

---

# 한일관계사학회

## 제226회 열례발표회

---

일시 : 2026년 5월 9일(토) 오후 2~6시  
장소 : 서강대학교 정하상관 610호관

# 차례

사회 : 윤성익(경희대)

## 제1발표

원 사신 왕적옹(王積翁)의 五言詩를 통해 본  
1284년 대일본 사행로 상에서의 전라도 해로  
의 중요성

발표 : 신윤희(창원대학교)

토론 : 송종호(방송대학교)

## 제2발표

명청교체기 서계(書契)의 변천과 조선의 대일  
교섭 양상

발표 : 박지원(한국학대학원 석사)

토론 : 이상규(국사편찬위원회)

제1발표

원 사신 왕적옹(王積翁)의 五言詩를 통해 본  
1284년 대일본 사행로 상에서의 전라도  
해로의 중요성

발표 : 송종호(방송대학교)

토론 : 윤성익(경희대학교)

【제1 발표】

## 원 사신 왕적옹(王積翁)의 五言詩를 통해 본 1284년 대일본 사행로 상에서의 전라도 해로의 중요성

신윤철 (창원대)<sup>1)</sup>

1. 서론
2. 왕적옹(王積翁)의 대일 사행 문헌에 나온 한반도 지명 검토
3. 왕적옹(王積翁)의 제주도·한반도 경유 원인과 환경
4. 조선 시기 고흥반도 연안 해로 활용 양상
5. 본 연구를 통한 후속 연구 제언

### 1. 서론

고대 중-일간 교류는 항해술의 한계로 인하여 한반도 연안을 거치는 북로(北路)를 통해 이루어졌으나, 송대(宋代) 이후 항해술 및 선박의 발달로 인해 점차 동중국해를 횡단하여 직접 교통하는 남로(南路)가 주를 이루게 되었으며, 이에 따라 중-일 교통에 있어서 한반도와 관련된 문헌 기록은 줄어들게 되었다.<sup>2)</sup>

하지만 신안선 등의 고고학적 발굴 성과를 통해,<sup>3)</sup> 송대 이후에도 여전히 한반도 남해안 일대가 중-일 교통에 있어서 활용되었다는 사실이 입증되었고, 이와 관련된 연구도 상당히 축적되어 있다.<sup>4)</sup>

---

1) 창원대학교 강사

2) 木宮泰彦은 그의 저서 『일지교통사(日支交通史)』에서 1326년 원나라 승려 淸拙正澄이 일본에 왔을 때 고려와 제주도를 거치며 2개월이라는 시간을 소비한 기록을 두고, “극히 드문일이었을 것이다” 라고 평했다. 木宮泰彦, 『日支交通史』 下, 金刺芳流堂, 1927, 157쪽.

3) 문화공보부·문화재관리국편, 『新安海底遺物(Ⅰ~Ⅲ)』, 1984, 문화공보부·문화재관리국; 국립해양문화재연구소편, 『신안선』, 국립해양문화재연구소, 2006.

4) 김병근, 『수중고고학에 의한 동아시아 무역관계 연구』, 국학자료원, 2004; 김영미, 『국립중앙박물관명품선집 18-신안선과 도자기의 길』, 通川文化史, 2005; 이강한, 「‘원-일본간’ 교역선의 고려 방문 양상 검토」 『해양문화재』 1, 2008; 김병근, 『신안보물선의 마지막 대항해』, 주류성, 2014 ; 강봉룡, 「아시아·태평양 해양네트워크와 신안선」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016; 김병근, 「신안선의 항로와 침몰 원인」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016; 이진한, 「고려 시대 해양교류 네트워크의 변천」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016; 四日市康博, 「14세기 일본과 원나라의 해상교역에서의 신안선」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016; 秦大树, 「원대 해상 무역과 신안선 관련 문제」 『신안해저선 발굴 40년 국제학술대회자료집』, 국립중앙박물관·국립중앙관물관회, 2016; 조진욱, 「신안선의 무역모델과 의미-신안선의 고려 기항 여부와 목적을 중심으로」 『동북아 문화논총』

이 시기 중-일 교통에 있어서 한반도가 어떻게 활용되었는지를 밝혀주는 중요한 문헌자료가 있다. 2차 일본원정 이후 1284년(충렬왕 10, 至元 21) 원나라는 왕적용(王積翁)이라는 인물을 일본에 파견하는데, 그는 경원(慶元)에서 출발하여 탐라(耽羅)와 합포(合浦)를 거쳐 대마도(對馬島) 인근에 이르렀다가 뱃사람들에 의해 피살된다.

문헌상에 나타나는 왕적용의 일본 사행로(使行路)로는 송 - 원시기 중 - 일간 교통에 있어서 제주도와 한반도가 어떤 식으로 활용되었는지 알려주는 매우 귀중한 문헌자료로서 그 가치가 매우 높다고 할 수 있고, 중국과 일본에서 검토되었으며,<sup>5)</sup> 한국에서도 일부가 소개된 바 있다.<sup>6)</sup>

이러한 연구 성과에도 불구하고, 왕적용의 사행로에 대한 국내외 학계의 검토는 여전히 불충분한 점이 있다. 특히 기존의 연구들은 제주도와 합포에 주목할 뿐, 그가 제주도에서 어떻게 합포로 갔는가에 대한 검토는 사실상 전무한 형편이다. 전근대 제주도와 한반도의 교통은 전라도 해안을 중심으로 이루어졌으며 이는 고려시대에도 마찬가지였으므로, 왕적용이 합포로 향했다고 한다면 전라남도 해안을 거쳤으리라는 것을 어렵지 않게 유추할 수 있다. 특히, 왕적용이 합포에서 체류하는 도중 작성한 오언시(五言詩)에 나타나는 도양(道陽)이라는 지명을 통해, 이를 더욱더 정확하게 확인할 수 있다.

이와 같은 문제의식을 토대로, 본 논문에서는 왕적용의 사행로와 관련된 문헌들을 검토하여 왕적용이 일본 사행과 관련된 한반도와 관련된 지명을 확인하고, 고려시대 제주도와 한반도 간의 교통에서 전라도 해안의 활용 양상 및 전근대 남해안 교통에 있어서 고흥반도 연안 활용 사례를 분석함으로써, 왕적용의 사행로를 보다 구체적으로 밝히고자 하였다.

## 2. 왕적용(王積翁)의 대일 사행 문헌에 나온 한반도 지명 검토

본 장에서는 1284년 왕적용(王積翁)의 대일 사행과 관련된 문헌에 나타나는 한반도 지명을 검토하고, 이를 통해 왕적용의 실제 항로를 재구성하였다. 특히 왕적용의 오언시에 보이는 “도양성(道陽城)”이라는 지명을 어떻게 이해할 것인가에 초점을 맞추고 있다. 기존 사행 기록에 따르면 왕적용의 항로는 절강성 경원(慶元)에서 출발하여 탐라(耽羅)를 거쳐 합포(合浦)에 이르고, 다시 대마도(對馬島)로 향한 것으로 정리된다. 그러나 탐라와 합포 사이의 구체적인 항로는 사행 기록만으로는 충분히 드러나지 않는다. 본 장은 바로 이 공백을 왕적용의 오언시에 나타난 도양(道陽) 지명을 통해 보완하고자 한 것이다.

55, 2017; 김병근, 「신안선 출수 자단목을 통해 본 송·원대 중개무역」 『아시아 도자문화 연구』 4, 2021; 윤용혁, 「동아시아 해양문화와 무역」 『해양문화재』 14, 2021; 문경호, 「1323년 倭寇 侵入 기사를 통해 본 新安船의 航路와 沈沒日」 『島嶼文化』 60, 2022.

5) 池内宏, 『元寇の新研究』, 東洋文庫, 1931, 408-416쪽; 魏榮吉, 『元·日關係史』, 教育出版センター, 1985, 203-205쪽; (日)田中健夫編: 『善隣國寶記·新訂續善隣國寶記』 卷上, 集英社, 1995, 92-94쪽, 544-555쪽; 于磊, 「從《王公祠堂碑》來看王積翁使日問題」 『元史及民族與邊疆研究集刊』 30, 2015; 植松正·郭萬平, 「第二次遠征日本後元朝 高麗 日本外交文書研究」 『元史及民族與邊疆研究集刊』 40, 2020, 266-267쪽.

6) 배숙희, 「원대(元代) 경원(慶元)지역과 남방항로(南方航路) - 탐라지역의 부상과 관련하여 -」 『中國學報』 65, 2012a, 198쪽.

2차 일본원정이 실패한 뒤에도 원 세조 쿠빌라이는 일본과의 외교 교섭을 포기하지 않았다. 그 결과 1284년, 곧 충렬왕 10년이자 지원 21년에 왕적용은 일본 사신으로 파견되었다. 왕적용은 본래 남송의 관료로 보장각학사(寶章閣學士), 복건로제치사(福建路制置使)를 지낸 인물 이었고,<sup>7)</sup> 1276년 원에 귀순한 뒤 원 조정에서 활동하였다. 그러나 이 사행은 일본과의 공식 교섭으로 이어지지 못하였다. 왕적용은 승려 여지(如智)와 함께 일본으로 향하던 중 대마도 부근에서 뱃사람들에게 살해되었기 때문이다.<sup>8)</sup>

그럼에도 왕적용의 사행은 항로 연구의 측면에서 중요한 의미를 지닌다. 다른 대일 사행 기록에 비해 왕적용 관련 자료에는 출발지, 경유지, 날짜가 비교적 구체적으로 남아 있기 때문이다. 본 장에서는 특히 『황진집(黃潛集)』에 수록된 「왕공사당비(王公祠堂碑)」와 『선린국보기(善隣國寶記)』에 인용된 「여지해인접암기(如智海印接庵記)」를 주요 자료로 삼았다.<sup>9)</sup> 「왕공사당비」는 왕적용이 4월에 경원(慶元)을 출발하고, 5월에 탐라(耽羅)에 도착했으며, 7월에는 일본 경계에 이르렀다고 전한다. 「여지해인접암기」는 이보다 더 구체적으로 5월 13일 근(鄣)에서 출항하여 13일 만에 탐라에 도착했고, 6월 25일에는 고려 합포에 머물렀으며, 7월 14일에는 배가 대마도에 이르렀다고 기록한다.

이러한 기록을 종합하면 왕적용의 사행로는 경원, 탐라, 합포, 대마도로 이어지는 흐름으로 파악된다. 그러나 여기에는 하나의 문제가 남는다. 탐라에서 합포로 향하는 구체적인 중간 경로가 명시되어 있지 않다는 점이다. 전근대 항해 조건을 고려하면 제주도에서 경상도 합포로 곧바로 이동했다고 단정하기 어렵다. 바람, 해류, 암초, 연안 지형, 기항 가능성 등을 고려할 때 제주에서 한반도 남해안으로 진입한 뒤 전라도 연해를 거쳐 동쪽으로 이동하는 항로가 보다 자연스럽다.

이 지점을 보완해 주는 자료가 『산호목난(珊瑚木難)』에 수록된 왕적용의 오언시이다.

어제 바람과 물결이 모두 바뀌어, 파도와 돌이 서로를 훼손시켰다. 뱃사람들이 두려워하며, 오래도록 진정하지 못했다. 저녁 늦게 산 밖으로 나가니, 비로소 안정되었다. 나는 조각배에서 한가로이 있으면서, 우연히 오언시를 완성하니, 아울러 기록해 둔다:

배가 도양성(道陽城)을 지나면서, 얼마나 먼 길을 왔던가.  
 풍속이 달라 같이 이야기하기 어려워, 산은 좋으나 이름을 알지 못한다오.  
 노(櫓)는 신묘한 형세를 따라가고, 노래는 애내소리 부르네.  
 다가오는 새벽은 달구경에 알맞겠구나, 합포의 야광주가 반짝이네.  
 18일 갑자 적용이 쓰다.<sup>10)</sup>

7) 『元史』 卷184, 列傳71, 王都中.

8) 『元史』 卷13, 本紀, 至元21年1月甲戌; 『癸辛雜識』 別集上, 王積翁.

9) 『黃潛集』 卷18, 碑, 故參知政事行中書省事國信使贈榮祿大夫平章政事上柱國追封閩國公諡忠愍王公祠 堂碑. “既陞辭 以夏四月發慶元 五月抵耽羅 耽羅人惑勸公勿輕往 公不聽 秋七月至日本境上.”; 『善隣國寶記』, 南海觀音寶陀禪寺住持如智海印接庵記. “甲申四月, 又奉聖旨, 同參政王積翁再使倭國. 五月十三日, 開帆於鄣, 往耽羅十三日, 住高麗合浦二十五日, 七月十四日舟次倭山對馬島, 云云.”

10) 『珊瑚木難』 卷4, 三香圖. “昨日風水俱逆, 波石相舂. 舟人悸, 久不定. 晚出山外, 始安. 仆偃仰於短篷之下, 偶成五言, 竝錄呈似: 舟過道陽城, 迂行多幾程. 俗殊難共語, 山好不知名. 櫓趁之玄勢, 歌調斂乃聲. 來晨宜對月, 合浦夜珠明. 十八日甲子積

위 시에서 “배가 도양성(道陽城)을 지났다(舟過道陽城)”는 구절이 보인다. 시의 앞부분에는 전날 바람과 물결이 모두 거슬러 파도와 바위가 서로 부딪쳤고, 뱃사람들이 두려워하여 오래도록 안정하지 못했다는 상황 설명이 붙어 있다. 이어 저녁 무렵 산 밖으로 나가서야 비로소 안정되었고, 왕적옹이 조각배 아래에 누워 우연히 오언시를 지었다고 되어 있다. 따라서 이 시는 실제 항해 과정에서 특정 연안 지점을 통과한 경험을 바탕으로 작성된 것으로 볼 수 있다.

여기서 주목해야 할 표현은 “舟過”와 “道陽城”이다. “舟過”는 배가 어떤 지점을 지나가는 상황을 나타내며, 왕적옹의 시에서는 도양성이 항해 도중 통과한 지점으로 제시된다. 또한 시의 마지막 구절에는 “합포의 야광주(合浦夜珠明)”이라는 표현이 나타난다. 이는 합포를 의식한 표현으로, 이 시가 합포에 도착한 뒤 합포 근처에 체류하며 지은 시라는 것을 알 수 있다. 따라서 도양은 탐라와 합포 사이의 항로상에 위치한 지명으로 이해할 수 있다.

문제는 이 도양을 어디로 비정할 것인가이다. 중국 절강 및 강소 해안에서 왕적옹의 사행로와 관련될 만한 도양이라는 지명은 확인하기 어렵다. 반면 한반도 남해안, 특히 현재 전라남도 고흥군 도양읍 일대에는 도양 또는 도량으로 불린 지명이 존재한다. 이 지역은 고흥반도 남단에 위치하며, 제주에서 남해안으로 진입한 뒤 합포로 이동하는 항로상에서 충분히 통과할 수 있는 위치에 있다.

고흥반도의 도양은 본래 도량도부곡(道良道部曲)이었던 곳으로,<sup>11)</sup> 고려 후기에 도양현(道陽縣)으로 승격되었다가,<sup>12)</sup> 흥양현(興陽縣)에 편입되었다.<sup>13)</sup> 또한 지방지에는 도양도부곡(道陽道部曲)이었다는 표기도 확인되므로,<sup>14)</sup> 고려 시기부터 “도량”과 “도양”이라는 표기가 혼재되어 사용되었을 가능성이 있다. 이러한 정황을 고려하면 왕적옹의 시에 보이는 도양은 현 전라남도 고흥군 도양읍 일대와 연결하는 것이 타당하다.

나아가 왕적옹이 “도양성”이라고 표현한 점도 주목된다. 이는 당시 도양 지역에 성곽 또는 치소성이 존재했을 가능성을 보여 준다. 고려 시대에는 주현뿐 아니라 향, 부곡, 관, 역에도 읍사가 설치되었고,<sup>15)</sup> 이에 따라 치소성이 존재할 수 있었다. 따라서 도양이 당시 부곡 단계였다고 하더라도 치소성이 있었을 가능성은 충분하다. 왕적옹은 배를 타고 도양 연안을 지나면서 해안 가까이에 위치한 성곽 또는 치소성을 목격하였고, 이를 “도양성”이라는 표현으로 남겼던 것으로 볼 수 있다.

이 점은 1123년 고려에 왔던 송 사신 서경(徐兢)의 기록과도 비교된다. 서경은 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』에서 고려의 고을과 마을에 성첩이 둘러져 있음을 보았고, 그 성곽이 높아 쉽게 업신여길 수 없다고 기록하였다.<sup>16)</sup> 왕적옹 역시 남해안 항로를 지나며 고려

翁書.”

11) 『朝鮮世宗實錄』 卷151, 地理志, 長興都護府.

12) 『高麗史』 卷56, 志11, 地理2, 全羅道, 寶城郡; 『輿圖備志』 卷11, 全羅道, 興陽縣, 古邑; 『大東地志』 卷14, 全羅道, 興陽, 古邑.

13) 『新增東國輿地勝覽』 卷40, 全羅道, 興陽縣, 古蹟.

14) 『新增興陽志』, 古蹟.

15) 최종석, 『고려시대 ‘治所城’ 연구』, 서울대학교 박사학위 논문, 2007, 15~16쪽; 최종석, 「대몽항쟁·원간섭기山城海島入保策의 시행과 治所城 위상의 변화」 『진단학보』 105, 2008, 38쪽.

연안 지역의 성곽 경관을 목격했을 가능성이 있다.

다만 왕적용의 기록에는 도양 이외의 전라도 지명은 자세히 나타나지 않는다. 이는 그가 1324년 표류한 대지(大智)와 같이 전라도에 표류하여 장기간 체류한 인물이 아니었기 때문이다.<sup>17)</sup> 그의 목적지는 어디까지나 일본 사행을 위한 중간 기착지인 합포였고, 전라도 해역은 그곳으로 가기 위해 통과해야 하는 항로상의 공간이었다. 따라서 그는 전라도 연해를 자세히 관찰하거나 체류한 것이 아니라, 탐라에서 합포로 이동하는 과정에서 도양 등 남해안의 주요 지점을 지나쳤던 것으로 보아야 한다.

즉, 본 장에서 검토한 왕적용의 사행 관련 문헌에 나타나는 주요 지명은 경원(慶元), 탐라(耽羅), 도양(道陽), 합포(合浦), 대마도(對馬島)로 정리된다. 이 가운데 한반도에 위치한 지명은 탐라, 도양, 합포이다. 이 세 지명은 왕적용의 사행로가 주산군도(舟山群島)에서 고도렛토(五島列島)를 거쳐 하카타(博多)로 가는 남로(南路)가 아니라, 제주도과 한반도 남해안을 거쳐 일본으로 향하는 북로(北路)였음을 보여 준다.<sup>18)</sup>

### 3. 왕적용(王積翁)의 제주도·한반도 경유 원인과 환경

본 장은 왕적용(王積翁)이 대일 사행 과정에서 제주도와 한반도 연해를 경유한 원인을 검토하는 데 목적이 있다. 앞 장에서는 왕적용의 사행 관련 기록과 오언시를 통해, 그가 경원(慶元)을 출발한 뒤 탐라(耽羅), 전라도 도양(道陽), 경상도 합포(合浦)를 거쳐 대마도(對馬島)로 향하였음을 확인하였다. 3장에서는 이러한 항로 선택이 단순히 우연한 결과가 아니라, 당시 원-일 교통의 거점 구조, 항해 환경, 원-일 간 정치적 긴장, 그리고 제주도와 전라도 사이의 해상 교통 경험이 복합적으로 작용한 결과였음을 밝히고자 하였다.

첫째, 원대 대일 교섭에서 경상도 동남 연해 지역이 지닌 중요성을 검토하였다. 왕적용 이전에 원나라는 여러 차례 일본에 국서를 전달하려 하였고, 그 가운데 원나라 사신이 직접 파견된 사례들은 대체로 고려의 경상도 동남 연해 지역과 관련되어 있었다. 1267년 흑적(黑的)은 거제도 송변포(松邊浦)에서 일본으로 향하려 하였으나 무산되었고,<sup>19)</sup> 1268년에도 다시 한반도를 거쳐 대마도에 도착하였다가 대마도 사람을 잡아 돌아왔다.<sup>20)</sup> 이 사례는 원이 초기부터 거제도 일대의 항구를 일본 도항의 거점으로 인식하고 있었음을 보여 준다.

조양필(趙良弼)의 사행 역시 이와 같은 흐름 속에서 이해된다. 조양필은 1271년 고려에 도착한 뒤,<sup>21)</sup> 1271년 9월 금주(金州)에서 일본으로 향하였고 1272년 1월 합포(合浦)를 통해

16) 『宣和奉使高麗圖經』 卷3, 城邑.

17) 鈴木格禪, 「祇陀大智と韓国寺院」 『印度學佛教學研究』 42卷1号, 1993, 132~138쪽.

18) 木宮泰彦이 중-일 교통에 있어서 한반도를 지나가는 루트를 북로(北路), 동중국해를 횡단하는 루트를 남로(南路)로 분류한 이후, 중-일 교통에 있어서 한반도 경유 여부로 북로(北路)와 남로(南路)로 구분한다. 木宮泰彦, 앞의 책, 1927; 中村太一, 「遣唐使の道一大運河を中心に」 『専修大学乗アジア世界史研究センター年報』 2, 2009.

19) 『高麗史』 卷26, 世家, 元宗8年1月.

20) 『高麗史』 卷26, 世家, 元宗9年12月庚辰; 『高麗史』 卷26, 世家, 元宗10年3月辛酉; 植松正, 「元初における日本人の燕京往還」 『京都女子大学大学院文学研究科研究紀要(史学編)』 19, 2020, 9~20쪽.

일본 사신과 함께 귀국하였다.<sup>22)</sup> 특히 원 조정이 조양필을 파견하면서 금주 지역에 둔전 설치를 논의하고, 사신 일행의 여정에 필요한 물자와 선박을 준비하게 하였다는 점은 주목된다.<sup>23)</sup> 이는 원나라가 일본과의 교통에서 금주와 합포를 포함한 경상도 동남 연해의 지리적 가치를 명확히 파악하고 있었음을 보여 준다.

또한 1272년 조양필과 함께 왔던 일본 사신들을 돌려보내는 문제를 둘러싸고 금주 주둔 병력의 이동 여부가 논의된 사례도 중요하다. 조양필은 병력을 이동시키자고 건의하였으나, 안동(安童)은 병력 이동이 오히려 일본 사신의 의심을 살 수 있다고 보았다. 이때 금주 주둔 병력은 탐라 문제 때문에 배치된 것이라고 설명하면 된다는 논리가 제시되었다.<sup>24)</sup> 이 사례는 금주가 단순한 군사 주둔지가 아니라, 원-일 교섭과 일본 사신 귀환 문제에서 실제로 활용되던 교통 거점이었음을 잘 보여 준다.

이후에도 조양필은 다시 고려를 통해 일본으로 파견되었고, 1275년에는 두세충(杜世忠)과 하문저(河文著) 역시 고려를 거쳐 일본으로 향하였다.<sup>25)</sup> 이들의 출항지는 명확하지 않지만, 앞선 조양필과 일본 사신의 귀환 사례를 고려하면 금주 또는 합포를 중심으로 한 경상도 동남 연해 지역이 활용되었을 가능성이 크다. 여기에 더해 1차와 2차 일본원정에서 한반도 출발 동로군(東路軍)이 합포를 거점으로 삼았다는 사실까지 고려하면,<sup>26)</sup> 13세기 후반 원나라는 경상도 동남 연해를 일본 도항의 핵심 거점으로 활용하고 있었다고 볼 수 있다.

하지만, 왕적용의 사행을 단순한 선례의 반복으로 보기는 힘들다. 왕적용 이전의 흑적, 조양필, 두세충 등이 고려와 경상도 연해를 거쳐 일본으로 향한 것은 남송이 아직 멸망하지 않았던 상황과 관련된다. 남송이 존속하던 시기에는 원이 강남 해역을 자유롭게 활용하기 어려웠으므로, 고려를 통한 항로가 사실상 현실적인 선택지였다고 할 수 있다. 그러나 왕적용이 사행에 나선 1284년에는 이미 남송이 멸망한 뒤였고, 경원에서 직접 일본으로 향하는 항로도 가능한 상황이었다. 따라서 왕적용이 합포로 향한 것은 단순히 과거의 관행을 따른 결과로만 설명하기 어렵다.

실제로 남송 멸망 이후 원의 사신이 한반도를 거치지 않고 일본으로 향하는 항로를 사용한 사례가 있었다. 1279년 범문호(范文虎)가 일본으로 파견한 주복(周福)과 난충(欒忠)은 한반도를 거치지 않고 일본에 도착하였다.<sup>27)</sup> 또한 1283년 왕군치(王君治)와 여지(如智)의 사행도 경원에서 출발하여 주산군도(周山群島) 일대를 경유하려 하였던 것으로 보인다.<sup>28)</sup> 이러한 사례는 왕적용이 반드시 한반도 경유 항로를 택해야만 했던 것은 아님을 보여 준다.

더구나 왕적용 자신도 일본 관련 정세와 항로 정보를 어느 정도 파악하고 있었던 인물이었다. 그는 복건 출신으로서 남송에서 활동하다 원에 귀순한 인물이며, 원 조정에서 일본 문제에

21) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗12年1月己卯.

22) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗13年1月丁丑.

23) 『元史』 卷208, 列傳95, 外夷1, 高麗.

24) 『元史』 卷7, 本紀, 至元9年3月乙丑.

25) 『高麗史』 卷26, 世家, 忠烈王1年3月辛巳; 『元史』 卷208, 列傳95, 外夷1, 日本.

26) 『高麗史』 卷104, 列傳67, 金方慶; 『朝鮮世宗實錄』 卷150, 地理志, 昌原都護府.

27) 『元史』 卷10, 本紀, 至元16年8月丁丑.

28) 『善隣國寶記』, 南海觀音寶陀禪寺住持如智海印接庵記; 池内宏, 『元寇の新研究』, 東洋文庫, 1931, 399쪽.

대해 자문할 수 있을 정도로 관련 정보를 갖추고 있었다.<sup>29)</sup> 따라서 왕적용이 경원에서 일본으로 가는 직접 항로를 몰랐다고 보기는 어렵다. 이 점에서 왕적용의 제주도 및 한반도 경유는 정보 부족의 결과가 아니라, 특정한 조건 속에서 선택된 항로였다고 보아야 한다.

또한 왕적용이 제주도에 도착한 뒤 바로 일본으로 향하는 것도 불가능하지 않았다. 1241년 일본 승려 성일국사(聖一國師)가 정해현(定海縣)을 출발하여 귀국하던 중 풍랑을 만나 탐라에 표착하였다가 하카타(博多)에 도착한 사례가 있으며,<sup>30)</sup> 1260년 고려 조정은 제주도에 송나라 상인과 왜인이 수시로 왕래한다고 인식하고 있었다.<sup>31)</sup> 1281년 제2차 일본원정 당시 강남군(江南軍)의 일부도 제주도를 거쳐 갔지만 합포를 경유하지 않고 일본으로 향하였다.<sup>32)</sup> 이는 제주도가 중국과 일본 사이의 중간 기착지로 기능할 수 있었음을 보여 준다.

그렇다면 왕적용은 왜 경원에서 출발해 제주도에 도착한 뒤, 다시 북상하여 전라도 연해를 거쳐 합포로 향하였는가. 본 논문에서는 그 원인을 크게 두 가지로 보았다. 첫째는 자연환경, 곧 항해 조건의 문제이고, 둘째는 원-일 간 정치적 긴장으로 인한 사신단 안전 문제이다.

우선 자연환경의 문제를 살펴볼 필요가 있다. 앞 장에서 검토한 왕적용의 오연시 도입부에는 “바람과 물결이 모두 거슬러, 파도와 바위가 서로 부딪쳤다” 라는 내용이 나타난다. 이는 당시 항해 환경이 좋지 않았음을 보여 준다. 이 상황이 일시적 현상이었는지, 경원 출발 이후 계속된 조건이었던지는 단정하기 어렵다. 그러나 1268년 흑적이 거제현에서 일본으로 건너가려다 풍랑으로 무산된 사례가 있었고, 왕적용과 동행한 여지 또한 1년 전 사행에서 표류로 실패한 경험을 가지고 있었다. 이러한 점을 고려하면 왕적용 일행은 항행 일기에 각별히 주의할 수밖에 없었고, 상대적으로 기상 변화에 대처하기 쉬운 한반도 연해 항로를 선택했을 가능성이 크다.

다음으로 원-일 간 정치적 긴장도 중요한 요인으로 작용하였다. 당시 일본은 원의 사신을 안전하게 받아들이는 외교 상대가 아니었다. 1275년 두세충 일행은 일본에 도착한 뒤 살해되었고,<sup>33)</sup> 1279년 주복 일행 역시 일본에서 참수되었다.<sup>34)</sup> 1283년 왕군치 일행은 일본으로 건너가지 못하고 장기간 주산군도 일대에서 머물다가 표류하여 돌아왔는데, 이는 당시 원-일 관계의 정치적 긴장이라는 상황을 고려한 것으로 이해된다.<sup>35)</sup> 따라서 왕적용 일행은 단순히 일본까지의 최단 항로만을 고려할 수 없었다. 사신단의 안전, 일본 측 정세 파악, 도항 시기의 조절이 모두 중요한 문제가 되었던 것이다.

이러한 상황에서 합포는 중요한 대기 거점이 될 수 있었다. 합포는 이미 원의 일본원정과 대일 교섭 과정에서 핵심 거점으로 활용된 곳이었고, 일본과 지리적으로 가까운 위치에 있었다.

29) 『黃潛集』 卷18, 碑, 故參知政事行中書省事國信使贈榮祿大夫平章政事上柱國追封關國公諡忠愍王公祠堂碑.

30) 『東福開山聖一國師年譜』, 仁治2年6月, 仁治2年7月.

31) 『高麗史』 卷25, 世家, 元宗1年2月庚子.

32) 배숙희, 앞의 논문, 2012a, 197-198쪽.

33) 『高麗史』 卷29, 世家 忠烈王5年8月辛丑; 『關東評定傳』, 夏分, 建治元年乙亥. “四月十五日, 蒙古改大元. 使杜世忠·副使何文若·都魯丁等, 著長門國室津. 八月. 件牒使五人, 被召關東. 九月七日. 斬首.”

34) 『關東評定傳』, 夏分, 弘安二年己卯. “六月廿五日. 大元將軍夏貴·范文虎, 使周福·欒忠, 相具渡來僧本曉房靈果·通事陳光等看岸. 牒狀之旨等如前々, 於博多斬首.”

35) 池内宏는 왕군치 일행이 8개월가량 해상에서 머물다가 표류했다는 기록에 대하여, 그가 8개월 동안이나 머문 것은 정사인 왕군치가 일본에 가고 싶어 하지 않았기 때문이라 평하였다. (池内宏, 앞의 책, 1931, 399~400쪽.)

왕적용 일행은 제주도에서 곧바로 일본으로 향하기보다, 전라도 연해를 거쳐 함포로 이동한 뒤 그곳에서 기상 조건과 일본 정세를 살피며 도해 시기를 조절하려 했던 것으로 볼 수 있다. 탐라 사람들이 왕적용에게 경솔히 가지 말라고 권한 것도 이러한 자연환경과 정치적 긴장이 복합된 상황을 반영한다.

둘째, 왕적용이 제주도에서 전라도로 향하는 해로를 어떻게 파악할 수 있었는지를 검토하였다. 전라도는 지리적으로 제주도에서 가장 가까운 한반도 육지 지역이다. 고대부터 탐라와 한반도 사이의 교통에서 전라도 서남해안은 중요한 위치를 차지하였다. 백제와 탐라의 외교 관계, 탐라가 신라에 조회할 때 탐진현(耽津縣)을 경유했다는 기록,<sup>36)</sup> 강진 구십포(九十浦) 관련 전승은<sup>37)</sup> 모두 전라도가 제주도와 한반도를 연결하는 주요 통로였음을 보여 준다.

고려시대에도 전라도는 한반도와 제주도 사이의 교통 중심지였다. 『고려사』 지리지에 따르면, 한반도에서 제주도로 향하는 선박의 출발지는 나주(羅州), 해남(海南), 탐진(耽津) 등이었고, 이들 선박은 모두 추자도(楸子島)를 거쳐 제주도에 도착하였다.<sup>38)</sup> 즉 고려시대의 제주도 항로는 전라도 서남해안과 추자도를 매개로 형성되어 있었다. 이 점은 왕적용이 제주도에서 한반도로 이동할 때 전라도 해역을 경유하는 것이 자연스러운 선택이었음을 보여 준다.

원나라 역시 전라도와 제주도 사이의 해로를 정확히 인식하고 있었다. 원은 1269년부터 탐라로 가는 길을 조사하게 하였고,<sup>39)</sup> 탐라를 남송 및 일본 공략을 위한 전진기지로 활용할 가능성을 검토하였다. 1272년에는 흑산도와 탐라 해도(海圖)를 바탕으로 제주도 정벌을 논의하였다.<sup>40)</sup> 이어 1273년 여·원 연합군이 제주도의 삼별초를 토벌할 때에는 반남현에서 출발하여 추자도에서 순풍을 기다린 뒤 제주도에 도착하였다.<sup>41)</sup> 이는 원나라 중앙 조정이 전라도를 통한 한반도-제주도 해로를 구체적으로 파악하고 있었음을 보여 준다.

왕적용이 제주도에 도착하였을 당시의 탐라 지배 상황도 이와 관련된다. 당시 제주도는 원의 직접적 영향 아래 있었다. 삼별초 토벌 이후 원은 탐라국초토사를 설치하고 군대를 주둔시켰으며,<sup>42)</sup> 이후 군민도다루가치총관부로 개편하였다.<sup>43)</sup> 1283년에는 몽한군(蒙漢軍) 1400명을 파견하였고,<sup>44)</sup> 1284년 정월에는 탐라국안무사로 다시 개편하였다.<sup>45)</sup> 같은 해 2월에는 제주 다

36) 『高麗史』 卷57, 志11, 地理2, 全羅道, 耽羅縣; 박중기, 「고려시기 강진지역의 군현변동과 도시성격」 『다산과현대』9, 2016, 154-155쪽.

37) 『新增東國輿地勝覽』 卷37, 全羅道, 康津縣; 柳馨遠, 『東國輿地志』 卷5上, 全羅道, 康津縣; 『康津縣營邑鎮之事例并錄冊』, 山川; 『康津郡邑志』, 山川; 『康津縣輿地勝覽』, 山川.

38) 『高麗史』 卷57, 志11, 地理2, 全羅道, 耽羅縣.

39) 『經世大典輯校』 第八, 政典, 征伐, 高麗. “七月, 遣使相視耽羅道路, 詔植曰, 曾有人云, 若至耽羅, 欲往南宋并日本, 海道甚易. 今復遣明威將軍都統領脫朶兒, 武德將軍統領王國昌, 武略將軍副統領劉傑就彼整點卿所備軍兵船隻, 并先行相視耽羅等處道路, 當應副大船. 可選堪委見職正官, 務要引送導達, 以副朕懷.”

40) 趙世延, 『經世大典輯校』 第八, 政典, 征伐, 高麗附耽羅. “九年三月, 鐵匠高樓等上黑山·耽羅等海道圖本, 就中書省圓看過議定, 省·院·臺等同奏, 黑山·耽羅公事, 臣等議得, 宜先取耽羅.”

41) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗14年4月庚戌; 『高麗史』 卷104, 列傳67, 金方慶.

42) 배숙희, 위의 논문, 2012b, 108쪽.

43) 『元史』 卷208, 列傳95, 外夷1, 耽羅.

44) 『高麗史』 卷29, 世家, 忠烈王8年2月癸巳.

45) 『元史』 卷13, 本紀, 至元21年1月庚午; 『元史』 卷208, 列傳95, 外夷1, 耽羅.

루가치가 파견되었다.<sup>46)</sup> 마지막으로 왕적용이 제주도를 떠났을 무렵인 6월에는 일본 정벌을 위한 원나라의 군대가 제주도에 도착했다.<sup>47)</sup> 이는 왕적용이 제주도에 도착한 시점에 원의 행정·군사 조직이 탐라에 상주하고 있었음을 의미한다.

탐라에 주둔한 원의 다루가치와 군대 역시 전라도와 제주도 사이의 교통에 익숙하였다. 탐라 다루가치는 나주와 해남 등지에 역참을 설치하였고,<sup>48)</sup> 이는 전라도가 개경과 연결되는 조운선 왕래 지역이자 탐라와 고려 본토를 연결하는 요충지였기 때문이다.<sup>49)</sup> 또한 2년뒤 쿠빌라이가 탐라의 다루가치에게 전라도 지역으로 와서 사냥하며 백성들에게 소요를 일으키지 말라고 명령한 사례는,<sup>50)</sup> 탐라 다루가치가 전라도 해역과 육지 지역을 실제 활동 범위로 삼고 있었음을 보여 준다. 따라서 왕적용 일행은 제주도에 도착한 뒤, 현지에 상주하던 원의 인물들을 통해 전라도 방면 향로 정보를 얻을 수 있었을 것이다.

한편 개성 - 제주도를 연결하는 서해안 교통뿐 아니라 제주도와 경상도 사이의 남해안 교통에서도 전라도 연해가 활용되었음을 삼별초의 활동을 통해 확인하였다.<sup>51)</sup> 고려 무인정권과 삼별초는 대몽항쟁 과정에서海道입보를 기반으로 한 도서해양전략을 활용하였다.<sup>52)</sup> 제주도로 이동한 삼별초의 활동 양상을 보면, 이들은 먼저 제주도와 가까운 전라도 연해 지역에서 활동하였고, 이후 충청·경기 서해안으로 활동 범위를 넓혔으며, 마지막 단계에서 경상도 연해 지역으로 진출하였다.<sup>53)</sup>

구체적으로 1271년 진도에서 패한 삼별초는 제주도로 이동한 뒤,<sup>54)</sup> 전라도 서남 연해 도서 지역을 영향권에 넣었다. 1272년 고려 조정이 제주도 삼별초 회유를 위해 파견한 인물들이 보마도(甫麻島), 곧 보길도 일대에서 붙잡혀 추자도에 억류된 사례는 삼별초가 제주도와 전라도 사이의 주요 도서 해역을 장악하고 있었음을 보여 준다.<sup>55)</sup> 이후 삼별초가 경상도 연해로 진출하기 전에는 전라도 지역에서의 활동이 먼저 나타난다. 1272년 8월에 삼별초가 전라도의 공납선을 약탈하는 사건이 발생했고<sup>56)</sup>, 그 뒤인 11월에 삼별초가 합포와 거제현을 침략하는 사건이 발생했다.<sup>57)</sup> 1273년 1월에는 순천의 낙안군에 침입한 사건이 발생한 뒤에,<sup>58)</sup> 같은 달

46) 『高麗史』 卷29, 世家, 忠烈王10年2月己亥.

47) 『高麗史』 卷29, 世家, 忠烈王10年6月庚午; 『耽羅紀年』 卷1, 耽羅, 忠烈王10年夏6月; 『元史』 卷12, 本紀, 至元20年1月壬申.

48) 『高麗史』 卷28, 世家, 忠烈王4年7月壬辰.

49) 정요근, 「고려 역로망 운영에 대한 원(元)의 개입과 그 의미」 『역사와 현실』 64, 2007, 181쪽.

50) 『元史』 卷11, 本紀, 至元18年5月壬戌.

51) 일반적으로 학계에서는 개연성을 통해서 탐라에서 신라로 왕래할 때 사용하는 항로는 남해의 연해를 이용하여 사천 김해 등 남해안에 닿거나 울산이나 포항 등 경주의 외항으로 가는 것이라 추정하고 있다. (윤명철, 「제주도의 해양교류와 대외항로」 『동국사학』 37, 2002, 211, 221쪽; 김강식, 「麗·宋 시기의 海上航路의 형성과 활용」 『해항도시문화교섭학』 11, 2014, 10, 25쪽.)

52) 강봉룡, 「몽골의 침략과 고려 무인정권 및 삼별초의 '島嶼海洋戰略' - 그 동아시아적 의의 -」 『동양사학연구』 115, 2011, 73쪽.

53) 윤용혁, 「고려 삼별초의 제주 항전」 『제주도연구』 11, 1994, 53쪽; 『고려 삼별초의 대몽항쟁』, 일지사, 1994, 245~246쪽

54) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗12年5月丁丑.

55) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗13年5月甲申.

56) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗13年8月壬申.

삼별초가 합포를 공격하는 사건이 발생했다.<sup>59)</sup>

이러한 활동 양상은 제주도에서 경상도 연해로 이동하는 과정에서 전라도 해역이 중간 통로로 기능했음을 보여 준다. 삼별초가 제주도에서 곧바로 경상도 연해로 이동한 것이 아니라, 먼저 전라도 연해 지역을 확보하고 그 뒤 경상도 지역으로 확장하였다는 점은, 고려시대 제주도-경상도 해로 역시 전라도 해역을 매개로 하였음을 시사한다. 따라서 왕적용 일행이 제주도에서 전라도 해안으로 이동한 뒤 합포로 간 것은 예외적인 항해가 아니라, 당시 기존 해로 활용 양상과 부합하는 선택이었다.

#### 4. 조선 시기 고흥반도 연안 해로 활용 양상

왕적용(王積翁)이 실제로 고흥반도 연안, 곧 도양(道陽) 일대를 지나 합포(合浦)로 향했을지를 검토할 필요가 있다. 앞 장에서는 왕적용이 대일 사행 과정에서 제주도와 한반도를 경유한 배경을 살펴보았다. 당시 원나라는 전라도와 제주도 사이의 해로에 익숙하였고, 고려시대 제주도에서 경상도로 진입할 때에도 전라도 해안을 거쳐 이동하는 것이 자연스러운 항로였다고 보았다. 따라서 왕적용 역시 제주도에서 전라도 연해로 진입한 뒤 합포로 향했을 가능성이 크다고 판단하였다.

그러나 제주도에서 경상도 합포로 가는 남해안 해상교통이 전라도를 경유한다고 해서, 곧바로 왕적용이 도양을 지나쳤다고 단정할 수는 없다. 전라도 남해안에는 여러 항로가 존재할 수 있었고, 고흥반도 연안이 아닌 거금도 남쪽 외양을 지나는 항로도 가능했기 때문이다. 실제로 최근 학계에서 조선시대 기록을 참고하여 복원한 고려시대 남해안 조운로는 고흥반도와 거금도 사이의 연안 해로를 주요 경유로에 포함하지 않는 경향을 보인다.<sup>60)</sup> 만일 왕적용이 이러한 조운로처럼 거금도 남쪽 해역을 지나 합포로 갔다면, 그의 시에 도양(道陽)이라는 지명이 등장하기 어렵다. 그러므로 4장에서는 고흥반도 연안 해로가 전근대 해상교통에서 실제로 활용되었는지를 구체적으로 검토하고자 하였다.

우선 도양성(道陽城)의 위치 문제를 검토하였다. 도양, 곧 고려시대 도량도부곡(道良道部曲)의 치소성 위치는 현전하는 유적이 명확하지 않아 단정하기 어렵다. 다만 『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』 등에는 도양폐현(道陽廢縣)의 존재가 확인되며,<sup>61)</sup> 현재의 전라남도 고흥군 도양읍 관리(官里) 일대가 조선 초기까지 옛 도양현의 치소였던 지역이었다.<sup>62)</sup> 고려

57) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗13年11月乙亥; 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗13年11月戊寅.

58) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗14年1月丙子.

59) 『高麗史』 卷27, 世家, 元宗14年1月壬午.

60) 2009년 「고려시대 조세 운송경로」의 지도에서 주요 경유지를 표시하면서 고흥반도와 거금도 사이의 연안 해로를 제외하였으며, 이후 연구들에서 이 지도를 재인용하며 이 지역의 연안 해로를 조운로에서 제외하고 있다. 한정훈, 「고려시대 조세 운송경로」, 국립해양문화재연구소편, 『고려! 뱃길로 세금을 걷다 Shipping Tax』, 국립해양문화재연구소, 2009, 161쪽; 이준광, 『高麗靑磁의 海上運送과 出土遺物 研究』, 국내석사학위논문 홍익대학교 대학원, 2011, 45쪽; 김다미, 『고려 무인정권기 漕運制의 運用과 그 변화상』, 국내석사학위논문 명지대학교 대학원, 2017, 13쪽.

61) 『新增東國輿地勝覽』 卷40, 全羅道, 興陽縣, 古跡; 『東國輿地志』 卷5下, 全羅道, 興陽縣, 古蹟.

시대 치소성은 대체로 산성의 성격을 지녔으므로,<sup>63)</sup> 도양의 치소성도 현 도양읍 관리 일대의 산지에 있었을 가능성이 크다. 따라서 왕적용이 “도양성” 이라고 표현한 것은 배를 타고 도양 연해를 지나면서 산지에 위치한 치소성을 목격한 결과로 이해할 수 있다.

또한 도양 지역은 장흥부에 내속되어 있었고,<sup>64)</sup> 장흥부는 장흥창(長興倉)의 수세 구역이었다. 장흥창은 해운을 이용하는 해창(海倉)이었으므로,<sup>65)</sup> 도양 지역의 세금 역시 해운을 통해 장흥부와 장흥창으로 운송되었을 가능성이 높다. 이는 도양 일대가 비록 석두창에서 벽란도로 이어지는 주요 조운로의 핵심 구간으로 표시되지는 않더라도, 지역적 차원에서는 해로를 통한 조세 운송이 이루어졌음을 보여 준다. 즉 고흥반도 연안은 조운로의 주간선에서는 벗어나 있을 수 있으나, 해상교통에서 완전히 배제된 공간은 아니었다.

다만 고려시대 고흥반도 연안 해로의 구체적 활용 양상을 직접 보여 주는 자료는 많지 않다. 그러므로 본 장에서는 고려시대 조운로 복원에서 조선시대 자료가 참고되는 것과 마찬가지로, 조선시대의 수군진 기록, 표류민 이송 기록, 고지도, 근현대 전통 항해 사례를 통해 고흥반도 연안 해로의 활용 가능성을 검토하였다. 이때 핵심적으로 주목한 공간이 조선시대 녹도진(鹿島鎭)이다. 녹도진은 옛 도양현 치소 남쪽, 곧 고흥반도 서남 해안에 설치된 수군진으로, 왕적용이 보았을 도양성과 위치가 동일하다고 볼 수는 없지만, 같은 고흥반도 서남 연안권에 속한다는 점에서 중요한 비교 자료가 된다.

녹도진은 전라좌수영에 소속된 진으로, 정확한 설치 시점은 분명하지 않다. 그러나 『조선왕조실록』에서 1406년 녹도천호(鹿島千戶) 김인상(金仁祥)이 확인되므로,<sup>66)</sup> 조선 초기부터 설치되어 있었음을 알 수 있다. 녹도진은 이후 만호진으로 운영되었으며,<sup>67)</sup> 『세종실록지리지』에 따르면 중선 6척과 별선 2척을 보유하고 있었다.<sup>68)</sup> 조선 초기 조운선의 호위가 각도 병선에 의해 이루어졌다는 점을 고려하면,<sup>69)</sup> 녹도진의 선박들도 관내 해역을 지나는 조운선 또는 공적 선박을 호위했을 가능성이 있다. 이는 녹도진 관내 해역이 국가적 해상교통망 안에 포함되어 있었음을 시사한다.

고흥반도 연안 해로의 실제 활용은 『각사등록(各司謄錄)』에 수록된 표류 왜인 이송 기록에서 보다 구체적으로 확인된다. 1819년 충청도 연도에 사쓰마(薩摩) 선박이 표착하자,<sup>70)</sup> 조선은 이들을 해로를 통해 동래부(東萊府)로 이관하였다.<sup>71)</sup> 『충청병영계록(忠淸兵營啓錄)』에는 충청도 비인현 마량진에서 동래부까지 이어지는 해로가 자세히 기록되어 있는데, 이 노정에는 고군산진, 위도진, 법성진, 지도진, 완도진, 마도진과 함께 장흥부 녹도진이 포함되어 있

62) 고흥군지편찬위원회편, 앞의 책, 1984, 992쪽.

63) 최중석, 앞의논문, 2007, 66쪽.

64) 정요근, 위의 논문, 2013, 46쪽.

65) 한정훈, 앞의 논문, 2009, 138~141쪽.

66) 『朝鮮太宗實錄』 卷11, 太宗6年4月丁丑.

67) 국립해양문화재연구소편, 『조선시대 수군진조사 II: 전라좌수영 편』, 국립해양문화재연구소, 2014, 167쪽.

68) 『朝鮮世宗實錄』 卷151, 地理志, 全羅道.

69) 『朝鮮太宗實錄』 卷2, 太宗1年8月戊午.

70) 『忠淸兵營啓錄』, 純祖19年7月初5日.

71) 『忠淸兵營啓錄』, 純祖19年7月29日.

다.<sup>72)</sup> 곧 마도진에서 녹도진으로, 녹도진에서 낙안군 사도진으로 이어지는 해로가 명시되어 있는 것이다.

이 기록은 충청도에서 동래부로 향하는 서남해·남해 연안 해로에 녹도진이 포함되어 있었음을 보여 준다. 그러나 이것만으로 선박이 반드시 고흥반도 서쪽 연안을 지나쳤다고 단정하기는 어렵다. 녹도진 관할에는 고흥반도 연안뿐 아니라 절이도, 곧 현재의 거금도 일대도 포함될 수 있기 때문이다. 실제로 17세기와 18세기에 제작된 『동국대지도(東國大地圖)』와 『청구관해방총도(靑丘關海方摠圖)』의 남해안 해로는 녹도진성 인근의 고흥반도 서쪽 연안을 통과하지 않고, 녹도진 관할 영역인 거금도 남쪽 외양을 지나는 것으로 묘사되어 있다. 특히 『청구관해방총도』는 제주도과 대마도 해로까지 연결하고 있어 왕적용의 항해로와 비교할 수 있는 자료이지만, 이 지도에서는 고흥반도 서쪽 연안보다는 거금도 남쪽 외양이 강조되어 있다.

그럼에도 고흥반도 서쪽 연안이 실제 해로로 활용되었다는 점은 『전라좌수영계록(全羅左水營啓錄)』을 통해 확인된다. 1861년 제주도에 일본 사쓰마인과 류큐인이 표류하자, 조선은 이들을 해로로 동래부까지 이동시키도록 하였다.<sup>73)</sup> 이들은 제주도에 영암 이진창(梨津倉)에 도착한 뒤,<sup>74)</sup> 장흥 회령포에서 남해현 평산포 방면으로 이동하였다.<sup>75)</sup> 이 과정에서 10월 10일 표류 왜인을 실은 배가 녹도진 앞바다에 도착하여 정박하였고, 다음 날 발포진(鉢浦鎭)을 향해 출발하였다.<sup>76)</sup>

여기서 중요한 표현은 “본진 앞바다(本鎭前洋)” 또는 “녹도 앞바다(鹿島前洋)”이다. 『전라좌수영계록』에 따르면, 녹도 만호는 제주에서 나온 왜인 49명을 실은 배 2척이 본진 앞바다에 도착하여 정박하였다고 보고하였다.<sup>77)</sup> 또한 홍양현감의 보고에서도 표류 왜인을 실은 배와 차사원, 좌우수영의 왜학이 녹도 앞바다에 도착하였다고 기록하였다.<sup>78)</sup> 이들은 그곳에서 유숙하고 식량을 공급받은 뒤 발포로 향하였다.<sup>79)</sup> 이는 표류민을 호송하는 선박이 실제로 녹도진 본진 앞바다, 곧 현 도양읍 연안에 해당하는 고흥반도 서남쪽 연해를 통과하였음을 보여 준다.

이 해석은 1864년의 사례와 비교할 때 더 분명해진다. 1864년 제주도에 표류민이 발생하자, 이들 역시 전라도 연해를 거쳐 동래부로 이관되었다. 그런데 이때 홍양현감과 녹도 만호의 보고에는 표류 왜인을 실은 배가 “절이도 앞바다” 또는 “본진 관내 절이도 앞바다”에 도착하였다고 기록되어 있다.<sup>80)</sup> 이는 녹도진 관내 해역이라고 하더라도, 선박이 거금도 앞바다에 정박한 경우에는 이를 본진 앞바다와 구별하여 “절이도 앞바다”라고 명시하였음을 의미한다. 따라서 1861년 기록의 “녹도진 본진 앞바다”는 거금도 남쪽 외양이 아니라 녹도진성이

72) 『忠淸兵營啓錄』, 純祖19年7月29日.

73) 『承政院日記』, 2643冊, 哲宗12年8月29日.

74) 『全羅右水營別啓錄』, 哲宗12年10月7日.

75) 『全羅左水營啓錄』, 哲宗12年10月8日承政院開坼.

76) 『全羅左水營啓錄』, 哲宗12年10月14日承政院開坼.

77) 『全羅左水營啓錄』, 哲宗12年10月14日承政院開坼.

78) 『全羅左水營啓錄』, 哲宗12年10月14日承政院開坼.

79) 『全羅左水營啓錄』, 哲宗12年10月14日承政院開坼.

80) 『全羅左水營啓錄』, 高宗1年4月23日承政院開坼.

위치한 고흥반도 서쪽 연해로 보는 것이 타당하다.

고지도 자료에서도 이러한 고흥반도 연안 해로의 활용을 확인할 수 있다. 『삼도합도(三道合圖)』(18C 초반, 개인소장<sup>81)</sup>)는 전라도 해안의 해로를 녹도진 연해, 곧 고흥반도 서쪽 연안을 통과하는 것으로 묘사한다. 이는 앞서 언급한 『동국대지도』나 『청구관해방총도』가 거금도 남쪽 외양을 지나는 해로를 표시한 것과 대비된다. 특히 『삼도합도』 역시 한반도 남해안 해로에 제주도와 대마도를 연결하고 있으므로, 전근대 제주도-한반도 남해안-대마도 항로에서 고흥반도 서쪽 연안 해로가 활용될 수 있었음을 보여 주는 중요한 자료이다.

이처럼 조선시대 자료를 종합하면, 녹도진 관내를 통과하는 해로는 하나의 고정된 선이 아니었다. 어떤 경우에는 거금도 남쪽 외양을 지나기도 하였고, 다른 경우에는 고흥반도 서쪽 연안, 곧 녹도진 본진 앞바다를 통과하기도 하였다. 이는 항해 목적, 선박의 종류, 기상 상태, 조류, 정박과 보급 필요성에 따라 해로가 가변적으로 운용되었음을 의미한다. 남해안은 섬과 육지, 섬과 섬 사이의 좁은 해협이 많아 항해가 어려운 지역이었으므로, 항행 일기와 조류의 상황에 따라 내해와 외해 항로를 선택적으로 이용하는 것은 자연스러운 일이었다.

이러한 가변성은 근현대 전통 항해 사례에서도 확인된다. 1940년대부터 1970년대까지 남해안에서 용기배를 운항한 신연호 사공의 항로를 보면, 강진에서 여수로 갈 때에는 과거 녹도진성 부근의 녹동항에 기항한 반면, 강진에서 부산으로 향할 때에는 화전포에서 외양을 통해 바로 외나로도도로 향하였다.<sup>82)</sup> 이는 동일한 남해안 항해라 하더라도 목적지와 항행 상황에 따라 고흥반도 연안 해로와 외양 항로가 달리 선택되었음을 보여 준다. 따라서 조선시대부터 근현대에 이르는 사례는 고흥반도 연안 해로가 주요 해로 중 하나로 활용되었으며, 다만 그 활용 방식은 고정적이지 않았음을 보여 준다.

이러한 검토를 바탕으로 본 장은 왕적용의 남해안 이동 경로를 다음과 같이 추정하였다. 왕적용은 제주도에서 출발하여 추자도(楸子島)를 거쳐 한반도 서남해안으로 나왔을 가능성이 크다. 그가 탐진(耽津)으로 갔는지 해남(海南)으로 갔는지는 단정하기 어렵다. 그러나 탐라 다루 가치가 해남에 역참을 설치한 사실을 고려하면, 식량과 식수 보급을 위해 해남 방면을 이용했을 가능성이 크다. 이후 왕적용 일행은 해남의 어란량(於蘭梁)에서 완도, 약산도 방면으로 이어지는 조운로를 따라 이동했을 것으로 볼 수 있다.

물론 왕적용 일행이 왜 거금도 남쪽 외해를 통과하지 않고 고흥반도 연안 수로를 택했는지는 현재 자료만으로 확정하기 어렵다. 다만 앞 장에서 살펴본 바와 같이, 왕적용 일행은 1283년 사행 실패와 표류 경험을 의식하고 있었고, 자연환경과 정치적 긴장 속에서 최대한 안전한 항로를 선택하려 하였을 가능성이 크다. 이러한 상황에서는 거금도 남쪽 외양을 지나는 항로보다, 정박과 보급, 상황 대처가 비교적 용이한 고흥반도 연안 해로가 선택될 수 있었다.

본 장의 논지는 다음과 같이 정리된다. 고려시대 남해안 조운로 복원에서 고흥반도 연안 해

81) 『삼도합도』는 개인이 소장한 자료로서, 2023년 6월 22일 서울특별시 유형문화유산으로 지정되었다. 2021년 11월 14일 KBS 방송 <진품명품>에서 118대 삼도수군통제사 이경철(李景喆)이 사용한 지도로 소개된 바 있기도 하다. 현재 지도의 일부가 국가유산청 포털사이트에 공개되어 있다.

[https://www.heritage.go.kr/heri/cul/culSelectDetail.do?ccbaKdcd=21&ccbaAsno=05560000&ccbaCtcd=11&pageNo=1\\_1\\_1\\_0](https://www.heritage.go.kr/heri/cul/culSelectDetail.do?ccbaKdcd=21&ccbaAsno=05560000&ccbaCtcd=11&pageNo=1_1_1_0)

82) 신연호 사공의 구술을 바탕으로 한 남해안 해로는 변남주가 정리했으며, 이를 바탕으로 실험을 통해 항로를 복원하기도 했다. 국립해양문화재연구소, 『용기배 사공과 전통 항해기술』, 국립해양문화재연구소, 2017, 105~114쪽.

로가 항상 주요 경유로로 표시되는 것은 아니지만, 조선시대 표류민 이송 기록과 고지도, 근현대 전통 항해 사례를 종합하면 고흥반도 서쪽 연안 해로 역시 전근대 남해안 해상교통에서 실제로 활용되었다. 이 해로는 거금도 남쪽 외양 항로와 병존하였고, 항행 조건과 목적에 따라 가변적으로 선택되었다. 따라서 왕적용이 제주도에서 전라도 연해로 진입한 뒤 합포로 향하는 과정에서 고흥반도 연안 해로를 이용하였다는 해석은 충분히 성립할 수 있다.

나아가 이 검토는 왕적용의 오언시에 등장하는 “도양성(道陽城)”의 의미를 더욱 분명하게 해 준다. 도양성은 단순한 문학적 표현이나 우연히 삽입된 지명이 아니라, 왕적용이 실제로 고흥반도 연안 해로를 통과했음을 보여 주는 항해상의 지명이다. 왕적용은 제주도에서 한반도 연해로 진입한 뒤, 전라도 남해안의 여러 해로 중 고흥반도 서쪽 연안을 통과하였고, 그 과정에서 도양의 치소성을 목격하였다. 따라서 도양이라는 지명의 등장은 1284년 원의 대일 사행로에서 고흥반도 연안 해로가 실제로 활용되었음을 보여 주는 핵심 근거라고 할 수 있다.

## 5. 본 연구를 통한 후속 연구 제언

본 연구는 왕적용(王積翁)의 대일 사행 기록과 오언시에 나타난 지명 검토를 통해, 13세기 후반 제주도 및 한반도 남해안이 중-일 교통로의 일부로 활용되었음을 구체적으로 확인하였다. 특히 경원(慶元)에서 출발한 왕적용 일행이 탐라(耽羅), 전라도 도양(道陽), 경상도 합포(合浦)를 거쳐 대마도(對馬島)로 향하였다는 점은, 당시 중-일 교통이 반드시 동중국해를 직접 횡단하는 남로(南路)에만 의존하지 않았음을 보여 준다. 이는 제주도와 한반도 남해안이 원대 대일 교섭 및 해상 이동 과정에서 보조적이면서도 실제적인 경유 공간으로 기능하였음을 의미한다.

이러한 연구 결과는 향후 왜구(倭寇)의 이동 경로와 침입 양상을 검토하는 데에도 중요한 시사점을 제공한다. 왜구는 기본적으로 바다를 통해 이동하고 침입한 해상 세력이었고 이들의 침입 경로는 새로운 항로를 임의로 개척하였다기보다 기존에 활용되던 해상교통로를 이용하였을 가능성이 크다. 따라서 13세기 중-일 교통에서 확인되는 제주도-전라도-경상도-대마도 연결 해로는, 14세기 이후 왜구의 한반도 및 중국 연해 침입 경로를 이해하는 데 참고할 수 있는 중요한 전제가 된다.

특히 명나라 건국 이후 중국 절강(浙江)·강소(江蘇) 지역에 대한 왜구 침입 기록과, 같은 시기 제주도 또는 전라도 연안에 대한 침입 기록은 상호 연계하여 검토할 필요가 있다. 본 연구에서 확인한 것처럼 제주도와 전라도 해역이 중-일 교통의 중간 해역으로 기능하였다면, 절강·강소 지역에 대한 왜구 침입과 제주도·전라도 연안에 대한 침입 역시 동일한 해상 활동권 또는 연속적인 항로 구조 속에서 발생하였을 가능성을 검토해야 한다.

이와 관련하여 홍무제(洪武帝)가 고려의 해양방어체계 정비를 요구하면서 나주(羅州)라는 지명을 직접 거론한 사실도 주목할 필요가 있다. 나주는 제주도와 한반도 본토를 연결하는 주요 교통권에 포함되어 있었고, 명나라 건국 초기 고려와 명의 사신들이 왕래할 때 반드시 지나쳐야 하는 지역이었다. 따라서 홍무제가 고려의 해양방어 문제를 논의하면서 나주를 직접 언급

한 것은 단순한 지방 지명 언급이 아니라, 한반도 서남해안의 방어가 중국의 해양방어 체계와 연계되었다고 인식한 것으로 이해할 수 있다.

후속 연구에서는 14세기부터 15세기에 걸친 명나라 절강·강소 지역의 왜구 침입 기록과 고려 말·조선 초 제주도 및 전라도 연안의 왜구 침입 기록을 시기별로 대조할 필요가 있다. 특히 동일 연도 또는 근접한 시기에 중국 동남 연해와 한반도 서남해·남해 연안에서 왜구 침입이 연속적으로 발생한 사례를 추출하고, 침입 시기, 출몰 해역, 이동 방향, 피해 지역, 대응 주체를 비교할 필요가 있다. 이를 통해 양 지역의 왜구 침입이 우연히 병렬적으로 발생한 것인지, 아니면 동일한 해상 이동권 안에서 연동된 현상이었는지를 검토할 수 있을 것이다.

또한 이 과정에서는 단순히 침입 사건의 발생 여부만을 비교하는 데 그치지 않고, 기존 해상 교통로와 왜구 활동로의 중첩 가능성을 함께 분석해야 한다. 예컨대 제주도, 추자도, 나주·해남·탐진, 고흥반도, 합포, 대마도로 이어지는 남해안 항로가 중-일 교통에서 활용되었다면, 왜구 역시 이 해역을 정박, 보급, 대기, 기습, 회항의 공간으로 활용했을 가능성이 있다. 따라서 왜구 연구는 군사사나 대외관계사의 관점뿐 아니라, 해로사와 해양교통사의 관점에서 재검토될 필요가 있다.

이 점에서 본 논문은 14~15세기 왜구 연구의 기초 자료로 활용될 수 있다. 본 연구는 왕적용의 사행로를 통해 13세기 후반 제주도와 한반도 남해안이 중-일 교통의 실제 경유지였음을 확인하였고, 특히 전라도 도양 및 고흥반도 연안 해로가 항행 가능한 경로였음을 논증하였다. 이러한 결과는 이후 시기의 왜구 침입 기록을 해상교통로의 연속성 속에서 분석하기 위한 사전 작업이 된다. 곧 본 연구는 원대 대일 사행로 연구에 그치지 않고, 고려 말·조선 초 왜구의 이동 경로와 동아시아 해양 질서의 변동을 설명하기 위한 비교 연구의 근거 자료로 기능할 수 있을 것이다.

## 참고문헌

### 1. 사료

『高麗史』, 『高麗史節要』, 『康津縣營邑鎮之事例并錄冊』, 『康津郡邑志』, 『康津縣輿地勝覽』, 『大東地志』, 『東國輿地志』, 『東槎錄』, 『承政院日記』, 『新增東國輿地勝覽』, 『新增輿陽志』, 『輿圖備志』, 『李忠武公全書』, 『林下筆記』, 『全羅左水營啓錄』, 『朝鮮王朝實錄』, 『(增補)文獻備考』, 『忠清兵營啓錄』, 『耽羅紀年』, 『海東釋史』.

『鎌倉年代記裏書』, 『經世大典輯校』, 『癸辛雜識』, 『關東評定傳』, 『東福開山聖一國師年譜』, 『珊瑚木難』, 『善隣國寶記』, 『宣和奉使高麗圖經』, 『元史』, 『朝鮮漂流日記』, 『黃潛集』.

### 2. 단행본

고창석, 『濟州歷史研究』, 도서출판 세림, 2007.

구범진(역주), 『이문 역주』 上, 세창출판사, 2012.

국립해양문화재연구소편, 『신안선』, 국립해양문화재연구소, 2006.

국립해양문화재연구소편, 『옹기배 사공과 전통 항해기술』, 국립해양문화재연구소, 2017.

고흥군지편찬위원회편, 『高興郡志』, 고흥군지편찬위원회, 1984.

김병근, 『수증고고학에 의한 동아시아 무역관계 연구』, 국학자료원, 2004.

김병근, 『신안보물선의 마지막 대항해』, 주류성, 2014.

김영미, 『국립중앙박물관명품선집 18-신안선과 도자기의 길』, 通川文化史, 2005.

김일우, 『고려시대 제주사회의 변화 제주』, 서귀포문화원, 2005.

목포대학교박물관·고흥군편, 『高興郡의 文化遺蹟』, 국립목포대학교박물관·고흥군, 1991.

문화공보부·문화재관리국편, 『新安海底遺物(I~III)』 문화공보부·문화재관리국, 1984.

윤용혁, 『고려 삼별초의 대몽항쟁』, 일지사, 1994.

이은상편, 『(國譯註解)李忠武公全書』, 忠武公記念事業會, 1960.

홍기표·백규상·김새미오·손기범(역주), 『耽羅紀年』, 濟州文化院, 2015.

木宮泰彦, 『日支交通史』 下, 金刺芳流堂, 1927.

魏榮吉, 『元·日關係史』, 教育出版センター, 1985.

田中健夫編, 『善隣國寶記·新訂續善隣國寶記』, 集英社, 1995.

池内宏, 『元寇の新研究』, 東洋文庫, 1931.

### 3. 논문

강봉룡, 「몽골의 침략과 고려 무인정권 및 삼별초의 ‘島嶼海洋戰略’ -그 동아시아적 의의-」 『동양사학 연구』 115, 2011.

강봉룡, 「아시아·태평양 해양네트워크와 신안선」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수증문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.

김병근, 「신안선의 항로와 침몰 원인」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수증문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.

김병근, 「신안선 출수 자단목을 통해 본 송·원대 중개무역」 『아시아 도자문화 연구』 4, 2021.

김재천, 「『조선표류일기』의 기록 체재와 특징」 『동북아 문화연구』 67, 2021.

김진영, 「『조선표류일기』의 서해안 송환해로」, 부경대학교 석사학위논문, 2022.

김혜원, 「高麗 恭愍王代 對外政策과 漢人群雄」 『백산학보』 51, 1998.

- 문경호, 「1323年 倭寇 侵入 기사를 통해 본 新安船의 航路와 沈沒日」 『島嶼文化』 60, 2022.
- 문경호, 「朝鮮漂流日記의 사료적 가치와 활용방안」 『진단학보』 135, 2020.
- 박종기, 「고려시기 강진지역의 군현변동과 도시성격」 『다산과현대』 9, 2016.
- 배속희, 「원대(元代) 경원(慶元)지역과 남방항로(南方航路) - 탐라지역의 부상과 관련하여 -」 『中國學報』 65, 2012a.
- 배속희, 「元나라의 耽羅 통치와 移住, 그리고 자취」 『中國史研究』 76, 2012b.
- 심민정, 「『朝鮮漂流日記』(1819)에 나타난표류왜인 호송과 접대 실태」 『한일관계사연구』 70, 2020.
- 윤용혁, 「고려 삼별초의 제주 항진」 『제주도연구』 11, 1994.
- 윤용혁, 「동아시아 해양문화와 무역」 『해양문화재』 14, 2021.
- 이강한, 「‘원-일본간’ 교역선의 고려 방문 양상 검토」 『해양문화재』 1, 2008.
- 이강한, 「13~14세기 고려와 원제국의 ‘탐라(제주) 정책」 『한국학논총』 48, 2017.
- 이근우, 「『조선표류일기』의 회화자료에 대하여」 『東北亞歷史論叢』 64, 2019.
- 이근우, 「『조선표류일기』의 회화자료와 비인현감 운영규」 『한일관계사연구』 73, 2021.
- 이은석, 「고대연안항로 복원과 풍도(風島) 위치 고찰」 『島嶼文化』 62, 2023.
- 이진한, 「고려 시대 해양교류 네트워크의 변천」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수 중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.
- 이청규·강창화, 「신창리해저유물 산포지」 『북제주군의 문화유적』(1), 북제주군 제주대학교 박물관, 1998.
- 임진아, 「고려유적 출토 송대자기 연구」 『史林』 22, 2004.
- 정요근, 「고려 역로망 운영에 대한 원(元)의 개입과 그 의미」 『역사와 현실』 64, 2007.
- 정요근, 「전남 지역의 고려~조선시대 越境地 분석」 『한국문화』 63, 2013.
- 최종석, 「고려시대 ‘治所城’ 연구」, 서울대학교 박사학위 논문, 2007.
- 조진욱, 「신안선의 무역모델과 의미-신안선의 고려 기항 여부와 목적을 중심으로」 『동북아 문화논총』 55, 2017.
- 高橋公明, 「해역세계 가운데 제주도과 고려」 『島嶼文化』 20, 2002.
- 虞衛球, 「浙江舟山“蘭秀幫”研究」, 浙江海洋大學 석사학위논문, 2016.
- 藤田明良, 「「蘭秀山の乱」と東アジアの海域世界-14世紀の舟山群島と高麗・日本-」 『歴史学研究』 698, 1997.
- 四日市康博, 「14세기 일본과 원나라의 해상교역에서의 신안선」 『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.
- 森平雅彦, 「高麗における元の站赤-ルートの比定を中心に」 『史淵』 141, 2004.
- 植松正·郭萬平, 「第二次遠征日本後元朝 `高麗` 日本外交文書研究」 『元史及民族與邊疆研究集刊』 40, 2020.
- 植松正, 「元初における日本人の燕京往還」 『京都女子大学大学院文学研究科研究紀要(史学編)』 19, 2020
- 阿達, 「耽羅隸元考述」 『中國邊疆史地研究』 1, 1997.
- 에르 텐 바타르, 「제주도의 칭기스칸 후예들에 관하여」 『耽羅文化』, 20, 1999.
- 于磊, 「從《王公祠堂碑》來看王積翁使日問題」 『元史及民族與邊疆研究集刊』 30, 2015.
- 中村太一, 「遣唐使の道一大運河を中心に」 『専修大学乘アジア世界史研究センター年報』 2, 2009.
- 秦大树, 「원대 해상 무역과 신안선 관련 문제」 『신안해저선 발굴 40년 국제학술대회자료집』, 국립중앙박물관·국립중앙관물관회, 2016.
- 陳尙勝, 「東亞海域前期倭寇與朝貢體系的防控功能」 『中國邊疆史地研究』 27, 2017.

## 【토론문】

## 「원 사신 왕적옹(王積翁)의 五言詩를 통해 본 1284년 대일본 사행로 상에서의 전라도 해로의 중요성」에 대한 토론문

송종호(방송대학교)

오늘 신윤철 선생님이 발표하신 내용은 1284년 중국 절강성 경원(慶元)에서 일본으로 향했던 원나라 사신 왕적옹의 사행로에 관한 것이었습니다. 중국, 일본, 고려·조선의 다양한 사료에 대한 종합적 검토를 바탕으로, 그의 사행로가 제주도-고흥반도 도양-경상도 합포-대마도로 연결된다는 견해를 제시하신 후, 이렇게 전라도 해로가 전근대 중국과 일본을 잇는 주요 항로로 활용되었다는 취지를 강조하셨습니다. 매우 흥미로운 주제를 다루고 있으셔서 저 역시 집중하여 발표문을 읽었고, 많은 공부가 되었습니다. 이 점 감사의 말씀을 먼저 드립니다.

신윤철 선생님은 최근 여러 편의 논문을 통하여, 중세 한반도와 중국에 침구해 온 왜구들에 관한 문제를 조선-명-일본 3국에 걸친 복합적인 논제로 파악하는 시각을 부각해 오셨습니다. 구체적으로는, 중국-일본 간 여정의 중간에 위치한 한반도 주변 항로에 주목함으로써 관련 논제를 새롭게 조명하는 시각을 제시하셨다는 점에서, 우리 연구자들에게 새로운 차원의 관점을 열어 주시는 것으로 생각합니다.

오늘 발표 역시 그간 연구의 연속선상에서, 한·중·일 사료들의 교차 검토를 토대로 한반도 남해안을 통과하는 중국-일본 간 북방향로에 관하여 심층적으로 다루어 주셨습니다.

오늘 발표하신 내용을 제가 이해한 바에 따라 요약해 보겠습니다.

우선 제2장에서는, 원 사신 왕적옹이 지은 오언시(五言詩)에서 그가 일본으로 향하는 항로 내에 있었던 ‘도양성(道陽城)’이 전라도 고흥 도양현(道陽縣)에 해당한다는 견해를 새로 제시 하셨습니다. 제3장에서는 13세기 원나라가 경상도 연해를 일본 도항의 거점으로 삼은 상황에서, ① 자연환경의 요인, ② 원·일 간 정치·외교적 긴장 요인, ③ 그 시기 확립된 제주도-전라도 해로 네트워크 요인 등의 영향으로, 왕적옹이 제주도⇒전라도 연해⇒합포로 이어지는 경로를 택하게 되었다는 분석 결과를 제시하셨습니다. 그리고 제4장에서는, 왕적옹의 오언시에 나오는 ‘도양성’이라는 지명에서 보듯이, 왕적옹의 사행 해로는 (고흥반도 바다 남쪽 건너편에 있는) 거금도 남쪽 해역 대신, 고흥반도 남부 녹도진 앞바다 쪽(즉, 거금도와 고흥반도 사이 해협)이라는 점을 다시 확인하면서, 근세 근현대의 여러 사례들을 그 보강 근거로 제시 하셨습니다.

토론자인 저로서도 제2장, 제3장, 제4장에서 제시하신 취지에 대해서 큰 틀에서 공감합니다. 다만, 오늘 발표와 관련하여 더 궁금하게 된 부분들, 그리고 제 생각에 조금 더 보강되었으면 하는 부분들이 몇 군데 있었습니다. 그에 대해서 발표자 선생님의 의견을 추가로 들으면 합니다.

## 1. 발표문의 주안점 및 구성 체계 관련

우선 제2장, 제3장, 제4장 간의 관계에 관하여 궁금합니다. 발표문 제2장에서는 ‘도양성’이

고흥군 도양읍이라는 점을 먼저 밝히셨습니다. 그리고 나서 제3장에서 왕적응이 전라도 연해 해로를 택한 배경, 제4장에서는 왕적응이 거금도 남쪽 해로 대신 북쪽 해로(즉 고흥반도 내측 해로)를 택한 사실에 대한 근거 사례들을 서술하셨습니다.

그래서 오늘 발표를 듣는 입장에서는, 그 취지가 ① 여러 근거를 종합해 볼 때 왕적응의 사행 해로가 고흥반도 내측해로를 지났다는 점을 밝히고자 한 것인지, 아니면 ② 왕적응이 택한 해로를 대표적인 근거로 삼아 원·일 관계에 한반도 전라도 해로가 중요했다는 점을 밝히고자 한 것인지가 명확하지 않은 것 같습니다.

발표 제목만을 보면 후자인 듯하기도 하지만, 발표 내용으로는 전자인 것 같기도 합니다. 오늘 발표의 주안점에 관한 발표자 선생님의 견해를 여쭙고 싶습니다.

## 2. 왕적응 사행 일정의 특수성 여부 관련

발표문 3쪽에서 언급되었듯이, 중국 『산호목난』에 수록된 왕적응의 오언시 말미에는 “18일 갑자 적응이 쓰다(十八日甲子積翁書)”라고 적혀 있습니다. 또 발표문에 의하면, 일본 『선린국보기』에 인용된 「여지해인접대암기(如智海印接待庵記)」<sup>83)</sup>에 “5월 13일 근(鄞)<sup>84)</sup>에서 출항하여 ③13일 만에 탐라에 도착했고, ④6월 25일에는 고려 합포에 머물렀으며, 7월 14일에는 배가 대마도에 이르렀다.”<sup>85)</sup>라고 기록되어 있다고 하셨습니다.

이 부분에 관해서 저 나름대로 따로 계산을 해 보았습니다. 우선 『고려사』에 의하면 1284년은 5월 다음에 윤5월이 들어 있습니다. 따라서 『산호목난』에서의 18일은 윤5월 18일이거나 6월 18일이어야 합니다. 이 시기 관련 『고려사』에 나타난 간지에 따라 계산해 보면 6월 18일이 갑자일이었습니다. 그렇다면 “6월 25일에는 고려 합포에 머물렀으며”라는 발표문 문장이 무슨 의미인지 명확하지 않게 됩니다.

그래서 「여지해인접대암기」의 원문을 다시 보았습니다. 먼저 위 ③구절에 해당하는 원문인 「住高麗合浦二十五日」은 “고려 합포에 25일 간 머물렀다가”로 해석하는 것이 적절해 보입니다. 또 ④구절에 해당하는 원문을 다시 확인해 본 결과, 발표문 각주 9번에 보이는 「住耽羅十三日」이 아니라, 「住耽羅十三日」인 것으로 보입니다. 따라서 ④구절의 해석도 “탐라에 13일 간 머무르고”로 하는 것이 적절해 보입니다.

이렇게 본다면, 4월 중국 경원 출발, 5월 13일 중국 은에서 출항, 5월 20일 무렵 탐라 도착, 탐라에서 13일간 체류, 6월 초에 합포로 출발, 전라도 해안을 누비면서 천천히 이동, 6월 15일 전후로 합포 도착, 6월 18일 합포에서 오언시 작시, 합포에서 25일 간 체류, 7월 10일 이후 일본 쪽으로 출발, 7월 14일 대마도 부근 도착의 순으로 일정이 정리될 수 있을 것 같습니다. 이와 같이 일정을 다시 정리하면 발표문에서 제시하신 해로 경로 자체는 유지되지만, 각 구간의 체류 기간 및 이동 시점에 관한 해석은 수정이 필요한 것으로 보입니다.

통설에 의하면, 중국 송원(宋元) 시기, 즉 중세 동아시아에서는 항해술·선박 등의 발달에 따라 동중국해를 가로질러 직접 일본으로 항해하는 남로(南路) 항해가 보편적인 것이 되었고 합니다. 일찍이 기미야 야스히코(木宮彥彦)는 이 남로 항해의 경우 그 소요일수가 10일 내

83) 발표문에는 “여지해인접대암기(如智海印接待庵記)”로 표기되어 있습니다만, 『선린국보기』 원문에는 「南海觀音實陀禪寺住持 如智海印接待庵記 曰：…」로 되어 있으므로, 정확한 표제는 「여지해인접대암기」로 보입니다.

84) 발표문에는 ‘근’으로 발음하고 있지만, ‘은’이 맞는 것 같습니다(신윤철, 「가정(嘉靖) 36년(1557) 제주도 출현 왜선과 왕직(王直)의 상관관계 고찰」 『明清史研究』 65, 2026, 43, 44쪽 등 참조).

85) 본 발표문 각주 9번의 인용문은 「五月十三日開帆於鄞, ③往耽羅十三日, ④住高麗合浦二十五日, 七月十四日舟次倭山對馬島…」으로 되어 있습니다.

외에 불과하다고 하면서, 수개월의 시일이 소요되는 경우는 극히 드문 일이라고 평했던 바 있습니다.<sup>86)</sup>

그런데도 왕적용 일행은 중국에서 출발하여, 제주도에서 13일을 머물다가, 전라도 및 경상도 연안을 굽이굽이 지나서, 합포에서 다시 25일간 체류하고, 그리고 나서 겨우 대마도 인근에까지 도달했다고 합니다. 윤5월까지 치면 중국에서 일본까지 3개월이 넘는 기간이 걸렸다는 점은 매우 이례적으로 보입니다. 사료에 기록된 여정 기사는 보통 ‘몇일날 어디에 도착하고, 몇일날 어디에 도착했다.’라고 쓰는 것이 일반적이겠지만, 「여지해인접대암기」가 기록한 왕적용의 여정은 ‘탐라에서 13일 머물고, 합포에서 25일 머물렀다.’고 기재되어 있습니다. 이것은 왕적용의 여정이 통상적인 사행을 위한 이동과는 그 상황과 양상이 달랐다는 점을 암시하는 표현이었다고 생각합니다.

발표자 선생님도 발표문 제3장에서 간략히 언급하셨지만, 이 점에 관해서는 1284년 원·일 관계에서 매우 미묘한 시기였다는 점을 고려해야 하지 않을까 합니다. 1274년 및 1281년 두 차례에 걸친 여원 연합군의 일본 정벌(文永·弘安の役)이 있었습니다. 그 2차례 정벌 직후인 1275년 11월 및 1281년 8월에 가마쿠라 막부 내에서는 고려를 정벌하자는 논의가 있었습니다. 1281년 10월 원이 고려의 금주 등 지역에 진변만호부(鎭邊萬戶府)를 설치했는데,<sup>87)</sup> 이는 이 시기 일본의 침공에 대비한 것으로 보기도 합니다. 반면 원 조정도 1282년 1월부터 1286년까지 간헐적이지만, 새로운 일본 정벌 계획을 준비하고 있었습니다.

따라서 이 시기에는 한반도와 일본 열도 사이에 심각한 전운이 감돌았다고 말할 수 있습니다. 실제로 제1차 일본 정벌(文永の役)이 있던 이듬해인 1275년 원이 일본으로 파견한 제7차 사절 두세충(杜世忠) 일행, 1279년 제8차 사절 주복(周福) 일행은 가마쿠라 막부로부터 모두 참수당하는 수난을 겪었습니다. 1283년 제9차 사절 왕군치(王君治) 일행은 태풍으로 일본에 도달할 수 없었다고 『원사』에는 기록되어 있습니다만, 이케우치 히로시(池内 宏)는 왕군치 일행이 8개월 간 해상에서 머물렀던 것은 그가 일본에 가고 싶지 않았기 때문이라고 평한 바 있습니다.<sup>88)</sup> 그리고 이듬해 1284년 제10차 사절로 일본 사행에 나선 것이 왕적용 일행이었습니다.

왕적용 사절 일행은 7월 14일 대마도 인근까지 도달했지만, 이곳에서 자신들을 데리고 온 중국 뱃사람들에 의해 살해됩니다.<sup>89)</sup> 거의 동시대 사료인 『계신잡지(癸辛雜識)』의 서술에서는 그 원인이 왕적용이 임대공(任大公)이라는 자가 가진 배들을 모두 징발하여 출항하게 했고 도중에 채찍질도 하는 등 뱃사람들을 학대해서 원성을 산 것으로 보이기도 합니다.<sup>90)</sup> 그러나 『원사』 일본전(日本傳)에는 “배 안에 가고 싶어 하지 않는 자들이 공모하여 왕적용을 죽였다.”고 되어 있습니다.<sup>91)</sup> 거의 일본 땅에까지 이르러서야 이러한 선상 반란이 일어난 데에는, 그 이전 사절들에 대한 일본 막부의 강경 조치, 나아가서는 이 시기 원·일 간의 외교적 긴장

86) 木宮泰彦, 『日支交通史』 下, 金刺芳流堂, 1927, 157쪽; 본 발표문 1쪽 각주 2번 참조.

87) 『고려사』 권29, 충렬왕 7년 10월 7일 기해.

88) 池内宏, 『元寇の新研究』, 東洋文庫, 1931, 399~400쪽; 본 발표문 각주 35번 참조.

89) 『元史』 권13, 至元21年 1月 甲戌; 권207, 列傳95, 外夷1, 日本, 至元21年 등 참조.

90) 『癸辛雜識』 別集上, 王積翁. 「王積翁留耕, 參政伯大之侄也. 嘗宰富陽有聲, 後觀北, 留連甚久, 遂自詭宣諭日本, 遂命為奉使, 以兵送之. 至溫陵, 有任大公者, 家有四舶, 王盡拘用之, 使行, 又於途中鞭之. 有諛語, 王頗聞之, 至骸山(即髑髏山), 以好語, 官職誘之, 且付以空頭總管文帖, 且作大茶飯享之. 任亦領略, 亦作酒以報, 眾使醉飽, 任縱兵盡殺之, 靡有子遺. 王竄匿於柁樓下, 任叱之曰: 「奉使何在?」 猶佯笑曰: 「在此.」 出則叩頭乞命, 任顧其徒, 鞭而擠之於水, 席卷所有寶物, 貨財而去. 取所乘舟斷其首尾, 使若佞舟然. 後有水手四人逃回永嘉, 北朝為之立廟賜諡焉.」

91) 『元史』 권207, 列傳95, 外夷1, 日本, 至元21年. 「二十一年, ... 舟中有不願行者, 共謀殺積翁, 不果至.」

상태가 배경에 있었다고 생각합니다.<sup>92)</sup>

이번 발표를 통해 왕적용 일본 사행의 이동 해로가 명확히 규명된 점은 큰 의미 있는 성과입니다. 다만 왕적용의 사행은 극도의 정치·외교적 긴장 상태 속에서 이루어진 이례적 여정이었던 것으로 보입니다. 그런 만큼 그의 여정과 행적이 다른 행동 주체나 다른 시기·상황을 고찰하는 기초 자료로서 일반화될 수 있는지 여부에 관해서는 잘 판단이 서지 않습니다.

또 이러한 의문을 뒤집어서 말씀드리자면, 발표문 제3장과 제4장에서 언급된 많은 사례들, 특히 제4장에 언급된 근세 근현대의 여러 사례들은 이번 발표의 결론, 즉 ‘왕적용이 도양 주변 해역을 통과했고, 그 중에서도 특히 고흥반도와 거금도 사이 해협을 통과했다.’는 결론을 보강하는 데 얼마나 효과적인지에 관해서도 다시 한번 생각해 보게 됩니다.

이에 관한 발표자 선생님의 의견이 궁금합니다.

### 3. 왕적용 오언시의 해석 관련

왕적용의 오언시는 13세기에 지어진 것으로서, 그 해석에 대해서는 여러 의견이 있을 것 같습니다. 발표자 선생님의 발표 취지에 관해서는 이견이 없지만, 제 생각을 약간 덧붙여 보고자 합니다.

발표문 3쪽 각주 10번에도 있습니다만, 오언시의 원문은 다음과 같습니다.

舟過道陽城 ◎迂行多幾程 / 俗殊難共語 山好不知名  
檣趁之玄勢 歌調欵乃声 / 來晨宜對月 ④合浦夜珠明

이 중 ◎번 문구는 “배가 도양성을 지나면서, 얼마나 먼 길을 왔던가.”로 번역하셨습니다만, 「迂行」을 글자 그대로 번역해서 “배가 도양성을 지나니, 우회한 길이 그 얼마인가.” 정도의 번역으로 하면 어떨까 합니다. 발표자 선생님이 말씀하신 대로, 왕적용은 제주도에서 합포로 직접 이동한 것이 아니라, 전라도 해안의 도양성을 지나면서 전라도와 경상도 여러 섬 사이를 우회하는 해로를 택했다는 점에서, 이러한 해석이 문언과 의미 양 측면에서 모두 충실하지 않을까 합니다.

다음으로 ④번 문구에 관해서는 『후한서』 열전 맹상전(孟嘗傳)에 나오는 ‘합포환주(合浦還珠)’ 고사<sup>93)</sup>를 함께 언급해 주신다면, 왕적용의 오언시에서 뜬금없이 ‘합포의 야광(夜光) 진주’가 등장하는 부분에 대한 부연 설명이 될 것 같습니다. 번역에 관해서는 “**합포의 야광주가 반짝인다.**”보다는 “**합포의 밤에 진주가 빛난다.**”로 하는 것이 어떨까 합니다. 이렇게 하면 앞 구절과 연결해 볼 때, 새벽(晨)과 밤(夜), 달(月)과 빛(明)이 자연스럽게 대응될 것 같습니다.

이 ‘합포환주’ 전고와 관련해서 생각하면, 이 왕적용의 오언시가 실린 『산호목난』 권4 중 「삼향도시(三香圖詩)」의 전체 구성을 다시 생각해 볼 필요가 있을 듯합니다. 이 「삼향도시」에는 ‘삼

92) 본 발표문 7쪽 참조.

93) 합포군(合浦郡: 현재 광서성 합포현 동북쪽)은 원래 곡식이 생산되지 않고 바다에서 진주조개가 나는 곳으로서, 인접한 교지군(交趾郡)과 항상 교역하여 식량을 조달하였다. 그런데 전임 태수들이 탐욕스러워 백성들을 혹독하게 부려 진주를 마구 채취하게 하니, 진주가 점차 교지군으로 옮겨가 버렸다. 그 결과 왕래하는 상인들이 굶고 백성들은 굶어 죽는 지경에 이르렀다. 이후 맹상(孟嘗)이 합포 태수로 부임하여 전임자의 폐단을 혁파하고 백성의 이로운을 구하니, 1년도 채 되지 않아 떠났던 진주가 다시 돌아왔고, 백성들이 모두 본업으로 돌아와 상업이 활발해졌다고 한다(『後漢書』 권76, 循吏列傳, 孟嘗傳 참조). 이 고사는 후대에 “잃어버린 것이 다시 수중에 들어왔다.” 또는 “선정이 베풀어져 흩어졌던 백성들이 본래 생업으로 되돌아왔다.”는 비유로 쓰였다(네이버 지식백과, 한자성어·고사명언구사전 ‘합포주환’ 참조).

향', 즉 매화, 수선, 산반(山礬; 무리지어 피는 작은 흰 꽃)을 형제에 비유하여 읊은 3편의 시가 수록되어 있고, 그 뒤 마지막으로 왕적옹의 오언시가 붙어 있습니다. 이러한 「삼향도시」의 내용과 체계를 고려하면, 과연 왕적옹의 오언시에 나오는 '합포'가 경상도 합포를 의미하는지, 아니면 단순히 '합포환주' 전고가 인용되었을 뿐이어서 그 시에 나오는 '합포'와 '도양성'을 한반도의 지명으로 보기 어려운 것은 아닌지 하는 의문이 제기될 수 있다고 생각합니다.

저로서는 우선 오언시 중 「습浦夜珠明」 대목은 '합포환주' 전고에 근거해서 지어졌다고 생각합니다. 그러나 어쨌든 왕적옹이 중국 절강성에서 대마도 앞까지 항해해 온 사실은 여타 관련 사료를 통해서 확인되는 바입니다. 따라서 그 경로 상 한반도 남해안을 경유했을 개연성이 크고, '18일 갑자일' 문구도 그의 여정 일정과 일관되게 해명된다는 점에서, '합포'와 '도양성'은 여전히 한반도 남해 연안의 지명으로 보는 것이 적절하다고 생각합니다. 이에 관한 발표자 선생님의 생각은 어떠신지요?

그 외에 왕적옹의 오언시 해석에 관해서는, 그 오언시 앞부분의 「短篷」(“조각배”⇒배의 덮개, 차양)에 관한 해석 등을 포함해서 조금 더 세세히 다듬을 여지가 있어 보입니다. 이에 관해서도 다시 한번 살펴보아 주셨으면 합니다.

#### 4. 1284년 6월 도리첩목아(蘭梨帖木兒, 토리테무르) 군세의 제주도 주둔 관련

발표문 8쪽에서는 “왕적옹이 제주도를 떠났을 무렵인 6월에는 일본 정벌을 위한 원나라의 군대가 제주도에 도착했다.”고 하셨습니다. 이것은 『고려사』 충렬왕 10년(1284) 6월 24일 경오 조에 “원이 도리첩목아(토리테무르)를 파견하여 군대를 거느리고 제주를 수비하게 하였다.”<sup>94)</sup>에 관한 서술이셨습니다. 앞에서 제가 말씀 드린 바와 같이, 왕적옹의 오언시가 지어진 것이 6월 18일 갑자일이었으므로, 6월 24일에는 왕적옹이 이미 합포에 도착한 때라고 할 수 있습니다.

이와 관련하여, 발표문 8쪽 각주 47번에는 위 『고려사』 1284년 6월 기사 외에, 『원사』 1283년 1월 기사<sup>95)</sup>도 인용하고 있습니다. 아마도 1283년 1월에 원 세조가 일본 정벌을 위해 도리첩목아로 하여금 군사들을 이끌고 출진하도록 했는데, 그 군사들이 이듬해 6월에 제주도에 도착했다는 취지이신 것 같습니다.

그러나 1283년 1월 원의 형부상서 최욱(崔曷) 등이 강남지방에서의 민중 봉기를 이유로 일본 정벌을 중지할 것을 간했고, 결국 그해 5월에 원 세조는 일본 정벌 준비를 일단 중지했던 바 있습니다.<sup>96)</sup> 그해 8월에 다시 일본 정벌을 위한 함선 준비 작업들이 진행되지만, 다시금 강남지방에서의 민중 반란, 베트남 참파국과의 정세 악화 등의 사정으로 이듬해 1284년 5월 일본행성(日本行省)이 폐지되는 등 일본 정벌 계획은 다시 중지됩니다.<sup>97)</sup> 그리고 그해 10월이 되어 원 세조는 다시 일본 정벌을 위한 배와 뱃사람 징발 절차를 재개하고, 이듬해 1285년 10월에는 일본행성을 재설치하는 등 일본 정벌 계획을 다시 추진하지만, 결국 1286년 1월에 일본 정벌 계획은 중단되었고,<sup>98)</sup> 이러한 중단 상태는 그 이후 5년 이상 유지됩니다.

94) 『고려사』 권29, 충렬왕 10년 6월 경오.

95) 『元史』 권12, 至元 20年 1月 壬申. 「命右丞蘭里帖木兒及萬戶三十五人, 蒙古軍習舟師者二千人, 探馬赤萬人, 習水戰者五百人征日本。」

96) 『元史』 권173, 列傳60, 崔曷, 至元 20年; 권208, 列傳95, 外夷1, 日本, 至元 20年; 『고려사』 권29, 충렬왕 9년 5월 26일 기묘.

97) 『元史』 권12, 至元 20年 8月 丁未; 권162, 列傳49, 劉國傑; 권13, 至元 21年 2月 辛巳; 2月 丁未; 5月 (4日) 壬子.

이러한 흐름 속에서 1284년 4월부터의 왕적용 일본 사행과 6월의 도리첩목아의 제주도 수비군 주둔 등의 사건이 이루어집니다. 이 두 사건이 모두 원이 1284년 5월 4일 일본행성을 폐지하는 즈음에 이루어졌다는 점 역시 분석에 고려되면 좋을 것 같습니다.

저의 생각은 이와 같습니다만, 발표자 선생님께서 6월 도리첩목아의 제주도 주둔을 언급하신 것은 왕적용 사행과 관련하여 어떠한 취지이셨는지 상세한 말씀을 들었으면 합니다.

## 5. 향후 후속연구 제언 관련

### 가. 왜구 연구에의 확장성

발표문 제3장에서는, 왕적용이 동중국해를 직접 가로지르는 남로 대신, 제주도와 한반도 남해안을 경유하는 북로를 택한 배경으로서, ① 기상 변화 대처 등 자연환경의 측면, ② 1284년 당시 원·일 간 정치적·외교적 긴장 상황의 측면, ③ 원나라 측의 제주도·전라도 해역에 대한 지식과 경험의 측면 등을 지적하셨습니다. 충분히 납득할 수 있고 의미 있는 내용이라고 생각합니다.

이에 관해서 발표문 제5장에서는, 1284년 왕적용의 일본 사행에 관한 연구 결과가 14세기 이후 왜구의 한반도 및 중국 연해 침입 경로를 이해하는 데 참고가 될 수 있다고 하시고, 이에 관한 후속 연구를 제안하셨습니다.

그런데, 외교 목적의 사행 경로와 왜구 목적의 침구 경로는 그 성격상 기본적인 차이가 존재한다고 생각합니다. 물론 이것은 하나의 대략적인 구분이겠지만, 외교 사행 경로는 그 중간 경유지에 상관없이 최종 목적지에 효율적으로 당도하기만 하면 될 것 같습니다. 반면에 왜구 침구 경로는 그 중간 경유지에서 침구 활동을 수행하고 그것이 수지맞는 활동인지 여부가 더 중요했을 것이라 생각합니다. 그래서 사행 경로로서는 중국에서 일본으로 직접 항해하는 것이 가장 효율적이겠지만, 침구 경로로서는 일본에서 출발한 후 (방비 상태가 엄중하지 않고 외교적으로 특별히 신경 쓰이는 요인이 없다면) 한반도 연안⇒중국 연안⇒한반도 연안을 가급적 많이 경유함으로써 한 차례 해로 왕복으로부터의 경제적 이득을 최대화하는 것이 좋을 것 같습니다. 또, 왕적용의 해로 선택 배경으로 지목된 양국 간 정치적·외교적 긴장 상황이라는 측면 역시, 애당초 적극적 습격과 전투를 동반하는 침구 활동에서는 그 중요성이 감소되지 않을까 생각합니다.

그렇다면, 이번 발표에서의 왕적용의 사행 경로에 관한 연구 성과, 그리고 나아가서는 중국-일본 또는 고려·조선-일본 간 외교 사행 경로에 관한 연구 성과는 왜구의 침구 경로 내지 왜구의 침구 양상 연구에 어떻게 활용·응용되는 것이 좋을까요? 이에 관한 발표자 선생님의 견해를 듣고 싶습니다.

### 나. 외교 사행 경로로서의 남로·북로 활용 양상에 관한 연구 가능성

제가 잘 모르는 분야라서 더욱 조심스럽게 말씀드리고자 합니다. 이번 발표에 관한 토론을 맡으면서 알게 된 것입니다만, 그간 학계 통설은 일찍이 1920년대 이래로, ‘중국과 일본 간의 사행 경로로서 남로와 북로가 있었고, 그 중 늦어도 송대(宋代)부터는 남로, 즉 동중국해를 가로지르는 직통 항로가 주류가 되었던 한편, 한반도 연안을 지나는 북로는 보조적인 항로로 기능했다.’<sup>99)</sup>라는 취지로 저는 이해하였습니다. 이것은 현재까지도 변함없이 통설로 유지되고 있는 것이가요?

98) 『元史』 권13, 至元 21年 10月 甲戌; 至元 22年 10月 癸丑; 권14, 至元 23年 正月 甲戌 등.

99) 木宮泰彦, 앞의 책, 157쪽; 본 발표문 1쪽 등 참조.

물론 사료상 10일 남짓 만에 동중국해를 가로질러 일본에 도착했다는 기록이 있는 경우에는 그 일행이 남로를 통해 이동했다는 해석에 이견이 없습니다. 그렇지만 사료 상 그 중간 기착지나 소요 기간에 대한 언급이 없다면(또는 이동에 소요된 기간이 10일을 훨씬 상회하는 경우라면), 제주도나 한반도 남해안 어딘가에 기착하였거나 그 부근 해역을 통과하였을 가능성도 배제할 수 없는 것 아닐까 합니다.

예를 들어 이번 발표문에서도, 1279년 주복·난충의 일본 사행, 1283년 왕군치·여지의 일본 사행 등은 한반도를 거치지 않고 일본으로 향했다고 하셨습니다.<sup>100)</sup> 아마도 『고려사』 등 그 시기 고려 측 사료에 이들 원 사자에 대한 기록이 없어서 그렇게 판단해 왔으리라 생각합니다. 그러나 1273년부터는 탐라총관부가 설치되어 탐라가 원의 직할령이 되었던 기간이어서 고려 측 사료에 관련 기록이 없었던 것은 아닐까 하는 의문도 품어 봅니다.

물론 이는 전문가로서의 견해가 아닌 만큼, 발표자 선생님의 고견으로 보완해 주시면 감사하겠습니다. 다만 발표자 선생님도 말씀하셨듯이, 북로 해로에 대해서 신안선 등에 관하여 축적된 연구 결과가 있고, 북로 해로가 자연환경 측면에서 이점이 있다는 점 등 여러 측면에서 남로 해로보다 우수한 면이 있습니다. 그래서 그만큼 북로 해로의 활용도 역시 종래 통설에서 평가하는 것보다 높았던 것은 아닐까 하는 의문이 있습니다.

이러한 점에서, 북로 해로가 활용된 사례들, 예컨대, 원·일 간 긴장 관계, 원의 탐라총관부 설치 등 동아시아 각국의 정치·외교 상황의 전개 추이와 관련지어 고찰한다면, 북로 해로가 상대적으로 활발하게 활용된 시기를 추출해 내고, 그로부터 북로 해로가 상대적으로 번성하는 시기와 그 배경을 보다 넓은 시각에서 서술할 수 있는 연구의 토대가 될 수도 있지 않을까 생각합니다.

이와 함께, 이번 발표에 이은 향후 후속 연구 방향에 관하여 발표자 선생님이 갖고 계신 구상도 함께 말씀해 주시면 잘 듣도록 하겠습니다.

긴 토론 내용 경청해 주셔서 감사합니다.

---

100) 이상 본 발표문 6쪽 참조.



## 제2발표

일본의 대 조선 면직물 중계무역 구조와  
금융의 역할:  
제1국립은행과 제18국립은행의 화환어음 거래  
내역을 중심으로

발표 : 김 민(서울대학교)

토론 : 배성만(카이스트)

## 일본의 대 조선 면직물 중계무역 구조와 금융의 역할: 제1국립은행과 제18국립은행의 화환어음 거래 내역을 중심으로

김 민(서울대)

### 1. 머리말

1876년 조일수호조규 체결 이후 부산이 개항하자 일본 상인들의 진출과 함께 조선, 일본 양국 간 무역은 빠른 속도로 확대되었다. 이러한 무역 확대와 거의 동시에 일본의 금융기관, 특히 국립은행<sup>101)</sup>들이 조선에 진출하기 시작하였다. 일본에서 '은행'이라는 근대적 금융기관이 제도적으로 정비된 것이 1870년대 초반이었음을 고려하면, 불과 수년 만에 조선의 개항장에 지점을 설치한 것은 주목할만하다.<sup>102)</sup> 실제로 일본 금융기관의 중국 등 타 국가 진출이 1890년대 이후에 본격화된 것과 비교할 때,<sup>103)</sup> 조선에 대한 금융기관의 조기 진출은 그 자체로 설명을 요구하는 현상이라 할 수 있다.

이와 관련하여 선행 연구에서는 일본 금융기관의 조선 진출 배경을 주로 식민지 금융 정책과 연관지어 이해해 왔다. 대표적으로 다카시마 마사아키(高嶋雅明)는 '면미교환체제(綿米交換體制)'라는 근대 조일무역의 구조를 금융적 측면에서 뒷받침하는 '식민지금융정책'의 전개 과정 속에서 일본 은행의 조선 진출과 영업 활동을 분석하였다.<sup>104)</sup> 이러한 관점에서 금융기관의 조선 진출은 제국주의적 경제 침투의 일환으로 이해되는 경향이 강하다. 또한 일본의 식민지 금융정책을 분석한 나미가타 쇼이치(波形昭一) 역시 제1국립은행이 관료 출신 은행장을 중심으로 정부와 밀접한 관계를 유지하며 운영된 준공공기관적 성격을 지니고 있었음을 전제로,

101) '국립은행'이라는 명칭은 마치 설립과 운영의 주체가 국가(혹은 정부)인 듯한 인상을 주지만, 본래 국립은행은 국가가 정한 법적 조건에 맞추어 설립되었다는 의미이며, 국가가 설립한 것이 아니라 민간 자본으로 설립된 주식회사 형태의 조직이었다. 高垣寅次郎, 『ナショナル・カレンシー・アクトと國立銀行條例』, 『成城大學經濟研究』, vol.31, 1970, p.128 참조.

102) 일본에서는 1872년 은행에 관한 최초의 조례인 '국립은행조례'가 제정되었고, 이 조례에 따라 첫 번째로 영업허가를 획득한 '제1국립은행'이 1873년 영업을 시작하였다. 제1국립은행이 조선의 개항장인 부산에 출장소를 설치한 시점은 1878년이다.

103) 일본 금융기관의 중국 진출은 1880년에 설립된 요코하마정금은행(横浜正金銀行)이 1893년 상하이에 출장소를 세운 것이 최초의 사례이며(國金融史編写組, 『中國金融史』, 四南財經大學出版社, 1993, pp.163-164), 타이완의 경우에는 청일전쟁 이후인 1895년에야 비로소 일본계 은행이 타이베이 등지에 처음으로 출장소를 세웠다(臺灣銀行, 『臺灣銀行十年志』, 1910, pp.1-2).

104) 高嶋雅明, 『朝鮮における植民地金融史の研究』(大原新生社, 1978). 다카시마의 연구는 조선에 진출한 일본 금융기관에 대한 가장 폭넓고 심도 깊은 연구로, 특히 개항 초기 일본 국립은행의 조선 진출 과정 및 활동에 대한 분석으로는 여전히 독보적인 수준의 연구서라고 할 수 있다. 이 연구서는 크게 '조선에서의 식민지 금융의 구조'를 다룬 전편과 '조선에서의 무역상업금융의 전개'를 다룬 후편으로 구성되어 있다. 다카시마의 연구는 제목에서 유추 가능한 것처럼, 일본 금융기관의 조선 진출 과정을 식민지금융 전개 과정의 일환으로 포착하고, 제18국립은행으로 대표되는 무역상업금융의 활동에 대한 분석도 궁극적으로는 "무역상업금융의 변화, 식민지금융으로의 변모의 궤적을 분명히" 하는 것을 목적으로 한다고 밝히고 있다(『朝鮮における植民地金融史の研究』, p.22).

조선 진출을 일본의 경제 정책과 긴밀하게 연결된 것으로 이해하였다.<sup>105)</sup>

그러나 무라카미 가쓰히코가 제시한 '면미교환체제'라는 식민지적 무역 구조가 1890년대 후반 이후에야 형성되었음을 고려하면,<sup>106)</sup> 그보다 이른 시기에 이루어진 일본 금융기관의 조선 진출을 식민지 금융 정책의 결과물로 파악하는 관점은 개항 초기라는 시점에서 금융기관의 진출을 가능하게 한 경제적 조건이 무엇이었는지에 대해서 충분한 설명을 제공하지 못한다는 한계를 지닌다.

예외적으로 1960년대, 이타미 마사히로(伊丹正博)는 규슈대학이 『원산문고(元山文庫)』라는 이름으로 소장하고 있는 제18국립은행의 1878년부터 1887년까지 10년 치 영업보고서를 분석하여, 제18국립은행이 단순히 자금만을 중개하는 금융 기관이 아니라 사실상 상품을 중개하는 기능까지 수행한 '무역상인'으로서의 성격을 가지고 있다는 사실을 지적했다.<sup>107)</sup> 그러나 이타미의 분석은 제18국립은행 자료에 한정되어 있어, 제1국립은행과의 관계나 복수의 무역 행위 자자들이 개입하는 조일무역 구조 속에서 금융이 수행한 기능을 종합적으로 해명하는 데에는 이르지 못하였다.

다음으로 한국 학계의 연구를 살펴보면, 역시 개항기 일본 국립은행의 조선 진출 과정 및 초기의 영업에 대해 다른 연구는 부족하다. 대개 제1국립은행의 조선 진출을 한국 최초의 중앙은행인 조선은행의 전사로서만 간략하게 다루거나, 혹은 화폐 발행이나 차관 제공과 같은 수단을 통해 한국 금융 시장을 장악하고자 하는 제국주의적 식민지 금융의 침범으로서 이해하는 시각이 강하다.<sup>108)</sup> 이처럼 조선 개항 초기 일본 금융기관의 조선 진출 배경과 조일무역 구조 속에서 금융기관이 수행한 기능에 대한 분석은 여전히 미흡한 실정이다.

본 논문은 일본 국립은행의 조선 진출이라는 현상을 식민지적 금융 지배의 선행 단계로 간주하기보다는 무역 구조의 변화가 요구한 금융적 대응의 결과로 파악한다. 조선의 개항 이후 조일무역의 구조는, 그 이전 시기와 비교하여 상당히 다른 양상으로 변화하기 시작했다. 조선의 개항 이전 시기 조일무역은 쓰시마를 매개로 한 제한된 교역 구조 속에서 이루어졌으며, 거래 규모가 비교적 작고 참여 상인 집단이 제한되어 있었기 때문에 상호 신용에 의존한 장부 거래 등의 결제 방식이 가능할 수 있었다. 그러나 개항 이후 일본 각지의 상인들이 조선으로 진출하고, 조선 측에서도 다양한 지역의 상인들이 무역에 참여하게 되면서 기존의 신용 기반

105) 波形昭一, 『日本植民地金融政策史の研究』, 早稲田大学出版部, 1985. 나미가타는 제1국립은행의 조선 진출 목적으로, 본 논문에서도 주목하는 환어음 및 화환어음의 취급, 한전(韓錢)과의 교환을 언급하면서도, 실제 분석에 있어서는 조선 내에서의 일본 통화 유통 촉진, 조선산 금의 매집이라는 정부 정책 실현 과정을 크게 부각하였다. 『日本植民地金融政策史の研究』, 제1장 日本資本主義形成・確立期の植民地金融政策의 제2절 朝鮮通貨・金融支配政策の萌芽と日清銀行設立計画 이하 참조.

106) '면미교환체제(綿米交換體制)'라는 용어는 무라카미 가쓰히코(村上勝彦)가 처음 사용한 개념어이다(村上勝彦, 「植民地」, 大石嘉一郎 編, 『日本産業革命の研究』 下, 東京大出版會, 1975). 무라카미에 따르면, 이 용어는 단지 일본에서 제조된 면제품과 조선에서 생산된 쌀이 '교환'된다는 무역의 내용만 염두에 두고 사용된 것이 아니라, 산업혁명기에 진입한 일본에서 면제품 생산의 구조가 변화되었다고 하는 내적 요인과 청일전쟁이라고 하는 외적 요인이 맞물려 일본산 면제품이 기존 영국산 면제품을 구축하고 일본의 대 조선 주력 수출품으로 등장하게 되는 무역의 구조적 전환을 설명하는 용어로서 제시된 것이다. 따라서 이 체제의 성립 시기는 청일전쟁 이후인 1890년대 중반 이후이다.

107) 伊丹正博, 「第十八國立銀行の貿易商人的性格-荷爲替業務を中心として」, 九州大學九州文化史研究所, 『九州文化史研究所紀要』, vol.(8, 9), 1961, pp.261-273. 필자 역시 본 논문을 작성하면서 이타미가 60년 전에 살펴본 『원산문고』 속 해당 영업보고서를 참고하였다.

108) 제1국립은행은 1882년부터 조선 해관세 취급권을 확보하고, 1902년에는 조선 내에서 은행권을 발행·유통할 수 있는 특권을 취득하는 등 사실상 중앙은행으로 기능한 면이 있을 뿐만 아니라, 중앙은행인 구(舊)한국은행 설립 당시에 당시 제1은행의 조선 지점을 양도받아 실질적으로도 중앙은행의 모태가 되었다는 역사적 사실이 있다(이영훈 외 공저, 『한국은행 100년사』, 2004; 배영목, 『한국통화금융사 I 개항~광복 이전』, 해남, 2021).

거래 구조는 점차 붕괴하였다. 이와 더불어 조선 내 통화인 한전(韓錢)의 부족, 일본 화폐와의 환율 문제, 현금 운송의 어려움 등은 거래를 더욱 복잡하게 만들었다. 특히 부산과 나가사키와 같이 서로 떨어진 거점을 중심으로 거래가 이루어지는 상황에서 원격지 간 대금 결제의 문제는 무역 확대의 핵심적인 제약 요인으로 부상하였다.

이와 같은 상황에서 환전 및 환거래 기능을 수행할 수 있는 금융기관의 필요성이 점차 증대되었으며, 일본 국립은행의 조선 진출은 바로 이러한 경제적 조건에 대응하는 과정에서 이루어진 것으로 이해할 수 있다. 이러한 문제의식을 바탕으로, 본 논문은 개항기 조일무역 구조의 변화와 그로부터 발생한 금융적 필요를 중심으로 일본 국립은행의 조선 진출 배경 및 조일무역 구조 속 영업 활동 내용을 재검토하고자 한다. 이를 위해 먼저 개항 이전과 이후 조일무역 구조의 변화를 비교·검토하고, 이어 개항 초기 조선 개항장에서 나타난 통화 및 거래상의 문제를 분석한다. 나아가 이러한 조건 속에서 환전 및 환거래 기능을 수행하는 금융기관의 필요성이 어떻게 형성되었는지를 규명하고, 부산에 지점을 설치한 제1국립은행과 나가사키에 본점을 둔 제18국립은행 간 화환어음 거래 내역을 통해 금융기관이 일본의 대 조선 면직물 중계무역을 어떻게 구조적으로 뒷받침하였는지를 분석한다.

## 2. 조선 개항 초기 무역의 동향과 금융의 필요성

조선에 가장 먼저 진출한 일본의 은행은 제1국립은행으로, 이 은행은 1872년에 제정된 국립은행조례에 근거하여 최초로 설립 허가를 취득하였고, 1873년 일본 도쿄에 본점을 두고 영업을 시작하였다. 제1국립은행 설립에 자본을 낸 것은 미쓰이(三井)와 오노(小野) 두 가문이다. 시마다(島田) 가문과 함께 '가와세가타산케(爲替方三家)'라 일컬어졌던 이들 가문은 메이지 정부 수립 당시부터 국고금의 출납을 담당하며 국가의 재정·금융 정책과 밀접한 관계에 있었다.<sup>109)</sup>

제1국립은행의 후신인 제1은행에서 발간한 사지(社志) 『제1은행사(第一銀行史)』의 기술에 따르면, 미쓰이와 오노 두 가문 모두 당초에는 각자 개별적으로 은행 설립을 추진하고 있었기 때문에 국립은행의 설립에는 소극적이었다고 한다.<sup>110)</sup> 이때 두 가문을 적극적으로 설득해서 국립은행 설립에 출자하도록 한 인물이 당시 일본 정부의 관료 출신 경제인이었던 시부사와 에이이치(渋澤榮一)였다. 설립 당시의 자본금 총액은 244만 800엔이었는데, 이는 1879년까지 설립이 인가된 153개의 국립은행 중 역대 두 번째로 많은 금액이었다.<sup>111)</sup> 제1국립은행은 명실상부 당대의 메가뱅크였던 셈이다. 이 제1국립은행이 조선에 주목하게 된 배경은 무엇일까. 『제1은행사』에서는 조선 진출의 전사(前史)로서, 제1국립은행장인 시부사와 에이이치와 오쿠라구미(大倉組)의 창립자인 오쿠라 기하치로(大倉喜八郎)가 협력하여 조선에 은행을 세우려고 시도한 사실이 있음을 다음과 같이 기록하고 있다.

당행이 조선에 지점을 설치하여 해당 지역에서 금융에 종사하기 시작한 것은 메이지 11년(1878년) 6월 8일의 일이었다. 이보다 앞서 메이지 9년(1876년) 일한수호조규가 체결되어 부산이 개항하게 된 뒤, 일한무역이 시작되었다. 최초로 진출한 사람은 오쿠라구미의 창시자인 오쿠라 기하치로였다고 전해지지만, 우리 국민들 중에 조선으로 도항하여 상업에 종사하는 자들이 줄을 이어, 일한무역은 급속하게 발전

109) 池田浩太郎, 「明治初期における官金取扱の財政的意義」, 『成城大學經濟研究』 vol.14, 1963, p.23-46.

110) 第一銀行八十年史編纂室 編, 『第一銀行史』, 1957, pp.76~77.

111) 153개의 국립은행 중 가장 많은 자본금으로 설립된 은행은 '화족은행(華族銀行)'으로 유명한 제15국립은행으로, 설립 당시 자본금은 1,782만 엔이었다.

하여, 환[為替]·화환[荷為替]의 방법을 마련하여 대부(貸付)의 편리함을 꾀하고 한전(韓錢)의 교환을 하는 등의 업무에 대한 필요성이 제기되었다. 이에 당행은 메이지 10년(1877년) 8월 오쿠라구미와 합동으로 교환소(交換所)를 설치하고, 화폐의 교환, 화환어음, 대부의 취급에 종사하고자 하여 당행에 은동화 10만엔을 대출해 줄 것과, 매월 2~3회의 정기 항로를 개설할 것을 대장성(大藏省)에 출원하였다.<sup>112)</sup>

이 기록에 따르면 제1국립은행이 1878년 부산에 단독으로 출장소를 설치하기 이전, 1877년에 이미 조일무역의 선구자격이었던 오쿠라구미와 합동으로 '교환소'라는 것을 설치하려고 하였다는 것이다. 그런데 제1국립은행이 왜 조선 무역에 관심을 가지게 되었는지, 그리고 무엇보다 어째서 무역상인인 오쿠라 기하치로와 합동으로 금융기관을 설치하려고 하였던 것인지에 대해서는 위 자료만으로는 충분히 알 수 없다.

이와 관련해서는 오쿠라구미의 설립자인 오쿠라 기하치로가 흥미로운 회고를 남기고 있어 주목된다. 오쿠라에 따르면, 1877년 당시 조일무역에 종사하던 중에 조선과의 무역을 확대해 나가기 위해서는 은행과 같은 금융기관이 필요함을 절감하고 이에 관해 제1국립은행의 은행장인 시부사와에게 다음과 같이 상담하였다고 한다.

조선인에게는 무엇보다도 가장 먼저 은행이 필요했습니다. 그래서 작은 건물이라도 마련해서 영업을 하지 않으면 안 된다고 생각했습니다. 그러나 은행을 세우는 것은 그냥 할 수 없습니다. 역시 대장성의 인가를 받아야만 했는데, 저는 은행 방면으로는 그다지 자세히 알지 못했기 때문에 은행 문제는 남겨두고 그밖에 일은 아무튼 수호조약의 기초를 다지고 돌아왔습니다. 그리고 은행을 세우는 것에 대해서 친구인 시부사와(澁澤) 군에게 자문하여, 조선에 가서 보니 그곳에 은행을 세우는 것이 대단히 좋을 것 같다. 자네가 한 가지 일을 해주지 않겠는가 하고 말했습니다.<sup>113)</sup>

이 회고에 따르면 조선에 은행을 설치하는 데 적극적이었던 것은 제1국립은행보다도 오쿠라구미였던 것으로 보인다. 그렇다면 오쿠라는 왜 조선에 은행이 필요하다고 보았던 것일까? 오쿠라구미는 제1국립은행과 마찬가지로 1873년에 설립되었다. 그리고 3년 뒤인 1876년, 조일 수호조약이 체결되자 재빨리 부산에 지점을 설치하였고,<sup>114)</sup> 이 부산 지점을 거점 삼아 일본으로 수입된 금건(金巾)<sup>115)</sup>이나 천축목면, 모직물 등과 일본산 비단을 비롯한 각종 잡화류, 일용품 등을 조선에 수출하기 시작하였다.<sup>116)</sup>

1877년 양력 6월에는 오쿠라가 직접 조선에 건너가 조일무역의 현황을 확인하였다. 그 후 「한지(韓地)에서의 무역에 있어서 착수하고자 하는 건건에 대하여 기술하여 올립니다(韓地貿易上に付着手仕度候件々具狀仕候)」라는 제목의 문서를 작성하여 대장성에 제출하였는데, 이 문서에서 오쿠라는 “목하 향후 (조선과의 무역에 있어서)지장을 초래할 부분은 항해의 편과 통화를 환전[為換]하는 일이 될 것입니다.”<sup>117)</sup>라고 지적하고 있다.

'환전'의 문제는 오쿠라와 같은 일본 상인이 조선에서 겪는 큰 곤란 중 하나였다. 조선에서

112) 『第一銀行史』, p.414. 괄호 및 밑줄은 인용자.

113) 『澁澤榮一傳記資料』, 「大倉評議員謝辭」(자료번호: DK160108k-0003) (원자료: 『中央朝鮮協會會報』第一號, p.18.)

114) 木山実, 「大倉組商會と三井物産の比較考察 - 明治期を中心に」, 関西学院大学商学研究會, 『商學論究』56(2), 2008, p.48.

115) 금건(金巾, カナキン)은 서양산 면직물을 의미하는데, 그중에서도 주로 옷감으로 사용되는 셔팅(shirting)류를 일컫는다.

116) 木山実, 「大倉組商會と三井物産の比較考察 - 明治期を中心に」, pp.48-49.

117) 『大隈文書』 A3175, 「韓地貿易上に付着手仕度候件々具狀仕候」, <早稲田大学 古典籍総合データベース>, 괄호는 인용자.

의 매매는 보통 조선 동전인 한전(韓錢)을 매개로 이루어지는데, 시중에 유통되는 한전의 수량이 부족한 데다가 거래 당사자 간의 신용도 부족하여 외상거래도 여의치 않았기 때문이다. 1878년 4월부터 1879년 5월까지 부산에서 관리관<sup>118)</sup>으로 근무한 야마노조 스케나가(山之城祐長)라는 인물이 1879년 2월에 작성한 「부산항 무역 경세(景勢) 및 조선국 정세에 관한 건백」이라는 제목의 보고서에서는 이 한전의 어려움에 대해 다음과 같이 이야기하고 있다.

저들은 이 금은이나 곡물류는 대개 한전(韓錢)으로 구매하는 것이 아니면 팔지 않습니다(금과 은은 금건(金巾)과 교환하는 경우가 있지만, 금건과 교환할 때에도 바로 교환하는 것이 아닙니다. 먼저 금과 은을 한전 몇 관문으로 값을 매기고, 그 다음 금건을 몇 관문으로 값을 매겨 매매하는 것인데, 결국 이익이 없는 경우가 많습니다). 요즘 금건류는 내지(일본) 양은(洋銀) 가격의 사정으로 인하여 아무튼 값이 싸지 않은 모양으로 따라서 수입 물량도 적고, 사람들이 추장하고 있는 얼마 안 되는 한전은 쌀을 소매(小買)하기에도 충분치 않을 정도이며(거류지의 한전은 항상 부족하고 고가이기 때문에 전체 무역에 지장을 초래합니다). 요즘 우리 화폐와 교환할 때의 가격은 24반괘(半掛ヶ)즉, 1엔 당 408문, 이는 우리나라 사람들 간의 교환비입니다<sup>119)</sup>의 고가이고, 게다가 한인들은 또한 금은 등의 가격은 그 내지에서의 정가가 있는 듯 보이며, 우리와의 교환 가격의 고저에 관계 없이 팔려고 하므로 (가격이)맞지 않아 구입을 하지 못하고, 한인(韓人)도 또한 금건류는 수요가 꽤 많다고는 하지만, 그들에게 이것과 교환할 물화가 적고, 전국에 충분히 전화가 유통되지 않는 듯 그 부족을 메우기에 충분하지 않아 보입니다(혹자가 말하기를 국중(國中)의 동전 총수가 800만 관문이라고 하는데, 그러나 이 또한 심히 미덥지 않은 이야기입니다.<sup>120)</sup>

야마노조가 지적하고 있듯이, 이 당시 조선 상인과 일본 상인은 주로 한전을 매개로 거래하였다. 설령 한전을 직접 수수하지 않고 물물교환을 하는 경우라고 하더라도 물건을 바로 맞교환하는 것이 아니라 교환할 물건의 값을 일단 한전으로 환산한 다음, 그 가격에 맞추어 거래하였다. 이러한 거래 방식은 과거 쓰시마 상인들이 왜관에서 조선의 상인들과 거래하던 방식과 크게 다르지 않다.

그런데 주목할 부분은, 야마노조가 한전이 매우 부족한 상황이라고 호소하고 있다는 점이다. 초량항에 쓰시마 상인들만 출입하던 시절에는 한전의 부족 문제가 심각하게 언급된 적이 없다. 이는 물론 개항 이전 시기에는 거래의 규모 자체가 그리 크지 않았던 까닭도 있겠으나, 통상 거래에서 실제로 한전을 수수하는 경우가 드물고 즉석에서 거래가 이루어질 때는 서로 교환하는 물건값만 한전으로 환산하여 거래를 하였으며, 설령 그 자리에서 거래가 완료되지 않더라도 서로의 신용을 바탕으로 장부거래를 할 수 있었기 때문이다. 그러나 개항 초기, 부

118) 일본 정부가 부산에 최초로 '영사'를 파견한 것은 1880년이지만, 1876년 부산의 개항 직후부터 부산에 드나들거나 거류하게 될 일본인들을 관리하기 위해서 사실상 영사와 비슷한 역할을 하는 '관리관'을 파견하였다. 초대 부산영사가 부임할 때까지 모두 3명의 관리관이 있었는데(관리관 대리를 포함하면 총 4명), 야마노조 스케나가는 1878년 4월부터 1879년 5월까지 관리관으로 재직하였다. 이에 대해서는 최보영, 「개항 초기(1876~1880) 釜山駐在 日本管理官의 파견·활동과 그 특징」, 『항도부산』 vol.39, 2020, pp.241-280 참조.

119) 24반괘(24半掛ヶ)라는 것은 문자 그대로 해석하면 24.5를 곱한다는 의미이다. 이것은 엔화와 한전의 교환비를 의미하는 '와리(割, 나누기)'의 개념을 거꾸로 적용한 것이다. 즉, 조선 동전 100문에 24.5를 곱하면 동가의 일본 동전의 수량을 구할 수 있다는 의미이다. 408이라는 숫자에 24.5를 곱하면 대략 9996이 된다. 즉, 조선 동전 408문이 일본 동전 9,996문과 같다는 것이다. 이것을 거꾸로 적용하면 와리(割)가 된다. 일본 동전 10,000문(=100전=1엔)을 기준으로 할 때, 10,000이라는 숫자를 24.5로 나누면 408.16이 된다. 즉 일본 돈 1엔의 가치가 대략 조선 동전 408문과 같다는 의미이다. 이때의 환율, 혹은 한전가격(韓錢相場)을 '24.5할'이라고 부른다.

120) 『太政類典』 第三編, 「山之城管理官貿易景勢及國情=付建白」(청구번호: 太00622100 080). 인용문 중 소괄호 및 밑줄, 중략은 인용자. 대괄호는 원문 그대로이다.

산에서는 신용을 바탕으로 한 장부거래가 제대로 이루어지지 않고 있었다. 야마노조는 외상거래인 '가시우리(貸賣)'<sup>121)</sup>에 대해 아래와 같이 언급하고 있다.

앞으로 동래부중(東萊府中) 등을 자유롭게 배회하며 가시우리(貸賣)를 촉진하는 등의 길을 열고 [해당 부중(府中)은 여러 곳에서 우리 공관과 무역을 하려는 자들이 많이 모여드는 곳인데, 이자들은 우리나라 사람(일본인)에 익숙하지 않은 까닭에 대부분은 부중의 사람에게 맡겨 무역을 하게 되는데, 그 중개인들은 우리 상인들이 직접 그 문 앞까지 찾아가지 않으리라는 것을 알고서 중간에서 마음대로 사기를 저지르니 우리 상인들은 심히 위험하여 마음껏 무역을 할 수 없습니다]. 또는 한전가격(韓錢相場)이 자연히 내려가면 금은 등도 거래함에 이르게 될 것이고, 여러 상품의 무역도 아울러 오늘보다는 진보하는 날도 있을 것입니다.<sup>122)</sup>

여기 언급된 가시우리, 즉 외상거래는 개항 이전에는 쓰시마 상인과 조선 상인들 사이에서 자연스럽게 이루어지던 관행이었다. 그런데 부산 일본인 거류지에 외지인들이 다수 유입되고, 조선에서도 허락된 소수의 특허상인만이 아닌 각지의 상인들이 동래부에 모여들자 양자 사이에는 사실상 신용이 없는 상태에서 거래가 이루어져야 했다. 그 때문에 즉시 거래를 담보할 수 있는 현금인 '한전'의 가치가 상승한 것은 쉽게 이해할 수 있는 상황이다. 따라서 자연스럽게 한전에 대한 수요가 늘어났고, 시장에서는 만성적인 한전 부족 상황이 나타났다.

야마노조의 언급에서 또 흥미로운 대목은 비록 조선 상인과 일본 상인들 간의 자유로운 거래가 허락되었지만, 많은 조선 상인들은 직접 일본 상인들과 대면하지 않고 중개인을 내세웠다는 것이다. 야마노조는 그 이유를 조선 상인들이 일본인에게 익숙하지 않았기 때문이라고 설명하고, 이 조선의 중개인들이 중간에서 많은 사기를 저질러서 일본 상인들이 곤란을 겪었다고 이야기한다. 물론 이것은 어디까지나 일본의 관리관인 야마노조의 일방적인 주장이다. 조선 상인들이 일본인들에게 익숙하지 않았던 것과 마찬가지로 일본 상인들 역시 조선인들과의 거래가 익숙하지 않았다. 새로 거래에 참여하려는 두 나라의 상인들이 이미 오랜 기간 무역을 해 온 경험자에게 중개를 부탁하는 것은 자연스러운 일이었다. 뒤에서 살펴볼 영국인 외교관 W.A.울리의 보고를 보면, 조선에서 무역을 하기 위해 부산에 찾아온 많은 일본 상인들은 조선 상인들과의 무역에 익숙한 쓰시마 상인들에게 중개를 부탁하는 경우가 많았다. 그러나 쓰시마 상인들이 중간에 농간을 부려서 적지 않은 일본 상인들이 피해를 봤다는 언급이 있다. 조일무역의 제약 조건 중에는 한전의 부족만이 아니라, 조선 상인과 일본 상인, 심지어는 쓰시마 상인과 일본 내지 상인 간의 신용 문제도 있었던 것이다.

영국인 외교관 W.A.울리(W.A. Woolley)는 1878년 양력 2월 중에 조선을 다녀와서 조선에 대한 보고서를 작성하였다.<sup>123)</sup> 그의 보고서 중 조일무역의 현황과 중개인의 농간으로 인한 문

121) 가시우리(貸賣, かしうり)는 신용 거래의 일종으로, 대금을 나중에 받기로 약속하고 물품을 먼저 양도하는 것을 말한다.

122) 『太政類典』 第三編, 「山之城管理官貿易景勢及國情ニ付建白」(청구번호: 太00622100 080). 인용문 중 소괄호는 인용자. 대괄호는 원문 그대로이다.

123) 이 보고서의 작성 일자 1878년 양력 3월 14일이며, 이듬해인 1879년 양력 1월, 당시 주일영국공사였던 해리 파크스가 영국 외무장관인 솔즈베리 후작(Marquis of Salisbury)에게 보낸 보고서에 첨부되어 있다 (Commercial Reports by Her Majesty's Consuls in Japan: 1878, pp.124-131.). 보고서의 작성자인 W.A.울리라는 인물에 대해서는 많은 정보를 찾을 수 없지만, 해리 파크스는 그를 일본 영사관(Japan Consular Service) 소속으로 소개하고 있고, 또 1883년에 작성된 '1882년 효고와 오사카 무역 보고(Report on the Trade of Hiogo and Osaka for the Year 1882)'에는 W.A.울리 본인이 영사 대리(Acting Consul)로서 서명한 것으로 보아 일본에서 근무하는 영국 외무부 소속의 직원이었다는 분명한 사실이다.

제에 대해 언급한 부분을 살펴보자.

현재 일본에서 수출되는 주요 품목은 그레이 셔팅(grey shirting), 면제품(cotton goods), 염료(dyes)입니다. 그레이 셔팅의 가격은 4피스 당 약 20엔으로, 나가사키에서의 원가의 두 배 이상입니다. 이 양(4피스)은 10문메의 금과 교환되는데, 금의 순도에 따라 24엔 또는 27엔과 동등합니다. 상품은 일부분은 동전으로, 일부분은 물품으로 구매되며, 그 비율은 대략 7대 3입니다. 일본과 조선의 화폐 가치는 고정되어 있지 않으며, 상호 합의에 의해 결정됩니다. 평균 환율은 일본 돈 15문(mon)이 조선 돈 1문(mon)과 같습니다. (중략) 조선과의 무역은 점차 증가하고 있지만, 그것을 수행하기 위한 규정이나 관세가 없습니다. 그래서 일본인들은 조선인들이 정직하지 않다고 여기고 거래할 때 매우 주의해야 한다고 말합니다. 앞서 언급한 바와 같이 무역은 원래 쓰시마인들의 수중에 있었지만 조약이 체결된 후 일본의 다른 지역에서 온 사람들이 부산을 방문하며 그들(쓰시마인)의 중개를 통해 조선인과 무역을 하였는데, 이 쓰시마 상인들이 조선인에게 대신 상품을 판매한 뒤 그 수익을 자신들이 조선인에게 진 빚을 갚는 데 사용 해버리면서 많은 회사(firms)들이 큰 손실을 입었다고 합니다. 쓰시마인들은 현지인(조선인)들로부터 돈을 빨리 수금하는 것이 불가능하다고 변명을 했습니다. 조선인들이 거래할 때 좀처럼 믿을 수 없는 것이 사실이라고 하더라도, 일본인들 역시 큰 이익을 얻으려는 욕심 때문에 충분한 주의를 기울이지 않았다고 할 수 있습니다.<sup>124)</sup>

보고서의 내용 중 먼저 환율에 대한 언급이 주목된다. W.A.울리는 일본돈 15문(mon)이 조선돈 1문(mon)과 교환되는 것이 평균적인 가격이라고 했다. 이것은 이른바 '15할(割)'의 환율을 말하는 것으로, 일본 돈 10관문(貫文 즉, 10,000문)을 15로 나눈 수가, 동일한 가치를 가지는 조선 동전의 수량과 같다는 의미다. 이 계산에 따르면 일본 돈 10,000문(1엔)은 조선 돈 약 666.6문이다.<sup>125)</sup> 야마노조가 보고한 환율이 1엔당 408문이었던 것과 비교하면 W.A.울리의 보고에서는 일본 화폐의 가치가 훨씬 더 높다. W.A.울리가 보고한 환율은 일본 동전과 조선 동전의 교환비를 말한 것이고, 야마노조가 보고한 환율은 일본 지폐와 조선 동전의 교환비를 말한 것이라고 한다면 쉽게 이해가 된다. 이 당시 조선을 오가는 일본 상인들이 무거운 동전을 대량으로 들고 다녔을 것이라고는 생각하기 어렵다. 개항장에서 사용되는 일본 엔화는 대개 지폐를 말하며, 이 지폐는 조선인들이 받지 않았기 때문에 일본 상인들 간의 거래에만 주로 사용되었다. 그래서 개항장에는 일본 동전과 조선 동전의 교환 시세와 더불어, 일본 지폐와 조선 동전의 교환 시세라는 두 개의 환율이 존재했던 것이다.

W.A.울리는 야마노조가 지적한 '중개인의 농간' 문제에 대해서도 언급하는데, 비슷한 사건이 일본 상인들 사이에서도 발생한 것을 알 수 있다. 쓰시마의 상인들은 조선 상인과의 거래에 익숙하지 않은 일본 내지 상인들을 대상으로 대리인을 자처하여 먼저 상품을 받아다가 판

124) *Commercial Reports by Her Majesty's Consuls in Japan; 1878*(COREA. Sir H.Parkes to the Marquis of Salisbury)의 Inclosure 8. Report by Mr. Woolley on Corea and Tsushima, pp.124-131. 인용문 중 소괄호 및 밑줄, 중략은 인용자. 대괄호는 원문 그대로이다.

125) 일본 동전의 가치를 조선 동전의 가치와 비교할 때 일본 동전 10,000문을 기준으로 삼는 이유는, 메이지 시대 초기에 10관문, 즉 10,000문을 금 1량(兩)과 동가로 간주하는 것이 공정 환율이었기 때문이다. 그런데 주의해야 할 점은 메이지 초기까지 널리 사용되었던 간에이(寛永) 1문전(一文錢)의 경우, 표기 가치는 1문이지만 실제로는 10문의 가치를 인정받았다는 점이다. 1871년 신화조례로 일본의 화폐 단위가 량(兩)에서 엔(円)으로 바뀌었고, 엔의 100분의 1을 전(錢), 1000분의 1을 리(厘)로 정하였다. 그런데 1량은 곧 1엔과 같으므로, 10,000문 역시 1엔과 같다. 간에이 1문전의 실질 가치는 10문으로 0.001량과 같았으므로, 일본 정부는 구화폐인 간에이 1문전의 가치를 0.001엔에 해당하는 1리로 인정하였다. 그러므로 일본돈 10,000문이 조선돈 666문과 같다는 말은, 간에이 일문전 약 1000개가 조선의 상평전 666개와 가치가 같다는 의미이다. 메이지 초기 구화폐의 가치 환산 문제에 대해서는 福田真人, 「明治前期における錢貨流通と錢貨政策」, 『歴史と經濟』249, 2020을 참조.

매해 놓고는 그 수익을 자신들의 빚을 갚는 데 써버리고 나서, 판매자들에게는 수금이 늦어지고 있다고 변명을 하며 차일피일 시간을 끌었다. 이 역시 초기의 무역 상황을 생생하게 보여주는 하나의 예시라고 할 수 있다.<sup>126)</sup>

1880년에는 부산에 이어 원산이 두 번째로 개항하였는데, 원산항에서도 마찬가지로 '한전'의 부족과 높은 환율로 인한 문제가 제기되었다. 다음은 1881년 당시 원산항 주재 일본 총영사 마에다 겐키치(前田献吉)의 보고이다.

한전은 항상 부족합니다. 지금 거류지 내에서 우리의 지폐(紙幣)와 교환할 때의 환율은 1엔 당 333문 3푼(관례적으로 30할이라고 합니다)이지만, 이는 명목상으로만 그러한 것으로 교환하기가 매우 어렵습니다. 이 지역은 본래 조선에서도 드문 개시장이지만, 물건과 물건을 교환하는 것이 많고 동전을 사용한 거래는 드물기 때문에 원산 시중에도 동전을 다수 축적하고 있는 자가 없다고 합니다. 게다가 곡물은 우리 내지보다 월등하게 저렴하여 이것을 구매하려고 하기에, 판매하는 상품에서 손해를 보고 그 사들인 곡물로 이익을 보는 사람도 있어서 특히 그 동전이 등귀하게 됩니다. 지금 시험 삼아 지폐 1엔을 가지고 250문과 교환하려고 하더라도 10관문의 수를 일시에 확보할 수 있을지 장담할 수 없다고 할 수 있습니다. 이 때문에 상업에 관계하지 않는 사람까지도 불편하고 곤란을 겪는다는 것은 쉽게 예상할 수 있는 일입니다.<sup>127)</sup>

부산에서의 보고와 마찬가지로 '한전'이 부족한 상황에 대해 언급하고 있다. 1879년 부산의 야마노조 관리관은 엔과 한전의 교환비를 1엔당 408문이라고 하였는데, 이 보고에서는 교환비가 1엔당 333.3문으로, 한전의 가격이 더 높다. 그런데 심지어는 이것도 명목상으로 그러한 것이고, 현실적으로는 고액을 환전하려고 하면 1엔을 250문으로 교환하기도 쉽지 않은 상황이라는 것이다. 이 대목에서 마에다 총영사는 이 환율이 일본 지폐와 조선 동전의 교환비임을 분명히 언급하고 있다.<sup>128)</sup>

이상에서 살펴본 것처럼, 개항 초기에 부산이나 원산에서는 화폐의 부족에 더하여 상인들 간의 신용 부족으로 무역이 기대만큼 원활하게 이루어지지 않고 있었다. 일본의 금융기관이 바로 이 시기에 일찌감치 조선에 진출한 데에는 이러한 문제를 해결하려는 목적이 있었다. 1877년 8월에 시부사와와 오쿠라가 연명으로 대장성에 제출한 교환소 설립 청원 중에서 조선에 금융기관 설립이 필요한 이유를 역설한 부분을 발췌하여 보자.

다만 부산포의 지리는 한지(韓地) 동남쪽 한 구속에 위치하여 물산의 이로움이 적고 회운(廻運)의 편(便)이 부족하여 이로 인해 우리가 구입하는 물품은 현지 평소의 가격보다 반드시 몇 층(幾層)은 양귀(昂貴)합니다. 그뿐만 아니라 평소 기선의 왕래가 없어서 그 물화의 운수를 일본형의 위태로운 상선<sup>129)</sup>에

126) 쓰시마 상인과 타 지역 출신 일본 상인들 간의 긴장 혹은 갈등 관계를 엿볼 수 있는 연구로는 한현석, 「19세기 후반 재부일본사회의 구조변화와 쓰시마인(對馬人)의 대응」, 『해항도시문화교섭학』 제10호, 2014; 박한민, 「개항 초기 조일 간 교역 양상과 구포 사건」, 『한일관계사학회』 제72집, 2021 등이 있다.

127) 『通商彙編』(1881년), 「明治十四年 元山港景況 第一号」, pp.101-104. 소괄호, 밑줄 및 중략은 인용자. 대괄호는 원문.

128) 물론 엔화 대 한전 환율의 급격한 상승은 한전 부족만으로 설명되지는 않는다. 일본에서는 서남전쟁이 발발한 1877년을 기점으로 지폐 가치가 지속적으로 하락하고 있었다. 야마모토 유조의 연구에 따르면, 1876년까지는 지폐와 은화 간 가격 차이가 크지 않았으나, 전쟁 이후 정부의 지폐 증발로 그 가치가 급락하였다. 전쟁 종료 후에도 하락세는 이어져 1879년에는 교환비가 약 1.3대 1, 정점인 1881년경에는 약 1.8대 1에 달하였다. 이러한 지폐 가치 하락은 1882년 일본 정부의 이른바 '마쓰카타 디플레이션' 정책으로 점차 안정되었으며, 1885년경에는 지엔(紙円)과 은엔(銀円)의 격차가 거의 해소되었다(山本有造, 「明治初年の円」, 『商大論集』 32卷 5号, 1981 참조). 이처럼 일본 내 지폐 가치 하락은 경화인 한전과의 교환 환율에도 직접적인 영향을 미쳤다.

의지하지 않을 수 없고, 게다가 그 통상을 매개하는 것으로는 저들의 동전(銅錢)을 사용하기 때문에 자연히 교환의 편리를 잃으니, 거류의 상매(商賈)는 항상 이 두 가지 건으로 인하여 곤란을 겪습니다.(중략) 관련하여 위 회운(廻運)의 방법은 그 담당 기관에서 숙의를 하신 후에 모쪼록 매월 두 차례 혹은 세 차례의 정기 선편을 개설해 주시옵고, 또한 태환(兌換)의 사무에 있어서는 우리들 양점(兩店, 제1국립은행과 오쿠라구미)의 조합으로 교환소를 열어, 목하 소상매(小商賈)의 편의를 돕고 마침내는 우리나라의 은동(銀銅) 화폐로써 널리 저 나라 무역의 매개가 되도록 하고자 합니다. 또한 지금 호시(互市)의 경상(景狀)은 앞에서도 말씀드린 것처럼 실로 쇠소(瑣少)합니다만, 그러나 교환의 사무에 있어서는 도리어 보통의 통화 태환과도 다르니, 혹은 저들의 동전을 본방의 화폐로 교환하고, 또는 그 구매한 물품에 대한 환환(荷爲替) 대금의 방법을 열어 본방으로 유송(輸送)<sup>130)</sup>한 다음 그 매각의 대가로써 대금을 회수하는 등의 방법이 없어서는 그 편익을 볼 수 없으므로, 그 요지 각소에 지점을 열고, 또한 다소의 인원을 두어 그 사무를 조리하도록 하지 않으면 전체의 목도(目途)를 달성할 수 없고 국가를 이롭게 하는 방법도 행해지기 어려울 것입니다. 그런데 앞으로 약간의 이윤을 얻더라도 그 손실을 상쇄할 수 없을 것이라고 생각되므로 모쪼록 각별한 특전을 베푸시어 우리나라 은동화로 금 10만엔을 연 3부(分), 즉 100분의 3의 이자율로 5년간 거처하는 조건으로 빌릴 수 있도록 분부해 주시기를 바랍니다.<sup>131)</sup>

위 자료에서는 태환, 즉 환전과 함께 또 한 가지 은행의 중요한 기능을 언급하고 있다. 바로 환환[荷爲替]이다. 환[爲替]이라고 하는 것은 원격지 간에 송금 혹은 대금의 결제를 위해 돈을 이동시켜야 할 때, 직접 현금을 수송하는 일 없이 금융기관을 매개로 하여 자금의 이동을 처리하는 것을 말한다. 조선 현지에서 일본 상인들이 환전의 어려움으로 인해 겪는 곤란에 대해서는 이미 충분히 살펴보았다. 다음으로 살펴볼 문제는, 서로 멀리 떨어진 지역 간의 송금이나 대금 결제 등을 위해 필요한 환거래 업무의 필요성이다.

조선의 개항 직후, 개항장에 거류하는 일본인의 수가 증가함에 따라 조선에 상주하면서 무역에 종사하는 사람의 수가 점차 증가하기 시작하였다. 『통상회편』(1881년)의 「부산항지부(釜山港之部)」에는 곤도 신스케(近藤真鋤) 부산 영사가 「거류인민영업규칙(居留人民營業規則)」의 제정 사실을 보고하는 문건이 수록되어 있다.<sup>132)</sup> 이 「거류인민영업규칙」은 부산에 거류하는 일본인들이 종사하는 영업의 종류를 15종으로 분류한 것인데, 15종의 영업 중 첫 번째가 바로 '무역상(貿易商)'이다. 그런데 '무역상'의 기준은 엄격하여, 거류지에 거처를 두고 자신의 이름으로 양국 상품을 직접 매매·수출입하는 자에 한정되며, 단순 중개업자는 제외되었다. 그럼에도 1881년 당시 부산항에는 이러한 조건을 충족하는 무역상이 54명(이 중 일부는 타 업종 겸업) 존재하였다.

이처럼 조선에 장기간 머물면서 원격지인 일본으로부터 물건을 사들이거나 반대로 일본으로 물건을 판매하는 무역상에게 반드시 필요한 것이 원격지 간의 대금 결제를 위한 '환거래' 시스템이다. 만약 어떤 상인이 나가사키에서 상품을 조달하여 부산에 가져와 팔고, 다시 부산에서 상품을 구매하여 나가사키로 가져가 판매하는 무역을 한다면, 이 무역 활동에는 '환거래'가 필요하지 않다. 물건의 구매와 대금의 지불이 한 장소에서 이루어지기 때문이다. 문제는 부산의 일본인 거류지에 거주하며 주로 조선 상인들과 거래하는 일본인 상인과, 나가사키에 거주하며 주로 중국 상인들과 거래하는 일본인 상인 사이에서 거래가 이루어질 때 발생한다. 부산의 상인은 조선 상인들에게 판매할 면제품을 나가사키의 상인을 통해 구매하고자 하고, 나가

129) 서양식 증기선이나 범선이 아닌, 일본 재래의 목조선을 말한다.

130) 수송(輸送)의 오기로 보인다.

131) 『洪澤榮一傳記資料』, 「韓地貿易=付拜借金之儀願書」(자료번호: DK160108k-0001). (원자료: 『松方家文書』 第二号之二三). 괄호 및 밑줄, 중략은 인용자.

132) 『通商彙編』(1881년), 「居留人民營業規則」, pp.135-137.

사키의 상인 역시 중국 상인으로부터 구매한 면제품을 부산의 상인에게 판매하여 이윤을 얻고자 한다면, 과연 부산의 상인과 나가사키의 상인은 어떻게 서로 물건과 돈을 주고받을 수 있을까. 바로 이러한 문제를 해결해 주는 것이 금융기관의 역할이다. 그렇다면 조선에 진출한 일본의 국립은행들이 실제로 어떻게 원격지 간의 거래를 원활하게 하였는지, 다음 제1국립은행과 제18국립은행의 사례를 통해서 자세히 살펴보도록 하겠다.

### 3. 제1국립은행의 「수출입물품매매인수」 업무

1877년 양력 8월에 시부사와와 오쿠라가 연명으로 청원한 조선 부산항의 '교환소' 설치 건에 대하여, 당초 대장성에서는 이 청원을 수락하기로 하고 자금 대출을 위한 논의를 진행하기도 하였다. 그러나 당시는 아직 서남전쟁이 종결되지 않은 시점으로 국비 지출이 막대하였기 때문에 일단 정부의 자금 대출은 전쟁 종료 이후로 미루고, 우선은 교환소의 운영 규칙 등을 조사하여 제대로 된 안(案)을 만드는 것과 정기항로 증편의 건을 내무성과 교섭하라는 지령을 전달하였다.<sup>133)</sup> 『제1은행사』에서는 교환소 설치가 조기에 좌절된 것처럼 서술하고 있지만, 오쿠라의 회고담에 따르면 오쿠라가 나가사키에 소유하고 있던 서양식의 건물을 교환소의 건물로 사용하기 위해서 부산항으로 이전하였을 정도로, 교환소의 설치 작업은 꽤 진척이 된 상태였다. 이것은 당초 대장성에서 영업 허가를 내줄 것 같은 태도를 취했기 때문이었을 것이다.

그러나 이후 대장성은 입장을 번복하여 은행이 직접 다른 상사 혹은 상인과 자금을 합쳐서 하나의 조합을 설치하는 것은 허가하기 어렵다며 청원을 각하하였다. 이에 제1국립은행은 오쿠라구미와의 관계를 단절하고 제1국립은행 단독으로 금융기관을 경영하기로 방침을 전환할 수밖에 없었다.

제1국립은행이 독자적으로 부산 지점의 업무 규정을 새로 개정하여 대장성에 영업 인가를 재차 청원한 시점은 1877년 양력 12월 15일이였다.<sup>134)</sup> 이 당시 제1국립은행이 제출한 청원서의 내용은 상세히 남아있지 않으나, 『제1은행사』의 기록에 따르면 청원 당시 제1국립은행이 신고한 부산 지점의 영업 내용은 상호 화폐교환(貨幣交換)·송금환(並為替)·화환(荷為替)·역환(逆為替)·담보대출(抵當貸)·정기예금(定期預金)·당좌예금(當座預金)·당좌수표(振出手形)·약정예금(約定預り金)·수출입물품매매인수(輸出入物品賣買引受) 등의 항목이 되어있었다고 한다.<sup>135)</sup>

영업 내용 중 첫 번째로 기재된 것이 조일무역에서 가장 시급한 과제였던 '상호 화폐교환'이었던 것은 당연해 보인다. 그밖에 송금환 등 환거래와 관련된 업무나 대출, 예금 등과 관련된 업무는 오늘날의 은행 업무와도 다르지 않은, 금융기관의 통상적인 업무 내용에 속한다. 그런데 업무 내용 중에서 '수출입물품매매인수'라고 하는 항목이 유독 눈에 띈다. 이것을 문자 그대로 해석하면 조선과 일본 사이에 거래되는 수출입 물품을 은행이 주체가 되어 매매하거나 인수한다는 것을 뜻한다. 은행의 업무 규정에 왜 이와 같은 항목이 포함되어 있는 것일까? 『제1은행사』의 기록에 따르면 대장성에서도 부산 지점의营业을 허가하기 전, 이 항목을 지목하여 "은행이 스스로 상업에 종사하는 경우에 해당하는 것이 아닌가"<sup>136)</sup>라는 질의를 하였다고 한다. '수출입물품매매인수'라고 하는 업무의 내용은 일본의 대 조선 면제품 무역과도 밀접한

133) 『第一銀行史』, p.415.

134) 第一國立銀行, 『第九回半期實際考課狀』(『日本金融史資料 明治大正編』 제3권, 「銀行全書」의 부록에 1873년~1878년까지의 第一國立銀行의 半期實際考課狀이 수록되어 있음.)

135) 『第一銀行史』, p.415.

136) 『第一銀行史』, p.415.

관련이 있으므로 자세히 살펴볼 필요가 있다.

'수출입물품매매인수' 업무는 은행의 고유 업무 중 '화환[荷為替]'과 관련되어 있다. 예를 들어 어느 지역의 상인이 먼 지역으로 상품을 보내고자 할 경우, 상품의 소유자는 운송 중인 상품을 담보로 하여 환어음[為替手形]을 발행하고, 그 어음을 은행에 매도(할인)하여 상품의 대금을 즉시 회수할 수 있다. 이때 어음을 할인해주는 은행은 운송되는 화물을 '담보'로 설정해야 하는데, 운송되는 화물을 '증권화'하는 시스템이 미비했던 당시에는 은행이 아예 화물 운송 자체를 위탁받는 경우가 많았다. 또 상품이 목적지에 무사히 도착하더라도 상품의 수취인이 대금의 지급을 거부하는 경우도 있는데, 이때는 은행이 상품을 자체적으로 매각하여 대금을 회수해야만 했다. 이처럼 은행이 화물을 위탁받아 도착지의 화물 인수자에게 인도하거나 혹은 화물을 자체적으로 매각하여 대금을 회수하는 등의 업무를 포괄하여 '수출입물품매매인수'라고 부른 것이다.

이처럼 '수출입물품매매인수'는 화환 업무와 불가분의 관계에 있기 때문에, "은행이 스스로 상업에 종사하는 경우에 해당하는 것이 아닌가"라는 대장성의 지적에 대해서도 제1국립은행 측에서는 "상인이 항로가 불편하기 때문에 화물을 운송할 때에 당행(當行)에 위탁하여 그 대금을 징집(徵集)하거나 혹은 그 화환을 처리하는 것에 불과할 뿐으로, 말하자면 이는 화환 업무의 한 종류"라고 설명하였다.<sup>137)</sup>

물론 제1국립은행의 해명처럼 이것은 '화환 업무'의 일환이라는 측면이 있으나, 은행이 직접 상품을 인수하여 운송하고 경우에 따라서는 매각까지 한다는 점에서 상업에 종사한다는 대장성의 지적 역시 완전히 틀린 것은 아니었다. 은행이 물품을 인수하여 선박 등을 이용해 장거리 운송을 하기 위해서는 반드시 '보험'에 가입할 필요가 있다. 그래서 제1국립은행의 경우, 1877년에는 제1국립은행의 본점 및 지점 간에 운송되는 물품에 대한 보험업을 운영하기 위하여 보험업 규칙인 '해상수합규칙(海上受合規則)'이라는 것을 제정하기도 하였다.<sup>138)</sup> 그뿐만이 아니라 인수한 상품을 보관하기 위해서는 창고도 운영해야 했다. 이 당시 은행은 단지 금융상의 편의만을 제공하는 것이 아니라 사실상 운송업, 보험업, 창고업 등을 겸업하는 무역상인으로서의 성격을 지니고 있었다.

제1국립은행이 1877년 5월에 제정한 「매매품수합영업규칙(賣買品受合營業規則)」은 무역상인적인 성격을 잘 보여준다.<sup>139)</sup> 이 「매매품수합영업규칙」의 내용을 살펴보면, "도쿄·요코하마·미야기·사이쿄(西京)·오사카·고베에 거주하는 각 상인들이 스스로 분주하는 수고로움을 아끼고 물건 매매의 방도를 자유롭게 하기 위해서 매매품 수합의 업을 경영하는 것을 결정"한다고 밝히며, 제2조에서는 다음과 같이 매매품수합의 절차를 상세하게 규정하고 있다.

제2조. 은행은 이러한 의뢰가 있으면 그 종류, 수량, 가격의 견적을 숙고하여 이것이 타당하다고 판단될 경우, 의뢰인(상품의 매수인)으로부터 견적 가격의 10분의 2 내지는 3을 입금받고, 수수료를 정하여 의뢰의 증서를 영수하고, 그런 다음 오사카 지점 또는 사이쿄·고베 지점, 미야기 출장소에 통지하며, 또한 위 명당인(名當人, 상품의 매도인)에게 내역서[引合狀]<sup>140)</sup>를 송달해야 한다. 명당인이 이 내역을 승낙하고 하물(荷物)을 발송하기로 할 경우, 은행은 화환[荷為替]의 절차에 따라 위 발송 물품의 대가를 지불

137) 『第一銀行史』, p.415.

138) 『海上受合規則』의 전문은 『渋澤榮一傳記資料』, 제4권, pp.359-361에서 확인할 수 있다. ([https://eiichi.shibusawa.or.jp/denkishiryō/digital/main/index.php?DK040031k\\_text#DK040031k-0006](https://eiichi.shibusawa.or.jp/denkishiryō/digital/main/index.php?DK040031k_text#DK040031k-0006)). <최종 검색일: 2026.03.30.> 그 주요 내용은 제1국립은행이 운송을 위탁 받은 화물에 한하여 당 은행이 운영하는 해상 보험에 가입할 수 있도록 한다는 것이다.

139) 『渋澤榮一傳記資料』, 제4권, p.354, 「賣買品受合營業規則」. 괄호는 인용자.

140) 인합(引合, ひきあい)은 거래를 하기 전 조건 등을 협의하는 과정을 가리킨다.

하고, 대가 수취 증서 및 그 물품의 내역에 대한 명세서를 명당인, 즉 매도인으로부터 수령하여 하물운송의 절차에 따라 진행하며, 위 하물이 도착하면 신속히 의뢰인에게 통지하고 위 입체금(立替金)<sup>141)</sup> 및 위체타금(為替打金)<sup>142)</sup> 등을 수취하고 하물을 인도한다. 단, 각지의 명당인이 주문의 가격으로는 물건을 보내기 어렵다며 거절할 경우 그 사실을 의뢰인에게 통지한다.<sup>143)</sup>

위 내용을 보면, 은행은 상품의 매수인으로부터 의뢰를 받아 상품의 매도인에게 계약 조건을 제시하고, 계약의 체결부터 대금의 지불, 운송 등 전 과정을 수행한다. 의뢰인은 상품이 도착하면 은행이 선지급한 대금 및 그 기간에 따른 이자를 지불하고 상품을 수령할 수 있다. 이 규칙이 처음 만들어진 당시에는 규칙의 적용 범위가 일본 국내에 한정되었지만, 1878년에는 조선 부산에 지점이 생기고 또한 상하이 및 홍콩에 진출한 미쓰이물산회사의 지점에 제1국립은행의 대리점 권한을 위임하는 계약을 맺어 영업의 범위가 확대되자, 조선 및 청국까지 취급 범위를 넓혀 「제물품매매취급규칙(諸物品賣買取扱規則)」으로 개정하였다.<sup>144)</sup>

이 규칙을 조일무역에 적용하면, 가령 부산에 거류하는 일본 상인은 나가사키의 도매상인에게 직접 찾아가거나 대리인을 보내지 않더라도 은행에 의뢰하여 상품의 발주부터 운송, 보관, 수령까지 모든 업무를 처리할 수 있다. 나가사키의 중국 상인, 혹은 일본 상인이 조선으로 재수출할 면제품 재고를 장기간 보관하지 않고 항구에 입하되는 즉시 조선으로 출항하는 배로 환적하여 보내려면 발주, 계약, 운송, 보험, 결제 등 모든 단계가 신속하게 처리될 수 있어야 한다. 제1국립은행이 1878년 하반기부터 부산 지점의 영업을 시작하고 「제물품매매취급규칙」을 정비하여 조선, 청국까지 포함한 원격지 간의 거래를 "상인들이 스스로 분주하는 수고로움" 없이 원활히 할 수 있도록 대비한 것은 분명 일본의 대 조선 면제품 중계무역에 적지 않은 영향을 주었을 것이다.

그 구체적인 사례는 제1국립은행 부산 지점과 제18국립은행 나가사키 본점 간의 거래에서 확인할 수 있다. 일본의 여러 항구 중 조일무역에서 가장 중요한 항구는 상하이에서 발송한 면직물이 조선으로 가는 배로 환적되는 나가사키였다. 그런데 정작 나가사키에는 제1국립은행의 지점이 없었기 때문에, 나가사키에 본점을 둔 제18국립은행과 업무 협약을 맺고 나가사키-부산 간에 '화환' 및 '수출입물품매매인수' 업무를 처리하였다. 따라서 일본의 대 조선 면직물 수출에서 은행이 과연 어떠한 역할을 수행했는지를 살펴보기 위해서는 제1국립은행과 제18국립은행의 관계를 들여다보아야 한다.

#### 4. 제1국립은행과 제18국립은행의 관계

조선과 일본 사이에 금융 통로를 열어 무역상인들에게 환·화환 및 환전의 편의를 제공하는 것을 목표로 조선에 진출한 제1국립은행은, 1878년 부산 지점 설치 직후 나가사키의 제18국립은행과 환거래약정(correspondent agreement)을 체결하여 이를 실현하고자 했다. 그렇다

141) 입체금(立替金, たてかえきん)은 선지급금 혹은 대납금을 말하며, 여기에서는 은행이 계약 내용에 따라 상품의 매수인(의뢰인)을 대신하여 상품의 매도인(명당인)에게 먼저 지불한 물품 매입 대금을 가리킨다.

142) 위체타금(為替打金, かわせうちきん)은 일반적으로는 환율 차이로 인해 발생하는 차액을 가리키는 말로 사용되지만, 여기에서는 이자의 의미로 사용된 것으로 보인다. 즉, 은행이 상품의 매도인에게 선지급한 물품 대금은 의뢰인의 입장에서 보면 은행으로부터의 대출금이 되므로, 이 대금을 상환할 때까지의 기간 동안 발생한 이자를 지급해야 한다. 타금(打金)이 이자의 의미로 사용된 용례는 『日本金融史資料 明治大正編』 제1권, 「會社全書」 중 「東京為替會社之部」의 「為替金請取之事」(p.257)에서 찾아볼 수 있다.

143) 『洪澤榮一傳記資料』, 제4권, p.354, 「賣買品受合營業規則」, 괄호는 인용자.

144) 第一國立銀行, 『第十一回半期實際考課狀』.

면 제18국립은행은 어떤 은행이었는가. 제18국립은행은 나가사키(長崎) 지역 상인들이 16만 엔을 출자하여 1877년에 설립한 은행으로, 제1국립은행과 마찬가지로 ‘국립은행조례’에 따라 설립되었다. 그 전신은 1872년 개업한 나가미마쓰다상사(永見松田商社)로, 나가미가(永見家)와 마쓰다가(松田家)가 공동 출자한 회사였다. 두 가문은 에도시대부터 나가사키 회소무역에 관여하며, 쓰시마번의 대 조선 무역에 자금을 대출하던 금융업자이기도 했다.

이 회사는 1872년 11월 ‘릿세이회사(立誠會社)’로 개칭되었는데, 이 회사의 『상업정칙(商業定則)』에 따르면 정기·당좌예금, 당좌대월, 어음할인, 화환어음 취급 등 은행과 유사한 업무를 수행하였다. 특히 『상업정칙』의 제22조를 보면 제1국립은행 도쿄 본점 및 오사카 지점과 환거래약정을 맺어 주요 경제 거점과의 금융 네트워크를 확보했음을 확인할 수 있다.<sup>145)</sup>

1877년 제18국립은행 설립과 함께 릿세이회사는 해산되었으나, 주주 구성과 경영진은 대부분 계승되었다. 설립 당시 나가미가와 마쓰다가의 출자액은 총 78,900엔으로 전체 자본금의 절반에 육박하였다. 이는 제18국립은행이 나가사키 상인 자본과 금융 활동의 계보를 그대로 이어받았음을 보여준다. 초대 은행장 나가미 덴자부로 역시 쓰시마번에 자금을 제공하던 인물이었다.<sup>146)</sup>

중계무역의 거점인 나가사키에서 설립된 제18국립은행은 설립 당초부터 중국 및 조선과의 무역 활동에 상당한 관심을 가졌다. 제18국립은행의 1878년 상반기 영업 결과를 정리한 『메이지11년상반기실제고과장(明治十一年上半期實際考課狀)』은 제18국립은행이 본격적인 영업을 시작한 이후 처음으로 작성된 영업보고서인데, 이 보고서 안에는 중국과 조선, 두 무역 상대국으로 영업망을 확대해 나가고자 하는 비전이 다음과 같이 적혀있다.

청국(淸國)과의 통상을 융성하게 하는 것은 우리나라 오늘의 급선무로서, 상업의 방침도 그 한 점에 귀결되려고 하고 있다. 이러한 때에 상하이에 지점을 설치하여 환·화환 및 환전 등의 통로를 열어 상인들에 편리함을 주고 통상을 돕는 것을 목적으로 삼아야 할 것이나, 자금이 충분하지 않을 뿐만 아니라 영업일도 또한 일천하니 아직 그 뜻을 달성할 수 없다. 따라서 상하이에 출장 나간 미쓰이물산회사(三井物産會社)와 ‘코레스폰덴트’ 약정을 맺어 미리 은행 환거래의 단서를 열어 점차 목적을 달성하고자 함을 희망하여 1월 12일 그 약정을 맺고 대장성에 청원하여 2월 6일 공인을 얻었다.<sup>147)</sup>

뒤이어 조선에 대해서도 거의 비슷한 언급을 하고 있다.

조선 통상의 길이 차츰 열려 상인들이 왕래하는 것도 점차 많아지니, 기운이 이르는 것이라 할 것이다. 지금 우선(郵船)의 편, 항로가 본항(本港, 나가사키)에서 시작한다.<sup>148)</sup> 이로써 살피건대, 청국(淸國)과 마찬가지로 (지점 설립에)착수해야 하는 것은 가장 힘써야 할 급무라고 할 수 있으나, 아직 (청국의 경우와)마찬가지로 그 뜻을 이루지 못했다. 다행히 그곳(조선) 부산포에서 제1국립은행 지점이 설치되는 호기를 만났다. 이에 서로 조회하여 환(爲換) 및 화환(荷爲換)의 약정을 맺어 3월 22일 이를 대장성에 품청하였다.<sup>149)</sup>

145) 『商業定則』(18은행사료전시실), 第二十二條.

146) 김민, 「쓰시마번(對馬藩) 무역서(貿易署)의 해체 과정에 대한 연구」, 일본연구소, 『일본비평』27호, 2022, p.211. 쓰시마번 무역서 해체 당시 부채 내역을 조사한 결과를 보면, 나가미 덴자부로를 비롯한 나가사키 상인들이 쓰시마번 무역서의 최대 채권자였다.

147) 第十八國立銀行, 『明治十一年上半季實際考課狀』, p.4.

148) 1876년 양력 11월부터 운항을 시작한 郵船汽船三菱會社の 우선(郵船)을 말한다.

149) 第十八國立銀行, 『明治十一年上半季實際考課狀』, p.11. 괄호는 인용자.

이처럼 제18국립은행은 개업 초창기부터 주요 무역 상대국으로의 영업 확대를 고민한 흔적이 보인다. 그러나 자금과 경험의 부족한 상황에서 해외에 지점을 설치하는 것은 시기상조라고 판단하였다. 제18국립은행이 해외로 영업망을 확대하기 위해 선택한 우회로는 이미 해외에 진출한 타 금융기관과 ‘환거래약정’을 맺어서 금융의 통로를 확보하는 것이었다. 제18국립은행은 이처럼 영업 초창기부터 중국과 조선, 양쪽 모두에 금융의 통로를 열어 영업망의 확대를 기도하였던 것이다. 그러나 이후에 두 나라를 대상으로 한 영업의 내용은 전혀 다른 양상으로 전개된다.

우선 제18국립은행의 대 중국 영업을 살펴보자. 1858년 미일수호통상조약 체결을 기점으로 여러 나라와 통상조약을 맺으며 일본 내의 항구를 차례로 개항하자, 에도시대 유일한 개항으로서 무역상 독점적 이익을 향유하던 나가사키의 입지는 약화되었지만,<sup>150)</sup> 그러한 가운데에서도 대 중국 무역액은 점차 증가하는 추세였다. 이러한 상황에서 대 중국 무역에 오랜 기간 종사해 온 나가사키 상인들이 중국으로의 영업 확대를 고려하게 된 것은 지극히 자연스러운 귀결이었을 것이다. 제18국립은행이 1877년에 상하이에 출장소를 세운 미쓰이물산회사와 환거래약정을 체결하고, 대 중국 금융 업무에 대비한 것에는 이러한 배경이 있었을 것이다.<sup>151)</sup> 그러나 실제 영업보고서 상에 나타나는 대 중국 영업의 실상은 매우 빈약했다. 제18국립은행은 환거래약정을 맺었음을 보고하는 1878년 상반기부터 이 미쓰이물산회사와의 사이에서 아래와 같은 규모로 송금이 이루어진다.

표 1. 제18국립은행과 미쓰이물산회사 간의 송금 내역(단위: 엔)

구분	나가사키 → 상하이	상하이 → 나가사키
1878년 상반기	9,960	5,000
1878년 하반기	25,915	22,112
1879년 상반기	40,216	45,500
1879년 하반기	22,091	19,665
1880년 상반기	34,587	48,505
1880년 하반기	13,270	18,351
1881년 상반기	42	0

출처: 각기 『實際考課狀』에서 작성

제18국립은행과 미쓰이물산회사 사이에서는 1880년 상반기까지 송금이 이루어지다가 하반기부터 그 액수가 감소하더니, 1881년에는 상반기를 통틀어 제18국립은행이 42엔을 상하이로 송금한 것이 고작이다. 1882년이 되면 매반기 영업보고서마다 실려 있는 환거래약정 기관 리스트에서도 미쓰이물산회사의 이름이 사라진다. 이후 1887년 하반기에 새롭게 등장하는 광업양행(廣業洋行)이라는 곳에 3,663엔을 송금하는 기록이 등장하기 전까지, 중국 쪽으로 돈을

150) 수출입액 규모를 기준으로 보면, 나가사키는 일본의 개항 직후인 1859년에 이미 요코하마(横浜)에 추월당하였고, 1878~1882년 무렵 일본 전체의 수출입액 규모 대비 나가사키의 수출입액 비중은 약 6.25%로 하락하였다. 長崎縣史編集委員會, 『長崎縣史 近代編』, 吉川弘文館, 1976, pp.446-447.

151) 미쓰이물산회사는 1876년 설립되어 1877년에 상하이에 출장소를 세운 무역회사로, 금융업을 전문으로 하는 조직은 아니었지만 중국에 진출한 일본의 금융기관이 전무한 상황에서 본업인 무역 외에 현지의 일본 상인들을 위한 환전 업무나 어음 취급 업무를 보조업무로 수행하고 있었다. 藤田幸敏, 「創業期三井物産の爲替業務」, 『経営研究』, vol.13(3), 2000, pp.379-391을 참조.

송금한 기록도, 송금을 받은 기록도 전무하다.

송금뿐만 아니라, 무역금융에서 매우 중요한 화환어음을 취급한 기록은 1878년 단 한 차례를 제외하고는 발견되지 않는다. 같은 시기 조선에 진출한 은행들과의 사이에서 화환어음의 취급량이 폭발적으로 증가하는 것과는 매우 대조적이다. 이것은 나가사키 상인들의 금융업이 중국과 나가사키 사이의 무역 구조 속에 진입하는 데에 실패했음을 보여주는 것이다.

나가사키 상인들의 입장에서 보자면 중국과의 거래는 일본 내에 진출해 있는 중국 상인들과의 거래였던 반면, 조선과의 거래는 조선에 진출한 일본 상인들과의 거래였다. 거래의 창구를 독점하던 회소(會所)와 같은 조직은 없어졌으나, 이미 일본 내에 들어와 있는 중국 상인들과 거래를 한다는 점에 있어서는 당인옥부(唐人屋敷)에 체류하던 중국 상인들과 거래하는 것과 크게 달라진 점이 없었다. 나가사키의 중국 상인들은 본토의 중국 상인들과 거래하고 있었고, 제18국립은행은 그 긴밀한 네트워크의 틈을 비집고 들어갈 수 없었다. 반면 일본 상인들, 특히 상당 기간 나가사키 상인 자본의 영향력하에 있었던 쓰시마 상인들이 주축이 된 조선과의 무역에서는 제18국립은행이 활동할 수 있는 공간이 충분했다. 이런 배경에서, '무역상인들에게 환·화환과 환전의 편의를 제공하기 위해서'라는 목적으로 부산에 지점을 출점한 제1국립은행은, 일본 내지와의 금융의 통로를 마련하기 위해 가장 먼저 나가사키의 제18국립은행과 환거래약정을 체결하였던 것으로 이해된다.

그렇다면 제18국립은행은 실제로는 조선에 진출한 제1국립은행과 어떤 방식으로 거래를 하였을까? 제18국립은행이 1877년 양력 12월 21일자로 제1국립은행 본점과 체결한 환거래약정의 약정서 원본이 남아있어, 이들의 거래가 어떠한 방식으로 이루어졌는지를 구체적으로 알 수 있다. 총 13개조로 이루어져 있는데, 그중 중요한 몇 가지 내용을 살펴보면 다음과 같다.

#### ○ 약정서(約定書)<sup>152)</sup>

나가사키현하(長崎縣下) 제18국립은행에서 취급한 화환 대부금을 제1국립은행 도쿄 본점에서 추심하기로 인수함에 따라, 쌍방 간에 다음의 조항을 약정한다.

##### 제1조

제18국립은행에서 그 지방의 상인의 화환을 취급할 때에는 그 하물(荷物)은 모두 제1국립은행을 향하여 확실한 운송 방법으로써 체송(遞送)하여야 한다.

##### 제2조

위의 체송(遞送)을 할 때에는 이 화환의 금액을 대부하는 인명, 대부 금액, 대부 기한, 추심 기한, 이자율, 하물의 개수 등의 내역을 상세히 기록한 보고서를 제18국립은행이 제1국립은행에 통달하여야 한다.

##### 제3조

제1국립은행은 위 화환의 물품이 도착하면 이것을 그 창고 안에 보관하고, 보고서에 의거하여 매매가 완료된 물품이라면 하물 수령인에게 통지하여 화환의 대부금을 추심한 다음 해당 하물을 인도하여야 한다. 또 매매가 완료되지 않은 물품이라면 그 하주에게 조회하여 매각의 방법을 취급해야 한다.

##### 제4조

152) 『約定書』(18은행사료전시실소장). 대괄호는 원문의 내용이다.

매매가 완료되지 않은 하물을 하주의 요청에 따라 제1국립은행의 창고에서 반출하여 다른 도매상에게로 옮기고자 할 경우에는 출발지에서 대부한 금액을[이자 추심에 부족분이 있으면 이것을 추심하는 것은 물론이다] 제1국립은행에 불입한 다음에 자유롭게 처리할 수 있다.

제6조

제18국립은행에서 이 화환대부를 할 때에는 되도록 제1국립은행의 화환규칙에 따라 그 물품의 실제 가격보다 감가하여 계산하도록 해야 한다. 만약 대부금액이 시가보다 과도하여 하물 수취인 혹은 하주가 대부금을 충분히 상환할 수 없게 되어 손실이 발생하더라도 제1국립은행은 책임지지 아니하므로 제18국립은행이 본인에게 청구하여 추심해야 한다.

또한 이상의 하물에 조약한 잡품이 섞여있거나 혹은 도중에 하물이 상하여 발생하는 손해도 마찬가지로 마찬가지이다.

제10조

하물을 제1국립은행이 보관하는 동안 이에 대한 상당한 보관 수수료를 하주 또는 하물의 수령인으로 부터 수취하여야 한다.

제12조

제1국립은행에서 만약 나가사키 지방으로 화환을 취결하여 대부금을 추심하고자 할 경우, 모두 이상의 절차에 따라 제18국립은행에 보고하고 제18국립은행도 마찬가지로 이 방법과 절차에 따라서 취급한다.

이 환거래약정서의 주요 내용은 사실상 전부가 화환의 취급 방법에 관련된 것이다. 화환어음 거래는 서로 멀리 떨어져 있는 수출업자와 수입업자 사이에 신용도가 높은 은행을 끼워 넣어서 거래상의 리스크를 낮추는 방법으로, 오늘날 무역거래에도 사용되고 있다. 그런데 1877년 당시에 맺어진 환거래약정서의 내용을 보면, 오늘날의 화환어음 취급 방식과는 상이한 점들이 있다.

계약서상에 나타난 몇 가지 특징들을 살펴보면, 첫째, 화환어음을 발송할 때 함께 운송되는 화물을 확실하게 운송할 책임이 은행에 있다(제1조). 이에 대해서는 이미 제1국립은행이 1877년에 '매매품수합영업규칙(1878년 이후로는 제물품매매취급규칙)'을 마련하여 직접 상품의 인수 및 운송, 매매의 업무를 담당하고 있음을 살펴보았다. 이점이 운송 화물을 '선하증권' 등으로 증권화해서 어음에 첨부하는 오늘날과 큰 차이를 보이는 부분이다. 화환어음을 할인하는 은행이 직접 상품을 인수하고 운송까지 맡아야 한다는 점에서 제18국립은행은 사실상 '중간상인'으로서의 성격도 지닌다. 또 나가사키에서 보내진 화물은 이미 매매계약이 완료되어 도착지의 화물 수령인이 화환어음에 기재된 대금만 지불하면 화물을 인수할 수 있는 경우도 있지만, 매매계약이 체결되지 않은 경우도 있다(제3조). 이 경우, 제1국립은행은 하주와 협의하여 적당한 방법으로 화물을 현지 상인에게 매각하는 업무도 한다. 그야말로 도매상과도 같은 역할이다.

둘째, 발송한 화물이 원격지에 도착하였을 때, 은행은 화물 수령인(수입업자)이 대금을 지불할 때까지 해당 화물을 은행의 창고에 보관해야 한다(제3조, 제10조). 조일무역의 경우, 나가사키에서 제18국립은행을 통해 조선으로 보내진 화물은 수입업자가 있는 제1국립은행 부산지점의 창고에 보관될 것이다. 반대로 조선 쪽에서 나가사키로 상품을 수출하는 경우에는 제18국립은행이 화물을 수입업자에게 인도할 때까지 보관하는 창고업자가 된다. 그러므로 은행은 창고업자로서의 성격도 가진다.

셋째, 이 계약서상에는 명시적으로 '보험' 가입에 대한 명확한 언급은 없지만, 제6조를 보면 운송 중 발생한 손실의 책임에 대한 규정이 있다. 이 약정에 따르면, 화물이 목적지에 도착하여 도착지의 은행이 인수할 때까지는 운송 중 발생하는 손실에 대한 책임이 발송자 측에 귀속된다. 원거리 운송, 특히 선박을 이용하는 해상 운송의 경우 각종 사고로 인하여 상품의 가치가 현저하게 손상되거나 망실될 수 있는 위험이 상존한다. 따라서 각 은행들은 자신들이 운송을 맡은 화물에 한하여 보험을 운용할 수 있도록 제도를 정비해 두었다. 제1국립은행의 경우에는 1877년에 '해상보험규칙[海上受合規則]'을 제정했고, 제18국립은행 역시 당행이 취급하는 상품에 한해 해상보험을 운용할 수 있는 허가를 득하였다.<sup>153)</sup>

오늘날 국제무역에서는 운송업, 창고업, 보험업 등이 모두 분화하여 각각의 전문 업체들이 이 업무들을 담당하고 있다. 그러나 19세기 후반에는 하나의 은행이 여러 기능을 아울러 수행하고 있었다. 이것은 당시 국립은행이 금융기관으로서만이 아니라 중간상인으로서의 성격도 가지고 있었음을 보여주는 것이며, 이런 중간상인적 성격을 갖는 금융기관이 조선의 부산과 일본의 나가사키를 연결함으로써 지역의 상인들이 직접 먼 거리를 이동하지 않더라도 무역에 참여할 수 있도록 하였다는 것을 알 수 있다.

제18국립은행은 1877년 제1국립은행의 부산 지점과 환거래약정을 체결하였고 1879년에 쓰시마의 이즈하라에서 제102국립은행이 설립되자 이 은행과도 바로 환거래약정을 체결하였다. 그리고 곧이어 제102국립은행이 부산에 출장소를 설치하자, 역시 이곳과도 약정을 체결하였는데 약정의 내용은 대체로 동일하였을 것으로 추정된다. 다음 장에서는 제18국립은행의 영업보고서를 바탕으로, 각 지역의 은행과 어떠한 거래를 했는지를 살펴보도록 하겠다.

## 5. 화환 거래 내역을 통해 살펴본 조일무역의 구조

이 장에서는 제18국립은행의 반기별로 발간한 영업보고서인 『실제고과장(實際考課狀)』(이하 '영업보고서'라고 칭함)의 내용을 토대로, 제18국립은행이 제1국립은행 부산 지점 등 조선에 진출한 일본 금융기관과의 관계 속에서 무역에 특화된 금융기관으로 발전해 나가는 과정을 살펴보도록 하겠다.<sup>154)</sup>

화환 취급 내역은 제18국립은행 창립 직후에 발간된 1878년 하반기 영업보고서에서부터 등장한다. 그런데 이 때의 기록은 화환어음을 주고 받은 거래 상대방의 명칭과 거래 액수만을 간단하게 표기해 놓았다. 이러한 약식의 기록은 1879년 하반기까지 변함이 없다가, 1880년 상반기 영업보고서에서부터 거래처의 명칭, 화환의 취급액에 더하여 이 화환 거래를 통해 실제로 오간 물건의 목록까지 비교적 상세하게 기록하기 시작한다. 아래는 제102국립은행의 부산 출장소와의 거래가 처음으로 등장하는 1881년 상반기 영업보고서의 「화환의 사항(荷為替ノ事)」 부분을 일부 발췌한 것이다.<sup>155)</sup>

153) 第十八國立銀行, 『明治十一年上半季實際考課狀』, p.19에 당 은행에서 거래하는 물건에 한하여 보험업을 운영할 것을 대장성에 품청하였다는 기록이 있다.

154) 규슈대학이 『원산문고(元山文庫)』라는 이름으로 소장하고 있는 제18국립은행의 1878년부터 1887년까지 10년 치(단, 1881년 하반기는 누락) 영업보고서를 분석하였다.

155) 第十八國立銀行, 『第八回明治十四年上半期實際考課狀』

표 2. 1881년 상반기 제18국립은행의 화환 취급 현황 중 일부(단위: 엔)

이 하 생 략	금건(金巾)	금건(金巾), 한랭사(寒冷紗), 천축목면(天竺木綿), 견오로(絹吳路), 백동(白銅)	쌀(米), 차(茶), 도기(陶器)	물품
	600	25,276	3,430	본점 <sup>156)</sup> 에 서 각지로 발송한 금액
	조선(朝鮮) 제102국립은행 출장점	조선(朝鮮) 동(叻) 지점	요코하마(横浜) 제1국립은행지점	각지 거래처
	-	대두(大豆), 쌀(米), 상어지느러미(鱈鱗), 인삼(人蔘), 사향(麝香), 마족은(馬足銀), 말린 해삼[熬海鼠]	야자유(ヤシ油)	물품
	-	8270	250	각지에서 본점으로 보낸 금액

출처: 第十八國立銀行, 『第八回明治十四年上半期實際考課狀』, pp.31-32에서 발췌

이와 같은 표는 제18국립은행이 매해 반기(半期)마다 각 거래처와 얼마만큼의 화환어음을 주고받았는지, 그리고 그에 상응하여 어떠한 물품이 오갔는지 알 수 있게 해준다. 다만 물품은 품목만 기재되어 있을 뿐 수량이나 단가는 표기되어 있지 않아서 구체적으로 특정 물품이 얼마만큼 오고 갔는지는 알 수 없다. 하지만 특정 물품의 이름이 등장하는 빈도를 통해서 각 거래처 간에 오고간 주요 물품이 어떠한 것이었는지는 대략적으로나마 파악할 수 있다. 예를 들어 제18국립은행에서 조선 지역으로 보낸 물품 목록을 살펴보면 1880년대 내내 면직물류인 금건(金巾, shirting)과 한랭사(寒冷紗, lawn)는 거의 매번 빠지지 않고 등장한다.<sup>157)</sup> 따라서 이 표를 분석하면 1880년대 나가사키의 제18국립은행을 거쳐간 물류의 흐름과 각 거래처별 거래 비중을 알 수 있다.

거래처 별 거래 규모와 주고 받은 물품의 종류를 확인하기에 앞서, 제18국립은행이 주로 어느 지역의 어느 기관과 거래를 했는지를 살펴보자. 제18국립은행의 주요 거래처를 지역별로 그룹화를 해보면 다음과 같다.

첫 번째는 조선 지역의 거래처이다. 조선 지역에서 가장 중요한 거래처는 단연 제1국립은행의 지점들이다. 이미 살펴본 것처럼 제18국립은행은 제1국립은행의 부산 지점이 본격적인 영업에 들어가기 전인 1878년 양력 3월에 이미 환거래약정을 체결하였다. 1880년부터는 제1국립은행의 원산지점이 추가된다. 제102국립은행 부산 출장소와의 거래 내역은 1881년부터 등장한다.

156) 제18국립은행 본점

157) 제18국립은행 영업보고서의 「화환의 사향(荷爲替ノ事)」에 등장하는 상품 및 그 빈도에 대해서는 伊丹正博, 「第十八國立銀行の貿易商人的性格-荷爲替業務を中心として」, 九州大學九州文化史研究所, 『九州文化史研究所紀要』, vol.(8, 9), 1961, pp.261-273에 잘 정리되어 있다.

두 번째는 도쿄와 요코하마 등 간토(關東) 지역의 거래처이다. 도쿄 지역 소재 은행으로는 제1국립은행 본점과 제3국립은행이 포함되고, 요코하마 지역 소재 은행으로는 제1국립은행 요코하마 지점이 있다.

세 번째는 오사카와 고베 등 간사이(關西) 지역의 거래처이다. 오사카 소재 은행으로는 제1국립은행 오사카 지점, 제3국립은행 오사카 지점, 제17국립은행 오사카 지점, 제32국립은행 본점, 제58국립은행 본점, 제121국립은행 지점 등이 있고, 그밖에 사카이(堺) 지역의 제32국립은행 지점, 고베 지역의 제1국립은행 고베 지점 등이 포함된다.

네 번째는 나가사키를 포함한 규슈(九州) 일대의 거래처이다. 제18국립은행이 위치한 지역인 만큼 거래처의 수가 가장 많다. 그러나 개별 은행들과의 거래 규모는 타 지역에 비해 그리 크지 않은 편이다. 그럼에도 이 지역에서 특히 눈여겨보아야 할 거래처가 있는데, 바로 이즈하라에 소재한 제102국립은행의 본점이다. 쓰시마에 위치하고 있는 제102국립은행 본점이 상당 기간 조선에서 나가사키로 이동하는 물류를 중개한 흔적이 엿보이기 때문이다. 이제 이 네 지역을 중심으로 화환의 취급액을 정리하면 아래 <표 3>, <표 4>와 같다.

표 3. 화환 취급액(제18국립은행에서 타 지역으로 발송) (단위: 엔)

구분	조선	제1국립은행		간토(關東)	간사이(關西)	규슈(九州)	이즈하라(嚴原)	전체
		제1국립은행	제102국립은행					
1878년상	100	100	-	114	-	-	-	214
1878년하	5,300	5,300	-	590	7,280	-	-	13,170
1879년상	3,790	3,790	-	1,075	73,400	-	-	78,265
1879년하	6,080	6,080	-	1,450	6,000	-	-	13,530
1880년상	26,983	26,983	-	4,590	6,050	-	-	37,623
1880년하	55,063	55,063	-	6,300	3,370	370	-	65,103
1881년상	25,876	25,276	600	3,430	-	-	-	29,306
1881년하(※)								36,170
1882년상	20,190	16,620	3,570	6,180	-	280	280	26,650
1882년하	32,265	26,390	5,875	1,000	-	-	-	33,265
1883년상	22,355	20,055	2,300	-	172	-	-	22,527
1883년하	92,878	91,268	1,610	-	750	973	-	94,601
1884년상	39,035	27,955	11,080	270	410	-	-	39,715
1884년하	39,113	36,868	2,245	200	100	-	-	39,413
1885년상	98,575	67,565	31,010	272	32,155	-	-	131,002
1885년하	218,101	158,609	59,492	575	17,120	1,090	-	236,886
1886년상	130,093	101,393	28,700	2,005	32,630	1,580	180	166,308
1886년하	265,314	222,831	42,483	830	83,940	850	-	350,934
1887년상	122,000	96,985	25,015	-	88,707	4,380	-	215,087
1887년하	256,471	149,115	107,356	3,058	76,585	11,586	-	347,700

출처: 각기 『實際考課狀』에서 작성.

※1881년 하반기의 『實際考課狀』은 누락

표 4. 화환 취급액(타 지역에서 제18국립은행으로 발송) (단위: 엔)

구분	조선	제18국립은행		간토 (關東)	간사이 (關西)	규슈(九州) 지역	이즈하라 (嚴原)	전체
		제1 국립은행	제102 국립은행					
1878년상	600	600	-	-	-	-	-	600
1878년하	600	600	-	-	-	460	-	1,060
1879년상	6,540	6,540	-	6,310	-	-	-	12,850
1879년하	6,183	6,183	-	-	-	3,675	-	9,858
1880년상	3,461	3,461	-	-	-	4,874	2,897	8,335
1880년하	10,530	10,530	-	-	-	6,811	1,586	17,341
1881년상	8,270	8,270	-	250	-	5,329	3,253	13,849
1881년하(※)								
1882년상	38,826	38,700	126	-	-	22,892	7,417	61,718
1882년하	16,555	16,555	-	-	-	20,199	3,755	36,754
1883년상	14,653	13,363	1,290	561	-	7,889	923	23,103
1883년하	26,961	25,001	1,960	398	-	10,811	2,905	38,170
1884년상	65,451	43,700	21,751	277	-	7,062	58	72,790
1884년하	36,440	16,640	19,800	-	152	5,900	-	42,492
1885년상	114,076	80,770	33,306	634	-	20,435	250	135,145
1885년하	144,543	98,248	46,295	575	2,500	25,941	298	173,559
1886년상	111,592	84,017	27,575	519	580	18,783	148	131,474
1886년하	164,442	143,626	20,816	662	150	8,935	200	174,189
1887년상	139,030	123,550	15,480	637	3,696	4,484	376	147,847
1887년하	99,989	54,135	45,854	405	1,380	14,453	6,541	116,227

출처: 각기 『實際考課狀』에서 작성

※1881년 하반기의 『實際考課狀』은 누락

먼저 표의 의미를 짚고 넘어가자. <표 3>은 제18국립은행을 거쳐서 각지로 보내진 물건의 금액, <표 4>는 반대로 각지에서 제18국립은행으로 보내진 물건의 금액이다.<sup>158)</sup> 전체적인 추이를 살펴보면 1878년 첫해 화환어음 취급액은 상하반기 합계 15,044엔이었던 것이 약 10년 뒤인 1887년에는 상하반기 합계 826,861엔으로 무려 50배 이상 팽창한다. 그 중에서도 특히 조선 쪽으로의 거래 규모는 비약적으로 팽창하였다. 조선과의 거래에 중점을 둔 무역은행으로서의 면모가 엿보인다.

그렇다면 각 지역 별로 실제로 오간 물건은 어떤 것들이었을까? 영업보고서의 화환어음 거래 내역을 통해서 각 지역별로 주고 받은 물건의 종류는 다종다양하지만 거래 지역별로 자주 등장하는 주요 물품을 정리하면 아래와 같다.

158) 좀 더 자세하게 설명하면, <표 3>의 숫자들은 제18국립은행이 수출업자에게 지급한 액수로 장부상으로는 이 화환어음을 수취하는 기관(가령 제1국립은행)에 대한 제18국립은행의 대출로 표시되며, <표 4>의 숫자는 반대로 제18국립은행이 수입업자로부터 추심해야 할 액수이고 이 금액은 화환어음을 발송한 기관(가령 제1국립은행)에 대한 제18국립은행의 부채로 표시된다.

표 5. 제18국립은행을 경유하는 주요 상품

구분	제18국립은행에서 각 지역으로 발송한 물품	각 지역에서 제18국립은행으로 발송한 물품
조선 (朝鮮)	직물류(금건, 한랭사, 비단) 곡물류(쌀, 조, 보리) 금속류(동, 아연, 납) 등	곡물류(쌀, 대두, 밀, 보리) 해산물(해삼, 상어지느러미, 오징어, 해조류, 말린 전복) 금속류(금괴·사금) 기타(인삼, 우피) 등
간토 (關東)	차, 도기, 담배 등	기름, 소다(曹達) 등
간사이 (關西)	조선산 생사, 조선산 우피, 금·은, 공채증서 등	우피, 설탕, 담배 등
규슈 (九州)	쌀, 대두, 면(綿) 등	해산물(해삼, 상어지느러미, 오징어, 해조류, 말린 전복) 곡물류(쌀, 밀, 대두), 기타(장뇌, 버섯, 담배, 설탕) 등

출처: 각기 『實際考課狀』을 토대로 작성

이상 <표 3>, <표 4>, <표 5>을 통해서 1878년부터 1887년까지 제18국립은행의 화환어음 취급 규모의 추이와 거래지역 별로 운반된 주요 물품을 살펴보았다. 이 내역은 바꾸어 말하면 제18국립은행이 나가사키라는 지역을 중심으로 조선, 간토, 간사이 그리고 규슈 전역을 연결하는 무역에 직접 종사한 내역을 총괄한 것이라고 할 수 있다.

1870~1880년대 제18국립은행의 무역업에 있어서 가장 중요한 거래 지역은 단연 조선이다. 화환의 취급액은 발송이나 수취 모두 다른 지역을 압도한다. <표 3>과 <표 4>의 내용을 시기 별로 좀 더 자세하게 들여다보면 1878년~1879년에 한하여 간사이 지역으로 발송한 화환어음의 액수가 조선으로 발송한 액수를 상당히 큰 폭으로 초과하고 있으나 이것은 1878년 하반기에 금록공채의 매매에 대한 제한 조치가 해제<sup>159)</sup>됨과 동시에 나가사키 지역의 금록공채 중 상당량이 현금화를 위해서 오사카 시장에서 매각되면서 발생한 일시적 현상이었다. 실제로 제18국립은행의 1879년 상반기 영업보고서에 따르면 간사이 지역으로 발송한 화환어음 총액 73,400엔 중 68,400엔이 나가사키에서 오사카로 발송된 금록공채를 담보로 발행된 것이었다.<sup>160)</sup>

이에 반하여 동 기간에 조선으로 발송한 화환어음은 나가사키에서 조선으로 재수출된(혹은 환적된) 금건(金巾) 등에 대한 대금을 회수하기 위해 발행된 것이었다. 1879년 상반기 영업보고서에는 조선으로 보낸 상품과 관련된 화환대부금은 모두 "금건(金巾), 이사(總絲) 등 외국품"과 관련된 것이라는 언급이 있다.<sup>161)</sup> 이미 1872년~1875년의 과도기 및 조선의 개항 초기 조일무역에서 일본의 대 조선 수출을 견인한 것은 나가사키를 경유하여 수출되는 서양산 면직물이었음을 확인한 바 있다. 1878년부터 본격적으로 영업을 시작한 제18국립은행은 바로 이러

159) 당초 메이지 정부는 경제적으로 궁핍한 사족들이 금록공채를 헐값에 매각할 것을 우려하여 매매를 금지하였으나 이 매매 금지 조치는 1878년 양력 9월에 해제되었다.

160) 第十八國立銀行, 『第四回明治十二年上半期實際考課狀』, p.18. “大阪の取組六萬八千四百圓ハ金録公債證書額面九萬九千〇六十五圓ニ對シタルノ貸附ナリ”

161) 『第四回明治十二年上半期實際考課狀』, p.18. “朝鮮ノ輸送品ニ係ル三千七百九拾圓ノ如キハ金巾總絲等ノ外國品ニアラサルハナシ” 이사(總絲, かせいと)는 면방직사(綿紡績絲)를 말한다.

한 무역 구조 속에서 비교적 안정적으로 대 조선 영업에 착수할 수 있었던 것으로 이해된다.

또한 1879년 상반기 영업보고서에는 앞으로 조선과의 무역이 더 팽창하게 될 것이라는 전망도 실려있는데, "(조선에)새롭게 다른 한 개의 항구를 연다고 하니 이에 이르러 더욱 운반과 교통의 편리함을 일으키지 않으면 무역의 왕성함을 기약할 수 없을 것"이라거나, 이미 현 내의 유력 인사들은 "미쓰비시기선(三菱瀛船)과 함께 항해의 편리함을 열기 위해서 지금 부단히 그 일에 종사하고 있다"는 언급이 보인다.<sup>162)</sup> 이 전망은 실현되어, 1880년을 기점으로 제18국립은행의 대 조선 화환 취급액이 급격한 팽창을 보이기 시작하였다. 심지어 1880년 상반기 영업보고서에서는 제18국립은행이 1~2월 무렵 대출가능한 여유 자금이 부족해지는 자금 압박의 상황을 겪은 이유 중 하나로 조선과의 무역 증진으로 인한 화환거래의 증가를 꼽았을 정도이다.<sup>163)</sup>

실제로 <표 3>을 보면, 제18국립은행이 제1국립은행 부산 지점에 주심을 의뢰한 화환어음의 액수는 1879년 하반기에는 6,080엔이었던 것이 1880년 상반기에는 무려 4배 이상 급증한 26,983엔을 기록했다. 1880년 하반기에는 그 액수가 무려 55,063엔에 달해 가파른 성장세를 보였다. 1880년에 원산, 1883년에 인천이 추가로 개항되자 곧 이 지역에도 제1국립은행의 지점이 설치되어 제18국립은행의 거래선이 확장되었고<sup>164)</sup> 영업보고서에서 언급되고 있는 기선회사인 미쓰비시도 같은 기간에 고베(神戸)에서 출발하여 나가사키를 경유해서 조선의 원산과 인천으로 향하는 증기선 항로를 각각 새롭게 신설하였다.<sup>165)</sup> 이와 같은 여건이 조성되면서 중국 상하이로 거쳐 일본 나가사키로 수입된 상품이 조선으로 재수출되고 조선으로부터 수입한 상품이 다시 나가사키를 거쳐 일본 국내로 유통되는 종래의 무역 규모가 더욱 팽창하였다.

한편 조선이 개항하기 이전에 양국의 접점에서 조일무역을 중개하는 유일한 창구로 기능하였던 쓰시마는 조일수호조규 체제하에서의 무역이 본격화됨에 따라 그 독점적 입지를 상실하였지만, 그럼에도 불구하고 쓰시마 상인들은 나가사키 상인들과의 밀접한 관계 속에서 1880년대에 접어든 이후에도 상당 기간 조일무역에서 중요한 역할을 수행했던 흔적이 역력하다. <표 4>를 보면 제102국립은행의 설립 직후인 1880년부터 이즈하라로부터 상당한 액수의 화환어음이 제18국립은행으로 발송되고 있는 것이 확인된다. 이 화환어음과 함께 이즈하라에서 나가사키로 보내진 물건의 품목을 살펴보면 쌀, 말린 해삼, 오징어, 전복, 우피 등 많은 품목이 조선으로부터의 수입품과 겹친다. 이는 상당 기간 조선에서 쓰시마를 경유하여 나가사키로 이동되는 물류의 흐름이 있었음을 시사한다.

또 주목해야 할 것은 제102국립은행의 부산 지점과의 거래 내역이다. 제102국립은행 부산 지점의 정확한 설립 시기는 특정할 수 없지만, 제18국립은행의 영업보고서 상으로는 1881년 상반기부터 거래 내역이 확인된다. 그리고 제102국립은행 부산 지점에서 나가사키로 발송하는 화환어음의 액수가 증가함에 따라, 제102국립은행 이즈하라 본점에서 나가사키의 제18국립은행으로 발송하는 화환어음의 액수는 감소하는 경향을 보인다. 이것은 제102국립은행의 부산

162) 第十八國立銀行, 『第四回明治十二年上半期實際考課狀』, p.23. 괄호는 인용자.

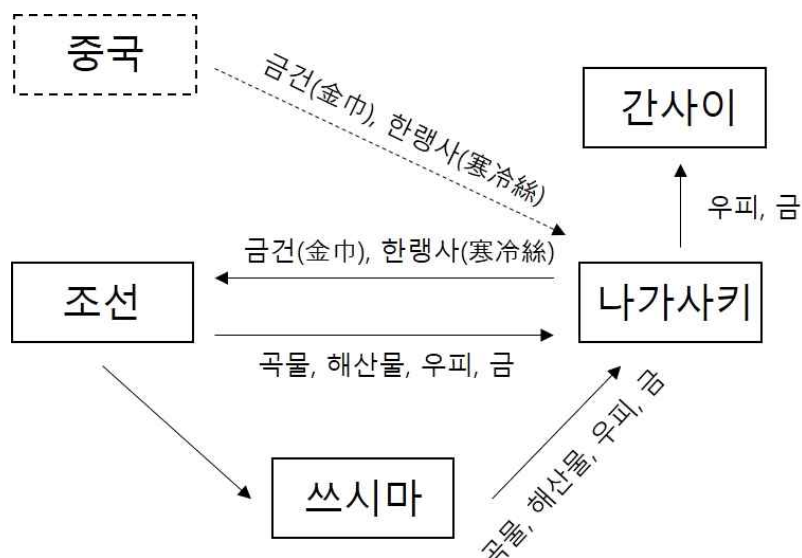
163) 第十八國立銀行, 『第六回明治十三年上半期實際考課狀』, p.12. "본년(1880년) 1, 2월 무렵 자금 압박의 상황을 겪은 것은(중략) 조선무역이 점차 왕성해짐에 따라 화환이 매우 많아졌기 때문"이라는 기록이 보인다. 괄호는 인용자.

164) 제1국립은행은 1880년 양력 5월에 원산 출장소를, 1883년 양력 11월에 인천 출장소를 각각 설립하였다(『第一銀行史』, p.416-417). 제18국립은행의 영업보고서에는 제1국립은행의 조선 내 각 지점 혹은 출장소와의 거래량을 구분해서 표시하고 있지는 않다. 단, 1880년 상반기에는 거래선 명칭이 '조선 부산포 제1국립은행 지점'이라고 표기되어 있던 것이 같은 해 하반기에는 '조선 동(소, 제1국립은행을 의미함) 지점'으로 변경된 점으로 미루어보아 이 시기부터 제1국립은행의 원산 지점과의 거래가 발생한 것으로 보인다.

165) 나애자, 「개항후 청·일의 해운업침투와 조선의 대응」, 『이화사학』, vol. 17/18, 1988, p.440.

지점과 제18국립은행 간의 직접 거래가 활발해지면서 쓰시마를 경유하는 루트를 대체하였음을 시사한다.

그림 1. 제18국립은행을 경유하는 물류의 흐름(1877-1887년)



이상의 내용을 토대로 1877년~1887년 사이에 제18국립은행을 경유한 물류의 흐름을 도식화하면 <그림 1>과 같다. 제18국립은행과 직접 거래가 없는 중국을 그림에 표시한 것은 나가사키에서 조선으로 건너가는 주요 상품인 금건과 한랭사의 출처를 표시하기 위해서다. 이 도식을 살펴보면 나가사키를 대표하는 무역은행인 제18국립은행이 어떠한 무역 구조 속에서 조선과 일본의 무역을 중개하는 주요 은행 중 하나로 성장하였는지를 파악할 수 있다. 제18국립은행의 대 조선 거래량의 급격한 증가를 견인한 것은 중국 상하이로부터 들어온 면직물인 금건과 한랭사를 조선에 재수출하고, 조선으로부터 수입한 곡물, 해산물, 금 등의 상품을 일본 국내에 유통하는 형태의 중계무역이었다.

나가사키는 조선이 개항하기 이전부터 이미 중국과 일본, 조선을 연결하는 중계무역의 요충지였다. 조선과의 무역을 독점하던 쓰시마번이 존속하였던 시기에, 그리고 쓰시마번 폐지 이후 쓰시마 상인들이 상당한 영향력을 유지하던 시기에, 나가사키는 교역에 필요한 자본과 상품을 조달하던 시장이었다.<sup>166)</sup> ‘조일수호조규’의 체결 이후에도 나가사키를 거점으로 하는 기존의 무역 구조는 해체되지 않고 오히려 활기를 띠었다. 무역의 구조만이 아니라 이 무역에 종사하는 행위자들도 연속된다. 쓰시마 번에 무역 자금을 대출해준 채권자로 이름을 올리고 있었던 나가미 덴자부로는 제18국립은행의 초대 은행장이 되었고, 이 은행은 ‘조일수호조규’ 체결 이후 더욱 활기를 띤 중계무역 루트에서 자금과 상품을 모두 중개하는 중요 무역은행으로서 발돋움하였다.

이러한 연속성은 단순히 조약의 수립 이전에 존재하던 무역 구조와 그 행위자들이 조약체제의 성립 이후로 이어졌다는 것 이상의 의미를 갖는다. <그림 1>에서 보이는 것처럼, 제18국립은행으로 대표되는 나가사키의 상인들이 연결한 무역의 루트는 조선과 일본이라는 두 나라 사

166) 김민, 「1872~1876년 과도기의 조일무역연구」, 『일본역사연구』, vol.55, 2021.

이에 한정된 무역 루트가 아니라 중국, 특히 19세기 후반 동아시아 물류의 중심지였던 상하이  
를 주축으로 하는 국제적 무역 체계의 일부분이었기 때문이다.

상하이에서 재수출된 면제품이 나가사키를 거쳐 조선의 부산이나 원산으로 유입되는 루트가  
바로 이러한 '상하이 네트워크'의 일부분이라는 사실은 이미 후루타 가스코가 지적하고 있는  
바이다. '상하이 네트워크'의 조선-나가사키 구간이 가장 활기를 띠었던 시기는 1880~1890년  
대 초반까지로, 이 당시에는 상하이에서 나가사키로 수출된 금건의 99%가까이가 조선으로 재  
수출되었다.<sup>167)</sup> 그 중에서도 특히 재수출 물량이 가장 많았던 시기는 1885년~1887년까지의 3  
년간이었는데, 상하이 현지의 중국 상인들 사이에서 조선 시장에 대한 공급 과잉을 우려하는  
목소리가 나올 정도로 면제품의 대 조선 수출은 호황이었다.<sup>168)</sup>

그런데 이처럼 호황을 누린 면제품 수출 무역에서 중국의 상하이와 일본의 나가사키 구간,  
즉 <그림 1>에서 실선으로 표시한 구간은 중국 상인들이 장악하고 있었다. 나가사키 지역의  
가장 유력한 무역은행인 제18국립은행의 영업보고서에서조차 1880년대에는 상하이 지역으로  
는 화환어음 거래는 물론 변변한 송금 기록조차 찾아볼 수 없을 정도로, 나가사키 지역의 일  
본 상인들은 상하이-나가사키 구간의 무역에 대한 참여가 제한되었다. 그러나 반대로 일본의  
나가사키에서 조선의 부산이나 원산으로 이어지는 루트는 일본 상인들이 완전히 장악하고 있  
었다. 그리고 본 논문에서 살펴본 바와 같이 제18국립은행이 바로 이 나가사키와 조선을 연결  
하는 구간에서 가장 중요한 무역 행위자 중 하나라는 사실은 분명하다. 제18국립은행의 영업  
내용은 '상하이 네트워크'로 통칭되는 국제적인 무역 구조 속에서 무역 행위의 담당자가 실제  
로 어떻게 무역 활동을 전개해 나갔는지를 보여주는 실례라고 할 수 있다.

1878년~1887년까지 제18국립은행의 영업보고서 상으로 확인되는 화환어음의 발송 규모는  
상하이에서 나가사키를 경유하여 조선으로 유입되는 면제품 수출 물량의 추이와 거의 완벽하  
게 연동된다. 특히 재수출 물량이 정점을 찍은 1885~1887년의 3년간, 제18국립은행이 제1국  
립은행과 제102국립은행의 조선 내 지점 혹은 출장소로 발송하는 화환어음의 금액도 큰 폭으  
로 증가하여 높은 수준을 유지하였다. 이 3개년을 기준으로 해서 조선의 총수입액과 제18국립  
은행의 화환어음 발송액을 비교해보면 과연 제18국립은행이 조선을 포함한 국제무역 구조 속  
에서 어느 정도의 비중을 차지하였는지를 확인할 수 있다.

1885년~1887년 조선의 총수입액에 대해서는 『조선해관연보(朝鮮海關年報)』에 수록된 통계  
자료를 활용할 수 있다. 그러나 『조선해관연보』에 수록된 수입액은 수입된 상품의 가격에다가  
수입관세 및 수입업자의 이윤까지 더한 시장가격을 기준으로 작성되었기 때문에 실제 수입액  
보다 과다계상되어 있다는 문제점이 있다. 이에 대해서는 박기주와 김낙년이 『조선해관연보』  
에 기록된 수입액을 CIF 가격<sup>169)</sup>으로 환산한 추정치를 제시하고 있으므로, 이 추정치와 제18  
국립은행의 화환어음 발송금액을 비교해보면 아래와 같다.

167) 古田和子, 『上海ネットワークと近代東アジア』, 東京大学出版會, 2000, p.73.

168) 후루타 가스코의 분석에 따르면 상하이에서 출발하여 나가사키를 거쳐 조선으로 유입된 생금건의 양은  
1885년 260,443 반(反), 1886년 311,968 반, 1887년에 338,865 반 정도로 추계된다. 이때 1반(反)은 38야  
드(yard)로 추정하였다.

169) CIF(Cost, Insurance and Freight) 가격이란 수출업자가 상품을 선적항에서 본선 갑판위로 인도할 때까  
지 모든 비용과 지정된 목적항까지의 운임, 해상 보험료를 부담하는 조건에서 설정된 상품의 가격이다. 한  
편 제18국립은행이 수출업자에게 대출한 화환대부금은 제1국립은행이 수입업자에게서 추심해야 하는 금액, 즉  
수입업자가 수입대금으로 지불해야 하는 금액과 같다. 제18국립은행의 대부금은 수출지의 은행이 도착지까  
지의 운송과 해상보험 가입을 책임지는 조건 하에서 설정된 것이므로, 개념상 CIF 가격과 유사하다.

표 6. 조선의 총수입액(1885-1887년) (단위: 천엔)

연도	원통계	CIF 가격 추정치 (※)	제18국립은행 화환어음 발송액(비중)
1885	1,672	1,443	316.6(21.9%)
1886	2,474	2,178	395.4(18.1%)
1887	2,815	2,429	378.4(15.5%)

출처: 『조선해관연보』에 따른 원통계 수치와 CIF 가격 추정치는 박기주, 김낙년, 「한국의 장기 무역통계와 무역지수(1877~1963)」, 『경제학연구』, vol.57(3), 2009, p.168를 참고. 제18국립은행의 화환어음 발송액은 第十八國立銀行. 『實際考課狀』(1885~1887)을 참고.

※ 추정치는 수입관세와 수입업자의 이윤을 제외한 CIF 가격 추정치.

1885년 시점에서 조선의 총수입액이 약 1,443,000엔 정도였던 것으로 추산되는데, 이 해 나가사키에서 제18국립은행을 통해 수출된 수출품의 총액은 316,676엔으로 전체의 21.9%를 점유하고 있다. 1887년에는 그 비율이 15.5% 정도로 다소 하락하지만 여전히 높은 수치다. 조선으로의 총수출에 있어서 제18국립은행이 차지한 위상이 어느 정도였는지를 확인할 수 있다.

지금까지 제18국립은행의 1877~1887년간의 영업보고서와 사지(社志)를 중심으로 1870~1880년대 이 은행이 조일무역에 참여하게 된 경위와 그 규모가 점차 확대된 과정을 살펴보았다. 제18국립은행은 일본의 대 조선 면제품 중계무역 구조 속에서, 대 조선 무역업에 특화된 은행으로 발전하였으며, 특히 나가사키를 경유하는 대 조선 면제품 중계무역이 최정점에 달하였던 1885년부터 1887년까지의 3년 동안은 조선의 연간 총수입액의 15~20%를 점유할 만큼 막대한 물량의 수출을 담당할 정도로 중요한 무역은행으로 성장하는 모습을 보여준다.

## 6. 맺음말

본 논문은 조선 개항 초기 일본 금융기관의 조선 진출과 그 영업 활동을, 종래의 식민지 금융정책 중심 해석과는 다른 관점에서 재검토하였다. 기존 연구에서는 제1국립은행을 비롯한 일본 금융기관의 조선 진출을 주로 제국주의적 경제 침투의 일환으로 이해해 왔으나, 이러한 관점은 1890년대 이후 형성된 식민지적 무역 구조를 전제로 한 결과론적 해석에 가까웠다. 본 논문은 이러한 시각이 개항 초기라는 시기의 특수성을 충분히 설명하지 못한다는 문제의식에서 출발하였다.

조선의 개항 이후 조일무역은 쓰시마를 매개로 한 제한적 교역 구조에서 벗어나, 다양한 지역의 상인들이 참여하는 개방적 구조로 전환되었다. 이 과정에서 기존의 신용 기반 거래는 약화되었고, 한전의 부족, 환율의 불안정, 원격지 간 결제의 어려움 등 새로운 금융적 문제가 발생하였다. 특히 부산과 나가사키를 중심으로 전개된 무역에서는 물리적 거리로 인해 대금 결제와 자금 이동이 무역 확대의 핵심 제약 요인으로 작용하였다.

이러한 조건 속에서 일본의 국립은행들은 단순한 금융기관을 넘어, 무역 구조의 변화에 대응하는 기능적 장치로서 조선에 진출하였다. 제1국립은행은 부산에 지점을 설치하여 화폐 교환과 환거래를 수행하는 한편, '수출입물품매매인수'와 같은 업무를 통해 상품의 운송, 보관, 매각까지 담당하는 등 무역상적 기능을 겸비하였다. 이는 당시 금융기관이 단순히 자금을 중개하는 역할에 그치지 않고, 무역 과정 전반에 깊이 관여하고 있었음을 보여준다.

한편 나가사키의 제18국립은행은 제1국립은행과의 환거래약정을 통해 조선과 일본을 연결

하는 금융 네트워크를 구축하고, 화환어음 거래를 중심으로 대 조선 무역에 특화된 영업을 전개하였다. 특히 영업보고서에 나타나는 화환어음 취급 내역을 분석한 결과, 제18국립은행을 경유하는 무역 규모는 1880년대를 거치며 급격히 확대되었으며, 그 주요 내용은 상하이에서 수입된 면직물을 나가사키를 통해 조선으로 재수출하고, 조선으로부터 곡물·해산물·금속 등을 일본으로 반입하는 중계무역이었다. 이 과정에서 제18국립은행은 단순한 금융기관을 넘어, 자금과 상품을 동시에 중개하는 핵심적인 무역 행위자로 기능하였다.

이상의 분석을 통해 확인할 수 있는 것은 개항 초기 일본 금융기관의 조선 진출이 반드시 식민지적 금융 지배의 선행 단계로서만 이해될 수는 없다는 점이다. 오히려 그것은 개항 이후 급격히 변화한 무역 구조 속에서 발생한 결제·환전·신용 문제를 해결하기 위한 실천적 대응의 성격을 강하게 지니고 있었다.

또한 본 논문은 나가사키를 중심으로 한 무역 구조가 조선과 일본이라는 양국 간의 관계에 국한된 것이 아니라, 상하이를 중심으로 하는 동아시아 국제무역 네트워크의 일환으로 형성되어 있었음을 확인하였다. 일본 상인과 금융기관은 이 네트워크의 일부 구간, 즉 나가사키와 조선을 연결하는 구간에서 주도적인 역할을 수행하였으며, 이러한 점에서 개항기 조일무역은 지역적 차원을 넘어선 국제적 분업 구조 속에서 이해될 필요가 있다.

결론적으로, 개항 초기 일본 금융기관의 조선 진출과 그 활동은 식민지 금융의 전사로서 일방적으로 파악되기보다는, 무역 구조의 변화와 이에 따른 금융적 필요가 결합된 역사적 산물로 재해석되어야 한다. 이러한 관점은 향후 개항기 동아시아 경제 관계를 분석함에 있어 금융과 무역의 상호작용을 보다 입체적으로 이해하는 데 중요한 시사점을 제공할 것이다.

## ○ 참고문헌

### 1. 사료

- 『立誠會社關係書類』(18銀行史料展示室 소장)  
『約定書(第十八國立銀行・第一國立銀行)』(18銀行史料展示室 소장)  
『實際考課狀(1877~1887)』(第十八國立銀行)  
『第十八國立銀行創立證書定款』(第十八國立銀行)  
『第一國立銀行半季實際考課狀(1874~1878)』(第一國立銀行)  
『日本金融史資料 明治大正編』(日本銀行調査局 編)  
『韓國ニ於ケル第一銀行』(第一銀行 編, 1908)  
(社志)『80年の歩み』(十八銀行八十年史編集委員會 編, 1958)  
(社志)『九十年の歩み』(十八銀行九十年史編纂委員 編, 1968)  
(社志)『百年の歩み』(十八銀行総合企画部百年史編纂担当, 1978)  
(社志)『十八銀行130年の歩み』(十八銀行総合企画部130年史編纂担当, 2008)  
(社志)『第一銀行史』(第一銀行八十年史編纂室 編, 1957)  
Commercial Reports by Her Majesty's Consuls in Japan(1876-1882) (Great Britain Foreign Office, London : Printed by Harrison & Sons)

### 2. 논저

- 加藤俊彦, 大内力, 『國立銀行の研究』, 額葦書房, 1963  
高嶋雅明, 『朝鮮における植民地金融史の研究』, 大原新生社, 1978  
古田和子, 『上海ネットワークと近代東アジア』, 東京大学出版會, 2000  
臺灣銀行, 『臺灣銀行十年志』, 1910  
大石嘉一郎 編, 『日本産業革命の研究 : 確立期日本資本主義の再生産構造』(上), 東京大學出版會, 1983.  
大石嘉一郎 編, 『日本産業革命の研究 : 確立期日本資本主義の再生産構造』(下), 東京大學出版會, 1983.  
波形昭一, 『日本植民地金融政策史の研究』, 早稲田大学出版部, 1985  
武野要子, 「長崎商人・永見家の一研究」, 『福岡大學商學論叢』, vol.34(2・3), 1989.  
山本有造, 「明治初年の円」, 『商大論集』 32卷 5号, 1981.  
伊丹正博, 「第十八國立銀行の貿易商人的性格-荷爲替業務を中心として」, 九州大学九州文化史研究所, 『九州文化史研究所紀要』, vol.(8, 9), 1961.  
김민, 「1872~1876년 과도기의 조일무역연구」, 『일본역사연구』, vol.55, 2021.  
나애자, 「개항후 청·일의 해운업침투와 조선의 대응」, 『이화사학』, vol. 17/18, 1988  
박기주, 김낙년, 「한국의 장기 무역통계와 무역지수(1877~1963)」, 『경제학연구』, vol.57(3), 2009.

【토론문】

「일본의 대 조선 면직물 중계무역 구조와 금융의 역할:  
제1국립은행과 제18국립은행의 화환어음 거래 내역을 중심으로」에  
대한 토론문

배석만(카이스트)

토론자가 이해할 때, 이 논문의 가장 흥미로운 부분은 왜 조선에는 중국, 타이완과 비교했을 때 일본 금융기관의 진출이 매우 이른 시기에 일어났을까이다. 논문의 핵심 문제의식 중 하나라고도 생각한다. 그리고 제1국립은행(도쿄), 제18국립은행(나가사키), 제102국립은행(쓰시마 이즈하라) 등의 활동과 관계, 역할에 대한 면밀한 분석을 통해 내린 결론은 조선과의 무역이 원활하게 이루어지도록 하기 위한 ‘실천적 대응-필자의 표현’이라는 것으로 이해된다. 이것이 필요했던 것은 기존 쓰시마를 매개로 한 제한적 교역 구조였던 조일 무역이 개항으로 다양한 지역 상인들이 참여하는 개방적 구조로 전환하면서 여기에 대응한 ‘현실적 전환’이라는 것이다. 특히 이것이 필요했던 것은 한전의 부족, 환율의 불안정, 원격지 간 결제의 어려움 등 새로운 금융적 문제를 해결해야 했기 때문임을 강조하고 있다. 그리고 이 역할을 위해서 일본은행이 일찍부터 조선에 진출할 수밖에 없었고, 이들은 은행 업무 외에 무역상으로서의 역할도 수행해야 하는 상황이 되었다는 것이다.

관련 자료들을 매우 정밀하게 분석하고 촘촘하게 엮어서 주장을 뒷받침하고 있다. 연구의 축적이 느껴지고 직접적인 전공자가 아닌 토론자의 입장에서 배움이 많은 논문이었다. 그런데 그렇기 때문에 논문의 개선이 도움이 될 수 있는 내재적 비판이 어렵고 대체로 외재적 비판에 머무르는 것에 대한 미안한 마음을 가진다. 그럼에도 토론자의 임무를 해야 하기에 몇 가지 질문을 한다. 조금이나마 앞으로의 논문 개선이 도움이 되면 좋겠다.

우선, 첫 번째로 궁금했던 것은 조선의 경우가 그렇다면 중국과 타이완의 경우 그렇지 않았던 이유가 궁금했다. 결국 당시 조선의 경제, 좀 더 구체적으로는 무역 시스템의 수준 문제인가. 돈의 양적 부족, 환율 문제 등을 보고 생각한 것이다. 이 관점에서 보면 중국은 그렇다고 하더라도 타이완의 경우는 왜 그랬을까가 보다 궁금해졌다.

두 번째는 선행연구에 대한 비판과 관련해서이다. 필자는 선행 연구가 이른 시기의 일본 은행들의 조선 진출을 식민지적 금융지배의 선행 단계, 다시 말해 제국주의적 경제침투의 일환-한국 금융시장을 장악하기 위한 목적의 제국주의 식민지 금융의 침범-으로 이해하고 일본 정부와도 연결되어 있는 것으로 정리하고 있는 것에 그런 설명만으로는 부족하다고 지적한다. 그러나 토론자의 생각에 이 논문의 내용은 선행 연구의 논지를 매우 충실하게 보완하고 있다는 생각도 들었다. 굳이 ‘일본 국립은행의 조선 진출이라는 현상을 식민지적 금융 지배의 선행 단계로 간주하기보다는 무역 구조의 변화가 요구한 금융적 대응의 결과로 파악’할 정도로 대립적 논리를 세울 수 있을까 하는 것이다. 매우 외재적 비판이지만 일본의 입장에서는 무역

을 원활히 수행하기 위한 현실적, 실무적 대응일 수 있지만, 조선의 입장에서는 동일한 내용을 어떻게 바라볼까 하는 생각이 들었기 때문이기도 하다.

세 번째는 이타미 마사히로의 제18국립은행 사례에 대한 연구와 비교했을 때, 제1국립은행을 포함한 이 연구가 가지는 차이점이 무엇인지 좀 더 구체적으로 듣고 싶다는 생각을 했다. 외재적 비판만을 한 토론자의 매우 이기적인 질문이지만, 필자가 서론에서 '제1국립은행과의 관계나 복수의 무역 행위자들이 개입하는 조일무역 구조 속에서 금융이 수행한 기능을 종합적으로 해명'한다고 했기 때문에 더욱 그런 생각을 하게 되었다. 외람되지만, 토론자의 이해로는 조일무역 구조보다는 상하이 네트워크로 상징되는 동아시아 무역망의 구조 속에서 일본 상인의 이익을 대변하는 일본 은행들이 수행한 역할을 해명한다는 생각이 좀 더 강하게 들었기 때문이기도 하다. 이상입니다.

## 【한일관계사학회 보고사항】

### 1. 2026년 학회 월례발표회

- 제224회 월례발표회 : 2026년 3월 14일(토)
- 제225회 월례발표회 : 2026년 4월 11일(토)

### 2. 《한일관계사연구》 91집 발간

- 《한일관계사연구》 89집이 2025년 8월 31일자로 발간되었습니다.
- 《한일관계사연구》 90집이 2025년 11월 30일자로 발간되었습니다.
- 《한일관계사연구》 91집이 2026년 2월 28일자로 발간되었습니다.
- 《한일관계사연구》 92집은 2026년 5월 31일자로 발간될 예정입니다. 논문 게재를 희망하시는 선생님들께서는 2달 전인 2026년 3월 31일까지 투고해주시기를 부탁드립니다. 논문을 투고하실 때 심사비 6만원(심사자 3인)을 입금해 주시면, 심사비 입금확인 후 심사위원을 선정하고 심사를 진행합니다. 논문게재비는 일반논문 10만원, 연구비수혜논문 30만원입니다.

### 3. 회비납부 안내

우리 학회는 선생님들이 납부하시는 소중한 회비로 운영되고 있습니다.

[종신회비] • 일반회원 : 40만원(15년限) • 기관회원 : 50만원(15년限)

[연회비] • 일반회원 : 3만원 • 기관회원 : 4만원

• 학생회원(학부생&석사과정생) : 1만원

[계좌번호] 카카오뱅크 333333-1207166<예금주> 유채연