

宋代 東亞 海域上 漂流民의 發生과 送還

裴 淑 姬 (慶尙大 人文學研究所)

- I. 머리말
- II. 송대 남방항로와 고려(탐라),일본
- III. 동아시아 해역상에서 발생한 표류민 분석
- IV. 각 국의 표류민에 대한 조치와 송환
- V. 맺는말

I. 머리말

10세기 후반부터 11세기가 되면서 동아시아 해역에서 커다란 변화가 나타났다. 중국에서 제작되는 '정크'라는 원양범선과 나침반을 이용한 새로운 항해 기술이 결합되어 절강·광둥·복건 상인들이 고려(탐라), 일본으로 진출하게 된다. 동아시아 전체적으로 볼 때, 공적인 使行 교환이 없는 기간이 있었다 하더라도 통상 관계로는 서로 연결되어 있었으므로 이 시기를 동아시아 통상권의 형성기로 보기도 한다.¹⁾ 본고에서는 동아시아 각 국간에 외교적 형식을 통한 공적 무역보다는 사적인 민간 교역이 활발했다는 관점에서 표류민의 문제에 접근하고자 한다. 일찍이 여러 연구자들은 송조가 고려와 해상교류를 중시한 사실에 착

1) 中村榮孝, 『日鮮關係史の研究(上)』(法人文化社, 1997). pp.15-24. 이에 대해 고병익 교수는 이 시기의 이 지역을 하나의 권역으로 묶을 수 있을 만큼 유기적인 통상관계가 형성되었다고 말할 수 없다고 보았다. 「麗代 東아시아의 海上交通」, 『震檀學報』 71·72, 1991)

안하여 고려와 송의 외교, 국제 질서, 무역, 문화 교류 측면에서 적지 않은 연구가 진행되었다.²⁾ 兩宋과 고려간의 항로에 관한 연구³⁾와 서공의 『高麗圖經』을 기저로 하여 진행한 서해안 해로에 대한 구체적인 연구도 있다.⁴⁾ 일본에서도 오래 전부터 日宋·日麗간의 무역이나 통교에 주목하여 성과를 내었다.⁵⁾

사람이 이동할 때, 본인의 의사와 무관하게 강제적 혹은 우발적으로 이동하는 경우도 있으며 이동 후에는 익숙하지 않은 異域의 땅에서 생

- 2) 여송무역에 관한 국내학자의 연구로는 김위현, 「여송관계와 그 항로고」(『관대논문집』 6, 1978); 신채식, 「10-13세기 동아시아의 문화교류 -해로를 통한 여성의 문물 교역을 중심으로」(『중국과 동아시아세계』, 국학자료원, 1997); 박진석, 「송과 고려의 무역에 관한 몇 개 문제」(『백산학보』 68, 2004); 김철웅, 「고려와 송의 해상교역로와 교역항」(『중국사연구』 28, 2004); 강봉룡, 「신라말-고려시대 서남해지역의 한중 해상교통로와 거점 포구」(『한국사학보』 23, 2006)이 있다. 중국학자의 연구로는 祁慶富, 「10-11세기 한중 해상교통로」(『한중문화 교류와 남방해로』, 국학자료원, 1997); 姜吉仲, 「高麗與宋遼金關係之研究(以探討外交與貿易關係爲主)」(中國文化大學博士學位論文, 民國78年) 孫建民 顧宏義, 「宋朝高麗交聘考」(『信陽師範學院學報』 第17卷 第1期, 1997); 朴眞奭, 「十一-十二世紀宋與高麗的貿易往來」(『延邊大學學報』 1979-2); 倪士毅, 方如金, 「宋代明州與高麗的質關係易及其友好往來」(『復印報刊資料』 1982-8); 宋希, 「明州在宋麗貿易史上的地位」(『史學彙刊』 14, 1986); 楊昭全, 「北宋與高麗的貿易往來與文化交流」(『朝鮮歷史研究論叢』, 1987); 黃寬重, 「宋麗貿易與文物交流」(『震檀學報』 71·72, 1991); 張偉, 「略論明州在宋麗官方貿易中的地位」(『寧波大學學報』, 2000-4)가 있다. 선박에 관한 연구로는 金在瑾의 『韓國船舶史研究』(서울대학교 출판부, 1984)를 참조.
- 3) 王文楚, 「兩宋和高麗海上航路初探」(『文史』 12, 1981); 陳泰夏, 「高麗·宋朝之間使路臣程考」(『古代中韓日關係研究 -中古史信研討會論文集之一』 (香港大學, 1989).
- 4) 윤용혁, 「고려시대 서해 연안해로의 객관과 안흥정」(『길과 역사: 교역·소통·문화』, 제7회 4개권역 사학회 공동학술대회 발표논문집, 2009).
- 5) 森克己, 「日本·高麗來航の宋商人」(『朝鮮學報』 9, 1956); 森克己, 「日·宋と高麗との私獻貿易」(『朝鮮學報』 14, 1959); 丸龜金作, 「高麗と宋との通交問題(一)」(『朝鮮學報』 17, 1960); 「高麗と宋との通交問題(二)」(『朝鮮學報』 18, 1961); 森克己, 「日宋交通と耽羅」(『朝鮮學報』 第21·22合併特輯號, 1961); 李海花, 『10-13世紀宋麗日文化交流研究』(華齡出版社, 2005), pp.49-51, 表1-2 <麗日使節往來與漂流民送還一覽表> 참조; 李寅生, 『論宋元時期的中日文化交流及相互影響』(巴蜀書社, 2007); [日]木宮泰彥, 『日中文化交流史』(商務印書館, 1980); 青山公亮, 『日麗交涉史の研究』(東京明治大學, 1951).

활하면서 문화적인 마찰에 직면하기도 한다.⁶⁾ 이러한 경우에 해당되는 사례 중의 하나가 바로 해상의 빈번한 왕래에서 불가피하게 표류나 표풍으로 인한 기상 악화로 발생하게 되는 표류민이다.

본고에서는 표류민을 단순한 우발적인 사고로서 보는 것만이 아닌 해역 이동의 일환으로 이를 통한 동아시아 각국 간의 교류를 살펴보고자 한다. 표류에 관해서는 일찍이 조선 후기 한치윤이 『海東繹史』의 「交聘志」에서 대외 교류를 다룰 때 “표류”라는 항목에서 역대의 “표류 사건”을 간략하게 수록하였다.⁷⁾ 그러나 이 사료만으로는 표류를 전면적으로는 이해하기 부족하다. 물론 현존하는 표해록은 표류민이라는 충실한 정보 제공자를 통해 여러 가지 많은 정보를 얻을 수 있다. 이것이 바로 崔溥의 『漂海錄』과⁸⁾ 崔斗燦의 『乘槎錄』이다.⁹⁾ 연중 대륙쪽에서 한반도로 불어오는 바람 때문에 한반도 주민이 일본에 표착하는 사례가 많아 한일 간에 표류문제가 빈번히 발생하였으므로¹⁰⁾ 이에 대한 연구는 많이 진척되어 있다. 조선시대 중국과 한반도 간에 표류민의 송환이나¹¹⁾ 중국에 표류한 조선의 漁人, 조선에 표류한 명나라의 海防軍人 등에 관한 조선의 외교문서도 남아 있으며 그에 대한 연구도

6) 關周一, 『中世日朝海域史の研究』(吉川弘文館, 2002), p.14.

7) (국역) 『해동역사』(민족문화추진회, 1996년) 권40, 「교방지」 8.

8) 성종 18년(1487) 崔溥가 濟州推刷敬差官으로 부임했다가 이듬해 부친상을 당해 돌아가던 중 표류로 말미암아 절강성에 표착하여(1488) 136일간 중국에 체류하였다(朴元煥, 『崔溥 漂海錄譯註』, 고려대학교출판부, 2006). 최근에야 박원호교수님의 표해록 역주본을 완독하였다. 최부가 송대 부분의 표류민에 대해 거론하고 있는 내용은 송 沈括이 편찬한 『夢溪筆談』의 내용과 거의 차이가 없다. 이 논문을 거의 완성하고 박교수님의 명대 표해록 관련 논문을 읽었지만 논문을 완성시키는데 교수님의 글에서 많은 도움을 받았다. 이 자리를 빌어 특별히 감사의 말씀을 올린다.

9) 최두찬이 일행 50명과 함께한 16일간의 표류 체험과 중국 영파에 도착한 후 귀환에 이르는 1818년(純祖 18) 4월 8일부터 10월 21일까지의 기록이다.

10) 한일관계사학회 편, 『조선시대 한일 표류민 연구』(국학자료원, 2001); 이훈, 「『漂流』를 통해서 본 근대한일관계 -송환절차를 중심으로-」(『한국사연구』 123, 2003).

11) 원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」(『중국학연구』 44, 2008),

진척되어 있다.¹²⁾

그러나 비록 宋代에 표류민이 남긴 표해록이 없다 할지라도, 고려·송·일본은 나름대로 표류에 관한 기록을 남겼으며 소략하기는 하지만 나름대로 사료를 정리한 연구 성과가 없는 것은 아니다.¹³⁾ 지금까지 중세기의 표류민 문제를 집중적으로 다루지 못한 것은 고려측의 기록이 너무나 간단하고 송대사 연구자들은 이 문제에 관심을 기울이지 않아 풍부한 중국측의 사료를 활용하지 못한 한계가 있다. 특히 중국측은 주요 대외무역항이던 명주 지역과 관련된 지방관이나 관부에서 남긴 기록이 비교적 상세하므로 고려(탐라)나 일본의 표류민에 대한 중국측의 대우와 송환을 파악하는데 많은 도움이 된다. 필자는 이러한 사료를 통해서 동시대의 宋·麗·日의 국제관계나 무역에서 표류민의 표착이나 호송, 국가 간의 교류나 민간교류에 초점을 둔 연구를 진행시키고자 한다.

본고에서는 먼저, 송대 남방 항로¹⁴⁾의 주요 루트중의 하나였던 명주항의 발전이 고려와 일본의 왕래에 어떠한 변화를 주게 되는지 살펴보겠다. 이어, 중세 동아시아 해역상의 표류민에 관한 최대한의 사료를 수집하여 표류된 송인, 고려(탐라)인, 일본인의 상황을 분석해 봄에 표류된 년월, 출항지, 표착지, 송환국 등을 자세히 살펴보겠다. 마지막으로, 사람이 중심이 되어 물건과 정보가 어떻게 이동하는지 살펴보고, 중세인 상호간의 타자 인식도 아울러 밝혀 보고자 한다.

12) 『事大文軌』(朝鮮史料叢刊 7, 조선총독부 1935년 영인 舊奎章閣本).

13) 이영권 외 지음, 「표류와 그 기록의 역사」(『항해와 표류의 역사』, 솔출판사, 2003년. 이 책에서 특히 “고려시대의 표류 기록”을 참고하기 바람.

14) 朱彥, 『萍州可談』(叢書集成初編, 中華書局) 권2. p.26, “元豐待高麗人最厚, 沿路亭傳, 皆名高麗亭, 高麗人泛海而至明州, 則由二浙迤沓至都下, 謂之南路, 或至密州則由京東陸行至京師謂之東路, 二路亭傳一新, 常由南路, 未有由東路者, 高麗人便於舟楫, 多齎輜重故爾.”

II. 송대 남방항로와 고려(탐라),일본

해역에 초점을 두고 볼 때, 동아시아간의 무역과 교류에서 송대의 명주 지역은 상대적으로 고려, 일본에 비해 중심이 되었다. 이는 송상의 두드러진 활동에서도 입증이 된다.¹⁵⁾ 북송시기, 江浙과 福建의 여러 항구는 고려와 일본으로 가는 주요 무역 항구였다. 송 원풍 3년(1080) 송 조정에서 明州의 시박사를 통하지 않고 일본·고려로 가는 것을 違制로 논한¹⁶⁾ 이후 명주 지역은 더욱 많은 비중을 차지하였다. 송 조정의 남침과 남송초 宋·金의 전쟁으로 명주 지역이 상업상 차지하는 비중이 제고되었음은 물론이고 복건의 천주항¹⁷⁾이 번영하는 주요 요인이 되었다. 해로를 통한 해외 문화 교류면에서 볼 때 송대는 대외 진출이 활발한 시대이고, 宋·麗·日간의 해상 교역도 번창한 시기로 상업 네트워크가 활발하였다.

북송 신종 이후 송과 고려의 외교는 밀접하게 되었고, 희녕 7년 고려 金良鑑이 “거란을 멀리하기 위해” 명주를 통해서 중국에 올 것을 요청하였다.¹⁸⁾ 이후, 명주 지역은 對 고려의 주요 무역항이 되었고, 중국에 도착하고 나서 명주에서 개봉이나 항주로의 이동은 수로를 이용하였다. 이처럼 송대에 명주 지역은 중요한 항구로 부각되어 송 조정이 對 고려·일본 무역을 허용한 유일한 항구가 되었다.¹⁹⁾

明州 지역은 현재의 寧波로 甬江, 姚江, 鄞江의 세 강이 회합하는 곳

15) 宋晞의 통계에 의하면 송 眞宗 大中祥符 5년(1012)에서 남송 帝昺 祥興 원년(1278)의 266년간 송상이 고려에 온 횟수가 129회, 인원수는 약 5천명에 달하는 엄청난 숫자였다. 宋希, 「明州在宋麗貿易史上的地位」(『史學彙刊』 14, 1986)

16) 『蘇軾文集』 卷31, 「奏議, 乞禁商旅過外國狀, 元豐三年八月二十三日中書劄子節文」, “非明州市舶司, 而發過日本高麗者以違制論.”

17) 陳高華, 「北宋時期前往高麗貿易的泉州舶商—兼論泉州市舶司的設置」(『泉州港與海上絲綢之路』, 中國社會科學出版社, 2002).

18) 『宋史』 「高麗傳」, “往時高麗人往返, 皆自登州, 七年遣其臣金良鑑來言, 欲遠契丹, 乞改塗由明州詣闕, 從之.”

19) 羅潛, 『寶慶四明志』(北京: 中華書局, 1990). 고려 사절이 明州港 이외에도 密州港과 海州港을 이용하였다.

으로 중요한 대외 무역항이었다. 송대에 고려의 사신이 “명주에서 돌아오는데 便風을 만나면 4일 만에 흑산에 도착한다”²⁰⁾고 할 만큼 그 항로는 첩경이었다. 명주의 중요성은 元代에도 그대로 이어져 慶元 항구의 이점을 이용하여 일본과 고려로 왕래한 기록이 보인다.²¹⁾

송과 일본 간의 교류에서 중간 거점 지역으로서²²⁾ 한반도 남단에 위치한 고려의 탐라 지역은 그 동안 비중 있게 다루어지지 못하였다. 이 지역은 지리적인 위치 관계로 중국 상인과 일본 상인들에게 중요한 역할을 하였다. 더욱이 몽원 시기에 들어와 탐라 지역은 더욱 중시되었다. 탐라 지역의 지정학적인 위치를 지적하여 “제주는 해외의 큰 진이며 송나라 상인들과 왜인들이 일정한 때가 없이 왕래하는 곳이니 특별히 방호별감을 파견하여 비상사태에 대처하여야 합니다”²³⁾라고 그 중요성을 강조하였다. 다음 장에서 표류민 문제를 살펴보면 탐라 지역의 지정학적 중요성을 좀 더 구체적으로 밝힐 수 있을 것이고, 삼국간의 교역에서 중간 거점으로서 탐라 지역이 차지하는 위치를 재확인할 수 있으리라 생각된다.

탐라가 원나라에 조공할 때 便風을 만나면 明月浦에서 직로로 7일을 밤낮으로 가면 白海를 지나 大洋을 건넌다고 하였다. 원나라 순제 至正 25년(1365)에 樞密副使 帖木兒卜花가 제주도에 사신 갈 때 수행 하였던 절강성 永嘉縣(溫州) 사람 李至剛은 제주도에 1년간 체류하던 견문록을 남긴 것이 『耽羅志略』인데²⁴⁾ 안타깝게도 遺失되어 현존하지 않는다. 그러나 이 책을 통해서 몇 가지 중요한 사실을 확인할 수 있다. 즉, 貝瓊의 시에서 여·원 간의 항로에 대한 구체적인 사실을 확인할 수 있다.²⁵⁾ 이 시에 나오는 백양·흑양은 『高麗圖經』에 명주에서 고

20) 『續資治通鑒長編』 卷339 (이하 『長編』이라 약칭) 元豐6년(1083).

21) 『高青丘集』 卷2, “南通閩廣, 東接日本, 北距高麗, 商舶往來, 貨物豐溢.”

22) 『元史』 卷208, 「外夷傳」 95, 「耽羅」.

23) 『高麗史』 卷25, 원종 경신원년.

24) 『清江貝先生詩集』 卷3,

25) 위의 책에 실려 있는 七言古詩에 “白洋十月行人苦, 北風簸浪魚龍舞. 黑洋六月南風回, 海客椎牛賽彭祖”라는 내용이 있다.

러로 가는 세 군데의 바닷가의 難所인 白水洋·黃水洋·黑水洋이다. 일찌기 세조 쿠빌라이도 탐라 지역을 남송과 일본의 요충으로 생각하여 주목하였다.²⁶⁾

그러면, 동아시아 각 국 간의 항로를 몇 가지로 나누어 살펴보겠다.

첫 번째로, 중국 남부에서 고려로의 항로로 明州-->舟山群島-->斜渡 동중국해-->흑산도-->서해연안항로-->벽란도-->개경이 있다. 대체로 중국에서 고려로 왕래하는 시기는 하계 6월에서 8월에 걸쳐 서남의 계절풍이 강하고, 冬季 11월에서 2월에 걸쳐 서북의 계절풍이 강하게 불기 때문에 여름에 고려에 도착하고 겨울에 중국으로 돌아오는 것이 상례였다.²⁷⁾ 서궁도 고려로 “떠날 때는 남풍을 이용하고 돌아올 때는 북풍을 이용했다”²⁸⁾고 계절에 따른 풍향을 언급하였다. 계절풍을 이용하여 海流를 통과하지만 해류 사고가 생기는 것은 어쩔 수 없는 현상이었다. 특히 바다를 통한 교류가 빈번하던 시기에 고려 경내에서의 이동이나 송에서 고려로의 이동, 일본에서 송으로의 이동에서 표류 현상은 나타날 수 있다.

두 번째로, 일본에서 송으로 도향할 때 대체로 南道를 이용하였다.²⁹⁾ 중국 남쪽지역에서 일본으로 향하는 항로를 보면, 明州-->琉球群島-->五道列島-->日本 九州의 노선을 이용하거나, 明州-->舟山群島-->五道列島-->日本 九州 노선이 있다. 항해 시기는 북서에서 북동풍이 부는 1월에서 3·4월, 9월에서 11월이다.³⁰⁾ 嘉禎 원년(1235년) 4월, 辦圓·榮尊이 배를 타고 平戶에서 출발하여 밤낮으로 열흘이 걸린 후에 명주에 도착하였다.³¹⁾고 한 것에서 일본에서 명주까지 열흘밖에 걸리지 않는다는 것을 알 수 있다. 역으로 강절 지방에서 일본으로의 渡海

26) 『元史』 卷208, 「外夷傳」 95, 「耽羅」.

27) 吉尾 寬, 「東アジア海域世界史における海洋の環境」 (발표요약문, 復旦大學校 2009년 내부자료), p.31.

28) 서궁, 『고려도경』 39, 「해도」 6, 「예성항」.

29) 『文獻通考』 卷324, “倭人……至六朝及宋, 則多從南道.”

30) 吉尾 寬의 위의 논문, p.36.

31) 『聖一國師年譜』(《大日本佛教全書》佛教刊行會, 1912).

는 주로 남풍이 부는 5월에서 8월 사이가 많았다. 일본 사람들은 먼저 탐라에 도착하여 逆轉循環回流를 이용하고 계절풍을 만나면³²⁾ 비교적 적은 일수로 절강성 명주항에 도착할 수 있다고 보았는데 이것은 제주도 남단이 남에서 북으로 부는 黑潮海流가 있다는 것을 의식하지 못한 소치라고 보기도 한다. 延久 4년(1072) 3월 15일에 日僧 成尋은 4일간 바람을 기다린 후에 19일 오전 6시 즈음에 肥前國 壁島를 출발하여 다음날 정오 즈음에 탐라산을 통과하였다. 반면, 永保 2년(1082) 9월 5일에 戒覺은 제자 隆尊, 仙勢 두 명을 데리고 博多港(오늘날 福岡 박다만 일대)에서 송상 劉琨의 배를 탔지만 9일간 바람을 기다린 후, 14일 밤에 肥前國 위쪽의 泊에서 출발하여 16일 오전 6시 즈음에 탐라산을 통과하여, 23일 明州 定海縣에 도착하였다.³³⁾ 출발한 장소는 같지만 탐라산을 통과하기 까지 순풍을 만날 경우는 그 시간이 훨씬 단축됨을 알 수 있다.³⁴⁾

제주의 지방지에서도 한라산 남쪽은 모두 外洋에 이어지므로 대양중에 돛단배를 왕왕 바라볼 수 있다고 하였다. 대체로 일본의 長岐에서 甌越로 가는 선박은 한라산 이남의 항로가 직로였다³⁵⁾고 기록하며 또한 왜선이 중국으로 향할 때 바람으로 길을 잃으면 배가 모두 기울어져 꺾하게 되니, 이를 北海의 海程이라고 하였다.³⁶⁾ 그래서 일본에서 중국을 오가는 배가 탐라 지역에 표류되는 예를 간혹 볼 수 있다. 다음 장에서 분석하겠지만, 명주항을 출발하여 탐라에 표착한 일본선을 살펴보면 이러한 사실을 확인할 수 있다.

세 번째로, 고려에서 일본간의 항선은 개경을 출발하여 대마도를 지나 일본 큐슈에 도착하는 노선이 있다. 고려에서 일본으로 가는 시기

32) 森克己, 「日宋交通と耽羅」(『朝鮮學報』 21·22, 1961).

33) 郭萬平, 「日本僧戒覺與宋代中國 -以《渡宋記》爲中心的考察」(『人文雜誌』 4, 2004).

34) 王麗萍, 「宋代の 外國人宿泊施設について」(『日本研究』 22, 2004), pp.27-28.

35) 『南宦博物』, 3.바다에 대한 기록, pp.304-305; 夫氏門中會總本部, 『耽羅遺事』(1988), p.208.

36) 『南宦博物』, 3.바다에 대한 기록, pp.304-305.

는 북서 계절풍이 강한 7월에서 9월이 많았다.³⁷⁾

지금까지 동아시아 각 국 간의 주요 항로에 대해서 살펴보았다. 송나라에서 고려로 오려고 密州에서 출발하였으나 大洋에 이르러 표풍을 만나 登州로 돌아간 사례도 있고,³⁸⁾ 고려 정종 2년(1029) 7월에 進奉兼告奏使 尙書右丞 金元沖은 송나라에 가다가 甕津에 이르러 파선되어 중간에 돌아오는 경우도 있었다.³⁹⁾ 또한 고려 내에서 이동도 불의의 사고로 외국으로 표류될 수도 있었다. 그 대표적인 예가 고려인 여섯 명이 駕船을 타고 白陵縣에 와서 木植을 수매하고 돌아가는 도중에 폭풍을 만나 방향을 잃고 표류하다가 명주의 石礪山에 이르렀던 것이다. 조사해 본 결과, 이 여섯 명의 신분은 고려 李藏用의 가노인 張小斤三과 고려의 만호 토군인 金光正, 金安成, 金萬甫, 盧善才 등 4인과 환속한 승려인 金惠和 등 이었다.⁴⁰⁾ 또한 진도현 주민 漢白 등 8명이 물품 매매차 탁라도⁴¹⁾를 향해 가다가 풍랑을 만나 송나라 명주에 표착하였다.⁴²⁾ 위에서 말하는 탁라도는 지금의 제주도로, “제주 대양은 다른 곳이 비록 평온한 바람과 고요한 물결이라 할지라도 여기에 오면 바람이 없어도 물결이 일고 자연히 배가 기울어지기 때문에 언제나 제주 대양은 건너기 어렵다.”⁴³⁾고 하였다. 그러므로 제주도를 왕래했던 사람들 중 표류된 사람의 수는 헤아리기 어려우며 살아서 돌아온 사람은 열명, 백명 가운데 겨우 한 두 명에 불과하다. 이들 중 표류하여 暹羅, 占城國과 같은 나라로 들어간 사람들은 다시 돌아오기를 바라는 것이 어려웠지만⁴⁴⁾, 그 중에는 동남아시아에서 어려움을 겪다가 간신히 도

37) 科研報告書·村井章代表, 「中世港灣都市遺蹟の立地・環境に關する日韓比較研究」(2008).

38) 『文昌雜錄』(叢書集成初編) 卷5, p.55.

39) 『高麗史』 「세가」 5, 현종20년(1029) 7월.

40) 梅應發, 『開慶四明續志』(續修四庫全書本) 卷8 「收養麗人」, p.434.

41) (국역) 『해동역사』 (민족문화추진회, 1996) 권40, 「교방지」 8. 金公七, 「耽羅語研究:濟州方言의 源流」, pp.252-253에 의하면 州(胡)-毛(羅)-耽(羅)-儋(羅)-涉(羅)의 호칭 변천은 덕-던-전-섬으로 자연스러운 변천과정이다.

42) 『高麗史』 권13, 예종 8년 6월 경술.

43) 『남사록』, p.40.

망하여 제3국을 통해 귀국하는 경우도 있었다. 흑자는 일본으로 갔다가, 흑자는 송으로 갔다가 고국으로 돌아왔다. 탐라 사람 정일 등 21명은 항해 중에 바람에 밀려 동남쪽 끝에 있는 머나 먼 섬에 표류하였는데 섬사람들은 기골이 장대하고 온몸에 털이 있고 언어가 달랐다. 7개월 동안 잡혀 있다가 정일 등 7명은 작은 배를 타고 동북쪽으로 일본 那沙府 長岐에 도착하여 살아오게 된 것이다.⁴⁵⁾ 그 밖에, 탐라 백성 20명이 배를 타고 표류되어 瓜國에 들어갔다가 모두 피살되고 오직 세 사람이 그 곳을 탈출하여 송나라로 갔다가 돌아왔다.⁴⁶⁾ 위의 사례들은 고려시대 탐라 지역의 백성들이 다른 어느 지역보다 표류되기 쉬웠던 자연적 환경이었으며, 간난을 이겨 내고 제 3국을 통해 귀환함을 보여주는 것들이다.

Ⅲ. 동아시아 해역상에서 발생한 표류민 분석

중국의 표류민 송환 제도는 청대 건륭 연간에 확립되지만 그 이전부터 동아시아 여러 나라 사이에는 표류민을 서로 송환시켜 주는 관행이 있었다.⁴⁷⁾ 공무를 수행하는 사신이 표류되는 경우는 비교적 상세한 기록이 있는 것은 어쩌면 당연할지 모른다. 그러나 대부분 정식 외교 사절이 아닌 보통 고려인들에 관한 것임에도 불구하고 중국측의 자료에 의해 구체적인 상황을 파악할 수 있는 것은 『고려사』나 『고려사절요』에 수록되어 있는 간략한 표류 사실에 대한 보충 작업이 될 수 있다는 점에서 확실히 의의가 있다. 비록 표류되었던 개인이 남긴 공식적인 표류기는 없다 할지라도 표류를 담당하였던 당국이나 표류되어

44) 박원호 역, 위의 책, p.83.

45) 『高麗史』 「세가」 5, 현종 20년 7월.

46) 『高麗史』 제11권, 숙종 1, 정축2년(1097)

47) 春名 徹, 「漂流民の世界《越境するネットワーク》」(『海のアジア』 5, 岩坡書店, 2001), pp.149-178.

갔던 이국에서 묘사되어진 표류민, 송환되고 나서 본국의 조사에 의해 작성된 기록들을 종합하면 당시 표류의 실체와 각 국 상호간에 행해졌던 교류의 내용을 구체적으로 밝힐 수 있으리라 생각된다. 중세시기 아직까지 송·고려·일본 간에 체계적인 표류민 송환 체제가 형성되어 있지 않다 해도 일차적으로 동아시아 각국의 표류민에 대한 실태를 파악함으로써 당시 각 국의 대외 정책은 물론이고 상호간의 인식까지도 엿볼 수 있으리라 생각된다.

그러면, 한중일 삼국의 사료에서 송·고려(탐라)·일본의 표류와 관련된 사료들을 정리하면 다음 <표 1>과 같다. 삼국의 관계에서 표류민들이 송나라에 표착한 예가 가장 많기 때문에 송나라를 중심으로 고려(탐라)·일본의 표류민을 살펴보겠다. 또한 일본의 경우는 고려인이 일본으로 표류되는 예가 없는 것은 아니지만 일본인이 송으로 오가는 도중 탐라 지역에 표류하는 경우가 많기 때문에 탐라라는 지명을 괄호에 넣어 표기하였다. 사료에서는 표류와 송환이 섞여서 나오는데 <표 1>에서는 표류된 달과 송환된 달을 분명히 구분하여 항로를 이용하는 시기를 살피고, 사료에서 사용하는 용어 그대로 “송환”, “귀국”으로 분류하여 개인이 귀국하는 것인지, 상대방 국가에서 송환하는지도 아울러 살펴 보고자 한다.

<표 1> 宋·高麗(耽羅)·日本 각 국의 표류현황⁴⁸⁾

시기(년, 월)	출범지역 (출신국)	표착지역 (목적지)	표류자성명, 표착인원	출처	신분/ 상황 분류
963(건덕원, 9)	고려	중국 登州	時贊 등, 익사자 90여 명.	『長編』권4	사신/표착
993(순화4, ?)	고려	중국 安香	元證衍 등.	『宋史』권293	사신
1000(합평3, 9)	고려	중국 明州 觀縣	고려사람 池達 등 8 명이 표류	『長編』권47	표착
1019(천희3, 9)	고려	중국 등주	예빈경 崔元信, 공물을 잃어버림	『宋史』권487	사신/표착
1018(천희4, 2)	고려	중국	夾骨島民 關達이	『長編』권95,	표착

48) 표류한 달이나 송환한 달을 정확히 알 수 없는 경우는 ?로 표시하였다.

	(夾骨島)	명주 定海	표류		
1029(천성7, 7)	고려 (탐라)	일본	貞一 등 7명	『高麗史』세가 5	귀환
1029(천성7, 7)	고려	고려 (甕津)	進奉椽 告奏使 尙書右丞 金元冲	『高麗史』세가 5	사신
1031(長元4, ?)	고려 (탐라)	일본	주민 8명	『小右記』8	주민
嘉祐년간(대략 1034년, ?)	고려 (탐라)	중국 昆山縣	30명	『夢溪筆談』제 24권	표착, 후 에 귀국
1034(덕종3, 3)	고려	일본	대마도주가 표류 민을 송환해 옴	『日本記略』후 편, 14,	대마도주
1036(정종, 7)	고려	일본	표류인 謙俊 등 11 명	『高麗史』권 6,	송환
1049(영승4, 11)	고려	일본(대마 도)	표류 金孝 등 20 명	『高麗史』권 7	대마도관 수령 明任 /송환
1060(문종14, 7)	고려	일본	표종인 位孝男	『高麗史』권 8,	송환
1076(희녕9, 9)	고려	중국 秀州 華亭縣	표풍 幸忠 등 20 명	『長編』권277	표착
1078(승력2, 9)	고려 (탐라)	일본	탐라백성 高礪 등 18명	『高麗史』권9	일반민
1079(문종33, 9)	고려	일본	표풍상인 安光 등 44명	『高麗史』권9	상인/귀국
1080(원풍3, 춘 정월)	고려	중국 명주	진봉사 柳洪 등이 표풍으로 공물을 잃어버림	『長編』 권 302,	사신/표착
1080(원풍3, ?)	고려 (탐라)	중국 천주	崔舉	『曾鞏集』권 32	명주에서 귀국
1088(선종5, 5)	고려	중국 명주	羅州표풍인 楊福 등 남녀 23명을 보내옴	『高麗史節要』 권6	귀국
1088(선종5, 7)	고려	중국 명주	탐라 표풍인 用葉 등 10명을 보내옴	『高麗史節要』 권6	귀국
1089(선종6, 8)	고려	중국 명주	표풍인 李勤甫 등 24명을 보내옴	『高麗史節要』 권6	송환
1097(소성4, 6)	고려 (탐라)	瓜國	(20명중에서) 표류 민 子信등 3명이 송에 투항, 후에 돌아옴	『高麗史』제11	귀국
1099(건중정국 원년, 7)	고려 (탐라)	송	失船人 趙暹等 6 인	『高麗史』제11	귀국
1104(숙종대, 7)	고려	송	崔弘嗣	『高麗史』열전	사신

				10	
1113(예종8)	고려 (진도현)	명주 (탁라를 향해 감)	漢白 등 8명을 보내 옴.	『高麗史』제13	송환 (상인)
1128(건염2, 8)	고려	송	金鐵衣 등 6명이 표류하다 송에 도착	『高麗史』세가 15	송환
1134(소흥4, 7)	고려 (탐라)	중국 淮南 지역	羅州島人 光金과 그 무리 10여명	『建炎以來繫年要錄』권78	泉州
1155(소성25, 8)	고려	불명	표풍 知里先 등 5명	『高麗史』세가 제18	귀국
1155(소성25, 12)	고려	불명	표풍 30여명	『高麗史』세가 제18	귀국
1174(순희원년, 8)	고려	불명	표풍 張和 등 5명	『高麗史』세가 제19	귀국
1183(순희10년,?)	일본	중국 秀州 華亭縣	일본인 73명	『宋史』권491	표착
1186(효종13, 5)	고려	송	표풍 李漢 등 6명	『高麗史』세가 제20	송환
1193(소희 4년,?)	일본	중국 秀州 華亭縣	일본인	『宋史』권491	표착
1229(소정2, 2)	고려 (탐라)	중국	梁用才 등 28명	『高麗史』세가 22,	송상과 함께 귀국
1242(仁治3, 5)	명주 (일본인)	고려 (탐라)	辦圓	『聖一國師年譜』	승려/표착
1258(보우6, 11)	고려	명주(石岡山)	10월 13일 고려의 배 한 척에 고려인 6명이 바람을 만나 표류되었다고 보고.	『開慶四明續志』 권8	상인/표착
1263(弘長3, 6)	일본	開也所島/군산·추자도	승려와 속인 230명/265명/--표착 일본 대재부의 상선 78명--송환	『高麗史』세가 25	승려 등/진라도 안찰사가 송환

이 <표 1>에 의하여 다음과 같은 중요한 몇 가지 사실을 추론해 낼 수 있다. 첫째, 고려의 對宋 무역이 활발하던 시기에 고려 표류민의 귀환도 많다는 것이다. 고려사신의 중국 표착은 9월이 많은데 앞에서 살펴본 것처럼 중국 상인이 고려에서 중국으로 돌아올 때는 겨울에 온다는 것과 비교하면 시기적으로 앞선다. 이러한 사실이 표류와 관련이

있는 것은 아닌가 생각해 볼 수 있다. 둘째, 송에서 표류민의 송환은 대체로 5월에서 8월에 걸쳐 있고, 일본에서 고려로의 송환도 7월에서 9월 사이에 이루어지고 있음을 확인할 수 있다. 셋째, 표류되는 사람들의 유형으로는 사신, 일반인(상인), 승려, 군인 등이 있다.

고려 사신이 중국으로 공무를 수행하던 중 표류될 때는 진공품을 모두 분실하였으므로 表를 올려 自劾하고,⁴⁹⁾ 송 조정에서는 황제가 내시를 보내 지방관이 협조하여 안부를 묻고 적절하게 안배하도록 조치를 취하였다.⁵⁰⁾ 고려 사신들의 잦은 표류 때문인지 송 조정에서는 고려 표류민에 대해서 각별한 신경을 썼다. 眞宗 天禧 3년에, 明州와 登州에서 고려의 해선이 표류으로 중국 경내에 오는 사람이 있다고 하면서 조서를 내려 存問하고 곡식을 주고 돌려 보내주는 것을 著例로 하라.⁵¹⁾고 하였다. 그 외에도 외국의 藩舶이 표류하여 중국 연해 지역에 도착함에 배가 파손되고 선주가 부재시에 官에서 구재하여 화물을 기록하고 그 친속에게 召保하여 돌려주어 도적을 방지해야 한다⁵²⁾고 하여 외국의 표류 선박에 대해 법률 규정을 두어 보호하였음을 알 수 있다.

중국 경내에서 고려 사신들의 해난 사고가 발생한 경우, 민간인에 의해 공물이 발견되었을 때나 혹은 민간인이 주운 공물을 은닉한 경우에 송 조정에서 어떻게 처리하였는지 살펴보겠다. 송 신종대부터 표류민들은 명주지역에 표착되는 경우가 많았는데, 兩浙 전운사가 溫州의 백성이 바다에서 고려 貢布 등을 얻었다고 자진하여 보고한 경우는 크게 문제가 되지 않는다. 그러나, 보통의 경우 공물에는 값나가는 물품이 많기 때문에 바다에서 획득한 사람은 탐심이 생겨 쉽게 관아에 알리지 않았으리라 생각된다. 이에 대해 송 조정에서는 강력한 조치를 취하여 고발자에게 공물의 십분의 삼을 상으로 주는 관대한 정책을 취

49) 『長編』 卷302, 神宗 元豐 3년 춘정월 乙酉.

50) 『宋史』 卷487, 「列傳」 246, 「外國」 3, 「고려」.

51) 『宋史』 卷487, 「列傳」 246, 「外國」 3, 「高麗」.

52) 『宋會要輯稿』 「職官」 44-8, 哲宗 元符2년(1099) 5월 12일 戶部.

하였으며 숨기는 사람에게는 형벌을 가하였다. 즉,

고려의 眞物을 얻으면 빈번이 隱藏하고 자수하지 않는다. 다른 사람이 고발하면 십분의 삼을 상으로 주고, 범인이 計贓하면 盜2等を 加한다. 隣保가 알고서 바로잡지 않았으면 犯人은 2等を 감한다.⁵³⁾

라는 내용이다.

중국에서 표류민들의 송환 업무는 당시 송상들이 오가는 길에 편의상 그 임무를 담당하기도 하였으나,⁵⁴⁾ 아마도 더 보편적인 경우는 각국의 배가 올 때를 기다려 함께 귀국하도록 했을 것이다. 고려의 표류민 幸忠 등 20명에 대해서 조사·과정을 거쳐 姦細하지 않으면 관사에 거주하게 하여 먹을 것을 주고 본국의 使人이 올 때를 기다려 돌아가게 하였는데 후에 王徽가 사신으로 오자 비단을 하사하고 돌아가게 하였다.⁵⁵⁾

일본 상인은 平家 시대부터 송으로 직접 渡航하기 시작하여 鎌倉 시대에 들어와 점차 융성하기 시작하였다.⁵⁶⁾ 일본 상선이 송으로 직접 도항하면서 송으로 왕복하는 도중 돌발적인 항해 사고로 고려에 표류되는 경우가 있었다. 일본 내에서 표류된 경우는 일본 각지-->大宰府-->對馬島-->金州-->東南海都部署使의 순서로 압송 절차가 이루어졌다.⁵⁷⁾ 金州(현재의 김해)는 동남해도부서사의 본영이 있는 곳으로 일본과 교역 통상 기지였다.⁵⁸⁾ 고려 문종 3년(1049) 11월 무오에 東南海 船兵都部署司가 아뢰기를, 일본 대마도관이 수령 明任 등을 보내어

53) 『長編』 卷302, 神宗 元豐 3년 춘정월 乙酉.

54) 『高麗史』 「세가」 22, 高宗 己丑 16년(1229).

55) 『長編』 卷277, 神宗 熙寧 9年 9月 乙卯條, p.6781.

56) 森克己, 「鎌創時代の日麗交渉」(『朝鮮學報』 34, 1965), p.66.

57) 關 周一, 『中世日朝海域史の研究』(吉川弘文館, 2002), p.60; 山內晉次, 「古代における朝鮮半島漂流民の送還をめぐって」(『歴史科學』 122, 1990); 『日本記略』 「後篇」 14, 長元 7年 3月; 『高麗史』 권7, 문종 3년 11월.

58) 김운곤, 「삼별초의 대몽항전과 지방군현민」(『동양문화』 20·21합집, 嶺南大東洋文化研究所, 1981), pp.183-185 참조.

우리나라의 표류민 金孝 등 20인을 압송하여 金州에 이르자, 명임 등에게 예물을 차등 있게 하사하라고 하였다.⁵⁹⁾ 또한, 고려 熙宗 7년(1206)에 대마국사 明頼 등 30명이 3척의 배를 타고 고려의 표류자를 보내 金州 南浦에 입항하였다.⁶⁰⁾ 이러한 사실을 통해 대마도에서 고려로 표류민을 송환해 올 때는 대마도의 관료가 그 역할을 맡았음을 알 수 있다.

남송 정부에서 상인으로 하여금 고려에 가서 무역을 하게 한 것은 몽고의 동향을 염탐하려는 목적도 있었다.⁶¹⁾ 남송대 명주항은 표류민 뿐만 아니라 피로인과도 관련되어 북송대보다는 좀더 복잡한 양상을 보인다. 남송이나 북송이나 할 것 없이 고려의 표류민에 대해 철저한 조사가 이루어진 후에 조처를 취한 것은 당시 국제관계의 복잡함 때문에 그 중에 혹시 간첩이 있을까 염려해서 이다. 1258년(고려 고종 45, 보우 6년) 水軍에서 보고하기를, 石衝山에 고려 선박 한 척이 있는데 고려인 6명이 해안에 표류되었다고 하였다.⁶²⁾ 이에 대해 고려에서의 신분을 밝히고 어떻게 하다 표류되었는지를 자세히 조사하게 하였다.

지금까지 동아시아 해역에서 발생한 송·고려·일본의 표류민에 대해서 살펴보았는데 송인의 표류가 고려인이나 일본인에 비하여 현저히 적음을 알 수 있었다. 그 이유는 송나라 사람들은 기상 지식이 풍부하고 항해 기술이 뛰어나 동중국 해로를 지날 때 계절풍을 이용하였으므로⁶³⁾ 해난 사고를 별로 당하지 않은 것은 아닌가 생각해 본다.

59) 『高麗史』 「세가」 7, 문종 3년 11월.

60) 平經高, 『平戶記』 延應 2年 4月 12日條.

61) 吳潛, 『許國公奏議』 (叢書集成初編, 中華書局) 卷3, 「奏曉諭海寇復以良民關防海道事宜」, p.88, “今高麗雖臣屬於韃, 然每有疑畏韃賊之心, 遷都海島, 防其侵犯, 決不至爲韃向導, 縱使有窺中國之意, 然無松杉木可以造船, 其國雖有船隻, 止是雜木, 亦無釘鐵, 只可在其國近境, 往來賣買, 豈能遠涉鯨海.”

62) 梅應發, 『開慶四明續志』 (續修四庫全書本) 卷8, 「收養麗人」, p.434.

63) 王文楚, 「兩宋和高麗海上航路初探」 (『文史』 12), p.375.

IV. 각 국의 표류민에 대한 조치와 송환

앞 장에서 표류민들의 출항지, 표착지, 표착인의 신분과 인원수를 구체적으로 살펴보았다. 그러면 이들 표류민들이 표착된 이국에서 어떠한 대우를 받았으며, 고국으로 돌아오게 되는지 살펴보기로 하겠다. 중국으로 표류되어 갔던 고려인들이 표착되었던 지역으로는 절강성 明州 지역이 가장 많다. 사료에서는 명확히 기재되어 있지 않지만 당시의 여송간의 무역이나 외교 등이 명주항을 통해서 이루어졌던 사실과 관련이 있으리라 생각된다. 남송시기에는 금나라가 산둥반도를 차지하였으므로 남방항로만 있었다. 그러므로 명주·광주·천주는 송원 시기 규모가 가장 큰 3대 국제무역항이었다. 해선의 제조도 또한 이 세 곳이 가장 많았으며 군함과 일반 상선외에도 사절의 專船도 제조하였다.

송조정에서는 고려를 비롯한 외국인이 중국으로 오다가 풍랑을 만나 표류되었을 때 현지 지방관이 이들을 구휼하고 접대하는 사례를 찾아볼 수 있다. 明州 象山縣尉 張中은 고려의 배가 바람을 만났을 때 구제해 주었다.⁶⁴⁾ 보다 구체적인 사료로서 宋 嘉祐 중에 고려의 탐라 지역 사람들이 표류되어 蘇州의 崑山에 이른 적이 있었다. 당시 贊善大夫 韓正彦이 현령이었는데⁶⁵⁾ 그 사람들을 불러 酒食을 베풀어 주었다. 정언이 사람을 시켜 돛대를 고치게 하였으나 오래된 돛대가 배에 박혀 움직이지 않았다. 공인으로 하여금 돛대를 수선하여 회전하게 하고 그 일으키고 넘어뜨리는 방법을 가르쳐 주었다.⁶⁶⁾ 해상에서 돛대가 부러지고 표풍으로 배가 정박했기 때문에 전문적인 工人을 불러 수리해야 했다. 공인들은 배를 조작하는 기술을 탐라 지역의 표류민들에게 알려 주었다. 탐라 지역의 표류민들이 곤산에 표착되었을 때 배안에는 여러 가지 곡식이 있었는데 삼씨의 크기가 연밥만한 특이한 것이 있었다. 소주사람들은 본 적이 없었으므로 신기하여 이것을 심었더니 첫

64) 『長編』 卷21, p.7379.

65) (元) 楊憲, 『至正崑山郡志』 卷第2, 「名宦」.

66) 『夢溪筆談』 第24卷, 「잡지」; 崔傳, 『漂海錄』 (弘治 원년 3월 23일조)

해에는 그 크기가 연밭만 했으나 다음해부터 점차 작아져서 몇 년 후에는 중국의 삼씨와 같았다.⁶⁷⁾

약 400백 년이 지난 후에 제주에서 관직 생활을 하던 최부가 중국에 표류되어 갔을 때 이전 송대의 탐라지역 표류민에 관한 정보가 전파되어서 인지 중국인들은 최부가 제주도에서 온 사실을 알고 궁금한 사실을 질문하였다. 즉, “지금 너희 지방에 이른바 삼씨가 있는가? 라고 하자, “지금 삼씨도 희귀한 까닭에 무릇 공천(公賤)의 공포(貢布)를 거둘 적엔 모두 갈주포(葛纒布)를 바치게 되니, 나라에는 소용이 없고 백성에게는 해만 있다”⁶⁸⁾고 대답하여 수탈 받는 조선의 현실을 토로하였다. 표류는 개인이 겪는 엄청난 불행이지만, 이 기회를 통하여 탐라지역의 도민들은 한반도를 경유하지 않고 중국측으로부터 배를 조작하는 기술을 배웠고, 또한 탐라의 삼씨를 중국에 전해 주었다는 점에서는 불행중 다행이며 위기 중에도 상호간의 교류는 행해지고 있었다.

송대의 지방 정부에서 이러한 조치를 취하는데 소요되는 경비를 어떻게 부담하였을까? 登州 지역의 경우, 天禧 5년(1021) 송 조정은 별도로 등주에 錢 10萬을 주어 고려 貢使의 비용으로 충당하게 하였다.⁶⁹⁾ 이 비용 속에 고려 표류민에 대한 부분이 포함되어 있는지는 알 수 없지만 송대 지방 정부는 표류민을 성심껏 도왔음이 여러 사료에서 확인된다. 咸平 3년(1000)에는 고려의 민간인 池達 등 8인이 폭풍을 만나 배가 깨져서 明州 觀縣에 표류해 오니 조칙을 내려 그들을 登州로 오게 하여 식량과 의복을 마련해 귀국토록 하였다.⁷⁰⁾ 이 시기는 아직 명주항이 공식적으로 對 고려 항로로 이용되지 않았기 때문에 이들은 明州에서 登州로 이동하여 한반도로 송환되었다.⁷¹⁾ 주요 무역항이 明州 지역으로 옮겨오고 나서, 고려에서 來貢할 때 마다 조정에서 回饋함이

67) 『夢溪筆談』 第24卷, 「잡지」; 『吳郡志』 卷46 (叢書集成初編), p.386.

68) 박원호 역, 앞의 책, p.264.

69) 『長編』 卷97, 天禧 5年條.

70) 『長編』 卷47, 眞宗 咸平 3年 10월 庚午.

71) 劉雪, 「登州與宋朝和高麗的官方關係」, 『登州港與中韓交流國際學術討論會論文集』 (山東大學出版社, 2005년)

아주 후하여 명주의 지방 경제에 문제가 있을 정도였으나 조정에서 모든 비용을 지급하였다.⁷²⁾ 이러한 임무를 담당할 관직으로 송대에 沿海制置使를 두었으며, 明州의 守臣으로 하여금 관할하게 하였다.⁷³⁾

송 조정에서는 明州에 조서를 내려 표류민에게 사람 수에 따라 양식을 배로 주고 위무한 후에 바람이 자면 고국으로 돌아가게 조치하였다. 신종 元豐 원년(1078) 10월 3일, 曾鞏이 知明州로 있을 때 탐라 사람 崔舉 등이 바람으로 인해 배를 잃고 표류하다 泉州에 이르러 捕魚船을 타고 구조되었는데 스스로 明州에서 便船을 기다려 본국으로 돌아가기를 원하였다.⁷⁴⁾

당시 지방관이던 증공이 표류민을 어떻게 대우하고 귀국하게 했는지 상세하게 기록하였으므로 표류민의 실태에 대한 이해를 돕기 위해 좀 더 자세히 살펴보면 다음과 같다. 즉,

증공은 酒食을 베풀어주고 이들을 僧寺로 보냈다. 그리고 逐日に 食物을 주고 또 5일에 한번 주식을 베풀어 주었다. 이후 고려 등 나라의 배가 바람 때문에 불편하거나 표풍으로 연해 諸州縣에 도착하면 주식을 두어 대접하게 하였다. 해당 官屋의 安泊은 날에 따라 食物을 주고 몇 일에 한번 주식을 베풀고 의복을 闕했으면 관에서 조달해 주고, 水陸을 따라 鞍馬舟船을 빌려 준다. 본국으로 돌아가고자 하는 사람은 朝旨를 가지고 가 조정에서 仁恩으로 대우하는 뜻을 알게 하라.⁷⁵⁾

고 하였다. 송대 지방관의 이러한 조치는 결국 표류민이라는 매개를 통해 양국 간의 우호를 증진시킨다는 의미가 있을 것이다. 앞에서 탐라 사람 崔舉 등의 예에서도 살펴보았듯이 표류민들은 明州港을 통해서 귀국하기를 원하였다. 그러므로 다른 항구에 표류된 경우에도 명주로 이동할 경우 송 조정에서는 沿路의 口券을 주고 사람을 보내 데려

72) 『宋史』 卷487, 「外國」 3, 「高麗」, “初, 高麗入使, 明越困于供給, 朝廷館遇燕? 錫予之費以鋸萬計, 饋其主者不在焉.”

73) 『宋史』 卷167, 「職官」 7.

74) 『元豐類稿』 卷32, 存恤外國人請著爲令.

75) 위의 책.

왔다. 실제로 天禧 4년(1020) 고려 夾骨島의 사람인 關達이 폭풍을 만나 배가 定海縣(지금의 鎭海) 연안으로 표류해 오니 명주에서 조서를 내려 그들을 위문하고 양식을 지급하여 되돌아 갈 수 있도록 하였다.⁷⁶⁾

그러면 좀 더 구체적인 다음 사료를 통해 송조에서 고려 표류민을 어떻게 대우하고 고려에서는 남송의 표류민을 어떻게 대우했는지 살펴 보겠다. 理宗 寶祐 6년(1258) 10월 13일 바다에서 바람으로 표류되어 石硯山에 표착한 고려인 6명에게 경원부에서는 매일 米 각 2升, 錢 각 1貫을 지급하였다. 고려로 돌아올 때는 錢 600貫, 米 12碩을 주어 귀국의 여비로 쓰게 하였다.⁷⁷⁾ 이듬 해, 남송 開慶 원년(고려 고종 46년, 1259) 4월, 宋商 范彦華의 선박이 고려에서 돌아왔는데 몽고에게 사로잡혔던 남송의 피로인 升甫, 馬兒, 智就 3명을 데려왔다.⁷⁸⁾ 그들은 몽고 對 고려전에서 도망한 사람들로 깊은 산속에 숨어 있다가 몽고군이 물러가고 나서 후에 고려 국왕을 배알하였다. 고려에서는 漢語都監⁷⁹⁾에서 숙식하게 하고 후에 고려정부에서 이들을 본국으로 송환함에 양식 3碩을 제공하였다. 고려의 예빈성에서 이들을 위해 남송지역의 경원부에 공식적인 접문을 발송하였다.⁸⁰⁾ 접문을 발송하는 쪽은 정 3품의 禮賓省 判事이고, 접수하는 쪽은 중 5품의 慶元府 知府事였다. 이들이 귀국하고 나서 송 조정에서는 각기 본관에 따라 돌아가게 하였으며(몽골에게 포로로 잡혔을 때 이미 이름을 다 고친 상태이므로) 친숙이 없는 사람은 廂軍에 속하게 하였다.

송 조정은 이렇게 표류민의 문제만 명주항에서 처리하였던 것이 아

76) 『長編』 卷95, 眞宗 大中祥符 4年 2月 甲辰.

77) 梅應發, 『開慶四明續志』(續修四庫全書本) 卷8, 「收養麗人」, p.434.

78) 馬兒, 원명은 解三, 1259년에 26세, 12세에 아버지를 따라 농사를 지음, 가을에 몽고에게 잡혀감.(때는 1245년) 升甫, 원명은 馮時, 임안인, 1259년에 24세, 순우 9년 몽고에 잡혀감(때는 1249년) 智就, 원명은 黃二, 덕안부인, 1259년 38세, 14세에 고향에서 몽고에 잡혀감(때는 1235년).

79) 『高麗史』 제77권, 「志」 31, 「百官」 2, 「諸司都監各色」.

80) 李善洪, 「高麗國對南宋牒研究」(『北華大學學報』 7-5, 2006). “高麗國禮賓省牒上大宋國慶元府當省準”의 ‘牒’의 형식에 대해서 구체적으로 소개하고 있다.

나라 당시의 정치적인 정세도 또한 명주항을 통해 고려에 전달하였다. 徽宗 황제와 寧德皇后 정씨가 금나라에서 죽었다는 소식도 송상이 알려왔다.⁸¹⁾ 그러므로 명주 지역은 국외와 연결되는 루트로서 정치·문화적으로 중요한 작용을 하였음을 알 수 있다.

일본에서 송(혹은 송에서 일본으로)으로 도항할 때 고려의 탐라 지역에 표착되는 경우가 많았다는 것은 이미 앞에서 살펴보았다. 일본은 寬平 6년(894) 견당사 보내는 것을 정지한 후 중일의 국교는 단절되어, 송대 중일 간에는 민간 교류가 주를 이루었다. 상인이나 승려를 제외하고 入宋할 수 없었고, 중국 상선이 일본으로 가는 것도 엄밀한 제한을 받았다. 그러나 武家 平氏は 적극적으로 송과 建交하여 九州의 大宰府는 대외 중요 무역항구가 되어 각종 물건들을 수입하였다. 九州의 博多에 鴻臚館이 있어 외국 상인들이 일본을 방문하였을 때 숙박하고 거래할 수 있게 하였다. 鎌倉 막부가 성립된 후에 법으로 민간 무역을 억제하고 막부의 어용선을 보내 무역을 하고자 하였다.⁸²⁾

그러나 민간에서 송나라에 들어가 불법을 배우고자 하는 염원은 끊이지 않았다. 송으로 갔던 대표적인 日僧으로는 旣然, 寂照, 成尋, 戒覺 등이다. 그 중에서 송으로 갔던 행로를 알 수 있는 승려로는 成尋과 戒覺이 있다. 북송 신종 희녕 3년(1070) 成尋이 중국에 불법을 구하러 들어갈 때 송상 曾聚의 배를 타고 갔으며 후에 그의 제자 賴祿 등이 귀국할 때도 宋商 孫吉의 배를 타고 돌아왔다.⁸³⁾ 日僧들은 주로 송상의 배를 이용하였으며 旅遊했던 곳은 대체로 吳越 지역으로, 拜佛하거나 중국의 승려들과 교류하였다.⁸⁴⁾ 이처럼, 入宋하는 日僧의 주된 목적

81) 宋商 吳迪 등 63명이 宋 明州의 牒을 가지고 와서 徽宗황제와 寧德황후 鄭氏가 금나라에서 봉어하였다고 보고하였다(『高麗史』「世家」 제16권 인종 2 戊午 16년).

82) 森古己, 『鎌創時代の日麗交渉』(『朝鮮學報』 34, 1965).

83) [日]成尋 著, 王麗萍 校點, 『新校參天台五臺山記』(上海出版社, 2009), p.18. 『參天台五臺山記』는 우리나라에서는 그다지 알려져 있지 않은데 成尋이 입송전 후 1년 3개월간의 여행기이다. 森古己는 『參天台五臺山記』와 圓仁의 『入唐求法巡禮行記』를 “일본승려중국여행기 중의 쌍벽”이라고 소개하였다(森古己, 「關於參天台五臺山記」, 『駒譯史學』 5).

은 아무래도 선종을 배우기 위해서이고 선종 명찰은 대부분 강남지역에 있었다.⁸⁵⁾ 그러므로 남방향로상에서 日僧들의 표류가 보이는 것은 어찌면 당연할지 모른다. 일본의 표류민도 바람으로 명주에 표착하였는데 이들은 남송의 수도 臨安으로 호송되었다. 송 조정에서는 날마다 (한사람 당) 錢 50文, 米 2升을 주라고 조서를 내리고 그 나라의 배를 기다려 일본으로 돌아가게 하였다.⁸⁶⁾

일본의 상선이 송나라에서 본국으로 돌아가던 중 탐라지역에 표착하였을 때, 상선의 재화를 탈취한 제주부사와 판관이 처벌을 받고 벌금을 내며 유배형에 처해지는 경우도 있었다.⁸⁷⁾ 그러나 탐라지역의 경우를 제외하고 중세 한중일 간의 표류민에 대한 처우는 대체로 우호적인 차원에서 행해졌음은 앞에서도 확인되었다.

중국이나 일본에서 표류되어 제주도로 왔거나 본도인이 표류되어 돌아온 경우 이들을 통해서 여러 가지 정보를 얻는 것은 확실히 유용하다. 그 구체적인 사례의 하나로 표류민을 통해 실제 거리에 대한 정보를 얻는 것은 고기록보다 훨씬 더 정확할 수 있다. 그래서 맹목적으로 고기록을 따르지 않고 표류민의 정보를 통해 실제의 거리를 나타내려고 노력하였다. 그 실례로 제주도에서 일본, 중국, 심지어 동남아시아 여러 곳까지의 거리를 타국에서 표류해 온 사람 또는 본도 표류민 등의 전언을 기초로 기록하고 있는 것이다.⁸⁸⁾ 고려의 표류민 중에서 단일지역으로 가장 많은 비중을 차지하는 탐라인은 일본에 표류하여 갔다가 돌아와서 “일본이 병선을 갖추어 장차 우리나라를 침범해 오려고 한다.”고 보고하는 등⁸⁹⁾ 표류민은 국제 정세의 정보제공자 역할을 하기도 하였다.

84) 李寅生, 『論宋元時期的中日文化交流及相互影響』(巴蜀書社, 2007).

85) 釋法緣, 「南宋求法日僧圓爾辯圓-對日本佛教文化的貢獻與影響」(『閩南佛學』6, 2008), p.27.

86) 『宋史』卷491, 「外國」7, 「日本國」.

87) 『高麗史』「世家」23, 高宗 甲辰.

88) 부씨문중회총본부, 『耽羅遺事』(1988), p.208.

89) 『高麗史』「世家」26, 원종2.

당시 표류되어갔던 고려인들의 옷차림은 중국 사람과 크게 다르지 않았다고 묘사되어 있으며⁹⁰⁾ 무슨 말을 하는 지 알 수 없지만 글자를 써보게 하니 중국 글자와 같았다고⁹¹⁾ 하여 같은 한자문화권임을 밝히고 있다. 표류민들이 “上高麗表”를 가지고 있었는데⁹²⁾ 모두 한자를 사용하였으므로 고려인임을 확인할 수 있었다. 한자는 당시 동아시아 이국인들 간에 국제적으로 통용되는 문자였으므로 필담 위주로 교류하면 큰 문제는 없던 것으로 보인다.⁹³⁾ 물론 표류되었던 일반민들이 얼마나 문화적인 소양이 있었는지는 모르지만 이국인간에 발생할 수 있는 여러 가지 상황에서 언어상의 애로를 해결하는 역할을 하였던 通事가 있다. 통사는 번역자의 칭호이다.⁹⁴⁾

일승 成尋 일행이 송나라에 불법을 구하러 갈 때 당시 宋日 무역에 종사하였던 宋商 陳詠이 통역하였다.⁹⁵⁾ 일승 성심은 중국에서 고려의 船人도 만났는데 이들은 일본의 언어를 알았으므로⁹⁶⁾ 상호 교류하는데 문제가 없었다. 성심은 중국의 통사를 통하여 송대 지식인이었던 秀才들과 교류하여 남송의 현실과 사회의 문제점을 잘 이해할 수 있었다.

V. 맺는말

지금까지 살펴본 것처럼 표류민들이 표착되고 송환되는 지역으로는 중국의 명주, 한반도의 탐라, 일본의 대마도가 대표적이었다. 송인의

90) 『吳郡志』 卷46(叢書集成初編), p.385.

91) 『長編』 卷277, 神宗 熙寧 9년 9월 乙卯條, p.6781.

92) 『吳郡志』 卷46, p.385.

93) 『夢溪筆談』 第24卷「雜誌」.

94) 周密, 『癸辛雜識』(叢書集成初編, 中華서국) 後集, 譯者, pp.185-186. “譯者之稱, 見《禮記》, ……陳說內外之言皆立此傳語之人以通其志. 今北方謂之通事.”

95) 『新校參天台五臺山記』, p.18.

96) 위의 책, p.13.

고려나 일본의 표류는 현저히 적었으나 고려인과 일본인의 중국 표류, 일본인의 고려(탐라) 표류, 고려인의 일본 표류는 상대적으로 많이 보인다.

본고에서는 세 지역(명주·탐라·대마도)에서 발생한 표류민과 이들의 조처와 송환에 주목해 보았다. 중국에서 고려의 표류민을 송환해 오는 시기는 대체로 5월에서 8월에 이르는 시기로 계절풍을 이용하고 있음을 알 수 있다. 송나라는 당시 동아시아의 불안정한 국제 정세에서 고려와 우호적인 관계를 유지하고자 하는 염원이 강하여 특히 고려의 표류민을 대우하고 송환하는데 성의를 보였다. 물론 송나라는 당시 국제정세에 민감할 수밖에 없었으므로 간첩으로 위장한 가짜 표류민이 있을까 신경을 썼지만 표류된 것으로 밝혀지면 잘 대우하여 송상이 무역하러 가는 때에 귀국하게 하거나 표류민 본국의 사절단이나 상선이 올 때 돌려보냈다.

고려민의 표류에서 두드러진 양상은 탐라지역 출신이 많다는 것이다. 물론 고려내의 이동에서 뜻하지 않게 중국으로 표류되기도 했지만, 바다 한 가운데 있는 탐라 지역 사람들은 밖으로 진출할 필요성이 다른 지역에 비해서 많았기 때문에 오히려 중국에서 직접 선진 문물을 흡수하는데 유리한 면도 있었다. 일본의 경우는 중국과 민간교류가 이루어진 후, 어떻게 보면 탐라지역은 지리적으로 중간 거점지역이 되었다.

일본에 표착한 고려의 표류민은 대마도의 관료를 통해 송환해 오는 성의를 보였다. 이는 대마도의 경제가 고려에 의존할 수밖에 없는 실정이고 대마도와 한반도는 거리상으로 가까웠기 때문이라고 생각된다. 반면, 탐라 지역에서는 일본의 표류민에 대한 약탈이나 만행이 있어 관료가 유배당하기도 하였다. 그러나 전반적으로 중세 동아시아 해역에서의 교류는 공식적인 표류민 송환제도가 형성되기 이전에도 나름대로 평화적으로 이루어지고 있었음이 확인되었다.

표류민들과 현지 관료나 주민간의 교류는 같은 한자문화권에 속하였으므로 한자의 인식 능력을 통해 동아시아인이라는 사실이 밝혀지

고, 상대 국가가 자국과 어떠한 정치·외교관계에 있는지에 따라 대우하는 정도가 달랐다. 또한 송환시에도 당사국과의 관계 여하에 따라 송환 절차가 결정되었다.



(中文提要)

宋代東亞海域上漂流民的發生與送還

裴淑姬

由於陸路交通先後為遼和金所阻隔，高麗與宋之間的往來，不得不主要依靠海上的交通。宋代是海外貿易活躍的時期，形成了一個巨大的商業網絡。宋商進出高麗或者日本，高麗人與日本人也通過各種方式（譬如使臣來往，商人貿易，佛教交流等）來往中國。元豐以後，宋代確定東南的明州為對高麗和日本通航的唯一港口，明州港因此成為了宋對外貿易的中心。宋代東亞三國的貿易和友好交流中，常常出現因無法抗拒的自然原因而發生的非法漂流停滯異國，三國送還漂流人員的重要地點有中國的明州，韓半島的耽羅，日本的對馬島。宋人漂流到高麗、日本極少，而高麗人與日本人漂流到中國、日本人漂流到高麗（耽羅）、高麗人漂流到日本則相對多一些。這可能與當時宋人對季節風與海潮規律的認識有直接關係。

我分析了從三國的文獻中找出的中世期東亞海域上發生的各國漂流民的大量資料，結果如下：漂流民的類型主要有使臣、居民（包括商人）、僧人、軍人等；宋初高麗使臣的漂流時間大部分在9月份；宋朝送還高麗漂流民的時間大約在5月份到8月份之間，他們利用季節風來送還漂流民。宋朝認為，當時國際情況不穩定，有必要維持跟高麗的友好關係，故宋朝對漂流民給予了很好的待遇適妥善安排送還。當然，宋朝亦擔心偽裝成間諜的假高麗漂流民，所以往往會先查明漂流民的身份，之後再幫助他們回國。

宋朝對高麗漂流民的送還主要採取兩種方法。一是由前往高麗的宋商帶回，二是由本國的使節送還。漂流到中國的高麗民大多出自耽羅，這在客觀上使耽羅成為高麗吸收中國先進文物的重要地區。

日本與宋朝雖沒有正式的官方交流，但兩國之間民間文化交流卻極為頻繁，比如日本僧侶便常常去宋朝江南名剎學習禪宗。由於地緣因素，耽羅也成為宋朝與日本來往的中轉地區。

漂流到日本各地的高麗人，經由對馬島送還高麗。其路線是由日本各地到大宰府，再由太宰府到對馬島，再由對馬島到金州和東南海船兵部。這是因為對馬島的經濟主要依託高麗，並且與韓半島距離較近。在中世東亞海域上，正式的漂流民送還制度形成以前，各國之間已經形成了友好的文化交流。

北宋嘉祐年間，耽羅人漂流到蘇州崑山縣后，從中國學習新的造船技術，同時也將耽羅的農產品傳到了中國。四百年后，在濟州當過官的崔溥，不幸漂流到中國。當中國人得知他來自濟州島之後，還特意向他詢問濟州島的情況。由此，我們能夠理解歷史上文化交流的廣泛性以及中國人對高麗人的關心。

주제어: 동아해역, 표류민, 송대, 고려, 탐라지역, 영파지역, 일본, 대마도, 정보 전달

關鍵詞: 東亞海域, 漂流民, 宋代, 高麗, 耽羅地區, 寧波地區, 日本, 對馬島, 情報傳達.

Keywords: East Asia, castaway, Song Dynasty, Danluo area, Ningbo area, Japan, Duimadao, information transmission.

(원고접수: 2010년 3월 2일, 심사완료: 4월 10일, 심사결과통보: 4월 10일, 수정원고접수: 4월 25일, 게재확정: 4월 26일)