

# 엔닌 일기의 재탐방 II

- 신라상선의 항로 및 속력에 관한 고찰 -

허 일\* · 김수영\*\* · 김도균\*\*

## Revisit to the Ennin's Diary II

-A study on the route and speed of Silla's merchant vessel-

*Ihl Hugh\* · Suyoung Kim\*\* · Dokyeun Kim\*\**

### 목 차

- |                     |          |
|---------------------|----------|
| 1. 서론               | 4. 항로 추적 |
| 2. 입당구법순례행기의 개요와 구성 | 5. 결론    |
| 3. 엔닌의 귀국선          |          |

### Abstract

In Ennin's Diary written on a home coming voyage in 847 is similarly to a Logbook these days. This diary can be a good material for studying sea route and speed limits of Silla's merchant vessels in the 9th century. We reconstitute sea route reliably and bring light on a voyage speed limits by analyzing this part of the diary and researching it scientifically.

---

※ 본 논문은 《한국해양대학교 운항시스템공학부 졸업논문집》 제7집에 게재된 것임.

\* 한국해양대학교 교수

\*\* 한국해양대학교 운항시스템공학부

## 1. 서론

세계사적 견지에서 볼 때 9세기 중반 동아시아 해상교역은 당시의 침단을 걸었고, 이러한 수준의 해상활동을 있게 한 장본인은 바로 신라인들이었다. 신라인들은 탁월한 항해술을 바탕으로 한, 중, 일 3국간의 해상 무역을 이끌었고, 그들만의 무역 네트워크(network)를 구축해 동북아 해역을 장악했다.<sup>1)</sup>

김상기 박사는 신라 신문왕 시대에 당나라에 파견하는 일본의 유학생들과 당나라에 들어가 학문하려는 승려들, 당나라로부터 돌아오는 자들이 자주 신라사절에 의하여 본국으로 송치되었으며, 경덕왕 시대에는 당나라 사절이 신라를 통하여 일본에 사명을 전달하였고, 또 혜공왕 시대에는 당나라에 있는 일본 사신과 유학생 등의 통신이 신라 사절을 통하여 자주 행하여졌음을 지적하였다.<sup>2)</sup>

이러한 사실로 미루어 볼 때, 당시 신라는 동북아시아 해상 교통의 중심지였음이 명백하다. 하지만 이처럼 동북아 해상교역의 선두 주자였던 신라인의 해상활동을 소홀히 취급하거나 오해하여 그들이 이룬 역사적 의의를 간과하고 왜곡하는 사례가 적지 않았다. 예로부터 바다를 지배하는 국가가 번영을 누렸음은 익히 알려진 바이다. 21세기 해양강국으로 거듭나야 할 우리나라와 그에 앞장서야 할 사명을 짊어진 해양인들은 당시 신라인들의 정확한 발자취를 조명하고 올바른 평가를 하여 오늘을 사는 거울로 삼아야 할 것이다.

그러나 신라인이 8~9세기에 수행한 해상활동에 관하여 중국이나 한국의 공식 사서에는 구체적인 언급이 거의 없다고 해도 과언이 아니다. 다행스러운 것은 엔닌(圓仁)이 그의 입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記) -이하 행기(行記)라 한다.- 에서 단편적으로나마 신라인의 해상활동에 관하여 기록하고 있으므로 이 기록들을 통하여 당시 신라인들의 활동상을 추측할 수 있다는 것이다. 다만 엔닌(圓仁)은 당시의 신라 사회 생활상이나 주업이었던 무역업에 관하여 전문적인 조사를 해서 기록한 것이 아니고 그가 여행하는 과정에서 보고들은 것을 일기로 적어낸 것에 불과하므로 기사가 단편적이고, 체계적이지 못한 단점이 있다. 그러나 그의 기록을 자세하게 관찰하고 이를 체계화시켜보면 당시의 해상활동이나 항해술에 대한 어렴풋한 그림이나마 그려 볼 수 있다.<sup>3)</sup> 행기의 839년 3월 17일의 일기에는 (엔닌의 귀국선에) ‘...바닷길을 잘 아는 -암해로자(諳海路者)라고 하였다.- 신라인 60여 명을 고용하여 각 배마다 7명, 혹은 6명, 혹은 5명을 배치하였다...’ 라는 기록이 있다. 신라인 60여명을 고용한 사실에 주목하게 된다. 엔닌 일행이 항해경험이 많은 신라인들을 60여 명씩이나 초주지방에

1) 허 일, 최재수 외 공저, 張保皇와 황해해상무역, 국학자료원, 2001.7.30, pp.299~302.

2) 김상기, 東方文化交流史論攷, 을유문화사, 1984.10.20, p.14.

3) 허 일, 최재수 외 공저, 전계서, p.265.

서 고용할 수 있었다는 사실만 보더라도 그 당시 신라인들의 해상활동이 얼마나 광범위했고 활발했는지 충분히 짐작하게 된다.

특히 838년 6월 엔닌이 하카타(博多)만(지금의 후쿠오카)를 출항하여 동년 7월 2일 양자강 하구 동량풍촌(東梁豊村)에 도착하기까지의 일기와 847년 9월 2일 적산포를 출항, 본국인 일본 시카시마(鹿島)에 도착할 때까지 적은 일기들은 마치 현대의 항해 일지(log book)와 같은 성격을 띠고 있어 항해술과 항로 등을 연구하는데 도움이 되는 자료이다. 일기의 앞부분, 즉 하카타만에서 동량풍촌까지의 항해과정은 이미 연구된 바가 있으므로 본 연구에서는 일기의 뒷부분, 즉 엔닌의 귀국항로를 분석하여 항로를 재구성하고자 한다.

행기(行記)중 엔닌의 귀국선상의 일기를 고찰하여 당시 엔닌이 본국으로 귀국하기 위해 승선했던 신라상선의 항로를 추적해 보았다. 항해학에 관한 지식이 없었던 저자의 기록이기에 신빙성이 부족하다는 단점이 있음에도 여러 학자들이 정확한 고증이 없이 그대로 수용하여 다루었음을 발견하였다. 본 연구에서는 보다 신뢰성 있는 항해경로를 파악하여 당시의 항로를 재구성해 보았다.

## 2. 입당구법순례행기의 개요와 구성

### 2.1 개요

엔닌(圓仁) (794~864) 은 헤이안 시대 (平安時代,794~1185)가 시작되던 794년 시모쓰케국(下野國) 쓰가군(都賀郡)에서 태어났다. 15세에 일본 천태종 개조 사이초(最澄)의 제자가 되어 71세에 입적할 때까지 사승의 혁신불교를 부동의 자리에 올려놓은 천태종의 대성자(大成者)이다.

42세 되던 835년에 견당 청의승으로 선발되어 두 번의 도해 실패 끝에 838년 6월에 입당(入唐)에 성공한다. 이 때부터 847년 초가을까지 9년 반 동안 당의 대운하와 동해안 일대를 비롯하여, 오늘날의 강소, 안휘, 산둥, 하북, 산서, 섬서, 하남성 등을 여행하면서 그의 상세한 기록을 남겼다. 앞서 소개한 입당구법순례행기가 그것이다. 행기(行記)는 시대적으로는 9세기 중엽에, 지역적으로는 당에 한정되어 있지만 시공을 초월한 역사적 문헌임에 틀림없다. 그것은 한 시대의 사회와 민중의 생활을 이보다 상세하게 기록했던 여행기는 일찍이 없었기 때문이다.

---

4) 김문경, 엔닌의 입당구법순례행기, 중심, 2001.1.30, p.7.

## 2.2 구성 및 내용<sup>5)</sup>

### 제 1 권 (838년 6월 13일~839년 4월 18일)

엔닌(圓仁)이 견당사선(遣唐使船)을 타고 일본 하카타만(博多灣)을 출발하여, 당나라에 도착해서 양주와 초주를 거쳐 다시 귀국선을 타고 해주까지 오는 과정을 담고 있다. 엔닌(圓仁)은 당 조정의 불허(不許)로 천태종 본산인 천태산행이 좌절되자 불법(佛法)을 구하는 일념으로 신라인 통역 김정남(金正南)과 상의하여 당나라에 머물기로 결심하고 종자 3명과 함께 해주 동해현 동쪽에 정박 중이던 귀국선에서 내렸으나 곧 신라인 목탄 운송업자들에게 발각되어 당나라 관리들에 의해 다시 귀국선에 태워지게 된다.

### 제 2 권 (839년 4월 19일~840년 5월 16일)

엔닌(圓仁)이 탄 귀국선은 풍랑에 떠밀려 문등현(文登縣) 청녕향(淸寧鄉) 적산촌(赤山村)에 닿게 된다. 엔닌(圓仁)은 장보고가 세운 이곳 적산 신라원(赤山新羅院)에 기거하면서 신라인들의 도움으로 당나라에 머물게 되고 신라승 성립화상의 말에 따라 천태산행을 포기하고 오대산 순례를 결심한다. 엔닌은 적산 신라원에서 그 해 겨울을 지내고 재당신라인들의 도움으로 마침내 당나라로부터 여행허가를 받아 오대산 순례에 나서 2,300여 리를 걸어 늦은 봄 오대산에 도착한다.

### 제 3 권 (840년 5월 17일~843년 5월 26일)

오대산 대화엄사에 머물며 두 달 가까이 오대산의 수많은 성적(聖跡)을 순례하고 천태종의 고승들로부터 강론을 들은 다음 엔닌(圓仁)은 당나라의 수도 장안으로 출발한다. 장안에 체류한 지 2년 만에 당시 황제 무종(武宗)에 의한 대대적인 불교 탄압인 이른바 회창폐불(會昌廢佛)을 만난다.

### 제 4 권 (843년 6월 3일~847년 12월 14일)

회창폐불의 와중에서 엔닌은 강제로 환속되어 그동안 필사한 경전들을 몰래 꾸러 귀국의 길에 오른다. 그러나 엔닌의 귀국길은 험난하기 이를 데 없었다. 장안에서 양주, 초주를 거쳐 등주까지 갔다가 다시 귀국선을 찾아 초주로 내려오는 등 2년간에 걸쳐 무려 5천리 길을 왕복한 끝에 재당 신라인들의 도움으로 간신히 귀국선을 구하게 된다. 엔닌(圓仁)은 귀국선 상에서 다시 머리를 깎고 승복을 갈아입고 청해진(완도) 근처를 지나<sup>6)</sup> 9년 3개월 만에 하카

5) 김문경, 상계서, pp.16,156,310,434.

6) 김문경은 청해진을 거쳐 갔다고 적고 있으나 귀국선상의일기를 살펴본 결과 그렇지 않은 것 같다.

타만으로 귀국한다.

### 3. 엔닌의 귀국선

위 2.2절에 소개한대로 엔닌이 장안에 머물기 2년째부터 당시 황제 무종에 의한 대대적인 불교 탄압인 회창폐불을 만나 845년 5월 13일 강제로 환속하게 된다. 이틀 후 15일 그는 장안을 떠나 귀국길에 오른다. 엔닌은 귀국선을 구하기 위해 초주, 등주, 등지를 수소문하지만 번번히 불가피한 사정으로 귀국선을 구하지 못한다. 6월 5일 초주에서 신라인 김진(金珍)<sup>7)</sup>으로부터 일본으로 가게 된다는 편지를 받고 유신언(劉愼言)<sup>8)</sup>의 도움으로 6월 19일 김진의 배를 찾아 북쪽으로 향한다. 7월 20일 유산(乳山)<sup>9)</sup>에서 김진의 배를 찾아 짐을 옮겨 신고 귀국의 길에 오르게 된다. 이상은 엔닌이 귀국선을 구하는 과정을 요약한 것이다. 결국 엔닌은 일본으로 돌아가는 배로 신라상선을 이용했다. 이러한 사실에서 엔닌의 귀국항로가 곧 신라상선의 운항과 관련한 귀중한 자료임을 알 수 있다<sup>10)</sup>

다음은 엔닌이 귀국선을 구하는 과정에 대해 언급한 일기의 일부분을 발췌한 것이다.<sup>11)</sup>

847년 6월 5일

“초주에 도착할 수가 있었다. 신라방의 총관인 유신언이 특별히 사람을 보내어 우리를 마중해주었다. ...중략... 이곳을 방문하여 비로소 명주에 있던 본국인은 이미 일찍이 떠나버렸다는 사실을 알았다. 그 배의 행정(行程)을 생각해보니 그들의 배를 쫓아가도 이르지 못할 것이 분명했다. 이에 유대사(유신언을 일컬음)에게 부탁하여 이곳에서 출발하여 귀국할 수 있도록 도모해주기를 청하였다.”

6월 26일

“노산(勞山) 남쪽의 승가점(拏家店)에 이르러 김진의 배를 찾았으나 그 배는 이미 등주의

7) 재당 신라인으로 당의 연해안 교역 및 당, 일간의 무역업에 종사해 온 사람. 엔닌의 귀국선이 바로 이 김진의 배이다. 김문경, [엔닌의 입당구법순례행기], 중심, 2001. 1.30. p. 526.

8) 초주 신라방의 통역관과 총관을 지낸 재당 신라인. 엔닌이 10년간이나 당에 머물면서 구법할 수 있도록 큰 도움을 주었다. 김문경, 상계서, p. 125.

9) 산동성 유산진 북동쪽에 있는 산. 이 부근에 당시 많은 신라인이 살고 있었다. 김문경, 전계서, p. 162.

10) 신라선의 정의는 관점에 따라 여러 가지로 상정할 수 있다. 신라인의 손에 의해 신라에서 건조된 선박뿐 아니라 재당 신라인이 당에서 건조한 선박 또한 신라선이라는 고찰을 참고하였다. 이원식, 이기표, 統·新羅時代 [張保皋 交關船(貿易船)의 船型 考察, 副題: 張保皋 貿易船의 造船地 및 造船 法式(船型)의 假定, 大韓造船學會誌 제40권 2호, 2003. p.91.

11) 일기의 원문은 김문경의 한글 번역본을 따랐다.

적산포로 떠나고 없었다. 남겨놓은 편지를 보니 ‘적산에서 기다리겠습니다.’ 라고 하였다. 이 미 이와 같이 되었으니 유산을 향하여 그의 배를 뒤쫓아 갈 수밖에 없었다.”

7월 20일

“유산의 장회포(長淮浦)에 도착하여 김진등의 배를 찾을 수가 있었다. 곧 사람과 물건을 싣고 배에 올라 떠났다.”

엔닌의 귀국선이 신라상선이라는 근거는 여러 문헌에서 찾을 수 있다. 일본의 정사(正史)인 속일본후기(續日本後紀)의 848년 3월 庚申 초하루 기록에 다음과 같이 적혀 있다.

“天台宗 승려로서 唐에 들어가 求法하던 圓仁이 제자 승려 性海와 惟正등을 데리고 지난해 10월에 신라의 상선을 타고 鎮의 서쪽 府에 도착하였는데...하략.”

또 행기의 839년 윤정월 4일의 일기에는,

“신라인 통역 김정남의 청으로 구입한 배를 수리하기 위하여 도장(都匠)<sup>12)</sup>, 번장(番匠)<sup>13)</sup>, 선공(船工), 단공(鍛工)<sup>14)</sup>등 36명을 초주로 떠나게 하였다.” 는 기록이 있다.

김정남을 통해 엔닌이 구입한 배가 신라인들이 조선한 것인지, 수리를 위해 초주로 보낸 장인들이 신라인인지에 대해서는 언급하지 않아 정확히 알 수 없다. 그러나 해당 신라인인 김정남이 당에서 구입한 배는 당시 위세를 부리던 장보고 선단의 배일 가능성이 크고, 그렇다면 수리하는 장인들 역시 신라 배를 잘 아는 해당 신라인들로 구성하지 않았겠나 하는 짐작은 억측이 아닐 것이다.

## 4. 항로 추적

행기의 제4권 중 847년 9월 2일부터 동년 동월 10일 까지의 일기는 엔닌이 당으로부터 본국인 일본으로 귀국하는 동안의 일기이다. 이 기록을 바탕으로 귀국 항로를 재구성하였다.

### 4.1 엔닌의 귀국항로

847년 9월 2일의 일기.

“정오 무렵 적산포로부터 바다를 건넜다. 적산의 막야구(莫瑯)을 나와 정동을 향하여

12) 장인의 총감독자.

13) 원래 번상의 장인을 뜻하지만 여기서는 숙련된 장인을 말함.

14) 대장장이.

하루 낮 하루 밤을 잤다.”

적산포는 산둥반도의 남쪽 끝단에 위치한 현재의 석도만을 가르킨다. 포구를 나와 정동을 향한 지점을 정확히 알 수는 없으나, 대략 3해리(海裡)<sup>16)</sup> 을 벗어난 후 정동을 향했을 것으로 가정했다. 이를 근거로 적산포로부터 남동으로 3해리 지난 해상의 임의의 지점을 귀국항로의 기정점(point of departure)으로 설정했다.

<출항지점: D>

9월 3일의 일기

“날이 밝자 동으로 신라국의 서쪽 산들이 멀리 보였다. 바람이 정북으로 바뀌어 돛을 옆으로 기울여 남동을 향하여 하루 낮 하루 밤을 잤다.”

날이 밝자 동으로 신라국의 서쪽 산들이 멀리 보였다는 기록을 근거로 지리학적 광달거리 공식<sup>17)</sup>을 적용하여 엔닌(圓仁) 일행이 육지를 초인한 지점을 플로팅(ploting)하였다. 적산포로부터 정동, 즉 090° 침로의 연장선상에서 서해안에 근접 분포하여 있고, 원거리에서 초인하는데 유리한 저명한 몇 개의 물표를 정한 후, 공식을 적용하여 위치를 구하였다.<sup>18)</sup> 이 중에서 가장 먼저 보였음직한 물표인 격렬비열도를 초인(初認)한 위치는 출항지로부터 약 125해리 떨어진 지점이다. 그런데 간과할 수 없는 사실은 당시 범선의 일반적인 속력이 현재의 단위로 2.39에서 3.33노트<sup>19)</sup>에 불과하다는 것이다.<sup>20)</sup> 엔닌이 신라의 서쪽 산을 발견한 시각이 출항 후 18시간 후이고 출항하는 과정과 포구를 벗어나는데 소요된 2시간 남짓을 제외하면<sup>21)</sup> 항해시간은 16시간이다. 그렇다면 엔닌 일행을 태운 이 신라의 범선은 125해리를 16시

15) 지금의 석도만. 엔닌의 일기 중 개성 4년 6월 29일 일기에 상세하게 설명하고 있다. 김문경, 전계서, p.184.

16) 해리(Nautical mile): 위도45°에서의 지리위도 1'에 해당하는 자오선의 길이와 같은 1,852m를 1해리라 한다. 윤점동, 地文航海學, 해인출판사, 1969.9.7, p.20.

17)  $D=2.074(\sqrt{h}+\sqrt{H})$  {D: 지리학적광달거리, h: 관측자의 수면 위 안고, H: 수면 위의 물표의 높이}

18) 팔봉산(363m): 약44해리

가야산(678m): 약58해리

격렬비열도의 석도(136m): 약29해리

이상에서 계산한 각각의 물표들로부터의 거리를 해도상에 기입한 결과, 격렬비열도가 가장 먼저 식별할 수 있는 물표임을 알아냈다. 이 격렬비열도를 기준한 육지 초인 지점이 L: 125°05' λ: 36°52' 이다.

19) 노트(knot: kts): 선박의 속력을 나타내는 단위, 1노트는 1시간에 1해리 항주하는 속력을 말한다.

20) Ihl Hugh, Revisit to the Ennin's Diary, 韓國海洋大學校 附設 海運研究所, 第9輯 1997.2, p.131.

21) 고려해야 할 점은 오늘날 기관이 장착된 선박도 입출항은 고도의 기술을 요하는 일로 장시간이 소요된다. 심지어 바람을 이용하는 대형 범선의 경우 인력에 의한 노나 샷대의 역할은 상대적으로 미미한 것이기 때문에 상당한 어려움과 시간이 필요하다. 건당사 일행이 돌아올 즈음의 기록에서도 보면 출항자체에 큰 어려움을 겪고 있다. 엔닌의 839년 6월 2일의 일기에 묘사되어 있다.

김문경, 전계서, p.175.

간 만에 주파한 셈이고, 평균 속력은 무려 약 7.8노트이다. 이는 전술한 당시 범선의 일반적인 속력(2~3노트)과 비교해볼 때 비정상적이다. 해조류와 순풍의 영향을 심분 고려하더라도 그렇다.

그렇다면 엔닌 일행이 산을 보았다는 것은 어떠한 기상 현상에 의한 -아마도 구름일 것이라 추측되는- 착시 현상으로 생각된다.<sup>22)</sup>

그러므로 귀국 항로의 두 번째 지점은 기록에 근거할 수 없으므로 방법을 바꾸었다. 추측 위치(DR)<sup>23)</sup>가 보다 신뢰성 있다는 판단 아래 엔닌들이 타고 있던 신라선의 추정 직항속력<sup>24)</sup>을 4노트로 하여 직항거리<sup>25)</sup>를 계산했다. 이렇게 얻은 추측위치를 해도 상에 기점하고 다음으로 향한 -앞으로 설명할- 고이도까지 항로를 연결하자 침로는 남동이였다. 여기서 한 가지 주목할 점은 당초 육지 초인을 기준으로 기점한 곳으로부터 고이도는 정남에 가까운 방위이므로 엔닌의 기록, '남동을 향하여...' 와 일치하지 않는다. 이런 사실은 추측위치에 의한 항로 설정이 다소 임의적이긴 하나 신뢰할 만한 것임을 시사한다. <제1번침점: W1>

#### 9월 4일의 일기

“날이 밝을 무렵 동쪽으로 산들이 있는 섬을 보았다. 높거나 낮거나 하여 이어져 있었다. 뱃사공에게 물었더니 이르기를 ‘신라국의 서부 웅주(熊州)의 서쪽 땅’이라고 하였다. 본래 백제국의 땅이다. 하루 종일 동남을 향하여 갔다. 산과 섬이 연이어져 끊이지 않았다. 밤 10시가 가까워질 무렵 고이도에 이르러 정박하였다. 무주(武州)의 남서지역에 속한다. 섬의 북서쪽 100여리 남짓 떨어진 곳에 흑산도가 있다. 흑산의 모양은 동서로 다소 길다. ...하략.”

고이도(高移島) 지금의 하의도(荷衣島)이다.<sup>26)</sup>그들이 이곳에서 정박하는 동안 남동풍으로 풍향이 변하여 출항하지 못하다가 5일 2400시경 북서풍을 얻어 출항하고 있다. <제2번침점: W2>

그런데 엔닌 일행이 현재의 하의도에 정박했다는 사실에 관하여 이건의 소지가 있다. 바로 엔닌이 고이도의 위치에 대해서 설명한 다음의 기록 때문이다. ‘섬의 서북쪽 백 여리(11)남짓 떨어진 곳에 흑산도가 있다.’

22) 오늘날 항해 경험이 많은 항해사들마저 때때로 구름을 육지로 오인하는 경우가 있으며, 레이더(RADAR)에 의해 착시임을 확인한다.

23) 추측위치(DR) : Dead Reckoning. 최근의 실측위치를 기준으로 하여 조타한 진침로와 측정의 또는 기관의 회전수로 구한 항정에 의하여 선위를 결정하는 것. 윤점동, 지문항해학, 해인출판사, 1969, p.82.

24) 직항거리를 항해시간으로 나눈 속력. Speed made good.

25) 지그재그(Zigzag)로 항해한 거리를 직선으로 항해하였다고 가정한 거리. Distance made good.

26) 김문경, [엔닌의 입당구법순례행기], 중심, 2001. 1.30. p. 528.

27) 11리는 약600m. Ihl Hugh, Revisit to the Ennin's Diary, 1997.2. p.136.



그러나 실제로는 흑산도는 하의도를 기준으로 서쪽에 위치한다. 그렇다면 고이도를 하의도로 보는 견해는 타당하지 않다.

이 문제는 위 기록에 연이어 적힌 바로 아래의 기록을 단서로 해결할 수 있다.

‘흑산의 모양은 동서로 다소 길다.’

해도(海圖)상의 흑산도는 분명 북동에서 남서 방향으로 비스듬히 놓여 있다. 그런데 어째서 엔닌은 ‘동서로 길게’ 보인다고 적었을까? 그것은 아마도 방위의 착각이라 사료된다. 나침반이 없어 천체에 의존하여 방위를 측정했던 시대<sup>28)</sup>임을 고려할 때 가능한 가설이다. 흑산도의 양 끝단을 각각 정동과 정서로 착각하였다면 고이도를 기준으로 한 흑산도의 방위는 북서쪽이 되며 이는 기록과 일치한다.

#### 9월 6일의 일기

“오전 6시경에 무주의 남계인 황모도(黃茅島)의 니포(泥浦)에 도착하여 정박하였다. 이 섬은 또한 구초도(丘草島)라고도 부른다. ...중략... 이곳은 신라국 제 3재상이 말을 방목하는 목장이다. 고이도로부터 이 구초도에 이르기까지는 산들이 있는 섬이 이어져 있으며 남동쪽으로 멀리 탐라도가 보인다. 이 구초도는 신라 육지로부터 바람이 좋은 날이면 배로 하루에 도착할 수가 있다. ...하략.”

황모도라고도 불리는 이 섬의 현지명과 정확한 위치는 알려진 바가 없다. 전라남도 독거군도의 한 섬이라 추정된다.<sup>29)</sup> 엔닌의 기록을 살펴보면, ‘고이도로부터 이 구초도에 이르기까지는 산들이 있는 섬이 이어져 있으며 동남쪽으로 멀리 탐라도가 보인다.’ 고 적었다.

해도상에서 고이도에서 구초도까지 항로좌우로 수많은 섬들이 산재함을 확인할 수 있다. 이는 엔닌의 묘사와 일치하므로 구초도를 독거군도의 한 섬으로 추정하는데 무리가 없어 보인다. <제3번침점: W3>

#### 9월 6,7일의 일기

“바람이 없다.”

#### 9월 8일의 일기

“...오전 4시경에 이르러 비록 바람은 없으나 떠났다. 얼마간 포구를 나가니 서풍이 불어왔다. ...중략... 산들이 있는 섬 사이를 가니 남북 양쪽은 다 산과 섬으로 겹겹이 겹쳐져 있어

28) 김성준, 허일, 최운봉, 항해 나침반의 사용 시점에 관한 동서양 비교 연구, 韓國航海港灣學會, 2003, PP.417-419.

29) 김문경, [엔닌의 입당구법순례행기], 중심, 2001. 1.30. p. 529.

태연하게 보였다. 오전 10시가 되려고 할 무렵 안도에 이르러 잠시 쉬었다. 이곳은 신라 남쪽 땅으로 내가(內家)가 말을 기르는 산이다. ...중략... 남서 방향에는 멀리 탐라가 보인다. 오후에는<sup>30)</sup> 바람이 더욱 좋아져 배를 출발시켜 산들이 있는 섬을 따라 신라국의 남동쪽에 이르러 큰 바다로 나아갔다. 남동쪽을 바라보고 갔다.”

8일 0400시경에 구초도를 떠난 일행은 같은 날 1000시경 안도(鴈島)에 이른다.

그러나 이 대목에서 의문점이 생긴다. 일기에 적힌 대로라면 그들은 단지 다섯 시간 만에 -구초도 출항에 소요된 최소한의 시간을 1시간으로 가정한다면- 약 83해리를 지나온 셈이다. 무려 16.6노트의 속력이다. 앞서 설명한 바처럼 당시 범선의 성능으로, 게다가 섬 사이를 지나는 연안 항해 동안에 이러한 속력은 불가능하다. 이 점을 어떻게 해석해야 하는가?

일기 날짜 기록의 누락이라는 가정으로 문제는 해결된다. ‘오전 10시가 되려고 할 무렵...’ 부터는 사실 9일의 일기일 것이라는 추측이다. 실제로 엔닌의 행기 곳곳에서 양 일의 일기를 전일 날짜 아래에 연이어 적은 사례가 등장한다.<sup>31)</sup> 이로써 문제는 해결된다. 24시간의 공백을 더하면 83해리를 29시간 만에 항해한 것이니 평균 속력은 약 2.8노트이며 이는 충분히 신뢰성이 있다.

미국의 라이샤워 교수<sup>32)</sup> 역시 그가 영역한 Ennin's Diary에서 전술한 부분의 일기를 9일로 나누어 적고 있다.

안도의 위치에 대해서도 여러 견해가 있다. 김문경은 완도 남동쪽에 산재한 섬중의 하나일 것이라고 했고<sup>33)</sup>, 라이샤워는 현재의 안도보다 더 서쪽에 있을 것이라고 의심하고 있다.<sup>34)</sup> 그러나 김문경의 말대로라면 ‘남서방향에는 탐라가 보인다.’는 기록과 맞지 않고, 남쪽

30) 안도 출항 시각은 이처럼 모호한 표현이다. 1400경으로 정했다.

31) 838년 6월 24일의 일기가 그렇다. 김문경, 전계서, pp.20~21.

32) Reischauer, 1910~1990, 일본 도쿄 출생, 미국의 언어학자이자 외교관, 1939년 하버드대에서 중국사, 일본사를 전공하였고 1942년까지 하버드대 교수, 1961~1966년 주일 미국대사를 역임하였다. 1966~1981년 다시 하버드대로 돌아와 일본사를 강의하면서, 일본문화를 소개하는데 이바지하였다. 1939년 G.M.매쿤과 공동으로 한국어의 로마자 표기법을 제안하였으며 이후 널리 쓰이게 되었다. 주요 저서에는 「일본, 과거와 현재」(1946), 「미국과 일본」(1957), Ennin's Diary(1955), Ennin's Travels in t'ang china(1955)등이 있다. 그가 엔닌에 관해 저술한 이후로 엔닌의 입당구법순례행기가 세계에 알려지게 되었다.

33) 김문경, 전계서, p.531.

34) 鴈, possibly the present 'An' Island, thirty Km. south Yosu 麗水 (a port and railhead near the middle of the south coast of Korea) and about 180km. east of Kocha Islands. An argument against this identification is that Ennin records seeing Quelpart Island to the southwest, and its peak is 170 km. southeast of An Island, which is not far short of the maximum distance of visibility under optimum condition. On the other hand a run of about seventeen hours southeast from 'An' Island brought them to a point from which low-lying Tsushima (with a maximum height of only 1,863 feet near its southern extremity) could be seen to the east and another twelve hours brought them to the coast of Japan, and both the course described and the time required for this run suggest that they started from a point about as far west as the modern An Island.

Edwin O. Reischauer, ENNIN'S DIARY, the RONALD press company, 1955, p.403.

으로 보여야 한다.

그러므로 현재의 안도에서 얼마간 서쪽으로 떨어진 곳이 엔닌의 기록속의 안도일 것이라는 라이샤워의 생각도 기우였던 것 같다.

현재 안도 어촌 계장 황종운 씨의 확인에 따르면 당시 왕에게 바쳐질 노루, 사슴 등의 수렵을 위한 사냥터가 안도 북쪽에 인접한 금오도에 있었고, 지금까지도 안도에는 -황룡사인 지 분명치는 않으나- 절터가 남아 있다는 것이다. 또 그는 날씨가 맑은 날에는 제주도를 육안으로 확인할 수 있다고 하였다. 이러한 사실들로 미루어 엔닌이 머물렀던 안도(鴈島)는 현재의 금오열도 남쪽의 안도(安島)임이 틀림없다.

구초도에서 안도에 이르기까지의 추정항로를 해도에 기입하고 살펴보았더니, 항로의 좌로는 완도, 초약도, 고금도등의 섬들이, 우로는 청산도, 초도군도, 선죽열도등이 산재해 있음을 확인했다. '산들이 있는 섬 사이를 가니 남북 양쪽은 다 산과 섬으로 겹겹이 겹쳐져 있어...'라고 묘사한 기록과 맞아 떨어진다. 이로써 추정항로의 신뢰성이 더해진다. <제4번침점: W4>

9월 10일의 일기.

"날이 밝을 무렵 동쪽으로 멀리 대마도가 보였다. 낮 12경에 전방에 일본국의 산들을 보았다. 동쪽으로부터 남서쪽으로 이어져 분명하였다. 오후 8시 무렵이 되어 히젠국(肥前國) 마쓰우라군(松浦郡) 북부의 시카시마(鹿島)에 도착하여 정박하였다."

1200시경에 일본의 육지를 초인하였음을 근거로 해도를 살펴보면 동으로는 규슈 북단 이키시마(壱岐島)가, 남서방향 아래로 고토레또(五島列島)가 보인다. 이는 일기에 묘사된 내용과 일치한다. 제5번침점의 정확한 위치에 대해서 판단할 자료의 부족으로 본토와 이키시마 사이의 해협에서 변침하였을 것으로 추정한다. 대마도를 동으로 지나쳐 시카시마에 도착하기 위한 경제적인 최단거리를 고려하여 제5번침점을 정하였다.

엔닌은 같은 날 2000시경에 본국에 도착한다. <입항지점: A>

## 4.2 항주거리 및 항해시간

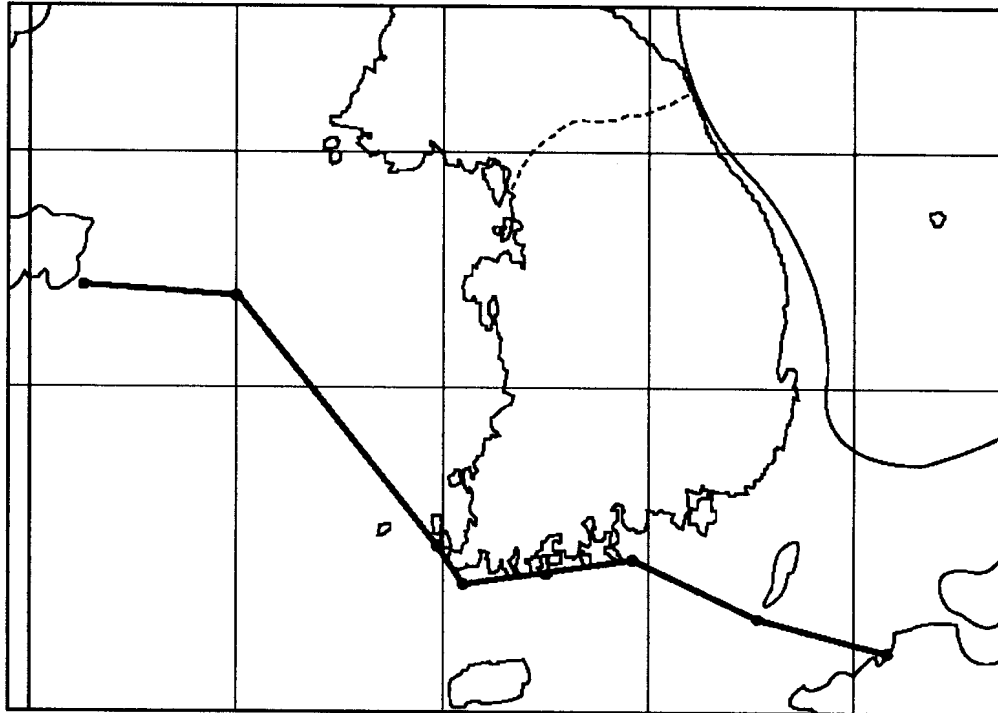
위 3.1절에서 분석한 내용을 표로 나타내면 아래의 표와 같다.

### 항로 분석표

항해시간	항주거리	속력	침로	풍향	경위도	비고
16시간 (2일12시~3일06시)	74해리 (적산포~서해)	4.63노 트	090	W	L: 36 53'N λ: 122°30'E	항해시간은 출항 및 포 구를 벗어나는데 걸린 최 소 시간을 2시간으로 가 정, 제외하였다.
28시간 (3일06시~4일10시)	157해리 (서해~고이도)	5.6노트	145	N	L: 36° 47'N λ: 124°02'E	
38시간 정박 (4일10시~5일00시)				SE	L: 34 37'N λ: 125°57'E	
5시간 (5일00시~6일06시)	26해리 (고이도~구초도)	5.2노트	156	NW		고이도 출항 소요 시간을 1시간으로 가정하였다.
46시간 정박 (6일06시~8일04시)					L: 34 15'N λ: 126°11'E	
29시간 (8일04시~9일10시)	83해리 (구초도~안도)	2.8노트	80	W		구초도 출항 소요 시간을 1시간으로 가정하였다.
5시간 정박 (9일10시~9일14시)					L: 34 29'N λ: 127°50'E	
14시간 (9일14시~10일05시)	68해리 (안도~대마도 앞)	4.9노트	118		L: 33° 58'N λ: 129°03'E	안도 출항에 소요된 시간 을 1시간으로 가정하였다.
15시간 (10일05시~10일20시)	68해리 (대마도 앞~일본)	4.5노트	090		L: 33 40'N λ: 130°18'E	
Tota l	107시간	4.448노 트				

### 4.3 항로 복원

이제까지 조사, 분석한 자료를 종합하여 847년 9월2일부터 9월10일 사이에 엔닌이 지났던 귀국항로를 재구성하여 해도에 나타낸 것이 아래의 그림이다



엔닌의 귀국 항로

### 5. 결 론

지금까지 '엔닌의 입당구법순례행기'의 귀국선상 일기를 바탕으로 신라상선의 항로와 속력을 알아보았다. 물론 이러한 고찰 하나만으로 당시 신라인의 주요 항로나 선박의 성능을 짐작하는 것은 무리일 것이다. 그러나 신라인들이 만들고 그들이 직접 운항한 선박의 당, 일간의 실제 항로를 과학적으로 재구성하고 항해에 걸린 기간이나 속력들을 정확하게 알아냄으로써 신라상선의 연구에 유익한 신뢰성 있는 자료를 얻었다는데 그 의의가 있다 하겠다.

## 참고문헌

### 저서

1. 김문경 역주, 엔닌의 입당구법순례행기, 도서출판 중심, 2001.
2. 허 일, 최재수, 강상택, 이창익 外 共著 장보고와 황해 해상무역, 국학자료원, 2001.
3. 金岸基, 東方文化交流史論攷, 乙酉, 1984.
4. 윤점동, 地文航海學, 해인출판사, 1969.
5. 崔韓泳 外, 日本 六國史 韓國關係記事, 駕洛國史蹟開發研究院, 1994.
6. Edwin O. Reischauer, ENNIN'S DIARY, the RONALD press company, 1955.

### 논문

1. Ihl Hugh, Revisit to the Ennin's Diary, 韓國海洋大學校 附設 海運研究所, 第9輯 1997.2.
2. 김성준, 허일, 최운봉, 항해 나침반의 사용 시점에 관한 동서양 비교 연구, 한국항해항만 학회지 제27권 4호, 韓國航海港灣學會, 2003.
3. 이원식, 이기표, 統一新羅時代[張保皋 交關船](貿易船)의 船型 考察, 副題 : 張保皋 貿易船의 造船地 및 造船 法式(船型)의 假定, 大韓造船學會誌 第40권 2호, 2003.