【서평】

전라도와 일본 – 조선시대 해난사고 분석 –

(정성일, 경인문화사, 2013)

김 수 희*

1.

최근 역사학계에서는 해양의 역사를 통해 국민국가의 경계선을 뛰어넘는 거시적인 공간 개념인 글로벌적 연구에 관심이 집중되고 있다. 바다 영역을 역사학적 방법론을 통해 사람과 물류의 교류, 정보와 소통의 장이라는 관점에서 다양한 연구가 진행되고 있다. 한일관계사연구에서는 해금정책에 의해 분리된 두 지역을 일찍부터 '표류'를 주제로 한 연구가 시작되었고 상당한 연구가 축척되어 있다.

그러나 기존 연구는 부산-대마도를 연결하는 공식적인 통로라고 말하는 왜관을 중심으로 한 연구가 대부분이었으나 정성일 교수(이하 '저자') 『전라도와 일본』(2013, 경인문화사)는 그간 주목하지 못했던 전라도와 고토렛토(五島列島)의 쿠슈(九州) 서북 지역과의 접촉과 교류를 해난사고를 통해 연구하였다. 조선시대 '닫힌 길'로 여겨졌던 전라도와 일본의 서쪽 항로의 연결을 통해 당시의 민간인들의 교류의 역사를 고찰한 것이다.

이 책은 한일관계사학회 제2회 학술상 수상작으로 전라도와 일본과의 관계사 차원에서 새로운 연구의 지평을 넓었다는 호평을 받았다. 저

* 영남대학교 독도연구소

자 정성일은 일본 사가대학(佐賀大學) 경제학부에 유학하였고 1991년 전남대학교 경제학과에서 경제학 박사를 취득하였다. 1991~1996년까지 국사편찬위원회 사료연구위원으로 재직하였고 현재 광주여자대학교에 재직 중이다. 한일관계사학회 회장을 역임하였으며(2013~2014) 저서로는『조선후기 대일 무역』(신서원, 2000), 역서『왜관』(田代和生지음, 논형, 2005)이 있다.

2.

이 책은 한일양국에 흩어져있는 조난자 또는 그로부터 전해들은 표류사건을 기록한 개인 문집과 조선과 일본 양국의 표류기록인『비변사등록(備邊司謄錄)』,『표인영래등록(漂人領來謄錄)』,『표인영래차왜등록(漂人領來差倭謄錄)』과 일본측이 남긴 기록『공의피앙상(公儀被仰上)』,『표민피앙상(漂民被仰上)』, 근대기(1873~1910)의 해난사고 조사기록『곤난선급표민구조잡건(困難船及漂民救助雜件)』등의 표류기록을 총망라해 분석한 것이 특징이다. 일본연구자들도 이해하기 어려운 고문서를 분석했다는 점에서 본 연구는 고문헌 자료의 소개 번역뿐만 아니라 한일관계사 연구 영역을 크게 확장했다는 점에서 큰 의미를 지니고 있다.

본 책은 저자의 서문에서 밝히고 있듯이 1990년 말부터 연구가 시작하여 10여년에 걸쳐 진행된 연구 성과물이다. 한일간 공동연구의 성과를 선행 연구로 정리하면서 해난사고를 사례별, 시간별로 자세히 소개하고 있는 것이 특징이다. 이 방대한 사례 연구의 의미를 한일관계사적 연구에서 분석한다면 3가지 의미로 정리할 수 있다.

첫째, 지역 관점에서 본 한일관계사이다. 해난사고에 관한 기록물인 표류기록을 통해서 전라도의 영암·강진·해남과 제주 지역 사람들이 일본으로 표류한 사례를 분석하였다. 1592~1909년 8,771명의 전라도 사람

들이 일본으로 표류하였으며 총 743건의 해난사고 가운데 영암·강진·해남지역이 70%의 높은 비중을 차지하였고 고토렛토를 비롯한 쿠슈 서북부 지역에 표착하는 경우가 대부분이었다. 반대로 이 시기 전라도로 표류해온 일본인은 541명으로 그 가운데 472명이 제주 주민에 의해 구조되었다. 일본인은 제주로 표류하는 경우가 많았는데 이는 해류와 바람의 영향으로 전라도와 제주가 고토, 사츠마(薩摩), 유구(琉球)가 연결되어 있어 이 해역의 주민들이 서로 접촉하고 교류의 기회가 있었음을 증명하는 것이다.

저자가 소개한 해난사고 중에서 두드러진 특징을 가진 사례를 소개한다면 1662-1663년 유구 아마미오시마(庵美大島)로 표류했다가 돌아온 해남 선비 김여휘의 일행의 표류사건이다. 이들은 유구에서 처음으로 고구마를 알게 되었고 귀국 후 그의 일기를 바탕으로 쓴 표해록이 2종류나 전해지고 있어 그의 표류 경험은 잘 알려져 있었다. 다음으로 해남 대둔사[대흥사]에 안치할 불상을 싣고 오다가 표류한 1817-1818년 사건으로 귀국 후 풍계 현정은 『일본표해록』을 저술하였다. 또 1823-1828년 무렵에 나가사키에서 독일 의사인 지볼트가 쓴 『일본』이라는 책에는 강진과 영암의 표류민의 흔적이 기록되어 있었다. 저자는 대마도 조사기록을 통해 이들의 신분을 확인하였고 지볼트가 그린 '어부 가족'에 등장하는 어린아이는 1823년 영암 출신 부모와 함께 표류 집단어민으로 추정하였다. 이렇게 일본의 고토렛토와 사쓰마, 유구국와 제주·영암·강진·해남으로 이어지는 '서쪽의 길'에 주목해 해난 사고의 사례들을 자세히 설명하였다.

두 번째는 미시사로 본 한일관계사이다. 저자는 전라도인들의 해난사고를 설명하면서 성명, 나이, 출신, 항해 목적, 선박과 그 안에 실린 물건, 소지품에 이르기까지 자세히 소개하였다. 그 이유는 지역사나 어업사, 상업사 연구에 필요한 자료가 부족한 상황에서 표류기록에 나타난 한 사람 한 사람의 존재와 그 사람의 활동을 부각시킬 필요가 있다

고 판단하였기 때문이다. 그래서 저자는 표류한 선박의 크기와 종류, 표류민이 지닌 동전의 액수가 시기, 지역, 항해 목적에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 발견되는지에 대해서도 검토하였다. 표류민이 소지한 동전의 액수는 1801-1850년보다 1851-1866년 이후 증가해 해상 활동이 활발했다는 점, 배의 너비가 1751-1800년 사이에 넓어졌고 경상도배가 전라도 배보다 규모가 컸다는 사실을 규명하였다.

세 번째는 국제관계사로 본 한일관계사이다. 전근대시대 제주와 유구인이 표류하면 제주인들은 전라도인으로 위장하였고 유구인들은 일본인으로 위장하면서 유구로 표류한 조선인에 대해서는 유구의 언어나 제도, 문화 속에서 일본 색을 찾아내지 못하도록 철저히 통제하는 등 2중적 성격을 지니고 있었다. 그리고 해난구조의 근대적 시스템은 조선, 중국, 일본 동북아시아 3국에 정착되어 있었는데 조선의 경우 1713년 표류민에 대해 1인당 1일 쌀, 마른대구, 마른 광어, 간장, 백합 젓갈, 미역, 생선, 건어, 참기름의 8개 품목을 지급하는 것으로 정착되었고 이와 비슷한 시기 동아시아 3국이 거의 비슷한 수준으로 1일 1인당 쌀 2되의 쌀과 물품을 지급할 것을 규정하였다. 이 시기 중국과 일본도 비슷한 규정이 정해졌다.

이후 1876년 조선개항이후 표류민 구제 비용 부담은 무상에서 유상으로 바뀌기 시작하여 정액상환 방식이 1886년 실비 방식으로 전환되었다. '구조된 사람'이 비용을 지불하고 '구조한 사람'이 그것을 청구할 수 있는 '해난구조 비용의 유료화'를 뼈대로 하고 있는 한국의 현행 '수난구호법'은 이러한 해난 구조 제도의 연속성에서 제정된 것이라는 사실을 역사적으로 증명하였다. 이러한 점에서 본 연구는 현재 해난사고의 발생과 그 처리 과정에서 나타난 문제점을 역사적 사실에서 고증한 시사성 있는 연구라고 생각한다.

3.

앞에서 지적했듯이 본 연구는 기존의 역사적 연구에서 도외시되었던 표류기록을 중심으로 전라도와 일본과의 접촉을 통한 사회상을 밝혀보자는 의도에서 저술되었다. 당시 조·일정부는 해난사고가 발생하면 신속한 구조와 보호 활동을 전개하였으며 이러한 정신이 현재 한국 '수난구조법'에서 유지되었음을 역사적으로 증명하였다.

하지만 고문헌 발굴과 함께 표류 기록에 나타난 기록들을 다른 기록과 비교하여 분석하거나 그 표류가 그 당시의 사회적, 역사적 상황과 비교하면 어떤 의미가 있었는지에 대한 연구 부족으로 아쉬운 점이 있다. 독도영유권 연구에서 보면 독도어장을 개척한 전라도 흥양현 출신 어민들의 일본으로의 표류건수가 1627-1881년 총 956건 중 239건(25%)으로 상당히 높고, 1694-1696년에는 34건의 표착이 나타났다. 이 시기는 안용복이 전라도인과 함께 울릉도로 건너가 독도영유권을 주장한 시기로 이 시기 흥양인들의 표류가 울릉도 도항과 무관하지 않았다. 또한 1630년경 울릉도를 불법 침탈한 일본인이 울산으로 표류한 사건이 발생하자 조선정부는 이들을 일본으로 송환하였다. 이러한 표류 사례들을 시기별로 항목별로 종합적으로 분석한다면 그 사례가 지닌 역사적 사실을 찾아낼 수가 있을 것이다. 앞으로 이 축척된 연구를 바탕으로 저자의 후속연구가 기대되며 이와 관련된 역사 자료 발굴도 기대한다.