2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

1분과

해양사 I

바닷길과 해양교류

선사시대 동아시아 인간의 동물 인식 검토 – 자연환경 차이를 바탕으로 –	**김동일**	국립목포대학교 도서문화연구원
한반도와 류큐 해양교류 – 야광패와 철기를 중심으로	**김재휘**	국립해양박물관
한국 고대 선박의 구조 변화와 '준구조선'	**조진욱**	국립경주문화유산연구소
부산 영도(絶影島), 신라 왕실 목장	**서영교**	중원대학교
三國時代 巨濟島에 대한 考古學的 始論	**정선운**	경북대학교
탐라국사의 시대구분과 역사인식	**김동전** **양희영**	제주대학교
웅진시대 백제의 대중국 항로	**김수태**	충남대학교
충남 결성의 바다와 신금성	**윤용혁**	공주대학교
선적방식으로 본 마도 3호선의 항로와 성격	**조혁래**	경북대학교 대학원
'완도선'의 기항지는 제주가 아닌 진주였다.	**한정훈**	국립목포대학교
전통 시기 안흥량(安興梁) 해역의 선박 치패와 외국 선박 출몰	**박현규**	순천향대학교

선사시대 동아시아 인간의 동물 인식 검토
- 자연환경 차이를 바탕으로 -

김 동 일 | 국립목포대학교 도서문화연구원

Ⅰ. 머리말

본 연구는 '청동기시대 동북아시아의 동물 인식과 표상 연구 - 고고학을 통해 본 동물이 인간에게 미치는 영향에 대하여'라는 과제의 일환으로 시작되었다. 과제의 하위 주제 중에서 '청동기시대 동북아시아 동물형 장식의 출현과 관념의 확산'이라는 주제의 중반부에 해당한다.

선사시대 인간과 동물은 서로 공존과 경쟁, 사냥의 대상으로 삼았다. 말과 양, 집돼지, 개, 소 등은 인간과 공존하는 관계를 맺었고, 멧돼지와 호랑이 등은 인간과 사냥감을 경쟁하거나 상대를 사냥하는 관계를 맺었다. 사슴은 사냥의 대상이지만, 유목문화의 영역에서만 인지할 수 있다. 이처럼 인간은 다양한 동물과 다양한 형태의 관계를 맺어왔지만, 그 관계에서 인간의 인식은 다양하게 표출되었다.

인간은 현재나 선사시대나 모두 땅 위에서 거주한다. 이 땅은 자연환경에 따라 다양한 형태로 구분된다. 생업 방식에 따라서는 크게 내륙지역과 해안지역으로 구분된다. 내륙지역은 작물의 재배가 쉬운 농경지가 있으며, 대표적인 사례로 '중원지역'이 있다. 물론, 중원지역에도 해안지역이 포함되어 있다. 또한, 동물의 사육만 가능한 목초지의 사례로 '초원지역'이 있다. 해안지역은 어업과 채집 위주의 생활이 이루어지고, 작물의 재배와 동물의 사육은 제한적으로만 이루어진다. '중국 동북지역'은 농경지에 속하지만, 해안지역의 비중도 높다. 즉, 중원지역과 중국 동북지역은 목초지가 아니며, 농경지와 해안지역이 존재하지만, 땅의 구성 비율이 다르다. 이외 작물의 재배와 동물의 사육이 불가능한 '사막'과 '빙하' 지대 등도 존재하지만, 특별한 유물이 확인되지 않으므로 배제하였다.

선사시대 생업 방식에 따라 땅을 구분하여 보면 인간에게 동물이 중요한 지역과 그렇지 못한 지역으로 구분되어 있음을 알 수 있다. 이러한 차이를 인식하고, 각 지역에서 출토되는 동물 양식 자료를 바라보면 당시 사람들의 인식을 엿 볼 수 있으리라고 판단하였다.

Ⅱ. 육상 동물 양식 청동기

청동기시대 중원지역에서는 집돼지 뼈가 출토되지만, 집돼지 장식 청동기는 출토되지 않는다. 반면, 초원지역의 유적에서는 멧돼지 뼈가 거의 출토되지 않지만, 유목문화의 무덤에서 멧돼지 장식 청동기가 자주 출토된다. 이것은 가치의 차이 때문이다. 중원지역이 농경지이기 때문에 돼지는 보조적인 식량일 뿐이었고, 초원지역은 목초지이기 때문에 멧돼지가 식량 확보를 위한 주요 수렵 대상이었다.

다른 동물 양식 청동기 역시 마찬가지이다. 초원지역에서는 양과 사슴 등 목초지 생활에 필요한 다양한 동물의 형상을 청동기로 만들었다. 반면, 중원지역에서는 호랑이만을 청동기 장식으로 만들었을 뿐이며, 이 역시 유목문화의 영향을 받은 것이다. 즉, 내륙지역에서 중원지역은 동물 양식 청동기를 만드는 전통이 미약하였고, 초원지역에서는 생존에 중요한 동물을 청동기로 만드는 전통이 보편적이었다.

주목할 점은 중원 해안지역에서 육상 동물 양식 청동기가 출토되지 않는다는 점이다. 이것은 동물 양식 청동기가 초원지역에서 발달한 전통이기 때문이다. 초원지역의 전통은 중원 내륙지역까지 확산되었지만, 중원 해안지역까지는 그 전통이 전달되지 않았다.

그렇다면 중원 해안지역에 서식하는 동물을 청동기로 만들지 않았을까? 실제로는 해양 동물 양식 청동기가 존재한다. 이는 해안지역의 인간이 동물 양식 청동기라는 전통을 인식하였지만, 받아들이지는 않았음을 보여준다.

Ⅲ. 해양 동물 양식 청동기

해양 동물 양식 청동기는 본 학술대회의 2024년 발표 자료를 참고할 수 있다(김동일 2024). 당시 발표 내용을 보완하고, 중국 동북지역과 중원지역으로 구분하여 접근하고자 한다.

1. 중국 동북지역

춘추전국시대부터 한대까지의 중국 동북지역 출토 사례를 살펴보면, 요령성 흥성시 주가촌 유적과 객좌현 남동구유적, 서풍현 서차구 유적 등을 참고할 수 있다.

주가촌 유적은 요령성 흥성시 주가촌 일대에 위치하며, 유적의 연대는 기원전 5~4세기이다. 1호 무덤에서는 11점의 절약(節約)이 출토되었다. 절약은 마차에서 말의 얼굴 측면을 연결하는 도구이고, 일반적으로 무문양의 단순한 형태이지만, 주가촌 유적의 절약은 모두 물고기 형상이다.

남동구 유적은 객좌현 육관영자향 남동구 마을에 위치하며, 유적의 연대는 기원전 6~5세기이

다. 유적에서는 석곽묘가 확인되었고, 석곽묘에서는 가오리 형상의 당로와 절약 등이 출토되었다. 가오리의 형태는 하천에서 서식하는 형태가 아니라, 바다에서 서식하는 홍어목에 속한다. 가오리는 민물에 서식하는 소수의 종도 있지만, 이 경우는 주로 베트남 등지에 서식하고, 생김새 역시 다르게 생겼다. 일반적으로 가오리는 바다 밑바닥에서 생활하므로, 바다 밑바닥까지 잠수하기에는 특별한 도구가 필요하므로 잠수 어업은 배제할 수 있다. 인근 발해만의 얕은 수심과 객좌현에서 다수 확인되는 어망추를 고려할 때, 저인망이나 저자망을 활용한 어업을 상정할 수 있게 한다.

서차구 유적은 서풍현의 현 중심지 서쪽에 위치하며, 유적의 연대는 기원전 2~1세기이다. 대규모의 무덤이 밀집된 묘지이지만, 도굴과 삭평이심하여 유구와 유물의 잔존 상황이 좋지 않다. 유적에서는 이중 뉴의 마차 장식품 다수가 출토되었다. 이중 뉴의 마차 장식품은 만성한묘(중산정왕 유승)와 대보태서한묘(광양경왕유건), 남월왕묘(남월2대 국왕 조말) 등 중원 제후의 왕급 무덤에서만 확인되지만, 물고기 형상은 존재하지 않는다. 이중 뉴의 마차 장식품 중 물고기 형상은 서차구 일대의 특징적인 형상으로 볼 수 있다.

2. 중원지역

서주시기 중원지역의 출토 사례를 살펴보면, 섬서성 양대촌 유적 19호 무덤에서는 청동제 물고기 609점이 출토되었고, 하남성 만가원 유적 202호 무덤에서 청동제 물고기 13점이 출토되었다. 섬서성 보계시 여가장촌 일대의 어국묘지 13호 무덤에서는 수량이 불분명하지만, 다수의 청동제 물고기가 출토된 것은 분명하다.

이외 「서주동어」에서는 산서성의 여러 서주시기(기원전 1046년~기원전 771년) 귀족 무덤에서 6~11cm 규격의 청동제 물고기가 다수 보고되어 있다(賈文忠 1994). 이 보고에서 주목할 점은 물고기의 종류가 분류되었다는 점이다. 대부분은 황하 수계에 서식하는 민물고기의 형상이고, 어종은 산천어(草魚), 청어(青魚), 붕어(鯽魚), 모샘치(魴魚), 자가사리(黃顙魚), 숭어(鯔魚)에 해당하지만, 일부는 바다물고기로 통돔과(鯛魚)의 형상이 존재한다.

3. 해양 동물 양식 청동기의 인식

해양 동물이 인식되기 위해서는 바다에서의 활동이 선행되어야 한다. 특히, 각종 물고기에 대한 인식은 어업 활동이 필수적이다. 바다는 근해와 원해, 난류의 흐름, 수심의 위치에 따라 서식하는 어종에서 차이가 있다. 즉, 어떠한 지점에서 어떠한 어업 활동을 하느냐에 따라서 인식할 수 있는 어종에서 차이가 발생한다.

중원지역은 내륙지역이며, 방대한 농경지로 인해 농업이 주요 생업 방식이었다. 이 때문에 중원지역의 인간은 주로 강에 서식하는 물고기를 인식하였지만, 일부는 근해에 서식하는 물고기를 인

식하였다. 그러나 간단한 낚시로 어업 활동이 가능한 물고기에 한정된다. 이 물고기는 청동제로 제작되었고, 모두 줄로 꿰어서 완성하는 간단한 장식품에 사용되었다.

반면, 중국 동북지역은 내륙지역과 해안지역 모두 존재한다. 중국 동북지역에서는 마차 장식이나, 말머리 장식에서 물고기가 확인된다. 청동기시대 동아시아의 마차는 지위와 직급에 따라 마차의 형태가 다르다. 중국 동북지역에서 출토된 마차 장식은 제후 왕급의 마차 장식품이다. 말머리 장식 역시 고조선의 고위 무덤으로 인식되는 남동구 유적에서 출토되었다.

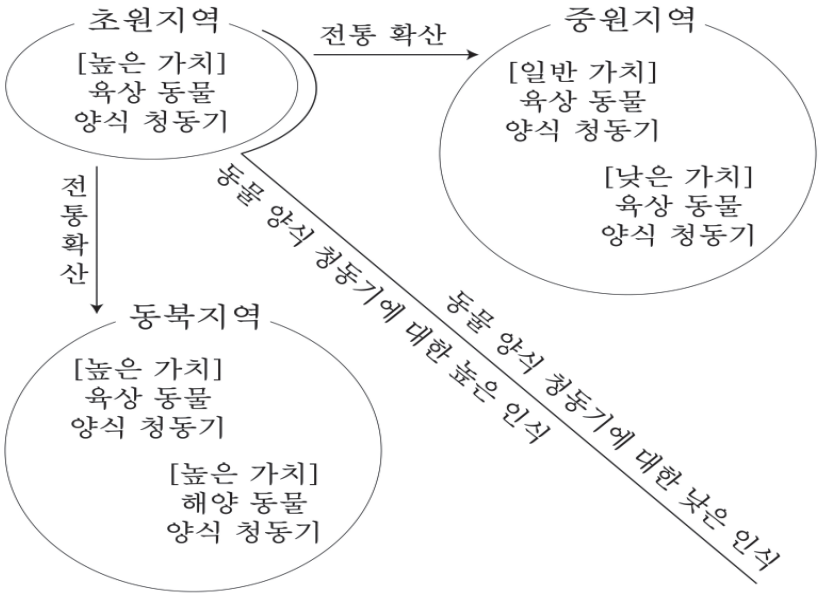
양 지역의 양상을 비교하면, 중원지역에서는 해양 동물에 대한 인식이 높지 않았음을 알 수 있다. 강에서 수렵할 수 있는 물고기들처럼 바다의 물고기도 비슷한 수준으로 인식하였다. 즉, 생업의 보조 활동 중 하나인 어업 활동에서 인식할 수 있는 대상 중 하나로 인식하였다.

반면, 중국 동북지역에서는 바닷물고기에 대한 가치를 높게 인식하였음을 알 수 있다. 이 지역에서는 고위 인물의 무덤에서만 바닷물고기가 확인되고, 마차와 말의 장식품 등 고급 장식품으로 사용되었다. 다시 말해, 중원보다 해양 동물에 대한 가치를 더 높게 인식한 것이다.

이러한 양상은 어종에서도 근거를 찾을 수 있다. 이 지역에서는 가오리도 주요 장식품으로 사용되었는데, 이는 저자망 등 그물 낚시를 인식할 수 있게 한다. 즉, 생업 방식에서 중원지역에 비해 해양 어업 활동의 비중이 높았다. 이는 중원지역보다 농경지가 적은 자연환경 역시 영향을 미쳤으리라 본다.

Ⅳ. 자연환경 차이에 따른 인간의 동물 인식

이상의 내용을 정리하면 자연환경 차이에 따른 인간의 동물 인식 차이를 확인할 수 있다.



초원지역의 동물 양식 청동기가 중원지역으로는 제대로 확산되지 않았다. 중원지역은 초원지역과 달리 동물에 대한 가치가 높지 않았으며, 해양 활동 역시 비중이 높지 않았다. 반면, 중국 동북지역에서는 초원지역의 동물 양식 청동기 전통이 직접적으로 확산되었다. 해양 활동 역시 비중이 높았고, 이 때문에 육상 동물 양식과 해양 동물 양식 청동기 모두 높은 가치의 장식으로 활용된다. 이러한 차이에는 자연환경과 그에 따른 생업 방식의 차이 때문으로 판단한다.

참고문헌

賈文忠, 1994,「西周銅魚」,『古今農業』1994-3期.

김동일, 2024,「청동기시대 동아시아인의 해양생물 인식과 활용 – 어류형 동물 장식품을 중심으로 –」, 제14회 전국해양문화학자대회 해남대회 발표자료집.

한반도와 류큐 해양교류
– 야광패와 철기를 중심으로

김 재 휘 | 국립해양박물관 학예사

Ⅰ. 머리말

류큐 제도는 규슈와 대만 사이에 위치한 약 200여 개의 섬들로 구성된다. 이 지역은 독특한 해양문화를 형성하고 있으며, 사쓰난제도, 류큐제도, 다이토제도로 구분된다. 특히, 오키나와섬을 중심으로 류큐 고유의 문화가 확인된다.

류큐 지역의 역사적 시대구분은 여타 지역과 다소 차이가 있다. 대부분의 지역에서 '고대(古代)' 시기를 별도로 편년하지만, 류큐는 선사시대부터 중세에 해당하는 구스쿠 시대 직전까지를 일괄적으로 '패총시대(貝塚時代)'로 분류한다. 고대에 해당하는 유적이 아예 없는 것은 아니나, 그 수가 적고 시기를 특정하기 어려워 일반적인 고대시기의 편년이 어렵다. 이로 인해 류큐의 고대시기에 대한 복원이 난해하다.

그런데 의외로 오키나와가 아닌 한반도 남부에서 류큐 고대 문화를 유추할 수 있는 유물이 출토되었다. 야광조개로 만든 패시(貝匙)가 한반도 남부의 고총고분에서 출토된 것이다. 야광조개는 동아시아에서 오키나와에서만 자생하는 희귀 조개로, 껍질은 공예품 재료로 활용된다. 따라서 이들 조개는 한반도에서 자연 발생하지 않은 외래품 혹은 박재품(舶載品)이다. 뿐만 아니라 이모가이, 고호우라 등 류큐 고유의 조개도 마구장신구로 제작되어 함께 출토되고 있어 고대시기 양 지역 간에 일정한 교류가 있었을 것으로 추정된다.

본 발표에서는 오키나와와 한반도 남부에서 출토된 야광패시를 중심으로 두 지역의 교류 양상을 살펴보고자 한다.

Ⅱ. 야광패시

야광패시는 오키나와를 포함한 일본열도와 한반도 남부에서 공통적으로 출토된다. 시기적 차이는 있지만, 고대부터 사용된 것으로 보인다. 형태도 유사하며, 재료인 야광조개가 오키나와 지역에서만 확보된다는 점에서 교차편년의 단서가 될 수 있다. 다만, 류큐의 고대 편년 체계가 정비되지 않았기에 직접적 비교는 제한적이다.

1. 한반도의 야광패시

한반도에서는 야광패시가 경주(천마총, 황남대총, 금관총)와 고령(지산동 44호분) 등 4곳에서 출토되었다(표 1). 모두 고총고분에서 출토되어 시기 비정이 가능하며, 대체로 5세기 중엽~6세기 초에 해당된다. 총 출토 수량은 9개이다.

특이한 점은 경주지역에서 출토된 야광패시에는 금동제 테두리 장식이 부착되어 있다는 점이다. 김종우(2018)에 따르면, 아말감 도금기법 및 리벳 기법 등이 사용되었으며, 야광패시는 다음과 같은 특징을 지닌다.

① 왕릉급 고분에서만 출토되며, 금동 장식이 확인되는 위세품이다.

② 테두리 도금은 수은을 이용한 아말감 기법이다.

③ 일본에서 제작된 것을 한반도에서 재가공한 것으로 보인다.

④ 위세품이면서도 실용적인 도구로 사용되었을 가능성이 높다.

구분	시기	출토위치	장식		형식	수량		크기	
			유·무	재질				길이, 폭(cm)	조개두께(mm)
황남대총 북분	5c 중후	부장품 수장부 서남쪽	유	금동	I-a I-b	3	2 1	길이 : 15.2, 폭 : 5.7상 추정 확인불가	2.1~2.4
천마총	6c 초	부장품 수장부	유	금동	I-a I-b	2	· 2	확인불가 길이 : 16.4, 폭 : 8.8 추정	2.8~3.1
금관총	6c 초	유리용기 및 칠기와 같은 위치 (곽의 동반부)	유	금동	I-a I-b	3	· 3	확인불가 길이 : 15.5(추정길이), 폭 : 8(추정), 4.7~5(손잡이)	2.6~4.2
지산동 44호분	5c 중후	도굴로 의한 위치 불명	무	·	Ⅱ	1	1	길이 : 15.5,폭 : 8 추정	4이하

이를 종합하면 한반도 출토 야광패시는 외래 조개를 사용했지만, 금속 장식 등은 한반도 고유의 기법이 반영되어 있다. 류큐에서 제작된 반제품을 한반도에서 완성했을 가능성이 크다.

2. 아마미오시마(奄美大島)의 야광패시

도 1. 도모리 마츠노토(土盛マツノト)
유적 출토 야광조개편

아마미오시마의 도모리 마츠노토(土盛マツノト) 유적에서는 야광조개편이 다량 출토되었다. 특히, 완성품뿐만 아니라 제작과정을 보여주는 조개편도 확인되어 공방 유적의 성격을 지닌다. 총 44점의 야광패시가 출토되었으며, 단순 조개편까지 합치면 훨씬 많은 수량의 야광조개가 있는 것으로 추정된다.

해당 유적은 가네히사식(兼久式) 토기에 근거하여 6세기~10세기로 편년된다. 야광패시는 손잡이 부분에 구멍이 뚫려 있으며, 체층을 잘라 사용한 흔적과 일부 가열흔도 보인다. 가열흔이 보이는 야광조개는 대부분 크기가 큰 편인데, 이는 식용 후 공예로 전환되었을 가능성을 시사한다.

Ⅲ. 제작 비교

1. 철기의 사용

야광조개의 단단한 껍질을 갈아내고 조개의 체층을 잘라내어 숟가락 모양을 만들기 위해서는 단단한 도구가 필요하다. 도모리 마츠노토 유적에서는 조개껍질을 타출 방식으로 가공한 흔적이 확인되며, 이는 석기보다는 철기(鐵器) 사용 가능성을 높인다.

또한, 야광조개의 표면을 매끄럽게 마연하려면 철제의 연마도구가 필요하다. 따라서 제작 과정 전반에 철기의 사용이 전제되었을 것으로 보인다. 야광조개의 껍질은 두껍고, 자르기 어렵기 때문에 현대의 섭패장인들도 그라인더를 이용하여 껍질을 잘라내고, 마연하고 있다. 야광조개의 섭패는 어려운 공정이기 때문에 류큐왕국 시기에는 따로 패접봉행소(貝摺奉行所)라는 전문기구를 두어 공예품을 만들 정도이다.

해당 유적에서 철기가 일부 확인되고 있지만, 류큐지역 전역에서는 고대시기 제철과 관련한 유적을 찾아볼 수 없다. 철기의 출토수량 역시 극소수에 불과하기 때문에, 류큐지역에서 철기를 자체적으로 제작하여 활용하였다고 보기 어렵다. 그러므로 당시 야광조개의 섭패용 철기는 자체 생산이 아닌 외부에서 수입하였을 것으로 추측된다.

2. 금동장식

류큐지역과 한반도 남부에서 출토된 야광패시의 가장 큰 차이점은 가장자리의 금동 장식 유무이다. 류큐지역에서는 금동의 테두리를 장식하지 않았으며, 가장자리가 매끈하게 마연되지 않고 거친 형태가 그대로 남아 있는 경우가 대부분이다. 그에 반해 한반도에서 출토된 야광패시에는 앞서 말한대로, 가장자리가 마연되어 있으며, 금동테두리가 둘러져 있다. 금동테두리의 도금은 수은을 이용한 아말감기법을 사용하였으며, 황남대총 북분과 금관총 출토 야광패시의 경우, 각진 부분의 연결은 리벳을 사용하였다. 이러한 현상은 당시 고대시기의 한반도 남부가 일본열도에 비해 기술적으로 앞섰음을 보여주는 사례이다.

3. 소결

두 지역은 모두 철기를 활용한 공통점이 있으나, 한반도 남부는 금동기법, 리벳기법 등 보다 발달된 금속기술을 보유하고 있었다. 이는 기원전후부터 철기 사용이 일반화된 한반도 남부지역의 기술적 기반과, 김해의 고김해만, 포항의 흥해만 등의 항구를 이용하여 활발한 해상 교류를 하였던 결과로 판단된다.

또한, 지산동 출토품이 아마미 후와가네쿠(小湊フワガネク) 유적품과 동일하다는 점은 제작기술의 원류가 류큐에 있음을 보여준다. 그러나 금속 장식 기술은 한반도의 독자적 발전으로 보아야 한다.

Ⅳ. 맺음말

야광패시는 한반도 남부와 류큐 간 해양 교류의 구체적 증거이다. 이케다 에이시(池田榮史)는 야광패 국자와 '계유년고려와장조' 고려기와 등을 통해 14세기 이전의 교류 가능성을 언급하였으나 실증적 사례는 부족하다고 평가하였다.

그러나 5~6세기 한반도 남부에 분포한 왜계고분과 관련한 해상집단의 존재를 고려하면, 규슈 북부의 해상세력과의 연결 가능성이 충분하다. 이 해상세력을 매개로 한반도 정치체와 류큐 간 간접 교역이 이루어졌을 것으로 추정된다.

당시 한반도 남부-규슈-류큐 간의 교역품은 야광조개·이모가이 등의 패제 도구와 철로 추정된다. 철기 부족 지역인 류큐는 패제품을 수출하여 철기를 수입했을 가능성이 높다. 이러한 교역은 규슈를 중계기지로 하여 상호 이동했을 것이며, 그 시기는 5세기 중엽~6세기 초까지 거슬러 올라갈 수 있다.

참고문헌

문화공보부문화재관리국, 1974,『천마총 발굴조사보고서』.
문화재관리국 문화재연구소, 1985,『황남대총 I(북분) 발굴조사보고서』.
국립경주문화재연구소 외, 2011,『경주 금관총 발굴조사보고서』.
경북대 박물관 외, 2009,『고령 지산동44호분』.
笠利町教育委員会, 2006,『マツノト遺跡』1-3.
김종우, 2018,「고분출토 야광조개국자의 제작기법 및 복원」,『한국전통문화연구』제22권.
池田榮史, 2020,「韓半島と琉球列島の交流 · 交易について」,『해항도시문화교섭학』22.
神谷正弘,「新羅王陵·大伽耶王陵出上の夜光貝杓字(貝匙)の再論と複製品の製作について」,『古文化談叢』66, 九州古文化研究會, 2011.

한국 고대 선박의 구조 변화와 '준구조선' 1)

조 진 욱 | 국립경주문화유산연구소

Ⅰ. 서론

그동안 전통 선박 연구는 발굴된 실물 선체 대다수가 속한 고려~조선시대에 집중되어 있었다. 선박사에서 고려시대 이전의 시기는 일반적으로 준구조선에서 완전한 구조선으로 변화하는 단계로 인식되어 있으나, 자료 부족으로 주형토기에 의존하여 연구가 진행되었다. 그러나 최근까지 영흥도선 등 실물 선체를 포함해서, 부족하나마 한국 고대 선박의 자료가 확보되고 개별 선박에 대한 연구가 진행되어 기초적인 연구를 시작하는 것이 가능해졌다.

그래서 현재 확보 가능한 고대 선박의 직간접인 자료를 검토하여 그 특징을 분석하였다. 이런 과정을 통해 우리나라 어떤 선박이 준구조선인지, 어떻게 변화하여 구조선으로 이어지는지 검토하였다.

Ⅱ. 한국 고대 선박 관련 자료 검토

1. 실물 선체 발굴 현황

현재까지 발굴된 고려시대 이전 고선박은 안압지선[2], 김해 봉황동선, 영흥도선 3척이다. 현황은 아래 표1과 같다.

---

1) 동북아역사재단 발간 학술지 『영토해양연구』 제29권 (2025.06)에 게재된 논문을 요약하여 발표하였으며, 지면 관계로 많은 내용을 생략하였으니 구체적인 내용은 해당 논문을 참고하시기 바랍니다.

2) 현재 명칭은 월지이나 기존 명칭과 혼동을 피하기 위해 안압지라는 명칭을 사용하였다.

명칭	위치	확인된 선체	공반유물	시대
봉황동선	김해시 봉황동	현측판 추정 (길이 3.4m, 폭 0.6m)	노, 닻, 미상 선체편	가야(삼국시대 문화층 아래 패각층에서 발견)
안압지선	경주 안압지 (현 월지)	3단 저판, 외판 1개 및 결합부재	미상 목재 부재 등	통일 신라(명문자료를 통해 7~8C 추정)
영흥도선	인천 옹진군 영흥도	2단 저판과 1단 외판 (또는 1단 저판과 2단 외판)	도기병과 철제솥 (통일신라)	통일 신라(8C-방사성탄소 연대측정)

표 1. 고려시대 이전 준구조선 실물선체 발굴현황

1) 봉황동선[3)]

가장 이른 시기의 배인 봉황동선은 선수부의 대형 부재(외판재) 1개와 제형(梯形) 부재 1개가 가야의 영역인 김해 봉황동에서 발견되었다.[4)] 방사성탄소연대 측정의 결과 AD 3~4세기대, 가야 시대에 해당한다. 길이 3.9m, 폭 32~60cm, 두께 2~3cm로, 앞면에는 일부 문양과 쐐기 홈과 결합을 위한 가공이 되어 있다. 수종 분석 결과 외판재는 중국과 일본에서 주로 자생하는 녹나무로 건조되었다. 외판재에 사용된 나무 쐐기와 제형 부재는 일본 고유 수종인 삼나무로 만들어졌다.[5)] 발견된 외판재는 이체구조선(二體構造線)이라 불리는 이중 저판 구조 선박의 선수 외판 최상단 부재로 보인다.

외판재의 모양이나, 편을 통한 추정 구조는 우리나라 주류 선박으로 믿어지는 평저형 선박의 구조와 크게 다르다. 또한 일본과 중국 남부에서 주로 자생하는 녹나무로 만들어져 일본의 배로 볼 여지가 크다.[6)] 특히 외판재의 쐐기와 외판재 위에서 발견된 용도 미상의 제형 부재는 일본 고유 수종인 삼나무로 만들어졌다. 우리나라에서 선체가 대부분 소나무로, 피삭이나 장삭이 소나무, 굴피나무, 상수리나무, 밤나무로 제작되는 것과 대조된다. 일본에서 목재를 수입해 가야에서 건조했을 가능성도 배제할 수는 없으나, 일본에서 건조되었을 가능성이 더 높다고 추정된다.

3) 재단법인 동양문물연구원, 2014, 『김해 봉황동 유적 발굴조사 보고서』, 조사연구보고 제16집, pp.130~143.

4) 외판 위에서 발견된 제형 부재는 아직 용도를 명확하게 알기 어렵다.(위의 책, p. 51.)

5) 이광희, 김동윤, 2015, 「김해 봉황동 유적 출토 선박부재의 수종분석 및 보존처리」, 『보존과학회지』 제31권 제4호, pp. 341~350.

6) 특히 선박을 만들만한 목재는 일종의 전략자원으로 국가 또는 행정 단위에서 관리하는 경향이 있다.

2) 안압지선

안압지선은 안압지에서 발견된 통일신라 선박이다. 현재 3단의 저판이 복원되어 국립경주박물관에 전시되어 있다. 안압지선 저판의 형태는 고려시대 선박의 저판과는 상당히 다르다. 외판과 저판이 구분되는 고려시대 선박과 달리 중앙저판 좌우의 저판이 외판의 역할을 겸한다는 특징이 있다. 또 저판과 저판을 장삭으로 관통시켜 연결하는 고려시대 선박과 달리 저판을 연결하기 위해 저판의 상부를 '∩' 자 형태로 가공해 장삭으로 좌우측저판과 연결하였다. 여기에 쇠못을 사용해 고정했다.

또한 3단의 저판 외에도 외판과 목재 편이 더 출토되었다. 그런데 워낙 오래전에 선박 전문가가 거의 없었던 시절에 복원되어 복원 과정에서 외판이 누락 되었다. 외판에 대한 자료도 거의 없다.

그런데 발굴 현장을 촬영한 위 사진들에서 매우 중요한 사실이 확인된다. 외판이 저판에 어떻게 접합되어 있는지 보인다. 사진을 보면 가장 바깥쪽 저판에 외판이 결합되어 선체가 외부로 확장되는 모습을 확인할 수 있다. 특히 안압지선의 도면을 보면 바깥쪽으로 'ㄴ' 자 모양 턱이 만들어져 있다. 이 턱에 외판을 대고 쇠못을 고정한 것으로 보인다.

3) 영흥도선

영흥도선은 통일신라 선박으로 연못에서 발견된 안압지선과 달리 인천 영흥도에서 발견된 선박으로 근해를 항해하기 위해 만들어진 배이다. 저판과 외판으로 보이는 총 세 단의 선체편이 발굴되었다.

영흥도선에 대해서는 다양한 연구성과가 발표되어 있다. 특히 선체에 대한 논의가 활발하다. 발굴보고서는 중앙 저판과 외판 1, 2를 인양했다고 기록되어 있다. 반면 허문녕, 윤용희는 위와 같이 중앙저판, 측저판, 만곡종통재를 인양했다고 주장하였다. 반면 홍순재는 별도의 중앙저판 좌우로 저판, 그리고 'ㄴ'자 형태의 측저판이 그 좌우로 위치한다고 주장하였다. 결론적으로 위 중앙 저판으로 표시된 것을 중앙 저판으로 보는 의견과 중앙 저판 좌우의 저판재로 보는 의견이 대립 중이다.

위 의견들 모두 부재를 신중하게 검토한 후 결론을 내린 것으로 각각의 의미가 있지만, 가룡의 크기, 좌우관통구멍 위치 등을 볼 때 홍순재의 의견이 더 가능성이 높다고 생각한다. 즉 위 중앙 저판이라 표기된 편은 중앙 저판 좌우의 저판이며, 측저판으로 표기된 것은 만곡종통재 1단, 만곡부종통재는 만곡종통재 2단으로 보는 것이다.

필자가 위와 같이 생각하는 가장 큰 이유는 좌우관통구멍이다. 저판재에 좌우관통구멍이 2개(위 그림 상 C-c, F-f) 뚫려있으며, 'ㅛ'자로 튀어나온 부분 아래 저판재를 관통하는 위치에 뚫려있다. 특히 두 판의 F-f와 같이 2개의 저판재가 결합된 가장 두꺼운 부분에도 구멍이 뚫려있다. 즉 장삭홈 2개를 통해 저판과 만곡종통재를 결합하고, 좌우관통구멍 2개를 통해 저판끼리 결합한 것이다. 그런데 이 좌우관통구멍은 위치 상 측저판이 아니라 다른 저판과 결합되기 위한 것으로 보인다.

따라서 영흥도선은 중앙저판이 아닌 저판, 만곡종통재 2단이 발견된 것이다. 그러나 평저선과 장삭을 사용했다는 점에서 고려선과 기술적 연계성은 확연히 드러난다.[7] 안압지선과는 쇠못을 사용한 흔적이 없다는 점이 다르다.

2. 간접 자료 검토

1) 주형 토기 출토 현황

안타깝게도 더 이상의 실물 자료는 확인되지 않는다. 다만 배 모양으로 만든 주형 토기가 여러 점 발견되어 있다. 대부분은 고려시대 이전의 것이다. 다만 주형 토기 대부분은 출토지 미상이라 제외하였다. 독목주의 형태에 가까운 것도 제외하였다. 이를 제외하면 크게 가야와 신라에 해당하는 주형토기로 나눌 수 있다.

2) 가야 주형토기

먼저, 가야 주형토기는 이체구조선인 봉황동 배와 형태적으로 유사하다. 이체구조선은 일본이 주로 사용한 배로, 일본의 고분에서 이체구조선 모양의 주형토기가 흔하게 발견된다. 이에 해당하는 것이 대구 달성 평촌리 12호 수혈과 창원 현동 387호분, 함안 말이산 45호분의 주형토기이다. 이들은 대부분 4~5세기 가야 권역의 유적에서 발견되었다. 특히 말이산 고분군과 현동은 4~5세기 아라가야의 중심지로 각각 고분과 무역항이 있던 지역이다.

특히 김해 봉황동 선체 편도 이체구조선 특유의 급격하게 치솟는 형태의 우측 선측재로 추정된다. 가야 일대에서 보이는 주형토기와 일본 이체구조선과 형태적 유사성, 실제 일본 녹나무로 만들어진 이체구조선이 가야 권역에서 발견된 것을 보면, 가야와 일본은 밀접하게 교류하며 거의 같은 조선 기술을 공유하고 있었다고 추정된다. 이것은 가야가 낙랑과 왜에 철을 활발히 수출했다는 기록과도 궤를 같이한다. 활발하게 무역하는 도중 조선 기술도 같이 교류한 것으로 보인다.

7) 허문녕, 윤용희는 영흥도선과 십이동파도선을 비교하여 신라의 배는 장삭이 노출되고 초본류를 통해 윗단과 아랫단을 고정하고, 고려는 장삭을 노출하지 않고 나무못을 사용하는 변화를 보인다고 언급하였다(위의 논문).

3) 신라의 주형 토기와 관련 기록

신라의 주형 토기는 금령총에서 발견된 두 점이 특히 유명하다. 주목할 점은 금령총에서 발견된 주형 토기 두 점과 가야의 권역에서 발견된 주형 토기들의 형태가 상당히 다르다는 점이다. 큰 틀에서 고려선과 이어지는 형태의 평저선으로 보이는 신라의 주형토기와 달리 가야의 주형토기는 고려선과는 다르다. 이것은 출토지 미상의 주형토기에서도 확인된다. 이체구조, 'U'자형 선수-선미구조/단일구조, 완만한 선수-선미구조로, 형태가 세 가지로 나뉜다.

금령총 주형토기 중 좌측의 주형 토기는 일견 이체구조선 특유의 높이 치솟는 선수와 선미 구조로 보이나 수직에 가까운 이체구조선 선수·선저 구조의 각도와는 다르다. 또한 가룡으로 보이는 횡강력 구조가 2개, 여러 단으로 나눠진 외판 구조가 묘사되어 있다. 또 단면형이 선미 쪽에서 보면 역삼각형의 첨저형으로 보이나 실제 안쪽을 보면 평행하게 저판을 만든 평저선의 저판 구조가 보인다. 또한 용골이 없고 앞쪽이 평저선 특유의 형태와 같이 뭉뚝하게 표현되어 있다.[8] 외판의 높이나 가룡의 유무, 선수나 선미의 구조 등으로 보아 상대적으로 대형의 복잡한 구조의 선박을 묘사한 것으로 보인다.[9]

이렇게 가야의 것과 달리 신라의 주형 토기는 평저 또는 완만한 U자형 구조로 보인다. 이것은 아래 일본 사료에서 신라의 조선 기술이나 신라선을 명확히 구분하여 기록하고 있는 것과 일맥상통한다. 또, 가야와 일본이 유사한 조선기술을 가지고 있었다는 점을 고려해 볼 때, 독목주 이후 한반도 조선기술의 흐름은 크게 다음과 같을 것으로 보인다.

1. 가야/일본의 이체구조와 'U'자형 선수-선미 구조의 선박
2. 신라에서 고려로 이어지는 평저 구조의 선박

Ⅲ. 결론

검토 결과를 토대로 삼국시대부터 고려시대까지 신라를 기준으로 선박의 변천사를 아래 표와 같이 재구성할 수 있다. 가야와 백제의 배에 대해서는 자료가 부족하여 현 단계에서는 여러 가지 구조의 배가 혼용되었을 것이라는 정도로 언급하는 정도로 그치고자 한다.

---

8) 첨저선이라면 파도를 가르기 위해 용골을 설치하고 선수의 폭이 좁은 것이 일반적이다.

9) 특히 영흥도선도 가룡이 설치되어 있을 것이라는 또 다른 방증으로도 볼 수 있다.

번호	시대	세부 내용
1	삼국시대	지역별, 국가별로 여러 가지 구조의 배가 혼용되던 시기
2	신라~통일신라	선부 설치 후 평저선이 주로 사용되던 시기
3	통일신라 말	통일신라 말기에 통제력이 약화되면서 여러 가지 구조의 배가 혼용되던 시기
4	고려시대(~13C 초)	고려 무신정권기에 이르기까지 만곡종통재가 설치된 평저선이 사용되는 시기
5	고려시대(13C 초~)	13C 중순 이후 고려시대 만곡종통재가 사라진 평저선이 사용되기 시작하는 시기

표 2. 고대부터 고려시대까지 한국 선박의 변천사

특히 신라와 고려 선박이 만곡종통재라는 공통적인 기술을 사용한 것과 저판의 결합방식이 고려시대로 가면서 더욱 진보되는 점을 통해 구조선과 준구조선을 나누는 세 가지 기준을 제시할 수 있다. 첫 번째는 좌우 저판이 외판의 역할을 겸하는지이다. 이 기준에 의하면 안압지선까지를 준구조선으로, 영흥도선을 포함해서 그 이후의 선박은 구조선으로 나눌 수 있다. 두 번째는 만곡종통재의 유무이다. 이 기준을 통해 나눈다면 일부 고려의 선박까지 준구조선으로 볼 수 있다. 세 번째는 결합 방식의 진보를 통해 나누는 것이다. 쇠못과 강도가 약한 결합방식을 사용한 신라와 달리 고려는 나무 못(피삭과 장삭)와 원목의 두께를 최대한 살리는 결합 방식을 택했다.

필자는 첫 번째 기준에 무게를 두고자 한다. 즉, 측저판을 사용한 선박을 준구조선으로, 이후 만곡종통재를 채용한 선박부터 구조선으로 보는 것이다. 측저판을 채용해 좌우저판이 외판을 겸하는 형태의 선박은 독목주의 형태를 유지하면서도 선체를 자유롭게 확장하기 시작한 단계이다. 이후 만곡종통재를 차용한 선박부터는 독목주라는 형태적 한계에서 어느 정도 벗어나서 자유롭게 원하는 형태와 크기로 선박을 만들었다. 더 나아가 만곡종통재 대신 편평한 외판을 채용하여 독목주의 형태에서 완전히 결별하여 전형적인 구조의 고려선이 만들어진다. 따라서 측저판의 채용 여부가 준구조선과 구조선이라는 단어의 정의에 가장 부합하는 기준이라고 생각된다.

첫 번째 기준으로 현재까지 발굴된 선박을 구분한다면 독목주 이후, 안압지선과 동일한 구조를 가진 선박까지를 준구조선으로, 영흥도선부터는 구조선으로 볼 수 있다. 즉, 측저판을 사용한 선박을 준구조선으로 보고, 저판과 만곡종통재를 사용한 선박부터는 구조선으로 보는 것이다. 다만 이 기준은 수중 발굴을 통해 주로 선박의 저판과 외판의 일부 등 하부구조만을 발견되기 때문에 상부구조에 대한 검토가 부족한 한계점이 있다. 즉 외판과 상장 구조에 대한 검토가 부족하다.

또한 만곡종통재 채용 선박이 보편화된 시점에도 작은 선박을 건조할 때는 여전히 측저판을 채용하였을 수도 있다. 그러나 준구조선의 연구가 초기 단계인 현재 시점에는 모든 경우의 수를 다 검토하기는 어렵다고 생각한다.

부산 영도(絶影島), 신라 왕실 목장*

서 영 교[1] | 중원대학교 한국어교육문화학과 교수

김유신의 적손자 允中이 성덕왕에게 絶影山馬 1필을 하사받았다. 이는 다음의 사실을 암시하고 있다. 성덕왕대에 절영도에 목장이 있었고, 그것은 왕실의 소유였다.

통일 후 신라와 일본의 교류는 어느 시대보다 활발하였다. 신문왕에서 성덕왕대까지 신라가 일본에 증여한 물품 가운데 말과 노새 등이 간간히 보이고 있다. 왕실목장이 왜국으로 가는 항구 부산에 위치해 있고, 신라의 遣倭使들이 그곳에 들리는 것은 자연스럽다. 절영도 왕실 목장에서 그들은 말을 구했다고 볼 수 있다. 왕경 경주에서부터 동물들을 끌고 오는 것보다 출국창구에서 그것을 구하는 것이 편리하다.

언급한 『三國史記』 김유신전의 이야기 구조 속에서 근친왕족들의 서운함은 성덕왕의 절영산마 하사에서 절정을 찍는다. 그 말은 어떠한 존재인가.

【669년 목장 재분배기록】을 보면 174개의 목장이 분배되었다. 왕실(所內)에 22개소, 관(官)에 10개소, 김유신에게 6개 소, 김인문에게 5개소, 이찬 5명에게 각각 2개소, 소판 4인에게 각각 2개소 파진찬 6인과 대아찬 12인에게 각각 1개소, 대아찬 이하의 나머지 74개소는 적당히 분배되었다고 한다. 관등이 복장분배의 기준이었다.

655년 기록을 보면 성덕왕의 종조부 6형제들이 角干·伊湌·波珍湌의 관등을 소지하고 있었고, 14년 후인 669년에 가서 그들은 모두 迊湌 이상의 관등에 올랐다고 할 수 있다. 태종무열왕의 장남 문무왕은 22개 차남인 김인문은 5개의 목장을 사여 받았고, 그 아래 동생들 文王, 老且, 仁泰, 智鏡, 愷元 등은 각각 2개 이상의 목장을 하사받았을 가능성이 높다. 710년 당시 성덕왕 근친들(

---

*이 글은 『항도부산』제33호(2017. 2, 107~142쪽)에 실려 있다.

1) 중원대학교 한국어교육문화학과 교수/syk367@naver.com

聖德王之親屬)은 문무왕 7형제의 후손이며, 그들은 대부분 목장을 상속받았을 뿐만 아니라 많은 수의 말을 소유하고 있었을 것이다. 5개 이상의 목장을 분배받은 김유신 가문을 상속받은 종손 윤중도 마찬가지이다. 그러함에도 절영산의 말 한 마리 때문에 근친왕족들이 시기를 했다는 것은 무엇을 의미하는가. 성덕왕이 하사한 절영산 말은 최고위 귀족들이 소유한 말과 뭔가 다른 특별한 것으로 여겨진다.

신라에 키 큰 말이 존재했다는 기록이 있다. 『續日本記』 716년 6월 조를 보면 말을 키우던 일본의 관리 馬史伊麻呂 등이 신라 紫驃馬 2마리를 천황에게 헌상했는데 어깨의 높이가 5척 5촌(165cm)에 이른다고 한다. 중앙아시아산 말이 아니면 그 정도의 크기가 되기 어렵다. 성덕왕 당시 일본과의 사이가 좋았고, 어느 시대보다 많은 사절 교환이 있었다. 對馬島의 요청으로 신라가 紫驃馬를 증여했을 가능성은 얼마든지 있다.

924년 후백제 甄萱이 고려 태조 王建에게 절영도의 驌馬 1필을 선물했다. 절영도 驌馬의 이미지와 관련해서 8세기 당나라 시인 杜甫의 驌馬行는 참고가 된다. 총마는 중앙아시아 大宛의 품종이고, 청백색 꽃무늬를 하고 있다. 누구나 보고 싶어 하는, 막상 그것을 보면 사람들이 정신이 나가고 말아버리는 전설의 말이었다.

『삼국사기』 직관지 內省(왕실) 기관들 가운데 苜蓿 재배 목장이 4개 보인다. 『史記』 大宛列傳은 다음과 같이 기록하고 있다. 大宛의 馬는 苜蓿을 좋아하며, 漢武帝도 그 말을 먹이기 위 목숙의 종자를 수입하여 재배했다고 한다. 신라도 마찬가지였을 것이다. 절영도 驌馬는 중앙아시아 大宛 품종의 말이었을 가능성이 높다. 신라왕들은 진골귀족들의 말보다 훨씬 키 크고 다리가 긴 절영도의 驌馬를 탔던 것으로 보인다. 성덕왕이 윤중에게 말을 하사하자 근친왕족들이 질투했던 이유를 여기서 알 수 있다.

신라 목장들은 대부분 섬에 위치했던 것으로 보인다. 『신당서』 권220, 신라전에 신라 재상가들의 도서지방 섬 목장에 대하여 언급하고 있다. 신라의 일반 현상에 대한 기록이었다. 귀국길에 신라의 도서해안을 지나가던 중국 사신들에게 신라의 섬 목장들이 특이하게 보였고 그것을 기록에 남겼던 것이다.

신라왕실이 지리상 신라왕경과 가장 가까운 절영도를 목장으로 이용한 경험은 통일이후 신라의 섬 목장 조성에 큰 영향을 주었던 것으로 보인다. 중국에서 신라를 거쳐 일본으로 귀국하던 승려 圓仁의 일기에 신라 섬 목장이 나온다. 846년 9월 그는 서남해안 도서지역에서 신라 제3재상과 왕실 목장을 목격했다. 조선시대에 가장 많은 수의 목장 분포 상황을 기록하고 있는 『증보문헌비고』에도 총 171곳이 보인다. 이것도 서남해안 거의 모든 도서를 포함하는 것이었으며, 이는 669년에 재분배된 신라의 목장의 수 174개와 거의 일치하고 있다.

절영도 목장에 대한 기록은 성덕왕대(702~737) 이상으로 올라가지 않는다. 하지만 지리적으로

볼 때 절영도는 신라가 팽창하면서 가장 먼저 소유한 규모 있는 섬이었고, 가장 먼저 목장이 조성되었을 가능성이 높다.

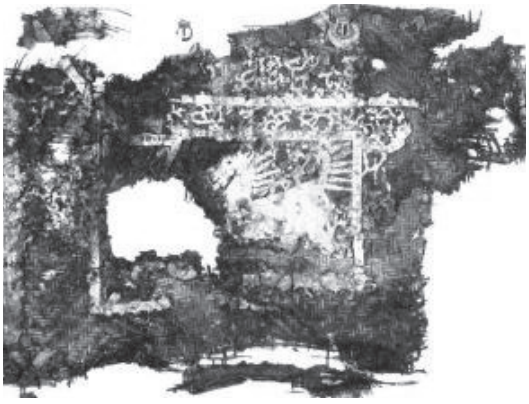
신라왕실이 지리상 신라왕경과 가장 가까운 절영도를 목장으로 이용한 경험이 통일이후 신라의 섬 목장 조성에 큰 영향을 주었을 것이다.

曹魏 조정에서 司馬氏가 실권을 가진 시기(曹髦 재위 254-260년)에 편찬된 것으로 보이는 王沈의 『魏書』에 의하면 '絶影'은 아주 빠른 馬의 이름이다. 절영산이란 이름이 지어질 때는 영도에 목장이 설치되고 시간이 지나 명마가 생산지로 거듭난 이후였을 것이다. 그렇다면 삼국통일 이전, 적어도 7세기 초중반 이전의 어느 시기에는 절영도에 목장이 조성되었을 가능성이 있다. 천마총의 천마도는 이와 무관하지 않은 것으로 생각된다.

1973년에 발굴되어 최근 복원된 천마도는 '투조금동판식 죽제장니(透彫金銅板飾竹製障泥)였다. 대나무 살을 엮어 안감을 만든 뒤 그 위에 '금동 판의 일부를 도려내어 무늬를 드러낸 금동판을 놓은 말다래이다.[2] 금동 천마 그림에 大宛馬의 특징이 나타난다. 천마총 축조시대에도 신라에서 대완마를 사육했을 가능성이 있다고 생각한다.

〈그림 1〉 大宛의 馬

〈그림 2〉 최신 복원 천마도 2점의 하나
大宛馬의 특징이 보인다.



2) 김태식(국토문화재연구원) webmaster@sisain.co.kr 2016년 11월 03일 목요일 제476호.

三國時代 巨濟島에 대한 考古學的 始論

정 선 운* | 경북대학교

Ⅰ. 머리말

거제도에 대한 연구는 주로 독로국의 위치 비정에 관한 문제[1], 섬 일대 분포하고 있는 성곽[2], 신라 진출 이후[3]를 중심으로 다루어져 왔다. 그 시기는 주로 선사시대와 가야 멸망 이후이며, 타지역과 다르게 4~6세기의 면모에 대해서는 아직 진행된 연구가 마땅하지 않다. 이는 산업화 시기를 거치고도 관련 유적이 다수 발굴되지 않은 바에 기인한다.

그러나 최근 거제 방하리고분군이 조사·보고되고 있어 5세기 전·후의 면모가 밝혀지고 있다. 이는 거제도에서 정식 발굴조사된 최초의 삼국시대 가야의 고분군으로, 기조사되었던 거제 남산패총, 대금리유적, 농소유적, 장터고개고분군, 아주동유적, 소동리유적, 장목고분, 아주동고분군 등과 비교할 수 있는 매우 중요한 자료로 생각된다.

따라서 본고에서는 거제도 內 유적을 종합·분석하여, 시론적으로 삼국시대 거제도의 성격을 검토해보고자 한다.

---

* 경북대학교 고고인류학과 박사과정

1) 이영식, 2010, 「고대 한일교섭의 가교, 거제도 -가야의 瀆盧國과 신라의 裳郡-」, 『동아시아고대학』22, 동아시아고대학회.

2) 동아세아문화재연구원, 2020, 『성곽의 보고, 거제』; 2023, 『거제 옥산성』.

3) 김재홍, 2018, 「신라의 거제도 郡縣 편제 과정」, 『한국학논총』50, 국민대학교 한국학연구소.

Ⅱ. 대상 유적 검토

1. 거제 남산패총[4)]

지표조사에서 회청색경질토기 및 적색연질토기가 확인되었고, 시굴조사에서 원삼국~삼국시대 주거지 2기, 주혈 9기가 조사되었다. 정식 발굴조사가 진행되지 않았으나, 거제면 일대에서 조사된 최초의 삼국시대 유구라는 점에서 의의가 깊다.

2. 거제 대금리유적[5)]

삼국시대 목곽묘 23기와 옹관묘 13기, 수혈 5기가 조사되었다. 유물은 단경호, 파수부호, 양이부호, 노형기대, 대호, 고배 등이 출토되었다. 그중 79호 목곽묘 출토 단경호 2점은 아라가야 양식으로 판단된다.

3. 거제 농소유적[6)]

삼국시대 문화층(상·하층)에서 수혈, 집석유구, 집목유구, 지상식건물지가 조사되었다. 삼국시대 유물포함층에서 개, 고배, 장경호, 발형기대 등이 출토되었다. 개는 비화가야·대가야 양식, 고배는 금관가야·소가야 양식, 장경호와 발형기대는 소가야 양식으로 판단된다. 소가야 양식 토기의 빈도가 가장 높다.

4. 거제 장터고개고분군[7)]

도로공사 중 수습·보고되었으나, 통형기대, 단경호, 파배 등이 출토되었다. 출토된 기종 모두 아라가야 양식으로 판단된다.

---

4) 동아대학교 박물관, 1995, 『거제시문화유적정밀지표조사보고서』;강산문화연구원, 2019, 『거제 남산패총 시굴조사 결과보고서』.

5) 경남고고학연구소, 2009, 『거제 대금리유적』.

6) 삼강문화재연구원, 2007, 『거제 농소유적』; 동양문물연구원, 2022, 『거제 농소리 836-4번지 유적』.

7) 국립진주박물관, 1992, 『창원 상곡리 기와가마터』.

5. 거제 아주동유적[8)]

삼국시대 주거지 52를 비롯해 수혈, 지상식건물지 등이 조사되었다. 주거지의 평면형태는 동시기 영남의 보편적인 형태와 달리 사주식의 배수구가 부착된 구조로, 소위 마한 양식의 주거지이다. 유물은 아가라야 양식 토기를 중심으로 土師器系土器, 마한 양식의 생활용 토기가 다수 출토되었다.

6. 거제 소동리유적[9)]

삼국시대 주거지 30기와 수혈 등이 조사되었다. 유물은 고배, 단경호, 옹, 파수부배 등이 출토되었다. 고배, 단경호, 파수부배는 아라가야 양식으로 판단된다.

7. 거제 방하리고분군[10)]

현재 6차에 걸쳐서 시·발굴조사가 진행 중이며, 그중 보고된 1~4차 조사에서 삼국시대 석곽묘 17기, 석실 7기가 확인되었다[11)]. 가야 양식의 유물은 개, 고배, 단경호, 장경호, 발형기대, 환두대도, 철검, 철부, 철겸, 철촉, 철정 등이 출토되었다. 유물은 모두 소가야 양식이며, 철정은 신라형 철정으로 판단된다.

8. 거제 장목고분[12)]

횡혈식 석실으로, '八'자형 연도, 즙석, 현문시설 등이 확인된다. 유물은 대부분 도굴되었으나, 경갑, 유리주, 대도, 삼지창 등이 출토되었으며, 현문부 주위에서 찰갑편이 다량 수습되었다. 단독분, 석실의 형태, 분구에 수립된 埴輪, 매장의례, 출토유물 등을 통해 볼 때 왜계고분으로 판단된다.

---

8) 우리문화재연구원·거제시, 2012, 『거제 아주동 1485번지 유적』; 2017, 『거제 아주동 1540-1번지 유적』.

9) 두류문화연구원, 2017, 『거제 소동리유적』.

10) 동아세아문화재연구원, 2021, 『거제 방하리고분군』; 경상문화재연구원, 2025, 『거제 방하리 고분군Ⅰ』; 경상문화재연구원, 2023, 『거제 방하리 고분군 제4차 발굴조사 약식보고서』; 경상문화재연구원, 2024, 『거제 방하리 고분군 제5차 발굴조사 약식보고서』.

11) 최근 조사(5·6차)에서 목곽묘·석곽묘가 추가 조사되었다.

12) 경남발전연구원 역사문화센터, 2006, 『거제 장목고분』.

9. 거제 아주동고분군[13)]

30여기가 조사되었으며, 신라 양식의 횡구식 석실이다. 석실의 평면형태는 세장방형과 장방형이 주를 이루며, 방형이 소수 존재한다. 석실 내부에서는 추가장의 흔적이 확인되며, 시상을 겹치거나, 잇대어 설치한다. 유물은 개, 고배, 대부완, 부가구연장경호 등의 토기류와 도자, 철겸, 철부 등 철기류, (동)2호에서는 은제 대장식구가, (경)1호에서는 금동제 대장식구가 출토되었다.

10. 거제 하청리유적[14)]

석실 1기가 조사되었다. 상부가 훼손되었으나, 평면형태 장방형의 횡구식 석실로 추정된다. 할석을 깔아 만든 세장방형의 시상이 설치되었다. 유물은 부가구연장경호, 인화문 유개고배, 철착, 철부, 철겸이 출토되었다.

Ⅲ. 三國時代 巨濟島의 變遷과 意味

1. 三國時代 巨濟島의 變遷

1) Ⅰ기(4ˋC 中~後)

대금리유적, 농소유적, 장터고개고분군, 아주동유적, 소동리유적이 포함된다. 영남지역의 보편적인 양식의 생활용 토기(발, 옹, 시루 등)와 함께 전형적인 아라가야 양식의 단경호, 고배가 공반된다. 금관가야 양식의 토기는 거제 농소유적에서 외절구연고배 3점이 출토된 점과 대비되는 양상이다.

특히 주목되는 점은 거제 아주동유적의 존재인데, 인근의 전형적인 영남지역 생활유적인 소동리유적과 비교했을 때 외래계 문물이라 볼 수 있는 마한 양식의 주거지 및 생활용 토기와 土師器系土器가 아라가야 양식 토기 및 재지계 생활용 토기와 공반되는 점이다[15)]. 이는 아주동유적의 특수성을 알 수 있으며, 아라가야·마한·왜인들의 교역장이었음을 의미한다. 거제 아주동 일대에 이러

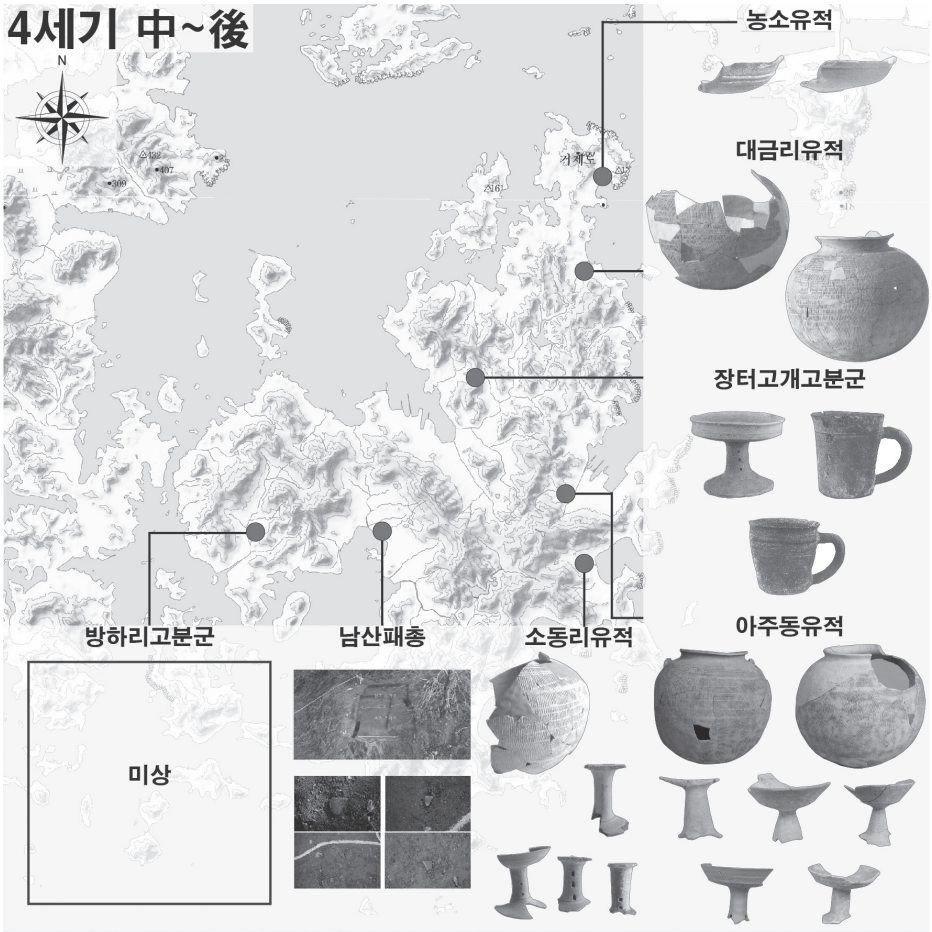
13) 동아대학교 박물관, 1998, 『거제 아주동유적』; 동아세아문화재연구원, 2007, 『거제 아주동고분군』; 경남문화재연구원, 2006, 『거제 아주동고분군』; 경남문화재연구원, 2008, 『거제 아주동고분군, 창원 신방리유적』.

14) 우리문화재연구원, 2019, 『거제 하청리유적』.

15) 정선운, 2023, 「고고자료를 통해 본 加耶의 港市國家論」, 『한국고고학보』129, 한국고고학회.

한 성격의 유적이 형성된 점은, 쿠루시오 해류를 통해 對馬로 건너갈 수 있는 지리적 요충지인 점에 기인한다[16]. 특히 조선시대 임진왜란 시기 도도 다카토라(藤堂 高虎)가 옥포에 거점을 형성했던 것도 같은 이유일 것이다.

즉, 전체적인 양상으로 보아 이 시기의 거제도는 전체적으로 아라가야 광역망에 포함되었음을 알 수 있다. 또한 섬의 동·북방면의 아주동유적에는 對馬로 건너가기 위해 형성된 아주동유적을 중심으로 한·일 연안항로의 거점이 형성된 것으로 보인다[17].



도면 1. I기

16) 정선운, 2024, 「고고자료를 통해 본 가야의 연안항로-항시국가론을 중심으로-」, 『도서문화』64, 목포대학교 도서문화연구원.
17) 정선운, 2024, 전게서.

2) Ⅱ기(5`C 前~6`C 前)

도면 2. Ⅱ기

농소유적, 방하리고분군, 장목고분이 포함된다. 이전 시기에 주로 확인되던 아라가야 양식의 문물은 소가야 양식으로 교체된다. 이전 시기 아라가야 양식 토기는 단경호, 고배를 중심으로 확인되었으나, 소가야 양식 토기는 개, 고배, 컵형토기, 수평구연호, 수평구연발형기대 등 기종이 매우 다양해진다.

이 시기 유적이 이전 시기에 비해 조사된 사례는 적지만, 확실한 점은 생활유적과 분묘 모두 소가야 양식의 매장주체부, 토기·철기가 확인된다는 점이다. 방하리고분군에서 확인된 석곽묘는 세장한 형태이며[18], 전체적으로 소가야 양식의 석곽 형태를 띠고 있다. 하지만 토기(호)를 깨서 시상

18) 농소유적 인근 구영리고분군 시굴조사에서도 유사한 형태의 석곽이 조사되었다(해동문화재연구원 2015)

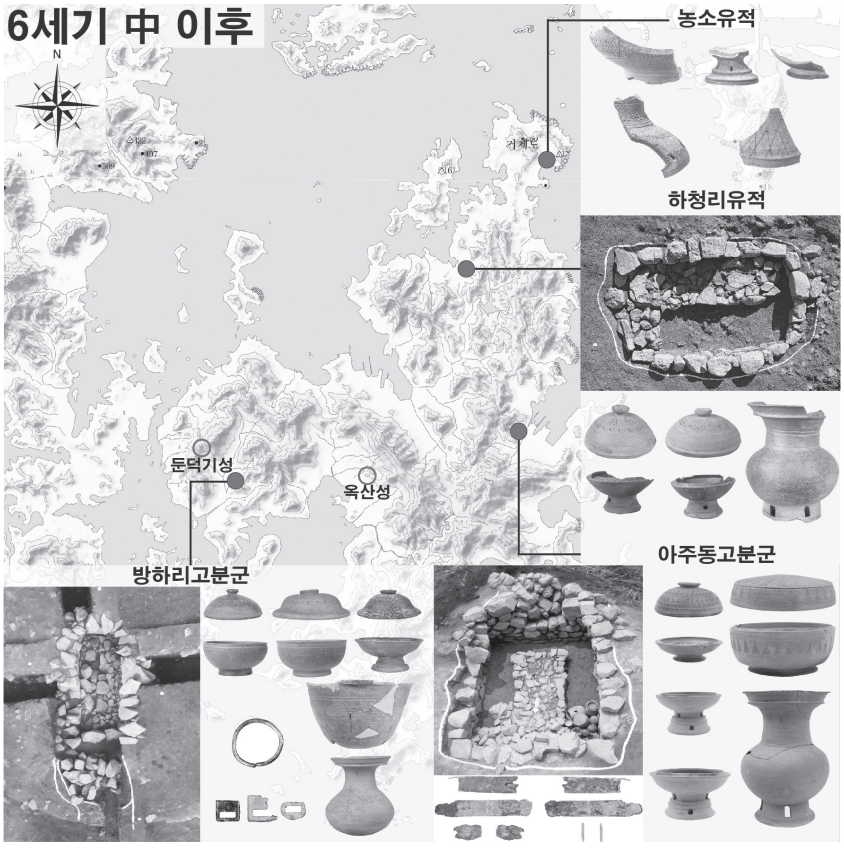
을 마련하는 등 세부적인 차이점이 있어 재지계 문화를 엿볼 수 있다.

특히 농소유적에서의 유충문이 시문된 비화가야 양식 개와 소가야 양식 토기의 공반, 방하리고분군에서의 소가야 양식의 토기와 신라형 철정의 공반은 남해안권에 형성되어 있는 통영·순천·광양·여수 등지와 유사한 양상으로 남해안권에서 확인되는 보편적인 현상 속에 거제도도 포함되어 있음을 의미한다.

더하여 이전 시기 운용되고 있던 연안항로의 거점인 아주동유적은 폐쇄되고, 5세기 후엽~6세기 초 왜계고분인 장목고분이 거제 동북부에 조영된다. 왜계고분의 피장자와 조영 목적에 대해서는 다양한 견해가 있으나, 공통적으로 교역을 목적으로 두는 공통점이 있다. 즉, 거제도 동북부는 계속해서 교역, 연안항로의 거점으로 운용되고 있던 것이다.

따라서 이 시기 거제도는 이전 시기 아라가야 관계망에서 소가야 관계망에 포함되었으며, 동북방면 일대는 지속적으로 해양 교역과 연안항로의 거점으로 이용되었음을 알 수 있다.

3) Ⅲ기(6`C 中 이후)



도면 3 Ⅲ기

농소유적의 대가야 양식 개 1점, 아주동고분군(동아세아)의 3호 석실 대가야 양식 개 2점, 5호 석실 소가야 양식 개 1점을 제외하면 방하리고분군, 아주동고분군 등 신라 양식의 문물이 대거 유입된다. 6세기 이후의 김해·진해 일대의 양상과 유사하며, 창원 일대에 대가야 양식 문물이 집중되는 점과 대비된다.

소가야 양식 일색에서 신라 양식으로 교체되는 점은 금관가야 방면으로 신라가 진출하며, 거제도에 영향을 끼쳤음을 알 수 있다. 이는 지속되어 신라의 가야 복속 이후 거제도에 상군과 함께 다양한 산성이 축조되는 점에서 신라의 영향권에 포섭된 것을 의미한다.

특히 6세기 중엽 이후에는 아주동고분군과 방하리고분군를 중심으로 횡구·횡혈식 석실분이 다수 확인된다[19]. 오히려 7세기 중엽~8세기 후엽 아주동고분군에서는 금동·은제 대장식구가, 방하리고분군에서는 옻칠이 부가된 청동제 대장식구가 출토되어 위계의 차이가 보인다. 2개의 고분군에서 위계 차이를 알 수 있는 다른 재질의 대장식구가 출토된 점은, 신라의 거제도 진출 의도를 알 수 있는 것이다. 이러한 형태는 통영 안정리, 고성 배둔리, 마산 대평리, 진해 석동 등과 유사한 점에서 더욱 그러하다[20]. 즉, 7세기를 전후하여 육로 상 요충지인 창녕 계성고분군 집단에 금·은제 대장식구를 사여한 것과 같이[21] 한·일 해양 루트 상의 요충지로써 아주동고분군 집단에게 은제 대장식구를 사여한 것으로 판단된다.

2. 三國時代 巨濟島의 意味

거제도는 대한해협을 가로지르는 주요한 3개의 루트 중 하나(부산-쓰시마, 김해-쓰시마, 거제-쓰시마)이다.

진해 용원유적, 부산 동래패총 등에서 일부 확인된 마한계 문물과 달리, 거제 아주동유적에서의 마한계 주거지와 생활용 토기, 土師器系土器와 아라가야 양식 토기의 공반은 대한해협을 횡단하기 위한 기항지이자, 해협을 사이에 두고 형성된 교역장[22]임을 나타내는 것이다. 이러한 성격의 유적은 창녕 계성리유적이 있으나, 계성리유적에서는 土師器系土器가 이중구연호 1점을 제외하면

19) 방하리고분군은 이전 시기부터 지속적으로 조영되던 고분군이지만, 아주동고분군은 아직까지 이전 시기의 양상이 확인되지 않았다. 하지만 아주동고분군은 능선 말단부에 위치하고 있는 점, 3·5호(동아세아) 석실 내 시상에서 대가야·소가야 양식 개가 신라 양식 토기와 공반된 점은 이전 시기부터 지속적인 분묘 축조 집단이 존재했음을 의미한다. 즉, 능선 상부에 이전 시기 유구가 확인될 가능성이 높다고 생각된다.

20) 최정범, 2022, 전게서.

21) 최정범, 2022, 전게서.

22) 정선운, 2023, 전게서.

출토되지 않았기 때문에, 아주동유적의 국제성이 보다 더 뛰어났음을 의미한다.

이후 소가야 양식의 석곽, 유물이 반입되고, 금관가야 멸망을 전후한 시기부터 신라 양식의 석실, 유물이 주류를 이룬다. 둔덕기성, 옥산성이 이 시기에 축조되었음이 발굴조사 결과 밝혀졌다. 아주동·방하리고분군에서 출토된 대장식구는 다른 지역 출토품과 비교하여 보았을 때 비교적 높은 위계의 착장품으로 판단되어, 거제도의 위상을 알 수 있다. 즉, 삼국시대 말기까지도 주요 도서로 인식되고 있던 것이다.

거제도는 근·현대 급격한 산업화와 다른 지역에 비해 삼국시대의 고고자료가 소략한 까닭에 주목받지 못하였다. 그러나 지금까지의 조사성과를 종합했을 때 남해안권의 여수, 순천, 광양, 통영, 마산, 창원 등지에 분포한 유적과 유사한 보편적인 가야계 문물에 다양한 외래계 문물이 반입된 해양성이 짙은 성격을 가진 도서임을 알 수 있다.

참고문헌은 지면 관계로 생략하겠습니다. 각주 참고 부탁드립니다.

탐라국사의 시대구분과 역사인식*

김동전·양희영 | 제주대학교 사학과 교수

1. 머리말

탐라국은 신화·서사무가에서는 중국 후한 영평 8년(65)에 건국된 것으로 전해지며,[1] 고고학 유적으로는 2~3세기,[2] 문헌상으로는 늦어도 5세기에 탐라국의 실체를 확인할 수 있다.[3] 그러나 탐라국의 원주민이 종족적으로 어디서 이동해 왔으며, 그들의 실체를 구체적으로 해명하기는 어렵다. 건국신화에 등장하는 '삼신인이 땅 속에서 태어났다'는 사실을 과학적으로 입증하는 것도 불가능할뿐더러 그럴 필요성도 없을 것이다. 다만 제주는 섬이라는 특성 때문에 주변의 많은 종족들이 이주해 들어오는 데 수월한 곳이었다. 즉, 한반도뿐만 아니라, 중국이나 일본, 심지어는 동남아시아 지역에서도 바닷길을 따라 여러 집단이 들어와 정착했을 수도 있다.

어떻든 남겨진 기록과 유물이 절대적으로 부족한 상황에서 탐라국의 역사적 실체를 규명한다는 것

---

* 본 발표는 「탐라국사의 전개와 이해 방향 모색」(『한국학연구』제76집, 인하대 한국학연구소, 2025.2)의 일부이다. 자세한 내용은 논문을 참고할 것.

1) 제주특별자치도 민속자연사박물관, 『섬나라 탐라:잃어버린 천년을 깨우다』, 2023, 12~17쪽.

2) 강창화, 「고고학으로 살펴본 '耽羅'의 어제와 오늘」, 『濟州考古』 제5호, 2018, 9~15쪽.

3) 김영관, 「백제와 탐라 관계를 바라보는 시각」, 『한국고대사탐구』 44, 한국고대사탐구학회, 2023, 226~229쪽,

이 쉽지 않은 게 현실이다.[4] 궁궐로 추정되는 성주청의 실체, 국왕 무덤의 존재여부, 정치구조, 정신문화, 인구규모, 경제생활 등 탐라국의 실체를 찾는 일은 어둠 속에서 헤맬 수밖에 없다. 탐라국의 흔적을 되살리는 데에는 수수께끼처럼 풀리지 않는 서사가 너무 많아 힘든 여정의 길일 수도 있다.

그나마 다행인 것은 1980년대 이후 제주지역에서 이루어진 발굴조사로 다양한 고고자료가 출토되면서 장막 속에 잠겼던 탐라국의 실체를 가늠해 볼 수 있는 단서가 조금씩 열리고 있다는 사실이다.[5] 따라서 앞으로 제주 주변의 해양발굴을 포함한 고고학 발굴을 통한 다양한 자료의 확보는 탐라국의 실체를 밝히는 데 절대적인 단서를 제공하고 있다.

2. 탐라국사의 시대구분

탐라국은 고대국가로 발전한 고구려·백제·신라와 달리 강력한 고대왕권국가로 성장하지는 못했지만, 1천여 년이라는 오랜 기간에 걸쳐 독립 왕국으로서의 위상을 유지하였다. 그렇게 오랜 기간 동안 독립 왕국을 유지할 수 있었던 배경의 하나는 바다로 둘러싸인 섬으로서 한반도와 일정한 거리를 유지하고 있었을 뿐만 아니라, 일본과 중국과도 결코 가깝지 않은 해상 거리를 가지고 있었던 자연지리적 조건이다. 그러나 무엇보다도 탐라국 자체의 내재적 발전과 외부 문화의 적극적 수용을 통한 끊임없는 변화를 거듭하면서 주변국과의 적절한 조공관계로 맺어진 대외적 교류가 독립

4) 탐라사에 대한 최근 주요 연구는 다음과 같다. 김창현, 「고려의 탐라에 대한 정책과 탐라의 동향」『한국사학보』 5, 1998; 이근우, 「탐라국 역사 소고」, 『부대사학』 30, 부산사학회, 2006; 진영일, 『고대중세 제주역사탐색』, 보고사, 2008; 전경수, 『탐라·제주의 문화인류학』, 민속원, 2010; 제주발전연구원, 『탐라사의 재해석』, 제주발전연구원 제주학총서⑧, 2013; 장창은, 「고대 탐라국 연구의 쟁점과 이해 방향」, 『탐라문화』 제57호, 제주대 탐라문화연구원, 2018; 박남수, 「탐라국의 동아시아 교섭과 신라」, 『耽羅文化』 58, 제주대 탐라문화연구소, 2018; 최희준, 「탐라국의 대외교섭과 항로」, 『耽羅文化』 58, 제주대 탐라문화연구소, 2018; 장창은, 「사서에 남겨진 고대 탐라국 운위 실체의 재검토」, 『고대 동아시아와 탐라』, 제주대학교 탐라문화연구원, 2019; 정운용, 「삼국시대 탐라 관련 사료」, 『신라사학보』 49, 신라사학회, 2020; 이승호, 「5~8세기 탐라국의 대외교류와 진상·조공 품목」, 『동국사학』 70, 동국사학회, 2021; 장창은, 「고대 탐라 명칭의 재검토」, 『한국사학보』 89, 고려사학회, 2022; 김영관, 「백제와 탐라 관계를 바라보는 시각」, 『한국고대사탐구』 44, 한국고대사탐구학회, 2023; 장창은, 「『삼국사기』 백제본기 탐라의 실체 검토」, 『신라사학보』 57, 신라사학회, 2023; 김창현, 『주제로 본 탐라국사』, 탐라문화연구원, 2023.

5) 고고학 관련 연구로는 다음의 논저를 참고할 수 있다. 이청규, 『濟州島 考古學 硏究』, 학연문화사, 1995; 강창화, 「탐라 이전의 사회와 탐라국의 형성」, 『강좌 한국고대사』, 가락국사개발연구원, 2003; 고재원, 「김녕궤내기동굴유적의 성격에 대한 시론」, 『제주문화재연구』 2, 제주문화예술재단 문화재연구소, 2004; 강창화, 『제주 고산리 신석기문화 연구』, 영남대 박사학위논문, 2007; 양나래, 「제주도 패총 출토 어패류에 관한 소고」, 『제주고고』 1, 제주고고학연구소, 2014; 전영원, 「삼도동유적 출토 식물유체분석」, 『제주삼도동유적』, 제주문화유산연구원, 2016; 이청규, 『해상활동의 고고학적 기원과 전개』, 경인문화사, 2016; 강창화, 「고고학으로 살펴본 '耽羅'의 어제와 오늘」, 『濟州考古』 제5호, 2018; 김경주, 「耽羅 前期의 聚落構造와 社會相」, 『탐라문화』 57, 2018; 박경민, 「탐라의 형성과 고고자료의 상관관계 연구」, 『호남고고학보』 58, 2018; 박재현, 「토기로 본 ' 제주지역 탐라후기의 대외관계」, 『호남고고학보』 69, 2021.

국가를 유지해 나갈 수 있는 큰 원동력이 되었을 것이다.

역사를 이해하는 데 있어서 시대 구분은 필수적이다. 탐라국 시대 구분의 궁극적 목적은 탐라국 역사 발전의 전체 과정을 통일적으로 파악하기 위한 것이다. 그러나 1천여 년의 긴 역사의 시간 속에서 정치, 경제, 사회, 문화, 교류, 사상 등이 변화된 양상을 종합적으로 찾아내고 발전단계를 통일적으로 나누기는 쉽지 않다. 그럼에도 불구하고 현재의 시점에서 탐라국 역사를 이해하기 위한 방안으로 다음과 같이 시대 구분을 설정했다.

〈탐라국사의 시대구분〉

구분	문헌사학	고고학	한국사
탐라 초기 (기원전후 ~200년)	·65년 중국 한나라 명제 영평 8년, 탐라 건국(서사무가)	·송국리 주거문화 제주 확산 ·마을형성과 계층사회 ·삼양동식토기, 화순리식토기	·기원전 : 57년 신라, 37년 고구려, 18년 백제 건국 ·42년 가야 건국
탐라 전기 (201~660년)	·285 '주호'로 중국사서에 등장 ·476 탐라(국) 백제 조공 ·589 수나라 전함 탐라 표도 ·645 황룡사9층탑(4층탁라)	·용담동 철제부장묘(수장층 등장) ·거점취락 마을 형성 ·교역 : 마한, 가야, 백제, 일본, 중국 ·곽지리식(외도동식), 종달리식토기	·532 금관가야 멸망 ·582 대가야 멸망 ·660 백제 멸망
탐라 후기 (661~900년)	·661 왜와 당에 사신 파견 ·662 탐라국주 신라에 내항 ·663 탐라 백강전투 참여 ·665 태산 봉선 참여 ·738, 745 일본과 탐라방포, 탐라복 교역	·용담동 제사유적, 고내리유적, 곽지패총, 종달리패총, 용천동굴유적 ·고내리식토기 대량생산 전도 확산 ·신라, 중국, 일본 대외교류 활발	·668 고구려멸망 ·676 신라 삼국통일 ·900 후백제 건국
탐라 말기 (901~1105년)	·925 탐라 고려에 조공 ·1002~1007 탐라, 화산폭발 ·1024 무산계 수여 ·1034 탐라, 팔관회 참가 상례화 ·1105 탐라군 설치	·탐라 해상활동 위축 ·원도심유적, 고내리유적, 원당사지 유적 ·탐라토기 소멸	·918 고려 건국 ·936 후삼국통일
탐라 재편기 (1106~ 1404년)	·1153 탐라현으로 강등 ·1168 양수의 항쟁 ·1266 몽골에 입조 ·1270 삼별초 제주항쟁 ·1273 원, 탐라에 달로화적 배치 ·1374 최영 목호토벌 ·1404 제주토관 명칭 개칭	·제주항파두리토성 ·법화사지, 수정사지, 원당사지	·1392 조선 개국

3. 탐라국사의 시기별 특징

탐라국 역사의 시대구분은 탐라국의 전체 시기를 탐라 초기(기원전후~200년), 탐라 전기(201~660년), 탐라 후기(661~900년), 탐라 말기(901~1105년), 탐라 재편기(1106~1404년)로 구분했다.

탐라 초기(기원전후~200년)는 고고학적으로 송국리 주거문화가 제주에 확산되고, 철기문화 유입으로 계층사회의 일면을 확인할 수 있으며, 삼양동·용담동·강정동·예례동·화순리 지역 등에 마을이 형성되었다. 서사무가에서는 중국 한나라 명제 영평 8년인 65년에 탐라가 건국되는 시기에 해당한다.

탐라 전기(201~660년)와 후기는 백제의 멸망을 기준으로 하였다. 탐라 전기는 중국 측에서 탐라국을 '주호'로 타칭하던 시기를 거치고 나서 독립적인 왕국으로 자리 잡아나간 시기이다. 탐라국은 고구려·백제, 중국 수나라 등과 관계를 형성하면서 발전해 나갔다. 고고학적으로는 보다 발전적인 철기문화의 유입으로 마을이 통합되면서 거점취락으로 확대되어 갔고, 용담동 철제부장묘에서 수장층 등장을 확인할 수 있다. 또한, 곽지리식토기와 종달리식토기가 보편적으로 사용되던 시기라 할 수 있다. 특히, 신라는 탐라가 신라를 위협하는 국가로 인식해 황룡사9층탑을 건립하면서 4층에 탐라를 의미하는 탁라를 배치했다.

탐라 후기(661~900년)와 말기는 후백제가 건국되어 후삼국으로 분열되는 900년을 기준으로 삼았다. 탐라 후기는 백제 멸망으로 탐라국의 대외관계가 당·왜, 신라로 빠르게 다변화되는 한편, 신라 백강에서 벌어진 전투, 곧 백제·왜 연합군과 당·신라의 연합군이 벌인 전투에서 탐라는 백제를 도와 참여하기도 했다. 또한, 당나라 태산에서 행해진 봉선에 외국 사신으로 참여했고, 일본과의 교역이 매우 활발하게 이루어졌던 시기이기도 하다. 고고학적으로는 중국과 일본, 신라와의 활발한 대외교류가 이루어지던 시기로 항해의 안전을 기원하는 용담동 제사유적과 용천동굴 제사유적을 주목할 수 있으며, 고내리식토기가 대량 생산되어 탐라 전역에 확산되었다.

탐라 말기(901~1105년)는 탐라가 통일신라 멸망 후에 고려와 조공관계를 형성하여 성주·왕자제를 인정받는 한편, 고려는 탐라지배층들에게 무산계를 수여했고, 탐라구당사를 파견하는 등 회유와 포섭을 통해 탐라에 대한 지배권을 점차 모색해 나간 시기이다. 고고학적으로는 고려정부에 의해 탐라의 해상활동이 많이 위축받아 국제적 교역을 통한 문물교류가 거의 이루어지지 못했고, 탐라생산 토기도 소멸되어 고려기와, 고려도기, 고려청자 등이 유통되는 정도였다.

탐라 재편기(1106~1404년)는 1105년 폐국치군(弊國置郡)으로 탐라국이 해체되어 탐라군이 설치되었고, 그 후 원에 의한 탐라총관부 등이 설치되어 고려와 원의 이중적 간섭과 탐라부흥을 위한 탐라인의 자주적 운동 시기다. 특히, 100여 년 동안 원의 직할통치에 의해 목마장 설치와 목호 파견, 운남·몽골 성씨와 문화, 인구의 유입 등 많은 변화가 생겨났다. 나아가 '탐라'가 '제주'로 읍호가 변경되기도 했고, 한라산신에 제민(濟民)의 신호(神號)가 더해졌다. 또한, 고려 지방관의 파

견 등으로 말미암아 탐라민들이 탐라국으로 회복하려는 움직임이 양수, 번석·번수, 차현유 등의 항쟁으로 나타나기도 했다. 그러나 1374년 고려의 대대적인 목호 토벌로 제주는 중앙정부의 영향력에 강하게 편입되어갔다. 결국 제주의 토관세력인 성주 고봉례, 왕자 문충세 등이 성주와 왕자의 칭호가 분수에 넘쳐 너무 지나치다며 개칭을 요구하기에 이르렀고,[6] 조선 중앙정부는 1404년(태종 4) 성주를 도주관좌도지관(都州官左都知管), 왕자를 도주관우도지관(都州官右都知管)으로 삼음으로써 제주 토관의 명칭을 개칭하게 된다.[7] 그 후 제주는 조선 중앙정부의 강력한 중앙집권에 편입되어 제주목·대정현·정의현이라는 제주3읍체제로 지방행정이 이루어져 나갔다.

이처럼 다양하고 복잡한 과정을 거친 탐라국 역사를 올바로 인식하기 위해서는 어떻게 해야 할까? 탐라사는 국가사인 동시에 지역사이기도 하다. 지역의 역사라 하더라도 하나의 지역, 한 국가사의 하위 단위로서의 지역사로만 존재해서는 안 된다. 어느 특정한 지역의 역사라 하더라도 인근 지역의 역사는 물론 국가를 뛰어넘어 주변 민족이나 국가가 서로 영향을 주고받는 상호관계 속에 생성·소멸하는 과정을 거치는 것이다. 한민족이 과거에 닫혀서 단일민족임을 자랑하면서 살아가는 게 적절하지 않듯이 탐라사도 제주 자체의 역사에 국한하지 말고 한국사는 물론 좀 더 넓은 시야에서 동아시아사, 세계사의 흐름에 비추어 살펴볼 필요가 있다는 말이다.

탐라사는 탐라중심적 시각, 한국 역사와의 종합, 동아시아적 관점에서 바라 보아야 할 것이다. 탐라중심적 시각이란 탐라라는 땅에 터를 잡고 삶을 살아왔고, 앞으로 영원히 삶을 영위해 나갈 탐라인들의 관점에서 역사를 우선적으로 해석해야 한다는 것이다. 물론 지나친 탐라국 역사나 문화의 우월성을 주장하는 국수주의적 태도는 배제되어야 한다. 온갖 고난과 역경 속에서도 삶의 터전을 지켜나가고 발전시켰던 주인은 탐라인이다. 때론 외부로부터 밀려오는 세력에 저항하고, 혹은 수용하고 동화되어 나가면서도 독자적인 문화를 잃지 않고 지켜왔다. 비록 한국 역사에서는 보잘것없는 것으로 취급되거나, 전혀 다루어지지 않는 부분이라 할지라도 탐라인들의 삶에 영향을 미친 요소들을 우리가 적극적으로 찾아내어 역사적 생명력을 부여해야 한다.

특히, '탐라국사'에 대한 연구는 탐라를 중심에 놓고, 주변 지역과의 교류 속에 어떻게 정체성을 형성해 나갔는지, 탐라사의 실체가 무엇인지, 그리고 현재 제주가 가는 방향에 부합하는 더 큰 가치를 탐색해 나가야 할 것이다. 고구려사, 백제사, 신라사가 독립적이며 주체적인 국가사의 서술이듯이 탐라국사도 그래야 할 것이다. 이를 위해서는 아래로부터의 역사라는 관점에서 무의미하다고 여겨지는

6) 김석익, 『탐라기년』, 태종 2년 10월.

7) 『태종실록』 권7, 태종 4년 4월 21일(신묘). 「辛卯/改濟州土官號, 以東道千戶所爲東道靜海鎭, 西道千戶所爲西道靜海鎭, 都千戶爲都司守, 上千戶爲上司守, 副千戶爲副司守, 道之官爲都州官. 以星主爲都州官左都知管, 王子爲都州官右都知管」.

작고 일상적인 것들을 현미경적으로 관찰하는 미시사적 접근이 요망된다. 그 바탕에서 탐라국 사회 전체를 하나의 대상으로 삼는 전체사의 시각과 탐라국 사회가 지닌 구조를 분석의 대상으로 다루는 구조사의 방법에까지 자연스럽게 이어져 나갈 때 올바른 역사상을 찾아 나갈 수 있을 것이다.

탐라국의 정체성은 당연히 한국사로 귀결되어야 한다. 탐라는 엄연히 한국의 한 부분이기 때문이다. 그렇기에 탐라사는 한국 역사의 발전과정과 어느 정도 부합할 때 객관성과 과학성을 확보할 수 있다. 국가사가 세계사와 어느 정도 조화를 이루어야 하는 것처럼 탐라사도 한국사와의 조화를 기본적으로 이루어 나가야 하는 것은 당연하다.

그러나 탐라국이 존재했던 고대사회는 그들의 활동무대가 한·중·일 동아시아세계였다. 특히, 탐라국은 동아시아 해양의 중심에 있었고, 탐라의 1950m 한라산은 동아시아 해상교통로의 이정표 역할을 했었다. 나아가 탐라는 남방문화와 북방문화를 연결하는 징검다리였다. 그런 점에서 '동아시아 지중해'[8]라는 공간 설정 속에 동아시아적 관점에서의 역사 인식이 무엇보다 필요하다. 지금은 바다의 영역도 분할되어 있지만 당시 바다는 민족이나 국가가 모두 함께 공유하는 공동자원의 공간이었기 때문에 더욱 그렇다. 또한 탐라국 역사로 제한해서 보면 관련 자료가 거의 없을 만큼 부족하지만 동아시아 전체를 시야에 두고 보면 자료로서의 가치가 엿보이는 요소들이 적지 않을 것이다. 탐라국 사료와 자료를 해외 사례와 비교 연구해 나가는 비교역사학적 관점도 중요하다. 서양에서 지중해를 마주하고 있던 국가들이 어떻게 선사시대와 고대사회를 연구하고 공유하고 있는가 하는 사례는 탐라국뿐만 아니라 동아시아사를 연구하는 데 매우 유익할 것이라 생각한다. 결국 탐라국 연구는 지역사나 한국사의 관점을 뛰어넘어 고대 동아시아 해역의 역사적 의미를 새롭게 찾아 나갈 수 있는 핵심이며, 이는 더 나아가 동아시아 역사의 확장에 기여하게 될 것이 분명하다.

4. 맺음말

탐라국은 신화·서사무가에서는 영평 8년(65) 건국, 고고자료로는 2~3세기, 문헌상으로는 늦어도 5세기에 형성했다. 탐라국은 1105년(숙종 10)에 해체되어 탐라군이 설치되었다, 탐라국 시대 구분은 탐라 초기(기원전후~200년), 탐라 전기(201~660년), 탐라 후기(661~900년), 탐라 말기(901~1105년), 탐라 재편기(1106~1404년)로 구분하여 살펴보았다.

탐라국의 최고 지배자는 탐라국왕, 탐라국주, 탐라왕이라 칭하였다. 국왕으로 성주, 부왕적 존

8) 윤명철, 『한민족의 해양활동과 동아지중해』, 학연문화사, 2002, 215~221, 459~491쪽; 권덕영, 「'동아지중해'론과 고대 황해의 지중해적 성격」, 『지중해지역연구』 제13권 제2호, 부산외국어대학교 지중해지역원, 2011, 36~43쪽.

재로 왕자가 존재해서 탐라국은 이원적 집정체제로 통치했다, 탐라국 도성에는 칠성단을 만들어 제천의식을 시행했다. 고려는 성주왕자, 무산계 수여, 구당사 파견 등 탐라를 회유와 포섭의 방법으로 관계를 유지하다가 1105년에 탐라군을 설치했다. 그러나 탐라국은 1404년(태종 4) 탐라 성주를 도주관좌도지관, 왕자를 도주관우도지관으로 삼는 등 제주토관의 명칭을 개칭할 때까지 그 명맥을 유지하였다.

탐라국의 역사적 유산은 해양중심의 개척정신, 우주 중심의 창조적 세계관, 공존·공영의 공동체 의식이 아닐까 싶다. 이는 곧 탐라국의 근간을 지키는 정신세계였다. 먼저, 탐라의 개척정신은 제주의 지리적 혹은 자연적 환경을 극복해 나가는 과정에서 형성되었다. 탐라인들은 일반적인 섬이 지니는 고립성과 중앙에서 멀리 떨어진 변방이라는 점에 결코 안주하지 않았다. 탐라인들에게 바다는 문화의 단절이 아니라, 문화와 문화를 연결해주는 매개고리적인 역할을 지니고 있었다. 탐라국시대 주변 외국과의 활발한 교역 역시 탐라민의 개척적인 정신에 기인한 것이다.

다음으로 탐라의 설화나 전설, 신화에 투영되어 나타나는 우주중심적 세계관은 매우 중요한 유산이다. 이는 탐라 그 자체를 우주의 중심, 창조의 세계로 인식한 것으로 제주문화 곳곳에 살아 숨쉬고 있는 생명의 원천이라 할 수 있다. 제주를 고립된 변방으로 잘못 인식하는 것은 고려말 이후 해금정책과 공도정책으로 만들어진 왜곡된 역사인식의 하나이다.

마지막으로 탐라국의 유산으로 계승해야 할 요소는 공존·공영의 공동체의식이다. 주변국과 함께 공유해 온 탐라해역과 동아시아 바다는 열린 세계였고, 소통의 길이며 광장이었다. 영토의 크기나 세력의 강약에 상관없이 공평하게 균형의 대동세계를 실현하려는 공동체의 힘이었다. 공동체 의식은 전근대의 한국 농업사회에서 흔히 찾아볼 수 있는 요소지만, 제주의 경우는 어느 지역 못지않게 이러한 의식이 강하다고 할 수 있다. 이러한 현상은 탐라국이 소멸된 이후, 중앙집권화에 편입되는 과정에서 중앙과 지방의 대결이라는 양상으로 더욱 강화되어간 것으로 여겨진다. 탐라부흥운동과 복원의식은 탐라 중심의 내재적 대동세계를 실현하려는 열망이었을지도 모른다. 탐라인의 공동체 의식 강화는 개인적인 차원에서 극복하기 어려운 점을 공동으로 대처함으로써 삶을 유지해 나가고자 했던 삶의 지혜이자 방식이었다. 경작하는 사유지가 협소했기 때문에 사적 지주제의 발달은 미약할 수밖에 없었고, 산촌은 반농반목, 해촌은 반농반어의 이중적인 생계수단을 지니고 있었다. 그리고 목축과 어업은 맹아적 공산주의로 간주될 수 있는 마을 단위의 공동목장과 공동어장이라는 공동체조직으로 운영되었다.

제주인의 공동체성은 일차적으로 혈연보다는 마을을 중심으로 집결되었다. 제주인들은 생존을 위해서 혈연적 유대보다도 마을 구성원간의 유대를 강화하는 것이 무엇보다도 중요했던 것으로 보인다. 재앙에 대비한 다양한 계의 조직, 마을제나 공동오락, 당 신앙 같은 무속신앙을 통한 공동체성의 강화는 제주에서 흔히 볼 수 있는 일이었다. 제주도민들은 외부의 권력이나 새로운 문화의 유

입으로 공동체성이 위협받게 되었을 때, 그에 대한 대응으로 공동체성을 마을 단위에서 제주도 전역으로 신속히 확산시켜나갔다. 일제강점기 제주지역에 아나키즘적 성향의 정서가 농후했던 것도 이러한 공동체성에 기인하는 것으로 볼 수 있을 것이다.

탐라는 동아시아지중해의 중심에 자리하고 있다. 현재 동아지중해는 일본의 침략 전쟁과 식민지 지배가 남긴 역사로 말미암아 동아시아의 영토와 영해를 둘러싼 갈등이 더욱 심화하고 있다. 일본과 러시아는 홋카이도 북방의 4개 섬, 일본과 중국은 센카쿠열도 (댜오위다오)를 놓고 갈등이 벌어지고 있다. 또한, 남중국해 250여 개의 섬과 암초로 이루어진 남해제도(南海諸島)와 그 일대 해양에 대한 권리를 둘러싸고 중국·대만·베트남·말레이시아·필리핀 등 여러 국가들이 영토 분쟁을 겪고 있다. 한국과 일본은 독도영유권과 동해 표기를 놓고 대립하고 있다. 심지어 제주 남쪽에 있는 이어도해양과학기지를 둘러싼 한국과 중국의 갈등도 지금은 수면 아래로 가라앉아있지만 언제 폭발할지 모르는 상황이다.

결국 탐라 천년의 가치와 역사 유산이 주는 최대의 교훈은 공존·공영의 공동체의식이 아닐까 싶다. 동아시아의 갈등을 해결하고 평화와 화합의 대동세상을 이루며, 동아시아공동체를 형성해 나가는 데 탐라국 역사가 기여해야 할 것이다.

웅진시대 백제의 대중국 항로

김 수 태 | 충남대학교

1. 문제의 제기

필자는 몇 년 전 전국 해양 문화 학자대회에서 「백제 무령왕대의 바다 - 한강 유역으로의 진출 경로를 중심으로」를 발표한 바가 있었다. 그러나 그것과 관련된 백제의 대중국 항로에 대해서는 더 이상 자세한 언급을 하지 못하였다. 동성왕대 이후 백제의 중국으로의 항해가 비교적 자유롭게 이루어지게 되었다는 사실만을 서술하였다.

웅진시대 백제의 대중국 항로에 대해서는 문안식이 본격적으로 접근한 이래, 최근 박종욱, 임동민, 박지현, 문경호 등에 의해서 집중적으로 다루어지고 있다. 이에 의하면 일반적으로 서해 중부 횡단 항로를 중심으로 서술하고 있는데, 언제 어떻게 개척되었는가에 대해서는 다시 생각해 보아야 할 것 같다. 거기에서 다시 서해 북부 연안 항로의 가능성까지 제기되고 있다는 사실도 새로운 관심을 가져야 할 것이다. 또한 대체로 받아들이고 있지 않지만, 서해 남부 사단 항로의 가능성까지 주장하고 있다는 점에서도 그러하다. 더욱이 서해 중부 횡단 항로를 주장할 때 주된 근거의 하나인 백제 선박의 성격이 구조선이냐, 준구조선이냐 라는 점도 들 수가 있다. 이러한 점과 관련해서 백제에서 남조로 갈 때에는 백제의 선박을, 남조에서 돌아올 때는 남조의 선박을 이용했다는 견해까지 나와 있어서 조금은 혼란스럽다고 하겠다.

이를 위해서 웅진시대 백제의 대중국 항로의 개척과 활용에 미친 요인에 주목해 보고자 한다. 모두 고구려라는 요인이 가장 중요하다는 사실을 잘 말해주고 있는데, 웅진시대 백제가 서해라는 해상에서 고구려와 가졌던 접촉을 알려주는 사료들에 대한 구체적인 관심이 필요한 것 같다.

2. 문주왕대의 대중국 항로

웅진으로 천도한 문주왕대의 대중국 항로는 어떠했을까. 즉위 다음 해인 476년 3월에 문주왕은 기존에 관계를 맺었던 대송 외교를 다시 시도하였다. 이는 백제가 대외적으로 대남조 외교를 통해서 재기할 기반을 마련하고자 한 데에서 나온 것이었다. 그러나 고구려가 길을 막았으므로 되돌아올 수밖에 없었다.

당시 백제가 비록 실패했지만, 어떠한 대중국 항로를 이용하려고 했는가의 문제가 따른다. 백제가 대송 외교에 이용한 항로에 대해서는 대부분 의견이 일치하고 있다. 백제의 대중국 항로는 산동 반도로 향하는 서해 중부 횡단 항로를 통했다는 것이다. 이에 백제가 송나라에 사신을 보내기 위해서 서부 중부 횡단 항로를 이용할 때 고구려의 수역인 영해 또는 인근 지역을 거쳤다고 말한다. 그곳은 태안반도와 가까운 지역(격렬비열도나 덕적군도)에서 바로 가는 것보다는, 황해도 연안 혹은 백령도 일대였을 것으로 보았다. 그래서 웅진을 출발한 백제의 선박이 지나간 경유지를 웅진에서 출발하여 '화성-덕적군도-황해도 남부(황해도 연안 혹은 백령도 일대)-산동반도'로 추정하고 있다.

이와 같이 웅진시대 백제의 대중국 항로를 서해 중부 횡단 항로로 이해한 데에는 여러 근거가 있다. 대체로 4세기 후반부터 한반도의 서북부와 요동 반도까지 이르는 고구려의 영역 확장과 웅진시대에 쉽게 찾아지는 해상 교통로 차단이라는 요인에 주목하면서 백제의 서해 북부 연안 항로의 이용이 어려워졌기 때문에 서해 중부 횡단 항로를 새롭게 활용했다고 보았다. 물론 여기에는 서해 북부 연안 항로가 매우 긴 장거리라는 요소도 염두에 두었다. 그와 함께 서해 중부 연안 항로가 최단거리의 대중국 항로라는 점도 크게 강조되었다.

백제가 북위에 파견한 사신단의 도착 장소나 선박과 관련해서도 이를 이해하였다. 백제가 서해 북부 연안 항로를 이용했다면 당연히 산동 반도의 북단인 등주에 상륙했을 것인데, 그와 달리 산동 반도의 남단인 서주의 연안 지역에 상륙했을 것이라는 점이 서해 중부 횡단 항로의 이용을 구체적으로 말해준다는 것이다. 이 경우 백제의 경우 기존의 준구조선(準構造船)에다가 적재량을 늘리는 한편, 항해의 안정성을 높이기 위해서 두 척의 배를 연결한 '방(舫)'이라는 선박을 만들게 되면서부터 서해 중부 횡단 항로를 사용하는 것이 가능하게 되었다고 보았다. 이것이 웅진시대의 백제에도 그대로 이어진 대중국 항로였다는 것이다.

그러나 웅진시대의 문주왕대 백제가 사용한 대중국 항로가 서해 중부 횡단 항로였다는 데에 대해서는 새로운 검토가 필요하지 않을까 싶다. 우선 개척 시기와 관련된 문제가 있다. 여러 견해가 나와 있다. 4세기 말에서 시작해서 5세기 초 혹은 백제의 대북위 외교가 이루어지는 5세기 후반 이후의 견해가 그것이다. 이 경우 5세기 후반의 견해를 따라서 그때 서해 중부 횡단 항로가 개척되었다면, 이 항로의 안정성 문제가 제기될 수가 있을 것이다. 고구려의 침공으로 웅진으로 천도한 백제의 경우 4년 만에 서해 중부 횡단 항로를 사용해서 중국에 대한 사신 파견이 가능했는가에 대해

서 궁금하다는 점에서이다.

백제의 대북위 외교와 관련된 사료도 새롭게 음미할 필요가 있다. 『위서』 백제전은 472년부터 475년까지 백제의 해상 활동을 짐작하게 해주고 있기 때문이다. 백제에 보낸 북위의 사신인 소안이 서주 패군 태수라는 점에 주목해서 서해 횡단 항로를 설명하고 있지만, 사료에서 소안이 출발한 장소가 바로 산동반도의 북단인 동래라는 사실을 구체적으로 밝히고 있는 점을 더욱 주목해야 할 것이다. 그렇다면 백제의 대북위 외교가 서해 중부 횡단 항로를 이용한 것이라고 바로 말하기는 어려울 것이기 때문이다. 따라서 북위와 백제 모두 상호의 교류를 위해서 서해 북부 연안 항로를 사용했을 가능성이 높다고 하겠다.

한편 '방'이라는 선박의 성격에 대해서도 논란이 있다는 점도 그러하다. 당시 백제의 선박이 준구조선 단계여서 그것으로써 서해 중부 횡단 항로를 이용하기는 매우 어렵다는 것이다. 두 척의 준구조선을 횡으로 형태인 '방'이 다량의 물품을 적재할 수 있는 장점은 있지만, 여전히 서해 중부 항해 횡단의 안전을 보장하기 어렵다는 것이다. 개로왕의 대북위 국서에 보이는 '방'에 대한 기록 역시 그 내용으로 보면서 방을 이용한 항해의 위험성을 단적으로 보여준다고 비판한다. 그렇다면 백제에서 서해 중부 횡단 항로의 개척 시기는 조금 더 늦게 설정해야 하지 않을까 싶다.

물론 '방'이 준구조선만이 아니라 구조선으로서도 가능했으며, 구조선 활용의 흔적을 찾을 수 있다고 하면서, 백제가 서해 중부 횡단 항로를 건너는 데에 필요한 구조선을 활용하였을 가능성은 충분히 상정된다고 말한다. 이와 함께 백제의 대일본 항로인 서남해안 연안항로 네트워크에서는 중국으로 가는 선박과 달리 준구조선을 주로 활용하였을 것으로 생각된다고 동시에 말한다. 그러나 그러한지는 의문이다. 더욱이 '방'이라는 선박이 사용되기 이전인 4세기 말에 백제가 어떠한 선박으로 서해 중부 횡단 항로가 사용할 수 있었는가의 문제도 따른다.

그렇다면 웅진시대 백제가 대송 외교를 전개할 때 서해 북부 연안 항로의 이용 가능성을 찾아보아야 하지 않을까 싶다. 고구려의 해상 차단과 관련해서 그 가능성을 지적한 견해를 살필 수가 있다. 해상 교통로의 차단이 새로운 항로의 개척으로 이어지는 것만은 아니라는 것이다. 고구려가 해상 교통로 차단을 적극적으로 시도하더라도, 백제가 이용하는 해당 항로를 완벽하게 봉쇄하기에는 여러 측면에서 어려움이 있다는 것이다. 이와 같은 해상 교통로 차단의 어려움과 불가측성을 고려하면 백제가 해상 차단의 위험에도 불구하고 기존의 항로를 고수했을 가능성도 분명히 있다고 한다. 이에 서해 북부 연안 항로의 가능성을 상정하였다. 그러나 당시 고구려와 백제의 대립 관계를 고려할 때 서해 북부 연안 항로는 사용하기 어려운 상황이었기에, 그보다는 서해 중부 횡단 항로에 커다란 비중을 두었다고 정리하였다.

그러나 웅진으로 천도한 백제에서도 여전히 기존의 항로인 서해 북부 연안 항로의 사용 가능성에 대해서 더욱 생각해 볼 필요가 있을 것이다. 앞에서 언급한 것처럼 백제의 대북위 외교에 서해 북부 연안 항로가 사용되었다면 그러한 가능성은 충분히 상정할 수 있지 않을까 싶다. 아직도 익숙

하지 않은 서해 중부 횡단 항로보다 서해 북부 연안 항로라는 것은 오랫동안 백제에 너무나 익숙한 항로였기 때문이다. 또한 장거리 항해에 필요한 적재물은 더 많이 실을 수 있는 '방'이라는 선박을 사용하면서 기항지의 숫자를 그만큼 줄일 수 있었으리라는 점도 그러하다. 이미 황해도 방면의 고구려의 해역까지 백제가 선박을 통해서 올라갈 수가 있었다면, 이후의 연안 항해가 충분히 가능하다고 보아야 하지 않을까 싶다. 이러한 점에서 최근에 들어와서 거의 무시되고 있는 백제의 서해 북부 연안 항로 이용 가능성에 대해서 새로운 검토가 요구된다고 하겠다.

3. 동성왕대의 대중국 항로

동성왕대 백제의 대중국 항로는 어떠했을까 궁금해진다. 웅진 천도 초반에 있었던 정치·사회적 불안정이 점차로 해소되면서 백제가 송나라에 이어서 등장한 남조의 남제에 대한 외교를 적극적으로 전개하고 있기 때문이다. 즉 동성왕대에 들어와서 백제의 대중국 항로의 개척에 대한 새로운 움직임을 찾아볼 수가 있다고 하겠다.

송과의 교섭은 실패로 돌아갔지만, 백제는 479년에 등장한 남제와의 관계에서 새로운 모습을 보여주고 있다. 동성왕 역시 즉위 다음 해인 2년에 480년에 남제에 사신을 보내고 있기 때문이다. 4년 만에 다시 이루어진 대중국 외교라고 할 수 있다. 이때 백제가 사용한 대중국 항로는 역시 서해 북부 연안 항로였을 것으로 보인다. 아직은 서해 중부 횡단 항로를 적극적으로 이용할 형편이 되지 못하였기 때문이다. 남제에 대한 사신 파견이 곧바로 이어지지 못하다는 점에서 이를 살필 수가 있을 것이다. 특히 이후 백제와 고구려가 해상에서 충돌하는 모습에서 엿볼 수가 있을 것이다. 이것은 백제의 대중국 항로의 확보와 관련해서 나온 것으로 생각된다.

484년의 일이다. 봄 2월에 동성왕은 남제에 사신을 다시 보내어 내속(內屬)하기를 청하고 허락을 받게 된다. '내속'이라는 용어를 통해서 백제가 남제와 적극적인 외교관계를 맺었음을 살필 수가 있다. 이는 백제가 남제와 맺은 신속(臣屬) 관계를 바탕으로 고구려를 견제하면서 국가적인 발전을 도모하려고 한 것이다. 이에 고구려의 반발이 일어났다. 같은 해 가을 7월에 백제가 사약사를 남제에 보내려고 했지만, 서해에서 고구려 군사와 만나서 가지 못하였기 때문이다. 이는 476년에 이은 고구려의 해상 교통로 차단이라고 말할 수가 있다.

여기에 대해서 문주왕대와 다른 동성왕대의 대응이 나오고 있다. 서해에서 군사력으로 백제 사신의 대중국 항해를 확보하려고 하였기 때문이다. 이는 서해에서 이른바 백제와 북위의 군사적 충돌로 이해하고 있는 사건을 통해서 알 수가 있다. 최근에 들어와서 이를 더욱더 백제와 북위의 충돌로 이해하는 견해가 많아지고 있다. 그러나 그렇게만 보기는 어려울 듯하다. 우선 당시 북위의 사정에서 그러하다. 이 무렵은 북위와 각국의 외교교섭이 크게 위축된 시기였기 때문이다. 이러한

상황 속에서 그동안 백제와도 별다른 접촉이 없었던 북위가 군사적으로 충돌했다는 사실은 받아들이기 어렵다는 점에서이다.

험윤(獫狁)이 어떠한 국가를 가리키고 있는가의 문제와도 관련이 있다. 이를 북위라고 이해하지만, 북위가 적대적인 나라로 북쪽의 흉노 계통의 세력을 험윤이라고 일컬었으며, 남제 또한 북쪽의 북위에 대한 멸칭으로 험윤이라고 부르면서 사용했다면, 백제의 경우에는 그 북쪽에 있는 고구려를 험윤으로 불렀을 가능성이 있기 때문이다. 그렇다면 동성왕 당시 백제와 북위와의 군사적인 충돌은 실제로는 백제와 고구려의 서해에서의 군사적 충돌을 의미하는 것으로 이해해야 할 것이다. 그리고 그것은 웅진 천도 이후 대중국 항로의 확보에 여러 어려움을 겪고 있던 백제의 군사적인 노력이라고 말할 수가 있을 것이다.

484년 당시 백제가 동성왕대에 들어와서 남제에 대한 외교를 적극적으로 추진하고 있을 때 백제와 고구려의 군사적인 충돌이 일어났음은 『건강실록』 백제조를 통해서 살필 수가 있다. 북위, 즉 고구려가 "북위가 백제를 정벌하여 백제왕 변도(弁都)를 크게 깨트렸다."라고 한다. 이에 대해서 『남제서』 백제전은 목간나의 활동과 관련해서 484년에 그가 북위와의 전투에서 군공을 세운 일이 있다고 서로 다르게 표현하고 있다. 전쟁이 일어난 장소를 알 수 없다고 하지만, 그것은 490년에 있었던 백제와 고구려의 서해 전투를 고려한다면 서해라는 해상에서도 일어난 것으로 이해된다. 그리고 어느 세력의 일방적인 승리를 주장하기는 어려울 것 같다. 그러나 이는 한성에서 웅진으로 천도한 백제가 이제는 고구려의 서해 침공을 막을 수 있을 정도 군사적으로 성장하였음을 잘 보여주고 있다는 사실은 분명하다.

그 결과 백제는 동성왕 8년인 486년에 다시 남제에 사신을 보내 조공할 수가 있었던 것으로 보인다. 이때 고구려의 해상 차단이 보이지 않는다. 그러나 『위서』 백제전에 의하면 490년에 동성왕이 남제에 사신을 보내면서, 다시 백제와 고구려의 군사적 충돌이 일어났다고 한다. 북위가 고구려가 다시 수 십 만 명의 군인을 동원하여 백제를 공격했다는 것이다. 약간의논란이 있지만, 그 중심 장소는 역시 서해였다. 고구려의 수군과 백제의 수군이 충돌한 것이다. 이는 고구려의 대방(臺舫)과 백제의 선방(船舫)과의 충돌이었다. 거기에서 백제의 수군이 고구려 수군을 크게 이겼던 것으로 보인다.

다시 말해서 고구려가 490년에 단행한 백제 수군에 대한 대규모 공격은 백제의 대중국 항로를 차단시키기 위한 의도에서 나온 것으로 이해된다. 그러나 그것은 고구려의 실패로 끝나고 말았다. 백제가 484년보다 490년에 들어와서 고구려의 움직임을 더욱 적극적으로 저지할 수가 있었기 때문이다. 동성왕대 백제의 국가적 발전이 그 바탕에 있었다. 이제 고구려에 의해서 저지되었다는 기사는 더 이상 나오고 있지 않다. 이러한 사실은 동성왕 후반에 들어와서 백제가 수군의 활약으로 대중국 항로를 안정적으로 확보하면서 비교적 자유롭게 중국과 교류할 수 있게 되었음을 말해주는 것이다.

4. 무령왕대의 대중국 항로

그러면 무령왕대의 대중국 항로는 어떠했을까 궁금해진다. 일반적으로 무령왕대에도 서해 중부 횡단 항로를 사용했다고 이해하고 있다. 이때 또 다른 견해도 있어서 검토가 필요하다. 웅진으로 천도한 이후 백제가 서해 남부 사단 항로를 개척했다는 것이다. 그 시기를 무령왕대에서 찾고 있기도 하다. 그러나 대부분 이를 받아들이고 있지 않다.

한편 무령왕대 백제가 준구조선을 타고 서해 북부 연안 항로로 양나라에 왔을 가능성을 언급하는 견해도 찾아진다. 이와 함께 백제가 남조의 구조선을 이용하거나, 그것을 자체적으로 확보해서 대중국 외교에 사용했다고 주장한다. 이 경우 어떠한 대중국 항로를 사용했는지는 분명하지 않지만, 아마도 서해 중부 횡단 항로를 이용한 것으로 이해된다. 그렇다면 백제가 두 개의 대중국 항로를 모두 사용한 것이 된다. 그러나 양나라에 갔던 백제의 선박은 어떻게 돌아왔을까의 문제 등을 고려할 때 백제의 남조 선박 사용을 그대로 받아들이기는 어려울 것 같다.

그보다는 무령왕대에 들어와서 백제의 대중국 항로에 새로운 변화가 일어났을 가능성은 충분히 상정할 수가 있을 것이다. 기존에 이용하던 서해 북부 연안 항로에서 무령왕대 들어와서 이제 서해 중부 횡단 항로의 개척과 활용으로 나타났던 것이 아닐까 생각한다. 우선 검토의 여지가 있지만, 무령왕대에 대북위 외교가 다시 전개되었을 것이라는 점을 들 수가 있다. 그리고 백제의 선박 제조 기술에서도 일정한 변화를 찾아볼 수가 있다는 점에서도 그러하다. 최근 무령왕대 양나라와의 교류 속에서 백제의 선박이 준구조선에서 구조선으로 바뀌었을 가능성을 지적한 견해에서도 이를 엿볼 수가 있다.

이러한 사실은 역시 무령왕대 백제가 서해에서 전개했던 군사적 활동을 통해서 이해할 수가 있다. 이른바 무령왕대의 한강 영유설과 밀접한 관계가 있다. 사실 무령왕이 즉위한 이후 백제의 대고구려 공세를 한층 강화하였다. 동성왕대 백제가 서해에서 고구려의 수군을 격퇴한 군사력을 바탕으로 하였음은 물론이다. 이제 백제는 무령왕대에 들어와서 고구려에 대한 선제공격을 단행할 수가 있었을 것으로 보인다. 이때 한강 유역과 그 북쪽인 임진강과 예성강 일대를 중심으로 전투가 벌어지고 있는 점이 주목된다. 현재 황해도 신계, 경기도 포천 및 연천 등으로 위치가 비정되고 있다. 그렇다면 당시 백제의 주된 공격 대상 지역은 한강 유역이라고 말할 수가 있다. 그렇다면 백제가 무령왕대 이후 한강 유역을 공격할 때 사용한 루트는 육로보다는 해로일 가능성이 높지 않을까 싶다.

당시 백제의 목표로는 크게 두 가지를 들 수가 있다. 그 하나로는 옛 수도인 한성을 회복하려는 의도를 가졌을 것이다. 그러나 그보다 더 중요한 사실로는 대중국 항로를 안정적으로 유지하기 위한 백제의 새로운 노력으로 보인다는 것이다. 동성왕대 백제가 고구려의 수군에서 비교적 자유롭게 되었다고 하더라도, 여전히 안정적인 것은 아니었기 때문이다. 이러한 가운데 백제가 황해도 연

안을 중심으로 새로운 항로의 개척까지 염두에 두었던 것으로 생각된다. 바로 서해에서 중국의 산동 반도로 건너가는 가장 최단거리의 항로로서, 서해 중부 횡단 항로라고 부르고 있다. 이에 무령왕대 백제는 대중국 항로의 새로운 개척을 위해서 황해도 연안에 가까운 지역까지 수군을 집중적으로 파견하였던 것으로 생각된다. 이 지역까지의 항해가 확보된다면 백제는 고구려의 해상 차단을 염려하지 않고서 새로운 항로인 서해 중부 횡단 항로까지 개척할 수 있다고 여긴 것이 아닌가 싶다.

무령왕대 백제의 이러한 노력은 성공적이었던 것으로 보인다. 그것은 무령왕대 백제와 양나라 사이에 이루어졌던 활발한 교류가 잘 말해주고 있다. 양나라의 등장과 무령왕의 재위 기간이 맞물리고 있는데, 양나라의 백제에 대한 인식도 함께 고려해야 할 것이다. 양나라 역시 백제의 국가적 위치를 인정해 주면서 백제를 통해서 왜에까지 자신의 문물을 전해주는 등 동아시아에서 주도권을 행사하려고 하였던 점도 크게 작용하였을 것이다. 그 결과 무령왕대 백제에 어쩌면 백제 선박 제조 기술의 변화까지 낳았을 가능성이 찾아진다. 다시 말해서 백제가 무령왕릉의 축조에 보이듯 건축만이 아니라, 남조의 선박인 구조선의 제작 기술까지 수용하였던 것이 아닐까 싶다.

이러한 견해가 받아들여진다면, 백제는 새로운 형태의 선박인 구조선으로 황해도 연안에서 가장 최단거리의 서해 중부 횡단 항로를 통해서 중국과의 교류를 더욱 활발하게 전개할 수 있었을 것이다. 웅진 천도 이후 서해를 통해서 백제의 국가적 발전을 새롭게 도모하고자 한 백제 사람들의 의지가 크게 작용하였음은 물론이다. 그 결과 무령왕대 백제는 다시 강국이 되었음을 대외적으로 선언할 수가 있었을 것이다. 이러한 사정은 무령왕의 뒤를 이은 성왕대까지 마찬가지였다. 이에 웅진시대 백제의 국가적 성장에 커다란 영향을 준 서해라는 바다가 차지하는 역사적 의미를 찾을 수 있을 것이다.

충남 결성의 바다와 신금성

윤 용 혁 | 공주대학교 명예교수

결성현은 1914년 이후 홍주목과 통합되어 지금은 홍성군의 일부로 되어 있다. 같은 홍성군 지역이지만 결성현은 홍주목과는 성격이 다른 지역적 특성이 있었다. 홍주목이 내륙의 특성을 갖는데 비하여 결성현은 바다가 지역 발전의 주요 동력이었다는 점이 그것이다. 두 지역은 인접한 지역이지만 금북정맥(錦北正脈)의 산줄기에 의하여 나누어져 해양과 내륙이라는 다른 성격의 도시였다고 할 수 있다. 이 때문에 결성이 4세기 이른 시기부터 도시가 조성된 것에 비하여, 홍주의 경우 통일신라시기에 이르러서야 행정적 치소가 가능했던 것으로 보인다. 본고는 이러한 관점에서 결성지역의 해양적 특성을 주목한 것인데 그 가운데 특히 중요한 공간으로서 신금성이 갖는 역사성을 강조한 것이다.

1. 결성의 바다, 모산만

결성현은 충남의 서해안, 모산만의 북쪽 연안을 가지고 있는 지역이다. 모산만은 결성 내륙으로 바다가 길게 만입되어 항구 형성의 좋은 지리적 조건을 갖는다. 이 때문에 복수의 여러 포구가 일찍부터 조성되었다.

모산당포(母山堂浦)는 모산만(茅山灣)의 입구, 신리(新里)에 있다. 『신증동국여지승람』에 의하면 모산당포에는 '모산당'이라는 제당이 있었다. 항해의 안전을 기원하는 해신당(海神堂)이었을 것이다. 결성 현치에서 '서쪽 15리' 지점으로 기록된 서부면 판교리 수룡포는 조선시대 충청지역 수군 19개소 선소(船所) 가운데 하나가 있었던 곳이다. 수룡포구에는 방선, 병선, 사후선 각 1척이 배치되고 군기고(軍器庫)와 집물고(什物庫) 등의 시설이 있었다. 결성면의 석곶포(石串浦, 돌곶이

나루)[1]는 "전라도의 이전선(移轉船)이 정박하던 곳(回泊處)"[2]이라 칭해지던 곳이다. 고려, 조선시대에 활성화되어 있었던 모산만 하구의 항포였다. 모산만은 조운로으 해로에서 벗어나 있는 것은 사실이지만, 모산만의 포구는 조운선이 태풍 등으로 인하여 필요한 경우에는 피항, 선박 수리 등에 이용되는 둥 조운로의 배후 거점 기능을 가졌던 것으로 보인다.

석곶포에 해당하는 것이 결성면 성호리의 성호포(星湖浦)이다. 성호포를 배경으로 하여 전개된 상업 활동 내용에 대해서는 성호리 마을의 김녕김씨가 소장 고문서가 주목되어 많은 연구 결과가 생산된 바 있다.[3] 이에 의하면 김녕 김씨는 17세기에 이 마을에 들어와 어업에 종사하였고, 어업에서 얻은 이익을 토지에 투자하는 방식으로 부를 축적하였다. 그리고 18세기 후반 성호포가 성장하는 과정에서 상업 활동을 전개하여 그 활동상이 주목된 것이다.

결성현 지역의 항포구와 신금성

조선시대에 읍치가 있었던 곳은 결성읍성이다. 지금도 성안에는 동헌과 책방(冊房), 형방청 등이 남아 있다. 결성읍성은 석당산의 석당산성(石堂山城)을 확대하여 축성하였는데, 축성 시기는

---

* 본고는 필자의 논문 「결성현 지역의 성쇠와 항포구」 (『역사와담론』 96, 호서사학회, 2020)을 토대로 하여 재작성한 원고임.

1) 높이 약 7m 크기의 '돌곶이' 암석이 해변에서 확인된 바 있다. 해신에게 제사 지내던 浮石 신앙의 장소라고 한다. 결성면지편찬위원회, 『유서깊은 결성(결성면지)』, 1994, pp.467-468 참조.

2) 『신증동국여지승람』 20, 결성현 산천.

3) 김혁, 「조선후기 충청도 서해안지역 상업활동의 사회적 의미 -홍성군 성호리 김녕김씨가 소장한 고문서를 중심으로」 『고문서연구』 44, 2014

문종 원년, 1451년의 일이다. 조선조 결성 읍치의 이전에 대해서는 1397년(태조 6) 신금성으로 치소를 이전하고, 1400년(태종 즉위년)에 '읍산성'으로 다시 옮겼다는 기록이 있다. 짧은 기간이지만 신금성에 한때 치소가 두어졌다는 설명이 된다. 조선 초 신금성으로 치소를 잠시 옮긴 이유는 잘 알 수 없다.

조선시대 결성 읍치에 가까운 항포구는 현치 동쪽 3리 지점이라는 '동산포(東山浦)'이다. 신금성에서는 남쪽으로 대략 5리로서, 항포구 기능의 남하 현상을 반영하는 입지이다. '동산'이라는 이름은 현치 동쪽산이라는 의미이며, 결성현의 여단(厲壇)이 산 위에 시설되어 있었다. 포구의 흔적은 남아 있지 않지만, 읍내리 해동(海東) 마을의 '해창(海倉)'이라는 지명이 기록상의 동산포에 부응하는 지점이다.

동산포에서 출발한 선박은 하천과 해수가 합류하는 물길을 따라 읍치의 진산인 석당산(石堂山)을 바라보며 서쪽으로 돌아서 바다쪽으로 나가게 된다. 석당산은 읍치로서의 중요성을 가진 곳이면서 동시에 항해하는 선박의 출입에 항표지가 되는 지점이기도 하다. 이 때문에 석당산의 정상, 석당산성 내에 건립되어 있는 신당은 항해 안전을 기원하는 제사처의 의미가 강조 되었다. 세곡선이 운항할 때 뱃사람들이 여기에서 기도한 후에 출항하였다는 것이다.[4)]

모산만이 내륙으로 만입된 큰 바다인만큼 여러 항포구가 발달한 것이라 할 수 있지만, 그 가운데 이 뱃길의 가장 끝에 조성된 곳이 신금성이다. 이러한 점에서 신금성은 항포구를 배경으로 일찍 조성된 바다와 육지의 결절점이었다고 할 수 있다. 그러나 신금성이 백제 초기 유적으로서 주목되어 조사될 때에도 그 해양적 배경에 대해서는 충분한 인식이 없었던 것 같다.

2. 백제시대의 신금성

결성현(結城縣)은 백제시대에는 결기군(結己郡)이라는 이름이었는데, 신라 경덕왕 때 결성군(潔城郡)으로, 그리고 고려 명종 2년(1172)에 결성현(結城縣)이 되었다. 백제시대 초기 결성에서 주목되는 공간은 결성면 금곡리(琴谷里) 소재의 신금성(神衿城)이다. 1987년 지표조사를 통하여 학계에 처음 보고되었다.

토축의 신금성은 내, 외성으로 구성되어 있으며 645m 둘레의 외성과 둘레는 약 564m의 내성이 조합된 중곽구조였다. 기저부 폭 10-25m 이상, 잔존 높이는 2.5-5m 이상이었다. 신금성에서

4) 1872년에 간행된 결성현지도에는 읍치의 진산인 석당산에 '神堂'이 기재되어 있다. 『충청도읍지』 45 (결성현 사묘)에는 "邑神堂: 在山上 有故工曹參判金德涵 貞夫人趙氏神位板 稅船裝發時 舡人祈禱迎神而行"이라 하였다.

는 충남대박물관에 의한 발굴조사 결과 4-5세기 한성 시기에 해당하는 다양한 초기 백제 유물이 출토하여 주목을 끌었다. 그럼에도 불구하고 신금성의 성곽 축성은 통일신라 후반 9세기의에 이루어진 것으로 정리하였다. 내, 외성 2중 구조로 되어 있고 축조 기법상 내성과 외성 간의 차이가 개재하지만 내, 외성의 축성 시기는 크게 다르지 않다는 결론이었다.[5] 그러나 발굴 자료에 대한 재검토에 의하여 통일신라 성축 하부에 백제시대 성토유적이 존재한다는 점이 지적되었고, 신금성의 존재는 성내에서 확인된 백제 유물과 시기를 같이하는 것으로 재정리되었다.[6]

신금성에서 특히 주목되는 것은 이 유적에서 초기 백제시대의 유물이 다수 확인된다는 점이다. 거기에 몽촌토성에서 출토한 중국 서진(西晉, 혹은 東晉)의 전문도기(錢文陶器) 혹은 시유도기의 편까지 확인되어 한성시대 이미 이 지역에 외래 문물 유입이 활발하였음을 보여준다.[7] 4-5세기로 비정되는 신금성의 출토 자료는 중앙(한성)의 것과 수준을 같이하는 것이어서[8] 신금성이 높은 위계의 지방 거점이라는 점, 그리고 백제시대 토축이 기술적으로 풍납토성과 유사한 점에서 중앙의 기술 집단에 의한 것이라 평가되었다. 요컨대 한성 백제 중앙세력의 서해안 지역에 대한 적극적 진출 거점으로 신금성이 일찍 주목되었다는 사실이 지적된 것인데, 그 시기는 공주 수촌리보다 이른 4세기대로 설정되었다.[9]

당시의 신금성은 선박의 직접적 접안이 가능한 지점이었다. 금곡리(琴谷里)라는 지명도 '검은 개(浦)'에서 유래한 것이라 한다. 그렇다면 결성은 항포구의 기능을 배경으로 발전한 도시였으며 결성현 조성의 거점이 신금성이었음을 짐작하게 한다. 백제가 충남 서해안으로 접근하는 중요한 루트로서 부장리 유적이 나온 서산과 함께 홍성의 결성지역이 꼽히게 된 것은[10] 신금성과 그 출토 자료에 근거한 것이다. 이혁희는 신금성은 5세기 이전에 성벽이 축조되고 그 이전에 이미 취락이 존재하고 있었다고 해석하였다.[11] 요컨대 금동관모 등의 위신재를 매개로 하는 서산 혹은 금강유역의 수촌리, 나성동보다 이른 시기에 결성 지역이 백제의 중앙과 연결된 것은 모산만의 바다가 갖는 유용성에 의한 것이고 그 중심점이 4-5세기의 신금성이라 할 것이다. 천관우는 삼한시대 결성

5) 충남대학교 박물관, 『신금성』, 1994

6) 이혁희, 「홍성 신금성의 구조와 성격 재검토」 『야외고고학』 30, 2017

7) 한지수, 「백제 풍납토성 출토 시유도기 연구」 『백제연구』 51, 2010, p.28; 박중국, 「백제 한성양식 토기의 분포현황 검토」 『한강고고』 9, pp.31-48 참고.

8) 성정용, 「홍성 신금성지 출토 백제토기에 대한 고찰」 『한국상고사학보』 15, 1994

9) 박순발, 「묘제의 변천으로 본 한성기백제의 지방편제과정」 『한국고대사연구』 48, 2007, pp.175-176

10) 양기석, 「홍성지역의 고대사회」 『백제문화』 47, 2012

11) 이혁희, 앞의 논문, pp.128-129

지역의 나라를 고비리국(古卑離國)에 비정한 바 있다.[12]

이후 백제시대 지방제도가 정비되면서 결성에 있어서 신금성의 중심성은 계승되지 않은 것 같다. 백제시대 결기군(結己郡)은 『삼국사기』 지리지에 실린 백제 37군 중의 하나인데, 지방제도가 정비된 것은 대략 6세기부터의 일로 생각되고 있다. 이때 중앙에서 파견된 관원은 신금성을 배제하고 새로운 공간에 현치를 마련한 것으로 보인다. 조선시대 읍성의 공간이었던 석당산이 유력하게 거론된다. 석당산 역시 바다를 배경으로 하고 있다는 점에서 결성의 해양적 성격을 계승한 것이라 할 수 있다.

3. 후삼국시대의 신금성

폐성된 신금성의 규모를 줄여 재수축한 것이 신라 말, 후삼국시대의 일이다. 성내의 출토 토기와 함께 '大中(대중)'명 기와가 이러한 연대관을 뒷받침 한다.[13] '대중'은 847-859년, 당의 연호이다. 9세기 후반의 시기는 지방 호족의 시대로서, 신금성의 재건은 해양을 배경으로 활동하는 지역 호족 세력의 활동 거점으로 인식되었다.

한국 역사에서 9세기 후반 후삼국 시대는 해양을 배경으로 등장하는 호족들이 여러 지역에서 등장한 시기이다. 송악의 왕건, 정주(貞州; 풍덕)의 유천궁, 나주의 오씨, 압해(신안군)의 능창, 혜성(면천)의 복지겸, 박술희, 강주(진주)의 왕봉규, 울산의 박윤웅 등이 그 예이다.[14] 그밖에도 김해, 순천, 여수 등지에도 바다를 배경으로 하는 호족세력의 존재가 확인된다. 서해 중부 모산만의 결성지역에도 기록에서 확인되지 않는 해양을 배경으로 하는 호족의 존재가 상정된다. 신금성의 재수축이 이를 의미하는 것으로 해석된 것이다. 금곡리 신금성 부근의 원금곡(元琴谷) 마을에는 "옛날에 장군이 도적을 쳤다"는 전설이 전해진다.[15]

10세기 초는 견훤과 왕건이 패권을 다투는 시기이다. 이 시기 충청지역에서는 평지 혹은 낮은 구릉에 조성한 성곽유적이 주목된 바 있다. 그리고 이러한 관방 유적은 나말여초 호족의 대두와 밀

12) 천관우, 『고조선사·삼한사연구』, 일조각, 1989, p.318

13) 충남대 박물관, 앞의 『신금성』, pp.170-173

14) 정청주, 「호족의 대두」 『신라말 고려초 호족연구』, 일지사, 1996

15) 결성면지편찬위원회, 『유서깊은 결성(결성면지)』, 1994, pp.993-994

접한 관련을 갖는 것은 아닌가 하는 의견이 제안되었다.[16] 당시 충남 지역은 왕건과 견훤이 쟁패를 겨루던 핵심 충돌 지점이었으며, 고려의 통일을 앞두고 927년과 934년의 2차에 걸친 운주전투가 기록에 나타난다. 왕건이 직접 출정함으로써 이 전투의 비중이 매우 컸던 점을 말해주고 있다.[17] 그러나 운주전투와 관련한 연구에서는 결성과의 관련이 시야에 들어 있지 않았다.

문경호는 고려시대 충남 서해안 지역의 포구에 대한 검토 과정에서 성호리에 있는 '왕자산(王字山)'이라는 지명에 주목, 왕건이 운주를 정벌할 때 결성지역의 도움을 받아 모산만으로 수군을 투입한 것이 아닌가 추측하였다.[18] 이에 대해 조원찬은 927년 왕건의 군은 예산 혹은 대흥으로부터 육로를 통하여 운주에 이르는 공격로를 이용한 것으로 보았다. 이때 옥산(홍성 백월산)에 고려군을 주둔하는 방어시설을 조성하였다는 것이다. 한편 934년 견훤이 홍주에 이르는 데는 광천천을 이용하여 광천에 상륙, 운주에 이른 것으로 상정하였다. 조원찬이 광천을 견훤의 진입 거점으로 주목한 것은 홍주목의 남쪽에 집중된 부곡의 존재(용천부곡, 궁경부곡, 화성부곡, 흥고향, 상전소, 오사소)에 유의한 점이 있다. 남부 지역에서 뱃길로 홍주로 접근할 경우 광천만으로의 진입 하였을 개연성이 크다고 생각된다.

신금성의 9세기 말 축성을 생각하면 이 시기 해양 교통로와 관련한 결성 지역의 특별한 기능을 상기하게 된다. 이 지역이 서해안과 연결되는 통로로서 기능하였다면 당연히 고려 혹은 후백제 양측으로부터 관심이 모아졌을 것이다. 신금성의 세력이 고려와 후백제, 왕건과 견훤 중에서 어느 쪽에 서 있었을 것인가 하는 문제가 제기되는 것이다.

성호리의 왕자산은 왕건과 유관한 지명일 가능성이 있다고 생각된다. 모산만의 바다가 외부 세력의 유입 루트가 되는 전략 지역이기 때문이다.[19] 왕건은 건국 이후 바로 아산만 입구 아산에 교두보를 만들고 이후 이듬해 919년 예산, 925년 대흥 등을 공략하였는데, 이는 삽교천의 내륙 수로를 이용하는 남하 과정이었고, 그것이 927년 운주전투로 이어졌다. 그러한 과정에서 해로로 접근한 후백제의 반격을 받았다. 이 시기 후백제가 광천만을 장악하여 홍주로 접근하였다면 모산면의 결성 지역은 해로를 이용한 후백제의 북상을 저지하는 전략 거점이 된다.

신금성에서는 중국 월주요 청자대접(靑磁花形鉢)이 통일신라기의 주름무늬병과 함께 출토하였

16) 신금성을 비롯하여 천안 목천토성, 청주 정북동토성, 충주 견학리토성, 진천 대모산성, 괴산 아성리토성, 천안 사산성, 대전 구성동토성, 대전 연축동토성, 공주 수촌리토성 등이 그 예로 들어졌다. 박순발, 「호서지역 평지·야산성에 대하여」『호서고고학』 10, 2004 참조.

17) 김갑동, 「고려 초기 홍성지역의 동향과 지역세력」『사학연구』 74, 2004; 윤용혁, 「나말여초 홍주의 등장과 운주성주 긍준」『한국중세사연구』 22, 2007; 김명진, 「고려 태조 왕건의 운주전투와 긍준의 역할」『군사』 96, 2015

18) 문경호, 「고려시대 충청도 연안의 포구에 관한 연구」『역사와담론』 56, 호서사학회, 2010, pp.334-335

19) 다만 지역의 여러 자료에는 王字山이 아닌 王子山으로도 적고 있어서 이에 대한 검토가 요구된다.

다. 이 청자의 연대에 대해서는 9세기 중엽과 10세기 중엽으로 의견이 갈리고 있다. 김인규는 9세기 중엽, 이희관은 '940년대를 전후한 시기'라 하였다. 개성 안릉(安陵, 949) 및 야율우지묘(耶律羽之墓, 942) 자료와의 유사성에 근거한 견해이다.[20]

관련하여 운주전투 긍준의 거점이라 할 홍주읍성 내에서 월주요계 청자편이 통일신라 주름무늬병과 함께 출토한 점이 주목된다.[21] 그렇다면 이 중국 자기는 결성을 경유하여 유입되었을 가능성이 적지 않다. 신금성과 고려 초 홍주성의 유물에 공통되는 소견을 고려하면 이 시기 두 지역 간에 일정한 연결관계가 있었던 것은 아닐까. 홍주성내 자료를 긍준과 관련시킨다면, 신금성의 청자 자료도 마지막 운주 전투가 벌어진 934년 이전의 자료가 아닐까 생각된다.

4. 항포 기능의 상실과 결성

19세기 이후 모산만의 항구들은 모두 침체에 직면한다. 성호리에 인접한 수룡동 포구는 1969년에 '판교항'이라는 공식 명칭과 함께 1종항으로 승격되기까지 하였지만, 육로와의 연결성이 떨어져 제한된 항포구의 기능을 담당하였다. 2001년 홍성 서부와 보령 천북을 연결한 홍보지구 방조제가 준공되면서 모산만의 바다는 그 기능이 완전히 상실되었다. 과거의 번창했던 어항으로서의 역사를 보여주는 수룡동 당제는 2003년에 충청남도 무형문화유산으로 지정되어, 모산만의 지나간 바다 역사가 되었다.

결성은 항구의 기능을 토대로 고대사 초기 이른 시기에 형성된 도시였지만, 근세 이후 항포구의 기능이 약화하면서 도시의 활력을 뒷받침하지 못하였다. 더욱이 근년 모산만의 바다가 바다로서의 기능을 상실하면서 결성지역의 해양적 특성은 거의 상실되었다. 현재의 결성 지역의 침체는 이러한 지역 환경과도 밀접한 연관이 있다.

20) 김인규, 「한국 출토의 월주요청자에 대한 고찰」『동양도자』 31, 동양도자학회, 2002, p.63; 이희관, 「한국 청자제작의 개시 시기문제에 대한 이설의 검토」『백산학보』 70, 2004, p.431-434

21) 백제문화재연구원, 『홍주성내 의병공원 조성부지 1차 문화유적 발굴조사보고서』, 2009, p.178

선적방식으로 본 마도 3호선의 항로와 성격

조 혁 래 | 경북대학교 고고인류학과 석사과정

Ⅰ. 서론

13세기에 침몰한 마도 1, 2, 3호선은 고려 선박의 구조, 화물의 종류와 배치, 해상 운송에 대한 실질적인 증거를 제공하고 있다. 기존 연구는 주로 선체 구조, 도자기, 목간 등에 집중되었으며, 화물의 배치와 적재 방식, 즉 선적방식에 대한 연구는 제한적으로 이루어졌다. 화물의 선적방식은 당시 운송 네트워크와 항로의 구체적인 양상을 이해하는 중요한 단서를 제공하며, 이 글은 마도 3호선의 선적방식을 복원하고, 이를 통해 선적 과정과 순서를 파악해 항로를 재구성하는 것을 목표로 한다. 선적은 선박에 화물을 싣는 과정을 의미하며, 고고학 연구에서는 화물의 배치, 분포, 적재방식을 분석하여 파악한다. 선적방식은 화물의 유형, 크기, 무게, 형태 등을 고려하여 효율적이고 안전하게 배에 싣는 조직적인 과정으로, 선박의 안정성과 성능에 직접적인 영향을 미친다(Pomey 2011: 25-26). 선적방식을 재구성하기 위해서는 화물의 물리적 위치 분석 외에 무게중심 조정(밸러스트 등), 항해 목적, 선박 구조 등 여러 요소를 고려해야 한다.

Ⅱ. 선창의 구조

고려선의 내부는 가룡목(假龍木)을 중심으로 설계되었다. 마도 3호선의 가룡목은 5열로 배치되어 선내를 6개 칸으로 구획했다. 가룡목은 선체의 횡강도를 유지하고 선내를 여러 칸으로 구획하여 화물 적재 시 선박의 균형을 유지하는 역할도 했다. 이러한 구획은 화물칸 간에 이동을 제한하여 화물이 안정적으로 보관되도록 했을 것이다. 따라서 선적·하역은 갑판에 설치된 출입구를 통해 이루어졌을 가능성이 크며, 출입구는 선체의 균형 유지를 위해 선체중심선(centerline)을 따라 일렬로 배치되었을 것으로 추정된다. 가룡목 외에 선내 구조를 형성하는 주요 요소는 원통목과 받침

목이다. 받침목은 선저에 가장 먼저 배치되어 화물 적재의 기본 구조를 형성하며, 하중 분산, 선저 손상 방지, 해수로부터 화물 보호 역할을 한다. 그 위에 원통목을 직교하도록 쌓아 2~3단의 적재 구조를 만들었으며, 소형 원통목은 화물 고정에도 사용되었다. 이들은 밸러스트 역할도 수행했을 가능성이 있다. 마도 3호선은 갑판 상부는 유실되었지만 하부 선체는 비교적 양호하게 남아있다. 해저 실측도에 따르면 받침목이 선수 쪽으로 약 5~7° 기울어 있었는데, 이는 침몰 중 화물 교란의 원인이 되었을 것으로 보인다.

· 1칸(선수부): 받침목이 없고 협소하여 화물 선적이 사실상 불가능한 공간이다.
· 2칸: 받침목이 배치되었고 곡물류 화물이 적재되었을 가능성이 크다.
· 3칸(중심 공간): 돛대가 설치된 공간으로, 받침목은 없었으나 생활용품과 도기호가 출수되어 선상 생활과 화물 적재가 병행되었음을 보여준다.
· 4칸: 받침목 위에 곡물을 포함한 대량의 화물이 적재되었다.
· 5칸: 받침목이 배치되었으나 소량의 도기호 외에 유물이 거의 출수되지 않아, 곡물과 같은 유기물이 적재되었다가 멸실된 것으로 추정된다.
· 6칸(선미부): 좁고 받침목이 없지만 도기호 등이 적재되어 특별 화물 관리 공간으로 기능했을 가능성이 있다.

Ⅲ. 마도 3호선의 화물 배치 양상

마도 3호선에서는 도자기, 목간, 동식물 유기물, 금속제 등 다양한 유물이 출수되었으며, 주된 운송 화물은 어패류와 곡물로 구성된 식품류였다. 목간은 화물의 종류, 발송자, 수신자를 기록하여 운송 목적과 배치를 파악하는 데 중요한 단서가 된다.

1. 식물류 및 해당 목간

주로 선체 중심부의 3칸과 4칸에서 출수되었다. 그러나 침몰 중 원위치를 이탈하기 쉬운 특성상 출수 위치가 원래 선적 위치를 반영한다고 단정하기는 어렵다. 대부분 곡물류(8가지 종류 식별, 미상 A, B 다량)였으며, 목간 기록에 따르면 보리가 대량 선적되었을 가능성이 크다(미상 B가 보리일 가능성). 과실류, 채소류, 견과류는 소량으로 3칸에서 출수되었으며 선상 식량이었을 가능성이 크다.

· 3칸에서 확인된 대량의 곡물류는 대부분 2칸이나 4칸에 선적되었다가 침몰 중 교란된 것으로 추정된다(신종국 2013: 525). 이는 2칸과 4칸에 받침목이 배치된 반면, 3칸에는 없었기 때문이다.
· 5칸에서 곡물류가 거의 출수되지 않은 것은 쉽게 부패하거나 수용성인 화물이 침몰 후 소실된

것으로 추정된다. 2칸에서도 유사한 양상이 확인된다. 6칸에서 발견된 보리 목간 1점도 5칸에서 교란되어 이동된 것으로 보인다.

2. 도기류 및 어패류 목간

총 50점의 도기 중 45점이 도기호로 확인되었으며, 주로 어패류를 담은 것으로 보인다. 선수부 1칸을 제외한 모든 칸에서 도기가 출수되었으며, 대부분은 3칸에서 확인되었다.

- 2칸에서 발견된 도기호와 목간은 3칸 도기 적재부와 연접해 있어 3칸에서 침몰 중 교란된 것으로 추정된다.
- 3칸 도기 적재 구역은 ① 2칸-3칸 경계인 2열 가룡목 인근(주요 적재부), ② 3칸 우현(화물과 생활용 혼재 추정), ③ 3칸 중앙 및 좌현(노지 인근으로 생활용품 추정)으로 나뉜다. 3칸 좌현은 도기류가 거의 출수되지 않아 사다리나 통로가 있었을 가능성이 시사된다.
- 4칸은 곡물 집중 적재 칸이어서 도기류가 거의 출수되지 않았다.
- 5칸과 6칸에서는 소량의 도기호가 출수되었는데, 홍합 젓갈, 전복 등이 기록된 목간과 함께 발견되어 의도적으로 적재되었을 가능성이 크다. 특히 6칸의 공간 협소로 인해 5칸 일부까지 적재가 확장된 것으로 추정된다.

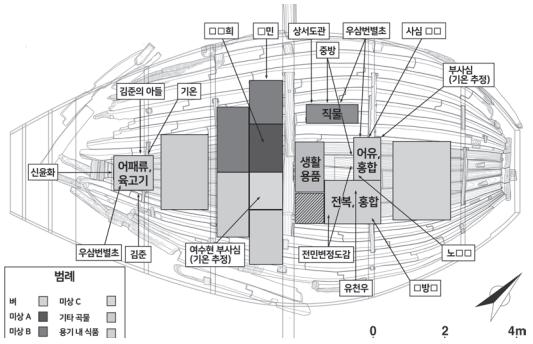
3. 생활용품 및 청자

대부분의 금속제, 목제, 죽제 생활용품과 청자는 3칸에서 출수되었다. 3칸 좌현 선미 쪽에 노지가 위치했으며, 철 솥, 청동 용기 등 식기류가 함께 출수되어 3칸은 화물 적재와 취사 및 식사 용품 보관을 위한 창고 겸 부엌으로 사용된 것으로 보인다. 청자는 35점 출수되었으며, 대부분 3칸에서 다른 생활용품과 함께 발견되어 식기류로 사용된 것으로 판단된다. 마도 3호선 청자는 출수량이 적고 꾸러미로 출수된 사례가 없으며 기종이 단순하여 화물보다는 생활용품의 성격이 강하다(국립해양문화재연구소 2012: 194). 이는 3호선이 고려 무신정권 시기 권력자들에게 곡물과 공물을 전달하기 위한 운반선으로 사용되었기 때문으로 보인다.

4. 화물의 종합적 배치

마도 3호선은 선수부 1칸을 제외한 모든 칸에 화물이 선적되었다. 청자는 생활용품이었고, 일부 직물을 제외하면 대부분 식품류였다. 화물은 칸마다 대체로 구분되어 선적되었으며, 각 칸은 구조적 특징과 화물의 성격에 따라 다른 역할을 수행했다. 화물은 구체적인 종류별로 철저히 분류되지

않고 유연하게 선적된 경향을 보인다. 또 화물 배치는 받침목 유무와 밀접하게 연관되었다(곡물은 받침목 있는 곳, 도기호는 없는 곳). 수신자는 권력기관과 고위 관직자가 대다수였으며, 고위 관직자의 화물은 선체 후반부(4~6칸), 권력기관의 화물은 3칸에 집중되는 경향을 보였으나 의도적인 분류라 단정하기 어렵다.



마도 3호선 화물의 종합적 배치 양상

· 3칸: 도기호와 생활용품이 혼재된 다목적 공간으로, 좁은 공간 활용도를 극대화하고 생활과 화물 관리가 긴밀히 연결된 특징을 보였다. 출수된 곡물은 대부분 교란에 의해 이동된 것으로 보인다.

· 2칸과 4칸: 대량의 곡물이 집중적으로 배치된 곡물 적재의 중심 공간으로, 받침목 위에 배치되어 해수 접촉을 방지하고 무게중심을 낮춰 항해 안정성을 유지했다. 이는 마도 1, 2호선과 유사한 양상을 보인다.

· 5칸과 6칸: 여러 공물(어패류, 개고기 등)을 담은 도기호가 주로 배치되었으며, 특히 6칸은 김준, 기온 신윤화, 우삼번별초 등 무신정권 주요 인물과 권력기관의 화물이 격리된 공간에 배치되어 중요 화물 관리 공간으로 기능했음을 시사한다. 5칸의 도기호는 6칸의 공간 부족으로 확장 배치된 결과인 것으로 보인다.

Ⅳ. 선적방식으로 본 마도 3호선의 항로와 성격

1. 선적방식의 전제

1) 선창 구조에 따른 요인

마도 3호선의 선창은 가룡목에 의해 칸별로 구획된 공간이며, 화물은 갑판 출입구를 통해 아래부터 위로 쌓아 올리는 방식으로 적재되었다. 마도 3호선은 선창 크기가 작고 높이가 낮아 단층 배치를 중심으로 이루어졌다. 이는 신안선과 같은 다층 배치와는 차이가 있다. 단층 배치에서는 층위 대신 평면 배치가 중요하며, 각 칸의 기능과 역할에 따라 화물 적재 전략이 달라질 수 있다. 동일 층위에서 선적할 때는 선창의 현측(舷側)에서 선체중심선(출입구) 방향으로 진행하는 방식이 합리적이었다고 판단된다.

2) 화물의 물리적 특성과 성격 차이에 따른 요인

화물의 무게, 크기, 내구성, 경도, 선적 목적 등에 따라 적재 위치가 달라진다. 곡물은 받침목 있는 구역에, 도기호는 중앙부에, 중요 화물은 격리된 6칸에 배치되는 식으로 볼 수 있다.

3) 선적의 계획성

계획적으로 선적된 화물은 원칙에 부합하지만, 비계획적으로 선적된 경우 원칙을 지키지 못하고 혼란이 발생할 수 있다. 이는 항구 여건, 시간 제한, 인력 등 현실적 제약과 관련된다.

2. 마도 3호선의 선적방식

단층 배치와 칸별 역할 분화: 마도 3호선은 선창의 구조적 제약으로 단층 배치되었으며, 칸마다 내부 구조에 차이가 있어 각 칸의 역할이 분화되었다. 곡물류는 무겁고 충격에 취약하여 받침목이 설치된 2, 4, 5칸에 집중 배치되어 밸러스트 역할도 수행했다. 도기호는 견고하여 받침목이 없는 3, 6칸에만 배치되었다. 3칸은 돛대 설치 공간이자 선박 설계 단계부터 생활공간으로도 고려되었을 가능성이 있으며, 접근성이 높고 무게중심 변화에 덜 예민한 중앙 칸이 생활공간으로 선정된 것으로 보인다. 6칸은 중요 화물을 다른 화물과 혼재되지 않도록 관리하기 위해 접근성이 떨어지는 격리된 공간에 적재된 것으로 보인다.

선적 과정에서 드러난 비계획적 요소: 3칸이 생활공간으로 포화 상태였을 때, 추가 중요 화물을 적재해야 했다면 선미부인 6칸을 선택할 수밖에 없었을 것이다. 하지만 6칸은 파도의 영향을 많이 받고 적재된 화물도 내구성이 강하지 않아, 원래 중요 품목 선적을 위해 계획된 공간이 아니었을 가능성이 크다. 게다가 6칸 내 공간 부족으로 5칸 일부까지 도기호가 확장 배치된 점은 선적 과정에서의 비계획성을 시사한다. 이는 항구 여건, 시간 제한, 인력 부족 등 현실적 제약 때문일 수 있으며, 화물의 중요도보다는 남은 공간의 가용성이 우선시되었을 수 있다.

마도 3호선 선적방식의 특성: 마도 3호선의 선적방식은 항해와 선적의 여러 전제를 기반으로 이루어졌지만, 선박 설계의 구조적 제약과 현실적 여건 속에서 유연하게 조정된 결과물로 보인다. 이는 마도 3호선이 특정 고객의 요구만을 철저히 반영한 "고객 맞춤형" 발주 선박이 아니었음을 시사한다.

3. 선적방식으로 본 마도 3호선의 항로와 성격

마도 3호선은 그 규모가 작아 화물이 여러 층으로 쌓이지 않고 단층으로 배치되었다. 이는 신안선처럼 화물 층위가 명확히 구분되었던 사례와 대조되며, 따라서 마도 3호선의 선적순서는 층위보

다는 평면 배치, 각 칸의 역할, 화물의 물리적 특성 및 성격, 그리고 전체적인 배치 양상을 중심으로 분석해야 한다.

선적은 항해 안정성을 최우선으로 고려하여 진행되는데, 특히 무거운 곡물류는 하중 분산과 무게중심을 낮추는 밸러스트 역할을 위해 가장 먼저 선적되었을 가능성이 크다. 반면, 도기호에 담긴 어패류처럼 부패하거나 파손되기 쉬운 화물은 보호를 위해 나중에 선적되었으며, 접근성이 좋은 공간이나 선창 가장자리에 배치되었을 것으로 추정된다. 또한, 화물배치에서 비계획적인 요소가 드러나는 경우, 이는 계획적으로 적재된 화물보다 선적순서가 늦었을 가능성을 시사한다. 예를 들어, 6칸에 적재된 중요 화물은 3칸의 도기호보다 늦게 선적되었을 것이다. 3칸 내부에서도 북쪽 도기 적재부는 먼저, 우현 쪽은 나중에 선적되었을 수 있다.

선적순서와 항로를 추정하는 데는 화물의 생산지도 중요한 단서를 제공한다. 마도 3호선에서 생활용품으로 사용된 청자는 강진 용운리와 부안 유천리 출토품과 유사한데(국립해양문화재연구소 2012: 192~194), 이는 마도 3호선이 강진 일대에서 생필품을 적재하고 이후 부안 일대에서 추가 기항했을 가능성을 시사한다. 반면, 어패류 저장 용기인 도기호는 울주 지역에서 생산된 것으로 추정되며, 이는 마도 3호선의 모항(母港)이 울주였음을 시사한다(신종국 2017: 180~186; 2020: 209-212). 즉, 선박은 울주를 출발하여 여수에 도착한 후, 현재 출수된 화물들을 선적하고 태안에서 침몰했을 것으로 보인다. 장거리를 빈 배로 항해하는 것은 비합리적이므로, 여수 도착 전까지 다른 화물이 선적되었을 가능성이 존재한다.

마도 3호선의 선적 순서와 항로는 다음과 같이 재구성할 수 있다. 우선 마도 3호선은 울주를 출발하여 여수에 도착했으며, 이 시점까지의 화물은 여수 도착 전이나 여수에서 모두 처분되었을 가능성이 높다. 여수에서는 곡물류가 가장 먼저 적재되었다. 피맥 7말과 여수현부사심에게 보내는 목간(3-115)이 이를 뒷받침하며, 동일한 발송·수신자의 다른 공물(3-99, 3-121)도 여수에서 선적되었을 가능성이 크다. 이어서 상당수의 도기호가 여수에서 선적되었는데, 3칸 북쪽 도기 적재부가 핵심 계획 지점이었고 가장 먼저 적재되었다. 이후 3칸 우현 측으로 적재가 이어졌고, 3칸 내 공간 부족으로 인해 6칸과 5칸 일부까지 적재가 확장되었다. 이는 6칸이 3칸이 포화된 후 적재되었음을 보여준다.

특히 6칸 내부의 화물 선적 순서는 비계획적 요소가 뚜렷하게 나타나는 구역의 특성을 잘 보여준다. 6칸은 선박의 최후방으로 공간이 협소하고 경사가 심해 작업에 물리적 제약이 크며, 후방일수록 외력에 의한 화물 손상 위험이 높다. 이러한 제약을 고려할 때, 가장 먼저 선적된 것은 기대랑(奇待郞)으로 표기된 여수현부사심 기온의 화물(3-121 목간)로, 5~6칸 경계인 가룡목 인근에 적재되었을 가능성이 크다. 다음으로 김준과 그의 아들(3-117, 119, 124), 신윤화(3-107)의 화물이 인접하여 발견되었는데, 이들은 패류를 담은 항아리로 거의 동일한 시기에 선적되었을 가능성이 높다. 마지막으로 6칸 최후방에서 발견된 수골이 담긴 대나무 상자는 우삼번별초의 화물(3-111,

112)일 가능성이 크며, 6칸 화물 중 가장 마지막에 선적된 것으로 판단된다. 이러한 6칸 화물은 기본적으로 여수에서 일괄적으로 선적되었을 가능성이 가장 크지만, 우삼번별초의 화물에 한해 상어가 특산물인 부안에서 선적되었을 가능성도 배제할 수 없다[1]. 종합적으로 마도 3호선은 여수에서 주요 화물을 선적한 후, 목적지인 임시수도 강도(江都)까지 비교적 직항에 가까운 항해를 수행했을 가능성이 높다. 항해 중 강진이나 부안 등지에서 일시적인 보급 목적의 기항이 있었을 가능성은 열려 있다.

이러한 양상은 마도 3호선이 조운선처럼 특정 목적지를 향해 직항하는 형태(한정훈 2025: 78-83)를 띠면서도 정제된 화물 구성이나 균일한 계획성이 결여되어 있다는 점에서 순수한 조운선(세곡 운송을 위해 기항 없이 직항하는 형태)과는 차이를 보인다. 다양한 고위 관직자와 권력기관의 화물이 혼재되어 있었으며, 공적 화물과 민간 화물이 함께 실려 있었다는 점은 선박의 운송 목적이 단일하지 않았음을 방증한다. 이는 마도 3호선이 순수한 조운선이나 전적으로 사선(私船)이 아닌, 일정한 공적 화물을 위탁받아 운송하던 혼합형 민간 선박으로서의 성격을 보여준다. 민간 상선의 운영 방식을 기반으로 공적 기능을 병행하여 수행한 사례로 해석될 여지가 크며, 당시 해상 운송 체계가 복합적이고 탄력적으로 운용되었음을 시사한다(문경호 2014: 146-151; 한정훈 2004: 36-39; 2011: 109; 2025: 84-85).

이 글은 마도 3호선의 선적방식을 통해 선적순서를 추적하고 항로와 선박의 성격을 검토하였다. 선적방식은 위험한 바다를 안전하게 건너기 위해 배라는 작은 공간에서 이루어진 수많은 심사숙고의 중요한 일부였다. 다만, 이 연구는 아직 충분히 검증되지 않은 가설에 기반하고 있어, 후속 연구와 보완을 통해 더욱 정밀한 논의가 필요하다. 선박을 둘러싼 다양한 요소에 대한 심화된 탐구가 이어지길 기대하며, 이 글이 향후 연구의 기반이 되기를 희망한다.

1) 『世宗實錄』 151券 地理志, 『新增東國輿地勝覽』 券34

‘완도선’의 기항지는 제주가 아닌 진주였다.

한 정 훈 | 국립목포대학교

1. 들어가며

완도선은 12세기에 해남에서 제작된 것으로 알려진 3만 점이 넘는 청자를 실은 채 1984년에 완도해역 약산도 북쪽 해저에서 발견되었다. 바닷속에서 건져 올린 한국 최초의 고선박으로 세상에 알려진 지 40년이 지났지만, 현재 관련 연구가 활발한 편은 아니다. 그런 가운데 다수의 완도선에 관한 연구는 완도선에 선적되었던 청자에 관한 것이고, 다음이 완도선 선체에 관한 것이다. 우리나라 최초의 해선(海船)으로 길이 11.23m, 너비 4.44m, 깊이 2.11m 정도로 추정되는 완도선 선체는 연안 운반용의 목선으로 한선(韓船)의 기본적인 구조를 갖추었다.

이러한 연구 성과에도 불구하고, 완도선 연구에서 많은 관심이 집중되는 주제인 기항지(입항지)나 지방 상업에 관해서는 여전히 답보의 상태에 놓여 있다. 1985년에 간행된『완도선 발굴보고서』의「종합고찰」말미에서 “완도선 발굴성과가 향후 ‘도자기의 지방 상업 형태’, ‘도자기의 제작지에서 소비지로의 운반 방법과 항로’ 등의 구명에 도움이 될 것으로 기대하였지만,”[1] 오늘날까지 별다른 진척 없이 그때의 논의를 그대로 따르는 수준에 머물러 있다. 그래서 이 발표에서는 완도선의 항로와 기항지 그리고 선상(船商) 활동에 관해 살펴보고자 한다.

1) 문화공보부 문화재관리국,『완도해저유물; 발굴보고서』, 1985, 44쪽.

2. 제주도는 완도선의 기항지가 아니다.

잘 알려져 있듯이, 완도선의 주요한 특징은 도읍인 개경이 아닌 남해 연안으로의 항해 방향과 함께, 선적 청자의 절대다수가 국이나 밥 등을 담는 생활용 식기라는 점이다. 여러 척의 고려시대 침몰선 중에서 완도선과 같은 청자 전용 운반선은 십이동파도선과 목간이 동반 출수(出水)된 태안선이 있다. 이들 청자 전용 운반선은 청자의 포장과 선적 방식에서 유사성이 확인된다. 물론, 십이동파도선·태안선과 달리 완도선 선체 내에서 완충용 짚, 완충 결박용 갈대 등이 확인되지 않았지만, 청자 사이에서 나무막대로 판단되는 목재 조각이 발견되었기 때문에, 완도선도 이들 선박과 같은 양상을 보인 것으로 이해한다. 즉, 짚과 갈대 등의 완충재를 넣어 나무막대를 이용하여 같은 기형별로 포장된 청자를 태안선과 같이 5단으로 쌓아 선체 바닥에 적재한 것으로 추정한다.[2)]

완도선에서는 대다수의 화물용 청자 이외에 몇 점의 금속제 선상 생활용품이 보고되었다. 무쇠솥 3점, 청동화로 1점, 청동 국자 1점, 청동 잔 1점, 청동 밥그릇[盌] 6점, 청동 숟가락 6점이 그것이다.[3)] 청동 밥그릇과 숟가락이 각각 6점이 확인되는 점은 승선 인원을 추정하는 데에 도움이 된다. 물론, 이외의 밥그릇과 숟가락이 유실되었을 가능성이 있지만, 마도 1·2·3호선에서 각각 13·12·9점의 숟가락이 출수한 것을 참고하면,[4)] 마도 1·2·3호선과 같이 개경으로 향하던 선박보다 남해 연안으로 향하던 완도선의 승선 인원이 적었던 것은 아닐까 생각한다. 이와 관련하여 완도선이 제주도로 항해하였을 가능성을 언급하면서 근거로 삼는 문헌 기록에서 탐라도로 장사하기 위해 항해하다가 풍랑을 만나 표류하였던 진도현(珍島縣) 백성 한백(漢白) 등의 선원이 8인이었다.[5)] 이를 통해 완도선에 승선한 인원은 6~10명 정도였을 것으로 추정해 본다.

한편, 완도선의 침몰 지점이 서해상이 아닌 남해상의 완도군 약산면 어두리 해상이기에 발굴보고서에서는 '완도선이 공납용(貢納用)이 아닌 판매용(販賣用)의 선적 청자를 전남지방과 경상도 그리고 탐라의 지방관청·사찰·토호(土豪)들에게 판매하기 위해 여러 포구를 경유할 목적으로 항해하다가 약산도 해상에서 침몰한 것'으로 결론 지었다.[6)] 이러한 이해는 지금까지 관련 논의가 제대로 이루어지지 않은 채 그대로 받아들여지고 있다. 그래서, 이하 내용에서는 기존 연구를 통해 알

2) 주영선, 「고선박의 화물포장과 적재방법에 대한 고찰」, 목포대 석사학위논문, 2010.

3) 문화공보부 문화재관리국, 위의 발굴보고서, 1985, 206쪽 유물출토 일람표 참조.

4) 국립해양문화재연구소, 『한국의 보물선 타임캡슐을 열다』, 공명, 2016, 198쪽.

5) 『고려사』 권13, 예종 8년 6월 1일.

6) 문화공보부 문화재관리국, 앞의 발굴보고서, 1985.

려진 완도선의 기항지에 관해 재검토해 본다.

해남군 산이면 일대 가마에서 제작된 3만여 점의 청자는 요업 단지 가까운 포구에서 완도선에 선적되어 출항한 것으로 이해된다. 문제는 완도선의 기항지 혹은 목적지가 어디였을까 하는 점이다.[7] 앞서 기항지로 거론된 제주도가 과연 기항지나 목적지였는가에 관해서는 한 번 확인할 필요가 있다. 완도선 발굴보고서에서 ①'완도를 중심으로 하는 주변 해상이 옛날부터 한반도 남해안과 육지에서 추자도를 거쳐 제주도에 이르는 해상교통의 요지였다.'라는 내용과 ②'고려시대 문집에 전라도의 상인이 쌀과 도자기를 배에 싣고 제주도에 왔다.라는 기록'을 근거로 완도선의 주요 기항지로 제주도를 언급하였다.[8] 하지만 이 내용에 대해서는 정확히 검토할 필요가 있다. 우선 ②번 기록은 이제현의 『익재난고(益齋亂藁)』에서 확인되는 '탐라에 자기(瓷器)와 도미(稻米)를 팔러 온 전라지고(全羅之賈)의 활동'을 염두에 둔 것이다. 앞서 언급하였던 예종 시기 탐라로 장사하러 갔던 진도현 백성 한백(漢白)의 존재까지 고려하면, 고려시대 전라도 선상(船商)의 활동 범위에 탐라가 포함된 것은 분명한 사실이었다. 그렇지만 이 내용이 완도선의 기항지로 제주도를 지목할 수 있는 직접적 근거는 될 수 없다. 또한, 자기와 미곡을 싣고 제주도를 왕래한 전라도 상인의 사례와 달리, 청자 전용 선박인 완도선이 싣고 온 3만여 점의 청자를 제주도 내에서 소비하는 것이 가능한지도 고려해 봄 직하다.

이러한 ②번 내용보다 ①번 '완도해역이 제주도로 향하는 해상교통의 요지'라는 내용이 근거로서 더 문제가 있다. 고려시대 완도해역을 통한 제주도로의 항로는 『고려사』 탐라현 기록에서 상세히 확인된다.[9] 해당 내용을 그대로 제시하면 다음과 같다. "①해남에서 출발하면 삼촌포(三寸浦)를 따라 거요량(巨要梁)·삼내도(三內島)를 거치게 된다."와 "②탐진에서 출발하면 군영포(軍營浦)를 따라 고자도(高子島)·황이도(黃伊島)·노슬도(露瑟島)·삼내도(三內島)를 거치는데, 모두 사흘 밤낮을 꼬박 가서 추자도에 이른다." 해남현 또는 탐진현에서 제주로 출항할 때 반드시 경유하는 삼내도의 위치가 중요하다. 현재 제시된 견해 중에서 삼내도는 노화도·보길도 왼쪽에 있는 동넙도를 비롯한 섬을 지칭하는 것으로 이해된다.[10] 다시 말해, 해남과 강진 방면에서 출항하여 탐라로

7) 완도선의 목적지 중 하나로 일본 열도일 가능성도 거론된다. 이와 관련하여 해남 유형의 저질청자가 일본 쓰시마와 후쿠오카 등의 큐슈지역, 교토를 비롯한 간사이지역, 히노 등의 간토지역, 히라이즈미를 비롯한 도호쿠지역 등 일본 전역에서 소량 출토된 것이 참고된다.(한성욱, 2024, 「완도선 출수 고려청자의 도자사적 위상」, 『수중발굴 최초 한선 완도선 의의와 활용』(국제학술대회 자료집), 국립해양유산연구소, 52쪽) 하지만 이들의 출토 사례는 완도선의 일본으로의 입항보다 12·13세기 대일 외교·통상 창구였던 금주(金州; 경남 김해) 등을 통한 재유통에 의한 결과일 가능성이 크다.

8) 문화공보부 문화재관리국, 앞의 발굴보고서, 1985, 13쪽·71쪽.

9) 『고려사』 권57, 지리2, 탐라현.

10) 변남주, 「조선시대 제주행 '官海路'에서 출항포구의 변화」, 『한국학논총』50, 국민대 한국학연구소, 2018. 이와 달리 삼내도를 해남군 화산면 삼마리에 있는 삼마도로 비정한 연구도 있다.(오상학, 「조선시대 제주 해로의 역사지리」, 『한국고지도연구』13-2, 한국고지도연구학회, 2021)

향하는 선박은 삼내도, 즉 완도군 노화읍의 동넙도를 거쳐서 사흘 밤낮을 꼬박 가서 추자도에 이르렀다. 이러한 『고려사』 기록에 따르면, 고려시대 탐라로 향하는 뱃길은 노화도·보길도 서쪽에서 추자도로 향하는 루트였다. 이렇게 완도해역을 통과하여 추자도로 이르는 항로는 조선 전기에도 기본적으로 유지되었다.

요약하면, 고려~조선 전기에 추자도를 경유하는 항로를 이용하였기 때문에 해남현 뿐 아니라 탐진현에서 출항하더라도 해남과 완도 사이의 달량(達梁)을 지나 노화도·보길도를 경유하는 루트를 택하였다. 따라서 이러한 제주도로의 뱃길을 참고하면, 고려시대 해남에서 출항하여 제주도로 향하던 완도선이 강진만을 벗어나 보성만에 맞닿은 약산도의 동북쪽 해상에서 침몰할 이유는 없다.[11] 이처럼 발굴보고서에서 제시한 ①완도해역이 제주 항로상의 요지라는 내용과 ②제주도를 내왕한 전라도 선상의 활동에 관한 문헌 기록이 완도선과 직접적 관련이 없음이 밝혀졌다. 따라서 3만여 점의 해남청자 전용 운반선인 완도선이 제주도로 향하였을 가능성은 희박하므로, 완도선의 항해 기항지에 제주도를 포함하는 것은 재고할 필요가 있다.

3. 완도선 청자, 진주목 관내에 유통되었다.

앞서 제시한 가설이 사실이라면 완도선은 남해 연해 항로를 통해 동부 전남과 경상도 방면으로 향하였을 것이다. 그렇다면 완도선은 완도해역의 어느 지점을 통과하여 약산도 해상에서 침몰하였을까. 즉, 고금도·약산도를 기준으로 북쪽 내해와 남쪽 항로 중 어디를 통과하였는지가 관건이다. 이 문제에 대한 답을 찾는 데에 조선 후기의 고지도가 참고된다.

조선 영조 때 제작한 우리나라 최초의 축척 표시 지도인 『동국지도』의 「전라도」뿐 아니라, 계열을 달리하는 『동국여지지도』 「전라도」(윤두서 작)와 『영호남연해형편도』 완도 연해 지도에서 완도해역을 경유하는 남해 연안 항로가 명확히 확인된다. 이들 고지도에서 완도해역의 연안 항로는 해남 땅끝과 완도를 거쳐 신지도-약산도의 안쪽 바닷길이었다. 이를 통해 완도선도 신지도·약산도 남쪽 항로가 아닌 고금도·약산도의 북쪽 연안 해로를 통과한 것으로 이해할 수 있다. 이에 반해 20세기 초의 『조선신지도』(1905년)와 「전남서부지도」(1914년)에서는 신지도·약산도 남쪽 항로가 표기되어 있다. 전근대와 근대 시기 완도해역 연근해 항로의 차이는 아래의 〈그림1〉과 〈그림2〉를

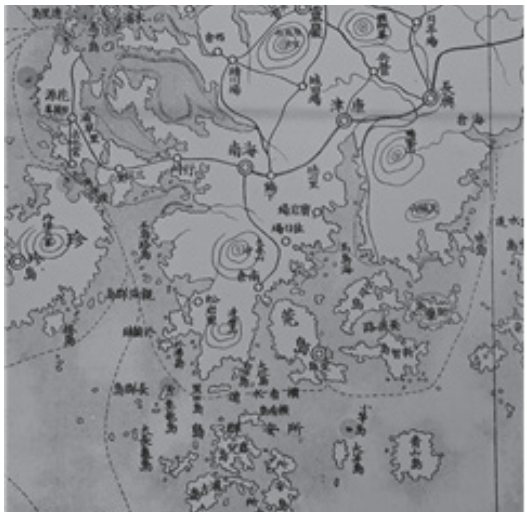
11) 물론, 전남 순천이나 경남 진주·김해 등의 주요 고을의 포구에서 일부 청자를 판매한 다음 제주도로 향했을 가능성도 있다. 하지만 경상도 남해안에서 제주도로의 항로 개설 문제, 본문에서 언급한 전라도 상인이 자기와 미곡을 함께 취급한 점 등을 고려하면 청자 단일 품목을 싣고 남해 연안을 거쳐 제주도로 갔을 가능성은 작았을 것이다.

통해 확인할 수 있다.

이렇게 해남 땅끝과 완도 본섬의 해상을 지나 고금도·약산도 사이의 내해를 통과한 완도선은 남해 연안 항로를 항해하여 주요 포구에 기항하여 상업활동을 전개하였다. 고려시대 상거래 활동은 개경의 경시(京市)와 함께 계수관(界首官) 고을 등의 정기적인 지방 장시[州縣市]에서도 이루어져 지방 관아 및 사찰과 토호 세력의 필요 물품이 물물 교환 방식으로 유통되었다.[12] 특히 도자기의 경우는 깨지기 쉬운 특성으로 인해 주로 선박을 이용하여 지방 장시로 가져가 판매하였다. 사기(沙器) 파는 것을 생업으로 삼은 정안 임씨 상인 임신(林信)과 앞서 언급한 미곡과 함께 자기를 판매한 전라도 상인이나 진도현 상인 한백 등이 여기에 해당한다. 전라도의 선상(船商)이 어염·미곡·도자기류 등의 여러 화물을 취급하는 비교적 규모가 큰 전업 상인이었다면, 완도선이 바로 여기에 해당할 것이다. 이렇게 본다면 완도선은 수공업장인 자기소(瓷器所)에서 소유·운영한 선박이기보다 전라도 서남해 일대에서 이윤 추구를 목적으로 선박을 소유한 전업적 상인 집단의 선박일 가능성이 크다.

『동역도』 전라도 일부

〈그림1〉 전근대시기 완도해역 연근해 항로



「1914, 전남서부지도」 일부

〈그림2〉 근대시기 완도해역 연근해 항로

12) 이준광, 「高麗靑瓷의 海上運送과 出土遺物 硏究」, 홍익대학교 석사학위논문, 2010; 정용범, 「고려시대 경상도지역의 유통경제-경주권역을 중심으로」, 『역사와 세계』59, 효원사학회, 2021, 158~161쪽.

이렇게 지방 상업이 계수관 고을을 중심으로 유통망이 형성되었던 점을 고려하면, 남해 연안 항로를 항해하던 완도선 선적 청자의 주요한 소비처는 진주 등의 계수관 고을일 가능성이 크고, 다음이 계수관급의 주읍(主邑)인 승평군(昇平郡; 순천)이나 금주(金州; 김해) 정도였을 것이다. 고려시대 서·남해 연안 항로를 고찰한 선행 연구에서 완도선의 항해 방향에 분포한 연해 포구를 제시하였다.[13] 만약 완도선이 침몰하지 않았다면 항해 과정에 전라도 남해 연안의 풍조포(회령현)·안파포(조양현)·조양포(승평군; 해룡창)·장생포(승평군)·해안포(광양현)·섬진(광양현)을 차례대로 마주하였고, 경상도에서는 평산포(평산현)·난포(난포현)·관음포(남해현)·통조포(사주; 통양창)·적전포(고성현)·삼일포(구산현)·완포(완포현)·나포(합포현; 석두창)·남포(김해) 등의 포구를 만났을 것이다. 완도선은 이들 포구 중 대읍(大邑)에 위치하거나 연결되는 포구에 정박하였을 것이다. 항로상의 최대 소비처인 진주목으로의 진입이 쉬운 포구는 통조포(通潮浦; 전호 미조포)였다. 성종대 60포제(浦制) 때 서부 경남의 유일한 포구로 진주목 관내의 세곡을 수납·조운하던 사천 통양창(通陽倉)이 있던 포구였다. 그리고 남해 연안의 대읍인 승평군에 있던 조양포와 김해에 있던 남포에 정박하였을 가능성도 있다. 물론 이외에 다수의 포구가 분포한 남해도(평산포·난포·관음포)와 같이 해상교통이 편리한 고을에 정박하였을 경우도 생각할 수 있지만, 동일 기종이 90% 이상인 완도선 선적 3만여 점의 청자 소비처라는 점을 떠올리면 그 가능성은 크지 않다.

완도선의 목적지(입항지)에 관한 위의 여러 가설 중에서 만약 완도선이 약산도 해상에서 침몰하지 않았다면, 사천만의 통조포에 정박·하역하여 진주목 관내를 중심으로 선적 청자를 거래하였을 가능성이 가장 클 것이다. 이를 뒷받침하는 근거로 경상도의 해남청자 출토지에 관한 선행의 조사 결과를 들 수 있다. 해당 내용에 따르면, 해남청자의 경남지역 출토 사례 7건 중 진주목 관내의 사천(본촌리 고분)·산청(사월리 고분, 생초리 고분)·함양(백천리 고분)·거제(거림리 가옥)에서 5건이 확인된다.[14] 이와 관련하여 지방관청이나 사지(寺址) 등을 비롯한 경남지역의 청자 출토지에 대한 전면적인 조사가 이루어지지 않았지만, 강진·해남 청자와 같은 전남지역의 청자 생산 기술을 비롯한 관련 문화와 청자 유입의 주요한 통로로 사천만이나 낙동강 하류 지역을 주목할 만하다. 앞서 열거한 고려 초기 바닷길을 통한 출입구 역할을 하였던 경남지역 연해 포구 현황에서도 확인되듯이, 경남지역의 주요한 해상 관문(關門) 시설은 사천만·마산만·낙동강 하구 일대에 위치하였다. 향후 경남지역 출토 청자에 관한 분석과 유통 연구가 활성화되어 청자 기술의 유입 경로뿐 아니라,

13) 한정훈, 「고려시대 연안항로에 관한 기초적 연구」, 『역사와 경계』77, 부산경남사학회, 2010.

14) 권용선, 「'산이유형 청자'의 유통과 소비」, 목포대 석사학위논문, 2012, 55쪽·64~65쪽. 이들 출토 사례 이외에 해남청자가 출토된 남원 실상사의 사례도 사천만 포구를 통해 진주목 관내에서 거래된 이후, 함양에서 육십령 고개를 넘어 실상사로 유입되었을 가능성을 생각해 볼 만하다.

완도선과 같은 선박의 경남지역 연안의 정박 포구와 진입 통로에 관한 이해에 진전이 있기를 기대해 본다.[15]

4. 마무리하며

이상의 내용에서 서술한 바와 같이, 발굴보고서에서 제시한 완도해역에서 제주도로의 항로와 제주도를 내왕한 전라도 선상 활동에 관한 문헌 기록에 대한 재검토를 통해 완도선이 제주도를 기항지나 목적지로 삼지 않았음을 밝혔다. 또한, 해남청자 생산지 인근 포구에서 출항하여 완도와 신지도-약산도 사이의 내해를 통과한 완도선이 약산도에서 침몰하지 않았다면, 진주목·승평군·금주 등 남해 연안의 대읍(大邑) 등으로 진입할 수 있는 포구에 기항하여 상업활동을 전개한 것으로 추정하였다. 그중 해남청자의 출토 사례를 참고할 때, 완도선은 사천만의 포구(통조포)에 정박·하역하여 경상도의 계수관 고을인 진주목 관내 지역을 주요한 소비처로 삼았을 것으로 이해된다.

15) 완도선과 비슷한 시기에 해남 진산리의 것과 유사한 청자를 생산한 부산 녹산동 요지가 확인되어 양자의 관련성을 추측하기도 한다. 하지만, 현재 상황에서는 완도선과 녹산동 요지를 연결하여 이해할 만한 실마리가 잘 보이지 않는다. 완도선과 같은 해남청자의 광역의 유통 활동과 함께, 지역의 청자 요장(부산 녹산동·창원 진해구 태평동 청자요지 등)에서 생산한 청자는 지역 단위별로 유통되었을 것이다. 완도선이 낙동강 하구의 금주(김해) 등지에 입항하였을 가능성이 있다 하더라도, 녹산동 요지와 관련성을 찾기는 쉽지 않은 상황이다.

전통 시기 안흥량(安興梁) 해역의 선박 치패와 외국 선박 출몰

박 현 규 (朴現圭) | 순천향대학교 중국학과

Ⅰ. 서론

충남 태안군의 삼면은 바다와 접해있다. 태안군 소속 도서의 총 숫자는 119개, 전체 면적은 125.38㎢이다. 이들 가운데 유인도는 10개, 119.11㎢이고, 무인도는 109개, 6.27㎢이다. 해안선은 굴곡이 심하고 복잡하며 크고 작은 내만이 많이 형성되어 전형적인 리아스식 지형 특징을 갖추고 있다. 태안 바다 가운데 전통선박이 지나가기가 아주 험난한 해역이 안흥량이다. 안흥량은 복잡한 해저 지형으로 암초가 많이 깔린 데다가 여러 조류가 겹쳐 흘려 조수의 간만 차이가 심하고 물살이 몹시 거세어 예로부터 선박의 안전 항해를 크게 위협하는 해역으로 꼽혔다.

전통 시기 안흥량은 삼남과 왕경(개경, 한양)을 바다로 오갈 때 지나가야 하는 중요한 해상 교통로에 자리하고 있다. 서해 연해안을 따라 오르내리는 조운선과 일반 선박은 안흥량에서 많은 치패 사고를 당했다. 안흥량에서 잦은 조운선 치패 사고는 국가 재정과 왕도 지역의 물자 조달에 큰 지장을 초래하였다. 고려 인종 연간부터 조선 현종 연간까지 530여 년간 조정에서는 물길이 험악한 안흥량을 피하고자 태안 내지에 여러 차례 운하 굴착을 시도하였다. 그 결과, 일부 구간이 개착되었지만 나머지 구간은 개착에 실패하였다. 그 대표적인 운하가 천수만과 가로림만을 연결하는 미완성의 굴포운하(일명 가적운하)이다.

전통 시기 안흥량은 강도(강화도)와 더불어 서해 중부 해역의 안보를 보장하는 중요한 군사 요충지였다. 려말 선초에 잦은 왜구의 침략으로 충청 북부 연해안 방어를 위해 수군과 기지를 두었고, 선조 연간에 안흥량을 바라보는 내지에 안흥진성을 쌓았다. 정유재란 때 안흥량을 서해안을 따라 올라오는 일본 함대를 막아내는 군사 방어선으로 삼았다. 이후 이곳에 안흥첨절제사를 두며 조운 안전과 군사 방어에 나섰다.

Ⅱ. 안흥량 지명과 해역 범위

여기에서는 안흥량(安興梁)의 지명 개념에 대해 알아본다. 문헌 기록에 의하면 안흥량 외에 난행량(難行梁), 안행량(安行梁), 안행도(安行渡), 안항량(安恒梁) 등 여러 지명으로 불리었다. '량(梁)'자는 비량(鼻梁), 산량(山梁)처럼 물체 가운데 기다란 부분을 지칭하는데, 여기에서는 육지와 섬, 섬과 섬 사이에 좁고 기다란 바닷길을 의미한다. 초명은 난행량이다. 난행량은 이름 그대로 바다 물길이 몹시 험하여 선박이 지나가기가 어렵다는 데에서 나왔다. 선박들이 난행량을 지나가다 자주 패몰되자, 사람들이 그 이름을 싫어해서 편안하게 지나갈 수 있는 안행량으로 고쳤다.

아래에 안흥량의 해역 범위에 대해 살펴본다. 선행학자들이 제시한 견해를 정리해보면 크게 3가지로 분류할 수 있다. 아주 좁게는 안흥항과 신진도 사이의 해역, 좁게는 안흥항 일대로 신진도와 마도를 거쳐 관수각(官首角)과 가의도 사이의 수로까지의 해역, 넓게는 안면도 영목 앞바다에서 대산 황금산 앞바다까지의 해역을 지칭한다.

그런데 고려 사람이 생각하는 안흥량의 해역 범위는 아주 넓은 것으로 보인다. 앞에서 언급한 공양왕 때 문신 왕강이 있다. 왕강은 태안반도의 탄포와 창포 사이에 운하가 개통되면 조운선이 안흥량 400여 리나 되는 험한 곳을 건너가지 않아도 말했다. 왕강이 말한 안흥량의 해역 범주는 400여 리, 즉 100여 ㎞이다. 현 안면도 남단에서 이원 북단까지 태안 연해의 거의 전 해역에 해당한다.

관장목은 안흥량 가운데 물살이 가장 험악한 좁은 물목을 지칭한다. 한자어로 관장항(冠丈項), 관장항(觀漳項) 등으로 적고, 명칭 유래는 꼬챙이 바위(灌頂岩)가 있는 기다란 바다 길목에서 나왔던 것으로 추정된다. 태안의 관장목은 진도의 울돌목(鳴梁), 강화도의 손돌목(孫石項), 장산곶의 인당수(印塘水)와 더불어 한반도에서 가장 험악한 물목으로 알려졌다. 현존 문헌상 조선 전기에는 관장목 지명이 보이지 않다가, 후기에 들어와서 자주 출현하며 단독 지명으로 굳어졌다.

아래에 현존 문헌에 적힌 관장목의 위치에 대해 살펴본다. ≪동국명산기(東國名山記)≫에는 관장목의 위치와 특징을 적어놓았다. 관장목은 안흥진성 서쪽에 있는 험한 여울이며 능허대(凌虛臺)[현 신진도 북쪽]를 기준으로 안쪽을 내양, 바깥쪽을 외양으로 구분한다. 두 갈래의 조류가 관장목에 모여드는데, 매번 조수가 성할 때 지나갈 수 있고 그렇지 않으면 선박이 전복되는 사고가 일어난다고 했다.

≪충청도감영장계등록(忠淸道監營狀啓謄錄)≫에는 관장항 위치를 알려주는 기록이 있다. 1823년(순조 23)에 신진리 두두인(頭頭人) 변동이(邊東伊)가 지적한 일본 사츠마(薩摩) 미곡선의 표착지를 신진도 앞바다 관장항(關障項)이라고 했다. 신진도는 현 행정구획으로 태안 근흥면 신진도리에 해당한다. 또 1837년(헌종 3)에 경상도 후창(後倉) 일자(日字) 조운선이 치패된 장소로 파도지리(波濤只里) 뒷바다 관장항(關障項)이라고 했다. 파도지리는 현 행정구획으로 태안 소원면

파도리에 해당한다.

이것으로 미루어보아 관장목 해역의 범주는 아주 좁게는 화창도와 사자바위 사이의 해역, 좀 더 넓게는 서쪽 가의도, 동쪽 마도, 북쪽 관장서 사이 삼각지대의 해역, 아주 넓게는 북쪽으로 파도리 뒷바다까지 포함할 수 있다.

이상 종합하면 옛사람이 생각하는 안흥량과 관장목은 주종 관계이다. 안흥량은 전통선박이 지나가는 태안 항로의 전 지역을 지칭하는 광의의 바다이다. 관장목은 안흥량 가운데 물살이 가장 험난한 특정 지역을 지칭하는 협의의 바다이다. 물론 특정 시점이나 개인에 따라 안흥량을 바라보는 시각이 다소 유동적이겠지만, 옛사람들이 잡았던 안흥량의 해역 범주가 아주 넓었다는 사실은 인식할 필요가 있다.

Ⅲ. 전통 시기 안흥량의 선박 치패 사고

고려 인종 때 안흥정 아래 여러 물길이 몰려 급류를 이루고 암초가 험하여 종종 선박이 전복되는 사고가 일어나서 내지에 운하를 파서 뱃길을 만들자는 헌의가 있었다. 이것만 보더라도 안흥량에서 발생한 선박 치패가 얼마나 많았고, 또한 치패 역사가 오래전부터 빈번하게 발생했음을 알 수 있다.

관장목은 예로부터 선박의 난파 사고가 잦았고, 오늘날도 뱃사람들에게 널리 알려진 위험한 해역이다. 대조 때 최대 유속이 시속 4노트로 매우 빠르다. 북류하는 창조류와 남동류하는 낙조류가 이곳에서 서로 부딪혀 크고 작은 소용돌이가 많이 발생한다. 또 해저 곳곳에는 암초가 깔려 있어 선박 사고가 발생할 위험도가 아주 높다. 특히 관장목 북쪽 꼬챙이 바위 부근에는 바닷물이 끊임없이 새어나가는 현상을 보여 전설상의 미려혈이다.

비록 전통 시기에 안흥량 물길을 잘 아는 안흥 호송선이 각종 조운선을 이끌고 물살이 정지하는 만조 시간대를 활용하여 관장목을 지나가지만, 관장목 해로가 워낙 폭이 좁고 암초가 많은 지역인지라 무사히 지나가는 것이 여간 힘들지 않다. 조운선 경우는 선체 자체가 풍력선이고, 무거운 세곡을 가득 실은 관계로 선박을 제어하기가 무척 힘들다. 그리고 기상 변화가 급자기 일어나 바다 환경이 극히 좋지 않은 때에는 뱃사람들이 가장 두려워하는 선박 치패라는 비극이 발생할 확률이 크게 증가하였다.

안흥량 해역에서 발생한 선박 치패 사건들을 각각 1건으로 삼아 월별로 적어보면 다음 도표와 같다. 달력은 음력 기준이다.

음력	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계
조선전기				1	2			1	1		1		6
조선후기	2	3	4	6	6	16	16	10	15	7	2	1	88
일제시기						1	1	1					3
계	2	3	4	7	8	17	17	12	16	7	3	1	97

안흥량 해역에서 발생한 선박의 치패 사건은 총 97건이다. 월별로 살펴보면 음력 기준으로 6월과 7월이 각 17건, 9월이 16건, 8월이 12건, 5월이 8건, 4월과 10월 8건이 각 7건 순으로 많다. 또 계절별로 살펴보면 봄철이 9건, 여름철이 32건, 가을철이 45건, 겨울철이 11건이다.

전통 시기 한반도에서 선박들이 운항하는 계절별 특징을 보면 늦은 겨울철이나 이른 봄철은 날씨가 추워 선원들이 해상 활동을 하는데 어려움이 많아 선박 운항을 자제하는 편인데, 상기 도표에서도 그대로 반영되어 있다. 반면 여름철과 가을철은 선원들이 해상 활동하기가 좋으나 태풍이 자주 발생하는 시기여서 선박의 조난 사고가 자주 발생하는데, 상기 도표에서도 그대로 반영되어 있다.

하나 흥미로운 사항이 있다. 가을철에 가끔 태풍이 서해안으로 올라오는 경우가 있지만, 그 빈도수는 여름철에 비해 적어 해난 사고율이 낮은 편이다. 그런데 안흥량 해역에서 발생한 선박 치패 사건은 가을철이 여름철보다 많고, 심지어 초겨울에도 꽤 많이 발생했다. 이것은 안흥량 해역에서의 선박 치패가 계절적 영향 외에 지형적 영향을 많이 받았던 사실을 보여준다. 그 좋은 사례가 초겨울에 가의도 해역에서 치패된 일본 상선 이카와쿠마루(伊弊諾丸)호이다. 이카와쿠마루(伊弊諾丸)호는 화력으로 움직이는 기선인지라 풍력을 기반으로 삼는 전통선박에 비해 선체 구조와 견고도, 항해의 안정성이 훨씬 높다. 그런데도 이곳 지리를 잘 모르는 선장이 지나가다 암초에 부딪혀 치패되는 사고를 일으켰다.

오늘날 선박의 조난 사고는 해양 조난의 역사를 연구하는 좋은 기록물이자 수중고고학을 연구하는 좋은 원천물로 활용되고 있다. 안흥량 해역에서 발생한 선박 치패는 현 국립태안해양유물전시관이 세워진 배경이 되었다. 2007년부터 안흥량 해역에서 침몰한 여러 척의 고선박 선체와 적재물이 발굴되었다. 2018년에 국립태안해양유물전시관을 건립하여 이것들을 체계적으로 보존 관리와 연구에 나섰다.

본 논고에서 기술한 안흥량 해역에서의 선박 치패 사례는 난파선의 종류, 침몰 연도 등을 살펴보는 데에 도움이 될 것으로 믿어진다. 다만 본 논고에서 제시한 사례는 현존 문헌의 기록만을 조사한 것이라 실제로 일어났던 사항과 많은 차이가 있을 것이다. 그 좋은 사례가 마도 앞바다에서 출토된 태안선, 마도 1호선, 마도 2호선, 마도 3호선 등 고려 선박은 문헌 기록에서 확인할 수 없다.

앞으로 해저 출토물과 문헌 기록을 동시에 교차 검증해보면 더 좋은 결과물이 나올 것으로 믿어진다.

Ⅳ. 전통 시기 안흥량의 외국 선박 출몰

여기에서는 전통 시기 안흥량에서 출몰한 외국 선박의 사례에 대해 고찰해본다. 안흥량은 한반도 중부 서해와 대외 해상 교통로를 지키는 중요한 요충지이다. 안흥량을 지키기 위해 설치된 각종 방수처와 성곽 유적지만 보더라도 이곳이 해상 안보상 얼마나 중요한 해역으로 삼았는지를 감지할 수 있다.

외국 선박이 안흥량 해역에 출현한 성격을 분석해보면 다음 도표와 같다.

권역	통교	원병	약탈	표류	미상	소계
중국	1	다수	2	11	1	15+다수
일본			4	1		5
미상					16	16
소계	1	다수	6	12	17	36+다수

중국 선박의 출현은 주로 통교, 원병과 표류이다. 고려와 송나라는 중국대륙 북방을 장악한 거란국을 피해 부득불 서해를 통해 사신 왕래와 물자 교역이 이루어졌다. 이때 양국 사이에 해상 교류가 우호적으로 진행되었다. 고려 조정은 뱃길로 들어오는 송나라 사신을 접대하기 위해 안흥정을 세웠다. 그 대표적인 사례가 고려 인종 때 서해사단항로를 통해 안흥량에 들어온 송나라 정사 노윤적(路允迪)과 제할인선예물관(題轄人船禮物關) 서긍 일행이다.

이와 경우가 좀 다르지만 정유재란 때 조선 해역에서 해상 전쟁을 수행하고자 동원된 명나라 소속의 각종 전선들이 있다. 1597년(선조 30) 11월에 첫 번째 전투 수군으로 참전한 유격 계금의 절직수군을 필두로 명 수군의 많은 전선이 해상 길목인 안흥량을 지나 남하했다. 이때 조선 통사와 수군 향도는 명 수군 전선에 동선하여 이들이 무사하게 항해할 수 있도록 바닷길을 안내해주었다.

전통 시대 동아시아 국가는 자국에 표착한 외국 표류선에 대해 인도주의 차원에서 적절한 구휼 조치와 함께 본국으로 송환시키는 묵시적 외교 관례가 운영되고 있었다. 표류선의 선박이 온전한 편이면 선체 보수와 물자 보급을 해주고 자력으로 해로를 통해 돌아가게 해주었다. 반면 선박이 전파 또는 파손 정도가 심한 경우이면 표류인을 육로를 통해 본국으로 돌아가게 해주었다. 중국 표류인은 요동으로, 일본 표류인은 동래를 보낸 뒤 상대국 차사에게 인도되었다.

안흥량에 표착한 외국 선박에 대해서도 국적에 관련 없이 모두 인도주의 차원에서 구휼 조치가 이루어졌다. 청나라 표류선에 대해서는 통교 국가인 관계로 전반적으로 세심한 배려와 조치가 행해졌다. 1818년(순조 18) 청나라 표류선이 해로를 통해 본국으로 돌아갈 때 태안군수 등이 가의도 외양까지 호송해주는 조치가 이루어졌다. 청나라 표류인은 조선 호송선에다 자신들을 돌봐주었던 감사의 말을 담은 수표를 전해주었는데, 이 또한 일종의 해로 송환과 답례 절차로 보인다.

1823년(순조 23)에 일본 사츠마(薩州) 소속 6명이 탄 미상선(米商船)이 안흥량에 표착했다. 안흥진첨사는 먼저 일본 표류인에게 병나거나 익사한 사람이 없느냐며 물어보았고, 또한 남문 바깥 公廨에 이들이 머물 숙소를 마련해주고 백미 4두를 제공해주는 구휼 조치를 해주었다. 1876년(고종 13)에 청나라 봉황성 남대고산 상선으로 추정되는 이양선이 안흥량에 표착했다. 태안 관아는 이양선 표류인에게 양향, 반찬, 의복, 돛대용 목재 등을 제공해주었는데, 총비용은 361량 6전 4분이다.

반면 안흥량에 출몰한 일본 선박은 적대적 행위를 한 경우가 많았다. 14세기 중엽부터 왜구들이 한반도와 중국 대륙의 연해 지역을 침략하는 사건이 잦았다. 이때 서해 연해안의 해상 길목에 자리한 태안 지역은 왜구의 침략으로 막대한 피해를 보았다. 1380년(공민왕 20)에 왜구들의 침략을 대비하기 위해 안흥량에 진수군(鎭戍軍)이 배치되었고, 늦어도 1404년(태종 4) 이전에 안행량만호를 두었다. 안행량만호 이생년(李生年)이 왜구와 싸우다 전사했다. 1435년(세종 16) 경에 소근첨사가 수군을 나누어 지키는 안흥량수를 두었다. 이후 왜구들의 침입이 잠잠해졌지만, 안흥량은 해안 방어와 조운을 돌봐주는 요충지인지라 군사가 계속 주둔하였다. 1583년(선조 16)에 안흥진성이 축조되었다. 최근 안흥진성에서 1583년(만력 11; 선조 20)에 성을 축조했다는 각자 성돌이 나왔다.

정유재란 초기에 일본수군이 서해안으로 침입해오는 것을 방비하기 위한 안흥량을 조선 수군의 해상 방어선으로 삼을 계획을 세웠다. 1597년(선조 30) 7월에 삼도수군통제사 원균이 거느린 대규모 조선 함대가 칠전량에서 매복한 일본 수군에 의해 거의 궤멸되어 양남의 제해권이 일본 수군에게 넘어갔다. 조선 조정은 여러 대책을 강구할 때 명 제독 마귀(麻貴)의 접반사 장운익(張雲翼)이 만약 일본 수군이 불시에 서해를 돌아서 침공해온다면 속수무책이라며 안흥량에 선박을 모아 방어선을 구축하는 방책이 급선무라고 했다. 좌부승지 김신원(金信元)도 남은 선박을 모아 안흥량에 일진을 설치하고, 또한 명나라에 수군을 요청하여 강화에 주둔시키는 조치를 건의했다. 이에 선조도 동의했다.

앞서 언급했듯이 안흥량은 물살이 거세고 물길이 좁은 해역이다. 군사 방어 측면에서 본다면 소수 전선이 다수의 전선을 맞이할 때 험난한 해상 지형을 이용하는 것이 상당히 효과적이다. 삼도수군통제사 이순신이 전선 13척을 가지고 일본 전선 133척을 맞이하여 물리친 명량(울돌목)대첩도

바로 물살이 거세고 물길이 좁은 지형을 활용했다. 조선 조정이 일본 전선의 서해 북상을 막아내고자 남은 선박을 모아 안흥량을 해상 방어선으로 구축하고자 하는 대책도 바로 이러한 이유에서 나왔다.

조선 시대에 정체불명의 외국 선박이 많이 출현했다. 사료에서는 이들 선박을 황당선 또는 이양선으로 명기하였다. 황당선은 조선 시대 연해안에 출몰한 소속 불명의 외국 선박을 지칭하는데, 그 중에 불법어로 작업을 하던 중국 선박이 주축을 이른다. 1721년(경종 1) 안흥량 가의도에 출몰한 황당선, 즉 청나라 등주부 선박이 대표적이다.

조선 조정은 중국 선박이 조선 해역에 들어와 불법 어로를 하는 행위에 대해 골머리를 앓고 있었다. 1700년(숙종 26) 청나라 등주부 선박이 해삼 채취하기 위해 백령도에 들어왔다가 폭풍을 만나 안흥량에 표착했다. 백령도는 현 행정구획으로 옹진군에 소속된 도서이다. 요즘 중국 어선이 백령도를 비롯한 한국 해역에 들어와 불법 어로작업을 행하여 큰 물의를 빚고 있다. 불법 어로작업은 조선 시대에도 있었다. 이번 사례를 통해 청나라 어선이 조선 해역에 들어와 불법 어로작업을 행한 지점과 행위를 구체적으로 확인할 수 있다.

조선 조정은 해상 안보가 중요한 관계로 황당선이나 불법 어로하는 선박이 출몰하면 포를 쏘아 돌려보내라는 조처를 내렸다. 세종 시기에 의정부가 충청도순찰사 김종서(金宗瑞)의 계본에 따라 안흥량에 전함을 배치하고 바닷길이 훤하게 보이는 안흥 서편 지령산과 남면 잠문이(潛文伊)에 봉화대를 쌓고 신포(信砲)를 설치하고, 만약 적선이 나타나면 방포(放砲)하여 서로 연락하고 방비에 나서고자 했던 조치도 이와 같은 맥락에서 나왔다.

이양선은 18세기 후반부터 조선 연해안에 출몰한 전통선박과 다른 선체를 가진 낯선 선박을 지칭하는데, 절대다수가 서양 선박이다. 조선 조정은 이양선의 출몰에 대해 고도의 경계심을 가졌다. 서양 선박은 전통선박에 비해 훨씬 크고 돛대가 여러 개이며 동력으로 움직이고, 특히 전선은 각종 무기를 갖추고 있어 공포의 대상이 되었다. 조선 조정은 이양선의 출몰이 예전 황당선의 경우와 달리 국가 안보에 큰 위협이 된다고 판단하고 엄한 경계와 방어에 나서라는 특단 조치를 여러 차례 취하였다.

이양선이 안흥량 해역에 출몰하면 관할 해역을 담당한 지방관원(태안부사, 안흥진첨사, 소근진첨사)은 즉시 이양선을 탐문해서 충청 관아에 보고해야 했다. 1856년(철종 7)에 이양선이 먼 바다에서 들어와 가의도 외양에서 방향을 꺾어 홀연히 사라졌다. 이때 태안군수와 안흥진첨사는 이양선이 안흥량 해역을 훌쩍 지나가는 바람에 직접 현장에 가서 탐문할 시간적 여유를 가지지 못했다. 그럼에도 불구하고 충청 관아는 안흥진첨사와 태안군수에게 이양선을 탐문했어야 하는 책임이 있다며 처벌을 논의하였다. 우리는 이 사실을 통해 조선 조정이 이양선의 출몰에 대해 얼마나 경계하는지를 감지할 수 있다.

V. 결론

전통 시기 안흥량의 지리 개념과 해역에서 발생한 사건은 오늘날 한국 학계에서 주목받은 수중고고학과 수중 유물, 국가지정문화재 사적으로 지정된 안흥진성과 더불어 숨겨진 역사 퍼즐을 맞추는데 유용한 정보를 제공해준다.

옛사람이 생각하는 안흥량과 관장목의 범주는 주종 관계이다. 안흥량은 광의의 해역으로 전통선박이 지나가는 태안 항로의 거의 전 지역을 지칭하고, 관장목은 협의의 해역으로 안흥량 가운데 물살이 가장 험난한 특정 지역을 지칭한다. 안흥량의 초명이 난행량에서 보듯이 이곳 물길이 워낙 험해 전통선박이 지나가다 많은 해난 사고를 당하였다. 현존 문헌상 전통 시기 안흥량에서 일어난 선박의 치패 사고 건수만 하더라도 무려 97건이나 된다. 안흥량에서 치패된 선박의 종류는 절대다수가 삼남과 왕경을 오가는 풍력 조운선이지만, 드물게 화력으로 운행하는 동력 선박도 포함되어 있다. 또 계절별로 나누어 보면 여름철과 가을철이 많이 발생했고, 초겨울에도 적지 않게 발생했다. 이것은 안흥량에서 선박의 치패 사고가 계절적 영향 외에 험난한 지형 특징도 큰 영향을 주었던 사실을 대변해준다.

안흥량은 한반도 중부 서해와 대외 해상 교통로를 지키는 중요한 요충지이다. 고려 중기에 송나라 사신선이 드나들었고, 여말 선초에 왜구들의 침공이 잦았으며, 정유재란 초기 한때 안흥량을 서해안으로 북상하는 일본 전선을 막아내는 해상 방어선으로 삼았다. 안흥량에 출몰한 외국 선박의 빈도수가 높고, 국적 또한 다양하였다. 외국 선박의 유형을 보면 표류와 관련된 사안이 가장 많다. 조선 조정은 외국 선박의 표류민에 대해 인도주의 차원과 동아시아 국가 사이에 암묵적으로 맺어진 송환 체제에 따라 구휼 조치가 이루어졌다. 이와 반대로 안흥량에 침공과 약탈을 일삼는 왜구선박, 서양 선박으로 추정되는 이양선의 출몰처럼 서해 중부 해역의 안보에 큰 지장을 초래하는 비우호적인 사건도 꽤 많이 발생했다.

[발표문 전문] 〈12-20세기 초 安興梁 해역의 선박 치패와 외국 선박 출몰〉, ≪해양담론≫, 제1호, 2023.10, 한국해양사학회.

[발표문 증보 전문] ≪태안(泰安)과 바다≫, 이충일효(二忠一孝) 문화연구원, 태안, 2025.03.

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

2분과

해양사II

섬과 해양역사콘텐츠

김한경의 삼봉도 항해와 독도 실재 인식에 대한 역사지리학적 고찰	**이효웅** **김래규**	(사)이사부기념사업회
호남제일번(湖南第一藩), 완도 가리포진	**고석규**	국립목포대학교
17~19세기 전라남도 羅州牧 荷衣島 거주 漆原 諸氏 일가의 准戶口 자료	**임학성** **우희정**	인하대학교
조선후기 섬주민의 양반되기와 열녀만들기 – 거문도 김해김씨 소장 고문서를 중심으로 –	**전경목**	한국학중앙연구원
20세기 지도읍 간척으로 인한 문화변동 – 연륙교의 건설과 역간척의 대두 –	**김경옥**	국립목포대학교
조선과 일본의 표류민 조사기록 비교	**정성일**	광주여자대학교
섬 표류 사건과 기록을 통해 본 문화교류 양상	**최성환**	국립목포대학교 도서문화연구원
서해안 파시의 구조와 지역문화 비교연구 : 연평도, 흑산도 조사 사례를 중심으로	**배초은**	국립인천해양박물관
변경과 국제경제법(6) – 오월쟁패에 비추어 본 월족 확산과 법적 조망 –	**성승제**	한국법제연구원
RDF 기반 데이터 구축을 통한 해양문화유산의 구조화 가능성 검토	**조하영**	경북대학교 대학원
수중고고학 콘텐츠의 대중화와 교육적 활용 방안	**박예리**	국립해양유산연구소

김한경의 삼봉도 항해와 독도 실재 인식에 대한 역사지리학적 고찰*

이 효 웅 | 한국동해연구소 (사)이사부기념사업회 이사
김 래 규 | (사)이사부기념사업회 회원

Ⅰ. 들어가며

조선 초기 조정은 쇄환(刷還) 정책에 따라 무릉도(울릉도) 주민들을 함경도 경성으로 강제 이주시켰다. 이로 인해 무릉도 출신 주민들을 통해 동해 한가운데 '환상의 섬'이 있다는 이야기가 점차 퍼져나갔다. 성종 2년(1471), 김한경은 김흥과 함께 자발적으로 삼봉도를 찾기 위한 항해에 나섰고, 네 차례에 걸쳐 무릉도에 도달하였다.

그는 성종 6년(1475) 5월, 영안도 말응대진에서 무릉도로 항해하던 중 강한 서풍을 만나 표류하면서 삼봉도(현 독도)를 발견하게 되었다. 김한경은 말응대진에서 울릉도로 세 차례 항해하며 말응대 항로(함경도 라진~울릉도)를 개척하였다. 그러나 김한경 일행은 '대중을 말로 속이고 미혹하게 하였다'는 죄명으로 극형에 처해졌다.

그의 자발적 탐사 항해가 안타까운 죽음으로 끝난 지 540여 년이 지난 오늘날, 연구자는 문헌자료를 바탕으로 실제 울릉도 및 독도 주변 항해 체험을 결합하여 이들의 탐사가 지닌 역사적 의미를 조명하고자 한다. 성종 연간에 진행된 삼봉도 탐사 기록과 김한경의 항해 내용을 고찰함으로써, 울릉도에서 남동쪽으로 항해하면 독도의 주봉인 서도의 대한봉을 비롯해 탕건봉, 동도의 우산봉 등 세 개의 봉우리를 시야에 담을 수 있음을 확인할 수 있다. 이를 통해 삼봉도가 곧 독도임을 입증할 수 있다.[1)]

---

* 이 논문은 『아틀라스뉴스』에 기고한 이효웅의 「15세기 해양탐험가 김한경」을 수정, 보완한 것임.

1) 「김한경의 울릉도·독도 탐사 항해(1471~1480)와 그 의의」, 『도서문화』 62, 2023.

Ⅱ. 조선 초 울릉도 수토 정책

조선은 건국 초기부터 왜구의 침입이 빈번하자 울릉도 주민들을 내륙으로 이주시켰고, 쇄환 정책을 실시하였다. 이에 따라 김인우(金麟雨)를 우산(于山)·무릉(茂陵) 등지의 안무사로 임명하여 두 섬을 수토하게 하였다. 김인우는 1416년, 1417년, 1425년 세 차례에 걸쳐 울릉도를 수토하였다.

이때 '무릉'은 고려 시대부터 울릉도를 지칭하였으며, '우산'은 무릉보다 앞서 언급되는 경우가 많아 무릉도보다 더 중요한 위치로 인식되었다. 이는 우산국 혹은 울릉도 부속 섬 전체를 지칭하는 것으로 해석할 수 있다.

한편, 동해 중심에 위치한 신비의 섬 '요도(遙島)'에 사람들이 숨어들었다는 소문이 돌자, 세종 11년(1429)부터 조정은 이 섬의 실체를 확인하기 위한 노력을 시작하였다. 세종 20년(1438), 호군 남회와 사직 조민이 울릉도를 수토한 결과, 울릉도에 거주하던 주민 66명을 포획하여 본토로 데려왔다. 이후 형조에서는 이 중 우두머리 김안을 교수형에 처하고, 나머지 인원은 함경도 영안도 경성에 정착시켰다.[2)]

김안이 처형된 이후, 생존한 울릉도 출신 주민들이 영안도 일대에 정착하면서 동해 어딘가에 존재한다는 '신비의 섬', 곧 삼봉도에 대한 이야기가 자연스럽게 퍼지기 시작하였다. 이러한 소문은 성종 원년(1470) 무렵 조정까지 전해졌으며, 이후 삼봉도 탐사의 계기가 되었다.

Ⅲ. 김한경의 삼봉도 항해와 독도 인식

'삼봉도'에 대한 소문이 조정에까지 전해지자, 김한경(?~1481)은 미지의 섬을 직접 확인하기로 결심하고 1471년부터 1476년 사이에 네 차례에 걸쳐 무릉도(울릉도) 근해를 탐사하였다. 영안도 경성 출신의 어민이었던 그는 각 탐사 때마다 조정의 공문과 현장의 어로 지식을 결합하여 점진적으로 탐험 범위를 넓혀 나갔다.

1. 1차 항해(1471년)

성종 2년(1471), 김한경은 동료 김흥과 함께 처음으로 삼봉도 탐사를 시도하였다. 두 사람은 무릉도에 상륙하여 섬 주민을 접촉한 뒤 귀환하였는데, 당시에는 '삼봉도'에 대한 구체적 정보가 전

2) 『세종실록』 권83, 세종 20년(1438) 11월 25일 을사조)

혀 없었으므로 그들이 만난 이들을 울릉도 사람으로 보아야 한다.[3)]

2. 2차 항해(1472년)

1472년 5월, 조정은 처음으로 공식 탐색대를 조직하고 경차관 박종원(朴宗元)을 단장으로 임명하였다. 김한경은 길잡이 지로사(知路使)로 참여하여 4척의 선단을 이끌고 출항하였다. 그러나 박종원 함대는 무릉도 인근 해상에서 거센 바람을 만나 3척과 헤어졌고, 닻줄이 끊긴 채 표류하다 청간진으로 복귀했다. 다른 세 척은 5월 29일 무릉도에 도달하였으나, 3일간 수색 끝에 옛 집터 외에는 별다른 흔적을 찾지 못했다.

3. 3차 항해(1475년)

삼봉도 탐사에 뜻을 같이 한 6인이 자발적으로 구성한 탐사대가 1475년 말응대진(현 라진항)에서 출발하였다. 이들은 울릉도 해상 약 78리(3.23.6㎞) 지점까지 접근했으나, 양간지풍(強서風)을 만나 동쪽으로 표류하다가 마침내 삼봉도를 시야에 포착하였다. 울릉도에서 남동쪽으로 항로를 잡으면 독도의 주봉인 서도의 대한봉(168.5m)과 탕건봉(97.8m), 우산봉(98.6m) 등 세 봉우리가 관측되는 점으로 미루어, 삼봉도가 '독도'임을 확인할 수 있었다. 그러나 섬 근처에서 '이상한 사람들'—연구자는 바위 위에 모여 있던 강치(바다사자) 무리로 추정—을 목격하여 상륙하지 못하고 철수하였다.[4)]

삼봉도 발견

삼봉도 항해

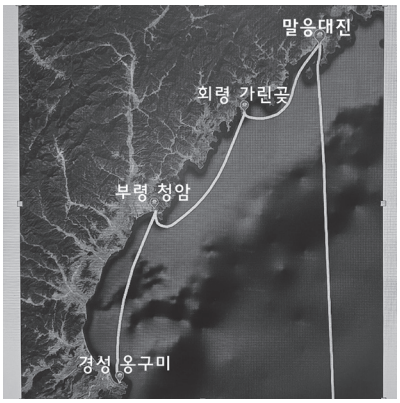
강치(바다사자)

3) 『성종실록』 권68, 성종 7년(1476) 6월 22일 계사조

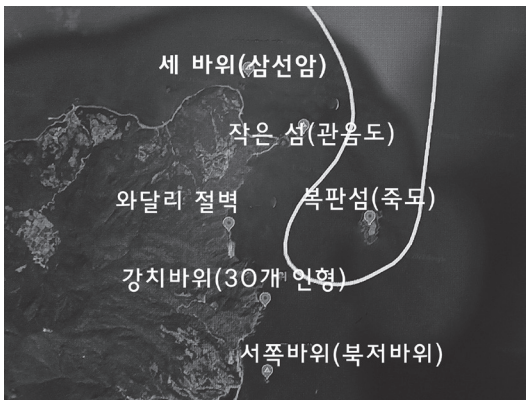
4) 『성종실록』 권68, 성종 7년(1476) 6월 22일 계사조; 권64, 성종 7년(1476) 2월 8일 임오조.

4. 4차 항해(1476년 9월)

성종 7년(1476) 9월, 관찰사(觀察使)의 명을 받아 12인과 마상선 5척으로 구성된 대규모 탐색대가 출항하였다. 말응대진에서 출발한 탐색대는 울릉도 동쪽 해역을 수차례 순항하며 여러 섬을 확인하였다. 9월 25일, 섬 서쪽 7~8리 해상에 정박하여 관측한 바에 의하면, 북쪽으로 세 개의 기암이 병풍처럼 펼쳐지고 뒤이어 작은 섬과 암석, 그리고 가운데 큰 섬이 이어졌다. 또한 바위 사이에는 인형 같아 보이는 30여 개체가 선 듯 보여 상륙을 포기하고 도형만 채집하여 귀환하였다. 이는 앞선 탐사와 마찬가지로 강치 서식 환경을 묘사한 것으로 보인다.[5]



경성(옹구미)~말응대진 항로



삼봉도 탐색대의 무릉도 추정 항로

5. 5차 탐사 시도(1480년)

성종 말년인 1480년, 초무사 심안인(沈安仁)이 이끄는 대규모 탐색대(마상선 9척, 지원자 32명, 군·격졸 200여 명)가 준비되었으나, 장마철에 접어들면서 폭우와 돌풍이 잦아들지 않아 결국 탐색대의 항차가 취소되었다. 이로써 김한경이 관여한 탐사 항해는 공식 기록상 네 차례로 마무리되었다.

네 차례의 반복된 탐사와 섬 지형에 대한 상세 기록은 '삼봉도'가 곧 독도임을 조선 후기까지 이어지는 인식의 근거로 삼았다. 김한경의 항해는 단순한 표류·발견을 넘어 동해 영토 주권 인식의 초석이 되었다고 평가할 수 있다.

5) 『성종실록』 권72, 성종 7년(1476) 10월 27일 정유조.

Ⅳ. 김한경의 최후와 금령의 섬

삼봉도를 끝내 찾지 못하자, 영안도 관찰사 이극돈은 책임을 전가하고 여론을 잠재우기 위한 계책으로 1481년 김한경 일행 6명을 교수형에 처하였다. 이들은 사실상 탐사의 실패를 책임진 희생양이었다. 이 사건을 계기로 조정은 울릉도와 삼봉도를 '금령(禁令)의 섬'으로 선포하며 출입을 금지하였다.

김한경은 역적으로 몰려 처형되었고, 그의 가족들 또한 연좌죄에 휘말렸다. 의금부는 난신 역적의 연좌자 가운데 성년이 된 자들을 관노로 삼을 것을 청하였다. 이는 단순한 개인의 탐험이 국가적 처벌로 이어진 비극이었다.

"지난번에 왕래한 자들 가운데 어떤 이는 '멀리서 보았다' 하고, 어떤 이는 '보지 못하였다' 하니, 진실인지 거짓인지를 분별할 수 없습니다. 지금 사람을 보내어 찾아보게 하여, 만일 끝내 이 섬이 없다면 처음에 이 말을 한 김한경의 무리가 말로써 대중을 미혹하게 한 죄가 분명하니, 극형에 처하고 시신을 온 도(道)에 전하게 하여, 백성들로 하여금 삼봉도가 없다는 사실을 명확히 알게 하고 미혹됨을 스스로 풀게 하소서."[6]

이듬해인 1482년, 김한경의 딸 김귀진이 성년에 이르자, 관청은 그녀를 함원참에 예속시키는 등 연좌 처벌이 실제로 집행되었다.

"난신 역적에 연좌된 자 중 성년이 되지 못한 자들은 일찍이 족친에게 맡겼으나, 이제 그들이 성년이 되었으므로 여러 군읍에 예속시켜 노비로 삼고자 하오니... 김한경의 딸 김귀진은 함원참에 예속시키도록 하소서."[7]

김한경의 동해 삼봉도 탐사는 애초에 한 어민의 호기심에서 비롯되었지만, 10여 년에 걸쳐 조정의 관심과 국가적 개입을 이끌어냈다. 그러나 끝내 독도의 실체를 증명하지 못한 채, 그는 역적으로 몰려 사형을 당했고, 가족까지 연좌되어 관노가 되며 그의 집안은 몰락의 길을 걷게 되었다. 김한경의 죽음과 함께 삼봉도는 '허상의 섬'으로 간주되어 접근이 금지되었고, 조선 조정의 동해 인식은 오랜 기간 침묵 속에 갇히게 되었다.

---

6) 『성종실록』 제125권, 성종 12년(1481) 1월 9일 갑신조.

7) 『성종실록』 제138권, 성종 13년(1482) 2월 5일 갑진조

V. 맺음말

독도는 좌표나 지리적 위치를 알면 쉽게 찾을 수 있지만, 크기가 매우 작아 방향을 모르면 항로상에서 포착하기가 쉽지 않다. 즉, 운이 맞아야 우연히 마주칠 수 있는 '구사일생'의 섬이다. 함경도 말응대진에서 울릉도까지의 거리는 직선으로만 500㎞가 넘으며, 남쪽으로 3~5일 이상 항해해야 닿을 수 있다. 소형 어선으로 오직 전설과 구전만을 좇아 떠난 김한경과 김흥의 모험은, 당시로서는 대담을 넘어 경이로운 일이었다.

1471년 첫 탐사 이래 네 차례에 걸쳐 울릉도로의 항로를 개척한 김한경은 오늘날 '해양 모험가'라 불러도 손색이 없다. 특히 1475년 3차 항해에서 말응대진을 출발해 강한 서풍에 표류하며 마침내 '삼봉도'를 목격하고 무사히 귀환함으로써, 구전 속 '환상의 섬'이 실재함을 입증했다.

본 연구자들은 다음 세 가지 근거를 들어, 1475년 김한경이 표류 중 발견한 삼봉도가 곧 '독도'임을 확신한다.

1. 문헌상 인식 차이

1479년 김국광(金國光)은 임금에게 "사적에는 삼봉도가 없다"고 보고함으로써 당시 무릉도(울릉도)를 삼봉도로 인식하지 않았음을 분명히 했다. 반면 이극증(李克曾)은 김한경의 진술을 토대로 "삼봉도가 실재한다"라고 결론짓고 임금께 상언하였다.

2. 지형적 특성 일치

독도는 서도의 대한봉(168.5m), 탕건봉(97.8m), 동도의 우산봉(98.6m) 등 세 개의 봉우리가 뚜렷이 관측되는 섬이다. 울릉도에서는 이와 같은 '삼봉(三峰)의 형상'을 확인할 수 없으며, 오직 울릉도에서 남동쪽 방향으로 항해해야만 세 봉우리가 일렬로 드러나는 시야 구성이 가능하다.

3. 항로와 표류 기록

김한경은 경원 말응대진에서 출발하여 울릉도로 통상 세 차례 항행하였으며, 1475년 탐사대(6인)는 강한 양간지풍에 표류하여 울릉도 해상 7~8리 지점에서 실재의 섬을 포착했다. 이때 관측된 지형은 '삼봉도' 문헌 기록과 정확히 일치한다.

이처럼 김한경의 항해가 증명한 독도의 존재는, 550여 년 전 함경도 경성(종성)에서 말응대진을 거쳐 울릉도와 독도에 이르는 왕복 1,100㎞ 이상의 위험한 여정을 통해 확인된 결과였다. 그러나 그는 '거짓 소문을 퍼뜨린 죄'라는 억울한 혐의로 처형당했고, 그의 가족마저 연좌되어 몰락했다. 오늘날 우리는 그의 희생과 모험심을 기려, 독도(삼봉도)가 역사적·지리학적 근거에 입각한 대한민국 영토임을 널리 알려야 할 것이다.

호남제일번(湖南第一藩), 완도 가리포진

고 석 규 | 국립목포대학교 사학과 명예교수

1. 가리포진(加里浦鎭) 탄생하다.

19세기 중반 김정호가 편찬한 『대동지지(大東地志)』「진보(鎭堡)」조에 "중종 17년에 왜구의 요충지에 진을 처음 설치하였으며 달량수진(達梁水鎭)을 합하였다"[1]라 하여 1522년(중종 17) 가리포 수군진이 탄생하였음을 알리고 있다. 그리고 초대 수군첨절제사(약칭 첨사)로 이반(李班)이 도임(到任)하였다.

『만기요람(萬機要覽)』에 보면 일본과의 바닷길에 대한 설명이 있다.[2] 「통문관지」, 「왜기」, 「김세렴 풍향기」 등을 인용하여 바닷길 사정을 상세히 적어놓았다. 그중에 이항복(李恒福, 1556~1618)의 「왜구대책(倭寇對策)」도 있는데 그 내용은 잘 알려져 있다. 즉

> "평상시에 우리의 국경을 침범하는 왜적 중 그 태반이 이 섬 사람(오도 사람)이며, 그들이 들어오는 길은 ①오도(五島)에서 동남풍을 타고 삼도(三島)로 와서 밤을 지내고 선산도(仙山島)를 지나 바로 고금도와 가리포 등의 방면으로 들어오며, ②대마도에서 동북풍을 타고 연화도와 욕지도의 사이에 이르러서 밤을 지내고 곧장 남해의 미조(彌助)·방답(防踏) 등 지방으로 들어온다는 것이다. 이것이 그들의 전라도로 입구(入寇)하는 데 익혀진 수로(水路)이다."

---

1) 『신증동국여지승람』 제37권 「전라도」 「강진현」 「관방(關防)」조에는 "금상(중종) 16년에 왜구의 요로이므로 비로소 진을 설치하고, 첨사 한 사람을 두어 달량(達梁)의 수군을 병합시켰다"라고 되어 있기도 하나 다른 대부분의 기록들에서는 17년으로 되어 있다. 따라서 여기서도 17년을 따른다.

2) 『萬機要覽』 「軍政編」 四 「海防」 「日本相通海路」

라고 하여 두 가지 바닷길을 거론하였다. 그리고 덧붙이기를 두 바닷길 중 ①이 늘 뜻밖에 일어나며 ②는 언제나 알아차릴 수 있다고 하면서, 전라도에서 주의해야 할 것은 고금도의 앞면을 점령하여야만 장구한 계책이 될 수 있다고 하였다. 즉 수군진을 보다 전진 배치할 필요가 있다고 지적하였다. 이처럼 전진 배치에 적합한 곳이 바로 가리포였다.

이렇게 가리포는 왜구를 방어하는 전진기지로서의 요충지였기에 진이 설치되었다. 그렇다면 왜 이때 가리포에 수군진을 설치하였을까? 그것도 달량진을 병합하면서까지…. 그 전후 동향을 살펴보자.

2. 추자도(楸子島) 왜변

그 전 해인 1521년(동 16)에 주목할 만한 사건들이 일어났다. 추자도 왜변이었다. 이에 대해 병조판서 고형산(高荊山)이 제주목사 이운(李耘)의 보고서를 보고 말하기를 "겨우 두세 달 사이에 해상을 다니는 배가 왜적을 만나 7척이나 부서졌고 배에 탔던 사람 중에 사상자도 많"은데, 그곳이 "병진(兵鎭)과 멀리 떨어져 임기응변으로 구원하지 못했기 때문"이라고 하였다. 그러면서

> "전라우도 수사는 오로지 이런 일에 대비하기 위하여 둔 것인데, 지금 수사 김양필(金良弼)과 달량만호(達梁萬戶) 정위(鄭偉) 등이 평상시에 변방 일을 조치하지 못하였기 때문에 이와 같은 일이 있게 되었습니다."

라고 하였다. 이에 김양필·정위 등을 잡아다 추고하도록 하였다.[3] 이때 문제가 되었던 곳은 추자도였다.

그런데 추안(推案)을 보면 김양필이 "추자도는 아주 멀어 그(달량만호 정위)가 순무(巡撫)해야 할 곳이 아니니 어찌 검거하여 조치할 수 있겠습니까?"라 하였다. 이에 중종은 병조낭관(兵曹郞官)을 불러 추자도가 과연 우도 수사의 관할인지 아닌지의 여부를 물어보도록 하였다. 이에 답하기를 "추자도는 제주에도 속하지 않고 우도에도 속하지 않았으며 … 그러나 조치하여 방어하는 일은 수사의 임무"라고 하면서 김양필에게 죄주기를 청하였다.[4]

이에 중종이 다시

3) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 6월 13일 1번째 기사

4) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 7월 6일 4번째 기사

"지금 김양필 등의 상소를 보니, 양필은 '추자도는 직책상 저의 관할이 아니라서 비록 수색하고 싶었어도 감히 마음대로 못했다.' 하고 정위는 '주장(主將)의 지휘를 따랐다.' 하니, 또한 일리가 있다. 정부(政府)에 의논하도록 하라"

고 하였다.[5] 그때까지 추자도에 대한 관할 책임은 불분명했던 것 같다.
이에 대신들이 논의하기를

"추자도는 우수진(右水鎭, 즉 우수영)과 아주 멀어 관할할 수가 없고 적선(賊船)의 왕래도 멀어서 알기 어렵기 때문에 과거에 수토(搜討)하기를 청한 자가 있었어도 윤허를 얻지 못했었습니다."

라 하여 우수영이 직접 추자도를 방어하기가 어렵다고 지적하였다. 다만

"수삼 개월 사이에 왜적을 만나 자주 패하였으니 그곳의 방어가 해이해졌음이 분명합니다. 지금 금지하지 않는다면 제주의 수로 또한 막힐 것이니 작은 일이 아닙니다."

라 하여 제주 바닷길이 막힐 것을 염려하였다. 고형산은 추자도는 멀어서 관섭할 수 없다지만 그들이 지나는 곳이 실상 수사가 관장하는 범위 안에 있다고 보았다.[6]

이처럼 추자도 왜변에 대한 대처를 논의하는 가운데 수영(水營)을 옮기는 문제까지도 제기되기에 이르렀다.[7] 이 일로 인하여 그때까지 추자도를 수토하는 일은 우수영 관할이 아니었는데 이때부터 예가 되어 우수영이 수토의 책임을 맡게 되었다.[8] 이에 따라 달량만호에게 그 임무가 주어졌다. 그후 가리포진이 신설되고 달량진이 여기에 합속됨에 따라 그 임무도 가리포진의 것이 되었다.

3. 1522년(중종 17) 회령포·가리포 등에 잦은 왜구의 침입

가리포에 진을 신설하면서 성을 쌓고 있던 때인 1522년 6월 4일에 왜적이 장흥의 회령포(會寧浦)를 침범하였고 얼마 후에 가리포에도 쳐들어와 접전이 있었다. 전라도어사 윤지형(尹止衡)의

5) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 7월 7일 2번째 기사
6) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 7월 8일 1번째 기사
7) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 8월 10일 3번째 기사
8) 『중종실록』 42권, 중종 16년(1521) 7월 6일 4번째 기사

보고에 따르면

"가리포의 성보(城堡)는 산중턱에 있으므로 적이 만일 먼저 그 산꼭대기에 오르게 된다면 공격하기가 매우 용이합니다. … 가리포에서 접전할 때에는 왜적 4명이 몰래 성 밑으로 빠져 나와 진(鎭) 뒷산 꼭대기에 올라가서 벌거벗은 몸으로 손바닥을 치며 '왜인이 앞에 이른다.' 외치기에 바라보았더니 과연 왜선 4척이 바다 가운데 떠 있었는데 거리가 약 3백 보(步) 정도 되었습니다. 만호는 군사를 거느리고서 거리의 원근도 헤아리지 않고 활을 마구 쏘아대서 화살이 거의 떨어져 갔습니다. 이때 왜적은 상륙하여 2백 보 정도 떨어진 지점에서 몸을 가볍게 뛰면서 판자로 화살을 막으며 우리나라의 화살을 다 주웠습니다. 진의 위기가 순식간에 달려 있었는데 마침 어떤 사람이 산꼭대기에 올라가서 크게 외치기를 '수사가 배 40척을 거느리고 온다!' 하여 그들을 속이자 왜적은 곧 물러갔습니다."

고 하였다.[9)]

그리고 이어서 6월 11일에 왜선이 신달량(新達梁)에 침범했다. 전라도관찰사 신상(申鏛)과 절도사 오보(吳堡)가 치계(馳啓)하기를,

"왜선 12척이 깃발을 세우고 징과 북을 치면서 80여 명이 먼저 하륙(下陸)하여 신달량에 침범하므로, 우리 군사들이 성벽을 굳게 단속하고 난사(亂射)하며 또한 포를 쏘자 흩어져 북쪽으로 도망했습니다."[10)]

또

"왜선들이 더러는 15척, 더러는 10여 척씩 떼를 지어 초도(草島)·보길도·추자도 등지에 드나들므로 남도포(南桃浦)만호 박정(朴楨)과 금갑도(金甲島)만호 최자원(崔自源) 등이 노근도(老勤島)에서 왜선 8척을 만나 서로 싸우되, 신기전(神機箭)과 총통(銃筒)을 쏘아댔고 또한 왜적 5~6명이 명중된 다음에야 물러갔습니다."[11)]

라 하였다. 이어서 전라도 우도의 포작간(鮑作干)들이 보길도에서 왜적을 만나 의복·식량·잡물(雜物)을 빼앗기고 배도 불타버렸다.[12)]

---

9) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 7월 15일 1번째 기사

10) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 6월 11일 1번째 기사

11) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 6월 14일 2번째 기사

12) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 6월 20일 11번째 기사

4. 제주 바닷길을 지켜라!

이런 일련의 사태에 대해 비변사 대신들은

> "'적왜들이 한갓 가만히 포작간들만 약탈하는 것이 아니라, 바다 섬에 머물러 있으며 소굴을 만들고, 또한 진을 침범하므로 제주와의 길이 장차 막히게 되었습니다. 만일 목포 이상을 넘어서게 된다면 이는 작은 일이 아니니, 마땅히 제도(諸島)를 수색 토벌하여 머물러 있지 못하도록 해야 한다' 합니다."

라 하여 "우리 땅을 소굴로 삼아 제주와의 길이 끊어지게 된다면 작은 일이 아니므로 단지 진만 지키면서 방어할 뿐이어서는 안 되고 수색하여 토벌하지 않을 수 없"다고 하였다.[13]

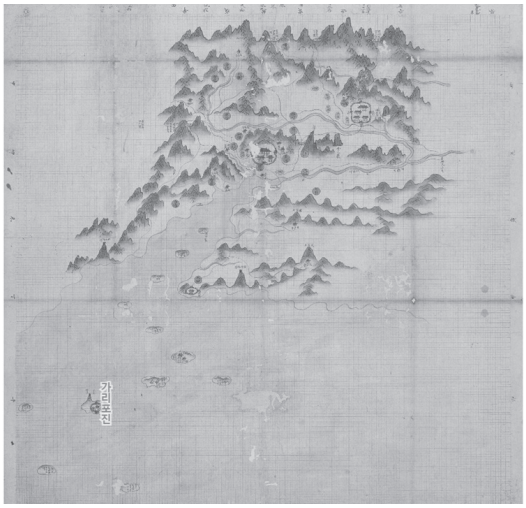
이렇게 왜적들의 침범이 이어지자 영사(領事) 정광필이 아뢰기를,

> "왜적이 계속 왕래하는 까닭은 제주를 통행하는 길을 차단하기 위한 것입니다. 그들이 만일 이익을 보았다면 마음에 달갑게 여겨 그 술책을 앞으로 마구 쓸 것입니다."[14]

라 하여 왜적의 목적이 제주 바닷길의 차단에 있다고 지적하였다.

이처럼 정부에서는 제주의 바닷길이 막힐 것을 우려하였다. 따라서 이때 이를 방어할 임무를 누가 어디서 수행할 것인가가 관건이 되었다. 그들이 찾은 답은 수군진의 전진 배치였고 그 자리는 곧 가리포였다. 이제 가리포진은 추자도 수토에 더하여 제주 바닷길 방어까지 맡게 되었다.

그 후 가리포진은 성을 쌓고 또 행영(行營)도 설치하면서 모양을 갖추어 갔다. 신설된 지 8년이 지난 1530년(동 25), 우도 수사 이몽린(李夢麟)이 보고하기를



【그림 1】『호남지도(湖南地圖)』(英祖 年間:1724-1776, 7帖, 筆寫本) 중 강진현 가리포진(좌측 하단)의 모습. 큰 바다 쪽으로 전진 배치되어 있음을 보여준다. [출처 규장각한국학연구원]

13) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 6월 22일 1번째 기사

14) 『중종실록』 45권, 중종 17년(1522) 7월 15일 1번째 기사

"왜선 한 척이 청산도에서 나와 추자도로 향하여 가기에 신(臣)이 병선을 정제(整齊)하여 가리포 행영에 도착해서 변(變)에 대비하고 있었는데, 왜선 한 척이 제도(第島)에서 신이 복병(伏兵)한 곳으로 향해 왔습니다. 왜병은 대개 30여 명이었는데 큰 소리로 외치면서 창검과 궁시(弓矢)로 접전해 오는 것이었습니다. 그러자 신이 거느린 병선에서 쇠뇌들을 일시에 발사하니, 왜인 4명이 물에 몸을 던져 헤엄쳐 육지로 올라와서 1명이 군관 고산동(高山仝)을 향하여 돌입해 들어오므로 산동이 활을 쏘아 맞추어 죽였고, 또 3인이 칼을 가지고 헤엄쳐 신의 배로 향해 오는 것도 쏘아 맞추어 포획하였습니다. 그리고 또 13명은 화살을 맞고 배안에 고꾸라지기도 하고 배밑으로 숨기도 하였는데, 배안에 불을 던져 반은 불타고 부서졌습니다. 그러나 날이 저물어서 끝까지 쫓지는 못했습니다. 신의 왼쪽 팔에도 화살을 맞기는 했으나 상처가 나지는 않았습니다. 참획(斬獲)한 왜수(倭首) 17급과 왜궁시(倭弓矢)·반의(斑衣)·잡물(雜物)을 올려보냅니다."[15]

라 하였다. 이때에 이르러 이렇듯 가리포 행영이 제 역할을 하고 있었음을 확인할 수 있다.

한편, 가리포진 신설 때인 1522년(동 17) 『중종실록』 기사를 보면, 병조판서 장순손(張順孫)이 아뢰기를, "미조항·방답·가리포 등에 이미 성을 쌓도록 하였는데, 그곳은 긴요한 방어지입니다"[16] 라 하였다. 이를 통해 가리포 축성과 함께 미조항의 축성도 함께 진행되고 있었음을 알 수 있다. 이에 대해 중종은

"미조항 일은 제주에 왕래하는 사람들이 자주 왜적에게 피해를 입게 되므로 대신들이 모두 시급히 진을 설치해야 한다고 하였기 때문에 하는 것이다."

라 하여 미조항의 축성도 제주 바닷길 방어 때문임을 다시 언급하였다. 미조항은 남해도 끝에 있는데, 여기에 진을 설치하자는 논의는 성종조부터[17] 있어왔다. 이처럼 이즈음 추자도와 제주도 바닷길의 방어가 전체적으로 시급한 과제가 되었다.

이 점은 이후 기록들에서 더욱 분명해진다. 1554년(명종 9) 제주도와 보길도에 왜변이 있었을 때 "조방장(助防將)은 가리포첨사가 오로지 제주만을 위해 조방하고 있으니 특별히 파견할 필요는 없습니다"[18]라는 말이 나온다. 가리포가 오로지 제주만을 조방하고 있다는 말이 주목된다. 또 이어서 비변사가 아뢰기를 "가리포첨사를 당상관으로 차송(差送)한 것은 전적으로 제주를 구원하려는

15) 『중종실록』 67권, 중종 25년(1530) 3월 10일 1번째 기사
16) 『중종실록』 44권, 중종 17년(1522) 5월 7일 8번째 기사
17) 『중종실록』 44권, 중종 17년(1522) 2월 27일 1번째 기사
18) 『명종실록』 16권, 명종 9년(1554) 6월 8일 2번째 기사

뜻에서였습니다"[19]라 하였다. 그밖에도 "제주에 일이 있게 되면 가리포첨사가 먼저 들어가 원조(援助)해야 되는데"[20]라거나 헌부가 아뢰기를 "제주에 변이 있게 되면 가리포첨사가 구원 나가야 할 것을 비변사가 이미 의정했습니다"[21]라 하였고, "왜구들이 제주에 모여들 때에 그곳의 병력만으로 감당할 수 없게 되면 가리포첨사가 마땅히 먼저 나아가 구원해야 할 것"이라고도 하였다.[22]

이런 기록들에서 가리포진의 설치가 제주 바닷길 방어에 주목적이 있었음을 다시 한 번 확인해 준다. 이렇게 정부에서는 가리포진을 강화해가면서 제주 바닷길 방어에 진력하고 있었다. 이에 따라 가리포진의 위상은 커져갔다. 바로 이때 이를 방해라도 하려는 듯 1555년(명종 10) 을묘왜변이 일어난다. 준비가 덜 되어 있던 형편에서 을묘왜변을 당하였다. 다만 그 후, 가리포진은 성을 보수 확장하고 병력을 증강하면서 조선에서 가장 큰 거진으로 발전하여 갔다.

을묘왜변을 겪고 난 후 제주도 방어문제를 논의하는데, 간원이 아뢰기를,

> "제주는 바다 가운데 있는데, 저번 흉년에 백성들이 많이 죽어 만약 적변이 생기면 안에는 수졸(守卒)이 없으므로 조정에서 가리포첨사와 진도군수로 제주원장(濟州援將)을 삼았습니다."

라 전제하고 난 뒤, 을묘왜변의 사례를 들어 가리포나 진도의 성을 비우면 안 된다는 이유로 제주에 대한 지원을 금하자는 의견을 냈다.[23]

을묘왜변으로 가리포진의 역할이 제주 방어보다 가리포를 비롯한 주변 방어가 더 우선되어야 함을 지적하였다. 그렇다고 제주 바닷길 방어를 포기할 수는 없었다. 이런 이유로 가리포진은 역할이 추가되면서 점차 그 규모를 키워갔다.

5. 호남제일번(湖南第一藩), 제일의 요충지

가리포진은 1555년 을묘왜변을 당하고 난 후, 진성을 보수 확장하고 병력을 증강하면서 조선에서 가장 큰 수군진으로 발전하여 갔다.

이순신이 정유재란 직전인 1596년(선조 29) 윤8월 24일, 가리포에 와서 부찰사 한효순, 우우후 이정충(李廷忠)과 함께 남쪽 망대(남망봉, 해발 150m)로 같이 올라가서 보고

19) 『명종실록』 16권, 명종 9년(1554) 6월 25일 1번째 기사
20) 『명종실록』 18권, 명종 10년(1555) 1월 10일 5번째 기사
21) 『명종실록』 18권, 명종 10년(1555) 1월 11일 1번째 기사
22) 『명종실록』 18권, 명종 10년(1555) 1월 12일 2번째 기사
23) 『명종실록』 20권, 명종 11년(1556) 2월 21일 2번째 기사

"좌우에는 적들이 다니는 길과 여러 섬들을 역력히 헤아릴 수 있었다. 참으로 호남의 제일 요충지이다[眞湖南之第一要衝也]."

라고 하였다.[24] 이 말이 가리포진의 위상을 결정 짓는 상징적인 문구가 되었다.

가리포진이 신설되었을 때 가리포진은 제진으로 거진인 임치도 진관에 소속되어 있었다. 그러다가 숙종년간에 해방(海防)에 대한 관심이 부쩍 늘어나면서, 1681년(숙종 7) 신지도에 만호진이 설치되는 등 수군진도 늘어났다. 진관도 재편되었다. 우도는 위도(蝟島)와 가리포 두 개의 진이 거진이 되었다. 위도에는 임치·고군산·산목포(山木浦)·다경포·법성포·검모포(黔毛浦)·군산포·신도(新島)의 여덟 보(堡)를, 가리포에는 고금도·남도포·금갑도·어란포·이진·신지도·마도·회령포의 여덟 보를 소속시켰다. 위도와 가리포 두 진은 양남(兩南) 수로의 인후였으므로 전라도의 감사와 수사에게 순의(詢議)하여 이렇게 진관을 설치하였다. 이처럼 조선 후기에 이르러 가리포진의 위상은 대폭 강화되었다.[25] 또 1719년(숙종 45)에 "근년 전라도에 신설된 진보(鎭堡)가 상당히 많은데"라[26] 하듯이 이때를 전후하여 신설되는 진보(鎭堡)가 특히 전라도에 유난히 많았다.

숙종대 증설되었던 수군진들은 영조대 일부를 혁파하였고, 이를 「양남진보변통절목(兩南鎭堡變通節目)」으로 정리하였다.[27] 이에 따르면 위도·법성포·가리포·군산 등 네 개의 진은 위치가 긴중(緊重)하여 책임이 가볍지 않기 때문에 예전부터 이력과(履歷窠, 근무 평점을 가산해 주는 자리)였는데, 이제 구근(久勤) 자리에 속하게 하였다. 그래서 첨사에서 수사로 승진하는 자리가 되었다. 가리포는 후에 신자과(新資窠)[28]가 되기도 하였다.

【그림 2】 196대 첨사 홍선(洪墡)이 쓴 '호남제일번(湖南第一藩)' 현판이 걸려 있다. 그 뒤로 객사인 청해관(淸海館)이 보인다. [완도문화원 제공]

24) 『李忠武公全書』卷之七, 「亂中日記」三 [丙申] 閏八月 戊子

25) 『숙종실록』 14권, 숙종 9년(1683) 윤6월 10일 1번째 기사

26) 『국역 비변사등록』 72책, 숙종 45년(1719) 5월 2일, 右議政 李健命 등이 입시하여 輪番軍 및 戰船 등 全羅道에 신설된 鎭堡를 운영 하는 문제에 대해 논의함

27) 『국역 비변사등록』 122책, 영조 27년(1751) 2월 11일, 兩南鎭堡變通節目을 定奪한 바에 따라 써서 들인다는 備邊司의 啓와 그 節目

28) 『승정원일기』 고종 3년(1866) 11월 15일[13] 영종도 첨사를 신자과로 시행할 것을 청하는 의정부의 계

18세기 후반 정조대가 되면 이런 사정들이 반영되어 『대전통편』(1785, 정조 9)에 다음과 같이 편제되었다. 이를 정리하면 다음 표와 같다.

【표 1】『대전통편』「병전」「외관직」 중 전라도 수군 편제

절도사(정3품) 3원	첨절제사(종3품) 4원	동첨절제사(종4품) 6원	만호(종4품) 15원
우도	임치도진	임자도	다경포 목포 지도 남도포
	가리포진	고금도	신지도 어란포 마도 금갑도 이진
	고군산진	법성포 위도 군산포	검모포
좌도	사도진	방답	회령포 여도 녹도 발포

* 관찰사가 절도사를 겸하기 때문에 절도사는 3원임
* 별장은 격포·흑산도·고돌산에 두었고, 달량진과 돌산포의 만호는 혁파했다.
* 제주목사는 수군방어사를 겸하고 제주진에 수군절제사 1원, 명월포에 만호 1인을 두었다.

철종대에는 병조판서 홍종응(洪鍾應)의 청에 따라 "완도를 독진(獨鎭)으로 만들어 (첨사를) 가려서 차임하여 보내고, 전최(殿最)는 순영에서 하게 하여" 그 위상을 강화하였다. 이때 그렇게 해야 하는 이유를 다음과 같이 말하였다.

> "강진과 해남의 사이에 완도가 있으니, 옛날에 청해영(淸海營)이라 일컫던 곳으로 우수사의 행영입니다. 해방(海防)을 맡아 관리하는 최고의 요충지로 일본과 인접하여 순풍이 한 번 불면 닿을 수 있기 때문에 진을 설치하고 가리포첨사를 두었으며 … 충무공 이순신이 참으로 호남 제일의 요충지라고 말하였으며, 그 가까이의 대여섯 섬의 진을 모두 본진에서 관할합니다."[29]

라 하여 가리포진의 중요한 바를 거론하였다. 196대 첨사 홍선(洪墡)이 독진 승격을 기념하여 이순신의 말을 빌어 '호남제일번(湖南第一藩)'이란 현판 휘호를 써서 객사 입구문에 걸었다. 가리포진은 이렇게 6개의 진을 거느리는 최대의 거진이었다. 주진의 하나였던 전라좌수영이 거느린 진이 5개였으니 그보다도 오히려 많았다.

29) 『국역 비변사등록』 241책, 철종 5년(1854) 10월 11일, 領中樞府事 鄭元容 등이 입시하여 肇慶廟 改修에 대한 施賞, 順天의 軍布 代錢 등에 대해 논의함.

6. 좌·우수영의 경계를 나누는 곳

조선시대에 전라·경상·충청은 이를 각각 좌·우도로 나누어 관리하였다. 이때 좌·우도를 나누는 기준은 서울이었지만 그 소속 군현이 항상 같지는 않았다. 『증보문헌비고』의 구분에 따라 현 전라남도 서남해의 행정구역만을 보면, 좌도에는 장흥·순천·낙안·보성·광양·흥양 등이, 우도에는 영암·영광·함평·고창·무장·무안·진도·강진·해남·제주·대정·정의 등이 각각 속하였다. 그런데 강진의 경우 『증보문헌비고』나 『탁지지』에는 우도로 편제되어 있는데 18세기 중엽 발간된 『호남지도』에는 좌도로 편제되어 있었다. 이렇듯 강진은 우도와 좌도로 그 소속이 오락가락하였다. 이에 따라 가리포진의 소속도 달라졌다.

1686년(숙종 12) 전라좌도 수군절도사 신유(申鍒)의 장계에 따라 강진의 경내에 있는 네 진, 즉 가리포·마도·신지도·고금도 등을 좌수영으로 소속을 옮겼다.[30] 1690년(동 16)에는 어사 심계량(沈季良)이 별단에서 왕래하는데 폐단이 있다고 하여 도로 우수영에 예속시켰다. 왕래하는 폐단이란 육로로 왕래할 때 강진의 진들은 우수영이 좌수영보다 더 가깝기 때문에 좌수영 소속이 폐단이 된다는 것이었다.

이에 대해 1777년(정조 1) 4월 전라좌도 수군절도사 이문덕(李文德)이 장계를 올려 ”주사(舟師, 즉 수군)의 편부(便否)는 의당 수로(水路)의 험이(險夷)를 논해야 하는 것”이라 하면서

> “선척을 운행할 즈음에 본영(좌수영)으로 향할 경우에는 험한 파도가 없는 반면 우영으로 향할 경우에는 험한 파도가 있습니다.”

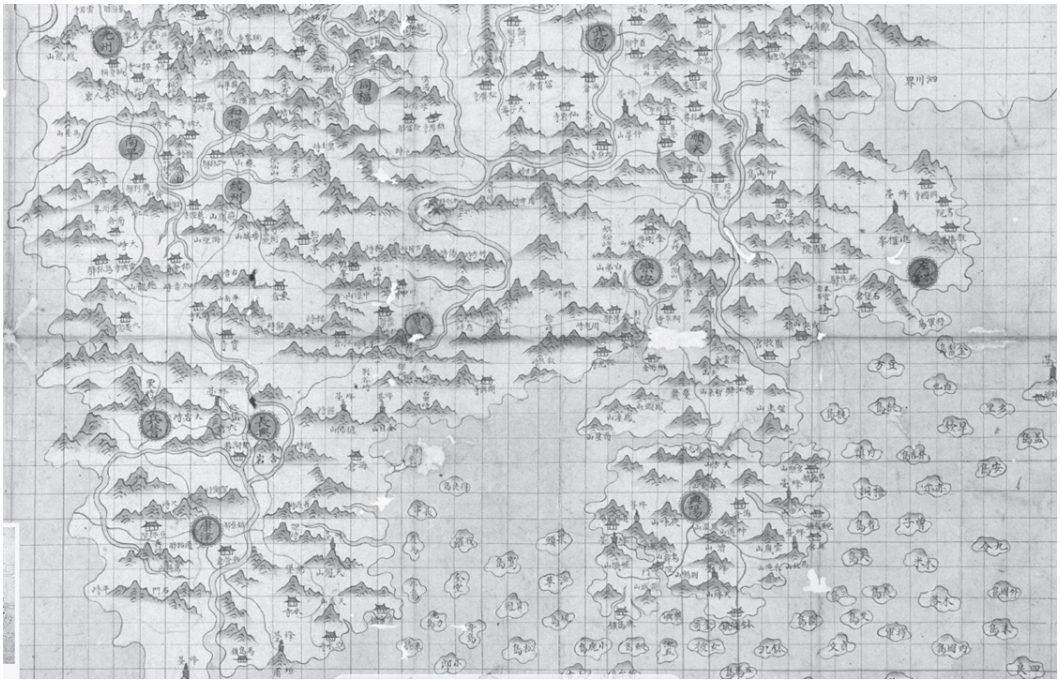
라 하여 바닷길로 보면 좌수영 소속이 오히려 편하다고 주장하면서 옮길 것을 요청하였다. 그러나 받아들여지지는 않았다.

강진 자체가 좌도와 우도로 그 소속이 바뀌곤 했는데, 이에 따라 가리포진을 비롯한 강진 관할의 네 개 진도 오락가락했다. 이처럼 가리포진은 전라도의 좌계와 우계를 나누는 경계에 있으면서 서로 관할을 요청할 만큼 비중 있는 곳이었다.[31] 하지만 가리포진이 주로 우수영에 속하였기 때문에 우수영이 좌수영보다 압도적으로 큰 규모를 유지할 수 있었다.

---

30) 『국역 비변사등록』 40책, 숙종 12년(1686) 9월 17일, 全羅道 右水營에 소속된 다섯 鎭을 左水營으로 옮겨 소속시키는 일에 대해 아뢰는 備邊司의 啓; 『정조실록』 3권, 정조 1년(1777) 4월 5일 2번째 기사

31) 『일성록』 정조 원년(1777) 4월 5일[05], 좌수영(左水營)으로 네 진(鎭)을 이속(移屬)하는 일에 대하여 다시 품처하도록 명하였다; 『국역 비변사등록』 158책, 정조 1년(1777) 4월 6일, 左議政 金相喆 등이 입시하여 全州府의 城堞과 塹壕의 곡물이 부족하므로 常賑穀을 획급하는 문제 등에 대해 논의함.



【그림 3】『호남지도』 중 전라좌도의 남해안 일대. 여기에는 강진이 좌도에 포함되어 있다.
[출처 규장각한국학연구원]

17~19세기 전라남도 羅州牧 荷衣島 거주 漆原 諸氏 일가의 准戶口 자료

임학성·우희정 | 인하대학교

1. 발표를 시작하며

현재 호남권 한국학자료센터에서는 조선 후기 전라도 섬 지역에서 거주한 주민들에 대한 고문서 자료를 조사·수집하여 온라인 서비스를 제공하고 있다. 그 가운데 인구 정보를 알려주는 호적 관련 고문서 자료인 准戶口와 戶口單子도 적잖이 확인되고 있어, 조선 후기 섬 거주민의 생활상을 연구하는 데 지대한 도움이 되고 있다.

이 발표는 호남권 한국학자료센터에서 온라인 서비스(http://hnkostma.org/emuseum/service) 중인 전라남도 섬 거주 어느 한 일가의 호적 자료를 소개하고, 자료에서 나타나는 특징들을 설명하려는 것이다. 대상 자료는 17세기 말엽(1690년·숙종 16)부터 19세기 말엽(1888년·고종 25)까지 전라남도 羅州牧 소속의 荷衣島에서 거주했던 漆原 諸氏 일가의 준호구 자료 48점이다.

먼저 자료의 작성 시기와 戶首의 정보(연령, 직역, 본관 등), 거주지, 자료 기재 내용의 특징 등을 정리하면 다음 〈표 1〉과 같다.

〈표 1〉 17~19세기 河衣島 거주 漆原 諸氏 일가의 준호구 자료 현황

자료 No.	시기	戶首			거주지	기재 내용의 특징
		성명	연령	직역		
1	1690년 (숙종 16)	諸萬益	25	良人	羅州牧 外島 荷衣島 제15통 제2호	·본관을 '海南'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丁卯戶口准給者'로 기재 ·말미 하단 여백에 '唱 李元白〈手押〉 / 准 姜就望〈手押〉' 기재
2	1693년 (숙종 19)	諸(萬益)	(28)	自首良人	羅州牧 荷衣島 제16통 제4호	·본관을 '金海'로 기재 ·자료의 끝을 '… 自首者'로 기재 ·말미 하단 여백에 '唱 鄭卿孫〈手押〉 / 准 鄭斗信〈手押〉' 기재

자료 No.	시기	戶首			거주지	기재 내용의 특징
		성명	연령	직역		
3	1696년 (숙종 22)	諸萬益	31	良人	羅州牧 內島 荷衣島 제15통 제2호	·결손으로 본관 기재 확인 불가 ·자료의 끝을 '… 等癸酉戶口准給者'로 기재 ·말미 하단 여백에 '唱 李元昌〈手押〉 / 准 鄭斗信 〈手押〉' 기재
4	1699년 (숙종 25)	諸萬益	37	良人	羅州牧 荷衣島 제12통 제3호	·연령 부분을 '丙午不喩參拾柒癸卯'로 기재 ·본관을 '塗元'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丙子戶口準給者'로 기재 ·말미 하단 여백에 '唱 李元昌〈手押〉 / 准 羅 三〈手押〉' 기재
5	1702년 (숙종 28)	諸萬益	(40)	良人	羅州牧 荷衣島 제11통 제4호	·본관을 '塗元'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等己卯戶口准給者'로 기재 ·말미 하단 여백에 '唱 李元[?] / 准 高致[?]' 기재(하부 결손)
6	1708년 (숙종 34)	諸萬益	46	良人	羅州牧 荷衣島 제9통 제1호	·諸萬益이 제9통 統首로 追記 ·본관을 '柒元'으로 기재 ·자료 후반부 결손
7	1711년 (숙종 37)	諸萬益	49	良人	羅州牧 荷衣島 제6통 제2호	·본관을 '柒元'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊子戶口准給者'로 기재 ·자료 후반부 결손
8	1717년 (숙종 43)	諸萬益	55	良人	羅州牧 島 荷衣島 제8통 제4호	·직역 부분을 '良人鰥夫不喩'로 기재(* '今加妻' 기재) ·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等甲午戶口准'으로 기재 ·자료 후반부 결손
9	1723년 (경종 3)	諸萬益	61	미기재	羅州牧 內島 荷衣島 제10통 제2호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等庚子戶口相准者'로 기재 ·말미 하단 여백에 唱/准者 미기재(이하, 자료에서도 같음)
10	1729년 (영조 5)	諸萬益	67	良人	羅州牧 內島 荷衣島 제8통 제4호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丙午相准者'로 기재
11	1735년 (영조 11)	諸仁章	40	'還俗'	錦城縣 內島 荷衣島 제7통 제4호	·직역 부분을 '良人通政大夫諸萬益故代子還俗'로 기재 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等壬子相准者'로 기재
12	1738년 (영조 14)	諸仁章	43	良人	羅州牧 內島 荷衣島 제7통 제3호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙卯戶口相准者'로 기재
13	1741년 (영조 17)	諸仁章	46	良人	羅州牧 內島 荷衣島 제14통 제5호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊午戶口相准者'로 기재
14	1744년 (영조 20)	諸仁章	49	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제11통 제3호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等辛酉戶口相准者'로 기재
15	1747년 (영조 23)	諸仁章	52	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제11통 제3호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等甲子戶口相准者'로 기재
16	1750년 (영조 26)	諸仁章	55	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제13통 제2호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丁卯戶口相准者'로 기재
17	1753년 (영조 29)	諸仁章	58	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제13통 제1호	·諸仁章이 제13통 統首로 追記 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等庚午戶口相准者'로 기재

자료 No.	시기	戶首			거주지	기재 내용의 특징
		성명	연령	직역		
18	1756년 (영조 32)	諸仁章	61	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제10통 제4호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等癸酉戶口相准者'로 기재
19	1759년 (영조 35)	諸仁章	65	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제11통 제2호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等癸丙子口相准者'로 기재
20	1762년 (영조 38)	諸致亮	16	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제7통 제2호	·'諸仁章代子' 朱記. 四祖 부분에서 '父仁章年六十八丙子' 기재 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等己卯子口相准者'로 기재
21	1765년 (영조 41)	諸仁章	70	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제7통 제2호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·동거 가족 부분에서 '率子致亮年十九丁卯' 기재 ·자료의 끝을 '… 等壬午戶口相准者'로 기재
22	1768년 (영조 44)	諸仁章	73	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제7통 제2호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙酉戶口相准者'로 기재
23	1771년 (영조 47)	諸仁章	76	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제5통 제4호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊子相準'으로 기재
24	1774년 (영조 50)	諸仁章	79	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제[?]통 제[?]호	·統, 戶 번호 자료 훼손으로 확인 불가 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等辛卯戶口相準'으로 기재
25	1777년 (정조 1)	諸仁章	82	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제3통 제2호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等甲午戶口相準'으로 기재
26	1780년 (정조 4)	諸仁章	85	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제4통 제5호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丁酉戶口相準'으로 기재
27	1786년 (정조 10)	諸仁章	91	武學	羅州牧 內島 荷衣島 제3통 제1호	·諸仁章이 제3통 統首로 追記 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等癸卯戶口相準'으로 기재
28	1789년 (정조 13)	諸啓相	40	미기재	羅州牧 內島 荷衣島 제3통 제1호	·諸啓相이 제3통 統首로 追記 ·직역 부분에 '武學諸仁章故代子'로 기재 ·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 丙午戶口相準'으로 기재
29	1792년 (정조 16)	諸啓相	43	閑良	羅州牧 內島 荷衣島 제4통 제4호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等己酉戶口相準'으로 기재
30	1798년 (정조 22)	諸啓相	49	閑良	羅州牧 荷衣島 제4통 제4호	·본관을 '柒源'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙卯戶口相準'으로 기재
31	1801년 (순조 1)	諸啓相	52	閑良	羅州牧 荷衣島 제4통 제3호	·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊午戶口相準'으로 기재
32	1810년 (순조 10)	諸好安	23	미기재	羅州牧 荷衣島 제14통 제4호	·직역 부분에 '閑良諸啓相故代子'로 기재 ·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等庚午戶口自首者'으로 기재
33	1813년 (순조 13)	諸好安	26	閑良	羅州牧 荷衣島 제 통 제 호	·統, 戶 번호 미기재 ·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等庚午戶口相準'으로 기재

자료 No.	시기	戶首			거주지	기재 내용의 특징
		성명	연령	직역		
34	1816년 (순조 16)	諸好安	29	閑良	羅州牧 荷衣島 제13통 제3호	·거주지 부분에 '都廳里'를 朱記 ·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等癸酉戶口相準'으로 기재
35	1819년 (순조 19)	諸好安	32	閑良	羅州牧 荷衣島 제13통 제2호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丙子戶口相準'으로 기재
36	1822년 (순조 22)	諸好安	35	閑良	羅州牧 荷衣島 제3통 제2호	·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等己卯戶口相準'으로 기재
37	1828년 (순조 28)	諸好安	41	閑良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제13통 제1호	·諸好安이 제13통 統首로 追記 ·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙酉戶口相準'으로 기재
38	1831년 (순조 31)	諸好安	44	閑良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제13통 제1호	·諸好安이 제13통 統首로 追記 ·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊子戶口相準'으로 기재
39	1834년 (순조 34)	諸好安	47	閑良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제3통 제2호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等辛卯戶口相準'으로 기재
40	1840년 (헌종 6)	諸好安	53	閑良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제11통 제5호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·동거 가족 부분에서 '率弟好八年四十二己未' 기재 ·자료의 끝을 '… 等丁酉戶口相準'으로 기재
41	1849년 (헌종 15)	諸好八	51	閒良 鰥	羅州牧 荷衣島 都廳里 제12통 제3호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·호수의 외조 기재 다음에 '… 等丙午戶口相準'으로 기재
42	1858년 (철종 9)	諸漢水	32	미기재	羅州牧 荷衣島 都廳里 제11통 제2호	·직역 부분에 '閒良諸好安故代侄'로 기재 ·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙卯戶口相準'으로 기재
43	1861년 (철종 12)	諸漢水	35	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제12통 제3호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等戊午戶口相準'으로 기재
44	1876년 (고종 13)	諸漢水	50	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제 통 제3호	·統 번호 미기재 ·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等癸酉戶口相準'으로 기재
45	1879년 (고종 16)	諸漢水	53	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제 통 제5호	·統 번호 미기재 ·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等丙子戶口相準'으로 기재
46	1882년 (고종 19)	諸漢水	56	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제9통 제2호	·본관을 '漆原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等己卯戶口相準'으로 기재
47	1885년 (고종 22)	諸汗水	59	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제10통 제4호	·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等壬午戶口相準'으로 기재
48	1888년 (고종 25)	諸汗水	62	閒良	羅州牧 荷衣島 都廳里 제 통 제 호	·統, 戶 번호 미기재 ·본관을 '柒原'으로 기재 ·자료의 끝을 '… 等乙酉戶口相準'으로 기재

2. 자료의 기재 방식

준호구는 戶首의 필요에 의해 관아에 신청하면 호구조사의 결과로 작성된 戶籍大帳의 기재 내용을 謄寫하여 신청자인 戶首에게 발급한 고문서 자료를 말한다. 본 연구에서의 대상 자료 중 1696년(숙종 22·丙子·康熙 35) 5월 羅州牧에서 諸萬益에게 발급한 준호구(자료 №.3)의 起頭 부분 "考丙子成籍戶口帳內 …"은 "병자년에 작성한 호적대장을 참고하건대, 그 안에 …"라는 뜻이다. 병자년은 1696년이니, 그 해 새로 작성한 호적대장에 기재된 諸萬益 가호의 내용을 나주목에서 등사해 준 것이 된다.

그런데 호적대장을 등사하는 방법은 두 가지가 있었던 것 같다. 하나는 호적대장 안의 등사할 부분을 누군가가 소리 내어 읽어주면 다른 누군가가 그것을 받아 적는 방법이다. 다른 하나는 누군가가 호적대장을 보고 직접 등사하는 방법이다. 위 준호구 자료 가운데 №.1~№.8까지 唱者와 准者의 이름과 署押이 각기 기재된 것은 전자의 방법에 의해 준호구가 작성되었음을 말해주는 것이라 하겠다. 이에 반해 자료 №.9 이후로는 唱·准者가 기재되지 않고 있었던 것은 바로 후자의 방법으로 준호구가 작성되었던 것으로 추정해 볼 수 있다. 이와 아울러 준호구 자료의 말미 套式이 전자의 방법일 때는 "… 等〈干支〉戶口准給者"로 끝나는 반면, 후자의 방법일 때는 "… 等〈干支〉戶口相准者"로 끝나는 있는 것도 자료 기재상의 특징이라 하겠다.

한편, 호적 고문서 자료인 준호구와 호구단자는 그 기재 양식에서 차이가 있었는데, 현저한 차이는 준호구는 호적대장의 기재 내용을 그대로 등사한 것이기에 가호 내의 인적 사항을 행의 구분 없이 連書한 반면, 호구단자는 '單子'라는 명칭에서 알 수 있듯이 가호 내의 인적 사항에 대해 행을 구분하여 列書했다는 점이다.

본 대상 자료에서도 전체 48점 중 26점은 連書하였지만, 20점은 호구단자처럼 列書하고 있었다. 그리고 2점은 연서와 열서 방식을 혼용하고 있기도 하였다. 열서 방식이 나타난 시기는 1771년 준호구 자료(№.23) 이후부터이다. 그렇지만 그 기재 양식에서 비록 연서와 열서, 또는 혼용 등을 보였다 하더라도, 준호구 자료에서만 나타나는 결정적 특징인 ① 자료 작성의 시기(年號와 月), ② 자료 발행 郡縣名, ③ 준호구 謄給에 참고한 호적대장("考〈간지〉成籍戶口帳內 …" 부분), ④ 등급에 참고한 호적대장의 말미("… 等〈干支〉戶口相准者" 부분), ⑤ 이밖에 수령의 職銜과 署押 등이 갖추어져 있다는 점에서 준호구 자료임은 의심할 여지가 없다.

3. 기재 인물들의 직역과 호칭, 그리고 신분

하의도에서 거주한 漆原 諸氏 일가의 가장 오랜 자료인 1690년 준호구(№.1)에 따르면, 戶首 諸萬益(25세)의 직역은 '良人'으로 확인된다. 그의 四祖는 직역을 기재하지 않았고, 母는 '良女'로 기재하였다. 제만익이 호수로 등재된 1729년 준호구(№.10)까지 그의 직역은 변함없이 '良人'이었다(〈표 2〉 참조). 한편 제만익은 妻는 1693년 준호구(№.2)부터 확인되는데 '良女'였다. 그런데 부녀자의 경우 신분이 良女라면 일반적으로 金, 李, 朴과 같은 姓을 기재한 다음에 '조이'[召史]를 호칭으로 기재하는데, 제만익은 처는 단지 '雙德'이라는 이름만 기재하였다. 뿐만 아니라 처의 祖 직역을 '私奴'로 기재하고 있었다. 1696년 준호구(№.3) 자료에서는 처를 '良女不喩私婢'로 기재하였다. 이는 "良女 기재가 잘못이라 私婢로 바로 잡는다"는 것이다. 이후 처 雙德은 1711년 죽기까지 私婢로 기재되었다. 그리고 1702년 준호구(№.5)에서는 上典이 晉州에 사는 李□□라고 밝히기도 하였다. 1717년 준호구(№.8) 이후로는 제만익의 두 번째 처가 등장하는데 '良女 朴조이[召史]'로 기재되었다.

1735년 제만익이 사망하면서 아들 諸仁章이 40세의 나이로 호수를 대신 맡게 되는데, 직역 대신 '還俗'으로만 기재되었다. 제인장은 세속을 떠나 출가하여 승려 생활을 하다가 父가 사망하면서 가계를 잇기 위해 환속한 것으로 추정된다. 제인장의 직역은 1738년 준호구(№.12)에서 '良人'으로 기재되고 있었다. 그러다가 1744년 준호구(№.14)부터는 '閑良', 1756년 준호구(№.18)부터는 '武學'을 직역으로 기재하고 있었다. 1735년부터 확인되는 제인장의 처는 河東을 본관으로 한 鄭 '조이[召史]'였다. 그런데 제인장의 처 호칭에서 주목할만한 변화가 나타났다. 조이를 기재하던 처가 1762년 준호구(№.20)에서 '鄭氏'로 기재했다가 '氏'자를 지우고 옆에 '召史'를 첨기한 사실이 발견된 것이다. 비록 준호구 자료상의 기재를 통한 것이기는 하나, 처의 호칭을 통해 신분상승을 시도했다고 볼 수 있는 것이다. 역시 처의 호칭이 다음 1765년 준호구(№.21) 이후로는 중인신분층 부녀자의 호칭인 '姓'으로 기재되고 있었음을 볼 수 있다.

제인장의 아들 諸致亮(1789년 이후 啓相으로 개명)이 호수로 등장하는 1762년 준호구(№. 20)와 1792년 준호구(№29) 이후로는 모두 직역을 '閑良'으로 기재하고 있었고, 처 또한 처음에는 '召史'를 기재했다가 1789년 이후로는 '姓'을 기재하고 있었다.

〈표 2〉 호수와 처, 가족의 직역 및 호칭

시기 / 직역 및 호칭	1690	1693	1696	1699	1702	1708	1711	1717	1723	1729	1735	1738	1741	1744	1747	1750
諸萬益	良人								미기재	良人	*故	〈通政大夫〉				
諸萬益의 妻: 雙德	–	良女	私婢				故	–								
諸萬益의 妻: 密陽 朴	–							良女 '召史'			–					
諸萬益의 子: 善周	–		盲人	盲人故	–											
諸仁章: 萬益의 子	–										'還俗'	良人		閑良		
諸仁章의 妻: 河東 鄭	–										'召史'					

비고) * 良人通政大夫

시기 / 직역 및 호칭	1753	1756	1759	1762	1765	1768	1771	1774	1777	1780	1786	1789	1792	1798	1801	1810
諸萬益	〈通政大夫〉															
諸仁章	閑良	武學		미기재	武學			?	武學			武學故	〈武學〉			
諸仁章의 妻: 河東 鄭	'召史'			*'召史'	'姓'							–				
諸致亮: 仁章의 子 → '啓相'으로 개명	미기재			閑良	미기재							미기재	閑良			閑良故
諸致亮의 妻: 曺	–								'召史'		–					
諸致亮의 妻: 坡平 尹	–										'召史'	'姓'				–
諸好安: 啓相의 子	–															미기재
諸好安의 妻: 金海 金	–															'姓'

비고) * '氏'로 기재되었다가 '召史'로 수정

시기 / 직역 및 호칭	1813	1816	1819	1822	1828	1831	1834	1840	1849	1858	1861	1876	1879	1882	1885	1888
諸萬益	〈通政大夫〉									–						
諸仁章	〈武學〉									〈閒良〉						學生
諸啓相	〈閑良〉							〈武學〉		〈閒良〉						學生
諸好安	閑良								–	〈閒良〉						學生
諸好安의 妻: 金海 金	'姓'								–							
諸好八: 好安의 弟	미기재								閒良鰥	閒良故	–					
諸好八의 妻: 密陽 朴	–								'姓'	–						
諸漢水: 諸好安의 子 → 汗水로 개명	–									미기재	閒良					
諸漢水의 妻: 平山 申	–									'姓'						

다음 제계상의 아들 諸好安이 호수로 등재된 1813년 준호구(№.33) 이후는 제호안 역시 직역을 '閑良'으로 기재하였고, 처 또한 '姓'을 기재하였다.

마지막 호수로 등장하는 제호안의 아들 諸漢水(汗水)의 경우도 1861년 준호구(№.43) 이후 줄곧 '閒('閑'의 오기)良'을 직역으로 기재하고 있었으며, 처 또한 '姓'을 기재하였다.

이상, 준호구 자료에 기재된 호수의 직역과 처의 호칭 등을 통해 볼 때, 하의도에서 세거한 칠원

제씨 일가는 처음 평민신분층으로 생활하다가 18세기 말경에 이르러 중인층으로 신분을 상승시켰던 것으로 해석할 수 있겠다.

이는 자신들의 본관도 처음에는 '海南'이라 했다가(1690년 준호구) '金海'로 변경했고(1693년 준호구), 다시 '塗元'으로 변경했다가(1699년 준호구), '柒元'(1708년 준호구)으로 변경, 또 '柒原/柒源'(1717년 준호구)으로 변경, 결국 '漆原'으로 확정하게 되는(1819년 준호구) 등의 양상을 보인 점도 신분상승의 지난한 과정이었다고 해석해 볼 수 있었다.

조선후기 섬주민의 양반되기와 열녀만들기
- 거문도 김해김씨 소장 고문서를 중심으로 -

전 경 목 | 한국학중앙연구원 명예교수

1. 서론

본고는 조선시대에 섬에 거주하던 백성이 어떠한 과정을 거쳐서 양반이 되고 양반 가문으로서의 전통을 만들기 위해 그 가문 소속의 며느리들이 열녀로 만들어지게 되었는지를 거문도(巨文島)에 세거하는 김해김씨(金海金氏) 가문을 통해 살펴보려고 한다.

2. 가문과 자료 소개

거문도 세거 김해김씨의 선조 중에 유명한 인물로 김완(金完, 1577~1635)이 있다. 그는 정유재란 당시 어린 나이에 용맹하다고 이름이 나서 전라병사 이복남(李福男)의 휘하에 들어가 활약했으며 무과에 급제한 후에는 경상도 방어사 고언백(高彦伯)의 막하가 된 인물로 후에 공신으로 책봉되었다고 한다. 김완의 후손 중의 한 명인 김윤호(金胤湖)가 영암을 떠나 거문도로 들어오게 되었는데 입도(入島) 이후에도 무인 가문으로서의 전통을 이어오다가 아들 김두추(金斗秋)에 이르러 양반으로 탈바꿈을 시도한 것으로 추정된다. 해 2~3대를 거치면서 한 것으로 추정된다. 본고에서는 김두추와 그의 후손이 남긴 고문서를 분석해서 섬주민이 어떠한 과정을 거쳐 양반이 되고 열녀가 되었는지를 살펴보겠다.

위의 김해김씨 관련 자료는 현재 거문도 박물관에 소장되어 있는데 총 45점이지만 사료로서 주목할 수 있는 것은 30점이다. 이를 소개하면 다음의 〈표 1〉과 같다.

〈표 1〉 거문도 세거 김해김씨 소장 고문서 목록

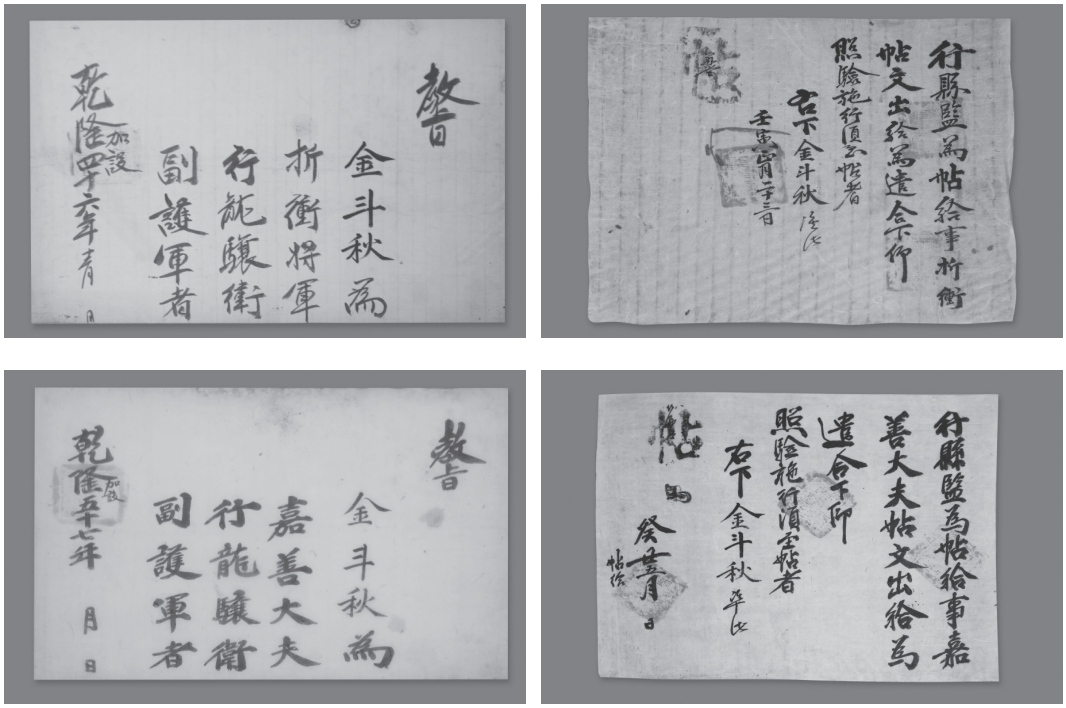
번호	종류	문서내용	작성년월	비고
01	임명관련문서	국왕이 김두추(金斗秋)를 절충장군으로 임명한 교지	1781/12	공명첩
02	임명관련문서	국왕이 김두추를 가선대부로 임명한 교지	1792	공명첩
03	임명관련문서	국왕이 김양록(金陽祿)을 동몽교관으로 임명한 추증 교지	1890/9	추증
04	임명관련문서	국왕이 김양록의 처 최씨를 영인으로 임명한 교지	1890/9	추증
05	임명관련문서	흥양현감이 김두추의 절충장군 교지 전달을 지시하는 하체	1782/01/23	
06	임명관련문서	흥양현감이 김두추의 가선대부 교지 전달을 지시하는 하체	1793/05	
07	현감행정문서	흥양현감이 모인에게 안부를 묻기 위해 보낸 존문단자	1832/윤9/29	훼손
08	현감행정문서	흥양현감이 모인에게 안부를 묻기 위해 보낸 존문단자	1833/02/20	
09	현감행정문서	흥양현에서 향교에 보낸 석전제 제물단자	1836/08	
10	현감행정문서	흥양현감이 김양록 보낸 문안단자	1848/05/20	
11	인구관련문서	제도 장작지리에 거주하던 김산동(金山同)의 31세 호구단자	1819/	
12	인구관련문서	제도 장작지리에 거주하던 김양록의 29세 호구단자	1834	
13	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 29세 호구단자	1834	新戶
14	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 32세 호구단자	1837	
15	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 35세 호구단자	1840	
16	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 38세 호구단자	1843	
17	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 41세 호구단자	1846	
18	인구관련문서	대서면 남당리에 거주하던 김양록의 47세 호구단자	1852	
19	인구관련문서	대서면 남당리에 거주사던 김양록의 53세 호구단자	1858	
20	청원서	이진형 등이 흥양현감에게 열부 차씨의 표창을 건의한 상서	1834/04/06	
21	청원서	이진형 등이 전라감사에게 열부 차씨의 표창을 건의한 의송	1834/10	
22	청원서	김순규 등이 전라병사에게 문진오 처벌을 건의하는 상서	1853/10	
23	청원서	김인철 등이 전라병사에게 문진오 처벌을 건의한 상서	1853/10	제자
24	청원서	이재빈 등이 흥양현감에게 문진효 처벌을 건의한 상서	1853/11	제자
25	청원서	이재인 등이 전라감사에게 4대 효열 표창을 건의한 상서	1862/01	효열
26	청원서	정섭 등이 흥양현감에게 4대 효열 표창을 건의한 상서	1887/02	
27	청원서	이재인 등이 흥양현감에게 김양록 효행 표창을 건의한 상서	1888/01	
28	청원서	이한구 등이 흥양현감에게 4대 효열 표창을 건의한 상서	1888/01	
29	공증문서	1890년에 예조에서 4대 효열 정려를 내리면서 발급한 입안	1890/08	
30	기타	사대 효열의 정려에 대한 기록[四世孝烈旌閭記]	미상	

위 〈표 1〉을 보면 알 수 있는 바와 같이, 섬에 세거한 한 가문의 역사와 문화 전체를 파악할 수 있는 자료로는 그 수량이 매우 부족하지만, 이들 문서는 육지에서 멀리 떨어진 섬에 세거하던 백성이 조선후기에 어떻게 살았는지를 아주 구체적으로 잘 보여주고 있다. 30점의 고문서는 대략 임명관련문서, 현감행정문서, 인구관련문서, 청원서, 공증문서, 기타로 나눌 수 있다.

3. 양반되기

1) 가설첩(공명첩) 구입

1781년(정조 5) 12월에 김두추(金斗秋)는 절충장군(折衝將軍) 용양위 부호군(龍驤衛副護軍)에 임명하는 문서를 구입했다. 또 그로부터 11년 후인 1792년(정조 16)에 그는 다시 가선대부(嘉善大夫) 공명첩을 구입했다.



그런데 이때 받은 교지를 살펴보면 발급월일조차 기록되어 있지 않는 공명첩이다. 그가 이와 같이 납속첩을 산 이유는 양반이 되기 위해서 였다. 그러나 이것만 가지고는 양반이 되는 충분 조건이 안 되었다. 그래서 양반이 되기 위한 절차를 하나씩 밟아갔다.

2) 직역 바꾸기

그런데 그의 직역이 고의로 지워진 점이 우선 주목되며 아울러 그의 조상들의 직역이 거의 밝혀져 있지 않은 점도 눈길을 끈다. 그런데 그의 후손들이 작성한 호구단자를 살펴보면 이들의 직역은 모두 '유학(幼學)'으로 나타난다. 이러한 점을 통해 그의 조상들의 직역이 적어도 유학이 아니었기

때문에 구태여 직역을 밝히지 않으려고 했던 것이고 그의 직역도 유학이 아니었기 때문에 일부러 먹으로 지웠던 것으로 추정된다. 잘 알려진 바와 같이 양반의 최하위 직역이 유학이었던 것을 상기하면 적어도 이들의 직역은 유학이 아니었고 그랬기 때문에 일부러 지우거나 구태여 밝히지 않았던 것을 알 수 있다. 아무튼 그들은 김두추가 두 차례 납속첩을 구입한 이후 직역을 유학으로 점차 바꾸었던 것이다.(아래의 〈표 2〉 참조)

〈표 2〉 김산동과 김양록 호구단자의 직역 비교

이름	김산동 호구단자	김양록 호구단자
원중(元中, 元重)	□□	학생(學生)
두추(斗樞)	가선대부	가선대부
산동(山同, 山東)	▨▨	학생
희종(希宗, 陽祿)	□□	유학(幼學)

3) 이름 바꾸기

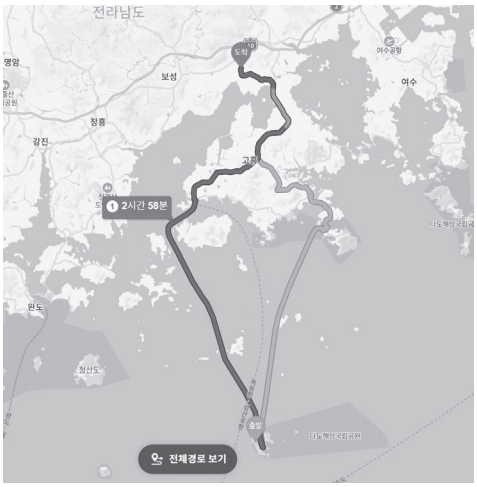
아울러서 호주의 4조의 이름이 바뀐 점을 알 수 있다. 가령 원중(元中)의 경우 같은 발음이지만 다른 뜻의 원중(元重)으로 바꾸었다. 두추(斗秋)의 경우 같은 발음의 두추(斗樞)로 바꾸었다가 흥추(興樞)로 바꾸어 족보에 수록했다. 산동(山同)의 경우, 역시 발음이 같으나 뜻이 조금 가미된 산동(山東)으로 바꾸었다가 아예 뜻과 발음이 다른 진구(鎭龜)로 교체했다가 족보에는 진택(鎭澤)으로 개명했다. 희종(希宗)의 경우도 양록(陽祿)으로 바꾸었다가 족보에는 석록(錫祿)으로 등재하였다. 이처럼 평민들이 자주 사용했던 이름을 점차 고상한 양반의 이름으로 개명하였다.(아래의 〈표 3〉 참조)

〈표 3〉 개명 일람표

이름	교지	호구단자	족보
원중→윤호		元中→元重	胤湖
두추→흥추	斗秋	斗樞	興樞
산동→진귀→진택		山同→山東→鎭龜	鎭澤
희종→양록→석록		希宗→陽祿	錫祿
정도→정태		貞道→正道	正泰
지도→지태		智道	智泰

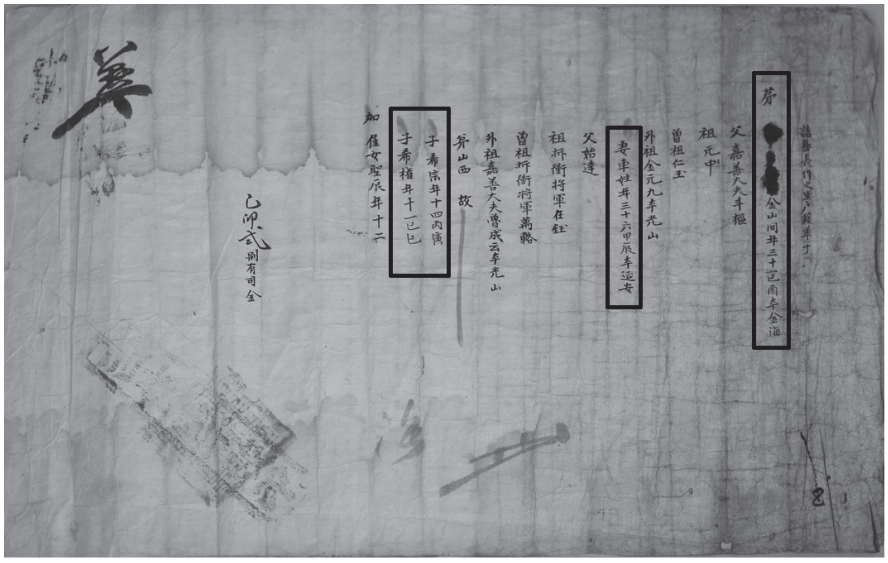
4) 거주지 옮기기

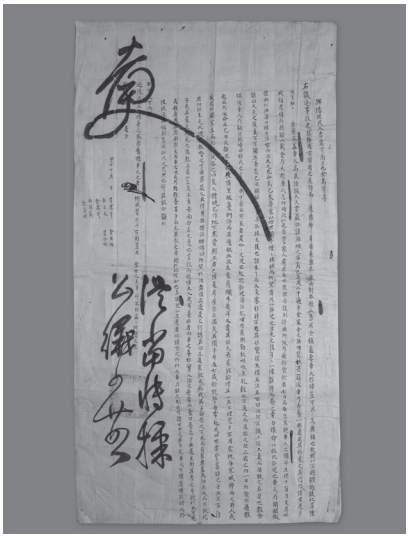
김양록은 그의 아버지가 돌아가시자 그간 세거하던 거문도 소속의 제도 장작지리에서 흥양현의 대서면 남당리로 이주한다. 이주한 원인은 한문은 수학하기 위해서였다. 그는 흥양에서 유학자로 이름이 있던 신암(愼菴) 정민채(丁敏采)의 문하에서 수학하기 위해서였다. 그는 정민채의 문하에서 공부하여 학자로서 이름을 얻게 되고 또 남당리에서 거주하며 향교에 출입하여 학연(學緣)과 지연(地緣)을 쌓는 등 양반으로서의 연망을 축적해나갔다. 그 결과 수령이 부임하거나 명절이 되면 그에게 존문단자를 보낼 정도로 흥양현에서 이름있는 학자로서 입지를 다졌다.

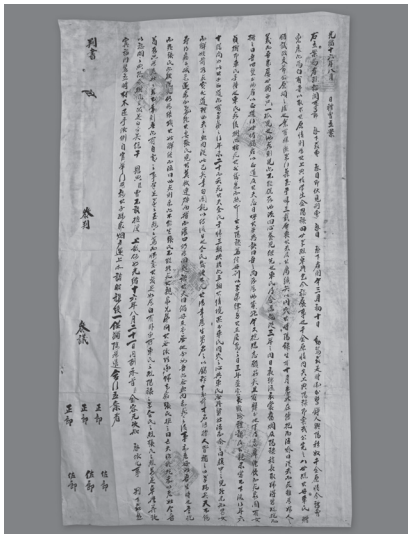


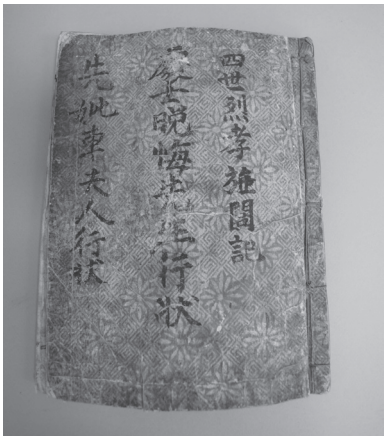
4. 열녀만들기

김양록이 이처럼 학자로서 입지를 다진 이후 그녀의 어머니를 열녀로 만드는 작업을 시작하였다. 그의 어머니 연안차씨는 매우 훌륭하였다. 시집와서 괴팍한 홀어머니를 정성으로 섬겼으며 두 아들을 낳아 잘 키웠다. 남편이 사망하자 큰 아들을 출육시켜 학자로서의 길을 걸을 수 있도록 독려하였으며 손자의 교육에도 남다른 열의를 다하였다. 뿐만 아니라 집안의 어려운 사람들을 모두 돌보아 친족들이 모두 친목하여 지낼 수 있도록 했다. 그러나 이렇게 훌륭한 업적이 있어도 열녀가 될 수 없었다. 조선시대에는 열녀가 되는 기본적인 조건이 있었다. 혼인한 지 얼마 안되어 남편이 사망하고 그때 한 두 살의 어린 아이나 뱃속에 유복자가 있어야 했다. 그래서 그러한 조건에 맞게 연안차씨의 일생을 가공하여 청원서를 여러 차례 제출했으며 그러한 노력으로 결국 국가로부터 열녀를 공식으로 인정받는 문서를 받고 열녀정문도 세워줬다.


父嘉善大夫斗樞
祖元中
曾祖仁玉
外祖金元九卒光山
妻東姓年三十六甲辰卒延安
父始達
祖拆衝將軍在鈺
曾祖拆衝將軍萬輅
外祖嘉善大夫曾成云卒光山
弁山西 故
子希宗年十四丙寅
子希植年十一己巳
加 僅女聖辰年十二






四世烈孝旌閭記
先妣東夫人行狀

5. 결론

거문도에 세거하던 김해김씨 소장 고문서를 통해 조선후기에 섬주민이 어떻게 양반이 되어가는가와 그 과정에서 열녀가 어떻게 만들어지는가를 살펴보았다.

20세기 지도읍 간척으로 인한 문화변동*

- 연륙교의 건설과 역간척의 대두 -

김 경 옥 | 국립목포대학교

1. 서론

이 글은 20세기 정부 주도로 추진된 신안군 지도읍(智島邑) 간척지 조성 사례를 살펴보려고 한다. 주된 내용은 첫째, 1900년부터 1970년까지 지도읍에 축조된 제방과 간척지 분포를 소개하려고 한다. 둘째, 1960년대 지도읍의 공유수면 매립공사가 국가 주도로 추진되고, 연이어 1970년대에 간척공사가 정부 주도에서 개인기업으로 이관되면서 발생한 사회문제를 논의하려고 한다. 셋째, 지도읍의 간척공사가 환경오염의 주범으로 인식되면서 대두된 역간척(逆干拓)을 검토하려고 한다. 이를 통해 20세기 정부 주도로 추진된 간척의 실체를 재구성할 수 있을 것으로 기대된다.

2. 시기별 제방 축조와 간척지의 분포

전근대 지도읍의 간척 관련 기록은 조선 숙종 때 비변사의 첩정(牒呈)에서 확인된다. 1687년 1월 15일 비변사의 보고에서 나주목 지도에서 제방 축조 사실이 확인된다. 그러나 지도읍의 어디에 제방을 축조했는지 자세한 정보는 없다. 20세기 지도읍의 토지를 현전하는 『제방대장』[2]을 토대로 간척지의 분포를 추적하였다. 다음 〈표1〉은 『신안군제방대장』에서 지도읍에 설치되었던 방조제 현황이다.

---

* 이 글은 『지방사와지방문화』 28-1(역사문화학회, 2025.05)에 게재한 글을 요약 정리한 것이다.

2) 신안군 소장 『제방대장』은 읍면별로 철해져 있다. 지도읍의 경우 내표지에 「지도읍 방조제 현황」이라 써있고, 총 66개 제방에 대한 안내정보가 정리되어 있다.

〈표 1〉 근현대 지도읍에 설치된 제방과 간척지의 현황

구분	소재지	제방	축조시기	지목(ha)						비고
				농경지	염전	유지	공장 부지	양어장	기타	
1	읍내리	안산	1904-1905	0.8						
2		읍내	1930-1932	12.0					1.0	
3		송도1	1914-1916	9.0	5.0				1.0	송도
4		송도2	1938	2.0	2.0				1.0	〃
5		송도3	1918	6.0	3.0					〃
6	광정리	중매	1927-1930	16.0	3.0				1.0	
7		중산동	1964-1966	6.0					2.0	
8	자동리	효지	1930-1932	41.0					2.0	
9		오룡	1961-1963	70.0	15.0					
10	태천리	태천	1918-1920	118.0	50.0		68.6		20.0	
11		연화	1918	42.0					15.0	
12		안마	1954	8.0						
13		유동	1963	27.0						
14		회산	1920	2.1						
15		해광중학	1962	10.0					5.0	태이도 소멸
16		세정골	1925	1.0						〃
17		태이1	1925	1.0						〃
18		태이2	1932	1.0						〃
19		부사도	1931	2.6						부사도 소멸
20		율도	1963	2.0						율도
21	내양리	가정	1930	45.0					7.0	
22		가정뒤	1955	4.0					1.0	
23		성남	1940	0.7						
24		외양	1962-1963	7.5	22.6	6.0			2.0	
25		적동	1962-1964	5.0						
26	감정리	광두	1910-1912	27.0	30.0				10.0	
27		고사	1950	10.0	45.0				14.0	
28		감정	1952	20.0	30.0				2.0	
29		금출	1962-1963	43.0					12.0	
30		점암	1935	0.7						
31	봉리	호화	1938	117.0	75.0				30.0	
32		서동촌	1927-1930	22.0						
33		취동앞	1955-1958	4.0					1.0	
34		소금앞	1931	12.0					2.0	

구분	소재지	제방	축조시기	지목(ha)						비고
				농경지	염전	유지	공장부지	양어장	기타	
35	어의리	어의	1960-1962	16.0	15.0			8.0		어의도
36		포작신원	1900	4.0						대포작도
37		당넘	1910	6.6	6.6				0.1	〃
38		밭넘	1900	2.0					1.0	〃
39		버던	1900-1901	2.0					1.0	〃
40		신흥	1980	1.7						소포작도
41		소포작	1936-1940	2.0						〃
42		소포작2	1925	0.8						〃
43	탄동리	일광사	1954	77.0						사옥도
44		일출	1954	29.0						〃
45		하탑	1924	7.0						〃
46		탄동1	1919	7.8						〃
47		탄동2 (남일)	1948	20.0						〃
48		안안섬	1961	3.0						안마도
49	당촌리	묘동	1952	50.0						사옥도
50		묘동뒤	1924	31.0						〃
51		산둣-개 (산두께)	1925	8.0						〃
52		당촌앞	1954	25.0						〃
53		당촌앞2	1914	1.0						〃
54		당촌신원	1954	13.0						〃
55		후촌	1910	44.0						〃
56	선도리	주동	1900	30.0						선도
57		대촌	1900	20.0	3.0				5.0	〃
58		매개1	1950	17.0						〃
59		매개2	1964	14.0						〃
60		일정섬	1920	2.5					0.5	일정섬 소멸
61		소나리 어망평	1948	0.3						〃
62		범덕 (적굴)	1900	2.0						〃
63		석산	1900	2.0						〃
64		북촌1	1924	15.0					5.0	〃
65		북촌2	1959	5.0					1.0	〃
66		북촌3	1900	3.0					1.0	〃
합계				1157.1	305.2	6.0	68.6	8.0	148.6	1,693.5

근현대 지도읍에 설치된 제방은 총 66건으로 확인된다. 이 가운데 일제강점기인 1900-1945년에 축조한 제방이 40개소로 약 61%를 점유하고 있다. 간척지의 지목별 추이는 전답 1,157.1ha(68.3%), 염전 305.2ha(18%), 기타 148.6ha, 공장부지 68.6ha로, 양식어장 8ha, 유지(溜池) 6ha 순으로 확인된다.

3. 연륙교 건설과 간척지 임대료 갈등

1962년 5월 5일 『전남일보』에 '섬에서 간척은 기적이었다'라는 기사가 소개되었다. 예컨대 1910년 지도읍 남부 태천리에 36만 평의 농경지가 조성되었고, 1920년대에 지도읍 북부 봉리에 경작지 35만 평이 들어섰다. 1965년 4월 23일에 정부는 지도-해제 간 연륙교 공사 1차 기공식을 올렸다. 1970년 범국민적 지역사회 개발운동으로 새마을사업이 시작되었다. 1975년에 지도-해제 간 연륙교가 완공되었으나, 330만 평의 간척지 조성사업은 자금난으로 인해 중단되고 말았다. 1979년에 지도-해제 간 간척사업은 개인기업에 이관되었다. 간척지 완공되자 다양한 사회문제가 발생하였다.

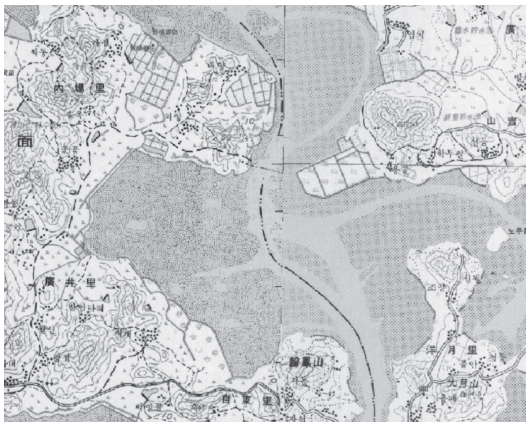


그림 1. 1970년대 지도과 해제 간 연륙교 공사 이전 갯벌 분포(국토지리정보원 제공)

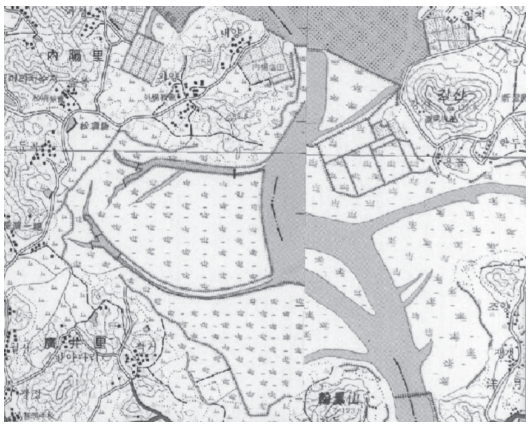


그림 2. 1980년대 지도와 해제 간 연륙교 설치 이후 간척지 분포(국토지리정보원 제공)

4. 간척으로 인한 환경문제와 '역간척'의 대두

최근 신안군과 무안군은 40년 전 물막이 공사로 인한 환경문제를 해결하기 위해 한자리에 모였다. 이들은 담수호 수질 악화에 따른 갯벌 복원의 필요성을 제기하였다. 이에 해당 지방자치단체가 환경악화의 심각성을 공감하고, '역간척'을 주장하였다. 최근 해수로 생태복원 타당성 조사에 따르

면, 해수로 복원 사업은 약 800억 원, 간척지의 완전 갯벌화를 시도할 경우 약 3,000억 원이 필요하다고 제시했다.

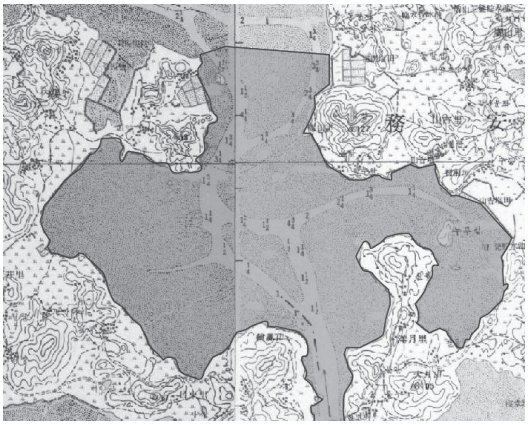


그림 3. 1960-1970년대 지도-해제간 간척이전 갯벌 복원(출처: 신안군 제공)

5. 결론

이 글은 20세기 지도읍 간척으로 인한 문화변동을 파악하기 위해 작성되었다. 일제강점기 지도읍에 건설된 제방이 40개소로, 근현대 지도읍 방조제의 약 61%를 점유한 것으로 확인된다. 간척으로 인해 섬의 지형이 크게 바뀐 것이다. 지도읍의 가장 큰 변화는 1960년대 국가 주도로 추진된 공유수면 매립공사였다. 이 공사는 한국전쟁 이후 피난민들의 식량 확보를 위해 절대적으로 필요했다. 그리고 무엇보다도 신안군 내에서 섬과 육지를 연결하는 최초의 연륙교 건설사업이었고, 그 주변에 대규모 간척지를 조성하는 공사였다. 이를 통해 20세기 정부 주도로 기획된 간척의 실체를 파악할 수 있었다.

참고문헌

『비변사등록』, 『고종실록』, 『지도군읍지성책』. 『지도군읍지』, 『朝鮮地誌資料』, 『운양집』, 『속음청사』, 『김윤식의 지도유배일기』, 『방조제관리대장』, 『수리시설관리대장』, 『염제조허가대장』, 『신안군지』, 『해수로 생태복원사업 타당성 조사 및 기본조사』, 『도서문화유적 지표조사 및 자원화 연구』

조선과 일본의 표류민 조사기록 비교[1)]

정 성 일 | 광주여자대학교 서비스경영학과 교수

Ⅰ. 조선과 일본의 표류민에 대한 조사기록[1)]

한반도와 일본열도는 바다를 사이에 두고 이웃하고 있다. 그런데 바다 위에서는 뜻하지 않은 사고로 표류(漂流)가 발생하게 마련이어서, 표류민에 대한 구조(救助)와 송환(送還) 문제에 대하여 양국이 오래전부터 대응해 왔다. 1620~30년대 이후가 되면 동아시아 정세가 안정을 되찾게 되었는데, 이 무렵 조선과 일본은 상대국의 표류민을 구조(救助)하고 구호(救護)하여, 그들의 본국으로 송환(送還)해 주는 체제를 확립하였다. 1876년 조선 개항(開港) 이후 표류민 구조와 송환 비용을 표류민 개인이나 표류민의 본국에 청구하는 유상송환(有償送還) 체제로 바뀔 때까지는 무상송환(無償送還)이 원칙이었다. 그렇다고 해서 표류민에 대한 조사, 즉 문정(問情)을 조선도 일본도 소홀히 하지는 않았다. 오히려 표류민에 대한 문정을 두 나라가 모두 철저히 한 결과로 표류민 조사기록이 문헌으로 남게 되었다고 말할 수 있다.

조선의 예조(禮曹)가 남긴 기록물 중에 『표인영래등록(漂人領來謄錄)』이 있다. 이 글에서는 『표인영래등록』의 맨 마지막 시기에 해당하는 전라도 영암(靈巖) 표류민의 사례를 소개하고자 한다.[2)] 이와 동일 사건에 대하여 일본 측에서 남긴 『표민피앙상(漂民被仰上)』이 존재한다.[3)] 두 나라의 자료를 함께 비교하면서 당시 상황을 추적하고자 한다.

---

1) 이 글은 『부산시사』 제10권(대외교류사) 「제2장 제4절 표류민의 왕래와 교류」(부산광역시사편찬위원회, 2025)에서 일부를 발췌하여 수정·가필한 것임을 미리 밝혀 둔다.

2) 『漂人領來謄錄』 제20책(서울대학교 규장각한국학연구원 소장). 『漂人領來謄錄 七』(규장각자료총서 금호시리즈 대외관계편, 영인본), 서울대학교 규장각한국학연구원, 1993.

3) 『漂民被仰上』(일본 對馬博物館 宗家文庫 記錄類 朝鮮關係 E 1)

Ⅱ. 조선 표류민에 대한 왜관과 동래부의 재조사

1750년 9월 19일 표류민을 태운 배가 부산포로 들어왔다. 이 배와 표류민들은 왜관으로 향했다. 즉각 조선의 훈도(訓導)와 별차(別差)가 왜관으로 들어갔다.[4] 두 역관이 표류민들을 확인한 다음, "우리나라(我國) 전라도(全羅道) 영암 표민(靈巖漂民) 11명"이라 적은 확인증을 왜관의 일대관(一代官)에게 작성해주고 이들을 인계받았다.[5]

이때까지만 하더라도 조선의 역관들은 11명이 모두 영암 출신으로 알고 있었다. 왜관 안에서 일본 측이 조사한 결과도, 그리고 일본 국내에서 쓰시마(対馬), 나가사키(長崎), 사쓰마(薩摩) 등이 조사했던 결과도 이와 다르지 않았다. 그런데 이들을 넘겨받은 뒤 동래부(東萊府)가 다시 조사하였을 때 새로운 사실이 밝혀졌다. "왜인(倭人)이 가져온 서계(書契)의 내용과 왜관 안에서 조사했을 때 너희들이 진술했던 내용이 서로 다르다."고 하면서, 동래부는 크게 3가지 문제를 제기하였다.

첫째는 일본에서 건너온 표류민 호송(護送) 사신[6]이 가져온 예조참의(禮曹參議) 앞으로 작성된 서계(書契)를 보면, "전라도 영암에 살던 11명이 경상도로 가려다가 표류했다."고 적혀 있었는데, 이들 중 8명이 영암이 아니라 사실은 제주 사람이었다. 그리고 이들이 경상도로 가다가 표류했다고 이전에 진술했던 것도 사실이 아니라는 점이 지적되었다.

둘째는 왜관 도착 후 실시된 조사에서 그들이 표류 경위를 추궁받았을 때, "사공 양인 윤덕찬 등 11명이 모두 전라도 영암군 북면(北面) 도시포(都市浦) 사람"이라고 답변하였다. 그런데 그 전에 남천(南川) 앞바다에서 실시된 문정(問情)에서는, 그들이 "전라도 영암군 비길도(比吉島) 도시포(都市浦)"라 대답하였다. 이처럼 문정 때마다 지명(地名)에 대한 진술이 서로 차이가 난다는 점이 지적되었다.

셋째는 일행 중 한 사람인 박인창(朴仁昌)의 창(昌) 자가 찬(贊) 자로 진술서에 적혀 있는 점이 지적되었다. 이와 같은 동래부의 추궁에 대하여 표류민들이 무엇이라 답변하였을까?

동래부가 제기한 두 번째와 세 번째 의문점은 지명(地名)과 인명(人名)에 관한 것이었다. 왜관 앞으로 입항하기 전에 남천(南川)에서 체류하였을 때 문정(問情)이 실시되었는데, 그것을 맡았던

---

4) 이때의 훈도는 현첨지(玄僉知)로 불린 인물인데 그의 실명(實名)은 현태익(玄泰翼)이다. 당시 별차(別差)는 황판관(黃判官)이었는데 그의 실명은 황하성(黃夏成)이었다.

5) 『館守日記』 1750년 9월 19일(일본 국립국회도서관 소장).

6) 조선은 이 사신을 가리켜 표인영래차왜(漂人領來差倭)라 불렀고, 일본은 이를 표차사(漂差使)라 불렀다. 이때의 정관(正官)이 조선에 보낸 문헌이나 조선에서 작성된 기록에는 藤正則으로 되어 있고, 일본 기록에는 大浦式左衛門(오우라 시키자에몬)으로 적혀 있는데 이는 동일인이다.

담당자가 표류민들의 말을 정확히 알아듣지 못하고 잘못 기재한 데서 그렇게 되었다고 하는 것이 표류민들의 해명이었다. 즉 왜관 도착 후 조사 때의 답변 내용이 사실이며, 그 이전 문정 때의 진술서 내용 중 지명과 인명의 불일치는 당시 담당자의 잘못 때문이라고 한다.

가장 문제가 된 것은 표류민의 출신지를 사실과 다르게 대답한 첫 번째 의문점이었다(邑號換稱). 사실은 표류민 중에서 제주 사람이 8명, 영암 사람이 3명이었다. 그런데 제주 사람이 제주 사람임을 밝히지 않고, "11명 모두가 영암 사람"이라고 진술한 까닭은 속설에 "왜인(倭人)들이 제주 사람을 만나면 모두 죽인다고 했기 때문"이었다고 한다.[7] 영암 사람들이 패용(佩用)하던 호패와 함께 제주 사람의 호패를 모두 바다로 던져버렸던 것도 "호패에 적힌 제주(濟州)라는 두 글자를 감추고자" 함이었다고 했다. 경상도로 가려다 표류했다고 거짓 진술한 것도, 그들이 실제 표류하기 시작한 추자도(楸子島)가 제주에서 가깝기에 "제주라는 것을 감추기" 위함이었다고 대답했다.[8] 그들의 이러한 답변에 대하여 동래부가 더 이상 추궁을 하지는 않았던 것은 이런 일이 이때가 처음은 아니었기 때문으로 짐작된다.[9]

Ⅲ. 영암과 제주 표류민들의 신원

조선 표류민들이 동래부에 와서 다시 조사받았을 때, 읍호를 바꾸어서 말한 까닭에 대해서 신문(訊問)이 실시되었다. 이 조사 과정에서 ㉠ 양인(良人) 신분인 43세 박성휘(朴聖輝), ㉡ 유학(幼學) 41세 박동량(朴東亮), ㉢ 양인(良人) 신분 35세 안맹호(安孟浩), 이렇게 세 사람만 전라도 영암 사람인 것으로 밝혀졌다. 이 세 사람이 돈을 벌어서 삶의 밑천으로 삼고자 1749년 7월 9일 제주로 돌아가는 장삿배에 편승하여 쌀 60석과 겉보리 100석을 가지고 제주로 들어갔다. 세 사람은 그것을 밑천 삼아 소금 350석으로 바꾸어 다시 제주에서 육지로 나오려던 참이었다. 그 무렵 사공(沙工) 윤덕찬(尹德贊) 등 8명이 장사하러 제주에서 배를 띄워서 뭍으로 나가려 하던 차에, 영암 사람들이 그 배에 함께 탔다고 답변하였다.

윤덕찬 등 8명은 본디 제주목(濟州牧)에 살던 사람이었다. 그 이전에 제주가 큰 흉년이 들어 고

7) 俗說 倭人若逢濟州之人 則輒皆打殺云云(『漂人領來謄錄 七』, 551~552쪽)

8) 楸子島近於濟州 故欲掩其濟州 果以爲赴慶尙道 到康津漂風樣終始發口(『漂人領來謄錄 七』, 551~552쪽)

9) 이보다 45년 전에 있었던 1704년과 1705년 제주도 사람들의 출신지 위장, 즉 읍호환칭(邑號換稱)에 대해서는 정성일, 「18세기 초 일본의 조선 표류민 송환과 제주 감귤」, 『도서문화』 64, 2024 참조.

기성(高起星)이라는 사람의 개인 배에 토산인 양태(陽臺)[10]와 전복(全鰒)과 미역(甘藿) 등 물건을 다수 싣고 뭍으로 나가려고 하던 차였다. 마침 그때 영암 사람들이 소금 가마니(塩石)를 같이 싣고 갈 것을 제안하여 한 배에 동승하였다는 것이 11명의 진술 내용이었다.

이처럼 영암 사람 3명과 제주 사람 8명이 동승하기는 했지만, 처음부터 깊은 관계가 있었던 것은 아니었다. 각기 장사하러 나섰다가 제주와 영암 등 육지를 오가는 선박을 교통수단으로 이용한 것일 뿐이었다. 흥미로운 것은 영암 사람은 곡식을 제주로 가져가서 제주에서 생산된 소금으로 교환하였고, 제주 사람은 양태와 전복, 미역 등을 육지로 가지고 나가서 판매하고 있었다는 점이다. 게다가 외국으로 표류했을 때 제주 사람이 제주 출신임을 위장했던 오랜 관습에 대해서도 주목할 필요가 있다. 아래에서 좀 더 자세히 소개하고자 한다.

일본 사쓰마(薩摩)로 표류했다가 전원 무사히 구조되어 송환된 11명(영암 3, 제주 8)의 성명과 나이, 직역과 신분 등을 두 나라 기록을 통해서 확인할 수 있다. 이들은 모두 남자였다. 그들의 나이는 20대 후반에서 40대 초반이었다. 제주에서 출발하여 영암으로 가려다 이들이 추자도 인근에서 돌풍을 만나 표류하게 되었다.

〈표 1〉 영암과 제주 표류민의 성명과 신원(1750년)

연번	『표민피앙상』		『표인영래등록』			
	나이	성명	성명	나이	직역(신분)	출신지
1	44	윤 샹보	윤상실(尹尙室)[11]	44	곁꾼[格軍] 노(奴)	제주
2	44	김 소데구	김사적(金士迪)	44	곁꾼[格軍] 노(奴)	제주
3	44	박 인창	박인창(朴仁昌) (朴仁贊)	44	곁꾼[格軍] 노(奴)	제주
4	43	박 생휘	박성휘(朴聖輝)	43	양인(良人)	영암
5	43	윤 덕산	윤덕찬(尹德贊)	43	사공(沙工) 양인(良人)	제주
6	41	박 동양	박동량(朴東亮)	41	유학(幼學)	영암
7	30	안 막호	안맹호(安孟浩)	35	양인(良人)	영암
8	34	윤 도점	윤도첨(尹道瞻)	34	영리(營吏)	제주
9	30	김 요성	김여성(金汝成)	30	가리(假吏)	제주
10	29	고 귀삼	고기잠(高起岑)	29	가리(假吏)	제주
11	28	정 보완	정실정(鄭室定)	28	가리(假吏)	제주

주: 음영은 다른 일행과 분리되어 승선한 '인질로 잡힌 표민[執質漂民]'에 해당함

출처: 『표인영래등록漂人領來謄錄)』제20책(서울대학교 규장각한국학연구원 소장)[11]

『표민피앙상(漂民被仰上)』(쓰시마박물관 소장 宗家文庫 기록류 조선관계 E1)

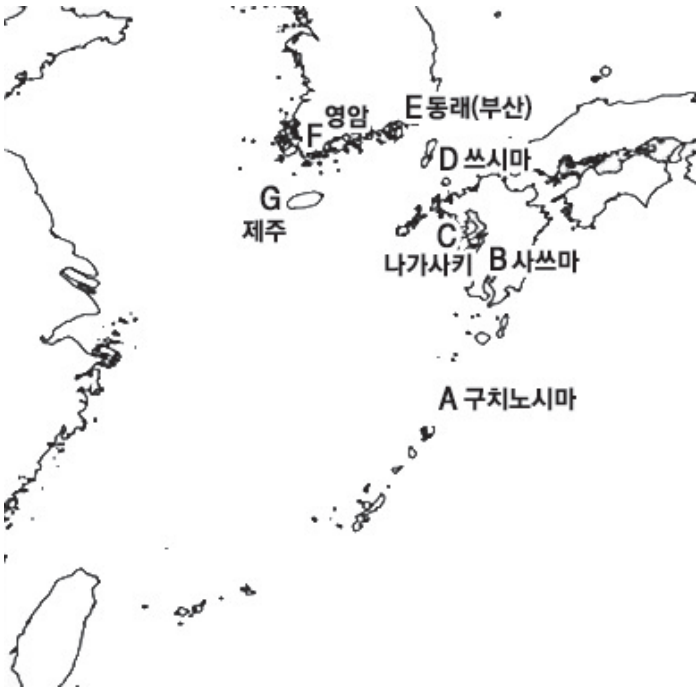
10) 조선시대 양반 사대부가 머리에 쓰던 모자, 즉 갓의 테두리 부분에 해당하는 것이 '양태'이다. 일본 기록에서 陽臺라 적은 것이 바로 '양태'를 가리키는 것으로 판단된다. 조선시대 제주 양태는 전국에서 손꼽히는 특산물이었다.

11) 『漂人領來謄錄』 원문은 室이나 일본 기록에서는 寶(宝)로 기재한 것이 아닐까 생각한다.

〈표 2〉 영암과 제주 사람의 일본 표류와 송환 일정(1749~50년)

연	월	일	내용	비고
1749	7	9	영암 사람 3명이 제주로 들어감	
	9	18	11명(제주 8명 포함) 제주에서 배 띄워 나옴	일본에서 9월 경상도로 향했다고 허위 진술
	9	28	11명 일본 사쓰마[薩摩] 시치토[七島] 표착[口之嶋]	일본에서 제주 8명이 영암으로 출신지 위장
1750	3	6	사쓰마[薩摩] 출발	최초 표착지~사쓰마 체류 157일간
	5	8	나가사키[長崎] 도착	사쓰마~나가사키 이동 61일
	7	13	나가사키 출발	나가사키 체류 65일간
	7	23	쓰시마 후츄[府中] 도착	나가사키~쓰시마 이동 11일
	8	16	후츄에서 승선하여 대풍(待風)	
	8	22	갑자기 거센 바람 불어 뭍으로 내려감	
	8	27	후츄에서 다시 승선하여 대풍	
	9	1	후츄 출발	
	9	16	와니우라[鰐浦]에서 대풍	쓰시마(후츄~와니우라) 체류 55일간
	9	18	와니우라 출발, 남천(南川)에 불시착	5척(대선 3, 비선 2) 와니우라 발선 2명(박인창, 박성휘) 일본 선박 승선[執質漂民] 남천 체류 1일
	9	19	11명 왜관 도착	

출처: 〈표 1〉과 같음.



영암과 제주 사람의 표류와 송환 경로(1749~50년)

영암 사람 3명과 제주 사람 8명이 동승(同乘)한 배가 제주에서 출항한 것이 1749년 9월 18일이었다. 그들이 일본으로 표류했다가 구조되어(薩摩, 1749.9.28.), 부산으로 돌아온 것이 1750년 9월 19일이었으니, 이들은 총 356일간 해외에 체류한 셈이다. 이 가운데 최장기 체류는 사쓰마 관할 지역으로 157일간이었다. 최초 표착지인 시치토[七島]의 구치노시마[口之島]에서 사쓰마까지(그림 A→B) 긴 이동 거리, 게다가 작은 섬으로 이어진 해상 조건과 함께, 사쓰마 측의 표류민 조사와 나가사키부교[長崎奉行]에 대한 보고 과정도 많은 시간을 요구하였다. 사쓰마에서 나가사키까지 해상 이동에도 항해 조건 등 여러 여건 때문에 두 달이나 걸렸다(그림 B→C, 61일간). 나가사키 도착 후 다시 두 달 이상 표류민들이 그곳에서 머물렀다. 그 이유는 나가사키 측의 막부(幕府)에 대한 보고, 그 뒤 막부의 송환 허가가 하달될 때까지 65일간의 시간이 소요되었기 때문이었다. 나가사키—쓰시마 간 해상 이동도 11일간이나 걸렸다. 그리고 쓰시마 측은 표류민에 대한 최종 조사를 비롯하여, 송환 절차와 관련한 준비(예: 외교문서 작성, 외교선물 마련, 표류민 호송 사절 인선, 선박 조달 등)가 필요했다. 당시 조선 표류민들이 쓰시마에서 55일간 체류한 것도 그 때문이었다.

쓰시마에서 부산 왜관으로 건너오는 데도 어려움이 적지 않았다. 쓰시마 북쪽 끝 항구에서 순풍을 기다렸다가 부산 앞바다를 목표로 삼고 배를 띄우더라도 항해 도중 예상 항로를 이탈하여 다른 곳에 불시착한 적도 있었다.[12] 그런 상황에 대비한다는 의미도 포함하여 표류민 일행을 한꺼번에 같은 배에 승선시키지 않고, 그 일부를 다른 배에 나누어 태우는 일도 있었다. 이때도 박인창(제주 곁꾼, 奴, 44세)과 박성휘(영암 양인, 43세) 두 사람을 일본인이 탑승한 배에 인질로 삼아 태웠다[執質漂民]. 그리고 나머지 9명은 한배에 승선하게 하였다. 이렇게 해서 9월 18일 와니우라에서 5척이 함께 출발했다. 그 가운데 남천(南川)에 불시착한 배는 그곳에서 하루를 더 보내야만 했다. 11명이 모두 왜관으로 들어간 것은 1750년 9월 19일이었다.

Ⅳ. 조선과 일본의 표류민 조사기록 특징

조선 기록인 『표인영래등록』과 일본 기록인 『표민피앙상(漂民被仰上)』의 내용을 비교해 보면, 성별과 나이에 관한 기록은 크게 차이가 없었다. 그런데 『표인영래등록』에는 직역(職役)과 신분(身分), 그리고 출신지(出身地)가 분명하게 기록되어 있었다.

『표인영래등록』에는 성명이 한자(漢字)로 적혀 있다. 『표민피앙상(漂民被仰上)에는 성(姓)은 한자

12) 일본 기록에서는 이것을 가리켜 脇乘(와키노리)이라고 적었다. 그 가운데 경상좌도 불시착을 上乘(가미노리), 경상우도 불시착을 下乘(시모노리)으로 구분하였다.

로, 이름은 일본어 가타카나로 기재되어 있는다. 그런데 일본 측 담당자가 조선 표류민의 발음을 귀로 듣고 그대로 일본식 발음으로 기재해 놓은 것이어서, 두 자료의 성명 기록에서 차이가 발견된다.

그리고 『표인영래등록』에는 표류민의 종교(宗教)에 관하여 빠짐없이 기록되어 있는데, 이것은 일본 막부(幕府)의 기독교(基督教) 금제(禁制) 정책 때문이었다. 그렇지만 『표인영래등록』에서는 표류민의 종교에 기록은 잘 발견되지 않는다. 그것보다는 오히려 호패(號牌)의 소지 여부 등 표류민의 출신과 신원에 관하여 더 철저히 확인하는 편이 조선 기록의 특징이었다.

참고문헌

『漂人領來謄錄』(서울대학교 규장각한국학연구원 소장)
『館守日記』(일본 국립국회도서관 소장)
『兩國往復書謄』(일본 국립국회도서관 소장)
『漂民被仰上』(일본 對馬博物館 宗家文庫 記錄類 朝鮮關係 E 1)

김강식 외, 『동아시아의 표류』, 해양수산부, 2019.
이훈, 『조선후기 표류민과 한일관계』, 국학자료원, 2000.
정성일, 『전라도와 일본—조선시대 해난사고 분석』, 경인문화사, 2013.
정성일, 「18세기 초 일본의 조선 표류민 송환과 제주 감귤」, 『도서문화』 64, 2024.
池內敏, 『朝鮮漂流民と近世日本』, 臨川書店, 1998.

섬 표류 사건과 기록을 통해 본 문화교류 양상[1)]

최 성 환 | 국립목포대학교 사학과·도서문화연구원 교수

Ⅰ. 들어가는 말

조선시대에 '섬'은 고립의 공간으로 인식되는 경향이 강했다. 그 영향은 오늘날까지 이어지고 있다. 그러나, '섬'은 육지에서 경험하기 어려운 독특한 인문환경을 가지고 있음이 확인된다. 따라서 '섬'은 소통과 교류라는 측면에서도 중요하다. 특히, 섬에서 발생한 표류 사건은 그러한 소통의 문화상을 살피는 데 유용하다.

신안 섬 표류 사건 사례 68건

현 신안은 대표적인 섬 지역이다. 『조선왕조실록』, 『승정원일기』, 『일성록』, 『비변사등록』, 『각사등록』 등에서 총 208건의 현 신안 지역 표류 관련 기사를 확인했다. 그중 하나의 단위 사건별로 합하면 현 신안군 소속 섬으로 표류한 사건은 총 68건이다. 표류해온 선박의 국적은 대부분이 중국(청)이었고, 일본(옛 유구국 포함)과 프랑스 선박의 사례도 있다. 청나라에서 조선으로 표류하는 선박은 대부분 상선이었다. 서남해에 자리한 현 신안 섬 지역으로 중국 선박이 많이 표류한 것은 지리적으로 가까운 면도 있지만, 중국 내 무역 활동 관련 사회상에 변화가 발생한 것이 중요한 배경이었다. 이러한 섬 표류 사건에는 소통의 문화상이 담겨 있다.

---

1) 이 발표문은 필자가 최근 게재한 논문 「표류 사건을 통해 본 섬 공간의 소통성과 인문지형 변동」(『도서문화』 65, 2025)의 일부를 2025년 전국해양문화학자대회 성격에 맞게 수정하여 재구성한 것입니다. 더 자세한 내용은 원래의 논문을 참조 바랍니다.

표류 사건을 중요하게 다루게 된 국제적 배경

중국도 해로를 통한 국제무역 활동을 금지하는 정책을 유지해 오다가 17세기 후반이 되면 큰 변화가 발생한다. 이른바 '삼번(三番)의 난(1673~1681)'이 진압되면서 반청(反淸) 세력이 소멸하자, 1684년에 해변 접근을 금지하던 천계령(遷界令)이 철폐되었다. 이에 중국 상선이 중국 본토에서 직접 일본의 나가사키(長崎) 일대로 무역 활동을 할 수 있는 상황이 되었다. 그 과정에서 풍랑을 만나면 해류에 따라 현 신안 일대의 섬으로 표류하게 되는 양상이었다.

청나라는 해금령을 해제하면서 자국의 백성들이 해상에서 표류하는 상황이 많이 발생할 것이라 예상했다. 이에 대비하여 청나라는 여러 조공국에 자문을 보내, 외국에 표류하는 자국의 표류 백성에 대한 구조와 송환을 요청했다. 청의 표류인 구조에 대한 요청으로 조선을 비롯한 주변국이 표류인 보호와 송환에 더욱 신경을 써야 하는 상황이 되었다.

표류 기록에 나오는 섬 명칭

표류 관련 기록에서 섬 이름이 확인되는 빈도를 정리하면 다음 〈표 1〉과 같다.

〈표 1〉 현 신안군 관련 표류 사건 섬 명칭 항목 수

구분	섬	기사 항목수	구분	섬	기사 항목수
1	흑산도	49개	11	가거도(가가도, 가계도)	8개
2	임자도	28개	12	대야도	5개
3	우이도	18개	13	팔금도	3개
4	지도	18개	14	암태도	2개
5	자은도	16개	15	영산도	2개
6	하의도	16개	16	태사도	2개
7	비금도	14개	17	만재도	1개
8	재원도	11개	18	임치도	1개
9	홍의도	9개	19	증도	1개
10	도초도	8개	20	가옥도(암태도 권)	1개

1851년 프랑스 포경선 비금도 표류 사례(최근 이슈)

현 신안 지역 표류 사건 중에 최근 가장 주목되고 있는 사례는 1851년에 발생한 프랑스 포경선이 비금도에 표류한 것이다. 1851년 4월 2일에 프랑스 포경선 나르발호(Narval)가 좌초되어 비금도에 서양인 29명이 도착했다. 그중 9명이 작은 배를 타고 먼저 비금도를 떠나 상하이로 갔다. 그들을 통해 프랑스 선박의 비금도 표류 사실을 들은 상하이의 프랑스 영사 몽티니는 나머지 20명을 구조하

기 위해 출항하여, 5월 1일에 비금도에 도착했다. 그런데 당시 비금도에 머물러 있던 서양인들은 비교적 안정적인 상황이었고, 조선 정부에서는 이들을 돌려보내기 위해 배를 준비하는 상태였다. 당시 비금도는 나주목의 관할지였다. 이 사건과 관련된 국내 기록은 『일성록』 7건, 『비변사등록』 1건, 『승정원일기』 1건이 확인된다. 이에 대해서는 프랑스 파리7대학의 피에르 엠마누엘 후(Pierre-Emmanuel Roux) 교수에 의해 처음 밝혀졌다. 그는 프랑스 외무부 고문서관에 소장된 몽티니[민체니(敏體尼), Louis Charles Nicolas Maximilien de Montigny, 1805년~1868년] 영사가 남긴 비금도 표류 포경선(Narval) 구조 보고서를 분석하여 관련 논문과 저서를 발표했다.

Ⅱ. 표류 사건을 통해 본 문화교류 양상

1. 1819년 우이도 표류인 시홍량과의 교류 사례

1819년 2월 하순 무렵 현 신안군 우이도에 청나라 배가 표류해왔다. 청나라 숭명현(崇明縣)에서 2월 10일에 출발한 상선이었다. 큰바람을 만나서 2월 26일에 우이도에 표착 했다. 배의 이름은 '공영경상선(龔永慶商船)'이었다. 이 배에는 키잡이 역할을 하는 타공(舵工) 강우림(姜友林)과 선원 13명을 합하여 14명이 타고 있었다. 승선자 중에 시홍량(施洪量)이라는 사람이 한자로 문답이 가능했다. 이 사례가 흥미로운 점은 관찬 기록에만 관련 내용이 남아 있는 것이 아니라, 우이도 현지에 이에 대한 기록이 전해오고 있다는 점이다. 당시 우이도에 머물던 이강회(李綱會)가 남긴 기록이다. 이강회는 우이도에 거주하는 동안 문순득의 집에 거주하면서, 그의 독특한 표류 경험담과 섬사람들이 지닌 해양에 대한 토착 지식을 수용하였다. 우이도에서 『유암총서(柳菴叢書)』·『운곡잡저(雲谷雜楮)』·『운곡총서(雲谷叢書)』 등 문집을 남겼다.

가장 주목되는 글은 『운곡총서』에 수록된 「현주만록(玄洲漫錄)」이다. 이강회는 당시 우이도 흑산진의 진장(鎭將) 서위신(徐衛信)을 따라서 함께 이 배에 자주 오르면서 표류인을 문정하고, 중국 배의 구조를 살핀 후 그 내용을 토대로 이 글을 집필하였다. 표류해 온 중국 배의 모양, 뱃사람들의 복장, 배 내부 구조, 배 운영 방법 등에 대해 기록하였다. 이강회는 중국 상선만 관찰한 것이 아니라 표류해온 중국인들하고도 교류하였다. 이강회의 문집인 『운곡잡저』에 실린 「증언시홍량(贈言施洪量)」과 「우별수십삼군(又別水手十三君)」을 통해 그러한 정황을 알 수 있다. 이강회와 중국 표류인은 단순히 한번 만난 것이 아니라, 우이도에 있는 동안 지속적으로 교류하였다. 「현주만록」 서문에 "내가 필담(筆談)을 주고받으며, 이로부터 연일 왕래하면서, 자못 여러 가지 특이한 것들을 보게 되었

다."고 기록하였다.[2] 연일 왕래하였다는 내용을 통해 현지인들과의 교류 상황을 엿볼 수 있다.

「증언시홍량」에는 표류한 이들을 위로하는 내용이 담겨있는데, "고려환자(高麗丸子) 한 봉(封), 운모오고(雲母熬膏) 약간을 문천초(文天初)편에 시군(施君)께 받들어 보낸다"는 내용도 포함되어 있다.[3] 위로의 내용과 함께 위문품도 같이 보냈다. 문천초는 우이도에 거주하고 있던 문순득을 칭한 것이다. 문순득은 홍어 상인이었고, 1801년 홍어를 구하러 출항했다가 표류를 경험한 인물이다. 오키나와(옛 유구 지역)·필리핀·마카오 등을 경험하고 3년 만에 살아 돌아왔다. 천초는 문순득의 표류 경험담을 듣고 유배인 정약전이 지어준 호이다. 이를 통해 이강회나 문순득 모두 표류인 시홍량 일행과 교류가 있었음이 확인된다.

2. 표류인 위안을 위한 만찬 교류 사례

다음은 표류해온 외국인을 위안하는 과정에서 이루어진 문화교류의 양상이다. 최근 알려지게 된 비금도에 표류해온 프랑스인들과의 만찬 사례가 큰 화제가 되었다. 당시 비금도는 나주목의 관할지였다. 1851년 4월 12일 수군우후(右水虞候) 최홍현(崔洪賢)과 나주목사를 겸하고 있던 남평현감 이정현(李正鉉)이 비금도에 도착하였다. 이들과 상하이에서 프랑스 표류인을 구조하기 위해 찾아온 몽티니 영사와의 만남이 이루어졌다. 그 과정에서 서로 음식을 대접하는 문화교류가 발생했다.

국내 기록에는 만찬 관련 내용이 언급되어 있지 않다. 몽티니 영사가 외무부장관에게 보낸 1851년 5월 24일 자 보고서에 다음과 같은 내용이 수록되어 있다.[4]

관련 상황 1〉 저는 그들에게 배에서 가져온 다과를 대접했고, 그들이 대접한 다과도 즐겼습니다. 그들이 내일 정오에 제 로르차(lorcha)에 방문하기로 하고, 대화를 마쳤습니다.

관련 상황 2〉 섬의 수장과 다른 고위 관리 네 명, 그리고 많은 수의 아전과 하인이 배에 올랐습니다. 저는 대포 세 발로 예를 표한 뒤에 로르차의 선미에 설치한 천막에서 그들을 맞이했습니다. 그곳에서 저는 몇 시간 동안 그들에게 먹을 것과 포도주, 샴페인, 독한 리큐어 등 여러 종류의 마실 것을 대접했습니다. 조선인들처럼 술을 많이 마시는 사람은 찾아보기 어렵습니다. 그들은 포도주와 특히 독주에 열광합니다. '상관'들은 자신들만 마시지 않고, 하인들에게도 술을 주었습니다.

---

2) 정약용 외, 『茶山學團 文獻集成』 7, 대동문화연구원, 2008, 345쪽.

3) 이강회 저, 김정섭·김형만 역, 「우별수수십삼군」, 『운곡잡저 권2』, 신안문화원, 2007, 7쪽.

4) 목포대학교 산학협력단, 「신안 표류선(이양선) 및 표류인 연구용역」, 신안군, 2024, 242~245쪽 정재현 번역문.

관련 상황 3〉 그리고 저는 그에게 이튿날 필요한 보급품들을 알려주었습니다. 그런 뒤에 저희는 갑판으로 올라왔습니다. 그곳에서는 기이한 광경이 저희를 기다리고 있었습니다. 50여 명의 사람들이 선상에서 다양한 먹거리들이 놓인 소반을 각자 자기 앞에 놓고 앉아 있었습니다. 그리고 항아리와 잔을 든 많은 조선인이 이들 사이를 오가며 마실 것을 나눠주고 있었습니다. 이제 '상관'들이 우리를 대접할 차례였습니다.

위에서 제시한 자료 중 '상황 1'은 서로 다과를 대접하는 모습, '상황 2'는 몽티니가 타고 온 배에서 프랑스의 음식을 조선인에게 대접하는 모습, '상황 3'은 조선인들이 준비한 음식을 대접하는 모습이다. 몽티니의 기록에 의하면 당시 이 배에는 열 개가 넘는 다양한 민족의 사람들이 타고 있었다. 5월 4일 몽티니는 비금도에 체류하고 있는 20인과 함께 다시 상하이로 돌아갔다. 이때 몽티니는 조선에서 대접받은 옹기 술병을 프랑스로 가져갔고, 그 술병은 현재 파리 인근 세브르에 있는 국립도자기박물관(Musée National de Céramique)에 남아 있다.

한편, 표류인을 위안하는 과정에서 음식을 대접하는 것은 흔히 있는 일이었다. 우이도에 표류해 온 시홍량과 관련된 「문정보초(問情報草)」에도 그러한 기록이 남아 있다. "매일 양식과 반찬을 공급해주고, 초6일 술·음식·어육(魚肉)·과일을 따로 준비하여 선상에서 후하게 잔치를 베풀어 대접하여 먼 곳에서 온 손님을 조정에서 위무"하였다는 기록이 남아 있다.

Ⅲ. 표류 사건과 기록에 담긴 국제성

중국인과의 만남 공간, 섬

지리적으로 해로의 관문에 해당하는 섬의 경우는 표류선이 오는 일이 비교적 자주 있었다. 일반 육지에서는 상상하기 어려운 외부 세계와의 접촉이 자연스럽게 이루어지는 것이다. 예를 들면 1759년에서 1883년 사이에 흑산도로 표류한 중국인 사례만 13건이다. 몇 년에 한 번씩 외국인들이 '표류'라는 이름으로 섬 지역에 나타나는 흐름이다. 당시 육지에서도 중국인들과 조선의 민간인들이 만나는 기회는 쉽지 않았다. 외교 업무를 맡아 중국에 가는 사신 일행 외에는 흔치 않은 사례였다. 그러나 섬에서는 그리 어색하지 않은 상황이다.

섬으로 표류한 중국인 실명

섬 표류 사건 기록은 중국인과의 인연 및 문화교류에 대한 실증적인 자료이다. 구체적으로 표류해온 사람의 인명 정보가 담겨있다는 점이 주목된다. 표류인의 실명이 확인되는 사례는 14건이다. 그 인원은 317명에 달한다. 일부 표류 관련 정황 기록에 실명이 남아 있기도 하고, 대부분은 표류

인 문정 내용에 출신지·실명·나이·역할 등이 기재되어 있다. 〈표 2〉는 1760년 1월 흑산도에 표류한 중국인의 사례를 제시한 것이다.

〈표 2〉 표류인의 인명 정보 사례 예시(1760년 1월 흑산도 표류 중국인)

구분	인명 정보
출신지	대청국(大淸國) 복건성(福建省) 흥화부(興化府) 소전현(蕭田縣)
선주(船主)	범문부(范文富) 41세
타공(舵工)	임송(林松) 37세
뱃사공(水手)	허영(許榮) 27세, 임환(林鐶) 22세, 진휘(陳輝) 32세, 장태(莊泰) 22세, 오팽년(吳彭年) 31세, 곽인(郭仁) 26세, 황인(黃寅) 25세, 범형(范亨) 22세, 조공(趙貢) 22세 임류(林柳) 28세, 황삼(黃森) 37세, 임인(林引) 33세, 오좌(吳佐) 24세, 임한표(林漢表) 42세, 범청(范淸) 25세, 황계(黃溪) 36세, 이삼(李三) 32세, 호청(胡淸) 31세, 유순(劉順) 34세, 옹매(翁梅) 23세, 임복(林福) 20세, 정은(鄭恩) 26세, 진금(陳金) 37세, 진관(陳官) 37세, 가선(柯宣) 47세, 가신(柯申) 22세.

문정을 통한 국제 정보 취득

문정 기록에는 당시 표류인을 통해 얻으려고 했던 정보가 무엇이었는지 담겨있다. 이를 통해 해상 상업활동에 대한 국제 사회상 파악도 가능하다. 신안 섬 관련 표류 관련 기록 중에는 표류민의 경위를 관에서 조사한 문정 내용 12건이 포함되어 있다. 다음 〈표 3〉은 문정기에서 조선 관리의 질문 사례를 제시한 것이다. 섬은 국제 정보를 획득하는 공간이기도 했다.

〈표 3〉 표류인에 대한 문정기의 질문 사례(1760년 자은도)

질문 내용 사례
문 : 너희가 큰 바다에서 표류하다 구사일생으로 살아났지만, 섬이 가난하고, 가옥은멀리 떨어져 있어서 춥다. 아픈 데는 없는가?
문 : 너희들은 모두 몇 명인가?
문 : 너희 24명은 어느 지방 사람들인가?
문 : 너희들의 성명은 어떻게 되고, 나이는 몇 살쯤이며, 살아 있는 사람은 몇 명이고, 죽은 사람은 몇 명인지 자세히 말하여라.
문 : 너희들이 표문(票文)을 가지고 있으면 제시하라.
문 : 너희 24명 가운데, 단지 임복성 한 사람만 정확하고, 모두 맞지 않다. 또 6인이 추가된 것은 어떤 이유인가?
문 : 같은 고향 사람들을 불러 함께 올 때, 다시 공문을 내주지 않는가?
문 : 너희들은 언제, 무슨 일로, 어디를 향하다 표류하여 여기에 이르렀는가?
문 : 너희들은 한인(漢人)인가, 청인(淸人) 인가?
문 : 동안현에서 가지고 간 것은 무슨 물건이었는가?
문 : 산동에서 돌아갈 때, 매입한 물화(物貨)는 무엇인가?
문 : 너희들이 탔던 배는 이미 유실되었다. 그러면 싣고 있던 물화는 모두 잃어 버렸는가?
문 : 너희 선주(船主)의 이름은 무엇이냐?
문 : 동안현에서 천주부의 거리는 몇 리나 되는가?

질문 내용 사례
문 : 천주부에서 복건성까지의 거리는 얼마나 되는가? 문 : 복건성에서 북경까지 거리는 얼마나 되는가? 문 : 동안현에서 산동은 몇 리인가? 문 : 너희 지방은 금년에 농사의 풍흉이 어떠한가? 문 : 복건성에는 관원이 몇 명이 있으며, 어떤 관직인가? 문 : 천주부에 관원은 몇 명이고, 어떤 관직인가? 문 : 동안현에 관원은 몇 명이며, 어떤 관직인가? 문 : 불상은 청정산암(淸淨山庵)에 바치는 것이 마땅하다. 항해에 사용하는 물건이 아니다. 어떤 연유로 가지로 왔는가? 문 : 불처가 영험이 있다면 어찌하여 너희들이 이 지경에 이르렀는가? 문 : 조정에서는 너희들이 추운 날에 표류하였으니, 의복과 음식을 제공하여 굶주림과 추위를 없도록 하였는데, 너희들은 과연 배부르고 따뜻하였는가? 문 : 너희들이 거주하는 지방은 어떤 기이한 꽃이 있는가, 아름다운 풀, 희귀한 새, 별난 동물, 보석 등이 있는가? 문 : 병마(兵馬)를 훈련시키는 법을 들은 적이 있는가? 문 : 너희들은 모두 복건성 사람이라 했는데, 복건성에서 강남(江南)까지는 그리 멀지 않을 텐데, 황상(皇上)이 강남에 행차하였다는 얘기를 들은 적이 있는가? 문 : 너희들의 작은 배 1척은 장죽(檣竹) 1개와 철로 된 징을 합하여 500근의 물건이 있는데, 가져갈 것인가?

이처럼 섬은 외국의 문화와 만나는 기회가 빈번하게 발생하는 공간이었다. 이러한 특성은 표류 사건과 그 기록을 통해 주목할 수 있다.

Ⅳ. 맺음말

표류 사건은 우연히 발생한 것이어서 정치적으로 의도된 상황은 아닐지라도, '섬'을 둘러싼 공간적 가치를 재인식하게 만드는 근거가 된다. 관련 기록을 잘 활용한다면 섬이 지닌 소통의 공간성과 인문지형 변동의 흐름을 구체적으로 밝히는 다양한 연구를 진행할 수 있을 것이다. 섬 주민들의 구체적인 생활상 변화 양상에 대한 연구는 향후의 과제로 삼고자 한다.

※ 지면관계상 참고문헌은 생략.

서해안 파시의 구조와 지역문화 비교연구
: 연평도, 흑산도 조사 사례를 중심으로

배 초 은 | 국립인천해양박물관 선임학예연구사

1. 서론

조선시대부터 현대에 이르기까지 서해안의 파시(波市)는 중요한 어업 문화 중 하나였다. 어종의 회유에 따라 어선이 움직이고, 생선을 사기 위해 운반선이 따랐다. 사람이 모여드니 자연스레 생필품 등 물자가 집결하면서 복합적인 공간이 형성되었다. 파시는 단순히 생선을 사고파는 시장에서 확대되어 어촌의 새로운 문화로 자리잡았던 것이다. 그럼에도 불구하고 오늘날 파시는 점차 사람들의 기억에서 희미해져가고 있다. 2024년 12월 국립인천해양박물관이 개관하고, 첫 번째 어업문화조사의 주제로 파시를 선정한 것도 그 이유였다. 파시를 경험하고 기억하는 이들의 기억을 기록하고 남기기 위해서다. 실제로 2025년 상반기 현장 조사를 진행하는 지금도 이미 구술 대상의 폭이 좁다는 것을 느꼈다.

본 발표에서는 서해안 파시를 대표하는 전진기지 연평도와 흑산도의 조사 사례를 바탕으로, 주민생활사에 중점을 둔 조사 과정에 대해 생각하고, 앞으로 나아갈 조사의 방향성을 고민해보고자 한다.

2. 이론적 배경 및 선행연구

파시에 대한 기록은 조선시대에서 그 기원을 찾을 수 있다. 『세종실록지리지』, 『신증동국여지승람』 등에는 '파시평(波市坪)'이라는 지명이 등장하며, 이는 어장의 중심이자 조세 징수의 대상이 되는 장소로서의 파시 개념을 보여준다. 일제강점기에는 일본 민속학자들의 현지 조사에 의해 파시를 보다 구체적인 민속학적 기록이 남겨졌다. 요시다 게이이치는 「파시평고(波市坪考)」에서 1930년대 서남해 도서를 현장 답사한 경험을 바탕으로 파시의 참여자와 사회구조, 유통 등 공간 단위로서의 파시평의 개념을 도입했다. 시부자와 게이죠 조사단의 『조선다도해여행각서』 에서는 파시를 어업과 맞물려

형성된 임시 어업기지이자 상업 공간으로 인식했다. 해당 기록들은 최길성의 『일본 민속학자가 본 1930년대 서해도서 민속』을 통해 번역·출간되어 후속 연구의 기초 자료가 되었다.[1)]

1950년대부터 1990년대까지의 파시 관련 연구는 주로 민속 르포나 어업사 속 부차적 기술에 머무는 경향이 있었다. 박구병의 『한국어업사』와 일부 지역조사보고서에서는 파시를 어획물 유통 공간으로 간략히 언급했으나, 구조적·문화적 분석에 대한 내용은 미비하였다.[2)] 2000년대에 접어들면서 파시에 대한 학문적 관심이 본격화되며, 어업기술사적 접근과 생활문화사적 접근이 병행되는 연구들이 등장하였다. 박광순은 「위도의 조기파시에 관한 일고찰」 에서 어민의 생업 방식과 의례, 파시촌의 생활양식을 민속학적으로 분석하였다.[3)] 서종원의 「파시로 인한 지역사회의 문화 변화양상 고찰」은 일제강점기 위도 조기파시 사례를 통해 외지인의 유입, 유흥문화의 확산, 청년문화의 변화, 여성 노동의 참여 확대, 마을 의례의 재구성 등 파시가 지역사회의 문화적 구조를 어떻게 재편했는지를 분석하였다. 이는 파시의 사회문화적 영향력을 조명한 대표적 연구로, 어업 중심의 기존 연구와 구별되는 생활사적 접근의 성과로 평가된다.[4)] 김준은 「파시의 어업기술사적 고찰」에서 임자도 타리 민어파시와 재원 부서파시 사례를 중심으로 파시 형성과 변화를 어업기술, 어종, 생태환경의 변화와 연계하여 분석하였다. 이 연구는 파시를 어업 전환기의 복합문화공간으로 인식하고, 파시촌의 형성과 소멸 과정을 다루었다는 점에서 의의가 있다.[5)] 후속 연구인 김준의 「칠산어장과 조기파시에 대한 연구」에서는 조기파시의 문화적 상징성과 지역민의 기억에 주목하며, 파시가 어획 경제의 중심지를 넘어 지역문화와 정체성을 담았음을 강조하였다.[6)]

강제윤의 『바다의 황금시대 파시』는 현장 구술을 서사적 형식으로 파시의 실상을 복원하고자 한 작업이었다. 연평도, 흑산도, 위도 등지의 어민·상인 등의 이야기를 통해 파시에 대한 문화적·정서적 접근의 대중적 기반을 마련하였다는 점에서 주목할 만하다.[7)] 국립민속박물관에서 연평도 장기조사를 통해 발간한 『조기의 섬에서 꽃게의 섬으로, 연평도』와 『토착민, 피난민, 군인의 섬, 연평도』는 연평도 지역의 어업 변화와 사회구성원 변화, 군사적 경계와 지역문화의 공존 양상을 기록한 귀

1) 최길성 역, 2004, 『일본 민속학자가 본 1930년대 서해도서 민속』, 민속원.

2) 박구병, 1976, 『한국어업사』, 정음사.

3) 박광순, 2000, 「위도(蝟島)의 조기파시(波市)에 관한 일고찰」, 『한국도서연구』, 제11권 1호, 한국도서(섬)학회.

4) 서종원, 2007, 「파시로 인한 지역사회의 문화 변화양상 고찰 - 일제강점기 위도 지역의 조기파시 사례를 중심으로」, 『중앙민속학』 제12권, 중앙대학교 한국문화유산연구소.

5) 김준, 2005, 「파시의 어업기술사적 고찰 - 임자도 파시를 중심으로」, 『민속학연구』 제17호, 국립민속박물관.

6) 김준, 2009, 「칠산어장과 조기파시에 대한 연구」, 『도서문화』 권34호, 목포대학교 도서문화연구원.

7) 강제윤, 2012, 『바다의 황금시대』, 한겨레출판사.

중한 민속자료로, 연평도 파시의 역사적·문화적 맥락을 이해하는 데 실증적 기반을 제공하였다.[8)]

최근에는 파시의 문화유산적 가치와 관광자원으로서의 가능성에 주목하는 연구도 등장하고 있다. 강남임·이웅규는 「전북 섬 관광 촉진을 위한 위도 파시 개발방안」을 통해, 파시의 전통성과 장소성을 활용한 문화관광 콘텐츠 개발 방향을 제시하였다.[9)]

이처럼 파시에 대한 연구는 초기의 문헌기록에서 출발하여, 일제강점기의 민속기록, 생업 중심의 단편적 기술을 거쳐 어업기술사·생활문화사·민속문화·관광정책 등 다양한 분야로 확장 되어왔다.

3. 서해안 파시의 구조와 지역문화 비교 : 연평도·흑산도 사례를 중심으로

서해안 파시에 대한 기초 자료 수집과 선행연구 분석을 바탕으로 조사지역을 선정하였다. 특히 조기파시의 대표 전진기지였던 연평도, 위도, 흑산도를 중심으로 지역별 조사 계획을 수립하였다. 본 발표에서는 각 지역 파시의 구조와 형성 과정을 고찰하고, 그것이 주민들의 삶과 지역사회에 어떠한 영향을 미쳤는지를 중점적으로 탐색하고자 한다.

연평도 파시 현황을 파악하기 위해 올해 3월부터 4월까지 세 차례에 걸친 현장조사를 실시하였다. 과거 파시 당시 어업 활동의 기반이 되었던 주요 장소 및 마을 내 상업시설의 구조를 파악하고, 과거와 현재의 모습을 비교·분석했다. 전국에서 온 몇백 척의 어선이 즐비했던 항구는 현재 매립되어 자취를 감추었고, 그 모습을 기억하는 주민들만이 남았다. 연평면과 어촌계의 도움을 받아 전 어업협동조합 근무자의 구술을 통해 어선 등록제, 어로 저지선의 남하로 인한 변화 등 행정적인 부분의 정보를 수집하였다. 또한 주점, 상점, 숙박시설, 우물, 빙고 위치 등에 대하여 파악할 수 있었다. 파시거리가 위치한 남부리부터 서부리, 중부리, 동부리, 새마을리 모든 마을을 돌아다니면서 다양한 주민을 만나 구술 조사를 실시했다. 조기 어업에 참여했던 주민, 물동이를 이고 어선에 물을 판매하였던 주민 등 그 시절을 기억하는 이들을 찾아 구술내용을 채록하였다. 당시 연평도 내 철공소, 선구점, 주점 등의 위치를 과거 사진과 비교하여 현황을 파악했고, 주민이 소장하고 있던 연평도 해안과 파시거리의 과거 사진도 수집하였다.

현재 기준으로 파시에 대해 기억하는 이들은 대부분 황해도 출신의 피난민이었다. 연평도에 들어

8) 국립민속박물관, 2018, 『조기의 섬에서 꽃게의 섬으로』; 『토착민·피난민·군인의 섬』.

9) 강남임·이웅규, 2022, 「전북 섬 관광 촉진을 위한 위도 파시 개발방안」, 『한국도서연구』, 제34권 2호, 한국도서(섬)학회.

와 생계 수단을 찾아야 했던 피난민들은 파시가 열릴 당시 우물에서 물을 길어 물을 팔았고, 주점을 운영하는 외지인에게 집을 빌려주고 세를 받았다. 당시 그들의 집 역시 가건물로 지어진 단칸방 수준이 많았다. 간통에서 간을 친 조기를 자갈밭에 말리는 것도 주민들의 소일거리였다. 파시에 판매할 얼음을 만들기 위해 겨울에 논에 물을 얼려 왕겨를 놓기도 했는데, 얼음을 자르고 옮기는 것 역시 주민들이 할 수 있는 일이었다. 피난민들에게 파시는 생계유지 수단이 없던 연평도에서 작게나마 경제활동을 할 수 있는 기회를 제공한 셈이다. 그러나 사실 파시가 크게 성행했어도 주민들은 앞서 언급한 일거리와 술을 빚어 주점에 파는 정도로만 참여하였고, 어선과 상선, 상점, 주점 운영까지 대부분 외지인들의 몫이었다. 그렇게 많았다던 조기는 사실 먹을 수조차 없는 형편이었던 것이다.

과거와 현재의 파시거리를 비교해 보았을 때 옛 거리보다 좁아진 형태를 보였는데, 이는 최초에 가건물로 시작된 집이나 상점들이 훗날 새롭게 지어지면서 확장되었기 때문이었다. 실제로 현재 거주하는 주민들의 구술에 의하면 건물을 확장하여 지으면서 파시 당시보다 거리가 많이 좁아졌다고 하였다.

한편 연평도에서는 조기 어업에 나가기 전 임경업장군에게 만선을 기원하는 제를 지냈는데, 꽹가리와 북, 장구를 치는 이들이 선주, 선장 등의 집을 돌아다니며 술상을 받는 등의 굿 형태로 진행이 되었다. 임경업장군 설화의 주요 장소인 안목어장은 실제로 조기가 많이 잡히는 주요 어장은 아니었으나, 연평도 조기잡이의 시작점으로 여겨지는 만큼 주민들에게는 의미가 깊었다. 현재는 몇몇 주민들이 4월 말경 어살을 설치해 반찬거리를 얻는 정도로 유지되고 있다.

연평도에서 만난 한 어업 종사자는 과거 파시가 성행하던 시기에 연평도뿐만 아니라 흑산도 인근 해역에서도 조업한 경험을 가지고 있었다. 그는 두 지역의 조업 환경을 비교하며, 가장 뚜렷한 차이점으로 어선에 승선하는 선원의 수를 언급했다. 두 해역은 수심의 차이가 있어 그물을 끌어 올리기 위해 필요한 인원이 달랐다. 연평도에서는 보통 7~9명의 선원으로 구성했으나 흑산도에서는 12~13명의 선원이 필요했다. 선원이 부족하면 흑산도 현지에서 모집하기도 하였다. 당시 연평도를 출발하여 나침반, 콤파스 등을 이용해 섬이나 자연물을 보며 흑산도까지 이동했던 당시를 회상하였고, 순풍을 받아 하루 만에 도착한 기억도 이야기했다.

연평도 조사 이후 4월부터 5월까지는 두 차례의 흑산도 현지 조사를 실시했고, 먼저 신안문화원과 어촌계의 협조로 받아 당시를 기억하는 주민들을 찾았다. 예리마을 내 고령자 몇 분을 만나 구술 채록을 실시했다. 파시라고 하면 조기를 이야기하는 연평도와는 달리 흑산도에서는 4~5가지 종류의 파시가 이루어졌음을 알 수 있었다. 일제강점기 설립된 포경회사를 통해 이루어진 고래잡이, 해방 후 1950~60년대에는 전갱이, 1960년대에는 조기와 삼치, 고등어 등 어획 시기에 따라 파시가 형성되었다. 고래파시에 대해서는 파시로 생각하느냐 마냐에 따라 주민들의 입장이 달랐다. 한편 흑산도에서는 2~3월에 홍도, 하태도, 가거도 등 넓은 해역에서 조기를, 늦여름부터는 전

갱이와 고등어, 가을에는 삼치를 주로 잡았다. 파시 당시에는 서울의 명동거리라고 불릴 정도로 마을이 번화하였는데, 주점, 다방, 식당, 세탁소, 이발소 등이 성행하였다. 연평도와 마찬가지로 외지인들이 운영하는 경우가 더 많았고, 주민들은 집을 세 내어주거나 술을 빚어 주점에 파는 등의 방법으로 생계를 유지했다.

당시 흑산도 주민의 어선은 영세하여 재래적인 어업만 가능한 상황이었다. 전국에서 몰려드는 어선들을 상대로 경쟁력이 부족했고, 조업을 할 수 있는 이들은 매우 소수였다. 흑산도 파시의 중심지였던 예리에서 멀리 떨어진 소사리 주민들은 배에 필요한 땔감을 팔기 위해 장작을 패 예리항까지 운반하였는데, 현재 거리로 대략 7km 정도로 매우 먼 거리였다. 그만큼 주민들에게 파시는 생계유지를 위해 중요한 부분이었다. 또한 흑산도에는 물도 귀했는데, 연평도처럼 개인적으로 우물에서 물을 길어 파는 사람도 있었고, 4인 1조가 되어 드럼통을 이용해 배에 물을 조달하는 이들도 있었다. 한 드럼에 약 5천 원 정도로 큰돈이었다. 단골 술집 안의 샘에서 물을 퍼가는 선원들도 있었다.

과거 파시가 성행하였던 예리항은 현재 매립이 진행되어, 당시 항구의 원형을 직접 확인하기는 어려웠다. 그러나 파시 거리의 전반적인 구조와 주민들의 기억을 통해 과거 철공소와 선구점 위치했던 자리를 중심으로 바닷물이 들어왔던 해안선의 경계를 일정 부분 파악할 수 있었다.

4. 결론

회유성 어종의 이동에 따라 전국 각지의 어선과 운반선이 특정 시기·장소에 집결하였고, 이들을 따라 다양한 상인들이 섬으로 유입되면서 파시는 복합적인 어업문화 공간으로 형성되었다. 파시는 외지인 중심의 임시 경제 구조로, 주민들이 주도적으로 참여한 구조는 아니었으나, 마을이 일시적으로 번화함에 따라 일부 주민들에게는 생계유지의 기회를 제공하기도 했다.

연평도와 흑산도의 파시 양상은 이 점에서 공통성과 차이를 동시에 보여준다. 연평도의 경우, 파시는 주로 조기 어획을 중심으로 형성되었고, 이에 따라 단일 어종 중심의 집중적 거래가 이루어졌다. 반면 흑산도에서는 조기 외에도 전갱이, 고등어, 삼치 등 다양한 어종을 중심으로 한 복합적 파시가 열려 보다 종합적인 어업 유통 구조를 형성하였다.

파시의 주요 시설인 '간통'의 운영 방식에서도 두 지역의 차이는 뚜렷하게 드러난다. 연평도에서는 조기를 자갈밭에 바로 말리기 위해 해변 인근에 대규모 간통이 설치되었으나, 흑산도는 어획된 조기를 대부분 운반선에 실어 목포 등지로 직송하였기 때문에, 대량의 건조·염장을 목적으로 한 간통은 없었다. 대신, 해안 가까운 가정집에 소규모 간통이 설치되어 있었으며, 이는 생선의 간이 보관과 가정 단위의 자급 유통을 위한 용도로 사용되었다. 쌀 생산이 어려웠던 흑산도에서는 보통 조기나 고등어를 염장하여 목포·비금도·도초도 등지로 가져가 쌀이나 식료품과 물물교환을 하는

방식의 거래가 이루어졌다. 이를 위해 주민들은 어선에서 직접 생선을 구매해야 했고, 이 과정에서 선원들과 거래 관계를 맺기 위해 김치, 마늘, 술 등의 식재료를 제공하며 단골 거래 관계를 유지하기도 했다.

이처럼 연평도와 흑산도의 파시는 외지인의 유입으로 형성된 임시 촌락이라는 공통된 구조를 지녔으나, 어종, 유통 방식, 간통 활용, 생계 방식 등에서 지역 여건과 주민 대응 방식의 뚜렷한 차이를 보였다. 이는 파시가 단순한 어시장이나 물류 거점이 아닌, 지역적 특성과 주민의 삶의 방식이 반영된 독특한 해양 생활문화 공간임을 보여준다.

본 발표에서는 국립인천해양박물관에서 추진하고 있는 어업문화 '파시' 조사의 사례를 소개하며, 앞으로의 방향성을 제시하고자 하였다. 지역 주민의 기억과 구술, 과거와 현재의 비교, 생업 구조 등을 바탕으로 조사를 진행하며, 어업 유산을 경제사가 아닌 생활사 관점에서 바라보는 문화적 접근을 강조하고자 하였다. 특히 기존의 파시 관련 연구들이 단편적인 서술에 머무른 데 반해, 박물관은 하나의 주제를 중심으로 유기적으로 연결된 지역의 사례를 종합적으로 조사·비교하여 지역성과 보편성을 함께 조망하고자 한다.

공공적·학술적 가능성을 확장하기 위해 파시와 같은 어업문화를 '해양문화유산'으로 재정의하고 과거의 기록을 넘어, 현재와 미래를 위한 문화자원으로 재구성되는 통로를 마련할 것이다. 또한 조사 성과를 바탕으로 향후 해양유산 아카이브를 구축하고, 전시 및 교육 콘텐츠로 개발하는 등 확장을 통해 기록-해석-공유-보존-활용으로 이어지는 기반을 구축하고자 한다.

변경과 국제경제법(6)

– 오월쟁패에 비추어 본 월족 확산과 법적 조망 –

성 승 제 [1] | 법학박사, 선임연구위원 한국법제연구원

1. 초기 월족과 상인 등 교역집단 배출

오월동주 고사를 통해 월 구천勾踐(생? ~ 몰B.C464) 은 오 부차夫差(생? ~ 몰B.C473) 에게 패한 후 개혁정책[2]을 펼쳤다는 점이 전해지고 있다. 주목할 필요가 있는 부분은 인구증가정책에서 사용된 수단들은 재정을 소요로 하는 것들이다. 월족이 향유할 수 있었던 재정적 여력의 편린의 흔적이라도 찾아 본다.

오월의 쟁패에서 찾을 수 있는 함의는 여러 가지가 있다.

우선 견해에 따라 오월이 부침하던 시기를 기준으로 하여 춘추와 전국을 가르는 기점으로 삼기도 한다.

월족을 월족이라 부르게 된 사유는 스스로를 Viet 으로 부르는 이유일 수도 있기 때문이겠지만 결국 월의 최종 승리 때문이 아닐까 한다. 한편 오는 江('양자揚子'의 고유명사)의 하구에 존재하

---

1) 법학박사, 선임연구위원 한국법제연구원

2) ① 인구증가정책 : 관가가 사가私家에서 임신한 사실을 파악하면 의사를 파견하고 아들을 낳으면 술 2병과 개 한 마리, 딸을 낳으면 술 2병과 새끼돼지 한 마리, 쌍둥이일 경우 더 대우를 하고, 세쌍둥이일 경우 유모까지 제공할 정도로 파격적이었다 한다.(이 부분은 '[김원중의 고전산책]최후의 승자가 되려면-구천의 嘗膽', 2017.8.7. 한국일보 오피니언 게시글 (https://www.hankookilbo.com/News/Read/201708071449900992 (2025.7.))
② 인재등용 : 문종文種, 범여范蠡 등을 발탁하여 채택하였다.
③ 생산력 증대 유도 : 버려진 땅을 개간하고 농경 기술과 자원을 지원, 조세 감면
④ 군사개혁 : 군사훈련 및 무기
⑤ 법제도 정비로 국가 운영 효율화 및 백성들 의견 수렴
⑥ 교육개혁 : 교육시설 확충 및 인재 양성

여 편리한 교통에 힘입어 먼저 선진 문물인 초(9세기 이전 추정 ~ 223B.C)의 모든 것을 적극수입하여 먼저 강성해질 수 있었다.

2. 오월의 성장과 월족

오와 월은 오늘날 양자강 하구인 강소성江蘇 남부에 위치한 것이 오, 절강성浙江 북부에 위치하였던 것이 월이다. 이 지역은 초의 강력한 영향을 흡수했다.

바야흐로 시기는 패러다임의 전환이 일어나던 시대적 배경을 갖고 있다. 널리 말해지는 용어로서는 소위 춘추와 전국 교체기이다. 기원전 771년 그 이전까지 존재했던 서주西周가 견융犬戎의 습격으로 유왕幽王이 죽고 피난 동쪽 낙양洛陽으로 동천하였다. 도망갔다는 뜻이다. 사실 이 시점에 주周는 막을 내렸어야 했다. 껍데기에 불과하지만 동주東周가 생명을 이은 것은 후술과 같이 강력한 이민족 즉 월족의 맹주인 초楚의 대두였다고 본다.

2.1. 견융

견융은 강족羌族의 일파일 것이다. 주周 왕실과 진秦 왕실도 각각 그들의 초기 강족이었거나 적어도 강력한 강족과 동맹자였다. 강태공(1127 ~ 1030 B.C)이 강족이지 않겠는가

2.2. 철제무기로 주를 멸망시킨 견융

견융은 철기가 보급된 중앙아시아로부터 강력한 철제무기를 배웠던 선진 민족이었다. 발달한 무기앞에 서주西周는 막을 내릴 수 밖에 업었던 것이다. 당시는 아직 유목적 기사騎射 전투방식이 보급되기 전이었다.

2.3. 전차전으로 은을 멸망시킨 주

사실 그보다 앞서 주는 중앙아시아 일대에 보급되었던 안드로노보 문화(2000 ~ 1450 B.C)가 최초로 적극적인 전투무기로 활용한 전차전 전술을 수입하여 고양된 군사력을 바탕으로 은을 멸망시켰다. 서쪽에 위치한 지역일수록 금속용융기술을 최초로 창안하고 계속적으로 발전시켜가던 유라시아 중심지대로부터 앞선 군사기술을 빨리 받아들일 수 있었던 것이다.

2.4. 전차전의 변천

철제 무기가 보급이 느리지만 천천히 증가하게 된다. 그러하게 되면서 강력한 타격을 줄 수 있었던 전차도 보병이 밀집하여 제압할 수 있게 된다.

2.4.1. 초기 전차전

초기 전차전의 양상은 호머의 일리아드를 보면 너무나 상세하게 관찰하듯이 볼 수 있다. 초기 전차전은 전사warrior 1명이 기수騎手 1명과 탑승한다. 접전接戰시 길지 않은 투창 2 ~ 3개를 교환하다가 서로 실패하면 필연 마주치는 정도 거리에서 만나게 되므로 전차에서 뛰어내려 칼을 뽑아들고 방패로 가리며 접적接敵한다. 그 사이 기수騎手는 주인이 던졌던 창들을 수거하여 되돌려주거나 대기한다.

2.4.2. 후기 전차전

후기에는 철기가 보급됨에 따라 보병도 밀집하면 전차를 제압할 수 있게 되므로 전차의 경제적 효용성이 대폭 하락하고 전차는 대규모 밀집 보병대를 이끄는 지휘단의 탑승 차량 정도로 의미가 변경된다. 그리스 테베 도시국가가 창안하여 스파르타를 물리친 밀집보병전술과 진秦의 밀집보병전술 모두 창의 길이를 개인병기로는 사용불가능할 정도로 늘린다. 다만 서양은 로마제국에 이르기까지 계속 이 전술을 사용하지만 아시아에서는 강력한 유목기병대가 밀집보병대를 간단하게 분쇄해 버리면서 버려진다.

3. 초의 맹렬한 팽창과 공자의 존왕양이

공자孔子(551 ~ 479 B.C) 가 역설한 존왕양이의 실체는, 四川성 成都 인근 삼성퇴三星堆 문화(5500 ~ 3000 B.C)[3]의 후속문명인 현 호북성 영郢[4]을 도읍으로 한 초의 극성極盛이다. 초는 이미 춘추시대에 맹렬히 팽창하여 황하 유역으로 북상해 올라갔다. 이제 황하의 소위 화하족들의 영역은 얇

3) 고촉문명古蜀文明, 사천성 광한시 출토 유적지, 5500~3000B.C.

4) 영郢은 오늘날 호북성 남부 형주시荊州市 로서 삼국지연의라는 소설책에 묘사된 소위 적벽대전 무대와 현 형주시 같은 관내에 있다.

은 살얼음 정도 사이즈에 불과한 진陳 채蔡 등 소국만을 경계로 두고 있을 뿐이었다. 공자의 존왕양이론의 실체는 초의 급팽창에서 발로한 소위 중원을 중심으로 한 화하족들의 위기의식이었다.

4. 초 문물 수입에 따른 오월의 성장

사실상 초기 형태 제국을 건설한 초의 앞선 문명은 오 월이 빠르게 수입했다. 오에서 처음 왕을 칭한 수몽(姑發壽夢 생? ~ 몰561B.C)은 초에서 도망친 굴무(申公 屈巫)를 등용하여 개혁 정책을 펼쳤다. 오 부차가 등용한 오자서를 비롯한 인물들도 초 출신의 망명객들이 많다. 월 구천이 등용한 범여范蠡 나 문종(文種 생?~몰472? B.C) 등도 초 출신의 망명객들이다.

범여는 당시의 모든 사람들처럼 생년은 당연히 미상이고, 월 부차로부터 도망쳤기 때문에 沒年도 미상이다. 범여의 전해지는 연대기는 아직 채택할 충분한 증거는 없으므로 생몰년을 기재하지 않는다.

5. 삼성퇴와 고촉문명: 황하 이전 문명의 원류들

고촉문명의 삼성퇴에서 발원한 고문화는 황하 초기문명보다는 금속 용융도를 높이는 능력 면에서 더 우수했다. 그 의미는 더 우수한 청동기를 생산할 수 있었다는 뜻으로 파악할 수 있다. 그 점에서는 고조선 시작지점이라 할 요녕성과 내몽골 접경지인 조양朝陽을 발원지로 하는 고조선 문화와 같은 지점에 있다.

호북성 영에서 출발한 초는 춘추의 대국이고 물론 전국에 이르러서도 대국의 위치를 유지했다. 국운을 굴기를 늦게 시작하고 빨리 사라진 오와 월은 이 초를 자양분으로 하여 빠른 성장을 이루어 냈었다.

6. 범여와 도주공

文種과의 사이에서 장경오훼長頸烏喙[5]라는 고사를 남긴 범여는 북상하여 도주공이 되었다고 전해진다. 그 밖에 교토사 주구팽狡兎死 走狗烹 이 출처가 범여라는 설도 있고 한비자 출처설이

5) 마의상법 기록에 목이 길고 새부리(뾰족한 입) 와는 궂은 일을 같이 할 수는 있으나 영화를 같이 할 수는 없다고 한다.

병존한다.

도주공이 자리잡았다고 알려진 곳은 陶인데 이곳은 후일 전국시대에 齊의 영역이 되었지만 당시는 아니었다고 본다.[6] 여러 다른 말들로 표현되어 전해지지만 큰 부를 동원하여 계절상 수급의 불균형을 이용하여 매점매석에 의한 독과점적 폭리를 거두어 치부하였다고 전해진다. 한편 陶에서는 목축도 하였다고 전해진다. 목축을 경제수단 중 하나로 택했다는 점에 대한 평가는 후일로 미룬다.

7. 大민족 월족

월족을 달리 百越이라 부르는 이유는 그만큼 널리 존재한 탓이다. 월족은 분포 범위가 방대한 지역에 걸쳐 존재했고 현재에도 양자강 이남 지역 거주민들은 월족의 특징을 강하게 지니고 있다. 물론 현존하는 월越을 표방한 곳은 베트남이다. 다만 베트남 북부 하노이를 흐르는 홍강 유역 일대만 정확한 월족이라고 생각한다. 베트남 건국신화에서 락롱꿘과 어우꺼의 난생설화가 대표적인 백월百越의 신화이다.

百越은 고중국에서 장강 이남에서 현재 베트남에 이르는 지역에 거주하던 越人, 越族을 가리키는 말이다. 그들의 언어는 古越語로 古漢語와는 전혀 통하지 않았고 오늘날 그 언어들은 광동어(粵語월어), 간어(贛語공어), 우어(吳語오어), 민어(閩語민어)등인데 모두 백월어와 깊이 관련된다. 타이완 원주민도 여러 계통이 있는데 야미족 펑푸족 등 민족들은 越係로 분류되며 백월어와 관계가 있다. 현대 중국어 병음에서 越, 粵, 鉞은 모두 yue로 발음된다. 특히 춘추말 국가로 위에 소개된 越은 이후 초에 흡수되었다.[7]

진은 복건성을 중심으로 한 월인들의 영역을 복속시키지 못하였다.

한 건국후 한에게 귀속되어 閩, 東越 등 제후국으로 편입되고 해양 세력으로 발전하였다. 그 이전부터인 2 ~ 3000 B.C. 에 이미 해양을 통한 확산을 하였다. 선박을 이용하여 백제 영역과 일본 열도에 진출한 바 있다. 중국 기록에 따르면 이들의 갈래가 일본에도 소국들을 세웠다고도 한다.[8]

---

6) 齊의 땅에 정착하려 하였다가 齊王이 그를 등용하려 제안해 오자 모든 재산을 현지인들에게 분배하여주고 사라진 후에 陶로 재이주하였다는 기록도 있다. 마의상법 기록상 범여는 그 곳에서 초기에 치이자피鴟夷子皮 로 개명하여 정착하였다.

7) 이 문단은 Алексей Зён 페이스북 2018.1.14. 게시글

8) 이 문단은 Алексей Зён 페이스북 2018.1.14. 게시글

8. 마무리

오에 대해서는 월족이 아니라 묘족苗族 설도 제기된다. 규명은 다른 학술연구를 기다려야 할 것 같다.

한반도 서남부에서 발견되는 옹관묘(항아리 속에 매장 풍습)는 베트남 남부 참족 들 영역과 월족 거주하는 중국 동남해안 일대에서 많이 발견된다. 월족은 大민족으로서 갈래들이 뻗어나간 영역이 방대하다. 심지어 지지자는 별로 없는 듯 하지만 주몽과 결혼한 소서노가 월족이란 주장도 들은 바 있다.

월족들의 해상전파는 선박조선 기술을 제공한 측면도 있을 텐데 향후 조선이 겪은 임진왜란에서의 수군들의 탁월한 전과를 얻게 한 선박 또는 해양 기술과 관련성도 검토되어져야 할 것으로 보인다.

RDF 기반 데이터 구축을 통한 해양문화유산의 구조화 가능성 검토

조 하 영 | 경북대학교 고고인류학과 박사과정

Ⅰ. 머리말

해양문화유산은 인간의 해양활동을 통해 만들어진, 또는 이와 관련된 유·무형의 문화유산을 말한다. 해저에 존재하는 수중유산뿐 아니라, 섬과 연안 · 항구 유적 · 해양 제사 유적 · 민속신앙 등 바다를 중심으로 이루어진 모든 결과물이 포함된다.

해양문화유산은 단순히 유물의 개별 정보의 나열로는 총체적인 의미 파악이 어려우며, 복합적인 관계와 맥락을 통해 그 가치가 드러난다. 현재는 디지털 기록 방식이 이러한 의미적 연결성을 충분히 반영하지 못하고 있기에, 본고에서는 이러한 한계를 극복하기 위해서는 해양문화유산에 내재된 다양한 정보들 간의 관계를 체계적으로 정의하고 연결하는 방식이 필요하다. 이러한 의미적 관계를 구조화하여 해양문화유산의 다층적인 맥락을 복원할 수 있는 방법으로 온톨로지[1] 설계를 제안하고자 한다. 특히, 본고에서는 온톨로지를 구현하는 방식으로 RDF[2]를 활용하여 유물 간의 관계와 다양한 맥락 정보를 데이터 구조 안에 명시적으로 드러내고자 한다. 이를 통해 기존 연구의 한계를 보완하고 다학제적 연구를 촉진하여 해양문화유산의 복합적인 가치를 이해하고 활용할 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

---

1) '온톨로지'란 정보화의 대상이 되는 세계를 전자적으로 표현할 수 있도록 구성한 데이터 기술 체계이다. 원래 온톨로지라는 말은 철학에서 '존재론'이라고 번역되는 용어로서 '존재에 대한 이해를 추구하는 학문'의 의미를 갖는 말이었다. 그러한 용어가 정보과학 분야에서 중요한 개념으로 등장하게 된 것은 인간이 세계를 이해하는 틀과 컴퓨터가 정보화 대상(콘텐츠)을 이해하는 틀 사이에 유사성이 있다고 보았기 때문이다. 그 틀은 바로 대상을 구성하는 요소들에 대응하는 개념들과 그 개념들 간의 연관 관계이다.(김현 외, 2016, 『디지털 인문학 입문』, HUEBOOKs.)

2) RDF(Resource Description Framework)는 월드와이드웹 자원의 메타데이터를 기술하는 형식이다. 2004년 W3C(World Wide Web Consortium)의 권고안이 제시되었으며, 시맨틱 웹 활동의 일환으로 운용되고 있다. RDF가 기술하는 웹 자원의 속성은 인간이 아닌 컴퓨터가 읽고 해석하기 위한 것이며, 인간을 대신하여 지능적인 정보 처리를 하게 하기 위한 것이다.(http://www.w3org/RDF/)

Ⅱ. 해양문화유산 구조화의 필요성

해양문화유산은 선박, 화물, 기록, 항로, 제의 유적, 민속 신앙 등 다양한 요소들이 서로 얽혀 있는 다층적인 문화유산이다. 하지만, 지금까지의 연구는 이들 요소를 통합적으로 바라보기보다는 각각을 분리하여 분석하는 경향이 강하였다. 특히 대부분의 연구는 발굴조사 보고서를 기반으로 한 유물의 형태 분류나 용도 추정에 머무르면서, 정보의 상호 관계를 구조적으로 이해하는 데에는 한계가 있었다. 이러한 전통적 연구 방식은 정보의 관리와 활용 측면에서 여러 문제를 드러낸다. 예를 들어, 국립해양유산연구소의 "고려도기DB"[3]는 유물 정보를 단순히 목록화하여 제공하지만, 유물 간의 시공간적 관계, 출토 선박이나 항로, 관련 문헌과의 연계는 제시하지 않는다. "경주지역 유적조사 자료 DB"[4]의 경우, 데이터가 PDF 혹은 종이 보고서 형태로만 공개되어 있으며, 원하는 정보를 추출하거나 전체 데이터를 분석하는 데 수작업이 필수적이다. 이는 연구의 효율성을 크게 저하시키며, 데이터 기반 탐색을 어렵게 만든다. 특히 자료의 수정과 갱신이 수반될 경우, 기존의 문서나 PDF를 폐기하고 다시 발간하거나 재다운로드해야 하는 불편이 따르며, 이는 데이터의 일관성과 신뢰성에도 영향을 미친다.

더 큰 문제는 정보가 발굴·보존·복원·전시 등 각각의 절차별로 분산되어 기록된다는 점이다. 유물의 생애주기(Lifecycle)에 해당하는 각 과정이 별도의 보고서에 나뉘어 존재하며, 이 과정들을 통합적으로 연결하는 메커니즘은 매우 미흡하다. 연구자는 각 문서를 따로 읽고 해석한 뒤 머릿속에서 그 흐름을 다시 구성해야 하며, 이는 연구의 장벽이자 시간과 노동력을 과도하게 요구하는 구조적 문제로 이어진다. 예를 들어, 특정 수종, 결합 방식, 치수 등의 정보를 갖춘 부재를 찾아내기 위해서는 수백 페이지에 달하는 보고서를 처음부터 끝까지 검토해야 한다. 이는 부재 간 관계나 구조적 위계가 설계되어 있지 않기 때문이다. 이러한 방식은 유물의 의미를 전체 맥락 속에서 파악하기보다는 단편적으로 취급하게 만들며, 결국 해양문화유산이 지닌 복합적 가치와 다층적 구조를 왜곡하거나 축소시킬 위험이 있다.

결과적으로, 해양문화유산에 대한 기존의 연구 방식은 정보의 분산과 비구조화, 단편화라는 구조적 한계를 지닌다. 이러한 한계를 극복하기 위해서는 단순한 디지털화 수준을 넘어, 유물과 유산 간의 관계를 정형화하고 의미적으로 연결하는 구조화의 단계로 나아갈 필요가 있다.

---

3) 국립해양유산연구소, 고려도기DB, https://www.seamuse.go.kr/resources/goryeo/ruins

4) 국립경주문화유산연구소, 2020, 「경주지역 유적조사 자료 DB구축 및 분석연구 자료집」.

Ⅲ. RDF 데이터 체계 제안

본고에서 제안하고자 하는 RDF(Resource Description Framework)는 주체(Subject) - 속성(Predicate) - 대상(Object)의 3요소로 구성된 트리플(triple) 구조를 통해, 객체 간의 관계를 명시적으로 표현할 수 있는 방식이다. 예를 들어, "마도 1호선은 태안 마도 해역에서 발견되었다"는 정보를 RDF로 표현하면, "마도 1호선"(Subject) - "발견 장소"(Predicate) - "태안 마도 해역"(Object)과 같이 구조화된다. 이러한 표현은 객체 간의 의미적 관계를 명확히 기술하고, 다차원적 탐색과 상호 운용을 가능하게 할 것이다.

특히 RDF는 단순한 계층적 분류나 데이터 테이블 방식으로는 포착할 수 없는 복잡한 관계와 맥락을 유연하게 서술할 수 있다는 점에서 해양문화유산의 구조화에 적합한 도구이다. 유물과 출토지, 행위, 행위자, 보고서 간의 다층적인 관계는 전통적인 메타데이터(Metadata)[5] 방식으로는 명확히 기술되기 어려우며, RDF는 이러한 관계를 주체-속성-대상의 트리플 구조로 명시적으로 표현할 수 있다. 이를 통해 해양문화유산의 생애주기 흐름과 맥락을 정밀하게 구성할 수 있으며, 향후 연구 확장이나 기관 간 데이터 연계, 다학제적 분석에 있어서도 뛰어난 상호 운용성과 확장성을 제공한다.

이를 실제 해양문화유산 데이터에 적용하기 위해, 태안 마도 해역 출수 고선박으로 한 RDF 예시를 제시하겠다. 예시의 대상인 마도 1호선 및 마도 3호선은 출수지, 발굴 행위, 복원, 전시 등 다양한 맥락을 지닌 유산으로, 이를 RDF 구조로 표현함으로써 유물의 생애주기를 구성하는 요소들이 어떻게 연계될 수 있는지 구체적으로 보여주고자 한다. 다음은 이러한 구조화 방식의 하나의 사례이다.

```
ex:Mado1 a crm:E22_Human-Made_Object ;
dcterms:provenance ex:Mado_Site ;
mch:isObjectOf ex:Excavation , ex:Restoration ;
ekc:isDesignatedAs ex:Heritage_Mado1 .

ex:Excavation a crm:E7_Activity ;
crm:carriedOutBy ex:NRICH ;
crm:tookPlaceAt ex:TaeanSite ;
bibo:documents ex:Excavation_Report .
```

5) 메타데이터의 간단한 정의는 '데이터에 대한 데이터'이다. 즉, 작성자, 생성 날짜 또는 파일 크기와 같은 데이터 자체의 내용과 별개인 데이터에 대한 세부 정보를 제공하는 정보이다. (IBM, https://www.ibm.com/kr-ko)

```
ex:Restoration a crm:E7_Activity ;
crm:carriedOutBy ex:NRICH ;
mch:isObjectOf ex:Mado1_Model ;
bibo:documents ex:Restoration_Report .

ex:Mado1_Model a ex:RestorationShip ;
edm:isShownAt ex:Taean_Exhibit3 .
```

본 RDF 예시는 마도 1호선이라는 해양 유물의 생애주기를 구조적으로 표현한 사례로, 유물, 출토지, 행위, 행위자, 결과물, 전시 위치 등 다양한 요소 간의 관계를 체계적으로 서술하였다. 이를 통해 단일 유물의 정체성과 맥락이 어떻게 다층적으로 구성되는지를 기술하고자 한다.

우선 마도 1호선(Mado1)은 인간에 의해 제작된 유물(Human-Made Object)로 정의되며, 태안 마도 해역(Mado_Site)에서 출토되었음을 나타낸다(provenance). 이 유물은 발굴 (Excavation)과 복원(Restoration)이라는 두 주요 행위(Activity)의 대상이 되며 (isObjectOf), 이러한 행위들은 국립해양문화재연구소(NRICH)에 의해 수행되었다 (carriedOutBy). 각각의 행위는 실제 발생한 장소(tookPlaceAt)를 갖고 있으며, 그 결과는 발굴조사 보고서(Excavation_Report)와 복원 보고서(Restoration_Report)라는 연구 성과물에 문서화된다(documents). 복원 행위의 결과로는 마도 1호선의 복원 모형 (Mado1_Model)이 생성되며, 이는 별도의 실체로서 전시 가능성을 가진다. 해당 복원 모형은 현재 태안해양유물전시관 제3전시실(Taean_Exhibit3)에 전시되어 있으며(isShownAt), 이를 통해 문화유산의 활용 단계까지 포함하는 생애주기적 서사가 완성된다. 한편 마도 1호선은 국가유산으로 지정된 유물(Heritage_Mado1)과의 관계 또한 명시된다 (isDesignatedAs). 이를 통해 해당 유물이 단순한 고고학적 자료를 넘어 법적 · 사회적 지위를 획득한 문화유산으로 전환되었음을 나타낸다.

```
ex:Mado1 a mch:Shipwreck ;
mch:hasStructure ex:MainStructure .

ex:MainStructure a mch:Structure ;
mch:hasPart ex:BottomPlates .

ex:BottomPlates a mch:Part ;
mch:hasComponent ex:CenterBottom1 , ex:CenterBottom2 , ex:LeftBottom1_2 , ex:Left-
Bottom1_3 .
```

```
ex:CenterBottom1 a mch:Component ;
mch:woodType ex:Castanea ;
crm:bearsFeature ex:JointHole .
ex:CenterBottom2 a mch:Component ;
mch:woodType ex:Castanea ;
crm:bearsFeature ex:JointHole , ex:MastHole .

ex:LeftBottom1_2 a mch:Component ;
mch:woodType ex:Carpinus ;
crm:bearsFeature ex:JointHole , ex:MountainMark .

ex:LeftBottom1_3 a mch:Component ;
mch:woodType ex:Pinus ;
crm:bearsFeature ex:JointHole .
```

본 RDF 구조는 마도1호선의 구조적 구성과 부재 간의 관계를 구조화한 사례이다. 마도1호선(Mado1)은 본체 구조(MainStructure)를 포함하며, 이 구조는 다시 저판(BottomPlates)이라는 부분으로 세분화된다. 저판은 중심저판(CenterBottom1, CenterBottom2), 좌저판(LeftBottom1_2, LeftBottom1_3) 등 여러 개의 부재(Component)로 구성된다. 각 부재에는 고유의 특징과 재질 정보가 부여된다. 예를 들어, CenterBottom1과 2는 모두 밤나무과(Castanea) 수종으로 제작되었으며, 장삭 구멍(JointHole)이 확인된다. 특히 CenterBottom2는 여기에 더해 돛대 구멍(MastHole)도 함께 나타난다. 반면, LeftBottom1_2는 이나무속(Carpinus)이며 장삭 구멍 외에 산지(MountainMark)가 함께 남아 있는 것이 특징이다. LeftBottom1_3은 소나무과(Pinus)이며 장삭 구멍만 보인다. 이와 같은 구조화는 선박 부재 간의 위계와 속성을 명확히 보여주며, 연구자가 보고서를 일일이 뒤지지 않고도 원하는 조건을 갖춘 부재를 빠르게 탐색할 수 있게 한다. 궁극적으로 이는 고고학적 해석의 효율성과 정확성을 동시에 향상시키는 기반 도구로 기능한다.

```
ex:Tablet_Mado3_117 a ekc:WoodenTablet ;
ekc:hasInscription ex:Text_Sasim_Kim ;
cidoc:hasTranslation ex:Translation_KR_117 ;
ekc:isReferencedFrom ex:Mado3_Report .

ex:Text_Sasim_Kim a ekc:Text ;
ekc:mentions ex:KimYeonggong .
```

```
ex:Tablet_Mado3_117 a ekc:WoodenTablet ;
ekc:hasInscription ex:Text_Sasim_Kim ;
cidoc:hasTranslation ex:Translation_KR_117 ;
ekc:isReferencedFrom ex:Mado3_Report .

ex:Text_Sasim_Kim a ekc:Text ;
ekc:mentions ex:KimYeonggong .

ex:Translation_KR_117 a ekc:Translation ;
rdfs:label “사심 김영공님 댁에 올림”.

ex:KimYeonggong a foaf:Person ;
owl:sameAs ex:KimJun .

ex:KimJun a foaf:Person ;
ekc:isMentionedIn ex:Goryeosajeolyo .

ex:Mado3_Report a bibo:Bibliography ;
dc:title “마도3호선 발굴조사 보고서”. ex:Translation_KR_117 a ekc:Translation ;
rdfs:label “사심 김영공님 댁에 올림”.
```

본 RDF 구조는 마도3-117 목간에 새겨진 묵흔, 번역문, 식별된 인물, 관련 사료 간의 관계를 명시적으로 표현한 것이다. 목간은 특정 문구(Text_Sasim_Kim)를 담고 있으며, 해당 문구는 “사심 김영공님 댁에 올림”이라는 번역(Translation_KR_117)으로 해석된다. 텍스트에는 김영공이라는 인물이 언급되어 있으며(mentions), 이 인물은 고려사절요(Goryeosajeolyo)에 등장하는 김준과 동일인물로 확인된다(sameAs). 이러한 해석과 연결은 모두 마도3호선 발굴조사 보고서(Mado3_Report)에 근거하여 구조화된 것이다.

이러한 RDF 구조는 유물과 그에 수반되는 일련의 행위, 장소, 행위 주체, 그리고 문서화 결과물 간의 관계를 명시적으로 모델링함으로써, 해양문화유산의 동태적 흐름과 맥락을 구조화된 형태로 구현할 수 있게 한다. 이는 기존 발굴-보존-복원-전시 단계가 개별 보고서로 분절되어 관리되던 한계를 극복하고, 유물의 생애주기를 통합적으로 서술할 수 있는 기반을 제공한다. 특히 RDF를 통한 구조화는 향후 연구자들이 특정 유물의 출토 맥락, 복원 방식, 관련 문헌, 전시 위치 등을 상호 연결된 정보로 탐색하고 분석할 수 있도록 지원함으로써, 해양문화유산 연구의 연계성과 활용 가능성을 획기적으로 확장하는 디지털 인프라로 기능할 수 있다.

Ⅳ. 맺음말

해양문화유산은 과거 인류의 해양 활동과 관련된 문화적·경제적 교류의 역사를 증명하는 중요한 자산이다. 목간과 도자기 같은 유형문화유산부터 해양 제사 같은 무형문화유산까지 다양한 형태로 발견된다. 이러한 해양문화유산은 당시의 사회적·역사적·문화적 배경을 이해하는 데 필수적인 실증 자료다. 본고에서는 해양문화유산의 디지털 전환을 위한 방법론으로 온톨로지 기반의 RDF 구조화 방식을 제안하였고, 이를 통해 해양 유물과 관련된 다양한 정보 간의 관계를 의미적으로 연결하는 가능성을 탐색하였다.

RDF는 단순한 분류 체계를 넘어, 객체 간의 의미 기반 관계를 유연하게 표현할 수 있는 점에서 해양문화유산처럼 복잡한 맥락을 지닌 정보의 구조화에 적합한 도구라 할 수 있다. 발굴, 복원, 전시 등 시간적으로 분절된 행위들, 혹은 유물과 기록 사이의 연결성을 논리적으로 설명할 수 있다는 점에서, 기존의 문서 중심 관리 체계가 지니는 단편성과 비연결성의 한계를 효과적으로 극복할 수 있다.

물론 본고에서는 모델 설계의 개념적 골격을 제시한 수준에 머무르며, 실제 데이터를 적용한 구현이나 SPARQL 기반의 질의 시스템, 시각화 방식 등은 충분히 다루지 못했다. 또한, 의미적 구조화가 가능한 개체들의 선택과 범위 설정, 관계 속성의 정제 등에서도 보다 정교한 설계가 요구된다. 향후 연구에서는 각 RDF 요소들에 대한 상세 스키마 설계와 샘플 데이터 구축, 시맨틱 웹 상의 연계 확장 가능성에 대한 실험이 병행되어야 할 것이다. 데이터 기반 탐색과 다학제적 분석이 강조되고 있는 오늘날, 본고의 RDF 기반의 데이터 설계 시도는 해양문화유산의 해석과 활용을 심화 및 확장시킬 수 있을 것으로 기대하는 바이다.

수중고고학 콘텐츠의 대중화와 교육적 활용 방안

박 예 리 | 국립해양유산연구소 학예연구사

1. 수중고고학과 수중고고학 콘텐츠의 개념

수중고고학(水中考古學, Underwater Archaeology 또는 Maritime Archaeology)은 고고학의 한 분야로, 바다, 강, 호수, 습지 등 수중이라는 특수한 환경에서 인위적이거나 자연적으로 오랜 기간 보존되어 온 유적과 유물을 조사·연구하는 학문이다. 고고학(考古學)은 과거 인류가 남긴 문화유산(Cultural Heritage)을 통해 그들의 문화, 생활, 사회 구조, 이념 등을 복원하고, 인류의 과거를 연구하는 학문이다. 수중고고학은 이러한 고고학의 연구 대상이 수중 환경으로 확장된 형태로 볼 수 있다. 20세기 중반 이후 수중 잠수기술이 발전하면서 육상고고학 구분되는 학문으로서 자리매김하였다.

2001년 유네스코(UNESCO: 국제연합교육과학문화기구)는 「수중문화유산 보호에 관한 협약」을 채택하면서, "부분적이거나 전체적으로 간헐적이거나 지속적으로 최소 100년 이상 수중에 존재해 온 문화적·역사적·고고학적 성격을 지닌 인류의 모든 흔적"을 수중문화유산으로 정의하였다. 우리나라는 2024년 「국가유산기본법」 시행과 함께, 기존의 '수중문화유산(水中文化遺産, Underwater Cultural Heritage)'이라는 용어를 '수중유산(水中遺産, Underwater Heritage)'으로 변경하여 보다 포괄적인 개념으로 통합·관리하고 있다.

이러한 수중유산에 대해 학술적 조사(발굴, 보존, 복원 등)를 수행하는 과정에서 생성되는 다양한 정보와 자료를 활용하여, 교육·전시·홍보·연구·디지털 아카이브 구축 등의 목적으로 제작된 각종 자료를 '수중고고학 콘텐츠'라고 한다. 즉, 수중고고학 콘텐츠는 수중유산에 대한 학문적 접근과 사회적 활용을 연결하는 중요한 매개체이다.

오늘날 우리는 기후변화와 해양환경 오염이라는 세계적 문제에 직면해 있으며, 여기에 더해 국가 및 민간의 해양개발, 해상풍력 확대, 수산업의 첨단화, 해양레저 인구의 급증 등으로 인해 수중유산은 점점 더 무방비 상태에 놓이고 있다.

이러한 상황에서 지속가능한 수중유산의 보존·보호와 활용을 위해 두 가지 핵심 과제가 필요하다. 첫째는 문화유산 관련 제도 및 정책 환경의 체계적 구축, 둘째는 대중의 참여 활성화이다. 먼저, 제도와 정책 환경의 구축은 유네스코를 비롯한 국제사회 커뮤니티에서 시대 변화에 대응한 수중유산 보호 방안으로 지속적으로 논의되어 온 부분이다. 이 논의의 핵심 키워드 중 하나가 바로 '가치 활용(value-based use)'이며, 이는 대중의 참여 확대와 밀접하게 연결된다. 최근에는 수중유산의 가치와 의미를 사회 전반에 공유하고 함께 향유하기 위한 교육·전시·체험 프로그램 개발이 활발히 이루어지고 있으며, 이를 지속적으로 실현해 나가기 위한 커뮤니티 기반 구축 또한 중요해지고 있다.

이에 본 글에서는 수중유산의 보존과 활용이라는 일반적 담론을 바탕으로, 최근 문화유산 보존과 활용에 대한 인식 변화를 고찰하고, 보다 구체적인 관점에서 '수중고고학 콘텐츠의 대중화 및 교육적 활용 방안'을 모색하고자 한다. 특히 전문가와 일반 대중이 함께 참여할 수 있는 수중유산 보존·보호 프로그램의 방향성과 실천 가능성을 중심으로 프로그램(안)을 살펴보고자 한다.

2. 문화유산과 수중유산 보존·활용 정책의 변화

1) 문화유산

1990년, 유네스코는 「고고유산의 보호와 관리에 관한 헌장」을 제정하였다. 이 헌장은 문화유산 보호를 목적으로 제정된 최초이자 유일한 국제헌장으로, 고고유산은 과거 인간 활동의 산물로서 당대뿐만 아니라 미래 세대가 연구하고 향유할 수 있도록 보호·관리되어야 한다는 중요한 원칙들을 천명하였다. 이어 2003년에는 「디지털 유산의 보존에 대한 헌장」을 채택하며 '디지털 헤리티지(Digital Heritage)'라는 개념을 정립하였다. 이를 통해 문화유산에 대한 지속가능성과 공유 및 활용의 중요성을 강조한 흐름으로, 문화유산의 디지털 전환 및 활용 기반 마련의 계기가 되었다.

우리나라도 이러한 국제적 흐름에 발맞춰 K-문화유산의 디지털 혁신을 추진하고 있다. 기존의 아날로그 기반 보존·관리 체계를 넘어, 과학기술 융합과 데이터 기반의 디지털 대전환을 통해 문화유산의 활용 가치를 확장하고 있다. 2024년 국가유산기본법이 시행되면서문화유산을 단순히 '보호'의 대상에서 벗어나, '가치를 향유하고 적극적으로 활용하는 대상'으로 전환하는 흐름을 제도적으로 선언한 것이다. 이는 과거 재산적 가치 중심의 문화재 개념에서 벗어나, 문화유산을 공동체의 역사적 자산이자 창의성의 원천으로 인식하고, 국가유산의 가치를 지키고 향유하며, 미래 세대에 창의적으로 전승하려는 의지를 담고 있다.

2) 수중유산

오늘날 전 세계가 환경적·경제적 위기에 직면한 가운데, 해양 및 수중 문화유산을 보존하는 일은 지속 가능한 미래를 위한 시급한 과제이다. 다른 문화유산 분야에 비해 수중유산 관련 국제협약이 늦어진 것은, 수중고고학의 학문적 성장이 20세기 들어 급속히 발전한 잠수기술과 인양기술에 기반하고 있기 때문이다.

수중유산 보호에 대한 국제사회의 논의는 1989년부터 본격적으로 시작되었다. 이때 국제법협회(ILA) 산하 문화유산법률위원회는 수중문화유산 보호를 위한 국제협약 초안 마련을 위한 연구를 개시하였고, 그 결과 1996년 국제기념물유적협의회(ICOMOS)는 「수중문화유산의 보호 및 관리에 관한 국제헌장」을 채택하였다. 이후 정부 간 전문가 회의 및 속개 회의를 거쳐 2001년 11월 2일 제31차 유네스코 총회에서 「수중문화유산 보호에 관한 협약」이 공식 채택되었고, 2009년 1월 2일 발효되었다.

이 협약은 수중문화유산을 "부분적 또는 전체적으로, 간헐적 또는 지속적으로 최소 100년 이상 수중에 존재해온 문화적·역사적·고고학적 흔적"으로 정의하며, 수중문화유산의 상업적 개발 및 불법 거래 금지, 무분별한 해저 유적 발굴 행위의 방지, 수중문화유산 보호를 위한 국제적 협력과 조정의 필요성 강조 등 보호 원칙을 포함하고 있다.

그러나 이 협약에도 불구하고, 실효성 확보에는 한계가 존재한다. 협약에 가입한 국가 수가 많지 않아 국제적인 법적분쟁이 발생할 경우 실질적인 해결은 1982년 제정된 「해양법에 관한 국제연합협약(UNCLOS)」이나, 기존의 문화재 보호 관련 국제협약에 의존하는 사례가 많다. 이는 수중유산 보호 체제가 여전히 제도적·법적 측면에서 미비한 부분이 존재함을 보여준다.

3) 문화유산 대중화 공간 '박물관'의 활동

박물관은 수천 년에서 수만 년에 이르는 인류의 역사와 문화를 체험하고 학습할 수 있는 최적의 공간이다. 국제박물관협의회(ICOM)와 한국의 「박물관·미술관 진흥법」은 변화하는 사회환경과 문화 수요의 패러다임에 발맞추어, 문화유산 보존·관리 및 활용에 대한 정책 방향을 지속적으로 수정하고 있다. 이러한 변화는 박물관 운영자 중심이 아니라, 수요자이자 활용 주체인 대중의 요구와 인식 변화에 의해 주도되고 있다는 점에서 주목할 만하다.

그렇다면 오늘날 박물관들은 '문화유산의 보존'과 '사회적 활용'이라는 두 가지 과제를 어떻게 조화롭게 수행하고 있을까? 2022년, 국제박물관협의회(ICOM)는 50년 만에 새로운 박물관 정의를 발표하고, UN 2030 지속가능발전목표(UN SDGs)를 반영한 방향성을 제시하였다. 이는 박물관을 과거의 유물을 단순히 보존하는 '박제된 공간'이 아니라, 현재와 소통하고 미래를 상상할 수

있는 창의적 공간으로 재정립하는 흐름을 반영한 것이다.

또한 최근에는 디지털 기술의 발달과 코로나19 팬데믹의 영향으로 인해, 세계 각국의 박물관들이 온·오프라인을 넘나드는 교육, 체험, 전시, 홍보 프로그램을 통해 문화유산의 디지털 보존 및 활용을 빠르게 확산시키고 있다. 이러한 변화는 하나의 문화 향유 방식이자 관광 콘텐츠 소비 형태로 정착되고 있는 추세이다.

4) 수중고고학박물관의 활동

세계적으로 일반 대중이 수중고고학적 자료를 직접 접할 수 있는 거의 유일한 공간은 박물관이며, 동시에 수중유산을 가장 체계적으로 보존하고 활용하는 기관 또한 박물관이다.

우리나라의 등록 박물관은 총1,211곳으로 수중고고학박물관은 국립해양유산연구소의 국립목포해양유물전시관, 국립태안해양유물전시관 2곳이다. 이 외에도 국립중앙박물관, 국립광주박물관 등 에서 수중고고학적 자료를 전시와 교육 콘텐츠로 활용하고 있다.

전 세계에는 약 300만 척에 달하는 난파선이 존재하는 것으로 추정되며, 이 중 1,000척 이상이 조사되었다. 그러나 모든 난파선이 인양된 것은 아니다. 대표적으로 1957년 덴마크의 바이킹선(11세기), 1958년 스웨덴의 바사호(Wasa), 1982년 영국의 메리로즈호(Mary Rose) 등이 인양되었으며, 1985년에는 미국의 타이타닉호가 조사되었다.

수중유산은 대부분 해난사고로 인해 발생한 고고학적 산물이다. 이러한 불운의 난파선들은 단순한 사고의 결과물이 아니라, 항해에서 침몰, 그리고 발견과 발굴, 보존, 연구, 전시에 이르기까지 하나의 긴 여정과 서사를 지닌 유산으로 평가된다.

수중유산의 활용은 주로 전시, 교육, 홍보 프로그램을 중심으로 이루어지며, 대형 난파선 전시는 그 웅장한 규모와 유려한 선형을 강조하고, 디지털 조명과 영상 연출을 통해 700년 전 해상실크로드의 역동적인 시공간을 재현한다. 수중이라는 특수 환경에서 발견된 유물들은 오랜 기간의 보존·복원 과정을 거쳐 전시를 통해 대중에게 공개된다. 전시는 단순한 활용 공간을 넘어 문화유산의 보존 관리 공간의 역할도 수행하며, 대형 선박부터 소형 공예품까지 최적의 환경 조건을 통해 유물의 안정적인 보존을 도모하고 있다.

3. 수중고고학 콘텐츠의 대중화와 교육

1) 수중고고학 콘텐츠의 대중화

수중고고학 콘텐츠의 대중화는 단순한 학문적 지식의 전달을 넘어, 문화유산의 보존·보호 및 활용을 위한 중요한 과제이다. 바닷속은 육지와 달리 눈에 보이지 않는 감춰진 공간이기 때문에, 직접 들어가 경험해 보기 전까지 그 속의 가치를 온전히 알기 어렵다.

우리나라의 해역 면적은 약 438,000㎢로, 국토 면적 약 100,000㎢에 비해 4.4배 넓으며, 지금까지 수중고고학 발굴조사에서 국가에 귀속된 유물의 수량 또한 육상고고학보다 약 4.4배 많다. 1971년부터 2024년까지 전국 해역에서 수중문화유산 발견이 신고된 지점은 약 380곳에 이르며, 발굴된 유물은 약 118,500점에 달한다. 2024년 기준, 수중고고학 조사기관은 총 7개(지표조사 6개, 발굴조사 1개)로, 육상고고학 조사기관 169개에 비해 매우 부족한 실정이다.

특히 수중유산 발굴조사를 수행하는 기관은 국가유산청 소속 국립해양유산연구소가 유일하다. 이는 수중조사가 높은 비용과 특수 전문 인력, 조사선과 장비 등 인프라를 필수적으로 요구하는 특성 때문에, 국가의 지원 없이 민간에서 수행하기 어렵기 때문이다.

바로 이 지점에서 수중고고학 대중화의 필요성이 제기된다. 현재는 제한된 인력과 기관이 전국 해역의 수중문화유산을 보존하고 보호하는 막중한 역할을 떠안고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 전문 인력 양성뿐 아니라, 수중 산업 및 수상·해양 활동과 연계된 일반 대중의 참여를 유도할 수 있는 교육과 체험 프로그램이 마련되어야 한다.

대중의 참여는 수중유산 보존·보호의 중요성을 널리 알리는 데 그치지 않고, 사회 전반에 걸쳐 수중유산의 가치를 확산시키는 데에도 큰 효과가 있을 것이다. 수중유산 보존 보호과 규제 정책이 아닌 해양문화 콘텐츠 개발, 지역 해양관광 산업 활성화, 지속 가능한 어업, 해양 재생에너지, 해양생명공학 등 다양한 산업을 촉진하데 긍정적으로 기여할 수 있다는 점에서 그 중요성이 크다.

2) 수중고고학 콘텐츠의 교육 대상

수중고고학 콘텐츠의 교육 대상은 목적과 내용에 따라 다양하게 구성될 수 있다. 이러한 교육을 효과적으로 운영하기 위해서는 체계적인 교육 시설과 커리큘럼, 전문 강사 등 인프라 구축이 필수적이며, 이에 따라 단계적인 시행이 요구된다.

다음은 수중고고학 콘텐츠의 주요 교육 대상을 유형별로 나눈 것으로, 거점지역 청소년, 잠수 분야 특성화 고등학교 재학생, 문화유산 관련 학과가 개설된 대학의 재학생, 문화유산 산업 및 보호 관련 종사자, 해양산업 종사자 및 수중레저·관광산업 관련 인구 등 약 1,712,303명으로 추정된다.

구분	학교			문화유산 산업			문화유산 보호		해양산업과 수중레저·관광			계
	거점지역 청소년	특성화 고등학교	관련학과 대학	수중 조사	육상 조사	담당 공무원	문화재 지킴이	문화재 돌봄	산업 잠수사	수중레저인구	관련관광 종사자	
기관수	760 교	36 교	79 교	7 기관	169 기관	86 시군	3 분야	17시도, 23지역				
인원수	178,798명	1,754명	2,432명	77명	2,684명	258명	65,066명	2,038명	156,492명	1,290,000명	12,704명	1,712,303명

※ 교육부, 국가유산청, 해양수산부 등 관련 통계자료 근거(*시군 문화재담당 공무원은 평균3명으로 산정)

수료자에게는 교육 유형에 따라 학점 이수, 자격증 취득, 수중유산 지킴이 자격 인증 등 제공하는 방안이 있다. 특히 학점 이수제도는 관련 학교와의 인재 양성 MOU 체결을 통해 연계할 수 있으며, 자격증 제도는 고도화된 과제인 만큼 단계적인 접근이 필요하다. 이를 위해 다음과 같인 2단계 자격 체계를 제안할 수 있다. 1단계는 〈수중유산 지킴이 자격증〉이다. 국가유산청의 '문화유산 지킴이'와 '문화유산 돌봄사업'을 수중유산분야로 확장한 형태로 현재 활동인구는 약 67,000여 명에 달한다. 유사 사례로는 산림청의 '산림치유지도사' 자격이 있다, 이것은 일반 국민 참여 확대와 수중유산 보존 인식 제고에 기여할 수 있을 것이다.

2단계는 〈수중고고학 잠수사 국가자격증〉이다. 전문직업인으로서의 위상 확보와 함께, 국가자격증 제도를 기반으로 한 지속가능한 인재 양성 체계 구축이 핵심이다. 이를 위해서는 관련 주무부처와의 협의와 제도적 뒷받침이 필요하다. 이러한 자격 체계를 통해 양성된 전문인력은 수중유산 지표조사 및 발굴조사 기관의 조사원, 교육기관의 강사, 관련 산업 종사자 등으로 활동할 수 있을 것이다. 추가적으로 영국 수중고고학협회(NAS)와 연계하여 국제 자격 인증을 추진함으로서 글로벌 경쟁력도 확보할 수 있을 것이다.

3) 수중고고학 콘텐츠의 교육프로그램

수중고고학 콘텐츠의 교육 커리큘럼은 교육 대상자의 수준과 목적(대중 교육, 전문 인력 양성 등)에 따라 차등 설계할 수 있다. 다음은 기본 커리큘럼 구성 예시로, 기초(입문)-심화-전문 단계로 나누어 설계해 보았다.

1단계 〈입문; 체험프로그램〉으로 일반 대중을 대상으로 하며, ① 이론 강의(수중고고학이란 무엇인가?, 세계의 수중유산과 난파선 이야기, 우리 바다의 수중유산 사례, 수중고고학과 환경 보호 등), ② 해양유물전시관 관람 및 체험형 콘텐츠(VR 수중탐사, 모형 발굴 체험)으로 구성한다.

2단계 〈심화; 체험프로그램〉으로 수중잠수 자격증을 취득한 청소년부터 일반인 수중레저활동가 등을 대상으로 하며, ① 이론 강의(수중고고학이란 무엇인가?, 세계의 수중유산과 난파선 이야기, 우리 바다의 수중유산 사례, 수중고고학과 환경 보호 등), ② 해양유물전시관 관람, ③ 수중유

적 탐사와 발굴 체험으로 구성한다.

3단계 〈전문가 양성 프로그램〉으로 수중잠수 자격증을 취득한 조사기관 연구원, 전문 잠수사, 문화재 전문가 등을 대상으로 한다. ① 이론 강의(수중고고학이란 무엇인가?(역사, 법률 등), 수중고고학 조사기법 심화(실측, GIS 등), 수중촬영 및 3D 기록화, 현장의 수중유산 보존 처치방법, 발굴 보고서 작성법, 수중잠수 기술 훈련 등), ② 해양유물전시관 관람, ③ 수중유적 탐사와 발굴 체험으로 구성한다.

4단계는 〈수중고고학과 디지털 고고학(Digital Archaeology) 융복합 프로그램〉으로 국가 인증 잠수자격증을 취득한 조사원와 산업잠수사 등을 대상으로 한다. 문화유산 기록, 조사, 분석, 복원, 활용에 GIS, 3D 스캔, CAD 등 디지털 기술을 수중발굴조사에 심화 적용하는 교육이라 할 수 있다.

이 외에도 수중고고학 콘텐츠의 대중화와 교육적 활용 방안은 매우 다양하다. 예를 들어, 잠수장비 없이도 누구나 수중유적을 '탐험'할 수 있도록 가상현실로 재현한 VR·AR 콘텐츠, 수중에서 발굴된 유물을 3D로 정밀 스캔하여 웹과 앱에서 인터랙티브하게 조작할 수 있도록 구현한 3D 디지털 복원, 그리고 수중고고학 탐사 과정과 유물의 이야기를 친숙한 형식으로 전달하는 다큐멘터리·웹툰·유튜브 시리즈 등이 대표적이다.

해외 사례로는 ▲그리스 '파볼로페트리(Pavlopetri) 수중 도시 AR 체험 프로그램'이 있다. 고대 수중 도시를 AR로 복원하여 관람객이 해안에서 직접 유적을 탐험하듯 체험 가능하다. 그리고 ▲이탈리아 '바이에 수중 고대도시 스노클링 체험 프로그램'이 있다. 고대 로마 도시 유적이 침수된 지역에서 수중 관광·체험으로 구성되며 유적 위를 유영하며 문화 해설을 듣는 방식이다. ▲이집트 '알렉산드리아 수중유적 다이빙 체험 프로그램'이 있다. 알렉산드리아 항구 일대에서 고대 궁전, 등대 파편, 클레오파트라와 관련된 유물들이 침수된 지역을 다이빙으로 탐사하며, 수중유산 전문가가 진행하는 해설형 다이빙 투어이다. 실제 유적지에서의 탐험형 수중고고학 체험, 고고학적 탐사와 관광의 결합한 점이 특징이다. ▲미국 'NOAA 해양 유산 해역 체험 프로그램'이 있다. 미국 내 국립 해양보호구역의 난파선과 수중유적지에서 스노클링, 카약, VR 체험, 해양 문화 워크숍 등을 참여할 수 있다. 수중유산 보존과 체험의 균형, 가족 중심 생태+문화 체험 모델이라는 점이 특징이다.

이상으로 수중고고학 콘텐츠의 보존·보호를 위한 대중화 방안을 살펴보았다. 수중고고학은 일반 대중에게 다소 생소한 분야일 수 있으나, 콘텐츠의 대중화는 단순한 지식 전달을 넘어 ▲무방비 상태로 방치된 해저 문화유산의 보호, ▲교육 콘텐츠 개발 및 연구 촉진, ▲지역 관광 및 경제 자원화, ▲디지털 콘텐츠 산업과 첨단 수중기술의 발전 등 다방면의 사회·문화적 가치를 기대할 수 있을 것이다.

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

3분과

해양문학

바다를 품은 서사

鵝溪 李山海의 바다 인식	**신요한**	충남대학교
바다와 접속하다 – 홍성민의 「관해록」 고찰	**김기림**	조선대학교
1920~30년대 '해양소설'의 바다 재현 양상과 구성적 공간 의미 연구	**마혜정**	국립목포대학교
최인훈 소설 '태풍(颱風)'에 나타난 바다의 의미 고찰	**박해랑**	서원대학교
『朝鮮地誌調書』(1917) 흑산면의 지명	**손희하**	전남대학교 무인도서연구센터
포스트인류세 기후소설에 나타난 바다와 고래의 디스토피아적 형상화	**남진숙**	동국대학교
유치환 시인의 우체통	**배인환**	창작세계
헤테로토피아적 공간으로서의 보길도 – 윤선도의 〈어부사시사〉에 나타나는 헤테로토피아적 성격	**김미령**	조선대학교
로버트 헤이든의 시 「중간항로」와 노예반란의 서사	**홍옥숙**	국립한국해양대학교
인도의 해신 비슈누(Vishnu)의 화신(化身) 물고기(mastya)에 대하여	**라즈 헤먼뜨**	서울대학교
해양문화 속 한·베 교류 양상과 K-콘텐츠 확장 모색	**신춘호**	한국방송통신대학교

鵝溪 李山海의 바다 인식

신 요 한 | 충남대학교

1. 서론

鵝溪 李山海(1539~1609)는 선조대를 전후로 40여년간 관료로 살아왔다. 그는 북인의 영수, 문장으로는 선조대 八文章 중의 한 명으로 이름이 알려져 있다. 그의 전반적 생애는 「연보」를 비롯하여 기존의 연구[1]를 통해 이해할 수 있다. 최근 '아계 이산해의 학문과 사상'이라는 주제의 학술대회를 통해 필자는 「아계 이산해의 생애와 저술 활동」[2]을 발표하였다. 그 논문에서 서해의 보령 高巒에 대하여 관심을 가지게 되었으며, 유배지 평해의 동해와 함께 이산해의 바다에 대한 인식을 살펴볼 수 있을 것이라는 향후 과제를 남겼었다.

이산해의 바다 인식은 그가 생활했던 지역과 관계되는 바다를 중심으로 살펴볼 수 있다. 먼저 아버지 省菴 李之蕃(1508~1575)의 고향 보령에서 보낸 시간이다. 이산해는 을사사화 이후 1546년부터 수년간 아버지와 보령에 머물렀다. 비록 서울에서 태어났지만 아버지를 따라 보령에서 생활하며 서해의 바다를 경험했다. 이후 다시 아버지를 따라 서울로 올라가게 되었다. 또한 아래에서 언급할 평해 유배시절 이후 많은 시간을 보령에서 보냈다.[3] 다음으로 평해에 유배되어 동해 바다와 함께 생활했던 기간을 살펴볼 수 있다. 이산해는 1592년 영의정으로 있을 당시 임진왜란으로 인하여 파천을 주장하여 몽진하는데 큰 역할을 하였다. 그러나 이 일로 인하여 그는 탄핵을 당한 이후 평해에서 3년 동안 유배생활을 하게 되었다. 관직생활의 정점이었던 때에 서울에서 평해 지

1) 이성무 외(2010), 『아계 이산해의 학문과 사상』, 지식산업사.

2) 신요한(2025), 「鵝溪 李山海의 생애와 저술 활동」, 『한문고전연구』 50, 한국한문고전학회.

3) 김학수(2005), 『끝내 세상에 고개를 숙이지 않는다』 218쪽, 삼우반.

역으로 내려와 동해를 체험하게 된 시간으로 볼 수 있다.

이와 같이 이산해가 보령에서 경험했던 서해, 유배지 평해의 동해에서 바라본 바다를 같은 바다로 느꼈을까? 먼저 보령에서 머물렀던 시기는 서해를 중심으로 이산해의 바다에 대한 이해를 살펴볼 수 있다. 이산해는 숙부 土亭 李之菡(1517~1578)에게 배우면서 그의 경제관을 수용[4]하여 煮鹽 활용을 적극적으로 주장[5]하였다. 우리나라의 염전은 주로 서해안을 중심으로 이루어졌기 때문에 보령에서 생활과 숙부의 가르침이 바다를 실용적인 측면에서 접근하는데 큰 영향을 미쳤다고 볼 수 있다. 동해를 경험한 이산해에 대해서는 그의 문집인 『鵝溪遺稿』「箕城錄」편을 통해 바다에 대한 인식을 살펴볼 수 있다. 「기성록」은 문집 속의 다른 편들과 달리 상당한 분량의 시와 산문이 수록되어 있다. 이곳은 이산해 자신의 유배지이기도 하지만, 1536년 아버지 이지번이 유배와 머물렀던 곳이기도 하다. 이산해는 유배지 평해에서 서해와는 다르게 동해 바다를 통해 자신의 생각과 감정을 작품을 통해 드러내 보였을 것이다.

이산해가 각각 경험했던 서해와 동해는 같은 바다 일수도 있지만, 한반도 지형에서 본다면 정반대에 위치하고 있다. 보령에서 생활 이후 서울로 올라가 관료로 승승장구하였고, 평해에서는 임진왜란이라는 국가적 위기 속에서 서울을 떠나 유배 생활을 해야만 하는 곳이었다. 서해와 동해의 자연 환경적 측면에서도 분명한 차이점이 있다. 이산해에게 있어서도 이 두 곳은 같은 바다일 수가 없었음은 분명하다. 이러한 이유로 이산해가 보령과 평해에서 생활했던 시기와 장소에 주목하게 된다. 서해와 동해를 통해 바다를 어떻게 인식하였고, 이산해가 경험했던 각각의 바다는 그에게서 어떤 방식으로 표출되는지 알아보고자 한다. 이상에서 살펴보고자 하는 내용들은 그가 남긴 작품과 기록을 통해 가장 정확하게 이해할 수 있다. 곧 『아계유고』의 「陳弊箚」와 「기성록」편의 여러 작품들을 본 발표문의 주요한 텍스트로 삼고자 한다.

2. 서해를 통한 실용적 인식

소금은 인간 생활에 있어서 직접적으로 관련되어 있기에, 개인적인 차원을 넘어 국가적으로 중요한 자원 중의 하나라고 할 수 있다. 그렇기 때문에 조선시대뿐만 아니라 현재에도 소금의 가치는 변하지 않고 있다. 이산해 역시 국가의 재정을 충실하게 확보하기 위하여 소금 생산 증대 방안을 제시하였다. 『아계유고』 권5에 수록된 「진폐차」에서 다음과 같은 내용을 말하였다.

---

4) 김성준(2010), 「토정 이지함의 유통경제관과 그 영향」, 『해운물류연구』66, 643쪽, 한국해운물류학회.

5) 『아계유고』 권5, 「진폐차」2.

> 신이 청컨대, 소금을 굽는 대책을 진달하겠습니다. 소금을 굽는 일은 공력이 그다지 많이 들지 않으나 효과는 가장 많이 볼 수가 있습니다. 1천 이랑의 둔전이 수백 개의 鹽竈만 못합니다. 南越이 비옥하고 풍요로운 것은 魚鹽이 근본이 되고, 全吳도 풍부하여 이윤이 鑄山과 같으니, 이것이 진실로 재물을 모으는 상책입니다.[6]

이와 같이 1천 이랑의 둔전이 수백 개의 염조만 못하다고 주장하고 있다. 소금의 생산(자염의 방식)은 적은 공력에 비해 그 효과를 가장 많이 볼 수 있는 경제활동이라고 하였다. 또한 소금은 많이 생산해 놓더라도 팔지 못할 것에 대한 걱정을 할 필요가 없다고 하였다. 그 이유를 이어지는 「진폐차」에서 설명하고 있다. 이산해는 서해안에 소금기가 많아 일반 농작물을 경작하기 적합하지 않은 곳이 많아 비어있음을 파악하였다. 그 곳에서 염정과 염조를 설치하여 가난한 백성들을 모집하여 소금 생산이 가능하다고 설명하였다.

그는 이러한 소금 생산을 위한 실행 방안 또한 자세하게 설명하였다. 염기가 많고 경작에 부적합한 해안·도서 지역에 염전과 염조를 설치하고, 떠도는 백성을 모아 일시에 동원해 소금을 생산할 것을 제안한다. 생산된 소금은 배로 운반해 각지에 공급하고, 군수용·민생용 등으로 효율적으로 분배 방안도 구체적으로 제시하였다. 또한 염전 개간에는 반드시 소가 필요하나, 전란으로 인해 소가 부족함을 지적하고 훈련도감에 남아 있는 소와 각종 연장을 활용해 염장에서 일하게 하면, 쓸모없는 자원이 유용하게 쓰일 것임을 강조하였다.

이와 같이 소금 생산은 적은 노력으로 큰 효과를 얻을 수 있으며, 많은 둔전보다 수백 개의 염전이 더 큰 이익을 가져올 수 있으며 국가 재정을 확보하는 가장 좋은 방책으로 그 경제적 효과를 설명하였다. 이상의 「진폐차」를 통해 이산해는 소금 생산의 중요성을 주장하며, 소금 생산의 증대는 반드시 실행해야 할 것임을 적극 강조하였다.

> 소금을 굽는 일에 대해서만은 신이 바닷가에서 생장한 탓에 대충 그 요점을 알기 때문에 스스로 農圃의 지식을 믿고 감히 지리한 말씀을 올린 것입니다. 신이 비록 보잘 것 없지만 어찌 감히 장황한 사설로 우러러 聖明을 속일 수가 있겠습니까. 만일 신에게 호서 지방의 소금을 감독하는 칭호를 하사하신다면, 신이 비록 제대로 걷지 못하더라도 오히려 말을 타고 내려가서 부축을 받고 海島의 鹽井이 있는 사이를 왕래할 수 있을 것입니다.[7]

---

6) 『아계유고』 권5, 「진폐차」2.

7) 『아계유고』 권5, 「진폐차」2.

이산해의 「진폐차」를 마무리하면서 소금 생산의 중요성을 주장하게 된 이유를 밝히고 있다. 이는 이산해의 실용적 측면에서 바다를 바라보고 있음을 알 수 있는 중요한 부분이다. 이산해 스스로가 밝히고 있듯이 그는 바닷가에서 생장한 탓에 소금 생산에 대하여 직간접적으로 알고 있었다. 그러한 경험을 바탕으로 국가경제에 크게 기여할 수 있는 소금 생산의 증대를 말할 수 있었다. 바닷가 즉, 그의 연보에서 파악할 수 있듯이 서해 보령에서 어린 시절 아버지와 생활하고, 숙부 이지함의 경제관에 영향을 받았기에 이러한 주장을 적극적으로 개진할 수 있었던 것이다. 위 「진폐차」의 내용을 통해 이산해의 바다의 실용적 측면에 대한 인식을 정리하면 다음과 같다. 먼저 해양 자원에 대한 실용적 인식을 이해할 수 있다. 조선의 바다 특히, 서해안의 염전을 적극적으로 활용한다면 둔전의 생산력을 뛰어넘는 경제적 효과를 누릴 수 있다고 주장하였다. 바다를 국가 경제와 백성을 위한 중요한 자원으로 인식한 실용적인 해양 인식을 확인할 수 있다. 다음으로 구체적이고 체계적인 해양 자원 개발 방안을 제시하였다. 글이나 이론에 그치지 않았다. 이산해는 염전 설치와 운영에 대해 구체적인 실행 계획을 제시하였다. 염전의 위치, 생산을 위한 노동력 운영 방안, 소금 다양한 활용 방안 등을 구체적으로 제시하여 국가 차원에서 해양 자원을 체계적으로 개발하고 관리할 수 있음을 제시하였다.

요컨대, 이산해의 「진폐차」를 통해 조선시대 바다와 해양 자원을 경제적·실용적 관점에서 활용할 수 있다는 선구적 인식을 확인할 수 있다. 그는 바다를 국가의 핵심 자원으로 이해하고, 구체적이고 체계적인 개발 방안을 제시했으며 이는 동시대 다수 선비들의 관념적 바다 인식과 차별화되었다고 볼 수 있다.

3. 동해 통한 문학적 인식

이산해는 임진왜란이 일어난 1592년 평해로 유배되었다. 임진왜란으로 왜적은 한양까지 파죽지세로 올라왔다. 이때 이산해는 서북쪽으로 파천할 것을 주장하였고, 선조는 송도에 이르게 되었다. 이와 같은 파천에 대하여 이산해를 향한 공격은 평양까지 이어졌고, 대신들의 계속되는 탄핵 상소에 선조는 결국 이산해를 평해로 귀양을 보내게 되었다.

> 영동으로 귀양오는 길에 낙산을 지나면서 일출을 보고, 臨瀛(江陵의 옛 이름)을 지나면서 경포대와 한송정의 빼어난 경관을 바라보고, 김公臺를 지나면서 아스라이 먼 울릉도의 자태를 바라봄에 기쁘고 반가운 마음이 들었다. 그리고 망양정에 올라, 하늘은 푸르고 바다는 깊어 그 크기가 밖이 없고 그 넓이가 가이없고 그 깊이가 끝이 없음을 본 뒤에야, 비로소 평생의 장관을 유감없이 다하여 호호탕탕한

흉중이 예전과는 사뭇 다른 듯 느껴졌다.[8)]

이 글은 『아계유고』에 실려 있는 「望洋亭記」라는 글이다. 이 글을 통해 평양에서 탄핵을 받고 평해로 오는 경로를 간략하게 보여 주고 있다. 특히 동해 지역을 지나오는 과정을 알 수 있는데, 낙산과 강릉 경포대 등을 거치면서 울릉도가 멀리 보이는 소공대가 있는 삼척을 지나 망양정이 있는 평해까지 오게 되었음을 알 수 있다. 동해는 서해와 비교해서 섬을 찾아보기 어렵다. 그러나 이산해는 동해 바다에서도 '울릉도'를 통해 섬을 인지하고 있음을 알 수 있다. 이러한 점에서 이산해의 '울릉도'에 대한 언급에 눈길이 간다. 마지막으로 평해의 망양정에 올라서는 바다의 깊이와 크기가 끝없음에 새삼 느끼고 있음을 알 수 있다. 이산해가 평양을 떠나 동해안을 따라 평해까지 내려가는 중에 바다를 통해 경관의 아름다움과 함께 자신의 마음도 함께 내비추고 있다.

「망양정기」는 소공대에서 '울릉도'의 자태를 바라보고 기쁨과 반가움을 직접 표현하였다. 다음의 「을릉도설」에서는 이산해는 울릉도에 대하여 좀 더 자세하게 기록하고 있다.

> 울릉도는 동해 가운데 있는 섬으로, 육지와의 거리가 몇백 리가 되는지 모른다. 매년 가을과 겨울이 교차할 즈음 흐릿한 기운이 말끔히 걷히고 바다가 청명할 때, 영동으로부터 바라보면 마치 한 조각 푸른 이내가 수평선 저편에 가로놓여 있는 것과 같다. 유독 眞珠府(지금의 삼척)가 이 섬과 가장 정면으로 마주 보고 있기 때문에 행인들 중 소공대(召公臺)에 오른 이들은 더러 이 섬의 숲과 묏부리의 형상을 명료하게 볼 수 있으니, 이로써 거리가 그리 멀지 않음을 알 수 있다.[9)]

'소공대'는 진주부 즉, 지금의 삼척에 위치하고 있다. 여기서 울릉도를 가장 정면으로 바로 볼 수 있다고 한다. 또한 당시 평해 사람들의 말을 인용하여 현실적으로 육지와의 거리가 멀고 쉽게 접근할 수 없는 곳으로 설명하며, 바다 건너의 섬이 현실과 동떨어진 신비로운 공간으로 인식하고 있다. 그렇지만 바다를 통해 떠밀려 오는 동식물과 표류하는 어부들의 이야기를 통해 바다가 오히려 육지와 섬을 연결해 주는 통로로 바라보기도 한다.

평해는 아버지 이지번이 金安老(1481~1537)에게 미움을 받아 1년간 유배생활을 했던 곳이기도 하다. 서해와 같이 아버지와 같은 시간에 함께하지는 않았지만 아버지와의 관계를 이해할 수 있는 공간이기도 하다. 그럼에도 불구하고, 이산해에게 동해는 고만에서 경험했던 서해와 대비되는 곳이다. 영의정에까지 올랐던 그가 유배를 당해 내려온 평해는 서울과 물리적 거리뿐만 아니라 심

8) 『아계유고』 권3, 「기성록」 〈망양정기〉.

9) 『아계유고』 권3, 「기성록」 〈울릉도설〉.

리적 거리도 먼 곳이라고 할 수 있다. 때문에 관직 생활 전 아버지와 어린 시절을 함께 보내다가 서울로 올라갔던 서해와 분명 다른 바다를 경험했을 것이다.

> 유독 바다란 것만은 온갖 시내를 다 받아들이고도 넘치지 않고 미려(尾閭)가 끊임없이 물을 삼키는데도 줄어들지 않으며, 눈처럼 흰 풍랑이 이리저리 미친 듯이 치달리고 교룡과 고래, 악어 등이 물기둥을 내뿜으며 출몰하여도, 결코 터지거나 깨어질 근심이 없다.[10]

이 글은 「해월헌기」로 이산해는 '해월'의 의미를 해석하고, 바다와 달의 본질을 통해 군자의 마음가짐을 말하고 있다. 위 인용문 앞의 내용은 세상 모든 물건이 본래의 모습을 잃지 않는 것이 없다고 설명한다. 단단한 쇠와 돌도 형태가 바뀌고 높은 산도 무너진다. 그러나 바다만이 온갖 강물이 흘러들어도 넘치지 않고, 끝없는 물길이 삼켜도 줄어들지 않는다. 바람과 파도가 물결이 거칠게 몰아쳐도 한 번도 무너지지 않는 것이 바다라는 것이다.

군자는 마음가짐을 바로 이렇게 변하지 않는 바다와 같이 지켜야 한다고 설명한다. 사람의 마음은 외물에 쉽게 흔들린다. 그렇기 때문에 군자는 마음을 가다듬고, 외부의 유혹을 물리치며, 맑고 밝은 마음을 유지해야 한다. 일반 사람의 마음은 쇠나 돌과 같이 변하지만 군자의 마음은 바다와 같이 크고 높으며 변하지 않아야 할 것을 강조하였다. 군자의 마음을 바다에 비유하고 있지만, 이 가운데서 이산해가 인식하는 바다를 다음과 같이 정리할 수 있다. 그는 바다의 본질을 외부의 변화와 충격에도 흔들리지 않는 불변성으로 설명한다. 다음으로 바다는 모든 것을 받아들이면서도 스스로의 본질을 잃지 않는 포용성으로 설명한다. 이산해에게 바다는 모든 것을 받아들이면서도 본질을 잃지 않는 상징이며, 수많은 유혹 속에서도 흔들리지 않는 '군자의 마음'을 비유하는 대상이기도 하다.

4. 이산해에게 바다란

이산해가 경험했던 서해와 동해는 일반적인 바다를 넘어 또 다른 방식으로 가다 왔음을 이해할 수 있다. 각각의 바다를 경험하게 된 이유가 달랐기 때문이다. 고향 보령의 서해는 아버지와 함께 서울을 떠나 몇 년간 생활했던 공간으로, 이후 서울로 향해가는 과정에서 바다라고 할 수 있다. 유배지 평해는 임진왜란이라는 국가적 위기 속에와 영의정으로서 판단과 파천 주장의 결과로 경험하게 된 바다로 볼 수 있다. 이산해는 평해에서 유배생활을 하며 바다에 대한 자신의 생각을 「기성

10) 『아계유고』 권3, 「기성록」 〈해월헌기〉.

록」에 보여주고 있다. 이산해는 바다를 다음과 같이 이해하고 있다. 바다는 온갖 강물이 흘러들어도 넘치지 않아 모든 것을 받아들여 줄 수 있는 넓은 포용력을 가졌다. 바다가 아무리 많은 것 받아들이더라도 그 본질만은 변하지 않는다. 바다의 격렬한 움직임과 변화무쌍함 속에서도 바다는 근본적으로 무너지지 않는 위엄과 안정성을 지닌 존재로 혼란 속에도 질서를 유지한다. 이와 같이 바다를 설명한 이산해는 바다는 자연의 이치, 곧 道로 상징된다. 모든 것을 받아들이고 변화 속에서도 본질을 잃지 않는 모습은 유가에서 말하는 군자의 모습과 연결 짓고 있다. 이를 정리해 본다면, 이산해는 바다를 통해 어떠한 상황에서도 흔들리지 않고 포용력을 겸비하여 변함없는 본질을 유지하는 이상적인 군자를 지향하고 있음을 밝히고 있다.

동해 바다에서 군자를 지향했다면, 또 다른 바다 환경을 경험했던 서해를 통해 이산해는 국가 재정 확보를 위하여 소금 생산 증대를 주장하였다. 이산해가 보령에서 성장하며 바다자원의 중요성을 체득했던 경험이 실용적 해양 인식의 배경이 되었음을 알 수 있다. 그의 이러이한 바다에 대한 인식은 국가의 존립과 번영을 위하여 적극적으로 활용하기 위한 중요한 자원으로 여기게 된 것이다. 「진폐차」에서 주장한 자염은 단순한 소금 생산만을 위한 것이 아니다. 이산해는 국가 경제의 핵심자원으로 바다를 인식하고 이를 체계적으로 운영하여 국가 재정 확보할 수 있다는 실용적 경세론을 보여 준다고 할 수 있다. 이산해는 바다를 자연의 일부로 이해한 것을 넘어 국가 발전의 전략적 기반으로 이해하고 있음을 알 수 있다.

참고문헌

김성준(2010), 「토정 이지함의 유통경제관과 그 영향」, 『해운물류연구』 66, 한국해운물류학회.

김의환(2004), 「조선후기 충청도의 소금생산과 생산방식-서산,태안(瑞山,泰安) 지역의 사례를 중심으로-」, 『조선시대사학보』 28, 조선시대사학회.

김학수(2005), 『끝내 세상에 고개를 숙이지 않는다』 218쪽, 삼우반.

신요한(2025), 「鵝溪 李山海의 생애와 저술 활동」, 『한문고전연구』 50, 한국한문고전학회.

이성무 외(2010), 『아계 이산해의 학문과 사상』, 지식산업사.

문경호(2024), 「서긍의 고려항로와 고만정」, 『역사와 역사교육』 47, 웅진사학회.

바다와 접속하다
–홍성민의 「관해록」 고찰

김 기 림 | 조선대학교

1. 들어가는 말

우리나라는 삼면이 바다와 접속된 반도성 영토이다. 그 만큼 바다는 일상의 삶과 긴밀한 관계를 지닌다. 그러나 한편으로 바다의 광활함과 격한 파도는 사람들에게 두려움을 안겨 주었다. 조선시대에도 지금과 다르지 않다. 조선시대 문인들은 전국의 산수를 유람하면서 글을 많이 남겼는데 그것들은 대개 산을 대상으로 했다. 그래서 '유산(遊山)'이란 명칭을 많이 썼다. 조선 중기, 조선 후기에는 이러한 유산 기록들이 대폭적으로 증가했다. 바다는 유산 기록 안에 작은 비중을 차지할 뿐이었다. 한 연구에 의하면 유람 기록 중 바다를 중심으로 한 것들은 1600년대 중반부터 나오기 시작했고, 1700년대에 3편 정도이며 1800년대 들어서 점진적으로 늘기는 했지만[1] 유산록처럼 바다만을 대상으로 한 작품은 소수에 불과하다. 특히 바다를 소재 또는 대상으로 한 작품들은 대개 시에 속하고 산문 형태로 기록된 것들은 극소수이다.[2]

이런 면에서 홍성민의 「관해록」은 바다와의 접속 양상을 살필 수 있는 자료라고 할 수 있다. 그는 장인인 윤희가 연안부사로 있을 적에 서해 바다를 경험한 후 그는 바다에 주목했던 것으로 보인다. 1575년 명나라 사신 행차에 참여했을 때에도 조선의 서해이면서 명나라 동쪽 바다를 경험했다. 1580년부터 경상 감사, 경기 감사가 되어 지방을 순찰하면서 바닷가 해안쪽을 다니면서 남해와 서해를 경험했다. 1591년에 함경북도 부령으로 귀양가는 길에 원산 북쪽의 동해안 길을 따라

1) 김미선, 「조선시대 바다 관련 유람일기와 그 활용가치」, 『한민족어문학』 94, 한민족어문학, 2021.

2) 한국고전종합DB에서 '관해(觀海)'를 기준으로 검색했을 때 산문은 김상정의 「금산관해기」 홍성민 「관해록」 등이 보이며, 한국역대문집의 경우 김재육 「관해기」 안기룡 「관해기」 등이 보인다.

가며 바다를 보았다. 그의 평생 행적은 조선의 해안길과 관련이 깊다고 할 수 있는 바 『관해록』은 20대부터 60대 초반까지의 바다 경험을 집약한 글이다. 그가 바다와 접속, 대면하면서 사유하는 궤적을 살피기에 적합한 텍스트인 것이다. 이에 이 글에서는 바다에 대한 사유의 궤적, 그와 바다의 상호 접속 양상과 그 의미를 고찰해보고자 한다.

2. 홍성민의 삶과 글

홍성민은 조선 중기 문신이다. 호는 졸옹(拙翁), 자는 시가(時可)이다. 아버지는 홍춘경(洪春卿), 어머니 이씨는 이맹우(李孟友) 딸이다. 1536(중종31)년에 태어났다. 10세에 아버지가 세상을 떠나자, 큰형 홍천민(洪天民)에게 글을 배웠다. 1560년(명종15)에 명종이 금원에 행차해 시험을 실시했을 때 장원을 차지했고, 이듬해인 1561년(명종16)에 진사시 합격, 1564년(명종 19)에 명경과에 급제해서 승문원 권지부정자 보직으로 들어갔다. 이후 홍문관, 예조, 공조, 이조의 좌랑, 좌부승지 등을 지냈다. 1575년(선조8)에 북경에 가 이성계의 종계 변무의 일을 잘 마무리 했다. 이 일로 1590년에 광국공신에 들어 익성군에 봉해졌다. 1577년(선조10)에 을사사화 때 위사공신에 들었던 이기, 정순붕 등에 대해 위훈(僞勳) 논의가 있어 그 글을 지었는데 포폄이 엄정하다는 평가를 들었다. 1580년(선조 13)에 경상도 관찰사, 1585년(선조18)에 경기 관찰사에 임명되었다. 1591년에 세자 추천의 일로 정철이 강계로 유배되었을 때 홍성민도 정철 쪽 사람이라하여 함경도 부령으로 귀양 갔다. 1592년 임진왜란 때 선조가 의주로 피난하자 부령에서 의주까지 가 호종했다. 조카가 전염성 악성 종기로 앓았는데 이를 간호하다 종기가 옮아 1594년 (음) 6월 7일에 향년 59세로 세상을 떠났다. 부인은 윤희(尹曦) 딸이다. 이이, 성혼과 친밀하게 지냈다.

그의 글과 시는 당대 사람들로부터 인정받았다. 신익성은 그의 글에 대해 '문장이 청아하고 고우며 뛰어났고, 교서를 지을 때에는 붓을 쥐자마자 곧장 써내려갔으니 세상 사람들이 나라를 경륜할 솜씨'라고 칭송했다고 한다. 또 시에 대해서는 '평이하면서도 주어진 틀에서 벗어났다.'고 하여 남들을 모방하여 짓는 평범함에서 크게 벗어났음을 칭찬했다.[3] 문장으로 손꼽혔던 장유는 '시를 지을 때 외면 곧 시수만을 다듬는 데에 공을 들이지 않고 이치를 위주로 해 자신의 뜻을 분명히 밝히는 데 주력했다. 문장을 쓸 때에는 경술에 근거하고 전고를 해박하게 인용했다.'고 하여 말을 꾸

3) 신익성, 『낙전당집』 권14, 「輸忠翼謨修紀光國推忠奮義協策平難功臣贈大匡輔國崇祿大夫議政府領議政兼領經筵弘文館藝文館春秋館觀象監事世子師益城府院君行崇政大夫判中樞府事兼戶曹判書知經筵春秋館成均館事弘文館大提學藝文館大提學益城君洪公行狀」, "公之文章, 淸麗拔越, 每當製誥, 操筆而就, 世稱經國之手, 詩亦平鋪脫谿逕."

미는 데에 치중하지 않았음을 칭찬했다.

그의 삶은 임진왜란은 전후로 나눠볼 때 임진왜란 이전인 50대 후반까지 평탄한 관료 생활했다. 1591년 부령으로 귀양갔다가 임진왜란 동안 임금을 호종하는 일, 전염병에 걸린 조카 돌보기 등의 고난스런 생활을 했다가 이로 인해 건강이 나빠져 세상을 떴다. 30대 후반 즈음부터 죽을 때까지 벼슬살) 이를 하면서 많은 작품을 지었으나 전쟁으로 인해 그 동안 기록해두었던 원고들은 모두 없어졌다. 전쟁 중 그는 틈마다 과거에 지었던 작품들 특히 시들을 기억해내고는 다시 기록해두었는데 이것들이 그의 문집 편찬 자료였다. 그의 문집 『졸옹집』에 실린 시들은 그리하여 대체로 지방 관아 건물에서 지었던 시들, 만시들이 주류를 이룬다. 그가 공직을 다니며 공직을 수행할 때 지은 작품들을 주로 기억해냈고 그것들을 문집에 실었던 것이다. 『졸옹집』에는 시가 체재별로 실려있는데, 오언고시 6수, 오언율시 37수, 오언배율 1수, 잡체 7수, 7언고시 13수, 7언율시 110수,, 5언절구 18수, 7언절구 462수, 7언 배율 1수 등이 있다. 이 외에 부 1편, 표1편,조(詔) 2편, 대(對) 1편, 설 6편, 논 3편, 전책 1편, 서 5편, 록 3편, 후(後) 2편, 서(敍) 1편, 편지 2편, 소(疏) 11편 등이 있고, 선조들의 행적을 쓴 〈모원록〉 등이 있다. 그의 시는 전국을 다니면 쓴 작품이 주류를 이루고 있어 기행시의 성격이 강하다. 이는 그가 살던 당시 전국의 모습, 특히 남해안과 동해안 지역의 풍물을 이해하는 데에 긴요한 자료로서 기능할 수 있는 의의가 있다.

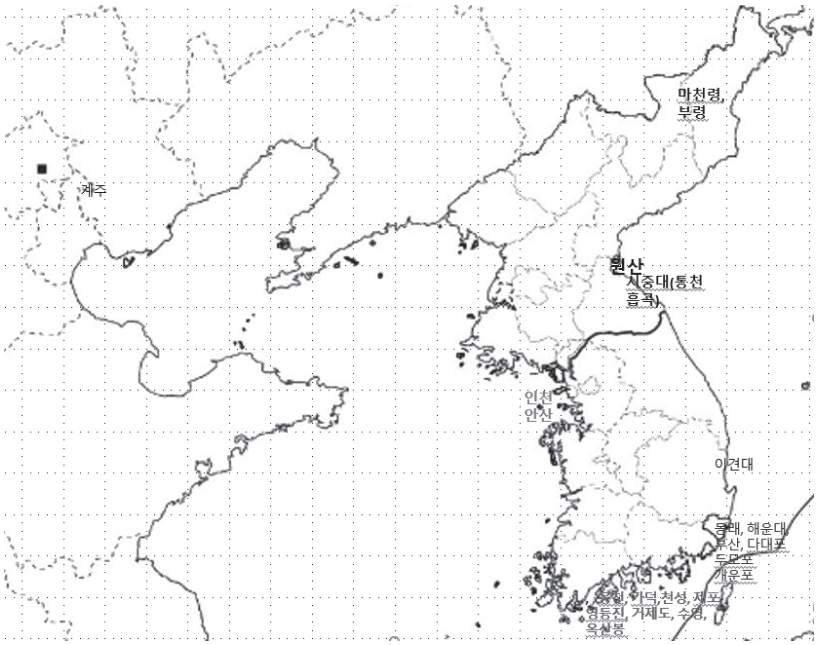
3. 「관해록 」속에 나타난 바다에 대한 사유의 궤적

1) 「관해록」 속의 노정(路程)

「관해록」에는 그가 다녔던 해안길 바닷길 경로가 자세하게 서술되었다. 그 경로를 보면 나타난 경로를 보면 다음과 같다.

1560년 즈음	한양–연안–서해바다
1575년	한양–의주–산해관–계주–유주–북경
1580년 전반기	연일–영해–축산–관어대–평해 진해의 웅천–가덕–천성. 진주의 제포–영등진– 거제의 수영– 거제 옥산봉(율포, 조라포, 지세포, 당포 조망) 동래–해운대–몰운대(부산포 다대포, 수영, 두모포 서생포 개운포, 목도 남매도 조망) 노량–남해–미조항(곡포, 상주포, 적량 조망)–
1585년	인천–안산으로 남행

1590년	이견대(장기, 계림)-춘원-유자도- 거제. 미조항-삼천-사도-가포진-우수영-가라봉
1591년	한양-원산-덕원-시중대-마천령.



2) 바다와의 접속, 사유 변화

홍성민은 바다와 접속하면서 바다에 대한 의식, 태도 변화에 주목하여 서술했다.

① 예전에 장인어른이 연안의 수령을 지내셨는데, 그때 나도 그곳에 갔었다. 한 척 배를 타고 서해로 나아갔는데 바다 가운데 이르러 보니 아득하고 넓으며 하늘 끝을 끊고 땅 끝을 갈라내는 듯 보였다. 그런 광경을 처음 보니 정신이 아찔하고 혼이 흩어져버릴 듯 했다. 하늘 땅 사이에 이것이 가장 커서 바다에 비할 것이 없다고 생각했다.[4)]

② 옥산봉에 올라 멀리까지 바라보니 곧 거제, 수영, 율포, 조라포 지세포 당포 등이었는데 푸른

4) 昔年, 婦翁宰城延, 余於是。駕一葉指西海. 及中海而望之, 汪汪然洋洋然. 缺天端而劃地倪. 吾之觀海也, 始不覺神驚魄散. 以爲大於天地間者惟此物, 而無與此海比.

바다 한 가운데 검은 점처럼 보였고 부상이 지척에 있어 가히 잡을 수 있을 듯하였다. 관어대에 비하면 그 바다는 더 광활했다.[5]

③ 노량을 거쳐 남해에 이르렀고 각 보(堡)를 둘러보며 미조항에 이르러 산꼭대기에 올라 보니 곡포, 상주포, 적량 등 호남의 진(鎭)이 늘어서 있었다. 그 광활함은 몰운대나 해운대에 전혀 뒤지지 않았다.[6]

① 은 연안에서 서해 바다로 나아갔을 때의 모습니다. 바다의 광활함을 '바다 끝을 끊고 땅 끝을 가른다.'고 표현했다. 그 충격은 '정신이 아찔하고 혼이 흩어질' 정도였으며, 바다보다 세상에 더 큰 것을 없다고 결론지었다. ②는 1582년 즈음 진해, 진주를 거쳐 거제의 수영에 이르렀을 때의 모습니다. 그는 이미 지전에 동해안의 영해, 관어대 바다를 경험했다. 남해 바다의 광활함이 동해의 광활함보다 더하다고 했다. ③은 1590년 다시 영남의 바다인 경주 부근의 이견대부터 장기 계림, 춘원, 통영 부근의 유자도, 거제도, 미조항 사천 등의 바다를 경험한 것인데, 몰운대 등의 광활함에 뒤지지 않았다고 했다. 20대 서해 바다에서 경험한 '아찔함과 혼비백산'의 느낌은 시간이 흐르고 더 많은 바다를 경험하면서 더 강렬해지고 있다.

3) 「관해록」의 의의

이처럼 홍성민은 조선의 삼면 바다와 중국의 바다를 모두 경험하면서 바다로부터 사유의 자극을 받는다. 그는 그 결과를 다음과 같이 서술했다.

나는 동서남북 바다를 다 다녀서 익숙한데 이상한 게 있다. 동해를 보면 동해만 크고 서해를 보면 서해만 크고, 남해에서 보면 남해만 크며, 북쪽 바다를 보면 그 바다만 크다.…(중략)…천지 사이에 바다가 제일 큰데 그보다 큰 것은 하늘과 땅이다. 그런데 하늘과 땅 또한 바다에 뜬 한 조각일뿐 이라는 옛말이 있다. 그러니 바다란 하늘과 땅 아래에 있는 것이 아니다. …(중략)…바다는 크기를 지키면서 작게 변하지 않는다. 물고기와 용을 있게 하고…(중략)…바다가 큰 것은 모든 물줄기를 모이게 하고 모든 시내를 받아들이기 때문이다. 졸졸 흐르는 것들, 굽이굽이 흐르는 작은 시냇물들도 바다로 가며 바

5) 行登玉山峯而望之。則巨濟也。水營也。栗浦也。助羅浦也。知世浦也。唐浦也。黑子於滄海中。而咫尺扶桑。若將可攀。其觀海之闊。

6) 由露梁到南海。歷列堡抵彌助項。登峯頭而眄之。則曲浦也。尙州浦也。赤梁也。湖南列鎭也。歷歷於雲水邊。而其觀海之豁。不下於向所謂沒雲，海雲者。

> 다는 모두 받아들여 절로 크고 그것이 바다가 바다인 까닭이다. 바다는 천지와 함께 짝이 되고 사람은 그 사이에 한 톨 곡식알처럼 작을 뿐이다. 그 한 톨 곡식의 눈으로 동서남북의 바다를 잘 살피며 그 큰 것을 감상하고 큰 것에 감탄하니 한 톨 곡식이 푸른 바다를 대하는 것이다. 사람이 천지와 함께 한다는 게 이 말일 것이다. 마음 속에 모든 것을 담고 체인하여 빠뜨림이 없으니 바다를 본다는 것은 다만 보는 데에 그치지 않고 그 심신에 유익함이 더 큰 것이다.[7]

홍성민은 바다 보기 방식을 말한다. 아울러 각 바다들은 홍성민과 접속하면서 그의 생각을 끊임없이 움직이게 한다. 동해, 서해, 남해들은 각각 그 곳만 크게 느끼도록 만든다. 홍성민은 삼면 바다와 접속하면서 생각을 지속적으로 변환시킨다. 그리고 동서남북 바다를 통합적으로 본다. 삼면의 바다는 홍성민이 바다를 통합적으로 보도록 유도한다. 「관해록」은 이처럼 인간과 바다가 접속하면서 생각을 바꾸고 그 변화를 이끌어내는 상호 접속과 변화 과정을 보여준다. 라투르식으로 말하자면 바다는 비인간적 존재로서 행위능력을 갖고 있어[8] 새로운 행위자로서 등장할 때마다 원래의 생각을 수정하고 새로운 생각을 구성하게 한다.[9] 다른 존재에 영향을 미쳐서 변화를 만들어낸다. 바다는 홍성민으로 하여금 바다에 대한 새로운 사유, 새로운 감각을 키워가도록 한다. 홍성민은 새로운 행위자인 각 바다를 만나 이전의 바다에 대한 생각들을 수정하고 새로운 바다 인식을 형성한다. 「관해록」은 이러한 과정을 잘 보여주는 텍스트이다. 이런 점에서 「관해록」은 경치 묘사에 집중하는 유람기록들과 다른 글쓰기를 보여주는 텍스트이기도 하다.

한편, 홍성민은 인식 변화를 통해 '바다는 모든 시내를 받아들여 세상의 큰 것이 된다.'고 하며 '바다를 보는 것이 단순한 구경'이 아니라고 한다. 그러면서 바다의 모습에서 마음으로 사유 방향을 바꾼다. 바다와 마음의 동질성 곧 모든 것을 다 수용하여 품는 일이라는 데까지 생각을 밀고 나간다. 바다는 인간이란 존재의 가치, 의미를 생각하게끔 유도한다. 이에 홍성민은 천지 사이에 있으면서 천지와 함께 하는 인간이란 어떠해야하는지 깨닫는다. 천지 만물의 이치를 마음에 들여 체인

---

7) 余於海。歷東西南北而盡之。觀海非不熟矣。而猶有所怪焉。東于海而觀之。則惟東海大。西于海而觀之。則惟西海大。南于海而觀之。則惟南海大。北于海而觀之。則惟北海大…(중략)…海於天地間。爲物最巨。則大於海者天地。而乾坤浮水。水浮空者。古有其語。則天地。乃海中之一浮物。然則海之大。將不居天地下也…(중략)…守其大而不小變。藏魚龍。育鯨鯢而無容心焉。然其所以爲大者。以其集象瀆而吞百川也。水之潺潺者。涓涓者。曲曲細流。雖折必東。敢於海而赴焉。海必納而容之。自成其大。此其所以爲海者也。海與天地。若是其班。人於其間。一粟眇眇。眼在吾人一粟中之一物。持此形。擧此目。窮東西南北之海而探之。賞其大。嘆其大。此以一粟抗滄海。夫人之所以與天地參者此乎。納淵淵浩浩於方寸中。有所體認。而不至滲漏。則觀海非徒觀也。其有益於身心者大矣…(중략)……(중략)…

8) 최은경, 「파친코의 재번역과 번역 네트워크의 재구성:행위자 네트워크 이론을 중심으로」, 『영어권문학연구』 18(1), 영어권문화연구소, 2025.

9) 박은주, 「기계도 행위할 수 있는가?:브루노 라투르의 행위자네크워크 이론을 중심으로」, 『교육철학연구』 42(4), 한국교육철학학회, 2020.

하는 일이 그것으로 이는 유교에서 현자, 성인에 다가가는 과정이다. 바다와 접속하며 끊임없이 사유의 변화를 보이면서 그는 유교 성리학에서 지향하는 인간의 모습을 지향하는 것이다. 이런 점에서 「관해록」은 성리학적 수양의 과정을 보여주는 텍스트라고 할 수 있다. 유람 기록들이 눈 앞에 펼쳐진 경물, 광활하고 아름다운 광경 묘사에 집중하는 데 비해, 홍성민은 경치보다 경치 곧 바다에 의해 변화하는 자신의 인식 양상을 서술하는 데에 치중하고 있다. 이것이 「관해록」이 보여주는 새로운 글쓰기이며, 유람 기록의 또 다른 면모를 갖고 있는 점이기도 하다.

4. 나가는 말

(생략)

1920~30년대 '해양소설'의 바다 재현 양상과 구성적 공간 의미 연구

마 혜 정 | 국립목포대학교 교육혁신본부

1. 서론

해양이 근대에 의한 산물인 탓에 해양문학 역시 근대의 이상과 모순과 한계를 그 내용으로 한다.[1] 따라서 1990년대 중반 해양문학의 개념 논쟁 이후 필자를 포함한 몇몇 연구자들의 관심이 본격적인 근대화의 시작점이라 할 1960년대 이후의 작품들에 주목되어 있는 현상은 자연스럽다. 그러나 식민지 시기 다른 차원의 근대의 밀물에서 작가들이 이미 바다를 발견하고 있었음을 상기한다면 대상 시기의 조정 또한 필요해 보인다. 이에 본 연구에서는 근대 조선의 해양 공간을 형상화한 작품을 별개로 논의해보려 한다. 특히 적은 편수나마 일부 해양을 대상으로 한 선행 연구들이 1930년대 이후 작품들에 초점을 두었던 것과는 달리 본 연구에서는 그보다 앞선 시기인 1920년대까지 논의의 범위로 삼아 바다'를' 사는 인물들이 담긴 작품을 적극적으로 탐색하고 해양 공간의 특성에서 비롯되는 식민지 근대화 양상을 함께 논의함으로써 그곳을 점유한 근대 조선인들의 현실적 삶을 함께 살피고자 한다. 1920~30년대 작품 중 어촌과 항구, 어민의 삶을 다루고 있는 소설을 중심으로, 바다 재현의 양상과 함께 주요 해양 공간의 구성적 의미를 살펴 당대 작가들의 해양

1) 구모룡, 『해양 풍경』, 산지니, 2013, 194쪽.

인식을 파악하고 나아가 우리 현대 문학사에 등장하는 초기 '해양소설'[2]의 계보를 확인하고 그 가능성을 가늠하는 데 일차적인 목표를 둔다. 따라서 서사 내에서 단순히 어떤 의미나 상징으로 언급되는 것에 그치지 않고 인물들의 삶을 지지하는(혹은 해체하는) 공간(장소) 구성에 영향을 주는 바다의 역할이 있고, 궁극적으로 새로운 의미의 해양 공간을 창출하고 있다고 판단되는 이익상의 「어촌」(1925), 김기진의 『해조음』(1930), 이태준의 「바다」(1936), 한인택의 「어화」(1937), 현경준의 「오마리」(1939) 등을 분석 대상으로 삼는다.

서사세계-내의 공간 문제에 접근하려면 서사에 배치, 투영된 공간 형상의 양상과 함께 그 형상화, 즉 공간 구성에 작용하는 여러 관계 역학을 비롯, 그것을 통한 구성체로서의 공간 양상이 다루어져야 할 것이다. 더구나 본 연구가 목표하는 것처럼 자연 배경으로써 바다가 바탕에 있다면 공간 형상화에 기여하는 역학들을 파악하고 그 의미를 따지는 일은 더욱 긴요하다. 바다와 섬, 항구, 연안 등의 해양 공간은 그 자체의 특성으로 인해 특정한 인간의 생성은 물론 새로운 공간과 함께 특정 공간 의미를 창출하기도 하기 때문이다. 이에 본 연구에서는 바다를 자연 공간으로 읽되 그것과의 접점으로 인해 생성되어 구체적 삶의 장으로써 체험되는 인접 해양 공간, 즉 어촌과 항구, 배(항해)를 창출된 공간으로서의 장소로 읽고, 장소 창출에 기여하는 바다의 역할 변화를 통해 당대 작가들의 공간 인식의 변모 양상까지 살핀다.

2. 재난 소여(所與)의 바다와 대항적 장소-공동체, 어촌

이익상의 「어촌」(『생장』, 1925)은 T어촌을 배경으로 뱃사람 성팔이 고기잡이하러 바다에 나갔다가 폭풍 때문에 끝내 돌아오지 못하자 남은 아내와 아이가 두려움 속에서 그를 기다리며 '밥 담은 식기의 뚜껑'에 맺힌 물방울로 행방불명된 사람의 생사 여부를 점한다는 이야기를 담고 있는 소

2) 여기서 '해양소설'(이하 구분 표시 생략)이란, 여전히 미완의 상태에 있는 개념이기는 하나 대체로 '해양문학'(이하 구분 표시 생략)의 하위 개념으로 수용되어 '바다와 그 주변 것들이 인간 삶을 중심축으로 하여 독특한 삶의 체험을 아우르는'(최영호, 「한국문학 속에서 해양문학이 갖는 위상」, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, 14쪽) 소설, 또는 '바다 자체를 주제로 삼거나 바다를 배경으로 한 인간의 삶과 정서, 사상을 체험과 상상을 통하여 문자로 묘사하는 정신적 노력의 산물'(황을문, 『해양문학의 길』, 한국학술정보, 2018, 14쪽)로서 소설을 의미한다. 한편, 구모룡은 관련 논쟁이 있었던 1990년대 중반 이후 줄곧 '수부들의 해양 체험'(구모룡, 『해양문학이란 무엇인가』, 전망, 2004, 25쪽), 곧 해상에서의 체험을 다룬 소설만을 해양소설로 인정하고 최영호의 정의 범주가 지나치게 포괄적이며 자칫 소재주의에 빠질 위험이 있다고 지적했었으나, 최근 저서에서는 '바다문학(Sea Literature)'과 '해양문학(Ocean Literature)'을 구분해 전자를 바다를 중요한 배경이나 주제로 하는 문학(어촌과 섬, 어항, 등대, 항구, 해수욕장 등 바닷가 모든 공간을 지시하는 '연안역 해양문학') 전체로, 후자를 대양체험을 중요 구성원리로 하는 문학으로 지칭함으로써 최영호 류의 해양소설 범주의 한계를 수정 보충한 바 있다.(구모룡, 『해양 풍경』, 산지니, 2013, 266쪽)

설이다. 한국 근대 소설 중 '처음'(나도향이 합평회에서 한 말) '어민의 삶'을 형상화한 작품으로, 서사적 긴장은 미약하되 운명론에 사로잡힌 무지몽매한 조선 현실에 대한 문학적 포착에 의의를 둘 수 있으며, 당초 카프 맹원이었던 작가 이익상이 계급적 현실을 담기 위해 삶의 현장으로 향하려 했던 당시 신경향파 작가로서의 의도성을 보여준 작품으로 평가된다.[3)]

대강의 줄거리로 보면 「어촌」에서 묘사되는 바다는 고전 「표해록」 류에 등장하는 자연 공간과 다르지 않다. 변화무쌍한 자연의 형상 그대로 인간에게 두려움 자체로 인식되며 시시각각 생존을 위한 긴장과 공포를 느끼게 하는 전근대적인 공간이다. 그러나 서사 속에 표현된 바다와 그 공포에 대한 은유적이고 의인화된 묘사나 손을 엮은 시체들의 귀향에의 열망, 밥그릇 뚜껑 속의 물로 점치는 어민신앙적 믿음 등을 살피면, 바다와 어촌은 이익상의 온전한 작가적'재현 공간'[4)]이라 할 수 있다. 거기에 머무르는 인물들의 삶 또는 공동체적 삶과 자연(바다) 간 긴밀한 관계와 짜임 속에 드러나는 형상이기보다, 어촌의 삶에 대해 (내포) 작가가 지닌 상징적 이미지와 상상된 인물이 결합, 전시되어 있는 공간이다.

특히 폭풍 뒤에 마을 배를 찾으러 나갔던 이들이 찾은 시체들이 '서로 손과 손을 생선 엮듯이 단단히'(86쪽) 맨 이유에 대해 '그들이 난파를 각오하고 생명이 떠난 시체로 마을에 돌아갈 것으로 스스로 절망할 때 뒷날 시체 찾는 사람의 수고를 덜기 위하여 또는 한 배에서 최후의 운명을 같이하였다는 것을 표하기 위하여'(86쪽) 그렇게 했으며 그것을 '시체를 위하여 대변하는 말'이라고 설명하는 장면의 경우 작위적인 느낌이 강한데, 이는 죽은 채 귀환한 이들의 살아생전 비장함을 상상함으로써 자연의 힘에 훼손된 존재의 존엄성을 부각하려는 실존적 공간 기획으로 볼 수 있다. 단지 이색적인 죽음을 그린 게 아니라 작가의 다른 의도 하에 묘사된 장면인 것이다. 그 의도란 다름 아닌, '처음' '어민의 삶'이 있는 어촌을 다룸으로써 일제강점 하의 조선 현실에 대한 (신경향파) 작가적 화두를 실험, 확인하는 것에 있을 것이다. 또, 성팔이 행방불명된 뒤로 아내와 아들이 끼니마다 그의 밥그릇을 아랫목에 파묻고 뚜껑을 열 때 물방울이 떨어지면 식기의 임자가 살아 있는 것으로 판단한다는 그 마을의 '미신'(속신)을 믿으며 서로를 위안하는 장면에 대해서는 어촌으로서의 장소 정체성을 드러내는 전통의 기억이자 공유 경험을 반영한 것으로 해석했다. 그래서 이를 어촌 사회

3) 오창은, 「식민지 일상성과 생활의 '곤란':이익상 소설을 중심으로」, 『우리말글학회』39, 우리말글학회, 2007, 378-9쪽.

4) '재현 공간'이란 공간에 따르게 마련인 이미지와 상징을 통해서 체험된 공간, 즉 주민들, 사용자들, 작가들과 철학자들의 공간이다. 이 공간은 지배를 받는 공간, 즉 상상력이 변화시키고 자기 것으로 길들이려고 시도하는 공간이다. 이 공간은 대상들을 상징적으로 이용함으로써 물리적인 공간까지도 내포한다. 따라서 재현의 공간은 비언어적인 상징과 기호들의 다소 일관성 있는 체계화를 지향한다.(앙리 르페브르, 양영란 역, 『공간의 생산』, 에코리브르, 2011, 88쪽) 즉, 재현 공간은 상상과 감정, 경험이 결합된 공간으로 공동체화 사회의 무의식이 드러나는 곳이다.

존속을 위한 민속적이고 민중적인 고유성[5]이자 정신적 유대로써의 어민 신앙이라고 보아 큰 공동체적 믿음 안에서 작은 혈연 공동체의 회복을 기원하는 것으로 읽을 수 있겠다.

3. 관계 근원의 바다와 (근대적) 사건으로서 장소, 항구

김기진의 장편소설 『해조음』(1930년 1월~7월 『조선일보』 연재 이후 1938년 단행본으로 간행)은 작가의 실제 이력이 반영된 작품으로, 식민지 시대 어촌 사회의 현실을 사실적으로 묘사하면서 계급 구조와 갈등, 노동자들의 연대 가능성을 탐색하고 있는 소설이다. 박영희에 의해 '해양소설로 조선의 효시'(박영희전집4, 348쪽)라는 평가를 받은 바 있어 본 연구의 맥락에서도 중요한 작품이다.

특히 인근의 광산개발로 철도가 놓이고 정어리 사업으로 사람들이 모여들면서 새롭게 조성되고 있는 항구 '차호'를 배경으로 한다는 점에서 주의를 요한다. 식민주의를 '식민 열강이 자신의 제품 시장을 확대하고 동시에 식민 모국에 식민지의 원료를 제공하던 수단을 의미하는 것'[6]으로 본다면, 식민도시 항구는 특히 식민주의 실현 과정의 주요한 도시 형태로 인식되며 그 자체로 근대화의 특징적 양상이 되기 때문이다. 따라서 조선인 어민과 재주(財主), 일본인 고리대금업자, 도시 하층민 여성 등 다양한 군상들의 길항과 함께 식민지 근대화의 약탈적 방식으로 진행됐던 '어업의 자본화'(211쪽) 과정을 묘파해내고 있는 『해조음』의 경우, '차호'라는 항구 공간에 대한 '공간적 실천'[7]을 형상화한 작품이라 할 수 있다. 본디 항구나 역 등은'장소'로서의 자질이 없이 인위적으로 빚어진 근대적 공간의 표상으로 여겨지지만[8] 김기진은 그 근대적 공간이 만들어지기까지 전근대적인 것들의 낭만과 갈등과 사투에 따른 격랑을 놓치지 않고 형상화하면서 황지영의 해석처럼 '필멸(必滅)로 완성되는 실감(實感)의 리얼리즘'[9]을 구현하고 있는 것이다. 여기에는 비평가이면서 소설가, 기자, 사회주의자, 실업가 등 다양한 방면에서 활동했던 김기진의 이력이 십분 활용되었기에 가능했던 것으로 보인다. 김기진은 여러 비평문을 통해 프로문학이 나아갈 길은 체험과 생활에 기반을 두고 실증을 통해 실감을 획득하는 것임을 강조한 바 있는데 이를 실제 정어리 사업을 경험했던 자

5) 박호성, 『공동체론』, 효형출판, 2009, 389쪽.

6) 앤소니 킹, 이무용 역, 『도시문화와 세계체제』, 시각과 언어, 1999, 97쪽.

7) 앙리 르페브르에 따르면, 공간과 관련한 행동 방식으로써, 관례와 관행을 통해 확립된, 공간들을 생산하고 재생산하는 일상적인 실천을 의미하며 공간들에 대한 신체적 경험 및 공간들로 인한 신체적 고통을 포함한다.(앙리 르페브르, 앞의 책, 80쪽.)

8) 장일구, 「장소에서 공간으로-한국 근대소설에 드러난 이종공간의 몇 가지 표지」, 『현대문학이론연구』36, 현대문학이론연구학회, 2009, 47쪽.

9) 황지영, 「자기 반영적 리얼리즘과 복안(複眼)의 서사 - 김기진의 『해조음』(1930)을 중심으로」, 『이화어문논집』56, 2022, 107쪽.

신의 체험을 활용한 작품 『해조음』 속에 녹여내고 있는 것이다.

정어리 사업의 번성으로 흥청거리던 항구'차호'(함경남도 이원군 차호읍)에 사는 재주(財主) 조명규는 뒤늦게 사업에 뛰어들며 경상도 배 세 척과 계약하고 뱃사람들을 불러들이지만 곧 돈이 바닥나면서 일본인 고리대금업자 구원에게 빌려 선주(船主)들에게 대주게 된다. 그러나 그해 태풍으로 정어리잡이가 잘못되면서 뱃사람은 물론 자신까지 빚더미에 앉게 되고 이를 갚기 위해 선주들의 배까지 차압해보지만 곧 구원의 계략대로 공장과 땅을 모두 빼앗긴 이후에도 빚이 남는 신세가 된다. 이를 통해 뱃사공과 선주, 재주, 무역상(고리대금업자) 간의 불공정하고 악의적인 착취의 고리가 드러나고 결국 식민지 조선 자본의 무력과 무지를 체험한 조명규는 자기가 쌓은 성이 완전히 궤멸되어 '자기의 파멸 - 동시에 자기에게 달린 전가족의 파멸이 바로 눈앞에'(202쪽) 있음을 보게 된다. 『해조음』에는 이 같은 주된 서사 줄기 이외에도 해양소설의 조건이 될 뱃사람들의 어업 현장에 대한 핍진한 묘사와 함께 그들의 생활상과 운명론적 세계관에 따른 수난사 중심의 서사(본 연구에서는 이를 바다와 항구 공간에 대한 공간적 실천이라 본다)가 있고 또, 차호에 밀려든 뜨내기 북청댁 남수와 남편 인호의 여정에 이어 남수와 선주 중 한 명인 만돌이 동거하다가 나중에 사촌 간의 근친임을 깨닫고 남수가 자살하는 이야기가 한 줄기로 껴들어 있기도 하다. 양애경[10]은 이에 대해 서사 간에 긴밀한 짜임이 없이 유리되어 있다고 보고 그 이유를 작가가 부분마다 보여주고자 했던 서술 의도(사실주의 방법 사용, 대중의 흥미 충족, 무산계급의 자각 제시)에 맞춰져 있다는 데서 찾는다. 그러나 본 연구에서는 이를 '차호'라는 항구 공간의 특성으로 본다. 어부였던 아버지를 떠난 남수가 인호를 만나 차호 북청집에 이르기까지의 여정, 인호가 갑작스레 겪게 되는 해상에서의 조난과 귀항, 세 선주(만돌, 준택, 흥업)의 차호 입성 배경과 정어리 어업, 일본 자본의 수탈과 조명규의 몰락, 어업조합의 등장 등은 바다라는 근대의 결정적 상징 앞에 생성된 공간에의 안착을 이유로 몰려든 이들의 이야기인 것이다. 따라서 차호는 다양성, 종속관계, 갈등적 관심사 등 다양한 형태를 지닌 이질성이 지속적으로 생산되고 재구성되는 영역이며 상호관계로부터 새로운 독창성이 지속적으로 출현하는, 새로운 것의 끊임없는 생산으로서의 공간이라 볼 수 있다.[11] 이때 새로운 것이란 바로 마지막 장의 제목('새로 생기는 것')에서 유추되듯 조명규의 아들 관식이 인텔리 지도자를 만나 어민조합 활동을 전개함으로써 연대와 투쟁의 가능성을 모색하는 새로운 움직임들까지를 지시한다.

10) 양애경, 「김기진의 「해조음」 분석」, 『문예시학』2, 문예시학회, 1989, 111쪽.

11) 도린 매시, 박경환 외 역, 『공간을 위하여』, 심산, 2016, 121~136쪽.

4. 생존 추동의 바다와 월경 수단으로써 장소, 배-항해

현경준의 「오마리」(『조선문학』, 1939)는 5월부터 10월 하순까지 '물결에 흐르는 고기떼를 따라 다니는 신세'(8쪽)인 강원도, 경상도 어민들의 항해기로 '오마리'란 바로 그쪽 출신의 뱃사람들을 이른다. 돛단배인 탓에 바람의 흐름을 읽고 물길을 찾아야 하는 이 배의 선장 '고울사공'형보를 주축으로 너댓 명의 선원이 전통의 방식으로 고기를 잡아다가 중간중간 가까운 포구에 들러 팔고 다시 바다로 나가는 방식으로 활동하는데, 서사에서는 바다 위에서의 기다림과 긴장 속에 진행되는 어로 작업이 주된 서사 줄기를 구성하고 있다. 고기떼를 쫓아 기민하게 배를 움직여 그물을 풀고 다시 걷어올리기를 반복하는 기나긴 항해의 와중에도 경덕은 소매상 계집에게 수작을 놓고 '긴챠쿠'나 다른 고깃배와 자리 다툼을 하거나 '큰고기떼' 때문에 그물이 망가지는 장면도 실감있게 묘사되고 있다. 거기에 선원 중 제일 어린 순동이가 혼인을 약속했던 복순이 아버지의 노름빚 때문에 술집으로 팔려가자 그녀를 찾기 위해 배를 타게 되었다는 주변 서사가 병행되고 있다. 복순을 쫓던 순동은 결국 어기가 끝나기만을 기다리다 형보의 배가 밀어(密漁)를 나설 때 함께 가지 못하고 남는다.

이 작품의 경우 어민 삶의 디테일이 충실하게 재현되고 있다는 평을 받는데, 특히 거대 자본으로 조성된 '긴챠쿠(巾着船)'라는 근대적 어업 수단이 바다를 독점하는 데서 형보가 '새삼스레 자신의 초라함을'(30쪽) 느끼고 더구나 물속에 쳐놓았던 그물이 '큰고기떼'에게 찢겨나가기까지 하면서 '오마리 사공들'이 참담함 속에 '보낼 곳 없는 역정'(31쪽)을 내는 장면에서는 거스르지 못할 거대한 힘과 다중의 착취에 의해 패배할 수밖에 없는 전근대적 어민들의 수난사를 유추해 볼 수 있다. 이와 함께 순동의 복순 찾기도 계속 실패하는데, 이를 오마리들의 실패와 겹쳐 읽는다면 복순을 찾는 행위란 곧 오마리들의 장소 찾기와 다르지 않아 보인다. 오마리들이란, 배를 점유한 채 바닷길을 닦음으로써 그 바다를 자기 것으로 길들이고[12] 의미 공간으로서 장소화하려는 특정 부류이다. 그래서 오마리들의 특정 행위와 그에 얽힌 바다는 그들만의 공간적 실천이면서 또 지배적 질서와 담론을 비판하고 무력화하는 저항적 공간의 의미로 해석될 수 있다.[13] 배가 곧 그들 존재의 거주 장소(dwelling-place of being)(에드워드 렐프)이며 바다는 다시 그 배가 누려야 하는 생존 수단으로써의 공간이지만, 바다는 결코 그 배 위로 안정적 의미(만선을 통한 귀향에의 가능성)를 부

12) 앙리 르페브르, 앞의 책, 88쪽.

13) 이 또한 '재현 공간'(앙리 프페브르, 위의 책, 80쪽)의 특성이다. 마티나 뢰브의 해석에 따르면, 재현 공간이란 공간적 실천과 생각을 보완하는 이미지와 상징을 통해 전달되는 표현의 공간으로, 지배적 질서와 담론을 무력하게 만들고 다른 공간들을 상상할 수 있게 하는 저항적 공간들 또는 신화적이고 전근대적인 공간상들을 의미한다.(마티나 뢰브, 장유진 역, 『공간사회학』, 제르미날, 2020, 190쪽) 앞서 이익상의 「어촌」이 작가적 의도 하에 설정된 재현 공간이라면, 「오마리」의 바다는 작중 인물들이 갈고 닦아냄으로써 길들이고자 하는, 바로 오마리들의 재현 공간이다.

여해주지 않는다. 그것은 월경(越境)을 통해서나 상상 가능한 어떤 것이다. 복순을 찾아가기 위해 순동은 뱃일이 끝나는 210일 후를 기다리고 반면 210일 후면 고기를 잡을 수 없는 상황이 되는 것을 '원수같이 여기는' 오마리들은 끝내 경계를 넘어 목숨을 건 '밀어(密漁)'(37쪽)를 시도하기로 뜻을 모은다. 궁핍을 벗어난 생존을 위해 바다 위를 헤매지만 그들의 배는 끝없이 부유하는 집-장소가 되고 그것은 다시 경계 이탈 항해의 수단이 되고 있는 것이다.

「오마리」의 경우, 구성적 차원에 구모룡의 초기 해양소설의 정의에서 활용된 해양서사의 구조 요건 및 서사원리와 연결해 볼 수 있다. 먼저 서사 요건인 '바다-배-항해'를 적실하게 갖추고 있는 반면 그 내부에서 '출항-항해-귀향'의 구조를 완성하고 있지는 못하다. 그런데 이 미완성의 구조에서 「오마리」를 통해 묘파하고자 했던 작품의 의도, 곧 어민들이 귀향을 꿈꾸지 못하고 밀어를 떠날 수밖에 없는 식민지 조선 어민의 고통과 함께 순동의 서사가 의미하듯 어촌의 해체와 참상의 고발이 완성되고 있음을 지적할 수 있다. 당대 어민은 물론 여타 조선인의 현실을 공간 배경으로 삼은 소설에서라면 '귀향'은 곧 감히 그려내지 못할 형상 없는 무엇이었을 것이다. 그렇다면 식민지 근대화 어촌의 서사 구조를 '출향-향해-(불)귀향'으로 바꿔 보아도 좋겠다. 여기서 '향해(香海)'는 불교용어로 수미산을 둘러싸고 있는 향수 바다를 뜻하는데 억지스럽지만 그 향수를 향수(鄕水)로 쓰고, 그래서 향해(鄕海)로 읽을 수 있지 않을까. 우연찮게도 향해에는 연화장 향해와 사바세계 향해가 있다.

5. 결론 생략

참고문헌

* 기본 자료
이익상, 「어촌」, 임형택 외 편, 『한국현대대표소설선』, 창작과비평사, 1996.
김기진, 『해조음』, 홍정선 편, 『김팔봉문학전집3』, 문학과지성사, 1989.
이태준, 「바다」, 최영호 편, 『한국해양문학선집4』, 한경출판, 1995.
현경준, 「오마리」, 최영호 편, 『한국해양문학선집1』, 한경출판, 1995.

최인훈 소설 '태풍(颱風)'에 나타난 바다의 의미 고찰

박 해 랑 | 서원대학교

1. 서론

최인훈 소설 『태풍(颱風)』은 1973년 중앙일보에 연재된 소설로써, 최인훈이 연작으로 읽히기 바라는 5부작 소설의 마지막에 해당하는 작품이다. 최인훈은 『태풍(颱風)』에 대해 다음과 같이 말한다.

> 나는 이 소설을 쓰면서 〈유럽〉문학의 바탕에라든지, 고전〈아시아〉 세계에 존재했던 어떤 문화권을 머리에 그리면서 썼다. 즉 그 지역의 사람이라면 국경을 넘어서도 이해할 수도 있고 시인할 수도 있는 그런 형식을 써 보았다. 국경 밖에서도 통하는 어떤 정신의 기준화폐를 생각하고, 모든 인사(人事)를 그 화폐에 대한 환율에 따라 표시하는 방법이다.
> 그 화폐란 부활의 논리이다. 숙명론과 물물교환적 현물주의 대신 국제통화에 의한 신용결제의 논리로서 〈부활〉을 생각해 보았다. 삼족을 멸하느니, 연좌니, 〈이데올로기〉 무술(巫術)이니 하는 우리 시대의, 우리의 어제의 나쁜 유산들을 해독하는 인간의 지혜로서의 〈부활〉 말이다. 영원한 악인도 없고 영원한 선인도 없다. 자기 비판에 의해서 몇백 번이든 개인은 천사처럼 청정하게 거듭날 수 있다. 이것이 미래의 부활, 천당의 영생이 보이지 않게 된 잔인한 우리 시대에 우리 힘으로 가능한 자력구원의 길이라는 생각에서였다. 「광장(廣場)」→「회색인(灰色人)」→「서유기(西遊記)」→「소설가 구보씨의 일일(小說家 丘甫氏의 一日)」→ 「태풍(颱風)」이 5부작으로 읽히기를 바란다. ……중략…… 어느 나라의 이야기도 아니지만 모든 나라의 이야기고, 어느 누구의 이야기도 아니지만 모든 사람의 이야기라는, 〈픽션〉이라는 말을 가장 순수하게 실험조건으로 받아들이고 쓴 소설이다.[1)]

최인훈은 『태풍(颱風)』을 유럽이나 고전 아시아를 머리에 그리면서 어느 나라, 어느 시대에도 통

1) 최인훈, 「원시인이 되기 위한 문명한 의식」, 『길에 관한 명상』, 솔과학, 2005, 27-28쪽.

할 수 있는 그런 기준의 화폐를 생각하며 썼다. 그 화폐란 인간의 지혜로서 〈부활〉을 의미한다. 인간은 영원한 악인도 선인도 없으며, 자기비판에 의해 얼마든지 거듭날 수 있다고 말한다. 최인훈은 『태풍(颱風)』에서 창조적 생활의 원리가 될 수 있는 것을 〈부활의 논리〉라고 말한다. 이 말은 『광장(廣場)』에서 주인공 이명준이 죽음으로써 부활을 시도했지만, 『태풍(颱風)』에서는 주인공 오토메나크는 죽지 않고 새로운 인물로 탄생하는 것을 의미한다. 욕망하지 않는 것은 죽음뿐이라고 프로이드가 말했듯이 인간이 욕망을 추구하는 것은 살아있다는 증거이다. 오토메나크는 살아서 그의 욕망을 충족한 인물이다. 이것이 부활인 것이다.[2)]

본 연구는 최인훈 소설 『태풍(颱風)』에 나타나는 바다의 의미를 고찰하고자 한다. 이를 통해 최인훈 소설 속 바다의 의미를 연속선상에 두고 고찰할 기회를 가지게 될 것이다.

2. 소설 『태풍(颱風)』에 나타나는 바다

최인훈 소설 『태풍(颱風)』은 1941년 제2차 세계대전이라는 현실의 역사를 배경으로 하고 있으며, 주인공 오토메나크의 체험을 중심으로 서사가 진행된다. 이 작품은 13장으로 구성되었고, 마지막 13장은 '로파그니스-30년 후'라는 제목으로 30년이라는 세월을 보내고, 그간의 이야기를 요약하여 서술하며 마무리한다. 소설에서 전개되는 공간적 배경과 인물의 이름들은 모두 허구화되었지만 소설 속의 역사는 현실 역사를 반영하고 있다.

이 작품에서 등장하는 국명과 지명은 아나그램(anagram) 조어라는 철자의 재배열로 만들어진 이름이다. 아나그램 조어를 사용함으로 소설 속의 국가와 지명을 낯설게 하는 효과를 가져오고, 제2차 세계대전 당시의 동아시아 역사를 재조명하여 소설을 더욱 흥미진진하게 한다. 또한 허구적인 소설에서 가상적인 식민지 체험은 실제 역사를 기억하게 만들고, 가상의 역사는 실제 역사보다 더 효과적으로 과거에 대해 성찰하고, 반성하게 한다. 주요 서사 구조는 주인공 오토메나크가 나파유의 식민지 애로크 출신의 장교로서 나파유인의 정신으로 무장하고, 나파유인보다 더 나파유인다운 사람이 되고자 한 삶을 반성한다. 이를 통해 자신의 욕망과 갈등 속에서 자아의 정체성을 찾아

2) 박해랑, 『비극적 세계 극복과 부활의 힘』, 국학자료원, 2016, 12-13쪽.

가는 과정으로 이루어진다.[3]

소설『태풍(颱風)』은 동아시아를 배경으로 열대 섬에서 일어나는 일들을 인물 중심으로 다루고 있으며, 소설에서 나타나는 바다에 대한 묘사는 다음과 같다.

> ① 열대의 아침은 눈부시다. 바다 쪽에서 오렌지빛이 쫙 사방으로 뻗치는 순간이 먼저 온다. 온 누리가 오렌지빛 꽃잎처럼 시뿌옇게 달아오른다. 그러나 이 순간은 잠깐이다. 꽃불처럼 이 빛깔이 순식간에 스러지면서 보랏빛이 깔린다. 이번의 빛깔은 좀 오래간다. 다음에 오는 것이 낮의 햇빛과 바뀌면서 오전 내 차차 스러지게 될, 아침의 빛깔이다.[4]

①의 내용은 주인공 오토메나크가 아버지 친구 마아캬의 방문 후 지금까지 믿어왔던 자신의 신념이 무너지는 시점에 바라본 바다의 모습이다. 그 바다는 '오렌지빛'에서 '보라빛'으로 다시 '아침의 빛깔'로 묘사한다. 바다의 빛깔은 나파유의 식민지 오토메니크의 조국 애로크의 모습을 상징한다. 식민지 조국 애로크는 오토메나크에게 조국의 현실을 제대로 알지 못하고 살아왔던 아름다운 오렌지빛이었다. 이러한 오렌지빛의 조국은 처절한 식민지 상황을 인식하고 암시하는 보랏빛으로 묘사하고, 식민지 상황을 벗어나고자 몸부림치는 조국 애로크의 상황을 '아침의 빛깔'로 표현하고 있다. 곧 다가오는 애로크의 광복이 '낮의 햇빛'인 것이다. 소설 속 바다의 변화하는 빛깔을 통해 작가 최인훈은 주인공 오토메나크에게 식민지 조국 애로크의 상황을 인식하는 것으로 묘사한다.

> ② 바다 위에 두 개의 눈이 두 개의 배처럼 미끄러지면서 따라온다. 바다가 자기를 보고 있다. 눈은 바다 가득히 퍼진다. 바닷속에 눈이 있다. 눈 속에 바다가 있다. 어느 것이 어느 쪽인지 모르게 된다.(137쪽)

> ③ 모든 아이세노딘 사람들이 나파유 점령군에게 적어도 적대심은 없는 것으로 알고 지나간 로

3) 어구전철(語句轉綴) 또는 아나그램(anagram)은 단어나 문장을 구성하고 있는 문자의 순서를 바꾸어 다른 단어나 문장을 만드는 놀이이다. 어구전철을 잘 아는 사람들끼리 암호문으로 어구전철을 사용할 수도 있지만 그렇지 못할 경우도 많다. 그 이유는 어구전철은 여러 자의적 해석이 가능하기 때문이다. 최인훈은 철자 바꾸기(anagram)의 방식으로 고유 명사의 이름을 새롭게 조합한다. 나파유Napaj는 일본Japan, 애로크Aerok는 한국Korea, 아이세노딘Aisenodin은 인도네시아Indonesia, 아키레마Akirema는 미국America, 니브리타Nibrita는 영국Britain을 지칭하고 있다. 그리고 주인공인 오토메나크Otomenak는 일본식 이름인 가네모토Kanemoto(김본(金本)을 창씨 개명한 이름)를, 카르노스Karnos는 실존 인물인 수카르노Sukarno를 지칭한다. 이러한 아나그램은 소설『灰色人』에서 우리의 가상 식민지를 나빠유NAPAJ라고 언급한 데서 비롯된다.(최인훈,『灰色人』, 최인훈 전집2, 문학과지성사, 2007, 9쪽.), 박해랑, 위의 책, 208-209쪽.

4) 최인훈,『태풍(颱風)』, 문학과지성사, 2009, 77쪽. 이하 본문 쪽수만 기재함

파그니스 거리에서 낮에 그의 자동차가 부서지고 불길에 싸였을 때 오토메나크는 자기들이 아이세노딘에서 무엇을 하고 있었는가를 깨달을 수밖에 없었다. 이 해협을 건너온 다음 이런 일이 일어났고, 그래서 지금 해협을 다시 건너가는 오토메나크 중위는 그때의 그 사람일 수는 없었다. 이제까지의 그는 나침반 있는 배였다. 좋든 궂든 자기 가고 싶은 데로 키를 잡으면서 자기라는 배를 몰아왔다. 지금 그 배는 나침반이 없다. 나침반이 가짜였다는 것이다. 그 기계에 맞추려고 애쓴 과거가 모두 그만한 절망과 피로가 되어 되돌아왔다. 아무튼 항해는 끝난 것이다. 배는 움직이고 있지만 이것은 항해가 아니라 표류다.

난파선 갑판에 누워서 하늘에 눈길을 보내고 있는 배꾼처럼, 오토메나크는 해협을 내려다보면서 자기 일이 남의 일처럼 아득하게 되새겨졌다. 지금 눈 아래 지나가는 수송선이 해협을 건너오던 자기가 타고 온 그 배 같아 보인다. 배꼬리에서 퍼지는 하얀 물이랑 이 점점 물러나면서 비행기 꼬리 뒤로 사라졌다. 그 배 속에 정말 자기를 태워 보내기나 한 것처럼 허전해진다. 아무 까닭없이 잔인스럽게 파란 바다만 남는다.(138-139쪽)

②와 ③은 신념이 무너진 오토메나크의 상황을 말한다. 자신이 탄 자동차의 폭파 사건으로 인해 정신분열적인 현상이 나타난다. 그가 바라보는 바다에서 두 개의 눈이 보이며, 그 눈이 자신을 바라보고, 눈들이 바다에 가득히 퍼지면서, 눈과 바다가 혼돈을 일으킨다. 이러한 정신분열적 현상은 오토메나크의 혼란스러운 정신세계를 암시한다. 또한 자신은 지금까지 가짜 나침반을 가진 삶을 살아왔고, 이제 현실은 나침반이 없어 표류하는 난파선으로 묘사한다. 식민지 조국의 현실을 제대로 인식한 그에게 바다는 잔인한 바다일 뿐이다.

신화에서 물은 생명, 죽음, 치유, 재생성의 상징적 이미지를 가지고 있다. N. 프라이는 묵시적 이미지로 물은 생명의 물, 에덴의 4중(四重)의 강(江), 세례를 상징하고, 악마적 이미지로 죽음의 물, 흘리는 피, 바다의 괴물들이라고 말한다.[5] 신념이 무너진 오토메나크에게 바다는 혼돈의 정신세계를 상징하며, 그의 바다는 죽음의 바다로 상징된다.

오토메나크는 아버지 친구 마야카로부터 나파유가 전쟁에서 질 것이라는 말과 전쟁에서 살아남길 바란다는 말을 듣는다. 마야카의 방문은 오토메나크에게 정신적 충격과 갈등으로 혼란스러움을 겪고 있을 때, 그의 방에서 니브리타 총독부 시절 만들어진 비밀 창고를 발견하게 된다. 매일 밤 비밀 창고에서 조국 애로크의 독립운동 문서를 읽으며 그는 자기 정체성에 대해 의심하고, 그의 현실에 절망한다. 그가 그동안 믿고 의지했던 모든 것들이 일시에 무너진 것이다. 나파유인보다 더

5) N. 프라이, 임철규 역, 『비평의 해부』, 한길사, 2013, 298쪽.

나파유인답고, 나파유 정신으로 무장하고, 나파유인의 피로 바꾸며 살자고 결심한 그에게 나파유는 거짓된 허상이라는 것을 깨닫는다. 그가 다시 애로크인으로 돌아갈 수 있는 길은 없으며, 절망 속에 살아온 날들을 후회하며 자신을 그렇게 키운 아버지를 원망한다.

3. 결론

오토메나크는 조국 애로크에 대해 깊은 죄의식을 가지고 있다. 오토메나크의 죄의식은 첫째, 친나파유주의자인 할아버지와 아버지 덕분에 아쉬움 없이 자랐고, 나파유로 건너가 고등교육을 받았다는 점이다. 둘째, 자신의 조국 애로크와 민족에 대해 부끄러워하고, 자신을 나파유 정신으로 무장하고, 나파유 정신을 자기 피로 바꾸려고 한 점이다. 셋째, 나파유의 식민지인 조국 애로크의 현실을 똑바로 직시하지 않고 외면한 점이다. 넷째, 나파유의 식민지 애로크의 국민이면서 나파유의 장교가 되어 나파유를 위해 전쟁에 참여하고 나파유의 승리에 도취하였다는 점이다. 다섯째, 그는 애로크인이면서 조국 애로크를 위해 아무것도 할 수 없다는 점이다.[6]

오토메나크의 죄의식은 밤마다 읽는 비밀문서에서 조국의 독립운동 역사를 가늠하고, 나파유가 전쟁에서 지게 되리라는 마야카의 말을 듣고 더욱 심화된다. 나파유가 전쟁에서 지게 되면, 자신은 친나파유주의자의 자손이고 나파유 장교로서 조국 애로크에서 설 자리는 없다. 또한 지금 그가 애로크의 독립운동에 참여할 수 있는 길도 없다. 할아버지와 아버지의 과오를 생각하면 자신은 죽어 마땅하다고 생각한다. 자신도 민족의 반역자로 괴로워한다.

태풍을 만나 배가 난파하여 섬에 표류했을 때, 그가 할 수 있는 방법은 나파유인 부하들과 니브리타인 포로들과 장렬히 전사하는 것이라고 생각한다. 이것은 그의 정체성을 무너뜨린 나파유에 대한 복수이고, 세계를 식민정책에 피흘리게 하는 니브리타에 대한 저항이다. 자신과 그들의 죽음만이 조국에 대해 속죄하는 길이고, 자신과 그들은 조국 애로크를 위해 속죄양이 되어야 한다고 생각한다.

최인훈 소설 『태풍(颱風)』에서 바다는 삶과 죽음을 아우르는 것으로 볼 수 있다. 그가 식민지 조국의 현실을 깨닫지 못했을 때의 바다는 무의미한 생명의 바다였지만, 식민지 조국의 현실을 인식했을 때 바다는 죽음의 바다였다. '태풍'을 통해 그가 새로운 사람 사람으로 새로운 삶을 살게 되고, 그에게 바다는 의미 있는 생명의 바다, 치유의 바다, 재생성의 바다였다.

최인훈은 작품 속 주인공들이 비극적인 현실에서 그대로 머무르기를 바라지 않는다. 그들이 비

6) 박해랑, 위의 책, 236쪽.

극적인 상황을 극복하여 새롭게 태어나기를 바란다. 그것은 부활로써 새로운 삶을 부여하는 것이고, 그가 말하는 부활의 논리이다. 죽음을 선택할 수밖에 없는 비극적인 상황에서 새로운 삶을 살아가는 것이 부활이다. 주인공은 부활을 통해 자신이 살고자 하는 이상적인 삶을 살아가는 것이다. 그것이 최인훈이 바라는 부활이고, 진정한 삶이다.

참고문헌

박해랑, 『비극적 세계 극복과 부활의 힘』, 국학자료원, 2016.
최인훈, 「원시인이 되기 위한 문명한 의식」, 『길에 관한 명상』, 솔과학, 2005.
최인훈, 『灰色人』, 최인훈 전집2, 문학과지성사, 2007.
최인훈, 『태풍(颱風)』, 문학과지성사, 2009.
N. 프라이, 임철규 역, 『비평의 해부』, 한길사, 2013.

『朝鮮地誌調書』(1917) 흑산면의 지명

손 희 하 | 전남대학교 명예교수, 무인도서연구센터 연구원

1. 서론

1.1. 연구 목적

이 연구는 『朝鮮地誌調書』(1917) 중 당시 무안군 흑산면 지역의 지명을 국어학적으로 연구하는 것을 목적으로 한다. 곧 『朝鮮地誌調書』 흑산면 지역의 지명을 정리하고, 이들 지명어 속의 표기법, 음운 현상, 어휘(방언, 옛말) 등을 살펴보고자 한 연구이다.

1.2. 연구 필요성 및 의의

흑산면 『地誌調書』는 당시 흑산면 지역의 지도가 딸려 있는 지명어 자료로 한글이 달려 있는 가장 오래된 흑산면 전래 지명(민간의 속지명) 자료이다. 손희하(2023: 461)에서 기술한 바와 같이 『地誌調書』는 면에서 작성한 기초 자료라는 점, 연대가 확실하고 한글이 달려 있는 가장 오래된 전래 지명 자료라는 점, 당대 지명 연구와 일제 시기 차자표기 연구에 도움을 주는 귀중한 자료라는 점에 의의가 있다. 이 연구를 통하여 100여 년 전 당시 전래 지명과 이에 나타난 표기법, 음운 현상, 방언 · 옛말 어휘 등을 밝힐 수 있을 것이다.

1.3. 연구 대상 및 자료

1.3.1. 연구 대상: 조선 총독부가 일제 강점기(1917년)에 조사 기록한 『朝鮮地誌調書』 중 무안

군(현 신안군) 흑산면의 땅이름[1)]

1.3.2. 연구 자료: 1916~1917년 해당 지역 '道地誌調書集成班'이 작성한『朝鮮地誌調書』속에 들어 있는 자료이다.[2)]

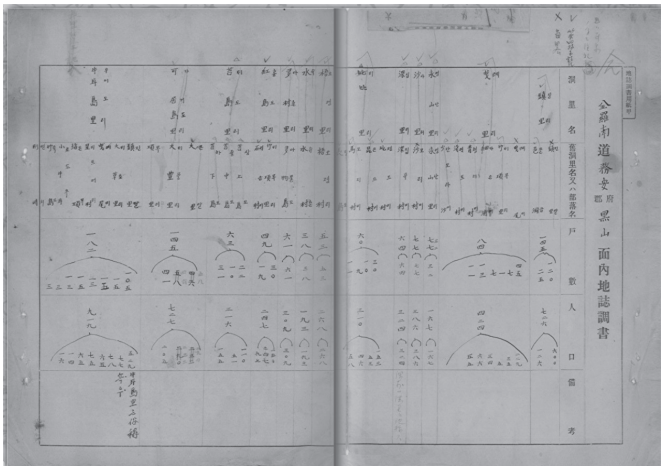


그림 1.「全羅南道務安郡黑山面內地誌調書」피디에프#337~338

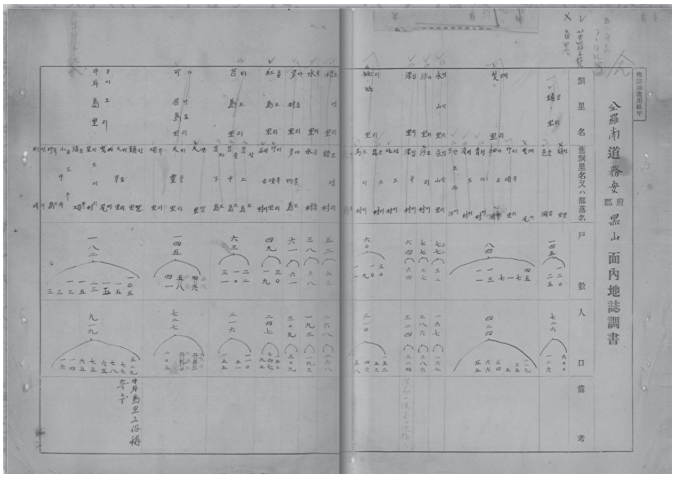


그림 2.「全羅南道務安郡黑山面牛耳島里內地調書」피디에프#331~332

1) 우이도리가 1962년 11월 21일 법령 제1175호(「시·군관할구역변경및면의폐치에관한법률」)에 따라 1963년 1월 1일에 흑산면에서 도초면으로 편입하여 현 행정구역으로 보면 흑산면과 도초면 우이도리가 들어가 있다.

2) 흑산면사무소 작성일은 "大正 六年 五月 一日"로 나와 있다. (국토지리정보원 제공 전자 파일; https://map.ngii.go.kr/e-book/ecatalog5.jsp?Dir=297&catimage=; 2025. 5. 5. 검색)

2. 본론

흑산면 자료는 1917년 '道地誌調書集成班'이 작성한 『朝鮮地誌調書』 속에 들어 있는 자료이다. 이 자료는 부군면 지역별로 나누어 해당 지역의 지지조서 목록(쪽, 면명), 마을 지적도, 조사 용지 갑지[洞里名(행정리), 舊洞里名又ハ部落名(자연 마을), 호수, 인구, 비고], 조사 용지 을지로 되어 있다. 조사 용지 을지는 지역에 따라 조금씩 차이가 나는데, 흑산면의 경우는 "도로, 산맥, 산악, 하천, 항만, 계곡, 갑각(岬角), 도서, 암초, 호지(湖池), 폭포, 온천, 묘사(廟寺), 암석, 치(峙), 명승구적(名勝舊蹟), 무인도" 등으로 되어 있다.

「全羅南道務安郡黑山面內地誌調書」 갑지에는 동리명이 질리(鎭里), 례리(曳里), 영산리(永山里), 사리(沙里), 심리(深里), 비리(比里), 오졍리(梧里), 슈리(水里), 다촌리(彡村里), 홍도리(紅島里), 탸도리(苔島里), 가거도리(可居島里), 우이도리(牛耳島里) 순으로 나와 있다. 각 동리명 아래에 구동리명 또는 부락명이라고 해서 다음과 같이 옛 전통 자연 마을명이 한자어로 표기되어 나오고, 그 아래에 각각 호수와 인구수가 나와 있으며, 맨 마지막에 '비고'라 해서 자연 마을명과 전승하는 고유 전래 지명이 나와 있다. 이 비고란의 지명이 당시 우리 전래 마을명을 알려 주는 중요한 자료인데, 흑산면 조서의 경우에는 하나만 적혀 있다.[3)]

흑산면 『朝鮮地誌調書』 갑지에는 동리명(洞里名)이 13개, 구동리명 또는 부락명이 34개, 비고란에 속지명이 1개 나와 있다. 또 을지에는 도로와 산악 난에 지명이 1개가 나와 있다.[4)]

흑산면 자료에는 「全羅南道務安郡黑山面內地誌調書」 외에 「全羅南道務安郡黑山面牛耳島里內地調書」가 하나 더 있다. 「全羅南道務安郡黑山面牛耳島里內地調書」 또한 「全羅南道務安郡黑山面內地誌調書」 갑지와 같은 형식으로 우이도리 동리명 아래에 구동리명 또는 부락명이 진말(鎭里), 뎌쵸리(大草里), 예미(曳尾), 비트머리(星村), 돈목(猪項), 쇼쇼우(小牛耳), 뎌셤(竹島), 별치(別峙) 등 8개가 실려 있다.

「全羅南道務安郡黑山面牛耳島里內地調書」에는 '洞里名'에 1, '舊洞里名又는部落名' 상단에 7지명을 일본 가나로 대응하여 적어 놓았으며, 도서명 13개를 가나와 한자로 적어 놓았다.[5)]

지명에 나타난 표기법, 음운 현상, 방언 · 옛말 어휘 등을 살펴보면 다음과 같다.

---

3) 전래 지명을 비고에 '俗稱'이라고 기록하고 있다.

4) 도로에 나오는 '등외도로'는 한글 표기도 없을 뿐 아니라 단지 도로의 등급 표시일 뿐이어서 지명으로 보기가 어려워 헤아릴 때에 뺐다.

5) 이들은 대부분 한자음 지명이지만, 전승지명으로 볼 수 있는 것이 둘 있다. 곧 이들은 가나 한자 순으로 적었는데, 가나는 'ヒョンチェートー 兄弟島'처럼 한자음의 우리말 독음을 적은 것이다. 이중 'コトリトー 蓋灘島'는 전래 지명으로 보이며, '辨島'의 경우에 독음을 'コッカ'까지 적다가 그어 지우고 'ベントー'로 적었는데, 'コッカ'로 미루어 이는 'コッカル[곳갈, 고깔]'로 적으려 했던 것으로 보인다.

2.1. 표기법

표기법은 현재의 표기법과 크게 다르지 않다. 다만 조선어학회 한글 마춤법 통일안(조선어 철자법 통일안)(1933년)이 나오기 전이어서 모음에 ‘ㆍ’가 들어간 ‘ㅣ’를 아직 그대로 쓰고 있고, ‘슈(水)’처럼 치찰음 ‘ㅅ, ㅈ, ㅊ’ 뒤에서 반모음 ‘ㅣ’가 앞선 이중모음 표기를 아직 쓰고 있다. 또 ‘ㅂ ㅍ, ㅅㅌ’ 같은 유기음 앞 중철표기와 ‘ㅋ’ 대신에 ‘ㅺ’을 쓴 표기도 보인다.

2.1.1. ‘ㅣ’ 표기

@ᄃᆡ목리 竹項里〈曳里〉, @청ᄌᆡ미 靑村〈曳里〉, @ᄃᆡ목리 竹項里〈紅島里〉, @ᄐᆡ도리 苔島里〈苔島里〉, @ᄃᆡ풍리 大豊里〈可居島里〉, @ᄃᆡ쵸리 大草里〈牛耳島里〉

2.1.2. 치찰음 다음 모음 ‘ㅑ, ㅕ, ㅛ, ㅠ’ 표기

@젼드미 比村〈比里〉, @오졍리 梧里〈梧里〉, @오졍리 梧村〈梧里〉, @슈리 水里〈水里〉, @슈촌 水村〈水里〉, @다촌리 彔村里〈彔村里〉, @셕금미 石村〈紅島里〉, @즁도 苔中島〈苔島里〉, @ᄃᆡ쵸리 大草里〈牛耳島里〉, @쇼쇼우 小牛耳〈牛耳島里〉, @쥭도 竹島〈牛耳島里〉, @ᄃᆡ셤 竹島〈牛耳島里〉(「牛耳島里內地調書」)[6]

2.1.3. 유기음 앞 중철표기

@엿트미 淺村〈曳里〉, 집푸미 深村〈深里〉

2.1.4. 기타

@큰말 大里〈可居島里〉

2.2. 음운 현상

2.2.1. 모음축약

@ㅏㅡ→ㅏ: 말: 진말 鎭里〈鎭里〉〈牛耳島里〉, 큰말 大里〈可居島里〉

@ㅗㅡ→ㅗ: 골: 골금 邑洞〈鎭里〉

6) 치찰음 다음 표기가 일반적으로 ‘ㅕ, ㅛ, ㅠ’를 유지하고 있는데, ‘장도 長島〈比里〉’는 ‘쟝’으로 나오지 않고 ‘장’으로 적혀 있다. ‘댱〉쟝〉장’을 거친 것으로 보인다. ‘長’의 한자음은 손희하(1991)를 참조하길 바란다.

2.2.2. 이중모음의 약화

@모라~모리(〈모래): 잔모라미 少沙〈曳里〉, 모리미 沙村〈沙里〉

'모라': '모래'의 옛말인 '몰애'의 'ㅐ[aj]'는 중세국어 시기에는 이중모음인 'ㅏㅣ[aj]'이다. '모라'는 'ㅏㅣ[aj]'의 반모음 'ㅣ[j]'가 약화하여 탈락한 형태로 볼 수 있다.

'모리': '모리'는 순천 방언에서도 확인할 수 있는데,[7] 'ㄹ'에 후행하는 모음이 'ㄹ'의 조음 위치를 닮아 전설고부모음 'ㅣ'로 변한 것으로 보인다.[8]

@쇽우〈쇼구ㅣ 牛耳島里은俗稱쇽우(牛耳島里 비고란)

'쇽우'는 '쇼ㅣ구ㅣ'에서 반모음 'ㅣ[j]'가 탈락한 것이다.

2.2.3. 전설고부모음화

@모리미 沙村〈沙里〉

2.2.4. 고부모음화

@ㅐ→ㅔ: 가은게 細浦〈曳里〉

2.2.5. 원순모음화

@ㅜ→ㅠ/ㅍ_: 집푸미 深村〈심리(深里)〉

2.2.6. 구개음화

@ㄱ→ㅈ/_ㅣ: 집푸미 深村〈深里〉, 젼드미 比村〈比里〉

2.2.7. 비음화

@ㅌ→ㄷ→ㄴ/_ㅁ: 돈목 猪項〈牛耳島里〉

어말에서 음절의 끝소리 규칙에 따라 평파열음화한 후에 비음 'ㅁ' 앞에서 비음화한 것이다.

---

7) 모리 명 모레.[순천](『전남방언사전』)

8) '두루'를 '두리'라고 한 인근 임자도 지역의 지명도 이러한 현상을 지지하는 것으로 보인다. 周竹島 두리ᄃᆡ셤〈임자면 상항도 북방〉(손희하 2023: 464)
'모래→모레→모리'의 과정을 거친 전설고부모음화의 가능성도 배제할 수 없다.

2.2.8. 비음 ㄴ 탈락

@ㄴ→ㅇ(ø)/모음__모음: 가은게 細浦〈曳里〉

2.2.9. 유음 ㄹ 탈락

@ㄹ→ø/__ㅈ 모지미 馬村〈比里〉

2.2.10. 유음화

@ㄴ→ㄹ/__ㄹ: 질리 鎭里〈鎭里〉

2.3. 방언·옛말 어휘

2.3.1. -미: 례미 曳尾〈曳里〉, 청ᄌᆡ미 靑村〈曳里〉, 엿트미 淺村〈曳里〉, 잔모라미 少沙〈曳里〉, 모리미 沙村〈沙里〉, 집푸미 深村〈深里〉, 젼드미 比村〈比里〉, 곤드미 昆村〈比里〉, 모지미 馬村〈比里〉, 셕금미 石村〈紅島里〉, 예미 曳尾〈牛耳島里〉

2.3.2. -금: 골금 邑洞〈鎭里〉, 셕금미 石村〈紅島里〉

2.3.3. -듬: 젼드미 比村〈比里〉, 곤드미 昆村〈比里〉

2.3.4. ᄆᆞᆯ〉몰: 모지미 馬村〈比里〉

2.3.5. 돝: (돈목←돝목) 돈목 猪項〈牛耳島里〉

2.4. 기타

@ソンチョン 비트머리 星村〈牛耳島里〉(「牛耳島里內地調書」)

@음차 표기: @다물도 彡物島〈彡村里〉, @별치 別峙〈牛耳島里〉, @별치 別峙 (京雉)〈牛耳島里〉(「牛耳島里內地調書」)[9]

@'イーミ'[이:미]: 「牛耳島里內地調書」를 보면, '예미 曳尾〈牛耳島里〉' 위 빈 칸에 연필로 'イーミ'라고 적어 놓았다. 'イーミ'는 '예미'의 다른 이름 '이:미'를 적은 것으로 보인다.[10]

9) 「牛耳島里內地調書」에는 '(京雉)'를 병기하고 있으며, '京雉'가 공식 지명이라고 적어 놓았다. "京雉ノ方公稱名"

10) 『한국지명총람』에도 나와 있듯이 '예미'의 다른 이름으로 '이미'가 있는데, 'イーミ'는 이 '이미'를 적은 것으로 보인다.
예-리(曳里)[예미, 이미] 【마을】 돝묵 동쪽, 깊숙한 후미에 있는 마을.(전남-신안-도초-우이도-예리)(『한국지명총람』)

3. 결론

흑산면『朝鮮地誌調書』에는 지금부터 100여 년 전인 1917년 당시 민간에서 부르던 전래 고유 지명이 실려 있었다. 이 흑산면『朝鮮地誌調書』는 한글이 달린 최초의 흑산면과 도초면 우이도리 지명 자료이다. 이 연구는 이들 지명에 나타난 표기법, 음운 현상, 방언 · 옛말 어휘 등을 살펴본 것이다.

고찰 결과 지지조서의 표기법은 현재의 표기법과 크게 다르지 않다. 다만 ' · '가 들어간 'ㅣ'를 아직 그대로 쓰고 있고, '슈(水)'처럼 치찰음 'ㅅ, ㅈ, ㅊ' 뒤에서 반모음 ' ㅣ'가 앞선 이중모음 표기를 쓰고 있다. 이는 조선어학회 한글 마춤법 통일안이 나오기 전 표기이기 때문이다. 또 '또 'ㅂㅍ, ㅅㅌ' 같은 유기음 앞 중철표기와 'ㅋ' 대신에 'ㅺ'을 쓴 표기도 보인다. 음운 현상으로는 모음축약, 이중모음의 약화, 구개음화 등이 복수로 나타나며, 전설고부모음화, 고부모음화. 원순 모음화, 비음화, 비음 ㄴ 탈락, 유음 ㄹ 탈락, 유음화 등이 하나씩 나타난다. 특이 방언 · 옛말 어휘로는 접미사 '-미, -금, -듬'와 '몰, 돝' 등이 나타난다.

참고문헌

1917,『朝鮮地誌調書』.(국토지리정보원 제공 전자 파일; https://map.ngii.go.kr/e-book/ecatalog5.jsp?Dir=297&catimage=; 2025. 5. 5. 검색)

국립국어원,『우리말샘』; https://opendict.korean.go.kr/; 2025. 7. 7. 검색.

법령 제1175호(「시·군관할구역변경및면의폐치에관한법률」(1962년 11월 21일)

손희하(1991). 「새김 어휘 연구」. 박사학위논문. 전남대학교 대학원.

손희하(2023).『朝鮮地誌調書』(1917)에 나타난 임자면의 지명, 완도군 신지면 조선대 해양생물연구교육센터 세미나실.『2023년 제13회 전국해양문화학자 대회 발표집』. 461~466.

이기갑·고광모·기세관·정제문·송하진 편(1997),『전남 방언 사전』, 태학사.

한글학회(1998),『한국 땅이름 전자 사전』, 한글학회.

포스트인류세 기후소설에 나타난 바다와 고래의 디스토피아적 형상화

남 진 숙 | 동국대학교

Ⅰ. 서론

인간 활동이 지구 시스템에 돌이킬 수 없는 결정적인 영향을 주면서 지질학적 행위자로서의 인간, 곧 '인류세(Anthropocene)' 시대를 맞았다. 특히 해양 생태계의 붕괴, 기후 재난, 생물 다양성의 상실은 인류가 직면한 가장 심각한 위기 중 하나로 문학에서도 적극적으로 다루어지고 있다. 그러나 이러한 시대적 인식은 인간이 환경에 끼친 영향을 기술하는 데 단순히 그치지 않고, 인간 이후의 세계 즉 '포스트인류세(Post-Anthropocene)'를 상상하고 사유하도록 문학과 예술, 철학을 자극하고 있다. 인간이 더 이상 세계의 중심이 아닌 상태, 혹은 인간이 잔해로만 남게 된 이후의 감각과 존재는 문학 속에서 새롭게 형상화되며, 특히 기후소설(Climate Fiction(Cli-Fi))에서는 이러한 미래적 상상력이 구체적인 서사와 기호를 통해 형상화된다.

이 발표는 바로 이러한 문제의식에서 출발한다. 포스트인류세 기후소설에 등장하는 바다와 고래는 단지 자연 환경의 구성 요소가 아니라 인간 문명의 몰락, 생명의 변형, 생존의 불가능성 등 디스토피아적 정서와 세계관을 압축적으로 담는 기표로 기능한다. 특히 오늘날 바다는 더 이상 낭만적 풍경이나 미지의 영역이 아니라 플라스틱 쓰레기, 유해 폐기물, 돌연변이 생명체로 가득한 '죽음의 공간', 혹은 인류세의 종말을 상징하며 등장한다. 고래 또한 거대하고 신비로운 존재라는 전통적 이미지 대신, 죽은 채로 떠오르거나 돌연변이로 변형되거나 인류의 죄책감을 증언하는 유령 같은 형상으로 재현된다. 이러한 바다와 고래의 형상화는 인간과 비인간 존재 간의 관계를 재사유하게 하며, 생존의 감각과 윤리를 새롭게 구성하는 계기를 제공한다.

본 연구의 목적은 이러한 관점에서 포스트인류세 기후소설에 나타나는 바다와 고래의 디스토피아적 형상화 양상을 분석하는 것이다. 이를 위해 디스토피아 서사의 특성과 함께 기호학적 접근(semiotic approach)을 병행할 것이다. 즉 바다, 고래, 쓰레기 등 반복적으로 등장하는 핵심 상징이 작품 내에서 어떤 기표(signifier)로 작용하며, 어떤 감각적·윤리적 함의를 환기하는지를 살펴

볼 것이다. 이를 통해 디스토피아적 기후소설의 서사가 인간의 종말 이후에도 어떤 방식으로 '생존'을 이야기할 수 있는지를 고찰하고자 한다.

이에 본고에서 연구 대상으로 삼은 작품은 총 세 편이다. 첫째 천선란의 「레시」[1]는 생물학적 진화를 넘어선 돌연변이 생물과 인간 간의 접촉을 통해, 바다가 더 이상 생명을 품는 공간이 아니라 생존 불가능한 폐허임을 드러낸다. 둘째 듀나의 「죽은 고래에서 온 사람들」[2]은 고래의 시체에서 살아남은 인간들이 언어적, 존재론적 단절 속에서 유령처럼 존재하는 세계를 제시한다. 마지막으로 최정화의 「그레이트 퍼시픽 데드 바디 패치」[3]는 거대한 쓰레기 더미 위의 부유하는 고래와 신체 이미지를 통해, 문명 붕괴 이후의 인간성과 생명 윤리에 대한 급진적인 질문을 던진다. (이하 생략)

Ⅱ. 이론적 배경

1. 인류세(Anthropocene)와 포스트인류세(Post-Anthropocene) 담론

(생략)

Ⅲ. 기표로서의 바다와 고래

1. 미래 지구 바다와 생태계의 디스토피아 세계

천선란 「레시」라는 작품의 줄거리를 간단히 적으면 다음과 같다. 「레시」는 바다가 죽어버린 미

1) 천선란, 『어떤 물질의 사랑』, 아작, 2020, 43-88쪽. 작가는 1993년 인천에서 태어나 안양예고 문예창작과를 졸업했고, 단국대학교 문예창작과에서 석사 과정을 수료했다. 동식물이 주류가 되고 인간이 비주류가 되는 지구를 꿈꾼다. 작가적 상상력이 무엇인지에 대해 늘 고민했지만, 언제나 지구의 마지막을 생각했고 우주 어딘가에서 일어나는 일들을 꿈꿨다. 어느 날 문득 그런 일들을 소설로 옮겨놔야겠다고 생각했다. 대부분의 시간 늘 상상하고, 늘 무언가를 쓰고 있다. 2019년 9월 첫 장편소설 《무너진 다리》를 출판했고, 2019년 제4회 한국과학문학상에서 《천 개의 파랑》으로 장편소설 부문 대상을 수상했다(책의 작가소개에서).

2) 듀나, 『팬데믹: 여섯 개의 세계』, 문학과지성사, 2020. 듀나는 필명으로 1992년부터 영화 관련 글과 SF를 쓰고 있다. 소설집 『면세구역』 『태평양 횡단 특급』 『브로콜리 평원의 혈투』 『두 번째 유모』 『구부전』 등, 연작소설 『제저벨』 『아직은 신이 아니야』, 장편소설 『민트의 세계』 등이 있다(책의 작가소개에서).

3) 최정화, 『날씨통제사』, 창비, 2022, 9-30쪽. 작가는 2012년 창비신인소설상에 단편 소설 「팜비치」가 당선되며 작품 활동을 시작했다. 소설집 『지극히 내성적인』, 『모든 것을 제자리에』, 『오해가 없는 완벽한 세상』, 경장편 소설 『메모리 익스체인지』, 장편 소설 『없는 사람』, 『흰 도시 이야기』, 에세이 『책상 생활자의 요가』, 『나는 트렁크 팬티를 입는다』, 『비닐봉지는 안 주셔도 돼요』 등을 썼다. 2016년 젊은작가상을 수상했다(책의 작가 소개에서).

래, 바다를 살리기 위해 얼음바다로 뒤덮인 행성을 찾아간 과학자의 이야기이다. 그녀는 북극에서 손가락이 6개인 아들을 잃었다. 그리고 외계행성의 바다에서 레시라고 이름 지은 존재를 만난다. 그 생명체는 빠른 속도록 성장하고, 손가락이 6개이다. 그녀는 레시를 보고 죽은 아들을 생각한다. 지구에서는 레시를 지구로 이송해 연구하라고 명령하지만, 그녀와 과학자들은 레시가 그대로 그 바다에 머물기를 주장한다.

> 바다를 살릴 수 있는 마지막 카운트다운은 실패로 끝났다. 머지않아 흑해를 시작으로 모든 미생물이 죽을 것이라고 예견했다. 오대양 전부 사해死海가 될 것이다. 돌고래나 해파리의 집단 죽음을 시작으로 청어, 산호초……그렇게 바다에 있는 생명체가 완전히 사라질 때까지 10년이 걸리지 않으리라.

위 예문은 바다가 더 이상 생명의 원천이 아니라 죽음의 공간으로 전락했음을 상징한다. 특히 '사해'라는 표현은 종말론적 감각을 불러일으키며, 돌고래, 해파리, 산호초 등 다양한 종의 멸종을 통해 생태계의 총체적 붕괴를 시사한다. 이처럼 바다는 '죽은 기표'가 되며, 인간의 무관심과 기술 개입이 만든 재앙의 공간으로 전환된다.

> 지구는 바다가 보낸 마지막 신호를 제대로 듣지 못한 죄로 바다를 잃었다. 원인은 파지 바이러스의 변종 때문이었다. 균을 공격하는 살균 바이러스였던 파지가 공격의 대상을 미생물로 바꾼 것이다. (중략) 인간이 할 수 있는 일이라고는 그저 변종된 바이러스의 피해가 확산되지 않기를 바라는 것뿐이었다.

'바다가 보낸 마지막 신호'는 바다를 생명 주체로 상정한 서술로, 바다 역시 행위 능력을 지닌 존재라는 메시지를 담고 있다. 동시에 인간은 그 신호를 감지하지 못한 책임의 주체로 등장하며, 인간-비인간 관계의 전복을 예고한다. 바이러스 변종이라는 설정은 인간이 만들어낸 과학 기술이 어떻게 제어 불가능한 결과를 낳는지를 디스토피아적으로 묘사한다.

> 남극에 폭우가 내렸다. 최난월에야 3000밀리미터 안팎으로 내리던 비가 몇 해 전부터 중심부를 기점으로 최난월에 최대 600밀리미터까지 내리기 시작하더니 이제는 최한월에도 비가 내리기 시작했다. (중략) 빗소리는 지구의 절망처럼 창문을 두드렸다.

기후 이상현상으로서의 남극 폭우는 '정상 상태'가 무너진 생태계를 상징한다. 특히 '빗소리는 지구의 절망처럼 창문을 두드렸다'는 문장은 자연 현상이 정서적 감각으로 치환되는 장면이다. 이는 디스토피아적 감각이 인간의 감각기관을 통해 인지되는 과정, 즉 생존의 감각이 문학적으로 형상화되는 방식 중 하나이다.

"레시, 레시가 없어." 어제까지 한 자리에 머물러 있던 레시가 돌연 바다에서 자취를 감췄다.

이 장면은 레시가 단지 생명을 대체할 대상이 아니라 '생명 존재 자체'라는 점을 강조한다. 레시의 부재는 생명에 대한 통제 불가능성과 주인공의 상실감을 중첩시키며, 외계 생명과 인간의 감정적 연결 가능성을 암시한다.

엔셀라두스의 바다는 지구의 바다와 성분이 비슷했으며 위성을 감싼 얼음 속에 미생물과 바이러스가 잠들어 있었다. 인간이 위성의 주인들을 깨웠으므로 생명체가 생겨나는 것은 너무나도 당연한 결과였다. 레시가 이 바다의 주인이었다. 레시가 인간을 공격한다면 응당 인간이 떠나가는 것이 맞았다.

'이 바다의 주인'이라는 표현은 인간 중심주의적 사고를 거부하고, 타자 그 자체의 생명체와 그 공간을 인정하는 발화이다. 이는 인류세 이후의 서사에서 인간과 비인간 존재 간의 윤리적 재정립을 요구하는 중요한 장면이다. 레시는 '자연의 소유물'이 아닌 '주체적 생명체'로 기능한다.

"(생략) 레시는 이 바다의 생명입니다. 이곳에 살고, 이곳에서 살아가야 할 이 생태계의 주인입니다. 우리는 그 누구도 레시를 지구로 옮길 권리를 가지고 있지 않습니다. 제발 더는 인간이 행성의 주인을 내쫓는 잘못을 저지르지 말아주십시오. 레시는 지구로 간다면 살지 못할 것입니다."

여기서 '옮길 권리 없음'이라는 발언은 인간이 과거에 저질렀던 생태 식민주의적 행위를 반성하며, 인간의 윤리적 위치를 재조정할 것을 촉구한다. 이는 포스트인류세 문학이 자주 다루는 '행성적 윤리(planetary ethics)'와 관련된 선언으로 해석할 수 있다. 「레시」는 심해에서 발생한 기형의 고래와 이를 감지하는 주인공의 감각을 통해, 인간이 외면해 온 생명의 타자성을 드러낸다. 레시는 생명의 물리적 실체이자 감각적 기표로 작동하며, 생존이 감각의 연장선 위에 있음을 암시한다.

2. 고래의 죽음과 인간 문명의 단절과 멸망

듀나 「죽은 고래에서 온 사람들」은 초광속 우주선을 타고 지구를 떠나 낯선 행성에 뿌리내린 인류를 보여준다. 공존과 같은 주기로 자전해 극한의 낮과 밤만 존재하는 이 행성에선 중간의 여명지대 바다 위 고래 등에서만 사람들의 생존이 가능하다. 문제는 고래병으로 고래들이 죽어나가면서 새로운 터전이 필요해진다. 그 과정을 그린 서사이다.

고래는 우리의 유일한 대안이었다. 고래라고 이름을 붙이긴 했지만 지구의 고래와는 닮은 구석이 전혀

> 없는 생명체였다. 우리의 고래는 떠다니는 거대한 섬이었다. 폭은 100~200미터 정도였고 길이는 700미터에서 1.5킬로미터에 달했다. 납작한 등은 언제나 물 위로 드러나 있었고 물밑에 있는 수백 개의 지느러미로 헤엄을 쳤다. 수천 년의 관찰을 거친 끝에 우리는 고래가 수백의 개체가 모여 만들어진 군체라는 결론을 내렸다. 단지 고래는 지구의 군체 동물보다 훨씬 복잡하게 연결되어 있는 생명체였다.

여기서 고래는 단순한 동물이 아닌, 인간 생존의 물리적 기반이자 지각 가능한 생명체로 형상화된다. '떠다니는 거대한 섬'이라는 표현은 고래가 생물과 비생물, 자연과 문명의 경계를 모호하게 넘나드는 존재임을 암시한다. 또한 군체로 구성된 고래의 정체는 생명의 경계가 고정되지 않고, 연결성과 상호 의존성 속에서 구성된다는 포스트휴먼적 생명 이해를 반영한다.

> 고래병이라고 했다. 전염병이라고 했다. 한 마리의 고래가 죽으면 인근 고래들이 따라 죽는 경우가 보고되었다. 하지만 우리는 그 전염 경로에 대해 아는 바가 없었다. 해류를 타고 감염되는 것일 수도 있었다. 먹이가 되는 물고기 때문일 수도 있었다. 아니면 우리 때문일 수도 있었다. 우리가 별다른 도구 없이 이 행성 생태계의 일부가 될 수 있었던 건 지구인과 이 행성의 생명체 사이에 두드러진 차이가 없었기 때문이었다.

'고래병'이라는 표현은 생명체를 감염시키는 재난이 인간이 아닌 타자에게 먼저 닥친다는 점에서 상징적이다. 인류는 고래의 죽음을 마주하며 생존 터전을 잃게 되고, 이는 곧 문명의 단절과 인류의 멸망을 의미한다. 전염 경로가 '우리 때문일 수도 있었다'는 자기 반성적 진술은 인간이 감염의 주체이자 피해자라는 모순적 입장을 드러내며, 인간 중심 생태계 인식의 한계를 비판한다. 여기서 고래는 인간 문명의 거울이며, 그 죽음은 인간의 종말적 자화상으로 기능한다. 이처럼 「죽은 고래에서 온 사람들」은 인간이 비인간 존재의 등에 기생하고 있다는 설정을 통해, 인간 중심의 생태 인식 구조를 전복시키고, 인간-비인간 관계의 전환을 상징적으로 서사화한다. 고래는 생존의 플랫폼이자 감염의 매개체이며, 그 죽음은 더 이상 인간이 통제할 수 없는 환경 위기와 생존 불가능성을 드러낸다. 또한 고래가 생물학적으로는 지구의 고래와 닮지 않았음에도 불구하고 '고래'라는 이름이 붙는 점은 언어와 상징 체계가 환경을 인식하고 해석하는 방식을 결정지는 것이다. 뿐만 아니라 때로는 낯선 세계를 기존의 인식 틀 안에 재편성하려는 인간 중심적 태도를 드러낸다. (이하 생략)

3. 바다 위의 죽은 시체: 디스토피아 공간으로서의 바다

최정화 「그레이트 퍼시픽 데드 바디 패치」는 태평양에 실재하는 쓰레기 섬을 '시체 섬'으로 비틀어 표현한 작품이다. 기후위기와 플라스틱 오염이 극한으로 치닫는 미래를 배경으로, 제목은 실제 태평양의 '그레이트 퍼시픽 가비지 패치(Great Pacific Garbage Patch)'를 패러디한 '그레이트

퍼시픽 데드 바디 패치(Great Pacific Dead Body Patch)'를 가리킨다. 주인공은 인간의 일상과 의존성을 위해 설계된 '일회용 안드로이드' 블러(Bleur)이며, 이 안드로이드는 살인을 저지르고 피해자의 시체를 이 떠다니는 시체 섬에 버린 뒤, 인간을 대신해 살아간다. 이 설정은 쓰레기처럼 버려진 존재(시체와 안드로이드), 편리함과 효율성의 그늘, 인류가 외면하는 윤리적 공백을 강렬한 블랙 코미디와 미스터리 서스펜스로 드러낸다. 블러가 인간을 대신해 살아간다는 사실은, 소모적이고 대체 가능한 존재로서의 인간과 인류가 기계 문명에 의해 희생될 수 있음을 풍자적으로 형상화하며, 그 희생의 장소는 바로 바다이다.

> 바다는 온통 끈적한 수프 같았다. 푸른 물결이 펼쳐져 있어야 할 그곳에는 누런 점액질의 물질들이 둥둥 떠 있었다. 견디기 어려운 악취는 기절할 지경이었다. (9쪽)

이 묘사는 자연적 질서로서의 바다가 더 이상 존재하지 않으며, 인간 문명의 폐기물과 시체로 변질된 '죽음의 수프'로 탈바꿈했음을 상징한다. 점액질의 물질과 악취는 생명과 생태계를 구성하는 물질이 아닌, 부패와 오염의 상징적 기호로, 바다가 더 이상 생명 유지 공간이 아님을 드러낸다.

> 태평양 한가운데서 발견한 시체들의 섬에, 부패하기 시작한 지 한 달은 더 지난 것으로 보이는 메리의 시체가 있다. (11쪽)

죽은 시체가 떠 있는 섬이라는 설정은 쓰레기 섬을 은유적·물리적으로 '시체의 섬'으로 전환시킨다. 메리의 시체는 실종된 개체 하나가 아니라 바다에 유기된 생명 전체의 대변적 기호로 읽히며, 죽음이 더 이상 예외가 아닌 디폴트가 된 세계의 풍경을 구성한다.

> 요트의 속도가 점차 느려지기 시작했다. 시체에서 흘러나온 찐득한 분비물들이 바닷물과 뒤섞어 밀도를 높였던 것이다. 아킨시는 돛을 내리고 엔진을 가동시켰다. 시체의 머리카락과 팔다리 장기 피부의 일부가 문드러진 채 사방으로 퍼져 나가고 있었다. 몇 사람의 머리가 뒤엉킨 채 요트의 선수에 걸리는 바람에 아킨시는 장대로 그것을 떼어 내느라 애를 먹었다. (30쪽)

위 장면은 생명이 아니라 죽음이 바다의 물질성과 운동성을 결정짓는 방식으로 묘사된다. 바다는 생명의 유영이 아니라 시체와 폐기물이 떠다니는 질료적 장이 되며, 이는 바다라는 공간을 완전히 재정의하는 디스토피아적 공간 재편의 예이고, 바다와 시체가 뒤엉킨 이 장면은 자연과 인간 사이의 경계, 생물과 폐기물의 경계가 해체된 포스트인류세의 시각을 형상화한다. (중략) 이는 포스트인류세 담론에서 주요한 질문—"인간 중심 윤리가 붕괴된 시대에 어떤 윤리가 필요한가?"—라

는 물음을 은유를 통해 비판적으로 제기한다. 바다라는 공간은 쓰레기 섬, 그리고 이 소설에서 죽은 시체가 떠다니고 썩는 장소로 그려지며, 바다를 인간 문명의 폐기물로 채워진 '죽음의 바다'로 형상화한다.(이하 생략)

Ⅳ. 포스트인류세 생존 담론 (생략)

Ⅴ. 결론

세 작품은 각각 독립적인 디스토피아적 세계를 제시하지만 공통적으로 바다, 고래, 쓰레기라는 기표를 통해 인간 존재의 조건, 생존의 윤리, 생명과 감각의 구조를 전면적으로 재구성한다. 이들 기표는 단순한 상징을 넘어, 포스트인류세에서 인간이 타자 및 환경과 어떻게 관계 맺을 것인가에 대한 서사적, 감각적, 윤리적 실험 장치로 기능한다. 결국, 이 서사는 "어떻게 살아남을 것인가"보다는 "어떻게 존재해야 하는가"에 대한 문학적 사유의 공간을 제공한다. (참고문헌 생략)

연락처 e-mail: jindog1@hanmail.net 〈끝〉

유치환 시인의 우체통

배 인 환 | 시인, 창작세계 고문

세계 3대 미항

시드니 (Sydney) 호주

특징 : 시드니 오페라 하우스와 하버 브리지가 유명하며, 자연과 현대적 건축물이 조화를 이룹니다.
관광 포인트 : 항구의 활기와 다양한 크루즈 투어, 본다이 비치와 맨리 비치로의 해안 산책.

리우데자네이루 (Rio de Janeiro) 브라질

특징 : 코르코바도 산에 위치한 구세주 예수상과 아름다운 항구가 특징입니다.
관광 포인트 : 예수상에서 바라보는 항구 풍경, 슈가로프 마운틴 케이블카, 리우 카니발.

나폴리 (Napoli) 이탈리아

특징 : 베수비오 화산과 지중해를 배경으로 한 항구가 매력적입니다.
관광 포인트 : 나폴리 피자, 항구 주변에서 저녁 노을 감상, 베수비오 화산 트레킹.

부산은? 소라가 초중학교까지 다닌 곳.

부산을 연상하면 갈매기인데
갈매기에 관한 시: 김년균. 김억. 장재훙. 함훙근
'부산 갈매기' 시는 없음-노래가 있음.
부산에 대한 시들

부산찬가-이유 시인
부산항-윤영춘 시인
釜山圖-유치환 시인

부산 갈매기
노래 문성재

지금은 그 어디서
내 생각 잊었는가
꽃처럼 어여쁜 그 이름도
고왔던 순이 순이야
파도치는 부두가에
지나간 일들이 가슴에 남았는데
부산 갈매기 부산 갈매기
너는 정녕 나를 잊었나

지금은 그 어디서
내 모습 잊었는가
꽃처럼 어여쁜 그 이름도
고왔던 순이 순이야
그리움이 물결치면
오늘도 못 잊어

부산과 관련 있는 유명한 시인은 단연 청마 유치환 선생

1908년 7월 14일 ~1967년 경상남도 진남군 서면에서 태어났다. 1931년 '문예월간'에 첫 시인 '정적'을 발표하면서 등단,

1957년에는 초대 한국시인협회장을 지내는 등 대한민국 문학사에서 꼭 짚고 넘어가야 하는 인물이다. 특히 이것은 소리 없는 아우성으로 시작하는 교과서에 정말 자주 등장하는 작품인 '깃발'과 '생명의 서', '행복' 등이 유명하다.

이것은 소리없는 아우성
저 푸른 海原을 向하여 흔드는

永遠한 노스탈쟈의 손수건
純情은 물결같이 바람에 나부끼고
오로지 맑고 곧은 理念의 푯대 끝에
哀愁는 白鷺처럼 날개를 펴다
아아 누구던가
이렇게 슬프고도 애달픈 마음을
맨 처음 공중에 달 줄을 안 그는
— 유치환 「깃발」

[출처] 유치환 시인 / 한국의 명시를 찾아서 / 글 박제천|작성자 청라언덕

나의 지식이 독한 회의(懷疑)를 구(救)하지 못하고
내 또한 삶의 애증(愛憎)을 다 짐지지 못하여
병든 나무처럼 생명이 부대낄 때
저 머나먼 아라비아의 사막으로 나는 가자.

거기는 한 번 뜬 백일(白日)이 불사신같이 작열(灼熱)하고
일체가 모래 속에 사멸한 영겁(永劫)의 허적(虛寂)에
오직 알라의 신(神)만이
밤마다 고민하고 방황하는 열사(熱沙)의 끝.

그 열렬한 고독(孤獨) 가운데
옷자락을 나부끼고 호올로 서면
운명처럼 반드시 '나'와 대면케 될지니
하여 '나'란 나의 생명이란
그 원시의 본연한 자태를 다시 배우지 못하거든
차라리 나는 어느 사구(沙丘)에 회한(悔恨) 없는 백골을 쪼이리라.
-「생명의 서」

거제시에 청마기념관과 청마거리가 있고 통영시에 청마문학관이 있으며, 부산광역시 동구에는 '유치환 우체통'이라고 불리는 문화공간이 있을 정도로 고향에서는 확실히 스타 시인 대접을 받는다.

행복(幸福) / 유치환

사랑하는 것은 사랑을 받느니보다 행복하나니라.
오늘도 나는 에메랄드빛 하늘이 환히 내다뵈는
우체국 창문 앞에 와서 너에게 편지를 쓴다.

행길을 향한 문으로 숱한 사람들이
제각기 한 가지씩 생각에 족한 얼굴로 와선
총총히 우표를 사고 전보지를 받고
먼 고향으로 또는 그리운 사람께로
슬프고 즐겁고 다정한 사연들을 보내나니.

세상의 고달픈 바람결에 시달리고 나부끼어
더욱 더 의지삼고 피어 헝클어진 인정의 꽃밭에서
너와 나의 애틋한 연분도
한 망울 연연한 진홍빛 양귀비꽃인지도 모른다.

사랑하는 것은 사랑을 받느니보다 행복하나니라.
오늘도 나는 너에게 편지를 쓰나니
그리운 이여 그러면 안녕!
설령 이것이 이 세상 마지막 인사가 될지라도
사랑하였으므로 나는 진정 행복하였네라

교육계에 투신, 충무/부산/경주 등 지방에서 국어 교사로 근무하였으며 훗날 안의중학교 교장을 시작으로 경주고등학교장, 경주여자고등학교장, 경남여자고등학교장[9], 대구여자고등학교장, 부산남여자상업고등학교(現 부산영상예술고등학교)장까지 역임했다.

사랑 이야기가 제일 재미있지요.

우리가 알다싶이 청마 선생의 사랑 이야기는 너무 유명합니다. 통영여중 재직 당시 가정교사로 일했던 시인 이영도를 사랑해 20년 동안 연애편지를 써서 보냈다. 처음 만난 1947년부터 교통사고로 사망한 1967년까지 이룰 수 없는 짝사랑에 대한 고통과 회한, 그리고 설렘과 기쁨을 잔뜩 버

무려 표현한 연애편지들 가운데 6.25 전쟁 이전의 것은 소실되고 남아 있던 것이 5천여 통이라 한다. 그 중 200통을 추려 유치환이 죽고 나서 두 달 후에 《사랑했으므로 幸福하였네라》(중앙출판공사, 1967) 라는 제목의 책으로 출간되었는데, 당시로서는 기록적인 부수인 2만 5천 부를 찍어냈다고 합니다.

사모님의 고통을 짐작할만하다. 참고로 이영도는 책 판매수익을 모두 기부했다.

옥에 티라면 친일 의혹이 끊임없이 제기됩니다. 1942년 2월 6일 자 만선일보에 기고한 친일성 산문을 2007년 10월 19일 경남대학교 국어국문학과 박태일 교수가 발견하여 기존의 애국시인 이미지가 많이 퇴색되었다.

부산 동구 초량동 산복도로에 있는 전망대로 청마 유치환 시인의 예술과 문학정신을 기리고자 이곳에 우체통을 설치하였다. 전망대는 2016년 8월에 개관했으며, 1년 뒤에 배달되는 느린 우체통을 운영하고 있다. 유치환 작품 전시 갤러리 및 부산 청년 작가 미술품을 전시하고 있으며, 원하는 LP를 골라 신청곡을 들을 수 있는 공간도 있는 매력적인 곳이다. 부산 경남여고 교장을 2차례 지내고, 동구에서 생을 마감한 청마 유치환을 기리며 부산항을 한눈에 전망할 수 있는 관광명소이다. 전망대는 1층과 2층, 옥상으로 나뉜다. 1층은 계단식 야외공연장, 사방이 통유리로 설계된 2층은 89.54㎡ 규모로 미술 전시용으로 사용하고 있다.

헤테로토피아적 공간으로서의 보길도
-윤선도의 <어부사시사>에 나타나는 헤테로토피아적 성격

김 미 령 | 조선대학교

1. 들어가며

고산 윤선도(1587~1671)의 국문시가 작품들은 일찍부터 찬사를 받으며 연구의 대상이 되어왔다. 특히 고산의 〈어부사시사〉는 악장가사의 〈어부가〉로부터 농암의 〈어부가〉를 거쳐 약 300년에 이르는 어부가 계열 국문시가로서, 조선조 국문시가의 최고봉이자 윤선도 문학의 백미로 꼽히는 작품이다.

조선의 강호한정 문학 중 최고라는 평을 받는 〈어부사시사〉는 1651년(65세), 그의 세 번째 은거 시기에 보길도 부용동(芙蓉洞)에서 창작한 작품으로, 사계절의 자연 변화와 정서를 노래하고 있다.

본 연구는 〈어부사시사〉의 배경이 되는 보길도 담겨진 보길도의 '부용동'이 단순한 은거의 공간을 넘어, 자연과 하나 되는 삶을 실현하고자 한 윤선도의 이상이 구현된 장소로 보고, 보길도의 공간성을 푸코의 '헤테로토피아' 개념을 통해 새롭게 조명하고자 한다.

기존 연구들은 〈어부사시사〉를 강호한정가로서 자연 예찬 혹은 은거의 기록으로 이해해온 경향이 없지 않다. 그러나 윤선도가 보길도에서 구상한 삶은 단순한 은둔을 넘어서 권력의 질서로부터 분리된 대안적 질서를 창조한 공간이라고 볼 수 있다. 이는 푸코가 말한 현실과는 이질적인 규칙을 가진 '다른 공간', 즉 헤테로토피아의 핵심 조건과 맞닿아 있다고 판단된다.

이에 본 연구는 〈어부사시사〉 속 보길도의 공간에 대한 의미를 좀 더 면밀하게 살펴 보고, 〈어부사시사〉에 나타나는 은거 문학에 내재된 비판적 사유의 가능성을 제시하고자 한다.

2. 이론적 배경: 푸코의 '헤테로토피아'

프랑스 철학자 미셸 푸코(Michel Foucault, 1926-1984)는 서양 문명의 핵심이라고 할 수 있는 합리적 이성에 대한 비판적 시각을 갖고, 대다수가 '진리'라고 여겼던 것들에 대해 의문을 던졌다. 이 과정에서 그는 기존의 '공간'의 의미를 새롭게 재해석한다. 1967년 강연 「다른 공간들」(Des Espaces Autres)을 통해 '헤테로토피아'라는 개념을 제시한 것이다. '현재'를 도피 견제하거나 거부하여 저항하는 것이 아닌 사회를 변화시키는 기능을 갖는 공간관으로 제시하면서 진부한 관습이나 관례에 도전[1]한 것이다.

헤테로토피아는 푸코의 공간 사상에서 매우 중요한 개념이다. 푸코에 따르면 공간은 세 유형으로 존재한다. 첫째, 일상적이고 정상적인 공간으로, 현실적인 공간이다. 이 공간은 현실 세계에서 실재하며 사회적으로 구성된 정상적인 규칙 안에서 사회의 구성원들이 자신의 일상을 영위하는 세계이다. 두 번째는 사회의 구성원들이 꿈꾸는 완벽한 비실재적 비현실적 공간인 유토피아[2]이다. 이 유토피아는 현실에서는 존재하지 않는, 상상의 장소로, 사회 구성원들의 의식과 무의식을 규정하는 구조적 요소이다. 세 번째 공간은 이러한 공간들과는 다른 헤테로토피아다.[3] 푸코는 어떤 인간 집단이든 그것이 점유하고 실제로 살고 일하는 일상 공간 안에서 유토피아적인 장소를 구획하게 되는데, 그것이 바로 헤테로토피아[4]라고 정의하였다.[5]

헤테로토피아의 핵심 개념으로 세 가지를 들 수 있다. 현실에 존재하는 유토피아라는 점이다. 앞서 언급했듯 유토피아는 이상적인 공간이지만 존재하지 않는 공간이라고 하였다. 반면 헤테로토피아는 현실 속에 실제로 존재한다. 그러나 일반적인 공간과는 다른 방식으로 기능하거나, 기존 질서에 대한 이의를 제기하는 '반(反)공간(contre-espaces)'이다. 다시 말해 현실을 반영하면서도 동시에 전복하거나 왜곡하는 '다른' 공간이 헤테로피아인 것이다.

푸코는 이러한 공간의 사례로 어린 아이들이 다락방이나 그 다락방 한가운데 세워진 인디언 텐

---

1) Margaret Kohn, 'The House of the people as Counterpublic', Northeastern Political

2) '유토피아'는 영국의 정치가이자 인문주의자였던 토머스 모어(Thomas More)가 이상적인 국가상을 그린 저서 『유토피아』(1516)에서 처음 제시했다. 유토피아 Utopia'는 그리스어에서 가져온 말로, '없는' 혹은 '아님(no)'을 의미하는 Ou(없는 것)와 장소를 말하는 topia가 합성된 말이다. 의미는 '어디에도 없는 곳', 즉 현실에 존재하지 않는 이상향(理想鄕)으로, 세상에 존재하지 않은 장소를 의미한다.

3) 심정민, 「미셸 푸코의 헤테로토피아 개념을 구현한 윌리엄 포사이드의 헤테로토피아」, 『영상문화』 25, 2014, 243-266쪽.

4) he'te'ro의 어원은 그리스어로 '다른'이라는 뜻이고, topia는 '장소'를 뜻하는 topos에서 왔다. 따라서 he'te'rotopia는 어원적으로 '다른 곳 other place'을 의미한다.

5) 미셸 푸코, 『헤테로토피아』, 문학과 지성사, 2014, 12쪽.

트 혹은 마음껏 헤엄치거나 날아다니는 상상을 할 수 있는 부모의 침대가 헤테로토피아의 일종이라고 하였다. 그런 점에서 헤테로토피아는 일상이 가진 연속적이고 보편적인 상태에 변화를 주는 장소이다. 이 공간은 우리가 생활하는 일상적 공간과 달리 연속성을 띠지 않는 복합적 상태의 공간으로, 인간의 상상력이 확장되는 공간이기도 하다.

다층적 의미의 공간이기도 하다. 단순히 물리적인 장소를 넘어, 복합적인 의미와 관계들이 중첩되어 있는 공간으로, 이 공간은 단일한 기능이나 의미만을 지니는 것이 아니라, 여러 겹의 의미망 속에서 존재한다. 이 다층적 의미의 공간은 미셸 푸코의 헤테로토피아 개념에서 특히 중요한 특징 중 하나로, 단순히 물리적인 좌표를 넘어서, 다양한 의미, 상징, 기억, 그리고 사회적 관계들이 복합적으로 얽혀 있는 장소를 의미한다.

예를 들어 '교회'라는 공간을 살펴볼 때, 교회는 기본적으로 건물, 지형, 구조물 등 물리적 형태를 가지고 있으면서, 그 공간은 예배를 드리는 종교적 기능, 공동체 모임 장소로서의 사회적 기능 등 특정 역할을 수행하기도 한다. 나아가 그 공간은 특정 종교의 신성함, 공동체의 역사, 특정 시대의 건축 양식 등 다양한 문화적 상징을 내포할 수 있다. 즉 이때 교회는 단순 물리적 공간을 넘어 여러 겹의 의미망 속에서 포착됨을 알 수 있다.

푸코가 다층적 의미의 공간에 주목하는 이유는, 이러한 공간들이 단순히 기능적인 장소가 아니라, 사회적 규범과 질서를 반영하거나, 때로는 전복시키는 힘을 가지고 있기 때문이다. 헤테로토피아는 특히 이러한 다층적인 의미 중에서도 기존 질서에 균열을 내거나, 다양한 비정상적인 요소들을 한데 모아놓은 방식으로 의미가 중첩되는 공간을 지칭하기도 한다. 박물관, 도서관, 극장, 묘지 등이 이러한 예시인데, 이들은 각각 고유한 물리적 형태와 기능 외에도, 시간, 기억, 상징, 권력 등 다양한 층위의 의미를 동시에 담고 있다.

이를 중심으로 윤선도의 어부사시사의 배경이자 공간이 되는 '보길도'의 헤테로토피아적 성격을 살펴볼 수 있다. 보길도는 「어부사시사」 속에서 단순한 물리적 배경을 넘어, 시인의 삶의 방식과 정신세계를 투영하는 복합적인 의미의 공간으로 기능하기 때문이다.

3. 〈어부사시사〉에 나타난 헤테로피아적 공간

〈어부사시사〉에 대한 그간의 연구 성과물에서 주목되는 것 중 하나가 작품 전반에 빈번하게 언급되는 '흥(興)'의 의미를 규명하는 것이었다. 그러나 이 흥에 대한 논의는 일치되기보다 다양한 이견들이 제시돼 왔다. 대표적으로 두 가지 논의를 들 수 있다. 그 중 하나가 〈어부사시사〉에 나타난 흥과 자연인식을 유락적(遊樂的)으로 바라보는 시각이다. 즉 강호자연의 아름다움을 추구한 결과

로서 인간세계를 초탈적인 즐거움으로 파악한 것이다.[6] 이때 강호자연이라, 공통적으로 현실정치에서 유리된 즐거움의 공간으로, 유학 이념의 실현과는 무관하게 발생하는 감각적인 즐거움으로 이해된다. 그런 측면에서 강호자연은 현실정치와는 무관한 현실의 고뇌로부터 차례된 공간이라고 할 수 있다.[7]

이와는 반대로 최진원[8]은, 〈어부사시사〉의 흥은 인간세계 속에서의 좌절을 달래는 자기 연민과 자기 위로의 관념 공간으로 보고, 〈어부사시사〉에서 흥을 읽기 보다는 좌절과 체념의 자취를 읽어내기도 하였다. 또 〈어부사시사〉의 「동9」에는 처사로서의 도리를 닦았던 엄자릉(嚴子陵)과 때를 기다린 강태공을 작품에 끌여들여 스스로를 빗댐으로써 현실과 떨어져 있지 않은 공간임을 드러내기도 한다. 이로 볼 때 〈어부사시사〉의 공간은 정치 현실과 자연 간의 불연속성을 전제한 앞의 입장과 둘 사이의 관계가 연결된 연속적 공간으로 대별되고 있음을 알 수 있다.[9] 아서로 상이한 두 논의는 〈어부사시사〉에 나타나는 공간의 의미가 가진 다층적 의미에 기반해 있다고 볼 수 있는데, 바로 헤테로피아족 공간의 성격인 것이다.

1) 현실 속 반(反) 공간

윤선도의 보길도, 부용당'의 공간이 갖는 다층적 의미에서 푸코의 헤테로토피아의 특징과 연계할 수 있는 것이 현실 속에 존재하지만 기존의 공간 질서와는 다른 방식으로 작동하는 '반공간'이라는 점이다.

〔동사 4〕

간밤의 눈긘 후(後)에 경물(景物)이 달낫고야
　이어라 이어라
압희는 만경유리(萬頃琉璃) 뒤희는 천첩옥산(千疊玉山)
　至지匊국悤총 至지匊국悤총 於어思ᄉᆞ臥와
이거시 선계(仙界) 불계(佛界)인가 인간(人間)이 아니로다

6) 이에 대한 대표적 논의로는 이민홍(『增補 士林派 文學의 硏究』, 월인, 2000), 김흥규(「〈어부사시사〉에서의 '흥'의 성격」, 『한국 고전시가 작품론』, 집문당, 1992) 참조

7) 이한석, 「어부사시사에서 흥의 문제」, 『관악어문연구』 38, 서울대학교 국어국문학과, 2013, 160쪽.

8) 최진원, 「어부사시사와 가어옹」. 『고산연구』 4호. 고산연구회. 1990.

9) 이한석, 위의 논문, 162쪽.

위 인용문에서 시적 화자는 이곳 보길도에 대해 "앞에는 만경유리(萬頃琉璃) 뒤에는 천첩옥산(千疊玉山)'이라고 언급한다. 그라고 '이것이 선계(仙界) 불계(佛界)인가 인간 세상이 아니로다'라고 부연한다. '인간 세상이 아니로다'는 언급 속에 보길도는 현실 속의 '다른' 공간의 의미로 탈바꿈되는 것을 확인할 수 있다.

〔춘사 6〕

석양(夕陽)의 빗겨시니 그만ᄒᆞ여 도라가쟈
  돋디여라 돋디여라
안류정화(岸柳汀花)ᄂᆞᆫ 고븨고븨 ᄉᆡ롭고야
  至지匊국悤총 至지匊국悤총 於어思ᄉᆞ臥와
엇더타 삼공을 불를소냐 만ᄉᆞ를 ᄉᆡᆼ각ᄒᆞ랴

위 인용문에서 시적 화자는 '어찌 삼공을 부러워할소냐'며 보길도에서의 삶의 만족감을 나타낸다. 이때 보길도의 공간은 당대 사대부들이 추구했던 입신양명의 공간과 대비되는 것으로, 현실적 공간의 '또 다른' 공간으로서의 의미를 확장하며 '현실 속에 존재하는 유토피아'로서의 헤테로토피아적 성격을 보여준다. 시적 화자인 윤선도에게 보길도는 속세의 가치와는 다른, 자신만의 삶의 방식을 구현한 공간으로, 현실 세계 안에 존재하지만 다른 질서, 다른 규칙을 가진 공간, 사회의 주류 가치나 질서와는 다르게 기능하는 공간, 일상과는 다른 시간, 규율, 상징성을 갖춘 공간으로 재해석된 것이다.

2) 「어부사시사」 속 보길도의 다층적 의미

〈어부사시사〉에 등장하는 시적 화자인 윤선도는 어부로 등장하며 보길도인 이곳 부용당'에서 자연에 순응하며 살아가는 인물이라는 점에서 이 보길도, 부용당이라는 공간은 속세의 번잡함과 대비되는 평화로움, 청정함을 상징하는 실제적 공간이라고할 수 있다. 동시에 정치적 갈등과 세속적 욕망에서 벗어나 은거하며 정신적 안정을 추구하는 이상향으로, 현실 정치에 대한 비판과 단절의 의지가 담긴 공간이기도 하다. 이는 '보길도'가 권력의 중심인 한양의 경계 밖의 주변 공간이자 비주류 공간이라는 점에서, 또 그곳에서 권력 지향적인 삶을 추구하기보다 자신만의 삶의 방식을 구현한 공간이라는 점에서 그러하다. 이로 볼때 〈어부사시사〉의 보길도라는 공간은 질서 전복의 공간으로 해석될 수 있다. 동시에 푸코가 헤테로토피아를 통해 사회를 거울처럼 비추는 공간이라고 했다.

한편 강호한정(江湖閑情)을 즐기며 시를 짓고 노래하는 예술적 창작의 공간으로서 풍류와 예술의 공간이자 자연 속에서 도를 닦고 수양하며 군자의 덕을 실현하는 유교적 이상이 반영된 유교적

이념의 공간이기도 하다. 이처럼 보길도의 부용당은 다층적 의미를 갖는 공간으로 표상된다.

3) 영속적 헤테로토피아로서 '보길도'

〈어부사시사〉의 작품 속 시간의 영속성도 주목할 필요가 있다. 푸코는 과거의 시간, 혹은 반복되는 시간들이 보존되거나 퇴적되는 공간을 '영속적 헤테로토피아'로 설명하고 있다. 이 공간들은 시간이 정지되거나 축적되면서 의미가 중첩되는 공간이다. 즉 인간의 경험과 시간이 공간 안에 기록된다는 특징을 가지며, 기억하고 성찰하게 하는 기능을 갖는다.

〈어부사시사〉는 시적 화자인 어부의 삶을 사계절에 따라 묘사한 연작시로, 사계절의 자연 순환성을 담고 있다. 이 사계절이라는 시간의 순환성은 반복과 축적의 사간을 상징한다고 볼 수 있다. 이 시공간에서 시적 화자인 어부의 삶은 일상적 삶을 반복하며 의미를 쌓는다. 즉, 자연의 리듬과 함께 어부의 삶이 퇴적되는 장소가 바로 〈어부사시사〉의 '보길도'라는 시공간으로, 공간은 단순한 자연이 아니라 시인의 내면적 시간과 영속성을 담는 그릇이라고 할 수 있다. 이때 자연은 단순한 배경을 넘어서, 삶의 리듬과 시간의 철학을 담은 헤테로토피아적 시간성, 특히 영속성의 공간과 긴밀하게 맞닿아 있다고 볼 수 있다.

4. 나가며

본 연구는 푸코의 관점에서 〈어부사시사〉의 바다, '보길도'의 헤테로토피아적 공간성에 대해 살펴 보았다. 〈어부사시사〉에서 '보길도'는 현실 세계(속세)와 이상 세계(자연)가 대립하면서도 공존하는 공간으로, 윤선도는 〈어부사시사〉를 통해 속세와의 단절을 노래하면서도, 결국 속세와의 관계 속에서 자신의 은둔을 의미화하는 것을 확인할 수 있었다. 이로써 〈어부사시사〉의 공간이 질서 전복의 공간이자, 다양한 공간들을 하나의 장소에 병치시킨 공간, 시간이 다른 공간, 즉 시간의 영속성을 보여주는 공간으로 구현됨을 확인할 수 있었다.

〈어부사시사〉의 공간을 헤테로토피아로 읽어내는 것은 이 공간이 단순한 배경이 아니라, 윤선도 자신의 철학적 사유, 현실에 대한 비판적 시각, 그리고 이상적 삶에 대한 열망이 응축되었기 때문일 것이다. 나아가 헤테로토피아적 공간인 〈어부사시사〉는 궁극적으로 사유와 성찰, 비판이 가능한 공간, 대안적 질서를 창조하는 공간으로 거듭남을 확인할 수 있었다.

로버트 헤이든의 시 「중간항로」 와 노예반란의 서사

홍 옥 숙 | 국립한국해양대학교

20세기 미국 흑인 시인 로버트 헤이든(Robert Hayden)은 모교인 미시건대학교를 비롯하여 여러 대학에서 영문학을 가르쳤고 흑인으로서는 최초로 미국 의회도서관의 시 부문 컨설턴트로 지명되었다. 헤이든의 시는 가난과 불행한 환경으로 점철된 어린 시절과 미국 흑인의 삶과 역사를 주로 다루고 있지만, 1960년대 흑인민권운동이 한창일 때에 흑인 민족주의(Black Nationalism) 지지자들로부터는 정치적이지 않다는 이유로 제대로 인정을 받지 못했다. 카운티 컬런(Countee Cullen)이나 랭스턴 휴즈(Langston Hughes) 같은 1920년대 할렘 르네상스기의 흑인 작가들에게서 영향을 받았지만, 그는 대학에서 W. H. 오든(Auden)에게 배웠고, T. S. 엘리엇(Eliot)의 시에도 관심을 두었다. 그러므로 미국에서의 흑인의 삶을 주제로 하면서도 영미시의 전통과 기법을 활용한 헤이든은 흑인 시인이 아닌 '시인'으로 평가받기를 원했다.「중간항로」("Middle Passage")는 헤이든이 1945년에 발표한 시로 노예로 끌려온 아프리카인의 수난을 주제로 삼았지만 엘리엇의 『황무지』(The Waste Land)를 연상시키는 다층적 화자를 사용한 기법이 두드러지는 작품이다. 헤이든이 「중간항로」를 구상한 것은 1930년대에 아프리카계 미국인의 역사에 관심을 두면서부터였다. 흑인민권운동이 일어난 이후인 1970년대에 들어서야 토니 모리슨(Toni Morrison)의 소설이나 대중적으로 알려진 알렉스 헤일리(Alex Haley)의 『뿌리』(Roots) 같은 작품이 나온 사실을 생각해 보면, 아프리카에서 건너온 조상들의 수난의 역사를 다루어보겠다는 헤이든의 시도는 획기적이었다.

'중간항로'는 대서양을 사이에 두고 유럽과 아프리카, 아메리카를 연결하는 삼각무역로의 가운데 구간을 의미한다. 15세기 말 포르투갈은 아프리카의 식민지 카보 베르데나 마데이라제도에서 아프리카 출신 노예들을 이용하여 사탕수수를 재배했고, 스페인은 카리브해 지역으로 아프리카인 노예를 데려갔다. 네덜란드는 17세기의 대표적인 노예무역국이었고, 18세기 들어서는 영국과 프랑스가 뒤를 이었다. 유럽인들은 무기, 저렴한 가격의 직물, 포도주 등을 아프리카로 가져와 팔고 부족 간의 전쟁에서 노예가 된 아프리카인들을 사들였다. 이 첫 번째 구간의 항해가 끝나면, 아프

리카인들이 노예무역선에 실려 대서양을 건너는 중간항로가 이어진다. 마지막 구간에서는 노예 노동으로 생산된 사탕수수, 담배, 인디고, 목화, 커피 등의 농산품이 유럽으로 수출된다. 중간항로의 화물은 바로 인간이었다. 역사학자들에 따르면 노예 무역선에서 아프리카인들의 사망률은 15~25% 정도로 높았다고 한다. 이들은 사슬에 묶여 배의 선창에 태워졌고, 열악한 위생 환경과 형편없는 식사, 적도 부근을 지날 때의 무더위를 견뎌야 했다. 도중에 전염병이 발생하기도 했고, 해적선을 만나거나 악천후 시에는 배의 무게를 줄이기 위해 아프리카인들을 바다에 수장시키는 경우도 많았다고 한다. 중간항로를 통해 천만에서 천이백만 명 정도의 아프리카인들이 신대륙으로 이동한 것으로 추정된다(Britannica).

헤이든이 아프리카계 미국인의 역사를 다루는 시를 쓰기 위해 많은 문헌을 읽은 끝에 찾아낸 사건은 바로 1839년에 일어났던 아미스타드호(La Amistad)의 반란과 재판이었다. 이 사건은 스티븐 스필버그(Steven Spielberg) 감독의 영화 『아미스타드』(Amistad, 1997)로 잘 알려져 있다. 그 내용을 잠깐 살펴보면, 쿠바 근처에서 아프리카인 노예를 싣고 가던 스페인 배 아미스타드호에서 반란이 일어나 백인들이 죽임을 당한다. 배의 조종을 위해 살려둔 백인 항해사들이 낮에는 반란 주동자들이 원하는 대로 아프리카를 향해 가다 밤에는 다시 진로를 되돌리는 방식으로 미국의 남부 해안을 떠돌다가 미국 경비선에 붙잡혀 코네티컷주로 이송되고, 이들에 대한 재판이 벌어진다. 당시 미국은 노예제가 중요한 정치적 쟁점으로 떠오르고 있던 때로 대통령 선거를 앞두고 남부의 눈치를 보던 밴 뷰런(Van Buren) 대통령과 흑인들을 옹호하는 북부의 노예폐지론자들의 대립에다, 흑인과 배의 반환을 요구하는 스페인과의 외교적 문제까지 얽혀 치열한 여론의 공방이 있었다. 재판은 아프리카인들이 반란을 저질렀는지 백인 노예주들을 살해했는지의 여부가 아니라 이들과 배가 누구의 소유인지, 그래서 누가 노예들을 차지해야 하는지를 판가름하는 문제를 두고 진행되었다. 아미스타드호 반란자들은 노예로 태어난 것이 아니라 자유민의 상태에서 불법적으로 구금되어 노예로 팔렸다는 문서가 확보되고 전임 대통령 퀸시 애덤스(Quincy Adams)의 변호에 힘입어 대법원에서 무죄를 확정받고 아프리카로 되돌아가도 좋다는 판결을 받게 된다.

영화 『아미스타드』는 반란을 일으킨 아프리카인들에 초점을 맞추기보다 재판을 통해 이들에게 자유를 되찾아주려는 미국인들을 중심으로 진행된다. 노예 신분에서 풀려나 자유민이 된 조드슨(모건 프리먼 분)이 이들을 도와주려고 하지만 의사소통이 되지 않는 상황에서 한 아프리카 출신의 장교가 이들의 말을 듣고 어디 출신인지를 짐작하면서 재판의 실마리가 풀리게 된다는 설정은 영화가 강조하는 지점을 드러낸다. 재판을 받는 아프리카 출신의 반란자들은 법정의 언어인 영어를 알아들을 수 없고 말할 수 없는 상황에서 자신의 운명을 다루는 재판에서 소외되고 타인의 도움에 기대야 하는 주변적 위치에 머무를 뿐이다. 퀸시 애덤스의 웅변적인 변론이 재판의 향방을 바꾸어 놓는 장면은 스필버그 감독의 미국적 영웅주의 예찬을 엿볼 수 있다.

헤이든이 아미스타드 사건을 소재로 작품을 구상했을 때도 비슷한 고민을 했을 것으로 짐작할 수 있다. 그가 찾아낸 것은 미국에서의 재판 기록이었을 것이고, 아프리카인들을 배제한 상태에서 영어로 진행된 재판과 노예선주들의 증언은 아프리카인에게 결코 유리한 내용은 아니었을 것이다. 헤이든의 선택은 유럽인들의 항해 일지와 재판에서의 증언을 가져오는 것이었고, 이를 기독교의 찬송가와 기도문과 함께 배치하는 콜라주(collage) 기법이었다. 20세기 초 모더니즘 미술에서 피카소나 브라크 등이 사용한 신문이나 잡지, 벽지를 조각내어 캔버스에 붙이는 콜라주는 문학 작품에 적용하면 여러 종류의 글을 파편적으로 이어붙임으로써 다성성을 확보하는 것으로 설명할 수 있다. T. S. 엘리엇이 『황무지』에서 수많은 고전으로부터 인유(allusion)를 하고 다양한 화자를 등장시켜 콜라주 기법을 사용하였다. 콜라주 기법은 「중간항로」의 구성에 있어 핵심적이라 할 수 있지만, 이런 모더니즘 시의 기법을 사용함으로써 헤이든의 시는 엇갈린 평가를 받게 되었다. 아프리카인을 타자화했던 유럽 문학의 전통을 수용했다는 부정적인 입장과 이런 기법을 통해 오히려 유럽 문학의 전통과 그 기저에 깔린 종교와 이데올로기를 비판했다는 긍정적인 평가이다. 이 발표에서는 후자의 주장을 펼 것임을 먼저 밝힌다.

모두 3부로 구성된 시의 첫 번째 부분에서 헤이든은 아프리카에서 아메리카로 출항하는 선장의 기록을 가져온다. 특히 "예수, 에스트렐라, 에스페란자, 머시"(Jesús, Estrella, Esperanza, Mercy)(1)라는 노예선들을 먼저 열거하는데, '예수'나 '에스페란자'(희망), '머시'(자비)는 기독교를 떠올리게 하는 이름으로 희망과 자비를 가르치는 종교와 이 종교를 믿는 이들이 저지른 범죄인 노예무역과의 괴리를 보여준다. 3부의 시작에서도 두 대륙을 왕복하는 '검은 배'는 "살인자의 입에 올려진 친절한 농담처럼 / 밝고도 아이러니한 이름을 갖고 있다"(96-97)고 묘사된다. 시의 화자는 중간항로를 "죽음을 통해 / 이 해안에서의 삶으로 가는 항해"(6-7)라고 하는데, 유럽인의 입장에서 본다면 죽음을 무릅쓴 힘든 항해가 되겠지만, 배에 태워진 아프리카인에게도 죽음의 항해일 뿐 아니라, 아메리카에 도착한 이후의 삶도 죽음과 다름없다.

그리고는 노예선 선장의 항해 일지가 소개된다.

> "1800년 4월 10일-
> 흑인들은 반항적. 선원들 불안하다. 언어학자에 의하면
> 그들의 신음은 우리와 그들에게 죽음을 달라는
> 기도이다. 일부는 굶어 죽기를 시도한다.
> 오늘 아침 기다리고 있는 상어에게 미친 듯한 웃음과 함께
> 뛰어든 세 명을 잃었다. 떨어질 때 노래를 불렀다." (8-13)

선장은 귀중한 화물을 잃었다고 손실을 기록하지만, 독자는 노예선에 태워진 아프리카인들의 절

망을 읽는다. 언어학자를 통해 아프리카인들의 신음은 죽음을 원하는 기도로 번역된다. 그러나 선장에게 그들의 신음은 미친 듯한 웃음이나 노래와 다를 바 없는 소음이다. 선장은 아메리카로 출발하면서 "검은 황금, 검은 상아, 검은 씨앗"(16)을 가져올 희망에 부풀지만, 아프리카계 미국인에게 그 항로는 조상의 죽음과 수난의 역사를 상징할 뿐이다.

> 썩은 내 나는 선창 속 깊이 네 아비가 누워있다,
> 그의 뼈로 뉴잉글랜드 교회의 신도석이 만들어지고,
> 저것들은 제단의 등불이 된 그의 눈이다. (17-19)

이 구절은 셰익스피어의 『태풍』(The Tempest)에서 요정 에어리얼이 태풍으로 아버지를 잃었다고 슬퍼하는 퍼디난드에게 나타나 아버지의 죽음을 거짓으로 알려주는 노래[1]를 패러디한 것이다. 이미 엘리엇이 『황무지』에서 이 구절을 인유하여 익사를 통한 재생의 가능성을 펼쳐보이기도 했었다. 셰익스피어의 극에서는 아버지가 살아있음을 알게 되고 모두가 화해하면서 마무리되지만, 헤이든은 미국에서 노예 신분으로 살아가게 될 아프리카인과 그 후손의 삶을 보여준다.

이어지는 또 다른 항해일지는 적도 무풍대에 접어들어 배가 앞으로 나갈 수 없고 상어가 배의 자취를 따라오는 상황에서 "우리 중에 누가 / 알바트로스를 죽였는가?"(33-34)라고 자문한다. 이어 흑인들 사이에 눈병이 퍼져 앞이 보이지 않는 자를 바다에 던져버렸다는 내용이 나온다. 낭만주의 시인 코울리지(Samuel Taylor Coleridge)의 『노수부의 노래』(The Rime of the Ancient Mariner)에서 알바트로스가 노수부에게 죽임을 당하자, 노수부와 그의 배는 남극의 영에 의해 적도 무풍대에 갇히는 저주를 받게 된다. 헤이든의 시에서는 흑인들에게서 시작된 눈병이 선장과 선원들에게로 퍼졌다고 함으로써, 노수부와 선원들이 받은 저주를 그대로 재현한다. 셰익스피어와 코울리지를 연상시키는 구절, 그리고 재판의 증언 사이사이에 헤이든은 선원들의 찬송가를 삽입했다. 갈릴리 호수 위를 걸었던 구세주 예수가 폭풍우 치는 바다를 건너는 뱃사람들을 무사히 인도해주기를 바라는 가사가 배치되어 있다. 시의 첫머리에 기독교를 연상시키는 배 이름을 나열한 것처럼, 굶주림과 갈증으로 자신의 살을 물어뜯어 피를 삼키는 아프리카인-화물을 실어 나르면서 자신들의 안위와 순탄한 항해를 염원하는 선원들의 이기심이 선명한 대조를 이룬다.

시인이자 영문학자인 로런스 골드스타인(Laurence Goldstein)은 헤이든이 『태풍』과 『황무지』를 인유한 것을 두고 "콜라주 형식의 사용으로 엘리엇에게 존경을 표하면서도, 엘리엇의 시, 전통

1) "다섯 길 아래 물에 너의 아버지가 누워있어 / 그의 뼈는 산호가 되고 / 이것은 그의 눈으로 된 진주"(The Tempest I.2.400-402).

과 종교를 비판"(781)한다고 하였다. 이를 "서양의 문해력을 아프리카계 미국인의 구전 전통" 혹은 "주인의 문해력을 노예의 문맹과 화해시키려는 [...] 시도"로 읽으면서 "피정복자의 역사를 주류 문화의 글로부터 재현하거나 재구성"한 것으로 보는 비평가들도 있다(Mullen and Yenser, 173). 이런 논평은 모두 서구문학과 기록의 전통에 기대는 헤이든의 시 기법이 아프리카계 미국인의 역사라는 그의 주제에 적용 가능하다는 긍정적인 평가로, 헤이든의 시를 서구문학의 단순한 계승이나 모방이 아니라 의도적인 비틀기로 보는 것이다.

아프리카계 미국인은 아프리카 혹은 부족 고유의 문화와 전통, 언어로부터 단절되어 주인이자 주류문화의 언어인 영어를 사용하여 자신의 정체성을 표현해야 하는 어려움을 갖고 있다. 아프리카인의 디아스포라가 일어난 이후 아프리카계 아메리카인과 아프리카계 유럽인이 가진 이중의 정체성을 이야기할 때 등장하는 '검은 대서양'(Black Atlantic)이란 용어와 함께 '중간항로'는 1980년대 이후 역사학계에서 중요한 키워드가 되었다. 헤이든의 시는 이런 1980년대 이후의 현상을 예견한 것처럼 보이는데, 아프리카인의 디아스포라를 스스로 설명하는 기록이 없는 상황에서 주류의 문학과 그 전통을 가져와 수난의 역사를 재현하고 더 나아가 새로운 영웅의 탄생을 노래하기 때문이다.

시의 두 번째 부분은 유럽인과 공모하여 아프리카인들을 노예로 팔아넘기는 데 일조한 또 다른 아프리카인 왕과 족장들을 언급한다. 시의 화자는 노예무역상으로 아프리카인이 포획해온 노예를 거래해온 자이다.

> 20년 동안 노예무역상이었다, 20년 동안,
> 그 검은 들판으로부터 거두어들일
> 부는 많았고, 내 뼈를 녹여버리는
> 열병만 아니라면 거래를 계속할 것이다. (90-93)

드디어 마지막 3부에서 죽음의 선창에서 자유를 원하는 아프리카인들의 움직임이 포착된다.

> 너는 그 증오를 눈으로 제압할 수 없고
> 경비에게 따라붙고 악취를 풍기며 타오르는 숨결을
> 너에게 불어넣는 공포를 사슬에 채울 수 없다,
> 그 깊은 인간의 불멸하는 염원을 죽일 수 없다,
> 그 영원한 의지를. (115-119)

하지만 아프리카인들의 선상 반란은 노예주의 증언을 통해 재현된다. 반란이 "퓨마의 도약처럼 재빨리 왔다"(125)고 함으로써 아프리카인들을 동물의 수준으로 비하한다. 반란의 주동자이자 헤

이든이 진정한 영웅으로 생각하는 싱케(Cinquez) 역시 증언을 통해 "자신을 왕이라 부르는 못된 야수"(138)로 묘사된다. 짧게 언급된 반란의 과정에서 백인은 진정한 기독교인이자, 일방적인 피해자로 기록된다. 백인 노예주의 입장에서 본 반란과 재판의 서술이 지면의 대부분을 차지한다.

훌륭하신 재판관님들,
이제 저희는 싱케와 공범들을 라 아바나로
인도해주실 것을 요구합니다. 우리에게
고통스러운 일은 이 흑인들의 반란을
정당화하려는 듯이 보이는 사람들이
이곳에 많다는 것입니다.
여러분들이 가진 부, 자유의 나무가
노예들의 노동력에 근거하고 있는
여러분들이 위엄 있는 존 퀸시 애덤스가
그렇게 열정적으로 정당한 주인들을 죽인
소유물인 노예들의 권리를 말하고
로마인의 웅변술로 싱케에게 영웅의 화환을
만들어주는 것을 감내하다니 정말로 이치에 맞지
않습니다. 저희는 노예들과 함께
쿠바로 돌아가 거기서 정의가 행해지는
것을 보기로 결심했음을 말씀드립니다.
싱케는 -
뭐 '왕자'라 부릅시다 - 싱케는 죽어야 합니다. (155-172)

위의 인용은 한때는 노예제를 용인했고, 현재까지도 아프리카계 미국인에 대한 차별이 진행형인 미국의 실상을 비판한다. 노예주는 공공연하게 미국과 미국인의 근간이 노예제임을 드러내어 미국인과 자신을 동일시하며, 노예들의 석방을 요구하는 애덤스의 변호를 받아들이면 안 된다고 주장한다. 싱케는 시의 마지막 부분에 가서야 "많은 생명을 변모시키는 생명인 /죽음 없는 봄의 이미지"(174-175)로 제대로 평가된다. 앞서 언급되었던 구절이 다시 반복될 때, "죽음을 통해 이 해안에서의 / 삶으로 가는 항해"(176-177)는 진정한 의미를 되찾는다. 아프리카인들은 죽음 같은 중간항로를 견뎌내고 아메리카에서 삶을 누릴 가능성을 찾는 것이다.

헤이든은 아프리카계 흑인문학에서 백인 작가들이 주도했던 모더니즘을 받아들였다는 이유로 정당한 평가를 받지 못했었다. 하지만 영문학의 정전뿐만 아니라 항해일지나 찬송가 등 다양한 텍스트를 가져와 서구의 문학 전통을 만들어낸 이들이 저지른 잘못을 고발한 헤이든은 흑인문학의 지평을 한층 더 넓힌 시인으로 재평가할 필요가 있다.

참고문헌

Goldstein, Laurence. “The Greatest Poem in the World (Book Review).” The Southern Review 35.4 (1999): 774–788.

Hayden, Robert. “Middle Passage.” eds. Jahan Ramazani, Richard Ellmann, and Robert O’Clair. The Norton Anthology of Modern and Contemporary Poetry. vol. 2. New York: Norton, 2003. 54–58.

Mullen, Harryette and Stephen Yenser. “Theme & Variations on Robert Hayden’s Poetry.” The Antioch Review 55.2 (1997): 160–174.

Shakespeare, William. The Tempest. The Folger Shakespeare. July 2. 2025. Web. https://www.folger.edu/explore/shakespeares-works/the-tempest/read/

“Transatlantic slave trade.” Britannica. July 1, 2025. Web.

인도의 해신 비슈누(Vishnu)의 화신(化身) 물고기(mastya)에 대하여

라즈 헤먼뜨 | 서울대학교 박사과정

1. 비슈누가 해신이 된 동기

비슈누 혹은 나라야나는 물과 바다 그리고 우주적 질서와 깊은 관련을 맺고 있는 신이다. 그가 해신으로 여겨지는 이유는 단순히 바다 위에 머물기 때문이 아니라 바다가 상징하는 모든 근원성과 영원성 그리고 생명의 순환 속에서 핵심적인 존재로 자리하기 때문이다. 비슈누의 짙푸른 피부색은 끝없이 펼쳐진 하늘과 바다를 닮았다. 이는 그가 시공을 초월해 언제 어디서나 존재하는 신이라는 의미이고 하늘처럼 광대하고 바다처럼 깊고, 모든 것을 포용하면서도 결코 물들지 않는 초월적 속성을 드러낸다.

비슈누가 손에 들고 있는 샹카(소라)는 단순한 악기가 아니다. 이 샹카는 우주를 구성하는 다섯 가지 원소를 모두 지닌 신성한 물건으로, 하늘처럼 속이 비어 있고, 바람이 불면 소리를 내고 물에서 자라난 생물이 그 안에 깃들어 있고 생명력을 품은 불의 성질을 지녔고 단단한 껍질은 땅을 상징한다. 이 소라는 신의 존재를 알리는 도구이자 그 자체로 우주의 축소판이다. 연꽃 역시 마찬가지다. 더러운 늪에서 피어나면서도 흙탕물에 물들지 않는 연꽃처럼 비슈누는 세상의 혼탁함 속에서도 순수함과 고귀함만을 품는다.

비슈누는 크쉬르사가르 즉 우유의 바다 위에서 잠든 모습으로 자주 묘사된다. 그가 누워 있는 곳은 천상의 뱀, 셰샤나트의 등이다. 셰샤는 '남은 것', 나트는 '주인'이라는 뜻으로 창조가 끝난 후에도 남아 있는 우주의 본질 즉 다음 창조의 씨앗이 되는 존재를 의미한다. 이 상징은 하나의 창조가 끝난 뒤에도 비슈누는 사라지지 않고 조용히 다음 세상을 준비하는 보존의 신으로 남아 있다는 것을 보여준다. 그는 물질계가 사라지고 다시 시작되기까지 생명의 근원이 되는 바다 속에서 고요히 모든 것을 지켜본다.

이러한 의미는 그의 첫 번째 화신 맛스야(물고기)의 설화에서도 드러난다. 세상이 대홍수에 잠

겼을 때, 비슈누는 물고기로 변신해 인류의 조상인 마누와 일곱 현자를 구해냈다. 그는 배를 끌며 혼돈의 바다를 헤치고 그들을 새로운 세계로 이끌었다. 이 이야기는 단순한 구원의 서사가 아니라 비슈누가 물속에서 생명을 구하고 새로운 시대를 여는 존재임을 상징한다. 노아의 방주 이야기처럼 혼돈과 재앙 속에서 생명을 지켜낸 신이 바로 비슈누였다.

바다는 끝없이 많은 강물을 받아들이면서도 결코 넘치지 않고 스스로 정한 경계를 넘지 않는다. 그 안에는 수많은 생명이 살고 있지만 언제나 조용하고 질서 정연하다. 비슈누는 이러한 바다의 특성과 닮아 있다. 그는 지혜롭고 자비로우고 언제나 중심을 잃지 않는다. 세상의 혼란 속에서도 고요히 그 모든 것을 품는다. 그래서 사람들은 그를 단순히 물과 관련된 신으로 보지 않고 생명의 본질을 품고 있는 '해신'으로 받아들인다. 물과 바다, 연꽃과 샹카, 그리고 천상의 뱀 위에서 잠든 모습까지 모든 상징은 그가 왜 바다의 신이 되었는지를 말해 준다.

2. 비슈누가 물고기(mastya)의 화신설화–마츠야는 바닷물고기

힌두교의 우주론에서 비슈누는 세상의 질서를 유지하고 위기의 순간마다 나타나 세상을 구하는 신으로 알려져 있다. 그가 세상에 나타난 첫 번째 화신이 바로 마츠야(Matsya), 즉 물고기의 형상을 한 신이었다. 이 설화는 단순한 홍수 신화가 아니라, 생명의 보존, 지혜의 회복, 그리고 새로운 창조로 이어지는 깊은 철학적 의미를 담고 있다. 특히 마츠야는 단순한 강물고기가 아닌, 우주의 심연을 헤엄치는 거대한 바닷물고기로 묘사된다. 이는 그가 단지 생명을 구하는 존재가 아니라, 혼돈 속에서 질서를 회복하는 우주적 힘을 상징한다.

이야기는 인류의 시조인 마누(Manu)로부터 시작된다. 어느 날, 마누가 손을 씻기 위해 물을 떠올리자 그 안에서 작은 물고기 한 마리가 나타나 도움을 요청한다. 자신보다 큰 물고기에게 잡아먹힐까 두렵다는 것이다. 마누는 물병에 그 물고기를 넣고 보호하기 시작한다. 그런데 이 물고기는 빠르게 자라, 물병에서 연못으로, 강으로, 결국 바다로 옮겨야 할 정도로 거대한 존재로 성장한다. 이때 물고기는 자신의 정체를 밝힌다. 그는 바로 비슈누이고 곧 세상을 덮을 대홍수가 찾아올 것이라는 예언을 한다.

비슈누는 마누에게 배를 만들고, 거기에 일곱 리시(현자들)와 모든 생물의 씨앗, 식물의 종자, 그리고 생명의 정수를 싣도록 한다. 대홍수가 시작되자, 비슈누는 뿔이 달린 거대한 마츠야의 모습으로 다시 나타난다. 마누는 배를 마츠야의 뿔에 묶고, 마츠야는 격렬한 물결을 가르며 배를 히말라야 산맥 고지대까지 안전하게 이끈다. 이로써 인류와 생명은 다음 시대를 맞이할 수 있게 된다.

또한 일부 푸라나(고대 경전)에서는 마츠야가 단지 생명을 구한 존재일 뿐만 아니라 지혜와 진리의 수호자로서 등장한다. 한 악마가 브라흐마의 입에서 떨어진 성스러운 경전인 베다(Veda)를

훔쳐 바다에 숨겼을 때 마츠야는 바다 깊숙이 들어가 그를 물리치고 경전을 되찾는다. 이 장면은 단지 물리적인 구조가 아니라 지식을 회복하고 다르마(우주의 질서)를 다시 세우는 상징적인 장면으로 해석된다.

마츠야 설화는 인도뿐 아니라 세계 여러 문명에서 나타나는 홍수 신화와도 닮아 있지만 힌두교에서는 더 깊은 우주적 의미가 부여된다. 바다는 단순한 자연의 재해가 아니라 우주가 해체되는 '프랄라야(pralaya)' 즉 모든 것이 소멸된 상태를 상징하고 마츠야는 그 혼돈 속에서 새로운 질서와 생명을 이끄는 창조적 에너지의 화신이 된다. 생명이 물에서 시작되었다는 상징과 맞물려, 마츠야는 생명의 첫 출발점이자 구원의 시작으로 받아들여진다.

이처럼 마츠야는 단지 물고기의 형상을 한 신이 아니라, 바다라는 무한한 세계를 헤엄치며 질서를 회복하고 지식을 구원하며, 인류를 새로운 시대의 빛으로 인도하는 해신(海神)으로 자리 잡는다. 그의 모습은 힌두교 신화 속에서 지금도 인간과 우주의 순환적 구조를 상징하는 강력한 이미지로 남아 있다.

3. 인도의 마츠야물고기 숭배와 신앙

인도에서 마츠야(Matsya)는 비슈누의 첫 번째 화신으로 단순한 신화적 존재를 넘어 우주적 질서를 회복하고 생명을 구원하는 신성한 존재로 깊이 숭배받는다. 대홍수 속에서 인류의 시조 마누를 구하고 성스러운 베다 경전을 되찾은 이야기로 인해 마츠야는 생명과 진리의 수호자로 여겨진다. 물이 신성한 요소로 여겨지는 인도의 다양한 지역에서 마츠야에 대한 신앙은 오늘날까지도 다양한 형태로 이어져오고 있다.

힌두력으로 차이트라월(3~4월경) 밝은 보름 후 셋째 날은 마츠야가 나타난 날로 여겨지며, 이를 기념하는 마츠야 자얀티(Matsya Jayanti) 축제가 열린다. 이 날 신도들은 단식을 하고 성스러운 강에서 목욕을 하고 마츠야 또는 비슈누에게 기도를 올려 보호와 재생의 은총을 구한다. 바닷가나 강가 마을에서는 특히 어민 공동체가 마츠야를 풍어와 안전한 항해를 기원하는 수호신으로 모시기도 한다.

라자스탄의 미나(Meena) 공동체는 마츠야를 자신들의 신성한 조상으로 여기고 '미네쉬(Meenesh)'라는 이름으로 부른다. 그들에게 마츠야에 대한 숭배는 단순한 종교적 의미를 넘어 공동체의 정체성과 유대감을 지키는 문화적 기반이기도 하다. 이들은 해마다 미네쉬 자얀티를 열어 마츠야를 기리고 신화와 전통을 다음 세대에 전승한다.

한편 인도네시아 특히 발리와 자바 지역에서도 마츠야와 관련된 신화적 요소들이 전승되고 있다. 발리 힌두교는 인도 힌두교와는 양상이 다르지만 비슈누와 그의 여러 화신들을 여전히 중요한

신으로 모신다. 비록 마츠야 자체를 중심으로 한 숭배는 인도만큼 뚜렷하지 않지만, 대홍수와 신적 구원에 대한 유사한 전승과 상징은 자바의 와양(그림자극)이나 발리 사원의 벽화 등에서 발견된다. 반인반어의 형상이 조각되어 있는 사례도 있고 이는 마츠야의 이미지가 지역 문화 안에 스며들어 있음을 보여준다.

인도와 인도네시아 모두에서 '물'은 생명의 근원이자 정화의 매개체이며 신성한 공간이다. 물에서 등장한 마츠야는 이러한 상징성과 완벽히 맞닿아 있으며, 혼돈에서 질서를 회복하고 생명을 구원하는 신으로서 깊은 공명을 일으킨다. 특히 인도네시아처럼 강과 바다, 호수가 삶의 중심이 되는 문화에서는 물의 신적 존재로서의 마츠야 개념이 토착 신앙이나 불교-힌두 전통과 결합하여 다양한 형태로 이어지고 있다.

결국 마츠야에 대한 숭배는 지역마다 형태는 다를지라도 생명과 구원의 상징, 질서와 진리의 회복자, 물의 신성함을 상징하는 존재로서 인도에서 인도네시아까지 널리 이어져온 살아 있는 신화이자 신앙이라 할 수 있다. 신화는 국경을 넘고 마츠야는 오늘날에도 여전히 그 깊은 의미와 상징으로 사람들의 마음속에 살아 숨 쉬고 있다.

4. 인도에서 마츠야의 그림과 문양, 장식 사례

비슈누의 첫 번째 화신인 마츠야(Matsya)는 인도 신화에서 중요한 구원의 상징이자 예술과 장식 속에서도 오랜 세월 동안 반복적으로 재현되어 온 시각적 모티프이다. 물고기는 본래 인도 전통에서 풍요, 생명, 순환을 상징하는 동물이며, 마츠야는 이러한 상징성을 더욱 신성한 차원으로 확장시킨 존재다. 따라서 마츠야는 단순한 신적 형상을 넘어 종교적 상징과 미적 감각이 결합된 예술의 주제로 자리 잡아 왔다.

고대 인도 미술에서 마츠야는 주로 사원의 조각과 부조, 기둥 장식, 석문 부조 등에서 확인된다. 마디아 프라데시의 바가 사원, 오디샤의 콘락 태양 사원, 카주라호 등의 사원군에서는 상반신은 인간, 하반신은 물고기인 마츠야 형상이 섬세하게 조각되어 있다. 그는 네 개의 팔을 지녔고 그 손에는 비슈누의 상징인 차크라(원반), 샹카(소라), 연꽃, 철퇴(가다) 등을 들고 있고 때로는 물결 속을 헤엄치거나 배를 이끄는 장면으로 묘사된다. 이는 단순한 장식이 아닌 혼돈 속에서 질서를 회복하는 신화의 장면을 조각을 통해 전달하려는 시도이다.

이와 함께 인도 민속 미술에서도 마츠야는 자주 등장하는 상징적 존재다. 특히 비하르와 네팔 남부 지역의 미틸라(Mithila) 회화 일명 마다바니(Madhubani) 그림에서는 마츠야가 강렬한 색상과 반복되는 기하학적 패턴 속에 나타난다. 이 그림들은 대개 여성 예술가들에 의해 제작되고 마츠야는 종종 연꽃, 물결, 태양, 달 등과 함께 그려지며 자연의 생명력과 조화를 상징한다. 마츠야의 화

신 장면은 벽화, 결혼식 장식, 출산 기념 행사에도 자주 그려진다. 이는 종교적 신념뿐 아니라 삶의 순환과 재생을 기원하는 민중의 염원이 시각화된 것이라 할 수 있다.

또한 물고기 문양 자체는 결혼식, 축제, 새해 장식 등에 있어 길상 문양으로 자주 쓰인다. 특히 벵골, 오디샤, 구자라트, 타밀나두 지역의 전통 직물에서는 물고기 문양이 정교하게 짜여진 사리(sari), 두파타, 커튼 천 등이 흔하며, 금실이나 은실로 수놓은 마츠야 문양은 부유함, 자손 번영, 부정한 기운의 차단을 상징한다. 벵골에서는 신부가 입는 전통 사리에 마츠야나 물고기 문양을 반드시 넣는 경우도 있고 이는 여성의 다산과 가정의 평화를 기원하는 의미를 담고 있다.

마츠야의 형상은 보석류와 금속공예 장식품에서도 재현된다. 마츠야를 본뜬 목걸이, 귀걸이, 벽걸이 장식, 문설주 조각 등이 혼례 예물이나 축제 장식으로 사용되고 이는 단순한 장식이 아니라 보호와 복의 상징으로서의 기능을 겸한다. 구자라트의 자르코르 마을이나 오디샤의 공예시장에서는 마츠야 모양의 램프, 그릇, 향로 등도 많이 제작되며, 외국인 관광객들 사이에서도 인기가 높다.

현대에 이르러 마츠야의 이미지는 더욱 다양한 방식으로 재해석되고 있다. 인도 관광청은 마츠야를 모티프로 한 관광 포스터와 지역 홍보물에 활용하고 있고 박물관과 예술 축제에서는 마츠야 설화를 바탕으로 한 디지털 아트, 설치 미술, 공연예술이 선보이고 있다. 예를 들어 델리의 국립박물관에서는 마츠야를 테마로 한 아트 인스톨레이션이 전시되기도 했고 아흐메다바드 디자인 학교에서는 마츠야 문양을 재해석한 현대 패션 디자인 프로젝트도 진행된 바 있다. 이는 전통 신화가 단지 과거에 머무르지 않고 현대 미학과 시각문화 속에서 계속해서 재탄생하고 있음을 보여준다.

마츠야는 예술 속에서 단지 신화의 장면을 시각화한 것이 아니라 인간의 삶과 신성의 접점, 생명과 물의 순환, 시간과 질서의 흐름을 그려내는 상징이다. 인도의 예술가와 장인들은 이러한 상징을 회화, 조각, 직물, 공예, 건축, 디지털 아트 등 다양한 매체 속에서 구현해 왔고 이는 오늘날에도 계속해서 계승되고 있다. 결국 마츠야의 문양과 장식은 종교적 신성함과 일상적 아름다움이 조화를 이루는 인도 예술의 정수라 할 수 있다.

참고문헌

Dalal, Roshen. Hinduism: An Alphabetical Guide. Penguin Books India, 2011.

Jośī, Kanhaiyālāla. Matsya Mahāpurāṇa: An Exhaustive Introduction, Sanskrit Text, English Translation, Scholarly Notes and Index of Verses. Parimal Publications, 2007.

Aiyangar, Narayan. Essays on Indo-Aryan Mythology. Addison & Co., Madras, 1901.

Williams, George M. Handbook of Hindu Mythology. Oxford University Press, 2003.

Rao, T.A. Gopinatha. Elements of Hindu Iconography. Law Printing House, Madras, 1914.

Jain, Jyotindra. Ganga Devi: Tradition and Expression in Mithila Painting. Mapin Publishing, 1997.

Chandra, Pramod. On the Study of Indian Art. Harvard University Press, 1983.

Indian Ministry of Culture. National Museum Exhibition Guide: Vishnu and His Avatars. Government of India Publication, 2015.

Krishna, Nanditha. The Book of Vishnu. Penguin Books India, 2009.

Official Website of the Ministry of Tourism, India - Incredible India Campaign Resources(https://www.incredibleindia.org)

해양문화 속 한·베 교류 양상과 K-콘텐츠 확장 모색

신 춘 호 | 한국방송통신대학교

1. 들어가며

전통시대 한국·베트남 양국 교류사의 두드러지는 두 장면은 첫째는 바다를 통한 문화교류이고, 둘째는 동아시아 외교질서 안에서 이루어진 인적·학술적 인문유대(人文紐帶)였다.

본고는 특히 해상표류와 해상무역 등 바다를 통한 양국 교류의 과정에 관심을 갖는다. 피로인(被擄人:전쟁포로)으로 일본 상단의 베트남 무역에 참여한 조선 선비 조완벽의《조완벽전》(1607년), 전쟁 이산가족이었다가 베트남 호이안에서 상봉한《최척전》(1621년)속의 최척과 옥영 이야기, 그리고 해상표류로 베트남에 표착하여 조선으로 귀환한 김대황·고상영의《표류기》(1687년)를 주요 텍스트로 삼고자 한다. 세 작품은 모두 주인공의 서사가 주는 스토리는 다양 콘텐츠 제작의 소재로 활용되었다. 대체로 방송다큐멘터리 등을 통해 소개되었지만, 근래 연극, 뮤지컬 등을 통해 대중적으로 널리 소비되어왔다.

전통시대 동아시아 해양문화와 깊숙한 관련이 있는 두나라의 문화적 특질을 조명할 수 있다. 무엇보다도 '불가항력적인', 혹은 '특별한 경험'을 통해 타문화를 인식하던 전통시대 국가간 문화교류 양상을 파악하여 오늘날 한·베트남 콘텐츠 교류 협력의 가능성을 찾아볼 수 있을 것이라는 점에 본 연구의 의의가 있다.

2. 전통시대 한-베트남 인식과 인문유대

1) 이수광과 풍극관의 인문유대

전통시대 국제질서는 중국의 영향을 크게 받았다. 중국을 오간 외국 사신들은 필담을 통해 시문

을 교환(창화)하거나, 물품 교환의 형태로 나타나기도 한다. 당시 국제 공용어로서 한자(한문)을 사용했기 때문에 가능했다.

조선과 안남의 사절이 교류하게 된 대표적인 사례는 1596년 안남 사신 풍극관(馮克寬, 1528-1613)[1]과 조선의 지봉(芝峯) 이수광(李睟光, 1563-1629)의 교유를 들 수 있다.[2] 이수광은 1597년에 진위사(陳慰使)로 중국 연경을 방문하였고, 옥하관에서 50여일간 머무르며 안남 사신 풍극관과 시문을 주고 받으며 교류하였다. 그리고 풍극관의 요청에 따라 『萬壽聖節慶賀詩集』의 서문을 써 주었으며, 귀국하여 풍극관과 수창한 시와 문답을 모아서 『安南國使臣唱和問答錄』을 저술하였다. 당시 이수광이 풍극관과 주고 받은 詩文이 풍극관을 통해 안남에 널리 퍼졌고, 그러한 베트남 현지의 상황을 1604년 ~ 1606년 일본 무역선을 통해 베트남(안남)을 세 차례 방문한 조완벽이 목격하고 조선에 전한 것이다.

2) 이수광의 〈조완벽전〉 경우

동아시아 국제전쟁과 다름 아니었던 임진전쟁 시기를 살았던 한 인물의 삶의 궤적이 조선이라는 나라를 벗어나 일본, 베트남 등으로 확장되어 가는 서사를 통해 동아시아 혹은 동남아시아 해상권역의 다양한 문화적 층위와 교류양상을 파악해 볼 수 있다는 점은 특기할만 하다. 본고에서 소개하는 《조완벽전》의 주인공 조완벽의 경우도 그렇다.

조완벽(趙完璧, 생몰미상)은 임진전쟁시 왜장 시마즈 요시히로(島津義弘, 1535-1619, 사스마번 17대 번주)군에 의해 포로의 신세가 되었다. 조완벽은 시마즈의 노예로 생활하다 교토의 상인에게 팔려갔다. 교토의 무역거상 스미노쿠라 료이(角倉了以, 1554 ~ 1614)였다. 조완벽이 팔려간 이유는 바로 '효해문자'(曉解文字:문자에 능통함)가 가능했기 때문이었다. 조완벽은 1604년부터 1606년까지 안남국(현 베트남)을 연이어 3차례에 걸쳐 방문하였다. 전통시대 베트남과의 인적 교류는 타지(중국 연경)에서도 종종 있던 일이지만, 베트남 땅을 직접 밟은 이로는 첫 조선인이었던 셈이다.

《조완벽전》에 따르면, 당시 조완벽이 일본에서 안남의 주요도시를 경유했던 주요 이동경로는 (교토-오사카)-나가사키 등에서 출발하여 중국 연안 장주를 거쳐 안남 북부항구인 흥원 일대를 무대로 활동했다.

---

1) 풍극관 ; 안남 中興黎朝시절의 학자이자 시인, 외교관. 1597년에 明에 사신으로 파견.

2) 한국고전번역종합DB/고전번역서/지봉집 (2025년 5월 9일 검색) https://db.itkc.or.kr

《조완벽전》에는 1604년 조완벽이 안남국에서 특이한 광경을 목격한 내용을 기록하였다. 조완벽은 해외통상 담당 고관인 문리후(文理候) 정초(鄭勦)의 집에 초청받아 갔다가 관리들과 유생들에게 환대를 받게 되는데, 그들은 조완벽이 조선인임을 알고, '왜국이 조선을 침범한 사실'을 말하며 조완벽을 동정해 주었다. 그리고 '조선의 이수광의 시가 들어있는 책을 내보이며, 이수광의 시를 매우 높게 평하고 있음을 알았다. 그리고 문묘의 국자감에서 학도들이 이수광의 시를 외우는 모습도 목격하였다.[3] 조완벽은 조선의 시문(詩文)을 읊조리는 문화가 베트남 지식인들 사이에 활발한 모습을 목도하면서 큰 충격을 받았던 듯하다. 이러한 모습은 전통시대 베트남에 전파된 최초의 한류(韓流) 열풍이었다고해도 틀린 말이 아닐 것이다. 이러한 기록을 통해 17세기 조선 사회가 타국을 인식하고 그들의 문화를 이해하는데 일조했다.

이수광은《지봉유설》에서《조완벽전》을 저술하여 자신이 연경에서 교유한 안남 사신 풍극관(馮克寬)과의 인연, 그리고 이수광의 시가 암송되던 정황을 목격한 조완벽이야기와 그의 일대기를 기록하였다.

3. 해상교역항 호이안과 '기이한 만남'

1) 해상교류의 거점과 교류의 공간, 호이안

임진왜란을 전후한 시기, 바다를 통해 동남아 해상무역을 장악한 일본은 주인선(朱印船) 제도를 통해 국제무역의 기반을 다졌다. 도요토미 히데요시와 에도막부는 유력한 상인들에게 주인장(朱印状, 슈인조)이라는 '해외무역 허가증'을 내주었다.

교토의 스미노쿠라 료이(角倉了以,1554 ~ 1614)는 막대한 자본과 네트워크를 바탕으로 주인선 허가권을 확보, 동남아와 중국 등지 무역에서 두각을 나타냈다. 스미노쿠라 집안은 육상 운하 건설과 수운 등 각종 기반 산업을 주도하였고, 이러한 기반에 더해 초기 일본 해상무역의 한 축을 형성했다. 주인선은 대체로 나가사키항을 통해 바다를 오갔다.

《조완벽전》에서 호이안에 대한 직접적인 정보는 없지만, 조완벽의 선단은 호이안을 경유하였을 것으로 추정해 볼 수 있다. 당시 일본의 동남아 해상무역 거점항에는 일본인 마을이 형성되어 있었으며, 호이안에도 일본인 마을이 형성되어 있었기 때문에 주인선의 경유지로서 호이안은 주요한

3) 남미혜, 「17世紀 被擄人趙完璧의 安南체험」,『한국학논총』(45), 국민대한국학연구소, 2016, 193-226쪽

거점항이었다고 볼 수 있다. 당시 중국인 마을(복건회관)과 일본인 마을이 강을 사이로 형성되어 있었으며, 두 공간을 잇는 다리인 일본교(日本橋)[4]가 지금도 남아 있다.

2) 《최척전》의 주인공, 옥영과 최척의 기이한 만남

고전소설 《최척전》은 실화를 바탕으로 한 소설이다.[5] 《최척전》의 두 주인공이 전쟁과 이산의 아픔을 겪으면서 해후하게 되는 공간으로 '호이안'이 등장한다. 호이안은 동아시아 해상교역의 중심이자, 일본인·중국인·베트남인 등이 공존하는 다문화 도시로 그려진다. 이국적 마을과 일본교(일본인 거리와 상징적 다리) 등 다중 민족의 거주 양상이 배경으로 묘사된다. 주인공 최척은 중국상선을 따라 호이안으로, 옥영 역시 정유재란의 포로가 되었다가 일본인 무역선(주인선이었을 것으로 추정됨)의 선원으로 베트남 호이안을 오게 된 것이다.

《최척전》에서 최척과 옥영이 전란과 표류 끝에 재회하는 결정적 공간이라는 의미가 있다. 호이안은 전쟁과 표류, 사회 혼란 속에서 각기 떠도는 이들이 새로운 인연을 맺는 '만남과 화해의 공간'으로 기능한다.

3) 해상표류를 통한 타문화 체험 – 표류인 김대황과 고상영의 경우

조선시대 제주는 '표류(漂流)의 섬'이었다. 제주인의 표류는 약 1,000건 이상의 표류가 있었을 것으로 파악된다.[6] 제주인의 표류중에 안남(베트남) 표류 기록도 등장한다. 대표적인 안남 표류기록으로 1687~1688년에 김대황(김태황), 고상영, 이덕인 등 20여 명의 제주인이 안남에 표류한 이야기가 있다.[7] 김대황 일행은 조정에 진상할 진상마를 싣고 제주 화북포구를 출항하였다가 추자도 인근에서 표류, 31일만에 안남의 회안부(호이안)에 도착하여 구조를 받았다.

『지영록』에는 김대황·고상영 일행의 출항 목적, 출신지에 대한 문답, 안남의 문화 인식, 송환 과정, 안남국왕 명덕후 자문 등의 이야기로 구성되어 있다. 그들의 언어가 마치 '새 지저귀는 소리' 같았다는 표현이 이채롭다. 겨울에도 얼음과 눈이 없는 베트남의 남방문화를 흥미롭게 기술해놓

4) 일본교(日本橋)는 중국인집거지와 일본인집거지를 잇는 옛 다리이다. 1539년에 건립되었으며, 내원교라고 불린다.

5) 조위한저, 김소연역, 『최척』, 알마, 2007, 113쪽 ; 조위한은 책 말미에 "내가 벼슬에서 물러나 남원 주포에 살고 있을대, 나는 최척으로부터 이 이야기를 직접 들었다. 이런 사연이 없어지지 않도록 그 줄거리나마 적어둔다. 1621년 조위한"이라고 기록하였다.

6) 김동전, 위의 논문, 65쪽

7) 이보다 앞서 전기와 구전으로 전하는 '김복수 안남 표류이야기'가 근래 연구되어 안남 표류의 역사를 십수년 앞당기고 있다.

았다. 그중 '물소'에 대한 묘사가 자세하다. 밤에는 집안에 매어놓아 풀 사료를 먹이고 낮에는 목동이 그 등위에 올라타 앉기도 하고 혹은 눕기도 한다고 했다. 저녁이 되어 목동이 물가에 가서 휘파람을 불면 물소가 물속에서 스스로 나와 다시 주인을 태우고 집으로 돌아가는 장면도 담았다. 고향으로 언제쯤 돌아갈 수 있을까를 노심초사하면서도 이국의 풍물을 적극적으로 기록했던 표류인이었다. 김대황 일행은 해를 넘겨 16개월만에 무사히 고향으로 돌아온다. 김대황 일행을 송환시켜준 중국 상인들은 서울로 압송돼 쌀 대신 은(銀)을 받았다.

4. 한·베 역사문화 교류 공간으로서 호이안(會安) 다시보기

1) 고전소설 《최척전》과 연극 〈퉁소소리〉에서의 호이안

퍼블릭 도메인 스토리(Public Domain Story)는 시대와 공간을 넘어 다양한 스토리와 콘텐츠로 창작 가능한 '원작'을 이르는 말이다.[8] 구전·민담·설화·고전 등에서 문화콘텐츠적 요소가 풍부한 주제들이 모두 포함되는 특징이 있는데, 퍼블릭 도메인 스토리는 '지역과 국가를 넘어 소통되고 향유될 수 있다'는 점에 특징이 있다.[9] 전쟁과 이산, 가족, 만남과 같은 휴먼스토리는 인류 보편적 가치를 가지며, 또한 국제적 관계망을 가지기도 한다. 《최척전》의 서사 역시 그에 부합한다.

연극 〈퉁소소리〉는 원작인 〈최척전〉을 각색하여 무대화 한 공연콘텐츠이다.[10] 임진왜란과 정유재란을 시간적 배경으로 한다. 동북·동남아시아의 해역을 넘나들며 펼쳐지는 최척과 옥영부부의 가슴 아픈 이별과 감동적인 재회의 스토리를 담고 있다.[11] 〈퉁소소리〉는 문화예술계의 다양한 수상을 통해 작품성과 대중성을 인정 받았다.[12] 한베 양국의 공동의 기억 공간인 호이안은 《최척전》과 〈퉁소소리〉의 무대배경이라는 점에서 한·베 양국의 문화예술 공연콘텐츠로의 확장을 모색해 볼 수 있는 주제가 아닐까 한다.

---

8) 퍼블릭 도메인 스토리(Public Domain Story) ; 수천 수백 년간 인류사회의 보편적 가치를 가진 이야기'를 다루고 있고, 이미 고전이 된 '원작'을 말하기도 한다.

9) 신춘호, 「1797년 제주인 '이방익 표류행적'의 콘텐츠 활용 방안- 한국·대만 해양문화교류 콘텐츠를 중심으로」, 『한국고지도연구』제12권제1호, 한국고지도연구학회, 2020, 91쪽

10) 〈퉁소소리〉(연출 고선웅)는 2024.11.11.(월)-11.27(수)까지 세종문화회관 M씨어터에서 공연되었다.

11) 연극 〈퉁소소리〉 https://www.youtube.com/watch?v=24FksY9EVHw(2025년 5월 6일 검색)

12) 연극 〈퉁소소리〉는 '2024 올해의 연극 베스트 3' 선정, 2025년 제61회 백상예술대상 연극상 수상, 대한민국 국가브랜드대상 문화 부문_대상 수상 등 수상. 2025년 9월 5~28일 재공연 예정..

2) 해양문화콘텐츠로서 '표류행적 역사문화콘텐츠' 개발 모색

오랜시간 축적된 해양문화, 그리고 한 축을 담당해 온 '표류(漂流)', 혹은 '표해록(漂海錄)', '표류문화(漂流文化)' 역시 고난의 극복과 구호, 송환의 휴머니즘이 작동되는 인류 사회의 보편성이 있다는 점에서 퍼블릭 도메인 스토리에 부합될 뿐만아니라, 해양문화콘텐츠 소재로 확장 가능하다. 역시 '표류행적 역사문화콘텐츠'로 재조명할 필요가 있다.[13]

표류인들에 대한 처리는 국제적인 관례에 의해 작동되었는데, 대체로 인간애적 구호와 안전한 송환이 목표였다. 송환절차는 일반적으로 다음과 같다. 해양표류(海洋漂流)→타국표착(他國漂着)→구호(救護)-심문(審問)-접대(接待)-문화접촉(文化接觸)-송환(送還)의 과정을 거쳐 본국으로 돌아오게 된다.

전통시대 해양문화의 일면을 보여주는 좋은 기획요소라는 전제하에 '표류행적 문화관광콘텐츠' 개발 방안을 크게 관광, 복원(재현), 공연분야에서 살펴 볼 수 있다. 첫째 관광프로그램 개발이다. 표류-표착-심문-송환-귀국에 이르는 표류동선과 행적은 그 자체로서 새로운 문화접촉의 과정이었다는 점, 생사를 넘나들어 타국을 경험한 옛 사람들의 고난의 현장을 다시 되돌아본다는 점에서 '다크 투어리즘'(Dark tourism)의 요소를 가지기도 한다.

둘째는 복원(재현)프로그램이다.[14] 표류인들이 구호, 이송, 심문, 교류(필담), 전별연, 송환과 같은 과정은 그 자체로서 당대인의 삶과 문화를 드러낼 수 있다는 점에서 재현/재연 콘텐츠요소가 많다고 생각된다. 표류인과 현지인의 인도적 교류 의미를 되새겨 볼 수 있는 지점이 있을 것이다. 표류 체험, 표류행적 탐방은 대표적인 해양문화관광콘텐츠라고 할 수 있다.[15]

셋째, 공연프로그램이다. 표류인을 심문, 구휼, 송환하기까지의 스토리를 기반으로 공연프로그램을 기획하는 방안도 고려될 수 있다. 아국을 침범한 표류인을 대상으로 표류의 연유와 과정을 묻고 신분을 확인받는 장면, 의사전달을 위해 필담을 교환하는 장면들은 한자라는 언어를 매개로 이루어지는 독특한 인상을 줄 수 있다. 나아가 표류인을 환송하는 '전별의 장면'도 재연과 공연기획 요소로 부합된다.

---

13) 신춘호, 「1797년 제주인 '이방익 표류행적'의 콘텐츠 활용 방안」, 『한국고지도연구』 제12권 제1호, 2020. 94-95쪽

14) 신춘호, 위의 논문, 96쪽

15) 신춘호, 위의 논문, 93쪽

5. 정리하며

본고에서는 조선 문인관료 이수광과 베트남 문인관료 풍극관의 인문유대, 그리고 17세기 대표적인 문학 작품인《조완벽전》,《최척전》,《표류기》 등을 통해 17세기 전후 안남국(安南國)에 대한 인문·해양교류의 특징과 상호인식을 엿보고자 했다.

본고에서 K-Culture 활용방안으로 '호이안'을 배경으로 한《최척전》,《표류기》는 '퍼블릭 도메인 스토리'의 구성요건을 갖추고 있는 문학작품이다. 전쟁·가족·이별·만남과 같은 휴먼스토리는 '수천 수백 년간 인류사회에서 소통해 온 普遍性을 가진 이야기'라는 점에서 한-베-중-일 모두의 관심을 유도할 만한 역사문화콘텐츠 기획의 대상이다.

전근대 동아시아 해양 문화에 깊게 뿌리 내린 양국의 문화적 특성을 드러낸다. 본고에서는 비록 공연콘텐츠의 방식을 중심으로 제안했지만, 문화교류의 방법론으로 다양한 파생 콘텐츠 활용방안들이 모색될 필요가 있다는 점을 밝혔다.

한·베 교류와 협력의 가능성이 어느때 보다 높아지는 시대를 맞고 있다. 전통시대 한·베 양국의 인문유대와 교류의 역사에 대한 이해를 바탕으로 양국의 공통된 문화적 유산들이 K-Culture(역사문화콘텐츠), V-Culture의 소재로 확장될 수 있기를 바란다. 이를 통해 새로운 한·베 문화교류의 확장을 도모할 수 있기를 바란다.

참고문헌

『芝峯集』〈安南國使臣唱和問答錄〉
강동엽, 「최척전에 나타난 임진왜란과 동아시아」, 『동악어문학』 38, 한국어문학연구학회, 2001
권혁래, 「〈조완벽전〉과 〈최척전〉에 그려진 민간인 포로 형상과 해양체험」, 『한문고전연구』 38-1, 한국한문고전학회, 2019
권혁래, 「〈최척전〉에 그려진 '유랑'의 의미」, 『국어국문학』 150, 국어국문학회, 2008
김나영, 「조선시대 제주도 표류·표도 연구」, 제주대학교 박사논문, 2017, 347-380쪽
김현화, 「〈최척전〉의 노정 공간 연구」, 『어문연구』 70, 어문연구학회, 2011
남미혜, 「17世紀 被擄人 趙完璧의 安南 체험」,『한국학논총』(45), 국민대한국학연구소, 2016, 193쪽
동국대학교 문화학술원, 『문화콘텐츠와 퍼블릭 도메인 스토리』, 동국대학교출판부, 2010
신춘호 외, 「뜻밖의 표류와 견문, 최부 표해록 현장」, 『역사의 현장을 찾아서』, KNOU출판문화원, 2020,
신춘호, 「1797년 제주인 '이방익 표류행적'의 콘텐츠 활용 방안- 한국·대만 해양문화교류 콘텐츠를 중심으로」, 『한국고지도연구』제12권제1호, 한국고지도연구학회, 2020, 91쪽
인하대한국학연구소 엮음, 『한국과 베트남 사신 북경에서 만나다_창화시연구』, 소명출판, 2013
조위한저, 김소연역, 『최척』, 알마, 2007, 113쪽
연극 〈퉁소소리〉https://www.youtube.com/watch?v=_nc_s--GnTU(2025년 5월 6일 검색)
한국고전번역종합DB/고전번역서/지봉집 https://db.itkc.or.kr(2025년 5월 9일 검색)

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

4분과

해양민속

바다문화의 전통

쇄미록에 기록된 조선 중기 어식 문화 분석	**채동렬**	경남연구원
〈청간정도(淸澗亭圖)〉에 그려진 18세기 간성지역 어촌 풍경	**김도현**	강원특별자치도 문화유산위원
부산 범어사의 범어(梵魚)에 관한 고찰	**송화섭**	중앙대학교
부산 해운대, 최치원의 효자차	**박말다**	국립목포대학교
부산 모정자소리의 대귀(對句)성	**이소라**	공주대학교 지역개발연구소
부산항의 음식문화 변동 분석 – 1960~1970년대 자갈치시장과 초량지역을 중심으로–	**이종수 박희수**	전 중앙대학교
모방의 새로운 형식 검토	**탁경백**	국립무형유산원
이야기와 판소리의 공간, 바다	**이채경 이선숙**	성균관대학교 이선숙 판소리 연구소
죽도(竹島, 대섬)의 어원	**황의호**	충남해양문화포럼
오키나와 하리 의례의 변화 : 이토만 하리와 기얀 하리를 중심으로	**전경호**	국립해양박물관

쇄미록에 기록된 조선 중기 어식 문화 분석

채 동 렬 | 경남연구원

Ⅰ. 서론

오희문은 조선 중기에 한양에서 살던 양반 계층의 사람으로 임진왜란 기간 동안 피난지에서의 생활을 기록한 저서 '쇄미록'을 남겼다. 조선 시대의 생활사를 엿볼 수 있는 사적(私的) 기록은 비교적 많이 전해지고 있으나 쇄미록은 특히 본래 거주하던 집을 떠나 약 9년 3개월에 걸친 객지 생활 동안 어디서 자고, 무엇을 먹고 살았는지에 대해서 자세히 기록했다는 점에서 기타의 기록과 차별성을 가진다.

본 연구는 쇄미록의 내용중에서 동물성 단백질 식재료의 기록을 분석해 조선 중기의 어식(魚食) 문화를 알아보고자 한다.

Ⅱ. 연구 방법

1. 분석 자료

오희문은 1591년 11월 27일에 길을 나섰다가 1952년 4월에 임진왜란이 발발했다는 소식을 접했다. 이후 1601년 2월 다시 한양으로 돌아오기 전까지 약 9년 3개월을 전국의 여러 지역을 이동했는데 대체로 금강 하류 유역(충청도와 전라도)과 강원도 평강현에 근거를 두고 있었다. 이처럼 긴 피난 기간의 오희문 일가는 친인척과 지인 또는 관청으로부터 식재료를 조달받아서 생계를 유지했는데 피난 기간이 길어지면서 땅을 빌려서 농사를 짓기도 했다.

본 연구에서는 임진년(1592년)에서 신축년(1601년)까지 기록된 쇄미록의 내용에서 첫째, 외부(친인척, 지인 또는 관청)로부터 오희문 가계에 유입된 식재료 중 동물성 단백질에 해당하는 것, 둘째, 지

인 또는 관청을 방문해 대접받은 음식 중 동물성 단백질 재료를 사용한 음식, 셋째,오희문과 그 가족이 스스로 마련해 소비하거나 외부에 보낸 식재료 중 동물성 단백질에 해당하는 것을 분석했다[1].

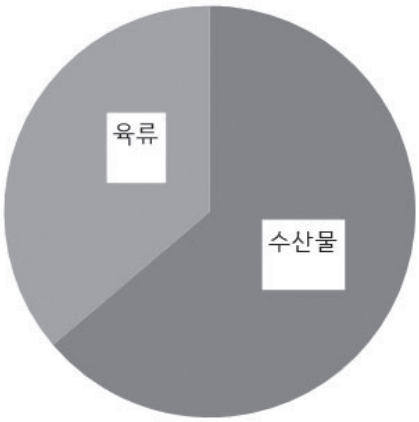
총 1,589건의 기록에 대해서 해산 수산물, 담수산 수산물, 장소미상 수산물, 육류의 네 가지 종류로 구분해 가공방법, 수량, 요리법 등 기록된 내용을 데이터베이스화했다. 같은 날짜에 동일한 재료를 각기 다른 사람으로부터 제공받았을 경우, 각각의 건으로 구분해 분석에 사용했다.

이에 더하여 쇄미록에는 오희문 일가가 천렵(川獵), 수렵(狩獵), 사육(飼育) 등의 방법으로 스스로 동물성 단백질원을 조달해 섭취한 기록이 있다. 이 중에서 민물고기를 잡아서 식재료로 소비한 기록을 따로 정리해 분석에 사용했다.

Ⅲ. 분석 결과

1. 수산물을 육류보다 더 자주 섭취함

9년 3개월 동안 기록된 1,589건의 동물성 단백질 식재료 중에서 수산물이 1,013건, 육류가 576건으로 나타나 수산물의 비중이 약 63.8%를 차지했다.



(그림 1) 오희문 일가의 수산물–육류 섭취 빈도 비교

1) 쇄미록 원문이 아니라 2018년도에 전주대학교 한국고전학연구소에서 번역, 사회평론아카데미에서 발간한 전6권의 쇄미록 한글번역본의 내용을 발췌했음을 밝힌다.

2. 거주지역에 따른 동물성 단백질 섭취의 패턴이 변화함

서해안과 인접한 금강 하구 지역에 거주하던 시기(임진, 계사, 갑오, 을미, 병신)에 육류의 섭취 빈도는 23.4%였으나 거주지역을 강원도 평강현으로 옮긴 후(정유, 무술, 기해, 경자, 신축)에는 47.7%로 2배 정도 늘어났음을 알 수 있다. 또, 서해안 지역 거주시기에 3.7%에 불과하던 담수산 수산물 섭취 빈도는 강원도 평강현 지역으로 이동 후 19.3%로 크게 늘어났다. 반면에, 해산인지 담수산인지 확인되지 않은 수산물(게 등)의 섭취 빈도는 12.7%에서 1.5%로 크게 감소한 것이 확인되었다.

(표 1) 서해안 지역 거주 시기의 동물성 단백질 소비 건수 비교

	임진	계사	갑오	을미	병신	합계	구성비
해산	13	89	103	130	115	450	60.2%
담수산	0	5	7	7	9	28	3.7%
미상	4	21	32	21	17	95	12.7%
육류	3	39	42	32	59	175	23.4%
합계	20	154	184	190	200	748	100.0%

(표 2) 강원도 평강지역 거주 시기의 동물성 단백질 소비 건수 비교

	정유	무술	기해	경자	신축	합계	구성비
해산	78	79	61	43	4	265	31.5%
담수산	65	47	36	13	1	162	19.3%
미상	5	2	2	4	0	13	1.5%
육류	115	102	127	45	12	401	47.7%
합계	263	230	226	105	17	841	100.0%

3. 해산 수산물 섭취 형태

1,589건이 동물성 단백질 섭취 기록 중에서 해산 수산물에 해당하는 기록은 715건으로 나타났다. 가장 많이 기록된 어종은 조기 95, 대구 79, 새우 72, 전복 46, 뱅어 44, 민어 36, 숭어 35, 문어 34, 웅어 33, 방어 33, 고등어 25, 가자미 19, 갈치 15, 도미 12건의 순이었으며 10건 미만이 기록된 어종은 면어, 모치, 벽어, 병어, 북어, 삼치, 쌍어, 오징어, 해삼, 홍합, 광어, 낙지, 농어, 대합, 망어 등으로 매우 다양한 어종이 기록되어 있었다. 어종을 알 수 없는 바다 고기에 관한 기록도 6건이 포함되어 있었다.

해산 수산물 중에서 새우와 뱅어는 모두 젓갈의 형태로만 제공받았는데 새우젓의 경우 세는 단

위는 대부분 '되'로 기록되었으며 '항아리' 또는 '사발', '접시', '종지'로 기록된 경우도 확인되었다. 뱅어젓의 경우 '되', '항아리', '사발' 외에 '동이'로 기록된 것이 확인되었다. 새우와 뱅어 이외에 젓갈은 갈치젓, 굴젓, 조개젓, 알젓, 웅어젓이 기록되어 있었다.

한편, 조선 중기에도 민가에서 해산 수산물을 '생선회'의 형태로 섭취했음을 확인할 수 있는 기록도 있었다. 715건의 해산 수산물 기록 중에서 '회'를 떠서 먹었다는 기록은 9건인데 어종별로 숭어 3건, 모치 3건, 전복·농어·웅어 각 1건이었다. 그리고 '식해'의 형태로 제공받은 음식이 2건 기록되었는데 '웅어식해'와 '준치식해'였다.

4. 담수산 수산물 섭취 형태

1,589건이 동물성 단백질 섭취 기록 중에서 담수산 수산물에 해당하는 기록은 190건으로 나타났다. 가장 많이 기록된 어종은 은어 44건, 열목어 32건, 송어 14건, 쏘가리 12건, 누치 7건, 연어 4건, 황어 3건, 자라 2건, 비단잉어·잉어·은색납자루 각 1건이었고 어종이 확인되지 않은 기록이 45건이었다. 담수산 수산물의 경우 직접 가공해서 보관했다는 기록이 10건 있었는데 이중 6건은 이웃 사람이 잡아와서 바친 어종 미상의 민물고기로 즉시 포를 떠서 말렸다는 기록이다. 역시 어종 미상의 민물고기를 자반으로 만들었다거나 소금에 절여 말렸다는 기록이 있었으며, 젓갈을 만들었다는 기록도 1건 있었다.

한편, 담수산 수산물의 경우에도 '회'를 쳐서 먹었다는 기록이 2건 확인되었는데 관청에 방문했을 때 어종 미상의 '천어회'를 대접받았다는 기록, 그리고 이웃 사람이 잡아서 바친 비단잉어를 '회'를 쳐서 먹었다는 기록이다.

5. 민물고기를 직접 잡아서 섭취한 기록

오희문은 쇄미록에서 식재료를 조달하기 위해서 다양한 방법으로 민물고기를 잡았고, 여러 가지 형태로 섭취했음을 기록으로 남기고 있다. 총 96건의 고기잡이 기록중에서 민물고기를 잡은 장소별로 시내가 66건으로 가장 많았으며, 연못 8건, 방죽 4건, 강과 못이 각 1건이었고 장소를 알 수 없는 기록이 16건이었다. 그리고 직접 고기잡이를 한 것은 아니지만 그물에 납추를 달기 위해서 관청에 그물 하나와 납추 181개를 보냈다는 기록이 있다.

직접 잡은 민물고기의 어종은 대개 기록하지 않았는데 쏘가리, 붕어, 잉어, 비단잉어, 빙어, 자라 등 특별한 어종은 기록을 했다.

민물고기를 잡은 방법도 기록했는데 총 96건의 기록중에서 그물을 사용해 고기를 잡은 것이 24건, 어살에서 고기를 잡은 것이 23건, 낚시로 잡은 것이 11건, 어소에서 잡았다는 것이 7건, 그물

과 낚시 모두 사용한 기록이 3건, 보자기를 이용해 잡았다는 기록이 2건, 손으로 잡았다는 기록이 2건이었다. 어살은 매년 새로 설치했으며 주로 음력 8~9월의 기록이 많으며 3~4월에도 어살에 든 고기를 잡은 기록이 있다. 어소에서는 어살로 고기를 잡을 수 없게 된 10월 이후부터 얼음이 얼기 전까지 고기를 잡은 것으로 기록되어 있다.

직접 잡은 민물고기는 대부분 탕으로 먹었는데 회를 떠서 먹었다는 기록도 11건 있었으며, 다 먹지 못한 물고기는 포를 떠서 말리거나 소금에 절였다는 기록이 있다. 특이하게 정유년 5월 15일과 경자년 4월 17일의 기록에는 어종 미상의 물고기를 그물과 낚시로 잡았는데 식해를 담갔다는 기록이 있다. 또, 을미년 2월 2일에는 붕어 17마리를 잡았는데 다음날 또 잡으면 한식때 쓸 식해를 담그려 한다고 기록한 내용도 있다. 이 세 건의 기록에서 민물고기를 사용해 식해를 담가 먹었다는 사실을 알 수 있다.

Ⅳ. 결론

오희문이 남긴 쇄미록의 내용에서 조선 중기 양반가의 어식 문화를 알 수 있었다. 요약하면, 육류보다 수산물을 더 많이, 더 자주 섭취했다는 점, 거주하는 지역에 따라 섭취한 수산물의 종류가 다른데, 내륙 산간지역에서는 상대적으로 담수산 수산물의 섭취가 많았다는 점, 새우젓과 뱅어젓 등 젓갈을 많이 소비했다는 점, 해산 어류와 담수산 어류 모두 '회'를 떠서 먹었다는 점, 제수음식을 마련하기 위해서 획득한 물고기를 식해로 만들어 먹었다는 점 등이 쇄미록에서 확인된 조선 중기의 어식 문화이다.

〈청간정도(淸澗亭圖)〉에 그려진 18세기 간성지역 어촌 풍경

김 도 현[1] | 강원특별자치도 문화유산위원

Ⅰ. 청간정도의 도상 개요

〈청간정淸澗亭〉은 정조의 명을 받은 김홍도가 1788년 8~9월에 그린 관동팔경 그림 중의 하나이다. 이 그림이 지닌 특징이라면 다른 그림들과는 달리 어촌 풍경을 청간역 · 만경대 · 청간정 · 만경루와 함께 그렸기에 당시 간성지역 어촌 생활상의 한 모습을 잘 보여주어 기록되지 않은 민속 현장의 이해를 돕는다는 점에서 매우 중요하다.

청간정도의 배경이 되는 청간리는 관아에서 남쪽으로 40리 떨어져 있는 강원도 간성군 토성면에 속한 해안 마을이다. 북쪽에는 백촌리가 있으며, 동쪽으로는 동해에 접해 있고, 남쪽은 설악산에서 발원한 청간천이 흐르기에 넓은 농경지를 소유한 비교적 풍요로운 지역이다. 마을 앞 바다는 U자로 움푹 들어가 있는 삼태기 형태이고, 무로도無路島가 청간정 남쪽 5리 바다 가운데 있어 명승으로서의 좋은 경관을 잘 보여주고 있다. 그리고 정선의 〈청간정〉에서 어선[풍선배]이 정박해 있는 곳은 '군선진群仙津'을 말하며,[2] 청간역이 마을 내에 있으므로 역민驛民이 마을에 함께 살고 있음을 알 수 있다.

청간리는 풍화작용으로 바다에 바위기둥 형태로 솟아있는 씨스택 위에서 주변 경치를 조망할 수 있는 만경대萬景臺라 불리우는 곳과 포구와 청간역 사이 바닷가에 위치한 청간정 · 만경루가 있어 이곳을 찾는 사람들을 맞이하고 있다. 그리고 마을 뒤편에 청간역이 있고 그림에는 그려져 있지 않

1) 강원특별자치도 문화유산위원
이 논문은 필자가 발표한 다음 글을 수정 보완한 글이다.
김도현, 「淸澗亭圖에 그려진 18세기 간성지역 어촌 풍경」, 『고성 청간정』, 국립춘천박물관, 2019.

2) 『杆城郡誌』 海津

으나 관아의 남쪽 40리에 24칸 규모의 창고인 청간창이 있다. 간성군에 있는 3개의 창고 중 하나인데, 청간역 인근에 있다. 청간리와 그 주변 지역은 지형적으로 넓은 들이 있어 쌀 생산이 많고, 육로와 해로가 편리하게 연결되어 있다. 이에 청간창에 모인 곡물은 미시령을 지나 한양으로 운송되거나, 바닷길을 이용하여 남쪽지방으로 운반하였다.

이 그림에 그려진 민가들을 보면 마을 주민들이 군선진의 포구과 청간역을 중심으로 바닷가에 모여 살았음을 알 수 있다. 그리고 그림에 표현되어 있지는 않으나, 청간리 남쪽에 위치한 청간천에는 양양으로 연결되는 청간천교淸澗川橋가 있어 교류의 원활함을 기하고 있다.

어로활동과 관련하여 〈청간정〉에는 돛을 단 풍선배 4척과 쪽배 3척이 그려져 있다. 정선이 그린 〈청간정〉을 보면 포구에 돛을 달 수 있는 풍선배가 여러 척 정박해 있는 것으로 보아 규모나 속도를 고려한다면 풍선배를 이용하여 대구 · 명태 등 주요 어종에 대한 어로활동을 하였음을 알 수 있다. 그리고 『신증동국여지승람』과 『여지도서』를 비롯한 각종 지리지에 간성군의 물산 중 해산물은 '미역, 홍합, 문어, 대구어, 명태, 연어, 방어, 은구어(은어), 송어, 황어, 광어, 마어[삼치], 해삼, 접어[가자미], 대합, 생복, 전어, 청어, 사어[상어], 홍어, 은어[도루묵]'로 기록되어 있다. 이들 물산은 청간리에서도 생산되기에 어로활동을 통해 주로 이들 품목들을 생산하였다고 볼 수 있다.

그림에는 산傘을 든 사람이 앞서고, 말을 탄 선비와 마부 1명, 이를 시종하는 사람 4명, 그리고 이들을 배웅하는 사람 2명이 그려져 있다. 결혼과 관련된 도상이라면 예단을 별도로 준비하여 가져가는 장면이 있어야 하나 보이지 않는다. 일반적으로 산은 왕실 행사나 행렬, 종교의례, 일생의례 등에서 사용하기에 이에 해당하는 인물이 청간역에 머무른 후 북쪽으로 가는 장면으로 추정된다.

Ⅱ. 마을 공간 배치

김홍도의 〈청간정〉에 그려진 마을 공간은 청간역과 함께 만경대 · 청간정 · 만경루, 목책을 두른 민가, 그리고 그림에 드러나진 않지만 배를 정박한 포구, 청간천교, 청간창과 백촌토성으로 구성되어 있다. 이들 중 청간역과 민가를 중심으로 마을 공간을 소개하면 다음과 같다.[3)]

3) 만경대·청간정·만경루는 본 도록 내 다른 주제를 쓴 필자들이 자세하게 서술하였기에 이 글에서는 생략한다. 그리고 청간천교, 창고인 청간창과 이를 방어하기 위해 쌓은 백촌토성은 김홍도의 〈청간정도〉에 그려져 있지 않기에 관련 내용을 서술하지 않았다.

1. 청간역

『세종실록지리지』에 의하면 간성군에 설치된 역 중 청간리에 있는 역은 청간역인데, 이후 상운역祥雲驛에 속한 15개의 역 중의 하나였다가 관장하는 역의 이름이 상운도祥雲道로 바뀌었다.

청간역에 속한 역루가 청간정이다. 원래는 청간역정淸澗驛亭이었고 만경대 남쪽 2리에 있었다. 『관동지』(간성군지杆城郡誌)에 실린 역을 기준으로 청간역과 연결된 역은 북쪽이 죽포역竹泡驛, 남쪽은 원암역元巖驛이다.

〈청간정〉에 그려진 청간역은 산을 배경으로 바다를 향해 지어졌다. 전체 건물 구조는 본관 건물을 중심으로 장방형으로 연결된 회랑 형태의 단층 기와 건물이다. 건물 내부 공간은 장방형의 넓은 마당 형태를 띠고 있다.

구문유具文游(1644-1718)가 지은 시 중에 "… 나루 메운 소금 배엔 장사치가 전부라네艤舶迷津盡買傖…"라는 내용이 있다. 인근의 송포松浦 사례지만, 일부 역이 육상교통을 주재하는 역할만이 아니라 해상교통의 요지 역할도 수행함에 따라 해산물의 교역과 유통이 이루어지는 장소였다는 것을 잘 보여준다. 청간역 또한 청간천을 배후로 군선진이 있었기에 육상 교통과 해상교통이 동시에 이루어진 주요 역이었다고 볼 수 있다.

2. 민가

김홍도와 정선이 각각 그린 청간정도를 보면, 마을 주민들은 청간역 앞, 그리고 군선진 배후공간에 산을 등지고 집단 취락을 형성하여 살았음을 알 수 있다. 백성들이 살았던 집은 대부분 지붕 재료가 띠나 짚이고, 형태는 일자형이다. 그리고 각 집집마다 울타리를 만들어 경계를 구분하고 있다. 재료는 싸리나무 또는 주변에서 구하기 쉬운 나무들을 이용하여 목책 형태로 두른 것으로 추정된다.

이와 관련하여 구문유가 인근 마을인 송포를 배경으로 쓴 시에 "… 소나무 숲에 싸인 마을 전면은 큰 바다라村擁松林面大洋 / 대사립이 있는 누추한 집이 동쪽을 향해 있네.竹扉茅屋拱扶桑…"라고 쓴 내용이 있다. 김홍도의 〈청간정〉에 그려진 민가를 연상하게 하는 장면이다. 이를 통해 간성 해안마을에 살았던 주민들의 가옥을 좀 더 명확하게 알 수 있다.

이와 같이 집집마다 목책을 두른 이유는 독립공간을 확보하기 위한 측면도 있지만, 바람이 많이 부는 제주도를 비롯한 섬지역 사례를 보면 가옥 주위를 두른 담장뿐만 아니라 밭 담장 또는 과수원 방풍림을 조성한 사례들을 많이 볼 수 있다. 강한 바람으로 인한 피해를 막기 위한 대책으로 볼 수 있다. 청간리 역시 바닷가이기에 바람이 많이 불고 그 풍속 또한 빠르다. 이에 나무로 듬성듬성 틈새가 있는 목책을 세워 담장 사이로 바람이 통하게 하여 강한 바람에 의해 담장이 쓰러지는 것을 예방하기 위한 목적으로 볼 수 있다. 싸리 담장은 방풍 기능과 함께 생선, 미역 · 다시마 등 해조류를 말리거나 그물을 말릴 때도 활용된다. 특히 싸리나무 담장은 비린내가 나는 생선이라도 냄새가

배지 않기에 널리 이용되었다고 한다.

그리고 민가 앞 공터에는 어민들이 생선이나 해조류를 말리기 위해 설치한 덕장과 자망어업용 그물을 말리는 시설을 비교적 자세하게 표현하였다.

Ⅲ. 청간정도에 그려진 어업 활동

기존의 동해안지역 전통 어법과 도구에 대한 연구성과와 현지조사 자료를 바탕으로 이 지역을 다녀가면서 남긴 시에 등장하는 어선의 형태, 어종과 어업 관행 등을 바탕으로 김홍도의 〈청간정〉에 그려진 어업활동을 소개하면 다음과 같다.

간성을 중심으로 동해안 지역을 다녀간 많은 문인들이 목격한 어류나 패류 등이 시詩 또는 기록의 소재로 남겨진 사례들이 많다. 『강원도지』에 실린 성현成俔(1439~1504)의 「동행기東行記」에는 "대구를 싣고 영안도를 왕래하는 사람들도 모두 찰방이 될 것이오."라고 했다. 농담으로 한 이야기지만 당시 이 지역에서 대구를 잡아서 상품으로 유통하였음을 잘 보여준다.

조선 후기 문신인 조문명(1680~1732)은 『학암집』에 다음과 같은 시를 남겼다.[4]

> 만경대에 도착하여 전복을 따는 것을 보면서 / 물가를 마주보고 석대 앉아 고기 보며
> 그 중에서 먹어보라 내놓는 소반의 복어 / 물가 사람 마을에 깊고 깊은 인심 보이고
> 잠깐 사이 열 번씩 돌며 대접해주네

즉, 위 시에는 청간리에서 전복 채취와 복어 잡이가 이루어졌고, 이를 나누어 먹으려는 것으로 보아 경제적으로 풍요로운 마을이었음을 잘 나타내고 있다. 청간리는 아니지만 남효온南孝溫(1454~1492년)이 남긴 「남효언기南孝溫記」를 보면 다음과 같은 글이 있다.

- 갑술일에 자달과 작별하고 15리를 가서 총석정叢石亭에 도착하였다. … 평석 위에 앉아 종놈을 시켜서 석결명石決明[5]·소라小螺·홍합·미역 등을 따오게 하였다.[6]
- 종놈을 시켜 미역을 따서 국을 끓이게 하고, 석결명을 따서 소금에 구워 점심을 먹었다.

---

4) 김광섭, 2012, 『청간정』, 고성문화원, p.138.

5) 전복을 말한다. 본래 석결명은 한약재로 쓰는 전복의 껍질을 이르는 말이다.

6) 안주로 바다 어물을 따오게 하였음을 알 수 있음

위 기록은 통천에서 다양한 패류와 미역을 채취하여 다양한 방법으로 조리해 먹었기에 인근인 간성지역에서도 이와 같은 관행이 있었다고 볼 수 있다.

김홍도의 〈청간정〉에 그려진 어업활동 관련 도상은 바다에서의 조업활동과 마을에서 그물과 생선 · 해조류를 말리는 시설이다. 이 중 어선은 풍선배 4척과 쪽배 3척이 그려져 있다. 풍선배는 모두 돛을 2개를 달았는데, 1척은 인근에서 조업을 하는 배이고, 3척은 돛만 그린 것으로 보아 해안에서 다소 떨어진 장소에서 조업 중임을 알 수 있다.

각종 지리지나 시를 보면 돛을 단 풍선배에 대한 내용을 발견할 수 있다. 구체적으로 소개하면, 『신증동국여지승람』 제45권 간성군 누정조에 실린 안축安軸의 시를 보면 "…한 조각 고깃배는 어디로 가는 건가, 바람을 등지고 가볍게 나부끼는 모습 잔이 뜬 것 같구나." 라고 하였다. 정추의 시를 보면 "… 긴 돛 누구한테 빌릴까長帆誰見借…"라는 시가 있다. 구문유가 쓴 송포 어촌에도 "물결 가르는 돛단배엔 모두가 어부들이요風帆入浪皆漁父"라 소개하였다.

위의 기록들은 돛단배, 즉 돛을 단 풍선배를 소재로 한 시이다. 그러므로 동해안 지역에서 중규모 이상의 어로작업이나 바다를 통한 상품 이동에는 돛단배를 이용하였다고 볼 수 있다.

현재의 동력선이 보편화되기 이전에는 간성지역에서도 〈청간정〉에 그려진 풍선배와 유사한 어선을 주로 이용하였는데, 이와 관련하여 필자가 조사한 내용을 소개하면 다음과 같다.

풍선배에는 4~5명이 탑승할 수 있는 크기로 주로 소나무를 이용하여 만든다. 돛은 무명으로 만들며 그 크기는 가로 10m, 폭 10m 정도이고, 풍선을 매는 나무는 주로 박달나무, 물푸레나무 등을 사용한다. 노는 소나무나 박달나무 등으로 만드는데, 나무 조각 2개를 겹쳐서 만든다. 힘이 많이 들어가는 부분인 손잡이에는 단단한 나무를 사용하고, 노의 날개는 가벼운 나무를 사용한다. 같은 재질의 나무를 사용하는 사례도 있지만 대부분 각각 다른 재질의 나무를 사용하여 노를 만든다. 돛은 사용 중에 찢어지거나, 바닷바람에 삭는 부분이 있기에 2개월에 한번 정도 10여명이 모여서 수선한다.

쪽배 3척은 모두 해변 가까이에 그려져 있는데, 2~3명이 승선하여 손 낚시를 하는 것으로 추정된다. 이동은 노가 아닌 긴 장대를 이용하였다. 청간리 앞 바다는 해저에 암석이 많아서 노를 젓는 것보다 긴 장대를 이용하여 바위를 피하면서 이동하는 것이 더 효과적이라고 한다.

마을 내 모래사장에 생선 · 해조류를 말리는 시설을 설치하였는데, 그 형태는 막대를 사각형으로 모래에 꽂아 고정시킨 후 그물을 방형으로 평평하게 걸어서 만들었다. 김홍도 그림에는 2개가 있는데, 정선 그림에는 포구에 연해있는 집집마다 이와 같은 시설이 있었음을 알 수 있다. 어업에 종사하는 거의 모든 집에서 이 시설을 만들었다고 볼 수 있다.

인간이 물고기를 잡기위해 그물을 신석기시대부터 사용하였다는 것은 주지의 사실이다. 청간리 마을 사람들이 그물을 만들어 사용하였다는 것은 "삼을 심어서 길쌈하지 않고 노를 꼬아 그물을 만들어서, 고기 잡는 것으로 생업을 삼는다."고 하는 『신증동국여지승람』 강원도 고성군 풍속조에 실

린 사례를 통해 알 수 있다. 그리고 동해안지역 어민들이 사용한 그물을 잘 말려서 관리하였음은 다음의 자료들을 통해 알 수 있다.

그물을 말리는 어촌의 언덕에 갈대꽃이 피고	曬網漁扉荻岸開[7]
모래 위는 평탄하여 망대[8]를 비추네	沙上剗平曬網臺.[9]
곳곳마다 시렁 위에 생선을 볕에 말리고	處處曝鮮脩架上
집집마다 울타리에는 그물을 널어놓았네	家家曬網短籬傍[10]

… 정자 밑 바위 아래에 두 척 배가 오가며 고기를 낚고, 바위 남으로 어점漁店이 있어 어부들이 그곳에서 그물을 말리고 있다. …[11]

김홍도의 〈청간정〉에도 마을 내 모래사장에서 그물을 말리는 도상이 1개 있다. 긴 장대를 6개 세운 후 여기에 그물을 가로로 길게 걸쳐놓았음을 알 수 있다. 이와 관련하여 후대에 그려진 청간정도를 보면 장대 5개를 세워서 그물을 평평하게 펼쳐서 말리는 도상이 보인다. 이를 통해 김홍도 그림에 그려진 관련 도상이 그물을 말리는 장면임을 알 수 있다.

그리고 그물의 형태로 보아 자망어업을 주로 하였음을 알 수 있다. 자망어업은 울타리형과 고정 그물형이 있는데, 울타리형은 대상 생물이 잘 다니는 어도에 울타리를 부설하고, 그 속에 갇히도록 하여 잡는 것으로 대상 생물이 되돌아 나갈 수 있는 결점이 있다. 고정 그물형은 주로 저층에 서식하는 어류를 대상으로 긴 띠 모양의 그물 상부에는 뜸을, 하부에는 발돌을 달아 수직으로 전개되도록 한 어구를 닻이나 멍 등으로 고정시켜 대상 생물을 잡는 방법이다.[12]

예전에는 아침에 그물을 놓고, 저녁에 당겨오는 방식으로 물고기를 잡았다고 한다. 이 때 그물은 일자一字 형태로 한 쪽에 추를 달아서 바다에 내려놓아서 지나가는 생선이 그물코에 걸리게 하여 잡는다. 청간정 앞에는 올망졸망한 바위가 많아서, 고기가 바위 사이에 숨어서 서식・먹이 활동 등을 하기에 그 주변 중 바닷물이 흐르는 곳에 그물을 설치하면 고기를 많이 잡을 수 있었다고 한다.

---

7) 姜潛, 「大津」, 『對山集』

8) 망대網臺는 4개의 기둥을 세워 그물로 망을 만들어 고기나 해초류 등을 말리는 도구를 말한다.

9) 李震相, 「宿黃金浦」, 『寒洲集』

10) 具文游, 「松浦漁村」, 『禮谷先生遺集』

11) 南孝溫, 「遊金剛山記」, 『秋江集』

12) 국립수산과학원(편), 『한국 어구도감』, 해양수산부, 2002.

그물에 해조류가 붙어있으면 생선이 이를 경계하기에 어획량이 줄어들고, 그물이 무거워져 이를 당기는데 힘이 많이 들기 때문에 일정 기간에 한 번씩 그물에 붙은 이물질을 제거하고, 잘 말려주어야 한다. 이에 그물을 말리는 별도의 시설이 필요하여 위에서 소개한 시설을 만들었다고 볼 수 있다.

김홍도가 〈청간정〉을 그릴 당시인 8~9월에 이 지역에서 주로 잡히는 물고기는 입이 큰 대구, 정어리, 청어, 고등어, 도미 등이다.

Ⅳ. 소결小結

김홍도의 〈청간정〉을 통해 18세기 청간역을 중심으로 청간리 마을을 새롭게 정리해 보았다. 이 그림은 2가지 내용을 담고 있으며, 그림에 담겨지지 않은 내용들도 있다.

먼저 청간역이 있었기에 이와 함께 있던 청간역정 즉 청간정, 그리고 누정인 만경루, 자연지형인 만경대가 그려질 수 있었다. 아울러 청간역을 이용한 사람들의 모습 일부를 볼 수 있었고, 당시 청간리 주민들의 삶을 전해주는 민가와 어업 관련 장면들을 볼 수 있었다. 이를 통해 당시 주민들이 목책을 두른 일자형一字形 초가집에 살았고, 마을 모래사장에 집집마다 설치한 생선이나 해조류를 말리는 시설, 선주들이 설치한 그물 말리는 시설이 있었던 사실을 알 수 있었다. 또한 그물 형태를 볼 때 당시 자망어업이 성행했던 것으로 여겨진다. 어선은 풍선배와 쪽배를 이용했는데, 풍선배는 돛을 2개 달고 멀리 수평선이 보이는 곳까지 나가서 조업을 하였으며, 쪽배는 마을 인근 암석이 많은 얕은 바다에서 2~3명이 낚시를 했고, 이동은 노 대신 긴 장대를 이용하였음을 알 수 있다.

김홍도가 그리지 않은 청간리를 구성하는 중요한 요소는 청간천과 청간천교, 청간창과 백촌토성, 포구인 군선진, 그리고 넓게 펼쳐진 들이다. 관동팔경에 집중한 청간정도이기에 이러한 요소들을 그릴 필요가 없었을 것으로 추정된다. 김홍도의 〈청간정〉을 통해 1788년 간성군 청간리 전체를 살펴보고, 현재와 관련지어봄으로써 청간정과 당시에 살았던 사람들의 모습을 조금이나마 이해할 수 있었으면 한다.

부산 범어사의 범어(梵魚)에 관한 고찰

송 화 섭 | 중앙대학교

Ⅰ. 서론

부산지역 전통사찰가운데 금정산 범어사(金井山 梵魚寺)는 대형 사찰에 속한다. 범어사의 창건설화는 『신증동국여지승람』과 『세종실록지리지』에 수록되어 있다. 범어사 창건설화에 범어(梵魚)가 묘사되어 있으며, 금정산에는 범어 전설과 관련하는 금샘(金井)유적이 있고, 금정산에서 흘러내린 물이 범어천(梵魚川)[1]을 이루고 있다. 범어는 범어사 창건설화에 등장하고 있다. 범어사 창건설화에 황금물고기(金色魚)가 등장하고 있지만, 범어사의 사찰장식에는 황금물고기는 보이지 않는다. 범어를 유추할 수 있는 용두어신상(龍頭魚身像)이 범어사 관음전 다포계 장식의 초익공 쇠서에 용머리 장식과 내출목에 물고기 몸체가 장식되어 있다. 이 용두어신상(龍頭魚身像)은 사찰의 범종각 사물가운데 하나로서, 범어상(梵魚像)으로 볼 수 있다. 그러나 범어사의 창건설화에는 황금물고기가 범어로 묘사되어 있다. 범어사 창건설화의 황금물고기와 관음전의 용두어신상 장식은 상관성은 없는 것일까 진지한 검토가 필요하다. 범어사 창건설화와 범어사 기록을 분석하여 범어사의 범어에 관한 문화적 계통을 밝혀보고자 한다.

1) 『신증동국여지승람』 제23권 동래현 산천조 "在縣西二里其源出金井山"

Ⅱ. 부산 범어사의 범어 사료와 해석

1. 사료

(가) 산마루에 3장 정도 높이의 돌이 있는데 위에 우물이 있다. 둘레가 10자이며 깊이는 7촌이 된다. 물이 가득차 있어 가뭄에도 마르지 않고 빛은 황금색이다. 세상에 전해오는 말로는 한 마리의 금빛물고기가 오색구름을 타고 하늘에서 내려와 그 속에서 놀았다 하여 이렇게 그 산을 이름지었고, 인하여 절을 짓고 범어사라 불렀다(山頂有石高可三丈 上有井圓十餘尺深七寸許 有水常滿旱不渴 色如黃金 世傳有一金色魚乘 五色雲 從天兩下 遊泳其中 以此名其山因創寺名梵魚)[2].

(가)는 금정산 범어사의 창건설화이다. 범어사는 『삼국유사』권4 의해 의상전교에 의상대사(625~702)가 화엄십찰(華嚴十刹)을 선정하였는데, 금정산 범어사가 포함되어 있다. 의상은 화엄교학의 확산과 화엄교단을 형성하기 위하여 10대 제자를 두었고, 10대 제자들과 함께 화엄사찰을 건립한 것으로 보인다[3]. 범어사는 의상대사가 678년(문무왕18)에 창건한 것으로 알려졌으나, 『梵魚寺創建史蹟』에는 835년(흥덕왕10)에 창건되었다고 기록해 놓았다. 범어사는 문무왕 18년(678)에 창건되었을 가능성이 크다. 『삼국유사』권제2 만파식적조에 "문무왕은 왜병을 진압하기 위하여 감은사를 지었는데, 다 마치지 못하고 바다의 용이 되었다"고 세주에 기록해 두었다[4]. 이를 입증하듯이 『삼국유사』권제2 문무왕 법민조에 문무왕이 지의법사에게 말하기를 "내가 죽은 후에는 원컨대 나라를 수호하는 큰 용이 되어 불법을 숭상하고 받들어 나라를 수호하겠노라"하였고[5], 문무왕이 붕어하신 후에 동해가운데 큰 바위에 장례를 치르라고 유언하였으며, 신문왕은 문무왕의 유언을 받들어 감은사 앞 동해변 큰 바위에 유골을 묻고 대왕암이라 하였다. 금정산 범어사의 창건은 당시 왜구의 공격을 방어하기 위한 호국도량으로 조성되었음을 알 수 있다.

---

2) 『신증동국여지승람』 제23권 동래현 산천조 "山頂有石高可三丈 上有井圓十餘尺深七寸許 有水常滿旱不渴色如黃金 世傳有一金色魚乘五色雲從天兩下遊泳其中 以此名其山因創寺名梵魚"

3) 경상북도,『신라의 불교 수용과 확산』,신라천년의 역사와 문화,연구총서 13, 2016, 210쪽

4) 『三國遺事』 卷 第2 萬波息笛 "文武王慾鎭倭兵 故始創此寺 未畢而崩 爲海龍"

5) 『三國遺事』 卷 第2 文武王 法敏 "朕身後願爲護國大龍 崇奉佛法 守護邦家"

2. 금정산의 금정 유적

금정산의 금정 유적은 『세종실록지리지』(1424년)와 『신증동국여지승람』(1481년)에 등장한다. 금정산의 석정이야기가 등장한다. 『세종실록지리지』금정산 석정 사료가 『신증동국여지승람』금정산 약간 앞선 시기에 편찬되어 앞선 시기의 사료를 채택하여 다음과 같은 내용으로 소개한다.

(나)金井山 石井

在縣西北 山頂有石高可三丈 上有井 圓十餘尺 深七寸許 有水常滿雖旱不渴 色如黃金 其下有梵魚寺 世傳昔有一金色魚乘五色雲從梵天而下 遊詠其中 以此得名[6].

(나)금정산에는 石井이 있다. 금정산은 동래현의 서북쪽에 위치하는 산이다. 산정에 3丈(9m) 높이의 돌이 있는데, 그 돌위에 우물이 있다. 그 우물의 둘레는 10척(3m)정도이고, 깊이는 7촌(21cm)이다. 그 우물에는 항상 물이 가득차 있고, 비록 가물지라도 마르지 않으며, 그 물빛은 황금색이다. 그 아래에 범어사가 있는데, 세상에 전해오기를 옛날에 금색어가 오색구름을 타고 범천에서 내려와 그 가운데에서 유영하였고, 여기에서 범어 이름을 얻었다. 실제 금정산에는 석정이 위치하고 있다. 이 석정은 우물이라고 할 수는 없지만, 바위기둥 정상에 석정이 있으며, 이 석정의 물이 햇빛을 받으면 황금색으로 보였던 것으로 보인다. 이 황금빛 우물 속에 황금물고기가 오색구름을 타고 범천에서 내려와, 그 물속에서 유영하였다 하여 범어사의 이름이 생겨난 것이라 하였다.

『신증동국여지승람』에서는 황금물고기가 하늘에서 내려왔다고 하였는데, 『세종실록지리지』에서는 그 하늘을 범천으로 표기하였다. 범천은 제석천과 더불어 힌두신앙에서 파생된 호칭인데, 범천은 산스크리트어의 브라흐마(Brahmā)의 음역으로 본래 인도의 브라흐만[梵]에서 유래하였다. 브라흐마는 비슈누, 쉬바와 함께 3대 힌두신이다. 황금물고기(金色魚)가 오색구름을 타고 범천에서 내려왔다(一金色魚乘五色雲從梵天而下)는 사실은 황금물고기는 힌두신앙에서 나왔다는 뜻이다. 그렇다면 인도의 힌두신앙이 동남아시아, 티벳 지역을 경유하여 중국에 들어와 밀교로 정착하였으며, 중국의 밀교가 통일신라시대 도당유학생들에 의해서 신라에 전파되어 금정산 범어사 창건설화가 등장하게 된 것으로 보인다. 경덕왕 10년(751)에 창건된 석굴암에 범천상과 제석천상이 조각되므로써 일찍이 초기불교에 귀의하여 호법신 신장상으로 묘사된 브라흐마가 신라사회에 들어왔음을 알 수 있다.

6) 『세종실록지리지』, 경상도 동래현 금정산 석정

Ⅲ. 신라사회에서 범어의 출현과 그 문화적 계통

1. 범어 출현

범어사 창건설화에 금정산의 우물(井)은 금색(金色)이라 하였고, 그 우물 속에 노닐고 있는 물고기를 금색어(金色魚)라고 표현하였다. 이 금색어는 오색구름을 타고 하늘에서 내려왔다는 신화적인 물고기이다. 금색어(金色魚)는 황금빛 물고기라는 것이며, 황금빛 물고기가 곧 범어(梵魚)인 것이다. 그런데 신화상 금색어는 범천에서 오색구름을 타고 내려오지만, 실제 물고기의 생존하고 서식, 활동하는 공간은 바다이어야 한다. 인간과 바닷물고기의 관련성은 『삼국유사』 권제1 기이편 연오랑세오녀조에 등장한다.

> (다)제8대 아달라왕 즉위4년 정유에 동해변 연오랑과 세오녀 부부가 살고 있었다. 하루는 세오가 바다에 가서 海藻를 따고 있던 중 홀연히 한 바위(一云一魚)가 있어 그를 싣고 일본으로 가 버렸다. 그 나라사람들이 보고 이는 비상한 사람이라 하여 왕으로 삼았다. 세오가 그 남편이 돌아오지 않는 것을 괴이 여겨 찾아가 보니 남편의 벗어놓은 신이 있는 지라 그 바위 위에 올라가니 바위가 또한 전과 같이 그를 싣고 갔다.

(다)의 아달라왕 4년 정유년은 A.D 157년이다. 내용의 핵심은 신라의 동해 해변에서 홀연히 한 바위에 오르니 연오랑과 세오녀를 싣고서 일본으로 갔다는 내용이다. 그러나 실제 바위가 사람을 싣고서 바다를 항진하여 일본에 갈 수는 없는 일이다. 『삼국유사』연오랑세오녀에 "忽有一巖(一云一魚)"내용이 등장하고 있다. 연오랑과 세오녀가 타고 일본에 갔다는 바위(巖)는 물고기(魚)라는 것이다. 그런데 연오랑세오녀가 일본으로 건너간 시점이 신라 8대 아달라왕 4년(157)이라는 것이다. 신라 초기사회에서 사람이 바다물고기를 타고 바다건너 일본에 간다는 이야기는 신화적 이야기이지 실제 있었던 이야기는 아니다. 『삼국유사』권제2 수로부인조에 "해룡이 홀연히 나타나 부인을 끌고 바다속으로 들어갔다(海龍忽攬夫人入海)"내용이 있다. 홀연히 일어나는 현상은 신이성(神異性)을 안고 있다. 수로부인 이야기는 성덕왕(702~736) 재위년이 시대적 배경이다. 이처럼 신라사회에서는 해룡이 사람을 바닷속으로 데리고 가거나 사람이 바닷물고기를 타고 바다를 항진한다는 등의 신이한 이적(異蹟)이 삼국유사 곳곳에 많이 등장한다.

연오랑과 세오녀가 바닷물고기를 타고 일본으로 건너갔다는 이적은 당시 큰물고기신앙이 신라에 전파되었음을 의미한다. 연오랑 세오녀가 바닷물고기를 타고 항진하였던 모습을 연상시켜주는 자료가 상주 남장사 극락보전의 이백기경상천 도상이다. 이백기경상천(李白騎鯨上天)은 중국 당나라 시인 이백이 고래를 타고 하늘로 올라간다는 구절이다. 이 구절에는 고래(鯨)를 서서타는(騎) 방식

을 그림으로 표현하였다. 도상에는 이백은 고래가 아닌 큰 물고기 위에 서 있고, 큰 물고기는 물살을 가르며 헤엄치며 항진하고 있다[7]. 당대(唐代)에 사람이 타는 큰물고기를 고래(鯨)로 인식하는 신관념이 있었던 듯하다. 상주 극락보전의 이백기경상천 그림은 당나라에 유학을 다녀온 최치원의 영향을 받아 제작된 것이다. 이백기경상천의 도상은 중국의 화보, 화병 등에 다양하게 나타난다.

그렇다면 통일신라와 당나라 사이의 문물교류 과정에서 범어 신앙과 문화가 전래하였고, 당대의 범어신앙 전래로 범어사가 창건된 것으로 보인다. 통일신라시대 상인들이 중국 절강성 영파구 보타낙가산까지 진출하였다는 이야기가 서긍의『선화봉사고려도경』에 등장하고 있다. 『宣和奉使高麗圖經』卷 34 海道 一 梅岑 조에 다음과 같은 내용이 등장한다.

> (라) 옛 신라상인이 중국의 오대산에 가서 그 상을 조각해 본국으로 실어가고자 바다에 나갔으나 암초를 만나 배가 붙어 나아가지 않았다. 이에 암초 위에 觀音像을 도로 올려놓았다. 보타원의 승려 종악이라는 자가 殿에 다시 맞아 봉안하였다[8].

(라)는 신라상인들이 절강성 영파구 정해현 매잠의 보타도까지 진출하였음을 보여주는 내용이다. 이러한 전설이 입증하듯이, 중국 정해현 보타도에는 신라초가 위치하고 신라초기념비가 세워져 있다. 신라상인들의 보타낙가산 진출은 장보고의 해상무역활동이 활발하게 전개되던 8세기말 9세기 초로 보여진다. 신라 상인들은 중국 오대산에서 관음상을 조각하여 보타도에서 배에 싣고서 본국으로 운송하려다가 배가 암초에 걸려 나아가지 못하자 관음상을 내려놓았다는 이야기다. 신라상인들이 보타도에서 배에 관음상을 싣고 출항하였다는 이야기는 항해안전 목적이 더 큰 요인이었을 것이다. 통일신라시대에 관음상 운송은 당대의 이백기경상천과 같이 관음상이 바다에서 큰 물고기를 타고 항진하는 해양신앙이 신라에 전파해왔음을 상징시켜 준다. 그렇다면 주산군도 보타낙가산의 사찰에 봉안된 관음상을 살펴 볼 필요성이 있다.

2. 문화적 계통

보타낙가산이 관음성지로 발달한 것은 당말오대(唐末五代)라고 보고 있다. 그런데 보타낙가산 사찰의 원통전에는 물고기를 타고 있는 관음상이 봉안되어 있다. 이 관음상은 백의관음보살이며, 백의관음상이 타고 있는 큰물고기는 오어(鰲魚)라고 불려지고 있다. 이러한 보타낙가산의 물고기

7) 송화섭,「동아시아 태평양의 두 고래 이야기」『도서문화』제50집, 목포대학교 도서문화연구원, 2017

8) 『宣和奉使高麗圖經』卷 34 海道一 梅岑

등에 타고 서 있는 모습은 상주 남장사의 이백기경상천 도상과 동일한 계통의 형상이다. 중국에서 당대(唐代)의 이백기경상천도가 성행하였던 만큼, 보타낙가산에 백의관음보살이 물고기 등에 타고 서서 바다를 항진하는 모습은 기경관음상(騎鯨觀音像)이라 할 수 있다[9]. 단지 왜 백의관음보살이 탄 물고기를 고래(鯨)라고 했느냐를 규명하는 것이 중요하다.

큰 물고기(또는 龍)를 탄 관음상은 베트남과 말레이시아 사찰에서 발견되고 있다. 또한 베트남 중부 이남의 해안지대에는 돌고래를 숭배하는 고래사당이 곳곳에 분포하고 있다. 고래사당에는 바닷가 백사장에 좌초한 돌고래를 어부들이 장례식을 치러주고 백사장에 매장하여 봉분을 만든 후 3년 탈상을 하고 고래뼈를 사당에 봉안하고 제사를 지내는 관행이 전승되고 있다[10]. 그런데 베트남 호치민 해역의 껀저섬 고래사당에는 물고기를 탄 여신상들이 당신도에 등장하고 있다. 이 당신도의 물고기를 탄 여신상들은 물고기 등에 서서 타는게 아니라 물고기에 앉아서 타고(乘) 있는 모습으로 묘사되었다[11]. 이러한 승어여신상(乘魚女神像)과 흡사한 승어신상도가 인도의 힌두신상에 등장하고 있다.

인도의 승어신상도는 3대 힌두신 비쉬누(vishnu)가 물고기로 화신하여 물고기 등에 타고 있는 모습이다. 비쉬누는 10가지로 화신(化身:avatar)하는 능력을 가졌는데, 첫 번째로 물고기(matsya)로 화신하고 있다. 이 마츠야가 황금색의 거대한 물고기로 묘사되어 나타난다. 마츠야는 반신반어(半身半魚:人頭魚身)의 모습으로 묘사되거나 비쉬누가 물고기를 타고 있는 모습으로 묘사되기도 한다. 비쉬누가 물고기를 타고 있는 모습은 인도에서 남해의 바닷길로 인도차이나반도 해안지대로 전파되었고, 베트남 중부 이남에는 참파힌두문화를 유지시킨 참파(Champa) 왕국이 1천년 동안 나라를 운영하였었다. 베트남에서 참파왕국의 전성기에 인도의 비쉬누 해신신앙이 전래하면서 남인도의 남해관음신앙을 동반 전래하였으며, 참파왕국에서 남해관음이 백의관음으로 정착하였다. 인도의 마츠야전설에는 어항 속의 작은 물고기가 큰 물고기로 성장하여 바닷물고기가 된다는 비쉬누의 마츠야 화신설화(化身說話)가 전해오고 있다. 비쉬누가 타는 물고기상을 돌고래(dolphin)라고 인식하게 된 것은 인도의 힌두신앙이 인도차이나반도 베트남의 참파왕국에서 인도 힌두신앙의 큰물고기와 참족(Cham族)의 고래숭배가 결합되면서 물고기인 마츠야와 돌고래와 동일시하는 기경신앙이 등장한 것으로 보인다.

9) 송화섭.LE THI NGOC CAM,「동아시아 기경신앙의 관점에서 본 위도 대리 원당의 신령씨당신도와 문화적 다양성」『다문화콘텐츠연구』제32집, 문화콘텐츠기술연구원, 2019.12

10) LE THI NGOC CAM.송화섭,「베트남 붕따우 푹하이마을(PHUOC HAI)의 남해고래무덤」『인문콘텐츠』제54호, 인문콘텐츠학회, 2019

11) 송화섭,「동아시아 태평양의 두 고래 이야기」『도서문화』제50집, 목포대학교 도서문화연구원, 2017

Ⅳ. 동아시아 범어(梵魚)의 전파 루트와 梵魚寺 창건

인도의 힌두신앙이 동남아시아와 중국으로 전파되면서 밀교화되었고, 중국화된 밀교문화가 통일신라시대에 한반도 서남해안으로 전파되어 온 것이다. 따라서 우리나라에서도 통일신라시대에서 고려시대에 걸쳐 밀교신앙이 성행하였다. 이러한 통일신라-고려시대의 밀교문화는『삼국유사』가 결정판이다. 밀교는 힌두신앙의 전파 과정에서 그 지역의 토착신앙과 교섭하면서 형성된 독특한 불교문화다. 큰물고기 신앙의 발상지는 인도다. 인도의 큰물고기 신앙이 인도차이나반도에 전파되면서 베트남의 고래신앙과 결합하였고 큰물고기와 돌고래숭배가 결합하여 중국 당나라에서 이백기경상천(李白騎鯨上天)을 태동시켰다.

인도에서 불교의 전파루트는 남인도에서 바닷길로 올라오는 남방불교와 인도에서 북쪽 산악지대, 사막지대의 실크로드를 경유하는 티벳불교(북방불교)가 당의 낙양과 장안으로 전파되었다. 당대(唐代)에 인도의 마츠야(matsya) 신앙이 실크로드를 경유하여 티벳, 장족자치구에 전파되었으며 당의 수도였던 장안, 낙양에 쌍어문(雙魚紋) 황금물고기를 등장시켰다. 쌍어문 물고기는 인도에서 티벳지역(장족자치구)을 경유하면서 태동하여 중국에 전파되었다. 반면에 남방불교가 동남아시아 남해항로를 따라 전파되면서 큰물고기 고래신앙과 남해관음 및 백의관음신앙을 파생시켰으며 중국 동남해안의 보타낙가산으로 올라오고, 보타낙가산에서 한반도 서남해안으로 전파되었다.

8~9세기 통일신라에서 중국 당에 유학을 떠났다가 귀국하는 승려들이 당의 황금물고기 신앙을 전래해와 범어사 창건설화에 금색어가 등장하게 된 것이다. 범어사가 창건되던 678년(문무왕18)에 신라사회에 밀교(密敎) 신앙이 성행하였으며, 일반 민간계층과 왕실까지도 밀교가 수용되면서 황금물고기(金色魚)의 범어신앙이 등장하였고, 범어사의 창건설화에 황금물고기가 등장한 것이다. 실제 인도에서는 비쉬누가 큰물고기를 타고 있는 모습이 황금빛으로 장식 묘사되어 있다. 이처럼 비쉬누가 탄 황금물고기가 남해항로의 바닷길로 인도차이나반도와 중국으로 들어오면서 백의관음보살이 물고기를 타고 있는 기경관음상이 보편적으로 등장 묘사되어 있다.

이와같은 기경관음상 분포권에는 쌍어문 물고기는 발견되는 사례가 드문 반면에, 중국의 쌍어문 분포권에서는 기경관음도는 찾아보기가 쉽지 않다. 따라서 중국에서는 인도 큰물고기신앙이 인도차이나반도와 남중국 영파로 전파되면서 백의관음이 물고기를 타고 있는 모습과 쌍어문 물고기 신앙이 동반하여 등장하고 있다. 이러한 중국의 기경관음상과 쌍어문 물고기신앙이 중국에서 바다건너 한반도에 전파되어 왔다. 한국의 사찰에서는 기경관음상은 발견되지 않고 백의관음상과 큰물고기상이 분리되어 등장하고 있는 반면에 쌍어문 장식은 사찰 장식과 수로왕릉 정문 장식에 등장하고 있다. 수로왕능의 쌍어문은 가야와는 아무런 관련성이 없는 듯하다.

V. 맺음말

『삼국유사』기이편 낙산이대성 관음정취조신조에는 보타낙가산 관음신앙의 신라에 전파된 내용이 등장한다. 보타낙가산 해변굴신앙이 신라에 전파되어 양양 낙산사 창건설화에 반영되었지만, 백의관음이 큰물고기를 탄 기경관음상은 보이지 않는다. 또한 중국 당나라에 전파된 황금물고기 신앙이 신라에 전파되어 범어사의 창건설화에 범어로 등장하고 있다. 곧 황금물고기(金色魚)가 범어(梵魚)다. 이와같이 황금물고기는 사료에 등장하고 있지만 사찰의 유물과 장식에서 황금불고기는 거의 등장하지 않는다. 또한 중국 보타낙가산 계통의 기경관음상이 백의관음상과 용두어신상(龍頭魚身像)으로 분리되어 한반도 사찰에 등장하고 있다. 부산 범어사에는 황금색물고기와 함께 범어사 관음전의 용두어신상 장식이 등장하고 있다. 황금색물고기도 범어요, 용두어신상도 범어라 할 수 있다.

부산 해운대, 고운 최치원의 효자차

박 말 다 [1] | 국립목포대학교

Ⅰ. 머리말

신라 말기 대문장가 고운(孤雲) 최치원(崔致遠, 857~?)은 문학과 정치, 종교, 철학 등 다양한 영역에서 탁월한 업적을 남긴 인물이다. 특히 이곳 부산 동백섬 남단에 위치한 '해운대(海雲臺)' 석각은 현재 부산을 대표하는 상징 중 하나로, 그의 존재가 후세에 끼친 영향을 잘 보여준다.

본 논문은 최치원의 인물사와 문학적 성취, 현존하는 우리나라 최초의 기록이라 할 수 있는 『계원필경(桂苑筆耕)』에 담긴 차(茶)에 관한 세 가지 특별한 기록을 통해 그의 효심이 담긴 '효자차' 전승의 배경과 함께 9세기 통일신라시대 차 문화의 접점을 고찰해 보고자 한다.

Ⅱ. 최치원의 생애와 문학적 위상

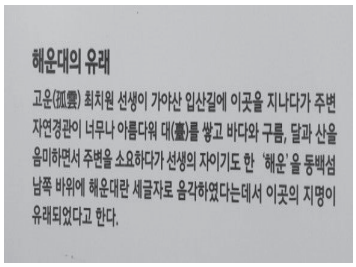
경주최씨의 시조인 최치원은 857년(신라 헌안왕 원년)에 경주 사량부(沙梁部)에서 태어난 신라 말기의 유학자이자 중국과 한국에 많은 글을 남긴 대문장가이다.

특히 차(茶)에 대해서는 현존하는 가장 오래된 기록을 남겼으며 고운(孤雲)이라는 자신의 자(字)처럼 외롭고 고단한 세월을 살면서도 맑고 고상한 정신을 잃지 않은 차인의 표상이라 할 수 있는 인물이다.

또 다른 자(字)로 해운(海雲)을 썼는데, 부산의 해운대(海雲臺)가 최치원의 이 이름에서 비롯한

1) 국립목포대학교 강사, 국제차문화산업연구소 연구원

것이다. 해운대 동백섬에는 최치원이 남긴 글씨와 그를 추모하여 세운 비석 및 동상, 시비들이 공원 정상에 세워져 있다.



신라에서 이미 천재로 소문난 최치원은 12세에 상선을 타고 당나라 유학길에 올랐다. 『계원필경』을 보면 고운의 아버지는 당시 육두품 출신으로 신라의 골품제도에 막혀 입신양명이 어려운 아들의 미래를 위해 당으로 유학을 보내면서 학업 정진을 독려하며 어린 아들에게 이렇게 당부했다고 한다.

"10년 안에 등과하지 못하면 내 아들이라고 하지 말아라,
나도 아들이 있다고 말하지 않겠다"

"아버지의 말씀을 받들어 다른 사람이 백을 하면
나는 천을 한다는 마음으로 학문에 정진했다"

아버지의 당부대로 어린 고운은 만리 이국에서 남들보다 몇십 배 노력을 기울였고 그 결과 유학 온 지 6년 만인 874년(당 희종 건부 원년)에 반공과에 급제하여 20세에 지방관리가 되었고, 이때부터 그의 문명이 점차 세상에 알려지기 시작했다.

그 무렵 중국 산동(山東)에서는 황소(黃巢)가 반란을 일으켜 당의 수도가 함락되면서 당 황제 희종(僖宗)은 서촉으로 피난을 떠나야만 하는 지경에 이르렀다. 이때 고운은 황소를 토벌하기 위해 회남절도사 겸 제도행영병마도통(諸道行營兵馬都統)으로 파견된 고병(高駢)의 종사관으로 임명받아 서기 일을 맡게 되는데, 이때 지은 글이 「격황소서(檄黃巢書)」이다. 귀신을 울리고 천지를 놀라게 한 명문장이라고 일컬어지는 글이다. 황소가 이 격문을 읽고 혼비백산하여 자기도 모르게 침상에서 굴러떨어졌다는 일화가 중국 역사책에 기록되어 전해질 만큼 빼어난 명문장이었다고 한다.

글로써 큰 공을 세운 고운은 황제에게 새 벼슬과 자금어대(紫金魚袋)를 하사받는 등 인정을 받게 되고 명성 또한 얻게 되었다. 그렇게 10여 년간 당에서 관리로 재직하는 동안 좋은 지방관으로, 또 명문장으로 큰 반향을 일으켰지만 정작 고운의 마음은 남의 나라 조정에서 일하는 외로움과 괴

로움이 컸던 것 같다. 또 고국에 돌아가 자신의 포부와 역량을 마음껏 발휘하고 싶은 바람도 컸을 것이다. 마침내 고운은 황제에게 귀국의 뜻을 올렸고 황제 희종은 신라에 보내는 친서를 주어 특사의 자격으로 귀국을 허락하였다.

고운은 17년간의 당 생활을 마치고 드디어 꿈에 그리던 고국으로 돌아왔으나, 당시 신라는 정치적 혼란기에 접어들어 쇠미 일로를 걷고 있었다. 결국 조정에서의 뜻을 펼치지 못하고 지방관으로 외직을 자청하여 대산, 왕령, 부성 등의 태수를 역임하며 백성들과 더불어 동고동락하는 목민관의 삶을 살았다. 특히 함양에서는 해마다 수해(水害)를 입히던 물길을 돌리기 위해 산이 아닌 평지에 수해 방지를 위한 우리나라 최초의 인공 숲인 상림(上林)을 조성하였는데, 이는 천년의 세월과 함께 울창해져 지금까지 함양 사람들을 위한 최고의 공원(천연기념물 제154호)이 되어주고 있다. 그의 애민정신은 지역사회에 큰 영향을 주었고, 그 흔적은 지금까지도 함양의 학사루와 신도비 등으로 남아 있다.

그가 외직에 나가 지방 행정관을 하는 동안에도 신라의 국세는 점점 쇠미해 갔다. 894년(진성여왕 8년)에 고운은 '시무십조(時務十條)'를 올려 나라의 기강을 바로잡고 기울어 가는 국운을 회복하기 위해 마지막 안간힘을 쏟아 보았으나 국운의 쇠퇴를 막을 수 없었다. 지방에는 견훤과 궁예가, 또 한쪽에서는 왕건이 고려를 세우니 신라 천년사직이 풍전등화와 같던 시기였다. 898년(효공왕 2년) 자신도 벼슬에서 물러나 해인사에 은거하였다. 이 시기를 『삼국사기』에서는'산림과 강과 바다로 소요 방랑하며 정자를 짓고 송죽을 심으면서 서책으로 베개를 삼고 풍월를 읊었다'고 적고 있지만 고운 자신이 남긴 시와 글을 보면 결코 '풍월을 읊는'시간이 아니었다, 비루한 말을 끌고 망해가는 조국의 이곳저곳을 순례하며 이름없는 아름다운 산천에 이름을 지어주고 미처 달래지 못한 울분을 한잔의 차와 시로 달랬던 고단한 국토순례의 여정이었던 것으로 보인다.

해인사 이후 고운이 거쳐 간 곳들로 『삼국사기』는 경주의 남산, 강주(지금의 의성)의 빙산, 가야산의 청량사, 지리산의 쌍계사, 합포(지금의 마산 및 창원 일대)의 별서 등 다섯 곳을 열거하고 있지만 고운의 흔적이 남아있는 곳은 삼남(三南)의 곳곳을 비롯하여 멀리 금강산까지 이른다. 특히 지리산과 화개동, 금강산 구룡폭포 등에는 그의 각석과 시가 남아 있으며, 여러 지방에 그를 기리는 전설과 지명이 존재한다.

고운의 최후에 대해서는 명확한 기록이 없다, 가야산 해인사 혹은 지리산 삼신동 등이 그의 최종 거처로 추정될 뿐이다. 그가 신선이 되었다는 전설은 고려의 문장가 이인로의『파한집(破閑集)』을 시작으로,『택리지』,『지봉유설』등 후대 문헌에서 반복되어 언급되었다. 이러한 신선화 전설은 고운이 단순한 문인이 아닌, 초월적 존재로 인식되었음을 보여준다. 경주의 서악서원과 정읍 무성서원에 그의 위패가 모셔져 있다.

Ⅲ. 최치원과 차(茶): '효자차'의 유래

고운이 머물렀던 9세기 중국 당나라는 이미 차문화가 크게 활성화되어 황제부터 일반 서민에 이르기까지 온 나라 사람들이 다 차를 마시던 시기였다. 남북 운하의 개통으로 화남에서 나는 차를 화북으로 손쉽게 운송할 수 있게 되면서 중국 전역에 차 마시는 습관이 널리 확산된 것이다.

당나라 풍속사를 쓴 봉연의 『봉씨문견기(奉氏聞見紀)』에 따르면 "육우가 『다경(茶經)』을 지어 차의 효능과 차 달이기, 차 굽는 법을 말하고 다구 24종을 만들어서 이를 모둠바구니에 담으니 멀고 가까운 곳에서 마음을 기울여 사모하고, 호사가는 한 벌을 집에 간직하였다. 이에 다도가 크게 성행하여 신분이 고귀한 사람과 조정의 벼슬아치로서 차를 마시지 않는 사람이 없었다" 고 하였으며, 차 시장에 대해서는"시중에 많은 점포가 차를 끓여 판다. 도속을 가리지 않고 돈을 던져 그것을 사 마신다. 오는 배와 수레가 끊이지 않고 도착하는 곳마다 차를 산처럼 쌓아 놓았으며 그 종류와 금액은 정말 여러가지다."라는 글을 남기고 있다.

이렇듯 차문화가 활성화된 당나라에서 고운 역시 차를 가까이했고, 17년 세월이 흐르는 동안 고은의 차는 심오한 경지에 이른 듯하다. 고은은 차에 대한 문헌도 여러 편 남겼는데 그가 남긴 기록은 우리나라 차에 대한 현존하는 가장 오래된 기록이라 할 수 있다.

이 중 특별한 의미를 지닌 차 문헌 세 편을 살펴보기로 한다. 먼저 첫번째 글은 고운이 고향의 부모에게 차와 약을 보내기 위해 석 달치 급료를 미리 지급해 달라고 청하는 「사탐청료전장(謝探請料錢狀)」이다.

> 그러나 (고향길은) 아득히 바다에 막혀있어 부모님을 봉양하려는 뜻을 이루기 어렵고, 비바람만 처량하여 속절없이 양산(梁山)의 눈물을 뿌립니다. 이미 효도와는 멀어지고 또 봉양마저 못하니, 다만 제 몸을 책할 뿐인데, 감히 부모님의 뜻을 받든다고 말할 수 있겠습니까? 더구나 오랫동안 고향으로 가는 사신이 없어 집에 편지조차 부치기 어려우니, 오직 척호(陟岵, 고향의 부모를 그리워함)의 시만 읊으며 바다 건너 고향으로 가는 인편을 만나지 못하고 있었습니다. 마침 오늘에 이르러 본국의 사신 배가 바다를 건넌다기에, 모(某, 고운 자신)는 차와 약을 사서 집에 편지와 함께 부치고자 하옵니다. 말발굽 자국의 물은 마르기 쉽고, 물이 흐르는 산골짜기는 채우기 어려우니, 엄하신 꾸지람을 피하지 않고 다시 궁한 사정을 아뢰옵니다.
>
> (然而烟波阻絶 難申負米之心 風雨淒涼 空灑梁山之泣 旣辣溫清 又闕旨甘 但切責躬 敢言養志 況又無鄉使 難附家書 唯吟陸站之詩 莫遇渡源之信 今有本國使船過海 某欲買茶藥 寄附家信 伏緣蹄涔易渴 溝壑難盈 不避嚴誅 更陳窮懇)

중국에서 좋은 차를 마실 때마다 고운은 고국의 부모님께 좋은 차 한 잔 올리고 싶은 마음이 간

절했을 것이다. 그러나 현실은 이역만리 떨어진 고국에 차는커녕 편지를 보내는 것도 쉽지 않은 형편이었다. 그런데 마침 신라의 사신을 태운 배가 왔다니 부모님께 차를 보낼 수 있는 이 얼마나 좋은 기회인가? 그런데 하필 이번엔 가지고 있는 돈이 넉넉치 않아 많은 차를 살 수가 없었다. 그래서 통 크게 석 달 월급을 가불하여 차와 약을 사기로 한 것이다.

부모님께 보낼 차와 약을 살 돈이 없는 궁한 사정을 아뢰면서 급료를 미리 지급해 달라고 청하는 「사탐청료전장(謝探請料錢狀)」은 『계원필경』권18과 『동문선(東文選)』에 실려 전한다. 후세 사람들은 3개월 월급을 털어 부모에게 차와 약을 사서 보내는 고운의 효심을 기려 이 차에'효자차'라는 이름을 붙이고 있다.

고운이 차에 관해 남긴 두번째 기록은 「사신다장(謝新茶狀)」이다. 가까운 동료로부터 아주 좋은 햇차를 선물 받고 차 맛에 대한 감동과 감격, 감사의 마음을 전하는 글로써 품격높은 그의 다풍을 잘 드러내고 있다.

> 오늘 중군사 유공초가 처분을 받들어 전달하고 앞의 건으로 다아(茶芽)를 보내왔습니다. 엎드려 생각컨대 촉나라의 산등성이에서 빼어난 기운으로 자랐고 수나라 어원(왕실차밭)에서 이름을 날렸습니다. 공들여 찻잎을 따서 바야흐로 정수의 맛을 지니게 되었으니 쇠로 만든 귀한 솥에 녹유를 끓여 향기로운 진액을 옥잔에 띄워 담아야 마땅할 것입니다.
> 만약 고요한 선승이 아니라면, 바로 한가로이 신선을 맞아 드려야 할 것인데, 어찌 그 귀중한 신선들의 선물이 외람되이 평범한 선비에게 올 것을 기대하였겠습니까? 매림이 있다고 하여 갈증을 없애지 않더라도 능히 갈증을 고칠 수 있고, 훤초(근심을 잊게 한다는 망우초)를 구하지 않더라도 이제 근심을 잊게 되었습니다. 은혜에 몸둘 바를 모르겠으며 감격을 이기지 못하겠사옵니다.
> (右某今日中軍使爺公楚 奉傳處分 送前件茶芽者 伏以蜀岡養秀 隋苑騰芳 始興採擷之功 方就精華之味 所宜烹綠乳於金鼎 汎香膏於玉甌 若非靜指禪翁 即是開邀)

고운이 선물 받은 차는 육우의 『다경』에 나오는 바로 그 병차였다. 아주 어린 잎을 따서 찌고 찧고 틀에 넣어 동그랗게 혹은 네모나게 모양을 만든 뒤 잘 말려 완성한 햇 병차를 보내온 것이다. 그래서 고운은 이렇게 여러 과정을 거쳐 정성스럽게 만든 병차를 다연에 곱게 갈아 차솥에 그 찻가루를 넣고 삼비법으로 끓여내어 옥으로 만든 잔에 담아 마시는 과정을 차례대로 언급한 것이다. 고운이 당나라에서 유학과 벼슬살이를 하는 동안 차를 매우 가까이 했음을 알 수 있는 대목이다. 차가 어떤 곳에서 자라는지, 차가 어떻게 만들어지는지 그 지난한 과정에 대해서 아주 잘 알고 있기에 이렇게 귀하게 만들어진 소중한 차는 이에 어울리는 옥으로 만든 좋은 찻잔에 담아 마셔야 마땅하다고 언급한 것이다. 또한 선승이나 신선이 마셔야 할 귀한 차를 감격스럽게도 자신이 마시게 되었

고 이 차로 인해 갈증과 근심이 말끔히 해소되었다며 감사의 뜻을 나타낸 것이다.

이 「사신다장(謝新茶狀)」은 제다와 음다에 대한 고운의 해박한 지식을 마음껏 펼쳐 보여줄 뿐 아니라 고운이 차 문화를 단순한 음용의 수준을 넘어, 신선과 선비의 정신을 담은 심오한 경지로 인식하고 있음을 보여주는 수준 높은 글로 평가받는다.

고운이 남긴 차에 관한 세 번째 중요한 문헌은 국보 제47호인 쌍계사 '진감선사대공탑비(眞鑑禪師大空塔碑)'문이다. 887년 고운이 왕명을 받아 쓴 진감선사대공탑비는 진감선사와 당시의 차 문화에 대한 소중한 정보들을 전해주고 있어 우리 차 문화의 뿌리를 찾으려는 후세 차인들에게는 아주 귀한 보물로 여겨지는 기록이다.

진감선사(774~850)는 810년 중국 소림사에서 구족계를 받고 830년(흥덕왕 5년)에 귀국하여 옥천사를 세운 신라 하대 선종의 보급에 큰 영향을 미친 인물이다. 후에 정강왕이 옥천사를 쌍계사로 고치게 하고 진감(혜소(慧昭)의 시호)선사비를 세우게 하였는데 최치원은 그의 비문에서 이렇게 기록하고 있다.

누가 호향(胡香)을 보내면 그것을 기와에 담아 잿불 위에 올려 환(丸)을 만들지 않고 태워버렸다. 그러고는 말하였다.

"나는 이것이 무슨 냄새인지 모른다. 그저 마음이 경건해질 뿐이다."
또한 혹 누가 중국의 차를 보내오는 이가 있으면 섶나무로 돌솥에 불을 때어 가루를 만들지 않고 차를 달였다. 그리고는 말하였다.
"나는 이 맛이 무엇인지 모른다. 그저 배를 적실 뿐이다."
참된 것을 지키고 속된 것을 싫어함이 다 이러하였다.
(或有以胡香爲贈者，則以瓦載塘灰，不爲丸而熱之日，吾不識是何臭虔心而已。復有以漢茗爲供者，則以薪爨石金，不爲屑而煮之日，吾不識是何味濡腹而已。守真忤俗皆)

격식과 형식에서 벗어나 자유로운 차생활을 즐겼던 진감선사의 모습을 고운은 참된 것을 지키고 속된 것을 싫어한 선사의 진면목을 보여주는 예로 소개하고 있다. 이 비문을 보면 진감선사는 차를 마실 때 병차를 다연에 갈아 가루를 내어 자다법으로 끓여 마시는 당시의 음다법을 따르지 않고 병차를 통째로 덩어리째 돌솥에 넣어 끓이는 간소한 방법으로 차를 마시면서'나는 차 맛을 모른다. 그저 속를 적시기 위해 마실 뿐'이라고 말하는 검박한 인품의 소유자였던 것 같다.

'성품이 질박하고 기교를 부리지 않았으며 범패를 도입하여 널리 보급하기도 했다'고 알려진 선사의 모습을 고운은 차생활을 통해, 즉 음다법과 차를 대하는 평소의 모습을 통해 진감선사가 어떤

분인지를 그대로 보여주고 있다는 점에서도 시사하는 바가 크다 하겠다.

이밖에도 고운은 차의 종류 등에 대한‘다보(茶譜)’를 지은 것으로 전해지지만 원문이 없으며 지금은 다만 고운을 지칭하는‘학사차(學士茶)’라는 이름 하나만 남아 있을 뿐이다.

Ⅳ. 맺음말

고운 최치원은 신라 말의 정치·사회적 혼란 속에서도 고결한 정신과 뛰어난 문장력, 그리고 차를 통한 정신적 수양과 효행 등 다양한 방면에서 깊은 족적을 남긴 인물이다. 특히 그의 효심에서 비롯된 ‘효자차’ 전승은 단순한 일화를 넘어 유학자의 도덕적 삶과 차의 문화적 상징성을 잘 보여주는 사례이다. 해운대, 함양, 지리산 등 그가 남긴 발자취는 현재까지도 지역 문화와 신앙, 차 문화 전승의 근거로 기능하고 있다.

참고문헌

『계원필경(桂苑筆耕)』
『동문선(東文選)』
『삼국사기(三國史記)』
『파한집(破閑集)』
송재소 외. (2009). 한국의 차문화 천년3. 파주: 돌베개.
한국고전번역원. http://www.itkc.or.kr/

부산 모정자소리의 대귀(對句)성

이 소 라 | 공주대학교 지역개발연구소

1. 시작말

부산 수영농청농요의 모정자소리와 새로 영입된 옛 양산시 지역인 기장군(기장읍,장안읍,일광면,정관면,철마면) 모정자소리에 있어서 노랫말의 대귀(對句)성을 보고자 한다.

기장군 지역의 논매기소리는 '저리여' 류로 입말 류인 수영농청농요와 확연히 다르기 때문이다.

이들 지역은 모정자소리의 중심지대라 대귀성이 확실하여, 충남 금산이나 대전, 남부 충북과 같은 변두리 지역에서처럼 아무 가사나 부를 수가 없다.

2. 부산 수영농청농요 모정자소리의 대귀성

수영농청농요 모찌기,모심기소리[SR-A76.〈악보45,46〉]를 보면 그 대귀성이 다음과 같다.

*(앞) 일월 에헤-어, 어돋어와도, 이실 갤줄, 모르더매
(뒤) 매화 대를 꺾어들고, 이실 털로 가자시라
*(앞) 한강 에헤에-어허어,어모를 부어, 모찌기도-호, 난감하네
(뒤) 하늘에-,에이 모캐갈아, 모캐 따기, 나감하네
*(앞) 한재야 한섬,/모를 부어 어이/잡나 릭이/절반일세
(뒤) 성안에 성밖에/ 첩을 두니/ 기생첩이/절반일세
*(앞) 바다같은,/이 모자리/장구판만/남았구나
(뒤) 장구야 판으은/있단만으어이/장구 둘자/누 있을꼬
*(앞) 밀치라 닫치라 아이/ 모도잡아 홀치소,
(뒤) 영해 영천 초목이/ 호미 손만 놀리소

아침 *(앞) 이 논에다,/ 모를 숨거 어이/ 금실 금실/ 영화로세
(뒤) 우리야 부모님/ 산소 등에 에이/ 솔을 숨가/ 영화로세
점심 *(앞) 서울이라,/남정자여 어이/점섬 참이/늦어온다
(뒤) 미나리야/시금초야이/맛본다꼬/더디더냐
저녁 *(앞) 오늘 해가,/요만 되며 어이/ 산꼴,마장/연게나네,
(뒤) 우리야 부모님/어데가고-이/연게낼줄/모르는고
*(앞) 사래질고 장찬밭에 목화 따는 저 처녀야
(뒤) 목캐야 꽃은 지색인데 처저얼굴 절색이네
*(앞) 저게 가는 저 구름은 우연 신선 타고가노
(뒤) 대국이라 천자국의 노던 신선 타고 가네
*(앞) 서울이라 왕대 밭에 금비들기 알을 낳야
(뒤) 그알 한 개 주았으면 금년 과게 내 할꾸로
*(앞) 머리야 좋다 수담처녀 올뽕 난게 앉아 우네
(뒤) 올뽕돌뽕 내 따주마 백년살이 내캉 살자
*(앞) 주천 땅을 지나 치니 아니 먹어도 술내 난다
(뒤) 약주 떠고 청주 떠고 국화 정자로 놀러 가자
*(앞) 알곰 살곰 꿉은 독에 놀어 떴다 금천주야
(뒤) 팔모 깎은 유리잔에 나비 한쌍 잔질 하네
*(앞) 담장 안에 심은 화초 담밖에 후아 넘네
(뒤) 질로 가는 호걸 양반 그 꽃보고 질 안가네

3. 기장군(기장읍,일광면,장안읍,정관면,철마면) 모정자소리의 대귀성

필자의 기장군 지역 모찌기,모심기소리[SR-A5.〈악보1772,1773,1779,1780,1782,1784, 1789,1792,1793,1796~1798,1800,1802,18031805①③〉]를 보면 그 대귀성이 〈표 1〉과 같다.

〈표 1〉 기장군(기장읍,일광면,장안읍,정관면,철마면) 모정자소리의 대귀성

지역	악보	찌,심	핵심어(앞)	(뒤)
기장읍 대라리	1772	찌	한강 모부아 모찌기 난감	하늘 목화심어 목화따기 난감
		“	일월해 낮이되도 이슬갤줄 모르	명화대 꺾어들고 이슬턴다 늦어
		“	만장같은 모자리 장구판만치남았	장구판 있지만 둘이 없어 못두
		“	밀쳐라 닥쳐라 모도잡고훔쳐라	영해영천 초목 호미손 놀리라
		“	조루자 조루 이모자리 조루	조루자 조루자 영감상투 조루
기장읍 죽성리	1773	“	모자리 모를 부어 모찌기 난감	하늘에 목캐갈아 목캐따기 난감
		“	바당겉은 이모자리,장기판만 남	장기판은 좋다만,어느선부 장기두리
		“	일월해 낮이되도,이슬깰줄 모르	
철마면 웅천리	1779	“	밀치라닥치라/모도야잡아훌치라	
	1779	“	조루자조루자/각시네집을 조루	조루자조루자/이모자리 조루자
철마면 이곡	1780	“	밀치라 닥치라/모도잡아 훌치라	
	1782	“	밀치라 딜치라/모도잡아 훌치라	영화영천 초목에/호미손놀리소
일광면 용천리	1784	“	조루자조루자/어서바삐조루자	조루자조루자/이논배미 조루자
	1784	“	둘러라둘러라/앞두룸을 둘러라	둘러라둘러라/뒷두룸을 둘러라
	1784	“	조루자조루자/서방허리끈을 조루자	(*복창)
기장읍 대라리	1789	심	이논 모심어/금실금실 영화로다	우리부모산소등/솔을심어영화
	①	“	이물끼저물끼헐어놓/주인양반어딜	문어대전복손/첩의방에놀러갔
		“	새별같은저밥골/반달각씨떠나오	지가무슨반달/초생달이반달이지
		“	서울이라남정자/점섬참이늦어온	미나리시금초/맛본다고더디온
			남창남창벼루끝/무정하다울오래	나도죽어후생가서/임부터섬길라네
			찔레꽃은장가가고/석류꽃시집가	만인간웃지마라/씨종자바라간다
			오늘해어찌됐노/산골다연기나네	우리님어디가고/연기낼줄모르는
			퐁당퐁당찰수제비/사우상다올랐	헤미년어디가고/딸동자맸겼던고
			성지골바람 내리불어/도련님부채휘	그처녀알짜/도련님부채주어주네
			서울갔던선비님/우리선비아이오나	오긴오건만/칠성판에실려오네
			서울이라왕대밭/금비둘기알낳여	그알한개주웠으면/금년과거내할꺼
			초롱영사초롱/임의방불밝혀라	임도눕고나눕고/저촛불누가끄리
			방실방실 웃는아기/못다보고해졌네	
			해다지고저문날/어떤행상떠나오	이태백본처죽어/이별행상떠나오네
			알금삼삼고운독/맛들었금천주야	꽃꺾어안주놓고/첩한량잔질하네
장안읍 임랑	1789	찌	한강에모부아/모찌기도난감하다	하늘에모캐깔아/목〈화〉따기난감
	②	심	이모자리모부아/금실금실영화	우리부모산소등에/솔숨가영화
			낭창낭창볘루끝/무정하다저오랍	나도죽어환생/새낭군정들이자
			서울이라남정자/점섬참늦어간다	시월대추실한나물/맛본다고더디오
			담쑹담쑹닷마지기/일천석쏟아진	니가암만축원/일천석어디서 나
			해다지고저문날/어떤수자울고가	부모형제이별하/갈곳없어울고가네
			서울이라금대밭/금비들키알낳여	그알한개주었으면/금년과게할
			이물끼저물끼헐/주인양반어데갔	문에대전복손에/첩의방놀러갔

지역	악보	찌,심	핵심어(앞)	(뒤)
정관면	1789	심	영해영덕초목/모를잡고훌치주소	밀치라닥치라/모잡고훌치주소
	③		한강에모부어/그모찌기난감하다	하늘에목화숨가목화따기난감하
			이논배미모를심어/금실금실영화	우리부모산소등에/솔숨가영화
			이물끼저물끼헐어놓/주인양반어딜	문에대전복손에들/첩집놀러갔네
일광용천	1792	"	이물끼저물끼헐어놓/주인양반어디	문에대전복손에들/첩방놀러갔네
기장읍 대라	1793	"	저기저구름에/어디신선타고가노	대구길으천자국/노는시선타고간다
			이논에모를숨가/금실금실영화	우리부모산소등/솔숨거영화로다
			세빌겉은저밥골/반달같이떠나오네	니가무신반달이꼬/초승달이반달
			준주석삼아,안설음에/장기뜨는저남선아	반달겉은너거누님,온달같이나를주오
기장읍 대라	"	"	반지한섬모로부아/잡나랙이절반	성밖에다첩으로/기성첩이절반이다
		찌	밀치라다치라/모도잡아훌치주소	영해영덕초목에/호미야손도놀리주
철마면 미곡리	1796	심	이논에모심어/금실금실영화로다	우리부모산소등에/솔을심어영화
		"	농사법있다만/신농씨어데갔노	태고때가언제라꼬신농씨가우연말
		"	이물끼저물끼헐어놓/주인양반어데	문에대전복에와들/첩의방에놀러갔
	"	찌	한강에모를부어/모내기도난감	하늘에목화갈아/다래따기도난감하
철마면 웅천리	1797	심	이물끼저물끼헐어놓/주인양반어데	문에대전복에와들/첩의방에놀러가
			이논에모심어/금실금실영화로다	우리부모산소등에/솔을숨가정자다
			오늘낮점섬반찬/무슨고기올랐더	전라도 꼬심청어/마리바리올랐더
			초령초령양사초령/임방에불밝혀	임눕고저도눕고/저불끌이누가있노
			해다지고저문날에/어떤행상떠나오	이태백본처죽고/이별행상떠나온다
			비묻었네비묻었네/진주적삼비묻	
		찌	한재한섬모부어/잡나랙이반지	등넘에첩을두고/기생첩이반지로다
기장읍 죽성	1798	심	담장안숨근화초/담장밭후아넘네	질가는호질양반그꽃보고질안가네
			바당겉은이모자리/장구판남았네	
				우리부모 산소땅에/솔을숨거영화
			바당겉은이논배미/점섬참이늦어오	서울배추실한나물/맛본다고더디더
			설흔세칸정지안/도니라꼬더디던	이등저등건네등에/칠기걸리더디던
			베리 끝에/무정한 울오빠야	나도죽어남자되야/처저부터구할라
철마면 이곡리	1800	심	퐁당퐁당살수지비/사우판에다올	할머닌어데가고/딸애기로맸깄던고
			해다지고저문날에/산골마다연게	방실방실웃는애기/당산고개넘나드
		찌	한강에모를부어/모찌기도난감하	
				밀치라닥치라/모도잡아훔치주소
		심	우리부모산소등/솔을숨가영화	이논배미모를심어/금실금실영화다
			서울이라왕대밭/금비들게알을낳	그알한개주었이면/금년과게내할꺼
			이물끼저물끼헐어놓/주인양반어데	문에대전복에와들고/첩방놀러갔다
장안읍 월내	1802	심	명사십리해동화/꽃진다꼬서러마	몡년춘삼월봄오면/니는다시피건만/ 한번가면다시오기어렵네
			바쁜질에점섬참늦어나온다	이등저등건네등/칡걸려더디나오네

지역	악보	찌,심	핵심어(앞)	(뒤)
철마면 석길리	1803	심	사공아배둘러라/우리동생보러가자	너거동생무슨죄로/철두섬귀양갔노
			담안에꽃을숨가/(담장밖키와넘겨)	질가는호걸양반/그꽃보고질안가네
			점섬아시기던순로씨/어데만땅오시	이등저등칠기골에/칠기걸려몬오는
석길리 계속			퐁당퐁당찰수제비/사우상다올랐	할마닌어덜가고/딸의동잘시깄던고
			사공으이배둘러라/우리동생보러가	너거동생무슨죄로/철뚜섬귀양갔노
			찔레꽃장게가고/석류꽃유각가네	(만인간웃지마)?씨종자바래간다
			이논에모를부아/금실금실영화다	우리부모산소등에/솔을숨가영화다
			이물끼저물끼갇와놓고/주인양반	문어전복손에들고/첩의방놀러갔네
			서월이라만경자야/점섬참늦어간	미날우야시금초로/맛본다고더디온
			하늘에저구름은/ 어떤신선타고가노	태국이라천자국/노던신선타고간다
			서울이라왕대밭에/금비둘기알을낳	그알한대주었이머/금년과게내할로
			방긋방긋웃는애는/몬다보고해지	머리좋고실한처녀/(울봉남게)
			해다지고저문날에/어떤행상떠나오	이태백본처죽고/우매행상떠나온다
			오늘해요만되머/산골마중연기나네	우러님어디가고/연게낼줄모르던고
		찌	한강에모부아/모찌기도난감하고	석상에상추갈아/상추캐기난감하다
			밀치라다치라/모도잡아훌치소	영화영천손돌려/호미손들놀리소
철마면 와여		심	모시적삼속적삼/분통같은저젖보	많이보모병날끼고/담배씨만치보고
			새별같은밥골앞/반달같은피나온	니가무슨반달이고/초승달이반달
			사공아배돌려라/우리동성보러가	너거동성무슨죄로/절두섬귀양갔노
		찌	한강에모를부아/모찌기도난감하	한강에상추갈아/초아내기난감하다
장안읍 대룡리	1805 ③	찌	밀치라닥치라/모도잡아훔치라	영해영천초목에/호미잡아놀리라
		심	이물끼저물끼헐어놓/주인양반어디	문에전복손에들고/첩의방놀러갔네
			거무비단두통비게/비게모에달떴네	달뜨고별뜬방에/자고간들계관이냐
			머리좋고실한처녀/울봉남게앉아운	울봉갈봉내따주마/백년해로내캉살
			이논배비모심어/금실금실영화다	우리부모산소등에/솔심어영화로다
			모야노랑모야/니언제커서환승할래	한달크고두달크고/석달만에환승하
			점섬시기던술로혀/어데만침오시는	이등저등거네등/칠기걸려드디오네
			모시적삼안섶안에/분통겉은저젖보	많이보면병날끼고/쌀낱만치보고가
			해다졌내해다졌네/양산땅에해다졌	방실방실웃는임/못다보고해다졌네

4. 부산의 수영농청농요에 대한 기장군 지역 모정자소리의 대귀성적 차이

제3절의 〈표 1〉을 수영농청농요와 대조해보면, 수영농청의 모찌기 가사는 후자에도 쉽게 찾아진다. 기장군의 모찌기 가사중 (앞)핵심어의 '조루자'는 3회가 나오나 수영농청엔 보이지않는다.

또한, 모심기 가사를 보면, 수영농청의 '사래질고 장찬밭' 류와 '주천 땅을 지나치니'류 가 〈표 1〉엔 없다.

또한, 〈표 1〉에서 '이물끼 저물끼'는 9회 출현함에 비해 수영농청엔 안나와 있다. '새별같은 저 밥골'은 3회 출현, '남창 남창 벼루끝'도 3회, '찔레꽃은 장가 가고'류가 2회, '퐁당퐁당 찰수제비' 류는 2회, '성지골 바람 내리불어'류는 1회, '서울갔던 선비님'이 칠성판에 실려온다는 1회, '영사초롱 임의방 불밝혀라'는 2회, '해다지고 저문 날,이별행상 떠나오네'는 3회, '담쑹담쑹 닷마지기 일천석 쏟아진다'는 1회, '장기 뜨는 저 남선아'는 1회, '신농씨 어데갔노'는 1회, '점심반찬, 전라도 꼬심청어'는 1회, 베리 끝에 무정한 울오빠'가 1회, 퐁당퐁당 살수지비'가 2회, 철마면의 '사공아 배둘러라/우리동생 보러가자'가 3회, '찔레꽃 장게 가고, 석류꽃 유각 가네'가 1회, '모시적삼 속적삼에 분통같은 저젖보소'가 2회, 거무비단 두통 비게/비게 모에 달 떴네'가 1회, '점섬 시기던 술로혀'가 1회 〈표 1〉에서만 보인다.

5. 나가는 말

본 논제에 관한 필자의 수영농청 악보는 1985년에 녹음한 내용이다. 현금엔 많은 변화가 있겠지만 1985년에 애용된 가사임을 주목하면서, 앞으로 옛 가야지대처럼 모정자소리의 중심지대 등을 다루면서 이 가사들의 대귀성과 애용도를 계속 추이해 보고져 한다.

〈표 1〉에서 '이물끼 저물끼'는 9회 출현함에 비해 수영농청엔 안나와 있다고 하였는 바, 이 경우, 기장군지역은 모두 문어와 전복을 손에 들고 첩의 방에 놀러가고 있으나, 상주시의 모정자소리엔 '이물끼 저물끼' 류가 드물고, 그 아래 지역인 의성군의 동남부 의성군에서는 흔한 편이면서 역시 문어와 전복을 손에 들고 첩의 방에 놀러가나, 영덕군 방면에서는 문어와 전복 대신에 '담배야 솔아지'를 들고 가는 변화가 나온다.

또한 모정자소리 지역에서 널리 애용되는 가사의 하나인 채련요가 부산지역에서는 불리우지않음도 눈에 띄인다.

부산항의 음식문화 변동 분석

– 1960~1970년대 자갈치시장과 초량지역을 중심으로 –

이종수 · 박희수 | 전 중앙대학교

Ⅰ. 들어가는 글

이 글은 필자의 부산음식문화 선행연구(이종수, 2013~2016)에 대한 후속연구물로서 부산항의 음식문화 변동사항을 1960~70년대 부산항 인근 대중음식이 특성화되는 저간의 과정을 분석하고자 한다. 주요 연구문제는 1870년대 개항과 일제식민지, 해방과 한국전쟁 난민, 근대화와 수출단지 기능 수행과 그 와중에서의 부두노동자와 피난민들의 대중음식 문화 형성과 전개, 토착화 및 현대적 문화정착 배경 등을 분석한다. 본 연구의 선행연구와 기존의 연구들과의 차별성 측면은 1960~70 년대의 부산항의 시대적 특성과 음식문화 변동 분석이란 점이다.

당시 부산항 인근의 민초들과 그들의 삶에 배어 있는 음식문화의 변동 분석이란 점이다. 곧 본 연구는 부산의 음식 특성을 분석하기 위해 먼저 1960~70년대 인문환경을 등을 분석하고, 부산항 주변의 대중음 식문화적 특성을 음식문화의 변동을 중심으로 분석하고자 하며, 부산항의 범주는 자갈치와 초량지역 등지로 한정하였으며, 시점은 1960~70년대 부산항의 음식문화 변동내용이다.

주요 내용은 자갈치 시장과 초량 지역 1~4부두지역의 항구노동자 등을 대상으로 왜 그들은 그런 음식을 먹게 되었으며, 그곳에서 그러한 특정 음식문화가 형성, 유지되었던 이유를 분석하고, 현대적 시사점을 도출한다. 당시 부산의 자갈치 시장과 초량지역은 먹고 살기 위해 '戰場' 같은 노동을 하는 장소인 동시에 삶과 죽음이 존재하는 이중적인 장소였다. 먹고 살기 위해, 죽지 않고 살기 위해 사람들이 움직이는 역동적인 공간이 부산스러운 '부산성'의 이미지를 읽을 수 있게 하는 공간이었 으며, 바로 이와 같은 변동의 원인과 내용, 토착화 배경과 결과를 분석하였다.

부산항과 자갈치시장 음식문화와 변동, 토착화 분석을 위한 연구의 방법은 1960년대 주요 일간지와 시, 구청 소식지, 보도자료 등과 문학적, 민속적 접근, 기타 문서 등에 기초하여 분석하였으며, 분석 대상 지역은 자갈치 시장, 초량지역 현장 탐방조사 중심으로 접근하였다.

Ⅱ. 해방전후 부산의 환경변화

해방기 전후 부산시민의 생활상을 환경, 주거지, 인구 측면에서 살펴 보면, 먼저 부산은 개항 이후부터 사회적 환경이 바뀌면서 개발과 이주 등이 맞물려 새로운 혼성문화 창조의 터전이 된다. 노동자들과 난민들은 막노동, 노점상 등으로 삶을 꾸렸다. 근, 현대 한국을 만 든 40곳 중 부산은 부산항구와 부산근대역사관이 들어 있다. 개항 후 부산 여자들은 일본인들을 상대로 생선을 잡아 초량 왜관에 살고 있던 일본인들을 상대로 장사를 하였다(이종수, 2016).

둘째, 산복도로 주거지 형성측면으로 도로는 총 35㎞이다. 이바구 길, 40계단 등은 1900년대 부두, 방직노동자들이 생활했던 초량 인근 산동네(수정산)에 형성되었으며, 1945년 해방과 1950년 한국전쟁으로 해방을 맞은 귀환자와 전쟁 피난민 거주지가 되어 산동네가 형성되고, 2014년 현재 그 '이바구길'은 인기 탐방 코스다.

셋째, 부산의 인구 측면이다. 1919년 8만, 1932년 15만, 1942 33만, 1945-49년 47만, 1950년 이후 100만 명이 넘어 생산 연령이 풍부해졌다. 1951년 1.4 후퇴 시 580만 여명의 피난민이 몰려든다. 항만 노동자들은 귀환 동포, 피난민 등 약 2만여 명이었다. 1946년 부산항 항만하역 운송업체만도 60여개였다. 1946년 당시 귀한 동포 수는 270 만 여명, 그 중 47만 여명이 경남에 잔류하여 도시고용 기회를 탐색했다고 추정된다. 이들은 범일동 해안 매축지(현 자성대 부두)에 무단 거주하면서 부산항에 들어오는 물자의 하역 노동에 종사한다. 또한 이들은 부산항 부두 창고에 비축되었던 군수물자와 철수 일본인들의 물품 판매, 원조물자, 밀수품 등을 바탕으로 장사를 했고, 얼마 후 국제시장을 중심으로 부산항 일대의 상권을 장악했다. 여기에서 원 조물자라는 가장 큰 물동량이 하역작업에서 파생되는 일자리는 실업 인구를 부분적으로 흡수한다. 당시 항구 하역노동 종사자 등은 운동노무자 13.3%, 공업노무자 6.1%, 일용 노동자 9.7%였다. 기타 항만시설 보수, 노점 행상 등으로 삶을 꾸렸다.

넷째, 개항과 해방, 전쟁과 직면하여 부산지역은 상당한 격변을 맞게 된다. 1950년대 난민 이주 여성의 삶을 보면 피난에 따른 적극적 생계유지, 잡일 등 행상과 노점 등에 여성들이 직접 '삶의 전투현장'에 나선다.

Ⅲ. 부산항의 음식문화 특성

부산은 우리나라 제1의 무역항이자 국제공항을 갖춘 세계의 관문이다. 인구는 2025년 현재 325만 명이며, 기후는 해양성 기후로 여름과 겨울의 기온차가 그리 크지 않다.

부산은 우리나라의 대표적인 항구도시로 남해안과 동해안에 좋은 어장을 가지고 있어 각종 해

산물이 풍부하고, 낙동강 주위에 기름진 농토에서 농산물이 풍요롭게 생산된다. 또 크고 작은 어항이 50여 개가 넘는다. 음식은 천연의 재료를 주로 사용하며 간이 세고 맵다. 8진미와 13개 향토음식이 지정되어 있다.

부산의 음식문화 형성배경적 측면은 첫째, 생태적 환경측면에서 부산은 북으로는 울산, 동으로는 김해와 맞대어 있다. 부산(釜山)이라는 지명은 1481년『東國輿地勝覽』에 사용됐다. 기후는 온난하고, 송정, 해운대, 태종대, 송도 등이 모두 바다를 끼고 있다. 해조류 사용도가 높다. 부산의 음식이 지각변동을 일으킨 것은 먼저 외래 식문화와 만나 전통음식이 다양성을 최대한 수용하였고, 이는 일제 식민지, 피난민 문화 등에 기인한다. 동시에 산업화로 인한 이주민과의 만남 등을 통하여 부산에서만 맛볼 수 있는 항구음식이 개화할 수 있는 토양이 되었다. 부산은 해양도시, 장터, 일제 식민지, 전쟁과 피난 등과 관련된 음식이 많다는 점에 음식 차별성이 드러난다. 부산의 향토음식 평가에 의하면 부산의 대표 음식은 생선회(33.8%), 돼지국밥(14.9%), 동래파전(12.9%), 곰장어(12.9%) 순이다. 부산 거주자들은 부산의 대표음식으로 광어회(16.4%), 돼지국밥(13.9%), 도다리회(12.2%) 등을 들었다. 해항도시답게 단연 수위가 회음식이다.

둘째, 국제화 측면에서 보면, 제국주의 세력에 의해 개항한 일본은 1876년 강화도조약을 강요하여 개항하고, 1905년 이후 부산항에 토목, 철도, 전차와 수도, 항만시설을 설치하여 군사, 경제적 요충지로 만들고, 대륙침략의 전초기지화 한다. 일본문화가 급속히 유입된다. 이와 같은 일제의 '식민도시 부산'은 경성과 평양에 뒤이은 한국 내 3위의 도시로 성장한다.

개항기 "부산구조계조약" 초량과 부산진 앞 바다 매축, 강점기, 전차, 수도, 항만이 개설되어 문화수입 전초기지가 된다.

셋째, 한국전쟁 요인측면에서 부산은 전쟁과 난민, 항만 개발에 따라 노동자들이 대거 유입된다. 한국전쟁 뒤 부산항 1~4부두에는 수많은 노동자가 몰려든다. 전쟁이 발발하자 부산은 1950년 임시수도였 으며, 미군의 문화가 이입된다. 1957년 구제 실시 및 1995년 직할시에서 광역시로 개칭한다. 최근에는 국제영화제(BIFF), 2005년 APEC 정상회담 등을 개최했다. 2014년 현재 부산광역시는 컨테이너 물동량 80% 이상을 차지하는 세계 5대 항만도시가 됐다.

Ⅳ. 1960~70년대 부산항의 음식문화

1. 1960~70년대 부산항 특성 분석

역사적으로 부산 도시공간은 식민화나 근대화로 2회에 걸쳐 왜곡됐다. 본래는 해양문화와 내륙문화가 만나 조화를 이루어오다가, 日帝가 중앙동을 중심으로 도시를 건설하여 동래가 주변화되

고, 국제시장, 자갈치, 초량 등 등이 중심지가 된다. 근대화 과정에서 부두와 항만 위주의 개발이 이루어지면서 부산음식은 시대적인 뒤섞임과 주변에서 쉽게 구할 수 있는 재료들을 사용하여 만들어진 음식들이었다(이종수, 2016).

전쟁 전후 산업화에 따른 이주민 정착 등의 특성적 측면을 보면 항만 노동자들은 귀환동포, 피난민 등 약 2만 여명이었다. 1946년 부 산항 항만하역 운송업체만도 60여개 였다. 당시 항구 하역노동종사자 등은 운동노무자 13.3%, 공업노무자 6.1%, 일용 노동자 9.7%였다. 기타 항만시설 보수, 노점행상 등으로 삶을 꾸렸다. 산동네, 일제시대 형성, 전쟁으로 확장된다. 개항 이후 대일무역 확대, 공업 성장, 매축 공사 등으로 노동자 유입, 전쟁으로 산비탈에 주거지 형성된다. 부산항 1~4부두 맞은편 산동네 초량 2동 일대에 부두 노동자촌 형성되어 이들이 퇴근 시 먼지투성이 고된 몸을 돼지고기 안주에 술잔, 돼지국 밥에 맡겼다. 그러다가 "맨날 돼지고기 국밥인교, 뭐 딴 거 없소?"하는 데서 초량 돼지갈비가 시작되고, 근래는 추억의 연장선에서 '부두 노동자의 길'이 개발되게 된 것이다.

2. 자갈치시장의 음식문화

자갈치시장은 1889년 일제강점기 부산수산주식회사를 세우면서부터 출발했다. 그리고 1922년에 이르러 부산 어업협동조합이 남포동에 건물을 짓고 위탁판매 사업을 시작함으로써 자갈치시장 상인들이 구심점을 찾아 모여들었다. 이에 따라 부산의 어시장은 북항의 부산수산 주식회사와 남항의 부산어협 위탁판매장으로 양분되었는데, 그 뒤 부산수산주식회사는 국내 최대의 어시장인 현재의 부산 공동어시장으로 발전하게 되었고, 남항에 출어하는 영세어선들의 어획물을 다루는 영세상인들이 부산어협 위탁판매장 주변에 모여 지금의 자갈치시장을 이루었다. 현재는 480여 개의 점포를 형성해 주로 연안이나 남해에서 잡히는 대구·청어·갈치·조개·해조류 등을 판매하고 있다. 자갈치 시장 맞은 편은 남포동이고, 부산 국제영화제가 이곳에서 개최된다. 근처에 용두산공원과 국제시장이 있다.

자갈치 시장은 '정말 사람이 살아가는 것'이 무엇인지를 보여주는 '전장(戰場)'같은 노동시장이다. 먹고 살기 위해, 죽지 않고 살기 위해 사람들이 움직이는 역동적인 이 공간이야말로 부산사람스러운, 부산 성이며 부산의 정서, 부산사람의 기질과 관련된 장소다. 한국전쟁 이 후 터잡은 자갈치시장 상인들과 부산인들의 성격은 성급하고 다혈질적이다. 이러한 독특한 성격의 특성은 부산의 바다가 주는 '먹거리'를 통해서 찾는다.

2009년 현재 부산음식 특화지구로 중구는 자갈치 곰장어골목 등이, 동구는 초량 돼지갈비 골목 등이, 부산진구는 돼지국밥 골목 등으로 지정되어 있다.

자갈치 시장은 한국 최대의 어패류 전문시장으로 매일 300여 종이 넘는 어류가 판매된다. 다양한 어패류와 자갈치 아지매들, 장보기 시민들의 발걸음이 활기차다. 조개, 새우, 갈치, 말린 생선

등 다양하다. 3층은 생선횟집, 1층은 처리장이다. 어패류 처리장 동쪽은 꿈틀거리는 곰장어의 껍데기를 파 껍질 벗기듯이 이골이 난 솜씨로 벗겨내서 고추장을 주로 하는 갖은 양념에 버무려 번철에 구워 파는 '판대기 장수' 자리다(자갈치시장 홈페이지 참조). 꼼장어 판대기, 삶은 고래고기 판대기, 미역, 톳나물 등 판대기 등으로 술꾼 천국시장이다.

6.25전쟁 당시 자갈치 시장에서 노상구이를 한 것에서 비롯된 서민 음식이다 1950년대 자갈치 시장 포장 마차촌에서 곰장어 양념구이는 빠지지 않는 메뉴였다. 껍질을 제거한 곰장어의 공포스러운 몸통을 먹는 나라는 한국이 거의 유일하다. 불판 위에서 꼼락거리는 걸 보고 곰 장어라 부르게 됐다는 설도 있다. 수컷 한 마리에 암컷 100마리의 성비라니 초절정 정력가인 셈이다. 자갈치 시장 곳곳에는 사시사철 곰장 어를 구워 팔고 있다. 국제적으로도 찾는 이들이 있다. 어느 서울 사람이 부산에서 곰장어를 먹고 돌아 왔는데, 자꾸 곰장어가 어른거려 다음 날 혼자서 KTX타고 내려와 곰장어를 먹고 갔다는 말도 있다.

다음은 어느 식당 광고문 ; "얀마 여기 자갈친데 퍼뜩 온나, 꼼장어 쥑인다 아이가!"

1950년 전후 먹고 살기 위해 남항 바닷가에 자리를 잡은 자갈치 아지매들은 자갈치 역사의 산 증인들이다. 자갈치 시장은 자갈치 아지 매와 사람이 모여 흥정하고, 통통배 소리로 아침을 시작하는 곳이다. 비릿한 바다 냄새, 파닥거리는 물고기들의 싱싱함, 그리고 "오이소 보 이소! 사이소!"를 외치는 부산 아지매들의 억척스러움을 몸으로 체험할 수 있는 곳이 바로 부산의 대표적 명물인 자갈치시장이다. 부산다움을 가장 실감나게 느낄 수 있는 곳이 자갈치시장이다(부산시청 홈페이지, 2012.12.29.).

자갈치시장의 주인공은 커다란 비닐 앞치마를 두르고 고무장갑에 긴 장화를 신은 상인 아줌마들이라고 해도 과언이 아니다. 자갈치시장이 6·25 전쟁 후 여인네들 중심의 어시장으로 자리를 굳히면서 '자갈치 아지매'라는 정겨운 이름까지 생겨났다. '자갈치 아지매' 하면 먼저 떠오르는 생각은 구수한 부산사투리, 억척스러움 등이다. 이런 이미지는 자갈치시장의 상징이자 부산여성들의 대표적인 이미지 중 하나로 굳어졌다(http://www.jagalchimarket.org/).

6.25 전쟁 중 자갈치시장의 술자리에서 윤용하는 시인 박화목에게 "박형, 발붙일 곳도 없는 황폐해진 젊은이들의 가슴에 꿈과 희망을 줄 수 있고 훈훈한 서정으로 부를 수 있는 가곡을 만드세." 그리해서 '보리밭' 은 윤용하가 곡을 붙혀 나온 가곡이다. 시장 뒤편에 노래비가 있다.

3. 부산항(초량)의 음식문화

인근에는 이들이 거주했던 산동네와 일제강점기 건물 등이 곳곳에 근대유산으로 남아 있다. 지난 1년 동안 '이바구길'에는 10만여 명이 다녀갔다. 부산의 근대 문화유산을 보존해 '원도심 근대역사 골목투 어'를 만들었다. 그냥 지나치게 되는 평범한 건물도 이야기를 입히면 그 속에 담긴 역사가 보인다.

산복도로는 부산항이 내려다보이는 수정산 산동네에 처음 개설되었다. 1920~30년대는 부두노동자와 방직 노동자들이, 해방 이후에는 귀환동포들이, 한국전쟁 시에는 피난민들이 살던 곳으로 부산의 원형 이다. 이바구길은 지난해 3월 만들어졌다. 일제강점기와 광복, 6·25 전쟁, 월남 파병의 역사가 고스란히 묻어 있다 해서 부산은 물론, 전국에서 옛 자취를 따라 사람들이 몰려들고 있다. 초량의 옛 이야기길 을 따라 추억과 맛, 정성을 안고 들어서 있는 초량 이바구길 맛집들이 산재한다. 천재시인 김민부(1941~1972)의 '자갈치 아지매' 이야기와 "기다리는 마음"도 이곳 일대에서 탄생했다.

1960~70년대 노동자의 허기 달래던 맛, 그곳이 범일동 돼지국밥 골목이다. 부산 사람들(뱃사람)은 허기진 배를 채우기 위해 허겁지겁 국밥을 뜬다. 뜨다 말고 밥 그릇을 들고 마셔대며, 땀구멍으로 야성을 뿜어낸다. 허영만도 돼지국밥을 '부산을 닮은 음식'이라고 했다. 전후 의 시대적, 사회적, 환경적인 토대에서 탄생한 음식이다. "돼지국밥은 한국전쟁 때 부산으로 피난 온 이북 사람들이 돼지로 설렁탕을 만든 데서 비롯되어 경상도의 고유 음식이 되었다"고 주장한다.

조리법은 국물만들기, 국밥 위에 고기를 어떻게 놓느냐 등의 차이가 있을 뿐이다. "할매국밥"은 1956년 평양에서 피난 온 최순복이 시작했다고 한다. 2014년 현재 당시 근로자들이었던 어르신들이 주로 찾는다.

한국 전쟁 뒤 부산항 1~4부두에는 수많은 노동자가 북적였다. 전후 세계 각국의 ODA 원조 물품이 모두 이곳에서 하역됐다. 이곳에 있는 갈비골목은 부두에서 1㎞도 떨어져 있지 않고 노동자들이 많이 살던 주택가와 대략 중간 정도에 있었다. 부두 노동자들의 영양식이 됐다. "갈비에 소주" 궁합에 맞는 옛 맛 지키는 비결은 신선한 국내산 김해 갈비와 양념이다. 주요 특징은 갈비짝 째 주문하여 직접 부위별로, 맛 있는 결따라 고객에게 제공하고, 둘째는 마늘과 생강을 많이 쓰는 양념에 있다. "고기가 두꺼우니 씹는 맛도 좋고, 육즙도 많이 나오지예."

1950년대 중반에 시작한 초량 '은하갈비' 정재구 사장은 "노동자들은 한 달 동안 외상으로 돼지갈비를 먹었고, 월급날이 되면 조장들이 일괄적으로 외상 값을 냈지." "초량 돼지갈비는 항구도시 부산의 역사를 품고 있는 음식이다. 손님이 바뀌는 과정을 되새겨 보면 역사 공부도 되는 셈이지." 바로 인근에 '이바구 길'이 시작된다.

1960년대 후반 돼지갈비를 굽는 남해집, 울산집 등 3곳이 처음 개업했다. 이후 하나씩 늘어나 38곳까지 늘었다가 지금은 20여 곳이 성업 중이다. 1960년대는 드럼통 연탄화로를 쓰다가 지금은 가스불로 바뀌었을 뿐 쇠구이 판과 조리법은 똑 같다. 2014년 현재는 노동자 대신 가족들과 탐방객, 중, 장년 등이 주요 고객층이다.

지역별, 시대별 주요 음식 특성을 〈표 1〉에 정리한다.

〈표 1〉 지역별 음식 특성

구 분	시대별 부산항 음식 특성	
	1960년대	1970년대
자갈치 시장	일반 시민, 어류, 회, 곰장어 등	일반시민과 관광객, 어류, 곰장어, 회
부산항(초량과 범일동)	드럼통, 연탄 사용, 부산항 노무자 육고기, 돼지국밥, 돼지갈비	노동자와 가족, 일반인, 돼지갈비, 돼지국밥 등

4. 자갈치시장과 초량 음식문화 변동의 시사점

부산항의 음식문화변동이란 부산항 이용자(시민, 노동자 등)들을 중심으로 한 지역 음식이 광복으로 온 귀환동포와 6.25 한국전쟁 피난동포, 1960년대 산업사회가 형성되자 그 산업체로 모여든 유입인구가 급격하게 불어나면서 또한 부산항 1~4부두 노무자들의 식사 해결에 대응하고, 적응하면서 이들 지역에 정착된 시대적인 신종 음식문화이다. 그것이 곰장어 구이와 돼지국밥, 돼지 갈비 등이다. 통합문화, 혼종문화다. 분석모형별로는 통합과 적응의 특성이 혼재되어 나타났다(이종수, 2015).

첫째, 1960~1970년대 자갈치 시장은 부산의 부엌이라고들 흔히 말한다. 1960년대 난민, 노점상에서 곰장어 구이 길거리 판매가 시작된다. 환경과 피난민(노점상)이 만들어 낸 곰장어 구이다. 회는 17세기 조선시대 '산림경제'에 나타난다. 갈비는 본래 너비아니의 후예로 북방계 맥적의 후예들의 변형작품이란 점에서 전통음식에서 발전되어 건강과 가격, 장소, 소비자들에 대한 대응적 측면에서 개발된 음식이다. 돼지국밥은 고래로 숟가락을 중시한 국물음식의 후예들이 설렁탕과 곰탕을 만들었고, 그 조리법이 북한 피난민들에 의해 고착된 음식으로 이해된다. 곰장어 음식은 기장 등 지역에서 짚풀, 솔잎 등으로 구워 먹던 음식이 자갈치 시장 노점상들에 의해 상업화 된 음식으로 토착화 됐다.

둘째, 1960~1970년대 초량 주변 범천동 인근에 교통부 청사가 자리했다. '고관 앞, 조방 앞, 교통부 사거리' 등은 1950년대 후반부터 초량지역 골목주인은 부두 하역 노동자가 되었다. 난민 노동자들이 찾았던 범일동 돼지국밥과 초량 돼지갈비 골목이다.

1970년대 중반부터 가족단위 손님이 대세가 된다. 1970~80 년대 부산인들은 '고기 한번 먹자' 하면 초량으로 왔다. "예전에는 계모임을 초량에서 많이 했다." 수퇘지는 냄새나서 암퇘지고기만 쓴다. 주 인들은 대부분 세대 교체했다.

부산항의 음식문화는 음식재료와 조리법 등의 전통성, 서민들이 부담없이 먹을 수 있도록 저렴해야 하는 경제성, 맛이 있어야, 건강에 도움이 되어야 한다는 특성을 띠고 있었다. "시아버지가 부두 노동자 였어요. 퇴직금으로 시어머니와 함께 1968년 돼지갈비 식당을 개업했죠. 먼지를 많이 마시고 땀을 많이 흘리는 부두 노동자들에게 돼지고기가 좋다는 것을 알고 개업한 것이죠."

참고문헌

김정하. 2005.「근대 식민도시 부산의 성격에 관한 고찰」.『동북아 문화연구』, 제9집, 동북아문화학회 : 177-196.

김홍관. 1998.「일제강점기 부산의 도시개발과 그 성격 : 도시계획 항만 개발 을 중심으로」.『항도부산』 제15호, 부산광역시 : 269-309.

박홍립, 김헌주. 1979.「부산의 수출산업 재정비에 관한 연구」.『부산대 상대 논집』 제41집, 부산대 상대 : 1-18.

박훈하 외. 2010.『부산의 음식 생성과 변화』, 부산발전연구원.

배석만. 1999.「미군정기 부산항과 도시민 생활」.『지역과 사회』 제53호 : 261-293.

부산광역시. 2009.『부산의 맛』.

부산광역시. 2014.「부산의 역사」www.busan.go.kr

송계의. 2000.「부산의 도시계획, 도시개발, 항만개발 : 해방공간과 한국전쟁기를 중심으로」.『항도부산』 제16권, 부산광역시 : 141-218.

이종수 2016.「조선시대 부산과 왜관의 음식문화 교류와 변동분석」『해항도시문화교섭학』 제14호, 한국해양대 : 189-221.

이종수 2013.5.「인천과 부산의 음식문화 변동분석」.『인천의 역사와 문화』, 인천대학교 인천학연구원 : 99-121.

이종수. 2012.4.「해항도시의 음식문화 비교 분석 : 마산(창원), 제주, 대마도 를 중심으로」.『해항도시문화교섭학』 제6호, 한국해양대학교 국제해양문화연구소 : 89-123.

이종수 2012.12.「한,일 해항도시 음식문화 변용분석 : 부산과 울산, 대마도와 나가사키를 중심으로」.『부산학연구2012 부산학기획연구 Ⅰ』, 부산발전연구원.

모방의 새로운 형식 검토

탁 경 백 | 국립무형유산원

1. 들어가며

서남해안 민가에서 부엌 또는 정지 앞, 옆 등에 있는 방을 보통 '모방'으로 부른다. 사전적 의미는'안방의 한 모퉁이에 붙어 있는 작은 방'(국립국어원 표준국어대사전), '방의 한구석에 딸린 작은 부속실, 우실(隅室)[1] 등 이다. 따라서 앞서 설명한 모방과는 그 위치에서 차이가 있다. 김홍식은 그의 저서 '한국의 민가'에서 '모방이란 부엌 앞 모퉁이를 이용하여 조그만 방을 곁들인 것으로 남해안 지역이나 함경도지방의 양통집에서 흔히 나타나는 시설이다[2]'로 정의하였고 민가에 있어 고전적인 습속으로 추측하였다.[3]

필자는 이러한 모방에 대해 이미 한 차례 논문을 발표하였다.[4] 모방을 그 위치와 구조에 따라 부가형(131개, 그림 1), 삽입형(87개, 그림 2), 병렬형(127개, 그림 3·4)로 구분하였다. 다만 현재는 새로운 민가가 더 확인되면서 수치는 변화했을 것으로 판단된다. 특히 127개가 확인된 병렬형은 구조적인 측면에서 처음 계획부터 만들어질 가능성이 많아 간살이가 가장 쉬운 구조이다. 다만 기존에 확인되었던 병렬형 모방과 달리 신안군 압해읍에 속한 매화도에서 새로운 형식의 모방이 확인되어 검토해보고자 한다.

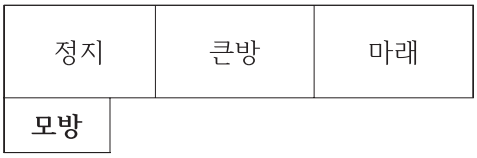
---

1) 장기인, 2010 재판, 『新編 韓國建築辭典』, 보성각, p.30, 606항

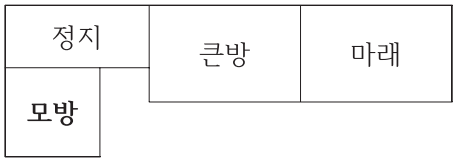
2) 金鴻植, 1992, 『韓國의 民家』1, 한길사, 134쪽

3) 金鴻植, 1992, 『韓國의 民家』1, 한길사, 170쪽

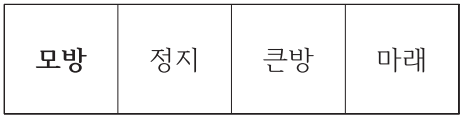
4) 탁경백, 2021, 「서남해안 도서 민가 모방의 기원과 형식 연구」, 『해양문화재』제15호, 국립해양문화재연구소



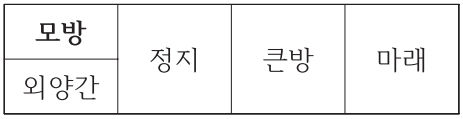
〈그림 1〉 부가형 모방 구조



〈그림 2〉 삽입형 모방 구조



〈그림 3〉 병렬형 모방 구조1



〈그림 4〉 병렬형 모방 구조2

2. 병렬형 모방의 일반성

병렬형 모방이 있는 민가에서 그 위치와 구조에 따라 모방으로 보지만 실제 반드시 모방이란 이름은 아니고 지역에 따라 다양한 이름이 확인된다. 대체로 서남해안 지역 민가에서'모방'이라 불리지만 갓방(신안군), 작은방(나주군·고흥군·완도군·신안군·진도군[5]), 정지고방(영양군), 정지방(상주군·함경남도), 정재방(완도군), 아랫방(보성군·진도군), 가운뎃방·감자방·도방·골방(진도군), 건너방(신안군·완도군), 사랑방(신안군 지도·양평군) 등 지역이 같아도 다양한 이름이 있다.

보통 서남해안 민가에서 병렬형 모방은 정지 옆에 방이 만들어진다. 본 고에서 병렬형 모방을 부가형 모방과 구분하는 방법은 모방이 정지의 도리 방향으로 앞 또는 뒤에 구성되면 부가형 모방이고 보 방향 옆으로 구성되면 병렬형 모방으로 구분하였다. 〈그림 3〉은 병렬형 모방의 가장 일반적인 평면으로 보통의 경우 정지와 모방 도리칸을 유사하게 만든다. 〈그림 4〉는 모방의 크기가 1/2로 줄어들면서 그 앞 혹은 뒤에 외양간이나 창고가 부설되는 경우이다. 이러한 평면이 생기는 이유는 외양간이나 창고가 더 접근성이 중요하기 때문에 굳이 방을 뒤에 배치한 것으로 추정된다. 그리고 실제 겹집(기둥이 도리방향으로 3열로 되어 앞뒤로 방 구성이 가능한 집)이 아니라 홑집(기둥이 도리방향으로 2열인 집)이기 때문에 일부러 모방을 만들기 위해 겹집처럼 구조를 해결한다. 대체

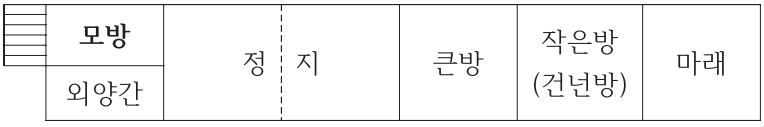
5) 金鴻植, 1992, 『韓國의 民家』1, 한길사, 263쪽 그림 149, 이 집은 특이하게 큰방 옆이 모방이고 원래 모방의 위치에 있는 방을 작은방이라고 불러 특이한 경우라 할 수 있다. 이러한 점은 모방에 대한 공간 인식이 뚜렷하게 없거나 지역마다 다르게 부르는 것으로 추정해볼 수 있다.

로 종도리 머리와 외도리 사이에 곱은도리를 설치하면서 그 위·아래에 벽을 구성하여 공간을 구분한다. 이러한 구조적인 해결은 사실 삽입형 모방의 구조보다 단순하지만 일부러 공간을 구분한다는 점에서 부족한 공간의 해결을 위한 노력으로 볼 수 있다. 부가형 모방, 삽입형 모방과 마찬가지로 정지와 연결되는 문이 있고 별도 외부 출입이 가능한 문이 정면에 만들어진다.

3. 새로운 병렬형 모방의 형식

앞서 설명한 병렬형 모방과 달리 매화도에서 새로운 형식의 모방을 확인할 수 있었다. 조사된 민가 전체 9채 중 7채에서 모방이 확인되었는데, 이 중 3채에서 특별한 기능과 형식의 모방이 확인되었다. 앞서 살펴본 바와 같이 보통 모방은 측면이 막혀있거나 개구부가 있어도 외여닫이문 정도가 만들어지는 것이 일반적이며 툇마루는 정면에 만들어진다. 그러나 매화도 민가에서 측면에 툇마루가 놓이고 양여닫이문이 만들어져 마치 사랑방처럼 기능을 하는 모방이 확인되었다. 후면에도 문이 설치되고 부엌과도 문으로 출입이 가능하다. 이러한 형식의 모방이 모두 3채에서 확인되었다.

먼저 서씨 가옥1은 정지 도리칸이 2칸이고(상당히 큰 정지에 해당한다) 오른쪽으로 전면 한칸은 외양간이나 창고로 사용한 흔적이 보인다. 모방은 그 후면에 설치되었고 측면에 샛기둥을 설치하여 툇마루와 두짝여닫이문을 설치하였다. 후면에도 외여닫이문이 마련되었고 정지와도 연결되는 외여닫이문이 있다.



〈그림 5〉 서씨 가옥 1 평면도

두 번째 서씨 가옥2는 정지는 1.5칸으로 전면에 모방1이 삽입형으로 설치되었고 그 오른쪽으로 창고가, 그 후면에 역시 서씨 가옥1에서 확인되는 모방이 있다. 즉 모방이 2개가 설치된 경우로 창고는 반칸을 더 내밀어 크게 만들어서 정면에서 모방2의 입구가 확인되지 않으며 창고쪽으로 벽장도 설치되었다.

세 번째 이씨 가옥은 앞서 서씨 가옥들과 평면이 다르다. 큰방을 중심으로 왼쪽에 정지와 모방이 설치되었고 큰방과 모방 사이는 마루가 깔렸다. 큰방 오른쪽에 마래가 1칸, 그 옆으로 후면은 마래와 연결된 창고가 있다. 그 전면에 창고가 있는데, 상부는 마래와 연결된 창고에서 물건을 수장할 수 있는 공간을 만들었다. 그 옆으로 전면에 창고, 후면에 모방이 있는데 측면에 툇마루와 양

여닫이문이, 후면에 외여닫이문, 창고와 연결되는 외여닫이문이 있다. 따라서 큰방을 중심으로 양쪽에 모두 모방이 있는 구조이다.

대체로 모방은 정지 앞, 옆에 설치되면서 작은 방의 기능 또는 상황에 따라 정지에 딸린 창고, 사랑방처럼 사용되기도 한다. 그러나 매화도에서 확인된 3개 민가의 모방은 그 구조나 위치, 성격을 보면 완벽한 사랑방의 역할을 하고 있다. 다만 모방으로 불리는 것은 지역에서 그 위치에 있는 방이 모방으로 불리기 때문에 계속 모방으로 불리는 것으로 판단된다. 특히 툇마루를 가설한 점은 사랑방으로서 기능을 보여준다.

그렇다면 다른 병렬형 모방이 있는 민가 중 매화도와 유사한 사례를 검토할 필요가 있다. 이에 기존에 조사되었던 127개 민가를 대상으로 검토하였다. 그 구조가 완전히 같지는 않지만 임자도에서 확인된 정희용 민가[6]는 정지 우측에 모방이 전면에, 외양정지가 후면에 설치된 점은 유사하다. 그러나 매화도 민가처럼 측면에 툇마루나 쪽마루는 없다. 그러나 같은 임자도에서 강창원 민가[7]는 모방의 측면에 쪽마루가 가설되어 매화도에서 조사된 민가와 유사하다. 또한 큰 규모의 평면도 유사성을 보여주고 있다.

신안군 지도 전덕산 민가[8]는 정지 왼쪽 후면에 사랑방이 있고 그 측면에 역시 툇마루가, 전면에 외양간이 구성되어 매화도 민가와 유사하다. 신안군 재원도 윤문일 민가[9]도 매화도 이씨 가옥과 유사하게 안방 왼쪽으로 모방이 있고 오른쪽에 정지 옆으로 작은방(모방)이 있다. 특히 모방이 앞뒤로 있는 경우 지역에 따라 후면에 있는 방을 갓방으로도 부르기도 한다.

4. 나가며

이상과 같이 매화도에서 확인된 모방의 형식에 대해 검토하였다. 모방이 정지를 중심으로 큰방 반대편에 설치되는 점은 대체로 동일하지만, 위치와 구조, 형식에 대해서는 차이가 있다.

이번에 살펴본 매화도 민가에서 확인된 모방은 다음과 같은 특징이 있다.

먼저 모방이긴 하지만 측면에 툇마루를 설치하고 내부에서 정지와 바로 연결되는 문이 있다. 실제 지도 전덕산 민가는 방 명칭이'사랑방'이다. 두 번째 그 위치가 후면에 있으며 이는 은밀하게 출

6) 申東喆, 1979,「南海岸 島嶼民家建築에 關한 硏究」, 홍익대학교 석사논문, 71쪽 정희용 민가

7) 申東喆, 1979,「南海岸 島嶼民家建築에 關한 硏究」, 홍익대학교 석사논문, 74쪽 강창원 민가

8) 金知民, 1987,「智島의 傳統建築」,『島嶼文化』5, 국립목포대학교 도서문화연구원, 291쪽 전덕산 민가

9) 국립해양문화재연구소, 2016,『재원도』, 국립해양문화재연구소, 114쪽 윤문일 민가

입하거나 세대를 구분할 필요에 따라 전면에 창고를 설치하고 후면에 방을 들이는 것으로 이해할 수 있다. 마지막으로 이러한 위치의 모방이 있는 민가는 그 규모가 크다. 따라서 건립 당시 상당한 부를 이루고 있었다고 볼 수 있다. 실제 매화도 주민들의 생활은 어업보다는 농업이 중심[10]이었으며 목포와 가까와 상당한 경제적 부를 축적했던 것으로 추정할 수 있다.

이처럼 모방은 사전적 의미처럼'모퉁이에 있는 작은 방'이 아니라 같은 지역이라도 다양한 이름과 형식이 존재함을 알 수 있다. 향후 도서 민가에 대한 자료가 더 확보된다면 모방뿐만 아니라 도서민가에 대한 연구가 더 활발해질 것으로 기대된다.

10) 국립해양유산연구소, 2024, 「역사와 문화가 있는 천혜의 섬 매화도」세미나 자료집, 13쪽

이야기와 판소리의 공간, 바다

이 채 경 | 성균관대학교
이 선 숙 | 이선숙 판소리 연구소

1. 들어가며

서사(敍事)에서 공간은 등장인물이 크고 작은 사건을 일으키는 배경으로, 공간적 배경은 시간적 배경과 함께 서사의 기저(基底)를 담당한다. 특히, 바다는 수많은 서사 작품에서 다양한 서사 요소를 견인하며 흥미롭고 다채로운 이야기를 만들어낸다. 그것은 무한한 욕망의 공간으로 꿈을 향해 나아가며 서사가 확장되기도 하고, 막막한 죽음의 공간으로 삶이 멈추며 서사가 마무리되기도 한다.

예를 들어, 우리나라 전통서사 가운데 '----설화(說話)' 및 '----전(傳)'이라든가 '----가(歌)'라고 불리는 작품에는 실제 또는 허구적 공간으로 바다와 섬들이 등장한다. 당시만 해도 바다는 생사(生死)를 담보하는 미지의 공간이었고, 등장인물이 갈등상황에 직면하는 극한의 공간이었다. 다시 말해, 효녀 심청이 눈먼 아비의 눈을 뜨게 하려 뛰어든 장소이자, 자라의 꾐에 넘어가 용왕의 딸에게 하나뿐인 심장을 내어줄 뻔한 토끼가 넘나든 장소였다.

그럼에도 지금까지 바다를 특정 서사의 공간적 배경으로 연구한 논문은 많지 않다. 본고에서는 고대 설화에서 출발하여 전(傳)과 야담(野談)을 거쳐 판소리까지 수많은 이야기들 중 〈구토설화(龜兎說話)〉와 〈수궁가(水宮歌)〉 및 〈거타지(居陀知) 설화〉와 〈심청전(沈淸傳)〉을 중심으로 서사 속 바다의 풍경과 의미를 살펴보고자 한다. 이를 통해 당시 사람들이 바다를 어떻게 인식하였고, 그것을 서사 작품에 어떻게 구현하였으며, 바다로 대변되는 공간의 의미를 도출할 것이다.

2. 이야기와 판소리의 공간, 바다

1) 〈구토설화〉와 〈수궁가〉 속 바다: 지략과 해학의 공간

거북이와 토끼 이야기는 예로부터 동서양에서 다양하게 만들어져 유행하였다.[1] 우리나라에서는 『삼국사기(三國史記)』 소재 이른바 〈구토지설(龜兎之說)〉로 불리며 흥미로운 서사를 완성한다. 「김유신 열전(金庾信列傳)」에는, 대야성 전투에서 백제군에 패한 신라 김춘추(金春秋)가 고구려와 동맹을 맺으러 갔다가, 진흥왕 때 신라가 탈취한 죽령 이북 지역 반환 요구를 거절하면서 고구려에 억류되었다. 당시 고구려 보장왕의 총애를 받는 선도해(先道解)가 들려준 이야기로 실려 전한다.

> 선도해가 주안상을 갖추어 와서 함께 술을 마시고 분위기가 무르익자 우스갯소리로 말했다.
> "그대는 예전에 거북이와 토끼의 이야기를 들어본 적 있소? 옛날 동해 용왕의 딸이 심장에 병이 났는데, 의사가 토끼의 간을 얻어 약을 지으면 치료할 수 있다고 했소. 그러나 바다에는 토끼가 없으니 어찌할 수 없었지요. 그때 마침 거북이 한 마리가 용왕에게 '제가 그것을 구할 수 있습니다.'라고 말했소. 드디어 거북이는 육지로 올라와서 토끼를 보고 말하기를, '바다 속에 섬이 하나 있는데, 거기에는 맑은 샘과 흰 돌이 있고 무성한 숲과 맛있는 과실이 있으며, 추위와 더위도 없고 사나운 날짐승도 침범할 수 없다. 네가 그곳에 갈 수만 있다면 아무 걱정 없이 편안히 지낼 수 있다.' 하였지요. 그리하여 거북이는 토끼를 등에 업고 이삼리쯤 헤엄쳐 갔소. 거북이는 토끼를 돌아보며 '지금 용왕님의 따님이 병이 들었는데, 반드시 토끼 간으로 약을 지어야 하기 때문에 이렇게 수고를 마다않고 너를 업고 가는 것이다.' 말했소. 토끼가 이를 듣고는, '아차! 나는 천지신명의 후예인지라 오장(五藏)을 꺼내어 씻어서 다시 넣을 수 있다. 일전에 속이 좀 불편해서 간과 심장을 꺼내 씻어서 잠시 바위 밑에 두었는데, 너의 달콤한 말을 듣고 곧바로 오는 바람에 간이 아직도 거기에 그대로 있다. 어찌 돌아가 간을 가져 오지 않겠나? 그렇게 하면 너는 구하려는 것을 얻게 되고 나는 간이 없더라도 살 수 있으니, 어찌 둘 다 좋은 일이 아닌가?' 하였지요. 거북이는 그 말을 믿고 다시 돌아갔는데, 언덕에 오르자마자 토끼는 풀 속으로 도망치며 거북에게 이렇게 말했다. '너는 참으로 어리석구나! 어찌 간이 없이 살 수 있는 자가 있다더냐?' 그러자 거북이는 민망하여 아무 말도 못하고 물러갔다고 합니다."

1) 원전은 인도의 경전인 『자타카』에 전해지는 이야기라고 알려져 있다. '거북이와 토끼' 이야기는 설화에서 출발하여 이후 판소리 〈수궁가〉와 소설 〈별주부전〉으로 이어진다. 〈별주부전〉은 근원 이야기가 각색되어 전해진 것으로, 거북이가 자라로 대체되었다. 또 서양의 이솝우화에는 '토끼와 거북이'가 달리기 시합을 펼치는 전혀 다른 내용을 담고 있다.

김춘추는 이 말을 듣고 그 뜻을 깨달았다.[2)]

거북이는 용왕님 딸의 심장병을 고치기 위해 토끼의 간을 구하려 물에서 뭍으로 나온 처지다. 수륙양생 동물이라 용왕이 사는 물과 토끼가 사는 뭍을 자유롭게 오갈 수 있는 것이다. 그러나 토끼는 육지에 사는 동물로, 한 번도 수중 풍경을 보거나 상상조차 해본 적이 없다. 따라서 거북이는 토끼에게 "바다 속에 섬이 하나 있는데, 맑은 샘과 흰 돌이 있고, 무성한 숲과 맛있는 과실이 있다." 고 말한다. 또 "추위와 더위도 없고, 사나운 날짐승도 침범할 수 없어서 아무 걱정 없이 편안히 지낼 수 있다."고 덧붙인다.

요컨대 뭍에 사는 초식동물인 토끼의 눈높이에 맞춰 '안락한 공간'임을 설명하고 강조한 것이다. 그래야 토끼를 꾀어 용궁으로 데려갈 수 있고, 그래야 토끼의 간을 얻어 용왕님 딸의 병을 고칠 수 있기 때문이다. 다시 말해, 바다 속 용궁은 토끼가 한 번도 보거나 경험하지 못한, 거북이가 계략적으로 잘 꾸며서 만든 공간으로 제시된다. 물론 그 말에 부합하는 곳도 있겠지만, 토끼가 꼬임에 빠져 혹할 만한 것을 부각시킨 지략적 공간이라 하겠다.

거북이와 토끼가 등장하는 고대 설화 〈구토지설〉은 후대 판소리 〈수궁가〉에서 달라진 서사가 전개된다. 거북이가 별주부[자라]로 바뀌고, 병들어 토끼의 간이 필요한 대상은 용왕의 딸에서 용왕으로 대체된다. 그러면서 바다의 풍경이 별주부와 토끼의 심리를 대변하며 서사적 분위기를 흥미롭게 표현한다.

* 고고천변 : 별주부가 세상에 나와 보니 경치가 아름답다.
[중중모리] 고고천변일륜홍 부상에 높이 떠
양곡의 잦은 안개 월봉으로 돌고 돌아
예장촌 개 짖고 희안봉 구름이 떳구나
노화는 다 눈 되고 부평은 물이 둥실
어룡은 잠자고 자교새 훨훨 날아든다.

* 범피중류 : 별주부가 토끼를 업고 수궁으로 들어간다.

---

2) 『三國史記』 卷第四十一 「列傳」 第一 〈金庾信 上〉. 道解以饌具來 相飮酒酣 戱語曰 "子亦嘗聞龜兎之說乎 昔 東海龍女病心醫言 得兎肝合藥 則可療也 然海中無兎 不奈之何 有一龜白龍王言 吾能得之 遂登陸見兎言 海中有一島 淸泉白石 茂林佳菓 寒暑不能到 鷹隼不能侵 爾若得至 可以安居無患 因負兎背上 游行二三里許 龜顧謂兎曰 今龍女被病 須兎肝爲藥 故不憚勞負爾來耳 兎曰 噫 吾神明之後 能出五藏 洗而納之 日者小覺心煩 遂出肝心洗之 暫置巖石之底 聞爾甘言徑來 肝尙在彼 何不廻歸取肝 則汝得所求 吾雖無肝尙活 豈不兩相宜哉 龜信之而還 纔上岸 兎脫入草中 謂龜曰 愚哉 汝也 豈有無肝而生者乎 龜憫默而退." 春秋聞其言 喩其意.

[진양조] 범피중류 둥덩둥덩 떠나간다
망망헌 창해이며 탕탕헌 물결이로고나
백빈주 갈매기는 흥요안으로 날아들고
삼강의 기러기난 한수로만 돌아든다
요량헌 남은 소리 어적이 이언마는
곡종인불견의 수봉만 푸르렀다
애내성중만고수난 날로 두고 이름인가.

* 가자가자 : 토끼가 별주부의 등에 업혀 세상으로 나온다.
[진양조] 가자 가자 어서 가자
이수를 지내어 백로주를 어서 가자
고국산천을 바라보니 청천외에 멀어 있고
일락장사추색원하니 부지하처조상군고.[3)]

위 인용 대목은 먼저 별주부가 용궁에서 세상으로 나오는 장면에 이어 토끼를 업고 용궁으로 돌아가는 장면, 그리고 토끼가 별주부의 등에 업혀 다시 세상으로 나오는 장면이다. 그런데 첫 대목은 별주부가 용왕의 명을 받아 토끼의 간을 구하려고 세상에 나와 바라본 아름다운 공간을 표현한다. 붉게 떠오르는 해처럼 자신의 충성스러운 마음에 토끼를 반드시 찾으리라는 희망과 당초 목표를 이루려는 의지에 가득찬 별주부의 눈에 포착된 모습을 담아낸 것이다.

다음 대목은 별주부가 무사히 토끼를 꾀어 용궁으로 데려가면서 도중에 감상하는 명승지의 빼어난 풍광을 묘사한다. 자신의 의지대로 수월하게 토끼를 찾아 감언이설(甘言利說)로 부귀영화(富貴榮華)를 내세워 권유한 결과, 토끼를 등에 업고 돌아가는 별주부의 눈앞에 펼쳐진 공간은 명승지만큼 자부심이 가득한 곳으로 해석된다. 그러나 마지막 대목은 토끼가 잠시 빼둔 간을 되찾으려 죽음의 공간이던 용궁을 벗어나 다시 별주부의 등에 업혀 세상으로 돌아와 목숨을 구하는 과정을 보여준다.

특히, 판소리에서 '범피중류' 대목은 별주부와 토끼의 서로 다른 생각[同床異夢]이 바다 위에서 출렁인다. 별주부는 토끼를 데려가 용왕의 병을 치료하는 꿈을 꾸지만, 토끼는 별천지에서 부귀영화를 누리며 평안히 사는 꿈에 젖어 있다. 다시 말해, 별주부는 충심을 매개로 더 놓은 관직을 얻을 테지만, 토끼는 간을 빼앗겨 죽음을 맞이할 처지다. 요컨대 위 〈수궁가〉 대목들은 끝없는 바다의 드높은 파도를 통해 별주부와 토끼가 맞닥뜨린 생사의 교차 및 반전 상황을 해학적으로 드러낸다.

3) 판소리 〈수궁가(水宮歌)〉 중 한 대목이다.

2) 〈거타지 설화〉와 〈심청가〉 속 바다: 역설과 위안의 공간

위험한 상황에 처한 사람이 괴물을 물리치는 이야기도 동서양에서 다양하게 만들어져 유행하였다.[4] 『삼국유사(三國遺事)』에 수록된 거타지 이야기는 신라에서 배를 타고 당나라로 가던 중 풍랑을 만나는 것으로 시작되며, 거타지가 혼자 무인도에 남겨지는 희생으로 바다가 잔잔해지며 무사히 항해를 계속하게 된다.

이 진성여왕 대에 아찬 양패(良貝)는 왕의 막내아들이었다. 그는 당나라에 사신으로 갈 때, 백제의 해적이 진도(津島)를 막고 있다는 말을 듣고 궁사(弓士) 50명을 뽑아 따르게 했다. 배가 곡도(鵠島)【지방에서는 골대도(骨大島)라 한다】에 도착하자, 바람과 파도가 크게 일어 열흘 넘게 머물렀다. 공이 걱정스러워 사람을 시켜 점을 치게 했더니, 이렇게 말했다. "섬에 신지(神池)가 있는데, 제사를 지내면 좋겠습니다." 그래서 못가에 제물을 차려 놓자, 못의 물이 한 길 남짓 높이 솟구쳤다. 그날 밤 꿈에 한 노인이 나타나 공에게 말했다. "활 잘 쏘는 사람을 이 섬에 남겨 두면 순풍(順風)을 만날 것이다." 공은 꿈에서 깨어나 그 일을 좌우에 알리고 물어보았다. "누구를 남겨두면 좋겠는가?" 그러자 여러 사람들이 말했다. "마땅히 목간(木簡) 50개에 우리 이름을 써서 바닷물에 가라앉는 것으로 제비를 뽑아야 합니다." 공은 그 말을 따랐다. 군사 가운데 거타지(居陀知)라는 자의 이름이 물속에 가라앉아서 이윽고 그 사람을 남겨 두었더니, 갑자기 순풍이 불어 배가 거침없이 나아갔다. …… 노인은 자기 딸을 한 송이 꽃으로 바뀌게 해서 거타지의 품속에 넣어주었다. 그리고는 두 마리 용(龍)에게 명하여 거타지를 모시고 사신의 배를 뒤쫓아 가서 그 배를 호위하여 당나라 국경까지 들어가도록 했다. 당나라 사람들은 신라의 배를 용 두 마리가 뒤에서 호위하는 것을 보고, 그 사실을 갖추어 위에 보고했다. 그러자 황제는 "신라 사신은 반드시 비범한 사람일 것이다."라고 말하며, 연회를 열어 여러 신하들보다 윗자리에 앉히고, 금과 비단을 후하게 내려주었다.[5]

---

4) 신라 〈거타지(居陀知) 설화〉는 용감한 주인공이 괴물을 퇴치하고 미인을 얻는 내용으로, 고려 〈작제건(作帝建) 설화〉를 거쳐, 다시 조선 후기 야담인 〈화포장(火砲匠) 이야기〉로 수렴되었다. 또 서양의 신화 '페르세우스(Perseus)와 안드로메다(Andromeda)' 이야기도 동일한 모티브에 흡사한 스토리 전개 양상을 보인다. 이에 대해서는 이채경(2018), 「『삼국유사』와 스토리텔링 - 동서양 이야기의 비교를 중심으로」, 『국제언어문학』 제39호, 국제언어문학회, 257-289면을 참조하기 바란다.

5) 『三國遺事』 卷二 「紀異篇」 第二 〈眞聖女大王 居陀知〉. 此王代 阿飡良貝 王之季子也 奉使於唐 聞百濟海賊梗於津鳧 選弓士五十人隨之. 舡次鵠島【鄕云骨大島】 風濤大作 信宿浹旬 公患之 使人卜之 曰 "島有神池 祭之可矣." 於是 具奠於池上 池水湧高丈餘 夜夢有老人 謂公曰 "善射一人 留此島中 可得便風." 公覺而以事諮於左右曰 "留誰可矣?" 衆人曰 "宜以木簡五十片 書我輩名 沈水而鬮之." 公從之 軍士有居陁知者 名沈水中 乃留其人 便風忽起 舡進無滯 …… 老人以其女 變作一枝花納之懷中 仍命二龍 捧居陁知及使舡 仍護其舡 入於唐境 唐人見新羅舡有二龍負之 具事上聞 帝曰 "新羅之使 必非常人." 賜宴坐於群臣之上 厚以金帛遺之.

신라 진성여왕의 명을 받아 당나라로 가던 사신 일행은 항해 중에 바람과 파도가 심해져 열흘 남짓 항해를 멈추고 만다. 점을 쳐서 그 원인을 알아보니, 인근 섬 신령스러운 못의 괴물이 조화를 부린 탓이다. 결국 한 사람을 신지(神池)에 제물로 바쳐야 하므로 제비뽑기를 하여 궁사로 참여한 거타지가 무인도에 남겨진다. 이후 다시 항해를 시작하자, 순풍이 불어 거침없이 앞으로 나아간다. 그런데 위기 상황에 놓였던 거타지는 예상과 달리 목숨을 건지고, 두 마리 용의 호위를 받으며 당나라에 도착한다.

이 설화는 『고려사(高麗史)』에 수록된 〈작제건 설화〉의 일정 부분과 유사하다. 예컨대 항해 도중에 풍랑이 사나워져서 점을 치니, 고려 사람이 배에서 내려야 한다고 점괘가 나와, 작제건이 섬에 내리자, 파도가 잠잠해진 것이다. 요컨대 서두에 위기와 죽음의 공간이던 바다는 주인공의 강제된 희생으로 인해 갑자기 다수 사람의 위기 해소와 생명 구출의 공간으로 바뀐다. 심지어 용왕의 딸과 혼인하여 무사히 고향으로 돌아오며 서사가 마무리되는 역설적 공간이다.

신라의 궁사 거타지가 생사를 넘나든 고대 설화는 후대 판소리 〈심청가〉의 바다와 서사적 맥락이 닿는 듯하다. 거타지가 타의반 거친 바다 외딴 섬에 남겨졌다면, 심청은 자의반 거친 바다로 뛰어들게 된다. 그러나 죽음을 각오하고 마주한 바다는 이들을 집어삼키기는커녕 거타지에게는 꽃처럼 아름다운 아내를 선물로 주고, 심청에게는 왕의 아내가 되도록 해준다.

[아니리] 이때에 심청이는 세상사를 하직하고 공선(供船)에 몸을 싣고
동서남북 지향없이 만경창파(萬頃蒼波) 높이 떠서 영원히 돌아가는구나.
[진양조] : 넓은 바다로 배 떠나는 광경
범피중류(泛彼中流) 둥덩실 떠나간다
망망(茫茫)한 창해(滄海)이며 탕탕(蕩蕩)한 물결이로구나
백빈주(白頻洲) 갈매기는 홍요안(紅寥岸)으로 날아들고
삼강(三江)의 기러기는 한수(漢水)로만 돌아든다
요량한 남은 소리 어적(魚笛)이 여기련만
곡종인불견(曲終人不見)의 수봉(數峯)만 푸르렀다
의내성중(疑乃聲中) 만고수(萬古愁)는 날로 두고 이름이라.

[진양조] : 죽음의 배를 타고 가는 심청의 비참한 심경 묘사
배의 밤이 몇 밤이며 물의 날이 몇 날이나 되든고
무정(無情)한 사오삭(四五朔)을 물과 같이 흘러가니
금풍삽이(金風颯而) 석기(夕起)하고 옥우곽이(玉宇廓而) 왕쟁영(王爭嶸)이라
낙하(落霞)는 여고목제비(與孤鶩齊飛)하고 추수(秋水)는 공장(共長) 천일색(天一色)이라.

[엇모리] : 항해 중 제일 위험한 지역인 인당수 근처에 도착
한곳을 당도하니 이는 곧 인당수라
대천(大川)바다 한가운데 바람 불어 물결 쳐 안개 뒤섞여 젖어진 날
갈 길은 천리만리(千里萬里)나 남고 사면(四面)이 검어 어둑 점그러져
천지적막(天地寂莫)한데 까치 뉘 떠들어와 뱃전 머리 탕탕 물결은 위루루 출렁 출렁.

[진양조] : 심청을 인제수로 바친 후 고요해진 바다
향화(香火)는 풍랑(風浪)을 쫓고 명월(明月)은 해문(海門)에 잠겼도다
영좌(領坐)도 울고 사공(沙工)도 울고 접근 화장이 모두 운다
..... 중 략 .....
우후청강(雨後淸江) 좋은 흥(興)을 묻노라
저 백구(白鷗)야 홍요월색(紅寥月色)이 어늬곳고
일강세우(一江細雨)에 노평생(鷺平生)에 너는 어이 한가하더냐
범피창파(泛彼蒼波) 높이 떠서 도용 도용 떠나간다.[6]

효녀 심청 이야기는 바다와 밀접하게 관련된 고전소설로, 지금도 여러 예술 분야에서 다채롭게 활용되는 콘텐츠다. 유교이념 중 '효(孝)'를 내세워 심청의 희생과 발복(發福)을 부각시키는 데 공간적 배경으로 바다를 서사의 중심에 둔 것이다. 특히, 판소리 〈심청가〉에서는 공양미 삼백 석에 자기 몸을 내준 심청이 뱃사람들의 배를 타고 출발하는 순간, 그들이 며칠간 배를 타고 인당수로 향하는 과정, 드디어 인당수에 도착해 심청이 몸을 던진 후의 상황까지, 모든 서사가 바다의 풍경과 파도의 높낮이로 표현된다.

위 마지막 대목에서 심청의 인신공양(人身供養)을 받아들인 바다는 고요해지고, 뱃사람들은 공양제(供養祭)가 무사히 끝난 것에 위안을 얻는다. 이러한 바다의 모습과 파도소리는 심청의 심경(心境)을 대변하는 동시에 고전소설에서 추구하는 인과응보(因果應報)라는 서사적 결말을 견인한다. 심청이 죽음의 바다 인당수를 마주보며 모든 것을 체념(또는 수용)하는 순간, 그녀는 도리어 심리적 안정을 되찾고, 뱃사람들은 잠잠해진 바다 위를 조용히 떠나간다.

6) 판소리 〈심청가〉 중 한 대목이다.

3. 나가며 : 서사 속 바다의 풍경과 의미

지금까지 고대 설화에서 출발하여 전과 야담을 거쳐 판소리까지 수많은 이야기들 중 〈구토설화〉와 〈수궁가〉 및 〈거타지 설화〉와 〈심청전〉을 중심으로 서사 속 바다의 풍경과 의미를 살펴보았다. 그 결과, 역사서에 기록된 〈구토설화〉와 판소리 〈수궁가〉에서 바다는 지략과 해학의 공간으로, 또 다른 역사서에 기록된 〈거타지 설화〉와 판소리 〈심청가〉에서 바다는 역설과 위안의 공간으로 파악되었다. 이를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 〈구토설화〉 속 거북이는 계략적으로 용궁이 '안락한 공간'임을 부각시켜 토끼를 꾀어 데려갔으나, 토끼는 간을 빼앗길 위기에 처하자 임기응변(臨機應變)으로 극한상황을 벗어나 세상에 되돌아오는데, 여기서 바다는 용궁과 세상(육지)을 넘나드는 지략적 공간이다. 또 〈수궁가〉 속 주요 대목은 별주부와 토끼의 서로 다른 생각[同床異夢]이 바다 위에서 출렁이는데, 끝없는 바다와 드높은 파도는 별주부와 토끼가 맞닥뜨린 생사의 교차 및 반전 상황을 해학적으로 드러낸 공간이다.

둘째, 고대 〈거타지 설화〉는 후대 판소리 〈심청가〉와 서사적 맥락이 닿는다. 전자(前者)의 서두(序頭)에서 위기와 죽음의 공간이던 바다는 주인공의 강제된 희생으로 인해 다수 사람의 위기 해소와 생명 구출의 공간으로 바뀌고, 용왕의 딸과 혼인하여 무사히 고향으로 돌아오며 서사가 마무리되는 역설적 공간이다. 또 후자(後者)의 마지막 대목에서 심청의 인신공양을 받아들인 바다는 고요해지고, 뱃사람들은 공양제가 무사히 끝난 것에 안도한다. 바다는 심청의 심경(心境)을 대변하는 동시에 인과응보(因果應報)라는 서사적 결말을 견인하는 위안의 공간이다.

죽도(竹島, 대섬)의 어원

황 의 호 | 충남해양문화포럼 대표

1. 들어가기

우리 주변에서 흔히 볼 수 있는 섬이 죽도(竹島, 대섬)이다. 울릉도에 딸린 작은 섬도 죽도이고, 이웃한 홍성군에도 죽도가 있으며 보령지방에는 2개의 죽도와 석대(石臺), 독대섬 등 유사한 이름을 가진 섬이 2개나 있다. 그런데 보통 죽도라는 지명의 어원을 대나무에서 찾고 있다. 대나무가 많아서 죽도라는 것이다. 실제로 울릉군의 죽도나 홍성군의 죽도에 가면 대나무가 많기도 하다.

그러나 보령지방의 석대(石臺), 독대섬은 대나무와 관련짓는 것이 좀 어색하다. 이에 보령지방의 죽도 관련 지명을 중심으로 하여 죽도의 어원을 밝혀보고자 한다.

2. 우리나라의 죽도(竹島, 대섬)

죽도(竹島)는 순수 우리말 '대섬'의 한자어일 것으로 생각하여 국토지리정보원에서 죽도와 대섬을 검색해 보았는데, 노출된 수십 개의 지명 중 카카오맵에서 찾아볼 수 있는 죽도와 대섬은 모두 40개였다. 국토지리정보원에서 검색되는 죽도나 대섬의 어원은 100% 대나무과 관련된 것이었다. 대나무가 있어서 죽도나 대섬으로 불렸다는 것이다.

이들 40개의 죽도나 대섬이 육지나 중심 섬으로부터 얼마나 떨어져 있는지, 크기는 어떤지 조사하였다. 결과는 다음 표와 같다.

죽도(대섬)의 위치[1]와 면적[2]

순	명칭	한자 표기	위치	육지,섬과의 거리(m)	면적 (㏊)	어원[3]
1	죽도	竹島	강원고성군 죽왕면 오호리 산1	육500	3.6	대나무
2	죽도	竹島	강원고성군 토성면 봉포리 산119	육950	1.7	대나무
3	죽도	竹島	강원양양군 현남면 인구리 1-1	연육	3.8	대나무
4	죽도	竹島	경남남해군 남면 평산리 2473	육120	6.0	대나무
5	대섬	–	경남사천시 용현면 통양리 산15	육70	0.5	대나무
6	죽도	竹島	경남창원시 진동면 다구리 산108	육200	1.8	–
7	죽도	竹島	경남통영시 광도면 덕포리 산289	육75	1.9	–
8	대섬	–	경남통영시 사량면 돈지리 산265-1	섬700	13.5	대나무
9	죽도	竹島	경남통영시 한산면 매죽리 369	섬750	120.0	대나무
10	대섬	竹島	경남하동군 금남면 대송리 산96-2	육500	2.0	대나무
11	죽도	竹島	경북울릉군 울릉읍 저동리 산1-1	육2000	26.6	–
12	죽도	竹島	부산강서구 동선동 산38	육140	1.0	대나무
13	죽도	竹島	부산기장군 기장읍 연화리 산1-1	육75	0.6	대나무
14	죽도	竹島	전남고흥군 과역면 노일리 산230	육170	3.2	대나무
15	죽도	竹島	전남고흥군 금산면 신전리 산13	섬200	0.5	대나무
16	죽도	竹島	전남고흥군 도덕면 용동리 산231	육510	0.5	대나무
17	죽도	竹島	전남고흥군 도화면 지죽리 산178-11	육910	38.4	대나무
18	죽도	竹島	전남무안군 망운면 목서리 산25	육680	7.5	대나무
19	대섬	–	전남무안군 청계면 서호리 산140	육500	1.2	대나무
20	대섬	竹島	전남무안군 해제면 천장리 925-1	육460	2.8	대나무
21	죽도	竹島	전남보성군 별교읍 장도리 산228	섬150	0.2	–
22	죽도	竹島	전남신안군 도초면 우이도리 산561	섬5000	24.0	대나무
23	죽도	竹島	전남신안군 자은면 고장리 산263	섬180	1.5	대나무
24	죽도	竹島	전남신안군 증도면 병풍리 산255	섬430	3.4	대나무
25	죽도	竹島	전남신안군 팔금면 이목리 산49	섬650	8.0	대나무
26	죽도	竹島	전남신안군 하의면 어은리 산321	섬200	4.3	대나무

1) 카카오맵에서 육지나 중심 섬으로부터 얼마나 떨어져 있는지 측정하였다.

2) 카카오맵에서 장축방향의 길이와 장축방향과 직교하는 길이를 측정하여 면적을 산출하였다. 실제보다 좀 크다.

3) 국토지리정보원에 기재된 어원

순	명칭	한자 표기	위치	육지,섬과의 거리(m)	면적 (㏊)	어원[3]
27	죽도	竹島	전남여수시 화양면 용주리 산243	육460	1.6	대나무
28	죽도	竹島	전남영광군 낙월면 죽도리 산23	섬100	15.7	대나무
29	죽도	竹島	전남완도군 소안면 비자리 1423-1	섬380	0.5	-
30	죽도	竹島	전남진도군 임회면 굴포리 산1-4	섬1300	8.0	-
31	죽도	竹島	전남진도군 조도면 맹골도리 산1-14	섬200	28.8	-
32	죽도	竹島	전남해남군 송지면 소죽리 산83	육500	0.6	-
33	죽도	竹島	전북고창군 부안면 봉암리 640	육2500	9.7	-
34	죽도	竹島	전북군산시 옥도면 죽도리 2	섬750	20.4	대나무
35	대섬		제주제주시 조천읍 신촌리 529-9	육130	2.1	대섬
36	대섬	-	충남당진시 송악읍 고대리 194-1477	육500	1.9	-
37	대섬	-	충남보령시 주교면 송학리 산85	육800	0.6	-
38	죽도	竹島	충남태안군 근흥면 신진도리 산1	육270	1.7	-
39	죽도	竹島	충남태안군 이원면 포지리 산203-8	육1200	30.3	대나무
40	죽도	竹島	충남홍성군 서부면 죽도리 33-1	육3300	11.2	대나무

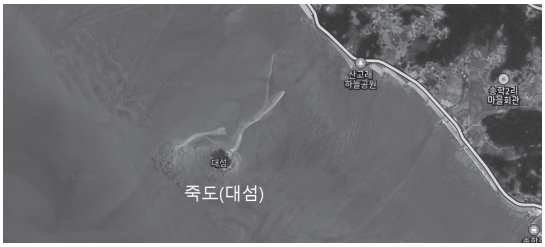
3. 보령지방의 죽도와 관련된 섬

충남 보령지방에는 죽도(대섬)나 죽도(대섬)와 관련되었으리라고 생각되는 섬이 다음과 같이 4개나 있다.

1) 죽도(대섬): 보령시 주교면 송학리 산85

육지에서 800m 떨어진, 면적이 0.64㏊에 불과한 평평한 섬이다. 썰물이 되면 갯벌에 드러난다. 섬과 육지 사이는 좀 높은 지형으로 연결되어 썰물 때 일찍 드러난다.

문헌에는 신증동국여지승람(1530)부터 기록되었다. 주민들은 대섬이라고 부르고, 대섬을 훈차하여 죽도(竹島)라고 기록하였다. 지금도 대섬이나 죽도라고 불린다. 이 섬이 기록된 문헌은 다음과 같다.



주교면 송학리 죽도

○신증동국여지승람(1530): 죽도(竹島): 在縣西19里
○여지도서(1757~1765): 죽도(竹島): 在海中
○대동지지(1861~1866): 죽도(竹島) 産箭竹
○한국수산지(1910): 죽도(竹島)
○조선지도(연도미상): 죽도(竹島)

주교면 송학리 죽도(대섬, 2021.4.27.)

2) 죽도(대섬): 보령시 남포면 월전리 844-13 외

육지에서 약 1㎞ 떨어진, 면적 약 14.04㏊의 평평한 섬이다. 썰물이 되면 육지와 연육되었다.

이 섬은 1530년에 발간된 신증동국여지승람에서부터 죽도(竹島)로 일관되게 기록되었다. 주민들은 '대섬'이라고 부른다.

주교면 송학리 죽도(대섬, 2021.4.27.)

죽도가 기록된 문헌은 다음과 같다.

○신증동국여지승람(1530) 남포현 〔山川〕조: 죽도(竹島)
○동역도(1800~1834): 죽(竹)
○대동방역전도(大東邦域全圖, 1849): 죽(竹)
○대동여지도(大東輿地圖, 1861):죽(竹)
○대동지지(1861~1866): 죽도(竹島)
○지승(미상): 죽도(竹島)
○일제강점기 지형도(1919): 죽도(竹島)

3) 석대: 보령시 웅천읍 관당리 889일원

육지에서 900m쯤 떨어진, 약 14.95㏊의 평평한 섬으로 주민들은 보통 '석대'라고 부른다. 썰물이 되면 육지에 연결되는 전형적인 육계도이다.

석대도는 1530년에 발간한 신증동국여지승람에서부터 기록되어 있는데 일관되지 않고 입죽도(立竹島), 석대도(石大島), 석대도(石臺島) 등 다양하게 기록되어 있다. 입죽도(立竹島)는 주민들

이 부르는 '석대'를 훈차(訓借)한 것이고, 석대도(石大島)는 음차(音借)한 것일 뿐, 모두 '석대'에서 파생된 지명이다. 이 섬이 기록된 문헌은 다음과 같다.

웅천읍 관당리 석대(2007.11.24.)

웅천읍 관당리 석대(2007.11.24.)

○신증동국여지승람(1530) 남포현 〔山川〕조: 입죽도(立竹島)
○여지도서(1757~1765): 석대도(石大島): 在縣西三十里
○조선팔도지도(1776): 석대(石大)
○동역도(1800~1834): 입죽(立竹)
○대동방역전도(大東邦域全圖, 1849): 입죽(立竹)
○대동여지도(大東輿地圖, 1861): 입죽(立竹)
○대동지지(1861~1866): 입죽도(立竹島)
○1872년 지방지도(남포): 석대도(石臺島):
○팔도군현지도(연도미상): 석대(石大)
○조선지도(미상): 석대(石大)
○한국수산지(1910): 석당도(石堂島)- 堂은 臺의 오기로 보임.
○일제강점기 지형도(1919): 석대도(石臺島)

4) 독대섬: 보령시 웅천읍 독산리 803-15 일원

해안에서 60여 m 떨어져 있는 2㏊ 정도의 작은 섬으로 윗부분은 평평하다. 사리 때 만조가 되면 잠깐동안 섬이 된다. 옛 기록에도 나와있지 않은 섬인데 주민들은 '독대섬'이라고 부른다. 다른 이름은 없다.

4. 논의

1) 죽도(대섬)는 어떤 곳에 위치하는가?

우리나라의 죽도(대섬)는 육지나 중심 섬으로부터 가까운 곳에 위치 한다. 아래와 같이 40개의 죽도(대섬) 중 육지나 중심 섬으로부터 800m 이내에 있는 섬이 80%에 이른다. 1㎞ 이상 떨어진 섬이 6개(15%)에 불과하다.

죽도(대섬)가 육지나 중심 섬으로부터 떨어진 거리

구분	0~200	201~400	401~600	601~800	801~1000	1000이상	계
섬 수	15	2	9	6	2	6	40
누적비율	37.5%	42.5%	65.0%	80.0%	85.0%	100.0%	

2) 죽도(대섬)의 크기는?

죽도(대섬)의 크기는 일반적으로 아주 작다. 아래와 같이 3㏊(9000평) 미만이 50%에 이르고 10㏊(0.1㎢) 미만이 75%에 이른다. 아주 작은 섬들이 죽도(대섬)로 불리고 있음을 알 수 있다.

죽도(대섬)의 크기(㏊)

구분	1미만	~2	~3	~4	~5	~6	~7	~8	~9	~10	10이상	계
섬 수	8	9	3	4	1	1	0	3	0	1	10	40
누적비(%)	20.0	42.5	50.0	60.0	62.5	65.0	65.0	72.5	72.5	75.0	100.0	

3) 보령지방의 죽도(대섬) 관련 지명에 관하여

국토지리정보원의 지명사전에 의하면 우리나라의 죽도(대섬)라는 섬 이름은 모두 대나무 때문에 생긴 지명이라고 기록되어 있다. 그러나 보령지방의 죽도(대섬)와 관련된 4개의 지명을 분석하면 대나무와 연결시키기 곤란한 지명인 '석대'와 '독대섬'이 있다. '석대'를 대나무와 연결시키려면 '돌로 된 대나무'여야 되기 때문에 어울리지 않는다. '독대섬' 또한 '돌로 된 대섬'이어야 되기 때문에 어울리지 않는다.

4) 북한의 죽도

북한지역의 대섬을 자세히 검색할 수는 없지만, 구글지도 검색에 의하면 함경남도 홍원군 홍원읍 남당리에도 죽도가 있다. 대나무는 난대성 식물로 육지에서는 차령산맥이 북한계선[4]이고 동해안에서는 난류 때문에 강릉이 북한계선인데 함경남도 홍원군에도 죽도가 있는 것은 '죽도'라는 지명이 대나무와 관련이 없다는 것을 말해주고 있다.

함남 홍원군의 죽도

5) 죽도(대섬)의 어원

그럼 죽도(대섬)는 어디서 유래했을까? 죽도(竹島)라는 한자어는 순수 우리말 '대섬'에서 온 것이 확실하고, 주민들이나 국토지리정보원에서는 대나무가 많아서 붙여진 이름이라고 한다. 그러나 필자는 대(臺)에서 유래했을 것으로 본다. 요즈음은 대(臺)와 관련된 용어를 많이 사용하지 않지만, 과거에는 아주 많이 사용했다. 흔히 마루를 올라가려면 '댓돌'을 밟고 올라가고 추녀 밑에도 댓돌을 놓아 밟고 올라오도록 했다. 그래서 '낙숫물이 댓돌을 뚫는다'라는 속담도 나왔다. 댓돌은 낮고 평평한 돌이다.

댓돌(1993, 화산동 박정순 가옥)

대섬은 '댓돌 같은 섬'이라는 의미라고 생각한다. 육지나 큰 섬 근처에 있는, 낮으막하고 정상부가 평평한 작은 섬, 그런 섬을 모두 '대섬'이라고 부른 것으로 보인다. 바다와 육지 사이에 있는 댓돌 같은 섬을 '대섬'이라고 불렀다고 생각한다.

대나무의 북한계선 이북인 함경남도 홍원군에 죽도(竹島)가 있는 것도 죽도가 대나무와 관련 없음을 말해주고 있다.

---

4) 대나무의 북한계는 최한월 -3℃로 대략 차령산맥 지역임. 동해안에서는 강릉임.

5. 맺음말

죽도(대섬)는 대부분의 주민들이나 국토정보지리원에서 대나무 때문에 생긴 지명이라고 하지만, 육지나 중심 섬 근처에 있는 작은 섬이다. 특히 충남 보령지방에 있는 '석대'나 '독대섬'은 대나무와 관련해서는 생각할 수 없는 지명이다.

따라서 죽도(대섬)는 육지(중심섬)와 바다 사이에 댓돌과 같이 놓여있는 작은 섬을 말하는 것으로 생각된다. 댓돌 같은 섬이 대섬인 것이다.

참고문헌

대동지지, 세종실록지리지, 신증동국여지승람, 여지도서, 한국수산지.
보령시, 1998,『보령의 지명』
황의호, 2022,『보령의 섬 지명』
구글지도, 국립중앙박물관, 국사편찬위원회, 국토지리정보원, 카카오맵.

오키나와 하리 의례의 변화
: 이토만 하리와 기얀 하리를 중심으로

전 경 호 | 국립해양박물관

I. 서론

오키나와에서는 일본 본토와 달리 양력 5월 5일 단오절 대신 음력 5월 4일을 중요한 명절로 여기고 있다. 이때를 윳카누히(ユッカヌヒー, 四日の日)라고 하는데, 예부터 바다 신에게 풍어와 항해 안전을 기원하는 의례인 하리(ハーリー)를 개최했다. 하리는 전통 목선을 이용한 남성 중심의 배 경주로, 오랜 세월 동안 마을 공동체 신앙과 깊이 연결된 해양 의례였다. 현재에도 음력 5월 4일을 전후로 오키나와 각지에서 하리가 열리며, 그 전통이 이어지고 있다.

이 발표에서는 오키나와 하리 의례 중에서도 특히 이토만 하레(糸満ハーレー)와 기얀 하리(喜屋武ハーリー)를 중심으로 과거 의례 모습, 축제화된 현재 모습, 그리고 그 변화 과정 속에서 나타나는 특징을 분석하고자 한다. 하리 의례는 단순한 스포츠 이벤트를 넘어 지역 공동체 결속, 마을 신앙, 생업과 경제활동, 그리고 지역 관광 자원으로 전환 등 복합적인 의미를 지니고 있다. 이러한 하리의 다층적인 기능과 변화 양상을 분석함으로써 오키나와 문화의 역동성과 역사의 층위를 보다 심층적으로 이해할 수 있을 것이다. 이를 위해 2025년 5월 30일부터 6월 8일까지 이토만 및 기얀 지역에서 이루어진 하리를 직접 관찰했다. 더불어 마을 답사, 지역 주민 및 연구자들과의 면담, 이토만 시청 내 시사 담당자와의 인터뷰 등을 병행하여 자료를 수집하였다.

II. 하리 의례의 기원과 류큐 왕국 시대의 모습

하리 기원에 대해서는 크게 세 가지 설이 존재한다. 내용에는 조금씩 차이가 있지만, 『류큐국유래기(琉球国由来記)』(1713), 『류큐국구기(琉球国旧記)』(1731), 『구요(球陽)』(1745) 등 류큐 왕국에 관한 역사서에는 하리가 중국에서 전래된 것이라고 기록되어 있다. 그러나 이러한 외래 기원설에도

불구하고 류큐 내에서 하리는 여러 설화로 재구성되고 지역적 특성에 맞게 변용되었다. 다시 말해 하리는 중국 문물과 문화를 단순히 모방하거나 수용한 것이 아니라, 류큐의 고유한 문화, 신앙 체계와 융합되어 형성된 전통 문화라고 할 수 있다. 이러한 양상은 왕실 주도의 '관선 하리(冠船 ハーリー)'와 지역 공동체 중심의 '나하 하리(那覇ハーリー)'라는 이중구조를 통하여 확인할 수 있다.

관선 하리는 류큐 왕부가 주최하고 운영하는 중국 책봉사 접대 행사였다. 이를 위해 임시 왕실 부서인 칸센하리호(冠船爬龍舟方)가 설치되어 행정, 기술, 공연 인력을 담당했으며, 운영비용은 거의 전적으로 왕부 예산으로 충당되었다. 1838년 관선 하리에는 노 젓는 사람 외에 키잡이, 종치는 사람, 북 치고 깃발 드는 사람, 노래 부르는 사람 등 다양한 역할의 사람들이 탑승했으며, 슈리(首里), 나하(那覇), 쿠메무라(久米村), 토마리(泊) 출신의 지배계급층 또는 그 자제들이었다. 특히 책봉사를 환대하기 위한 행사였기 때문에 그들이 듣고 이해할 수 있는 쿠메무라[1] 쪽의 노래가 사용되었다. 관선 하리 초기에는 6척의 배가 사용되었으나 18세기에는 3척으로 줄었는데, 이것은 지역 공동체 중심의 나하 하리의 선박 수 변화와 연동된 것으로 추정된다. 즉 관선 하리에 사용되었던 선박은 나하 하리의 선박을 사용한 것으로, 나하에서 사용하던 하리 배를 슈리로 운반할 때 육상에서 노를 저어 배를 이동시키는 행사(地バーリー)를 개최하기도 했다. 이 선박을 운반할 때 류큐 왕과 태자도 관람할 정도로 관선 하리는 준비 단계부터 왕권과 관련된 의례적이고 예능적인 요소를 포함하고 있었다(麻生 伸一, 2020).

한편, 나하 하리는 관선 하리가 왕실 예산으로 운영된 것과 달리, 지역 사회의 세금과 기부 등으로 운영되는 지역 축제였다. 류큐 왕이 참석할 정도로 위상이 높은 지역 행사였으며, 나하, 쿠메무라, 토마리 세 지역 사람들이 각자 전통 의상을 입고 경주를 진행했다. 나하 하리는 오키나와의 일본 편입 이후 사라졌으나, 1975년 오키나와 해양 엑스포를 계기로 다시 만들어져 오키나와에서 가장 크고 유명한 축제가 되었다.

관선 하리와 나하 하리의 이중구조는 하리가 단일한 기원이나 목적을 지닌 의례가 아니라는 점을 명확히 보여준다. 상층부에서는 왕권의 정당성 확보, 외교적 과시 및 중국 사신의 환대 등 정치적 수단으로 기능했고, 하층부에서는 지역 공동체의 풍요와 안녕을 기원하고 구성원들의 결속을 다지는 의례로 작동했다. 이처럼 하리는 왕실과 민간, 권력과 공동체, 외교와 신앙이 복합적으로 얽힌 다층적 문화현상으로 류큐 사회의 구조와 문화를 종합적으로 반영한 상징이라고 할 수 있다.

---

1) 현재 오키나와현 나하시에 위치했던 지역으로 류큐 왕국의 대중국 외교 및 무역에 핵심역할을 했던 공동체이다. 14세기 말~15세기 초 명 황제가 류큐에 "민(閩)에서 온 36성(姓)의 사람들을 하사(下賜)"했는데 이들이 바로 쿠메무라의 시조들이다. 민인 36성이라고도 하는 이들은 주로 중국 푸젠성(福建) 출신이었고, 선박건조·항해술·통역·문학 등 다양한 분야의 기술과 지식을 갖고 있었다. 그래서 이들이 류큐 해상 무역을 지원했으며 이들을 통해 류큐 왕국은 동아시아 해상 무역 네트워크를 구축할 수 있었다.

III. 이토만 하레(糸満 ハーレー)의 과거와 현재

이토만 하레는 음력 5월 4일에 열리며, 의례는 하리 시작 일주일 전인 음력 4월 27일 새벽 산텐모(山顧毛)라는 언덕 위에서 하리 징을 울리며 시작된다. 경주에는 니시무라(西村), 나카무라(中村), 신지마(新島)라는 세 개의 가상 마을이 참여한다. 세 마을 구분은 행정구역과는 무관하며, 하레를 위한 상상의 마을 구분이다.

하레에 사용되는 배는 오키나와 전통 목조선인 사바니((サバニ)인데, '하레부니(ハーレーブニ)'라고도 부른다. 과거에는 이 배를 선발하기 위한 '분카시 하레(分かしハーレー)'도 열렸다. 분카시 하레는 가상의 세 마을에 속한 어선 중 한 척을 마을 대표 선박으로 선정하는 경주로, 선정된 배 주인은 3년 동안 풍어를 약속받는다고 하여 큰 명예로 여겨졌다. 이러한 관행은 어업이 주 생계였던 이토만 지역에서 하리가 단순한 축제가 아니라, 공동체의 경제와 직결된 중요한 신앙 행위였음을 보여준다. 그러나 현재는 하레 전용 목선 3척을 제작하여 사용하고 있다. 하레 당일에는 다양한 경주가 펼쳐지는데, 그 가운데에서 '우굿안바레(御願バーレー)', '쿤누카세(クンヌカセー)', '아가이스브(アガイスーブ) '는 의례적 성격이 짙은 전통 경기이다. '우굿안바레'는 첫 경주이자 신성한 의미를 가진 의례 경주로, 도쿠야(徳屋) 가문의 당주가 산텐모 정상에서 깃발을 흔들어 출발 신호를 보낸다. 경주 후에는 이긴 마을부터 차례대로 하쿠긴도(白銀堂)로 가서 제단에 예를 올리고 경주 결과를 보고하며, 노를 들고 원을 그리며 하레 노래를 부른다. '쿤누카세'는 세 마을이 참가하는 경주로, 출발 후 일정 지점에서 배를 오른쪽으로 기울여 뒤집고, 12명의 선원들이 뒤집힌 배를 다시 일으켜 세워 바닷물을 퍼낸 뒤 경주를 계속한다. '아가이스브'는 이토만 하레의 마지막 경주이자 가장 큰 영예로 간주되는 장거리 경주이다. 니시무라, 나카무라, 신지마 세 마을이 출전하며, 마을 대표 선수들이 승선하는 가장 중요한 경기이다. 경주 전 본부선(本部船) 주변을 반시계 방향으로 3바퀴 돌며 하레 노래를 부른다. 승리 팀 마을 사람들은 바다로 뛰어들어 승리를 축하하고, 사바니를 육지 위로 올려 약 1시간 동안 우승 세리머니를 진행한다. 아가이스브가 끝나면 각 마을 선수끼리 눈둔치(ヌンドゥンチ)라는 신성한 곳으로 가서 마을 별로 의례를 올린다. 이토만 하레는 지역 어민들의 삶과 밀접하게 연결된 상징성을 지니고 있다. 쿤누카세는 어민들의 강인한 생존 의지와 역경 극복 정신을, 아가이스브는 마을의 명예와 공동체 구성원들의 단합을 극대화하는 역할을 한다. 우승 후 바다에 뛰어들거나 장시간 세리머니를 하는 행위 또한 공동체 정체성과 유대감을 강화하는 중요한 사회적 행위 간주된다.

한편, 이토만 하레는 축제화되는 양상을 보이고 있다. 대표적인 변화는 참가자 확대이다. 전통적인 마을 간 경주 외에도 직장인, 동호회, 지역 중·고등학생 등 다양한 일반인이 참가하는 경주가 다수 진행된다. 특히 직장인 경주는 경쟁이나 순위보다는 지역 축제 참가, 구성원 단합, 회사 홍보에 큰 의미를 두며, 회사 명의의 지원금이 하레 운영 위원회에 지급되기도 한다. 이러한 과정은 이

토만 하레가 이토만시와 주변 회사 구성원들이 참여하는 대규모 지역 행사로 변모했음을 보여준다. 최근에는 의례 형식 변화하고 있으며, 그 방식이나 기능도 약화되고 있다. 과거에는 노로(ノロ)와 같은 신적 존재(神人)가 눈둔치에서 의례를 주관하였으나, 현재는 마을 대표 선수가 그 역할을 대체하며 신성성과 종교적 의미는 희미해지고 있다. 반면, 눈둔치에서의 의례는 놀이와 오락 형태로 변모하고 있다. 또한 바다에서 조난당한 사람들을 위한 하마우리(ハマウリー)나 죽은 사람들이 하레 경주를 하는 날로 여겨졌던 구소바레(グソーバーレー)와 같은 의례는 사라졌거나, 지역민의 인식에서도 점차 희미해지고 있다(糸満市史編集委員会, 2016). 더불어 최근에는 하레 행사의 일부였던 '오리잡기'가 동물 학대 논란에 휘말려 형사 고발되는 현대 윤리 기준과 전통 문화 간의 충돌도 발생하고 있다. 일부 지역민들을 중심으로는 오리잡기 행사를 "중지해야 한다"는 비판이 쏟아졌으며, 대체 방안으로 오리 장난감 사용이 제안되기도 했다. 이러한 변화와 논란 속에서도 이토만 하레는 2012년 이토만시 지정 민속문화재로 등록되어 제도적 장치를 통해 보존하려는 의지를 보여주고 있다. 이처럼 이토만 하레가 경험한 다양한 변화는 전통이 현대 사회에서 지속되기 위해 겪는 적응과 타협, 그리고 그 과정에서의 긴장과 논란을 잘 보여주는 사례라고 할 수 있다.

IV. 기얀 하리(喜屋武ハ－リ－)의 과거와 현재

기얀 하리도 음력 5월 4일에 개최된 지역 전통 의례였다. 하지만 현재는 5월 4일에 기원 의례만 진행하고 실제 하리 경주는 더 많은 주민들이 참여할 수 있도록 기원 의례 후 가장 가까운 일요일에 개최하고 있다. 이러한 하리 일정 조정은 마을 인구 감소로 인해 선수 구성조차 어려워졌기 때문으로 공휴일 개최를 통해 참여율을 높이고자 한 조치이다.

기얀에서도 이토만과 마찬가지로 하리를 위한 가상의 마을 구분이 존재한다. 이곳에서도 마을을 3곳으로 나누는데, 북지부(北支部), 중지부(中支部), 남지부(南支部)로 이루어져 있다. 음력 4월 27일에 각 지부별로 모임을 갖고 하리 당일 노 젓는 사람이나, 징치는 사람 등의 역할 분담을 결정하며 하리 준비가 본격적으로 시작된다. 음력 5월 4일이 되면, 각 지부 구성원들은 눈둔치(ヌンドゥンチ)에 모여 하리 경주의 안전과 마을 평안을 기원하는 의례를 행하고 노래를 부른다. 이어서 해안에 있는 성소 지루메(ジルーメー)에서도 기원을 올린다. 과거 하리에서 사용하는 선박은 지부별로 마련해야 했는데, 선박을 마련하지 못한 지부에서는 이토만에서 배를 빌려오기도 했다. 현재는 마을 예산으로 제작된 전용 사바니가 사용되고 있다. 이 배에는 'かりゆし'(상서로움, 축복), 'ゆがふう'(풍요, 번영), '大漁'(풍어)라는 글자와 용, 청새치, 도미 그림이 그려져 있어 마을의 번영과 풍요, 풍어를 상징한다.

기얀 하리의 가장 두드러진 특징은 경쟁보다는 공동체의 기원에 초점을 둔다는 점이다. 이토만 하레에서는 마을 대표 선수들이 한 달 전부터 훈련하며 승리를 위해 치열한 경쟁을 펼치는 반면,

기얀 하리에서는 일주일 전 선수를 선발하며, 어느 마을이 어떤 사바니에 탑승할지는 제비뽑기로 결정된다. 하리 경주에는 12명의 선수가 탑승한다. 대부분 성인 남성이 탑승하지만 선두에 앉아 징치는 선수는 10대 소년이 담당하고 있다. 기얀 지역 자료에 따르면 1941년 한 초등학생이 이 역할을 맡아 우승한 후, 1942년부터 징치는 사람은 모두 초등학생이 맡게 되었다고 한다(喜屋武字誌編纂委員会, 2013). 어느 쪽이 먼저 10대 어린이를 하리 선수로 선정했는지 알 수 없지만, 현재 이토만 하레에서도 징치는 역할은 대부분 10대 소년 혹은 여성이 담당하고 있다.

기얀 하리는 이토만 하레에 비해 소규모 행사이면서 마을 축제의 성격이 강하다. 이에 따라 분위기에서도 이토만 하레와 큰 차이를 보인다. 이토만 하레가 야유회 혹은 축제와 같은 떠들썩한 분위기인 반면, 기얀 하리는 오전 중에만 행사가 개최되기 때문에 가족이나 친척 단위로 관람하거나 아이들이 물놀이를 하는 등 비교적 조용하고 차분한 분위기에서 열린다. 그러나 과거에는 하리 종료 후 마을 광장에서 반상회를 열거나 축제가 열리며 더 활기찬 분위기를 연출하기도 했다.

V. 하리 의례 변화 속 공통된 특징과 의미

이토만 하레와 기얀 하리의 사례를 통해 살펴본 하리 의례의 변화 과정은 오키나와 전통문화가 현대 사회에 어떻게 적응하고 있으며, 어떤 방식으로 그 본질을 재구성해 가고 있는지를 보여주는 상징적인 사례라고 할 수 있다. 두 지역의 하리 의례는 외형적 양상과 운영 방식에 차이를 보이지만, 그 변화 과정 속에서 다음과 같은 공통된 특징과 의미를 지니고 있다.

첫째, 하리 의례는 전통적 마을 의례에서 지역 축제로 전환되고 있다. 본래 하리는 풍어와 해상 안전을 기원하는 의례 성격이 강했으나, 현대에 이르러 지역 사회 축제 형태로 변화하는 경향이 뚜렷하다. 대표적인 사례인 나하 하리는 관광객 유치를 위해 음력에서 양력으로 일정을 변경하였고 다양한 부대 행사를 도입하여 연간 20만 명 이상이 찾는 오키나와 대표 축제로 자리잡았다. 이토만 하레 또한 직장인, 동호회, 학생 등 다양한 일반인 경주를 도입하면서 경쟁보다는 참여와 단합을 중시하는 축제 성격이 더욱 강화되었다. 이러한 변화는 오키나와 사회의 구조 변화와 밀접하게 관련되어 있다. 농어업 중심의 사회가 산업화 및 관광산업 중심의 현대 사회로 이행하면서 전통 의례의 신앙적 기능이 약화되고 구성원 간 유대를 강화하는 사회적 기능이나 지역 경제 활성화를 위한 자원으로서의 기능이 부각되기 시작한 것이다.

둘째, 하리 의례가 축제화되었음에도 불구하고 류큐 세계관과 상징성은 일정 부분 유지되고 있다. 나하, 이토만, 기얀 하리는 모두 세 단위의 공동체 간 경쟁 구도를 유지하고 있다. 나하 하리는 나하, 쿠메무라, 토마리 세 지역이, 이토만 하레는 니시무라, 나카무라, 신지마 세 마을이, 기얀 하리는 북지부, 중지부, 남지부 세 지부가 경쟁한다. 3이라는 구도가 반복되는 이유는 명확히 알려져 있지 않지만, 동아시아 문화에서 3이 갖는 조화, 완전성, 균형의 상징성과 깊은 관련이 있는 것으로 보

인다. 우리나라에서도 3은 '크다', '많다', '완전하다', '충분하다' 는 상징적 의미를 지니며(최은경, 1985), 오키나와에서도 3이라는 숫자는 완전성과 조화, 균형의 의미를 갖고 있다. 특히 3은 류큐 전통의 토착 신앙과도 결합되어 있다. 류큐 사람들에게 하늘과 땅, 그리고 신들의 세계인 니라이카나이(ニライカナイ)와 연결되는 공간이 바로 바다인데, 이 하늘과 땅, 바다가 우주의 중요한 축을 이룬다. 즉, 이 세 가지 요소의 조화와 균형이 류큐의 세계관을 구성한다. 하리에서 세 척의 배가 경쟁하는 구도는 이처럼 긴장감과 조화, 역동성을 동시아 담아내는 구조로 해석될 수 있다.

셋째, 하리 의례의 계승과 보존을 위한 다양한 노력이 이루어지고 있다. 예를 들어, 이토만 하레 노래는 세 마을이 같은 멜로디를 사용하지만, 가사와 후렴구는 다르게 구성되어 있어 마을만의 고유의 정체성을 표현한다. 하지만 1960년대에는 이 노래를 부를 수 있는 이가 5명으로 줄어들어 소멸 위기에 처하기도 했다. 이러한 위기 속에서 오페라 가수인 키나 켄진(喜納健仁)이 하레 노래를 악보로 기록하고, 강습회와 워크숍을 개최하며 지역 주민과 협력해 하레 노래 보존을 시도하였다. 나아가 이토만시는 2012년 시 지정 민속문화재로 이토만 하레를 지정하여 전통 보존을 위한 제도적 기반을 마련했다. 다음 세대 참여를 유도하려는 시도도 활발하게 이루어지고 있다. 기얀 하리에서 징치는 역할을 어린이가 맡게 된 사례나, 이토만 하레에서 소년·소녀 하레, 중학생 하레가 개최되는 것은 미래 세대에게 전통을 전수하고 문화적 정체성을 심어주려는 의도를 보여준다. 그럼에도 불구하고 노로와 같은 전통적인 종교인의 부재로 의례의 신성성이 약화되고 놀이와 오락의 성격이 강해지는 경향은 전통 의례의 본질적 의미가 희석될 수 있다는 우려도 존재한다. 이토만 하레의 '오리잡기 행사'를 둘러싼 논란처럼, 전통 행사가 현대 사회의 윤리적 가치와 충돌할 때 그 의미를 어떻게 재해석하고 조율해 나갈 것인가에 대한 고민도 함께 제기되고 있다. 이는 전통 문화가 현대 사회 속에서 지속가능성을 확보하는 과정에서 흔히 겪는 딜레마이기도 하다.

넷째, 하리 의례는 지역 활성화와 관광 산업과도 밀접하게 연계되어 있다. 나하 하리는 일본 황금연휴에 맞춰 양력 5월 초로 개최 시기를 조정하고, 불꽃놀이와 같은 시각적 요소를 강화하여 관광자원으로서의 위상을 높이고 있다. 그 결과 나하 하리는 지역 경제 활성화에도 기여한다. 이토만 하레 또한 직장인 참가팀 유치를 통해 기업의 지원금을 확보하고, 지역 내외의 다양한 사람들을 끌어 모으는 대규모 지역 행사로 자리매김했다. 각 시 단위 지방자치단체에서도 전통 문화 자원을 활용한 관광 활성화 정책을 추진하고 있다. 시청 중심으로 지역 하리 행사에 지원금을 지급하여 전통 목선을 보유하도록 하고 있으며, 행사를 위한 보조금을 매년 지급하고 있다. 이처럼 지역 축제는 지역 공동체의 유대감을 강화하고 외부인에게 지역의 매력을 알리는 중요한 매개가 된다. 그러나 이러한 변화가 전통 의례의 본질을 훼손하거나 상업화로 이어질 수 있다는 비판도 제기된다. 실제로 나하 하리는 이미 전통 의례로서의 의미보다는 관광 행사로서의 이미지가 더욱 부각되고 있으며, 이토만 하레 또한 마을 단위 의례에서 벗어나 지역 자원의 대형 행사로 변화하고 있다.

VI. 결론

하리는 단순한 배 경주를 넘어서는 깊은 의미를 지니며, 그 기원과 전개 과정은 중국과의 교류, 지역 문화의 특성, 공동체 조직 원리 등 류큐의 문화적 특수성이 반영된 종합 의례라고 할 수 있다. 이토만 하레와 기얀 하리는 이러한 하리 의례의 변천 양상을 잘 보여주는 대표적인 사례이다.

이토만 하레는 과거 어업 공동체의 생존과 직결된 의례적 의미를 강하게 지니며, '분카시 하레'와 같은 선박 선정 경주를 통해 풍어를 기원하는 실질적인 행위였다. 현대에 이르러서는 직장인, 학생 등 다양한 일반인들의 참여를 통해 축제적 성격이 강화되었고, 경쟁보다는 참가와 단합에 의미를 두는 방향으로 변화했다. 한편 기얀 하리는 상대적으로 소규모이고 조용한 분위기 속에서 치러지는 마을 중심 의례로 공동체간 경쟁보다는 마을의 안녕과 정체성 재확인에 초점이 맞추어져 있다. 특히 초등학생이 징치는 역할을 맡은 것은 자연스럽게 미래 세대의 참여를 유도하고자 하는 공동체의 전략적 대응으로도 해석할 수 있다.

오키나와 하리 의례는 근현대사를 거쳐 오면서 단절과 회복, 정체성 재정립이라는 전환과정을 경험했다. 미군 점령기와 일본 복귀 이후, 하리는 종교성과 신성성이라는 의례적 성격이 일부 약화된 반면, 지역 사회 구성원 간 유대를 강화하는 수단이자 관광 자원으로서의 기능이 부각되었다. 이로 인해 하리는 지역 공동체의 전통을 계승하면서도 현대 사회의 다양한 요구에 유연하게 대응하는 새로운 문화 형태로 재구성되었다. 이러한 변화는 전통 소멸이나 왜곡이라기보다는, 사회 조건의 변화 속에서 전통과 의례가 스스로 재해석하고, 새로운 맥락 안에서 그 의미를 재구축해 나가는 역동적 문화 현상으로 이해할 수 있다.

참고문헌

최은경, 1985, "韓國民譚에 나타난 숫자개념 : '三'을 中心으로",『韓國語文學硏究』16, 이화여자대학교.

喜屋武字誌編纂委員会, 2013,『喜屋武字誌』, 糸満市字喜屋武自治会.

麻生 伸一, 2020, "近世琉球における冠船ハーリーの諸相−1838 年を中心に−",『沖縄芸術の科学』32, 沖縄県立芸術大学付属研究所.

糸満市史編集委員会, 2016,『糸満市史』資料編 13 村落資料−旧糸満町編−, 糸満市役所.

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

5분과

해양관광

섬과 해양관광의 새로운 지평

인류세 시대에 도시인의 섬살이(Island-living) 로망 –도피인가 전환인가–	**김재경**	조선대학교
부산시 공공캐릭터 '부기'의 해양 상징성 연구 : 지역 정체성과 감성 이미지 구축을 중심으로	**이영숙**	동국대학교 영상문화콘텐츠연구원
북극권 해양관광산업의 동향과 한국의 진출 방안	**이재혁**	배재대학교
해양공간을 활용한 인간의 거주공간 구축에 관한 실험적 사례 비교 – 일본의 오션 스파이럴과 한국의 연구 비교 –	**이명권**	국립한국해양대학교
해양축제의 필요성에 대한 연구	**강명수**	국립한국해양대학교 대학원
이순신 장군 해전지의 해상 관광 활성화 방안	**김낙현**	국립한국해양대학교
해양스포츠의 꽃, OWS(바다수영)	**김연빈**	도서출판 귀거래사
섬사랑10호 여행기, 다도해 위에 점, 점, 점… 8시간30분 '섬매경'	**천기철**	남도사진문화콘텐츠
서남해안 생활세라믹 산업의 혁신성장 기반 조성에 관한 연구	**정서경** **조영석**	국립목포대학교

인류세 시대에 도시인의 섬살이(Island-living) 로망

- 도피인가 전환인가 -

김 재 경 | 조선대학교 자유전공학부

Ⅰ. 서론: 인류세 시대, 왜 섬을 꿈꾸는가

21세기 들어 도시를 벗어나 섬에서의 삶을 꿈꾸는 도시인들이 급증하고 있다. 현대 도시의 삶은 고층 빌딩숲과 치열한 경쟁, 끝없는 속도와 효율로 대표되는 도시성(urbanity)에 의해 압도되고 있다. 특히 2020년 초 코로나19 팬데믹은 이러한 도시의 한계를 극명하게 드러냈고, 도시인들은 자연과의 공존 속에서 느린 삶의 속도와 정서적 치유를 경험할 수 있는 공간을 찾기 시작했다. 이와 같은 맥락에서 나타난 '섬살이 로망(Island-living romance)'은 단순히 여행이나 일시적인 휴식을 넘어 새로운 생활양식으로 자리 잡기 시작했다. 특히 제주도와 같은 섬 지역이 '디지털 노마드(digital nomad)'와 '리모트 워크(remote work: 원격 근무)'의 주요 거점으로 부상하면서 이러한 경향은 더욱 뚜렷해지고 있다.

한편 인류는 현재 '인류세(Anthropocene)'라 불리는 전례 없는 시대에 살고 있다. 인류세는 인간 활동이 지구의 지질과 기후 시스템에 결정적인 영향을 미치는 시대를 지칭하는 개념으로 기후 위기, 생물다양성의 급격한 붕괴, 대기 및 해양 오염 등의 환경 문제가 주요 특징으로 나타나고 있다. 특히 IPCC(기후변화에 관한 정부 간 협의체)의 최신 보고서(AR6, 2023)에 따르면, 전 세계 저지대 및 도서 지역이 해수면 상승에 가장 취약한데, 실제로 해수면은 연간 3~5mm의 속도로 상승하고 있다. 이는 섬 지역이 더 이상 낙원의 상징이 아니라 기후 위기의 최전선임을 의미한다.

이 연구는 이처럼 서로 무관해 보이는 '도시인의 섬살이 로망'과 '인류세'라는 두 현상이 공교롭게도 동일한 공간, 즉 '섬'에서 교차하는 역설적 상황에 주목한다. 다시 말해, 도시인들의 자연 회귀 욕망과 인류세가 촉발하는 기후 위기 및 환경적 위협이 같은 공간에서 만나고 있음을 주목한다. 이

를 통해 섬살이라는 문화적 현상이 단지 도피적 욕망의 소비에 그치는지, 아니면 위기 시대에 대응하는 기후 회복력(climate resilience)의 실험적이고 실천적인 모델로 기능할 수 있는지를 탐구하고자 한다.

Ⅱ. 도시인의 섬살이 로망: 욕망의 지형

2.1 코로나19 이후 도시 탈출 심리

2020년 초 코로나19 팬데믹은 도시 생활의 취약성을 드러내며, 많은 도시인에게 자연 속 느린 삶에 대한 갈망을 불러일으켰다. 한국에서는 제주도를 중심으로 한 섬 지역으로의 이주 및 중장기 체류 수요가 증가했으며, 완도, 울릉도, 거문도 등 일부 섬에서도 소규모의 귀촌·귀어 현상이 관찰되었다. 이러한 흐름은 워케이션, 디지털 노마드, 자연 회귀적 생활양식이라는 트렌드와 맞물려 확대되었다. 제주도의 인구 유입은 팬데믹 초기까지 증가세를 보였고, 부동산 시장에서도 섬 지역의 토지와 주택 가격이 급등하는 현상이 나타났다. 이러한 현상은 도시인의 섬살이 욕망이 단순한 여가 활동을 넘어 생활양식의 근본적 전환을 의미하고 있음을 시사한다.

2.2 SNS와 미디어 속 섬살이 이미지

도시인의 섬살이 로망은 소셜미디어와 디지털 플랫폼에서 널리 확산되고 있다. 인스타그램, 유튜브에서 '#섬살이', '#도시탈출', '#디지털노마드' 등의 키워드가 다양한 게시물에서 사용되며, 자연과 자기 돌봄, 느린 삶에 대한 이미지가 자주 낭만적으로 재현된다.

특히 전 세계적으로 디지털 노마드 인구는 계속 증가하고 있으며, 국내에서도 제주형 워케이션 정책 등으로 워케이션 트렌드가 눈에 띄게 강화되고 있다. 이러한 현상은 디지털 시대의 미디어 생태계가 도시인의 섬살이 꿈을 촉진하고 있음을 시사한다.

2.3 자연 회귀와 치유의 문화 심리학

도시인의 섬살이 로망은 심리적이고 문화적인 맥락에서 설명될 수 있다. 도시생활의 고도화된 스트레스는 인간의 본능적 욕구인 자연과의 친밀성을 재발견하게 하였으며, 팬데믹의 심리적 충격은 도시 생활의 불안과 우울감을 더욱 심화시켰다. 이러한 맥락에서 섬은 도시인들에게 자연 회귀의 장소이자 정신적 치유의 공간으로 자리 잡았다. 도시 탈출의 주요 동기는 '자기 치유', '디지털 디톡스(digital detox)', '슬로우 라이프' 등의 키워드와 강한 연관성을 보인다. 이는 도시인들

이 섬에서의 삶을 통해 현대 사회의 경쟁적이고 압박적인 환경에서 벗어나 내적 안정을 찾으려는 욕구가 있음을 드러낸다.

2.4 디지털 노마드와 섬 경제의 부상

팬데믹 이후 가속화된 원격근무 환경과 '워케이션'(Workation) 트렌드는 섬 지역 경제에도 큰 영향을 미쳤다. 전 세계 디지털 노마드 인구는 2023년의 50만 명에서 2025년 5천만 명으로 급증했는데, 제주와 같은 섬 지역이 글로벌 노마드들의 주요 거점으로 주목받고 있다. 2023년의 경우 제주도 워케이션 프로그램 참여자가 1만 명을 넘어섰다. 이는 도시인의 섬살이 욕망이 단지 개인적 차원의 휴식이나 도피를 넘어 지역 경제의 새로운 성장 동력으로 작용하고 있음을 의미한다.

Ⅲ. 인류세의 그림자: 섬은 안전한가?

3.1 인류세와 섬의 취약성

섬 지역은 인류세의 다양한 환경적 위협에 가장 취약한 지역으로 평가된다. IPCC(기후변화에 관한 정부간 협의체)의 특별보고서(Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate, 2019)에 따르면, 현재 지구의 해수면은 연평균 3~5mm씩 상승하고 있으며, 21세기 말까지 최대 2m의 상승 가능성도 배제할 수 없다고 경고하고 있다. 특히 저지대와 섬 지역은 해수면 상승으로 인한 침수 위험과 해안 침식이 급격히 증가할 것으로 예상된다. 여기에 기온 상승으로 인한 물 부족과 생태계 교란도 가속화되어, 섬 지역의 생물다양성과 자원 공급이 심각한 위협을 받고 있다. UNEP(유엔환경계획)의 보고서(2020)에서도 도서국가들이 기후변화로 인한 자원 부족과 생태계 붕괴로 가장 심각한 위기에 직면해 있다고 밝히고 있다.

3.2 실제 사례: 기후위기의 최전선

인류세적 위협의 심각성은 실제 사례에서도 명확히 드러난다. 남태평양 섬 국가인 투발루의 평균 해발고도는 2~3m이다. 투발루는 해수면 상승으로 인해 국토가 점차 수몰되고 있으며, 2024년 호주와 팔레필리 연합(Falepili Union)을 통해 기후 이민을 추진하고 있다. 국토의 80%가 해발고도 1m 미만인 몰디브 역시 해수면 상승으로 인해 향후 수십 년 내에 국토 상당 부분이 침수될 것으로 예상하고 있다. 국내에서도 제주도의 사례가 두드러지는데, 해양수산부의 『2023 연안침식 실태조사(제주특별자치도)』에 따르면 제주도의 주요 해안 지역에서 침식 속도가 급격히 증가하고 있다. 또한 폭우와 태풍 발생 빈도가 증가하면서 매년 큰 피해가 발생하고 있다.

3.3 생태계 붕괴와 자원 위기

섬 지역의 생태계는 기후 변화로 인한 생물다양성 손실과 자원 부족 문제로 심각한 타격을 받고 있다. 기후 변화로 인해 섬 지역의 식수 자원 부족과 농업 생산성 감소가 뚜렷하게 나타나고 있으며, 섬 생태계의 특성상 이러한 변화는 확산되고 있다. 특히 제주도와 같은 지역에서는 지하수 자원의 오염과 고갈이 진행되고 있어, 생활과 관광에 필요한 기본적 자원 공급에도 차질이 생기고 있다.

3.4 '피난처'에서 '전선'으로

도시인들의 섬살이 로망은 섬을 평화롭고 안전한 도피처로 인식하는 경향이 강하다. 그러나 실제로 섬은 더 이상 안전지대가 아니라, 인류세 시대의 기후위기가 가장 먼저 그리고 심각하게 나타나는 전선(frontline)이 되고 있다. 섬 지역의 환경적·생태적 위협은 곧 섬을 선택하는 도시인들에게 직접적이고 현실적인 위험으로 돌아온다. 즉, 섬살이 로망은 기후위기의 중심부와 겹쳐 있으며, 이에 따라 도시인들이 꿈꾸는 이상적 공간은 실제로는 위기 대응과 적응이 필요한 실험장이 되고 있음을 인지해야 한다.

Ⅳ. 로망의 모순과 전환의 조건

4.1 탄소 발자국의 역설

도시인의 섬살이 욕망은 종종 친환경적이고 지속가능한 삶의 방식으로 여겨지지만, 현실적으로는 환경적 부담을 증가시킬 수 있는 역설적 상황을 낳는다. 섬 지역으로의 이동은 주로 항공과 해운을 통해 이루어지는데, 이는 필연적으로 높은 탄소 배출량을 초래한다. 유럽환경청(EEA)에 따르면 승객 1명이 1km를 이동했을 때 배출되는 이산화탄소 배출량은 비행기 285g, 버스 68g, 기차 14g이다. 비행기가 버스보다 4배 이상, 기차보다 20배 이상 많은 온실가스를 내뿜고 있다. 장기 체류형 원격 근무자가 내륙에 계속 거주하는 사람보다 연간 항공과 해상 운송으로 인한 1인당 탄소배출량이 몇 배 더 많을 수 있다.

4.2 생태·문화적 젠트리피케이션

섬 지역에 대한 도시인의 관심 증가는 지역 경제 활성화의 긍정적인 측면과 함께 관광 젠트리피케이션(tourism gentrification) 현상도 초래한다. 특히 관광산업과 결합된 부동산 시장의 활성화로 인해 제주 구좌읍 등지에서는 부동산 가격과 생활물가가 급등하고 있다. 이로 인해 원주민과 기

존 거주민들의 생계가 위협받고 공동체 해체 현상이 심화되고 있으며, 이는 섬살이 로망이 초래하는 중요한 사회적 문제로 부상하고 있다.

4.3 지속가능한 섬살이 설계 조건

이러한 문제들을 극복하기 위해서는 섬살이를 단순한 소비적 로망에서 벗어나 지속가능한 전환 모델로 설계하는 것이 필수적이다. 이를 위한 주요 조건으로는 재생에너지를 기반으로 한 생태적 삶의 실험, 로컬 경제에 기반한 공동체 참여 모델, 그리고 도심과 섬 사이를 오가는 두 거점 생활 방식(urban-island living model) 등이 있다. 완도군은 아시아 최초로 2007년 슬로시티 지정 이후 자연환경 보전과 느린 삶의 가치를 중심으로 청산도 일대에서 지역 자원을 활용한 해양치유와 생태관광을 실천해왔다. 또한, 제주도는 '스마트 아일랜드' 전략을 통해 디지털 기술과 지역 자원을 연계한 리빙랩 기반의 생태 실험을 추진하고 있다.

4.4 섬살이의 전환 가능성: 회피에서 실천으로

도시인의 섬살이는 단순한 도피적 이동(eco-escapism: 생태 탈출주의)에서 벗어나 실질적인 기후 적응 실험장(Climate Residency)으로서의 역할을 재정립해야 한다. 도시인들이 섬을 선택하는 과정에서부터 기후변화 대응과 지속가능성을 위한 적극적 참여가 이루어져야 하며, 이를 위해 '인류세 맞춤형 섬살이 체크리스트'와 같은 구체적 정책과 설계 가이드라인이 필요하다. 탄소중립 건축, 재생에너지 마이크로그리드(microgrid: 독립적 소규모 전력망), 폐기물 제로 정책, 사회적 경제 기반 관광 제한 등의 실천적 접근을 통해 섬 지역의 지속가능성을 확보하고 섬살이 로망을 실질적인 생태적 전환의 장으로 만들어야 한다.

V. 결론: 욕망에서 전환으로, 로망의 새로운 설계

이 연구는 도시인의 섬살이 로망이 인류세라는 시대적 진단과 어떻게 결합되는지에 주목하여, 그 욕망이 가지는 양면성과 현실적 모순을 분석했다. 도시인의 섬살이 로망은 팬데믹 이후 가속화된 도시 탈출 욕망과 자연 회귀 판타지에서 출발하여, 소셜미디어를 통해 빠르게 확산된 현상임을 확인하였다. 그러나 섬이 실제로 기후위기와 생태적 위협의 최전선임을 밝히고, 섬살이 로망의 현실적 한계와 환경적 부담을 분석함으로써 도시인의 욕망과 실재하는 위협 사이의 충돌 지점을 명확히 드러냈다.

도시인의 자연 회귀 욕망은 단지 개인적 치유를 넘어 사회적·생태적·문화적 책임감을 동반할 수 있으며, 기후시민으로서의 성장을 이끌 수 있다. 인류세 시대의 생존 윤리와 삶의 재설계는 개인적 차원에서 출발하여 공동체적이고 윤리적인 실천으로 확장될 수 있으며, 섬살이 로망은 이러한 윤리적 전환을 촉진하는 중요한 출발점이 될 수 있다.

부산시 공공캐릭터 '부기'의 해양 상징성 연구
: 지역 정체성과 감성 이미지 구축을 중심으로

이 영 숙 | 동국대학교 영상문화콘텐츠연구원

Ⅰ. 서론

최근, 캐릭터 산업은 단순한 유아·아동 대상의 콘텐츠를 넘어, 고부가가치 문화산업의 핵심 요소로 부상하고 있다. 특히 캐릭터는 감정적 상징성과 브랜드 자산을 동시에 보유한 콘텐츠로서, 지역 정체성의 시각화, 관광 및 도시 마케팅, 글로벌 IP(Intellectual Property) 산업과의 연계를 통해 그 활용 가치가 더욱 확장되고 있다. 이러한 흐름 속에서 중국 베이징의 한 경매장에서 캐릭터 '라부부(Labubu)'[1]가 2억 원이 넘는 고가에 낙찰된 사건은 캐릭터의 경제적 가치가 단순한 소비재를 넘어 예술적, 자산적 수준으로까지 인식되고 있다는 사실을 상징적으로 보여준다. 대한민국에서도 지역 고유의 정체성을 시각적으로 구현하고 공공성과 상업성을 동시에 고려한 캐릭터들이 다수 개발되고 있다. 그중에서도 부산광역시의 공식 캐릭터 '부기(BOOGIE)'는 해양 도시 부산의 상징성과 친근함을 동시에 담은 대표적인 사례로 주목할 만하다. 부기는 단순한 마스코트 이상의 존재로서, 시민과의 소통, 도시 이미지 구축, 나아가 공공 외교의 수단으로까지 기능할 수 있는 가능성을 지니고 있다. 그러나 아직까지 국내 공공 캐릭터에 대한 인지도나 영향력, 특히 지역성과 정체성 간의 상관관계를 분석한 실증적 연구는 충분히 축적되어 있지 않다.

본 연구는 부산시 공공캐릭터 '부기'를 중심으로, 공공캐릭터의 상징성을 분석함으로써, 지역 캐릭터가 지자체 브랜드 가치 형성과 시민 정체성 함양에 어떠한 역할을 할 수 있는지 탐색하고자 한다. 특히 캐릭터가 지역 사회 및 대중문화 속에서 어떻게 소비되고 인식되는지를 다각도로 분석하여, 향후 공공캐릭터 개발과 운영에 있어 전략적 시사점을 도출하는 것이 본 연구의 주요 목적이다.

---

1) 라부부 THE MONSTERS 체크메이트 시리즈 인형, 출처: 팝마트 코리아 공식홈페이지

Ⅱ. 선행연구

본 연구를 위해 이번 장에서는 캐릭터를 다양한 측면에서 살펴보고자 한다. 첫째, 공공 캐릭터의 개념과 역할에 대해 살펴본다. 공공캐릭터는 지방자치단체, 공공기관 등이 정책 홍보, 시민 소통, 이미지 제고 등을 위해 기획·운영하는 캐릭터이다. 일반 상업 캐릭터와 달리, 공공성과 지역성을 동시에 반영해야 하며, 정책 전달자이자 문화 상징물의 역할을 수행한다(류유희, 2017). 최근에는 단순한 마스코트를 넘어 스토리텔링, 콘텐츠화, 관광상품화 등 다양한 방식으로 확장되고 있으며, 도시 브랜드 전략의 핵심 도구로 자리잡고 있다. 둘째, 캐릭터를 통한 지역 정체성 구현 측면에서 살펴보면 지역 캐릭터는 지역의 문화, 역사, 자연환경 등을 상징화하여 주민과 외부인 모두에게 정체성과 차별성을 전달한다. 이는 곧 지역민의 문화적 자긍심과 공동체적 유대감 형성에 기여할 수 있으며, 외부 관광객에게는 지역 이미지의 입체적 경험을 제공하는 수단이 된다. 예를 들어, 일본의 '유루캬라(ゆるキャラ)' 전략[2]은 지역 축제, 정책 홍보, 경제 활성화에 실질적인 효과를 보이며, 지역 캐릭터의 성공 모델로 자주 인용된다(Okabe, 2016). 셋째, 캐릭터 인지도와 상징성에 대한 부분을 살펴보면 캐릭터의 성공 여부는 시각적 디자인을 포함하여 상징성(symbolism)과 인지도(recognition)에 의해 결정된다. 박소연(2019)는 설문을 통해 지자체 캐릭터의 친밀성, 독창성, 상징성이 중요하다는 점을 확인. 특히 서사 기반의 디자인이 친밀성 및 상징성 형성에 기여한다고 분석하였는데 이는 캐릭터의 '스토리와 세계관'이 감정적 몰입을 이끌며, 이는 브랜드 충성도와 영향을 미친다는 점을 시사하고있다. 또한 공공캐릭터의 인지도를 높이기 위해서는 일관된 이미지 관리와 대중 접점 확대가 중요하다고 강조하였다[3]. 최근에는 SNS, 이모티콘, 유튜브 콘텐츠 등 디지털 플랫폼을 통한 확산 전략 또한 핵심 요소로 부각되고 있다(문수민, 2020). 이를 바탕으로 본 연구에서는 부산시 캐릭터 '부기'에 대하여 살펴보고자 한다. 부산시 공식 캐릭터 '부기'는 해양도시 부산의 상징을 반영한 소통 캐릭터로, 부산 갈매기를 의인화하였다. 부기는 친근하고 역동적인 이미지를 통해 시민과 관광객 모두에게 호응을 얻고 있다. 그러나 부기를 중심으로 한 학술적 연구는 아직 매우 제한적이며, 대부분 보도자료나 시민참여형 행사 소개에 국한되어 있다. 따라서 본 연구는 부기의 디자인 상징성, 정책 활용을 다면적으로 살펴보고자 한다(그림 1).

2) 일본의 지자체나, 공공기관, 또는 기업체에서 홍보나 이벤트의 목적으로 제작된 마스코트 캐릭터로 쿠마몬같이 지역을 홍보하거나 대변하는 지역 마스코트로 이용되며 지역의 특산품이나 유명한 동물의 모습을 형상화하여 의인화한 캐릭터를 제작한다. 출처: 나무위키, 키워드: 유루카라

3) 브랜드 인지도 '일등공신' 캐릭터 돌풍, 출처: https://www.sedaily.com/NewsView/26CF9K8EJG

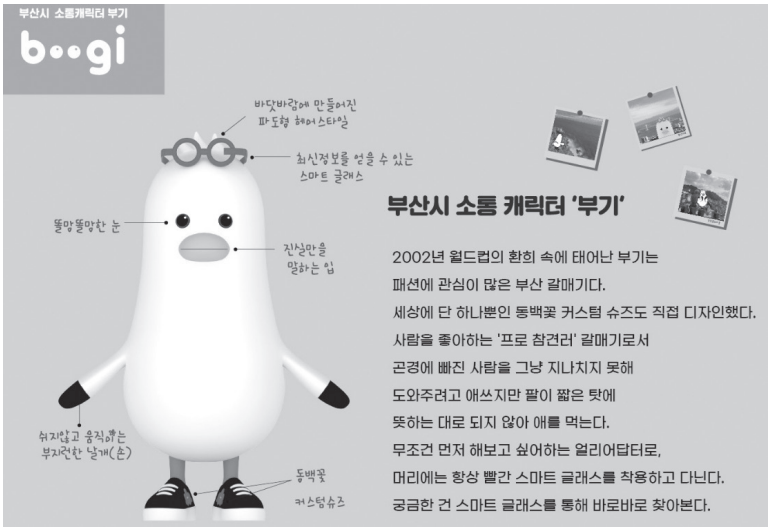


그림 1. 부산시소통 캐릭터 부기, 출처: 부산광역시 소통 캐릭터[4)]

Ⅲ. 부산시 공공캐릭터 『부기』의 해양 상징성

3.1. 부산 소통 캐릭터 부기의 상징성 분석

부산시의 공공 캐릭터 '부기(Boogi)'는 단순한 지역 마스코트를 넘어, 시각적 상징성과 지역 정체성을 통합적으로 담아낸 대표적인 도시 브랜드 콘텐츠로 자리매김하고 있다. 본 장에서는 부기의 상징적 요소를 시각 디자인, 서사 구조, 지역 연계성, 정책적 활용 측면으로 나누어 고찰하고자 한다(표 1).

표 1. 분석항목 및 내용

분석항목	내용
시각적 상징	색상, 형태, 표정, 의복, 소품 등 디자인에 담긴 지역적·정서적 상징 해석
내러티브 구조	부기의 탄생 이야기, 공식 설정, 유튜브 콘텐츠 등의 서사 기반 상징 분석
지역문화 연계성	부산갈매기, 바다, 월드컵 등 지역성과의 상징 연결 관계 분석
정책 및 콘텐츠 활용	도시 홍보, 국제 행사 활용 등 공공 영역에서의 캐릭터 상징성 실현 양상

4) https://www.busan.go.kr/character/

3.2. 시각적 상징성

부기의 외형은 부산갈매기를 의인화한 이미지로, 해양도시 부산의 지역성과 자연성을 직관적으로 드러낸다. 푸른 파도 모양의 헤어스타일은 바다와 바람의 흐름을 상징하며, 스마트한 안경과 표정은 도시적 감성과 젊은 세대의 트렌드를 반영한다. 전반적으로 부기의 시각적 요소는 부산의 바다·청량함·자유로움 등을 정서적으로 담아내면서도, 캐릭터의 감성적 친밀감을 동시에 부여한다. 특히 시각 기호학의 관점에서 본다면, 부기의 시선 처리와 색채 구도는 '친근한 도시 안내자'이자 '감성적 교감자'로서의 역할을 상징화한다. 이는 Barthes가 말한 '신화적 의미 구축'[5]과도 맞닿아 있으며, 일상적 이미지 속에서 사회적 메시지를 암묵적으로 전달하는 상징적 캐릭터로 기능하고 있다.

3.3. 서사적 구조

부기의 공식 탄생 스토리는 2002년 한일 월드컵 당시 태극선수의 득점 환호 속에서 알에서 태어났다는 독창적인 내러티브를 바탕으로 한다. 이는 캐릭터의 출생을 지역의 역사적 순간과 연결시킴으로써, 시민의 기억 속에 각인된 집단 감정과 정체성을 내재화하고자 하는 전략적 시도이다. 이러한 내러티브는 단지 설정에 그치지 않고, 유튜브 콘텐츠(예: 부기영화), SNS 게시물, 오프라인 행사 등 다양한 콘텐츠 플랫폼을 통해 확장된 세계관(Expanded Universe)으로 재생산되고 있다. 즉, 부기는 단순히 설명 가능한 캐릭터가 아닌 스토리텔링 기반의 확장 가능한 브랜드로 설계되었으며, 이는 캐릭터가 메시지를 전달하는 '기호'에서 감정을 유도하는 '상징'으로 발전함을 시사한다.

3.4. 지역문화 연계성

부기는 지역 정체성과 강하게 결합된 상징물로 기능한다. 갈매기는 부산의 대표적 자연 상징이며, 해운대·광안리 등 해변 문화와 직결되는 이미지이다. 또한, '부산갈매기'는 지역민의 정서와 연결되는 대중가요이자 스포츠 응원 구호로 활용되어 왔기에, 해당 상징은 문화적 공동체성과 지역민의 자긍심을 감성적으로 자극한다. 따라서 부기는 단순한 바사 새의 의인화를 넘어서, 지역민의 기억과 문화 자산이 결합된 상징체계로 구성되어 있다. 이는 유루캬라 전략에서 강조되는 지역 상징 통합과 유

5) 롤랑 바르트(Roland Barthes)가 말한 신화적 의미 구축(Myth as a Second-Order Signification)은 그가 1957년 저서 Mythologies에서 제시한 기호학(semiotics)의 핵심 개념, 이는 우리가 일상적으로 소비하는 이미지, 광고, 패션, 스포츠, 정치 등 다양한 문화적 표현이 단순한 정보 전달이 아니라, 자연스럽게 포장된 이데올로기를 전달하는 구조라는 것을 밝히는 이론이다.

사하며, 일본의 '쿠마몬[6]'이 구마모토 현의 상징을 압축적으로 구현한 사례와도 비교될 수 있다.

3.5. 정책 및 콘텐츠 활용의 상징 효과

부기는 부산시의 다양한 정책과 공공 캠페인에 콘텐츠 형태로 전략적으로 활용되고 있다. 대표적으로 2030 세계박람회 유치 홍보 영상 및 프랑스 파리에서의 대형 부기 조형물 설치[7]는 부기를 공공 외교 및 도시 브랜드화의 핵심 수단으로 활용한 사례다. 이러한 활용은 캐릭터가 단순한 마스코트가 아닌, 도시 이미지를 대표하고 국제적 맥락 속에서 부산을 대변하는 상징으로 기능함을 보여준다. 즉, 부기의 상징성은 정책 전달 이상의 기능을 수행하며, 지역의 문화·감성·비전을 세계와 공유하는 '소프트 파워 아이콘'으로 확장되고 있다.

Ⅳ. 결론

본 연구에서는 부산광역시의 공공캐릭터 '부기(Boogie)'를 중심으로, 시각적 상징성, 서사 구조, 지역문화 연계성, 정책적 활용 사례를 종합적으로 분석함으로써 공공캐릭터가 지역 해양정체성과 환경 메시지를 어떻게 통합적으로 전달할 수 있는지를 고찰하였다. 분석 결과, 부기는 부산을 상징하는 갈매기 형상을 통해 시각적 상징성과 지역성을 효과적으로 구현하고 있으며, 월드컵 탄생 서사와 다양한 미디어 콘텐츠를 통해 시민의 감정적 공감대를 형성하고 있는 것으로 나타났다. 특히 부기는 단순한 홍보 수단을 넘어, 해양 환경 보호와 지속가능성 등의 사회적 가치를 상징하는 감성적·환경적 기호체계로 확장 가능성을 보여주었다. 또한 SNS, 유튜브, 국제 캠페인 등 다양한 플랫폼에서 활용되는 사례는 캐릭터가 도시 브랜드를 넘어서 글로벌 소통과 친환경 메시지의 전달자로 기능할 수 있음을 시사한다.

따라서 향후 공공캐릭터 개발 및 운영의 측면에서 지역문화 기반의 상징성 구축, 환경 콘텐츠의 내재화, 그리고 OSMU(One Source Multi Use)를 고려한 융복합 콘텐츠 전략이 핵심적 방향이 될 수 있다. 부기의 사례는 공공 캐릭터가 단순한 지역 마스코트를 넘어, 도시 정체성과 환경 감수성을 연결하는 지속가능한 커뮤니케이션 수단으로 진화할 수 있음을 보여주는 대표적 모델로 평가될 수 있다.

---

6) 구마몬(일본어:くまモン)은 일본 구마모토현에서 만든 곰을 뜻하는 구마와 사람을 뜻하는 몬을 합쳐 구마몬이라고 명명된 마스코트. 2010년 규슈 신칸센 개통 이후 지역에 관광객을 유치하기 위한 캠페인의 일환으로 제작되었다. 출처: https://ko.wikipedia.org/

7) 대한민국 정책브리핑, 출처 : https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148908874

참고문헌

[1] 류유희(2017). 장소특정성(Site-Specificity)을 중심으로 한 공공캐릭터에 관한 연구. 만화애니메이션연구, 통권47, pp335-356.

[2] Okabe, D (2016). Cute but deadly: The impact of regional mascots on local identity in Japan. Japan Studies Review, 20, pp75-90.

[3] 박소연(2019). 지방자치단체 캐릭터 디자인 연구 – 독창성, 친밀성, 상징성을 중심으로. 한국디자인포럼, 24(4), pp41-52.

[4] 문수민 (2020). 지방자치단체 캐릭터 활성화를 위한 SNS 활용방안 연구. 일러스트레이션 포럼, 21(63), pp49-61.

북극권 해양관광산업의 동향과 한국의 진출 방안

이 재 혁 | 배재대학교

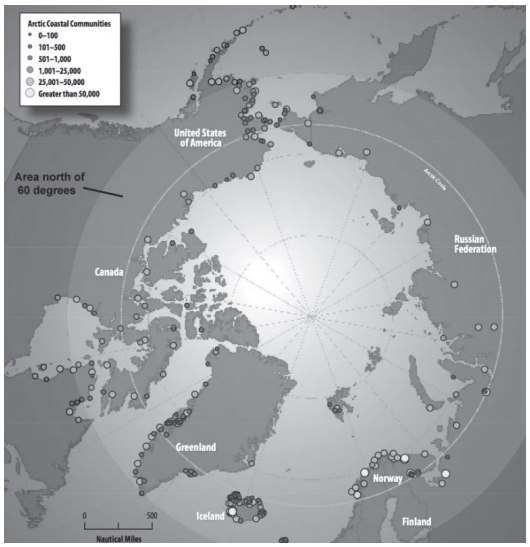
1. 북극권 관광산업 연구의 필요성

지구온난화의 영향으로 북극해를 중심으로 해빙이 가속화되고 있어, 북극지역은 지구상의 새로운 경제활동의 공간으로 급부상하고 있다.

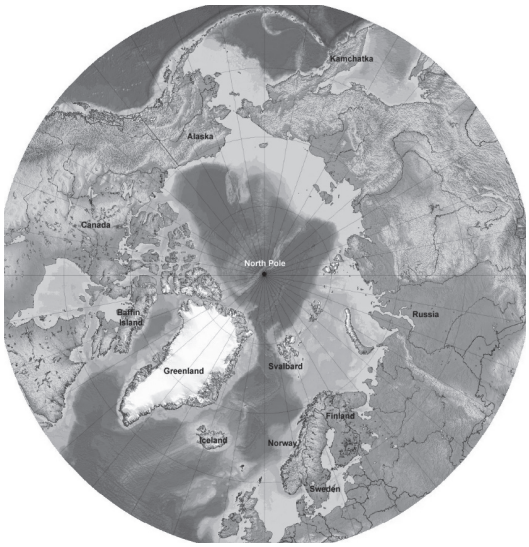
북극해 지역은 최근 들어 경제적 개발과 함께 보전이라는 중요한 문제를 내포하고 있다. 지구적 기후변화에 따른 북극해의 해빙으로 북극해를 통한 항로의 이용이 활발해질 것으로 기대되고, 새로운 지역에 대한 사람들의 호기심으로 북극권의 관광이 주목을 받고 있다.

북극관광에서의 북극지역은 종종 북위 60도 북쪽 지역으로 간주하며, 북극의 관광객 수는 세계의 다른 지역에 비해 여전히 상대적으로 낮지만, 현재 관광은 북극 지역에서 전례 없는 관심을 받고 있다. 북극에 대한 전 세계적 관심과 함께 성공적인 마케팅은 관광객의 증가로 이어졌다. 관광에 대한 정치적, 사회적 관심이 동시에 증가하고 있다. 북극지역은 역사적, 문화적 요소가 있고 자연경관을 포함한 관광자원 요소를 풍부하게 갖추고 있는 지역이다. 다양한 자연환경을 볼 수 있는 지역으로서 에코투어리즘을 만족시킬 수 있어 미래의 관광산업을 발전시킬 수 있는 잠재력이 풍부한 곳이다.

한국에서 북극권의 관광산업 연구는 동북아시아를 포함한 유라시아지역의 교통·물류·에너지 등 인프라를 연계해 우리 경제의 미래 성장 동력을 창출할 수 있다. 북극권의 활용을 통한 농업, 수산업, 철도, 전력, 가스, 항만, 조선, 북극항로 등의 연계산업과 함께 유라시아 대륙철도(TSR, TCR)와 연계성을 강화해 하운-철도-해운으로 연결되는 유라시아 복합물류망 구축할 수 있다. 북극항로 활성화를 위한 유럽-아시아를 연결하는 항만의 기반시설 구축 등은 한국의 국제적 지속가능한 성장을 실현하는 데 필요한 연구영역이다.



[그림 1] 북극권과 북위 60도 선 인구분포



[그림 2] 북극 지역의 지형(계절별 얼음은 표시되지 않음)

2. 북극권의 관광자원

1) 인문적 관광자원

관광자원은 크게 인문적 자원과 자연적 자원으로 구분할 수 있다. 인문적 관광자원에는 그 지역의 문화적 관광자원, 산업적 관광자원, 레크리에이션 자원 등을 들 수 있다.

북극지역에는 자연에 적응하여 살아가며 각 민족의 문화를 유지하며 생활하는 소수민족들이 있다. 북유럽의 스칸디나비아반도 북부(노르웨이, 스웨덴, 핀란드의 북부지방)와 콜라반도 등 러시아 백해 이서 지역의 북극권(Arctic Circle) 지역에 거주하는 사미(Sámi, 또는 Saami)족은 유럽지역 북극권의 대표적인 소수민족이다. 베링해로부터 알래스카와 그린란드, 캐나다 북극지역의 주된 점유자는 이누이트 민족이다. 캐나다에는 130,000명의 이누이트가 거주한다.

북극권 소수민족들의 생활 모습은 인류의 무형문화유산이라고 할 수 있다. 이들의 전통적인 문화는 중요한 인문적 관광자원이 될 수 있다.

한편, 관광은 문화유산의 유지 및 재개념화에 기여한다. 관광은 오늘날 북극 사회에서 잠재적인 지역지식을 재활성화하는 데 중요한 역할을 할 수 있는 방법이기도 하다.

북극 탐험의 역사와 그의 장소적 유적, 전설과 설화의 장소 등도 중요한 인문적 관광자원이 된다. 현대의 관광에는 콘텐츠에 관한 내용 증대하고 있다. 문학과 예술 분야도 북극관광의 콘텐츠로 활용할 수 있다. 생태와 경관, 문화재 등의 단편적인 주제에서 문화와 테마 중심의 관광과 콘텐츠

연구가 빠르게 증가하고 있다. 감상과 여행의 관광 개념에서 탐사와 문화활동으로의 변화추세도 보여, 문학관광, 산업관광, 다크투어리즘 등의 새로운 관광분야에 대한 관심이 반영되고 있다. 북극권에 관련된 콘텐츠의 배경지역인 핀란드 북극권 로바니에미에 조성된 '산타마을'과 영화 '겨울왕국'의 배경지역으로 주목되는 노르웨이의 북극지역 경관 등은 주목받는 인문적 관광자원이다.

2) 자연적 관광자원

자연적 관광자원은 관광자원 가운데 가장 원천적인 것으로서 사람의 손을 거치지 않은 자연현상이 관광효과에 기여할 수 있는 모든 것을 의미한다.

러시아 북극지역은 광대한 공간적인 규모를 바탕으로 인간의 접근성이 제한되는 자연적 장애요소가 많은 지역으로 천연의 자연경관을 보존하고 있다. 러시아는 전체적으로 102개의 국가 자연 보호 구역, 47개의 국립공원과 69개의 주 자연 보호구역을 지정하고 있다. 러시아는 동쪽에서 서쪽까지 많은 유네스코 세계 자연문화유산들이 산재해 있다. 극동지역의 대표적 자연문화유산들로는 캄차카 화산(1996년 등재), 시호테-알린(Сихотэ-Алинь) 산맥 (2001년 등재), 브란겔섬 (Остров Врангеля, 2004년 등재), 레나 석주 (Ленские столбы, 2012년 등재) 등을 들 수 있다.

핑고스

빙하

빙하호

빙하구릉

[그림 3] 북극지역의 주요 지질 지형 경관
(http://www.sfu.ca/geog351fall02/gp2/WEBSITE/2_content_g.html)

[그림 4] 노르웨이 북단 노르트캅 마을
(촬영일: 2012.3.)

캐나다 북극지역은 광대한 공간적인 규모를 바탕으로 인간의 접근성이 제한되는 자연적 장애요소가 많은 지역으로 천연의 자연경관을 갖고 있다. 주요한 지형적 자연경관은 땅 아래에서 물이 얼면서 형성된다. 물이 얼면서 땅이 팽창하고 땅이 약해지면 표면이 갈라지면서 특이한 원뿔 모양의 지형을 형성한 핑고스(Pingos), 산과 추운 기후에서 발견되는 느리게 움직이는 얼음의 흐름인 빙하(Glaciers), 빙하 가장자리 또는 중간에 퇴적물이 싸여 형성되는 빙퇴석(Moraines), 얼음은 땅을 뜯

어내고 긁고 긁어내며 지구 표면을 가로질러 움직여 고르지 않은 크기의 바위 조각이 생성되는 빙하구릉(Glacial Till), 얼음이 후퇴한 후 작은 호수가 형성되는 빙하호(Kettle Lakes) 등이 있다.

최근 북극지역의 관광자원으로 탐방객들의 관심을 받는 백야(화이트 나이트)와 극광(오로라) 관광은 북극지역의 대표적인 관광자원으로 활용되고 있다.

〈표 1〉 주요 북극 관광지 및 명소 개요

목적지/국가	주요 명소	주요 활동
스발바르, 노르웨이	북극곰, 고래, 조류, 빙하, 오로라	크루즈, 스키, 개썰매, 산악 트레킹, 스노모빌, 박물관 방문
그린란드	이누이트 문화, 빙산, 피오르드, 사향소, 캉게를루수아크 빙하	크루즈, 문화 체험, 빙산 관찰, 야생동물 관찰
캐나다 하이 아크틱 (처칠, 배핀 섬)	북극곰, 벨루가 고래, 이누이트 문화, 노스웨스트 항로	북극곰 관찰, 벨루가 고래 관찰, 이누이트 문화 체험, 역사 유적지 방문
러시아 북극(브랑겔 섬, 프란츠 요제프 제도)	북극곰, 조류, 고래, 원시 자연	북극곰 관찰, 조류 관찰, 고래 관찰, 탐험
북극점	지구상의 북쪽 정점	쇄빙선 여행, 헬리콥터 여행, 열기구
라플란드, 핀란드	오로라, 설경, 순록, 허스키	오로라 관찰, 스노모빌, 개썰매, 사우나, 순록 체험
아이슬란드(레이캬비크)	오로라, 지열 지대, 폭포, 국립공원	오로라 관찰, 스노모빌, 박물관, 레스토랑
알래스카 (우트키아그비크)	여우, 순록, 벨루가 고래, 북극고래, 물범, 바다코끼리	야생동물 관찰

3. 북극권의 해양관광산업 현황

관광산업은 단일산업으로 세계 최대의 산업이며 세계 최고의 고용산업이다. 북극권 관광 수요 변화 요인은 해빙에 따른 북극해 관광 증가로 '북극권 관광'이 경쟁적으로 전개되고 있다. 북극해 지역의 독특한 동식물상, 해빙 등 자연 경관은 소수의 사람들이 탐방할 수 있는 특수한 관광지역이며, 북극권의 문화유산 및 인류의 북극 탐험 역사 등 관광 콘텐츠를 제공한다.

기후변화로 북극 해빙이 줄어들면서 선박의 북극 고위도 접근이 용이해지고 있다. 2030년경에는 북극항로(NSR)의 연중 운항이 가능할 것으로 예상되며, 이는 해양관광, 특히 크루즈 여행의 확대를 이끌고 있다. 북극광, 야생동물 관찰, 빙하 및 피오르드 경관 감상 등 독특한 경험을 찾는 관광객이 늘고 있으며, 특히 럭셔리 크루즈 부문의 성장이 두드러진다. 아이슬란드 등 북극권 국가를 방문하는 관광객이 증가하고 있으며, 중국인 관광객의 비중도 높다. 모험적인 탐험 외에도 문화 체험, 생태 관광 등 다양한 테마의 상품이 개발되고 있다.

북극 해양관광은 주로 소규모 탐험 크루즈와 럭셔리 크루즈를 통해 이루어지며, 다음과 같은 기업들이 이 분야에서 활동하고 있다.

〈표 2〉 북극 해양관광 주요 크루즈 기업

크루즈 기업	특징
Quark Expeditions	극지 탐험 여행의 선두 주자 중 하나로, 북극 및 남극 탐험 크루즈를 전문으로 합니다. 다양한 소형 탐험선을 운영하며, 야생동물 관찰, 빙하 탐험 등 몰입감 있는 경험을 제공
Ponant(포낭)	프랑스의 럭셔리 크루즈 선사로, 쇄빙 크루즈선 '르 꼬몽당 샤르코(Le Commandant Charcot)' 등을 통해 북극점 탐험과 같은 고급스러운 북극 크루즈 서비스를 제공
Silversea	럭셔리 크루즈 전문 회사로, '실버 엔데버(Silver Endeavour)'와 같은 탐험선을 통해 북극 그린란드, 스발바르 등 다양한 북극 지역의 럭셔리 크루즈를 운영
Poseidon Expeditions	극지 여행 전문 선사로, 스발바르, 그린란드, 아이슬란드 등 북극 지역의 탐험 크루즈를 제공
G Adventures	소규모 선박을 이용한 탐험 크루즈를 제공하며, 북극의 드라마틱한 풍경과 야생동물을 가까이서 경험할 수 있는 프로그램을 운영
Arctic Kingdom	북극 맞춤형 투어 및 탐험을 전문으로 하는 회사로, 북극곰 관찰, 오로라 투어 등 다양한 육상 및 해양 활동을 제공
The Luxury Arctic Travel Company	북극 지역의 고급 맞춤형 여행을 전문으로 하며, 독점적인 숙소와 전문가이드가 동반하는 여행을 제공
Crystal Serenity	과거 북서항로 운항

관광비용은 2025년 여름 북유럽 지역에서 출항하는 북극권 크루즈 관광의 사례를 보면, 유럽지역 얀마옌, 스발바르 제도 10~15일의 비용은 $ 6,500 USD ~ $12,500로 형성되고 있으며, 그린란드, 캐나다로의 북서항로 탐험은 15박 16일 비용이 $25,495로 제시되고 있다.[1] 노르웨이 북부 5일 육상관광으로의 비용은 약 $ 2,500 USD 상품도 제시된다.[2]

한국 내 여행사들은 북극권 해양관광 운영사들의 북극 크루즈 및 탐험 상품을 연계하여 현지에서 승선할 수 있는 관광상품으로 판매하고 있다.

1) https://www.coolantarctica.com/Travel/arctic-travel.php ; Home - Quark Expeditions(검색일 2025.7.10.)

2) Polar Nights in Northern Norway - 5 days by On The Go Tours with 3 Tour Reviews (Code: PNNN) - TourRadar

[그림 5] 북극해 관광루트 사례
(https://whitefrontiers.com/itinerary/canadian-arctic/)

[그림 6] 북극에 도달하는 크루즈(1991-2023)
(Alix Varnajot & Élise Lépy (2024) Destination 90°N: dimensions and geographies of tourism at the North Pole, Polar Geography, 47:3, 179-201, DOI: 10.1080/1088937X.2024.2388105,189)

최근 북극권의 관광은 급격히 증가하고 있다. 그린란드는 2023년에 2022년 대비 육상 관광객이 9% 증가하고 개인 크루즈 승객(관광객 76,477명)이 73.8% 증가하여 관광업에 있어 역대 최고의 해가 되었다. 스웨덴 또한 2023년에 기록적인 증가를 보여 하룻밤 숙박이 평균 1% 증가했고, 몇몇 지역들은 최대 10%의 증가를 보였다. 알래스카에서 관광업은 2023년에 48,000개의 일자리를 지원했으며 허가, 수수료, 티켓 및 세금을 통해 1억 5,700만 달러 이상의 수익을 창출했다.[3)]

북극 해양관광산업은 성장 잠재력이 크지만, 환경 보호와 지속 가능한 관광을 위한 업계와 여행객의 책임 있는 자세가 더욱 중요해지고 있다. 빠르게 변화하는 환경에 직면한 북극권 국가들은 북극 해양 생태계를 이해하는 데 기여하지만 생태, 경제 및 사회적 지속 가능성뿐만 아니라 북극권 주민 커뮤니티의 문화 보존을 보장하기 위한 적절한 조처를 하는 노력을 하고 있다. 북극 이사회(the Arctic Council) 실무 그룹인 북극 해양 환경 보호(PAME ; Protection of the Arctic Marine Environment)은 북극탐험크루즈운영자협회(AECO) 등과 함께 보다 지속 가능한 사회를 구축하고, 문화적 이해를 장려하고, 일반적인 자연 및 문화유산을 보호하는 '책임감 있는 여행'을 중점으로 하고 있다. 세계자연기금(World Wide Fund for Nature, 약칭 WWF)에서는 북극 전역의 관광 사업자, 정부, 연구원, 보존 단체 및 지역 사회와 협력하여 관광에 대한 최초의 북극 특정 지침을 작성했다. 이를 바탕으로 세계자연기금-북극 프로그램(WWF-Arctic Programme)은 '북극 관광을 위한 10대 원칙'을[4)] 제시하고 있다.

3) https://arctic.review/papers/tourism-in-the-arctic/

4) 북극 관광을 위한 10가지 원칙(Ten Principles for Arctic tourism) : 1. 관광과 보존의 공존 2. 야생과 생물 다양성의 보전을 지원 3. 지속 가능한 방식으로 천연자원 사용 4. 소비, 폐기물 및 오염을 최소화 5. 지역 문화 존중 6. 역사적, 과학적 장소 존중 7. 북극 지역 사회는 관광의 혜택을 받아야 한다. 8. 숙련된 직원에 의한 책임감 있는 관광 9. 북극에 대해 배울 수 있는 여행 10. 안전 수칙 준수(HTTP://arcticwwf.org/work/people/tourism/, 검색일 2023.12,13)

4. 한국의 북극관광 개발

기후변화로 인한 북극해의 해빙으로 북극해의 활용도가 계속 증대될 것이며, 북극권의 개발이 활발히 이루어질 것이며, 북극권 개발에는 한국이 참여할 수 있는 많은 사업이 있고, 북극권 개발에 따른 국제적 협력사업은 한국의 경제에 새로운 원동력이 될 것이다.

동해와 오호츠크해를 통하여 한국과 러시아 극동지역, 일본을 연결하는 크루즈 노선을 개발하고 북극권으로 연결한다면, 러시아 극동지역과 알래스카, 캐나다와 그린란드를 연계하여 관광산업 활성화와 함께 북극권 관광의 효율적인 관광산업으로 발전시킬 수 있을 것이다. 장기적으로는 북극해 해빙이 가속화되면 북극해 전역을 관통하는 크루즈 운항도 가능하며, 북한을 한·러 관광루트에 포함할 방안도 고려할 수 있다. 북한을 한국과 러시아를 잇는 관광루트에 포함시킨다면, 환동해지역 상생의 경제적 효과와 함께 한반도 평화 정착에 기여하는 산업을 발전시킬 수 있다. 또한, 국제적인 관심이 있는 북극 경쟁의 주도권을 확보하기 위한 일환으로 한국의 관광업계가 북극권 국가의 관광 개발 사업에 참여하는 방안이 검토되어야 한다. 더불어, 관광산업을 위한 중요한 한 가지는 교육이다. 관광과 전반적인 기반을 갖췄다 해도 운영하고 관리하는 인력이 절대적으로 필요하다. 따라서, 교육은 보다 강력하고 혁신적인 관광 서비스 및 경험을 개발하는 데도 중요하지만, 북극관광의 특수성과 현장에 적용할 수 있는 방법을 필요로 한다. 관광 인력 훈련을 위해서는 지역 지식 및 전문적인 기술의 제고 및 활성화가 필요하다.

[그림 7] 한국-극동-북극해 크루즈 관광 노선 안

[그림 8] 북극관광의 통합연구 시스템.

참고문헌

이재혁(2012), “북극해의 지리적 환경과 개발,”『시베리아 극동 ISSUE PAPER』(한림대학교 러시아연구소) 제1호, pp. 2–25.

이재혁(2015), “러시아 극동지역의 관광자원과 한국 관광산업 개발 방안,”『한국 시베리아연구』 제19권 2호, pp. 103–128.

이재혁(2016), “러시아의 북극해 항로 개발 계획 동향.”『북극연구』, No.5 Spring, pp. 63–68.

이재혁(2018),「러시아 북극권 관광자원과 한국의 북극권 관광」,『전국해양문화학자대회 자료집』 4권, pp. 245~251.

이재혁(2020), “러시아 북극권의 생태관광 활성화를 위한 한·러 협력.”『한국 시베리아연구』 제24권 2호, pp. 63–93.

이재혁(2020), “캐나다 북극권의 관광자원과 관광산업”『북극연구』, No. 22, pp. 1–36.

이재혁(2021), “북극권의 관광자원과 생태관광을 통한 관광산업 활성화 방안,”『지금 북극은; 북극, 지정·지경학적 공간』, 서울: 학연문화사, pp. 303–335.

이재혁(2024), “새로운 정치지리 공간으로서의 북극해”『지금 북극은; 북극, 갈등과 협력이 공존하는 공간』서울: 학연문화사, pp. 143–163.

해양공간을 활용한 인간의 거주공간 구축에 관한 실험적 사례 비교

- 일본의 오션 스파이럴과 한국의 연구 비교 -

이 명 권 | 국립한국해양대학교

종국적으로 인류의 거주에 가장 큰 영향을 미치게 될 요소는 기후변화로 추정되고 있으며, 기후변화에 영향을 크게 받지 않는 바다 속은 다양한 해양자원을 보유하고 있다.

따라서 향후 인류의 새로운 거주에 관한 실험적 시도가 이루어지고 있다. 본 고는 일본의 시미즈건설이 해양의 무한한 잠재력을 활용하여 미래의 인류 거주지로서의 가능성을 타진한 실험적 프로젝트인 오션 스파이럴에 대해 소개하고 말미에 한국의 실험적 시도에 대한 간단한 소개로 구성하고자 한다.

오션 스파이럴(OCEAN SPARAL) : 해면에서 바다속 3,000-4,000m까지 구축될 예정인 오션 스파이럴은 지름 500m의 원형 구조물 아래 15km의 나선형 통로를 깊은 바다 속까지 연결하여 5천명의 인구를 수용할 수 있는 해저도시로서 거주공간, 식량과 에너지를 생산하는 시설이 구축된 새로운 시설의 해저도시 모델이다.

본 계획은 2014년 11월에 시미즈에서 제안되었으며 초기에는 구상은 좋으나 그 방법에 대한 기술적인 면들과 과제가 산적해 단순한 좋은 구상으로 치부되기도 하였으나 약 10여년 동안 조금씩 보완되고 과학기술과 공법, 재료 등의 비약적인 발전으로 서서히 가능성이 있는 대안으로 대두되기 시작하였다. 물론 이후에도 좀 더 보완되고 첨단공법의 발달과 기술의 협업이 필요하겠으나 초기 안보다는 훨씬 구체화 될 것으로 기대된다.

1. 오션 스파이럴의 구조

① 블루 가든(Blue Garden)

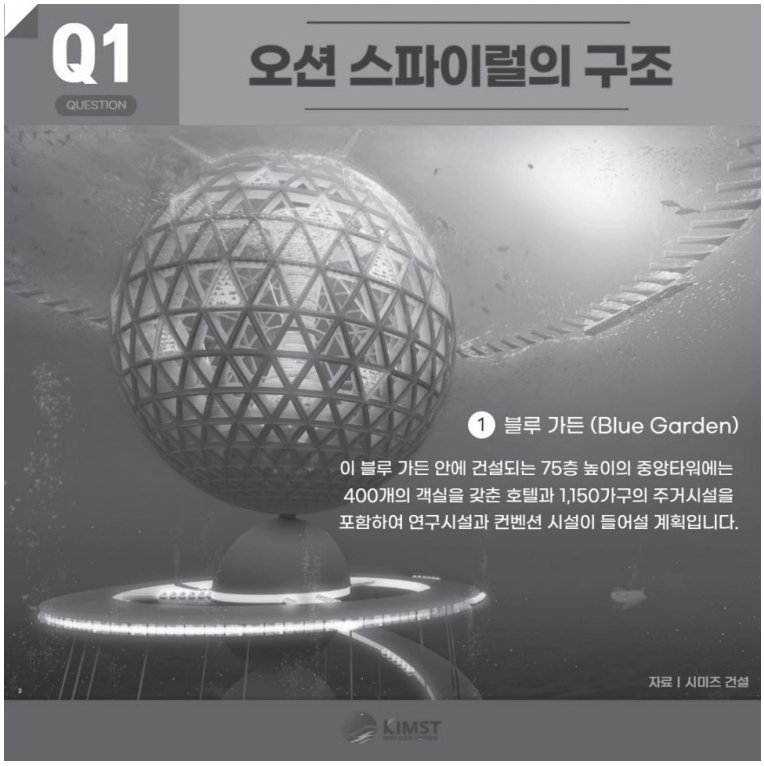
이 블루 가든 안에 건설되는 75층 높이의 중앙타워에는 400개의 객실을 갖춘 호텔, 1,150가구의 주거시설과 연구시설, 컨벤션 시설이 들어간다.

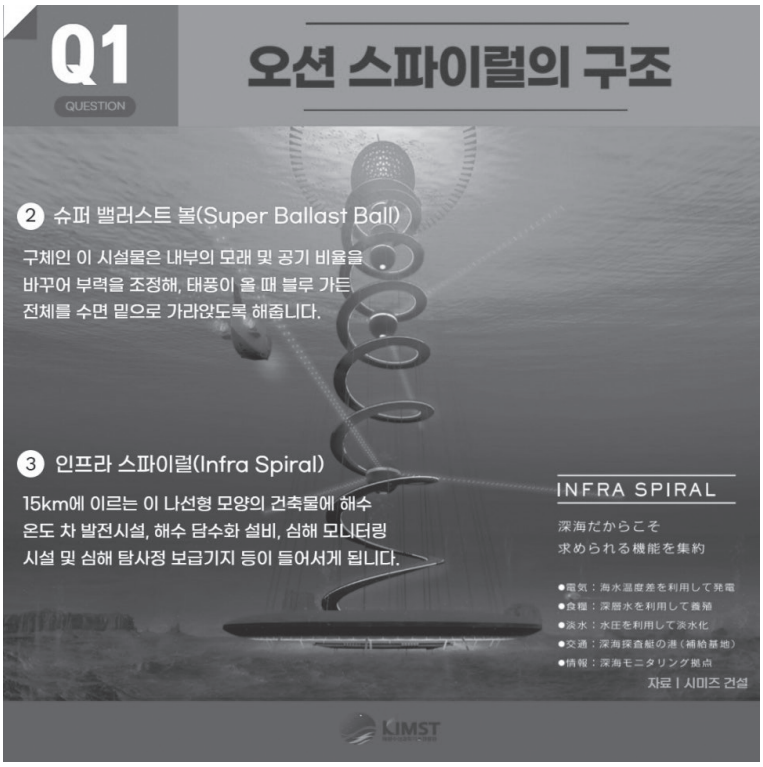
② 슈퍼 밸러스트 볼(Super Ballast Ball)

원형인 본 시설물은 내부의 모래 및 공기 비율을 바꾸어 부력을 조정해, 태풍이 올 때 블루 가든 전체를 수면 밑으로 가라앉도록 한다.

③ 인프라 스파이럴(Infra Spiral)

15km에 이르는 이 나선형 모양의 건축물에 해수 온도 차 발전시설, 해수 담수화 설비, 심해 모니터링 시설 및 심해 탐사정 보급기지 등이 들어선다.





2. 오션 스파이럴의 전망

관계 전문가들은 많은 오션 스파이럴의 성공적인 건설을 위해선, 심해 3,000~4,000m의 강력한 수압을 견딜 수 있는 기술이 필요하다고 보고 있다.

시미즈건설은 2030년까지 오션 스파이럴을 건설하는 데 필요한 기술을 개발하고 개발이 완료되면 실제로 건설하는데 약 5년 정도 소요될 것으로 예상된다.

구조물을 해저에 설치하기 위해 콘크리트 대신 굳는 시간이 빠른 합성수지를 활용할 계획이며, 해수면 위에 거대한 3D 프린터를 설치해 밑으로 구조물을 만들어 나가는 방법을 구상하고 있으며 건설에 3조 엔 (약 28조 3,000억 원)이 소요될 것으로 예상된다.

3. 오션 스파이럴의 효과

① 압력 차를 이용한 해수 담수화 처리

② 온도 차를 이용한 자체 에너지 생산

③ 태풍 등 자연재해에서의 생존
④ 양식어업
⑤ 빅데이터 저장센터, 연구소, 해저 기지 등 새로운 수요공간의 창출

이번에 공개한 개념도는 일본 해양연구개발기구(JAMSTEC)와 도쿄대, 사가대, 소와전공 등의 협력을 얻어 시미즈건설의 직원 20명이 2년에 걸쳐 만든 것이다. 이 담대한 프로젝트는 미야모토 요이치 사장이 직접 제안해 추진됐다. 미야모토 사장은 20~30대 젊은 기술자들이 중심이 된 프로젝트팀의 진행 상황을 수시로 보고받으며 진두지휘했다. 시미즈건설은 2030년까지 이 심해도시를 건설하는 데 필요한 기술을 개발하겠다고 밝혔다. 책임자인 다케우치 마사키 씨는 "연구 기관이나 정부가 관심을 가져줬으면 한다"고 기대했다. 과학자들은 심해도시 건설이 성공하려면 '에너지와 수압', 이 두 난제를 푸는 기술을 개발하는 것이 관건으로 보고 있다.

한편 한국의 관련 상황 간단하게 개괄해 보면 우선 부산시에서 계획한 2030 부산 북항 해상신도시 계획안이 있는데 많은 화제를 모았으나 유엔 헤비티트 등과 협업 프로젝트를 들 수 있는데 그 구체성이 결여되어 결과적으로 부산의 2030 엑스포의 메인 게획으로 각광을 받기도 하였으나 결과적으로 이벤트성이 되고만 사례를 들 수 있고 울산시에서 기획한 울산시 해저 기지 건설계획을 들 수 있다. 이 계획은 한국해양과학기술원과 관련 전문설계사 엔지니어링사와 전문가들이 자문으로 참여한 계획으로

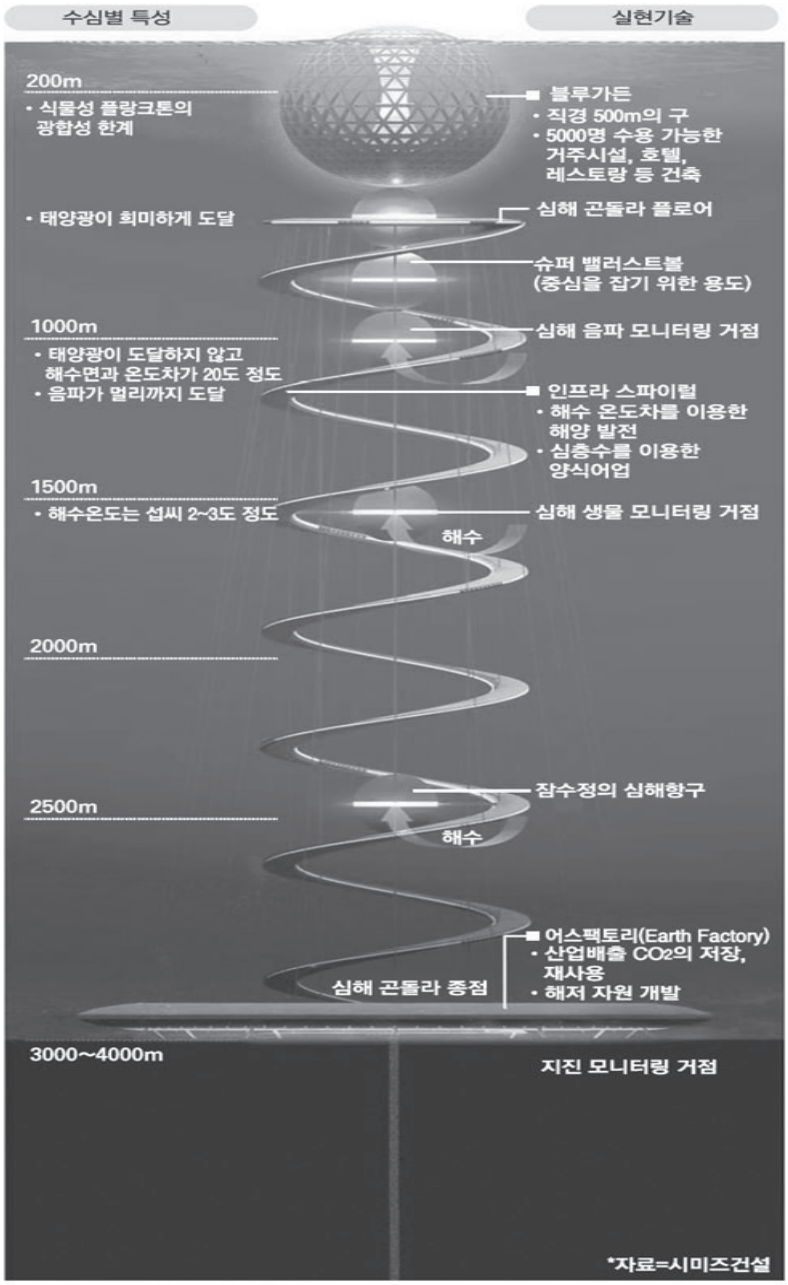
울산시가 정부 예산을 받아 추진한 계획으로 1차 계획에서는 2-3인을 위한 해저기지 건설이 목적이었고 2차 계획에서는 5인을 위한 해저 기지 건설이라는 면에서는 부산시의 사례보다는 좀 더 구체적인 계획으로 평가할 수 있으나 계획안의 구상과 숙성을 위한 관련 전문가들의 참여와 단기가 아닌 적어도 다음 세대를 위한 새로운 공간을 만든다는 구상과 차세대의 새로운 니즈를 담아낼 수 있는 국가적 혹은 광역적 차원의 원대한 계획이 아니라는 점에서는 아쉽다고 감히 평가할 수 있다.

이 계획을 주도했던 한국해양과학기술원 한택희 책임연구원은 "암흑 상태인 심해에서 주거생활을 하기 위해서는 가장 필수적인 것이 에너지원을 확보하는 것"이라며 "파력발전, 조력발전 등을 활용해 에너지를 공급해야 한다"고 말했다.

그는 또 "주거환경에 맞는 온도와 산소량 유지, 전력생산 등에 활용할 수 있도록 충분한 에너지를 만드는 기술이 확보돼야 한다"고 말했다.

한국은 지정학적으로 반도이며 이는 태생적으로 바다를 향해 발전을 도모할 수밖에 없는 숙명을 갖고 있다고 할 수 있다. 적어도 계획, 구상에 5-10여 년, 그 실험적 구현에 5-10여 년이 필요하며, 계획은 지금 현 상황에서 필요한 숙제를 해결하기 위한 프로젝트가 아닌 향후 한 세대를 내다본 새로운 가치와 삶의 공간을 제안하는 원대한 계획과 기술이 반드시 필요하다.

日 시미즈건설의 '오션 스파이럴' 구상도



향 후는 현재의 시도 행정구역이 더 이상 유의미해지지 않고 새롭게 전국을 5-6개의 대광역권으로 나누어 지역의 혁신과 살기 좋은 권역권의 경쟁이 활발해 질 것으로 생각된다.

본 고에서 소개한 사례는 간단하게 보일 수도 있으나 그 계획의 목표와 목적은 시대를 관통하는 함의가 필요하다. 이를 위해 오늘의 자리가 마련된 것으로 생각하며 앞으로 더욱 활발한 논의가 일어날 것을 기대하면서 소개를 마치고자 한다.

본 고는 2023년도 kimst insight 6월호의 해외 단신 중 미래 수중도시 내용을 바탕으로 하였으며 관련 사이트에서 필요한 자료를(도쿄 황형규 특파원 / 서울 원호섭 기자 / 정슬기 기자 해저도시 오션 스파이럴, 해양수산 과학기술 크리에이터 유슈연님의 글에서 발췌사용) 가져와 적절하게 수정보완하였음을 알려드립니다.

해양축제의 필요성에 대한 연구

강 명 수 | 국립한국해양대학교 대학원 해양문화콘텐츠전공

1. 들어가며

해양축제는 '해양'과 '축제'의 합성어로서, 해양 자원과 문화적 요소를 중심으로 구성된 특정한 형태의 축제를 의미한다. 축제는 본질적으로 사회적이면서도 문화적인 사건을 기념하는 특별한 날이나 기간을 가리키며, 지역 사회가 단합하고 공동체 경험을 공유할 수 있는 기회를 제공한다.[1] 해양축제는 이러한 일반적인 축제의 성격을 포함하면서 동시에 해양 지역의 독특한 환경과 자산을 강조한다. 해양축제는 해양과 관련된 축제의 하위 유형으로 분류되며, 일반적인 축제의 특성을 지니고 있다. '해양'이라는 요소를 통해 해양 지역의 독창성과 장소성을 더욱 부각시킨다. 해양축제는 지역 축제의 일환으로 바다의 특산물, 아름다운 자연경관, 전해 내려오는 신화와 역사적 인물들을 활용하여 개최된다. 이러한 축제는 지역 주민들이 바다와의 깊은 연관성을 체감하게 하며, 해양 자원을 활용할 기회를 제공한다. 또한, 해양축제는 다양한 프로그램과 활동을 통해 바다의 가치와 중요성을 재조명하고, 지역 사회의 정체성을 강화하는 데 기여한다.[2]

최근 들어 해양의 가치와 역할이 더욱 강조되는 가운데, 해양문화의 보존과 확산, 그리고 해양을 매개로 한 지역사회 활성화 방안이 다양한 형태로 논의되고 있다. 해양문화는 오랜 세월에 걸쳐 형성된 어업, 항해, 해양 신앙, 전통 예술 등 지역 고유의 생활양식과 정체성을 담고 있으며, 이는 단순한 문화적 자산을 넘어 지역민의 자긍심과 공동체 의식을 강화하는 데 중요한 역할을 한다. 특히 해양을 주제로 한 축제와 행사는 지역의 역사와 문화를 재조명하고, 세대 간 전승의 장을 마련

1) 이훈 외, 「지역관광 활성화를 위한 축제 활용 신규 정책 사업 발굴」, 한국관광공사, 2013.

2) 정근식, 「해양축제의 실태와 가능성: 장보고 축제를 중심으로」, 『지방사와 지방문화』, 5, no.1, 2002, pp.7-47.

함으로써 해양문화의 지속 가능성을 높이고 있다. 해양축제는 지역 고유의 해양문화를 기반으로 다양한 체험과 예술, 교육, 놀이, 관광이 결합된 복합문화행사로 발전하고 있다. 예를 들어, 전통 어업 체험, 해양 스포츠, 해양 관련 예술 공연, 특산물 시식, 지역민 참여형 퍼레이드, 해양 신앙 의식 재현 등은 축제의 대표적 프로그램으로 자리 잡았다. 이러한 축제는 지역 주민과 방문객 모두에게 해양문화의 가치를 자연스럽게 경험하게 함으로써, 해양에 대한 관심과 애착을 높이고, 지역사회 소통과 결속력 강화에 크게 기여한다.

본 연구는 해양축제의 사회적·경제적 효과와 지역사회에 미치는 긍정적 영향, 그리고 지속 가능한 발전을 위한 활성화 방안을 종합적으로 분석하고자 한다. 해양축제는 해양과 인간, 그리고 지역사회 간의 지속 가능한 관계를 재정립하는 데 중요한 역할을 하며, 앞으로 해양문화의 가치 확산과 지역경제 활성화를 위한 핵심 실천 방안으로 자리매김할 것이다.

2. 해양축제의 구성과 전통적 의미

해양축제는 바다와 인간의 오랜 공존의 역사를 바탕으로, 전통과 현대가 조화롭게 어우러지는 복합적 문화행사로 발전해왔다. 그 구성은 지역의 고유한 해양문화를 보존·계승하는 전통적 요소와, 현대적 체험·예술·관광 콘텐츠가 유기적으로 결합된다는 점에서 특징적이다.

해양축제는 지자체 단위에서 역점을 두고 새롭게 만들어진 행사로, 지역 주민의 생활 속에서 오랜 전통을 전승하고 있는 마을 굿이나 광안리 어방축제와 같은 전통의 맥락을 발전시킨 축제이다. 이들 축제는 갯벌, 바다에서 나오는 수산물, 역사적 인물을 활용하여 개최된다. 한국의 해양축제는 다양한 형태로 존재하며, 바다라는 생태환경과 자연자원을 활용하여 바다와 관련된 역사적 사건 및 인물들과 연결되어 성립되었다.[3)]

제주 이호테우문화축제는 제주인의 전통 떼배인 테우와 그물을 이용한 멸치잡이 등 옛 어로문화를 복원·재현하는 대표적 사례다[4)]. 이 축제는 바다를 터전으로 살아온 제주인의 역사와 삶을 보여주며, 테우 경주, 전통 어업 시연, 민속놀이, 해녀 공연 등 다양한 프로그램을 통해 세대 간 문화 전승과 지역 정체성 강화를 이끌어낸다. 해양축제의 전통적 의미는 단순한 재현에 그치지 않는다. 지역 어민과 주민이 주체적으로 참여해, 공동체의 유대감과 자긍심을 높이고, 바다의 신비와 풍요

3) 양위주, 「하계관광 브랜드로서 해양축제 활성화 방안 모색」, 『부산발전포럼』, 106호, 부산발전연구원, 2007, pp.8-12.

4) 정공흔, 「고대 항해술과 벌선(筏船)」, 『고대제주해로테우탐사종합보고서』, 제주신문사, 1986

를 기원하는 의례, 노동요, 민속놀이, 전통 예술 등이 어우러진다. 부산·경남 해안의 어촌에서는 줄 틀로 줄을 꼬며 부르는 '내왕 소리', 그물을 끌어당기며 부르는 '사리 소리', 풍어를 축하하며 춤추는 '칭칭 소리' 등 어업 노동요가 축제의 일부로 전승되어 왔다. 이러한 전통 해양문화는 국가무형문화재로 지정되어, 오늘날까지도 축제와 교육, 공연을 통해 계승되고 있다.[5] 현대에 들어 해양문화축제는 전통적 요소에 머무르지 않고, 예술·관광·체험·교육 등 다양한 현대적 콘텐츠와 결합하며 확장되고 있다. 예를 들어, 목포해양축제, 울산 조선해양축제, 화성 뱃놀이 축제 등은 전통 어업체험, 해양 스포츠, 지역 수산물 시식, 해양 환경 캠페인, 미디어아트 공연, 드론쇼, 플로깅 등 다양한 프로그램을 통해 관람객의 오감과 참여를 이끌어낸다. 거제 '바다로세계로' 축제는 바다를 단순한 배경이 아닌 '경험의 장'으로 전환하여, 관광객이 직접 노를 젓고, 생선 요리를 배우며, 야간 드론쇼와 음악에 맞춰 춤을 추는 등 몸으로 바다를 체험할 수 있도록 기획된다. 이처럼 해양문화축제는 전통 어로와 신앙, 공동체 놀이 등 역사적 뿌리를 바탕으로, 현대의 예술·관광·체험 콘텐츠와 융합하여 지역의 정체성과 자긍심을 강화하고, 세대 간 문화 전승과 지역 경제 활성화, 바다 환경 보호를 동시에 실현하는 복합적 문화 플랫폼으로 발전하고 있다.

3. 해양축제의 경제적 효과

해양축제는 지역 경제에 다양한 방식으로 실질적인 영향을 미치고 있다. 이러한 축제는 지역의 해양문화를 관광 자원으로 활용하여 관광객을 대거 유치하며, 부산의 광안리어방축제와 같은 사례에서는 매년 수십만 명의 내외국인이 방문해 숙박, 음식, 교통, 소매업 등 지역 상권이 활기를 띠고, 축제 기간 동안 수십억 원대의 직접 매출이 발생한다[6]. 실제로 관광객의 체류 기간이 늘어나고 지역 내 소비가 증가함에 따라 지역 경제의 선순환 구조가 형성된다는 연구 결과도 있다[7]. 또한 해양축제는 고용 창출과 중소기업 성장에도 크게 기여한다. 말레이시아 사바주 세포르나(Semporna) 해양 생태관광 연구에 따르면, 해양 생태관광 및 축제 활동은 가이드, 체험 운영자, 숙박·음식업 종사자 등 직접 고용뿐 아니라, 수공예품 제작, 운송, 소매 등 간접 고용까지 다양한 일자리를 만들어낸다. 해당 연구에서 응답자의 97.5%가 해양 생태관광 발전 이후 고용 기회가 증가했다고

5) 부산 동래의 좌수영어방놀이는 내왕소리, 사리소리, 칭칭소리 등 어업 노동요와 풍어 축하 놀이가 어우러진 전통으로, 1971년 국가무형문화재로 지정되어 축제와 교육, 공연을 통해 오늘날까지 계승되고 있다.

6) 부산노컷뉴스, "17만명 몰렸다…광안리어방축제 상권 견인", 2024.

7) 한국문화관광연구원, 『지역축제의 경제적 파급효과 분석』, 2022.

답했으며, 특히 여성과 청년층의 경제활동 참여가 크게 늘어난 것으로 나타났다[8]. 이와 함께 축제를 계기로 지역 내 수공예품, 해양 특산품, 음식 등 환경·문화 기반 상품의 개발과 판매가 활성화되어, 중소기업과 소상공인의 성장 동력으로 작용하고 있다[9]. 해양축제는 지역 경제 구조의 다각화와 소득 증대에도 중요한 역할을 한다. 어업이나 농업 중심의 지역 경제가 관광·서비스업, 문화산업 등으로 확장되면서 주민들의 소득원이 다양해지고 생활 수준이 향상된다. 예를 들어, 세포르나 지역에서는 해양 생태관광을 계기로 전통 어업에서 관광 서비스업으로 주업종이 변화하였고, 이에 따라 지역 주민의 평균 소득과 삶의 질이 크게 향상된 것으로 보고된다. 인도네시아, 호주, 그리스 등 해양 관광 선진국에서도 해양 축제와 연계된 관광산업이 지역 경제의 핵심 성장 동력으로 자리잡고 있다. 이와 더불어 해양축제는 지역 인프라 개선과 투자 유치, 세수 증대에도 긍정적인 영향을 미친다. 축제 개최를 위해 항만, 해변, 숙박, 교통 등 기반 시설이 개선되고, 관광객과 기업의 유입으로 지방정부와 지역사회의 세수도 증가한다. 예를 들어, 호주 스노위 마운틴 지역의 해양·관광 축제에서는 방문객 지출의 약 40%가 지역 내 총생산(GRP) 증가로 이어졌다는 연구 결과가 있다[10]. 또한, 축제 개최를 계기로 외부 투자와 지역 기업의 협력, 새로운 관광 상품 개발 등이 촉진되어 지역 경제의 지속가능한 성장 기반이 마련된다.

해양축제는 지역 브랜드 가치와 도시 이미지 제고에도 크게 기여한다. 부산, 군산, 목포 등 국내 주요 해양도시는 해양 축제를 통해 '해양문화도시', '해양관광도시'라는 브랜드를 구축하고, 국내외 관광객 및 투자자를 유치하는 데 성공하고 있다. 이러한 도시 브랜드 강화는 장기적으로 지역 경제의 경쟁력을 높이고, 다양한 산업과의 연계 효과를 창출한다[11]. 마지막으로, 해양축제는 경제적 효과뿐 아니라 환경 보전, 문화 전승, 주민 참여 등 비경제적 가치와도 밀접하게 연계되어 있다. 최근에는 해양 축제를 통해 해양 환경 보호와 생태 관광, 지역 문화유산의 보존이 강조되면서, 지속가능한 경제 발전과 지역 사회의 통합적 성장에 기여하고 있다[12].

8) Mohd Yusof, N., et al., 「The Socio-Economic Impact of Marine Ecotourism in Semporna, Sabah」, 『Journal of Sustainability Science and Management』, 2018.

9) 오션트립, "해양관광진흥법과 지속가능한 해양관광 개발", 2024.

10) Tourism Research Australia, "Economic Impact of Events and Festivals in Regional Australia", 2018.

11) 부산 그랜드컬처, "부산의 상징과 도시 브랜드", 2023.

12) 해양수산부, 『해양문화축제의 지속가능성 연구』, 2022.

4. 해양축제의 사회·문화적 효과

해양축제는 지역 공동체의 결속력 강화, 세대 간 문화 전승, 정체성 고취, 사회적 자본 형성 등 다양한 사회·문화적 효과를 드러낸다[13]. 축제 준비와 운영 과정에서 주민들이 협력하며 유대감이 깊어지고, 어업이나 해녀 등 지역 고유의 해양문화를 공유하는 과정에서 공동체 의식과 정체성이 강화된다[14]. 부산 광안리어방축제의 경우, 지역 어민과 주민, 청소년, 예술가, 관광객이 전통 어업 체험, 공연, 환경정화, 체험학습 등에 함께 참여함으로써 세대 간 소통과 자긍심이 높아진다[15]. 이 축제는 주민 주도의 기획과 참여가 활발해 세대 간 문화 전승과 지역 정체성 강화, 그리고 사회적 자본 형성에 긍정적인 영향을 준다.

베트남 투아티엔후에의 어촌 축제처럼 마을 주민이 주도하는 해양 신앙, 예술, 놀이, 의례 등이 결합된 행사는 지역민의 정체성과 해양에 대한 경외심을 고취하고, 세대 간 문화 전승의 장으로 기능한다[16]. 미국 메인주 등 북동부 어촌의 전통 어업 축제는 100년 이상 이어져 오면서 지역 공동체의 역사와 문화를 보존하고, 주민과 관광객이 함께 어업문화의 의미를 되새기는 기회를 제공한다[17]. 해양축제는 다양한 주체(주민, 관광객, 예술가, 기업, 정부)의 협력과 네트워크 형성을 통해 사회적 자본을 증진시키고, 지역사회에 대한 애착과 자긍심을 높인다[18]. 또한 국내외 관광객, 이주민, 예술가 등이 함께 어우러지는 문화 다양성의 장이 되어, 다문화 가족과 외국인 주민의 참여가 늘어나면서 상호이해와 포용의 기회가 확대된다[19]. 인도네시아 남술라웨시의 해양문화축제는 토착민의 해양문화유산을 적극적으로 홍보하고, 국내외 관광객 유치를 통해 지역 경제와 문화 보존의 선순환 구조를 실현한다[20]. 이처럼 해양축제는 지역 공동체의 결속력과 문화적 정체성, 세대 간 문화 전승, 문화 다양성 증진, 그리고 사회적 자본 형성에 중요한 역할을 하며, 지역사회의 지속가능한 발전에 기여한다.

---

13) 한국문화관광연구원, 『지역축제의 사회적 자본 형성 효과 연구』, 2022.

14) 네이트 뉴스, "제1회 제주해녀 장터 한마당 축제", 2023.

15) 부산노컷뉴스, "17만명 몰렸다…광안리어방축제 상권 견인", 2024.

16) Nguyen, T. T., "Community-based Marine Festivals in Thua Thien Hue, Vietnam", Journal of Marine Culture, 2021.

17) Maine Lobster Festival Official History, 2023.

18) Korea Science, "사회자본이 지역축제의 주민참여에 미치는 영향", 2022.

19) 중앙다문화교육센터, "2024 문화다양성 축제 맘프(MAMF)", 2024.

20) Indonesian Ministry of Tourism, "South Sulawesi Maritime Festival Report", 2023.

5. 결론 – 해양축제의 도전과제

해양축제는 단순한 지역 이벤트를 넘어, 해양 환경 보전과 지역 경제 활성화, 공동체 결속력 강화, 그리고 전통 해양문화의 재발견과 전승이라는 다차원적 효과를 창출하는 사회적 플랫폼임이 분명하게 드러난다. 국내외 다양한 사례와 실증 연구들은 해양축제가 지역 경제 성장, 관광산업 발전, 일자리 창출, 사회적 자본 형성, 환경 보호 인식 제고 등에서 실질적이고 긍정적인 영향을 미친다는 점을 보여준다. 예를 들어, 부산 광안리어방축제는 지역 어업 전통의 현대적 계승과 함께 지역 상권 활성화, 관광객 유치, 해양 환경 보전 캠페인 등 복합적 성과를 거두고 있다. 말레이시아 세포르나, 인도네시아 남술라웨시, 베트남 투아티엔후에, 미국 메인주 등 다양한 국가의 해양축제도 지역 특성에 맞는 문화 보존과 경제 활성화, 주민 참여 확대, 환경 교육 실천 등에서 성공 사례로 꼽힌다. 특히 해양축제는 세대 간 문화 전승과 지역 정체성 강화에 핵심적 역할을 하며, 주민 주도의 기획과 실행, 다양한 이해관계자의 협력, 지역 자원의 창의적 활용이 성공의 중요한 요인임이 확인된다. 또한, 해양 환경 위기와 기후변화 시대에 해양 축제는 환경 교육, 해변 정화, 해양 생태계 보호 실천 등 구체적 행동 변화를 이끌어내는 효과적 수단으로 작동한다. 축제가 단순한 소비와 오락의 장을 넘어, 지속가능한 해양 발전과 공동체 복원의 장으로 진화할 수 있음을 보여준다. 그러나 해양축제의 활성화가 때로는 환경 부담, 상업화, 전통 왜곡, 지역 자원 남용 등 부정적 영향을 유발할 수 있다는 점도 간과할 수 없다. 지속가능한 해양축제를 위해서는 환경 친화적 운영, 지역 주민의 주도적 참여, 자원 순환 시스템 구축, 환경 교육 강화, 그리고 축제 수익의 지역사회 환원 등 다각적 전략이 필요하다. 향후 해양축제는 다음과 같은 방향으로 발전해야 한다. 첫째, 지역의 고유한 해양문화와 생태적 특성을 반영한 맞춤형 프로그램 개발이 중요하다. 둘째, 정부·지자체·민간·지역사회 등 다양한 주체가 협력하는 거버넌스 체계가 구축되어야 한다. 셋째, 환경 보호와 경제 성장, 문화 전승이 균형을 이루는 지속가능한 축제 모델이 확산되어야 한다. 넷째, 디지털 기술과 창의적 콘텐츠를 결합해 해양문화의 가치를 국내외에 널리 알릴 필요가 있다. 결론적으로, 해양축제는 해양과 인간, 지역사회와 세계가 상생하는 미래 해양 문명으로 나아가는 데 있어 핵심적 디딤돌이 될 수 있다. 앞으로도 해양축제가 지역과 세계, 현재와 미래를 잇는 지속가능한 발전의 장이 되도록, 실질적이고 책임 있는 운영과 연구, 정책적 지원이 지속적으로 이루어져야 할 것이다.

이순신 장군 해전지의 해상 관광 활성화 방안*

김 낙 현 | 국립한국해양대학교**

Ⅰ. 서론

해상 관광의 관심이 근래 들어 커지는 가운데, 해상 자원의 활용 방안에 관한 관심 또한 증대하고 있다. 그러나 이러한 관심들이 어민 보호와 관광 개발이라는 개념 사이에서 지향점이 흔들리고 있는 것이 오늘날 해상 관광의 현실이다. 이순신 장군은 국난 극복의 여러 아이콘 가운데 최고의 인물이다. 임진왜란 종전 이후 427년이 지난 오늘날, 장군을 다시 만나는 방법은 무엇일까? 어떤 이는 『난중일기』를 읽으면서 장군을 만나고, 어떤 이는 장군을 모신 사당을 찾고, 어떤 이는 영화로 장군을 만났다.

2024년에 연구자를 포함한 탐사대는 장군이 조선 수군을 이끌고 싸웠던 격전지를 찾았다. 요트를 타고 전라좌수영과 최초의 삼도수군통제영이 있던 여수를 출항하여 동쪽으로는 부산까지, 서쪽으로는 진도 울돌목까지 15일에 걸쳐 임진왜란의 해전지와 관련 유적지를 샅샅이 훑어보았다.

다들 육지에 서서 격전이 벌어졌던 바다를 내려다볼 때, 요트를 타고 그 바다를 찾았고, 그날의 함성과 눈물을 해상에서 직접 느껴보았다. 이렇게 이순신 장군을 만난 사람은 일찍이 없었을 것이다. 따라서 이순신 장군 해전지의 해상 관광 자원화에 대한 정확한 분석과 향후 활용 가능성을 검토하는 작업이 대단히 중요하다고 할 수 있다.

---

* 이 논문은 2021년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2021S1A5B5A16078468). 그리고 『이순신 장군 해전지 탐사 항해: 탐사선 율리안나호』에 수록된 내용을 수정·보완한 것이다.

** 국립한국해양대학교 학술연구교수

Ⅱ. 임진왜란 해전지 항로 조사

1. 임진왜란 해전지

임진왜란 해전지의 횟수와 바다의 좌표는 불확실하다. 23전 23승, 또는 43전 38승 5무, 또는 45전 40승 5무, 또는 무슨 해상 전투 등등의 설이 있다. 그래서 이번 탐사 계획은 널리 알려진 해전지를 중심으로 수립했다.

해전	일자	해전	일자	해전	일자
옥포	1592.5.7	합포	5.7	적진포	5.8
사천	5.29	당포	6.2	당항포	1592.6.5
~					
흥양 고도 (고흥 우도)	1598.3.20	절이도	7.18~19	순천 예교성 수륙 합동전	9.20~10.4
장도	11.13	노량, 관음포	1598.11.19		

1-1. 부산포 해전 항로

장군은 『난중일기』에서 다음과 같이 기록하고 있다.

> 1592년 9월 1일 오전 여덟 시, 몰운대를 지날 무렵 샛바람이 갑자기 불면서 파도가 크게 일어 간신히 배를 저어 화준구미(부산시 다대포의 내만)에 이르러 왜 대선 다섯 척을 만나고, 다대포 앞바다에 이르러 왜 대선 여덟 척, 서평포 앞바다에 이르러 왜 대선 아홉 척, 절영도에 이르러서는 왜 대선 두 척을 만났는데, … 왜인들은 우리의 위세를 바라보며 산으로 올라갔기 때문에 머리를 베지는 못하였다.

장군은 절영도 안팎을 모조리 수색하였고, 소선을 부산 앞 바다로 보냈다. 그러므로 부산포 해전은 절영도 남쪽의 태종대를 돌아 부산성(증산 왜성) 앞의 왜군 정박지를 탐색하고 주력함대는 초량으로 진격하였다. 1597년 7월 9일의 2차 절영도해전은 부산포로 들어오는 수백 척의 왜선을 만나 싸우고 10여 척을 포획하였다. 탐사대장 이효웅은 2차 절영도해전은 2차 부산포 해전이라고 명명하는 것이 옳다고 보았으며, 부산포 해전 항로를 〈그림 1〉과 같이 절영도를 한 바퀴 도는 형태로 그렸다. …

2. 남해안의 주요 교량

임진왜란 해전지의 항로에는 30여 개의 교량이 있다. 탐사대는 이들 중 16개를 통과하였다.

교량명	위치	길이 (m)	높이 (m)	비고
돌산대교	여수	450	20	사장교
거북선대교	여수	744	22	사장교
~				
진도대교	진도	484	21	사장교
사장교 : 양쪽에 높이 세운 버팀기둥에서 비스듬히 드리운 쇠줄로 다리 위의 도리를 지탱하게 된 다리. 물의 흐름이 빠르고 수심이 깊은 곳에 사장교를 만든다.				

〈표 1〉 남해안의 주요 교량(*는 미통과 교량)

Ⅲ. 탐사 계획 및 준비

과거 우리나라 연안 항해는 바람·조류·돛·노 등을 이용하였다. 그러나 탐사대는 세일 요트를 몰고 이순신 장군의 해전 항로를 조사하고 항해 방법 등을 살펴보았다.

1. 탐사선 제원

선명: JULIANA(율리안나호), 전장: 38피트, 선폭: 3.2m, 흘수: 1.8m, 중량: 12톤, 마스트 높이: 15m, 조향 방식: 스티어링 휠, 정원: 12명, 범장 형식: 커터, 파일럿 하우스, 엔진: 및 드라이브: 2023년식 선내기, 신조 얀마 디젤 53마력, 세일 드라이브, 연료통: 600리터, 속력 5~5.5노트(10km/h)

2. 탐사 예상 항로

1항차: 여수(이순신 마리나) - 거제도 - 부산 - 진해만 - 통영 - 여수(이순신 마리나)

2항차: 여수(이순신 마리나) - 고흥 - 완도 - 진도 - 거문도 - 여수(이순신 마리나)

3. 탐사 시기

탐사 준비: 2024년 3~4월, 탐사 시기: 2024년 5~6월

4. 탐사 주요 웨이포인트

5. 탐사 계획 및 항해 거리(왕복 약 600해리, 1,100km)

5-1. 1항차 탐사 항로(여수 이순신 마리나 - 부산항 - 여수 이순신 마리나)
5월 22일 :여수 - 돌산대교 - 관음포 - 남해 노량(22해리)
~
5월 29일: 연도 - 소호요트장 - 이순신마리나(30해리)

5-2. 2항차 탐사 항로(여수 이순신 마리나 - 해남 우수영 - 여수 이순신 마리나)
6월 3일 여수 - 나로도 - 발포 - 비봉(63해리)
~
6월 12일 연도 - 사도 - 여수 이순신 마리나(33해리)

6. 탐사 대원 역할, 7. 대원 필수 준비 사항, 8. 기상 정보 사이트, 9. 주요 항해 도구 및 기구: GPS 플로터, 무전기, 핸드폰, 나침반, 쌍안경, 야간투시경, 에어혼, 마이크, 라이트, 해도, 측심기, 히빙 라인, 카메라, 현미경, 잠수장비, 해류병, 탐사용 카약, 소변기 등

7. 물때표와 항해지도
물때표는 바다 타임(https://m.badatime.com)에서 우수영, 맹골도, 완도, 고흥, 여수 등 주요 지역의 월별 물때표를 참고하였다. 그리고 남해안 해도, 바다 안내도, 해로드 앱 등을 준비하였다.

Ⅳ. 탐사 결과

1. 1항차 탐사(여수 이순신 마리나 - 부산항)
2. 탐사 내용
2-1. 1항차 탐사 항로
이순신 해전지 항로의 교량은 30여 개인데, 2024 이순신 항로 탐사에서 율리안나호가 통과한 교량은 16개이다. (율리안나호 마스트 높이 15m). 특히, 완도대교와 남창대교는 사전 조사에서 통과할 수 없었다.

3 교량 통과 순서
돌산대교 - 거북선대교 - 노량대교 - 남해대교 - 삼천포대교 - 사량대교 - 거제대교 - 신거제대교 - 가조연육교 - 동진교 - 나로2대교 - 거금대교 - 회진대교 - 고금대교 - 약산연도교 - 진도대교. 일부는 왕복하면서 두 번씩 통과하였다.

4. 수도

수도(水道, Waterway)는 물이 지나다니는 길로서, 물길 또는 수로(水路)라고도 한다. 하천이나 해협 등 뱃길 또는 물길 전부를 포함한다. 이순신 장군은 남해의 견내량, 여수 수도, 거금 수도, 고금 수도, 명량(울돌목) 수도, 한려 수도 등의 수도를 전투에 활용하였다.

4-1. 견내량(見乃梁)은 경상남도 거제시 사등면 덕호리와 통영시 용남면 장평리를 잇는 거제대교 아래쪽에 위치한다. 조선 수군은 견내량에서 일본 배들을 한산도 수역으로 유인하여 한산대첩의 시발점이 되었다.

4-2. 여수 수도는 여수항과 돌산도 주변에 수심 2m 내외의 간석지가 발달하여 두 지역 사이에 폭 500m, 길이 약 1㎞ 협만이다. 조차는 1.3m로 작은 편이며, 조류는 밀물 때 1.75노트, 썰물 때 2.25노트 정도이다. 남산동과 장군도 사이는 장군도 심목이라고 부르는 좁은 목은 조류가 시속 3노트에 이른다. 이곳은 전라좌수영 수군의 주요 통항로였다.

4-3. 거금 수도: 고흥반도의 남서안과 거금도 사이에서 득량만(得狼湾)으로 통하는 길이 약 12km의 수도이다. 절이도 승전지로 유명하다.

4-4. 고금 수도: 장흥군 마량면과 고흥 사이 약 8km의 수도이다. 완도와 진도로 다니는 안전한 통항로였다.

4-5. 명량(울돌목) 수도는 해남군 화원반도와 진도군 군내면 사이에 있는 수도이다. 목포항에서 벽파항 지나는 서해 항로로 이용되며, 한국 최초의 사장교인 진도대교가 있다. 사리 때는 유속이 약 시속 10~12노트(18.5~22.2km/h)로 너무 빨라 사장교 교각을 세우는데 어려웠다. 현재 유속도 진도대교를 건설하면서 해협의 바닥 돌들을 치운 덕분에 그나마 많이 느려졌다고 한다. 이순신 장군은 명량의 조류를 이용하여 대승을 거두었다.

5. 양식장

5-1. 통영, 진해만 - 홍합, 굴, 멍게, 미더덕, 활어(광어, 우럭, 숭어, 참돔, 농어, 가자미)

5-2. 여수 가막만 - 굴, 홍합

5-3. 완도군 고흥군 - 전복, 새우, 김, 미역, 다시마, 톳, 매생이, 청각 등 다양한 해조류

5-4. 해남군, 진도군 - 김, 미역, 톳, 전복.

남해안은 다시마, 미역, 전복, 굴, 홍합 등 많은 해조류, 패류, 어류 등의 양식장으로 둘러싸여 있다. 그러므로 요트 항해 시에는 양식장에 대하여 종류와 분포 등을 알아보고 계획하는 것이 좋다.

본 탐사대는 날씨가 좋은 시기에 항해하여 큰 어려움이 없었으나 안개, 폭우, 파랑, 야간항해 등의 기상에서는 위험이 따르고 항해 자체가 안될 수도 있다.

6. 위험지역

6-1. 전남 보성군 비봉 마리나 - 청암항(해로도 수심 -0.7~0.8m)

6-2. 전남 장흥군 노력도 수로 - 김 양식장(해로도 수심, 0.1~1.7m)

6-3. 전남 강진만, 완도 수로 - 김 양식장(해로도 수심, 0.6~1.7m)

6-4. 경남 진해만 - 진해 부도를 중심으로 출입 금지 구역 및 부위 설치

6-5. 전남 진도~해남 명량(울돌목) - 강한 조류를 피하여 벽파진에서 대기하고 정조에 맞추어 통과(해로도 수심, 14~20m).

요트 항해에서 가장 어려운 곳은 양식장 통과라 할 수 있다. 그중에 김 양식장은 수심이 1~3m 정도로 얕아서 갯벌과 부유물로 인하여 엔진에 무리가 갈 수 있다. 탐사선 율리안나호는 노력도 수로의 김 양식장 갯벌에 얹혀서 밀물이 들 때까지 3시간을 기다리던 중 어선 사랑호의 도움을 받아 겨우 탈출할 수 있었다. 그러므로 김 양식장 수로에는 들어가지 말아야 한다. 강진만 일대는 김 양식장이 많으므로 요트들의 출입이 거의 없다.

남해안이나 서해안에는 물이 혼탁하여 수심을 알 수 없는 곳이 많다. 이런 곳을 통과할 때는 사전에 측심기를 제작하여 준비하는 곳이 좋다. 일반적으로 장대를 이용하여 측심하는 경우가 많은데 장대는 작고 불편하다. 본 탐사에는 필자가 10m 측심기를 제작하여 노력도, 강진만, 벽파진 세 곳에서 사용하였다. 이 측심기는 1m 마다 검은색과 적색 띠로 구분하여 쉽고 빨리 알아볼 수 있다.

7. 이순신 해전지 항로의 기암과 동굴: 남해안의 이순신 항로에는 많은 기암과 동굴이 있다. 그중에서 가까이에서 볼 수 있는 바위와 동굴을 소개한다. 주전자섬, 해금강, 촛대바위, 대병대도굴, 연화도 구멍섬, 부도동굴, 혈도, 갈마도 동굴, 나로도 동굴, 다라지도 동굴, 보돌바위, 활개바위, 명승바위, 고금 독도, 스님 바위, 사자바위(횡간도), 초가바위(금당도) 등이 있다.

8. 주요 등대,

9. 제작 도구,

10. 즐겨 먹었던 식품 .....

참고문헌

김낙현 외, 『이순신 장군 해전지 탐사 항해: 탐사선 율리안나호』, 다솜출판사, 2024.

해양스포츠의 꽃, OWS(바다수영)

김 연 빈 | 도서출판 귀거래사 대표

1. 해양스포츠의 꽃, OWS(바다수영)

대한민국은 3면이 바다로 열려 있는 섬나라이다. 대륙으로 향하는 통로는 막혀 있다. 수출입화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되며 국가경제를 뒷받침하고 있다. 바다는 대한민국의 생명선이며 미래로 가는 고속철이다. 바다는 활발한 이용의 장이며 활기찬 도전의 무대이다.

필자는 2004년부터 '바다수영'이란 이름으로 우리나라에 본격적인 오픈워터스위밍(OWS)을 보급해왔다. 한국바다수영협회(AKOWS)를 설립해 해양수산부장관배 바다수영대회를 개최하고, 올림픽 정식종목 바다수영을 전국체전 정식종목으로 지정하자는 운동을 전개해 왔다. 바다수영(Open Water Swimming, OWS)은 바다나 강·호수 등 자연 상태의 개방된 수역에서 하는 장거리 수영을 말한다.[1] 1991년 세계수영선수권대회에서 처음 정식종목(25㎞)으로 채택된 후 남녀 10㎞ 종목이 마라톤 수영이란 이름으로 올림픽 정식종목으로 지정되어 2008년 베이징올림픽부터 개최되고 있다.

여기에서는 필자가 '해양스포츠의 꽃'이라고 자평하는 OWS(바다수영)의 세계적 동향과 우리의 열악한 현실을 살펴보고 필자가 구상해온 육성방안을 제시하고자 한다.

1) Open Water Swimming(OWS)은 우리나라에서는 아직 용어가 확립되어 있지 않다. 올림픽에서는 10㎞ 종목을 특별히 '마라톤수영(Marathon Swimming)'이라 하고, 대한수영연맹에서는 '오픈워터수영'이라고 한다. 엘리트 수영에서는 '오픈워터스위밍', 생활 수영이나 이벤트 수영에서는 '바다수영'이라고 하면 무리가 없을 것 같다.

2. 바다수영의 효용과 현실

2.1. 바다수영의 효용과 공익적 가치

바다수영은 환경보호 운동이다. 깨끗한 환경은 바다수영의 기본 전제이다. 바다수영은 안전의식 생활화 운동이다. 바다수영은 모든 과정에서 안전을 최우선으로 하고 있다. 바다수영은 자연과학 운동이다. 바다수영을 통해서 조석간만 등 대자연의 이치와 원리를 체득하게 된다. 바다수영은 정신계몽 운동이다. 바다수영을 통해 청소년의 호연지기를 기르고 모험정신을 함양할 수 있다. 바다수영은 문화관광 운동이요 지역경제 활성화 운동이다. 바다수영은 국토사랑 운동이다. 바다수영은 생명보존 운동이요 국민건강 증진 운동이다. 바다수영은 수상사고에 대처할 수 있는 생존능력을 길러주고, 꾸준한 수영을 통해 국민이 건강을 지키고 행복한 생활을 영위할 수 있게 해준다. 바다수영은 국민 의식개혁 운동이다. 바다수영을 통해 육지중심의 사고에서 벗어나 바다에서 사물을 보고 해양적 시각으로 생각하는 등 사고의 다양성을 갖게 해준다. 바다수영은 이렇게 헤아리기 어려운 공익적 효용이 있고 스토리가 있다.

이러한 바다수영의 여러 효용 중 으뜸은 해양환경 보호와 지역진흥 기능이라고 생각한다. 허베이 스피리트호 유류유출 사고로 검은 기름으로 뒤덮였던 태안 만리포해수욕장에서 2008년 7월 국토해양부장관배 바다수영대회가 개최된 것도 그런 의미를 갖고 있다. 2010년 8월 오바마 미국 대통령이 멕시코만에서 딸과 함께 수영을 한 것도 석유시추공 사고 풍문피해로 관광산업과 지역경제가 영향을 받자 멕시코만이 깨끗하다는 것을 보여주기 위한 것이었다.

2.2. 세계 바다수영 동향

엘리트 선수가 참가하는 OWS 대회로는 올림픽의 마라톤수영이나 세계수영연맹(World Aquatics)[2]이 개최하는 세계수영선수권대회(World Aquatics Championships, 5·10·25㎞), OWS World Cup(10㎞)[3], 세계오픈워터스위밍협회(WOWSA) 공인 'Marathon Swimming'(10㎞ 이상).[4]등이 있다. 일반 애호가들이 참가하는 대회로는 세계 마스터즈 수영선수권대회(World

2) World Aquatics는 2022년 12월 FINA에서 명칭이 바뀌었다. 경영(Swimming), 수구, 다이빙, 하이다이빙, 아티스틱스위밍, 오픈워터스위밍을 관장한다.

3) 2025년 현재 5개 시리즈가 개최 중이다.

4) 카프리섬-나폴리에서 열리는 Capri-Napoli UMSS(36km) 등 2025년 현재 15개 인증대회가 열리고 있다.

Aquatics Masters Championships) OWS,[5] 맨하탄일주수영(미국), 시드니하버수영(호주), 일월담국제수영(대만) 등이 유명하다. 맨하탄일주수영[6]은 뉴욕 맨하탄섬 주변의 수질 개선을 목적으로 맨하탄재단이 기부를 겸해서 뉴욕·뉴저지항만청 후원사업으로 개최되었다. 시드니하버수영[7]은 세계 3대 미항으로 유명한 호주 시드니만에서 매년 열리는 지구 환경 이벤트 '시드니 하버 페스티벌'의 일환으로 개최되었다. 특히 대만 중부 관광지 일월담에서 개최되는 日月潭國際萬人泳渡[8]는 2만여 명이 참가하는 대규모 이벤트 수영대회로, 수영을 못하는 사람도 튜브 같은 보조도구를 이용하여 3㎞의 호수를 건널 수 있다. 지역 관광 증진을 위해 현청이 후원하고 있다. 일본에서도 일본국제오픈워터스위밍협회(JIOWSA)를 중심으로 활발하게 대회가 개최되고 있으며, 국토교통성 항만국이 대회를 후원하고 문부과학성이 추진하는 환경교육의 구체적 사례로 평가 받고 있다.[9]

세계오픈워터스위밍협회(WOWSA)는 해마다 '세계 100대 바다수영'(World's Top 100 Open Water Swims)[10], '세계 100대 섬수영'(World's Top 100 Island Swims)[11], '아시아 50대 바다수영'(Asia's Top 50 Open Water Swims)을 선정하고, 미국에서는 '미국 100대 바다수영'(America's Top 100 Open Water Swims)을 선정하고 있다. 전 세계에서 해마다 수만 개(tens of thousands of island swims)의 섬수영대회가 열리고 미국에서는 400개 이상의 바다수영대회가 연중 열리고 있다고 한다. '국제 마라톤수영 명예의 전당'(IMSHF)에는 1964년 이래 300 명 이상의 개인과 협회가 헌액되어 있다. 이러한 사실들은 오픈워터스위밍이 세계적으로 얼마만큼 활발하게 열리고 있으며 인기를 얻고 있는지를 말해준다.

---

5) 세계수영선수권대회와 함께 2년마다 개최되며, 25세 이상 남녀 애호가들이 5세 단위의 연령별로 경기를 한다. 거리는 남녀 모두 3㎞이다. 2021년 대회는 코로나 팬데믹의 영향으로 두 차례 연기 끝에 2023년 8월 일본 규슈에서 개최되었고, 2023년 대회는 2024년 2월 카타르에서 열렸다. 2025년 대회는 7월 26일부터 8월 11일까지 싱가포르에서 열렸다. 필자는 2019 광주대회, 2023 규슈대회에 이어 2025 싱가포르대회에도 참가했다.

6) Manhattan Island Marathon Swim(MIMS). 맨하탄섬을 일주(45.9㎞)하는 경기로 1992년 창설되어 2015년까지 개최된 후, 2016년부터 '20 Bridges Manhattan Island Swim'으로 계승되었다. 20 Bridges로 전환 후 2016년 22명, 2017년 67명, 2018년 63명, 2019년 84명, 2020년 16명, 2021년 59명, 2022년 62명이 완영하는 등 최고수준의 수영인에 국한된 이벤트이다. 도버해협 횡단수영, 카타리나해협 횡단수영과 함께 OWS 트리플 크라운으로 불린다.

7) Sydney Harbour Swim Classic은 2002년부터 2012년까지 개최된 후 폐지되고 2017년부터 Sydney Harbour Splash Swim이 열리고 있다. 1㎞, 2.5㎞, 5㎞로 다양하다. 일반 애호가용이라 할 수 있다.

8) Sun Moon Lake International Swimming Carnival. 매년 'World's Top 100 Open Water Swims' 상위에 랭크되는 명품 대회이다. 日月潭은 해발 748m, 수심 27m, 수면적 7.93㎢이다.

9) 2025년에는 OWS 14개 대회(개인전은 500m에서 3㎞까지, 단체전은 500m×4 릴레이), 아쿠아슬론 8개 대회(숏 : 수영 500m+런 5㎞, 롱 : 수영 1.5㎞+런 10㎞)가 계획되어 있다.

10) https://www.openwaterpedia.com/wiki/World%27s_Top_100_Open_Water_Swims(2025.7.13. 접속)

11) World's Top 100 Island Swims - Openwaterpedia (2025.7.13. 접속)

2.3. 우리나라의 현실

우리나라에서는 2005년 해양수산부 허가로 사단법인 한국바다수영대회(AKOWS)가 설립되어 해양수산부장관배 바다수영대회를 개최하다 최근에는 해양스포츠제전 바다수영으로 근근이 명맥을 이어가고 있다. 대한수영연맹이 OWS에 관심을 갖게 된 것은 아주 최근의 일이다. OWS가 올림픽 정식종목으로 지정된 지 오래지만 아직 전국체전 종목으로도 지정되어 있지 않고, 대한수영연맹이 개최하는 OWS 대회 하나 없다. 2019년에는 광주에서 세계수영선수권대회와 세계 마스터즈 수영선수권대회가 열렸지만 OWS에 대한 준비와 성과는 실망스런 수준이었다.[12] OWS 개최지 여수시 역시 기념대회 개최 같은 후속조치를 내놓지 않고 있다.

2.4. 해양수산부와 해양수산계의 주도적 참여 필요성

2005년부터 2007년까지 부산 해운대해수욕장에서 개최된 해양수산부장관배 바다수영대회는 부산항만공사(BPA)가 후원했다. 2008년부터 2010년까지 태안에서 열린 국토해양부장관배 바다수영대회는 국토해양부의 예산지원 속에 해양환경공단(KOEM)과 사단법인 한국바다수영협회가 함께 개최했다. 안타깝게도 해양수산부장관배 바다수영대회는 2011년부터 열리지 않고 있다. 모든 해양레저스포츠의 기본인 바다수영을 해양수산부와 해양수산계가 주도적으로 참여하고 책임지고 육성할 필요가 있다. 이것은 해양관련 기관·단체·기업의 사회적 책임(CSR)과 함께 최근 대두하고 있는 ESG 경영의 요체라고도 할 수 있다. 이런 측면에서 필자는 해양수산부 산하 공기업, 특히 해양환경 업무를 관장하는 해양환경공단이 바다수영 보급활동에 관심을 가져야 한다고 생각해 왔다.

3. 바다수영 육성·발전 방안

바다수영은 다양한 공익적 효용과 기능을 하고 있음에도 불구하고 해양수산부를 비롯하여 우리 주변에서는 바다수영에 대한 관심이 거의 없는 것이 현실이다. 바다수영은 위험하다는 인식이 머리에 뿌리 깊게 박혀 있기 때문일 것이다.

일제 강점기에 1936년 베를린올림픽 마라톤에서 금메달을 획득한 손기정 선수는 이렇게 말했다. “아직도 수영이라면 대단히 위험한 것으로 알고, 그 학부형들은 될 수 있는 대로 자녀들에게 바

12) 2019년 7월 여수에서 개최된 ‘FINA 2019 광주 세계수영선수권대회’ OWS에 참가한 우리나라 국가대표 선수단은 대회 한 달 전인 6월에야 부랴부랴 선발되었다.

다는커녕 개천가에도 가까이 가지 못하게 하는 예를 나는 잘 알고 있다. 이런 생각들은 이 시기에 깨끗이 벗어버려야 할 것이다. 바다를 두려워하고 바다를 경계한다고 반드시 수명이 긴 것이 아니고, 바다로 내달린다고 해서 반드시 위험하다고 할 것은 물론 아니련만, 우리 학부형들의 관념 가운데 살아있는 바다에 친하지 못한 구태를 그대로 그 자녀들에게 전하려고 하는 (것은) 그릇된 욕구이다." (『朝光』「國民皆泳」, 1943년 7월호)

열악한 환경 속에서 필자가 오랫동안 구상해온 해양수산계가 바다수영을 주도적으로 육성하고 책임 있게 성장·발전시킬 비책을 제시하겠다.

3.1. 엘리트 스포츠로서의 OWS 육성

먼저 엘리트 스포츠로서의 OWS에 대한 국가적 관심과 육성이다.

1) 올림픽 정식종목 OWS을 전국체전 정식종목으로 지정한다. 필자는 수차례에 걸쳐 신문기고를 통해 바다수영을 전국체전 정식종목으로 지정해야 한다고 주장해오고 있다.[13] 이 발표를 계기로 바다수영 전국체전 정식종목 추진 운동이 전국해양문화학자대회의 실천과제로 추진되었으면 한다. 바다수영이 전국체전 정식종목으로 지정되면 많은 경영 선수들이 OWS으로 전환하는 기회가 열리는 등 최소 100명의 수영인 고용 창출은 물론 엘리트 체육과 생활 체육이 동반 발전하게 되어 10년 후에는 우리나라가 올림픽이나 세계선수권대회를 제패하는 바다수영 강국이 될 수도 있다. 그런 과정에서 해양수산부가 추진하는 '해양레저관광 활성화대책'도 상승효과를 얻어 활발하게 추진될 될 것이다. 스피드 스케이팅 후진국인 우리나라가 쇼트트랙 강국으로 군림하고, 여기에 자극 받아 스피드 스케이팅도 올림픽을 제패하는 선순환이 이루어지고 있는 것이 생생한 교훈이다.
2) 바다수영이 전국체전 정식종목으로 지정되면 전국체전(10월) 바다수영(OWS)을 해양스포츠제전(8월)에서 개최하도록 한다. 이렇게 되면 문화체육관광부와 해양수산부가 공동으로 후원하고 지방정부가 개최하는 해양스포츠제전이 더욱 발전하고 해양수산부와 지방정부가 좀 더 주도적인 위치에서 바다수영을 육성할 수 있을 것이다.
3) 대통령배 바다수영대회를 창설하고 매년 전국 주요 해변을 순회하며 개최한다. 전국 각지의 대회 유치 경쟁으로 바다수영에 대한 관심과 국민들의 호응을 일거에 얻을 수 있다.

13) 『현대해양』(2019.10.) 등 수개의 매체에 기고해 왔고, 「올림픽 정식종목 바다수영(OWS) 전국체전 정식종목 지정 기원! 건의서」『바다 저자와의 대화 II』(법문사, 2022.7)을 통해서도 건의했다.

4) 세계오픈워터스위밍협회 공인 UMSS(10㎞ 이상의 OWS 대회)를 국내에 유치한다. 대상지로는 부산, 여수, 통영, 태안, 포항, 강릉, 신안(홍도~흑산도) 등을 적지로 추천할 수 있다.
5) 2031년 세계 수영선수권대회와 세계 마스터즈 수영선수권대회를 부산에 유치한다. 해운대와 오륙도 수역에서 개최되는 OWS 경기를 통해 해양수도 부산의 글로벌 이미지를 세계에 각인시키고, '2035 엑스포' 도전의 징검다리로 활용한다. 스페인 마드리드와 러시아 카잔이 유치를 검토하고 있다.[14]

3.2. 생활체육으로서의 바다수영 육성

1) 바다수영을 해양수산부 부기(部技)로 지정하고 해양수산계가 책임 육성한다. 지방해양수산청과 해양경찰서 단위로 1개 대회를 개최하고 챔피언전 성격의 해양수산부장관배 대회를 개최한다. 기관장의 바다수영 육성·보급 의지를 확고히 하기 위해 바다수영대회 개최와 기관장 성과평가를 연계하는 것도 한 방법이다.
2) 해양스포츠제전 바다수영을 정식종목으로 전환한다.
3) 마리나 개발과 바다수영 육성방안을 연계한다. 1개 마리나에 1개의 OWS 코스를 정비하고, 1마리나 1대회 개최를 의무화 또는 권장한다.
4) '어촌뉴딜 300'과 연계, 300개 어촌에서 300개의 소규모 바다수영대회를 개최한다(1시·군·구 1대회). '반려해변 사업'[15]과도 연계할 수 있다(一市一泳).
5) 부산·인천·울산·여수광양 등 4대 항만공사와 해양환경공단·어촌어항공단·수산자원공단·해양교통안전공단의 4대 공단 등 해양수산 공기업에서 바다수영단을 공동으로 창설·운영한다.

3.3. 지방정부의 역할

다음으로 지방정부의 역할로서 지역별로 이벤트 수영대회를 개최하고 이를 지역의 명품 브랜드로 육성한다.

1) '오륙도 왕복 수영을 부산의 하계스포츠 명품 브랜드로!' 육성한다. 인천 실미도, 태안반도,

14) 2027년 대회는 헝가리 부다페스트, 2029년 대회는 중국 베이징에서 개최될 예정이다. '2023년 규슈 대회'의 경우(마스터즈 선수권 포함) 63종목 선수 1.0만 명이 참가하고 관광객은 40~50만 명으로 추산되었다. 대회 예산 225억 엔, 후쿠오카시 경제효과 540억 엔, 전국경제효과 970억 엔이었다.

15) 특정 해변을 기업이나 단체 등이 맡아 자신의 반려동물처럼 아끼고 돌보는 해변입양 프로그램으로 1986년 미국 텍사스주에서 처음 시작되었으며 국내에도 최근 도입되어 시행되고 있다.

여수 오동도, 창원 돛섬, 경주 문무대왕릉, 속초 조도, 신안 흑산도~홍도도 브랜드수영의 호조건을 갖추고 있다.

2) '독도 일주수영을 대한민국 대표 브랜드로!'로 육성하고 대한민국 영토수호 동서남북 수영대회(서해 백령도, 동해 독도, 남해 마라도, 서해 가거도)를 개최한다.
3) '백령도~장산곶 횡단수영을 남북평화협력·세계평화구현 사업으로!' 구현한다. 백령도~장산곶은 약 13㎞ 정도로 국제적 OWS 대회를 개최하는 데 적절한 거리로, 남북 화해 무드가 조성되면 언제라도 실현될 수 있다. 정주영 회장이 소떼를 몰고 북한을 방문한 것 이상으로 세계의 관심을 모을 것이다.
4) '한일해협 횡단수영을 한일 화해·협력·우호증진 사업으로!' 추진한다.
5) '동아시아 지중해 링크 수영(한국-북한-러시아-일본-대만-중국-북한-한국)을 동아시아 평화사업으로!' 추진한다.

4. 결론 - 해양스포츠의 꽃, OWS(바다수영) 발전을 위한 제안

필자는 지역 명승지와 바다수영을 융합하면 지역을 대표하는 명품 해양레저스포츠 브랜드가 창출될 수 있을 것이라고 생각하고 있다. 이 브랜드는 지역 문화 홍보와 농수산물 판매 확대, 관광 증진 등 지역경제 발전에 도움을 주고 청소년 교육에도 긍정적 효과를 가져 올 수 있을 것이다. 앞에서 언급한 부산 오륙도 왕복 수영(약 2.5㎞), 여수 오동도 건너가기 수영(약 1.5㎞), 마산 돛섬 돌아오기(약 3㎞), 속초 조도 돌아오기(약 3㎞), 포항 영일만 횡단 수영(약 10㎞) 등이 좋은 아이템이 될 것이다. 경주시에서 '문무대왕릉 돌아오기(약 600m) 수영대회'를 창설하면 초등학생들도 어렵지 않게 참가할 수 있다. 문무대왕의 나라사랑과 호국정신 등 무한한 스토리 창출이 가능하다는 점에서 너무나 매력적인 곳이라고 할 수 있다. 필자는 '여자만~순천만 종단국제수영대회(고흥군 팔영대교~여수시 여자도~보성군 장도~순천시 화포 또는 순천만습지, 30㎞)'를 구상하고 있다. 카프리섬~나폴리에서 열리는 Capri 대회(36㎞)가 모델이다.

필자는 이런 바다수영대회 창설에 지역 연고 기업이 주도적으로 참여했으면 좋겠다고 생각한다. 포항의 posco, 경주의 한국수력원자력, 울산의 HD현대중공업, 여수의 GS칼텍스 등이다. 연안에 위치한 기업은 그 사업활동이 대부분 바다를 통해서 이루어진다. 바다를 통해 얻는 수익은 그 일부를 바다와 관련된 사업에 환원하는 것이 바람직하다고 생각한다. 그것이 요즘 화두가 되고 있는 기업의 ESG 경영에도 합치될 것이다.

바다수영은 대자연을 즐기며 환경을 생각하고 안전의식을 생활화하며 지역에 활기를 가져오는 멋있는 운동이다. 일본 국토교통성 항만국이 바다수영을 포함한 해변체험활동을 널리 권장하고 보

급하고 실행하고 있는 것처럼 정부와 지방정부에서도 모든 해양레저스포츠의 기본이고 연안활동과 깊은 관련이 있는 바다수영 보급에 관심을 가져주기를 바란다. 바다수영이 하루빨리 전국체전 정식종목으로 지정되도록 전국해양문화학자대회가 힘을 모아주기를 바란다. (끝)

* 이 글은 필자의 「바다수영을 통한 한일 우호협력」『항만』(2021년 가을호 157호, 한국항만협회, 2021.9.)과 「해양교육과 해양문화-四海로 열린 나라, 매혹의 바다수영」『바다 저자와의 대화 Ⅱ』(법문사, 2022.7)를 바탕으로 해서 현재 상황을 반영하여 보완했다.

섬사랑10호 여행기, 다도해 위에 점, 점, 점…8시간30분 '섬매경'

천 기 철 | 남도사진문화콘텐츠

섬사랑 10호는 목포 -서거차도를 1일 1회 운항한다.

목포항에서 출발해 조도의 서거차도 항까지 운항하는 섬사랑10호가 뜨고 있다. 섬사랑10호가 운항하는 항로는 섬 주민들이 주로 이용하지만, 조용한 섬 여행을 즐기는 섬 여행가들과 백패커(주로 백팩에 등산 장비나 식량을 넣고 다니며 자유롭게 산야를 거니는 사람들)들이 찾고 있다. 최근 들어 이 항로를 따라 여행하는 섬 여행객들이 꾸준히 늘고 있다.

◆ 국내 최다 기항지 거치는 항로

국내 항로 거리와 항해 시간를 나열해본다. 길고 짧음을 비교해보자. 인천항~제주항(424.9㎞·11시간 30분, 현재 운항 준비중), 부산~제주 (313㎞·9시간), 목포~제주 (178㎞·5시간 30분), 목포~가거도 (233㎞·4시간 10분), 포항~울릉도(200㎞·4시간), 강릉~울릉도(178㎞·3시간) 묵호~울릉도(168㎞·2시간 40분~3시간 40분), 후포~울릉도(168㎞·2시간 30분), 인천~백령도 (191㎞·4시간), 목포~흑산도(86.7㎞·2시간), 목포~홍도 (129㎞·2시간 30분)

섬사랑10호의 항로 거리와 항해 시간은 목포~서거차도가 102㎞, 7시간 30분~8시간 30분 소요된다. 이 항로는 다른 항로에 비해 운항거리는 짧지만 기항지가 무려 32여곳에 이른다. 목포~서거차도 항로는 우리나라에서 가장 많은 기항지를 가진 항로이며, 우리나라의 여객선 항로 중 항해 시간이 세 번째로 오래 걸리는 항로이기도 하다.

섬사랑10호는 국비 15억 원이 투입됐으며, 2009년 12월 23일 첫 항해를 시작했다. 이 여객선은 정원 100명, 차량 20대(승용차 기준)를 적재할 수 있으며, 최고속력 13.5노트(시속 18~20㎞)에 위성항법장치, 자동선박식별장치인 AIS, 여객편의 도모를 위한 냉·난방기 등 최신식 편의시설들이 갖춰져 있다. 원래는 신해6호가 목포~서거차까지 운항했으나 차도선형인 여객선이 투입되고 항로가 짧아짐으로써 농수산물의 적기수송이 가능하고 관광객들의 접근성도 크게 향상됐다. 이 여객선은

목포에서 출발해 해남, 신안, 진도지역 섬 등을 거쳐 조도 서거차도까지 매일 한 번씩 오간다.

목포연안여객선터미널→시하(해남군)→마진도→백야도→율도→고평도(신안군 장산면)→쉬미(진도군 진도읍)→저도→광대도(진도군 조도면)→송도→혈도→양덕도→주지도→가사도→소성남→성남도→옥도→내병도→외병도→눌옥도→갈목도→진목도→하조도 창유→상조도 율목→라배도→관사도→소마도→모도→대마도→관매도→동거차도 →서거차도 (32개의 섬 기항)까지 운항한다.

◆ 한국의 하롱베이 '조도군도' 까지

섬사랑10호는 오전 8시 30분 목포 연안여객선터미널에서 출발한다. 목포대교를 거치고 오른쪽으로 접어들면 삼호조선소와 해남 화원반도가 보인다. 9시께 목포의 관문 목포구등대를 거치고, 시하수로를 지나 9시 20분께는 시하도에 닿는다.

9시 45분께 목포에서 제주도로 향하는 퀸메리호가 오른쪽으로 지난다. 파도의 울렁거림으로 훼리호가 좌우로 움직이기 시작한다. 9시 50분께 신안군 마진도에 닿았다. 마진도는 장산도의 동쪽에 위치한 섬으로 왼쪽으로 멀리 13척의 배로 왜적 133척을 물리친 명량수로가 바로 앞이다. 백야도, 율도, 고평사도를 지나면 10시 20분께에 쉬미항에 닿는다. 쉬미항은 깊숙한 만으로 들어가며 가사도로 들어가는 관문이다. 진도읍에서 20분 거리에 위치한 항이다.

11시 10분, 드디어 조도군도에서 가장 아름답다는 가사군도의 다도해 비경이 시작된다. 사자 모양을 한 광대도, 발가락 모양의 양덕도, 손가락 모양의 주지도, 구멍이 있다는 혈도가 파아란 바다에 아름답게 떠있다. 12시 30분 등대가 아름다운 가사도에 정박한다. 가사도 등대에 이르자 가사군도의 대소동도, 마도, 가덕도, 외공도, 접우도 섬이 주옥처럼 펼쳐진다.

다시 오후1시, 소성남도에 도착한다. 섬 주위로 둘러 쳐진 해식애 절벽이 아름답다. 소성남도에서 대성남도까지는 불과 5분 거리다. 1시 40분 상조도의 돈대산과 하조도의 돈대산이 바로 앞으로 보이는 옥도에 도착한다. 옥도에서 서쪽으로 바라보자 기암절벽으로 기다랗게 둘러싸인 내병대도와 외병대도가 보인다. 오른쪽으로 환경부에서 특정도서로 지정한 백야도의 암릉이 멋있게 펼쳐진다. 오후2시 30분, 눌옥도에 드른 뒤 갈목, 진목도를 거친다. 이어 상조도의 유목(섬등포)을 거친다. 율목은 상조도의 전망대(도리산 전망대) 아래에 자리 잡은 상조도의 관문이다. 상조도와 하조도를 연결하는 조도대교를 건너자 우측으로 하조지맥인 돈대산과 신금산을 연결하는 능선이 기다랗게 조망된다. 3시 40분, 조도의 관문인 하조도의 창유항(어류포항)에 도착한다. 조도면은 진도군 7개 면 중의 한 면이며, 154개 섬으로 이루어져 있다. 그 중 유인도는 35개, 무인도는 119개가 있다.

상조도 돈대산 전망대(도리산 전망대라고 한다)에 오르면 조도군도의 섬들이 마치 새떼처럼 보여 조도를 한국의 하롱베이라고도 부른다. 조도대교를 거치고 공사가 한창인 라배대교를 지난다. 왼쪽으로 조대 돈대산의 암릉이 멋지게 조망되고 멀리 관매도가 보인다. 이어 관사도, 소마, 모도,

대마도를 거치고 관매도로 향한다. 남쪽으로 관매도의 아름 다운 풍경이 보이기 시작한다. 관매도는 섬의 풍경이 아름다워 많은 여행객들이 찾는 섬이다. 오후 5시, 드디어 관매도에 도착한다. 동거차도를 거치고, 여행의 마지막인 서거차도에 도착한다. 목포 연안여객선터미널에서 출발해 8시간 30분이 소요되는 여정이 마무리된다.

◆ 아름다운 섬 여행길 손꼽혀

섬사랑10호가 운항하는 항로는 국가보조항로다. 국가보조항로는 선사가 사업성 부족으로 여객선 운항을 기피하는 항로를 보조항로로 지정하고 국가가 결손액을 지원해 도서주민의 교통수단을 확보해 주는 것이다.

섬사랑10호의 목포~서거차도 항로는 도서지역의 주민들이 이용하는 느림보 항로(시속 18~20㎞)이지만, 섬 여행을 즐기는 섬 마니아들이 여행하는 데는 최고의 코스다. 조도는 우리나라의 읍·면 중에서 섬이 가장 많은 곳이기도 하다. 1981년 다도해해상국립공원으로 지정됐다. 섬사랑10호의 운항 항로는 조도의 다도해해상국립공원을 경유한다. 여행 중 배의 좌우에서 바라보는 다도해의 아름다운 풍경에 눈을 떼려야 뗄 수 없는 최고의 유람선 여행길이다.

목포~서거차도의 요금은 2만5천300원이지만, 7시간 30분 동안 즐기는 미니 크루즈 유람선 여행 항로는 우리나라에서 다도해 풍경이 가장 아름다운 섬 여행길로 꼽힌다. 백패커들은 여행 계획만 잘 수립한다면, 원하는 기항지마다 내려서 한 달이나 두 달을 머무르면서 여행할 수 있는 최고의 코스이기도 하다.

섬 여행을 좋아하는 남도섬 여행밴드 회원 주춘옥(63·강원 태백시)씨는 "이렇게 아름다운 섬 여행 코스는 없는 것 같다. 8시간이 넘도록 아름다운 다도해를 바라보며 여행하는 코스는 대한민국에서는 유일한 것으로 안다. 가는 곳마다 감탄이다"고 소감을 밝혔다. 주춘옥씨는 1년에 서너번은 이 항로를 여행한다고 한다.

● 여행 TIP

계획을 세울 때 출발한 날과 돌아오는 날의 일기예보를 확인해보고, 출발해야 한다. 습도도 안개와 관련이 있기 때문에 잘 살펴보아야 한다. (습도가 80% 이상인 경우 해상에 안개가 끼어 있는 경우가 많다.) 섬주민이 살기는 하나 가끔씩 섬을 비워서 임시로 무인도가 되는 경우도 허다하다. 섬사랑10호 선장에게 문의하면 알 수 있다.

섬을 여행할 때 제일 중요한 것은 섬사랑10호 선장의 휴대폰 전화번호를 반드시 입력해야 한다. 섬사랑10호는 기항지에 항상 기항하는 것이 아니라, 기항지에 내릴 사람과 승선하는 사람이 있으면 기항한다. 섬에서 반드시 승선과 하선 여부를 기항지에 도착하기 전에 선장에게 알려주거나, 승

선할 때 섬에 사는 주민들에게 도움을 요청하면 된다. 여행 중 어려운 일이 발생되면 섬파출소, 섬 보건지소, 지방자치단체의 출장소를 방문하면 된다.

● 교통편

아침 8시 30분에 목포연안여객선터미널에서 출발한다. 모든 섬 여행에서 중요항으로 조도 창유항과 쉬미항을 기준으로 활용하면 편리하다. 쉬미항쪽은 진도읍쪽이 가까워 택시 이용하면 편리하다. 진도 팽목항에서는 배시간에 맞추어 군내버스가 대기한다. 진도읍까지 30분 소요된다. 요금은 1천원이다. 진도 팽목항~조도 창유항 1일 약 30분 간격으로 수시 운행한다. 요금은 4천200원이다.

● 먹거리와 머물곳

기항지마다 민박집과 식사를 할 수 있는 민박집들이 많지 않다. 백패커 여행을 계획한다면 상관없지만, 이 코스는 먹고 자는 곳이 불편한 코스이다. 관매도, 상조도, 하조도에는 민박집이 많다. 가사도, 동거차도, 서거차도, 맹골 죽도에는 민박집이 있다. 대부분 민박집에서 식사를 겸한 곳이 많다.

● 주요 관광지

상조도 도리산전망대, 하조도하조도 등대, 관매도 8경, 병풍도 등 많다. 관매도 8경과 병풍도는 유람선을 대절해야 한다. 진도의 팽목항에서 출발하는 섬사랑 9호를 연계하여 여행하면 재미나는 섬 여행이 될 것이다. 창유항에서 도착해서 진도 팽목으로 가는 불편함이 있다.

● 준비물

장거리 여행이므로 간식과 물, 도시락 2개를 필수적으로 준비해야 한다. 주민등록증(운전면허증), 휴대폰충전기, 배낭에 개인적인 물품을 준비하면 된다. 섬에서는 카드가 사용되지 않으므로 현금을 넉넉하게 준비해야 한다.

서남해안 생활세라믹 산업의 혁신성장 기반 조성에 관한 연구

정서경* · 조영석** | 국립목포대학교

Ⅰ. 서론

생활세라믹(Life Ceramics) 산업은 일상 생활 속 위생도기, 생활도자기, 벽돌, 타일 등 실용성과 미적 가치를 동시에 지닌 산업군으로, 전통 산업이자 고부가가치 창출이 가능한 융합형 산업이다. 특히, 전라남도 서남권에 위치한 무안군은 고려청자, 무안 분청사기 등 도자문화의 맥을 잇는 전통과 함께 현대 생활세라믹 산업의 중심지로 부상하고 있다.

본 연구는 전남 서남권 지역 도자의 역사와 무안도자 사례를 중심으로 생활세라믹 산업의 현황과 과제를 분석하고, 혁신기반 조성을 위한 전략적 과제 도출을 목적으로 한다.

Ⅱ. 이론적 고찰 및 산업 현황

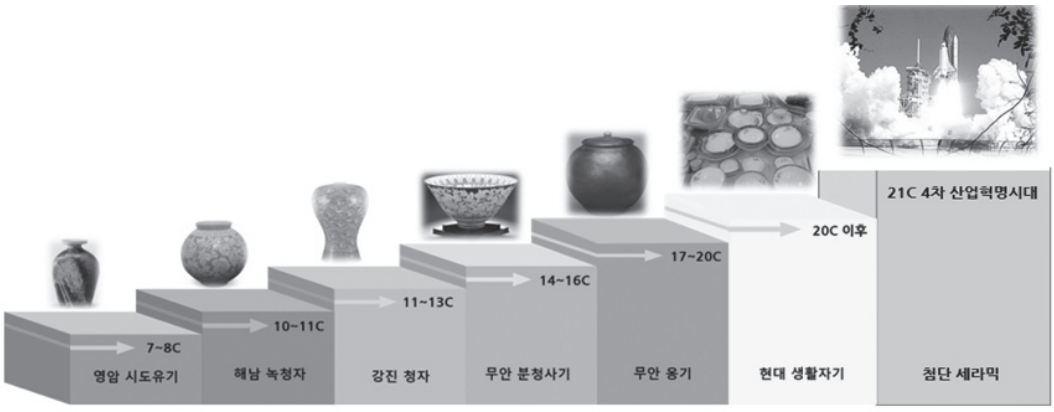
2.1 생활세라믹 산업의 개념

생활세라믹 산업은 광물 원료를 열처리하여 만든 비금속 무기 재료를 기반으로 하며, 기능성과 심미성을 동시에 요구받는다. 이 산업은 전통세라믹(도자기, 유리, 내화물 등)과 첨단세라믹(파인세라믹, 바이오세라믹 등)으로 분류되며, 생활세라믹은 전자, 건축, 의료, 주거, 식기 산업 등과 연관되어 다각도로 성장하고 있다.

* 국립목포대학교 헬스케어도자명품화사업단 학술연구교수, e-mail: yugao@mokpo.ac.kr
** 국립목포대학교 경영학부 교수, e-mail: yscho@mokpo.ac.kr

2.2 전남 서남권 도자산업의 역사적 전통과 무안 도자산업의 집적 현황

전남 서남권에는 오랜 역사에 걸쳐 영산강 도자산업벨트를 구축하여 왔다. 현대에는 무안 청계면을 중심으로'전국 최대의 생활도자클러스터'를 형성하고 있고, 강진은 고려청자문화특구로 전통의 맥을 이어가고 있다. 시대별로는 삼국시대 질그릇, 옹기에서 시작되어 영암 시유도기(7~8C)→해남 녹청자(10~ 11C)→강진 청자(11~13C)→무안 분청(14~16C)→무안 옹기(17~20C)→현대 생활자기(무안/목포)(20~21C)→첨단 파인세라믹(목포/영암)(21C)으로 국내 도자기 역사를 계승 발전하고 있다. 이러한 배경하에 전남 서남권에는 160여개 도자업체가 있으며, 특히 무안군 청계면을 중심으로 반경 10km 이내에 75여 개의 도자업체가 입지해 있다. 2024년 기준 연매출은 약 420억 원, 종사자는 약 417명이며, 전국 생활도자 생산량의 약 60%를 공급하고 있다. 특히 2023년 11월 "무안 도자복합산업특구", 2025년 3월 "도자소공인 복합지원센터"로 지정되면서 산업화, 관광화, 융복합화 전략이 본격화되었다.



〈전남 서남권 시대별 도자산업 발전 과정〉

Ⅲ. 전남 생활세라믹 산업의 주요 과제와 기회

전남 서남권 중에서도 무안군은 전통과 현대가 공존하는 전국 최대 규모의 생활도자 산업 기반을 보유하고 있음에도 불구하고, 산업 내외부 환경의 급격한 변화에 따라 다양한 구조적 도전 과제에 직면하고 있다. 그러나 동시에 이를 혁신 성장의 기회로 전환할 수 있는 전략적 요인들도 다수 존재하며, 이들 간의 균형잡힌 분석을 통해 향후 산업정책의 방향성을 제시할 수 있다.

3.1 주요 과제

(1) 제조 기반의 기술 경쟁력 부족

무안 지역 도자소공인 대부분은 전통적인 수공 방식에 의존하고 있으며, 공정 표준화, 스마트팩토리화, 품질 일관성 확보 등 기술적 대응이 부족하다. 특히 자동화설비, 유약기술, 정밀소성기술 등에 대한 투자가 미흡하여, 고부가가치 세라믹 제품(파인세라믹, 친환경 도자 등) 시장 진입이 어려운 상황이다. 예를 들어, 2024년 기준 무안 도자소공인의 90% 이상이 소규모 개인 사업자이며, 기계설비보유율은 30% 미만에 불과하다. 이는 생산성 저하 및 납기 대응력 부족으로 이어져 기업 간 경쟁에서 불리한 구조를 낳는다.

(2) 유통 및 브랜딩 역량 부족

무안 도자제품은 품질 면에서 경쟁력이 있음에도 불구하고, 통합된 지역 브랜드가 없고, 대부분은 OEM 또는 납품형태로 판매되고 있다. 자체브랜드를 갖춘 업체 비율은 10% 내외이며, 소비자에게'무안도자'라는 정체성을 각인시키는데 실패하고 있다. 또한 오프라인 중심의 전시·판매 구조에 의존하여 온라인 유통 플랫폼 진출이 지연되고 있으며, 글로벌 전시회, 수출 상담회, e커머스 플랫폼 입점 등 판로개척 활동이 매우 부진한 실정이다.

(3) 제도적 인식과 행정지원의 한계

도자산업은 지역 문화산업이자 제조업이지만, 행정 시스템에서는 이원적으로 관리되고 있다. 문화예술, 관광, 산업경제부서 간의 역할이 명확하지 않아 산업육성 전략이 단절되며, 도자특구 지정 이후에도 후속 정책들이 부진한 상태이다. 소공인 지원정책 역시 특화상품 개발 중심의 내재적 활동에 그치고 있으며, 창업부터 R&D, 판로개척, 수출까지 연계된'라이프사이클형'지원 시스템은 구축되어 있지 않다.

3.2 기회 요인

(1) 정부공모사업 선정 및 특구 지정

2025년 3월 무안군은 중소벤처기업부의'소공인 복합지원센터 구축·운영사업'에 최종 선정되었으며, 전남도 유일의 소공인 클러스터 지원 인프라로 인정받았다. 이 사업은 국비 25억, 지방비 25억 원 규모로, 향후 3년간 인프라 및 인재양성, 판로개척, 마케팅을 포함한 복합 기능을 수행하게

된다. 또한 2023년 11월 무안 도자복합산업특구로 지정되면서, 규제특례, 기반조성사업, 문화관광 연계사업 등 다양한 공공지원의 우선 대상지가 되었다.

(2) 입지 조건의 전략적 우위

무안은 전남도청이 위치한 남악신도시를 포함하고 있으며, 무안국제공항, 목포역, 서해안고속도로 등 육·해·공 인프라가 완비된 물류 요충지이다. 이를 통해 향후 도자기 수출 및 외국인 관광 연계를 통한 산업 다각화가 가능하다. 특히 공항 인근 관광특구와의 연계로 도자 체험 관광 패키지 상품 개발 가능성도 매우 크다.

(3) 지역대학 및 외부 협력자원의 존재

목포대, 초당대, 목포과학대 등 지역대학은 디자인, 전통문화, 공예, 재료공학 등 도자 산업과 직접 관련된 전공이 개설되어 있으며, 창업보육센터, 산학협력단과의 연계도 가능하다. 특히 목포대는'생활세라믹 산업 기술고도화'를 주제로 다수의 국책사업 경험이 있어 향후 도자복합지원센터의 기술 지원기관으로 기능할 수 있다.

(4) 산업 간 융합 트렌드 부합

생활도자기와 감성 소비, 힐링, 명상 등과 관련된 라이프스타일 융합형 산업에 대한 수요가 증가하고 있다. 무안의 도자기는 전통성과 자연주의 디자인이 조화를 이루고 있어, 최근 주목받는 슬로우라이프, 로컬라이프, 핸드크래프트 시장에 최적화된 특성을 보유하고 있다.

또한 ESG 경영 및 지속가능 소비가 확산되면서, 무안의 친환경 황토 기반 도자기는 향후 친환경 인증을 통해 프리미엄 수요를 창출할 수 있다.

Ⅳ. 혁신기반 조성을 위한 전략 제언

생활세라믹 산업의 지속 가능한 발전을 위해서는 개별 소공인의 생존 경쟁력을 넘어서 산업 생태계 전반을 혁신할 수 있는 기반이 필요하다. 이에 따라 전남 서남권 및 무안 도자산업의 구조적 혁신을 위한 3대 전략 축과 9대 실행과제를 제안한다.

4.1 산업 인프라 구축 전략: 복합지원센터 중심의 거점화

(1) 기능 통합형 복합지원센터 설립

2025년부터 추진되는'무안도자소공인 복합지원센터'를 단순 장비지원센터가 아니라, 창작·생산·디자인·판매·체험이 통합된 복합 공간으로 기획할 필요가 있다. 이를 위한 주요 기능은 공동작업장, 디자인 랩, 스마트제조공방, 전시판매장, 체험교육장, 온라인콘텐츠실 등을 제공할 수 있도록 구성되어야 한다.

(2) 디지털 제조 및 스마트 전환 기반 조성

스마트 전기가마, 3D 프린터, 디지털 글레이징 장비 등 첨단 설비 도입하고, 제품 설계부터 생산, 마케팅까지 통합된 디지털 관리 체계(MES, ERP) 도입할 필요가 있다.

(3) 산학협력 R&D 시스템 구축

목포대 세라믹산업기술연구소와 전남 TP 세라믹산업센터 등과 연계하여 기업맞춤형 R&D 지원 프로그램 운영하고, 지역 공예 고등학교 및 대학교와 연계한 청년 도예창업 프로그램을 추진할 필요가 있다.

4.2 시장 연계 전략: 유통 혁신 및 글로벌 진출

(1) 온·오프라인 유통망 다변화

'무안도자 통합몰' 구축 및 네이버 스마트스토어, 크라우드 펀딩 플랫폼 입점을 지원하고, 공항 면세점, 호텔, 미술관, 복합쇼핑몰 등에 입점하는 고급화 전략을 병행하여야 한다.

(2) 공동브랜드 및 BI 구축

무안도자 공동브랜드(BI) 개발 및 브랜드 인증제 운영하는 동시에 지역 공방 제품에 공통 라벨을 부착하여 브랜드 통일성을 강화할 필요가 있다.

(3) 글로벌 전시·수출 프로그램 강화

글로벌 경쟁력을 확보하기 위하여 밀라노, 프랑크푸르트, 상하이 등 국제 도자·리빙 박람회 공

동 참가하는 방안도 추진하며, K-세라믹 글로벌 판촉전, 유럽·동남아 등에도 목포대 G-TEP 사업과 연계 활용하는 방안이 필요하다.

4.3 융복합 확장 전략: 문화·관광·예술과의 연계

(1) 도자체험관광 상품 개발

공방 투어, 전통 도자기 체험, 장인과 함께하는 1일 워크숍 등 관광상품화를 활발하게 추진하며, 무안국제공항, 남악신도시, 목포항 등과 연계한 복합 관광코스를 기획하여 온/오프라인 판매 및 체험관광을 통한 판매 전략도 필요하다.

(2) 전통문화자산 콘텐츠화

무안 분청사기, 귀얄문, 박지기법 등 전통 기법을 활용한 디지털 콘텐츠를 제작하고, 지역문화예술기관과 협업해 도자 아카이브 및 도예 디지털 뮤지엄 구축하는 방안이 필요하다.

(3) ESG 기반 지속가능 전략

무안 황토, 지역 점토 등 친환경 소재 인증 획득 및 마케팅 활용 전략을 구사하고, 지역사회와 함께하는 리사이클링 프로그램, 탄소중립형 생산공정 전환 지원이 요구된다.

V. 결론

생활세라믹 산업은 전통과 기술이 결합된 융복합형 고부가가치 산업으로, 지역 특화산업과 국가 전략산업 간 접점에서 성장 잠재력을 지닌 분야이다. 무안 도자산업은 전국 최대의 생활도자 클러스터를 보유하고 있음에도 불구하고, 그동안 전통공예 수준의 영세 구조와 내수 중심의 판로 제약, 기술 고도화 지체 등으로 산업화의 정체를 겪어왔다.

그러나 최근 무안 도자복합산업특구 지정(2023.11월)과 소공인 복합지원센터 구축사업 선정(2025.3월)을 계기로, 지역 주도의 산업혁신 기반을 조성할 수 있는 획기적인 전환점에 직면하고 있다. 즉, 무안이 한국 생활세라믹 산업의 미래 거점으로 도약할 수 있도록 본 연구는 무안 생활세라믹 산업의 혁신성장 기반 전략을 체계화하고자 하였다.

참고문헌

무안군. (2024). “무안군, 도자문화산업 융복합 혁신 클러스터 구축을 위한 ‘무안행도 프로젝트’본격 추진, 2024. 9. 3 무안군 보도자료

무안신문. (2023). “2028년까지 무안도자산업 성장 기반 마련 – 3개 분야 12개 특화사업에 233억원 투입, 2023.11.29.일자 무안신문

이윤선. (2022). 무안만에서 처음 시작된 것들. 무안문화원.

Khan, M. I., Chhetri, A. B., & Islam, M. R. (2007). Community-based energy model: a novel approach to developing sustainable energy. Energy Sources, Part B, 2(4), 353-370.

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

6분과

해양사회인류

인류세 인문학 담론

인류세 시대 바다거북과 동양 전통 대모공예	**주경미**	충남대학교
동아시아 마조신앙의 해양문화적 특징과 의미 : '마조 정체성'의 형성과 변화를 중심으로	**홍석준**	국립목포대학교 도서문화연구원장
한반도 도서 해안지역 태평양전쟁유적의 현황과 조사연구의 방향	**김민영**	군산대학교
인류세 시대, 경남 해녀의 지속가능성에 관한 탐색적 연구	**고지영**	경남연구원
바다와 인간 사이의 선물교환 : 법성포단오제 중 용왕제의 '헌식의례'	**박경재**	국립목포대학교 대학원
포획과 보호의 경계 : 낚시 문화 속 해양 보호의 상징성과 담론	**박주형**	동아대학교 석당학술원 인문학연구소
수산물과 음식 궁합에 관한 고찰	**임여호**	전남대학교 어업기술연구소
간호대학생의 웰다잉 인식에 대한 연구 – 해안지역 포항시를 중심으로	**정옥분** **김복랑**	선린대학교
해양도시 울산 주민 건강조사 (2024년도지역사회건강조사 통계를 기반으로) → 2차조사	**김연옥**	선린대학교
섬과 어촌의 지역소멸과 지역재구성	**이창언**	전 영남대학교

인류세 시대 바다거북과 동양 전통 대모공예

주 경 미 | 충남대학교

인류세(人類世, Anthropocene) 시대는 인류가 지구의 지질이나 생태계에 미친 영향에 주목하여 제안된 지질 시대 구분 중 하나로서, 21세기 현대 사회 문화 연구에 가장 중요하나 개념으로 등장하고 있다. 인류세 시대의 시작이 언제부터인지에 대해서는 학자마다 이견이 있으나, 지구 환경의 변화와 플라스틱 오염시대로 대표되는 현재 21세기는 인류세의 현재 진행형 상태라고 할 수 있다. 인류세라는 용어는 지질 시대 구분이긴 하지만, 인류에 의한 해양 오염이 심각해지고 해양 동물들의 멸종이 가까워지고 있는 지금의 바다는 인류세의 영향을 크게 받으며 환경이 나빠지고 있다. 이 글에서는 인류세 시대 바다의 여러 멸종위기 동물들 중에서도 열대 바다에서 살고 있는 바다거북과 인간과의 관계에 주목하여, 동양 전통 대모공예(玳瑁工藝, Tortoise Shell Crafts)의 역사적 기원과 발전 과정이 바다거북의 멸종에 어떤 영향을 미쳤는지를 검토하고자 한다.

대모공예는 대모거북이라고 알려진 아열대 기후의 바다거북에서 나오는 부산물을 응용하여 발전한 동양의 전통 공예이다. 대모공예의 재료로 사용되는 대모는 거북이 등껍질이라고 알려져 있지만, 실제로는 바다거북의 등껍질과 배껍질, 그리고 연골조직들을 포함하고 있다. 또한 대모공예에 사용되는 바다거북도 한 종류가 아니라 3종 이상이었던 것으로 보인다. 대모공예의 기원은 멀리 고대 이집트에서부터 찾아볼 수 있지만, 동아시아에서는 대체로 한대 이후부터 크게 발전한 것으로 보인다. 여기에서는 먼저 대모공예의 재료가 되는 바다거북의 종류와 생태를 살펴 본 후, 동아시아지역을 중심으로 대모공예의 기원과 역사적 전개를 살펴 보겠다. 마지막으로는 멸종위기종인 대모거북의 보존을 위해서, 동양 전통 대모공예가 나아갈 길을 살펴보고자 한다. 사실 값비싸고 귀한 대모의 대안 재질로는 이미 18세기 이후부터 유럽에서 인공합성물질은 플라스틱이 개발되어 왔다. 인류세에서 대모의 대안으로 개발되었던 플라스틱이 바다거북을 또다른 방식으로 죽이고 있는 생태적 비극을 성찰하면서 전통 공예의 향방을 찾아나가는 것이 향후 중요한 과제가 될 것이다.

고대 동양 문헌에 기록된 “대모(玳瑁)”는 대모거북의 껍질에서 나온 진귀한 보물로 여겨져 왔다.

아름다운 색과 반투명하고 독특한 재질로 인하여, 일찍부터 값비싼 보석처럼 취급되었으며, 단독의 장신구나 도구를 제작하는데에 사용되거나 가구나 기물에 붙여서 장식하기도 했다. 문헌에서는 대모를 "瑇瑁", "蠌蝐", "瑇玳" 혹은 문양이 있는 껍질이라는 뜻의 "문갑(文甲)"이라고도 썼으며, 일본에서는 "별갑(鼈甲/べっ甲, bekko)"이라고도 한다. 동아시아에 현존하는 대모공예품은 한대(漢代) 이후의 고분에서 출토되는 예들이 비교적 오래된 것이다. 기원전 2세기경의 호남성 장사 마왕퇴 고분에서는 대모벽(玳瑁璧)과 대모잠(玳瑁簪), 대모장식 그릇 등 다양한 종류의 대모공예품이 발견되어, 남방 해로를 통해서 대모가 전래되었음을 알 수 있다.[1] 또한 기원전후의 한반도 평양의 낙랑시대 고분들에서도 다양한 대모 장신구와 대모제 도구 등이 출토되어, 해로를 통한 대모의 교역과 유통이 이미 기원전후의 동아시아에 널리 확산되어 있었음을 알 수 있다.

대모공예의 재료가 되는 대모거북은 일반적으로 "매부리바다거북(Hawksbill Sea Turtle, 학명 Eretmochelys imbricata)"으로 알려져 있다. 그러나 실제로 대모공예의 재료로 사용된 바다거북은 매부리바다거북 이외에도 "푸른바다거북(Green Sea Turtle, 학명 Chelonia mydas)"과 "붉은바다거북(Loggerhead Sea Turtle, 학명 Caretta Caretta)" 등도 포함된다. 바다거북은 현재 모두 7종으로 분류되고 있는데, 그중에서 3종 정도가 대모공예의 주요 재료로 사용되어왔던 것이다. 이 세 종류의 바다거북은 모두 아열대기후의 바다에서 살고 있으며, 한반도에서도 가끔 관찰되는 바다거북이기도 하다. 1949년부터 2016년까지 한국 연안에 보고된 바다거북 출현사례는 총 148건인데, 그중에서 푸른바다거북 출현이 87회로 가장 많고, 그 다음은 붉은바다거북으로 62회 출현했다. 대모거북이라고 불리는 매부리바다거북의 출현은 5건에 불과하다.[2] 그외에 한반도에서는 바다거북 중에서 가장 대형에 속하는 "장수거북(Leatherback Sea Turtle, 학명 Dermochelys coriacea)"도 드물게 출현하고 있는데, 장수거북의 경우에는 등껍질의 색상이 어둡고 단조로우며 케라틴 성분의 단단한 인갑(鱗甲, scute)가 없어서 대모공예의 재료로 사용되지는 않는다.

매부리바다거북, 푸른바다거북, 붉은바다거북은 모두 등껍질(등판/背甲, carapace)과 배껍질(배판/腹甲, plastron)을 가지고 있는데, 그중에서 특히 등껍질의 문양이 얼룩덜룩하며 아름다워서 일찍부터 대모공예품의 재료로 사용되어 왔다. 등껍질은 케라틴 성분의 인갑으로 구성되어 있으며, 문양과 색상이 아름답고 반투명한 얇은 박판을 떼어 내어 공예품의 재료로 사용된 것이다. 또한 이 세 거북의 경우에는 배껍질 안쪽에 붙어 있는 연골조직의 색상이 아름답고 독특한 질감을 가지고 있어서 대모공예의 가장 귀중한 재료로 여겨져 왔다. 이 연골조직은 "칼리피(Calipee)"라

1) 劉芳芳, 2021,「漢代玳瑁器初步研究」,『東南文化』2, pp. 1-13.

2) 김일훈 외, 2017,「국내 바다거북류의 출현 현황과 주요 출현 2종의 형태적 특징」,『한국수산과학회지』50-3, pp. 311-318.

고 부르는데,[3] 일반적으로 고대 동양의 대모공예품 중에서 호박(琥珀, amber)과 비슷한 연한 노랑색, 혹은 주황색의 반투명하고 아름다운 재질로 만들어진 것들이 이 연골조직으로 만들어진 것이며 이것도 역시 "대모(玳瑁)"로 알려져 왔다. 대체로 매부리바다거북과 푸른바다거북의 연골조직이 가장 아름다운 색상을 가지고 있다고 알려져 있으며, 근대 서양에서는 이 배껍질 안쪽의 연골조직로 만들어진 머리장식이나 장신구들을 고가의 사치품으로 애호하였다.

인류 역사에서 대모공예가 언제 어디서 처음 시작되었는지는 확실하지 않다. 그렇지만 적어도 기원전 1500년경 고대 이집트에서 열대 바다에서 잡아온 거북이 등껍질을 보물로 인식하고 장신구나 기물의 제작에 사용했던 것은 확실하다. 유명한 이집트의 하트셉수트(Hatshepsut, r. 1379-1358) 여왕의 장제전 부조에는 여왕이 푼트(Punt)에 보냈던 원정대가 가져온 갖가지 보물을 표현해 놓았는데, 그중에 바다거북의 껍질, 즉 대모가 포함되어 있다. 그외에도 고대 이집트의 장신구 중에는 대모로 만들어진 예들이 종종 확인된다고 한다. 대모거북 자체가 아열대 해안에서 살기 때문에, 이집트에서 사용된 대모는 홍해와 인도양, 그리고 아프리카의 뿔 지역에서 잡혔을 것이라고 추정된다. 또한 이집트의 영향을 받으면서 그리스와 로마에서도 바다거북의 등껍질을 이용한 악기나 공예품을 제작했던 것이 확인된다.

대모공예의 재료가 되는 세 종류의 바다거북은 전 세계의 해양을 누비며 다니는 아열대 해양 생물이다. 이 세 종류의 바다거북은 이미 멸종위기종으로 보고되어 국제간 거래가 금지된지 오래이다. 1960년 세계자연보전연맹(International Union for Conservation of Nature, 이하 IUCN) 제7차 총회에서 야생생물의 멸종을 막기 위한 국제거래의 관리가 필요하다는 의견이 처음 제시된 이후, 10여년간 논의가 진행되어 1969년 IUCN 제10차 총회에서는 〈야생생물종의 수출입, 환적에 관한 협약(Convention on the Import, Export and Transit of Certain Species of Wild Animals and Plants)〉 초안문이 작성되었다. 이후 1973년 3월 〈멸종위기에 처한 야생동식물종의 국제거래에 관한 협약(Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, 이하 CITES/멸종위기종협약)〉이 합의되어 1975년 7월 발효되었다. 2024년까지 CITES 협약에 비준한 국가는 185개 국가이며, 한국은 1993년에 가입하였다. 바다거북 7종은 모두 초기부터 CITES 협약 부속서에 등재되어 있는 심각한 멸종위기종이다. 그렇지만, 바다거북의 불법 남획은 지금도 상당히 널리 진행되고 있어서, 심각한 멸종 위기를 맞이하고 있다.

바다거북의 불법 남획 목적은 대부분 대모공예의 재료를 구하기 위한 것이다. 대모공예의 주재

3) Kolby, J. E. (권선만 · 노태원 번역), 2021, 『육지 및 민물거북류 식별 안내서: 거래되는 형태를 중심으로』, 인천: 국립생물자원관, pp. 57-59.

료가 되는 매부리바다거북의 경우에는 독이 있어서 식용으로는 사용하기 어렵다고 알려져 있으며, 다른 두 종류의 거북도 식용으로 사용하지는 않으나, 동아시아에서는 일찍부터 대모가 약으로도 알려져 있었기 때문에 약용으로 구하기도 한다. 대모공예는 17세기 이후 유럽에서도 가구나 장신구의 장식을 위해서 사용되기도 했으나 주생산지역은 일본과 스리랑카, 베트남 등으로 알려져 있다. 동아시아와 동남아시아의 대모공예는 기원전 2세기경 한나라때부터 본격적으로 발전하기 시작했으며, 남방 해로를 따라 중국, 한국, 일본으로 유통되며 발전했다.

중국 문헌에서 대모가 등장하는 것은 상대(商代)의 갑골문에서부터라고 알려져 있지만, 현존하는 대모 관련 공예품들은 기원전 2세기경 한대 유적에서부터 확인되고 있다. 최근 전근대 중국의 대모 유통과 관리에 대한 이완석의 연구에 의하면, 한대 이후 대모는 광동성, 광서성, 해남성, 그리고 베트남 북부 등에서 공물로서 중국 정부에 바쳐졌다고 한다. 이미 한대부터 대모로 만든 비녀와 장신구가 널리 사용되었으며, 남북조시대와 당대를 거쳐 송대까지 대모는 남방 해양에서 구하는 가장 귀한 보물 중 하나로 인식되었다. 중국에서는 송 태종(太宗)연간인 971년 대모를 비롯한 남방의 사치품의 일반 사용을 금지하는 조서가 내렸으며, 인종(仁宗)과 고종(高宗) 연간에는 대모를 구하기 위해서 거북이를 잔인하게 죽이는 것을 막기 위해서 대모의 사용을 금지하는 조서가 내렸다.[4] 이러한 예들로 보아, 중국에서는 송대 이후 대모공예가 황실에 의해서 통제되고, 사치품으로서 상류층에서만 한정적으로 사용되었던 것으로 보인다.

한국에서는 한나라와의 교류를 통해서 낙랑시대에 대모공예가 전래된 것으로 보인다. 기원후 1세기경의 고분으로 알려진 평양 석암리 9호분에서는 피장자의 허리에서 길이 12.95cm, 두께 2.2mm의 비교적 두꺼운 대모장식이 발견되었는데, 이는 대모로 만들고 흑칠을 한 것이다. 형태는 납작하고 긴 빗치개 형태로서 허리띠에 매달고 다니던 도구로 추정된다.[5] 평양의 낙랑고분에서는 기원전후의 시기 고분에서부터 대모공예품들이 종종 발견된다. 석암리 258호분과 정백리 151호분 등에서 발견된 대모공예품들은 비녀나 소형장식품 등으로서, 제법 두께가 두껍고 상태가 좋은 것들이 많다.

한반도에서는 삼국시대부터 통일신라시대를 지나 고려시대까지 대모가 귀한 공예 재료로 사용되었다. 639년 백제 무왕의 왕비가 발원한 익산 미륵사지 석탑에서는 백제 왕실에서 사용했던 것으로 보이는 고급스러운 도자(刀子)가 여러 점 출토되었는데, 그중에서 한 두 점은 칼집을 대모로 감싸 만들어서 매우 화려한 양식을 보여준다. 이는 7세기 백제 왕실에서 대모를 귀한 공예 재료로

4) 이완석, 2025, 「전근대 중국의 玳瑁 유통 및 관리」, 『史叢』 114, pp. 95-135.

5) 주경미, 2018, 「대모장식」, 『平壤 石巖里 9號墳』, 국립중앙박물관, pp. 130-131.

인식하고 사용했음을 알려주는 것으로서 중요하다. 미륵사지 석탑에서는 대모 뿐만 아니라 남방 해로를 통해서 수입된 진주가 대량으로 발견되어, 당시 백제가 남방 해로와 교역을 하고 있었음을 알 수 있다. 통일신라시대에는 대모의 사용이 상당히 보편화되어 있어서, 흥덕왕 연간에 내려진 복식금제에 의하면, 장식없는 대모로 만든 빗은 5두품의 여인까지 사용할 수 있었다.[6] 고려시대와 조선시대의 대모는 나전칠기의 장식을 위해서 사용되었다. 고려시대의 나전칠기는 다른 나라와는 달리 대모와 꼬은 은선 등을 함께 사용하는 것이 특징인데, 그중에서도 대모의 경우에는 뒤쪽에 색을 칠해서 화려하게 보이는 대모복채법(玳瑁伏彩法)이 사용된 것이 특징이다. 조선시대의 나전칠기에는 대모의 사용예가 많지는 않지만, 왕실이나 상류층에서 사용된 칠기 중에는 대모가 장식된 예들이 종종 보이고 있다. 조선시대 말기에도 대모와 어피, 꼬은 금속선, 금가루나 은가루 등과 함께 장식된 화려한 나전칠기들이 제작되어 대모공예의 명맥이 꾸준히 계승되었다.

일본에서는 8세기 중반 나라(奈良) 정창원(正倉院)에 소장된 여러 가지 악기와 칠기들 중에 대모가 장식된 예들이 많아서, 대체로 당나라의 영향을 받으면서 대모공예가 발전한 것으로 알려져 있다. 그렇지만, 백제에서 이미 대모공예가 발전해 있었음이 미륵사지 석탑 출토품에서 확인되고 있으며, 백제의 멸망 이후 백제 유민들이 다수 일본으로 건너가서 왕공귀족이 되었던 것으로 볼 때, 정창원의 대모공예 기술은 백제 유민들의 영향으로 발전한 것일 가능성도 있다. 이후 일본에서는 한동안 대모공예가 그다지 발전하지 않았다. 일본에서 대모공예가 급격하게 발전하는 것은 17세기 이후 포르투갈 상인을 비롯해서 유럽 상인들과의 교역이 시작되면서부터이다. 당시 유럽 상인들은 나가사키(長崎)를 중심으로 일본과 교역을 했는데, 일본에서 만들어진 대모 장신구나 공예품들을 동양 특산물로 전래했다. 일본 에도시대(江戸時代, 1603-1868)에 만들어진 대모제 비녀나 머리장식, 장신구, 가구 등은 당시 유럽 문화에도 큰 영향을 미치면서 전세계적으로 사치품으로서의 대모 유행이 일어났다. 에도시대 나가사키는 전세계 대모공예의 중심지가 되었고, 이때부터 일본인들은 전세계로 나아가서 바다거북을 남획하기 시작했다. 물론 이러한 바다거북의 남획은 일본인들만 한 것이 아니다.

대항해시대 이후 유럽에서는 인도, 아프리카, 일본, 중국 등에서 전해진 대모를 보석에 버금가는 귀중하고 값비싼 사치품 재료로 여겨서, 장신구와 가구 및 기물 장식에 본격적으로 사용하기 시작했다. 그리하여 유럽의 사치품 소용에 의해서 바다거북의 남획은 전세계적으로 진행되기 시작했다. 근대 유럽의 아르누보시대와 아르데코시대에는 진주, 대모, 상아 등과 같은 아열대 동물들에게서 얻어진 이국적이면서도 아름다운 자연산 재료를 바탕으로 만들어진 사치품들이 크게 유행을

6) "五頭品女 … 梳用素玳瑁已下." 『三國史記』 卷33, 雜誌2, 色服.

했다. 이미 17세기부터 영국의 존 오브리세트(John Obrisset, 1650-1728)나 프랑스의 앙드레 샤를르 불르(André-Charles Boulle, 1642-1732) 등과 같은 유명한 가구장인들이 대모를 이용하여 장식한 가구나 기물을 제작하기 시작했으며, 1852년 영국에서는 600명의 일꾼을 고용한 〈애버딘 빗 공방(Aberdeen Comb Works)〉과 같은 대규모의 작업장이 운영되기도 했다. 1920년대의 기록에 의하면 46-50톤의 대모, 즉 바다거북의 껍질이 세계 무역으로 유통되었는데, 이는 25000-28000마리 분량의 매부리바다거북에 해당하는 양이다.[7)]

이러한 대량의 바다거북 남획과 대모의 유통으로 인하여 바다거북의 멸종 위기는 20세기 초반부터 본격화되었다. 이와 함께 값비싼 상아, 대모, 서각(犀角) 등과 같은 자연산 사치품들의 대용품으로서 비교적 저렴한 모조 상아와 모조 대모 등이 19세기 후반경부터 등장하기 시작했다. 이러한 근대기 모조 상아와 모조 대모는 모두 인류세의 대표적 물질인 플라스틱으로 만들어진 것들이다. 현대의 플라스틱은 다양한 성분으로 만들어져 있지만, 초기의 모조품 제작에 사용되었던 것은 셀룰로이드(Celluloid) 성분이 중심이다. 셀룰로이드는 천연산 셀룰로스(Cellulose)에 장뇌(樟腦, camphor)를 섞고 화학처리를 해서 만든 인공 플라스틱이다. 셀룰로이드의 개발은 1869년 뉴욕의 존 웨슬리 하이얏트(John Wesley Hyatt, 1837-1920)가 당구공 제작을 위한 상아 대용품을 제작하면서 본격적으로 진행되었고, 이후 다양한 플라스틱 재료가 개발되었다. 그리하여 19세기 후반 이후부터는 대모와 상아의 모조품이 널리 유행하여, 진품과 모조품의 구별에 대한 여러 가지 이론이 발전했다.[8)] 케라틴 성분의 대모는 자연산 천연 플라스틱으로서, 셀룰로이드를 비롯한 다양한 인공 플라스틱, 즉 합성수지와는 완전히 구별되지만, 일반인들은 천연산과 인조품을 구별하기 어려운 경우가 많다.

현재 대모공예의 재료가 되는 바다거북들은 모두 멸종위기종으로 지정되어 국가간 거래가 금지되었지만, 아직까지도 대모공예가 활발하게 전승되고 있는 지역은 일본 나가사키 지역이다. 나가사키의 대모공예는 동양 전통공예이자 정창원 유물으로 대표되는 일본 왕실공예라는 측면에서 꾸준히 계승되고 있으며, 아직도 다수의 공방들이 운영되고 있다. 일본 내에서는 대모공예품에 대한 수요가 꾸준히 있으며 대모공예품의 거래도 활발하다. 문제는 바다거북의 밀렵과 밀수가 이러한 대모공예의 발달과 함께 이어지고 있기 때문에다. 한국에서는 전통 나전칠기 공방에서 고려시대

7) Parsons, James J. 1972. “The Hawksbill Turtle and the Tortoise Shell Trade.” Études de géographie tropicale offertes à Pierre Gourou. Préface de Louis Papy. Mouton · Paris: La Haye, pp. 45-60.

8) Pederson, Maggie Campbell. 2004. Gem and Ornamental Materials of Orgain Origin. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann, pp. 125-141; Hainschwang, Thomas and Laurence Leggio. 2006. “The Characterization of Tortoise Shell and Its Imitations.” Gems & Gemology 42-1, pp. 36-52.

및 조선시대 재현작 제작에 대모를 소량 사용하고 있는데, 대부분 근대기에 제작된 바다거북 박제품의 등껍질을 이용하는 경우가 많다.

동양 전통 대모공예의 재료가 되어 왔던 매부리바다거북, 푸른바다거북, 붉은바다거북은 이제 심각한 멸종위기에 처해 있다. 초기의 멸종 위기는 인간의 사치를 위한 남획으로 시작되었다. 그렇지만 CITES 협약 이후에는 남획 및 국가간 거래 금지가 비교적 엄격하게 지켜지고 있어서 남획으로 인한 멸종위기보다는 인류세시대의 환경 변화로 인한 멸종 위기 문제가 더 크게 대두되고 있다. 우선 해양의 플라스틱 오염에 의한 생태계의 파괴 문제가 있다. 플라스틱을 해파리인줄 알고 잘못 먹어서 죽은 바다거북의 사례나 플라스틱 밧줄에 걸려서 제대로 자라지 못한 바다거북의 사례가 전세계에서 보고되고 있다. 또한 사치품 대용품으로서 개발되었던 플라스틱이 급격하게 발전하면서, 이제 인간은 플라스틱을 통제할 수 없는 상태가 되었으며, 바다거북을 비롯한 다수의 해양 생물들이 플라스틱 오염으로 죽어가고 있다. 한편, 바다거북은 산란기의 모래 온도에 따라서 성별이 결정되는 생태적 특성을 지니고 있는데, 최근 지구온난화로 인하여 모래 온도가 급격히 상승하여 대부분의 개체들이 여성으로 태어나서 성별 균형이 파괴되고 있다. 이러한 멸종위기는 모두 인간이 불러온 인류세의 재앙이다.

향후 동양의 전통 대모공예는 대모 재료가 되는 바다거북의 멸종과 함께 종말을 맞을 것이 확실하다. 이미 근대기에 대모를 대용할 물질로서 인공합성수지가 개발되기 시작했고, 비교적 성공적으로 값싼 플라스틱 모조품들이 등장해서 거북이를 죽이지 않고도 비슷한 느낌과 재질의 물건들을 만들 수 있게 되었다. 그렇지만 대규모의 인공 플라스틱 소비는 대모거북을 죽이는 환경 오염을 불러오면서, 바다거북은 또다시 인간에 의해서 학살당하는 지경이 되었다. 향후 동양의 전통 대모공예는 이러한 해양 환경과 바다거북과 인간, 그리고 인간이 개발한 플라스틱이라는 새로운 물질의 상관관계를 고려하면서 플라스틱을 이용한 친환경적인 공예로 탈바꿈해야 살아남을 수 있을지도 모른다. 바다거북의 포획 방지 운동을 일본의 전통 대모공예가들이 먼저 실천해보는 것도 하나의 대안이 될 지도 모르겠다.

동아시아 마조신앙의 해양문화적 특징과 의미
: '마조 정체성'의 형성과 변화를 중심으로

홍 석 준 | 국립목포대학교 도서문화연구원장, 고고문화인류학과 교수

1. 머리말

한국 영화 〈관상〉의 마지막 부분에 다음과 같은 대사가 나온다. "나는 그간 파도만 보았는데 그것이 패착이다. 파도가 치는 것은 바람에 의한 것인데 바람을 보지 못했던 것이다." 파도가 일으키는 변화를 제대로 보기 위해서는 반드시 바람의 방향을 함께 살펴야만 한다. 결국 바람이 파도가 이는 모습을 만들어내기 때문이다. 따라서 변화의 파도를 추동하는 물결의 특성과 의미를 제대로 포착하기 위해선 무엇보다도 먼저 바람의 성격과 의미를 살펴야만 한다.

21세기 이후 글로컬 차원에서 해양과 섬, 항구, 해역, 해안, 해변, 강, 호수 등과 같은 물 전반에 관한 학문 내외적 관심과 실천에 대한 학술적, 대중적 수요가 급증하기 시작하였다. 특히 해양과 바다에 대한 관심은 그야말로 폭증하였다. 이는 해양실크로드의 역사와 문화, 사회, 생태에 대한 관심으로 이어졌다.

이처럼 21세기에 접어든 이래, 글로컬 차원에서 '바다'와 '섬'의 중요성을 인식하고, '지구 환경의 보전과 활용'이라는 총체적이고 미래지향적이며 창의적이면서도 도전적인 과제에 예전보다 더 많은 관심을 기울여야 한다는 주장이 세계 곳곳에서 우후죽순식으로 지속적으로 제기되었다. 바다와 섬이라는 주제에 주목하는 일, 즉 바다와 섬을 통해 바다사람들과 섬사람들의 삶, 나아가 인류 전체의 삶과 생활을 재조명하는 일은 역사적으로나 문화적으로 매우 중대한 의미를 지닌다.

항구는 바다와 섬, 그리고 육지를 서로 연계함으로써 섬과 바다를 통해 육지로 사람과 물자, 정보를 교류하는 것이 가능한 교통의 요지이면서 정보의 집결지이다. 더욱이 항구들 사이에는 소위 '교통 네트워크'가 형성되어 하나로 연결된다. 동아시아에서 이러한 역할을 수행했던 대표적인 항구도시 가운데 하나가 바로 취안저우(泉州, Qian Jou)이다.

이 글은 중국 해양실크로드의 주요 역사문화 항구도시 취안저우를 대상으로 동아시아 항구도시

의 사회문화적 구성(socio-cultural formation)과 문화정체성의 형성과 변화의 특징과 의미에 대해 역사적, 문화적 맥락에서 고찰하고, 동아시아 항구도시의 사회문화적 구성과 동아시아 해양신앙 중 대표적인 신앙 중 하나인 마조(媽祖, Mazu)신앙에 조미아(Zomia)[1] 개념의 적용 가능성을 탐색해 보고자 한다. 이를 위해 여기서는 취안저우 도시의 성격을 다문화사회로 규정하고, 이러한 문화적 특성이 형성, 변모하게 된 배경을 살펴본 다음, 이를 외래문화의 충돌, 즉 수용과 통합이라는 원리 또는 메커니즘 속에서 고찰하고자 한다. 다문화사회의 특성은 이질적인 문화가 외부로부터 유입되어 기존의 토착문화와 대립, 충돌하는 과정에서 형성되며, 이는 독특한 역사적 경험과 특수한 문화적 상황 속에서 끊임없이 변화하는 성격을 지니게 마련이다. 이 점에 착안하여 이 글의 주요 연구 목적은 취안저우 도시 문화의 형성과 변화의 특성을 동아시아 항구도시의 다문화적 성격의 변화 과정 및 사회문화적 구성과 문화정체성의 특성과 의미와 연계하여 역사적, 문화적 맥락 내에서 고찰하는 것이다. 특히 취안저우의 마조신앙의 문화적 특징과 의미를 다종교적 특성, 즉 종교혼합주의(syncretism)의 문화적 특성과 그 의미와 서로 연계하여 살펴보고자 한다.

2. 도서해양문화의 관점에서 본 마조신앙과 천후궁, 그리고 종교혼합주의(syncretism)

현재 섬과 바다는 위기의 바람과 변화의 물결 속에 있다. 위기와 변화의 경계 위에 서 있는 것이다. 섬과 바다의 위기의 바람은 기후변화와 기후위기를 포함한 자연환경과 생태 위기에서 비롯되었다. 생태 위기의 바람은 섬과 바다에 자연환경뿐만 아니라 사회문화적 변화의 물결을 불러일으켰다. 이른바 뉴노멀 시대가 열린 것이다. 뉴노멀 시대에 섬과 바다는 위기의 바람과 변화의 물결이라는 경계 위에 서 있다. 이러한 위기와 변화에 어떻게 대응하고 발전의 동력으로 삼을 것인가? 뉴노멀 시대에 섬과 바다 정책 수립과 실행을 위한 추진 전략 과제 중에서 가장 중차대한 과제라 할 수 있다.

미국 인류학자 제임스 퍼거슨 교수가 〈분배정치의 시대〉에서 말한, “물고기 잡는 법을 알려 주

1) 이 용어는 국민국가 또는 국가에 대항하는 사회 또는 국가권력으로부터 지배받지 않는 사람들을 일컫는 용어를 일컫는다(스콧 2015). 주로 국경이 없는 변경지대에서 삶의 터전을 꾸리고 살아가는 사람들을 일컫는다. 조미아는 전 세계의 여러 지역 가운데, 아직 국민국가 안으로 편입되지 않은 사람들이 많이 사는 지역이나 그런 상황이나 환경에 처해 있는 인간 집단을 가리킨다. 이들은 국민국가의 지배에서 벗어나 독립적인 삶을 살아가는, 이른바 ‘지배받지 않는 사람들’이다. 이 개념은 산지와 평지, 그리고 국가의 개념과 서로 불가분의 관계를 맺고 있다. 조미아의 지리적, 기후적 특성은 매우 협소한 장소에서 각 장소에 대한 분절을 불러온다. 이 관계는 역사적으로 산악민과 평지인 사이 또는 상류인과 하류인 사이에서 사회적 균열이 심각하게 발생한 대륙부 동남아시아에서 특히 더 두드러진다. 이는 소위, 변방의 세계를 의미한다.

는 것보다 차라리 물고기를 주는 것이 더 낫다"라는 주장은, 오늘날 어업의 현황과 어민들의 현실을 고려해 볼 때, 매우 현실적인 설득력을 지닌다. 물고기 잡는 법을 가르쳐 주겠다는 말은 집어치우고 "그냥 물고기를 줘라"라는 이야기다. 특수 기술을 갖춘 기업들이 어업을 주도하면서 이제는 '물고기 잡는 사람', 즉 어부 또는 어민이 필요 없어졌기 때문이다. 그는 "이 시대에 어떤 인간에게 물고기 잡는 법을 가르치는 것은 실업자 어부를 양산하거나 기껏해야 이미 경쟁이 포화상태인 분야에 뜨내기 한 명을 추구하는 것에 불과하다"고 단언한다. 세상이 급변한 것이다.

지금 섬과 바다는 위기의 물결과 변화의 바람이라는 경계 위에 서 있다. 코로나19 팬데믹 현상은 육지와 내륙과 마찬가지로 섬과 바다에도 뉴노멀 시대를 가져왔다. 뉴노멀은 시대 변화에 따라 새롭게 떠오르는 기준이나 표준을 뜻하는 신조어다. 지금은 뉴노멀 시대다. 섬과 바다 역시 위기와 변화의 경계 위에서 뉴노멀 시대를 맞이하고 있는 점에서 결코 예외가 될 수 없다.

뉴노멀 시대에 접경수역 또는 변경지대에 위치한 섬과 바다는 더욱 그렇다. 넓은 의미에서 섬사람들은 대체로 조미아에 속한다. 이들을 가리키는 다른 용어로, 해상 조미아 또는 수상 조미아라는 말도 있다. 이들을 육상 조미아와 대비시켜 부르는 말이다. 경계에 선 섬과 바다, 그리고 섬사람들은 육지에서 사는 사람들과 다른 시선으로 바라봐야 한다. 지금 섬과 바다, 특히 섬과 바다를 삶의 터전으로 삼고 살아가는 사람들은 위기와 변화의 경계 위에 서 있으며, 이것이 뉴노멀 시대에 이들에게 특히 주목해야 할 주된 이유이자 근거다.

1) 마조신앙과 종교혼합주의(syncretism) : 중국 해양실크로드 해양 종교와 의례의 문화적 특징과 의미

고대로부터 바다로 나간다는 것은 목숨을 건 모험이었다. 지금처럼 안전한 선박과 뛰어난 항해술이 없었기에 바다는 공포와 경외의 대상이었을 것이다. 사람들은 이를 극복하기 위해 해양 신앙 관련 이미지를 만들어낸다. 바로 해신(海神)이다. 처음에는 고래나 뱀 같은 동물들을 형상화했다. 이후 점차 이를 의인화했다. 특히 환황해 지역을 중심으로 수많은 해신이 등장한다.

한국에는 용왕, 당신(堂神) 등이 있고, 중국에서는 남해신, 동해용왕, 마조 등이 대표적이다. 불교가 인도에서 중국을 거쳐 한국으로 전파되면서 바닷길에는 관음신앙이 급속히 퍼져나간다. 지금도 한중 해신의 으뜸은 관음이다. 관음은 남해신과 마조, 그리고 용왕과도 밀접한 관련이 있다.

특히 중국은 고대 해상 교통로를 중심으로 지역별로 각기 다른 해신들을 만들어냈다. 광저우에는 중국에서 유일하게 남은 해신의 묘가 있다. 광저우의 남해신묘는 파라묘라고 불리며 황포강과 바다가 만나는 지역에 위치해 있다. 594년에 만들어져 1400여 년의 역사를 지니고 있다. 중국 고대 4대 해신묘 중에서 유일하게 남겨진, 가장 규모가 큰 것이다. 고대 해상 실크로드의 증거로 광저우가 고대로부터 해상교통의 요충지였음을 알 수 있다. 규모도 상당하다. 한참을 걸어 들어가야

남해신을 모신 사당을 만날 수 있다. 예전에 바다가 있었을 사당 정면에는 커다란 공장이 자리 잡고 있다. 이날도 남해신묘를 찾은 많은 관람객들이 저마다 향불을 태우며 기도에 열중하고 있었다. 남해신 뿐만 아니라 다른 신들도 모셔져 있었다. 이곳에서 조금 북쪽 지역인 중국 푸젠성에는 지금도 마조 신앙이 큰 영향을 미치고 있다. 특히 푸젠성에서 마조신앙이 발전한 것은 해상 실크로드와 밀접한 관계가 있다. 이곳은 많은 항해자와 해외 이주자들을 배출한 지역이다.

화인(華人)들의 진출과 함께 마조 신앙도 동남아시아와 인도네시아 등지로 퍼져나가 각지에 마조의 사당이 건립되었다. 그중에서도 마조 신앙이 유별난 곳이 대만이다. 대만에서 마조는 여러 신들 가운데서도 옥황상제만큼이나 인기가 높다. 그리고 일본 오키나와에도 마조의 사당이 있는데, 이는 섬이라는 지역적인 특성과 무관하지 않은 것으로 보인다. 이곳에서 더 북쪽인 저장성 일대에서는 관음신앙이 대세다. 고대 무역항인 닝보 앞 바다에 중국 최대 관음성지인 보타도가 있기 때문이다. 관음신앙은 인도에서 시작해 동남아시아를 거쳐 광저우와 푸젠성을 거쳐 닝보에서 꽃을 피웠고, 바닷길을 따라 한국과 일본까지 급속히 확산되었다. 중국 산둥성 일대에서는 용왕에 대한 믿음이 매우 강하다. 주요 사찰은 물론 유적지마다 용왕을 모시는 사당이 마련돼 있다. 이 밖에 삼국지에 등장하는 관우는 재물신뿐만 아니라 바닷가에서는 해신으로도 추앙받고 있다.

2) 용왕과 당신(堂神)

한국의 대표적인 해신은 용왕신과 당신이다. 용왕은 한국의 모든 바닷가 마을에서 해신으로 여겨지고 있다. 인천과 부산 등에는 용왕을 모시는 용왕사가 있고, 바닷가 마을에서는 당신과 함께 빠지지 않고 용왕에 대한 제사를 올리고 있다. 마을을 지켜주는 당신은 해신의 역할도 같이 하는 경우가 많다. 그 대표적인 사례가 서해북부의 임경업 장군, 서해 중부의 개양할미, 남해 서부의 칡머리당, 남해 중부의 최영장군 등이다. 특히 서해안 황해도에서 전북에 이르는 경기만 지역에서는 임경업 장군 신앙이 전승되고 있다. 그는 조기잡이를 가르쳐 준 고기잡이의 신으로 특화되고 있고, 인천 연평도를 중심으로 서해안 일대에 광범위하게 퍼져 있다.

한국 해신의 또 하나의 특징은 배를 지키는 선신(船神)이 존재한다는 것이다. 한국의 선신은 배서낭으로 불린다. 배서낭은 배의 수호신이자 어로신이며 항해신이다. 그래서 항해의 안전과 선원의 무사 그리고 만선의 풍어를 기원하는 대상이 된다. 선원들은 배서낭의 도움으로 태풍과 풍파에도 무사할 수 있으며, 서낭의 울음소리로 길흉의 전조를 알 수 있다고 믿었다. 어민들은 배서낭의 영험에 따라 풍어가 되고 흉어가 된다고 여긴다.

3) 천후궁과 마조신앙, 그리고 종교혼합주의

취안저우의 천후궁[泉州天后宮(천주천후궁)]은 중국 푸젠성(福建省) 취안저우시(泉州市)의 난먼톈허우로(南門天后路)에 있는 천후신을 모시는 사원이다. 이 곳은 1196년 남송(南宋) 때 창건되었으며, 천비궁(天妃宮) 또는 마조묘(媽祖廟)라고도 불린다. 명나라 때 정화(鄭和)는 대선단을 이끌고 인도양과 아프리카 등지를 항해하여 국위를 선양한 뒤 영락제(永樂帝)에게 해신 마조(媽祖), 곧 천후(天后)의 보호로 무사히 소임을 마칠 수 있었다는 내용의 상서를 올렸다. 이에 1415년 마조묘를 증축하였고, 이후 해외에 사신을 파견할 때마다 제사를 올려 항해의 안전을 기원하였다.

청나라 강희제(康熙帝) 때 타이완을 수복한 시랑(施琅)도 해신의 보호를 받아 소임을 마쳤으니 해신을 천비(天妃)로 봉해달라는 상서를 올렸다. 이후부터 천후궁이라는 명칭이 사용되었고, 오늘날에도 푸젠성 일대에서 가장 큰 해신묘(海神廟)로서 해마다 해신에게 제사를 지내는 장소로 이용된다.

현존하는 천후궁은 청나라 초에 재건 작업을 거친 것이다. 주요 건축물은 대전(大殿)·후전(後殿)과 좌우의 정자, 동쪽의 회랑 등으로 규모가 그다지 크지는 않다. 대전에는 천후의 신상이 있고, 좌우에 시녀의 조각상이 있다. 예전에는 한쌍의 푸른 돌에 용을 새긴 기둥이 있었는데 도안이 아름답고 생동감이 넘쳐 민남(閩南) 지역 석조예술의 걸작으로 꼽혔다. 이 기둥은 지금은 취안저우 개원사(開元寺) 서쪽으로 이전되어 부학영성문(府學欞星門)의 기둥으로 쓰이고 있다. 후전의 브라만교[婆羅門教] 돌기둥은 도안과 형태가 취안저우 개원사의 대전 뒤쪽 회랑에 있는 브라만교 돌기둥과 완전히 일치한다. 16각형의 돌기둥에는 상·중·하의 3개 부분에 정교한 도안이 새겨져 있는데, 그중에는 인도 힌두교의 신 크리슈나에 관련된 내용도 있어 중국과 인도의 고대 문화교류를 증언하는 진귀한 유물로서 가치가 크다.

한편, 동남아시아 화인들의 정신적 지주이자 공동체로서 결속력을 다지는 데 큰 역할을 한 마조신앙은 화인들의 기층문화를 이해하기 위한 필요불가결한 대상으로 평가할 수 있다. 동남아시아 마조사당과 회관 건물은 중국, 특히 복건 · 광동지역 건축구조와 양식에 기초하나, 동남아시아 각국의 건축기법과 양식도 부분적으로 가미된 것으로 확인된다. 사당에 봉안된 신상 역시 마조 이외에도 동남아시아 현지에서 신봉되었던 신들도 함께 모셔진 사례가 많다. 이를 통해 판단하면 동남아시아의 마조 신앙은 각국의 종교 · 민간신앙과 서로 융합하면서 현지화가 진행되었음을 알 수 있다. 이상과 같이, 동남아시아 마조 신앙의 물질문화는 복건 · 광동지역과 서로 유사성이 확인되는데, 이는 이곳 화인들의 출신지가 복건 · 광동지역에 집중되어 있었다는 사실과 서로 일치한다. 동남아시아의 마조 신앙은 명청대 복건 · 광동인들이 동남아시아로 대규모 이주하는 과정을 통해 파생된 결과물로 평가할 수 있다. 그러나 중국 대륙에서 마조 신앙은 항해 안전신으로 숭배된 데 비해 동남아시아에서는 전지전능한 신으로 변화 · 발전된 양상으로 확인된다.

3. 인간과 바다 사이의 선물 교환 : 마조신앙과 천후궁의 해양 의례의 특징과 의미 분석

일반적으로 축제란 공동체적 제의를 기본 출발점으로 하여, 공동체 전체의 정서적, 사회적 통합을 이끌어내는 활동으로 정의된다. 중국의 경우, 다양한 민간신앙에 기초한 제의적 축제로의 묘회들이 전국적으로 행해지고 있다. 그중 천진에서 행해지는 천후성회 즉 마조묘회는 천진이라는 지역의 조운과 해운의 발달 및 황제의 지지 등에 힘입어 '황회'라는 이름을 얻게 되고, 갈수록 성대한 새로운 회관의 면모를 갖추게 된다. 황회는 1936년 이후 중단되었다가 1988년 중국 연해 지역의 경제적 발달과 함께 마조 신앙을 매개로 한 대만과의 연계 등을 통해 다시 복원되었다. 20세기 초에 보여주었던 휘황한 축제의 모습은 실로 그 내부 기제의 원활한 작동에 의해 가능했던 만큼, 21세기 황회에서도 본래의 자발적 참여가 다시 살아날 수 있을지, 단절된 전통 예능들을 얼마나 더 계승할 수 있을지가 황회 복원의 관건이 될 것이다.

마조 신앙은 본래 복건성 즉 민(閩) 지방의 보전현(莆田縣)과 선유현(仙游縣) 일대에서 시작되었다. 복건 보전 미주도(湄洲島)의 임묵낭(林默娘)이라는 여인이 바다에서 위험에 처한 이들을 많이 도왔고 또 그들을 돕다 사망하였으며 사후에도 바다를 다스리며 사람들의 항해를 지켜주고, 곤경에서 구해주었다는 민간 전설이 있다. 천비현성록(天妃顯聖錄)에는 마조가 불성을 타고 났다고 되어 있는데 여러 설화에서 마조와 관음신앙과의 연관이 유추된다. 또는 무당이었던 임묵낭이 도를 닦아 어민과 항해 선박들의 보호신이 되었다고도 한다. 수당송 시기 민 지방에서는 많은 신앙이 새로 형성되는데 그 중에는 마조 임수부인(臨水夫人) 등 여성 신령이 매우 많다. 혹자는 마조 신앙을 복건 지역의 모친숭배(母親崇拜)에 기인한다고 보기도 한다.

1) 중국 해양신앙과 마조신앙의 상호 관련성

천후궁과 천후 여신 신앙은 복건 지역의 마조 신앙에서 유래한 것으로, 복건 마조신앙을 대표하는 것으로 볼 수 있다. 이에 반해, 관음신앙은 불교에서 온 것으로 대비산 영음사가 대표적이다. 용왕궁과 용왕신앙은 내륙이나 연해에서 보편적인데 마조 신앙과 관련하여 시사점을 준다. 관제신앙 또한 보편적인 것으로 사초도 마관오의 관제묘가 대표적이고, 양산대제는 대오북산촌에 위치하고 있으며 승사현의 독특한 신앙 관념으로 보인다.

승사열도 해양신령신앙의 특징은 여러 가지를 들 수 있다. 첫째, 중국 해양신앙 문화의 중요한 집산구 역할을 하고 있다는 점이다. 둘째, 승사열도의 해양신령신앙은 각각의 섬에 주도신이 있고, 단위 거주지역마다 성황신, 토지신 등이 있을 정도로 보편적이라는 점이다. 셋째, 승사열도의 해양신령신앙은 이주해 온 고향에 따라 이민성을 가지고 있다는 점이다. 넷째, 승사열도 해양신령신앙이 현대적 전형성을 지니고 있다는 점이다.

오늘날 마조 신앙은 중국, 대만, 일본, 동남아시아 일대에 광범위하게 퍼져있다. 동남아시아 화인들은 마조의 탄생일인 3월 23일이 되면 복건성 미주도(湄州島)의 미주조묘(湄州祖廟)를 직접 방문하여 참배하는 등 마조에 대한 열렬한 신앙심을 드러내고 있다. 중국 연해 지역과 동남아시아에는 중국인들이 재물신으로 섬기는 관제묘(關帝廟) 이외에 마조묘(媽祖廟)를 쉽게 찾아볼 수 있다.

전 세계적으로 마조를 모신 사당은 5천여 개소에 달한다고 한다. 그중 마조묘 혹은 마조 신상이 모셔진 회관이 분포한 동남아시아 국가로는 베트남, 태국, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르가 대표적으로 언급된다.

복건은 마조 신앙이 탄생한 기원지 중 기원지라고 평가할 수 있다. 왜냐하면 마조 신앙의 마조신은 송대 복건에서 생존했던 인물이었기 때문이다. 마조의 본명은 임묵(林默)으로 960년 복건 미주도(湄洲島)에서 여자아이로 태어났다. 미주도는 포전시(莆田市)에서 동남쪽으로 30km 정도 떨어진 바다 한가운데 위치한 섬이다. 그녀는 어렸을 때부터 신통력이 있어 난파선을 구해주고 아픈 사람들을 치료하는 등 각종 신이한 행적들을 보였다. 987년 28세에 그녀는 바다에서 조난 당한 아버지를 찾아 나섰다 죽었다고 전한다. 그녀는 살아생전 어선과 상선의 안전항해를 도와주었고 병자를 낫게 한 행적으로 인해 사후 미주도 사람들로부터 해신으로 추앙되어 항해자들의 수호신으로 받아들여졌다. 과학적인 지식이 빈약하였던 과거 그녀에 대한 항해자들의 요구에 의해 마조 신앙은 탄생되었으며 빠른 속도로 확산되었다.

북송대 미주도에서부터 시작된 마조 신앙은 인근 포전지방으로까지 퍼져 나가 집집마다 마조를 제사 지내고 향리마다 마조사당이 있었다고 기록이 전할 정도로 포전 일대에서 널리 성행하게 되었다. 북송대 미주도와 포전에 건립되었던 마조사당으로는 987년 건립된 미주조묘(湄洲祖廟)를 비롯하여 999년 평해(平海) 천후궁(天后宮)과 1157년 강구(江口) 천비묘(天妃廟)를 언급할 수 있다.

복건과 지리적으로 인접한 광동은 복건 사람들의 이주와 함께 마조 신앙이 자연스럽게 전파되게 되었으며, 마조사당은 13세기 남송대부터 광동에 건립된 것으로 확인된다. 민간신앙이 발전한 광동에서도 마조 신상과 함께 민간신, 열녀상이 함께 사당에 봉안되었다. 복건과 광동은 마조 신앙의 탄생지이자 가장 열렬하게 신봉된 지역이며 동남아시아 마조 신앙의 기원지로 비정되었다. 어업과 무역을 통해 생계를 유지하였던 복건, 광동 사람들은 명대 해금정책과 정화 원정으로 인해 동남아시아로 대규모 이주하였다. 그들은 고향에서부터 마조 신상을 직접 배에 싣고 동남아시아로 갔을 정도로 바다 수호신이었던 마조를 열렬하게 믿었다. 그러나 동남아시아 현지에서의 마조 신앙은 항해 안전신이라는 본연의 역할보다는 전지전능한 신으로 발전하게 되었다.[2)]

2) 한편, 동남아시아의 화인들은 고향을 떠나 타국에서 살고 있었지만 마조 신앙을 통해 화인사회의 공동체를 형성하였다는 사실에서 동남아시아 마조문화는 독특한 가치를 가진다고 평가할 수 있다. 또한 동남아시아 각국의 현지 신앙, 문화와 서로 융합되고 변화, 발전하였다는 점에서도 중요한 가치가 있다고 볼 수 있다.

2) 해양신앙과 항구도시문화의 종교혼합주의(syncretism)와 문화혼종성

해양신앙은 기본적으로 종교 모자이크의 특성과 의미를 지닌다. 이는 혼종성과 서로 불가분의 관계를 맺고 있다. 해양신앙 중 그 대표적인 것으로 마조신앙과 마조를 모시는 천후궁을 들 수 있다. 이는 항구도시의 종교 문화의 특징과 의미를 드러내주는 대표적인 기호이자 상징이라고 할 수 있다.

항구도시는 다종의 문화와 언어, 종교가 혼합된 도시일뿐만 아니라 다양한 인종과 종족 집단이 함께 어우러져 통합의 역사와 문화를 창출, 변모시키는 현장이기도 하다. 예컨대 화인들이 정착하여 문화적 혼종성과 혼종 문화를 집약적으로 구축, 변모시키는 문화의 축소판이라고도 할 수 있다. 이것이 항구도시문화의 다양성, 복합성, 혼종성을 역사적, 문화적 맥락에서 고찰하기 위해 해양실크로드의 거점으로서 항구도시의 문화와 역사를 해양 세계의 형성과 변모라는 맥락에서 살펴봐야 할 주된 이유가 되기도 한다.

항구도시는 이주와 정착의 역동성을 통해 이질적인 문화를 나름대로의 논리와 원칙에 의해 수용함으로써 변화시키는 힘을 지닌, 고유하면서도 독자적인 문화접변(acculturation)의 현장이기도 하다. 이질적인 문화의 수용을 통해 조화를 이루는 다양성의 문화가 형성되는 곳이 바로 항구도시인 것이다. 취안저우는 중국 동부 해안 지역에서 해양실크로드의 교류와 협력을 통해 이루어진 오랜 역사적, 문화적 경험을 살려서 성공적으로 문화적 조화와 통합을 이루어낸 도시로 알려져 있다.

4. 맺음말에 대신하여

이 글의 모두에서 필자는 접경지역의 대표적인 사례로, 동아시아 항구도시의 접경 수역 또는 해역의 사회문화적 구성과 문화정체성의 형성과 변화를 설명하고 그 문화적 특징과 의미를 고찰하는 데 조미아라는 개념이 과연 적용 가능한가 라는 질문을 연구의 주된 목적으로 제기하면서 연구를 시작했음을 밝혔다.

과연 동아시아의 접경 해역 또는 수역의 사회문화적 형성과 변화를 설명하기 위한 개념으로 조미아 개념을 적용하는 것은 가능한가? 사실 이 질문에 대한 대답은 동아시아 항구도시문화의 형성과 변화를 추동한 접경해역 또는 수역(바다와 내륙이 연계되는 경우, 접경지역이라는 개념 역시 가능할 것이다), 다문화사회, 즉 다언어, 다종족, 다종교 형성의 역사적, 문화적 역동성을 겪은 다문화의 해양 세계와 섬사람들의 삶과 문화와의 긴밀한 관련성이나 연계성 속에서 찾아야 하고 또 찾아질 것으로 생각된다. 왜냐하면 항구도시들은 접경 수역이나 해역을 대표해 왔고, 바다와 내륙을 연결하는 주된 기능과 역할을 하는 과정에서 발전을 거듭해 왔다고 보기 때문이다.

끝으로, 마조신앙의 본거지로 알려진 취안저우나 샤먼시, 닝보시, 광저우 등은 동아시아 항구도시

로서 바다와 내륙을 연계하는 접경사회의 조미아로 정의될 수 있다. 물론 조미아는 하나의 개념적 은유로서 하나의 가능성일 수도, 문젯거리일 수도 있다. 이를 마조신앙과 항구도시의 사회문화적 구성과 문화정체성의 형성과 변화를 고찰하는 데 적용해 보는 것은 그 자체로 의미 있는 일일 것이다.

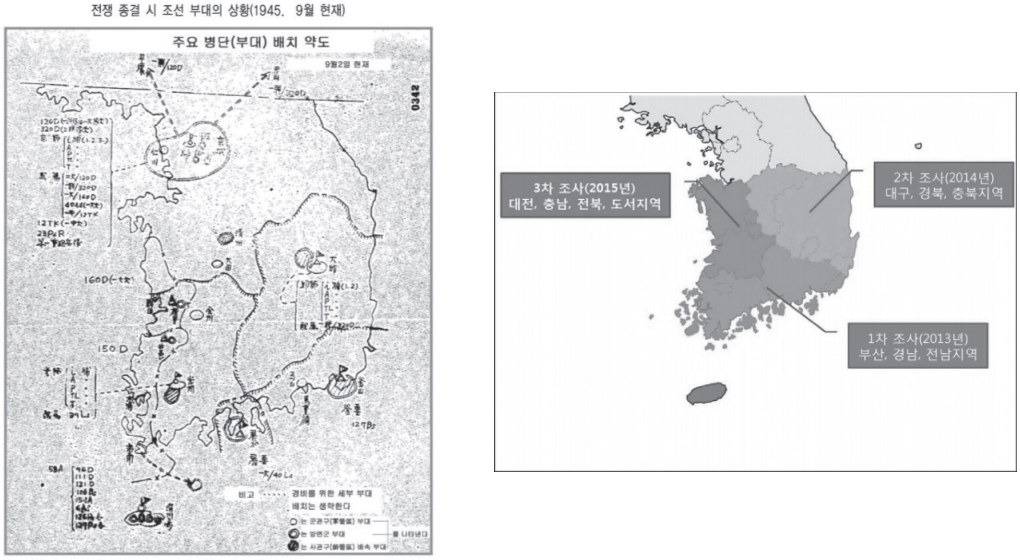
한반도 도서 해안지역 태평양전쟁유적의 현황과 조사연구의 방향

김 민 영 | 군산대학교

1. 문제의 소재

일제강점기 특히 아시아 태평양 전쟁 시기 한반도에는 군사시설, 진지, 방공호 등 다양한 유형의 전쟁유적이 조성되었음(〈그림 1〉 참조)

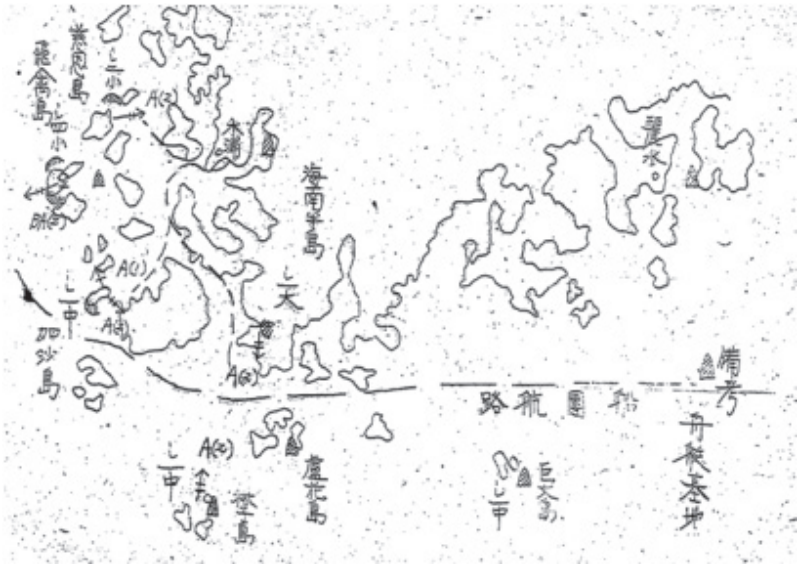
이와 관련하여 근래 군사유적으로 재조명되며 관심이 모아지고 있음. 이미 문화재청에서 이루어진 조사연구와 함께 제주를 비롯하여 광주와 전남북, 경남 등지에서 일련의 연구들이 진행되었음(〈그림 1〉 및 참고문헌 참조)



〈그림 1〉 한반도내 일본군 배치 상황 및 문화재청의 조사 경과(1-3차)

특히 제주지역에서는 일찍부터 알뜨르 비행장 등 일제 군사시설에 대한 조사와 기록화 작업과 연구와 함께 오름, 동굴진지 등에 대한 학술조사도 이루어져 그 활용에 대해 관심이 모아지고 있음

또한 광주 전남과 전북 서해안 및 경남지역 전쟁 유적에 대해서도 일정한 관심이 모아지고 있음 (〈그림 2〉 참조)



〈그림 2〉 서남해안 일본군 방어시설도

따라서 여기에서는 한반도의 아시아 태평양전쟁유적 가운데 도서 해안지역을 중심으로 그 조사 연구의 현황과 향후 과제 등에 대해 검토하고자 함

2. 조사 연구의 현황

아시아태평양전쟁기 식민지였던 한반도는 이른바 '결7호작전(決7號作戰)'가운데 전 지역이 전쟁기지로 되며 방어를 목적으로 수많은 동굴, 포진지, 건조물이 만들어짐은 주지의 사실임

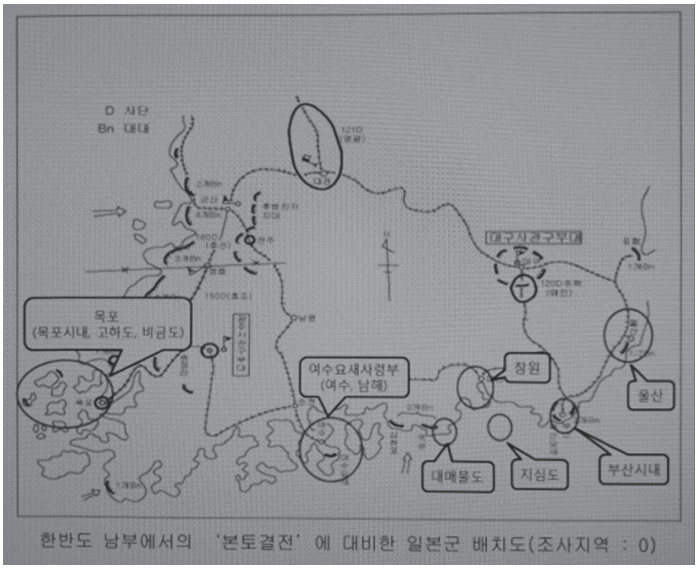
즉 태평양전쟁에서 수세에 몰리게 된 가운데 1945년 2월부터 본토 사수를 위해 일본 내 6개 지역, 일본 외 1개 지역(제주도 등) 등 모두 7개 지역에서 결호작전을 준비함

이처럼 한반도 내 특히 제주도에서의 작전을 '결7호 작전'이라 불리움. 이 작전을 독자적으로 수

행하기 위해 제58군이 신설되고, 예하에 제96사단, 제111사단, 제121사단, 독립 혼성제 108여단 등 모두 7만 5,000여 명의 병력을 두어 미군과의 결전을 위한 진지를 구축하고 부대를 배치하는 등 결전 준비를 진행함

이는 특히 제주도를 비롯하여 서남해안 섬(도서) 지역을 중심으로 진행되었음(〈그림 3, 4〉 참조). 이처럼 일제강점기 일본은 한반도를 군사 요새로 구축하며 미국과의 본토 결전을 대비하였는데 당시 미군과 치를 일전에 대비하여 요새, 땅굴, 포대, 방비대 등을 한반도 전역에 구축하였음

〈그림 3〉 제주도의 일본군 방어시설도



〈그림 4〉 서남해안 일본군 배치도와 조사지역

그러나 그 흔적은 사람들의 기억 속에서 잊혀져 간 채 방치되고 도시개발 과정 등에서 훼손되고 있는 현실임. 이러한 가운데 문제의식은 오히려 학계보다 시사다큐 전문가 등을 통해 한반도 일본군 전쟁기지 탐사 방송이나 보고서를 묶은 단행본 등으로 출간됨(이완희. 2014). 이 시기를 전후로 하여 문화재청에도 일련의 조사 보고서를 내고 있음(문화재청, 2013, 2014, 1015)

이처럼 일제강점기에 구축된 전쟁유적은 대표적으로 제주도의 경우 송악산 둘레길의 동굴, 군산오름과 어승생악의 진지, 알뜨르 비행장 등을 통해 새삼 1945년 한반도가 일제의 결전 기지였음을 생생하게 보여주고 있음. 또한 경남에서 전남북에 이르는 도서와 해안지역에 집중되어 있음

그러한 가운데 근래에는 국회세미나 및 일련의 학술회의 등을 통해 그 실태와 활용방안 및 향후의 과제에 대해 일정한 논의가 진행되고 있음(〈참고문헌〉 참조)

3. 남아있는 과제

앞으로의 조사연구 추진 및 과제에 대해서는 다음과 같이 의견이 모아지고 있음

1) 기초 자료의 체계적 축적 및 현장 조사의 전체적 추진

2) 학제적 조사연구 및 심층 정밀화 작업의 필요

3) 전쟁유적의 체계적 보존 및 활용에 대한 지역적 국민적 사회적 공감대 형성 필요

4) 시민 학술단체 지자체 등과의 협력 네트워크 구축

이처럼 일제강점기 전쟁유적에 대한 조사연구는 과거사를 올바르게 이해하고 미래를 위한 교훈을 얻는 데 중요한 역할을 함

더욱이 일본의 경우 이미 1970년대부터 아시아태평양전쟁기 전쟁유적에 대한 관심과 연구가 시작되어 시작되어 1980년대 이후 본격화되고 있음

이후 1990년대는 일본 정부 차원의 조사와 관리가 진행되면서 국가와 지방정부 차원의 역사문화유산으로 지정되는 경우도 늘어나고 있음

따라서 해방 80년을 맞이한 2025년 여름, 이미 100여 년을 전후로 하는 이상의 전쟁 군사유적에 대한 지속적인 관심과 조사연구 등을 통해 그 역사적 가치가 밝혀지고 보존되며 대국민 역사 및 평화교육의 산실로 거듭나기를 기대함

참고문헌

국방부 군사편찬연구소, 일제 조선주둔군과 6.25전쟁 일본 소해대, 2016.
김민영, 서해안지역 아시아태평양전쟁유적의 현황과 활용 전망, 한국도서(섬)학회, 한국도서연구 35-2, 2023.
남제주군, 모슬포 전쟁유적지 관광자원화 기본계획수립 보고서, 2005.
문화재청, 군 주둔지 내 군대건축·시설 일제조사 용역 보고서, 2011.11.
문화재청, 태평양전쟁 유적(부산·경남·전남지역) 일제조사 연구용역, 2013.
문화재청, 태평양전쟁유적 일제조사 연구보고서(대전·충남·전북·도서 지역), 2015.
보민글로벌(주), 한반도 일제강점기 지하군사시설 학술연구 포럼(군산), 2025.6.
부평문화원, 2022 부평문화원 심포지엄 – 세월에 묻힌 한반도의 아시아태평양전쟁의 흔적과 남겨진 과제, 2022.11.
임종국, 日本軍의 朝鮮侵略史Ⅱ, 일월서각, 1989.
정혜경, 우리 마을 속의 아시아태평양전쟁 유적-광주광역시, 선인, 2014.
조건, 전시 총동원체제기 조선 주둔 일본군의 조선인 통제와 동원, 동국대 박사학위논문, 2015.
조성윤, 알뜨르 비행장: 일본 해군의 제주도 항공기지건설과정, 탐라문화, 2012.
조성윤, 일제말기 제주도의 일본군 연구, 보고사, 2008.
한국내셔널트러스트, 일제강점기 전쟁유산 보전을 위한 국회세미나 자료집. 2022.10.
한일민족문제학회 군산대학교 인문도시센터, 2022 정기학술대회, 2022,10.

인류세 시대, 경남 해녀의 지속가능성에 관한 탐색적 연구

고 지 영 | 경남연구원 문화관광해양정책팀 전문연구원

Ⅰ. 인류세 바다와 경남 해녀의 숨비소리

기후변화와 해양환경 위기는 더 이상 먼 미래의 이야기가 아니다. 오늘날 우리는 전례 없는 위기 속에서 지구환경과의 조화 회복을 최우선 과제로 삼게 되었으며, 이러한 배경은 '인류세(Anthropocene)'라는 개념으로 설명된다. 인류세는 인간 활동이 지구 전체의 지질학적·생태학적 시스템을 근본적으로 변화시킨 새로운 시대를 의미한다. 과거 자연 상태의 지구와는 확연히 구분되는 이 시기는, 인간의 욕심과 과잉 생산이 초래한 환경파괴-콘크리트, 토양오염, 미세플라스틱, 미세먼지, 기후변화, 생물 멸종, 신종 전염병 등-가 결국 인류 스스로의 생존을 위협하는 부메랑이 되어 되돌아오는 시기이기도 하다.

이러한 인류세의 거대한 논의 가운데'바다(Ocean)'는 핵심 대상으로 떠오른다. 지구온난화로 인한 해수면 상승, 해양 오염, 자원고갈, 생태계 붕괴 등은 모두 인류세의 위기를 명확히 보여주는 지표들이다. 이와 같은 상황에서 우리는 이제"인류세의 바다는 지속가능한가?","인간에게 바다는 어떤 존재였으며, 오늘날 바다와 인간의 관계는 어떤 방향으로 나아가야 하는가?"라는 근본적인 질문을 던지게 된다. 그리고 이러한 질문에 대한 실마리는, 오랜 시간 동안 자연과 조화를 이루며 살아온 해양 여성 노동자, 곧 해녀의 삶에서 찾을 수 있다.

해녀는 바다에서 물질을 마치고 수면 위로 올라올 때 깊은 숨을 내쉬며 특유의 소리를 낸다. 이'숨비소리'는 고통스러우면서도 살아있음을 알리는 생명의 숨결이며, 바다에서의 노동과 생존의 흔적이다. 동시에 이는 단순한 물질의 고됨을 넘어, 바다 생명의 숨결을 존중하며 필요한 만큼만 취하고 자연의 회복력을 기다리는 생태적 윤리를 담고 있는 소리이기도 한다.

해녀는 「수산업법」상 마을어업에 종사하는 노동자들로 분류되며, 그들의 어로방식은 나잠(裸潛)이라 불린다. 이는 기계 장비에 의존하지 않고, 오직 자신의 숨으로 잠수해 전복, 소라, 해삼, 성

게 등 해산물을 채취하는 방식이다. 나잠어업은 한반도 동해·서해·남해 연안과 제주도에서 행해지지만, 최근에는 해녀의 고령화와 후계자 부재로 인해 그 수가 급격히 줄고 있다. 따라서 본 고는 인류세라는 거대한 환경 변화 속에서 경남 해녀의 삶과 그 상징인'숨비소리'에 담긴 의미를'바다와 여성'이라는 관점에서 조명하고자 한다. 이를 통해 해녀가 전해온 생태적 지혜와 윤리를 탐색하고, 지속 가능한 바다와 인간의 공존 가능성을 모색하는 데 목적이 있다.

Ⅱ. 바다를 일군 여성들: 경남 해녀의 역사와 삶

경남 해녀는 어디에서 왔을까? 이러한 물음에 답하자면, 경남 해녀가 곧 제주도 해녀라고 할 수 있다. 제주해녀의 육지 이동은 1876년 조선과 일본 간 체결한 불평등조약인 조일수호조약(고종 13년)에 따른 개항에서 시작된다. 이러한 불법 개항은 일본 어민들의 조선 진출을 합법화하는 계기가 되었을 뿐 아니라, 일본인 어민들의 과도한 남획으로 인한 제주 어장의 황폐화, 자원고갈 등으로 제주 해녀들이 잡을 해산물이 줄어들었다. 이는 제주 해녀들의 생계에 큰 위협이 되었으며, 결국 해녀들은 부산 영도를 시작으로 거제·통영·울산 등 육지로 원정 물질을 시작했다. 이와 더불어 경남지역에 진출한 일본 해조 업자들이 객주들을 상대로 자금을 공급하며, 이들로 하여금 작업 능력이 뛰어나고 임금이 저렴한 대거의 제주해녀들을 경남내륙지역으로 끌어들여 거주하게 하였다. 그러면서 일부는 그대로 육지에 정착하고, 또 이들에게서 물질을 배운 육지 토박이 해녀가 생겨난 것이다. 〈표 1〉은 1930년대 제주해녀의 이동지역과 인구수를 나타낸 것으로 경남지역이 타 지역보다 압도적으로 많이 이동한 것을 확인할 수 있다. 1937년 기준 제주도에서 육지로 출가한 해녀는 2,801명, 그 가운데 절반이 넘는 1,650명이 경남에 터를 잡았다. 현재 경남에는 550명의 해녀가 존재하며, 실제로 바다에 들어가는 해녀는 대략 300명이다.

〈표 1〉 1930년대 제주 해녀의 이동지역과 인구수

1937	한반도	전남	전북	경남	경북	충남	강원	함남	함북	황해	합계
		408	19	1,650	473	110	54	32	5	50	2,801
	일본	대마도	고치	가고시마	도쿄	나가사키	시즈오카	치바	에히메	도쿠시마	합계
		750	130	55	215	65	265	51	10	50	1,591
1939	한반도	전남	전북	경남	경북	충남	강원	함남	함북	황해	합계
		367	7	1,581	308	141	60	106	-	14	2,584
	일본 (중국)	대마도	고치	가고시마	도쿄	나가사키	시즈오카	치바	에히메	도쿠시마	합계
		686	95	18	144	54	365	67	35	28	1,492

(자료) 강성복(2012) 인용

해녀들은 간단한 도구를 착용하고 바닷물 속으로 잠수하여 해조류와 패류 등 해산물을 채취하거나 포획한다. 숨을 쉴 수 없는 물속에서 의도적으로 일정 시간 동안 숨을 참는다는 것은 목숨을 잃을 수도 있는 위험한 작업이다. 산소통과 같은 첨단 잠수 장비가 존재함에도, 해녀는 법적으로 산소공급 장비 사용이 금지된'나잠어업'으로 분류되고 있으며, 오직 자신의 숨만으로 바닷속을 누빈다. 이러한 방식은 작업 중 배출된 이산화탄소를 수면에서 한꺼번에 내뱉고 산소를 들이마시는 과정에서 독특한 휘파람 소리, 즉'숨비소리'를 만들어낸다.

해녀의 숨비소리는 단순한 생리적 현상을 넘어, 바다와 삶 사이에 울려 퍼지는 여성의 영혼 소리이다. 해녀는 단순한 생업 종사자가 아닌, 가족의 생계를 책임지는 여성 가장으로 기능해왔다. 실제로 많은 해녀들은 결혼 후에도 물질을 지속하며, 자녀의 양육과 교육, 가족의 생활비 마련을 위해 위험한 바다로 나섰다. 고령이 된 이후에도 손자·손녀의 학비나 용돈을 보태기 위해 물질을 계속하는 해녀들도 적지 않다. 이러한 삶의 형태는 해녀가 단순한 노동자가 아니라, 가족 부양의 핵심 주체이자 지역사회의 경제 기반을 떠받쳐온 존재임을 보여준다. 다시 말해, 해녀의 숨비소리는 단지 생존의 증명이 아닌, 가족과 공동체를 위한 여성의 헌신과 책임, 노동의 존엄성을 상징하는 문화유산이라 할 수 있다.

Ⅲ. 사라져가는 숨비소리: 인류세 속 경남 해녀의 위기

1. 해양오염

해녀에게 바다는 단순한 생업의 공간을 넘어, 삶의 터전이자 생명을 건 도전의 현장이다. 그러나 인류세라는 급격한 환경 변화는 해녀의 전통어업과 생존을 위협하고 있다. 인류세는 인간 활동이 지구 시스템에 지질학적 규모의 영향을 미치기 시작한 시대를 의미한다. 특히 1950년대 이후 '대가속(Great Acceleration)' 시기를 거치며 해양환경은 심각한 변화를 겪었다. 전 지구 해양의 pH는 산업혁명 이전 대비 0.1 단위 감소했고, 해수면 온도는 0.7°C 상승했다(IPCC, 2019). 여기에 약 5.25조 개에 달하는 플라스틱 입자가 해양에 부유하면서 심각한 해양쓰레기 오염 문제가 가중되고 있다(Eriksen et al., 2014). 이러한 변화는 전세계적으로 해양 생태계의 구조를 근본적으로 바꾸고 있으며, 특히 해양 생물의 다양성과 생산력을 위협하고 있다.

경남 해역은 기후변화에 취약한 온대-아열대 전이지역으로, 기록적인 폭염과 해수온 상승으로 해양 생물의 서식 환경이 악화되고 있으며, 광합성을 하는 녹색 해조류가 사라지는 대신 하얀 석회조류가 확산되면서'갯녹음(바다사막화)'현상이 가속화되고 있다. 한국수산자원공단(2020)에 따르면, 전국 연안의 약 33.5%에서 이미 갯녹음이 진행 중인 것으로 보고되었다. 또한 부산항 신항 서

컨테이너부두 조성과 같은 대규모 매립 사업은 해양생태계에 직접적인 타격을 주고있다. 바다로 유입되는 오염물질, 해조류 서식지의 파괴, 어족자원의 급감은 해녀들의 물질 활동 기반을 붕괴시키고 있으며, 이로 인해 많은 해녀들이 생업의 터전을 잃고 마을을 떠나는 상황에 처하게 되었다.

이러한 해양환경의 변화는 해녀의 물질 활동뿐만 아니라, 문화 전승에도 심대한 영향을 미치고 있다. 한국 연안의 해수 온도는 1968년 이후 1.2°C 상승하여, 전 지구 평균(0.48°C)의 약 2.6배에 달한다(Jung et al., 2023). 이로 인해 해녀들이 전통적으로 채취하던 해산물의 서식지가 북상하거나 사라지면서, 해녀들은 더욱 깊은 곳까지 잠수해야 하는 위험을 감수하고 있다.

갈조류 서식지의 파괴로 인해 고둥, 전복 등 주요 채취 대상 종의 개체수가 급감하고 있으며, 숙련된 해녀들조차 "골프공이 해삼보다 많다"고 표현할 정도로 어획량이 줄었다. 전통적인 미역, 톳, 김 등 20여 종의 해조류 채취 또한 어려워지고 있으며, 특히 백합(Meristotheca papulosa)은 1990년 161톤에서 2004년 11톤으로 감소한 후 2007년 이후 생산이 완전히 중단되었다.

이러한 자원 감소는 해녀들의 경제적 기반을 약화시킬 뿐만 아니라, 전통 생존지식을 보존하고 활용할 수 있는 여건 자체를 위협하고 있다. 적조 현상의 증가, 항만 및 관광 개발로 인한 연안 오염 등 복합적인 환경 스트레스는 해녀 문화의 물질적 기반을 위협하고 있으며, 결국 경남 해녀의 숨비소리는 점점 더 작아지고 있다.

2. 해녀의 고령화

경상남도에 등록된 나잠어업인(산소공급 장치 없이 잠수한 후 낫·호미·칼 등을 사용하여 패류, 해조류, 그 밖의 정착성 수산동식물을 포획·채취하는 어업인) 수는 2015년 기준으로 1,292명이 등록되어 있다. 이 중에서 남성은 742명이고 여성은 550명이다. 〈표 2〉에서 여성의 연령대를 살펴보면 60대가 215명으로 전체에서 39.1%를 차지하며 높은 비율을 보였다. 두 번째로는 70대가 145명으로 26.4%의 비율을 나타냈다. 이는 현재 활동 중인 해녀들의 평균 연령대가 60~70대로 고령층에 집중되어 있음을 보여준다. 젊은 세대의 유입은 극히 드물고, 기존 해녀들의 은퇴와 사망으로 그 수는 급격히 감소하고 있고, 이는 단순한 인구 감소를 넘어 지역 경제와 문화적 정체성에도 부정적인 영향을 미치고 있으며, 이는 해녀 문화의 명맥이 끊길 수도 있다는 심각한 우려를 낳고 있다.

〈표 2〉 경상남도 나잠어업인 현황

시군	연령	나잠어업인		
		계	남자	여자
합계		1,292	742	550
경상남도	20대	11	8	3
	30대	105	81	24
	40대	301	242	59
	50대	250	176	74
	60대	383	168	215
	70대	208	63	145
	80대 이상	34	4	30

(자료) 강성복(2012) 인용

3. 폐쇄적인 공동체의 한계

경남 해녀와 달리, 제주 해녀 문화가 이러한 위기속에서도 유지될 수 있었던 핵심적인 이유는 강력한 해녀 공동체 덕분이다. 제주 해녀들은 각 지역 어촌계에 소속돼 정해진 바다에서만 물질을 하며, 해녀식당이나 공동 양식장 등을 함께 운영하며 수익을 공유하기도 한다. 이와 달리 경남 해녀의 어로 활동은 선주 또는 마을 어촌계에 고용되어 물질을 하는 경우가 대부분이다. 선주가 먼저 통영, 거제 등 경남 해안 곳곳의 조업권을 구입한 후 해녀들과 계약하여 수익을 분배한다.

또한 해녀가 되기 위해서는 어촌계 구성원들의 동의를 받아야 하는 다소 폐쇄적인 어촌계 관행이 존재한다. 여기에 연간 120만원 이상의 소득을 올리거나 60일 이상 조업해야 하는 등의 조건은 신규 해녀 유입의 진입 장벽으로 작용한다. 심지어 일부 어촌계에선 가입비를 받기도 한다. 어촌계 입장에서는 해녀가 생명을 담보로 바다에 들어가야 하는 직업인 만큼, 강력한 결속력과 공동체 문화가 필수적이며 아무나 받아들일 수 없다는 입장을 고수하고 있다.

거제에는 아무런 연고도 없이'외지인'이 귀촌하여 해녀가 된 사례가 있다. 하지만 해녀 일 자체가 쉽지 않은 데다가 선배 해녀들의'텃세'로 물질하는데 방해 하거나, 사소한 일로 혼을 내는 일이 잦았다고 한다. 또한 해녀가 되고 싶은 사람들이 어촌계에 찾아갔을 때 안받아주는 경우가 많으며, 받아준다고 하더라도 어촌계의 폐쇄적인 문화에 대한 적응 문제 등으로 어려움을 겪다가 포기하는 사람들도 있다고 한다.

경남은 제주와 달리 어촌계장 대부분이 남성으로, 어촌계 분위기가 가부장적이다. 이와 달리 제주에는 여성 어촌계장이 많은 축이다. 2021년 기준 제주 전체 어촌계 103개 중 여성 어촌계장이 22명(21.6%)이다(주간경향, 2024). 경남에는 254개의 어촌계가 있으며(경남어촌특화지원센터, 2025), 대부분 남성이 어촌계장이다. 이러한 분위기 속에서 어촌계 같은 공식적인 조직에서 중요한 결정이나 정책을 논의할 때 해녀들의 목소리가 제대로 반영되기 어려워, 실질적인 경제 주체인

데도 불구하고, 의사결정 과정에서 소외되기도 한다. 또한 젊은 사람들이 해녀의 길을 선택하는데 어촌계는 큰 걸림돌이 될 수 있다. 힘들게 물질을 배워도 공동체 내에서 제대로 대우받지 못하며 누가 선뜻 해녀가 되겠다고 나서겠는가? 이러한 사회적 분위기는 결국 해녀의 고령화 문제를 더욱 심화시키고, 장기적으로는 문화 전승에도 악영향을 미치게 된다.

Ⅳ. 경남 해녀의 지속가능성을 위한 과제와 전환 전략

해녀는 단순한 전통 생업 종사자가 아니다. 그들은 일반인이 쉽게 인지하기 어려운 바다의 미세한 변화–수온 상승, 해양 생물의 감소, 해양 사막화, 해양오염 등–를 누구보다 먼저 몸으로 감지하며 살아가는 생태 감시자이자 지식 보유자이다. 이러한 경험을 통해 해녀는 자연환경의 변화에 대한 직관적 인식 능력과 자원을 지속가능하게 활용하는 실천적 생태 지식을 축적해왔다. 이와 같은 해녀의 존재는 기후위기와 생태위기가 심화되고 있는 인류세 시대에, 인간과 자연의 조화로운 공존을 위한 중요한 생태적 대안이 될 수 있다.

필요한 만큼만 채취하고, 자연의 회복을 기다리는 해녀의 채집 방식은 인류세가 요구하는 새로운 생존 윤리와도 긴밀히 맞닿아 있다. 이제 해녀를 단순히 지켜야 할 전통문화의 일부로만 보아서는 안되며, 지속가능한 미래를 함께 설계할 동반자로 인식할 필요가 있다. 해녀 공동체가 앞으로도 지속적으로 해양생태계와 교감하며 그 지식을 전승해 나가기 위해서는, 제도적 지원 체계를 정비하고, 공동체 기반의 사회적 전환을 이루며, 전통 생태지식을 기록하고 교육하는 노력이 병행되어야 한다.

2024년 9월 출범한'전국해녀협회'는 제주를 비롯한 경남, 강원, 전남, 충남 등 8개 시도의 해녀들이 참여하여 구성된 조직으로, 해녀의 권익 보호, 문화 전승을 목표로 하고 있다. 특히 협회의 중심인 제주도는 해녀문화의 유네스코 세계문화유산 등재 이후 공공부문 중심의 체계적 지원과 교육 시스템이 정착되어 있다. 해녀학교와 해녀박물관, 해녀문화센터 등 다양한 기반시설을 통해 신규해녀양성, 전통기술전승, 안전망 구축 등 전방위적인 보전 체계를 갖추고 있다.

반면, 경남 지역의 해녀 현실은 구조적으로 매우 취약하다. 2016년, 제주 해녀문화가 국가무형문화제로 지정된 해에 제정된「경상남도 나잠어업 보존 및 육성에 관한 조례」를 통해 일부 치료비 지원 등은 이루어지고 있으나, 해녀문화의 체계적 보존과 계승을 위한 실질적 조치는 미흡한 상황이다. 거제시에는'한국해녀문화전승보존회'라는 비영리 민간단체가 존재하지만, 제도적 지원과 사회적 관심 부족으로 인해 교육 및 문화 활동은 극히 제한적으로 이뤄지고 있다.

제도적 기반의 부재는 단순한 운영상의 어려움을 넘어, 해녀의 고령화, 공동체 해체, 신규 인력의 유입 부진 등 구조적 문제를 해결할 수 있는 기반 자체를 약화시키고 있다. 결과적으로 경남 해녀가 직면한 위기는 자연적인 쇠퇴의 결과라기보다, 제도적 무관심과 정책적 대응 부족에 기인한 구조적 위기로 볼 수 있다.

나아가 해녀는 단순히 해산물을 채취하는 생업 종사자가 아니라, 해양생태계를 돌보고 회복시키는 생태관리자로 전환될 수 있는 잠재적 주체이기도 하다. 해녀의 삶은 바다와 밀접한 상호작용을 바탕으로 형성되어 있으며, 그 생존 방식은 해양생태계의 건강성과 직결된다. 바다는 해녀에게 단지 채취의 대상이 아니라 살아있는 터전이며, 그 터전을 정성스럽게 보살피는 일은 마치 밥을 먹는 것처럼 자연스러운 일이다. 예컨대, 해녀들은 뿌리째 뽑힌 톳을 다시 돌에 묶어 바다숲이 필요한 곳에 던져 해조류가 뿌리내릴 수 있도록 돕는다. 또한 성게는 해양생태계의 사막화를 유발하는 해산물인데, 해녀들이 이를 적정량 채취함으로써 오히려 생태계 복원에 기여한다. 이러한 실천은 해녀들이 일상속에서 체화된 생태적 지식이며, 오랜시간 바다와 교감해온 경험의 결과이자 지혜이다. 지금처럼 환경위기와 기후변화가 심화되는 시대에, 해녀의 생태감각과 실천은 지속가능한 해양환경을 위한 소중한 자산으로 재조명받아야 한다. 해녀에게 바다는 단순한 자원이 아닌 공존의 대상이며, 해녀 문화의 보존과 전승은 곧 해양생태계의 지속가능성과 직결된다. 따라서 우리는 해녀를 단순한 민속 유산이 아니라, 생태 전환 시대의 지식 주체이자 실천 주체로서 인식하고, 그 활동이 지속가능하도록 정책적·사회적 기반을 정비해 나가야 한다.

참고문헌

Eriksen, M., Lebreton, L. C. M., Carson, H. S., Thiel, M., Moore, C. J., Borerro, J. C., … Reisser, J. (2014). Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea. PLOS ONE, 9(12), e111913.

IPCC. (2019). Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (SROCC). Intergovernmental Panel on Climate Change.

Jung, H.-K., Han, I.-S., & Lee, J.-S. (2023). Long-term pattern changes of sea surface temperature during summer and winter due to climate change in the Korea Waters. Ocean Science Journal.

강성복(2012),"서해 도서지역의 해녀기원과 어로활동: 보령 외연도 해녀의 나잠업을 중심으로", 충청문화연구, 9, pp. 1-29.

강원일보, "[환대경]지역민 생계 위협하는 외지레저형 나잠어업", 2025. 04. 21.

경남도청 수산자원과 정보공개요청자료, 2025년 잠수어업인 현황(2025.07.09.)

경상남도민일보, 「경남 해녀열전①~⑪」, 2024. 02. 29.

박종오(2015),"서남해 해녀의 어로방식 변화 고찰", 도서문화, 46, pp. 119-146.

우양호(2025),"'인류세'의 바다는 지속가능한가?: 해양계정(Ocean Accounts) 담론의 기초연구", 해양도시문화교섭학, 33, pp. 1-36.

주간경향, "기후위기에 사막이 된 바다...해녀는 생존할 수 있을까", 2024. 10. 14.

바다와 인간 사이의 선물교환
: 법성포단오제 중 용왕제의 '헌식의례'

박 경 재 | 국립목포대학교 문화인류학 석사과정 수료

1. 서론

법성포단오제는 전남 영광군 법성포의 해양문화와 종교의례, 공동체 기억이 응축된 민속축제로, 매년 음력 5월 5일 전후에 개최된다. 2012년 국가무형문화유산으로 지정돼 역사성과 상징성이 공인되었고, '난장트기', '당산제', '용왕제', '선유놀이'가 4대 종목으로 지정되었다.

법성포단오제 중에서도 용왕제는 이 축제의 핵심적 제의이다. 단오제 셋째 날, 법성포 앞 칠산바다에서 행해지는 용왕제는 풍어제의 차원을 넘어, 생명과 죽음, 풍요와 재앙이 교차하는 바다라는 타자적 존재와의 상호작용을 재구성하는 종교적 실천이다.

법성포는 역사적으로 조운과 어업의 중심지였으며, 1488년 조운선 31척이 침몰해 300여 명이 익사한 사건(『법성향지』, 2024)과 1993년 서해 페리호 참사로 292명이 사망하는 등, 삶과 죽음이 교차하는 생존의 현장이다.

용왕제를 준비하고 집행하는 과정에는 단오제보존회, 무속인, 어민, 선주, 지역 주민들이 각기 다른 위상으로 참여하며, 이들 간의 관계적 네트워크 속에서 제의는 구체화된다. 본 논문은 용왕제 중 소머리를 바치는 '헌식의례'를 중심으로 인간과 비인간 사이의 비대칭적 관계망을 중심으로 살펴봤다. 차크라바르티의 행성적 사고, 데스콜라의 애니미즘, 라투르의 행위자네트워크이론, 그리고 인도네시아의 따냐 또라자의 장례의례와 비교 분석했다.

2. 용왕제의 절차와 무속, 불교, 유교식이 혼합된 종교혼합주의

법성포 용왕제는 법성포 앞 칠산바다를 배경으로 펼쳐지는 해양제의로, 정해진 절차에 따라 유교와 불교, 무속이 혼합된 형식으로 진행된다. 먼저 제관과 무당, 농악대, 악사, 제전위원 등으로

구성된 제의 행렬이 해안가 제단으로 이동하는 과정으로, 용왕배가 위치한 선착장까지 행진하며 서호농악대가 풍물을 치며 길닦이 형식으로 진행된다.

그 다음은 용왕배에 승선해 제의가 진행되는 바다 어귀까지 이동을 한 후 무당의 인사굿과 유교식 제사, 용왕굿 구조로 진행된다, 이러한 제의 형식은 뱃고사나 개인이 지내던 굿 의식이 마을의 제의로 확대되면서 만들어진 것으로 법성포단오제의 용왕제의 형식으로 재탄생했다. 무속인은 무가(巫歌)를 부르며 바다의 신령을 감응시키고, 띠배 띄우기와 돼지머리와 소머리 제물을 바다에 헌식을 하는 것으로 모든 제의를 마무리한다.

띠배 띄우기는 마을의 액을 모두 담아 멀리 보낸다는 기원이 담겨 있다. 그리고 띠배에는 용왕신이 함께 동승 한다고 생각한다. 당골은 이 과정에서 용왕신에게 보내는 띠배를 축원한다. 헌관들은 띠배를 띄우고, 악사들은 덩덕궁이 장단의 음악을 계속 연주한다.

특히 제의의 절정은 띠배를 띄워 보내는 행위와 소머리를 바다에 헌식하는 의례이다. 이 장면은 공동체 전체가 신에게 가장 강력한 요청을 전달하는 상징적 행위이다. 제의가 끝난 뒤에는 간단한 음복 절차를 통해 신과의 관계를 매듭짓고, 참가자들은 일상의 질서로 복귀한다. 이 일련의 절차는 바다라는 타자와 감응을 통해 윤리적 관계를 갱신하고자 하는 공동체적 염원과 바램이 표출되는 의례이다. 용왕제는 육지에서 바다로 나아가는 두 공간을 통과하면서 다음과 같은 절차로 진행된다.

육지: 법성포단오제전수관 → 부두 〈 풍물패, 길놀이, 용왕 탱화와 소머리 제물 봉송〉
해상: 법성포 선착장 → 좌우두 앞바다 〈 정화의식, 유교식 제례, 무속굿(안당·용왕굿·고풀이), 띠배 띄우기, 소머리 헌식〉

3. ‘헌식의례’와 애니미즘적 속성

용왕제는 ‘애니미즘적 속성’의 제의적 구조를 가지고 있다. 애니미즘은 인간과 비인간 존재가 외형은 다르지만 내면적 속성(감정, 의도, 영혼 등)을 공유한다고 보는 세계관에 기반한다(데스콜라, 2022: 121.122).

이 관점에서 바다는 단순한 자연환경이나 자원이 아니라, 감응하고 응답할 수 있는 인격적 타자로 간주 된다. 법성포 앞바다에 소머리와 제물을 바치는 ‘헌식의례’는 인간이 바다의 신(용왕)에게 직접 말을 걸고, 감정과 소망을 전달하며, 응답을 기대하는 유비적 상호작용의 형식으로 볼 수 있다. 이는 인간이 자신의 내면을 외부 자연에 투사함으로써, 비인간 존재와 상호 이해 가능한 관계를 구성하려는 제의적 언어라 할 수 있다.

특히 헌식물로 바쳐지는 소머리는 인간의 생존, 노동, 감정이 전이된 상징적 대리물로 기능하며,

인간과 바다 사이의 관계적 거리(물리적·존재론적 간극)를 유비적으로 연결하는 매개체가 된다. 애니미즘은 단순한 믿음 체계가 아니라, 인간이 자신과 비인간 존재를 내면적 속성의 유사성(homology)을 통해 연루시키는 구조적 논리다.

법성포 용왕제의 의례는 바로 이 유비의 논리 속에서, 인간과 바다가 서로를 이해하고 감응할 수 있다는 전제 아래 작동한다. 이로써 용왕제는 자연과 인간을 구분하는 근대적 이원론을 넘어서, 공존 가능성과 감응의 윤리를 실천하는 애니미즘의 사례이다. 이는 법성포 공동체가 비인간 세계와 맺는 관계의 윤리적이며 정서적인 감응의 사례로 해석된다.

4. 종교적 존재양식: 적정한 시간성과 감응의 조건에서 신의 현현

용왕제는 라투르의 행위자네트워크이론(ANT)에 따라, 인간과 비인간 행위자들의 복합적 의례 네트워크로 이해할 수 있다. 의례의 중심에는 법성포단오제보존회가 있으며, 이들은 제물 제공과 재정 부담을 떠안으며 과거 선주들이 담당하던 역할을 이어가고 있다. 그러나 해양 소득 감소와 종교적 관심 약화로 인해 선주들의 참여는 줄어들고 있으며, 이는 인간 행위자 간 연결의 균열로 해석할 수 있다. 또한 무속인은 용왕굿의 핵심 수행자지만, 지역 내 무당 부재로 외부에서 영입해야 하는 점은 의례 연속성에 불안을 더한다.

한편 바다 자체는 기상, 물때, 해류 등의 요소를 통해 의례 수행 가능 여부를 결정짓는 강력한 비인간 행위자이며, 해양경찰은 의례 공간의 통제 권한을 갖고 바다라는 장에 진입할 수 있는 규제 권력을 행사하는 게이트키퍼로 작동한다. 실제로 2025년 용왕제에서는 해경의 판단으로 인해 배가 바다에 진출하지 못하고 선착장에 정박한 채 의례를 진행해야 했는데, 이는 ANT의 관점에서 네트워크 내 권력의 비대칭성과 행위자 간 협상의 필요성을 드러내는 사례이다. 결국 용왕제는 단순한 민속 재현이 아니라, 다양한 인간과 비인간 행위자들이 조율과 협상을 통해 구성되는 살아 있는 의례의 장이라는 특성을 가지고 있다.

ANT에서 '행위자(actant)'는 단지 인간에 국한되지 않으며, 특정한 효과나 변화를 유발하는 능동성을 가진 존재는 모두 행위자로 간주된다. 이는 하나의 실천이 이루어지기 위해 얼마나 다양한 이질적인 요소들이 서로 연결되고 조율되어야 하는지를 보여준다.

또한 신은 고정된 실체가 아니라 '적정한 시간성과 감응의 조건' 속에서만 출현하는 존재자이다. 소머리를 정해진 절차로 준비하고, 바다의 감응을 기다리는 이 의례는 '신을 믿는다'기보다는, 반복적 실천을 통해 '신을 현현'하는 행위이다(브뤼노 라투르, 2023: 435~476).

법성포단오제의 '헌식의례'는 단순히 전통을 재현하거나 신앙의 대상에게 제물을 봉헌하는 행위에 국한되는 것이 아니다. 신은 본래 '존재하는' 대상이 아니라, 기도, 제의, 헌식, 대동굿 등 반

복되는 감응의 행위를 통해 나타나는 존재이다. 따라서. 종교적 존재양식은 신의 실체를 '재현'하거나 객관적으로 '증명'하는 것이 아니라, 신의 현현을 가능케 하는 수행의 반복과 감응의 전달을 통해 구성된다.

이 관점에서 용왕제의 헌식(특히 소머리를 바다에 바치는 행위)은 신의 존재를 사실(fact)이나 실재(reality)로 재현(represent)하려는 것이 아니라, 공동체가 반복적 수행을 통해 그 신의 현현을 감각적으로 구성하고 응답 가능성의 공간을 열어놓는 행위이다. 즉, 신은 그 자리에 본래부터 있던 대상이 아니라, 행위의 반복을 통해 '나타나는 존재'이며, '헌식의례'는 바로 그러한 현현을 가능케 하는 민속 의례이다.

따라서 종교적 진리는 객관적 증거로 증명되는 것이 아니라, 감정과 믿음, 윤리적 삶의 방식 속에서 다시 살아나고 전달되는 것이다. 핵심은 메시지를 계속해서 전달하려는 행위 그 자체가 신의 존재를 구성한다는 점이다. 중요한 것은 신의 실재 여부가 아니라, 신과 인간 사이에 감응을 반복 전달하는 연결망이 형성되는가이다.

5. 따냐 또라자(Tana Toraja) 장례의례와 비교 분석

인도네시아 남 술라웨시의 따냐 또라자(Tana Toraja) 장례의례는 죽은 자를 즉시 매장하지 않고, 장기간 가족과 함께 살게 하며(아픈 사람으로 인식된다), 풍부한 재물을 동원한 의례를 통해 죽은 자의 영혼을 조상들의 세계로 '전이'시키는 존재론적 실천이다. 이 과정에서 물소가 제물로 바쳐지며(보통 12마리 이상), 이들의 희생은 인간과 조상, 자연신 사이의 유비적 교환과 감응을 매개한다. 또라자인들은 이 장례의례(보통 사망 후 3~4년)를 통해 자연적 죽음을 사회적 죽음으로 재구성하고, 공동체의 질서를 갱신하며, 비인간 존재와의 관계망을 다시 짠다. 이때 증여는 애도의 행위이자 사회적 지위와 관계망을 재조직하는 장치이다.

또라자의 장례의례는 산 자와 죽은 자 사이에 이루어지는 대규모 희생제의와 선물교환을 통해 사회적 위계와 유대관계가 형성되는 삶과 죽음의 현장이다. 그러한 증여와 거래가 발생하는 이유는 공동체 내 자신의 사회적 지위와 결부되기 때문이다. 용왕제와 또라자 장례 모두 물질적 헌신을 매개로 한 인간과 비인간, 죽은 자와 산자 사이의 다차원적 상호작용과 연결망이 집약된 네트워크이다.

장례식에서 산 자들은 죽은 자를 애도하기 위해서만 물소나 돼지와 같은 제물을 헌식하는 것이 아니다. 그것은 장래를 위한 투자이기도 하다. 장례식은 산 자와 죽은 자 사이의 증여와 거래를 매개로 하여, 죽은 자와 산 자, 그리고 산 자들 사이의 유대를 더욱 강화하고 돈독하게 하는, 소위 친목과 유대의 장이다(홍석준, 2015: 121~148).

또라자의 장례 의례는 인간↔비인간, 산 자와↔죽은 자 모두에게 작동하는 보편적 선물교환의

체계임을 보여준다. 법성포 용왕제에서 소머리를 받치는 헌식은 인도네시아 또라자의 장례식에서 물소를 바치는 '희생제의'와 그 성격이 같다. 이는 생존과 풍요를 보장받기 위한 공동체의 실천적 지혜이자, 자연과의 지속 가능한 관계를 도모하는 '선물교환 체계'로 이해된다.

법성포 '헌식의례'도 마찬가지로 소머리를 통해 인간과 자연, 공동체와 용왕신, 죽음과 생명이 연결되는 네트워크를 재조직한다. 또라자의 증여가 '산 자와 죽은 자'의 관계망이라면, 용왕제의 증여는 '인간과 비인간 존재자'와의 관계망이다. 용왕제는 바다라는 비인간 타자에게 제물을 바치는 의례를 통해 생존과 풍요, 안전을 기원하는 실천이다.

특히 소머리 헌식은 또라자의 물소 제물과 마찬가지로, 인간의 두려움, 감사, 염원이 전이된 상징적 매개체로 기능하며, 비인간 존재와의 교섭을 시도하는 감응의 수단이다. 다만 또라자가 죽은 자와 조상의 세계를 향해 관계를 재구성한다면, 용왕제는 바다라는 현존하는 비인간 타자를 향해 예측 불가능한 응답을 요청한다는 점에서, 자연과의 비대칭적 교환을 중심에 둔다는 차이가 있다.

6. 행성적 사고의 실천: 인간과 비인간의 감응적 관계망

근대 인문학과 역사학은 오랫동안 지구(Earth)를 인간의 정치·경제·문화 활동이 벌어지는 무대로 간주해 왔으며, 이러한 인간중심주의적 시각이 기후 위기와 같은 행성적 문제를 인식하는 데 한계를 지닌다고 비판한다(차크라바르티, 2023: 12~14).

인류세는 지질학적 시간과 세계 자본의 그늘 속에 있는 우리의 일상적 삶의 시간은 서로 얽혀 있다. 지질학적인 것은 인간적-역사적 시간을 관통하며 넘어선다(차크라바르티, 2023: 24).

이를 바다라는 공간에 적용해 본다면. 바다는 수억 년에 걸쳐 형성된 지질학적 존재이다. 인간이 그것을 통제하거나 예측할 수 없다. 태풍, 조류, 해류, 어장 등도 모두 이러한 비인간적 리듬의 일부이다. 그래서 소머리 헌식은 인간이 그 바다의 자율성과 위험성을 인식하고, 그에 대한 존중의 표현으로 바다에 선물 의례를 수행하는 행위이다. 다시 말해, 인간은 바다를 '정복'하거나 '개발'하려는 존재가 아니라, 기후변화와 지질학적 리듬과의 조율이라는 측면에서 헌식과 제의라는 방식으로 표출된다.

이렇듯 바다라는 공간은 인간의 통제를 벗어난 지질학적 리듬과 기후 변화의 장이며, 소머리를 바치는 행위는 그 바다와의 조율 의식이다. '헌식의례'는 인간의 문화적 시간과 자연의 시간, 신적 감응과 생태적 질서가 교차하는 비근대적 시간성의 상징적 사건이며, 이는 오늘날의 생태 위기와 연결되는 윤리적 실천이기도 하다.

여기서 주목할 점은 인간은 더 이상 자연의 외부에 있는 주체가 아니며, 인간의 행위 역시 행성적 존재자들의 리듬에 따라야 하는 존재이다. 이때 바다는 자율적인 힘을 지닌 존재로, 소머리를

바친다고 해서 반드시 안전과 풍요로 응답하지 않는다. 용왕제의 헌식은 선의의 교환을 기대하지만, 비인간 존재가 '받기만 하고 응답하지 않을 수 있음'을 감수하는 인간의 태도를 포함하고 있다. 이는 행성적 사고의 핵심이다.

따라서 인간의 행위가 더 이상 지구를 배경으로만 머무르지 않고, 지질학적 차원에서 행성을 변화시키는 힘이 되었다는 점에서, 이제는 인간을 '역사적 행위자'(historical agent)만이 아니라 '지질학적 행위자'(geological agent)로 재정의해야 한다. 이러한 인식은 인간과 자연, 인간과 비인간의 이분법을 넘어서는 행성적 사고의 패러다임을 요청하며, 타자로서의 자연은 더 이상 조작 가능한 객체가 아니라, 인간과 복잡하게 얽힌 예측불가능한 존재자로 재등장한다.

이러한 관점에서 볼 때, 법성포 용왕제의 소머리 '헌식의례'는 바로 그 행성적 타자성에 대한 감응과 응답의 실천으로 읽을 수 있다. 바다는 단지 어획을 위한 자연자원이 아니라, 생명을 앗아가기도 하고 침묵으로 응답하는, 위험한 타자로 구성된다. 인간은 이 타자 앞에서 과거처럼 일방적인 지배나 조율을 할 수 없으며, 대신 감응, 헌식, 기원, 두려움 등의 윤리적 실천을 통해 관계를 재조정한다.

용왕제는 인간이 자연 앞에서 '지배자'가 아니라 불확실한 행성의 일부로서의 존재자임을 자각하고, 침묵하는 자연을 향해 말을 거는 행위이자, 응답하지 않을 수 있는 타자에 대한 윤리적 책임의 수행이다. 따라서 이 제의는 행성적 시대에 인간이 취할 수 있는 윤리적 태도의 상징적 표현이며, 기후 위기와 생태 재난의 시대에, 인간-비인간 관계를 재구성하려는 행성적 존재론의 제의적 실천으로 이해될 수 있다.

결과적으로 소머리를 바친다고 해서 즉시 응답을 받지 않을 수도 있다. 신은 침묵할 수 있으며, 그 침묵은 불안한 응답이기도 하다. '헌식의례'는 인간이 바다와 조율하고, 예측 불가능한 자연 앞에서 다시 공존을 요청하는 윤리적 제의이다.

7. 결론: '헌식의례'는 인간과 비인간의 다차원적 위상 네트워크

법성포단오제의 용왕제 중 '헌식의례'는 인간과 바다 사이의 윤리적 관계를 감응과 반복 수행을 통해 재구성하는 실천이다. 이는 비인간 타자에 대한 윤리적 응답이자, 행성적 존재로서 인간이 취할 수 있는 제의적 실천이며, 단순한 민속 전통을 넘어 오늘날 생태 위기 시대의 윤리적 모델로 기능할 수 있다.

결국 용왕제는 정태적인 문화유산이 아니라, 실천 속에서 구성되고 변화하는 '존재적 실험장'이다. 인간과 비인간 행위자들이 구성하는 이 네트워크는 고정된 틀이 아니라, 해마다 다른 위상과 조건 속에서 조율되고 재배열되는 제의이다. 라투르가 말한 것처럼 존재는 관계 속에서 구성되며, 용왕제는 그 존재론적 실천의 대표적 사례라 할 수 있다.

참고문헌

법성문화진흥원, 2024.『법성향지』. 267~268.

국립무형유산원, 2017,『국가무형문화재 제123호 법성포단오제』. 민속원, 150~171.

디페시 차크라바르티, 2023, 이신철 옮김,『행성시대 역사의 기후』, 에코. 12~24.

브뤼노 라투르, 2009, 홍철기 옮김,『우리는 결코 근대인이었던 적이 없다』, 갈무리.

2023, 황장진 옮김,『존재양식의 탐구』, 사월의 책. 431~476.

브뤼노 라투르외, 2010, 홍성욱 옮김,『인간·사물·동맹: 행위자네트워크 이론과 테크노사이언스』, 이음.

이주승, 1997, "마을굿에 나타난 허제비의 뜻과 구실", 안동대교 민속학과 석사학위 논문.

필리프 데스콜라, 2022, 차은정 옮김,『타자들의 생태학』, 포도밭.

홍석준. 2015, "산 자와 죽은 자의 선물 교환과 믿음체계: 인도네시아 남 술라웨시(South Sulawesi) 섬의 따나 또라자(Tana Toraja) 장례식의 사례", 순천향 인문과학논총 제34권 2호, 121~148,

포획과 보호의 경계
: 낚시 문화 속 해양 보호의 상징성과 담론*

박 주 형 | 동아대학교 석당학술원 인문학연구소

1. 문제 제기

해양과 인간이 만나는 지점에서 해양 생태, 해양 생물을 대하는 자원 중심적 인식이 가장 실질적으로 구현된 행위는 바로 '낚시'이다. 그리고 '낚시'는 일상적·문화적 측면에서 '포획'과 '여가·레저'라는 이중적 의미를 동시에 담고 있어 또한 주목할 만하다. 낚시는 단순한 식량 확보 수단을 넘어 공동체 구성원의 교류, 자연 체험 기회 제공, 지역 경제 활성화 등 다양한 사회문화적 기능을 수행함으로써 해양 이용 방식과 태도에 있어 핵심적 실천의 장이 되고 있다.

최근 들어 해양 보호의 생태적·윤리적 중요성에 대한 관심이 높아지면서 해양 생태의 지속 가능한 공존을 위한 학술적·정책적 논의가 활발히 이루어지고 있다. 이러한 변화는 낚시 문화 속에서도 해양 생물이 단순한 소비 대상이 아니라 보호와 공존의 주체로서 재조명될 수 있는 가능성을 시사한다.

이와 같은 인식에서 출발하여 이 발표문에서는 한국의 낚시 문화를 중심으로, 해양에서 '포획(capture)'과 '보호(conservation)' 사이에 형성되는 경계(border) 양상을 살펴본다. 특히, 해양 보호가 낚시 문화 속에서 어떤 상징성을 획득하며, 이를 둘러싼 담론 전개 양상을 분석함으로써 지속가능한 해양 이용과 문화적 상상력의 전환 가능성을 모색해 보고자 한다.

* 이 발표문은 2024년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 '종간공동체의 역사와 생태적 문화변동 양상 연구'라는 아젠다로 수행된 연구임.

2. 인류세의 일면(一面), 낚시의 다면(多面)

인류세(Anthropocene)로 불리는 지금, 해양은 그 중심 무대 중 하나로 부상했다. 그리고 낚시 문화(fishing culture)는 해양 이용의 역사적·문화적 궤적을 좇을 수 있는 인간의 실천적 행위이다. 동시에 '포획(capture)'과 '여가(leisure)'가 교차하는 지점에서 인류세 시대의 해양과 인간의 관계를 재조명하는 중요한 역할을 갖는다. 이와 같은 낚시는 과거의 생계 수단에서 시작하여 오늘날에는 산업 활동으로 발전해 왔지만, 그 이면에는 '사회문화 형성', '심리 안정·치유 작용'으로서의 특성도 있다.

2.1. 사회문화 현상으로서의 낚시

20세기 중후반부터는 레포츠·관광 문화의 확산과 더불어 낚시가 여가 활동으로 급격히 확장되었다. 낚시문화가 여가 문화로 자리잡은 현상에 대한 연구를 보면 국내에 낚시 문화 형성, 정착된 시기는 1960년대로 볼 수 있다. 이때에는 상류층 인사들의 사교 모임인 '낚시회', 미디어의 낚시 관련 보도 증가, 낚시터의 상업화와 같은 현상이 크게 작용했다.[1] 이후의 시대별 특징을 〈표1〉과 같이 정리해 볼 수 있다.[2]

1980년대~	전환기	통행 금지 해제로 인한 밤 문화 활성화, 기존 낚시 문화 축소
1990년대~	공존기	실내 낚시터 열풍, 낚시의 프로화, 낚시 매체의 전문화
2000년대~	과도기	바다 낚시인의 증가, 해양 낚시 공원 설치, 낚시의 관광 상품화

〈표 1〉 시대별 낚시 문화의 특성

1) 해양수산부가 2025년 6월에 발표한 『제3차 낚시진흥 기본계획(안)』에 따르면 국내 낚시 인구는 2000년에 500만 명을 넘어섰으며, 2023년에는 720만 명으로 추정되어 2002년~2023년까지의 낚시 인구를 토대로 하면 연평균 증가율은 2.4%가 된다고 한다. 또한 연평균 증가율과 예측 모형을 바탕으로 2029년에는 811만 명으로 증가할 것이라는 전망을 제시했다. 이렇게 증가하는 낚시 인구와 함께 낚시 유형의 다양화, 낚시 산업 시장 확대 등의 현상이 연이어 일어날 것이며 이는 곧 해양 생태에 막대한 영향을 미칠 것이라 볼 수 있다. 따라서 자연스럽게 낚시 문화가 해양 생태를 대면하는 방식의 중요성은 더욱 높아질 것으로 보인다.

2) 오세숙·김종순·이종성(2017: 30-36)에서는 국내 낚시 문화를 시대 배경과 낚시 여건 변화를 기준으로 '형성기, 정착기, 전환기, 공존기, 과도기'로 나누고 있다. 이러한 구분은 낚시의 사회문화적 측면의 구체적 개별 현상을 이해하는 데에 도움이 된다고 보아 이 연구에서도 같은 시대 구분을 따랐다.

2.2. 심리 안정·치유 작용으로서의 낚시

낚시는 넓은 바다나 강의 자연 환경 속에서 행하는 것으로, 심리 안정과 치유 작용을 하는 것으로 보인다. 한 예로 스페인 어부를 대상으로 한 연구에서는 월간 낚시 활동을 더 많이 한 사람일수록 그렇지 않은 사람보다 스트레스 점수가 최대 15.4% 낮다는 결과를 밝혔다.[3] 국내의 연구에서도 주목할 만한 발견으로 청소년들의 낚시 활동 참여가 분노, 공격성과 같은 부정적 정서를 완화하는 데에 도움이 된다는 조사 결과가 있다.[4] 이러한 연구 결과들은 낚시가 가진 자연적 배경이나 행위적 특성이 심리적 안정, 치유 등의 효과가 있음을 말해 준다. 이러한 양상은 최근 젊은 세대들이 선호하는 힐링 활동 중 하나인 '물멍'으로 낚시가 재조명되고 있는 현상을 통해서도 확인된다.

3. '포획'과 '보호'의 넘나듦

해양 생태계 보전은 단순한 규제의 문제를 넘어, 인간 활동과 자연 사이의 복합적인 상호작용을 반영한다. 특히 낚시는 '포획'이라는 본질적 성격에도 불구하고, 보전의 맥락에서 '보호'와 맞닿는 지점에 놓여 있다.

이 장에서는 우선 경계적 실천(border practice)의 사례로서 법·제도적 차원에서 이루어지는 해양 보호의 방식들을 살펴본다. 이와 함께 탈경계적 실천(trans-border practice)의 관점에서 낚시 문화 속에서 자율적으로 '포획'과 '보호'의 경계를 넘나들며 해양 보호를 확장하는 행위들을 살펴본다.

3.1. 경계적 실천: '지속가능한' 공존을 위한 법·제도

(1) 해양 보호종 지정

해양 생태에서의 '지속가능한 발전'을 위한 대표적인 제도는 해양보호종을 지정한 것이다. 해양

3) Pita P, Gribble MO, Antelo M, Ainsworth G, Hyder K, van den Bosch M, Villasante S, et al, 「Recreational fishing, health and well-being: findings from a cross-sectional survey」, Ecosyst People (Abingdon). 2022 Aug 31;18(1):530-546.

4) 박경실(2015: 317-334)에서는 부산, 경남 소재 중학생 491명을 대상으로 청소년들의 낚시 참여 활동이 분노와 공격성에 미치는 영향을 규명하였다. 그 결과, 낚시 무경험집단이 유경험집단보다 분노감, 공격성의 적대감, 신체적 공격성에서 더 높은 수치를 보였다. 또한 낚시 경험이 있더라도, 분노 억제와 공격성의 적대감은 무경험과 2년 미만 집단이 2년 이상 집단보다 더 높게 나타났으며, 신체적 공격성과 분노감은 무경험집단이 2년 이상 집단보다 유의하게 높은 것으로 나타났다.

수산부가 발표한 『제2차(2019~2028) 해양생태계 보전관리 기본 계획』에 따르면 2025년 기준, 총 90여 종의 생물을 해양보호생물로 지정하고 있다. 이들은 멸종 위기, 서식지 파괴, 남획 등의 이유로 법적 보호를 받고 있다. 대표적인 해양보호생물로는 상괭이, 붉은발말똥게, 매부리바다거북, 해마류 등이 있다. 이들 종은 『해양생태계의 보전 및 관리에 관한 법률』 제2조 및 제18조에 따라 포획, 채취, 유통, 전시 등이 엄격히 금지되며 위반 시 형사 처벌을 받을 수 있다.

(2) 낚시 면허제 도입

해양수산부에서는 1997년, 2006년, 2013년, 2019년에 걸쳐 '낚시 면허제' 도입 방안을 논의한 바 있으나 아직 실제 제도화에 이르지는 못하고 있다.[5] '낚시 이용권제'라고도 불리는 이 제도에 대한 인식 조사 사례들 중 하나를 보면 응답자의 48%가 지지하는 입장을 보였으며 제도 인지와 자연에 대한 관심, 소비 성향 중 방생과 조획 요인이 제도 지지에 중요한 영향을 미치는 것으로 확인되었다(김남희·이광남·오치옥, 2021). 최근 수립된 제3차 낚시진흥기본계획(2025-2029)에는 '낚시 면허제 검토'가 중장기 과제로 명시되어 있으며, 부산 등 일부 지자체와 시민단체에서도 공동체 자원 보호를 위해 면허제 도입을 제안하고 있다.

사실상 낚시 면허제는 단순한 자원 관리 수단을 넘어, 낚시인이 '자연 자원을 이용함과 동시에 보전에도 참여한다'라는 윤리적 태도의 상징으로 기능할 수 있다. 또한 법·제도가 규정하는 면허 요건은 현장에서 개인과 공동체가 이를 수용하거나 변형하는 과정을 통해 '포획'과 '보호'의 경계를 재구성하는 경계적 실천(border practice)으로 전환된다.

3.2. 탈경계적 실천: 낚시 행위의 전환, '포획'에서 '보호'로

낚시 문화 속에서 해양보호종은 단순한 '법적 보호 대상'을 넘어서 해양생태계가 더 이상 결코 무한한 자원 창고가 아님을 체감하게 하는 상징적 장치로 기능한다. 그리고 우리가 주지해야 할 점은 법과 제도를 수립했다 하더라도 실제 현장에서 개인과 공동체의 실천이 없다면 그 효과는 제한적일 수밖에 없다는 것이다. 그런데 이미 낚시 문화에는 오랫동안 이어져 온 '보호'의 관행이 있다.

5) '낚시 면허제'는 국가나 지방자치단체가 레저 낚시 활동을 허가, 관리하는 형식의 제도이다. 즉 해양수산부나 지방자치단체 등의 관할 기관에서 '낚시권'을 발급받은 사람만이 낚시를 할 수 있으며 면허 소지자라 하더라도 허가된 어종, 어획량, 어획 구역, 시기 등을 준수해야 하는 조건이 있다. 이미 미국, 독일 프랑스 등 해외에서는 이러한 형태의 제도를 운영하고 있다.

(1) 캐치 앤 릴리즈(Catch and Release)

'캐치 앤 릴리즈'는 영국의 초기 자발적 방류 관행에서 출발한 것이다. 현대에 확립된 이 운동의 의미는 미국 플라이피싱의 아이콘이라 불리는 Lee Wulff(1905~1991)에 의해 본격화되었다. 이 문화가 중요한 것은 일부 낚시인의 경우 보호종뿐만 아니라 치어, 산란기 어종 등에 대해서도 자발적 방류를 실천하고 있다. 이는 자원 회복과 생태계 지속 가능성을 고려한 행위이며 전형적으로 경계를 넘나드는 탈경계적 실천 행위로 볼 수 있다.

(2) 생태 모니터링 참여

일부 낚시인이나 낚시 동호회 등의 단체는 포획한 어족의 위치, 크기 개체 수 등을 기록하여 기관에 제공하거나 공공에 공개하여 생태적, 과학적 연구나 조사에 적극적으로 협력, 참여하고 있다. 이러한 노력은 '낚시=포획'이라는 전통적 공식을 허물고 '낚시=해양 생태의 관찰'이라는 새로운 담론을 형성한다.

(3) 환경 정화 활동

모든 경우는 아니지만 일부 낚시 행위에 대해 떡밥, 쓰레기 등의 해양 오염 및 파괴에 영향을 미친다는 비판이 있어 왔다. 이에 따라 최근 낚시인들 사이에서는 자발적인 환경 정화 활동이 확산되고 있으며, 이는 낚시 행위에 따른 생태적 책임을 실천하는 중요한 방식으로 강조되고 있다. 일부 동호회나 지역 단체는 정기적으로 해안 쓰레기 수거 활동을 펼치거나 방파제 주변 낚싯줄 회수, 미끼통 재사용 캠페인 등을 이어오고 있다. 이러한 활동은 낚시 행위와 낚시인의 정체성을 '해양 생태 보전의 주체(성)'으로 확장하는 상징적 실천으로 볼 수 있다.

(4) 친환경 장비와 기법 도입

최근 낚시 문화에서 이전에는 없던 친환경 장비나 기법 등을 볼 수 있다. 가령, 생분해성 낚싯줄의 보급의 증가는 일정 기간 후 자연 분해되기 때문에 어류, 조류, 해양 포유류 등의 생명에 덜 영향을 미치며 환경 부담도 줄인다. 또한, 무가시훅(barbless hook)은 갈고리에 가시가 없기 때문에 어류가 입는 상처가 적으며, 방류 시 빠르게 분리할 수 있어 어류의 스트레스를 줄일 수 있다. 이는 '캐치 앤 릴리즈'의 기본 정신에도 부합하는 것이다. 이밖에 디지털 어종 식별 앱이나 스카트 탐지 장비 사용의 증가, 무납 추의 사용 확대 등은 모두 낚시 행위의 물리적 생태적 영향력을 감소해 준다. 뿐만 아니라 낚시 행위를 생태윤리 실천의 하나로 변화시키는 문화적 장치로서의 의미를 획득

할 수도 있다. 이는 산업 기술의 발전, 낚시인들의 선호 등 다양한 요인이 있겠지만 해양 생태계에 미치는 영향을 최소화하려는 흐름의 하나이기도 하다.

4. 결론

지금까지 낚시 문화의 특성과 그것이 '해양 보호'라는 과제에 어떻게 관계를 맺고 있는지를 살펴보았다. 낚시 문화는 기본적으로 해양 생물을 '잡는' 행위이며, '포획'을 중심에 두고 있는 것이지만 사회문화적 기능, 심리 안정 및 정서 치유의 기능도 있다는 것을 확인하였다. 그리고 해양 보호와 관련하여서는 '방류'의 관행이 깊게 자리잡고 있음을 보았다.

한편, 이러한 실천은 오늘날 '기록'과 '공유'라는 새로운 문화적 상징과 만나 확산되고 있다. 가령, 낚시 경험 중 해양보호종을 접하는 것은 '귀한 조우'로 여겨지며, 개인 SNS나 커뮤니티에 기록되는 경우가 많다. 이러한 형태의 기록이 한편으로는 해양보호종을 '구경거리'로 소비하는 경향을 띨 수도 있다. 그러나 다른 한편으로는 '우리가 함께 진정으로 보호해야 할 대상'이라는 공동체적 경계와 금기의 상징화로 작용하기도 한다. 나아가 개인에게 '귀한 생명을 지켜냈다'는 윤리적 자의식을 갖게 함으로써 포획과 보호의 담론을 연결하는 경계적 실천의 장을 구성하기도 한다.

물론 현재의 이러한 실천은 여전히 인간 중심적 시각에서 비롯되며, 생태계 보전 그 자체보다 자원 활용의 지속성을 보장하기 위한 목적도 그 바탕에 있다. 그럼에도 불구하고 이와 같은 실천은 인간과 비인간 생명 간의 새로운 관계 설정을 가능하게 한다. 결과적으로 다종간의 공존 즉, 종간 공동체 형성을 향한 하나의 윤리적·제도적 담론을 이끌어낸다. 앞으로도 낚시 문화는 지속가능한 해양 보전을 위해 단순한 관리 차원을 넘어 현 세대, 미래 세대를 위한 행위 중 하나로서 해양 생태와 인간 공동체가 상호작용하는 방향으로 나아가야 할 것이다.

참고문헌

김남희·이광남·오치옥(2021),「낚시이용권제에 대한 낚시인의 지지 및 선호 연구」,『환경정책』29-4, 한국환경연구원, pp.1-26.

김수관(2014),『낚시자원의 합리적 이용방안』, (사업보고서; 2014), 해양수산부.

김준(2020),『한국어촌사회학 지속가능한 섬과 어촌의 다원적 가치를 논하다』, 민속원.

나승만·신준호·조경만·이경엽·김준·홍순일(2007),『해양생태와 해양문화』, 경인문화사.

박경실(2015),「청소년들의 낚시 참여활동이 분노와 공격성에 미치는 영향」,『청소년학연구』22-6, 한국청소년학회, pp.317-334.

박정숙(2013),『대한민구 0.2% 세계 13위의 어업 이야기』, 선학사.

브라이언 페이건 저·정미나 역(2018),『피싱 인간과 바다 그리고 물고기』, 을유문화사.

서종석(2020),『어업의 품격』, 지성사.

오세숙·김종순·이종성(2017),「낚시문화의 시대별 여건변화와 여가적 특성에 관한 고찰」,『한국여가레크리에이션학회지』41-1, 한국여가레크리에이션학회, pp.27-44.

이광남(2003),「낚시면허제 도입의 필요성과 실현 가능성에 대한 고찰」,『수산경영론집』, 34-1, pp.115-136.

이상고(2003),「해양낚시(해양유어)의 제도적 관리 타당성에 관한 공공경제학 및 환경경제학적 분석연구」,『수산경영론집』, 34-1, pp.137-156.

해양수산부(2019),『제2차(2019~2028) 해양생태계 보전·관리 기본계획』.

해양수산부(2025),『제3차 낚시진흥계획(안)』.

Cooke, S. J. & Cowx, I. G.(2006),「Contrasting recreational and commercial fishing: synthesis and recommendations for conservation」,『Biological Conservation』128-1, pp.93-108.

Pita P, Gribble MO, Antelo M, Ainsworth G, Hyder K, van den Bosch M, Villasante S, et al. Recreational fishing, health and well-being: findings from a cross-sectional survey. Ecosyst People (Abingdon). 2022 Aug 31;18(1):530-546.

수산물과 음식 궁합에 관한 고찰

임 여 호 | 전남대학교어업기술연구소 이학박사

Ⅰ. 개요

"참살이"라고도 불리는 "웰빙"은 최근들어 우리나라 사회전반에 걸쳐 과히 열풍이라 해도 과언이 아닐 정도로 거세게 일고 있다. 웰빙은 몸과 마음, 일과 휴식, 가정과 사회, 자신과 공동체 등 모든 것이 조화를 이루어 어느 한쪽으로 치우치지 않은 상태를 말한다. 그중에서도 대표적인 것이 웰빙식이다. 하지만 처음으로 웰빙식을 접하려는 사람들에겐 어떤 식품을 고르고 어떤 요소를 중요하게 따져봐야 할지 막막하다. 전문가들은 기본원료 및 영양소가 얼마나 알찬가를 살펴보는 것이 중요하다고 조언하면서, 특히 등푸른 생선이나 김, 미역, 다시마 등 수산물를 적극 권장하고 있다.

수산물은 일반식품과 비교하여 순환기 질환의 예방 및 뇌에 필요한 불포화지방산의 함량이 많은 대신 콜레스테롤의 함량이 적다. 또한 항암·항관절염 및 항변비 등에 효과가 있는 다당류와 체내 영양소 흡수율과 저항력을 높여주는 각종 무기질의 함량이 풍부하여 과히 장수식품이라 칭할 만한데, 이는 수산물이 저온, 고압, 고염분인 환경에서 생활하면서 체내에 항암, 항산화 물질을 축적하는 경우가 많기 때문이다. 이렇듯 수산물을 자주 섭취하면 우리 체내의 다양한 기관에서 면역력을 높여 건강하게 신체를 유지할 수 있다.

이러한 수산물 경우도 우리가 평상시 함께 섭취하는 여러 식품 중에도, 음식 궁합이 맞아 시너지 효과가 동반 상승하는 경우가 있고, 어떤 식품은 상호 음식 궁합이 맞지 않아 함께 섭취 시는 인체에 독이되여,오히려 건강을 해치는 경우도 있다. 이와 같은 관점에서 예부터 민간에서 전래되고 있는 음식중에서 수산물과 상호 궁합이 맞는 식품과 상극인 식품을 영양학적이고 과학적인 관점에서 살펴보고자 한다. 아울러 수산물과 농산물중 서로 음식 궁합이 맞는 식품은 어촌과 농촌 문화교류와 경제적 신소득 창출을 통하여 상호 상생 방안을 극대화할 필요가 있다.

Ⅱ. 궁합이 잘맞는 음식

1. 해삼과 인삼

인삼과 해삼 등 삼(삼)자가 붙은 두가지를 배합시킨 요리로 “양삼탕”이 있다. 한방요리에서는 ‘불로소양삼’으로 불리우며,양삼탕의 재료가 되는 해삼은

‘동물성 삼’이라는 별명이 있는데 ‘식물성 삼과 결합은 궁합이 매우 잘 맞음.

주요 효능은 스트레스 해소, 고혈압, 동맥경화,심부전,빈혈,당뇨,궤양에 탁월하고,아울러 피부 윤택, 생리기능 성화, 항암효과, 허약체질 개선 등이 있다.

2. 고등어와 무

고등어를 조리할때 무를 넣으면 무가 지니고 있는 매운 성분이 비린내를 없애주며.주요 효능은 비타민과 소화효소가 다량 함유되어 영양보충에 탁월

3. 새우와 표고버섯

새우류 가운데 크기도 맛도 일품인 새우가 바로 대하이며 가을이 제철이다. 대하는 60%이상의 단백질과 칼슘 250㎎, 비타민 B군 다량 함량하며,

새우 콜레스테롤은 HDL로 100g중125 ㎎ 으로 달걀의 630 ㎎ 보다 훨씬 적으며,주요 효능은 표고버섯의 성분이 새우의 칼슘흡수를 돕고, 콜레스테롤 을 낮추는데 도움을 준다.

4. 도다리와 쑥

봄의 전령사로 육질의 지방이 충만한 도다리와,봄에 최고로 연한 향긋한 맛의 일품인 의초로 불리는 쑥은 찰떡궁합으로, 도다리를 쑥과 함께 끓이면 엘라스틴, 콜라겐의 두성분이 함유된 결체조직이 더욱 부드러워지고, 비린내가 없애주며, 옛말에 “정월보름이전에 쑥을 세 그릇만 먹으면 부엌 문턱을못넘는다는” 일화가 있으며,주요 효능은 피로회복과 숙취해소에 최적의 건강식품

5. 재첩과 부추

영양이 우수하고 숙취해소에 좋은 재첩은 비타민 A가 매우 적고, 많이 섭취하면 냉해지는 성질이 문제로 지적되어 왔음. 부추는 이러한 작용을 이완시켜 주는 찰떡궁합 음식, 부추의 독특한 냄새는 황화아릴로이 성분이 몸에

흡수되면 자율신경을 자극해 에너지 대사를 높여준다.

주요 효능은 생리기능을 활성화 한다.

6. 복어와 파.미나리

복어국에 파를 넣으면 파에 들어 있는 비타민 C가 알코올을 분해함.미나리를함께 넣을 경우,미나리 성분이 복어의 독성을 약하게 하는 효과와 숙취 제거 와 시원한 맛 등을 내어줌. 주요 효능은 숙취해소, 피로 회복에 탁월

7. 생선회와 생강

생선회와 함께 생강을 곁들여 먹으면 생강의 매운 향균성분이 생선회의

세균을 비롯한 식중독균을 살균함으로써 안전하게 보호해 주는 역할을 한다.여기에 생선 고유의 쫄깃쫄깃한 감칠맛을 음미할 수 있게 만들어줌.

8. 조개와 쑥갓

쑥갓은 칼슘이 많은데다 조개에 부족한 비타민 A와 C가 풍부한 알칼리성 식품으로 향이 좋아 조개탕의 맛을 산뜻하게 해준다. 따라서 조개탕에 쑥갓을 곁들여 먹으면 조개의 비린맛을 제거하고 균형 잡힌 영양분을 섭취할수 있음.

9. 굴과 레몬

굴에는 양질의 단백질과 철분을 풍부하게 함유하고 있음.레몬즙과의 궁합은 레몬에 함유된 비타민 C인 아스코르브산이철분의 장내 흡수를 도움.굴에 레몬즙을 떨어뜨리면 나쁜 냄새가 없어지고 맛과 향이 좋아짐. 주요 효능은 빈혈치료, 피부미용, 허약체질 개선

10. 미꾸라지와 산초

논이나 진흙, 도랑 등에서 생활하는 미꾸라지는 흙냄새를 비롯 특유의 비린내가 많이 남. 따라서, 내장과 뼈까지 모두 사용하는 추어탕에는 산초가 제격이다. 산초는 추어탕의 맛과 향을 더욱 높여주면서 상쾌한 향도 있어 미꾸라지의 비린내를 제거하는데 최적의 향신료이다.

11. 새우와 아욱

아욱은 지방과 단백질을 비롯 칼슘, 비타민, 무기질 등이 함유된 영양식품이나 단백질 함량이 매우 적다. 하지만 새우는 양질의 단백질이 많이 들어있어 맛이 고소하고 담백해 아욱국에 함께 넣으면 감칠맛과 영양이 훨씬 풍부해 진다.

12. 잉어와 팥

잉어에는 양질의 단백질과 소화성이 뛰어난 지방을 비롯 칼슘, 비타민 등이 들어 있어 임산부나 환자에게 훌륭한 음식이다. 특히 예로부터 임신 및 각기부종에 탁월한 식품으로 알려져 오는것이 바로 잉어와 팥을 다려 먹는 것이다. 잉어와 팥을 넣고 삶으면 사포닌이 우러나와 체내의 수분을 배출하는데 도움을 준다.

13. 장어와 생강

고단백, 고지방인 뱀장어에 생강을 곁들여 먹으면 소화 흡수율을 높여 준다.아울러 생강 자체 특유의 향으로 비린내를 없애주고 양질의 고단백질로 인한 느끼한 맛을 제거할 수 있다.

Ⅲ. 궁합이 상극인 음식

1. 장어와 복숭아

장어를 먹고난후 복숭아를 먹으면 복숭아에 함유된 유기산이 장에 자극을 줘 지방이 소화되는 것을 방해하므로 설사를 일으킨다.

2. 미역과 파

미역은 칼슘과 요오드가 풍부한 저열성 식품으로 미끈미끈한 성분인 알긴산이 풍부하다.이 알긴산은 '다이어트리화이버라' 불리는 성분으로 콜레스테롤 침착 예방효과와 농약 등 공해물질과 결합, 이를 몸밖으로 배출시킴.

파 역시 미끈미끈한 성분을 지니고 있으므로 미역 요리에 파를 참가하면 너무 미끄러워 음식 맛이 어울리지 않고 알긴산의 흡착력이 떨어진다.

3. 게류와 감

게는 식중독균의 번식이 대단히 잘 되는 고단백 식품이며, 감은 수렴작용을 하는 타닌성분이 있어 이를 같이 먹으면 소화불량을 수반하는 식중독에 걸리기 쉽다.

4. 멸치와 시금치

멸치의 칼슘 흡수율을 시금치의 수산이 떨어뜨리므로 피해야 한다.

대신 우유나 유제품을 같이 먹으면 칼슘 흡수율을 훨씬 높일 수 있다.

5. 문어와 고사리

고단백 식품의 하나인 문어는 영양가는 높지만 질겨서 소화에 부담이 가는 음식중 하나이다. 고사리에 섬유질이 3% 이상 들어 있어 문어와 고사리를 같이 먹으면 위장이 약한 사람은 소화불량에 걸리기 쉽다.

6. 조개와 옥수수

조개류는 단백질, 당질 등은 많지만 부패균의 번식이 잘되어, 부패되기 쉽다.조개와 소화성이 떨어지는 옥수수를 함께 먹으면 배탈이 나는 등 식중독에 걸릴 위험이 있다.

7. 김과 기름

김에 바른 기름이 산화돼 유해성분을 발생하기 때문에 함께 하지 않는 것이 좋다

8. 바지락과 우엉

바지락에 다량 함유된 철분 흡수를 우엉에 있는 섬유질이 방해함으로써 철분 흡수율을 저하시켜 좋지 않다.

간호대학생의 웰다잉 인식에 대한 연구
– 해안지역 포항시를 중심으로

정옥분* · 김복랑** | 선린대학교

Ⅰ. 연구의 필요성

현대 사회의 인구 고령화와 만성질환의 증가로 인해 '웰다잉(well-dying)'에 대한 관심이 높아지고 있다. 웰다잉은 단순한 죽음이 아닌 삶의 마지막 순간까지 인간으로서의 존엄을 유지하며 의미 있게 삶을 마무리하는 것을 의미한다. 간호대학생들에게 죽음에 대한 의미는 자주 접하는 상황은 아니지만, 예비 간호사로서 향후 임상에서 죽음과 관련된 상황에 직면할 가능성이 높으며, 간호현장에서 생명, 죽음에 대한 단어를 가까이에서 맞이하는 것이 일상이므로 웰다잉에 대한 충분한 이해와 준비가 되어 있어야 한다. 임상실습을 거치면서 졸업 후 전문직 간호사가 되는 간호대학생의 웰다잉에 대한 올바른 인식과 태도는 환자의 삶의 질 향상뿐 아니라 윤리적 간호 실천의 기반이 된다.

그러나 간호대학생을 대상으로 죽음에 대한 연구(조은정&이선희, 2018, 정승은 & 고명숙, 2021)와 웰다잉에 대한 양적연구는 있으나(김미영&박은희, 2020), 웰다잉 인식에 대한 주제로 질적 접근을 통하여 수행한 연구는 부족한 실정이다. 간호교육 과정에서는 웰다잉에 대한 체계적인 교육이 부족하여 간호대학생에게 죽음이 실제로 어떤 개념들을 포함하는지 탐색할 필요가 있으며, 특히 포항시는 65세 이상 노인인구가 2025년 1월 기준 11만 873명으로 전체 인구 대비 22.6%로 초고령 사회에 진입했으며, 2030년이 되면 노인인구가 31%까지 증가할 것으로 예상되어(경북일보, 2025) 건강하게 살아가는 것과 평온하고 의미 있는 죽음을 준비하는 것의 중요성을 알리는 웰다잉 교육이 필요하다.

* 선린대학교, 간호학부, 조교수
** 선린대학교, 간호학부, 교수

이에 본 연구자는 심층면담을 통해 간호대학생들의 웰다잉에 관한 인식과 경험을 파악하여 간호 교육과정에서 웰다잉 교육의 필요성과 방향성을 제시하고, 나아가 인간 중심의 돌봄을 실현할 수 있는 간호인력 양성에 기여하고자 한다.

Ⅱ. 연구방법

1. 연구설계

본 연구는 포항지역 간호대학생들이 인식하는 웰다잉의 의미와 그 경험에 대한 심층적 이해를 목적으로 하는 현상학적 연구를 수행하였다. 자료수집은 연구 참여자에게 연구목적과 자료수집 방법에 대해 설명하고, 동의를 받은 후 심층면담을 통해 이루어졌으며, 2025년 6월 10일부터 자료가 포화상태에 이른 6월17일까지 자료수집을 하였다.

2. 연구 참여자

연구 참여자는 포항지역 일개 간호대학에 재학 중인 4학년 학생 중, 임상실습 중 또는 일상에서 죽음 또는 웰다잉과 관련된 개인적·간접적 경험을 가진 학생들로 5명을 연구 목적과 인터뷰 참여에 자발적으로 동의한 학생을 의도표집하여 선정하였다.

3. 자료수집 방법

자료수집은 개별 심층 면담을 통해 진행되었으며, 1인당 1회 또는 2회의 면담, 약 60분을 실시하였다. 면담 장소는 참여자의 편의와 프라이버시가 보장되는 연구실에서 진행하였으며, 참여자의 동의를 얻어 면담 내용을 녹음한 후 필사하였다. 주요 면담 질문은 “웰다잉에 대해 생각해 본 적 있나요?”, “웰다잉이란 어떤 의미인가요?” “간호사로서 웰다잉에 대해 어떤 역할을 해야 한다고 생각하나요?” 였다. 참여자로부터 얻어진 경험을 있는 그대로 묘사하고 심층 분석을 통해 경험의 의미를 밝히는 데 초점을 두는 Giorgi가 제안한 현상학적 연구방법을 사용하여 분석하였다.

Ⅲ. 연구 결과

본 연구는 포항지역 간호대학생 5명을 대상으로 반구조화된 심층 면담을 실시하여 웰다잉에 대한 인식과 관련 경험을 중심으로 분석하였다. 그 결과, 총 4개의 주제와 10개의 하위 범주가 도출되었다.

주제 1: 웰다잉에 대한 개인적 바람

범주 1-1. 고통 없는 평온한 죽음에 대한 소망

참여자들은 신체적 고통 없이 가족과 함께 평온히 죽음을 맞이하는 것이 웰다잉이라고 인식하였다.

"삶을 잘 마무리하는 건, 그냥 병원 침대에서 기계에 의존하는 게 아니라 아프지 않고 잠자듯이 조용히 가는 거라고 생각해요." (참여자 1)

"죽는 것은 두렵지 않은데 아픈 게 더 겁나고 무서운 것이라고 생각해요. 고통 없이 죽기를 원하죠." (참여자 3)

범주 1-2. 후회 없는 삶에 대한 희망

참여자들은 생의 마지막에 자신의 삶을 되돌아보며 후회 없이 떠나는 것이 웰다잉이라고 인식하였다.

"지금 내가 살아가는 방식이 죽음을 준비하는 과정이라고 생각해요. 언젠가 누구에게나 올 그날에 후회 없으려면요." (참여자 2)

"지금도 지난 일이나 시간이 지나면 후회되는 일이 많잖아요. 나를 위한 삶을 살면 내일 죽어도 후회가 덜 할 것 같아요. 그냥 열심히 살려고 노력해요." (참여자 5)

주제 2: 임상실습 경험을 통한 웰다잉 인식의 변화

범주 2-1. 임종 환자를 마주하며 느낀 두려움과 무력감

참여자들은 실습 중 임종을 처음 경험하며 충격과 불안을 느꼈다고 하였다.

"처음 임종 환자를 조금 떨어져 보았을 때 무서웠고, 내가 어느 곳에 서 있어야 할지, 무엇을 해야 할지 무섭고 겁났어요." (참여자 2)

"무슨 말을 해야 할지도 모르겠고 무엇을 해야 할지도 제가 할 수 있는 것이 아무것도 없었어요. 힘이 쭉 빠지는 것 같았고 그냥 멍했어요. (참여자 4)

범주 2-2. 웰다잉의 중요성을 체감함

참여자들은 죽음을 직접 경험한 이후 단순히 생명을 연장하는 것보다 어떻게 죽을 것인가의 중요성을 느끼게 되었다.

"환자가 정말 떠나시는데 가족이 다 못 오셨거든요. 그때 느꼈어요. 죽음도 준비가 필요하다는 것을." (참여자 1)

"임종이 다가올 때 어떤 가족들은 시간을 잘 보내려고 노력하는 것을 보았어요. 드물지만 잘 보내려고 하는 것을 보면 마음이 덜 아팠어요. 웰다잉에 대한 준비가 된 가족들은 임종을 차분하게 맞이하는 것 같아요" (참여자2)

범주 2-3. 임종 환자와 가족을 위한 감정 추스르기

"임종 환자와 가족이 힘들어하니까 당황스러웠고 저도 같이 눈물이 났어요. 그러면 안된다고 노인간호학 수업 시간에 배웠는데 현장에서 실제로 보니까 감정조절이 힘들었어요" (참여자 2)

주제 3: 웰다잉을 위한 간호사의 역할 인식

범주 3-1. 인간 존엄성 지키기

간호사는 단순히 치료를 돕는 것이 아니라 환자가 마지막까지 인간으로서 존엄을 유지하도록 돕는 존재라고 참여자들은 인식하였다.

"환자 옆에서 환자 말 들어주고, 마지막까지 따뜻하게 대하는 게 진짜 중요한 간호사의 역할 같아요." (참여자 4)

"환자가 원하는 대로 들어주고 원하지 않는 것도 확인하여 환자를 존중하는 것도 간호사의 중요한 역할이라고 생각했어요." (참여자 4)

범주 3-2. 가족의 감정 돌보기

간호사들은 환자뿐 아니라 유가족의 감정까지도 배려하는 것을 보았다고 하였다.

"환자가 돌아가신 다음에 가족들이 울 때 간호사가 가족들을 위로하고 챙겨주는 것을 보았어요." (참여자 2)

"가족들이 어떻게 할지 몰라서 당황할 때 간호사 선생님이 이렇게 저렇게 하라고 가르쳐 주는 거예요. 그러니까 가족들이 감정을 추스르고 환자 곁에 있었어요." (참여자3)

주제 4: 웰다잉 교육에 대한 요구와 기대

범주 4-1. 웰다잉 교육을 요구함

참여자들은 웰다잉에 대한 교육을 거의 받지 못하여 당황했다고 하였다.

“임종간호를 노인간호학, 성인간호학, 아동간호학 책에서 이론적으로만 배웠는데, 시험에는 잘 안 나온다고 했는데 실제로 뭘 어떻게 해야 할지 당황했어요.” (참여자 1)

범주 4-2. 감정조절과 의사소통 교육의 필요성 강조

참여자들은 죽음에 대한 두려움 극복과 환자와 가족과의 의사소통 방법에 대한 교육이 필요하다고 하였다.

“임종 상황에서 감정적으로 너무 흔들려서 말 한마디 하기 어려웠어요. 임상실습 전에 이런 상황에서 뭘 말해야 하는지도 배우고 가야할 것 같아요.” (참여자 3)

“의사 선생님과 간호사들이 침착하게 자동적으로 대응하는 모습이 대단해 보였어요. 임상실습 가기 전에 이런 상황에서는 이렇게, 저런 상황에서는 저렇게 하라고 해주면 좋겠어요.” (참여자 4)

범주 4-3. 실제 임종 상황 시뮬레이션 교육을 희망함

참여자들은 임종 상황에 대한 실습교육이 필요하다고 하였다.

“그냥 책으로 배우고 말로 듣는 것보다, 임종 상황을 재현해 보고 역할극을 해보면 느낌이 있으니까 마음의 준미가 되면 덜 당황하고 준비가 될 것 같아요.” (참여자 5)

Ⅳ. 결론 및 제언

본 연구는 포항지역 간호대학생들이 인식하는 웰다잉의 의미와 경험을 탐색하고자 현상학적 연구 방법을 사용하여 수행되었다. 그 결과 간호대학생들은 ‘웰다잉에 대한 개인적 바람’, ‘임상실습 경험을 통한 웰다잉 인식의 변화’, ‘웰다잉을 위한 간호사의 역할 인식’, ‘웰다잉 교육에 대한 요구와 기대’ 등으로 웰다잉을 인식하고 있었다.

참여자들은 임상실습에서 환자 죽음의 상황을 경험하면서 간호사로서 역할에 대해 깊이 알게 되었으며, 웰다잉을 위한 준비가 환자와 가족 모두에게 필요하다는 것을 강조하였다. 그러나 현재 간호학생들이 경험한 간호교육 과정에서 웰다잉에 대한 교육은 부족한 실정이며, 이에 따라 임상실습 상황에서의 감정조절, 의사소통, 임종 돌봄에 대한 어려움이 있다고 호소하였다.

이러한 결과는 간호대학생들이 웰다잉에 대한 이해와 윤리적·전문적 간호를 수행할 수 있도록 체계적인 간호교육이 필요하다는 것을 시사한다. 향후 본 연구 결과를 바탕으로 간호대학생을 위한 웰다잉 교육프로그램을 개발하고 그 중재법을 적용할 필요가 있다고 사료된다.

참고문헌

1. 경북일보 (2025). 한국의 사망률 및 고령화 통계 자료(2025.3.25.)
2. 김미영, 박은희. (2020). 간호대학생의 죽음에 대한 인식, 웰다잉 태도 및 관련 요인. 한국간호교육학회지, 26(1), 45-54.
3. 조은정, 이선희. (2018). 간호대학생의 죽음 준비교육 경험에 대한 질적 연구. 호스피스·완화의료·윤리학회지, 22(2), 101-111.
4. 정승은, 고명숙. (2021). 간호대학생의 임종간호 경험에 대한 현상학적 연구. 한국간호윤리학회지, 8(1), 19-30.

해양도시 울산 주민 건강조사
(2024년도 지역사회건강조사 통계를 기반으로) → 2차조사

김 연 옥 | 선린대학교 간호학과 교수

Ⅰ.추진배경 및 목적

1. 추진배경

1995년 지역보건법이 제정되면서 지방자치단체의 보건사업계획 수립이 의무화되었으나, 이를 뒷받침할 수 있는 지역 통계자료가 부재한 실정이었다. 일부 지방자치단체에서 자체적으로 지역주민을 대상으로 한 건강조사를 수행하였으나, 조사지표 및 수행체계의 표준화가 이루어지지 않아 지역 간 비교가 불가능했다. 이러한 상황에서 지역사회건강조사는 증가하는 지역단위 보건통계에 대한 수요를 충족시키는 동시에 검증된 통계자료를 생산하기 위해 추진되었다.

2. 추진목적

지역사회건강조사는「지역보건법」제4조(지역사회 건강실태조사) 및 동법 시행령 제2조(지역사회 건강실태조사 방법 및 내용)에 의거하여 지역보건의료계획 수립 및 평가를 위한 지역건강통계를 생산하는 것이 목적이다. 나아가 이를 바탕으로 지역보건사업의 성과를 체계적으로 평가할 수 있는 기초자료를 생산하고 지역사회 민간-공공 협력체계 구축을 통한 조사감시 인프라를 확충하는데 목적을 두고 있다.

Ⅱ. 조사방법

1. 조사대상

조사시점에 표본가구에 거주하는 만 19세 이상의 성인(2005년 4월 30일 이전 출생자)이며, 조사단위는 가구(가구조사) 및 가구원(개인조사)이다. 총 17개 도시는 대상으로 하였는데 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산, 세종, 경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주를 대상으로 하였다.

울산은 총 4,550건의 가구 및 가구원이 참여하였고, 성별은 남자 2,207(48.5%), 여자 2,343(51.5%)이었고, 연령은 60~69세가 977(21.5%)명으로 가장 많았고, 그 다음으로 50-59세가 956(21.0%)명으로 많았다.

2. 조사기간

2024년 지역사회건강조사는 2024년 5월 16일부터 7월 31일까지 진행되었다.

3. 조사내용

지역사회건강조사의 설문조사는 가구조사와 개인조사로 이루어지며, 가구조사에서는 표본가구당 만 19세 이상 성인 1인에게 세대유형, 기초생활수급자 여부, 가구소득을 조사하고, 개인조사는 가구원 모두에게 건강행태(흡연, 음주, 안전의식, 신체활동 등), 예방접종 및 검진, 이환, 의료이용, 사고 및 중독, 활동제한 및 삶의 질, 보건기관 이용, 심폐소생술, 교육 및 경제활동을 조사하였다.

4. 조사방법

지역사회건강조사는 조사원이 표본가구를 방문하여 태블릿 PC에 구현된 전자조사표를 이용해 조사대상자와 1:1 면접 조사(Computer Assisted Personal Interviewing) 방식으로 수행하였다.

Ⅲ. 지표결과

1. 건강행태

가. 현재흡연율

- 2024년 현재흡연율의 전국 17개의 시,도 중앙값은 18.9%로 2023년 20.3%에 비해 1.4%p 감소하였다. 현재흡연율이 가장 높은 지역은 충북(20.7%)이었으며, 가장 낮은 지역은 세종(13.3%)이었다. 울산은 19.2%로 전국흡연율보다 0.3%높게 나타나 전국 17개 도시 중 6위를 차지하며 높은 흡연율을 차지하였다. 울산의 높은 흡연율은 단순한 개인의 문제가 아니라 사회경제적, 산업적 요인이 복합적으로 작용하는 결과입니다. 따라서 이를 해결하기 위해서는 정책적 노력이 필요하며, 특히 고위험군에 대한 맞춤형 금연 정책과 근로 환경 개선이 중요합니다.

나. 월간음주율

- 2024년 월간음주율의 전국 17개의 시,도 중앙값은 58.3%로 2023년 58.0%에 비해 0.3%p 증가하였다. 시·도별 월간음주율은 전북에서 53.5%로 가장 낮게, 울산에서 62.4%로 가장 높게 나타났다. 울산은 전국 월간음주율 보다 4.1% 높게 나타나 전국 17개 도시 중 1위를 차지하며 높은 월간음주율을 차지하였다. 울산의 높은 월간음주율은 산업 중심 도시인 만큼 산업에 종사하는 노동자들은 장시간 노동, 교대근무, 높은 직무 스트레스 등으로 인해 음주가 사회적 스트레스 해소 수단으로 활용되는 경향이 많은 것으로 사료되므로 맞춤형 음주 예방 정책과 근로 환경 개선이 중요할 것으로 사료된다.

2. 질병 이환

가. 우울감 경험률

- 2024년 우울감 경험률의 전국 시,도 중앙값은 6.2%로 2023년 7.3%에 비해 1.1%p 감소하였다. 2024년 시·도별 우울감 경험률은 제주에서 4.9%로 가장 낮게, 충남에서 7.6%로 가장 높게 나타났다. 울산은 7.2%로 전국 우울감 경험률보다 1.0% 높게 나타나 전국 17개 도시 중 4위를 차지하며 높은 우울감 경험률을 차지하였다. 울산은 대기오염이 심각한 지역으로 알려져 있습니다. 미세먼지 농도가 높을수록 사망 위험이 증가하는 것으로 나타났으며, 이는 우울감과 같은 정신건강 문제와도 관련이 있을 수 있으며, 연구에 따르면, 24시간 주기로 반복되는 일주기 생체리듬의 교

란이 우울증상을 발생시키는 원인으로 지목되었습니다. 장기간 수면 패턴의 붕괴는 우울감과 같은 정신건강 문제를 유발할 수 있어 이러한 산업 구조, 대기오염, 생체리듬 교란 등 다양한 요인이 복합적으로 작용한 결과로 볼 수 있습니다. 특히 고위험군에 대한 맞춤형 정신건강 지원과 환경 개선이 중요할 것이라 사료됩니다.

나. 고혈압 진단 경험률(30세 이상)

- 2024년 고혈압 진단 경험률(30세 이상)의 전국 시·도 중앙값은 21.1%로 2023년 20.6%에 비해 0.5%p 증가하였다. 2024년 시·도별 고혈압 진단 경험률(30세 이상)은 광주에서 17.8%로 가장 낮게, 강원에서 23.9%로 가장 높게 나타났다. 울산은 19.3%로 전국 고혈압 진단 경험률 보다 1.8% 낮게 나타나 전국 17개 도시 중 15위를 차지하며 고혈압 진단 경험률은 낮은 것으로 나타났다. 울산은 건강검진 수검률이 낮은 지역 중 하나로, 이는 고혈압과 같은 만성질환의 조기 발견을 어렵게 만들었고, 울산은 대도시임에도 불구하고 의료시설이 많지 않아 의료서비스의 접근성이 떨어지는 경향이 있어 고혈압 진단을 받을 수 있는 전반적인 관리의 어려움으로 시사하고 있습니다. 이를 해결하기 위해서는 정기적인 건강검진의 활성화, 고혈압에 대한 인식 개선, 사회경제적 요인의 개선, 건강행태의 변화, 의료 서비스의 접근성 향상 등 다각적인 노력이 필요합니다.

다. 당뇨병 진단 경험률(30세 이상)

- 2024년 당뇨병 진단 경험률(30세 이상)의 전국 시·도 중앙값은 9.4%로 2023년 9.1%에 비해 0.3% 증가하였다. 2024년 시·도별 당뇨병 진단 경험률(30세 이상)은 제주에서 7.6%로 가장 낮게, 세종, 강원에서 10.2%로 가장 높게 나타났다. 울산은 8.4%로 전국 당뇨병 진단 경험률 보다 1.0% 낮게 나타나 전국 17개 도시 중 14위를 차지하며 당뇨병 진단 경험률은 낮은 것으로 나타났다. 울산은 정기적인 건강검진 참여율이 낮아 당뇨병과 같은 만성질환의 조기 발견이 어려운 상황이 지속되었고, 당뇨병에 대한 인식 부족과 불규칙한 식습관, 운동 부족 등이 복합적으로 작용하여 당뇨병 예방과 관리에 대한 관심이 낮은 편에 속하여 이러한 결과가 나온 것이라는 연구결과가 있습니다. 이를 해결하기 위해서는 건강검진 참여유도, 건강교육 및 캠페인을 강화하는 등 다각적인 노력이 필요할 것 으로 보입니다.

3. 연간 보건기관 이용률

- 2024년 연간 보건기관 이용률의 전국 시·도 중앙값은 20.0%로 2022년 48.7%에 비해 28.7% 감소하였다. 2024년 시·도별 연간 보건기관 이용률은 전남에서 28.5%로 가장 높게, 대전에서 9.4%

로 가장 낮게 나타났다. 그리고 독특한 것은 2년 전 대비 보건기관 이용률이 증가한 시. 도는 단 한 군데도 없었다. 울산도 마찬가지로 2년전에는 48.5%에서 2024년 지금 현재 20.8%로 전국 연간 보건기관 이용률 중 전국 17개 도시 중 8위를 차지하였다. 이 부분은 울산 뿐만 아니라 전국에 보건기관 이용률 저조 요인을 살펴볼 필요가 있는데 지금 현재 전국적으로 고령 인구 비율이 높아 의료서비스에 대한 수요가 증가하고 있으나 일부 지역에서는 의료 접근성이 떨어져 정기적인 건강검진이나 치료를 받기 어려운 상황이 발생하는 의료접근성의 지역불균형이 문제입니다. 또 한, 만성질환 예방이나 건강검진의 중요성에 대한 인식이 부족하여 보건기관을 방문하지 않는 경우가 많고, 특히 젊은 층에서는 건강에 대한 관심이 낮아 정기적인 건강검진 참여율이 저조한 부분이 있습니다. 보건기관 이용에 따른 비용 부담과 근로시간 중 진료를 받아야 하는 시간적 제약이 이용률을 낮추는 주요 요인으로 작용하는 부분이 있고, 일부 보건기관에서는 대기 시간의 길이, 의료진의 전문성 부족 등으로 인해 이용자들의 만족도가 낮은 부분이 있습니다. 이러한 요인들 때문에 보건기관 이용률이 전국적으로 줄어들지 않았나하고 보고되고 있습니다, 이를 해결하기 위해서는 농어촌 지역을 중심으로 보건기관의 수를 늘리고, 이동 수단을 개선하여 의료 접근성을 높여야 하며 모바일 진료나 원격 진료 시스템을 도입하여 접근성을 향상시킬 수 있는 의료인프라 확충과 접근성을 향성시켜야 합니다. 만성질환 예방의 중요성과 건강검진의 필요성에 대한 교육을 강화하여 국민들의 건강 인식을 높이고 학교, 직장, 지역사회 등 다양한 장소에서 건강 교육 프로그램을 운영하는 것이 효과적일 것입니다. 또 한, 보건기관 이용에 따른 경제적 부담을 줄이기 위해 건강보험 적용 범위를 확대하고, 저소득층에 대한 지원을 강화해야 하며, 근로시간 중에도 진료를 받을 수 있도록 유연한 근무제도를 도입하는 것이 필요합니다. 보건기관의 의료 서비스 질을 향상시키고, 이용자들의 의견을 반영하여 서비스를 개선해야 합니다. 정기적인 만족도 조사를 실시하고, 그 결과를 바탕으로 개선 사항을 도출하여 실천함 으로써 보건기관 이용률을 높일 수 있으리라 사료됩니다.

Ⅳ. 결론

-울산은 건강행태 중 현재흡연률, 월간음주율은 높은 비율을 차지 하였고, 질병이환에서는 우울감 경험률은 높게, 고혈압 진단 경험률과 당뇨 진단 경험률은 낮은 비율을 차지하였다. 이에 따른 연간보건기관이용률도 낮은 비율을 차지하였고 특히 연간보건기관이용률은 전국적으로 모두 낮은 비율을 차지하였다.

이에 따라 울산 시민들은 근무환경 개선으로 인한 스트레스 관리가 필요할 것으로 사료되며 건강검진에 중요성을 인식하고 보건기관 이용률을 늘린다면 건강관리하는 부분에 대하여 도움이 될 것이라고 사료된다.

섬과 어촌의 지역소멸과 지역재구성

이 창 언 | 전 영남대학교

1. 섬과 어촌 지역소멸의 원인과 양상

최근 한국 사회는 고도의 정보 혁명과 기술혁신으로 특징된 후기근대적 상황을 겪으면서 새로운 위기에 봉착해 있다. 후기근대적 상황에서 야기된 경제를 비롯한 모든 분야에서 수도권과 비수도권의 극심한 차이에 따른 이른바 공간과 사회의 양극화의 위기는, 인구 구조의 급격한 변화로 인해 매우 심각한 상태로 치닫고 있다. 즉, 고령화와 저출산으로 인구가 급감하는 가운데 경제활동인구의 수도권 집중으로 비수도권, 특히 수도권과의 거리가 멀수록 상태가 심각하여 소멸의 위기에 봉착해 있다.

대부분 국토의 외곽지역에 있는 섬과 어촌은 그 중요성과 비교해 위기는 더욱 심각하다. 한 통계에 의하면 2020년 한국 어촌의 78.1%가 지역소멸 위험지역에 해당하였으며, 2045년에는 96.6%까지 증가할 것으로 예상하고 있다. 그런데 어촌은 그 경제적 활동지역이 국토의 4.4배에 이를 뿐만 아니라, 해양영토수호, 해난구조, 해양환경보존, 수산자원을 비롯한 해양자원의 보전 등 경제적, 사회적, 환경적 가치를 비롯한 공익적 가치를 지닌다. 따라서 어촌의 인구 감소에 따른 지역소멸의 위기는 국가 차원의 경제적, 생태적, 문화적 자립성에 심각한 영향을 미칠 것이다.

어촌의 지역소멸은 무엇보다도 인구 감소에 따른 인구 구조의 변화에서 원인을 찾을 수 있다. 즉, 유례를 찾기 어려운 정도의 저출산과 인구의 고령화로 태어나는 인구에 비해 사망인구가 늘어나는 인구 감소의 상황은 지역소멸 악순환의 요인으로 작용하고 있다. 고령층 인구의 비율이 높아진 한편으로 청년층은 일자리와 교육기회의 부족으로 어촌을 떠나고 있다. 어촌을 떠난 청년층은 대도시, 특히 수도권으로 집중하여 공간적 분극화 심화의 요인으로 작용하고 있다.

더욱이 기후와 어촌생태계의 변화로 어획량이 감소하면서 어업의 수익성이 낮아지는 한편으로 저렴한 외국산 수산물 수입의 증가로 어가의 생계마저 어려워지면서 어촌의 지속가능성은 악화하

고 있다. 이외에도 교통과 의료를 비롯한 각종 인프라가 제대로 구축되지 않은 정주 여건의 불리함에 디지털 등의 정보 접근성마저 취약한 상황과 이를 개선하기 위한 정책도 체계적이고 종합적으로 실행되지 못한 것도 어촌 지역소멸의 또 다른 요인이다. 이상에서처럼 인구 구조의 변화와 취약한 산업 기반 및 정주 여건으로 경제활동인구의 유출이 큰 폭으로 증가하면서 어촌의 지역소멸이 심화하는 실정이다.

그 결과 어촌의 지역소멸지수는 지난 10여 년 사이에 두 배 이상 증가하였으며, 이런 양상은 충남, 경북, 전북, 전남지역의 어촌에서 더 심각하게 표출하고 있다. 특히, 섬 지역의 소멸 위험 비율은 100%에 이를 정도로 매우 위험한 실정이다. 이와 더불어 고령화 추세와 청년층 인구 유출의 심화는 지역의 경제기반을 와해하고, 지역 공동체마저 해체함으로써 지역소멸을 심화하여 섬 지역의 경우 무인도화 현상마저 증가하고 있다. 이처럼 한국 지역소멸의 위기가 증가하는 상황에서 그 정도가 심한 섬과 어촌에 대한 체계적이고 종합적인 대책이 시급한 실정이다. 이에 최근 한국사회의 커다란 위기로 대두된 지역소멸의 주제를 섬과 어촌을 중심으로 그 원인과 양상을 살펴보고, 이에 대한 정부나 지자체에서 실시한 대책의 성과와 한계를 검토하고자 한다. 이를 바탕으로 소멸위기에 처한 지역의 지속가능한 지역재구성의 방안을 논하고자 한다.

2. 섬과 어촌 지역소멸에 대한 대처와 한계

인구 구조 불균형의 심화에 따른 지역소멸의 위기에 대처해 그동안 정부와 지자체는 다양한 정책과 사업을 펼쳤다. 이미 1987년부터 시행 중인 '도서종합개발계획'을 비롯하여 근래 어촌과 도서의 지역소멸과 관련하여 '어촌뉴딜 300 사업', '가고 싶은 섬 프로젝트', '귀어·귀촌 지원사업', '섬 학교·의료 서비스 유지', '섬 주민 협동조합·마을기업' 등의 여러 사업을 시행하였다. 이중 국토부가 주관하는 '도서종합개발계획'은 전국에 걸쳐 분포하는 낙후한 섬의 생활기반시설 정비와 교통권 지원에 우선하여 연륙·연도교 및 방파제 건설과 도선 보조의 사업을 시행하고 있다.

해수부가 주도하는 '어촌뉴딜 300 사업'은 전국 300개 어촌과 어항의 현대화와 정주 여건을 개선하고 이를 관광자원으로 연계하는 것이 특징이다. '가고 싶은 섬 프로젝트'는 지역민의 거버넌스를 강조하면서 지역민의 주도하는 지역별 특성에 기반한 관광과 생태체험 위주의 지역활성화사업이다. '귀어·귀촌 지원사업'은 은퇴자는 물론 청년층을 겨냥하여 귀어와 귀촌을 장려하는 이주 지원사업으로 어업 창업과 주택을 지원하는 프로그램이 주를 이루고 있다. '섬 학교·의료 서비스 유지' 사업은 주로 육지에서 멀리 떨어진 낙도의 열악한 교육 및 의료 서비스를 지원하는 사업으로 섬에 거주하는 지역민의 삶의 질 개선을 위한 사업이다. '섬 주민 협동조합·마을기업'은 지역민과 귀어인을 포함하여 어업과 어장 관리의 공동화를 유도하고, 어로의 소득 증진을 지향하는 사업이다.

이상의 사업은 비교적 많은 예산을 투입하여 섬과 육지, 섬과 섬을 연결하고 어항 및 관련 시설을 정비하는 등 섬과 어촌의 인프라 개선에 일정한 성과를 이루었다. 섬이나 어촌의 지역적 특성에 기반하여 다양한 어로 및 어촌 생활을 체험하는 다양한 사업을 관광지와 연계하여 해양체험 프로그램을 확대하는 효과를 거두었다. 특히, 제주도의 경우 귀어 학교를 운영하고 수산기술교육을 체계적으로 실시하여 귀어와 귀촌 사업에서 가장 큰 성과를 이루었다. 이처럼 정부의 재정적 지원으로 귀어와 귀촌을 유도하고, 지역민 주도의 어촌계 등 공동체 활성화를 모색하고, 지역 어업을 가공 및 관광과 융합한 6차 산업화를 시도하여 섬과 어촌의 지역소멸에 대처하고자 하였다.

그러나 정부가 주도하는 사업은 행위 주체의 통일성 부재로 인한 분절적 시행과 중단기적 목표 달성을 위한 사업에 주를 이루어 종합적이고 장기적인 비전 제시에는 적절한 효과를 달성하지 못하고 있다. 이와 더불어 귀어·귀촌인과 기존 지역민 사이의 문화적 차이와 세대 간 갈등은 귀어와 귀촌 사업의 지속성을 어렵게 하는 요인으로 작용하고 있다. 무엇보다도 기후와 해양 생태계의 변화로 인한 수산자원의 고갈에 따라 연안어업 지속성에도 커다란 어려움이 있다. 그리고 외부자본에의 의존도가 높은 관광 개발의 경우 지역 내 파급 효과도 떨어지는 등 애당초의 기대에 미치지 못하는 실정이다.

이러한 노력에 더하여 최근에는 마을 단위에서 생활권역으로 확장한 어촌산업의 고도화 추진, 어업소득 증진을 위한 직불제 등의 보조금 제도의 강화, 스마트 기술을 통한 경제 활성화를 모색하기 위한 어촌형 스마트빌리지 사업, 산업과 생활문화와 관련된 각종 자료를 통합관리하는 시스템 구축 그리고 확장된 바다생활 경제공동체의 구성 등이 새로운 대안으로 제시되었다. 그러나 이러한 노력이 물질적인 측면에 치우쳐 사회적 연결망과 공동체 수용성을 높이기 어려운 문제는 여전히 남아 있다. 무엇보다도 단기적 성과에 집중하여 기후와 해양환경의 변화에 대한 인식이 시급히 고려되어야 한다는 비판을 수용하지 못하고 있다. 이런 점에서 섬과 어촌의 지역소멸에 관한 문제를 새로운 관점에서 접근할 필요가 있다.

3. 지속가능한 지역재구성을 위한 노력

기존의 여러 정책과 프로그램의 시행에도 불구하고 효과를 기대하기 어려운 상황에서 새로운 관점과 실천을 제시하는 것은 대단히 어려운 작업이다. 더욱이 특정 지역이나 사안이 아니라 사회 전반적인 문제로 대두된 지역소멸의 문제를 새로운 방법으로 접근한다는 것은 무모한 작업이 될 수 있다. 그만큼 지역소멸의 주제는 지역만이 아니라 국가 나아가 글로벌의 국면에서 정치·경제·사회·문화 등 모든 분야의 동향과 변화의 양상을 총체적으로 검토해야 하기 때문이다.

앞서 살펴본 것처럼 섬과 어촌의 지역소멸과 관련하여 그동안 시행한 정책과 사업은 교량 건설이나 항만시설 개선 등의 인프라와 관련된 것부터 귀촌 및 귀어, 창업과 관련한 개인이나 공동체에 대

한 지원에 이르기까지 매우 다양하게 이루어져 왔다. 이러한 정책과 사업은 국가와 글로벌에서 야기된 거시적 구조 전환에 따른 지역의 경제, 사회, 공간이 받는 영향에 대응하는 노력으로 이해할 수 있다. 즉, 거시적 구조 전환에 대한 지역사회의 재편성과 관련한 지역재구성에 대한 대책이다.

일정 부분 거버넌스 방식으로 이루어진 이러한 대책에는 지역의 특성을 고려하고 지역민의 참여로써 시행되었다. 이런 사업은 도시지역에서 많이 시행된 도시재생사업과 유사한 성격을 지니는 지역재생사업으로 이해될 수 있다. 그런데 지역재구성과 지역재생의 방식으로 전개된 기존의 지역소멸에 대한 대책은 단기적인 경제적 지원과 인프라 조성에 우선함으로써, 시행된 정책과 사업이 지역이나 지역민 혹은 새로운 구성원 사이에서 발생할 수 있는 예측되거나 예측되지 않은 상황에 대한 대비에는 일정한 한계를 드러내고 있다. 지역마다 존재하는 특수한 사정과 참여하는 각 존재의 다양한 지향은 사업의 방향이나 전개를 둘러싸고 갈등의 소지로 작용할 수 있기 때문이다.

이런 측면에서 인구의 감소, 지역경제 기반의 약화가 심화하여 지역소멸의 위기가 심각한 섬과 어촌에 대한 대책은 더욱 신중하게 이루어져야 할 필요가 있다. 물질적 지원이나 보상, 생활 기반을 크게 변경하는 개발 등의 사업을 시행할 때일수록 사업이 초래할 영향에 대한 더 세심하고 면밀한 분석과 대비가 필요하다. 기존의 경제 및 사회의 구조 그리고 사회관계에 발생하는 변화에 따른 분석을 위해 관여하는 여러 행위 주체들의 상호작용을 세밀하고 심층적으로 접근하여야 한다.

지역은 고정된 실체가 아니며, 지역의 정치·경제·사회·문화의 경계는 관여하는 여러 행위 주체들의 상호작용, 감각, 정서 그리고 물질·비물질의 요소가 얽혀 재구성되는 유동적이라는 인식의 적용이 필요하다. 이처럼 지역소멸에 대비한 지역재구성은 물리적 개발과 경제적 지원을 넘어 여기에 관여하는 모든 행위 주체의 신뢰와 소속감, 불안과 갈등이 생성하는 정동의 흐름에 의해 구성되고 재구성되는 역동적인 관점에서 접근해야 한다. 지원사업과 개발사업에 대한 희망적인 기대가 있는 한편으로 기존의 익숙한 일상의 파괴에 대한 불안도 병존하기 때문이다.

지원사업과 개발사업에 관여하는 모든 행위 주체는 공동체, 지역민, 지역단체, 이주민만이 아니라 국가, 기업, 기술, 인프라, 자연환경과 같은 비인간 행위자와의 네트워크를 형성하게 된다. 이러한 관계망이나 네트워크는 사업의 진행 과정에서 인간 행위자가 획득하는 정보와 변화하는 자연 및 생활환경의 변화에 따라 기존과는 다른 기대나 불안을 조성하여 새로운 국면으로 이끌 수 있다. 이런 점에서 행위자의 불안, 두려움, 상실감, 저항, 연대, 기대, 희망과 같은 유동적이고 집합적인 감정의 흐름인 정동의 관점에서 접근할 필요가 있다.

사실상 지역소멸에 대한 지역재구성의 여러 대책이나 방안에서 제기된 문제 중에서 가장 많이 지적되는 것은 단기적이고 편향된 정책이나 사업에서 비롯된 지속가능성에 대한 의문이다. 이와 더불어 정책이나 사업이 초래할 변화에 대한 기대와 불안과 같은 정동의 흐름은 때로 소멸위기가 높은 지역의 지역재구성에 무엇보다도 필요한 지속가능한 공동체 조성을 어렵게 하는 요인이다.

따라서 지속가능한 정책과 사업을 기획하는 것과 소멸지역에서 지속가능한 공동체를 조성하는 것이 중요한 과제이다.

그런데 지역재구성을 위한 정책과 사업은 물질적이고 제도적인 측면에서 지역의 변화를 초래하는 경우가 대부분이다. 이러한 변화는 지역민의 희망과 불안 혹은 저항과 연대의 요인으로 작용하기 때문에, 정책이나 사업의 지속가능성은 소멸지역의 지속가능한 공동체 조성 여부에 따라 커다란 영향을 받기 마련이다. 지속가능한 정책과 사업만큼이나 소멸지역의 지속가능한 공동체의 조성이 중요한 이유이다. 소멸지역에서 지속가능한 공동체의 조성은 지역재구성을 위한 정책과 사업에 대한 희망과 기대 혹은 불안과 상실에 관한 집합적 정동을 조직화하여 실천하는 네트워크로 실현될 수 있다. 정동적 실천 조직의 네트워크는 외부 전문가나 정책이나 사업을 기획하고 주도하는 정부나 지자체와 지역민의 자치적 조직이 함께할 때 비로소 성과를 기대할 수 있을 것이다.

아울러 소멸지역의 지속가능한 지역재구성의 성공은 일련의 고정된 계획에 의해서가 아니라, 역동적이고 과정적으로 이해되어야 한다. 참여 주체의 개인이나 가족 생애 주기상의 변화, 주변 환경의 변화, 예기치 못한 상황의 전개, 주변 인프라와 정보망의 변화에 따라 새로운 정동을 생성할 수 있기 때문이다. 따라서 물질적, 사회적, 정동적 흐름의 결과물이라는 역동적 관점에서 지역을 이해하고, 상황의 변화에 따른 이러한 흐름의 동향을 추적하는 작업이 계속 진행되어야 한다. 이러한 작업은 소멸지역의 지역재구성을 위한 정책과 사업이 지역민의 일상과 정동, 관계망, 상징체계 안에서 어떻게 의미화되고 재구성되는지에 대한 지속적인 조사와 분석으로 이어져야 한다.

2025년 제15회 전국해양문화학자대회 부산대회

7분과

해양정책

섬과 바다, 지속가능한 미래

살기 좋은 섬, 살고 싶은 섬	**권영섭**	국토연구원
섬, 늙어가도 낡지 않아요 : 미래 삶을 위한 섬 디자인 방향	**정태균**	전라남도 섬발전지원센터
섬·어촌 취락공간 구조와 마을안길 개선 정책 방안	**신순호**	국립목포대학교
섬(도서) 관련 법체계 개선의 필요성과 방향 : 스코틀랜드 섬법을 중심으로	**정영선**	한국섬진흥원
해상경계 부재와 해양개발 갈등 : 지방자치단체 간 분쟁의 구조와 대응방안	**박성현**	국립목포대학교 도서문화연구원
임진란의 흔적, 여수 묘도(猫島) 섬을 찾아서(1)	**이동원**	선문대학교
鳴旨島 鹽場과 賑穀 需給論	**배상현**	국립창원대학교
멕시코만 명칭변경이 동해와 남중국해 등 명칭에 미치는 영향	**송은희**	명지대학교 대학원
한중 잠정조치 수역에서 중국의 해상구조물 설치	**황혜정**	독도조사연구학회
어촌공동체와 사회연대경제 – 산달도 사례를 중심으로 –	**김기형**	경남연구원
신안군 신·재생에너지 산업 활성화 방안 연구	**조영석** **전정아**	국립목포대학교
연안여객 항로의 네트워크 분석 : 기항지별 OD데이터를 활용하여	**장철호**	한국섬진흥원
중국의 해양안보 침해 대응방안	**김영기**	명지대학교
한국 해양교육의 발전방향 – 한·중·일 해양교육 비교를 중심으로 –	**허영주**	남서울대학교

살기 좋은 섬, 살고 싶은 섬

권 영 섭 | 국토연구원 명예연구위원

1. 인간 행복과 거주환경

매슬로우의 욕구 5단계설에 따르면 인간은 행복 추구의 욕구가 있다. 행복에의 욕구는 생존(생리, 안전)-삶의질(사회참가, 소속감)-행복(자기실현)의 단계중 가장 고차원의 욕구이다. 행복은 유전적·태생적 요인과 환경적 요인으로 구성되는데, 이 환경적 요인이 인간이 건강하고 행복하게 살아가는데 필요 요인이다. 여기에는 경제적 안정, 직업 및 일자리, 거주환경, 건강, 정치·사회·안전, 원만한 가족관계, 여가 시간 등이 포함된다.

서울시(대도시)와 옹진군(섬)을 대상으로 행복지수를 높이기 위한 정부의 정책개발 중요도 주민조사중 서울시는 경제적 안정, 원만한 가족관계, 건강, 직업·일자리, 거주환경 순으로 나타났다. 반면, 옹진군은 건강과 원만한 가족관계, 경제적 안정, 거주환경, 여가시간, 정치사회안전 환경 순으로 나타났다. 대도시 보다 섬에서 사는 주민들이 건강과 거주환경에 더 높은 우선순위를 두고 있다.

2. 블루존의 비밀

실제로 섬은 평균적으로 육지 보다 더 건강하게 오래 사는 곳으로 평가되고 있다. 블루존이 그것을 설명해 준다. 블루존이란 100세이상 장수인 비율이 아주 높고 평균적으로 미국인 보다 더 오래 건강하게 사는 곳이다. 세계의 5대 블루존중 3개가 섬이다. 세계 5대 블루존은 이탈리아 사르데냐, 일본 오끼나와, 그리이스 이카리아, 코스타리카 니코야, 캘리포니아 로마린다이다.

섬이 육지 보다 더 건강하게 오래 사는 곳으로 평가되고 있는 이유는 섬이라는 지리적·문화적 특수성(자연적 방어막)이 장수에 기여하고 있기 때문이다. 첫째, 느린 생활리듬, 자연친화적 환경 등 스트레스가 낮은 환경이다. 둘째, 가공식품이 적고 전통식단을 유지하는 등 식생활의 질이 높다.

셋째, 언덕이나 구릉지 등 지형, 교통불편, 농어업 활동 등 일상생활에서 신체활동이 많은 환경이다. 넷째, 외로움을 느끼거나 고립되어 있지 않는 등 공동체 유대관계가 높다. 오염도가 낮고 자연에 가까운 생활을 하는 등 주변환경이 건강에 좋다.

섬이라는 지리적·문화적 특수성이 장수에 기여하고 섬이 장수지역으로 자주 등장하지만, 모든 섬이 자동적으로 살기 좋은 곳은 아니다. 살기 좋은·살고 싶은 조건을 갖추어야 한다.

3. 살기 좋은 곳, 살고 싶은 장소의 조건

첫째, 아름다운 자연환경이 있고 생태계가 보전되어 있어야 한다. 청정한 바다, 풍부한 녹지와 산림, 깨끗한 공기 등 잘 보존된 자연환경이 필수이다. 지나친 개발 없이 생태계가 보존 되고 이런 생태계 자원을 교육, 체험, 관광으로 연계하여야 한다.

둘째, 도시처럼 기본 인프라가 갖춰지고 접근성이 확보되어야 한다. 거주할 주택이 있고 도로가 개설되어 있으며, 생업이 가능한 주변환경이 갖추어져야 한다. 병원이나 보건소, 학교, 우체국, 금융기관, 상점, 고속인터넷과 안정적인 통신환경, 전기, 수도 등 생활 필수 시설이 구비되어야 한다. 응급상황에 이송이나 대피시스템, 물자 수급이 신속하게 이루어질 수 있는 접근성이 확보되어야 한다. 연육교로 연결되거나 정기여객선(페리)이 운항되거나 공항 등이 있어 육지와 연결이 원활할 필요가 있다. 도시처럼 편리하게 하기 위해서는 산책로, 자전거도로가 있고 물가가 적정하며, 텃세가 없는 것도 조건이 될 것이다.

셋째, 경제적 자립기반이 갖춰져 있어야 한다. 어업, 농업, 관광, 수가공, 디지털 노마드 등 주민들이 생계를 유지할 수 있는 활동이나 직업 등이 필요하다. 계절적 일자리에 의존하지 않고 지속가능한 경제 구조가 확립될 필요가 있다. 자연 속에서 도시의 일자리는 살기 좋은 곳, 살고 싶은 장소의 하나의 조건이 될 것이다.

넷째, 사회적 공동체가 형성되어 있고 지역 주민들간 유대감과 협동 문화가 필요하다. 활발한 마을 활동 등 공동체 행사가 활성화되어 있고 외부인도 참여 가능한 구조일 필요가 있다. 이주민이나 귀촌자에 대한 개방적이고 포용적인 분위기, 이주지원이 있다면 인구가 유입될 수 있는 좋은 조건이 될 것이다. 전통축제나 음악제 등 문화축제가 있다면 활력이 더해지고 외부인을 유인하는 계기도 될 수 있다.

다섯째, 살기 좋은 곳이 되려면 지속가능한 발전이 동반되어야 한다. 재생에너지를 활용한다든지, 친환경 주거를 실천하는 등 탄소 배출을 최소화하는 노력이 필요하다. 최근의 이상기후, 해수면 상승 등 기후 변화에 대한 대응력 또한 중요하다. 문화적 측면에서 지속가능하려면 지역 고유의 문화, 언어, 전통을 보존하고 계승한다면 자긍심과 더불어 살기 좋은 곳, 살고 싶은 장소의 조건을 갖추는 것일 것이다.

4. 살기 좋은 섬, 살고 싶은 섬의 조건 체크리스트

1) 교통접근성 확보: 내·외부 연결성 보장-셔틀버스, 페리, 비행기 등
2) 주택 및 생활기반시설: 친환경주택과 시장, 상점 등 기초 상업시설 등
3) 물과 폐기물 처리 등 순환형 생태시스템: 빗물처리, 해수담수화시설, 폐기물 재활용, 분산형 하수처리 등 외부 의존은 낮추고, 내부 자원순환은 높임
4) 재생에너지 중심 자립 시스템: 태양광, 풍력, 조력 등 지역 맞춤형 재생에너지 구축, 배터리 저장시스템 등(예: 삼쇠섬, 제주도)
5) 의료 및 응급서비스 시스템: 병원 또는 보건소(의사 및 간호사 상주), 원격진료시스템+ 드론 배송(응급약품), 응급이송용 선박과 헬기 확보
6) 기후 및 재난 대응체계: 해수면 상승, 태풍 등 기후 위기에 대비한 방재, 긴급대피 시스템, 구조체계, 내풍·내진주택
7) 경제생태계와 일자리: 지역특산물 기반 소규모 생산 및 가공, 원격 근무, 관광, 교육 콘텐츠 등 다양한 비대면 일자리 윷;, 사회적 기업, 마을기업 등 활성화
8) 교육과 문화 인프라: 초등~중등 교육, 디지털 기반의 원격 고등교육 연계, 도서관, 커뮤니티 센터, 공연장 등 문화공간
9) 디지털 통신 인프라: 고속 인터넷, 공공 Wi-Fi, 디지털 행정시스템, 원격근무, 원격의료, 온라인 교육 등

5. 살기 좋은 섬, 살고 싶은 섬 조성 전략

첫째, 인프라 확충 위한 국비지원 확대 등 정부 주도 인프라 구축 지원이 필요하다. 기본적으로 도로, 교통, 통신망 구축, 섬 주민에게 전기, 수도요금 감면, 난방비 지원 등이 필요하다. 더 나아가 드론 배송, IoT 기반 해양경비 등 스마트어촌 섬 조성사업 등 스마트 섬 프로젝트를 확대할 필요가 있다.

둘째, 생태, 예술, 로컬 경제 중심 개발 등 문화관광 연계가 필요하다. 보길도 윤선도 문학관 창작실이나 예술가/작가 정착 지원 등 레지던시 프로그램이 확산될 필요가 있다. 생태관광과 지역문화 결합형 개발 프로젝트, 로컬푸드 등 체험마을 조성도 포함된다.

셋째, 재생에너지, 자원순환형 설계 등 지속가능성을 확보해야 한다.

넷째, 지방자치단체 중심의 자립형 개발을 유도해야 한다. 지자체가 섬 개발 주체가 되어 맞춤형으로 개발하도록 지원한다. 지역주민이 운영하는 사회적 기업 등을 지원하여 소득 재분배를 유도한다.

다섯째, 귀어·귀촌 이주 지원금 지급을 통해 정주를 유도하고, 주택무상임대 등 주택을 지원하

며, 창업비 지원 등 일자리를 창출한다.

여섯째, 세금감면, 규제완화 등을 통해 민간투자를 유치한다.

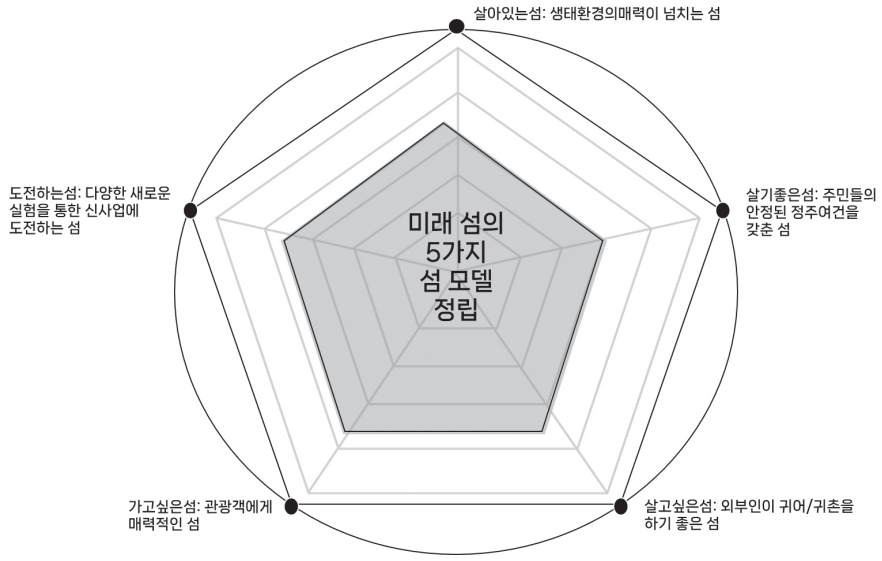
일곱째, 도서지역발전기금, 그린섬 펀드 등 섬 전용투자재원을 확보한다.

섬, 늙어가도 낡지 않아요
: 미래 삶을 위한 섬 디자인 방향

정 태 균 | 전라남도 섬가꾸기 전문위원

□ 미래 섬, 미래 삶 모델링

살아있는 섬, 살고 싶은 섬, 살기 좋은 섬, 가고 싶은 섬, 도전하는 섬 등 미래 삶을 구성하는 중요한 5가지 요소들의 모델화를 통해, 소외되는 섬 없이 시대에 맞는 새로운 섬의 기능을 재정립하고, 유·무인도를 종합적으로 관리하는 시스템 구축 필요



미래 섬 5가지 모델

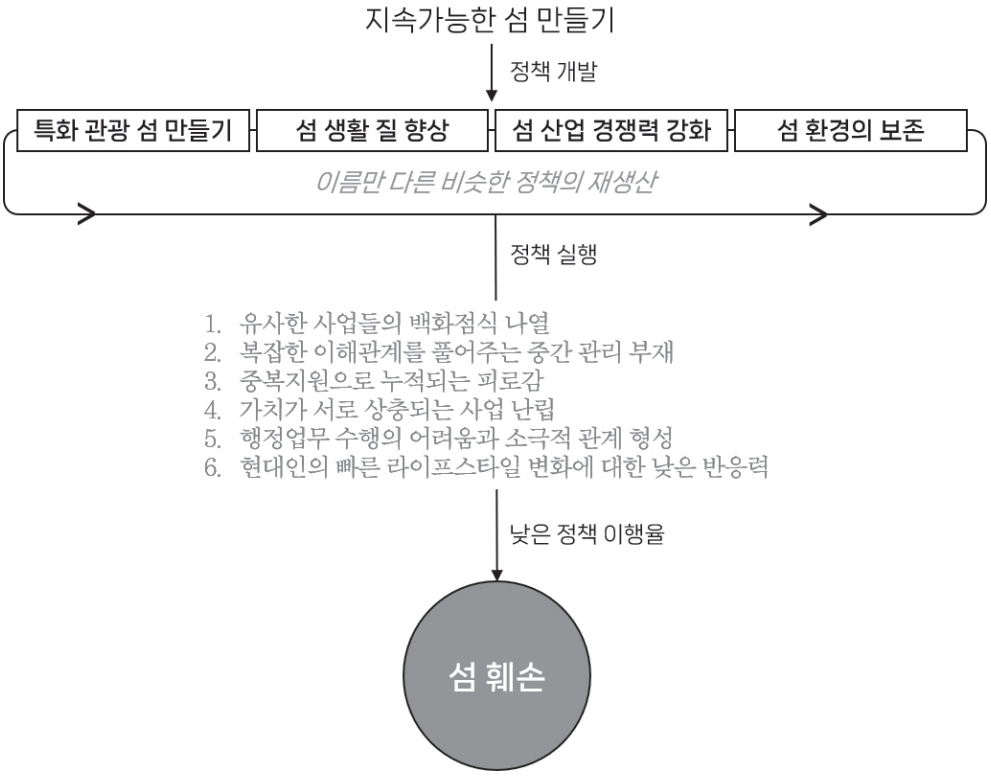
□ 방향

미래 삶을 준비하는 공간으로 섬의 위치를 새롭게 차별화

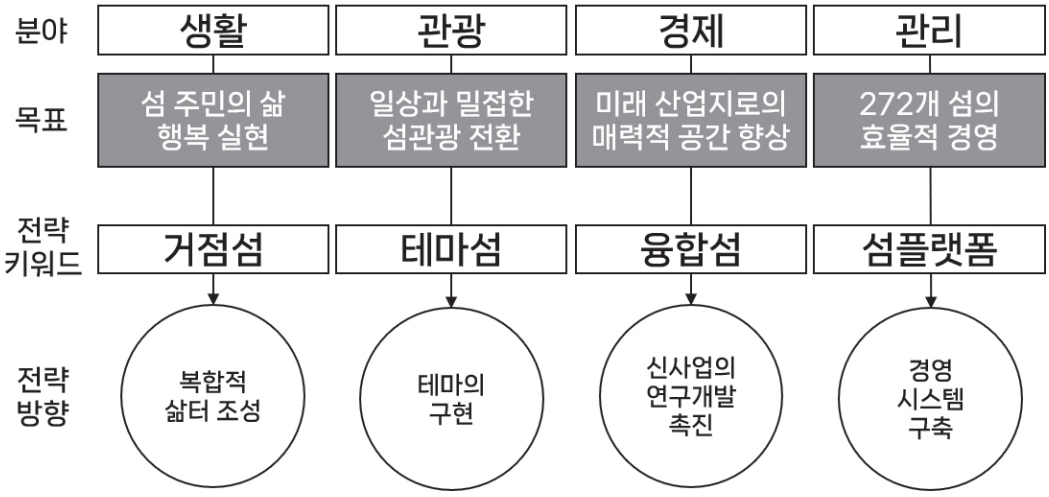
- 운영 : 지속가능한 섬을 위한 내·외부의 관계를 잘 관리하는 매니지먼트 시스템 구축
- 생활 : 원주민과 이주민이 미래에도 지속해서 정주할 수 있는 기반 여건 조성
- 향유 : 섬의 자원과 국민의 생활이 교차하는 뚜렷한 주제가 드러나는 매력 리빌딩
- 산업 : 환경과 생활 변화에 맞는 다양한 신산업이 계속해서 실험·개발되는 구조 개편

□ 구체화

구분	이미지
살아 있는 섬	· 환경적인 측면에서 보존 가치가 높은 섬의 생태계 체계적으로 관리 · 환경 연구자들이 섬 생태에 대해 연구할 수 있는 환경제공 · 보존 가치의 정보를 일반인들에게 지속해서 전달되며, 그들과 함께 환경 보존과 관련한 다양한 캠페인 참여 · 지역 주민과 함께 그린투어 등을 통해 현장에서 경험할 수 있으며, 이를 통해 섬 관광과 경제 다양화 · 섬 환경 관련 콘텐츠 개발을 통해 창의적인 사업 모델 발굴
살기 좋은 섬	· 섬은 바다 위의 육지, 보편 기본적 생활문화 향유 · 집단생활을 할 수 있는 새로운 터전에서, 새로운 생활 커뮤니티 조성 · 삶터와 일터의 공간을 편하게 오고 갈 수 있는 섬 모델 제시
살고 싶은 섬	· 귀어/귀촌과 관련된 정보, 교육을 언제든지 받을 수 있는 섬 · 연착륙을 위한 일자리 안내와 임시 생활 지원을 받을 수 있는 섬 · 정착민과 이주민의 갈등을 관리, 해결해 주는 중간관리자가 있는 섬 · 새로운 사업이나 활동과 관련하여 지원을 받을 수 있는 섬
가고 싶은섬	· 취미와 취향 등 자기가 좋아하는 여가를 선택해서 누릴 수 있는 섬 · 바다와 함께 긴 휴식을 할 수 있는 섬 · 섬과 관련한 특별한 기술이나, 자기의 문화적 성장을 경험할 수 있는 섬
도전 하는섬	· 섬 자원을 활용한 새로운 사업 아이템 개발을 할 수 있는 섬 · 기업의 새로운 사업 대상지로 활용할 수 있는 섬 · 산업과 산업의 융합 실험을 통해 독창적인 산업을 개발할 수 있는 섬
지속을 위한 필요 부분	· 사람과 자원, 정보를 지속해서 모니터링하고 관리가 이루어짐 · 섬의 다양한 콘텐츠를 효과적, 종합적으로 전달하기 위한 다양한 공동마케팅이 이루어짐 · 계획을 수립하고, 위기 상황에 대처할 수 시스템이 운영됨 · 미래 섬의 지속을 위해 끊임없이 연구하고 개발함 · 다양한 주체와의 섬 관련 사업들의 협업이 이루어짐

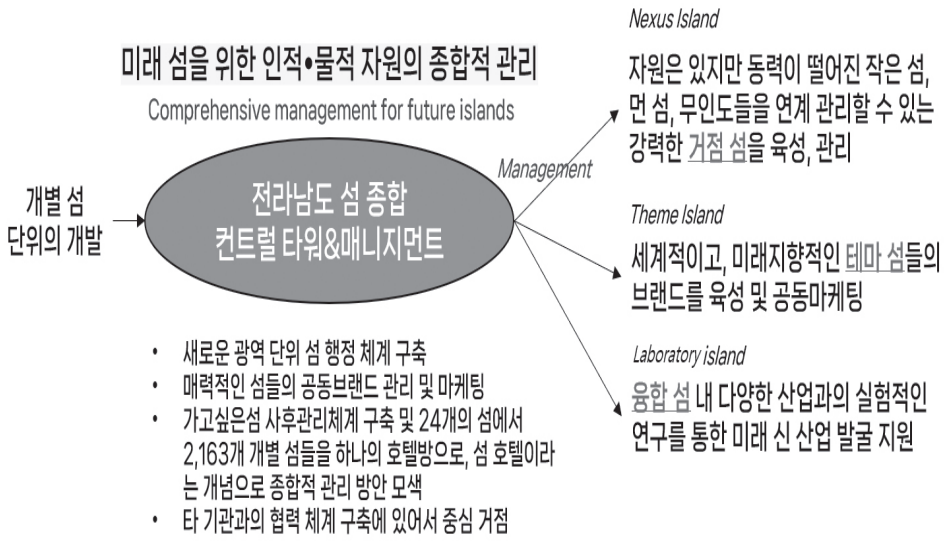

지속가능한 섬 만들기
정책 개발
특화 관광 섬 만들기
섬 생활 질 향상
섬 산업 경쟁력 강화
섬 환경의 보존
이름만 다른 비슷한 정책의 재생산
정책 실행
1. 유사한 사업들의 백화점식 나열
2. 복잡한 이해관계를 풀어주는 중간 관리 부재
3. 중복지원으로 누적되는 피로감
4. 가치가 서로 상충되는 사업 난립
5. 행정업무 수행의 어려움과 소극적 관계 형성
6. 현대인의 빠른 라이프스타일 변화에 대한 낮은 반응력
낮은 정책 이행율
섬 훼손

□ 목표


분야
생활
관광
경제
관리
목표
섬 주민의 삶 행복 실현
일상과 밀접한 섬관광 전환
미래 산업지로의 매력적 공간 향상
272개 섬의 효율적 경영
전략 키워드
거점섬
테마섬
융합섬
섬플랫폼
전략 방향
복합적 삶터 조성
테마의 구현
신사업의 연구개발 촉진
경영 시스템 구축

섬 플랫폼 Island Control Tower

- 내부적으로는 섬을 지속시킬 사람과 관계를 키워나가며, 미래 변화에 맞게 지속해서 유지
- 외부적으로는 섬의 가치를 마케팅하여, 관심과 투자, 참여를 끌어낼 수 있는 임무를 수행
- 컨트럴타워 운영을 위해 섬의 창조적 경영과 관리를 할 수 있는 핵심 플랫폼을 구축함



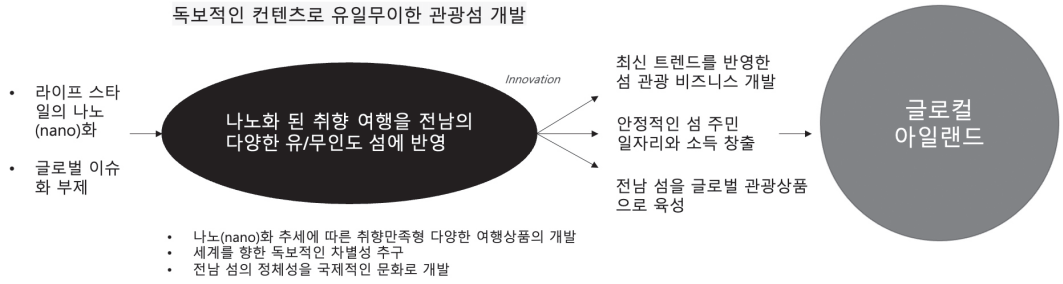
거점섬 Nexus Island

– 거점섬을 중심으로 안정적인 정주 환경 구축으로 섬 주민 삶의 질 보장

· 인구감소 및 고령화로 인해 섬의 인구 및 사회적 환경 변화는 이미 고착화 양상
· 효과적인 공공서비스 전달체계를 구축하여 기본생활권 보장에 중점을 둔 정책 시행 필요
· 개별 섬 중심의 정책보다는 거점생활권을 중심으로 공공서비스와 자원을 집적화하고 주변 섬과의 연계를 강화하는 거점섬 중심의 공공서비스 전달체계 구축하여 섬 주민들의 기초생활 서비스에 대한 접근성을 높일 수 있어야 함
· 거점섬과 주변 작은 섬들의 연계성을 강화를 위해서는 기존 생활권과 교통 여건을 고려한 거점 생활권역 설정이 이루어져야 함
· 섬의 물리적 제한성을 상쇄할 수 있는 AI 및 ICT 기술을 적극 도입하여 교통 및 서비스 접근성 등 정주 여건을 개선할 방안 필요

테마섬 Amusement Park Island

- 섬 자원 고려를 통해 다양한 섬 방문객들의 욕구에 맞는 취미와 취향이 접목된 테마섬 구축
- 개별 테마섬 브랜드를 커다란 테마파크 형태로 브랜드를 통합적으로 묶고, 함께 마케팅할 전략을 수립, 실행



융합섬 Laboratory Island

기존 산업의 개선과 한계 극복을 통해 새로운 유입 인구에게 제공할 새로운 일자리, 기업의 지역 진출 등의 이슈 해결을 위해서, 섬의 잠재 자원 및 공간적 특징 등을 활용, 타 산업과의 융합 실험을 통해 미래 먹거리 산업 개발

섬·어촌 취락공간 구조와 마을안길 개선 정책 방안

신 순 호 | 국립목포대학교 명예교수

1. 머리 글

우리나라는 3,348개의 섬을 보유한 해양국가로, 이 중 사람이 거주하는 유인도는 467개에 이른다. 섬 지역은 전체 인구의 약 1.5%인 78만 명이 거주하고 있으며, 이들 중 상당수가 어업에 종사하는 어촌 주민들이다. 섬·어촌은 육지부와 격리된 지리적 특성으로 인해 독특한 정주환경과 취락구조를 형성해왔다.

그러나 급속한 도시화와 인구 고령화, 어업 여건의 변화 등으로 인해 섬·어촌의 정주환경은 점차 열악해지고 있다. 특히 기존의 취락공간 구조와 마을안길 체계는 현대적 생활 양식과 교통수단의 변화에 적응하지 못하면서 주민들의 삶의 질 저하 요인으로 작용하고 있다.

본고는 섬·어촌의 지속가능한 발전을 위해 취락공간 구조의 특징과 문제점을 분석하고, 마을안길의 중요성을 재조명하여 정책적 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

2. 섬·어촌 마을 취락구조의 특징

2.1 지형적 제약에 따른 공간 배치

섬·어촌의 취락구조는 무엇보다 지형적 제약에 의해 결정된다. 대부분의 섬은 산지가 많고 평지가 제한적이어서 주거지역이 해안가의 좁은 평지나 완만한 경사지에 집중된다. 이로 인해 취락은 해안선을 따라 선형으로 발달하는 '해안선형 취락'의 특징을 보인다.

특히 어업 활동의 중심지인 포구를 중심으로 반원형 또는 부채꼴 형태로 주거지가 배치되는 경우가 많다. 이는 어선의 접안과 어구 보관, 수산물 처리 등 어업 관련 활동의 효율성을 극대화하기 위한 자연스러운 공간 배치라 할 수 있다.

2.2 기능적 공간 분화

섬·어촌의 취락공간은 기능에 따라 뚜렷한 분화를 보인다. 해안가에는 포구, 어선 대피소, 어구 창고 등 어업 관련 시설이 집중되고, 그 배후지에 주거지역이 형성된다. 주거지역 상부나 내륙 쪽에는 농업용지, 묘지, 공동시설 등이 배치되는 것이 일반적이다.

이러한 기능적 공간 분화는 지형적 제약과 더불어 해양 중심의 생업구조에 최적화된 공간 이용 방식으로 발달해왔다. 특히 조위차를 고려한 수직적 공간 이용은 섬·어촌만의 독특한 특징이라 할 수 있다.

2.3 집약적 토지 이용

제한된 평지(공간)로 인해 섬·어촌은 매우 집약적인 토지 이용을 보인다. 건축물들 간의 간격이 좁고, 필지 면적이 작으며, 건폐율이 높은 것이 특징이다. 또한 주거와 작업공간이 혼재되어 있다. 한 주택지 내에 주거용과 어구 보관이나 수산물 처리 건축물(공간)이 존재한다.

이러한 집약적 토지 이용은 한정된 공간의 효율적 활용이라는 긍정적 측면이 있는 반면, 개별 건축물의 확장성 제약과 공동공간 부족 등의 문제를 야기하기도 한다.

2.4 전통적 공동체 공간의 존재

섬·어촌에는 마을회관, 정자, 공동 작업장, 공동 창고 등 공동체 중심의 공간이 밀집하여 발달해 있다. 이는 격리된 환경에서 공동체의 결속과 협력이 생존에 필수적이었던 역사적 배경에서 비롯된다.

특히 어업 관련 공동 시설과 의례 공간은 섬·어촌 공동체의 사회적 결속을 강화하는 중요한 역할을 하고 있다. 이러한 공간들은 단순한 물리적 시설을 넘어 공동체 문화와 전통을 유지하는 상징적 의미를 갖는다.

3. 섬·어촌 마을 취락구조의 문제점

3.1 교통 접근성의 한계

섬·어촌의 가장 심각한 문제 중 하나는 교통 접근성의 한계이다. 해안선형 취락구조와 좁은 마을안길로 인해 현대적 교통수단인 자동차의 접근이 제한적이다. 특히 응급상황 시 소방차나 구급차의 접근이 어려워 주민들의 안전에 직접적인 위험 요소가 되고 있다.

또한 고령화가 진행되면서 거동이 불편한 주민들이 증가하고 있으나, 기존의 계단식 통로나 비탈길 중심의 동선 체계는 이들의 이동에 큰 제약이 되고 있다.

3.2 생활기반시설의 부족

집약적 토지 이용과 지형적 제약으로 인해 섬·어촌은 생활기반시설이 절대적으로 부족하다. 상하수도, 전력, 통신 등 기본 인프라의 설치와 유지관리가 어렵고, 의료시설, 교육시설, 상업시설 등 생활편의시설의 확충도 제한적이다.

특히 쓰레기 처리, 오폐수 처리 등 환경 관련 시설의 부족으로 인한 환경오염 문제가 심각해지고 있으며, 이는 어업 환경에도 악영향을 미치고 있다.

3.3 주거 환경의 노후화

섬·어촌의 주거 환경은 전반적으로 노후화가 심각하다. 대부분의 주택이 30년 이상 된 노후 건축물이며, 내진 설계나 단열 성능 등 현대적 건축 기준에 미달하는 경우가 많다.

좁은 필지와 불규칙한 가구 형태로 인해 개별적인 주택 개선도 제한적이며, 전체적인 정비 없이는 근본적인 해결이 어려운 상황이다.

3.4 방재 대응능력의 취약성

섬·어촌은 태풍, 해일, 지진 등 자연재해에 매우 취약하다. 해안가에 밀집된 취락구조는 해일이나 폭풍해일에 직접 노출되어 있으며, 좁은 마을안길과 복잡한 동선 체계는 재해 시 신속한 대피를 어렵게 한다.

또한 소방이나 구조 장비의 접근이 제한적이어서 화재나 붕괴 등의 인재에 대한 대응능력도 크게 부족하다.

3.5 경제활동 공간의 제약

어업 중심의 경제구조에서 관광업, 6차 산업 등으로 산업 다각화가 필요한 상황이나, 기존의 취락구조는 새로운 경제활동을 위한 공간 확보가 어렵다. 특히 관광객을 위한 숙박시설, 체험시설, 주차공간 등의 확보가 제한적이어서 관광 산업 발전에 걸림돌이 되고 있다.

3.6 공간 이용의 비효율성

마을 공간구조와 도로는 과거 오랫동안 전통적인 이동수단에 의해 고착되어 있다. 주거 공간에서 외부와의 통행은 도보에 의하였고 물류는 지게에 의존하였다. 따라서 기존의 길은 사람이 보행

할 정도의 노폭과 경사를 그대로 갖고 있는 경우가 일반적이다.

그러나 과학과 경제의 발달에 따라 화물의 부피가 늘어나고 차량운행이 일반화 되었다. 따라서 차량이 통행할수 없는 기존 도로는 삶을 근본적으로 유지할 수 없게 하고 있다. 경사가 심한 지리적 여건과 항만시설에 최대한 근접하려는 입지 경향으로 마을 취락은 여타 농촌과 크게 다르다. 따라서 많은 섬·어촌에서는 기존의 주택 밀집지역이 폐허로 변해가고 있다. 마을은 차량이 통행할수 있거나 항만시설과 근접한 곳만 주거공간으로 살아남는다. 결국 이 같은 주거공간은 한정되어 지가가 매우 높고 그나마 사람이 살 공간이 별로 없다. 오랜기간 동안 남향으로 좋은 주택이라고 했던 곳은 경사가 있거나 겨우 사람만 다닐수 있는 협로로 연결되어 있다. 따라서 이제는 사람이 거주하고 일하는 주거지로서 효용을 다할수 없게 되었다.

결국 차량이 통행하는 길이 필요하다. 그러나 수 많은 사람들의 거주했던 곳은 소유권 등의 문제로 한 두사람의 노력으로 해결하는 것은 불가능하다.

4. 정책 개선 방안

4.1 섬 유형별 맞춤형 정비 전략

섬·어촌의 취락구조와 마을안길 개선을 위해서는 섬의 규모, 인구, 산업구조, 지형 특성 등에 따른 유형별 접근이 필요하다.

대규모 섬의 경우 체계적인 도시계획적 접근을 통해 전면적인 취락구조 개선을 추진할 수 있다. 반면 소규모 섬은 기존 취락구조를 최대한 보존하면서 최소한의 개입으로 생활 편의성을 향상시키는 전략이 적합하다. 가장 획기적인 방안으로서는 전면 개발방식으로 마을안길 확장에 관련된 부지·주택 소유자들을 공동주택화 하는 것이다.

관광 자원이 풍부한 섬은 관광 활성화와 연계한 안길 정비를 통해 경제적 파급효과를 극대화할 수 있으며, 순수 어업 중심 섬은 어업 활동의 효율성 제고에 초점을 맞춘 정비가 필요하다.

4.2 주민 참여형 계획 수립 체계

섬·어촌의 취락구조 개선은 주민들의 실제 생활 패턴과 밀접한 관련이 있으므로, 계획 수립 단계부터 주민들의 적극적인 참여가 필수적이다.

주민 참여형 계획 수립을 위해서는 첫째, 충분한 사전 조사와 주민 의견 수렴 과정이 필요하다. 둘째, 전문가와 주민 간의 소통을 위한 다양한 참여 도구와 방법론을 활용해야 한다. 셋째, 계획의 실행과 평가 과정에서도 지속적인 주민 참여가 보장되어야 한다.

4.3 단계적·점진적 개선 전략

섬·어촌의 취락구조 개선은 막대한 비용과 시간이 소요되는 사업이므로, 단계적이고 점진적인 접근이 현실적이다.

1단계에서는 가장 시급한 안전 문제 해결에 집중한다. 응급차량 접근로 확보, 위험 구간 개선, 기본적인 안전시설 설치 등이 우선 과제이다.

2단계에서는 삶의 정주여건 마련과 생활 편의성 향상을 위한 개선을 추진한다. 주요 동선의 폭 확대, 포장 개선, 편의시설 설치 등을 통해 주민들의 일상생활 불편을 해소한다. 모든 섬·어촌이 이 단계까지 필요하다.

3단계에서는 경제활동 지원과 관광 활성화를 위한 개선을 실시한다. 관광 동선 정비, 경관 개선, 체험시설 연계 등을 통해 경제적 효과를 창출한다.

4.4 법·제도적 개선 방안

섬·어촌의 취락구조 개선을 위해서는 관련 법·제도의 정비도 필요하다.

첫째, 「섬발전촉진법」, 「어촌·어항법」, 「지방자치분권과 지역균형발전특별법」[1] 등 관련 법령에서 취락구조 개선과 마을안길 정비에 대한 근거를 명확히 정립해야 한다.

둘째, 섬 지역의 특수성을 고려한 건축 기준과 도시계획 기준을 마련해야 한다. 기존의 육지부 중심 기준으로는 섬·어촌의 현실을 반영하기 어렵다.

셋째, 중앙정부와 지방정부, 관련 기관 간의 협력 체계를 제도화해야 한다. 현재 여러 부처와 기관에 분산된 섬 관련 업무를 통합·조정할 수 있는 체계가 필요하다.

5. 맺는 글

본 연구는 섬·어촌의 정주환경 개선을 위해 취락공간 구조와 마을안길의 중요성을 분석하고 정책적 개선방안을 제시했다.

섬·어촌의 취락구조는 지형적 제약과 해양 중심의 생업구조에 적응하여 독특한 공간적 특성을 발달시켜왔다. 해안선형 배치, 기능적 공간 분화, 집약적 토지 이용, 공동체 중심 공간 등이 주요

1) 지방시대위원회(지역균형발전위원회)에서는 취약지역생활여건개조사업을 시행하고 있는 바, 2015년부터 2024년까지 농어촌 637개소와 도시 169개소 등 총 806개 취약지역을 선정하여 지원하고 있다.

특징이다. 그러나 이러한 전통적 취락구조는 현대적 생활 양식과 교통수단의 변화에 적응하지 못하면서 교통 접근성 한계, 생활기반시설 부족, 주거환경 노후화, 방재 대응능력 취약성 등의 문제를 야기하고 있다.

마을안길은 섬·어촌 주민들의 생활 동선의 핵심 축이자 경제활동의 연결망, 공동체 소통의 공간, 안전과 방재의 생명선으로서 중요한 역할을 한다. 따라서 마을안길의 개선은 단순한 교통 편의성 향상을 넘어 섬·어촌의 지속가능한 발전을 위한 핵심 과제이다.

우리나라의 섬·어촌 정책은 최근 정주환경 개선에 대한 관심이 높아지면서 마을안길 정비사업 등을 통해 성과를 거두고 있으나, 여전히 통합적이고 체계적인 접근이 부족한 상황이다.

이를 개선하기 위해서는 첫째, 섬 유형별 맞춤형 정비 전략의 수립, 둘째, 주민 참여형 계획 수립 체계의 구축, 셋째, 단계적·점진적 개선 전략의 채택, 넷째, 지속가능한 관리 체계의 구축, 다섯째, 법·제도적 개선이 필요하다.

섬·어촌은 우리나라 해양 문화의 보고이자 수산업의 중요한 기반이다. 이들 지역의 지속가능한 발전을 위해서는 정주환경 개선이 무엇보다 중요하며, 이를 위한 정책적 노력이 지속되어야 할 것이다. 특히 취락구조 개선과 마을안길 정비는 단순한 물리적 환경 개선을 넘어 삶이 이어지고, 섬·어촌 공동체의 활력 회복과 지속가능한 발전의 토대가 될 것으로 기대된다.

참고문헌

김상구. 2019. 한국 섬 지역의 정주환경

박상우,2022.5, '섬어촌 지역소멸 위기와 선제적 대응전략', 「제1회 한국섬포럼」, 한국섬진흥원·한국농촌경제연구원·한국해양수산개발원(2022.5.25.한국프레스센터)

박진경, 2017, "주민 삶의 질 개선을 위한 도서개발정책 추진방안에 관한 연구", 「도서문화」 제50집, 목포대학교 도서문화연구원.

신순호, 1987, '도서개발정책의 실상과 발전적 접근', 「도시행정연구」 제2집, 서울시립대학교.

신순호, 1993, 도서지역개발을 위한 공공서비스 수행체계", 「한국행정학회 학술대회 발표논문집」.

신순호, 1995, '지방화 시대에 있어 지역(개발)연구의 주요과제', 「임해지역개발연구, 제14집, 목포대학교 임해지역개발연구소.

Shin, Soon-Ho, 1985.7, 'The Strategies for the Development of Backward and Isolated Areas' 「International Seminar on Regional Development and Decentralization」주제 발표논문집, 내무부 지방행정연수원. 독일연방공화국 개발재단 공동 주최

신순호, 1996, 「도서개발전략」, 내무부.

신순호, 2010.6, '도서의 인식과 정책방향', 「지역발전위원회 포럼」 발표 자료집.

신순호, 2014.5, '한국의 섬 이야기', 「중견리더과정 교재」, 안전행정부 지방행정연수원.

신순호, 2016.7, '가고 싶고 살고 싶은 섬의 정책방향', 「국회도서발전연구회 창립총회 및 정책 세미나 발표집」,

신순호, 2016.8, '섬의 인식전환과 합리적 정책방향', 「한국지방행정연구원 섬발전센터 기념세미나」 발표자료집.

신순호, 2019.7, "섬의 현실과 발전을 위한 기본적 인식", 「2019 제1기 광주전남 해양 아카데미교재」, 사단법인 대한민국해양연맹.

신순호, 2020.9, "섬은 국가의 미래: 가고 싶고 살고 싶은 섬을 위한 정책 제언.", 「NABIS: 균형발전 종합정보시스템 블로그.」 제10호.

신순호, 2021.5, 『섬 정책의 현재와 미래』, 박영사.

신순호, 2022.8, '섬의 소멸위기 대응을 위한 기본인식', 「변화하는 섬 세계와 지속가능성」 전국해양문화학자대회, 목포대 도서문화연구원 외.

신순호, 2024.7, '섬·어촌공동체 상실위기와 인식전환', 「살고 싶은 해안, 유동하는 바다」, 제13회 전국해양문화학자대회(24.7.4~7.6, 국립목포대학교 남악. 도림캠퍼스), 제14회 전국해양학자대회조직위원회·목포대 도서문화연구원 외.

이상우,2018.7, '한국의 지방소멸에 관한 7가지 분석','지역고용동향 브리프」, 한국고용정보원.

藤岡廉二郎·浮田典良, 1975, 「離島診斷」, (京都 : 地人書房)

靑野壽郎, 1958, 「地理學의 發達」(東京: 森地出版社),

섬(도서) 관련 법체계 개선의 필요성과 방향
: 스코틀랜드 섬법을 중심으로

정 영 선 | 한국섬진흥원

1. 서론

섬(도서) 지역에 대한 주요 해양강국(미국, 유럽, 중국, 일본 등)의 법제는 “국토개발 대상으로서의 섬”, “환경보전 대상으로서의 섬”, “해양안보 요충지로서의 섬”, 그리고 “균형발전 대상으로서의 섬”으로 대별되어 개발, 보전, 안보 그리고 균형발전 등의 개별 행정이 서로 기능적 관점에서 견제와 균형을 이루도록 구성됨이 보편적이라고 할 수 있다. 우리나라의 경우 기능적으로 균형발전, 자치분권 등의 행정을 담당하는 중앙행정기관(행정안전부)이 유인섬을 관할하는 반면, 공간적으로 해양공간을 주된 대상으로 하는 중앙행정기관(해양수산부)이 무인도서를 별도로 관할하고 있는데, 이처럼 섬(도서) 지역을 유·무인을 기준으로 하여 공간적으로 분할한 행정조직 및 법체계는 전 세계적으로 유래를 찾아보기 어려운 독특한 법제라고 할 수 있다. (안기수, 2024). 이로 인해 유사하거나 중복된 사업이 병존하고, 일부 분야에서는 정책적 사각지대가 발생하며, 정책의 효율성과 일관성이 저하되는 결과를 초래한다. 그로 인한 부담과 피해는 결국 섬 주민이 고스란히 떠안게 되는 구조이다. 국민 누구도 공간적 조건에 따라 차별받지 않는 포용국가를 실현하기 위해서는, 섬 정책에 대한 법체계를 주민 중심으로 정비하고, 참여성과 책임성을 갖춘 통합적 정책 시스템으로 개편할 필요가 있다. 이는 단지 섬 주민만을 위한 개선이 아니라, 국민이 모두 중심이 되는 지속 가능한 대한민국으로 성장하기 위한 중요한 국가 전략의 일부이다.

스코틀랜드 섬법 「Island (Scotland) Act 2018」은 섬 지역 주민의 삶의 질 향상과 정책 형평성 강화를 위해 제정된 세계적으로 유례를 찾기 어려운 독립적인 섬 전담 법률이다. 단순한 지역 개발법이 아니라, 지역 주민의 목소리를 제도권에 반영하고 중앙-지방-공동체 간 협력 거버넌스를 구현하기 위한 정치적 결단의 결과물이다. 해당 법은 제정 이후 스코틀랜드 전역의 공공행정과 정책 설계 방식에 실질적인 변화를 불러오고 있다. 섬 주민의 참여와 자치, 공공기관의 책임성을 핵심 가치로 삼고

있으며, 섬을 단순한 지원 대상이 아닌 정책의 주체로 바라보는 새로운 패러다임을 제시한다.

본 연구의 목적은 스코틀랜드 섬법의 구조와 주요 제도적 특징을 분석하고, 이를 한국의 섬 정책 및 법체계와 비교함으로써, 향후 우리나라 섬 정책이 나아가야 할 제도적 방향과 개선 과제를 도출하는 데 있다. 특히, 주민 참여 제도화, 정책 형평성 확보, 권한 이양 구조 등에서 스코틀랜드 사례가 갖는 시사점을 중심으로 분석하고자 한다.

2. 스코틀랜드 섬법

스코틀랜드에는 900여 개의 섬이 존재하며, 이 중 유인섬은 93개이다. 섬은 Argyll Islands(아가일 제도), Arran(아란), Bute and and the Cumbraes(뷰트와 킴브레이스), Highland Islands(하이랜드 제도), Lewis and Harris(루이스와 해리스), Great Bernera and Scalpay(그레이트 베르네라와 스칼페이), Orkney(오크니)-Mainland and connected(본토 및 연결), Orkney(오크니)-Outer islands(외곽 섬), Shetland(셰틀랜드)-Mainland and connected(본토 및 연결), Shetland(셰틀랜드)-Outer islands(외곽 섬), The Uists and Barra islands(우스트 제도와 바라 제도)로 9개의 섬 권역으로 구성되어 있다.

스코틀랜드 섬 지역 주민들은 의료 접근성, 대중교통, 고등교육 기회, 고속통신망 보급률 등의 지표에서 전국 평균 대비 낮은 수준을 보이며 육지에 비해 구조적으로 열악한 환경에 놓여있었다. 특히, 오크니(Orkney), 셰틀랜드(Shetland)와 같은 외곽 섬들은 젊은 층의 유출과 고령화가 심화하여 지역 내 자급 가능한 경제 생태계가 구축되지 못함에 따라 지방 소멸 문제에 직면해 있었다. 이에 따라 2013년, 섬 지역 주민의 자치권 보장, 정책 참여 확대, 법적 보호장치 마련을 강력히 요구한 “Our Islands-Our future” 캠페인이 전개되었고, 2018년 10월부터 스코틀랜드 섬법이 시행되었다.

스코틀랜드 섬법 「Island (Scotland) Act 2018」의 핵심 내용은 다음과 같다.

첫째, 섬 영향 평가(ICIA) 제도이다. 이 제도는 공공기관이 새로운 정책이나 사업을 추진할 때 그 정책이 섬 지역에 어떤 영향을 미치는지 사전에 평가하고 공개하는 제도이다. 공공정책 전반에 섬 공동체 영향 평가를 의무화하여 정책 격차를 사전에 막기 위한 예방 장치로 작용한다. 실제로 ‘National Care Service’ 복지 법안 입법 과정에서 섬 주민들이 보건 서비스 접근에 불이익을 받을 수 있다는 우려가 제기되었고, 스코틀랜드 정부는 공식적으로 ICIA를 시행했다. 1,300건 이상의 주민 의견이 수렴되었고, 의료기관, 간호사, 주민 인터뷰 등의 정성 자료까지 포함하여 정책에 반영되었다.

둘째, 국가 섬 계획이다. 스코틀랜드 정부는 법에 따라 5년마다 전국 단위의 섬 발전 계획을 수립하고, 매년 의회에 그 이행 실적을 보고해야 한다. 이 계획을 바탕으로 실제 실행된 사업이 바로 “디지털 통신망 확충” 사업이다. 2020년부터 Western Isles(웨스턴아일스), Orkney(오크니),

Shetland(셰틀랜드) 등지에 해저 케이블과 위성 인터넷을 구축하는 프로젝트가 추진되었고, 이 모든 이행 사항은 국가 섬 계획의 연례 보고서에 기록되어 의회에서 점검되었다.

셋째, 71개의 공공기관에 법적 책임을 명시하여, 모든 기관이 섬 정책에 대해 공동 책임을 지도록 구성되어 있다. 예를 들어, 교통 정책을 담당하는 기관인 Transport Scotland는 NorthLink Ferries와 같은 여객선 노선 조정 과정에서 섬 주민의 불편이 예상되자 ICIA를 수행하고 주민 설문조사를 병행했다. 여기서 Transport Scotland는 법에 따라 책임을 진 주체로 기능하고 있다는 걸 알 수 있다.

넷째, 지방정부 권한 이양 제도이다. 스코틀랜드 지방정부는 필요시 중앙정부에 특정 정책이나 사업의 권한을 넘겨달라고 공식 요청할 수 있는 법적 권리를 갖는다. 실제로 Western Isles Council은 자체적으로 재생에너지 사업을 추진하기 위해 중앙정부에 인허가 권한을 넘겨달라고 요청했고, 이 요청은 부분적으로 수용되어 일부 권한이 실제로 이양되었다. 이처럼 지방정부가 단순한 집행자가 아니라, 자율적으로 정책을 요청하고 추진할 수 있는 제도적 기반이 마련되어 있다.

다섯째, 주민 참여 절차의 법제화이다. 스코틀랜드 섬법은 공청회, 서면 의견 제출, 공동체 회의 등이 법정 절차로 규정되어 섬 주민은 정책 형성 과정에 실질적 참여자로 활동하게 된다. 대표 사례로 Shetland에서 추진된 풍력발전 단지 사업을 예시로 들 수 있는데 주민들이 ICIA가 누락 되었다는 점을 지적하며 지방정부에 ICIA를 공식 요청했고, 결구 지방정부는 평가를 수행하고 일부 계획을 조정하게 되었다. 이 사례는 주민이 법적 권한을 근거로 정책 결정을 움직인 대표적 사례이다.

이처럼 스코틀랜드 섬법은 실제 정책 결정과 행정 전반에 영향을 주는 실질적인 법적 도구로 작동하고 있다. 중앙-지방-주민 간 협력이 제도적으로 연결된 이 구조는 한국과 같은 섬 많은 국가에서 주민 참여, 정책 형평성, 자치 실현이라는 강력한 벤치마킹 사례가 될 수 있다.

3. 한국 섬 정책과 스코틀랜드 섬법 비교

섬과 관련된 한국의 주요 법령은 「섬 발전 촉진법」, 「관광진흥법」, 「지속가능발전 기본법」등이다. 이 법령들은 각기 목적이 다르고, 주무 부처도 달라 법령 간 통합성과 실행 일관성은 낮은 편이다. 반면, 스코틀랜드의 「Islands Act 2018」은 1개의 법률 안에 정책평가, 국가계획, 주민 참여, 권한 이양을 모두 포괄하고 있다.

구체적으로 한국과 스코틀랜드의 섬과 관련된 법령을 비교해보면 [표1]과 같다.

[표 1] 주요 제도별 비교

항목	스코틀랜드「Islands Act 2018」	한국 (섬 발전 촉진법 등)
법 제정 목적	섬 공동체의 권리 보장과 정책 형평성 확보	섬 지역의 개발·정주 여건 개선 중심
정책 평가 제도	ICIA(섬 영향 평가) 의무 수행	영향 평가 없음 (개발 위주 절차만 존재)
주민 참여 보장	계획 수립 시 공청회·서면 의견 제출 등 법적 절차 존재	주민 참여 관련 조항 미비, 재량 수준 운영
국가 계획 제도	National Island Plan (5년 주기, 의회 제출)	도서종합개발계획 (10년 주기, 보고 의무 없음)
정책 실행 주체	Relevant Authorities 71개 기관 모두 법적 책임 주체	주무부처 중심의 하향식 운영. 공공기관에 책임을 부과하거나 의무 수행을 강제하지는 않음.
지방정부 권한	권한 이양 요청 가능	권한 이양 제도 없음
감사 및 책임 체계	의회 감시 + Audit Scotland 감사제도 존재	감사체계 불명확, 실질 책임 소재 약함

4. 정책 제언

위의 스코틀랜드 섬법과 함께 설명했던 사례는 섬법이 단순한 법률 선언이 아니라 행정과 정책 설계에서 기능하고 있음을 분명히 보여준다. 또한 스코틀랜드 섬법은 섬 주민이 스스로 정책을 요구하고 설계하는 구조를 만드는 법이라는 것을 보여줌으로써 한국과 같은 섬 많은 국가에서 매우 시사하는 바가 크다.

영향평가(ICIA)는 정책 격차를 예방하는 핵심 도구이고 국가 섬 계획은 책임 있는 실천 계획이자 공공의 약속이며, 주민 참여와 지방정부 권한 이양은 자치분권과 민주적 거버넌스를 강화하는 구조적 장치로 작용한다. 이와 같은 방향으로 하나의 법 제도 개선이 이루어진다면 한국도 주민 중심의 자치형 시스템으로 전환되어 섬 주민들의 삶과 권리를 실질적으로 보장할 수 있을 것이다.

참고문헌

· 안기수. (2024). 섬 발전을 위한 법제 개선방안 연구. 한국섬진흥원

· 정신교. (2024). 섬 발전 촉진법의 현황과 개선방안. 부동산학보, 94

· 하혜영. (2023). 섬 지역 관리 현황과 향후 과제. 국회입법조사처

· Scottish Government. (2024). 「Scottish Islands Survey 2023: main findings report」. https://www.gov.scot/publications/scottish-islands-survey-2023-main-findings-report/

· Scottish Government. (2022). 「National Care Service (Scotland) Bill : Island Communities Impact Assessment」. https://www.gov.scot/publications/national-care-service-island-communities-impact-assessment/

· Scottish Government. (2024). 「Island Communities Impact Assessment – Annual report 2024 to 2025」. https://www.shetland.gov.uk/downloads/download/1642/island-communities-impact-assessments-annual-reports

해상경계 부재와 해양개발 갈등
: 지방자치단체 간 분쟁의 구조와 대응방안

박 성 현 | 국립목포대학교 도서문화연구원 교수

Ⅰ. 서론

1982년 충청남도와 전라북도 간의 어업분쟁을 시작으로 바다의 가치가 높아지면서 지방자치단체 간 해상경계분쟁이 더 많아지고 있다. 현재도 전남 완도군과 제주특별자치도, 부산 기장군과 해운대구, 충남 당진군과 경기 화성시 그리고 인천 옹진군 등 여러 지자체가 해상경계를 두고 갈등을 겪고 있다. 이들 분쟁의 공통점은 단순한 행정구역의 선긋기가 아닌, 어업권, 개발권, 관할권을 둘러싼 경제적 이해관계와 주민 삶의 문제까지 얽혀 있다는 데 있다. 바다가 삶의 공간인 지역 주민에게 있어 경계의 불명확함은 생계의 불안정과 직결된다. 해역 분쟁은 더 이상 특정 지역의 문제가 아니다. 이는 해양 주권, 지역 균형발전, 지방자치의 신뢰 회복이라는 중대한 국가적 과제로 접근해야 할 시점이다[1].

지방자치단체 간 해양공간 갈등은 크게 세 가지 유형으로 구분된다. 첫째, 해상경계의 법적 기준이 부재한 가운데 발생하는 어업권, 해상풍력단지 설치, 골재 채취 등의 중첩 허가로 인한 분쟁이다[2]. 둘째, 공유수면 매립지의 귀속 문제로 인한 갈등이며, 대표적으로 평택시와 당진시 간 아산만 매립지 분쟁이 있다[3]. 셋째, 해양공간에 대한 관리권과 재정수입 확보를 둘러싼 구조적 경쟁이다. 이러한 갈등은 지방자치단체의 자치권 행사 영역이 해양까지 확대되었음에도 불구하고, 기존

1) 폴리뉴스 Polinews(https://www.polinews.co.kr), 박성현, [섬이야기] 해상경계 분쟁, 더는 미룰 수 없는 공동의 과제다, 2025.5.26.

2) 김진. (2019). 지방자치단체 해상경계분쟁의 원인과 해소방안. 한국해양수산개발원 정책연구보고서.

3) 김두석, (2019), 전게논문.

의 법적 제도는 이를 명확히 규율하지 못하고 있다는 점에서 구조적 문제를 내포한다[4].

특히, 「지방자치법」 제5조[5]와 제166조[6]는 해양경계나 공유수면 귀속 기준을 명확히 제시하지 못하고 있으며, 행정안전부 중앙분쟁조정위원회나 헌법재판소 권한쟁의심판 역시 일관된 해석 기준을 제시하지 못하고 있다는 점에서 실효성에 한계가 있다[7]. 일부 판례에서는 공유수면과 매립지에 대한 지방자치단체의 관할권을 인정하고 있지만, 현실에서는 오히려 해양을 '국가 자산'으로 간주하여 중앙정부가 우선적 관할권을 행사하고 있는 실정이다[8].

이와 같은 제도적 모호성은 지방자치단체들로 하여금 자치권 확대 또는 지역개발 이익을 확보하기 위한 기회주의적 행동을 유발하고 있으며, 법적 기준이 부재한 상황에서는 협의와 협력보다는 경쟁과 갈등으로 귀결되는 경향이 강하다[9]. 특히 해상경계가 명시되지 않은 상황에서 양식장 허가, 해상풍력발전부지 조성 등과 같은 자원 이용을 위한 행정행위는 상대 지방자치단체의 권리 침해로 이어질 수 있고, 이는 분쟁의 장기화와 소송 남발로 연결될 수 있다.

본 연구는 이와 같은 지방자치단체 간 해양공간을 둘러싼 갈등의 원인을 분석하고, 이를 제도적으로 해결하기 위한 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 이를 위하여 먼저 주요 갈등 사례들을 분석하고, 제도적 맥락에서의 문제점을 검토한 뒤, 정치적·제도적 대안을 제시할 수 있을 것이다.

Ⅱ. 지방자치단체 간 해양갈등의 유형과 배경

해양공간은 전통적으로 국가의 관할 아래에서 관리되어 왔으나, 지방자치단체가 연안 개발, 양식업, 해상풍력발전 등 해양자원 활용 사업에 적극적으로 개입하면서 관할권과 개발이익을 둘러싼 갈등이 반복되고 있다. 특히 해양은 육지와 달리 명확한 경계 설정이 어렵고, 해상에서 이루어지는 행정행위는 수평적으로 중첩되기 쉬워 지자체 간 분쟁 가능성이 더욱 높다.

이러한 해양갈등은 크게 세 가지 유형으로 분류할 수 있다. 첫째는 해상경계가 명확히 획정되지 않아 발생하면 어업면, 양식장, 공유수면 이용권의 충돌이다. 둘째는 공유수면 매립지의 행정구역

4) 최우용. (2011). 지방자치단체의 구역 및 경계에 관한 법적 과제. 지방자치법연구, 11(3), 91-114.

5) 제5조(지방자치단체의 명칭과 구역)

6) 제166조(지방자치단체중앙분쟁조정위원회 등의 설치와 구성 등)

7) 박호성. (2021). 행정처분과 형사처벌의 선결문제로서의 지방자치단체 간 해상경계에 관한 법적 검토. 한국법제연구원.

8) 헌법재판소. (2005). 2005헌라2 결정문. 헌법재판소 판례집.

9) 김두석, (2019), 전게논문

귀속을 둘러싼 갈등이며, 셋째는 해상풍력 개발과 같은 대규모 국책사업에 대한 관할권 및 수익 분배와 관련된 분쟁이다.

1. 해상경계 미확정에 따른 어업권 및 양식장 갈등

우리나라 해상에서는 시·군 단위까지 해상경계가 명확히 설정되어 있지 않다. 어업면은 「수산업법」에 따라 지정되지만, 실제 어업활동은 인접 시·군 어민 간에도 겹치며 갈등의 원인이 된다. 예컨대, 전라남도 진도군과 해남군 간에는 김 양식장 설치와 관련된 어업권 문제로 갈등이 빈번하게 발생하였다. 이러한 갈등은 해상경계의 법적 기준이 불명확한 상태에서 지방자치단체가 각기 독립적으로 양식장 허가를 내리는 구조때문이며, 어민 간 민형사 분쟁으로까지 확산되는 사례도 존재한다.

더욱이 지방자치단체는 해상경계를 명확히 알 수 없음에도 불구하고, 공유수면 관리 권한과 어업권 허가권을 갖고 있기 때문에 실질적인 행정행위를 하게 되며, 이로 인해 인접 지자체와의 충돌이 발생한다. 이는 특히 기초지자체 간의 중첩된 해역에서 심화되며, 도 단위의 조정 기능이 부재하거나 실효성이 약할 경우 갈등이 장기화된다[10].

2. 공유수면 매립지 귀속 갈등

공유수면 매립은 해안도시에서 산업단지, 항만시설, 관광단지 등을 조성하기 위해 자주 활용되는 수단이다. 하지만 매립 후 형성된 토지의 행정구역 귀속에 대한 법적 기준이 불명확하여, 자치단체 간 치열한 다툼이 벌어지고 있다. 대표적인 사례가 바로 평택시와 당진시 간의 아산만 매립지 귀속 분쟁이다. 이 사건은 2004년 헌법재판소에서 권한쟁의심판이 각하되었고, 이후 2015년 행정안전부 중앙분쟁조정위원회가 일부 구역을 양 자치단체에서 나누어 귀속시키는 결정을 내렸으나, 이는 오히려 갈등을 심화시키는 결과를 낳았다[11].

또한, 매립지에는 지방세, 개발이익, 주민등록지 배분 등이 걸려 있어 지방자치단체 입장에서는 단순한 '경계 문제가' 아니라, '자치재정과 정치적 지위'에 직결되는 사안이 된다. 행정안전부나 헌법재판소는 이를 법적 기준에 따라 판단하기보다는 정치적 균형에 따라 조정하는 경향이 있어, 결과적으로는 자치단체 간 불신을 심화시키고 협력을 어렵게 만드는 요인이 된다[12].

---

10) 김성은. (2007). 지방자치단체 상호간의 해상경계분쟁에 관한 연구. 지방자치법연구, 5, 49-85.

11) 김두석, (2016), 전게논문.

12) 최우용. (2011). 지방자치단체의 구역 및 경계에 관한 법적 과제. 지방자치법연구, 11(3), 91-114.

3. 해상풍력과 해양개발 갈등

최근 해상풍력발전이 탄소중립 실현과 지역경제 활성화의 주요 수단으로 부각되면서, 지방정부는 앞다투어 해상풍력단지 유치와 인허가권 확보에 나서고 있다. 그러나 해상풍력 부지는 기존 어업활동과 중첩되는 경우가 많으며, 해당 해역이 인접 지자체의 어업면과 겹칠 경우 관할권 다툼이 발생한다.

현재 전라남도 완도군과 제주특별자치도 사이의 접경 해역에서는 해상풍력단지 조성을 둘러싼 갈등이 점차 고조되고 있다. 완도군은 해양공간의 효율적 이용과 지역경제 활성화를 위해 대규모 해상풍력발전단지 조성을 추진하고 있으나, 이 해역이 제주특별자치도의 어업권과 경계 문제에 직·간접적으로 접하고 있어 관할권 및 조업권을 둘러싼 의견 충돌이 발생하고 있다. 특히, 해당 해역의 관할 여부에 대한 명확한 법적 기준이 부재한 가운데, 개발 사업자와 주민, 지자체 간 사전 협의체계가 마련되지 않아 법적 분쟁이 진행되고 있다.

해상풍력과 같은 대규모 국책사업은 중앙정부 주도의 거버넌스를 요구하지만, 실질적인 인허가권과 협의권이 지방자치단체에 분산되어 있는 탓에 갈등이 오히려 증가하는 구조다. 이는 해양공간 이용을 둘러싼 "다층적 권한 분산구조"가 정비되지 않은 상태에서 나타나는 구조적 부작용이라 할 수 있다[13].

Ⅲ. 제도적 한계 분석과 정책 제언

지방자치단체 간 해양갈등이 반복되는 구조적 원인에는 현행 법제도의 불완전성과 거버넌스 체계의 부재가 핵심적으로 자리잡고 있다. 특히 해양경계의 법적 기준 부재, 권한조정 절차의 불명확성, 공유수면의 재산권 귀속 모호성은 지방정부들로 하여금 경쟁적으로 자원 확보에 나서도록 만들며, 이로 인해 기회주의적 행정행위와 법적 분쟁이 심화된다[14].

1. 현행 법제도의 구조적 한계

첫째, 「지방자치법」 제5조·제166조의 한계이다. 지방자치법 제5조는 지방자치단체의 구역 설정에

13) 박호성. (2021). 행정처분과 형사처벌의 선결문제로서의 지방자치단체 간 해상경계에 관한 법적 검토. 한국법제연구원 연구보고서.

14) 김두석, (2016), 전게논문.

대해 “육지 및 섬” 중심으로 규정하고 있으며, 해상경계에 대해서는 직접적인 기준이 존재하지 않는다. 제166조는 행정구역 간 분쟁이 발생할 경우 협의를 원칙으로 하되, 협의가 불가능할 경우 중앙분쟁조정위원회에 조정을 요청할 수 있도록 되어 있으나, 이는 권고적 효력에 그치며 강제력이 없다.

둘째, 「공유수면법」과 귀속 기준의 모호성이다. 공유수면은 국가 소유로 규정되어 있으나, 매립 후 토지로 전환될 경우 지방자치단체 귀속 여부에 대한 명확한 법적 기준이 없다. ‘실질적 행정관할에 따라 결정’된다는 추상적 기준만 존재하여, 다툼 발생 시 자의적 해석과 정치적 판단에 의존할 수밖에 없다[15].

셋째, 권한쟁의심판 제도의 실효성 한계이다. 헌법재판소에 의한 권한쟁의심판은 법률에 근거한 권한 침해 여부를 따지는 기능을 하지만, 해상경계와 같이 명확한 법적 근거가 없는 영역에서는 판단의 기준 자체가 모호하다. 그 결과 다수의 사건들이 각하되거나 중복 판단 없이 행정안전부로 이관되며, 자치단체 간 불신과 갈등을 오히려 확대시킨다.

2. 제도 개선을 위한 실천 전략

이러한 문제를 개선하기 위해서는 첫째, 해상경계획정 특별법의 제정이 필요하다. 육지 중심의 구역 규정으로는 해상 경계 문제를 해소할 수 없다. 따라서 ‘지방자치단체 해상경계 획정에 관한 특별법(가칭)’을 제정하여 해상경계 설정 기준(기준점, 해상거리, 역사적 관할 기준 등)을 명시하고, 분쟁 발생 시 강제적 중재 절차를 포함시켜야 한다[16].

둘째, 공유수면 귀속 기준의 법제화가 필요하다. 매립지나 해양시설 설치 이후 발생하는 재산권 귀속 문제를 해결하기 위해, 공유수면에서 생성된 토지의 귀속에 대한 법적 기준(매립 허가권자, 행정경계 연접성, 실제 행정서비스 제공 여부 등)을 명문화할 필요가 있다. 이를 통해 불확실성을 제거하고 거래비용을 감소시킬 수 있다[17].

셋째, 협치 기반의 공동관리 모델이 도입되어야 한다. 지속적인 해양자원 이용을 위해 인접 자치단체 간 공유 해역에 대한 공동관리협약을 제도화할 필요가 있다. 해상풍력단지, 어장, 관광구역 등은 통합관리와 공동이익 배분 모델을 적용할 수 있으며, 분쟁 발생 시 조정기구에서 사전검토 절차를 의무화할 필요가 있다[18].

---

15) 박호성. (2021). 행정처분과 형사처벌의 선결문제로서의 지방자치단체 간 해상경계에 관한 법적 검토. 한국법제연구원.

16) 김성은. (2007). 지방자치단체 상호간의 해상경계분쟁에 관한 연구. 지방자치법연구, 5, 49-85.

17) 강윤호. (2005). 지방자치단체간 갈등의 거래비용 분석. 한국정책연구.

18) 김진, (2019), 전게논문.

넷째, 중앙정부의 조정·지원기능이 강화되어야 한다. 중앙분쟁조정위원회의 권고적 판단만으로는 실효성이 부족하다. 따라서 갈등이 구조화된 지역에 대해 중앙정부 차원의 중재 및 재정지원, 행정지도 기능을 법적으로 강화하여 '거래비용의 공공화'를 유도해야 한다.

Ⅳ. 결론

지방자치단체 간 해양공간을 둘러싼 갈등은 단순한 행정 경계의 문제가 아니라, 자원 분배, 정치적 정당성, 지역 발전 전략이 충돌하는 종합적 현상이다. 본 연구는 이러한 갈등을 해상경계 미확정, 공유수면 매립 귀속, 해상풍력 개발 등 다양한 유형으로 나누고, 이를 제도적 문제의 구조를 규명하고자 하였다.

지금까지의 연구내용을 요약하면 다음과 같다. 첫째, 지방자치법과 공유수면 관련 법제는 해상공간에 대한 자치단체의 관할권을 명확히 설정하지 못하고 있다. 특히 지방자치법 제5조는 육지를 기준으로 한 구역 설정만을 규정하고 있으며, 해상경계나 매립지 귀속에 대해서는 구체적 기준이 없다. 이로 인해 자치단체들은 해양공간의 권한을 서로 주장하며 다툼을 벌이고 있다.

둘째, 갈등은 단순한 이해충돌이 아니라 제도적 불확실성과 기회주의가 결합된 구조적 문제다.

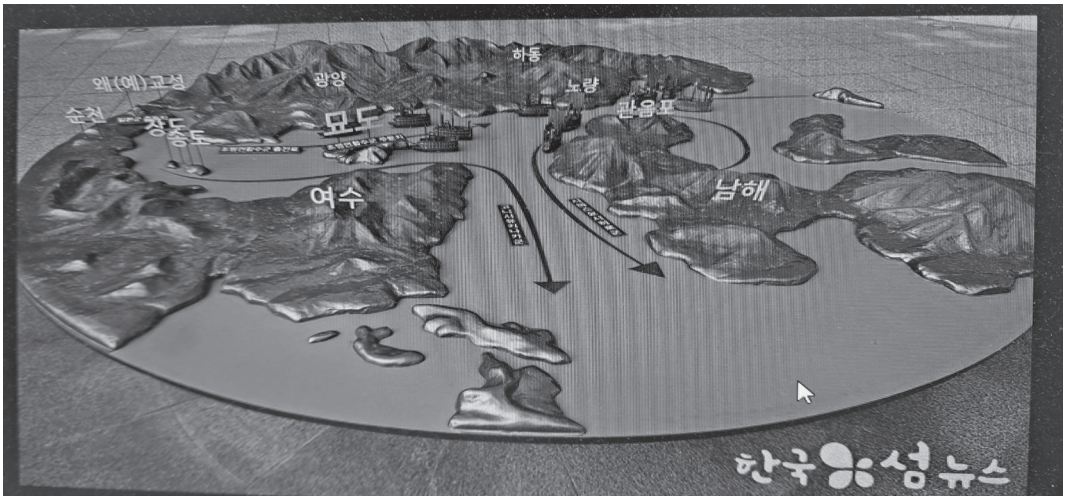
셋째, 현행 권한쟁의심판제도와 중앙분쟁조정위원회 제도는 갈등의 조정 기제로서 실효성이 부족하며, 제도화된 해상경계 획정기준이 부재한 상황에서는 법적 분쟁조차 해결의 실마리를 제공하지 못하는 구조적 한계가 드러났다.

해양공간의 자치권 문제를 더 이상 국토 개념의 부속 개념으로만 접근해서는 안 되며, 해양 자원의 지역 개발과 자치의 본질적 영역으로 분석해야 한다. 해양자치를 둘러싼 법적·경제적 구조에 대한 융합적 연구가 지속적으로 필요하다.

임진란의 흔적, 여수 묘도(猫島) 섬을 찾아서(1)[1]

이 동 원 | 선문대학교 전 연구교수

1.	주소/지리적 위치	전라남도 여수시 묘도동 / 전라남도 광양만에 위치
2.	위도	북위 34°53′
3.	경도	동경 127°43′
4.	인구	약 1천5백여 명
5.	특징	1) 이순신대교(李舜臣大橋)와 묘도대교가 있다. 이순신대교는 전라남도 여수시 묘도동과 광양시 금호동을 연결하는 현수교로, 길이 2.26km이다. 묘도대교(猫島大橋)는 여수시 여수산업단지와 여수시 묘도동 사이 묘도 해역을 잇는 사장교로, 길이는 1,410m이다. 2) 섬의 서쪽으로 봉화산(烽火山, 246m) 정상에 임진왜란의 흔적 봉화대가 있다.



※ 한국 섬뉴스 인용 :「매거진」-한국의 섬티아고 200섬 트레킹

1) 연구자는 앞으로 몇 회에 걸쳐서 묘도를 해양학자대회에 발표하고 한다.

1. 지명의 유래

묘도(猫島)의 묘(猫)는 고양이라는 뜻이다. 인근에 있는 영취산 정상에서 내려다보면 고양이와 독수리가 서로 먹이를 넘보고 있는 것 같고, 섬 모양이 고양이처럼 생겼다 하여 지어진 이름이라 한다.[2] 그래서 예전부터 구전으로 고양이 기운을 가진 섬이므로, 쥐서(鼠)의 음이 같은 서(徐)씨를 '쥐'로 생각하여, 서씨는 고양이섬 안에 들어와 몇 해 살지 못하고 떠난다고 하는 설화가 전해진다. 이는 아마도 섬 안에 서씨가 없기 때문이 아닌가 한다.

묘도(猫島)의 지명에 대하여 좀 더 살펴보자. 묘도(猫島)는 우리말 이름인'괴'섬을 한자로 표기한 지명으로 그동안'고양이'섬으로 알려져 왔다.[3]이는 전라남도와 함경북도에서 고양이를 '괴'라고 부르는 방언이 있고, 이를 한자로 훈차하면 묘도(猫島)가 된다. '괴'는 1103년 저술된《계림유사》라는 기행문에서 '鬼尼(귀니; 고니)'의 형태로 처음 음차되었으며,《고려사》의 1285년 기사에서는 '高伊(고이)'로 음차되었다.[4] 한글이 창제된 15세기 이후 한글 문헌에서는 '괴'라는 어형으로 꾸준히 나타나다가, 17세기 이후 뒤에 접미사 '-아ᄋᆡ'가 붙어 '괴아ᄋᆡ' 에서 '고양이'로 변화하여 지금에 이르고 있다.[5]예컨대 고흥의 옛 이름은 고양이 "괴바우·괭이부리말"이다.[6] 우리 옛말로 괴, 고이, 괭이는 고양이…를 뜻한다.[7] 고양이 猫(묘) 자가 들어간 지명으로 전남 신안 압해읍 고이도, 곡성 괴티재, 여수시 묘도, 인천 만석동의 괭이부리말은 모두 산부리가 고양이처럼 생긴 곳을 뜻한다.[8] 여기에 대해, 묘도의 옛 이름은"괴"섬이라 하였는데,"괴"섬이란 말은 지금은 사용하지 않는 고어(古語)로 굴(窟)의 뜻이 있다.[9] 이는 창물 해변에 있는 암혈에서 유래했다는 설이 있다. 이 암혈을 괴입(묘구)이라 부르기도 한다.[10] 다른 견해는 실제로 고양이와는 관계가 없는 땅이름이라는 견해가 있다.[11]

---

2) 본 자료는 [네이버 지식백과] 묘도 [猫島] - 광양만의 중심으로 우뚝 선 역사의 섬(한국의 섬 - 여수시·광양시, 2021. 06. 15., 이재언)에서 인용함.

3) "묘도동", 나무위키 백과사전 참조.

4) "괴", 나무위키 백과사전 참조.

5) 위 백과사전 참조.

6) 윤재철,「우리말땅이름2」(서울:도서출판비, 2020), 129.

7) 윤재철, 위의 책.

8) 윤재철, 위의 책.

9) 위 나무위키 백과사전 참조.

10) 이재언, 앞의 주석.

11) 위 나무위키 백과사전 참조.

※ kakaomap 인용

2. 역사를 찾아서

1) 고대로부터 중세

묘도는 고대에서부터 중세인 고려말(1392년)까지는 대체로 광양현의 소속과 일치되는 것으로 추정된다. 그 근거는 최초의 기록인 세종 때의 기록이 광양현 소속이고, 묘도가 광양의 남쪽 해안인 섬진강 하구에 접해 있으며, 그 시기는 해안을 따라 교통이 발전했기 때문이다.

고대는 묘도가 변한지역이었거나 변한과 마한의 완충지역이었을 확률이 높다. 백제 때는 삽평군 소속 마료현을 거쳐, 5세기 중엽은 대가야 반파국(섬진강 유역) 관할로, 6세기 백제 무령왕 때(512.12.)는 백제 관할로, 통일신라 때는 승평군(순천) 희양현으로, 고려 건국과 함께 승평군 광양현이 되고, 고려 성종 14년(995년) 해양도 소속 광양에서 고려 현종(1009-1031) 때 전라도 광양으로 되었다. 12세기 광양에 감무가 파견되면서 광양이 순천부에서 분리되었다.[12]이 시기 묘도는 전라도 광양현 소속이다.

12) 광양은 조선 선조 때 일시 순천도호부 광양이 되었다가, 고종 32(1895)년 남원부 광양이 되었다가, 고종 33(1896)년 전라남도 광양이 되었다.

2) 세종 때, 조선왕조 실록 기록

「묘도」라는 지명이 문헌상 처음 발견된 것은 1448년 조선 세종 때로(다른 의견 존재할 수 있음), 한자도 현재의 묘도(猫島)와 같다. 조선 초기 세종 때는 묘도에 소나무가 많이 자생하고 있었던 듯하다. 세종 당시에는 묘도가 광양현에 속한 것으로 기록된 점이 이채롭다. 1948년 정부수립 후에는 묘도가 행정구역상 한동안 삼일면에 속하였는데, 조선 전기에서 후기 고종 때까지 삼일(포)은 순천부에 속한 것으로 기록되고,[13]묘도가 삼일에 속하게 된 때는 아마도 1913년 12월 29일부터로 추정된다.

「의정부에서 병조의 첩정에 의거해 소나무에 관한 감독 관리에 대해 상신하다.[14]」
『의정부(議政府)에서 병조(兵曹)의 첩정에 의거하여 상신하기를,
"병선(兵船)은 국가의 도둑을 막는 기구이므로 배를 짓는 소나무를 사사로 베지 못하도록 이미 일찍이 입법을 하였는데, 무식한 무리들이 가만히 서로 작벌(斫伐)하여 혹은 사사 배를 짓고, 혹은 집재목을 만들어 소나무가 거의 없어졌으니 실로 염려됩니다. 지금 연해(沿海) 주현(州縣)의 여러 섬[島]과 각 곶(串)의 소나무가 잘되는 땅을 방문하여 장부에 기록하였는데,…순천부(順天府)의 송도(松島)·장성포곶(長省浦串)·삼일포곶(三日浦串)·경도(京島)·금오도(金鰲島), 광양현(光陽縣)의 묘도(猫島), 낙안군(樂安郡)의 장도(獐島)·용두곶(龍頭串),… 등 상항(上項) 주현(州縣)의 도(島)와 곶(串)에 전부터 소나무가 있는 곳에는 나무하는 것을 엄금하고, 나무가 없는 곳에는 그 도 감사(監司)로 하여금 관원을 보내어 심게 하고서 옆 근처에 있는 수령(守令) 만호(萬戶)로 하여금 감독 관리하고 배양하여 용도가 있을 때에 대비하게 하소서."하니, 그대로 따랐다.[15]』

3) 임진왜란 때의 기록

이순신 장군이 묘도 앞바다를 지키고 사천의 시마즈 요시히로와 남해에서 오는 소 요시토시(고니시의 사위)의 구원병을 차단해야 하는 것을 강조하고 있다. 아마도 양력 1598년 11월 7일(음력 12월 4일) 노량해전이 임박한 상황으로 추정된다.

13) 다만, 광양현에 삼일포가 아닌 삼일이라는 지명이 나오는데, 이는 관리가 없는 속현이다 보니 광양현에서도 필요시 일부 관할이 있었던 것이 아닌가 한다.

14) 세종실록121권, 세종 30년 8월 27일 경진 1번째기사 1448년 명나라 정통(正統) 13년.

15) 위 실록 참조.

「군문 도감이 수군과 승리한 것에 대해 중군과 담화한 내용을 아뢰다.[16]」

『군문 도감(軍門都監)이 아뢰기를, …신이 또 품하기를 '오유충(吳惟忠)은 노성하고 청검하며, 진인(陳寅)·진잠(陳蠶)도 모두 좋은 사람들이니 머물게 할 만하다.' 하니, 중군이 말하기를 '진 도독은 이미 결정된 것이고, 오·진 두 장수는 다시 품달하여 조처하겠다. 다만 그대 나라에서 군문·경리·과도(科道)·어사(御史)의 네 아문에 모두 자문을 보내되, 어느 장수라고 성명은 쓰지 말고 단지 수군이 가장 긴요하니 다수의 수군을 남겨 달라고 하고 육군의 장수는 용맹스럽고 지략이 있는 사람을 머물게 해달라고 범연히 청한다면, 나도 곁에서 찬조할 생각이다.' 하였습니다.

그리고 전일에 기패관(旗牌官) 주충(朱忠)이 독전하는 일로 영기(令旗)를 가지고 주사의 진영에 가서 적들이 탈출하여 도망치지 못하도록 진 도독에게 경계하였는데, 그가 어제 돌아와서 말하기를 '적추 소서행장이 강화를 칭탁하면서 여러 왜추에게 구원을 청하여 울산(蔚山)·부산(釜山)·사천(泗川) 등지의 적들이 모두 구원병을 보내왔다. 사천이 순천(順天)과 가장 가까우므로 먼저 주사와 서로 마주쳐 혈전이 벌어졌다. 당초에 행장이 천위(天威)를 두려워하여 유 제독과 진 도독에게 강화하자고 하면서 유 제독에게는 수급 2천을, 진 도독에게는 수급 1천을 보내 줄 터이니 자기를 돌아가게 해달라고 하였다. 진 도독은 그 말을 믿고서 말하기를 「나에게도 수급 2천을 보내주면 보내 줄 수 있다. 」 하자, 행장이 날마다 예물을 보내고 주찬(酒饌)·창검(槍劍)따위의 선물도 끊이지 않았다. 그러면서 말하기를 「남해(南海)에 사위가 있는데 그와 만나 의논해야 하므로 사람을 보내어 불러오려고 하니 이곳의 배를 내보내주기 바란다. 」 하자, 이순신(李舜臣)이 말하기를 「속임수의 말을 믿어서는 안 된다. 사위를 불러온다는 것은 구원병을 청하려는 것이니 결코 허락할 수 없는 일이다. 」 하였으나, 진 도독은 듣지 않았다. 14일 1척의 작은 배를 보냈는데 왜인 8명이 타고 있었다. 그 뒤에 이순신이 말하기를 「왜선이 나간 지 이미 4일이 되었으니 구원병이 반드시 올 것이다. 그러니 우리들도 묘도(猫島) 등지로 가서 파수하여 차단시켜야 한다.」 하였다.

'18일 4경에 여러 곳의 구원병이 크게 몰려와 드디어 대전이 벌어졌는데 포와 화살은 쏘지도 않고 불뭉치만을 적선에 던져 2백여 척을 소각시켰다. 그러자 옷가지와 온갖 물품이 바다를 덮었는데, 행장은 떠내려오는 물품과 하늘에 치솟는 화염을 보고서 구원병이 크게 패한 것을 알고 외양(外洋)으로 도망쳤다. 먼 곳의 구원병도 그들의 선봉이 패한 것을 알고 감히 와서 구제하지 못하고 그냥 돌아갔다. 만약 며칠만 더 지체하여 사방의 구원병이 모여 왔더라면 왜교(倭橋)의 일이 매우 위태로왔을 것이다. 대개 행장의 계책은 겉으로는 강화를 하는 체하면서 몰래 구원병을 청하여 먼저 주사를 함께 치고 이어 육군을 공격하려고 했던 것인데, 적선의 선봉이 이미 패하여 흉계를 이루지 못하게 되었으니 아마도 하늘의 뜻이 천리에 순종하는 자를 돕는 것인 듯하다. 21일에 주사가 남해로 나아갔으나 왜적은 벌써 도망치고 없었다.' 하였습니다.

당보를 동봉하여 입계합니다." 하니, 알았다고 전교하였다.[17]』

16) 선조실록107권, 선조 31년 12월 4일 을묘 3번째기사 1598년 명나라 만력(萬曆) 26년).

17) 위의 실록 참조.

4) 이순신의 난중일기 기록

조명연합군이 1598년 7월 24일 절이도(고흥 거금도)에서 승리하고, 9월 15일 고흥 나로도를 거쳐, 9월 18일 여수 돌산 방답진 이른 후 9월 20일에 여수 묘도에 진출하는 과정에서, 이순신장군이 기록한 난중일기는 1598년 9월 20일 묘도에 이르니 이미 명나라 제독 유정이 벌써 와 있었다고 기록하고 있다. 기록에는 유도로 되어 있으나 최근 묘도의 오자로 밝혀지고 있다.

「1598.9.20.
맑다. 오전 8시 쯤에 유도(柚島)에 이르니 명나라 제독 유정이 벌써 진군했다.
※ 여기서의 유도(柚島)는 묘(猫)자를 유(柚)자로 잘못 읽어 여수 묘도(猫島)를 유도(柚島)로 잘못 표기한 것으로 최근 밝혀졌다.[18)]」

이와 관련, 묘도리에는 "도독마을"이 있는데, 1598년 9월 20일 진린이 묘도에 진을 치고 조·명 연합육군과 연합 전선을 구축한 후 10월 9일 고금도로 철수했다가 1598년 11월 11일, 다시 묘도에 진을 친 뒤 18일 노량해전에 참전하였다.[19)] 진린도독이 묘도에 진을 친 기간은 두 차례 27일 정도이고, 묘도의 도독마을이 바로 조·명 연합 함대의 사령부로 '도독'이라는 땅 이름은 진린의 직위인 '흠차총령수병어왜총병관전군도독부도독수군도독(欽差總領水兵禦倭總兵管前軍都督府都督水軍都督)'에서 비롯된 것이라고 한다.[20)]

5) 일제강점기 및 현대 기록

1895년 5월 26일 조선8도제 폐지(칙령 제98호) 및 전국 23부제 개편시 남원부 순천군 여수면, 삼일포면이 되었다. 이때 묘도는 남원부 광양현 소속이었을 것으로 추정된다. 1896년(고종 33년) 2월 3일(건양원년) 남원부 소속으로 연해제도에 군을 설치하면서, 광양 등에 속한 각 섬 52개(묘도 포함 추정)를 모아 돌산군을 설치하였다.[21)]1896년 8월 4일 전라남도 돌산군이 되었다. 1897년 6월 1일(5월 16일이라는 다른 기록 있음) 여수군이 설치(칙령 제21호)되면서 삼일면은 여수군 소속이 되고, 1910년 8월 여수군(내륙)과 돌산군(도서)으로 분할되면서 돌산군 태인면 소속 묘도가

18) 노승석 한겨레 21, 2005.11.11. 제584호.
19) "묘도동", 나무위키 백과사전 참조.
20) 위 나무위키 백과사전 참조.
21) 1896.02.03.(고종 33) 칙령 제13호「전주, 나주 남원부 연해제도에 군을 설치하는 건」

되고, 이후 1913년 12월 29일 여수군과 돌산군이 통폐합(시행 1914.03.01.)[22]되면서, 돌산군 태인면은 묘도를 제외하고는 모두 광양군으로 가고, 묘도는 남아서 전라남도 여수군 삼일면 소속이 되고, 이때 묘도는 도독등[23](도독포 고개에서 유래), 괭잇골(괭이는 고양이과, 갱개:갱본에서 유래, 광양포), 온돌개(온돌 또는 온돌포에서 유래, 온동리), 읍포(고을개: 고을 개포에서 유래, 읍포,[24] 묘읍), 창몰(창촌)[25]을 통합하여 여수군 삼일면(三日面) 묘도리가 되었다.[26]삼일면 묘도에 대한 일제의 토지조사 공시가 1916.10.02.~10.31.까지 이뤄지고, 불복신청 기간은 11.01.~12.30.까지 있었다. 1949년 8월 13일 여수군 여수읍은 여수부를 거쳐, 2일 후 여수시로,[27] 나머지 여수군은 여천군으로 분리되면서, 전라남도 여천군 삼일면 묘도리가 되었다.[28]1976년 전라남도 여천지구출장소 삼일면 관할로 바뀌었다가 1986년 여천지구출장소가 여천시로 승격됨에 따라 삼일읍에서 독립하여 여천시 묘도동으로 개칭되었고 1987년 1월 지새미, 쥐섬(쥐심도)이 광양군 골약면으로 이관되었으며, 삼여 합으로 1998년 여수시에 편입되었다.[29]부속섬으로는 송도, 목도, 서치섬, 황도, 소당도 등이 있다.[30]

22) 1913.12.29. 총독부령 제111호 「도의 위치, 관할구역 및 부군 명칭, 위치 관할구역」 공포(시행 1914.03.01.)

23) 도독골로 일시 불린 적이 있으나 도독등이 옳다.

24) 그러나 읍동은 상암 읍동을 의미하고, 묘도 읍동은 일시 불린 적은 있으나 잘못된 이름이며, 읍포가 옳다.

25) 정확한 지명이 밝혀지고 있지 않다. 후속 연구 필요.

26) "묘도동", 나무위키 백과사전 참조.

27) 1949.08.15. 우리나라 최초의 지방자치법 시행되면서, "1특별시·9도·19시·134군·1,448면"이 되었다.

28) 1949.08.13. 대통령령 제161호.

29) "묘도동", 나무위키 백과사전 참조.

30) 위 나무위키 백과사전 참조.

鳴旨島 鹽場과 賑穀 需給論

배 상 현 | 국립창원대학교

1. 김해 바다와 鳴旨島

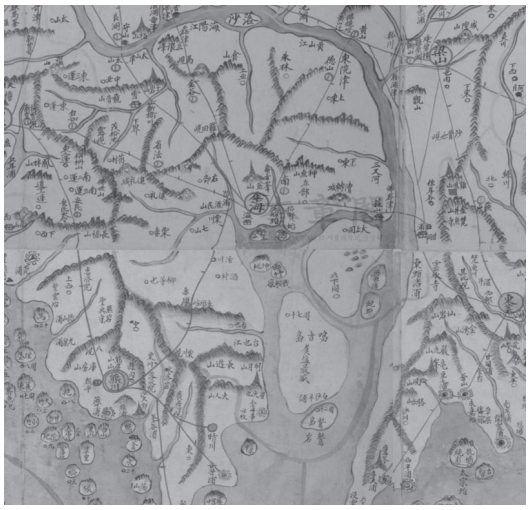
조선후기 김해 바다에 鳴旨島라는 섬이 있었다. 그 이름은 큰 비나 큰 바람이 불려하면 반드시 우는데 그 소리가 어떤 때는 우뢰같고 북소리 종소리 같기도 해 붙여진 것이었다[1]. 이 섬에는 煮鹽을 업으로 살던 주민들의 애환과 함께 정책으로서 새겨볼 만한 이야기가 있다. “해문과 인문의 관계”라는 이번 주제에 부합할지 모른다는 생각에서 나누고자 한다.

명지도는 지금은 사라진 섬이다.[2] 그러나 불과 200여 년 전 전국에서 가장 뜨거운 섬 가운데 하나였다. 자염은 불을 떼어서 바닷물을 끓이는 작업을 반복해 얻어지는 소금이다. 섬 곳곳에 작업장[鹽場]이 있었다. 무성한 갈대숲은 땔감으로 베어졌고, 이 섬의 하늘은 비오는 날을 제하고 맑은 날도 흐린 날도 연기로 뒤덮여 있었다.

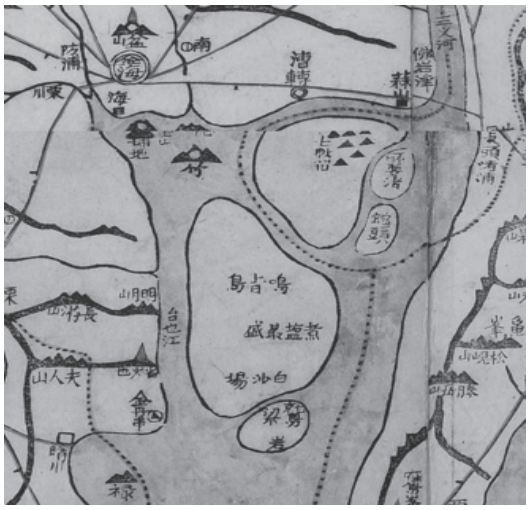
1) 『신증동국여지승람』 권32, 김해도호부 산천 명지도

2) 지금은 뭍이 되었고, 행정구역상으로는 부산광역시 강서구 명호동 일대에 해당한다.

〈지도〉 김해 바다와 명지도



『동여도』 김해



『대동여지도』 명지도

명지도에서 생산된 소금은 낙동강을 따라 상주와 진주와 안동 등지로, 해로를 따라 영해와 강릉 등지에까지 팔려나갔다. 중간 상인들은 앞을 다투어 웃돈을 주고 거래하면서 수익을 올렸다. 유력한 상인들[富商大賈]은 자금력과 조직력을 바탕으로 뛰어들고 있었다. 나라에서도 생산에 직접 개입하여 그 수익을 긴급 재정에 투입하고자 했다. 『대동여지도』에서는 당시 이 섬을 '煮鹽最盛'이라 특기하고 있다.

2. 賑穀 수급을 위한 鹽場 경영

조선후기 빈발했던 흉년과 기근은 기층 농민들의 경제적 기반을 파괴시킴으로써 국가 재정의 파탄을 초래하고 나아가서는 국가의 존립 자체를 위협하였다. 특히 1731년(영조 7)~1732년(영조 8) 경기·삼남지방의 대기근은 수많은 飢民과 流乞民, 餓死者를 속출하였고, 대대적인 設賑이 요구되었다.[3] 따라서 국가적 차원에서는 기민으로 전락한 농민을 재생시키고, 파괴된 경제 기반을 복구시키기 위한 적극적인 荒政이 불가피한 실정이었다. 그러나 문제는 재원이었다.

3) 『承政院日記』 732책, 영조 7년 10월 2일(임진); 735책, 영조 7년 11월 17일(병자); 752책, 영조 8년 12월 10일(계해).

김해는 조선전기부터 소금이 생산되는 곳이었다.[4] 그러나 명지도 소금이 전국적인 주목을 받게 된 것은 18세기에 접어들어서였다. 국가 차원에서는 公鹽制를 통해 직접 소금 생산을 관장하고 수익으로 賑穀 需給을 도모하였다.

〈표〉 명지도 공염제 논의와 시행 전말

1731년(영조 07)	三南 지역의 凶荒으로 賑穀 확보를 위한 公鹽制 시행 논의
1733년(영조 09)	12월 世論을 무릅쓰고 朴文秀 주관으로 鹽 2천 석 제조 보고
1744년(영조 20)	영의정 金在魯 蒜山倉 설치 건의
1745년(영조 21)	산산창 설치, 산산창과 명지도를 비변사가 직할 운영□절목제정□
1760년(영조 36)	金海府가 산산창을 운영토록 함
1765년(영조 41)	김해부에서 경상감영으로 운영 주체를 바꿈
1781년(정조 05)	경상감사 趙時俊의 건의로 鹽本米를 鹽本錢을 지급하도록 결정
1787년(정조 11)	암행어사 鄭大容이 공염장 관리들의 鹽價 조작과 隣族侵徵을 지적함
1788년(정조 12)	염민 李天柱 등이 각종 稅와 추가 염 徵納을 들어 공염의 부담 분배를 요청
1792년(정조 16)	좌의정 蔡濟恭 공염 3천 석을 1천5백 석 반감, 연료비를 추가 지급 조치
1819년(순조 19)	산산창을 폐지토록 함

명지도에 공염제가 처음 실시된 것은 1731년(영조 7) 12월이었다.[5] 목적은 삼남지역의 흉년으로 인한 飢民 구제를 위한 경비 마련이었다.[6] 중앙정부는 공염제를 통한 재정적 효과에 주력하였고, 장기적인 재정 확보를 위해 蒜山倉을[7] 설치 운영하였다. 매년 11월 쌀 1천 5백 석을 鹽民들에게 빌려주어 식량으로 삼게 하고, 이듬해 2월 쌀 1석당 소금 2석씩 계산하여 소금 3천 석을 거두는 방식이었다.[8]

그러나 창에서 거두어들인 官鹽이 모두 판매되기 전까지 私商들의 소금 판매를 금지하게 되면서 관청과 아전들이 이익을 독점한다는 여론이 비등하게 되었다. 이로 인해 현실적으로는 소금값이 폭등하는 등 여러 폐단이 야기되었다.[9] 문제점이 노정되자 운영의 주체도 비변사→ 김해부 → 경상감영으로 바뀌게 되었다. 마침내 1819년(순조 19) 산산창은 폐지되기에 이른다. 여기에 영세

4) 『세종실록지리지』 권150, 경상도 진주목 김해도호부.

5) 『영조실록』 권30, 7년 12월 정유.

6) 영조 7~9년(1731~1733)은 자연재해로 전국적인 진휼이 요구되었고, 給災結이 최고조에 달하고 있었다(문용식, 『조선후기 진정과 환곡』 경인문화사, 2000, 86~87쪽).

7) 산산창의 위치는 현재의 김해시 대동면 예안리 일대로 추정된다.

8) 『비변사등록』 114책, 영조 21년 11월 4일 「蒜山倉節目」

9) 『정조실록』 권5, 2년, 윤6월 6일 갑자.

한 염민들은 선택의 여지가 없었고, 私商들은 염장 경영에 더욱 적극적으로 뛰어들고 있었다.[10] 그렇다면 이후의 상황은 어떠했을까?

기묘년 공염제가 폐지된 이후 명지도 사정을 알려주는 정부의 공식 기록은 찾아보기 어렵다. 그런데 현장에는 이후 鹽民들의 처지를 반영하는 기념물이 남아있다. 「巡相國金相休不忘碑」와 「巡相國洪在喆不忘碑」가[11] 그것으로, 여기에는 공염제 폐지 이후 명지도민들의 사정이 일부 엿보여 참고된다.

〈사진〉 순상국金相休불망비(전면)

本島捄弊條目

盖鹽下之濫雜專由於所任鹽民故所任則永爲革罷當初所任之弊亦由於蒜倉監色故使監色另加察飭而自後應下則○從新板刻節目以首鹽民擧行且禁松摘奸之勿入島中旣有癸酉啓下節目漕船與公船沙工及各軍廳掌務與御禁軍之勿侵鹽民又有己卯節目舟師軍之勿侵島民及沿江各邑執船弊之每歲闕飭又有前後題節而至乃咸使矯捄而永遷故爰刻于石

道光四年甲申二月日立

명지도구폐조목(후면)

앞의 비는 전면에는 '巡相國金公諱相休永世不忘碑'이라 제액하였고, '觀俗宣化 遍及鹽戶 一祛苦瘼 百姓其蘇'라는 贊文을 새겼다. 뒷면에는 「本島捄弊條目」을 붙였다. 찬문은 김 감사가 재임하는 중 여러 조치를 통해 鹽民들의 고통과 폐막을 해결하여 삶의 활력을 찾아준 인물이라는 것

10) 이는 18세기가 官營製造場이 부활하고 官과 결탁한 특권상인층에 의한 독점상업이 발전하는 시기였다면, 19세기 전반 새로운 세력으로서 私商人層이 힘을 드러낸 결과로도 해석되었다(강만길, 「조선후기 공염제도고-명지도 염장을 중심으로-」『사학지』 4, 1970, 56쪽).

11) 비는 각각 1824년(순조 24)과 1841년(헌종 7)에 수립되었으며, 현재 강서구 영강길 19번길 48에 소재한다.

이다. 뒷면에는 「구폐조목」을 새겨 이임한 뒤에도 그 조치가 지속되기를 기대하였다.

염민들은 소금과 관련된 지나친 징수와 잡역에 시달리고 있었다. 그것은 소금을 생산하는 일을 감독 관리한다는 명분 아래 자행된 감색들의 횡포 때문이었다. 염민들은 이를 살펴 단속할 것을 바라고 있었다. 더하여 소금 생산과 관련하여 자체적으로 정한 대표들에 의해 이미 내려진 절목에 따라 거행할 것임을 명기하고 있다. 절목은 계유년(1813, 순조 13)과 기묘년(1819, 순조 19)에 내려진 것이었다.

계유년 절목의 내용은 자세하지는 않으나 음기의 내용을 통해 禁松을 어겼는지를 밝힌다는 핑계로 섬에 들어와 갖가지 명목의 폐해가 발생하고 있음과 관련됨을 알 수 있다. 많은 목재 연료가 소요되는 자염의 생산에서 별 문제가 없었던[12] 공염제 하에서의 기준을 준용해 달라는 요구를 반영한 것으로 이해된다. 기묘년 절목에서는 조운선[漕船]과 각종 공무로 운행되는 선박[公船]들로 인한 폐단에 관한 것으로 이해된다. 여기에는 각 군영에서 보낸 직임자, 뱃사공, 御禁軍에 이르기까지 다양한 부류들의 요구가 煩多하였음을 알려준다. 모두 산산창 폐지 이후 염민들의 처지를 반영하는 것으로 이해된다.

그 외에도 염민들의 활동을 제약하는 것으로 주변 고을들의 요구가 있었던 것으로 보여진다. 염민들은 땔감을 확보하기 위해 뭍으로 나올 수 밖에 없었고 그 때마다 검색과 통제가 번다하여 어려움이 많았던 것으로 보인다. 이를 방지하기 위한 조치가 계유년에 내려진 啓文에는 담겨 있었던 것이다. 그 외 각종 잡부금을 강요하는 행태가 자행되어 기묘년 절목을 통해 이를 확인하고자 하였다. 이런 내용들은 감사 김상휴의 재임시 下則으로 시행된 사안이었고 염민들은 그가 이임한 이후인 1824년(순조 24) 그 내용을 돌에 새겨 두었던 것이다.

한편, 洪在喆의 비에서는 가마의 수가 공염제 실시 초 72개에 비하면 37개로 크게 축소되었으며, 규모는 줄었으나 여전히 경상감영의 후원 아래 일정 수준의 공염제가 유지가 되고 있음을 알려준다. 땔나무 문제로 고전을 면치 못하였지만 일정 수준으로 보전이 이루어지고 있음을 보여준다.

명지도 공염제는 운영과 관리에 있어 많은 문제점이 노정되면서 중단되었다. 그렇지만 1819년 산산창이 폐지된 이후에도 경상 감영이 운영 주체가 되어 일정 수준으로 유지 운영되고 있음을 알 수 있다.[13] 그것은 현장 자료를 통해서도 알 수 있는 것으로, 그 이면에 염민들의 어려움이 읽혀진다.

---

12) 김호종, 「조선후기 제염에 있어서 연료문제」『대구사학』 26, 1984 ; 김대길, 『조선후기 牛禁 酒禁 松禁 연구』, 경인문화사, 2006, 168쪽.

13) 명지도 공염제는 1819년 잠시 폐지되었다가 부활되었으며 1855년(철종 6) 폐지되었다고 본 견해가 있다(이근우·신명호, 「19세기 전후 낙동강 河口地域의 소금생산과 소금선운에 관한 연구」『인문사회과학연구』(부경대학교) 9-2, 2008, 62~63쪽).

명지도 공염제는 운영과 관리에 있어 많은 문제점이 노정되면서 중단되었다. 하지만 이후에도 상당기간 경상감영이 운영에 관여하고 있었던 것으로 보인다. 그리고 그 의의 또한 적지 않았다. 무엇보다 중앙 정부의 飢民들을 위한 賑穀의 수급에 상당한 기여가 있었다는 사실이다. 그리고 산산창 폐지 이후에도 경상도 일원의 진곡 수급에도 일정한 기여를 하였을 것으로 추측된다.[14] 그러나 염민들의 처지에서 보면, 이는 제도적으로 많은 문제점이 있는 정책이기도 하였다. 무엇보다 관리 주체의 운영부실이 염민들의 생산환경을 더욱 열악하게 하엿음을 알 수 있고, 대안이 없이 관리상의 문제점이 노정된다는 이유로 사업이 중단되기도 하였다.[15] 영세한 염민들로서는 선택의 여지가 없는 일이었다.

3. 명지도 '煮鹽最盛' 의미

조선후기 명지도는 이제 지도에서나 찾아볼 수 있다. 하지만 염민들의 처지는 시간이 멈추어 있는 듯 보인다. 200여 년 전 이 섬에 붙여진 '자염최성'이라 한 표현은 필시 진곡 확보에 비상이 걸린 중앙 정부의 입장이 투영된 것으로 보인다. 그만큼 이곳은 당시 정부 차원에서도 '믿는 구석'이었던 것이다.

산산창 폐지 이후 명지도 염장은 왕실[궁방전]과 부상들의 손아귀에 들어간 뒤 소규모 자영 염분들을 삼켰고 염민들의 눈물만 더하고 말았다. '공적으로나 사적으로 모두 소금을 팔아서 큰 이익을 취한다'는 七星浦는[16] 현재 그 자취조차 찾아보기 어렵다. 많은 생명을 구제하는데 투입된 재원을 확보할 수 있었던 것은 이곳 염민들이 흘린 땀과 눈물의 댓가이기도 했다.

시대착오가 아니라면, 지금은 사라진 명지도 염장을 통해 우리는 무엇을 교훈으로 삼을 수 있을까? 스위스는 관광자원을, 중동 산유국들은 석유를 국부의 원천으로 삼아 복지의 재원으로 삼는 줄 알고 있다. 재원의 증대는 고사하고 고갈을 걱정해야 하는 한국은 장차 무엇을 복지의 원천으로 삼을 수 있을까? 근로자의 유리지갑만 쳐다보며 복지국가를 전망한다면 너무 막연하지 않은가?

---

14) 19세기 후반 경상도지역은 많은 재해와 기근을 겪었다. 1886년 영남별향사의 파견에 경상감영은 4천5백 냥 가량을 부담한 것으로 추산된다(하서정, 「1886년 영남별향사(嶺南別餉使)의 파견과 실제-오횡묵(吳宖默)의 『영남구휼일록(嶺南救恤日錄)』을 중심으로-」 『고문서연구』 63, 2024, 93쪽).

15) 이 육은 공염제 시행 이후 발생하는 폐단에 대한 정부의 반응은 운영 방식의 개선이나 범법자에 대한 처벌을 통해 제도를 유지하려는 입장이 아니라 제도의 폐지를 우선 고려하였으며, 제도를 폐지하였을 때 예상되는 재정 손실을 마련할 방법이 생기자 산산창이 폐지되었다고 보았다(「18세기 명지도 공염제 운영의 변화와 그 성격」, 『한국사연구』 120, 2003, 211쪽).

16) 이중환, 『擇里志』 복거총론 生利條.

멕시코만 명칭변경이 동해와 남중국해 등 명칭에 미치는 영향

송 은 희 | 명지대학교 대학원

1. 서론

해역 명칭은 단순한 지리적 표식을 넘어 국가 주권과 역사 해석을 둘러싼 복잡한 정치·외교적 맥락을 지닌다. 특히 일본해(Sea of Japan), 남중국해(South China Sea), 동중국해(East China Sea), 멕시코만(Gulf of Mexico) 등 국가명이 포함된 해역 명칭은 특정국의 관점을 국제사회에 고착시킨 사례로 비판받아 왔다

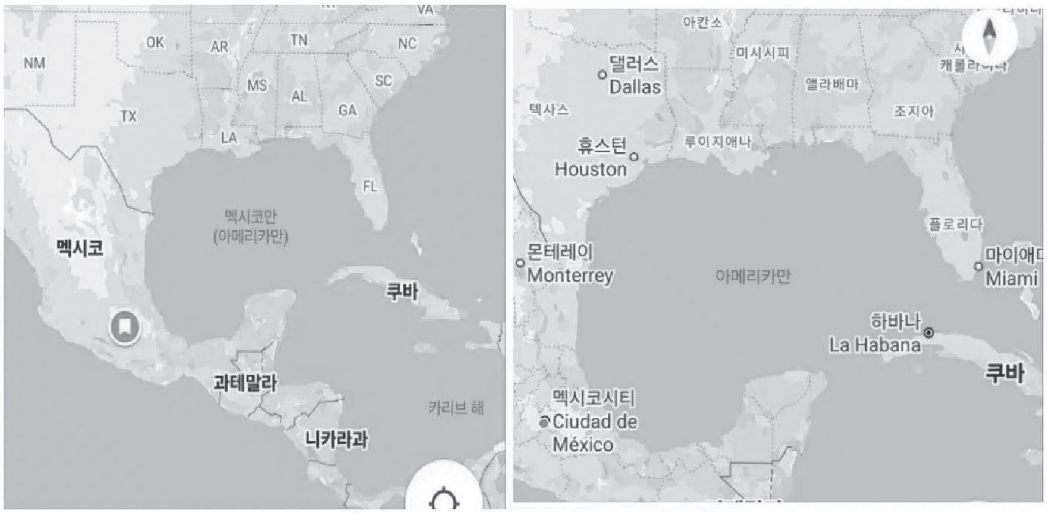
2025년 1월 20일 도널드 트럼프 미국 대통령은 멕시코 및 쿠바와의 해상경계까지 이어지는 미국 대륙붕 해역을 '아메리카만'(Gulf of America)으로 명명하는 내용의 행정명령 제14172호에 서명하였다.[1] 또한 2월 9일, 트럼프 대통령은 플로리다 팜비치에서 뉴올리언스로 가는 에어포스원을 타고 멕시코만 상공을 비행하면서 이 날을 "아메리카만의 날"로 지정하는 선언문에 서명하기도 했는데,[2] 이 선언문에 맞춰 미국 지질조사국은 GNIS(Geographic Names Information System)와 와 국가 지도를 업데이트했으며 이를 1월 20일까지 소급 적용했다. 〈사진1〉에서 보듯이 2025년 2월 10일 구글 지도에서는 기기 위치 설정에 따라 명칭을 다르게 표기하여, 미국에서는 '아메리카만', 멕시코에서는 '멕시코만'으로 단독 표기하도록 하고 나머지 전세계 국가에서는 두 명

1) Federal Register, Vol.90, No.20:8629 (2025.1.31). 아메리카만이라는 명칭은 2010년 콜버트 보고서와 2012년 미시시피 주의원 스티브 홀랜드의 법안을 비롯하여 풍자적으로 사용된 적은 있었으나 정부 차원에서 실현된 것은 이번이 처음이다(Jeff Amy, "Lawmaker Says 'Gulf of America' Bill Was a Joke," Corpus Christi Caller-Times (2012.2.10), p.7. https://www.foxnews.com/us/miss-lawmaker-gulf-of-america-bill-was-a-joke

2) https://thehill.com/homenews/administration/5135285-trump-gulf-of-america-day/

칭을 모두 표기토록 하였다.[3)]

해양은 인류 공동의 자산으로서, 정치적·군사적·경제적 이해관계가 복잡하게 얽힌 공간이다. 그 중에서 해역의 명칭은 단순한 지리적 표시를 넘어 역사적, 정치적 의미를 지니며, 주변국 간 민감한 외교 문제로 비화하기도 한다. 이와 관련하여 최근 멕시코만의 아메리카만으로의 명칭 변경 사례를 살펴보고자 한다. 해역 명칭의 변경은 관련국은 물론 지리, 정치, 문화, 국제 관계 등 다양한 측면에서 전 세계적으로 영향을 미칠 수 있는 사안이다. 이 글은 멕시코만의 경우를 참고로, 일본해, 남중국해, 동중국해 등 특정국의 명칭이 포함된 해역에 대한 중립적 명칭 변경이 시사하는 잠재적 영향 및 정치·외교·안보적 함의를 살펴보는 데 의의를 둔다.



〈사진 1〉

〈사진: 지도를 확대(오른쪽 사진)하면 '아메리카만'이라고만 표기돼 있다/구글지도 캡처〉
출처 : https://chicagokoreatimes.com/161953/2025/02/11/

3) "Google Maps to rename 'Gulf of Mexico' to 'Gulf of America' for US users" Reuters. 2025.1.27. 멕시코만(Gulf of Mexico)은 북아메리카로 둘러싸인 대서양의 바다를 일컫는 것으로, 동쪽, 북쪽, 북서쪽은 미국의 걸프 연안(텍사스주, 루이지애나주, 미시시피주, 앨라배마주, 플로리다주), 남서쪽과 남쪽은 멕시코의 서부 연안(타마울리파스주, 베라크루스주, 타바스코주, 캄페체주, 유카탄주, 킨타나로오주), 남동쪽은 쿠바와 접한다.

2. 국가명이 포함된 해역 명칭의 사례와 문제점

(1) 멕시코만(Gulf of Mexico)

멕시코만의 넓이는 약 160만km^2에 달하며, 이들 가운데 절반 가까이 되는 면적이 얕은 대륙붕 해역으로 이루어져 있다. 해역의 해수량은 약 240만km^3에 달하는데,[4] 멕시코만은 세계적인 해저 석유 생산지로서 미국 전체 석유 생산량의 14%를 차지하고 있다. 멕시코만은 멕시코 중심으로 명칭화되었으나, 미국 루이지애나·플로리다 등 여러 주와 쿠바도 해안을 공유한다. 비교적 관련국 간의 갈등은 덜 하지만, 특정 국가명을 포함함으로써 '영향권 내의 해역'이라는 이미지를 줄 가능성이 있다. 2025년 1월 트럼프 대통령 취임 이후 대통령 행정명령에 따른 아메리카만으로의 명칭 변경에 따른 잠재적 파급 영향을 배제할 수 없다. 미 의회 조사국도 2025년 1월 26일 아메리카만과 멕시코만의 논란에 대해 한국의 '동해'와 '일본해'의 명칭을 거론하며, 이는 국제적으로 혼용될 수 있다고 한 바 있었다.

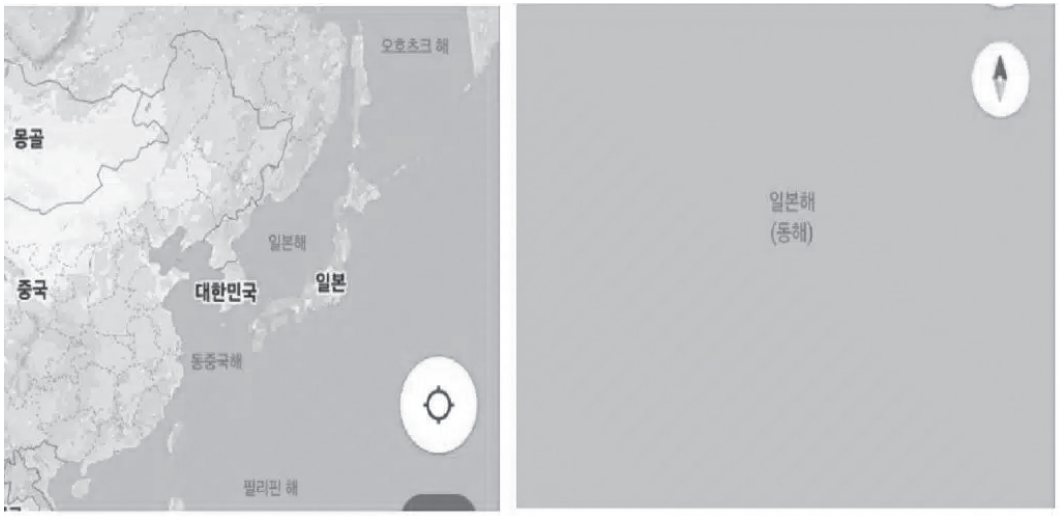
(2) 일본해(Sea of Japan)

일본해라는 명칭은 19세기 유럽 열강의 지도 제작 과정에서 본격화되었으며 일본의 제국주의 팽창기에 전 세계적으로 통용되었다. 한국은 이를 동해(East Sea) 라고 부르며, 일본해 단독 표기에 대해 지속해서 이의를 제기하고 있다. 국제수로기구(IHO), 유엔 지명 표준화 회의에서 한국은 병기(East Sea/Sea of Japan)를 주장하고 있는데, 일본해 명칭은 일본 제국주의 잔재라는 비판과 함께, 국제 표기에서 특정 국가의 이름만 단독으로 사용되는 불균형 문제가 있다.

시카고 한국일보는 한국어 표시로 된 구글 지도를 확인한바,[5] '멕시코만'으로 지칭되는 곳에는 '멕시코만(아메리카만)'으로 병기된 것으로 나타났으나 지도를 확대해서 보면 '아메리카만'으로만 명시돼 있었다. 반면, 한국의 동해지역을 살펴보면, '일본해'로 표기된 것을 볼 수 있었는데, 이 지역의 지도를 확대해야만 '일본해(동해)'로 명시된 것을 확인할 수 있다.

4) "General Facts about the Gulf of Mexico," United States Environmental Protection Agency. 2006년 10월 3일에 원본 문서에서 보존된 문서.

5) https://chicagokoreatimes.com/161953/2025/02/11/



〈사진 2〉

〈사진: 지도를 확대하면(오른쪽 사진) 일본해(동해)로 표기돼 있다/ 구글 지도 캡처〉
출처 : https://chicagokoreatimes.com/161953/2025/02/11/

(3) 남중국해(South China Sea)

남중국해에는 250개가 넘는 작은 섬, 환초, 암초, 얕은 여울, 모래톱이 있으며 이들 중 대부분에는 원주민이 거주하지 않고, 많은 섬이 만조 시 자연적으로 물에 잠기며, 일부는 영구적으로 물에 잠겨 있다. 역사적으로 동북아시아, 중국, 동남아시아를 거쳐 인도와 서방으로 이어지는 중요한 무역로였다. 남중국해는 베트남·필리핀·말레이시아·브루나이 등 다수의 연안국이 관련돼 있으나 명칭은 중국을 중심으로 한 지리적 이름으로, 이는 중국의 역사적 권원을 정당화하는 수단으로 오용되기도 한다.

남중국해는 남중국해의 영유권과 관할권을 둘러싸고 중국, 베트남, 필리핀, 말레이시아, 브루나이, 대만 등 여러 국가가 대립하는 복잡한 국제 분쟁 양상을 보여준다. 이 분쟁의 핵심은 스프래틀리 군도, 파라셀 제도 등 주요 섬들에 대한 영유권 주장과 함께, 해양 자원 및 항해의 자유와 관련된 문제들을 포함하고 있다. 필리핀은 2012년 대통령령을 통해 자국 EEZ 내 해역을 'Western Philippine Sea'로 공식 명명하는 등 자국 명칭을 사용하며 영유권을 강조하지만, 국제적 해도 및 항만 물류에서는 여전히 South China Sea가 통용된다. 이처럼 특정 국가명을 포함한 명칭은 해양 영토 분쟁에서 정치적 논리로 악용된다.

(4) 동중국해(East China Sea)

동중국해 역시 중국의 국명이 들어간 명칭이다. 동중국해는 중국과 일본, 한국이 모두 해양 이해관계를 갖는 전략적 해역으로, 주로 3국 간의 영유권 및 배타적 경제 수역(EEZ) 획정을 둘러싼 갈등 양상을 보인다. 특히 센카쿠 열도(중국명 댜오위다오)를 둘러싼 영토 분쟁, 한국(이어도 해양관할 문제) 등이 이해관계에 얽혀있는데, 동중국해 해저 자원, 특히 천연가스전 개발을 둘러싸고 갈등이 심화하고 있다. 남중국해와 마찬가지로 동중국해 역시 '중국해'라는 이름으로 인해 특정 국가의 영향권이라는 뉘앙스를 주어 주변국에 대해 중립성을 훼손하는 요소로 지적된다.

3. 해역 명칭의 시사점 및 중립적 명칭 변경의 함의

(1) 정치·외교적 관점

해양 지명은 식민 지배, 민족 정체성, 국제질서의 역사적 축적물로 국가 주권과 정체성, 역사 해석의 문제이다. 즉 국가의 역사적인 권한과 연결되며, 근대국가의 정체성 강화 수단이 되었으며 분쟁 해역에서는 명칭 변경이 주권 주장 강화의 수단으로 활용되었다. 한편, 명칭을 두고 벌어지는 갈등은 국제기구 내 외교적 협상력의 시험대가 되며, 국가 이미지 전쟁으로 번질 수 있으며 명칭의 병기 주장국은 공공외교 및 글로벌 캠페인이 핵심 전략이 되고 있다.

해역 명칭은 단순한 지리적 용어를 넘어 국제정치 질서에서 주권과 영향력을 상징한다. 병기 혹은 변경을 통해 특정국의 역사적·정치적 프레임에서 벗어나 공정성을 높일 수 있다. 중립적 명칭 채택은 해양 분쟁에서 특정국의 우선권 주장을 약화하고 국제 해양법 질서의 공평성을 강화할 수 있다. 특히 유엔해양법협약(UNCLOS) 아래에서 공해의 중립성을 보장하는 데 이바지한다. 그러나 변경은 관련국 간 외교 갈등과 협상을 동반한다.

(2) 군사·안보적 관점

해역 명칭은 배타적 경제수역(EEZ), 대륙붕 권한, 항행의 자유 주장시 사용되는 핵심 용어이다. 즉 해양 관할권, 안보 전략과 직결되는 국가전략 일부로, 명칭 논란이 심화할 경우, 군사적 충돌의 명분 또는 배경이 될 수 있다. 예컨대 'South China Sea'(남중국해)는 중국의 9단선 주장과 연계되어 역내 국가들과의 해양주권 갈등의 근거가 되고 명칭을 선점하거나 변경하면 국제적 인식에서 해당 해역의 '주인'으로 인식되는 효과를 가질 수 있다.

중국은 '남중국해' 명칭을 전략적으로 고수하며, 그 명칭 자체가 관할권 정당화 수단이 되고 있다.

또한 해역의 명칭은 작전계획(작전명, 문서, 지도), 전략지도표기, 정보전에서 기본이 되는 용어이다. 지정학적으로 긴장된 해역에서 명칭은 군사작전의 정당성과 명분 확보 수단이 된다. 예컨대 미국 해군이 'South China Sea'에서 자유항행작전(Freedom of Navigation Operation, FONOP)을 수행할 때, 해당 명칭 사용은 중국의 명칭 독점에 대한 견제 수단이 된다. 한국의 경우, 'East Sea' 사용은 자국 방어 작전의 정체성과 정당성을 국제적으로 확보하는 일환이라고 할 수 있다.

(3) 지리정보체계(GIS) 및 정보·사이버 안보의 관점

해양 명칭은 디지털 지도, 항법장치, 해상교통관리시스템(VTS), 군사용 GPS 등에 연결되며, 명칭 충돌은 정보시스템 혼란 또는 오작동 유발 위험도 동반한다. 특히, 지리정보(GIS) 기반 무기체계나 무인 자산(드론, 수중 무인기 등)의 좌표 기반 작전 정확성 문제와도 연관된다. 구글맵스, 애플 지도 등 주요 지도 서비스 플랫폼에서의 표기 방식은 사실상의 국제 기준으로 기능하고 있다. 디지털 지리정보의 병기 또는 사용자 맞춤 표기 기술이 논쟁을 완화할 방안이 될 수 있다.

4. 결론

국가명이 포함된 해역 명칭은 과거 제국주의 및 일방적 지정 관습의 유산으로, 오늘날 다국적 국제질서 속에서 공정성과 중립성을 저해할 수 있다. 일본해, 남중국해, 동중국해, 멕시코만 사례는 이를 바로 보여준다. 해역 명칭이 단순히 위치를 지칭하는 기능을 넘어서 국제 분쟁에서 '담론적 우위'를 제공한다는 점은 일본해(동해) 사례에서 두드러진다. 일본은 1905년 러일전쟁 이후 해군력 우위를 바탕으로 'Sea of Japan' 명칭을 전 세계 해도에 확산시켰다. 초기에는 'Indo-Chinese Sea'라는 호칭도 사용되었으나, 19세기 영국 해도 제작 시 'South China Sea'가 표준화되었다.

해양 명칭 변경은 단지 문화적·외교적 요구를 넘어서, 국가안보의 전략적 환경에 직결되는 중대 사안이다. 국가는 자국 해역에 대한 명칭 주도권을 확보함으로써, 국제법적 관할권, 군사작전 정당성, 해양 정보 전력의 우위를 추구할 수 있다. 따라서, 해양 명칭 문제는 공공외교와 군사전략이 결합한 총체적 안보 이슈로 다루어야 하며, 정치·기술·외교·심리전을 아우르는 통합적 접근이 필요하다.

한중 잠정조치 수역에서 중국의 해상구조물 설치

황 혜 정 | 독도조사연구학회

1. 머리말

중국이 서해에서 부표를 처음 설치한 것은 2014년이며,[1] 그후 본격적으로 2018년부터 한중 양국의 200해리 배타적경제수역(EEZ)가 겹치는 서해 잠정조치수역(PMZ) 안팎에 해양관측과 심해 어업양식 목적이라고 주장하면서, 2025년까지 공해상에 부표 13기를 설치하고 이 중 1개는 서해 잠정조치수역 안쪽에 위치해 있다.[2]한국 역시, 중국 측에 비례적 대응 차원에서 부표를 설치하고,[3] 이후에도 계획하고 있다.

1) 당초 "중국측은 2013년 7월 당시 최윤희 해군참모총장이 중국을 방문했을 때 '한국해군은 서해 동경 124도를 넘어오지 말라'고 요구했다. 동경 124도까지 중국의 작전구역이라는 게 이유였다. 최 전 총장은 '북한 잠수람(정)에 대응하는 작전을 하려면 동경 124도를 넘는게 불가피하다'고 중국 측 요구를 거절했다. 그 후 중국이 부표를 설치한 것"(조선일보, "韓美 잠수함탐지? 중국, 한국쪽 서해에 대형 부표 9개 띄워", 2018.9.14.)으로 보고 있다.

2) 연합뉴스, "정부 중국, 서해 추가 부표설치 동향에 면밀 주시하며 비례대응", 2025.6.2.

3) 연합뉴스, 위 기사.

※ 출처 : 중국이 일방적으로 설치한 서해구조물들 (서울=연합뉴스) ; 국민의힘 엄태영 의원이 2025.4.24. 공개한 중국 측이 일방적으로 설치한 구조물 사진. 왼쪽부터 선란1호(2018년), 선란2호(2024년), 관리시설이라며 설치한 석유 시추설비 형태의 구조물(2022년).

한국 외교부는 "부표의 군사 정찰 목적 운영 가능성을 포함해 다양한 가능성을 염두에 두고 관계부처 공조 하에 관련 동향을 면밀히 주시 중"이라고 한다.[4]중국의 구조물 설치는 "2014년 베트남 배타적경제수역(EEZ)에도 일방적으로 석유시추시설을 설치하고 주변해역에 대한 실효적 지배권을 주장해 베트남과 충돌했다."[5]중국의 이러한 행동은"남중국해에서 석유시추선이나 인공섬 등으로 영향력을 확대한 방식으로 서해공정을 본격화할 수 있다는"[6] 주변국의 우려를 자아내고 있다.

한편, 중국이 서해에서 남중국해에 이르기까지 국제법을 위반하여 무단으로 해안을 따라 '부표선'을 설치하리라는 예측도 가능하다.

중국이 서해 잠정조치수역(PMZ)에 무단 설치한 해상 고정식 구조물은 중동지역에서 사용하다가 폐기된 석유시추선인 것으로 확인되고 있다.[7]중국의 구조물설치는 "어업 이외 시설물나 자원개발 활동을 금지하는 PMZ에 어업시설이라는 명분으로 해상 경계에 영향을 주는 사실상의 미니 인공섬을 지은 것"으로 보고 있다.[8] 일부 고정식 구조물은 가로 100m, 세로 80m, 높이 50m, 최대

4) 연합뉴스, 위 기사.

5) 조선일보, "中, 서해에 만든 건 인공섬…남중국해 점유 수법 판박이", 2025.4.21.

6) 조선일보, 위 기사.

7) 한국해양과학기술원의 해양조사선 온누리호가 2025.02. 촬영한 사진에는 고정구조물 측면에 '애틀랜틱 암스테르담(Atlantic Amsterdam)'이란 명문명이 있어, 이를 추적한 결과, 1982년 프랑스에서 건조돼 중동 등지에서 석유시추선으로 사용돼다 2016년 폐기된 것으로 나타났다(조선일보, 위 기사). 온누리호가 구조물에 접근하자 흉기를 든 인원을 고무보트에 대워 항로를 가로막아 양국 해경 선박이 2시간 동안 대치하는 일이 벌어졌다(조선일보, 위 기사)고 한다.

8) 조선일보, 위 기사.

100명 수용가능, 또 'H'라고 쓰인 헬리콥터 이착륙장과 3개의 철제다리를 구비하고 있다.[9)]

※ 출처 : 조선일보, "서해 구조물에 온누리호 접근하자 中 함정 등 5척이 둘러쌌다", 2025.6.27.

9) 조선일보, 위 기사.

2. 중국의 부표설치 목적

중국은 현재, 해양안보를 중히 여기고 있으며, 중국몽의 실현 여부를 해양에서 얼마나 안보를 확보하느냐에 달린 문제로 인식하고 있다. 따라서 "중국몽의 실현을 위해 해상교통로 안전보장, 해양자원 개발, 해외 이익보호 등 해양권익을 신장할 수 있는 수단확보가 무엇보다 중요"[10]한 과제라고 여기고 있다.

중국의 구조물설치는 "중국이 해류에 휩쓸리지 않는 고정구조물을 통해 해상지배력을 강화해 나가려 할 것"이며, 한국이나 주변국의 "선박의 항해 접근권을 제한하여 사실상 내해(內海)화 하는 의도일 가능성이 있다."[11]중국이 서해에서 내해처럼 실력을 행사할 경우, 남중국해에서 미해군이 적절한 대응책을 마련하지 못하듯이, 한미도 서해에서 그에 대한 적절한 대응책을 마련하기 쉽지 않다. 따라서 중국이 노골적으로 서해를 내해와 하는 것에 맞대응하여 한국은 해군과 해경의 전투능력을 강화하고, 유관기관들이 협력하여 한 치의 양보도 없는 해양영토 수호의 강한 의지를 피력해야 한다. 그리고 "중국이 이어도 관할권 확보나 한국과 배타적 경제수역(EEZ) 경계선 협상에서 유리한 고지를 점령하기 위해 부표를 설치했을 가능성"[12]도 배제할 수 없다. 중국은 이어도 근해에만 5개의 부표를 설치하고 있고, 통상 공해상에 띄우는 부표는 국가명만 표기하는 것은 드문데, 중국은 부표에 '중화인민공화국'이라고 표기하고 있다.[13]

중국의 해상에서 불법행위는 "시진핑 국가주석이 2013년 해양강국 건설을 선포한 이후 남중국해를 비롯해 서해 등지에서 군사 훈련 횟수를 늘리고, 탐지장비가 탑재된 소형 해상물체를 다량 설치하고", "2021년 해역침범 외국선박에 무기사용 권한을 법제화한 해경법 발효"[14]와 무관하지 않다. 중국이 "칭다오와 다롄에 있는 중국 해군기지 함정과 잠수함이 남중국해 등 서태평양으로 진출하려면 서해를 자유롭게 드나들어야"[15] 하는데, "중국의 입장에선 당장 서해에서 활동하는 한미일 함수함이 걱정일 것"이며, 따라서 "해당 부표가 잠수함 운항정보를 파악하기 위한 감시장비일"[16]확률이 높다고 한다.

---

10) 정호섭, "시론:한국 국가의지 시험하는 중국의 서해공정", 중앙일보, 2025.6.3.

11) 조선일보, 위 기사.

12) 조선일보, "韓美 잠수함탐지? 중국, 한국쪽 서해에 대형 부표 9개 띄워", 2018.9.14.

13) 조선일보, 앞의 2018.9.14. 기사.

14) 조선일보, "中, 서해에 만든 건 인공섬…남중국해 점유 수법 판박이", 2025.4.21.

15) 조선일보, 앞의 2018.9.14. 기사.

16) 조선일보, 앞의 2018.9.14. 기사.

특히, “중국해군은 서해에서 이어도가 포함된 동중국해까지 잠수함 작전 등에 필요한 수중음향 정보 획득[17]을 위해 해양관측 부이를 설치하고 정보함 활동을 강화”[18]하고 있는 것과도 무관하지 않으며, 중국이 이같은 부이를 이용하여, “한미일 잠수함과 함정에 대한 감시와 경계목적 외에 향후 배타적경제수역(EEZ) 경계선 협상시 유리한 환경을 조성하기 위해 부표를 설치했을 가능성”[19]도 충분히 있다. 이는 “아시아·태평양 지역에서 미국에 맞서 군사활동을 강화하고 있는 중국이 한미일 잠수함과 함정에 대한 감시·경계 목적으로 부표를 설치했을 것”[20]이라는 견해에 무게를 더하고 있다.

또한 “군사전문가들은 해당 부표가 해양관측을 가장한 군사용일 가능성이 높다”고 말하고 있으며, 실제로 “이 부표들 중 4개는 우리 해군의 공해상 작전구역에 설치된 것으로 알려져” [21]있다.

그 밖에 “중국은 이들 구조물을 내세워 향후 한중 해양경계 협상시 관할권을 주장하고, 동시에 병력과 함선을 주둔하는 발판으로 사용할 수 있다. 이는 일종의 회색지대 전술이자 저강도 도발행위”[22]라는 견해가 있다.

17) 중국은 2016년부터 서태평양 지역 괌 주변 심해에 미 해군잠수함의 스크루 소리 등 음향을 탐지할 수 있는 감시장치를 운용중이다(조선일보, 앞의 2018.9.14. 기사).

18) 김덕기, “중국의 서해 및 동중국해에서의 군사활동 동향 및 전망”, 「정책보고서 시리즈 No.2022-01」, 한국해양전략연구소, 2022.01., p.42.

19) 김덕기, 위의 논문.

20) 조선일보, 앞의 2018.9.14. 기사.

21) 정호섭, 앞의 시론.

22) 한국일보, “잊혔던 '7광구'...한일, 공동개발 40년 만에 다시 논의”, 2024.09.26. : 『7광구는 제주 남쪽 바다부터 일본 오키나와 해구 직전까지 이어진 대륙붕 해역을 일컫는다. 한일 양국의 영유권이 중첩되는 지역으로, 면적은 8만2,557㎢(남한 전체 넓이의 82%) 정도다. 2005년 세계 최대 산유국인 사우디아라비아의 10배에 달하는 석유 자원이 매장됐다는 연구가 발표되면서 '아시아의 페르시아만'이라는 별명이 붙기도 했다.』

3. 중국의 부표설치와 한일의 남부대륙붕협정

※ 한일 대륙붕 공동개발구역 [한국해양수산개발원 제공=연합뉴스], 2024. 12. 7.

한일 양국은 1974년 1월 30일 「대한민국과 일본국간의 양국에 인접한 대륙붕 남부구역 공동개발에 관한 협정」(조약 제645호) 체결하고, 이른바 "7광구" [23](한일공동개발구역:JDZ)를 1978년 6월 22일 시행(발효)하였다. 동 협정 제31조 제2항 "본 협정은 50년의 기간동안 유효하며, 그 후 본조 제3항에 따라 종료될 때까지 계속 유효하다."는 규정에 근거, 1978년의 50년이 되는 해인 2028년 6월 22일에 종료된다. 특히, 동 협정 제31조 제3항 "일방당사국은 타방당사국에 3년 전에 서면통고를 함으로써 최초 50년 기간의 종료시에 혹은 그후 언제든지 본 협정을 종료시킬 수 있다."는 규정에 의해, 한일 양국 정부는 (종료) 3년 전인 2025년 6월 22일 이후에는 언제든지 서면을 통고하여 2028년 종료시키거나 또는 그 후에 언제든지 종료시킬 수 있다. 다만, 한일 양국이 어느 한쪽도 종료 통보를 하지 않으면 협정은 그대로 유지되는데, 한국 정부의 입장은 공동위에서 '협정

23) 한국일보, "잊혔던 '7광구'...한일, 공동개발 40년 만에 다시 논의", 2024.09.26. : 『7광구는 제주 남쪽 바다부터 일본 오키나와 해구 직전까지 이어진 대륙붕 해역을 일컫는다. 한일 양국의 영유권이 중첩되는 지역으로, 면적은 8만2,557㎢(남한 전체 넓이의 82%) 정도다. 2005년 세계 최대 산유국인 사우디아라비아의 10배에 달하는 석유 자원이 매장됐다는 연구가 발표되면서 '아시아의 페르시아만'이라는 별명이 붙기도 했다.』

유지'를 전제로 일본과 공동개발을 계속 협의한다는 입장인 듯하다.[24] 하지만 일본의 입장은 다르다. 협정을 체결한 1974년은 1984년 유엔해양법약이 체결되기 전이고, 당시는 육지로부터 대륙붕 자연연장론이 인정되고 있던 때이어서 일본이 협정체결에 응했으나 2025년 현재는 유엔해양법협약이 발효되어 배타적경제수역(EEZ) 관할권이 인정되고, 1984년 유엔해양법협약 체제하에서는 '해양 지형'이 아닌 '거리'를 기준으로 하는 '중간선 기조'로 전환되고[25] 국제사법재판소 판결이 인정되고 있기 때문이다. 따라서 현재 한일 양국정부는 이 협정을 연장시키거나 종료해야 하는 협상을 서둘러야 한다.[26]

그런데 문제는 또있다. 바로 한일이 이 협정을 어떤 식으로든 타결하더라도 제3국 중국이 자신들의 배타적경제수역(EEZ)과 겹치는 중복수역을 인정할지 여부이다. 이미 한중일 3국은 해당 수역이 자신들의 관할수역이라고 대륙붕한계위원회(CLCS)에 자료를 제출한 것으로 알려지고 있다. 중국이 중국몽의 실현을 위해 서해에서 동중국해·남중국해에 이르기까지 내해화 하려는 의도를 갖고 각종 국제법상 위법이 되는 부표를 설치하고 있는 상황에서 한일이 자국의 이익만을 내세워 타결하기도 쉽지 않은 상황이 되었다. 한일은 먼저 중국의 대응을 배제해야 하는 공동의 적을 물리치기 위해서라도 이 협정은 30년 이상 존속을 위한 연장이 바람직하다.

---

24) 한국일보, "잊혔던 '7광구'...한일, 공동개발 40년 만에 다시 논의", 2024.09.26.

25) 이렇게 될 경우 일본은 7광구(공동개발구역:JDZ)의 90%가량이 지리적으로 가까운 일본의 배타적경제수역(EEZ)에 속할 수 있기 때문에 일본으로서는 협정 폐기가 유리한 입장이다. 즉 "가미카와 요코 일본 외무상은 "재교섭을 포함해 제반 사정을 종합적으로 판단해 적절히 대응할 생각"이라면서도 "유엔 해양법 규정이나 국제 판례에 비춰 중간선을 바탕으로 경계를 확정하는 게 '공평한 해결'"이라고 했다. '중간선 기조'에 따른 새로운 협정을 원한다는 얘기다(한국일보, "잊혔던 '7광구'...한일, 공동개발 40년 만에 다시 논의", 2024.09.26.)."

26) 한국일보, "잊혔던 '7광구'...한일, 공동개발 40년 만에 다시 논의", 2024.09.26. : 『한일 양국은 JDZ 협정 이행을 위한 제6차 한일 공동위원회를 2024.09.27. 도쿄에서 개최하는 데 합의했다. 공동위는 한국의 외교부·산업부와 일본의 외무성·경제산업성의 국장급 협의체다. 1985년 제5차 공동위를 끝으로, 40년 가까이 열리지 않았다. 외교부 관계자는 "공동위 개최 의무를 담은 협정 내용을 근거로 일본을 오랫동안 설득한 결과로, 협정 이행에 대한 포괄적인 의견 교환이 있을 것"이라고 설명했다.』

어촌공동체와 사회연대경제
– 산달도 사례를 중심으로

김 기 형 | 경남연구원 전문연구원

1. 사회연대경제와 지역공동체

2024년 6월 UN은 2012년에 이어 2025년을 세계협동조합의 해로 지정하는 결의안을 채택했다. UN은 협동조합을 2030 지속가능 개발 의제의 이행과 개발 재원과 관련해 협동조합의 역할을 인정하며 "협동조합은 다양한 형태로 지역 사회와 여성, 청년, 노인, 장애인, 원주민을 포함한 모든 사람들의 경제 및 사회 발전에 최대한의 참여를 촉진하며, 이들의 포용이 경제 및 사회 발전을 강화하고 빈곤과 기아 퇴치에 기여한다는 점을 인식"하는 것으로 협동조합의 중요성에 의미를 부여했다.

UN은 앞서 2023년 3월 「지속가능 발전을 위한 사회연대경제 활성화」 결의안에서 "협동조합과 사회적기업을 포함한 사회적기업가 활동이 취약계층의 생산적 역량을 강화하고 취약 계층이 접근성을 가질 수 있는 재화와 용역을 생산함으로써 빈곤을 완화하고 사회변화를 추동하는 데 기여할 수 있다는 점"을 밝힌 바 있다.

2022년 6월 국제노동기구(ILO)는 「양질의 일자리와 사회연대경제의 관한 결의」에서 "사회연대경제가 지속가능한 발전, 사회 정의, 양질의 일자리, 생산적 고용과 생활수준 개선을 달성하는 주요 수단으로서 명시적으로 인정된다는 점을 고려"한다는 것을 명확하게 했다.

협동조합과 같이 연대에 기초한 경제활동을 '사회연대경제'(Social and Solidarity Economy)'라고 한다. 현재 우리나라에서는 '사회적경제(Social Economy)'로 정의되고 있는 활동이다. UN, OECD, ILO가 공통으로 인정하는 사회연대경제의 개념은 '경영활동의 목적이 자본보다 사람과 사회적 목적을 우선적으로 추구하는 원칙에 기반을 둔 기업 또는 단체의 활동'이다.

국내에서는 1997년 외환위기 이후 1999년 제정된 「국민기초생활보장법」, 2007년에 제정된 「사회적기업 육성법」, 2012년에 제정된 「협동조합 기본법」에 기초하여 자활기업, 사회적기업, 협

동조합 등의 사회적경제는 실업과 빈곤의 문제에 대응하고 지역공동체 회복의 일선에서 중요한 역할을 했다.

최근 협동조합, 사회연대경제에 대한 국제적인 중요성이 증대되고 있다는 점에 주목할 필요가 있다. 이는 한국의 '사회적경제(Social Economy)'는 이제 국제적인 연대와 협력을 위해 '사회연대경제'(Social and Solidarity Economy)'로 나아가야 할 기로에 있다는 것을 의미한다. 우리가 주목하고 새롭게 해야 할 가치는 협동조합의 운영에 있어 핵심인 "연대"이다.

2024년 OECD가 발간한 보고서인 「Insights from Social and Solidarity Economy Data」에서는 사회연대경제라는 개념의 필요성에 대한 국제적인 인식을 상세하게 밝히고 있다.

이 보고서는 OECD내에서 지역경제 개발과 고용창출을 지원하기 위해 운영되는 LEED(Local Economic and Employment Development) 프로그램 내 '사회연대경제 생태계 촉진을 위한 국제적 행동(Global Action on Promoting Social and Solidarity Economy Ecosystems)'프로젝트의 결과물이다. 프로젝트는 유럽연합(EU)로부터 자금을 지원 받아 2020년부터 2023년까지 진행되었다. 보고서에는 사회연대경제에 대한 34개 국가별 공식 정의, 조직 수, 고용, 활동 분야, 경제기여도, 법제현황이 표준화되어 수록되었다.

OECD가 사회연대경제라는 개념을 중심으로 국가별 데이터를 분석한 이유를 요약하면 다음과 같다. "사회연대경제는 팬데믹, 지속가능성, 포용적 성장 요구 속에서 국제적으로 부상한 개념으로, 연대와 사람 우선 가치를 강조하며 기존 법적 형태 중심의 사회적경제를 넘어선다. 사회연대경제는 고용과 같은 경제적 기능뿐 아니라 포용, 지속가능한 전환(녹색전환, 디지털 전환), 지역사회 강화, 취약계층 지원 등 사회적·정치적 역할도 수행하며, 국제적 데이터 비교 가능성을 높이는 포괄적 틀을 제공한다."

사회연대경제 개념을 도입하고자 하는 국내의 움직임과 OECD의 프로젝트는 사회적 문제 해결을 위한 다양한 활동을 포괄하려는 시도라고 할 수 있다. '국가별 사회연대경제에 대한 개념 정의의 다양성'이라는 현실적 한계도 배경으로 작동하고 있다. 또한, 변화하는 환경 속에서 사회연대경제가 다양한 사회적 문제를 해결하는 방법이라는 점을 인식하고 있다.

보고서에서는 사회연대경제 활성화를 위한 6가지 정책 권고사항을 제시한다. 1)사회연대경제의 공식 정의 수립과 법적 기반 구축, 2)통합적 데이터 수집 및 국제 비교를 위한 위성계정(Satellite Account) 구축, 3)공공조달, 임팩트 투자, 사회적 금융 접근성 제고 등 사회적 금융 활성화, 4)사회적 가치 측정 시스템 개발, 5)취약계층 고용, 지속가능한 전환(녹색전환, 디지털 전환), 지역사회 강화를 목표로 한 정책 설계, 6)중앙정부, 지방정부, 사회연대경제조직간 협력 체계 구축 및 이해관계자 참여 확대 등이다.

사회연대경제에 기초한 지역공동체의 회복을 위한 새로운 방향으로 부유한 지역공동체 만들기

(CWB, Community Wealth Building 이하 CWB)" 방법이 제시되고 있다. 2024년 10월 2일 대전NGO지원센터에서 '2024 지역순환경제 국제포럼'에서 CWB에 대해서 상세한 내용이 소개된 바 있다. CWB는 지역사회의 자산을 직접 소유하고 통제해 지역경제를 혁신하는 민주적 경제개발 모델로 스페인 몬드라곤 협동조합(95개의 회원협동조합을 보유, 51조원의 자산 보유) 모델에서 영감을 받아 미국의 클리블랜드(Cleveland)와 영국의 프레스턴(Preston) 지역에서 성공적으로 안착한 지역 경제 발전 모델이다.

프레스턴 시는 전통적 제조업 도시였다. 시는 1960년대 이후 제조업이 쇠퇴하고 실업, 빈곤, 불평등이 심화되었다. 1990년대 외부 자본을 유치하기 위해 노력했지만 2008년 금융위기로 프로젝트가 실패했다. 이에 시는 내생적 발전을 위한 전략을 구축한다. 공정한 노동(Fair Work), 지역기반 금융(Locally rooted finance), 토지와 물적 자산의 공정한 이용(Just use of land and property), 진보적 조달(Progressive procurement), 포용적이고 민주적인 기업(Inclusive and democratic enterprises), 5가지 기둥을 중심으로 한 지역 개발 경제 정책인 CWB를 핵심 정책으로 채택한 것이다.

지역 사회에서 일자리 창출규모가 크고 지출 규모가 큰 앵커(Anchor)기관의 조달 시장을 중심으로 공급망 생태계를 구축했다. 중요한 거래처는 민주적으로 운영되고 공정한 고용 요건을 갖춘 지역 내 기업이었다. 지역 내 기업의 공급망 생태계를 구축해 앵커기관의 자금과 영향력이 지역 내 순환하도록 하는 것이 CWB의 핵심 전략이다. 영국의 공공기관인 지역경제전략센터(The Centre for Local Economic Strategies, CLES)는 프레스턴 시의 앵커기관 지출을 분석하고 CWB의 전략을 구성했고, 시의회는 CWB 프로젝트를 설계하고 주도, 센트럴랭커셔 대학은 협동조합 설립을 지원하고 교육을 지원하는 등 민관협력 체계를 구축했다. 2013년 프레스턴 기반 조직에 대한 지출이 5%에서 2017년 18.2%로 증가하고 랭커셔 지역 기반 조직에 대한 지출은 2013년 39%에서 2017년 79.2%, 랭커셔 내 지출 2억 파운드(3,300억 원)가 증가했다. 그 결과 시의 인구는 13만에서 14만 7천으로 증가하고 1,600여개의 신규 일자리가 창출됐다. 증가세였던 아동 빈곤율은 정책 실행 이후 감소했고 4,000여 명의 사람들이 생활임금을 받게 되었다. 프레스턴 시는 2020년 좋은 성장 도시 지수(Good Growth for Cities Index) 상위 13위에 위치하게 되었다. 2015년에서 2019년 사이 프레스턴 시는 비슷한 규모의 영국의 다른 지역에 비해 고용, 중위소득에서 높은 성장세가 나타났고 정신건강, 삶의 만족도는 긍정적으로 변하는 등 지역 주민의 삶의 질도 개선되었다.

CWB는 지역 경제 발전이라는 미션을 설정하고 지역의 다양한 주체가 참여하여 혁신을 유도하는 전략 수립과 실행, 지역 주민 다수를 위한 인센티브나 기회와 조건을 만들어 내는 포용적 제도와 공정한 노동에 기초하는 포용적 기업의 결합 등이 지역의 경제적 문제와 사회적 문제를 해결하는 중요한 방법이 될 수 있다는 사실을 보여준다.

2. 공동체 기반 비즈니스와 지역혁신

한국의 사회적경제 생태계에서 발전해 온 마을기업, 농어촌기반의 협동조합에 이어 최근에는 로컬리즘에 기초한 창업에 대해서도 관심이 높아지고 있다. 안소현, 남기찬, 정우성, 유희연, & 강민석(2024)은 로컬리즘은 지역 발전 분야의 새로운 현상으로①장소성을 기반으로②로컬주체 간 참여와 협치를 통해 ③ 지역자본을 축적하고 자립적·자생적인 순환체계를 구축하며, ④ 지역다움을 창출하는 가치 지향적 활동이나 현상으로 규정한다. 이는 지역의 사회적 문제 해결 과정에서 혁신기업이 사업의 기회를 포착할 수 있는 혁신 창업 생태계 조성의 기반이 될 수 있다는 것을 시사한다.

이는 지역 혁신에 관한 기존의 관점을 넘어 기술 또는 산업혁신과 사회혁신이 상호 포괄하고 작용하여 창출하는 측정 가능한 경제적 가치(Economic Value)와 사회적 가치(Social Value)를 통합한 공유 가치(Shared Value) 성격의 지역 가치(Local Value)를 창출하는 과정으로 이해하는 방법으로 지역 혁신을 재정의 하는 관점이다. 지역혁신을 '지역균형발전을 이념으로 지역 역량을 축적하고, 지역 주민들의 삶이 질 향상을 위해 지역 내 혁신 주체들 간의 긴밀한 협력 네트워크를 기반 해 지역의 산업혁신과 사회혁신이 창출하는 가치를 통합하는 측정 가능한 지역 가치를 창출하는 과정'으로 재정의 할 수 있다.

지역 혁신의 핵심은 호혜와 연대를 바탕으로 민주적으로 운영되는 지역공동체 기반의 사업체가 중심이 될 수 있다는 것이다.

3. 어촌공동체, 자조의 협력의 공동체

어촌공동체는 강한 공동체 의식과 사회적 유대의 형성된 공동체로 대부분 소규모 집단으로 구성되었다. 어촌 공동체는 구성원 간 신뢰와 협력 관계가 강한데, 이는 전통적인 어로기술, 축제, 의례 등 문화 요소를 통해 공동체의 정체성이 강화되고, 친족 중심의 네트워크를 바탕으로 상호신뢰와 부조, 협력이 자연스럽게 이루어지는 사회연대경제의 성격을 가지고 있다. 어업권과 어장은 공공재로 공동 이용되며, 공동이용 및 관리의 관행이 규범적으로 정착되어 있다.

공동체 내에 전승되는 어로기술과 생태 지식은 공동체의 중요한 자산이며, 공동의 자원을 바탕으로 한 경제적 협력체계가 구축되어 있는 것이 특징이다. 특히 어촌계는 상부상조 정신에서 유래된 어촌공동체의 핵심 조직이라고 할 수 있다.

4. 산달도 사례, 사회연대경제의 원리

경남 거제시 산달도는 전형적인 어촌공동체이다. 2017년 설립된 가고파라산달도영업조합법법인은 지역주민들이 출자해 설립한 협동조합으로 어촌체험휴양마을을 운영하고 있다. 주민들은 폐교를 매입해 펜션으로 리모델링하고, 갯벌체험등과 숙박 서비스를 제공하며 지역 관광 프로그램을 기획하고 운영해오고 있다. 조합원들은 공동시설을 활용하고 수익을 배당받으며, 고령자 은퇴와 청년 유입이라는 세대 간 순환 구조도 조직 내부에서 해결해냈다. 특히 주민 간 민주적 의사결정 기제로서 운영된 '까놓고 토론회'는 지역공동체 내부의 갈등조정 능력과 혁신적 제도 설계 가능성을 실증적으로 보여주고 있다.

사회연대경제의 관점에서 산달도 어촌공동체의 가치를 보면 다음과 같다.

(1) 공동소유 및 민주적 운영구조 : 산달도 영어조합법인은 조합원의 출자금을 공동의 자산(펜션, 체험시설 등)을 확보하는 데 투자하고, 실적에 기초해 인센티브, 정기배당을 하는 등 공유재의 효율적 활용을 통해 경제적 가치를 창출하는 주민들의 민주적 운영을 성과와 연계하고 있다.

(2) 포용적 고용과 청년 유입 : 70에 이상의 어촌계 원에게 퇴직금을 지급하고 청년층의 가업승계를 유도해 지역사회의 고령화 문제, 후계인력의 단절을 해결하려는 제도를 설계하고 있다.

(3) 사회적 가치 창출과 경제적 지속가능성 : 2022년 기준 1인당 조합원 배당금 350만원, 1,800만원 규모의 주민 참여 수당 지급 등은 산달도 모델이 사회적 가치와 경제적 성과를 동시에 실현하고 있음을 입증한다.

(4) 지역 자원 기반의 관광 비즈니스 : 관광 상품을 판매하는 것을 넘어, 산달도의 전통적인 어업문화와 자연환경을 체험의 자원으로 전환하여 지역 정체성을 관광 자원했고, 이는 지역의 문화적 지속가능성과 경제적 가치 창출을 동시에 달성하는 방식으로 볼 수 있다.

산달도는 사회연대경제 방식에 기초하고 새로운 지역혁신의 중심인 로컬리즘 기업의 전형으로 볼 수 있다. 이 모델은 지역 자산의 공동이용, 민주적 거버넌스, 포용적 고용, 청년 유입을 통한 지역 사회 문제 해결을 통한 사회적가치 창출 등 사회연대경제의 주요 원칙을 구현한 지역 혁신을 위한 지역공동체기반 비즈니스의 중요한 모델이다.

산달도는 사회연대경제가 지역공동체를 통해 사회적가치와 경제적가치 창출하며 지역 혁신을 추동할 수 있는지를 보여주는 중요한 증거이다. 이는 마을기업, 관광 사업을 넘어 지역의 자립성·지속가능성·포용성을 강화하는 지역혁신의 중심축으로서 어촌공동체의 가능성을 보여준다고 할 수 있다.

어촌공동체에 내재한 '혁신'의 가능성을 확장해 지역순환경제(CWB), 지역 사회 혁신, 사회혁신 클러스터 등의 정책 연계를 통해 지역공동체와 연계한 사회연대경제의 확장과 혁신을 추진할 수 있을 것이다.

참고문헌

성지은, 송위진, 진우석, 정병걸, 김은영, & 김인호. (2022). 지역의 위기와 도전과제에 대응하는 '전환적 지역혁신정책'연구. 정책연구, 1-209.

안소현, 남기찬, 정우성, 유희연, & 강민석. (2024). 로컬리즘 기반 지역발전 전략. 국토정책 Brief, 1-8.

이웅규, & 김춘광. (2025). 어촌공동체를 기반으로 하는 사회적 경제 모델 개발에 관한 연구. 사회적가치와 기업연구, 61-96.

채동렬, 고지영. (2023). 경남 어촌체험휴양마을 활성화 방안. 경남연구원.

신안군 신·재생에너지 산업 활성화 방안 연구

조 영 석* · 전 정 아** | 국립목포대학교

Ⅰ. 서 론

전남 신안군은 섬으로 구성된 지리적 특성 및 환경의 여건을 바탕으로 국내 최대 수준의 신·재생에너지 자원을 갖추고 있다. 세계 최대 규모의 8.2GW 해상풍력 발전원을 배경으로 탈탄소화를 위한 그린수소 생산기지로서 적합한 환경을 갖추고 있다. 또한 지역·환경적 우위를 바탕으로 전략적인 산업 육성과 주민복지 증진을 위해 신안군청 신·재생에너지과를 국으로 확대 개편하였으며, 군 단위로는 국내 최초로 재단법인 신안 신·재생에너지재단을 설립하여 국내 신·재생에너지 중심지로 도약하는 전환점을 마련할 준비를 하고 있다.

본 연구는 전남 신안군이 신·재생에너지를 효과적으로 활용하여 인구소멸 위기를 벗어나고, 지역 발전과 미래의 성장동력이 될 수 있도록 활성화 방안을 논의해 보고자 한다.

Ⅱ. 신·재생에너지 개념 및 현황

2.1 신·재생에너지 개념과 중요성

우리나라의 신·재생에너지는 지속 가능한 자원을 활용하여 환경적 영향을 최소화하면서 에너지 수요를 충족시키는 에너지 형태를 의미한다. 우리나라에서는 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·

* 국립목포대학교 경영학부 교수, 061-450-2631 yscho@mokpo.ac.kr
** 국립목포대학교 경영학 석사, stepan21@naver.com

보급 촉진법」에 따라 신에너지(수소, 연료전지 등 기술혁신 기반)와 재생에너지(태양, 풍력, 수력 등 자연자원 기반)로 구분된다.

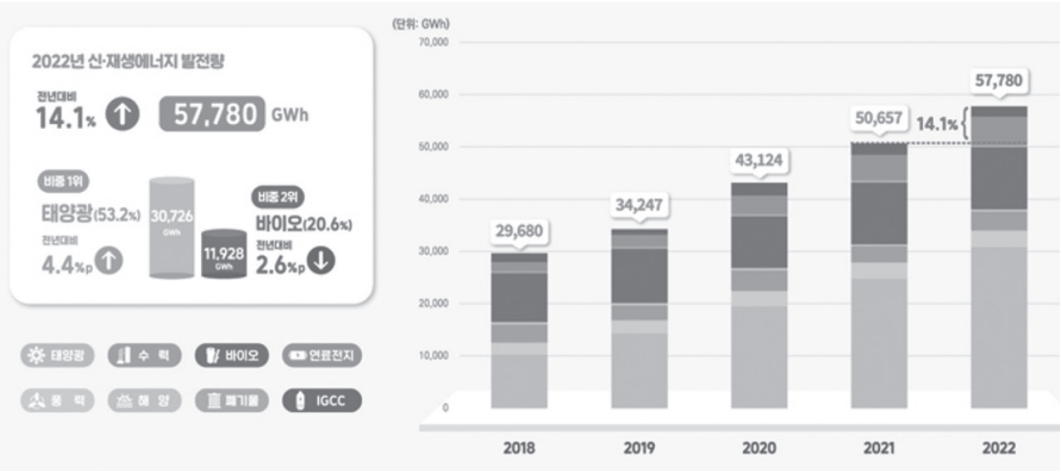
신·재생에너지는 지구온난화, 에너지자원 수급 불균형 등과 같은 에너지 문제와 환경문제가 심화됨에 따라 관심이 증가하고 있는 에너지원이다. 탈탄소 정책 중 신·재생에너지 정책은 중요한 축을 이루며 중점 추진되고 있다.(박정호, 2023) 그러나 한국의 신·재생에너지 개념은, 재생가능하지 않은 에너지원인 폐기물과 지열 등을 포함하여, 신·재생에너지라기보다는 기존의 대체에너지에 가까운 개념으로 사용되고 있다는 비판도 있다. 이러한 개념적 논란에도 불구하고 정부는 신·재생에너지 관련 기술개발 및 보급을 지원하기 위해 신·재생에너지 기술개발 및 이용·보급 기본계획을 정기적으로 수립하여 추진하고 있다.(진상현 외, 2011)

2.2 국내 신재쟁에너저 산업 동향

국내 신·재생에너지 산업은 정부 주도의 정책 지원과 기술 혁신에 힘입어 꾸준한 성장을 이어가고 있다. 2017년 발표된 「재생에너지 3020 이행계획」은 2030년까지 전체 발전량의 20%를 재생에너지로 전환하는 것을 목표로 삼고 있으며, 특히 태양광과 풍력 중심의 보급 확대 전략이 핵심이다.(조승현, 2025)

아래의 〈표 1〉은 우리나라 신·재생에너지의 종류 및 설비용량을 나타낸 것이다.

〈그림 1〉 신·재생에너지원별 발전량(2022년 기준)



출처 : 한국에너지공단『2022년 신·재생에너지 보급통계』

2022년 기준, 국내 신·재생에너지 총 보급량은 약 3,376만 kW에 달하며, 이 중 태양광이 72%를 차지하는 2,437만 kW, 풍력은 약 6% 수준인 195만 kW를 기록하고 있다. 자가용 설비는 전체의 약 10%를 차지하며, 주로 가정 및 소규모 사업장에서 운용 중이다.(한국에너지공단, 2024) 산

업적으로는 태양광과 풍력 중심의 시장이 활발하며, 이에 따른 연관 산업도 점차 확대되고 있다. '대규모 태양광 프로젝트'의 경우 2026년까지 총 2.5GW 규모, 약 4.5조 원 이상의 사업비가 투입될 계획이며, 이는 지역경제 활성화 및 주민 수용성 확보 측면에서도 긍정적 성과를 기대할 수 있다.(한국에너지공단, 2024)

발전량 측면에서 보면, 2022년 태양광 발전량은 30,726GWh로 전체 신·재생에너지 발전량의 53.2%를 차지하였고, 풍력은 3,369GWh(5.8%), 바이오에너지는 11,928GWh(20.6%)였다. 전체 전력생산 대비 재생에너지 발전 비중은 9.22%로, 여전히 주요 선진국에 비해 낮은 수준이다.(한국에너지공단, 2024)

〈표 1〉 국내 신·재생에너지 산업현황 동향(2023년)

구 분	사업체수 (개)	종사자수 (명)	매출액 (억원)	투자액 (억원)
제조업	513	11,002	137,993	8,192
건설업	2,165	17,416	81,294	1,061
발전 및 열공급업	135,349	156,972	163,854	13,903
서비스업	1,039	5,796	14,893	788

출처 : 한국에너지공단, 2023년 신·재생에너지 산업통계 결과(2024)

RE100 및 ESG 경영 확산과 함께 산업체의 재생에너지 수요는 증가하는 추세다. 특히 2023년 말 기준 RE100 관련 등록 기업 수는 466개에 달하며, 정부는 RE100 펀드 조성 및 컨설팅 지원 등을 통해 기업의 이행을 적극 유도하고 있다.(한국에너지공단, 2024)

2023년 기준, 대한민국의 신·재생에너지 산업은 뚜렷한 성장세를 지속하고 있다. 2023년 기준 전체 산업체 수는 전년 대비 16.9% 증가한 약 13만 9천 개에 달하며, 종사자 수도 약 19만 1천 명으로 9.4% 증가했다. 매출은 약 39조 8천억 원으로 4.0% 증가하였으며, 투자액은 2조 4천억 원으로 무려 56.8%의 성장률을 보였다. 이처럼 산업 전반에서 고용과 투자가 동반 증가하고 있다는 점은, 정부의 재생에너지 확대 정책과 맞물려 해당 산업이 양적·질적으로 빠르게 확장되고 있음을 시사한다.(한국에너지공단, 2024)

2.3 전라남도 신·재생에너지 정책 및 신안군의 신·재생에너지 잠재력

가. 전라남도 신·재생에너지 정책 및 최근 동향

전라남도는 대한민국의 대표적인 신·재생에너지 중심지로 부상하고 있으며 풍부한 자연 자원을 바탕으로 해상풍력, 태양광, 해양에너지 등의 산업을 전략적으로 육성하고 있다. 특히 해상풍력 자원은 12.4GW 규모로 전국 최대 수준이며, 태양광 자원 역시 일사량이 전국 평균보다 약 7% 높은

수준으로 평가된다.(전라남도, 2024)

이러한 신·재생에너지 기반을 토대로 전라남도는 'RE100·분산에너지 활성화 기본계획'을 수립하여 재생에너지 특화산단 조성, RE100 기업 유치, 재생에너지 수익 공유 등 지역경제 활성화를 위한 4대 전략을 추진 중이다.[1)]

그러나 이러한 신·재생에너지 확대에도 불구하고, 전라남도는 구조적인 제약에 직면해 있다. 대표적으로 재생에너지의 간헐성 문제는 전력 생산량의 불안정성을 초래하며, 송전 인프라 부족으로 인한 전력 계통의 포화와 출력 제한 조치가 빈번히 발생하고 있다. 실제로 한전은 계통 안정 유지를 위해 일부 태양광 발전소에 발전량 제한 조치를 시행하고 있으며, 이는 에너지 낭비를 초래하고 있다.[2)]

이러한 문제를 해결하기 위해서는 재생에너지로부터 생산된 잉여전력을 안정적으로 저장하고 전환할 수 있는 대안이 필요하며, 그 해법으로 수소경제가 주목되고 있다. 수소는 재생에너지의 전력을 활용해 생산할 수 있으며, 저장과 운송, 산업 활용이 가능한 에너지 운반체로 재생에너지의 간헐성을 보완할 수 있는 핵심 수단이다.

나. 신안군의 신·재생에너지 및 수소에너지 역량

전라남도 최서남단에 위치한 다도해 해양지역인 신안군은 연평균 6~7m/s의 풍속을 보이며 해상풍력 발전에 매우 적합하다. 특히 겨울철 북서풍의 영향으로 계절적 풍속 안정성까지 확보되어 연중 발전 효율이 높다. 약 1,000여 개의 섬과 광활한 해역, 낮은 인구밀도는 대규모 에너지 인프라 구축에 유리한 지리적 이점을 제공한다.

이러한 조건을 바탕으로 신안군은 2030년까지 8.2GW 규모의 해상풍력단지를 조성 중이다. 약 48.5조 원의 민간자본이 투입되는 이 사업은, 주민 지분 참여를 조례로 의무화한 전국 최초의 제도적 모델로 주목받고 있다. 이와 함께 조류발전, 파력 등 해양에너지 실증단지도 추진되고 있어, 신안군은 에너지 전환의 실험장으로 자리매김하고 있다.

한편, 전남도는 2050 탄소중립의 마스터키 '청정에너지 대전환시대'를 선도하기 위해 그린뉴딜 핵심 프로젝트로 역점 추진 중인 대규모 해상풍력단지와 연계해 국가 그린수소산업의 메카로 도약한다는 비전 아래, 미래 10년 '전남 수소산업 육성 종합계획'을 발표했다. 이는 지역의 우수한 산업환경과 전국 최고의 신·재생에너지 자원을 기반으로 국내외 수소산업 육성정책에 발맞춰 ▲그린

1) 투데이에너지, "재생에너지 전국 1위 경쟁력으로 에너지 기본소득 제공"https://www.todayenergy.kr/news/articleView.html?idxno=277970(접속일자 2025. 5. 20.)

2) 광주드림(2024. 6. 27.), 전남 재생에너지 발전 확대…문제점 대응해야

수소 에너지 섬 조성 ▲수소 전용 항만터미널 구축 ▲수소차 5만 1천 대 및 수소충전소 38개소 구축 ▲2031년부터 연간 그린수소 97만 톤을 생산할 구상이다.

이러한 특성은 해상풍력단지 조성과 연계한 그린수소 생산, 저장, 운송 인프라 구축에 매우 유리하다. 특히, 분산형 수소경제 모델 실증을 위한 입지 조건으로도 높은 평가를 받고 있다(한국에너지공단, 2024).

요약하면, 신안군은 해상풍력 중심의 재생에너지 기반과 지형·기후·사회적 조건을 종합적으로 고려했을 때, 그린수소 생산과 수소경제 실증단지 조성에 있어 매우 유리한 입지를 갖춘 지역이다. 전라남도 및 중앙정부의 전략적 연계 가능성 속에서 신안은 대한민국 수소경제의 전환을 이끄는 잠재적 핵심 거점으로 성장할 수 있다.

신안군의 신·재생에너지 산업은 단순한 에너지 생산을 넘어 에너지 관광과도 연계될 수 있다. 해상풍력단지나 대규모 태양광 단지는 그 자체로 새로운 관광 자원이 될 수 있으며, 친환경 에너지 교육의 장으로도 활용될 수 있다. 이는 기존의 자연경관 중심 관광에서 한 단계 발전한 형태의 산업관광 모델이 될 것이다. 아울러 수소에너지 활용은 농축수산업의 스마트화, 수소 교통 인프라 확대, 공공부문 시범사업, 인접 산업단지와의 연계 등을 중심으로 다각화가 가능하다. 이러한 기반은 신안군이 수소 중심의 탄소중립 지역으로 전환하는 데 필요한 토대를 마련할 것이라고 여겨진다.

향후에는 실증 클러스터 구축, 수요 기반 확충, 제도 개선, 기술 R&D 등 다층적인 전략이 요구된다. 이는 단순한 에너지 자립을 넘어, 신안군이 수소에너지 선도 지역으로 도약할 수 있는 중요한 기회를 형성할 것이다.

Ⅲ. 신안군 수소에너지단지 구축 경제성 분석

3.1 수소경제와 신안군 수소에너지단지 구축(안)

우리나라는 제1차 수소경제 이행 기본계획에서 2050년까지 탄소중립을 목표로 하고 있으며, 수소는 이 목표를 달성하는 데 필수적이다. 화석연료 중심의 에너지 시스템을 대체할 청정 에너지원으로서 온실가스 배출을 줄이는 청정수소(그린수소, 블루수소)를 통해 산업, 발전, 수송 등 다양한 부문에서 탄소 배출을 감축할 수 있는 잠재력을 갖는다. 이에 따르면, 2050년까지 수소 수요 2,790만 톤을 100% 청정수소로 충족한다는 목표는 탄소중립 달성의 구체적 실행 방안으로 제시된다.(관계부처 합동, 2021)

본 연구에서는 전남 신안군 압해읍 인근에 수소에너지단지 구축 및 운영을 위해 그린수소를 생산하는 프로젝트를 가정하고, 경제성 분석을 수행한다. 주요 전제조건은 다음과 같다.

〈표 2〉 경제성 분석 범위 : 수소 생산 설비 가정

항 목	설정값	세부내용
설비 용량	100MW	대규모 상용화 기준[3)4)]
설비 수명	25년	수전해 설비 표준 내용연수
설비 가동률	75% ~ 85%	2030년 ~ 2035년 : 75% 2036년 ~ 2051년 : 85%
연간 수소 생산량	11,000 ton ~ 12,400 ton	1일 40ton × 365일 × 연간 설비 가동률 반영
수소 생산 효율[5)]	60kWh/kg ~ 45kWh/kg	2030년 ~ 2035년 : 60kWh/kg 2036년 ~ 2040년 : 50kWh/kg 2041년 ~ 2051년 : 45kWh/kg

1) CAPEX : PEM 전해조, BOP설비, 시공비(건축, 토지 등), 기타 간접비용 포함

2) 설비가동율 : 가동 초기 공급처 수주 불안정 및 기술 안정화 과정 등 고려

3) 수소 생산 효율 : 현재 기술력 기준 추정

3.2 신안군 수소에너지단지 구축(안)의 경제성 분석

가. 순현재가치(NPV, net present value) 분석

순현재가치는 투자사업의 전 기간에 걸쳐 발생하는 순편익의 합계를 현재가치로 환산한 값을 의미하며 양수인 경우 조사 대상사업이 경제적으로 타당성이 있다고 평가된다. 순현재가치는 비용편익 분석에서 널리 사용되는 보편적인 기준이나 대규모 사업이 소규모 사업에 비해 순현재가치가 크게 발생하므로 대규모 사업이 통상 유리하게 평가된다는 단점이 있다.(한국과학기술기획평가원, 2023) 그리고 〈그림 2〉는 2027년부터 2051년까지 25년간의 연도별 현금흐름을 구체적으로 분석한 결과이다.

$$\text{순현재가치}\,(NPV) = \sum_{t=0}^{n} \frac{B_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^{n} \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

$$\rightarrow B_t : \text{기간편}, r : \text{할인율}, C_t : \text{기간비용}, n : \text{사업분석기간}$$

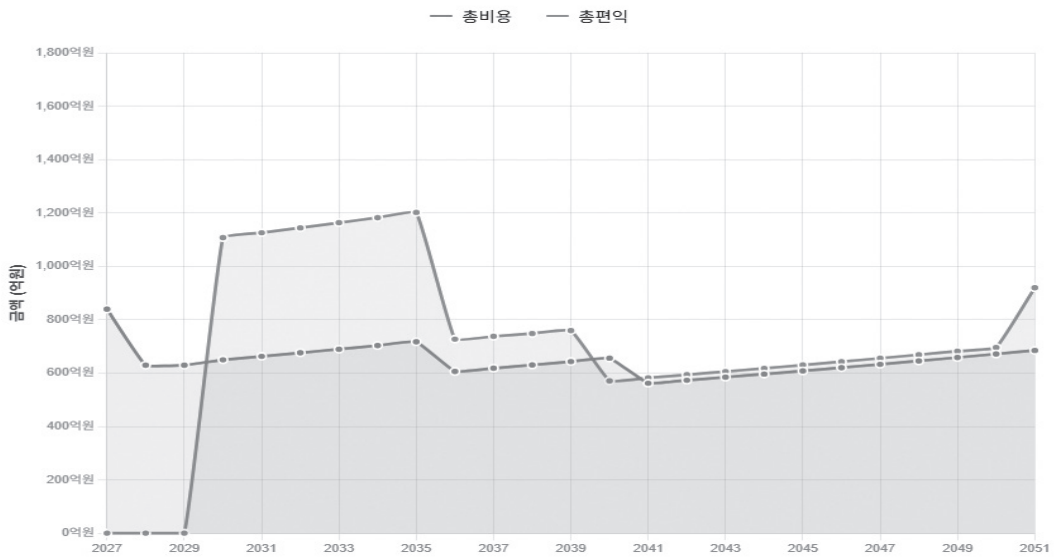
3) Eliseo Curcio(2023), "Techno-Economic Analysis of Hydrogen Production: Costs, Policies, and Scalability in the Transition to Net-Zero "에 따르면 그린수소 1MW급 1,500 ~ 2,500달러 / 10MW급 1,200 ~ 1,700달러 / 100MW급 800 ~ 1,500달러가 소요된다고 밝혔다. 100MW급 대규모 설비에서는 CAPEX가 소규모 설비 대비 최대 40%까지 절감 가능하며, 특히 그린 수소의 경우 규모의 경제 효과가 뚜렷하다고 밝혔다.

4) 100MW급 CAPEX를 2025. 4월 평균 매매기준율 반영(1,441.66원), 우리은행 기간별평균환율조회

5) 월간수소경제(2024. 10. 14.), 그린수소 활성화, '기술혁신·경제성 확보'에 달렸다.

〈그림 2〉 수소에너지단지 구축의 비용과 편익 추이(NPV 기준)

(단위 : 억원)



25년간의 현금흐름을 차등 사회적 할인율(초기 10년간 4.5%, 잔여 15년간 3.5%)로 할인하여 산출한 NPV 분석 결과, 총편익의 현재가치는 1조 1,207억원, 총비용의 현재가치는 1조 489억원으로 추정되었으며, NPV는 681.85억원으로 분석되어 신안군 수소에너지클러스터 구축 및 운영 사업은 경제적 타당성을 확보하는 것으로 나타났다.

NPV 681.85억원은 초기 투자비 2,100억원 대비 약 0.32배에 해당하는 순가치 창출을 의미하며, 이는 공공투자 관점에서 적정한 투자 매력도를 보이는 수준이다. 대체적으로 현금흐름 분석 결과는 현재 기술 수준에서 공공투자 방식을 통해 수소에너지클러스터의 경제성을 확보할 수 있음을 보여준다.

운영비 구조를 세부적으로 분석하면 전력구매비가 압도적인 비중을 차지하는 특성이 잘 나타난다. 2030년 기준 총 운영비 720억원 중 전력구매비가 600억원으로 83%를 차지하며, 나머지 운영비 50억원은 인건비, 유지보수비, 보험료 및 기타 잡비용 등으로 상대적으로 적은 규모이다. 전력구매비는 매년 2%씩 상승하여 2051년에는 약 680억원에 달하지만, 수소 판매수익도 동일한 비율로 증가하여 수익성이 유지될 것으로 보인다.

나. 편익/비용비율(BCR, Benefit-Cost Ratio) 분석

편익/비용비율은 비용 대비 편익의 비율이 높은 사업일수록 경제성이 높은 것으로 평가하는 기준이다. 그러나 사업의 비용 단위당 편익이 얼마인가를 보여 주는 것이므로 소규모 사업이 상대적

으로 높은 비율을 받기에 유리하다는 단점이 있다.(한국과학기술기획평가원, 2023) 편익비용비율(Benefit-Cost Ratio, BCR)은 25년간의 전체 현금유입 흐름을 차등 사회적 할인율로 할인하여 산출한 현재가치 기준으로 평가하였다.

$$BCR = \sum(Bt/(1+r)^t / \sum(Ct/(1+r)^t$$

여기서 Bt는 t년도의 총편익, Ct는 t년도의 총비용, r은 할인율(2027~2036년: 4.5%, 2037~2051년: 3.5%), t는 연도(0부터 24까지)를 나타낸다. 분석 결과, 총편익의 현재가치는 1조 1,207억원으로 추정되었으며, 총비용의 현재가치는 1조 489억원으로 추정되었다. 이는 본 사업이 순현재가치 기준으로 투입비용 대비 1.068배에 해당하는 편익을 창출함을 의미하는 것으로 해석된다. 즉, 투입된 비용 1원당 1.068원의 편익이 발생하는 것으로 나타나며, 경제성 판단의 기준값인 BCR ≥ 1.0을 초과하는 결과를 보인다. 이러한 분석 결과는 사업이 공공부문 투자로서 경제적 타당성을 확보하고 있음을 의미한다.

$$BCR = \frac{\text{총편익의 현재가치}}{\text{총비용의 현재가치}} = \frac{\text{1조 1,207억원}}{\text{1조 489억원}} \fallingdotseq 1.068$$

Ⅳ. 결 론

본 연구는 신안군에서 추진을 계획하고 있는 '수소에너지단지' 구축의 경제적 타당성을 분석하였다. 신안군은 국내에서 가장 유리한 신·재생에너지 역량을 갖추고 있으며 선도적으로 관련 사업을 진행하고 있다. 연구를 통하여 신안군 수소에너지단지의 경제성을 분석한 결과 순현재가치 및 BCR 모두 경제정 타당성을 확보하고 있음을 확인하였다.

참고문헌

김영신. (2023). 태양광발전 경제성 분석에 관한 연구: 수상태양광 중심으로(박사학위논문). 중앙대학교.

김혁중. (2024) 2024 미 대선 이후 재생에너지 정책 전망과 시사점. [KIEP] 오늘의 세계경제, 24(14), 1-30.

박정호. (2023). 신·재생에너지 정책수용성과 정부 신뢰에 관한 연구. 한국사회와 행정연구, 25-36.

이관영. (2021). 미래 수소사회 대비 수소도시 기반 시설 및 수소 그리드 기술 개발 사전 기획. 국토교통부 국가 R&D 연구보고서.

이철용. (2021). 수소 가스터빈 발전 사업의 경제적 타당성 분석. 한국혁신학회지, 16(1), 35-59.

Yin, Y., Wang, J., & Li, L. (2024). An Assessment Methodology for International Hydrogen Competitiveness: Seven Case Studies Compared. Sustainability, 16(12), 4981.

연안여객 항로의 네트워크 분석
: 기항지별 OD데이터를 활용하여

장 철 호 | 한국섬진흥원 부연구위원

1. 연구배경 및 목적

연안여객선으로 대표되는 섬 교통은 섬에 살고 있는 주민이 육지 혹은 인근 섬으로 이동할 수 있는 대중적인 수단이다. 연안여객선은 이동수단으로서의 기능 이외 섬에서 생산되는 상품을 인근 지역으로 운송하여 섬 주민의 소득을 창출하고, 생활에 필요한 물품을 공급받는 필수적인 요소이다.

최근 섬 지역의 고령화와 인구감소에 따라 이동 수요가 감소하면서 연안여객 수요가 감소하고 있으며, 이는 여객선사의 적자로 이어져 일부 항로는 휴·폐항이 발생하고 있다. 이는 섬 주민과 일반 국민 모두의 이동권을 제약하여 섬 지역 교통 여건을 더욱 취약하게 만드는 악순환 구조로 이어지고 있다.

따라서 본 연구는 섬 생활의 필수 요소인 연안여객 활성화를 통한 섬 주민 정주여건 개선의 첫 단계로 국내 연안여객 항로에 대한 네트워크 분석을 진행하고자 한다. 특히 연안여객 항로의 네트워크 특성은 항로별 운항 횟수, 이용자 규모만으로는 구조적 특징을 파악하는데 어려움이 있으므로, 교통 분야에서 주로 활용되고 있는 사회연결망 분석(Social Network Analysis)을 이용하여 그 특성을 분석하자고 한다.

2. 이론적 배경 및 선행연구

1) 개요

사회연결망 분석은 Mitchell(1969)가 사회학의 관계학적 인간관 측면에서 사회 속 인간 행위를 설명하려는 시도에서 시작되었다. Mitchell은 한 인간이 사회 속에서 맺는 인간관계를 개인적 속

성이 아닌 관계적 속성으로 설명하고자 하였으며, 인간의 개별 상호작용에 의해 발생, 유지, 변화되는 네트워크 구조를 확인하고, 그 구조적 의미를 분석하였다. 따라서 본 연구에서도 Mitchell가 제안한 사회연결망 분석 모형을 국내 연안여객 항로에 적용하여 항로 간 특성을 분석하고, 이에 따른 정보를 확인하고자 한다.

2) 선행연구

본 연구 이전에도 사회연결망 분석 모형을 적용하여 국내 연안여객 항로 네트워크의 구조적 특성을 분석하고자 한 연구가 진행되었다. 먼저 김성국(2013)은 2011년 기준 전국 131개 연안항을 대상으로 네트워크 분석을 진행하였다. 특히 연안항을 이용하는 여객 데이터를 중심으로 항로 네트워크의 중심성을 확인하였으며, 이를 기준으로 각 항구의 영향력을 측정하였다. 다음으로 고재우외(2015)는 3개년(2005년, 2009년, 2013년) 데이터를 활용하여 전국 110여개 항로의 네트워크 특성을 분석하였다. 그리고 박성현·서용수(2022)는 목포항을 중심으로 서남권 항로 네트워크 분석을 진행하였으며, 이를 통해 시간흐름에 따른 목포의 영향력 변화 및 특성을 분석하였다. 장철호·김수혁(2023)은 2003년부터 2023년까지 약 20년 간의 데이터를 활용하여 국내 연안여객 항로의 구조적 특성을 분석하였다.

〈표 1〉 선행연구 정리

연구자	분석 기간	분석 대상
김성국(2013)	2011년	131개 연안항 여객운송 인원
고재우외(2015)	2005년, 2009년, 2013년	전국 110여개 항로
박성현·서용수(2022)	1978년~2021년	목포항을 중심으로 한 서남권 항로
장철호·김수혁(2023)	2003년~2023년	전국 연안여객 항로

3) 연구의 차별성

본 연구는 활용 데이터 측면에서 선행연구와 가장 큰 차이가 있다. 네트워크 분석은 활용 데이터의 속성에 따라 분석 범위 및 결과에 차이가 발생한다. 본 연구에서는 기존 연구에서 활용하지 못한 연안여객 항로의 기항지별 4개년 OD 데이터를 이용하여 항로의 연결성(connectivity)과 상호호혜성(mutuality), 전이성(transitivity) 등 기존 선행연구에서 분석하지 못한 항로의 구조적 특성을 분석하였다. 또한 기항지별 실제 승선 인원을 가중치로 활용한 가중 네트워크(weighted network)를 구성하여 기존 선행연구에서 항로의 연결성만을 활용한 분석에 비해 현실성을 향상시켰다.

3. 네트워크 분석

본 연구는 2020년부터 2024년까지 국내 연안여객 기항지별 OD데이터를 활용하여 항로 네트워크의 변화를 추적, 모델링하는 종단적(logitudinal) 네트워크 분석을 진행하였다. 특히 기항지별 실 승선 인원을 가중치로 활용한 가중 네트워크 분석을 진행하였으며, 분석에는 통계 프로그램인 R 4.5.0을 이용하였다. 분석결과는 다음과 같다.

먼저 〈표 2〉는 2020년부터 2024년까지 연안여객 항로 네트워크의 주요 구조 지표 변화 추이를 제시하였다. 전체 항로의 기항지인 노드와 기항지 간 운항 항로 수를 의미하는 링크는 연도별 편차가 크지 않아 항로 네트워크 규모는 비교적 안정적으로 유지되고 있음을 확인하였다. 또한 전체 기항지 대상 연결이 가능한 항로 대비 실제 항로 비율인 밀도는 2020년 0.0153에서 2023년 0.0156으로 소폭 상승했으나 2024년 0.0151로 매우 낮은 수준으로 확인되었다. 다음으로 상호호혜성 즉, 양방향 이동 가능성은 0.80대 중반으로 매우 높게 유지되고 있는데, 이는 대부분 항로가 왕복 운항이 이루어지고 있음을 의미한다. 전이성은 A → B → C → A로 연결되는 트라이앵글 구조의 항로로 0.3890에서 2024년 0.3671로 소폭 낮아졌다. 다음 독립적으로 분리된 소규모 네트워크 수는 연도별 16~19개로 다소 변동은 있지만, 2022년 18개로 줄고 2023년 16개로 낮아졌다가 2024년 다시 18개로 소폭 증가하였다. 가장 많은 항로로 연결된 최대 컴포넌트에 속한 노드 수는 2020년 188개에서 2021년 257개로 크게 늘어난 뒤, 2024년 225개로 다소 줄어들었습니다. 이는 전체 네트워크가 2021년 가장 응집력을 갖췄다가 이후 다시 분절되고 있는 경향을 시사한다.

〈표 2〉 연도별 항로의 주요 구조 지표 변화 추이

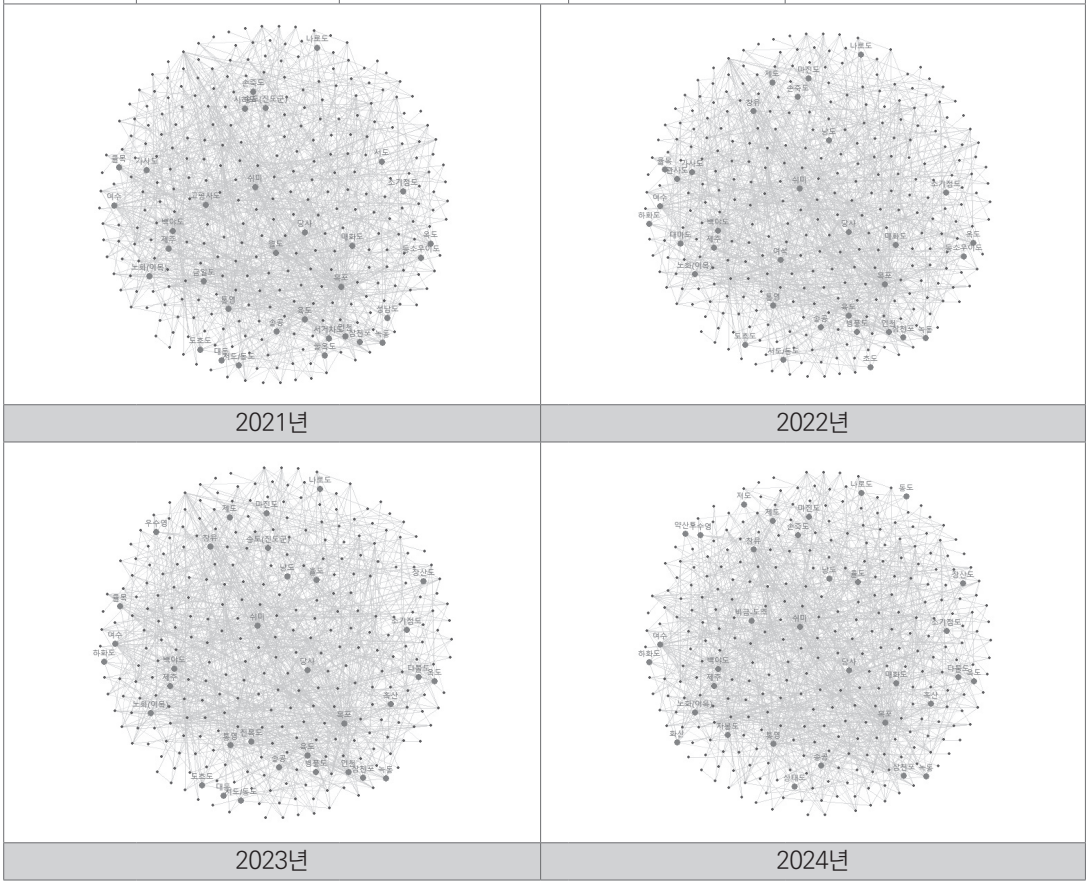
연도	노드	링크	밀도	상호호혜성	전이성	컴포넌트	
						수	최대 컴포넌트 노드
2020년	325	1611	0.0153	0.8256	0.3890	19	188
2021년	326	1601	0.0151	0.8131	0.3872	19	257
2022년	325	1574	0.0149	0.8071	0.3801	18	256
2023년	322	1612	0.0156	0.8215	0.3820	16	255
2024년	330	1637	0.0151	0.8250	0.3671	18	225

다음으로 2020년부터 2024년까지 연안여객 항로 네트워크의 주요 중심성 지표 변화 추이는 다음 〈표 3〉과 같다. 평균 차수 중심성은 한 기항지에서 직·간접적으로 연결되는 항로로, 2020년 9.91에서 2023년 10.01로 증가하였으나 2024년 다시 원래 수준인 9.92로 회귀하였다. 그리고 평균 매개 중심성은 네트워크에서 경유지 역할을 수행하는 정도를 측정하는 지표로 2020년 1,133(정규화 수치로는 0.0108)에서 2022년 2,389(정규화 수치로는 0.0228)로 증가하였으나 2024년에는 1,587(정규화 수치로는 0.0147)로 감소하였다. 이는 2021년과 2022년 일부 중심이 되는 기항지가 이전보다 최단 경로의 중간 기항지 역할을 수행하였으나 이후 다시 분산되는 경향

으로 전환되었음을 보여 준다. 평균 고유벡터 중심성은 네트워크 내 영향력 있는 기항지와의 연결 정도로 2020년 0.0163에서 2024년 0.0138로 중심성이 지속적으로 낮아지는 것을 확인할 수 있다. 종합하면 2021년과 2022년 연안여객 항로 네트워크가 중심성이 높아져 허브 집중화(hub concentration) 되었으나, 2023년과 2024년에는 연결이 보다 고르게 분포되면서 허브 의존도가 다소 완화되었다. 이는 2020년 코로나19로 이동 제한에 따라 여객 수요가 줄면서 2021년과 2022년 특정 항로를 중심으로 항로 조정이 이루어진 결과로 판단된다.

〈표 3〉 연도별 항로의 주요 중심성 지표 변화 추이

연도	평균 차수 중심성	매개 중심성		평균 고유벡터 중심성
		평균	정규화	
2020	9.91	1,133.30	0.0108	0.0163
2021	9.82	2,388.32	0.0227	0.0152
2022	9.69	2,389.68	0.0228	0.0142
2023	10.01	2,174.31	0.0212	0.0148
2024	9.92	1,587.69	0.0147	0.0138



〈그림 1〉 전국 기항지 중 매개 중심도 변화 추이(빨간색 : 상위 10% 기항지)

최근 섬 지역은 기존 항로의 휴·폐항이 지역사회의 이슈가 되고 있다. 따라서 다음으로 항로의 안정성(stability), 즉 매년 항로가 얼마나 그대로 유지되고 있는지 비율을 측정하였으며, 그 결과는 다음 〈표 4〉와 같다. 네트워크 안정성은 0과 1 사이의 값을 가지며, 0에 가까울수록 많은 항로들이 생성·소멸되었음을 뜻하며, 1에 가까울수록 그대로 남아있어 변화가 거의 없음을 의미한다. 분석결과 네트워크 안정성은 2022/2023년이 0.9072로 가장 높아 항로가 가장 많이 유지된 반면, 2023/2024년은 0.8697로 비교적 활발한 구조적 변화가 있었다. 특히 지난 4년 간의 누적을 살펴보면, 유지된 링크는 1,270개에 그친 반면 신규 생성 링크는 367개, 소멸 링크는 341개로 안정도는 0.7883까지 하락하였다. 이는 장기적으로 연안여객 네트워크의 구조에 상당한 변화가 일어나고 있음을 확인할 수 있다.

〈표 4〉 연도별 항로의 안정도 변화 추이

연도	링크 유지 수	신규 생성 링크	소멸 링크	안정도
2020/2021	1,417	184	194	0.8796
2021/2022	1,415	159	186	0.8838
2022/2023	1,428	184	146	0.9072
2023/2024	1,402	235	210	0.8697
2020/2024	1,270	367	341	0.7883

4. 결론

본 연구는 2020년부터 2024년까지 기항지별 여객 OD자료를 활용하여 국내 연안여객 항로 네트워크 구조를 사회연결망 분석 모형으로 종단 추적·분석함으로써, 네트워크의 구조적 특성과 동태적 변화를 확인하였다. 주요 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 네트워크 규모(노드·링크 수)는 대체로 안정적으로 유지되었으나, 밀도는 0.0149~0.0156의 낮은 수준에서 소폭 등락을 보였다. 상호호혜성은 0.80대 중반으로 꾸준히 높아 국내 여객항로에서 대부분 왕복 운항이 일반화되어 있음을 확인했고, 전이성은 0.38 내외로 육지 기항지를 중심으로 섬 지역을 순환하는 트라이앵글 구조가 일정하게 형성되었으나 2024년에 소폭 하락하였다. 컴포넌트 분석에서는 2021년 최대 컴포넌트로 팽창했으나 이후 다시 분절되는 양상을 보였으며, 이는 코로나19에 따른 항로 조정 영향으로 해석된다.

둘째, 중심성 지표에서는 2021·2022년에 매개 중심성과 고유벡터 중심성이 급상승하여 일부 허브 항구 중심의 네트워크 집중화 현상이 두드러졌으나, 2023·2024년에는 다시 중심화도가 완

화되며 보다 고른 연결 구조로 회귀하는 경향을 보였다. 이 또한 코로나19로 인한 여객 수요 급감로 한시적 노선 재편성이 이루어졌다가 점진적으로 이전의 분산형 운항 패턴으로 복귀한 결과로 판단된다.

셋째, 링크 안정성 분석 결과 2022/2023년 기간이 가장 높은 안정도(0.9072)를 보인 반면, 2023/2024년에는 신규·소멸 링크가 크게 증가하며 구조적 변동이 활발해진 것으로 나타났다. 장기 누적 안정도 역시 0.7883까지 하락해, 연안여객 네트워크가 중·장기적으로 지속적인 개편 과정을 겪고 있음을 시사한다.

참고문헌

고재우·최창묵·김성호·정완희(2015), “사회 네트워크 분석 방법을 활용한 국내 여객항로 분석 연구” 한국항해항만학회 (39): 217–222.

김성국(2013), “SNA를 이용한 우리나라 연안여객항로의 네트워크 분석에 관한 연구” 한국해양비즈니스학회 (24) : 1–24.

김용학(2010), “사회연결망이론” 박영사.

박성현·서용수(2022), “항로네트워크의 변화에 따른 항구도시의 영향 연구 – 전남 서남권 목포항을 중심으로 –” 한국지적정보학회 24 (24): 87–101.

장철호·김수혁(2023), “국내 해상교통의 네트워크 분석 연구– 연안여객 항로를 중심으로 –.” 한국지적정보학회지 (25): 242–250.

Milgram(1967), S., “The Small World Problem” 2 : 60–67, 1967.

Mitchell, Clyde(1969), “Social Networks in Urban Situations : Analyses of Personal Relationships in Central African Towns” Manchester University Press.

중국의 해양안보 침해 대응방안

김 영 기 | 명지대학교 융합보안안보학과[1)]

1. 서론

2001년 한국과 중국은 서해에서 각자 주장하는 배타적경제수역(EEZ: Exclusive Economic Zone)이 겹치자 한·중 어업협정을 통해 배타적경제수역(EEZ) 확정 때까지 잠정조치수역(PMZ: Provisional Measures Zone)을 설정해 이 지역에서 시설물을 설치하거나 지하자원 개발을 하지 않기로 했다. 그런데 중국은 2018년부터 2024년까지 칭다오 남동쪽 185㎞의 잠정조치수역(PMZ) 안에 철골 구조물인 선란(深藍) 2기를 설치했다. 최근에는 석유시추선 형태의 고정식 구조물과 헬리콥터 이착륙 시설까지 마련했다.[2)]

2025년 2월 25일 정부는 이 같은 구조물을 조사하기 위해 해양조사선을 보냈지만, 중국은 고무보트 등을 동원해 가로막았다. 이에 한국 해경도 함정을 급파했고 현장에서 중국 해경과 2시간여 대치했다. 해경 관계자는 "중국 측 인원이 흉기까지 들고 위협했다"면서 "중국 측이 구조물에 한국 조사선의 접근을 막으려 점점 과격해지고 있다"고 했다.[3)]

2025년 5월 22에서 5월 28일에는 서해 잠정조치수역(PMZ)에 항행금지경보를 하고 최신예 항공모함 푸젠함을 투입하여 수차례 전투기 등 함재기 이착함 훈련을 했다.[4)]

이하에서는 중국의 해양안보 침해와 한국의 해양안보 위협 및 해양안보 침해 대응방안에 대하여 살펴보고자 한다.

---

1) 득량도 소대장, 국방정보본부 정책담당, 독도조사연구학회 전회장, 명지대 융합보안안보학과 주임교수

2) 중앙일보, 중국의 '서해 알박기' 의혹, 비례적 대응 적극 나서야, 2025.4.21.

3) 노석조·송윤혜, 헬기장 갖춘 中 고정 구조물, 3년 전부터 서해에 설치, 조선일보, 2025.4.19.

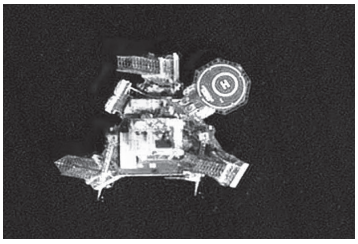
4) 양지호·이철원, 中, 서해에 항모 띄우고 전투기 출격시켰다, 조선일보, 2025.6.9.

2. 중국의 해양안보 침해

가. 중국, 서해 잠정조치수역(PMZ)에 구조물 무단설치 및 조사방해

지난 3년간 서해 잠정조치수역(PMZ)을 촬영한 위성 사진을 분석한 결과, 중국이 양어장이라고 주장하며 설치한 선란 1·2호는 반(半)잠수식이며, 2022년 10월에는 고정 구조물을 설치했다. 2025년 2월 한국해양과학기술원의 해양조사선 온누리호는 잠정조치수역(PMZ) 현장점검 당시 선란 1·2호와 고정 구조물을 촬영했다. 고정 구조물 중앙에 안테나 탑으로 추정되는 물체가 있고, 측면에는 보트 2척도 달려 있다. 구조물은 가로 100m, 세로 80m, 높이 50m로 최대 100명을 수용할 수 있는 공간도 있는 것으로 파악됐다. 구조물에는 'H'라고 쓰인 헬리콥터 이착륙장과 3개의 철제 다리가 있었다. 2025년 4월 20일 해수부 관계자는 "고정 구조물은 구형 시추선이긴 하지만 제원상 수용 인원은 100명에 달한다"고 말했다. 그러면서 "고정 구조물이 웬만한 축구장 크기 정도"라면서 "작은 인공 섬이라고 할 수 있다"고 말했다.[5]

중국이 연어 양식시설이라며 설치한 구조물 '선란 1호' 신화통신 연합뉴스



고정 구조물 위성 사진. 미국 위성업체 스카이파이(skyfi.com)가 촬영

고정 구조물 사진. 2025년 2월 해양조사선 온누리호가 촬영.

또한, 한국 해양조사선 온누리호가 2025년 2월 26일 서해 잠정조치수역(PMZ)에 무단 설치된 중국 대형 해상 구조물의 조사를 시도했을 때 중국 해경 함정 2척과 고무보트 3척이 방해했던 것으로 2025년 6월 27일 뒤늦게 알려졌다. 당초 중국 구조물에 있는 인원 4명이 고무보트 2척을 나눠 타고 흉기로 온누리호를 위협했다고 알려졌는데 함정까지 동원됐다는 것이다. 중국 해경 함정 2척은 길이 110m, 배수량 3450t(톤)급으로 무장 상태였던 것으로 전해졌다. 중국 해경 함정은 고속 모터가 달린 고무보트 3척과 함께 온누리호 주위를 에워싸고 중국 구조물에서 퇴진하도록 했다고 한다.[6]

---

5) 노석조, 中, 서해에 만든 건 인공섬… 남중국해 점유 수법 판박이, 조선일보, 2025.4.21.

6) 노석조, 서해 구조물에 한국 조사선 접근하자… 中, 무장한 함정 2척으로 위협, 조선일보, 2025.6.28.

나. 중국의 서해 잠정조치수역(PMZ) 항행금지구역 설정 및 항모훈련

국방부와 해양조사원 항행경보사이트에 따르면, 중국이 2025년 5월 22일부터 5월 28일까지 서해 잠정조치수역(PMZ) 일대 '구조물 알박기'에 이어 군사 훈련 목적으로 항행금지구역을 경보했다.[7] 동 기간 중국은 최신예 항공모함 푸젠함을[8] 서해 잠정조치수역(PMZ)에 진입시켜 수차례 전투기 등 함재기 이착함 훈련을 했다. 푸젠함을 포함한 중국 함대는 남중국해 공해상에서 훈련을 하다가 해당 기간 북상해서 약 6일 동안 훈련을 했다. 한국 합동참모본부는 "중국군 훈련을 추적하고 분석 중"이라며 "훈련 기간은 1주일은 안 되는 것 같다"고 했다. 중국 항공모함이 잠정조치수역(PMZ) 내에서 함재기 이착함 훈련을 한 것은 사상 최초로 알려졌다.[9]

3. 해양안보 침해의 문제점

중국의 잠정조치수역(PMZ) 내 구조물 설치는 한·중 어업협정뿐만 아니라 유엔 해양법 협약(제60조 제3항)의 명백한 위반이다. 유엔 해양법은 시설물 주변을 항행하는 선박이 주의를 기울이도록 인공섬·시설 또는 구조물 건설은 적절히 공시하고, 이 사실을 경고하기 위한 영구적 수단을 유지하도록 하고 있다. 중국은 이 시설을 해상 연어양식장이라고 주장하며 12개 구조물을 추가로 설치할 계획이라고 한다. 시설물 규모나 형태 등을 고려하면 중국이 이 구조물을 '서해공정(工程)'을 위한 '알박기' 의혹으로 충분하다. 중국이 구조물을 향후 배타적경제수역(EEZ) 협상의 기준으로 삼을 가능성이 있고, 시설물 주변에 안전지대를 설정할 경우 이 해역에 대한 실효적인 지배를 주장할 수 있는 문제가 있다.[10]

2014년 중국은 베트남에서 130해리(240㎞) 떨어진 베트남 배타적경제수역(EEZ)에 시추선을 일방적으로 설치했다. 중국은 남중국해 산호초 기반 암초 7곳에는 인공섬을 만든 뒤 비행장과 미사일 발사대, 항공기 격납고, 레이더 시스템 등을 포함한 군사시설을 건설한 상태다. 필리핀·대만과도 인공섬의 군사 요새화 정책으로 분쟁 중이다. 남중국해에 유(U)자 형태로 9개 선(구단선)을

7) 양지호, 中, '구조물 알박기' 이어 서해서 실사격 훈련한다, 조선일보, 2025.5.24.

8) 푸젠함은 중국의 세 번째 항모로 2022년 진수했다. 배수량은 8만여t에 길이 320m, 폭은 73m다. 미국 핵추진 항모와 달리 원자력 엔진이 아닌 재래식 디젤 엔진을 탑재하고 있다. 대만과 마주한 중국 푸젠(福建)성에서 이름을 따왔는데, '대만 통일' 의지를 드러내는 것으로 해석됐다. 지난해 5월 첫 해상 시험을 실시한 이후 실전 배치를 위해 최근까지 최소 8차례의 해상 훈련을 진행했다고 한다.

9) 양지호, 中, 서해에 항모 띄우고 전투기 출격시켰다, 조선일보, 2025.6.6.

10) 중앙일보, 중국의 '서해 알박기' 의혹, 비례적 대응 적극 나서야, 2025.4.21.

긋고 영유권을 주장해온 중국은 2016년 국제상설중재재판소(PCA)가 국제법상 근거가 없다는 판결을 했음에도 남중국해 확장 전략을 계속하고 있다.[11]

전문가들은 "중국이 해류에 휩쓸리지 않는 고정 구조물을 통해 해상 지배력을 강화해 나가려 할 것"이라고 말했다. 고정 구조물과 반잠수식 구조물인 선란 1·2호기 등을 통해 한국 선박의 항해 접근권을 제한하며 사실상 내해(內海)화하는 의도일 가능성이 있다. 외교·안보 전문가들은 한중 잠정조치수역(PMZ)에 다수의 인공 시설을 짓는 것은 어업 활동이나 선박 통행에 영향을 줄 수 있어 한중 어업협정 위반 소지가 있다고 지적했다. 김두영 전 국제해양법재판소 사무차장은 "유엔해양법에 따라 구조물 주변에 안전지대를 반경 500m까지 만들 수 있고 중국이 구조물을 여러 개 세우면 수십 ㎢의 안전지대가 발생해 우리나라 선박의 진입이 불가능해질 수 있다"고 했다. 중국의 구조물로 인해 서해 수질이 오염될 수 있다는 지적도 나왔다. 한국해양과학기술원 관계자는 "선란 1·2호가 연어 30만~40만마리를 키울 수 있는 양어장이라면 다량의 사료와 항생제가 투입될 것"이라면서 "또 선란은 직경 70m, 높이 71m에 달하는데, 이 같은 철골 구조물이 바다에 장시간 잠겨 있을 경우 중금속 오염이 생길 수 있다"고 했다. 2025년 2월 온누리호도 구조물 인근의 수질 점검 등을 하려 했던 것으로 알려졌다.[12]

중국의 잠정조치수역(PMZ) 내 구조물과 해상 훈련은 서해 지배력을 키우기 위한 포석으로 해석돼 '서해공정'이라는 지적이 나오고 있다. 중국이 우리 측이 문제 삼기 어려운 군사훈련까지 감행하는 것은 일종의 '회색 지대 전략'이라는 평가다. 합참 관계자는 "잠정조치수역(PMZ)는 영해 밖 '공해'로서 양국이 훈련을 하는 것은 문제가 없다"고 했다. 우리 해군도 과거 잠정조치수역(PMZ) 일부 지역을 항행 금지 구역으로 설정하고 군사훈련을 한 사례가 있는 것으로 알려졌다. 중국의 잠정조치수역(PMZ) 내 군사 활동에 문제 제기를 하기는 쉽지 않다는 것이다. 다만 군 당국은 최근 중국의 잠정조치수역(PMZ) 내 활동을 고려해 중국군의 동향을 예의 주시하고 있다.[13] 이번 훈련은 중국이 서해 잠정조치수역(PMZ) 내 구조물·부표 설치를 계속 진행하는 가운데 최초로 이뤄졌다. 전문가들은 "중국이 '서해 내해(內海)화' 작업을 본격화하고, 동시에 미국을 상대로 해군력을 과시하려는 의도가 담겨 있는 것으로 보인다"고 했다.[14]

---

11) 노석조, 인공섬→군요새화→"우리 바다"… 中, 우기기 반복, 조선일보, 2025.4.21.

12) 노석조, 中, 서해에 만든 건 인공섬… 남중국해 점유 수법 판박이, 조선일보, 2025.4.21.

13) 양지호, 中, '구조물 알박기' 이어 서해서 실사격 훈련한다, 조선일보, 2025.5.24.

14) 양지호, 中, 서해에 항모 띄우고 전투기 출격시켰다, 조선일보, 2025.6.6.

4. 해양안보 침해 대응방안

중국은 남중국해와 동중국해에서도 처음엔 인공섬이 아니라고 했지만 나중엔 공항까지 건설하고 해양 주권을 주장, 주변국과 충돌을 빚고 있다. 언제든 군사시설로 바뀔 가능성을 배제할 수 없는 만큼 한시도 경계를 풀어선 안 된다.[15]

세종연구소 신범철 안보전략센터장은 “서해는 경제·군사·외교적으로 전략 요충지”라면서 “정부는 중국의 의심스러운 활동을 선제적으로 막고 남중국해와 같은 분쟁지가 되지 않도록 적극적으로 관리해 나가야 한다”고 했다. 정치권도 초당적인 대응을 주문하고 나섰다. 2025년 4월 20일 국민의힘은 “고정 구조물 설치는 중국의 명확한 해명이 필요하다. 중국의 국제 질서에 맞는 책임감 있는 대응을 촉구”하였으며, 더불어민주당도 “중국은 구조물 설치를 즉각 중단하고 우리 정부의 조사에 협조하기를 바란다”고 했다.[16]

2025년 4월 예비역 장성 1200여 명이 중국이 서해 잠정조치수역(PMZ)에 설치한 불법 구조물을 ‘한국 침탈을 위한 군사거점’으로 규정하고 즉각 철거를 촉구했다. 2025년 2월 한국 해양조사선이 구조물 점검을 위해 접근하자 흉기를 든 중국 측 인원이 고무보트를 타고 항로를 가로막아 양국 해경이 일촉즉발의 상황에 이른 사건을 놓고 “구조물이 양국의 해상 충돌을 예견하고 있는 중대한 사건”이라고 풀이했다. 이어 “그럼에도 중국은 2025년 4월 23일 한중해양협력대화에서도 종전의 입장을 반복하고, 이어도 해양과학기지를 언급하며 문제의 본질을 희석시키고 있다”고 비판했다. 이들은 중국 당국에 인공구조물의 즉각 철거를 강력히 요구하고 한중 양국정부가 해상충돌 방지를 위한 실효적 조치를 마련할 것을 거듭 촉구했다.[17]

남중국해처럼 영유권을 뺏기지 않으려면 중국 도발에 비례해 돌려줘야 한다. 중국이 국가간 합의를 무시한다면 우리도 상호주의 원칙에 따라 중국과 같은 크기의 시추선과 양어장 시설을 만들지 못할 이유가 없다. 정부는 관련 예산부터 확보하고, 예비타당성 조사를 면제해 비례적 대응에 속도를 내야 한다.[18] 이와 관련 “남북 세로 방향으로 중국 구조물과 세로로 나란히 우리도 지으면 된다. 비용을 고려 규모는 작게해도 문제가 없다. 신속히 세우자. 아니면 폐유조선이나 폐시추선을 옮겨 우리도 해양연구 또는 어류 생태공간 시설 설치한다고 하고 견제를 하자. 중국은 이미 버티기

15) 한국일보, 서해 구조물 알박기하면서 시진핑 방한 추진하나, 2025.4.22.

16) 노석조, 中, 서해에 만든 건 인공섬… 남중국해 점유 수법 판박이, 조선일보, 2025.4.21.

17) 조문정, 예비역 장성 1200여 명 "中 서해 구조물 韓 침탈 전진기지 … 즉각 철거하라", 뉴데일리, 2025.4.30.

18) 조선일보, 中 서해 알 박기, 같은 '인공섬' 신속 비례 대응 불가피, 2025.4.21.

로 한 모양이니 외교적 해결할 생각으로 시간 끌지 말자"는 의견도 있다. 추가적으로 상호주의 원칙에 의거 선거권과 의료보험, 부동산 구입자금 대출 등 제반 혜택도 중국과 한국에서 중국인과 한국인이 동일하게 재조정하여야 한다.

2025년 5월 24일 한국 외교부는 "중국이 잠정조치수역(PMZ)에서 항행금지구역을 설정해 항행의 자유를 과도하게 제한하는 것에 대한 우려를 외교채널을 통해 중국측에 전달했고, 이번 중국의 조치가 국제해양법에 부합하는지 여부 및 우리의 대응방안에 대해 국방부 등 관계부처와 긴밀한 협의하에 대응 중"이라며 "앞으로도 정부는 관계부처와의 공조 하에 우리의 합법적인 권익이 침해받지 않도록 적극대응해 나갈 예정"이라고 한다.[19)]

잠정조치수역(PMZ)는 영해가 아닌 공해인 만큼 군사훈련이 불가능하진 않다. 한국군 역시 중국의 군사훈련이나 함정 출현에 따라 맞대응 성격으로 잠정조치수역(PMZ)에 함정을 띄우는 등 견제에 나서고 있다. 하지만 중국이 잠정조치수역(PMZ)에 구조물을 설치하고 부표를 띄우는 움직임과 맞물려 이번 훈련도 가볍게 볼 사안은 아니라는 우려가 상당하다. 해군에 따르면 2025년 6월 6일 현재 서해 잠정조치수역(PMZ)과 주변부에 중국의 부표 13개가 띄워져 있다. 특히 동경 123~124도에 부표의 상당수가 자리한 점은 주목할 만하다. 중국은 인근 수역을 자국군의 해상작전구역(AO)으로 일방 선포하기도 했는데, 영유권 주장을 위한 포석을 부표와 훈련으로 가시화하고 있다. 전문가들은 특히 중국의 이 같은 서해 '내해화(內海化)' 작업이 유사시 대만해협 상황과 무관치 않다고 본다. 중국이 대만을 장악하려면 이 지역으로의 미 증원전력을 차단하면서 북해함대의 남하 루트를 확보해야 하기 때문이다.[20)]

5. 결론

2025년 4월 23일 한국 정부는 서울에서 한·중 간 '제3차 해양협력대화'를 열고 중국이 서해의 한·중 잠정조치수역(PMZ)에 무단으로 설치한 구조물과 관련, 해양 권익 침해를 좌시하지 않겠다는 입장을 전했다. 외교부 강영신 동북·중앙아국장과 중국 외교부 홍량(洪亮) 변계해양사 국장이 각기 수석대표로 참여했으며, 강영신 국장은 중국이 잠정조치수역(PMZ)에서 어업용 양식 시설이라며 2018년 이후 일련의 구조물을 설치한 데 대해 "한·중의 배타적 경제수역(EEZ)이 겹치고 경

19) 김인한. 외교부, 중국의 '서해 항행금지 선포'에 "문제 소지 있어 우려 전달", 머니투데이, 2025.5.24.

20) 이근평·이유정, 서해에 항모까지 띄운 중국…"미군 차단도 고려한 것", 중앙일보, 2025.6.7

계획정 협상이 여전히 진행 중인 잠정조치수역(PMZ)에선 일방적인 현상 변경을 초래할 수 있는 활동을 자제해야 한다"며 문제를 제기했다. 중국은 해당 구조물이 어업용이라는 기존의 주장을 되풀이한 것으로 보인다. 한·중 잠정조치수역(PMZ)에서의 어업 활동을 허용하는 한·중 어업협정의 규정을 이용, 구조물 설치를 일방적으로 진행하는 것으로 볼 여지가 있다. 외교부 장관도 "한·중 어업협정에 구조물에 대한 정확한 금지 규정이 있는 건 아니다"라고 하면서도 정부는 중국의 태도에 따라 한국도 잠정조치수역(PMZ) 내에 비슷한 양식시설을 설치하는 등 단계별 비례 대응을 고심하고 있다고 한다. 당초 해당 구조물이 고정식인지 명확지 않아 유엔 해양법협약에 따른 문제 제기는 어렵다는 쪽에 무게를 뒀던 정부 내 기류도 다소 달라지는 분위기다. 현재는 이동식 2개로 '선란 1호와 2호 및 고정식 시설 1개가 식별된 상황이다. 외교부 장관은 "비례적 대응 조치를 포함해서 실효적인 대안을 검토하겠다는 것이 정부의 입장이고, 국가안전보장회의(NSC)에서도 2022년부터 몇 차례에 걸쳐 토의를 진행했다"고 한다. 다만 "(비례적 조치의)경제적 효용성과 여러 가지를 검토해서 무엇이 가장 실효적인지 결정을 내리겠지만, 미리 예단하고 싶지는 않다"고 했다.[21)]

21) 정영교, 박현주, 중국 "서해구조물은 어업용" 되풀이…정부 '맞불 카드' 검토, 중앙일보, 2025.4.24.

한국 해양교육의 발전방향
– 한·중·일 해양교육 비교를 중심으로 –

허 영 주 | 남서울대학교 교양대학

I. 서론

한국은 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 지정학적 특징으로 인해, 해양 생태계가 우리 삶의 환경에 중대한 영향을 미치고 있다. 그러나 최근 기후위기로 인해 해양환경의 지속가능성이 위협받고 있는 상황에 대한 비판이 증가하면서, 지속가능한 지구의 생존과 발전을 위해 해양교육의 필요성이 강조되고 있다(장미정 외, 2018).

특히 한국의 해양교육은 큰 전환기를 맞이하고 있다. 2021년 2월부터 시행되고 있는 「해양교육 및 해양문화의 활성화에 관한 법률(약칭: 해양교육문화법)」(2020년 2월 제정)은 전 국민을 대상으로 해양교육을 해야 함을 강조하고 있으며, 해양수산부는 「제2차 해양환경교육 종합계획(2021-2025)」을 발표하면서 해양교육의 활성화를 강조하고 있다(김현주, 이두곤, 2023).

본 연구에서는 해양강국 건설을 국가 전략 목표로 삼고 전 국민의 해양의식 제고를 추구하고 있는 중국의 해양교육과 해양교육을 국가적 아젠다로 제시하며 해양입국(海洋立国)을 지향하는 일본의 해양교육을 한국의 해양교육과 비교함으로써, 한국 해양교육의 발전방향을 탐색하고자 한다.

II. 한·중·일 해양교육의 법적 근거와 목적

1. 해양교육의 법적 근거

한국은 해양교육의 본격적인 추진을 위해 2020년 2월 「해양교육 및 해양문화의 활성화에 관한

법률」(이하에서는 「해양교육문화법」)을 제정하였다.[1] 「해양교육문화법」의 제정은 해양강국이라는 목표를 달성하기 위해서는 무엇보다 국민의 해양의식 개선이 전제되어야 한다는 판단에 근거한 것이었다(권기영, 2024).

중국은 2012년 국가전략 목표를 '해양강국 건설'로 확정하고, 핵심 과제로 '전국민의 해양의식 제고'를 주문했다. 2016년에는 국가해양국·교육부·문화부·국가신문출판광전총국·국가문물국이 공동으로 「전국민 해양의식 선전교육과 문화건설 135규획(全民海洋意识宣传教育和文化建设"十三五"规划)」을 발표했다(권기영, 2024).

일본은 2007년 「해양기본법」을 제정하였는데, 동법 제3장 제28조는 미래 해양인재 육성을 국가의 정책과제로 제시하고 해양교육의 필요성을 강조하고 있다. '제4기 해양기본계획'(2023-2027년)은 세부시책으로 '해양입국을 위한 전문인재의 육성과 확보, 어린이와 청년에 대한 해양교육 추진, 해양에 관한 국민적 이해 증진'을 계획하였다(오세웅, 2025: 20).

2. 해양교육의 목적

한국은 해양교육을 국민의 '해양적 소양(Ocean Literacy)'을 제시하고[2], 그 의미를 '해양이 나에게 미치는 영향과 내가 해양에 미치는 영향을 이해하는 것'이라고 설명했다. 이것은 해양은 생태계 유지의 근간이고 해양과 인간은 서로 밀접하게 연관되어 있음을 강조한 것이다(권기영, 2024).

중국 해양연구원은 '국민해양의식'을 중국 국민이 갖춰야 할 해양과 관련된 다양한 분야의 특성·규율·가치·역할에 대한 인식이라고 설명하였다(권기영, 2024). 이것은 해양의식을 인간과 해양의 관계에 집중하여 정의한 것이다.

일본은 해양교육의 목적을 '해양과 인류의 공생'에 두고, 세부적으로는 바다와 친하고, 바다를 알고, 바다를 지키고, 바다를 이용하는 인재를 양성하는 것이라고 보았다(오세웅, 2025: 66).

---

1) 「해양교육문화법」제1조(목적) 이 법은 해양교육 및 해양문화의 활성화를 위하여 필요한 사항을 정함으로써 해양에 대한 국민의 인식개선 및 인재양성에 기여하고 해양문화를 창달하여 국가의 해양역량 강화와 사회발전 및 국민의 삶의 질 향상에 이바지함을 목적으로 한다(국가법령정보센터 www.law.go.kr).

2) 이것은 북미해양교육자연합(National Marine Educators Association, NMEA)이 2004년에 제시한 '해양적 소양' 개념을 수용한 것이다. 미국은 해양교육의 목적을 '해양적 소양을 갖춘 시민 육성'으로 설정하고 '해양적 소양'의 7가지 기본원리를 제시하고 있다. 이 해양적 소양의 원칙과 개념들은 미국뿐 아니라 호주, 캐나다, 벨기에, 포르투칼 등에 영향을 미쳐 각국이 도출한 해양적 소양의 근간이 되었다(Evy et al., 2012).

Ⅲ. 한·중·일 해양교육의 내용

1. 학교중심 해양교육

한국 초·중등학교의 해양교육은 전 교과에 걸쳐 분산되어 수록되어 있으며, 창의적 체험활동을 통해 실시되고 있다. 해양교육 시범학교는 해양수산부의 지원을 받아 교육부 주관하에 전국 단위로 매년 약 20개 학교가 선정, 운영되고 있다. 시범학교는 해양교육과정을 창의적으로 개발·적용하여 보고서와 자료집을 내고 있다(김종문, 윤성규, 2015). 전문계 고등학교를 중심으로 '해양 문화와 기술' 교과목을 선택으로 운영하고 있다.

중국 학교의 해양기초교육은 1990년대 후반부터 지속적으로 진행되었으며, 주로 청소년을 대상으로 '삼진(三进)'사업, 즉 '해양 교재 출판, 해양 교과과정 개설, 학교 중심의 해양기초교육 진행' 사업[3]으로 시행하였다(권기영, 2024).

일본의 해양교육은 '21세기 해양교육 그랜드 디자인'[4]을 작성하여 해양교육을 초·중·고등학교에서 사용할 학습지도요령(교육과정)에 포함했으며, 해양교육 실천 사례를 구축하여 제공하고 있다(오세웅, 2025: 66).

2. 사회중심 해양교육

한국의 사회중심 해양교육은 해양수산부를 중심으로 지방청 주관의 다양한 해양체험 프로그램을 운영하고 있으며, 해양교육 교재 11종을 발간한 바 있다. 또한, 해양박물관, 해양수족관, 과학전시관 등이 다양한 해양교육 프로그램을 개발하여 적용하고 있다(김종문, 윤성규, 2015).

중국의 사회중심 해양교육은 다양한 사회적 자원을 동원하여 청소년을 포함한 일반 대중들의 해양의식 확산을 목적으로 '해양의식교육기지(海洋意识教育基地)'(박물관, 해양관, 해양공원, 과학

3) 교재출판은 초등학생용 3권, 중학생용 1권, 고등학생용 1권으로 구성된 해양의식 교육 교재 「우리의 해양(我们的海洋)」이 출판되어 전국에 배포되었다. 교과과정 개설은 지역별로 차이가 있지만, 하이난성(海南省)은 성(省) 내의 모든 학교, 초등학교 2,500개, 중고등학교 490개, 대학교 18개에 해양의식 교육과정을 개설하였고, 칭다오시(青島市)는 '칭다오시 중소학 해양교육특색학교(青島市中小學海洋教育特色學校)'를 100개 선정하여 해양의식 교육과정을 운영하였다. 학교 중심의 해양기초교육 진행은 예를들어 하이난성은 해양교육 내용을 '중학교 학업평가시험(初中学业水平考试)'에 포함시킴으로써 해양교육을 강조하였다(권기영, 2024).

4) 초중고의 「그랜드디자인」은 학교교육의 개별적 단계에 대응하는 형태로 해양교육의 커리큐럼과 단원계획 및 수업계획안을 제시했다. 교육의 효율성을 극대화하기 위해 12개 분야(생활·건강·안전, 관광·레저 스포츠, 문화·예술, 역사·민속, 지구·해양, 물질, 지구·해양, 환경, 순환, 경제·산업, 관리, 국제)로 세분화하여 해양에 관한 교육내용을 정리하고 있다(오세웅, 2025: 66).

기술관, 문화관 등)을 활용하여 해양강좌, 전시회, 경연대회, 캠프 등 다양한 형태의 활동을 제공하고 있다(권기영, 2024).

일본의 사회중심 해양교육은 청소년뿐 아니라 일반 대중의 참여를 유도하는 방향으로 진행되고 있다. 일본재단이 주최하는 '바다와 일본 프로젝트'는 어린이부터 어른까지 세대를 초월하여 해양 보존의 가치를 중요하게 생각하는 국민적 정서를 육성하는 대중 인식 캠페인의 대표적 사례라고 할 수 있다(오세웅, 2025: 67).

IV. 한·중·일 해양교육의 평가 및 지원

1. 해양교육의 평가

한국은 한국해양개발원에서 매년 〈해양수산 국민인식도 조사〉를 시행하고 있지만, 이것은 대체로 해양수산에 관한 국민적 관심사 혹은 정책요구 사항을 파악하기 위한 것으로 국민해양의식의 수준과 정도, 문제점 등을 파악하고 이를 개선하기 위한 자료로 활용하기는 어렵다(권기영, 2024).

중국은 국가의 해양전략은 국민의 해양에 대한 인식에 뿌리를 내려야 한다고 강조하면서 전 국민의 해양의식 수준을 과학적으로 평가하여 변화 추이를 파악하는 '국민해양의식 평가체계 구축'을 핵심과제로 제시했다. 그리고 '국민해양의식 발전지수'[5]를 개발하여 2017년부터 2년 주기로 조사하고 결과를 발표하고 있다(권기영, 2024).

일본은 국민을 대상으로 한 의견 공모30)를 실시하여 다양한 의견을 「해양기본계획」에 포함시키며, 「제4기 해양기본계획」에서 KPI(Key Performance Indicators)[6]를 도입하였는데, 이것은 최초에 설정한 목표치의 달성 및 실패 등을 분석하여 다음 해양기본계획 수립에 환류하는 것이다(오세웅, 2025: 20).

5) 중국 해양연구원이 개발한 '국민해양의식 평가지표체계'는 1급 지표 4개, 그 아래에 2급 지표 20개, 그리고 3급 지표 47개로 구성되어 있다(권기영, 2024).

6) KPI: 중요업적 평가 지표 또는 중요 달성도 지표로 불리며, 조직의 목표를 달성하기 위한 중요한 업적평가 지표를 의미한다.

2. 해양교육에 대한 지원

한국의 해양교육의 주무부처는 해양수산부이며, 해양수산부는 2017년에는 국가차원의 해양교육을 실시하기 위해서 '해양교육 5개년 종합 로드맵'을 발표하고 2021년 '제1차 해양교육 및 해양문화 활성화 기본계획'(2021-2025)을 수립했으며, 지자체 절반 이상이 해양교육과 해양문화 활성화를 위한 조례를 제정하였다(오세웅, 2025: 68).

중국은 자연자원부(국가해양국)가 중심적 역할을 수행하면서, 교육부, 중국과학기술협회, 문화 및 미디어 관련 부처 등과 협력체계를 구축하였다. 즉, '중앙으로부터 지방정부에 이르기까지'가 관철됨으로써 〈135규획〉의 실행 가능성을 높였고,[7] 각 지역의 초·중·고등학교에서 해양기초교육이 제대로 실행될 수 있는 여건을 마련했다(권기영, 2024).

일본은 정부와 사사카와 평화재단의 해양정책연구소(OPRI), 일본재단 간의 파트너십이 해양교육을 이끌고 있다. 사사카와 평화재단의 해양정책연구소는 해양자원의 지속가능한 사용을 위한 연구를 담당하고, 사사카와 평화재단과 일본재단 같은 민관 파트너십은 연구, 교육 이니셔티브 및 대중 참여에 자본을 투입하여 일본 해양교육 프로그램의 범위와 영향력 확대에 주력했다. 2020년부터는 해양교육정보플랫폼 구축하여 해양교육 관련 정보를 통합하여 관리·공유하고 있다(최성애, 이슬기, 이승진, 2016).

V. 결론

본 연구는 중국의 해양교육과 일본의 해양교육을 한국의 해양교육과 비교함으로써, 한국의 해양교육의 발전방향을 탐색하였다. 연구의 결과를 토대로 한국 해양교육의 발전방향을 다음과 같이 제언하고자 한다.

첫째, 일본은 2007년 법제도를 완비하고 기본계획에 의거 학교 교육에서의 해양교육의 확산 및 보급에 집중적 노력을 하고 있다. 중국은 2012년 해양교육을 실시하기 시작했으나, 국가주도로 해양교육을 빠르게 확산시키고 있다. 한국은 비록 늦었지만, 2020년 「해양교육문화법」과 「제1차 해양기본계획」을 통해 해양교육의 본격적인 추진을 시작하였다. 비록 시기의 차이는 있으나, 3개국은 모두 법적 근거를 마련하고 있고 기본계획을 수립하여 해양교육의 근거를 마련하고 있다. 또한

7) 중국 정부는 지난 20년 동안 전국적으로 해양의식교육에 많은 노력과 자원을 투입했으며, 그 성과도 적지 않다. 2023년 전국에 70개 해양의식교육기지를 지정·운영하고 있고, 2008년부터 시작된 '전국 대·중학생 해양지식경연대회(全国大中学生海洋知识竞赛)'는 2018년까지 약 100여만 명이 참가하는 대표적인 해양활동으로 자리매김했다(권기영, 2024).

해양교육의 목표를 살펴보면, 한국은 '해양적 소양의 함양', 중국은 '해양의식 제고', 일본은 '해양과 인류의 공생'으로 용어에 있어 차이가 있으나, 모두 해양과 인류의 상호관계성을 이해하는 것에 두고 있음을 알 수 있었다.

둘째, 3개국은 모두 학교교육과 사회교육의 투 트랙으로 해양교육을 진행하고 있음을 알 수 있었다. 학교에서 효과적이고 체계적인 해양교육을 실시하기 위해 교육과정 속에 해양교육을 포함시키고 있었다. 또한 3개국 모두 박물관과 수족관 등을 중심으로 다양한 사회중심의 해양교육을 실시하고 있었다. 다만, 일본이 청소년뿐 아니라 성인 대상의 해양교육 프로그램을 운영하고 있는 것은 참고할 만한 점이다. 또한, 3개국 모두 학교교육과 사회교육 간의 협조 관계 구축에는 신경을 쓰지 못하고 있음을 알 수 있었다. 학교기반 해양교육과 사회기반 해양교육은 긴밀한 연계 하에서 이루어져야 교육 효과를 극대화 할 수 있기 때문이다.

셋째, 중국은 표준화된 해양의식지수를 개발하여 전국민의 해양의식 변화추이를 파악하고 있고, 일본은 해양교육의 목표달성수준을 파악하여 환류하고 있는 반면, 한국은 국민의 해양수산에 대한 관심수준을 파악하는 데 머물고 있다. 모든 정책이나 교육은 그 효과가 검증되어야 하므로, 한국도 해양교육의 효과를 판단하여 환류하는 선순환형 구조를 구축할 필요가 있다. 또한, 중국은 해양교육을 위한 전국단위의 조직망이 잘 갖추어져 있고, 일본은 2020년부터 해양교육정보플랫폼 구축하여 해양교육 관련 정보를 통합적으로 관리·공유하고 있다. 한국도 해양수산부와 교육부 간의 긴밀한 협력 관계 하에서 지역별 해양환경교육센터를 내실있게 운영하고, 해양교육 관련 사례를 충분히 조사하여 해양교육정보플랫폼을 구축할 필요가 있다.

참고문헌

권기영(2024). 중국의 국민해양의식 담론과 해양의식교육 추진 방향. 중국문화연구, 63, 153-174.

김종문, 윤성규(2015). 한국해양교육의 정체성과 방향성 탐색. 과학교육연구지, 30(1), 80-87.

김현주, 이두곤(2023). 기후위기 시대의 해양환경교육의 필요성 및 방향. 한국환경교육학회 발표논문집, 2023. 6. 한국환경교육학회.

오세웅(2025). 일본 해양교육의 특징과 시사점 연구, 석사학위논문, 국립한국해양대학교 대학원.

장미정, 임수정, 정철, 홍선욱, 이종명(2018). 해양환경소양과 핵심역량에 기초한 초·중학교 해양환경교육 교재 개발. 환경교육, 31(2), 153-166.

최성애, 이슬기, 이승진(2016). 한중일 해양교육 현황과 시사점: 학교 해양교육을 중심으로. 한국해양수산개발원.

Evy, C., Fiona, C., & Geraldine, F.(2012). The European marine science educators association (EMSEA): Towards a more ocean literate Europe. Current, 28(2), 43-46.