

# 고려시대 선상 생활사 연구

정현 (충남대학교)

## 1. 서론

고선박(古船舶)은 독립적으로 움직이는 거주지이자, 한정공간 내 인간 행위가 담긴 고고학적 유적이라 할 수 있다. 특히 선박은 그 자체로 유물(遺物)이면서, 선박 내에 화물·선상 생활유물(船上 生活遺物)이 적재된 유구(遺構)의 성격을 동시에 가진다. 고선박에서 출수(出水)된 유물은 대다수가 화물의 성격을 가지며, 본고에서 주목한 선상 생활유물은 화물에 비해 비교적 수량이 적고, 육상유적에서도 사례가 드물어 활발한 연구가 진행되지 않은 실정이다. 그러나 최근 육상유적, 수중유적 모두 발굴 사례가 점차 증가하고 있으며, 특히 고선박의 협소한 공간 내 유물들은 당시 생활에 필수적인 물질문화요소를 보여주고 있다.

본고의 연구대상은 고선박과 해저유물산포지(海底遺物散布地) 출수 선상 생활유물이다. 1970년대 신안선(新安船) 수중발굴조사 이후 현재까지 고선박과 해저유물산포지는 지금까지 각각 15개소, 10개소에서 발굴되었으며 수중유적은 주로 서·남해안에 위치하고 있다. 선상 생활유물은 주지한 바와 같이 화물과 대비되는 개념으로, 선박 내 공간적 위치가 다르게 나타난다. 예컨대, 비교적 수량이 많은 고려시대 연안항해선의 경우 선상 생활유물의 위치는 선체 중앙부(제3칸)에 위치한다는 것이 일반적인 가설이다.

선상 생활유물의 공간적 위치와 물질자료를 검토하기에 앞서 2장에서는 기초적인 선박 구조와 선박의 분류기준에 대해 살펴본다. 분류기준은 선박의 내파성(內波性), 수밀성(水密性) 등 선박의 수명과 직결되는 선박 부재(部材)간 결합방식에 집중하였다. 3장에서는 분류된 고려시대 선박별 선상 생활유물의 출수맥락을 검토하도록 한다. 그러나 연구 주제인 선상 생활을 연구하는 데 있어, 분석대상이 절대적으로 적다는 한계가 있다. 이러한 연구의 한계점을 보완·검증하기 위하여 4장에서 육상유적 취사공간의 일괄유물, 외양선(外洋船)과의 비교 검토를 진행한다. 이후 4장 3절에서는 이러한 선상 생활공간을 상부와 하부로, 선상 생활유물을 행위를 기준으로 분류하도록 하였으며 회화와 문헌자료를 통해 검증하였다.

## 2. 고려시대 선박의 분류

기존 고려시대 선박의 고고학적 연구는 크게 규모·단면형태·용도에 따라 선박을 분류하고 있다. 그러나 현재까지 15척의 선박 중 선체의 잔존 상태가 모두 양호한 사례는 적으며, 동시기 다양한 목적과 선박 운영 지형에 따라 여러 규모·용도의 선박을 사용하였음은 당연하다.<sup>1)</sup> 따라서 이러한 용도, 규모 등을 기준으로 한 분류는 시대성을 반영하지 못한다. 주지한 바와 같이 결합방식은 선박의 내파성·수밀성·개삭(改槳) 등 선박의 수명과 관련되어 있으며 이는 고려시대를 포함하여 조선시대·근대를 거쳐 목선의 소멸시점까지 점진적인 개선의 노력이 담긴 것으로 생각된다. 따라서 선박부재간의 고착방식은 시기성을 보여줌과 동시에 분류의 기준으로 적절한 것으로 판단하였다.

고려시대 선박은 결합방식·적재화물에 따라 청자운반선(靑磁運搬船)과 물자운반선(物資運搬船)으로 분류되지만 이는 시기차이로 보이며, 대상 선체의 잔존율이 상이하고 대상의 수량도 극히 적다. 그럼에도 불구하고 이러한 분류안은 결합방식의 차이를 보이며, 동시에 시기적인 변화도 보여주고 있다. 고려시대 내에서 구조적인 발전을 보여주는 요소로 만곡부중통재(彎曲部縱通材)<sup>2)</sup>, 중앙저판(中央底板) 이음을 들 수 있다.

1) 발굴된 선박은 주로 유물의 하중에 영향을 받아 저판만이 잔존한 사례가 대다수이다. 목선의 특성상 부식·폐선·선박 부재 재사용 등 온전한 사례가 드물며 선체가 발견되어도 잔존한 유물이 없어 성격을 알 수 없는 선박이 존재한다.

첫째, ‘』형’ 만곡재는 통일신라와 고려 초기(11세기말-12세기 초)에 사용되고 있으며 선박의 형태도 초보적인 결합방법을 사용한다. 중기에는 용도미상 선박인 대부도 2호선(12세기 중반-13세기 초)에서 ‘』형’ 만곡재가 확인되나 만곡재의 소멸 전 과도기적 성격으로도 볼 수 있으며, 같은 시기 물자운반선인 마도(馬島) 1호선(1208년), 마도 2호선(1210년)에서는 원통형 만곡재가 등장한다. 이후 마도 3호선(1268년)에 이르면 외판과 저판의 직부 연결이 등장한다. 둘째, 중앙 저판의 경우 ‘장부이음’과 ‘턱걸이 장부이음’의 결합방식을 사용하고 있으며 고려시대 초기에는 대형의 장부이음이, 중기에는 장부이음과 턱걸이 장부이음이 혼용된다. 이후 턱걸이 장부이음만이 사용되며 목선의 소멸시점까지 소형화가 진행된다.

한편, 조선시대 전기 이후 생활공간인 투시칸[套時間, 火場]의 공간에서 차이가 나타난다. 취사공간인 투시칸은 고려시대에서 근대 선박에 이르기까지 선체 내부 중앙공간인 제3칸에 공통적으로 위치한다. 다만 생활공간 내 돛대의 위치만이 변경되는데, 지금까지 발굴된 고려시대 선박에서는 주로 돛대 앞에 선상 생활공간이 위치하고 있다. 조선 전기 마도 4호선에서도 투시칸은 돛대 앞에 위치하는 점을 미루어보았을 때 조선 전기까지는 돛대 앞에 생활공간(투시칸)이 유지되는 것으로 보인다. 정확한 시점은 물질자료로 밝혀진 바 없으나, 조선시대 회화자료와 근대 목선의 복원 보고서를 근거로, 조선 전기 이후 선박의 생활공간(투시칸)은 이전 시기와 동일하게 중앙에 위치하나 돛대 뒤로 이동하는 것으로 보인다. 이는 쌍범(雙帆)기술의 등장 혹은 돛대를 뒤로 얹혀 놓는 기술과 연관이 있는 것으로 추정된다.

### 3. 선상 생활유물의 출수맥락

전술한 바와 같이 국내에서 발굴된 고선박은 14척이며 수습된 나주선, 중국에서 발굴된 봉래 3호선과 4호선을 포함하면 총 수량은 17척이다. 그러나 시대와 국적이 다른 선박, 잔존 유물이 적은 선박을 제외하면 <표 1>과 같이 약 8척만이 해당된다.<sup>3)</sup> 앞서 살펴본 분류안을 기준으로 청자운반선과 물자운반선의 선상 생활유물의 출수맥락을 검토하였다.

<표 1> 선박별 주요 선상 생활유물의 수량

유적명	금속제유물				석제		목·죽제				도기				
	청동제		철술		석판	숫돌	죽제바구니	빛		저(簋)	대호	호	병	시루	동이
	시(匙)	저(箸)	부(釜)	정(鼎)				목제	죽제						
십이동파도선	1	0	1	1	3					1	4	1	1	-	
완도선	6		0	3		1				1	5		1	1	
태안선				2	일괄		1				6	2	1	1	
대부도 2호선	4							1	1	4		6	1	1	
마도 1호선	13		1	1		1	2	4	2	13	1	33	2	1	1
마도 2호선	8		1	7		1	2			14	2	19	1	1	
마도 3호선	9	4		2	일괄		2	4	3	3		44	3		
안좌도선					일괄	1						1			

2) 만곡부중통재는 저판(底板)과 외판(外板) 사이를 이어주는 부재로, 김재근(金在根, 1989)은 완도선(莞島船)에서 확인된 만곡재와 초보적 결합방법을 근거로 구조선으로의 이행과정 중 과도기적 성격으로 보고 있다. 만곡재는 일본 준구조선 발달과정 중 면목(面木)에 해당한다. 통나무 배[獨木舟, 丸木舟]에서 구조선(構造船)으로 변화하는 과도기적 특성, 즉 준구조선(準構造船)의 흔적으로 이해되고 있다.

3) 달리도선(達里島船)의 경우 삿갓·밧줄이 각각 1점, 대부도 1호선에서는 청자편·도기편·기와편, 안좌도선(安佐島船) 또한 투시칸의 위치에 참고가 되는 취사용 석판·숫돌과 같은 소량의 유물만이 보고되었다.

청자운반선에 해당하는 선박은 십이동파도선(十二東波島船)·완도선·태안선(泰安船), 물자운반선으로 마도 1호선·마도 2호선·마도 3호선이 해당된다. 그러나 마도 3호선 이전 발굴기록은 당시 조사방법·조사원의 부족, 탁한 시야 등으로 인하여 고고학적 맥락인 수평적 맥락, 수직적 맥락 등에 의한 상세한 기록이 진행되지 못하였다. 태안선·대부도(大阜島) 2호선·마도 2호선·마도 3호선만이 수직·수평적 맥락의 출수 위치가 기록되었을 뿐이다.

고려시대 선박 출수 유물들은 다양한 재질을 가지고 있으며, 동시기 다양한 형식들이 존재한다. 유물의 위치는 난파와 퇴적, 조류 등 환경적 요인에 의해 본래의 위치를 이탈하거나 유실되었을 가능성이 있다. 그러나 석판·철부(鐵釜)·철정(鐵鼎)·도기류(大壺, 壺, 시루[甗], 동이[盆])·죽제 바구니·청동시 등 일괄유물이 투시칸인 중앙칸에 집중된다. 일괄유물들은 취사·저장·작업 등의 성격을 가지며, 돛대 앞 1㎡의 선저중앙공간(船底中央空間)에서 공통적으로 위치하고 있다. 이 공간은 다른 공간에 비해 비어 있어 침몰 시 화물용 유물이 쏟아져 혼재되어 나타나기도 한다.

#### 4. 비교연구를 통한 고려시대 선상 생활의 복원

3장에서 검토한 바와 같이 고선박의 생활유물들은 비교적 높은 비율의 일괄유물을 보여준다. 그러나 수중유적 분석대상 유적의 절대적인 수량이 적은 한계점이 있었으며, 출수 맥락이 불확실한 유물들이 검토되었다. 따라서 이러한 한계점에 대한 보완, 비교·검토의 필요성이 있으며, 관련 자료로 4장 1절에서는 육상유적의 취사공간 내 일괄유물, 4장 2절에서는 식수 저장 용량에 대해 외양선과 비교 검토하였다. 마지막 3절에서는 이를 종합하여 고려시대 선상 생활의 복원을 진행하였으며 회화자료와 문헌기록을 통해 검증하도록 한다.

##### 4.1 육상유적 취사공간·유물의 비교검토

고선박의 물질자료는 육상유적에 비해 유적·유구의 수량이 적으나, 생활공간(투시칸)의 일괄유물은 꾸준히 나타난다. 반면 육상유적은 고선박에 비해 분석대상의 수량이 많으며, 수중유적과 반대로 유물과 유구의 잔존상태가 좋지 않다.

육상유적의 분석대상을 선정하기 위하여 수중유적의 투시칸과 같은 기능을 하는 육상유적의 취사공간을 선정하였다. 서·남해안지역(경기·충청·전라지역) 고려시대 384개의 유적에서 1021개의 건물지(建物地)와 수혈주거지(竪穴住居地)가 검토되었다. 분석대상 중 정확한 성격의 유구를 선정하기 위하여 취사공간이 아닌 폐기·제작·퇴장 등의 이유로 본래 사용된 위치와 다른 가능성이 있는 유구는 대상에서 제외하였다. 또한 취사공간의 직접적인 근거인 철술(鼎·釜·片·蓋·脚片)과 소결흔(燒結痕)·아궁이·부뚜막 등이 보고되었고, 기록된 유물 출토 위치가 양호한 유구를 선별하였다.<sup>4)</sup> 본고에서 수중과 비교하기 위한 분석대상은 14개소로 파악되었으며 고선박 생활공간은 일괄유물이 파악된 7개소를 선정하였다.

육상유적의 분석대상을 검토하여 수중유적과 비교한 결과, 육상유적의 취사공간은 수중유적과 달리 철부(鐵釜)와 철정(鐵鼎)이 세트를 이루는 사례가 극히 적게 나타난다. 육상유적의 다른 재질을 가지고 있는 유물들 또한 수중유적에 비해 낮은 출토 비율을 보여주고 있다. 선별한 육상유적 취사공간의 일괄유물 사례는 적은 표본이며 출토 유물의 비율이 낮다. 그러나 수중유적과 동일한 일괄유물을 육상유적에서도 사용하고 있음을 나타내고 있으며, 이는 앞으로의 더 연구가 진전된다면 당시 양측 유적 취사공간의 일괄유물에 대해 추정할 수 있는 자료로 활용될 수 있을 것으로 보인다.

4) 유물의 출토위치가 기록된 사례는 드물며, 기록이 되어있는 유구라 하더라도 폐기 후 교란·유입의 가능성이 있어 취사공간의 정확한 선별기준이 되지 않을 수 있다.

## 4.2 외양선과의 비교검토

국내 수중발굴을 통해 확인된 17척의 고선박은 봉래 3호선과 4호선 그리고 외국선박인 신안선을 제외한다면 대부분 연안항해선의 성격을 가지고 있다. 연안항해선과 외양선 모두 화물선으로 그 목적은 같으나 항해거리와 항해시간 등이 다른 분명하다. 특히 연안항해선이 운행된 한반도 서해안의 경우 조수간만의 차, 조류, 여(礮, 암초) 등으로 인해 주항야박(晝航夜泊)의 반복으로 목적지까지 항해하였다. 또한 기항지에서 식량·식수·화목(火木) 등을 보급 받았으며 이에 대한 문헌자료와 회화기록이 상세히 남아있다.

지금까지 파악된 물질자료로 기항지의 성격을 파악할 수 있는 유물은 화목과 식수를 담은 도기 대호라 할 수 있다. 그러나 화목의 정확한 양은 유실·기록의 부재 등과 같은 이유로 측정할 수 없으며, 도기 대호만이 분석대상이 될 수 있겠다. 따라서 비교 대상으로 연안항해선의 도기 대호의 용량, 그리고 외양선인 신안선의 집수칸(集水間)의 용량간 분석을 진행해 보도록 하였다. 연안항해선은 도기 대호의 용량(170ℓ)과 현대기준 필요식수량(3ℓ), 그리고 승선인원(6명)을 계산하여 당시 적재된 식수용량에 따른 기항지 보급기간을 설정하였다.

## 4.3 고려시대 선상 생활사

고려시대 선박의 공간구조는 크게 상부공간과 내부공간으로 구분된다. 3장에서 살펴본 바와 같이, 갑판이 상부의 모든 공간에 설치되었을 것이라는 고고학적 증거는 존재하지 않는다. 갑판은 타(舵)가 존재한 선미(船尾), 닻을 끌어올리는 호룡(물레)이 위치한 선수(船首), 투시칸 위에 뚝집을 설치한 중앙공간 외에는 설치되지 않았다. 갑판이 설치되지 않은 공간은 화물을 더 많이 적재하기 위하여 내부공간을 초과하여 상부까지 적재하였으며, 우천 등과 같은 상황에 따라 띠(거적, 짚)로 덮었다.

선상 생활공간(투시칸)의 철부 1점·철정 1점·죽제 바구니 1점·도기 대호 1, 2점 등의 유물은 취사·저장 관련 필수적인 물질자료로 볼 수 있겠다. 반면, 빗·청동시(靑銅匙)·기타 유물들은 비교적 크기가 작고 무게가 가벼워 출수 위치가 산발적인 사례를 보여주고 있다. 문헌과 회화자료를 통해 검증한 바와 같이 상부구조의 갑판이 존재하지 않아 침몰 시 유실·산포된 것으로 추정되나 선상 생활유물인 점은 확실한 것으로 보인다. 선상 생활유물은 행위를 기준으로 저장·취사·작업·위생·배설·놀이로 분류하여 제시하였으며 고려시대와 조선시대의 회화·문헌기록을 통해 검증하였다.

## 5. 결론

수중유적에서 발굴된 선박들을 대상으로 선상 생활을 복원하고자 한 고고학적 연구는 전무하며, 고려시대 육상유적을 대상으로 한 생활사 연구 또한 적은 실정이다. 그러나 최근 양측 분야 모두 발굴사례가 증가하고 있어, 본고에서는 수중유적인 고선박 출수 선상 생활유물을 대상으로 고려시대 선박을 영위한 사람들의 생활사를 복원해보고자 하였다.

2장에서는 고려시대 선박의 고착방식 변화를 포함하여 조선시대·근대 목선까지 선박 결합 방식에 대한 시기 구분안을, 3장, 4절 1절, 4절 2절에서는 선상 생활공간의 근거 등을 제시하였다. 4절 1절의 선체 내 좁은 생활공간의 유물 일괄은 당시 필요하였던 취사·저장 등의 생활유물을 보여주는 자료로 볼 수 있으며 육상유적과의 비교연구에 대한 중요성을 보여주고 있다.