

遣使航運時代에 關한 研究

孫 兌 鉉 · 李 永 澤

A Study on Korean Maritime Activities of the Age of the Envoy Dispatch

Sohn, Tae-Hyon · Lee, Young-Taek

〈目 次〉	
Abstract	第三節 後三國時代의 航運
序 言	第四節 高麗初葉의 航運
第一節 三國時代의 航運	結 言
第二節 統一新羅時代의 航運	參考文獻

Abstract

In this paper the authors try to investigate the situations, characters and traits of the Korean maritime activities in the period from Samkuk era (the last years of 4 th century) to the early years of the Koryo Dynasty (the last years of 12th century), when kingdoms of the Korean peninsular dispatched envoys across sea to kingdoms of China frequently, and this caused pump-priming effects to develop the Korean maritime activities, and Korean people swayed the command of the seas of north-east Asia, enjoying the most booming age in the history of Korean sea activities.

The contents of the Korean maritime activities of this ago are briefly summarized as follows;

1. The maritime activities in the first stage of this age were caused by the political and diplomatic purposes. However, the character of the activities was altered gradually to attain the cultural and economical fruits.
2. In the middle of this age, trade and shipping developed conspicuously to the next stage of the merchant carrier, also of accumulation of commercial capital.
3. While Korean ships sailed successfully across the Yellow Sea in the early years of this age, in the middle of this age, they sailed across the China Sea. This kind of navigation was a great adventure and it was necessary to possess the advanced techniques of navigation and shipbuilding in those years. Even then Korean navigators were acquainted with the knowledge of the seasonal wind and took advantage of it very successfully for ocean navigation.

2 1981年 4月 韓國海洋大學論文集 第16輯

4. Because of the predominant maritime activities, the progressive spirit and the outstanding seafaring abilities in this age, the Koreans were deeply respected by the people of China and Japan.

5. Due to the monopolistic command of the seas of north-east Asia, Koreans took part in the most dramatic phases of the world history in those early years.

P.S.; This paper follows the previously published paper "A Study on the Ancient Sea Transportation of Korea" in Journal of Korea Merchant Marine College, Vol.15, 1980.

序 言

本稿는 앞서 發表한 「古代에 있어서의 海上交通」을 이어 받는 것으로 未開狀態로 放置되어 있는 韓國海運史의 한 時代에 關한 研究이다.

우리 海運史에 있어서 三國鼎立時代로부터 高麗初葉에 이르는 約 8世紀間의 韓民族의 海上活動은 수많은 王朝의 興亡·交替가 있었는데도 使臣의 海上往來를 中心으로 하여 活潑하게 展開되었다는 事實이 一貫不變한 特徵이었다고 하겠다.

本稿에서는 이 期間을 「遣使航運時代」라 하고 이 時代의 우리 民族의 海上活動의 樣相·性格·特徵 및 그 變化 등을 밝히고자 한다.

本稿에서는 遣使航運時代의 上限을, 三國이 다 古代國家의 形成을 完成한 後 中國大陸에 거의 同時期에 遣使하게 된 4世紀末葉으로 하고, 中國에 海上으로 使臣을 派遣하는 것이 終熄하게 된 12世紀末葉을 그 下限으로 한다.

第一節 三國時代의 航運¹⁾

1. 遣使의 頻度

古代國家를 形成한 後 鼎立抗爭하게 된 麗·濟·羅의 三國에게는 大陸諸王朝에의 遣使가 政治·文化·經濟의 重要한 意義를 지니게 되었고, 抗爭이 激化하게 되자 相互 他國의 遣使를 妨害하기에 이르렀고, 그 妨害를 排除하면서까지 遣使를 遂行하여야 할 必要性이 있게 되었다. 이 遣使의 必要性은 海洋進出의 契機가 되고 또 그 原動力이 되는 것이다.

三國이 古代國家로 成長한 4世紀初葉부터 新羅의 三國統一時期(676 A.D.)까지의 遣使의 頻度を 中國의 王朝를 基準으로 하여 東晉에서 隋에 이르는 時期(317~618 A.D.)와 唐初로부터 新羅에 依한 三國統一成就까지의 時期(618~676 A.D.)로 나누어 이를 表示하면 다음과 같다.

1) 全海宗: 韓中關係史研究, 一潮閣, 서울, 1977, p. 54에 의하면 韓國과 中國大陸 諸王朝間의 朝貢制度의 成立은 4世紀以後라 하고 있다.

1) 東晉에서 隋에 이르는 時期(317~618 A. D.)의 使行頻度²⁾

時代	出發國	高 句 麗	百 濟	新 羅	東夷 및 西域諸國
東晉時代(317~420 A. D.)	後趙	2	晉(372 A. D. 이후) 6~1	前秦(377 A. D. 이후) 2	晉 5
	晉	3			前秦 65
	前燕	4			
	前秦	2			
	後燕	1			
	北燕	2			
	南燕	1			
宋代(420~478 A. D.)	宋	22	宋 13-1		
	北魏	25	北魏 1		北魏 1
南齊代(479~501 A. D.)	南齊	3-1	南齊 3-1		南齊 1
	北魏	32			
梁代(502~556 A. D.)	梁	11	梁 5	梁 1	
	北魏	22		北魏 1	北魏 2
	東魏	16			
	北齊	3			
陳代(557~580 A. D.)	陳	5	陳 2	陳 6	
	北齊	3	北齊 2	北齊 2	北齊 4
	北周	1	北周 2		
隋代(581~618 A. D.)	隋	14	隋 9	隋 7	隋 1
	陳	1	陳 2		
遣使回數 計		173-1	45-3	19	79

이 表에 있어서 注意하여야 할 點은 다음과 같다.

① 百濟와 新羅는 거의 全的으로 海路遣使한 것이 確實하나, 中國大陸과 陸路인 高句麗의 경우, 中國의 諸勢力과의 往來에 海路를 利用하였는지의 與否를 嚴格하게 밝히는 것은 不可能하다. 그러나 隋에 의한 統一國家形成以前의 中國은 五胡十六國時代로 群雄이 割據하여 相爭하고 있었던 時期였으므로 많은 高句麗의 遣使가 海路를 取하였을 것이라는 點이 쉽게 推斷된다. 따라서 當時의 遣使의 頻度는 大體로 航洋船往來의 狀況을 나타내는 것이 된다.

2) 全海宗：上揭書，p. 38.

1) 本表에서 「東夷 및 西域諸國」이라고 한 것은 三國名을 明記하지 않고 「東夷」또는 「東夷及西域等」이라고 記錄에 나타난 것을 말하며 「西域」이 「東夷」와 分離되어 記錄되어 있는 경우를 包含하지 않는 것이다.

2) -(마이너스)記號의 다음 數字는 出發은 하였으나 到着하지 못하거나 拒否 當한 使行의 數를 表示한다.

② 東晉에서 隋에 이르는 時期(317~618 A. D.)의 使行의 頻度에 있어서, 高句麗가 가장 頻繁하게 遣使하였고, 百濟의 使行은 5世紀頃부터 活潑하게 되었고, 新羅는 6世紀後半에 와서야 겨우 本格的으로 遣使하기 시작하게 되었다는 것을 알 수 있는데 이것은 麗·濟·羅 三國의 發展度와 國力의 差異를 나타내는 것이라 하겠다. 後年에 눈부신 海上活動을 하게 되는 新羅는 法興王(514~540 A. D.)頃부터 겨우 附庸狀態에서 벗어나 獨自의으로 遣使할 수 있는 能力을 가지게 된 것이다.³⁾

2) 唐初로부터 新羅에 依한 三國統一成就까지의 時期(618~676 A. D.)의 使行頻度⁴⁾

이 時期에 있어서의 使行의 頻度를 보면 앞의 表의 경우와는 反對로 新羅의 使行이 가장 頻繁한 것을 알 수 있다. 三國統一을 志向하는 新羅의 國力培養과 經濟力의 伸張 및 熱烈한 外交努力을 볼 수 있으며, 統一新羅時代의 華麗한 海洋進出은 여기에 胚胎하는 것이라 하겠다. 이 時期의 三國의 使行頻度는 다음과 같다.

高句麗 : 17回

唐高祖武德年間[年度 : 2, 4, 5, 6, 9]	5回
唐太宗貞觀年間[年度 : 2, 3, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21]	9回
唐高宗永徽年間[年度 : 3]	1回
顯慶年間[年度 : 元年]	1回
麟慶年間[年度 : 2]	1回

百濟 : 14回

唐高祖武德年間[年度 : 4, 8, 9]	3回
唐太宗貞觀年間[年度 : 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 16, 17]	9回
唐高宗永徽年間[年度 : 2, 3]	2回

新羅 : 19回

唐高祖武德年間[年度 : 4, 6, 8, 9]	4回
唐太宗貞觀年間[年度 : 1, 3, 5, 6, 13, 16, 17年(正月, 9, 11月 : 3回), 22]	10回
唐高宗永徽年間[年度 : 1, 3, 4]	3回
顯慶年間[年度 : 元年(3月, 10月 : 2回)]	2回

이와 같은 頻繁한 中國大陸과의 往來에는 高句麗를 除外한 羅·濟 2國은 全的으로 海路를 利用하였다. 그것은 「我東自失遼東以後, 陸路世梗, 羅濟時有句麗渤海, 高麗時有契金蒙古, ……自非天下—統遼瀋入版圖之時, 則皆以海路通也」⁵⁾라 한 바와 같이 韓國의 三國時代부터 遼東半島附近에 所謂 塞外勢力이 蟠居하였기에 陸路에 依한 中國大陸과의 往來가 不可能하였고, 또 百濟와 新羅의 立場에서 보면 「武德九年, 新羅·百濟遣使, 訟建武云, 閉其道路, 不得入朝」⁶⁾라 한 바와 같이 高句麗가 中國에의 遣使를 妨害하였기에 海路를 取하지 아니할 수 없었던 것이었다.

3) 增補文獻備考 171卷에 依하면 高句麗는 425A. D. 頃부터 「連年遣使」하게 된 것으로 보이고 589A. D. 에 隋帝는 百濟使臣에 「自今以後, 不須年別入貢, 朕亦不遣使往」이라 한 것으로 보아 百濟도 일찍이 每歲遣使하고 있었던 것을 알 수 있고, 新羅의 경우는 眞平王43年(621 A. D.)條에 「自是連年朝貢」이라 한 것으로 보아 처음에는 唐에 對한 外交競爭에 있어서도 麗·濟 二國에 뒤져 있었던 것으로 보인다.

4) 朝鮮總督府: 朝鮮史 第一編 第三卷에 依함.

5) 增補文獻備考.

6) 舊唐書 卷199上 列傳 第149 東夷高麗.

2. 三國의 海上活動概要

1) 高句麗

三國中에서 國家形成이 일렀던 高句麗는 中國과의 接觸도 일렀던 것이고, 또 中國諸王朝와 地理上으로 近接하고 있었던 關係로 遣使의 頻度가 가장 많다. 그런데 이 表에 나타난 遣使를 陸行과 海路利用으로 分類하기는 어렵다. 그러나 公孫氏가 塞外勢力으로 存在하였다는 點과 南朝의 諸王朝에서 頻繁하게 遣使하였다는 點 및 다음과 같은 海上活動의 몇 가지 例를 보건데 高句麗는 船舟로써 海路遣使를 한 적이 많을 것이라는 것을 알 수 있다.

高句麗가 一時 海上으로 南支의 吳의 孫權과 通款하여 北支의 魏와 對抗하고자 圖謀한 바가 있는데 이 事件은 우리의 注意를 끈다. 卽 吳王 孫權은 魏를 挾攻하고자 遼東의 公孫氏에 遣使하였는데 公孫氏가 받아드리지 아니하는 바람에 그 使臣中의 一部가 高句麗의 東川王(227~248 A. D.)에게 孫權의 意圖를 傳하자 東川王은 이를 歡迎하여 貂皮千枚와 鷄皮十具를 贈授하여 그들 使臣을 海路로 吳에 護送하였다. 이에 對한 答禮로 高句麗에 派遣된 吳의 使臣이 歸任할 때 東川王은 馬數百匹을 보내고자 하였으나 吳使의 배가 적어서 80匹만 싣고 돌아갔다고 한다. 이것으로 볼 때 遼東의 公孫氏나 北支의 魏를 避行하여 南支의 吳國과 往來하는데에는 東支那海斜斷의 海路를 擇하였을 것이 分明하며, 積荷의 性質로 보아서 相當한 大型船을 利用하고 있었던 것을 알 수 있다.

文咨王13年(504 A. D.)에 北魏에 遣使하였을 때 高句麗는 「小國係誠天極, 果葉純誠, 地產土毛, 無愆王貢, 但黃金出自扶餘, 珂則涉羅所產, 扶餘爲勿吉所逐, 涉羅爲百濟所并, 二品所以不登王府, 實兩賊是爲云云…」이라고 하였다. 東城王(479~507 A. D.)以降 涉羅(耽羅:濟州島)가 百濟勢力下에 들어가기 以前에는 高句麗의 海上勢力은 멀리 西海를 南下하여 濟州島에서 珂를 獲得하여 大陸에의 贈呈品으로 보내고 있었다는 內容인 바, 이것으로써도 高句麗의 海上活動이 旺盛하였다는 것을 알 수 있다.

2) 百濟

百濟는 近肖古王27年(晉簡文帝咸安二年, 372 A. D.)에 魏에 遣使한 것을 비롯하여 歷代王이 使臣을 派遣하였으며, 南朝의 宋에 까지도 頻繁히 海路로 通使하였다. 百濟의 海上活動能力의 程度가 높았다는 것은 遠隔의 南支那에 位置한 宋에까지 海路遣使하였다는 것으로 알 수 있으나 다음과 같은 遣使 以外의 例로써도 잘 나타나고 있다.

卽, 東城王20年(499 A. D.)에 耽羅(濟州島)가 貢賦를 잘 하지 아니한다 하여 이를 親征하고자 武珍州(光州)까지 進軍하여 耽羅王의 請罪를 받았다고 하며, 또 翰苑 百濟條에 引用한 括地志에「……又國南海中, 有大島十五所, 皆置城邑, 有人居」라 하는 記錄이 있다.

3) 新羅

日本書紀의 應神主31年條(300 A. D.)에 新羅의 貿易船이 兵庫港에 있었다는 記事가 있는데, 이것으로 보면 新羅는 일찍부터 海上活動을 한 것이 確實하나 三國中에서 가장 後進國이었으므로 對中國遣使에 있어서는 高句麗와 百濟에 많이 뒤졌다.

新羅가 中國史에 나타난 것은 資治通鑑의 東晉光武帝太元二年(377 A. D.)條에 「高句麗·新羅·西南夷, 皆遣使入貢于秦」이라고 보이는 것이 初出이다. 當時의 情勢로 보아 高句麗에 附庸하고 있었던

만큼 高句麗에 附隨하여 秦에 通한 것으로 一般史家は 보고 있다. 그리고 이것은 百濟使臣이 中國에 나타난 5年後의 일이다. 그 뒤 建元18年(382 A.D.)에 新羅王 樓寒이 또 한번 秦에 通使한 後로는 120餘年이라는 長久한 期間동안 中國에 使臣을 派遣하였다는 記事가 보이지 아니하는데 이것은 麗·濟 二國이 이 期間에 頻繁하게 遣使한 것과 對照的이라 하겠다. 그리하여 西紀508年(北魏永平元年)에 이르러서 北魏에 一次 遣使한 記錄이 보이는데 이것은 新羅智證王 9年の 일이라 하겠다. 그 後 西紀521年(梁普通2年)에 南朝의 梁에 通使하는데 梁書新羅傳에 「其國小不能自通使聘, 隨百濟奉獻方物」이라 한 것을 보더라도 6世紀初葉에 있어서도 新羅의 中國海域에의 進出은 보잘것 없는 것이었다는 것을 알 수 있고, 前掲한 「東晉에서 隋에 이르는 時期(317~618 A.D.)의 使行의 頻度」表에 依하여도 唐代에 이르기前的 新羅의 對中國通使는 麗·濟에 比하여 懸隔한 劣勢를 보이고 있는 것이 明白하다. 따라서 三國初期의 新羅의 海上勢力은 微弱하였으나 時間의 흐름과 더불어 急成長하게 되었다고 하겠다.

3. 航 路

1) 5世紀頃까지의 對中國 主航路

3世紀中葉에 高句麗와 江南의 吳와는 相互通使한 바 있고, 이 무렵 高句麗와 敵對關係인 公孫氏가 遼東을 占有하고 있었고 또 吳와 抗爭中인 魏의 版圖가 北支地方이었던 關係로 高句麗의 通使는 東支那海를 斜斷하는 航路를 取하였을 것이라는 것은 前述한 바이다. 그런데 5世紀에 접어들면서 百濟의 中國諸王朝에 對한 使行이 頻繁히 高句麗에 依하여 妨害되거나 阻止 當하였는데 그것은 다음과 같은 例로써 알 수 있다.

即, 宋書에 「百濟王……越海純誠……桴驪水……」⁷⁾라는 記事가 있는데 百濟의 宋(南朝)에의 使行이 高句麗의 水域을 通過하였다는 것을 말해주고 있으며, 百濟가 西紀472년에 魏에 遣使한데 對하여 魏 孝文帝는 答禮로 使臣을 陸路로 百濟에 派遣하고자 하였으나 高句麗의 長壽王의 妨害로 不得已 海路를 取하게 된 바, 使行은 東萊(山東半島)에서 黃海를 橫斷하여 百濟에 直行할 것을 企圖하였으나 海象의 惡化로 實行 못하였다는 記事도 있다. 또 百濟 文周王 2年(476 A.D.)에 江南의 宋에 遣使하고자 하였으나 高句麗의 妨害로 目的을 達成 못하고 無爲歸還하였고, 百濟 東城王(479~501 A.D.)이 南朝의 南齊에 遣使할 것을 企圖하였다가 高句麗에 依하여 阻止 當하고 말았다.⁸⁾

이것으로써 江南의 南朝諸王朝에의 使行이 高句麗의 海域을 通過하였다는 것을 볼 수 있으며, 中國에의 往來에는 主로 韓半島 西海沿岸航路를 거쳐 黃海를 橫斷하여 山東半島에 到達하는 航路를 取하였다는 것도 알 수 있다. 또 江南에의 航海에는 山東半島에서 中國沿岸에 따라 南下하는 航路를 取하였다는 것도 判明해진다. 山東半島에서 江南에 이르자면 南朝와 對立關係에 있는 北朝勢力圈의 海域을 經由 南下하여야 하는데 阻止 當하지 아니하고 通過한 事由는 未詳이다.

2) 7世紀頃의 對中國主航路

7) 宋書 卷97 列傳 第57 夷蠻百濟, 宋太祖 元嘉二年(426 A.D.), 百濟 毗有王의 遣使임.

8) 千寬字編: 韓國史大系年表, 三珍社, 서울, 1973에 依하면 百濟의 南齊使行은 西紀 483年, 484年 및 486年의 3次인데 그 中の 한번은 高句麗에 依하여 阻止된 것임.

7世紀에 이르러서는 新羅 眞平王47年(621 A.D.)에 新羅는 唐에의 遣使를 高句麗가 妨害한다는 것을 唐朝에 通達하고 있으며, 金庚信(595~673 A.D.)이 唐에 入朝한 後 海路로 歸還할 때 高句麗의 海上巡邏兵에 拿捕될만한 危機에 빠졌다는 등의 例가 있다. 當時 新羅는 西海의 南陽灣을 確保하고 있을 때이므로 7世紀에 있어서의 新羅의 對中國의 主航路도 南陽灣에서 西海沿岸을 따라 北上하여 高句麗海域을 經由한 然後에 黃海를 橫斷하여 山東半島에 到達하는 것이었다는 것을 알 수 있다.

三國史記 眞平王9年(587 A.D.)條에 「奈勿王7世孫이며 伊淩 冬台의 아들인 大世와 그의 벗인 仇漆은 바다를 건너 吳越에 雄飛하겠다고 南海에서 배를 타고 떠났는데 그 行方을 알지 못한다」라는 內容의 記事가 있다. 이것으로 볼 때 6世紀末頃에는 南海에서 東支那海를 斜斷하여 中國에 이르는 航路가 있었던 것을 알 수 있다. 그러나 大世와 仇漆이 「自南海乘舟而去, 後不知其所往」이라 한 것으로 봐서 이 두 사람은 溺死한 것으로 보이는데, 이 航路가 對中國來往에 있어서 主航路였다고는 할 수 없을 것이다.

4. 對中國遣使의 贈呈・受領品目

麗・濟・羅의 三國의 對中國遣使가 主로 海路를 利用하였다고 하면(특히 濟・羅) 그 贈呈・受領品目은 곧 船積荷物의 內容을 뜻하게 되는 것이다.

初期의 三國의 贈呈品目은 다음과 같다.

1) 高句麗

三世紀中葉(234 A.D.)에 高句麗가 江南의 吳에 貂皮千枚・鷄鷄皮十具를 海送하였고, 또 吳使가 歸還할 때 馬80匹을 船積하여 보냈다는 것은 前述한 바 있다.⁹⁾ 高句麗는 楛矢・石弩・白金・楮白馬・軍馬 등을 贈呈하였다는 것이 史書¹⁰⁾에 나타나 있는데 武器・生物・獸毛皮 등이 主가 되어 있는 것이 注目を 끈다.

2) 百濟

遣使初期의 百濟의 贈呈品目에 關한 記錄은 드물다. 宋太祖 元嘉2年(426 A.D.)에 百濟의 毗有王이 遣使한 것을 「宋元嘉中, 王餘毗遣獻生口」¹¹⁾라 記錄되어 있는 것으로 보아 그 當時 初期의 百濟의 生産水準은 아직 發達하지 못한 狀態였음을 알 수 있다.

3) 新羅

太平御覽의 秦世祖 達元18年(381 A.D.)條에 「秦書曰, 符堅建元十八年, 新羅國王樓寒, 遣使衛頭, 獻美女」라¹²⁾ 하였고, 三國史記의 眞平王53年(631 A.D.)條에 「遣使大唐獻美女二人」¹³⁾이라는 記事가 있는데 新羅는 建國初期뿐 아니라 7世紀에 이르기까지 美女를 보냈다는 것이 特色이다.

9) 三國志47 吳書2 吳主傳第2.

10) 三國史記 高句麗本紀 第6 및 同第9, 舊唐書 第80 列傳 第30 褚遂良, 宋書 卷97 列傳 第57 夷蠻 高句麗 등에 高句麗의 贈呈品目에 關한 記事가 있다.

11) 魏書 卷54, 列傳48, 諸夷 百濟.

12) 太平御覽 卷781, 四夷2, 東夷2, 新羅.

13) 三國史記 卷第4.

中國側の 贈呈品目

答禮로 中國側이 韓半島의 諸王朝에 보낸 品目은 다음과 같다.

眞平王 43年(621 A.D.)인 唐高祖 武德 4年에 「畫屏風錦採三百段」¹⁴⁾을 보냈으며, 그 밖에 中國이 보낸 品目의 內容은 衣冠·服物·軍旗·之節·珍寶¹⁵⁾·綵帛·綵段¹⁶⁾·佛像·天尊體·佛經·一般書籍¹⁷⁾ 등으로 처음부터 大體로 貴重한 加工品 乃至는 文化財에 屬하는 것들이었다고 하겠다.

三國初期의 對中國遣使는 政治의 目的을 爲主로 한 것이었기에 遣使에 關한 記錄에는 贈呈한 品目에 關한 것이 드물뿐 아니라 送付한 品目의 種類나 量은 많은 것이 아니었다.

위의 初期의 三國의 贈呈品을 보건데 馬·生口·美女 등의 生物을 비롯한 未加工의 原材料 乃至 未熟한 加工品에 不遇하였던 것을 알 수 있고, 이것은 當時의 三國의 生産技術의 水準이 아직 未發達狀態에 있었다는 것을 意味하는 것이라 하겠다. 時間의 經過에 따라 各國의 經濟力과 文化水準이 向上되는데 이것은 中國에의 贈呈品目에 如實히 나타난다. 三國末에 접어들어 비로소 贈呈品目에 加工品·工藝品이 보이게 된다.

三國初期의 이와 같은 贈呈·受領品의 內容으로 미루어 볼 때 大量의 積荷를 爲한 船舶의 大型化의 必要性은 없었던 것으로 推論된다.

第二節 統一新羅時代의 航運

1. 遣使의 頻度——航洋船來往의 頻度

統一新羅時代의 對中國 遣使는 海路를 通하여 大陸에 來往하였는데 使舶에 依하였음은 勿論이나 商舶에 便乘하는 경우도 있었다. 統一新羅時代, 特히 그 下葉에 와서는 使舶이 곧 商舶의 性格을 띠우게 된다. 그렇지 아니할 경우일지라도 使舶의 頻度は 貿易船의 往來의 頻度を 뜻하는 것이다.¹⁸⁾ 이와 같은 觀點에서 遣使의 頻度は 海運에 있어서 重要한 意義가 있는 것이다. 200餘年인 統一新羅時代의 全遣使記事를 收錄한다는 것은 容易한 일이 아니다. 이 時代에 對唐遣使가 大端히 頻繁하였다는 것을 理解하기 위하여 唐玄宗의 開元元年에서 同10년까지의 期間의 遣使記事를 拔萃表示하면 다음 表와 같다.¹⁹⁾

14) 增補文獻備考 卷之171.

15) 三國史記 高句麗本紀 第7, 三國志 吳主傳 第2.

16) 三國史記 新羅本紀 第5, 同百濟本紀 第5, 同高句麗本紀 第8, 舊唐書 列傳, 東夷, 百濟, 新羅.

17) 三國史記 高句麗本紀 第6, 梁書 卷54 列傳 48 諸夷 百濟, 舊唐書 列傳 東夷 高麗.

18) 日野開三郎: 「羅末三國의 鼎立と對大陸海上貿易」, 朝鮮學報 第16輯 參照.

19) 日野開三郎: 上揭論文에 依함, 이 論文에서 日野教授는 新·舊 唐書의 本紀나 新羅傳의 朝貢記事에는 省略이 많아서 參考가 되지 아니 한다고 하여, 이 表作成에 있어서는 主로 冊府元龜 第972 外臣部 朝貢門에 依하였고, 唐會要 卷95 新羅條로써 補完하고 있으나 史料의 檢索에 萬全을 期한 完全한 것이 못된다고 하고 있다.

增補文獻備考 交聘考 聖德王13年(開元 2年, 714 A.D.)條에 「一歲朝賀或至三四次」라 하여 唐과의 來往이 頻繁하였다는 것을 말하고 있다.

Edwin O. Reischauer: Ennins Travels in Ta'ng China, Ronald Press Company, New York, 1955, 田村完 暫譯: 世界史上の圓仁, 實業之日本社, 東京, 1963, p. 257 에 依하면 朝鮮總督府編輯의 朝鮮史를 引用하여 西紀703~738年의 36年間に 45回以上 新羅가 唐에 遣使하였다고 되어 있다.

新羅의 對唐遣使表〔自開元元年(713 A. D.)—至開元10年(722 A. D.)〕

年 號		西 曆	月	記 事
唐	新 羅			
開元元年	聖德王12年	713年	2月	新羅遣使朝貢
開元元年	聖德王12年	713年	6月	新羅遣使朝貢
同 2年	同 13年	714年	2月	新羅遣使級食(沙飡의 譌?) 朴裕來賀正
同 4年	同 15年	716年	3月	新羅遣其臣金楓厚來賀正
同 5年	同 16年	717年	3月	新羅遣使獻方物
同 5年	同 16年	717年	5月	新羅遣使來朝並獻方物
同 6年	同 17年	718年	2月	新羅遣使來朝
同 7年	同 18年	719年	正月	新羅國遣使來賀正
同 10年	同 21年	722年	—	頻遣使獻方物(이것은 唐會要에 依함)

이 表에서 보면 10年間に 都合 9回 遣使하였다는 것을 알 수 있으며, 開元元年과 同 5년에는 2回 遣使하고 있으며, 連年 歲貢의 狀態를 거의 實踐하고 있었다. 이와 같은 頻度는 若干의 變化가 있었다고 하더라도 全體를 通觀하면 根本的 政策에 大變革이 있었던 것은 아니었다. 이것은, 開元21年(733 A. D.)으로부터의 10年間の 期間에 있어서의 遣使의 記錄은 8回, 그리고 100餘年 經過한 文宗即位年度인 太和元年(827 A. D.)에서 5年까지의 期間에는 4回의 遣使記事가 있는 것으로써 立證된다.²⁰⁾

2. 航 路

三國鼎立時代에도 新羅는 「金春秋, 歸路於海上, 高句麗邏兵襲擊」²¹⁾이라 있는 바와 같이 高句麗의 水域을 通過하여 唐에 來往하였다는 것을 알 수 있는데, 이것은 韓半島의 西海沿岸을 거쳐 黃海를 橫斷하여 山東半島에 到達하는 航路를 取하였다는 것을 意味한다. 統一新羅時代에도 新羅의 遣使船이나 貿易船은, 「遭風飄到明州下岸」²²⁾ 또는 「黃巢之亂道梗遂於楚州下岸」²³⁾이라 하는 것과 같이 氣象의 惡化로 遭難하거나 唐의 國情의 混亂으로 길이 막힌 경우 以外에는 從前과 같이 黃海橫斷航路를 擇하여 山東半島에 上陸하였다.

위에 例示한 明州나 楚州에 上陸한 경우일지라도 黃海橫斷航路를 取하였던 것이다.²⁴⁾ 이것은 山東半島의 登州에 遣使가 到着時와 歸國時에 使用한 新羅館이 있었을뿐 아니라, 山東에서 首都인 長安으로 가는 途中에 新羅使節의 宿泊施設인 新羅僧院을 가진 大寺院이 數個所 있었던 것²⁵⁾ 으로 明白하게 알 수 있다.

20) 日野開三郎: 上揭論文.

21) 增補文獻備考 眞德王 2年(貞觀22年, 648A. D.)條.

22) 同書 憲德王 9年(貞觀22年, 648 A. D.)條.

23) 同書 憲康王 8年(中和 2年, 883 A. D.)條.

24) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯) p. 83에 依하면 統一新羅時代 黃海橫斷航路가 頻繁하게 利用되었다는 것을 알 수 있다.

25) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯) p. 136에 依하면 하나는 靑州에 있었고, 또 하나는 常州에서 約 50里 西側의 長山에 있는 醴泉寺라 함.

3. 遣使의 贈呈品과 輸出品——船舶積貨의 種類

遣使의 贈呈品은 大體로 商舶에 依한 貿易品과 一致되고²⁶⁾ 贈呈品의 內容은 船舶의 規模와 密接한 關聯性이 있으며, 그 品目內容의 變遷은 經濟發達의 程度를 나타내는 것이다. 이와 같은 意味에서 贈呈品에 關한 考察은 海運史研究에 있어서 重要하다. 그러나 이에 關한 史料의 記事는 極히 드물다.

三國初期의 對中國遣使의 贈呈品은 生物이나 原料等의 未加工品에 不遇한 것이었다는 것은 前述한 바이다. 그러나 時間의 經過와 더불어 三國의 經濟力과 生産技術이 向上되는 바, 三國末期에 이르러서는 高句麗는 金夷鏡²⁷⁾, 百濟는 明光鏡(武王27年, 626 A. D.)²⁸⁾, 鐵甲雕斧(武王38年, 637 A. D.)²⁹⁾ 및 金甲雕斧(武王40年, 639 A. D.)³⁰⁾ 등의 金屬工藝品을 唐에 보냈고, 新羅는 眞德王7年(653 A. D.)에 와서야 비로소 金總布³¹⁾라는 工藝品을 보내게 되었다. 이와 같이 三國末期에 이르러서 遣使贈呈品目에 加工品이 나타나게 되는데 新羅 文武王이 高句麗를 滅亡시켜 三國을 統一할 무렵부터의 新羅의 遣使贈呈品의 內容은 다음과 같다.³²⁾

文武王 8年(668 A. D.) 美女.

9年(669 A. D.) 磁石二箱.

12年(672 A. D.) 銀三萬三千五百分, 銅三萬三千分, 針四百枚, 牛黃百二十分, 金百二十分
四十升, 布六疋三十升, 布六十疋.

聖昭王22年(723 A. D.) 二美女.

同 年 果下馬一匹, 牛黃, 人蔘, 美髮, 朝霞袖, 魚牙袖, 鷹鈴, 海豹皮, 金銀.

29年(730 A. D.) 小馬五匹, 狗一頭, 金二千兩, 頭髮八十兩, 海豹皮十張.

32年(733 A. D.) 小馬兩匹, 狗三頭, 金五百兩, 銀二十兩, 布六十疋, 牛黃二十兩, 人蔘二百斤, 頭髮一百兩, 海豹皮十六張.

惠恭王 9年(773 A. D.) 金, 銀, 牛黃, 魚牙袖, 朝霞袖.

元聖王 8年(792 A. D.) 美女.

昭聖王元年(799 A. D.) 人蔘.

憲德王 2年(810 A. D.) 金銀佛像及佛經.

景文王 9年(869 A. D.) 馬二匹, 歎金一百兩, 銀二百兩, 牛黃十五兩, 人蔘一百斤, 大花魚牙錦十匹, 小花魚牙錦十匹, 朝霞錦二十匹, 四十升白氈布四十匹, 三十升紵衫段四十匹, 四尺五寸頭髮百五十兩, 三尺五寸頭髮三百兩, 金釵頭五色綦帶并

26) 日野開三郎: 上揭論文 參照.

27) 新唐書 列傳 東夷 高麗.

28) 三國史記 百濟本紀 第5 武王27年條.

29) 同 38年條.

30) 同 40年條.

31) 三國史記 新羅本紀 第5 眞德王7年條.

32) 遣使贈呈品目에 關한 史料의 記事는 大端히 드물다. 三國史記와 增補文獻備考 交聘考에서 筆者가 檢出한 것이다.

班習各十條, 鷹金鏤鏤子并紛錯紅帽 二十副, 新樣鷹金鏤鏤子粉錯五色帽三十副, 鷹銀鏤鏤子粉錯紅帽二十副, 新樣鷹銀鏤鏤子粉錯五色帽三十副, 鶴子金鏤鏤子粉錯紅帽二十副, 新樣鶴子銀鏤鏤子粉錯五色帽三十副, 金花鷹錯鈴子二百顆, 金花鶴子鈴子二百顆, 金鏤鷹尾筒五十雙, 金鏤鶴子尾筒五十雙, 銀鏤鷹尾筒五十雙, 銀鏤鶴子尾筒五十雙, 擊鷹緋縹皮一百雙, 擊鶴子緋縹皮一百雙, 瑟瑟細金針筒三十具, 金花銀針筒三十具, 針一千五百.

工藝品은 그 生産技術이 中國보다 越等하게 優秀한 것이라야만 遣使贈呈品이 될 수 있는 것이다. 中國과 同等 或은 그 以下水準의 工藝品을 遣使贈呈品으로 中國에 보낼 수 없는 것은 勿論이다. 三國統一時期를 前後하여 新羅의 織布生産技術이 發展되었고, 極盛期인 8世紀에 접어 들어서는 朝霞紬·魚牙紬와 같은 絹織物과 鷹鈴과 같은 金屬工藝品의 製造技術이 優秀하였다는 것을 알 수 있다. 그러나 8世紀까지도 贈呈品目에 있어서의 加工品の 比重은 弱한 것이었다. 新羅의 燦熱期인 9世紀에 와서는 金銀佛像(憲德王 2年, 810 A. D.)을 唐朝에 贈呈하였는데 佛像製造의 本家인 中國에 이것을 보내게 되었다는 것은 新羅의 金屬工藝技術의 飛躍的 發展을 意味하는 것이라 하겠다. 8世紀 下葉의 景文王 9年(869 A. D.)의 贈呈品의 內容을 보건대 그 大部分이 金屬工藝品과 織物工藝品이다. 그 種類와 數量이 많은 것에 놀라지 아니할 수 없거니와 이와 같이 많은 種類의 加工品을 唐에 보내게 되었다는 것은 많은 工藝製品의 製造技術에 있어서 唐의 水準을 凌駕하는 生産能力을 지니고 있었다는 것을 뜻하는 것으로 新羅의 經濟力의 充實과 高水準의 文化를 反映하고 있는 것이라 하겠다.

新羅의 金屬工藝品이 優秀하였다는 것은 發掘된 遺物로써 쉽게 理解되나 織物工藝의 製造技術도 驚異的인 發展을 한 것이 分明하다. 紬에서 麻紬布로, 그리고 綿織物로 發展한 것을 알 수 있다. 景文王 9年(咸通 9年, 869 A. D.)에 白疊毛布 40匹을 唐朝에 보냈는데 白氈布(木綿布)는 中國에서도 五代에서 北宋時代에 이르러 비로소 그 織成이 普及된 것으로 唐代에는 南支나 蜀의 一部에서 僅少한 量이 產出되는데 不遇한 것이라고 하는바, 統一新羅時代에 韓半島에서 이것이 生産되었다는 것은 興味로운 일이라 하겠다. 또 景文王 9年의 贈呈品目에 大花魚牙錦十匹, 小花魚牙錦十匹, 朝霞錦二十四匹 등의 錦織物이 보인다. 錦織物의 原產地는 中國이며, 中國은 그 製造技法에 있어서나 數量에 있어서 比較되지 않을 程度의 原產地로서의 貫祿을 지니고 있었다. 그러나 그 錦織物이 中國에 贈呈된 것으로 보아 新羅의 그것은 獨特한 技法으로 織成되어 異國情趣와 더불어 中國人에게 好評을 받았다고 생각된다.

遣使贈呈品目中の 工藝品은 그 大部分이 宮廷工業에서 製造된 特別高級品일 것이다. 따라서 遣使贈呈品과 民間貿易品이 完全히 一致했다고는 할 수 없을 것이다. 그러나 金屬工藝品과 織物工藝品의 長久한 歷史는, 그 製造技術을 宮廷에서 民間으로 傳播하였을 것이며, 民間貿易의 輸出品으로서의 素地를 마련한 것으로 보인다. 輸送力이 今日에 比해서 越等하게 劣弱하였던 當時의 遠洋海舶이 積載할 수 있었던 商品은 量이 적고 價格이 비싼 貴重品이 主가 되었고, 이와 같은 高價品을 購入할 수 있었던 것은 貴族이나 官僚 軍閥 및 富豪에 限定되었을 것이며, 輸出品은 그들을 위한 것이

라 하겠다. 따라서 遣使贈呈品과 完全히 一致하지는 않다 하더라도 그와 類似한 高級의 器具·調度品이 商舶에 依하여 輸出되었다고 할 수 있을 것이다. 新羅刀子가 中國에 輸出되어 實用性에 있어서 好評을 받았을뿐 아니라, 絹과 더불어 貨幣的인 價值贈與手段으로서 使用되고 있었고³³⁾ 또 新羅의 金屬工藝品인 金製·銀製의 쟁盤이 「斯羅」라는 通稱으로 널리 中國에서 使用되고 있었으나³⁴⁾ 遣使贈呈品目에는 보이지 아니한다. 이와 같은 點으로 보아서 遣使贈呈品以外的 加工品도 많이 中國에 輸出된 것을 알 수 있다.

工藝品(加工品)以外的 遣使贈呈品으로는 金·銀·藥材(人蔘·牛黃)·頭髮³⁵⁾·生物(果下馬·狗·鷹)·海獸皮·毛皮 등이 있는데 果下馬일지라도 愛玩用의 小馬이며, 皆擧가 量이 적은 高價貴重品이라는 것을 알 수 있다. 따라서 이와 같은 遣使贈與品이나 商品을 海送하기 위해서 船舶을 特別히 大型化할 必要性은 없었던 것으로 보인다.

4. 遣使의 受領品과 輸入品——船舶積貨의 種類

統一新羅時代에는 羅·唐間에 海上을 통한 活潑한 貿易이 있었는데도 不拘하고 이에 關한 記錄은 찾아 보기 어렵다.³⁶⁾ 遣使의 受領品에 關한 若干의 記事가 있는데 이에 依하여 當時의 輸入品 즉 船舶積貨의 種類를 밝혀 보고자 한다. 遣使의 受領品과 輸入品은 大體로 一致된 것으로 본다.³⁷⁾

遣使의 受領品은 처음부터 加工貴重品 또는 文化財였다는 것은 前述한 바이다. 受領品에 關한 史料의 記錄을 檢出하여 그 內容을 살펴 보면 다음과 같다.

1) 諸工藝品

三國史記 卷10 新羅本紀 元聖王2年(唐貞元2年, 786 A. D.)條에 唐으로부터의 受領品의 詳細한 目錄이 있다. 이 중에서 工藝品關係의 品目を 拔萃하면,

王에게 衣一副·銀椀一口·妃에게 押金線繡羅裙一副·銀椀一,

大宰相에게 衣一副·銀椀一, 次宰相에게 衣一副·銀椀一(次宰은 2人) 등인데 그것은 銀器와 織物 工藝品이 있다는 것을 알 수 있다. 金屬工藝品 및 織物工藝品으로서 受領한 것을 史料의 記錄에서 拔記하면 金銀細器物·金帶·羅繡袍·緋繡袍 등이 있다. 三國史記 卷8 新羅本紀 聖德王32年(唐開元21年, 722 A. D.)條에 新羅가 唐으로부터의 受領品에 對한 謝禮辭를 「羅錦彰章, 金銀寶鈿, 見之者爛目, 聞之者驚心」이라 記述한 것으로 보아서 外交辭라는 點을 勘案하더라도 中國의 高度의 技術水準에 絶讚하고 있는 것을 알 수 있다. 新羅는 唐의 높은 技術文化에 많은 刺戟을 받았을 것이 틀림 없다.

2) 絹織物

中國의 絹織物은 歷史的으로 四夷에의 가장 重要한 回賜品·輸出品이었으며, 韓半島에 對해서도 그러하였다. 冊府元龜 卷975 外臣部褒異門에 開元年間의 新羅의 贈呈品에 對한 唐의 答禮品의 品目

33) 入唐求法巡禮行記 卷四, 會昌5年7月5日條.

34) 日野開三郎: 上記論文, 第17輯.

35) 日野開三郎: 上記論文에서는 頭髮을 藥材用으로 輸出하였다고 하고 있으나 「美髮, 四尺五寸頭髮, 三尺五寸頭髮」 등으로 되어 있는 것으로 보아서 假髮用의 奢侈品이라는 것을 알 수 있다. 藥用의 頭髮이면 中國에서도 多量으로 求得할 수 있을 것이므로 遣使贈呈品이 될 수 없다.

36) Reischauer: 上記書(田村完誓譯), p. 261.

37) 日野開三郎: 上記論文 參照.

5. 遣使의 性質變化와 私貿易의 發達

위에서 遣使贈與品과 中國側으로부터의 答禮品을 比較하면 答禮品의 絹織物의 量이 많은 것이 눈에 띈다. 織物工藝品은 量보다도 技術의 卓越性에 그 意義가 있는 것인데 絹織物의 경우에는 技術以外에 量의要素가 追加되어 있다. 그리고 그 量은 때에 따라 많은 差異가 있다. 이와 같은 點으로 보아서 答禮品(中國側은 回賜品라 한다)은 單純히 所謂 朝貢에 對한 回賜라는 儀禮的인 것일뿐 아니라 朝貢貿易으로서의 代價의 性格도 지니고 있었던 것이 틀림 없다.

開元19年(聖德王30年, 731 A. D.)의 綵綾五百疋·帛二千五百疋이나 되는 答禮品은 贈呈한 金銀에 對한 代價일 것이며, 所謂 貢獻·回賜가 官貿易의 性格을 지니고 있었다는 것이 分明하다. 이 官貿易에 있어서는 반드시 民間의 商業基準에 依하여 去來가 이루어진 것이 아니고 大體로 遠夷懷撫라는 傳統的인 立場에서 商業基準보다 많은 回賜로서의 答禮品을 받을 경우가 많았다고 하겠다.³⁹⁾

百濟가 6世紀 初葉인 中大通6年(534 A. D.)과 大同7年(541 A. D.)에 梁에 遣使하면서 「累遣使 獻方物, 並請程榮等經義, 毛詩博士, 並工匠畫師等, 勸並給之」⁴⁰⁾라 하여 宗教·文學·工藝等의 大陸文化吸收에 있어서 必要한 經典과 技術者를 要求하고 있었으며, 또 唐初의 狄仁傑이 「今欲肥四夷, 而瘠中國, 恐非通典」⁴¹⁾이라 하여 高句麗와의 朝貢·回賜關係에 있어서 中國이 損害를 본다는 點을 指摘하고 있는 것으로 보아서 朝貢이 官貿易의 性格을 지니게 된 것은 오래 된 일이라 하겠다. 그러나 三國初에는 三國이 鼎立相爭하고 있었던 當時의 情勢로 보아 政治的 意義가 더 큰 것이었다고 하겠고 統一新羅時代에 이르러서 統一에 依한 民生의 安定 및 生活水準의 向上으로 中國의 文化와 高級品에 대한 需要가 增大하여 漸次的으로 官貿易의 性格이 濃厚하게 된 것으로 보아야 할 것이다.

朝貢이 漸次的으로 公的 貿易의 性格을 지니게 될 뿐 아니라, 時代的 變遷에 따라 그 貿易範圍가 擴大하여 附帶的 貿易도 盛行되었다.

新唐書에 「先是, 使外國, 多齎金, 質學所無, 崇敬(歸崇敬)囊橐唯衾衣, 東夷, 傳其清德」이라는 記事가 보이니 이는 8世紀中葉 統一新羅의 極盛期인 唐代宗 大曆年間(766~776 A. D.)에 新羅(惠恭王時)에 派遣된 使節 歸崇敬等이 使行에 貿易을 하지 아니하여 매우 清謹하였다는 것이다. 이로 보면 新羅 惠恭王(765~780 A. D.)時代에 있어서도 使節의 附帶貿易이 있었다는 것을 알 수 있다.⁴²⁾ 新唐書에 「先是」라 한 것으로 보아서 이 附帶貿易은 統一期頃부터 있었던 것으로 보인다. 遣使에 附帶貿易이 있었음은 新羅의 경우에 限한 것이 아니고 他國의 朝貢使의 경우도 그러하였다.⁴³⁾

統一以後의 新羅의 產業의 發展과 國力의 充實에 關하여는 여기에서 學論할 必要가 없는 周知의 事實이다. 新羅의 極盛期가 1世紀間 持續된 後의 8世紀 末葉에는 豪華한 生活와 奢侈風潮가 新羅

39) 日野開三郎: 上揭論文.

40) 梁書 列傳 第48 東夷傳 百濟.

41) 通典 卷186(邊防2)東夷下 高句麗.

42) 新唐書 卷164 歸崇敬傳.

43) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), pp. 72~73에 依하면 9世紀(838年)에 唐에 派遣된 日本의 朝貢使節團도 附帶貿易을 한 것을 알 수 있다.

에 퍼지게 되어 朝貢形式에 依한 公貿易이나 이의 附帶貿易으로써는 增大된 唐의 高級商品이나 文化財에 對한 需要를 充足시킬 수 없게 된 것은 自然的 趨勢라 하겠다. 여기에 私貿易이 發生하게 되고 9世紀에 접어들자 羅·唐 兩國이 國內紀綱의 弛緩에 苦心하게 되는바, 國家의 統制弱화로 因하여 이와 같은 與件은 私貿易의 發達을 加速的으로 促進한 것이었다고 하겠다.⁴⁴⁾

4世紀初葉(日本 應神主31年)에 新羅 貿易船이 日本의 兵庫港에 入港하였다는 記錄이 日本側 史料에 있는 것으로 보아서⁴⁵⁾ 新羅商人의 海外에의 私貿易은 오래前부터 있었던 것으로 보이나 統一 新羅 下半期에 私貿易이 盛行되었다는 것을 檢出하면 다음과 같다.

8世紀 下半期인 日本 神護景雲2年(新羅 惠恭王4年, 768 A. D.)에 이르러서는 「即左右大臣太宰 綿各二萬屯, 大納言諱弓削御淨朝臣清人各一萬屯, 從三位文室眞人淨三六千屯, 中務卿三位文室眞人大 市式部卿從三位石上朝臣宅嗣四千屯, 從四位下伊福部女王一千屯, 爲買新羅交關物也」⁴⁶⁾라 한 바와 같이 入關된 新羅物品과 交換하기 위하여 七萬餘屯의 綿이 日本王室에서 貴族高位層에 下賜되었는데 이것으로 當時 新羅의 海上私貿易이 大規模로 盛行되었다는 것을 알 수 있다. 또 9世紀 上半期인 開成元年(新羅 僖康王1年, 836 A. D.)에 이르러서 唐朝는 「京北府奏, 準建中元年十月六日勅, 諸錦 綾·羅·縠·繡織成細紬絲布麁牛尾眞珠銀銅鐵奴婢等並不得與新羅渤海契丹諸蕃互市 又準令式, 中國人 不合私與新羅渤海外國人交通賣買」⁴⁷⁾라 하여 建中元年(新羅 宣德王1年, 780 A. D.)의 勅令에 準據하여 新羅를 비롯한 各國과의 禁輸品을 例示하고 또 新羅等의 外國商人과의 私貿易을 禁止하고 있었다. 이것으로써 8世紀 下半期인 建中元年 以前에 新羅와 唐 사이에 私貿易이 盛行되었고 唐의 禁止 令에도 不拘하고 9世紀 上半期頃에도 盛況이었음을 알 수 있다.

山東半島의 文登縣에 있던 勾當新羅所 押衙 張詠이 西紀824년에 日本의 九州北部와 山東半島 사이를 船舶으로써 往來하였다는 바, 이것도 西紀828年 張保臯의 淸海鎮設置 以前인 9世紀初葉에 벌써 新羅人에 依한 私貿易이 盛況을 이루고 있었다는 것을 뜻하는 것이라 하겠다.⁴⁸⁾

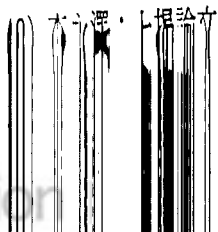
西紀838년에 入唐하여 847년에 歸國할 때까지의 日本僧 円仁의 旅行日記인 「入唐求法巡禮行記」에 依하면 「八日新羅人王請來相看, 是本國弘仁十年流着出州國……, 問漂流之由, 申云爲交易諸物」⁴⁹⁾라는 句節이 있는데 日本의 弘仁十年은 西紀819年인 바, 이것도 9世紀初에 新羅人이 活潑하게 私貿易에 從事한 證據이며 그 외에 그가 唐에 滞在하고 있었던 9世紀中葉 當時 많은 新羅貿易商人과 貿易船이 新羅·唐 및 日本間을 往來하고 있었고, 新羅人의 貿易商社會는 山東半島의 南岸一帶에서 淮河의 下流域一帶에 集中하고 있었으며, 當時에 있어서 中國과 그 東側의 隣邦諸國과의 主要貿易終着港인 楚州에도 巨大한 新羅貿易社會가 形成되어 있었다. 따라서 楚州·楊州地方에는 數 많은 新羅人들이 來往하고 있었기에, 唐의 官吏들은 그 地方에 唐나라 사람이 아닌 外國人이 나타나면 의례

44) 金澤基: 東方文化交流史論攷, 乙酉文化社, 서울, 1954 및 李永澤: 「張保臯海上勢力에 관한 考察」, 韓國海洋大學論文集 第14輯, 1979參照.

45) 海軍本部戰史編纂室: 韓國海洋史, 釜山, 1954, p. 66, 日本書紀 應神主31年條.

46) 續日本紀 卷29 神護景雲2年10月 甲子條.

47) 冊府元龜 外臣部互市條.



히 新羅 사람이라 생각하고 特別한 關心을 가지지도 아니하였다.⁵⁰⁾ 이와 같은 事實은 9世紀中葉에 있어서 新羅私貿易商人의 活動도 活潑하였다는 것을 示唆하는 것이라고 하겠다.⁵¹⁾

近世以前에 있어서 中國과의 交涉에는 朝貢이라는 形式을 取해야 했고, 그 朝貢은 時間의 經過에 따라 當初의 政治·外交的인 性格으로부터 公貿易의 性格으로 變하고, 그리고 附帶貿易을 隨伴하게 되었으며, 급기야 私貿易이 盛行되었는데 韓半島의 諸王朝과 中國大陸의 王朝와의 交涉도 그렇거니와, 私貿易도 當時로서는 遠洋航行船舶에 依하여 遂行되었는 바, 이것은 高水準으로 發達된 新羅海運의 바탕 위에서 이루어진 것이었다.

Reischauer 教授는 統一新羅 下半期의 海上私貿易의 盛況을 다음과 같은 要旨로 記述하고 있다.⁵²⁾

「日本이 아직 中國의 文化輸入에 汲汲할 때인 9世紀 中葉頃에 韓國人(新羅人)들은 벌써 새롭고 그리고 더욱 劇的인 世界史의 한 局面에 參與하고 있었다. 即 新羅人들은, 우리가 現在 살고 있는 世界貿易時代의 始作時期라는 뜻으로서의 世界海上貿易의 初期段階에 加擔하고 있었던 것이다. 當時의 世界海上貿易의 主流는 中近東貿易商人들에 依하여 楊州까지 到達하고 있었는데, 여기를 據點

이리



에 띄지게 되어 朝貢形式에 依한 公貿易이나 이의 附帶貿易으로써는 增大된 唐의 高級商品이나 文化財에 對한 需要를 充足시킬 수 없게 된 것은 自然的 趨勢라 하겠다. 여기에 私貿易이 發生하게 되고 9世紀에 접어들자 羅·唐 兩國이 國內紀綱의 弛緩에 苦心하게 되는바, 國家의 統制弱화로 因하여 이와 같은 與件은 私貿易의 發達을 加速的으로 促進한 것이었다고 하겠다.⁴⁴⁾

4世紀初葉(日本 應神主31年)에 新羅 貿易船이 日本의 兵庫港에 入港하였다는 記錄이 日本側 史料에 있는 것으로 보아서⁴⁵⁾ 新羅商人의 海外에의 私貿易은 오래前부터 있었던 것으로 보이나 統一新羅 下半期에 私貿易이 盛行되었다는 것을 檢出하면 다음과 같다.

8世紀 下半期인 日本 神護景雲2年(新羅 惠恭王4年, 768 A. D.)에 이르러서는 「即左右大臣太宰綿各二萬屯, 大納言諱弓削御淨朝臣清人各一萬屯, 從三位文室真人淨三千屯, 中務卿三位文室眞人大市式部卿從三位石上朝臣宅嗣四千屯, 從四位下伊福部女王一千屯, 爲買新羅交關物也」⁴⁶⁾라 한 바와 같이 入關된 新羅物品과 交換하기 위하여 七萬餘屯의 綿이 日本王室에서 貴族高位層에 下賜되었는데 이것으로 當時 新羅의 海上私貿易이 大規模로 盛行되었다는 것을 알 수 있다. 또 9世紀 上半期인 開成元年(新羅 僖康王1年, 836 A. D.)에 이르러서 唐朝는 「京北府奏, 準建中元年十月六日勅, 諸錦綾·羅·縠·繡織成細絢絲布麁牛尾眞珠銀鋼鐵奴婢等並不得與新羅渤海契丹諸蕃互市 又準令式, 中國人不合私與新羅渤海外國人交通賣買」⁴⁷⁾라 하여 建中元年(新羅 宣德王1年, 780 A. D.)의 勅令에 準據하여 新羅를 비롯한 各國과의 禁輸品을 例示하고 또 新羅等의 外國商人과의 私貿易을 禁止하고 있었다. 이것으로써 8世紀 下半期인 建中元年 以前에 新羅와 唐 사이에 私貿易이 盛行되었고 唐의 禁止令에도 不拘하고 9世紀 上半期頃에도 盛況이었음을 알 수 있다.

山東半島의 文登縣에 있던 勾當新羅所 押衙 張款이 西紀824년에 日本의 九州北部와 山東半島 사이를 船舶으로써 往來하였다는 바, 이것도 西紀828年 張保臯의 淸海鎮設置 以前인 9世紀初葉에 벌써 新羅人에 依한 私貿易이 盛況을 이루고 있었다는 것을 뜻하는 것이라 하겠다.⁴⁸⁾

西紀838년에 入唐하여 847년에 歸國할 때까지의 日本僧 円仁의 旅行日記인 「入唐求法巡禮行記」에 依하면 「八日新羅人王請來相看, 是本國弘仁十年流着出州國……, 問漂流之由, 申云爲交易諸物」⁴⁹⁾라는 句節이 있는데 日本의 弘仁十年은 西紀819年인 바, 이것도 9世紀初에 新羅人이 活潑하게 私貿易에 從事한 證據이며 그 외에 그가 唐에 滞在하고 있었던 9世紀中葉 當時 많은 新羅貿易商人과 貿易船이 新羅·唐 및 日本間을 往來하고 있었고, 新羅人의 貿易商社會는 山東半島의 南岸一帶에서 淮河의 下流域一帶에 集中하고 있었으며, 當時에 있어서 中國과 그 東側의 隣邦諸國과의 主要貿易終着港인 楚州에도 巨大한 新羅貿易社會가 形成되어 있었다. 따라서 楚州·揚州地方에는 數 많은 新羅人들이 來往하고 있었기에, 唐의 官吏들은 그 地方에 唐나라 사람이 아닌 外國人이 나타나면 의례

44) 金澤基: 東方文化交流史論攷, 乙酉文化社, 서울, 1954 및 李永澤: 「張保臯海上勢力에 관한 考察」, 韓國海洋大學論文集 第14輯, 1979參照.

45) 海軍本部戰史編纂室: 韓國海洋史, 釜山, 1954, p. 66, 日本書紀 應神主31年條.

46) 續日本紀 卷29 神護景雲2年10月 甲子條.

47) 冊府元龜 外臣部互市條.

48) 李永澤: 上揭論文.

49) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 66 및 李永澤: 上揭論文 脚註(47).

최 新羅 사람이라 생각하고 特別한 關心을 가지지도 아니하였다.⁵⁰⁾ 이와 같은 事實은 9世紀中葉에 있어서 新羅私貿易商人의 活動도 活潑하였다는 것을 示唆하는 것이라고 하겠다.⁵¹⁾

近世以前에 있어서 中國과의 交渉에는 朝貢이라는 形式을 取해야 했고, 그 朝貢은 時間의 經過에 따라 當初의 政治·外交的인 性格으로부터 公貿易의 性格으로 變하고, 그리고 附帶貿易을 隨伴하게 되었으며, 급기야 私貿易이 盛行되었는데 韓半島의 諸王朝과 中國大陸의 王朝과의 交渉도 그렇거니와, 私貿易도 當時로서는 遠洋航行船舶에 依하여 遂行되었는 바, 이것은 高水準으로 發達된 新羅海運의 바탕 위에서 이루어진 것이었다.

Reischauer 教授는 統一新羅 下半期の 海上私貿易의 盛況을 다음과 같은 要旨로 記述하고 있다.⁵²⁾ 「日本이 아직 中國의 文化輸入에 汲汲할 때인 9世紀 中葉頃에 韓國人(新羅人)들은 벌써 새롭고 그리고 더욱 劇的인 世界史의 한 局面에 參與하고 있었다. 即 新羅人들은, 우리가 現在 살고 있는 世界貿易時代의 始作時期라는 뜻으로서의 世界海上貿易의 初期段階에 加擔하고 있었던 것이다. 當時의 世界海上貿易의 主流는 中近東貿易商人들에 依하여 楊州까지 到達하고 있었는데, 여기를 據點으로 하여, 이 地點에서 그 무렵의 알려져 있는 限에 있어서의 東쪽 끝까지 新羅人들은 貿易의 발길을 뻗고 있었다. 中國東部, 韓半島 및 日本은 新羅人의 販路의 對象이었다. 世界의 東쪽끝에 있는 比較的 危險한 水域에서 그들은 西쪽끝에 있는 平穩한 地中海沿岸의 商人들이 그 周邊領域에 對하여 遂行하고 있었던 것과 같은 役割을 하고 있었던 것이다. 이것은 充分히 考慮되어야 할 歷史的인 意義를 지니는 東西의 對應事實이나 그 時代에 關한 標準的 歷史의 教科書에도 또 이들 資料를 바탕으로 하는 現代의 書籍에도 이 點에 關하여 아무런 實質的인 注意를 기울이고 있지 아니하다」⁵³⁾

私貿易의 盛行은 商業資本의 蓄積⁵⁴⁾과 Merchant Carrier의 出現을 意味하는 것으로 海運史에 있어서의 意義는 자못 큰 것이라 하겠다. 그리고 이 私貿易이 始作된 것은 오랜 옛날부터였으며 張保臯의 出現以前에도 盛行되었다는 것은 前述한 바이다. 統一新羅時代 下半期の 私貿易의 盛況은 張保臯의 淸海鎮에 具體化되고 結晶된다. 張保臯가 殺害되고 淸海鎮이 壞滅한 後에도 私貿易은 盛行되었고⁵⁴⁾ 後三國時代를 거쳐 高羅의 初葉(北宋末)까지 持續되었다.

6. 統一新羅海運의 優秀性

1) 日本의 新羅海運에의 依存

統一新羅時代의 下半期에는 新羅가 極東海域의 制海權을 掌握하고 있었으며,⁵⁵⁾ 그當時 日本은 거의 全적으로 新羅海運에 依存하고 있었던 實情이었다는 것은 神文王時代(681—691 A.D.)에 日本의

50) 李永澤: 上揭論文 및 入唐求法巡禮行記 開成 4年己未正月 8日條, Reischauer: op cit., p. 70.

51) 李永澤: 上揭論文, Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), 足立喜六釋註·鹽入良道補註: 入唐求法巡禮行記, 平凡社, 東京, 1977參照.

52) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), pp. 254~256參照.

53) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 276에 依하면 山東半島文登縣의 勾當新羅所押衙 張詠은 西紀846年 冬季에 航洋船의 建造에 着手하여 翌847年 2月에 完成하였다 하니 相當한 資本蓄積이 있었고, 3~4個月의 短時日間に 航洋船을 建造하였으니 그 造船能力도 높은 水準이었다는 것을 알 수 있다.

54) 入唐求法巡禮行記에 依하면 圓仁은 張保臯가 死亡하고 淸海鎮이 壞滅한 後에 金珍이라는 新羅人의 私貿易船에 便乘하여 日本에 歸國하였는데, 이것을 보아도 알 수 있다.

55) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 266.

遣唐學生・入唐學問僧들과 唐으로부터의 放歸者(百濟에 對한 援軍中의 捕虜) 등은 新羅使節에 依하여 送致되었고,⁵⁶⁾ 景德王(742—765 A.D.)時代에는 唐使가 新羅使를 通하여 日本에의 使命을 遂行하였으며,⁵⁷⁾ 또 惠恭王時代(765—780 A.D.)에 在唐日本朝貢使와 留學生들은 그들의 通信을 新羅使에 依託하였다⁵⁸⁾는 것 등으로 充分히 알 수 있다.

그러나 「入唐求法巡禮行記」에 依하여 그 實情을 더욱 具體的으로 알 수 있다. 그 中의 몇 가지를 例記하면 다음과 같다.

9世紀中葉頃까지 日本은 所謂 遣唐使라는 朝貢使節團을 中國에 派遣하였는데 그 朝貢船의 航海技術指導는 新羅人이 擔當하고 있었고, 西紀838년에 唐에 派遣된 日本 朝貢船이 往航에 遭難하는데 日本朝貢使는 復航에는 新羅人船員이 運航하는 新羅人의 船舶에 依하여 翌839년에 歸國하였으며, 「入唐求法巡禮行記」의 著者인 日本僧 円仁도 唐에서 黃海를 橫斷하여 日本까지 航海할 수 있는 日本船便이 늘 없다는 것을 잘 알고 있는 까닭에 新羅船으로 日本에 歸還할 것을 期約하고 있다가 西紀847년에 實際로 新羅船으로 歸國하였다.⁵⁹⁾

2) 統一新羅時代의 韓·日 航運力量의 懸隔한 差

統一新羅時代의 下半期에 日本은 全的으로 新羅航運에 依存하고 있었다는 것은 前述하는 바이나, 西紀838年에서 847年의 9年間의 唐에의 日本僧 円仁의 旅行日記인 「入唐求法巡禮行記」를 解説한 Reischauer 教授의 著書에⁶⁰⁾ 依하여 이 時期의 兩國間의 航運力量을 比較할 수 있는 內容을 例記하면 다음과 같다.

- ① 西紀838년에 4隻의 日本朝貢船이 唐으로 向發하였으나 한 隻도 無事히 歸國하지 못하고 全部 遭難하였다.
- ② 西紀839년에 上記의 日本朝貢使 一行은 黃海를 橫斷하여 日本에 가는 日本船이 없기도 하거나 往船의 失敗經驗으로 安全을 期하고자 新羅人이 運航하는 9隻의 新羅船으로 歸國하게 되는데, 全船舶이 北九州의 豫定地에 安全하게 到着하였을 뿐 아니라 無事故로 中國에 歸航하였으며,⁶¹⁾
- ③ 當時 日本人은 아직 季節風에 關한 知識이 없었으나 新羅人들은 이것을 效果的으로 잘 利用하고 있었고,⁶²⁾
- ④ 円仁의 日記에는 中國沿岸 및 黃海를 橫斷하여 來往하는 新羅船에 關한 記事는 頻出하는데 反하여 日本船의 그것은 極히 稀少하다.⁶³⁾ 이와같은 事實로 보아서 當時의 韓·日間의 航運力量에는 懸隔한 差가 있었다는 것을 알 수 있으며, 이에 關하여 Reischauer 教授는 몇 번이고 「그 當時 航海術에 있어서 韓國人이 日本人보다 훨씬 優秀하였다」는 意味의 말을 그의 著書에서 되풀이 하고 있다.⁶⁴⁾

56) 日本書紀 卷29, 天武天皇13年12月癸未, 同書卷30, 持統天皇4年9月丁酉 및 10月戊午條.

57) 續日本紀 卷25 天平寶字8年7月甲寅條.

58) 續日本紀 卷30 神護景雲3年11月丙子 및 寶龜元年3月丁卯條.

59) Reischauer: 上掲書(田村完誓譯) 및 金岸基: 上掲書 pp. 30~31.

60) cf. Reischauer: Ennin's Travels in Ta'ng China, pp. 59~71 & pp. 81~99.

61) Reischauer: 上掲書(田村完誓譯), p. 85.

62) 同書, p. 77 및 pp. 79-85.

63) 同書, pp. 252~281 및 其他.

64) 同書, p. 85 및 其他.

3) 新羅航運의 發達程度

앞에서 말한 Reischauer 教授의 著書에 依하여 統一新羅時代의 航運이 높은 水準으로 發達되고 있었다는 것을 나타내는 內容을 例記하면 다음과 같다.

- ① 前述한 日本朝貢使가 西紀839년에 歸國할 때, 船舶의 調達과 運航要員의 確保를 在唐新羅人에게 依賴하였는데, 新羅人들은 直刻의으로 9隻의 航洋船과 60人의 水手를 마련하였다. 9世紀 頃의 黃海橫斷航海는 오늘날의 遠洋航海에 該當하는 大航海이며, 그 航海에 勘當할 수 있는 船舶의 調達도 그렇거니와 高級航海技術者를 短時日內에 60名이나 動員할 수 있었다는 것은 當時의 新羅航運水準이 大端히 높았다는 것을 端的으로 나타내는 것이라 하겠다.⁶⁵⁾
- ② 韓國과 中國 및 日本間의 航路가 新羅人에 依하여 잘 完備되어 있었고 兩國間의 交通·通信은 매우 圓滑하게 이루어지고 있었으며, 新羅人의 海路支配에 對하여 中國人은 깊은 敬意를 表示하고 있었다.⁶⁶⁾
- ③ 新羅船의 機動力은 大端히 卓越하였으며, 普通船舶이 勘當하지 못할 強風이나, 不良한 海象이라도 能히 克服하여 迅速하게 航海할 수 있었다.⁶⁷⁾ 西紀847年 9月 2日 午後에 山東半島를 出帆한 新羅船은 翌日 새벽에 韓半島 西海岸의 海域에 이르렀고, 9月10日에는 北九州에 到着하였는데,⁶⁸⁾ 이 航海速度는 오늘날의 航海技術水準에 비추어서도 놀라운 것이라 하겠다.
- ④ 極東의 制海權을 新羅가 掌握하고 있었기에⁶⁹⁾ 頻繁히 來往하는 新羅船에 比하면, 中國 및 日本의 貿易船은 罔仁의 日記에서 보이는 限에 있어서는 많지 않을 뿐만 아니라, 그와 같은 貿易船의 水手(航海技術者)의 大多數가 新羅人이었던 것으로 보이며,⁷⁰⁾ 新羅人들은 中國內의 沿岸 輸送까지 擔當하고 있었다.⁷¹⁾

위에서 考察한 바와 같이 統一新羅의 航運이 大端히 높은 水準으로 發達하고 있었기에 羅·唐間의 海上交通은 大端히 旺盛하였다. 그 例로서 「放還賈子及年滿合歸國學生共五百人」⁷²⁾이라 하는 바와 같이 文聖王 2年(840 A. D.)에는 滿期가 된 留學生과 唐에 派遣되어 있었던 宿衛等 合計 195名이 歸國하였으며 그 以外에 많은 漢學留學生·求法僧·軍人·商人들이 頻繁하게 往來하였다.⁷³⁾

또 新羅下半年에는 「入唐進奉使○○一行, 回次渤海」⁷⁴⁾ 「入唐使○○一行, 未達渤海」⁷⁵⁾라 하는 것과 같이 遣使가 往航 또는 復航에 遭難하는 경우가 있는데 이것도 兩國間의 海上往來의 頻繁성을 나타내는 것이라 하겠다.

이와 같이 羅·唐間의 海上交通이 많았고 圓滑하였기에 憲德王 8年(816 A. D.)에 「年荒民飢, 抵浙

65) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 266.

66) 同書, p. 268.

67) 同書, p. 81.

68) Reischauer: Ennin's Diary, The Ronald Press Company, New York, 1955. pp. 400~403.

69) Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 266.

70) 同書, p. 265.

71) 同書, p. 77에 依하면 山東에서 楚州까지 木炭의 海上輸送에 從事하는 新羅人들이 있었다.

72) 增補文獻備考 交聘考, 文聖王二年條

73) 金堯基: 上揭書, pp. 8~9.

74) 增補文獻備考, 憲德王 6年條

75) 增補文獻備考, 景文王 2年條.

東, 求食者, 一百七十人」⁷⁶⁾이라 하는 바와 같이 凶年을 맞이한 新羅의 飢民은 唐에까지 건너갔다 한다. 이것으로써 當時의 新羅人은 黃海 건너편에 있는 中國에 對하여 別로 距離感을 느끼지 않고 있었다는 것을 알 수 있다.

7. 張保臯

1) 張保臯의 生涯

張保臯에 關한 一般史的 考察은, 本稿의 目的이 아니다. 그러나 張保臯의 韓國海運史에 있어서의 位置를 理解하는 前提로서 그의 生涯에 對한 簡單한 記述은 必要할 것이다.

張保臯에 關한 記錄에 「不知鄉邑父祖」⁷⁶⁾라 하여 故鄉과 先祖가 明確하지 아니하다고 하였는데, 이것은 後年에 그의 딸의 納妃問題가 일어났을 때 「今弓福(張保臯의 別稱…筆者) 海島人也」⁷⁸⁾라 하여 그가 海島人이라는 微賤한 身分이므로 그 女息을 王妃로 삼을 수 없다고 朝臣들이 反對하였다. 이로써 張保臯는 新羅社會에서는 이름없는 庶民出身이라는 것을 알 수 있다.

當時 羅·唐間의 海上交通이 旺盛하였고, 新羅人은 黃海 건너편에 있는 唐나라에 對하여 別로 距離感을 느끼지 아니하였을 程度였고, 또 唐이 外國人에 對하여 開放主義政策을 取하고 있었기에 그는 入唐하여 軍에 服務하였다. 軍에 入隊한 張保臯는 말을 잘 타고 槍을 使用하는데 卓越하며, 戰鬥에 能熟하였기에 武寧軍小將에까지 오르게 되었다.⁷⁹⁾ 그는 新羅에 歸國하여 王을 拜謁하여 沿岸에 海賊이 橫行하고 있는데 이것을 鎮壓하여야 한다고 上奏하였다. 興德王 3年(828 A. D.)에 王은 張保臯를 淸海鎮大使로 삼고 그에게 1萬名의 軍士를 거느리게 하여 淸海(只今の 莞島)를 鎮守하게 하였다.

南海는 當時의 海上交通의 要衝이었다. 張保臯는 淸海鎮을 根據로 하여 海上貿易에 進出하게 되는 바, 그의 卓越한 能力과 既存의 新羅의 海運力量은 短期間內에 그로 하여금 極東全海域에 君臨하게끔 하였다.

淸海鎮을 中心으로 張保臯의 勢力이 漸漸 強盛하게 되어 政府를 凌駕할 만큼이나 成長하였다. 興德王이 西紀836년에 崩去하자 新羅王室은 王位繼承紛爭으로 어지럽게 되었다. 張保臯는 軍事力의 優位에 依하여, 王位繼承紛爭으로 身邊의 危險을 느껴 淸海鎮에 避難하고 있었던 王族 祐徵을 王으로 擁立하는데 成功하였다. 祐徵이 即位하니 이 이가 곧 45代 神武王이다. 神武王은 張保臯에게 感義軍使 食實二千戶를 封하였으며, 神武王의 子 文聖王은 張保臯의 功을 높이 評價하여 그를 鎮海將軍에 封하였다.

神武王이 即位하기前 張保臯의 保護를 받고 있었을 때 自己가 王位에 오르게 되면 張保臯의 딸을 王妃로 삼겠다는 約束을 하였다. 神武王은 即位 4個月만에 崩去하였으며, 그의 子 文聖王이 이 約束에 따라 張保臯의 딸을 次妃로 삼고자 하였다. 그러나 群臣이 身分이 微賤한 사람의 딸을 王妃로

76) 三國史記, 新羅本紀 第11 憲德王 8年條.

77) 三國史記, 列傳 張保臯傳.

78) 三國史記, 新羅本紀 卷11 文聖王 7年條.

79) 三國史記, 列傳 張保臯傳.

삼을 수 없다고 强하게 反對하였기에 父王의 約束을 履行 못하였다. 張保臯은 이에 憤慨하여 王을 怨望하기에 이르렀다. 當時의 政府는 張保臯에 對하여 적지않은 恐怖와 不安을 느끼게 되었으니 그의 勢力과 威望에 對抗할 힘은 없었다. 苦肉之策으로 王位繼承粉爭때에 祐徽전에 加擔하여 싸운 所謂 六驍勇의 한 사람이며, 張保臯와 關係가 깊은 閻長으로 하여금 張保臯를 暗殺케 하였다.

偉大한 바다의 王者요, 一世의 風雲兒인 張保臯는 彗星과 같이 나타나 世上을 놀랍게 하다가 實로 어이없이 사라진다.

張保臯가 淸海鎮을 設定한 것이 興德王 3年(828 A.D.)이고 그가 閻長에게 暗殺된 것이 文聖王 8年(846 A.D.)⁸⁰⁾이니 張保臯가 淸海鎮에 依據하여 極東一帶의 海洋에 活躍하였던 期間은 10餘年에 不遇하다. 이 짧은 期間에 強大한 海上勢力을 構築하여 韓·中·日의 全海域을 支配한 그의 能力과 그것을 可能케 하고, 그것에 基盤을 提供한 新羅의 海運力量은 實로 놀라운 것이며, 그의 業績은 永久不朽라 하겠다.

2) 張保臯出現의 時代的背景

9世紀에 이르러서는 新羅政權은 一路 沒落의 過程을 밟고 있었다.⁸¹⁾ 唐 穆宗 長慶年間에(憲德王 時) 자주 海賊의 新羅人掠賣를 禁斷한 일이 있으며,⁸²⁾ 日本 弘仁 2年(憲德王 3年)에 新羅의 運糧船人 등이 海賊에게 掠奪을 당하여 日本에 漂着한 일이 있으니,⁸³⁾ 이것은 憲德王時代(809~826 A.D.)에 이르러 國內의 治安과 秩序가 甚히 紊亂하여 政府의 힘으로써는 海賊을 鎮壓할 힘이 없었다는 것을 말해 주고 있는 것이다. 中央의 統制力의 弛緩은 民間人의 海上發展에 도움이 되었으나 政府의 無力化는 海賊의 發生을 誘發하였고, 이것은 新羅의 海上活動에 적지 않은 支障을 주게 된 것이다. 政府가 海賊을 鎮壓할 힘이 없으므로 政府에 갈음하여 海賊을 掃蕩하여 新羅의 海上權을 保全해야 할 人物의 出現은 時代的 要請이었으며, 이 時代的 要請에 依하여 나타난 것이 一世의 豪俠 張保臯인 것이다.

3) 淸海設鎮

(1) 淸海鎮의 地理的 位置와 그 意義

張保臯는 王을 拜謁하였을 때 「願得鎮淸海, 使賊不得掠人西去, 淸海海路之要」⁸⁴⁾라 하였는데 淸海(只今의 莞島)는 當時의 海上交通의 要地였다.

古代로부터의 韓·中·日本間의 航路에 다음 세가지가 있다.

첫째로, 韓國西海岸을 經由하여 北上, 遼東半島의 沿岸을 거쳐 遼東半島의 突端에서 老鐵山水道를 건너 山東半島의 登州(蓬萊)에 到達하는 航路(老鐵山水道經由航路)

둘째로, 韓國西海岸을 經由하여 北上하되, 黃海道の 甕津半島의 西쪽에 있는 白翎島附近에 와서, 이곳에서 黃海를 橫斷하여 山東半島의 突端인 文登縣(或은 赤山)에 到達하는 航路(黃海橫斷航

80) 三國史記 新羅本紀 第11, 文聖王 8年條 및 續日本後紀 卷11, 承和 9年正月乙巳條에 依하면 張保臯의 沒落年度는 承和 8年(文聖王 3年, 841 A. D.)으로 되어 있어 三國史記의 그것과 5年의 差異가 있다. Reischauer: 上揭書(田村完誓譯), p. 271에서는 日本의 記錄의 正確性을 말해 주고 있다.

81) 金岸基: 前揭書, pp. 17~18參照.

82) 冊府元龜 卷170, 帝王部來遠 및 舊唐書 卷16, 本紀16, 長慶 3年正月丁巳條.

83) 日本書紀 卷21, 弘仁 2年 8月甲戌條.

84) 三國史記 卷第44, 列傳第 4, 張保臯條.

路)

세째로, 韓半島의 西南端海域(淸海鎮近處)에서 東支那海를 斜斷하여 中國의 揚州 或은 明州에 到達하는 航路(東支那海斜斷航路)

이 세가지 航路가 모두 淸海鎮近傍을 經由하게 되는 것으로 봐서 淸海鎮이 西로는 勢力을 中國에 펼치는 一面에, 東으로 日本과의 交易을 圖謀하는데 가장 適當한 要地임을 알 수 있다. 이에서 張保臯의 淸海設鎮의 目的이 다만 中國關係에만 그치지 아니하였던 것이 明確하다.

東支那海斜斷航路는 統一新羅時代에는 아직 많이 利用된것 같지는 아니하나 熊津으로 移都한 百濟 文周王은 22年(476 A.D.)에 江南의 宋에의 遣使를 試圖하였고, 新羅眞平王(587 A.D.)때에 大世와 仇濠이 南海에 배를 띄우고 吳越 저쪽의 큰 世界를 찾아 나갔다는 것 등의 例로 봐서 때때로 利用되었던 것으로 보인다.

(2) 設鎮의 效果

張保臯가 淸海에 設鎮한 後는 「此後 海上無 靑鄉人者」⁸⁵⁾ 또는 「自太和(中國唐朝의 年號, 827~835 A.D. …筆者)後, 海上無靑新羅人者」⁸⁶⁾라 하는 바와 같이 海賊의 出沒이 없어진 것을 알 수 있고 또 海上의 秩序도 顯著하게 整理되었다.⁸⁷⁾

新羅中央政府조차 하지 못한 海賊의 掃蕩으로 新羅의 極東海域에 있어서의 海上權을 保全하는 大業을 張保臯는 短期間內에 完遂하였던 것이다. 海上秩序가 回復되자 張保臯는 既存의 新羅海運의 바탕위에 그의 本來의 뜻이었던 淸海鎮을 中心으로 한 海上王國의 建設에 나서게 된 것이다.

4) 張保臯의 海上貿易

海運이 貿易으로부터 分離・獨立하기 以前에는 自己輸送 或은 Merchant Carrier 時代의 貿易에 包含乃至 附屬되어 있으므로, 海上貿易의 考察은 곧 海運에 關한 考察이 되는 것이다.

(1) 海上勢力의 基盤

張保臯는 우리 海運史에 있어서 空前絶後의 黃金時代를 實現한 偉大한 人物이기는 하나 그의 海上活動은 基盤없이는 이룩될 수 없었던 것이다.

그의 韓・中・日本國에 있어서의 海上勢力의 基盤은 다음과 같다.

① 國內의 基盤

張保臯는 韓半島沿岸의 海賊退治를 上奏하였는데 王은 그를 淸海鎮大使로 삼고 萬名의 兵力을 거느리게 하였으니 標榜한 名分이야 어쨌던 新羅에 있어서의 海上貿易獨占의 特許를 받은 것이며, 그의 海上活動의 基盤은 確固不動이 되었다고 하겠다. 新羅朝廷은 張保臯에게 大使・感義軍使・鎮海將軍 등의 稱號를 賦與하였다 하나 이것은 新羅의 官制에 의한 官名이 아니며, 그의 功勞를 致賀한다는 뜻도 있거니와, 그의 勢力이 強大한데 對한 敬意의 表示라는 意味가 強한 것이라 하겠다. 또 後述하는 바와 같이 張保臯는 日本에 遣使하여 獨自의 外交活動을 展開하는데, 이와같은 것을 볼 때 張保臯는 新羅政府의 統制下에 屬하지 않는, 對內的으로나 對外的으로 自由로운 立場에 있었다

85) 三國史記 卷第44, 列傳 4, 張保臯條.

86) 新唐書 列傳 第145, 東夷傳 新羅.

87) 李永澤: 上揭論文, 脚註(8).

고 하겠다.

② 唐에 있어서의 基盤

張保臯의 勢力이 唐의 海上貿易要地에 確固하게 扶植되어 있었으며, 그의 唐에 있어서의 貿易活動의 基盤이 確固不動이었다는 것은 다음과 같은 例로서 明白히 理解된다.

(1) 張保臯는 羅·唐間의 海上交通의 要地인 山東半島의 突端의 文登縣清寧鄉赤山村에 있는 赤山에 法花院(赤山院 또는 新羅院이라고도 하였다)이라는 寺刹을 建立하여 米穀 500石의 年收가 있는 庄田을 寄贈하였다. 이 法花院에는 僧侶·尼·使役人 등 都合 24인이 常住하고 있었고, 佛法講說이 있을 때에는 250인의 新羅人 男女道俗이 參集할 수 있는 規模의 巨刹이었다.⁸⁸⁾ 赤山은 「其赤山純是 岩石高秀處」라 한 바와 같이 海岸에 屹立한 岩石山으로 좋은 航海目標이며, 法花院은 新羅人들의 精神的 慰安所이며, 在住新羅人의 集會所이고 또 新羅本國과의 連絡機關이기도 하였다.

이와 같은 點을 봐서 張保臯의 在唐新羅人에 對한 影響力은 絕對的인 것이었다고 하겠다.

(2) 山東半島의 南岸一幣에서 准河의 下流地域一帶까지 新羅人의 貿易商人社會가 集中하고 있었으며, 楚州에도 大規模의 新羅人租界가 있었다. 大規模의 租界에는 新羅人의 惣官이나 押衙가 있어 新羅人地域의 行政을 管掌하였다. 그런데 羅·唐海上交通의 要衝인 山東半島 文登縣의 新羅勾當押衙인 張詠이 張保臯가 創立한 上記 法花院의 管理人인 것으로 봐서⁸⁹⁾ 그는 張保臯 配下의 한 사람이었다는 것이 分明하다. 이와 같이 新羅人租界의 惣官이나 押衙 또는 有力한 新羅居留民은 그 程度에 있어서 差異는 있으나 張保臯와 關聯이 있었던 것으로 보인다.

當時唐의 北東部 海岸에는 多數의 居留民으로 이룩된 大規模의 新羅人租界가 있었는데, 그 租界는 貿易商人社會의 性格을 지니고 있었고, 그 社會의 代表者 乃至 有力者는 張保臯의 配下人物이거나 그와 密接한 關係에 있는 人士들이었다. 이것이 張保臯가 唐沿岸의 海上權을 獨占할 수 있는 基盤이었다고 하겠다.⁹⁰⁾

그런데 唐에 있어서의 張保臯의 基盤이 어느 程度로 鞏固하였는가는 다음과 같은 例로써 쉽게 理解된다.

첫째로, 赤山이 羅·唐間의 海上交通의 要衝이기는 하나 「大唐天子差入新羅慰問新即位王之使, 青州兵馬使吳子陳, 崔副使, 王判官, 三十餘人, 登來寺裡相着」⁹¹⁾이라 한 바와 같이 唐朝의 高官인 海外派遣使臣도 法花院을 經由한 것으로 봐서 張保臯가 唐의 高位層으로부터 尊敬을 받고 있었다는 것을 알 수 있으며,

둘째로, 上述한 入唐求法 日本僧 圓仁이 賣物使로 唐에 온 張保臯의 部下인 崔押衙에게 「圓仁却廻, 略計明年秋月, 若有彼方人船往來, 請垂高命, 特令尋看, 僧等歸鄉, 專憑鴻救, 不任勲仰之至」⁹²⁾라 하여 新羅船으로 歸國할 수 있게 特別配慮를 부탁하고, 日本에 還國할 수 있는지의 與否는 全的으로 張保臯配下에 있는 船便의 도움에 달려 있다고 하고 있는 것으로 봐서 唐에 있

88) 入唐求法巡禮行記 開成4年6月7日條.

89) 入唐求法巡禮行記 開成4年6月7日條.

90) 李永澤: 上揭論文參照.

91) 入唐求法巡禮行記 開成4年6月28日條.

92) 同書, 開成5年2月17日條.

어서의 張保臯의 聲望과 勢力이 大端하였던 것을 알 수 있다.

③ 日本에 있어서의 基盤

張保臯는 日本과의 交易을 圓滑하게 하기 爲하여 文聖王 2年(840 A. D.)에 日本의 大陸外交를 掌管하는 北九州의 太宰府에 使者를 派遣하였는데, 日本側은 「人臣無外交」라 하여 張保臯와의 政府間水準의 交渉을 拒否하였다.⁹³⁾ 그러나 張保臯와의 交易은 承認 또는 默認되었다.⁹⁴⁾

日本의 求法僧 圓仁이 西紀838년에 日本朝貢使節團의 一員으로 日本을 떠날때 北九州地方長官인 筑前太守는 圓仁便으로 張保臯에게 書翰을 보냈는데, 그 書翰은 日本朝貢船이 遭難하였을 때 紛失되었으나, 圓仁의 日記에 依하면 그 內容은 日本朝貢使節團 및 圓仁의 海上渡航을 保護해 주고 便宜를 圖謀해 주기를 바라는 부탁인 것으로 보인다.⁹⁵⁾

이것으로 봐서, 張保臯는 그의 莫強한 海上勢力을 背景으로 하여 新羅의 中央政府와는 別途로 獨自인 政府水準의 外交活動을 하였으며, 이에는 큰 成果는 거두지 못하였다. 그러나 日本政府는 그의 海上獨占에 對해서는 크게 尊敬하였고, 그와의 交易을 歡迎하였던 것이었다.

이것으로써 張保臯의 海上貿易의 日本에 있어서의 基盤도 開放的인 唐에 比할 수 없으나, 確立되어 있었다는 것을 알 수 있다.

(2) 張保臯의 私貿易

統一新羅時代末期는 私貿易의 極盛期였다. 張保臯의 海上活動은 極東海域에 있어서의 私貿易의 獨占을 意味하는 것이고, 統一新羅時代に 發達한 海上私貿易은 張保臯에 結晶되고 收斂되었다고 하겠다.

① 對日私貿易

張保臯는 日本에 所謂 廻易使라는 貿易使節團을 자주 派送하였는데 「其隨身物者, 任聽民間, 令得交關, 但莫令人民, 違失沽價, 競傾家資」⁹⁶⁾라 하는 바와 같이, 日本政府가 廻易使의 隨身物 卽 貿易品의 民間과의 自由交易을 公許하고, 또 價格失當으로 말미암아 日本人民의 家産傾敗를 警戒한 것으로 보면, 當時 張保臯使節의 所謂 隨身物로 가지고 간 交易品이 多量이었음과, 또 日本에 있어서의 羅唐物品의 需要가 大端히 컸다는 것을 알 수 있다.

清海嶺과 日本사이의 交通·貿易이 얼마나 頻繁하였던가는 張保臯가 死亡한 後에도 廻易使가 繼續해서 所謂 「所賣貨物」인 交易商品을 船積하여 日本에 갔던 것으로써도 알 수 있다.⁹⁷⁾

張保臯와의 交易에 있어 日本政府 또는 九州筑前地方官 등의 利益이 적지 아니하였다. 張保臯가 死亡하여 日本에 羅·唐物品이 舶來할 機會가 적어지자 張保臯의 生存時에는 羅·唐物이 많이 들어 와서 좋았는데, 그가 死亡한 오늘날에는 舶來外國物品이 枯渴되어 困難하다고 하여 張保臯가 死亡한 것을 奇貨로 筑前 地方長官이 廻易使의 「所賣貨物」을 不法 奪收까지 하고자 한 것으로⁹⁸⁾ 봐서 淸

93) 續日本後紀 卷9, 承和7年12月己巳條.

94) 同書, 卷10, 承和8年2月戊辰條.

95) Reischauer: Ennin's Diary, p. 168.

96) 續日本後紀 卷10, 承和8年2月戊辰條.

97) 同書, 卷12, 承和9年8月丙子, 太宰大貳藤原朝臣衛의 上奏.

98) 同書, 卷10, 承和8年2月戊辰條.

海鎮의 貿易船은 日本官憲에 많은 利益을 주었고, 또 高水準의 外國文化에 對한 日本人들의 欲求와 珍貴한 舶來物品에 對한 物質의 滿足을 주었다는 것을 알 수 있다.

② 對唐私貿易

張保臯는 在唐新羅人 貿易商社會가 集中하고 있는 中國의 北東海岸에 頻繁하게 賣物使(貿易使節團) 或은 交關船(貿易船)을 派遣하여 對唐貿易을 獨占하다싶이 하였다. 張保臯의 對唐貿易의 盛況은 圓仁日記의 「二十七日, 聞張大使(張保臯에 對한 尊稱…筆者)交關二隻, 到赤山浦」라든가, 「二十八日, ……夜頭, 張寶高遣大唐賣物使, 崔兵馬司, 來寺問慰」⁹⁹⁾ 등의 記錄으로 알 수 있고, 圓仁의 日記인 「入唐求法巡禮行記」의 여러 곳에 新羅商船의 來往과 新羅貿易社會에 關한 記事가 있는 것으로 充分히 說明되어 있다. 張保臯가 當時의 極東海域의 貿易을 獨占하고 있었던 것을 Reischauer 教授는 圓仁의 日記를 解說한 그의 著書에서 『圓仁이 이 滿州의 帝國(渤海를 말하는 것임…筆者)에 關하여 말한 가장 놀라운 일은 西紀839年秋季에 「渤海의 商船」이 山東半島의 突端가까이에 錨泊했다는 記事일 것이다. 그러나 滿州船舶이 普通 韓國人에 依하여 支配되어 있다고 생각되는 이 水域에 모습을 나타냈다는 圓仁의 記述은 單 한번 밖에 없다』¹⁰⁰⁾고 하여 張保臯를 비롯한 新羅人이 支配하고 있는 山東半島水域에 渤海船이 出現한 것에 놀라움을 보이고 있다. 渤海船에 關한 記事는 圓仁의 9年間の 日記인 「入唐求法巡禮行記」에는 單 한번 밖에 없다.

(3) 張保臯의 死亡과 新羅의 私貿易

① 張保臯의 死亡과 淸海鎮의 崩壞

張保臯가 閻長에게 暗殺된 뒤에 張保臯의 副將 李昌珍등이 叛亂을 企圖하였으나 武珍州別駕가 閻長에게 討平되었다.¹⁰¹⁾ 그러나 政府는 莞島를 中心으로 한 張保臯의 海上勢力이 殘存하고 있는데 對하여 不安을 느껴 淸海鎮을 完全히 破壞하여 張保臯의 勢力을 一掃하고자 「春二月, 罷淸海鎮, 徙其人於碧骨郡」¹⁰²⁾라 하는 바와 같이 淸海鎮의 人口를 碧骨郡(只今의 金堤)에 強制移住시켰다. 이로써 淸海鎮은 崩壞되었다. 그토록 賑盛했던 淸海鎮이 一片의 遺跡도 남기지 아니하고 地上에서 完全히 消滅된 것은 新羅中央政府의 張保臯의 海上勢力에 對한 不安과 恐怖心이 컸다는 것과 이로 因한 破壞作業이 徹底했다는 것을 말해 주고 있는 것이다.

② 張保臯死亡으로 淸海鎮이 壞滅된 後의 私貿易

張保臯死亡後에도 淸海鎮의 廻易使가 日本에 派遣되었다는 것은 前述한 바이다. 張保臯가 死亡하고 淸海鎮이 壞滅되었다고 해서 新羅人의 海上活動의 氣勢가 꺾인 것은 결코 아니었다.¹⁰²⁾

張保臯의 死亡과 淸海鎮의 壞滅은 우리 海運史에 있어서 實로 一大事件이었음은 틀림 없다. 그러나 長久한 期間에 培養된 海上活動의 素地는 一朝에 根絶될 수는 없다.

99) 入唐求法巡禮行記, 開成 4年 6月 27日條 및 28日條.

100) Reischauer: 上揚書(田村完誓譯), p. 260.

Reischauer: Ennin's Diary, pp. 280~281 및 入唐求法巡禮行記 開成 4年 8月 13日條.

101) 續日本後紀, 卷11, 承和 9年 正月 乙己條.

102) 三國史記, 卷11, 文聖王 13年條.

103) Reischauer: 上揚書(田村完誓譯), pp. 275~280 參照. 海上貿易商人인 金珍의 活躍 등으로 例證된다. 圓仁은 西紀847年에 金珍의 貿易船에 便乘하여 日本에 歸還한다. 圓仁의 日記인 「入唐求法巡禮行記」는 아무런 偏見없이 그 當時 그가 體驗하고, 觀察한 바를 客觀的으로 記錄한 것이기에 信憑性이 높은 史料라 하겠다.

唐은 西紀907년에 滅亡하는데 그 前年인 孝恭王10年(906 A.D.)에 新羅가 遣使하고, 그後 景明王 7年(923 A.D.)에 後唐에 遣使하기까지의 10餘年間은 中國과의 海上交通・貿易이 杜絶된 것처럼 보인다. 그러나 이것은 唐末・五代初의 混亂期에는 記錄의 漏落이 많이 있었고, 또 地方에 割據한 諸勢力이 韓半島에서 渡來한 船舶을 中央에 報告하지 아니하고 獨斷的으로 處理했기 때문이라 하겠으며,¹⁰⁴⁾ 이에 關해서는 다음 節에서 다시 言及하겠다.

孝恭王 7년에 遣使한 以來 新羅는 그 滅亡直前까지 頻繁하게 中國에 遣使하는 바, 遣使와 民間商船에 依한 貿易은 表裏一體의 密接한 關係에 있었다. 新羅時代에 盛況을 이룬 海上交通과 私貿易은 後三國時代에 繼承되고 高麗初葉까지 持續되는 것이다.

第三節 後三國時代의 航運¹⁰⁵⁾

麗末의 後三國時代는 그 期間도 짧거니와, 三國이 鼎立相爭하던 一大 混亂期였기에 海上活動은 전혀 없었던 것 같이 생각되기 쉬우나, 그 實에 있어서는 세 나라 모두가 中國과의 海上交通・貿易에 눈부신 活躍을 하였다. 그 理由로서

첫째로, 그 爭霸의 戰力源의 確保策으로서 貿易博利에 힘을 써야 할 必要性이 있었고,

둘째로, 新羅는 그 末期에 있어서, 비록 政治的으로는 氣息奄奄한 狀態에 있었지만, 오랜 歲月을 두고 構築된 海運基礎와 海運力量은 쉽사리 消滅되는 것이 아니고, 이 時代에 거의 그대로 繼承되고 있었다는 것 등을 들 수 있다. 後三國時代의 海運은, 海運史에 있어서 空前絶後의 黃金時代를 이룩한 統一新羅海運의 延長이며, 繼承者였다고 하겠다.

여기에서는 羅末三國과 中國과의 海舶往來가 大端히 盛況을 이루었다는 點을 論함으로써 後三國時代의 海上活動이 活潑하였다는 것을 밝혀보고자 한다.

新羅 孝恭王 5年(901 A.D.)에 弓裔가 王稱하므로 新羅・後百濟・摩震의 所謂 羅末三國이 形成되었다고 하나, 그것은 形式論이고 그 實에 있어서는 西南海 裨將 甄萱이 完山州를 根據로 하여 反亂, 武珍州를 占領하여 스스로 稱王하여 後百濟를 建國한 新羅 眞聖女王 6年(892 A.D.)에 이미 後三國時代는 始作된 것이라 하겠으며, 高羅가 後三國을 統一한 太祖19年(後唐 清泰 3年, 936 A.D.)까지의 約 45年間을 後三國時代라 하는 것이 妥當할 것이다.

그 時代의 中國은 唐의 解體期(唐은 西紀907년에 滅亡)의 大混亂時代였음으로, 後梁末까지의 約 30年間(892~922)의 中國側의 文獻에는 外國關係史料가 거의 收錄되어 있지 아니하고, 三國의 海上進出에 關한 記事도 大端히 적다. 貧弱한 韓國側史料에 依하여 겨우 補足할 수 있는 程度이다. 다만, 三國鼎立의 末期에 該當하는 後唐時代의 約 14~15年間の 若干의 關係史料가 있어서 이것에 韓國의 史料를 보태면, 그 大勢를 어느 程度 推察할 수 있다. 이와 같은 史料의 制限으로 可能的인 研究方法은, 力點을 鼎立의 末期에 該當하는 後唐時代에 두지 않을 수 없는 實狀이다. 高麗는 三國中

104) 增補文獻備考 交聘考, 金庠基: 上揭書, pp. 40~42 에서는 新唐書 列傳145 新羅傳의 「會昌後朝貢不復至」라는 句節을 引用하여 會昌年代(唐의 年號, 814~846 A.D.) 以後에는 新羅의 對中國海上交通・貿易이 아주 衰退하는 것 같은 느낌을 주는 記述을 하고 있으나, 이에는 若干의 疑問이 있다.

105) 日野開三郎: 「羅末三國의 鼎立と對大陸海上交通貿易」, 朝鮮學報 第16輯, 1953년에 依하였음.

最後에 일어난 나라이지만 最後의 勝利者로서 길게 繁榮하며, 自國의 正史를 今日에까지 傳存시킬 수 있었으므로, 後百濟나 衰殘期의 新羅보다 史料가 많다. 따라서 高麗에 關한 考證이 가장 詳細하고, 이에 反하여 그 外의 二國의 것은 疎略하게 안 될 수가 없었다.

1. 新羅와 中國과의 海舶往來의 盛況

韓半島의 東南 구석인 慶尙道地方에 封鎖된 後三國時代의 新羅는 對中國海上交通貿易의 據點으로서 가장 有利한 半島西岸地方을 完全히 喪失하였으나, 그래도 海上活動을 繼續하여 北南支에 渡航하여 遣使·貿易을 活潑하게 展開하고 있었다. 그 海舶往來의 盛況을 보면 다음과 같다.

1) 五代와의 遣使·貿易船의 往來

前述한 바와 같이, 後三國時代의 新羅의 中國에의 遣使가 記錄되어 있는 것은 後唐時代부터이며, 鼎立45年中 그 末期의 14年間に 不適하다. 後唐朝에 이르러서는 建國의 直後부터 遣使記事가 記錄된다. 이것을 表示하면 다음과 같다.

後三國時代의 新羅의 對後唐遣使

年 號		西 曆	月 日	記 事 摘 要	備 考	
新 羅	中 國					
景明王 7年	同光元年	923A. D.	11月戊午	其王金朴英, 遣使來朝貢	이하 10月 後唐建國	
景哀王元年	同光二年	924A. D.	正月庚戌	其王金朴英並本國康州節度使王逢規遣使朝貢		
同	同	同	6 月	又遣使來朝貢		
敬順王元年	天成元年	927A. D.	2月壬午	遣使張芬來朝貢		
同	同	同	4月壬子	新羅國康州遣使林彥來朝貢		
同 6年	長興三年	932A. D.	4月庚申	其王金溥遣使金朮來朝貢方物		會要繫翌年 4月
同 9年	清泰二年	935A. D.	2 月	以入朝使金朮爲檢校工部尙書, 云云		

이 表는 五代會要 卷30의 新羅에 關한 項의 記事를 主로 하며, 이에 冊府元龜 卷972 外臣部·朝貢門의 記事를 補完하고, 五代史記 및 三國史記의 記事를 參考로 하였다. 日字는 五代史記에 依하여 作成한 것이다. 表에 依하면 13年間に 적어도 6회로,¹⁰⁶⁾ 大略 隔年으로 한번씩 遣使한 것으로 된다. 後唐 建國 直後부터 新羅가 遣使하고 있는 것은, 그 以前인 後梁時代나, 그보다 앞선 唐宋에도 이와 같은 頻度로 渡航이 繼續되어 있었고, 다만 後唐時代에는 時局이 安定된 탓으로 記錄이 잘 된 것으로 보인다. 唐末에서 後梁에 이르는 遣使記事의 缺除는 新羅 뿐만이 아니라, 泰封→高麗·後百濟의 경우도 마찬가지다. 遣使記事의 缺除는 渡航의 缺除라기 보다 中央政府의 威信失墜, 藩鎮 등의 地方軍閥의 跋扈에 依하여 이들 地方機關이 獨斷的으로 渡來航을 處理하여, 中央에 報告하지 아니하였다는 것, 또 治安의 惡化로 渡來船이 沿岸寄港地에서 貿易品을 賣買處分하고 入京하지 아

106) 表의 遣使記事는 7회로 되어 있으나, 最後의 清泰2年의 金朮의 경우는 長興3年에 가서 그대로 滯留하고 있었는지, 또는 歸國한後 다시 派遣된지의 與否가 分明치 않다. 3年間이나 滯留한 者를 入貢使라 하는 것은 適切하지 못하므로, 再度의 派遣이라 보이나, 慎重을 期하여 「적어도 6회」라 解釋하였다.

니한 것, 그리고 中央政府의 記錄不備等에 因한 것이라 하겠다. 後唐의 建國者인 莊宗의 性品은 壯大한 것을 좋아하여, 帝位에 오르자마자 四夷의 遣使招聘에 힘써, 遠夷의 來朝者를 優待하였으며, 이것을 天下에 誇示하였으므로 後唐朝의 遣使記事가 特히 顯著하게 나타나고 있는 것이나, 遣使記事가 缺除되어 있는 唐末年으로부터 後梁朝에서 渡來船이 없었던 것은 아니고, 또 이것을 輕視한 것도 아니었다. 冊府元龜 卷63 帝王部 發號令門 大唐 天祐3年 6月 壬辰條에, 唐의 天子를 擁立 開封에 雄據하여 곧 帝位를 禪讓받을 것 같은 態勢를 보이고 있었던 朱全忠(翌年 4月 篡奪하여 後梁建國)에 對해, 諸藩鎮이 入貢하지 아니하는 것을 譴責한 天子의 布告에, 「… 況新羅·渤海外國 諸藩遠戎奔程以至新都, 云云」¹⁰⁷⁾라 한 것으로 보아서, 新羅나 渤海의 遣使가 繼續되었던 것이 確實하다. 그 때는 그야말로 唐의 最末期로서, 翌년부터 五代之 後梁時代에 들어가는 것이기에 이 唯一한 史料으로써도 遣使記事의 缺除가 遣使事實의 杜絕을 意味하는 것이 아니라는 것이 明確하다. 더욱이 遣使記事가 갑자기 整備되는 後唐時代일지라도, 新羅의 遣使를 빠짐없이 網羅한 것이라고는 斷言하기 어려운 것이며 實際 回數는 表의 그것보다 많았을지도 모른다. 이와 같은 遣使가 貿易의 一形態에 지나지 않았다는 것, 遣使貿易의 裏面에는 民間貿易이 더욱 盛行된 것이 普通이었던 것인데 新羅의 경우가 例外일 수는 없다. 五代會要 卷30 新羅條에 「(天成)四年二月, 青州奏, 於登州岸新羅船一隻, 進其寶貨」라 하여, 新羅의 貿易船이 青州平盧節度使管下 登州의 海岸에서 捕獲된 것을 報告하고 있다. 이때 新羅船이 捕獲된 理由의 說明은 뒤로 미루고,¹⁰⁸⁾ 이 一例는 遣使船以外的 海舶이 往來하고 있었던 것을 察知하는 重要한 史料라 하겠다. 民間商船의 往來는 特殊한 事件에 關聯하지 아니하는限, 官의 記錄에 오르지 않는 것이 當然한 것이므로, 所傳史料의 적은 것으로서 그 盛否를 論斷해서는 안된다. 統一新羅時代에 民間海舶이 頻繁하게 往來했는데, 그것은 當然히 이 時代에도 持續되었다고 보아서 支障이 없을 것이다. 冊府元龜 卷976 外臣部 褒異門·後唐 天成二年(敬順王一年, 927 A.D.) 3月 乙卯條에, 「新羅國登州知後官·本國金州司馬李彥謨可檢校右散騎常侍」라 하여, 新羅本國의 金州司馬의 官職에 있는 李彥謨가 登州의 知後官이 되어 있으며, 後唐에서 名譽職을 授與받은 것을 알 수 있다. 이 知後官이란 統一新羅時代부터 있었던 登州의 新羅館의 長에 對한 五代의 人 呼稱임이 틀림없을 것이고, 入唐使節團이나 商人의 滯留宿泊, 入國手續, 上陸者에 對한 車馬의 周旋, 歸國乘船의 便益等 以外에 羅·唐文書의 取扱 및 傳達等を 하는 新羅館의 任務를 遂行하고 있었던 人士일 것이다. 新羅館이 存續되고 있었다는 것과, 또 이 館의 存在理由의 하나인 民間商船의 往來를 推斷할 수 있는 重要한 記錄이다. 中國側 海舶의 新羅에의 渡航은 使臣差遣의 경우를 包含해서, 史書에서 이것을 例證할 수 없다. 그러나 商船의 往來는 있었다고 보아서 틀림없을 것이다.

107) 이 布告는 唐의 天子가 朱全忠을 譴責하는 形式을 取하였으나, 그 實에 있어서는 諸藩의 遣使를 督促한 것으로, 朱全忠의 諸藩制御의 術策의 하나이다. 唐의 實權을 完全히 收掌한 朱全忠이 天下의 諸藩을 自己에게 歸屬시키기 爲하여, 天子로 하여금 그를 譴責하는 形式을 取하므로 諸藩의 入貢을 督促케한 것이다.

108) 池內宏: 滿鮮史研究, 中世第二册所收「高麗太祖の經路」의 附說「契丹と高麗及後百濟との交渉」에서는, 이 新羅船을 後百濟船이라 解釋하고, 또 契丹에 가는 途中에 遭難한 것으로 解釋하고 있다. 아마도 契丹으로 가고 있었기에 捕獲된 것으로 보이나, 新羅船이라 明記되어 있는 것을 구지 後百濟船이라 訂正할 必要는 없을 것으로 생각된다. 契丹으로 가고 있었다면, 이 船舶은 使船일지 모르나, 그렇다고 하더라도 商船의 往來를 否定하는 것이 못된다.

2) 南支諸國과의 遣使・貿易船의 往來

後三國時代의 新羅는 南支의 諸國, 即 吳・吳越・閩 등에서 遣使・貿易船을 派送하고 있었다. 資治通鑑 卷283 後晉紀 天福7年(高麗太祖25年, 942 A.D.) 5月條에 「初閩王曦侍康宗宴, 會新羅憲寶劍」이라 있는데, 新羅가 벌써 滅亡한 後의 記事이지만, 滅亡하기 前에 멀리 떨어진 閩에 까지 渡航하고 있었던 것을 確證하는 좋은 例라 하겠다.

또 高麗史 卷一 太祖世家 11年 8月條에 「新羅僧洪慶, 自唐閩府航載大藏經一部, 至禮成江」이라 있는데, 이것은 高麗와 閩國間에 海舶의 往來가 있었다는 것을 말하는 記事이나, 同時에 間接적으로 新羅와의 通航을 例證하고 있다.

舊五代史 卷133 世襲列傳 吳越條에 「同光中, ……自稱吳越國王, 爲行制冊, 加封爵於新羅・渤海, 海中夷落皆遣使行封冊焉」라 있는데, 吳越國이 新羅에 封冊使臣을 派遣했다고 하며, 또 南宋의 地理書인 輿地紀勝 卷11 兩浙東路 慶元府(明州)條에 「梅岑山 在昌國縣, 四面環海, 高麗・新羅・渤海諸國, 皆由是取道, 守候風信」이라는 記事가 있고, 高麗史 卷94 張延祐傳에 「延祐, 瀛洲尙質縣人, 新羅末, 文儒避亂吳越, 後還國, 光宗以解華語累授客省」이라 하였는데, 이들 諸記事를 總合하면 後三國時代의 新羅와 吳越國間에 海舶의 往來가 많았다는 것을 알 수 있다.

다음에 吳와의 海上往來를 보건대, 適證을 檢出하지는 못하였으나, 前述한 바와 같이, 北支의 山東半島에 通航하고, 또 멀리 兩浙・福建에 까지 進出往來한 後三國時代의 新羅의 海舶이, 그 사이에 있는 吳에는 가지 아니하였다는 것은 생각하기 어려우며, 特히 楚州・揚州등을 中心으로 하는 唐時代의 淮南이 統一新羅國人の 大陸에 있어서의 活躍의 一大據點이었다는 事實을 回顧할 때, 이 淮南을 領有하고 있었던 吳와 後三國時代 新羅間에 海航의 往來가 없었다는 것은 더욱 생각하기 어렵다. 이와 같은 見地에서 文獻을 精査하면 多少나마 뒷받침할 수 있는 것으로 보이는 記事가 없는 것은 아니다. 朝鮮金石總覽揭載 第63, 驪州 高達寺 元宗大師惠眞碑에 依하면, 그는 眞德女王元年(892A.D., 甄萱自立의 해)에 新羅를 떠나 中國에 渡航하여, 約 30年後인 景明王5年(921 A.D.) 7월에 康州에 歸着하고 있다. 歸港이 7月이었던 것은 그가 便乘한 船舶이 季節風을 利用했기 때문이라고 解釋된다. 따라서 中國에 있어서의 出發港이 中南支地方일 것이라고 推定된다. 그는 中國에 到着한後 舒州・桐城縣(安徽省・桐城縣)에 滯留한 것으로 보아서 往復 다 吳의 淮南의 港浦를 經由한 것이 分明하다. 特히 定住地點과 歸路의 季節風利用이라는 點을 併考할 때, 揚子江口를 거쳐 還國한 것이 아닌가 생각된다. 그리고 그는 往復航海 모두 商舶에 便乘했다. 往航의 船籍이 新羅船이었다는 것은 碑文으로 察知되나, 歸航船籍은 未詳이다. 元宗大師의 이 往來에 關해서는 他佛僧의 例와 一括하여, 後百濟와 中國과의 海舶往來를 考察할 때, 다시 論할 豫定이지만 微力한 것이기는 하나 이것을 여기에서 新羅와 吳와의 海上交通・貿易을 立證하는 一參考史料로써 利用하는 바이다.

南唐이 吳를 奪取한 것은 昇元元年(937 A.D.)이며, 後百濟 滅亡翌年에 該當되는데, 陸游의 南唐書 卷一 列祖本紀 昇元二年冬十月癸未條에 「新羅使來朝貢」이라 하여, 新羅의 遣使가 있었던 것을 말하고 있다. 그런데 新羅는 그 2年前(935 A.D.)에 滅亡하고 있었다. 따라서 新羅의 遣使란 있을 수 없는 일이다. 그러나 新羅 滅亡後의 新羅의 遣使는 資治通鑑의 閩國에 關한 記事에도 記錄되어 있는 것은 先述한 바이다. 推測건대 滅亡하기 前에 新羅의 使舶으로서 渡來한 적이 있는 商舶이 그

滅亡後에도 繼續 來航하여, 中國人은 勿論 그들 自身도 옛날 그대로 新羅人이라 하였기 때문에 생긴 所傳인 것으로 보인다. 하여튼 南唐의 建國 무렵에 벌써 數年前에 滅亡한 新羅의 國民이라 하는 者가 渡航하였다는 것은 後三國時代 新羅와 吳와는 海上交通이 있었다는 것을 推證하겠금 하는데 一 參考가 될 것이다.

以上에서 論據로 삼은 史料에는 若干 微力한 것이 있기는 하나, 다음과 같은 여러 點은 認定될 수 있을 것이다.

첫째, 後三國時代 新羅의 海舶은 吳·越·閩 등의 南支諸國까지 渡航하고 있었다는 것.

둘째, 이들 南支諸國의 海舶으로서 新羅에 來往하는 것이 있었다는 것.

셋째, 그 雙方의 海舶에는 遣使를 태운 官貿易船도 있었고, 純然한 民間貿易船도 있었다는 것.

위에서 引用한 史料는 거의 五代에 접어든 以後의 것이다. 五代以前, 即 南支의 地方列國이 建國을 宣言하기 前에도, 新羅의 海舶이 이 地方에 往來하고 있었던 것은 틀림 없을 것이다.

衰殘의 新羅가 滅亡直前까지 千里險海를 克服하여 中國과의 交通·貿易에 活躍하고 있었던 것은, 그것이 이 時代에서만 나타난 現象이라면 驚異라 하겠으나, 統一新羅時代의 餘勢라는 것을 생각하면 當然한 일이라야 할 것이다. 그러나 國家衰退의 影響은 이 海上交通·貿易에도 強하게 미친 것으로 보인다.

三國遺事 卷二 眞德女王條에 「此王代, 阿彌良貝王之季子也, 奉使於唐, 聞百濟海賊梗於津島, 選弓士五十人隨之, 舡次鵠島」라 있는데, 使舶까지도 後百濟 海賊의 脅威下에 놓여 있었다는 것을 알 수 있다. 鵠島는 只今의 黃海道의 西端에 있는 白翎島이며, 泰封에 屬하는 海域에 있는 島嶼이므로 後百濟 海賊의 危險範圍外라 하겠다. 여기까지 警備兵이 護送할 必要가 있었던 것이다.

以上을 要約하면 後三國時代의 新羅는 老衰한 나머지 他國의 脅掠을 排除하지 못할 狀態에 있었으나, 이 危險을 무릅쓰면서 北은 山東에서, 南은 福建에 이르는 거의 全中國의 海面에서 活躍하여 그런대로 統一新羅盛時의 餘勢를 維持하고 있었다고 하겠다.¹⁰⁹⁾

2. 後百濟와 中國과의 海舶往來

後百濟는 海岸의 要域을 泰封→高麗에게 侵占당하고 있었으나, 이에도 不拘하고 活潑하게 中國과 通交·貿易을 하고 있었다. 다만 그 活動은 거의 南支에 集中되었으며, 北支의 海上進出은 他 二國과 같은 盛況을 이루지 못하였다.

1) 五代와의 遣使·貿易船의 往來

後百濟의 五代에 對한 遣使·貿易의 史料는 大端히 드물다. 三國史記 卷50 甄萱傳의 同光 2年(925

109) 以上, 新羅와 五代列國과의 海上交通을 考察하는데 있어서, 史料에 「新羅」라 있는 것은 모두 그냥 新羅라 하였으나, 이에 關하여 說明해 두어야 할 것이 있다. 即 新羅는 韓半島의 統一國家로서 長期間 海外에 活躍한 結果, 그 滅亡後에도 韓半島를 指稱하는 뜻으로 新羅라는 말이 中國이나 契丹에서 相當히 넓게 使用되었다. 따라서 「新羅」라는 말은 新羅國이라는 뜻이 아니고 高麗·後百濟등까지 包含한 韓半島를 指稱할 경우도 있다. 以上의 本文中에 引用한 「新羅」中에는 或, 그런것도 있을지 모르겠다. 新羅滅亡後의 「新羅入貢」의 新羅가 그 一例라 할 수도 있겠다. 그러나 假令 그와 같은 例를 한 둘 包含하고 있다 하더라도 後三國時代의 新羅의 對中國海上交通이 盛況이었다고 推斷하는 本文의 結論을 顛覆시킬 수 있는 것은 아니다. 以下の 경우도 같다.

A. D.)冬12月條에 「遣使入後唐稱蕃, 唐策授檢校太尉兼侍中判百濟事」라 있는 것이 僅少한 史料의 첫 것이다. 이 遣使는 그 前前년에 後梁을 滅亡시킨 後唐의 莊宗이 四夷에 招聘 優待政策을 實施한데 對한 것이라 보아야 할 것이다. 中國側의 文獻記錄에는 이 遣使가 漏落되어 있다. 다음에 冊府元龜 卷972 外臣部 朝貢門 後唐 清泰 3年(936 A. D.)正月¹¹⁰⁾條에 依하면, 「百濟國遣使入朝貢方物」이라 하여 後百濟가 後唐에 遣使하였다는 것을 傳하고 있다. 이 清泰 3年(936 A. D.)은 後百濟가 滅亡한 해이고, 또 그 前년에 後百濟王 甄萱이 그의 長男 神劔에 遂出 當하여 高麗에 投降하였으며, 國王의 交迭에 依한 後百濟의 政策이 一變한 것으로 보이는 해이므로, 이 遣使는 그와 같은 後百濟에 있어서의 內外政局의 激動을 背景으로 한 것이라 보아야 할 것이다. 後百濟의 五代에 對한 遣使史料는 위의 두 가지 밖에 發見되지 못하고 있다. 이 以外에 史傳에 漏洩된 것이나, 檢索하지 못한 것이 있을 것이라는 것은 考慮되어야 할지라도, 所傳의 遣使記事가 特殊한 政治의 背景下에 있었던 2회의 것 뿐이라는 점을 볼 때, 後百濟의 五朝에의 遣使船舶의 往來는 稀少한 것이었다고 解釋해야 할 것이다. 그렇다면 民間商船의 往來는 어떠하였을까.

後百濟의 領土는 統一新羅의 故領이며, 統一新羅의 海舶은 끊임없이 山東地方에 往來하고 있었던 것과, 後百濟의 海岸에는 그들 海舶의 根據地로서 最適인 良灣好浦가 많은 것 등을 併考하면 後百濟의 民間海舶이 山東에 往來했다는 것을 否定할 根據는 없는 것처럼 보인다. 또 朝鮮 金石總覽 所收 第59의 光陽 玉龍寺 洞眞大師寶塔碑에, 甄萱 1년에 中國으로 向發한 大師가 秦橋(北支의 地名)에 寄港했다는 記事가 있는데, 이것은 北支에 往來한 海舶이 있었다는 것을 實證하는 史料라 하겠으므로 後百濟海舶의 山東往來를 否定할 根據는 더욱 없어진 것으로 보인다. 그러나 大體로 民間商船의 往來와 表裏의 關係에 있었던 遣使船舶의 回數가 極少했다는 事實은 商船往來의 盛況을 推斷하는데 對한 重大한 反證의 資料가 되는 것이라 하겠다. 遣使船舶의 所傳回數가 極少했을 뿐 아니라 泰封→高麗가 後百濟의 山東通航을 妨礙할 수 있는 位置에 있었던 事實을 併考하고, 또 先述한 바와 같이 山東에 가는 新羅船에 後百濟 海上勢力이 妨礙的 脅掠을 恣行하여, 五代와의 修交를 妨害하므로 五代와의 關係惡化를 自招하면서도 後百濟가 조금도 이를 介意치 아니한 事實을 想起한다면 後百濟와 五代의 國際關係에는 圓滑하지 못하겠음 하는 原因이 있어서, 後百濟는 意識적으로 그 改善에 努力하지 아니했고, 또 泰封→高麗가 그 位置를 利用한 妨礙遮斷도 激甚했을 것이므로, 後百濟의 民間商船으로서 山東에 往來한 것은 絶無는 아닐지라도 大端히 少數일 것이라는 推論이 나온다. 이와 같은 見地에서 上記의 洞眞大師의 山東渡航을 再顧하건대, 그것은 甄萱獨立의 첫 해이어서 아직 後百濟의 海上政策이나 이에 關聯된 大陸政策이 明確하게 決定되기 以前이었다고 解釋된다. 따라서 洞眞大師의 渡航이라는 事實이 반드시 後百濟 海舶의 山東往來가 大端히 드문 것이었다고 하는 위의 推斷을 否定하는 論據가 될 수 없다. 要컨대 後百濟의 五代에 對한 海舶往來는 官民과 絶無는 아니었지만 他 二國의 盛況에 比하면 매우 적었다. 그것은 主로 中國에로의 要路에 位置한 泰封→高麗의 妨礙와 後百濟·五代間의 國際關係의 不圓滑에 然由한 것이라 解釋된다.

110) 五代史記 卷7 後晉 天福元年(936 A. D.)正月條에서는 이것을 乙未의 日字에 記載함.

- A. 四九 砥平 菩提寺・大鏡大師玄機塔碑.
- B. 五九 光陽 玉龍寺・洞眞大師寶塔碑.
- C. 四八 海州 廣照寺・眞澈大師寶月乘空塔碑.
- D. 六二 聞慶 應嚴寺・靜眞大師圓悟塔碑.
- E. 五五 長湍 五龍寺・法鏡大師普照慈光塔碑.
- F. 六三 驪州 高達寺・元宗大師惠眞塔碑.

위의 6 個例中 F는 앞에서 新羅의 航運을 論할 때 引用한 것인데 여기에 같이 揭載하여 參考로 삼고자 한다. 이 6 個碑文의 記錄을 各佛僧의 出發年月・出發地・船籍・到着港 등으로 分析・整理하고, 또 往航과 復航으로 나누어 表示하면 다음과 같다.

韓國六佛僧渡中往航表

符號	出發年月	西曆	出發地	再着地	船籍	備考



2) 南支諸國과의 遣使・貿易船의 往來

後百濟의 南支에 對한 遣使・貿易船의 往來는, 山東에 對한 경우와는 反對로 大端히 活潑하였으 며, 그 相對는 吳越國이 中心이었다. 三國史記 卷50 甄萱傳에 「遂自稱 後百濟王, 設官分職, 是唐光化三年, 新羅孝恭王四季也(900 A. D.)遣使朝吳越, 吳越王報聘, 乃加檢校大保, 餘如故」라 하여, 後百濟의 甄萱이 建國稱王하자 吳越에 遣使하였고, 吳越도 이에 報聘하였다는 것을 말하고 있다. 後百濟의 建國年度를 唐의 光化三年이라 하고 있으나, 8年前인 景福元年(892 A. D.)에 建國하였다. 따라서 朝鮮金石總覽上48 海州 廣照寺 眞澈大師 寶月乘空塔碑에 「乾寧三年(896 A. D.), 忽過八浙使 崔藝熙方將西泛, …… 不銷數日得抵鄞江」이라 있는 것은, 上記한 建國稱王 때의 遣使에 앞선 甄萱의 遣使인 것으로 보인다. 이 무렵 董昌이 兩浙을 占據하고 있었고, 吳越의 始祖 錢鏐이 그를 討伐하여 兩浙을 支配하게 된 것은 다음 해인 乾寧4年이다. 當時는 이와 같은 狀態였으므로 各地方에 割據하고 있는 實力者間의 報聘인 것이라 생각된다. 高麗史卷1 太祖世家를 보면, 太祖의 建國以前, 即 그가 아직 弓裔의 一部將이었던 時代의 일을 말하는 가운데, 「開平三年(909 A. D.), …… 裔以 羅州爲憂, 遂令太祖往鎮之, 以舟師次于光州鹽海縣, 獲萱遣入吳越船而還」이라 한 記事가 있으며, 또 上揭의 甄萱傳에 「我太祖即位(後梁: 貞明4年, 918 A. D.), 萱聞之, 秋八月, 遣吉食閔郤稱賀, 遂獻 孔雀・扇及地理山竹箭, 又遣使入吳越進馬, 吳越王報聘, 加授中大夫, 餘如故」라 하여, 後百濟의 甄萱은 開平3年과 貞明4年에 吳越에 使舶을 派送하였다는 것을 記錄하고 있다. 貞明4년에는 吳越이 報聘하였다는 것도 알 수 있다. 甄萱이 高麗에 孔雀을 贈呈한 것을 高麗史卷1 太祖世家에서는 太祖3年(920 A. D.), 秋9月條에 記錄되어 있어 위의 甄萱傳과는 2年の 差異가 있으나, 하여튼 孔雀을 보냈다는 것은 事實이다. 同傳의 甄萱36年(927 A. D.)12月條에 後百濟에서 高麗의 太祖에게 보낸 書翰이 揭載되어 있는데 이에 依하면, 前月7日 吳越의 使舶이 와서 吳越王의 書狀을 傳하여 高麗・後百濟의 講和를 勸獎하였다 한다. 이 吳越王의 書狀은 高麗史에도 記載되어 있다.

以上에서 韓國側의 貧弱한 後百濟關係史料에서 보더라도, 後百濟가 吳越에 派遣한 使舶의 回數는 後百濟의 初期부터 約35年間의 期間에 4回이며, 吳越이 後百濟에 派遣한 使舶의 渡航數는 3回이다. 이 外에도 史傳에 收錄되지 않는 使舶의 相互 渡航이 많을 것으로 推測된다. 報聘의 使舶은 그 自體가 貿易船인 것이었으나 使舶과는 無關한 純民間貿易船의 往來도 活潑했던 것으로 보인다. 佛僧의 渡航이 많았다는 것이 그 證據이다. 이 佛僧들의 渡航의 史料는 便宜上 後文에서 一括 紹介하겠다.

後百濟와 吳 및 閩과의 遣使・貿易에 關한 所傳은 아직 檢索되어 있지 아니하다. 그러나 吳의 南隣인 吳越과의 往來가 活潑하였다는 것으로 미루어 그것 보다 가깝고 航海上에 特別히 困難한 條件이 있었다고 생각되지 않는 吳와의 遣使・貿易이 없었다고는 생각되지 않는다. 또 閩에 對해서도, 先述한 바와 같은 新羅나 後述의 高麗의 例로써 推論하건대, 亦是 遣使・貿易을 하고 있었다고 보는 것이 穩當할 것이다. 吳・閩과 後百濟間은 親善關係를 맺어야 할 素因이 있을 當정, 遣使・貿易은 阻害시킬 素因이라고는 찾아 보기 어렵다고 하겠다. 이와 같은 後百濟와 中國과의 遣使・貿易關係의 史傳의 不足을 補足하는 것은 위에서 言及한 바와 같은 韓國佛僧의 海上往來이다. 朝鮮金石總覽에서 關係있는 것으로 보이는 渡航佛僧의 例를 보면 다음과 같다(漢數字는 總覽의 揭載番號).

- A. 四九 砥平 菩提寺·大鏡大師玄機塔碑.
- B. 五九 光陽 玉龍寺·洞眞大師寶塔碑.
- C. 四八 海州 廣照寺·眞澈大師寶月乘空塔碑.
- D. 六二 聞慶 廳嚴寺·靜眞大師圓悟塔碑.
- E. 五五 長湍 五龍寺·法鏡大師普照慈光塔碑.
- F. 六三 驪州 高達寺·元宗大師惠眞塔碑.

위의 6 個例中 F는 앞에서 新羅의 航運을 論할 때 引用한 것인데 여기에 같이 掲載하여 參考로 삼고자 한다. 이 6 個碑文의 記錄을 各佛僧의 出發年月·出發地·船籍·到着港 등으로 分析·整理하고, 또 往航과 復航으로 나누어 表示하면 다음과 같다.

韓國六佛僧渡中往航表

符號	出發年月	西曆	出發地	再着地	船籍	備考
A	光啓3年冬	885A. D.	不記	不記	不記	使舶에 便乘
B	甄萱1年	892	不記	秦橋(寄港地)	不記	
C	甄萱5年	896	不記	鄭江	韓國	
D	甄萱9年	900	不記	江淮之境	不記	
E	原文缺字	—	缺字	缺字	缺字	復航의 部分의 字句만 判明
F	眞聖女王元年	892	不記	不記	韓國	商舶에 便乘

韓國六佛僧渡中復航表

符號	出發年月	西曆	出發地	到着地	船籍	備考
A	甄萱18年7月	909A. D.	不記	武州의 昇平	不記	舒州·桐城縣에 들어왔음.
B	甄萱30年	921	不記	全州의 臨陟郡	不記	
C	甄萱20年	911	不記	羅州의 會津	不記	
D	甄萱33年7月	924	不記	全州·嘉安縣 浦口	不記	
E	甄萱17年7月	908	缺字	武州의 會津	缺字	
F	景明王5年7月	921	不記	康州의 德安浦	不記	

위의 表의 6 個例中, 新羅→高麗領이었던 康州에 歸着한 F를 除外한 다른 5 個例는 本來 後百濟의 領土인 全羅道에서 出航하여 歸航한것 뿐이다. 그러나 그 中의 많은 地點이 後에 泰封→高麗에 占領되는 바, 發着船이 泰封→高麗와 後百濟中의 어느 쪽에 屬했는가는 正確히 判明되지 않으나, 後百濟에 緣故가 많은 것으로 보고, 後百濟 船舶의 活躍을 窺知하는 데에 參考로 삼아도 大過는 없을 것이다. 여기에 例舉한 渡中佛僧의 數는 6 名으로, 新羅關係 1 名을 除外하더라도 5 名인데 그들의 往航과 復航 사이에는 긴 歲月이 介在하므로, 往航할 때와 復航할 때는 單 船舶을 利用했을 것이 分明하다. 따라서 船舶往來의 回數는 上記 人員數의 2 倍가 되어야 한다. 이와 같은 見地에서 보면 全

羅道를 發着한 海舶의 回數는 10回이며, 中 1回는 明確히 使舶이고, 다른 것에 關한 船舶의 種類의 記事는 없으나 商舶이라 解釋된다. 2回以外는 그 船籍이 未詳이나, 2回의 船籍이 韓國이라는 點, 또 韓國僧侶가 便乘한 點 등으로 미루어 그 大部分은 韓國船이었다고 解釋해야 할 것이다. 그러나 그 全部가 後百濟船이었다고 速斷하기 어렵다는 것은 先述한 바와 같다. 이들 船舶의 中國에서의 發着地는 分明하지 않는 것이 많다. 特히 復航의 發航地는 全部 記錄되어 있지 않다. 그러나 全6個例中 歸着季節이 明確한 4例가 모두 7月이며, 歸着季節이 7월에 集中하고 있는 것을 볼 때, 앞에서 言及한 바와 같이 그 出航地가 南支였다는 것이라고 하여도 支障이 없을 것이다. 往航 6個例中의 到着地가 判明된 4個例는, 3個例가 南支(明州와 江淮之境 및 舒州), 1個例가 北支(秦橋)이므로 北支의 것이 全無하다고는 할 수 없으나, 亦是 南支가 壓倒的으로 많았다고 解釋된다. 12回의 往復船은 1回를 除外하고는 거의 全部가 南支, 特히 淮南·兩浙方面에 往來하고 있었다고 推斷된다.

以上, 朝鮮金石總覽에 收錄된 渡中佛僧의 例는, 그 船籍이 明確하지 못하고, 秦封→高麗와 後百濟와의 어느 쪽에 屬하는가를 分明하게 區別하지 못한 缺陷은 있으나, 그럼에도 不拘하고 全羅道地域과 南支와의 海上往來에 있어서 앞에서 舉例한 使舶의 回數보다 1회가 더 있었음을 알려준 것과 同時에 例證하기 어려운 民間商舶의 頻繁한 通交를 立證하는 貢重한 史料라 하겠다.

3. 秦封→高麗와 中國과의 商船往來

秦封→高麗는 後三國中 黃海沿岸의 大部分을 占有하여 大陸과의 海上·貿易에 가장 有利한 立場에 있었으며, 事實 가장 活潑한 海上進出을 하였다. 다만 그 活躍을 傳하는 史料는 高麗關係에 많고, 일찍이 滅亡한 秦封關係의 것은 極히 드물다. 따라서 高麗에 偏重된 考證을 할 수 밖에 없게 된다.

1) 五代와의 遣使·貿易船의 往來

中國文獻을 涉獵한즉, 秦封의 遣使에 關한 記事는 發見되지 않는다. 秦封은 唐末에 일어나 後梁의 貞明4年(918 A.D.)에 滅亡했다. 唐末·五代初는 中國의 大混亂時代로, 國際修交의 例가 적고, 修交가 있었다고 하더라도 記錄에 남겨지기 어려운 狀態였는데, 이것이 遣使記錄을 缺落시킨 一大原因이지, 遣使가 全然 없었던 것은 아닐 것이다. 貞明4년에 高麗가 秦封에 代替되나, 後梁末까지의 5年間은 亦是 遣使의 記傳이 없다. 後梁時代를 一貫하여 遣使記事가 없는 것은, 秦封→高麗뿐 아니라, 新羅나 後百濟의 경우도 그러하다. 後世에서는 後梁을 五代의 第一로 하여, 中原의 正統王朝로 認定하였으나, 宋代에 이르기까지는 後梁을 正統이라 하는 說은 弱하여 僭僞論이 強했다. 따라서 이 王朝의 歷史는 輕視되는 傾向이 있어서 關係記事가 大端히 疎略하게 取扱되어 있다. 遣使記事가 없는 一大原因이 이와 같은 點에 있는 것으로 보인다. 後梁에 代替한 後唐의 時期에는 新羅의 경우와 같이, 高麗의 遣使가 急激히 頻繁해진다. 이것은 後唐의 始祖 莊宗의 遠夷招誘政策이 크게 影響한 것으로, 前後 一貫하여 五代에 修交遣使方針을 取하지 아니한 것으로 보이는 後百濟까지도 一時 遣使한적이 있는 것도 同一한 理由로 因한 것이라 하겠다. 그러나 後唐 建國以後에 갑자기 遣使가 頻繁하게 된 裏面에는 後梁時代에도 亦是 韓國船舶의 往來가 杜絶된 것은 아니라는 것을 推

想케 한다.

後唐의 建國과 同時에 갑자기 많아진 遣使·貿易의 記事는 때로는 多少의 變動을 보이면서도, 大局의으로는 五代末까지 繼續되어 있다. 中國側의 史料에 依하여, 契丹太宗의 沒年인 大同 9年, 即 後晉滅亡의 해인 開運 3年(746 A.D.)까지의 遣使를 表示하면 다음 表와 같다.

後三國時代의 高麗의 對後唐·後晉遣使表(中國側史料에 依함)

年 號		西 曆	月 日	記 事 摘 要	備 考
高 麗	中 國				
太祖 8年	同光 3年	925 A. D.	11月了未	遣使韓申一·副使朴巖來貢方物	朴巖·來投吳越國人
12年	天成 4年	929	8月己未	遣使張芬等五十二人來朝貢	別傳五十三人
15年	長興 3年	932	2月一	遣使王儒來朝	高麗史作王忠儒
18年	清泰 2年	935	10月	遣使邢順等來朝貢	此年新羅滅亡
19年	同 3年	936	—	此年遣王子大相王規等來貢方物	此年百濟滅亡
22年	後晉天福 4年	939	9月丙戌	遣使邢順等七十二人來貢方物	別傳九十二人
26年	同 8年	943	11月辛丑	遣使金仁逢來朝	新五代史에만 있음.
同	同	同	12月甲寅	遣太子王申一等來朝	冊府元龜에는 9月로 되어 있음.
惠宗 2年	開運 2年	945	10月丁丑	遣使韓元珪·副使金廉等十八人來朝	

이 表에 依하면 張芬은, 天成 4年에 高麗使로서 派遣되어 있는데, 前掲의 新羅 遣使表에서는 2年前의 天成 2年에 新羅의 使臣으로서 中國에 派遣되었다. 2年이라는 짧은 期間에 그와 같은 所屬의 變動이 있었다는 것은, 그의 國籍에 對한 疑問을 일으키게 한다. 新羅國 遣使表의 天成 2年의 欄에, 新羅國 康州(晉州) 差遣使臣이라 明記되어 있는 林彥도 高麗史 卷1 太祖紀의 太祖10年(天成 2年)條에는 「是歲 遣林彥如唐」이라 하여 分明히 高麗의 使臣으로 取扱되어 있다. 여기에도 國籍上의 問題가 있다. 한편 康州의 所屬을 보건대, 이 地方은 後百濟와의 境界에 가까운 곳이기때때로 後百濟의 侵寇를 받기는 하였으나 新羅의 領土임에는 틀림 없었다. 그런데 高麗의 勢力이 이 地域에 미치게 되자 高麗에 通款하여 兩屬의인 狀態에 있다가, 太祖10年(天成 2年)에 敬順王이 王都에 侵入한 甄萱에게 殺害되고 그 妃妾이 辱을 당해도 束手無策인 無力化한 新羅의 國情을 보고, 新羅의 滅亡은 決定的이라 判斷하여, 그 무렵에 高麗에의 所屬으로 옮기게 된 것으로 보인다. 이와 같은 背景을 勘案할 때, 張芬은 康州方面을 根據地로 하는 海舶으로 渡航하였음이 分明하다. 비록 그 根據地가 舊新羅領地라 할지라도, 이 地方에 勢力을 伸展해온 高麗에 歸屬하여, 또 그 庇護下에서 高麗의 意圖에 따라 渡航한 것이기에 高麗의 使舶으로 取扱되었다.

위의 表에 있어서의 遣使回數를 期間으로 나누면, 大略 隔年 1回 遣使한 것으로 된다. 이 中國·高麗間의 聘報記事는 高麗史의 世家에도 詳錄되어 있다. 世家에는 高麗로부터의 遣使以外에 中國側의 史料에는 記錄되어 있지 않은 中國으로부터의 遣使記事도 있다. 高麗의 遣使는 大體로 위의 表의 內容과 一致하나, 若干의 差異點이 있다. 이를 表示하면 다음과 같다.

後三國時代의 中國・高麗聘報表(高麗史에 依함, 中國側 所傳部分은 除外함)

年 號		西 曆	月 日	記 事 摘 要	
中 國	高 麗			中 國 側 遣 使	高 麗 側 遣 使
後唐・長興4年	太祖16年	933A. D.	3月辛巳	唐遣王瓚・楊昭來册王	
後晉・天福2年	20年	937	—		遣王規・邢順如晉賀登極
4年	22年	939	—	是歲晉遣使謝舉來册王	
6年	24年	941	—		是歲遣大相王中一如獻方物
開運2年	惠宗2年	945	—	晉遣苑匡寺來册王	
備 考		中國側 3回 모두 採錄, 高麗側 5回中 2回採錄, 3因는 重復			

이 表에 依하던 中國側 史料의 高麗遣使에 關한 記事에 脫漏가 있는 것을 알 수 있다. 이 脫漏된 遣使回數를 加算하면, 그 頻度는 隔年 1回 보다 많아진다. 또 中國側도 遣使하고 있었던 것이 밝혀졌다. 이와 같은 相互의 修交使節交換의 裏面에는 民間商船의 往來가 있었다. 册府元龜 卷999 外臣部 互市門 後唐 清泰元年(934 A. D.) 7月條에 「登州言, 高麗一艘至岸, 管押將廬肝而下七十人, 入州市易」이라 하였고, 이에 이어 同11月條에 「青州言, 高麗遣人市易」이라 한 것은 高麗의 商船이 頻繁히 登州에 來航하고 있었던 것을 例示하는 適證이다. 青州는 登州를 屬州로 한 平盧節度使의 會府이므로, 高麗商船의 渡來를 青州가 中央에 報告하고 있기는 하나, 商船의 渡來地는 青州가 아니고 登州이다. 登州의 報告를 青州가 中繼하는 것이었기에 「登州言」 또는 「青州言」이라는 두 가지 表現이 있는 것이다. 回信使나 官人은 때에 따라서는 商船에 便乘하기도 하고, 또 遣使專용으로 建造된 使船을 使用하되 거기에 商貨를 積載하기도 하였다. 경우에 따라서는 圖書의 傳達를 商船에 依托할 수도 있었기에 商船과 使船은 密接不可分の 關係에 있었다. 그러므로 使臣을 便乘시켰거나 圖書의 依托를 받은 商船은 使船으로서의 特權이 賦與되었던 것으로 생각된다. 그 例는 日本에 渡來한 吳越船의 경우에서 볼 수 있다. 韓國船의 경우도 같은 것이었다고 推斷된다. 册府元龜 卷980 外臣部 通好門 後唐 長興元年(930 A. D.) 5月條에 「青州奏, 所與高麗勅書細函, 已付本國知後官」이라 하였는데, 青州管內에 高麗國의 知後官이 있어 後唐朝에서 高麗에 보내는 勅書의 文符를 青州(平盧節度使)를 經由하여 知後官에게 傳達하였다고 하는 內容인 바, 知後官이란 新羅・渤海 兩國이 일찍이 登州에 두고 있었던 新羅館・渤海館 등에 該當하는 高麗의 特設機關을 管掌하고 있었던 官名으로서, 登州에 駐在하고 있었던 것으로 보인다. 新羅館의 長을 五代에서는 知後官이라 呼稱하였다. 高麗의 知後官은 新羅의 경우와 같이 高麗使臣의 入京, 歸還使臣의 渡海, 中國과 本國間의 信書의 傳達, 其他의 外交事務를 管掌하고, 또 渡航한 本國 貿易船의 便宜를 圖謀하고, 在留高麗人의 保護에 盡力하는 등의 일에 從事하고 있었던 것이 틀림 없다. 그러므로 圖書의 傳達이 依托된 것이라 하겠고, 그 傳達은 아마도 登州에 渡來하는 믿음직한 商船에 依賴한 것이라 생각된다.

五代會要 卷30 高麗 天福3年(938 A. D.) 8月條에 「青州奏, 高麗國宿衛質子王仁, 乞放歸鄉里, 從之」라 있는데, 高麗王族으로 宿衛質子가 되어 있던 者가 青州(平盧節度使)의 管內에 滯留하고 있었

던 것, 歸國申請을 하여 그것이 許可된 것 등을 말하고 있다. 이 滯留所는 高麗 知後官이 있었던 곳 일 것이고, 商舶으로 本國에 歸還한 것으로 보인다. 以上の 二例는 中國에서 돌아가는 商船과 官과의 關係를 말해주는 것이나, 本國에서 登州에 渡來하는 商舶도 使臣·官人 및 文書의 托送을 맡고 있었을 것이다. 冊府元龜 卷999 外臣部 朝貢門 後唐 清泰元年(934 A.D.) 8月條에 「青州言, 高麗入貢使金吉船至岸」이라 하여, 高麗遣使船의 到着을 報告한 記事가 있는데, 前述한 바와 같이 이 8月の 前後인 7月과 10월에 商舶의 渡來를 報告한 記事가 있다. 이것으로 商舶의 頻繁한 往來가 있었다는 것이 推察되므로, 여기에서 말하는 遣使船도 使節團을 便乘시킨 商舶인 것으로 보인다. 知後官의 設置와 그 活動은 이와 같은 商舶에 依한 本國과의 密接한 連絡手段의 存在를 無視하고서는 생각할 수 없다.

1) 南支諸國과의 遣使·貿易船의 往來

泰封→高麗는 吳→南唐과 遣使·貿易을 하고 있었다. 資治通鑑 卷270 後梁記 貞明 5年(919 A.D.) 7月條에 「初唐滅高麗, 天祐初, 高麗石窟寺弓裔聚衆據開州稱王號大封, 至是遣佐良尉金五奇入貢於吳」라 한 것은, 泰封이 吳에 遣使하였다는 것을 傳하는 記事이다. 陸游의 南唐書 卷1 烈祖記·昇元 2年(938 A.D., 南唐建國의 翌年) 6月條에 「是月高麗使正朝廣評侍郎柳勳律朝貢」이라 있고, 同 4年10月己未條에 「高麗使廣評侍郎柳競質來貢方物」이라 하여, 昇元 2년에 柳勳律과 同 4年の 柳競質의 南唐에의 遣使를 傳하고 있다. 그런데 同書 卷15 高麗傳에는 「昇元二年, 遣使來貢方物」라 하여, 昇元 2年の 遣使를 傳하면서 그 使臣名을 밝히지 않고 있으며, 이 해의 使臣 柳勳律의 이름은, 「三年, 又遣其廣評侍郎柳勳律來貢方物」이라 있는 바와 같이, 翌 3年の 遣使條에 記載되어 있다. 따라서 柳勳律의 遣使는 昇元 2年과 3年の 2回인지, 事實은 1回뿐인데 本紀나 傳이 2年度를 誤記하였는지 判明하기 어렵다. 따라서 使臣의 派遣이 2回인지 또는 3回인지도 判定하기 어려우나, 하여튼 南唐이 建國하자마자 續續히 使臣의 渡來가 있었던 것은 分明하다. 그 後의 使臣의 渡來에 關하여는, 위의 記事의 句節 다음에 「其後史冊殘缺來與否, 不可攷矣」라 하여, 陸游의 南宋時代에 벌써 史冊散逸로 遣使의 渡來與否를 잘 알 수 없었다고 하고 있다. 그러나 後世의 撰書인 續唐書 卷70 高麗傳에 「保大初¹¹¹⁾, 元宗遣使徐弼往聘高麗」라 있고, 또 「後主時, 以章僚充如京使, 奉使高麗, 具得其國山川事, 撰海外使程行記三卷」이라 있어, 南唐側에서 高麗로 使臣이 적어도 2回 派遣되었다는 것을 알 수 있다. 陳振孫의 直齋書錄解題 卷8 地理類에 「海外使程廣記三卷, 南唐如京使章僚撰, 使高麗所記海道及其國山川事跡物產甚詳, 史虛自爲作序稱己未十月, 蓋本朝開國前一歲也」라고 있으므로, 續唐書의 章僚奉使의 記事는 이 冊을 引用한 것으로 보인다. 徐弼이 奉使한 保大의 初葉은 後晉의 天福 8年, 高麗太祖 26年(太祖治世의 마지막 해인 943 A.D.)에 該當하고, 章僚의 使程廣記의 己未歲는 五代 最後의 해인 後周 顯德 6年(959 A.D.)이므로, 모두 後三國이 高麗에 統一된 後의 일이다. 南唐과 韓半島와의 海船往來의 狀況을 察知하는 데 좋은 參考가 된다. 그리고 泰封→高麗와 吳→南唐 사이에 있어서의 이와 같은 使舶의 往來는, 그 裏面에 民間商舶의 往來가 있었다는 것을 말하고 있는 것이라 하겠다.

111) 保大는 南唐의 年號(945~957 A.D.)임.

前掲한 陸游의 南唐書의 昇元 2 年の 高麗遣使가 南唐에 提出한 牋의 大略에 「今年昇元 2 年 6 月內, 當國中原府入吳越國使張訓等曰, 伏聞, 大吳皇帝已行禪禮, 中外推戴即登大寶者」라 있어, 高麗의 이 때의 遣使는 南唐의 建國을 祝賀하기 위한 것이며, 易姓革命이 있어 南唐이 吳를 代替하게 된 것을 吳越에서 歸國한 使臣의 報告에 依하여 알게 된 것이라고 말하고 있다. 이것으로 高麗·吳越間의 通交를 알 수 있다. 高麗史 卷 1 太祖世家 2 年(919 A.D.) 9 月癸未條에 「吳越國文士魯彥規來投」라 있고, 6 年(923 A.D.) 6 月條에 「吳越國文士朴巖來投」라 있으며, 또 年代는 不明이나 高麗史 卷 92 崔彥撫傳에, 그의 아들인 行歸에 關하여 「行歸亦遊吳越國, 其王授秘書郎, 後還本國, 事光宗」이라 있는 것 등은, 모두 高麗·吳越間에 海舶이 往來하고 있었다는 것을 證明하고 있다. 위의 諸例中에는 三國統一後의 것이 包含되어 있으나, 高麗建國 直後의 것도 있어서 이와 같은 海舶의 往來가 泰封 以來 있었다는 것의 推定을 可能케 하고 있다. 往來의 船籍에 關한 史料의 記錄은 없으나, 高麗船이 大部分을 차지하고 있었을 것이라고 보아도 틀림 없을 것이다. 다만, 吳越은 中國의 列國中에서 가장 海外貿易이 發達한 나라였으므로 그 海舶도 적지 않았을 것이다.

高麗史 卷 1 太祖世家 11 年(928 A.D.) 8 月條에 「新羅僧洪慶, 自唐閩府航載大藏經一部, 至禮成江」이라 있는 것은, 그 國家間의 修好의 有無는 어떻게 間에 高麗와 閩 사이를 往來하는 海船이 있었다는 것을 證明하는 것이다. 또 同書 32 年(929 A.D.) 6 月癸丑條에 「天竺國三藏法師摩日候羅來」라 있고, 同書 卷 2 同世家 21 年(938 A.D.) 春 2 月條에 「西天竺僧弘梵大師陸陸轉日羅來」라 있어, 印度僧의 渡來를 傳하고 있다. 高麗의 對南支海上交通線이 吳·越이나 南漢 등을 中繼地로 하여 멀리 印度洋과 連絡되어 있었다는 것을 暗示한다.

以上 例示한 史料는 많은 것이라고는 하지 못하겠으나, 泰封→高麗가 吳→南唐 및 吳越·閩 등의 諸國과 使聘을 通하고, 또 民間商舶도 頻繁하게 相互往來하고 있었다는 것을 充分히 밝히고 있다고 하겠다.

本節에서 論述한 內容을 要約하면 다음과 같다.

첫째로, 新羅·後百濟 및 泰封→高麗의 後三國은 서로 鼎立·相爭하면서, 그 程度의 差가 있기는 하였으나, 總觀하면 모두 活潑한 海上發展을 했고,

둘째로, 後三國은 中原·吳→南唐·吳越·閩 등의 北支 및 南支의 沿岸諸國과 遣使·貿易을 하였고, 그 海上連絡線은 멀리 南漢에서 印度支那 및 印度에 到達하였으며,

셋째로, 特히 高麗는 山東에 遣使·貿易 其他의 外交事務를 管掌하는 知後官을 두었으며, 新羅도 全盛時代의 新羅館을 維持하고 있었고,

넷째로, 韓半島側의 使舶·商舶 以外에 大陸側의 使舶·商舶의 往來도 있었다.

大陸도 韓半島도 다 같이 分裂爭鬪의 紛亂時代였는데도 不拘하고, 彼我的 海舶, 特히 韓半島三國의 海舶의 往來, 通商·貿易은 대단히 盛況을 이루었다는 結論을 얻게 된다. 다만 後三國의 遣使記事를 比較하면, 所傳이 整理되어 있지 않는 南支諸國과의 關係를 除外하고, 史料가 잘 整理되어 있는 中原의 경우만을 보면 後百濟의 遣使回數가 顯著하게 적다. 史傳의 脫漏나 檢索의 不足함을 勘案하더라도, 이 現象은 後三國時代 海上史研究에 있어서 看過할 수 없는 特色이라 하겠다.

第四節 高麗時代의 遣使航運

高麗가 韓半島에 統一國家를 建設하고 처음으로 宋에 遣使한 때 (960 A. D.)부터 中國大陸에의 遣使가 杜絶하게 되는 毅宗末年(1170 A. D.)에 이르는 約2世紀間의 時區間이 考察의 對象이 된다. 이 時期에 있어서의 韓民族의 海上活動의 內容을, 遣使의 頻度와 그 性格의 變化, 私貿易, 船積荷物의 內容, 航海技術 및 海上活動衰微原因 등의 諸項目으로 分類하여 考察하고자 한다.

1. 遣使의 頻度와 使節團의 性格變化

1) 遣使의 頻度—海舶往來의 頻度

遣使의 頻度는 單純히 使舶의 來往을 뜻할뿐 아니라 商舶까지 包含한 모든 海舶의 往來頻度, 卽當時의 海上活動의 狀態를 뜻하는 것이다.

高麗光宗11年(960 A. D.)에 趙匡胤(宋太祖)이 即位하여 宋을 建國하자 2年後인 光宗13년에 宋에 遣使한 것이 麗·宋 兩國의 修交의 嚆矢이며, 그 後 使舶·商舶 할것 없이 兩國間의 海舶往來는 頻繁하였다. 麗·宋間의 使舶往來의 頻度を 作表하면 다음과 같다.

麗·宋間의 使舶往來頻度表(主로 高麗史 및 宋史에 依據함)¹¹²⁾

高麗王名	在 位		高麗使의 渡來回數	宋使의 渡來回數	備 考
	在位期間	年數			
光 宗	A. D. 949~ 979	30	4 回	1 回	在位期間은 30年이나, 光宗13年부더의 遣使이므로 14年間의 兩國의 使節來往 回數임. 北宋 太宗時代에 該當됨.
景 宗	975~ 981	6	5	3	
成 宗	981~ 997	16	8	6	同 上
穆 宗	997~1009	12	2	—	遼의 勢力이 미쳐 옴.
顯 宗	1009~1031	22	7	—	
德 宗	1031~1034	3	—	—	北宋 神宗時代에 該當됨. 宋商 黃愼이 2回나 宋廷으로부터 派送됨.
靖 宗	1034~1046	12	1	—	
文 宗	1046~1083	36	5	3	南宋 高宗時代에 該當됨. 麗使의 9回中, 中途歸還한 것 2回 包含. 宋 綱首 蔡在章이 高宗即 詔를 持來 宋廷으로부터 商人의 派送이 있었음.
順 宗	1083	1	—	—	
宣 宗	1083~1094	11	3	2	北宋 徽宗時代에 該當됨.
獻 宗	1094~1095	1	—	—	
肅 宗	1095~1105	10	4	1	南宋 高宗時代에 該當됨. 麗使의 9回中, 中途歸還한 것 2回 包含. 宋 綱首 蔡在章이 高宗即 詔를 持來 宋廷으로부터 商人의 派送이 있었음.
睿 宗	1105~1122	17	8	5	
仁 宗	1122~1146	24	9	9	南宋 高宗時代에 該當됨. 麗使의 9回中, 中途歸還한 것 2回 包含. 宋 綱首 蔡在章이 高宗即 詔를 持來 宋廷으로부터 商人의 派送이 있었음.
毅 宗	1146~1170	24	1	—	
明 宗	1170~1197	27	—	—	同 上

112) 金庠基: 上揭書, pp. 55~56의 表를 若干 修正하여 作成하였음.

처음으로 遣使한 光宗13年(962 A. D.)에서 毅宗末年(1170 A. D.)까지의 麗使는 57回로 平均3~4年에 1回의 頻度이며, 宋使는 商人이 國使를 代理하여 派送된 것까지 合計하면 같은 期間中에 34回 來朝하였다.

統一新羅時代나 後三國時代의 頻度에 比하면 많은 것이라 할 수 없으나 높은 頻度라 하겠다.

2) 使節團의 性格變化

(1) 附帶貿易의 盛行

中國과의 貿易은 朝貢이라는 形式을 取하게 된다. 即 兩國間의 國信物이 贈答의 形式으로 交換되는 것이 普通이나, 때로는 信物의 贈答이 直接買賣의 形式을 갖추기도 하였던 것이다. 宋史 高麗傳에 「前此 貢物至 輒不有司估直, 償以萬緡」이라는 記事로도 그의 事情은 짐작할 수 있는 것이다.

兩國間의 信物이 贈答의 形式으로 交換이 끝나면, 使行을 中心으로 一般貿易이 公行되는데, 이는 貢物에 依한 貿易의 發展形式으로서, 宋 蘇軾의 論高麗買書利害劄子(東坡全集 卷34)中에 「近者, 因見館, 伴中書舍人陳等申, 乞盡教差勒相國寺行鋪, 入館鋪設, 以待人使買賣, 不唯徒市動衆, 奉小國之陪臣, 有損國體, 兼亦抑輒在京行鋪, 以資吏人, 廣行乞取, 弊害不少」라 한 것, 또 宋 徐兢의 高麗圖經(卷三)貿易條에 「高麗故事, 每人使至, 則緊爲大市, 麗列百貨, 丹漆繪帛, 皆務華好, 而金銀器用, 悉王府之物, 及時鋪陳」이라 한 것을 보면, 麗·宋 兩國에서 使行을 보낼 때에는 흔이 附帶貿易의 便宜를 圖謀하고자 政府가 斡旋하여 使館을 中心으로 百貨를 鋪列하게 하였던 것을 알 수 있다.¹¹³⁾

(2) 使臣의 個人的附帶貿易

使舶에 商貨를 積載할 경우도 있어 使舶과 商舶과는 密接不可分의 關係에 있었다는 것은 前述한 바 있다. 高麗時代에 이르러 使臣의 附帶貿易이 더욱 盛行되었는데, 續資治通鑑長編 卷29 端拱元年(988 A. D.) 4月庚戌條에 「遣考功員外郎·侍御史·知雜事品端·起居舍人距野呂佑之使高麗, 假內庫錢五十萬, 以辦裝, 還遇風濤, 中略, 估之悉取所得貨沈之, 迺止, 詔蠲其所貸」라 있는데, 使臣이 그 個人으로서 貿易의 利益을 企圖하였고, 國家도 이것을 公認하여 資金을 貸與하고 있었다는 것을 알 수 있다. 使臣에 依한 附帶貿易은 唐·五代時代부터 있었던 것으로 보이는데,¹¹⁴⁾ 그와 같이 오래동안 繼續되었던 使臣附帶貿易이 이 時代에 와서 露出化 盛行되었을 뿐이며, 이에 國庫金을 貸出하여 支援하기까지에 이르렀으니, 이것은 그 當時 私貿易이 發達하고 있었다는 것을 立證하는 것이라 하겠다.

2. 私貿易

1) 宋商의 來航頻度

宋商來航의 全貌를 提示하는 것은 煩雜하므로, 禮成港에 來航하기 시작한 初期의 것만을 表示하면 다음과 같다.

113) 金岸基: 上揭書, pp. 70~71.

114) 日野開三郎: 上記論文參照.

宋商來航頻度表(主로 高麗史와 高麗史節要에 依據함)¹¹⁵⁾

年 代	來 航 宋 商 員 數	宋商進獻品目	備 考
顯宗三年十月	宋南楚(淮安?)人 陸世寧等	方 物	節要에는 楚人으로 보임.
同八年七月	宋泉州人 林仁德等 四十人	"	
同九年閏四月	宋江南人 王肅子等 二十四人	"	
同十年七月	宋 泉州人 陳文軌等 一百人	土 物	
同年同月	宋 福州人 盧瑄等 百餘人	香 藥	香藥은 檀香, 乳香, 石脂, 硫黃, 龍腦, 沈香, 木香, 檳榔 乃至 象牙도 包含함.
同十一年二月	宋 泉州人 懷贊等	方 物	
同十三年八月	宋 福州人 陳象中等	土 物	兩廣地方을 廣南이라 하나 여기서는 現廣 東을 가리킨듯 함.
同年同月	廣南人 陳文遂等	香 藥	
同十七年八月	宋 廣南人 李文通等三人	方 物	
同十八年八月	宋 江南人 李文通等	書冊凡五百九十七卷	
同十九年九月	宋 泉州人 李都等三十餘人	方 物	
同二十年八月	宋 廣南人 莊文寶等八十人	土 物	
同二十一年七月	宋 泉州人 盧遷等	方 物	
德宗即位之年	宋 台州商 客陳惟等 六十四人		
同二年八月	宋 泉州商都 綱林藹等 五十五人	土 物	
靖宗即位之年十一月	宋商客(八關會叫)	"	
同二年七月	宋商 陳諒等 六十七人	"	
同年十一月	宋商(八關會叫)	"	
同三年八月	宋商 朱如玉等 二十人	方 物	
同年同月	宋商 林贊等	"	
同四年八月	宋 明州商 陳亮 台州商 陳維續等 一百四十七人	"	陳維續과 惟續은 同一人인 듯
同五年八月	宋商 惟積等 五十人	"	
同七年十一月	宋商 王諾等	"	
同十一年五月	宋 泉州商 林禧等	土 物	

위에서 보는 바와 같이 高麗時代 初半期에 있어서 宋商의 渡來는 實로 頻繁하였다. 顯宗 3年(1011 A. D.)에서 南宋이 滅亡하는 前年인 忠烈王 4年(1273 A. D.)¹¹⁶⁾에 이르기까지의 約160餘年 동안에 高麗에 來航한 宋商의 總員數는 最小限 約 5,000名을 概算할 수 있으며, 그 回數도 約 120餘回를 셀 수가 있다.¹¹⁷⁾ 高麗의 遣使는, 毅宗때의 1回를 最後로 杜絕되었으나, 宋商은 그 後도 繼續 渡來하여, 南宋의 滅亡과 때를 같이 하여 宋商의 來航도 杜絕되었다.

115) 金庠基: 上揭書, p. 59.

116) 宋의 滅亡은 西紀1279年이나, 忠烈 5年인 西紀1274年에는 蒙古의 大侵略으로 事實上: 滅亡한 것이라 하겠다.

117) 金庠基: 上揭書, pp. 58~64에 詳細한 表있음.

宋商은 最大 150名, 最少 3名, 概略 30~80名의 集團으로 來航하였는데, 그 特徵은 다음과 같다.

- ① 宋商은 때로 使臣을 代行하여 圖書 또는 宋帝의 密旨를 傳達하거나 政治의 使命을 띠고 渡來하였다.¹¹⁸⁾
- ② 季節風關係로 6,7,8의 3個月間에 가장 많이 來航하였다.
- ③ 宋商의 出身地를 보면, 泉州를 主로 하여 廣東(廣南) 明州·福州·台州 等인바 이것으로 高麗와 南支地方의 經濟關係가 密接했다는 것과, 그 航路를 알 수 있다.
- ④ 宋商은 그 渡來에는 대개 적지 않는 方物이나 珍貴한 物品을 高麗朝에 進獻하여, 一種의 入貢貿易의 形式을 取하였다.
- ⑤ 宋商으로서 高麗에 와서 松都에 居住하는 者가 많이 있었다.¹¹⁹⁾

2) 高麗의 海上貿易

後三國時代 高麗建國의 初期에는 統一新羅時代의 海運發展의 餘勢로서 登州를 中心으로 하는 北支는 勿論, 멀리 江南地方에까지 高麗貿易船이 進出하였다는 것은 앞 節에서 論한 바도 있거니와, 그것은 宋史 高麗傳에 「明州登州屢言, 高麗海船, 有風漂至境上者, 詔令存問, 給度海糧遣還, 仍爲著例」라 한 것으로 例證된다.

이 記事는 다만 高麗의 海船이 자주 바람에 漂着한 것으로 보일 뿐이나, 登州는 契丹의 勢力이 黃海橫斷航路에 依한 中國貿易을 威脅하기 前인 文宗28年頃까지는 韓半島와의 海上往來의 主要港이고 또 明州는 그 以後에 있어서의 高麗와의 海上交通·貿易의 要港이므로(이에 關해서는 後에 다시 論하겠음) 高麗의 船舶이 頻繁하게 이 두 海域에 往來하였다는 것을 말해 주고 있는 것이라 하겠다. 「高麗海船」이라 하여 使船이라고 하지 아니한 點, 그리고 「給度海糧遣還」이라고 하여 疎略하게 다룬 것 등을 볼 때 이들 漂着船舶은 使船이 아닌 貿易船이었던 것이 分明하다.

또 南宋 末頃에 이르러도 四明地方(明州)에서는 다른 外國船에 對하여는 대개 15分之1의 入港稅를 賦課하였는데, 高麗商船에 對하여는 19分之1의 稅率을 適用했다 하니,¹²⁰⁾ 當時 明州가 麗·宋間의 海上交通·貿易의 要港이었던 만큼 出入이 頻繁하던 高麗商船에 特惠條例를 베풀었던 것으로 解釋된다.

앞에서 考察한 바와 같이 高麗의 遣使는 頻繁한 것이었고, 使船의 頻度는 商船往來의 頻度を 意味하는 것이기에 高麗商船의 活動은, 그 初期에 있어서는 統一新羅時代海運의 餘勢를 維持하고 있었던 것으로 推定된다. 그러나, 商船往來에 關한 記錄이 大端히 疎漏하여 그 全貌를 推察하기에 매우 困難하다는 點도 있거니와, 高麗商船의 活動은 新羅의 그것에 比하여 自弱 消極의 이었고, 宋商에게 壓倒 當할 程度였다는 것은 疑心하지 못한 事實일 것이다.

118) 統一新羅 및 後三國時代에도 商船이 圖書를 傳達하고 使臣을 便乘시켰다는 것은 前述한 바 있다.

119) 宋史 高麗傳에 「王城有華人數百」이라는 記事가 있고, 高麗史에도 宋商이 投化하여 松都에 居住하게 되었다는 記錄이 있다.

120) 金庠基: 上揭書, p. 68, 註14, 侯厚培: 「中國國際貿易小史」第4章1節 所引 知慶元府(南宋 理宗 寶慶年間) 胡渠劄子.

3. 船積貨物の 内容

1) 高麗의 船積貨物

(1) 國信物

高麗의 輸出入品の 種目を 概觀하는데 있어 먼저 所謂 朝貢貿易으로서 兩國 政府間에 交易되던 國信物의 一例를 들어 보고자 한다.

高麗의 國信物에 關하여는 高麗史 卷9 文宗 34年條에 다음과 같은 品目を 列記하고 있다.

御衣二領, 金腰帶二條, 金鏤鐸一面, 金花銀器二千兩, 色羅一百匹, 色綾一百匹, 生羅三百匹, 幘頭紗四十枚, 帽子紗二十枚, 厨屏一合, 畫龍帳二對, 大紙二千幅, 墨四百挺, 金鍍銀粧皮器仗二幅, 細弓四張, 嗒子箭二十四隻, 細箭入十隻, 鞍轡二幅, 細馬二匹, 散馬六匹¹²¹⁾

金合二幅, 盤蓋二副, 注子一副, 紅厨倚背十隻, 紅厨褥二隻, 長刀二十隻, 生中布二千匹, 參一千斤 松子二千二百斤, 香油二百二十斤, 鞍轡二部, 細馬二匹, 螺鈿裝車一兩¹²²⁾

(2) 私貿易品

國信物로서 輸出品의 内容의 概要는 알 수 있으나, 國信物에는 特殊物品이 많이 包含될 수도 있다. 國信物을 參考로 하여, 兩國間에 出入이 많거나 널리 알려진 物品으로서 諸文獻에 散見되어 있는 것을 들어 一般貿易品으로서 輸出된 品目を 推究하면 다음과 같다.

- 金銀 또는 金銀器具……一種의 國際貨幣로서 古代로부터 貢物品目에 많이 나타나는 것으로 봐서 一般貿易品으로서도 적지 않게 輸出된 것으로 생각된다.
- 銅……後周時代에도 多量의 輸出이 있었고 宋時代에도 國信物로 銅器類가 흔히 건너 갔던 것으로 보아¹²³⁾ 一般貿易品으로도 많이 輸出된 것으로 믿어진다.
- 各色綾羅……高麗에서도 發達하여 宋으로부터 「奇巧」라는 讚辭를 받던 것으로서,¹²⁴⁾ 中國品과는 다른 技工法으로 製造된 것이었기에 高麗의 綾羅도 國信物이 되었는데, 一般貿易品으로도 많이 輸出된 것으로 보인다.
- 苧麻布……高麗에서 貨幣의 役割을 하던 것으로서 交易에 依하여 多量으로 流出되었을 것은 綾羅의 比가 아닐 것이며, 國信物로도 多量 輸出되었다.¹²⁵⁾
- 人蔘, 文皮(豹皮·海豹皮·貂皮 등), 白紙(白硯紙·繭紙의 稱이 있음), 香油, 松子¹²⁶⁾……韓半島의 特産物로서 中國에 많이 輸出된 것으로 보인다.

121) 前年, 即 文宗33년에 宋帝가 贈呈한 藥材百種에 對한 謝禮物임.

122) 普通貢物로서의 輸出品임.

123) 高麗史 卷2 光宗9年條에 「是歲, 周遣尙書水部員外郎韓彥卿, 尙輦奉御金彥英, 賣帛數千匹來市銅」이라 하였고, 同10年條에 「冬, 遣使如周, 獻銅五萬斤, 紫白水精各二千顆」라 보이며, 宋史 高麗傳에 「天聖八年, ……貢金器銀鬪力劔鞍勒馬香油人蔘細布銅器疏黃青鼠皮等」이라 하였음.

124) 高麗圖經 卷23에 「其絲綾織紵, 皆仰買人, 自山東閩浙來, 頗善織文羅華綾縵絲錦縵縵來, 北虜降卒, 工技甚衆, 故益技工, 染色又勝於前日」이라 하였으며, 高麗史 百官志에 依하면 色染의 일을 掌司하는 官署로서 都染署가 보이는데 縵羅染色에 注力하였던 것을 알 수 있다.

125) 宋史 高麗傳에 「遣以襲衣金帶金銀器數百兩, 布三萬餘端, 附表稱謝」이라는 記事가 있음.

126) 宋 陶穀의 清異錄(說郛正編局百二十所載)에 「新羅使者每來, 多齎松子」라 하였음.

- 螺鈿器具……「細密可貴」라는 好評을 받았음.¹²⁷⁾
- 龍鬚文席……莞草로 作 手工藝品인듯 한데 高麗의 特産物로서 歡迎을 받은 것으로 보인다.¹²⁸⁾
- 扇子……團扇보다 摺扇의 需要가 많았다. 摺扇은 高麗로부터 비로소 中國에 들어간 것이 아닐 가 생각된다.¹²⁹⁾
- 金銀裝飾의 長刀, 七首……古來로 貢物로 많이 보내졌으며, 中國人에게 愛用되었다.
- 狼尾筆(猩猩毛筆·黃毫筆이라고도 하는데 黃鼠毛筆을 가리키는 듯 하다), 松煙墨……宋의 文人 筆客의 珍寶가 되었고, 近世까지도 「天下絶品」이라는 好評을 받았으며,¹³⁰⁾ 松煙墨은 國信物로도 많이 쓰여 졌었다.
- 黃漆, 硫黃……특히 黃漆은 新羅漆이라는 이름으로 널리 알려졌었다.¹³¹⁾

要컨데 高麗의 一般貿易에 있어서의 輸出品으로는 金·銀·銅·人蔘·松子·文皮·黃漆·硫黃 등 의 未加工品과 各色綾羅·細中苧麻布·白紙·香油·金銀銅器 및 細工品·螺鈿器具·莞草文席·扇子·金銀粧刀·狼尾筆·松煙墨 등의 工藝加工品을 들 수가 있는 것이다.

2) 宋의 船積貨物

(1) 國信物

宋의 國信物은 高麗史 卷9 文宗32年條에 依하면 다음과 같다.

王衣二對, 各金銀葉裝染匣盛一封, 紫花羅夾公服一領, 淺色花羅汗衫一領, 紅色羅繡夾三襜一條, 紅花羅繡夾包肚一條, 紅花羅繡勒帛一條, 白縠綾夾袴一腰, 靴一兩, 紅透背裝盛紅羅繡夾復二條, 腰帶二條, 各紅透背裝盛羅繡復一條, 金鍍銀匣一條, 玉十六稻, 鏤麀百戲孩兒頭尾共十事, 玳瑁襯金鏤紅鞞成釘一條, 透犀十七稻, 頭尾共十事, 玳瑁襯金鏤紅鞞成釘馬四匹(中略), 金鞭二條, 各紫羅繡袋盛一條, 玳瑁一條, 象牙金花銀器二千兩, 盆十面, 蓋碗十副, 每副二件雜色川錦一百匹, 列仙細五匹, 天下樂量文五匹, 雜花量文五匹, 合羅雲鴈細五匹, 盤雲鴈細十匹, 橫鴈雲地細十匹, 簇四金鴨大十匹, 翠毛獅子大十匹, 黃獅子大二十四, 寶昭大二十四, 色花羅一百匹, 明黃十四, 藍黃十四, 淺粉紅十四, 深粉紅十四, 杏黃十四, 梔黃十四, 淺色十四, 梅紅十四, 紫十四, 雲碧十四, 小綾二百匹, 明黃十四, 淺粉紅二十四, 深粉紅二十四, 杏黃十四, 梔黃十四, 淺色五十四, 梅紅二十四, 紫二十四, 雲碧二十四, 花紗五百匹, 明黃五十四, 淺粉紅二十四, 深粉紅二十四, 杏黃二十四, 藍黃五十四, 淺色五十四, 梅紅二十四, 紫二十四, 雲碧二十四, 花紗五百匹, 明黃五十四, 藍黃五十四, 淺粉紅五十四, 深粉紅五十四, 杏黃五十四, 梔碧五十四, 淺色五十四, 梅紅五十四, 紫五十四, 雲碧五十四, 白綃二千匹, 別賜龍鳳茶十斤, 每斤用金鍍銀竹筒合子, 明金五綵裝腰花板朱漆匣盛, 紅花羅夾帕複, 龍五斤, 鳳五斤, 供御杏仁煮法酒十瓶, 各用金鍍銀銀花瓶, 明金五綵裝腰花板朱漆盃子盛, 紅花羅夾帕複, 鏤金紅黃象牙拍板十串 各梅紅茸條結金鍍銀鐸子, 生色緞金袋明金五綵裝腰花板朱漆匣一具盛, 紅黃牙筚篥十一管, 各金鍍銀絲

127) 宋 張世南의 遊宦紀聞(說郛正編局三十所載), 宋王雲의 鷄林志(說郛正編局六十所載) 및 高麗圖經 卷28 등에 이에 關한 記事가 있다.

128) 宋 張世南의 紀聞(說郛正編局三十所載), 宋 王雲의 鷄林志(說郛正編局六十所載) 및 高麗圖經 卷28 등에 이에 關한 記事가 있음.

129) 明 陸深의 春風堂陋筆(說 續編局二十)에 依함.

130) 芝峯類說 卷19 器用條에 依함.

131) 高麗圖經 卷23에 依함.

札纏, 生色綃金裝明金五綵裝腰花板朱漆匣一具盛, 紅黃牙簞簾十一管, 各金鍍銀絲禮纏, 生色綃金裝明金五綵袋腰花板朱漆匣一具盛, 龍鳳燭二十對, 龍十對, 已上各用紅錦裝明金五衫裝腰花板朱漆匣四具盛.

(2) 私貿易品

宋으로부터 高麗에 輸出된 一般貿易品은 國信物의 品目으로 그 概要를 알 수 있다. 古代로부터 有名한 輸出品으로 되어 있는 綾絹錦羅를 大宗으로 하여, 高麗磁器에 많은 影響을 미친 것으로 보이는 宋代에 發達한 磁器, 高麗佛漆製作에도 關係가 있는 것으로 생각되는 金箔, 茶, 書籍, 樂器, 其他 金銀緡錢 등을 들 수 있다.

宋商이 西南亞洲의 物品인 香藥, 沈香, 犀角, 象牙, 鸚鵡, 白鷗, 孔雀, 花木, 異花 등을 進獻하고 있는 것이 눈에 띈다.

高麗遣使의 國信物인 贈與品이나 輸出品을 보면 遣使航運時代의 初期에 比하여 工藝品이나 加工品의 比重이 커졌다는 것이 一目瞭然하다.

高麗의 贈授品에 比하여 宋의 答禮品이 엄청나게 많고 그 價値도 比較 아니 될 程度로 높다는 것을 알 수 있다. 所謂 朝貢品에 對한 回賜品이 過多하여 朝貢形式에 依한 國信物의 交換, 即 公貿易이 中國에 一方의인 損失을 強要하게 되는 不利한 것이라 하여 宋 蘇軾은 「論高麗進奉狀」이나 「論高麗買書利害劄子」에서 이의 中止를 強하게 主張하였다.

4. 航海技術

1) 航路

(1) 初期의 黃海橫斷航路

麗·宋間의 海上往來의 初期에는, 大同江의 入口에 있는 椒島(豐川) 또는 甕津半島西側沿海에서 黃海를 橫斷하여 登州에 到達하는 從前의 主航路였던 「黃海橫斷航路」가 많이 利用되었다. 宋史 高麗傳에 「(淳化)四年(994 A.D.)二月 遣秘書丞直史館陳請……請等自東牟, 趣八角海口, 得思柔(麗使白思柔)所乘海船及高麗水工, 即登舟自芝岡島, 順風泛大海, 再宿抽甕津口」라 한 것은 그 初期에는 이 黃海橫斷航路를 利用했다는 것의 한 例證이다.

(2) 東支那海斜斷航路

高麗 文宗28年(1074 A.D.)頃까지는 登州에 到達하는 黃海橫斷航路를 主로 利用했으나, 「往時, 高麗人往反, 皆自登州, 七年(宋 神宗 熙寧 7年, 1074 A.D.)遣其臣金良鑑來言, 欲遠契丹, 乞改塗, 由明州詣闕, 從之」라 하고, 또 同書同傳에 「昔高麗入使, 率由登萊, 山河之限甚遠, 今直趨四明」이라한 것을 보면 神宗 7年(高麗文宗28年)에 麗·宋海上往來의 中心地가 山東半島의 登州에서 江南의 明州로 옮겨지고 이에 따라 航路도 變更되어 東支那海斜斷航路로 往來하게 되었다.

이와 같은 變化의 理由는, 이 무렵에는 北方塞外의 契丹勢力이 強盛하여 北方海域의 運航에 契丹의 威脅을 받게 된 것과, 또 南中國沿岸의 明州·泉州·台州 등의 諸港이 國際貿易의 中心地가 되었기 때문이다. 이 航路는 明州로부터 東北으로 東支那海를 斜斷하여 黑山島에 이르러, 다시 東北行하여 蜆島·古群山·葛島·馬島(忠南海美地方西側)·紫燕島 등의 西海沿岸의 島嶼를 거쳐, 禮成江에 入르는 線이다. 「潮來復潮去, 來船去船首尾 銜相連, 朝發此樓底, 未午棹入南蠻天」이라한 李奎

報의 「禮成江樓上觀潮詩」는 詩文特有的 誇張이 없지 아니 하나 禮成江에서 南蠻(明州등의 中國南方地方)에 이르는 東支那海斜斷航路가 頻繁히 利用되었다는 것을 나타내고 있다고 하겠다.

2) 航海速度

上記한 李奎報의 禮山江樓上觀潮詩에 아침에 禮成江을 出帆하면 正午頃에는 中國의 南部地方에 到達한다고 하여 間接적으로 航海技術이 發達하고 있었음을 詩적으로 誇張表現하고 있다.

中國江南의 明州와 禮成江까지의 最短航海日數라 생각되는 것을 史料로 檢出하면 다음과 같다. 卽 宋史 高麗傳에 依하면 「自明州定海, 遇便風, 三日入洋, 又五日抵黑山, 入其境, 自黑山過島嶼, 詠曲礁石間舟行甚駛, 七日志禮成江」이라 하여 東支那海斜斷에 不過 2日間을 所要했다 하고, 中國의 明州(楊子江口近處)에서 禮成江까지 4日間の 航海로 到着했다고 하니 오늘날의 航海技術水準에서 보더라도 놀라운 速度라 하겠다.

이와 같은 特別한 경우가 아닌 一般的인 航海日數를 宋 徐兢의 「高麗圖經」에 依하여 考察해 보기로 한다.¹³²⁾

宋使 路允迪·徐兢등의 一行은 宣和 5年(高麗 仁宗元年, 1123 A.D.) 5月16日에 明州로부터 出帆하여 同月19日에 定海縣에 들렀다가 24日에 所謂「出海口」라 하여 다시 定海縣으로부터 解纜하였다. 그리하여 6月6日에 古群山島에 이르고 그의 終航點인 禮成港에는 6月12日에 到着하였다.

그러나 이 日程에 있어서는 定海縣에서 供佛祀神의 儀式 등으로 3晝夜를 보냈고, 古群山島에서 禮成港에 이르기까지에 約6晝夜가 所要되었으나, 이것은 古群山島·紫雲島·馬島·紫燕島 등의 途中 各地에서 迎送의 儀禮가 있었으므로 이 航海日數는 平常의 것으로 보기 어렵다. 定海縣에서 古群山島까지 約13日이 所要되었던 것을 알 수 있으나, 同書 卷39에 依하면 「以其年五月二十八日, 放洋, 得順風, 至六月六日, 卽達群山島」라 하여, 梅岑으로부터 東支那海를 斜斷하여 古群山에 到達하는데 約9日間이 걸렸던 것을 알 수 있다.

3) 季節風의 利用

上揭한 宋書 高麗傳의 「遇便風」 및 高麗圖經의 「得順風」이라 한 것은 季節風을 잘 利用했다는 것을 말해주고 있는 것이며, 또 高麗圖經 卷39 禮成江條에서 「去日以南風, 歸日以北風」이라 하여 中國에서 高麗로 出發할 때에는 南風을, 그리고 歸還할 때에는 北風에 依하여야 한다고 季節風의 利用을 強調하고 있다.

徐兢一行의 使節團은 같은 해인 高麗 仁宗 6年의 7月15日에 禮成港을 떠나 8月27日에 中國의 定海縣에 到達했는데, 그 所要日數는 約42日로서, 그들의 來航時의 約3倍라는 期間이 必要했다. 그것은 陰曆 7月과 8月은 偏南季節風時期였기 때문이다.

前述한 바와 같이 高麗時代に 渡來한 宋商의 出發地는 그 大部分이 明州·泉州·台州等の 中國南部地方이며, 往航時期는 6·7·8月에, 그리고 回航時期는 偏北季節風이 부는 11월에 集中하고 있는 것으로 봐서 季節風을 利用하여 東支那海斜斷航路를 利用한 것을 알 수 있다. 高麗의 國際의 大祭典인 八關會가 舉行되는 仲冬11월에 來航하는 宋商이 있는 것으로 봐서 逆風航海技術도 發達하고

132) 高麗圖經, 亞細亞文化社, 서울, 1972 參照.

있었던 것을 알 수 있다.

5. 遣使航運時代末期에 이르러 韓國人의 海上活動이 衰微하게 된 原因

Reischauer는 「張保臯의 死亡과 이에 뒤따른 그의 海上貿易王國의 消滅은 中國·韓半島 및 日本 사이에 있는 公海에서 韓國의 制海權의 絕頂期가 지나간 徵候이며, 世界의 이 部分에서 大洋貿易의 支配權은 徐徐히 中國人의 손에 옮겨지기 시작하였고, 數世紀 後에는 西部日本에서 오는 貿易商이나 海賊의 손에 들어 가게 되는 것이다.」¹³³⁾라고 하여, 張保臯死亡과 淸海鎮消滅을 期하여 極東海上權은 中國人의 손에 들어 가게 된다고 하였는데, 淸海鎮滅亡 後에도 新羅人의 海上活動의 氣勢가 꺾인 徵候를 찾아 보기 힘들었고, 後三國時代에도 統一新羅時代의 餘勢를 維持하여 눈부신 海上進出을 했다는 것은 前述한 바이다.

그런데 高麗時代에 접어들어서는 어떠하였는가?

高麗史의 卷首의 高麗世系의 說話는 怪異하고 荒唐無稽한 것으로, 絕對로 史實로서 認定될 수 없는 內容이다. 그러나 그 說話로써 太祖의 祖上이 海上勢力 및 海上貿易과 密接한 關係에 있었다는 것을 알 수 있다. 그런탓인지 太祖는 當時의 海上勢力과 密接한 關係를 維持하였고, 그가 後三國을 統一할 수 있었던 重要한 原因의 하나가 海上勢力을 包攝하여 그들의 支援을 받았다는 點이라 한다.¹³⁴⁾

이와 같은 要因도 있거니와, 統一新羅時代의 隆盛한 海上活躍의 餘勢도 있어서 高麗初에는 旺盛한 海上進出을 한 것이 確證된다. 그러나 海上貿易의 主導權은 어느 사이에 宋商에 넘어가고, 元이 大陸을 統一한 後에는 우리 海運史에 있어서의 漕運時代를 맞이하게 되어 우리 海運은 租穀의 沿岸輸送이라는 초라한 모습으로 轉落하여 그토록 盛況을 이룬 統一新麗時代의 海上發展의 片鱗조차 찾아보기 힘들게 된다.

그렇다면 마지막 遣使航運時代로 設定되는 高麗初半期의 어느 時期에 海上活動의 基盤을 喪失하였으며, 그 原因은 어디에 있는가 하는 點을 究明해 보기로 하자.

金庠基教授는, 그 時當의 外國貿易은 王廷을 中心으로 한 貴族群의 物的要求에 依하여 促致되었는데, 大陸物資에 對한 그들의 需要는 麗商의 積極的活動을 기다리기前에 宋商에 依하여 大概是 供給되었기에, 麗商의 活動은 消極的인 것이 되었다¹³⁵⁾고 하는데, 當時의 宋商의 積極的活躍은 놀라운 것이었다는 것은 事實이다. 또 그들의 進獻物의 量이나 價値도 적지 아니하였다.¹³⁶⁾

그러나 이와 같은 理由만으로 長年間に 걸쳐 扶植된 海運勢力이 이 時期에 와서 急激히 消滅한다는 것을 說明하는 데 充分하겠는가?

다음과 같은 點이야 말로 根本的原因이라 하겠다.

첫째, 統一新羅時代의 海運이 우리 歷史에 있어서의 黃金時代를 이룩한 것은, 新羅가 海上貿易의 博利에 着目하여 이를 獎勵한 탓도 있고, 唐의 開放政策에 힘 입은 바도 있고, 또 大陸勢力의 壓迫

133) Reischauer: Ennin's Travels in Ta'ng China, p. 294.

134) 日野開三郎: 上揭論文參照.

135) 金庠基: 上揭書, p. 67.

136) 金庠基: 上揭書, p. 59의 表 2에 依하면 「書冊凡五百九十七卷」을 進獻한 宋商도 있다.

을 받지 아니한 新羅人의 進取的氣象 등에 依한 것이었다.

여기에서 看越하지 못할 것은 中國에 뿌리박은 新羅貿易商人社會의 存在이다.

이 貿易商人社會는 山東半島沿岸에서 淮河地方인 楊州·楚州까지의 沿岸地方에 集中하고 있었는데 그 南限은 楚州이다.¹³⁷⁾ 따라서 新羅時代의 羅·唐間의 海上交通과 貿易의 中國에 있어서의 中心地는 山東半島의 登州였다.

이 中國에 있어서의 貿易商人社會가 新羅海運發展의 하나의 基盤이 되었다는 것은 前述한 바 있다.

그런데 11世紀末葉頃에는 契丹의 勢力이 強大해져서 北支地方을 威脅하여 宋을 南側으로 壓迫하였다. 따라서 黃海橫斷航路로 山東半島에 到着하여 新羅貿易商人社會를 따라 北支沿岸을 南下하던 從來의 新羅의 獨占의 航路는 使用不可能하게 되었다. 그리하여 文宗28年(1074 A. D.)에 이 航路를 拋棄하고 東支那海를 斜斷航海하여 中國에 있어서의 新羅海運居盤의 圈外인 明州에 到達하는 航路를 取하지 않을 수 없게 되는 것이다.

이와 같이 하여 中國에 있어서의 新羅以來의 韓國人 貿易商人社會, 即 海運基盤을 完全히 喪失하게 되는데, 이것이야 말로 高麗初葉에 있어서 海運이 不振하게 된 根本原因이다.

둘째, 新羅時代에는 新羅人이 中國에 居住하여 貿易商人社會를 形成함으로써 新羅海運發展의 基盤을 造成하였는데, 新羅때와는 逆으로 이 時代에는 高麗에 投北(歸化)하는 形式을 取하여 首都인 松都에 定住하는 宋商이 많았으며 이들이 宋의 海上貿易의 基盤이 된 것은 明確하다.

세째, 太祖時代부터 歷代 宋朝에서는 海外貿易獎勵로써 國家收入의 增進을 꾀하였는데¹³⁸⁾ 이 政策이 宋의 海上貿易振興에 적지 않는 影響을 미친 것으로 본다.

위의 事由가 相乘作用을 하여 11世紀末葉부터의 高麗의 海運을 衰退의 길로 몰고 갔고, 反面에 宋商은 廣東·明州地方에 頻繁히 來航하는 Arab 貿易商人에 刺戟되기도 하고, 그 影響도 받고, 또 當時의 世界海上貿易의 主流에 加擔하고 있었던 有利한 條件 등으로 加速적으로 新羅以來의 韓國人海運市場을 蠶食하여 11世紀頃부터는 高麗海運을 壓倒하게 된 것으로 보인다.

6. 遣使航運時代의 終末

12世紀末에 이르러서는 遼·金등의 北方塞外勢力의 壓迫으로, 南宋의 國力은 極度로 衰弱해지고, 遠交近攻政策으로 親麗政策을 取하여 高麗와 提携하여 側面으로 契丹을 牽制하고자 한 宋의 意圖에 高麗가 冷淡한 反應을 보이자 兩國間의 關係는 冷却되었다. 이에 따라 海上往來와 貿易도 減少하게 되었는데, 그 後 元이 中國을 統一하자, 遼東方面에 所謂 塞外勢力이 擡頭 못하게 되었다. 高麗의 海運力量도 이미 衰微해져서 宋商에게 壓倒되고 있었던 形便이었거니와, 元과 直接 國境을 接하게 되자 中國과의 海上往來의 必要性이 없어졌으며 마침내는 杜絶하기에 이른다.

華麗한 海上活動時代였던 「遣使航運時代」는 高麗 毅宗때인 12世紀末로써 終末을 告하고 韓國海運史에 있어서의 一大轉期를 맞이하게 된다. 이 大轉換期는 「漕運時代」의 開幕을 豫告하는 것으로,

137) Reischauer: Ennin's Travel in Ta'ng China, p. 281.

138) 金庠基: 上揭書, p. 49, 文獻通考 卷14 征榷考에 「恭惟我藝祖(宋太祖)開基之歲, 首定商稅則例, 自後累朝守爲家法」이라 하였다.

漕運時代의 韓國民族의 海上活動은 沿岸租穀輸送이라는 微微한 狀態에 머물게 되는데 이에 關해서는 다음에 考察하기로 하겠다.

結 言

叙上에서 韓國海運史에 있어서의 壓卷이며 그 어느 때 보다도 우리 民族이 눈부신 海上活動을 展開하였던 「遣使航運時代」에 關한 考察을 하였다. 이제 그 內容을 要約하면 다음과 같다.

1. 遣使航運의 性格이 漸次로 變化하였다.

初期인 三國鼎立時代의 遣使航運은 政治·外交的인 目的으로 遂行되었으나 時間의 經過와 더불어 文化·經濟的인 것으로 變化한다. 使舶은 公貿易船의 性格을 띠우게 되고 또 附帶貿易을 盛行케 하였으며 마침내는 私貿易을 誘發·發達시켰다.

2. 中期以後에는 貿易과 海運이 發達하였다.

中期인 統一新羅時代頃에는 貿易이 盛行되었고 商人資本의 蓄積도 이루어지고 있었다는 것을 볼 수 있다. 貿易品인 船積荷物의 內容이 未加工品으로부터 精巧한 加工品으로 變遷하는 것으로 봐서 手工業이 높은 水準으로 發達하였다는 것을 알 수 있다. 또 Merchant Carrier의 段階에서 벗어나 다음 段階로 發展하고자 하는 徵兆가 엿보이기도 한다.

3. 航海術과 造船術이 顯著하게 進歩하였다.

古代에는 陸岸繞走的인 航路에서 벗어나지 못하였는데, 이 時代의 初期에는 黃海橫斷航路를, 그리고 後期에는 東支那海斜斷航路를 利用하였다. 이는 航海術과 造船術의 顯著한 進歩가 있었다는 것의 具顯이며, 當時의 韓國人은 季節風을 利用한 航海術에 아주 能熟하였다.

4. 當時의 韓國人은 尊敬받는 存在였다.

이 時代의 韓國人은 눈부신 海上活動과 旺盛한 進取之氣象 등으로 中國人과 日本人으로부터 깊은 尊敬을 받고 있었다.

5. 이 時代의 中期에 韓國人은 이미 世界史의 한 局面에 參與하고 있었다.

當時의 世界貿易의 主流는 南支에서 中東을 거쳐 地中海에 이르는 路線이었는데, 韓民族은 東北亞의 海上權을 한 손에 掌握하므로써 이미 統一新羅時代에 劇的인 世界史의 한 局面에 參與하고 있었다.

參 考 文 獻

一. 資 料

- 增補文獻備考
- 舊唐書
- 新唐書
- 宋 書
- 魏 書
- 梁 書
- 三國志
- 太平御覽
- 通 典
- 冊府元龜
- 三國史記
- 高麗史
- 高麗圖經
- 日本書紀
- 續日本紀
- 入唐求法巡禮行記
- 朝鮮史

二. 東洋書

- 全海宗：韓中關係研究，一潮閣，서울，1977.
- 金庠基：東方文化交流史論攷，乙酉文化史，서울，1954.
- 足立喜六・鹽入良道：入唐求法巡禮行記，平凡社，東京，1977.
- ライシャワ著・田村完誓譯：世界史上の圓仁，實業之日本社，東京，1963.
- 海軍本部戰史編纂室：韓國海洋史，釜山，1954.

三. 西洋書

- Reischauer, E. O. : Ennin's Travels in Ta'ng China, Ronald Press Company, New York, 1955.
- Reischauer, E. O. : Ennin's Diary, Ronald Press Company, New York, 1955.

四. 論 文

- 日野開三郎：「羅末三國の鼎立と對大陸海上貿易」，朝鮮學報 第16, 17, 19, 20輯.
- 李永澤：「張保臯海上勢力에 관한 考察」，韓國海洋大學論文集 第14輯，1979.
- 孫兌鉉：「古代에 있어서의 海上交通」，韓國海洋大學論文集 第15輯，1980.

※이 論文은 1980年度 文敎部 學術研究助成費에 의하여 研究되었음



Copyright © Korea Maritime University. All rights reserved.