

[기획논문 I : 섬 데이터베이스를 활용한 고·중세시기의 도서(섬) 주민의 삶과 생활]

조선시대 제주행 ‘官海路’에서 출항포구의 변화*

변 남 주**

목 차

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. 머리말 | 4. 해남·강진발 제주해로상의 지명과 출항 |
| 2. 조선시대 편찬 지리지에 기록된 제주해로 검토 | 포구의 변경 |
| 3. 나주발 제주해로상의 지명과 출항포구의 변경 | 5. 맺음말 |

1. 머리말

우리나라 제일의 섬 제주도는 해남 땅끝과 직선으로 약 85km 거리의 바다를 사이에 두고 있다. 이런 제주도는 목마장 또는 유배지로 이용되거나 굴과 같은 온대과일을 진상하는 곳이었다. 이와 관련한 관리나 유배인 등은 배를 이용하여 제주를 왕래하였다. 고려시대 이후 육지의 역로와 마찬가지로 바다에서도 국가에서 공인한 제주해로와 포구가 있었다(이하 ‘官海路’라 칭함). 이때 제주해로는 전라도 서남부 지역의 육지, 즉 오늘날 나주, 해남, 강진 등으로 연결되었다. 관리들은 공무상 여정인

* 이 논문은 2015년 대한민국 교육부와 한국학중앙연구원(한국학진흥사업단)의 한국학분야 토대연구지원사업의 지원을 받아 수행된 연구임(AKS-2015-KFR-1230002).

** 국민대학교 한국섬역사연구소 연구교수

경우에 官의 도움을 받았다. 육로의 驛에서 역마, 院에서 숙식 등을 제공 받았듯이, ‘관해로’의 경우에는 포구에서 해당 지방관, 수군만호 등으로부터 숙식 외에도 渡海에 필요한 선박과 인력, 물자, 군관들의 호위 등을 지원받았다. 그런데 해로의 경우는 출항지 포구에서 순풍이나 순조류 등을 기다리면서 장기간 머무르는 경우가 많았다.¹⁾ 따라서 육로보다 많은 경비가 소요되었다. 이는 제주를 왕래하는 관리가 아무테서나 입·출항 할 수 없는 이유이기도 하다.

지금까지 제주해로를 밝히는 전문적인 역사 연구는 확인되지 않는다. 다만 제주에서 서울까지 해로상 경유지와 물류에 관한 논문이 발표되었고, 제주 뱃길과 관련된 지역에 관한 서적도 발간되었다. 오홍석은 근대기에 帆船으로 제주에서 서울을 갈 때의 해로와 경유지를 연구하였고,²⁾ 나가모리미쓰노부(長森美信)는 조선 후기 제주 進上物의 조달과 수송에 관한 제도를 연구하였다.³⁾ 그리고 주희춘은 『제주 고대항로를 추적한다』에서 제주 바닷길과 관련 된 강진, 보길도, 소안도, 해남 등지를 찾아 답사하고 그 결과를 정리하였다.⁴⁾

본고는 조선시기 제주해로에 나타난 육지부 포구의 변화를 고찰하는 것이 목적이다. 이를 위하여 먼저 조선시대 여러 지리지에 나타난 제주해로 경로를 살피고(2장), 그 제주해로에서 사라진 옛 지명을 중심으로 고찰한 다음 육지부 제주 출항포구의 변경을 살폈다. 그 순서는 조선시대의 나주(3장), 해남·강진(4장) 순으로 편성하였다. 그 방법은 『금성일기』, 『조선왕조실록』, 『유배일기』 등 여러 기록에서 제주를 왕래하는 관

-
- 1) 1601년 김상헌은 안무어사로 제주로 들어갈 때 좌선 1척, 전라수사가 보낸 호송선 4척, 제주 관관이 보낸 영후선 2척, 전라병사가 보낸 병선 2척 등 9척이 선단을 이루었고, 인원은 제주의 領船이하 모두 38명이며, 양식은 3읍, 즉 해남, 강진, 영암에서 규정대로 제공한 백미 30석을 싣고 해남 관두포를 출항하였다(김상헌, 『남사록』 도해편, 1601. 2. 1).
 - 2) 吳洪哲, 『帆船 航海時代의 濟·京海路』, 『濟州道研究』 1, 1984.
 - 3) 長森美信, 『조선후기 제주 進上物의 조달과 수송』, 『탐라문화』 23, 2002, 133~162쪽.
 - 4) 주희춘, 『제주 고대항로를 추적한다』, 1992, 주류성.

리가 실지로 이용한 사례를 찾아 지리지의 기록과 견주어 출항지 변화를 밝히었다.

그런데 조선시기 제주해로에 관한 연구는 한계가 있다. 기록이 빈약한 것은 물론이거니와 옛 지명은 지금과 다르고, 간척이나 제방 그리고 섬의 연륙과 양식장 등으로 뱃길환경이 변화되었으며, 동력선화 되면서 돛단배도 사라졌기 때문이다. 추후 미진한 점 즉, 이런 해로를 통하여 어떤 인적·물적 교류가 이루어졌는지 또 관련 된 사건이나 흔적을 찾는 연구가 진행되길 기대한다.

2. 조선시대 편찬 지리지에 기록된 제주해로 검토

조선시대 제주간 ‘관해로’에 관해서는 여러 지리지에서 확인되는데 『高麗史』, 『世宗實錄地理志』, 『新增東國輿地勝覽』 등이 그것이며 그 내용은 아래 <표 1>과 같다.

<표 1> 조선시대 편찬 지리지의 제주해로 기록

출항지 기록	發羅州	發海南	發康津	楸子島~濟州
	凡七晝夜	皆三晝夜,		
『고려사』 ⁵⁾ 1449~1451	歷務安大堀浦·靈岩火無只瓦島·海南於蘭梁	發海南,則從三寸浦, 歷巨要梁·三內島.	發耽津則從軍營浦, 歷高子·黃伊·露瑟島·三內島,	過斜鼠島·大小火脫島, 至于涯月浦朝天館. 盖火脫之間, 二水交流, 波濤洶湧, 凡往來者, 難之
『세종실록지리지』 ⁶⁾ 대정현조 1425~1452	이전 같음-海珍於蘭梁	發海珍-이하 같음	發康津-이하 같음	
『신증동국여지승람』 1481	『고려사』와 동일	『고려사』와 동일	위와 같음	
『여지도서』 ⁷⁾ 제주목조 1757~ 1765	歷務安大堀浦 靈巖瓦島 海南於蘭梁	發海南 則從三寸 歷我烏梁 三內島	發康津浦從軍營 浦 歷高子 黃露島 三內島	

출항지 기록	發羅州	發海南	發康津	楸子島~濟州
	凡七晝夜	皆三晝夜,		
『대동지지』 ⁸⁾ 1861~1866	-이전 고려사와 동일 海南於蘭梁 巨要梁 至楸子島	고려사와 동일	從軍營浦歷高子 黃魚露島 三內島	

위의 조선시대에 편찬된 여러 지리지의 제주해로에 대한 기록내용은 시종일관 변화가 없다. 그 세 경로를 정리하면 다음과 같다.

① 나주에서 출항하면, 大堀浦 → 火無只瓦島(瓦島) → 於蘭梁을 거쳐 7주야 걸려 추자도에 이르며, ② 해남현(해진군) 三寸浦에서 출항하면, 巨要梁 → 三內島를 거쳐서 3주야 걸려 추자도에 이르고, ③ 강진(탐진) 軍營浦에서 출항하면, 高子(島) → 黃伊(島) → 露瑟島 → 三內島 등을 거쳐 3주야 만에 추자도에 이른 후 斜鼠島, 大火脫島, 小火脫島 등을 지나서 제주의 涯月浦에서 朝天館 어간에 이른다.⁹⁾

전거와 같이 고려사를 비롯한 조선시대에 편찬된 지리지에 따르면 육지부 제주 왕래포구는 나주, 해남, 강진지역에 있었다. 그 출항포구는 나주, 해남의 삼촌포, 강진의 군영포라 지칭하고 조선시기 내내 변경이 없음을 알려준다. 지리지의 기록대로 육지부 왕래포구가 조선시대 내내 변함없지는 의문이다. 읍치의 이동이나 당시 사정이나 환경의 변화에 부응하여 포구도 당연히 변동하였을 것으로 보기 때문이다. 이를 밝히기 위하여 먼저 옛 지명을 살펴보겠다. 전거에 나온 지명들은 대부분 현재의 호칭과 다르고 지방편제도 현재와 달랐기 때문이다. 이어 3~4장에서 포구의 지명이나 현재 위치를 살펴보고 역사적으로 출항포구가 어

5) 『고려사』 권57, 지제11 탐라현조.
 6) 『세종실록지리지』 전라도 제주목 대정현조.
 7) 『여지도서』 전라도 제주목조.
 8) 『대동지지』 전라도 제주목조.
 9) 『世宗實錄地理志』 全羅道 濟州牧 大靜縣 기사와 『高麗史』 卷57 志11 地理2 羅州牧 耽羅縣條 기사는 내용상으로 일치하나 『고려사』에서 강진을 탐진으로, 세종실록에서 해남을 해진군으로 다르게 기록되었다.

떻게 변경되었는지 살펴보겠다.

3. 나주발 제주해로상의 지명과 출항포구의 변경

1) 나주발 제주해로상 지명의 검토

가. 羅州 포구

나주에서 출항한 제주행 배는 어느 포구를 이용하였는지 살펴보자. 나주가 중세에 들어와 전라도의 중추도시로 성장하게 된 배경에는 영산강 뱃길이 있었고, 그 중심포구는 근대 영산포가 아니라 나주 목포이며 이칭으로 南浦津, 榮山 등으로도 불렸다.¹⁰⁾ 그 위치는 羅州에 있으며,¹¹⁾ 南浦津은 州의 남쪽에 있는데 배가 있다.¹²⁾ 錦江津은 一名 錦川, 木浦이며, 혹은 南浦라고도 한다. 곧 광탄의 하류로 나주의 남쪽 11리에 있다.¹³⁾ 오늘날 태춘마을 남쪽이다(그림 1). 이와 같은 나주 목포는 영산강 물길에서 기록으로 확인되는 最古의 포구이다. 장화왕후 오 씨가 태어난 곳이며, 910년대 초반에 왕건과 오씨가 처음 만난 공간이기 때문이다.¹⁴⁾ 또 나주 목포는 영산강 유역에서 중세 즉 고려·조선시대의 핵심 포구였다. 고려 말에서 조선 전기까지 나주 물길에서 확인되는 유일한 나루이기도 했다.¹⁵⁾ 곧 나주의 ‘海上 關門’이자 속칭 호남대로인 역로를

10) 김정호, 『걸어서 가던 한양 옛길』, 향지사, 1999, 171쪽; 김경수, 앞의 책, 2006, 535쪽에서 현재 등구나루(송월동 현 인라인스케이트장 인근)가 南浦, 즉 木浦이며, 나주의 외항으로 왕건의 요충지였다는 견해가 있으나 검토의 여지가 있다.

11) 『世宗實錄地理誌』 全羅道條.

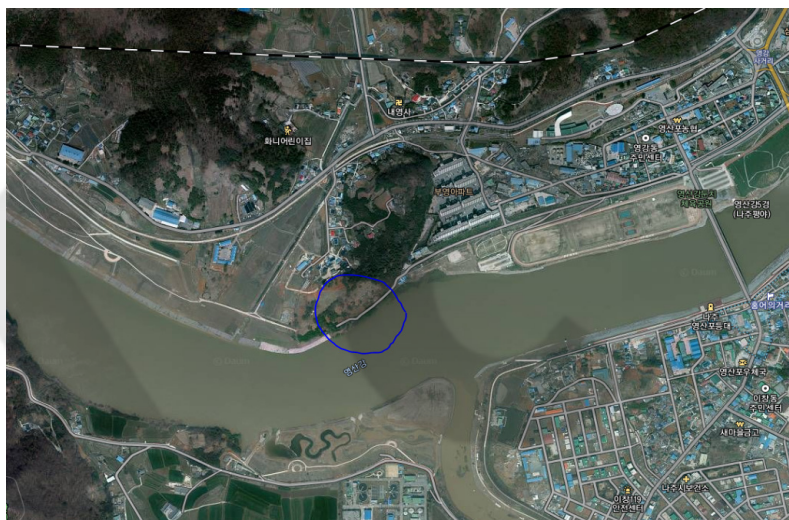
12) 『世宗實錄地理誌』 全羅道 羅州牧條. “仰巖、龍津、州官行祭、南浦津 在州南、有舟楫.”

13) 『新增東國輿地勝覽』 卷35, 全羅道 羅州牧 山川條.

14) 『고려사』 권88, 열전1 후비1 장화왕후 오씨조. “莊和王后吳氏羅州人 祖富佗 父多隣君 世家州之木浦-중략-太祖以水軍將軍 出鎮羅州船舶木浦 望見川上有五色雲氣 至則后浣布 太祖召幸之.”

연결하는 교통의 요충지였다.¹⁶⁾

공민왕 19년(1370) 5월 2일, 명나라 詔書使佐 倭相公의 답방으로 명의 남경에 간 고려 回禮謝 일동이 입국하였던 곳이다.¹⁷⁾ 또 고려 말 鄭地 장군은 海道副元帥로 우왕 8년(1382) 11월에 나주의 땅 목포(州地 木浦)에 정착했다.¹⁸⁾ 당시 정지는 병선 47척을 거느리고 羅州 木浦에 진주하고 있었다. 이 때 왜구가 큰 배 120척을 이끌고 경상도에 나타났다는¹⁹⁾



<그림 1> 나주 목포(택춘마을의 동쪽 ○) 인근 서쪽에 제주도민의 제민창(큰 건물)이 설치되었다.

15) 『고려사』 권57, 지11 지리2 나주목조 “南浦津 黑山島(島人出陸僑寓南浦江邊 稱榮山縣 恭愍王十二年 陞爲郡).”

16) 따라서 주변에는 다양한 유적이 형성되었다. 영산현(군), 영산창과 倉城, 염창, 흥룡사, 혜종묘, 완사천, 國祭處 용진단, 금강루, 금강원과 흥해원, 영산교 등이 그것이다.

17) 『錦城日記』 庚戌年(공민왕 19년, 1370)條. “五月初二 詔書使佐倭相公 回謝副使 書狀官 押物 打軍 譯語 並只選出 來州地木浦 下陸到.”

18) 『錦城日記』 壬戌年(우왕 8년, 1382)條.

19) 『고려사』 권113, 열전26 정지조.

소식을 듣고 출전하여 대승을 거두고, 우왕 9년(1383) 5월에 경상도 長浦(남해군)에서 왜적을 잡아 목포에 들어왔다가 상경하였고, 전라도 도원수 羅瑞 등은 7월에 木浦에 정박하였다가 배를 타고(騎船) 下海하였다는²⁰⁾ 곳이 나주의 목포이다.

나. 務安의 大掘浦

대굴포는 ‘큰 판개’란 뜻으로 보아 인공수로를 굴착한 결과로 여겨지는 곳이다. 영산강 하굿둑으로부터는 약 46km 상류에 있으며, 지금의 함평군 학교면 곡창리 대곡마을 앞이다. 이러한 大掘浦는 고려~조선 전기에 주로 활용되었던 포구이며, 내륙으로 깊숙이 들어가 있어, 바다에 떨어지기가 거의 2息頃(두 물때)이나 되었다.²¹⁾ “대굴포(강)는 고려 때에 지세에 등져 흐르는 三大江의 하나로 졌으며,”²²⁾ 조선 초에는 한때, 水軍處置使가 근무하는 전라수영이 있었다.²³⁾ 전라수영에는 大船 8척, 中船 16척, 군사 1천 8백 95명, 뱃사공(梢工) 21명이 배치되었다.²⁴⁾

다. 靈巖의 火無只瓦島

영암의 火無只瓦島는 화무지도와 와도로 분리하여 두 개의 섬으로 읽을 수 있다. 화무지는 이두식 표기로 이해하면 ‘황무지(불모지)島’가 되고 瓦島는 ‘지와도’이다. 이를 뜻으로 한자표기하면 荒島, 瓦島이다. 이제 황도와 와도의 위치를 확인하자. 『대동여지도』를 보면 荒島가 확인되고, 瓦島는 용당리 가지도 서북단에 붙은 작은 섬의 개요지(狗臥島)이다. 지와도가 와음으로 개요지로 되었다가 한자 표기로 狗臥島로 된 곳이다.

20) 『錦城日記』 癸亥年(우왕 9년, 1383)條.

21) 『세종실록』 권57, 14년(1432) 8월 5일(신묘).

22) 『新增東國輿地勝覽』 卷36, 全羅道 務安縣 山川條.

23) 전북 옥구에서 1408년 이설되어 1432년 목포로 다시 옮겨지기 전까지 24년간 설진되었다. 더 자세한 내용은 이정호·이수진, 『함평 대굴포 전라수영』, 동신대학교 문화박물관, 2003, 18~40쪽 참조.

24) 『世宗實錄地理誌』 全羅道條. “水軍處置使營 在務安縣大掘浦 領大船八艘 中船十六艘 軍一千八百九十五名 梢工二十一名.”

주목되는 것은 『여지도서』에서는 화무지와도가 아니라 瓦島만²⁵⁾ 기록되었다. 현재의 위치는 현대삼호조선소가 가지도이고 이를 중심으로 서북단에 작은 섬 와도가 있고 남동단에 황도(현대호텔)가 위치한다. 그러니까 황도와 와도는 간조 시 사실상 붙어있는 점인 것이다. 따라서 화무지와도나 와도는 해로상으로 볼 때는 같다. 나주발 제주해로는 와도의 북쪽과 허사도 사이를 지나기 때문이다. 자세히 언급하면 뚝단배는 썰물을 타고 목포 남쪽을 지나 와도의 서쪽을 지나면 영암만과 금호만의 빠른 조류를 이용하여 화원반도 끝단에 있는 등산나루와 대나루를 지나 시하바다로 남행하게 된다. 이는 조선시대 화원면 구림마을 모래섬과 목포진을 연결하는 등산진 해로이기도 하다.

라. 海南의 於蘭梁

해남의 어란량이 어디인지를 살피기 위하여 먼저 조선 초기 어란(병선)이 어디에 있었는지 명확하게 밝혀야 한다. 조선 초기의 어란은 지금의 해남군 송지면 어란리에 있지 않았기 때문이다. 여기에서 현재 해남군 송지면 어란은 조선시대에는 해남 땅이 아니라 영암 땅이었음을 주목한다. 다시 말하면 영암의 어란량이 아니라 해남의 어란량이기 때문이다.

해남의 어란량은 『세종실록지리지』에 의하면 “어란이 海珍郡 남쪽 三寸浦에 있다”²⁶⁾ 했다. 이로부터 삼촌포가 즉, 어란인 셈이다.²⁷⁾ 삼촌포는 현재의 화산면 연곡리 연곡교(고천암) 동쪽으로 구전지명은 ‘古於蘭’이다.²⁸⁾ 그렇다면 해남의 어란량은 현재 해남군 송지면 어란리 앞바다가 아니라 지금의 (화산면) 고천암 남쪽바다를 일컫는 것으로 보는 것이 합리적이다.

25) 『여지도서』 전라도 대정현조.

26) 『세종실록』 권 151, 지리지 전라도조. “於蘭 在海珍郡南 三寸浦 嶺中船四艘 軍四百八十名 梢工四名.”

27) 삼촌포 위치비정은 4장 삼촌포편 참조.

28) 한글학회, 『한국지명총람』 16 전남IV, 1984, 242쪽.

2) 조선시대 영암지역 제주해로상 지명의 검토

가. 영암의 古達島와 梨津

조선시대 해남반도는 앞에서 언급하였듯이 두륜산맥을 중심으로 동쪽은 영암군에 속하였다. 따라서 고달도와 이진, 남창은 영암에 속하였다. 이 세 지명은 어떤 관계일까. 고달도는 현재 완도군 군외면 원동리 달도를 말하지만 그 포구는 북평면 남창리 동쪽을 일컫는다. 이는 나루의 양쪽이 같은 지명을 쓰는 현상으로 설명된다. 여기에다가 각종 기록을 보면 영암의 고달도와 이진이 동일한 곳으로 등장한다. 이러한 상황은 海月樓에대한 『대동지지』 기록에서도 설명된다. “해월루는 남쪽 이진에 있으며 제주를 들어가는 자가 여기에서 발선하여 소안도에 이르러 후풍한다”고²⁹⁾ 했다. 추사 선생은 제주도 유배길을 가면서 해월루를 이용하였다.³⁰⁾ 해월루는 제주 가는 사람들이 바람을 기다리는 장소이며 그 위치는 이진마을이 아니라 남창마을에서 확인된다. 이렇게 고달도, 이진, 남창이 동일한 곳으로 인식되었다. 외부에서 볼 때는 세 곳이 1km 내 지척간에 있어 사실상 같은 지역인 것이다(그림 2). 이진마을에서는 제주도 현무암이 대량 발견되었다(그림 3).

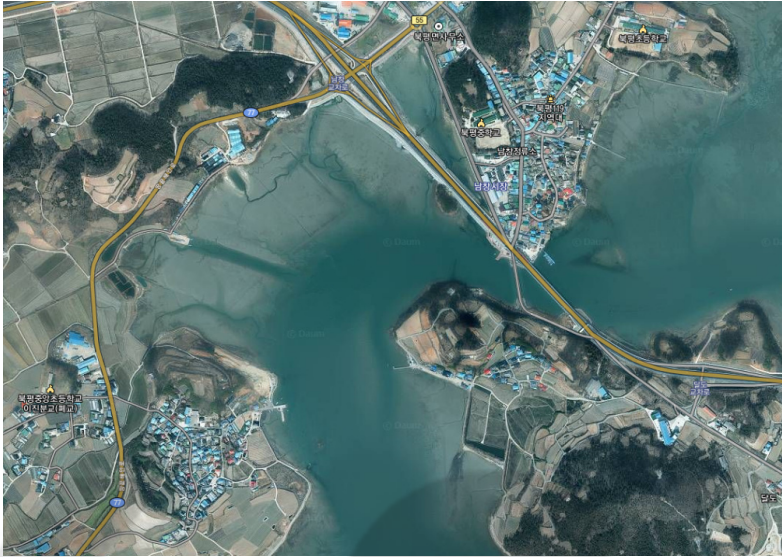
나. 소안도

소안도의 이칭은 소완도이다. 소안도는 완도군 소안면 비자리에 속하며, 그 옛포구는 농협 하나로마트 인근이다. (영암)고달도에서 출항하면 소안도에 이르러 후풍을 하였다가 추자도로 향하는 중간기착지이다. 이진에서 출항한 추사 선생은 소안도를 들러 제주를 갔다.³¹⁾

29) 『대동지지』 전라도 나주목 영암군 樓亭條 “海月樓 梨津南 入濟者 發船於此 至所安島候風”

30) 『완당전집』 제10권 詩, ‘해월정 아래 어촌[海月亭下漁村]’

31) 『완당전집』 제5권 其三十 “내 걸음은 어제 돛단배 하나로 소완도(小莞島)에 당도했고”



<그림 2> 남창교 상단 우측에 해월루와 고달도 포구가 있고, 하단에 달도, 그림 좌측하단에 이진이 위치한다.



<그림 3> 영암(현 해남) 이진에서 발견된 제주도 현무암(앞 섬이 달도)

3) 나주 출항포구의 영암으로 변경

(1) 나주 출항 제주행 관리들의 행선지 현황 검토³²⁾

제주도는 고려시대 이후 나주목에 속하였으므로, 나주와 제주간을 왕래하는 관리들의 행차가 빈번했다. 제주목사 외에 왕의 특별 명령을 수행하는 敬差官이나 別監 등이 그들이다. 살펴본 바와 같이 그 포구는 나주목포로 지금의 나주시 택촌마을 동쪽 영산강변이고, 별호는 남포, 금강진, 영산진, 영산포 등이었다.

고려 말~조선 초기 나주 목포에서 출항한 예는 다음과 같다. 제주도 원나라 牧子들이 반란을 일으키자, 최영 장군은 큰 병선 314척과 병사 25,600名을 거느리고, 1374년 8월 15일 나주목포에서 배를 타고 제주로 출항하여 난을 진압한 뒤에는 다시 나주로 돌아왔다.³³⁾ 또 1406년 김도생 등이 제주 범화사의 불상을 제주도에서 가져올 때 나주목포가 이용되었다.³⁴⁾ 이외에 관리들이 나주에서 뱃길로 제주를 왕래한 기사는 『錦城日記』의 1358~1489년 기록에 잘 나타나 있다(표 2 참조).

여기에서 제주 가는 포구의 변경이 살펴진다. 제주와 관련된 관리들이 제주에서 나주로 들어오는 때보다 나가는 경우를 더 눈여겨보자. 나주로 들어온 경우에는 경유지 설명 없이 ‘入州’ 또는 ‘來州’라고만 기록되었다. 이에 제주에서 나주까지 모두 해로로 왔는지 아니면 강진이나 해남까지 해로로 온 후 나머지는 육로로 나주에 들어왔는지는 알 수 없다. 반면 나주에서 제주도로 나갈 때 행적은 세 가지 시기로 면밀히 구분된다. 첫 번째는 나주에서 제주로 곧바로 돌아간 시기, 두 번째는 해남으로 가는 시기, 세 번째는 영암으로 향하는 시기이다.

아래 <표 2>를 참고로 살펴보자. 첫 번째 시기는 고려 말(1372)~조선 초(1426)의 상황으로, 제주도를 행차하는 관리들이 갔다는 설명만 있

32) 이 부분은 필자의 학위논문, 『전근대 영산강 유역 포구의 역사지리적 고찰』, 2010, 163~168쪽을 수정 가필 축약한 것이다.

33) 『高麗史』 권113, 열전26 최영조; 『錦城日記』, 甲寅年(공민왕 23년, 1374)條.

34) 『태종실록』 권11, 6년(1406) 4월 20일(경진).

을 뿐 타 경유지에 대한 언급이 없다. 이는 나주에서 배편을 이용하여 제주로 직행한 것으로 해석된다. 두 번째 시기에는 1427년, 1431년에 그들은 海珍(해남+진도)郡으로 행차하였다. 세 번째 시기로 1433년 이후에는 모두 영암으로 행차하였다. 반면 나주에서 직접 배를 탔거나 해남으로 간 경우는 한 건도 확인되지 않는다. 이를 주목하면 나주에서 제주로 가는 官海路의 변경 가능성을 엿볼 수 있다. 기왕에는 출항지가 나주, 해남, 강진이었으나 1433년 이후 해남, 강진은 그대로고, 나주는 영암으로 변경된 것이 아닌지 의심이 된다.

<표 2> 『금성일기』의 제주도 입·출 기록

연도	월일	관직	성명	입·출 내용
1372년(공민왕 21년)	4. 2 8. 6	진헌사 제주안렴사	吳季男 이하생	제주에서 4. 17 入州하여 上京 선편으로 상경
1374년(공민왕 23년)	8 8. 15 12. 26	도순문사 도통사·부원수 일행 나주목사	최영·나세 백진	제주도 행 기선 제주 行 (10. 1 제주→來州) 제주도 行
1397년(태조 6년)	6. 10	선은別監	김계란	배로 제주도행
1399년(정종 1년)	5.	제주마축別監	김계란	제주도에서 왔다가 돌아감
1401년(태종 원년)	1. 28	제주기은마축사	김계란	來州
1403년	4. 9	제주마축점고사	김단	도입
1406년	1. 15	제주敬差官	이각	來州
1406년(태종 6년)	5.10 來州	제주불상배귀사 대명상천사일행	황엄 일행	6. 26일 상경(다른 사람들이 배로 왕복)
1409년(태종 9년)	3. 12	제주목사겸 안무사	정초	제주로 돌아감
1413년	7. 16	제주敬差官	김정준	來州
1413년		제주敬差官	김정준	상경.
1419년(세종 1년)	7 2. 5	제주敬差官 제주敬差官(진휼사) 좌수군 도절제사 외 다수	고득중 이간 유습 박설 등	래주. 제주로 돌아감. 대마도를 정벌하는 일로 나주 지나감.
1420년	5. 5	제주敬差官	고득중	來州
1425년(세종 7년)	4. 23	제주안무사 겸 목사	조희정	來州
1426년(세종 8년)	2	제주 점마別監	문방귀	來州

연도	월일	관직	성명	입·출 내용
1427년	11	제주도敬差官	고득중	來州 후 해진(지금 해남)으로 감.
1429년	10	제주첨마敬差官	박호문	來州
1431년	3. 4	제주도敬差官	박결	來州 후 해진으로 감.
1432년(세종 14년)	9.	진원현감	이대중	비거도선 만들 나무가 구하리 제주행
1433년(세종 15년)	10	제주도안무사겸 판목사	최해산	來州 후 12일 영암으로
1435년(세종 17년)	2. 1	전관현사	서계준	감귤종자 漕戰船으로상납 건 來州
1443년	9. 20	제주도선위別監	정광원	來州 후 22일 영암으로
1444년	3. 20	제주도敬差官	한서용	來州 후 22일 영암으로
1445년	3. 19 10. 26	제주도敬差官 제주관관	정효 오상명	來州 후 21일 영암으로 來州 후 11. 6일 영암으로
1449년	8. 23	제주도 전운사 한성부윤	고득중	入州
1450년(세종32년)	2. 14	제주도敬差官	조수문	來州 후 영암으로
1452년(문종 2년)	2. 15	제주도 첨마別監	고득중	來州 후 영암으로
1454년(단종 2년)	3. 7	제주도敬差官	권철	來州 후 영암으로
1456년(세조 2년)	4. 7 11. 6	제주도 안무사 통정대부 제주도 敬差官	장명창 김자행	來州 후 영암으로 來州 후 영암으로
1466년(세조 2년)	3. 9	제주수군절도사	이유의	來州
1472년(성종 3년)	2. 7	제주도 첨마別監	고택	來州 후 영암으로
1477년		제주도 첨마別監	하맹윤	來州 후 상경
1478년(성종9년)	2. 28	두독야지추쇄敬差官	권경우	제주도에서 來州 3. 4 무안으로

(2) 나주 출항에서 영암 출항으로 변경 사례

다음은 『금성일기』에 나타난 행선지 변경에 대한 의문을 풀어보자. 아래는 선조 4년(1571)에 전라 감사가 영암·강진·해남의 貢賦를 덜어 줄 것을 청하는 馳啓의 내용이다.

靈巖·康津·海南 세 고을은 兩營(전라우수영과 전라병영) 사이에 끼여 있는데다가 제주로 곧장 갈 수 있는 길목의 요충지여서 貢賦가 다른 고을보다 갑절이나 많습니다. 특히 乙卯倭變(1555년)을 겪은 뒤로는 방비에 대한 제반 일이 매우 많아 백성들이 심한 고초를 겪고 있습니다.³⁵⁾

여기에서 제주로 가는 길목의 요충지로 靈巖, 康津, 海南을 언급하고 있다는 점이 주목된다. 나주는 보이지 않고 대신 영암이 등장하고 있다. 나주에서 제주간 관해로가 변경된 것을 보여준다. 다음은 나주에서 직접 제주행 배를 타지 않고, 영암 이진을 이용한 예를 더 살펴보자. 나주 楓浦(회진)마을에 살았던 林悌(1549~1587)가 1577년 제주를 들어가는 경우에 나타난다.³⁶⁾ 임제는 나주 풍포(회진: 나주목포의 인근)에서 배가 아닌 말을 타고 출발하였다. 무안의 주룡나루를 건너 영암구림을 거쳐 육로로 강진으로 간 뒤, 1577년 11월 6일 남당포에서 小船을 타고 영암 梨津에 도착하였다. 그는 신임 제주 정의현 현감 李應泓 등과 같이 정의현 고을의 大船으로 갈아타고, 영암 梨津堡를 출항하였다. 大船 외에도 정의현의 水汲船 1척, 강진·해남·진도의 호송선 각 1척 등 6척이 선단을 이루었다. 한편 돌아올 때는 1578년 2월 그믐날 제주에서 출항하여 해남 관두량으로 상륙하였다.³⁷⁾ 또 金尙憲(1570~1652)은 1601년 安撫御史로 제주에 파견되었는데, 그는“제주를 왕래하는 公行은 반드시 강진의 白道島(영포마을의 백금포), 영암의 梨津浦, 해남의 館頭梁에서 배를 탄다”고³⁸⁾ 했다. 이로 나주에서 출항하는 제주해로가 영암의 이진으로 변경되었음이 분명해진다.

이어 조선 후기 영암 이진에서 출항한 예를 좀 더 살펴보자. 다음 기사는 정조 18년(1794) 호남 위유사 서용보가 별단을 올려 제주를 행차하는 관리가 영암 이진의 고달도(지금 해남 이진 앞의 작은 섬)에서만 입·출항하고 있는 폐단을 고하고, 시정을 요구하는 상소이다.

35) 『선조실록』 권5, 4년(1571) 9월 12일(신미).

36) 과거에 합격한 뒤 제주목사로 있던 부친(임진)에게 인사차 제주를 가게 된다.

37) 林悌/신은열·임형택 공역, 『南溟小乘』, 『백호전집』(하), 창작과비평사, 1997.

38) 金尙憲, 1601, 『南槎錄』, 候風 九月初一日 乙未. “康津 海南兩縣 俱在海上 凡往來濟州 公行 必到此乘船. 海南則館頭梁 康津則白道島而 靈巖 梨津浦 又與康津 相接故待風者 皆留集于三處. 每年 輪定都會 于康海兩邑官攝護送之事 今年都會 適是康津(참고로 김상헌은 강진에서 배를 기다리다 해남 관두량으로 이동하여 제주배를 탔다).

제주도 세 고을의 수령과 사신이 왕래할 적에 강진·해남·영암이 都會를 나누어 정해서 각각 1년씩 돌아가면서 거행하고 있습니다. 그런데 사신이 출입할 때에는 매양 영암의 古達島에서 바람을 기다리기 때문에 영암의 경우는 梨津倉에 6방을 설치하여 접대를 맡고 있습니다. 그리고 강진·해남 두 고을이 도회를 맡은 해에는 다른 고을의 지경을 넘어 접대를 해야 하므로 모두 큰 폐단입니다. 이로 인하여 영암의 고달도 또한 길목이 되는 섬[孔島]이 되어 비록 영암이 도회를 맡은 해가 아니더라도 섬 백성들이 받는 폐단은 마찬가지입니다. 신의 생각에는, 靈巖의 古達島, 康津의 南塘浦, 海南의 館頭浦는 윤번으로 제주로 가는 바람을 기다리는 곳이므로 접대도 해당고을에서 하면 매우 편리할 것입니다. 하니 윤허하였다.³⁹⁾

위를 요약하자면 제주 가는 관리들의 접대는 영암, 강진, 해남 세 고을에서 윤번으로 하고 있으나 바람을 기다리는 장소로는 영암의 고달도(이진)만 이용했다. 따라서 영암군수와 현지 이진 주민들은 매년 고통을 받아야 했다. 그래서 접대하는 고을에서 바람을 기다리게 해달라는 상소가 있었고 그 결과 영암 이진 주민의 민폐는 해결되었다. 여기 조선 후기 기록에서도 靈巖(古達島), 康津(南塘浦), 海南(館頭浦)으로 나주가 빠지고 영암이 들어있다.⁴⁰⁾ 이제 『錦城日記』에서 1433년 이후 제주 가는 관리들이 모두 영암으로 행차하였는데, 그 곳은 영암 梨津임을 설명이 된 셈이다.

요컨대 나주에서 제주를 출항하다가 1433년 이후는 영암 이진으로 변경되었다. 나주에서 육로로 영암 이진(고달도)까지 간 후 제주해로를 이

39) 『정조실록』 권41, 18년(1794) 12월 25일(무인). “濟州三邑守令及使客往來時 康津海南 靈巖分定都會 各一年輪回舉行, 而使客出入 每於靈巖古達島候風 故靈巖則設置六房於梨津倉 以爲支供 而康 海兩邑 都會之年 則越他境支應 俱係大弊 因此而古達島亦爲孔道 雖非本邑都會之年 島民受弊一也 臣意則靈巖之古達島康津之南塘浦 海南之館頭浦 同是濟州候風之路 此後則輪回分排 靈巖都會之年 依前從古達島候風 康津都會之年 從南塘浦候風 海南都會之年 從館頭浦候風 濟州三邑守令及大小使客之行 依此定式 事甚便宜 -하략- 允之”

40) 『濟州邑誌』 坊里條, “濟州 北至海一里距海 南館頭梁 水路九百七十餘里.”

용한 것이다. 그런데 영암 이진에서만 출항하니 공행하는 관리들을 영암군 이진 주민은 매년 대접하느라 민폐가 컸다. 따라서 1794년 이후에는 접대하는 영암군, 강진현, 해남현에서 제주로 출항하도록 하게 하였다.

(3) 조선 후기 나주와 제주간의 뱃길

살펴본 바와 같이 1433년 이후 나주에서 직통으로 제주 가는 공식 海路가 폐쇄되고, 영암 이진으로 변경되었다. 그런데 나주와 제주간 ‘관해로’는 폐쇄되었지만, 조선 후기에 들어와서도 일정 기간 제주 뱃길은 열려 있었다. 제주도민의 진흙곡을 저장하는 임피(군산)의 나리포창이 정조 10년(1786)에 나주 제민창(택촌마을 서쪽 안창동)으로 이전되었기 때문이다. 제주도 백성들은 미역 등 해산물을 해로로 가져와 제민창에서 곡식과 교환하였다. 그러나 이런 정책 또한 강진, 영암 등으로 변경되었는데, 그 이유는 다음의 정조 18년(1794) 기사에 잘 나타나 있다.

“바닷가의 羅州 등 고을의 뱃길은 內海라고는 하지만 섬사람들이 수시로 왕래하는 곳이 아닙니다. 때문에 한평생 배 부리는 일에 익숙한 섬안의 사공이나 격군(格軍: 노젓는 사람)이라도 미역을 옮겨갈 때 배를 침몰시키는 경우가 많습니다. -중략- 제민창(濟民倉: 나주)을 설치한 것은 진실로 聖朝가 먼 지방의 백성들을 생각하고 굶주리는 백성들을 구제하기 위한 방책에서 나온 조치입니다. 만일 강진이나 해남 등지로 제민창을 옮겨서 섬사람들로 하여금 왕래하며 수납하게 하고 각각 그 고을로 하여금 주고받는 일을 주관하도록 하며, 또 道臣에게 총괄하여 살피도록 해서 편리한 대로 운반하여 혹은 미역을 먼저 바치고 곡식을 받기도 하고 혹은 곡식을 먼저 받고나서 미역을 바칠 수도 있도록 하는 것이 좋겠습니다. 조천포나 화북포 등에서부터 (강진)南塘島나 (당시 영암)古達島 등의 포구까지는 큰 바다로 나가는 뱃길이 일직선으로 마주 대하고 있으므로 사공이나 뱃사람들이 물길에 익숙하여, 원근의 섬들과 아침 저녁의 날씨에 대해서 손바닥을 들여다보듯이 환히 알고 있습니다. 이익에 급급하여 함부로 떠나는 고깃배나 장삿배를 제외하면 전혀 침몰될 우려가 없을 것입니다” -중략- 하니 창고를 옮기는 문제는

묘당이 품쳐할 것이다. 배로 실어 나르는 곡식이 아니더라도 구제하여
살릴 수만 있다면 육지의 백성들이 그에 힘입어 짐을 털 수 있을 것이
니 아주 다행한 일이다.⁴¹⁾

이에 의하면, 1794년에 나주 제민창(나주 안창동)도 강진의 남당포와
영암의 고달도(현 해남 이진)로 옮기게 되었다. 나주는 영산강 뱃길이
험하기 때문이었다. 무안의 주룡나루, 해남의 대나루 인근, 명량수로는
조류가 10 노트 내외에 이르러 뱃길이 매우 위험했다. 조선 초기에 제주
행 관해로는 나주를 폐쇄하고 대신 영암 이진으로 변경한 이유는 살펴
본 바와 같이 나주간 뱃길이 험하였기 때문으로 이해된다.

4. 해남·강진발 제주해로상의 지명과 출항포구의 변경

1) 해남발 제주행 출항포구의 변경

(1) 해남발 제주해로상 지명의 검토

가. 해남현 三寸浦와 古於蘭浦

조선 태종 9년(1409)에 영암(시종면)에서 해남(삼산면 일부)으로 이거
해 와 해남현과 합하여 海珍郡이라 하였는데,⁴²⁾ 이때 삼촌포는 진도의
외항이다. 이 삼촌포 위치는 해남현의 남쪽 20리에 있으며,⁴³⁾ “진도와
경계에 있다”고⁴⁴⁾ 했다. 『세종실록지리지』에 의하면 “어란이 海珍郡의
남쪽 三寸浦에 있다”고⁴⁵⁾ 했다. 이곳은 현재의 해남군 화산면 연곡리 연

41) 『정조실록』 권39, 18년(1794) 3월 2일(기축).

42) 『세종실록지리지』 전라도 나주군 해진군조.

43) 『신증동국여지승람』, 『동국여지』, 『해남읍지』의 전라도, 나주목, 해남현
산천조.

44) 『신증동국여지승람』 권37, 전라도 나주목 해남현조.

45) 『세종실록지리지』 권 151, 전라도조 “於蘭 在海珍郡南三寸浦 嶺中船四艘,

곡교(고천암) 동쪽인데 구전하는 지명도 ‘古於蘭’이다.⁴⁶⁾ 그런데 古於蘭浦는 현의 남쪽 25리에 있으며, 제주에 내왕하는 배가 여기에 머무른다 고⁴⁷⁾ 한 것으로 보아 삼촌포는 고어란포의 약간 상류의 지척간에 있었음을 알 수 있다.

나. 巨要梁

거요량은 위치를 살피기 전에 사라진 옛 지명 巨要島를⁴⁸⁾ 살펴야 거요량의 위치를 알 수 있다. 거요도는 이칭으로 莛巨吾島⁴⁹⁾ 莛島라고도⁵⁰⁾ 하며 오늘날 노화(읍)에 속한 넓도를 말한다.⁵¹⁾ 따라서 거요량은 넓도와 해남 땅끝 사이 약 9km 물길을 뜻한다.

다. 三內島

三內島도는 현재 사라진 섬 지명이다. 삼내도는 『고려사』와 왕조실록의 조선 초기만 등장하다가 사라지나 여러 『지리지』의 제주해로에서는 계속 나타난다. 삼내도는 고려시대에서 조선 초기까지 영암군의 속현인 황원군(해남 화원반도)에 속하였다가⁵²⁾ 나중에 영암군으로 이속되었다.

그 위치와 주변환경에 대해서는 세종 16년(1434) 소운 이길배의 상서즉, 제주·진도 등 남해안 섬들의 왜인에 대한 방어 대책에서 확인된다. 이에 따르면 해진군 삼내도의 주변 환경은 다음과 같다. 해로는 용이하지 않으나, 제주해로에서 중간기착지이며, 진도를 남북으로 조망할 수 있는 곳이고, 왜적이 오는 길목에, 바람이 막힌 포구 여기에다가 땅이 광

軍四百八十名, 梢工四名.”

46) 한글학회, 『한국지명총람』 16 전남IV, 1984, 242쪽.

47) 『신증동국여지승람』 권37, 전라도 나주목 해남현 산천조.

48) 『신증동국여지승람』 권36, 전라도 나주목 영암군 산천조.

49) 『여지도서』 전라도 나주목 영암군 산천조.

50) 『호남연해형편도』.

51) 넓도는 노화도의 서쪽 약 3km에 위치한다.

52) 『고려사』 권57, 지제11 지리2 전라도 영암군 황원군조 “有三內島·竹島·露島”

활하고 경작지가 기름진 곳이다.⁵³⁾

우선 지명으로 살펴보면 녘도의 동북에 위치한 마안도(馬鞍島)가 주목된다. 지명으로만 보면 마안도가 삼내도이다. 한자로는 ‘말안장섬’으로 풀이되지만 한글풀이로는 삼마(麻), 안내(內)에서 한자씩 따오면 ‘삼내도’가 되기 때문이다. 하지만 마안도는 앞에서 살펴본 삼내도의 환경과 일치하지 않다. 마안도는 섬이 작고 포구도 협소하여 바람을 피하는 중간기착지로는 적합하지 않은 곳이기 때문이다. 내용상으로 삼내도는 마안도와 동·서 녘도 세 섬을 뜻하는 듯하다. 동녘도는 살펴본 삼내도 환경과도 일치하고 내리마을이 있으며, 마안도를 이칭으로 ‘맨위섬’이라하기도 한다.

라. 籠頭浦

관두포는 해남군 화산면 관동리 관머릿산 남쪽에 있다. 관두산은 현의 남쪽 41리에 있으며 산 밑에서 제주도를 왕래하는 배가 머물렀다.⁵⁴⁾ 관두산에는 봉화대가 있고, 건네물 서남쪽(쌍봉수산 인근)에는 뿔터가 전하는데 영터는 수군이 주둔하면서 지켰던 곳이라 한다. 이곳 주변에 서는 조개무지와 청자, 백자 파편들이 출토되고 있다.⁵⁵⁾

(2) 해남발 제주출항 포구의 변경

조선시대 해남지역에서 제주를 왕래했던 포구는 삼촌포 외에도 관두랑이 있고, 중간기착지로는 입암포가 있었다.⁵⁶⁾ 그런데 조선시대 해남반도는 모두 해남에 속하지 않았다. 남북으로 난 두륜산맥을 경계로 동쪽은 영암군에 속하고, 서쪽은 해남현에 속했다. 현재의 옥천·북일·북평·

53) 『세종실록』 권64, 16년(1434) 6월 19일(갑자).

54) 『신증동국여지승람』 권37, 전라도 나주목 해남현 산천조.

55) 관두 포구는 화산면 관동리 369번지 쌍봉수산 동쪽이며, 영터는 그 서쪽에 있는 밭에 있었다 한다. 필자가 조사한 바 이곳에서 청자편들이 출토되었다.

56) 『대동지지』 전라도 해남현 역로조.

송지면은 영암군 영역이었다 따라서 북평면 梨津(고달도)과 송지면 어란포는 영암군역에 편성되었다.

이를 염두에 두면서 해남지역 제주 출항포구의 변경을 살펴보자. 먼저 『고려사』의 기록대로 ‘고려시기에도 해남현에서 제주를 왕래했던 포구는 삼촌포일까’ 의문이다. 왜냐면 『고려사』가 기록된 때는 조선 세종 무렵임으로 세종 당시의 상황을 반영한 기록일 수 있기 때문이다.

이 의문을 밝히기 위하여 진도와 해남현 읍치의 이동을 살펴보자. 고려시대에 해남현의 치소는 삼촌포 인근 삼산면에 있었던 것이 아니라 현산면 고현마을에 있었다. 진도는 왜구로 인하여 고려 말(1350년)부터 영암군 명산(시중)면에 옮겨가 있었는데, 고향인 진도와 멀다는 이유로 태종 9년(1409)에 해남군 삼촌면(지금 삼산면 일부)으로 이동되었다. 그리고 해남현과 합하여 해진군이라 칭했다. 이어 3년 후에는 해진군(해남현)의 치소를 옮기었다. 현산면 고현마을에서 약 11km 북쪽으로 이동하여 삼산면 계동마을로 하였다. 이에 따라서 제주 왕래포구도 이동되었을 것으로 짐작된다. 다시 말하면 고려시기 해남현의 제주 출항처는 삼촌포가 아닌 다른 곳으로 보아야 옳다. 그곳은 고려시기 해남현의 읍치가 있었던 현산면 고현마을에서 찾아져야 한다. 南京(중국)가는 사신들이 왕래했던 고현마을 남포가 주목된다. 남포 인근에는 歎息川과 多恨橋가 있다. 歎息川은 남경 가는 사신이 출항한 곳으로, 사신의 妻妾이 탄식 한 곳이라는 의미를 담고 있다. 또 多恨橋는 사신들이 돌아오기를 기다리던 처첩들의 한이 서린 곳이라고 한다⁵⁷⁾ 이런 연유로 고려시기 제주 왕래포구는 남포에 있었을 것으로 본다.

그러다가 삼촌포가 제주 왕래포구로 활용되기 시작한 것은 해진군의 읍치가 삼산면 계동마을에 들어선 1412년 이후로 보는 것이 합리적이다. 당시 삼촌포에는 어란만호진을 설치하고, 4척의 병선을 배치하였다.⁵⁸⁾

57) 『여지도서』 전라도 해남현 산천조. 이외에도 남포 정면에는 백방산성이 있는데, 산성의 남쪽 낙화암에는 南京가는 사신을 기다리다 몸을 던진 아녀자 설화가 전한다.

58) 『세종실록지리지』 전라도조.

또 1429년에는 제주 왕래자들의 통제에 필요한 城과 館을 설치하였다. 즉 삼촌포 남쪽인근에다 구산성(狗山城, 현산면 금쇄동)을 쌓고 館을 지었다. 그리고 제주 출신 자제를 관승(館丞)으로 임명하여 제주 출입자와 목마를 관리하였다.⁵⁹⁾ 이런 정책들의 집행은 제주행 관리들을 지원하고 통제하는 지방관의 업무와 무관하지 않다.

이로 보아 조선 초기에 삼촌포가 제주 왕래포구였음은 분명하다. 그런데 다음의 기록은 관두포로 변경되었음을 알려준다. 금남 최부가 1487년 11월 11일 관두포에서 제주를 향해 출항했다.⁶⁰⁾ 이어 관두포로 돌아 오려다 조난을 당했다. 이어 성종 21년(1490)의 기록에도 ‘해남 관두(館頭) 뱃길’이 등장한다.⁶¹⁾ 또 나주의 백호 임제도 1578년 2월 그믐날 관두포에 상륙했다.⁶²⁾ 이어 1601년에는 김상헌이 관두포에서 출항했다. 이어 관두포는 조선말까지 해남에서 출항하는 항구로 이용되었다.

그런데 해남말 포구가 삼촌포에서 관두량으로 이동되었으나 분명한 이전 시기와 이유는 명확하지 않다. 시기는 해남현 읍치의 이동과도 밀접한 관련으로 보인다. 1437년(세종 19)에 해남과 진도가 분리되고, 해남현 읍치도 지금 해남읍 자리로 이동되자 함께 제주 왕래 포구도 관두로 이동된 듯하다. 1481년에 편찬된 『동국여지승람』에서 관두산 밑에서 제주를 왕래하는 배가 머문다고 했고,⁶³⁾ 전거의 기사들은 모두 읍치가 이동된 후(1487년~)의 기록임을 감안할 때 변경 시기는 15세기 중반임을

59) 『세종실록』 권45, 11년(1429) 8월 26일(경자).

60) 최부, 『표해록』 1487년 조.

61) -전략-“보길도와 추자도 등의 地形은 신 등이 자세히 알 수가 없습니다. 그러나 들은 바로 헤아리면 海南 館頭에서 보길도까지와 보길도에서 추자도까지는 바닷길이 -후략-”(『성종실록』 권 248, 21년(1490) 12월 9일(병진).

62) 林梯는 1577년 과거에 합격한 후 제주목사인 부친께 인사하러 갔다. 그 경로는 1577. 11. 3 말을 타고 풍포를 출발하여 무안→남사창→영암 덕진포→영암 구림→강진 남당포(小船)→이진(大船)→제주로 향하고, 오는 길은 제주→해남 관두량 입항→(육로) 1578. 3. 3 말을 타고 나주 楓浦(회진)에 도착(임제/신은열·임형택 공역, 『南溟小乘』, 『백호전집』(하), 창작과비평사, 1997).

63) 『신증동국여지승람』 권37, 전라도 나주목 해남현 산전조.

알 수 있다. 그 변경 이유는 포구 환경의 변화와 밀접한 관련으로 보인다. 관두량은 제주와 가까운 육지이면서도 북풍이나 태풍을 막기에 좋고, 수심 또한 깊고, 명량수로와도 인접하여 삼촌포보다 좋은 포구 조건을 갖추고 있다.

요컨대, 해남지역의 제주 왕래 포구는 고려시대에는 남포, 이어서 조선 초기에 화산면 삼촌포에 잠시 있었다가 화산면 관동마을 남쪽에 있는 館頭浦로 이동되어 조선말까지 제주 왕래 포구로 기능을 했다.

2) 강진발 제주행 출항포구의 변경

(1) 강진발 제주해로상 지명의 검토

가. 강진의 軍營浦

제주의 고명 탐라는 강진의 통일신라시기 옛이름 탐진과 有關하다. “탐라(耽羅)의 사자가 신라에 조공할 때에 배를 여기(九十浦)에 머물렀으므로 이름을 탐진(耽津)이라 하였다”⁶⁴⁾ 것이다. 이로 보아 강진과 제주의 왕래 연원은 매우 오래되었음을 알 수 있다. 조선 시기 강진현에서 제주가는 포구는 두 곳, 즉 軍營浦, 南塘浦이다. 이중 군영포는 지금 강진읍 영포마을에 있으며 그 포구이름은 백금포이다. 탐진강과 영포마을이 처음 접한 곳에 위치한다. 지금의 백금포에는 수산물 저장고로 쓰였던 지하창고가 있으며, 일제시기에 건설된 곡식창고와 대형정미소 흔적이 남아 있다. 백금포의 이칭 군영포라는 지명에서 강진현에 소속된 병선이 머물렀던 곳임을 알 수 있다.⁶⁵⁾

나. 高子 黃伊

고자도는 사라진 옛 지명이다. 강진만의 중앙에 있는 駕牛島라는 섬

64) 『신증동국여지승람』 권35, 전라도 나주목 강진현 산천조.

65) 제주 가는 포구에는 섬주민의 왕래를 통제하는 해양파출소와 같은 수군이 근무했다.

이 주목된다. 가우도는 도암면 신기리에 속하는데 강진 구십포내에 있는 작은 섬이라 고지명마저도 고지도에 등장하지 않는다. 추측하건데 가우도가 옛 표기로 高于島였으며, 이가 高子로 읽혀진 듯하다.

다음 黃伊도는 완도군 군외면 토도마을로 비정된다. 완도군 고마도와 해남군 만수리 사이에 있는 작은 섬으로 黃土=黃坭≐黃伊로 유추된다.

다. 露瑟島, 三內島

露瑟島는 현 완도군 노화도의 옛 지명이다. 노화도는 고문헌이나 고지도에서 여러 한자명 표기가 확인되는데, 露島⁶⁶⁾, 露梁,⁶⁷⁾ 露兒島,⁶⁸⁾ 老兒,⁶⁹⁾ 蘆花島⁷⁰⁾ 등이 그것이다.⁷¹⁾(삼내도는 IV-1-다 해남의 삼내도 참조)

라. 南塘浦

남당포는 강진읍 남포리에 있으며, 포구는 남포리 57번지 남쪽이었다. 남당포가 지금의 강진읍 남포이라는 것은 장한철의 『표해록』에서 확인된다.⁷²⁾ 이런 南塘浦에는 병영의 외창이 있었다.⁷³⁾ 왕조실록에 의하면, 한자명은 南堂浦로⁷⁴⁾ 쓰기도 하고, 관련 기사가 몇 차례 등장한다.⁷⁵⁾

66) 『고려사』 권57, 지 제11 지리 2 영암군 황원군조.

67) 『세종실록지리지』 전라도 나주목 영암군조.

68) 『성종실록』 권248, 21년(1490) 12월 13일(경신).

69) 『조선팔도』(18세기 말); 『청구도』(1864).

70) 경무국, 『隆熙 3年 1월 暴徒에 關한 編冊 全羅南道 警務局 I』, 1908.

71) 자세한 것은 변남주, 『노화도의 지명유래와 소통의 역사』, 『노화읍지』, 2012, 91~104쪽 참조.

72) 張漢喆, 『漂海錄』 1771년 1월 15일. “自馬頭嶺 發行五十里 達康津南塘浦.” 마두(도)진에서 50리 떨어진 곳은 남포와 일치한다.

73) 『정조실록』 권41, 18년(1794) 12월 25일(무인).

74) 『중종실록』 권65, 24년(1529) 4월 10일(을해); 『정조실록』 권41, 18년(1794) 12월 25일(무인).

75) 『영조실록』 29권, 7년(1731) 5월 7일(기사). “南塘浦를 지나가는 선박을 붙잡는 것이 폐단…”

(2) 강진발 제주출항 포구의 변경

고려시기~조선 초기에 강진의 군영포에서 제주를 향하여 출항했다는 기사는 확인 되지 않는다. 다만 金尙憲(1570~1652)은 1601년에 9일 동안 강진에서 제주행 배를 타려고 했으나 渡海 준비가 부실하자 해남으로 이동하여 관두량을 이용하여 제주로 향했다. 그는 강진에서 어느 포구를 이용하려 했는지 언급하지 않았으나 나중에 기록했다. “제주를 왕래하는 公行은 반드시 강진의 白道島(영포마을의 백금포=군영포), 영암의 梨津浦, 해남의 館頭梁에서 배를 탄다”고⁷⁶⁾ 한 것으로 보아 당시 군영포(백금포)를 이용하려 했음을 알 수 있다.

다음은 南塘浦 출발에 대하여 알아보자. 강진 남당포를 이용한 제일 이른 기록은 1577년 백호 임제의 기록이다. 그런데 그는 南塘浦에서 小船을 이용하여 (영암)梨津으로 남행한 다음 정의현 大船으로 갈아타고 제주로 갔다. 그러므로 백호 임제가 남당포에서 탄 소선은 제주도 공행을 위한 배가 아니었다. 이어 1771년 1월에는 장한철의 동료들이 이용했고,⁷⁷⁾ 1794년 실록의 기사에서도 제주를 왕래하는 강진의 포구로 남당포가 영암의 古達島, 해남의 館頭浦와 함께 제주로 가는 길에 바람을 기다리는 곳으로 소개되고 있다.⁷⁸⁾

그런데 군영포에서 남당포로 분명한 이동시기는 알 수 없다. 다만 고려·조선 초기에는 군영포를 이용하다가 나중에는 남당포가 공인된 제주 왕래 포구로 활용된 것은 분명하다. 이는 남당포에 있는 兵營의 外倉에 곡식 3천석을 보관하고 있었는데,⁷⁹⁾ 이를 제주인들의 진휼곡으로 이용하게 했던 조치와도⁸⁰⁾ 관련이 있는 것으로 보인다.

76) 金尙憲, 『南槎錄』(1601), 候風 九月初一日 乙未. “康津 海南兩縣 俱在海上 凡往來濟州 公行 必到此乘船 海南則館頭梁 康津則白道島而 靈巖 梨津浦 又與康津 相接故待風者 皆留集于三處 每年 輪定都會 于康海兩邑官攝護送之事 今年都會 適是康津.”

77) 張漢喆, 『漂海錄』 1771年 1月 16日.

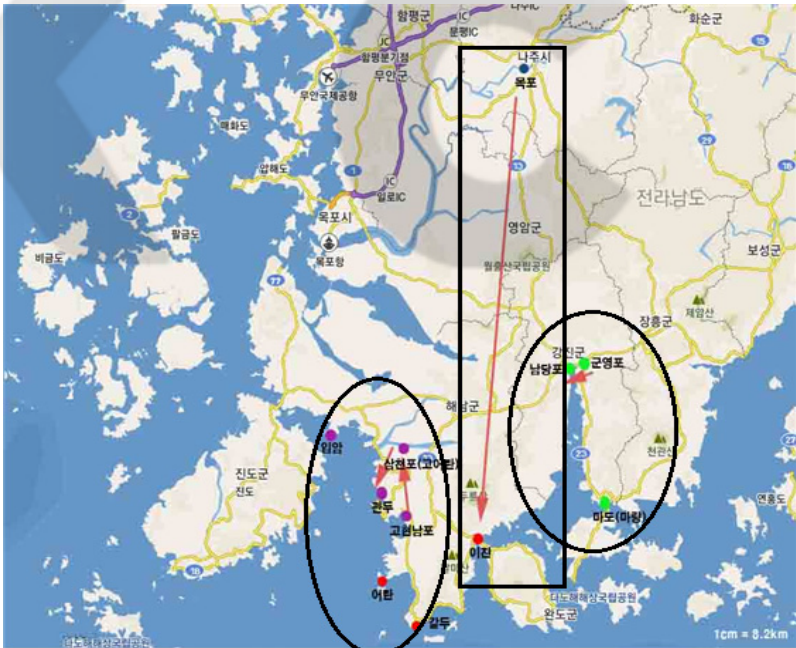
78) 『정조실록』 권41, 18년(1794) 12월 25일(무인).

79) 『정조실록』 권41, 18년(1794) 12월 25일(무인).

5. 맺음말

조선시기 제주행 ‘관해로’와 관련하여 출항포구의 변화를 살펴보았다. 조선시대에 편찬된 지리지에서 언급한 출항포구는 모두 3곳(나주, 해남 삼춘포, 강진 군영포)으로 조선시기 내내 변경이 없다. 이런 지리지의 내용을 다른 기록에 나타나는 제주행 출항 포구의 예를 찾아 견주어 보았다.

그 결과 지리지의 기록과는 달리 조선 초기의 육지부의 제주 출항포구는 모두가 변경되었다(그림 4). 나주 출항의 경우는 1433년 무렵에 나주의 목포에서 직통으로 제주 가는 공식 관해로가 폐쇄되고, 영암 고달도(이진)로 변경되었다. 나주와 제주간 ‘관해로’는 폐쇄되었지만 조선 후



<그림 4> 제주행 출항포구의 변화

80) 『정조실록』 권39, 18년(1794) 3월 2일(기축).

기에 들어와서 진흥곡의 운반을 위하여 뱃길은 잠시 열려 있었다. 해남에서 출항하는 경우 고려시대에는 현산면의 남포에 이어서 조선 초인 1412년 해진군의 읍치가 삼산면으로 이동하자 화산면 삼촌포로 이동하였다가 다시 15세기 중반 무렵에 화산면 관동마을 남쪽에 있는 館頭浦로 이전 되었다. 강진에서 출항하는 경우 조선 초기에는 강진읍 군영포를 이용하다가 17세기 중반 이후에 남당포가 공인된 제주 왕래 포구로 변경된 듯하다. 이렇게 출항포구가 모두 변했음에도 불구하고 조선시기에 편찬된 여러 지리지에서는 사라진 옛 지명을 그대로 사용하면서 제주해로에 관한 경로도 변경 없다. 그 까닭은 기왕의 『고려사』 내용을 사실 확인 없이 그대로 답습한 결과로 판단된다.



참고문헌

- 『고려사』.
『조선왕조실록』.
『세종실록지리지』.
『신증동국여지승람』.
『대동지지』.
『여지도서』.
『濟州邑誌』.
『錦城日記』.
『완당전집』.
『호남연해형편도』.
『조선팔도』(18세기 말).
『청구도』(1864).
金尙憲, 『南槎錄』, 1601.
崔溥, 『漂海錄』, 1488.
張漢喆, 『漂海錄』, 1771.
김정호, 『걸어서 가던 한양 옛길』, 향지사, 1999.
노화읍지편찬위원회, 『노화읍지』, 2012.
長森美信, 『조선후기 제주 進上物の 조달과 수송』, 『탐라문화』 23, 2002.
임제/신은열·임형택 공역, 『南溟小乘』, 『백호전집』(하), 창작과비평사, 1997.
吳洪哲 『帆船 航海時代の 濟·京海路』, 『濟州道研究』 1, 1984.
주희춘, 『제주 고대항로를 추적한다』, 주류성, 1992.
한글학회, 『한국지명총람』 16 전남IV, 1984.

국문초록

본 논문은 조선시기 제주 ‘관해로’와 관련하여 육지부 포구의 변화를 살펴본 것이다. 조선시대에 편찬된 지리지에서 언급한 육지부 출발포구는 모두 3곳(나주, 해남 삼촌포, 강진 군영포)으로 조선시기 내내 변경이 없다. 이런 지리지의 내용을 다른 기록에 나타나는 제주 출항 예를 찾아 견주어 보았다. 그리하여 지리지의 기록과는 달리 조선 초기의 제주행 출항포구는 모두가 변경되었음을 찾아볼 수 있었다. 나주 출항의 경우는 1433년 무렵에 나주의 목포에서 직통으로 제주 가는 공식 관해로가 폐쇄되고, 영암 고달도(이진)로 변경되었다. 해남의 경우 고려시대에는 현산면의 남포에 이어서 조선 초인 1412년 화산면 삼촌포로 이동하였다가 다시 15세기 중반 무렵에 화산면 관동마을 남쪽에 있는 館頭浦로 이전되었다. 강진의 경우 조선 초기에는 강진읍 군영포를 이용하다가 17세기 중반 이후에 남당포가 공인된 제주 왕래 포구로 변경된 듯하다. 이렇게 육지부 출발포구가 모두 변했음에도 불구하고 조선시기에 편찬된 여러 지리지에서는 사라진 옛 지명을 그대로 사용하면서 제주해로에 관한 경로도 변경 없다. 이는 기왕의 『고려사』 내용을 그대로 답습한 결과로 판단된다.

Abstract

**The alteration of government owned ships' main departing ports
from land to Jeju island in Choseon Dynasty**

Byun Nam-Ju

This thesis is on the alteration of government owned ships' mainly used ports to Jeju island in Joseon Dynasty. There are no changes in departing port (Naju, Samchonpo of Haenam, Guengyeongpo of Gangjin) mentioned in the geography books written in Joseon Dynasty. I cross-checked these geography books by comparing these books with other written records which states actual departing records of government owned ships to Jeju island. And by that, I found out the fact unlike the geography books, other ports were mainly used in the early years of Choseon dynasty. And there were alterations through time. In the case of Naju, the official sea route from Mokpo of Naju to Jeju was shut down in 1433, and was replaced to Yeongam Godaldo. In the case of Haenam, the Nampo of Hyunsan-myeon was mainly used in the Korea dynasty, which was replaced to Samchonpo of Hwasan-myeon in 1412, and then moved to the Kwandupo in middle 15th century, which is located in the southern part of Kwandong village. In the case of Gangjin, it seems like Gunyeongpo of Gangjin-eup was mainly used in the early years of Joseon Dynasty, which was replaced to Namdangpo in middle 17th century. Despite the fact that alterations actually existed, most of geography books written in Joseon Dynasty fails to state these facts and keeps using old forgotten names of these ports. Also they fail to mention the alteration of main sea route to Jeju. This seems to originated from the fact that these books referred much to 『Korea History』.

Key word : Jeju island, port, Jeju Sea Road, Naju, Haenam, Gangjin, Yeongam

투고일 : 2018. 7. 10. 심사완료일 : 2018. 7. 31. 게재확정일 : 2018. 8. 6.

к с і