

제 22 기
가야학아카데미

가야학
포럼



국립김해박물관
Gimhae National Museum

제22기
가야학아카데미
| 가야와 바다 |

제22기 가야학아카데미

| 가야와 바다 |



교 | 육 | 개 | 요

- 기 간 : 2021.11.3.~12.8. 매주 수, 14:00~16:00(2시간)
- 횟 수 : 온라인 강의 6회
- 장 소 : 국립김해박물관 공식 유튜브

강 | 의 | 일 | 정

회차	일자	주제	강사 및 소속
1	11.3. (수)	한반도 주변의 해상활동에 대한 고고학적 접근	이청규 영남대학교 문화인류학과 명예교수
2	11.10. (수)	한반도 홀로세 중기 이후 낙동강 하류부 환경변화와 인간생활	황상일 경북대학교 지리학과 교수
3	11.17. (수)	가야의 포구마을 관동진	소배경 삼강문화재연구원 조사과장
4	11.24. (수)	가야와 해양네트워크	김병준 서울대학교 동양사학과 교수
5	12.1. (수)	패총을 통해 본 가야의 생활	유병일 동서문물연구원 유적조사실장
6	12.8. (수)	가야의 해양활동을 통해 보는 바다와 인류의 미래	이형기 해양수산부 학예연구관

※ 강사 및 일정은 사정에 따라 변경될 수 있음

1. 한반도 주변의 해상활동에 대한 고고학적 접근	7
2. 한반도 홀로세 중기 이후 낙동강 하류부 환경변화와 인간생활	29
3. 가야의 포구마을 관동진	53
4. 가야와 해양네트워크	65
5. 패총을 통해 본 가야의 생활	111
6. 가야의 해양활동을 통해 보는 바다와 인류의 미래	123

제22기 가야학아카데미
| 가야와 바다 |

Part_1

한반도 주변의 해상활동에 대한 고고학적 접근



이청규
영남대학교 문화인류학과 명예교수

1. 세계의 해상환경과 항해

구석기시대 이래 인류의 활동은 지구 면적의 30%를 차지하는 육상에서 대부분 이루어지고, 그 70%를 차지하고 있는 바다에서 활동은 매우 제한적이다. 그 활동 또한 생업활동보다는 대부분 본토와 섬 사이를 이동하는 행위가 대부분이다. 따라서 권역별로 대륙과의 거리와 도서의 분포 등은 물론 조류의 방향이나 바람이 달라서 그에 따라 해상 이동의 수단과 기술 등이 각기 달라진다. 물질적 자료를 통해 연구되는 고고학에서는 이동 수단인 선박이 중요한 연구 주제 중의 하나이다.

세계 전 지역에서 이루어진 해상활동의 역사를 설명하는데 여러 관점이 있지만, 돛을 달아 바람을 이용한 선박의 등장인 언제 등장하였는가에 중점을 둔 것이 널리 알려져 있다. 오스트레일리아의 고고학자 앤더슨(Atholl Anderson)은 그림 또는 실물 등의 고고학 자료 혹은 문헌 기록을 통하여 범선이 언제 운항되기 시작하였는가에 따라서 전 세계 바다를 크게 6개 구역으로 구분한 바 있다.

제1 구역은 5,500~5,000년 전에 최초의 범선이 활동한 이집트와 메소포타미아 문명권에 인접한 지중해 동부로서 고대문명이 본격적으로 등장할 무렵에 범선이 적극 활용되었다고 할 수 있다.

그 다음 제2 구역은 4,500년 전에 이르면 그 주변으로 전파되어 아드리아해와 에게해, 그리고 페르시아해와 홍해로서 에게 문명권이 형성되면서 동부아프리카와 이란 남부 지역으로 무역이 활발하게 이루어진 구역이다. BC 1500년경 터키 남부의 울루부룬 난파선에

이집트의 장신구, 터키의 청동소재, 가나안의 토기가 출토하여 이집트 북부에서 메소포타미아 서부를 거쳐, 에게해 연안의 문명 국가 간에 원거리 교역이 이루어졌음을 알 수 있다. 서기전 1,000년기에 이르면 그리이스에서는 속도가 빠르고 전투용으로 개발된 깬리 3단 노선이 개발되어 유럽 전역의 선박 제작에 큰 촉매제 역할을 한다.

제3 구역은 4,000년 전에 해당되는데 지중해 서부와 이란 남부와 인도 서부를 아우르는 인도양 구역이다. 인도양 구역에서는 유럽과 아시아 문명권의 해상 교역이 처음 이루어진 곳으로 지중해 수역과 달리 아프리카 동북부에서 인도 서남부까지 공해상을 경유하는 해상 루트가 서기 1,000년기 초반에 개발된 사실이 주목된다. 그것은 문순 계절풍을 이용한 것으로 이를 계기로 인도 동쪽의 동남아시아와 중국과의 해상 통교도 이루어지게 된다.

다음 제4 구역은 3,000년 전으로서 지중해 서부연안 또한 이 단계에 비로소 범선이 등장한 것으로 이해된다. 태평양 서부와 남부를 아우르는 수역도 이에 포함되는데 후자 수역에서의 해상활동은 구석기시대까지 거슬러 올라가지만, 범선을 활용한 원거리 항해는 이 시기에 비로소 시작된 것으로 추정되고 있다.

제5 구역은 2,000년 전으로 한반도 남부의 동중국해와 멜라네시아 해역, 그리고 영국과 프랑스 북부 사이의 북해와 발틱해 수역이 해당된다. 유럽북부의 북해와 발틱해 수역은 고대에 해상종족 바이킹의 활동 근거지임은 잘 알려진 사실이다. 이 수역에서는 서기전 2,000년기부터 구조선이 제작 활용되었음이 영국 페리비 등지에서 발굴된 난파선을 통해서 확인된 바 있다. 서기 1,000년기 중엽에는 수장의 무덤으로 배를 활용하는 장송의례가 널리 유행하는데, 영국의 셔튼

후 유적의 사례가 대표적이다.

제6 구역은 1,000년 전에 아프리카 동부 연안의 인도양 서부, 태평양 남부의 폴리네시아 구역, 스칸디나비아 반도 서부와 아이슬란드, 그린랜드를 연결하는 북대서양 북부에서 범선이 등장한 것으로 설명하고 있다. 그 이외의 구역인 카리브해, 아메리카 서부 연안과 아프리카 동부 연안 구역에서는 유럽의 대항해시대에 비로소 범선이 등장한다고 설명하였다. 동남아시아와 오스트레일리아에 걸쳐 있는 남서태평양의 경우 인류가 최초로 바다를 횡단하고, 서기전 3,000년에 신석기시대 라피타인이 뉴기니아 비스마르크 섬을 출발하여 멜라네시아, 그리고 서기 1천경에 폴리네시아 동쪽 끝 통가와 북쪽 끝 하와이까지 도달하게 된다.

알류산열도와 아메리카 서부해안의 북동 태평양 구역에서는 바다사자 등의 가죽으로 만든 우미악과 바이다르카는 알류산 열도의 알류우트족이 바다 포유류와 어족을 사냥하는데 주로 사용한다. 한편으로 통나무배를 기본으로 카누가 고래잡이와 교역은 물론 전투용으로 활용되기도 한다.

이러한 설명은 새로운 조사 성과에 의하여 얼마든지 변경될 수 있다. 특히 중국과 한반도, 일본을 잇는 동아시아 구역에서 새로운 조사 성과가 기대되고 그에 따라 새로운 설명이 있을 수 있다.

2. 한반도 주변의 해상환경과 항로

한반도 주변의 해상루트에 대해서는 편의상 100km 내외를 근거리, 200km 내외를 중거리, 300km 이상을 원거리로 구분하여 설명할 수 있지만, 지리적 환경과 기후에 따라서 같은 거리라도 해상 운항의 난이도가 다른 것은 물론이다.

근거리 구역의 경우, 한중일 간에 해상 왕래가 많았던 서해, 남해를 중점적으로 살펴보면, 우선 요동반도 남단에서 한반도 서북한에 이르는 구역의 경우 해안선은 단순하지만, 요남지역에서는 장산열도, 서북한에서는 청천강 하구에 조룡도 등의 섬이 있어 연안항로의 지표 역할을 한다. 서해안의 경우 황해남도와 태안반도, 영산강 하구 구역에서 해안선의 굴곡이 심하고 많은 섬들이 분포하고 있어 현지 지리에 익숙하지 않고서는 항해하기 어렵다. 특히 태안반도의 경우 안면도와 해안선으로 둘러싸인 항로가 복잡하고, 영산강 하구에서는 많은 섬이 집중해 있어 난파의 위험이 많은 곳이기도 하다. 남해안의 경우 서부와 동부 구역으로 구분할 수 있는데, 전자는 고흥반도와 여수반도, 후자는 남해도와 거제도 등이 있어 연안 항로가 더욱 복잡하다. 남해 서부에는 추자도를 징검다리로서 하여 제주도로 넘어가는 항로가 있다.

중원지역과 연결되는 항로로는 요동반도에서 교동반도로 연결되는 루트가 있는데 중간에 묘도 열도가 있어 징검다리 역할을 한다. 이른바 황해 북부항로로서 신석기시대부터 왕래하던 고고학적 증거가 적지 않아 일찍부터 개척되었던 항로였음을 알 수 있다. 마찬가지로 일본과는 남해 동부에 쓰시마와 이키섬이 있어 일찍부터 북부 규수와

연결되는 항로가 개척되었음이 신석기시대의 고고학적 증거를 통해서 확인된다.

한·중 간에 공해상으로 나아가는 중거리 항로로서 교동반도와 황해남부를 잇는 횡단항로가 있는데 중간에 징검다리 섬이 없어, 대체로 서기전후한 시기 이후에나 범선으로 활용된 것으로 보인다. 원거리의 남방 사단항로로서 중국 양쯔강 유역에서 한반도 서남부에 도달하는 항로가 있는데 나침반이 발명된 중세가 지나서야 적극적으로 이용된 것으로 보인다. 그다음 대만과 류우큐우 열도에서 제주도를 거치거나 이를 끼고 한반도 남단으로 가는 항로는 표류성 항해가 주로 이루어진 구간이다.

동해를 사이에 두고 중국 동북지역 혹은 연해주에서 일본에 이르는 해상항로는 발해 관련 기록을 통해서 간헐적으로 이용된 것으로 전한다. 그러나 그 항로는 공해상으로 나아가는 것이 아니라, 한반도 동해안을 따라 남쪽으로 가는 루트일 가능성이 높다.

3. 신석기시대의 해상활동

신석기시대에 한반도를 중심으로 한 바다 이동은 먼 거리라 하더라도 기본적으로 가시거리 범위 내의 해안과 도서를 이용하여 이루어진 것이다. 황해를 사이에 두고 중국 화남지방과 한반도 서해안으로 이어지는 루트는 물론, 산동반도와 한반도 서해안을 동서로 직접 연

결하는 루트 또한 채택하기 어렵다. 또한 동해를 사이에 두고 한반도와 일본 혼슈 북부 지역을 직접 연결하는 루트 또한 건너가기 어렵다. 연안항로가 아닌 100km 이상 먼 중거리 이상으로서 한가운데에 징검다리 역할을 하는 섬이 있어야 되는 바, 그러한 항로가 교동반도와 요동반도를 연결하는 서해항로와 경남해안과 일본 규슈를 연결하는 남해 동부 항로인 것이다.

묘도열도가 징검다리 역할을 하는 교동반도-요동반도 항로는 신석기시대에 요동반도에서 교동지역으로 넘어간 사실을 입증하는 자료는 많지 않지만, 역으로 교동반도의 용산문화의 토기가 요동반도에서 다량 출토되는 사실이 확인된다. 그것은 산동 지역에서 복합사회가 발달하고 인구와 취락이 급증하면서 해상도서로 진출하는 인구집단이 많아지기 때문인 것으로 추정된다. 한편으로 요동반도에서 다량 출토하는 교동반도지역의 정교한 흑도는 교역을 통해서 들어왔을 가능성이 높다. 그 반대급부로 요동지역의 옥기가 교동반도 지역으로 유통되었을 가능성이 있으나, 그 고고학적 증거는 아직 확보되지 않았다.

한반도 남해안-일본 규슈로 이어지는 항로의 경우도 쓰시마를 징검다리로 한다. 전기에 용기문토기, 중기에는 빗살무늬영선동식 토기가 쓰시마 지역에 주로 출토되고 일본 규슈에서는 많지 않은바, 대체로 한반도에서 쓰시마 쪽으로 건너간 사례가 많고 그 남쪽 규슈해안에 이르는 사례는 많지 않음을 방증한다. 역으로 일본 규슈지역의 죠몬토기가 경남 해안에서 다수 발견되는데, 그 배경에는 먼 거리를 이동하는 어로와 교역 활동이 이루어졌으므로 추정된다. 이를 입증하는 것이 결합식 낚시와 작살용 도구로서, 특히 일본 규슈 고시다카가

산지로 알려진 흑요석은 완제품 상태로 해상을 통하여 교역이 이루어졌을 가능성이 높다.

한편으로 신석기시대의 수상활동에 동원된 선박에 대한 실물자료가 경남 밀양에서 최근에 확인된 바 있다. 전 세계 다른 지역에서도 신석기시대에 발견되었던 통나무배로서, 먼 거리 바다에서 활용되기는 어렵지만 이를 토대로 발전시킨 배를 통해서 항해활동이 이루어졌을 가능성은 있다 하겠다. 바위절벽에 선박과 고래잡이 장면을 묘사한 울산 반구대 암각화를 통해서 한반도 연안에서 이루어진 신석기시대의 고래잡이에 대해서도 논의할 수 있다. 연구자들에 따라서 신석기시대 혹은 청동기시대, 그리고 현지주민 혹은 외래주민에 의한 것이라고 각기 다른 주장을 하지만, 울산 근해에서 배를 타고 고래잡이를 주도하였던 주민집단이 제사의례를 수행하였던 유적임은 분명하다.

4. 청동기·초기철기시대의 해상교류

서기전 1,000년기 전반에 요동의 고조선과 산동지역의 제나라와의 교역이 이루어진 것으로 추정하는 의견이 많은데 그것은 동검과 동부 등의 요령식 청동기를 근거로 삼는다. 산동지역에서 한반도로 유통된 청동기로서 동주식 동검이 있다. 전북 완주 상림리 등지에서 다량 출토하므로, 서기전 1,000년기 중반 이후 황해를 사이에 두고 한

반도 중서부지역과 해상으로 물자 유통이 있었던 것으로 이해된다. 다만 그것은 정기적으로 이루어진 항해가 아닌 것으로 전국 전기 산동지역을 둘러싼 확인되기 어려운 특별한 정황 속에서 이루어진 것으로 판단된다.

그러나 서기전 1,000년기 대의 청동기시대에서 초기철기시대를 거치는 기간에 한반도 주민이 해상을 통하여 이주하는 지역은 그 대부분 일본임이 무문토기를 표지로 하는 유적유물갯축새를 통해서 확인된다. 일정규모 이상의 인구집단이 규슈지역으로 건너가 정착하면서 벼농사의 농경기술을 전파하였음을 증거하는 것이 송국리식토기와 원형주거지이다.

서기전 4-2세기가 되면 청동기 제작기술을 보유한 점토대토기 집단이 역시 일본 규슈지역을 중심으로 이주하게 되며, 그중에는 청동기 제작 장인집단도 포함된 것으로 추정된다. 한편으로 세문경 등의 고도기술이 동원되어야 하는 최첨단 제품은 현지 생산이 이루어지지 않고 교역을 통해서 일본에 유입된 것으로 추정된다.

5. 초기철기·원삼국시대 청동거울을 통해본 해상교류

다뉴세문경과 청동무기를 부장하는 한반도 서남부 정치체 우두머리의 장송의례를 일본에서도 서기전 2세기경에 모방 수용한다. 부장

되는 청동기중 고도의 첨단기술이 동원되는 세문경은 수입되었을 가능성이 높은 바, 규슈에 있는 왜의 소국이 처음으로 본격적으로 교류하는 거점은 한반도 서남부의 진국 혹은 마한이 되겠다. 그 루트로서 서남 해안의 연안 바다를 거치기보다는 육상으로 동남쪽으로 진출하여 남해안 동부로 나아가는 길을 선택한 것으로 추정된다.

그러다가 서기전 2세기말 위만조선이 붕괴하고 한군현이 한반도 서북부에 설치되면서 다뉴경은 더 이상 제작 보급되지 않고 중원계 한식경이 보급된다. 한식경은 종전에 다뉴경이 가장 많이 보급되었던 서남한에서는 거의 없다시피 하고, 동남한 북부지역에 상대적으로 많이 보급된다. 그리고 남한에 비해 일본 규슈지역에 압도적으로 많은 양이 수장급 무덤에 부장된다. 한식경이 서북한에서 일본 규슈로 이어지는 루트는 육상으로 한반도 동남부를 거쳐 남해안 동부에 이르는 길이 있지만, 서해안을 돌아 남해안으로 이어지는 바닷길이 더 많이 이용되었을 것으로 추정된다.

그러한 중국 한경의 수입과 무덤에의 부장을 근거로 한과 왜의 대중국 교섭 능력에 일정한 차이가 있다고 일본연구자들은 주장한다. 한반도에서는 청동거울을 위세품으로 부장한 풍습 자체가 위만조선 멸망 후 크게 위축이 되었지만, 왜의 경우 그렇지 않은 사실과도 관련된다.

서기 1세기경 일본에서는 방제경을 다량 제작보급하게 되고, 이를 처음에는 진한지역, 다소 늦게 변한지역에도 유입되어 무덤에도 부장된다. 당시 왜가 당시 선진적 문물을 제공받을 수 있는 한군현에 못지않게 진변한과의 교역에도 적극적인 것은 동 지역이 서기전 1세기부터 철과 철기 생산의 거점으로 발전한 데 연유한다. 처음에는 그 교역의 대상이 진한이었다가 나중에 변한으로 확대되었는 바, 방제

경은 왜가 진변한에 전달하는 일종의 증여물인 것이다. 이를 통하여 서북한과의 교류와는 별개로 진변한과 왜 간의 독자적인 상호 해상 교류는 더욱 활발하였음을 알 수 있다.

이와 같은 여러 단계에 걸치면서 한반도 서해안, 남해안, 그리고 일본 규슈로 이어지는 해상루트에 전문 교역 대리인은 물론이거니와 각각의 교역거점에 기반을 갖춘 해상전문 인력이 등장하였을 것으로 추정된다. 아울러 그들을 통제할 각 지역의 정치체의 수장이 존재하였는 바, 현지산 청동기, 철기와 함께 왜계 방제경과 제기형무기가 부장된 사실로 미루어 짐작할 수 있다.

6. 삼국시대의 해상교류

3세기 이후 고구려를 비롯하여 백제, 신라, 가야의 한반도의 정치 집단은 물론 일본 열도의 왜는 단일 소국에서 벗어나 여러 소국을 통합하여 연맹체를 형성하고 고대국가로 발전하기에 이른다. 그러면서 각국의 지배세력들이 그 정치적 기반을 조성하는데 필요한 외교적 활동을 전개하고 각종 위세품을 수입하는데 그 상당 부분이 황해의 해상루트를 통해서 이루어진다.

특히 중국과의 교류는 황해를 사이에 두고 마주보는 한반도 남서부에 위치한 백제가 선도한다. 3~4세기에 당시 왕경인 한성의 풍납토성을 비롯하여 그 주변지역 경기 충남지역에서 발견되는 서진과 동진

의 고식청자와 금공제품이 바로 그것이다. 5세기에 고구려가 남하하면서 백제의 대중국 해상활동은 위축이 되는데, 6세기에 이르면 공주 무령왕릉의 사례에서 보듯이 무덤양식은 물론, 무덤 축조에 활용된 벽돌과 부장유물로 양나라 자기 등의 유물을 통해 중국 남조와의 해상활동이 재개된 것으로 이해된다. 당시에 이미 묘도열도를 거쳐 한반도 남부로 내려오는 북부항로 이외에 한반도 중부와 산동지역을 왕래하는 황해 횡단항로가 적극적으로 활용된 것으로 이해된다.

신라와 가야는 지리학적인 입지로 대중국 해상활동이 소극적일 수밖에 없었다. 6세기 전반에 신라가 한강유역을 차지하면서 백제가 갖고 있던 당항성 등의 거점을 확보하면서 비로소 대중국 해상활동을 전개하게 된다. 가야 중에서 금관가야가 서기전 4세기경 중국 동북지역의 삼연계 유물 등이 확보되는 것으로 보아 서해안과 남해안을 경유한 해상활동에 참여하였을 가능성이 있지만, 5세기 고구려 남정 이후 크게 위축된다.

일본을 상대로 하는 해상활동은 지리적 여건상 가야가 선도하였으며, 이어서 신라와 백제가 각기 다른 정치적 배경 하에 해상루트와 상대집단을 차별화하면서 수행하게 된다. 앞선 시기에 이어 3~4세기경에 금관가야가 일본 규슈는 물론 세토나이해를 경유하여 긴키지역의 아마도 정권과의 원거리 해상활동을 한 증거로서 통형동기와 파형동기가 수장급무덤에서 확인된다. 백제 또한 4세기경에 일본과 교류하였음은 칠지도 등을 통해서 확인되지만, 양지역 간에 본격적인 교류는 6세기 이후임이 당시 왕경이었던 공주 단지리의 황혈묘와 호남 서남해안지역의 전방후원분을 통해서 확인된다. 특히 후자의 경우 그 무덤에 묻힌 사람이 왜계인 혹은 현지인 여부에 대해서 논란

이 많지만, 마한의 옛 지역에 남해안의 연안항로를 통하여 왕래가 크게 진전되었음을 알 수가 있다.

거꾸로 일본지역에도 한반도 계통의 위세품이 상위 엘리트 무덤에 부장되거나, 토기 등 수공업의 특정 기술을 보유한 주민집단이 이주하여 남긴 유물이나 공방이 규슈지역을 비롯하여 세토나이해를 거쳐 긴키지역, 그리고 동해안 연안을 따라서 시마네 이동지역까지 확인된다. 5~6세기경에는 특히 동해안 쪽으로 치우친 신라와 낙동강 내륙지역에 위치한 대가야가 각각 동남해안과 남해안 서부지역에 거점을 확보하면서 교류하였음이 동 계통의 토기와 금공제품이 일본에 발견된 사례를 통해서 확인된다.

한편 항해 안전을 기하는 제사유적이 백제 서해안과 일본 북규슈 앞 바다 오키노시마섬에서 확인된다. 이를 통하여 한·일 간에 남해를 왕래하는 항해가 빈번하였을 뿐만 아니라, 그 안전을 위하여 중앙정부 혹은 엘리트들이 직접 참여하는 제의행사를 치루었음을 알 수 있다.

7. 배모양토기와 고대 선박

삼국시대의 선박을 추정하는데 근거가 되는 고고학 자료로서 대체로 고분에 출토한 것으로 전하는 배모양토기가 있다. 그 대부분은 출토된 맥락이 전하지 않아 당시 제작된 것이라고 단정 짓기는 어려우나, 당대 토기장인들이 실물을 충실하게 형상화한 것으로 이해된다.

대부분 신라와 가야지역에서 출토한 것으로 전하는데, 백제와 마한에서 발견된 사례가 없는 것은 장송의례와 당대 토기제작 관행과 관련된 것으로 이해된다.

대체로 6개의 형식으로 분류되는데, 두 개의 형식은 통나무배로서 전혀 별도의 구조물이 추가되지 않은 것과 이물과 고물 상부에 방형 판재, 그리고 측현을 연결하는 횡강력부재가 시설된 것이다. 또 다른 두 개의 형식은 판재를 잇대어 측현을 만든 평저의 준구조선으로 여러 개의 노걸이와 횡강력부재를 갖춘 것이다. 한 형식은 평면 유선형을 이루었으며 다른 한 형식은 세장방형을 이룬 것이 다르다.

보다 발전한 형태의 두 개 형식은 별도의 유선형 선저구조 위에 선체가 얹혀진 모양이다. 한 형식은 양 현측 상부에 4~6개의 노걸이가 있고 횡강력부재가 갖춘 것이다. 다른 한 형식은 선저구조가 날렵하고, 선체의 이물과 고물의 비우가 뚜렷하지만 노걸이가 확인되지 않은 것이다.

중국의 배모양 토기는 전국시대부터 선박의 제작과 활용이 활발하였던 중국 남부 광둥지역에서 주로 출토되었는데, 한 대의 무덤에 부장된 것으로 평저선에 갑판과 여러 용도의 가옥시설을 갖춘 것이 특징적이다. 일본의 경우 우리와 비슷한 5~6세기에 배모양토기가 집중적으로 제작되어 무덤에 매납되었다. 당시 야마토 정권이 자리한 긴키지역과 그 주변에 당대 선박의 운용에 직접 관여한 사람이 문헌 것으로 추정되는 무덤에서 출토한 사례가 많다. 그 크기가 크고 세밀하게 형상화한 점에서 신라, 가야의 배와 다르지만 기본적으로 앞서 선저형구조를 갖춘 형식과 통한다.

선저형 구조물을 갖춘 선박이 속도가 빠르고 선체가 높은 것으로

보아 비닷길을 운행하였던 선박으로 추정된다. 그러나 돛을 달지 않아 바람을 이용한 항해가 곤란한 것에 문제가 있다. 실제로 비슷한 형식의 배를 복원하여 노젓는 방식만으로 실험 운항한 사례로 미루어 보면 한반도 남해안과 쓰시마 사이의 대한해협을 가로지르는 것이 어려운 사실이 확인되어 별도의 범선이 삼국시대에 운용되었을 가능성은 충분히 있다 하겠다.

8. 중세의 난파선과 해상무역

우리나라에서 1983년에 시작되어 오늘날까지 지속되고 있는 수중 조사를 통해서 확인된 난파선 유적은 20여건의 사례가 있다. 그 대부분이 서해안 남부 지역에 위치하는데, 특히 충남 태안반도, 전북 군산, 전남 목포 해남 일대에 집중한다.

그중에서 10여 채의 선박의 구조물이 확인 조사되는데, 출토되는 도자기 등의 유물과 명문자료로 보아 11~14세기의 고려시대로서, 바다를 통한 화물 선적이 이 시대에 가장 활발하였음을 알 수가 있다. 바꾸어 말하면 그 이후 조선시대보다 해양무역과 운송 정책이 이 시대에 더욱 강화되었다는 것이다. 난파선 10채 중 8채는 고려 연안을 운항하였던 국내 선박이고, 1채는 중국 무역선이다.

고려선박은 그 대부분 길이가 15~20m의 중형으로서 저부가 평탄하고, 이물비우와 고물비우 역시 방형을 이루는 형식으로서 항속은

느리지만 한반도 연안의 지형에 걸맞게 조선되었다. 저판에서 외판으로 이어지는 경계에 L자형의 종통재가 시설되고, 양쪽 외판을 가로 연결하여 지탱하는 횡강력부재로서 가룡과 차가룡이 위아래 단을 이루어 시설되어 있다. 돛은 한가운데에 1개가 시설되어 있다.

문헌기록에 따르면 조창제도가 있어 서남해안 10여 곳에 조창이 있고, 각각에서 관리하는 조운선이 있다. 각 지역에서 생산된 도자기를 비롯하여 곡물이나 해산물 등의 각종 산물을 실어 나르는 사실이 알려져 있다. 실제로 발굴조사를 통해서 난파선에서 인양된 자료를 보면 한 배에 다량의 도자기와 함께 화물의 내용과 발송처를 밝힌 죽찰과 목패가 출토되어 기록을 뒷받침하여 주고 있다.

도자기의 경우 12~13세기에 전남 강진, 해남과 전북 부안 등지에서 생산된 것이 대부분으로 대접, 접시, 찻잔 등의 생활기종이 상당수를 차지하고 간혹, 매병과 받침달린 주전자도 확인된다. 그 발송지는 당시 수도인 개경으로서 공물도 있지만 상당수는 사적으로 이루어지는 교역의 사례도 있는 것으로 보인다.

한편 중국 화남지역에서 도자기와 자단목, 중국화폐를 선적하고 목간으로 보아 일본의 교토 동북사를 목적지로 향해하고 있는 중국 무역선이 14세기 초에 목포 신안 앞 바다에 침몰하였다. 이를 통해 중국 화남에서 한반도 서남부와 일본 구주, 그리고 세토나이해로 이어지는 당대 동북아시아 항로를 확인할 수 있다. 길이 30m의 비교적 큰 선박으로서 고려배와 달리 바닥에 용골이 시설된 횡단면 V자형의 침저배로서 먼 바다를 향해하는데 적합한 구조를 갖추고 있다. 고려배처럼 횡강력부재가 외판 양측을 연결한 것이 아니고, 배 앞뒤 사이를 일정한 간격으로 7개 설치하여 만든 격판으로 시설되어 있다. 돛

대 또한 앞뒤 2개와 갑판의 보조돛대 모두 3개를 갖추어 원양화물선으로서의 구색을 갖추었다.

중국 산둥성에서 발견된 봉래 3~4선은 일부 중국 배의 속성이 있지만, 고려배로 추정하는 것은 앞서 신안선과 달리 침저가 아닌 평저의 배 모양을 하기 때문이다. 이를 통해서 한반도에서 중국으로 건너간 배의 실재 사례를 확인할 수 있으나, 중국 배일 가능성도 배제 못한다.

앞서 신안 난파선이 원래 한반도에도 기착하였거나 동남아 지역도 경유하였을 것이라는 주장이 배에 많은 중국 남송대 도자기와 함께 한반도와 동남아의 도자가 출토되었기 때문이다. 신안선에 실린 12,000점의 도자기의 60%는 중국 화남의 용천가마에서 생산된 것이지만, 그밖에 각지에서 생산된 것이 포함되어 있다. 기종도 화분, 매병 등 일반생활기종이 아닌 완상용 등의 기종이 있어 일본 등의 자국에서 생산되지 않는 특별기종이 주요 무역품인 것이 확인된다. 신안 배에 실린 7점의 청자 또한 일반 생활기종이 아니어서 역시 당시 일본에서 선호한 기종 중에 선호하고 주문한 도자기일 가능성이 높다 하겠다.

9. 탐라와 우산국의 발전과 대외교류

한반도를 둘러싼 동북아시아의 고대 해상왕국으로서 울릉도, 제주도 사례가 있다. 울릉도는 한반도로부터 동해로 140km 떨어진 섬

으로 그 중간에 징검다리 역할을 하는 섬도 없다. 섬의 면적은 100km²도 채 되지 않는데, 고대에 우산국이 있는 것으로 전한다. 기원 5세기 이전에 주민의 존재를 입증할만한 고고학적 증거는 거의 없다시피 하다. 다만 기원 6세기경에 울릉도 남부, 서부, 그리고 동북부에 적석묘가 있어 각 지역에 지역집단이 성장하였음을 알 수 있다. 무덤에 부장된 유물은 당시 한반도 동남부에 위치한 신라의 기원전 5~9세기 토기가 대부분으로 해상을 통해서 이 지역과 교류하였음이 확인된다.

제주도는 한반도로부터 남해로 100km 떨어져 울릉도로부터 가까울 뿐만 아니라, 중간에 징검다리 역할을 하는 추자도 혹은 거문도가 있어 왕래가 훨씬 더 용이하다. 또한 섬의 면적이 1,840km²로서 25배나 되는 큰 섬으로 같은 해상 소국이라 하더라도 그 규모와 사회발전 정도가 확연하게 다르다. 고고학적으로 보아도 이미 신석기시대부터 청동기시대에 걸쳐 지속적으로 인구집단이 거주한 증거가 확인되며, 이미 기원 직후에는 해안을 따라 여러 곳에 마을이 들어섰음이 각각 발굴조사된 수백기의 집자리를 통해서 확인된다.

기원 1~2세기경에 제주도 주민들이 한반도 남해안에 진출하고, 중국 한 대의 화폐 등의 외래유물이 수입된 사실이 제주도 내 여러 유적에서 확인된다. 480년경에 백제에 사신을 보내는 등 외교활동도 활발하고, 우두머리 국주가 등장하여도 전체를 통합하였음이 기록은 물론 고고학적 증거를 통해서 확인된다. 그러나 관료조직이 정비되고, 중앙집권체제를 갖춘 명실공히 고대왕국으로까지 발전하지 못하고 12세기경에 고려에 복속되기에 이른다.

10. 류큐 왕국의 발전과 대외교류

19세기 이후 일본의 지방으로 편입된 류큐가 동중국해상에서 중계 무역지로 두각을 나타내는 것은 14세기대에 들어와서인데, 중국의 조공관계를 맺으면서 중산·남산·북산의 삼산세력을 중심으로 진공 무역의 형식을 취하면서이다. 이들이 삼산세력은 중산을 중심으로 통합되어 통일왕조를 이루고, 명실공히 고대국가로 발전한다.

따라서 류큐는 제주도와 달리 국가 수준에 도달하였는데 상대적으로 중국과 일본 등 선진 대국과 더욱 활발한 해상 무역활동을 통해서 권력자들의 입지를 굳건히 한 것으로 보이며, 이러한 점에서 울릉도는 물론 제주도와 차이가 난다.

한편 한국의 문물로서 류큐에 유입된 대표적인 것으로 고려기와를 들 수 있는데, 이에 대해서는 학자에 따라서는 고려 후기 1273년 제주도에서의 삼별초 봉괴직후이거나 혹은 고려말 조선초인 1393년경에 유이민이 들어 온 것이 계기가 된 것으로 이해하고 있다. 류큐에서 발견되는 한국도자는 조선초의 것으로 추정되는 분청자기 대접이 대부분으로 한국상인이 신고 왔을 가능성이 가장 높으나, 중국상인 혹은 류큐인이 운반해 온 가능성도 전혀 배제 못한다.

고려계가 분명한 기와와 도자기가 한반도에서 오키나와로 건너간 것에 대하여 해상루트와 전래 과정이 각각 다른 시기에 별개로 이루어진 것도 고려되어야 하겠지만, 동시에 이루어질 가능성도 배제 못하는 바, 이에 대해서는 장래 연구를 기다릴 수밖에 없겠다.

NOTE

A large white rounded rectangular area containing 20 horizontal dotted lines for writing.

NOTE

A large white rounded rectangular area containing 20 horizontal dotted lines for writing.

NOTE

Part **2**

**한반도 홀로세 중기 이후
낙동강 하류부 환경변화와 인간생활**
- 금관가야 수운항로의 시기별 변화를 중심으로



황상일
경북대학교 지리학과 교수

1. 서론

한 지역이 가지는 정치, 경제, 사회적인 역할은 그 지역의 자연환경, 주위의 다른 지역과의 관계적 위치, 다른 지역과의 연계성, 보다 광역적인 입장에서의 상대적 위치, 보유하고 있는 자원 등에 의해 결정된다.

환경결정론적 접근 즉, 국가의 흥망을 자연환경과의 관계에서만 고찰하려는 것은 옳은 접근 방법이 아니지만 어느 지역의 지정학적 위치나 역할 그리고 흥망이 자연환경의 총체에 의해서 어느 정도 규정되는 것도 인정하여야 한다. 정치집단의 내적 및 외적 활동은 크게 그 집단이 처한 위치, 토지, 지형, 기후 등 지리적 환경에 의해 통제된다. 특히 자연환경을 극복할 수 있는 기술수준이 낮았던 고대에는 인간활동에 미친 자연환경의 영향이 현재보다 현저하게 컸다.

정치계의 흥망과 공간과의 관계를 분석, 해명하는 것은 오랜 과거부터 인간의 중요한 관심사였다. 어떤 지역이 가지는 공간적 위치, 지역공간의 잠재력, 국제적인 관계에서의 전략을 해석하는 것이 지정학적 입지를 이해하는데 중요한 요소가 된다. 국가의 공간적 위치는 토지의 비옥도, 교통, 대외적인 안전도와 관계있다. 다른 국가와의 관계에서 주요 수로나 교통로의 위치는 매우 중요하다. 대하천 즉, 가항하천의 존재는 산업이나 교역, 외국과의 교역에 있어서 편리하고 안전한 교통로이다. 천연자원도 중요한 요소가 된다. 그러나 한반도에서 이와 같은 논의는 그 대상이 고대에 국한된다. 고려시대 이후 한반도에서는 단일의 독립국가가 유지되었으므로, 자연과 인문

환경이 국가 사이의 정치적 역학관계에 작용하는 상호관계를 파악할 수 없다.

고고학자와 고대사학자들은 지난 많은 시간 동안 발굴된 자료와 문헌기록들을 통해 한반도 남부 가야지역의 선사, 고대의 인간활동을 복원하기 위하여 연구를 수행하였다. 그러나 현재 지표상에 드러난 유적이거나 유구들이 당시 인간 활동의 전부를 의미하는 것이 아니며, 실질적인 거주지와 경작지 등은 거의 확인되지 않고 있다. 아울러 가야제국에 대한 문헌 자료도 풍부하지 못하며, 그것도 대부분 일본의 고대사에 기술되어 사료 자체의 정확도에도 의문이 제기되고 있다. 이런 관점에서 볼 때, 기왕에 보고된 자료를 참고로 어느 지역이 가지는 자연환경 및 지리적인 위치 특성을 통하여 당시 인간활동을 검토하는 일은 고고학자와 고대사학자들의 연구와 함께 반드시 검토되어야 할 기본적인 접근으로 생각된다.

가야는 영남분지 낙동강 우안에 위치하였는데, 초기 북쪽 경계는 성주분지까지 포함되었으나, 성주는 일찍 신라의 영향권으로 편입되었다. 따라서 3세기 중반 경에는 고령-가야산-거창으로 이어지는 지역이 가야의 가장 북쪽 경계가 되었다. 후기 가야의 중심부인 서부 경남지역과 백제의 중심부였던 호남지방 서부의 저평한 평야 사이에 있는 덕유산지와 무주·진안·장수의 산악 지역이 가야의 북서쪽 경계가 되었다. 남서쪽으로는 폭이 넓은 지리산지가 후기가야시대 동안 서부 경남과 전남 동부를 분리시키며 정치, 문화적인 경계가 되었다. 이들 산지의 안부에 육십령, 팔랑치 등의 고개가 있어 대가야세력이 호남 동부에 영향을 미치는데 통로가 되었다. 그리고 낙동강 좌안의 신라와는 낙동강 중·하류부를 경계로 하고 있었는데, 이 유역은 연

중 배들의 항해가 가능하였으므로 교통로로 이용되었을 것이다.

김해지역은 3C 중엽 사로국이 낙동강 우안으로 진출하면서 영남지방에 대한 자신들의 영향권이 크게 축소되었으나 서기 400년 고구려 남정 이전 가야의 중심이 고령으로 이동하기 전까지 가야의 중심이었으며 한반도 남부의 국제적인 역학관계에서 중요한 위치를 차지하였다. 전기 가야시대 동안 정치, 경제적 중심이었던 금관가야는 낙동강의 수운을 이용하여 가야 제국(諸國)을 포함하는 영남 내륙과 해상 교통로를 이용한 국제교역을 통해 부를 축적하였다.

본고에서는 영남 내륙 지방을 관통하는 낙동강의 약 2,000년 전 하천 지형과 영남 지방의 정치적 변화가 금관가야의 수운에 미친 영향을 살펴보았다.

2. 금관가야 시기 낙동강의 개관

영남분지를 관통하여 흐르는 낙동강은 한반도 남부의 인간생활을 이해하는데 대단히 중요한 의미를 가진다. 낙동강은 하폭이 넓고 유량이 많은 대하천이므로 좌, 우안을 분리하지만 동시에 양쪽을 연결하는 역할도 하므로 분리와 통합의 기능을 동시에 가진다. 특히 교량과 같은 기술적 방식으로 자연환경을 극복하지 못하였던 고대에 낙동강 유역에는 다양한 국가들이 분포하였으므로 국가 간의 관계가 복잡하게 변하던 시기였다. 따라서 낙동강 중, 하류부의 교통로로서의 기

능은 낙동강 양안의 국제정치적 환경변화와 깊은 관계가 있었다.

낙동강은 증수기에는 수심이 깊고 유속이 빠르지만, 평수기와 갈수기에는 상대적으로 하폭이 좁아지고 유속도 크게 빠르지 않게 된다. 증수기에는 낙동강 상류부까지 수운이 가능하므로 교통로로서 기능할 수 있다. 이와 같은 기능은 조선시대 말까지 유지되었으나, 현재는 하구언과 같은 구조물 및 하천 지형변화로 인해 거의 대부분 구간에서 그 기능이 소멸되었다.

낙동강 하류부의 지형은 최종빙기 이후 역동적으로 변하였다. 최종빙기 이후 급격하게 상승한 해수면이 현재 수준에 도달한 7,000년 전 경 해안선은 현재 대구시 부근까지 전진하였으며, 김해만의 수심은 40~50m에 달하였다. 이후 상류부로부터 운반하여온 물질이 퇴적되면서 해안선은 후퇴하고 수심은 얕아졌다. 낙동강 하구언이 조성되기 이전 만조시에 염수가 삼랑진까지 도달한 것으로부터 추정하면 기원 전후한 시기 만조시 염수가 도달한 곳은 하남읍보다 더 상류쪽까지 도달하였을 가능성이 있다. 이것은 해진극상기 이후 낙동강 유역에 생식피복은 대단히 양호하였으나 인구밀도가 낮았으므로 낙동강으로 공급되는 퇴적물량이 그리 크게 증가하지 않았기 때문이다. 그러므로 금관가야 시기 동안 낙동강은 동결되는 겨울철을 제외하면 연중 교통로로서 충분히 기능하였을 것이다. 아울러 낙동강의 지류에서도 가항중점이 조선시대보다 훨씬 더 상류 쪽에 위치하였을 가능성이 크다. 그리고 본류와 지류가 만나는 결절점에 자리잡은 항구의 수심도 상당하였으므로 규모가 큰 선박이 접안하였을 것이다.

3. 기원 전후 시기 김해의 지역의 지형 특성

김해 지역은 최종빙기 이후 급격하게 상승한 해수면이 현재 수준에 도달한 이후 내만환경이 조성되었다. 특히 금관가야의 중심이었던 시기 김해를 중심으로 한 고김해만에는 여러 개의 항구가 분포하였을 것으로 생각된다. 그중 가장 규모가 큰 국제항구는 현재 김해시에 있었음이 분명하다.

4. 기원 전후 금관가야의 교통로 특징

교통로를 어떻게 설정하는가는 먼저 경제적 변수를 고려하여야 한다. 교통로의 입지에서 경제적 변수는 교통로 건설에 드는 고정비용(fixed cost)과 가변비용(variable cost)이다.

고정비용은 실제 교통로를 건설하는데 드는 비용을 말하는데, 자연환경의 여건에 따라 달라질 수 있다. 근본적으로 고정비용은 교통로 연장에 따라 큰 차이가 나타나게 된다. 가변비용은 일단 조성된 교통로를 유지, 보수하는데 드는 비용이다.

이렇게 볼 때, 낙동강의 수운은 고정비용과 가변비용의 측면에서 교통로의 조성 및 유지 및 보수에 있어서 대단히 유리하다. 고정비용은 선박을 접안할 수 있는 부두를 건설하고 파랑으로부터 선박을 보

호할 수 있는 시설을 조성하는 비용, 가변비용은 거의 소요되지 않는다. 그러므로 수운은 육상 교통로에 비해 운송비가 적게 든다.

5. 김해 지역의 지정학적 위치

1) BC 1-AD 2C 한반도 남부의 정치상황

한반도 남부에 철기가 나타나기 시작한 시기는 대체로 기원전 100년 경으로 보고 있다. 이때부터 한반도 남부는 소위 원삼국 시대, 삼한 시대로 들어간다. 이때 김해지역에는 읍락국가인 반로국이 있었는데, 이것은 『삼국지』의 大國四五千家 小國六七百家的 소국에 해당한다. 기원 1C 경 김해지역과 경주지역을 중심으로 제철산업이 시작되면서 영남지방에 급격히 철기가 확산되기 시작하였다.

경주의 사로국은 AD 108년 다벌국(대구)을 정복하고 AD 185년 의성의 소문국을 정복하면서 낙동강 좌안 지역을 자신들의 세력권에 편입하였으나, 적극적으로 낙동강 우안 지역으로 진출하지 않았다. 아울러 대구 지역을 교두보로 성주 지역으로 진출하려는 시도도 한 흔적이 보이지 않는다. 다만 고령과 성주는 가야연맹 소국의 영역이었으므로 낙동강은 여전히 금관가야의 교역로로서 기능하였을 것으로 생각된다.

이 시기 동안 금관가야는 철기나 철정을 생산하여 낙동강 수로를

통해 영남내륙지방으로 판매를 하였을 것이다. 금관가야는 낙동강을 거슬러 거의 상류부까지 시장을 확장하였으며, 낙동강 지류인 밀양강, 남강, 황강, 회천, 금호강, 감천, 위천을 통해 교역망을 갖추었을 것이다. 이 시기에는 철제품, 소금과 같은 부가가치가 높은 물품과 지역의 특산물과 같은 중계무역의 대상이 되는 것들이 교역품으로 주로 거래되었으며, 자급자족이 가능했던 토기, 곡물과 같은 부가가치가 낮은 것들은 거래의 대상이 아니었을 것이다.

이와 같은 교역망에서 금관가야에서 공급되는 철제품과 소금 교역에서 중계 무역을 할 수 있는 부두시설이 조성될 수 있는 지역에는 도시가 형성되고 가야연맹의 중심지로서 기능하였을 것으로 생각된다. 밀양, 다호리, 함안, 의령, 진주, 합천, 창녕, 고령, 성주, 의성, 상주는 이런 경우에 해당하는 것으로 추정된다. 그리고 가야연맹에 포함되지 않았으나, 대구, 안동, 문경, 예천 지역도 금관가야의 경제권에 있었을 것으로 볼 수 있다.

이 시기 낙동강은 군사적 긴장감이 거의 없는 교통로로서 운항에 있어서 세금이나 사용료를 지불하지 않고도 이용 가능하였다. 그러므로 영남 내륙 지역은 거의 대부분 금관가야의 경제권이었을 것이다.

2) 3C 한반도 남부 정치상황과 낙동강 수운

3C에 들어와 사로국은 낙동강 우안을 자신들의 영향권에 포함하기 시작한다. AD 231년 감문국을 정복하고 3C 중엽 첨해왕대 함창의 사랑벌국을 자신들의 영역으로 만든다. 이와 같은 사로국의 영토 확장은 낙동강의 금호강 합류점보다 상류부는 더 이상 금관가야의 교

통로가 아니라는 것을 의미한다. 따라서 금관가야는 그들의 시장을 상당히 많이 상실하게 되었다.

3) 4C 후반 한반도 남부 정치상황과 낙동강 수운

4C 후반부에 들어오면, 백제는 가야지역에 관심을 보이기 시작한다. 364년에서 366년에 걸쳐 백제는 卓淳國의 협조를 얻어 금관가야가 가진 왜와의 대외교역권을 탈취하려는 시도를 하였고, 그것이 여의치 않자 369년 군사시위를 통해 원래의 목적인 대외교역권을 장악하였다. 그러나 정치적 측면에서는 형식적인 상하관계를 통해 가야를 친백제 세력화하는데 그쳤다¹⁾. 백제는 가야지역 대외교섭로 가운데 하나인 다사성(하동)을 장악하였는데, 이곳은 당시 대가야의 주요한 대외교섭로였을 가능성이 높다²⁾. 이렇게 하여 대가야는 백제의 강력한 영향권에 놓이게 되었으며, 왜와 백제와의 관계를 고려하면 대가야는 역시 왜와 우호적인 관계였을 것이다³⁾. 이와 같은 가라(대가야)의 대외관계노선은 신라의 반발을 불러와 신라와의 관계는 악화일로를 걷게 되며, 마침내 382년 신라의 조종을 받는 세력이 가라를 공격하고, 이것이 백제의 개입으로 수습되어 정치적으로 백제에 대한 종속성을 높이는 계기가 되었다⁴⁾.

1) 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 212.

2) 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 213; 일본서기, 권9, 신공기 50년 하4월조. 이곳은 경남 하동으로 보는 견해(김태식, 1997)가 우세하다.

3) 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 213.

4) 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 214.

이 시기에는 한반도 남부의 국제관계가 복잡해지기 시작하면서 백제와 가야지역 사이에 상호작용의 빈도가 증가하기 시작한다. 그러나 이 두 세력이 적대관계를 형성하는 것이 아니라 백제와 왜가 연합하여 대가야를 일방적으로 몰아붙이는 상황이었으므로 전선은 형성되지 않는다. 백제가 가야의 영역인 다사성(하동)을 점령한 사실을 보면, 4C에 이미 고령세력은 섬진강 하류지역을 영향권에 넣었을 것이다. 대가야가 이 지역을 차지한 것은 대외무역의 필요성 때문이었을 것이다. 고령에서 하동에 이르는 경로들은 고령-합천-삼가-진주-산청군 단성을 거쳐 하동에 이르는 길과 고령-거창-함양-산청-단성-하동, 또는 고령-거창-함양-남원-섬진강(구례)-하동으로 연결되는 경로를 생각해 볼 수 있다. 이들 세 개의 경로는 합천, 삼가세력권 및 진주, 산천, 함양, 남원 세력권을 통과해야 하는 부담을 안고 있다. 특히 당시 호남의 동쪽지방은 이전부터 있었던 세력이 그들의 공동체를 유지할 뿐 아직 백제의 영향력이 미치지 못한 지역으로 새로운 고대 국가체제를 갖추기 시작한 한반도 남부에서 힘의 공백 지역이었다. 따라서 고령세력은 이 지역으로의 진출에 대단히 큰 관심을 가졌을 것이다. 이렇게 볼 때 고령은 서쪽의 거창과 함양을 일찍부터 영향권에 넣었을 것이다.

백제세력의 진로는 육십령을 넘거나, 무풍을 통해 거창-고령으로 가거나, 거창-합천을 거쳐 남강을 통해 낙동강으로 가는 경로, 남원을 거쳐 함양-거창-고령 또는 남원-함양-산청-진주를 거쳐 남강을 통해 낙동강쪽으로 진출하는 노선을 생각할 수 있다. 따라서, 거창은 고령 세력이 함양, 아영, 남원을 거쳐 하동으로 통과하는 이동로이며, 백제세력들이 가야지역으로 들어오는 통로가 되었을 것으로

생각된다. 특히 백제지역에서 고령 세력권으로 진입하는 데 거창은 반드시 거쳐야 하였다. 이것은 거창이 고령 세력에 있어서 전략적으로 상당히 중요한 지위를 가지고 있었을 가능성을 시사한다. 한편 이 때 이미 성주와 김천 지역이 신라의 영향권에 들어갔으므로 신라와 고령 세력 사이에는 전선이 형성되고 있었다. 신라와 고령 세력은 낙동강이 서쪽, 성주와 고령 사이의 산지가 북쪽 경계가 되는데, 김천에서 거창에 이르는 경로는 전략적으로 중요한 의미를 가진다. 따라서 거창은 이때부터 군사 전략적인 거점이 되었을 것이다.

4) 5C 초반 한반도 남부의 정치상황과 낙동강 수운

백제-가야제국-왜로 연결되는 연합세력이 형성되었다. 신라는 이들과의 대립을 타결하기 위하여 399년 사신을 고구려에 파견하여 광개토왕에게 도움을 요청하였고, 400년 고구려군의 가야지역에 대한 정벌로 상황이 확대되기에 이른다. 고구려-신라 연합군의 공격으로 낙동강 하류 유역의 가야세력이 극심한 타격을 입게 되고, 김해 중심의 금관가야가 쇠퇴하고 회천의 고령, 황강의 옥전, 남강의 함안을 남-북 축으로 하는 후기 가야시대가 성립된다. 한편 백제는 일본과 교역을 위해 이전에 가야지역에 만들었던 교두보를 상실하였다.

5C 초 백제는 여전히 왜와 연결되어 있으며, 이들 가운데 고령의 가라는 이들과 상호친선관계를 유지하였으나 신라와 그 배후의 고구려와는 적대적인 자세를 취하였다.

이 시기 백제는 고구려 광개토왕의 남진을 방어하는데 국력을 투입하여야 하므로, 가야지역에 대한 영향력을 줄여야 했다. 금관가야의

쇠퇴로 많은 사람들이 고령으로 이주하면서 대가야는 많은 엘리트들이 충원되어 사회전반적인 수준이 크게 상승한다. 특히 야로의 철광이 본격적으로 개발되었으며, 인구도 크게 늘어 국력이 급격하게 커지는 시기이다. 그러나 낙동강 하류의 상실로 국제교역에 있어서 항구의 필요성이 커졌다. 특히 왜와의 교역에 있어서 백제가 주도권을 상실하였으므로, 대가야는 아마 섬진강 하류 하동지역과 사천지역을 차지하였을 것으로 추정된다.

하동의 경영에 있어서 고령세력은 남강을 가로지르는 교통로를 이용하기 어려워 거창-함양-남원-하동 또는 고령-거창-함양-산청-산청군 단성-하동으로 연결되는 내륙교통로를 선택하였을 것이다. 남강유역을 통해 하동에 이르기 위해서는 육전이 주도권을 잡고 배후지로 삼고 있는 황강유역과 함안 세력의 영향권에 속하는 남강유역을 통과하여야 하므로 복잡한 문제가 발생할 가능성이 높기 때문이다. 아울러 고령에서 회전을 통해 낙동강을 따라 남류하다가 다시 남강으로 들어가 진주에 이르고 여기서 육로로 하동에 가는 것도 상정할 수 있으나, 많은 세력권을 통과해야 하므로 거의 불가능하다고 생각된다.

5) 5C 중엽~5C 말 한반도 남부의 정치상황과 거창지역의 위치

427년 고구려 장수왕의 평양천도로 야기된 5C 전반기의 한반도 정세변화는 남부지방의 정치세력들에게 고구려의 압력에 대항하는 나제공수동맹을 실현시킨다. 특히 백제는 475년 한성이 고구려에 함락되면서 공주로 천도한다.

이 시기 왜는 집요하게 신라를 침공하며, 고령의 대가야도 신라에 대하여 적대관계를 지속하였으며 백제가 고구려의 남진을 막기 위해 분주한 틈을 타서 백제의 영향력을 극복하고 독립적인 입장을 보였을 가능성이 크다. 즉 대가야는 대외적으로는 친백제, 반신라라는 이전의 기초를 유지하고는 있되, 되도록 삼국 간의 분쟁에 벗어나 있으려는 자세를 견지하였을 가능성이 높다⁵⁾.

이 시기 대가야는 마침내 국제 관계에서 외교적으로 운신의 폭이 넓어지므로, 479년 南齊에 사신을 파견하여 국제무대에 등장하게 된다.

5C 중반과 후반에 걸쳐 대가야는 전성기로 들어간다. 이때 대가야는 영역을 확장하기 시작했으며 가야지역에서 정치적 주도권을 잡기 시작하였다. 이 시기 황강 유역도 대가야의 세력권에 편입된다. 특히 섬진강 하류부쪽으로는 5C 초반에 회복한 교역로를 유지하였을 것이다. 하동을 통해 중국과 왜와의 교역량이 증가하였으며, 고구려와 전쟁을 수행하고 있는 백제와도 교역량이 크게 증가하였을 가능성이 높다.

6) 6C 초반

백제가 전라도 동부와 섬진강 하구에 관심을 가지고 위협하므로 대가야는 왜에 외교적 지원을 호소하나 효과를 보지 못하였다. 대가야는 481년 신라구원전 참여로 조성된 관계를 바탕으로 백제, 신라 양국과 우호적인 관계를 맺으나 호남 동부 지역의 대가야 영역을 차지

5) 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 222.

하려는 백제를 견제하기 위하여 522년(법흥왕 9년)에 신라와 결혼동맹을 맺는다. 대가야를 안심시킨 신라는 가야의 남부지역을 공략하였고, 가락국과 안라, 탁순국 등 남부가야제국은 백제와 왜와의 관계를 긴밀하게 하는 등 자구책을 강구하게 된다. 한편 백제는 대가야와 신라의 접근을 견제하고 신라와의 관계를 복원하기 위해 525년 交聘한다. 이런 가운데 대가야는 안라, 왜와 연결한 백제에게 529년 주요 전략 거점인 多沙津을 빼앗긴다. 그리고 變服事件으로 신라와의 결혼동맹이 파기되면서 대가야의 대백제강경, 친신라정책은 성공을 거두지 못하고, 신라는 대가야에 압박을 가하면서 가락국을 손에 넣은 다음(532년), 탁기탄, 탁순, 구례산까지 진출하였다.

이와 같은 일련의 흐름 속에서 안라가 신라, 백제, 왜의 주목을 받게 되고, 안라가 외교의 주도권을 잡게 되었으며, 대가야는 외교의 뒷전으로 밀려나 위축된다⁶⁾.

이 시기 서부 경남을 두고 대가야와 백제 사이에 긴장관계가 조성된다. 고령의 동부 국경인 낙동강 유역이 대가야의 친신라 정책으로 안정되면서 대가야도 서쪽 국경과 황강 유역의 자기세력권을 유지하려는 의도를 강하게 관철시키려고 하였을 것이다. 백제가 섬진강 유역 대가야 영역을 차지하고 남강유역에 영향을 미치면서 거창지역에 긴장감은 최고조에 이르렀던 것으로 추정된다. 따라서 이 시기 거창은 운봉, 함양, 아영 등과 함께 대가야의 군사적 최전선이 되었다. 그러므로 거창분지 서쪽과 북쪽 방면에 산성과 같은 군사적인 시설을 공고히하여 북서쪽으로부터 백제의 공격에 대비하였으며 특히 백제

6) 이용현, 가라(대가야)를 둘러싼 국제적 환경과 그 대외교섭, 한국고대사연구, 18, 47-48.

군의 진격로가 될 수 있는 거창분지와 마리면 사이에 이와 같은 조치를 강화하였을 것이다.

백제 측에서도 남원-운봉-아영-함양-거창-고령으로 이어지는 경로를 통해 고령의 대가야를 공략하는 것 보다는 금강유역 중심부에서 고령에 이르는 최단거리인 금산-무주-무풍-거창-고령 또는 전주-진안-육십령-거창-고령에 이르는 경로를 통해 고령의 전략적 기점인 거창을 공략하는 것이 가장 효과적인 대가야 압박수단임을 잘 알고 있었을 것이다.

이렇게 볼 때, 당시 거창의 전략적 중요성을 파악할 수 있다. 이곳이 점령되면 함양, 합천, 고령이 백제의 공격권에 들어오게 된다.

7) 6C 중반

대가야는 신라에 대한 배신감으로 백제에 접근하는 등 자구적 대외 관계를 시도하며 541년과 544년 임나부흥회의에 참가하였다. 그리고 백제와 왜의 연합에 가담하여 554년 백제 성왕의 관산성 전투에 군대를 파견하였으나 신라에 패하고 백제의 성왕이 전사하면서 대가야는 결정적 타격을 입는다. 신라는 555년 창녕에 완산주, 557년 개령에 감문주를 설치하여 대가야에 대한 압박수위를 높여가면서 562년 멸망시켰다.

한편, 이 시기가 되면 가야의 중심이 안라쪽으로 치우치며, 신라는 창녕과 남지를 거점으로 황강과 남강유역에 영향을 미치기 시작하므로 고령세력은 서쪽 방어선인 낙동강 유역에는 교역보다 군사적인 대치가 심화되었다. 따라서 거창을 통한 백제와의 교역이 대가야

로서는 가장 중요한 몫을 차지하였을 것이다.

신라는 대가야를 공략하는데 직접 공격은 한계가 있으므로 후기 가야연맹의 양대 세력인 안라와 대가야를 분리시키기 위해서도 황강 하구의 옥전지역에 대한 공략은 필수적이다. 실제로 수로로 통하면 옥전은 신라의 낙동강 변에서 용이하게 접근할 수 있다. 이희준(1995)은 이에 대해 높은 가능성을 주장하고 있으나, 고령세력 또한 옥전의 이와 같은 전략상의 중요성을 간과할 수 없었음이 명확하다. 따라서 후기 가야 전체 시기를 통해 대가야의 옥전지역 경영에 대한 관심은 매우 컸을 것으로 추측된다. 그리고 옥전은 배후지인 황강 중, 상류지역이 대가야의 영향권에 놓여 있으므로 쉽게 신라와 연대하는 데는 한계가 있었을 것으로 생각된다.

6. 토론

1) 금관가야 교역로로서 낙동강의 한계

국가의 팽창은 사방으로 전개되는 것이 아니라, 특정축 이른바 力線을 따라 행해진다. 이 축은 ‘국가의 정치적 욕구의 공간적 방향’이라고 표현하고 있다. 역선의 종점 즉, 성장점은 새로운 역선의 출발점이기도 하다. 한편 여러 국가의 역선이 교차하는 지역은 ‘힘의 場’이고 대립의 위험성을 내포한 지역이다.

정치지리학적으로 볼 때, 국가의 힘이 커지면 力線은 인구 희박 지역을 포함시키는 방향으로 팽창하고 국가는 자국의 군사력으로 쉽게 방어할 수 있는 국경을 가져야 한다. 이런 맥락에서 김해의 입지는 산지로 둘러싸인 해안에 위치하여 역선 진출의 공간이 제한되어 있기 때문에 근본적으로 한계를 가진다. 오로지 낙동강 교통로를 통한 교역으로 부를 축적하고, 교역망을 매개로 동맹들을 규합하여 국가를 유지할 수 있다. 그러나 이와 같은 것은 교통로가 자신들의 완전한 통제 하에 있는 경우와 하천을 공유하는 국가와 갈등 관계가 아닌 평화적인 환경이 조성된 경우에만 유효하다.

2) 금관가야 수운항로의 시기별 변화

고령이 가지는 교역망 중 낙동강을 통한 교역로는 대가야 세력의 크기와 신라의 환경변화에 따라 민감하게 변화하였을 것이다. 특히 5C 초부터 낙동강 하류부를 이용하지 못하였으므로, 고령에 있어서 내륙교통로는 그 중요성이 확대되었다. 내륙수로도 옥전, 함안 세력과 협조 하에 이용이 가능하였으므로 사용에 제한이 많았다.

3) 금관가야를 중심으로 본 낙동강 교역망의 구조

낙동강 하류부에서 고령(회천), 합천(황강), 진주(남강)보다 서쪽은 하천이 교통로로서 역할이 미약하므로 육로가 주요 교통로가 된다. 그리고 이들 하천을 따라서는 독자적인 세력이 전체를 통제하기 어렵다. 교통의 결절점이 흩어져 있고 낙동강 본류와 지류하천이 만나

는 지점, 지류하천의 가항중점, 내륙의 산간분지들이 독자적인 세력을 키우게 된다. 즉, 교역망이 단선이 아니라 대단히 복잡하게 연결되어 있다. 이들 중 상대적으로 큰 고대국가는 모두 외부세력과 상호작용을 많이 주고받을 수 있는 낙동강 본류와 이 지류들이 만나는 지점에 성립된 국가들이었다. 고구려 남정 이전에는 가야의 중심이 낙동강 하류 금관가야였고, 5C 초 이후 그 중심은 낙동강 하류부의 고령과 함안으로 이동하였다. 특히 회천의 가항중점에 있었던 대가야는 야로면의 철광을 개발하여 가야제국으로 공급할 수 있게 되면서 가야연맹의 주도권을 쥐게 되었다. 그러나 가야제국이 원래 독립적인 기반에서 출발한 국가들의 연합체이므로 대가야는 서부 경남의 가야제국을 정복하여 통일된 국가를 이루는 데는 한계가 있었다.

한편 옥전의 다라는 대가야 최전성기인 5C 후반~6C 초에 걸쳐서 상당한 독립성을 유지하였다⁷⁾고 보기도 하지만, 옥전이 5C 말~6C 초에 대가야에 복속되었다고 보는 견해도 있다⁸⁾. 이때가 대가야의 전성기이므로 옥전도 전과 같은 독립성은 유지하기 어려웠을 것이나, 대가야의 멸망이 임박한 6C 2/4분기가 되면 신라계 황구식석실이 출현하는 것에서 볼 때, 대가야는 멸망에 임박하여서 옥전에 대한 영향력을 거의 상실한 것으로 볼 수 있다. 대가야는 황강유역을 영향권에 넣었다가 힘이 약해지면 영향력이 현저하게 축소되고 함안지역은 거의 전 시기를 통하여 대가야에 대하여 독립성을 유지하였을 것이므로, 대가야는 力線을 남쪽으로 향하는데 한계가 있었다. 따라서

7) 이희준, 1995, 토기로 본 대가야의 권역과 그 변천, 가야사연구, 도서출판, 춘추각, 421.

8) 김세기, 2001, 대가야의 발전과 주변지역, 대가야와 주변지역(제2회 대가야사 국제학술세미나), 고령군 한국상고사학회, 16.

대가야는 서쪽 지역인 야로 그리고 거창, 가조와 견고한 유대를 유지하고, 팽창의 방향을 인구 희박 지역이어서 큰 세력이 없는 서쪽으로 잡아 소백산맥을 넘어 남원, 하동, 진안, 장수로 세력권을 넓힌다. 남원을 세력권에 포함시켰다는 것은 섬진강 하류부 곡성, 구례, 하동 지역과 남원 북쪽의 장수지역을 영향권에 넣었음을 의미한다. 이와 같은 역선의 동향으로 볼 때 서쪽 지역과 교류함에 있어서 대가야의 세력이 통과하지 않으면 안되는 거창지역은 거의 그들의 직할권에 있었음을 시사한다.

7. 결론

낙동강이 교통로로서 한반도 전체 역사를 통하여 가장 중요한 의미를 가진 것은 4C 후반부터 7C 중반 사이이다. 이 시기 가야의 중심은 김해에서부터 고령으로 이동되어 낙동강 하류부가 한반도를 중심으로 한 동북아시아 역선(力線)이 충돌하는 지역이 되었다. 즉, 가야, 신라, 백제가 서로 친교와 적대적인 입장에 있었으며, 왜와 대륙의 세력이 이들과 관계되어 한반도를 중심으로 국제적인 관계가 복잡하게 이루어 졌다. 특히 이들 중 가장 심하게 분열되어 소국의 연합체 내지 연맹체로 존재한 가야의 각 국가들은 국가로서 존립을 유지하기 위하여 각 국가들 간의 균형을 잘 조절하여야 하였다.

이 시기의 초기에 가장 극적인 사건은 AD 399년부터 400년에 거

쳐 발생하였으며, 그 결과 금관가야는 괴멸적 타격을 입고 낙동강 하류부 양산의 황산구는 신라의 영향권으로 편입되고 금관가야는 교역 가능한 시장을 완전히 상실한다. 그리고 새로운 가야연맹의 중심이 된 대가야는 동쪽과 남쪽 그리고 북쪽 지역이 주변 국가들과 관계가 고착되어 고령세력의 역선이 진출할 수 있는 공간이 제한되었으므로, 부득이 그들의 역선을 서쪽으로 집중할 수밖에 없었다.

〈참고문헌〉

- 고령군, 한국상고사학회, 2001, 대가야와 주변지역, 제2회 대가야사 국제학술세미나 발표집.
- 경북대학교 영남문화연구원, 경상남도 거창군, 2004, 거창의 역사와 문화(경북대학교 영남문화연구원, 경상남도 거창군 공동학술회의 발표문).
- 김세기, 2001, 대가야의 발전과 주변지역, 대가야와 주변지역(제2회 대가야사 국제학술세미나발표문, 고령군, 한국상고사학회), 16.
- 김종훈·이청규·이한상·윤순옥·황상일, 2001, 국가형성기 경주와 주변지역, 학술문화사, 서울.
- 김태식, 1997, 가야연맹사, 일조각.
- 金元龍, 1996, 韓國考古學概說(一志社, 제3판).
- 노중국·권주현·김세기·이명식·이형우·이희준·주보돈, 2002, 진, 변한사연구, 경상북도, 계명대 한국학연구원, 대구.
- 부산대학교민족문화연구소, 2000, 가야각국사의 재구성, 해안, 서울.
- 부산대학교민족문화연구소, 2001, 한국 고대사 속의 가야, 해안, 서울.
- 부산대학교민족문화연구소, 2003, 가야고고학의 새로운 조명, 해안, 서울.

- 이문기, 1995, 대가야의 대외관계, 가야사연구(한국고대사연구회), 도서출판, 춘추각, 서울.
- 이성주, 1998, 신라, 가야사회의 기원과 성장, 학연문화사, 서울.
- 이용현, 2000, 가라(대가야)를 둘러싼 국제적 환경과 그 대외교섭, 한국고대사연구, 18, 47-48.
- 이희연, 1992, 경제지리학, 법문사, 서울.
- 정중환, 2000, 가라사연구, 해안, 서울.
- 천관우, 1997, 가야사연구, 일조각, 서울.
- 한국고대사연구회, 1995, 가야사연구-대가야의 정치와 문화-, 춘추각, 서울.
- Bsler, K.A., 1983, Politische Geographie, B.G.Teubner, Stuttgart.

NOTE

A large white rounded rectangle containing 20 horizontal dotted lines for writing.

NOTE

A large white rounded rectangle containing 20 horizontal dotted lines for writing.

NOTE

Part **3**

가야의 포구마을 '官洞津'



소배경
삼강문화재단연구원 조사과장

1. 머리말

김해지역은 이른 시기부터 바다를 통한 활발한 해상활동으로 영남 지방의 다른 지역보다 빨리 발전할 수 있었고, 그것을 기반으로 1세기경부터 변진 12국 중 월등히 우세한 狗倮國이 성립될 수 있었다. 김해지역 여러 곳의 작은 분지를 이어주는 하천 수계 주변에 형성된 고분군들이 이러한 사실을 말해 주고 있다. 김해를 대표하는 양동리 고분군과 대성동고분군 대형목관묘의 등장과 위세품인 한경, 수정다면옥, 유리구슬목걸이 등과 다량의 철정, 철촉, 철모 등 철제무구, 재갈 등을 부장하고 있다. 그러나 이런 대형목관묘의 위계와 부장품에 비해 교역항과 관련된 考古資料는 빈약하다.

김해지역에서 교역항으로 볼 수 있는 대표적인 유적으로는 김해 관동리유적과 봉황대유적이 있다¹⁾. 그중에서도 古金海灣의 해안가에 위치한 관동리유적은 육로와 해로가 만나는 지점에 마련한 선착장[잔교]과 창고, 잘 정비된 도로망, 주거역과 우물 등 마을 형태를 갖춘 명실상부한 ‘津’의 구조를 보여준다. 김해 봉황대유적도 해안가에서 해반천을 따라 연결되는 津所에 위치하며, 접안시설 흔적과 연약지반을 극복해 건물을 짓고자 초판을 이용한 고상건물군과 그 배후에 봉황토 성이라는 거대성토구조물까지 연결되는 ‘津’을 구축하였다. 따라서 이 두 유적이 가야의 해상교역의 무역항인 津의 경관을 복원할 수 있는

1) 三江文化財研究院, 2009, 『金海 官洞里 三國時代 津址』
경남연구원 역사문화센터, 2003, 『김해 가야인 생활체험촌 부지 내 유적 I -김해 봉황대 유적-』

유일한 考古資料라 할 수 있다. 이 글은 가야인의 해상활동을 살펴볼 수 있는 가야의 포구마을 ‘官洞津’ 경관을 복원하고자 하였다.

2. ‘津’의 개념

먼저, ‘津’이라는 의미는 현재의 ‘港’과 같은 개념이다. 港이 근대의 개념이라면 삼국시대 港의 개념은 津이라 할 수 있다. 포구라는 개념도 고려·조선시대 일반적으로 통용되는 개념이다. 따라서 고려·조선시대이라는 시대성을 반영한 포구보다는 『三國史記』에 등장하는 ‘津’이라는 의미로 ‘官洞津’이라 부르하고자 한다. 『三國史記』에 등장하는 대표적인 津으로는 大唐교역의 창구역할을 한 ‘唐津’을 들 수 있다²⁾. 사전적인 의미의 津은 나루터·수로와 육로의 요충지 등의 개념³⁾과 港·渡船場·船着場으로서의 개념을 내포하고 있다⁴⁾. 삼국시대 이후 고려시대와 조선시대의 津은 주요 강변의 요충지에 설치했던 나루터이며, 關津, 津關 또는 渡라고 불렀다⁵⁾. 본고에서는 『三國史記』의 기록을 바탕으로 ‘津’을 당시의 港으로 부르하고자 한다.

2) 『三國史記』卷第三十六 雜志 第五

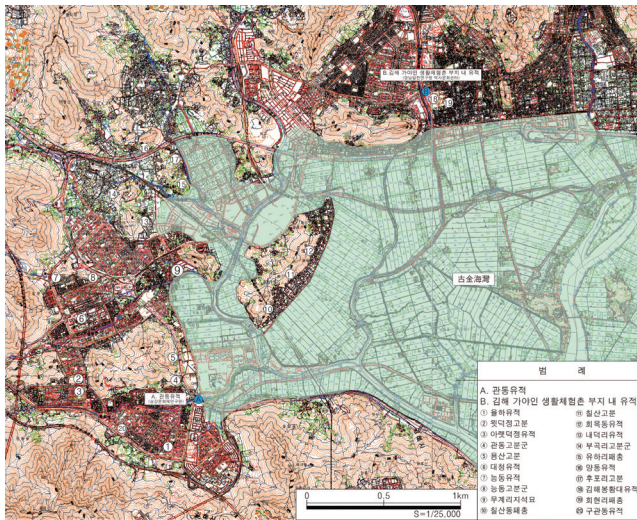
3) 張忠植, 2005, 『漢韓大辭典(8)』, pp.359~361

4) 三省堂編修所 編, 1983, 『廣辭林(제6판)』, p.1309

5) 金載名, 1994, 「津」 『한국민족문화대백과사전 21』, pp.395~396

3. 해상교역항 ‘官洞津’의 복원⁶⁾

김해 관동리유적은 盤龍山의 남사면 아랫자락에 있으며, 남쪽으로 율하천이 흐르고 있다. 당시 고김해만의 지형 분석결과, 삼국시대에 內灣의 형태를 이루는 지형이어서 실제로는 배가 들고 나는 해안가에 있다는 것이 밝혀졌다(圖1). 관동리유적에서는 도로유구를 비롯해 삼국시대부터 통일신라시대에 이르는 대형 건물지·지면식건물지·우물·수혈·구상시설 그리고 고김해만과 도로가 이어지는 곳에 설치된 인공구조물인 잔교[선착장]가 확인되었다(圖2).



<圖1> 官洞津과 주변유적

6) 본 장은 이미 발표된 아랫글을 수정하거나 보완해 재편집하였다.
 소비경, 2011, 「김해 관동리유적과 가야의 항구」 『가야의 포구와 해상활동』, 주류성

1) 도로에 의해 구획된 건물지

건물지의 배열은 도로의 진행 방향을 의식하고 배치된 것으로 관동리유적의 전체 조영이 계획성을 가지고 있음을 알 수 있다. 도로와 건물지의 배치 때문에 5개 구역으로 나누어지는데, 건물지는 모두 107동이 조사되었다. 그 중의 대형 건물지는 모두 6동이다. 각 구역별로 큰 건물이 1~2동 존재하고 있는데, 중·소형 건물지 8~9동이 세트를 이루며 배치되어 있다. 잔교 부근의 창고군에서는 대형 건물이 확인되지 않았다. 평면형태는 장방형이며, 건물지 칸수는 정면 3칸·측면 3칸이나 정면 3칸·측면 2칸이 많다. 관동리유적의 중·소형 건물들이 정면 2칸·측면 2칸인 것과는 차이를 보인다. 그러나 대형 건물지 중에서 가장 주목되는 것은 5호 건물지이다. 5호 건물지는 壁溝와 중심 기둥이 확인된 대형 건물이다. 벽주건물은 건물지 가장 자리를 따라 돌아가는 벽구 내에 중심 기둥과 보조 기둥이 확인되는 것이 일반적이는데, 관동리유적에서는 건물지 중앙에 중심 기둥이 있어 일반적인 벽주건물과는 다른 구조를 보인다. 이런 벽구와 중심 기둥으로 보아 공력이 많이 들어간 건물지로 관동리유적에서 가장 중요한 건물지로 판단된다. 건물지의 성격은 제의와 관련된 일을 담당하는 대형건물지로 추정된다. 이와 관련된 유물로는 잔교부근에서 수습된 대형건물지 문짝을 들 수 있다. 이외에도 중·소형인 지면식건물지에서는 소토와 초니토 및 이동식 아궁이를·기와편 등이 확인되었고, 황색점토를 깔아 바닥을 조성하였다. 출토된 유물로 건물지의 구조를 복원하면, 토벽에 일부분만 瓦葺한 건물로 추정된다.



<圖2> 관동리유적의 유구배치도

2) 생활용수의 확보

관동리유적에서 우물 10기가 확인되었는데, 해안가에 자리 잡으면서 생활용수의 공급이 원활했음을 알 수 있다. 우물의 분포는 도로 옆에 위치하는 것과 건물지 사이에 위치하는 것으로 구분된다. 우

물 4호와 5호처럼 도로 옆에 붙어있는 것이 통행자를 위한 공용의 우물이라면, 건물지 사이에 있는 우물은 마을 주거민들의 공동 우물일 것이다. 일정 장소에 장기간 안정적으로 살아가기 위한 필수조건 중 하나가 식수의 공급이다. 일반적으로 수혈주거는 주거용·굴립주는 창고용으로 해석하지만, 관동리유적에서 생활용수를 공급하는 우물이 10기나 존재하는 것은 건물지가 창고보다는 주거용으로 판단할 수 있는 근거 중 하나이다. 잔교 근처의 창고군에서 확인된 고상건물지군에서는 우물이 확인되지 않았다. 이것은 반대로 주거용보다는 창고용일 가능성이 크다는 것을 말해 준다.

3) 전용창고의 존재

육로와 해로를 연결하는 도로와 잔교의 조사로 이곳이 교통의 중심지로 추정되며, 선착장 근처 해안선과 나란히 배열된 3동의 건물지(104호·105호·106호)는 전용창고로 판단된다. 이 창고군을 중심으로 남북방향으로 6동의 고상건물지가 들어서 있다. 창고는 모두 정면 2칸·측면 2칸인 방형이며, 주축은 동서향이다. 건물의 면적은 14~19㎡로 비슷하다. 모두 저지대에 해당되는 곳에 있어 기둥 아래礎板이 확인된다. 초판은 5~10cm 규모의 板材를 이용하였다. 건물지 상면에서 황색점토나 소결토면은 확인되지 않는 곳이다.

4) 도로와 잔교

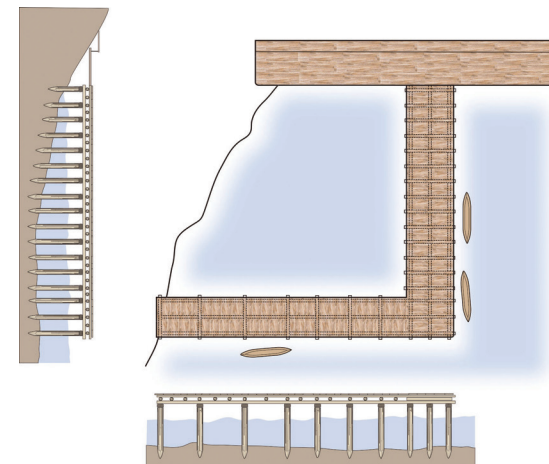
관동리유적의 경우에는 간선도로 주변의 미고지에 건물을 배치하는

路邊聚落의 특징을 잘 보여주고 있다. 또한 관동리유적은 율하천의 배후습지의 경계에 해당되는 곳이다. 배수도가 양호한 지형면을 개척해 도로를 구축해야 하는 곳으로 적극적으로 측구나 암거시설 등을 마련하거나 노면을 자갈·모래를 깔아서 노면 침식·부등침하 등의 방지를 해야 하는 입지적 조건을 갖추고 있다. 따라서 이러한 지형조건으로 인해 관동리유적에서는 도로구간별 축조방법을 달리하는 특징을 보이며, 도로 구축시 사용된 다양한 공법들을 관찰할 수 있었다.

도로는 기초시공→노체시공→배수시설처리→노면포장 등 일련의 과정을 거치면서 완공되었다. 기초시공으로는 다짐말뚝박기·부엽공법·굴착공법 등이, 노체시공으로는 성토와 굴착공법이, 배수처리에는 암거와 측구가 설치되었다. 마지막으로 노면처리로는 콩자갈 등을 깔아서 이용한 포장도로가 관찰되었다. 이처럼 관동리유적에서 구사된 토목기법은 다양하면, 기술수준이 높은 도로이다. 이러한 도로 구축에 구사된 공법으로 보아 대량의 물량과 인력 투입이 가능한 공권력이 동원되었을 것으로 판단해 볼 수 있다.

잔교는 관동리유적의 동남쪽 모서리 부근에 위치하며 구해안선과 직교되게 설치되어 있다. 동쪽으로는 반룡산이 길게 뻗어 내려와 파랑을 막아주는 형국을 하고 있다. 선착장이 들어서기에 유리한 입지 조건을 갖추고 있다. 즉, 육지로 쭉 들어온 부분에 잔교가 설치되어 있다. 도로유구는 잔교 언저리까지 구축되었는데, 잔교와 육상교통이 연결된 공간이다. 이처럼 잔교가 입지하는 곳은 해상교통과 육상교통이 만나는 절절지이다. 잔교는 목재 시설물로 오랫동안 습지에 보존되어 있었는데, 이 지역이 潮間帶지역으로 폐기 후 빠르게 목재 시설물이 부식되었다. 따라서 잔교의 결구형태를 알 수 있는 결합 흔

적을 찾기가 매우 어려웠다. 다만 출토된 일부 목기에서 상판이나 결합부재로 추정되는 것을 확인하는 정도이다. 여기에서는 잔교형태와 목기 등을 바탕으로 구조를 추정해 보면 圖3과 같다. 해발 2m 지점에서부터 잔교부재들이 노출되었다. 잔교의 평면형태는 ‘J’자형이다. 잔교는 교량과 호안시설로 구분되며, 교량은 교각·가로목·세로목·상판으로 이루어져 있다. 교량은 남북방향으로 길이 24m, 너비 2.5~3m로 길게 설치되었으며 내륙으로 이어지는 부분에는 교량의 진행방향과 직교되게 호안시설을 설치하였다. 평면형태는 ‘L’자형인데, 교량의 끝은 남쪽으로 휘어져 있다. 호안시설은 교량을 육지면에 고정하고, 파랑을 막아주는 기능을 동시에 가진다. 가장 부식이 심하며 평면형태만 추정하는 정도이다. 평면형태는 장방형이며, 전체길이 12m, 너비 5~6m로 동서방향으로 교량의 진행과 직교되는 방향으로 설치했다.

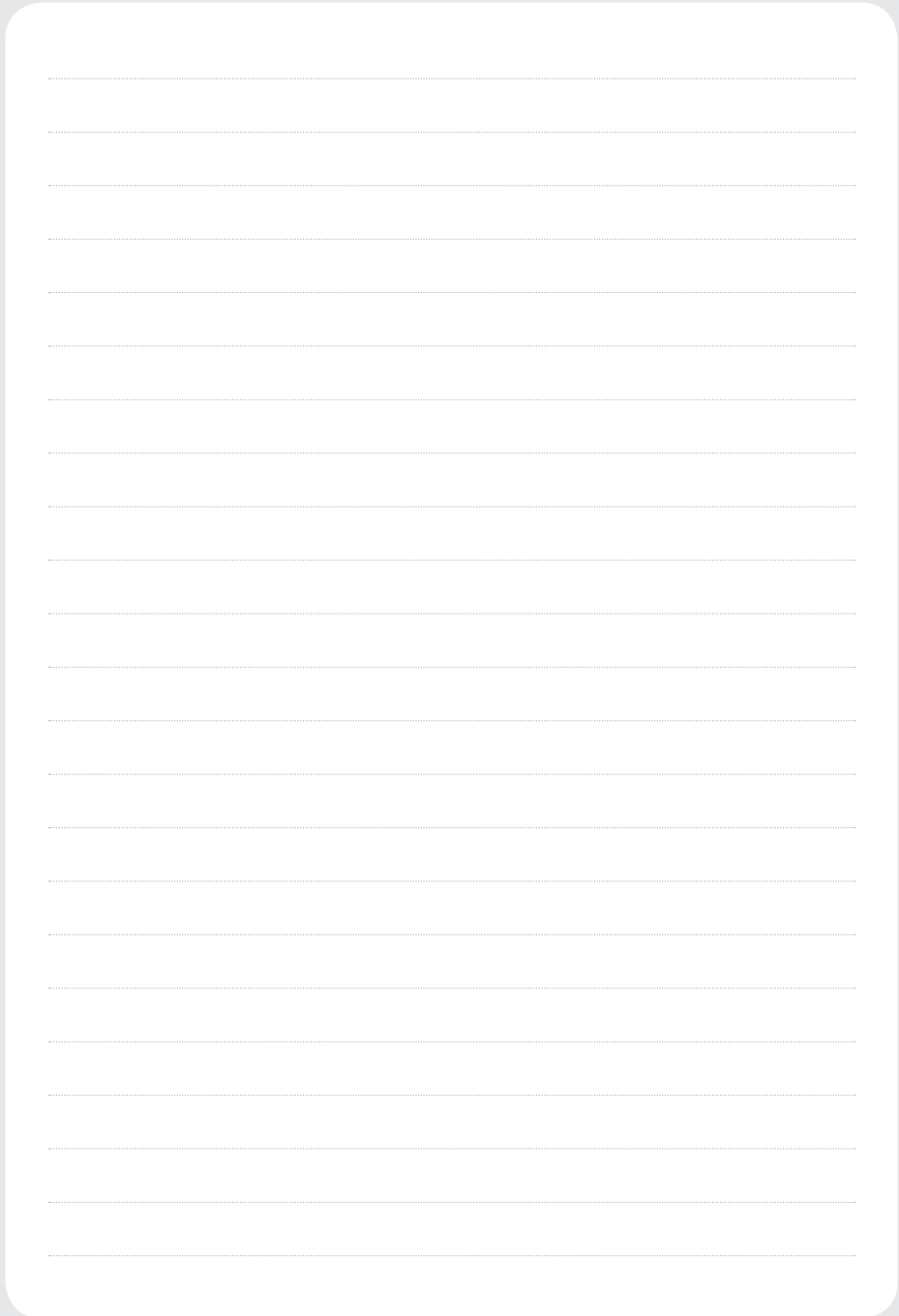


<圖3> 잔교 복원도

4. 맺음말

이상을 종합해 보면 官洞津은 해안가에 있다는 점에서 배가 들고나는 발착지점인 잔교시설의 범위를 넘어 선착장과 관련된 제반시설인 주거공간, 창고공간, 생산공간, 교역로 등 유기적인 결합체의 총칭으로서의 성격을 가진다. 그중에서도 유적의 성격을 삼국시대 港이라는 개념으로 ‘津’으로 적용해서 이해하고자 하였다.

NOTE



NOTE

Part_4

가야와 해양네트워크



김병준
서울대학교 동양사학과 교수

I. 머리말

일상적으로 사용하는 <교역>이라는 개념은 대단히 모호하다. 사전적 의미는 단지 자기가 갖고 있지 않은 물건을 타자와 교환한다는 것이지만, 역사적 의미를 갖기 위해서는 우연히 물건이 이동했던 것이 아니라 지속적으로 진행되었다는 사실이 드러나야 한다. 그런데 관련 문헌자료가 부족한 고대사의 영역에서는 고고학 자료에 의거해 주로 동일한 유물이 얼마나 발견되는지에 주목해 이를 교역이라고 이해해 왔다. 하지만 물건의 유사성 여부만으로는 물건이 전래되어 들어온 적이 있었다는 사실만을 겨우 말해줄 뿐, 과연 그것이 교역에 의해서인지 약탈에 의해서인지 아니면 또 다른 우연적 요소에 의해 전래되어 들어왔는지를 판단할 수 없다. 만약 발견된 유물이 많다면 교역의 가능성은 높아지는 것은 사실이지만, 그것이 교역에 의해서인지 이주에 의해서인지, 또 교역에 의한 것이라 하더라도 우연한 일회성 교역인지 아니면 상시적인 교역인지 알 수 없다.

자신이 갖고 있지 않은 물건을 선호한다는 것은 교역의 조건 중의 하나이지만, 그것만으로 교역이 이루어지지 않는다. 교역을 방해하는 요소 또한 그 욕망만큼이나 많기 때문이다(김병준 2018). 따라서 교역의 향상성을 드러내기 위해서는 필히 교환 행위가 일정한 시스템에 근거하여 진행되었는지 규명되어야 한다. 그리하여 그 시스템에 기초한 교역 네트워크가 확인된다면 각 지역에서 파편적으로 확인되고 있는 고고유물이 비로소 역사적 의미를 갖게 된다. 즉 발견된 물건이 우연히 이동한 것이 아니라 그 네트워크의 시스템의 원리

에 따라 이동한 것으로 파악할 수 있다. 또한, 특정 지역에서 발견되는 고고학 자료 속에 여러 곳의 문화적 요소가 섞여 있는 현상이라든가, 고고유적의 발전단계와 어울리지 않는 고고학 유물이 확인되는 현상도 설명할 수 있다.

본고는 우선 문자자료를 중심으로 동아시아 고대 시기 국가 간의 교역이 어떠한 시스템에 의해 운영되었는지, 그리하여 교역의 네트워크가 형성되었는지를 고찰하여 그 전형적 형식이라 할 수 있는 使行 교역의 모습을 복원해 보고자 한다. 그리고 그것이 한반도와 일본 열도 지역에서도 동일하게 실시되었으며 아울러 이 지역에 해양 네트워크를 만들어 내었음을 살펴보고자 한다. 그런 뒤 이러한 네트워크를 방해하는 요소를 밝힘으로써 교역이 있었다는 것만이 아니라 그 교역이 어떻게 도전 받았는지를 살피고자 한다. 그래야 그러한 도전을 극복하고 교역 시스템이 지속될 수 있었던 상황을 파악할 수 있기 때문이다. 이렇게 교역에 대한 양면적 분석이 이루어져야 교역을 가능케 했던 힘의 주체를 추정할 수 있고, 나아가 그 힘의 추이에 따라 네트워크 시스템 전체가 변동하게 되는 과정도 추적할 수 있는 것이다.

II. 고대 동아시아 使行 교역

필자는 이미 고대 동아시아의 국가 간 교역 방식에 대해 몇 편의 논고를 발표한 바 있다. 그 출발은 한 제국과 서역의 여러 小國과의 교

역 방식이었다. 중국 감숙성 돈황 懸泉置에서 발견된 한대 간독에는 일상적인 민간 교역 방식과는 사뭇 다른 형태의 이른바 使行 교역이 진행되고 있었다.(Kim Byung-joon 2011) 그리고 이러한 교역 형태는 제국의 서쪽에만 국한되는 것이 아니었다. 제국이 주변 국가와의 교역은 대부분의 지역에서 동일한 패턴으로 진행되었던 것이다. 돈황과는 정반대 편인 제국의 동쪽 한반도와 일본에서도 동일한 교역 방식이 확인되었다. 돈황의 자료가 한대의 사례라면, 한반도와 일본의 사례는 한대 이후 서진 시기까지도 같은 방식이 이어지고 있음을 알 수 있었다.(김병준 2011; 金秉駿 2016) 이하 본 장은 기존의 논고에서 살펴본 漢-西域 교역 및 西晉-三韓 교역의 사례를 각각 다시 간단히 정리하겠다.

1. 漢-西域 교역의 사례

선진시기부터 중국과 그 저편의 서역 사이에 적은 양이지만 교역의 흔적을 찾을 수 있다. 단순히 유사한 물건의 존재를 교역의 증거로 삼는다면, 이미 기원전 2,000년 청동기시대 초기부터 교역이 ‘활발’했다고 할 수 있을지도 모른다. 그러나 장건이 서역으로 다녀온(使行) 것을 ‘鑿空’으로 표현한 것에 주목해야 한다. 이 표현은 단지 길이 뚫렸다는 뜻만이 아니다. 장건 이전까지의 상황을 쑤이라는 글자를 사용함으로써 장건의 사행으로 말미암아 그 이전 시기와는 격단의 차이가 생겼다는 사실을 전하고 있기 때문이다. 장건이 한 번 더 서역을 다녀왔다고 해서가 아니라 그가 가지고 온 정보를 기초로 국

가가 공식적으로 개입하여 이들 지역과 공식적인 교역을 항시적인 시스템으로 만들었던 것이다.

한 무제는 장건이 확인한 지역을 한의 천하 질서 안에 포섭하기 위해서 적극적인 외교 정책을 폈다. 장건은 1차 귀국 후 2차로 여러 한의 여러 사신들과 함께 서역의 각국으로 파견되었고, 이들 한의 사신들은 다시 한의 황제에게 조공을 하러 오는 서역의 사신들을 데리고 함께 한으로 귀국하였다. 이렇게 한과 서역 사이의 사신이 왕래하기 시작하면서 사신의 왕래를 위한 교통로가 확보되었다.

여기서 특히 주목해야 할 점은 한 측에서 상대방의 사신을 직접 호송하는 절차가 이루어졌다는 것이다. 전한 成帝 때에 罽賓國의 사신을 호송하는 문제와 관련해 杜欽은 외국의 사신 중에는 봉헌물을 바치지만 사실은 모두 장사하러 왔을 뿐인데 이들 蠻夷의 상인들을 호송하기 위해 많은 관리와 병사들을 수고롭게 하는 것은 바람직하지 못하다고 주장했다¹⁾. 이 기록은 서역의 사신이 한에 와서 조공을 한 뒤 돌아갈 때에 한의 사신이 다시 이들을 본국까지 식량을 제공하면서 호송하였다는 사실 뿐만 아니라²⁾ 이러한 이유 때문에 서역의 많은 상인들이 사신을 칭하며 입관했다는 점도 알려준다.

한에서 많은 비용과 인력을 들여서 가며 오고 가는 상대편 사신들의 숙식 및 교통비용을 모두 부담하는 까닭은 이들이 조공을 통해 한

1) 『漢書』卷96 西域傳 “今悔過來，而無親屬貴人，奉獻者皆行賈賤人，欲通貨市買，以獻爲名……今遣使者承至尊之命，送蠻夷之賈，勞吏士之衆，涉危難之路，罷弊所恃以事無用，非久長計也。”

2) 『漢書』卷96 西域傳 “凡遣使送客者，欲爲防護寇害也。” 7~8세기에는 ‘送使’ 혹은 ‘遣使’라고 불렀다.

의 황제에게 복속했다는 것을 드러냄으로써 천하의 제왕으로서 사방에 자신의 권세와 위엄을 떨치고자 했기 때문이다. 반면 주변국의 입장에서 보면 교역에 필요한 경비를 절약할 수 있었을 뿐 아니라, 자신이 공헌품을 바치면 받게 되는 回賜를 받을 수 있었고 동시에 필요한 물건을 구입하는 등 교역을 할 수도 있었다. 마찬가지로 한 측의 상인 입장에서 사신단을 따라 가기만 하면 교역에 따르는 여러 소요 경비를 절감할 수 있으면서 그들의 물건을 가져와 팔 경우 고수의 상업 이윤을 예상할 수 있었다.

요컨대 장건 이전까지는 적대적 정치 관계, 정보의 단절, 교통과 식량 보급의 문제, 구매의 불확실성 등으로 인해 교역이 매우 제한적이었으나, 장건의 서역 사행 이후 이러한 문제가 급속히 줄어들었던 것이다. 또 조공 봉헌품을 중심으로 교역이 이루어지면서 초기 교역에서 수의 창출의 불확실성을 해결할 수 있기도 했다. 이제 더 이상 인적 접촉이 제한된 채 물건만 이동하는 것이 아니라, 사람이 적극적으로 개입하는 교역의 단계가 시작되었던 것이다.

이상이 『漢書』와 같은 문헌기록에서 찾을 수 있었던 사신의 왕래 및 그 과정에서 이루어졌던 使行 교역의 대강이었다. 그런데 그 구체적인 실상이 최근 敦煌 懸泉置에서 발견된 간독자료에 의해 드러나게 되었다. 그 중에서도 懸泉置 漢簡 〈永光五年康居王使者訴訟冊〉이 대표적 문건이다³⁾. 여기에는 서역으로부터 온 사신들의 주요 관심이

외교적 목적보다 경제적 보상에 있었다는 사실이 기록되어 있다. 그들은 이미 상시적으로 한에 입관하여 한의 식량 및 호송 지원을 제공받았고(前數爲王奉獻橐佗入敦煌) 그 후 국경에서 조금 내지로 들어가 위치한 특정 외국사신 담당 관서인 崑官에 도착한 뒤(關縣次贖食至酒泉昆歸官) 그곳에서 일단 봉헌물품의 가격을 결정하고 그 대금을 돈을 받았다(太守與楊伯刀等雜平值肥瘦). 그 뒤 이곳 관리의 판단에 따라 황제가 있는 곳에 가서 조공의례를 행했다. 이들은 조공을 한 뒤 그 반대급부로서 하사품을 받았을 뿐 아니라, 동시에 수도에서 본국으로 가지고 갈 물품을 구입한 뒤 귀국하였다. 그런데 이번에 조공하러 왔더니 식량 지급도 소홀하고 봉헌물의 가격도 형편없이 낮게 책정했다면서 수도의 외교 담당자에게 직접 항의를 했고, 이 항의를 접수한 중앙 외교 부서에서는 사실 여부를 조사하라는 명령을 내렸다.(使主客部大夫謂侍郎, 當移敦煌太守, 書到驗問言狀. 事當奏聞, 毋留, 如律令.) 조공을 명분으로 서역에서 들어온 상인집단의 모습이 잘 드러나 있는 문건이다.

한편 돈황 현천지 한간에서는 그밖에 기존 문헌에서는 확인할 수 없는 중요한 使行 교역의 특징을 찾아볼 수 있다. 첫째, 한에 입관하는 사신단 중 상당수가 매우 큰 규모를 갖고 있었다. 단독으로 오는 경우도 있는가 하면, 사신단의 인원이 수십 명 이상인 경우가 대단히

3) 胡平生·張德芳, 『敦煌懸泉置漢簡釋粹』, 上海古籍出版社, 2001. “A. ③康居王使者楊伯刀·副扁闐, 蘇擅王使者姑墨·副沙困即·貴人爲匿等皆叩頭自言, ④前數爲王奉獻橐佗入敦煌(877簡) 關縣次贖食至酒泉昆歸官, 太守與楊伯刀等雜平直(值)肥瘦. ⑤今楊伯刀等復爲王奉獻橐佗入關, 行直以次(878簡)食至酒泉, 酒泉太守獨與吏直(值)畜, 楊伯刀等不得見所獻橐佗. 姑墨爲王獻白牡橐佗一匹, 牝二匹, 以爲黃, 及楊伯刀(879簡) 等獻橐佗

皆肥, 以爲瘦, 不如實, 寃.(880簡) B. ⑥永光五年六月癸酉朔癸酉, 使主客部大夫謂侍郎, 當移敦煌太守, 書到驗問言狀. 事當奏聞, 毋留, 如律令.(881簡) ⑦七月庚申, 敦煌太守弘·長史章·守部候脩仁行丞事, 謂縣, 寫移書到, 具移康居蘇擅王使者楊伯刀等獻橐佗食用穀數, 會月廿五日, 如律令. / 掾登·屬建·書佐政光.(882簡) ⑧七月壬戌, 效穀守長合宗, 守丞·敦煌左尉忠謂置, 寫移書到, 具寫傳馬止不食穀, 詔書報會月廿三日, 如律令. / 掾宗·喬夫輔.(883簡)”(II 0216②:877~883)

많았다⁴⁾. 精絶王 이하 470명의 대규모 인원으로서 구성된 경우⁵⁾, 于闐王 이하 1,074명의 인원으로 구성된 경우도⁶⁾ 있다⁷⁾.

둘째, 이 사신단은 하나의 국가에서 보낸 사신들이 아니라 여러 국가의 사신이 동시에 포함되어 있었다. 이들 국가 사이에는 상호간 정치적 연맹관계가 확인되지 않음에도 불구하고 하나의 사신단을 구성했다. 大月氏, 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絶, 扞彌 등 8개국의 사신으로 구성되어 있었던 사례가 대표적이다⁸⁾. 대월지국과 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絶, 扞彌의 諸國 사이에는 수천 리씩이나⁹⁾ 떨어져 있어 어떠한 종속적 관계도 찾을 수 없다. 그런데 하나의 사신단에 속해 있었던 까닭은 이들 여러 국가들이 서역을 가로 지르는

4) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』“安遠侯遣比胥健……者六十四人, 獻馬二匹, 囊他十匹, 私馬, □名籍畜財物.”(Ⅱ0124③:83)

5) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』“……送精絶王諸國客凡四百七十人.”(Ⅱ0115①:114)

6) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』“今使者王君將于闐王以下千七十四人, 五月丙戌發祿福, 度用庚寅到淵泉.”(Ⅰ0309③:134)

7) 『漢書』卷96 西域傳 “使者相望於道, 諸使外國一輩大者數百, 少者百餘人.”의 기록도 참조할 만하다.

8) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』③ “將大月氏雙靡翊候使者萬若·山副使蘇贛皆奉獻言事”(V 92DXT1210③:132)는 大月氏의 使者와 山國의 副使로, ④ “歸義大月氏貴人一人貴人美一人男一人自來龜茲王使者二人□□三人凡八人”(Ⅰ91DXT0309③:98)는 大月氏國의 貴人과 龜茲國의 使者로, ⑤ “送烏孫大昆彌大月氏所”(V 1712⑤:1)는 大月氏國과 烏孫國으로, ⑥ “右大將副使屈1 戒子, 左都尉副使胡奴殊子, 貴人病籍子, □□□□□子, 姑墨副使少卿子, 貴人子王子, 危須副使頃口子, 左大將使者妻附力子, 烏墨使者駒多子……子, 侍子貴人屋貝卿子”(V 1410③:57)는 烏孫, 姑墨, 危須, 烏墨의 4개국의 使者와 副使, 貴人 등으로, ⑦ “遣守屬田忠送自來鄯善王副使姑屍山王副使烏不賸, 奉獻詣行在所”(Ⅱ0214②:78)는 鄯善國의 使者와 山國의 副使로, ⑧ “使送車師王烏孫諸國客”(Ⅱ0113③:122)는 車師國과 烏孫國으로, ⑨ “客大月氏, 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絶, 扞彌王使者十八人, 貴人口人”(Ⅰ0309③:97)는 大月氏, 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絶, 扞彌의 사신으로 구성되어 있었다.

9) 『漢書』卷96 西域傳 “大月氏在大宛西可二千里……烏孫在大宛東北可二千里.”

몇 가지 교통로 중 어느 하나의 동일한 교통로에 위치해 있었기 때문이었다. 한의 사신이 서역의 사신들을 한으로 호송해 오고, 또 조공이 끝나면 다시 호송해 가면서 그 교통로에 위치한 도중의 여러 나라의 사신들이 임의적으로 이 사신단에 참여했다는 사실을 알려준다.

셋째, 조공 사신단의 봉헌 빈도는 기존의 문헌자료에서 기록된 것보다 훨씬 많았으며 적대적 관계에 놓여 있을 때에도 사신단이 왕래했다. 가령 한에서 보내는 사신단만 하더라도 한 해에 많으면 10여 차례, 적으면 5~6 차례 정도였다고 했지만¹⁰⁾, 현천치 한간에 보이는 각국 사신단의 입국 빈도는 이를 능가할 정도로 많았다.

넷째, 이들 중 일부는 조공이 끝난 뒤에도 한에 체류하면서 개별적으로 교역을 했다. 한 측의 사신단이 길면 8~9년, 짧으면 수년 후에 돌아온다고 했는데¹¹⁾, 서역의 사신단도 현천치를 지나 수도 장안으로 갔다가 다시 되돌아온 기간을 계산할 경우 수개월에서 수년 정도에 걸쳐 있는 것을 보면¹²⁾ 후대 소그드 상인처럼 장기간 체류했을(榮新江 1999) 가능성이 크다.

다섯째, 이러한 잦은 거래에도 불구하고 공정한 거래가 이루어지지 않았다. 한 측 변경지역 담당 관부의 감시와 감독 하에 거래가 진

10) 『漢書』卷96 西域傳 “漢率一歲中使多者十餘, 少者五六輩, 遠者八九歲, 近者數歲而反.”

11) 『漢書』卷96 西域傳 “遠者八九歲, 近者數歲而反.”

12) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』“鴻嘉三年正月壬辰, 遣守屬田忠送自來鄯善王副使姑屍·山王副使烏不賸, 奉獻詣行在所, 爲駕一乘傳. 敦煌長史充國行太守事·丞晏謂敦煌, 爲駕, 當舍傳舍·郡邸, 如律令. 六月辛酉.”(Ⅱ0214④:78); “初元二年七月戊辰, 使□□□□者□□□□中郎丞謹承制詔侍御史□□□□大月氏□□□□臣副意與>候□敬趙□□爲駕二封軺傳, 二人共載. 御史□□□□下扶風殿, 以次爲駕, 當舍傳舍如律令. 四月丙寅過東.”(V 92DXT1210③:132) 등.

행되면서 종종 변경 관리의 일방적인 가격 결정이 이루어지곤 했다¹³⁾.

2. 西晉-三韓 교역의 사례

이러한 한의 둔황군과 서역 국가 사이의 使行 교역은 정반대편에 위치한 한반도에서 진행되었던 한의 낙랑군과 삼한·왜의 교역에도 적지 않은 시사점을 준다. 사실 진한 제국 이후 대외 교역의 기본 정책은 방위나 위치와 상관없이 동일한 원칙 하에서 전개되었다. 비록 상대에 따라 일정한 차이가 있을 것임은 분명하지만, 흉노와 같은 주요 적대국이 아닌 경우라면 그 기본 정책은 대상과 상관없이 관철되었다.

첫째, 필자는 삼한과 낙랑군의 교역과 관련해 『三國志』魏志 東夷傳 韓條 “下戶詣郡朝謁, 皆假衣幘, 自服印綬衣幘千有餘人”라는 기록에 주목한다. 기존에 이 사료를 두고 단지 三韓의 下戶 천여 명이 한의 군현으로 찾아가 의복을 구했다고 이해하거나, 혹은 한의 군현측이 이들에게 의복을 제공함으로써 韓人들의 분열을 꾀했다고 이해하기도 했다. 그러나 이 기록은 삼한의 사람들이 조공 사신을 가장하여 낙랑군에 들어가 교역을 했다는 사실을 전하는 기록으로 이해해야 한다. 즉 정식 사신이 아닌 下戶들이 朝謁이라는 명분으로 낙랑군으로 들어갔지만, 이들은 본래 삼한에서 정식으로 파견한 조공 사신이 아니었기 때문에 자신의 신분을 삼한의 사신으로 가장하기 위해서 스스

13) 『敦煌懸泉漢簡釋粹』“莎車貴人失淺匿自言去年十一月中奉獻到廣至廐驢一匹奉不可得”(II T0111②:59+74)

로 그에 맞는 衣幘을 입고 관인임을 입증하는 印綬를 차지 않으면 안 되었다. 본래 신분이 관인이 아니었기 때문에 이들은 부득이 그 衣幘을 한의 군현으로부터 이를 빌려야(假) 했던 것이다¹⁴⁾. 결국 이 조문은 三韓의 下戶 신분인 상인들이¹⁵⁾ 朝謁을 목적으로 한의 군현으로 들어와, 황제에게 朝謁할 衣幘을 빌리고 印綬를 차서 자신들이 마치 조공 사신인 것처럼 가장했던 내용으로 이해해야 한다. 물론 의책과 인수를 빌려준다는 것은 한 측에서도 이들의 본래 신분과 의도가 무엇인지 알고 있었다는 것을 말해주지만, 1절에서도 언급했듯이 이러한 사실은 이미 변경지역의 관리는 물론 중앙의 관리도 인지하고 있었던 바였다. 오직 더 많은 주변국에서 황제를 배알하고 조공을 바치러 오는 사실 자체를 더욱 중요시했기 때문에 본국에서의 신분이라든가 호송에 소요되는 비용 등은 그다지 중요하지 않았던 것이다. 이 점은 한초에 위만조선에게 外臣의 의무로서 眞番과 같은 주변의 蠻夷들이 한에 천자를 배알하러 입조하는 것을 막아서는 안 된다는 점을 강조했던 것에서도 잘 드러난다¹⁶⁾.

한 황제의 천하 지배 질서의 확장이라는 이상이 무엇보다 우선시된

14) 필자는 고구려가 현토군으로부터 받았던 “朝服衣幘”도 동일한 성격이라고 생각한다. 『三國志』卷30 魏書 東夷傳 高句麗條 “常從玄菟郡受朝服衣幘.”

15) 나유정, 『三國志』東夷傳에 나타난 대민지배방식과 民·下戶의 성격, 『한국고대사연구』 20, 2018에는 下戶를 東夷 사회의 일반 주민 집단으로 이해했다. 필자는 상인에 대한 貶稱으로서 下戶라는 말이 사용되었으며, 따라서 일반 주민 중 교역에 간여하는 상인일 가능성이 크다고 본다. 『三國志』 동이전 부여조에 “그 나라의 大家들은 농사 짓지 않고 놓고먹는 자[坐食者]로 萬餘口나 되는데, 下戶들은 멀리서 양식[米糧]·생선·소금을 날라 공급한다.”는 기록을 비롯해 下戶가 등장하는 대부분의 기록은 상거래와 관련되어 있다는 점도 이를 뒷받침한다.

16) 『史記』卷115 朝鮮列傳 “會孝惠高后時天下初定, 遼東太守即約滿爲外臣, 保塞外蠻夷, 無使盜邊; 諸蠻夷君長欲入見天子, 勿得禁止. ……眞番旁郡國欲上書見天子, 又擁闕不通.”

결과였다.

이러한 채비가 끝나면 이들은 이미 지정된 낙랑군의 胡市까지 호송되어 자신이 가지고 온 특산물을 바쳤을 것이다. 그리고 현천치한간에서 확인한 것과 마찬가지로 그 봉헌물에 해당하는 금액을 받아 그에 상응하는 각종 산물을 구입하였을 것이다. 변경의 호시에서 이러한 교역이 이루어지는 한편, 下戶 1천여 명 중 일부는 외교 사신의 신분으로 황제가 있는 장안으로 이동하여 직접 배알하였으며, 때로는 수도에서도 별도의 교역이 이루어졌을 것이라 추정된다. 이런 방식으로 삼한과 낙랑군의 교역이 이루어졌던 것이다.

그동안 이들 下戶를 조공 사신을 가장한 상인이라고 생각하지 않았던 것은 그 규모가 무려 1천여 명에 달하기 때문이었다. 하지만 한꺼번에 수백 명에서 1천여 명이 들어오기도 한 서역의 사례에 비추어 보면, 三韓 下戶의 入郡 규모도 결코 특이한 것은 아니다.

둘째, 1천여 명이라는 이들의 숫자로도 충분히 예상할 수 있지만 이 집단은 어느 특정 국가 하나의 사신단이라고 보기는 힘들다. 이들 안에는 삼한에 속하는 여러 국가의 구성원이 포함되어 있을 것이라 예상된다. 이 점과 관련해서는 『晉書』에 보이는 삼한 및 동이의 조공 기록이 중요한 단서를 제공한다.

먼저 『진서』 동이전 마한조 “(西晋)武帝 太康元年·二年, 其主頻遣使入貢方物, 七年·八年·十年, 又頻至.”이나 『진서』 무제기 “是歲(太康七年), 扶南等二十一國, 馬韓等十一國遣使來獻”의 기록을 보면, 삼한 여러 나라의 조공을 1년 단위로 기록하고 있다. 기존의 상식대로 읽으면, 한 해 동안 마한을 비롯한 11개국이 각각 별도로 조공해 왔던 것을 연말에 그 횟수를 합계한 결과인 것처럼 볼 수 있다.

그런데 『진서』 무제기 태강 7년조를 다시 자세히 들여다보면 그렇지 않다는 사실을 알게 된다. 마한 등 11개국의 조공 사실을 두 군데에서 반복해서 기록하고 있는데, 태강 7년 8월조에서 “八月, 東夷十一國內附”라고 기록한 뒤 7년조 맨 마지막 부분에서 그 해 1년 동안의 조공을 종합하면서 “是歲(太康七年), 扶南等二十一國, 馬韓等十一國遣使來獻”라고 다시 한 번 기록했다. 즉 태강 7년 마한 등 11개국의 조공은 1년에 걸쳐 이루어진 것이 아니라, 그 해 8월에 한 번 이루어졌던 것이다. 『진서』에서는 이렇게 동이를 비롯한 주변국의 조공을 주로 특정 달을 기준으로 기록하고 있다. 『진서』 무제기의 기록만 보더라도, “(태강 원년) 秋七月, 東夷二十國朝獻.” “(태강 2년) 夏六月, 東夷五國內附.” “(태강 3년) 九月, 東夷二十九國歸化, 獻其方物.” “(태강 4년) 十二月, 扶南·林邑各遣使來獻.”와 같이 어느 특정한 달에 동이 여러 나라가 조공해 온 것으로 기록하고 있다. 그렇다면 이제 삼한과 동이의 여러 나라들이 1년 동안 각각 별도로 조공했다기보다 이들이 특정 달에 집중해서 입국했던 것처럼 볼 수도 모르겠다.

하지만 동이 20개국, 마한 등 11개국, 동이 5개국, 동이 29개국 등이 하필이면 모두 1년 중 어느 한 달 동안에만 집중해서 국경을 넘어 조공한다는 점은 쉽게 이해가 가지 않는다. 이와 관련해 주목할 만한 기록이 있다. 태강 원년조 “六月甲申, 東夷十國歸化.” 기록인데, 이는 동이 10개국이 6월 갑신일에 모두 함께 들어왔다는 사실을 전해 준다. 그밖에 태강 2년조 “三月丙申, 安平王敦薨. 賜王公以下吳生口各有差. 詔選孫皓妓妾五千人入宮. 東夷五國朝獻.” 기록은 동이 5개국이 병신일에 함께 입국했고, 함녕 4년조 “三月... 辛酉, 以尚

書右僕射山濤為尚書左僕射. 東夷六國來獻.”기록은 동이 6개국이 신유일에 함께 입국한 것으로 판단된다. 그렇다면 『진서』 기록 중 어느 해에 봉헌을 했다는 기록이나, 혹 어느 달에 봉헌을 했다는 기록도 실제로는 어느 특정한 날에 모두 한꺼번에 입국하여 봉헌했던 것으로 보아도 좋다. 이 점은 바로 1절에서 설명했던 현천치한간에서 보이는 서역 사신단의 상황과 동일하기 때문이다.

셋째, 또 한 가지 주목해 둘 것은 같은 날 함께 입국하는 여러 나라간의 관계가 결코 우호적인 정치 연맹체에 속해 있지 않다는 점이다. 가령 태강 7년의 경우 무제기에는 마한 등 11개국이라고만 되어 있지만, 동이전 변한조에는 동일한 조공 사실을 두고 태강 7년에 변한이 조공했다고 되어 있다. 따라서 두 기록을 합쳐서 보면, 태강 7년에 별개의 정치 연맹체라 해야 할 마한과 변한이 모두 함께 조공을 하러 입국했음을 알 수 있다. 태시 2년조에는 “十一月己卯, 倭人來獻方物.”라는 기록이 있는데, 30개의 小國으로 이루어진 倭가 단일한 정치 연맹체일 것이라고 보기 어렵다면 이것 역시 정치적 관계에 상관없이 사신단을 구성했다는 뜻이 된다.

넷째, 일단 대방군이나 낙랑군으로 邊郡으로 입관한 조공 사신단은 현천치한간에서 보이는 서역 사신단과 마찬가지로 그 신분을 확인한 뒤 통행증을 발급받아 정해진 경로를 따라 이동하게 되며, 이 때 군현에서는 이들을 호송할 시종이나 車馬를 제공하였을 것이다. 나중에 幽州에 東夷校尉府가 생겨 그곳이 東夷를 관장하는 중심 기관이 된 이후에는 사신단이 樂浪郡으로 들어와 東夷校尉府로 이송되었을 가능성과 함께(윤용구 2005; 정지은 2019) 해로를 이용하여 요동반도 남단에 상륙한 후 육로를 따라 호송되었을 가능성도 크다(박순

발 2016).

다섯째, 삼한과 왜의 사신이 사신단을 구성해 조공을 하러 올 때에는 한 혹은 서진에서 보낸 사신을 따라 함께 왕래했다. 사실 서로 상당히 거리가 떨어져 있고 또 동일한 정치 연맹체에도 속하지 않았던 여러 나라들이 하필이면 특정일에 귀국했다는 것은 단순히 우연일리가 없다. 누군가에 의해 인솔되어 들어왔음을 의미한다. 당시의 상황으로 보면 이러한 여러 나라들을 한꺼번에 인솔해 갈 수 있는 인프라를 제공할 수 있었던 주체는 중국 측일 수밖에 없다.

삼한과 왜의 사신이 조공을 할 때에는 한과 서진의 사신이 먼저 이곳을 방문하여 조공 여부를 타진하고 이들을 모두 배에 태워 데리고 入關하는 형식이 예상된다. A.D. 1세기 廉斯鑑의 歸附 기록에 의하면¹⁷⁾, 낙랑군이 廉斯鑑를 통역으로 삼아 岑中으로부터 大船을 타고 진한에 들어가서 戶來 등을 맞이하여 데려갔다. 사실 戶來의 무리 1천명과 辰韓人 1만5천 명, 그리고 1만5천 필의 弁韓布를 거두어 돌아가기 위해서는 이를 호송할 大船과 같은 교통수단과 인원이 필요했을 것이라면, 당시로서는 이를 감당할 만한 주체는 한 혹은 서진이라 해야 할 것이다.

이상과 같은 낙랑군과 삼한 그리고 왜 사이의 교역 형태는 1절에서 둔황 현천치한간을 통해 확인된 형태와 일치한다는 사실을 알 수 있다. 마지막으로 한두 가지 덧붙일 것은 교역이란 항상 상호적일 수밖에

17) 『三國志』卷30 東夷傳 韓條 “鑑因將戶來, 出詣含資縣, 縣言郡, 郡即以鑑為譯, 從岑中乘大船入辰韓, 逆取戶來. 降伴輩尚得千人, 其五百人已死, 鑑時曉謂辰韓, 汝還五百人, 若不者, 樂浪當遣萬兵乘船來擊汝. 辰韓曰, 五百人已死, 我當出贖直耳. 乃出辰韓萬五千人, 弁韓布萬五千匹, 鑑收取直還. 郡表鑑功義, 賜冠幘·田宅, 子孫數世, 至安帝延光四年時, 故受復除.”

에 없다는 점이다. 주변국이 한·서진에서 제공하는 각종 교통수단과 편의를 이용하여 한·서진에 도착하여 胡市와 수도에서 상거래를 할 수 있었지만, 주변국이 교역의 필요를 느낀 것만큼이나 한·서진 측에서도 주변국의 산물이 필요했다. 따라서 한·서진의 사신단에도 교역을 목적으로 한 상인이 다수 끼어들었던 것이며, 이들은 주변국으로 주변국의 사신들을 호송하면서 그 곳에서 자신들이 가지고 간 물건과 그곳의 특산품을 거래했다. 이러한 거래로 취득한 진귀한 물품이 한·서진의 지배층에 큰 인기를 끌면서 더 많은 상인들이 사신을 자청했다. 그리하여 외국으로 나가는 사신의 규모가 역시 많으면 수백 명, 적게는 백여 명에 이르렀고, 그 횡수도 1년에 많게는 10여 차례, 적게는 5-6차례씩 사신단이 파견되었으며, 이렇게 출발한 사신단은 길면 8-9년 만에, 짧으면 수년이 지나서야 돌아왔다¹⁸⁾.

Ⅲ. 해양 네트워크의 성립

2장 1절에서 살펴본 한과 서역의 교역은 육지에서 이루어졌다. 이 곳은 타클라마칸 사막이 위치하는 지역이다. 사막은 육지이기는 해도, 오아시스가 있는 곳을 제외하면 사람이 살기 힘들다. 따라서 이

곳을 지나는 사람들이 오아시스를 연결하는 교통로 이외의 곳을 자유롭게 이동하는 것은 거의 불가능하다. 오아시스 小國에서 식수와 음식 그리고 숙소를 제공받아야 하기 때문이다. 그렇지 않다면 황막한 사막에서 목숨을 잃기 십상이다. 따라서 중앙아시아 및 서역의 小國 사신단이 이곳을 거쳐 중국으로 오거나, 중국의 사신단이 이곳을 거쳐 중앙아시아로 건너 갈 때에는 오아시스를 잇는 몇 개의 정해진 교통로를 반드시 경유해야 했다.

그래서 한의 돈황군에 도착한 서역의 사신들은 특정한 교통로 위에 위치한 나라의 사신과 상인들로 구성될 수밖에 없었다. 한의 사신은 이 교통로를 따라 이동하면서 서역의 小國을 경유할 때에 그 小國에 한의 황제에게 조공을 할 의사가 있는지 여부를 타진하였고, 이에 응한 자들은 이 사신단에 동참하게 되었던 것이다. 그럴 경우 한에 도착한 이후의 숙식은 물론 한까지 이동할 때의 안전 보장 및 각종 경비를 제공한다는 약속도 이루어졌을 것이다. 물론 단순한 조공의 의무만이 아니라 봉헌물에 상응하는 반대급부로서의 물자 지급, 그리고 변경 혹은 수도에서 고급 관인들과의 사적인 교역도 가능하다는 언지를 했으리라 추정된다.

이렇게 한과 서역의 교역은 사막 위의 교통로에 의해 연결되는 오아시스 네트워크라고 할 수 있다. 그런가 하면 2장 2절에서 살펴본 서진과 삼한의 교역의 경우에는 육지가 아니라 해양이 그 주요 교통로였다. 일단 倭와의 교통은 바다 교통이 필수적이라는 점은 부정할 수 없다. 한반도의 경우에도 내륙으로도 교통이 불가능한 것은 아니지만, 낙랑군으로부터 내지의 辰韓이나 弁韓까지는 山地가 가로 막아 교통이 불편하며, 馬韓의 경우는 상대적으로 가깝다고 할 수 있

18) 『史記』卷123 大宛列傳 “因益發使抵安息奄蔡黎軒條枝身毒國。而天子好宛馬，使者相望於道。諸使外國一輩大者數百，少者百餘人，人所齎操大放博望侯時。其后益習而衰少焉。漢率一歲中使多者十餘，少者五六輩，遠者八九歲，近者數歲而反。”

지만 도중에 위치한 많은 취락을 설득하며 지나가야 할 어려움이 컸을 것이다. 그에 비하면 해로에 의한 이동은 이러한 저항이 확실히 적었을 것이다.

현재까지 발견된 교역과 관련된 고고학 외래 유물이 주로 해안가에 서 발견되고 있다는 사실이야말로 해양을 이용한 교역이 위주였음을 잘 말해준다. 五銖錢과 貨泉 등 漢과 新의 화폐가 전남 해남과 거문도, 경남 김해와 마산, 그리고 제주도 등 한반도 남부 지역에 해로를 따라 확인되고, 또 일본 열도에서 제작된 것으로 보이는 기물들이 김해, 고성, 마산, 창원, 삼천포 등에 분포되어 있는 것 등으로 미루어 볼 때 이들 해안 지역에서 삼한 세력이 한과의 교역 활동에 참여하고 있었을 것은 분명하다(이현혜 1988).

고고학 유물이 내지로 전달되기보다 해안을 따라 분포되어 있었던 까닭은 당시의 해양 교역이 원거리 항해가 아니라 연안을 따라 이동하는 형태의 항해에 의존했기 때문이었다.(박순발 2016; 김낙중 2016) 마치 상인들이 사막을 건널 때 일정한 물과 식량 등의 물자를 오아시스 小國으로부터 제공받아야 하는 서역의 경우처럼 해로 교통 또한 항해에 필요한 각종 물자를 적절하게 해안가의 소국으로부터 제공받아야 했다. 낙랑군에서 출발한 한의 사신은 바다를 따라 이동하며 해안가에 위치한 중간의 여러 곳의 기항지를 거쳤을 수밖에 없었을 것이다. 이 과정에서 해안가의 소국은 한의 사신 및 상인과 접촉하며 교역을 했고, 경우에 따라 한이 제공하는 교통 및 각종 편의를 받으며 그들과 함께 낙랑군으로 이동하여 조공 및 교역을 했을 것이다.

현재 해안가에서 확인되는 삼한과 倭의 여러 유적은 그 규모로 보

건대 먼 거리를 오가는 해상 교역에 필요한 선박과 그 안전을 담보할 수 있는 소요비용을 담당하기 어려운 小國의 단계에 머문다. 이곳에서 五銖錢, 半兩錢, 貨泉과 같은 화폐가 발견되었지만 이 화폐가 해당 지역 내부에서 유통되었을 것이라고는 생각되지 않는다. 마치 서역의 小國에서 교역 결제를 위해 오수전 및 서방의 화폐가 준비되었듯이 이곳의 화폐도 외부와의 교역을 위한 결제 기능을 담당하였으리라 추정된다.



<그림1> 戰國時代 嵌錯宴樂水陸攻戰紋 銅壺

여기서 당시 그들이 타고 가는 배를 생각해 보자. 당시 바다를 항해하는 배의 규모는 그다지 크지 않았을 것이라고 보는 것이 일반적이다. 하지만 전국시대 銅壺에 새겨진 戰船(그림 1), 雲南省 滇國 유적지, 廣東省 廣州 등지 출토 銅鼓에(그림2) 새겨진 배를 보면 적지 않은 병사가 승선해 있었던 것 같다. 낙랑군에서 염사치와 함께 大船을 타고 辰韓에 들어가서 戶來의 무리 1천명과 辰韓人 1만5천명, 그리고 1만5천 필의 弃韓布를 데리고 돌아갔다는 기록에 주목해

보면, 비록 여러 척의 배가 동원되었다고 가정하더라도 배 한 척에 상당히 많은 인원이 타고 있었을 것이다. 또 아직 커다란 범선이 등장하기 전 단계의 배가 움직이려면 노를 저어야 했다. 銅壺의 전투 장면에서도 갑판에서 전투를 벌이는 동안 갑판 아래에서는 여러 명이 노를 젓고 있는 모습이 새겨져 있다. 이처럼 노를 젓기 위한 인력이 함께 승선했다고 보아야 한다면, 다수의 병사가 승선했던 배 전체의 선원은 적지 않았을 것이다. 이렇게 다수의 인원이 배에 탔다면 이들이 필요로 하는 식수와 음식을 공급받기 위해 연안 항구에 정박해야 했다. 범선 혹은 동력선이 출현하기 이전 해양 항해는 연안 항로를 이용하지 않을 수 없는 이유가 여기에 있다.



<그림2> 雲南省 滇國 銅鼓

이렇게 정박해야 하는 연안 항구에서 교역이 이루어졌을 것이라면, 항구 주변은 물론 그 안쪽 내지에 거주하고 있었던 공동체 역시 새로운 물건을 구입하기 위해 이곳에 모였을 것이라 생각된다. 비록 사신단의 근본적인 목적이 조공과 중국 내지에서의 교역이었지만, 도중에 정박하는 항구에서 식수와 음식을 공급받으면서 그곳으로 모인 주변 지역의 특산품과 자신의 물품을 교역하게 되었을 것이다. 한 측

의 배에 편승한 자들이 다음 기항지에서 직접 교역을 할 수도 있고 또는 한의 상인이 이전 기항지에서 구입한 물건을 다시 팔 수도 있었을 것이다. 서역으로의 使行 교역의 결과 서역의 오아시스 국가에서 한이나 로마의 문물은 물론 주변 지역의 문물이 동시에 발견되었던 것과 동일하다. 한반도는 물론 일본 열도의 각 항구에서 오수전을 비롯한 화폐 및 중국 군현의 물건 이외에도 연안 항로를 잇는 타 지역의 생산품이 발견되는 것은 이러한 이유 때문일 것이다.

이러한 항해가 한반도 서해안에서 남해안 그리고 일본 열도까지 이어졌다면 자연히 4세기 이전 한반도와 일본열도의 중심지가 해안을 따라 형성되었을 것이다. 이렇게 한의 사절단이 외국 사신을 보호하며 함께 한으로 데리고 와서 조공을 하고, 또 다시 이들을 호송하는 과정에서 낙랑군 등 동부 군현에서 시작하여 한반도 서해안, 남해안, 일본 열도로 이어지는 해양 네트워크가 성립되었다. 이 네트워크를 연결하는 지점에서는 중국 군현의 물건은 물론 인근 지역의 물건이 확인된다. 외견상으로는 각 지역에서 자체적으로 배를 띄워 직접 이들 네트워크를 연결하는 교역이 이루어진 것처럼 보인다. 가령 일본 열도에서 한반도 서해안의 물건이 발견될 경우 이들 양자의 교역이라고 보기 쉽다. 그러나 필자는 상술한 이유에서 중국 군현이 비용을 부담하고, 주변 세력이 이를 적극 이용한 결과 생겨난 해양 네트워크라고 생각한다¹⁹⁾.

한반도에서 일본 열도로 이어지는 주요 교역로를 벗어나 제주도까

19) 한과 서역의 교역은 육지에서 이루어졌지만, 사막이라는 지형의 성격상 이 역시 '육지 위의 바다'라고 부를 수 있다면, 이 역시 '擬似 해양 네트워크'라고 부를 수 있을지도 모르겠다.

지 해양 네트워크가 연결된 것이나 규모가 작은 한반도 및 일본 열도의 소국을 모두 하나의 나라로 인정하고 이들을 호송한 까닭은 기항지의 특산물과의 교역이라는 현실적 목적도 있었겠지만 가능한 최대한 많은 나라가 조공을 하도록 했던 것이 주요한 목적이었다. 한 황제의 천하 지배라는 이상을 실현시키기 위한 노력 속에서 한이 주도하고 주변 세력이 이를 이용하면서 성립된 네트워크였다고 할 수 있다.

『삼국지』 동이전의 韓조, 倭조를 비롯해 『한서』 지리지의 粵地, 大宛열전의 서역에 기록된 내용은 이 네트워크에 속한 소국을 하나씩 순서대로 소개하고 있는데²⁰⁾, 이는 중국 군현의 사신이 네트워크를 따라 이동한 여행 일정에 따른 것이다. 한반도와 일본 열도 뿐만 아니라 동남아시아 지역에서도 동일한 해양 네트워크가 확인된다. 日南障塞·徐聞·合浦 지역에서 출발하여 바다길을 따라 都元國, 邑盧沒國, 諶離國, 夫甘都盧國, 黃支國의 순서대로 항해하였던 대로 기록되어 있는데, 이 네트워크를 따라 扶南 등 동남아시아 여러 小國들이 이 사신단에 동승했고 이 네트워크 사이에 물자 교역이 이루어졌을 것이다. 이 지역에서 발견되는 고고학 유물에서 한은 물론 서방의 유리, 그리고 주변지역의 물건이 확인되는 현상도 한반도 및 일본 열도의 경우와 동일하다.

20) 『漢書』卷28 地理志 “自日南障塞徐聞·合浦船行可五月, 有都元國; 又船行可四月, 有邑盧沒國; 又船行可二十餘日, 有諶離國; 步行可十餘日, 有夫甘都盧國. 自夫甘都盧國船行可二月餘, 有黃支國.”

IV. 해양 네트워크의 방해 요소 : 섬의 세계와 해적

한반도와 일본 열도 사이의 해양 네트워크를 논급할 때 종종 간과하고 있는 부분이 <섬>의 세계다. 분명히 배를 타고 바다를 헤치고 나가다 보면 반드시 만나는 곳이지만 해양 네트워크 혹은 해양 교역을 이야기할 때에는 아무런 주목을 받지 못했다. 간혹 거제도, 對馬島, 壘岐島의 경우처럼 일정한 규모를 갖고 있어서 그 섬 안에 최소한의 정치 공동체가 성장할 수 있는 경우라면 네트워크의 한 부분으로서 언급되기는 한다. 그러나 이 경우라도 <섬>으로서의 성격으로서가 아니라, 교역로 위에 위치해 있기 때문에 거쳐 가지 않으면 안 되는 교통 요지로서의 성격에 주목할 뿐이다(김재홍 2018). 제주도는 대마도나 壘岐島보다 더 큰 규모를 갖고 있지만, 한반도에서 왜로 넘어가는 중요한 교통로에서 약간 벗어나기 때문에 설명하기가 쉽지 않다. 더욱이 이러한 유적이 발견되지 않는 섬은 아무런 관심도 받지 못한 채 해양 네트워크에서 배제되어 왔다.

그러나 과연 현재 아무 것도 발견되지 않는 자그마한 섬이라 하더라도 해양 네트워크를 이해할 때 배제되어서는 안 된다. 육지 중심의 사고로 말미암아 중국 대륙과 한반도에서는 <섬>에 대한 무관심, 아니 멸시의 이미지가 강하다. 가끔 섬이 육지의 사료에 등장하게 될 때에는 그곳에 사는 사람들을 <島夷>라고 불렀다. 사실 夷이라는 표현은 종족적 표현이기 보다는 자신의 문화와 다른 이질적 존재들, 나아가 이들을 무력으로 복속시키려고 해도 좀처럼 자신의 세계에 포

쉽되지 않는 자들을 일컫는다. 〈島夷〉라고 부른 까닭도 마찬가지다. 육지에 거주하는 자들과는 다른 생산 형태와 문화를 갖고 있으면서 웬만해서는 복속되지 않는 자들이었다.

사실 이곳을 점령해야 할 이유도 찾기 힘들다. 섬에는 충분한 농지가 없고 대부분 나무와 바위로 구성되어 있는 산지다. 『삼국지』 동이전 倭條에는 대마도를 “산이 험하고 깊은 속속이 많으며 도로는 야생동물이 지나다니는 길과 같다. 인구는 약 1천여 호정도이고, 좋은 밭이 없다. 바다에서 나는 해산물을 먹고 살고 있으며, 배를 타고 남북으로 다니며 교역을 해 필요한 물건을 구입한다.”라고 기록되어 있다²¹⁾. 잉여생산이 거의 없는 이곳에서 수탈할 수 있는 총량은 대단히 적을 수밖에 없고, 따라서 점령한 이후 지배를 위해 필요한 경비조차 낼 수 없었다. 육지 세력이 이곳을 점령했다고 해도 상시적인 관리를 두기 힘들고 설령 관리를 둔다고 해도 고립되어 있기 때문에 통제가 어려울 수밖에 없었다. 따라서 육지세력에게 섬은 문제만 일으키지 않는다면 자신의 세계에서 제외해야 할 오랑캐 지역이었다. 이러한 관념이 그동안 섬에 대해 관심을 갖지 못하게 했다.

하지만 섬에는 사람이 살고 나름대로 생존을 위해 별도의 세계를 구성하고 있었다. 가까운 육지의 고고학 문화와 섬의 그것이 동일하지 않다는 지적은 이 점을 잘 말해준다(김재홍 2017). 이들은 섬 안의 토지에 의지하는 것이 아니라 섬을 둘러싸고 있는 바다에 의지하고 있었다. 섬에서 발견되는 유물의 대부분이 漁具라는 것도 이를

21) 『三國志』卷30 東夷傳 倭條 “千餘里至對馬國。其大官曰卑狗，副曰卑奴母離。所居絕島，方可四百餘里，土地山險，多深林，道路如禽鹿徑。有千餘戶，無良田，食海物自活，乖船南北市糶。”

증명한다. 자연히 바다에 익숙해 있을 터이고 배를 타고 이동하는 것 또한 능숙했을 것이다. 그렇다고 이들이 충분히 자급자족하기에는 환경은 턱없이 열악했다. 무언가 자신의 생존을 위해 보완적인 방법이 필요했다.(魯西奇 2019) 상대적으로 물자가 풍부한 해안가 육지로 가서 약탈하기도 했지만, 만약 내가 갖지 못한 엄청난 물자를 싣고 가는 배를 만나게 되었다면 이들이 여기에 눈독을 들이는 것 또한 자연스러운 일이다. 이러한 해상 세력을 당시의 기록에서는 〈해적〉이라고 불렀다.

이러한 사례를 열거하면 다음과 같다. 먼저 前漢 초기 劉邦이 황제가 되고 난 뒤 彭越을 梁王에 봉하자, 田橫은 주멸 당할까 두려워 그 무리 500여 명과 함께 바다로 나아가 섬에 거주하였다. 한 고조는 그 대로 두면 나중에 걱정거리가 될까봐 먼저 그를 사면했으나 전횡을 이를 거절하고 그대로 섬에 남아있겠다고 하였다. 결국 전횡은 자신의 客 2명과 섬을 떠났지만 전횡이 자결하자 남아있던 자들은 모두 자살하고 말았다²²⁾. 오초칠국의 난 때에는 膠西國의 태자가 한과 전쟁할 것을 주장하면서 만약 전쟁에서 지더라도 바다로 들어가면 된다고 했고²³⁾, 한 무제 시기 동월의 餘善도 똑같이 한과 전쟁을 주장

22) 『史記』卷94 田儻列傳 “與其徒屬五百餘人入海，居島中。高帝聞之，以為田橫兄弟本定齊，齊人賢者多附焉，今在海中不收，後恐為亂，乃使使赦田橫罪而召之。……遂自剄，令客奉其頭，從使者馳奏之高帝。高帝曰：「嗟乎，有以也夫！起自布衣，兄弟三人更王，豈不賢乎哉！」為之流涕，而拜其二客為都尉，發卒二千人，以王者禮葬田橫。既葬，二客穿其冢旁孔，皆自剄，下從之。高帝聞之，乃大驚，大田橫之客皆賢。吾聞其餘尚五百人在海中，使使召之。至則聞田橫死，亦皆自殺。於是乃知田橫兄弟能得士也。”

23) 『史記』卷106 吳王濞列傳 “擊之不勝，乃逃入海，未晚也。”

하면서 만약 전쟁에 지면 바다로 들어가면 그 뿐이라고 했다²⁴⁾. 또 왕망 시기 東海郡 海曲縣 呂母가 수백 명의 무리를 이끌고 바다로 들어갔는데 나중에는 만여 명에 이르는 거대한 세력이 되었는데, 역시 사신을 보내 사면을 시키는 회유 정책을 사용할 수밖에 없었다²⁵⁾. 이들은 국가의 입장에서 보면 모두 바다로 도망간 도적들이었다.

그런가 하면 <해적>이라고 분명하게 언급한 경우도 적지 않다. 후한 明帝 이전으로 추정되는 居延漢簡에는 해적이라는 용어가 보인다(王子今·李禹階 2010).

⊠ 書七月己酉下V 一事丞相所奏臨淮海賊V 樂浪遼東
 ⊠ 得渠率一人購錢卅萬詔書八月己亥下V 一事大 (簡33.8)

臨淮郡의 해적과 관련된 사안을 상주했다는 사실과 이들 해적의 두목 1명당 현상금을 40만전을 걸었다는 사실, 그리고 앞부분이 잔결되어 불분명한 부분도 있지만 적어도 낙랑과 요동 지역까지 해적의 활동 범위라는 사실 정도는 추정할 수 있다. 후한시기가 되면 해적의 활동을 전하는 사료가 많아진다. 安帝 시기 海賊 張伯路는 3천여 명의 무리를 이끌고 바다가에 위치한 9개 郡을 노략질 한 해적이었다²⁶⁾. 順帝 시기에는 海賊 曾旌 등이 會稽 지역을 노략질했다는 기록이 있

24) 『史記』卷114 東越列傳 “不勝, 即亡入海.”

25) 『漢書』卷99下 王莽傳下 “引兵入海, 其眾浸多, 後皆萬數. 莽遣使者即赦盜賊.”

26) 『後漢書』本紀 第5 安帝紀 “海賊張伯路等寇略緣海九郡, 遣侍御史龐雄督州郡兵討破之. … 海賊張伯路復與勃海平原劇賊劉文河周文光等攻厭次, 殺縣令, 遣御史中丞王宗督青州刺史法雄討破之.”

고²⁷⁾, 桓帝 시기에는 南海賊의 노략질 기록 등이 있다²⁸⁾.

이처럼 한대에는 섬을 근거지로 하는 해적이 상당한 세력을 갖고 노략질을 했던 기록을 어렵지 않게 확인할 수 있다. 아울러 일단 섬으로 도망간 자들에 대해 국가에서는 쉽게 공격하지 못하고 가능한 끝까지 회유하고 있다는 사실도 알 수 있는데 이들 해적을 진압하기가 결코 쉽지 않았다는 점을 말해준다.

이렇게 섬을 근거지로 하는 해적의 노략질로 말미암아 해상 교통 및 교역에 커다란 문제를 야기했을 것임은 분명하다. 해적 두목 1명에 40만전이라는 거금의 현상금을 걸었다는 것만으로도 그만큼 이들의 危害가 막대하다는 것을 알 수 있지만(王子今 2010), 섬이 비교적 모여 있는 중국의 두 도서 지역을 예로 들어 이 부분을 좀 더 자세히 살펴보자. 하나는 중국 광둥성 광주에서 베트남 북부까지 이어지는 항로와 관련된 부분이고, 또 하나는 중국 산둥성 묘도열도에서 한반도 서북부까지 이어지는 항로와 관련된 부분이다.

먼저 중국 남부와 베트남 북부의 항로를 언급할 때에는 언제나 광둥성 廣州를 떠올리곤 한다. 진시황이 전국을 통일한 이후 영남 지역을 공략할 때 그 목적지는 광주였다. 이곳이 동남아로 나아가는 해양 교역의 중심지였기 때문이다. 몇 년간의 공략 끝에 광주를 점령한 진시황은 이곳에 군현을 설치하고 造船所를 만들었으며, 한초에 南越國을 세웠던 趙佗도 이곳을 수도로 삼아 왕궁을 세웠다. 이후 한 무제가 南越國을 멸망시킨 뒤 역시 광주에 南海郡의 군치인 番禺縣을

27) 『後漢書』本紀 第6 順帝紀 “二月, 海賊曾旌等寇會稽, 殺句章鄞三縣長, 攻會稽東部都尉.”

28) 『後漢書』本紀 第7 桓帝紀 “南海賊寇郡界.”

두었다. 그 외에 한 무제는 연안을 따라 합포군과 교지군을 설치하였을 뿐 아니라, 지금의 해남도에 珠崖郡과 儋耳郡의 두 郡을 설치했다. 그리고 琼州해협을 끼고 해남도와 마주하고 있는 雷州반도 끝단에는 徐聞縣을 설치했다. 이러한 구도는 해남도라는 섬을 장악하여 이곳의 물산을 장악하려는 의도뿐만 아니라²⁹⁾, 番禺에서 출발하여 交趾郡까지 이어지는 연안 항로의 안전을 확보하기 위해서이기도 했다. 番禺에서 출발한 배가 교지군을 향해 연안 항로를 따라 항해할 경우 반드시 琼州해협을 통과해야 하는데, 그 한쪽 편에 해당되는 雷州반도 끝단에 徐聞縣을, 그리고 반대편에 해당되는 해남도에 珠崖郡과 儋耳郡의 두 郡을 설치했던 것은 기항지의 기능과 함께 여러 도서 지역과 해협을 통과할 때의 안전을 담보하기 위해서였다고 판단된다.(지도1)

그러나 일반적으로 물산이 충분하지 않은 지역에서 내지와 동일한 군현 지배가 실시될 경우 군현의 유지가 어렵다(김병준 2015). 더욱이 물산이 크게 부족하다면 주변 지역으로부터의 각종 인력과 물자, 특히 문서가 적절하게 이동되어야 하지만 섬의 경우 이를 유지하기 매우 어려울 수밖에 없다. 결국 군현이 설치된 지 얼마 되지 않아 珠崖郡과 儋耳郡이 珠崖郡으로 병합되었다가 결국 元帝 시기에 폐지되었다³⁰⁾. 섬에 근거하여 생존하는 자들을 장악하지 못했다는 것인

29) 『漢書』卷64 賈捐之傳 “又非獨珠厓有珠犀瑇瑁也, 棄之不足惜, 不擊不損威. 其民譬猶魚鼈, 何足貪也!”라는 기록은 해남도에서 산출되는 犀布瑇瑁를 얻고자 하는 목적이 중요했다는 것뿐만 아니라 이 물산을 제외하면 바다에 근거하여 사는 魚鼈과 다름없음을 말하고 있다.

30) 『漢書』卷9 元帝紀 “珠崖郡山南縣反, 博謀群臣. 待詔賈捐之以為宜棄珠崖, 救民饑饉. 乃罷珠崖.”

데, 흥미로운 것은 이 두 군에 대한 지배를 포기한 이후 동남아시아에서 교지군을 거쳐 중국 내지로 들어가는 루트가 바뀌었다는 점이다. 기존 광주를 거쳐 내지로 들어가는 루트 대신, 合浦로 들어가 郁林郡 그리고 長沙國으로 이어지는 경로를 채택하게 된다. 『한서』지리지에 동남아시아 및 교지군으로의 항로를 설명하면서 番禺 대신 합포가 등장하는 것도 이러한 점을 잘 말해준다³¹⁾. 사실 이러한 변동이 있기 전까지 郡治는 徐聞에 있었고 합포는 하나의 縣에 불과했다고 추정된다. 그 縣城 유지도 강가에 위치한 작은 규모에 불과했고, 주변에서 발견되는 무덤에서도 본격적인 한의 물건들이 적었다. 그러다 항로가 바뀌고 합포가 중요한 위치가 되면서 郡治가 합포로 이동해 왔으며³²⁾, 이에 따라 작은 현성에 불과했던 城址도 바다 쪽으로 이동해 왔다고 판단된다. 본격적인 중심지가 되면서 새로운 합포 郡治 주변에서 발견된 무덤은 내지의 한인 무덤과 차이를 발견할 수 없을 정도로 변화하게 된다(廣西文物保護與考古研究所 等編 2016; 廣西壯族自治區文物工作隊 等編 2006).

필자는 이러한 변동이 생긴 까닭이 珠崖郡과 儋耳郡의 폐지되면서 이곳을 장악하지 못하게 되자, 해남도를 중심으로 한 주변 섬의 주민들이 琼州해협 항로를 방해했기 때문이라고 생각한다. 해남도 주변에는 東沙群島, 中沙群島, 西沙群島 등 상당히 많은 섬이 분포되어 있다.(지도2) 이들 섬 세계를 근거로 하는 해상 세력에 의해 연안 항로가 막히자 새로운 해양 교역의 중심지로서 합포가 선택이 되고 여

31) 『漢書』卷28 地理志 “自日南障塞徐聞合浦船行可五月, 有都元國.”

32) 郡治가 이동되었다는 점에 대해서는 韋革, 2006 참조.

기에서 내지로 들어가는 루트가 개척되었다고 추정된다.

해상 세력의 출현을 상정해 볼 수 있는 두 번째 사례는 중국 산둥성 장산열도에서 한반도 서북부까지 이어지는 항로에 위치하는 도서 지역이다. 산둥반도에서 요동반도 사이에는 廟島列島가 이어져 있다는 사실은 주지하는 바와 같지만(지도3), 정작 요동반도에서 한반도 서북부 지역 사이에 長山群島라 불리는 크고 작은 섬들이 늘어져 있다는 사실은(박순발 2016) 의외로 잘 주목받지 못했다고 해도 과언이 아니다³³⁾. 이 도서 지역을 중심으로 해적이 활동했다는 것은 앞서 기술한 기록에 잘 드러나 있다. 거연한간에 요동과 낙랑 지역에 해적이 출몰했다고 되어 있었을 뿐 아니라, 후한 시기 해적 장백로의 주요 활동무대 역시 幽州와 冀州 및 靑州 즉 燕齊 지역의 발해였다. 이들 해적을 토벌하는 과정에서 靑州刺史 法雄은 배를 타고 활동하는 해상 세력들이 멀리 섬에(遠島) 들어가 버리면 이들을 공격하기가 어렵다는 점을 지적했고, 실제로 이들과 전투가 벌어지자 요동으로 도망가(遁走遼東) 바다에 있는 섬에(止海島上) 머물렀다는 기록이 있다³⁴⁾. 이 遠島가 다름 아닌 장산군도이다. 또 산둥성에 위치한 北海國의 相으로 취임한 董宣은 公孫丹이 海賊과 교통했다는 죄목으로 이들을 극형으로 처벌하기도 했는데, 이들 해적 역시 북해국의 위

33) 1623년 조선에서 명나라로 책봉추정 사신단을 이끌고 갔던 이민성이나 1624년 보낸 謝恩使가 채택한 항로도 장산군도의 석성도와 장산도를 거쳐 묘도열도와 산둥성으로 항해했다.(이민성 2014; 박순발 2016)

34) 『後漢書』列傳 第38 法雄傳 “永初三年，海賊張伯路等三千餘人，冠赤幘，服絳衣，自稱「將軍」，寇濱海九郡，殺二千石令長。… 雄曰 … 而東萊郡兵獨未解甲，賊復驚恐，遁走遼東，止海島上。”

치로 보아 燕齊 지역의 도서 지역을 근거지로 삼았던 것 같다³⁵⁾.

한 무제가 고조선을 침공할 때의 사료 속에서도 해적의 출현을 추정해 볼 수 있다. 필자가 주목하는 부분은 누선장군 양복이 이끄는 수군의 숫자이다. 먼저 기존 연구에서는 『사기』 조선열전의 “遣樓船將軍楊僕從齊浮渤海，兵五萬人，左將軍荀彘出遼東，討右渠” 부분을 중화서국본의 표점에 따라 “遣樓船將軍楊僕從齊浮渤海，兵五萬人~”로 읽어서 5만 명의 병사는 좌장군 순채의 소속으로 읽었지만, 이는 보편적 끊어 읽기 방식이 아니다. 정상적인 어법에 따르면 병사 5만 명은 누선장군 양복이 이끄는 수군의 숫자라야 맞다(김병준 2008).

문제는 산둥반도를 출발할 때 거느린 병사가 5만 명인데 발해를 거쳐 한반도 서북부에 도달하는 과정에서 상당한 병사를 잃어버리고 7천 명만이 먼저 왕검성에 도착한 이유가 분명치 않았다는 점이다. 이 때문에 역지로 표점을 바꾸었던 것이지만, 조선열전의 뒷부분을 보면 “누선장군이 齊卒을 이끌고 바다로 들어갔으나 이미 많은 수를

35) 진시황이 徐市과 盧生 등을 바다로 보내 三神山의 불사약을 찾으려고 했다는 것이나 한무제가 方士 李少君의 말을 듣고 바다로 들어가 봉래산과 仙人 安期生을 찾으려고 했던 사실은 유명하다. 또 삼신산이 어디인지를 두고도 민간에서 여러 전설이 만들어져 전해내려오고 있기도 하다. 그런데 서불은 齊人이고 노생은 燕人이라는 점은 이들이 떠난 바다는 燕齊 지역의 발해라는 사실을 알려준다. 그리고 당시 항해 기술로는 황해를 횡단할 수 없고 연안항로를 따라가야 했으므로 결국 이곳 삼신산이 요동반도 주변의 섬일 가능성도 적지 않다. 한 무제의 고조선 정벌에 많은 인원이 이 곳을 지나면서 크게 敗亡했다는 것도 이 곳을 지나가는 것이 결코 쉽지 않았다는 것을 말해주는데, 삼신산 전설이 갖고 있는 신비적 성격도 이것과 연관될 수 있을지 모르겠다. 기존에 산둥반도-요동반도-한반도로의 교통이 쉽다고 보고 빈번한 교역을 상정했던 것은 아닐지에 대해 검토가 필요하다. 즉 요동반도에서 한반도로의 이동 및 교역을 방해하는 여러 가지 요소를 더 고려해야 한다고 생각한다. 齊의 동검이 한반도 서해안에서 발견되는 등 교역을 증명하는 문물 자료가 발견되는 것은 사실이지만 매우 긴 기간에 걸쳐 그 정도의 수량이 확인되는 것이라고 보면 두 지역의 교역 상황을 결코 과장할 수 없다.

잃어 버렸다. 그리고 난 뒤 남은 병력이 먼저 우거와 전투를 벌여 곤욕을 치르고 병졸을 잃었기 때문에 병사들은 모두 두려워했고 장군은 마음속으로 부끄러워했다.(樓船將齊卒, 入海, 固已多敗亡. 其先與右渠戰, 因辱亡卒, 卒皆恐, 將心慙)”라고 되어 있다. 다시 말해 (1)바다로 항해를 시작한 뒤(入海), (2)일단 많은 숫자의 병사를 잃어 버렸다.(固已多敗亡) (3)그 중 ‘먼저(先)’ 왕검성에 도착한 자들이 우거왕과 전투를 벌였다는 순서가 표현되어 있다. 그렇다면 5만 명이 항해를 시작한 이후 상당수가 敗亡했다는 (2)의 장면에 주목하지 않을 수 없다.

필자는 이 敗亡이 악천후 같은 요인에 의했을 수도 있지만, 앞서 설명한 요동 지역의 장산군도 주변의 섬 세계를 근거지로 삼은 해상 세력과의 충돌도 큰 이유였을 것이라고 추정한다. 누선장군 양복의 5만 명 수군은 산동성 齊郡에서 출발하여 모도열도와 장산군도를 거쳐 한반도 서북부로 이동했는데, 전국시대 이래 이들 섬의 세계를 장악하지 못했던 상황 하에서 이 바다를 지나면서 해적이라 불리던 해상 세력과 부딪혔을 가능성은 충분하다.

이상에서 제시한 사례는 중국 측의 주요 도서 지역에 해당되지만 한반도 서해안과 남해안을 따라 일본 열도에 이르기까지 많은 섬이 흩어져 있는 곳에서도 충분히 동일한 상황을 예상할 수 있다. 후대의 사례이기는 하지만, 張保臯가 신라에 돌아와 신라 서해에 출몰하는 해적을 단속하겠다고 국왕에게 요청하여 조선반도 남단의 완도에 거점(청해진)을 두었던 사실은 상징적 의미를 갖는다. 그가 해적을 단속함으로 말미암아 신라-당-일본 삼국을 연결하는 교역이 적극적으로 추진되었고 그 경제력을 배경으로 신라의 왕위 계승 문제에 중요

한 역할을 담당했다면, 그만큼 해적의 출몰이 해상 네트워크를 잇는 교역에 큰 방해 요소였음을 의미하기 때문이다.

V. 해양 네트워크의 해체

4장에서 살펴본 대로 바다를 통해 항해하는 것은 결코 쉬운 일이 아니었다. 육로로 이동하는 것보다는 훨씬 경비가 덜 드는 것이었지만, 연안 지역을 따라 이동하며 도중에 여러 곳의 기항지에서 음식과 식수를 공급받아야 했고 조류의 흐름 등에 대한 지식도 필요했다. 더욱이 도서 지역을 근거지로 삼은 해상 세력, 즉 해적의 존재는 물자의 교역에 커다란 방해요소였다. 따라서 해안가에 위치한 소국이 이러한 위험과 비용을 무릅쓰고 먼 곳으로 교역을 한다는 것은 매우 어려운 일이었다. 당시 중국의 제국 이외에는 이를 해결할 수 있었던 국가는 찾기 힘들다. 물론 중국 측에서도 단지 민간 교역을 통한 수익 확보라는 이유만으로는 이러한 비용을 지불할 리 없다. 그 대신 스스로를 천자로 자임하였던 제국의 황제가 많은 나라로부터 조공을 받음으로써 천하를 지배하는 이상을 실현시킬 수 있다면 얼마든지 그 비용을 감수할 수 있었다. 주지하듯 수많은 전쟁 경비를 쏟아 부으면서 흉노를 비롯해 남월, 고조선 그리고 서역에 이르기까지 무리한 전쟁을 벌였던 것도 바로 이러한 이유 때문이었다.

이처럼 중국, 한반도, 일본열도를 잇는 동아시아 세계의 해양 네트워

크가 형성된 것은 주변 지역이 아직 소국의 단계에 머물러 있었기 때문에 새로운 문물을 얻으려는 욕망을 중국으로부터 제공된 인프라를 이용해 실현시키려고 했기 때문이었다. 바로 이러한 이유 때문에 네트워크를 지탱해 왔던 외부의 힘이 사라지면 이 네트워크는 쉽게 와해될 가능성이 크다. 그 시점이 다름 아닌 4세기 초 낙랑군의 폐지였다.

3세기에 접어들면서 한 제국이 무너지고 중국 대륙은 여러 정치 세력으로 나뉘어졌다. 西晉이 다시 통일한 이후 제국의 질서를 회복하려고 했지만 4세기 초 결국 낙랑군이 폐지되면서 한동안 더 이상 천하 지배라는 이상적 질서를 주변 지역에 강제할 수 없었다. 분열기의 중국에서는 그만한 군사적 경제적 역량이 부족했다. 자연히 제국의 천하 질서라는 목표 하에 행해졌던 使行 교역, 그리고 이에 의해 지탱되었던 해양 네트워크 또한 동시에 무너질 수밖에 없었다. 한반도 서해안과 남해안 그리고 일본 열도 해안가에 위치한 많은 유적이 이 시기에 대부분 쇠락한 것도 이것과 결코 무관하지 않다.

일단 무너진 해양 네트워크는 후에 중국 측의 역량이 회복된 시기가 되어도 더 이상 다시 회복되지 않았다. 이미 수 세기에 걸쳐 한반도와 일본 열도에는 분산되어 있는 소국이 아니라 독립적인 고대국가가 발전해 있었기 때문이다. 첫째, 여러 곳에 분산된 소국이 단일한 국가 체제로 통합되었기 때문에 기항지마다 교역이 이루어지는 과거의 네트워크는 불가능해졌다. 한반도와 일본열도의 고대 국가의 통제 하에 단일한 대외 창구가 지정되었고 그곳을 통한 대외 교역이 이루어지게 되었다. 기항지마다 다양한 외래 문물이 발견되는 현상도 더 이상은 찾기 어려워졌다.

둘째, 중국에 수당제국이 성립되어서 다시 천하지배를 지향했지만

주변 지역의 고대 국가는 과거와 같이 경제적 목적 때문에 중국 제국이 제공하는 사행 교역 시스템에 편승하지 않았다. 자국 왕실의 주체적이고 자주적인 정치적 입장 하에 독자적으로 조공 여부가 결정되었다. 이러한 정치 상황 하에서 과거와 같은 해양 네트워크는 회복될 수 없었다.

그러나 새로운 문물에 대한 욕망은 줄어들지 않았고, 또 해양 네트워크를 방해하는 여러 요소들이 제거되지도 않았다. 연안 항로를 이용한 항해술은 아직 충분히 발달하지 않았고 장보고의 사례에서 보듯이 섬 세계를 근거로 한 해상 세력의 존재도 여전했다. 민간 상인이 이러한 위험과 비용을 직접 부담할 만큼 성장하지도 않았다. 결국 새로운 문물을 얻기 위한 교역을 진행시키기 위해서는 使行 교역이 다시 모색되었다. 해양 네트워크가 형성되지 않는 사행 교역이 재현되었던 것이다.

7~8세기 신라와 일본, 발해와 일본 사이의 교역에서 이를 찾아볼 수 있다. 먼저 신라와 일본의 교역의 사례를 보자. 752년 신라 사신 王子 金泰廉은 700여 명이라는 거대한 규모의 일행을 이끌고 일본에 도착했다. 이들은 일단 입항한 곳으로부터 大宰府 鴻臚官으로 호송되어 그곳에 머물렀다. 사신단의 전원에 대해 모두 입경이 허락되는 것은 아니었다. 정치적 과제를 갖고 온 외교 담당자들이 입경하여 천황에게 공물을 바치는 의례를 진행했던 반면, 나머지 인원은 대재부에 머물러 있으면서 사사로운 교역을 행했다(石井正敏 2008).

이들이 기본적으로는 외교사신의 형식을 띠기는 했지만, 실질적으로는 교역을 목적으로 온 자가 다수였다. 일본 측이 '異例'라는 이유로 대재부에서 본국으로 귀국(放還)을 종용했지만, 그 다음에도 여

전히 동일한 상황이 반복되었던 것은 이들의 목적이 교역이라는 것을 잘 말해준다. 일본 平城京의 고급 관인들과 대규모 교역을 했던 사실은 正倉院御物 〈烏毛立女屏風〉 초배지로 사용되었던 〈買新羅物解〉라는 문서에 의해 증명된다(이성시 2006). 이는 신라 사신단의 물건 중 구입을 희망하는 품목과 수량 및 그 총량, 그리고 그 대가로서 지불할 絲와 綿을 기록하여 大藏省 또는 內藏寮에게 제출한 문서이다. 사신단의 물건은 일단 관청에서 먼저 매입한 이후 적정한 가격에 따라 민간에서 거래를 허락했다.

사신단이 수백 명에 이르는 대규모였다는 사실, 그리고 이들은 입항지로부터 외교 담당 관부로 호송되어 와 그곳에서 일단 머물면서 그곳에서 교역을 행했다는 사실은 그 이전의 사행 교역 형태와 동일하다. 752년의 사신단이 특별한 사례는 아니었다. 769년 11월 신라 사신 金初正 등 187명이 대규모 사신단을 이끌고 대마도에 도착했다. 이 때에는 김초정 등은 대재부에서 머물렀을 뿐 입경이 허락되지 않았지만, 역시 함께 도착한 다수의 성원이 이 곳에서 교역을 진행했을 가능성은 충분하다(윤재운 2006).

이들 사신단에는 ‘送使’라는 구성원이 공통적으로 확인되며, 7세기 伯稚의 견당사 때에도 자국의 사신을 호송한다는 명분으로 送使가 따라갔다(河內春人 2011). 원래는 외국의 사신을 본국으로 호송하는 역할을 담당하는 관리인데, 과거 한·서진의 사신이 서역 및 동이의 사신을 본국까지 호송해 갔다가 다시 중국으로 이들을 호송해 오고 동시에 교역을 했던 자들에 해당한다. 타국의 사신을 호송하는 명목으로 생겨난 送使가 자국의 사신을 호송하면서 사신단에 포함되었는데, 이들은 과거 送使가 호송 과정 중에 교역 행위를 했던 것처럼 똑같이

교역에 참여하고 있었다. 비록 주체는 바뀌었지만 한·서진 시기에 이루어졌던 사행 교역의 형식이 그대로 답습되고 있었던 것이다.

발해의 사신단도 신라 사신단과 매우 흡사했다. 발해도 신라와 똑같이 교역을 주된 목적으로 일본에 사자를 파견하였다(大林太良 1995). 특히 對唐 관계가 안정화되자 발해 사신단이 일본에 가는 목적도 교역으로 이동했다. 771년 일본에 도착한 발해 사신단의 일행은 배 17척, 인원 325명의 규모였다. 이렇게 대규모 선단을 조직해서 도착한 목적은 교역이 위주였다. 일본에 도착한 이후 발해왕의 國書를 둘러싸고 커다란 문제가 일어나자, 大使가 사죄하고 곧바로 국서를 바꾸어 다시 쓰는 형태로 수습되었다. 정상적인 외교 절차라고 보기 힘든 정황임에도 불구하고 원활한 교역을 위해 이를 방해하는 문제를 즉각 수습하려는 모습을 확인할 수 있다.

827년 但馬國에 도착한 발해 사신단에 대해서 일본 측은 “蕃客이 가져온 물건을 마음대로 교역하는 것은 금지되어 있다. 그럼에도 불구하고 사람들이 舶來品을 얻으려고 발해 사신단으로 쇄도하여 교역을 행하고 있다. 王臣家が 家人을 보내어 구입하려고 한다면 그자를 체포하여 보고하도록 하라. 國司가 이를 봐 주고 스스로 사무역을 하는 경우에는 엄벌에 처하교다.”는 지시를 내리고 있다. 즉 사신단의 일부는 입경하여 외교적 사무를 처리함과 동시에 왕실과 귀중한 물건을 거래했던 반면, 일부는 지방에 남아 그 지역에서 교역을 진행하였던 것이다.

이처럼 7~8세기 신라와 발해, 일본과의 교역이 3세기 이전 使行 교역의 형태와 매우 유사하다는 사실을 알 수 있다. (1)조공을 위한 외교 사신이 국경에 도착하면 외국 사신을 담당하는 관부로 호송되

어 그곳에 일단 머무른다. 일부는 입경하지만 나머지 인원들은 이곳에 머물면서 교역을 진행한다. (2)이들 사신단에는 교역을 목적으로 한 상인들이 대거 포함되어 있었다. 외국에서 들어온 귀중한 물건이 많았으므로 많은 귀족들의 관심이 많았고, 중앙의 관부는 이를 독점하려고 했다. (3)사신단의 규모는 매우 컸다. 신라 사신 김태립 일행의 경우는 700여 명, 발해사신단의 경우 325명에 이르렀다. (4)送使가 사신단을 호송한다는 명목으로 함께 이동하고 있으며 이들 역시 교역에 참여했다.

그러나 커다란 변화도 있었던 점도 주의해야 한다. 이제 더 이상 중국 측이 일방적으로 인프라를 제공하고 주변국이 그것을 이용하는 형태가 아니라, 긴장된 국제 정세 속에서 자국의 정치적 자각과 주체적인 외교 절차에 의해 자국의 사신단을 파견하였던 것이다. 사신의 파견 횟수도 줄어들 수밖에 없었고 그에 따른 교역 횟수도 줄어들었을 것이다. 그러나 사행 교역을 통해 대외 교역을 하는 기본적인 방식은 여전히 유효하게 기능하고 있었던 것이다.

VI. 맺음말

내가 갖고 있지 않은 이국적 물건, 특히 권력을 장식하고 증강시킬 수 있는 물건일수록 그 물건을 갖고 싶은 욕망은 커지기 마련이다. 그 때문에 신석기시대부터 먼 곳까지 물자가 이동했다(김병준

2001). 그러나 교역이 있었다는 것과 교역이 상시적으로 이루어졌다는 것은 구별해야 한다. 교역을 가능하게 하는 요소 이상으로 교역을 방해하는 요소가 많다는 사실을 기억해야 한다. 고대 사회에서의 원거리 교역, 특히 국경을 넘는 교역은 이동 중의 안전 및 교통수단 그리고 숙식 등 상당한 각종 비용이 필요했다. 3세기 이전 동아시아 대외 교역에서 이러한 비용을 초과하는 막대한 이익을 찾기 힘들다. 결국 그 비용을 상쇄할 만한 별도의 정치적 목적이 개입되어야 항상적인 교역이 가능했다. 즉 중국 황제의 천하 질서라는 이상을 실현하기 위해 막대한 경비를 부담해 가며 주변의 소국들의 조공을 재촉하였고, 이 과정에 참여한 상인들이 변경의 胡市 등지에서 교역이 이루어졌다. 이른바 使行 교역 시스템이 갖추어졌던 것이다.

돈황을 떠나 서역으로 가는 사절단은 오아시스를 잇는 교통로를 따라 이동했고, 낙랑을 떠나 한반도 남부와 일본 열도로 가는 사절단은 배를 타고 연안 항로를 따라 이동했으며, 함포군을 떠나 동남아시아로 가는 사절단 역시 연안 항로를 따라 바다를 향해했다. 이러한 사절단과 함께 상인이 동참했고 물건의 이동했다. 식수를 공급받기 위해서 뿐만 아니라 더 많은 조공국을 참여시키기 위해서라도 여러 곳을 자주 방문했을 것이며, 이러한 과정에서 빈번한 교역이 이루어졌을 것이다. 중국 군현에서 가지고 온 물건뿐만 아니라 각지에서 가지고 온 물건이 중간 단계에서 교환되었을 것이다. 동아시아 세계를 잇는 해양 네트워크가 성립했던 것이다.

하지만 교역이 많아질수록 이를 掠取하려는 해상 세력이 출몰할 가능성이 높아진다. 육지와 떨어져 있는 섬 지역에서 발생하는 해적이 여기에 해당한다. 사료 상에서도 육지에서 통제하기 어려운 해상 세

력의 존재, 해적의 약탈 등을 기록한 기록을 찾을 수 있다. 그 때문에 안전한 해상 항해를 위해서는 제국 측에서 제공하는 대형 호송 선단이 필요했다. 제국에 의해 뒷받침된 使行 교역이 곧 해양 네트워크를 지탱하였던 것이다. 역설적이지만 해양 네트워크가 성립할 수 있었던 사행 교역을 필요로 했던 것도 제국이었고, 또 이동의 위험을 제거하고 사행 교역을 가능하게 할 수 있었던 것도 제국이였다.

그러므로 이러한 제국이 붕괴하여 필요비용을 감당하지 못하게 되면 더 이상 네트워크는 더 이상 작동할 수 없었다. 낙랑군이 폐지된 4세기 초를 즈음하여 한반도와 일본 열도의 해안가를 따라 형성되었던 여러 小國이 사라진 것은 이를 증명한다. 대외 교역이 다시 활발해진 것은 한반도와 일본 열도 내에서 새로운 고대 국가가 주체적인 외교 정책에 따라 使行 교역을 하게 되면서부터이지만, 고대 국가가 소국을 통합한 상태에서 더 이상 해양 네트워크는 회복되지 않았다.

〈참고문헌〉

- 김낙중, 2016, 「서남해안 일대의 백제 해상교통로와 기항지 검토」, 『백제학보』16.
 김병준, 2001, 「고대 중국의 서방 전래 문물과 곤륜산 신화」, 『고대 중국의 이해』 5.
 김병준, 2008, 「한이 구성한 고조선 멸망 과정 -「사기」 조선열전의 재검토」, 『한국고대사연구』 50.
 김병준, 2011, 「敦煌 懸泉置漢簡에 보이는 한대 변경무역 -三韓과 樂浪郡의 무역과 관련하여」, 『韓國出土外來遺物: 初期鐵器-三國時代』, 한국문화재조사연구기관협회.
 김병준, 2015, 「낙랑 동부도위 지역 邊縣과 군현지배」, 『한국고대사연구』 78.
 金秉駿, 2016, 「中國古代における對外貿易のかたち -敦煌懸泉置漢簡を手掛か

りとして」, 『東方學報』 91.

- 김병준, 2018, 「문헌기록으로 본 고대 산동성과 한반도의 교류 ; 언제부터 얼마나 그리고 어떻게 이루어졌을까」, 『한중교류의관문, 산동』, 한성백제박물관.
 김재홍, 2017, 「고대 南海 도서의 유적과 특성」, 『韓國學論叢』 48, 국민대학 한국학연구소.
 김재홍, 2018, 「신라의 거제도 郡縣 편제 과정」, 『韓國學論叢』 50, 국민대학 한국학연구소.
 나유정, 2018, 「『三國志』 東夷傳에 나타난 대민지배방식과 民·下戶의 성격」, 『한국고대사연구』 20.
 박순발, 2016, 「백제의 해상 교통과 기항지」, 『백제학보』16.
 윤용구, 2005, 「고대중국의 東夷觀과 고구려 -東夷校尉를 중심으로 -」, 『역사와 현실』 55.
 윤재운, 2006, 『한국 고대무역사 연구』, 경인문화사, 2006.
 이민성, 2014, 「1623년의 북경 외교」, 대원사.
 李成市 지음, 김창석 옮김, 2006, 『동아시아의 왕권과 교역』, 청년사.
 이현혜, 1988, 「4세기 가야사회의 교역체계의 변천」, 『한국고대사연구』 1.
 정지은, 2019, 「3~4세기 百濟의 對中교섭과 東夷校尉」, 『역사와 현실』 112.
 魯西奇, 2019, 「漢唐時期濱海地域의 社會與文化」, 『歷史研究』 2019-3.
 榮新江, 1999, 「北朝隋唐粟特人之遷徙及其聚落」, 『國學研究』 6.
 韋革, 2006, 「從歷史學和考古學方面對漢代合浦郡縣設置的一些認識」, 『廣西考古文集』 第二.
 王子今·李禹階, 2010, 「漢代의 海賊」, 『中國史研究』 2010-1.
 王子今, 2010, 「秦漢時期渤海航運與遼東浮海移民」, 『史學集刊』 2010-2.
 王子今, 2011, 「居延簡文“臨淮海賊”考」, 『考古』 2011-1.
 廣西文物保護與考古研究所 等編, 2016, 「2009-2013年合浦漢晉墓發掘報告」, 文物出版社.
 廣西壯族自治區文物工作隊 等編, 2006, 「合浦鳳門嶺漢墓 -2003-2005年發掘

報告』, 科學出版社.

大林太良編, 1995, 『日本古代』 3, 中公文庫, 中央公論社.

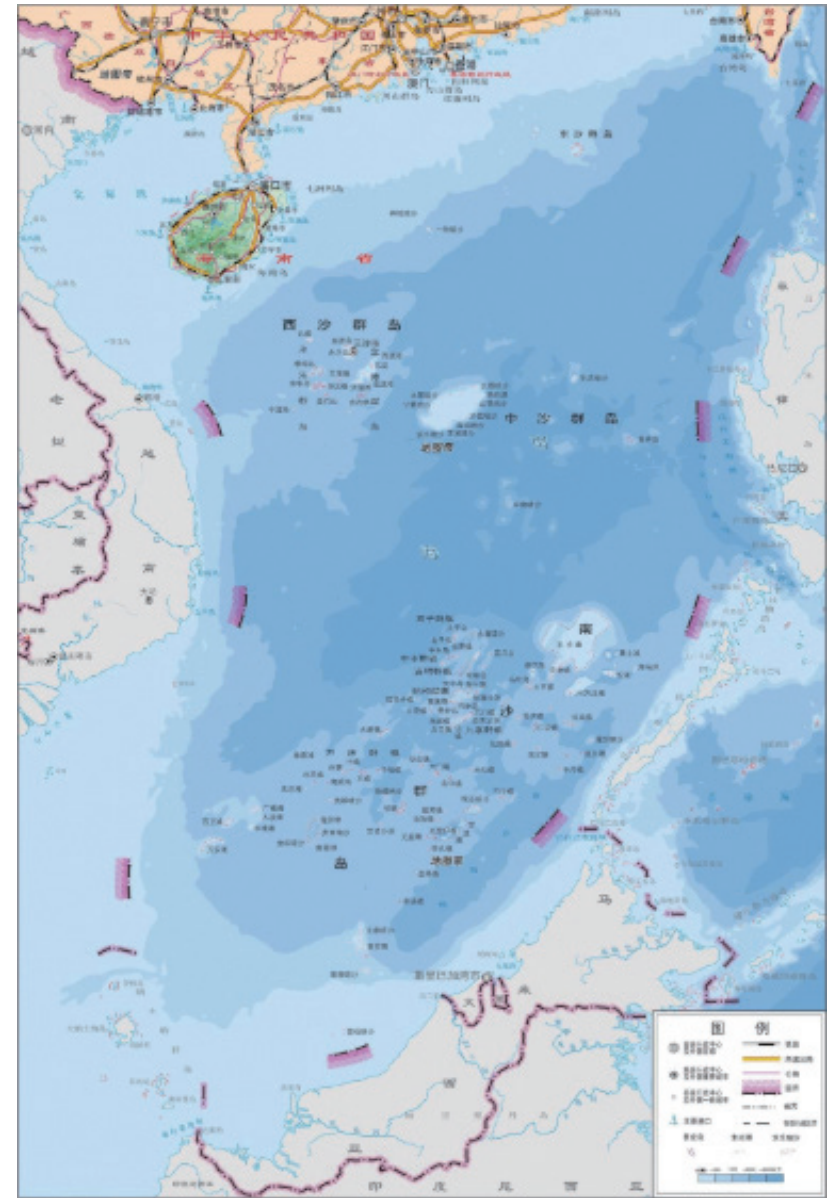
石井正敏, 2008, 『東アジア世界と古代の日本』, 山川出版社.

河内春人, 2011, 「古代國際交通における送使」, 鈴木靖民·荒井秀規, 『古代東アジアの道路と交通』, 勉誠出版.

Kim Byung-joon, 2011 “Trade and Tribute along the Silk Road before the Third Century A.D.”, Journal of Central Eurasian Studies, Vol. 2, Center for Central Eurasian Studies



<지도 1> 합포군에서 내지로의 루트, 瓊州해협



<지도 2> 해남도 및 주변 도서



<지도 3> 발해의 모도열도 및 장산군도

NOTE

A large white rectangular area with rounded corners, containing horizontal dashed lines for writing notes.

NOTE

Part_5

패총을 통해 본
가야의 생활



유병일
동서문물연구원 유적조사실장

가. 貝塚의 分布와 調査

경남과 부산지역에 분포하는 가야시대 패총 가운데에 발굴조사를 통해 유적의 성격이 밝혀진 패총은 19여개 정도이다. 김해는 회현리 패총, 봉황대유적, 부원동유적, 유하패총, 북정패총, 신문리패총, 창원은 현동패총, 외동성산패총, 가음정동패총, 남산패총, 중동패총, 신방리패총, 고성에는 동외동패총, 사천에는 늑도패총, 선지리패총, 부산에는 동래패총(낙민동패총), 조도패총, 진해에는 용원패총, 양산에는 다방리패총 등이 있다. 패총이 사용된 시기는 가야시대에 해당하는 삼한~삼국시대에 대부분 포함되며, 상기의 패총들은 각자의 지역을 대표하는 중요한 패총인 것으로 보여 진다.

상기의 패총들은 대부분 구제 발굴 성격으로 조사된 유적이므로 현재는 거의 남아 있지 않은 유적들이지만 유하패총, 회현리 및 봉황대 유적은 지정문화재 혹은 토지이용방식에 의해 남아 있는 유적으로서 향후 학술적인 의미를 찾을 수 있는 점에 매우 다행한 점이다.

표1) 가야시대 패총 현황

유적명	지역	시기	유구	유물	조사기관
회현리패총	김해	삼한~삼국	수혈 +쓰레기장	토기, 석기, 골각기	일본인, 경고연, 부산대
봉황대	김해	"	수혈 등	"	부산대
부원동유적	김해	삼국	수혈, 쓰레기장	"	동아대

유적명	지역	시기	유구	유물	조사기관
유하패총	김해	삼국	쓰레기장	"	국립중앙박물관
신문리패총	김해	삼한~삼국	수혈, 쓰레기장	"	가야문물
현동패총	마산	삼한~삼국	"	"	창원대
성산패총	창원	"	"	"	문화재관리국
남산패총	창원	"	"	"	창원대
중동패총	창원	"	수혈 +쓰레기장 +수전	"	동서문물
신방리패총	창원	"	수혈 +쓰레기장 +사육장	"	동아세아
동외동패총	고성	"	쓰레기장 +폐기장	"	진주박물관
늑도패총	사천	삼한시대	수혈 +폐기장 +무덤	토기 +인골 +골각기	부산대
조도패총	부산	삼한~삼국	쓰레기장	토기 +골각기 +철기	국립중앙박물관
용원패총	진해	삼국	수혈 +폐기장	"	동아대
다방리패총	양산	삼한~삼국	수혈 +환호 +수혈 +폐기장	"	국립중앙박물관



<삽도1> 남해안 패총분포(한국문화재조사연구기관협회, 2010)

나. 패총자료의 종류와 성격

일명 쓰레기장인 패총에서는 다른 유구와는 특별한 차이가 날 정도로 다양하고 생각하지 못한 유물이 출토되는데, 이러한 자료들은 당

시 사람들이 자연환경에 적응-활용-가공 및 생산-폐기과정을 자세히 알 수 있는 유익한 자료이다. 경남 부산권역의 가야시대에 해당하는 패총유적은 입지조건도 서로 달라 유적에서 출토되는 유물을 통해 유적별로 생계유형도 조금씩 다름도 알 수 있다. 다시 말해서 어촌과 산촌, 어촌+농경이 혼합된 경제유형을 가지는 유적으로도 분류 가능하며 이러한 차이는 주변에 펼쳐져 있는 환경을 활용한 차이에 의한 것임을 추정할 수 있다는 점이다.

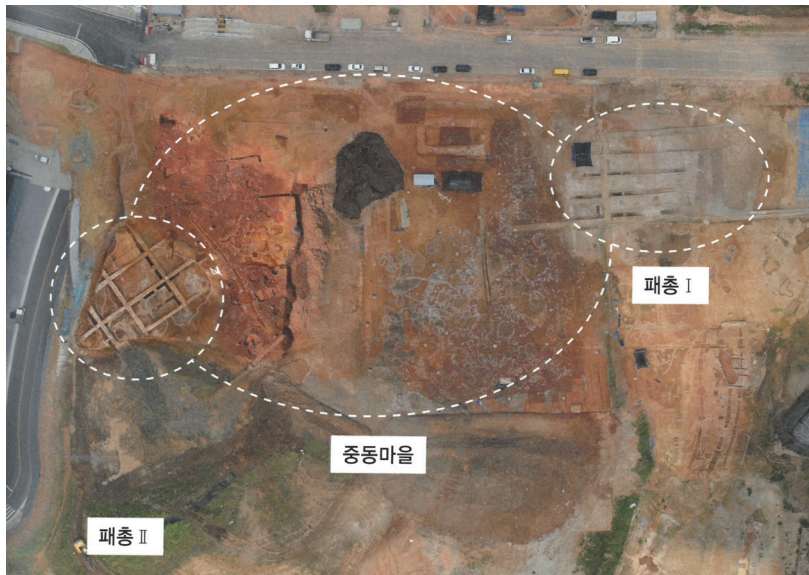
패총은 어느 한 장소에 독립적으로 존재하지 않는 자료이다. 이 말은 전체 취락유적에 딸려 있는 부수적인 성격의 유적이라는 말이다. 개별 집터, 무덤, 쓰레기장, 폐기장, 작업수혈, 생산 공간인 수전과 밭, 수렵장소인 자연 등이 유적 자체로는 개별적 혹은 부수적인 유적이라는 말이다. 부수적인 다양한 유적들을 아울러는 개념은 취락이며, 광의개념의 취락에 모두 포함되는 부수적인 유적으로 이해하면 되지 싶다.

부산 경남에 분포하는 가야시대 패총은 입지조건이 서로 다양함이 하나의 특징이다. 고지성 입지형, 구릉성사면유형, 바닷가 입지유형 등으로 구분할 수 있다.

표2) 유적별 입지분류

유형	유적명	시기	생계유형
고지성	남산패총, 성산패총, 다방리, 기음정동패총, 동외동, 용원패총	삼한~삼국시대	정주+방어
구릉성	중동, 회현리 및 봉황대, 부원동, 동래패총, 현동패총	"	정주+생산활동
바닷가	조도패총	"	확보활동

3유형으로 구분되어지는 가야시대 패총유적은 고지성과 구릉성이 압도적으로 많다. 이 말은 2가지의 입지분류의 의식주생활이 가야시대의 주된 생계유형임을 알 수 있으며, 유적의 크기와 출토유물의 비중, 유물의 시기성이 긴 점을 토대로 각 지역별로 대표성을 가지는 패총이 존재함을 추정해 볼 수 있다. 김해는 봉황대 및 회현리패총, 창원은 중동패총과 성산+가은점동패총군, 고성은 동외동패총, 양산은 다방리패총, 부산은 동래패총 등으로 구분할 수 있다.



〈삽도2〉 전체취락의 기본패턴(창원 중동패총의 예, 동서문물연구원, 2019)

다. 자료를 통해 본 가야인의 생활

패총에서는 일상생활에서 발생하는 여러 부산물들이 모여진 집합체이므로 유물을 통해 패총을 만든 사람들의 생활을 구체적으로 알 수 있는 장점이 있으며, 이 점이 패총자료의 우월성이라 할 수 있다.

패총에서 출토되는 유물은 크게 보면, 인공유물과 자연유물로 구분 가능하다.

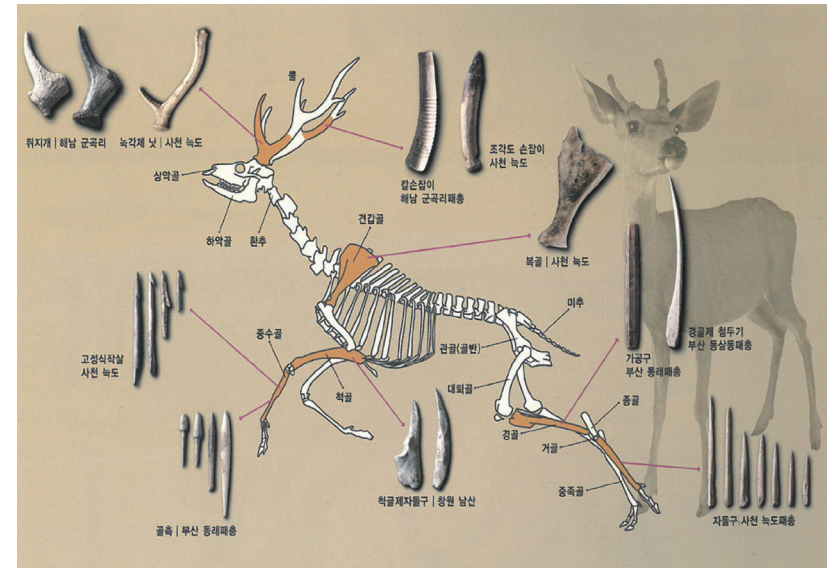
1. 인공유물은 토기, 석기, 철기, 골각기 등이며, 이들 유물은 유물 각자에 고유의 흔적을 담고 있으므로 이를 잘 분석하면 엄청난 정보를 알 수 있고, 또한 유추가 가능한 자료가 많다. 집터에서의 취사활동의 과정과 방법, 해당도구 등을 알 수 있으며, 석기와 골각기를 통해서 도구의 원자재, 가공방법, 활용방법, 폐기과정 등을 알 수 있는 장점이 있다.

2. 자연유물은 동물유체와 곡물자료, 목재자료 등이 포함된다. 동물유체는 동물과 식물유체로 구분되어지며, 종류가 다양하여 증명확인을 구체적으로 할 수 있는 기술이 요구되어진다. 자연에 서식하는 동물과 식물은 무한정 식용이 가능한 것은 아니다. 자체를 아예 먹을 수 없는 식물(독초)이 있는가 하면 특별한 기술을 가진다면 먹을 수 있는 어류(복어)가 있다. 이러한 습성이나 특성을 이해한다면 확보할 수 있는 종류는 확장될 것이며, 이러한 특이한 물품이 타 취락과 교류하는 물건으로 활용된다면 경제적인 장점을 가지는 좋은

품목으로 인기 있을 것이다.

가야시대의 여러 패총에서 확인되는 동물은 육상동물과 어류동물이 많이 확인되어 진다. 육상동물의 대표적인 종은 사슴과 멧돼지, 고라니, 족제비, 수달 등인데 이 가운데에서 가장 많이 활용하는 동물은 사슴과 멧돼지이다. 두 종류 모두 단백질공급원으로 가장 인기가 많은 동물이며, 특히 사슴은 생활도구를 만드는 재료 공급원으로서도 인기가 높은 동물이지 싶다. 어류는 참돔과 감성돔, 농어 등이 대표적이며, 이를 잡을 수 있는 도구 가운데에서 현재로는 낚시 바늘만 확인되지만 낚시대, 낚시줄 같은 섬유질 유물도 발견될 가능성이 있으며, 대형 어류 등을 잡을 수 있는 기술적인 체계도 연구할 수 있을 것이다.

또 하나의 자연유물은 집터나 수혈 유구에서 확인되는 곡물자료일 것이다. 벼, 보리, 밀, 대두, 조, 수수 등이 현재까지 밝혀진 종목이지만 정밀 분석을 더한다면 더 많은 종들이 밝혀질 것이며, 야생과일인 복숭아와 자두 등도 이러한 의미에서 중요한 면을 가지는 자료일 것이다.



<삽도3> 사슴의 골각기 활용사례(유병일, 2017)

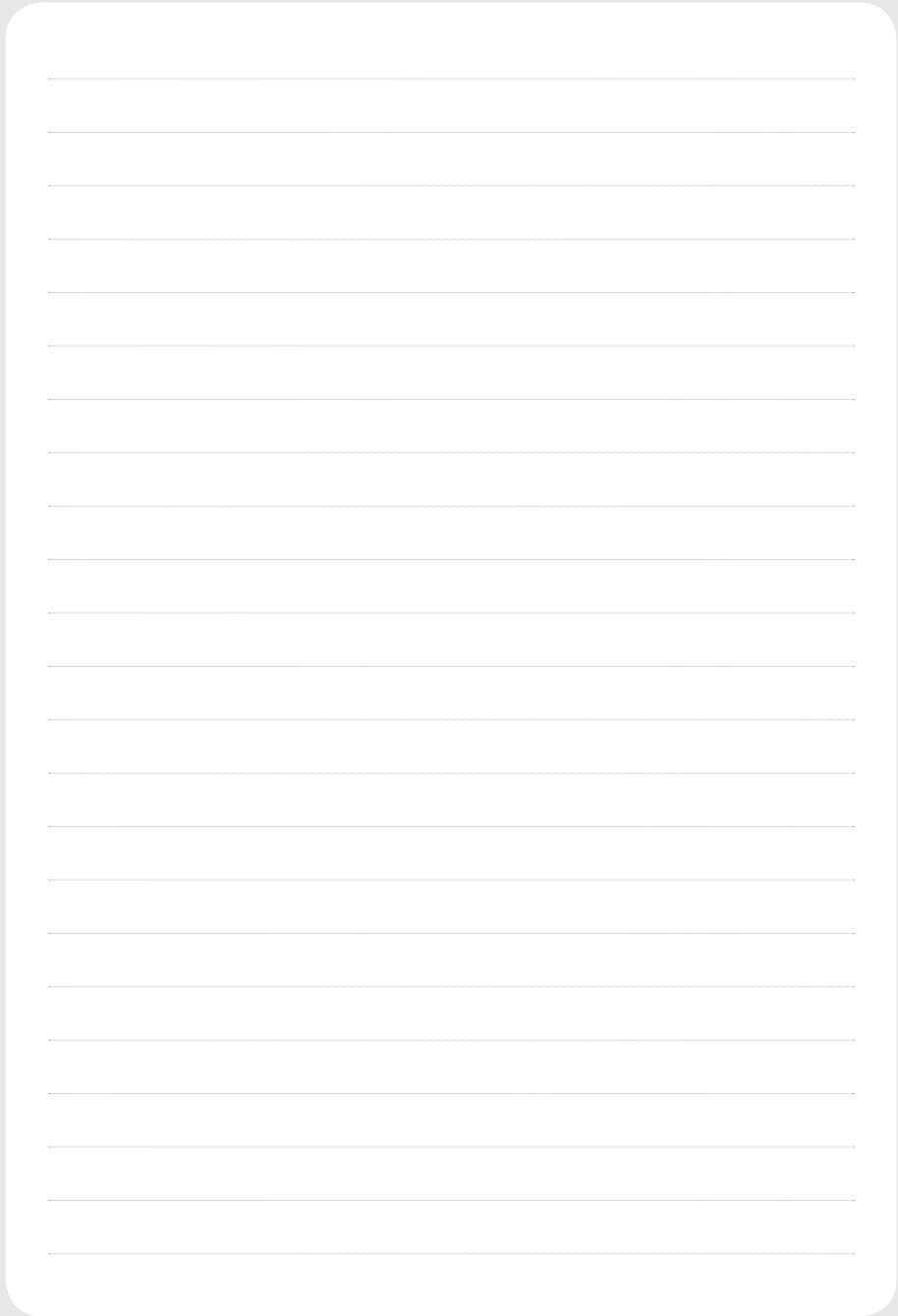
라. 패총유적의 연구와 활용

생활의 대부분의 정보를 담고 있는 패총유적은 정보의 다양성, 자료 이해의 호기심 등을 더하기 위해서는 지금보다 좀 더 높은 연구 분위기가 성숙되어야 하며, 연구학자도 증가하여 특별한 진전이 필요한 부분이다. 중요 유적에 대한 보존대책도 마련되어 전시관 혹은 박물관 등으로 건축되어 자료연구는 물론 사회교육에서도 앞장서야 할 유적이다. 현재 패총관련 고고학자는 손에 꼽을 정도로 적으며 자

연유물에 대한 관심 역시 다른 분야보다 훨씬 적다. 정확한 이유는 모르겠지만 활성화시켜야 할 이유는 분명한데 바로 당시 사회의 종합적인 생활상을 알 수 있는 가장 적합한 자료가 패총에서 나오기 때문이다.

패총관련 전시관은 현재 곳곳에 다양한 모습으로 건축되어 사회교육장으로 활용하고 있다. 신석기시대의 창녕 비봉리패총 전시관, 동삼동 패총전시관, 창원 중동패총전시관, 창원 외동성산 패총전시관, 김해 봉황동유적 패총전시관 등이 세워져 고유의 기능을 다하고 있으며, 교육적인 프로그램과 함께 꾸며져 진행된다면 격이 높은 전시관 혹은 사회교육장으로 빛을 보랄 것이다.

NOTE



NOTE

Part_6

가야의 해양활동을 통해 보는
바다와 인류의 미래



이 형 기
해양수산부 학예연구관

I. 머리말

바다는 인간들에게 인류활동의 근원으로서 생명의 근원이다. 대개 이러한 점은 도외시되고 바다는 인간활동의 배경으로 교류의 관점에서 그것도, 통로로서만 많이 인식하고 있다. 실제로 육지에 발을 붙이고 사는 인간의 인식에서 자연스레 육지 중심의 사고로 바다를 이해한다. 실제 지구는 땅이 중심이라기보다는 바다가 중심이다. 어쨌든 이러한 바다에서 이루어진 인간의 활동은 인간의 역사와 그 궤를 같이 하고 있다.

이 글은 간략하게 우리나라, 그 중에서도 가야의 해양활동을 살펴보고, 바다의 중요성을 알아보고자 한다. 미래 인간의 활동 속에서 중요한 배경이 될 바다를 인식하게 되는 계기가 되길 바란다.

II. 가야의 해양활동

약 2,500만년 전 유라시아판에 붙어 있던 일본이 지각운동에 의해 떨어져나가면서 동해가 만들어지기 시작하였다. 동해의 서쪽은 현재의 산맥과 고원으로 점차 솟아오르게 되었고, 동쪽은 계속 가라앉으면서 깊은 바다로 변하였다. 수 만년 전 빙하기까지만 해도 빙하기와 간빙기가 반복되면서 해수면의 높이가 낮아 황해와 남해는 중

국, 일본, 그리고 대만을 연결하는 육지였다. 마지막 빙하기가 끝난 15,000년 전부터 빙하기 녹으면서 황해의 해수면이 급격히 상승했고 남해도 함께 형성되었다. 서해의 갯벌은 5,000년 전에 해수면이 지금과 비슷해지면서 형성되었다. 이렇게 형성된 한반도의 바다는 문화와 역사가 오고 가는 중요한 통로가 되었다.

그러한 가운데 한반도 내에서는 신석기시대부터 배를 만들어 활동한 사실이 확인되었다. 昌寧 飛鳳里遺蹟은 신석기시대 저습지 유적으로 여기에서 신석기시대 통나무배와 노 등이 출토되었다. 비봉리 통나무배는 우리나라에서 가장 오래된 배로 지금으로부터 약 8,000년경에 제작한 것으로 세계적으로도 매우 오래된 배이다. 비봉리 1호 배는 소나무로 만들어졌고, 현재는 바다 부분만 남아있다. 배의 내부에는 통나무를 불에 태운 뒤 돌자귀 같은 석기를 이용하여 파내어 만든 흔적이 남아 있다. 지금은 창녕 비봉리가 내륙이고 낙동강하구언 때문에 바닷물이 역류하지 못하여 오롯이 강물만 있지만, 신석기시대 당시에는 바닷물과도 연결되는 곳이라 생각되어 이 배 자체가 연안에서 활동하지 않았다고는 단정할 수 없을 것이다.

이렇게 창녕 비봉리배를 시점으로 오랜 세월 동안 우리나라의 자연조건에 맞게 제작된 전통배를 韓船이라 한다. 우리나라는 지리적으로 삼면이 바다이고 갯벌이 발달하였다. 이에 걸맞게 한선은 만조 때 밀물을 타고 갯가로 들어와서, 썰물 때 갯바닥에 편하게 앉을 수 있도록 배 밑이 편평한 '平底船'의 구조이다. 평저선은 두껍고 평탄한 배 밑의 좌우에 외판을 붙이고, 외판 사이에 가룻목을 설치하여 외판을 잡아주는 구조로 제작되었다. 다만 해상무역을 활발했던 남북국과 고려시대에는 먼 바다 항해에 적합한 '尖底線'에 가까운 평저선 구조의 배가 제작

되기도 하였다. 다만, 가야시대의 항구와 관련된 유적은 발견되었지만 배와 관련된 유물이 출토되지는 않아 가야의 해상활동에 대해 자세한 사정을 알 수는 없다. 다만 기록을 통해 유추할 수 있을 뿐이다.

기원을 전후하여 형성된 가야지역의 모습은 『삼국지』, 동이전이나, 『삼국사기』 또는 『삼국유사』 등에 보이는 ‘浦上八國’ 등으로 존재하고 있었다. 김해 지역에 위치한 가락국의 시조인 ‘首露’가 가야 전체의 시조인 사실로 『삼국사기』나 『삼국유사』 등에 기록되어 있는 것은 당시 가락국이 다른 가야에 비해 우월한 위치에 있었음을 잘 보여주고 있다. 특히 내륙에 위치한 양산, 밀양, 창녕, 합천, 고령, 성주 일대의 소국들이 대외교역을 위해서라면 반드시 하구의 김해를 거칠 수밖에 없어 이들에 대한 일정한 영향력은 쉽게 추정된다. 이에 따라 당시 가야는 김해의 가락국을 중심으로 전기가야연맹 혹은 변한연맹을 이루고 있었다고 일반적으로 이해한다. 이는 김해지역이 영남에서의 철생산과 낙랑, 왜와의 교역을 하는데 있어서 낙동강 하구에 위치하여 남해안에 접하고 있다는 지리적 이점으로 교역과 분배를 통한 위계적 권위를 확립하는 관문사회(Gateway Community)로서의 성격¹⁾ 때문에 맹주국으로 성장가능하였다고 설명한다. 가야에는 철광이 산재하고 여기에서 생산되는 생산품은 낙동강이라는 통로를 통해 수운으로 김해와 연결되었을 것이다. 변진에서 생산되는 철은 중국의 돈처럼 사용되었으며, 중국, 일본 등과의 주요 교역품이 되었음을 알 수 있다²⁾. 이때 철의 교역은 당시로서는 해상이 아니고선 방법

1) 李賢惠, 1988, 「4세기 加耶社會의 交易體系의 變遷」 『韓國古代史研究』1, 지식산업사.

2) ……國出鐵 韓濊倭皆從取之 諸市買皆用鐵 如中國用錢 又以供給二郡……(『三國志』, 弁辰條)

이 없었을 것이기 때문에 바다가 교역에 중요한 교통로가 되었을 것이다. 그 여정은 『삼국지』, 왜인조를 통해 해안의 바닷길을 따라 이동하였으며, 그 거점으로 왜의 북쪽에 위치한 구야국이었음을 알 수 있다³⁾. 경남 해안일대의 소국들도 그 자체로서 관문사회의 역할을 할 수 있다는 지적이 있는데, 낙랑·대방지역에서 출발한 교역선이 남해안을 거쳐 운항하는 내용으로 보아 이로서도 남해안 연안소국들과 김해의 가락국과의 입지조건에는 큰 차이를 둘 수 없는 것이다. 다만, 왜인조에 보이는 대로 구야국이 거점으로 기록된 것은 다른 연안 지역과 달리 낙동강을 끼고 있어 수운을 통한 경남 내륙지역의 국가들의 물품집산지였기 때문일 것이다.

어쨌든 김해 외에도 창원, 통영, 사천 등 연안지역은 어로와 해운이 가능하였으며, 내륙지역은 안정적인 농업조건을 가지고 있었다. 이러한 조건들은 가야에 속한 여러 소국들이 성장할 수 있는 기반으로 작용하였을 것이다. 한반도 남부지역 여러 소국들이 형성되어 각기 성장을 도모하였지만 그 실상을 보여주는 자료는 거의 없다. 다만 농경을 기반으로 성장해나갔던 대다수의 소국들과는 달리 교역을 통해 성장하였던 국가들의 발전과정을 보여주는 주요 사건이 이른바 ‘浦上八國戰爭’이다. 여기에 보이는 포상팔국은 기록을 통해서 骨浦國(마산)·漆浦國(칠원)·고사포국·고자국(고성)·보라국·사물국(사천) 등 5개국만 확인된다. 이들의 위치비정과 칠포·골포·고사포 등의 해안을 나타내는 명칭으로 미루어 보아 경남해안지대에 위치한 8개의 소

3) 從郡至倭 循海岸水行 歷韓國 乍南乍東 到其北岸狗邪韓國 七千餘里 始度一海 千餘里至對馬國(『三國志』, 倭人條)

국으로 여겨진다.

『삼국사기』와 『삼국유사』에 동시에 기록되고 있는 사실은 이 사건이 가지는 중요성을 잘 보여주고 있는 것이다. 이러한 이유로서 포상팔국 전쟁은 가야사회 내부의 변화를 보여주는 가야사의 획기로서 자리매김하고 있는 것이다. 가야사회 내부의 정치적 동향이나 발전과정에 대해서는 알 수 있는 기록들이 없는 가운데 『삼국사기』나 『삼국유사』에 그 전말에 대해 ‘비교적 자세한 사실을 전하는 포상팔국 전쟁은 많은 연구자들의 연구 성과들로 인해 가야사회를 이해하는데 도움을 주고 있다. 전쟁의 성격을 신라사의 입장에서 사로국이 3세기 초에 낙동강유역으로 진출하면서 일어나는 사건으로 보는 견해도 있지만 대다수의 연구자들이 가야사의 입장에서 가야사회의 변화를 보여주는 사건으로 이해하고 있다. 이 전쟁의 시기를 언제로 보느냐, 또는 대상국이 누구냐로 보는 다양한 의견들이 존재하지만 가장 일반적인 견해는 경남 연안에 위치한 포상팔국들이 김해의 구야국과 교역권을 다투면서 일어난 사건으로 보는 견해이다.

변한사회는 경남해안일대의 소국들과 낙동강 연안에 위치한 소국들로 크게 구분할 수 있다. 각기 다른 지리적 여건은 대외적인 교역이 다원화되어 있으며 제철기술이 확산되면서 철원료의 공급량이 증가하고 이를 보급하는 공급원이 늘어남에 따라 ‘연안해로’ 상에 위치해 있던 포상팔국으로 대표되는 소국들이 관문사회의 역할을 하고 있었던 김해의 구야국에 위협적인 존재로 대두될 수 있었다. 따라서 포상팔국 전쟁은 해상교역권을 둘러싼 다툼이었으며 한군현의 쇠퇴로 인하여 구야국 중심의 교역체계에 변동이 생기면서 발생한 전쟁이었던 것이다.

포상팔국 전쟁 결과, 김해 구야국과 함께 함안 안야국이 가야사회의 중심으로서 자리를 잡게 되었다. 포상팔국들이 세력확장을 시도하게 되면서 구야국과 해상교역권을 다투면서 일으킨 전쟁이었지만 신라의 개입으로 실패하였으며, 재기를 노리면서 3년 뒤 다시 울주의 갈화성을 공격하였지만 역부족이었고 결국 쇠퇴하면서 안야국을 중심으로 세력이 재편되어 안야국이 당시 서부 경남지역의 중심체로 등장하게 되었던 것이다. 구야국으로서는 전쟁의 결과로서 원래 가지고 있었던 세력기반을 유지할 수 있었다. 4세기대 대성동88호분 출토의 중국제 진식대금구, 91호분에서 출토된 전연제 장식마구를 비롯한 많은 중국 및 왜계유물들은 전쟁 이후에도 활발한 교역활동을 웅변해주고 있다. 이때 함안의 안야국은 전쟁 당사자였던, 여러 견해 즉 배후세력이었던, 포상팔국 세력의 쇠퇴 이후 이들을 포섭하는 등의 이유를 막론하고 농경을 통한 점진적인 발전에 직접 해안으로 진출할 수 있는 통로를 확보함에 따라 수산자원의 확보는 물론 외국과의 교류도 가능할 수 있었다. 이에 따라 4세기 이후 안야국은 급격한 성장을 하게 되고, 5세기대에 이르면 도항리·말산리고분군과 같은 대형고분을 축조할 수 있을 만큼 커다란 정치집단으로 성장하게 되었다. 그 증거가 『삼국지』에 보이는 “臣智에게는 후 優呼인 臣雲遣支報, 安邪蹶之, 瀆臣離兒不例 狗邪秦支廉의 칭호를 더해 주기도 한다.”의 기사이다.

포상팔국 전쟁의 승리로 가야사회의 확고한 중심의 하나로 자리잡아 낙랑·대방군과의 교역을 통해서 지속적으로 성장하던 김해 구야국은 두 군의 축출로 선진문물 공급이 차단되면서 성장동력을 잃게 된다. 두 군은 당시 중요한 교역국이면서 선진문물을 받아들이는 창

구역할을 하였기 때문에 이의 축출은 큰 혼란과 더불어 한군현과 일본 열도 사이의 중개무역이나 가야 여러 나라들에 대한 선진문물 재분배라는 관문사회 역할을 통한 부의 축적이 불가능하게 되었으며 결론적으로 가야사회가 다변화되는 하나의 요인이 되기도 하였다.

이러한 가운데 고구려군의 남정이라는 가야사회의 큰 획기 속에서 5세기 초부터 주변지역으로 진출하기 시작하여 부체제로까지 발전한 대가야는 가야지역 중심 세력으로서 대외적으로 정통성을 확보 또는 인정을 받고 스스로의 위상을 드높일 필요가 있었다. 그 목적을 가장 잘 실현시킬 수 있는 것이 중국으로부터의 책봉이었다. 중국으로의 조공·책봉 관계는 자국 내에서 권위를 높이는 장치로 활용되거나, 혹은 책봉관계가 국제무대에서 각 국가의 위상을 드러내기도 한다고 한다. 또한 중국의 여러 왕조에서는 책봉·조공을 통하여 특정 국가와의 교섭관계 뿐만 아니라, 국제관계 전반에서 중국을 중심으로 일정한 질서를 부여하는 의미도 포함된다. 중국과의 책봉을 위한 교류는 상당한 위험부담도 따르지만 이를 무릅쓰는 이유는 조공과 하사의 형식을 통해 물자교역이 가능하였고 이에 따른 경제적인 이익도 보장되었을 것이다.

가야가 중국에 사신을 파견하면서 책봉관계를 성립시킨 것은 479년 가라국왕 荷知가 중국 남제에 사신을 보내어 ‘輔國將軍’ 本國王을 제수받았다는 사실을 통해서 확인된다. 『南齊書』에 전하는 이 기록은 가야사회 전체를 통틀어 중국과 직접 교류한 사실을 전하는 유일한 자료로서 매우 중요한 의미를 지닌다. 중국과의 교류를 위해서는 해당국에 대한 동태를 파악하고, 외교창구 개설, 외교인력 및 외교시스템 구축, 실제 교류하기 위한 항해술 등이 필요하다. 특히 중

국과의 교류를 위해서는 황해를 건너야 하는데 이는 간단한 문제가 아니다. 원거리항해를 견딜 수 있을 정도로 튼튼한 선박을 만들 수 있는 조선술은 물론, 항해술과 함께 노련한 선원들까지 갖추어져야 가능하다. 이와 더불어 바다를 관장하는 시스템과 실제 바다를 운항할 수 있는 선박을 건조하는 조선술, 선박이 여객이나 화물 등을 싣고 내리는 부두시설 등이 필요할 것이다. 가야고분에서 선박모양의 토기가 출토되는 사실은 가야에서도 조선술을 어느 정도 갖추고 있었음을 짐작하게 한다. 그렇지만 내륙에 위치한 대가야는 바다의 생리나 선박 등에 대한 지식과 시스템을 갖추고 있었을 것이라 추정하기란 상당히 어렵다. 고구려의 남정 결과, 몰락하게 된 전기가야연맹의 잔여세력이 자신의 영향권 아래에 있던 경상도 내륙지방으로 파급되어 구야국 등에서 이미 보유하고 있던 해상운송 등에 대한 지식이 전파되었다고 하더라도 대가야가 해상을 통한 대외활동을 하기까지는 상당한 기간이 소요되었고, 바다와 접하지 않는 지리적 조건으로 말미암아 체계적으로 해상교류를 준비하였다고는 생각하기 어렵기 때문에 대가야가 독자적으로 남제에 사신을 보내었다기보다는 백제의 목시적 동의 혹은 암묵적 지원으로 중국과 직접 통교할 수 있었을 것이다. 여기에 대가야에서 중국 남조로 가는데 통상 1개월 이상의 시간이 걸린다는 점에서 보면 남제의 건국은 479년 4월이고, 대가야의 사신파견은 동년 5월이라 본다면 479년 대가야의 중국 사신파견은 대가야가 중국 남제를 목적으로 교섭을 전개한 것이 아니라 실제로는 478년 말이나 479년 초에 宋을 목표로 하였을 것이라 보기도 한다. 충분히 경청할 만한 견해이며, 결론론적으로는 대가야의 중국교류의 의의에는 영향을 주지는 않는다고 생각된다.

보국장군은 남제의 官階로는 제3품에 해당되어 驃騎大將軍, 征東大將軍, 鎮東大將軍 등 제2품을 받은 고구려·백제·왜의 국왕보다는 1등급이 낮다. 남제에서는 대가야를 백제나 왜왕권 보다는 낮게 평가되었던 것을 알 수 있다. 또한 다수의 국명이나 지명은 포함되지 않고 '본국왕' 즉 '가라국왕'으로만 국한된 것도 의미를 높이기에는 한계가 있다. 그렇지만, 대국의 경우에도 최초의 사신파견 외교에서는 하지와 같이 '보국장군'호를 제수받기도 했으므로 관례적 칭호로 이해해야 할 것이라는 사실과, 백제나 왜는 실제로 조공을 하고 책봉을 받은 것이 아니라 宋대의 조공으로 인하여 남제가 왕조 개창기념으로 서류상의 승진을 시켜준 것으로서 중국과 직접 교류한 적이 없던 대가야가 처음으로 조공하여 군호의 등급은 낮다고 해도 의미가 큰 것으로 보아야 한다. 하지가 특히 '본국왕'이라는 작호는 가라국에 대한 통치권을 가지는 왕이라는 인정을 국제적으로 인정받게 된 것으로 의미를 부여할 수 있겠다.

이때의 사신파견이 백제로부터의 묵시적 동의 혹은 암묵적 지원을 받았다 하더라도 대가야 지배층들은 확고한 지배력의 확보와 아울러 대외적인 자신감을 가지게 되었을 것이라는 것에는 이견을 달 수 없으리라 생각된다. 일본열도 각지에서 5세기대 이후의 대가야계통 유물들이 다량으로 확인된다. 각지에서 확인되는 장경호를 비롯한 토기류는 물론, 검릉형행엽, 금제이식, 지산동 32호분 출토 금동관을 모방한 은도금관 등이 교류 혹은 교역 사실을 나타낸다. 특히 6세기 전반대에는 서일본일대 거의 전역에 관련유물들이 출토되고 있어 야마토정권을 매개하지 않는 지역호족들과 대가야 간의 독자적인 교역 루트의 존재가능성이 제기되기도 할 정도였다. 지산동 44호분 출토

야광조개국자 등으로 대표되는 일본계통 유물들이 확인되고 있어 상호교류가 활발했을 것으로 짐작되어 대가야는 중국과는 물론 일본과의 교역이 상당히 활발했다는 사실을 확인할 수 있다. 중국과의 교류를 통한 자신감이 바탕이 되어 활발한 대외교류, 『삼국사기』 가야금곡 기사를 통해 확인할 수 있는 가야사회 내 여러 소국들을 통합하려는 모습들이 대가야가 '본국왕'을 제수받았다는 사실에 가야 지역 전체를 아우르고자 하는 자신감의 발현이라고 볼 수 있기 때문이다.

그러나 대가야의 대중국 외교는 지속되지 못하였다. 몇 가지 이유가 있겠지만 첫 번째로 들 수 있는 것이 대가야가 가지고 있는 지리적인 폐쇄성이다. 백두대간과 그 지맥, 그리고 낙동강은 대가야가 대외적인 관계를 맺는데 상당히 불리한 작용을 하였을 것임을 쉽게 짐작하게 한다. 대가야가 대외교역을 하기 위해서는 내륙 여러 지역을 돌아서, 해안으로 나아갈 수밖에 없다. 그리고 내륙 깊숙한 곳에 위치한 국가여서 바다를 이해하지 못하는 지배층이 해상운송시스템을 유지하기란 무척이나 곤란했을 것이다. 대가야가 부체제에 접어들고 6세기 전반경 강력한 체제를 구축해 갈 때만 하더라도 폐쇄적인 지리적 조건을 뛰어넘은 것으로 보이지만, 이를 극복하기 위해 소요되는 많은 경제적 부담은 결국 대가야에 큰 짐이 되었을 터이다.

또 하나 교역물품의 변화에 대가야가 적절히 대처하지 못한 것도 하나의 이유가 되었다. 신라는 4세기 이후가 되면 교역품이 '金銀'과 같은 재보로 이동하였는데, 대가야는 그러한 모습이 보이지 않는다. 이미 4세기초 낙랑·대방군을 둘러싼 교역체계의 변화에 대응하지 못하여 새로운 체제로 이동하지 못하여 백제, 신라에 뒤떨어진 경험이 있었던 가야사회가 교역품의 변화에도 대응하지 못한 것이다. 금은

이 교역품이 되었다는 사실은 종래 철을 둘러싼 교역체계상에 중대한 변화가 초래되었음을 추측케 한다. 기왕에는 대가야처럼 ‘冶爐’라는 유력한 철산지를 보유하거나 혹은 생산된 철을 집산할 수 있는 곳이 교역상의 유리한 위치를 점하였고 나아가 정치적으로 강력한 힘을 가질 수가 있었다고 한다면, 이후에는 이를 생산하거나 가공할 수 있는 능력이 교역의 주도권 장악 여부를 결정짓는 기본적인 조건으로 가능하였던 것이 아닐까 싶다. 이는 기존의 교역체계에 일정한 변화를 야기하는 큰 요인으로 작용하게 된 것이다. 물론 일정한 시기까지는 철이 교역품으로서의 역할을 수행할 수 있었겠지만 소량으로도 막대한 양의 철을 대신할 수 있는 가치를 지닌 금은으로 무게중심이 이동하리라는 사실은 두말할 나위가 없을 것이다. 결국 이러한 점은 대가야가 국제사회와의 교류를 지속적으로 유지하는데 어려움으로 작용하였을 것임은 물론이다.

Ⅲ. 바다의 중요성

지구는 5大洋(태평양, 인도양, 대서양, 북극해, 남극해)과 7大洲(유럽, 아시아, 아프리카, 북미, 남미, 오세아니아, 남극대륙)로 구성되어 있다⁴⁾. 인간의 편의에 의해 바다를 5대양으로 구분하였지만 실제

4) 사람이 살기 힘든 환경의 남극을 그동안 대륙에 포함시키지 않았지만, 최근에는 지리학적으로 대

로 바다는 하나로 연결되어 있다. 이러한 바다는 지구 표면적의 71%를 차지하고 있다. 지구에 서식하는 전체생물의 80%가 바다에 있으며, 산소의 75%를 바다가 공급하고 있다.

하나의 수괴가 지구 전체 바다를 한번 순환하는데 약 1,000년이 걸린다고 한다. 이러한 바다는 태양에너지의 80%를 흡수하고 순환시키면서 자정 및 재생산능력을 통해 지구의 기후를 조절하는 지구환경의 조정자로 기능한다. 그렇기 때문에 일본의 원전오염수를 바다로 방류하는 것은 인류에게 재앙이 될 수도 있다. 특히 바닷물이 증발했다가 비나 눈의 형태로 물의 형태로 순환하면서 지구의 기상과 기후에 많은 영향을 주면서 다양한 모습으로 변형시키기 때문에 더욱 그러하다.

바다는 다양한 생명과 거대한 생태계를 유지시키는 곳으로 인간과 바다는 떼려야 뗄 수 없는 불가분의 관계에 있으나 아직은 미지의 세계이기도 하다. 지구에는 약 13억 8,500만km³의 물이 있는데, 그 중 97%가 넘는 13억 5,000만km³가 바닷물이다. 현재까지 알려진 바로는 지구에만 물이 존재한다고 한다. 그렇기 때문에 인간을 포함한 생명체의 탄생 비밀에 ‘물’이 있다고 추정한다. 사람을 비롯한 동물들의 혈액이 바닷물의 화학조성과 비슷한 점도 이를 추정하게 한다. 바다는 인류활동의 근원으로서 생명의 근원이다.

바닷물에는 평균 3.5% 수준의 용존자원을 함유하고 있다. 바닷물

록에 포함시켜야 한다는 견해가 점차 힘을 얻으면서 7대륙으로 분류하는 경향이 강해지고 있다. 참고로 3개의 대륙(아프로-유라시아, 아메리카, 오세아니아), 5개의 대륙(아프리카, 유럽, 아시아, 오세아니아, 아메리카. 올림픽의 오륜기가 여기에서 근거하고 있다)으로 보는 견해들도 있다. 참고로 대륙은 지구 표면에 존재하는 바다에 둘러싸인 거대한 지표로서 지리학적으로 해양의 영향이 내륙까지 직접 미치지 않는 육지를 말한다.

이 품고 있는 용존자원의 양은 금 600만t, 은 4.5억t, 우라늄 45억t, 알루미늄 150억t, 구리 45억t 등이며, 배터리 생산에 필수적인 리튬의 경우 육지에서 추출할 수 있는 리튬의 양은 410만t인데 반해 바닷물에는 2,300억t이 함유되어 있다.

또한 인류의 먹거리로서 수산물은 1989년에 처음 총 생산량이 1억t이 넘어섰으며, 지금까지 크게 증가하지는 않고 있다. 무한정 공급되는 푸른목장으로 알고 있었던 바다가 실제 고갈되는 모습을 확인하였기 때문이다.

이러한 바다에 대해 중요한 사실을 알려주고, 꼭 알아야 할 것이 무엇인지를 알려주는 지표로서 ‘해양의 이해 또는 해양적 소양(Ocean Literacy)’이 있다. 미국 해양대기청(NOAA)에 속한 ‘해양과학교육영재센터(COSEE, The Center for Ocean Science Education Excellence)’에서 주관하여 설정한 해양교육프로그램의 궁극적 목표인 ‘해양의 이해(Ocean Literacy)’는 지구상 바다가 가지고 있는 기능과 현황을 가장 잘 설명하고 있다. 그 내용은 7가지 대원칙과 45개의 하위 개념으로 구성되어 있는데 대원칙은 다음과 같다.

1. 지구에는 수많은 물리적 특성을 지닌 거대한 바다가 있다.
2. 바다는 지구를 다양한 모양으로 변경시킨다.
3. 바다는 기상과 기후에 많은 영향을 주고 있다.
4. 바다는 지구에 생명활동이 가능하게 한다.
5. 바다는 다양한 생명과 거대한 생태계를 유지시켜 주고 있다.
6. 인간과 바다는 서로 불가분적인 관계에 있다.
7. 바다는 아직 미지의 세계이다.

현재 ‘해양의 이해’는 미국을 비롯한 유럽 등과 아시아 여러 나라에서 바다의 중요성을 알리는 해양교육의 원칙으로 자리매김하고 있다. 우리나라도 2016년 해양수산부에서 「해양교육종합로드맵(가칭 ‘Korean Ocean K-12’)」을 수립하면서 ‘한국형 해양의 이해’를 만든 바 있다. 2020년에 개관한 울진 소재 ‘국립해양과학관’은 이러한 대원칙을 이해할 수 있도록 전시를 구성하였다.

한편 모든 바다에는 ‘섬’도 있다. ‘섬’의 사전적 의미는 “둘레가 물로 둘러싸인 육지”로 바다는 물론 호수, 강 등의 내수면으로 둘러싸인 육지도 포함되고 있다. 크게 봐서는 지구상의 7대洲도 섬이지만, 여기서 섬을 대륙과는 떨어져 바다에 위치하는 것으로 한정한다. ‘섬’은 「UN해양법협약」제121조에 “바닷물로 둘러싸여 있으며, 만조일 때에도 수면위에 있는 자연적으로 형성된 육지”로 규정되어 있다. 우리나라에서는 「도서개발촉진법」제2조에 “도서란 滿潮시에 바다로 둘러싸인 지역”으로 규정하고 있다. 또 섬은 사람이 거주하는 유인도서와 무인도서로 구분된다. 제주도 본도와 방파제 또는 교량 등으로 육지와 연결된 지 10년이 지난 도서는 ‘섬’이 아니라 육지로 구분하면서 제외하고 있다.

이런 섬의 가치는 대개의 경우 육지와는 다른 지형·지질경관을 보유하여 멸종위기 야생동·식물 및 한국고유종 등의 서식 또는 도래지로서 환경·생태교육적으로 뛰어난 잠재적 가치를 보유하는 경우가 많다. 그리고 해양생물 및 어족자원의 서식지로서도 커다란 잠재적 가치도 가지고 있기도 하다. 이와 더불어 무엇보다도 해양영토(영해·EEZ·대륙붕 등)의 바깥 한계를 결정하는 영해기점으로서 무인도서는 해양관할권 확보 및 강화를 위해 매우 중요한 위치를 차지하고 있다.

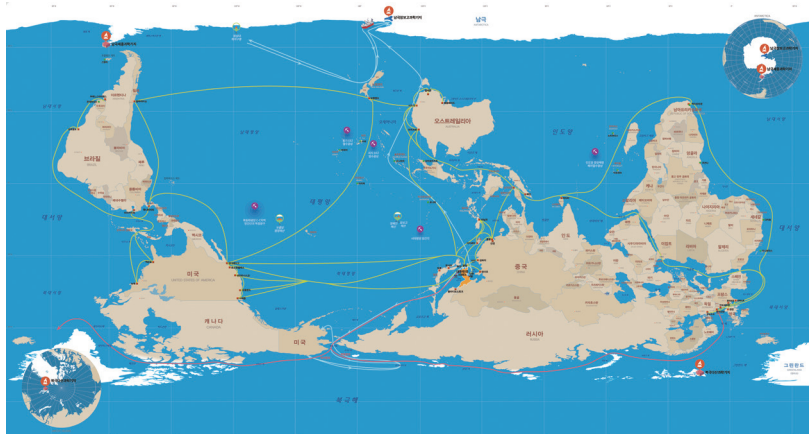
바다는 앞에서 살펴보았듯이 지구 표면적의 71%를 차지하면서 지구상 생물의 80%가 살아가는 곳이다. 생물이 살아가는데 없어서는 안 될 산소의 75%를 공급하고 태양에너지의 80%를 흡수하면서 지구기후를 조절하는 지구환경의 조정자 역할을 톡톡히 하고 있다. 바다의 95%는 아직 미개척지이지만 석유·가스, 심해저 광물, 조력·파력·조류에너지 등 인간의 삶을 운택하게 해줄 자원들이 풍부하게 분포하고 있다.

2015년 세계자연기금에서 산정한 바다를 통해 창출될 수 있는 해양산업의 경제적 가치는 연간 24조 달러(약 2,350조원)에 달한다. 이러한 경제적 가치 외에도 기후변화에 대응하고, 식량·에너지·자원 위기를 해결할 신성장동력을 창출할 수 있으며 인류가 직면하고 있는 문제를 바다에서는 해결할 수 있을 것으로 기대된다. 이에 따라 세계 각국은 공격적으로 바다와 관련된 정책들을 수립하여 시행하고 있다. 중국은 「국가해양발전계획 요강」을 2010년에 발표하였고, 일본은 2002년에 「21세기 해양정책」을, 2013년에는 「국가해양기본계획」을 수립하여 해양정책의 기본으로 삼고 있다.

현재 우리나라도 조선·철강·건설 등 기존 주력산업이 구조조정을 겪고 있고 4차 산업혁명시대로 진입하고, 국민들의 삶이 다양화되고 여가활동 수요가 증가하는 새로운 변화의 시대에 '바다'를 통한 성장 돌파구 마련이 필요한 시점이다. 그래서 우리나라에서도 해양수산자원의 합리적인 관리·보전 및 개발·이용과 해양수산업의 육성을 위한 정부의 기본정책 및 방향을 정하여 국가경제 발전과 국민복지 향상에 이바지하고자 「해양수산발전기본법」을 2002년에 제정하였다.(2002.5.13. 제정, 2002.11.14. 시행) 이 법에서 국가와 지자

체에 해양환경·해양수산자원 및 해양생태계 보전 의무를 부여하였고(제5조) 매 10년마다 「해양수산발전기본계획」을 수립·시행하여야 한다고 규정하였다.(제6조제1항)

우리나라가 관할하고 있는 해양의 면적은 44,3만km²로 육지면적의 4.5배에 달하고 있다. 해안선의 길이는 14,962km로 육지부는 7,752km로 51.8%에 이르고 이 중 자연해안선은 3,770km, 인공해안선은 3,982km로 나뉘어진다. 도서부는 총 길이 7,210km로 48.2%이며, 자연해안선은 6,107km, 인공해안선은 1,103km로 구분된다. 갯벌은 2,487km²로서 여의도면적의 858배에 달한다. 1987년의 3,203km²에 비해 716km², 22.4%가 줄어든 수치이다. 우리나라 바다에서 생산될 수 있는 조력과 연안 파력에너지는 각각 650만kW이며, 조류에너지는 50~100만kW로 추정되고 있으며, 해양생태계의 경제적 가치 100조 원으로 추정되고 있다. 이와 더불어 동북아시아의 중심과 세계 간선항로 상에 위치한 지정학적 이점으로 천혜의 해상교역조건을 가지고 있어 물류허브의 잠재력을 보유하고, 그에 따른 우수한 해운항만물류 인력과 인프라가 확보되어 있기도 하다.



<그림 1> 거꾸로 세계지도(해양수산부)

세계의 간선항로 상에 자리잡은 우리나라의 지정학적 위치를 잘 보여준다.

우리나라 해양수산업이 국내 경제에서 차지하는 비중은 2014년 기준으로 6.4% 수준이다. 2017년 1월에 발표한 2015년 해양수산업의 총 매출액은 192.8조원이며, 종사자수는 134만명이었다. 매출액 기준으로 수산업이 65.9조원으로 34.2%, 조선업(선박수리 포함)이 51.2조원으로 26.6%, 해운항만업이 50.9조원으로 26.4% 등 전통산업이 87.2%를 차지하여 의존도가 상당히 높게 나타났다. 우리나라는 2015년 기준으로 조선수주량 세계 2위(2021년도 현재 세계 1위), 해운선복량 세계 5위, 항만물동량 세계 4위, 양식생산량 세계 7위, 수산물생산량 세계 14위의 경쟁력을 가지고 있으며, 해양생물다양성은 세계 1위로 나타나고 있다.

<표 1> 우리나라 선박수주량 및 해운매출액 변화

세계 선박 발주량 대비 한국 수주비중 증가	(‘19) 31.5% → (‘20) 25.4% → (‘21.1~8월) 41.6% * 세계 발주량(만CGT) : (‘19) 3,020 → (‘21.1~8월) 3,283
해운 분야 매출액 증가	(‘16) 29조원 → (‘20) 36조원 → (‘21년 목표) 40조원

’15년말 기준, 전 세계 해상 물동량은 약 200억t이며 세계교역량의 78%가 바다를 통해 움직이고 있다. ’13년말 전 세계 물류시장 규모는 약 3조 3천억 달러 수준으로 추정된다. 해운 분야의 시장규모는 약 5,300억 달러로서 전체 시장의 16%를 점유하고 있다. ’16년말 기준, 우리나라의 국제 화물 수송량은 12.2억t이며 해운이 12.17억t으로 99.7%, 항공이 0.3%인 0.03억t 규모이다. 우리나라의 전체 컨테이너 물동량은 ’16년 기준 26백만TEU로 수출입은 15.4백만TEU, 환적은 10.3백만TEU이며, 이 중 부산항이 19.5백만TEU로 일본 전체 컨테이너 물동량을 상회한다. ’16년 해운업은 연간 20억불의 외화를 벌어들여 우리나라 총 서비스 수출액의 21.5%, 운송서비스 수출액의 75.6%를 차지하고 있다.

IV. 맺는말_바다와 인간의 미래에 부쳐

가야의 역사에서 해양활동은 중요한 위치를 차지하였다. 가야는 해양활동과 더불어 성장하였으며, 가장 발전된 모습도 해양활동을 통

한 결과라는 사실도 확인할 수 있었다.

많은 미래학자들은 바다의 중요성을 누구나 설파하였다. 앨빈 토플러는 『제3의 물결』에서 해양개발을 정보통신, 우주개발, 생명공학과 함께 제3의 물결을 주도할 4대 핵심 산업의 하나로 언급하고 있다. 여기에 대해 전 세계의 많은 나라들도 바다를 새로운 자원으로 인식하면서 중요시하는 정책들을 펴고 있다. 여기에 하나의 계기가 된 것이 1994년 11월에 발효된 'UN 해양법 협약'이다. 이를 통해 연안국의 해양관할권은 영해의 12해리에서 200해리의 배타적 경제수역으로 확대되었다. 특히 우리나라는 중국, 일본과의 양안거리가 400해리 이하로 관할권 중첩문제가 발생하여 대륙붕을 경계로 획정해야 하는 다양한 해양 외교 현안이 발생하게 되었다. 또한 바다의 중요성이 지속적으로 강조되면서 21세기는 극한 해양경쟁의 시대가 될 것이라는 전망이 지배적인 신해양질서가 형성되었다. 이에 따라 미래 지향적인 국가 차원의 신해양정책 전개가 필요하여 1996년 8월 8일에 통합해양행정기관인 해양수산부가 출범하게 되었다.

몇 번의 부침이 있었지만 해양수산부를 중심으로 우리나라는 해양 환경관리의 패러다임 전환을 통한 해양환경 통합관리체제를 구축하고 명태방류 및 대량양식체계 구축, 자원회복형 휴어제 도입 등을 실천과제로 하는 우리바다 되살리기 프로젝트, 스마트양식장 모델개발 및 확대를 통한 양식업의 고도화와 수산물 수출 확대, 귀어귀촌 확대, 漁울림마을 조성 등 활력이 넘치는 어촌조성을 목표로 정책을 수행하고 있다.

그 외 미래성장동력 발굴을 위해 해양바이오산업 마스터플랜 수립, 항만의 내진설계 강화, 선박, 항만의 미세먼지 저감 등 국민생활의

안전 강화, 어업인 삶의 질 개선 등을 추진하며 해양수산부는 '글로벌 해양강국, 대한민국'이라는 비전 아래, 국정과제와 연계한 해운산업 재건과 항만경쟁력 강화, 우리바다 되살리기, 수산업 고부가가치화, 해양안전 강화, 연안지역 경제활성화를 주요 과제로 해양정책을 추진하면서 바다를 미래성장 동력의 발판으로 삼기위하여 전방위적으로 노력을 기울이고 있다.

국내에만 한정하기 않고 바다에 포함된 해양광물자원을 개발하기 위하여 해외에도 광구를 확보하여 미래 해양자원 개발에 대비하고 있다. 앞서 본대로 바다는 자원의 보고로서 이 중 95%는 미개척지이다. 바다는 새로운 삶의 터전으로 가꾸어져야 하지만 인류의 마지막 유산으로 보호도 해야 한다. 미래의 인류생존은 우주개발에만 의존되는 것은 아니며, 바다의 개발과 보존 또는 바다의 과학발전에 크게 의존될 수도 있을 것이다. 그래서 우리는 바다를 소중히 다루고, 그 중요성을 인식하여야 할 것이다.

<표 2> 우리나라의 해외 광구확보 현황

구분	위치	면적	주요 매장물
태평양 심해저 독점광구	Clarion-Clipperton 해역 (하와이 동남방 약 2,000km 해역)	7.5만km ²	망간단괴 560백만톤
남서태평양 통가 EEZ 열수광상 탐사권	남서태평양 통가EEZ (라우분지 : 해저열수광상)	23,739km ²	구리, 아연, 금, 은 등
남서태평양 피지 EEZ 열수광상 탐사권	남서태평양 피지EEZ (북피지분지 : 해저열수광상)	2,948km ²	구리, 아연, 금, 은 등
인도양 공해상 (중앙해령 : 해저열수광상)	인도양 공해상 (중앙해령 : 해저열수광상)	10,000km ²	구리, 아연, 금, 은 등
서태평양 공해상 (마젤란 해저산 : 망간각)	서태평양 공해상 (마젤란 해저산 : 망간각)	3,000km ²	코발트, 니켈, 구리, 망간, 백금 등

NOTE

A large white rounded rectangular area containing 20 horizontal dotted lines for writing.

NOTE

A large white rounded rectangular area containing 20 horizontal dotted lines for writing.

제22기 가야학아카데미 | 가야와 바다 |

발행처 : 국립김해박물관
50911 경상남도 김해시 가야의길 190
Tel_ 055) 320-6800 Fax_ 055) 328-2468

발행일 : 2021년 10월

편집디자인 : 리드릭
및 인쇄처 07264 서울특별시 영등포구 양산로 96
Tel_ 02) 3667-4945 Fax_ 02) 3667-4942





국립김해박물관
Gimhae National Museum