

# 탐라국의 대외교섭과 항로

최희준\*

- I. 머리말
- II. 황해 諸항로의 개척과 이용
- III. 탐라국의 대외교섭 추이
- IV. 교섭 대상에 따른 탐라국의 항로
- V. 맺음말

## 국문요약

본 논문은 탐라국이 주변국들과 교섭하는 과정에서 이용했던 대외항로들을 탐라사의 맥락 속에서 재검토하는 것에 목적을 두고 있다. 탐라국의 시대에 황해를 중심으로 한 항로는 북부 연안항로와 중부 횡단항로, 그리고 남부 사단항로 등이 있었다. 북부 연안항로는 신석기시대부터 이용된 항로였고, 중부 횡단항로는 5~7세기, 남부 사단항로는 9세기 전반에 각각 새롭게 개척되었다. 탐라국은 5세기 후반 백제와 처음 통교하여 약 200년 가까이 신속관계를 맺었다. 660년 백제 멸망 직후 탐라국은 당과 신라, 백제부흥운동군, 그리고 일본 등 주변국들과 새로운 외교 노선의 정립을 모색하였다. 결국, 679년 신라에 복속한 탐라국은 신라가 멸망할 때까지 이 같은 관계를 유지하다가, 그 대상을 바꿔 925년 고려에 다시금 복속하였다. 탐라국과 고려의 관계는 1105년 고려가 탐라국을 자국의 郡으로 편제할 때까지 지속하였다. 탐라국은 백제·신라·고려 등 한반도에 위치한 국가들과의 교섭을 위해서 ‘제주도 북부-추자도-한반도 남서부’를 잇는 連陸航路를 이용하였다. 7세기 중반 당에 1차례 사신을 파견

\* 고려대학교 한국사연구소 연구원

했을 때는 연륙항로를 이용해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후, 한반도 서부 연안을 따라 북상하다가 남양만을 거쳐 황해 중부 횡단항로를 이용하여 입당하였을 것이다. 일본과의 교섭에서는 연륙항로를 통해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후, 다시 한반도 남부 연안을 따라 이동해 대마도와 이키섬을 지나 규슈 북부지역에 내착하는 연안항로를 이용하였다.

주제어 : 탐라국, 대외교섭, 항로, 신라, 백제, 고려, 당, 일본

## I. 머리말

耽羅國은 오늘날 제주도에 위치했던 나라로 국내의 여러 史書에서 耽牟羅國·涉羅·儋羅 등으로 표기되어 등장하기도 한다. 일찍이 韓鎭書는 『海東釋史』에서 耽羅의 뜻을 ‘섬나라’로 풀이하였다. 이에 따르면 우리말에 ‘島’는 ‘剌(섬)’이고 ‘國’은 ‘羅羅(나라)’이며, ‘耽(탐)’·‘涉(섬)’·‘儋(담)’의 세 음은 모두 섬과 유사하다는 것이다.<sup>1)</sup> 그 명칭이 말해주듯이 탐라국의 정체성은 섬나라라는 점에 있었다. 때문에 그 특성상 자급자족 되지 않지만 생존에 필요한 물자들은 반드시 외부로부터 수입해야만 했고,<sup>2)</sup> 이는 바다 건너 외부 세력들과의 교류가 이른 시기부터 활발하게 이루어질 수 밖에 없는 직접적인 동인으로 작용하였다.<sup>3)</sup> 그리고 이러한 교류가 오랜 경험의 축적 결과로 얻어진 안전하고 빠른 뱃길을 통해서 이루어졌을 것임은 두 말할 필요도 없겠다.

1) 『海東釋史』 권16, 世紀16 諸小國 耽羅, “海島國也 後魏書稱涉羅 隋書稱牟羅 唐書稱儋羅 又稱耽浮羅毛羅 皆一也 東國方音 島謂之剌國謂之羅羅 耽涉儋三音 並與剌相類 蓋云島國也.”

2) 一例로 소금을 들 수 있다. 16세기에 작성된 冲庵 金淨의 「濟州風土錄」에 보면, 제주도는 바다로 둘러싸여 있지만 소금이 나지 않아서 진도나 해남 등지에서 사들인다고 하였다.(『冲庵先生集』 권4, 濟州風土錄, “地環巨海而鹽不產 必貿於珍島海南等處”) 이 밖에도 「제주풍토록」에는 당시 제주에 沙器와 陶器, 笊와 철 등이 산출되지 않았고, 쌀도 매우 귀했다고 전한다.

3) 산지향과 광지리에서 출토된 중국 화폐나 용담동의 철제유물, 삼양동의 환옥제품 등은 일찍부터 제주도 사람들이 바다를 통해서 주변 세력들과 교역한 사실을 입증해주는 유물자료들이다.(國立濟州博物館, 『濟州의 歷史와 文化』, 통천문화사, 2001, 71~78쪽)

탐라국의 대외향로를 이해하는데 있어서는 몇몇 선입관들이 일정하게 작용하고 있다. 그 하나로 다수의 연구자들은 9세기 전반 제주도가 당과 일본, 그리고 신라를 잇는 향로의 중간 경유지로서 장보고 선단의 무역기지 역할을 담당했었다고 이해한다.<sup>4)</sup> 그리고 그 근거로 현 제주도 서귀포시에 위치했던 法華寺의 존재를 강조하였다. 이들 주장에 따르면 제주도의 법화사는 장보고가 건립한 중국 赤山の 法華院, 완도 청해진의 法華寺와 동일한 성격의 사찰이었다. 즉, 제주 법화사 일대는 9세기 전반의 제주도에서 신앙 중심지였을 뿐만 아니라, 장보고 선단의 중간 기착지이자 상품의 보관소였다는 것이다.

그러나 현재로서는 이 같은 주장을 뒷받침해 줄 수 있는 사료적 근거를 찾아보기 어려운 실정이다. 더군다나 제주 법화사지에 대한 총 8차례에 걸친 발굴조사 결과, 사찰의 중심연대는 13~15세기였고 창건연대는 10세기를 상회하기 어렵다는 결론에 도달하게 되었다.<sup>5)</sup> 결국 현재 확인된 자료만으로는 제주 법화사지를 장보고와 직접 연결시켜 이해하기 곤란하다. 따라서 9세기 전반의 제주도를 장보고 사단이 이용한 동아시아 교역에서의 거점으로 상정하고, 다시 이를 근거로 제주도의 대외향로 발달을 입증하는 방식의 논리는 재고를 요한다.

사실 이 같은 주장들에는 중국 강남 지역과 일본 규슈를 잇는 향로의 중간 기착지로서 탐라국이 적극적인 역할을 담당했을 것이라는 선험적 인식이 반영되어 있다. 그리고 이에 대한 근거로 주로 언급되는 것이 바로 일본 遣唐使들이 이용한 ‘南路’이다. 남로는 8세기 중반 이후 신라와의 관계가 악화 된 일본이 한반도 남부 연안을 거쳐 당으로 건너가는 향로, 즉 北路를 이용

4) 文明大, 「地方文化財 濟州法華寺 復元을 爲한 學術세미나 요지」, 西歸浦市·法華寺 復元推進委員會, 1985.

金文經, 「張保臯과 法華三寺」, 『신해양시대 제주도 국제자유도시 건설에 따른 법화사지 복원의 현대적 의미』, 제주불교사회문화원, 2000, 25쪽.

윤명철, 「제주도의 해양교류와 대외향로」, 『한민족의 해양활동과 동아시아중해』, 2002, 476쪽.

5) 법화사지는 크게 建物址區域과 蓮池區域으로 나뉘는데, 특히 건물지구역은 1차시기(1269년 이전), 2차시기(1269년~1400년경), 3차시기(1400년경~1600년경), 4차시기(1600년경 이후) 등 총 4시기로 구분된다고 보고되었다.(濟州大學校 博物館, 『法華寺址』, 1992; 강창화, 「濟州 法華寺址의 考古學的 研究」, 『濟州歷史研究』, 2000, 28~33쪽)

하기 곤란해지자 8세기 후반 새롭게 개척한 항로였다.<sup>6)</sup> 남로는 일본 규슈를 출항하여 五島열도를 거쳐 중국 절강성 해안을 향해 곧바로 가로질러가기 때문에 항해 도중에 제주도를 중요한 물표로 삼았을 가능성은 충분히 상정해 볼 수 있다.

그러나 일본 사신단이 남로를 이용함에 있어서 제주도에 기착했다거나 탐라인들과 교역 활동을 벌였다는 기록은 아직까지 확인된 바 없다. 오히려 778년 남로를 이용해 당에서 귀국하던 견당사 일행이 항해 도중 해상에서 조난당하여 탐라도에 來着한 바 있는데,<sup>7)</sup> 『續日本紀』에서 이 사건을 “漂着”으로 기록하였다. 표착은 정상적인 항로를 벗어나 표류하다가 도착한 것을 의미하므로, 당시 일본인들은 제주도를 南路라는 항로의 기착지, 또는 경유지로 생각하지 않고 있었음을 직접적으로 보여주는 것이다. 따라서 고대 일본인들이 남로를 이용했을 때 실제 제주도를 중요한 기착지로 활용하였는지에 대해서는 보다 엄정한 검토가 요구된다.

탐라국의 대외항로에 대한 기존의 연구들을 살펴보면 고대 동아시아의 주요 항로들을 제주도와 연결 지어, 당시 제주도가 지녔던 지정학적 중요성과 그 위상을 부각시키는데 집중하는 경향이 강하다. 때문에 장보고로 대표되는 신라의 상인들이나 일본의 견당사들이 제주도를 어떻게 활용했는지에 대한 입증이 강조되었던 것이다. 그러나 이 같은 연구 경향은 역설적으로 탐라국의 역사에서 탐라인들을 배제시키는 결과를 초래할 우려가 있다. 결국 탐라국의 대외항로를 이해하려면 탐라국 사람들이 어떤 항로를 이용하여 주변국들과 교섭했는가를 보다 원론적인 물음에 보다 천착할 필요가 있는 것이다.

이에 본고에서는 탐라국이 주변국들과 교섭하는 과정에서 이용한 대외항로를 탐라사의 맥락에서 재검토해 보고자 한다. 이를 위해서 먼저 Ⅱ장에서는 황해의 주요 고대항로들이 언제, 누구에 의해서 개척·운용되는지에 대한 기존 연구들을 정리한다. 다음으로 Ⅲ장에서는 동아시아 각국의 사료에 산재되어 있는 탐라국의 교섭 기사를 모아 그 추이를 종합적으로 살펴보겠다. 마

6) 谷森饒男, 「日唐の交通路に就いて」, 『史學雜誌』26-5, 1915; 木宮泰彥, 『日支交通史』上, 金刺芳流堂, 1926.

7) 『續日本紀』권35, 光仁天皇 寶龜 9년(778) 11월, “遣唐第四船來泊薩摩國甌鳴郡 其判官海上眞人三狩等漂着耽羅嶋 被嶋人略留 但錄事韓國連源等 陰謀解纜而去 率遣衆卅餘人而來歸.”

지막으로 IV장에서는 탐라국의 교섭 대상을 ①한반도에 위치한 국가, ②중국대륙에 위치한 국가, ③일본열도에 위치한 국가로 대별하고, 앞서 살핀 향로발달사와 국내의 정세를 반영하여 당시 탐라국이 대외교섭 과정에서 이용했던 항로를 각각의 교섭 대상별로 추론해 본다.

## II. 황해 諸항로의 개척과 이용

항로는 애초에 무모한 항해나 뜻하지 않은 표류를 계기로 시작되었다가 점차 반복적인 왕래를 통해 안전성과 효율성이 검증되면서 형성된다. 황해의 항로 역시도 그러한데, 그 시원은 한반도와 중국대륙 사이의 인적 왕래와 문화 교류가 시작되었던 신석기시대에서 비롯되었다.<sup>8)</sup> 당시에는 항해술과 조선헌술이 발달하지 못했기 때문에 육지나 섬을 바라보면서 위치를 확인하며 나아가는 視認距里 沿岸航海가 일반적이었다. 곧 산둥반도에서 廟島列島를 따라 동북진한 뒤 지금의 旅順 서남쪽의 都里鎭에 이른 다음 長山群島를 차례로 지나 압록강 하구에 도달하였다. 압록강 하구부터는 한반도의 서해안을 따라 남진하여 웅진반도를 거쳐 남양만에 이르렀다. 이 같은 항로를 ‘黃海北部 沿岸航路’라고 하는데,<sup>9)</sup> 육지에 근접하여 항해하기 때문에 다른 항로에 비해서 상대적으로 안전한 항로였다.

이 항로는 賈耽이 道里記에서 기술한 ‘登州海行入高麗渤海道’<sup>10)</sup>와도 일치

8) 崔夢龍, 「考古學資料를 통해 본 黃海交涉史研究 序說」, 『震檀學報』 66, 1988, 176~177쪽.

崔夢龍, 「上古史의 西海交涉史 研究」, 『國史館論叢』 3, 1989, 1~28쪽.

9) 권덕영, 『신라의 바다 황해』, 일조각, 2012, 80~81쪽.

연구자에 따라서는 이를 ‘西海 北部 沿岸航路’라고 칭하기도 한다.(정진술, 『한국의 고대 해상교통로』, 韓國海洋戰略研究所, 2009) 그러나 ‘西海’는 話者의 기준에 따라서 바뀔 수 있는 상대적인 개념이므로 학술용어로 적합하지 않다고 생각한다. 따라서 본 고에서는 보다 객관적인 ‘黃海’를 사용하여 항로의 명칭을 정리하도록 한다. 후술할 ‘黃海 中部 橫斷航路’와 ‘黃海 南部 斜斷航路’도 이와 같은 경우이다.

10) 『新唐書』 권43하, 地理7下, “其後貞元宰相賈耽考方城道里之數最詳 從邊州入四夷 通譯于鴻臚者 莫不畢記 其入四夷之路與關戍走集最要者七 …… 二曰登州海行入高麗渤海道.”

한다. 등주해행입고려발해도는 登州에서 떠나 大謝島·歸歆島·末島·烏湖島 등 묘도열도의 여러 섬을 거쳐 도리진에 이른 다음, 요동반도 연안의 靑泥浦·桃花浦·杏花浦·石人汪·橐駝灣을 따라 烏骨江인 압록강 하구에 도달하고, 다시 서해 연안을 남진하며 烏牧島·貝江口·椒島·長口鎮·麻田島·古寺島·得物島를 거쳐 唐恩浦에 도달하는 바닷길이었다.<sup>11)</sup> 이 항로를 이용하여 漢의 누선장군 楊僕이 고조선을 공격하였고, 그 후 隋와 唐도 고구려를 침공하였다. 또한 중국으로 건너가는 백제·신라의 사신이나 반대로 백제·신라를 방문하는 중국 사신들도 이 항로를 활용하였다.<sup>12)</sup>

그러나 황해 북부 연안항로의 이용은 한반도 삼국의 각축전이 치열하게 전개되기 시작한 5~6세기부터 차츰 경색되어 갔다. 고구려가 항로를 차단하고 자국의 근해를 항해하는 백제나 신라의 선박을 견제하려 했기 때문이다. 이에 백제와 신라는 중국 왕조들과의 통교를 위해 새로운 항로를 모색하였고, 그 결과 ‘黃海 中部 橫斷航路’가 개척되었다.<sup>13)</sup> 특히 신라는 7세기 전반 고구려와 백제 양국의 군사적 압박을 타계할 목적에서 唐과의 교류를 강화

11) 『新唐書』 권43하, 地理7下, “登州東北海行 過大謝島龜歆島末島烏湖島三百里 北渡烏湖海 至馬石山東之都里鎮二百里 東傍海壖 過靑泥浦桃花浦杏花浦石人汪橐駝灣烏骨江八百里 乃南傍海壖 過烏牧島貝江口椒島 得新羅西北之長口鎮 又過秦王石橋麻田島古寺島得物島 千里之鴨渚江唐恩浦口 乃東南陸行 七百里至新羅王城.”

12) 전설적인 이야기이지만, 기원전 219년 秦의 始皇帝 명을 받아 불로초를 구하기 위하여 배를 타고 바다를 건넜던 徐市(『史記』 권6, 秦始皇本紀6 始皇 28년(B.C.219), “既已齊人徐市等上書 言海中有三神山 名曰蓬萊方丈瀛洲 僊人居之 請得齋戒 與童男女求之 於是遣徐市發童男女數千人 入海求僊人”)이 실제로 제주도에 내착했다면, 황해 항로 발달의 역사적 맥락을 고려했을 때 그가 이용한 항로는 다음 아닌 황해 북부 연안 항로였을 것으로 추정된다.

13) 申瑩植, 「韓國古代的 西海交涉史」, 『國史館論叢』 2, 1989, 20~21쪽.

권덕영, 앞의 책, 2012, 80~81쪽.

전덕재, 「新羅의 對中·日 交通路와 그 變遷」, 『역사와 담론』 65, 湖西史學會, 2013, 164쪽.

임동민, 「백제와 동진의 교섭 항로」, 『百濟學報』 17, 百濟學會, 2016, 99~106쪽.

박종욱, 「백제의 對中國交涉 航路-고구려의 해상 차단 관련 기록을 중심으로-」, 『百濟學報』 19, 百濟學會, 2017, 146쪽.

연구자에 따라 명칭이나 구체적인 노선에 있어서는 약간의 차이가 존재한다. 본고에서는 한반도 중부와 중국 산둥반도를 횡단하여 잇는 항로를 통칭하여 ‘황해 중부 횡단항로’라고 칭하도록 한다.

하였는데, 이를 위해서는 고구려의 위협을 받지 않으면서 당과 왕래할 수 있는 새로운 항로가 절실하였다. 이에 신라는 지금의 황해도 서남단 장구진 인근에서 곧바로 황해를 가로질러 산둥반도로 건너가는 황해 중부 횡단항로를 개척하였다. 이는 한반도와 중국대륙 사이의 최단거리 직선코스인 고구려의 위협이 적은 신항로였다.<sup>14)</sup> 이 항로는 660년 당의 소정방이 신라의 金仁問과 함께 13만 군사를 거느리고 산둥반도 城山을 출발하여 德物島를 거쳐 백제를 공격했을 때<sup>15)</sup>도 이용되었다. 그 후에도 황해 중부 횡단항로는 중·하대 신라와 당 양국의 공식적인 사신 교환에 있어 중추적인 역할을 담당하며 지속적으로 활용되었다.

한편, 안사의 난(755~763) 이후 당에서는 각지의 節度使들이 독자적인 세력을 형성하여 중앙 조정과 대립하기 시작하였다. 절도사들의 藩鎮은 재정권과 군사권, 행정권을 모두 장악하고 세습함으로써 사실상 독립된 왕국을 형성하였고,<sup>16)</sup> 당은 더 이상 전 중국을 통일적으로 지배하는 제국의 지위를 유지하기 어렵게 되었다. 반면 강남 일대, 특히 長江 하구의 揚州, 浙江 하구의 明州·杭州 등은 당의 대표적인 국제무역항으로 성장하였다. 이에 당 황실은 새로운 경제적 활로를 찾아 강남 일대에 주목하였고, 황해를 무대로 활동하던 각국의 상인들은 강남으로 모여들었다. 8세기 후반부터 동아시아에서는 종래 엄격하게 통제되었던 사무역이 점차 발달하기 시작했던 것이다.

이 시기 당·신라·일본을 대상으로 한 동아시아 해상무역을 가장 적극적으로 주도한 이들은 재당 신라인을 포함한 신라상인들이었다. 장보고로 대표되는 이들 상인은 강남의 무역도시 양주·명주·항주로 모여드는 물화를 신라와

14) 강봉룡, 『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어, 2005, 82~83쪽.

고경석, 「신라의 對中 해상교통로 연구」, 『新羅史學報』 21, 2011, 118~119쪽.

15) 『三國史記』 권5, 新羅本紀5 太宗武烈王, 太宗武烈王 7년(660) 3월, “唐高宗命左武衛大將軍蘇定方 爲神丘道行軍大總管 金仁問爲副大總管 帥左驍衛將軍劉伯英等水陸十三萬 △△伐百濟 勅王爲夷道行軍總管 使將兵 爲之聲援.”

『三國史記』 권5, 新羅本紀5 太宗武烈王, 太宗武烈王 7년(660) 6월, “定方發自萊州千里隨流東下 二十一日 王遣太子法敏 領兵船一百 迎定方於德物島.”

16) 『新唐書』 권210, 列傳135 藩鎮魏博, “安史亂天下 至肅宗大難略平 君臣皆幸安 故瓜分河北地 付授叛將 護養孽萌 以成禍根 亂人乘之 遂擅署吏 以賦稅自私 不朝獻于廷 效戰國 脰臂相依 以土地傳子孫 脅百姓 加鋸其頸 利怵逆汙 遂使其人自視由羌狄然一寇死一賊生 訖唐亡百餘年 卒不爲王土.”

일본 등지에 신속하게 유통시킴으로써 이윤의 극대화를 추구하였다. 황해 중부 횡단항로가 개발된 이후 신라와 당의 사신들은 공식적으로 이 항로를 이용하여 왕래하였지만, 신라상인들에게는 이보다 빠른 항로의 개척이 요구되었다. 그도 그럴 것이 황해 중부 횡단항로를 통해서 새로운 중심지로 부상한 강남 지역을 왕래하려면 한반도 서쪽 연안과 중국의 동쪽 연안을 오르내리는 번거로움을 감수해야 했기 때문이다. 이에 신라상인들은 한반도 서남단에서 중국의 長江, 혹은 浙江 하구까지 비스듬히 연결하는 새로운 항로, 즉 ‘黃海南部事端航路<sup>17)</sup>’를 개척하였다.<sup>18)</sup>

圓仁의 「入唐求法巡禮行記」에는 일본사신이 839년 바다를 건너 귀국할 방법을 의논하면서 明州와 揚子江을 출발해 신라에 이르는 항로를 언급한 사실이 확인된다.<sup>19)</sup> 이는 9세기 초 신라인들이 개척한 황해 남부 사단항로를 이야기하고 있는 것이다. 또한 896년에 신라사신 崔藝熙의 배를 타고 입당했던 眞澈大師 利嚴은 돛을 높이 걸고 파도를 넘은지 며칠 만에 鄞江에 도착하였는데,<sup>20)</sup> 이곳은 오늘날 浙江省 寧波市 일대에 해당한다.<sup>21)</sup> 900년에 입당한 靜眞大師 兢讓 역시도 중국으로 가는 큰 배를 얻어 타고 봉새가 움직이

17) 동일한 항로를 가리켜 ‘東支那海 斜斷航路’, 또는 ‘東中國海 斜斷航路’로 칭하기도 하지만, 孫兌鉉·李永澤, 「遣使航運時代에 關한 研究」, 『韓國海洋大 論文集』 16, 1981, 21쪽; 金在瑾, 「韓國·中國·日本 古代의 船舶과 航海術」, 『震檀學報』 68, 1989, 194쪽.) 엄밀히 따지면 국제법상 황해(Yellow Sea)는 동중국해(Eastern China Sea)와 구분되는 별개의 바다이다. 국제수로기구(IHO)의 규정에 따르면 동중국해는 제주도 서쪽(북위 33°17')에서 중국 長江 하구까지 이은 직선을 경계로 북쪽의 황해와 구분된다. (International Hydrographic Organization, *Limits of Oceans and Seas 3rd Edition*, 1953, p.31) 본고에서 설명하는 사단항로는 대부분은 황해 상에 위치해 있으므로 동중국해 사단항로나 동지나해 사단항로라는 용어는 취하지 않는다.

18) 권덕영, 앞의 책, 2012, 86~92쪽.

황해 남부 사단항로는 직선거리 약 600km를 중간 기착지 없이 단숨에 횡단해야 하는 항로로, 황해 북부 연안항로나 황해 중부 횡단항로에 비해 해상 조난의 위험성이 훨씬 높았다. 그리고 이 항로는 원양항해를 전제로 하기 때문에 앞선 두 항로에 비해서 보다 발전된 항해술과 조선술을 갖추지 않고서는 이용할 수 없는 항로였다.

19) 『入唐求法巡禮行記』 권4, 開成 4년(839) 4월 2일조, “第二船頭長岑宿禰云 …… 案舊例 自明州進發之船 爲吹著新羅境 又從揚子江進發之船 又著新羅.”

20) 『廣照寺眞澈大師塔碑銘』, “乾寧三年忽遇入浙使崔藝熙大夫方將西泛 倂跡而西所以高掛雲飄遽超雪浪不銷數日得抵鄞江.”

21) 『清史稿』 권615, 志40 地理12 浙江 寧波府, “鄞江出四明山 合而北流 爲甬江.”



<그림 1> 고대의 황해 諸항로

듯 남쪽으로 항해하여 “信宿之間”, 곧 2~3일 만에 江淮지방의 경계에 도달했다고 한다.<sup>22)</sup> 진철대사나 정진대사가 신라를 출발하여 며칠 만에 중국의 강남 지방에 도착할 수 있었던 것은 그들이 탄 배가 황해 남부 서단항로를 이용해 항해했기 때문이었다.

이후 11세기 중반이 되면 항해용 나침반의 사용과 북방 거란족의 위협 등 여러 가지 이유로 인하여 황해 남부 서단항로가 보다 활발하게 이용되었다. 1074년 고려가 金良鑑 일행을 송으로 파견했을 때 종전의 등주를 경유하던 사행로를 명주로 변경해 달라고 요청한<sup>23)</sup> 이후, 고려의 사신단은 줄곧 황해

22) 『鳳巖寺靜眞大師圓悟塔碑銘』, “光化三季伺鷁舟之西泛逐鵬運以南飛匪踰信宿之間獲達江淮之境.”

23) 『宋史』 권487, 列傳246 外國3 高麗, “往時高麗人往反皆自登州(熙寧)七年遣其臣金良鑑來言欲遠契丹乞改塗由明州詣闕從之.”

남부 사단항로를 이용하여 송을 왕래하였다. 1078년 명주에서 배를 타고 바다를 건너 假左諫議大夫 安燾 일행<sup>24)</sup>이나 1123년 같은 경로로 고려를 방문한 徐兢 일행<sup>25)</sup>의 사례에서 보듯이, 송사신 역시도 고려를 내방할 때 황해 남부 사단항로를 이용하였다.

지금까지 살펴본 황해의 여러 고대 항로들을 지도상에 표시해 보면 다음 <그림 1>과 같다.

### Ⅲ. 탐라국의 대외교섭 추이

제주도와 관련한 정치체로 史書에 처음 등장하는 것은 『三國志』 東夷傳 韓條의 州胡이다. 주호는 제주의 주민집단을 지칭하는데, 키가 작고 언어가 마한과 달랐으며 머리를 뺑뺑 꺾고 소와 돼지를 잘 키웠다고 전한다. 이 못지않게 중요한 것이 배를 타고 왕래하며 韓中에서 장사했다는 언급이다.<sup>26)</sup> 여기서 韓中은 三韓지역을 가리킨다고 판단되므로, 이 기록은 당시 주호가 교역을 위해 배를 타고 한반도 남부지역으로 출항하였음을 알려준다.

사료상으로 耽羅國과 가장 먼저 교섭한 나라는 백제였다. 476년 탐라국은 백제에 사신을 파견하여 方物을 바쳤고, 이에 文周王은 기뻐하며 탐라의 사신을 恩率로 삼았다.<sup>27)</sup> 이 해는 백제가 고구려군에 의해 수도 한성이 함락되고 웅진으로 천도한 바로 다음 해였다. 당시 백제는 왕실의 존폐가 걸린 위기 상황이었으므로 멀리 바다 건너 탐라국까지 영향력을 미칠 여력이 없었다. 그럼에도 불구하고 탐라국은 자발적으로 백제에 사신을 파견하고 방물을 전달하며 관계를 맺고자 했던 것이다. 이는 5세기 후반 탐라국을 대표하는 우두머리가 등장하여 제주도 내의 여러 지역집단들을 통합한 뒤, 대내적으로

24) 『宋史』 권487, 列傳246 外國3 高麗, “元豐元年 始遣安燾假左諫議大夫陳睦假起居舍人往聘 造兩艦於明州 一曰凌虛致遠安濟 次曰靈飛順濟 皆名爲神舟 自定海絕洋而東 既至 國人歡呼出迎.”

25) 『宣和奉使高麗圖經』 권34, 海道1; 권35, 海道2.

26) 『三國志』 권30, 魏書30 烏丸鮮卑東夷傳 東夷 韓, “又有州胡在馬韓之西海中大島上 其人差短小 言語不與韓同 皆髡頭如鮮卑 但衣韋 好養牛及豬 其衣有上無下 略如裸勢 乘船往來 市買韓中.”

27) 『三國史記』 권26, 百濟本紀4 文周王 2년(476) 4월, “耽羅國獻方物 王喜 拜使者爲恩率”

는 위세를 과시하고 대외적으로는 정체성을 확립하기 위해 취했던 외교책의 일환으로 이해된다.<sup>28)</sup>

498년 백제는 탐라국이 방물을 바치지 않는다 하여 親征하기 위해 武珍州까지 행차했다가 탐라가 사신을 보내 죄를 빌자 그만두었다.<sup>29)</sup> 동성왕의 무진주 행차가 실제 탐라국 정벌을 목적으로 한 것인지, 아니면 여전히 독자성을 견지하려 했던 영산강 유역의 정치체들에 대한 군사적 시위였는지는 분명하지 않다. 다만 웅진기 백제의 불안정한 정세를 파악한 탐라국의 이탈 움직임은 어느 정도 감지할 수 있다.<sup>30)</sup> 하지만 무령왕 즉위 이후 백제의 정세가 안정되자 탐라국에 대한 백제의 영향력은 다시금 강화되었고,<sup>31)</sup> 이를 반영하듯 『北史』 백제전에서는 탐모라국, 즉 탐라국을 덧붙여 언급하면서 백제에 附庸하고 기록하였다.<sup>32)</sup>

한편, 660년 나당연합군에 의하여 백제는 멸망하였고, 당은 백제의 옛 영토를 5都督府 37州 250縣으로 재편하여<sup>33)</sup> 羈縻支配를 시행하였다. 백제유민들은 이에 저항하여 곳곳에서 부흥운동을 일으켰으나, 나당연합군의 강경한 진압으로 그 성공 여부는 쉽게 예측하기 어려운 상황이었다. 이처럼 한반도 남부의 정세가 급변하자 탐라국의 외교적 움직임에도 변화가 감지되기 시작하였다. 먼저 탐라국은 661년 8월 사신을 당에 파견하여 조공하고 방물을 바쳤다.<sup>34)</sup> 이 같은 탐라국의 對唐 통교는 웅진도독부의 주선에 의해서 이루어진 것으로 추정된다. 그리고 이듬해인 662년 2월에는 탐라국의 國主 徒冬 晉律이 직접 신라를 찾아가 항복하고 신라의 屬國이 되었다.<sup>35)</sup> 탐라국의 이

28) 이청규, 『해상활동의 고고학적 기원과 전개』, 景仁文化社, 2016, 306~307쪽.

29) 『三國史記』 권26, 百濟本紀4 東城王 20년(498) 8월, “王以耽羅不修貢賦 親征至武珍州 耽羅聞之 遣使乞罪 乃止.”

30) 권오영, 「고대 제주와 동아시아」, 『유적과 유물을 통해 본 제주의 역사와 문화』, 서경, 2009, 89~90쪽.

31) 『日本書紀』 권17, 繼體天皇 2년(508) 12월, “南海中耽羅人 初通百濟國.”

32) 『北史』 권94, 列傳82 百濟, “其南 海行三月有耽牟羅國 南北千餘里 東西數百里 土多麋鹿 附庸於百濟.”

33) 『三國史記』 권28, 百濟本紀6 義慈王 20년(660) “至是 析置熊津馬韓東明金漣德安五都督府 各統州縣 擢渠長爲都督刺史縣令以理之.”

34) 『冊府元龜』 권970, 外臣部15 朝貢 龍朔 원년(661) 8월, “多蔑國王摩如失利多福國王難修強宜說耽羅國王儒李都羅等 並遣使來朝 各貢方物 三國皆林邑之南邊小國也.” 『唐會要』 권100, 耽羅國 龍朔 원년(661) 8월, “朝貢使至.”

러한 행보는 약 200년 가까이 밀접한 관계를 유지해 왔던 백제의 갑작스러운 멸망 앞에서, 당과 신라로부터 자국 안전을 보장받고 생존에 필요한 교역 루트를 확보·유지하기 위한 외교적 대응으로 판단된다.

그러나 탐라국의 입장에서 당과 신라의 처우가 이전 백제의 경우에 비해 만족스럽지 못했던 듯하다. 탐라국은 신라와 통교하고 얼마 지나지 않아 백제부흥운동군을 지원하는 방향으로 외교 노선을 급선회했기 때문이다. 663년 白江 전투에서 백제부흥운동군의 지휘부와 탐라국 사신이 함께 있었던 사실은<sup>36)</sup> 당시 탐라국이 백제부흥운동에 일정한 역할을 담당하고 있었음을 직접적으로 확인시켜 준다. 665년 唐將 劉仁軌가 취리산 회맹을 마친 뒤, 신라·백제·왜와 더불어 탐라국까지 모두 네 나라의 사신들을 거느리고 이듬해 있을 태산의 봉선에 참여하기 위해 당으로 건너갔는데,<sup>37)</sup> 이들은 모두 백제부흥운동과 그 진압과정에 직·간접적으로 관여했던 나라들이었다.

이후 唐軍을 한반도에서 완전히 축출하고 나당전쟁에서 승리한 신라는 679년 사신을 탐라국에 보내 경략하고<sup>38)</sup> 이전의 복속관계를 복원하였다. 이 기사를 끝으로 사서에는 한동안 양국 간의 교류 기사가 보이지 않다가, 122년만인 801년, 신라 애장왕대에 탐라사신의 조공 기사<sup>39)</sup>가 다시 확인된다. 이는 신라-탐라국의 宗屬關係가 신라 하대에도 유지되고 있었음을 확인시켜

35) 『三國史記』 권6, 新羅本紀6 文武王 2년(662) 2월, “耽羅國主佐平徒冬音律來降 耽羅自武德以來 臣屬百濟 故以佐平爲官號 至是 降爲屬國.”

36) 『舊唐書』 권84, 列傳34 劉仁軌, “餘豐脫身而走 獲其寶劍 僞王子扶餘思勝忠志等率士女及倭衆并耽羅國使 一時並降.”

37) 『三國史記』 권6, 新羅本紀6 文武王 5년(665) 8월, “王與勅使劉仁願 熊津都督扶餘隆盟于熊津就利山 …… 畝訖 埋牲幣於壇之壬地 藏其書於我之宗廟 於是 仁軌領我使者及百濟耽羅倭人四國使 浮海西還 以會祠泰山.”

38) 『三國史記』 권7 新羅本紀7 文武王 19년(679) 2월, “發使略耽羅國.”

일각에서는 이 기사를 “탐라를 침공하여 복속국으로 삼았다”라고 풀이하기도 하는데(森公章, 「古代耽羅の歴史と日本7世紀後半を中心として-」, 『朝鮮學報』118, 1986, 135쪽), 이는 지나친 해석이라고 생각된다. “發使”는 글자 그대로 외교사절을 보냈단지 출발시켰다는 뜻이고, “略”은 문맥상 “침략·공략하다” 보다는 “謀計하다”는 의미가 적절하다. 즉, 이는 신라 사신이 탐라에 건너가 탐라왕을 설득하고 조공관계를 다시 회복시킨 사실을 반영한 것이다.(진영일, 「고대 탐라국의 대외관계」, 『耽羅文化』 30, 2007, 224~225쪽)

39) 『三國史記』 권10, 新羅本紀10 哀莊王 2년(801), “耽羅國遣使朝貢.”

주는 기사이다. 비록 전하는 사료가 없어 확증할 수는 없지만, 양국은 이 같은 상호 관계 설정 아래 지속적으로 교섭을 진행하였을 것으로 추정된다. 왜냐하면 779년 탐라에 억류되어 있던 일본사신의 송환 문제에 신라가 영향력을 행사한 정황이 확인되기 때문이다.

당시 일본 遣唐使는 당으로부터 귀국하는 길에 해상에서 조난을 당해 탐라에 표착하였고, 당시 判官이었던 海上三狩 등이 탐라에 억류되어 있었다.<sup>40)</sup> 사태를 파악한 일본 조정은 신라에 사신을 파견해 일본사신의 송환에 도움을 요청하였고,<sup>41)</sup> 탐라에 억류되어 있던 사신단 일행은 신라를 경유하여 무사히 일본으로 돌아올 수 있었다.<sup>42)</sup> 이는 신라가 8세기 후반에도 여전히 탐라국에 강한 영향력을 행사하고 있었고, 이러한 관계를 일본 조정에서도 인지하고 있었음을 보여주는 사례라고 하겠다.

한편, 탐라국은 7세기 후반 일본(왜국)에 집중적으로 사신을 파견한 바 있다. 백제 멸망 직후인 661년 탐라국은 일본에 왕자 阿波伎 등을 보내<sup>43)</sup> 처음으로 통교하였고, 백제부흥운동이 완전히 실패로 끝난 직후인 665년<sup>44)</sup>부터 666년<sup>45)</sup>, 667년<sup>46)</sup>, 669년<sup>47)</sup>, 674년<sup>48)</sup>, 676년<sup>49)</sup>, 678년<sup>50)</sup> 등 누차에 걸쳐 사신을 파견해 일본과의 교섭을 추진하였다. 679년 신라에 다시 복속되기 전까지 모두 8회에 걸쳐 사신을 일본으로 파견한 셈인데, 이들 사신이 백제의 관등인 佐平을 칭하고 있었다는 점이 특이하다. 679년 신라에 다시 복

40) 『續日本紀』 권35, 光仁天皇 寶龜 9년(778) 11월, “遣唐第四船來泊薩摩國甌鳴郡 其判官海上真人三狩等漂着耽羅嶋 被鳴人略留 但錄事韓國連源等 陰謀解纜而去 率遣衆卅餘人而來歸.”

41) 『續日本紀』 권35, 光仁天皇 寶龜 10년(779) 2월, “以大宰少監正六位上下道朝臣長人爲遣新羅使 爲迎遣唐判官海上三狩等也.”

42) 『續日本紀』 권35, 光仁天皇 寶龜 10년(779) 7월, “大宰府言 遣新羅使下道朝臣長人等率遣唐判官海上真人三狩等來歸.”

43) 『日本書紀』 권26, 齊明天皇 7년(661) 5월, “耽羅始遣王子阿波伎等貢獻.”

44) 『日本書紀』 권27, 天智天皇 4년(665) 8월, “耽羅遣使來朝.”

45) 『日本書紀』 권27, 天智天皇 5년(666) 정월, “耽羅遣王子姑如等貢獻.”

46) 『日本書紀』 권27, 天智天皇 6년(667) 7월, “耽羅遣佐平椽磨等貢獻.”

47) 『日本書紀』 권27, 天智天皇 8년(669) 3월, “耽羅遣王子久麻伎等貢獻.”

48) 『日本書紀』 권29, 天武天皇 2년(674) 윤6월, “耽羅遣王子久麻藝都羅宇麻等朝貢.”

49) 『日本書紀』 권29, 天武天皇 4년(676) 8월, “耽羅調使王子久麻伎泊筑紫.”

50) 『日本書紀』 권29, 天武天皇 6년(678) 8월, “耽羅遣王子都羅朝貢.”

속된 후부터는 탐라국의 일본에 대한 사신 파견 횟수가 급감하여, 688년<sup>51)</sup>과 693년<sup>52)</sup> 두 차례의 사례를 끝으로 더 이상 확인되지 않는다. 흥미로운 사실은 688년과 693년에 파견된 탐라국의 사신들도 계속해서 佐平이라는 백제계 관등을 칭하고 있었다는 점이다.<sup>53)</sup> 일본에서는 685년 탐라국에 사신을 파견하기도 하였다.<sup>54)</sup>

10세기 초 후삼국이 정립되면서 신라는 그 세력이 크게 약화되었다. 이에 탐라국은 혼란한 한반도의 상황을 관망하다가 925년 고려의 태조에게 方물을 진공하기 시작하다.<sup>55)</sup> 고려가 후삼국을 통일한 후인 938년에는 탐라국의 太子 末老가 來朝하자 고려에서 星主와 王子라는 爵을 내려주기도 하였다.<sup>56)</sup> 이로써 탐라국은 이전의 백제나 신라와 맺었던 관계처럼 독립국으로서 고려에 조공을 바치는 주변국, 즉 蕃國의 지위에서 고려와 교섭하게 되었다. 그러던 것이 고려가 1105년 탐라국을 耽羅郡으로 편제하고<sup>57)</sup> 완전히 고려의 영토에 편입시키면서, 탐라국의 역사는 종언을 맞이하였다.

#### IV. 교섭 대상에 따른 탐라국의 항로

이상에서 살펴본 바와 같이 사료상 탐라국이 사신을 교환하며 공식적인 교섭을 추진했던 국가는 백제·신라·고려·당·일본(왜국) 등 모두 다섯 곳이 확인된다. 이들을 지리적 입지에 따라서 분류하면 백제·신라·고려는 ①한반도에 위치한 국가, 당은 ②중국대륙에 위치한 국가, 일본은 ③일본열도에 위치한 국가로 대별된다. 그렇다면 지금부터는 탐라국이 이들 국가와 공식적인

51) 『日本書紀』 권30, 指統天皇 2년(688) 8월, “耽羅王遣佐平加羅 來獻方物.”

52) 『日本書紀』 권30, 持統天皇 7년(693) 11월, “賜耽羅王子佐平等 各有差.”

53) 이는 안승의 보덕국이 일본에 파견했던 사신들 또한 옛 고구려의 관등을 그대로 사용하고 있었던 것과 동일한 맥락에서 이해가 가능하다. 즉, 신라는 탐라국이나 보덕국과 종속관계를 맺었다 하더라도 그 내정에 대해서는 깊이 관여하지 않았던 것으로 보인다.

54) 『日本書紀』 권29, 天武天皇 13년(685) 10월, “縣犬養連手織爲大使 川原連加尼爲小使 遣耽羅.”

55) 『高麗史』 권1, 世家1 太祖 8년(925) 11월, “耽羅貢方物.”

56) 『高麗史』 권2, 世家2 太祖 21년(938) 12월, “耽羅國太子末老來朝 賜星主王子爵.”

57) 『高麗史』 권57, 志11 地理2 羅州牧 耽羅縣, “肅宗十年改毛羅爲耽羅郡.”

교섭을 위해 이용했던 항로에 대해서 차례대로 검토해 보도록 한다.

먼저 백제·신라·고려 등 ①한반도에 위치한 국가들과 탐라국 사이의 항로에 대해서 살펴보도록 하자.

A-1. 대개 탐라로 갈 때는 羅州에서 출발하여 직행으로 務安의 大堀浦, 靈岩의 火無只瓦島, 海南의 於蘭梁을 거쳐 7일 주야 만에 추자도에 도착하게 된다. 海南에서 출발했을 때는 三才浦를 따라가다가 巨要梁과 三內島를 거쳐서 이 섬에 이르게 되며, 耽津에서 출발했을 때는 軍營浦를 따라 가다가 高子島, 黃伊島, 露瑟島의 三內島를 거쳐 3일 주야 만에 추자도에 도착하게 된다. 제주로 가는 이 3개의 항로는 모두 이 섬을 거쳐 斜鼠島, 大火脫島, 小火脫島 등을 지나서 제주의 涯月浦나 朝天館에 닿게 된다. 그런데 대·소화탈도 사이는 두 개의 水流가 교차하여 흐르는 곳이므로 파도가 소리를 내어 울부짖는 험한 곳이므로 이 뱃길을 지나다니는 사람들에게 있어 이곳은 매우 위험한 지점이다.<sup>58)</sup>

A-2. 耽津縣 본래 백제 冬音縣이었는데, 경덕왕이 이름을 고쳤다. 지금(고려)도 그 대로 쓴다.<sup>59)</sup>

사료 A-1은 『고려사』 지리지 탐라현조에 제주로 기재되어 있는 15세기 당시 제주로 가는 항로 관련 기록이다. 이에 따르면 조선 전기 제주로 가는 항로의 출발지는 나주, 해남, 탐진(강진) 세 곳으로 모두 한반도 남서부 지역에 위치한 포구들이었다. 이곳에서 출발하면 모두 추자도를 거쳐 제주도 북부 연안에 위치한 애월포나 조천관에 닿는다고 하였다. 즉, 제주도 북부-추자도-한반도 남서부를 연결하는 ‘連陸航路’를 설명한 것이라 할 수 있다.<sup>60)</sup>

58) 『高麗史』 권57, 志11 地理2 羅州牧 耽羅縣, “凡往耽羅者發羅州則歷務安大堀浦靈岩火無只瓦島海南於蘭梁凡七晝夜至楸子島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皆三晝夜至楸子島 右三處舟船皆經此島 過斜鼠島大小火脫島至于涯月浦朝天館蓋火脫之間二水交流波濤洶湧凡往來者難之.”

59) 『三國史記』 권36, 雜志5 地理2 新羅 武州 陽武郡, “耽津縣 本百濟冬音縣 景德王改名 今因之.”

60) 18세기 후반 조선의 수록교통로를 기록한 申景濬의 『道路考』 濟州海路에 따르면 예전 사람들은 제주도로 갈 때 출발하는 곳은 달라도 모두 추자도에서 바람을 기다려 大海를 건넜는데, 당시 사람들은 영암·해남·강진에서 출발하여 지름길로 所安島에서 바람을 기다려 곧장 제주로 건너간다고 하였다. 그리고 이에 대해서 소안도에서 제주로 향

사료 A-2은 『삼국사기』 지리지의 기록으로 신라 경덕왕이 백제의 冬靑縣을 耽津縣으로 개칭하였다는 기록이다. 오늘날 전라남도 강진군 강진읍 일대로 비정되는 탐진현은 지명 자체가 ‘탐라(耽)를 잇는 나루(津)’라는 의미를 가지고 있고, 앞서 사료 A-1에서 제주로 출발하는 한반도 남서부 지역 포구 세 곳 중 하나로 등장하기도 한다. 따라서 이 지역은 조선시대에는 물론이고 신라시대에도 제주도와 왕래하는 연륙항로의 출발지이자 도착지로 활용된 곳임을 확인할 수 있다.

이렇듯 ‘제주도 북부-楸子島-한반도 남서부’를 연결하는 항로는 탐라국에서 바다를 건너 물에 닿는 가장 빠르고 안전한 항로였다. 이 항로는 선사시대부터 가장 빈번하게 이용되었을 뿐만 아니라, 탐라국이 존속했던 기간 동안 백제나 신라, 고려 등 한반도에 위치한 국가들과 교류에도 중요하게 이용되었다. 탐라의 國主나 使臣들은 이 항로를 이용해 한반도 남서부 지역에 내착한 후 육로를 통해 백제의 웅진·사비, 신라의 금성, 고려의 개경으로 이동했을 것이다.<sup>61)</sup> 백제·신라·고려의 사신들은 이와 반대로 한반도 남서부 지역까지 육로로 이동한 뒤 승선하여 이 항로를 이용해 탐라국으로 건너왔다 고 판단된다.

제주도 북부의 탐라국 연륙항로 입·출항지로는 오늘날 제주시 일대의 포구들이 주목된다. 이 지역은 산지향 출토 漢代 화폐나 용담동 출토 철제유물, 삼양동 출토 環玉 등을 통해서 기원 전후한 시기부터 이미 漢 또는 漢郡縣과 직·간접적인 교역을 전개한 세력들의 존재가 상정된다.<sup>62)</sup> 그리고 3세

히는 해로는 매우 멀어 중간에 바람을 놓치면 쉽게 전복되기 때문에 당연히 추자도가 편안한 항로[定路]이며, 옛사람들의 대치가 지금 사람들보다 낫다고 평하고 있다.(『道路考』 권4, 海路 濟州海路, “在昔往濟州者 發船處雖異 而皆入楸子島候風 以涉大海 而今則皆入所安島候風 以其徑路也 且以楸子島 更候風爲難 然而自所安向濟州海路甚遠 中間失風 易爲致敗 楸子島則濟州不過三百餘里 固當以楸子爲定路也 故地志麗史言濟州海路 皆言楸子 此今人 不如古人處.”)

61) 唐사신의 경우에도 바닷길을 통해서 오늘날 경기도 해안에 위치한 唐恩浦에 來着하면, 신라는 이들을 陸路로 王京에까지 이동시켰다. 『新羅國執事省牒』에 따르면 9세기 전반 신라를 방문한 일본사신의 경우에도 배를 타고 菁州(현 경남 진주 일대)에 내착한 뒤 신라 조정의 입국허가를 기다렸다.

62) 강창화, 「고대 탐라(耽羅)의 형성과 전개」, 『유적과 유물을 통해 본 제주의 역사와 문화』, 서경, 2009, 105~107쪽.

기를 전후하여 현 제주시의 용담동 등지에는 적석목관묘를 축조하고 위신재로 철제 의기류를 다량 부장하는 정치체들이 등장하여 거점취락을 형성하기 시작하는데, 이들 역시 대외교역과 밀접한 관련이 있는 것으로 판단된다.<sup>63)</sup> 특히 탐라국의 대외교역과 관련하여 용담동 제사 유적이 주목되는데, 이 유적은 제주 앞 해안이 흰히 조망되는 언덕에 자리하고 있고, 주변에서 특정 시설물이 확인되지 않으며, 고급 도기와 제사장이 사용했던 각종 장신구들이 깨지거나 폐기된 상태로 출토되었다<sup>64)</sup>는 점에서 부안 죽막동 제사유적에 비견된다. 용담동 제사 유적은 배를 떠나보낼 때마다 원거리 항해의 안녕을 기원하는 제사 행위가 이곳에서 이루어졌음을 시사한다.<sup>65)</sup>

다음으로 탐라국이 당에 사신을 파견한 7세기 중반은 앞서 II장에서 검토한 바와 같이 아직까지 황해 남부 사단항로가 개척·운용되기 전의 시점이다. 따라서 661년 당에 건너간 탐라국의 사신이 이용한 항로에 사단항로를 상정하는 것은 불가하다. 당시 한반도와 당을 왕래하는 항로로는 황해 북부 연안항로와 황해 중부 횡단항로 두 뱃길이 이용 가능했다. 661년은 나당연합군이 백제를 멸망시킨 기세를 몰아 고구려 원정을 단행한 해이자, 당이 백제의 옛 영토를 5都督府 37州 250縣으로 재편하여 기미지배하려 하였으나,<sup>66)</sup> 백제부흥운동군의 맹렬한 저항에 고전을 면치 못하고 있던 때이기도 하다.<sup>67)</sup> 이러한 시점에 탐라국의 사신이 당에 건너가 조공했다면, 이는 당, 또는 웅진도독부의 영향과 관련지어 이해하는 것이 자연스럽겠다.

그렇다면 당과 대치하고 있던 고구려의 연안을 따라 운항하는 북부 연안항로보다는 당과 신라의 왕래에 이용되었던 중부 횡단항로를 이용했을 가능성이 매우 높다. 탐라국의 사신단이 중부 횡단항로를 이용하기 위해서는 우선 연륙항로를 이용해 한반도 남서부의 포구까지 건너간 후, 백제 옛 영토의 서쪽 연안을 따라 북상하다가 남양만을 거쳐 장산곶 부근에서 서쪽으로 황해를 횡단해 산동반도의 포구에 내착했을 것이다.

63) 金慶柱, 「耽羅 前期의 聚落構造와 社會相」, 『耽羅文化』 57, 2018, 47~52쪽.

64) 李清圭·康昌和, 『濟州市龍潭洞遺蹟』, 濟州大學校博物館·濟州市, 1993, 211~213쪽.

65) 강창화, 앞의 논문, 2009, 110쪽.

66) 『三國史記』 권28, 百濟本紀6 義慈王 20년(660), “至是 析置熊津馬韓東明金漣德安五都督府 各統州縣 擢渠長爲都督刺史縣令以理之.”

67) 『三國史記』 권28, 百濟本紀6 義慈王 20년(660).

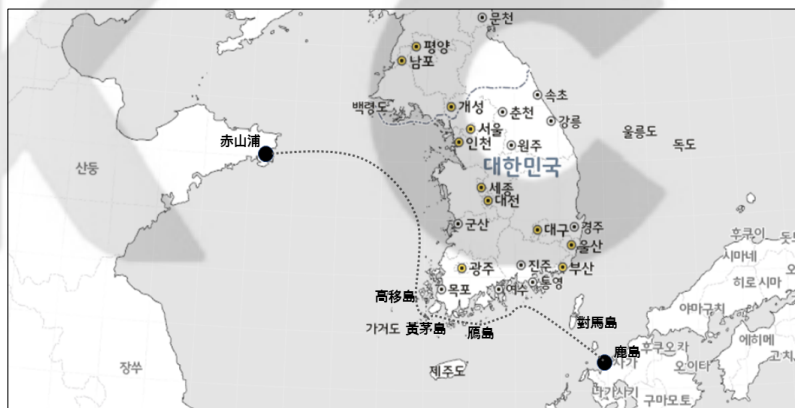
마지막으로 탐라국과 일본(왜국)의 사신이 왕래했던 항로를 검토해 보겠다. 탐라국과 일본의 교섭은 7세기 후반이라는 특정 시기에 11차례의 사신 교환이 집중적으로 이루어졌다는 특징을 보인다. 이 경우에도 앞서 살핀 당으로의 사신 파견과 마찬가지로 아직 황해 남부 사단항로가 운용되기 이전의 시기에 해당한다. 결론부터 얘기하자면 탐라국의 사신은 먼저 연륙항로를 통해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후 한반도 남부 연안을 따라 이동해 대마도와 이키섬을 지나 규슈 북부지역에 내착하는 연안항로를 이용하였다.

이같이 판단하는 데에는 몇 가지 근거가 있다. 먼저 이 항로는 고대 한반도 남서부지역에서 일본으로 향하는 주요 노선으로 이용되었다. 다음 사료는 『入唐求法巡禮行記』의 내용 중 일부를 제시한 것이다.

B. 9월 2일 정오에 赤山浦에서 바다를 건넜다. 적산의 莫瑯口를 나와 正東向으로 하루 낮 하루 밤을 갔다. 3일 날이 밝을 무렵에 동쪽으로 향하였는데, 신라국의 서쪽 산들이 멀리 보였다. 바람이 正北으로 바뀌어 옆으로 기운 듯으로 동남향으로 하루 낮 하루 밤을 갔다. 출항한 지 나흘째 되는 날이 밝을 무렵에 동쪽으로 향하니 산과 섬이 보였는데, 단을 이루면서 이어져 있었다. 뱃사공 등에게 물었더니, “저곳은 신라국 서쪽인 熊州의 서쪽 경계다”라고 하였다. (중략) 하루 내내 동남향으로 갔다. 동서에는 산과 섬이 이어져 끊이지 않았다. 밤 10시쯤에 高移島에 도착하여 정박하였다. 이곳은 武州의 서쪽 경계에 해당하는데, 섬의 서북쪽으로 100여 리쯤 떨어진 곳에 黑山島가 있다. (중략) 6일 오전 6시쯤에 무주의 남쪽 경계인 黃茅嶋의 泥浦에 이르러 정박하였다. 이 섬은 丘草嶋라고도 부른다. (중략) 이곳은 신라국 제3제상이 말을 놓아 기르는 곳이다. 고이도를 따라 이 구초도까지는 산과 섬이 이어져 있고, 동남향으로는 멀리 탐라도가 보인다. 구초도는 신라 육지에서 바람이 좋으면 하루만에 도착할 수 있는 곳이다. (중략) 8일 (중략) 오전 10시쯤에 鴈鳴에 이르러 잠시 쉬었다. 당시 신라의 남쪽 경계로 內家の 말을 기르는 산인데, 동쪽 가까이에는 黃龍寺의 莊園이 있고, 人家 두세 채가 보인다. 서남향으로는 멀리 탐라도가 보인다. (중략) 신라국의 동남쪽에서 나아가 큰 바다에 이르렀다. (중략) 10일 날이 밝을 무렵에 동향으로 멀리 對馬嶋가 보였다. 낮 12시쯤에 앞쪽으로 본국의 산이 보였다. (중략) 저녁 무렵에 肥前國 松浦郡 북쪽 경계의 鹿嶋에 도착하여 정박하였다.<sup>68)</sup>

68) 『入唐求法巡禮行記』 권4, 會昌 7년(847), “九月二日 午時從赤浦渡海 出赤山莫瑯口 向正東行一日一夜 至三日平明向東 望見新羅國西面之山 風變正北 側帆向東南行一日

일본 천태종 승려인 圓仁은 당에서의 구법 활동을 마치고 847년에 본국으로 귀국하였다. 사료 B에 따르면 圓仁 일행은 9월 2일 정오에 赤山浦를 출발하였고, 동쪽으로 하루 낮 하루 반을 항해하여 신라의 서부 연안을 육안으로 확인할 수 있는 지점까지 접근하였다. 다시 하루 낮 하루 밤을 동남진하자 신라 熊州의 서부 연안과 섬을 바라볼 수 있었다. 여기서 다시 東南向으로 하루를 더 가서 오늘날 전라남도 荷衣島로 추정되는 高移嶋에 정박하였다. 9월 6일 圓仁 일행은 지금의 진도 밖에 위치한 巨次島로 추정되는 黃茅嶋, 곧 丘草嶋에 다다랐고, 다음으로는 오늘날 완도 주변에 위치한 鴈嶋을 지나갔다. 그 후 9월 10일에 對馬嶋을 지나 일본의 해역으로 진입하였다. 이들 선박이 구조도를 지날 때는 동남향으로, 그리고 안도를 지날 때는 서남향으로 멀리 탐라도가 보인다고 언급한 점이 눈에 띈다. 이상 사료 B를 통해 확인한 圓仁 일행의 귀국 항로를 지도에 표시해 보면 다음 <그림 2>와 같다.



<그림 2> 847년 圓仁의 귀국 항로

一夜 至四日曉 向東見山嶋 段段而接連 問楫工等 乃云 是新羅國西熊州西界 …… 終日向東南行 東西山嶋聯翩 欲二更到高移島泊船 屬武州西南界 嶋之西北去百里許 有黑山 …… 六日卯時 到武州南界黃茅嶋泥浦泊船 亦名丘草嶋 …… 是新羅國第三宰相放馬處 從高移島到此丘草嶋東本無草嶋 山嶋相連 向東南遙見耽維嶋 此丘草嶋 去新羅陸地 好風一日得到 …… 八日 …… 日欲已時 到鴈嶋暫歇 時新羅南界內家放馬之山 近東有黃龍寺庄 往往有人家二三所 向西南望見耽羅嶋 …… 到新羅國東南 出到大海 望東南行 …… 十日平明 向東遙見對馬嶋 午時前路見本國山 …… 至初夜 到肥前國松浦郡北界鹿嶋泊船.”

이처럼 圓仁은 당 등주를 출발하여 3일 만에 신라 무주의 고이도에 도착하였고, 구초도를 출발한 지 4일 만에 일본 해역에 이르렀다. 한반도 남부 연안을 따라 중국과 일본을 왕래한 항로는 일찍부터 이용되었던 유명하고 안전한 항로로, 608년 隋의 사신으로 왜국에 파견된 裴世清도 이와 유사한 항로를 이용해 왜국을 방문한 바 있었다.<sup>69)</sup>

또한 탐라국 사신이 일본에 도착한 시기를 살펴보면 1월이 1회, 3월이 1회, 5월이 1회, 6월이 1회, 7월이 1회, 8월이 4회, 11월이 1회 확인된다. 8월이 4회로 가장 많기는 하지만 대체적으로 봤을 때 거의 계절에 관계없이 분포되어 있음을 알 수 있다. 이는 7세기 당시 탐라국 사신들이 일본으로 항해할 때 계절풍을 그다지 의식하지 않았음을 보여준다. 연해를 따라 이동하다가 쓰시마나 이키섬을 경유하는 징검다리 항로는 도항거리가 짧기 때문에 계절풍이 아니더라도 필요한 바람을 수시로 얻을 수 있기 때문이다.<sup>70)</sup> 다시 말해 7세기 후반 일본을 방문한 탐라국의 사신들은 연륙항로를 통해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후 한반도 남부 연안을 따라 동쪽으로 이동해 대마도와 이키섬을 지나 규슈 북부지역에 내착하는 연안항로를 이용했던 것이다.<sup>71)</sup>

## V. 맺음말

지금까지의 검토 내용을 간략하게 정리하는 것으로 결론을 맺음하고자 한다. 탐라국이 활약하던 시대에 항해를 중심으로 한 항로는 북부 연안항로와 중부 횡단항로, 그리고 남부 사단항로 등이 개척되어 이용되고 있었다. 신석기시대부터 이용된 북부 연안항로는 육지에 근접하여 항해하기 때문에 다른 항로에 비해 상대적으로 안전한 항로였다. 중부 횡단항로는 한반도와

69) 『北史』 권94, 列傳82 倭, “明年(大業 4년, 608) 上遣文林郎裴世清使倭國 度百濟 行至竹島 南望耽羅國 經都斯麻國 迥在大海中 又東至一支國 又至竹斯國 又東至秦王國 其人同於華夏 以爲夷洲 疑不能明也 又經十餘國 達於海岸 自竹斯國以東 皆附庸於倭.”

70) 정진술, 앞의 책, 2009, 399~401쪽.

71) 해류와 바람의 흐름을 이용하여 제주에서 규슈로의 직접 항해가 가능했다는 주장을 참고한다면(윤명철, 앞의 책, 2002) 일본으로의 직항로 이용 가능성을 굳이 배제할 필요는 없다. 다만 사료에 기재된 7세기 후반 탐라국의 공식 대일본교섭 항로로 한정한다면 제주-규슈 직항로의 이용은 상정하기 곤란하다.



<그림 3> 탐라국의 교섭 대상별 대외항로

중국대륙 사이를 최단거리 직선으로 연결하는 항로로, 삼국시대 고구려의 연안항로 차단에 대응하여 백제와 신라가 새롭게 개척하였다. 이 항로는 삼국 통일전쟁 이후에도 신라와 당의 사신은 물론이고 일본사신까지 당과의 교류에서 지속적으로 이용되었다. 황해 남부 사단항로는 한반도 서남단에서 중국의 長江, 혹은 浙江 하구까지 황해를 비스듬히 가로지르는 신항로로 9세기 전반 장보고로 대표되는 신라상인들에 의해서 개척되었다. 이 항로는 신라 멸망 이후에도 고려와 송의 사신들이 왕래에 적극적으로 활용하였다.

한편, 탐라국은 5세기 후반 백제와 처음 통교하여 약 200년 가까이 신속 관계를 맺었다. 660년 백제 멸망 직후 7세기 후반의 탐라국은 당과 신라, 백제부흥운동군, 그리고 일본 등 주변국들과의 새로운 외교 노선의 정립을 모색하였고, 결국 679년 신라와의 복속 관계를 확정 한 뒤 신라 말까지 이 같은 양국관계를 유지하였다. 10세기 초 신라가 쇠락하고 후삼국시대가 도래

하자 탐라국은 925년 대상국을 바꿔 고려에 다시금 복속하기 시작하였다. 이후 藩國의 지위에서 고려와 관계를 유지하다가, 1105년 고려가 탐라국을 자국의 郡으로 편재하면서 탐라국의 역사는 종언을 맞게 되었다.

탐라국과의 공식적인 교섭이 확인되는 국가는 백제·신라·고려·당·일본(왜국) 등 모두 다섯 곳이다. 그리고 이들은 지리적 입지에 따라서 ①한반도에 위치한 국가, ②중국대륙에 위치한 국가, ③일본열도에 위치한 국가로 대별된다. 탐라국과 백제·신라·고려 등의 국가들은 상호 교섭을 위해서 제주도 북부-楸子島-한반도 서남부를 잇는 연륙항로를 이용하였다. 탐라는 7세기 중반 1차례 사신을 당에 파견한 바 있는데, 당시의 탐라국 사신은 연륙항로를 이용해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후, 한반도 서부 연안을 따라 북상하다가 남양만을 거쳐 황해 중부 횡단항로를 이용하였을 것이다. 7세기 중·후반에 집중되었던 일본과의 교섭에서는 연륙항로를 통해 한반도 남서부 지역으로 건너간 후, 다시 한반도 남부 연안을 따라 이동해 대마도와 이키섬을 지나 규슈 북부지역에 내착하는 연안항로를 이용하였다.

## 참 고 문 헌

### 1. 사료

『三國史記』 『高麗史』 『道路考』 『海東繹史』 『冲庵先生集』 『廣照寺眞澈大師塔碑銘』  
『鳳巖寺靜眞大師圓悟塔碑銘』  
『史記』 『三國志』 『北史』 『舊唐書』 『新唐書』 『冊府元龜』 『宋史』 『日本書紀』  
『續日本紀』 『入唐求法巡禮行記』 『宣和奉使高麗圖經』 『清史稿』

### 2. 연구논저

강봉룡, 『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어, 2005.  
강창화, 「濟州 法華寺址의 考古學的 研究」, 『濟州歷史研究』, 2000.  
康昌和, 「古代 耽羅의 實體와 物資의 交流」, 『동아시아 역사상과 우리 문화의 형성』,  
경인문화사, 2005.  
고경석, 「신라의 對中 해상교통로 연구」, 『新羅史學報』 21, 2011.  
谷森鏡男, 「日唐の交通路に就いて」, 『史學雜誌』 26-5, 1915.  
국립제주박물관 편, 『유적과 유물을 통해 본 제주의 역사와 문화』, 서경, 2009.  
권덕영, 『신라의 바다 황해』, 일조각, 2012.  
권오영, 「고대 제주와 동아시아」, 『유적과 유물을 통해 본 제주의 역사와 문화』, 서  
경, 2009.  
金慶柱, 「耽羅 前期의 聚落構造와 社會相」, 『耽羅文化』 57, 2018.  
金文經, 「張保皋와 法華三寺」, 『신해양시대 제주도 국제자유도시 건설에 따른 법화사  
지 복원의 현대적 의미』, 제주불교사회문화원, 2000.  
金在璫, 「韓國·中國·日本 古代의 船舶과 航海術」, 『震檀學報』 68, 1989.  
김창겸, 「당에서 신라를 다녀간 사신들의 항로와 해양경험-《태평광기》를 중심으로-」,  
『新羅史學報』 17, 2009.  
류명환, 『여암 신경준과 역주 道路考』, 도서출판 역사문화, 2014.  
木宮泰彥, 『日支交通史』上, 金刺芳流堂, 1926.

文明大, 「地方文化財 濟州法華寺 復元을 爲한 學術세미나 요지」, 西歸浦市·法華寺復元推進委員會, 1985.

박종욱, 「백제의 對中國交涉 航路-고구려의 해상 차단 관련 기록을 중심으로-」, 『百濟學報』 19, 2017.

森公章, 「古代耽羅の歴史と日本-7世紀後半を中心として-」, 『朝鮮學報』 118, 1986.

孫兌鉉·李永澤, 「遣使航運時代に 關한 研究」, 『韓國海洋大 論文集』 16, 1981.

申瑩植, 「韓國古代의 西海交涉史」, 『國史館論叢』 2, 1989.

윤명철, 「제주도의 해양교류와 대외항로」, 『한민족의 해양활동과 동아지중해』, 2002.

이청규, 『해상활동의 고고학적 기원과 전개』, 景仁文化社, 2016.

International Hydrographic Organization, *Limits of Oceans and Seas 3rd Edition*, 1953.

임동민, 「백제와 동진의 교섭 항로」, 『百濟學報』 17, 百濟學會, 2016.

장일규, 「나말여초 서해 항로와 평택」, 『新羅史學報』 34, 2015.

전덕재, 「新羅의 對中·日 交通路와 그 變遷」, 『역사와 담론』 65, 湖西史學會, 2013.

정진술, 『한국의 고대 해상교통로』, 韓國海洋戰略研究所, 2009.

진영일, 「고대 탐라국의 대외관계」, 『耽羅文化』 30, 2007.

崔夢龍, 「考古學資料를 통해 본 黃海交涉史研究 序說」, 『震檀學報』 66, 1988.

崔夢龍, 「上古史의 西海交涉史 研究」, 『國史館論叢』 3, 1989.

### 3. 발굴보고서 및 도록

國立濟州博物館, 『濟州의 歷史와 文化』, 통천문화사, 2001.

李清圭·康昌和, 『濟州市龍潭洞遺蹟』, 濟州大學校博物館·濟州市, 1993.

## Abstract

## Foreign Negotiations and Sea Routes of Tamla

Choi, Hee-joon\*

The purpose of this paper is to review the sea routes used by Tamla during negotiations with neighboring countries in the context of Tamla. In the days of Tamla, there were “The Northern Coastal Route”(北部沿岸航路), “The Middle Transversal Route”(中部横斷航路), and “The Southern Slant Route”(南部斜斷航路) in Yellow Sea(黃海). The northern coastal route was the route used from the Neolithic period, the middle transversal route was developed in the 5th to the 7th century, and the southern slant route was newly developed in the first half of the 9th century. In the late 5th century, Tamla first interacted with Baekje for about 200 years. Immediately after the fall of Baekje in 660, Tamla sought to establish a new diplomatic line with neighboring countries such as Tang, Silla, Japan and the government of Baekje Restoration Movement. In the end, Tamla decided to establish a subordination relationship with Silla in 679, and maintained this relationship until the fall of Silla. The relationship between Tamla and Goryeo continued until 1105 when Goryeo unified Tamla into its own county. In order to negotiate with the countries located on the Korean Peninsula including the Baekje, Silla, and Goryeo, Tamla used a route ‘North part of Jeju Island-Chuja Island(楸子島)-Southwest of the Korean Peninsula’. In the middle of the 7th century, when one envoy was dispatched to Tang, he

---

\* Researcher, Korea University Center for Korean History

crossed the southwestern part of the Korean peninsula using the ‘North part of Jeju Island-Chuja Island-Southwest of the Korean Peninsula’, then went northward along the western coast of the Korean peninsula, and crossed the middle transversal route. In negotiations with Japan, it crossed the southern coast of the Korean peninsula through the ‘North part of Jeju Island-Chuja Island-Southwest of the Korean Peninsula’, and then used the coastal route through the Tsushima(對馬島) and Iki Islands(壹岐島) to the northern part of Kyushu.

Key Words : Tamla, sea route, foreign negotiation, Silla, Baekje, Goryeo, Tang, Japan

교신 : 최희준 01901 서울시 노원구 석계로 49,  
현대아파트 102동 2001호  
(E-mail : dandymal@naver.com)

논문투고일: 2018. 04. 30

심사완료일: 2018. 05. 28

게재확정일: 2018. 06. 07