

## 海上王 張保臯의 海上航路 推定에 관한 研究

金 亨 根\*

A Study on the Presumption of Chang Pogo's Maritime Routes

*Hyeong Geun Kim\**

### 〈목 차〉

#### Abstract

1. 서 론

2. 한반도 주변의 해상여건과 고대 해상항로

3. 우리 나라의 고대 해상항로

4. 중국의 고대 해상항로

5. 일본의 고대항로

6. 결 론

7. 참고문헌

### 요 약

본 연구의 목적은 통일신라시대의 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하기 위하여 우리 나라 고대부터 통일신라시대까지의 해상활동, 그리고 당시의 중국과 일본의 해상활동을 우리나라와 중국의 고대 문헌, 그리고 9세기 초 아랍의 지리학자인 Ibn Khurdahbih와 Al-Biruni, Al-Idrisi의 문헌 등을 고찰하고, 이를 근거로 하여 통일신라시대의 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하는데 있다.

연구의 결과 해상왕 장보고는 우리 나라 고대부터 축적된 조선술과 항해술을 이용하여 노철산 항로, 황해 횡단항로, 동지나 횡단항로, 황해와 남지나해를 연결하는 해상항로, 황해→남해→대마도를 연결하는 대마도 항로, 신라→울릉도 가느이 동해 항로, 발해와 일본을 연결하는 동해 직항로, 그리고 중국의 주산군도를 기점으로 하여 북쪽을 향하는 해상항로와 남쪽으로 가는 해상항로를 이용하여 중국, 일본 등과 교류를 하였고, 당나라의 연안을 따라 廣州→남지나해→베트남→싱가포르 해협→말라가 해협→스리랑카→인도→인도양→페르시아만의 아랍국가→아프리카 동쪽 해안을 연결하는 서방 해상항로, 그리고 당나라의 廣州→流球→통일신라→통일신라를 연결하는 해상항로를 이용하여 중국, 일본 뿐만 아니라 베트남, 인도네시아, 말레이시아, 스리랑카, 인도, 페르시아만의 아랍-이슬람 제국과도 해상항로를 개설하여 활발한 해상활동을 하였던 것으로 추정이 된다.

\* 정희원, 목포해양대학교 교수

## Abstract

According to the many ancient literatures, it is said to be that Merchant Prince, Chang Pogo in unification Silla had traded with not only China, Japan but also Arab-Islam Countries, but unfortunately there is no definite records about this.

Therefore in this study the writer would like to presume the sea routes of Merchant Prince, Chang Pogo in a unification Silla.

For the purpose of this study the writer would like to study the reference books and materials regarding to the sea routes of prehistoric age and ancient three countries of Kingdoms and unification Silla.

Especially the writer consider "The Work of Routes and Kingdoms" of Ibn Khurdadhbih regarding to the ancient sea routes of Korea, China, Arab-Islam Countries, and also the writer consider the ancient sea routes of Tang Dynasty in China and Ryukyu Kingdom in Japan.

About this methodology of this study, the writer believe that the sea routes of today is the results of ancient sea routes, and this ancient sea routes could not be changed forever except special circumstance.

According in this study the writer would like to persume the sea routes of Merchant Prince, Chang Pogo using like this methodologies

This presumption of the writer is originated on the basis of The Work of Routes and Kingdoms written by ancient Arabian Geographer, Ibn Khurdadhbih in the early years of 9th century.

The Work of Routes and Kingdoms is geography, and the principal contents of this geography are the activities of Arab-Islam merchants and Chinese Merchants between Arab-Islam countries and China from 9th century to 11th century by ancient sea routes.

But surprisingly in this geography, Silla was marked, and another ancient Arabian geogrpher, Al-Biruni marked Silla on his map, Qanun Al-mas'udi in the 9th century, and also another ancient Arabian geographer, Al-Idrisi marked Silla on his map in the 11th century.

Especially Al-Biruni expressed the longitude and latitude of Silla on his map, he expressed Silla as following.

"at the extreme end of China toward the East and few people travelled to it by sea". Therefore the writer would like to presume that Arab-Islam merchants had traded with unification Silla in the 9th century, and also Merchant Prince, Chang Pogo had traded with not only China, Japan but also Arab-Islam Countries using above ancient sea routes in the 9th century.

## 1. 서 론

### 1.1 연구의 목적

삼면이 바다인 우리 나라의 입지적 여건으로 보아서 우리 나라는 고대부터 해상을 통하여 주변국인 중국, 일본 등과 교류를 한 것으로 추정된다.

한·중·일사이에 해상교통이 정확히 어느 시기부터 이루어졌다고 주장하기에는 구체적인 자료가 없기 때문에 대단히 어렵다고 본다.

그러나 김신은 고대부터 우리 나라의 서남 해상 교통이 발달하였고, 다도해를 중심으로 해상교역이 활발하였다고 하였으며<sup>1)</sup>, 손태현은 한민족의 해상교통은 선사시대부터라고 주장하고 있다<sup>2)</sup>.

또한 중국의 학자들에의하면 “근년에 산동의 묘도반도 주위의 해역에서 도자기와 돌닻(石錨) 등이 발견되었는데, 이들 도자기와 돌닻 등은 중국의 夏代시대의 동이(東夷)의 유물이었다”<sup>3)</sup>라고 주장하고 있다.

따라서 이러한 학자들의 견해에 의하면 우리 나라의 해상활동은 기원전 수천년전부터 이루어졌다고 추정할 수 있다.

한편, 1943년 일본의 조선무역협회에서 발간한 “조선무역사”를 살펴보면, 우리 나라 고대 삼국시대의 대외무역을 논하면서 “고구려는 독자적인 자급자족 입장을 취하였고, 백제는 일본과 긴밀한 관계를 유지하였고, 신라는 중국과 긴밀한 관계를 유지하였다”라고 하면서 우리 나라 고대의 대외무역의 발달은 통일신라시대 이후부터라고 언급하고 있다<sup>4)</sup>.

또한 이동윤은, 동서간의 해상무역을 논하면서 “7세기 말까지는 페르시아 상인이 인도양 세계의 航海權을 장악하고 있었으나, 8세기부터는 아라비아 상인이 등장하여 수마트라, 자바 등에 무역기지를 건설하고 중국의 廣州, 泉州, 杭州 등의 港都에서 교류하여 무역활동을 하게됨에 따라 唐帝國은 714년에 廣州에 市舶司를 설치하여 세관업무를 관장하는 등 중국의 본격적인 해상무역을 시작되었다”라고 주장하고 있다<sup>5)</sup>.

한편, 우리 나라는 9세기 전반기인 통일신라시대에 해상왕 장보고(?~841)가 청해진을 근거로 하여 해상을 통하여 통일 신라와 당나라, 일본, 그리고 아랍-이슬람까지 상품교역과 여객운송을 하였다고 한다. 당시에 해상왕 장보고의 교역형태를 살펴보면, 상품교역과 여객운송으로 구분할 수 있다. 본 연구에서 이를 뒷받침 할 수 있는 연구자의 이러

한 주장에 대한 이론적 근거는 “조선무역사”와 “Ennin’s Travels in T’ang China”의 내용을 근거로 한 것인데 조선무역사에서는 통일신라는 당나라와 일본과 상품교역을 하였는데, 상품교역으로 통일신라는 당나라에 금, 은, 동, 우황, 細布, 말(馬), 인삼, 견직물, 장신구 등을 수출하고, 당나라로부터는 금사(金絲), 포대(袍帶), 금은세공물, 금은대(金銀帶), 차(茶), 서적 등을 수입하였다. 또한 통일신라는 일본에 옥류(玉類), 금은동철(金銀銅鐵), 출석소도(出石小刀), 견물(絹物), 불상, 금견포피(錦絹布皮), 녹피(鹿皮), 약물(藥物), 병풍(屏風) 등을 수출하고, 일본으로부터는 견(絹), 금(錦), 사(絲), 미농지(美濃紙), 선박 등을 수입하였다.<sup>6)</sup>

또한 해상왕 장보고의 여객운송에 대한 근거는 E.O. Reischauer의 Ennin’s Travels in T’ang China에서 “일본 승려가 중국의 산둥에서 일본으로 돌아올 때에 Chang Pogo’s Ships(장보고의 선박)을 이용하였다”와 조선무역사의 “신라의 상선이 일본의 입당(入唐) 승려(僧侶)를 수송하였다”라는 내용이다.<sup>7)</sup> 따라서 해상왕 장보고는 이미 9세기부터 한·중·일 등의 동북아를 중심으로 하여 상품교역과 여객운송을 하였다고 볼 수 있다. 따라서 이러한 학자들의 주장과 문헌들의 내용을 분석하여 보면, 한반도에서는 이미 기원전 수천년전부터 해상항로를 이용하여 주변국과의 해상교역이 이루어졌다고 볼 수 있으며, 한반도에서 본격적으로 해상항로를 이용한 해상교역은 8~9세기, 특히 통일신라시대의 해상왕 장보고가 활동한 시기라고 볼 수 있다.

이에 본 연구에서는 한반도에서 본격적인 해상항로를 이용한 해상교역이 이루어진 통일신라시대의 해상왕 장보고 시대의 해상항로 특히 통일신라,

1) 김신, 한국무역사, 도서출판 石井, 1991. 6, p. 40

2) 손태현, 한국해운사, 효성출판사, 1996. 6, pp. 2~3

3) 范作祥의 2인, 山東海洋經濟, 山東人民出版社, 1994. 4, p. 151

4) 朝鮮貿易協會, 朝鮮貿易史, 大海堂印刷株式會社, 1933. 12, pp. 1~2

5) 이동윤, 동서해상무역사, 유평출판사, 1984. 7, p. 18

6) 전계, 조선무역사, p. 5

7) E.O. Reischauer, Ennin’s Travels in T’ang China, The Ronald Press Company, 1955, p. 290, 전계, 조선무역사, p. 6

아랍-이슬람사이의 해상항로를 추정하여 고대에 있어서 우리 나라의 해상활동의 영역을 추정하고자 한다.

### 1.2 연구의 내용과 방법

지금부터 1,200여년전의 통일신라시대의 해상왕 장보고 시대의 해상항로를 추정한다는 것은 대단히 어려운 일이다.

그러나 10여년동안 항해사 및 선장의 경험을 가진 본 연구자의 견해로는 고대의 해상항로는 하루 아침에 이루어진 것이 아니고, 기원전 수천년전부터 계속된 해상활동의 결과라고 생각된다.

따라서 본 연구에서는 해상왕 장보고 시대의 해상항로를 추정하기 위하여 범선의 항해에 영향을 미치는 바람, 해류 등의 해상여건과 우리 나라 주변국인 중국과 일본을 비롯한 고대 해양국가의 해상항로 자료, 그리고 미흡하지만 우리 나라의 자료를 통하여 해상왕 장보고 시대의 해상항로를 추정하고자 한다.

## 2. 한반도 주변의 해상여건과 고대 해상항로

역사상 최초로 선박을 이용한 해상무역은 기원전 2,800여년경 이집트와 페니키아, 소말리아간의 해상무역이었다고 전해지고 있으나<sup>8)</sup>, 이미 구석기 시대에 네안데르탈인이 선박을 이용하여 대서양과 지중해를 잇는 지브랄터 해협을 건넜다는 주장도 있다<sup>9)</sup>.

또한 당시의 선박 형태는 가죽배, 뗏목배, 통나무배 등이 주종을 이루었으며, 원시적인 범선이 최초로 출현된 것은 기원전 3,100년경이라고 한다<sup>10)</sup>.

이러한 범선은 19세기초까지 해상무역의 주류를 이루었기 때문에 해상왕 장보고 시대의 선박 형태를 범선으로 볼 때에, 범선의 항해는 人力이나 바

람, 그리고 해류에 의해서만 가능하다.

따라서 본 장에서는 한반도 주변의 바람과 해류 등의 해상여건을 분석하여 해상왕 장보고 시대의 해상항로 추정을 하고자 한다.

### 2.1 바람

바람이 항해에 미치는 영향으로는 태풍 등과 같은 특별한 경우를 제외하고는 바람의 일(日)변화와 연(年)변화를 들 수 있다.

바람의 일변화는 주로 육지를 보면서 항해하는 연안항해에 영향을 미치는데, 이때 바람의 방향은 낮과 밤에 따라 다르지만 낮에는 바다에서 육지로 불어오고, 밤에는 반대로 육지에서 바다쪽으로 불어 가게 되는데, 바람에 의존하는 범선의 연안항해에 많은 영향을 미친다고 볼 수 있다.

한편 바람의 연변화는 바람이 1년을 주기로 바뀌는 것을 말하는데, 바람의 연변화를 계절풍이라고도 한다. 이러한 계절풍은 선박의 원양항해에 많은 영향을 미치는데, 인도양과 태평양 특히 동·남지나해를 포함한 한반도 주변에 많은 영향을 미친다.

이러한 계절풍의 규칙성을 발견하여 최초로 항해에 이용한 사람은 Hippalus인데, Hippalus는 기원전 47년 인도양의 여름철에는 남서 계절풍을 타고 홍해의 아덴만에서 인도의 서쪽 해안까지 단숨에 달렸고, 겨울의 북동 계절풍을 이용하여 귀항하는 대양횡단 항해를 하여 지중해의 로마와 인도의 상품을 교역하였다<sup>11)</sup>.

동·남지나해를 포함한 한반도 주변의 경우도 여름철에는 북태평양의 고기압의 영향으로 대개 6월에서 8~9월까지의 주로 남동풍내지 남서풍이 불어서, 남지나해 등의, 남쪽에서 북쪽으로 항해하는 범선의 항해에 많은 도움을 주었으리라고 생각된다.

또한 겨울철에는 시베리아 고기압의 영향으로 10월 중순에서 다음해 3~4월까지 북서 내지 북동

8) 黒田英雄, 世界海運史, 成山堂書店, 1972. 5, p. 3

9) 배기동 (역), John A. J. Gowellt, Ascent to civilization, 범양사, 1988, p. 184

10) Lionel Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton University Press, 1971, pp. 11~12

11) 상계, 세계해운사, p. 6

계절풍이 불어서, 황해, 남해, 동지나해 등 북쪽에서 남쪽으로 항해하는 범선의 항해에 많은 도움을 주었으리라고 생각된다.

산동반도 적산에서 일본으로 항해를 하려면 우리 나라 서남단으로 침로를 잡아야 하는데, 산동반도 적산에서 우리 나라 서남단으로 침로를 잡을 경우 정확히 135° 된다. 범선이 이러한 침로에 북서 계절풍을 받을 경우 정확히 선미쪽에서 바람을 받아 순항이 예상되는데 9세기 전반에 이러한 계절풍을 이용한 장보고 선단의 항해술을 보면, 고대의 우리 나라의 고대 항해사들은 9세기보다 이전부터 훨씬 앞서서 계절풍을 이용한 항해술이 능숙한 것으로 보인다.<sup>12)</sup>

따라서 해상왕 장보고 시대에 있어서도 여름철에 남서 계절풍을 타고 인도양을 건너온 아라비아 상인 등이 서쪽 및 남쪽나라의 상인들과 같이 역시 동·남지나해의 남동풍내지 남서풍의 계절풍을 타고 대만이나 중국의 당나라, 일본의 류큐(오키나와 제도), 그리고 통일신라 및 일본으로의 해상항로를 개설하였을 것으로 추정된다.

이에 대한 문헌적 근거로는 Elliot Smith의 주장을 들 수 있는데, Elliot Smith는 BC 7세기에 홍해의 선박이 중국해안에 도달하였다고 주장하고 있다<sup>13)</sup>.

또한 9세기 전반인 840년 음력 9월 2일 일본의 구법승 엔닌도 장보고의 선박을 이용하여 산동의 적산(북위 37.5°)에서 일본으로 항해할 때에 음력 9월을 택한 것은 겨울철의 북서 계절풍을 이용하여 뒷바람을 받고 항해하고자 한 것으로 보인다.

또한 이러한 계절풍을 이용한 항해기록은 발해와 일본간의 항해와 고려때의 西競의 항해인데, 발해는 북서 계절풍을 타고 동해를 횡단하여 일본에 도착하였으며 봄 4월에 입경하였다<sup>14)</sup>.

또한 西競이 1123년 5월 28일 卯時(새벽 5시)에

중국의 浙江省 舟山群島(북위 30° 부근)를 출발하여 6월 3일 申時(오후 5시)에 흑산도를 통과하였는데, 西競이 5월과 6월사이를 택하여 항해를 한 것은 여름철의 남동 내지 남서 계절풍을 받고 항해를 하였다고 생각된다. 절강성 주산군도에서 흑산도의 침로는 정확히 035° 인데, 이러한 침로에 남서 계절풍을 받을 경우 범선은 정확히 선미에서 바람을 받아 순항이 예상된다.

또한 절강성 주산군도에서 흑산도까지의 항해거리는 280마일, 범선으로서의 항해시간은 6일 12시간으로서, 西競의 범선은 1.79노트(평균속력)로 항해한 것으로 보여, 절강성 주산군도에서 흑산도까지의 남서 계절풍의 영향은 그렇게 크지 않은 것으로 생각되기 때문에 여름철에는 통일신라 또는 일본 등에서 당나라의 북쪽 또는 남쪽으로의 해상항로 추정이 가능하다고 생각된다.<sup>15)</sup>

또한 여기에서 생각할 수 있는 것은 그림-1과 같으며,<sup>16)</sup> 한국연안의 해류도에서 보는 것과 같이 절강성 주산군도에서 흑산도의 5~6월의 해류는 0.5노트의 북동 해류이므로, 西競의 범선은 평균속력 1.79노트중 해류가 0.5노트, 남서계절풍이 1.29노트로 범선의 항해에 있어서는 바람의 영향이 크다는 것을 알 수 있다.

따라서 해상왕 장보고 시대에 있어서 한반도 주변의 해상항로는 겨울철에는 북서내지 북동 계절풍을 타고 당나라의 북쪽지방인 산동반도 등에서 통일신라 또는 일본으로 항해한 해상항로와 여름철에는 남동내지 남서 계절풍을 타고 당나라의 남쪽지방인 주산군도에서 통일신라 또는 일본으로 항해한 해상항로, 그리고 한반도 북쪽인 연해주(발해)에서 북서 계절풍을 이용한 일본 북부의 해상항로를 이용하였다고 추정이 된다.

12) 圓仁, 入唐求法巡禮行記 卷2 開成 5年(840) 9月 2日條, 上海古籍出版社, 1986

13) R. Mookerji, A History of Indian Shipping and Maritime Activity, 무하마드 칸슈, 신라·아랍-이슬람 제국 관계사 연구, 단국대학교 박사학위 논문, 1990, pp. 118~119에서 재인용

14) 민성규, 통일신라시대의 한민족의 해상활동, 논문집 제8집, 한국해양대학교 부설 해운연구소, 1995. 12, pp. 13

15) 西競, 宣和奉使 高麗圖經(韓國學文獻研究所編), 아세아 문화사, 1972, pp. 188~195

16) 수로국, 한국해양환경도, 1982, pp. 20~21, 정진술, 한국선사시대 해상이동에 관한 연구, 동아대학교 대학원, 1990. 12, p. 18

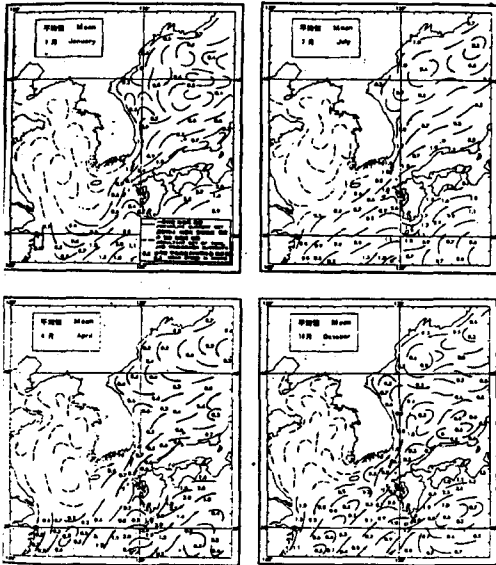


그림-1 우리 나라의 연안 해류도

## 2.2 해류

미국의 Benjamin Franklin은 북대서양 항로를 왕복하는 범선이 東航과 西航에 소요일수가 다르다는 것에 주목하여 처음으로 대서양(the Atlantic Ocean) 해도(Chart)에 만류(Gulf Stream)를 기입하였는데<sup>17)</sup>, 해류는 이처럼 범선의 항해에 많은 영향을 미치고 특히 바람이 없는 곳에서는 流向에 따라 범선의 운항의 위험이 따른다.

일반적으로 해류의 종류는 취송류(Drive current or Wind-driven current), 경사류(Slope current)<sup>18)</sup>, 밀도류(Density current), 보류(Compensation current)<sup>19)</sup> 등 4가지의 해류가 있는데, 이 중에서 범선의 항해에 가장 많은 영향을 미치는 해류는 취송류와 밀도류이다.

취송류는 바람에 의하여 형성된 해류를 말하는데, 일정한 방향의 바람이 지속되면 공기와 해면의 마찰로 인하여 해면에 파랑운동이 일어나게 되며, 이것이 물의 점성저항 때문에 점차로 심층까지 미

쳐 마칩내는 大海中の 大河를 형성하게 되는 것이다.

예를 들면, 남북의 적도 해류는 무역풍에 의하여, Kuroshio 난류해류나 Gulf stream이 편서풍이라는 바람에 의하여 형성된 것이라고 볼 수 있다.

또한 밀도류는 해수중의 밀도분포 즉 수온과 염분의 분포에 의하여 형성되는데, 해수의 밀도가 큰 쪽에서 작은쪽으로 大海中에 大河가 형성되는 것을 말한다.

예를 들면, 홍해에서는 해수의 증발이 왕성하여 인도양보다 염분의 농도가 증가되어 해수의 비중이 커지게 되어 홍해의 해저에서는 해수가 홍해에서 인도양쪽으로 이동하고, 해수의 표면층에서는 반대로 인도양에서 홍해쪽으로 이동하여 還流를 일으켜서 범선 등 선박의 항해에 영향을 미친다.

또한 이러한 밀도류는 河口 부근의 해수에서도 발생되어 범선의 항해에 많은 영향을 미친다.

그러나 이러한 취송류 또는 밀도류 등의 고유한 해류가 현저하지 못한 해역에서는 局地的인 바람에 의하여 해류가 발생하게 된다.

한반도 주변에 가장 많은 영향을 미치는 해류로는 취송류의 성격과 밀도류의 성격을 가진 黑潮라고 불리는 Kuroshio 난류해류인데, 이러한 Kuroshio 난류해류는 북적도해류가 서쪽끝에서 북쪽으로 轉向하는 대만 동쪽에서 3~5노트의 유속을 가지고 황해 또는 대한해협, 그리고 일본쪽의 큐슈, 시코쿠, 혼슈 등의 대륙붕의 外緣을 따라 흐르는 해류를 말한다. 이처럼 한반도 주변에서 가장 큰 해류인 Kuroshio 난류해류라는 해류는 남쪽의 수마트라, 당나라의 남쪽에서 당나라의 북쪽 또는 통일신라, 그리고 류큐(오키나와)쪽으로 항해하는 범선에게 많은 영향을 주었다.

그러나 앞서 西航의 항해기록에서도 알 수 있는 것과 같이 범선의 항해에 있어서 해류는 바람보다도 영향을 작게 미치는데, 이것은 엔닌의 항해기록에서도 찾아 볼 수 있다. 엔닌의 일기에 의하면

17) 민병언, 해양기상학, 아성출판사, 1973. 11, p. 377

18) 경사류는 바람이나 기압 등의 水平傾度, 降水 또는 河江水의 유입 등으로 해면에 경사가 생기게 되어 생기는 해류를 말한다.

“신풍(信風)이 없어 5일간이나 기다리다가 간풍(良風)을 만나겨우 출발했다.”라는 기록이 나오는데 당시의 범선의 항해에는 출발할 때의 바람의 영향이 항해에 절대적인 영향을 주기 때문이라고 판단된다.

### 3. 우리 나라의 고대 해상항로

#### 3.1 선사시대의 해상항로

한반도의 지리적 여건으로 보아서 한민족은 선사시대부터 해상항로를 개척한 것으로 추정되는데, 한반도의 북부→남부와 한반도→중국간의 해상항로 추정 근거는, 우리 나라의 두만강 해안→함경도 해안→경상남도 해안을 따라 발견된 즐문토기 등 각종 유적·유물과 경북 영천군, 전주 초포면, 충남 아산군 둔포면 등의 남한 각지에서 발견된 중국 漢代의 유물로부터 추정이 가능하고, 한반도→일본간의 해상항로는 한반도 남부지방과 일본의 남부지방에서 발견된 선사시대 유물의 양상이 유사한 점이 한반도와 일본의 문화교류의 흔적이 있음을 알 수 있고, 그리고 일본서기(日本書紀)의 한반도와 일본의 山陰지방(일본 본주서부의 동해안측) 항로로부터 한반도→일본간의 해상항로 추정이 가능하다.

또한 이밖의 문헌자료로는 BC 194년 準王이 위만에게 쫓겨 韓으로 항해하여 도주하였다는 기록과,<sup>20)</sup> BC 180년경 山東의 王仲이 呂씨의 난을 피하여 낙랑지방으로 항해하였다는 기록,<sup>21)</sup> 또한 중국의 奏末의 大亂에 즈음하여 燕·齊·趙 등의 망명인들중 일부는 산둥반도에서 노철산 항로(요동반도의 끝단과 산둥반도의 등주를 연결하는 항로)를 이용하여 요동반도에 간 후에 그곳에서 연안항로를 따라 남하해서 한반도에 도착 할 수도 있었을

것이며, 漢武帝의 水軍은 이 항로를 이용하여 한반도에 침공해(BC 109년) 들어온 것이라 하겠으며, 이러한 노철산 항로는 향후 황해횡단 항로로 이어졌다<sup>22)</sup>.

따라서 이러한 고대의 문헌들을 살펴 볼 때에 선사시대의 우리 나라의 해상항로는 한반도와 중국을 연결하는 노철산 항로와 황해횡단 항로, 그리고 한반도와 일본을 연결하는 대마도 항로를 추정할 수 있다.

#### 3.2 삼국시대의 해상항로

선사시대 이후에도 고구려, 백제, 신라, 발해 등의 고대 삼국시대와 발해에도 한민족의 활발한 해상활동이 있었는데, 해상활동의 내용은 다음과 같다.

##### 3.2.1. 고구려

고대 삼국의 하나인 고구려는 한반도에서 해양의 중요성을 깨닫고 일찍부터 해양 진출을 시도하였다.

고구려의 太祖大王은 西安平을 공격하여 鴨綠江口를 장악하여 黃海出海權을 확보하려고 하였<sup>23)</sup>, 3세기 초에는 황해 건너편의 중국의 吳나라와 물자와 사신을 교환하였는데(AD 227~248) 고구려와 吳나라는 동지나해사단항로(東支那海斜斷航路; 한반도의 서해안과 중국의 주산군도를 연결하는 항로)를 이용하여, 吳나라에 초피(貂皮), 계피(鷄皮) 등을 수출하고, 진귀한 보물, 衣服 등을 수입하였다. 특히 235년에는 吳의 謝宏이 80여필의 말을 싣고 오는 등 馬匹交易도 하였<sup>24)</sup>.

또한 고구려는 4세기 들어와 樂浪(평양)과 帶方(황해도)을 멸망시켜 한반도의 황해북부 해상권을 장악하여 한반도 중부 이남세력인 백제, 신라, 왜 등이 해상을 이용하여 중국과 교류하는 것을 차단하였고, 336년 3월에는 해로를 통해서 중국의 東晉에 사신과 공물을 보내서<sup>25)</sup>, 한반도에서 고구려의

19) 보류는 여러 가지 원인에 의하여 어느 곳의 해류가 다른 곳으로 이동하게 되면, 유체의 연속 성질에 의해 다른 곳의 해수가 이것을 보충하기 위해서 유입되는 해류를 말한다.

20) 전계, 한국해운사, pp. 19~22

23) 三國史記 卷13 高句麗本紀 太祖大王 94년

24) 三國志 卷47 吳書 第2 吳主傳 三國志 卷47 吳書 吳主傳

25) 三國史記 卷18 高句麗本紀 故國原王 6年條 및 晉書 卷7 帝紀 第7 成帝 咸康 2年條

위상을 굳건이 하였다.

고구려는 또한 멀리 서해를 남하하여 제주도까지 가는 등 고구려의 해상활동은 왕성하였다.<sup>26)</sup>

고구려의 이러한 해양활동은 廣開土大王(391~412) 시대에 더욱 활발하게 나타나는데, 廣開土大王은 즉위 첫해에 백제를 공격하고 2년(392) 7월에는 4만의 군사로 石峴 등 10여개의 백제성을 함락하였으며, 다시 10월에는 재차 남하하여 백제의 북방요새인 예성강 하류인 關彌城을 함락시켜,<sup>27)</sup> 백제의 황해중부 연안의 수군활동을 무력화 시켰고, 禮成江 이북 및 북부 京畿灣<sup>28)</sup>의 制海權을 확보하였다.

광개토대왕과 뒤를 이은 장수왕은 수군을 동원하여 서해를 따라 백제·신라·가야·왜의 해상 활동을 제어하고, 역시 서해를 통해 남조와 북조의 등거리 외교를 실시하여 동북아 세력균형체제를 성공적으로 이끌어냈다.

또한 장수왕은 해상 교통의 요지인 평양으로 천도하여 유리한 해상전략을 위한 고지를 선점하려 하였다.

이렇게 고구려는 한반도에서 制海權을 확보하여 백제, 신라 등을 견제하면서 중국과 교류를 하면서 倭와도 교류를 하였으며, 일본의 시마네(島根縣)지역의 이즈모(出雲) 등에 고구려문화의 흔적이 있는 사실과,<sup>29)</sup> 東萊 福泉洞 古墳에서 고구려계의 馬具·武具 등이 발굴된 사실<sup>30)</sup> 등은 광개토대왕 이후 고구려의 영향력이 신라는 물론 가야지역까지 뻗었음을 알려주며, 이렇게 남진한 고구려는 동해

남부나 남해안을 통해서 倭國과도 교류를 하였다.

이에 대한 구체적인 기록으로는 “고구려의 使船은 570년 동해에 접한 일본의 越使의 해안에 도착한 것을 비롯하여 고구려가 신라에게 멸망당한 668년에 이르는 118년 사이에 고구려로부터 18회의 使臣이 일본에 도착했다”<sup>31)</sup>라고 하였다.

### 3.2.2. 백제

백제는 강력한 水軍을 보유하는 동시에 해상교통도 활발하여 중국과의 교역뿐만 아니라 倭國(일본)과도 밀접한 관계를 맺고 있었고, 황해와 대한해협에서 활발한 해상활동을 전개한 해양국가이었다.<sup>32)</sup>

백제는 고구려가 樂浪(평양)과 帶方(황해도)을 멸망(313~314)시키고 남하를 계속하자 황해를 건너 요서(遼西)로(342) 진출하여 고구려의 후방을 견제하기도 하였다.<sup>33)</sup>

특히 백제의 근초고왕 26년(371)에는 3만의 병력으로 고구려의 평양성을 공략하여 고구려의 고국원왕을 전사시켰고, 근초고왕 27년(372년)에는 중국의 魏에 전사한 것을 비롯하여 역대왕이 사신을 파견하였으며, 남지나해에 있는 南朝의 송(宋)에 가지도 빈번히 해로를 이용하여 통사(通使)하였다<sup>34)</sup>.

이렇게 백제는 일찍부터 해양을 군사적 전략으로 이용하였고, 중국과 해상교역을 하였다.

특히 4세기 후반에 백제의 근초고왕은 오늘날 해남반도 일대와 가야지역에 거점을 확보하고, 중국대륙과 한반도와 일본열도를 연결하는 고대의 동아시아 국제 해양교역을 주도하였다.<sup>35)</sup>

그러나 이러한 백제의 국제 해상교역활동은 4세

26) 상계, 한국해운사, p. 30

27) 三國史記 卷18 高句麗本紀 廣開土王 元年條.

28) 당시의 京畿灣은 한반도의 海上交通 및 內陸水路交通의 요지였으며, 특히 한반도의 중부 서부지역의 관문 역할을 하였다.

29) 조희승, 초기조일관계사 하권, 사회과학출판사, 1989. pp. 303~304

30) 東萊 福泉洞古墳群, 부산대학교 유적조사보고 제5집, 1983. pp 146~172. 東萊 福泉洞 古墳群의 調査內容과 그 性格, 韓國文化研究, 1991. 부산대학교한국문화연구소, pp. 25~27.

31) 小嶋芳孝, 高拘麗·渤海との 交流, 日本海と 北國文化, 小學, 1990, p. 196~199

32) 김형근, A Study on the Presumption of Chang Pogo' Maritime Route, Proceedings of KIN-CIN Joint Symposium '99, 한국항해학회, 1999. 10, p. 287

33) 김성호, 중국 진출 백제인의 해상활동 천오백년, 맑은소리, 1996. 3, p.391

34) 전계, 한국해운사, p. 30

35) 김형근, 해상왕 장보고의 국제무역활동과 물류에 관한 연구 Proceeding, 2000. 4, p. 3



기 말경에 고구려의 반격을 받아 주춤하였으나, 498년에는 탐라(제주도)를 복속시키고 탐라가 이용하던 남방항로를 장악하였다.

백제의 해상교역활동은 여기서 나아가 남중국 항로의 남단인 대만해협에서부터 인도까지 확대되고 있다.

이러한 사실은 “미륵불광사사적기”를 인용한 “조선불통사”에 의하면 백제의 승려 “겸익”은 항로를 통하여 중인도에 들어가 불경을 얻어 귀국한 것으로 보아, 백제의 해상항로는 성왕 4년(526년) 이전에 동남아시아지역까지 미쳤음을 뜻한다.

실제 “일본서기”에 의하면 543년 백제가 부남(扶南), 곧 메콩강 하류유역과 그 삼각주를 거점으로 한 지금의 캄보디아 지역의 재물과 노비 2구를 왜(倭)에 주었다는 있는 기록이 있다.

뿐만 아니라 이는 554년 백제가 왜(倭)에 보낸 물품가운데 양모를 하는 페르시아의 직물로서 북인도 지방에서 산출되는 탐등(鼈氈)의 존재가 확인되었기 때문이다. 탐등은 페르시아의 Taptan, Tapetan의 한음(漢音) 표기이기도 하다.

따라서 백제는 6세기대에 제주도→북규수→오키나와→대만해협→필리핀 군도→인도에 이르는 항로를 개척하였을 정도로 발달된 항해술과 넓은 교역 반경을 가지고 있었다.<sup>36)</sup>

### 3.2.3. 신라

신라는 지정학적 위치상으로 초기에는 중국보다 고대 일본열도의 제국과 빈번한 교류를 하였을 것으로 추정된다.

특히 일본서기의 응신주(應神主) 31년(300년)에 신라의 무역선이 일본의 병고항(兵庫港)에 있었다는 기록이 있는데 이것으로 보면, 신라는 일찍부터

일본과 해상활동을 한 것이 확실하다.<sup>37)</sup>

신라와 중국과의 교류는 고구려, 백제, 가야 등의 견제로 인하여 연근해항로를 이용할 수 없었기 때문에 어려움이 있었다고 볼 수 있다.

그런데 신라는 法興王 8년(521)에 중국의 梁에 사신을 보냈고,<sup>38)</sup> 이에 대한 화답으로 法興王 15년(528)에는 梁에서 사신을 파견하여 의복과 향을 보내왔는데,<sup>39)</sup> 이러한 사실은 고구려, 백제, 가야 등의 견제를 피하여 직접 남해와 황해바다를 건너 중국과 직접교류의 목적으로 볼 수 있다.

신라와 중국과의 구체적인 해상항로로는 남해를 따라 전라남도 영암 방면에서 흑산도를 거쳐 상해방면으로 가는 동지나해사단 항로가 있었던 것으로 볼 수 있다.<sup>40)</sup>

또한 신라는 지증왕(500~514)시대에는 于山國(울릉도)을 정복하였는데, 신라의 우산국의 정복의 의미는 신라가 이미 탁월한 해양능력을 가졌다는 것으로 볼 수 있다.<sup>41)</sup>

鬱陵島로의 항해는 황해를 횡단하여 중국에 닿는 것 보다 항해기술상 어려움이 크다. 더구나 군대를 이끌고 정벌하는 경우라면 뛰어난 항해술과 성능이 좋은 선박을 갖추지 않고서는 불가능하다.

특히 신라의 해양력에 대한 기록으로 “신라는 467년에 戰艦들을 수리했다”는 기사와,<sup>42)</sup> 眞平王 5년(583)에 船付署를 설치한 사실<sup>43)</sup>은 신라가 國家政策으로 해양활동 능력을 확대하였다는 것을 의미한다.

### 3.2.4 발해의 해상항로

698년에 건국된 발해는 노철산 항로를 이용하여 당나라와 교류를 하였고, 727년에는 동해를 건너서 일본에 사절을 파견하고 교류를 하여 919년까지 195년간에 41회, 거의 5년에 1회 꼴로 일본에 사절

36) 이도학, 새로 쓰는 백제사, 푸른 역사, 1997. 12, pp. 329~374

37) 助賁王때는 해상에서 왜와 화공전까지 벌였다. 『三國史記』 권 2

38) 삼국사기 권4 신라본기 法興王 8년 南史 卷79 列傳 第69 新羅傳

39) 삼국사기 권4 신라본기 법흥왕 15년. … 於時梁遣使賜衣著香物. ……

40) 震檀學會, “韓國史” 古代編, 乙酉文化社, 1969, p. 706

41) 삼국사기 권4 신라본기 지증왕 13년(512)

42) 삼국사기 권3 慈悲麻立干 10년

43) 삼국사기 권4 신라본기 진평왕 5년

을 파견하였다.

또한 일본은 728년부터 920년까지 발해에 31회의 사절을 파견하였다<sup>44)</sup>.

이러한 발해의 당나라와 일본과의 교류를 볼 때에, 발해는 노철산 항로와<sup>45)</sup> 같이 동해 직항로인 해상항로가 개척되어 있었다고 볼 수 있다.

### 3.3 통일신라시대 해상항로

삼국을 통일한 통일신라는 안정된 국내 여건과 산업발달에 따른 통일신라인들의 소비형태의 변화로 인하여 통일신라의 도처에서 아니라 당나라와 일본 등과도 활발한 해상교류를 하게 되었다.

특히 당나라와의 교류가 활발해짐으로써 당나라의 문화, 경제 등의 영향을 많이 받게되었고, 이에 따른 통일신라인의 문화적 욕구와 경제적 욕구 등으로 신라인들의 생활환경은 변하게 되었고, 물품의 수요도 증대되어 교류의 형태도 종래의 조공무역 뿐만 아니라 민간무역도 성행하게 되었다.

따라서 통일신라는 선사시대의 한반도와 중국을 연결하는 노철산 항로와 황해횡단 항로, 한반도와 일본을 연결하는 대마도 항로, 고구려의 동지나해사단(東支那海斜斷) 항로와 한반도의 황해 북쪽과 제주도까지 연결되는 황해남부 항로, 고구려와 일본을 연결하는 해상항로, 그리고 백제시대에 황해와 남지나해를 연결하는 해상항로와 황해→남해→대마도를 연결하는 대마도 항로, 신라시대의 황해 횡단 항로, 동지나해사단(東支那海斜斷) 항로, 대마도 항로, 신라→울릉도 간의 동해 항로, 발해의 노

철산 항로와 동해 직항로 등을 이용하여 당나라와 일본 등과 활발한 해상교류를 하였던 것으로 추정할 수 있다.

특히 당시의 당나라의 明州, 廣州는 인도 및 아랍과 무역이 활발했는데 통일신라시대의 해상왕 장보고도 이러한 인도 및 아랍국과의 해상무역을 하였을 것으로 추정이 된다.

통일신라시대 해상왕 장보고가 인도 및 아랍국과 해상무역을 하였다는 이론적 근거는 다음과 같다.

① 당시의 당나라의 廣州, 泉州, 明州, 楚州, 蘇州, 陽州 등지에 통일신라무역상인들이 있었다. 이러한 근거로는 김문경의 “장보고 연구”에서 “일본의 사서 속일본후기(승화 12년, 845)에는 廣州에 표류한 일본인 50여명을 그들의 나라로 데려다 준 신라상인들의 이야기가 나온다”를 근거로 들 수 있다.<sup>46)</sup>

② 중세의 아랍의 사학자이며, 지리학자인 알 마끄디시(Al-Magdisi)가 966년에 저술한 “창세와 역사서”에서 통일신라의 아름다운 자연경관과 자원의 풍요성에 대한 묘사와 통일신라와 아랍-이슬람 제국과의 교류를 들 수 있으며, 당시에 아랍-이슬람 국가들은 통일신라로부터 금, 비단, 사향, 말안장, 도자기, 표범가죽 등을 수입하였다.<sup>47)</sup>

③ 9세기 초에 아랍의 지리학자인 Ibn Khurdahbih<sup>48)</sup>가 저술한 “The Work of Routes and Kingdoms”<sup>49)</sup>에 나타난 아랍-이슬람과 중국 사이의 해상항로와 제국을 아랍의 지리학자인 Al-Biruni가 제작한 “Qanun al-Mas’udi”라는 지도에 Sila(Korea)<sup>50)</sup>를

44) 전계, 통일신라시대의 한민족의 해상활동, p. 12

45) 전계, 중국고대항해사, p. 305

46) 金文經, 張保皋 研究, 燕鏡文化社, 1997. 11, pp. 42~58.

47) 장학근, 한국 해양활동사, 해군사관학교, 1994. 11, pp. 97~99

48) Hua Tao, Ibn Khurdahbih's Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature, China and the Maritime Silk Route, Fujian People's Publishing House, 1991. 1, p. 131

49) “The Work of Routes and Kingdoms”는 Ibn Khurdahbih가 846~847년에 저술을 시작하여 885~886년에 완성한 9세기에서 11세기 사이에 아랍-이슬람 제국과 중국간의 아랍-이슬람상인들의 해상항로와 아랍-이슬람 제국과 중국간의 각나라에 대하여 저술한 지리서 이다. 그런데 이 저서를 장학근의 “한국 해양활동사”, 김성호의 “중국 진출 백제인의 해상활동 천오백년 1권”에는 “諸道路와 諸王國”이라고 인용하고 있는데, 이러한 인용은 원본을 확인하지 못한 바르지 못한 표현이라고 생각된다. 따라서 “The Work of Routes and Kingdoms”는 “아랍-이슬람과 중국간의 해상항로와 제국에 대한 연구”라는 표현이 적합하다고 생각된다.

표시한 것과 또다른 11세기의 아랍의 지리학자인 Al-Idrisi가 제작한 지도에 Sila(신라)가 표기되어 있다는 점이다.

Al-Biruni는 그의 지도에 “Khanfu(당나라의 廣州)”의 경도, 위도를 160° +14° 로 표시하고 있고, “Khandju(당나라의 泉州)”의 경도, 위도를 162° + 13° 로 표시하고 있다.

또한 Al-Biruni는 Sila(통일신라)의 경도, 위도를 170° +5° 로 표시하면서, Sila를 “at the extreme end of China toward the East<sup>51)</sup> and few people travelled to it by sea(동쪽으로 중국의 최끝단에 위치해 있고, 몇몇 사람들은 바다를 이용하여 신라로 여행을 하였다)”라고 설명하고 있다.<sup>52)</sup>

따라서 본 연구자는 Al-Biruni가 표시한 당시의 Khanfu, Khandju를 포함한 통일신라의 경도, 위도가 1,200여년전이기 때문에 지금과 같이 정확하지는 않지만, Sila를 “at the extreme end of China toward the East”으로 표시한 점과 “Khanfu”와 “Khandju”의 경도보다 통일신라의 경도가 “동쪽으로 10° 정도” 떨어져 있는 점으로 보아, “Ibn Khurdahbih”와 “Al-Biruni”가 표시한대로 “Sila”는 분명히 “한반도의 통일신라”인 것으로 확신한다.

따라서 9세기 초에 아랍-이슬람 상인들은 페르시아만→인도양→인도→스리랑카→말라카 해협→싱가포르 해협→베트남→남지나해→당나라 광주→통일신라의 해상항로를 이용하여 통일신라와 교역을 하였고, 통일신라시대 해상왕 장보고는 아랍-이슬람상인과 당나라의 무역상인이 했던 것처럼, 황해 횡단 항로 또는 동지나해사단 항로를 이용하여 당시의 당나라의 연안을 따라 廣州에 도착하여 남지

나해→베트남→싱가포르 해협→말라카 해협→스리랑카→인도→인도양→페르시아만의 아랍국가와 해상항로를 개설했던 것이 확실해진다.

또한 11세기의 아랍의 지리학자인 Al-Idrisi도 그의 지도에 “Lukin(지금의 베트남 호치민)”, “Khanfu(廣州)”, “Khandju(泉州)”, “Sila”를 표시하였다.<sup>53)</sup>

따라서 상기의 ①, ②, ③에 의한 문헌을 종합하여 볼 때에, 통일신라시대의 해상항로는 통일신라→당나라, 통일신라→일본 뿐만 아니라, 통일신라→당나라→아랍-이슬람 국가들과의 해상항로가 있었던 것이 확실해진다.

#### 4. 중국의 고대 해상항로

동북아 삼국중 중국은 우리 나라와 가까운 거리에 위치하여 있기 때문에 고대부터 한반도와 교류가 있었고, 뿐만아니라 일본과 인도양을 통한 서방까지 해상을 통하여 교류를 하였다.

중국의 문헌에 의하면, 한반도와 일본은 지리적으로 가까운 위치에 있었고, 두나라가 땅이 적고 사람이 적으며 物産도 중국과 비슷하여 중국에 필요한 향료와 귀한 보물이 부족하여, 이들 두나라와는 항해무역 규모가 적었고 오히려 일찍부터 버어마, 인도, 스리랑카 등의 남아시아 국가 등과 교역을 하였다고 한다.<sup>54)</sup>

본 절에서는 중국의 주요 고대 해상항로중에서 특히, 당나라의 해상항로를 조명하여 통일신라시대의 해상왕 장보고의 해상항로 추정을 하고자 한다.

50) 중국의 난징대학 교수인 Hua Tao가 Ibn Khurdahbih의 “The Work of Routes and Kingdoms”에 나타난 아랍-이슬람과 중국의 해상항로를 분석하는 논문인 “Ibn Khurdahbih’s Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature”를 쓰면서 “The Work of Routes and Kingdoms”에 표시된 “Sila”를 “Korea”로 번역하였다. *ibid*, “Ibn Khurdahbih’s Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature”, p. 138

51) the East는 “중국의 삼국시기의 연해 항해도”에 나타난 것과 같이 당시의 중국은 황해와 남지나해를 “동해”라고 부르고, 남지나해를 “남해”라고 불렀다. 中國航海學會, 中國航海史, 人民交通出版社, 1988. 12, p. 52

52) *ibid*, Ibn Khurdahbih’s Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature, p. 138

53) *ibid*, Ibn Khurdahbih’s Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature, p. 138

#### 4.1 秦나라의 해상항로

중국의 秦나라때(BC 221~207)의 주요 해상항로는 徐福의 中·日간의 해상항로를 들 수 있는데, 徐福은 산둥반도의 낭사, 성산, 등주를 거쳐 노철산 항로를 이용하여 압록강변에 이르러서, 한반도의 황해 연안을 따라 한반도의 서남단을 돌아서 辰韓에 이르고, 대마도 항로를 거쳐서 일본의 북구주(北九州)에 이르는 항로를 개척하였다고 한다.<sup>54)</sup>

따라서 BC 221~207년 사이의 中·日간의 해상항로는 노철산 항로, 황해 연안항로, 한반도 남해안 항로, 대마도 항로가 있었다고 볼 수 있다.

#### 4.2 東晉의 法顯의 인도 해상항로

東晉의 법현은 東晉 隆安 3년(399년)의 사람으로서 長安에서 육상의 Silk Road를 따라 인도에 가서 佛經을 구해오고, 403년에는 인도의 각지를 돌아다니다 411년 8월 초에 200여명이 탑승할 수 있는 선박으로<sup>56)</sup>, 스리랑카를 출항하여, 412년에 고국에 돌아와 자신의 항해경험을 佛國記라는 책에 자세히 설명하였는데,<sup>57)</sup> 법현의 해상항로를 살펴보면, 중국은 이미 5세기 초부터 인도, 스리랑카 등과 해상항로를 이용하여 교류를 하였던 것으로 생각된다.

#### 4.3 당나라와 발해·통일신라와의 주요 해상항로

당나라와 발해는 해상을 통하여 교류가 빈번하였는데 706년부터 839년 사이에 발해는 40여차례에 걸쳐 사신을 파견하였는데<sup>58)</sup>, 당나라와 발해는 산둥반도의 등주에서 노철산 항로를 거쳐, 압록강에 이르러 육로를 통하여 교류를 하였다.

또한 당나라와 통일신라는 노철산 항로를 거쳐 황해 연안을 따라 당은포에 이르러서, 육로로 통일신라의 왕성에 이르렀다.

따라서 당나라와 발해·통일신라와의 주요 해상항로는 노철산 항로와 한반도 서해 연안항로라고 볼 수 있다.

#### 4.4 당나라의 원양 해상항로

당나라의 원양항해의 전성기는 651년부터 798년 사이의 148여년 동안으로 볼 수 있으며,<sup>59)</sup> 당시의 당나라의 서방 해상항로는 다음 그림-2와<sup>60)</sup> 같다.

그림-2는 당시의 당나라는 廣州를 기점으로 하여 동아시아, 동남아시아, 남아시아, 페르시아만을 비롯하여 아프리카의 동쪽까지를 연결하는 해상항로를 개척하여<sup>61)</sup> 당나라의 원양항해의 전성기이었다고 볼 수 있다.

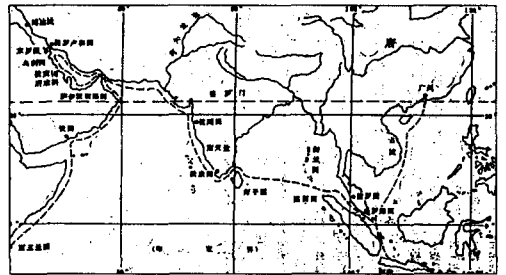


그림-2 7~8세기 중국의 唐代 廣州를 기점으로한 항로도

### 5. 일본의 고대항로

일본의 고대 주요 해상항로로서는 다음 그림-3의 엔닌(794~864)의 對唐 항로와<sup>62)</sup> 그림-4의 琉球의 해상항로(14세기초~16세기)<sup>63)</sup> 등을 들 수 있다.

54) 王杰, 中國 古代 對外航海貿易 管理史, 大連海事大學出版社, 1994. 7, pp. 2~3

55) 전계, 중국고대항해사, p. 157

56) 상계, 중국고대항해사, p. 207

57) 中國航海史, 中國 航海學會, 人民交通出版社, 1988. 2, p. 71

58) 전계, 중국고대항해사, p. 262

59) 전계, 중국고대항해사. pp. 308~309

60) 상계, 중국고대항해사, p. 313

61) 상계, 중국고대항해사, p. 314

일본의 구법승 엔닌은 838년 6월 13일 처음으로 당나라에 올 때에 일본의 하카다를 출항하여 838년 7월 2일 당나라의 양주 해능현 백조진 상전향 동량풍촌(揚州 海陵縣 白潮鎮 桑田郷 東梁豊村)에 도착하였는데,<sup>64)</sup> 이때에 엔닌은 하카다에서 주산 군도의 북쪽 양주에 이르는 남지나해를 東에서 西로 횡단하는 남지나해사단항로를 택하였고, 847년 9월 3일 당나라에서 돌아올 때에는 산둥반도의 적산포에서 황해를 서에서 동으로 횡단하여 한반도의 서해 연안을 따라 통일신라의 고이도, 흑산도 등을 거쳐 847년 9월 18일 일본의 하카다에 이르는<sup>65)</sup> 황해횡단 항로와 한반도 서해와 남해를 연결하는 한반도 연안항로를 이용하였다.

따라서 일본 고대에 있어서 일본과 당나라의 해상항로는 남지나해사단 항로와 황해횡단 항로, 그리고 한반도 서해와 남해를 연결하는 한반도 연안 항로 등으로 볼 수 있다.

또한 일본은 14세기초에서 16세기에 이르는 시기에 琉球王國이 있었는데, 琉球는 중국의 廣州, 泉州 등지에서 물건을 수입하여 일본과 한반도, 그리고 동남아시아의 여러나라에 수출하는 중계무역항의 역할을 하였다고 볼 수 있다.<sup>66)</sup>

따라서 본 연구에서는 琉球의 이러한 중계무역이 14세기초에서 16세기에 이르는 시기에 이루어졌다고 하지만, 이러한 琉球의 해상항로는 이미 수세기전부터 이용하였을 것으로 판단된다.

특히 琉球가 중국의 廣州, 泉州 등지에서 물건을 수입하여 한반도로 중계하였다는 사실은 9세기에 중국의 廣州, 泉州 등지에는 장보고 선단의 상인들이 많이 있었고, 琉球가 7~9세기에 일본의 영향하에 있었다는<sup>67)</sup> 사실로 미루어 보아, 통일신라시대

의 해상왕 장보고도 당나라의 廣州→琉球→통일신라를 연결하는 해상항로를 이용하였을 가능성이 크다고 본다.



그림-3 엔닌의 입당구법 여행 경로

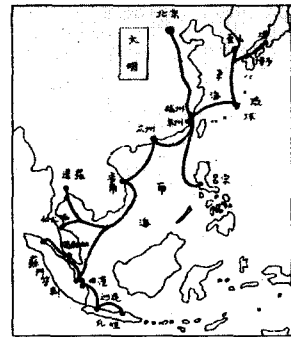


그림-4 14~16세기의 일본 琉球의 해상항로

## 6. 결 론

### 6.1 연구결과의 요약

본 연구에서는 통일신라시대 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하기 위하여 범선의 항해에 영향을 미치는 바람과 계절풍, 해류 등에 대한 자료, 그

62) 전계, 중국 진출 백제인의 해상활동 천오백년, p. 27

63) Kurayoshi Takara, The Historical Position of the Ryukyu Kingdom in Oriental Overseas Trade, China and the Maritime Silk Route, Fujian Peoples's Publishing House, 1991. 1, p. 84

64) 申福龍, 入唐求法巡禮行記, 정신세계사, 1991. 9, pp. 19~23

65) 전계, 입당구법순례행기, pp. 306~309

66) ibid, The Historical Position of the Ryukyu Kingdom in Oriental Overseas Trade, China and the Maritime Silk Route, p. 73

67) 高良倉吉, 東洋海上貿易史上と 琉球と 位置, China and the Maritime Silk Route, Fujian Peoples's Publishing House, 1991. 1, p. 75

리고 우리 나라의 선사시대 및 고대 해상항로, 그리고 중국의 고대 해상항로 특히, 당나라의 해상항로와 일본의 고대 해상항로를 중국, 일본, 서양의 문헌을 통하여 고찰하여, 이들을 근거로 하여 통일신라시대 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하였으며 연구의 결과는 다음과 같이 요약할 수 있다.

(1) 해상왕 장보고 시대에 있어서도 여름철에 남서 계절풍을 타고 인도양을 건너온 아라비아 상인 등 서쪽 및 남쪽나라의 상인들이 역시 동·남지나해의 남동풍내지 남서풍의 계절풍을 타고 대만이나 중국의 당나라, 일본의 류큐(오키나와 제도), 그리고 통일신라 및 일본으로의 해상항로를 개설하였을 것으로 추정된다.

(2) 해상왕 장보고 시대에 있어서 한반도 주변의 해상항로는 겨울철에는 북서내지 북동 계절풍을 타고 당나라의 북쪽지방인 산둥반도 등에서 통일신라 또는 일본으로 해상항로를 이용하였고, 여름철에는 남동내지 남서 계절풍을 타고 당나라의 남쪽지방인 주산군도 등에서 통일신라 또는 일본으로의 해상항로 추정이 가능하며, 또한 한반도 북쪽인 연해주(발해)에서 북서 계절풍을 이용한 일본의 북쪽 해상항로 추정이 가능하다.

(3) 한반도 주변의 가장 큰 해류인 Kuroshio라는 해류는 남쪽의 수마트라, 당나라의 남쪽에서 당나라의 북쪽 또는 통일신라, 그리고 류큐(오키나와) 쪽으로 항해하는 범선에게 많은 영향을 주었으리라고 생각이 된다.

(4) 우리 나라의 선사시대에는 한반도와 중국을 연결하는 노철산 항로와 황해횡단 항로, 한반도와 일본을 연결한 항로는 대마도 항로라고 볼 수 있다.

(5) 우리 나라 고대 삼국의 하나인 고구려 시대에는 동지나해사단(東支那海斜斷) 항로와 한반도의 황해 북쪽과 제주도까지 연결되는 황해남부 항로, 고구려와 일본을 연결하는 해상항로라고 볼 수 있다.

(6) 우리 나라의 고대 삼국의 하나인 백제시대에는 황해와 남지나해를 연결하는 해상항로와 황해→남해→대마도를 연결하는 대마도 항로라고 추정되며, 특히 백제는 6세기에 제주도→북규수→오키나와→대만해협→필리핀 군도→인도에 이르는 항로

를 개척하였을 정도로 발달된 항해술과 넓은 교역반경을 가지고 있었던 것으로 추정이 되고 있다.

(7) 우리 나라 고대 삼국의 하나인 신라는 황해 횡단 항로, 동지나해사단(東支那海斜斷) 항로, 대마도 항로, 신라→울릉도 간의 동해 항로가 있었던 것으로 추정이 되고 있다.

(8) 발해국은 노철산 항로와 동해 직항로가 있었다.

(9) 당나라와 일본사이에는 주산군도를 기점으로 하여 북쪽을 향하는 해상항로와 주산군도를 기점으로 하는 해상항로가 있었으며, 당나라와 서방의 해상항로는, 당나라의 연안을 따라 廣州→남지나해→베트남→싱가포르 해협→말라가 해협→스리랑카→인도→인도양→페르시아만의 아랍국가→아프리카 동쪽 해안을 연결하는 해상항로가 있었다.

(10) 일본의 고대 주요 해상항로로는 남지나해사단 항로와 황해횡단 항로, 그리고 한반도 서해와 남해를 연결하는 한반도 연안항로와 당나라의 廣州→琉球→통일신라를 연결하는 해상항로가 있었다.

## 6.2 연구의 한계와 향후 연구과제

본 연구는 통일신라시대 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하기 위하여 통일신라시대 해상왕 장보고의 해상활동 범위를 추정하는데 있었으나, 불행히도 우리 나라의 문헌에는 이에 대한 구체적인 기록이 없어서 중국 특히 당나라의 고대 항해사와 일본의 고대 해상항로, 그리고 아랍의 고대 지리학자 Ibn Khurdahbih가 저술한 The Work of Routes and Kingdoms에 나타난 아랍-이슬람과 중국, 한반도 사이의 해상항로와 제국가에 대한 기록, 또한 아랍의 지리학자인 Al-Biruni가 제작한 Qanun al-Mas'udi라는 지도와 11세기 아랍의 지리학자인 Al-Idrisi가 제작한 지도에 의존하여 Sila(신라)를 찾아 해상왕 장보고의 해상항로를 추정하였지만, 이에 대한 우리 나라의 고대문헌이 있었으면 보다 더 훌륭한 논문이 되지 않았을까 하는 아쉬움이 남는다.

또한 향후 통일신라시대 해상왕 장보고의 해상항로를 구체적으로 검증하기 위해서는 고대 중국의 문헌과 아랍의 문헌 등을 깊이 있게 연구하여

추정된 항로를 검증이 더욱 필요하다고 생각된다.

### 참고문헌

- 1) 김신, 한국무역사, 도서출판 石井, 1991
- 2) 손태현, 한국해운사, 효성출판사, 1996
- 3) 范作祥의 2인, 山東海洋經濟, 山東人民出版社, 1994
- 4) 朝鮮貿易協會, 朝鮮貿易史, 大海堂印刷株式會社, 1933.
- 5) 이동윤, 동서해상무역사, 유평출판사, 1984
- 6) E.O. Reischauer, Ennin's Travels in T'ang China, The Ronald Press Company, 1955
- 7) 黒田英雄, 世界海運史, 成山堂書店, 1972
- 8) 배기동 (역), John A. J. Goweltt, Ascent to civilization, 범양사, 1988
- 9) Lionel Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton University Press, 1971
- 10) S.G. Sturmev, British Shipping and World Competition, University of London "The Athlone Press", 1962
- 11) R. Mookerji, A History of Indian shipping and maritime Activity, 무하마드 칸슈, 신라·아랍-이슬람 제국 관계사 연구, 단국대학교 박사학위 논문, 1990
- 12) 圓仁, 入唐求法巡禮行記 券2 開成 5年(840) 9月 2日條, 上海古籍出版社, 1986
- 13) 민성규, 통일신라시대의 한민족의 해상활동, 논문집 제8집, 한국해양대학교 부설 해운연구소, 1995
- 14) 西兢, 宣和奉使 高麗圖經(韓國學文獻研究所編), 아세아 문화사, 1972
- 15) 민병언, 해양기상학, 아성출판사, 1973
- 16) 수로국, 한국해양환경도, 1982
- 17) 정진술, 한국선사시대 해상이동에 관한 연구, 동아대학교 대학원, 1990
- 18) 陳壽, 三國志 卷 30, 魏書東夷傳 韓條, 景仁文化社
- 19) 范華, 後漢書 卷 76, 循吏列傳, 景仁文化社
- 20) 손태현, 고대에 있어서 해상교통, 논문집 제15집, 한국해양대학교, 1980
- 21) 小嶋芳孝, 高拘麗·渤海との 交流, 日本海と北國文化, 小學, 1990
- 22) 震檀學會, "韓國史" 古代編, 乙酉文化社, 1969
- 23) 金文經, 張保臯 研究, 燕鏡文化社, 1997
- 24) 장학근, 한국 해양활동사, 해군사관학교, 1994
- 25) Hua Tao, Ibn Khurdadbih's Description about the Maritime Route to China and its Position in the Arab-Islamic Geographical Literature, China and the Maritime Silk Route, Fujian People's Publishing House, 1991
- 26) 王杰, 中國 古代 對外航海貿易 管理史, 大連海事大學出版社, 1994
- 27) 孫光圻, 中國 古代 航海史, 海洋出版社, 1989
- 28) 中國航海史, 中國航海學會, 人民交通出版社, 1988
- 29) Kurayoshi Takara, The Historical Position of the Ryukyu Kingdom in Oriental Overseas Trade, China and the Maritime Silk Route, Fujian Peoples's Publishing House, 1991
- 30) 申福龍, 入唐求法巡禮行記, 정신세계사, 1991
- 31) 高良倉吉, 東洋海上貿易史上と 琉球と 位置, China and the Maritime Silk Route, Fujian Peoples's Publishing House, 1991