

법전을 통해 본 조선시대 항로표지 정책 연구

김송이* · † 문법식

*극립등대박물관 학예사, † 한국해양대학교 연구교수

요약 : 조선시대는 해양활동이 위축된 시대로, 대부분의 항해는 연안항해였다. 연안항해는 암초, 저수심, 좁은항로 등으로 항해자에게 해양사고의 부담을 가중시켰다. 조선시대 해양사고는 조선왕조실록 등에 209건이 기록되어 있는 것처럼 지속적으로 발생했다. 따라서 국가경제와 직결되는 조운선의 해양사고 예방은 무엇보다 중요했다. 조선정부는 조운선의 해양사고 예방을 위해 표목을 암초, 서초 등에 설치하도록 대전속록, 속대전 등에 법제화하였다.

핵심용어 : 조운, 해양사고, 표목, 대전속록, 속대전, 서초

연구 개요

조선시대 항해 특징

- A. 해급정책 : 해양활동이 위축된 시대
- B. 외양항해의 금지(18세기 초중까지)
 - 하지만, 바다를 통한 조운과 일본에 통상사 파견은 이루어짐
- C. 조선시대 대표적 항로 : 조운항로
 - 조운(연골도 세급 경남) : 국가재정과 왕권강화로 직결

항로표지의 필요성

- A. 조운선 항해의 방법 : 연안항해를 통해 선박의 위치를 확인함
 - 해저의 암초, 저수심, 모래톱, 좁은 항로 등으로 해양사고의 위험 상존
- B. 조운선의 운항방법 : 돛 및 안락
 - 기상성의 제언, 기상성의 영향을 많이 받음

↓

안정적 조운을 위해 국가차원의 항로표지 필요했었을 것으로 추정됨

조선시대 조운항로



동국여도 『東國輿圖』

- A. 제작 : 1800 ~ 1822년(추정)
- B. 목적 : 군사용 지도
- C. 구성 : 호서도, 호남도, 영남도, 삼남해방도
- D. 주요내용
 - 가. 선박의 위치 표기
 - 나. 도로 및 수로(해로) 표기(적색)

출처: 『동국여도』, 규장각 한국학연구원

연구 개요

삼국유사 『三國遺事』
가야 갈수록항이 어유단국(연골도)에서 온 선우의 배를 찾음으로 안도라는 정면 묘사

고려시대 [918 ~ 1392]

조선시대 [1392 ~ 1910]

삼국시대 ~ 917 **서금 『西秦雜記』**
봉수 이용 독산도-개경까지 항해

근대 [1903 ~]

말미도 등대



일본에 의한 견적 [1896년]
정황상부 이후 일본 항선의 연안항해를 이유로 대안 제국에 등대전속록 요구!

안정적 조운을 위한 항로표지 필요(?)

조선시대 조운항로



팔도지도 : 전지제도

- A. [조선] 조운항로는 연안항로임
- B. [조선] 조운항로는 다양한 위험물이 존재
 - 암초, 여울 등 해양사고 위험에 노출
- C. [조선] 연안항해 - 조선의 해양정책
- D. [현대] 위험물 회피하기 위해 등표, 방무표 설치

조운선이 연안항해의 이유

- A. 선박의 조종성능(풍력, 인력) 좋지 못함
- B. 해양사고 발생시 즉각적인 구조
- C. 기상악화 시 피할 용이

↓

조운선의 연안항해는 해양사고와 직결됨

조선시대 선박

선박의 종류

- A. 조운선 : 조선(漕船), 조운선(漕運船), 조전선, 전채선, 대동선(大同船) 등
- B. 관선 : 공사선(公使船), 참선(參戰) 관선
- C. 군선 : 병선(兵船), 중행선(中興船), 군선, 전선
- D. 여선
- E. 물품운반선 : 공선(貢船), 진마선(進馬船), 군물선, 운마선, 수송선 등

선박의 특징(조선)

- A. 배의 밑바닥이 평평함 : 기동성 저하, 기상영향 많음
- B. 평지형 : 배의 앞과 뒤는 비교적 둔중함 모습
- C. 배폭이 넓음 : 여울과 좁은 수로 통과시 영향

(출처 : 『조선사』)

↓

조운선의 해양사고로 인한 대책 필요(안정적 조운)



(대전속록, 규장각)

조선시대 해양사고

A. 안정적 조운(연골도)은 정부 재정과 직결되지만, 해마다 해양사고는 발생하고 있음

태종3년 6월6일 : "조운항 배 배기 끊어지고, 사람이 빠져 죽는 것은 해마다 없는 때가 없으니" 중종21년 2월24일 : "우리나라 조운선은 해마다 파선하여 지난해에는 5-6척이나 됩니다."

조선왕조실록(161건), 승정원일기(29건), 일성록(19건 = 209건, 1,296척)

구분	지역	선종	척수	피해	인명	재산
태종 3년(1413) 5월	경상도	조운선	34척	침몰	1,000명 익사	물 15,000석
태종 14년(1414) 8월	전라도	조선	66척	태풍(피해)	200여명 익사	물 5,800석
태종 7년(1416) 8월	전라도	군선	-	침몰(피해)	1,000여명 익사	-
순조 15년(1815) 2월	강원도	선박	43척	침몰(피해)	29명 익사	재산 2만여호

해양사고 대책

항해안전을 위해 제도적 장치 마련

- 운항시기, 승선인원, 적재안도, 감독체계, 항로표지(표목)

† 교신저자 : 중신회원, tigrfood@hanmail.net
* tgj@chol.com



조선시대 향로표지 정책

續大典 (1746년) 향로표지의 계획화

속대전, 호전, 조전

“조선선이 상계만 때 각읍 경계의 사초 상하의 내외에는 표계를 수립하여야 한다. 수도를 잘 아는 자로써 매년 2인 또는 3인씩 모두 송신시켜서 수도를 지도하게 하고, 전체 교부하여 문서를 주어 밍고하게 하여야 한다.”

구분	내용
문명시기	조선선이 상계만 때
실지위치	각읍의 경계 사초의 상하내외
의무조항	표계를 수립하여야 한다



조선시대 향로표지 정책

經國大典 (1474년) 경국대전, 호전, 조전

“먼저 수도를 잘 아는 자로 하여금 선 박은행에 위첩의 우리가 있는 곳에서 선 박의 진퇴를 지휘하게 한다.”

A. 사람에 의한 안전양해
B. 현재의 도선사 역할

조선왕조실록

고만왕에서 옥석의 바깥 암초의 돌이 해를 분분과 그물에 만조할 때에는 아물러 수중에 깊이 잠기는데, 비록 돌이 맑은 바를 당하여 찾아 놓은 표목을 보면 가이 암초의 돌의 소재를 알 수 있으니, 행선이 어렵지 않습니다.”

박지용, 김무순 등이 항해차사정에게 삼계 위험을 식별하기 위한 표목 설치 요청

설치시기 : 해당 시리(해문목 1월, 15월)
설치장소 : 암초 인근(간출양 주변으로 추정)
설치방법 : 표목(木)
종도 : 1회성
단점 : 기발수목, 확인의 어려움



조선시대 향로표지 정책

大典通編 (1785년) 향로표지의 발전시기

대전통편, 호전, 조전

“조선선이 상계만 때 각읍 경계지와 사초 상하 내외에 표목을 수립하고, 수도를 잘 아는 자로써 매년 2인 또는 3인씩 모두 송신시켜서 수도를 지도하게 하도...”

A. 대전통편 : 속대전을 증보한 법전(내용 동일)
B. 향로표지의 발전시기

해설(기) 1783년 : 통신사 조원(1783)에 일본 향로표지에 관한 기록을 담임



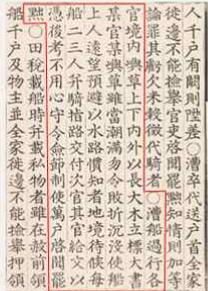
조선시대 향로표지 정책

大典續錄 (1493년) 향로표지의 발전화

대전속속, 호전, 조전

“조선이 지나가는 각 고을에서는 경내의 사초(敵舟의 상하내외에 걸고 큰 표목을 세우고, 큰 글씨로 어느 고을 어느 사초라고 써 놓아 비록 조수가 만조 되어도 꺾여지거나 침몰하는 일이 없도록 하여 배 위의 사람이 멀리서 바라보고 미리 피하게 한다.”

구분	내용
설치위치	사초의 상하내외
크기	걸고 큰 표목
관리주체	어느 고을, 어느 사초 표시
시연성	멀리서 바라보고 미리 피함



결론

- 향로표지 담당 : 중앙행정기관(호조·판서시, 지방행정기관(군, 현 등))
- 향로표지 종류 : 표목, [표선]
- 향로표지 운영 : 계획적 운영
- 향로표지의 목적 : 안전양해 지원
- 육성(삼국, 고려)에서 해상(조선)으로 향로표지의 위치 변경

조선시대 향로표지

- 연대기 기록(조선왕조실록, 일성록, 승정원일기 등)의 표목기록 연구
- 향로표지의 형태 등을 추정 연구(지방등록 기록 연구 등)
- 조선시대 향로표지의 현대적 해석 등