순위

| 항로 구분 | 응답자수 | 항로경유지 |
|-------|------|--|
| 항로1 | 12명 | 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-제주 |
| 항로2 | 14명 | 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-오키나와-제주 제주-오키나와-오사카-후쿠오카-현해탄-제주 |
| 항로3 | 8명 | 제주-현해탄-후쿠오카-현해탄-제주 |
| 항로4 | 10명 | 제주-가고시마-오키나와-가고시마-제주 |
| 항로5 | 6명 | 제주-오키나와-제주 |
| 항로6 | 14명 | 제주-부산-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-제주 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-부산-제주 |
| 항로7 | 11명 | 제주-부산-현해탄-후쿠오카-오사카-오키나와-제주 제주-오키나와-오사카-후쿠오카-현해탄-부산-제주 |
| 항로8 | 8명 | 제주-부산-현해탄-후쿠오카-현해탄-제주 제주-현해탄-후쿠오카-현해탄-부산-제주 |
| 항로9 | 8명 | 제주-부산-가고시마-오키나와-제주 제주-오키나와-가고시마-부산-제주 |
| 항로10 | 7명 | 제주-부산-오키나와-제주 제주-오키나와-부산-제주 |

둘째, 그 지역들 중에 연결했으면 하는 곳에 대해서 물었다. 이 곳도 앞에서 물었던 내용과 마찬가지로 물었다.

결과를 보면 오사카 9명, 고베 3명, 현해탄 3명, 후쿠오카 6명, 가고시마 3명, 나가사키 7명, 오키나와 6명 순으로 제시하였다. 2차 조사에서는 이 중에 오사카, 후쿠오카, 나가사키, 오키나와에 대해서만 질문을 하였다.

셋째, 항로를 제시하고 그 항로에 대한 의견을 들었다. 중복 대답도 가능하도록 하였다. 그 결과를 항로 옆에 제시하였다.

이렇게 하여 정리한 결과 일본지역과의 여객항로 연결항로로 세 곳을 선정하였다. 항로 1의 경우는 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-제주이며, 항로2는 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-오키나와-제주에서 다시 돌아갈 때는 제주-오키나와-오사카-후쿠오카-현해탄-제주와 연결하는 항로를 선정하였다. 그리고 면접결과¹⁾ 후쿠오카나 나가사키를 직접 연결하는 항로가 중요할 것이라 여겨져 그 중 후쿠오카와 직항으로 연결하는 항로를 항로3으로 제시했다.

〈표 3〉 1차조사결과 선정된 제주와 일본을 연결할 여객항로

| 항로번호 | 항로 경유지 | 비고 |
|------|-----------------------------|-----|
| 항로1 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 왕복형 |
| 항로2 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 순환형 |
| 항로3 | 제주↔후쿠오카↔제주 | 효율형 |

항로1과 항로2의 차이점은 항로2는 오사카를 경유하면서 오키나와까지를 경유하여 일방항으로 돌아오는 순환형을 이루고 있다는 것이며, 항로1은 제주에서 오사카를 왕복하는 일제시대 제주-일본과의 과거의 노선과 유사한 왕복형이다. 항로2는 오사카와 오키나와를 아우르는 노선으로서 오키나와 시장을 확보하는 노선이다. 그리고 항로 3은 제주와 가까우며 시장이 확보될 수 있는 후쿠오카를 연결하는 노선이다.

그리고 국내 타지역과 연결하여 일본과 연결하는 항로를 두 곳을 선정했다. 항로1은 제주-부산-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-제주, 그리고 역으로 제주-현해탄-후쿠오카-오사카-후쿠오카-현해탄-부산-제주를 연결하는 항로이다. 항로2는 제주-부산-현해탄-후쿠오카-오사카-오키나와-제주, 그리고 역으로 제주-오키나와-오사카-후쿠오카-현해탄-부산-제주를 연결하는 항로이다.

〈표 4〉 1차조사결과 선정된 타 지역 연결후 일본지역과 연결하는 항로 순위

| 항로번호 | 항로 경유지 | 비고 |
|------|--------------------------------|-----|
| 항로1 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 순환형 |
| 항로2 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 순환형 |

제주에서 타 지역을 연결한 후 일본과 연결하는 항로는 둘 다 순환형으로 구성하였다. 항로1은 제주에서 부산을 거쳐서 오사카를 가고, 오사카에서는 제주로 오며, 다시 부산으로 가는 형태이며, 항로2는 제주에서 부산을 경유하여 오사카와 오키나와를 경유하고, 제주로 돌아오는 형태이다. 부산을 경유하기 때문에 노선이 길어지지만 일제시대 제주와 일본을 연결하던 항로와 같은 형태이며, 반도와 일본, 그리고 제주를 연결하는 동북아시아에 제주가 중심이 되는 형태의 항로이다.

그리고 크루즈항로를 할 경우에 대해서도 물었다. 크루즈 항로의 경우도 앞에서 일반여객항로와 같이 물어 보았다. 다만 제주-후쿠오카-제주를 연결시키는 항로는 여객항로를 고려해서 제안한 것이기 때문에 여기에서는 제외시켰다.

3.2.3 2차 델파이 조사과정과 결과

2차조사는 1차설문에서 추론한 내용을 가지고 다시 설문지를 작성하여 조사하였다.

첫째, 항로를 연결할 곳에 대해서 물었다. 오사카의 경우는 10명, 후쿠오카 12명, 나가사키 8명, 오키나와 4명으로 제시했다. 후쿠오카와 연결해야 한다는 의견이 가장 많았고, 오사카가 그 다음으로 나타났다.

그리고 각 도시를 연결할 것을 전제로 하여 세 가지의 기준으로 세분화하여 질문하였다. 이 세 가지의 기준은 항로를 개설할 때 고려해야 할 요소라고 생각되는 것을 중심으로 하였다. 지명의 역사성과 연결의 근접성, 시장성이다.

지명의 역사성의 틀로 평가했을 때에는 오사카에 19명이 1순위를, 오키나와에 18명이 1순위를 부여했다. 연결의 근접성으로는 후쿠오카에 23명, 나가사키에 22명이 1순위를 주었다. 시장성으로는 오사카에 13명이 1순위를 주었다.

〈표 5〉 연결 선호지 순위

| 번호 | 지명 | 순 위 |
|----|------|-----|
| 1 | 오사카 | 10 |
| 2 | 후쿠오카 | 12 |
| 3 | 나가사키 | 8 |
| 4 | 오키나와 | 4 |

〈표 6〉 연결선호지에 대한 평가

| 번호 | 구분 | 오사카 평가 | 후쿠오카 평가 | 나가사키 평가 | 오키나와 평가 |
|----|---------|--------|---------|---------|---------|
| 1 | 지명의 역사성 | 19 | 2 | 6 | 18 |
| 2 | 연결의 근접성 | 2 | 23 | 22 | 6 |
| 3 | 시장성 | 13 | 9 | 5 | 10 |

둘째, 항로에 대해서는 네 가지로 나누어서 살펴보았다.

① 제주와 일본을 연결할 여객항로

다음 세 항로에 대해서 우선순위를 물었다. 이 경우는 배타적으로 1순위를 주도록 하였으므로 34명이 각기 다른 항로에 대해서 1순위를 준 것이다. 결과는 오키나와를 연결하는 항로와 후쿠오카를 연결하는 항로가 가장 많은 13명이 1순위를 주었다.

〈표 7〉 제주와 일본을 연결할 여객항로에 대한 선호 순위

| 항로번호 | 항로 경유지 | 순 위 |
|------|-----------------------------|-----|
| 항로1 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 8 |
| 항로2 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 13 |
| 항로3 | 제주↔후쿠오카↔제주 | 13 |

항로를 평가하는 세 가지 기준을 가지고 물어본 결과는 항로1은 시장성에서 높게 평가 받아 15명이 1위를 주었다. 항로2도 시장성이 높게 평가받았다. 항로3은 근접성이 가장 높았다. 그리고 지명의 역사성의 틀로 보면 항로2인 오사카와 오키나와를 연결하는 항로에 가장 많은 9명이 1순위를 주었다. 연결의 근접성으로는 항로3인 제주-후쿠오카-제주만을 연결하는 항로였다. 18명이 1순위를 주었다. 시장성으로는 15명이 항로1에 1순위를 주었다.

〈표 8〉 제주와 일본을 연결할 여객항로에 대한 평가

| 번호 | | 항로 1 평가(순위) | 항로 2 평가(순위) | 항로 3 평가(순위) |
|----|---------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | 지명의 역사성 | 7 | 9 | 5 |
| 2 | 연결의 근접성 | 12 | 11 | 18 |
| 3 | 시장성 | 15 | 14 | 11 |

② 국내 타 지역 연결 후 일본지역과 연결하는 항로

국내 타 지역을 연결한 후에 일본지역과 연결하는 항로에 대해 조사하였다. 두 개의 노선에 똑 같은 17명이 1순위를 주었다.

〈표 9〉 국내 타 지역 연결후 일본지역과 연결하는 항로 순위

| 항로번호 | 항로 경유지 | 순 위 |
|------|--------------------------------|-----|
| 항로1 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 17 |
| 항로2 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 17 |

세 가지의 항로평가 기준을 가지고 살펴본 결과는 항로 1의 경우는 시장성이 가장 높은 평가를 받아 13명이 1순위를 주었다. 그리고 항로2도 시장성에서 15명으로 1순위를 가장 많이 주었다.

그리고 역사성의 틀로 보면 두 개 항로 중 항로2인 오키나와까지 연결하는 항로에 많은 점수를 주었다. 그리고 근접성으로는 부산과 오사카만을 연결하는 항로1이 12명이 1순위를 주었다. 시장성으로는 항로2가 높게 평가받았다.

〈표 10〉 국내 타 지역 연결후 일본지역과 연결하는 항로 평가

| 번호 | 구 분 | 항로 1 평가(순위) | 항로 2 평가(순위) |
|----|---------|-------------|-------------|
| 1 | 지명의 역사성 | 9 | 12 |
| 2 | 연결의 근접성 | 12 | 7 |
| 3 | 시장성 | 13 | 15 |

③ 일본지역과 연결하는 관광 크루즈항로

일본지역과 크루즈로 연결할 경우 바람직한 것에 대해 물었다.

〈표 11〉 일본지역과 연결하는 관광 크루즈 순위

| 항로번호 | 항로 경유지 | 순 위 |
|------|-----------------------------|-----|
| 항로1 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 8 |
| 항로2 | 제주↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 26 |

오사카와 오키나와를 연결하는 항로에 가장 많은 선호를 하였다. 26명이 1순위를 주었다.

항로평가기준을 가지고 평가한 결과 항로1은 시장성에서 1순위가 가장 많았고, 항로2의 경우도 시장성이 14명이 1순위를 두었다.

항목별로 보면 역사성과 근접성에서는 항로2가 많았고, 시장성에서는 항로1이 많았다.

〈표 12〉 일본지역과 연결하는 관광 크루즈 항로 평가

| 번호 | 구 분 | 항로 1 평가(순위) | 항로 2 평가(순위) |
|----|---------|-------------|-------------|
| 1 | 지명의 역사성 | 9 | 10 |
| 2 | 연결의 근접성 | 9 | 10 |
| 3 | 시장성 | 16 | 14 |

④ 국내 타 지역을 연결한 후 일본 지역과 연결하는 관광크루즈

국내 타 지역과 연결한 후에 일본과 연결하는 관광크루즈의 경우도 항로2가 많은 선호를 하고 있었다. 항로2의 경우 23명이 1순위를 주었으며, 항로1의 경우는 관광크루즈항로로 11명이 우선순위를 주었다.

〈표 13〉 국내 타 지역 연결후 일본지역과 연결하는 관광크루즈항로 순위

| 항로번호 | 항로 경유지 | 순위 |
|------|--------------------------------|----|
| 항로1 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔후쿠오카↔현해탄↔제주 | 11 |
| 항로2 | 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주 | 23 |

항로평가 기준으로 볼 때 항로 1에 대해서는 시장성에 19명이 1순위를 주었고, 항로2에 서도 1순위를 시장성에 14명을 주었다.

그리고 역사성으로 보면 두 항로가 8명으로 같은 평가를 받았고, 근접성의 기준으로는 항로2가 높은 평가, 시장성으로는 항로1이 높은 평가를 받았다.

〈표 14〉 국내 타 지역 연결 후 일본지역과 연결하는 관광 크루즈항로 평가

| 번호 | 구 분 | 항로 1 평가(순위) | 항로 2 평가(순위) |
|----|---------|-------------|-------------|
| 1 | 지명의 역사성 | 8 | 8 |
| 2 | 연결의 근접성 | 7 | 12 |
| 3 | 시장성 | 19 | 14 |

3.2.4 델파이 조사결과 합의

델파이 조사결과 합의의 함의를 찾아보면 다음과 같다.

첫째, 항로로서 연결한 도시에 대해서는 후쿠오카를 1순위로 선호하였고, 그 다음이 오사카로 나타났다. 제주도와 관련한 역사성의 반영 측면에서 오사카에 연결하였으면 하는 의견이 많을 것으로 생각하였으나 실제 조사에서는 후쿠오카와 연결하기를 바라는 것으로 나타났다. 가깝고 시장성이 있다고 평가하고 있었기 때문이다.

둘째, 제주와 일본을 연결할 여객항로에 대해서는 후쿠오카와 오사카, 그리고 오키나와를 연결하는 항로를 선호하고 있으며, 그 선호도는 제주에서 후쿠오카와 제주를 연결하는 선호도와 같았다. 여객항로의 경우 부산을 연결시키는 방안에 대해서는 의견이 똑같았기 때문에 이 부분은 부산을 연결한다고 해서 그것이 항로의 선정에 영향을 크게 미치지 않을 것으로 해석할 수 있겠다.

셋째, 크루즈로 연결할 경우는 제주에서 후쿠오카, 오사카, 오키나와를 연결하는 장거리 크루즈가 필요할 것으로 나타났다. 항로전문가들도 여객항로의 경우는 경유형이 아니라 한 도시와 한 도시를 직접 연결하는 것이 바람직하며, 크루즈의 경우는 경유형도 바람직할 것이라는 것을 유추할 수 있다.¹²⁾

부산을 경유할 경우에도 마찬가지로 제주에서 부산, 후쿠오카, 오사카, 오키나와의 연결을 바람직한 것으로 제안하고 있다.

넷째, 항로 및 교통분야의 전문가는 나가사키를 연결했으면 하는 의지가 있었다. 1차 조사 결과에서 나가사키를 연결했으면 하는 질문에 항로 및 교통분야의 전문가 5명 중 4명이 나가사키를 1순위로 선호하였다. 그리고 면접하는 과정에서도 항로와 관련된 분들은 제주도와 가까운 나가사키를 연결하는 것이 바람직하다는 의견을 제시하였다.

다섯째, 관광과 역사 관련 전문가들은 오키나와를 연결했으면 하는 쪽에 의견을 보여주고 있었다. 관광분야의 경우 오키나와에 9명 중 2명이 1순위를 3명이 2순위에 2명이 3순위에 희망했다. 역사관련 전문가들은 오키나와에 8명 중 3명이 1순위를, 2명이 2순위로 선호하였다.

4. 결 론

제주도는 관광지이며, 역사적인 이야기를 많이 간직하고 있는 지역이다. 학문도 관광과 역사적인 연구에 많은 부분 관심을 가지고 있고, 청정지역이라는 특성 때문에 생태와 환경

에 대한 관심이 많다. 최근에는 역사적인 자료를 활용하여 관광자원화하는 노력들이 많다.

본 연구는 이러한 제주의 특수성에 맞추어 첫째, 역사적인 한일 항로의 탐색, 둘째, 항로 개설시 자원화할 수 있는 소프트웨어 정리, 셋째, 항로를 제안함으로써 국제자유도시의 맥락에 맞는 지역개발의 단초가 될 수 있도록 하는 것이다.

표류와 관련한 오키나와와의 항로를 정리하였고, 일제시대의 목포와 부산 등을 경유하여 오사카항로를 정리하였다. 그리고 그 항로 속에서 일어났던 동아통항조합활동과 당시의 제주도 교통과 항로에 투입되었던 기선들의 어려움도 정리하여 제시하였다. 이러한 내용을 통해서 지역개발 차원에서 국제항로를 개설하고 그 항로를 활용한 제주도의 발전을 모색하고자 여러 가지 제안을 하였다. 델파이조사를 통하여 그 제안에 대한 내용을 검증하였으며 그 결과 몇 가지를 제안한다면 다음과 같다.

첫째, 도시를 연결한다면 후쿠오카가 1순위, 그 다음이 오사카로 나타났다.

둘째, 제주와 일본을 연결할 여객항로에 대해서는 후쿠오카와 오사카, 그리고 오키나와를 연결하는 항로를 선호하고 있으며, 제주에서 후쿠오카와 제주를 연결하는 선호도와 같았다.

셋째, 크루즈로 연결할 경우는 제주에서 후쿠오카, 오사카, 오키나와를 연결하는 장거리 크루즈가 필요할 것으로 나타났다. 부산을 경유할 경우에도 마찬가지로 제주에서 부산, 후쿠오카, 오사카, 오키나와의 연결을 바람직한 것으로 제안하고 있다.

넷째, 항로 및 교통분야의 전문가는 나가사키를 연결했으면 하는 의지가 있었다.

다섯째, 관광과 역사관련 전문가들은 오키나와를 연결했으면 하는 쪽에 의견이 많았다.

결론적으로 제안하는 것은 역사성을 반영한 옛 바닷길을 현대의 항로로 만드는 것은 바람직하다. 하지만 옛 바닷길과 선박을 그대로 사용하기보다는 지금 상황에서의 시장성과 편의성 등을 고려해야 할 것임을 알 수 있다. 그래서 제주와 일본과의 항로는 크루즈형으로 하되 여객항로의 형태를 포함하는 상품으로 가야 한다는 것을 제안하고자 한다.

항로를 제안한다면 제주↔부산↔현해탄↔후쿠오카↔오사카↔오키나와↔제주로 연결하되 선박은 크루즈형으로 하고, 상품은 크루즈와 여객항로를 같이할 수 있는 프로그램으로 운영하는 것을 제안한다. 이렇게 되면 항로개발 → 관광객 유치 → 국제자유도시 활성화 → 제주지역경제의 발전이라는 과정이 성립되어 제주국제자유도시 발전과 지역경제를 활성화시킬 수 있을 것이다.

본 연구의 수행과정 중에서 느꼈던 어려운 점은 기존에 정리된 자료들의 부족과 기존 선행연구가 거의 없어 새로운 작업을 계속해야 했다는 점이다. 기존에 발간된 자료는 모든 자료를 구한다는 의지를 가지고 접근했으나 어려움이 많았다. 앞으로 이러한 내용을 보완

하기 위해서는 다양한 분야에서 면접조사를 통해 정리하는 노력이 필요하다는 것을 느낄 수 있었다.

주

- 1) 김동진, 2005.3.5, “‘在日濟州人’ 사회의 형성과정과 변천, 그리고 미래 : 대판과 제주간의 상호 교류를 중심으로,” 제주발전연구원·제주대학교 사회과학연구소·제주대학교 탐라문화연구소 공동주최 학술세미나, 「在日 제주인의 삶과 제주도」: p.248.
- 2) 제주와 일본간에는 해방이후에도 노선이 개설되고 여객선이 투입된 적이 있다. 본 연구자가 파악한 자료로는 1988년의 제주와 일본 나가사키간 항로이다. 1988년 10월 15일부터는 일본 해양고속(주)에서 제주와 나가사키간 제트포일을 투입하였다. 1991년 9월에는 경영수지 악화로 운항이 중단되었다. 누적적자가 30억엔으로 알려졌다. 1991년 11월 27일에는 한일해운실무협의회시 제주/나가사키 항로를 폐지하는 것으로 결정했다. 항로는 192마일이었으며 255톤에 45노트 공기부양선으로 180명이 승선할 수 있었다. 매년 3월 10일부터 12월 10일까지 평균 4시간 30분이 소요되었고, 이용객수는 1989년 4,302명, 1990년 14,321명, 1991년 4,940명이었다. 이 내용은 2007년 5월 제주도청 내부자료에 의해서 파악되었다.
- 3) 두산세계대백과 엔사이버, 2006.10, www.encyber.com에서 참고함.
- 4) 서귀포시, 1995, 제주기록 : p.31.
- 5) 로쿠단다 이케우치, 정광중 역, 1999, “제주도민의 해상활동-19세기의 사례로부터, 제주도사연구회, 「제주도사연구」, 제8집.
- 6) 고창석 외, 1997, 「19세기 제주사회 연구」, 일지사.
- 7) 당시의 항로에서 계약은 배가 아니라 오히려 항구가 문제가 되기도 하였다. 제1군대환이 태풍에 정박할 곳이 없어서 조간대로 항해하여 바위에 배를 얹힘으로써 승객을 보호한 경우가 이를 반증하는 자료이며, 그리고 식물학자이면서 해방 후 제주농고 교장을 역임했던 최계순선생은 「濟州邑」에 항구·해상교통에 대한 묘사를 통해서도 알 수 있다(조선 제254호 : 昭和 11년(1936)년 8월, 1997, 제주시우당도서관, 「제주도의 옛 기록 - 1878~1940」.)
최계순은 1926년부터 있었던 제주항을 비롯한 여러 항의 축조공사에 대해 묘사하고 있다. 이 결과가 제주도의 교역과 무역에 큰 도움을 주고 있다고 묘사하고 있다. 1936년 당시에는 2개 자동차영업소가 있고, 승용차 12량, 그리고 화물차 4량을 갖추고 있다고 당시를 설명하고 있다. “제주도는 천연의 양항(良港)이 부족하여 섬의 현관격인 제주항(통칭 산지항)도 아직 형태상 항만으로서 부족한 점이 있었기 때문에 大正 15년(1926) 4월 수축을 기획, 昭和 4년(1929) 3월 제1기 공사를 마치고 다시 동 6년 1931년 4월에 제2기 확충공사를 일으켜 동 9년(1934) 3월 준공하였는데 공사비는 2기를 통틀어 57만엔이 들었다.”
- 8) 조선동아통합조합의 활동은 제주와 일본을 연결하는 항로내의 선사들끼리의 경쟁과 일본의 착취, 그리고 제주도민들의 제주도민들을 위한 항로에 대한 애착을 엿볼 수 있는 하나의 사건이다. 강재원은 1931년부터 1934년까지의 오사카-제주간 항로와 오사카에서의 동아통합조합(東亞通航組合)운동에 대해서 다음과 같이 언급하고 있다.
“오사카에 있던 제주도출신 노동자들의 조선우선과 아마다사키 우선의 요금인하를 요구하다 동아통합조합이라는 조합을 결성하고, 직접 배를 운행했으며 요금을 다른 회사의 12엔 50전에 대항하여 6엔 50전으로 운행했던 일을 동아통합조합운동이라고 한다. 그러나 반대조합원들이 반대하여 해산되었으며 그 내부에서도 이념논쟁이 부분적으로 있었던 것을 알 수 있다. 그러나 제주도와 오사카를 직결한 자주운항운동이라는 측면에서는 의의가 크다고 하겠다.

당시 일본기선회사의 운임 12엔 50전에 대하여 동아통항조합은 6엔 50전으로 대항했는데 일본 三社는 선임을 3엔으로 절하하여 압력을 가했다. 뿐만 아니라 일본 경찰은 오사카와 제주도에 음으로 양으로 조합활동에 대하여 탄압했다.

이와 같은 동아통항조합은 단순한 기업체가 아니라 제주도와 오사카를 연결하는 운동체라 하겠다. 그러나 거둬지는 경찰탄압과 일본선박회사의 압력 외에도 제주도 근해에서의 좌초에 의한 수리비 등으로 경영난에 빠지게 되었다.

1933년에 접어들면서 조합간부 현길홍, 강호경, 김달준 등은 통항조합을 운동단체로부터 경영단체로 전환시켜 부채정리와 운항의 계속을 도모했다. 그러나 반제동맹오사카지방위원회(反帝同盟大阪地方委員會, 한국인이 많았다)에 소속된 조합원들이 이를 반대하여 1934년 1월에 조합을 해산했다....”

이 동아통항조합운동은 ‘우리는 우리 배로’라는 슬로건을 걸고 제주도민이 강인함을 보여주었던 사례라고 할 수 있다.

강재언, 1996, “제주도와 大阪 -오사카에서의 동아통항조합과 노동운동-,” 제주도연구회, 「제주도연구」 제13집.

- 9) 마쓰다 이찌니, 1995, “제주도(濟州島)의 지역성 소묘,” 제주우당도서관, 「제주도(濟州島)의 지리적 연구(1930년대의 지리, 인구, 산업, 출가상황 등).
- 10) 2006년 10월 16일과 17일, 오키나와 현지에서 면접한 한국인 박00 씨와의 면접에서 이러한 내용을 접할 수 있었다. 오키나와에서 한국에 여행하려는 수요가 있어도 가고시마나 후쿠오카를 거쳐서 부산이나 서울로 간 다음 다른 지역인 제주 등으로 옮겨야 하기 때문에 여러 가지 측면에서 어려움이 있다고 하였다. 부산에서 제주와 연결되는 항로가 있기 때문에 제주에서 오키나와를 연결하는 항로가 있다면 오키나와에서 한국으로 여행하려는 수요를 충분히 수용할 수 있고, 역으로 부산 등지에서 오키나와 등으로 여행하려는 수요를 수용할 수 있다고 해석할 수 있었다.
- 11) 2007년 3월 20일, 제주특별자치도 항로관련 공무원과의 면접에서 파악하였다.
- 12) 면접의 내용은 델파이 조사과정에서 직접 실시한 것이어서 각각의 경우에 대해서 서두에 제시하고 면접일시를 제시하지 않았다.

참 고 문 헌

- 가다오카 하카루 편, 1913.4, 「보고의 전남」.
- 강동우, 2006, “상보고 해상경영전략이 제주국제자유도시에 주는 함의,” 제주대학교 행정대학원 석사학위 논문.
- 강재언, 1996, “제주도와 大阪-오사카에서의 동아통항조합과 노동운동-,” 제주도연구회, 「제주도연구」 제13집.
- 고창석 외, 1997, 「19세기 제주사회 연구」, 일지사.
- 김동전, 2000.9.1, “18세기 제주도의 행정과 도로,” 제주시·탐라순력도연구회, 「탐라순력도연구논집」.
- 김두봉, 2003, 「제주도실기」, 제주시우당도서관.
- 로쿠탄다 이케우치, 정광중 역, 1999, “제주도민의 해상활동-19세기의 사례로부터,” 제주도사연구회, 「제주도사연구」, 제8집.
- 마쓰다 이찌니, 1995, “제주도(濟州島)의 지역성 소묘,” 제주우당도서관, 「제주도(濟州島)의 지리적 연구(1930년대의 지리, 인구, 산업, 출가상황 등).
- 山邊 慎吾 著, 홍성복 역, 2002, 「제주도, 풍영환 조난사건」, 제주시 우당도서관.
- 서귀포시, 1995, 「제주계록」.

- 신재경, 2004.12, "일본속의 제주-군대환," 제주도, 「제주도」 통권 제108호.
 오문복 편, 1988, 「영주풍아」, 북대강.
 오희석, 1984.12.5, "범선 항해시대의 제·경해로," 제주도연구회, 「제주도 연구」 제1집.
 우에다 코오이치로오(上田耕一郎), 1930, 「濟州島の經濟」.
 윤명철, 2000, 「바닷길은 문화의 고속도로였다」, 사계절.
 이영훈, 1989, "일제하 제주도의 인구변동에 관한 연구," 고려대학교 석사학위논문.
 이원진, 1991, 「탐라지」, 제주대학교 탐라문화연구소.
 이종환, 1751, 「택리지」.
 이창익, 2000.9.1, "'탐라순력도' 고선의 선박사적 의의", 제주도·탐라순력도연구회, 「탐라순력도연구논집」.
 이치카와 삼키(市川三喜), 1905, 「濟州道 紀行」.
 이형상 글, 김남길 그림, 1702, 「탐라순력도」.
 장한철 지음, 정병욱 옮김, 1993, 「표해록」, 범우사.
 赤松智城·秋葉隆, 「朝鮮巫俗의 研究」, 濟州島神話.
 全羅南道 濟州島, 1937, 「1937年濟州島勢要覽」.
 全羅南道濟州島廳, 1939, 「濟州島勢要覽」.
 제주선교 100주년 기념 사업 추진위원회 편, 2001, 「제주 천주교회 100년사」, 천주교 제주교구.
 제주시우당도서관, 1997, "「文教의 朝鮮」 昭和 3년(1928) 8월호," 「제주도의 옛 기록 - 1878~1940」.
 제주시우당도서관, 1997, "조선 제254호 : 昭和 11년(1936)년 8월," 「제주도의 옛 기록 - 1878~1940」.
 제주시우당도서관, 1997, "조선 제34호 : 大正 11년(1922)," 「제주도의 옛 기록 - 1878~1940」.
 조성윤, 2001.9.24, '인구조사는 조세와 직결,' 제민일보.
 泉靖一 著, 洪性穆 譯, 1936, 「濟州島」, 濟州市愚堂圖書館.
 한국교회사연구소, 1996, "페레올 주교가 바랑 신부에게 보낸 1845년 10월 29일자 서한," 「성 김대건 신부의 활동과 업적」.
 한국교회사연구소, 1996, "김대건 신부가 리브와 신부에게 보낸 1845년 11월 20일자 서한," 「성 김대건 안드레아 신부의 서한」.
 황경수, 2003, "해방이전 제주항로의 변천사 연구," 제주대학교 탐라문화연구소, 「탐라문화」 제23호.
 황경수, 2004, 「제주교통사 소고」, 온누리.
 제주대신문, 2006.9.6, "「군대환」 몸살이 도일 역사 시작," 8면.
 杉原 達, 1998, 「越境する民, 近代大阪の朝鮮人史研究」, 新幹社.
 在日本大韓民國團大阪府地方本部, 2006, 「大阪韓國人百年史」.
 在日コリアインの 歴史 作成委員會, 2006, 「在日コリアインの 歴史」, 明石書店.

(논문접수일: 2007. 8. 1 / 심사완료일: 2008. 1. 30)

※ 황경수(黃京洙)는 제주대학교 행정학과 조교수이다. 주요관심분야는 도시와 교통정책, 그리고 지역개발분야이며, 역사적 접근과 문화적 접근을 좋아한다. 주요저서로는 카툰 행정학의 이해(2005)와 제주교통사 소고(2004)가 있고, 주요논문으로는 양방향 2차로 추월금지구간에서의 지체시간 산정모형 개발(1998), 선거공보물을 이용한 환경과 지역개발 의제의 경향분석(2005)이 있다(kshwang@cheju.ac.kr).