

해방 이전 제주항로의 변천사 연구

황 경 수 *

〈차 례〉

- I. 서론
- II. 생활교통항로의 변천
- III. 물류항로의 변천
- IV. 유배항로의 변천
- V. 맺음말

I. 서론

본 글의 목적은 해방이전이라는 시간적 범위내에서 제주를 중심으로하는 반도와의 항로를 사적으로 정리하고자 하는 것에 있다.

여기에는 제주도 관련의 역사적 접근을 통한 연구들이 많다. 제주는 섬이어서 연구의 공간적 범위가 구분이 명확하다는 점, 역사적으로 독립된 형태의 정체에서 반도에 복속되는 변화가 있었다는 점, 그리고 여느 반도의 타지방과는 다른 처우를 받아 왔다는 점 등이 제주의 역사를 다양하고 심층적으로 연구하도록 하는 동기가 되었다고 사료된다.

교통분야에 있어서도 선학들의 연구는 많다. 제주인들이 표류시 자연적으로 겪게 된 항로, 유배시 이용했던 항로, 진상시 이용했던 항로 등에 대한 연구가 있다. 그러나 이러한 항로를 유형화하고 시대순으로 정리한 연구는 그리 많지 않은 실정이다.

본 연구의 의의는 여러 서적을 통하여 자료를 수집하고 기존의 연구와는 차별적으로 생활교통항로, 물류항로, 유배항로로 유형화하여 탐라국 시대부터 해방이

* 제주대학교 행정학과 강사

전까지의 항로를 정리하였다는 것에 있다.

글의 맺는 부분에서는 제주항로가 제주의 육상교통에 미친 영향을, 그리고 제주의 육상교통이 제주항로에 미친 영향을 분석하여 관계를 정리하는 것으로 할애했다.

II. 생활교통항로의 변천

제주와 반도와의 해역항로는 고려시대 이전에는 하나의 국가로서 교역이 중심을 이루었다고 할 수 있다. 고려시대 이후에는 진상, 유배, 군사이동 등의 내용이 있었다. 구한말 시대에 이르러 국제간 항로가 일반화되기 시작했고, 생활교통이 중심을 이루게 되었다. 최근에는 해역항로를 생활교통, 물류교통, 유배항로 등으로 나누는 것은 무의미할 정도로 생활교통 중심의 노선이 일반화되어 있다.

본 항에서는 제주와 반도, 외국과의 항로를 생활교통, 무역항로, 유배항로 등으로 나누어 살펴보도록 하겠다.

1. 고려시대

1) 1300년대 말엽의 제주 항로

제주문화방송에서 편역하여 발간한 『속담라륙』의 고려사·고려사절요 편 끝부분에 보면 제주로 가는 경로가 나와있다.”

“무릇 탐라로 가는 자는 나주를 출발하면 무안의 대굴포, 영암의 화무지 와도, 해남의 어란진을 지나 무릇 7주야만에 추자도에 이른다. 해남에서 출발하면 삼촌포와 거요량 삼내도를 지난다. 탐진을 출발하면 군영포와 고자황이·노솔도·삼내도를 지나 모두 3주야로 추자도에 이른다. 위 세 곳의 배는 모두 이 섬을 경유하여, 사서도·대소화탈도를 지나 애월포나 조천포에 이른다. 대개 화탈도(관탈섬) 사이는 두 물줄기가 교류하여 파도가 흉흉하니, 모든 내 왕자가 이를 어렵게 여긴다.”라고 표현하고 있다.

1300년대는 나주를 출발할 경우 추자도까지 7일이 걸리고, 해남에서 출발하거나

1) 제주문화방송, 『속담라륙』, 1994 내용 중 고려사·고려사절요에 정리되어 있다. 그리고 성종 12년[1481년]에 완성된 『동국여지승람』에도 그대로 수록되어 있다.

탐진에서 출발하면 추자도까지 3일이 걸렸다는 것을 알 수 있다.

2. 조선시대

1) 1600년대 뱃길

고려 때의 제주·한반도간 해로에서 조선조에 이르면 영암의 이진포(梨津浦)가 추가되었다. 즉 1601년[선조 34년] 7월 제주어사로 파견되었던 김상헌의 『남사록』에는,

“강진·해남 두 현은 모두 바다에 있는데, 무릇 제주를 왕래하는 공행(公行)은 반드시 여기에 와서 배를 탄다. 해남은 관두량(·頭梁)이고 강진은 백도도(白道島)인데, 영암의 이진포가 또 강진과 서로 붙어 있기 때문에 바람을 기다리는 사람은 다 세 곳에 모이고, 매년 강진·해남 양읍에서 도회(都會)하여 관섭(管攝)·호송하는 일을 운정(輪定)한다.”

라고 하였다.²⁾ 그런데 여기서 공행이라고 하는 것은 출장 관리의 행차를 말하는 것이며, 따라서 관항적(官港的)인 성격을 띄었던 것이라고 할 수 있다. 그 입도 경로를 보면, 해남 관두량-모로도-진도-독거도-초도-죽도-어란-어울-응거-마삭-장고-광아-추자-애월로 되어 있다.

당시 제주도로 떠나기 위해 후풍하던(候風, 바람을 기다리며 머물던) 곳으로는 해남의 관두량포·고어란량·입암포, 영암의 해월루 등이 있으며, 중간 기항지로는 소안도·보길도·추자도·광아도 등이 이용되었다. 특히 중간 기항지의 경우는 제주를 향해 출범한 배가 남해군도의 도서간을 지그재그 항해하다가 도중에서 바람의 강약이나 조류의 영향 등으로 부득이 중간 도서간에 머물러야 했던 곳이다. 숙종조의 유배인 송시열이나 영조조의 유배인 임관주가 전후하여 보길도에서 후풍했던 사실은 대표적인 예라 할 것이다.

출륙하는 경우도 『남사록』의 기록을 보면,

제주문화방송, 『속담라목』, 1994 내용 중 고려사·고려사절요에 정리되어 있다. 그리고 성종 12년[1481년]에 완성된 『동국여지승람』에도 그대로 수록되어 있다.

2) 김상헌의 『남사록』(1601년)과 김정호의 『대동지지』를 통한 조선시대 뱃길(고창석, “제주·강진관계사,” 제주신문사, 「고대 제주해로 태우탐사 종합보고서」, 1986, pp.53~54).

“본 도는 바로 남해 중에 있어서 왕래하는 배가 북풍을 만나면 들어오고 동풍을 만나면 나가며, ... 육지로 나가는 모든 배가 조천관과 별도포(화북포)에서 바람을 기다린다. 혹은 말하기를 옛적에는 바람을 기다림에 일정한 곳이 없어서 동은 별도포·어등포(행원)·조천관에서 동풍을 만나 육지로 향하여 백도(강진)·관두(해남)·진도 등지에 대며, 서는 도근천·애월포에서 서풍을 만나 육지로 향하여 어란포(영암)·관두·진도·초도 등지에 대었다.”

라고 하였다. 즉 별도포·조천관·어등포·도근천·애월포 등은 모두가 고대로부터 제주의 관문이었던 것이며 이외에도 명월포·대포·서귀포 등이 조공로로 이용되었다.

김정호의 『대동지지』에는 제주로라 하여 다음과 같이 기록하고 있다.

“이현진에서 출발하면 소안도까지는 1백 20리나 된다. 수로로써 도서간을 위이(逶迤)하며 항해하여 가면 제주 조천관과 화북소 사이에 도착하는데, 소안도로부터 제주와의 거리는 육로에 비하면 1백 60-70리나 된다. 풍만(風慢)이면 4-5시간, 풍편(風便)이면 3-4시간에 도착할 수 있다.

옛날에 제주로 들어가는 자는 출발하는 곳이 비록 다르지만, 모두 추자도에 들어가서 바람을 기다렸다가 대해(大海)를 건넜다고 하는데, 지금은 소안도에 들어가서 바람을 기다리는 것이 왕로(往路)라고 한다. 또 추자도에서는 다시 바람을 기다리기가 어렵다고도 한다. 그러나 소안도에서 제주로 향하는 해로는 아주 멀어서 중간에서 바람을 잃고 치패(致敗)하기가 쉽다. 추자도는 제주와의 거리가 3백 여리에 불과하므로 추자도를 정로(正路)로 삼는 것이 마땅하다. 그러므로 『지지(地志)』나 『여사(麗史)』에는 제주 해로의 중개지를 모두 추자도라고 했는데 지금 사람들은 옛 사람들의 처지와는 다르다.”

여기서 하나 덧붙여 수 있는 것은 조선 초까지만 해도 제주·한반도간 중간 기항지로서 추자도가 많이 이용되었으나, 중기 이후부터는 소안도가 추자도 대신에 많이 이용되고 있다는 사실이다. 시간을 절약한다는 것이 주된 이유라 하겠으나 그것은 순풍을 만났을 때에 한한 것이다. 이 소안도가 제주·한반도간 중간 기항지로서 크게 활용된 것은 조선조 말에 이르러서였다.

더욱이 김정호는 전계서에서 소안도를 중간 기항지로 삼았을 경우의 상황을 다음과 같이 적고 있다.

“... 소안도 ...제주로 들어가는 자는 해남·강진·영암에서 출발하면 모두 이 섬에서 바람을 기다렸다가 대양을 건넌다. 이 섬에서 제주로 향하는데, 동서북풍을 만나면 좋고, 동풍을 만나도 가능하다. 만약 정남·정서풍을 만나면 배를 띄울 수 없다. 제주에서 이 섬으로 향하는데, 동남풍이면 기뻐하고, 동풍이 조금 불고 서풍이 불면 더욱 기쁘다. 만일 정남풍이면 파도가 심하여 배 띄우기를 꺼려하며, (정)서풍이면 배를 띄울 수 없다...”

2) 1895년 구한말 시대 기선의 항로

1895년 6월 16일자 관보에는 일본 우선회사 준하호의 각 항구간 항해 정기표가 있다.³⁾

관보를 중심으로 보면 기선이 인천을 출발하여 군산, 목포, 제주를 경유해서 다시 인천으로 가는 것이 아니고 좌수영과 부산에 도착했다. 그리고 다시 부산에서 제주를 거쳐 인천으로 향하는 항로를 운행했다. 그 노선과 일정표는 다음과 같다.

인천발 → 군산 → 목포 → 제주 → 좌수영 → 부산착
6월 25일 6월 26일 6월 27일 6월 28일 6월 29일 7월 1일
7월 17일 7월 18일 7월 19일 7월 20일 7월 21일 7월 22일
8월 8일 8월 9일 8월 10일 8월 11일 8월 12일 8월 13일

부산발 → 좌수영 → 제주 → 목포 → 군산 → 인천착
7월 2일 7월 3일 7월 4일 7월 5일 7월 7일 7월 8일
7월 23일 7월 24일 7월 25일 7월 26일 7월 28일 7월 29일
8월 14일 8월 15일 8월 16일 8월 17일 8월 19일 8월 20일

3. 일제시대

1) 1911년 부산·제주·목포 간 노선

조선총독부에서는 1911년 1월 20일 부산·제주·목포간 발착 시간을 인가했다. 기항지는 장승포·구마산·마산·통영·육지도·삼천포·여수·나로도·거문도·

3) 제주문화방송, 『속담라목』, 1994 내용 중 구한말 관보.

조천·산지·추자도였다. 선박은 부산기선주식회사의 宗信丸, 慶榮丸이다.⁴⁾

부산발 → 마산 → 통영 → 여수 → 거문도 → 조천 → 산지 → 추자도 → 목포착
12/25오후 → 25일 오후 → 26일 오전 → 26일 오후 → 27일 오전 → 27일 오전 →
27일 오후 → 27일 오후 → 28일 오전
12/31오후 → 1일 오전 → 2일 오전 → 2일 오후 → 3일 오전 → 3일 오전 →
3일 오후 → 3일 오후 → 4일 오전

목포발 → 추자도 → 산지 → 조천 → 거문도 → 여수 → 통영 → 마산 → 부산착
12/28오후 → 29일 오전 → 29일 오후 → 29일 오후 → 30일 오전 → 30일 오후 →
31일 오전 → 31일 오후 → 31일 오후
1/4오후 → 5일 오전 → 5일 오전 → 5일 오후 → 6일 오전 → 6일 오후 → 7일
오전 → 7일 오후 → 7일 오후

2) 1913년 목포노선과 제주도내에서의 항로

목포를 출발하여 제주도에 들어오는 선박의 출발지부터 제주도 동회선의 기항지를 살펴보면 소안도·산지·조천·김녕·성산포·표선 등이다. 사용선박은 光陽丸이었다.⁵⁾ 이는 조선총독부의 명령항로였다. 그 7월의 항로일정을 보면 다음과 같다.

목포발 서귀포착 서귀포발 목포착

7월 3일 오후 7월 4일 오후 7월 5일 오전 7월 6일 오전
7월 9일 오후 7월 10일 오후 7월 11일 오전 7월 12일 오전
7월 21일 오후 7월 22일 오후 7월 23일 오전 7월 24일 오전
7월 27일 오후 7월 28일 오후 7월 29일 오전 7월 30일 오전

목포 제주도 서회선(기항지 : 조도·추자도·산지·한림·모슬포, 사용선박 新在丸)

목포발 서귀포착 서귀포발 목포착
7월 1일 오후 7월 2일 오후 7월 3일 오전 7월 4일 오전
7월 7일 오후 7월 8일 오후 7월 9일 오전 7월 10일 오전
7월 13일 오후 7월 14일 오후 7월 15일 오전 7월 16일 오전
7월 19일 오후 7월 20일 오후 7월 21일 오전 7월 22일 오전
7월 25일 오후 7월 26일 오후 7월 27일 오전 7월 28일 오전

4) 朝鮮總督府官報 中『濟州錄』1911년 1월 20일.

5) 朝鮮總督府官報 中『濟州錄』1913년 6월 25일.

목포에서 들어오는 배는 목적지가 서귀포라고 하더라도 바로 서귀포로 가는 것이 아니라 산지포, 한림, 모슬포 등을 경유하여 서귀항에 도착했음을 알 수 있다.

3) 1918년 부산항로

1918년 당시 부산 제주도선의 항로 기항지는 장승포·여수·거문도·성산포·조천·산지·한림·협재·모슬포·서귀포·표선 이었다. 선박은 昌平丸이다.⁶⁾ 그 일정표를 보면 다음과 같다. 근 1년간의 잠정적인 일정을 발표한 것이다.

	(4,5월중)	(6,7월중)	(8월 중)	(9월-2월중)	(3월 중)
부산발(오후)	5,11,17,23,29	4,10,16,22,28	3,9,15,21,27	2,8,16,26,29	4,10,15,21,27
모슬포	7,13,19,25,31,5/1	6,12,18,24,30	5,11,17,23,29	4,10,16,22,28	6,12,17,23,29
부산착(오후)	9,15,21,27,5/2,3	8,14,20,26,7/1,2	7,13,19,25,31	6,12,18,24,30,2	8,14,19,25,31

Ⅲ. 물류항로의 변천

1. 삼국시대 이전

1) 삼한시대의 교역

삼양동 유적이 형성된 시기의 한반도 남부는 마한(馬韓) 54국·진한(辰韓) 12개국·변한(弁韓) 12개국으로 알려진 역사상 삼한시대이며, 제주도에서는 탐라형성기에서 약간 앞선 단계로서 문헌에 보이는 주호(州胡)의 시기로 볼 수 있다. 이 시기의 최대 특징 가운데 하나는 주변지역과의 교류가 활발하게 전개되었다는 점이다.⁷⁾

서력기원(西曆紀元)을 전후한 시기가 되면 제주도에는 상당수의 한반도 남해안 지역 뿐 아니라 중국과 일본 등 국제적인 문물들이 유입되고 있음을 알 수 있는데, 이것은 이 시기에 제주가 중국과 한국, 그리고 왜를 연결하는 소위 동방교역로(東方交易路)를 통한 국제무역(國際貿易)의 축(軸)으로 편입되었음을 의미한다.

6) 朝鮮總督府官報 中『濟州錄』1918년 4월 22일.

7) 국립제주박물관, 『제주의 역사와 문화』, 2001, p.71.

당시의 이러한 내용을 알 수 있는 기록으로는 삼국지 위지동이전(魏志東夷傳)이 있다. 삼국지 권 30에는 제주도에 관한 것으로 보여지는 기록이 있다. 「州戶는 마한의 서쪽에 있는 큰 섬으로 ... (중략) ... 배를 타고 왕래하면서 韓中과 교역을 한다 ...」라는 내용이다.

이 당시의 구체적인 항로를 파악하기는 어렵지만 제주도가 반도는 물론 중국 등과의 교역이 많았음을 알 수 있다.

2. 통일신라시대

1) 대일 교역 항로

통일신라시대 교역항로 중 제주도와 관련된 항로에 대해서 이창익 교수는 추측 항로로 완도 청해진 - 제주도 - 대재부(大宰府) 항로를 제시하고 있다.⁸⁾ 구체적으로는 완도에서 출발하여 직접 남행하여 100킬로미터 정도의 제주 해협을 건너 제주도에 이르고, 제주도에서 방향을 바꾸어 동쪽으로 200여 킬로미터를 항행하여 오도(五島), 열도(列島) 혹은 평호도(平戶島)에 이른 후에 다시 대재부까지 항행한다.

이 항로는 통일신라 남해연안 - 北九州 - 大宰府 항로나 신라남해 연안 - 松浦 - 大宰府 항로보다 거리가 더 짧다. 제주도로부터 오도열도까지의 항로는 대마난류를 충분히 이용할 수 있으므로 항해속도가 빠를 수 있다. 그러나 이 항로는 항해 중에 각각 직선 항행을 100km와 200km를 항해해야 한다. 이 항로의 가장 중요한 점은 통일 신라와 일본 사이를 잇는데 제주도(대마도가 아닌)를 매개로 한다는 점이다. 완도와 제주도는 바다를 사이에 두고 서로 바라보고 있는데, 수(隋)나라 시대에 배세청(裴世清)사절단이 일본국을 방문할 때에, “度百濟. 行至竹島. 南望耽羅國”이라고 하였으므로, 이미 수나라 시대에 이 항로를 이용할 수 있었다면 제주도를 대일 교역의 디딤돌로 삼았을 가능성은 확실하다 할 것이다.

3. 탐라시대

해상을 통한 탐라인들의 교역이 이른 시기부터 시작되었다는 사실은 문헌의 기록뿐만 아니라 제주 산지항(山地港)과 북제주군 금성리유적(錦城里遺蹟)에서 출

8) 이창익, 「『탐라순력도』 고선의 선박사적 의의」, 『탐라순력도연구논집』, 제주시·탐라순력도연구회, 2000, p.167.

도된 화천(貨泉)을 비롯한 유물들을 통해서 확인할 수 있는데, 이들 유물은 육지로부터의 문화전파를 반영하고 있다. 이들 유물이 제주도까지 이동되어온 경로는 이미 기원전후의 시기에 시작된 동방교역로(東方交易路)를 이용한 결과로서 중국에서 우리 나라 서해안을 거쳐 남쪽으로 이동하여 제주도에 닿는 방법이었다. 이러한 이동방법은 항해술이 발달하지 못한데서 기인하는데 당시의 항해 방법은 섬과 육지 등 눈에 보이는 대상물을 표지(표지)로 하여 이동하는 이른바 「地文航法」이었다. 원양항해는 7세기 중엽 이후 천문항법(天文航法)기술이 가능한 이후에 이루어졌다. 이에 따라 6세기 이전까지 탐라의 교류는 주로 한반도 지역을 중심으로 행하여졌다.⁹⁾

문헌기록을 통해 볼 때 탐라의 대외교류는 조공관계(朝貢關係)를 통해 이루어졌음을 알 수 있다. 『삼국사기(三國史記)』에 의하면 백제 476년 [문주왕 2년]에 탐라에서 백제에 조공을 바쳤으며, 이것은 백제 멸망 때까지 지속되었다. 이에 반해 가야와 신라지역과의 교류는 발견되지 않고 있다. 또 백제 멸망 후 탐라는 661년부터 688년까지 일본과 교류한 기록이 남아있다. 신라와의 관계는 역시 백제 멸망 후인 662년 [문무왕 2년] 2월부터 시작되었으며 8세기 이후에는 신라와 조공관계(朝貢關係)로 들어가 이를 통해 교류가 이루어졌다. 고려시대에 들어서는 개성(開城)과의 교류가 지속되었는데, 『고려사(高麗史)』에 의하면 1034년[덕종 3년] 11월 팔관회(八關會)때 탐라에서 토산물 진상한 기록이 있고, 이후 계속하여 팔관회에 참석하여 문물을 교류한 사실을 확인할 수 있다. 조공의 주체는 국주(國主) 이외에 왕자(王子)도 참여하고 있다. 이후 고려 예종 12세기 중엽에 현령(縣令)이 파견되어 직접적인 중앙의 통치에 들어가면서 중앙정부에서 직접 공물을 수납하는 형태로 변하였다.

4. 고려시대

1) 고려시대의 진상내용

고려사와 고려사절요에 따르면 고려시대의 진상내용이 언급되어 있다. 진상했다는 것이 중요한 것은 아니고, 그 내용 중에 본 제주교통사연구에 참고할 내용을 찾고자 하는 것이다. 고려사와 고려사절요에 보면 925년[태조 8년]에 탐라에서 토

9) 국립제주박물관, 앞의 책, p.97.

산물을 바쳤다는 기록으로부터 시작하여 진상내용이 언급되고 있다.¹⁰⁾

특이한 것은 1012년[현종 3년] 8월에는 탐라에서 큰 배 2척을 진상한 것으로 되어 있다. 배를 지어서 진상한 내용이 처음 언급되는 것이다. 이러한 배와 나무에 관한 내용은 1058년[문종 12년] 8월에 왕이 탐라와 영암에서 목재를 베어 큰배를 만들고 송나라와 통상을 하고자 하였다는 기록이 있고, 같은 달의 기록 중에는 작년 가을에 목재를 베어 바다를 건너 불사를 새로 짓게 하는 것 때문에 많은 탐라인들이 많이 지쳤다는 내용이 있다. 이처럼 당시는 제주도에 나무가 많았고, 배 건조 기술이 발달되어 있었음을 알 수 있다.

5. 조선시대

1) 제주를 거점으로 한 항로

제주도를 거점으로 한 항로는 출발 항구와 도착 항구를 이어주는 단선의 항로가 아니라 다양한 항로의 중간에 있는 경유항로로서의 역할이 컸다. 동아시아의 핵심에서 작지만 매우 효용성 있는 해양센터의 역할을 하는 것이 바로 제주도이다. 254만㎢의 넓이는 고대의 해양 소국가로서는 충분한 크기이다. 또 육지와 너무 가깝지도 않고, 바다 한가운데 있어 상대적으로 독립성을 유지할 수가 있었다. 또한 항해 조건도 매우 좋았다. 해발 1995m의 한라산은 시인거리가 약 100km나 된다. 주변 해역을 항해하는 선박들에게 자기 위치를 측정하고, 항로를 결정하는데 매우 이상적인 등대 역할을 한다. 지리적으로 보아도 북으로는 한반도 남부, 남으로는 오키나와의 여러 섬들, 서로는 중국의 산둥성, 강소성, 절강성 등과 마주하고 있다. 그리고 동으로는 쓰시마 및 고토열도, 일본열도와 해양으로 연결되고 있다. 육지들로 둘러싸인 바다 한가운데 있는 유일한 섬으로서 중간 정거장 역할을 할 만한 곳이다. 이러한 조건은 바다 한가운데서 태풍, 폭풍 등을 만나 피해야 할 경우, 피항지로서 가장 적합한 곳이기도 했다. 현재 제주도 남서쪽에 위치한 안덕면 창천리에 있는 당포항은 지금도 중국 등의 어선들이 피항하는 곳이다. 뿐만 아니라 장기적으로 원양 항해를 할 때에는 물과 식량 등 보급품을 얻는 장소로도 중요했다.¹¹⁾

해류와 계절풍을 합리적으로 이용할 경우나 특별한 계절에는 제주도 가까이 항

10) 제주문화방송, 『속탐라록 : 고려사와 고려사절요』, 제주문화방송, 1994.

11) 윤명철, 『바닷길은 문화의 고속도로였다』, 사계절, 2000, pp.376~384.

해할 수밖에 없다. 동남아시아, 오키나와, 중국의 절강 등지에서 제주도나 한반도 남부까지 항해할 수 있다. 때로는 동력 없이도 자신의 의지와 상관없이 표류해 오는 경우도 있다. 나아가 제주도를 거쳐 사방으로 항해할 수도 있다.

이러한 해양 환경과 역사적인 상황을 고려할 때 제주도를 거점으로 하는 항로는 매우 다양할 수밖에 없었다. 제주거점 항로는 다음과 같다.

① 환황해 연근해 항로

동아지중해에서는 이미 선사시대부터 해양 활동이 활발하게 이루어졌다. 특히 기원을 전후한 시기에 이르면 환황해 전체를 하나의 원으로 연결하는 권이 형성된다. 산동반도 묘도 군도, 요동반도 남단, 서한만, 대동강 하구, 경기만, 한반도 서남해안, 한반도 남동해안, 쓰시만 일본열도로 이어지는 황해의 동안, 즉 서해의 연근해를 항해하는 항로이다. 고조선의 준왕이 남천한 이후 조선이 한(漢)과 삼한 지역사이의 통교를 방해했다고 한 사실은 이미 그 전부터 황해 연한 항로, 또는 근해 항로를 통해서 인문(人文)의 이동이 활발했음을 알려준다. 그 후에는 물론 고구려, 낙랑, 대방 등이 이 항로를 이용했다. 경기만을 떠난 항로는 대방, 백제, 신라가 차례대로 활용했다. 「수서」에는 일본을 오고 갈 때 제주도를 남쪽으로 보고 항해했다. 특히 장보고 선단들은 청해진을 중간거점으로 삼아 황해 연근해 항로를 장악했으므로 이 항로의 실질적인 주인이었을 것이다. 후에는 고려인들이 사용했는데, 그 중 삼별초는 이 항로를 따라서 제주도로 근거지를 옮겼다. 물론 제주도가 언제나 이 항로의 주요 거점은 아니었다. 하지만 경유지이거나 기항지로서 중요한 기능을 했을 것이다.

② 동중국해 사단 항로

중국 절강 지방의 중요한 항구, 예를 들면 영파나 그 외항인 주산군도의 섬들을 출발하여 동중국해를 동북 방향으로 사단한 다음 제주도를 경유하거나 기항해서 일본이나 한반도 각 지역으로 항해하는 항로이다.

절강과 제주도간의 계절풍, 해류의 흐름 등 자연조건을 이용하면 봄과 여름에는 강남지방에서 제주도까지 항해하는 것이 가능하다. 뿐만 아니라 제주도는 한국과 강남지방을 오가는 항해자들이 들르고 선박들이 거쳐가는 정거장의 구실을 했다. 한라산은 높아서 원양 항해를 할 때 선박의 위치를 확인하는 물표가 되기 때문이다. 그 다음 청해진으로 들어가거나, 직접 한반도 남해안의 연근해 항로를 이용해

서 신라의 남해(현재의 사천)나 동해(현재의 울산)부근으로 항해한다.

한편 절강성이나 복건성 등에서 표류하면 흑산도나 제주도에 도착한다. 『수서』와 『삼국사기』에는 수나라의 전선이 탐모라국에 표착한 사실을 기록하고 있다. 이들은 자신들의 의도와는 상관없이 이 항로를 따라 도착했을 것이다. 그 후 신라의 상인들, 고려와 송간에 이루어진 사신선이나 상선들도 이 항로를 이용했다.

필자는 1997년 6월 필자의 역사해석 모델인 '동아지중론'을 입증하고 강남 지방과 한반도의 문화교섭 가능성을 실증하기 위하여 황해 뱃목 탐사를 했다. 절강성의 주산군도를 출발하여 흑산도를 목표로 항해하던 우리 탐험대는 6일만에 제주도를 보게 되었고, 다시 북상하여 흑산도에 도착했다. 결국 선사시대부터 강남 지방과 한반도간에 문화교섭이 있었고, 제주도가 한·중의 남방 항로상에서 매우 중요한 거점이라는 필자의 설을 입증한 셈이다. 또 장보고 세력이 제주도를 국제 해상활동의 중요 거점으로 삼았으리라는 것을 다시 한번 확신하게 되었다. 앞으로 제주도에서는 장보고와 관련된 유적·유물들이 발견될 가능성이 많다.

한편 가을부터 겨울을 거쳐 초봄까지는 반대로 제주도에서 강남 쪽으로 항해할 수가 있다. 조선조 때 최부는 제주도에서 육지로 가다가 흑산도 근해에서 폭풍을 만나 절강성 영파에 다다랐던 경험을 『표해록』에다 적어놓았다. 이처럼 남해나 서해 남부에서 표류한 선박들은 대부분 절강 지방에 닿았다. 고려시대에는 탐라에서 송의 영토로 표류한 사실들이 자주 나타나고 있다. 예종 때에는 진도에서 제주로 가다가 표류하여 송의 명주에 표착하기도 했다. 이러한 예는 이 밖에도 매우 많다.

그런데 이것 말고도 동중국해 사단항로가 하나 더 있었다. 절강 또는 복건지방과 일본열도를 잇는 항로이다. 이 항로는 비교적 원거리여서 원양 항해를 해야만 하는 해역이 넓은 항로이다. 그래서 되도록 제주도는 항법상으로 볼 때 경유하거나, 항로 관측에 없어서는 안 될 지역으로 이용했을 것이다.

일본이 파견한 사람들은 남로를 택할 때 이 항로를 부분적으로 이용했을 것이다. 장보고가 생존했던 당시에 절강에는 장우신이라는 대항해가가 일본을 오고 갔는데, 그 역시 제주도를 자신의 놀랄만한 항해에 이용했을 것이다. 그리고 609년에는 80여명의 백제인을 실은 백제선 한 척이 구마모토 해안에 표착한 적이 있었다. 이들은 양자강 유역의 오지방에 파견되었다가 전란으로 입경치 못하고 돌아오다 폭풍을 만나 표류하다 그 곳에 닿은 것이다. 이때 역시 제주도 권을 통과했을 것이다. 『고려사』를 보면 일본에서 관인·승려·속인 등이 송나라로 가다 표류하여 그 가운데 일부인 265명이 군산, 추자 두 섬에 피했던 일도 있었다.

③ 제주도-유구(琉球, 오키나와) 항로

이 항로는 제주도와 현재 오키나와 사이를 오가는 항로로서 왕복하는 항로에 차이가 있다. 늘 동북상하는 쿠로시오와 봄철에 남서 방향으로 부는 계절풍을 활용하면서 오키나와에서 제주도로 오는 것은 그다지 어려운 일이 아니다. 『고려사』에는 고려가 유구국과 교섭한 사실들이 많이 나타난다. 해양 환경이 그것을 가능케 했던 것이다. 그때 탐라국이었던 제주는 그 중간 역할을 했다.

반면 제주도에서 오키나와로 갈 수도 있었다. 제주도 출신의 장한철은 표류해서 오키나와 남쪽 호산도(虎山島)까지 갔고, 성종 때도 오키나와로 표류했다는 기록이 있다. 또한 고려 현종 20년에는 탐라 사람 21명이 폭풍으로 옷을 벗고 온몸에 털이 난 사람들이 사는 동남쪽 섬에 표착했다가 탈출하여 동북쪽으로 항해하다가 일본의 나사부에 닿았다 돌아온 일이 있었다. 숙종 2년에 역시 탐라인 20명이 풍랑에 밀려 나국(倮國)으로 들어갔다가 모두 피살되고, 3명만이 간신히 탈출하여 송나라로 갔다가 돌아왔다. 이때 나국의 위치는 아마도 유구나 대만과 가까운 지역으로 추정된다.

이렇게 남방으로 표류한 사실을 볼 때, 만약 항해술이 발달했다면 의도적으로 항해할 수도 있었음을 보여준다. 고려에 왔던 유구국의 사신들이 돌아갔다면 고려나 제주도가 유구와 교섭했을 가능성이 높다. 『삼국지』 등에 기록된 주호국의 주민에 대한 표현, 뱀 신앙, 문신의 습속, 『고려사』에 나타나는 굴 등 남방 식물의 재배 등은 제주가 유구와 얼마나 깊은 관련이 있는가를 알려준다.

④ 제주도-일본열도 항로

제주도는 동쪽으로 일본열도의 쓰시마 또는 고토열도를 거쳐 규슈까지 가는 직접 항로를 가지고 있었다. 『일본서기』에서 보이듯, 탐라국은 때로는 일본열도의 국가들과 독자적으로 교섭했다. 또 『수서』에는 일본을 오가는 사신들은 남으로 제주도를 보면서 항해했다고 했다. 그것은 일본과 당나라를 오가는 사신들도 마찬가지였다.

두 지역간의 해양조건을 분석해 보면, 이미 선사시대부터도 두 지역이 교류했을 가능성이 높다. 제주도에서 쓰시마까지는 255km이다. 거리는 멀지만 물길로는 좋은 편이다. 그래서 그런지 옛날부터 지금까지 사람들이 수없이 오고갔다. 성산포 등 제주도 동부지역에서 쿠로시오와 바람 등을 잘만 이용하면 쓰시마나 규슈 서북부 또는 고토열도까지 항해하는 것이 가능하다. 그래서인지 그 지역에서 우리 고대

문화의 현상들이 종종 발견된다.

한편 제주도에서 해류와 바람을 이용하면 규슈 서쪽 아리아케해 연안이나 고토 열도 등에 닿을 수 있다. 고토열도에서는 날씨가 맑은 날이면 한라산이 보인다고 한다. 그러니까 눈으로 보면서 제주도로 항해할 수 있는 것이다. 고토열도 지역에서는 표류물들이 많이 발견되었는데, 필자 역시 1983년 대한해협 뱃목탐험 도중에 이곳의 우구섬까지 표류한 적이 있었다. 현지 어민들에 따르면 얼마 전까지도 이들은 뱃목을 타고 제주도, 목포, 강진, 규슈북부, 고토열도사이를 다니며 고기를 잡았다고 한다.

⑤ 그 밖의 제주도 거점 항로

한반도 서남해안 외양에 있었던 제주도는 황해와 남해, 동해를 이어주는 중계지 기능도 했다. 때문에 다양한 항로가 사용되었는데 육지로 건너가는 가장 가까운 강진 항로가 있고, 경상도의 해안 지방인 사천, 김해, 울산 등으로 상륙하는 남해안 항로 등이 있었다.

제주도는 우리 민족의 역사에서 아주 오랫동안 변방으로 남아있었다. 바다가 막힌 폐쇄해로였던 조선시대 이후에는 특히 그러했다. 그러나 전반적으로 동아시아의 해양문화가 발달하였던 고려나 그 이전에는 매우 중요한 위치에 있었다. 대부분의 항로들이 제주도 해역을 거쳐갔고, 특히 한반도 남부를 거쳐서 항해하는 선박들은 반드시 제주도 한라산을 물표로 삼아 항해했기 때문이다. 이른바 제주도는 방사상 형태로 뻗어가는 해양 항로의 센터였고, 이 항로를 따라 형성되는 물류체계의 거점이었다.

21세기는 물류, 외교, 군사의 대결이 바다에서 이루어지는 비중이 높아지고 있는 해양의 세기이다. 동시에 정체성과 다양성으로 압축되는 문화의 세기이기도 하다. 이러한 환경 속에서 제주도는 실질적으로나 상징적으로 21세기를 맞는 우리 민족에게 미래에 대한 전망과 실천의 모델을 제시하고 있다.

2) 1600년대 항로

김성구의 『남천록』 하편에는 제주도내 포구의 특징과 바람의 방향에 대한 언급이 있다. 그리고 출입하는 배에 대한 검사와 사람과 화물에 대한 통제가 많았다.¹²⁾

12) 숙종 7년 1681년 항구와 항로, 출입통제체계는 제주문화방송, 『속탐라록』(1994) 내용 중 『남천록』(하)을 참고하였다.

먼저 제주도내 포구의 특징에 대해서 묘사하고 있다.

“살피건대 본 도는 바로 남해 중에 있어서, 왕래하는 배들이 북풍을 만나서 들어갔다 동풍을 만나서 나온다. 조천관은 제주의 동북쪽 지경에 있는데, 출륙하는 여러 배들이 모두 조천관 아래 별도포에서 바람을 기다린다. 혹 말하기를 옛날에는 바람을 기다리는 곳이 정함이 없으므로, 동으로는 별도포, 어등포, 조천관에서 기다렸다. 동풍을 만나 육지로 향하는데, 정박하는 곳은 백도(강진), 관두(해남), 진도 등처이다. 서쪽으로는 도근천(외도), 애월포에서 기다렸다. 서풍을 만나 육지로 향하는데, 어란포(영암), 관두, 진도, 초도(진도에 속함) 등처에 정박한다. 사선(私船)은 임의로 왕래한다.”

추자도를 경유하는 항로에 대해서 설명하고 있다.

“추자도는 제주의 북쪽 바다 속에 있는데 둘레가 30리이다. 무릇 제주로 들어오는 자는 나주를 출발하면 영산포를 따라 무안, 대굴포, 영암, 화무지, 환도, 해남, 어란포, 거요량을 지나게 된다. 남해를 출발하면 삼촌포를 지나서 울도, 거요량을 지나게 되고, 강진을 출발하면 군영포를 따라 고자, 황어, 노슬, 삼내의 여러 섬을 지나서 이 섬(추자도)에 모이게 된다. 여기를 경유하여 사서도와 큰 바다에 있는 큰 화탈, 작은 화탈을 지나 애월포, 도근천, 조천관에 정박하게 된다. 바람만 순조로우면 하루 안으로 곧바로 바다를 건널 수 있다.”

그리고 섬에 출입하는 사람과 화물에 대한 통제가 심했음을 엿볼 수 있다.

“섬에서 피역(避役)하는 자가 왕왕 승선하여 육지로 도망가는 까닭에 중고 이래로 다만 조천과 별도 두 포구에서만 배가 나가게 하였다. 배를 나가게 하는 날에는 목사의 군관 한 사람이 명부를 들고 대조하여 가면서 점검을 하는데, 이것을 출선기(出船記)라 한다. 배가 정박하는 날에도 그리하여 입포기(入浦記)라 칭한다. 그러므로 비록 사람 하나, 말 한 필이라 하더라도 숨겨서 왕래할 수 없다. 이러한 간계를 방지하는 규정이 매우 상세하다.”

3) 기선과 제주 해운

우에다 코오이치로오는 『濟州島の經濟』라는 책(부산상업회의소: 제주시우당도서관, 『濟州島の經濟』, 1999)에서 제주를 운행하던 기선과 교통상황을 설명하고 있다.

사면이 바다로 둘러싸인 제주도로서는 도외와의 경제 교통은 해운의 힘에 의존하였다. 계속되는 불황에 잠긴 해운계에서는 나름대로 과감한 항로 진출을 시도하고 서로 화물, 여객을 뺏기 위하여 격전을 벌이는 현상이 많았다.¹³⁾

참고로 각 선박회사의 본 도에 대한 배선상태를 들어보면, 조선우선(朝鮮郵船) 5척(정기선은 1백 82톤, 2백 57톤, 3백 72톤, 7백 47톤의 4척, 자유선으로 1천 33톤 1척)을 배선하여 1개월에 총 19회 본 도를 찾아오고, 아мага사키 기선은 1척(자유선 9백 22톤)으로 월 3회, 또 가고시마 우선은 1척(자유선, 1천 6백36톤)으로 월 2회 본 도에 왕래하고 있었다. 이것을 연톤수로 계산하면 1개월에 조선우선은 8천4백37톤, 아мага사키는 2천7백66톤, 가고시마 우선은 3천2백72톤이라는 세력으로 본 도에 쇄도하고 있었던 것이다.

다음은 본 도를 향한 각 선박회사들의 배선인데 이것을 검토하면 각지 상권의 소장(消長)의 일단을 살펴볼 수 있는 것이다.

<표 1> 제주도에 이르는 항로별 배선표 (1개월에 대하여)

항 로 별	회사별	隻數	톤 수	항해 회 수	1개월 항해연톤	비 고
목포를 기중점으로하여본 도를 일주	朝郵	2	평균1척220	9	1,980	명령항로
부산을 기중점으로 하여 본 도를 일주	朝郵	1	372	5	1,860	명령항로
오사카를 기중점으로 하여 부산에 기항하고 본 도를 일주	朝郵	1	749	2	1,498	명령항로
오사카를 기중점으로 하여 목포에 기항하고 본 도를 일주	朝郵	1	1,033	3	3,099	자유항로
오사카를 기중점으로 하여 부산 목포에 기항하고 본 도를 일주	아мага사키	1	922	3	2,766	자유항로
오사카를 기중점으로 하여 목포에 기항하고 본 도를 일주	鹿兒郵	1	1,636	2	3,272	자유항로

자료: 우당도서관 편역·우에다 코오이치로오, 『濟州島の 經濟』, 부산상업회의소, 1999, p.54.

이 표는 제주도에 있어서의 부산, 목포, 오사카의 각 상권의 성쇠를 결정하는데 중요한 근본 요소가 되는 배선관계를 나타낸 것인데 세 지역별로 배선 할당을 비교해 본다면 다음과 같다.

13) 우에다 코오이치로오(上田耕一郎)의 『濟州島の 經濟』에 나타난 해운(1930년).

부산할당의 배선 연톤수(1개월) 2천 4백 37톤
 목포할당의 배선 연톤수(1개월) 3천 5백 31톤
 오사카할당의 배선 연톤수(1개월) 8천 5백 7톤

비고 : 위 내용은 세 지역의 어느 곳에도 기항하지 않고 제주에 직항하는 항로에 대해서는 항로의 기종점항에 있어서 본선의 사용률은 이를 100%로 하고 또 세 지역의 어느 곳엔가에 기항하는 항로에 대해서는 본선의 사용률을 기종점지에 있어서는 80%, 기항지에 있어서는 20%로 가정하여 산출한 것이다.

부산의 배선율은 목포에 비해서 월 1천 톤, 또 오사카와 비교하면 실로 6천톤 적게 나오고 있다.

대일본의 항로 연락은 처음에 아мага사키기선 경영의 1개 노선을 갖고 있을 뿐이었는데 본 항로가 유망한 데 착안한 1924년 1월 조선우선이 일본 항로를 위해 2노선을 신설하고 다음으로 가고시마우선이 노선 하나를 진출하게 된 것이다. 물론 오사카와 본 도를 연락하는 일본항로는 1년에 4만 수천명에 달하는 본 도의 출가 노동자들의 출입선객을 목표로 하여 설치된 것인데 동시에 물자의 직접 수송까지 담당하여 본 도에서 오사카 상권의 수립을 촉진하고 있다는 것은 부정할 수 없는 사실이다.

그후 부산과 목포의 상권지대로 되어 있는 본 도에 새로이 오사카 상권이 진출하게 되면서 반도로서는 크게 위협을 느끼게 되었다. 물론 오사카 화물이 본 도에 진출하는 것에 대해서는 운임이 싸다는 것이 유력한 원인이 되어 이를 실현, 조장시켰으나, 반면에 본 도를 대상으로 하는 세 지역에 할당된 배선톤수가 앞과 같이 부산 2, 목포 3, 오사카 8의 비율로 되어 있는 것도 또한 각지 상권의 유지, 확장에 커다란 영향을 주는 요소의 하나로 꼽을 수 있다.

참고로 과거 1924년부터 1930년까지의 오사카 직통항로에 의해 본 도에 왕래한 기선의 통계를 든다면 다음과 같은 축년적 발전상(逐年的 發展相)을 보이게 된다.

〈표 2〉 1924년부터 1930년까지의 제주도와 오사카 직항 통계

년 차	1924	1925	1926	1927	1928	1929
척 수	69	74	71	95	99	130
登簿톤수	29,145	35,311	36,687	48,597	51,364	82,144

자료 : 우에다 코오이치로오, 앞의 책, p.56.

이 숫자는 오사카 상권의 점차적 진보의 발자취를 여실히 말해주는 것이라고 할 수 있다.

당시의 제주도 관계의 항로 표를 나타낸다면 다음과 같다.

〈표 3〉 제주도관계항로표

線命	船名	총톤수	경영자	1개월 항해수	기 항 지
목포선 (명령)	해주환	257	朝郵	9	동회선, 목포-소안도-산지(도일주), 산지-추자-목포
	통영환	182	朝郵		서회선, 목포-추자도-산지(도일주), 산지-소안도-목포
부산선 (명령)	鏡城丸	372	朝郵	5	부산-여수-거문도-산지(도일주), 산지-거문도-여수-부산
오사카 부산선 (명령)	함경환	749	朝郵	2	오사카-門司-부산-진해-마산-통영-삼천포-여수-성산포(도일주), 성산포-역순으로 오사카에
오사카선 (자유)	京城丸	1,033	朝郵	3	오사카 6일·26일발-下關-목포-김녕(도일주), 성산포-오사카 직항 오사카 16일발-下關-성산포(도일주), 성산포-오사카 직항
오사카 부산선 (자유)	第2 君代丸	922	아마가 사키	3	오사카 11일·21일발-下關-부산-완도-목포-벽파진-조천(도일주), 성산포-오사카 오사카 1일발-下關-성산포(도일주), 성산포-목포-부산-下關-오사카 본선은 下關으로부터 목포로 직항하는 수가 있다. 또 목포를 생략하여 부산으로부터 완도를 거쳐 조천에 입하는 수도 있다.
오사카선 (자유)	순길환	1,636	가고시마 우선	2	오사카 1일·16일발-門司-목포-김녕(도일주), 성산포-오사카 본 도로부터 군산·인천 또는 부산에 회항하는 수가 있다. 또 드물게 문사로부터 인천·군산·목포를 거쳐 본 도에 와서 성산포로부터 오사카로 직항하는 수도 있다.

자료 : 우에다 코오이치로오, 앞의 책, p.56.

스피드 만능인 현대에 있어서 거리는 상권의 유지, 확장에 대하여 시간적으로는 이젠 문제가 되지 않는다. 그러나 운송거리에 비례하는 운임의 차이가 채산성의

문제가 되므로, 여전히 상권의 진출에 있어 중요한 요소가 된다. 특히 사면이 바다로 둘러싸인 본 도에서는 운임조건만 좋다면 도외 어느 곳이라도, 그 상권의 진출을 재촉하게 된다는 것은 말할 것도 없다. 본 도를 중심으로 하여 등거리반경의 원을 그리고 직선적으로 등거리 지점을 나타내 본다면 등거리선도처럼 된다.

(가) 1백km 등거리의 땅은 전라남도 남단의 다도해 방면

(나) 2백km의 땅은 목포, 여수

(다) 3백km의 부산, 군산, 후쿠오카, 나가사키

(라) 4백km는 인천, 포항, 시모노세키, 가고시마

(마) 6백km는 진남포, 마쓰에, 오오시마, 상해, 위해위, 쩌따오

(바) 8백50km에서는 나하, 오사카, 다이렌의 각지를 포함하고 있다. 가장 원거리인 오사카가 본 도에 과감한 그 상권진출을 실현하고 있는 것은 어떤 의미로는 육지상인의 중계 거래에 의해서 생기는 육지상품의 본도 진출을 소위 합리화하여 직거래로 전환시킨 결과의 나타남이란 것을 상식상 상상하기에 어렵지 않지만 한편으로는 그 적송운임이 수학적으로 거리에 비례하지 않는 의외로 싼 운임이기 때문에 그 진출을 조장할 수 있었던 것은 아마도 부정하기 어려운 사실이다.

또 당시 부산, 목포, 오사카 등의 각지와 본 도를 연락하고 있는 기선의 항로 이정을 나타내면 다음과 같다.

(가) 부산선

· 부산-여수 : 78마일 · 여수-거문도 : 48마일 반

· 거문도-산지 : 53마일 · 계 : 1백79마일 반(소요시간 24시간)

(나) 목포선(추자도를 경유하거나 소안도를 경유해도 거리는 큰 차가 없다)

· 목포-추자도 : 60마일 · 추자도-산지 : 30마일

· 계 : 90마일(소요시간 12시간)

(다) 오사카선

· 오사카-캉몽 : 2백50마일(소요시간 26시간)

· 시모노세키-성산포 : 2백18마일(소요시간 27시간)

· 계 : 4백68마일(소요시간 이틀 밤낮과 5시간)

화물운반용 발동기선의 취향은 그 발달이 미미하여 특히 정기적으로 운항하는

것은, 목포-본도 간을 왕복하는 80톤급의 2척이 있을 뿐이다. 또 본 도에는 일본 배 1백83척(50석 이하를 싣는 것 13척, 1백석 이하의 것 1백26척, 2백석 이하의 것 44척)이지만 그것들의 어로용 또는 화물운송용의 비율은 명확하지 않다.

4) 1939년 제주해운 상황

본 도와 육지부 및 일본과의 교통은 다음의 정기항로 상황과 같은데, 각 선박 모두가 항해 때마다 섬을 일주하여 10여 개소의 요소에서 수시로 화객을 승·하선시키는 것을 상례로 했다. 그러나 본 도는 사면이 외해에 면하여 항상 풍랑이 심하기 때문에 항해의 위험은 물론 설비가 불안정한 곳에 정선(停船)하여 낮과 밤의 구별 없이 화객을 취급하고 있어 항상 큰 위험을 느끼고 있다.¹⁴⁾

전라남도 도청에서 발간한 자료에 따르면 장차 육상교통의 정비와 더불어 해륙 연락의 개선이 필요하다고 강조하고 있다. 이들 취항선 가운데 오사카항로는 1천 톤급의 대형기선이 취항하고 있으나 목포, 부산, 여수에의 취항선은 소형선으로 장래엔 적어도 3~4백톤급의 선박을 취항시킬 필요가 있다는 것이다. 그러나 현재 이들 항로의 개선은 한편으로 채산관계가 있어 섬의 현재 물산 상황으로는 자력 경영이 아직도 불가능한 실정임으로 부활의 요망이 높으며 그 필요성이 인정되고 주장하고 있다.

<표 4> 정기항로취항

선로명	항해횟수	산지도착일	선박명	총톤수	기 항 지	경 영 자
阪濟線	월 3회	매월 3, 15, 25일	제2군대환	919	오사카, 下關, 부산, 애월, 산지, 한림, 고산, 모슬포, 서귀포, 표선, 성산포, 김녕, 조천	합명회사 尼崎汽船部
釜濟線	월 24회	순연(順延) 정기	황영환 황려환 황양환	200.9 189.00 129.00	부산, 彌助里, 여수, 巽竹草場, 거문도, 羅老島, 산지, 이밖에 섬 각지순회	황양 기선회사
木濟線	월 15회	매 짝수일 오전 5시	태서환	228	辟派律, 所安, 추자, 산지, 애월, 한림, 모슬포, 서귀포, 성산포, 김녕, 조천	조선 기선주식회사
	월 15회	매 홀수일 오전 5시	보성환	200	辟派律, 所安, 추자, 산지, 애월, 한림, 모슬포, 서귀포, 성산포, 김녕, 조천	조선 기선주식회사

자료 : 全羅南道濟州島廳, 『濟州島勢要覽』, 1939, p.121.

14) 全羅南道濟州島廳, 『濟州島勢要覽』, 1939.

이 밖에 섬 연안에 있어서 화물운송을 맡고 있는 1백톤 미만의 발동선 130척, 1백톤 이하 범선 18척 등 합계 121척이 있다.

5) 1930년대 해상운임에 대한 논의

우에다 코오이치로오(上田耕一郎)의 『濟州島の經濟』에서 우에다 코오이치로오 는 해운운임에 대한 검토 후 건의를 하고 있다. 그 내용을 직접 인용하면 다음과 같다.

“과감한 상권의 진출을 단행하는데 있어서 거리의 원근은 스피드화된 오늘날의 상태로 이미 시간적으로 하등 우열의 조건이 되지 않는다. 제주도의 현행 항로의 실례를 보더라도 부산선은 180마일을 24시간에 항해하는데 비하여 오사카 선은 468마일을 이를 밤낮과 5시간으로 쾌주함으로 멀리 떨어진 거리라 해도 우수선(優秀船)을 배선함으로써 용이하게 거리의 단축을 기할 수 있다.

상권의 진출에 대하여 채산성, 결정요인이 되는 유력한 것이 운임문제이다. 원칙적으로 말하자면 거리의 원근은 곧 운임의 싸고 비싸고의 차이를 만들기 때문에 멀리 떨어진 곳은 근거리에 비해 그 상권의 진출상 항상 불리한 입장에 놓여지는 셈이지만, 이 원칙이라는 것도 운임자체가 경쟁상태에 있다면 또한 뒤집어지는 것도 어려운 것은 아니다. 특히 불황에 빠진 해운계 운임에 있어서 이 경향이 농후하다.

제주도 항로는 이미 해운편에서 상술한 것처럼 선박회사에 있어서는 조선우선, 아가가사키기선 및 가고시마우선 등 3사가 3사가 서로 격전을 벌이며 화물·여객의 흡수, 쟁탈에 부심하고 또 항로별로는 위의 3사를 통틀어 부산을 기종점으로 하는 부산선 1, 목포를 기종점으로 하는 목포선 1 및 오사카를 기종점으로 하는 오사카 항로 4개가 설치, 각각 일본 및 육지 상권의 제주도 진출에 공헌하고 있다. 이렇게 해서 각지에 대한 배선율은 1개원에 연톤수로 계산한다면 부산 할당 2,470톤, 목포 할당 3,531톤, 오사카 할당 8,507톤으로 되어 있는데, 오사카선은 3선중 가장 화물여객의 흡수에 뛰어난 유망한 항로이다. 따라서 배선의 할당도 다른 두 곳에 비해서 현저히 많고, 자연히 선복량(船腹量)도 다소 과잉해질 뿐만 아니라 한편으로는 각 선박회사간의 화객 쟁탈을 원인으로 하는 경쟁도 한 몫 하여 오사카 ~제주도간의 운임은 부산 및 목포의 그것과 비교하면 거의 거리 관계를 도외시할 정도의 썩 운임이 되어 있는 것이다.

오사카선의 검토에 앞서 유의해야 할 점은 오사카선 4선 중 조선우선의 명령항로선 하나를 제외한 나머지 3선이 자유항로인 점이다. 또 돌리는 바에 의하면 오사카선 운임을 지금의 썩 가격으로 유도한 것은 가고시마우선(郵船)침입 이래의 일로 조선우선과 아가가사키 사이에는 이미 어떤 협정이 성립되어 있었다고 한다.

〈표 5〉 부산·목포·오사카-제주도간 운임을 발췌

품 목	항 로 별	朝 郵		아마가사키 汽船	
		山地까지	서귀포까지	山地까지	서귀포까지
톤取扱雜貨	부산부터	8.10円	10.00円	6.00円	7.00円
	목포부터	6.00円	6.90円	-	-
一才 또는 三十七斤半의 가격이 2圓以上の 것	오사카부터	9.50円	10.00円	8.00円	9.00円

자료 : 우에다 코오이치로오, 앞의 책, p. 62.

앞의 표는 현재 조선우선과 아마가사키기선이 공표한 운임률표 중 대표적으로 톤취급잡화(取扱雜貨)를 추출한 것인데, 대량화물에 대한 운임의 할인 혹은 환불(還拂)은 잠깐 두고, 단적으로 공표운임율에 대해서 검토하건대 조선우선의 부산~제주도간 운임은 아마가사키의 부산~제주간과 거의 같고, 또 조선우선의 목포~제주도간은 아마가사키의 부산~제주간과 일치하며 조선우선의 오사카~제주도간은 타의 추종을 불허하여 단연 고율이다.

우리들은 감히 경쟁이 격심한 오사카 운임에 비례하여 부산운임을 9원 50 : x = 468마일 : 179마일, x = 3원 63으로 인하하라고 조선우선에 요청하려는 것은 아니지만 적어도 아마가사키의 현행률(現行率) 6원 정도까지는 내려서 받았으면 하고 생각하는 것이다. 이것은 결코 불합리한 요구는 아니라고 믿는다(제주도내에서 산지와 서귀포에 약 1원의 차이를 두는 것은 어쩔 수 없을 것이다). 말할 것도 없이 운임이란 가격이므로 화물의 수급관계에 의해 항상 일정부동(一定不動)일 수 없다는 것은 분명하다. 즉 대량화물의 공급에 대하여 공표운임이 할인되고 또는 환불된다는 것은 당연하다. 그렇지만 1929년 중에 목포정기선이 29만 7천원의 화물을 본 도에 입하한 것에 비해, 부산정기선은 겨우 18만 3천원의 입하를 보이고 있음에도 불과하고 더구나 부산이 운임고(運賃高) 때문에 범선 편으로 11만 9천원의 화물을 본 도에 반송하고 있는 사실은 무엇보다도 웅변으로 조선우편 운임이 싸지 않다는 것을 입증하고 있다.

또한 제주도 거래에 있어 그 매도조건은 「운임 무관계」이므로 섬의 상인은 선박회사와 운임교섭을 할 여지가 없고 당연히 운임이 싼 곳의 물품을 사들이게 되는 것이다. 목포의 입하가 부산의 입하보다 많은 것은 주로 이 때문이다.

참고로 조선우편의 현행률에 대하여 항로별, 품목별로 그 운임 단가를 산출하여 보면 〈표 6〉과 같다.”

〈표 6〉 부산·목포·大阪·濟州島 산지간 朝郵品目運賃單價比較表

품 목	등 급	단 위	부 산	목 포	阪 神
쌀	곡물(穀物)	1石	0.65円	0.42円	
밀	·	·	·	·	
청 주	甲	4斗樽 6才	1.08	0.83	1.28
간 장	·	·	·	·	·
된 장	·	·	·	·	·
야채절임	·	·	·	·	·
과 일	·	石油箱 2才	0.36	0.28	0.43
		밀감상자 1才	0.18	0.14	0.21
맥 주	·	1箱 4才	0.72	0.55	0.85
밀 가루	·	1個 1才	0.18	0.14	0.21
면 포	·	1個 8才	1.44	1.10	1.70
설 탕	·	100斤포대	0.48	0.37	0.57
도 자 기	·	才量	1才당 0.18	0.14	0.21
철 물	·	重量	100斤 0.48	0.37	0.57
소 주	· 取扱	1병 2才	0.40	0.30	0.48
고 무 신	·	1箱 12才	2.43	1.80	2.85
일본식 작업화	·	1箱 8才	1.62	1.20	1.90
사 이 다	·	1箱 3才	0.60	0.45	0.71
석 유	乙	1箱 2才	0.26	0.23	0.38
시 멘 트	·	1樽 8才	1.02	0.92	1.50
목 재	·	才量	1才당 0.13	0.12	0.19

자료 : 우에다 코오이치로오, 앞의 책, p64.

IV. 유배항로의 변천

1. 조선시대

제주도는 본토와는 격리된 절해고도라는 지리적 여건으로 인해 유배지로는 최 적지였다.¹⁵⁾ 양진건 교수는 이중환의 『택리지』, 김정희의 편지 등을 통해 유배온 사람들의 뱃길을 정리하고 있다.

15) 양진건, 『그 섬에 유배된 사람들-제주도 유배인 열전』, 문학과지성사, 1999.

이중환은 『택리지』(저자주, 이중환의 『택리지』는 1751년 완성되었다)에서 제주도에 대해 다음과 같이 언급하였다.

제주읍 동쪽과 서쪽에 있는 정의·대정 두 고을은 풍속이 제주와 대략 같다. 목사와 두 고을 수령이 예로부터 본토에서 왕래하였으나 풍파에 표류하거나 빠져 죽은 일이 없고, 또 조정에 벼슬하던 사람이 많이 여기에 귀양왔으나 또한 풍파에 떠밀리거나 빠진 일이 없었다. 이곳은 왕의 덕화(德化)가 멀리서 미쳐서 온갖 신(神)들이 받들어 순응하였음인 줄을 알 수 있다.

그런데 벼슬하던 사람들이 제주도에 유배를 많이 왔었다는 말은 맞지만 그들이 “풍파에 떠밀리거나 빠진 일이 없었다”는 부분은 잘못된 것이다. “제주는 해로가 무려 9백리로 중죄대벌(重罪大罰)이 아니면 굳이 유배되지 않는다. 조야(朝野)가 모두 파도 때문에 이곳을 두려워한다”는 말들이 일반적이었고, 제주목에 유배시키는 죄인을 실은 배가 표류하여 행방을 찾을 수 없다는 전라도 관찰사나 제주 목사의 보고가 적지 않았던 사실만을 미루어 보더라도 표류당하는 일이 많았음을 알 수 있다. 사실 당시의 선박사정으로 볼 때, 제주 해협을 건너기란 그렇게 용이한 일이 아니었다.

유배인이 탄 배는 대개 전라도 해남·강진·영암 등지에서 출발한 후 보길도나 소아도·진도를 거쳐 제주 별도포(화북)에 도착하는 것이 상례였다. 그것은 별도포가 유배인이 제주도에 도착한 후 제주목으로 인계하는 가장 가까운 곳에 위치하고 있었기 때문이다. 그러나 풍향과 조류 관계 때문에 도착지가 일정한 것은 아니었다.

강영은 함덕포로 도착하였고, 김만회는 애월포로, 이세번은 신도포로, 김춘택은 조천관으로, 조관빈이나 김정희는 별도포로, 광해군은 어등포(행원)로 도착하는 등 그 지점이 다양하였다. 일단 포구에 도착하면 적거지로 결정된 제주목이나 정의현 또는 대정현으로 이동하게 되는데 이 가운데서도 대정현이야말로 최악의 유배지였다.

김정희(저자 주: 김정희는 헌종 6년 1840년 9월 27일부터 1848년[헌종 14년]까지 제주에서 유배생활을 했다)가 둘째 아우 김명희에게 보낸 편지를 보면 제주도 유배의 전과정이 소상하게 그려져 있다. 참고로 김정희의 제주도 유배 출발지는 전라도 강진이었으며 제주도 도착 포구는 별도포였고 최후의 적거지는 대정이었다.

“내가 떠난 그날은 행장을 챙겨서 배에 오르니 해는 이미 떠올랐었네, 본래 그 배가 다니는 데는 북풍으로써 들어가고 남풍으로써 나오지만, 동풍도 역시 들고나는 데는 모두 이롭다고 하더군. 이번에는 동풍으로 들어가는데 갈수록 풍세가 더욱 순조로워서 정오 경에는 바다의 거의 삼분지 일이나 지나갔었지. 오후에는 풍세가 자못 맹렬하고 날카로워져서 파도가 일렁거리고 배가 따라서 오르내리니 배를 처음 타 본 여러 사람들은 금오랑 이하 우리 일행에 이르기까지 그 사이에 어지러워서 얼굴빛을 바꾸지 않는 사람이 없었네. 그런데 나는 종일 뱃머리에 있으면서 나 혼자서 밥을 먹고 키잡이나 뱃사공들과 더불어 고락을 함께 하여 바람을 타고 파도를 헤치려는 뜻이나 있는 것 같이 하였네. 이 죄 많은 사람을 돌아보건대 감히 스스로 응골차다고 할 수 있겠는가. 오직 임금님의 신령스러운 힘이 멀리 미친 것이며 하늘이 역시 가련히 여기시어 내려주신 것인 듯하네. 저녁놀이 질 무렵에 곧장 제주의 화북진 아래에 도착하니 이곳은 곧 배를 내리는 곳이었네.

제주도 사람으로 와서 본 사람들은 북쪽에서부터 온 배가 날라 건너왔다고 생각하지 않는 사람이 없었으니 해 뜰 때 배가 떠나서 석양에 도착한 것은 육십일 동안에 보지 못한 일이었다고 하더군. 또한 오늘의 풍세로 배를 이와 같이 부릴 수 있었다는 것 여기 생각지도 못한 일이라고 하네. 나 역시 스스로 이상스럽게 생각하는데 알지 못하는 속에서 또 한 가지 위험을 쉽게 지난 것이나 아닌지 모를 일일세.

배가 정박한 곳으로부터 주성까지는 10리가 되므로 그대로 진(鎭)말의 민가에서 머물러 자고 다음날 아침 성으로 들어가서 아전 고훈익의 집에 주인을 잡았네. 이 아전은 곧 앞에 나와서 기다리던 이방이니 뱃속에서부터 같이 고생하며 왔는데 그 사람이 지극히 아릅답고 또한 마음을 다하여 정성을 보내는 뜻이 있어서 역시 궁한 길에서의 감격할 만한 곳이었네.

대정은 제주성에서 서쪽으로 팔십리 떨어져 있는데, 그 이튿날은 크게 바람이 불어서 앞으로 나아갈 수 없었다네. 또 그 다음날은 곧 초하루인데 바람이 그친 까닭으로 드디어 금오랑과 더불어 길을 올랐지. 길의 반쯤은 곧 모두 돌길이라서 사람과 말이 비록 발붙이기가 어려웠지만 반이 지나자 조금 평평하여지더군. 그리고 또 밀립의 무성한 그늘 속을 지나는데 겨우 한 가닥 햇빛이 통할뿐이나 모두 아름다운 나무들로서 겨울에도 푸르러서 시들지 않았으며 간혹 단풍든 수풀이 있어도 새빨간 빛이라서 또한 옥지의 단풍잎과는 달랐네. 매우 사랑스러워 구경할만하였으나 엄한 길이 매우 바쁘니 무슨 흥취가 있겠으며 하물며 어떻게 흥취를 돋울 수가 있었겠는가. 대체로 읍에 도착하니 읍은 말(斗)만큼이나 작더군.”

편지에서 읽을 수 있듯이 김정희는 다른 사람들에 비해 비교적 순탄한 항해를 했음을 알 수 있다. 그런가 하면 유배될 때는 죄수 압송관으로 의금부 도사(都事) 금오랑(金吾郎)이 동행을 하였고, 도배의 왕명이 내리면 해당 관아의 아전은 죄수

압송의 왕명을 맞아들이기 위하여 육지까지 나와서 기다렸다가 함께 배를 타고 인도하는 것이 상례였음도 편지 내용을 통해서 알 수 있다.

2. 김윤식의 유배항로

『속음청사』는 김윤식이 제주에서 유배 생활하던 시기의 기록이라 할 수 있다.¹⁶⁾ 일기형식으로 쓰여있지만 국내외 정세와 개인의 이야기, 제주도의 정치·사회적인 문제까지 전문가의 식견으로 쓰고 있는 글이다. 김윤식은 1897년 12월 21일 유배의 명을 받아 1901년 7월 16일 전라남도 지도(智島)에 이배되기까지 4년 반 남짓한 기간의 내용을 기록하고 있다.

본 연구에서 관심가지고 살펴본 부분은 김윤식이 1898년 1월 6일 인천을 출발, 1월 11일 제주에 도착하는 내용과 1901년 7월 10일 이배되는 과정이다. 그리고 내용으로는 제주도내에서 생활하면서 관찰하게 된 증기기관선인 운선들과 돛단배인 지방배에 대한 내용이다. 육상의 도로는 자갈길로 주로 말을 이용해서 이동했으며, 밤에 길을 걷던 하인들은 넘어지기 일수였다고 한다(『속음청사』는 제주문화원에서 1996년 김익수 선생의 번역본으로 발간된 내용을 참고하였다).

김윤식은 1898년 1월 6일(음력 1897년 12월 14일)월미도에서 해룡함을 타고 출발하게 된다. 해룡함은 우리 나라 사람 우경선이란 사람이 사서 일본사람과 동업을 하고 있는데 배 값은 1만 5천냥이며 국내항구를 순환하는 배였다. 상등칸에 타게 되었는데 상등칸이라는 게 불과 반 칸으로 벽에다 선반을 두 층으로 설치하여, 그 위가 잠을 자는 데인데, 뺨어 설 수는 없고 오직 누울 수 있을 정도였다.

오전 4시에 배가 출항했다. 흐르고 크게 바람이 불어 추웠다. 배가 바람에 몹시 흔들려 배 안에 있는 모든 사람이 구토하며 정신을 잃고 자빠져 있지 않은 사람이 없었지만 김윤식만 오직 다행히 면했다.

오후 4시에 군산에 도착하여 닻을 내리고 식사를 했는데 바람이 적었다. 본선과 항구사이에 사람과 물건을 실어 나르는 작은 배인 각선 4, 5척이 와서 화물 짐을 싣고 갔다.

1월 8일 새벽 3시 30분 경에 출항하였는데 풍파가 크게 일어났다. 목포인근에서는 곧 정박한다고 했는데도 오후 6시 전후에 간신히 돌아와 정박하게 되었다. 목포에는 일본 군함(병선) 한 척이 앞 바다에 떠 있는데, 대개 상선을 호위하는 역

16) 김익수 역, 『속음청사』, 제주문화원, 1996.

할을 했다.

10일 오전 11시 30분 경에 출항했다. 잔잔했다. 오후 7시 30분 경에 소안도(완도군의 소안면의 한 섬) 앞 바다에 도착하여 정박했다.

11일 새벽 3시 30분 경에 출항하여 오후 8시경에 제주 앞바다 가까이 와서 산지포에 각선으로 내렸다.

V. 맺음말

제주도에 비행기항로가 일반화되기 이전 제주의 교통은 연륙교통으로는 해로, 그리고 제주도내의 교통은 육로로 구성된다고 할 수 있다. 구한말 일제시대 때 기선이 제주도내 항구를 운행하면서부터 제주도내의 교통의 일부분을 바다에 의존한 적도 있다. 그러나 2003년 현재에는 도내 항구를 연결하는 생활교통이나 물류 등의 노선은 거의 없다고 볼 수 있다.

1890년대 윤선 즉 증기기관선이 나타나기 전에는 주로 목포와 여수 등으로 돛단배를 이용하여 이동하였다. 즉 증기기관선이 이용되기 전 고려와 조선시대에는 항로를 이용해서 제주와 반도를 연결하였지만, 반도의 출발과 도착지점이 목포와 여수라는 것이다. 육지부에서는 말을 타고, 혹은 걸어서 이동하였다. 따라서 제주에서 목포나 여수로 간 사람들은 걸어서 서울까지 이동한 것이다. 증기기관선이 이용되기 전에는 돛단배로 인천이나 부산까지 가기 어려웠기 때문이라 할 수 있다. 당시의 제주항구는 주로 조천포나 산지포를 이용하였다. 제주도 도내 교통은 반도에서와 마찬가지로 도보이동이 주를 이루었다.

1890년대에 이르러 증기기관선이 나타나기 시작하면서 항로와 반도의 교통여건은 달라진다. 즉 증기기관선이 인천에서 제주를 경유해 부산과 원산 등 우리 나라 전역을 다니기 때문에 서울에서 목포나 여수까지 화물을 이동하거나 사람이 이동할 필요가 없게 되었다. 이러한 현상은 우리 나라의 전역에서 마찬가지로 인근 항구 중 증기기관선이 경유하는 항구에 접근만 하면 이동이 가능하게 되었다.

그리고 철도가 생기면서부터 여건이 또 달라진다. 철도가 생긴 이후 인천이나 원산까지 항로로 이동하는 것보다는 육상철로가 경쟁력이 있기 때문에 제주에서 인천이나 원산까지 운행할 필요는 없게 된다. 따라서 일제시대에는 제주도의 경우

에는 윤선(輪船)이 제주항과 목포 등을 잇는 역할을 주로 하게 되었다. 반도의 육상교통은 철도가 담당해 주었기 때문이다.

그러나 제주도내에서의 항로는 기존의 패턴과 달랐다. 제주도내 육상교통이 지형의 문제로 인해 발달하지 못했기 때문에 목포나 부산에서 제주에 온 배는 산지항이나 서귀항에서 머물다 다시 출발하지 않고, 애월항, 한림항, 모슬포항, 서귀항, 표선항, 성산항, 구좌항과 제주항을 거치고 다시 반도로 올라가는 노선을 운행했다. 따라서 제주와 목포간의 왕래보다는 오히려 제주도내에서 항구를 순회하는 것에 더욱 많은 시간을 할애하게 되었다.

이러한 경향은 제주도내 일주도로가 만들어지고, 자동차가 다니게 되고, 중산간도로, 제주시와 서귀포간 연결 횡단도로들이 만들어지면서 달라지게 되었다. 제주도 도내 항구를 순회하는 노선은 줄어들고 육상교통이 제주항과 서귀항을 중심으로 연결되면서 육상에서의 이동이 경쟁력을 갖추게 된 것이다.

최근에는 서귀항과 연결되던 여객선의 시대도 막을 내렸다. 제주와 서귀포간 거리가 도로로 이동시간이 1시간 이내로 되면서 여객선이 굳이 서귀항에서 출발하게 될 이유가 줄어들게 된 것이다.

이상에서 본 것처럼 제주항로는 선박의 발달, 교통수단의 발달과 관계를 가지면서 변화해 왔다는 것을 알 수 있다. 즉 제주와 주로 연결되던 반도의 항구로는 목포와 여수에서 인천과 부산 등으로 바뀌었다가 다시 반도의 육상교통이 발달하면서 제주도와 가까운 항구로의 이동이 활발하게 되었다. 최근에는 해상의 교통수단의 발달로 항로의 거리는 큰 의미가 없게 되었고, 이용객의 수요가 주요 변수로 바뀌게 되었다.

〈참고문헌〉

- 고창석(1986), “제주·강진관계사.” 「고대 제주해로 태우탐사 종합보고서」, 제주신문사.
- 국립제주박물관(2001), 『제주의 역사와 문화』, 국립제주박물관.
- 김익수 역(1996), 『속음청사』, 제주문화원.
- 양진건(1999), 『그 섬에 유배된 사람들-제주도 유배인 열전』, 문학과지성사.
- 우당도서관 편역(1999), 우에다 코오이치로이 저 『濟州島の經濟』, 부산상업회의소.
- 윤명철(2000), 『바닷길은 문화의 고속도로였다』, 사계절.
- 이창익(2000), 「『탐라순력도』 고선의 선박사적 의의」, 『탐라순력도연구논집』, 제주시·탐라순력도연구회.
- 全羅南道濟州島廳(1939), 『濟州島勢要覽』.
- 제주문화방송(1994), 『속탐라록 : 고려사와 고려사절요』, 제주문화방송.
- 朝鮮總督府官報 中 『濟州錄』(1911년 1월 20일).