

조선시대 제주인의 표류 발생 배경과 실태

김나영*

- I. 머리말
- II. 제주인의 표류 발생 배경
 - 1. 자연지리적 배경
 - 2. 사회경제적 배경
- III. 제주인의 표류 발생 실태
 - 1. 시기별 발생 현황
 - 2. 표착 국가별 발생 현황
- IV. 맺음말

국문요약

본 논문은 조선시대 濟州島라는 특정 공간을 중심으로 濟州人들이 해상활동을 전개해 나가는 가운데 예기치 않게 발생하였던 海難事故 중 ‘漂流’라는 일련의 사건에 주목하였다. 이를 위해 국내·외 사료 속에 단편적으로 산재해 있는 제주도 표류 관련 사례들을 우선 정리, 연표로 작성함으로써 보다 通時的이고 共時的인 안목을 기반으로 제주도를 중심으로 전개된 漂流史의 전체상을 파악하였다. 아울러 표류 제주인들의 향해 전말을 담은 問情기록을 통해 제주인들의 표류 발생 배경을 보다 구체적으로 들여다보는 물론, 그 실태를 계량화하여 파악해 보았다. 본고에서 고찰한 결과는 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째로, 조선시대 제주해역을 둘러싼 표류가 어떠한 배경과 요인에 의해 발생되었

* 제주특별자치도 세계유산본부 학예연구사.

는가를 우선 살펴본 결과, 제주도도 邈在海外·四海孤島의 火山島이자 強風多風の 섬, 육지에서는 대체 불가능한 進上品과 貢物의 생산지라는 자연지리적 입지조건과 더불어 그에 수반되는 護送 등 조선조의 정치·사회·경제적인 복합적 제반 상황에 기인하여 제주인들은 자의적·타의적으로 바다로 향할 수밖에 없었다. 이에 표류라는 일종의 우발적이고 예측 불가능한 해난사고에 노출될 가능성이 컸다. 전근대 제주도를 포함한 동아시아 諸國들의 해상교류에 있어 어느 정도의 해양환경을 이용한 경험과 지식이 축적되어 일정한 항로가 형성되어 있었으나, ‘礁’리는 제주바다 주변의 독특한 해저지형과 제주도를 둘러싼 바람(계절풍)·대풍·해류·조류 등이 기존 해상활동의 고정적 틀을 파괴시키는 變數로 작동하여 제주도 해역을 오고 가는 선박들의 표류를 유발하고 있음을 살펴볼 수 있었다.

두 번째로 이러한 배경 속에 발생되었던 조선시대 제주인들의 표류 실태를 각종 사료를 통해 ‘出海-漂流-漂着-送還’이라는 표류 顛末을 역추적하여 그 발생 규모와 빈도를 시계열적으로 파악한 결과, 제주인들은 365건·4,427명[사망자 760명]이 해난 사고와 직면하였고, 이들 중 82.8%에 해당하는 3,667명은 해난사고로 말미암아 일본·유구·중국·대만·안남 등지로 표류해 그곳 국가들로부터 구조·송환되어 본국으로 살아 돌아왔음이 확인되었다. 단편적으로 잔존해 있는 역사적 기록 자체에 의거한 통계이지만, 80%를 웃도는 높은 생존율을 본다면 전근대 시기 조선을 포함한 동아시아 국제질서 속에서 상호 호의에 입각한 표류인 송환체제가 작동되어지고 있었음을 살필 수 있었다.

요컨대 본 연구 결과를 통해 그동안 단편적으로 연구되어 왔던 제주도의 漂流史를 보다 넓은 시야에서 조망할 수 있는 계기가 되었으면 하며, 향후 본고에서 파악한 제주인의 표류 실태를 입체적으로 분석하여 표류 제주인의 존재적 의미를 해명함은 물론, 당시 제주인들의 해상활동 양상과 함께 제주사회의 경제구조 실태를 재조명해 나가고자 한다.

주제어 : 濟州島, 漂流, 火山島, 強風多風の 島, 進上品과 貢物의 生産地.

I. 머리말

‘漂流’란 항해 도중 뜻하지 않은 일기불순(바람 또는 태풍 등)과 해류에 떠밀려 자신의 의사와는 상관없이 목적지 또는 자신이 속한 문화 영역 밖으로 이탈된 海難事故를 의미한다. 이러한 표류의 위험 속에서 목숨을 잃거나 혹은 실종되는 경우가 다반사였으며, 구사일생으로 목숨을 부지해 異國에 표착했다 하더라도 천리만리 먼 이국으로부터 고향의 품으로 돌아오기까지 험난한 여정을 또 한 차례 겪어내야만 했다.

이러한 제주인들의 표류 발생 양상은 1392년 조선왕조가 개국되어 중앙 집권적 지배체제가 점차 확립됨에 따라 더욱 빈번하게 나타나게 되어 조선시대 표류인의 발생 빈도는 지역적으로 건주어 보았을 때, 단일지역으로 제주도가 타지역보다 압도적인 수치를 차지한다. 특히 표류인 발생 가운데 제주인이 異國으로의 표류시 출신지를 전라도 해남, 영암, 강진, 나주 등 타 지역으로의 換名[諱稱]한 사례를 추가적으로 포함시킨다면, 그 수치는 더욱 높아질 것이라 예상된다.

현재 한국을 비롯한 일본, 중국, 대만 등의 학계에서는 조선시대 동아시아 해역세계 가운데 ‘濟州島’에 대한 해양사적 중요성에 대해 충분히 공감하면서도 이에 대한 충분한 해석을 도출해 내지 못하고 있다. 또한 제주지역 내 학계에서도 아직까지 제주도를 중심으로 전개된 漂流史의 전체상을 정리·파악해 내지 못한 채 각각의 단일 표류 사례들에 기인해 당시의 시대적 상황만을 이야기하고 있는 실정이다. 그렇기에 동아시아에서의 제주도가 차지하는 위상을 구명하고, 설명하는데 한계가 있어 보인다. 이에 여러 사료 속에 단편적으로 산재해 있는 제주인들의 표류 관련 사례들을 우선 정리, 연표로 작성함으로써 通時的이고 共時的인 접근을 시도하고자 한다.

이를 바탕으로 본고 II장에서는 우선 조선시대 제주도를 둘러싼 표류라는 일련의 해난사고가 어떠한 배경적 요소들에 의해 발생되어지고 있는가를 다각적인 관점에서 파악해 보고자 한다. 즉, 제주도가 지닌 공간적 특수성 및 이로 인해 빚어진 각종 자연 환경적 요소들을 비롯, 조선조 당시 제주도가 처해 있던 정치·사회·경제 전반의 복합적 상황 등을 검토하여 제주해역에서 표류가 발생될 수밖에 없었던 인과적 動因 및 해당 요소들의 상호 연관성에 대해 구체적으로 살펴보고자 한다.

이어 III장에서는 해상활동을 전개해 나가던 중 불의의 재난사고와 마주하여 異國으로 표류해 간 제주인들의 발생 빈도와 규모를 각 국가별로 시계열적으로 고찰하고자 한다. 또한 제주인들이 이국으로의 표류시 이르렀던 표착지의 분포 양상 및 발생 시기를 국가별로 살펴봄으로써 제주해역과 표착지역 간 존재하는 해양·지리학적 연결고리들과 어떠한 연계성과 경향성을 지니는지 밝히고자 한다. 궁극적으로 조선시대 제주도를 둘러싸고 발생되었던 표류 실태를 근간으로 동아시아 간의 바다를 매개로 한 방사성적인 대외접촉 관계망 속에서 제주도가 차지하는 지정학적 위상을 재조명해 보고자 한다.

II. 제주인의 표류 발생 배경

1. 자연지리적 배경

1) 四海孤島·火山島, 제주도

해당 지역을 둘러싼 제반의 자연지리적 구성요소인 지형·기후·풍토 등은 그 속에서 삶을 영위하는 인간 활동의 모든 영역과 깊은 관계를 맺는다. 더 나아가 연속된 시간의 흐름 속에서 발생하는 역사적 사건의 動因과 그 기본요소를 구성하는데 적지 않은 영향을 끼친다.

제주도는 우리나라 최남단에 위치, 사면이 바다로 둘러싸여 육지와 隔絶·孤立된 島嶼라는 지리적 공간의 특수성으로 말미암아 제주인들에게 있어 바다는 자연적으로 곧 삶의 일부이자, 삶의 원천으로 작용하게 되었다. 또한 제주도는 화산활동의 결과로 생성된 火山島로서 토양 대부분이 척박한 화산회토로 이루어져 있으며, 지표는 거의가 현무암 및 조면암질 용암들로 드넓게 분포하여 深耕과 김매기가 매우 열악하였다. 다시 말해 제주도의 자연지리적 환경이 빚어낸 四面大海風災와 山高深谷水災 및 石多薄土旱災 등 소위 三災로 말미암아 농사만으로는 생계를 유지시키기가 매우 힘들었다. 때문에 제주인은 생명의 위협을 무릅쓰고 바다로 나아가 고기잡이 및 미역 채취를 하거나, 특산물 등을 가지고 그들에게 필요한 쌀·배·소금 등과 交易하며 생계를 이어나가야만 했다. 이와 더불어 조선정부에서 요구하는 약재, 감귤,

말, 해산물 등의 각종 진상품을 호송해야 하는 등 자의적·타의적으로 바다로 향해야만 하였다. 이처럼 四海孤島이자 火山島라는 제주도가 처한 독특한 지리적 입지조건에 기인하여 제주인들은 취약한 토지 생산을 보충하기 위해 해상교역에 나설 수밖에 없었으며, 그 결과 제주인들은 표류라는 일종의 해난사고에 노출될 가능성이 매우 컸다.

또한 제주도는 화산활동에 의해 형성된 섬으로서 대부분은 현무암이 노출된 암석해안(총 길이 229.7km로, 제주도 전체 해안의 75% 차지)이지만, 장소에 따라 그 형태와 성질을 달리하는 각종 해안이 출현하였다. 따라서 전체적으로는 단조로운 해안을 보이면서도 부분적으로는 각 해안마다 독특한 지형이 발달함을 엿볼 수 있다.¹⁾

이형상의 『남환박물』에서 제주도의 바다에 대해 ‘산은 험하고 바다는 모질다(山險海惡)’라고 표현하였듯이, 제주도는 화산이 폭발하면서 뿜어져 나온 용암이 바다로 흘러들어가 바다 속 低質은 해안선에서 수 킬로미터까지 돌고 암반으로 이루어져 일명 ‘걸바다[걸바당]’이라 일컬어진다. 이러한 제주도의 걸바당은 바다를 오가는데 크나큰 장애물로 인식되고 있었음이 아래의 문헌 A-1~4) 등에 잘 묘사되어 있다.

- A-1) 바닷가의 수심 얇은 곳에는 칼날처럼 뾰족한 바위가 온 섬에 둘러서 있다. 그 때문에 익숙하게 오고가며 배를 잘 부렸던 자가 아니면 파선하기 십상이다.²⁾
- A-2) 전후로 왜구가 침입하였으나 이 고을에서 한 번도 뜻을 이루지 못하였던 것은 온 섬을 둘러싼 石壁이 바다 속에 깔려 있었기 때문이다. 참으로 하늘이 만든 천연의 요새여서 왜적들의 배가 정박할 수 없다.³⁾
- A-3) 이 섬은 사면에 돌부리가 창칼 같이 높이 솟아 있어서 배가 작더라도 잘못하여 닿아 부서지는 일이 비일비재하다.⁴⁾

1) 김태호, 「제주도의 해안지형」, 『탐라문화』 18, 제주대학교 탐라문화연구소, 1997, 381쪽.
 2) 林悌, 『南溟小乘』, 11월 27일.
 3) 金尙憲, 『南槎錄』 권3, 10월 16일 경진조.
 4) 李益泰, 『知瀛錄』, 3월 초8일.

A-4) 요리를 맡은 이들 가운데 鮑漢[鮑作人]이 있었는데, 손을 들어 가리키며 말하기를, “저것이 바다의 칼들인데 옹기종기 가까운 바다와 갯가에 꽂혀 있습니다. 이것 때문에 온 섬에 배를 댈 항구가 없습니다. 石脉들이 서로 이어지고 얼크러져서 대소화탈로부터 추자도와 백도에까지 이르며 그리하여 육지 고을들에 도달하게 됩니다. 회화나무 뿌리, 열아름 더 넘는 것들이 여태 바다의 바닥에 있습니다.”라고 하였다.5)

즉, 제주 바다로부터 나가거나 또는 귀항하는 가운데 예측 불가능한 제주도의 해안선 혹은 바다 밑 환경으로 말미암아 좌초되거나 난파되는 등 해당 위험요소에 대해 항상 유의하지 않으면 안 되었다. 제주도 바다 환경의 위험은 제주를 오가는 조선 내 往來船에게만 국한된 것이 아니라, 이러한 해안 형편을 잘 알지 못하는 제주도를 지나는 異國船들에게도 그 영향을 미쳤다. 따라서 제주도 바다 곳곳에 숨겨진 여러 장애물들로 인해 부지불식간 일어난게 되는 해난사고는 이들로 하여금 공포심을 부여하기에 충분하였다.

한편 이 같은 제주도의 암석해안은 파도의 세기 또한 강하게 변화시키는 요인으로 작용하였는데, 1770년 유구로 표류해 갔던 장한철이 쓴 『표해록』에 자세히 기록되어져 있다.

부산 동래로부터 일본까지의 거리와 전남 해남으로부터 탐라까지의 거리는 그 사이가 비록 수천 리의 큰 바다로 떨어져 있지만, 바다 바닥에 천만 봉우리와 골짜기들이 절로 조선의 뾰뾰한 산천으로 이루어져 있으니, 바다 위의 풍파가 아주 위험한 것은 그 물 흐름이 해저의 산과 골짜기에 부딪히기 때문이다. …(중략)… 바람이 자고 물결이 조용한 때라도 바다 형세는 필시 넘실거리며 휘돌아 급히 흘러 여기를 지나는 사람들이 모두 위험하게 여겼으니, 이것이 해저에 있는 봉우리와 골짜기들이 파도를 격렬하게 만드는 증거입니다.6)

이처럼 제주도의 火山島라는 지형적 특성은 걸바당을 조성하였고, 바다 속 곳곳에 숨어 있는 礁[암초]들로 인해 해난사고가 발생하는 경우가 빈번하였다. 부차적으로 제주해역 주변의 물살 및 파도 세기마저 격하게 변화시킴으로써 漂流·漂到의 주원인이 되었다.

5) 李衡祥, 『南宦博物』誌地條.

6) 張漢喆, 『漂海錄』(1770년), 12월 30일조.

2) 제주도를 둘러싼 바람과 태풍

표류를 발생시키는 주요 因子로써 바람과 태풍⁷⁾을 들 수 있다. 제주도는 風勢가 큰 強風多風의 섬으로서, 제주도에서의 바람은 무엇보다도 도민들의 생활 영위와 생존을 위해 고려해야 할 필수 불가결한 요소인 동시에 극복해야 할 장애요소였다. 바람이 많이 부는 섬인 관계로 주변 해안의 波浪 또한 매우 강하였기 때문에 예기치 못한 바람과 파도에 휩쓸려 해안에 펼쳐져 있는 암초나 사초 등에 부딪힐 가능성이 매우 높았다.

한편 김상헌의 『남사록』과 이건의 『제주풍도기』, 이형상의 『남환박물』에는 출항시 필요한 風向 및 해당 바람에 의거한 육지의 표착지점을 명확히 명시하고 있다. 동시에 바람의 흐름이 어떻게 변하느냐에 따라 어느 곳으로 표류할지에 대해서도 대략적으로 예측·감지하고 있었음을 아래의 B-1~4)을 통해 알 수 있다.

-
- 7) ①바람이란, 두 지점 간의 기압 차이에 의해 수평 방향으로 이동하는 공기의 흐름을 말한다. 즉, 바람은 기압이 높은 곳에서 낮은 곳으로 향할 때 생기게 된다. 기압차가 생기는 원인 중 하나로 해안에서는 바다와 육지가 햇빛을 받을 때 따뜻해지는 정도의 차이, 일종의 受熱量의 차이 때문에 바람이 생긴다. 바람은 크게 연중 일정한 방향으로 부는 태일풍과 계절에 따라 바람의 방향과 성질이 바뀌는 계절풍, 특정 지역에만 부는 국지풍으로 구분된다(한국민족문화대백과사전 <http://encykorea.aks.ac.kr/> 참조).
- ②계절풍이란, 대륙과 해양의 比熱 차에 의해 계절마다 풍향이 바뀌며 부는 바람으로 우리나라가 속한 동아시아, 인도반도, 동남아시아에서 주로 나타난다. 겨울에는 바다보다 대륙이 더 냉각되어 고기압이 형성되기 때문에 대륙에서 바다로, 여름에는 반대로 대륙이 더 가열되어 저기압이 형성되기 때문에 바다에서 대륙으로 바람이 분다. 대체로 우리나라 각 지점의 풍향을 보면 겨울(12~2월)에는 북서풍계의 비율이, 여름(6~8월)에는 남풍계의 비율이 높다. 겨울 계절풍은 기압경도가 크기 때문에 풍속이 강하고, 여름 계절풍은 겨울 계절풍에 비해 기압경도가 작아서 풍속이 약하다. 그리고 바람의 물리적 성질도 겨울 계절풍은 차고 건조한데 비해 여름 계절풍은 무덥고 습기가 많다(한국민족문화대백과사전 <http://encykorea.aks.ac.kr/> 참조).
- ③태풍이란, 적도 부근이 극지방보다 태양열을 더 많이 받기 때문에 생기는 열적 불균형을 없애기 위해 저위도 지방의 따뜻한 공기가 바다로부터 수증기를 공급받으면서 강한 바람과 많은 비를 동반하며 고위도로 이동하는 기상현상을 말한다. 일반적으로 우리나라에 영향을 미치는 태풍은 7~10월 사이에 많이 발생한다(국가태풍센터 <http://typ.kma.go.kr/> 참조).

B-1) 본도[제주도]는 바로 남해 가운데 있어서 왕래하는 배가 북풍을 만나면 들어오고, 동풍을 만나면 나간다.⁸⁾

B-2) 이 섬[제주도]에 들어가는 데는 반드시 서북풍이 필요하고, 나오는데는 반드시 동남풍을 이용하게 된다. 만일 순풍을 얻을 수 있다면 一片孤帆이라도 아침에 출발하여 저녁에 도달할 수 있으나, 순풍이 아니면 아무리 빠르고 억센 매나 송골매의 날개가 있다 하더라도 건널 수가 없다. 그리고 파도는 동남풍에는 낮고, 서북풍에는 매우 높아진다.⁹⁾

B-3) 대개 섬에서 육지로 나가는 사람은 정남풍을 만나면 조천관 혹은 화북포에서 나서서 화탈(도)와 사서(도) 사이를 지나 보길(도)의 고래머리를 거쳐 넓거요섬 앞길을 지나고 칠머리와 어란에 닿으면 영암이다. 또 이진과 가리포에 닿으면 강진이다. 또한 관머릿도와 완도를 지나면 해남이다. 혹 바람에 비껴 떠내려가기도 한다. …(중략)… 불행하게 그 동쪽 혹은 그 남쪽을 지나면 屋久島와 一(壹)岐島이니, 그곳에 표도하게 되는 것이다.¹⁰⁾

B-4) 所安島 …(중략)… 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.¹¹⁾

다시 말해 제주도에서 한반도로 출항할 때는 동풍과 동남풍을 이용했고, 한반도에서 제주도로 출항할 때는 북풍과 서북풍을 이용하였으며, 순풍을 만나면 제주도-남해안 간은 하루면 도착할 수 있었음을 알 수 있다.

한편 19세기 제주인의 표류와 외국 선박의 표도에 대해 자세한 기록을 담고 있는 『제주계록』 내 98건의 제주인 표류 사건 가운데 漂還人들을 대상으로 한 問情記를 살펴보면, 50건에 이르는 사례에서 그들이 표류 당시 맞닥뜨

8) 金尙憲, 『南槎錄』 권2, 10월 12일 병진조.

9) 李健, 『濟州風土記』.

10) 李衡祥, 『南宦博物』 誌路程條.

11) 金正浩, 『大東地志』, 濟州海路條.

렸던 바람유형에 대해 자세히 진술하고 있다.¹²⁾ 표류 요인은 대부분 향해 중압작스런 大風과 颶風이 주요 원인으로 작용하고 있다. 또한 동풍·동남풍·동북풍·서북풍일 때는 중국으로, 서남풍·서북풍일 때는 일본으로 닿았고, 서북풍·동북풍일 때는 유구로 표류해 갔음을 살펴볼 수 있다.

특히 B-3)의 『남환박물』 내용을 보면, 육지로 향하기 위해 제주도를 출항한 배가 만약 바람에 비껴 동쪽 혹은 남쪽으로 향해 치우칠 경우 일본 야쿠시마[屋久島: 九州 鹿兒島縣 남부에 위치] 및 이키시마[壹岐島: 九州 長崎縣에 속해 있는 섬]에 표류해 갈 가능성이 있음을 시사하고 있다.

유라시아 대륙의 동쪽에 위치하고 있는 제주도는 대륙보다 상대적으로 바다의 영향을 많이 받아 해양성 기후가 뚜렷하게 나타나며, 겨울철에는 대륙으로부터의 시베리아기단에 의해 차갑고 건조한 북서계절풍이, 여름에는 북태평양기단에 의해 따뜻하고 습한 남동계절풍이 불어온다. 특히 여름에 비해 겨울이 대륙과 해양의 기압차가 크기 때문에 12월과 2월 사이에 가장 바람이 많이 분다. 이와 같이 계절 또는 월별에 따라 방향과 풍속을 달리하는 동아시아 계절풍은 한반도를 비롯한 중국·일본·유구인들의 생활 및 선박 항해에도 큰 영향을 미쳤다. 이러한 바람의 풍향과 풍속은 시시각각 변화무쌍했으며, 여름철에는 예기치 않게 태풍이 발생하기도 했다. 태풍은 열대성 저기압의 이동과 관련이 있다. 저위도의 열대 해상에서 발생하여 중위도로 이동하는 열대성 저기압은 제주도 연근해에 이르러 가장 강력한 바람으로 변화하여 해상활동 및 선박의 이동에 극심한 피해를 야기했다.¹³⁾ 또한 제주도는 우리나라 남쪽 해상으로부터 북상하는 태풍의 영향을 가장 먼저, 그리고 가장 빈번하게 거쳐 가는 길목에 위치하였기 때문에 표류가 다발적으로 발생할 수밖에 없었다.

12) [표] 『제주계록』에 나타난 표류 제주인의 표류시 바람유형[필자 작성]

국가	바람유형	동남풍	동북풍	동풍	서북풍	서남풍	미기재	합계(건)
일본		0	0	0	12	8	6	26
유구		0	2	0	1	0	2	5
중국		5	5	1	5	0	3	19
합계(건)		5	7	1	18	8	11	50

13) 김오진, 『조선시대 제주도의 기후와 그에 대한 주민의 대응에 관한 연구』, 건국대학교 박사학위논문, 2009, 96~97쪽.

『제주계록』에서 표류 제주인의 월별 추이¹⁴⁾를 살펴보면, 가장 높은 비율을 차지하는 달은 8월로써, 총 98건의 표류 사건 중 16건(16.3%)이 발생하고 있으며, 그 다음으로 12월 14건(14.3%), 3월 12건(12.2%)의 표류가 발생되었음이 확인된다. 이 같은 결과가 나타나게 된 원인은 앞서 주지하였다시피, 8월에 제주도를 통과하는 태풍의 발생 빈도가 가장 높음과 동시에 연중 바람이 강하게 부는 제주도는 특히, 12월~2월 사이의 겨울철에 한파를 동반한 북서계절풍의 강풍이 부는 경우가 많았기 때문이다. 그리고 봄이 시작되는 음력 2월 1일부터 15일까지 약해지던 시베리아 고기압이 일시적으로 강화되면서 도무지 예측할 수 없는 ‘영등바람’이라 일컬어지는 돌풍이 여름철의 태풍보다 더 거칠고, 변덕스럽게 몰아쳐 많은 재난을 가져오기도 했다.¹⁵⁾

이러한 天候 현상을 오랫동안 경험한 제주인들은 이 시기 배를 띄우지 않았으나, 진상 등의 公務로 불가피하게 배를 출항시켰을 경우 파선되는 경우가 많았다. 또한 이 같은 사정을 모르는 제주도를 경유하던 異國船들이 제주도 인근에서 해난사고를 맞게 되는 요인으로 작용하였다.

3) 제주도 주변에 흐르는 海流와 潮流

그 밖에 해난사고를 불러일으키는 자연지리적 주요 요인으로 제주도 주변 해역에 복잡하게 흐르는 해류와 조류를 들 수 있다. 해류란 연중 일정한 방향으로 일정한 속도를 가지고 유동하는 바닷물의 흐름을 말하며, 조류란 조석과 수반되어 일어나는 바닷물의 주기적인 흐름을 일컫는다. 이러한 제주도 주변에 흐르는 해류 및 조류의 특성에 대해 『남사록』과 『남환박물』에는 C-1~2)와 같이 기재하고 있다. 또한 C-3) 『해외문견록』 속 琉球로 표류하였다 생환된 김여회의 표류담에는 표류 도중 맞닥뜨린 ‘黑海’ 이른바, 쿠로시오 해류에 대해 이야기하고 있다.

14) [표] 『제주계록』에 나타난 표류 제주인의 월별 추이[필자 작성]

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	미기재
표류건수 (98건)	10건	7건	12건	5건	1건	2건	5건	16건	11건	6건	6건	14건	3건

15) 송성대, 『제주도의 지리적 환경과 지역정신』, 『탐라문화』 18, 제주대학교 탐라문화연구소, 1997, 261쪽.

C-1) 표류기에 의하면 “지나다닌 창파가 비록 한 바다 같지마는 水性 水色이 곳을 따라 다름이 있다. 제주의 바다는 빛이 매우 푸르고 성질은 暴急하여 비록 바람이 적어도 물결 위에 물결이 넘쳐흘러 서로 부딪치고 빙빙 돌며 번득거리고 출렁매이 이보다 더함이 없다. 다른 바다는 풍력이 비록 세더라도 물결은 매우 높지 않는다고 하였다.”¹⁶⁾

C-2) 바다의 형세가 남쪽은 낮고 북쪽은 높아서 들기가 순하고 나기가 어렵다. …(중략)… 동해는 비록 조수가 없다고 말하지만, 이곳[제주도]은 날마다 대략 두 번을 들고 나고 한다. 다만 신속함은 서해에 미치지 못하고, 물이 불기가 수장에 지나지 않는다. 생각건대 모든 물이 돌아나가는 처지가 동남쪽이 부족한 까닭에, 昇降하는 압력이 육지와 달라서 출입하는데 사납지 않은가 한다. 조수가 馬島 위와 아래로부터 나와 청산도와 추자도 앞뒤를 경유하여 전라도와 충청도 지경으로 들어간다. 화탈섬과 안과 밖을 경유하여 들어가는 것은 山東省의 靑州와 齊州 지경으로 흘러간다. 이곳은 대개 양쪽 조수가 서로 마주치는 곳이므로, 물결이 매우 거칠고 높은 물결이 일어 보통과 다르다. 異國船이 표도하면 모두 얹어져 침몰한다. 만약 충분히 순풍을 여러 날 얻지 못하면 이 바다를 떠날 수 없어서 왔다갔다 소용돌이 사이를 빙글빙글 돌게 된다. 예전에 왜선이 중국으로 향할 때 바람을 잃거나 길을 잃은 것이 아니고는 절대 이곳에 들어오지 않았다. 혹 바람을 따라 도래하였다면 번번이 모두 기울어져 패하게 되니 이를 北海의 바닷길이라 한다.¹⁷⁾

C-3) 강희 2년 癸卯年(1663년) 해남현 선비 金麗輝 등 28인이 유구에 표류하였다가 일본을 통해 돌아왔다. …(중략)… 壬寅年(1662년) 9월, 상인 李加叱金の 배를 얻어 제주인 南麟 등 모두 32명이 함께 타고 24일 아침에 별도포를 출발했다. 그러나 중간에 서북풍을 만나 남쪽 바다에 표류하여 떠다니다 옛새가 지나 黑海에 이르렀다. 물의 색깔이 墨과 같아 손으로 떠보니 보통 물과 다를 것이 없었다. 시험 삼아 흰 물건을 적셔보았지만 색이 물들지는 않았다. 또 나흘쯤 지나자 바다의 빛깔이 백색으로 돌아왔다.¹⁸⁾

위의 기록에서 보이듯이, 제주도를 둘러싼 주변 해역의 지형적 특수성에

16) 金尙憲, 『南槎錄』 권4, 정월 28일 신유조.

17) 李衡祥, 『南宦博物』, 誌海程條.

18) 宋廷奎, 『海外聞見錄』 중 『記琉球漂還人語』.

기인하여 여타의 바다보다도 험악한 潮水의 움직임이 나타남을 살필 수 있다. 또한 제주도의 해양환경 및 항해조건에 가장 밀접한 관계성을 맺는 해류로, 黑潮라 불리는 쿠로시오 해류에 대해서도 상세히 묘사하고 있다. 태평양 서부 필리핀 북부에서 시작하는 이 해류는 北東進하면서 제주도 동남쪽 외해에서 두 갈래로 나뉘져 쓰시마 쪽으로 가는 대마난류와 황해로 들어가는 황해난류로 나뉘지게 된다.

이렇듯 제주도는 쿠로시오 해류가 북상하는 지점에 위치함과 동시에 쓰시마 해협에서 서쪽으로 꺾이어 역전된 순환 해류가 황해로 흐르므로 제주인들이 탄 배가 북풍을 만났을 경우 이 回流를 타고 중국 쪽으로 흘러가거나,¹⁹⁾ 중국으로 항해하던 일본 선박이 제주에 표착한 경우가 많았다. 또한 일단 남방으로 흘러 들어간 해류가 다시 북상함에 따라 일본 등지로도 표착하게 되는 계기가 되었다.

해류는 표류를 직접 야기 시키는 경우는 적었지만, 표류가 발생한 후에는 오히려 自動動力을 상실한 선박으로 하여금 특정한 방향으로 진행하도록 만들기도 한다.²⁰⁾ 몇몇의 표류인들이 ‘갑자기 사나운 바람을 만나 돛대가 기울고 櫓가 부러져 배를 제어하지 못하고 가는 대로 맡겨두었더니 어느 한 곳에 이르게 되었다’라든지, ‘광풍을 만나 키[舵]를 잃고 돛대[또는 치목(鷓木)]가 부러져 성난 파도가 험한 물결이 몰아친 바가 되어 떠내려가 문득 하나의 섬에 이르렀다’ 등의 생환 후 문정과정에서 들려준 표류상황 속에서 이러한 해류의 역할을 인지해 볼 수 있겠다.

조선시대 제주도는 육지를 왕래할 때 주로 禾北浦(別刀浦)와 朝天浦를 이용하였고, 육지는 남해안의 영암 梨津浦, 강진 南塘浦, 해남의 館頭浦가 주요 출입항으로 이용되었다. 제주도↔육지 본토를 왕래할 때에는 그 사이에 위치한 추자도가 중계 지점으로서 순풍을 기다리는 일시적 기항지 역할을 하였으며, 이에 고지도 및 문헌에는 候風島라 표기되기도 하였다.

한편 18세기 후반이 되면 육지와 보다 가까운 곳에 위치하고 있는 소안도를 경유한 해로가 등장하고 있는데, 신경준의 『道路考』에는 다음과 같이 적

19) 고창석, 「제4장 대외교류와 해양사」, 『한국의 해양문화』 5-제주해역, 해양수산부, 2002, 135쪽.

20) 윤명철, 「漂流의 발생과 역할에 대한 탐구」, 『東아시아古代學』 18, 東아시아古代學會, 2008, 90쪽.

고 있다.

所安島는 [제주도에 가는 사람들이 해남·강진·영암에서 배를 띄워 모두 이 섬에서 바람을 기다리다 큰 바다를 건넌다.] …(중략)… 또 180리쯤 가서 斜鼠島의 서쪽을 경유하면 서쪽으로 楸子島가 아주 멀리 보인다.[제주도에 가는 사람들이 동풍이 불순하면 이 섬에서 배를 대고 머문다. 김청음(김상헌)의 『海槎錄』에 “만약 이 섬이 없으면 제주에 가는 배들이 더욱 곤란할 것이다. 표류하는 근심을 면하는 것은 이 섬 때문이다.”라고 하였다.] …(중략)… 『地誌』를 살펴보면, …(중략)… 예전에 제주도에 가는 사람들은 배가 출발하는 곳이 비록 달라도 모두 추자도에 들어가서 바람을 기다려 큰 바다를 건넌다. 지금은 모두 소안도에 들어가서 바람을 기다리는데 그것이 지름길이고 또 추자도에서 다시 바람을 기다리는 것이 어렵기 때문이다. 그러나 소안도에서 제주로 향하는 해로는 아주 멀기 때문에 중간에 바람을 놓쳐버리면 쉽게 전복된다. 추자도는 제주와 불과 300여 리이므로 당연히 추자도가 定路이다. 그래서 『고려사』 地誌에는 제주로 가는 해로에서 모두 추자도를 말하고 있다. 이것은 지금 사람들이 옛 사람의 대처보다 못한 부분이다.²¹⁾

위의 내용을 보면 예전에는 제주도와 육지를 왕래할 때에는 추자도에서 후풍하였으나, 18세기 후반 이후가 되면 보다 소안도를 중간 기착지로 하여 제주도로 가는 경로가 설정되어 있음을 알 수 있다. 하지만 소안도와 제주도 사이는 거리가 멀어 바람에 의해 조난되기 쉬운 단점이 있었다. 이렇듯 이후 소안도는 육지와 제주도를 연결하는 교통의 要所였지만, 추자도를 경유한 선박이 완전히 없어진 것은 아니었던 것으로 보이며, ①소안도 경유의 해로, ②추자도 경유의 해로, ③순풍시 어디에도 기항하지 않고 육지-제주도를 왕래하는 해로가 병존해 가게 되었다.²²⁾

제주도와 추자도 사이에는 대화탈도(大化奪島 혹은 大火脫島)와 소화탈도(小化奪島 혹은 小火脫島)가 자리하고 있다. 이때 『고려사』²³⁾ 뿐만 아니라, 이원진의 『탐라지』 山川條 및 『남한박물』 誌島條, 『탐라지초본』 島嶼條 등에는 “이 두 섬 사이에는 (두 해류가 교류하여) 파도가 세차게 일어나서 배들이 많이 표류하고 침몰하기 때문에 오가는 사람들이 매우 고통 받는다.”라

21) 申景濬, 『道路考』 卷之四 「海路」, 중 濟州海路.

22) 長森美信, 「朝鮮近世海路의 復元」, 『朝鮮學報』 199·200, 朝鮮學會, 2006, 177~178쪽.

23) 『高麗史』 권57, 志 卷第十一, 地理 二, 전라도, 진도현, 탐라현.

고 쓰여 있다. 또한 김정호의 『대동여지도』에도 “兩島之間 波濤洶湧”이라 적고 있다. 이렇듯 관찬사료 및 제주도 관련 읍지를 비롯한 제주도를 다녀간 관리의 경험담, 표류 제주인의 표해록 등을 보면,²⁴⁾ 대화탈도~소화탈도 사이와 대·소화탈도~여서도에 이르는 일대는 서로 다른 두 해류가 교류함에 따라 海況이 일정치 않고 水勢가 매우 험하여 제주도↔육지 본토를 왕래하는 조선인뿐만 아니라, 중국↔일본을 오가는 異國人들이 漂沒하는 재난을 면하기 힘든, 위험 지역임을 알 수 있다.

2. 사회경제적 배경

1) 척박한 자연환경에 기인한 산업구조

앞서 살펴본 제주도가 지닌 자연지리적 특성은 2차적으로 제주인들의 삶을 영위하는 사회경제적인 문제와 직접적으로 맞물려 그들 삶의 총체를 규정짓는 중요한 요소로 작용하였다. 이러한 제주의 열악한 자연적 조건, 즉 척박한 토질에 기인한 낮은 토지 생산성은 농업을 기반으로 한 생업의 어려움을 초래하였다. 이에 제주인들을 자신들을 둘러싼 바다를 생계기반의 중추적 매개로 인식하여 해산물 채취 또는 채취한 해산물의 해상교역을 통해 생계를 유지시켜 나갔음을 당시 문헌들 속 D-1~5)에서 살펴볼 수가 있다.

D-1) 제주도는 멀리 바다 가운데에 있어서 조세를 받아 지축하는 법이 없으므로, 한 번만 水災나 旱災를 만나도 사람들이 飢餓할 길이 없어 굶어 죽는 것을 면치 못한다. 이제 국가에서 관대한 법전을 내리어 양쪽 경계 근처에 典例에 의거하여 토지를 측량하고, 조세를 걷는 법을 실행하여 비상에 대비한다 하오나, 제주의 토지는 본래 메말라서 농사짓는 사람이 토지에서 부지런히 일하여, 애쓰고 힘써서 그 공력을 백배나 들여도 항상 한 해 동안의 양식이 모자랄까 걱정하여, 농업을 하지 않고, 상업에만 힘쓰는 자가 매우 많습니다.²⁵⁾

24) 李增, 『南槎日錄』; 張漢喆, 『漂海錄』, (1770년) 12월 30일조; 許穆, 『眉叟記言』 記言第48卷 續集, 「四方」, 2, 耽羅誌. 이와 비슷한 내용이 金尙憲, 『南槎錄』 권1, 9월 22일 병진조에도 기재되어 있음.

25) 『세종실록』 권5, 세종 1년(1419) 9월 11일 계축조.

- D-2) 땅에 바위와 돌이 많아 흙이 두 어치 퍼진데 불과하고, 또 흙이 가볍고 건조해서 밭은 개간하는 데는 반드시 牛馬를 몰아 밟는다. 그리고 木棉과 麻布가 생산되지 않아 衣食이 모자라니, 오직 海物을 캐어 생업을 버금하고 있다.²⁶⁾
- D-3) 본주인[제주인]들은 불행히도 섬 중에 태어나 衣食이 모두 어려우므로 반드시 육지에서 얻어다가 사는 형편입니다. 이 때문에 貧賤한 백성들은 다만 藿種 皮物을 가지고 연해 여러 고을에 가서 팔아, 힘든 삶을 연명합니다.²⁷⁾
- D-4) 여자가 많고 남자가 적어서 절간의 중[僧]도 절 곁에 가정을 가지고 처자를 살린다. 비록 乞人이라 해도 처첩을 거느리고 있다. 또한 공적 사적으로 운반하고 장사하는 배의 왕래가 빈번한데 바닷길은 험하고 멀어서 자주 표류, 침몰하는 사고가 일어난다. 그러므로 주민들은 여자아기 낳기를 중히 여긴다.²⁸⁾
- D-5) 섬 가운데 토지는 모두 砂磧[모래벌판]이므로 田畝가 심히 척박하여 …(중략)… 논은 원래부터 없기 때문에 섬 중에 가장 귀한 것이 大米인 바, 관가에서는 매년 쌀을 兩湖 지방에서 사서 선박으로 운반해 와 官供과 적객의 放料에만 쓰고 있으며, 혹은 田米로서도 이에 공급하고 있으나 가장 곤란한 것은 大米인 것이다.²⁹⁾

이렇듯 제주도의 척박한 자연환경은 인간생활의 기본적인 요소인 衣食住, 특히 그 가운데에서도 衣食을 마련할 수 있는 근본적인 삶의 조건 형성에 너무나도 미약하였다. 地表 대부분이 자갈과 모래로 덮여 있어 米穀 생산은 매우 힘들었으며, 木棉과 麻布가 생산되지 않는 현실 속에서 또 다른 생계 수단을 찾을 수밖에 없었다. 이에 제주인들은 바다를 매개로 얻은 미역[甘藷]·전복 등 각종 해산물과 표고·사슴가죽[麋皮]·가죽신[皮鞋]·말총[馬鬃]·양태[涼臺] 등의 토산물을 가지고 육지에 나아가 米·布·소금[鹽] 등과 교역하였다. 이처럼 자연지리적 특수성에 기인한 제주도의 산업구조는 농업이 아

26) 金尙憲, 『南槎錄』 권1, 9월 22일 병진조.
 27) 金尙憲, 『南槎錄』 권3, 정월 27일 경신조.
 28) 李元鎮, 『耽羅志』, 風俗條.
 29) 金淨, 『濟州風土錄』.

닌 수산업, 그리고 이를 통해 얻어진 水産物과 土産物의 교역 및 운송 등으로 전환되어 졌으며, 제주인들은 이렇게 자신들이 처한 자연환경을 슬기롭게 극복해 나갔다. 하지만 이와 같은 산업구조 체제는 반드시 배를 타고 험한 바다를 건너야 하였기에 항해 중 해난사고가 자주 일어날 수밖에 없는 상황에 놓이게 되었다.

2) 제주도에 대한 수취체제 강화

15세기 이후 조선왕조의 중앙집권적 지배체제가 점차 확립됨에 따라 제주도에 대한 수취체제의 강화를 수반하게 되었다. 이에 家戶와 개별 人身을 대상으로 진상·공물을 포함해 각종 부세와 균역을 비롯한 신역, 그리고 환곡 등을 운영해 나갔다. 그러는 가운데 조선후기 大同法의 실시로 공물의 대부분을 米穀으로 대신하는 代納制가 도입되는 등 수취체제는 크게 변화하였으나, 進上은 지방관들이 각 지방의 産物을 중앙에 진헌하는 제도로서, 대동법으로 개편되는 과정에서도 여전히 現物로 상납하는 체제는 변함이 없었다.

조선초 감골류 5가지, 약재류 2가지, 미역·전복류 4가지, 오징어 등에 불과하였던 진상 품목³⁰⁾은 세종대 이후로 진상품목이 확정³¹⁾됨과 동시에, 더욱 확대되어져 갔다. 즉, 매해 冬至와 正朝를 맞이하여 연례적으로 말과 결궁, 장피 등이 봉진되었고, 2~9월까지의 전복, 오징어 등의 해산물과 비자, 해동피 등 약재류가 주로 진상되었다. 또한 10~11월에는 橘果 20운에 걸쳐서 천신용과 진상용으로 나눠 봉진되었고, 12월에는 세초진상이라는 명목 하에 주로 약재류가 봉진되었다. 이후 시기가 지남에 따라 비록 그 진상 액수는 줄어들긴 하였으나, 제주도의 주요 특산물인 牛馬·柑橘·海産物·藥材 등의 현물을 매년 정기적으로 상납해야 했기 때문에 제주인들의 고충은 이루 말할 수가 없었다. 특히 제주도의 진상물은 소위 六苦役³²⁾이라 일컫는 사람들에게 의해 조달되었다. 이들 가운데 전복, 오징어 등의 해산물을 채취하는

30) 『세종실록』 권11, 세종 3년(1421) 1월 13일 병자조.

31) 『세종실록』 권151, 지리지/전라도/제주목/정의현·대정현.

32) 조선시대 제주에는 소위 ‘六苦役’이라는 계층이 존재하고 있었는데, 이는 제주도 지역에서 가장 감당하기 어려운 여섯 가지 직역을 총칭해서 부르는 보통명사의 의미를 갖는다.(김동진, 『18·19世紀 濟州島의 身分構造 研究: 『大靜縣戶籍中草』를 中心으로』, 단국대학교 박사학위논문, 1995, 152쪽).

役을 지닌 鮑作·潛女와 함께 진상품 운송의 역을 지냈던 船格은 해상활동과 밀접한 연관성을 지남에 따라 예기치 않은 해난사고의 위험성에 노출될 확률이 높았음을 추측해 볼 수 있으며, 이는 아래의 사료 속 E-1~3)의 내용을 통해 증빙된다.

E-1) 제주사람 효지가 말하길 “제주는 멀리 대해 가운데에 있어 파도가 여러 바다에 비해 더욱 사납습니다. 진상 다니는 貢船과 商船은 끊임없이 이어지는데 표류하거나 침몰하는 경우가 열에 다섯, 여섯이 됩니다. 섬사람들은 앞선 항해에서 죽지 아니하면 반드시 나중 항해 때는 죽기 때문에 제주 지경 안에는 남자 무덤은 가장 적고, 마을에서 여자는 많기가 남자의 세 곱이나 되므로, 부모 된 자로서는 여자를 낳으면 ‘이것은 우리를 잘 섬길 자라’하고 남자를 낳으면 ‘이것은 우리 애가 아니라 곧 고래와 악어의 먹이다’라고 하였다.”³³⁾

E-2) 本州[제주도]에서 진상하는 전복의 수량이 매우 많고 관리들의 공을 빙자하여 사육을 채우는 것이 또 그 몇 곱이 되므로 浦作輩는 그 苦役을 견디지 못하여 流亡하거나 익사하여서 열에 둘 셋만 남게 되나 徵斂供應은 전보다 줄지 아니하니 이 때문에 …(중략)… 이웃에 사는 과부가 있다 하더라도 차라리 빌어먹다가 스스로 죽을지언정 浦作人의 아내가 되려고 하지 아니한다고 하였다.³⁴⁾

E-3) 병조에서 계하기를, “제주에 貢物을 운반하는 배가 매년 3척이 내왕하는데, 한 척마다 領船千戶 한 사람, 狎領千戶 한 사람, 頭目 한 사람, 射官 네 사람이고, 格軍은 큰 배에 43명, 중간 배에 37명, 작은 배에 34명입니다. 생명을 물에 걸고 바다를 건너 내왕하오니 論功할 만합니다. 공물 배가 5차례를 무사하게 京江에 도착하면, 射官 이상은 각각 前職으로 인하여 海領으로 除授하기를 청합니다.”하니, 그대로 따랐다.³⁵⁾

E-1)은 1487년 추쇄경차관으로 제주도에 부임했다가 이듬해 부친상을 당해 고향으로 향하던 중 중국으로 표류해 간 최부의 『漂海錄』 가운데 일부

33) 崔溥, 『漂海錄』 권1, 무신년 윤1월 12일.

34) 金尙憲, 『南槎錄』 권1, 9월 22일 병진조.

35) 『세종실록』 권29, 세종 7년(1425) 7월 15일 임오조.

로, 그가 데리고 간 陪吏 중 제주인 孫孝子の 이야기를 적은 것이다. 그의 말에 의하면, 제주의 바다는 항상 公船과 私船이 끊임없이 오가는 가운데 표류되어 죽는 자가 반 이상을 차지함에 따라 제주도에서 남자가 차지하는 인구 비율은 현저히 낮다고 설명하고 있다. 그리고 설령 무사히 歸還한다 하더라도 향후 航海의 해난사고 발생 가능성에 대해 恒時的으로 인지하고 있음에 따라 제주인들은 男兒보다는 女兒를 선호하고 있음을 표면적으로 살필 수 있다.

또한 E-2)의 기록에서는 바다를 공통의 생활무대로 하여 해산물 채취 및 교환·판매하면서 국가의 魚鱖 진상 역을 담당하였던 鮑作人은 그들에게 주어졌던 과도한 進上額과 더불어 土豪들에 의한 착취 등 이중적인 수탈에 시달렸음을 여실히 드러내고 있다.

그리고 E-3)의 『세종실록』을 통해 제주의 貢船이 매년 3척이 내왕하며, 1척당 승선하는 승선자로서 영선천호 1명, 압령천호 1명, 두목 1명, 사관 4명, 격군 34~43명이 진상 업무를 수행하고 있음을 알 수 있다. 또한 병조에서는 5차례 이상 無事故로 진상을 수행할 시에는 사관이상에게 한해 품계를 올려주도록 임금에게 청하니 이를 허가하고 있다.

이처럼 조선정부에서도 목숨을 걸고 바다를 건너는 진상 업무의 고충과 애로, 그 중요성에 대해 충분히 인식하고 있음을 살필 수 있으나, 본질적으로 거친 바람과 파도를 헤치며 航海를 담당하였던 格軍에 대해서는 그 論功을 논하지 않고 있다. 이렇듯 조선시대 중앙정부의 중앙집권 하에서 이뤄진 공물·진상의 과중한 수취체제의 폐단에 의거, 결국 제주인들 가운데에서도 포작인과 격군을 비롯한 六苦役者들은 불법적으로 배를 타고 제주도를 離脫하여 전라·경상도 연해지역으로 出陸해 나가는 결과를 초래하게 되었다.

따라서 제주도가 지닌 자연지리적 요인에 기인한 산업구조와 15세기 이후 점차 강화되어 가는 수취체제, 그 가운데에서도 육지에서는 대체하기 어려운 제주도의 토산물을 각 시기별로 현물로 납부해야 하는 進上品 마련과 그에 수반되는 護送은 불가항력적으로 바다로 나가야만 하였기 때문에 公·私的으로 표류 제주인을 발생시키는 직접적인 요인으로 작용하고 있다. 또한 조선 후기에 접어들면서 점점 확대되어가는 공납 수량과 이와 더불어 내륙과 단절된 폐쇄성에 기인한 토호들의 횡포, 지방관의 탈세와 학정 등으로 말미암아 제주인들은 이러한 고통에서 벗어나기 위해 제주도를 떠나 전라·경상도

해안지역으로 이주해 가는 사회현상이 증대되었다. 이는 결국 제주인들의 항해를 증가시키는 결과를 초래함과 동시에 표류 제주인의 발생을 유발하고 있음을 미루어 짐작해 볼 수 있겠다.

Ⅲ. 제주인의 표류 발생 실태

1. 시기별 발생 현황

조선시대 표류인의 규모에 대한 수량적 파악은 池內敏가 작성한 근세 朝-日(琉球³⁶) 포함간 표류·표착 사건의 통계를 우선 꼽을 수 있다. 반면 최근 들어 중국과 대만 측 소장 관찬 공문서로서 明·淸 實錄과 檔案에 기재된 표류 관련 기사를³⁷) 바탕으로 한 연구가 활발히 진행되고 있으나, 아직까지 朝-中(明·淸)간의 漂流·漂到에 관한 정확한 수량적 결과는 도출되어 있지 않은 상황이다.

본고에서는 조선시대 중 어느 시기에, 얼마나 많은 표류 제주인들이 어떠한 지역으로 표류해 갔는지에 대해 표류 사건이 기록된 각종 사료들을 분석하여 재구성해 보았다. 이를 위해 앞서 소개한 국외의 선행연구 성과들을 참고로 하는 동시에 조선시대 관찬사료 및 그 외 표류 제주인에 관한 기록을 담고 있는 제주도 관계 인사들의 文集類 등을 典據로 살펴보았다.³⁸⁾ 한편 표

36) 小林茂·松原孝俊·六反田豊, 「朝鮮から琉球へ, 琉球から朝鮮への漂流年表」, 『歴代寶案研究』 9, 1998.

37) 湯熙勇·劉序楓·松浦章, 『近世環中國海의海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999; 劉序楓 編, 『清代檔案中的海難史料目錄(涉外篇)』, 台北: 中央研究院, 2004.

38) 『조선왕조실록』과 『비변사등록』을 중심으로 하여 『승정원일기』, 『일성록』, 『표인영래등록』, 『통문관지』, 『통문회고』, 『변례집요』, 『연려실기술』, 『제주계록』, 『탐라기년』 등의 편년체 사료를 바탕으로 ‘표류 제주인’ 관련 기사만을 추출하여 조선시대 표류 제주인의 전체상을 정리해 보았다. 또한 제주목사 등 제주도 관계 인사들에 의해 편찬된 문집인 『지영록』, 『해외문건록』, 『탐라문건록』, 『증보탐라지』, 『탐라지초본』 등을 통해 상기의 관찬사료에는 기재되지 않은 또 다른 표류 사건들을 찾아내어 보완하였다. 365건에 해당하는 제주인의 각각의 표류 사례는 그 양이 많아 부득이 지면상 다루지 못하였으나, 필자의 박사학위논문 『조선시대 濟州島 漂流·漂到 연구』, 제주대학교 사학과,

류 제주인의 연표를 시계열적으로 정리하다 보니, 검토한 연대기적(편년체) 사료에는 1건의 표류 사건을 기록함에 있어 ‘出海-漂流-漂着-送還’이라는 표류의 顛末이 모두 기재된 경우를 다수 발견할 수 있었다. 이에 동일 검색어를 통해 추출된 각 사료들의 자료들을 면밀히 비교·대조해 나가면서 하나의 표류 사례에 대한 出海에서부터 送還되기까지의 전 과정을 고찰하였다.

아래 <표 1>과 <그림 1>은 이국으로 표류해 간 제주인의 시기별·왕대별 발생건수를 표와 그래프로 정리한 것이다. 아래 표와 그림에서 보이는 바와 같이 각 사료에서 검출된 조선시대 시기별 제주인의 표류 발생 현황을 살펴본 결과, 총 365건에 이르며 영조대(1724~1776년) 80건(22.0%), 고종대(1863~1907년) 73건(20.1%), 철종대(1849~1863년) 56건(15.4%) 순으로 18~19세기에 집중적으로 나타나고 있음을 확인할 수 있다.

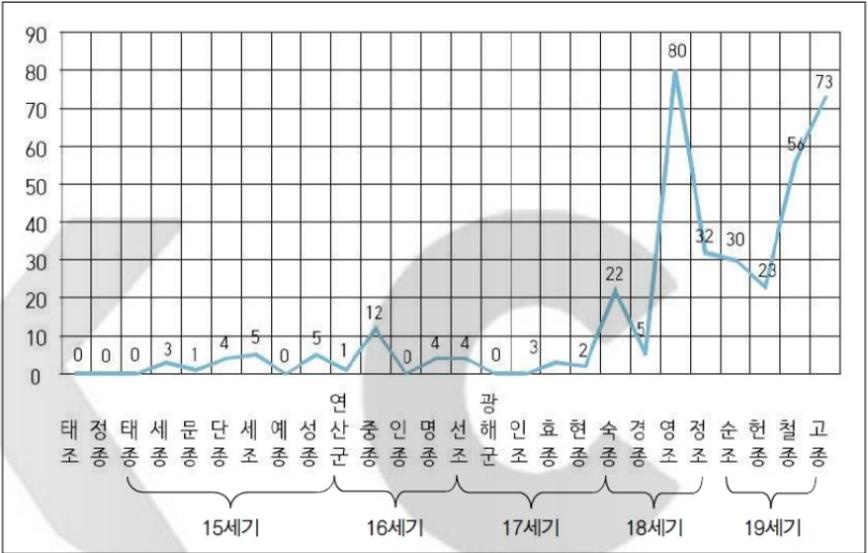
<표 1> 시기별 제주인의 표류 발생건수

시기		표착국	日本	琉球	中國	臺灣	安南	朝鮮	기타·미기재	합계
		15세기 (19건)	1401~1420년							
	1421~1440년								0	
	1441~1460년	5	2	2				1	10	
	1461~1480년	2	1	2					5	
	1481~1500년	2		2					4	
16세기 (19건)	1501~1520년			4				1	5	
	1521~1540년	3		2					5	
	1541~1560년		1	4					5	
	1561~1580년			2					2	
	1581~1600년	1		1					2	
17세기 (16건)	1601~1620년							1	1	
	1621~1640년									
	1641~1660년	2				1			3	
	1661~1680년	4	1						5	
	1681~1700년	5				1		1	7	
18세기 (129건)	1701~1720년	14							14	
	1721~1740년	15	2		1		2	1	21	
	1741~1760년	15		1	2				18	
	1761~1780년	24	2	9			1	18	54	
	1781~1800년	14	1	3	1			3	22	
19세기	1801~1820년	17		1				1	19	

2017, 347~366쪽, [부록 1. 표류 제주인 연표]에 기재되어 있음.

(182건)	1821~1840년	7	3	2				1	13
	1841~1860년	25	4	9	1		23	13	75
	1861~1880년	43	2	7	1		7	3	63
	1881~1900년	9		2				1	12
합계		207 (56.7%)	19 (5.2%)	53 (14.5%)	6 (1.6%)	2 (0.6%)	33 (9.1%)	45 (12.3%)	365 (100%)

(단위 : 건)



<그림 1> 왕대별 제주인의 표류 발생추이

그리고 <표 2>는 이국으로 표류해 간 제주인의 표류 발생 규모를 왕대 별로 정리한 것이다. 해당 표를 보면 365건의 표류 가운데 그 人數가 미기재 된 41건의 표류 사건을 제외한 표류 제주인의 數를 산출한 결과, 총 4,427명의 제주 사람들이 해난사고와 직면하였음을 알 수 있다. 그리고 이들 가운데 760명은 표류 도중 불의의 사고[익사·병사·실종·사망] 등으로 죽음을 면치 못해 생환되지 못한 사람들이다. 다시 말해, 조선시대 제주바다에서 해상활동을 전개한 제주인 4,427명 가운데 82.8%에 해당하는 3,667명은 해난사고로 말미암아 타국으로 표류, 그 곳 주민들로부터 구조되어 본국으로 살아 돌아왔음을 알 수 있다.

단편적으로 잔존해 있는 역사적 기록 자체에 의거한 통계이지만, 80%를

웃도는 높은 생존율을 본다면 전근대 시기 조선을 포함한 동아시아 국제질서 속에서 상호 호의에 입각한 표류인 송환 체제가 유지되고 있었음을 확인해 볼 수 있겠다.

이처럼 상기 <그림 1>에서의 해당 그래프 수치만 보더라도 조선 전·후기로 비교³⁹⁾해 보았을 때, 표류 발생건수와 그 규모는 조선후기로 접어들면서 집중되고 대형화되는 경향을 보이고 있음을 살필 수가 있다.

<표 2> 왕대별 제주인의 표류 발생 규모

표착국 시기	日本	琉球	中國	臺灣	安南	朝鮮	기타· 미기재	합계
태조(1392~1398)								0
정종(1399~1400)								0
태종(1401~1418)								0
세종(1418~1450)	2		6					8
문종(1450~1452)	2							2
단종(1452~1455)	16		5				□	21□
세조(1455~1468)	□	12	14					26□
예종(1468~1469)								0
성종(1469~1494)	10	8(5)	97(14)					115(19)
연산군(1494~1506)	□							□
중종(1506~1544)	29		150(2)				3	182(2)
인종(1545~1545)								0
명종(1545~1567)		12	71□					83□
선조(1567~1608)	4		22□				□	26□
광해군(1608~1623)								0
인조(1623~1649)								22□
효종(1649~1659)	22				□			22□
현종(1659~1674)	48(1)	32(4)						80(5)

39) [표] 조선 전·후기 제주인의 표류 발생건수와 규모[필자 작성]

구분	조선전기		조선후기		합계
	전체	연평균	전체	연평균	
건수(건)	39	0.2	326	1.1	365
인수(명)	463*(21**)	2.1	3,964(739)	13.5	4,427(760)

자료: <표 1·2>를 참조하여 작성함.

* 제주인의 해난사고자 수이며, ** 해난사고자 중 사망자 수임.

숙종(1674~1720)	485(41)㉑				24(3)		65(65)	574(109)㉒
경종(1720~1724)	97(1)							97(1)
영조(1724~1776)	595(45)㉓	59(22)	94(2)	68(1)		③	122(23)㉔	938(93)㉕
정조(1776~1800)	286(43)㉖	25(5)	88㉗	8			③	407(48)㉘
순조(1800~1834)	266(6)	50(7)	59(1)				9㉙	384(14)㉚
헌종(1834~1849)	156(6)		16(2)㉛			40(3)	47(47)	259(58)㉜
철종(1849~1863)	107(27)	22(2)	70(6)	5		168(130)	35(35)	407(200)
고종(1863~1907)	533(37)	20	62(21)㉝	12(1)		129(112)㉞	40(40)㉟	796(211)㊱
합계	① 2,658 ② (207) ③ ㉑	240 (45) ㉒	754 (48) ㉓	93 (2) ㉔	24 (3) ㉕	337 (245) ㉖	321 (210) ㉗	4,427 (760) ㉘

주) ① 표식없이 숫자만 명기: 표류인수(단위:명), ② 괄호안 숫자 명기: 사망자수(단위:명), ③ 네모안 숫자 명기: 미기재 건수(단위:건)

그렇다면, 조선후기 어떠한 이유에서 표류 제주인이 급격하게 증가하게 된 것일까? 그 원인을 단순히 조선후기에 風害·水害·寒害·凍害 등 악천후 또는 기상재해의 발생 빈도가 이전보다 높아졌다는 등의 이유를 들 수 있겠다. 이는 조선시대 제주도 기상재해의 유형별 특성을 시기별로 분석한 김오진의 논문⁴⁰⁾을 통해 확인해 볼 수 있다.

해당 논문은 『조선왕조실록』과 『비변사등록』, 『증보문헌비고』, 『탐라기년』 등의 문헌자료에 기록된 기상재해 발생 현황을 분석하였다. 이를 수량화한 결과, 제주도에서 발생한 자연재해 총 107건은 전반적으로 17세기(46건, 43%)에 집중해서 발생되고 있으며, 18세기 이후부터 점차 감소하는 추세를

40) [표] 조선시대 제주도의 유형별 기상재해 기록

재해	시기						합계(건)
	15세기	16세기	17세기	18세기	19세기		
풍해(風害)	6	5	19	12	2	44	
수해(水害)	3	5	13	5	4	30	
한해(寒害)	2	4	8	6	3	23	
동해(凍害)	2	0	6	0	2	10	
합계	13	14	46	23	11	107	
표류 제주인 발생건수*	19	19	16	129	182	365	

자료: 김오진, 『조선시대 제주도의 기후와 그에 대한 주민의 대응에 관한 연구』, 건국대학교 박사학위논문, 2009, 39쪽, <표 2-3> 조선시대 제주도의 유형별 기상재해 기록을 재편집함.

* 표류 제주인 발생건수는 필자가 통계한 <표 1>의 수치임.

보이고 있음을 확인시켜 준다. 또한 제주도는 4개 분야로 분류된 자연재해 가운데에서도 强風多風の 지역이자, 태풍이 지나가는 길목에 위치한 탓에 風害의 수치가 가장 높은 것으로 나타나고 있다.

주 40)의 표를 살펴보면 제주도의 기상재해는 여느 시기보다도 17세기에 異常氣象 현상이 가장 두드러지게 나타나는 시기였음에도 불구하고, 표류 제주인의 발생건수는 가장 적게 추산되고 있음을 살필 수 있다. 이는 앞서 II 장 제주인의 표류 발생 배경에서도 살펴보았다시피, 17세기는 제주도의 집단적 流民 발생을 막기 위한 조치로 실시된 出陸禁止令으로 인해 제주인의 해상활동이 상대적으로 위축되었으며, 그 결과 표류 제주인의 발생건수가 15, 16세기에 비해 감소하는 추세를 보이고 있음과 연결 지을 수 있다. 그러나 이 출륙금지령은 17세기에만 일시적으로 적용된 것이 아니라, 1629년(인조 7)~1825년(순조 25)까지 약 2백년 간 지속된 것으로 18~19세기에 급격히 증가하는 표류 제주인의 발생 원인을 설명하기에는 다소 무리가 있다.

조선 전·후기 제주도의 인구수를 대조해 보았을 때, 15세기부터 점차 감소되는 인구수는 16세기 말엽~17세기 초 제주도의 인구수는 반으로 줄어들 정도로 급격히 줄어들어 갔으며, 이에 조선정부는 그들의 출륙을 원천적으로 봉쇄하는 출륙금지령이란 특단의 조치를 취해야만 하였다. 해당 조치가 결정적인 역할을 해서인지는 알 수 없지만, 출륙금지령 이후의 제주도 인구는 점차 증가 추세를 보이며, 18~19세기에는 6~8만 명의 조선전기보다 안정적인 수치를 보이고 있다. 단순히 인구의 증감을 통해 제주도 유민의 수를 정확하게 산출해 낼 수 없으나, 1780년 이후인 18세기부터는 점차 出陸人(流民 포함)의 수가 잦아들고 있음을 살필 수가 있다. 따라서 17~19세기까지 지속되어 운용된 출륙금지령은 18~19세기 표류 제주인의 증가와는 상충됨에 따라 시기별 표류 제주인의 발생을 설명하는 근거로 제시하기에는 타당하지 않다고 여겨진다.

그렇다면 과연 무슨 이유에서 조선후기, 즉 18세기에 접어들면서 표류 제주인이 급증하게 되는 것일까? 이는 표류인 발생이라는 측면보다는 발생한 표류인의 송환, 그리고 사후처리와 밀접한 관련성이 있다고 보여진다. 이에 대한 해답으로 먼저, 조선-일본(유구), 조선-중국(대만) 간의 송환체제가 조선 전기에 비해 상대적으로 안정되어가는 동아시아의 국제적인 사회·정치 변화 형세와 결부시켜 생각해 볼 수 있겠다.

16세기 말인 1592년, 일본이 조선을 침략하여 7년 동안이나 양국 간의 전쟁을 치렀고, 17세기 초인 1609년, 일본 薩摩藩이 유구국을 복속하였으며, 중국은 명·청 교체기라는 혼란스러운 시대적 상황과 맞물려 있었다. 이렇듯 16~17세기 동아시아 각국이 대내외적으로 혼란한 상황 속에서 표류·표도되어 오는 異國人들에 대한 송환처리가 원활히 운용될 리 만무했다. 이후 중국은 18세기 건륭년간부터 외국으로부터 표류해 온 난민들의 대응·처리방식을 점차 제도화하여 정부 문서로 기록하였다. 이러한 양상은 동아시아의 국제질서 체제에 편입되어 있던 조선을 비롯한 일본과 유구의 표류·표도인 송환체제와도 직결되어 각국의 표류인들은 체계화된 절차 속에서 관리·송환되는 건수가 증가하였다. 이에 따라 이들의 표류 및 송환과정을 기록한 送還國과 出身國의 문서 또한 많이 작성될 수밖에 없었다.

다시 말해 표류 제주인의 발생건수는 제주인들의 표류 상황을 담은 자료의 편찬 시기 및 존재유무(수량), 기록의 상세성과 무관하지 않다는 것을 말해 주는 것이라 할 수 있다. 예컨대 한국에는 조선전기에 비해 조선후기 특히, 18·19세기에 쓰여진 『비변사등록』이나 『표인영래등록』, 『지영록』, 『해외문견록』, 『탐라문견록』, 『증보탐라지』, 『제주계록』 등과 같이 제주인들의 표류 상황을 기록한 다수의 문헌들이 존재함과 동시에 조선으로 송환된 표류인들의 문정 내용을 보다 상세히 담아내고 있음을 통해 이러한 상황을 증빙해 보일 수 있다.

한편 조선시대 왕들 가운데 영조·정조 등이 제주 혹은 표류인들에 대한 관심의 발로가 그 원인으로 작용했을 것이라 추정해 볼 수 있다. 조선측 사료 가운데 『조선왕조실록』 속 제주 관련 기사는 1,754건으로써, 왕대별로 많은 순서로는 영조 259건 > 세종 249건 > 중종 146건 > 숙종·정조 각 120건 > 성종·태종 각 97건 등으로 나타나고 있다. 또한 검색 관련 주제어로는 馬 관련 기사가 280건으로 가장 많으며, 이어 구휼 107건, 표류 73건, 유배 47건, 왜인·왜구 등 일본 관련 72건 등이 실렸다.⁴¹⁾ 이처럼 조선 영조대에 제주 관련 기사들이 실록 내 가장 많이 기록되었다는 것은 당시 사건·사고의 발생 수가 높았다는 것을 의미하는가 하면, 영조가 다른 왕들에 비해 제주도에

41) 위 통계는 제주학아카이브(www.jst.re.kr)에 기초한 것으로, 해당 기사(http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=56605)를 참고함.

대한 관심이 높았음을 시사해 준다.

이와 동일하게 필자가 집계한 총 365건의 표류 제주인 발생건수 가운데 영조대가 80건으로 가장 높은 수치를 나타내고 있음을 앞서 살펴보았다. 실록에서 영조는 異國에서 송환되어 온 漂還人들을 궁궐문에 나아가 직접引見하였으며, 그 노정 및 견문한 바를 묻고 扈傳을 시행하는 등 표류인들에 대해 상당한 관심을 표명하였다. 이렇듯 18세기 영조가 제주도, 특히 표류 제주인들에게 지녔던 관심은 아마도 『조선왕조실록』 속 이들에 대한 기록으로 연결되었을 것이라 여겨진다.

다음으로 해상교통의 발달로 선박을 이용한 상품유통이 크게 진전된 결과와⁴²⁾ 관련지어 설명할 수 있다. 해난사고 발생의 증가는 어찌 보면 조선술과 항해술이 미발달된 결과로 비춰질 수 있다. 하지만 조선후기 들어 해양기술의 발달이 점차 가속화됨에 따라 상업 활동의 활성화와 연계되어 바다로 진출하는 경우가 빈번해 졌으며, 이로 인해 표류 제주인 발생 또한 증가되어졌을 것으로 추론된다.

2. 표착 국가별 발생 현황

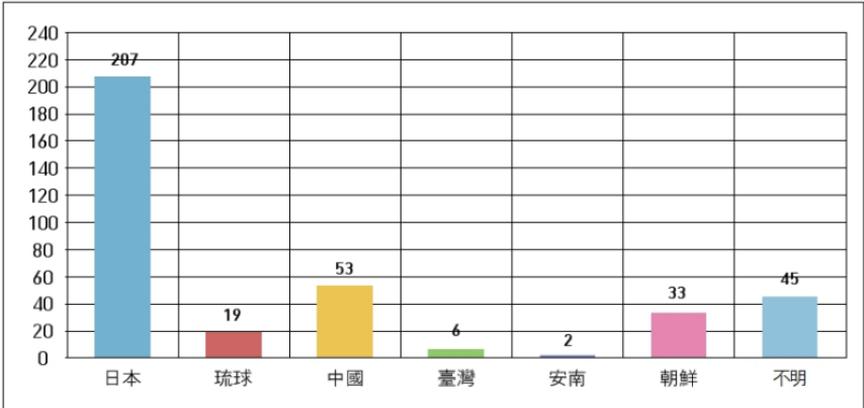
1) 표착 국가별 발생 현황

<그림 2>는 표류 제주인이 표착한 국가들을 수치화한 것이다. 이를 보면 총 365건의 표류 사건 중 제주도 인근 지역 및 전라도로 표류해 갔거나, 혹은 실종되거나 사망하여 그 표착지역을 알 수 없는 경우가 78건(21.4%)을 차지하고 있음을 알 수 있다.

그 외 나머지 287건의 異國으로 표류 간 사례를 국적별로 살펴보면, 일본으로 표류해 간 경우가 207건(72.1%)으로 절반 이상을 차지하고 있으며, 그 다음으로 중국 53건(18.5%), 유구 19건(6.6%), 대만 6건(2.1%), 안남 2건(0.7%) 순으로 확인된다. 그래프 자체만으로 보면, 조선시대 제주 표류인은 일본으로 많이 표류해 간 것으로 파악된다. 하지만 이 통계⁴³⁾⁴⁴⁾는 해당 시

42) 고동환, 「조선후기 船商活動과 浦口間 商品流通의 양상-漂流關係紀錄을 중심으로」, 『韓國文化』 14, 규장각한국학연구소, 1993, 286쪽.

43) 한일관계사학회 편, 『조선시대 한일표류민연구』, 國學資料院, 2001, 195~243쪽, <한·



〈그림 2〉 표류 제주인의 표착 국가별 현황

기 제주 표류인의 자취를 파악할 수 있는 사료의 양이 타국에 비해 한국과 일본에 많이 잔존해 있음과 동시에 필자의 언어적 한계성으로 말미암은 결과임을 주지할 필요⁴⁵⁾가 있겠다.

우선, 207건에 해당하는 일본에 표류한 제주인의 표착지를 살펴보면⁴⁶⁾ 구체적인 지역명이 미기재된 14건(6.8%)을 제외해 五島가 92건(44.4%)으로 가장 많은 비율을 차지한다. 그 다음으로 對馬島 31건(15.0%), 肥前 20건(9.6%), 薩摩 17건(8.2%), 長崎 8건(3.9%), 壹岐·鹿兒島·平戶島가 각 5건

일간 표류민 연표>를 참조한 결과, 조선전·후기(1408~1888) 제주인의 일본 표류 건수는 총 163건(전기 13건+후기 150건, 후기에 추자도인의 표류 5건 포함)으로 산출됨.

44) 정성일, 「全羅道 住民의 日本列島 漂流記錄 分析과 데이터베이스화(1592~1909)」, 『史學研究』 72, 韓國史學會, 2003, 120쪽, <표 5> 일본으로 표류한 전라도 주민의 출신 지역 분포(1592~1909년)를 보면, 제주도 출신자의 표류건수는 53건이며, 제주도 출신자가 그 출신지를 전라도로 위장한 사례 97건(강진 27, 해남 26, 영암 19, 나주 13, 진도 3, 영광 3, 부안 2, 고달도·무안·좌수영·영산 각 1건)을 합하여 제주인의 일본 표류 건수는 총 150건으로 파악함.

45) 표류 제주인의 발생건수는 한국을 비롯한 표착지역(국가)에서 새로운 자료를 얼마나 발굴해 낼 수 있는가와 이를 어떻게 해석(분석)하는가에 따라 그 통계는 달라질 수 있음을 유의할 필요가 있다.

46) ①福江藩과 彌島는 五島에 포함시킴, ②기타 8건은 長門, 駿河, 但馬, 大隅, 島根縣, 石見, 女島, 翠芳島 각 1건을 합한 것임, ③불명은 일본의 어느 지역에 표착하였는지 미기재된 것을 수치화한 것임.

(7.2%), 筑前州 2건(1.0%), 기타 長門 등 각 1건[8건](3.9%) 순이다. 이로써 표류 제주인들은 제주해역에서 표류하여 五島의 서해안 쪽으로 주로 표착하고 있음을 확인할 수 있다. 이 곳을 일본에서는 현재 ‘五島列島’라 일컫는데, 현재 행정구역상 長崎縣에 속한다. 이 지역은 對馬처럼 공식적인 교류의 통로는 아니었지만, 한반도나 중국대륙과 가까이 위치하였기 때문에 오래 전부터 일본인들이 한반도나 중국으로 가고자 할 때에는 이곳이 관문 구실을 하였다.⁴⁷⁾

池內敏는 표류 해역과 표착지는 어느 정도 경향성이 있음을 지적한 바 있다. 즉, 전라도 및 제주해역에서 표류하게 되면 五島의 서해안 쪽에 많이 표착하고, 경상도 해역에서 표류하면 對馬나 長門 등에 표착할 확률이 높다고 하였다. 이때 전라도와 제주해역에서 발생한 표류가 비슷한 양상을 보이고 있다 하더라도 표류 제주인의 일본 표착지 분포 비율을 보면, 표류건수의 절반이 五島로 표류해 갔음에 따라 전라도 해역에서 표류된 사례와 수치상 대조⁴⁸⁾해 보았을 때, 보다 뚜렷한 양상을 보이고 있음을 확인할 수 있다.

그렇다면 대부분의 표류 제주인들이 일본으로의 표류시 고토렛토로 향할 수밖에 없었을까? 하는 의구심을 가지고, 이를 좀 더 면밀히 고찰해 보고자 한다. 고토렛토 해역은 黑潮 해류가 지나가는 길목으로, 이 해류는 제주도 남쪽에서 갈라져서 한 쪽은 쓰시마로 흐르고, 다른 한쪽은 제주도 서쪽을 지나 한반도 서해안으로 흐르고 있다. 뒤에서 자세히 언급하겠지만, <표 3> 표착 국가별 표류 제주인의 월별 발생 현황을 보면, 제주인이 일본으로 표류해 간 시기는 11월·12월(각 29건) > 2월(25건) > 9월(21건) 순으로 대부분 거

47) 정성일, 「교류의 경로와 풍경-일본 고토렛토[五島列島]를 중심으로-」, 『島嶼文化』 36, 목포대학교 도서문화연구원, 2010, 68~69쪽.

48) 이훈, 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』, 國學資料院, 2000, 65~71쪽, 총 1,112건의 표류 사건 가운데 <표 2> 조선인의 출항지와 표착지의 도표(1628~1888년)를 간략히 요약하자면, 8道 중 표류빈도가 높은 지역은 ①경상도(총513건)의 주요 표착지: 쓰시마[對馬島] 249건(48.5%), 나가토[長門] 115건(22.4%), ②전라도(총275건)의 주요 표착지: 고토[五島] 84건(30.5%), 쓰시마[對馬島] 80건(29.1%), ③제주도(총136건)의 주요 표착지: 고토[五島] 60건(44.1%), 쓰시마[對馬島] 26건(19.1%) - 생략,
전라도의 출항지별 표류빈도를 보자면, 총411건 가운데 ①제주도(136건, 33.1%) > ②강진(67건, 16.3%) > ③해남(39건, 9.5%) > ④영암(30건, 6.8%) > ⑤순천(29건, 7.1%) > ⑥장흥(27건, 6.6%) > ⑦홍양(26건, 6.3%) 순으로 나타난다.

울철(11월~2월)에 표류가 빈번히 발생하고 있음을 살필 수가 있다. 이 시기 한반도는 강력한 북서계절풍의 영향을 지배적으로 받게 되어 북쪽에서 남쪽까지의 연안류가 강하게 변해 확장범위가 가장 넓어지게 된다. 결국 동절기 제주해역으로부터 출선한 제주인들은 이 같은 계절풍(서풍 또는 서북풍)이 향하는 방향에 의해 일본의 여타 지역 가운데에서도 五島列島로 향할 수밖에 없었음을 인지해 볼 수 있다.

반면, 일본의 최남단에 위치한 琉球國으로 표류해 간 표류 제주인은 19건에 이른다. 지역명이 미기재된 3건을 제외하면, 大島 5건을 비롯해 仇彌島 [久米島], 閩伊是磨, 德之島, 虎山島, 外島, 津堅島, 伊江島, 鶴島, 薄山島, 鳥島, 久米島 등지로 표착하고 있다.

기존의 연구결과에 따르면 조선시기(1397~1870년) 조선 표류인의 유구 표착 기록은 37건에 이른다.⁴⁹⁾ 여기에서 出海 지역을 제주도[추자도 포함]로 설정하여 재산정하면, 37건 가운데 거의 절반에 이르는 19건(51.4%)을 차지함을 알 수 있다.

제주도와 유구국은 大洋을 사이에 두고 남북으로 마주보고 있는데, 옛 문헌을 살펴보면 청명한 날에 한라산에 오르면 琉球의 산 빛을 바라볼 수 있을 정도라고 기록하고 있음을 살필 수 있다. 이처럼 양 지역의 지리적 위치·해류·계절풍의 관계부터가 두 섬의 선박이 표류 후 다다를 수밖에 없었던 숙명적 관계성을 시사해 준다 하겠다. 표류 제주인들이 유구로의 표류는 일본으로의 표류시와 동일하게 북서계절풍의 영향을 많이 받는 11월~2월 사이에 대부분 이루어지고 있음을 살필 수 있다. 그러나 총 19건의 표류 사건 가운데에서는 동풍·동북풍 등의 바람에 의한 유구로의 표류 사례도 발견됨에 따라 표류 제주인들은 항상 서북풍을 의거하여 유구로 표류해 가지 않았음을 염두해 두어야 할 것으로 보여진다.

다음으로 53건의 중국에 표류한 제주인의 표착지를 살펴보면, 지역명이 미기재된 21건(39.6%)을 제외해 浙江省이 11건(20.8%)으로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 그 다음으로 福建省 및 江蘇省(江南省 3건 포함) 각 8건

49) 이수진, 「조선 표류민의 유구 표착과 송환」, 『제73차 류큐(오키나와)와 조선(한국)의 문화교류 육백년 학술대회』, 열상고전연구회, 2015, 68~71쪽의 <표 1> 조선 표류민의 유구 '표류-표착-송환' 참고함.

(30.2%), 廣東省과 遼寧省 각 2건(7.5%), 山東省이 1건(1.9%) 순으로 나타난다. 즉, 중국의 東北지방에 해당하는 遼寧省의 남해안으로부터 華南지방의 해안변 이르기까지 광범위하게 표류해 갔음을 살필 수 있겠으나, 이 중에서도 표류 제주인들은 華東지방의 강소성·절강성을 비롯, 華南지방에 속하는 복건성·광둥성에 주로 표착하고 있음을 확인할 수 있다.

韓·中, 특히 제주도와 중국 사이에는 일정한 방향으로 흐르는 해류가 존재한다. 제주도의 海況을 보면 쿠로시오 해류가 북상하는 지점에 위치함과 동시에 쓰시마 해협에서 서쪽으로 꺾이어 역전된 순환해류가 황해로 흐르므로 제주인이 탄 배가 북풍을 만날 경우, 이 회류를 타고 중국 쪽으로 흘러가게 된다. 따라서 제주해역에서의 漂流船이 주로 중국 강소성과 절강성·복건성 등지에 집중되는 주요 원인이 바로 沿岸流의 영향 때문임을 알 수 있다.⁵⁰⁾

한편 조선시기 제주인이 臺灣 彰化縣 등지로의 표류는 6건에 이른다. 대만에 제주인들이 표류한 시기는 18~19세기에 해당하는 시기로서, 이 때는 청나라가 타이완에 잔존한 명나라 세력을 완전히 진압, 통치권을 장악하여 福建省에 예속시킨 시기였다. 1731년 제주목사로 부임하는 아버지 鄭必寧을 따라 제주도로 건너온 鄭運經의 쓴 『耽羅聞見錄』에는 1729년 8월 신춘사람 尹道成과 아전 宋完의 대만 표류기 2건⁵¹⁾이 기록되어 있다. 이는 표류 제주인의 대만 표류 6건 가운데 하나이다. 이들은 청나라 관원에게 선박의 짐을 조사 받는 가운데 마패에 적힌 天啓라는 명나라 연호로 인하여 북경에서 상부의 조사를 받게 된다. 이처럼 당시 대만[타이완]으로 표류한 제주인들이 생환되어 들려준 경험담은 당시 명·청과의 관계를 비롯해 급변하는 동아시아의 국제정세를 가늠하는 중요한 교두보 역할을 하였음을 짐작해 볼 수 있다.

또한 조선시대 제주인이 安南 會安郡 明德府, 즉 지금의 베트남 중부 해안 지방인 호이안[會安]으로 표류해 간 사례가 확인된다. 1687년 9월 金大瓚과 타공 李德仁 등 24명[이 중 신춘사람 高尚英은 해남 大菴寺에 글을 배우기 위해 함께 승선함]은 進上馬를 싣고 제주에서 해남으로 향하던 중 표류하여

50) 王天泉, 『漂海錄을 통해서 본 明代 朝鮮 漂流民의 救助研究-濟州를 中心으로』, 제주대학교 한국학협동과정 석사학위논문, 2012, 22쪽.

51) 정운경 著·정민 譯, 『탐라문견록, 바다 밖의 넓은 세상』, 휴머니스트, 2008, 62~75쪽.

이역만리 안남으로 표류하기에 이른다. 해당 사례는 『조선왕조실록』, 『비변사등록』 등의 관찬사료뿐만 아니라, 제주목사 이익태의 『知瀛錄』(1696년) 중 「金大瓊 漂海日錄」 및 「陳乾 朱漢源 等 問答」, 제주목사 송정규의 『海外聞見錄』(1706년) 중 「記安南漂還人事」, 정운경의 『耽羅聞見錄』(1732년) 중 「高尚永 安南國 漂流記」, 황윤석의 『頤齋亂稿』(1787년)와 박지원의 『三韓叢書』(1787년 전후), 1727년 역관 이제담이 제주도에 갔다가 고상영을 만나 안남에 표류한 전말을 듣고 기록한 것을 다시 정동유가 기록한 『晝永編』(1805년), 김석익의 『耽羅紀年』(1918년) 등 다양한 문헌 등에 수록되어 있음을 확인할 수 있다.

한편 위의 1687년 김대황 일행의 안남 표류기 외에 제주도에선 설화 또는 가창민요로 김복수의 안남 표류기 및 오돌또기가 현재까지도 전해져 내려오고 있다.⁵²⁾ 하지만 학계에서는 김복수 표류기와 오돌또기의 기원, 두 이야기의 상호 연관성, 오돌또기의 전과경로(제주도 ⇄ 육지)을 놓고 현재까지도 의견이 분분한 실정이다. 이러한 가운데 김복수의 안남 표류기는 陸萬中의 문집인 『餘窩集』 권16 「金福壽傳」 및 제주목사 李源祚의 『耽羅誌草本』 권3 「邊情條」에서 확인해 볼 수 있다. 우선 목만중이 기술한 「김복수전」의 저술 사항 및 그 내용 전반을 살펴보면,⁵³⁾ 이 글은 목만중과 동일한 남인계열의 문사로써 친밀하게 지냈던 후배 姜浚欽이 사헌부 掌書으로 재직(1793년 6월~8월)하고 있던 제주도 출신 邊景祐로부터 김복수의 이야기를 전해 듣고서 지은 글을 기초로, 개작한 것이다. 해당 글의 줄거리를 간단히 요약하면 다음과 같다.

인조~효종 연간 24살인 제주도 김녕 출신 김복수가 어느 날 배를 타고 나갔다가 태풍으로 인해 안남으로 표류해 갔다. 이후 유구국에서 표류되어 온 여자를 아내로 맞이하고 산지 40년이 지나 안남에서 일본에 사신을 보내려 할 때 김복수도 대동하

52) 진성기, 『남국의 전설』 20, 일지사, 1970, 252~255쪽; 김영돈, 「오돌또기」, 『한국민속학』 20, 한국민속학회, 1987.

53) 안대회의 연구논문을 보면, 陸萬中의 「金福壽傳」에 대한 편찬과정 및 시기, 내용 분석, 제주민요 오돌또기와의 연관성에 대해 자세히 고찰해 놓고 있음에 따라 해당 논문을 인용·참고하면서 본문을 전개해 나갔음을 밝힌다(안대회, 「餘窩 陸萬中의 표류인 전기 「金福壽傳」 연구-제주 민요 <오돌또기>와의 관련성을 포함하여」, 『한국문화』 68, 서울대학교 규장각한국학연구원, 2014).

게 되었다. 일본에서 일을 마치고 안남으로 돌아갈 즈음 한라산이 보이자, 그는 汲水를 해야 한다는 핑계로 뱃사람을 속여 혼자 제주도에 닿았다. 고향인 제주도로 돌아온 뒤, 안남에 두고 온 처자식이 그리워 때때로 산에 올라 남쪽을 바라보며 노래를 지어 불렀으며, 십여 년을 더 살다 늙어 죽었다.

위 기록에서 김복수가 안남으로의 표류 및 제주도로 귀환한 시기를 추산해 보면, 그가 표류한 때는 24살 되던 인조~효종 연간(1623~1659년)이므로 17세기 중엽이라 추정 가능 하다. 또한 귀환한 때는 표류 후 40년(1663~1699년)이 지난 시점에 일본에서 안남으로 귀로 도중 제주도로 도망쳤다 기록되어져 있음에 따라 대략의 연도를 추산해 보면 17세기 말엽이라 할 수 있다. 시기적으로 보았을 때, 김복수의 안남 표류는 김대황 일행(1687년 9월 표류-1688년 12월 귀환)의 표류보다 앞선 가운데, 두 표류 사건 모두 17세기에 발생하고 있음을 확인할 수 있다.

한편 김대황의 표류 관련 기록은 상기에서도 살펴보았듯이, 『조선왕조실록』 숙종 15년(1689) 2월 13일 기사뿐만 아니라, 1696년 『지영록』을 시작으로 1918년 『탐라기년』 등의 제주목사 및 당대 문사들의 여러 문집에 수록되어져 있다. 하지만 김복수의 표류 이야기는 그가 귀환한 시기를 기점으로, 대략 100~180여 년이 지난 시기인 1793년 목만중의 문집인 『여와집』 및 1845년 이원조 제주목사의 『탐라지초본』 등의 문헌에만 소수 등장하고 있다. 김복수는 김대황 일행처럼 異國 간의 공식적 송환절차를 통해 귀환한 것이 아니라, 일본에서 안남으로의 귀로 선박에서 혼자 도망치듯 下船한 것이니, 국가 관찬사료에는 기재되지 않을 가능성이 높을 수 있다. 그렇다 하더라도 만약 김복수가 1663~1699년의 이르는 시기에 고향인 제주도로 귀환하였다면, 해당 시기 이후 제주인의 표류 관련 이야기를 담은 제주 관련 인사들의 문집인 『지영록』(1696년), 『해외문견록』(1706년), 『탐라문견록』(1732년) 등에 기록되어져야 마땅할 것이라 판단되나, 해당 이야기는 찾아볼 수 없다. 그 이유에 대해 현재로서는 명확히 밝힐 수는 없지만, 18세기 후반 제주 출신 중앙관리였던 변경우의 입을 통해 해당 이야기가 강준흠에게 전해져 글로 기록되었으며, 이를 목만중이 사실로써 인지하고 자신의 문집에 기재하였다는 점을 감안한다면, 김복수의 안남 표류 및 제주 귀환은 허구 속 설화가 아닌, 실화로 보는 것이 타당하다고 여겨진다.

또한 해당 표류기는 제주목사로 재임(1841년 윤3월~1843년 6월)했던 이원조의 『탐라지초본』 속 표류 제주인 관련 항목 내에 포함되어져 있음에 따라 실화일 가능성을 보다 확실시 해준다. 비록 본고에서 제주도로 귀환한 김복수가 안남에 두고 온 처자식을 그리워하며 부른 노래가 제주도 민요로 현재까지 구전되고 있는 ‘오돌또기인가’라는 점을 검토·입증하기에는 다소 어려움이 있다. 하지만 1687년 김대항 일행의 안남 표류 이전인 17세기 중엽, 제주인 김복수가 안남으로 표류해 갔다가 우여곡절 끝에 40여 년이 지난 17세기 말, 일본을 거쳐 제주도로 귀환해 온 사건은 사실로써 확인 가능하다.

2) 월별 발생 현황

다음 <표 3>은 이국으로 표류해 간 287건에 대해 표착 국가별 표류 제주인의 발생 현황을 월별로 분석하여 그래프로 나타낸 것이다. 발생 시기는 표류 제주인이 출항한 시기를 기준으로 산출하였다.

이 결과 제주도에서의 ‘표류’라는 사건은 연중 다발적으로 발생되었지만, 287건 가운데 8월~9월 사이에 56건(19.5%), 11월과 2월을 전후한 시기에 128건(44.6%)으로 유독 해당 시기에 많이 발생되고 있음을 알릴 수 있다. 이는 앞서 표류 제주인의 발생 배경 가운데 자연지리적 배경으로 바람과 해류를 그 원인으로 제시한 바와 같다. 즉, 제주도는 9월~11월이 되면서 겨울철 북서의 영향을 받아 북풍 계열의 바람 빈도가 높아진다. 또한 12월에서 2월에 이르면 강력한 북서계절풍의 영향을 지배적으로 받게 되어 북쪽에서부터 남쪽까지의 연안류가 강하게 변해 확장 범위가 가장 넓어지게 되는데, 이러한 자연적 섭리와 제주인의 표류 발생 시기는 일치하고 있음이 확인 가능하다.

〈표 3〉 표착 국가별 표류 제주인의 월별 발생 현황

(단위 : 건)

국가 \ 월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	불명
일본 (207건)	19	25	15	10	-	3	2	11	21	19	29	29	24
유구 (19건)	2	2	-	-	-	-	-	1	4	-	2	4	4
중국 (53건)	4	6	-	1	1	-	2	9	6	-	-	3	21
대만 (6건)	2	1	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-
안남 (2건)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
합계 (287건)	27	34	15	11	1	3	4	23	33	19	31	36	50

표류 제주인의 발생 시기를 국가별로 살펴보면, 제주인이 일본으로 표류해 간 시기는 11월·12월(각 29건) > 2월(25건) > 9월(21건) 순이며, 유구는 9월·12월(각 4건) > 1월·2월·11월(각 2건) > 8월(1건) 순으로 나타난다. 또한 중국은 8월(9건) > 2월·9월(각 6건) > 1월(4건) > 12월(3건) 순이며, 대만은 1·8월(각 2건) > 2·9월(각 1건) 순으로 확인된다. 그리고 김대항 일행의 안남으로의 표류는 9월에 발생되고 있다.

한편 『제주계록』 내 98건의 제주인 표류 사례 가운데 사건 발생 당시의 바람과 그로 인해 漂着하게 되었던 국가가 기재된 39건을 살펴보면, (주 12) 참조) 일본 20건·중국 16건·유구 3건에 해당한다. 이때 일본으로 표류한 20건이 맞닥뜨린 바람을 보면 서북풍 12건, 서남풍 8건이며, 중국으로의 표류 16건은 동남풍·동북풍 각 5건, 동풍 1건, 서북풍 5건이다. 또한 유구로의 표류 3건에 해당하는 바람은 동북풍 2건, 서북풍 1건으로 확인된다. 즉, 서남풍·서북풍일 때는 일본으로, 서북풍·동북풍일 때는 유구로,⁵⁴⁾ 동풍 및 동남풍·동북풍일 때는 중국 또는 대만으로 표류해 갔음을 살펴볼 수 있다.

따라서 표류 발생의 원인으로 바람과 해류, 두 가지 요소를 고려해 볼 수 있지만 표류 제주인 관련 기록상에 주로 언급되는 요인으로 바람에 의한 경

54) 李綱會, 『耽羅職方說』 제1권, 「해양에 西風이 일면 일본에 표류될까 우려되고, 北風이 일면 중산[유구]으로 표류될까 염려된다. 이는 대개 토박이들이 기피하는 바이다.

우만을 두고 고찰해 보면, 제주해역에서의 표류는 계절적으로 볼 때 서남풍과 서북풍의 북서계절풍이 부는 동절기(11월~2월) 사이에는 일본이나 유구로 표류하는 경우가 빈번하였고, 동남풍과 동북풍 등 남동계절풍과 함께 태풍의 강한 영향을 받는 하절기(8월~9월)에는 중국 및 대만으로 표류해 가는 경우가 많았음을 파악해 볼 수 있겠다. 결국 전근대시기 제주해역으로부터의 航海는 하절기에 발달하는 열대성 저기압에 의한 태풍과 동절기의 강한 북서계절풍 등의 자연적 요인의 지배하에 제주도 경계를 이탈하여 일본·유구·중국·대만 등지로 표류해 갈 수 밖에 없었음을 미루어 짐작케 한다.

IV. 맺음말

이상에서 필자는 조선시대 동아시아 해역세계에서도 ‘濟州島’라는 특정 공간을 중심으로 濟州人들이 해상활동을 전개해 나가는 가운데 예기치 않게 발생하였던 ‘漂流’라는 일련의 사건에 주목하였다. 이를 위해 우선 국내·외 사료 속에 단편적으로 산재해 있는 제주도 표류 관련 사례들을 우선 정리, 연표로 작성함으로써 보다 通時的이고 共時的인 안목을 기반으로 제주도를 중심으로 전개된 漂流史의 전체상을 파악하였다. 아울러 표류 제주인들의 향해 전말을 담은 問情기록을 통해 제주인들의 표류 발생 배경을 보다 구체적으로 들여다본은 물론, 그 실태를 계량화하여 파악해 보았다.

이에 앞서 고찰한 해당 연구 결과를 요약·정리하면 다음과 같다. 첫째로 조선시대 제주해역을 둘러싼 표류가 어떠한 배경과 요인에 의해 발생되었는가를 우선 살펴본 결과, 제주도는 邈在海外·四海孤島의 火山島이자 强風多風の 섬, 육지에서는 대체 불가능한 進上品과 貢物의 생산지라는 자연지리적 입지조건과 더불어 조선조의 정치·사회·경제적인 복합적 제반 상황에 기인하여 제주인들은 자의적·타의적으로 바다로 향할 수밖에 없었다. 이에 표류라는 일종의 우발적이고 예측 불가능한 해난사고에 노출될 가능성이 컸다. 또한 전근대 제주도를 포함한 동아시아 諸國들의 해상교류에 있어 어느 정도의 해양환경을 이용한 경험과 지식이 축적되어 일정한 항로가 형성되어 있었으나, 제주바다 주변의 독특한 해저지형·바람(계절풍)·태풍·해류·조류 등은 이러한 해상활동의 고정적 틀을 파괴시키는 變數로 작동하여 제주해역

을 오고 가는 선박들의 표류를 유발하고 있음을 살펴볼 수 있었다.

두 번째로 이러한 배경 속에 발생되었던 조선시대 제주인들의 표류 실태를 각종 사료를 통해 ‘出海-漂流-漂着-送還’이라는 표류 顛末을 역추적하여 그 발생 규모와 빈도를 시계열적으로 파악함은 물론, 이를 토대로 제주도 표류의 전체상을 들여다보았다. 그 결과 제주인들은 365건·4,427명[사망자 760명]이 해난사고와 직면하였고, 이들 중 82.8%에 해당하는 3,667명은 해난사고로 말미암아 일본·유구·중국·대만·안남 등지로 표류해 그곳 국가들로부터 구조·송환되어 본국으로 살아 돌아왔음이 확인되었다. 단편적으로 잔존해 있는 역사적 기록 자체에 의거한 통계이지만, 80%를 웃도는 높은 생존율을 본다면 전근대 시기 조선을 포함한 동아시아 국제질서 속에서 상호 호의에 입각한 표류인 송환체제가 작동되어지고 있었음을 살필 수 있었다.

제주도를 중심으로 발생한 제주인의 표류 사례는 본고에 제시되어진 것 이외에 미처 발견하지 못한 사료들에 더 많이 잔존해 있을 가능성이 높다. 특히 관련 사료들은 국내에 한정되지 않고, 표류 제주인들이 표착한 異國의 자료에 더욱 풍부한 내용 혹은 서로 상반된 내용으로 담겨져 있을 가능성도 배제할 수 없다. 하지만 필자의 언어적 한계성으로 말미암아 보다 많은 자료들을 발굴·분석해 내지 못하였다는 아쉬움이 남는다.

요컨대 본 연구 결과를 통해 그동안 단편적으로 연구되어 왔던 제주도의 漂流史를 보다 넓은 시야에서 조망할 수 있는 계기가 되었으면 하며, 향후 본고에서 파악한 제주인의 표류 실태를 입체적으로 분석하여 표류 제주인의 존재적 의미를 해명함은 물론, 당시 제주인들의 해상활동 양상과 함께 제주 사회의 경제구조 실태를 재조명해 나가고자 한다.

참 고 문 헌

1. 사료

『朝鮮王朝實錄』, 『備邊司謄錄』, 『承政院日記』, 『日省錄』, 『漂人領來謄錄』, 『通文館志』, 『同文集考』, 『變例集要』, 『濟州啓錄』, 『濟州牧關報牒』, 『濟州風土錄』, 『漂海錄』(崔溥), 『南溟小乘』, 『南槎錄』, 『濟州風土記』, 『耽羅志』, 『知瀛錄』, 『南宦博物』, 『海外聞見錄』, 『耽羅見聞錄』, 『增補耽羅誌』, 『道路考』, 『漂海錄』(張漢喆), 『萬機要覽』, 『經世遺表』, 『耽羅職方說』, 『耽羅誌草本』

2. 저서

국사편찬위원회, 『邊例集要』 上·下, 國史編纂委員會 編, 1974.
 고창석·김상옥 譯, 『濟州啓錄』, 제주발전연구원, 2012.
 김지남·김경문 엮음, 김구진·이현숙 옮김, 『국역 통문관지』 1~4, 세종대왕기념사업회, 1998.
 서귀포시 편, 『濟州啓錄』(영인본), 서귀포시, 1995.
 서울대학교규장각, 『漂人領來謄錄』 1~7, 보경문화사, 1993.
 이원조 著·고창석 譯, 『耽羅誌草本』 上·下, 제주교육박물관, 2007.
 池內敏, 『近世日本と朝鮮漂流民』, 臨川書店, 1998.
 이 훈, 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』, 國學資料院, 2000.
 정성일, 『전라도와 일본 조선시대 해난사고 분석』, 경인문화사, 2013.
 정운경 著·정민 譯, 『탐라문견록, 바다 밖의 넓은 세상』, 휴머니스트, 2008.
 진성기, 『남국의 전설』 20, 일지사, 1970.
 한일관계사학회, 『조선시대 한일표류민연구』, 국학자료원, 2001.

3. 연구논문

고동환, 『조선후기 船商活動과 浦口間 商品流通의 양상-漂流關係記錄을 중심으로』, 『韓國文化』 14, 서울대학교 규장각한국학연구원, 1993.

- _____, 「조선후기 商船의 航行條件-영·호남 해안을 중심으로」, 『한국사연구』 123, 한국사연구회, 2003.
- 小林茂·松原孝俊·六反田豊, 「朝鮮から琉球へ, 琉球から朝鮮への漂流年表」, 『歴代寶案研究』 9, 1998.
- 고창석, 「제4장 대외교류와 해양사」, 『한국의 해양문화』 5-제주해역, 해양수산부, 2002.
- 김나영, 「조선후기 제주지역 포작의 존재양태」, 『耽羅文化』 32, 제주대학교 탐라문화연구소, 2008.
- _____, 『조선시대 濟州島 漂流·漂到 연구』, 제주대학교 사학과 박사학위논문, 2017.
- 김영돈, 「오돌또기」, 『한국민속학』 20, 한국민속학회, 1987.
- 김오진, 『조선시대 제주도의 기후와 그에 대한 주민의 대응에 관한 연구』, 건국대학교 지리학과 박사학위논문, 2009.
- 김태호, 「제주도의 해안지형」, 『탐라문화』 18, 제주대학교 탐라문화연구소, 1997.
- 長森美信, 「朝鮮近世海路の復元」, 『朝鮮學報』 199·200, 朝鮮學會, 2006.
- 윤명철, 「漂流의 발생과 역할에 대한 탐구」, 『東아시아古代學』 18, 東아시아古代學會, 2008.
- 손승철, 「조·유 교린체제의 구조와 특징」, 『江原史學』 13·14, 강원사학회, 1998.
- 안대회, 「餘窩 陸萬中の 표류인 전기 「金福壽傳」 연구-제주 민요 <오돌또기>와의 관련성을 포함하여」, 『한국문화』 68, 서울대학교 규장각한국학연구원, 2014.
- 王天泉, 『漂海錄을 통해서 본 明代 朝鮮 漂流民의 救助研究-濟州를 中心으로』, 제주대학교 한국학협동과정 석사학위논문, 2012.
- 이수진, 「조선 표류민의 유구 표착과 송환」, 『제73차 류큐(오키나와)와 조선(한국)의 문화교류 육백년 학술대회』, 열상고전연구회, 2015.
- 池內敏, 「近世朝鮮人の日本漂着年表」·「近世日本人の朝鮮漂着年表」, 『近世日本と朝鮮漂流民』, 臨川書店, 1998.
- 이 훈, 「인적 교류를 통해서 본 조선 유구관계」, 『조선과 유구』, 아르케, 1999.
- 湯熙勇·劉序楓·松浦章, 『近世環中國海의海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999.
- 정성일, 「全羅道 住民의 日本列島 漂流記錄 分析과 데이터베이스화(1592~1909)」, 『史學研究』 72, 韓國史學會, 2003.
- _____, 「교류의 경로와 풍경-일본 고토렛토[五島列島]를 중심으로-」, 『島嶼文化』 36, 목포대학교 도서문화연구원, 2010.

Abstract

Background and State of Jeju People's Drift in
Joseon Dynasty

Kim, Na-Young*

55)

This paper focuses on a chain of events, 'drift', among maritime accidents that had occurred while the Jeju Islanders were conducting maritime activity in a specific location, Jeju island. The cases related to drifting in Jeju Island, which were scattered in domestic and international historical records, were summarized and chronologically organized. By doing this, the history of drift focused on Jeju Island could be identified based on diachronic and synchronic perspective. With this reference, the background of drift occurrence of Jeju Islanders and its real conditions could ultimately be understood. Through a record of Munjeong, which includes full account of the drifted Jeju Islanders' voyages, the aspect of Jeju Islanders' maritime activities and an economic structure of Jeju society were examined. The results of this study can be summarized as follows.

First, the occurrence of drifted Jeju Islanders was caused by the distribution of unique submarine topography such as coral reef around the Sea of Jeju. As the winds (seasonal winds), typhoons, ocean currents, and tidal currents surrounding Jeju Island, it acted as variables to destroy the fixed framework of existing maritime activities and caused the drifting vessels around the Jeju Island. Moreover, the tax collecting system became intensified after the 15th century and there were some local products that

* Curator, World Heritage Office, Jeju Special Self-Governing Province.

could not be replaced with products in land. To prepare local tribute and tribute to the King for each period and for its transportation, it became unavoidable for the Jeju Islanders to go out to the ocean. Due to this reason, they had high chance to be exposed to unexpected marine accidents such as drift.

Second, through studying the actual situation of drifting of Jeju Islanders in the Joseon Dynasty from many references, the full account of drifting was back-tracked as ‘Go out to sea - Drift - Drifting ashore - repatriation’ After examining its occurrence scale and frequency as time sequence, 365 times·4,427 Jeju Islanders [760 deaths] faced with the marine accidents. Among these, 82.8%(3,667) of Jeju Islanders came back alive because they were rescued and repatriated after they became drifted to Japan·Ryukyu Kingdo m·China·Taiwan·Annam because of the marine accidents.

Key words : Jeju Island, Drift, Volcanic Island, Coral Reef, Island of strong and numerous wind, Tax Collecting System.

교신: 김나영 63281 제주특별자치도 제주시 만덕로 3길 26,
104동 801호(건입동 현대아파트)
(E-mail: knbh6877@naver.com)

논문투고일: 2018. 01. 07

심사완료일: 2018. 01. 26

게재확정일: 2018. 01. 31