

# 古代에 있어서의 海上交通

孫 兌 鉉

## A Study on Ancient Sea Transportation of Korea

Sohn, Tae-Hyon

### 目 次

- |                                |                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| 第一節 古代 韓半島의 沿岸海上交通             | 4) 三國遺事의 延鳥郎·細鳥郎                    |
| 1. 遺跡·遺物과 沿岸航路                 | 5) 三國史記의 瓠公                         |
| 1) 榑文土器人の 沿岸航路                 | 6) 三國史記의 昔脫解                        |
| 2) 漢의 郡縣時代의 遺物·遺跡과 沿岸航路        | 7) 魏志 倭人傳의 倭女王朝貢                    |
| 2. 記錄에 나타난 古代海上交通              | 第三節 古代에 있어서의 對中國海上交通                |
| 1) 三國志 魏書 東夷傳 韓傳의 箕準           | 1. 古朝鮮時代                            |
| 2) 魏略의 廉斯鐘                     | 1) 古代遺物과 韓·中間의 海上交通                 |
| 3) 魏志의 朝貢記事 및 三國志 倭人傳의 倭女王의 朝貢 | 2) 前漢武帝以前의 海上交通                     |
| 4) 魏志 韓傳의 西南海 交易記事             | 3) 韓·中間의 古代의 航路<br>—老鐵山水道橫斷·遼東沿岸航路— |
| 第二節 古代에 있어서의 對日本 海上交通          | 2. 衛氏朝鮮 및 三韓時代의 韓·中間의 海上交通          |
| 1. 遺跡·遺物과 韓·日間の 海上交通           | 1) 魏明帝 景初中 (237~239A. D.)의 黃海橫斷遺使   |
| 2. 古代記錄에 나타난 韓·日間の 海上交通        | 2) 黃海橫斷航路                           |
| 1) 日本書紀의 素盞鳴尊과 出雲國             |                                     |
| 2) 日本書紀의 都怒我阿羅斯等               |                                     |
| 3) 日本書紀의 天日矛                   |                                     |

### Abstract

In this paper the author tries to investigate the scope of sea transportation and its routes in the ancient period, and the author also tries to find out the causes of sea transportation of the ancient people.

The period dealt with in this paper is from the neolithic age to Samhan era (三韓時代).

### 序

本稿에서는 古代의 上限을, 發見된 遺跡이나 出土된 遺物에 依하여 新石器時代로하고 그 下限을 三韓時代의 末期로 하였다.

이 韓國古代에 있어서의 海上交通을 考察하는데 있어서 干先 韓半島에 있어서의 沿岸交通을 살펴

본다(第一節). 다음에 韓半島를 中心으로 하여 外延的으로 視野를 넓혀 韓半島와 韓半島以外的 地域과의 海上交通을 考察하였는데, 먼저 日本과의 海上往來를 究明하고(第二節), 그리고 對中國大陸 海上交通을 論述하였다(第三節).

各節에 있어서는 海上交通에 關聯된 遺跡·遺物에 關한 內容을 먼저 概說하고, 그 다음에 海上往來에 關한 諸記錄을 考察하는 順序를 取하였다.

說話, 傳說 或은 神話에 屬하는 記錄일지라도 그것이 史料에 明記되고 있는 限에 있어서는 考察의 範圍에 넣었다.

## 第一節 古代韓半島에 있어서의 沿岸海上交通

### 1. 遺跡·遺物과 沿岸航路

石器時代의 遺跡·遺物등에 依하여 石器人들의 海上移動事項, 即 그 航路·移動方向·移動範圍 및 그 事由등을 알 수 있다.

#### 1) 櫛文土器人의 沿岸航路

古代 韓半島에 生活하고 있던 櫛文土器人의 遺蹟과 遺物을 通하여 新石器時代의 우리 沿岸의 航路를 알 수 있다. 櫛文土器는 海岸 또는 河畔의 低地遺蹟과 貝塚에 많고, 北은 沿海州의 海岸에서 豆滿江岸 咸鏡道海岸을 따라서 내려와 慶尚南道 海岸을 둘러싸고 있다. 漢江과 大同江 流域에도 顯著한 分布를 보이고 있고, 忠淸·京畿·黃平·安南北道의 海岸線에도 遺蹟이 點在하고 있다. 그리고 이것은 滿洲의 遼東半島의 海岸과 長山列島에도 連續되며 韓半島를 東北沿海州서부터 全周圍를 둘러싸고 傳播되어 海岸에서 漸次 大河川流域에 浸透하고 있다. 韓半島 南端 釜山港外의 絶影島의 東三洞 및 瀛仙洞等の 貝塚附近 遺蹟에서 咸鏡北道地方에서 出土하는 黑曜石打製石器가 나온 것은 櫛文土器人은 東海를 沿岸航行하여 南下하였다는 것을 意味하는 것이라 하겠다. 나아가서는 이 櫛文土器人은 韓半島를 圍繞한 海岸線을 따라 沿岸航路를 開拓하면서 分布乃至 來往하였다고 推論할 수 있다.

#### 2) 漢의 郡縣時代의 遺物·遺跡과 沿岸航路

慶北 永川郡 琴湖面, 同慶州郡外東面入室里, 全州草浦面, 忠南牙山屯浦面, 同唐津郡 唐津面等の 南韓各地에서 漢代의 遺蹟이 發見되고, 實年代를 表示한 王莽의 貨泉이 金海貝塚中에서 發見되었으며, 또 濟州島山地港內에서 王莽의 貨布 大泉五十 貨泉等이 發見되었는바 이것은 漢의 本土에서 直接 傳來된 것이 아니라 郡縣에서 各地에 傳播된 것이라 보인다<sup>1)</sup>. 이것으로써 當時 郡縣의 所在地였던 西北地方에서 西海岸, 南海岸, 東海岸의 南部 및 濟州島等 地域에 在次하는 航路가 利用되었다는 것을 알 수 있다.

### 2. 記錄에 나타난 古代 海上交通

드물기는 하나 上古의 海上移動에 關聯되는 記錄이 있다. 이 記錄에 依하여 上古에 있어서의 海上移動事項을 보면 다음과 같다.

#### 1) 三國志 魏書 東夷傳 韓傳의 箕準

箕準은 衛滿에게 물려 도망갔는데 바다를 건너 韓地에 가 韓王이라 自稱하였다는 記事가 있는데<sup>2)</sup> 이것은 當時 西海에 있어서 沿岸航路가 利用되고 있었다는 것을 말해주는 것이다.

1) 内藤篤輔: 朝鮮支那間の航路及其推移に就て. p. 19.

2) 「走入海居韓地, 自號韓王」

## 古代에 있어서의 海上交通

### 2) 魏略의 廉斯鏞

三國志 韓傳引用的 魏略에 依하면 王莽의 地皇年間에 辰韓의 渠帥 廉斯鏞가 樂浪郡의 富盛을 傳聞하여 郡에 歸化하려 가는 途中에 韓에서 苦役中인 漢人捕虜 1,500人이 있음을 發見하여 그 情報을 郡에 報告를 한바, 郡에서는 漢人의 捕虜를 돌리고자 大船을 타고 辰韓에 들어갔으며, 辰韓과의 捕虜釋放交渉에 있어서 樂浪은 多數의 兵力을 海送하여 辰韓을 攻擊할 것이다.]<sup>3)</sup> 라는 內容의 言辭를 使用하였다고 하는 바, 이것은 西海의 沿岸航路가 잘 利用되고 있었다는 것을 말하고 있는 것이다.

### 3) 魏志의 朝貢記事 및 三國志 倭女王의 朝貢

魏志에 「漢時屬樂浪郡, 西時朝謁」라 하였고, 三國志 魏書 東夷傳倭人傳에 依하면 己未年(239年) 6월에 倭國의 女王이 帶方郡에 使臣을 派遣하여 朝貢할 것을 願하였다고 하고 또 그後도 자주 朝貢하였다 하였는데, 前漢의 郡縣이 設置된 後 韓半島南部의 三韓諸國酋長이 郡縣에 往來한 것은 自然的 趨勢이며, 또 日本 九州의 土豪들도 郡縣을 거쳐 頻繁하게 朝貢을 하였으니 그 通路는 西海 沿岸을 經由하였을 것이 거의 確實하다고 하겠다.

### 4) 魏志韓傳의 西南海交易記事

魏志 韓傳에 依하면 馬韓西海中에 있는 一大島의 住民은 體軀가 短小하며 言語도 韓과는 같이 않는데 「乘船往來市買中韓」이라 하였고, 또 洛東江流域의 弁辰에는 鐵이 産出되어 韓·濊·倭가 다 여기에 모여 이것을 貿易한다. 그런데 그들은 鐵을 中國에서 돈을 쓰듯이 하며 또 이 鐵을 漢族이 設置한 二郡에 供給하더라고 하였는데, 이것으로써 古代에 있어서 西南海上交通이 發達하였고 多島海를 中心으로하여 海上交易도 活潑하였다는 것을 알 수 있다.

## 第二節 古代에 있어서의 對日本 海上交通

### 1. 遺跡·遺物과 韓·日間の 海上交通

史前時代에 韓半島南部와 日本 本州의 西部 및 北九州地方에 頻繁한 海上交通이 있었던 것은 오늘날의 學界의 通說로 되어 있다. 그것은 韓半島南部와 日本의 이들 地方의 史前遺物의 文化樣相이 類似한 點과 彼我間의 文化交流의 痕跡을 指摘할 수 있는 까닭이다. 史前時代에 韓半島全域에 支配的으로 傳播되었던 無文厚肉土器中, 慶尙南道 東萊·金海·梁山 등의 遺蹟出土品은 特別히 日本의 彌生式土器와 類似한 特徵을 띠우고 있으며 日本 史前時代後期를 支配한 彌生式土器는 韓半島에서 건너가서 發展한 것으로 보고 있다. 石釜併用期에 들어서서는 彼我間의 交通이 더욱 頻繁하여졌다.

今日의 學界는 日本의 北九州·中國·四國·畿內地方에 盛行한 甕棺의 源流를 古代漢民族에 돌리거나 慶尙南道와 全羅南道의 南部에서 甕棺이 적지않게 發見되었다는 것은 이것 亦是 韓半島의 影響을 받은 탓이라 하겠으며 兩地域間에 頻繁한 海上交通이 있었다는 것을 意味하는 것이다. 韓半島全域에 盛行한 支石墓(고인돌) 中에서도 特別히 南韓地方에 많이 볼 수 있는 床石式支石墓의 痕跡을 바다 건너 北九州의 古墳에 大石을 저질러 놓은 式에서 볼 수 있는데 이것은 兩地域에 緊密한 文化交流가 있었다는 것을 말하는 것이다.<sup>4)</sup>

青銅器文化段階에 들어서서 부터는 여러가지 點에서 韓半島와 日本과의 交通이 많았다는 것을 指摘할 수 있다. 即 日本의 北九州 西部 各地에서 豊富하게 出土한 銅劍, 銅鉞와 多鈕細文鏡은 韓半島에서도 發見되고 있고 또 特別히 日本에서만 發達되었다고 보이는 銅鐸도 韓半島南部에서 發見되고

3) 「樂浪當遣萬兵, 乘船來擊汝」

4) 韓國海洋史, p. 56(梅原末治: 朝鮮古代の墓制)

있다. 考古學者들은 이와같은 銅鐸을 만드는 技術이 中國大陸에서 南韓의 一部에 移植되어 그것이 바다를 건너 日本으로 傳達된 것으로 解釋하고 있다.

이와같이 韓半島와 日本과의 史前文化의 聯關을 考古學的으로 考察한 結果 史前時代의 兩地域間의 海上交通路를 다음의 넷으로 指摘할 수 있다.

- 慶尚道南端에서 對馬, 壹岐를 걸쳐서 北九州에 이르는 航路
- 全羅道の 多島海에서 九州의 北西端(松浦 平戶方面)에 到達하는 航路
- 慶尚道에서 鬱陵島 隱岐島를 걸쳐서 日本의 山陰地方에 이르는 航路
- 咸鏡道에서 東海를 橫斷하여 敦賀方面으로 가는 航路

## 2. 古代記錄에 나타난 韓·日間의 海上交通

### 1) 日本書紀의 素戔鳴尊와 出雲國

日本書紀의 神代篇上의 素戔鳴尊의 記事에는 韓日間의 海上交通에 關한 內容이 있다. 日本의 王家인 天皇家가 北九州地方에서 東進하여 琵琶湖畔의 大和地方을 據點으로 하여 統一政權을 樹立하기 前에는 日本은 東部の 大和地方勢력과 西部의 出雲地方(島根縣 地方) 勢力的 二大勢力圈으로 分割되어 있었다. 나중에는 西部의 出雲勢力은 東部の 大和勢力圈에 吸收되어 日本은 統一國家를 이룩하게 된다. 그런데 素戔鳴尊은 바다를 건너 韓半島의 曾尺茂梨라는 곳에 왔다가 다시 東海를 건너 出雲國에 왔다고 하며, 또 그는 熊成峯에 卜居하여 出雲國의 根國에 定着하였다는 등의 記錄이 있는데 根國이란 母國을 뜻하는 것으로 미루어 出雲國은 韓半島 居住民의 植民地였다는 解釋도 成立될 수 있다. 그렇다고 하면 出雲國이 있었던 山陰地方과 韓半島間에는 東海를 건너 緊密한 連絡이 있었다고 하겠다.

日本書紀의 垂仁主二年紀一云說에 都怒我阿羅斯等(蘇那曷叱智라고도 한다)가 韓半島에서 日本으로 건너갔을 때의 海上旅路를 말하는 一節이 있다. 그는 바다를 건너 日本의 山口縣西部地方에 到着하여 그곳에서 山陰地方(日本 本州西部의 東海岸側) 海岸을 거쳐서 島根縣을 經由하여 敦賀에 到着하였다고 한다.

### 3) 日本書紀의 天日矛

垂仁主三年三月條一云에 依하면 天日矛는 韓半島에서 바다를 건너 瀬戶内海를 經由하여 兵庫縣의 一地方(穴栗邑)에 到着하였다고 하는데 이 航路는 위의 山陰地方海岸을 거쳐서 가는 航路보다 後期에 發達된 것으로 볼 수 있다.

### 4) 三國遺事의 延鳥郎·細鳥郎

新羅阿達羅王때에 東海濱의 延鳥郎·細鳥郎 夫婦가 日本에 건너가서 日本의 一地方의 王이 되었다는 記事가 있다.

### 5) 三國史記赫居世本紀三十八年條의 瓠公

新羅始祖赫居世의 宰相 瓠公은 박을 타고 倭國으로부터 건너 왔다고 한다.

### 6) 三國史記 脫解尼師今

新羅 四代 昔脫解王도 倭國東北一千里의 多婆那國으로부터 渡來하였다는 記事가 있다.

### 7) 魏志 倭人傳의 倭女王 朝貢

倭女王이 帶方郡에 朝貢할 것을 願하였다는 것은 韓半島와 日本과의 海下交通이 있었다는 것을 뜻한다.

이와같은 古代記錄은 비록 傳說에 屬한 것이라 할지라도 이것으로써 韓半島南部와 日本과의 古代의 航路를 알 수 있다고 하겠다. 即 韓半島에서 東海를 건너 日本의 山陰地方으로 가는 航路가 먼저 利用되었고 後期에는 瀬戶内海를 거쳐 大阪地方으로 가는 航路가 發達한 것이라 하겠다.

### 第三節 古代에 있어서의 對中國 海上交通

#### 1. 古朝鮮時代

##### 1) 古代遺物과 韓·中國海上交通

韓·中間의 海上交通이 어느 時期에 始作되었는가를 斷定한다는 것은 大端히 어려운 일이라 하겠다. 그러나 다음과 같은 古代遺物에 依하면 戰國時代부터 海上往來가 있었던 것으로 보인다. 卽, 全羅南道康津에서 明刀錢이 發見되었는데, 이 明刀錢은 平安北道 寧邊에서도 發見되었고, 또 遼東方面에서도 出土하였다. 이것으로 미루어 漢代以前에 韓半島의 南部에도 戰國時代의 鐵貨가 遼東半島로부터의 沿岸航路에 依하여 傳播되었으리라 생각할 수 있다.

##### 2) 前漢武帝以前의 海上交通

記錄에 나타난 最初의 韓·中間의 海上交通은 前漢武帝의 海路를 통한 韓土侵攻이라 하겠다. 그러나 그것보다 以前에 그 海路가 利用되고 있었기에 武帝가 그 航路를 통하여 水軍을 侵入시켰다고 하겠다. 韓國時代부터 兩地의 交通은 있었던 것으로 想像되고, 奏末漢初에 이르러 海上航路가 잘 利用되었을 것으로 보인다.

前漢書 朝鮮傳에 傳하면 漢初 燕人 衛滿이 韓土에 亡命하여 箕準을 逐出하고 眞蕃, 朝鮮의 諸夷 및 燕齊의 亡命者를 投屬시켜 王險을 都邑으로 삼았다 하며, 또, 魏志東夷傳所引의 魏略에 依하던 위에 말한것보다 더 以前에 秦末의 大亂에 즈음하여 燕·齊·趙의 百姓은 愁苦亡命하여 箕準에게 來服하였는나, 箕準은 그들을 西方에 居住케 하였다 한다. 그런데 이들 亡命齊人은 陸路로 燕의 版圖內의 地域을 經由하여 遼東에 온 것이 大部分이었을 것이나, 벌써 韓國時代에는 山東半島의 東端과 遼東半島 사이에 있는 烏胡海諸島과의 往來가 있었던 것이므로<sup>5)</sup> 그들 亡命人中에는 山東半島에서 老鐵山水道를 건너, 遼東半島에 가 그곳에서 沿岸 航路를 取하여 南下해서 韓半島에 到達한 者도 있었을 것이다. 漢武帝의 水軍은 이 航路를 利用하여 韓土에 侵攻해 들어온 것이라 하겠다.

##### 3) 韓·中國間의 古代의 航路<sup>6)</sup>—老鐵山水道橫斷·遼東沿岸航路

韓·中 사이에 있어서의 古代의 海路는 韓半島의 西沿岸을 따라 北下하여 鴨綠江口를 거쳐 遼東半島沿岸을 經由하여, 老鐵山水道를 건너 山東半島에 到達하는 陸岸繞圍의인 沿岸航路였다. (中國側에서 보면 이것의 逆이 된다) 賈耽<sup>7)</sup>의 道里記에 보이는 遼東沿海航路가 이에 該當한다. 唐書 卷四十三下 地理志末에 賈耽의 入四夷之路가 있고 그 第二에 登州海行入高麗渤海道가 있는데 그 內容은 다음과 같다.

登州東北海行, 過大謝島, 龜歆島, 末島, 烏湖島三百里, 北渡烏湖海, 至馬石山東之都里鎮二百里, 東傍海墻, 過青泥浦, 桃花浦, 石人汪, 橐駝灣, 烏骨江<sup>8)</sup> 八百里, 乃南傍海墻, 過鳥牧島, 貝江口, 椒島, 得新羅西北之長口鎮, 又過秦王石橋, 麻田島, 古寺島, 得物島千里, 至鴨綠江<sup>9)</sup> 唐恩浦口, 乃東南陸行七百里, 至新羅王城.

5) 內藤雋輔: 朝鮮支那間の航路及 其推移に就て, pp. 14~15.

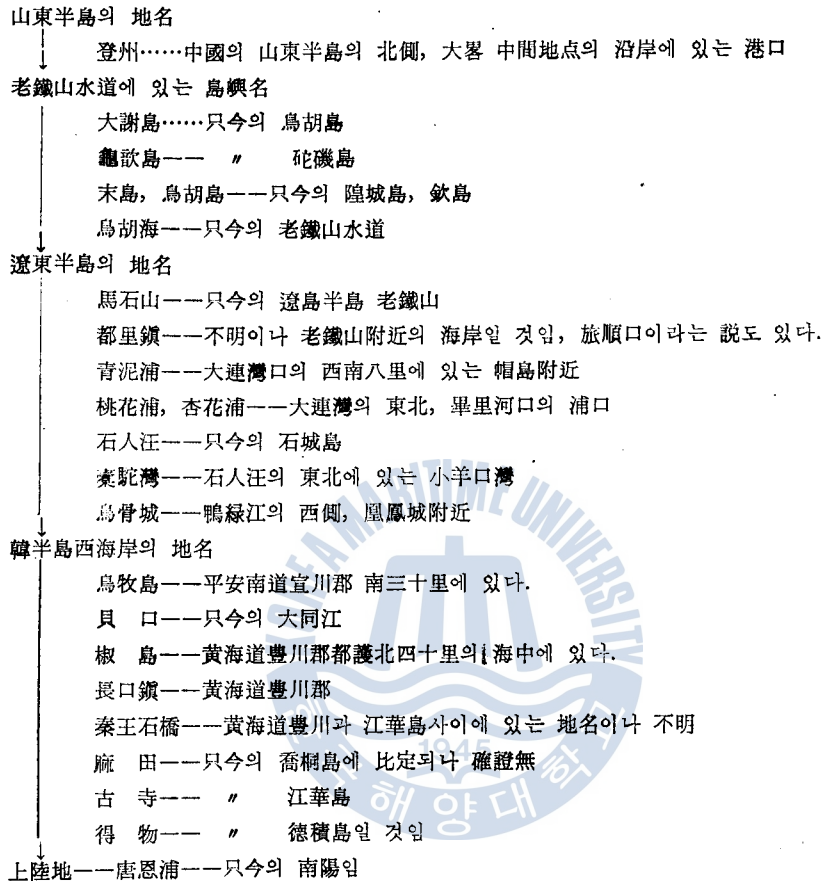
6) 內藤雋輔: 朝鮮支那間の航路及 其推移に就て (但王氏高麗迄)에 依함.

7) 賈耽(729~805 A. D.)의 傳은 唐書 卷百六十六에 있다. 唐의 玄宗, 肅宗, 德宗, 順宗等에 仕官하였으며, 德宗 眞元9年(793 A. D.)에는 宰相에 이르렀다. 地理에 精通한 사람이었다. 西方에서 來朝하는 사람 또는 中國에서 外地로 派遣되었다가 돌아온 사람으로부터 그 風俗, 地理에 關한 것을 問議하여 이것을 記錄하였다. 여기에 引用한 것은 그가 宰相이었던 眞元年間의 著書인 皇華四達記(道里記라고도 한다)의 한 句節이다. 이 책은 湮滅되어 없으므로 唐書 地理志卷末에서 引用하였다.

8) 吳承志의 唐賈耽記邊州入四夷道理考實卷二에 依하면 「烏骨江當依傳文作烏骨城, 其上便有至字, 下復有東字及鴨綠江口四字」라 하였으니 「至烏骨城東鴨綠江口」라 하는 것이 妥當할 것임(內藤)

9) 「鴨綠江」의 三字는 削途되어야 함.

海東諸國에의 海上交通의 要津이었던 山東半島의 登州를 出發하여→老鐵山水道의 諸島嶼→遼東半島海岸의 浦口乃至島嶼→韓半島西海岸의 各地를 經由하는 順序로써 只今의 南陽灣인 唐恩浦口에 이르는 地名과 里程을 記錄한 것인데 現代의 地名으로 考察하면 다음과 같다.



航海術·造船術이 發達하지 못하였을 때의 航路인 만큼, 黃海를 橫斷할 때의 危險을 迴避하기 爲하여 이와같은 沿岸繞圈의인 迂廻航路를 取한 것으로 보인다.

## 2. 衛氏朝鮮 및 三韓時代의 韓·中國間의 海上交通

### 1) 魏 明帝 景初中(237~239A. D.)의 黃海橫斷遣使

史記朝鮮傳에 前漢武帝의 韓半島에의 出兵에 關한 記事가 있는데 그 가운데 「…遣樓船將軍楊僕, 從齊浮渤海…」라 한 句節이 있다. 이것으로 볼 때 武帝의 水軍은 山東半島(齊)에서 渤海(老鐵山水道)를 건너 遼東半島에 到達하여, 그곳에서 沿岸을 따라 南下하여 王險城(平壤)에 進擊한 것으로 보인다.

이 戰爭으로 衛氏朝鮮을 滅亡시킨 武帝는 그곳에 四郡을 設置하여 漢의 郡縣制를 實施하였다. 當時 漢의 郡縣의 南方에는 三韓諸國이 있었는데 이들은 後漢에 이르기까지는 樂浪郡에 貢獻한 것으로 보인다.<sup>10)</sup> 그리고 이 樂浪等의 郡縣과 漢土와의 交通은 後漢末에 公孫氏가 遼東方面을 掌握하여 一時 兩地域間의 交涉을 妨害할 때까지는 主로 陸路에 依한 것이었으나 한편 海路도 利用된 것으

10) 後漢書 東夷傳

로 보인다.

後漢이 滅亡하고 魏가 中原에 隆起하게 되었는데 魏 明帝의 景初中(237~236 A. D.)에, 當時 明帝는 遼東의 公孫淵과 다루고 있었기에 隱密裡에 帶方太守 劉昕과 樂浪太守 鮮于嗣를 바다를 건너 派遣하여 二郡을 다스렸다고 한다.<sup>11)</sup>

그런데 「隱密裡에 바다를 건너 派遣」했다는 것으로 봐서 當時 公孫氏의 勢力範圍이던 遼東沿岸을 避하여, 山東半島方面에서 黃海를 橫斷하여 갔을 것이라 解釋하는 것이 妥當할 것이다. 그렇다면 이 黃海橫斷航路는 이때보다 앞서 利用되고 있었다고 하겠으나 그 遡及年代를 究明할 史料는 없다. 要約하면, 이 時代까지는 陸上交通이 主였으나 海上交通도 利用된 것으로 보인다. 海上交通에는 主로 老鐵山水道를 건너 遼東半島에 到達하여 沿岸을 따라 南下하는 航路가 利用되었으나 末期에는 山東半島에서 黃海를 橫斷하는 航路도 開拓된 것으로 믿어진다.

2) 黃海橫斷航路

衛氏朝鮮 및 三韓時代의 末期에 韓·中 사이에 開拓된 것으로 믿어지는 黃海橫斷航路에 關한 記錄으로 增補文獻備考<sup>12)</sup>에는 「古記, 古者通中國以水路, 自豐川乘船, 渡赤海白海黑海數千里, 經許多洲嶼, 候風潮就路。」라는 句節이 있는데 古記라는 것의 時代를 밝힐 수는 없으나 이것은 韓半島의 西海岸인 黃海道豐川에서 乘船하여 黃海를 橫斷하여 中國으로 가는 海路에 關한 內容이므로 아마도 山東半島에 上陸할 경우인 것이라 믿어진다.

또 宋史 高麗傳<sup>13)</sup>에는 「靖等自東牟趣八角海口, 得思柔所乘海船及高麗水工, 即登舟, 自芝岡島, 順風泛大海, 再宿抵甕津口, 登陸行百六十里, 抵高麗之境, 曰海州, 又百里至閔州, 又四十里至白州, 又四十里, 至其國。」라는 記事가 있다. 山東半島에서 乘船하여 黃海를 橫斷하여 韓國의 黃海道甕津에 到達, 이곳에서 沿岸을 따라 南下하여 高麗의 首都인 開城에 이르는 地名과 里程을 記錄한 것이다. 現代 地名으로 考察하면 다음과 같다.

古代의 韓·中國 間의 航路

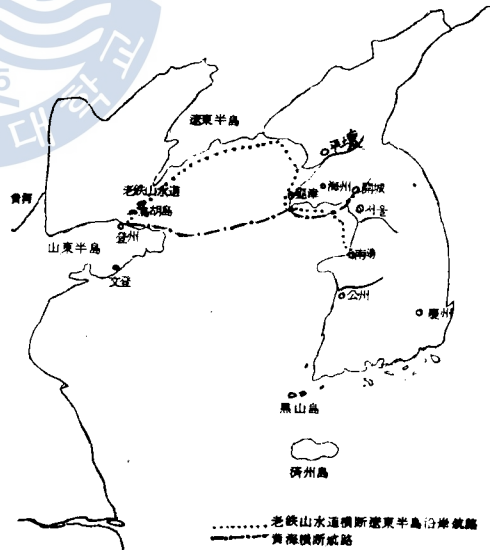
山東半島의 地名

- 東牟……山東半島의 登州의 郡名
- 八角海口……山東省圖에 依하면 登州의 東南約1度에 있는 海港
- 芝岡島……只今의 燕台 或은 煙台, 前에는 芝罘라 기도 하였다.

韓半島西海岸의 地名

- 甕津……黃海道 甕津港
- 海州…… " 海州港
- 閔州…… " 延安임. 前에는 延安을 鹽州라 하였는데 그 同音異字임
- 白州…… " 白川郡

上陸地 禮城江經由開城



11) 魏志 東夷傳

12) 增補文獻備考 卷百七十七 交聘考

13) 高麗成宗 12年(宋淳化4年) 2월에 宋은 陳靖과 劉式을 高麗에 使臣으로 派遣하였는데 그때의 通路에 關한 記錄이 宋史高麗傳에 있는 것이 이 引用文이다. 引用文의 첫字 靖等이라 함은 陳靖과 劉式等을 뜻하는 것임.

本稿에 있어서의 古代의 船舟에 依한 海上交通의 要因으로는 征服을 爲한 水軍派遣, 人口의 海上移流出入 및 海上交易의 세가지를 들 수 있다. 그런데 韓半島의 西南海上에 交易이 있었다하나 廣範하고 活潑한 것이었다고는 할 수 없을 것이고, 戰時水軍의 活動은 本稿의 範圍外라 하겠다. 따라서 古代에 있어서의 船舟利用의 主된 것은 넓은 意味로서의 사람의 海上移動이라 하겠다.

三國遺事·日本書紀·三國志 韓傳·魏志 馬韓傳 弁韓傳등에 있는 海上交通에 關聯한 記事와 遺跡·遺物에 對한 考古學의 研究結果에 의하여 古代의 韓半島를 中心으로한 人口의 海上移動의 事由와 方向 그리고 그 範圍를 살펴보면 다음과 같다.

1. 人口의 海上移動의 事由

- 1) 食糧採取(楸文土器의 海岸地帶分布)
- 2) 新天地開拓(檀君<sup>14)</sup> 日本書紀의 天日矛, 三國遺事의 延烏郎·細烏郎夫妻, 三國史記의 瓠公등에 關한 記事)
- 3) 새로운 文化에 對한 憧憬(三國志 韓傳의 廉斯鐘에 關한 記事)
- 4) 政治的變動, 戰亂등으로 因한 避難移住(前漢書 朝鮮傳의 衛滿 및 箕準에 關한 記事)

2. 人口의 海上移住의 範圍와 方向

- 1) 韓半島에 있어서의 海上往來(楸文土器의 分布, 檀君에 關한 記事)
- 2) 中國文化圈과의 海上往來(廉斯鐘의 記事)
- 3) 日本西部와의 海上往來(土器·甕棺·銅鐸 및 素盞鳴尊의 記事)
- 4) 韓半島에의 外部로부터의 人口의 海上移入
  - ① 日本地方으로부터의 移入(瓠公, 昔脫解等의 三國史記의 記事)
  - ② 中國大陸으로부터의 移入(箕子·衛滿등에 關한 記事)
  - ③ 南方으로부터의 移入(三國遺事의 伽耶國許皇后, 魏志 馬韓 및 弁韓條의 文身·細尾鷄 및 大栗등에 關한 記事)
- 5) 韓半島로부터의 人口의 海外移出(延烏郎·細烏郎夫妻, 天日矛등에 關한 記事)

參 考 文 獻

增補文獻備考 交聘考

- 金鐘權譯：三國史記，廣曹出版社，서울，1972.  
 李丙燕譯：三國遺事，大洋書籍，서울，1972.  
 板本太郎(外3名)校注：日本書紀，岩波書店，東京，1978.  
 海軍本部：韓國海洋史，釜山，1954.  
 內藤雋輔：「朝鮮支那間の航路及其推移に就て」，史學論叢，弘文堂書店，東京，1930.  
 孫兌鉉：「韓國海運史時代區分論攷」，韓國海洋大學論文集 第11輯，釜山，1976.

14) 海軍本部：韓國海洋史，p. 14에 「國祖檀君께서는 하느님의 아드님으로서... 장가는 匪西岬 河伯의 따님에게 드렸다고 하니 匪西岬은 大同江이 바다로 드러가는 목장에 있는 곳이며 또 아드님을 江華섬에 보내서 三郎城과 祭天壇을 모셨다...」라 한 것은 人口의 韓半島內에 있어서의 海上移動과 新天地開拓을 뜻하는 것이다.