

해양

[OCEAN
HERITAGE]

유산 4

| 논문 |

이근우

8세기 일본의 국방체제와 신라의 대응

조성금

고대 무역이 미술사에 남긴 자취
- 곤륜노와 소그드 상인

주경미

구법승 법현과 남방 해로

| 서평 |

류승훈

부산 기록의 다채로운 향연, 『2021 부산민속의 해
주제별 보고서(1~5권)』 서평

박민수

『대운하시대 중국은 왜 해양진출을 주저했는가』
서평

| 단신 |

임창섭

‘해양’을 주제로 한 현대미술 작품수집에 대한
짧은 생각

| 리뷰 |

엄그림

<한·중 해양문명의 교류> 전시 리뷰

| 연구노트 |

김재휘

국립해양박물관 소장 조선시대 투구 유물 검토

해양

OCEAN
HERITAGE

2022

유산
4

2022
해양유산4 [Ocean Heritage]

편집위원

위원장 **이진한** |
고려대학교 한국사학과 교수

위 원 **김문기** |
부경대학교 사학과 교수

백승옥 |
국립해양박물관 학예연구실장

이은정 |
영남대학교 문화인류학과 교수

장경준 |
국립항공박물관 자료학술실장

정병모 |
경주대학교 문화재학과 교수

황경숙 |
문화재청 무형문화재위원

CONTENTS

논문

이근우	8세기 일본의 국방체제와 신라의 대응	07
조성금	고대 무역이 미술사에 남긴 자취 - 곤륜노와 소그드 상인	35
주경미	구법승 법현과 남방 해로	47

서평

류승훈	부산 기록의 다채로운 향연, 『2021 부산민속문화의 해 주제별 보고서(1~5권)』 서평	79
박민수	'주저' 없는 선택 : 『대운하시대 1415~1784』	89

단신

임창섭	'해양'을 주제로 한 현대미술 작품수집에 대한 짧은 생각	99
-----	---------------------------------	----

리뷰

엄그림	<한·중 해양문명의 교류> 전시 리뷰	107
-----	----------------------	-----

유물노트

김재휘	국립해양박물관 소장 조선시대 투구 유물 검토	117
-----	--------------------------	-----

8세기 일본의 국방체제와 신라의 대응

이근우 부경대학교

I. 머리말

II. 일본의 국방체제

1. 봉(烽) 2. 방(防) 3. 역(驛) 4. 대재부(大宰府)

III. 신라의 국방체제

1. 봉(烽) 2. 방(防) 3. 역(驛) 4. 동래군(東萊郡)

IV. 맺음말

초록

8세기 신라와 일본의 국방체제는 대체로 당의 제도를 수용하되, 자국의 상황에 맞게 변용한 것이라고 할 수 있다. 일본의 경우는 당의 봉수제와 방인제를 거의 그대로 수용하였다. 국방체제 중 경계는 봉수와 방인이 담당하였고, 통신은 봉수와 역로가 담당하였다. 이러한 국경의 경계·통신을 총괄하는 기관으로는 대재부가 있었고, 대재부는 신라 사신에 대한 응대 역할도 수행하였다. 봉수의 설치 간격은 당은 30리였으나, 일본은 원칙적으로 40리였고, 신라에서는 해당 규정을 찾을 수 없다. 역은 40리 간격으로 전국적으로 401개를 설치하였으며, 정해진 수의 말을 비치해 두었다. 일본 방인의 근무기간은 3년으로 당의 제도와 같았다. 신라의 경우는, 통일신라 시대의 봉수 흔적이 부산 천마산(석성봉수)에서 확인되었고, 이성산성의 목간에서도 성화(城火)라는 문자가 확인되었다. 군사제도에서도 봉(烽)과 수(戍)가 확인되었다. 신라의 역(驛)은 문헌자료에서 굴정역과 굴혈역 등이 확인된다. 방인은 『삼국사기』 설씨녀전에서 확인할 수 있으며, 그 근무기간은 역시 3년이었다.

신라의 국경 기착항은 부산포였고, 사신을 응대하는 곳은 동래군으로 생각된다. 기내 기착항은 울산이며, 부산-울산 간 사신왕래는 동래단층을 따라 개설된 역로를 통해서 이루어졌을 것이다. 동래단층 상에 축조된 배산성, 우불산성, 영취산성, 문수산성, 범서산성, 척과산성 등이 일본에 대한 방어망으로 기능하고 있었다. 우불신사, 영취사, 청송사, 망해사 등의 신사와 절이 위치하고 있어서 사신 응대의 일익을 담당하였을 것으로 생각된다.

주제어 신라, 일본, 국방체제, 봉수제, 방인, 역, 사신단, 동래단층

I. 머리말

종래 신라와 왜(일본) 사이의 외교 관계와 관련해서는 다양한 연구가 진행되어 왔다. 그러나 양국의 국방 체제의 양상 나아가 군사적인 동향과 외교 관계를 결부시켜서 논의한 연구는 극히 드물다. 파국적인 외교의 귀결은 전쟁이다.¹ 외교적인 대립이 심화되면 군사적인 긴장도 고조된다. 따라서 신라와 일본의 외교관계를 제대로 파악하기 위해서는 군사적인 동향에도 유의해야만 한다.

일본열도의 국방체제가 획기적으로 변화한 시점은 663년이다. 신라·당 연합군과 백제·왜 연합군 사이에 있었던 백촌강(백강구) 전투에서 왜가 패전한 이후, 신라·당 연합군의 일본열도 침공을 우려한 왜는 백제의 각종 지식과 기술을 이용하여 방어망을 구축하였다.²

일본(당시는 倭)은 국내 체제의 정비에 힘쓰는 한편, 대마도와 일기도(壹岐島), 북부 구주 그리고 세토(瀬戶) 내해 연안에 산성 및 수성(水城) 등을 축조하여 신라와 당의 공격에 대비하였다. 이때 대마도에 축조한 성이 금전성(金田城)으로 전한다. 아울러 방인(防人)을 두고 봉수(烽燧)를 설치하여 변경의 경계를 강화하였다.

천지 3년(664). 이해, 대마도·일기도·축자국 등에 방(防)과 봉(烽)을 두었다. 또한 축자에 큰 제방을 만들어 물을 가두고, 수성이라고 이름하였다.³

천지 3년(664) 12월. 이달, 왜국의 고안성, 찬갈국 산전군의 옥도성, 대마국 금전성을 쌓았다.⁴

성무 천평 9년(737) 9월 계사. (중략) 이 날 축자(筑紫)의 방인(防人)을 그만두게 하여 본향으로 돌려보냈다. 축자(筑紫)의 사람을 차출하여 일기(壹伎)·대마(對馬)를 지키게 하였다.⁵

위의 기사에서 방(防), 봉(烽), 성(城)이라는 용어를 확인할 수 있다. 이러한 용어를 중심으로 8세기 대의 일본의 국방체제에 대하여 살펴보고, 이에 대해서 신라는 어떤 국방체제를 가지고 있었는지를 살펴보고자 한다. 8세기 당시에는 당의 제도가 신라와 일본에서도 수용·변용되어 운용되고 있었다는 관점에서 논의를 진행할 것이다.

1 『삼국사기』 「신라본기」 성덕왕 30년(731) 4월. 일본국 병선 300척이 바다를 건너 신라의 동변을 습격하였다.

2 당과 일본의 군방령을 상호 비교한 연구성과 특히 위사·방인제를 주목할 필요가 있다. 이정희, 『日·唐 軍防令의 比較 研究』, 『효성여대연구논문집』53, 108-112쪽.

3 『日本書紀』天智紀 三年. 是歲, 於對馬島, 壹岐島, 筑紫國等, 置防與烽. 又於筑紫, 築大堤貯水. 名曰水城.

4 『日本書紀』天智紀 三年 十二月. 是月, 築倭國高安城. 讀吉國山田郡屋島城. 對馬5金田城.

5 『續日本紀』聖武 天平 九年 九月癸巳 (중략) ▼是日 停筑紫防人歸于本郷. 差筑紫人令戍壹伎對馬.

II. 일본의 국방체제

7세기 말엽부터 일본은 본격적인 국가개조 사업에 착수하였고, 그 가시적인 결과물 중 하나가 대보율령(700·701년)이다. 특히 대보령과 이를 개정한 양로령은 신라와 당의 침입을 막으려는 수준을 넘어서서, 자국이 당과 대등한 국가임을 선언하는 것이고, 이에 의거하여 각종 제도를 정비하기 시작하였다. 국방체제 정비와 관련된 대표적인 제도로 바로 봉(烽)·방(防)·역(驛)과 구주 지역의 국방과 외교를 총괄하는 대재부(大宰府)를 들 수 있다.

1. 봉(烽)

봉(烽)은 봉수(烽燧)·봉후(封侯)·봉후(烽埃)로도 쓴다. 특히 대마도는 육안으로 신라의 상황을 파악할 수 있는 지역이었다. 9세기에 들면서 신라의 배들이 대마도에 출몰하는 일이 있었다. 대마도에서 신라 쪽을 보니 여러 곳에서 밤마다 불빛이 보였다고 한 것으로 보아, 신라에서 내란과 같은 혼란 상태에 있었던 것으로 짐작된다. 대마도에서 보이는 신라 땅은 거제도와 부산지역이므로, 부산에도 방화 등으로 민가나 산이 불탄 것으로 생각된다. 대마도에 나타난 신라 배들도 거제도나 부산에서 난을 피해서 온 배일 가능성이 크다.

이처럼 대마도에 신라배가 나타나는 상황이 되자 대마도의 관인 중에서 문서처리 등을 담당하는 사생(史生)을 폐지하고 그 대신 신라역어(新羅譯語) 즉 신라어를 할 수 있는 관인을 두었다. 이는 대마도에 오는 신라인들을 대마도에서 바로 심문하여 대마도에 온 이유와 신라의 사정을 신속하게 파악하려는 의도로 생각된다. 이처럼 행정·외교·군사적 시책은 서로 유기적으로 맞물려 작동하게 된다.

차아천황(嵯峨天皇) 홍인(弘仁) 3년(812) 정월 갑자, 대마도가 보고하기를, (중략) 또한 멀리 신라를 보니 밤마다 불빛이 여러 곳에 있었습니다. 이로 말미암아 의심하고 두려운 마음을 그칠 수 없었습니다. 이에 보고하고 (신라인들을) 보냅니다.”라고 하였습니다. 그 일을 물어보기 위하여 신라역어(新羅譯語)와 군의(軍毅)를 파견하였습니다. 또한 전례에 따라서 마땅히 지켜야 할 것이라는 문서를 관내(管内) 및 장문(長門)·석견(石見)·출운(出雲) 등의 국에 알렸습니다.”라고 하였다. 아뢴 바 사정은 큰 일이므로 허실에 대하여 계속 보고해야 한다. 그런데 연월이 많이 지났으나 아뢰는 바가 없다. 또한 요해지국이 사람과 병사를 내었으니 경비에 지쳐 있다. 경계를 푸는 일은 어느 날로 기약할 수 있는가. 마땅히 그 이유를 보고하고 다시 태만한 일이 없도록 하라고 하였다. (하략)⁶

이 기사를 통해서 대재부를 비롯하여 장문·석견·출운과 같이 동해를 사이에 두고 신라와 마주보고 있는 지역이 모두 국경으로 간주되고 있음을 알 수 있다. 바다를 주시하며 외국

의 배가 나타나는지를 감시하는 역할을 수행하는 것이 방인(防人)이라면, 위급한 상황을 신속하게 전달하는 방법으로 채택된 것이 봉수제와 역제(驛制)이다. 664년에 대마도 등에 봉수를 설치한 이후, 각종 제도를 정비한 결과, 700년에 일본은 대보령(大寶令)이라는 법령을 반포하였다. 이 법령의 내용을 일부 수정한 것이 양로령(養老令)이며, 그 내용을 『영의해』라는 문헌을 통해서 확인할 수 있다.⁷

그 중에서도 「군방령(軍防令)」이라는 편목에 봉수제에 대한 자세한 규정이 있다. 그런데 이는 당의 봉수제를 모방한 것이므로, 일본 봉수제의 원형이라고 할 수 있는 당의 봉수제에 관한 규정을 먼저 살펴보고자 한다. 관련 규정을 통하여, 우리에게는 잘 알려져 있지 않은 동아시아 고대 봉수제의 전모를 살펴볼 수 있다.

「당병부식(唐兵部式)」⁸

무릇 변경의 성곽에서 후망(候望)할 때는, 30리마다 1봉을 둔다.⁹ 산악이 높고 험한 곳에 설치해야 하는데, 만약 산과 언덕이 멀리 떨어져 있고 지형이 불편하다면, 거리를 제한하지 않는다. 요컨대 봉수에서 서로 바라볼 수 있어야 한다. 만약 변경에 위치한 경우는 봉화의 바깥 둘레에 성이나 장애물을 쌓는다.

『대당육전(大唐六典)』 권5 직방랑중 원외랑(의 직무)

직방랑중 원외랑은 천하의 지도와 성황 진수 봉후(『구당지』에서는 후(候)를 후(埃)로 표기하였다. 아래에서도 같다.)의 수를 관장한다. (중략) 무릇 천하의 상진(上鎭)이 20곳, 중진이 90곳, 하진이 135곳, 상수(上戍) 11곳, 중수 86곳, 하수 203곳(『구당지』에서는 3을 4라고 하였다.)이다. 무릇 봉후를 설치할 때는 대개 서로 30리 떨어지게 한다. 만약 산과 언덕이 멀리 떨어져 있으면, 편리한 대로 설치한다. 서로 바라볼 수 있다면 반드시 30리를 제한할 필요가 없다. 변경이 가까운 경우에는 성을 쌓고 그곳에 봉수를 둔다. 각 봉에는 솔 1인, 부 1인을 둔다.

봉을 올릴 때는 1거, 2거, 3거, 4거가 있으며, 적의 다소에 따라서 차등을 둔다. (중략) 개원 25년에 칙으로 변경이 무사하고 세상이 편안하였으므로 내지에 봉수를 설치하는 것은 참으로 필요하지 않아서, 헤아려 근전의 봉수 260곳을 폐지하였다. 봉솔(烽帥) 등을 헤아리니 1,388인이었다.

「당병부식」

무릇 구적(寇賊)이 입경하였는데, 마병 보병이 50인 이상, 500인 미만이면 봉 1거를 올

6 『日本後紀』 嵯峨 弘仁 三年 正月 甲子 勅 大宰府去十二月廿八日奏云 對馬嶋言 (중략) 又遙望新羅 每夜有火光數處 由茲疑懼 止 仍申送者 爲問其事 差新羅譯語并軍毅等發遣已訖 且准舊例應護要害之狀 告管内并長門 石見 出雲等國訖者 所奏消息 既是大事 虛實之狀 續須言上 而久移年月 遂無所申 又要害之國 必發人兵 應疲警備 解却之事 期於何日 宜言其由 得更怠 (하략).

7 清原夏野, 이근우 역, 2014, 『영의해』상·하, 세창출판사.

8 『武經總要』(四庫全書珍本初集) 前集 卷五(平川南·鈴木靖民 編, 1997, 『烽之道: 古代國家の通信システム』, 青木書店에서 재인용). 이하 같음.

9 일본의 경우는 40리로 규정하였다. 『영의해』 군방령 66조 치봉조(置烽條) 참조.

린다. 변경의 상황을 파악하고 또한 연기와 먼지가 있어서 남쪽으로 침입하려는 것을 알았다면 2거를 올린다. 만약 나머지 구적이 500인 이상이고 3,000인 미만이면, 또한 2거를 올린다. 외적이 500기 이상이고 1,000기 미만인데 남쪽으로 침입하려는 것을 알았다면, 봉 3거를 올린다. 만약 나머지 구적이 3,000기 이상이면 또한 3거를 올린다. 만약 번적이 1,000인 이상이고 그 수를 모른다면 4거를 올린다. 만약 나머지 구적이 1만 인 이상이면 또한 4거를 올린다. 만약 봉을 올린 것이 1거라면, 소관 주 현 진에 이르는 데 그친다. 2거 이상은 경에 이른다. 처음 연화를 올린 곳의 주 현 진이 즉시 상황을 기록하여 치역으로 주문한다. 만약 식에 따라서 놓은 봉화가 도성에 이르렀는데, 적이 돌아갔다면 봉 1거를 올려 평안을 알린다. 무릇 봉을 올려 적을 고하는 경우는 3응3멸(三應三滅)¹⁰ 하고, 평안을 알리는 경우는 2응2멸(二應二滅)이다.

「당병부식」

무릇 봉화를 관장하기 위하여 솔 1인, 부 1인을 둔다. 각 봉마다 봉자 6인을 두는데 모두 근신한 가구가 있는 자로 충원한다. 부수는 왕래하며 검교하며, 봉자 5인은 시간을 나누어 살펴보도록 하고, 1인은 부첩을 보내는 일을 맡는다. 모두 2년에 1번 교대한다. 교대하는 날은 반드시 새로 온 사람이 통해하도록 한 다음에 비로소 교대하여 떠날 수 있다. 만약 변경에서 군사가 움직일 때는 다시 위병(衛兵) 5인을 더 두어서 아울러 봉성(烽城)을 지키게 한다. 위병이 없을 때는 향정 중에서 무예가 있고 강건한 자를 선발하여 장(杖)을 주어 충원한다.

「당병부식」

봉수를 설치하는 방법. 각 봉마다 따로 토통(土筒) 4구를 설치하고 통 사이에 화대(火臺) 4곳을 설치한다. 대 위에는 말뚝을 꽂아 화거(火炬)를 안치한다. 각각 서로 25보를 떨어지게 한다. 만약 산이 험하고 지형이 협소하여 25보에 미치지 않으면, 단지 봉화를 분명히 파악할 수 있다면, 반드시 원근을 제한할 필요가 없다. (하략)

「당병부식」

무릇 낮에는 연기를 올리고, 밤에는 불을 피운다. 먼저 화통을 잘 살펴보고 착오가 없음을 확인한 다음 상응한다. (중략) 만약 한 봉에서 두 길 이상의 봉을 잇는 곳은, 한 사람이 말로 달려가 주현에 알린다. 역마를 내어 봉화를 알리려고 온 곳이 만약 봉수와 역이 서로 이어져 있으면, 곧 역마를 차출한다.

「당병부식」

무릇 적을 알리려고 봉화를 올린 곳은 반드시 근처의 주 현 진 성 보 촌 방 등의 사람에게 알려 해당 장소가 경계를 굳게 하도록 하여, 체첩(遞牒)을 함부로 행하지 않도록 한다.

이러한 당의 봉수제도를 수용한 고대 일본에 있어서도, 기본적으로 40리 간격으로 전국적인 봉수망을 구축하였다.¹¹ 그 중에서도 가장 중요한 곳은 구주(九州) 지역이었다. 현재의 구주(九州)를 뜻하는 서해도(西海道) 각 지역의 봉수의 경우, 연력(延曆) 18년 4월 13일 태정관부(太政官符)¹²를 통해서 전국의 봉수를 폐지할 때에도 ‘단 대재부 관할구역은 종전과 같이 하여 고치지 않는다’고 하여 존치시켰다. 따라서 구주 지역의 봉수는 일시적인 것이 아니라 8세기 대에도 통신망으로서 항상적으로 설치되어 있었던 것으로 볼 수 있다.¹³ 사료상으로 확인되는 것으로는 664년에서 대마도 일기도 축자에 설치한 봉수를 비롯하여, 『비전국풍토기(肥前國風土記)』의 봉수 20곳과 『풍후국(豊後國風土記)』의 봉수 5곳이다.¹⁴

국경이라고 할 수 있는 해안 지역과 출운 지역과 왕경 사이의 봉수는 어떠한 상황이었을까? 아직까지도 세토 내해 연안의 봉수의 존재를 말해주는 고대의 사료나 고고학적인 발굴결과는 존재하지 않는다. 그러나 이 연안에서는 6세기 후반에서 8세기 대에 축조된 산성이 다수 분포하고 있고, 봉수와 연결시킬 수 있는 여러 지명들이 존재한다. 산성이 존재하는 지역에는 별도로 운용되는 봉수를 설치하지 않더라도, 100~400m의 고지대에 위치한 산성이 통신망을 형성할 수 있었을 것이다.¹⁵ 동해에 면해 있는 출운지역의 경우는 『출운국풍토기(出雲國風土記)』를 통해서 봉수에 대한 정보를 얻을 수 있다.

2. 방(防)

방(防)은 방인(防人)이란 뜻이며 동국 지역에 속한 군단(軍團)의 병사로서 변방을 수비하기 위하여 차출된 사람들이다. 기수(崎守, 사키모리), 감수(岬守, 사키모리)라고도 표기하였으며, 특히 서해도(西海道, 九州)에서 북부 해안을 수비하는 병사들을 가리킨다.¹⁶ 그러나 당 및 신라와의 긴장관계가 해소된 8세기에 들어서면 방인제(防人制)가 이완되었고, 축자(筑紫) 지역의 방인을 폐지하게 된다. 그러나 전술한 바와 같이 일기도·대마도의 경우는 축자의 인원을 차출하여 방인에 충원하도록 하여 끝까지 방인제가 유지되었다. 이러한 사실은 7세기 중엽 이후 9세기에 걸쳐 고대 일본에서 방인이 갖는 중요성을 잘 보여주고 있다.

방인들은 일본열도의 동부 지역에서 차출된 2천 명 이상의 정정(正丁)들로서, 대마도·

11 이정희, 앞의 논문, 112쪽.

12 「應停廢烽候事」(『類聚三代格』18 關并烽候事).

13 松原弘宣, 1997, 「瀬戸内海の交通路とのろし」, 『烽[とぶひ]の道』, 青木書店, 243쪽.

14 두 문헌에 따르면 肥前國의 養父·神崎·小城·藤津郡 각 1곳, 松浦郡 8곳, 彼杵郡 3곳, 高來郡 5곳, 豊後國의 大野·大分·速見郡에 각 1곳, 海部郡에 2곳이다.

15 松原弘宣, 1997, 「瀬戸内海の交通路とのろし」, 『烽[とぶひ]の道』, 青木書店, 246~248쪽.

16 정순일, 2013, 「마쓰라 아키타 쓰시마에 출현한 관평신라해적」, 『한국고대사탐구』14, 122~124쪽.

10 경봉수의 경우는 단봉이므로, 평안한 경우에는 1거만 올리고, 위급을 알릴 때는 세 차례가 연속적으로 피웠던 것으로 보인다. (김택민, 2003, 『역주당육전』 상, 신서원, 531-532쪽)

일기도 및 구주의 북부 해안에 배치되어 신라와 당의 침입을 경계하는 역할을 맡았다. 이들을 경계업무에 종사하는 한편 둔전(屯田)을 경작하여 자신들의 생활을 영위해야만 했다.

이러한 방인제는 원래 수·당에서 운용하던 제도였다. 『당육전(唐六典)』의 기록에 따르면 당의 영역 내에는 상진(上鎭) 20개소, 중진(中鎭) 90개소, 하진(下鎭) 135개소가 있었고, 상수(上戍) 11개소, 중수(中戍) 86개소, 하수(下戍) 245개소가 있었다. 진수(鎭戍)에는 각각 500명, 300명, 300명 이하, 50명, 30명, 30인 이하의 방인들이 배치되었다. 따라서 당의 경우는 7~8만 명에 이르는 방인이 필요하였던 셈이다. 방인들은 윤번제로 진수(鎭戍)를 지켰는데, 모두 10월 1일에 교대하였다고 한다.¹⁷ 원래 진수의 방수(防守)는 부병(府兵)의 임무 중 하나였으나, 부병제가 쇠퇴하면서 지방관이 백성을 징발하여 방정(防丁)으로 삼기도 하였다. 방인으로 차출되면 한 사람의 과역을 면제해 주는 대신, 해당 과역으로 방정을 경제적으로 지원하도록 하였다.

수 개황(開皇) 10년(590)에 “백성이 50세에 이르면 용(庸)을 납부하고 방인 차출을 그친다”고 규정한 사실을 통해서, 방인제가 수나라 이전부터 시행되었을 가능성을 짐작할 수 있다. 『수서(隋書)』에 의하면, 고조가 즉위한 후 하약필(賀若弼)이 오주총관(吳州總管)이 되어 진(陳)을 평정하는 일을 맡았는데, 장강(長江, 양자강)을 따라 배치된 방인들을 교대할 때 반드시 역양(歷陽)에 모이게 한 다음, 깃발을 많이 세우고, 들을 덮을 정도로 천막을 세웠다고 한다. 이에 진나라에서 대병이 이른 줄 알고 국중의 병사와 말을 동원하였으나, 마침내 방인이 교대하는 것임을 알고, 모였던 병사들이 다시 돌아갔다. 나중에는 일상적인 일이 되어서 진은 다시 대비하지 않았다고 한다. 이에 이르러 하약필은 대군을 거느리고 강을 건너, 진의 남서주(南徐州)를 함락시켰다고 한다.¹⁸ 이 이야기는 신라가 주변 지역을 공격할 때 사용한 전술과 유사하다.

이 기사를 통해서 수나라에서 남쪽의 진나라와 국경을 이루는 장강 일대에 방인을 주둔시켜 경계 임무를 수행하도록 하였다는 사실을 알 수 있다. 교대하는 날짜는 당과 마찬가지로 농한기 즉 겨울이 시작되는 10월 1일이었을 것이다.

대마도와 일기도 등에 방인이 설치된 직후에 방인에 대한 기록을 확인할 수 있다. 672년에 이르러 대마국사는 승려 도구(道久) 등의 전언(傳言)에 따라 당이 사신 곽무중 등 2000인을 파견하려고 한다는 사실에 중앙에 보고하였다. 이는 당이 일본을 침공할 의사가 없음을 밝힌 것이라고 할 수 있다. 이때 당이 사신을 보낸 의도를 정확히 알 수는 없지만 신라와의 전쟁에 돌입하게 되면서, 일본이 배후에서 신라를 위협해 줄 것을 기대한 것으로 보인다. 그리고 이때 대마도 등은 외부로부터의 침입을 가장 먼저 감지하고 이를 막기 위한 변경의 최전선일 뿐만 아

나라, 대외 외교에 있어서도 침병적인 역할을 하였음을 알 수 있다.

천지 11년(672) 11월 갑오삭 계묘, 대마국사(對馬國司)가 사신을 촉자 대재부에 보내어 보고하기를, “이번 달 2일에 사문 도구(道久) 및 촉자군살야마 한도승사파 포사 수반 등 4인이 당으로부터 돌아와서 말하기를, 당국 사신 곽무중 등 600인이, 송사 사택손등 등 1,400인, 도합 2,000인이 47척의 배를 타고 모두 비지도에 머물면서 서로 말하기를, 우리 사람과 배가 아주 많으니, 갑자기 그쪽에 가면 그쪽 방인(防人)들을 두렵게 하여, 놀라서 활을 쏘며 싸우게 될 것이라고 하였다. 이에 도구 등을 보내어 미리 내조한 뜻을 밝히고자 한다.”고 하였다.¹⁹

3. 역(驛)

고대 일본의 대표적인 정보 전달 시스템 중의 하나가 바로 역제(驛制)이다. 일본 전역에 400개 전후의 역을 설치하고, 이를 연결하는 6,400km에 달하는 역로(驛路)를 건설하였다.

대화(大化) 2년(646) 정월의 이른바 대화개신조에서 처음으로 역마(驛馬)를 두도록 하였다. 또한 역마를 지급할 때는 모두 역령(驛鈴)의 극수(剋數)에 따르도록 하였다. 역로(驛路) 역마(驛馬) 역령(驛鈴) 등이 성문화된 것은 역시 대보령(大寶令)일 것으로 생각된다. 또한 10세기에 들어서 편찬된 『연희식(延喜式)』 「병부식(兵部式)」에 의하면 전국의 역명이 기록되어 있다.

『연희식』에 의하면 역가의 총수는 401개였고, 역마의 수는 3,499필이었다. 『연희식』이 비록 10세기에 편찬된 것이기는 하지만, 8~9세기에 실제로 존재하였던 역가와 역마의 수를 일정하게 반영하고 있는 것이라고 보아도 큰 무리가 없을 것이다.

역로는 원래 중앙의 명령을 지방에 신속하게 전달하고, 또한 지방에서 중앙으로 긴급하게 보고해야 할 경우에 이용하기 위한 것이었다. 이를 위해서 역로는 역가와 역가, 혹은 역가와 국부(國府) 사이를 최단 거리로 주파할 수 있도록 직선으로 건설되었다. 예를 들어 모반(謀叛) 이상의 범죄가 발생한 경우, 대서(大瑞)·재이(災異)·군기(軍機)·역질(疫疾) 및 변경(邊境)의 사정 등을 보고해야 할 경우, 급사(急使)를 파견하여 역로(驛路)를 이용하도록 하였다.²⁰ 사안의 중요성에 따라서 하루에 10역(160km) 이상, 그렇지 않을 때는 8역, 귀환할 때는 6역으로 규정하고 있다.²¹ 또한 역로는 그 중요도에 따라서 대로 중로 소로로 구분되었다. 역로를 왕래하는 역마는 역호 중에서 중중호(中中戶) 이상에서 1필씩 맡아서 길렀다. 역마는 역기도(驛起稻)로 민

17 10월 1일을 교대 날짜로 잡은 것은 농한기의 시점이기 때문으로 생각된다. 「설씨녀전」의 防秋라는 용어 역시 가을에 이르러 방인의 선정이 이루어졌을 것이기 때문에 생겼을 가능성이 있다.

18 『隋書』 「列傳」第十七 賀若弼. (전략) 先是, 弼請緣江防人 每交代之際, 必集歷陽. 於是大列旗幟, 營幕被野. 陳人以爲大兵至, 悉發國中士馬. 既知 防人交代, 其眾復散, 後以爲常, 不復設備. 及此, 弼以大軍濟江, 陳人弗之覺也. 襲陳南徐州, 拔之, 執其刺史黃恪.

19 『日本書紀』天智紀 十一年 十一月甲午朔癸卯, 對馬國司, 遣使於筑紫大宰府言, 月生二日, 沙門道久. 筑紫君薩野馬, 韓嶼勝婆婆, 布師首磐, 四人, 從唐來日, 唐國使人郭務棕等六百人, 送使沙宅孫登等一千四百人, 總合二千人, 乘船卅七隻, 俱泊於比知島, 相謂之日, 今吾輩人船數衆. 忽然到彼, 恐彼防人, 驚駭射戰. 乃遣道久等, 預稍披陳來朝之意.

20 『令義解』 「公式令」凡國有大瑞及軍機·災異·疫疾·境外消息者, 各遣使馳驛申上.

21 『令義解』凡給驛傳馬, 皆依鈴傳符剋數. 事速者, 一日十驛以上, 事緩者, 八驛. 還日, 事緩者, 六驛.

간에서 튼튼하고 건강한 말을 사들여서 준비하였다.²²

한편 역가의 시설로서는 역장(驛長)의 사무 공간, 역자(驛子)의 대기소, 역사(驛使) 일행의 휴식 숙박시설, 취사장 등이 있었고, 옥외에는 역마의 마굿간, 인마용 식수를 제공하기 위한 우물, 역기도 및 술 소금 등을 보관하기 위한 창고, 역문(驛門) 등이 있었다. 역가가 탄 역마는 역자가 수행하여 다음 역으로 이동하였다. 역자는 역호(驛戶)의 과정(課丁)으로 충원되었으며, 역마를 기르는 책임을 맡고 있었으므로 과역(용과 잡요)이 면제되었다. 역가를 운영하기 위해서 역 주변의 인호 중 수십 호가 역호(驛戶)로 지정되어 역기전(驛起田)을 경작하는 한편, 역장 및 역자의 직무를 수행하였으며, 역마를 기르는 일도 맡아야 했다.²³

〈도1〉은 동해에 면한 출운국(出雲國)이라는 지역의 국방체제를 나타낸 것이다. 봉수(검은 사다리꼴, 왼쪽부터 馬見烽, 土椋烽, 多夫志烽, 布自枳美烽, 暑垣烽), 역가(흰 원, 多伎驛家 등), 역(굵은 점선)·수(戊, 宅伎成와 瀨埼成)·군단(검은 사각형, 神門軍團·熊谷軍團·意宇軍團) 등을 확인할 수 있다.²⁴



도1. 출운국 지역의 각종 국방 시설과 그 분포

22 『令義解』「廐牧令」凡諸道置驛馬，大路二十疋，中路十匹，小路五匹。使稀之處，國司量置，不必須足。皆取筋骨強壯者充。每馬各令中中戶養飼。若馬有關失者，即以驛稻市替。其傳馬每郡各五，皆用官馬。若無者，以當處官物市充。通取家富兼丁者付之，令養以供迎送。

23 이근우, 2011, 『일본 고대의 역로와 공문서 전달 시스템』, 『한국고대사연구』, 63.

24 穴道年弘, 2017, 『出雲國古代山陰道発掘調査報告書』, 出雲市教育委員會, 16쪽.

4. 대재부(大宰府)²⁵

이상에서 살펴본 바와 같이, 바다 한가운데 위치한 고대 일본의 국방 체제는 봉수, 방인, 역과 역로, 군단 등을 결합한 방식임을 알 수 있다, 한편, 당과 신라의 침입 가능성을 전제로 먼 저 구주 지역을 총괄하는 대재부를 두었다. 대재부 내에는 방인을 교육하고 관리하는 방인사(防人司)라는 관사가 있었고, 방인정(防人正)과 방인우(防人佑) 등의 관인이 있었다. 대재부와 방인의 관계를 잘 보여주는 다음과 같은 자료가 있다.

순인 천평보자 3년(759) 3월 경인, 대재부(大宰府)에서 보고하기를, “부관(府官)이 보는 바, 바야흐로 불안한 것이 47지가 있습니다. 경고식(警固式)에 따르면, ‘박대(博多) 대진(大津) 및 일기(壹岐), 대마(對馬) 등 요해인 곳에 배 100척 이상을 두어서 근심하지 않도록 준비해야 한다.’라고 합니다. 그런데 지금 배는 사용할 수 없습니다. 번갈아가면서 중요한 일에 빠져서 불안한 것이 첫 번째입니다. 대재부(大宰府)는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고, 제번(諸蕃)에 대응하고 있습니다. 그런데 동국(東國)의 방인(防人)을 그만두게 하고 나서는 변방을 지키는 일이 날로 성글고 산만합니다. 만약 생각지도 못한 변고가 있다면, 무엇으로 갑자기 응하며, 무엇으로 위엄을 보일 수 있을지 불안한 것이 두 번째입니다. 관내(管内)의 방인(防人)은 오로지 성을 짓는 것을 그만두고, 부지런히 무예를 닦으며, 그 전쟁의 진법을 익혀야 합니다. 그리하여 대이(大貳) 길비조신진비(吉備朝臣眞備)가 논하기를, ‘한편으로 경작하고 한편으로 싸우는 것은 옛사람은 선(善)이라고 하였다. 이처럼 50일은 배워서 익히고, 10일은 성을 짓는데 사역해야 한다.’라고 하였습니다. 청하는 바 행해야 하겠지만, 부료(府僚)가 혹은 같지 않을까 불안한 것이 세 번째입니다. 순인 천평보자 3년(759) 3월 경인, 대재부(大宰府)에서 보고하기를, “부관(府官)이 보는 바, 바야흐로 불안한 것이 47지가 있습니다. 경고식(警固式)에 따르면, ‘박대(博多) 대진(大津) 및 일기(壹岐), 대마(對馬) 등 요해인 곳에 배 100척 이상을 두어서 근심하지 않도록 준비해야 한다.’라고 합니다. 그런데 지금 배는 사용할 수 없습니다. 번갈아가면서 중요한 일에 빠져서 불안한 것이 첫 번째입니다. 대재부(大宰府)는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고, 제번(諸蕃)에 대응하고 있습니다. 그런데 동국(東國)의 방인(防人)을 그만두게 하고 나서는 변방을 지키는 일(邊戍)이 날로 성글고 산만합니다. 만약 생각지도 못한 변고가 있다면, 무엇으로 갑자기 응하며, 무엇으로 위엄을 보일 수 있을지 불안한 것이 두 번째입니다. 관내(管内)의 방인(防人)은 오로지 성을 짓는 것을 그만두고, 부지런히 무예를 닦으며, 그 전쟁의 진법을 익혀야 합니다. 그리하여 대이(大貳) 길비조신진비(吉備朝臣眞備)가 논하기를, ‘한편으로 경작하고 한편으로 싸우는 것은 옛사람은 선(善)이라고 하였다. 이처럼 50일은 배워서 익히고, 10일은 성을 짓는데 사역해야 한다.’라고 하였습니다. 청하는 바 행해야 하겠지만, 부료(府僚)가 혹은 같지 않을까 불안한 것이 세 번째입니다. 천평(天平) 4년 8월 22일 칙이 있어, 해당 병사는 모두 조(調)·용(庸)을 면

25 대재부의 외교 기능 등에 대해서는 다음과 같은 연구가 있다. 박석순, 2004, 『일본고대국가 지방기구 大宰府의 외교기능에 대한 법제 연구』, 『일본역사연구』, 19; 박남수, 2011, 『8세기 신라의 동아시아 외교와 영빈 체계』, 『신라사학보』, 21; 연민수, 2013, 『일본 고대의 대재부의 기능과 신라문제』, 『한일관계사연구』, 45.

제하고, 그 백정(白丁)은 조(調)를 면하고 용(庸)을 거두어들이게 해야 한다고 하였습니다. 당시는 백성이 편안하고 병사가 강하여 변방을 지키는 군영이 될 만했습니다. 지금 관(管) 내의 백성은 공급이 끊어진 자가 많습니다. 도타운 과역 감면이 있지 않으면, 이로써 스스로 넉넉하지 못할 것입니다. 불안의 네 번째입니다.”라고 하였다. 칙하기를, “배는 공량(公糧)을 지급하고 잡요(雜徭)를 써서 만들게 하라.²⁶ 동국(東國)의 방인(防人)은 중의(衆議)하여 허락하지 않는다. 관내의 방인을 10일 사역하게 하는 것은 진비(眞備)의 의견에 따라라. 도탑게 과역을 감면하는 것은 정치가 이치를 얻어서 백성 스스로 부강하게 하는 것이다. 말은 직무에 힘쓰고, 조정에서 위임받은 바를 도와야 할 것이다.”라고 하였다.²⁷

8세기에 들어 일본의 국방체제가 변화하였다는 사실을 신라는 일본으로 파견한 사신들을 통해서 알 수 있었을 것이다. 방변(防邊)이라는 군사적인 기능을 갖춘 대재부는 동시에 신라 사신 등을 응대하는 외교의 중추이기도 하였기 때문이다.²⁸

신라 사신이 대재부에 이르는 경로를 복원해 보면, 대마도를 육안으로 볼 수 있는 부산 지역에서 출발한 신라 사신들은 대마도에 접근하면서 대마도에서 피어오르는 연기와 불빛을 볼 수 있었을 것이다. 방인이나 봉정(烽丁)이 신라의 선박을 포착하면 즉시 봉수제가 가능하기 때문이다. 원칙적으로 40리 약 16km 간격으로 배치된 대마도의 봉수를 통하여 대마도의 남단까지 이 소식이 전해지면, 당시 대마도의 국부(國府) 현재의 ‘이즈하라’에서는 배로 일기도(壹岐島)로 통보하게 된다.²⁹ 대마도 남단과 일기도 북단은 약 50km 떨어져 있다. 일기도에도 봉수가 설치되어 있었기 때문에 신라 선박 출현 소식은 일기도 내부의 봉수를 중단한 다음, 일기도 남단에서 다시 배나 봉수를 통하여 당진반도(唐津半島)나 사도반도(糸島半島)로 전해졌을 것이다. 이렇게 대재부가 신라 선박이 출현하였다는 사실을 알게 되면, 대재부에서 역로를 이용하여 중앙에 보고하게 된다.

대마도와 일기도 관인들의 인솔 하에 박사(博多)의 홍려관(鴻臚館)에 들어가게 된 신라 사신들은 자신들이 온 목적을 알리고 입경에 관한 일본 조정의 결정을 기다리게 된다. 홍려관은 일본이 외국 사신을 유숙시킬 목적으로 만든 객관(客館)으로 난파(難波, 현재의 오사카) 등

에서 설치되어 있었다. 홍려관에서 대재부는 약 15km 정도 떨어져 있는데, 신라 사신이 대재부에 있는 객관으로 이동할 때는 박사에서 대재부로 직선으로 뻗은 대로를 이용하였을 것이다. 그 대로를 따라가다 보면 수성(水城)이라는 거대한 구조물과 만나게 된다. 수성은 길이 1.2km, 높이 9m, 기저부 폭 80m, 상부 폭 25m이며 2단으로 축조된 토루였다. 토루 앞쪽으로는 폭 60m 깊이 4m의 외호(外濠)가 있었다. 연약지반 위에 축조되었기 때문에 다량의 나뭇가지와 잎을 혼합하여 지반을 강화하였고, 10cm 단위로 흙을 다지는 관축기법이 사용되었다.³⁰



도2. 博多에서 大宰府에 이르는 官道(日野尙志, 앞의 논문, 133쪽)

이 차단성의 양쪽 끝에 마련된 동문과 서문을 통하여 대재부 영역으로 진입하게 되면, 중앙의 도성을 모방한 정연한 구획을 가진 대재부의 모습과 그 북쪽에 위치한 대재부 정청을 볼 수 있다. 현재 대재부는 남북 2.4km, 동서 2.6km 규모의 대도회였던 것으로 추정하고 있다.³¹ 대재부 한 가운데로 남북으로 뻗어있는 주작대로(朱雀大路)는 그 길이가 2km가 넘는 직선도로이다. 그 도로의 중간에 다시 대재부 객관(客館)이 있었

고, 대재부로 신라 사신은 이곳에서 묵게 된다. 주작대로를 북상하면, 담장으로 둘러싸인 남북 211m, 동서 약 112m 규모의 대재부 정청(政廳)에 도달하게 된다.³² 정문 앞 좌우에는 위문사(衛門舍) 즉 정문을 수위하는 병사들이 머무는 건물이 있다. 남대문을 들어서면 다시 중문이나 중문 안에는 한 가운데 정전(正殿)이 있고, 동서로 4채의 건물이 늘어서 있다. 정전이 바로 대재부의 장관인 대재술(大宰帥)의 공식적인 집무 공간이다. 신라 사신단과 대재술 간의 각종 의례는 이곳에서 행해졌을 것이다.

26 연간 60일 이내의 力役(賦役令 37). 다만 이때에는 30일로 반을 감했다(天平 實字 元年 8월 甲午條). 雜徭에는 원래 식료는 지급되지 않지만, 여기서는 특별히 公糧을 지급하고 사역시키고 있다.

27 『續日本紀』 淳仁 天平實字 三年 三月 庚寅 大宰府言 府官所見 方有不安者四 據警固式 於博多大津及壹岐, 對馬等要害之處 可置船一百隻以上以備不虞 而今无船可用 交關機要 不安一也 大宰府者 三面帶海 諸蕃是待 而自罷東國防人 邊戍日以荒散 如不慮之表 萬一有變 何以應卒 何以示威 不安二也 管內防人 一停作城 勤赴武藝 習其戰陣 而大貳吉備朝臣眞備論曰 且耕且戰古人稱善 乞五十日教習而十日役於築城 所請雖可行 府僚或不同 不安三也 天平四年八月廿二日有勅 所有兵士全免調庸 其白丁者免調輸庸 當時民息兵強 可謂邊鎮 今管內百姓乏絕者衆 不有優復无以自贖 不安四也 勅船者宜給公糧以雜徭造 東國防人者衆議不允 仍不依請 管內防人十日役者 依眞備之議 優復者 政得其理民自富強 宜勉所職以副朝委.

28 연민수, 2013, 11쪽.

29 永留久惠, 2009, 『對馬國誌-原始·古代』, 昭和堂. 289-291쪽. 배로 연락하는 것은 봉수제가 아니라 역로제의 일부이다. 섬이 나 큰 하천이 가로 놓여 있는 경우는 渡津을 통하여 배로 이동하거나 연락하였다. 水驛이라고도 한다.

30 日野尙志, 1974, 「古代における大宰府周辺の官道について」, 『歴史地理學紀要』16, 129-147쪽.

31 『續日本紀』 神護景雲 3년(769) 10월조.

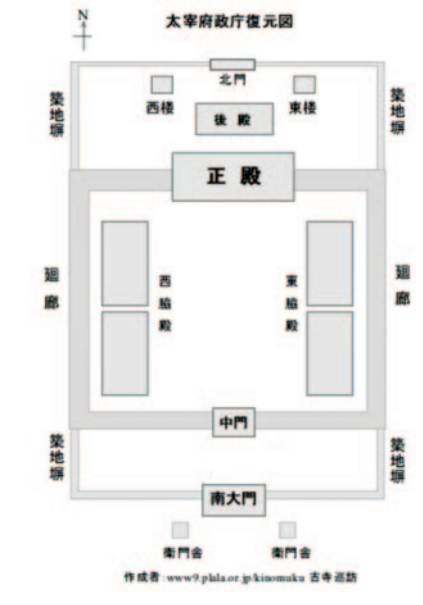
32 정청의 면적만 7000평이 넘고, 대재부 전체 면적은 약 190만 평에 달한다.

현재도 대재부 정청에는 거대한 초석들이 남아있다. 원래 정청은 굴립주건물이라고 하여 기둥을 직접 땅에 박아 세우고 지붕은 갈대같은 풀이나 나무껍질을 덮는 방식이었다. 그러나 대보령이 정비되는 8세기 초부터 10세기 중엽에 걸쳐서 일본 중앙의 조당원(朝堂院)을 본뜬 초석외준건물을 세웠다. 현재의 유구는 바로 8세기 초 이후에 조성된 주춧돌 흔적인 셈이다.

대보령을 반포한 일본은 스스로 당에 버금가는 천자국이라고 자임하였다. 군주의 호칭을 대왕에서 천황(天皇)으로 바꾼 것도 같은 맥락에서 이해할 수 있다. 외국 사신들이 묵는 숙소의 이름을 홍려관(鴻臚館)이라고 한 것도, 당제를 모방한 것이다. 이와 더불어 신라사신들이 왕래 하게 될 도로는 15km에 이르는 직선도로로 만들었고, 엄청난 규모의 대재부를 조성하는 한편 이를 바둑판처럼 구획하는 조방제(條坊制)도 실시하였다. 대재부를 규모를 축소한 왕궁처럼 만들기도 하였다. 이 모든 것은 일본이 천자국이며 대국이라는 사실을 과시하기 위한 것이라고

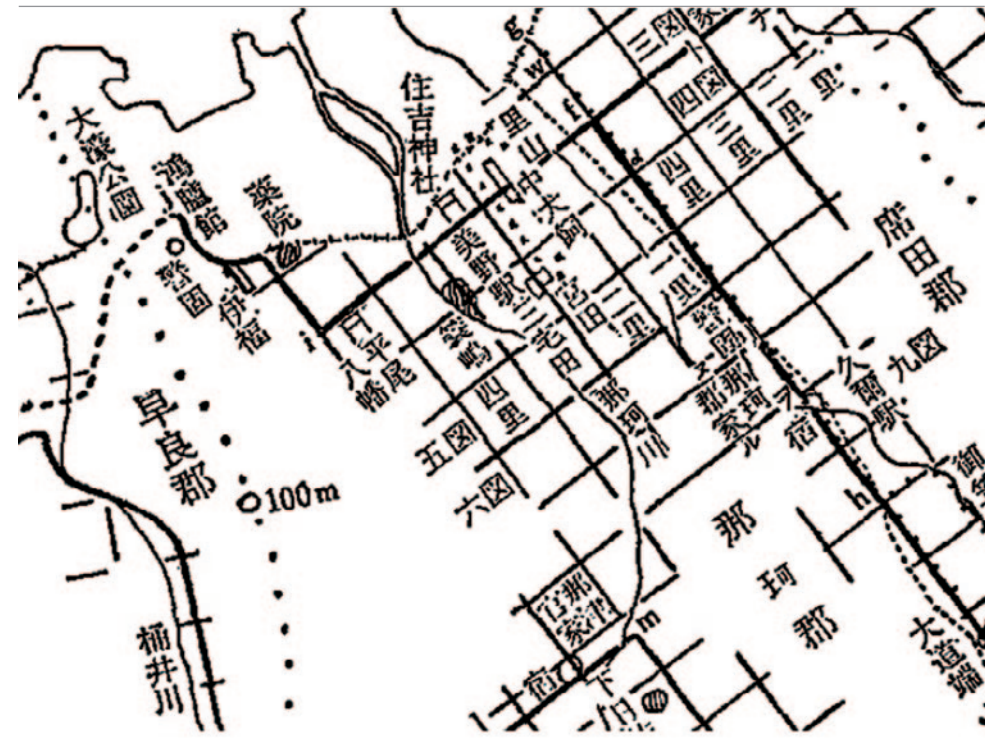
할 수 있다.

한걸음 더 나아가서 신라 사신이 일본 왕경으로 입경하기에 이르면, 일본이 국가적 사업으로 조성한 역로를 따라 나아가게 된다. 대재부로부터 왕경에 이르는 도로는 구주에서는 서海道(西海道)라고 하고, 본주에서는 산양도(山陽道)라고 하는 역로이다. 대재부에서 왕경에 이르는 역로만, 고대 일본의 역로 중 유일하게 대로로 조성되었다. 대로는 도로폭이 20m이고 30m에 달하는 경우도 있었다. 역로상에는 원칙적으로 30리(현재 약 16km) 간격으로 역가(驛家)를 두도록 되어 있었고, 역에는 대로의 경우 말 20마리, 중로는 10마리, 소로는 5마리를 비치하도록 하였다. 특히 산양도의 역가는 회칠을 하고 기와를 올리도록 규정하였다. 이 또한 신라 사신이 지나가는 상황을 고려한 것이다.



도3. 대재부 정청의 복원도

그렇다면 이처럼 일본이 대보령을 반포하면서, 대재부를 법제화하고 그 관할 하에 바다로부터 침입하는 외적을 경계하기 위한 방인을 두는 한편, 전국적으로 역을 조성하고 봉수를 세워, 국가의 위기 상황을 신속하게 탐지하여 중앙으로 알리는 체제를 갖추고 있었을 때, 신라는 과연 어떻게 대응하였을까? 이 문제에 대해서는 다음 장에 다루어 보고자 한다.



도4. 鴻臚館·住吉神社·美野驛·久爾驛·那珂郡家 일대.(日野尚志, 앞의 논문, 133쪽)

III. 신라의 국방체제

고대 일본의 국방 체제에 관련해서는 다양한 사료를 통해서 확인해 낼 수 있지만, 신라의 국방 체제에 대한 자료는 극히 영성하다. 그러나 국가 간의 외교 관계는 대체로 상호주의에 입각하며, 국방 체제도 다르지 않다. 바다로 고립되어 있는 일본의 경우도 각종 군사·통신제도를 마련하여 침입에 대비하고 있는데, 신라는 일본에 대해서 무방비상태였다고 도저히 생각할 수 없다. 특히 5세기대에 왜로부터 20여 차례 가까운 침략을 받았고, 663년의 백강구 전투에서 왜의 공격에 직면하였던 신라도 일본을 경계하지 않을 수 없었을 것이다. 문무왕이 동해 용왕이 되어 왜의 침입을 막겠다고 한 유언 또한 무시할 수 없다. 또한 단편적이기는 하지만 일본과 동일한 제도의 편린을 확인할 수 있다.

1. 봉(烽)

신라의 봉수제에 대한 문헌 기록을 거의 남아 있지 않다. 그렇다고 해서 신라에 봉수제

도는 존재하지 않았다고 단언할 수 있을까? 사실 최근까지 신라시대의 봉수제는 거의 주목받지 못하였다.

1986년부터 여러 차례 발굴 조사를 거친 이성산성(경기도 하남시 춘궁동 소재 표고 290m의 이성산을 둘러싼 포곡식 석축 산성으로 성 둘레는 1,925m에 달한다.)의 집수지에 신라토기를 비롯한 12점의 목간이 발견되었다. 이성시의 해독은 다음과 같다.

무진년 정월 12일 봉(用) 남한성 도사(南漢城 道使)(이하 결락) 150×13×9
수성도사(須城道使) 촌주전(村主前) 남한성(南漢城) 성화(城火) (이하 결락)
한황거(漢黃去) (이하 결락)

이 목간의 연대를 나타내는 무진년은 신라가 한성을 백제로부터 탈취한 552년 이후, 지방관인 도사가 실재한 670년 이전인 608년 혹은 668년으로 추정할 수 있다. 603년에 고구려가 북한산성을 공격한 것에 대하여, 신라는 604년에 남한산성에 군영을 두는 등 신라와 고구려가 서울 지역에서 격렬하게 대립하고 있었던 608년에 기록된 목간일 가능성이 크다. 이 목간은 고구려와 대립하는 최전선인 이성산성과 남한산성이 성화(城火) 즉 봉수로 교신하고 있었던 것으로 볼 수 있다.³³

이 목간을 통해서 몇 가지 사실을 확인할 수 있다. 첫째, 신라의 경우 최전선에 위치한 산성 간에 연락에 봉수를 사용하였을 가능성이 높다는 점, 둘째 따로 봉수를 설치하는 것이 아니라 성내에 봉수시설을 두었다는 점, 셋째 두 성 간의 거리가 5km 정도에 불과하므로 아주 가까운 거리에서도 봉수를 운용하였다는 점 등이다.

그렇다면 신라 봉수는 어떤 방식으로 운용되었을까? 앞에서 이미 당과 일본의 봉수제도에 대한 구체적인 규정을 설명하였다. 그러나 신라의 봉수제에 대한 구체적인 규정은 보이지 않는다. 대신 고려시대의 봉수제에 대한 규정을 살펴봄으로써, 신라 봉수제를 이해할 수 있는 단서를 찾아보고자 한다.

고려의 봉수제도와 관련하여 1149년(의종 3) 8월에 서북면 병마사 조진약(曹晉若)에 의하여 봉수식(烽燧式)이 정해졌다고 한다. 이에 의하면, 평상시 밤에는 불을 낮에는 연기를 각각 1회씩 올리도록 되어 있다. 긴급한 상태(二急)인 때는 각 2회, 더욱 정세가 긴박한 경우(三急)에는 각 3회, 한층 정세가 급박한 경우(四急)에는 4회씩 올리도록 되어 있다. 이러한 봉수에는 방정(防丁) 2명과 백정 20명을 배치하고 평전 1결씩을 지급하도록 하였다.³⁴

33 李成市, 1996, 『新羅と百濟の木簡』, 『木簡が語る古代史上 都の變遷と暮らし』, 吉川弘文館.

34 『高麗史』 권81. 西北面兵馬使曹晉若奏, 定烽式, 平時, 夜火晝烟各一, 二急二, 三急三, 四急四, 每所防丁二·白丁二十人, 各例給平田一結.

고려의 봉수제는 당과 다르다. 당의 경우는 불이나 연기를 피우는 여러 개 화통을 만들고 긴급한 경우는 동시에 여러 개의 봉수를 올리도록 하였다. 이처럼 당의 봉수제와 같이 한꺼번에 여러 개의 봉수를 올리기 위해서는 봉수대의 면적이 넓어지고 시설도 복잡해질 수밖에 없다. 그러나 고려의 방식이라면, 하나의 봉수대를 이용하여 여러 가지 신호를 보낼 수 있는 셈이다.³⁵ 고려에 정한 이러한 제도는 고려에서 처음 등장한 것이 아니라, 삼국시대부터 이어져 온 방식일 가능성이 있다. 아울러 조선시대까지도 운용되었던 많은 단봉 봉수가 어떻게 운용했는지를 알 수 있다. 즉 하나의 봉수대에서 간격을 두고 연속적으로 2회, 3회, 4회에 걸쳐 불과 연기를 올림으로써, 평상 상황을 비롯하여 긴급한 정도를 전달할 수 있다.

이어서 조선시대에는 1448년(세종 28년) 10월에 봉수법이 정해졌는데, 대체로 10리 간격이었고 전국적으로 623개 소의 봉수가 있었다. 조선의 경우는 전통적인 봉수제와 중국적 봉수제를 혼합한 형태로 운용된 것으로 보인다.

근자에 들어 부산 천마산의 석성봉수 자리에서 통일신라시대 토기편이 발견되면서, 비로소 부산지역에도 통일신라시대부터 봉수가 설치되었다는 사실을 인지하게 되었다.³⁶ 그러나 이 봉수의 설치는 통일신라시대 이전으로 거슬러 올라갈 수 있다. 아무리 소국이라고 하더라도 해안에 위치하고 있다면, 선박의 통행 상황을 파악하고 이에 대처하기 위해서라도 봉수 시설을 필수적이라고 할 수 있다.

거칠산군(동래군) 내의 봉수로는 석성봉수 이외에, 간비오봉수(단봉 봉수, 147.7m)가 역시 신라시대부터 사용되었을 가능성이 있다. 장산의 중턱에 위치한 간비오봉수는, 황령산과 장산 때문에 시야가 제한되는 배산성으로 정보를 전달하는데 가장 적절한 위치를 차지하고 있다고 할 수 있다.

백산에도 점이대(覘夷臺)가 있고 해안과 근접해서 진조말산이 있지만, 이곳도 모두 용호반도 때문에 서쪽 해상을 제대로 볼 수 없다. 이에 대해서 간비오봉수는 오륙도와 영도 쪽을 제대로 후망(候望)할 수 있다. 이러한 위치는 현재의 천마산(326m) 정상에 위치한 석성봉수와 상호보완적이다. 석성봉수에서는 영도의 봉래산(396m) 때문에 영도 이동 지역을 후망할 수 없는 한계가 있다. 석성봉수와 간비오봉수는 모두 가장 단순하게 켜고 끄는 단봉 봉수이기는 하지만 중요한 역할을 하였을 것이다. 고려시대의 봉수제도를 살펴보면 단봉에서 여러 차례 불을 피우고 연기를 올리는 방식으로 정보를 전달할 수 있었기 때문이다. 일본의 경우도 봉수의 유구가 제대로 확인되고 있지 않은데, 중국의 봉수와 달리 단봉 방식으로 운용되었기 때문일 가능성이 있다.

35 지금까지 단봉 봉수의 이용 방식에 대해서 의문이 있었는데, 고려의 봉수제도가 이에 대한 해답을 제시해주고 있는 것으로 생각된다.

36 『부산 가장 오래된 석성봉수대 지표조사서 석축 원형 확인』, 연합뉴스 2018년 5월 1일자(김상현 기자). 통일신라시대의 연화문 토기편과 기와편 등이 확인되었다.

신라의 전체적인 군역의 양상을 보여주는 사료는 『수서』 「신라전」 다음과 같은 기록밖에 없다.³⁷

장건한 사람을 뽑아서, 모두 군(軍) 봉(烽) 수(戍) 라(邏)에 편입하였는데, 모두 둔관(屯管)과 부오(部伍)가 있다.³⁸

이 구절은 다양하게 해독되어 왔으나, 장건한 사람을 뽑아서 군·봉·수·라에 들어가게 하였다고 읽는 데 크게 문제가 없을 것으로 생각된다. 특히 이 글에서는 봉(烽)과 수(戍)만을 문제삼고 있기 때문에, 신라에 봉 즉 봉수와 수 즉 방인이 지키는 초소가 존재하였다는 사실은 의심의 여지가 없다고 하겠다.

봉(烽)은 용어 자체에서도 알 수 있듯이 봉수(烽燧)에 배치되어 군역을 수행하는 형태라고 볼 수 있다.³⁹ 신라의 봉수제와 관련하여 다음과 같은 사료를 검토해 볼 필요가 있다.

(『삼국유사』 해성가) 옛날 동해(東海)가에 건달파(乾達婆)가 놀던 성을 바라보고, '왜군(倭軍)이 왔다'고 봉화를 든 일이 있었다. 세 화랑이 산 구경 간다는 소식을 듣고 달도 부지런히 밝히려는 가운데, 길 쓰고 있는 별들을 바라보고 '해성(慧星)이여'라고 말한 사람 있구나. 아아, 달은 저 아래로 떠갔거니, 보아라, 무슨 해성(慧星)이 있으랴.⁴⁰

(『일본서기』) 계체기 8년 3월, 반파(伴跛)가 자탄(子呑)·대사(帶沙)에 성을 쌓고, 만계(滿奚)와 연합하여 봉후(烽候)와 저작(邸閣)을 두어 일본을 대비하였다.⁴¹

(『책부원귀』) 당태종 정관 19년 4월 무술삭, 이륵(李勣)이 통정에서 요수를 건너 현도(玄菟)에 이르면서, 거쳐가는 곳의 봉수(烽戍)를 모두 항복시켰다. 고려가 크게 놀라 성읍이 모두 문을 닫고 감히 나오지 못했다.⁴²

37 신범규, 2018, 「신라 중고기 군역의 형태와 운영 양상」, 『한국고대사탐구』30, 88-90쪽.

38 『隋書』 東夷列傳 新羅. (전략) 選人壯健者, 悉入軍烽戍邏俱有屯管部伍. (하략)

39 앞의 논문, 93쪽.

40 『三國遺事』 卷5, 感通7, 融天師彗星歌(眞平王代). 歌曰, 舊理東戶汀叱軋達婆矣遊烏隱城叱胎良望良古倭理叱軍置來叱多烽燒邪隱邊也蔽耶 三花矣岳音見賜烏尸聞古月置八切爾數於將來尸波衣道尸掃尸星利望良古彗星也白反也人有叱多後句達阿羅浮去伊叱等邪 此也友物比所音叱彗叱只有叱故. 현대어역은 배규범·주옥파, 『외국인을 위한 한국고전문학사』, 2010.에 의거함.

41 『日本書紀』 卷17, 繼體紀 八年 三月, 伴跛築城於子呑·帶沙, 而連滿奚置烽候邸閣以備日本.

42 『冊府元龜』 卷117, 帝王部, 親征, 唐太宗 貞觀 十九年 四月戊戌朔, 李勣師自通定濟遼水至玄菟, 所經烽戍皆下之. 高麗大駭城邑各閉門不敢出.

41 『日本書紀』 卷17, 繼體紀 八年 三月, 伴跛築城於子呑·帶沙, 而連滿奚置烽候邸閣以備日本.

42 『冊府元龜』 卷117, 帝王部, 親征, 唐太宗 貞觀 十九年 四月戊戌朔, 李勣師自通定濟遼水至玄菟, 所經烽戍皆下之. 高麗大駭城邑各閉門不敢出.

2. 방(防)

한편 『수서』에 보이는 수(戍)는 변경을 수비하는 방수(防戍)에 배치되는 군역을 말한다. 방수는 신라 전 시기에 걸쳐 관련한 기록이 남아있는데, 그 중 가장 대표적인 것은 바로 「설씨녀전」에서 등장하는 가실의 사례이다.⁴³ 이 사료에는 방추(防秋)라는 용어가 나타난다. 신라의 방(防)이나 수(戍)가 당과 일본의 防人에 해당하는 것이다. 당과 일본은 다양한 사료를 통해서 방인제를 파악할 수 있지만, 신라의 경우는 역시 단편적인 사료가 남아있을 뿐이다. 그러나 사료에 없다고 해서 실태가 없었던 것은 아님을 알 수 있다.

예를 들어 가실은 원래 설씨녀와 3년만에 돌아오기로 기약하였으나 6년이 지나도 돌아오지 못했다. 3년은 당과 일본의 방인 근무의 통상적인 기한이다. 6년은 그 2배의 기간이다. 설씨녀의 아버지는 6년이 되어도 가실이 돌아오지 않자 다른 혼처를 알아보고자 하였다. 설씨녀 입장으로는 일반적인 방인의 임기의 2배를 기다린 셈이다. 신라 방인제의 구체적인 기록이 없지만, 당과 일본의 사례를 보면, 변방의 임지로 갔던 방인들이 본향으로 돌아가는 길에 병에 걸리거나 죽었을 경우에 대한 처리 규정이 존재하고 있다.⁴⁴ 따라서 신라에서도 방인이 무사히 고향으로 돌아오지 못하는 경우가 적지 않았을 것이다. 한편 6년까지 근무하는 경우도 있었던 것으로 생각된다. 그렇기 때문에 설씨녀의 아버지가 6년이 지난 후에야 가실을 포기하자고 하였을 것이다.

이처럼 「설씨녀전」의 내용을 통해서, 진평왕대에 이미 신라에는 3년을 임기로 하는 방인제가 존재하였다는 사실⁴⁵, 방인들이 국경 지역에 파견되었다는 사실⁴⁶ 방추(防秋)라는 용어에서 방인이 차출되는 시기가 가을이라는 사실 등을 확인할 수 있다. 앞에서 당의 제도를 살펴본 바와 같이, 방인들이 근무하는 수(戍)는 진(鎭)보다 하위의 병사 주둔지를 말한다.

43 『三國史記』 卷48, 列傳8, 薛氏女. 薛氏女粟里民家女子也. 雖寒門單族而顏色端正志行脩整, 見者無不歎艷而不敢犯. 眞平王時, 其父季老番當防秋於正谷, 女以父衰病不忍遠別. 又恨女身不得待行徒自愁悶, 沙梁部少季嘉實, 雖貧且饑而其養志貞男子也. 嘗悅羨薛氏而不敢言, 聞薛氏憂父老而從軍. 遂請薛氏曰僕雖一懦夫而嘗以志氣自許願以不肖之身代嚴君之役. 薛氏甚喜入告於父, 父引見曰, 聞公欲代老人之行不勝喜懼, 思所以報之若公不以愚陋見棄願薦幼女子以奉箕箒. 嘉實再拜曰, 非敢望也. 是所願焉. 於是嘉實退而請期. 薛氏曰, 婚姻人之大倫不可以倉猝, 妾既以心許有死無易. 願君赴防交代而歸然後卜日成禮未晚也. 乃取鏡分半各執一片云, 此所以爲信. 後日當合之. 嘉實有一馬, 謂薛氏曰, 此天下良馬, 後必有用. 今我徒行無人爲養, 請留之以爲用耳. 遂辭而行. 會國有故, 不使人交代, 淹六季未還. 父謂女曰, 始以三季爲期. 今既踰矣, 可歸于他族矣. 薛氏曰, 向以安親故, 強與嘉實約. 嘉實信之. 故從軍累季飢寒辛若况迫賊境, 手不釋兵如近虎口, 恒恐見啗而弃信食言, 豈人情乎. 終不敢從父之命. 請無復言其父老且耄以其女壯而無伉儷. 欲強嫁之潛約婚於里人既定日引其人薛氏固拒密圖遁去而未果至感見嘉實所留馬大息流淚.

44 『令義解』 「軍防令」.

45 『令義解』 「軍防令」.

46 서영교는 가실이 배치된 正谷을 산청 지역으로 비정하였고, 가실이 방변하던 시기에 백제의 대대적인 침입이 있었던 사실을 지적하였다. 서영교, 2011, 「『薛氏女傳』 嘉實 '防秋'의 時空間」, 『한국고대사탐구』8.

3. 역(驛)

신라의 역제에 대한 자료도 극히 영성하다. 소지마립간 때 우역을 설치하고 관도를 수리하였다는 기사, 진평왕 때 승부(乘府)를 설치하였다는 기사와 다음과 같은 단편적인 기록이 있을 뿐이다.⁴⁷ 그렇다고 역에 관한 사료가 전혀 없는 것은 아니다. 영취사 및 미사흔과 관련된 다음과 같은 기록들이 있다.

영취사(靈鷲寺)

절의 고기(古記)에 다음과 같은 글이 있다.

신라 진골(眞骨) 제31대 왕 신문왕(神文王) 때인 영순(永淳) 2년 계미(癸未) <본문에 원년이라고 한 것은 잘못이다.>에 재상 충원공(忠元公)이 장산국(莨山國) <곧 동래현(東萊縣)이니 또는 내산국(萊山國)이라고도 한다.>의 온천에 목욕을 하고 성으로 돌아올 때 굴정역(屈井驛) 동지야(桐旨野)에 이르러 쉬었는데, 홀연히 한 사람이 매를 놓아 꿩을 쫓게 하니 꿩이 날아서 금약(金岳)을 넘어가는데 간 곳이 묘연하였다. [공이 매의] 방울소리를 듣고 찾아가 굴정현(屈井縣) 관가 북쪽 우물가에 이르니 매는 나무 위에 앉아 있고, 꿩은 우물 속에 있는데 물이 핏빛과 같았다. 꿩은 두 날개를 벌려 새끼 두 마리를 안고 있었으며, 매도 또한 측은히 여기는지 감히 잡지 않았다. 공은 이것을 보고 슬퍼하며 감동하는 바가 있어 그 땅을 접쳐 물으니, 가히 절을 세울 만한 곳이라고 하였다. [공이] 서울로 돌아와 왕에게 아뢰어 그 현청(縣廳)을 다른 곳으로 옮기고 그곳에 절을 세워 영취사(靈鷲寺)라고 하였다.⁴⁸

(전략) 미해(美海, 미사흔)는 바다를 건너와서 강구려를 시켜 먼저 나라 안에 사실을 알렸다. 놀지왕은 놀라고 기뻐서 백관들에게 명하여 굴혈역(屈穴驛)에서 맞이하게 하였고 왕은 아우 보해와 더불어 남교(南郊)에서 맞이하였다. 대궐로 맞아 들어 잔치를 베풀고 국내에 대사면령을 내리고 제상의 아내를 국대부인(國大夫人)으로 봉하고 그의 딸을 미해공(美海公)의 부인으로 삼았다. (하략)

그러나 이 두 사료와 후대의 사료를 종합하면 다음과 같은 역과 역로를 추정할 수 있다. 이 역로는 수영 고읍성에서 시작하여 태화강 남안의 굴정역(영취사지 주변, 울주군 청량읍 울리)을 지나 경주시 외동읍 구어리에 있었던 구어역(굴혈역)에 이르는 것으로 보인다. 이 역로는 바로 ‘동래단층’을 이용한 역로이며 경주와 부산을 잇는 간선도로였다고 할 수 있다.⁴⁹

신라시대의 역은 2곳밖에 확인되지 않지만, 고려시대 조선시대에 보이는 역들이 각각 고려·조선시대에 비로소 설치되었다고 볼 수 없다. 고려시대나 조선시대에는 새로운 역들을 설치할 필요성이 거의 없었기 때문이다. 표1에서 보는 여러 역들은 이미 신라시대부터 기능하였을

가능성이 크다.

표1. 부산·경주 사이의 역명

역명	소속	시대	위치	비고
休山	東萊	조선	부산 낙민동	
蘇山	東萊	고려	부산 선두구동	
阿等良(阿月, 이달)		고려	정관읍 월평리	
肝谷	울산	고려	웅촌면 곡천리	
屈井	울산	신라	청량읍 울리	
屈火	울산	고려	다운동 굴화리	
富平	울산	조선	중구 약사동	
仇於旦	경주	고려	외동읍 구어리	屈歇 ⁵⁰
京都驛	경주	신라	경주	



도5. 동래단층을 따라 위치하고 있는 유적들

47 제도적 측면의 정비과정에 대해서 다음 논문이 상세하다. 한정훈, 2006, 『6·7세기 신라 교통기구의 정비와 그 성격』, 『역사와 경계』 58.

48 『三國遺事』 塔像第四 靈鷲寺條.

49 서영교, 2021, 『통일초 신라 일본의 교류와 동래단층로』, 『함도부산』 42.

50 한정훈, 2003, 『신라통일기 육상교통망과 五通』, 『역사와 세계』 27, 11쪽.

4. 동래군(東萊郡)

신라가 경덕왕대에 거칠산군과 대증현의 이름을 각각 동래군(東萊郡)과 동평현(東平縣)으로 바꾸었다. 이에 대해서 별다른 의미가 없는 것처럼 이해해 왔으나, 이는 신라와 일본의 긴장과 대립 관계를 고려해 놓지 않았기 때문이다. 원래 신라의 수도에서 봤을 때, 수영·동래 지역은 남쪽에 해당한다. 그래서 남해에 대한 제사를 형변에서 지낸 것이다.⁵¹ 이처럼 신라의 남쪽으로 이해되어 왔던 부산 지역이 갑자기 ‘동’으로 인식된 것은 일본을 의식한 결과라고 하지 않을 수 없다. 조선시대에도 일본과 유구국을 아울러 ‘해동제국(海東諸國)’으로 간주하였다.

마찬가지로 일본의 경우도 신라를 북쪽이 아니라 서쪽으로 보았다. 대재부를 진서부(鎭西府)라고 부르기도 하였고, 현재도 당진시(唐津市) 진서정(鎭西町)이 있다. 이곳은 임진왜란 당시 일본군들이 한반도로 건너오기 위해서 집결한 장소로 잘 알려져 있다. 대재부의 방어성 중 하나인 기이성 남쪽에도 진서외(鎭西隈)라는 지명이 남아 있다. 조선시대에 들어서도 조선과 통교하였던 원료준(源了俊)이 진서절도사(鎭西節度使), 원도진(源道眞)이 진서탐제장군(鎭西探題將軍)이라는 호칭을 사용하였다. 물론 진서절도사나 진서탐제장군의 진서는 일본의 중앙에서 보았을 때 일본열도 내부의 서쪽을 진압한다는 뜻이지만, 그 연원은 신라의 침입을 막겠다는 의도를 담은 것이라고 하겠다.⁵²

일본이 한반도를 서쪽으로 인식하였던 것처럼, 신라는 일본을 동쪽으로 인식하게 된 시기가 경덕왕대라고 할 수 있다. 경덕왕의 지명개정은 단순히 지명을 바꾼 것이 아니라, 지리적 인식 자체가 전환된 결과라고 할 수 있다. 대증현을 동평현으로 개칭한 이유는 동쪽 즉 일본을 평정한다, 동쪽의 평화를 지킨다는 뜻을 담고 있는 것으로 이해할 필요가 있다. 그런 맥락에서 거칠산군도 동래군이 된 것이다.

원래 부산 지역에는 거칠산국이 있었는데, 이를 신라가 복속시켜 거칠산군을 만들었다. 이 단계에서는 원래 있던 나라 이름을 그대로 사용하였다. 그런데 경덕왕은 한화정책을 시행하여 거칠다는 우리말을 거칠다는 뜻을 가진 ‘래(萊)’로 옮겼다. 흔히 래(萊)를 ‘멍아주 래’라고 알고 있지만, 동시에 거칠다·거친 땅이라는 뜻도 가지고 있다. 따라서 거칠산이나 ‘래산(萊山)’은 같은 말이다. 다만 한 쪽은 한자의 소리를 쓴 것이고 다른 한 쪽은 한자의 뜻을 쓴 것이다. 따라서 이 두 표기는 동시에 혼용되었을 가능성이 있다. 그런데 ‘래산(萊山)’을 ‘동래(東萊)’로 바꾼 것은 대증현이 동평현이 된 것처럼, 신라 중앙에서 부산 지역을 동쪽 변경이라고 인식하고, 동시에 일본이 동쪽에 있다고 인식한 결과라고 할 수 있다. 신라 중앙에서 보아 동쪽

에 있는 ‘래(萊)’라는 지역이자, 동쪽으로부터 비롯되는 외적의 침입을 막는 곳이 된 것이다.

동래군 동평현과 함께 주목해야 할 곳이 기장(機張)과 그 이웃한 동안(東安)이다. 원래 갑화량곡현(甲火良谷縣)이었는데, 역시 경덕왕대에 기장현으로 개칭하였다.⁵³ 아울러 현재 울산광역시 서생면 일대의 생서량군(生西良郡)을 동안군(東安郡)으로 개칭하였다. 기장이라는 이름의 유래에 대해서 베틀과 연관시키는 전승이 있으나, 이는 후대에 부회된 것이고, 경덕왕대에 부산 각 지역의 지명이 일괄적으로 변경된 사실을 염두에 두고 해석할 필요가 있다.

동래(東萊)라는 용어 자체가 이미 중국에서 사용되던 지명이고 굳이 그 지명을 택했다는 사실은, 광의의 한화정책과 관련이 있다고 할 수 있다. 즉 동평·동안이나 기장이라는 지명도 한화정책의 일환이라고 보는 편이 자연스럽다.

동평현 역시 중국 산둥성에 현재도 있는 행정구역의 명칭이기도 하다. 한나라 때부터 동평국(東平國)이 존재하였고, 동진 때 동평군이라고 하였다. 같은 시기에 같은 목적으로 개명하였는데, 기장군만 설화나 전설을 바탕으로 지명을 정했다고 하는 것은 납득하기 어렵다. 한화라는 관점에서 보면, ‘기장(機張)’이라는 용어는 ‘활을 당기다’, ‘쇠뇌에 화살을 걸다’, ‘화살 끝이 목표를 제대로 겨누다’라는 뜻을 가지고 있다.⁵⁴ 즉 기장 지역이 일본열도를 향해 화살을 겨누는 것과 같은 역할을 수행하라는 의도를 담고 있는 것이다. 동평과 동안이 선언적 의미를 담은 것이라면, 기장은 실천적 의미를 담고 있는 것이다. 동시에 동래와 동평은 신라가 중국과 동일한 지명을 사용하고 있다는 점을 과시하는 것이기도 하다.

거칠산국·내산국의 이칭으로 장산국(莨山國)도 있는데, 이 명칭은 『삼국사기』에는 보이지 않고, 『삼국유사』에 처음 나타난다. 거칠산국과 내산국은 표기는 다르지만 같은 뜻을 나타낸다. 그런데 장(莨)을 쓴 이유는 분명하지 않다. 원래의 한자 뜻과 다르게 풀이 길게 자라는 거친 땅이라는 의미로 차용한 것인지, 아니면 『시경』 「회풍(檜風)」에 나오는 ‘장초(莨楚)’라는 식물의 이름을 염두에 둔 것인지 판단하기 어렵다.⁵⁵ 장초(莨楚)의 초(楚) 역시 가시나무를 뜻하므로, 그와 비슷하게 거친 땅을 상징하는 식물이면서도, 가지와 꽃과 열매가 모두 부드럽고 아름답다고 칭송되었던 사실에 이끌려서 사용하였을 수 있다. 그러나 그 사용시기는 경덕왕대 이후 『삼국유사』가 편찬되는 시점 사이라고 해야 할 것이다. 유교 경전에 대한 이해가 깊어지면 서, 래(萊) 대신 장(莨)이 쓰이게 되었을 가능성이 있다.

동평현과 동래군은 기장현, 동안현과 함께 신라가 일본의 침략을 막고 사신을 접대하는

53 『三國史記』 지리지 양주 동래군조. 東萊郡 本居萊山郡 景德王改名 今因之 領縣二 東平縣 本大靛縣 景德王改名 今因之 機張縣 本甲火良谷縣 景德王改名 今因之.

54 『書經』 「商書」 太甲上. 王惟庸罔念聞. 伊尹乃言曰：「先王昧爽丕顯，坐以待旦。旁求俊彥，啟迪後人，無越厥命以自覆。慎乃儉德，惟懷永圖。若虞機張，往省括于度則釋。欽厥止，率乃祖攸行，惟朕以懌，萬世有辭。」

55 『詩經』 「檜風」 隰有萋楚. 隰有萋楚 猗猗其枝. 天之沃沃 樂子之無知. 隰有萋楚 猗猗其華. 天之沃沃 樂子之無家. 隰有萋楚 猗猗其實. 天之沃沃 樂子之無室.

51 선석열, 2016, 「신라시기 부산지역의 해양교류와 형변」, 『항도부산』, 32.

52 연민수, 2013, 「일본고대의 大宰府의 기능과 新羅問題」, 『한일관계사연구』, 45, 7쪽.

최전선이었다고 할 수 있다. 조선시대에 부산 해안에 왜관을 두고 동래부에서 이를 관리하던 것과 다르지 않게, 관문항인 부산 포구를 관장하는 동평현이 있고, 그 배후에 동래군이 있었다고 보아야 할 것이다.⁵⁶ 일본의 경우는 하카타(博多)가 관문항이었고, 내륙으로 15km 정도 떨어진 곳에 외국 사신을 접대하는 대재부가 위치하고 있다. 대재부야말로 입국의례를 행하는 곳이었다. 그와 마찬가지로 동래군이야말로 대재부의 기능을 수행하는 곳이고, 그 현장이 현재의 동래 고읍성이라고 할 수 있다.

종래 울산을 일본의 박다(博多)와 같은 기착항으로 보는 견해가 많았다. 그러나 울산에서 도성 경주 사이에는 관문성이 축조될 때까지 외적의 침입을 막을 수 있는 방어막이 제대로 구축되어 있지 않았다. 태화강 하류의 울산 지역 성곽 중에서 신라시대까지 소급될 가능성이 있는 성은 태화강 하류에서 가까운 계변성, 반구리토성이 있으나, 이는 포구의 입출항을 관리할 행정적인 목적으로 쌓은 성이므로, 전시에 적의 공격을 효과적으로 방어할 수 있는 성이라고 보기 어렵다.

이처럼 현재 울산의 중구와 북구 지역에는 신라시대 당시에 외적의 침입을 막는 시설이 없었고, 722년에 쌓은 관문성이 유일하다고 할 수 있다. 특히 울산단층은 폭이 넓어서, 관문성과 같은 차단성이 아니고서는, 방어망을 구축하기 어려운 지형이었다. 울산 지역으로 진입하는 것을 사전에 차단할 수밖에 없는 상황이다.

이에 대해서 동래단층 상에는 남단의 배산성(배산)과 동래군성, 우불산성, 문수산성(문수산), 범서산성(장구산), 척과산성(옥녀봉)이 위치하고 있다. 관문성이 울산단층로뿐만 아니라 동래단층에 위치한 척과를 지나고 있다는 점도 주목할 필요가 있다. 상대적으로 폭이 좁고 산지가 많은 동래단층로는 방어막을 구축하기에 용이할 뿐만 아니라, 실제로 동래단층로 상에서 굴정역 등이 확인되고 있으므로, 역로가 개설되어 있었던 것으로 볼 수 있다.

그밖에도 이 지역에는 동평현성, 동래군성, 우평현성, 우불신사, 굴정현성, 영취사, 망해사, 청송사 등 신라시대 이래의 관아·사찰·신사 등이 위치한 곳이었다.

군사적인 관점이나 외교적인 관점에서 울산을 기착항으로 삼는다는 것은 무모하다고까지 말할 수 있을 정도이다. 일본의 경우도 국경 기착지는 박다(博多)였지만, 다시 육로나 수로로 기내(畿内) 기착지인 난파(難波)에 이르러 입경을 준비하게 된다. 이곳에는 다시 삼한관(고려관, 백제관)이라는 객관이 마련되어 있었고, 각종 물품의 검사나 응대의례도 행해졌다.⁵⁷

IV. 맺음말

먼저 8세기 대의 일본 국방체제를 살펴본 결과, 대마도·일기도·구주 북부 해안에 방인(防人)이라는 이름의 변경을 지키는 병사들을 주둔시킨 사실을 확인할 수 있었다. 이들이 국경에서 이국의 선박을 탐지하거나 신라의 이상 상황을 파악하게 되면 즉시 봉수를 이용하여 정보를 발신하였다. 특히 대마도 북단에서 봉수를 피우면 남쪽으로 전파되고, 대마도 남단에서는 배를 이용하여 일기도로 소식을 전달하게 된다. 북부 구주 해안이나 본주의 해안 지역에서도 마찬가지로였다. 신라의 침입이 예상되는 지역에는 모두 봉수대가 설치되어 있었다. 변경에서 탐지된 기본적인 정보들은 봉수를 통해서, 구체적인 정보는 역로를 이용하여 신속하게 중앙으로 전달되었다. 한편 북부 구주에는 변경을 수비하는 일과 함께 외국 사신을 응대하는 대재부가 설치되어 있었다.

그러므로 이에 대응하지 않을 수 없었던 신라도, 영성한 사료에도 불구하고, 일본과 동일한 체제를 갖추고 있었던 사실을 확인할 수 있다. 또한 양국의 체제는 기본적으로 모두 수·당의 국방체제에 바탕을 둔 것이다. 당시로서는 봉수 방인 진수 역 역로 등이 동아시아의 공통적인 국방 체제였다고 할 수 있다. 동시대의 일본은 철통같은 국방체제를 갖추고 있는데, 신라는 과연 무방비상태였을까? 일본은 외국 사신을 응대하기 위하여 해안에 홍려관이라는 객관을 짓고, 내륙에는 대재부를 건설하고, 그곳에도 다시 객관을 만들었다. 대재부에서 입국의례를 치른 신라 사신들은 일본의 도성으로 입경하기도 하였다. 각종 정보들은 역로를 통해서 대재부와 도성 사이를 왕래하였다. 신라 사신들은 역로를 따라서 도성으로 입경한 경우도 있었을 것이다. 신라가 일본과 대등한 국가임을 주장하려면, 외교의 상호주의적 관점에서라도 일본과 유사한 체제를 갖추었다고 보지 않을 수 없다. 기록에 있는 것만으로 역사의 실상을 다 설명하기 어렵다.

표2. 동아시아 삼국의 국방체제 비교

국가 및 체제	신라	당	일본
봉수(烽燧)	석성봉수·이성산성 목간	병부식	軍防舎
방인(防人)	가실(설씨녀전), 戍兵	당육전	軍防舎 등
진수(鎭戍)	임해진 장령진	당육전	鎭兵 ⁵⁸
국경 기착지	부산포(동평현)		博多(筑前)
응대기구	동래군		大宰府
역(驛)	굴정역 굴할역	당육전, 1639개소 ⁵⁹	廩牧舎 등, 401개
역로(驛路)	機張 등 발굴 성과		6,400km
기내(畿内) 기착지	울산(東津縣)		難波
郊	南郊		南郊

58 『類聚國史』前篇, 廢帝天下實字二年八月庚子朔, 受禪即天皇位於大極殿, 詔曰云云, 又百官司<乃>人等, 諸國兵士鎭兵, 傳驛戶等, 今年田租免賜<久止>宣云云.

59 김택민, 앞의 책, 『상서병부(尙書兵部)』 '가부낭중(駕部郎中)', 535-538쪽.

56 신명호, 앞의 논문, 129-135쪽.

57 吉田町, 1982, 『古代の難波』, 教育社, 142-144쪽.

참고문헌

『三國史記』, 『三國遺事』, 『高麗史』

『武經總要』(四庫全書珍本初集)·『隋書』·『冊府元龜』·『書經』·『詩經』

『日本書紀』·『續日本紀』·『日本後紀』·『類聚三代格』

김택민, 2003, 『역주당육전』 상, 신서원.

清原夏野, 이근우 역, 2014, 『영의해』 상·하, 세창출판사.

吉田町, 1982, 『古代の難波』, 教育社.

平川南·鈴木靖民 編, 1997, 『烽の道 : 古代国家の通信システム』, 青木書店.

永留久恵, 2009, 『對馬國誌-原始·古代』, 昭和堂.

이정희, 1996, 「日·唐 軍防令의 比較 研究」, 『효성여대연구논문집』53.

한정훈, 2003, 「신라통일기 육상교통망과 五通」, 『역사와 세계』27.

박석순, 2004, 「일본고대국가 지방기구 大宰府의 외교기능에 대한 법제 연구」, 『일본역사연구』19.

한정훈, 2006, 「6·7세기 신라 교통기구의 정비와 그 성격」, 『역사와 경계』58.

박남수, 2011, 「8세기 신라의 동아시아 외교와 영빈 체계」, 『신라사학보』21.

서영교, 2011, 「『薛氏女傳』 嘉賓 '防秋'의 時空間」, 『한국고대사탐구』8.

이근우, 2011, 「일본 고대의 역로와 공문서 전달 시스템」, 『한국고대사연구』63.

연민수, 2013, 「일본 고대의 대재부의 기능과 신라문제」, 『한일관계사연구』45.

정순일, 「마쯔라 아키타 쓰시마에 출현한 관평신라해적」, 『한국고대사탐구』14.

선석열, 2016, 「신라시기 부산지역의 해양교류와 형변」, 『항도부산』32.

신범규, 2018, 「신라 중고기 군역의 형태와 운영 양상」, 『한국고대사탐구』30.

서영교, 2021, 「통일초 신라 일본의 교류와 동래단층로」, 『항도부산』42.

신명희, 2022, 「신라 성덕왕대 왕성국과 동래고읍성」, 『동북아문화연구』72.

李成市, 1996, 「新羅と百濟の木簡」, 『木簡が語る古代史上 都の變遷と暮らし』, 吉川弘文館.

宍道年弘, 2017, 『出雲国古代山陰道発掘調査報告書』, 出雲市教育委員會.

日野尚志, 1974, 「古代における大宰府周辺の官道について」, 『歴史地理學紀要』16.

松原弘宣, 1997, 「瀬戸内海の交通路とのろし」, 『烽[とぶひ]の道』, 青木書店.

연합뉴스, 2018.05.01 「부산 가장 오래된 석성봉수대 지표조사서 석축 원형 확인」

Abstract

A Comparison of Defense Systems between Japan and Silla in the 8th Century

Rhee Kun Woo
PKNU

The defense systems of Silla and Japan in the 8th century generally accepted the Tang Dynasty's system, but it can be said to have been transformed according to the situation of their own country. In the case of Japan, the Tang Dynasty's beacon system and frontier defense were almost accepted. Among the defense systems, the beacon system and the guard were in charge of the boundary, and the beacon and the station were in charge of communication. Dazaifu was the agency in charge of the border boundary and communication, and Dazaifu also played a role in responding to Silla envoys. The installation interval of the beacon system was 12km in the Tang Dynasty, but in principle, it was 16km in Japan, and the relevant regulations cannot be found in Silla. 401 stations were installed nationwide at intervals of 16km, and a fixed number of horses were placed. The service period of Japanese defensemen was three years, which was the same as the Tang system. In the case of Silla, traces of the beacon fire during the Unified Silla Period were found in Cheonmasan Mountain (Seokseong Beacon Fire) in Busan, and the text of the fortress fire was also found in the wooden tablet of Iseongsanseong Fortress. The beacon and garrison were also identified in Silla's military system. The station of Silla can be found in literature sources such as Guljeong Station and Gulheol Station. Defensemen can be identified in the 『Samguk Sagi』 『Seolsinyeojeon』, and the service period was also three years.

The border port of Silla was Busanpo, and Dongnae-gun is thought to be the place to respond to envoys. The port of the capital is Ulsan, and the traffic between Busan and Ulsan must have been through the station route opened along the Dongnae Fault, Baesan Fortress, Ubulsan Fortress, Yeongchwisan Fortress, Munsusanseong Fortress, Beomseo Fortress, and Cheokgwa Fortress, built on the Dongnae Fault, functioned as a defense network against Japan. It is believed that the shrines and temples such as Ubul Shrine, Yeongchwi Temple, Cheongsong Temple, and Manghae Temple are located, so they played a part in responding to the envoys.

Keyword Silla, Japan, defense system, beacon system, defense guardian, station, envoy, Dongnae Fault

논문투고일 : 2022. 10. 31.

심사완료일 : 2022. 11. 14.

게재확정일 : 2022. 12. 09.

고대 노예무역이 미술사에 남긴 자취

— 곤륜노와 소그드 상인

조성금 한국예술종합학교

- I. 머리말
- II. 곤륜노의 기원과 정의
- III. 소그드인들의 무역
- IV. 불교미술 속의 곤륜노
- V. 맺음말

초록

묘지의 도용 혹은 불화에서 노예나 시자의 모습으로 형상화되는 피부가 검은 노예의 기원에 관한 연구이다. 이들 검은 피부의 노예들을 ‘崑崙奴’ 혹은 ‘僧祇奴’라고 칭했으며, 이들은 중국 역사에 대략 5세기경부터 등장을 하며, 전쟁 노예 또는 중국을 방문하는 사절단이 공물로 바치기 시작하였다고 알려져 있다. 중국의 唐代에 들어 비약적으로 늘어난 많은 수의 흑인 노예들은 곤륄노라는 이름으로 황제의 궁정뿐만 아니라, 관청과 귀족의 저택에서도 소유하고 있었다. 이러한 곤륄노에 대해서는 도상과 기원에 대한 연구가 집중적으로 이루어져 왔으며, 본 연구에서는 곤륄노가 어떠한 매개체에 의해서 중국의 내륙 곳곳에 분포하게 되었는지에 집중하고자 하였다. 현재까지 아프리카·인도 서남부·동남아시아 해안을 경유하는 해상 무역은 전적으로 아라비아 상인에 의해서 이루어졌다고 알려져 있었다. 그러나 본문에서는 많은 역사서에 남아 있는 곤륄노 관련 기록과 투르판에서 출토된 노예 매매 계약서를 통해서 부와 권력의 상징이 된 곤륄노 소유 유행이 ‘胡商’ 즉 이란계 소그드 상인들의 영향일 수 있다고 보았다. 즉 처음에는 소수의 곤륄노가 중국 황실과 공신에게 공물로 진상되기 시작하였으나, 중국 내륙에서의 폭발적인 수요와 공급에 맞춘 이들을 소그드 상인으로 추정하였다. 곤륄노는 당을 지나 송, 원, 명에 이르기까지 꾸준히 문헌과 각종 미술에 등장하고 있다.

주제어 곤륄노, 승기노, 소그드 상인, 노예무역, 살보

I. 머리말

일반적으로 ‘노예무역’이라고 하면 1444년에 포르투갈의 해양 왕 엔리케가 설탕 산업을 위해 아프리카 원주민 235명을 데려와 노예로 팔았던 일을 노예무역의 시초라고 이야기한다.¹ 그러나 이미 이보다 천여 년 앞서 아프리카 북부 및 동남아시아의 원주민들을 물품으로 거래하여 동아시아뿐만 아니라 서아시아 지역에게까지도 거래를 한 사실이 있다. 노예무역의 대상이 된 검은 피부의 노예들을 ‘崑崙奴’ 혹은 ‘僧祇奴’라고 칭했으며, 이들은 중국 역사에 대략 5세기경부터 등장한다. 중국을 방문하는 사절단이 공물로 바치기 시작하였다고 알려져 있으며, 唐代에 들어 비약적으로 많은 수의 흑인 노예들을 곤륄노라는 이름으로 궁정과 귀족의 저택에서 소유하고 있었다. 이러한 곤륄노에 대해서는 도상과 기원에 대한 연구가 집중적으로 이루어져 왔다.² 본 연구에서는 곤륄노가 그들의 고향을 떠나 어떠한 과정을 거쳐 중국의 내륙 곳곳에 분포하게 되었는지에 집중하고자 한다. 현재까지 아프리카·인도 서남부·동남아시아 해안을 경유하는 해상 무역은 전적으로 아라비아 상인에 의해서 이루어졌다고 알려져 있다. 그렇다면 곤륄노 노예무역 역시 아라비아 상인의 주도적인 역할에 의해서 중원의 내륙까지 성행하였을까 하는 의문점이 든다. 많은 역사서에 남아 있는 곤륄노 관련 기록과 투르판에서 출토된 노예 매매 계약서를 통해서 부와 권력의 상징이 된 곤륄노 소유 유행이 어찌면 ‘胡商’ 즉 이란계 소그드 상인들의 영향일 수 있다는 가정에서 본 연구를 시작하고자 한다.

II. 곤륄노의 기원과 정의

‘崑崙奴’란 단어를 사전에서 찾으면 말레이시아 지역 출신의 피부 빛이 검은 노비라고 정의되어 있다. 唐代에는 권문세가에서 곤륄노를 부리는 것이 성행했다고 한다. 일찍이 곤륄노의 형상은 北魏시기 고분에서 출토된 도용에서 알 수 있듯이 반라의 몸에 짧은 곱슬머리와 검은색 피부를 지니고 있다. 생전의 부귀영화와 영면을 위한 부장품에 곤륄노 俑이 들어간다는 것이 다소 이해가 가지 않을 수 있으나, 당시에 여러 영역에서 노예로 부림을 당하였던 사실을 감안하면 사후의 세계에서 유용한 일꾼으로 그 쓰임을 하게 하려고 함께 매장되었을 것이다.

1 金象溶, 1975, 「地理發見時代の 黑人과 그 役割」, 『부산교육대학 논문집』11-1, 16-17쪽.

2 허형욱, 2016, 「崑崙奴 도상에 관한 연구 - 法住寺 石造人物像을 중심으로」, 『불교미술사학』 4; 최성은, 2010, 「발해 상경성의 불상-동아시아 불교조각과의 비교연구-」, 『동북아시아논찬』27; 임영애, 2016, 「둔황 석굴의 후원자 호탄국왕, 그의 다양한 시각화」, 『중앙아시아연구』21; 李思思·元芳, 2017, 「北魏 异乡人 --洛阳 博物馆 藏“昆仑 奴”俑」, 『文物天地』2017-08; 梁静文, 2004, 「唐代昆仑奴来源刍议」, 『海交史研究』2004-02.

문헌에 ‘崑崙奴’ 혹은 ‘昆仑奴’로 기록되어 있으며, 몇몇의 기록을 살펴보면 다음과 같다.³

- 蕭繹『梁職貢圖』狼牙脩國⁴
- 『宋書』『王玄謨』“…又宠一崑崙奴子, 名白主, 常在左右, 令以杖击群臣…”
- 唐裴鉞, 『传奇』“…时家中有崑崙奴磨勒, 顾瞻郎君曰, 心中有何事, 如此抱恨不已, 何不报老奴…”
- 宋朱彧, 『萍洲可談』“…广中富人多畜鬼奴 (중략)有一种近海者, 入水眼不眨, 謂之崑崙奴…”
- 『太平廣記』卷一九四“…后因以借指热心助人婚事者…”
- 清鈕琇『觚賸·姜楚蘭』“蘭折簡致生曰, 資虬髯之帑, 濟鷗裘之困, 未为过也. 愿假崑奴, 速完邛遇…”

『梁職貢圖』에는 ‘牙脩國’이라는 국명과 함께 남아수국 사신의 모습이 그려져 있다. 검은 피부에 곱슬머리, 상체에는 긴 솔을 두르고 하체에는 짧은 바지를 입었으며, 발목과 팔목에 장신구를 착용하고 있다. 그리고 당 636년에 편찬된 『梁書』에는 남아수국이 남해 중에 위치해 있으며, 각종 향료가 많이 난다고 설명하고 있다. 또한 긴 옷감을 허리 아래로 두르는 착의법은 말레이반도에서 볼 수 있다고도 기록되어 있다.

그리고 당나라 승려 義淨이 672년 광저우를 출발해 동남아시아와 인도를 돌아보고 691년 수마트라에서 쓴 『南海寄歸內法傳卷第一并序』에 곤륜국의 위치와 곤륜노의 형상에 관해

“…원래 굴륜(掘倫)이라는 곳은, 처음 교광(交廣)에 도착했을 때 모든 사람들이 곤륜국이라고 부른 곳이다. 오직 이 곤륜 사람들만 머리카락이 말려있고 몸은 검은색인데, 나머지 여러 나라는 중국(神州)과 다르지 않다. 굴륜 사람은 맨발로 다니고 허리 아래에는 감만(敢曼)을 했는데, 모두 이런 방식으로 지낸다…”⁵

이후 송 1119년 朱彧이 쓴 『萍洲可談』에 곤륜노에 대한 자세한 서술이 있다. 광종의 부자들이 많은 가축과 노비를 소유하는데, 비록 힘이 세고 언어가 통하지 않지만 성질은 온순하다. 야인으로도 부르며 피부색은 먹처럼 검고 입술은 붉으며 치아가 희고 머리카락은 곱슬이다. 바다 근처에서 태어나는 야인들은 물 속에서 눈을 감지 않는데, 이들을 곤륜노라 한다는 내용이다. 이상 언급한 문헌 기록 이외에도 곤륜노의 외형과 그들의 고향에 대한 서술이 여럿 있으며, 거의 동일한 이야기를 언급하고 있다.

³ 허형욱, 앞의 논문, 77-81쪽, 재인용.

⁴ 원본은 소실되었으며, 현존하는 것은 송대 모사본이다. 비단에 채색, 26.7×200.7cm, 中国国家博物館 소장.

⁵ 『南海寄歸內法傳卷第一并序』K.033_0673_c_14L “...良爲掘倫. 初至交廣, 遂使摠喚崑崙國焉. 唯此崑崙, 頭捲體黑, 自餘諸國, 與神州不殊, 赤腳敢曼, 摠是其式...”

한편 『舊唐書』·『冊府元龜』·『唐會要』 등에 ‘僧祇奴’, ‘層期’ 혹은 ‘層基’로 기록된 노예가 있다. 중국어로 장지(Zangi)라 불렸으며, 피부가 검은 흑인을 가리키는 말로 말레이반도 일대에 거주하는 사람들을 말한다. 혹은 동아프리카 잔지바르 일대의 섬에 거주하는 원주민을 지칭한다고 하며, 이 지역은 일찍부터 동쪽에서 불어오는 무역풍을 타고 페르시아만에서 건너 오는 배들에게 최고의 기항지가 되었다. 이 항구를 거쳐 오가는 흑인들을 모두 이 항구의 이름을 따라서 승기라고 불리게 된 것이라는 의견도 있다.⁶

곤륜노와 승기노의 출신 지역에 대해서 당대의 중국인들은 곤륜노는 곤륜지방 혹은 곤륜산을 넘어온 사람들로, 그리고 승기노는 아프리카 출신으로 구분하였다. 그러나 당을 지나 송, 원, 명대를 지나오면서 곤륜노와 승기노를 구별하지 않고 인도 서남부와 동남아시아의 여러 섬, 아프리카 동북부 등지를 출신지로 하는 검은 피부의 사람들로 그 지역을 광범위하게 확대하고 있다.⁷ 이러한 이유에는 긴 역사와 여러 정치적, 사회적 요소로 인해서 당연히 곤륜노들의 출신지는 시대마다 변화되어 왔으며, 이후 피부가 검고 머리카락이 곱슬인 사람들을 보면 마치 우리나라 사람들이 서양인을 보고 모두 미국사람이라고 지칭하는 것처럼, 일종의 대명사로 자리 잡은 것으로 생각된다.

III. 소그드인들의 무역

‘胡商’으로 알려진 소그드인은 중앙아시아의 아랄해와 연결된 아무다리야와 시르다리야 두 강 사이에 위치한 소그디아나 지방에 오아시스 도시국가를 세운 민족으로, 동부 이란계 방언을 사용하는 인도유럽 계통이다.⁸ ‘소그드’라는 이름은 아케메네스조 페르시아 다리우스 1세(기원전 522~486 재위)의 비문에 20여 제국 중의 하나로 기록되어 있다. 소그드인은 이미 漢代부터 중앙아시아, 몽골고원, 중국 사이에서 중계무역으로 활약하고 있었으며, 실크로드의 교역루트에 집단 거류지를 형성하여 상업활동의 전진기지를 구축함으로써 교역 이익의 극대화를 추구하고 있었다.⁹ 이들의 활동영역은 서쪽으로는 新疆, 甘肅의 敦煌에서부터 동으로는

⁶ 肖忠纯·苏红, 2007, 「僧祇奴, 昆仑奴简论-唐, 宋, 元时期的黑人奴隶」, 『渤海大学学报』2007-03, 81-84쪽; 에드워드 H. 세이퍼 저/이호영 역, 2021, 『사마르칸트의 황금 복숭아』, 글항아리, 104-105쪽.

⁷ 肖忠纯·苏红, 앞의 논문, 82쪽.

⁸ 『梵語雜名』T.54, 2135:1236a09-1236a17에서는 胡에 관해 天竺, 波斯(波斯, 페르시아), 朮耆, 罽賓(罽賓), 토하라, 쿠차, 于阗(于阗, 호탄), 토번(吐蕃)과 구별하여 소리(蘇哩, Sogd)라 규정하고 있다; 정재훈, 2016, 『돌궐 유목제국사 552-745』, 사계절, 212쪽.

⁹ 소그드 상인들의 활동영역의 확대와 안전한 물자의 공급은 돌궐의 발전과 긴밀하게 관련되어 있다는 견해가 있다. 정재훈, 앞의 책, 218-219쪽.

長安, 洛陽을 거쳐 華北지방의 각지, 그리고 북으로는 몽골고원에 이르기까지 교역네트워크를 형성하고 있었으며, 남으로는 桂林, 廣州에 이르러 동남아시아를 경유하여 인도와 페르시아에 이르는 해상루트와 연결되어 있었다.¹⁰ 더불어 801년 쓰여진 『貞元十道錄』에 중국 廣州에서 출발하여 페르시아만에 이르는 바닷길이 기록되어 있으며, 승기노의 고향이 말레이반도라 적혀있어 주목된다.¹¹ 아라비아 상인에 의해서만이 아니라, 8~9세기경에는 소그드인 스스로가 곤륜노의 노예무역에 주도적인 역할을 하였을 가능성이 높다고 추측할 수 있다.

소그드인 혹은 이란계 사람들의 부락과 상단에는 薩寶라고 하는 지도자가 사막의 비단길을 중심으로 한 내륙의 무역뿐만 아니라, 해양무역에도 관여했음을 짐작할 수 있는 이야기를 여러 문헌에서 찾을 수 있다.¹² (도 1)

먼저, 불교 경전 『賢愚經』은 5세기 초반에 신장성 위구르 자치구의 투르판에서 엮어진 경전으로 당시에 유행하던 이야기가 부처님의 전생담에 잘 녹아들어 있어, 사회상을 엿볼 수 있는 경전이다. 90여 개의 이야기 중에 살보가 석가모니 부처님의 전생의 인물로서 묘사된 것은 6개에 해당이 되며, 특히 여러 상인들을 거느리고 바다에서 공덕과 희생을 쌓아 진귀한 보물을 얻고 동료들을 돌보았다는 이야기가 2개나 된다. 당시에 유행하던 이야기가 채택되어 『賢愚經』이 구성된 점을 생각할 때 소그드인 살보가 해양무역에서 활동했음을 ‘大施抒海本’



도1. 아진타 1굴의 소그드 상인, 벽화, 5-6세기.
(출처: 『The Ajanta Caves』 108쪽.)



도2. <大施抒海本生>, 신장성 위구르 자치구 쿠차 키질석굴 14굴, 6~7세기. (필자 촬영)



도3. <勒那闍耶本生>, 신장성 위구르 자치구 쿠차 키질석굴 114굴, 4세기 중~5세기 말. (필자 촬영)

生’ (Mahaatyaagavan Legend)¹³ (도 2)과 ‘勒那闍耶本生’¹⁴ (도 3)을 통해서 추측할 수 있다.

두 번째, 『法苑珠林』 34권에 살보가 선주가 되어 바다에서 커다란 고래를 만났을 때, 부처님을 부르며 동료 선원들을 구한 이야기를 통해서도 배와 바다에 매우 능숙하였음을 짐작할 수 있다.

“...옛날에 5백 상인들이 배를 타고 바다에 들어갔다 마갈(摩竭)이라는 물고기를 만났다. 그 물고기는 머리를 물 위로 내놓고 입을 벌려 그들을 잡아먹으려고 했다. 그때 바람은 별로 없었는데 배는 화살처럼 빨리 갔다. 살박주(薩薄主)가 대중에게 말했다. ‘배가 너무 빨리 간다. 돛을 내려라.’ 그 말대로 돛을 내렸으나 배는 더욱 빨리 가 멈출 수가 없었다. 살박주는 망루 위에 있는 사람에게 물었다. ‘지금 내게는 어떤 것이 보이는가?’ ‘내가 보니 하늘에는 두 해가 떠 있고 밑에는 흰 산이 있으며 가운데는 검은 산이 있습니다.’ 살박주는 크게 놀라면서 말하였다. ‘이것은 큰 고기이다. 앞으로 어쩌면 좋겠는가? 나와 그대들은 지금 큰 화를 만났다. 이 고기 뱃속에 들어가면 살아날 길이 없다. 그대들은 각각 그 섬기는 바를 따라 일심으로 빌어라.’ 이에 대중들은 각각 자신이 받드는 바를 따라 일심으로 歸命하여 이 액난에서

10 민병훈, 2006, 「실크로드의 국제상인 소그드인」, 『流域』1, 167쪽; 민병훈, 2013, 「소그드 상인과 위구르 상인: 키질 석굴과 베제쿨릭 석굴 벽화의 관련 도상을 중심으로」, 『東垣學術論文集』14, 246-271쪽; 이 밖에 소그드의 역사, 정치, 경제, 문화에 관해서는 曾布川 寛·吉田豊 編, 2011, 『ソグド人の美術と言語』, 臨川書店, 16-75쪽; 조성금, 2013, 「천산 위구르왕국의 불교회화 연구」, 동국대학교 대학원 박사학위논문, 26쪽.

11 肖忠純·苏红, 앞의 논문, 82쪽.

12 소그드인의 부락에는 ‘薩寶(薩保)’라는 公吏가 임명되어 있었는데, 薩寶라는 관직명은 소그드어로 隊商의 리더를 의미하는 ‘Sartpaw’의 음을 빌려 중국식으로 표현한 것이다. 이는 商主 즉 來往하는 商人群의 長에 해당하는 직위로 거주 소그드인 대부분이 拜火敎徒였으므로 薩寶는 拜火敎의 司祭도 겸하고 있었던 듯하다. 『隋書』 권27, 百官志, 756쪽, “...後齊制官(중략)鴻臚寺, 掌蕃客朝會, 吉凶弔祭, 統典客, 典寺, 司儀等署令丞, 典客署, 又有京邑薩甫二人, 諸州薩甫一人...”; 민병훈, 1999, 「서투르키스탄의 제종교유적 및 출토유물」, 『미술사연구』13, 156쪽; 森部 豊, 2010, 『ソグド人の東方活動と東ユ-ラシア世界の歴史的展開』, 關西大學出版部, 35쪽.

13 『賢愚經』 卷八. K.0983 「大施抒海品」. “...婆樓施舍城婆羅門尼拘樓陀(Nyagrodha)之子摩闍迦彌, 晋言大施, 以薩薄身份, 裝办行具, 率五百商人, 入海采宝. 商人满载而归, 大施为救济穷苦, 深入龙宮, 获得三枚宝珠, 飞翔于海外. 当大施已度海难后小眠休息时, 有诸龙乘机将珠持去. 大施觉醒, 发现珠已不在, 于是来到海边, 得一龟甲, 两手捉持, 在诸天帮助下抒海, 一反抒之, 即减四十里, 二反抒之, 减八十里, 三反抒之, 减百二十里. 其龙惶怖, 出珠还之....” 이 내용을 그림으로 도해한 벽화가 키질 38굴(4세기), 14굴, 17굴(6세기), 186굴(编号MIKIII 8851, 7세기), 91굴, 104굴, 178굴, 206굴, 克孜尔东哈石窟 14굴, 21굴, 库木吐喇石窟 2窟 등이다.

14 『賢愚經』 卷第十. K.0983 029_1091_b_08L~1092_b_09L. “...佛告比丘 “過去久遠, 此閻浮提波羅奈國, 時彼國王, 名梵摩達. 爾時國中, 有大薩薄, 名勒那闍耶, 遊出於外, 到林樹間, 見有一人, 涕泣悲切, 以索繫樹, 入頭在中, 欲自絞死, 便前問之....” 이 내용을 그림으로 도해한 벽화가 키질 13굴, 114굴, 克孜尔东哈石窟 14굴, 21굴 등이다.

벗어나기를 구했다. 간절히 빌었으나 배는 더욱 빨라 잠깐도 멎지 않았으므로 곧 고기 입속으로 들어갈 지경이 되었다. 이에 살박주가 사람들에게 말했다. '나는 부처라는 큰 신을 섬기고 있다. 그대들은 각각 그 받드는 신을 버리고 일심으로 내가 받드는 신의 명호를 일심으로 불러라.' 그때 5백 상인들은 모두 큰 소리로 '나무불' 하고 외쳐댔다. 고기는 부처님의 이름을 듣고 생각했다. '지금 이 세간에 또 부처님이 계시는 모양이다. 내가 어찌 차마 중생을 해치겠는가.' 그렇게 생각하고는 곧 입을 다물자, 물이 거꾸로 흐르고 고기는 아주 멀어져 갔다. 5백 상인들은 곧 착한 마음이 생겨 다 해탈을 얻었다..."¹⁵

세 번째, 『高僧法顯傳』에 Sinhala의 번역으로 執師子國, 僧伽羅國, 楞伽洲(Lanka) 라고도 불리는 현재의 스리랑카 지역에 살보가 상주하고 있었음이 기록되어 있다.

"...초겨울의 信風을 얻어 밤낮으로 14일 만에 사자국에 이르렀다. 그 나라 사람들은 말하기를 첨파국에서 사자국까지의 거리는 약 7백 유연이라고 했다. 이 나라는 본래 섬 위에 있었는데, 그 섬은 동서가 50유연, 남북이 30유연이나 되었다. 좌우의 작은 섬은 1백여 개나 되며, 섬과 섬 사이의 거리는 혹은 10리, 혹은 20리, 때로는 2백 리나 되기도 했다. 이들은 모두 큰 섬에 통속되며 珍寶와 珠璣이 많이 나왔다. 그중에는 摩尼珠가 나오는 섬도 있었는데, 사방이 약 10리가량 되었다. 왕은 사람을 보내어 이를 수호하도록 했고 만약 채취하는 자가 있으면 10분의 3을 취했다. 이 나라에는 본래 사람들은 없었고 귀신과 용만이 살면서 여러 나라의 상인들과 교역을 하고 있었다. 거래할 때 귀신은 스스로 몸을 나타내지 않고 다만 값을 평가하여 보물을 내어 놓는다. 상인들은 곧 그 가격에 따라 값을 치르고 물건을 가져갈 뿐이었다. 이리하여 상인들이 내왕하여 머물기 때문에 여러 나라의 사람들은 이곳이 즐거운 곳이라는 말을 듣게 되어 모두 찾아오게 되었고, 그 결과 많은 사람들이 살게 되면서 대국이 되었다. (중략)성 가운데에도 또한 佛齒의 정사가 세워졌는데 모두 칠보로 만들어졌다. 왕은 梵行을 잘 닦아 성안 사람들의 신뢰와 존경의 정 또한 두터웠다. 이 나라는 건국 이래 기근이나 전란도 없었고, 스님들의 창고에는 많은 보배와 값을 매길 수 없는 값진 마니주가 있었다. 그 왕은 일찍이 승려의 창고에 들어가 둘러보다가 마니주를 보자 곧 탐심이 일어나 이를 취하려고 하였다. 그러나 사흘째 되는 날 이를 반성하고 곧 승려들에게로 가서 머리를 조아려 전의 죄스러운 마음을 뉘우쳤다. 그러고는 승려들에게 고백하여 말하였다. "원컨대 스님들께서는 법칙을 세우셔서 지금부터는 왕이라고 할지라도 창고에 들어가 그 안을 보는 것을 허락하지 말도록 하시고, 비구는 40랍이 지난 후에야 들어가도록 하소서." 그 성중에는 많은 거사와 장자, 그리고 살박상인(薩薄商人)이 있었다..."¹⁶

네 번째, 투르판에서 출토된 문서 중에서 薩寶가 작성한 노예 매매 문서를 통해서 좀 더

확인할 수 있다. 아스타나고분 135호에서 출토된 문서는 639년에 작성된 노예계약서로서, 여자 승기노를 사고 팔았다는 기록이 남아 있다.¹⁷ 소그드인에 의해 작성된 여러 건의 노예 문서를 통해서 단순히 소유하기 위한 노예 계약이 아닌, 이익을 위해 많은 수의 노예들을 사고 팔았음을 알 수 있다. 소그드인들의 취락이 중국 내륙의 중요 지역에 위치해 있었던 점을 상기해보면, 소그드인들에 의한 노예무역은 투르판 지역에만 국한된 것이 아니라, 중국 전역에 걸쳐서 이루어졌다고 볼 수 있다.¹⁸

IV. 불교미술 속의 곤륜노

곤륜노의 중국 유입에 관해서 기존의 공물 혹은 전쟁 포로로 중국에 노예로 거주하게 되었다는 견해가 있다.¹⁹ 더해서 곤륜노의 대규모 유입은 노예무역 상인의 주도에 의해서 많은 수의 노예를 거래하였다는 의견을 제시하였다. 더하여 문헌 기록을 통해서 아라비아상인 독점이 아닌 소그드 상인도 활발히 활동하였을 것으로 추정해 보았다.

6세기 초반 낙양박물관 소장의 곤륜노 용에서 보이듯이 노역과 꺾박에 시달려 마치 웅크리고 우는 듯한 가엾은 모습으로 전형적인 노예의 형상이 제작되었다.(도 4) 초기의 곤륜노 형상은 부장용 용에서 알 수 있듯 단순히 공통 받는 노예의 모습이었으나, 당대에 이르러 곤륜노의 수요가 증가하고 곤륜노와 곤륜산을 동일시하면서 엄중하고 사악한 기운을 물리치는 척사의 이미지와 불교 미술에서 호법 신중의 마부 혹은 시자로 묘사되어 졌다.²⁰ 사자를 타고 있는 문수보살과 코끼리를 타고 있는 보현보살의 아래에 사자와 코끼리의 고삐를 쥐고 있는 인물이 있는데, 자세히 살펴보면 검은 피부와 검은색 곱슬머리에 반해서 눈동자와 치아가 하얗고 손바닥과 귓볼이 선명한 선홍색을 띠고 있다.(도 5) 이는 벽화의 산화도 상상 속의 마부도 아닌 분명히 실존하는 인물을 보고 그려낸 사실적인 것이라 할 수 있다. 문수보살과 보현보살은 석가모니부처님의 좌우협시 보살로서, 머나먼 타국으로 끌려와 실상은 노예의 삶을 살았던 곤륜노가 불교 미술 속에서는 보살 및 나한을 모시는 인물로 그 위상이 높아졌다고 볼 수 있겠다. 이러한 문수보살과 보현보살의 시자 도상은 이후에도 동아시아 불교 미술에서 오랫동안 이어져 왔을 뿐만 아니라, 불화 속에서 각국 사절단의 일원으로, 혹은 동서남북을 지키는 사천왕상, 나한을 보필하는 시자, 악귀, 나찰, 야차 등 다양한 모습으로 형상화 되었다.

17 七小紅, 2009, 「从粟特文券契看高昌王国奴婢买卖之官文券」, 『西域研究』2009-4, 37-42쪽; 文物出版社, 1983, 『吐魯番出土文書』3·5·10册, 文物出版社.

18 榮新江, 2005, 「西域粟特移民聚落补考」, 『西域研究』2005-2, 1-11쪽.

19 梁静文, 앞의 논문, 58-59쪽.

20 李思思·元芳, 앞의 논문, 26-30쪽; 허형욱, 앞의 논문, 77-95쪽.

15 『法苑珠林』K.1406 v39, 632쪽. b02-c02.

16 『高僧法顯傳』K.1073 v32, p.749c01.



도4. 북위 효문제 묘 출토, 539년, 높이 9.5cm, 낙양 박물관 소장
(출처: 李思思·元芳, 「北魏 异乡人—洛阳 博物馆 藏“昆仑 奴”俑」, 도 1)

도5. 돈황 유림 25굴, 보현보살도, 중당(766~835). (필자 촬영)

V. 맺음말

우리가 알고 있는 곤륜노는 멀리 곤륜산을 넘어온 피부가 검고 힘이 센 노예 그리고 부장용 용이나 불교 회화에서 호법 신중의 시자 정도이며, 좀 더 나아가간다면 임진왜란 당시 명을 통해 들어 온 포르투갈 흑인 용병 해귀 정도이다. 본 연구에서는 곤륜노가 노예라는 신분의 한계를 넘어 어떻게 고분 미술로 속에 그리고 불화 세계 속에 당당하게 자리하였는지에 관해 간략히 살펴보았다.

정리하면 처음 소수의 곤륜노가 황실과 공신에게 공물로 진상되기 시작하였으나, 중국 내륙에서의 폭발적인 수요와 공급에 맞춘 이들을 기존의 아라비아상인보다는 소그드 상인에서 찾아보았다. 곤륜노는 당을 지나 송, 원, 명에 이르기까지 꾸준히 문헌과 각종 미술에 등장하고 있다. 추후 이들의 이동과 매매에 관해서 좀 더 체계적인 연구가 보충되어야 한다고 생각하며, 원대의 체계적인 역참과 기록에 흑시나 곤륜노와 관련된 자료를 찾을 수 있기를 기대한다.

참고문헌

- 金象溶, 1975, 「地理發見時代の 黑人과 그 役割」, 『부산교육대학 논문집』11-1.
- 민병훈, 1999, 「서투르키스탄의 제종교유적 및 출토유물」, 『미술사연구』13호.
- , 2006, 「실크로드의 국제상인 소그드인」, 『域』.
- , 2013, 「소그드 상인과 위구르 상인: 키질 석굴과 베제클리 석굴 벽화의 관련 도상을 중심으로」, 『東垣學術論文集』14.
- 에드워드 H. 세이퍼 저/이호영 역, 2021, 『사마르칸트의 황금 복숭아』, 글항아리.
- 임영애, 2016, 「둔황 석굴의 후원자 호탄국왕, 그의 다양한 시각화」, 『중앙아시아연구』 21.
- 정재훈, 2016, 『돌궐 유목제국사 552~745』, 세계절.
- 조성금, 2013, 「천산 위구르왕국의 불교회화 연구」, 동국대학교 대학원 박사학위논문.
- 최성은, 2010, 「발해 상경성의 불상-동아시아 불교조각과의 비교연구-」, 『동북아시아논찬』 27.
- 허형욱, 2006, 「崑崙奴 도상에 관한 연구 - 法住寺 石造人物像을 중심으로」, 『불교미술사학』 4.
- 森部 豊, 2010, 『ソグド人の東方活動と東ユーラシア世界の歴史的展開』, 關西大學出版部.
- 曾布川 寛·吉田豊 編, 2011, 『ソグド人の美術と言語』, 臨川書店.
- 蔡鴻生, 2014, 「嶺南崑崙奴遺事」, 『學術研究』2014-04.
- 曾祥輝, 2010, 「試探唐代崑崙奴從事的主要工作」, 『今日科苑』2010-10.
- 青陽 編, 2006, 「唐朝“崑崙奴”真實身份」, 『文史博覽』2006-17.
- 梁靜文, 2004, 「唐代崑崙奴來源刍議」, 『海交史研究』2004-02.
- 程國賦, 2002, 「唐代小說中崑崙奴現象考述」, 『暨南學報』2002-05.
- 邵川, 2000, 「林散之畫崑崙奴圖」, 『紫金歲月』2000-02.
- 陸有富, 2007, 「“崑崙奴”得名考略」, 『語文學刊』.
- 柴劉錦·袁書會, 2006, 「試析唐人小說中的崑崙奴」, 『韶關學院學報』2006-11.
- 李鍵, 「崑崙奴中國古代的黑人奴隸」, 『中學歷史教學參考』1997-08.
- 肖忠純·蘇紅, 2007, 「僧祇奴, 崑崙奴簡論-唐, 宋, 元時期的黑人奴隸」, 『渤海大學學報』2007-03.
- 肖忠純·張曉麗·張媛, 2007, 「中國古代黑人奴隸的分布和生活狀況」, 『世紀橋』2007-02.
- 榮新江, 2005, 「西域粟特移民聚落補考」, 『西域研究』2005-2.

Abstract

The traces left by the ancient slave trade in art of history
-Kunlunno and Sogd Merchant

Cho Sung Kum
Korea National University of Arts

The Kunlunno we know is about a black-skinned and strong slave who has crossed Mt. Kunlun in the distance, a dragon for a commander, or a proponent of prudence in Buddhist paintings.

In this study, we briefly looked into how Kunlunno transcended the limits of his status as a slave and established himself proudly in the tomb art path and in the world of discord.

In summary, at first, a small number of Kunlunno began to be presented as tribute to the imperial family and officials, but those who met the explosive demand and supply in inland China were found in Sogd merchants rather than Arab merchants.

Kunlunno has been steadily appearing in literature and various art from Tang to Song, Yuan, and Ming. I think that a more systematic study on their movement and trading should be supplemented in the future.

Keyword Silla, Japan, defense system, beacon system, defense guardian, station, envoy, Dongnae Fault

논문투고일 : 2022. 10. 31.

심사완료일 : 2022. 11. 15.

게재확정일 : 2022. 12. 09.

구법승 법현과 남방 해로

주경미 충남대학교

I. 머리말

II. 구법승 법현의 생애와 서역 순례

III. 『불국기』에 기록된 법현 시대의 남방 해로

1. 『불국기』에 의한 법현의 항해 여정

2. 『불국기』에 기록된 당시 원거리 항해 선박의 규모와 특징

IV. 법현의 해로 선택 배경과 5세기 인도의 원거리 항해 인식

1. 5세기의 인도와 불교 문헌 속의 원거리 항해 지식

2. 스리랑카 불교 문화와 성물에 대한 관심

3. 원거리 항해가 가지고 있는 시간 단축의 장점

V. 맺음말

초록

이 논문은 5세기 전반 중앙아시아와 인도, 동남아시아를 경유해서 중국으로 귀국한 구법승 법현의 여행기를 바탕으로, 당시 인도와 동남아시아, 중국을 연결하는 남방 해로의 실체에 대해서 새롭게 고찰한 것이다. 특히 육로로 인도의 불교 유적에 도달한 법현이 귀국할 때에는 스리랑카와 동남아시아 자바 섬을 경유하는 남방 해로를 선택하게 된 원인을 당시 인도 불교계에 널리 퍼져 있었던 인도양 주변의 원거리 항해에 대한 인식에서 찾고자 하였다. 5세기 이전의 인도 불교계에서는 이미 아랍과 동남아시아로 연결되는 원거리 항해에 대한 지식이 각종 불교 경전에 언급되어 있었다. 법현은 인도에서 불교 공부를 하는 도중에 이러한 원거리 항해와 스리랑카의 불교 성지에 대한 새로운 지식을 배우면서 귀국 경로로 남방 해로를 선택했던 것이며, 이는 인도 불교 순례 경험의 결과이다.

주제어 구법승, 법현, 자바, 스리랑카, 본생담, 아잔타 석굴

I. 머리말

고대 동아시아와 서역의 문화 교류에서 해로(海路)가 차지하는 비중은 육로(陸路)만큼이나 큰 비중을 차지하고 있었다. 그렇지만, 해로를 통한 문화교류에 대한 자료가 상당히 소략한 편이어서, 그동안 남방 해로에 대한 연구는 여러 가지 어려움이 있었다. 최근 국제 학계에서는 고대 동서 문화 교류에서 남방 해로가 가지고 있는 중요성에 대해서 고고학과 미술사 분야를 중심으로 활발해지고 있지만, 아직까지 국내에서는 그에 대한 연구가 많지는 않다.¹ 특히 동남아시아 지역의 고고학적 조사가 활발해지면서, 동아시아와 서역을 잇는 남방 해로와 연안 항구 도시 유적들에 대한 연구가 꾸준히 이루어지고 있다. 최근 한국에서 베트남 남부의 옥에오 문화권을 소개하는 특별전이 개최되면서², 국내에서도 점차 고대 동남아시아와 남방 해로에 대한 관심이 높아지고 있는 상태이다.

동아시아와 서역을 잇는 소위 “남방 해로” 혹은 “남해 해로”는 중국 남부지역에서 동남아시아를 거쳐 스리랑카와 인도로 이어지는 바닷길이다. 이 해로는 인도를 지나서 아라비아 반도 및 아프리카 연안까지 이어지는 광대한 해역로로서, 이미 로마시대부터 개척되어 온 원거리 해상 교역로의 연장이다. 지중해와 홍해, 아라비아해를 지나 인도 연안으로 로마의 선박들이 해상 교역을 시작한 것은 이미 기원전부터이지만, 인도에서 더 동쪽인 동남아시아와 중국으로의 해로가 개척된 시기에 대해서는 대체로 구법승(求法僧) 법현(法顯)의 『불국기(佛國記)』가 집필된 5세기 경부터라고 한다. 그렇지만, 최근 동남아시아의 고고학적 발굴 조사에 의하면, 이미 기원전부터 인도와 동남아시아의 해로도 어느 정도 개척되어 있었던 것으로 보인다.³

동아시아에서 동남아시아와 인도로 이어지는 남방 해로에 대한 관심이 본격화된 것은

1 고대 남방 해로의 문화 교류에 대한 최근 국내 연구로는 다음 참조. 강희정, 2018, 「해상 실크로드와 불교미술문화의 교류」, 『동아연구』 37-1, 서강대학교 동아연구소, 59-91쪽; 강희정, 2019, 「해상 실크로드와 문명의 교류」, 사회평론 아카데미; 권오영, 2019, 「해상 실크로드와 동아시아 고대국가」, 광주: 국립아시아문화전당 아시아문화연구소; Hung Hsiao-chun (송동섭 역), 2021, 「동남아시아의 고대 교역과 글로벌 커넥션, 기원전 2000년~기원후 500년」, 『東洋學』 83, 단국대학교 동양학연구소, 349-27쪽; 이연주·황순일, 2022, 「해상 실크로드와 불교의 한반도 전래」, 『불교학보』 99, 동국대학교 불교문화연구원, 176-194쪽.

2 한성백제박물관, 2019, 『베트남 옥에오 문화』, 한성백제박물관.

3 Bérénice Bellina-Pryce and Praon Silapanth, 2006, “Weaving cultural identities on trans-Asiatic networks: Upper Thai-Malay Peninsula—an early socio-political landscape.” *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient* 93, Paris: École française d'Extrême-Orient, pp. 257-293; Sila Tripathi and L. N. Raut, 2006, “Monsoon wind and maritime trade: a case study of historical evidence from Orissa, India.” *Current Science* 90-6, Bengaluru: Current Science Association, pp. 864-871; Bérénice Bellina ed., 2017, *Khao Sam Kaeo: An Early Port-City between the Indian Ocean and the South China Sea*, Paris: École Française d'Extrême-Orient; Philippe Beaujard, 2019, “Chapter 11 Southeast Asia, an Interface between Two Oceans.” *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History Volume 1 From the Fourth Millennium BCE to the Sixth Century CE*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 484-520.

2013년 중국 정부에서 일대일로(一帶一路) 정책을 시작하면서 부터이다. 중국 정부에서는 중국에서 스리랑카와 인도양을 지나 아프리카로 이어지는 새로운 21세기 해상 실크로드 개척을 목표로, 중국인이 남긴 옛 해상 교역로 관련 문헌 연구를 본격화하여, 법현과 의정을 비롯한 구법승들에 대한 연구 및 명대 정화의 원정에 대한 연구를 정책적으로 지원해왔다. 특히 중국 정부의 21세기 해상 실크로드 개척 과정에서는 고대 중국인들의 서역 여행기 중에서 가장 오래된 것으로 알려진 문헌인 법현의 『불국기』가 크게 주목받았다.⁴ 이 책은 399년 중국 장안(長安)을 떠나서 서역과 인도의 불교 유적들을 순례하고 412년 중국 산둥성으로 돌아온 구법승 법현이 집필한 여행기로, 동서 문화 교류 및 인도 굽타시대 역사 연구 등에서 가장 중요한 문헌자료로 알려져 왔다. 중국 정부의 지원과 함께 법현과 『불국기』에 대한 여러 차례의 국제 학술대회가 개최되었으며⁵, 그 과정에서 생물년이 불확실한 법현의 생물년을 337년 출생, 422년 사망으로 단정하기도 했다. 5세기 법현의 스리랑카 방문 기록은 중국인의 남해와 스리랑카로의 해상 진출이 1500년 이상 오래된 것으로서, 중국 중심의 일대일로 정책에 대한 역사적 정당성을 부여하는 데에 중요한 역할을 했다. 그렇지만, 법현의 『불국기』에 보이는 법현의 남방 해로 여행은 첫번째 중국인 승려이자 여행가로서의 경험에 불과했으며, 당시 해상 교류의 주도권은 선박 운전자였던 서역 각국의 상인들이 가지고 있었다.

한국에서도 법현에 대한 연구는 꾸준히 이루어지고 있긴 하지만, 5세기 전반의 남방 해로 연구에서 법현의 자료를 적극적으로 검토한 연구는 아직까지 많지 않은 편이다. 법현은 잘 알려진 바와 같이 육로로 서역행을 출발하여, 중앙아시아와 인도의 불교 성지를 순례하고, 귀국할 때에는 스리랑카와 동남아시아를 거치는 해로를 이용하였다. 중국과 인도를 연결하는 육로와 해로를 모두 경험한 법현의 여행기는 5세기 전반 아시아의 역사와 불교 문화를 거시적으로 살펴 볼 수 있는 귀중한 자료이다. 특히 법현이 해로를 통해서 귀국하게 된 배경에는 동인도 지역과 동남아시아 및 중국으로의 남방 해로가 5세기 전반에 이미 상당히 활성화되어 있었던 것이 중요하다. 중국 남부지역에서 동남아시아로의 남방 해로 교역은 3세기 오나라 손권 연간의 주응(朱應)과 강태(康泰)가 부남국과 동남아 도서부 백여 개국으로 파견되면서 발전한 것으로 보기도 하는데, 아쉽게도 당시 기록은 산일되어 자세하지 않다.⁶

이 논문은 『불국기』의 기록에 등장하는 5세기 남방 해로의 실체와 당시 인도 불교와의 관계를 좀 더 자세하게 살펴 보는 것이 목적이다. 특히 본고에서는 그가 귀국할 때에 해로를 택하게 된 원인이 그가 인도에서 불교를 공부하는 과정에서 경전 속에 나타난 원거리 항해에 대한 인식이 높아지고, 스리랑카라는 새로운 불교 성지를 인식하게 되었던 것과 관련이 있다고 추정하였다. 즉 법현이 귀국 경로를 남방 해로로 선택한 것은 당시 인도에서의 불교 유학 경험 덕분이었던 것이다. 중국 남방지역과 동남아시아, 인도로 이어지는 남방 해로는 이미 기원 전부터 발전하기 시작했으며, 이후 7~8세기경부터 12세기경까지 꾸준히 다량의 상업적 물품 교역이 이루어지던 중요한 상업적 교역로이며 다양한 문화 교류의 현장이었다.

II. 구법승 법현의 생애와 서역 순례

법현의 생애에 대한 문헌기록은 법현이 스스로 집필한 『불국기』의 내용, 그리고 양(楊)의 혜교(慧皎)가 쓴 『고승전(高僧傳)』과 승우(僧祐)가 쓴 『출삼장기집(出三藏記集)』 등에 남아 있다.⁷ 『고승전』과 『출삼장기집』에는 법현의 생물년에 대한 기록은 남아 있지 않으나, 그가 산서성(山西省) 평양(平陽) 무양(武陽)에서 태어났다고 전한다. 법현이 서역으로 여행을 떠난 399년경 그는 60세 이상의 노인이었다고 하므로, 그가 태어난 것은 339년 이전이었던 것으로 추정될 뿐이다. 최근 중국 학계에서는 법현이 337년에 태어났다고 보는 것이 일반적이지만, 이에 대해서는 논란의 여지가 남아있긴 하다.⁸ 여하튼 통설대로 그가 337~339년경에 산서성에서 태어났다고 본다면, 그는 남조 동진(東晉)의 승려가 아니라 오호십육국 중의 하나인 후조(後趙, 319~351)의 치세 아래에서 태어난 북중국인으로서, 호인(胡人)이었을 가능성도 있다.

법현의 속성은 공(龔)씨였으며, 위로 3명의 형제가 있었으나 모두 어린 나이에 죽었다.⁹ 걱정이 된 법현의 부모는 그가 흥액을 피하기를 바라면서 3살이 되던 해에 그를 승적에 올려 승려로 자라났다. 부모는 모두 그가 10살 전후한 시기에 죽었으며, 그는 내내 승려로 살았다. 그는 당시 불교계에 불교의 계율이 부족함을 아쉬워하다가, 경율(經律)을 찾아 구하겠다는 서원을 세우고 여러 명의 동학(同學)들과 함께 399년 장안을 떠나서 서역으로 향했다. 법현이 태

4 『불국기』는 불교 경전에서 『高僧法顯傳』이라는 이름으로 전해지고 있으며, 원문은 T2058, 51:857a-866c 참조. 이하 T···는 『大正新修大藏經』의 번호, 권, 쪽의 약칭임. 불국기의 한국어 번역은 이재창 역, 1998, 『고승법현전』, 백명성 외, 『高僧傳 外』, 동국대학교 부설 동국역경원, 493-546쪽 참조. 여기서는 주로 원문을 참조했으며, 한글 번역은 이재창 역본의 용어를 따른다.

5 중국 산서성에서 개최된 법현 관련 학회들의 주요 내용은 최근 영문 및 중문으로 발표되었다. 주요 연구로는 다음 참조. 楊茂林主編, 2016, 『法顯研究論集』, 太原: 山西人民出版社; Jinhua Chen and Kuan Guang, eds., 2020, 『From Xiangyuan to Ceylon: The Life and Legacy of the Chinese Monk Faxian (337-422)』, Singapore: World Scholastic Publishers.

6 『及吳孫權時 遣宣化從事朱應中郎姜泰通焉 其所經及傳聞 則有百數十國 因立記傳』 『梁書』卷54, 『諸夷傳』海南諸國條. 宋代『太平御覽』卷359, 兵部九十一『羈』條에는 강태가 저술한 『吳時外國傳』이 인용되어 있지만, 현재 『오시외국전』의 全文은 남아 있지 않다.

7 『高僧傳』卷3, 『釋法顯』條(T2059, 50:337b-338b); 『出三藏記集』卷下第15, 『法顯法師 第六』條(T2145, 55:111b-112b) 참조.

8 최근 중국 학자 중에는 통설과는 달리 법현의 탄생연대가 370년대였다고 보는 견해를 발표하기도 했다. Zhang Xuesong, 2019, "The Biography of Faxian: On the Practice and Spread of Chinese Buddhist Precepts during the Jin and Song Dynasties (Fourth-Fifth Century CE)." *Hualin International Journal of Buddhist Studies* 2-1, Cambria Press, pp. 325-370.

9 이하 법현의 행적은 『고승전』과 『불국기』의 원문 및 주경미, 2018, 『실산과 대양을 건너 붓다의 계율을 찾아간 법현』, 『유라시아로의 시간 여행 - 새롭게 쓴 실크로드 여행가 열전』, 임영애 외, 사계절출판사, 82-97쪽의 내용을 인용하여 재정리하였다. 원문 각주는 지면 관계상 생략한다.

어난 곳에서 내내 승려로 지냈는지, 혹은 당시 수도였던 장안 지역으로 나와서 살고 있었는지는 다소 불확실하다. 법현이 서역행을 떠나기 직전 장안의 상황을 보면, 먼저 4세기 중반경 장안은 갈족(羯族)의 후조의 수도였으며, 351년부터는 저족(氐族)의 전진(前秦, 351~394)의 수도가 되었다. 전진의 3대왕 부견(苻堅, 357~385 재위)은 불교를 후원하고 학문을 크게 발전시킨 왕으로서, 372년 승려 순도를 고구려에 보내어 불교를 처음 전래한 왕이기도 하다. 그 뒤를 이어 강족(羌族)의 요장(姚萇)이 후진(後秦, 384~417)을 건국하면서 장안은 후진의 수도가 되었다. 즉, 법현이 서역으로 떠난 399년의 장안은 후진의 통치를 받는 곳이었다.

399년 여러 승려들과 함께 장안을 떠난 법현은 400년 봄 감숙성을 지나서 북량(北凉)의 수도 장액(張掖)에 도착했다. 당시 북량은 단업(段業, 397~401 재위)이 통치하고 있었으며, 법현 일행은 단업의 후원을 받아 서역으로의 구법행 준비를 했다. 단업은 자신의 자신의 사신을 법현 일행과 동행하게 했으며, 이들은 둔황에서 둔황태수의 준비로, 서역 여행의 시작이자 가장 어려운 사하(沙河)를 건널 준비를 했다. 법현은 장액에서 다른 구법승들과 함께 사막을 횡단하여 타클라마칸 지역의 오아시스 도시들을 지나면서 서역의 말과 풍습을 배웠다. 이후 법현은 호탄을 지나 험준한 산맥을 넘어서 인더스강 연안의 오장국(烏長國), 즉 현재 파키스탄의 스와트(swat) 북부 지역에 도착했다. 그가 장안에서부터 스와트 북부까지 오는 데에 걸린 시간은 4년 정도였다. 이후 법현은 간다라 지역을 지나서 붓다의 발우가 모셔진 불루사국(弗樓沙國), 즉 현재의 페샤와르를 거쳐 불영(佛影)이 있는 나갈국을 지나서 중인도로 넘어 갔다. 법현은 중인도 지역에서 붓다의 4대 성지를 포함한 여러 불교 성지들을 순례하면서 파탈리푸트라(Patalipura, 巴連弗邑)에 도착하였다. 파탈리푸트라는 옛날 아쇼카왕이 도읍을 두었던 곳으로, 주변에는 지금도 수많은 불교 성지들이 있으며 법현은 이 지역에서 아쇼카왕의 대탑과 석주(石柱)들을 순례했다. 『불국기』에 기록된 그의 중인도 지역의 순례 경로는 파탈리푸트라 지역을 중으로 동서남북으로 다니면서 다소 혼란한 동선을 보이지만, 5세기 전반 인도 불교계의 현황을 이해하는 데에는 가장 중요한 문헌기록이다. 법현 기록에서 특히 주목되는 것은 간다라 지역의 4대탑과 중인도 지역의 4대탑, 그리고 각지에 남아 있는 아쇼카왕의 석주 등이다. 아쇼카왕의 석주는 동아시아에는 전혀 알려져 있지 않았던 독특한 인도의 불교 조형물로서, 법현에 의해서 중국에 처음으로 알려진 것으로 보인다.

법현의 서역 순례는 처음부터 불교의 계율(戒)을 구하는 것이 목적이었다. 그는 파탈리푸트라에서 3년간 머물면서 인도 말과 글자를 배우면서 『마하승기율(摩訶僧祇)』, 『살바다중울(薩婆多衆)』, 『잡아비담심(雜阿毘曇心)』, 『방등반니원경(方等般泥洹經)』 등과 같은 경을 구하고 불상을 모사했다.¹⁰ 이후 법현은 혼자 중국으로 귀국하게 되었는데, 그가 귀국 여정

으로 택한 것은 지나왔던 바닷길이 아니라 전혀 새로운 바닷길이었다. 그는 갠지스강 하구에 있는 마리제국(摩梨帝國), 즉 현재의 탐마립티 항구에서 2년간 머물면서 역시 경전을 베껴 쓰고, 상(像)을 그리고 모은 후, 409년 10월에 상인들이 운행하는 큰 배를 타고 사자국(師子國), 즉 현재의 스리랑카로 출발했다. 14일간의 항해 끝에 스리랑카에 도착한 법현은 다시 2년간 그곳에서 지내면서 불교 성지를 순례하고 불치제(佛齒祭)와 같은 각종 불교 행사에 참여했다.¹¹ 그는 그곳에서 『미사색울장(彌沙藏)』, 『장아함경(長阿含經)』, 『잡아함경(雜阿含經)』 등을 구했다.¹² 이후 법현은 또 다른 상인의 배를 타고 백여일간 항해를 하여 외도(外道)가 흥

성하던 야바제국(耶婆提國)으로 가서 5개월 머무른 후¹³, 또 다른 상인의 배를 타고 중국으로 건너갔다. 이때 바다에서 심한 풍랑을 만나서 약 수십일을 표류한 후, 412년 7월 14일 중국 산(山)에 도착하였다. 그는 장안으로 건너가려고 했으나 청주자사 등의 권유로 남쪽으로 내려가서 동진의 수도 남경 도장사(道場寺)에 거주하면서 역경 사업을 시작했다. 그의 여행기는 귀국 이후 2년이 지난 414년에 완성되었다고 한다. 이후 그는 형주(荊州)의 신사(辛寺/新寺)로 건너가서 420~422년경 86세, 혹은 82세로 입적했다고 한다.¹⁴

법현의 여행은 장안



도1. 법현공양지상. 벽화. 중국 서진(西秦), 5세기 전반. 중국 감숙성 병령사석굴 제 169굴 북벽. (출처: 甘肅省文物工作隊編, 1989, 『中國石窟 永靖炳靈寺』, 北京: 文物出版社, 圖 40.)

11 T2058, 51:864c06-10.

12 T2058, 51:865c24-25.

13 T2058, 51:866a13-16.

14 『고승전』에서는 86세에 입적했다고 전하며(T2059, 50:338b24), 『출삼장기집』에서는 82세에 입적했다고 전한다(T2145, 55:112b26).

에서 중앙아시아와 간다라, 인도를 거쳐서 스리랑카와 동남아시아를 지나는 장대한 여정이었다(도 2). 전체 여행 기간은 약 13년 정도였으며, 중국 승려로는 최초로 중 인도 지역의 불교 성지들을 순례하고 귀국에 성공한 구법승으로서 주목된다. 그는 목적인 바와 같이 다수의 불교 경전과 계율을 구해왔으나, 아쉽게도 모두 번역하지 못한 채 입적했으며 그가 구해온 율장들도 그다지 널리 유통되지 못했다. 중국 불교 교단에서는 쿠차 출신의 구마라집이 404~409년 경 장안에서 번역한 『십송률(十誦)』과 410~412년 장안에서 불타야사가 번역한 『사분율(四分律)』이 널리 유포되며 큰 영향을 미치고 있었기 때문이다. 불교 문화사적 측면에서 보면, 그는 율장 입수보다도 『대반열반경』의 번역과 자신의 여행기인 『불국기』의 집필을 통해서 광대하고 다양한 여러 아시아 지역의 다양한 불교 문화를 동아시아에 처음으로 소개했다는 점에서 중요하다. 특히 법현 이후의 수많은 구법승들이 법현의 여행 경로를 따라서 인도 성지 순례를 꿈꾸고 실행했다는 점에서 동아시아 불교 문화사에서 매우 독특하고 중요한 위치를 차지하게 되었다.¹⁵

법현은 사실 오랜 기간 동안 거의 잊혀져 있었기 때문에, 그의 초상화나 필적과 같은 유물은 많지 않다. 비교적 이른 시기의 거의 유일한 법현의 초상으로는 5세기 초반에 건립되었다고 알려진 감숙성(甘肅省) 병령사석굴(炳靈寺石窟) 169굴의 북벽에 남아 있는 벽화가 있다(도 1). 이 벽화에는 “法顯供養之像”이라는 묵서명이 남아 있는데, 승복을 입은 법현의 초상이 또다른 승려 도총(道聰)과 함께 그려져 있다. 이 벽화는 법현 생존시와 가장 가까운 시기에 그려진 법현상으로서 주목되는데, 심목고비(深目高鼻)의 서역인 이미지에 가깝게 표현되어 있다는 점이 흥미롭다.

중국에서는 1990년대 이후부터 출생지인 산서성을 중심으로 그의 현창 작업이 시작되었다. 1992년에는 그의 출생지라고 알려진 산서성 선당산(儼堂山)에는 기념 조상이 석벽에 새겨졌으며, 1997년에는 중국 실�크로드 기념 주화 중의 하나로서 〈법현취경도(法顯取經圖)〉 금화가 발매되었다. 2003년 중국 산둥성 청도시(靑島市) 노산(嶗山) 화염사에는 거대한 법현의 동상이 세워졌고, 2007년에는 산서성에 법현기념관이 건립되었다. 법현 귀국 1600년이 되던 2012년에는 산서성에서 대규모의 학술대회가 처음 열렸으며, 2015년에는 법현의 일대기가 뮤지컬로 제작하여 공연되기도 했고 최근에는 영화 및 TV 시리즈로 제작되기도 했다. 그렇지만 이러한 최근 중국의 법현 현창 작업은 5세기의 실제 문화와는 달리, 지나치게 현대 중국 문화 중심으로 각색되어 있다는 점이 아쉽다.

III. 『불국기』에 기록된 법현 시대의 남방 해로

법현은 중국인 최초의 중 인도 지역 방문 구법승이라고 알려져 있지만, 구법승에 대한 각종 기록에 의하면 구법승들의 서역행은 이미 3세기경부터 시작된 것으로 알려져 있다. 구법승의 서역행에 대한 선행 연구에 의하면 3세기경부터 11세기경까지 인도로 구법행을 떠났던 동아시아의 승려는 이름이 남아 있는 사례만 해도 최소 165명이었으며, 이름이 알려져 있지 않은 사람들을 포함한다면 860명 이상이었을 것으로 알려져 있다. 이들의 여행 경로는 총 197회 정도가 알려져 있는데, 그중에서 32%에 해당하는 63회가 해로를 이용했다.¹⁶ 구법승의 여행 경로에서 주요 항구로 등장하는 것은 광둥성의 광주(廣州)와 베트남 북부의 교주(交州) 지역이었으며, 동아시아 구법승들이 해로를 선택하는 것은 대체로 법현 시대보다 늦은 7~8세기 경 이후였다. 즉, 동아시아 구법승들의 해로 선택은 법현의 원거리 항해 성공 이후부터였다.

『불국기』에는 법현이 경험했던 5세기 전반의 인도와 중국 사이의 남방 해로에 대해서 여러 가지 중요한 사실들이 기록되어 있다. 특히 법현의 항해 기록에서는 그가 항해 중에 방문했던 주요 항구도시의 이름들과 각 도시 간들의 항해 시간이 확인되며, 그가 탔던 원거리 항해 선박의 규모와 항해 목적 등이 알려져 있어서 흥미롭다.¹⁷ 여기에서는 먼저 법현의 기록에 나오는 항해 여정과 당시 원거리 선박의 특징을 살펴보겠다. 아쉽게도 법현은 그가 귀국길에 해로를 선택한 이유에 대해서 별다른 설명을 하지 않았다. 그러므로 다음 장에서는 당시 인도 불교 문화와 남방 해로 인식을 중심으로, 그의 해로 선택 원인에 대해서 추정해보고자 한다.

1. 『불국기』에 의한 법현의 항해 여정

『불국기』에 기록된 법현의 남방 해로 여정을 정리하면, 그는 귀국길에 세 번의 항해를 경험했다. 첫번째 항해는 동인도의 마리제국, 즉 탐마립티에서 출항하여 스리랑카로 가는 여정으로 총 14일 걸렸다고 한다.¹⁸ 두번째 항해는 스리랑카에서 출발하여 동남아시아의 야바제국으로 가는 원거리 항해였는데, 13일 만에 한 섬에 기착하여 배를 수리하고, 총 90일간 항

16 기록에서 확인된 동아시아 구법승의 인도 순례 사례와 인명 통계는 이주형 책임편집, 2009, 『동아시아 구법승과 인도의 불교 유적』, 사회평론, 13-27쪽 및 같은 책 부록의 <구법인 일람> 표, 427-450쪽 참조.

17 법현 기록에 나오는 원거리 항해의 특징에 대한 선행 연구로는 Qu Jinliang, 2015, “East-West Cultural Exchanges in the Indian Ocean through Faxian's Voyage (409-412).” in *The Maritime Silk Road and Seaports Cities*. Edited by Jeong Moon-soo et al. Busan: SUNIN Publishing, pp. 213-231.

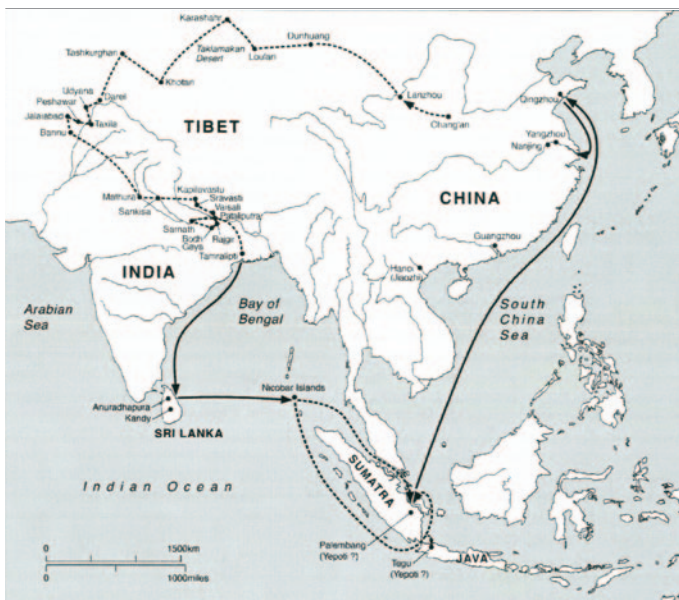
18 T2085, 51:864c10.

15 紀實, 2019, 「法顯: 東亞他域遊方朝聖僧典範的確立?」, 『華林國際佛學學刊』 2-1, 新加坡: 世界學術出版社, 46-82쪽.

해하여 야바제국에 도착하였다.¹⁹ 세번째 항해는 야바제국에서 중국 광주로 가는 원거리항해로서, 평상시에는 50일정도 걸리는 항해였지만²⁰, 법현은 풍랑을 만나서 약 3달 가까이 걸려서 더 북쪽의 중국 산둥성에 도착하였다.²¹ 법현은 세 번의 항해 모두 상인의 선박을 이용했으며, 그중 두번째와 세번째 항해에서 탄 배는 200명 정도의 사람이 승선하는 커다란 배였다.²²

세 번의 항해 중에서 법현은 마리제국, 사자국, 그리고 이름모를 대양의 작은 섬, 야바제국, 그리고 산둥성 청주 등 네 곳의 항구에 기착했다. 이 중에서 마리제국은 현재 동인도의 탐마립티 항구로 추정되고 있으며, 사자국은 스리랑카의 옛 수도인 아누라다푸라 인근 지역으로 추정된다. 아마도 아누라다푸라와 가까운 스리랑카 북부 지역의 항구에 도착했을 것이라고 추정된다. 법현 당시의 스리랑카 사자국은 현재의 아누라다푸라 유적지에 해당하며, 법현이 방문했던 왕궁, 불치정사, 무외산정사, 마하비하라 등이 모두 유적으로 남아 있다.²³

마리제국과 사자국의 위치에 대해서는 별다른 이견이 없지만, 법현이 야바제국으로 가는 도중에 기착했던 이름모를 대양의 작은 섬과 야바제국의 위치에 대해서는 학자들마다 약간의 이견이 있다(도 2). 이름모를 대양의 작은 섬은 아마도 인도와 동남아시아 사이에 있는



도2. 법현의 여행 경로 추정(출처: Tansen Sen, 2014, p. 46, Figure 2.)

안다만 제도의 한 섬으로 보는 경향이 강하지만, 어떤 섬인지는 자세하지 않다. 안다만 제도의 섬들에 대한 고고학적 조사는 아직까지 거의 이루어져 있지 않다.

야바제국은 대체로 수마트라의 팔렘방 지역으로 보는 견해가 우세하지만, 최근에는 서부 자바(West Java) 지역으로 보는 견해가 새



도3. 인도네시아 서부 자바 바투자야 유적군 배치도 (출처: Hasan Djafar, 2010, p. 150.)



도4. 각종 유리구슬. 부니문화. 인도네시아 바투자야 유적 출토(출처: Hasan Djafar, 2010, p. 100.)

롭게 대두되고 있어서 주목된다.²⁴ 수마트라나 자바는 모두 현대 인도네시아의 도서부에 해당한다.

법현의 기록에 의하면 당시 야바제국은 외도 바라문이 흥성했다고 하므로, 힌두교도들이 중심이고 불교도는 거의 없었던 지역으로 보인다. 아쉽게도 아직까지 팔렘방과 자바에서는 모두 5세기 전반의 유적이 그다지 많지는 않다. 법현은 야바제국에서 5개월간 거주하면서 대항해에 적합한 계절풍을 기다렸다. 그는 스리랑카에서 야바제국까지 표류와 휴식을 포함하여 약 90일 걸렸으며, 야바제국에서 중국 산둥성 청주까지도 표류를 포함하여 대략 3달 조금 안되는 시간이 걸렸다. 한편, 야바제국에서 광둥성 광주로 출발할 때에는 약 50일분의 식량을 준비했다고 하는 것으로 보아, 야바제국에서 중국 광둥성 광주까지의 거리가 스리랑카로부터의 항해 거리보다 짧았거나 혹은 바람의 속도가 빠른 계절일 가능성도 생각해볼 수 있다.

최근 동남아시아 학계에서는 야바제국을 자카르타 인근의 서부 자바 지역으로 비정하는 견해가 강한 편이다. 먼저 법현 기록에 나오는 “야바제(耶波提)”라는 이름은 현대 중국어 발음으로는 “야포티(Yapoti)”로 읽는데, 이는 아마도 산스크리트어의 “자바디파(Javadvipa)”, 즉 자바섬을 한자어로 음역한 것으로 볼 수 있기 때문이다.

이와 함께 1980년대 이후 서부 자바 지역에서 고고학적 발굴 조사가 활발해지면서 고대 타루마나가라(Tarumanagara) 왕국과 관련된 유적들이 다수 발견되었는데, 이러한 고고학적

19 T2085, 51:866a05-06 및 866a13-14.

20 T2085, 51:86628-29.

21 법현은 4월 16일 야바제국을 출발하여(T2085, 51:866a16), 7월 14일에 산둥성에 도착하였다(T2085, 51:866b09).

22 T2085, 51:865c26-27 및 866a15-16.

23 법현과 스리랑카의 유적에 대해서는 다음 참조. 김혜원, 2006, 「아누라다푸라와 동아시아 구법승」, 『미술사와 시각문화』 5, 미술사와 시각문화학회, 148-164쪽; 주경미, 2008, 「스리랑카 불치정사와 동아시아의 구법승」, 『역사와 경계』 69, 부산경남사학회, 133-165쪽.

24 Tansen Sen, 2014, “Buddhism and the Maritime Crossings.” *China and Beyond in the Mediaeval Period: Cultural Crossings and Inter-Regional Connections*. Edited by Dorothy C. Wang and Gustav Heldt. Amherst and Delhi: Cambria Press and Manohar, pp. 39-62; Anissa Gultom, 2018, “Kalapa – Jakarta – Batavia – Jakarta: An old city that never gets old.” *SPAPA Journal 2*, pp. 1-27.

발굴조사 결과를 통해서 인도네시아에서는 법현의 기항지를 수마트라가 아닌 서부 자바 지역으로 보는 경향이 강해진 것이다. 고대 타루마나가라 왕국은 타루마(Taruma) 왕국이라고도 하며, 서부 자바 지역을 중심으로 4~7세기경에 발전했던 고대 왕조이다.²⁵ 서부 자바의 테구(Tegu), 까라왕(Karawang) 등의 지역에서는 타루마나가라 왕국의 역사와 관련된 5세기 전반의 금석문들이 다수 발견되었으며, 당시 왕은 힌두교의 비슈누신을 숭앙하는 푸르나바르만(Purnawarman) 왕이었다.²⁶ 이후 타루마나가라 왕국은 7세기 이후 순다(Sunda) 왕국으로 계승된 것으로 추정된다. 당시 타루마나가라 왕국과 중국과의 교역에 대해서는 여러 가지 이견이 있으며, 불확실한 점이 많다.²⁷

타루마나가라 왕조의 역사나 주요 유적에 대해서는 아직까지 국내에 거의 소개되지 않았지만, 최근 인도네시아에서 이 왕조 및 법현의 기항지와 관련하여 가장 주목받고 있는 곳은 자카르타 동쪽의 바투자야(Batujaya) 사원 유적군이다(도 3). 바투자야 유적은 자카르타 시내에서 동쪽으로 약 58km 떨어진 서부 자바 까라왕 지역의 텔라가자야(Telagajaya) 마을에 위치한 곳이다. 이 유적은 1984년부터 인도네시아 대학 고고학 발굴팀이 발굴하기 시작했으며, 2002년부터 2006년까지 프랑스 극동학원 발굴팀과 공동조사가 진행되기도 했다.²⁸ 여기에서는 지금까지 16개의 벽돌로 쌓은 사원 유적이 발굴되었다. 프랑스팀의 조사에 의하면, 유적의 연대는 크게 두 시기로 나누어지며, 기원전후의 시기부터 기원후 4세기경까지의 부니 문화권(Buni Culture) 유적과, 기원후 5세기부터 기원후 10세기경까지의 불교 및 힌두교 유적으로 나

누어진다고 한다. 특히 벽돌로 쌓은 사원 유적군들의 일부는 6~7세기경의 불교 관련 유물들이 출토되어 불교 사원 유적으로 알려져 있기는 하지만, 모두 불교 관련 유적은 아니다. 이 중에서 가장 오래된 유적은 2세기 경에 건립된 것으로 추정되는 지와 사원(Jiwa Temple)이다. 최근 인도네시아 학계에서는 이 지역이 바로 법현이 방문했던 야바제국으로서, 법현이 방문한 411년경까지 이 지역에 불교가 거의 알려져 있지 않다는 것이 고고학적으로도 입증되었다고 해석하고 있다.

지금까지의 발굴 결과로 볼 때, 바투자야 유적군의 중심 연대는 5세기경이며, 누금세공 기법으로 장식한 금구슬, 각종 유리 및 준보석제 구슬류(도 4), 그리고 인도 혹은 더 먼 서역에서 수입한 것으로 생각되는 토기나 직물류가 발견되었다. 특히 최근 과학적 조사에 의하면, 바투자야 유적의 한 묘장에서 출토된 직물은 광물계 아스베스토스(asbestos) 직물로 확인되어 주목된다.²⁹ 아스베스토스 직물은 석면(石綿)의 일종으로, 중국에서는 한대 이후부터 로마나 베트남에서 수입하는 불에 타지 않는 직물인 “화완포(火浣布)”로 알려진 직물이다.³⁰ 아스베스토스 직물은 고대 그리스에서 직조되기 시작했으며, 로마시대를 지나면서 아라비아 반도 및 페르시아, 인도에까지 널리 퍼졌다고 한다. 동남아시아에서 아스베스토스 직물이 출토되는 것은 태국의 초기 청동기 유적들에서 비교적 이른 예들이 확인되고 있다. 바투자야 유적 출토품은 인도네시아에서는 비교적 이른 출토예로서 주목된다. 바투자야 출토 아스베스토스 직물은 로마나 인도 등 원거리 항해를 통해서 전래된 직물로 추정되며, 바투자야 지역이 5세기 이전에 이미 원거리 항해의 중심 교역지로 발전해 있었음을 알려주는 중요한 물질문화적 자료가 된다. 한편, 역시 최근의 과학적 분석 연구에 의하면 이 곳의 사원 건축에 사용된 벽돌들은 모두 현지의 재료를 이용해서 현지에서 직접 제작한 것이라고 한다.³¹

바투자야 사원 유적군은 2019년 인도네시아 국가문화재(Indonesian national cultural treasure)로 지정되었다.³² 최근까지의 바투자야 유적의 발굴 조사 결과를 보면, 이 일대를 포함한 자카르타 인근의 서부 자바 일대 지역이 법현이 기항했던 야바제국이었을 가능성은 상당히 크다. 또한 이 지역은 12세기경까지 순다 왕국을 이루면서 남방 해로의 주요 항구 도시로

25 Edwards McKinnon, Hasan Djafar and Soeroro M. P., 1998, "Tarumanagara?: A Note on Discoveries at Batujaya and Cibuaya, West Java." in *Southeast Asian Archaeology 1994: Proceedings of the 5th International Conference of the European Association of Southeast Asian Archaeologists Paris, 24th-28th October 1994*. Volume I. Edited by Pierre-Yves Manguin, Hull: University of Hull, pp. 147-159; Herwig Zahorka, 2007, *The Sunda Kingdoms of West Java*. Jakarta: Yayasan Cipta Loka Carka, pp. 15-25.

26 J. Ph. Vogel, 1925, "The Earliest Sanskrit Inscriptions of Java." *Publicaties van den Oudheidkundigen Dienst in Nederlandsch-Indië* I, Batavia, pp. 15-35.

27 중국 고대 문헌에 나오는 해남제국의 명칭 중에서 타루마나가라 왕국이 어디에 해당하는지에 대해서는 "Ho-lo-tan", "To-lo-mo", "Ko-ying" 등 여러 가지 이견이 있다. 이 중에서 호로탄은 『梁書』 제이전에 나오는 "阿羅單國"에 비정되기도 하며, 토로모는 수당대 문헌에 나오는 "塔魯納"이나 "多羅磨", 그리고 고잉은 송대 문헌에 나오는 "加營" 등에 비정되기도 하는데 이에 대해서는 추후 좀 더 정밀하게 검토될 필요가 있다.

28 Pierre-Yves Manguin and Agustijanto Indradjaja, 2006, "The Archaeology of Batujaya (West Java, Indonesia): An Interim Report." in *Uncovering Southeast Asia's Past: Selected Papers from the 10th International Conference of the European Associations of Southeast Asian Archaeologists*. Edited by Elizabeth Bacus, et al. Singapore: National University of Singapore Press, pp. 245-257; Hasan Djafar, 2010, *Kompleks Percandian Batujaya: Rekonstruksi Sejarah Kebudayaan Daerah Pantai Utara Jawa Barat*. Bandung: KITLV Jakarta; Pierre-Yves Manguin and Agustijanto Indradjaja, 2011, "The Batujaya Site: New Evidence of Early Indian Influence in West Java." in *Early Interactions between South and Southeast Asia: Reflections on Cross-Cultural Exchange*. Edited by Pierre-Yves Manguin, et al. Singapore: ISEAS Publishing, pp. 113-136; Muhamad Shafiq Bin Mohd Ali, et al. 2015, "Batujaya: Tarumanagara Remains." *2nd International Seminar On Khmer-Malay Cultural Heritage*. Cambodia: Royal Academy of Cambodia, pp. 1-8.

29 Judith Cameron, Agustijanto Indrajaya & Pierre-Yves Manguin, "Asbestos textiles from Batujaya (West Java, Indonesia): Further evidence for early long-distance interaction between the Roman Orient, Southern Asia and island Southeast Asia." *Bulletin de L'École Française D'Extrême-Orient* 101, 2015, pp. 159-176. 이하 아스베스토스 직물에 대한 내용은 이 논문에서 인용함.

30 火浣布는 일찍부터 중국에서 大秦, 즉 로마의 특산품으로 알려져 있다. 『晉書』卷97, 「列傳」第67, 四夷傳, 大秦國條 참조.

31 Muhamad Shafiq Mohd Ali & Zuliskandar Ramli, "Analysis on the Composition of Ancient Brick in Telagajaya Village, Batujaya Temple Complex, West Java, Indonesia." *Advances in Social Science, Education and Humanities Research* 660, 2021, pp. 126-133.

32 News Desk, "Batujaya Temple complex listed as national cultural heritage." *The Jakarta Post*. April 8, 2019. (<https://www.thejakartapost.com/life/2019/04/06/batujaya-temple-complex-listed-as-national-cultural-heritage.html>)

발전해왔던 것으로 보인다. 자카르타는 대체로 네덜란드의 식민지 바타비아에서 시작된 근세 적 도시라고 알려져 있으나, 인근의 서부 자바 지역에서 꾸준히 고대 유적들이 발굴조사되고 있다. 아직까지 국내 학계에는 바투자야 유적이거나 타루마나가라 왕국 시대 유물에 대해서 거의 알려져 있지 않지만, 향후 현지 조사와 출토 유물 조사를 통해서 이 지역이 법현 기항지였을 가능성에 대해서 좀 더 적극적으로 고찰할 필요가 있다.

2. 『불국기』에 기록된 당시 원거리 항해 선박의 규모와 특징

『불국기』에 의하면, 법현은 귀국길에 이용한 세 번의 항해에서 모두 상인의 배를 탔다. 항해 거리와 시간이 상대적으로 짧았던 동인도에서 스리랑카로의 여정에 탔던 첫번째 배에 대해서는 별다른 설명이 없지만, 다른 두 번의 원거리 항해에서 탄 배들은 모두 상당히 큰 배들이었다고 한다.

법현의 두번째 원거리 항해는 스리랑카에서 아바제국으로 가는 상인의 배를 이용하였다. 이 배는 200여 명이 승선할 수 있는 커다란 배였으며, 뒤에는 작은 배 한 척을 연결해서 다녔는데, 그 작은 배는 배가 훼손되어 위험할 경우에 대비해서 매달고 다니는 것이었다. 또한 그는 아바제국에서 중국 광동성으로 가는 세번째 항해에서도 역시 200여 명 정도의 사람과 50일분의 식량을 준비한 커다란 상인의 배를 탔다. 즉, 이 두 배는 서로 다른 상인의 배이긴 했지만, 모두 200여 명이 승선하고 그들이 50~90일 간 먹을 수 있는 식량과 교역용 짐들을 실을 수 있는 커다란 배였다. 또한 배에는 외도 바라문이 함께 승선하고 있었으며, 대부분의 상인들은 외도를 숭앙하고 있었던 것으로 보인다.³³ 법현이 스리랑카를 떠난 것은 410년경 가을이었던 것으로 보이며, 90일간의 항해 끝에 아바제국에 도착하여 5개월간 머무르고 다시 411년 4월 16일에 아바제국을 출항하였다. 항로별로 이용한 선박이 다른 이유는 아마도 출항 시기와 선박의 경로를 고려했기 때문이라고 생각되며, 이 배들에는 중국인이 한 명도 없었다고 하는 것으로 보아, 인도나 혹은 더 서쪽 지역에서 출발한 배들이었을 것으로 생각된다.

여기에서 흥미로운 것은 200여 명이상이 50일 이상의 장거리 운항을 할 수 있는 배의 규모이다. 생애 처음으로 이런 원거리 항해를 했던 것으로 보이는 법현은 배에 대해서 잘 알지 못했기 때문인지 배에 대한 설명을 거의 기록하지 않았다. 다만 현대의 배를 생각해보다라고 당시 200여 명이 탈 수 있는 배의 규모는 엄청나게 컸을 것이라고 짐작할 수 있다. 14세기 전반 중국 남부지역에서 한반도와 일본으로 원거리 항해를 했던 신안선의 경우에는 길이 34m, 폭

11m, 무게 260톤 정도의 대형 무역선으로, 승선인원이 100명 이하였을 것으로 추정되고 있다. 이러한 점으로 볼 때, 5세기 전반의 법현이 탔던 무역선은 신안선보다 큰 규모의 배였을 가능성이 있다. 법현은 세번째 항해 중에 배 위에서 하안거를 지냈다고 기록하고 있는 것으로 볼 때, 개인 선실이 있었을 가능성이 크다. 고려시대의 침몰선인 마도 1호선은 길이 15.5m, 너비 6.5m, 높이 3.2m의 규모로, 약 30톤의 화물과 10여 명의 승선 인원이 탔던 배로 추정되고 있다. 이러한 중세 침몰선들의 규모를 생각해본다면, 법현이 탔던 무역선들은 적어도 신안선보다 큰 규모의 선박으로서 2개월 이상의 원거리 항해를 할 수 있었던 배들로 추정된다. 한편, 로마 시대의 갤리선들은 노를 젓기 위한 승무원들이 100여 명씩 탑승했다고 전하는 것으로 볼 때, 200여 명이 승선한 법현 시대의 무역선들의 구조는 동아시아의 배들과는 완전히 다른 배였을 가능성도 생각해볼 필요가 있다. 아쉽게도 법현이 탔던 무역선들의 국적이나 첫 출항지가 어디였는지는 자세하지 않다. 다만 외도 브라만들이 탔다고 하는 아바제국 출항 선박은 인도나 동남아시아의 선박이었을 가능성이 있을 가능성이 큰 편이다.

아쉽게도 법현이 탔던 5세기의 원거리 무역선에 어떤 물품이 실려 있었는지에 대해서 법현은 거의 기록하지 않았다. 법현의 기록에 의하면 스리랑카에서는 각종 “진보주기(珍寶珠璣)”와 “마니주(摩尼珠)”가 많이 나서 여러 나라의 상인들이 모여들었다고 전하는 것으로 보아,³⁴ 각종 보석과 구슬들이 특산품이었던 것으로 보인다. 지금도 스리랑카는 각종 보석과 진주, 산호, 대모 등 다양하고 진귀한 물건들이 많이 나오는 곳이다. 이렇게 부피가 크지 않은 보석류들과 함께 배에는 다양한 무역품들이 실려 있었던 것으로 보인다. 법현은 불상과 경전, 군지(君墀), 조관(澡罐)과 같은 불교 공예품들을 가지고 배에 탔는데, 군지와 조관은 풍랑 중에 바다 속에 버렸다고 한다.³⁵ 아바제국에서 출항한 배는 원래 광동성 광주가 목적지였으므로, 이 선박들은 인도와 스리랑카, 동남아시아, 중국 남부 지역의 원거리 교역을 하던 무역선이었던 것이다.

중국 광동성 광주 일대는 이미 기원전후 시기의 한대부터 동남아시아 지역과 활발한 교역을 했던 지역으로, 남방산 물품들이 종종 수입되었던 곳이다. 진주나 보석류, 그리고 서역산 유리 등은 이미 기원전부터 광동성 일대 유적에서 출토되고 있다. 최근에는 광동성 광주 일대의 한대 유적 출토품들과 동남아시아의 태국 지역 출토품들과의 구슬 및 준보석 교역 사례들이 고고학적 발굴을 통해서 확인되고 있다. 특히 태국의 카오삼께오(Khao Sam Keo)와 카오섹(Khao Sek), 미얀마 남부의 뜨닌따리(Thanintharyi) 지역 등에서는 기원전 2세기경부터 기원후

34 T2085, 51:864c14-19. 한편 법현 기록 중에는 당시 스리랑카에 소그드, 혹은 페르시아 상인으로 보이는 “薩薄商人”이 살고 있었다고 하는 것으로 보아(T2085, 51:865a14-15), 이 지역이 국제적으로 발전한 상업지역이었음을 알 수 있다.

35 T2085, 51:866a02-03.

36 Bérénice Bellina ed., 2017, 위의 책 및 Philippe Beaujard, 2019, 위의 논문 참조.

33 외도는 불교 이외의 인도 종교들을 일컫는 표현으로, 힌두교와 자이나교 사상을 포함한다. 법현 시기의 외도 바라문의 성격에 대해서는 嚴耀中, 2019, 『法顯和玄奘所見外道之比較』, 『華林國際佛學學刊』 2-1, 新加坡: 世界學術出版社, 167-185쪽.

1세기경의 구슬 및 유리 공방지 등이 확인되어, 동남아시아를 중심으로 한 보석, 준보석, 유리 구슬 교역의 중심지가 되었을 가능성을 보여주고 있다. 특히 카오삼께오에서는 인도나 스리랑카산 원석을 가져와서 현지 가공했던 흔적들도 발견되고 있어서 이미 인도와 동남아시아의 원거리 항로를 이용한 교역이 기원전부터 시작되었음을 알 수 있다.³⁶ 아마도 아바제국에서 출발한 무역선은 이러한 오래된 원거리 무역의 전통을 알고 있던 상인 집단의 선박이었던 것을 것이다.

법현은 여행기에서 내내 귀국하는 남방 해로 일대에서 중국인을 하나도 만나지 못하고 내내 지역의 사람들 속에서 사이에서 혼자 있음을 처량하게 여겼다. 그는 스리랑카에서는 한 사원에 모셔진 청옥제 불상 앞에 어떤 상인이 중국에서 만든 것으로 보이는 “백건선(白絹扇)”, 즉 흰 비단으로 만든 부채를 공양한 것을 보고 눈물을 흘렸다고 한다.³⁷ 그는 귀국길의 선박, 즉 광주행 배에서도 200여명 중에서 유일한 중국인이었던 것으로 보인다. 이러한 점으로 볼 때, 5세기 전반 중국에서는 원거리 항해에 대한 인식이 상당히 낮았으며, 원거리 항해 경험을 가진 중국인은 당시에 매우 드물었던 것으로 보인다. 그러므로 북중국인인 법현이 과감하게 귀국길에서 해로를 선택하게 된 것은 10여년간 중앙아시아와 인도를 다니며 원거리 항해와 바닷길에 대한 지식을 인도 불교 문화를 통해서 꾸준히 익혔기 때문으로 해석할 수 있다.

물론 법현 이전에도 바닷길을 통해서 동남아시아 지역을 여행하려는 중국인들이 있기는 했다. 247년 중국 오나라의 손권에게 불교를 처음 전래한 강승회(康僧會)는 바닷길을 통해서 중국 남부로 들어왔을 것이며, 손권이 동남아시아로 보냈던 강태와 주옹도 바닷길을 가보기도 했을 것이다. 또한 『고승전』에 의하면 4세기 전반경 해로를 통해서 구법행을 떠났던 우법란(于法蘭)과 우도수(于道邃)는 아쉽게도 교주에서 병사하였다고 한다. 법현과 함께 출발했다가 중국으로 돌아갔던 지엄(知嚴)은 2차 구법행에서 해로로 여행을 했으며, 그와 동행했던 지우(智羽)와 지원(智遠)도 역시 해로를 이용해서 서역으로 갔던 것으로 보인다.³⁸ 이러한 예들로 볼 때, 3세기 이후 인도와 동남아시아, 중국 남부지역으로 이어지는 해로는 어느 정도 활성화되어 있었지만 중국인 승객은 드문 편이었고, 선박들은 대부분 인도, 동남아시아, 그리고 멀리 페르시아와 아라비아에서 온 원거리 항해용 무역선들이었던 것으로 추정된다. 구법승들이나 전법승들은 승객으로 무역선에 승선했던 것이고, 이러한 무역선 승선에는 승려들의 후원자였던 단월(檀越)들이 있었던 것으로 보인다. 법현도 역시 중국으로 오는 선박에는 단월이 함께 동승하고 있어서 바다에 빠질 위기에 처한 법현을 구해주었다고 전한다.³⁹ 이와 같이 기록에는 남아 있지 않지만 인도, 동남아시아, 중국으로 이어지는 남방 해로는 인도, 동

남아시아, 아라비아, 페르시아 등 인도양 각지에서 온 다양한 상인들의 무역선에 의해서 일찍부터 해상 교역이 이루어지고 있었으며, 5세기 전반까지의 해상 교역과 교역로에서 중국인들의 존재는 매우 드물고 미약하면서도 특수한 위치를 차지하고 있었던 것으로 보인다.

IV. 법현의 해로 선택 배경과 5세기 인도의 원거리 항해 인식

아쉽게도 법현의 『불국기』에는 상인의 선박을 탑승했다는 점 이외에 원거리 해로 여행에 대한 자세한 정보가 그다지 많지 않다. 북중국에서 평생 승려로 살다가 노년에 서역으로의 구법행을 떠난 법현이 서역행 이전에 원거리 항해 경험이나 바다에서의 항해 경험이 있었다고 보기는 어렵다. 그가 서역행 이전에 해로에 대한 지식을 가지고 있었다면, 5년씩 걸려서 중앙아시아를 지나서 인도로 가지는 않았을 것이다. 이러한 점으로 볼 때, 법현의 남방 해로 관련 지식은 그의 서역 구법행 과정에서 획득된 것으로 추정할 수 있다. 특히 서북 인도 간다라 지역에서 중인도 지역으로 이동하고, 중인도의 파탈리푸트라 지역에서 3년간 거주하며 불교 경전 수집과 범어 공부를 하던 시기에 남방 해로에 대한 지식을 처음으로 습득하게 되었을 가능성이 크다. 그러는 과정에서 그는 귀국 여정에서 과감하게 해로를 택한 것이다.

법현이 해로를 귀국 여정으로 선택하게 된 원인은 크게 세 가지를 생각해 볼 수 있다. 먼저 인도와 중앙아시아 지역에서의 불교 문헌 공부 과정에서 원거리 항해에 대한 법현 자신의 지식이 높아졌다는 점, 두번째는 스리랑카 불교 문화와 그 지역의 성물(聖物)에 대한 법현의 관심이 높았다는 점, 그리고 마지막으로 원거리 항해가 가지고 있는 시간적 장점에 대한 이해 등을 들 수 있을 것이다. 이러한 법현의 해로 선택 배경을 이해하는 것은 5세기 전반 인도, 스리랑카, 동남아시아, 중국을 잇는 남방 해로의 실체를 좀 더 구체적으로 이해하는 데에 도움이 될 것이다.

1. 5세기의 인도와 불교 문헌 속의 원거리 항해 지식

먼저 법현의 여행 경로를 보면, 북중국의 수도 장안에서 육로로 중앙아시아를 지나 인도로 내려갔다. 그는 북인도에서 동인도로 내려오면서 귀국길을 해로로 택하게 되었다. 그는 왜 왔던 길 대신 새롭고 낯선 해로를 귀국길로 선택했는지를 기록하지 않았지만, 인도 순례 과정

37 T2085, 51:864c29-865a02.

38 이주형 책임편집, 2009, 위의 책 참조.

39 T2085, 51:866a20-27.

40 Catherine Becker, 2010, "Not Your Average Boar: The Colossal Varaha at Eran, An Iconographic Innovation." *Artibus Asiae* 70-1, p. 127.

에서 스리랑카와 바닷길에 대한 이야기를 듣고 스리랑카 불교 성지 순례를 시도했을 가능성은 상당히 크다. 법현은 탐마립티와 스리랑카에서 각각 2년씩 거주했는데, 이 거주 기간은 그가 가장 오래 거주했던 파탈리푸트라에서의 3년 거주 기간 다음으로 긴 시간이었다.

법현이 인도를 순례하던 시기는 굽타(Gupta) 왕조의 3대 제왕인 찬드라굽타 2세(Chandragupta II, 375~415 재위)가 재위하던 시기였다. 비크라마디티야(Vikramaditya)라고도 알려진 찬드라굽타 2세 연간은 굽타 왕조 시대에서도 가장 문화적으로 융성했던 시기 중 하나이다. 그렇지만 찬드라굽타 2세는 아마도 힌두교의 비슈누 신앙을 가지고 있었던 것으로 보이며 이 시기에는 힌두교 미술이 크게 발전하기 시작했다. 이 시기에 건립된 유명한 힌두교 조형물로는 401~402년에 세워진 우다야기리(Udayagiri) 석굴이 있으며, 이 석굴에는 비슈뉴의 화신인 바라하상 앞에 찬드라굽타 2세로 추정되는 봉헌자상이 새겨져 있다.⁴⁰

당시 굽타 왕조의 수도는 법현이 3년간 거주했던 파탈리푸트라였다고 알려져 있는데, 파탈리푸트라 근처에는 현재 굽타 시대의 유적이 많이 남아 있지 않다. 5세기 초반 법현이 인도에서 본 불교 유적들은 사실 굽타 시대의 유적들보다는 그 이전의 아쇼카왕 시대의 유적과 쿠산 시대의 유적들이 많았다. 오히려 법현보다 늦게 인도를 방문한 현장과 의정이 좀 더 새로운 양식으로 제작된 5세기 후반 이후의 굽타 시대 불교 미술품들을 많이 보았던 것으로 추정된다. 법현이 보았던 불교 유적 중에서 특히 주목되는 것은 간다라 지역의 본생담 관련 4대탑과 중인도 지역의 불전 관련 4대탑, 그리고 아쇼카왕의 석주와 탑 등이었다. 특히 법현은 중앙아시아와 인도 각 지역에서 석가모니 붓다의 본생담 이야기와 붓다가 남긴 여러 성물과 성적(聖蹟)을 순례하면서 성지 순례를 이어갔다.

『불국기』의 내용 중에는 특히 본생담과 불전 관련 인연 설화와 관련된 조형물들에 대한 기록이 많이 남아 있으며, 그가 인도에서 본생담과 불전, 그리고 비유담 등에 대한 지식을 상당히 폭넓게 쌓았음을 짐작할 수 있다. 또한 그는 파탈리푸트라에서 『마하승기율』, 『살바다중율』, 『잡아비담신』 등과 같은 경전들을 구했는데, 이 중에서 특히 주목되는 것은 초기 부파불교 경전에 해당하는 “살바다(薩婆多)”, 즉 “설일체유부(說一切有部, Sarvasti-vada)” 계통의 경전들과 아함부 계통의 경전의 수집이다. 설일체유부 계통의 경전들은 법현보다는 훨씬 뒤인 의정에 의해서 본격적으로 한역되었지만, 법현은 당시 인도에서 다수의 설일체유부 계통 경전을 직접 접했던 것으로 보인다. 설일체유부나 아함부 계통의 초기 경전들에는 붓다의 본생담을 기록한 자타카(Jataka)와 비유담에 해당하는 아바다나(Avadana) 이야기가 상당히 많다. 흥미로운 것은 이런 자타카나 아바다나 중에 원거리 항해 이야기가 종종 등장한다는 점이다.

당시 법현이 접했던 불교 경전, 즉 자타카나 아바다나에 등장하는 여러 이야기 중에서 원거리 항해와 관련된 이야기는 다음의 네 가지 이야기가 대표적이다. 그중에서 가장 유명한 것은 붓다의 본생담 중에 나오는 마하자나카(Mahajanaka) 왕자 이야기이다. 마하자나카 왕자

이야기는 먼 바다 끝에 “수바르나부미/수완나부미(Suvarnabhumi)”, 혹은 “금지국(金地國)”이라고 불리는 “황금의 땅”이 있다는 내용이 나오는 본생담으로, 동남아시아 불교계에 널리 알려진 본생담이다. 또한 설일체유부 계통의 『근본설일체유부비나야(根本說一切有部毘奈耶, T1442)』나 『근본설일체유부비나야약사(根本說一切有部毘奈耶藥事, T1448)』 등에는 큰 바다를 건너가서 부를 모은 상인들의 이야기가 비유담으로 전하고 있다. 그중에서도 유명한 이야기는 칼라나카린(Kalyānakārin) 왕자 이야기, 푸르나(Purna) 존자 이야기, 상인 싱할(Sinhala) 이야기 등이다. 즉, 법현은 인도에서 자타카와 아바다나를 구전(口傳)으로 공부하면서 원거리 항해에 대한 지식을 스스로 익혀 갔으며, 그 과정에서 자신이 실제로 원거리 항해를 경험할 결심을 하게 되었던 것으로 추정된다.

당시 자타카나 아바다나는 구전으로 전해지던 것이지만, 조금 후대의 불교 미술품 중에는 이러한 이야기들이 도상화되어 표현된 경우가 종종 확인되어 주목된다. 법현이 인도 순례하던 시기보다는 약간 늦은 시기이지만, 5세기 후반의 데칸 고원의 아잔타 석굴 벽화에 남아 있는 선박의 표현은 당시 인도양 연안의 원거리 항해 문화와 불교 문화와의 관련성을 살펴보기에 매우 중요한 시각적 자료들이다. 아잔타 석굴은 굽타 왕조와 교류하던 바카타카(Vakataka) 왕조의 후원 아래에서 제작된 것으로서, 법현은 이 지역을 직접 방문하지는 못했을 것이다. 아잔타 석굴은 기원전 2~1세기경 처음 개작되기는 했으나, 본격적인 석굴들과 벽화가 조형된 것은 법현이 중국으로 돌아가고 난 이후이다. 이 중에서 바카타카 왕조의 후원을 받아 5세기 후반에 제작된 제 1굴과 제 2굴, 그리고 제 17굴에는 원거리 항해와 관련된 이야기들과 함께 선박의 모습이 벽화로 남아 있어서 흥미롭다.⁴¹ 아잔타 석굴에서 선박이 그려진 벽화는 모두 세 곳에 남아 있다. 또한 선박의 조형은 없지만, 마하자나카 왕자 이야기도 아잔타 석굴에 그려져 있기 때문에, 원거리 항해와 관련된 네 종류의 이야기가 모두 조형화되었던 것이다.

먼저 마하자나카 왕자 이야기는 아잔타 제 1굴의 서쪽 벽에 그려져 있다. 본생담 제 539번에 해당하는 마하자나카 왕자 이야기는 미틸라의 마하자나카 왕과 그 아들들의 이야기이다.⁴² 본생담의 주인공인 마하자나카 왕자는 마하자나카 왕의 손자로서, 그의 두 아들 중 하나인 아릿타자나카의 유복자 아들이다. 이 왕자는 자라서 어머니로부터 받은 재물을 받아서 배를 타고 금지국으로 돈을 벌러 갔다. 700명의 장정이 타고 있었던 그 배는 큰 바다에서 침몰

41 아잔타 제 1굴, 제 2굴, 제 17굴의 건립 시기와 벽화 조형 시기는 학자들마다 조금씩 견해가 다른데, 여기에서는 월터 스펁크의 견해를 아서 5세기 후반으로 본다. Walter M. Spink, 2007, *Ajanta: History and Development - Volume Five - Cave By Cave*. Leiden: Brill.

42 아잔타 석굴의 벽화 내용과 배치에 대해서는 Dieter Schlingloff, 2013, *Ajanta: Handbook of Paintings, volume 1*, New Delhi: Indira Gandhi National Center for the Arts and Aryan Books International 참조. 마하자나카 왕자 이야기는 같은 책, 217~222쪽 참조. 500여종이 넘는 본생담의 번호는 기본적으로 팔리어대장경의 번호를 따라서 붙여진 것이며, 여기에서는 기본적으로 쉬링글로프의 해석을 따른다. 마하자나카 왕자 본생담 이야기의 국역본은 김달진 옮김, 1995, 『本生經』 5, 동국대학교 역경원, 31~70쪽 참조.

하였는데, 마하자나카 왕자는 물결 사이에서 일주일 동안 떠 있다가 마니메카라라는 여신에게 구원을 받아서 미틸라로 돌아왔다. 이후 그는 삼촌의 딸인 시바리 공주와 결혼하여 미틸라의 왕이 되었으며, 나중에 출가하여 설산으로 들어가 선인이 되었다고 한다. 아잔타 벽화의 마하자나카 왕자 이야기에서는 배를 타고 나가는 장면은 표현되어 있지 않으나, 본생담 중에서는 먼 바다 건너 금지국, 즉 황금의 땅이 있다는 이야기가 나오는 이야기로 주목된다.

아잔타 제 1굴의 서쪽 벽에는 마하자나카 왕자 이야기에 이어서 또 다른 벽화가 하나 그려져 있는데, 이 벽화에는 하단부에 3개의 돛대가 달린 범선이 그려져 있어서 일찍부터 주목 받았다(도 5). 이 벽화는 한동안 마하자나카 왕자 이야기와 연결된 도상으로 해석되기도 했으나, 1976년 디터 슈링글로프(Dieter Schlingloff)에 의해서 별도의 주제인 칼라나카린 왕자 이야기의 도상으로 밝혀졌다.⁴³



도 5. 칼라나카린 왕자 이야기. 인도 아잔타 석굴 제 1굴 벽화, 5세기. (필자 촬영)

를 구해오고자 하여 두 아들이 함께 바다로 나갔다. 큰 아들이 보배를 구해서 돌아오는 동안 배가 침몰해서 모두 빠졌는데 보배를 가진 큰 아들은 살아남아서 작은 아들을 구해주었다. 그런데 돌아오는 동안 작은 아들은 잠들어 있는 큰 아들의 눈을 멀게 하고 보배를 훔쳐서 혼자 귀국해서 형이 바다에 빠져 죽었다고 거짓말을 했다. 그렇지만 큰 아들은 좋은 인연을 만나서, 결국 눈도 되찾고 자기 나라로 무사히 돌아왔으며, 잘못된 동생을 용서하고 행복하게 살았다고 한다. 『현우경』에 의하면 칼라나카린 왕자는 석가모니 붓다이고, 파파카린은 데바닷타의

칼라나카린 왕자 이야기는 한역 경전인 『대방편보보은경』과 『현우경』 등에도 나오는데,⁴⁴ 잠부디파의 한 왕이 두 명의 부인으로부터 얻은 두 명의 아들 이야기이다. 큰 아들의 이름은 칼라나카린, 즉 선사(善事/善友)이고, 작은 아들의 이름은 파파카린(Pāpakārin), 즉 악사(惡事/惡友)이다. 어느날 큰 아들이 먼 바다로 나가서 재보

전생이었다고 한다. 칼라나카린 왕자 이야기는 석가모니 붓다와 데바닷타의 인연담에서 종종 언급되는 이야기로서, 산스크리트어본과 한역 경전의 여러 곳에 언급되는 이야기이다. 아마도 법현은 바다에서 보배를 구해오고 난파당하는 선박의 이야기가 나오는 이러한 이야기를 인도에서 전해 듣고 알고 있었을 것으로 생각된다. 아잔타 석굴의 벽화에는 배를 타고 원거리 항해를 나가는 큰 아들과 작은 아들의 모습과 배가 침몰하는 장면 등이 그려져 있다. 그중에서 칼라나카린 왕자와 파파카린 왕자가 함께 타고 있는 배는 3개 정도의 돛대와 2개의 노가 배의 앞



도 6. 푸르나 존자 이야기 중 선박도. 인도 아잔타 석굴 제 2굴 벽화, 5세기. (출처 : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ajanta_Cave_2_three-mast_sailship.jpg)

과 뒤에 표현되어 있으며, 갑판 중앙에 천막을 쳐 놓은 형태로 표현되어 있다. 한편, 아잔타 제 2굴에는 이 배와는 또 다른 형태의 배가 그려져 있어서 주목된다. 제 2굴에 그려진 선박은 5세기의 원거리 항해 관련 선박을 이해하는데 가장 중요한 형태를 보여주고 있다. 이 선박은 3개의 돛대를 가진 범선으로, 갑판 한쪽에 사람이 들어갈 수 있는 것으로 보이는 구조물이 있고 그 앞에 항아리들을 잔뜩 늘어 놓았다. 노는 뒤쪽의 양쪽에 하나씩 2개가 달려 있다(도 6). 아잔타 제 2굴의 동쪽벽 하단부에 그려져 있는 이 배는 제법 크고 자세하게 그려져 있는데, 근본설 일체유부 계통의 아바다나에 나오는 푸르나 존자의 이야기 속에 그려진 장면의 한 부분이다.⁴⁵

푸르나 존자는 수르파라카(Sūrpāraka, 輸波羅迦)라는 항구 도시에서 바바(Bhava, 自在)라는 이름을 가진 한 상인의 네 번째 아들로 태어났다. 형제들이 먼 바다로 항해를 나가서 재화를 벌어들였으며, 본인도 바다에 나가서 재화를 벌어서 부자가 되었으나, 쉬라바스티에서 석가모니 붓다의 가르침을 듣고 출가하여 붓다의 제자가 되었다고 한다. 나중에 바다에 빠진 형제들을 신통력으로 구하기도 했으며, 고향인 수르파라카로 돌아가서 불법을 전했고 붓다가 그의 초청으로 수르파라카의 왕에게 와서 설법했다고도 전한다. 의정이 번역한 한역 경전에서 푸르나 존자는 “원만상주(圓滿商主)” 혹은 “원만장로(圓滿長老)”로 표기되어 있다.⁴⁶ 이

43 Dieter Schlingloff, 1976, “Kalyāṅakārin’s Adventures: The Identification of an Ajanta Painting.” *Artibus Asiae* 38-1, pp. 5-28.

44 『大方便佛報恩經』 권 4, 『惡友品』 제 6 (T156) 및 『賢愚經』 권 9, 『善事太子入海品』 (T202) 참조. 『대방편보보은경』에서는 아들의 이름이 善友太子와 惡友太子라고 나오며, 『현우경』에서는 善事太子와 惡事太子라고 나온다.

45 Dieter Schlingloff, 2013, 위의 책, 444~451쪽.

46 『根本說一切有部毘奈耶藥事』 卷2 (T1448)

푸르나 존자는 고향이 수르파라카라고 알려져 있기 때문에, 붓다의 제자 중에서 설법 제일이라고 알려진 “부루나(富樓那, Purna/Punna)” 존자와는 이름이 같은 다른 인물로 보인다. 이 이야기의 주인공인 푸르나 존자의 일대기는 별도의 아바다나인 『푸르나바다나(Pūmāvādāna)』로 전해지기도 한다. 또한 푸르나 존자의 고향이라고 알려진 수르파라카는 아마도 중세시대 이후 날라 소파라(Nala Sopara), 혹은 소파라(Sopara)라고 알려진 곳으로, 현대의 뭍바이 근교에 해당한다. 즉, 푸르나 존자의 이야기는 아잔타 석굴이 개착되었던 5~6세기에 이미 뭍바이 인근 지역이 국제 교역항으로 발전해 있었음을 보여주는 것으로서 주목된다.

아잔타 석굴에 그려진 마지막 원거리 항해 이야기와 선박의 조형은 제 17굴에 그려진 상인 싱할라 이야기에 표현되어 있다(도 7).⁴⁷ 이 이야기는 상인 싱할라가 바다로 재보를 구하러 갔다가 사람 잡아먹는 아름다운 미인 모습의 나찰귀녀(羅刹鬼女)들이 사는 섬에 갔다가 하늘을 나는 말의 도움으로 그 섬에서 도망쳐 나오는 이야기이다. 나중에 나찰귀녀들이 싱할라가 사는 나라에 미녀의 모습으로 변하여 와서 와서 왕과 궁전의 사람들을 현혹시켜 다 잡아먹자, 싱할라가 그들을 몰아내어 내쫓아낸 후, 나찰귀녀의 섬도 정벌하여 위대한 왕이 되었다고 하는 이야기이다. 의정이 번역한 한역경전에서는 싱할라의 이름이 “사자(師子)”로 표기되어 있으며,⁴⁸ 나찰귀녀가 살던 섬이 나중에 사자국이라는 이름을 얻었다고 하므로, 의정은 이 이야기를 스리랑카와 관련된 이야기로 이해했던 것으로 보인다.



도 5. 싱할라 상인 이야기 중 싱할라가 나찰귀녀 섬을 정벌하러 가는 장면. 인도 아잔타 석굴 제 17굴 벽화, 5세기.(필자 촬영)

싱할라 상인 이야기는 원래 석가모니의 본생담 중에서 하늘을 나는 운마(雲馬)였던 보살이 난파한 선원들을 나찰녀들로부터 구해내는 “발라하사 본생담(Valahassa jataka)”에서 기원한 것으로, 후대에 몇 가지 이야기가 첨가되어 변형된 이야기로 해석되고 있다. 발라하사 본생담, 혹은 “말의 왕(Horse King)”이라는 뜻의 “아쉬바라자(Asvaraja)” 이야기로

전하는 이야기들에서는 하늘을 나는 운마가 석가모니의 본생이었다고 한다. 그러나, 변형된 싱할라 상인 이야기에서는 상인 싱할라가 석가모니 붓다의 본생이고 운마는 관세음보살이라고 해석하는 경향이 강하다.⁴⁹ 즉, 항해 중에 관세음보살이 도움을 준다는 의미와 상통하는 이야기로서, 본생담의 대승적 변형 가능성을 보여주는 이야기이다. 발라하사 본생담과 아쉬바라자 이야기, 그리고 싱할라 상인 이야기는 모두 대양으로 원거리 항해를 나가는 선원들이 빠질 수 있는 유혹과 그로부터의 불교적 보호에 대한 이야기로서 주목된다. 발라하사 본생담에서 싱할라 이야기로 이야기의 전개가 바뀌게 되는 것은 아마도 인도에서 스리랑카로의 원거리 항해가 늘어나면서 나타난 4~5세기경 즈음에 일어난 것일 가능성도 있다. 한편, 싱할라 이야기에 등장하는 하늘을 나는 말이 관세음보살의 화신으로 해석하는 것과 관련하여 주목해야 할 또 다른 부분은 법현이 항해 중에 어려움을 만나면 항상 관세음보살에게 도움을 청했던 점이다.⁵⁰ 중국에서 관세음보살이 원거리 항해를 기원하는 존재로 인식된 것은 대체로 법현 이후부터라고 생각되는데, 이와 관련하여 발라하사 본생담과 상인 싱할라 이야기가 5세기 즈음 인도 불교 문화권에서 여러 가지 변형된 이야기로 널리 퍼져 있었던 것은 주목해야 할 부분이다.

아잔타 제 17굴에 표현된 싱할라 상인 이야기의 벽화에서는 한쪽 면에 작은 배를 탄 상인들의 모습이 그려져 있고, 다른쪽 벽면 하단부에 싱할라가 나찰귀녀들의 섬을 정벌하러 코끼리 군단과 말 군단을 배에 싣고 운반하는 장면이 그림으로 그려져 있다(도 7). 이 그림에서는 군단이 배에 탄 모습이 강조되어 있어서, 배의 형상은 그다지 정확하게 파악하기 어려운 편이다. 다만 배의 앞 뒤에 노가 각각 달리고 코끼리가 실릴 정도로 큰 배였다는 것을 인식할 수 있을 뿐이다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 인도 불교 문헌 중에서는 자타카와 아바다나에 원거리 항해 이야기가 다수 전하고 있으며, 아잔타 석굴에서는 5~6세기경의 벽화에 이러한 이야기들이 직접적인 배의 형상과 함께 표현되어 있다. 이러한 예들로 볼 때, 북중국 출신으로서 원거리 항해에 대한 인식도 경험도 없었던 법현은 인도 순례길에서 붓다의 본생담과 비유담에 나오는 원거리 항해에 대한 지식을 익히면서 해로를 통한 귀국을 고려해보기 시작했을 것이다.

49 발라하사 본생담과 싱할라 이야기의 상관 관계에 대해서는 Naomi Appleton, 2006, “The Story of the Horse-King and the Merchant Simhala in Buddhist Text.” *Buddhist Studies Review* 23-2, 187-201쪽 참조. 발라하사 본생담은 본생담 제196번 이야기로서, 국역본은 김달진 옮김, 1995, 『本生經』 2, 동국대학교 역경원, 104-107쪽 참조.

50 T2085, 51:886a04 및 886a19.

47 Dieter Schlingloff, 2013, 위의 책, 267~278쪽 참조.

48 싱할라 상인 이야기에 대한 한역 경전은 『中阿含經』 卷34, 『大品商人求財經』 第20 (T26) 및 『根本說一切有部毘奈耶』 卷47~卷48 (T1442) 참조.

2. 스리랑카 불교 문화와 성물에 대한 관심

아잔타 제 17굴에 그려진 싱할라 상인 이야기가 실제로 스리랑카의 이야기와 관련된 것인지 아닌지는 확실하지 않다. 다만 스리랑카는 이미 기원전 3세기 아쇼카왕 연간부터 인도와 교역을 하고 있었으며, 스리랑카의 승려들도 꾸준히 인도 불교 순례를 오고 갔던 것으로 생각된다. 법현이 스리랑카의 성물에 대한 관심을 언제부터 가지게 되었는지는 역시 확실하지 않지만, 3년간 파탈리푸트라와 그 주변의 불교 성지 순례하는 과정에서 스리랑카의 불치사리(佛齒舍利)에 대한 지식을 얻게 되었을 가능성은 상당히 크다. 법현은 중인도 지역의 석가모니 붓다의 성지를 순례하면서 붓다가 남긴 성물에 대해 큰 관심을 보였다.

법현이 원거리 항해를 통한 귀로를 선택할 때에 가장 중요하게 여겼던 점은 아마도 스리랑카의 불치 순례와 불치제의 참가였을 가능성이 크다. 스리랑카에 모셔진 붓다의 불치는 붓다의 열반 직후 칼링가 왕국으로 건너갔다가 이후 4세기경 스리랑카로 옮겨졌다고 한다. 당시 불치는 왕궁에 모셔져서 국왕의 공양을 받았으며, 매년 3월 왕궁에서 무외산정사까지 이운의례가 거행되었다고 한다. 불치를 이운하는 불치제는 지금까지도 성대한 축제로 개최되고 있다. 법현은 불치사리가 모셔진 불치정사를 방문하고 매년 3월에 거행되는 불치제에 참석하고 그에 대한 자세한 기록을 남겼다. 법현 당시에 불치가 모셔진 불치정사는 아누라다푸라 왕궁 근처에 있었던 사원이지만, 지금은 불치사리가 캔디로 옮겨져서 현재 불치정사는 캔디에 위치하고 있다.⁵¹

법현은 스리랑카에서 2년간 머물면서 불치정사와 불치제에 참가했으며, 여러 불교 사원과 승려들의 경강에 참여했다. 또한 법현은 이 지역에서 고승의 다비식에도 참여하여 불교적 장례 의식에 직접 참여하는 경험을 하기도 했다. 법현이 스리랑카에서 남긴 기록 중에서 또 하나 주목되는 중요하고 독특한 기록은 인도에서 온 도인이 붓다의 발우에 대해서 송경한 내용이다. 그 송경 내용에 의하면 붓다의 발우는 원래 바이샬리에 있다가 법현 시기에는 간다라로 옮겨졌고, 그로부터 수백년이 지나면 월지국과 우전국을 지나서 사자국에 오게 될 것이며, 그로부터 몇백년이 지나면 중국으로 건너갔다가 다시 몇백년이 지나서 인도로 돌아간다고 한다. 또한 붓다의 발우가 인도로 돌아가면 도솔천으로 올라가서 미륵보살이 공양을 올리게 될 것이고, 이후 바다의 용왕이 가져갔다가 미륵보살이 성도하게 될 때에 네 개로 쪼개질 것이라

고 했다.⁵² 법현은 인도로 오는 길에 불루사국(弗樓沙國)에서 실제로 붓다의 발우를 친견하고 월지국왕이 발우를 옮기려다가 실패한 이야기를 들었기 때문에,⁵³ 이러한 발우의 미래 인연 여정에 대해서 관심을 가졌던 것이 아닐까 싶다. 또한 이러한 미래 여정에서 등장하는 미륵과의 인연에 대해서도 깊은 관심을 가졌을 가능성이 있다.

법현은 발우와 불치, 정골, 불사리탑, 4대탑, 아육왕탑과 석주 등 여러 가지 고대 유적과 성물들을 직접 순례하면서 전해 들은 이야기를 모아놓았는데, 아마도 이러한 성물과 성지에 대한 관심에서 당시 떠오르는 새로운 성지였던 스리랑카의 불치정사에 대해서 관심을 가지고 직접 확인하고자 했던 것으로 보인다. 법현은 스리랑카에서 2년간 다양한 불교 문화를 경험하고 잘 알려져 있지 않았던 스리랑카의 『미사색율장』과 『장아함』, 『잡아함』 등의 경전을 수집하여 귀국하게 되었다. 법현의 귀국 이후, 중국 불교계에서는 스리랑카의 불치사리와 불교 유적에 대해서 큰 관심을 가지게 되었으며, 7-8세기 이후의 구법승들은 모두 스리랑카를 순례하기를 기원하고 많은 승려들이 실제로 스리랑카의 불교 유적들을 순례하였다. 지금도 스리랑카는 불치사리를 모신 중요한 불교 성지가 있는 곳으로서, 긴긴 불교적 전통을 이어오고 있다.

3. 원거리 항해가 가지고 있는 시간 단축의 장점

마지막으로 그가 원거리 항해를 결심한 가장 직접적인 원인은 아마도 남방 해로를 통한 귀국길 여정의 단축에 대한 기대감이었을 것이다. 법현의 여정을 보면 399년 장안을 떠나서 육로로 중인도 파탈리푸트라까지 가는 데에 걸린 시간은 총 5년이였다. 그리고 파탈리푸트라에서 3년, 항구도시인 동인도의 탐라립티에서 2년, 스리랑카에서 2년을 거주한 후 귀국하였다. 스리랑카에서 중국으로의 여정은 아바제국에서 5개월간 거주한 것을 포함하여 약 1년 미만이었다. 즉, 인도까지 가는 데에는 5년이나 걸렸지만, 스리랑카에서부터 중국까지는 배로 1년이 채 안 걸렸기 때문에 육로에 비해서 상대적으로 귀국에는 짧은 시간이 걸렸던 것이다.

법현은 해로가 육로보다 여행 시간이 단축된다는 점을 인식하고 있었던 것으로 보인다. 『불국기』에 의하면 동인도의 첩파대국(瞻波大國)에서 50유연 떨어진 바다의 입구 마리제국에서 배를 타고, 초겨울의 신평(信風)을 받아서 사자국까지 14일간의 항해로 도착할 수 있는데, 두 나라의 거리는 육로로 700유연(由延)이라고 했다.⁵⁴ 인도의 거리 단위인 “유연”은 “요자나(yojana)”의 음역으로 “유순(由旬)”이라고도 하는데, 거리는 대략 11~13.5km 정도이며 1

51 법현의 스리랑카 불치정사 순례와 불치정사의 이후 역사에 대해서는 주경미, 2008, 위의 논문 참조. 법현이 지냈던 것으로 보이는 아누라다푸라 유적의 현황에 대해서는 김혜원, 2006, 위의 논문 참조.

52 T2085, 51:865c01-12.

53 T2085, 51:858b21-858c03.

54 “瞻波大國…從此東行近五十由延到摩梨帝國 即是海口 …於是載商人船泛海西南行得冬初信風晝夜十四日到獅子國。彼國人云相去可七百由延。” T2085, 51:864c.

유순은 하루에 걸어 갈 수 있는 거리로 알려져 있다.⁵⁵ 그러므로 마리제국에서 사자국까지의 거리는 8,000여 km 이상에 해당하며 걸어서는 700여 일, 즉 2년 가까이 걸리는 거리이지만, 항해로는 14일 만에 갈 수 있었던 것이다. 즉, 법현은 계절풍을 이용한 빠른 이동 속도에 대해서 인식했기 때문에 귀국 여정을 해로로 선택했다고 볼 수 있다.

법현의 바다길의 이동 속도와 경로에 대한 지식도 역시 그가 인도 파탈리푸트라에서 거주하면서 새롭게 습득한 인도 문화로부터의 지식이었다. 법현이 방문한 45세기경의 인도에서는 인도 각지의 여러 항구들과 스리랑카 및 동남아시아로의 원거리 교역이 활발했던 시기였다. 실제로 인도에서 로마와 이집트, 페르시아 상인들과 원거리 해상 교역을 하기 시작한 것은 법현 시대보다 훨씬 더 이른 기원전으로 거슬러 올라갈 것이다. 인도 서부, 동부, 남부의 각지에서 발견되는 로마와 페르시아 금화들은 이러한 원거리 교역의 산물로 추정되고 있다. 또한 인도에서도 인도네시아의 바투자야 유적에서 출토된 것과 같은 석면계 아베스토스 직물들이 확인되고 있다.

한편, 스리랑카 남부 고다와야(Godawaya) 지역에서는 기원전 2세기-기원후 1세기경에 해당하는 고대 침몰선이 발견되었는데, 로마와 인도와의 해상 원거리 교역을 알려주는 자료로서 주목된다.⁵⁶ 이러한 예로 볼 때, 로마의 선박은 이미 기원전후한 시기에 인도양까지 교역하러 왔음이 확인되고 있다. 법현이 항해한 기원후 5세기 초반은 이미 지중해와 아프리카, 아라비아, 페르시아 연안을 지나 인도양까지 로마와 이집트, 페르시아와 아라비아의 상인들이 진출한 시기였으며, 인도와 동남아시아 지역의 상인들도 원거리 항해에 적극적으로 나섰다. 다만, 이 시기 동아시아, 특히 중국에서는 원거리 항해에 대한 인식이 거의 없었기 때문에, 법현의 해로 선택은 인도에서 습득한 새로운 문화와 지식의 영향으로 이루어진 것이라고 볼 수 있다.

V. 맺음말

이상에서 5세기 초반 중앙아시아와 인도를 육로로 순례하고 스리랑카와 동남아시아를 거쳐 해로로 중국에 귀국한 법현의 여정과 당시 5세기의 인도 불교 문화 속에 보이는 남방 해

로에 대해서 문헌을 중심으로 간단하게 고찰해 보았다. 지금까지의 법현 연구에서는 그가 인도에서 무엇을 새롭게 배우고 어떤 것을 중국으로 가져왔는지에 대해서 불교 문헌적 분석만 하는 것이 일반적이었다. 그렇지만, 중국인으로서의 처음으로 원거리 항해를 선택하여 경험했던 법현이 가져온 가장 큰 새로운 문화적 영향은 동남아시아와 스리랑카로 이어지는 광대한 남방 해로에 대한 새로운 가능성과 생생하고 다채로운 인도 불교 문화의 다양한 이야기들이었다.

60대의 노구로 사막과 설산과 험한 바다를 건너 불법과 계율을 구하러 건너갔던 법현의 불굴의 의지는 단지 기록으로만 남아, 이후 그의 책을 읽는 사람들에게 서역과 인도 문화에 대한 동경을 꾸준히, 그러나 매우 조용히 전해왔을 뿐이다. 그의 여행기는 그의 귀국 직후보다는 오히려 훨씬 뒤에 중국이 통일되고 사회가 안정된 7세기 이후 당나라 불교계에 큰 자극이 되어, 7세기 이후 중국을 비롯한 여러 나라의 구법승들이 인도로 떠나가서 다양한 불교 문화를 전래해오는 계기를 마련하였다. 지금도 그의 여행기는 5세기 초반의 중앙아시아, 인도, 스리랑카, 동남아시아의 다채로운 문화를 보여주는 흥미로운 이야기로서 광역 아시아의 고대 불교 문화를 다각적으로 살펴보는 데에 중요한 자료가 되고 있다.

한편, 1990년대 이후 최근까지 인도와 동남아시아 각지에서는 수중고고학의 발전과 함께 다양한 고대 침몰선 유적들이 확인되고 있다. 아직까지 법현 시대나 그 이전 시기의 고선박 유적은 그다지 많이 발견되지는 않았으나, 스리랑카 남부 및 인도 해안에서 발견되는 고선박들, 그리고 말레이 반도 크라 지협 근처에서 출토된 4~5세기경의 고선박 유적 등에 대한 자료들이 일부 소개되고 있다. 또한 법현 시대보다는 좀 더 늦지만 8~9세기경의 인도네시아 벨리퉁 침몰선이나 태국 방콕 인근의 파놈 수린 침몰선,⁵⁷ 그리고 9~10세기의 인도네시아 인탄 침몰선이나 치레본 침몰선의 사례 등은 남방 해로에서 활동하던 아라비아와 페르시아, 그리고 인도와 동남아시아 지역의 다양한 무역선들의 실체를 보여주고 있다. 향후 이러한 자료들과 함께, 인도 및 서역 여행의 선구자로서 법현이 남긴 족적에 대해 다시금 살펴보는 것은 이후 동아시아 불교 문화의 국제화와 다양화를 이해하는 데에 매우 중요한 과제라고 생각한다. 이러한 새로운 자료들을 바탕으로 법현 및 그의 뒤를 이은 구법승들이 남긴 각종 기록과 경전에 대한 연구가 향후 좀 더 다양한 시각에서 진행되어 고대 남방 해로와 동서 문화 교류에 대한 폭 넓은 이해가 가능해지기를 바라며 미진한 글을 맺는다.

⁵⁵ 차유만·정승석, 「법현(法顯)이 적용한 Yojana에 대한 재검토」, 『동아시아불교문화』 17, 2014, pp. 3-38.

⁵⁶ R. Muthucumarana, et al. 2014, "An Early Historic Assemblage Offshore of Godawaya, Sri Lanka: Evidence for Early Regional Seafaring in South Asia." *Journal of Maritime Archaeology* 9-1, Springer, pp. 41-58; Rasika Muthucumarana, 2019, "Recently discovered shipwrecks in Sri Lankan waters." *Current Science* 117-10, Bengaluru: Current Science Association, pp. 1664-1672.

⁵⁷ John Guy, 2020, "The Phanom Surin Shipwreck, a Pahlavi Inscription, and their Significance for the History of Early Lower Central Thailand." *Journal of the Siam Society* 105, The Siam Society, pp. 179-196.

참고문헌

『高僧法顯傳』(T2058)

『高僧傳』(T2059)

『根本說一切有部毘奈耶』(T1442)

『根本說一切有部毘奈耶藥事』(T1448)

『大方便佛報恩經』(T156)

『佛國記』(T2085)

『梁書』

『中阿含經』(T26)

『晉書』

『出三藏記集』(T2145)

『太平御覽』

『賢愚經』(T202)

강희정, 2018, 『해상 실�크로드와 불교물질문화의 교류』, 『동아연구』 37-1, 서강대학교 동아연구소, 59-91쪽.

2019, 『해상 실�크로드와 문명의 교류』, 사회평론 아카데미.

권오영, 2019, 『해상 실�크로드와 동아시아 고대국가』, 광주: 국립아시아문화전당 아시아문화연구소.

김달진 옮김, 1995, 『本生經』 2, 동국대학교 역경원.

1995, 『本生經』 5, 동국대학교 역경원.

김혜원, 2006, 『아누라다푸라와 동아시아 구법승』, 『미술사와 시각문화』 5, 미술사와 시각문화학회, 148-164쪽.

이연주 · 황순일, 2022, 『해상 실�크로드와 불교의 한반도 전래』, 『불교학보』 99, 동국대학교 불교문화연구원, 176-194쪽.

이재창 역, 1998, 『고승법현전』, 백명성 외, 『高僧傳 外』, 동국대학교 부설 동국역경원, 493-546쪽.

이주형 책임편집, 2009, 『동아시아 구법승과 인도의 불교 유적』, 사회평론.

주경미, 2008, 『스리랑카의 佛齒精舍와 동아시아의 求法僧』, 『역사와 경계』 69, 2008, 133-165쪽.

주경미, 2018, 『설산과 대양을 건너 붓다의 계율을 찾아간 법현』, 『유라시아로의 시간 여행 - 새롭게 쓴 실�크로드 여행가 열전』,

임영애 외, 사계절출판사, 82-97쪽.

차유만 · 정승석, 2014, 『법현(法顯)이 적용한 Yojna에 대한 재검토』, 『동아시아불교문화』 17, 3-38쪽.

한성백제박물관, 2019, 『베트남 옥에오 문화』, 한성백제박물관.

Hung Hsiao-chun (소동섭 역), 2021, 『동남아시아의 고대 교역과 글로벌 커넥션, 기원전 2000년~기원후 500년』, 『東洋學』

83, 단국대학교 동양학연구소, 349-27쪽.

甘肅省文物工作隊 編, 1989, 『中國石窟 永靖炳靈寺』, 北京: 文物出版社.

紀瓚, 2019, 『法顯: 東亞他域遊方朝聖僧典範的確立?』, 『華林國際佛學學刊』 2-1, 新加坡: 世界學術出版社, pp. 46-82.

楊茂林主編, 2016, 『法顯研究論集』, 太原: 山西人民出版社.

嚴耀中, 2019, 『法顯和玄奘所見外道之比較』, 『華林國際佛學學刊』 2-1, 新加坡: 世界學術出版社, pp. 167-185.

Ali, Muhamad Shafiq Bin Mohd et al, 2015, “Batujaya: Tarumanagara Remains.” *2nd International Seminar On Khmer–Malay Cultural Heritage*. Cambodia: Royal Academy of Cambodia. pp. 1-8.

Ali, Muhamad Shafiq Mohd & Zuliskandar Ramli, 2021, “Analysis on the Composition of Ancient Brick in Telegajaya Village, Batujaya Temple Complex, West Java, Indonesia.” *Advances in Social Science, Education and Humanities Research* 660, Atlantis Press, pp. 126-133.

Appleton, Naomi, 2006, “The Story of the Horse–King and the Merchant Simhala in Buddhist Text.” *Buddhist Studies Review* 23–2, London: UK Association for Buddhist Studies, pp. 187-201.

Beaujard, Philippe, 2019, “Chapter 11 Southeast Asia, an Interface between Two Oceans.” *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History Volume 1 From the Fourth Millennium BCE to the Sixth Century CE*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 484-520.

Becker, Catherine, 2010, “Not Your Average Boar: The Colossal Varaha at Eran, An Iconographic Innovation.” *Artibus Asiae* 70–1, Zurich: Museum Rietberg, pp. 123-149.

Bellina, Bérénice ed, 2017, *Khao Sam Kaeo: An Early Port–City between the Indian Ocean and the South China Sea*. Paris: École Française D’Extrême–Orient.

Bellina–Pryce, Bérénice and Praon Silapanth, 2006, “Weaving cultural identities on trans–Asiatic networks: Upper Thai–Malay Peninsula–an early socio–political landscape.” *Bulletin de l’École française d’Extrême–Orient* 93, Paris: École française d’Extrême–Orient, pp. 257-293.

Cameron, Judith, Agustijanto Indrajaya & Pierre–Yves Manguin, 2015, “Asbestos textiles from Batujaya (West Java, Indonesia): Further evidence for early long–distance interaction between the Roman Orient, Southern Asia and island Southeast Asia.” *Bulletin de L’École Française D’Extrême–Orient* 101, Paris: École Française D’Extrême–Orient. pp. 159-176.

Chen, Jinhua and Kuan Guang, eds, 2020, *From Xiangyuan to Ceylon: The Life and Legacy of the Chinese Mong Faxian (337-422)*. Singapore: World Scholastic Publishers.

Gultom, Annissa, 2018, “Kalapa – Jakarta – Batavia – Jakarta: An old city that never gets old.” *SPAPA Journal* 2, Bangkok: SPAFA, pp. 1-27.

Guy, John. 2020, “The Phanom Surin Shipwreck, a Pahlavi Inscription, and their Significance for the History of Early Lower Central Thailand.” *Journal of the Siam Society* 105, Bangkok: The Siam Society, pp. 179-196.

Manguin, Pierre–Yves and Agustijanto Indradjaja, 2006, “The Archaeology of Batujaya (West Java, Indonesia): An Interim Report.” in *Uncovering Southeast Asia’s Past: Selected Papers from the 10th International Conference of the European Associations of Southeast Asian Archaeologists*. Edited by Elizabeth Bacus, et al. Singapore: National University of Singapore Press, pp. 245-257.

Manguin, Pierre–Yves and Agustijanto Indradjaja, 2011, “The Batujaya Site: New Evidence of Early Indian Influence in West Java.” in *Early Interactions between South and Southeast Asia: Reflections on Cross–Cultural Exchange*. Edited by Pierre–Yves Manguin, et al. Singapore: ISEAS Publishing. pp. 113-136.

McKinnon, Edwards, Hasan Djafar and Soeroso M. P, 1998, “Tarumanagara?: A Note on Discoveries at Batujaya and Cibuyaya, West Java.” in *Southeast Asian Archaeology 1994: Proceedings of the 5th International Conference of the European Association of Southeast Asian Archaeologists Paris, 24th–28th October 1994*. Volume I. Edited by Pierre–Yves Manguin, Hull: University of Hull, pp. 147-159.

Muthucumarana, R. et al, 2014, “An Early Historic Assemblage Offshore of Godawaya, Sri Lanka: Evidence for Early Regional Seafaring in South Asia.” *Journal of Maritime Archaeology* 9–1, New York: Springer, pp. 41-58.

- Muthucumarana, Rasika, 2019, "Recently discovered shipwrecks in Sri Lankan waters." *Current Science* 117-10, Bengaluru: Current Science Association, pp. 1664-1672.
- Qu, Jinliang, 2015, "East-West Cultural Exchanges in the Indian Ocean through Faxian's Voyage (409-412)." in *The Maritime Silk Road and Seaports Cities*. Edited by Jeong Moon-soo et al. Busan: SUNIN Publishing, pp. 213-231.
- Schlingloff, Dieter, 2013, *Ajanta: Handbook of the Paintings. Vol. 1. Interpretation*. New Delhi: Indra Gandhi National Centre for the Arts and Aryan Books International.
- Schlingloff, Dieter. 1976. "Kalyāṅakārin's Adventures: The Identification of an Ajanta Painting." *Artibus Asiae* 38-1, Zurich: Museum Rietberg, pp. 5-28.
- Sen, Tansen. 2014. "Buddhism and the Maritime Crossings." *China and Beyond in the Mediaeval Period: Cultural Crossings and Inter-Regional Connections*. Edited by Dorothy C. Wang and Gustav Heldt. Amherst and Delhi: Cambria Press and Manohar, pp. 39-62.
- Spink, Walter M, 2007. *Ajanta: History and Development – Volume Five – Cave By Cave*. Leiden: Brill.
- Tripati, Sila and L. N. Raut. 2006. "Monsoon wind and maritime trade: a case study of historical evidence from Orissa, India." *Current Science* 90-6, Bengaluru: *Current Science* Association, pp. 864-871.
- Vogel, J. Ph. 1925. "The Earliest Sanskrit Inscriptions of Java." *Publicaties van den Oudheidkundigen Dienst in Nederlandesch-Indië* I, Batavia. pp. 15-35.
- Zahorka, Herwig. 2007. *The Sunda Kingdoms of West Java*. Jakarta: Yayasan Cipta Loka Carka.
- Zhang, Xuesong. 2019. "The Biography of Faxian: On the Practice and Spread of Chinese Buddhist Precepts during the Jin and Song Dynasties (Fourth-Fifth Century CE)." *Hualin International Journal of Buddhist Studies* 2-1, New York: Cambria Press, pp. 325-370.
- Djafar, Hasan, 2010, *Kompleks Percandian Batujaya: Rekonstruksi Sejarah Kebudayaan Daerah Pantai Utara Jawa Barat*. Bandung: KITLV Jakarta.
- News Desk, "Batujaya Temple complex listed as national cultural heritage." *The Jakarta Post*. April 8, 2019. (<https://www.thejakartapost.com/life/2019/04/06/batujaya-temple-complex-listed-as-national-cultural-heritage.html>)

Abstract

Joo Kyeong Mi
Chungnam National University

This paper reviews the ancient maritime route from India to China considering a Record of Buddhist Kingdoms, a travelogue describing Faxian's journey to the Buddhist Land during the early fifth century. Faxian, a famous Chinese Buddhist pilgrim, had started to India by foot through the Central Asia for the first time, but he came back to China via the marine route over Sri Lanka and Indonesian Java Island. Although it is unclear why he chose the marine route on his way back to his homeland is unclear, we can presume that he might have learned about the possibility and convenience of the long distance sailing through the Indian Ocean during his Buddhist pilgrimage in India. The ancient Indian Buddhist literatures, such as Jataka and Avadana, have many long-distance sailing stories. In addition, the new awareness of the famous Buddhist Pilgrim site and centers in Sri Lanka was another motivation for Faxian to select the unknown and unexperienced long-distance maritime route to China. Therefore, Faxian's choice to the maritime route on his way back home was the result of his new Buddhist knowledge acquired during his Indian Buddhist pilgrimage.

Keyword Buddhist Pilgrim, Faxian, Java, Sri Lanka, Jataka, Ajanta Cave

논문투고일 : 2022. 10. 19. |
심사완료일 : 2022. 11. 14. |
게재확정일 : 2022. 12. 09. |

부산 기록의
다채로운 향연,
『2021 부산민속문화의 해
주제별 보고서(1~5권)』
서평

류승훈 부산박물관

서평도서 정보

『2021 부산민속문화의 해 - 영도 민속조사 보고서』 총 5권



『영도 대평동 민속지 I』, 『영도 대평동 민속지 II』 김호걸 · 황무원 · 윤일이, 국립민속박물관 · 부산광역시.

『영도에 오다 : 이주와 정착』, 『영도에 살다 : 삶과 생활』 이현아 · 황동이, 국립민속박물관 · 부산광역시.

『영도에서 본 부산의 해양문화』 김창일, 국립민속박물관 · 부산광역시.

‘2021 부산민속 문화의 해’를 떠올리며

먼저, 2021년 ‘부산민속문화의 해’ 사업에 대해 잠시 설명하고자 한다. 왜냐하면 서평하고자 하는 책들이 ‘부산민속문화의 해’ 사업의 일환으로 발간되었기 때문이다. 국립민속박물관은 2007년 제주를 시작으로 각 지자체와 협력하여 ‘지역민속문화의 해’ 사업을 추진해 왔다. ‘지역민속문화의 해’ 사업은 지역민속이 사라진다는 위기감에서 시작되었다. 민속의 위기를 맞이하여 지역의 문화를 기록하고 알려야 한다는 ‘지역민속문화의 해’ 사업이 대두되었다. 물론 이 사업이 오직 지역민속을 기록하여 남기는 것에서 끝나지 않는다. 조사와 기록을 바탕으로 전시회를 개최하고, 연이어 교육과 홍보 사업까지 이뤄진다.

2017년 10월 무렵, 국립민속박물관이 부산시에 이 사업을 제안했을 때 회소식으로 여겼다. 지역민속에 대한 기록이 극히 부족했던 부산에서 이 사업은 가뭄 속의 단비와 같았다. 대중적으로는 지역민속에 관한 특별전시회가 알려졌지만 나는 기록화 사업 즉 조사보고서의 발간이 더 기대되었다. 왜냐하면 이 보고서는 충실한 조사와 기록을 바탕으로 출간되기 때문이다. 해당 지역에서 1년 이상을 직접 거주하면서 현지 조사한 결과들을 보고서로 발간하기 때문이다. 부산에서도 이런 보고서가 나온다면 생활문화에 대한 기록의 중요성을 잘 몰랐던 지역 학계에도 신선한 충격을 주리라 생각했다.

조사보고서 발간사업은 세 분야로 진행되었다. 먼저, 도시의 한 지역을 선정해서 종합적 민속조사를 진행하고 ‘도시민속조사보고서’를 발간하는 것이다. 이 결과로 나온 책이 『영도 대평동 민속지 I』를 비롯한 영도민속에 대한 5권의 책이다. 다음은 특정한 주제를 정해서 지역의 전문가가 조사하여 보고서를 작성하는 ‘주제별 조사보고서’이다. 부산에서는 『길이 만든 부산』을 필두로 다양한 주제의 5권 조사보고서가 나왔다. 내가 서평을 하려는 대상이 바로 이 책들이다. 이외에도 부산에서는 특별한 보고서들이 더 출간되었다. 부산의 마을신앙 조사보고서 4권, 가덕도의 해양민속문화에 관한 보고서 5권이 간행되었다. 종합해보면 부산민속문화의 해 사업으로 조사보고서만 19권이 나왔으니 대단한 성과라 평할 수 있다.

주제별 보고서는 기존의 조사보고서답지 않은 보고서다. 타 학문의 보고서도 그렇지만 민속조사보고서도 현지 조사한 내용을 상세히 적다 보니 일반인에게는 재미없고 딱딱하기 느껴지게 마련이다. 이런 지적을 유념하여 주제별 보고서는 대중들도 흥미롭게 볼 수 있는 책으로 기획되었다. 주제별 보고서 작성에서 가장 중요한 점은 어떤 주제로 글을 쓸 것인가의 문제였다. 주제를 정하기 위해선 무엇보다 그 도시의 역사적 문화적 특성을 고려해 봐야 한다. 부산은 조선시대 대일 교류의 중요한 거점도시였지만 개항 이후로 우리나라 역사의 전면에 나선 도시이다. 그만큼 부산에서는 근현대사가 중요하다는 얘기다. 이런 부산의 근현대적 실상을 가장 잘 보여주는 주제로 부산의 길, 국제시장, 좌천동 자개 골목, 낙동강 재첩, 아미동 마을 등 5가지가 선정되었다.

경계를 넘어 다양성을 품은 길, 『길이 만든 부산』

‘길’이란 주제는 쓰기에 쉬운 것 같지만 매우 어려운 주제다. 일단 길의 의미가 애매모호하다. 그건 길을 뜻하는 한문인 ‘도(道)’ 역시 마찬가지이다. 길은 단순히 사람과 물자가 이동하는 통로가 아니다. ‘길 위에 길이 있다’라는 말처럼 길은 이치요, 방법이기도 하다. 더욱이 길은 여러 가지 종류가 있다. 배로 항해하는 바닷길과 강(江)길도 있고, 사람과 마소가 다닐 수 있는 물길이 있다. 근대 시기에는 철도가 등장하여 전통적인 물길과 물길을 과거의 시간으로 밀어냈다. 신의 공간이라 여겼던 하늘에 비행기가 출현한 이후로 하늘길은 현대를 상징하는 길이 되었다. 이처럼 술하게 뻗은 다양한 길 앞에서 저자 차철욱은 책의 목차를 짜기가 꽤 힘들었을 것으로 생각된다. 고민 끝에 저자는 『길이 만든 부산』을 바닷길, 기차길, 육로, 낙동강길 등 네 가지의 길로 구성하기로 하였다.

제목에 ‘부산의 길’이 아니라 ‘길이 만든 부산’로 삼은 것은 여러 가지를 암시한다. 저자는 ‘부산의 여러 길을 한번 훑어보는 것’이 아니라 ‘여러 길이 만들어낸 부산의 정체성’을 살피고 싶어 한다. 길은 중심으로 향하는 구심력이 강하다. 오솔길도 가다 보면 대로와 만나고 결국 서울로 통하는 법이다. 지리적으로 부산은 한반도의 남단에 있는 도시다. 그렇다면 변방의 도시에서 ‘서울로 통하는 길’을 찾는 것은 무슨 의미가 있을까. 이 책을 읽어보면 길은 구심력과 함께 원심력도 작용한다는 점을 보여준다. 부산은 길의 구심력과 원심력이 팽팽하게 긴장 관계가 유지되는 곳임을 알 수 있다. 그것은 변방의 도시라는 정체성으로 인하여 끊임없이 외세와 마주쳐온 길의 역사가 증명한다. 그 역사는 임진왜란, 통신사와 같은 ‘국가사(國家史)’의 줄기이기도 하지만 그곳에서 가치를 쳐 온 미시적 생활사 속에서도 찾을 수 있다. 예컨대, 필자는 ‘국경을 넘나든 바닷길’ 장에서 무역항, 관부연락선, 한국전쟁과 한일무역선을 조명하다가 ‘보따리상’이나 ‘도떼기시장의 물건’ 등을 파헤치기도 한다. 바닷길은 국가에 외교적 공식적 교통로였지만 서민들에겐 감추고 싶은 은밀한 무역로였다. 부산 사람들의 보따리 속에 담겨서 들어온 일제 상품은 70~80년대 부산의 생활사를 상징하였다.

바닷길 외에도 경부선과 동해남부선으로 대변되는 기차길, 옛길과 고속도로 등과 같은 육로, 영남의 물류길이자 소금길로 기능을 했던 낙동강 길 등이 이 책에는 고스란히 담겨 있다. 철도는 대규모로 운반과 이동을 가능하게 만든 근대의 교통수단이거니와 조선 사람은 상상치 못했던 속도로 움직이던 괴물이었다. 1905년 출발했던 경부선은 한국 전쟁 시절을 통과하면서 심금을 울리던 피란 열차로 기능을 했으며, 1920년대 말 구축된 동해남부선은 관광 산업의 용도로서 여행객과 광물을 태우고 동래에서 해운대로 뛰어갔다. 근대의 교통수단은 속도와 규모의 면에서 상상을 초월해서 달려가며 일찌감치 전근대의 생활문화를 과거의 터널 속으로 밀어 넣었다.

근대의 교통수단은 전근대의 생활문화를 약화시켰지만 또 다른 근대의 생활문화를 탄생시켰다. 저자가 인용하는 김상수의 『동해남부선 여행기』에서는 기차가 만들어낸 색다른 풍경이 선하게 들어온다. 경주 태생의 김상수는 부산 대한도기에 취업한 뒤 동해남부선을 타고 부산과 경주를 오갔다. 1960년 6월 18일 동해남부선 열차를 탔던 김상수는 열차 내외의 풍경을 이렇게 묘사했다. “5시 10분! 목썩 열차의 기적소리와 함께 앞으로 앞으로 나아갔다. 좌천역에서 김밥 3개를 먹었다. 좌천역을 넘어서니 그렇게 가슴을 태우던 바깥 풍경도 어둠에 묻혀 버렸다. 어둠 속에서 신작로의 흰 길만이 푹푹히 보이고 그 양쪽에 늘어진 포뿌라가 희미하게 보였다. 한참 기어오르는 곳에서 집안 식구들이 모두 탄 우차를 보았다.” 기차는 밝음에서 어둠을 오가며 사람의 감정을 출렁이게 만든다. 늘 길 위에서 출렁였던 부산의 특징은 안정보다 불안정으로 쏠렸다. “부산처럼 경계에 위치하면서 이쪽저쪽으로 다방면과 교류하고 이동 요소들이 많은 장소는 안정보다는 불안정하였다.”라는 필자의 말은 불안정한 길 위에서 수시로 바뀌었던 부산을 소환시킨다. 하지만 변화하는 부산은 여러 갈래로 뻗어나가면서 강한 생명력을 키웠다. 부산은 외부와 부딪치며 형형색색을 만들어냈고, 다층성과 다양성 위에 자신의 정체성을 찍었다. 이 책이 ‘경계를 넘다’(들어가는 말)에서 시작하여 ‘다층성과 다양성의 부산을 만든 길’(나오는 말)로 끝난 것도 그 때문일 것이다.

때물은 시장의 추억, 『국제시장』

2014년 연말에 상영된 영화 『국제시장』은 극장가를 휩쓸었다. 이 영화는 한국전쟁과 산업화 시대를 어렵게 살아온 아버지의 이야기다. 어린 시절 피란을 왔던 아버지는 힘든 세월을 견디며 국제시장의 상인으로 성장했다. 이 영화의 흥행으로 2015년경 국제시장은 관광객들로 발디딜 틈이 없었다. 그러나 한해 한해가 지날수록 국제시장의 분위기는 예전으로 돌아갔다. 대개의 시장이 그렇듯이 국제시장도 현대식 대형마트에 밀려서 한산하다. 하지만 부산에 얽힌 이야기만큼은 국제시장을 따라갈 수 없다. 비록 자본과 상품은 부족해도 국제시장은 부산 사람들의 추억과 스토리가 풍성하게 넘치는 곳이다.

저자 오세길은 국제시장을 ‘남포동’으로 기억하고 있다. 예전에는 남포동 극장가, 국제시장, 깡통시장, 용두산 공원 등 이 일대를 ‘남포동’이라 통칭하였다고 한다. ‘남포동 갔다 왔다’라는 말은 ‘월도심에 가서 두루 일 보고 왔다’라는 것과 상통한다. 저자도 그러했지만, 실제로 국제시장에 갈 때는 보수동 책방골목도 들리고, 남포동 극장 거리 앞 노점상 먹거리도 즐긴다. 현지 조사에 착수한 저자가 다시 국제시장에 갔을 때는 돌아가신 아버지가 떠올랐다. 아버지의 약을 짓기 위해서 대학생 시절부터 수도 없이 이곳을 지나쳤기 때문이다. 이렇게 국제시

장은 부산사람에게 추억을 불러일으키는 곳이다. 빠르게 사서 얼른 나오는 마트와 달리, 국제시장에 간다는 것은 옛 시절의 추억을 되살리고, 잊고 있었던 자신을 발견해 보는 것이다.

이 책은 국제시장의 역사부터 시작된다. 국제시장의 역사는 이미 학계의 연구를 통해서 상당 부분이 밝혀졌지만, 저자가 인용하는 『국제시장의 발자취-어제 오늘의 파노라마』(2003, 국제시장변영회)의 내용은 새롭고 흥미롭다. 국제시장 상업활동의 버팀목은 전쟁 물자였다. 대개 군수 물품을 몰래 빼돌리는 이른바 ‘암생이질’은 국제시장의 경제적 원천이었다. 군수품이 국제시장으로 많이 흘러올수록 한미 헌병들의 단속도 강력해졌다. 위 책에서는 국제시장의 강력한 단속이 적나라하게 등장한다. “...그날 하오 3시께 20대의 아가씨는 장을 보러 국제시장에 나왔다가 미군 헌병대에게 붙잡혔다. 미제 바지를 가리키며 당장 벗으라는 것이었다. 바지를 우격다짐 벗겼더니 팬티 하나만 입고 있었다. 사람들은 울며 바들바들 떠는 아가씨를 이웃 음식점에 급히 데리고 들어가 치마를 구해 입혀주었다...” 상인들이 파는 미군 물품은 그렇다 쳐도 입고 있는 여성의 미제 옷조차 억지로 벗기는 황당한 단속이 있었다.

저자는 국제시장의 역사를 살펴본 뒤 국제시장 상인과 상인조직을 집중적으로 기술한다. 저자는 국제시장의 상인을 ‘함부로 속내를 드러내지 않는, 내색할 수는 없지만 매일 같이 소풍날을 기다려야 하는 아이의 운명을 타고난 이들’이라고 하였다. 소풍날을 기다리는 아이들은 교실에서 벗어나 새로운 장소에 간다는 기대와 희망에 들떠 있다. 아이들처럼 상인들도 매일 새로운 손님을 만나고, 장사가 잘되기를 기대하는 희망으로 부풀어 있다. 그들에겐 매일 소풍날이다. 하지만 장사는 현실이고 결과는 냉혹하다. 상인에게 장사의 결과는 먹고 사는 문제와 직결되기 때문이다.

그래서인지 시장 상인들에겐 조심스러운 금기나 관습이 전해진다. 손님들에게 우스울지 몰라도 상인들에겐 매우 진지하게 여겨지는 법이다. 아침나절부터 물건을 바꾸러 오는 것은 상인들에겐 불길한 징크스로 보인다. 특히 아침 마수에 물건을 바꾸주면 재수가 없다고 생각한다. 국제시장 한 문구점이 전해준 금기는 기발하다. 첫 손님이 문구점에 칼을 사러 오면 안 판다는 것이다. 연필을 깎는 칼을 팔면 종일 물건값을 깎아달라는 손님들에게 시달릴 수 있기 때문이다.

국제시장 상인들이 쓰던 ‘때 묻은 물건’들과 만나는 것도 이 책을 보는 묘미다. 의복을 걸고 내리는 데 사용하는 긴 대나무인 짬배, 오십 년 이상 된 저울의 추, 손때로 검게 변해버린 주판 등 오래된 물건이 등장한다. 상인들이 낡은 물건을 버리지 않는 이유는 ‘때 묻은 물건’들이 자신의 소중한 이야기와 추억이 간직되어 있기 때문이다. 그 물건들은 다름 아닌 국제시장에서 오래 살아온 자신들과 같았다.

재첩과 다시 탱고를, 『낙동강 하구 재첩마을과 재첩잡이』

낙동강이 흘러내리는 서부산은 예로부터 교통이 불편한 곳이었다. 왜냐하면 강을 어깨동무하고 금정 산맥의 줄기가 오르락내리락하면서 사하까지 뻗어가기 때문이다. 그리하여 좌우로 강과 산 사이에 있는 서부산은, 속되게 말하면 ‘끼인 부산’이다. ‘끼인 부산 사람’들은 금정 산맥의 낮은 고개를 찾아 동래 지역이나 원도심으로 넘어가야 했다. 그 고개를 가장 많이 넘었던 여성은 ‘재첩국 아지매’이다. 대티고개부터, 만덕고개를 이어서 구덕고개까지 서부산의 고개는 모두 ‘재첩고개’라 해도 무방하다. 고개를 넘은 재첩국 아지매는 동네 골목까지 돌아다니며 이렇게 외쳤다. “재첩국 사이소, 맛난 재첩국 사이소”

다른 지역 사람이 주의해서 들어야 할 점은 ‘재첩 아지매’가 아니라 ‘재첩국 아지매’란 사실이다. ‘재첩국 아지매’의 탄생에는 ‘생재첩’에서 ‘국제첩’으로의 변화가 작용하였다. 재첩을 끓여서 맑은 국물로 만든 뒤에 이고 팔고 다니는 행상이 재첩국 아지매였다. 물론 생재첩이 없었다면 재첩국이 나오기가 요원하였지만, 재첩의 생활문화를 확산시킨 것은 이 재첩국 때문이었다. 밤새 술을 들이켠 주당이거나 속이 불편하여 잠을 설친 사람들은 새벽을 무지르는 재첩국 아지매의 ‘재첩국 사이소’ 소리가 얼마나 반가웠을까. 생재첩에서 국제첩으로의 확산, 재첩국 아지매의 행상길 등으로 인해 부산에는 ‘재첩 로드’가 조성되었다. 가히 ‘부산만의 재첩 문화’라고 할만한 특징적인 생활문화를 만들어냈다.

황경숙의 『낙동강 하구 재첩마을과 재첩잡이』는 부산의 재첩 문화를 처음으로 조명한 책이다. 낙동강 하구 등 기수역의 생업 문화에 관심이 많은 내게 이 책은 낙동강에서 잡아 올린 활어로 여겨졌다. 그동안 낙동강의 생사고락을 눈여겨봤던 연구자들이라면 반드시 읽어야 할 책이라고 생각한다. 먼저, ‘검고 작은 조개 재첩’으로 뭉뚱그려 알던 내게 ‘재첩의 분류학’으로 시작된 첫 장부터 흥미진진했다. 재첩은 강바닥의 토양에 따라 색이 달라진다. 낙동강 하구의 모래땅에서 나는 ‘노랑 재첩’은 노랑고, 갯벌과 모래층(뽕층이 혼합된)에서 나는 ‘뽕땅재첩’은 갈색이거나 검은색을 띤다. 그뿐인가. ‘늪다리 재첩’도 있다. ‘늪다리 재첩’은 오래 살아 늪은 재첩인데, ‘뽕자바리 벗겨진 재첩’이라고 한다. 실제로 물결에 이리저리 많이 쓸려서인지 껍질 쫄지 부분이 벗겨져 있다. 벼는 익을수록 고개를 숙이지만 재첩은 늪을수록 맛있어진다. 재첩 맛을 누구보다 잘 아는 낙동강의 마을 사람들은 된장찌개용으로 늪다리 재첩을 애용했다고 한다.

예로부터 조개는 여성을 상징하고, 왕성한 생산력을 비유했다. 작은 재첩 역시 “하룻밤에 삼대를 본다”라는 말을 증명하는 조개였다. 저자는 산란기가 되면 암수 재첩에서 나온 끈끈한 산란액으로 낙동강이 뒤덮일 정도라고 했다. 낙동강 사람들은 이 끈끈한 산란액을 ‘넉찌이’라고 했고, 넉찌이 속에서 흘러 다니는 새끼재첩을 ‘코 재첩’이라 불렀다. 낙동강 하구는 토양이 비옥하고 물살이 세서 산소공급이 잘 되므로 ‘우리나라 최고의 재첩밭’이 될 수 있었다. 재첩이

특히 잘 자라는 곳은 하단 ‘똥다리’ 부근이었다. 과거 하단에는 분노처리장에서 나온 배설물이 분노관을 통해 낙동강 하구로 흘러갔다. 배설물은 더럽지만, 토양을 비옥하게 한다. 흙탕물에서 올라오는 아름다운 연꽃처럼 하단의 똥골마을에서 윤기 있고 튼실한 재첩이 나왔다.

낙동강을 생기있게 만들었던 재첩이 사라졌던 이유는 1987년 하굿둑이 세워졌기 때문이다. 하굿둑은 재첩의 개체 수를 급속히 감소시켰다. 어민들은 하굿둑 밖으로 나가 자연산이 아닌 양식장에서 재첩을 길러냈어도 낙동강 재첩의 명성은 예전 같지 않았다. 얼마 전 낙동강 하굿둑의 수문을 열어 다시 낙동강 물이 남해와 만날 수 있게 했다. 재첩이 생명을 유지하는 터전은 강과 바다가 만나는 기수역이다. 강물과 바닷물이 소통하지 않는다면 재첩은 생명력을 잃는다. 재첩이 다시 물살을 맞으며 경쾌한 탕고를 추기를, 재첩국 아지매의 소리가 다시 골목길을 깨우기를 원한다면 하굿둑의 수문을 계속 들어야 할 것 같다.

『좌천동 가구거리와 자개골목』과 『아미동 이야기 - 포개진 삶, 겹쳐진 공간』

어렸을 적 우리집 안방에도 빛나는 자개장이 있었다. 햇빛이 들면 검은 옷칠에서 무지개 색으로 화답하는 자개들이 안방을 빛나게 했다. 그때 그 시절에 자개장은 누구나 탐내는 가구였다. 1970년대 자개 가구는 남녀노소를 막론하고 안방에 딱하니 들여놓고 싶은 비싼 가구였다. 그렇다고 정말 구하기 어려운 사치품은 아니었다. 사실 웬만한 집에 가보면 자개 가구를 한 두 개씩은 소유하고 있었다.

이현주의 『좌천동 가구거리와 자개 골목』은 비싼 자개 가구가 대량 생산되고, 전국으로 퍼져나갔던 배경을 말해준다. 이 책을 읽기 전이라면, 대부분 사람은 ‘자개장 생산지라면 통영을 꼽아야지 왜 부산인가’라는 의문을 품을 것이다. 물론 통영은 조개를 이용한 ‘나전칠기’의 산파로서 특정한 역할을 했지만, 부산은 통영의 공예 기술을 전수하여 더 큰 생산체계를 구축하였다. 한국 전쟁 이후 부산에서는 급속히 인구가 증가했고, 경제 성장도 가팔랐다. 통영의 나전 산업이 대거 부산으로 이전했는데 그곳이 좌천동이다. 부산의 좌천동에는 이미 자개 가구 산업이 번성할 수 있는 토대를 갖추고 있었다. 1925년 강석진이 좌천동에 동명 재제소를 세웠고, 이후 ‘동명 재제소’는 ‘동명 가구공장’으로 이름을 바꾸었다. 이처럼 좌천동에는 가구 생산의 기반이 구축되었으니 ‘준비된 가구 골목’이나 마찬가지였다.

이 책에서는 자개 골목이 탄생한 역사적 배경과 공간적 특징을 설명하거나 자개 골목과 더불어 산 장인들에 대해서도 상세히 알려준다. 좌천동 자개 골목에서 품질 좋은 자개장이 제작된 이유는 분업화가 잘 되어 있기 때문이다. 조개껍데기를 가공하는 설패장부터 얇은 나전

을 끊어서 붙이고 칠하는 나전장, 가구의 이음새인 장석을 만드는 두전장까지. 자개 가구 기술의 분업화는 좌천동 자개 골목의 이름을 빛나게 했다.

부산에서는 좌천동 자개 골목처럼 빛나는 장소만 있었던 것이 아니다. 도시도 생로병사(生老病死)를 거듭한다. 도시에서는 빛과 그늘이 함께 있으며, 그늘진 장소가 되레 그 도시의 특징을 돋보이처럼 잘 보여준다. 우신구의 『아미동 이야기 - 포개진 삶, 겹쳐진 공간』은 부산의 주변부에서 살았던 사람들의 이야기다. 부산의 주변부인 아미동은 그 흔한 산동네와 다른 점이 있다. 아미동은 일제강점기 일본인들의 공동묘지와 화장장이 있었던 곳이다. 지금으로 말하면 혐오 시설, 그것도 일본인의 장묘시설이 위치했던 곳이다. 아미동 사람들은 이방인의 죽음 위에서도 집을 짓고 삶을 살아야 했다.

아미동 사람들은 일본사람의 공동묘지 위에 어떤 이유로 터전을 잡았던 것일까? 한국 전쟁이 발발하고 부산에 내려온 피란민들은 한 평의 땅조차 구할 수가 없었다. 그들이 마지막으로 선택한 길은 산으로, 아니 공동묘지로 가는 것이었다. 피란민들은 묘지 위에 집을 지었고, 산업화 시절에는 서민들이 몰리면서 아미동은 ‘죽음의 땅’에서 ‘삶의 땅’으로 전환되었다. 저자가 말한 것처럼 아미동은 ‘부산 사람들의 삶과 죽음, 과거와 현재, 고향과 타향이 교차한 곳’이었다.

이 책에서는 건축학 전공자인 저자가 우연히 ‘아미동 비석 주택’을 발견하여, 조사하고, 보존하기까지의 과정이 잘 밝혀져 있다. 그리하여 아미동 비석 주택은 지난 1월 부산시 등록문화재로 지정되었다. 아미동 비석 주택은 도로 곡각지 확장공사로 드러났는데, 피란 시절 묘지의 석축 위에 지었던 주택이 그대로 발견되었다. 비석 주택의 벽에서는 당시 국제신보 신문지, 미국의 종이상자, 일본의 시멘트 박스가 발견되었다. 피란 시절 시급하게 건축자재로 활용되었던 것들이 밝혀짐에 따라 죽음 위에 삶의 기반을 닦았던 ‘비석마을의 건축생활사’가 실제로 증명되었다.

기록의 향연은 이제 시작일 뿐.

‘부산 민속문화의 해’ 사업의 하나로 출간된 『2021 부산민속문화의 해 주제별 보고서(1~5권)』는 부산의 민속이 얼마나 다채로운가를 보여줬다. 소문난 잔치에 먹거리도 다양했다. 유라시아 교통의 시발점을 가능하게 했던 ‘부산의 길’, 부산 사람의 거대한 이야기 창고인 ‘국제시장’, 기수역에서 잡아 올린 싱싱한 활어와 같은 ‘낙동강 재첩의 생업사’, 빛나는 근현대 가구사의 산증인 ‘좌천동 자개 골목’, 피란 시절 나라에 던져졌어도 삶의 희망을 쌓아 올린 ‘아미동 사람들’ 등 다양한 주제의 접근으로 부산의 형형색색을 보여줬다.

그러나 다채로운 기록의 향연에 배부르다고 만족하여 끝내면 안 될 것이다. 『2021 부산민속 문화의 해 주제별 보고서(1~5권)』는 부산 기록물 향연의 시작일 뿐이다. 아직도 부산에는 조사하여 기록하고 남겨야 할 민속문화가 계속해서 사라지고 있다. 반면, 민속문화에 관심 있는 연구자도 부족하고 조사와 기록에 공을 들이는 연구기관도 적다. 그러나 이런 어려움을 느끼는 것은 부산뿐만 아니라 다른 지역도 마찬가지일 것이다. 주제별 보고서로부터 영향을 받아 또 다른 기록물의 잔치를 준비하고 기획하는 일은 결국 우리들의 몫으로 남는다.

마지막으로, 『2021 부산 민속문화의 해 주제별 보고서(1~5권)』에 대한 서평을 하는데 애로사항이 많았음을 밝힌다. 몇 번 서평을 해봤지만 5권의 책을 한꺼번에 하기에는 내 역량이 부족했다. ‘장님 코끼리 만지기’ 식으로 지나친 내용이 적지 않다. 또 다른 연구자가 주제별 보고서에 관심을 가지고, 각 권에 대한 정치한 서평이 나오기를 기대해본다.

원고투고일 : 2022. 11. 23.
게재확정일 : 2022. 12. 09.

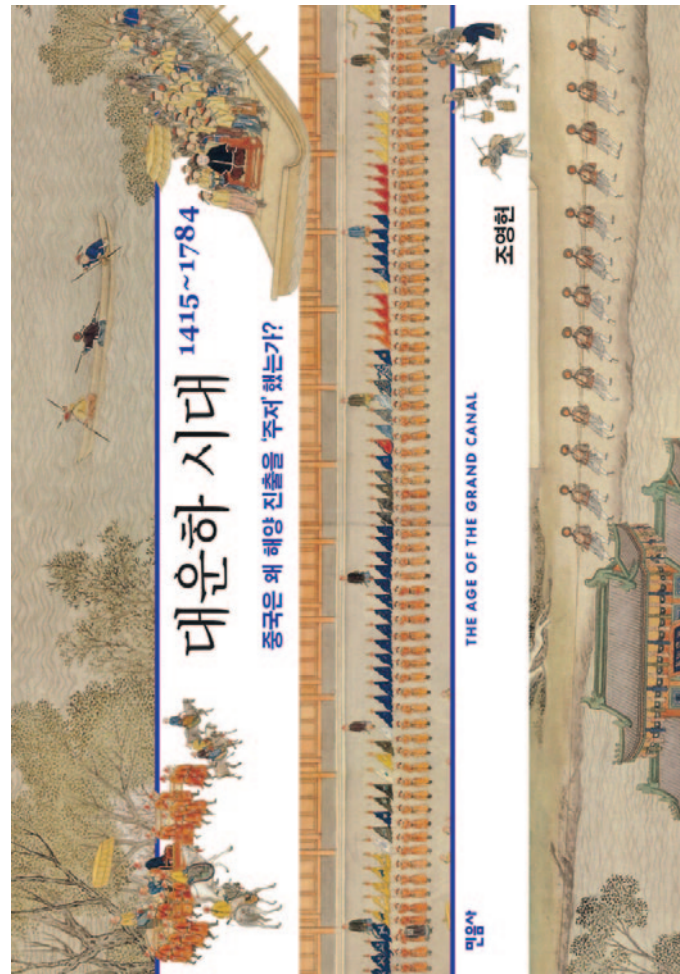
‘주저’ 없는 선택: 『대운하 시대 1415~1784』

박민수 이화여자대학교

서평도서 정보

『대운하 시대 1415~1784』

: 중국은 왜 해양 진출을 '주저' 했는가?



조영현, 민음사

‘주저(躊躇)’-하다 | 머뭇거리며 망설이다

고려대학교 역사교육과 조영현 교수가 2021년 ‘대중 학술서’를 표방하며 출간한 『대운하 시대 1415-1784』(민음사)의 부제는 “중국은 왜 해양 진출을 ‘주저’ 했는가?”이다. 책의 표지에서는 흔히 볼 수 없는 따옴표와 그 안에 들어가 있는 ‘주저’라는 단어에 시선이 머문다. 이 책의 말미 「맺는 글」에서 필자가 고해성사하듯 풀어낸 “‘주저’하다는 표현을 주저한 이유”에 따르면, “‘주저’ 한다는 자세는 자신 있게 나아가지도 못하지만, 그렇다고 맥없이 물러서지도 않는 애매하고 이중적인 상태를 말한다. 주저하는 표현에는 사실 역설이 담겨 있다. 수동적인 것 같으나, 동시에 능동성을 배태하고 있는 것이다. 당시에 적나라하게 드러나지 못했을 뿐, 숨은 잠재력을 지닌 미래 지향적인 용어라고 할 수 있다. 이는 성서의 미덕 가운데 하나인 ‘비움(空)’ 개념과 유사하다. 이때 ‘비움’은 아무런 목적도 없이 방치하거나 포기하는 행동이 아니라, 하나님의 본성과 조화를 이루어 선한 목적을 위해 창조적·적극적 방식으로 행동하기 위해 준비된 상태를 말한다. 조금 더 나아가 ‘주저’ 한다는 표현에는 나아감에 대한 열망과 잠재력이 배태되어 있지만, 동시에 그럴 수 없는 두려움과 상처가 포함되어 있기도 하다.”(328쪽)

이처럼 ‘주저’라는 애매한 표현 뒤에는 중국의 해양 정책이 가진 모순성과 복잡성, 그 안에 배태된 열망과 잠재력, 두려움을 읽어내고, 현재 중국 정부의 대내·외적 행보에 대한 필자의 성숙한 통찰과 자신감이 숨겨져 있다. 내륙의 운하와 광활한 대양을 오가는 선박처럼, 학문과 현실을 넘나드는 학자의 열정과 사명감이 물씬 드러나는 부분이기도 하다.

필자 조영현은 중국 근세 시대에 대운하에서 활동했던 상인의 흥망성쇠 및 북경 수도론을 주요 연구 주제로 삼고, 동아시아의 해양사와 대륙사를 겸비하는 한반도의 역사 관점을 세우는 데 주력하고 있다. 그의 노력은 박사논문을 발전시킨 첫 학술서 『대운하와 중국 상인: 회·양 지역 휘주 상인 성장사, 1415~1784』(민음사, 2011)로 시작하여, 『바다에서 본 역사: 개방, 경합, 공생 -동아시아 700년의 문명 교류사』(공역, 민음사, 2018), 『셀던의 중국 지도: 잃어버린 항해도, 향료 무역 그리고 남중국해』(공역, 너머북스, 2018)를 지나 『엘로우 퍼시픽: 다중적 근대성과 동아시아』(공저, 서울대학교출판문화원, 2020)에까지 이르렀다.

필자는 국내에서 손꼽히는 희귀한 대운하 전공자이자, 현재 관련 연구와 교육에 매진하고 있는 가장 정력적인 학자 중 하나다. 역사학계에서 최근 해양사 전공자가 확실히 두각을 나타내고 있는 희망적인 분위기가 형성되기 훨씬 이전부터, 그는 해양과 대륙을 잇고 소통하는 선구적인 분야를 오랜 시간 묵묵히 개척해 왔다. ‘내륙의 바닷길’이라 할 수 있는 대운하를 연구의 대상으로 삼는 것 자체가 많은 오해와 무관심을 극복해야 하는 지난한 작업인데다가, 필자는 여기서 한 걸음 더 나아가 대운하를 ‘해양의 바닷길’과 묶어 연구 시야와 범위를 극적으로 확장한 유일무이한 연구자라고 할 수 있다.

필자는 지금까지 일련의 대운하 연구를 통해 중국의 해양 진출이 정화(鄭和) 함대의 인도양 진출 이후 폐쇄적인 국면으로 후퇴하는 것처럼 보이는 이면에, 대운하를 통한 남북 간의 장거리 유통망의 번영이 대안으로 존재했음을 확인했다. 교역의 욕구를 바다 넘어 해외가 아니라 대륙 안의 국내에서 해소할 수 있는 인공 물길과 이를 안전하다고 믿는 베이징 정부의 광범위한 관료군에 주목한 결과이다. 이러한 문제의식 하에 필자는 15세기에서 18세기를 ‘대운하 시대’라는 새로운 학술 용어로 개념화하는 데 이르렀다.

첫 번째 학술서인 『대운하와 중국 상인』이 세상에 나온 지 어느덧 10년이 지났고, 그 사이에 필자는 해양사로 관심을 넓혀 육지와 더불어 바다에서 동아시아의 역사를 새로이 이해하려는 작업을 계속해 왔다. 이제 바다처럼 넓고 깊어진 필자의 연구가 『대운하 시대』에 어떻게 녹아 있을지 살펴볼 차례다.

대운하에 대한 중국과 한국의 엇갈린 시각

‘대운하 시대’라는 도발적인 제목과 야심 찬 도전에도 불구하고, 냉정히 말해 역사학계의 반응은 싸늘한 편이다. 출간된 지 1년이 넘었음에도 중국 고전 연구자가 쓴 한 편의 서평 외에¹, 역사학계에서 유의미한 상찬이나 비판이 아직 본격적으로 이루어지지 않은 것은 그만큼 기존 학계가 가진 ‘오만과 편견’과 더불어, 이 책이 직면한 학문적·현실적인 장벽이 강고함을 의미한다. 일례로 한국 사회에서 ‘대운하’라는 용어는 지난 정권의 실패한 공약과 정책 탓에 여전히 일종의 금기어로 받아들여지고 있다.

하지만 이와는 상반되게 중국에서는 최근 대운하가 새롭게 부상하며 뜨거운 관심을 받고 있다. 중국 정부는 21세기에 들어와 ‘온화(溫和)’하고 ‘연결(聯通)’되며, ‘포용(包容)’적인 국가 이미지를 만들고 선전하기 위해 남북을 연결하며 통합시키는 대운하를 ‘소통’, ‘교류’, ‘융합’의 아이콘으로 활용하기 시작했다. 기존 중국의 대표적인 문화적 상징물인 만리장성이 유목 세계와 농경 세계를 ‘단절’하고 ‘구별’하는 문명의 바리케이드였다면, 대운하는 중국의 경제 중심지인 강남 지역과 정치 중심지인 베이징을, 그리고 해양 세계와 수도 베이징을 ‘연결’하고 ‘통합’하는 교량 역할을 하였다. 이는 기본적으로 대운하의 기본 기능과 개념이 인공 수로를 통한 ‘연결’에 있기 때문이다.

필자가 올해 발표한 글에 따르면, 중국의 ‘알뜰한’ 대운하 활용법은 크게 8가지로 정리해 볼 수 있다. ① 강남으로부터 물자 조달과 대외원정을 위한 것, ② 남북의 경제적 통합, ③ 북경 천도라는 정치적 결단을 돕는 도구, ④ 해외무역의 욕구를 억제하는 대체제 역할을 했다는 것

이 전통 시대 역사에서의 활용법이라고 한다면, 1949년 이래 중국 공산당의 대운하 활용법은 ① 북쪽에서 생산된 석탄을 남쪽으로 운송, ② 양쯔강의 풍부한 수자원을 북쪽의 갈수 지역으로 조달, ③ 세계문화유산에 등재시켜 관광 자원으로 활용, ④ 일대일로(一帶一路, One Belt One Road)의 국가전략과 연계되어 있다는 것이다.²

이러한 알뜰한 노력 끝에 대운하는 2014년 카타르 도하에서 열린 제38회 유네스코 세계문화유산 위원회에서 한국의 남한산성과 함께 세계문화유산으로 등재되었다. 더구나 2013년 시진핑의 집권과 동시에 일대일로 프로젝트가 전 세계적인 주목을 받게 되면서, 대운하는 중국의 ‘초연결(hyper-connectedness)’ 국가전략과 연계되어 역사를 넘어 현실 정치의 키워드로 자리매김하고 있다. 유럽의 대항해시대 이전인 15세기에 이미 아프리카까지 도달했다는 정화 함대의 원정을 재조명하는가 하면, 일대일로 정책을 통해 역사 속의 육상과 해상의 네트워크를 현실의 정치·경제·외교 정책으로 확대 변용시키고 있다. 이러한 21세기 중국의 ‘해양 굴기(屈起)’를 회고하고 전망하는 데 있어, 이 책은 가장 역사적이면서도 현실적인 실마리를 제공한다.

여전히 대운하를 금기어로 여기는 한국의 대중적 정서와, 대운하에 새삼스레 열광하는 중국의 국가적 전략 사이에서 한국의 역사가로서 진지한 고민을 이어가고 있는 필자는, 지금이야말로 대운하에 대한 한국과 중국의 왜곡된 이미지에 구애받지 않으며 제대로 된 대운하 연구의 학문적 기초를 마련할 시점이라고 강조한다. 이렇게 치열한 고민과 사명감이 있었기 때문에 일반인이 접근하기 힘든 딱딱한 전공서의 내용과 구성이, 읽기 쉬우면서도 영감으로 충만한 ‘대중 학술서’로 탈바꿈될 수 있었던 것

여덟 개의 연도와 에피소드

“중국은 왜 해양 진출을 ‘주저’ 했는가?”라는 문제의식에 답하기 위해, 이 책은 ‘대운하 시대’의 특징을 상징적으로 보여주는 여덟 가지 에피소드를 여덟 개의 연도와 함께 제시한다. 당시 대운하와 해양의 관련성을 다양하게 보여주기 위한 설정이면서, ‘대운하 시대’의 사회경제상을 모두 포괄할 수 있는 핵심적인 주제들로 구성되어 있다. 역사 연구자이자 교육자로서 필자의 내공과 통찰력이 가장 잘 드러나는 지점이기도 하다. 중국이 왜 해양 진출을 주저했는지를 입증하는 직접적인 1차 사료가 충분하지 못한 상황에서, 당시의 역사적 맥락을 재구성하여 역사적 진실에 접근하려는 가장 ‘역사학’적인 연구방식을 택했기 때문이다. 결국 필자의 대운하에 대한 집착이 역사를 거슬러 올라가는 데 필요한 훌륭한 연료가 되었다고 할 수 있다.

목차를 보면 요즘 읽기 편한 인문학 트렌드에 맞게 평이하면서도 핵심을 그대로 전달할 수 있는 서술형으로 되어 있다. 목차에 수록된 장과 절의 제목들만 요령 있게 엮어 내도, 이 책

1 이지원, 2021, 『《대운하 시대: 1415~1784》, 지나가 버린 시간에서 무엇을 찾을 것인가, 『중국소설연구회보』 115.

2 조영현, 2022, 『중국의 ‘알뜰한’ 대운하 활용법』, 『관행 중국』, 2022년 4월호.

의 전체 내용과 구성에 대한 훌륭한 요약 대신할 정도이다.

우선 여는 글인 「중국의 '해양력'과 '대운하 시대」의 첫머리에는 '해양 중국의 선구자'로 주목받는 정화로부터 시작하여, 15세기부터 18세기까지 중국의 해양 인식을 대항해시대와 비교하고 유럽의 성공과 대비시킨다. 유럽 중심주의와 중국 중심주의를 동시에 경계해야 한다는 문제의식을 기본으로 하면서도, 해금(海禁)도 개해금(開海禁)도 아닌 중국의 독특한 관행을 이해하는 열쇠로서 대운하를 제시한다. 필자가 제시하는 협의의 '대운하 시대'는 15~18세기 약 4세기 동안 국가적 물류에서는 철저히 해금의 정책적 기조를 유지하면서도, 국제적 물류에서는 통제된 거점과 암묵적인 밀무역을 허용했던 두 가지 특징을 보인다.

1장 「1415년, 영락제가 북경 천도를 준비하며 대운하를 재건하다」에서는 대운하의 주요 구간인 청강포(淸江浦)의 개통과 해운을 중단시키는 '과해운(罷海運)'에 대한 설명으로 15세기의 시작을 연다. 정화 원정단이 가져온 기린 이야기와 영락제의 성공한 쿠데타인 정난의 변에 대한 설명에 이어 북경 천도, 그리고 북경 천도 성공의 시금석인 대운하 재건 사업이 본격적으로 그려진다. 수도 북경은 대운하를 설명하기 위한 가장 중요한 키워드 중 하나로, 이전 몽골 제국의 쿠빌라이 칸을 멘토로 삼은 영락제는 국가적으로는 해운을 금지하고 대운하로 조운을 일원화하는 한편, 국제적으로는 정화를 파견하고 조공·책봉 관계를 확장하였다. 하지만 정화 이후 바다로의 진출은 크게 '주저' 되었는데, 이는 1415년 포르투갈의 세우타 점령과 절묘하게 대비된다. 우연의 일치처럼 보이는 1415년에 중국과 유럽의 엇갈린 운명이 시작된 것이다.

이어 2장 「1492년, 휘주 상인이 염운법의 변화로 새로운 기회를 잡다」는 1492년에 시작된 소금 유통 개혁의 내용을 소개하면서, 기존 염법의 수혜자였던 산시 상인으로부터 대운하와 양저우를 중심으로 활동한 휘저우 상인에게로 주도권이 넘어가면서 발생한 사회경제적인 변화를 꼼꼼하게 설명한다. 휘저우 상인의 대두는 은 경제의 확산과 전국적인 경제 유통의 원인이자 결과로서, 이들이 명 말 해상 세력으로까지 발전하는 원동력이 된다. 세계적 관점에서 1492년은 아메리카 대륙을 발견한 콜럼버스의 항해가 이루어진 해이면서, 스페인으로부터 무슬림 세력을 몰아낸 '레콘키스타'가 완성된 해였다. 중국의 은 경제 발전과 같은 시기 발생한 유럽이 대서양을 횡단한 '콜럼버스의 교환', 태평양을 횡단한 '마젤란의 교환'은 결코 우연의 일치가 아닌, 은과 바다로 연결된 세계적인 교역망을 잘 보여주는 엄연한 역사적 증거였다.

3장 「1573년, 조운총독 왕중목이 바닷길로 조운을 시도하다」는 조운선이 바다에서 전복된 사건을 계기로 해운에 대한 반대 의견이 제기되고, 황제의 스승으로 권력을 잡은 장거정(張居正)이 자신의 권력을 지켜내기 위한 정치적 고려로 해운을 다시 정지시키는 장면으로부터 시작된다. 이렇게 발생한 1573년의 해운 '요절'은 비단 명 제국의 국내 문제뿐만 아니라 당시 스페인을 중심으로 이루어진 세계적인 은 유통과 맞물림으로써, 당시 중국이 왜 해양으로 진출을 주저했는지에 대한 단서를 제공하는 사건이었다.

다음으로 4장 「1600년, 예수회 선교사 마테오 리치가 대운하를 평가하다」에서는 중국에서 활동한 마테오 리치의 행적을 대운하와 결부시켜 추적하고 있다. 예수회 선교사인 마테오 리치의 존재 자체가 당시 중국이 바다 밖의 세계와 연결되어 있다는 증거라고 할 때, 대운하를 통한 마테오 리치의 여정은 해로와 내륙 수로의 교차라는 점에서 상징적이다. 대운하를 그 어떤 서양인보다 가까이서 보고 경험한 마테오 리치는 대운하의 운영을 날카롭고 비판적으로 관찰하고 기록하였다. 리치는 "왜 중국은 효율적인 해운을 이용하지 않고 대운하에 집착하는가?"라는 난제에 대한 답으로, 중국의 바다에 대한 두려움의 실체를 ① 왜구, ② 임진왜란, ③ 유럽의 무장 세력으로 설명하였다. 이러한 외부자의 시선은 1608년 무렵에 그려진 중국인의 해양 지도, 즉 '셸던의 중국 지도'와 묘하게 겹쳐진다. 그리고 1600년은 세계사적으로 잉글랜드와 네덜란드가 왕실과 국가의 특허권을 획득한 동인도회사를 남중국해로 파견하면서 무역의 세계화가 본격적으로 시작된 해이기도 하였다.

한편 5장 「1666년, 소금 상인 정유용이 천비궁을 다시 건립하다」에서는 해양신이었던 마조(媽祖)가 내륙의 운하신으로 변신하는 과정을 통해, 대운하가 중국인들에게 바다와 거의 동일시되는 인식의 변화를 잘 보여준다. 마조 신앙의 형성과 확산을 정유용(程有容)이라는 휘저우 출신 소금 상인의 활동을 통해 치밀하게 분석한 사례 연구의 결과이다. 그리고 1666년은 뉴턴이 떨어지는 사과를 보며 만유인력의 영감을 받은 '경이로운 해'로, 이후 유럽의 항해와 천문학이 상보적으로 발전하는 계기를 마련한 해였다.

6장 「1684년, 강희제가 대운하를 이용해 강남 순방을 시작하다」에서는 청 제국의 전성기를 연 황제인 강희제의 첫 번째 강남 순행, 즉 남순(南巡)의 목적을 규명하였다. 강희제는 이해에 상하이, 닝보, 샤먼, 광저우 등 네 곳에 해관(海關)을 설치함으로써 민간 선박의 출항을 공식적으로 허용했다. 그 결과 유럽의 상선뿐 아니라 동남아 각지의 선박들도 중국 연해 지역으로 교역을 확대하기 시작했다. 그 배경으로서 반청 세력의 중심이었던 정씨 해상 세력의 계보와 이에 맞서 해안을 봉쇄한 청 조정의 천계령(遷界令)을 소개하고, 1683년 천계령을 해제한 강희제가 안보와 이윤의 절충으로서 제국이 통제할 수 있는 범위의 해상 교역을 허용한 역사적 의미를 분석한다. 그리고 황제의 남순로가 된 대운하를 강희제의 통일된 제국 경영에 대한 자신감과 방향성을 담아내는 상징으로 그려냈다.

이어 7장 「1757년, 건륭제가 남순 이후 서양 선박의 해관을 하나로 줄이다」에서는 닝보에 출현한 영국 선박으로 인해 서양 상선에 대한 염려를 표출한 건륭제의 2차 남순과 그 배경을 설명하고, 특히 양저우 소금 상인들과의 유착을 고찰하였다. 할아버지 강희제가 네 곳으로 열어 놓은 바다의 창구는 1757년 건륭제에 의해 광둥의 광저우 한 곳으로 일원화되면서 소위 광둥무역체제(Canton Trade System)가 중국 해양 정책의 기본 방침이 되었다. 이를 건륭제의 두려움으로 해석한 필자는 그 근거로 ① 늘어나는 해외 이주와 불온한 서양 세력과의 결탁, ② 기독교의

내지 전파와 확산하는 기독교 네트워크를 끊었다. 건륭제의 결정으로 유일한 유럽과의 교역 창구로 선택된 광저우는 안보와 이윤의 장점을 겸비한 곳이었으며, 이는 당시 청 제국의 해양 정책이 서북 변경 정책과 연동되어 있었다는 점에서 주목할 만하다.

본문의 마지막인 8장 「1784년, 건륭제가 대운하를 이용해 마지막 강남 순행을 마친다」에서는 건륭제의 마지막이자 여섯 번째 남순을 소재로 양저우 상인과의 관계, 광저우에서 벌어진 반(反) 기독교 운동인 교안(教案) 사건을 다루고, 서양인과 회교도의 연계 가능성에 노심초사하는 건륭제의 모습을 그려낸다. 1784년은 미국 상선이 처음으로 중국에 도착한 해로 미·중 교역의 시작점이며, 해양발 '아메리칸 임팩트'가 체감되기 시작한 시기였다. 동시에 영국 동인도회사의 선박에서 발생한 사건으로 중국과 서양 사이의 외교 관계에 불길한 전조가 시작되었으며, 이는 훗날 1840년 아편전쟁으로 귀결된다. 요컨대 1784년은 대운하에 대한 국가권력의 관심과 활력이 마지막으로 제공된 시기이자, 바다에서 접근하는 서양 세력에 대한 의구심이 고조되면서도 해양 교역은 급증하는 '대운하 시대'의 종점이자 터닝 포인트였다.

맺는 글인 「'대운하 시대'의 종결, 그 이후」에서는 이 글의 처음에서도 소개한 것처럼 필자가 '주저'라는 표현을 주저한 이유에 관해 설명하고, 기존에 이를 단순히 해양 진출 동기의 결핍이나 북방 민족의 위협으로 치부했던 설명 대신에, 남북 통합의 아이콘인 대운하를 통해 본 결핍론과 위협론에 주목할 것을 제안한다. 바다의 통제 불가능성에 대한 두려움과 통제적 개방을 역사적으로 고찰하고 '바다 공포증'에 대한 치밀한 해석을 시도한 이 책은, 마지막으로 대운하와 현재 중국 정부의 일대일로 정책 사이의 연관성을 제시하는 것으로 의욕적인 '지적 항해'를 마무리한다.

'주저' 없는 선택

대운하는 800년이 넘는 시간 동안 중국의 수도로 자리매김한 베이징의 생명줄이자 링거였다. 또한 대운하는 공간적인 연결뿐만 아니라 시간적인 연결도 가능케 했다. 7세기에 탄생한 대운하가 역사적 유물로만 기억되지 않고 끊임없이 활용되면서 현재까지 생명력을 유지하고 있기 때문이다.

중국사의 구체적인 장면에서 시작하여 주변의 동아시아, 그리고 광역의 세계사-글로벌 히스토리까지 자유자재로 확장하는 역사적 통찰력은 이 책의 가장 큰 장점이다. 중국에서 출발하여 아시아와 아프리카 대륙을 건너 유럽의 역사까지 설명해 내는 이 책의 시도는 마치 대항해시대를 여는 모험 길에 오른 작은 배처럼 비록 위태롭기는 하지만, 자신감 넘치고 영감으로 가득한 항해를 멈추지 않는다. 물론 구체적인 세밀함과 정확한 역사적 설명 등에 대해 동의하지 못할 연구자도 있겠지만, '대운하'와 '대항해'라는 공통의 화두를 가지고 서로 다른 공간의

역사적 사건과 현상을 일관지(一以貫之)하는 통찰력은 분명 누구에게나 허락된 재능은 아니다.

그리고 1415년, 1492년 등 구체적인 연도를 제시하면서 세계사 연표나 언론 매체의 〈역사 속 오늘〉 같은 프로그램에서 가볍게 언급될 만한 에피소드를 전문가적 관점에서 재구성하고 재탄생시키는 과정에서, 역사라는 학문의 의미와 흥미를 제고시키는 교육적인 측면도 이 책의 빠뜨릴 수 없는 미덕이다. 비록 필자는 겸손하게 '우연'이라고 표현했지만, 이렇게 절묘한 우연의 일치는 평소 치열하게 고민하고 연구한 사람에게만 허락되는 지적 즐거움일 것이다. 그리고 그 즐거움을 수많은 일반 독자와 함께 즐기려는 필자의 사명감이 가장 돋보이는 부분이기도 하다. 필자 자신도 이러한 세계적 연결이 결코 순수한 우연의 일치는 아니라고 주장한다(131쪽).

우연한 사건의 연속을 필연으로 설명하고, 필연적인 사건의 연속을 우연으로 보는 관점의 전환은, 개별 사실들에 대한 철저한 이해와 사료에 대한 완전한 장악 없이는 쉽게 시도할 수 없다. 전체 페이지 분량의 20%를 넘게 차지하는 충실하고 자세한 〈미주〉와 〈참고 문헌〉, 그리고 〈찾아보기〉 항목만 봐도 필자의 성실한 학문적 자세와 열정이 돋보인다. 한 연구자가 어떻게 학술적 성과를 만들어내며 그것이 10년이라는 시간을 두고 현실과 결합하여 어떻게 발전하는가를 잘 보여 준다는 점에서, 이 책은 그 자체로 훌륭한 '역사'이다.

이 책의 「후기」는 이 책이 만들어진 '역사'를 여과 없이 보여주면서 필자의 평소 삶에 대한 태도와 학문적 열정을 그대로 드러내기에, 본문의 어떠한 역사적 설명보다 역사적인 설명으로 느껴진다. 역사교육에서 강조하는 - 당시 상황을 공감하고 입장 바꿔 생각해 볼 수 있는 역사적 사고력을 생생하게 느낄 수 있는 신비한 경험을 할 수 있다. 이 책이 학술서임에도 소설처럼 흥미진진하게 읽히는 이유는 바로 이러한 필자의 끊임없는 고민과 사명감이 맺은 결실 덕분일 것이다.

물론 '대운하 시대'를 대항해시대와 어깨를 나란히 하는 세계사적 시간으로 끌어올리기에는 아직도 해결해야 할 무관심과 오해가 산적해 있다. 하지만 "중국은 왜 해양 진출을 '주저'했는가?"라는 질문은 여전히 중요하고, 중국의 오늘과 내일을 이해하고 전망하는 데 꼭 필요한 답변이다. 필자는 최근에 발표한 한 논문에서 "베이징은 하나의 항구다. 초원과 대륙으로 통하고 대운하를 통해 바다와 연결되는 항구다."라는 의미심장한 표현으로 마지막 문장을 장식했다.³ 필자는 이 글의 마지막 문장을 이렇게 끝맺고 싶다. 필자에게 필자의 대운하 연구를 비평할 기회가 다시 한번 찾아온다면, 한 치의 머뭇거리고 망설임 없이 - '주저' 없이 선택할 것이다.

원고투고일 : 2022. 11. 28.

게재확정일 : 2022. 12. 09.

3 조영현, 2022, 「대륙 문명과 해양 문명의 접점 베이징과 접선 대운하」, 『명청사연구』 58.

‘해양’을 주제로 한 현대미술 작품수집에 대한 짧은 생각

임창섭 미술평론가

코로나바이러스가 사라지고 '파리'에 간다면 가장 먼저 어디에 가야 할까? 당연히 '루브르 박물관'이 아닐까.

1. 뉴욕 여행이 처음이라면 '모마' (MoMA)나 '구겐하임미술관'에 가야 한다고 말하는 이들이 가장 많을 것이다. 대부분은 여행지의 박물관이나 미술관을 떠올리고 일정을 짜기 마련이기 때문이다. 왜 여행지의 박물관과 미술관을 먼저 찾아야 할까 하는 의구심이 들 법도 하지만 대개는 그냥 맞장구치고 동의하고 만다. 너무도 당연하게 받아들이는 상식이 되었기 때문이다. 수십 년 전만 하더라도 우리에게 없던 일이 이제 상식이 되었다는 것은 그만큼 우리 생활에서 중요하다는 즉, 우리가 살아가는 일에 큰 의미를 부여하는 필수행동 양식이 되었다는 뜻일 것이다.

박물관에 무엇이 있길래 가야만 하는 필수행동 양식이 되었을까. '무슨 소리 난 그냥 비싸고 귀한 보물이 있다길래 간 거지 다른 뜻이 없는데'라고 해도 그들이 모르거나 혹은 미처 의식하지 못하는 중요한 의미가 있다. 그 의미를 알고 모르고는 그다지 상관관계가 없다. 모든 사람이 세상을 잘 알고 살아야 하는 것도 아니고, 군중심리로 따라간다 해도 언제인지는 의식할 날이 올지도 모르고, 기뻛다는 자랑거리를 만들기 위해 갔다고 해도 관계없다. 하여튼 이런 필수행동 양식과 의미를 이해하기 위해서 살짝 이야기 범위를 넓혀야 한다.

우리는 무엇으로 세상을 보는가? 라는 질문은 '지금 살아가는 세상을 보고, 이해해야 할 필요가 있는데 그 방법은 무엇인가'라는 말과 같다. 현재를 이해하려면 과거를 알아야 하고 미래를 알려면 지금을 알아야 한다는 진부한 표현이 있다. 그렇지만 틀린 말은 아니다. 왜 우리는 이 세상을 이해해야 하는가이라는 의문은, 궁극적으로 우리는 어떻게 이 세상을 살아야 하는가에 관한 삶의 철학에 관한 질문이다. '현존재' (Dasein)나 '세계내존재' (Being-in-the-world)나 하는 '하이데거'나 '사르트르'가 말하는 어려운 철학적인 해제가 아니더라도 누구나 자신에게 던지는 질문이다. 언제인지는 스스로 자신에게 한 번쯤은 분명하게 이런 질문을 하게 된다. 우리는 세상을 살아가는 존재이다. 더욱이 혼자가 아니라 나를 둘러싼 환경과 타인이 만들어 놓은 세상에서 살아간다. 따라서 이 세상에 산다는 것은 세상의 변화와 흐름에 따라 나를 적응시키거나 도전하면서 살아야 한다는 의미다. 나는 세상에 던져진 존재이기에 세상에 투쟁하거나 순응하는 반응을 하며 사는 것이다. 내가 어떤 반응을 하던 그것은 오로지 개인의 선택이다. 그 선택에는 옳고 그름이 없다. 이러한 자신의 삶에 대한 세상에 대한 그리고 다른 이들의 삶에 대하여 이해하는 여러 방법이 있지만, 가장 쉽게 그리고 거부감없이 접근하는 방법이 박물관에 가는 것이다.

박물관과 미술관에는 귀한 것들만 모아둔 곳이라고 간단히 생각 수 있지만, 경제적 가치만 따져 비싼 것을 모아둔 곳이라는 의미는 아니다. 인류의 문화유산 즉 과거에 살았던 이들의

생각과 사상과 관념 속에서 만들어진 갖가지 물건을 모아둔 곳이다. 역사의 증거이며 문화의 산물을 연구하고 수집하는 곳이다. 이런 귀한 증거물을 눈으로 직접 보기 위해 박물관에 가는 것이다. 이것을 보면서 제작된 시기의 역사와 사회를 상상하며 그들의 생각을 읽고 이해하고 자신의 현재를 빗대어 보는 것이다. 교훈이든 지식이든 삶의 지혜든 관람하는 사람의 태도에 따라 다르겠지만 이런 이유로 박물관에 가는 것이다. 물론 시각적 즐거움과 문화적 욕망을 위한 것이어도 좋다. 과거의 삶의 태도를 시각적으로 경험하는 최고의 방법이며 즐거운 일이기 때문이다.

해양박물관에 해양문화 유물이 있다고? 배, 어구, 이런 것 아닌가...

2. 박물관에 가는 목적을 이상적으로 정의하면 자신의 삶을 적극적으로 계획하고 개선하기 위한 것이라고 할 수 있을 것이다. 그렇다면 박물관의 설립목적과 활동은 여기에 초점이 맞추어져 있어야 할 것이다. 처음 공공박물관이 탄생한 목적 중에는 교육이 가장 중요한 것이었다. 물론 박물관의 운영목적은 역사적 유물을 연구, 수집, 보존, 전시라고 정의되어 있지만, 서구의 박물관 설립목적은 가장 먼저는 교육이었다. 영국에서 가장 큰 공예박물관인 '빅토리아 알버트 박물관' (V&A)은 만국박람회 전시장으로 개관했지만, 그 뒤에 공예와 디자인을 교육하기 위한 목적이 첨가되면서 규모가 확대되었다. 교육이라는 용어가 딱딱한 어감을 갖고 있기는 하지만 시각 경험을 통한 교육만큼 큰 효과를 발휘하는 것은 없다고 당시 영국에서는 생각했기 때문이다. 당연히 우리의 여러 경험 형식 중에서 시각을 통한 경험이 가장 빠르고 확실한 것은 없다는 것에 동의한다. 물론 꼭 그렇지 않은 경우도 많지만 말이다.

이런 생각에 따라 근대에 수많은 박물관과 미술관이 설립되었음은 당연하다. 문화창달을 위해 문화요구를 위해 등등의 표현으로 박물관과 미술관의 존재 목적을 말은 하지만 깊은 의도에는 앞서 언급했던 이유가 대부분 포함되어 있었다. 결국은 문화 활동을 활발하게 만들고 즐기게 한다는 것은 삶의 태도를 개선하는데 큰 영향력 발휘할 수 있는 것이기 때문이다. 물론 이런 효과가 당장 나타나는 것은 아니다. 우리나라 경우도 90년대에 박물관 미술관 일천 개를 설립한다는 목표를 정부에서 발표한 적도 있지만, 이후로 흐지부지되고 말았다. 그만큼 많은 시간과 자본이 필요하고 무엇보다 이에 대한 인식이 바뀌어야 하는 일이다. 지금이야 박물관, 미술관 건립이 어느 정도 수궁이 되는 일이 되었지만 말이다.

어쨌든 박물관과 미술관은 특별한 설립목적을 설정하고 이에 맞추어 운영하는 것이 당연하다. 역사적인 의미가 있는 모든 것들을 수집하여 관람자에게 보여준다면 좋겠지만(물론 그런 박물관, 미술관도 있지만, 그렇다고 이러한 수집정책을 가지고 있지는 않다), 대개는 설립목

적에 따라 수집품을 한정하고 있다. 부산에 있는 '국립해양박물관'은 이름에서 알 수 있듯이 해양문화와 관련된 유물을 모으고 전시한다. 해양 즉 바다와 관련한 유물을 관람자에게 보여주고 이를 통하여 앞에서 언급한 것들을 목적으로 운영되는 박물관이라는 것이다. 당연히 해양문화를 수집하고 보존, 연구하고 전시하는 목적이 수반된다.

그렇다면 일반인에게 있어서 일상적 혹은 상식적으로 해양문화라는 것이 어떤 것인지의 식할 필요가 있다. 그 이유는 해양문화 혹은 해양박물관 등등은 그저 바다와 관련한 것이려니 여기며, 해양문화라는 것에 그렇게 익숙하지 않기 때문이다. 이름대로 그저 이해하는 정도다. 해양박물관에서 그동안 많은 연구를 통하여 해양문화를 알리는 노력을 해왔고 깊은 성과를 이루었을 것이지만, 우리에게는 상식 수준에서 해양문화를 나열할 필요가 있다. 그것은 세계 역사를 조금만 들여다보면, 바다를 이용하고 활용하여 다양한 교류를 활발히 했던 민족은 융성했다는 것을 알 수 있다. 이 점을 분명히 인식하고 알리고 누구나 이해할 수 있어야 한다. 해양박물관의 존재 이유가 여기에 또 하나 있는 것과 마찬가지로이다. 그리스, 로마, 영국, 스페인, 네덜란드 등등은 해양을 통해 문화와 물자를 교역했던 이들은 세상을 변화시키고 지배해왔다는 것은 역사에 잘 기록되어 있다. 왜 바다를 통해 세상으로 나아갔던 민족은 융성했을까? 반대로 그렇지 못한 민족은 쇠약했던 사실을 떠올리면 이해하기 쉽다. 조선 후기, 나라를 외부세계와 단절시키는 해금 정책으로 결국 어떤 역사를 맞이하였는지 우리는 우리의 역사를 통해서 알고 있다. 개인뿐만 아니라, 민족도 세계의 변화를 관찰하고 거기에 반응하며 새로운 현상에 대처하며 미래를 내다보는 일을 적극 수행해야 한다. 그렇지 못하면 도태될 수밖에 없는 것이 이 세상 구조이다. 더욱이 혼자서 살 수 없는 세상이기 때문이기도 하다.

그러면 우리에게 해양문화라고 할 수 있는 것은 어떤 것일까? 해양박물관 소장품에는 바다 항해와 관련한 물품들 기록들 그리고 고기잡이에 필요한 다양한 어구들을 소장하고 있다. 의외로 책자가 많다는 것도 약간 의외라는 생각이 들었다. 당연히 내용에는 해양과 관련한 내용일 것이라는 점에서 수긍은 가지지만 말이다. 그러나 개인적인 의견으로는-물론 소장품 구입비가 큰 걸림돌일 것이다-바다와 관계된 역사적 유물만이 아니라, 문화를 보다 적극적으로 해석하여 이와 관계된 역사적 유물을 찾아야 한다는 생각이다.

즉 문물이 전파되는 과정과 경유, 그리고 이를 통하여 어떤 문화를 형성하고 변화했는지, 여기에서 파생하여 그것이 어떻게 우리 생활문화에 수용되었는지 과정을 탐구하여 이와 관계된 유물을 수집하여야 한다고 생각한다. 과편화된 유물이 아니라 완성된 이야기를 만들어낼 수 있는 다양한 형태의 유물을 수집해야 한다는 것이다. 적절한 예시가 될지는 모르겠지만, 우리나라 판소리에 심청가와 수궁가(별주부전)이 있다. 흔히 효녀 이야기와 인간의 희노애락을 표현한 것이라고 할 수도 있지만, 해석에 따라서는 바다와 관계된 이야기라고도 할 수 있는 것이다. 심청이가 용왕님을 만났을 때, 토기가 거북이 등을 타고 바닷속으로 들어갈 때 당연히 거기

에는 당시 사람들의 바다에 관한 시각이 들어있다. 그들은 바닷속을 어떻게 인식하고 상상했을지를 시각화하는 것이다. 시각화한다는 것은 당연히 그렇게 해석되는 유물을 찾아내는 것이다. 이것을 찾아내기 위해서는 고조선부터 삼국시대, 고려와 조선은 어떻게 바다를 인식했는지를 연관해서 연구할 수 있는 것이다. 이렇게 연구하는 것은 유물을 통해 나타난 상징만을 단순히 드러내는 일만을 뜻하지 않는다. 문화 역시 교류를 통하여 형성되고 발전하는 것이다. 물론 자체적으로 형성되는 문화가 있다고 하겠지만 오로지 혼자 형성되는 것은 없다. 작용과 반작용에 의해 드러나는 것이고 형성되는 것이기 때문이다.

또 임진왜란을 전쟁의 역사만으로 해석할 것이 아니라 당시 조선 특히 바닷가에 살았던 이들의 바다에 관한 생각과 의식을 발굴해야 한다고 생각한다. 이들이 있었기에 이들의 도움으로 이순신 장군의 승전사가 있었을 것이기 때문이다. 전쟁은 한 사람의 용맹과 지략으로만 승리할 수 있는 것이 아니다. 많은 이들의 지식과 협동과 의지가 있어야 한다.

다시 요약해서 말하면 오로지 바다가 소재이어야 한다는 생각에만 함몰해서는 안 된다는 것이다. 바다라는 소재에 매몰되면 역사와 유물을 쉽게 재단해 단순한 증거물로 전락할 수밖에 없다. 그 유물이 담은 많은 이야기에 주목할 수 없게 될 것이다. 물론 이런 이야기가 매우 추상적이고 실현 가능성이 매우 낮을 것이라는 생각은 든다. 하지만 작은 과편화된 유물에만 몰입한다면 결국은 큰 줄기를 형성하지 못하고 지엽적인 것만 나열될 우려가 있다는 점을 제시하려는 것이다. 여기에 덧붙이면 이를 통하여 미래를 내다볼 수 있는 지혜 혹은 지식을 얻을 수 있는 정보를 제공해야 한다. 이런 것이야말로 박물관 미술관의 설립목적이고 존재 이유이다.

이러한 활동을 위해서는 필연적으로 학예사의 연구능력이 수반되어야 한다. 이 부분은 제도적으로도 여러 문제가 내재한 부분이기도 하지만, 학예사에게 이런 의식은 분명히 필요할 것으로 보인다. 물론 어디까지나 개인적인 의견이지만 말이다. 사실 우리의 문화기관은 연구할 시간도 비용도 부족한 실정이라는 것도 알지만 '그럼에도 불구하고'라는 말처럼 이것은 중요한 부분이라는 것을 의식해야 한다. 이런 부분에 깊은 연구가 수반되면 될수록 박물관의 소장품 내용과 전시는 풍부하게 이루어질 수 있을 것이다. 다시 한번 덧붙이면 연구된 유물만으로 단편적인 이야기를 늘어놓는 형식은 지양되어야 한다. 흔히 하는 경험에 하나가, 전시에 붙여진 이름이 좋아서 박물관에 방문해도 내용은 단편적으로 이루어진 것들이어서 감명을 받기 힘들다. 이런 의식과 행동이 이루어지는 것은 긴 시간과 많은 열정과 노력이 필요하다. 그렇다고 외면할 수 없는 일이기에 하나씩 준비하고 준비해야 할 부분이라는 생각이다.

해양박물관이 현대미술 작품을 수집해야 한다면? 당연히 해야 하지만...

3. 국립해양박물관은 해양문화와 관련해 현대미술 작품 중에서도 수집하고 있다. 사실 우리에게 서양에서 도입된 미술역사(일제강점기에 서양화, 동양화라고 구분하려는 첫 시도부터

가 정당성을 확보하지 못했으나 여전히 통용되고 있다)가 그리 길지 않기에 따로 '해양미술'이라고 부를만한 사조나 유파가 있는 것도 아니고, 필자가 과문한 까닭인지는 몰라도, 이런 미술을 해야 한다는 주장이 있다는 이야기도 듣지 못했다. 일단 결론을 말하면 해양미술이라는 분야로 현대미술 작품을 박물관에서 수집한다는 것에는 반대할 이유가 없다. 다만, 그것을 어떻게 수용하고 어떤 점을 연구하여 수집할 것인가. 그리고 수집된 작품은 어떻게 활용될 것인가에 대한 면밀한 계획이 수반되어야 한다는 것이 당연하게 받아들여져야 한다는 것이다.

해양에 관하여 오랫동안 탐구의 대상이 되었던 서구에서는 해양미술이라는 장르가 존재한다. 특히 네덜란드는 17세기를 '황금시대'라고 부르는 것에 최근에 찬반양론이 있기는 하지만, 독립을 위한 80년 전쟁(1568~1648) 후반기에 그려진 작품들이 많다. 우리에게 잘 알려진 <진주 귀걸이를 한 소녀>의 '요하네스 베르메르'나 <야경>의 렘브란트가 이 시기의 작가들이다. 이 시기의 작품들은 대개 '초상화', 풍경화 그중에서도 '바다 풍경화'와 '정물화' 등이 주류를 이룬다. 특히 바다 풍경화라고 하는 것은 네덜란드가 해상무역에 의존했기에 많은 해전을 벌였고, 운하가 많았기에 이런 것을 주제로 한 작품은 당시에 엄청난 인기가 있었다. 따라서 많은 작가는 바다를 소재로 혹은 그들의 배와 역사에 관하여 작품을 생산했다. 그리고 그것들에는 역사에 관한 사실과 그들의 세계관과 희망이 담긴 것이다. 단순하게 소재로서 바다가 아니라는 것이다. 이런 상황은 당연하게 하나의 특정한 장르로 분류될 만큼 제작되고 유행했다. 이런 결과로 현재 네덜란드에는 해양미술 박물관이 존재한다. 그만큼 연구하고 보존할 작품이 풍부하고 관람자를 불러모을 수 있는 여건이 되는 것이다.

하지만 우리의 경우는 서양의 유희가 들어온 시기가 그리 길지 않기에 이런 장르의 작품보다는 오히려 수목산수화 혹은 채색화에서 바다를 소재로 한 작품이 더 많다고도 할 수 있을지 모르겠다. 물론 현대미술이라고 하기에는 다소 무리가 있지만 말이다. 그렇다고 이 부분에서마저 바다를 소재로 한 작품이 풍부하다고까지 할 수는 없다는 것이 고민일 것이다. 현대미술이라고 부르는 부분에서도 상황은 그다지 다르지 않다. 짧은 역사 시간에 해양까지 눈을 돌릴만한 여유도 없었을 뿐만 아니라, 심지어 바닷가 풍경을 그리라는 요구나 욕구가 많지 않기 때문이기도 하다. 이런저런 이유야 여러 가지가 있을 것이지만 작가가 바다에 나가서 그림을 그린다는 것이 물리적으로 그리 쉬운 일은 아니었을 것이다. 어떤 특별한 목적과 계기가 있기 전에는 말이다. 하지만 앞에서 이미 언급한 것처럼 유희를 받아들인 기간이 이제 일백 년을 넘는다고 본다면 이런 현상은 충분히 이해할 수 있는 일이다. 최근에 파도와 바다를 소재로 한 작품이 눈에 띄는 정도이지만, 이미 앞에서 언급했던 정도의 사상과 문화를 담아낸 것이라고 하기에는 여전히 무언가 부족하다고 할 수 있다.

그러면 해양박물관은 이런 점을 어떻게 받아들이고, 좋은 작품을 어떻게 수집하는가에 대한 충분한 의식과 필요성과 당위성을 갖추어야 할 것이다. 필자는 여기서 나름 제안을 하고

자 한다. 역사적 유물과 현대미술 작품은 유사한 점도 있지만 다른 점이 있다. 무엇보다 다른 점은 꼭 그렇다고는 할 수 없지만 생존한 작가의 작품을 구입해야 할 경우가 많을 것이라는 점이다. 작고한 작가라면 고려하지 않아도 될 문제일지 모르지만, 생존작가의 경우는 작품 가치를 결정하는 것이 어렵다. 이 부분에서 많은 이견이 드러나게 될 것이다. 예를 들면 어떤 작가의 작품을 구입하기로 결정했다면 그 작품이 진정 그 작가의 바다 혹은 해양이라는 문화에 대한 지속적인 관심을 가지고 작품 제작에 임할 것인가가 문제가 될 것이다. 만약 단순히 바다라는 소재로 그린 작품이라는 이유로 구입한다면 그건 단순히 풍경화일 뿐이지 해양문화를 주제로 하는 작품이 아닐 것이기 때문이다. 당연히 작가는 어느 방향인지는 몰라도 변할 것이기다. 또 하나는 바다를 주제로 삼은 것인지, 아니면 단지 소재로만 한 것인지 판단하는 것도 여러 이견이 있을 수 있다. 어디까지가 주제인지 소재인지 구분하는 것이 어렵기 때문이다. 뭐 이런 지엽적인 문제까지 거론하느냐고 핀잔을 줄 수 있지만, 관람객에게 수공이 쉽게 가게 하려면 이런 고민이 충분히 해결되어야 할 것이다.

그렇다고 지금 당장에 해양문화 혹은 바다를 주제로 한 장르를 만들어낼 수 없는 노릇이기도 하다. 인위적으로 이런 만들어야 한다는 발상 자체가 문화를 제대로 이해하지 못하는 것이며, 그럴 이유도 없다.

결국, 처음으로 돌아가서 다시 언급하면 박물관 미술관의 건립목적에 중요한 요소가 교육이라는 점을 상기할 필요가 있다고 생각한다. 비록 건립목적이나 비전에 글로 명시되지 않았다고 해도 명확하게 그 부분이 함유되어있다는 것을 인지해야 한다. 이를 염두에 두면서 간단하게 한 가지만 언급하자면, 수집대상 작품을 유물 관점이 아니라 문화라는 관점으로 연구하고 수집해야 한다는 점이다. 문화라는 측면을 들여다보아야 대상이 수집할 물건인지 아닌지 그래도 판단하기 쉬운 것이기 때문이다. 상대적으로 쉽다는 말이지 사실 문화라는 관점이라는 것이 결코 간단하게 볼 수 있는 관점이 아니다. 문화를 정의한다는 것 자체가 무리일지 모른다. 하지만 그래서 문화라는 관점이 중요한 것이다. 끊임없이 변화하고 생성되고 사라지는 것이 문화이고 이것이 바로 역사이기 때문이다. 긴 호흡으로 문화와 역사를 탐구해야 한다.

짧은 시각으로 바다를 그렸다는 것만으로 수집대상이 되어서는 일반 관람객에게 좋은 반응을 얻을 수 없다. 분명 교육이라는 기저 가치에서도 분명 만족할 수 없을 것이다.

〈한·중 해양문명의 교류〉 전시 리뷰

엄그림 국립해양박물관

- I. 전시를 들어가며
- II. 전시구성
- III. 전시연출
- IV. 전시를 마치며

I. 전시를 들어가며

2022년 국립해양박물관은 박물관 개관 10주년 및 한·중 수교 30주년을 기념하여 기획전 <한·중 해양문명의 교류>를 9월 5일부터 11월 6일까지 개최하였다. 이번 전시는 중국 항해박물관과 공동 전시로 개최되었으며, 중국 항해박물관 유물 70여점이 함께 전시되었다. 국외 유물 외에도 국립중앙박물관, 국립문화재연구원 등 다수 기관의 협조를 받아 국내 유물 200여점이 전시실을 채웠다.

<한·중 해양문명의 교류>는 한국과 중국의 해양교류사를 살펴봄으로써 동아시아 교류사의 공간범위를 육지에서 해양으로 확장하고자 하였다. 한·중 해양교류의 흔적은 신라의 도당 유학생, 고려의 「봉래 3호선」, 조선의 표류기록 등을 통해서 추정해 볼 수 있었고, 이와 같은 인적·물적 교류를 통해 한·중 양국이 지속적으로 영향을 주고받았음을 알 수 있었다.



도1. 전시실 입구

도2. 전시실 전경

코로나바이러스감염증-19(COVID-19) 확진자 급증으로 중국 상하이 봉쇄되면서 유물 대여 등 중국과의 협의가 모두 비대면으로 진행되었다. 이러한 어려움 속에서 전시가 개최될 수 있도록 두 기관의 관계자들이 모두 노력하였으며, 다행히도 양국 국민들에게 한·중 해양교류의 유구한 역사를 보여줄 수 있는 기회를 제공할 수 있었다.

II. 전시구성

기획전 <한·중 해양문명의 교류>는 우리박물관 개관 10주년 및 한·중 수교 30주년을 기념하여 기획된 전시이다. 따라서 한국과 중국의 해양 교류사를 소개하고, 앞으로 한·중 양국의 지속적인 교류 가능성을 해양적 관점에서 고민해보고자 하였다. 특히, 한국과 중

국의 교류는 중국-한국-일본으로 흘러내러가는 일방적인 흐름이 아니라, 대등한 관계에서 상호 교섭했음을 알리고자 했다. 이에 중국의 영향에서 벗어나 우리만의 독자적인 방식으로 재창조된 겹재 정선(鄭歡)의 진경산수화(眞景山水畫), 나전칠기(螺鈿漆器), 분청사기(粉靑沙器)와 같은 자료도 함께 전시하였다.

보통 중국교류사의 전시가 통사적 흐름으로 구성되는 것과 달리 이번 전시에서는 ‘學’(학), ‘交’(교), ‘漂’(표), ‘藝’(예) 네 가지 키워드로 구성하였다.

본 전시를 맞이하기에 앞서 ‘배를 통한 교류, 인문이 되다’라는 제목으로 프롤로그를 구성하여 「천하도(天下圖)」와 함께 시대별 주요 항로 변화 영상을 배치하였다. 이를 통해 관람객들이 1부에서 4부까지 전시의 맥락을 이해하는데 도움을 주고자 했다.

1부 키워드 ‘學’의 소제목은 ‘문명, 바다를 건너기 시작하다’이다. 1부는 학문, 종교, 사상의 교류와 발달을 주요내용으로 구성하였으며, 유교(유학)의 유입과 발달, 고승의 구법 활동과 교류, 도교와 관련한 해양신앙 유입과 전파로 세분화하였다. 1부의 시작은 유·불·도 모두에 이해가 깊으면서 한·중 간 학문 교류의 대표 인물이라고 생각하는 최치원(崔致遠)과 관련된 유물로 구성하였다. 국외 자료로는 중국 항해박물관에서 대여한 「마조여신상(媽祖女神像)」을 전시하여 화교들을 통해 전파된 마조신앙(媽祖信仰)을 소개하였다.



도3. 최치원 유물 전시 전경

도4. 국외유물 전시 전경

2부 키워드는 ‘交’이며 소제목은 ‘교역, 문물의 정수를 보여주다’이다. 2부에서는 당 항성, 청해진, 산둥반도 등주 같은 한국과 중국의 항구도시와 해상 교역품을 소개하였다. 한쪽 벽면에는 한국과 중국의 지도를 배치하고 주요 항구도시와 항로를 표시하였다. 항로는 빨간색(연안항로), 노란색(황단항로), 파란색(사단항로) 3가지 색상으로 나누어 시기에 따라 주요 항로가 변화했음을 한눈에 파악할 수 있도록 하였다. 뿐만 아니라 동아시아 해상교류의 대표적인 사례인 신안선 유물을 신안선 모형과 함께 전시하였고, 「봉래 3호선」 모형도 전시하여 한국과 중국의 직접적인 교류 사례를 소개하였다.



도5. 2부 '교역, 문물의 정수를 보여주다' 전경



도6. 2부 다양한 배 모형 전시 전경

3부의 소제목은 '견문, 새로운 세계를 인식하다'이며, 키워드는 '漂'이다. 3부는 인물 교류가 중심을 이루므로 각종 사절단의 기록과 개인 표류 경험들에 관한 내용을 담았다. 3부를 여는 유물은 『산해경(山海經)』이다. 산해경은 서복이 진시황의 명으로 불로초를 구하기 위해 중국 동쪽 봉래산에 방문했다는 내용이 담겨있어 인물교류의 시작을 상징한다고 보았다. 사행은 육로사행과 해로사행으로 나뉘는데 이번 전시는 해양 교류가 중심이므로 해로사행과 관련된 유물을 중심으로 전시하였다. 따라서 고려를 다녀간 송나라 사신 서공(徐兢)의 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』과 우리박물관 소장의 『죽천이공행적록(竹泉李公行蹟錄)』을 전시하였다. 특히, 『죽천이공행적록』은 부산광역시 문화재자료로서 관람객들이 최초의 한글 해로사행록을 접해볼 수 있는 기회를 제공하였다. 개인 표류 경험에 관한 자료로는 최부의 『금남집(錦南集)』, 『표해시말(漂海始末)』, 『강해승사록(江海乘槎錄)』 등을 전시하여 해금정책 시기에도 우연한 표류를 통해 한국과 중국이 지속적으로 교류했음을 보여주고자 했다.



도7. 3부 '견문, 새로운 세계를 인식하다' 전경



도8. 3부 개인 표류 경험 유물 전시 전경

마지막 4부의 키워드는 '藝'이며, 소제목은 '심미, 아름다움을 건네다'이다. 예술교류는 학문교류, 문물교류, 인적교류를 모두 아우르는 교류라고 생각하여 4부에 구성하였다. 4부에서는 다양한 예술 작품의 특징과 대표 인물들을 소개하였다. 서화 작품에 나타난 교류 활동에서는 조선시대 겸재 정선의 진경산수화를 소개하였으며, 그 동안 중국의 영향력 아래 있던 회화방식이 겸재 정선을 통해 우리만의 독창적인 방식으로 승화하여 재창조했음을 강조하였다. 이와 같은 맥락으로 공예품도 한국과 중국의 교류가 일방적이지 않았음을 보여주고자 했다. 따라서 중국의 옷칠문화를 독자적으로 발전시켜 우리나라 대표 수출품으로 자리 잡은 나전칠기함과 청자기술을 한 단계 업그레이드한 상감청자(象嵌靑瓷)를 전시하였다.



도9. 4부 서화 교류 부분 전시 전경



도10. 4부 나전칠기함 전시 전경

III. 전시연출

1. 공간 및 디자인

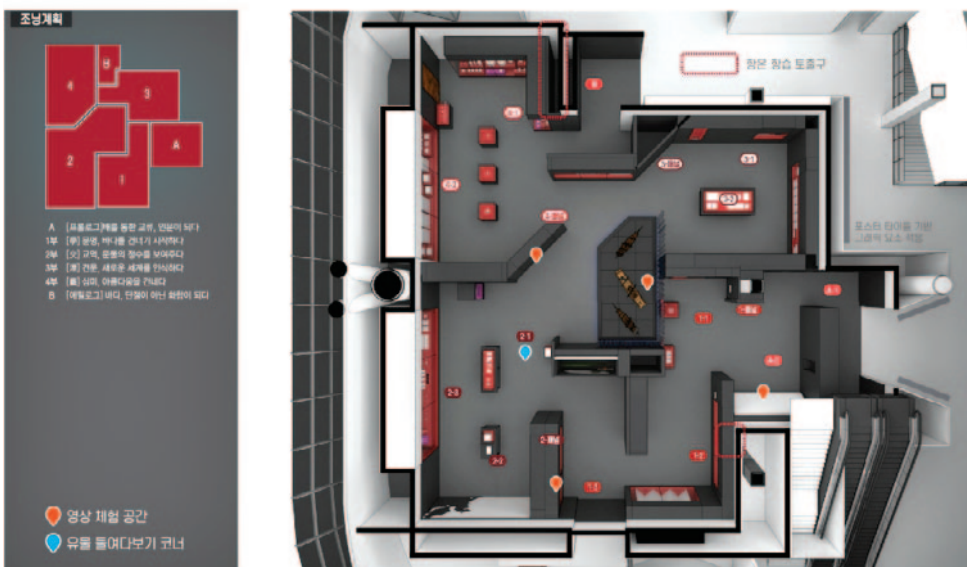
이번 기획전시는 기획전시실 리노베이션 이후 개최된 최초 전시였다. 그래서 리모델링된 모습 그대로의 분위기와 색상을 최대한 보존하고자 했다. 새롭게 개편된 전시실의 전체적인 색상은 그레이톤이다. 따라서 쇼케이스와 패널의 색상을 진한 회색으로 맞추되 중국을 대표할 수 있는 색상인 붉은색을 함께 사용하기로 하였다. 그 결과 진회색, 이와 어울리는 톤 다운된 붉은색 그리고 고급스러운 느낌을 주는 와인색이 전시 메인컬러로 채택되었다.

관람객이 한국과 중국의 교류양상을 대략적으로 숙지할 수 있도록 향로의 변화과정을 한 눈에 담은 맵핑영상을 제작하여 프롤로그에 설치하였고, 전시장 입구에 엿보기 창을 통해 이 영상과 1부 유물을 부분적으로 볼 수 있도록 하여 전시에 대한 궁금증을 유발하고자 했다.



도11. 기획전 <한·중 해양문명의 교류> 색채 디자인 계획

Plan Design



도12. 국립해양박물관 기획전시<한중 해양문명의 교류> 전시 평면도

2. 영상 매체 활용

가장 핵심적인 공간이라고 할 수 있는 전시관 중앙은 2부 항해술의 발달을 알아보는 코너로 구성하였다. 따라서 관람객의 시선을 끌고 흥미를 유발하고자 중국 항해박물관 대여 자료인 2m 이상의 거대한 배 모형들을 흑경(黑鏡) 위에 연출하였다. 그리고 배가 실감나게 나아가는 것 같은 효과를 주기 위해 흑경 뒤쪽으로 바다 배경 영상을 비추는 동시에 파도소리, 갈매기 소리를 함께 연출하였다. 해안선 바다를 시작으로 파도가 거칠게 치는 바다, 천둥과 번개로 요동치는 바다 그리고 맑게 갠 바다 등 순차적으로 다양한 영상을 비추어 변덕스러운 바다의 날씨를 표현하였다. 이를 통해 어디로 갈지 모르는 바다 표류도 암시하였다.



도13. 영상매체와 흑경을 활용한 배 모형 연출



도14. 「항해조천도」 프로젝트 영상 구동 모습

배 모형 연출 맞은편에는 「항해조천도(航海朝天圖)」 프로젝트 영상을 설치하였다. 「항해조천도」는 이덕형 일행이 바닷길을 통해 명나라에 다녀온 사행로를 그린 작품으로 이번 기획전시의 핵심유물로서 포스터, 도록 등 홍보인쇄물에도 활용되었다. 프로젝트 영상에서는 「항해조천도」 설명과 함께 사절단의 움직임을 모션 연출 영상으로 표현하여 관람객의 이해를 도왔다.

이 외에도 강남 천자국 애니메이션을 제작하여 해양신앙에 관한 내용을 부가적으로 설명하였다. 보조영상 재생을 위해 디지털 액자를 활용하였다.

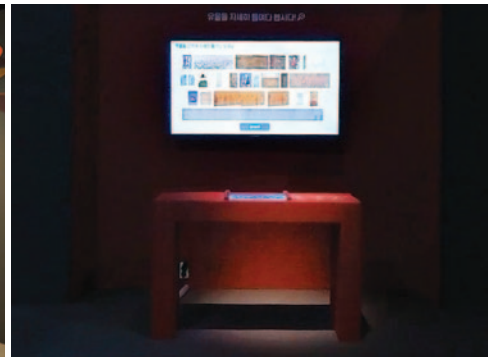
3. 다양한 체험 공간 조성

유물은 쇼케이스 내부에 존재한다. 그래서 관람객은 일정 거리이상 가까이 다가갈 수 없다. 이러한 한계를 벗어나기 위해 1부에는 '유물 들여다보기' 라는 유물 줌인(ZOOM-IN) 방식의 체

험 코너를 설치하였다. ‘유물 들여다보기’는 전시된 유물의 고화질 이미지를 화면 속에 담아 유물을 확대하여 자세히 볼 수 있도록 하였다. 이를 위해서는 매우 고화질의 이미지가 요구되어 직접 촬영한 사진 자료를 최대한 추가·활용하여 깨짐 현상을 최소화 하도록 하였다.

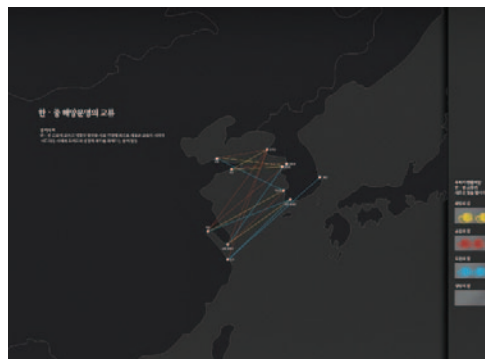


도15. 유물 들여다보기 체험 코너 전경



도16. 증인 방식의 유물 들여다보기 설치모습

4부를 마지막으로 전시를 모두 관람한 관람객들은 통로를 나오면서 에필로그 공간을 맞이하게 된다. 에필로그 공간 한쪽 벽면에 ‘한·중 수교의 미래와 해양 실크로드를 연결하다’라는 주제로 참여활동존을 마련하였다. 희망의 길, 공감의 길, 도전의 길, 성장의 길을 각각 상징하는 4가지 색상의 실을 구비하여 한국과 중국의 항구를 연결해보도록 했다. 한·중 교류의 교두보 역할인 항구를 서로 연결해보으로써 새로운 교류의 시작을 되새겨 볼 수 있도록 하였다.



도17. 참여활동존 초기 계획(안)



도18. 참여활동존 참여 모습

IV. 전시를 마치며

올해 상반기부터 사회적 거리두기가 완화되면서 작년과 비교하여 관람객이 많이 증가하였다. 그럼에도 불구하고 중국 국가문물국의 대여승인이 늦어져 전시기간이 3개월에서 2개월

로 줄었다는 점이 아쉬웠다. 그래서 최대한 많은 관람객들에게 깊은 인상을 남기기 위해 휴일 및 단체관람객을 대상으로 학예사가 직접 전시를 해설하는 프로그램을 진행하였다. 또한, 홍보전략팀의 주최로 기획전시실에서 ‘현이 흐르는 박물관’이라는 이름으로 한·중 합동연주회를 열기도 하는 등 다양하고 새로운 시도를 하였다. 이처럼 여러 팀의 협업을 통해 전시 관람에 긍정적인 효과를 창출하는 행사를 진행했다는 점에서 의미가 있었다.



도19. 단체관람객 대상 학예사 전시해설 모습



도20. '현이 흐르는 박물관' 연주 모습

이번 전시의 가장 큰 성과는 MOU를 맺었던 중국 항해박물관과 교류의 물꼬를 텃다는 점이다. 2023년 4월에 중국 항해박물관은 우리박물관과 공동으로 <명품 100선> 도문전시 개최를 준비하고 있다. 우리박물관에서 2017년에 개최한 기획전 <명품 100선>을 중국 항해박물관에서 이미지 전시로 재현하고자 한다. 이를 통해 우리 박물관을 중국에 홍보할 수 있는 계기가 마련되었다. 뿐만 아니라 중국과 공동으로 상하이시 전시대상에 공동수상을 목표로 공모하였다. 이처럼 앞으로도 두 박물관이 지속적이고 수평적인 교류 협력을 펼칠 수 있기를 바란다.

원고투고일 : 2022. 11. 23. |
 게재확정일 : 2022. 12. 09. |

국립해양박물관 소장 조선시대 투구 유물 검토

김재휘 국립해양박물관

- I. 머리말
- II. 조선시대 투구 소개 및 검토
- III. 고대 철제투구와 비교
- IV. 맺음말

I. 머리말

국립해양박물관에는 1점의 조선시대 투구를 소장하고 있다. 국립해양박물관에서 2017년에 발간한 『해양 명품 100선 바다를 품다』 도록에 99번째로 수록된 소장품이며, 조선 후기의 것으로 보인다. 두정갑옷(頭釘甲)과 함께 사용된 것으로 추정되며, 높이 40.2cm, 폭 29.4cm이다. 금속과 가죽 그리고 비단을 사용하여 제작한 투구이다. 당시 도록에 작성된 소개 글의 일부를 보면 “전체적으로 투구 품이 좋고 상부 장식이 손실되었으나 장식이 정갈하고 투구 표면의 ‘용문’, ‘봉황문’ 등의 장식기법이 정교하고 세련되기에 신분이 높았던 인물이 사용했을 가능성이 있다.”라고 되어 있다. 조선시대 후기 높은 신분의 장수가 사용한 투구로 추정되며, 현재 국립해양박물관 수장고에 보관하고 있다.

본고에서는 우선 조선시대 투구에 대해 간략하게 설명하고 국립해양박물관 소장 투구의 명칭을 찾고자 한다. 그리고 국립해양박물관 소장 투구의 구조검토를 통해 부위별 재질과 제작 순서 및 방법을 살펴보고 그 특징에 대해 설명하고자 한다. 그리고 3장에서는 고대시기부터 사용된 한반도의 투구를 간략히 소개하고 해당 투구와 소장품 간의 비교를 통해 한반도 투구제작의 유사성, 혹은 설계원리에 대해 간단히 이야기하고자 한다.



도1. 국립해양박물관 소장 투구(신해양185 두정갑 투구)

II. 조선시대 투구 소개 및 검토

1. 조선시대 투구

1) 투구 종류와 세부명칭

투구는 머리를 보호하는 무구(武具)이며, 조선시대에는 그 주(胄), 회(盔), 두구(頭具·頭口), 두회(頭盔), 두모(兜牟), 두무(兜鍪) 등의 명칭으로 불렸다. 조선시대에 사용된 투구는 그 재질과 구성에 따라 구분되며, 그 명칭 역시 달라진다. 투구 제작에 사용된 소재는 금속, 가죽, 비단, 종이 등이 있으며, 그에 따라 철주(鐵胄), 피주(皮胄), 엄심주(掩心胄), 백주(帛胄), 단주(緞胄), 전주(氈胄), 삼승주(三升胄), 목면주(木綿胄) 등으로 구분된다. 대부분 투구는 갑옷과 함께 확인되는 경우가 많기 때문에, 갑옷의 재료와 제작 방식에 맞춰 그 명칭을 부르는 경우가 많다.

표1. 투구 부분명칭 비교(박가영 2003, 일부수정)

출전	『譯語類解補』 (1775)	『方言類釋』 (1778)	『才物譜』 (1798)	『廣才物譜』 (미상)	『物名攷』 (1820년대)	『萬物錄』 (미상)
머리	盔帽 [투구감토]	盔帽 [투구감토]	-	-	-	-
정수리장식	-	-	髦 [상모·盔上羽毛飾·상모]	髦 [상모·盔上羽毛飾]	-	(象毛三枝槍)
귀와 볼	耳鏡 [투구두넙드림]	耳鏡 [투구두넙드림]	耳鏡 [盔之垂左右者]	耳鏡 [盔之垂左右者]	-	-
뒷목	腦包 [투구뒷드림· 盔尾]	腦包 [투구뒷드림]	鋸·鋸緞 [盔之垂後者] 頓項 [掩項甲]	鋸 [盔之垂後者]	護頂(項?) [투구뽕 츠!]	-

조선시대 투구는 다양한 문헌자료에서 그 형태와 구조를 설명하고 있다. <표 1>은 박가영(2003)¹이 정리한 조선시대 투구의 부분명칭을 문헌별로 비교한 것이다.

위의 표를 정리하여 볼 때, 투구는 크게 ‘감토(甘吐)’, ‘정수리장식’, ‘드림(鋸)’으로 구분할 수 있다. 감토는 실제로 머리가 들어가는 부분으로 착용자의 두부(頭部)를 보호한다. 감토는 큰 그릇을 엮어놓은 형태를 하고 있으며, 여러 조각을 조립하여 만들어졌다. 주로 4개의 조각으로 구성되며, 결합부위에는 얇고 긴 철대를 덧대어 뭇으로 결합한다. 이 철대를 근철(筋鐵)이라고 한다. 그리고 그릇모양의 가장자리를 감싸고, 드림을 결합하기 위한 철대가 하나 더 있으며 이를 대철(帶鐵) 또는 대선(帶線)이라고 한다.

1 박가영, 2003, 『조선시대의 갑주』, 서울대학교 대학원 박사학위 논문.

정수리장식은 감토의 윗부분에 위치하며, 둥그렇게 구멍이 뚫린 감토의 정수리부분을 막는 금속 뚜껑이다. 금속 뚜껑은 개철(蓋鐵)이라고 불리며, 그 위에는 긴 빨대모양의 간주(幹柱)를 꽂는다. 해당 간주의 끝에는 여러 장식을 붙인다. 둥근 장식인 보주(寶珠)와 삼지창 혹은 불꽃 모양의 장식물 그리고 붉은색 상모(象毛)를 달기 위한 상모드림판이 간주 끝에 장식된다.

드림은 감토의 아래로 연결된 부위이며, 착장자의 귀, 볼, 뒷목을 보호하기 위해 3장으로 나뉘어져 있다. 귀와 볼을 보호하는 것은 옆드림, 뒷목을 보호하는 것을 뒷드림이라고 한다. 좌우 옆드림 아래에는 끈이 있는데, 이를 목 아래로 묶으면 착장자의 볼과 귀에 옆드림이 밀착된다. 날씨가 더울 때는 해당 끈을 목뒤로 묶기도 한다. 드림은 재질은 직물이며, 주로 비단으로 제작된다.

박가영(2008)²은 조선시대 투구를 위처럼 크게 3가지 부위로 구분하였으며, 이를 바탕으로 조선시대 투구자료를 3가지 유형으로 구분하였다. A형(원주형 투구), B형(첨주형 투구), C형(드림분리형 투구)이 그것이다. A형 원주형 투구는 차양이나 드림이 없이 감토만 있는 것을 뜻



국조오례서례 도록
<그림 5> 투구A형

국조오례서례 도록

<그림 6> 투구B형

악학궤범



무예도보통지

웅원필비

<그림 7> 투구C형

도2. 조선시대 투구 유형(박가영 2008)

2 박가영, 2008, 「조선시대 갑주 유물의 감정을 위한 현황파악과 시대구분」, 『복식』 58, 한국복식학회.

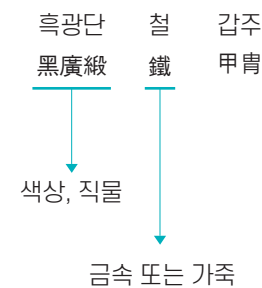
한다. 가장 간단한 구조이다. B형 첨주형 투구는 A형 투구에서 상모를 달고 차양이 덧붙여진 형태이다. A형 투구 착장자보다 높은 계급의 사람이 사용하는 것이다. C형 드림분리형 투구는 감토, 정수리장식, 드림이 모두 갖추어진 형태이며, 드림 역시 3개로 분리되어 있다. 조선 후기 대표적인 투구유형이다. 후술하겠지만, 본고의 소개 대상인 국립해양박물관 소장 투구는 C형에 속한다.

2) 투구 명명방식

조선시대 갑옷과 투구는 전술하였지만 그 재질이나 제작기법 등에 따라 다양하게 명명하고 있다. 때로는 그 색깔과 착장자의 신분을 고려하여 지어진 경우도 있다. 때문에 복수의 문헌자료에서 같은 갑옷을 서로 다르게 부르기도 한다. 때문에 조선시대 갑주를 연구하는 박가영, 황진영은 문헌에 적혀진 갑주의 명칭을 살펴보고, 비교하여 일정한 규칙을 밝혀내었다.

표2. 투구 부분명칭 비교(박가영 2003, 일부수정)

색	신분	재료		갑주의 부위	문헌에서의 갑주명칭
		衣의 재료	甲札의 재료		
-	-	-	皮	胄	皮胄
-	-	木綿	-	頭口	木綿頭口
-	-	三升	皮	肩鐵	三升皮肩鐵
-	將官	壯緞	-	甲胄	將官壯緞甲胄
藍	-	大緞	鐵	甲胄	藍大緞鐵甲胄
方色	步軍	-	皮	甲衣	方色步軍皮甲衣
多紅	-	猩猩氈	塗金銅葉	甲胄	多紅猩猩氈塗金銅葉甲胄



<표 2>와 <도 3>에 따르면 박가영은 갑주를 명명할 때, 색 · 신분 · 재료 · 갑주부위가 기준이 된다고 하였으며, 황진영은 갑주를 명명하는데 있어서 직물의 색상 · 직물의 종류 · 주재료 · 갑주 부위가 기준이 된다고 하였다.³ 공통적으로 색상, 재료, 갑주부위를 주요 기준으로 설정하고 있음을 알 수 있다. 박가영은 조선시대 문헌자료에 적힌 명칭을 그대로 현대에 사용하는 것은 문제점이 있다고 생각하여 3가지의 명명방식을 제시하였다.

도3. 갑옷의 명칭표기 (황진영 2018, 도면개번)

3 황진영, 2018, 「국립중앙박물관 소장 조선시대 피갑(皮甲)의 특징에 관한 고찰」, 『박물관보존과학』 제20집, 국립중앙박물관.

첫째, 재료에 따른 명명방식을 사용할 것.

둘째, 투구의 명칭은 드림의 재료를 기준으로 할 것

(드림이 없는 침주나 투구 유물은 철제 침주 혹은 철제 투구라고 명명).

셋째, '두정갑'이라는 명칭 사용을 지양하고, 갑옷의 의(衣)의 재료-갑찰의 재료 순서로 명명할 것.

이 중 둘째 명명방식을 제시한 것은 조선후기의 문헌에서 모든 투구를 드림을 기준으로 명명하였기 때문이다. 위의 기준들 중 둘째 방식을 바탕으로 국립해양박물관 소장 투구의 각 부위의 재료와 색상 그리고 제작 방식 등을 검토한 뒤 명확한 명칭을 찾아보고자 한다.

2. 소장품 투구 검토

1) 제작 검토

국립해양박물관 소장 투구는 감토, 정수리장식은 비교적 온전하지만, 드림은 대부분 결실되었다. 다만, 감토 하단부에 드림과 대선을 결합한 부위에서 드림 상단 일부가 잔존해 있기에 이를 바탕으로 드림의 모습을 추정하고자 한다. 투구를 제작하는 과정에서 못을 리베팅(Riveting)하여 각 부재들을 고정하였다. 근철, 대선, 미비부, 장식물 등 대부분의 부재들은 크고 작은 못을 리베팅하여 제작하였으며, 이를 근거로 제작 순서를 추정하였다. 본 절에서는 필자가 추정한 투구의 제작 순서대로 검토를 기술하고자 한다.



도4. 감토 전면(前面)의 용문장식 도5. 근철의 당초문장식 도6. 감토 후면(後面)의 봉황문장식

머리를 감싸는 감토는 가죽을 사용하였다. 총 4장의 사다리꼴 가죽을 등글게 세워서 서로 연결하였다. 길게 선형으로 결합된 연결부는 얇고 긴 4개의 근철을 각각 덧대어 2개의 못으로

고정하였다. 전면부에 부착된 근철은 하단부의 미비부와 연결되는 곳이기에 못을 1개 더 사용하였다. 근철은 황동(黃銅)으로 제작하였으며, 중앙에 당초문(唐草紋)이 장식되어 있다. 감토 하단부는 가죽대(帶)를 둘러서 감토모양을 고정시켰다. 가죽대 상단에는 8개의 삼엽(三葉)장식이 확인되며, 해당 장식에 못을 박아 감토에 고정하였다. 감토 가죽과 가죽대는 모두 흑칠(黑漆)을 하였다. 그리고 감토 전면부(前面部)에는 용문(龍紋)장식을, 후면부(後面部)에는 봉황문(鳳凰紋) 장식을 못으로 부착하였다. 용문에는 6개의 못을, 봉황문에는 10개의 못을 사용하여 감토에 고정시켰다.



도7. 개철(蓋鐵)

도8. 상모드림판

감토를 제작한 뒤, 정수리장식을 제작하였다. 정수리장식 중 하나인 개철(蓋鐵)을 감토 상단에 결구하여 감토의 윗부분을 고정하였다. 개철은 반구형의 복발형태이며, 반원부(半圓部)는 당초문을 투조하였으며, 그 아래 가장자리에도 역시 당초문을 장식하였다. 개철의 전후 좌우로 못을 관통하여 감토의 근철에 고정한 것으로 추정되며, 4개의 못 중 2개만 확인된다. 반원부 중앙에는 원통형의 간주(幹柱)가 부착되어 있으며, 부착된 반원부 일부가 훼손되어 곧게 위로 뺄지 않고 살짝 기울어져 있다. 간주에는 원관형의 상모드림판이 부착되어 있으며, 붉은 색 상모가 장식되어 있다. 상모드림판에는 역시 당초문이 확인된다. 상모드림판 가장자리에 4곳에 못으로 리베팅을 한 흔적이 있다.



도9. 감토 내 가죽조각

도10. 미비부(眉庇部)

도11. 차양(遮陽)

감토 내부에는 가죽을 덧대어 착용자의 머리를 보호할 수 있도록 하였다. 약 7개의 가죽조각을 감토의 종방향으로 겹치듯 덧대었다. 그리고 머리끈이 따로 빠질 수 있도록 구멍을 뚫어 놓았다.

그리고 투구 전면부에 미비부(眉庇部)와 차양(遮陽)을 부착하였다. 미비부는 착용자의 이마와 미간을 가리기 위한 것으로 황동으로 제작되었다. 하단부는 'M'자 모양으로 재단되었으며 가장자리를 백동(白銅)으로 복륜(覆輪)하였다. 미비부 전면에는 목숨수(壽)가 원형장식 안에 새겨져 있으며, 당초문이 그 주위로 장식되어 있다. 차양은 미비부와 마찬가지로 황동으로 제작되었으며, 차양의 결합부는 단면을 'L'자로 꺾은 뒤 감토의 곡률에 맞춰 못으로 고정하였다. 차양부는 용문이 투조되어 있고, 그 위에 삼각집선문(三角集線紋)이 새겨져 있다. 미비부를 우선 감토 하단에 부착하였고, 차양은 그 위에 못 4개로 고정하였다.

감토의 상부는 정수리 장식으로 고정하였듯, 하단부는 대철(帶鐵)로 고정하였다. 금속의 대철로 고정하기 이전에 가죽대(帶)로 감토 하단을 고정하였다. 대철은 가죽대 보다 상하폭이 좁고, 상단은 파상(波狀)으로 재단되었다. 전면(全面) 당초문이 새겨져 있으며, 7개의 당초문가지가 붙어있다. 총 13개의 못으로 대철을 감토에 고정시켰으며, 그 사이에 드림으로 추정되는 비단이 일부 확인된다. 대철을 고정하는 못의 리벳이 감토 안쪽에 확인되는 것으로 보아, 대철과 드림을 고정하는 작업을 가장 마지막에 행한 것으로 추정된다.

드림은 대부분 결실되었으며, 그 형태를 짐작하기 어렵다. 다만, 감토와 대철 사이에 잔존한 것을 미루어보아 2개의 옆드림과 1개의 뒷드림으로 나누어져 있는 것으로 추정된다. 국립해양박물관에서 발간한 『해양 명품 100선 바다를 품다』에 이 투구에 대한 기술이 있다. 그 중 “목가리개는 모두 소실되어 없으나 잔존물질로 판단하건대 걸감은 홍전(紅氈)이고, 안감은 북청색운보단(北靑色雲寶緞)으로 추정된다.”라는 내용이 있다.⁴ 실제로 잔존한 물질 중 적색(赤色)과 청색(靑色)의 직물이 확인된다.



도12. 감토 전면(前面)의 용문장식

도13. 대철(帶鐵)과 당초문장식 2

도14. 드림 잔존흔적

4 국립해양박물관, 2017, 『해양 명품 100선 바다를 품다』, p.267.

앞의 내용들을 정리하여 볼 때, 투구의 상세한 제작순서는 아래와 같다.

가죽으로 감토 제작 ⇨ 근철로 접합 ⇨ 감토 하단을 가죽대로 고정 ⇨ 가죽을 흑색으로 옷칠 ⇨ 감토 몸체에 용봉문 장식 부착 ⇨ 개철 결구 및 정수리장식 부착 ⇨ 감토 내부에 가죽을 덧댄 ⇨ 차양 및 미비부 부착 ⇨ 드림 및 대철 결합

우선 감토 부분을 제작하여 전체적인 틀을 구성하였고, 이후 정수리 장식과 가죽대로 형태를 고정하였다. 그리고 미비부와 차양을 부착하였으며, 드림을 덧댄 뒤 그 위에 대철을 이용해 고정하였다. 투구 제작은 전체적으로 ‘감토⇨정수리장식⇨드림’ 순으로 진행되었다.

2) 소장품 투구 명칭

국립해양박물관에서 소장하고 있는 투구 자료는 현재 두정갑옷과 함께 사용되었다고 추정되므로 ‘두정갑 투구’라고 불리고 있다. 하지만 두정(頭頂)의 뜻은 갑옷의 윗(衣)안에 몸을 보호하는 갑찰(甲札)을 못으로 고정시켰다는 뜻이다. 하지만 해당 투구는 갑찰을 두정으로 고정하는 기법을 사용하고 있지 않기에 두정갑 투구라는 명칭을 사용하는 것은 적절치 않다.⁵ 그러므로 투구의 명칭을 새로이 명명하고자 한다. 투구의 명명 방식은 전술한 박가영(2008)⁶의 기준 중 둘째에 따라 소장품을 명명하고자 한다. 박가영의 둘째 기준에 따르면, 조선후기의 투구는 드림의 재료에 따라 명칭을 부여한다. 국립해양박물관 소장 투구는 드림 부분이 대부분 결실되었지만, 일부 확인되는 잔존물질을 통해 볼 때, 비단(緞)과 모직물(氈)을 사용하였다. 그러므로 해당 투구는 단주(緞冑) 혹은 전주(氈冑)라고 명명하는 것이 옳다.⁷ 비단과 모직물 중 모직물을 걸감으로 사용하였으므로 본고에서는 해당 투구를 ‘전주’라고 지칭하고자 한다.

III. 고대 철제투구와 비교

1. 삼국시대 투구

5 두정갑 투구는 두정갑옷과 일습으로 사용된다는 뜻에서 붙여진 명칭이다. 두정이라는 못을 사용한 것은 맞지만, 두정갑옷에서 사용하는 두정기법과 차이가 보이기 때문에 이를 두정갑 투구라고 명명하는 것은 부자연스럽다.

6 박가영, 2008, 「조선시대 갑주 유물의 감정을 위한 현황파악과 시대구분」, 『복식』 58, 한국복식학회.

7 그 외에도 황진영, 2018, 「국립중앙박물관 소장 조선시대 피갑(皮甲)의 특징에 관한 고찰」, 『박물관 보존과학』 20; 의 논고에 따르면, 조선시대 갑옷의 명칭표기를 ‘색상,직물’ + ‘금속 또는 가죽’ +갑주의 방식으로 용어를 사용한다고 하였다. 투구가 아닌 갑옷에 대한 명칭이긴 하지만, 투구와 일맥상통한다고 볼 수 있다.

III장에서는 한반도 고대시기에 사용된 철제투구를 간단하게 소개하고 이를 국립해양박물관 소장 전주와 비교해보고자 한다.

우선, 한반도 고대시기에 사용된 투구에 대해서 간단히 알아보려고 한다. 한반도 고대국가인 고구려, 신라, 백제 그리고 가야의 지역에서 출토된 자료를 살펴보면, 대부분 철제(鐵製) 투구를 사용한다. 특히, 영남지역에서는 고분(古墳)을 중심으로 철제 투구가 출토된다. 고대에 사용된 철제 투구는 여러가지 종류로 구분할 수 있다. 종방향의 철제 지판(地板)을 덧대어 만든 종장판주(縱長板冑)와 철제의 소찰(小札)을 끈으로 엮어 만든 소찰주(小札冑) 그리고 대금판(帶金板)을 중심으로 제작된 대금식투구(帶金式冑) 그것이다. 세 가지의 투구 종류 중 종장판주가 다른 투구들 보다 압도적으로 많이 출토되었으며, 그 출토위치도 한반도 전역에 분포한다. 당시 고대국가들이 종장판주를 제작하여 주로 사용했음을 알 수 있다.



도15. 김해 양동리 78호분 출토 종장판주



도16. 합천 반계제 가 A호분 출토 소찰주



도17. 고령 지산동 1-3호분 출토 대금식 투구(차양주)

종장판주는 크게 ‘지판부(地板部)’, ‘복발부(覆鉢部)’, ‘불가리개부’로 구분할 수 있다. 지판부는 착용자의 머리를 보호하는 부위이며, 종방향의 지판(地板) 여러 개를 겹쳐 만든다. 해당 철판은 착용자의 머리 곡률에 맞춰 만곡된 형태로 제작된다. 또한 착용자의 미간과 안공을 가리지 않도록 철판의 하단을 재단한다.

복발부는 지판부의 상단부에 위치하며, 위로 뚫린 부분을 막아준다. 또한 정중앙에 투공(透孔)이 확인되며, 철관이 부착된 경우도 있다. 실제로 확인된 적은 없으나, 해당 철관은 장식품을 달기 위한 것으로 추정된다.

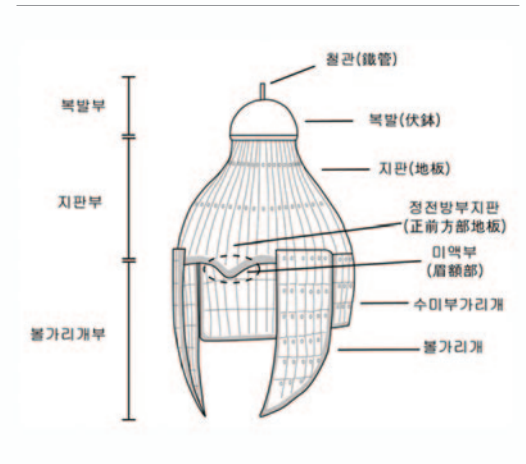
불가리개부는 지판부 아래에 부착된다. 2장의 불가리개와 1장의 수미부가리개로 구성된다. 착용자의 불과 뒷목 등을 보호하기 위해 제작되었다. 불가리개는 철판이나 소찰로 제작되며, 수미부가리개는 주로 소찰로 확인된다. 출토품에 따라 수미부가리개가 확인되지 않는 경우도 있다.

한반도 삼국시대에 주로 사용된 종장판주는 앞서 설명한 것처럼 3부위로 구성된다. 출토 유물에 따라 확인되지 않는 경우도 있으나 대부분 해당 공식을 따른다. 고구려 벽화고분에서

확인되는 무사들의 모습에서도 투구가 확인된다. 고구려 안악 3호분의 행렬도를 볼 때, 종장기병의 투구를 확인할 수 있다. 해당 기병의 투구는 종방향의 선이 묘사되어 있으며, 상부에는 복발로 추정되는 부재가 확인된다. 복발 위로 긴 관을 연결하였으며, 깃털 혹은 직물로 추정되는 장식품이 그 위에 붙어있다. 또한 투구가 착용자의 불과 뒷통수를 가리고 있는 모습을 볼 수 있다.

2. 투구 설계원리의 유사성

앞에서 삼국시대 종장판주에 대해 간단하게 살펴보았다. 실제 출토된 철제 투구의 모습과 벽화에 묘사된 투구의 모습을 볼 때, 삼국시대 종장판주는 지판부, 복발부, 불가리개와 수미부가리개로 구성된 불가리개부가 있다. 이러한 3단 구성은 앞서 설명한 전주와 매우 유사하다. 전주 역시 감토, 정수리장식, 드림으로 구성되는데, 이는 종장판주의 구성과 같다.



도18. 종장판주의 세부명칭(복천박물관 2009 도면개번)

지판부와 감토는 착용자의 머리를 보호하는 부위이며, 둘다 종방향의 부재(감토 가죽과 근철, 철제지판)를 사용한다. 또한 투구의 정면에는 착용자의 미간을 가리는 부분이 따로 제작된다. 종장판주는 지판을 이용하여 미간과 이마를 감싸고, 전주는 미비부를 따로 제작하여 미간과 이마를 보호한다.

종장판주의 복발부와 전주의 정수리장식 역시 지판부와 감토의 상부에 위치하며, 각각을 고정하는 역할을 한다. 또한 반구형의 형태와 긴 원통형(圓筒形)의 부재를 부착한다는 점에서 형태적으로 유사하다.

불가리개부 그리고 드림 역시 착용자의 보호부위가 동일하다. 또한 각각 착용자의 불과 뒷목을 3부위로 나누어 보호한다는 점에서 그 제작의도가 동일하다.

전주와 종장판주의 가장 큰 차이점은 근철과 대철의 부재이다. 종장판주는 근철과 대철에 대응되는 부분이 확인되지 않는다. 이는 여러 개의 지판(地板)을 사용하는 종장판주의 제작 방법에 기인한다. 근철과 대철은 감토의 모양을 잡아주는 역할을 한다. 근철은 옷칠한 가죽 조각 간의 연결을 강화시키는 역할을 하며, 대철은 감토의 하단부를 감싸면서 고정시킨다. 하지만 종장판주는 각 지판을 가죽끈으로 혁결(革結)하여 연결과 고정을 동시에 진행한다. 때문에

종장판주는 지판간의 연결을 강화하는 근철이나, 주체부의 하단부를 고정시켜주는 대철이 필요하지 않다.

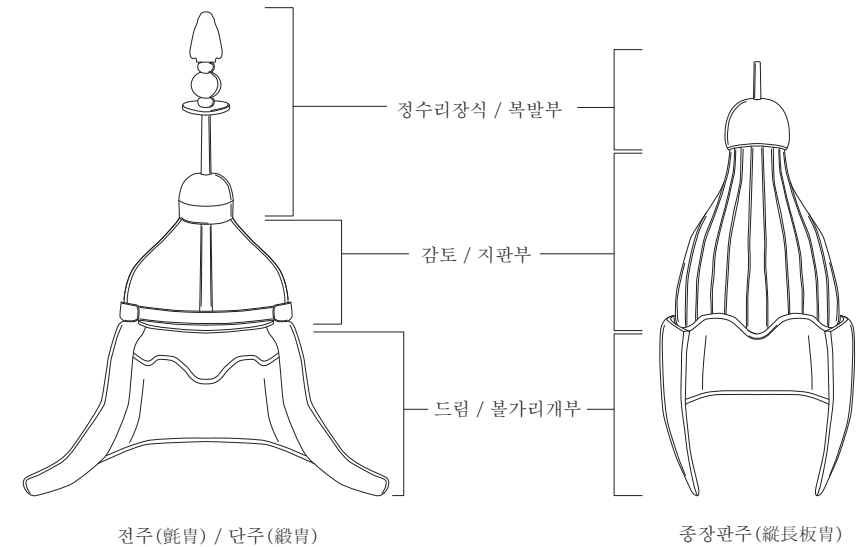
고대의 투구와 조선시대 투구 간의 공통점과 차이점들을 미루어 볼 때, 한반도의 투구제작 기술은 그 재질과 기술에 차이가 있을 뿐, 설계원리는 같다. 본디 투구의 역할은 외부로부터 착장자의 머리와 목을 방어하는 것이다. 그러므로 머리를 감싸는 감토와 지판부의 제작이 우선된다. 그리고 머리를 감싸는 각 부재(지판, 가죽조각)를 고정하는 과정(정수리장식, 복발)이 필요하다. 그리고 착장자의 양 볼과 뒷목을 보호하기 위해 투구 아래에 드림이나 불가리개 등이 부착된다. 이러한 일련의 제작과정은 고대의 종장판주나 조선시대의 전주에서 똑같이 확인된다. 총 3개의 부위로 나누어 제작되며, 각각의 특징들도 유사하다. 물론, 고대시기의 투구와 조선시대 후기의 투구 제작 계보를 직접적으로 연결하는 것은 무리가 있다. 다만 투구의 설계원리와 제작의도는 같다고 볼 수 있다.

IV. 맺음말

본고에서는 국립해양박물관에서 소장하고 있는 조선시대 후기 투구를 살펴보고 그 제작 방법과 명칭을 밝혀보았다. 드림을 제외하고는 대부분 온전한 상태였기에 자료를 검토할 수 있었다. 리베팅기법을 사용한 못과 각 부재의 모습을 바탕으로 그 순서를 역으로 알아보았다. 투구는 크게 3부위로 구성되며 감토, 정수리장식, 드림 순으로 조립되었다. 그리고 기존의 두정갑 투구라고 불렀던 명칭은 혼란의 소지가 있으며, 해당 투구를 온전하게 표현하지 못하기에 새로운 명칭을 찾아보았다. 제작된 부재의 재료를 기준으로 명칭을 부여하는 조선시대 명명법을 따라 드림의 소재를 기준으로 전주 혹은 단주로 부르는 것이 자연스럽다고 판단된다.

3장에서는 한반도 고대 삼국시대에 주로 사용된 종장판주를 소개하고 이를 전주와 비교해 보았다. 종장판주의 그 구성 및 특징과 매우 유사하였으며, 이를 통해 그 설계원리 자체는 동일한 것이라고 생각된다. 투구제작자는 투구를 만들 때, 착장자의 머리를 보호하는 틀을 만들고, 이를 고정하였으며 동시에 양볼과 뒷목을 감싸고자 하였다. 이러한 원리는 고대부터 조선시대까지 쭉 이어진 것으로 보인다. 다만, 고대의 종장판주와 조선시대 전주를 같은 제작계통의 계보로 두는 것은 무리가 있다.

해당 투구는 국립해양박물관에서 소장하고 있는 주요 소장품 중 유일한 방어구(防禦具)이다. 국립해양박물관의 전시와 연구자료로 활용하기 위해 2015년에 구입된 자료이다. 앞으로 박물관 수장고에 있는 다양한 소장품을 단순히 보존하는 것에 그치지 않고, 연구하고 발굴하여 그 가치를 찾아내는 작업이 지속되었으면 한다.



도19. 전주와 종장판주의 구성 비교

참고문헌

박가영, 2008, 「조선시대 갑주 유물의 감정을 위한 현황파악과 시대구분」, 『복식』 58, 한국복식학회.

박가영, 2003, 「조선시대의 갑주」, 서울대학교 대학원 박사학위 논문.

이성훈, 2013, 「영남지역 출토 종장판주의 제작공정과 기능변화」, 『영남고고학』 65, 영남고고학회.

황진영, 2018, 「국립중앙박물관 소장 조선시대 피갑(皮甲)의 특징에 관한 고찰」, 『박물관보존과학』 20, 국립중앙박물관.

국립김해박물관, 2015, 『갑주, 전사의 상징』.

국립해양박물관, 2017, 『해양 명품 100선 바다를 품다』.

북천박물관, 2010, 『韓國의 古代甲冑』.

원고투고일 : 2022. 11. 24.

게재확정일 : 2022. 12. 09.

『해양유산(Ocean Heritage)』 간행규정

제정 2019.10.01.

개정 2021.02.08.

개정 2022.06.13.

제1장 총칙

제1조(목적) 국립해양박물관(이하“박물관”)이 해양유산 분야 연구실적을 종합 정리하여 해양유산의 발전적 연구방향을 모색하고자 간행하는 학술지『해양유산(Ocean heritage)』(이하“본 학술지”)의 제반사항을 규정하는 데 있다.

제2조(간행) 학술지는 매년 1회, 12월 30일에 간행하는 것을 원칙으로 한다.

제3조(내용) 본 학술지의 내용은 해양유산과 직·간접적으로 관련이 있는 연구논문, 기획논문, 연구노트, 보고문, 서평, 단신, 논평 등을 포함한다.

제2장 편집위원회

제4조(편집위원회의 구성 및 임기)

① 본 학술지의 심사와 편집 방향에 관한 사항을 결정하기 위해 편집위원회를 둔다.

② 편집위원회는 편집위원장을 포함하여 5인 이상 10인 이하로 구성하며, 편집위원장 1인, 편집위원 3인~8인, 편집간사 1인으로 구성한다.

③ 편집위원장 및 편집위원의 임기는 2년이며 연임할 수 있다.

④ 편집위원은 고고학, 미술사학, 민속학, 박물관학, 보존과학, 역사학, 인류학, 해양학, 해양인문(문화)학 분야 등의 관련 연구자 중, 연구 활동이 활발하고 학술성고가 우수한 전문가로 전임교수, 전임연구원, 학예연구관, 박사학위 소지자 또는 이에 상응하는 자격이 인정되는 자를 원칙으로 구성하며 학예연구실의 추천을 거쳐 국립해양박물관장(이하 “관장”이라 한다)이 위촉한다.

⑤ 학예연구실장은 편집위원 당연직 위원이 된다.

제5조(편집위원회 임무 및 역할)

① 편집위원회는 편집과 간행에 대한 아래 각호의 제반사항을 심의·결정한다.

1. 투고 원고에 대한 심사 회부의 여부 결정

2. 투고 원고에 대한 심사위원 선정

3. 투고 원고의 게재 여부 심사 및 결정

4. 박물관이 간행하는 학술지인 『해양유산(Ocean heritage)』에 관한 전반적인 사항

② 편집위원장은 편집위원회의 추천을 거쳐 관장이 위촉하며, 본 학술지의 편집과 간행에 대한 제반 사항을 총괄한다.

③ 편집간사는 학술연구팀장이 수행하며, 학술지 편집 및 간행 실무를 담당한다.

제6조(편집회의) 편집회의는 편집위원장, 편집위원 2인 이상, 편집간사가 참여했을 때 이루어지며 회의에 참석한 편집위원에게는 회의참석비 및 교통비를 지급할 수 있다.

제3장 원고심사

제7조(심사위원 선정) 투고된 논문에 대하여 게재 여부를 평가하기 위해 심사위원을 선정한다. 편집위원장은 편집위원의 추천을 받아 해당 논문별 관련 전문가 3인을 심사위원으로 위촉하되, 편집위원회 요청에 의한 특별논문 및 국립해양박물관 학술대회 발표 후 보완된 논문은 2인의 전문가를 심사위원으로 위촉하여 심사한다. 편집위원은 심사위원을 겸할 수 있다.

① 논문 외에 서평과 자료소개 성격의 연구노트 등의 심사(可조만 판정)는 2인의 편집위원이 하며, 최소 1인의可进行 얻으면 게재를 확정한다.

제8조(원고심사 원칙)

① 심사위원은 심사 의뢰된 원고를 아래 평가항목에 따라 심사한다.

평가지표	항 목	배점(100점)
	1. 논문제목의 적절성	5
	2. 형식 및 체제의 정연성	15
	3. 연구내용의 독창성	20
	4. 논증과정 및 논가용어의 적절성	25
	5. 연구 결과의 효용성 및 시사점	25
	6. 참고문헌의 적절성	5
	7. 요약문의 적절성	5

② 심사위원은 평가항목에 의거하여 의뢰된 원고를 심사한 후 '게재(90점 이상)', '수정 후 게재(80~89점)', '수정 후 재심사(70~79점)', '게재불가(69점미만)'의 네 등급으로 판정한다.

③ 심사 기간은 특별한 사유가 없는 경우 10일 이내로 하며, 편집위원회에 투고원고심사서(서식3)를 송부하여야 한다.

제9조(심사결과의 처리) 게재 여부 결정 기준은 아래와 같다..

심 사 결 과			종합판정	비고
심사위원 1	심사위원 2	심사위원 3		
게재	게재	게재	게재	
게재	게재	수정 후 게재		
게재	게재	수정 후 재심사	수정 후 게재	
게재	수정 후 게재	수정 후 게재		
게재	수정 후 게재	수정 후 재심사		
수정 후 게재	수정 후 게재	수정 후 게재		
수정 후 게재	수정 후 게재	수정 후 재심사		
게재	게재	게재불가	수정 후 재심사	
게재	수정 후 게재	게재불가(D)		
게재	수정 후 재심사(C)	수정 후 재심사(C)		
게재	수정 후 재심사(C)	게재불가(D)		
수정 후 게재	수정 후 게재	게재불가(D)		
수정 후 게재	수정 후 재심사(C)	수정 후 재심사(C)		
수정 후 재심사(C)	수정 후 재심사(C)	수정 후 재심사(C)		

기타			게재불가	비고
심 사 결 과(심사위원 2인 시)			종합판정	
심사위원 1	심사위원 2		게재	
게재	게재			
게재	수정 후 게재			
게재	수정 후 재심사(C)		수정 후 게재	
수정 후 게재	수정 후 게재			
수정 후 게재	수정 후 재심사(C)			
게재	게재불가(D)		수정 후 재심사	
수정 후 게재	게재불가(D)			
수정 후 재심사(C)	수정 후 재심사(C)			
수정 후 재심사(C)	게재불가(D)			
기타			게재불가	

제4장 심사판정 후 처리사항

제10조(비밀준수) 심사위원과 원고투고자 명단은 외부에 공개하지 않으며, 원고 투고자에게 심사위원의 심사결과를 통보한다.

제11조(원고료) 논문 등의 투고자는 편집위원회에 정하는 소정의 원고료를 받을 수 있다.

제12조(논문게재의 취소) 투고된 원고가 연구부정행위로 판명될 경우 원고의 본 학술지 게재를 불허한다.

제13조(저작권) 편집위원회는 본 학술지에 게재 확정된 원고를 온라인상 복사, 배포, 전송 등에 이용하기 위해 집필자로부터 저작물 이양 동의서(서식4)를 받아야 하며 본 학술지에 게재가 확정된 원고의 집필자는 온라인상(인터넷상)에서의 복사, 배포, 전송 등과 관련된 일체의 권리를 박물관에 이양하는데 동의해야 한다.

제5장 연구윤리

제14조(연구윤리위원회) 본 학술지에 원고를 투고하는 연구자의 연구윤리를 확립하고 연구부정행위 발생시 공정하고 신속한 처리를 위하여 연구윤리위원회(“이하 윤리위원회”)를 운영한다.

제15조(윤리위원회의 구성과 기능)

① 윤리위원회는 편집위원회 내 비상설위원회로 두며 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.

1. 연구윤리 관련 제도의 수립 및 운영에 관한 사항
2. 부정행위 제보 접수 및 처리에 관한 사항
3. 조사 착수 및 조사 결과의 승인에 관한 사항
4. 조사위원회의 구성에 관한 사항
5. 제보자 보호 및 피조사자 명예회복 조치에 관한 사항
6. 조사결과의 처리, 후속조치 및 재심의의 처리에 관한 사항
7. 기타 위원장이 부의하는 사항

② 연구부정행위의 판정을 위한 윤리위원회는 5인 이상의 위원들로 구성함을 원칙으로 한다.

1. 위원장 1인 : 편집위원장이 겸임
2. 투고된 원고 관련 분야의 전문위원 3인 이상

③ 본 조사가 착수되기 전에 선정된 위원 명단을 제보자에게 알려야 하며, 제보자가 조사위원에 대한 정당한 이익을 제기할 경우 이를 수용해야 한다.

④ 윤리위원회의 최종 의결은 위원 과반수이상의 출석에 다수결을 원칙으로 한다.

제16조(편집위원의 윤리)

① 편집위원은 저자와의 사적인 친분 등에 따른 편견 없이 정해진 규정에 따라 공정하고 객관적으로 판정업무를 수행해야 한다.

② 편집위원은 투고된 논문에 대한 심사위원의 심사결과를 바탕으로 일관된 기준으로 논문의 재심 혹은 게재 여부를 결정해야 한다.

③ 투고논문이나 심사과정에서 비윤리적인 행위가 적발되거나 비윤리적 행위에 대한 탄원이 있을 경우 편집위원장은 그 사안의 비중을 판단하여 필요할 경우 연구윤리위원회에 보고해야 한다.

제17조(심사위원의 윤리)

① 심사위원은 심사의뢰 받은 논문을 개인적인 학술적 신념이나 저자와의 사적인 친분 등에 따른 편견 없이 객관적 기준에 의해 공정하게 심사해야 한다.

② 심사위원은 저자의 인격을 존중해야 하며, 주관적인 평가나 불쾌한 표현을 자제하고, 가급적 부드러운 표현으로 심사 의견서를 작성한다.

③ 이미 다른 학술지에 게재된 논문과 유사한 내용이 인용 없이 포함되었을 경우에는 편집위원장에게 그 사실을 알려주어야 한다.

④ 심사 의뢰된 논문과 직접적인 이해관계가 있거나, 자신의 전공분야가 투고된 논문을 심사하기에 적합하지 않다고 판

단되면 편집위원장에게 지체 없이 그 사실을 통보하여 다른 심사위원을 선정할 수 있도록 해야 한다.

제18조(연구부정행위 범위) 본 학술지에 게재하기 위해 자신의 저작물을 제출하는 모든 연구자는 다음과 같은 연구부정행위를 금해야 한다.

1. 타인의 생각, 연구내용, 연구체계, 연구결과, 기록 등을 정당한 승인 또는 인용 없이 사용하는 '표절' 행위
2. 완전히 동일하거나 거의 동일한 연구물을 둘 이상의 학술지에 사용하는 '중복게재' 행위
3. 존재하지 않는 연구자료 또는 연구결과를 허위로 만들어내는 '위조' 행위
4. 연구 대상 · 자료 · 과정 · 장비 등을 인위적으로 조작하거나 변형, 삭제하여 연구결과를 왜곡하는 '변조' 행위
5. 투고된 원고의 연구 내용 또는 결과에 기여한 자에게 정당한 이유 없이 논문저자 자격을 부여하지 않거나 기여를 하지 않은 자에게 감사 표시 또는 예우 등 불합리한 이유로 논문저자 자격을 부여하는 '부당한 논문저자 표시' 행위
6. 본인 또는 타인의 부정행위 의혹에 대한 조사를 고의로 방해하거나 제보자에게 위해를 가하는 행위
7. 기타 윤리위원회의 조사가 필요하다고 판단되는 행위

제19조(연구 진실성 검증)

- ① 본 학술지 게재 원고 및 투고된 원고와 관련하여 연구부정행위가 제보된 경우, 조사는 접수일로부터 10일 이내에 착수하고, 시작일로부터 30일 이내에 완료하여야 한다.
- ② 판정 이전에 위원회는 제보자와 피조사자에게 이의제기 및 변론의 기회를 주어야 한다. 단, 당사자가 이에 응하지 않을 경우 이의가 없는 것을 간주한다.
- ③ 최종판결이 확정되면 제보자와 피조사자에게 문서로 통보해야 하며, 이에 대한 모든 처리결과는 조사결과보고서로 작성되어야 한다.

제20조(부정행위 제보 및 접수) 부정행위 제보자는 구술, 서면, 전화, 전자우편 등 가능한 방법으로 제보할 수 있으며, 실명으로 제보함을 원칙으로 한다. 다만, 익명으로 제보할 경우 서면 또는 전자우편으로 구체적인 부정행위의 내용과 증거를 제출해야 한다.

제21조(제보자의 권리 보호) 윤리위원회는 제보자의 신원에 대한 사항을 어떠한 경우라도 공개하지 않는다. 다만, 허위로 신고한 제보자는 보호대상에 포함되지 않는다.

제22조(피조사자의 권리 보호)

- ① 윤리위원회는 부정행위 검증과정에서 피조사자의 명예나 권리가 침해되지 않도록 해야 한다.
- ② 부정행위에 대한 의혹은 판정결과가 확정되기 전까지 외부에 공개되어서는 안 된다.
- ③ 피조사자는 부정행위 조사 및 일정을 알려줄 것을 요구할 수 있으며, 윤리위원회는 이에 성실히 응해야 한다.

제23조(부정행위에 대한 처리)

- ① 본 학술지에 투고된 원고 등이 윤리위원회의 결정에 의해 부정행위로 최종 확정된 경우, 편집위원회는 해당 호 학술지의 원고게재를 취소하고 연구자에게 다음과 같이 그 책임을 물을 수 있다.
 1. 부정행위 사실에 대한 인터넷 공지 및 원고료 회수
 2. 해당 연구자에게 경고문 발송
 3. 해당 연구자에 대한 향후 3년간 본 학술지 투고 금지
- ② 게재논문의 경우에는 학술지 논문목록에서 삭제하고 편집위원회는 이 사실을 해당 연구자에게 공지한다.
- ③ 심사위원의 부정행위가 확정된 경우, 해당 심사위원은 본 학회지의 투고원고를 향후 3년간 심사할 수 없다.

제24조(예외사항) 이 규정에 명시되지 않은 사항은 윤리위원회의 심의 · 결정에 따른다.

부 칙(2019. 10. 01)

제1조(시행일) 이 규정은 제정된 날로부터 시행한다.(2019.10.01.)

부 칙(2021. 02. 08.)

제1조(시행일) 이 규정은 2021년 2월 8일부터 시행한다.(2021.02.08.)

부 칙(2022. 06. 13.)

제1조(시행일) 이 규정은 2022년 6월 13일부터 시행한다.

『해양유산(Ocean Heritage)』 원고 투고 규정

제정 2019.09.25.

개정 2020.05.29.

제1조 (정의)

원고는 연구논문, 기획논문, 보고문, 서평, 연구노트, 단신, 논평 등으로 구분되며, 해양 분야에 기여할 수 있는 연구 성과물이어야 한다.

제2조 (적용)

본 규정은 “해양유산(Ocean heritage)”에 투고되는 모든 원고에 적용된다.

제3조 (원고 투고)

① 투고자는 『해양유산(Ocean heritage)』원고 작성 방법”에 따라 작성한 원고를 편집위원회에 제출하여야 한다.

② 공동 집필일 경우, 주저자(연구책임자)와 공저자를 구분하고, 주저자/공저자 순으로 표시한다.

제4조 (원고 내용)

본 학술지에 투고된 논문 등은 국내외에서 미간행된 논문 등이어야 하며, 학위논문을 투고하는 경우에는 사전에 학위논문임을 밝혀야 한다.

제5조 (원고 매수 및 원고료)

투고된 원고의 매수는 원칙적으로 200자 원고지 150매 이내로 하며, 원고 분량은 사진·도면(1장=200자 원고지 1매로 환산)등을 포함하여 200매를 초과 할 수 없다. 논문 등의 투고자는 편집위원회에서 정하는 소정의 원고료를 받을 수 있다. 연구비를 지원받는 경우 원고료를 지급하지 않는다.

제6조 (원고 제출)

원고는 원고저장파일(hwp 또는 doc) 1부, 첨부자료(사진, 도면 등)의 디지털 파일, 초록 1부, 원고투고신청서 1부, 연구윤리 준수 서약서 1부, 저작권 이양 동의서 1부를 E-mail로 원고마감일 전에 제출하여야 한다.

제7조 (원고 심사)

① 마감일 이내에 접수된 원고는 편집위원회에서 선정한 위원들로 구성된 심사위원회의 심사를 거친 후 게재 여부를 결정한다.

② ‘수정 후 게재’, ‘수정 후 재심사’로 평가된 논문은 필자에게 즉시 통보하여, 10일 이내에 수정 보완 후 다시 제출하여야 한다. 단, ‘수정 후 재심사’의 경우는 필자에게 재심사 수락 여부를 먼저 확인한다.

제8조 (투고자의 권리와 제한)

① 투고된 모든 원고는 반환하지 않는 것을 원칙으로 한다.

② 학술지에 게재되는 논문의 저작권은 본 박물관에 이양된다. 단, 제3자로부터 문헌의 복제 또는 전재의 요청이 있을 경우 저자의 허락을 받도록 하며, 투고자가 논문을 본인의 용도로 사용할 경우 제한을 두지 않는다.

제9조 (기타)

① 필자의 연락 가능한 전화번호, 핸드폰번호, e-mail 주소를 원고 말미에 명기하여야 한다.

② 필자의 원고 교정은 3회 이내로 한정한다.

③ 본 규정에 명시되지 않은 사항은 편집위원회의 의결을 따른다.

부 칙(2019.10.01.)

제1조(시행일) 이 규정은 제정 즉시 시행한다.

부 칙(2020.05.29)

제1조(시행일) 이 규정은 2020년 5월 29일부터 시행

부 칙(2022.06.13.)

제1조(시행일) 이 규정은 2022년 6월 13일부터 시행한다.

『해양유산(Ocean Heritage)』 원고 작성 원칙

1. 원고작성

- ① 원고는 한글 또는 워드 프로그램을 사용하여 작성한다.
- ② 한글 집필을 원칙으로 하며, 필요한 한자나 외래어는 괄호 속에 병기한다. 한글음과 한자의 표기가 다를 경우에는 대괄호[]'를 사용한다.
- ③ <삭제 :’22. 06. 13>
- ④ 논문의 개재가 확정된 경우 국문초록(한글초록: 200단어 이내)과 영문초록(Abstract: 200단어 이내)을 반드시 제출하며, 핵심어(Key words)는 5개 이상 기재한다.

2. 필자표기

- ① 필자명에 현 소속기관을 병기한다.
- ② 필자의 소속은 각 논문 등의 시작 쪽인 간지에 국문과 영문으로 기재한다.
- ③ 학위논문을 투고할 경우에는 논문 제목에 각주로 ‘본 논문은 석사/박사학위 청구논문임’을 명기한다. 연구비의 출처를 밝히는 경우에도 논문 제목에 각주로 명기한다.
- ④ 논문 등의 투고일, 심사완료일, 게재확정일은 각 논문 등의 시작 쪽인 간지에 기재한다.
- ⑤ 투고논문이 2인 이상의 공동연구인 경우 반드시 제1 저자를 명시하고 분담의 중요도에 따라 순서대로 저자명을 기재한다.
- ⑥ 특별한 표기가 없으면 제일 앞에 기재된 저자를 제1 저자로 간주한다.
- ⑦ 제1 저자와 교신저자가 다를 경우에는 교신저자를 명시한다.

3. 원고체제

- ① 용지설정 : A4, 글자크기 10pt, 줄 간격 160%
- ② 여백주기 : 위 15, 아래 15, 왼쪽 30, 오른쪽 30, 머리말 15, 꼬리말 15, 제본 0 ③ 글자모양 : 장평 100, 자간 0, 크기 10(각주 인용 9), 휴먼명조
- ④ 문단모양 : 원·오른쪽 0, 첫줄 들여쓰기 10

4. 항목

- ① 항목은 1) 1) 1)) (1)) ① 순서로 표기한다. 단, 목차는 장(1)과 항(1)까지만 기재한다. ② 머리말과 맺음말에도 번호를 매긴다.

5. 표와 도

- ① 표의 제목은 상단 좌측에 ‘표’로 표기한다.
- ② 표를 제외한 사진, 도면, 지도, 일러스트 등은 모두 ‘도’에 해당되며, 도의 제목은 하단 좌측에 ‘도’로 표기한다.
- ③ 표와 도의 번호는 각각 일련번호로 기재한다.
- ④ 표와 도의 설명은 아래에 ※를 하고 기재한다.

6. 인용문

- ① 사료(자료) 인용은 한글 번역을 원칙으로 한다. 단, 금석문처럼 번역이 불가능하거나, 원문 표기가 필요한 경우에는 원문을 그대로 게재할 수 있다.
- ② 인용문은 위·아래 문단으로부터 한 줄을 띄운 후 내용 전체를 들여쓰기 한다(10pt).
- ③ 인용문의 출전 표시는 각주로 처리한다.

7. 각주와 참고문헌

- ① 각주와 참고문헌은 아래와 같은 순서로 표기하되, 참고문헌의 경우 본문에 인용된 문헌만 표기하며, 논문의 전체 페이지 수를 제공하여야 한다. 참고문헌은 고서, 한글 문헌, 외국 문헌, 신문기사, 인터넷 자료 순으로 작성한다.
- ② 고서 등의 작성 양식은 다음과 같다.
 - 『三國史記』
 - 『朝鮮王朝實錄』
- ③ 한글 문헌의 작성 양식은 다음과 같다.
 - 한글 논문 : 필자명, 연도, 「논문제목」, 『학술지명(혹은 저서명)』권(호), 출판사명, 쪽수.
 - 한글 저서 : 저자명, 연도, 『저서명』, 출판사명, 쪽수.
- ④ 영문 논문의 제목은 첫 단어와 고유명사만 대문자로 표기한다. 영문 단행본은 책명의 첫 단어만 대문자로 표기한다. 정기간행물의 경우 학술지명에서 각 단어의 첫 글자는 대문자로 표기한다.
 - 영문 논문 : 필자명, 연도, 논문제목, 학술지(이탈릭체) 권(호), 출판사명, pp.1~5.
 - 영문 저서 : 필자명, 연도, 저서(이탈릭체), 출판사명, p.5.
- ⑤ 번역서의 작성 양식은 다음과 같다.
 - 번역서 : 저자명, 연도, 『한글저서명』, 역자명(원제, 원저 출판년도), 출판사명, 쪽수.
- ⑥ 저자가 3인 이상일 경우 국문의 경우 ‘홍길동 등’, 영문의 경우는 ‘Kim et al.’ 양식으로 표기한다.
- ⑦ 하나의 각주에 여러 개의 논저를 표시할 경우에는 쌍반점(:)을 사용하며, 동일 저자의 논저를 표시할 경우에는 쌍점(;)을 사용하여 연결한다.
- ⑧ 앞에서 인용한 문헌을 재인용할 때에는 ‘저자명, 연도, 위의 논문(책), 쪽수.’ 혹은 ‘저자명, 연도, ibid, p.5.’의 순서로 표기한다.
- ⑨ 한글 문헌과 외국 문헌이 함께 서술되었을 경우 한글, 동양, 서양문헌 순으로 표기한다. 문헌의 표시 순서는 저자의 성을 기준으로 한다. 동일한 저자의 문헌이 여러 개일 경우에는 연도순으로 수록한다.
- ⑩ 신문기사와 인터넷 자료의 작성 양식은 다음과 같다.
 - 신문사, 1910.01.01 「신문기사 제목」
 - 국립해양박물관(<https://www.mmk.or.kr/>)

8. 원고제출

원고에 수록하는 그림과 사진의 원본이 포함된 디지털파일, 원고 1부, 원고투고신청서 1부, 연구윤리 준수 서약서 1부를 E-mail로 원고마감일 전에 제출하여야 한다.

2022

해양유산4 [Ocean Heritage]

총괄	김태만
기획	윤석홍 · 백승옥 · 서영남
편집간사	서영남
편집실무	김재휘
편집위원	이진한(위원장) · 김문기 · 백승옥 · 이은정 · 장경준 · 정병모 · 황경숙
집필	이근우 · 조성금 · 주경미 · 류승훈 · 박민수 · 임창섭 · 정병모 · 엄그림 · 김재휘
교정 및 교열	권현경 · 김재휘 · 김현주 · 최한별
디자인 · 제작	디자인에원
발행일	2022. 12. 19.
발행	국립해양박물관 www.mmk.or.kr / 051-309-1900 부산광역시 영도구 해양로 301번길 45
ISSN	2713-5144

© 국립해양박물관(National Maritime Museum of Korea), 2022

이 도서의 저작권은 국립해양박물관에 있습니다.

이 도서의 모든 내용에 대하여 동의 없이 어떠한 형태나 의미로든 재생산하거나 재사용할 수 없습니다.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or utilized in any form or by any means without permission in writing from National Maritime Museum of Korea.

