

全羅道 住民의 日本列島 漂流記錄 分析과 데이터베이스화(1592~1909)*

鄭 成 一**

머리말	Ⅲ. 데이터베이스를 통해 본 일본 표착
Ⅰ. 자료에 대하여	진라도 주민의 특징
Ⅱ. 漂流·漂着 관련年表 작성과	맺음말
데이터베이스화	

머리말

한반도와 일본열도는 바다를 사이에 두고 인접해 있다. 지금으로부터 수 만 년 전에는 두 지역이 육지로 연결되어 있었다고 한다.¹⁾ 지리적 인접성으로 말미암아 이들 지역은 예나 지금이나 물적·인적 왕래가 빈번하다. 그러한 왕래를 통하여 정치·경제·사회·문화의 각 방면에서 서로 영향을 주고받았을 것임은 분명하다.

* 이 논문은 2001년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음(KRF-2001-002-B00013).

** 光州女子大學校 교수.

1) 빙하의 얼음이 증가하여 남극과 북극의 빙하가 두꺼워진다면 해수면이 100~130미터까지 내려갈 수 있다고 한다. 일설에 따르면 홍적세 2백만 년 전~1백만 년 전에 들어와 빙하가 두꺼워지자, 바다의 깊이가 최대 70미터로 그다지 깊지 않은 황해가 육지로 변해 한반도와 중국을 걸쳐서 오갈 수 있게 되었다는 것이다. 같은 시기 한반도와 일본의 규슈도 육지로 연결되어 있었다고 한다. 그러던 것이 1만 천년 전인 충적세에 들어와서는 빙하가 녹기 시작하여, 기원전 8천년 경부터는 물이 가득 차게 되었고 그 결과 현재와 거의 비슷한 지형으로 변하게 되었다는 것이다. 자세한 것은 다음을 참조. 정창희, 1997 「한국의 자연과 인간: 한반도는 어떻게 형성됐나」 『우리교육』, 62~69 쪽; http://ssrr.new21.net/gilra/giln_4_8.htm.

그런데 바다를 사이에 두고 마주 보고 있는 두 지역 사이의 왕래나 교류는 해상에서의 안전이 전제되지 않으면 그것이 장기적으로 지속되기 어렵다. 예컨대 해적의 출몰, 비·바람·파도의 강약, 선박의 성능과 같은 인적(사회적·자연적·경제적(기술적) 요인 등 여러 조건이 항해에 영향을 미치는 것이다. 그것과 함께 해상에서 발생한 사고에 대하여 신속하고 안전한 구조가 이루어질 수 있도록 시스템이 갖추어져 있는지, 또 그러한 사고 발생 위험(risk)으로부터 회피할 수 있는 사회적 제도(예컨대 보험·사회보장 등)가 확충되어 있는지, 이 모든 것이 바다를 사이에 둔 지역간 교류의 성쇠를 결정짓는 중요한 변수인 것이다.

韓·日間 漂流民에 관한 기존의 研究史를 더듬어 보면 方法論的 측면에서 다음 두 가지 문제점이 해결되지 못하고 있었음을 알 수 있다. 그 중 하나는 分析時期에 관한 것이고, 다른 하나는 分析對象에 관한 것이다.

첫째 시기적으로 1592~1872년에 대해서는 기존 연구에서 비교적 잘 정리되어 있다. 그 결과 이 시기에 대해서는 표류·표착의 건수와 송환자수 등 해난사고의 전반적인 규모를 파악할 수 있는 점은 다행이다. 그렇지만 한정된 사료만을 대상으로 한 나머지 여전히 漏落된 事件들이 적지 않은 한계점이 있다. 더군다나 1873~1909년에 대해서는 기존의 연구가 상대적으로 분석이 매우 소홀하다고 말할 수 있다.

둘째 기존의 연구가 표류기록 중 분석대상을 지나치게 축소하고 있었다는 점이다. 예를 들어 1592~1872년 시기에 대해서는 池內敏이 ㉠ 漂着日, ㉡ 漂着人員, ㉢ 出身地, ㉣ 出航地, ㉤ 目的地, ㉥ 遭難海域, ㉦ 漂着地, ㉧ 身分·職役 등을 구체적으로 밝혀낸 바 있다. 그렇지만 그것은 現傳 하는 표류기록 중에서 일부만을 분석대상으로 삼은 결과이다. 즉 기존의 연구에서 활용하고 있는 바로 그 사료에 ㉠~㉧ 이외에도 몇 가지 사항이 더 기재되어 있음에도 불구하고, 기존 연구가 분석의 편의상 그들의 姓名과 年齡, 宗教, 그리고 그들의 所持品과 船積品 등을 분석대상에서 제외하고 있는 것이다.

이상 두 가지 문제점을 해결할 수 있는 가장 效果的인 방법으로는 分析 時期를 연장하고 分析對象을 확장하여 漂流記錄을 綜合的으로 분석한 Data Base를 구축하는 일이다. 한 편의 논문 작성을 위한 一回性 분석 자료로 활용하는 데 그치는 것이 아니라, 漂流民 관련 역사 자료의 데이터베이스를 구축함으로써, 韓日關係史는 물론 地方史 연구에도 중요한 기초자료를 제공할 수 있는 것이다. 즉 이러한 일이 성공적으로 이루어진다면 漂流民의 姓名·性別·年齡·家族關係·出身地·職役·海上活動 등에 대한 데이터가 歷史 속의 人物研究를 위한 기초자료로 크게 활용될 수 있을 것으로 생각한다.

I. 자료에 대하여

본 연구는 1592년 임진왜란 발발 후부터 1910년 일본제국주의에 의한 강점이 시작되기 이전까지 약 320년 동안의 시기를 분석대상으로 한 것이다. 이른바 조선후기와 개항기를 아우르는 이 시기를 분석대상으로 설정한 것은 해난사고 구조시스템의 근대적 기원을 밝혀내기 위한 것이지만, 그 주된 이유는 사료상의 제약 때문이다. 1592년 이전으로 거슬러 올라가 표류기록의 장기 시계열 자료를 구하기란 현실적으로 용이하지 않다. 분석의 하한을 1909년으로 설정한 이유도 그와 비슷하다. 일제 강점이 시작되는 1910년부터는 조선인이 일본인의 범주 속에 매몰되어 버리듯이, 조선인 표류민에 대한 기록도 일본인 표류기록 속에 묻히고 만다. 분석의 상한과 하한을 확대하는 일은 장기적 과제로 남겨두지 않을 수 없다.

한편 이 연구에서는 해상에서 사고를 당하여 日本列島에 표착하였다가

일본인에 의해 구조되어 조선으로 송환된 全羅道 住民 들을 주된 분석대상으로 삼았다. 여기에서 全羅道라 함은 朝鮮時代와 大韓帝國期의 境域을 가리키는 것인데, 오늘날의 행정구역으로 말한다면 光州廣域市와 全羅南道, 全羅北道(조선시대에는 오늘날의 忠淸南道 鎭山郡 포함, 그리고 濟州道²⁾ 지역을 포함하는 개념이다. 전라도는 긴 해안선을 끼고 있는 지역이기 때문에 표류·표착 사고와 밀접한 관련을 맺고 있었다. 그럼에도 불구하고 제주도 지역 연구를 논외로 한다면, 기존의 한일관계사 연구에서 전라도 지역은 상대적으로 주목을 끌지 못했다. 이는 왜관이 위치한 경상도 지역과 대마도 사이의 관련성에 관심을 집중시킨 결과일 것이다. 전라도와 경상도 더 나아가서는 그 나머지 지역까지 포괄하는 해난사고 데이터베이스 구축을 위한 사전작업으로서 이 연구가 설계되었음을 밝혀둔다.

1. 자료의 개관

〈표 1〉은 본 연구에서 기초자료로 삼은 주요 사료를 정리한 것이다. 먼저 기존의 연구에 대해서는 이케우치 사토시(池內敏)와 李薰의 연구를

2) 널리 알려진 것처럼 濟州島는 원래 耽羅國이라는 독립국이었는데, 고려 숙종 10년(1105)에 탐라국이 해체되면서부터 제주도는 耽羅郡으로 그 지위가 격하된다. 그러다가 조선조에 와서는 태종 16년(1416) 당시 안무사인 오식의 건의에 의거하여, 한라산을 경계로 山北은 濟州牧 山南은 2분하여 남서쪽을 大靜縣 남동쪽을 旌義縣으로 구분하였는데 갑오개혁이 단행되기까지 약 400여년 동안에 걸쳐 통치의 기본 경계가 되었다. 그 뒤 몇 차례 행정구역의 개편이 있었는데, 광무 10년(1908)에 이르러 제주목을 濟州郡으로 고쳐 郡守를 두었으며 융희 3년(1910)에는 정의현과 대정현을 제주군에 편입시킴으로써 濟州島는 단일 郡 행정체제로 통합된다. 일제 강점기인 1915년에는 제주군이 폐지되어 제주도는 全羅南道에 속하게 된다. 그리고 1931년에는 제주면이 제주읍으로 승격되었는데 광복 이후인 1946년 8월부터는 道制의 실시와 더불어 북제주군과 남제주군이 다시 설치되었으며, 1955년 9월에는 제주읍이 제주시로 승격하게 되는 변화를 맞는다.

<표 1> 데이터베이스구축에 활용된 주요 자료

연도	池內敏 ㉠	李薰 ㉡	漂人領來謄錄 ㉢	漂民被仰上 ㉣	公義被仰上 ㉤	困難船及漂民 救助雜件 ㉥
1592~1745	○	○	△		△	
1746~1867	○	○	△	○	○	
1868~1872	○	○				
1873~1888	○	○				○
1889~1909						○

주 : ○는 전 기간을, 그리고 △는 일부 기간을 포함하고 있음을 의미함.

자료 : ㉠ 池內敏 1998 『近世朝鮮人の日本漂着年表』 『近世日本と朝鮮漂流民』 일본 臨川書店 4~142쪽.

㉡ 李薰 2000 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』 국학자료원, 402~427쪽.

㉢ 서울대학교 규장각 소장, 금호문화시리즈 영인본, 1993, 전 7 책

㉣ 일본 나가사키현립 쓰시마역사민속자료관 중가문고 기록류II 朝鮮關係 ㉤ 동 기록류 I 表書札方 M34-45, 전 13 책

㉤ 일본 게이오대학 도서관 소장 準貴(준귀중문서), 宗家記錄 94-10-39, 전 99 책

㉥ 일본 외무성 외교사료관 소장 외무성 기록(明治·大正年間) 3.6.7.1-10, 전11 책

주로 참고하였다. 특히 이케우치의 연구는 기존의 연구 중에서 가장 주목을 받아왔는데, 그것은 그가 한국과 일본의 자료를 종합적으로 검토하여 장기 통계를 집계·제시하였기 때문이다. 그가 사용한 대표적인 사료는 ㉢과 ㉣ 등이었는데,³⁾ 이 가운데 ㉢은 조선측 기록이다. 그런데 그의 연구

3) 이케우치 사토시(池內敏)가 표류·표착 연표를 작성하기 위하여 이용한 주요 자료는 다음과 같다. 『兩國往復書翰』(일본 國立國會圖書館), 『分類紀事大綱』(일본 國立國會圖書館), 『公義被仰上』(일본 長崎縣立對馬歷史民俗資料館), 『漂民被仰上』(일본 長崎縣立對馬歷史民俗資料館), 『漂民有之段館守江御達越狀控』(일본 長崎縣立對馬歷史民俗資料館), 『宗氏實錄』 1·2(泉澄一 엮음, 일본 清文堂, 1968), 『對馬島宗家關係文書契目錄集』 I~V(국사편찬위원회), 『通航一覽』(일본 國書刊行會, 1913), 『通航一覽續註』(일본 清文堂, 1968), 『善隣通書』 17(국사편찬위원회 對馬島宗家文書 기록류 4766), 『朝鮮人日本國江漂流記』(동 기록류 6506), 『朝鮮人日本并琉球江漂流記』(동 기록류 6567), 『朝鮮外交事務書』(한국일본문제연구회 엮음 성진문화사, 1971), 『邊例集要』 上(국사편찬위원회 엮음, 탐구당, 1971), 『同文彙考』 2·4(국사편찬위원회 엮음, 1978), 『東萊府啓錄』(서울대학교 규장각), 『漂人領來謄錄』(서울대학교 규장각 보경문화사 영인, 1994), 『濟州啓錄』(국사편찬위원회 엮음 『各司謄錄』 19, 1986). 이 밖에도

는 분석의 하한이 1888년으로 되어 있어서 그 이후의 사정은 전혀 알 수 없을 뿐만 아니라, 1873~1888년 사이의 통계 중에서도 누락된 부분이 적지 않았음이 본 연구를 통해 밝혀졌다. 이러한 기존 연구의 한계점을 극복하기 위하여 그 동안 거의 소개된 적이 없었던 일본 外務省 外交史料館 소장 外務省記録의 하나인 ㉔ 『困難船及漂民救助雜件・朝鮮國ノ部』(문서번호 3.6.7.1-10, 전 11책)를 본 연구에서 맨 처음으로 조사·분석하였다.⁴⁾

그런데 <표 1>에서 알 수 있듯이 본 연구에서 분석대상으로 삼고 있는 자료는 약 320년 동안에 이르는 장기간의 자료를 수록하고 있는 것이어서, 시대의 변천에 따른 해난사고 처리시스템의 변화를 보여주기도 한다. 예를 들면 임진·정유 왜란의 종결 이후 전후처리가 완성 단계에 이르는 1640년대에는 그 이전과 다른 시스템이 형성되기 시작하며, 1868년 일본의 明治維新 이전과 이후, 그리고 1876년 조선의 開港을 전후한 시기가 시스템이 크게 바뀌는 때이다.

2. 자료의 종류와 특징

현존하는 자료의 종류와 특성에 따라서도 그 내용이 차이가 있음은 더 말할 나위가 없다. 아래에서는 본 연구에 활용된 주요 자료의 특징에 대하여 소개하고자 한다.

1) 『漂人領來謄錄』

木部和昭, 「近世期長門における 朝鮮人漂着年表」 등과 같이 이케우치의 연표 작성에 이용된 자료는 몇 가지 더 있다. 자세한 것은 池内敏 1998 「近世朝鮮人の日本漂着年表」 『近世日本と朝鮮漂流民』 일본 臨川書店, 1~3쪽 참조

4) ㉔은 현재 일본 게이오대학 도서관에 소장되어 있는 사료인데, 이에 대한 분석도 본 연구가 최초가 아닌가 생각된다.

조선인의 일본 표류·표착에 관한 내용을 담고 있는 조선후기 표류기록 중 가장 대표적 사료가 『漂人領來謄錄』(奎12956) 과 『漂人領來差倭謄錄』(奎12954) 이다. 이들 사료는 현재 서울대학교 奎章閣에 소장되어 있는데 1993년 影印本이 간행되면서 이 사료에 대한 연구자들의 관심과 이용이 전보다 크게 늘었다. 이 사료는 조선시대 대외관계 부서의 하나인 禮曹의 典客司에서 편찬한 것이다. 총 20책 중 제17책이 전해지지 않고 있어서 1734년부터 36년까지 약 3년 동안의 상황에 대해서는 알 수 없지만 이 사료는 1641년(仁祖 19, 寬永 18) 9월부터 1751년(英祖 27, 寶曆 元) 9월까지 약 110년 동안의 표류기록을 담고 있어서 당시의 상황을 파악하는 데 매우 중요한 실마리를 제공하고 있다.

우선 사료의 체제를 보면 『漂人領來謄錄』은 慶尙監司·東萊府使·釜山僉使 등 지방관의 보고서로 구성되어 있다. 거기에는 訓導·別差 등 對日關係 실무 담당자라든가 烽軍·哨探將 등 地域의 防衛 담당자의 보고도 담겨져 있다. 또 기사의 끝 부분에 慶尙監司·東萊府使의 狀啓에 대한 禮曹의 啓라든가 國王의 決裁 등 중앙정부의 처리내용이 함께 기재되어 있는 경우도 있다.

그리고 『漂人領來謄錄』의 내용은 크게 둘로 나누어 볼 수 있는데 그 하나는 일본으로부터 送還되어 온 漂流民에 관한 審問調書이다. 예를 들면 표류민들이 바다로 나가게 된 경위를 비롯하여 그들의 거주지·성명·나이·신분이나 직역, 더 나아가서는 그들이 탄 배의 주인이나 소속관서 일본의 표착지, 그곳에서의 접대와 송환과정 등이 표류기록 가운데 기술되어 있다. 다른 하나는 조선인 표류민들의 송환과 관련된 외교의례 즉 조선인 표류민들을 호송해 오는 日本의 使臣인 이른바 漂差倭(漂差使)에 대한 조선측의 접대와 그와 관련된 각종 儀禮의 준비 상황(書契·別幅·茶禮·下船宴·上船宴 등)에 대한 기록이 중심을 이루고 있다. 그와 함께 표류사고가 발생한 지역의 지방관에 대하여 연안 주민의 통제를 소홀히 한 점을 문책

하는 중앙정부의 조치 등도 기록되어 있다.

『漂人領來謄錄』에는 漂流民 관련 기록이 주를 이루고 있지만, 간혹 현 해탄을 건너 조선에 입·출항하던 日本 對馬島 (일본에서는 보통 對馬 tsushima 로 불림)의 선박, 즉 歲遣船을 비롯한 年例送使船의 운항실태를 보여 주는 기사도 발견된다. 예를 들면 어떤 종류의 선박이 어떠한 물건을 싣고 언제 어떻게 왜관에 입·출항을 하였는가 하는 점을 살필 수도 있다는 점에서 『漂人領來謄錄』의 사료적 가치는 매우 크다.

그러나 『漂人領來謄錄』만으로는 조선인 표류민의 船上 활동을 파악하기가 쉽지 않다. 이 기록에는 선적물이라든가 승선인들의 소지품 등에 관한 기록이 거의 남아 있지 않아 표류민들의 구체적인 활동을 가늠하기가 어렵다는 한계가 있다.

2) 『漂民被仰上』

韓半島에서 日本列島에 표류·표착한 朝鮮人에 대한 근대 이전의 일본 측 기록 중에서는 『漂民被仰上』(hyomin ose agerare)이 가장 기술이 체계적이며 구체적이다. 이 사료는 현재 日本 長崎縣立對馬歷史民俗資料館 宗家文庫에 보관되어 있다. 그런데 對馬島宗家文書 (일본에서는 보통 宗家文書 souke monjio로 불림)는 옛 藩이 폐지된 뒤 우여곡절을 거치면서 현재 한국의 國史編纂委員會를 비롯하여 일본의 國立國會圖書館, 東京大學史料編纂所, 慶應義塾大學圖書館 등 각 기관이나 그 밖의 개인에 의해 분산 소장되어 있는 형편이다. 그 가운데 長崎縣立歷史民俗資料館에 보관되어 있는 것이 가장 분량이 많을 뿐 아니라, 표류민과 관련된 기록으로서는 일본 내에서 제1급 사료로 꼽히는 것이다. 다만 그 동안 이 사료의 법적 소유권이 대마도(藩)의 옛 島主(藩主)의 후손에게 있었기 때문에, 최근까지도 나가사키현 이즈하라초(嚴原町)에 위치한 對馬歷史民俗資料館은 長崎縣의 지휘 아래 이 사료의 보존과 관리업무만 담당해 왔다. 그러던 것이 2003년도 예산으로 長崎縣과 嚴原町

이 그 후손으로부터 이 사료를 구입하기로 최종 결정이 내려졌으며, 향후 이 사료의 관리는 對馬歷史民俗資料館이 위치한 嚴原町에서 맡기로 하겠다고 한다.

잘 알려진 것처럼 1871년 일본의 '廢藩置縣' 이전까지는 日本의 朝鮮關係 업무를 對馬島(일본에서는 대체로 對馬藩 이라 함)가 담당하고 있어서, 그 이전까지의 日本側 漂流記錄은 당연히 대마도가 작성한 이 사료가 중심이 될 수밖에 없다. 특히 『漂民被仰上』이라든가 『公義被仰上』, 『漂民有之段館守江御達越狀控』 등은 대마도측의 江戸幕府에 대한 보고라든가 倭館의 館守에 대한 전달사항 등을 필사한 것으로 생각되는데, 그 양이 많을 뿐 아니라 내용이 충실하여 조선후기 표류·표착 실태를 파악하는 데 없어서는 안 될 매우 중요한 사료이다.

그런데 『漂民被仰上』은 대체적으로 1740년대부터 1860년대에 이르는 시기의 기록이다. 시기적으로 보면 조선측 사료인 『漂人領來謄錄』이 1640년대부터 1740년대에 걸쳐 기록을 하고 있어서 대체로 조선후기 중에서도 초기 부분에 해당하는 데 반해서, 대마도의 『漂民被仰上』은 그 이후 시기를 포함하고 있다. 따라서 이 두 사료는 같은 시기의 기록 내용을 비교하는 데는 많은 어려움이 따른다.

3) 『公義被仰上』

현재 慶應大學圖書館에 소장되어 있는 『公義被仰上』(kogi ose agerare)⁵⁾은 『漂民被仰上』보다 연대가 앞선다. 아마도 초기에는 대마도(藩)가 막부에 보고하는 『公義被仰上』 속에 조선인에 의한 해난사고 보고가 포함되어 있었으나,⁶⁾

5) 일본사에서 「公義」 또는 「公儀」로 쓰고 「고오기」라고 읽는 이 용어는 에도(江戸)시대의 경우 대부분 도쿠가와(德川) 바쿠후(幕府)의 쇼군(將軍)을 가리킨다. 따라서 「公義被仰上」이란 「바쿠후의 쇼군에게 올리는 보고서」라는 의미이다.

6) 『公義被仰上』에는 조선인 표류민에 대한 기록만 들어 있는 것이 아니다. 중국 선박에 대한 보고, 대마도 안의 내정에 관한 보고 등 한 마디로 에도바쿠후 江戸幕府에 대한 대마도의

100여 년의 시간이 흐르면서 이러한 시스템이 정착·확립되어 감에 따라 1740년대부터는 조선인 해난사고만 별도로 보고를 하여 『漂民被仰上』이 작성된 것으로 보인다. 요컨대 『公義被仰上』에서 『漂民被仰上』으로 발전되어 갔음을 알 수 있다. 아마도 「에도바쿠후(江戸幕府)의 쇼군(將軍)에 대한 보고」(『公義被仰上』) 중에서 「(조선인 표류민에 대한 보고」(『漂民被仰上』)만 따로 떼어서 보고서를 작성·제출하는 시스템으로 바뀐 것이 아닌가 짐작된다. 따라서 이들 사료는 상호 보완적으로 활용될 필요가 있다고 생각한다.

그런데 『公義被仰上』에서 조선인 표류민에 관한 기록이 모습을 감춘 뒤에도 이 사료에는 일본인 표류민(이를 和漂民이라고 하여 조선인 표류민과 구별하고 있는데, 여기에서 和는 일본을 가리킴)에 관한 기록은 계속되고 있는 것이다. 그 반면에 『漂民被仰上』에는 일본인 표류민에 관한 기록은 남아 있지 않다. 따라서 조선의 연안에 표착한 일본인에 의한 해난사고 분석을 위해서는 『公義被仰上』을 참조하지 않으면 안 된다.

한편 『公義被仰上』과 『漂民被仰上』의 기록 연대는 1860년대까지로 되어 있다. 1871년 이른바 ‘廢藩置縣’으로 藩이 폐지되고, 對馬島(藩)가 담당해오던 조선과의 외교·무역 업무를 外務省이 장악하는 이른바 外交의 ‘一元化’가 이루어진 뒤에는 대마도 역시 역사의 무대에서 사라지게 된다. 그뿐 아니라 조선과의 외교와 관련된 기록의 작성 주체도 바뀌지 않을 수 없었다. 즉 1873년 이후의 표류·표착 즉 해난사고 기록은 일본의 중앙 및 지방정부 등 외교 채널의 범주에 속하는 기관이나 부서에 의해서 작성되고 보관되었다. 그리고 그러한 해난사고 관련 기록은 반드시 外務省을 거치게 되어 있었는데, 그런 연유에서 1873년 이후 1910년대에 이르는 시기의 해난사고 기록은 현재 일본 外務省 外交史料館에 보존되어 있는 것이다.

모든 보고가 이 사료 속에 포함되어 있다고 말할 수 있다.

4) 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國ノ部』

외무성기록⁷⁾ 중의 하나인 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國ノ部』(문서번호 3.6.7.1-10)는 모두 11책으로 되어 있는 방대한 분량의 자료이다. 사료의 내용을 보면 일본열도에 표착한 조선(한국)인의 송환과 관련된 일련의 사료를 독자적인 분류방식에 따라 묶어 놓은 것이다. 開港期 海難事故 연구를 위해서는 제1차적으로 이 사료부터 분석해야 할 것으로 판단된다⁸⁾

7) 1971년 4월 개관한 일본의 외무성 外交史料館은 일본의 외교관계 문서를 수집·분류·보존·공개·편찬해 오고 있는데, 에도(江戸)시대 말기부터 제2차 세계대전 종결 때까지의 사료를 소장하고 있다. 일부 전후의 사료도 소장하고 있지만 그것은 대부분 마이크로필름으로 제작된 것이다. 또 외교사료관은 미공개 상태에 있던 외교사료를 순차적으로 선별 공개를 해 오고 있는데, 홈페이지(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/annai/honsho/shiryo>)를 통해 공개된 자료의 개요를 파악할 수 있게 되어 있다. 외교사료관 소장 자료는 크게 여섯 가지로 분류되고 있는데, 이 글에서 이용한 자료는 그 중에서도 이른바 '외무성기록'으로 불리는 것들이다. 약 4만 8천여 책으로 구성된 외무성기록은 외무성의 창립(1869)에서 제2차 세계대전 종료에 이르는 시기의 일본 외무성과 해외공관 사이에 오고간 電報, 公信類 등을 모아 놓은 것이다. 그 중 약 2만 2천여 책은 明治・大正 년간(1868~1926)에 생산된 것이고, 나머지는 昭和期(1926~1945)에 생산된 것인데, 이 글에서 이용된 것은 明治・大正 년간의 외무성기록에 해당된다. 외무성기록의 분류·편집은 과거 몇 차례 작업이 진행되었던 것으로 짐작되는데, 현재 이용되고 있는 분류방식에 따르면, 明治・大正 년간의 경우 ① 政治 ② 條約 ③ 通商 ④ 司法 및 警察 ⑤ 軍事 ⑥ 人事 ⑦ 文書 및 圖書 ⑧ 會計 등 8개의 門으로 대별되어 있다. 예를 들어 이 연구에서 이용된 『困難船及漂流救助雜件』의 문서번호는 3.6.7.1로 되어 있는데, 이것은 3門 즉 通商 6類 7項 1號를 의미하는 숫자이다. 이 가운데 朝鮮國의 선박과 표민에 대해서는 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國之部』(3.6.7.1-10)라 하여 따로 편집이 되어 있다. 일본 외무성 외교사료관 소장 문서에 대한 개괄은 다음 자료를 참조할 것. 김점수, 2001 「해제」 『해외소재 한국사자료 수집목록집』 I (총목·일본편 1) 국사편찬위원회, xii 쪽; 허영란, 2002 「일본의 한국사 자료 소장기관 개관」 『일본소재 한국사 자료 조사보고 I』(해외사료총서 1) 국사편찬위원회, 3~4 쪽; 1993 『外交史料館所藏 外務省記録總目錄』(전3책), 일본 原書房

8) 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國之部』는 『困難船及漂流救助雜件』 시리즈의 하나이다. 해난구조와 관련된 자료가 被救助 선박의 국적별로 편집되어 있는 것 중 하나인 것이다. 예를 들면 일본 선박의 해난과 일본인 표류민에 대해서는 『困難船及漂流救助雜件・帝國(日本國)之部』(3.6.7.1-3, 전 33 책)에 수록되어 있다. 물론 이 사료에는 일본 선박이 조선에 표착한 경우만이 아니라 중국·러시아 등지에 표착한 경우, 더 나아가서는 미국·영국·독일 등 서양 선박에 의하여 구조된 일본 선박 등도 모두 포함되어 있다. 마찬가지로 한국·일본·중국 등 동아시아 해역을 통과하다가 해난을 당한 영국·미국·러시아 등에 대해서는 각각 『困難船及漂流救助雜件・英國之部』 『同・米國之部』 『同・露國之部』 등에 수록되어 있음을 지적해 두고자 한다.

한편 『困難船及漂民救助雜件・朝鮮國ノ部』에 실린 각종 보고서의 체제를 보면, 초기의 기록일수록 기록의 범위라든가 내용의 통일성이 결여되어 있는 점이 발견된다. 이 점에 대해서는 뒤에서 자세하게 언급하겠지만 오히려 그 이전 시기에 대마도(藩)가 작성하였던 해난사고 기록, 예컨대 『漂民被仰上』과 같은 사료의 경우가 오히려 보고서의 체제면에서 본다면 훨씬 통일성이나 체계성이 뛰어나다고 말할 수 있는 측면도 있음을 지적해 두고자 한다. 그런데 당시 일본 연안에서 표류·표착 관련 해난사고가 발생하면 그것이 일본 외무성에 보고되고 있었으며, 그 이후 외교채널을 통하여 조선과의 외교 교섭이 진행되었는데, 그 과정에서 외무성에 남게 된 자료를 훗날 외무성 외교사료관의 기록 담당 부서가 정리·편집한 것이 오늘날 전해져 내려오고 있는 『困難船及漂民救助雜件・朝鮮國ノ部』로 판단된다. 다만 외교사료관에서 이들 자료를 편집한 연대는 현재 정확하게 알려지지 않고 있으며, 그와 함께 이들 자료의 편집 과정에서 일부 문건이 누락되었을 가능성도 전혀 배제할 수 없다고 생각된다. 그런 점에서 볼 때 일본 內務省에 보고된 동일 사건 기록의 발굴이 요구된다 하겠다.

요컨대 본 연구에서는 먼저 선행연구를 검토하여 그것을 비판적으로 수용하고자 하였다. 뿐만 아니라 기존의 연구에서 다루어지지 않았던 분야를 분석대상 속에 추가하는 동시에, 이른바 일본 외무성기록 등과 같은 새로운 사료를 조사·수집하였다. 그리고 전근대와 근대를 망라한 자료를 바탕으로 하여 데이터베이스로 구축하였으며, 그 결과를 가지고 全羅道 住民에 의한 海難의 문제를 韓日關係史 측면에서 분석한 것이다.

II. 漂流·漂着 관련 年表 작성과 데이터베이스화

1. 몇 가지 사례

한반도와 일본열도 사이에서 발생한 海難事故 사례를 시기별로 나누어 3가지 정도 소개하고자 한다. 다만 본 연구는 전라도 주민에 의한 해난사고에 국한되어 있음을 미리 밝혀 둔다.

〈사례 1〉 1850년대 초 해난사고

전라도 興陽(현재의 高興) 주민 9명이 1856년 9월 28일 한 척의 배에 타고서 興양을 출발하여 10월 6일 강원도 平海에 도착 건어물을 구입하였다. 일행 중 1명(상륙)을 제외한 8명이 그 해 11월 11일 평해를 출발하여 興양으로 돌아오던 중 강한 서풍을 만나 표류하다가 11월 16일 일본의 隱岐 赤灘에 표착하였다. 그곳 주민들에 의해 구조된 8명은 12월 15일 표착지를 출발, 이듬해인 1856년 1월 6일 나가사키(長崎)에 도착한다. 그곳에서 조사를 받은 표류민들은 3월 8일 나가사키를 출발하여 3월 18일 쓰시마에 닿는다. 쓰시마에서 1명이 病死한다. 표류민들은 쓰시마로 송치된 뒤 다시 조사를 받게 된다. 그들은 석가를 믿는다고 답하고 있으며, 호패는 모두 소지하지 않은 것으로 밝혀졌다. 일행 8명의 성명과 나이를 소개하면 다음과 같다. 朴hanniu(46세, 病死), 李chikuwan(29세), 朴chyechun(64세), 林muoku(36세), 裴hutohu(28세), 金sekunou(22세), 朴kuiboku(20세), 李uikun(20세 이 그들이다(원문의 일본어 가타카나 표기를 편의상 영어 알파벳으로 바꿈). 또한 표착한 선박의 크기는 長 10尋·幅 3尋·深 5尺이었으며, 그 배에는 檣 2本·楫 1羽·帆 2下·篙 7枚·步板 3枚·太鼓 1·皮籠 1·匕 8本·庖丁 1挺·打錐 1本·大瓶 1·釜大小 2·鋸 1挺·小鋸 1挺·鑿 1挺·鋤 1挺·斧 1挺·常平通寶 26貫文 등이 실려 있었던 것으로 적혀 있다(『漂民被仰上』일본 對馬歷史民俗資料館 宗家文庫, 記 I 表書札方 M45).

〈사례 1〉은 1856년 일본열도에 표착한 전라도 興양 주민 8명(병사자 1명 포함)이 일본의 표착지(隱岐 赤灘)에서 나가사키(長崎)⇒쓰시마(對馬)를 거쳐 조선(倭館)으로 송환되고 있었음을 보여 주는 것이다. 표류민들의 성명과 나

이, 종교와 호패 소지 여부, 표착에서 송환까지 경유지 체재일수 등이 현존하는 기록을 통해 확인된다. 뿐만 아니라 표류 선박의 규모와 그 배에 실려 있었던 물품의 종류·수량에 대해서도 기록이 남아 있다. 위 사례의 경우 표류민들의 소지품 가운데 常平通寶 26貫文이 포함되어 있어서 주목을 끈다. 그러나 이 시기 표류기록에는 구조와 송환에 들어간 비용이 조선인 표류민들에게 청구되었는지에 대해서는 아무런 언급이 없다. 그런데 1876년 조선의 開港 이전까지는 구조·구호·송환과 관련된 비용은 물론 선박의 수리비용까지도 표착지 주민이나 정부가 상대국의 표류민들에게 직접 청구하지 않는 것이 기본 원칙이었다. 다만 일본의 메이지 정부 수립 이후(구체적으로는 1872년 일본의 외부성에 의한 왜관 점거 이후) 주로 일본측의 요구에 의해 그 이전과 달리 비용 부담을 표류민 자신에게 전가하려는 움직임이 있었던 것은 사실이다.⁹⁾ 그렇지만 그것은 어디까지나 일본측의 일방적인 요구였으며, 그것이 쌍방의 합의에 의한 조약에 근거하여 하나의 제도로서 확립되기 시작한 것은 1876년 이후라고 볼 수 있다.¹⁰⁾

〈사례 2〉 1880년대 초 해난사고

1880년 12월 全羅道 海南 居民 梁乃瑞 외 17명이 후쿠오카현(福岡縣) 志摩郡 西浦에 표착하였는데, 그들의 송환 비용과 관련한 명세표를 조선인 표류민이 직접 작성하여 확인한 것이 남아 있다. 그들은 1880년 9월 27일 행상차 나갔다가 되돌아오던 중 바람을 만나 표류하게 되었는데, 훗날 증빙자료로 삼기 위하여 「費用明細書」를 남긴다고 그 작성 목적을 분명히 밝히고 있다. 총 133圓 77錢 3厘라고 하는 금액의 내역을 매우 소상하게 적고 있다. 말하자면 체재 장소와 일수, 그 기간에 소비한 쌀·떡감·물 등 물품의 종류와 수량, 그리고 그에 해당하는 금액을 적고 있다. 심지어는 어린아이 병을 고치는 데

9) 池内敏, 1998 『近世日本と朝鮮漂流民』 臨川書店 117~133 쪽; 李薰, 2000 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』 국학자료원, 223~251 쪽.

10) 참고, 2002 「漂流民 送還體制를 통해 본 近現代 韓日關係 制度史的 接近(1868~1914)」 『韓日關係史研究』 17 한일관계사학회 참조.

사용했던 그릇 값까지도 치르고 있다. 뿐만 아니라 배를 수리하는 데 들어간 工賃을 비롯하여 연장과 부품의 종류 및 수량, 그리고 그에 해당하는 가격 등이 매우 구체적으로 적혀 있다. 또 마지막 부분에 이 증서의 수신처로서 「大日本國福岡縣」이라는 글자를 본문보다도 3~4배나 더 큼직하게 적고 있어 주목된다(『困難船及漂流民救助雜件・朝鮮國之部』, 일본 외무성기록 3.6.7.1-10).

〈사례 2〉는 조선의 開港으로부터 4년이 지난 1880년 9월에 발생한 해난 사고이다. 일본의 표착지(福岡縣 志摩郡 西浦)에서 나가사키(長崎) 등을 경유하여 부산으로 송환되고 있는 것은 그 이전 시기와 크게 다르지 않다. 외무성 등에 표류민의 명단 등 인적사항이 보고되는 것도 역시 마찬가지이다. 다만 표류민의 姓名이 대부분 漢字로 기재되고 있는 것이 특징이다. 그러나 이전과 달리 표류민의 종교라든가 호패 소지 여부 등에 대해서는 아무런 기록이 남아 있지 않다. 이것은 근대 이전과 이후 일본 정부의 조선 표류민에 대한 관심이 크게 달라진 것을 반영하는 것이다. 그런데 무엇보다도 다른 점은 개항 이후 표류민 구조 및 송환과 관련된 비용의 일부를 표류민의 본국 정부 즉 상대국에 청구하고 있다는 점이다(이른바 「定額償還」).¹¹⁾

〈사례 3〉 1950년대 초 해난사고

1953년(昭和28) 1월 15일 나가사키현(長崎縣) 다마노우라정(玉の浦町 大瀬崎)에 한 척의 배가 표착하였다. 그런데 이 배는 일기 불순으로 바로 귀국하지 못하고 2월 21일까지 38일 동안 표착지에서 머물게 된다. 이 사건과 관련하여 나가사키현(長崎縣) 후쿠에시(福江市)는 韓國 漂流漁船 慶寶號(12톤 / 船籍: 全羅南道 珍島港)의 船長이자 선박 소유자인 朴素順(주소; 韓國 全羅南道 木浦市 竹橋洞 369番地) 외 6명에 대하여, 水難救護法에 의거 救護한 費用 15,770 円을 청구한 바 있다. 漂流漁船 慶寶號 승조원 등에게 지급한 쌀 등 19개 품

11) 이에 대해서는 참고, 「漂流民 送還體制를 통해 본 近現代 韓日關係 制度史的 接近 (1868~1914)」 참조.

목의 救護費用 21,670엔 중 5,900엔은 경보호의 公賣代金を 가지고 補填 했는데, 그 나머지 15,770엔을 놓고 후쿠에시에서는 韓國代表部 福岡出張所를 통하여 경보호의 船主에 대하여 이 대금의 지불을 청구한 것이다. 그러나 1956년 1월 26일 현재 어떠한 회답도 없었다고 한다. 이 사건은 일본 外務省이 在日本大韓民國代表部に 보낸 공문을 통해서도 확인된다(『韓國産業關係・水産業關係・韓國漁船の遭難搜索及び救助』 일본 외무성기록 E' 3.1.5.4-1-1).

〈사례 3〉은 1953~56년에 해당되는 것이다. 즉 제2차 세계대전 이후 한국과 일본 사이에 아직 국교가 수립되지 않은 상태에서 두 나라가 해난사고를 어떻게 처리하고 있었는지를 보여주는 사례이다. 이 예에서 보는 것처럼 해난을 당해 구조·구호를 받은 표류민들은 그 비용(이른바 「漂民經費」)을 본인이 직접 부담해야 했다. 일본에서 귀국하기 전에 선적품이나 소지품을 매각한 대금으로 漂民經費를 충당하고 있는데, 부족분에 대해서는 귀국 후 외교채널을 통해 청산하도록 되어 있었다. 표민경비의 지불이 표류민들의 귀국 전에 완결된 경우도 있었지만, 위의 경우처럼 귀국 후 상당 기간 동안 표민경비가 청산되지 않아 외교문제로 비화되는 수도 종종 있었다. 다만 분명한 것은 그 어느 경우이든 표류민들의 귀국 전에 표민경비가 반드시 완납되어야 했던 것은 아니었다. 말하자면 표민경비의 지불이 그 이전 시기와 마찬가지로 「후불」도 가능했던 것이다.

이상 3가지 사례를 통해서 알 수 있는 것은 다음과 같다. 첫째 현행 해난사고 구조시스템은 〈사례 3〉의 1950년대와 매우 유사하다. 이것은 또 〈사례 2〉 1880년대의 이른바 유상송환체제에서 변천된 것이다. 그런데 〈사례 2·3〉은 비용 부담의 주체와 범위만 달라진 것일 뿐, 해난의 구조에서 구조·송환에 이르는 과정은 개항 이전의 〈사례 1〉과 기본적으로 동일하다고 볼 수 있다. 따라서 해난사고 구조시스템을 「연속」과 「단절」의 입장에

서, 그리고 「근대적 제도의 기원과 변천」이라고 하는 관점에서 장기적으로 비교·분석할 필요가 있는 것이다. 이를 위하여 표류기록에 대한 데이터베이스(D/B) 구축을 시도하는 것이 이 연구의 기본목표이다. 다만 앞에서 언급한 것처럼 그 시기와 대상을 1592~1909년 전라도 주민으로 한정하고자 한다.

2. 표류기록의 기재사항

앞에서 소개한 세 시기의 해난사고 기록을 통해서 알 수 있듯이, 사료의 작성 연대와 종류에 따라서 기재 항목에 약간씩 차이를 보이고 있다. 그것을 비교한 것이 <표 2>이다. 대체로 ㉠ 漂着日, ㉡ 漂着人員, ㉢ 出身地, ㉣ 出航地, ㉤ 目的地, ㉥ 遭難海域, ㉦ 漂着地, ㉧ 身分·職役 등을 비롯하여, ㉨ 漂流民의 姓名과 ㉩ 年齡, ㉪ 종교, 그리고 그들의 ㉫ 所持品·船積品에 이르기까지 근대 이전과 이후 기재 항목의 구성은 크게 다르지 않다. 다만 같은 종류의 기록이라 하더라도 자료의 작성 또는 보존 상태에 따라 누락된 항목이 더러 보인다. 특히 이러한 현상은 對馬島(藩)가 작성한 宗家文書에 비하여, 明治政府가 기록한 外務省記錄에서 더 흔하다. 다시 말해서 18세기 중엽 이후 표류기록이 정형화되어 있는데 반해서, 19세기 중·후반의 그것은 보고자에 따라서 그리고 보고시기에 따라서 기록의 대상이나 범위에 차이가 자주 발견된다는 점이다.

<표 2>를 보면 우선 눈에 띄는 몇 가지 특징을 살필 수 있다. 예를 들면 근대 이전의 표류기록(사례 1)에서는 반드시 朝鮮人 漂流民의 宗教와 號牌 소지 여부가 기재되어 있는 데 반해서, 근·현대(사례 2·3)의 기록에서는 그러한 항목이 보이지 않는다. 아마도 이것은 근대 이전 도쿠가와 바쿠후(德川幕府)가 基督教 禁制 차원에서 일본 연안에 표착한 異邦人의 종교에 깊은

관심을 갖고 있었던 반면에, 메이지 정부는 그 점에 대해서는 별로 비중을 두지 않았기 때문이 아닐까 생각된다.

<표 2> 漂流記錄의 기재 사항 비교

항목		사례 1 (1850년대)	사례 2 (1880년대)	사례 3 (1950년대)
㉠	표착일	○	○	○
㉡	표착인원	○	○	○
㉢	출신지	○	○	○
㉣	출항지	○		
㉤	목적(지)	○	○	
㉥	조난해역			
㉦	표착지	○	○	○
㉧	身分·役職			
㉨	성명(명단)	○	○	△
㉩	연령	○		
㉪	종교	○		
㉫	소지품·선적품	○		△
㉬	문서 발·수신인(實名)		○	○
㉭	漂流經費(金額)		○	○

주 : ○는 기록 상세, △는 기록 일부 있음, 빈칸은 기록이 없거나 명확하지 않음.

자료 : 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國ノ部』, 일본 外務省 外交史料館.

한편 이른바 無償送還의 원칙이 지켜지고 있었던 근대 이전에는 근대의 표류기록에 거의 빠짐없이 등장하는 漂流經費 항목이 없었다. 물론 근대 이전 기록인 『漂人領來謄錄』 같은 조선측 기록을 보면 전라도 주민을 포함한 조선의 표류민들이 일본 연안에서 구조되어 본국으로 송환될 때까지 일본의 각지에서 지급 받았던 물품의 종류와 수량이 기재되어 있는 경우가 더러 보인다. 마찬가지로 일본측 기록인 對馬島宗家文書에서도 조선인 표류민들에게 지급한 물품의 목록이나 선박 수리와 관련된 사항이 기재되어 있는 경우가 간혹 있음은 더 말할 나위가 없다. 그렇지만 이들 사

료에서는 근대의 표류기록처럼 漂民經費 항목의 기록이 자세하지 않을 뿐만 아니라, 구체적으로 금액이 계산되어 있는 경우는 매우 드물다

그에 반해서 救助 및 送還에 소요된 비용(또는 그 일부를 표류민들에게 부담시키기 시작했던 근대 초기의 기록에서는 표민경비 항목이 상세한 금액의 계산과 함께 기재되어 있는 점이 다르다. 이처럼 有償送還 시스템으로 바뀌어 가는 근대에 이르게 되면 표류기록 중 가장 중요한 부분의 하나가 漂民經費 항목이라고 해도 과언이 아닐 정도로 커다란 변화를 보이고 있음에 주목할 필요가 있다.

3. 항목 분류와 데이터베이스화

1) 데이터베이스의 구조와 항목

이 연구에서는 우선 이른바 朝鮮後期和 開港期를 대상으로 하여, 〈언제〉〈누가〉〈어디에서〉〈어떻게〉 표류를 당하였는가를, 그리고 그들이 일본 연안에서 해난구조를 받은 뒤 〈언제〉〈어디〉를 거쳐서 〈어떻게〉 還國·歸郷하게 되었는가에 관한 전 과정을 정리할 것이다. 이러한 기초작업을 통해서 어느 정도의 한국인 표류민이 일본열도에 표착하였으며, 표류민들은 어떤 사람들이었는지가 밝혀질 수 있을 것으로 생각한다. 즉 표류·표착의 빈도와 표류민의 규모를 비롯하여 표류민의 성명·성별·연령 등을 1차적으로 집계·정리하는 작업이 필요하다. 그리고 표류민의 출신지와 표착지의 관계, 즉 표류·표착의 지역적 특성이라든가, 표류·표착이 많이 일어난 시기, 즉 계절적 특성 등도 매우 중요한 내용이 될 것이며 가능하다면 표류·표착의 원인에 대해서도 사건별로 기초통계를 작성하여 그 이후 분석의 기초데이터로 활용하고자 한다.

〈표 3〉은 표류·표착 관련 기록을 분석, 데이터베이스를 구축하는 데

필요한 기초작업으로서 항목을 분류한 것이다. 앞에서 살펴본 것처럼 시기에 따라 표류기록의 내용에 약간의 차이를 보이고 있고, 또 기록의 체제나 통일성에 편차가 있지만, 이를 총 52개 항목으로 분류·정리하고자 하였다. 우선 주요 항목에 대한 약간의 설명을 순서대로 덧붙이면 다음과 같다.

<표 3> 전라도 주민의 일본열도 표류·표착 관련 데이터베이스 항목

No	항목	No	항목	No	항목	No	항목
1	일련번호	16	목적지(광역)	31	표류현황 비교	46	호패
2	사료번호	17	목적지역	32	발신처	47	사망
3	인원	18	표류지(광역)	33	발신일	48	여자기타
4	척수	19	표류지	34	발신일 구분	49	선종
5	항해목적	20	표류일	35	수신처	50	종교
6	항해목적	21	표류일 구분	36	송환처	51	기타
7	주요 선적물	22	표착지(광역)	37	송환일	52	전거
8	선박/어선도구	23	표착지역	38	송환일 구분		
9	선장	24	표착연도	39	귀국처		
10	선폭	25	표착일 구분	40	귀국일		
11	선심	26	진술서(쪽)	41	귀국일 구분		
12	출발지(광역)	27	서계사본쪽수	42	송환비용(내역)		
13	출발지역	28	서계주요기록	43	송환비용(금액)		
14	출발일	29	선구기록(쪽수)	44	선박종류		
15	출발일 구분	30	개요	45	선박명		

5번 항목의 「항해목적(대분류)」는 6번 항의 「항해목적」을 어업·상업·농업·운송·이동·기타 등으로 구분한 것이다. 이 가운데 「이동」이란 가족이나 친지 방문을 위해 배를 타고 떠나는 경우를 가리킨다. 또한 9·10·11번의 「船長」 「船幅」 「船深」은 각각 해난을 당한 선박의 길이와 너비, 그리고 깊이를 나타내는 것이다. 선박의 크기나 성능을 가늠할 수 있게 하는 이러한 기록들은 대부분 근대 이전의 대마도(藩)가 작성한 문서에 많이 보

인다. 그런데 사료에 따라서는 이 셋이 모두 기록되어 있는 것도 있고, 반대로 모두 기록이 남아 있지 않는 경우도 있으며, 일부만 기록되어 있는 사례도 보인다. 게다가 같은 종류의 사료인데도 불구하고 기록 단위가 尺·尋·丈·間 등으로 되어 있어서 통일되지 않는 경우가 적지 않다.

다음으로 12번 항목의 「출발지(岬岨)」은 표류 선박이 출발한 지역을 나타내는 13번 항목의 내용을 분류한 것이다. 「출발일」은 그 배가 출발한 날짜를 나타내는 것인데, 이것이 명확하게 사료에 기록이 남아 있지 않는 경우도 더러 보인다. 15번의 「출발일 구분」 항목은 날짜가 조선과 일본의 曆法 중에서 어느 것을 가리키는지를 표시하기 위한 것이다. 이것은 「표류일」(20·21번)이나 「표착일」(24·25번)의 경우도 마찬가지이다. 표류기록을 분석할 때 한 가지 주의하지 않으면 안 되는 것은 조선과 일본의 역법 차이에 관한 것이다. 근대 이전에는 나라마다 사용하는 역법이 달랐기 때문에 어느 나라의 역을 사용하느냐에 따라 조금씩 차이가 난다. 예를 들면 조선은 중국의 역법을 도입하여 우리 실정에 맞게 사용하고 있었지만, 이른바 근세를 통하여 중국과 외교관계가 없었던 일본은 그렇게 할 수가 없어서 독자적인 역법을 만들어서 사용하였다. 그 결과 1896년 이전에는 조선과 일본의 역법이 달랐으며, 그렇기 때문에 연월일에 약간의 차이가 있었던 점에 주의하지 않으면 안 된다.¹²⁾ 한편 「목적지」(16·17번)와 「표류지」(18·19번) 그리고 「표착지」(22·23번)는 각각 해난을 당한 선박과 표류민이 가려고 했던 지역, 항해 중에 표류를 당한 지점, 그리고 최종적으로 표착한 곳을 각각 나타낸다.

12) 이와 관련하여 33·34번 항목의 「발신일」과 37·38번 항목의 「송환일」, 그리고 40·41번 항목의 「귀국일」도 마찬가지로 조선(한국)과 일본의 역법 차이를 고려한 것이다. 대한제국기에 태양력을 도입함으로써 일본과의 역법 차이 문제가 공식적으로는 해소되었지만, 여전히 민간 등 비공식 부문에서는 과거에 전통적으로 전해져 내려오던 역법을 관습적으로 사용하고 있는 경우도 적지 않았다. 따라서 1870년대 이후의 표류기록을 분석할 때에도 여전히 양국의 역법 차이 문제는 소홀히 할 수 없는 대상이었다고 생각된다.

「발신처」(32번)와 「수신처」(35번)란 해난사고 관련 문서의 발송기관과 수신기관을 나타낸다. 근대 이전 특히 일본 외무성이 조선과의 외교권을 완전 장악하기 이전인 1872년까지는 문서의 발신처는 주로 대마도(薩)였으며, 수신처는 德川幕府나 明治政府였다. 그런데 그 이후가 되면 해난사고가 발생한 일본의 각 연안의 지방정부가 발신처가 되며, 수신처는 외무성(또는 내무성)이 되는 경우가 많다. 그리고 「송환처」(36번)란 일본에 표착한 조선인 표류민들이 송환된 기관을 의미한다. 근대 이전에는 초량왜관이었는데 그것이 나중에는 일본인거류지→일본공사관 등으로 바뀌게 된다. 또한 「귀국처」(39번)란 그들이 본국으로 송환된 뒤 어느 기관으로 송치되었나를 보여주는 것이다. 근대 이전에는 동래부였는데, 근대 이후에도 상당 기간 동래부에서 표류민들의 송환 업무를 담당하였던 것으로 판단된다.

「송환비용」(42·43번) 항목은 주로 근대의 표류기록에서 보이는 것들이다. 근대 이전, 정확하게 말한다면 1876년까지는 일본에 표착한 조선인 표류민들이 사전적으로나 사후적으로 일본측에 구조·구호·송환과 관련된 어떠한 비용도 지불하지 않고 송환되는 이른바 무상송환시스템이 원칙이었다. 그러던 것이 앞에서 살펴본 것처럼 1876년 朝日修好條規의 체결 이후 유상송환체제로 전환되는데, 이러한 제도의 변화가 표류기록에도 그대로 반영되어 나타난다. 그리고 「선박종류」(44번)와 「선박명」(45명) 항목도 주로 근대 표류기록에 보이는 것들이다. 한반도와 일본열도 사이를 오가는 선박의 종류가 범선에서 기선으로 바뀌게 되는 시기가 되면, 조선인 표류민들을 태워서 송환·귀국시키는 배도 기선으로 바뀌게 된다. 선박의 이름도 근대 이전에는 특별히 정해져 있는 것이 없었던 것 같으나, 근대 이후가 되면 표류민들을 송환해 온 선박의 이름도 구체적으로 기록으로 남게 된다.

마지막으로 「호패」(46번)와 「종교」(50번)는 표류민의 신상과 관련된 인적 사항을 기재한 것들인데, 근대 이후에는 이런 항목이 잘 보이지 않는다

이것은 근대 이전 德川幕府의 基督教禁制政策과 관련이 깊은 것인데, 특히 조선인 표류민의 종교는 일본 정부의 중요한 관심 대상이었다. 또 호패는 조선인 표류민의 성명과 연령은 물론 신분과 役職 등을 판단하는 좋은 증거자료가 되었던 셈이다. 이밖에 「사망 여부」(47번)와 「性別」(48번) 등도 데이터베이스 항목에 포함시켰다.

한편 본 연구에 필요한 데이터베이스의 구축은 마이크로소프트사의 액세스 프로그램을 이용하였다. 우선 데이터베이스를 구축하면서 특별히 유념해 두었던 몇 가지 점을 간단히 언급해 두고자 한다(뒤의 <그림 1~5> 참조).

㉠ 분석에 이용된 사료가 다양하고(시기·국가·소장처 등), 같은 시기의 사료라 하더라도 종류에 따라서 작성 내용과 방법 등이 서로 상이하였다. 따라서 자료 분석에 어려움이 따를 수밖에 없지만, 될 수 있는 대로 이를 최대한 포함하여 자료관리가 될 수 있도록 테이블을 구축하였다(〈그림 1〉 참조).

㉡ 다양한 형태의 자료 분석이 가능하도록 지역·항해목적 등으로 나누어 테이블을 구축하였다(〈그림 1~3〉 참조).

㉢ 조선과 일본의 역법 차이를 고려하지 않을 수 없었기 때문에, 표류 일부터 송환일까지 기간 확인이 가능하도록 하기 위하여 조선력과 일본력을 환산할 수 있는 데이터베이스를 별도로 구축하였다. 예를 들면 1392년 1월 1일부터 2200년 12월 31일까지 총 295,481 일에 해당하는 자료가 조선·일본·음력·서력 등으로(평달·윤달 구분) 분류되어 데이터베이스에 입력되어 있다. 따라서 이를 이용한다면 설사 역법이 서로 다르더라도 쉽게 「기간 계산」을 할 수 있는 장점이 있다(〈그림 5〉 참조).

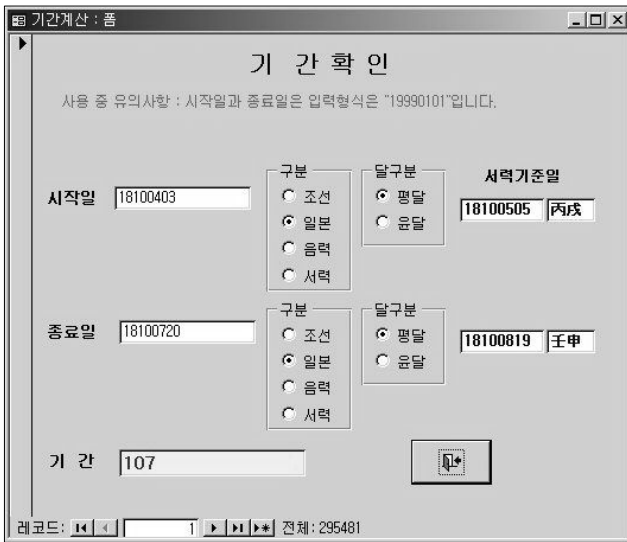
㉣ 마지막으로 표류민의 개인별 신상자료(성명·나이·성별 등)를 정리할 수 있도록 하기 위한 테이블이 구축되어 있다(〈그림 4〉 참조).

그러나 송환비용을 계산·비교할 수 있는 척도 개발이 추가적으로 보완되어야 하는데 이는 향후 과제로 삼고자 한다.

<그림 3> 송환사항 입력 화면

일련번호	성명	연령	관계	성별	출신(개)	귀향지역	귀향일	귀향일 구분	생사여부	직역	신분	비고
1	chuoibaki	34										
2	hakichiseki	52										
3	hoguudegi	42										
4	kimuchyakuo	25										
5	kimukuhami	43										
6	sogusimeki	46										
7	hakijini	31										
8	hakiyuseki	40										
9	kimutonbui	31										
10	isudoki	22										
11	hanaitogi	53										
12	kimussisanli	30										
13	osolbi	22										
14	kimuhanbaki	22										
15	chyosyunibi	44										
16	hanhunseni	23										
17	kimuubi	51										
*		0										

<그림 4> 표류민 개인별 자료입력 화면



<그림 5> 표류기간 확인 화면

2) 시기 구분

이 연구에서 분석하고자 하는 시기는 1592~1909년까지이다. 먼저 약 320년 동안에 걸친 표류기록의 내용을 알기 쉽게 정리하기 위해서는 사료의 시기구분을 할 필요가 있을 것이다. 다만 이때 봉착하게 되는 문제점은 과연 어떤 기준을 가지고 시기구분을 할 것인가 하는 점이다. 또 몇 개의 시기로 나누어 볼 것인가 하는 것도 문제가 아닐 수 없다. 그리고 한·일간 해난구조의 역사가 전근대에서 근대로 이행하는 시기는 언제인가 하는 것도 이 연구의 주된 관심사이다.

결론부터 말한다면 한·일간 해난구조의 역사는 <부표 1>에서 보는 것처럼 1876년을 경계로 하여 前近代에서 近代로 이행한 것으로 파악하고자 한다. 이렇게 보는 근거는 다음 두 가지이다. 첫째는 海難事故의 救助費用을 누가 어떻게 부담할 것인가를 기준으로 한 것인데, 이 문제가 해난구조제

도의 근대화 과정에서 가장 핵심적인 사항의 하나라고 판단하였기 때문이다.

즉 漂民經費의 償還을 기준으로 시기구분을 시도한다고 한다면, 無償送還의 원칙이 관철되던 1592~1876년을 전근대(제1기)로 규정할 수 있을 것이다. 그리고 1876년 朝鮮의 開港 이후가 有償送還의 원칙이 적용되는 근대의 시작이라고 판단된다. 두 번째로 표류·표착 등 海難事故를 둘러싼 여러 규정을 法制史的 측면에서 살펴보다라도 역시 그 劃期는 1876년이라고 생각된다. 물론 그 이전에도 不文法이라고 말할 수 있는 「慣例」나 「先例」, 더 나아가서는 「約條」(agreement) 등에 근거하여 해난사고의 처리는 물론 양국 관계가 성립·전개되어 왔다. 그러나 그것이 成文化된 法規, 더 나아가서는 국가 간의 「條約」(treaty)에 의해서 더욱 확실하게 보장되는 「법적 장치」가 마련되기 시작한 것은 조선의 개항 이후라고 보아야 할 것이다.

요컨대 근대적 조약의 체결 시기와 유상송환 시스템의 확립 시기라고 하는 두 가지 기준에 비추어서 韓·日間 海難救助制度史의 시기구분을 한다면 近代의 起點은 바로 1876년 조선의 開港이라고 판단된다. 그런데 같은 유상송환이라고 하더라도 해난구조와 구호·송환비용을 일정 금액으로 고정시켜 두었던 「定額償還」의 시기와 실제 소요 비용을 모두 상환하게 하는 이른바 「實費償還」의 시기는 엄연히 질적으로 구분되는 것이다. 이렇게 본다면 1887년이 또 하나의 커다란 분기점이 되었다고 보여진다 따라서 유상송환의 시대로 일컬어지는 근대를 다시 둘로 나누어서 1876~1887년을 전기(제2기)로, 그리고 1887년 이후를 후기(제3기)로 구분하고자 하는 것이다.

Ⅲ. 데이터베이스를 통해 본 일본 표착 전라도 주민의 특징

1. 해난사고 발생 빈도와 규모

〈표 4〉는 1592년부터 1909년까지를 대상으로 하여 전라도 주민의 일본 열도 표착기록을 데이터베이스 구축을 통해 정리한 결과이다. 이 기간 중 모든 연도에 대하여 표착기록이 현재 남아 있는 것은 아니다. 즉 표착기록이 존재하지 않는 시기도 간혹 있었는데, 기록이 없다 하여 그 해당 연도에 해난사고가 발생하지 않았다고 단정하기는 어렵다. 앞으로 새로운 기록이 발견될 수 있는 가능성마저 배제할 수는 없는 노릇이다.

〈표 4〉 전라도 주민의 일본열도 표착사고의 빈도와 규모

구분	전 기간	1592~1875년		1876~1909년	
		전체	연평균 ¹	전체	연평균 [*]
件數(건)	743	596	1.62	147	4.32
人數(명)	8,771	7,121	19.4	1,650	48.5

* 해난사고 기록이 없는 연도의 경우에도 연평균 계산에 포함시킨 것임.

표를 통해서 알 수 있듯이 분석기간 중에 전체적으로는 743건의 해난 사고가 발생하여 8,771명의 전라도 주민들이 항해 중 표류를 당하여 일본 열도에 표착한 것으로 드러났다. 이들 가운데 익사 또는 병사한 사람들도 있었지만 적지 않은 인원이 일본의 연안 주민들에 의하여 구조되어 본국으로 송환되고 있었다. 救助=救護=送還에 이르는 비용을 표류민 스스로가 부담하게 되는 1876년 이후와 그 이전을 비교해 본다면 뚜렷한 차이를 발견할 수 있다. 즉 1592~1875년 사이에는 596건의 해난사고로 말미암아 7,121

명의 전라도 주민들이 일본열도에 표류·표착하였는데, 1876~1909년 동안에는 147건의 해난사고에 의하여 1,650명의 표류민이 발생한 것이다. 이것을 연평균으로 환산하여 비교해 보았더니, 조선의 開港 이전보다는 그 이후가 해난사고의 발생건수도 많고 표류를 당한 전라도 주민의 숫자도 더 증가하였음을 알 수 있다. 예를 들면 개항 전에는 연평균 1.62건 19.4명인데 반해서, 개항 후에는 그것이 각각 4.32건 48.5명으로 크게 늘어난 것이다. 물론 앞에서 언급한 것처럼 이것은 아예 표류기록이 없는 연도의 경우에도 연평균 계산 범위에 포함시킨 것인데, 만일 표류기록이 있는 연도만을 대상으로 한다면 연평균의 값이 약간 달라질 수도 있을 것이다. 하여튼 개항 전에 비하여 개항 후에 해난사고가 더 증가하고 표류민의 수도 늘어난 데에는 여러 가지 배경과 원인이 있겠지만, 개항 이후에 일어난 조선(한국)의 상업·어업·운송 규모의 증대라고 하는 경제활동이 그 주된 변수가 아니었을까 생각한다.

한편 전라도 주민의 일본열도 해난사고를 지역별로 살펴보면 다음과 같다. <표 5>는 1592~1909년 사이의 해난사고 발생건수를 전라도의 각 지역별로 정리한 것이다. 이 기간 중에 총 743건의 표류·표착이 발생하였는데, 이 가운데 강진과 해남 지역이 다른 지역에 비하여 압도적으로 많은 것으로 드러났다. 예를 들면 강진 출신 주민이 151건으로 가장 많고 그 다음으로 해남 출신이 124건으로 집계되었다. 그 뒤를 영암 71건, 순천 54건, 그리고 제주 53건으로 나타났다. 사료상의 기록에 따른 나머지 여기에서 영암은 추자도를 포함한 것이며, 순천은 여수 지역을 포함하고 있는 것임에 주의할 필요가 있다.

그런데 우리나라에서 가장 큰 섬인 제주 지역 출신자가 53건으로 되어 있어 영암(71건), 순천(54건) 지역보다도 더 적은 비중을 차지한 것으로 되어 있는 점이 뜻밖이다. 그런데 池內敏이 일찍이 지적한 것처럼 제주 출신

<표 5> 전라도 주민의 출신지역별 해난사고 분포

출신지역	해난건수	출신지역	해난건수
강진	151	좌수영(제주) ¹	1
강진(제주)	27	영광	15
고달도(제주) ¹	1	영광(제주)	3
광양	1	영산(제주) ⁴	1
광주	1	영암	71
광주 제주, 서울(京中), 장흥	1	영암(제주)	19
나주	21	완도 ³	2
나주(제주)	13	장흥	41
낙안	7	전주	1
남해(?) ²	1	제주	53
목포 ³	2	진도	25
무안	1	진도(제주)	3
무안(제주)	1	해남	124
보성	4	해남(제주)	26
부안	3	홍양	47
부안(제주)	2	기타	5
순천	54	불명	15
합계			743

1: 「고달도」 「좌수영」 등은 원래 군현 단위는 아니지만 「제주인」에 의한 邑號換稱 문제를 설명하기 위해 각각 「고달도(제주)」 「좌수영(제주)」 등으로 표기함.

2: 원문에는 「全羅道ナメ住」라 되어 있는데(1892년), 같은 사료의 별도의 사고기록 가운데 「강진 남해리」(1900년)가 등장하는 사례도 보임.

3: 1906년 이후 기록에 나오는 지명이므로 원문대로 표기함.

4: 여기에서 말하는 영산(1738년)은 나주 榮山浦를 가리킴.

표류민들은 근대 초기까지도 일본에 표착을 하여 심문을 받을 때 출신지를 속이는 일이 종종 있었다. 예를 들면 <표 5> 중에서 「강진(제주)」 27건, 「고달도(제주)」 1건, 「나주(제주)」 13건 등으로 분류되어 있는 것이 바로 이러한 경우이다. 말하자면 그들이 일본에서 조사를 받을 때는 자신들의 출신지를 각각 강진, 고달도, 나주라고 답변을 하여 일본측 기록에 그렇게 남아 있지만, 본국으로 송환된 뒤 동래부 등에서 다시 조사를 받는 과정에서 그들의

출신지가 밝혀져 한국측 사료에 출신 지역이 제주로 되어 있는 것이 바로 이런 사례이다. 따라서 표류민들의 출신지를 집계할 때는 이 점을 고려하지 않으면 안 되는데, 사료를 통해서 명확하게 판명되지 않는 경우도 없지 않다.

하여튼 현재까지 밝혀진 결과를 놓고 본다면 <표 5>에서 보는 것처럼 제주 지역 주민에 의한 해난사고의 건수는 53건에 97건을 추가하여 총 150건으로 파악하여야 할 것으로 생각된다. 그렇게 한다면 강진(151건), 제주(150건), 해남(124건)의 순서가 되는데, 이것은 이들 지역이 전라도의 남해안에 위치하고 있다고 하는 지역적 특성에서 비롯된 것으로 풀이할 수 있다. 특히 이 가운데서도 강진과 제주 지역 출신자의 높은 비중이 주목된다.

2. 표류민의 송환과 비용부담

1876년 朝鮮의 開港 이전까지만 하더라도 宍隣의 유지에 소요되는 비용을 국가나 중앙정부(일본의 경우 幕府)가 아닌 지방의 해당지역(일본의 경우 藩, 결국에는 그 지역의 주민)이 부담하고 있었다. 이것은 일본의 경우 幕藩制라고 하는 독특한 정치체제에서 비롯된 것이지만, 그 결과 표류민의 無償送還이라고 하는 '교린'의 이면에는 표착지 주민의 과중한 부담이라고 하는 또 다른 經濟問題가 발생하고 있었다. 그래서 일본의 표착지 중 지역에 따라서는 어려움에 처한 조선인 표류민을 구해 주기는커녕 오히려 그들을 바다 한 가운데로 떠밀어 넣어서 자신들의 지역에 표착하지 못하도록 하는 사태도 발생하기에 이르렀다. 뿐만 아니라 자신들에 대한 일본측의 부당한 대우에 저항하여 조선인 표류민들이 일본에서 소요를 일으키기도 하였다. 그런가 하면 서로 언어가 소통되지 않아 발생하는 불필요한 오해 때문에 양국 사이에 트러블이 발생하는 일도 종종 있었음이 기존의 연

구에 의해서 밝혀졌다.¹³⁾

이러한 모순은 전통적인 외교관계의 틀 속에서는 해결되지 못하고 갈등과 마찰을 확대할 뿐이었다. 그런데 1876년 조선의 개항은 그 이전 일본(對馬藩)의 조선 조정에 대한 進上(封進)과 그에 대한 回賜라고 하는 전통적인 외교의례의 해체를 촉진하게 되었고, 그와 동시에 표류민의 송환 시스템에도 상당한 변화를 가져오게 하는 결정적인 계기가 되었다. 말하자면 개항 이전에는 표류민의 송환에 들어가는 비용이 (조선인) 표류민 자신의 부담이 아니라 (일본의) 표착지 주민의 몫으로 되어 있었다. 그러던 것이 근대 이후에는 표류민 송환에 소요되는 經費를 표류민의 본국 정부가 일단 표착지의 상대국 정부에 지불한 다음, 그것을 다시 표류민 자신한테서 징수하는 시스템으로 바뀌게 된다(이른바 수익자부담 원칙). 이러한 시스템은 오늘날까지도 그 골격이 그대로 유지되어 오고 있다.

〈표 6〉은 일본 연안에 표착했다가 그곳에서 구조된 전라도 주민들이 조선(한국)으로 송환될 때 탑승했던 선박에 관한 것이다. 현재 일본 외무성 외교사료관에 소장되어 있는 『困難船及漂流民救助雜件・朝鮮國之部』에는 이들 선박의 종류와 선박의 명칭에 관한 기록이 보이는데, 다만 모든 사례에 대하여 기록이 남아 있는 것은 아니다. 아래 표에서 알 수 있는 것처럼 전라도 주민의 경우는 총 32건의 선박기록이 실려 있는데, 한결같이 1876년 이후의 것들이다. 물론 1876년 이전에도 일본측이 조선인 표류민들을 본국으로 송환해 주고 있었지만, 그 때 이용되었던 일본의 선박 이름이라든가 선박의 종류에 대해서는 알기 어렵다.

일본 연안에 표착했다가 구조된 조선인 표류민의 경우 본국으로 송환될 때 그들의 선박이 파손되었는지 여부에 따라 약간의 차이를 보이고 있

13) 池内敏, 1998 『近世日本と朝鮮の漂流民』 臨川書店; 李薰, 2000 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』 국학자료원.

<표 6> 전라도 주민들을 송환해 온 일본의 선박

No	연도	종류	선박명	No	연도	종류	선박명
1	1876	汽船	浪花丸	17	1895	汽船	肥後丸
2	1888	郵船	肥後丸	18	1895	汽船	品川丸
3	1891	郵船	敦賀丸	19	1897	汽船	高知丸
4	1892	商船	白川丸	20	1899	汽船	相模丸
5	1893	郵船	肥後丸	21	1900	汽船	長門丸
6	1893	汽船	尾張丸	22	1900	汽船	長門丸
7	1893	汽船	肥後丸	23	1901	汽船	高研丸
8	1893	汽船	肥後丸	24	1901	汽船	隅田川丸
9	1893	汽船	玄海丸	25	1902	汽船	大連丸
10	1893	汽船	玄海丸	26	1902	汽船	伊勢丸
11	1893	汽船	玄海丸	27	1902	汽船	玄海丸
12	1894	汽船	潮州府號	28	1903	汽船	信濃川丸
13	1894	汽船	玄海丸	29	1906	汽船	手取川丸
14	1895	汽船	리□데스틸호	30	1907	汽船	木曾川丸
15	1895	汽船	베룩스호	31	1907	汽船	木曾川丸
16	1895	汽船	베룩스호	32	1908	汽船	筑後川丸

자료 : 『困難船及漂流救助雜件・朝鮮國之部』, 일본 외무성 외교사료관 소장.

었다. 대체로 표류민들의 선박이 파손되지 않았을 때에는 그들은 자신들의 선박에 탑승하여 그 배로 본국으로 돌아왔다. 만일 그들의 선박 파손 정도가 심하여 그것을 이용할 수 없을 때에는 일본측이 제공한 선박에 승선하여 돌아왔던 것이다. 이것은 1876년 이전이나 이후나 기본적으로는 동일하다. 다만 帆船에 대신하여 풍파에 상대적으로 강한 汽船이 등장하면서 부터 상황이 달라지기 시작하였다. 다시 말해서 조선에서 기선의 사용이 보편화되기 이전에는 해난을 당한 조선인 표류민들의 배는 주로 범선이었으며 매우 드물게 後船(後船)인 경우도 있었다. 그런데 이들은 모두 풍파에 견디는 힘이 강하지 못했다. 그래서 본국으로 송환되는 도중에 다시 해난을 당하는 일도 적지 않았다. 이런 사정 때문에 일본측은 표류민의 송환시

좀 더 안전한 기선을 이용할 것을 적극 주장한 것이다.¹⁴⁾

일본측에 의해 제공된 선박의 종류나 이름을 알 수 있는 <표 6>의 사례는 모두 1876년 이후의 것들이다. 따라서 이들은 모두 조선측이 비용을 부담해야 했던 이른바 有償送還의 시대에 등장하는 것들이다. 앞에서 살펴본 것들이 1888년 이후에는 구조비용은 표류민의 본국 정부에게, 그리고 송환 비용은 표류민 개인에게 상환 책임이 있었다. 따라서 일본 선박에 탑승하여 귀국할 때 발생한 乘船費用은 원칙적으로 표류민 개인 부담이었지만, 조선 정부가 되었던 표류민 개인이 되었던 모두 일본측에 지불되지 않으면 안 되었던 것이다. 표에서 알 수 있듯이 1888·93년과 91년에는 각각 肥後丸과 敦賀丸이라고 하는 郵船에 의하여, 그리고 1892년에는 白川丸이라고 하는 商船에 의하여 전라도 주민들이 송환되었다. 郵船이든 商船이든 모두 汽船이었을 것으로 생각되는데, 이것은 일본측에 의해 제공된 선박의 종류나 이름이 사료 속에서 구체적으로 모습을 드러내는 것이 주로 기선이었음을 의미하는 것이다.

다만 여기에서 한 가지 주의하지 않으면 안 되는 것은 1876년 이후 일본에서 송환되는 전라도 주민들이 모두 일본측의 기선에 탑승하여 송환되었던 것은 아니다. 선박이 파손되지 않은 경우 조선인 표민의 선박을 그대로 이용하는 경우도 적지 않았으며, 한국에서 기선의 사용이 확대되는 시기에는 해난을 당한 선박 가운데 범선만이 아니라 기선도 포함되어 있었기 때문이다. 매우 드물기는 하지만 선박의 파손이 전혀 없이 일본 연안에 표착을 하였다가 송환·귀국한 사례도 있었는데, 이런 경우에는 일본측에 대하여 그 어떤 비용의 지불 책임도 지지 않았던 것이다.

그러나 일본의 기선을 이용하여 송환·귀국하는 경우처럼 송환비용이

14) 혹시 일본측의 기선 이용 적극 권장에는 일본 기선의 승객 확보라고 하는 경제적 동기가 그 배후에 있었을지도 모른다. 그러나 이에 대해서는 앞으로 좀 더 면밀하게 검토할 필요가 있다고 생각된다.

발생한다든지, 그보다 이전에 일본 연안에서 구조될 때 구조비용이 발생하는 경우에는 그 비용을 조선측이 상환하지 않으면 안 되었다. 다시 말해서 1876년 이후에는 유상송환 시스템으로 전환되는데 그 중에서도 1887년 이전까지는 「定額償還」 방식이, 그 이후에는 「實費償還」 방식이 채택되었다. 이러한 제도의 변화로 말미암아 일본 연안에 표착하였다가 구조·송환된 전라도 주민들도 그에 상응하는 비용을 일본측에 지불하지 않으면 안 되었는데, 그에 대한 기록이 남아 있는 경우를 정리한 것이 〈부표 2〉이다.

현재 기록을 통해 확인된 사례에 한정해서 볼 때, 전라도 주민들에 대한 구조·송환비용의 청구는 모두 1880년 이후의 것들이다. 가장 많은 금액은 일본 돈으로 계산하여 296圓 28錢 5厘였는데, 이것은 1894년 10월 3일(이하 일본력) 海南浦에서 조업을 하다가 해난을 당하여 같은 달 14일 沖繩縣 宮古島 原良間切 長間村 大川에 표착한 사건이다(No. 17 참조). 표착지인 오키나와에서 구조를 받은 11명의 전라도 해남 주민들은 다시 長崎縣으로 송치되어 그곳에서 다시 조사를 받고 송환되기를 기다리지 않으면 안 되었다. 그들이 조선으로 귀국하기 위하여 나가사키항을 출발한 것은 그 해 11월 17일이었는데, 그들은 일단 부산으로 송환되어 조선측에 인계되었다. 따라서 이 금액은 11명의 해남 주민들이 오키나와에서 구조되어 그곳에서 11일간 체류하였다가 10월 25일 나가사키로 송치될 때까지의 비용을 비롯하여, 나가사키에 체류하면서 조사를 받은 뒤 부산으로 송환될 때까지의 나가사키 체류비용과 승선비용 등을 합한 것이다.

한편 〈부표 2〉의 사례 중에서 가장 금액이 적은 경우는 일본 돈으로 계산할 때 5圓¹⁵⁾ 50錢이었다(No. 8 참조). 이것은 1890년 2월 7일(이하 일본력) 충청도로 가져갈 糧米를 싣고 홍양현(현재의 고흥군에 해당) 녹도(현재의 녹동?)를 출발하여 항해 중 폭풍을 만나 표류를 당한 사례이다. 이 배에는 당초

15) 사료의 원문에는 「円」으로 표시되어 있음.

金贊汝 등 11명이 타고 있었는데 1명은 바다에 빠져서 죽고 나머지 10명이 해상에서 7일 동안 표류를 하다가 일본 연안에서 구조를 받아 귀국하던 중 다시 표류를 당하여 그 해 4월 10일 長崎縣 石田郡 武生水村에 표착한 경우이다. 이들은 같은 달 26일 부산항에 도착하여 조선측에 인계되었는데, 일본에 체류하는 동안 그들이 사용한 白米 5말의 대금(10명×1일 1인 10홉씩) 등으로 인하여 발생한 비용으로 모두 5圓 50錢을 일본측에 지불하지 않으면 안 되었던 것이다.

이상 두 사례(No. 8과 No. 17)에서 보았듯이 표류민들의 구조·송환비용은 해난을 당한 사람들의 숫자와 그들이 일본에 체류한 기간, 표착지에서 송환처까지의 거리, 그리고 선박의 파손 정도 등 몇 가지 변수에 따라서 금액에 차이가 나게 마련이었다. <부표 2>에서 보는 것처럼 구조·송환비용의 차이는 바로 이런 요인들에 의해서 비롯된 것이다. 이렇듯 그 어떤 경우에도 근대에 들어선 이후에는 해난을 당한 사람들의 본국 송환이 단순한 외교문제가 아니라 경제문제와도 깊은 관련을 갖게 되었다는 점에 주목하여야 할 것이다. 그와 동시에 비용의 상황을 둘러싸고 새로운 외교현안들이 발생하고 있었다는 점도 근대 한일관계사를 분석할 때 고려되어야 할 중요한 사항임은 더 말할 나위가 없다.

맺음말

해난사고에 관한 기록인 漂流記錄은 단순히 외교사 연구에만 필요한 것이 아니다. 그런데 기존의 연구는 표류민의 송환을 둘러싼 외교업무에 편중된 나머지 외교사 연구가 주류를 이루었다고 해도 과언이 아닐 것이

다. 그렇지만 새로운 자료가 발굴되고 연구 성과가 축적되면서 표류기록에 대한 관심 영역도 점차 넓어지고 있는 것이 최근의 흐름이다. 예를 들면 바다를 삶의 터전으로 삼고 생활했던 漁民·商人들의 활동을 조명하려는 분석도 나타나고 있으며, 海難救助의 측면에서 제도사적으로 접근한 연구도 이루어지고 있다. 그뿐 아니라 앞으로는 船舶의 구조라든가 航海 조건과 같은 기술사·과학사 측면의 연구도 등장할 것으로 전망된다. 해난 사고의 위험으로부터 회피하려는 保險制度, 더 나아가서는 해난을 당한 사람에 대한 社會的 救濟制度와 같은 새로운 분야의 연구를 위해서도 표류기록은 결코 가볍게 다룰 수 없는 중요한 존재인 것이다.

이러한 관점에서 볼 때 漂流記錄의 集積化는 매우 시급한 과제 중 하나이다. 표류기록의 데이터베이스 구축이 시도된 것도 바로 이러한 사정 때문이라고 말할 수 있다. 기존의 연구성과를 비판적으로 수렴하면서도 분석 시기를 연장하고 분석대상을 확장함은 물론, 수많은 사건 정보를 알기 쉽게 통일된 체계 속에 넣어서 정리하고자 했던 것이 본 연구의 의도였다. 예를 들면 기존의 연구에서 이용되지 못했던 『困難船及漂流救助雜件·朝鮮國ノ部』 『公義被仰上』 등을 새롭게 분석하였고, 또한 『漂民被仰上』 『漂人領來膳錄』과 같이 기존의 연구에서 이용된 사료라 하더라도 표류민의 신상자료(성명·나이·성별·종교 등)처럼 기존의 연구에서 다루지 않았던 내용들을 데이터베이스에 추가로 입력하였다. 조선과 일본의 曆法 차이를 반영하여 기간 계산을 손쉽게 정확하게 해 낼 수 있는 시스템도 구축하였다.

그러나 앞으로 해결해야 할 과제들도 적지 않다. 새로운 자료를 추가적으로 발굴해야 하는 것은 더 말할 나위도 없다. 漂民經費의 금액 단위, 그리고 선박의 규모를 나타내는 길이 단위, 더 나아가서는 船具라든가 船積物의 種類·數量·價額 등에 관한 기초연구도 매우 시급한 과제 중 하나인 것이다.

<부표 1> 표류기록의 시기구분

기간	비용상환	주요내용	주요사건
前近代 1592~1876	무상송환	<ul style="list-style-type: none"> △ 일본 표착 淸國 표민에 대하여 적용할 선박 수리비용 등 당사자부담 원칙을 조선의 경우에도 적용(1871) △ 조선인 표민에 대해서는 漂民經費를 일본의 관할청 부담으로 결정(1873) △ 조선인 표민에 대해서는 漂民經費를 일본의 국고 부담(一時豫備金)으로 결정(1874) △ 1876년까지는 조선인 표민에 대하여 無償送還의 원칙이 관철됨 	<ul style="list-style-type: none"> 1600 세키가하라(關ヶ原) 전투 1607 국교재개 1609 기유약조 1635 야나가와(柳川)사건, 겸 대제 1868 메이지유신
近代 1876~1887	유상송환 (定額送還)	<ul style="list-style-type: none"> △ 조선 연안 표착 일본 선박에 대한 구조, 뱃값 등 연료 조달(1876) △ 柴炭類는 유상구입, 비용은(일본의) 船主 부담 원칙(1876) △ 양국의 해난 선적에 대한 구조·호송·신병인도 보장(1876) △ 조선의 각 항구 주변에 사망한 일본인 매장(1876) ▲ 표민에게 철에 맞는 옷 1벌 公費로 지급(1876) ▲ 조선인 표민의 체재·송환비용을 조선정부가 1인 1일 金 10錢씩 일본정부에 지불(1876) ▲ 일본인 조선인 표민의 체재·송환비용을 일본정부가 1인 1일 錢 5文씩 조선정부에 지불(1876) ▲ 건강한 표민은 표착지 체재중 공업에 취로시키고 그 대신 賃錢 지급(1876) △ 선박 수리비용은 (양국 정부가 청산 책임(1877) △ 파손 심한 선박은 소각 또는 公賣 등 처분(1877) △ 선박 수리비용과 운송비용을 사전에 제시(1878) 	<ul style="list-style-type: none"> 1876 朝日修好條規

기간	비용상환	주요 내용	주요 사건
近代 1887~1909	유상송환 (實費送還)	<p>▲ 표민 구호비용은 표민의 본국 정부가 상환(1887)</p> <p>▲ 선척 구조비용은 船主·貨主 등이 상환(1887)</p> <p>△ 선척·화물 구조비용은 선적물의 매각대금 또는 현물을 가지고 原主가 상환</p> <p>△ 부족한 漂民經費에 대해서는 船貨를 모두 교부하는 것으로 구치며 추가 징수 금지(1887)</p> <p>△ 표착지 편의에 따라 大阪府廳 兵庫縣廳, 山口赤間關警察署, 福岡縣門司警察署, 長崎縣廳 對馬島廳 중에서 한 곳으로 송치하며, 그곳에서 釜山港으로 가는 선박편으로 송환(1899)</p>	<p>1910 일제 강점</p> <p>1914 朝鮮水難救護令 제정·공포</p>

<부표 2> 일본 표착 전라도 주민에 대한 구조·송환비용

No	연도	금액			출신 지역	표착지(광역)	표착 지역
		圓	錢	厘			
1	1880	133	77	3	제주	長崎縣	壹岐國 石田郡 石田村
2	1884	43	97	2	제주	福岡縣	筑前國 遠賀郡 安屋村
3	1885	14	50		장흥	長崎縣	南松浦郡 玉浦村
4	1885	40	80		해남	長崎縣	對馬 下縣郡 豆두村
5	1886	21			해남	長崎縣	北松浦郡 山田村
6	1888	141			완도, 추자	島根縣	石見國 那賀郡 岡見村 宇須津浦
7	1888	25	10		법성	福岡縣	筑前國 宗像郡 沖島
8	1890	5	50		해남	長崎縣	石田郡 武生水村

<부표 2> 일본 표착 전라도 주민에 대한 구조·송환비용

No	연도	금액			출신 지역	표착지(광역)	표착 지역
		圓	錢	厘			
9	1891	159	18		나주	鹿兒島縣 川邊郡 中ノ島	
10	1893	110	5	4	제주	長崎縣 南松浦郡 靑方村	
11	1893	206	91	2	강진	長崎縣 五島 男島	
12	1893	21	34		강진 南海里	長崎縣 下縣郡 今里村	
13	1893	25	85	6	石其戶	長崎縣 北松浦郡 笛吹村 字白瀨	
14	1893	285	28	7	불명	長崎縣 南松浦郡 三井樂村	
15	1893	62	1	2	강진 해남	長崎縣 北松浦郡 鷹島村	
16	1894	15	62		해남	長崎縣 下縣郡 豆斗村	
17	1894	296	28	5	해남포	沖繩縣 宮古島 原良間切 長間村大川	
18	1894	75	82	1	제주	長崎縣 南松浦郡 富江村 黑瀨 해안	
19	1895	118	11		해남	불명 澎湖列島 大島嶼	
20	1895	18	89		제주 拱北浦	長崎縣 南松浦郡 女島	
21	1895	41	27		해남포	長崎縣 南松浦郡 奈留島村	
22	1895	86	10		강진 해남	長崎縣 北松浦郡 獅子村	
23	1895	97		6	해남	長崎縣 南松浦郡 若松村	
24	1897	72	32	5	해남 강진	長崎縣 南松浦郡 三井樂村	
25	1897	8	50		제주 sakusan 浦	長崎縣 下縣郡 今里村	
26	1899	249	30	8	홍양	長崎縣 南松浦郡 岐宿村 岐宿郷 字寄神	
27	1900	139	32		해남	沖繩縣 島尻郡 仲里 間切眞謝村 字黑石 해안	
28	1900	164	70		제주 가원리	鹿兒島縣 熊毛郡 上屋久村 口永良部島	
29	1900	90	72		제주	沖繩縣 島尻郡 伊平屋島 田名村 字明石濱	

No	연도	금액			출신 지역	표착지(광역)	표착 지역
		圓	錢	厘			
30	1901	15			해남	불명	불명
31	1901	94	44		목포	長崎縣	北松浦郡 笛吹村 字大浦 해안
32	1902	12	18		해남	長崎縣	南松浦郡 三井樂村大川郷
33	1902	130	82		제주	鹿兒島縣	川邊郡 西加世田村 字知鳴
34	1902	52	74		제주 정의	長崎縣	南松浦郡 富江村 山下郷 字美江 해안
35	1903	66	8		광주	長崎縣	南松浦郡 玉ノ浦 大瀬崎
36	1906	66	30		제주	鹿兒島縣	熊毛郡 上屋久村 口永良部嶋

자료 : 『困難船及漂流民救助雜件・朝鮮國之部』, 일본 외무성 외교사료관 소장



Analysis and Data Basing of Original Documents on
the Chollado's Drifters in the Korea-Japan Sea :
1592~1909

Chung, Sung-Il

“Pyoryu kirok”, which is a record of maritime accidents, is necessary for research not solely in foreign relations history. Nevertheless, existing research, as a result of focusing excessively on the diplomatic processes of repatriating castaways, is found primarily in foreign relations history. However, with the accumulation of knowledge from the newly discovered sources, interest in the record of maritime accidents is gradually expanding.

The construction of a database based upon the record of maritime accidents was undertaken with these conditions in mind. In short, the goal of this research project was, while accepting critically the current research, to, of course, extend the period under analysis and broaden the points for analysis, and also to organize the information regarding the numerous maritime incidents into a comprehensible, unified system. For example, first, I introduced and analyzed “Konnansen oyobi hyomin kyujo zakken-Chosen-koku no bu” and “Kogi ose-agerare” sources which were not used in the existing research. Second, I added to the database a wide range of information that does not appear in existing research from “Hyomin ose-agerare” and “P’yoin yongnae tungnok”. That information extends to personal data about the castaways, such as name, age, sex, and religion. Third, reflecting the differences in the calendars of Choson Korea and Japan, I also designed a system that enables one to easily and accurately calculate the time period.

However, the topics for future research are not few. Also called for are the discoveries of still further sources, and micro-level analysis of the amounts of expenses related to castaways, the units for expressing the size of ships, and, further, the variety, volume, and value of the riggings and other items aboard the ships.